

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)416/07-08號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EA/1

### 環境事務委員會 特別會議紀要

日 期：2007年11月9日(星期五)  
時 間：下午3時15分  
地 點：立法會會議廳

出席委員：余若薇議員, SC, JP (主席)  
劉慧卿議員, JP (副主席)  
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP  
單仲偕議員, SBS, JP  
楊孝華議員, SBS, JP  
劉健儀議員, GBS, JP  
蔡素玉議員, JP  
林健鋒議員, SBS, JP  
張學明議員, SBS, JP

列席議員：梁國雄議員

缺席委員：李柱銘議員, SC, JP  
黃容根議員, SBS, JP  
劉江華議員, JP  
李永達議員

出席公職人員：環境保護署

副署長(3)  
陳嘉信先生

助理署長(空氣質素政策)  
謝展寰先生

首席環境保護主任(流動污染源管制)  
莫偉全先生

運輸及房屋局

首席助理秘書長(運輸)  
蘇婉玲女士

財經事務及庫務局

首席助理秘書長(庫務)  
鄭健先生

**應邀出席人士：** 公共巴士同業聯會

執行委員  
鄧子強先生

香港空運運輸業協會

主席  
曾志洪先生

九龍重型貨車聯合商會

主席  
梁根權先生

運輸及物流業職工會

會長  
譚偉濤先生

威廉汽車服務公司

梁偉斌先生

香港九龍新界公共專綫小型巴士聯合總商會

主席  
梁雄先生

混凝土業職工會

主席  
謝光耀先生

香港泥頭車司機協會

主席  
李志輝先生

香港交通運輸業職工聯合會

主席  
陳三才先生

公共小型巴士總商會

主席  
凌志強先生

香港貨櫃車主聯合會

理事  
陳富泉先生

落馬洲中港貨運聯合會

主席  
蔣志偉先生

中港澳直通巴士聯合會

秘書長  
陳宗彝先生

的士、小巴權益關注大聯盟

主席  
黎銘洪先生

香港貨車運輸業協會

主席  
江志強先生

藍田惠海小巴商會

主席  
魏初先生

輕型貨車電召中心聯合商會

幹事  
黃勇成先生

漢華公共小型巴士商會有限公司

主席  
周宜慎先生

香港客貨車從業員職工會

主席  
葉滿林先生

中重型貨車關注組

主席  
黎劍德先生

**列席秘書** : 總議會秘書(1)1  
余麗琮小姐

**列席職員** : 高級議會秘書(1)2  
鄧曾藹琪女士

議會事務助理(1)4  
潘耀敏小姐

---

經辦人／部門

**I. 推廣使用更環保燃油的措施**

與公共巴士同業聯會舉行會議  
(立法會CB(1)221/07-08(01)號文件)

執行委員鄧子強先生表示，儘管政府有就使用環保燃油提供財務優惠，但運輸業界卻未能受惠於這些優惠，因為油公司往往能夠巧立各種名目(例如高昂的運輸和清潔費用、土地成本上升等)來提高而不是調低燃油價格，從而蠶食政府所提供的優惠。舉例而言，超低硫柴油的價格已由2000年的每公升6.29元增至2007年的每公升9.52元。由於政府曾多次拒絕運輸業界提出調低燃油稅的要求，這令情況更加嚴峻。因此，香港的燃油價格遠高於內地(每公升5.2元)和新加坡(每公升7.5元)的燃油價格。他補充，車輛廢氣排放並非唯一的污染來源，當局應多做工夫，透過減少兩家電力公司和城市活動的排放物以改善空氣質素。鑒於歐盟I、II及III期柴油車輛若轉用歐盟V期車用柴油只可減少5%的可吸入懸浮粒子及1%至3%的二氧化碳，他並不認為有迫切需要全力作出有關轉變。因此，公共巴士同業聯會反對當局引入歐盟V期車用柴油的建議。

2. 鄧先生亦要求政府當局 ——
- (a) 採取措施，防止油公司從稅務優惠中圖利；
  - (b) 體恤運輸業界的營運困難，減低燃油稅，並使本地的稅率與內地和新加坡的稅率一致；及
  - (c) 重新考慮引入歐盟V期車用柴油的建議，因為轉用該種柴油只會對空氣質素帶來輕微的改善，而且歐盟V期車用柴油在現階段的價格水平並不穩定。

與香港空運運輸業協會舉行會議

3. 主席曾志洪先生認為，政府並不知悉運輸業界的經營困難。他表示，當局只就優惠計劃向業界提供有限詳情(尤以油價的詳情為然)便轉用歐盟V期車用柴油是不切實際的。

與九龍重型貨車聯合商會舉行會議

(立法會CB(1)221/07-08(02)號文件)

4. 主席梁根權先生認為，當局建議為被指為更環保的歐盟V期車用柴油提供的優惠是沒有需要的，因為過往的經驗均顯示，政府就轉用更環保燃料所提供的任何稅務優惠只會讓油公司而非運輸業界得益。他指出，政府當局應寬免燃油稅，以紓緩運輸業界現正面對的營運困難。

與運輸及物流業職工會舉行會議

(立法會CB(1)221/07-08(03)號文件)

5. 會長譚偉濤先生表示，職工會認為政府當局需就燃油供應制訂競爭政策，以及引進更多油公司以防出現壟斷。當局應考慮減低向油公司收取的地租，使他們無法以高地租作為提高燃油價格的藉口。最終的解決辦法是由政府當局寬免燃油稅，以期促進運輸及物流業的發展。他表示，若當局接納上述3項要求，職工會打算支持當局就歐盟V期車用柴油提供優惠的建議。

與威廉汽車服務公司舉行會議

6. 梁偉斌先生表示，政府應盡力防止油公司進一步提高燃油價格，因為運輸業界為應付高昂的營運成本已飽受困苦。

與香港九龍新界公共專綫小型巴士聯合總商會舉行會議  
(立法會CB(1)221/07-08(04)號文件)

7. 主席梁雄先生表示，運輸業界為應付每公升9.52元的高柴油價格一直甚為吃力。鑒於政府的財政狀況已大為改善，總商會促請政府寬免有關的燃油稅項。他補充，雖然總商會支持改善空氣質素的措施，但運輸業界仍不大願意在歐盟V期柴油車輛在香港尚未普遍之時轉用歐盟V期車用柴油。

與混凝土業職工會舉行會議  
(立法會CB(1)221/07-08(05)號文件)

8. 主席謝光耀先生表示，燃油支出佔混凝土業司機近40%的營運成本。在高昂的燃油開支下，混凝土業的司機正努力掙扎求存。因此，政府當局實有迫切需要減低遠較內地為高的燃油稅。

與香港泥頭車司機協會舉行會議  
(立法會CB(1)221/07-08(06)號文件)

9. 主席李志輝先生表示，每輛泥頭車每月的柴油開支超逾6,000元，佔泥頭車司機近55%的營運成本。因此，運輸業界支持當局效法內地和部分東南亞國家的情況，減低燃油稅率和強制規定使用超低硫柴油。關於就歐盟V期車用柴油提供優惠的建議，運輸業界普遍關注到歐盟前期和歐盟I期柴油車輛是否適宜轉用歐盟V期車用柴油。他們亦要求當局制訂措施以防止油公司圖利，因為油公司或會企圖從政府為鼓勵使用更環保燃油而提供的稅務優惠中獲益。

與香港交通運輸業職工聯合會舉行會議  
(立法會CB(1)221/07-08(07)號文件)

10. 主席陳三才先生表示，車輛排放廢氣一向被指為空氣質素欠佳的主要成因，而當局已推行各種措施以減少柴油車輛排放廢氣。然而，雖然這些措施所涉費用不菲，但效用不大。由於中港兩地是在同一空氣域下，較有效的方法是減少發電廠和鄰近地區的工業活動的排放物。按照內地和部分東南亞國家的做法，香港應提供燃油資助讓運輸業界受惠，並規定必須使用超低硫柴油。他表示，職工聯合會關注到歐盟V期車用柴油是否適宜供歐盟前期和歐盟I期柴油車輛使用、同時引入生化柴會否更具成本效益、會否推行措施防止油公司從中圖利；以及是否需要劃一兩地的柴油質素和稅項。

與公共小型巴士總商會舉行會議

11. 主席凌志強先生表示，與其把每公升的稅率由1.10元減至0.56元，政府當局應考慮寬免燃油稅。鑒於燃油價格是由市場主導，業界未必能夠受惠於建議的稅務優惠。

與香港貨櫃車主聯會舉行會議

(立法會CB(1)221/07-08(08)號文件)

12. 理事陳富泉先生表示，政府應從過往提供超低硫柴油稅務優惠的經驗中學習，以及採取措施防止油公司今次再度從中圖利。他表示，聯會認為當局不應局限於兩年內而是無限期減免歐盟V期車用柴油的稅率，藉以鼓勵車輛繼續使用更環保的燃油。政府當局亦應考慮寬免歐盟V期車用柴油的燃油稅；設立機制以規管燃油的零售價格；引進更多油公司促進公平競爭；以及提供更多稅務優惠，鼓勵車輛轉用更環保燃油。

與落馬洲中港貨運聯會舉行會議

(立法會CB(1)221/07-08(09)號文件)

13. 主席蔣志偉先生促請政府當局考慮寬免燃油稅，因為珠江三角洲地區的運輸業同業享有低很多的稅率，令本港運輸業正失去其競爭力。當局亦應與內地有關當局聯繫，規定內地的運輸業使用更環保的燃油，否則香港為減少車輛廢氣排放所作的努力也是徒然。與此同時，當局應推行措施規管燃油的零售價格，以確保建議中的稅務優惠可直接令顧客受惠。當局亦應考慮仿效新加坡的做法，設立由政府擁有的油供應公司。

與中港澳直通巴士聯會舉行會議

(立法會CB(1)221/07-08(10)號文件)

14. 秘書長陳宗彝先生表示，聯會支持藍天行動，但十分關注改善空氣質素措施的成效。舉例而言，當局為鼓勵歐盟前期和歐盟I期柴油車輛的車主轉用歐盟IV期柴油車輛而推行的32億元優惠計劃並不成功，此計劃只讓汽車代理商有機會謀取暴利。因此，有關減低歐盟V期車用柴油稅率而不規管零售價格的現行建議應不能有效鼓勵司機作出有關轉變，因為油公司會巧立各種名目來提高燃油價格。最後，顧客根本無法從有關的稅務優惠中獲益。為鼓勵車輛轉用更環保的燃油，與轉用石油氣的情況相若，政府有需要透過補助維持至少10%的價格差距。為了令廣大的市民獲益，較佳和較有效的做法是完全寬免燃油稅。

與的士、小巴權益關注大聯盟舉行會議

(立法會CB(1)221/07-08(11)號文件)

15. 主席黎銘洪先生對現行的柴油車輛是否適宜轉用歐盟V期車用柴油一事表示關注。他表示，現行的歐盟IV期柴油車輛在使用超低硫柴油時正面對各種困難，例如車輛拋錨。他亦同樣關注到政府提供的稅務優惠最終可能令油公司而非運輸業界受惠。

與香港貨車運輸業協會舉行會議

(立法會CB(1)221/07-08(12)號文件)

16. 主席江志強先生認為運輸業界將無法受惠於當局減免歐盟V期車用柴油稅項的建議。根據當局以往為超低硫柴油推行稅務優惠的經驗，油公司可巧立各種名目來提高燃油的零售價格，從而在該等優惠中圖利。他促請政府採取措施，規管燃油的價格而非單單減低稅率而已。此外亦有需要確保現時的柴油車輛可以使用歐盟V期車用柴油。當局亦應考慮推行更多有效措施以減少車輛的廢氣排放，例如加強車輛的維修和保養，以及鼓勵轉用更環保的車輛。

與藍田惠海小巴商會舉行會議

(立法會CB(1)221/07-08(13)號文件)

17. 主席魏初先生表示，當局把稅率由1.10元減至0.56元的建議不會為運輸業界帶來多大好處，因為燃油價格已在近年急速上升，現時的零售價格維持在每公升9.52元。因此，他促請政府當局寬免燃油稅，令運輸業界獲益。

與輕型貨車電召中心聯合商會舉行會議

18. 幹事黃勇成先生認為，當局減低歐盟V期車用柴油稅率的建議無法令運輸業界獲益，只會令油公司有機會謀取暴利。他促請政府當局引進更多油公司進行公平競爭，使燃油價格可更具競爭力。

與漢華公共小型巴士商會有限公司舉行會議

(立法會CB(1)221/07-08(14)號文件)

19. 主席周宜慎先生對於油公司的代表未有出席是次會議，就政府減低歐盟V期車用柴油稅率的建議交換意見表示遺憾。鑒於財政狀況已有所改善，他促請政府當局考慮寬免燃油稅。



與香港客貨車從業員職工會舉行會議

20. 主席葉滿林先生表示，儘管運輸業界曾努力參與各項為減少車輛廢氣排放而設的計劃，但是卻只有汽車代理商和油公司才能受惠於該等計劃。為協助運輸業界轉用更環保的燃油，最佳的做法是寬免燃油稅。

與中重型貨車關注組舉行會議

21. 主席黎劍德先生表示，至今未有證據顯示使用歐盟V期車用柴油會對空氣質素帶來重大改善。運輸業界將促請當局寬免燃油稅而非減低歐盟V期車用柴油的稅率，因後者或只會令油公司受惠而已。雖然現時經濟已見復甦，但運輸業界仍在掙扎求存。他將反對引入歐盟V期車用柴油的建議。

22. 主席亦請委員注意下列由不出席會議的團體代表所提交的意見書 ——

立法會CB(1)221/07-08(15)號——汽車交通運輸業  
文件 總工會提交的意見書

立法會CB(1)221/07-08(16)號——埃克森美孚香港  
文件 有限公司提交的意見書

立法會CB(1)221/07-08(17)號——香港蜆殼有限公  
文件 司提交的意見書

立法會CB(1)221/07-08(18)號——香港工業總會提  
文件 交的意見書

與政府當局舉行會議

(立法會CB(1)221/07-08(19)號文——政府當局就推廣使用  
文件 環保燃料的措施提供的文件)

23. 環境保護署副署長(3)表示，政府當局知悉運輸業界就現有柴油車輛是否適宜使用歐盟V期車用柴油，以及就使用此種更環保燃料的成本效益所提出的關注。他向運輸業界保證，歐盟V期車用柴油適用於所有現有柴油車輛，而且不會損害它們的引擎。事實上，在本年首8個月，約有40%進口到香港的車用柴油已達到歐盟V期車用柴油的規格，故香港亦已一直使用歐盟V期車用柴油。他補充，鼓勵轉用歐盟V期車用柴油的目的，是要減少車輛的廢氣排放和改善路邊的空氣質素。與超低硫柴油相比，使用歐盟V期車用柴油可分別減少80%的二氧化硫和5%的可吸入懸浮粒子。環境局局長已親自與所有主要油

公司會晤，鼓勵他們把從有關稅項由每公升1.10元下調至0.56元所獲得的利益回饋其顧客。油公司已作出積極回應，並承諾在扣除所增加的成本後，把稅務優惠適當地反映在歐盟V期車用柴油的零售價格上。根據統計署在期間提供的入口價格資料，歐盟V期車用柴油較超低硫柴油每公升最多貴約0.1元。雖然將來超低硫柴油和歐盟V期車用柴油的差價取決於各種市場因素，例如供求情況，但建議中每公升0.56元的優惠稅率應可令歐盟V期車用柴油在價格上較超低硫柴油更具競爭力。

24. 劉健儀議員對於油公司拒絕出席會議感到失望，並認為油公司選擇不與運輸業界會晤是不負責任的做法。劉議員雖明白歐盟V期車用柴油的含硫量較超低硫柴油少80%，但她表示未必一定代表會令車輛減少排放80%的二氧化硫。她要求當局澄清使用歐盟V期車用柴油對路邊空氣質素帶來甚麼實際改善。首席環境保護主任(流動污染源管制)確認，由於歐盟V期車用柴油的含硫量較超低硫柴油少80%，因此，柴油車輛使用歐盟V期車用柴油可減少排放80%的二氧化硫。應委員的要求，政府當局答應提供一份資料文件，列出歐盟V期車用柴油對環境帶來的好處。

25. 鑒於約40%在過去8個月進口到香港的車用柴油已達到歐盟V期車用柴油的規格，而業界自此就超低硫柴油和歐盟V期車用柴油所支付的價格亦相若，劉健儀議員詢問可否把歐盟V期車用柴油的價格固定在現時的水平，使政府提供的所有稅務優惠均可從零售價格中扣減，並直接令顧客獲益。考慮到歐盟V期車用柴油較超低硫柴油每公升貴約0.1元，而政府亦準備把歐盟V期車用柴油的稅率由每公升1.1元減至0.56元，故歐盟V期車用柴油的零售價格應適當地反映0.46元的差價。若出現上述的差價，她相當肯定可立即落實轉用歐盟V期車用柴油，而不會再有延誤。不過，根據過往引入超低硫柴油的經驗，油公司會巧立各種名目以提高零售價格。舉例而言，超低硫柴油的零售價格每公升已較前增加0.89元，因為油公司需要清洗他們的油缸以貯存超低硫柴油。若容許油公司在扣除所增加的成本後才訂定歐盟V期車用柴油的零售價格，則政府當局便會令油公司有機會蠶食應給予顧客的稅務優惠。為此，政府當局應採取措施，確保有關的稅務優惠會直接令運輸業界受惠，而不是讓油公司從中圖利。劉議員亦憶述，在2000年引入超低硫柴油時，油公司已讓公眾知道，清洗油缸的成本會令每公升的成本增加0.89元，而在釐定有關的稅務優惠時已把該成本計入超低硫柴油的優惠計劃內，以確保超低硫柴油的價格保持競爭力。運輸業界亦清楚知悉上述安排及超低硫柴

油可能的零售價格。然而，今次卻沒有就歐盟V期車用柴油作出相若的安排，而運輸業界亦不知道涉及油公司供應歐盟V期車用柴油而需增加的費用。她質疑為何不可在現階段公開所增加的成本(由清洗油缸到推廣的費用不等)，尤其是約有40%在過去8個月進口香港的車用柴油已達到歐盟V期車用柴油的規格。她認為作為一個負責任的政府，當局應向油公司索取更多有關涉及供應歐盟V期車用柴油所需增加的成本的資料。

26. 環境保護署副署長(3)在回應時表示，當局建議減低歐盟V期車用柴油的稅率，目的在於鼓勵車輛轉用這種更環保的燃油，以期改善路邊的空氣質素。經諮詢財經事務及庫務局後，當局決定可把歐盟V期車用柴油的稅率由現時每公升的1.11元減至0.56元。油公司已獲請在扣除所增加的成本後，適當地把稅務優惠反映在歐盟V期車用柴油的零售價格上。至於在多大程度上稅務優惠會反映在零售價格上，環境保護署副署長(3)解釋，日後的柴油零售價格會取決於多項因素，包括油公司所需承擔的額外成本、市場的供求情況等。因此，政府無法就歐盟V期車用柴油日後的零售價格作出任何保證。經減低歐盟V期車用柴油的稅率後，期望油公司會進口多些歐盟V期車用柴油，從而推廣使用這種環保的燃油。他亦答允與各油公司聯繫，商討有關涉及供應歐盟V期車用柴油所需增加的成本。

(會後補註：闡釋歐盟V期車用柴油的好處，並匯報油公司就有關歐盟V期車用柴油零售價格問題所作回應的資料文件已於2007年11月15日隨立法會CB(1)258/07-08號文件送交委員參閱。)

27. 蔡素玉議員雖然支持使用更環保的燃油，但她亦同樣關注到，一如過往的經驗所顯示，油公司會巧立各種名目來提高零售價格，因而無法達到政府提供稅務優惠的目的。若當局強制規定必須使用歐盟V期車用柴油，情況將會進一步惡化。她認為政府當局必需採取措施，確保稅務優惠可令運輸業界受惠，並鼓勵他們轉用更環保的燃油。環境保護署副署長(3)表示，環境局局長曾親自與所有主要油公司會晤，並鼓勵他們把由減低稅率所得的優惠回饋其顧客。各油公司均已作出積極回應，並承諾在扣除所增加的成本後，適當地把稅務優惠反映在歐盟V期車用柴油的零售價格上。政府當局將繼續監察國際和進口油價以及本地零售價格的走勢。

28. 楊孝華議員始終關注到是否所有類別的柴油車輛均適宜使用歐盟V期車用柴油。他詢問車主在轉用這種較環保的燃油時會否需要添加任何額外的裝置及／或承

擔額外的費用。他亦詢問歐盟V期車用柴油的燃料效率以及與其他柴油比較如何。環境保護署副署長(3)解釋，據政府當局所知，歐盟V期車用柴油適用於所有現有的柴油車輛。他重申，由於約40%在本年內首8個月進口香港的車用柴油經已達到歐盟V期車用柴油的標準，故香港現時已使用歐盟V期車用柴油。至於歐盟V期車用柴油的燃料效率，首席環境保護主任(流動污染源管制)表示，歐盟V期車用柴油的燃料效率與現有的超低硫柴油相同。

29. 為鼓勵繼續使用更環保的燃油，劉健儀議員詢問為歐盟V期車用柴油而設的稅務優惠可否無限期維持下去，而並非為期兩年。財經事務及庫務局首席助理秘書長(庫務)表示，政府當局的計劃是由2007年12月1日起，把歐盟V期車用柴油的稅率減至每公升0.56元，為期兩年。當局會先檢討優惠計劃的成效，然後才決定是否在2009年1月與歐洲聯盟(下稱"歐盟")同步強制規定必須使用歐盟V期車用柴油。劉議員詢問，在進行有關檢討後，當局會否無限期而非具時限性地提供該稅務優惠。財經事務及庫務局首席助理秘書長(庫務)表示，政府當局會考慮優惠計劃的成效，以及運輸業界在檢討期間給予的意見。

30. 鑒於歐盟V期車用柴油的供應不會獲得保證，劉健儀議員對於使用歐盟V期車用柴油而可能出現的混亂表示關注。環境保護署副署長(3)表示，由於柴油的市場相對較小，故供應量不應構成主要的關注問題。此外，把稅項減至0.56元的建議將可為油公司提供誘因，使他們轉為供應歐盟V期車用柴油。然而，讓油公司完全改為進口已達到歐盟V期車用柴油規格的車用柴油，則仍需一段時間。

31. 鄧子強先生／公共巴士同業聯會關注到，提高歐盟V期車用柴油的零售價格會抵銷建議的稅率減幅。他亦對於政府當局未有在推行優惠計劃以鼓勵轉用環保的車輛和燃料之前，諮詢作為實際使用者的運輸業界感到不滿。黎劍德先生／中重型貨車關注組同樣關注到，減低稅率只會使油公司受惠，而不會反映在歐盟V期車用柴油的零售價格上。蔣志偉先生／落馬洲中港貨運聯會表示，雖然政府一直把空氣質素惡劣的問題歸咎於柴油車輛，但值得注意的是，歐盟國家仍普遍使用這類車輛，因為這類車輛較具能源效益，因而更加環保。他亦指出，歐盟國家准許在超低硫柴油中混入5%至10%的生化柴油，但香港卻不許如此。因此，他促請政府當局考慮在香港引入生化柴油，以便可促進競爭，從而令燃油價格更具競爭力。最終的解決辦法是由政府當局寬免燃油稅。陳宗彝先生／中港澳直通巴士聯會認同環境保護署

在建議減低歐盟V期車用柴油的稅率前未有諮詢運輸業界的意見。他支持以試驗計劃的形式嘗試使用歐盟V期車用柴油，然後才全面於香港使用。當局亦需要確保有關的稅務優惠會反映在歐盟V期車用柴油的零售價格上。凌志強先生／公共小型巴士總商會關注到，減低歐盟V期車用柴油稅率的建議只會在兩年內有效，而在檢討後亦不會延長有效期。因此，他促請當局完全撤銷燃油稅。

32. 鑒於逾半數在香港行駛的公共小型巴士(下稱"公共小巴")均使用免稅的石油氣，而其餘的公共小巴則使用柴油，黎銘洪先生／的士、小巴權益關注大聯盟認為，當局應向這類柴油公共小巴寬免燃油稅。他表示，部份公共小巴的車主不希望轉為石油氣公共小巴，因為他們對於石油氣加氣站的數目有限表示關注。財經事務及庫務局首席助理秘書長(庫務)表示，由於石油氣的環境表現較柴油優勝，因此當局寬免了石油氣的燃油稅，以期鼓勵司機轉用石油氣。政府當局計劃維持此項稅務優惠。

33. 主席提醒委員，環境局局長將於2007年11月14日的立法會會議席上，根據《應課稅品條例》(第109章)第4(2)條動議一項決議案，把歐盟V期車用柴油的稅率調低至每公升0.56元的優惠稅率，有效期為2007年12月1日至2009年11月30日。劉健儀議員表示，她會要求就有關議案發言，以便可在會議程序中把她對上述建議的意見和關注記錄在案。

## II. 其他事項

34. 議事完畢，會議於下午5時05分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2007年12月12日