

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)365/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局
審閱)

檔號：CB1/BC/15/98/2

《1999年收入條例草案》委員會 會議紀要

日期：1999年6月15日(星期二)

時間：上午8時30分

地點：立法會會議廳

出席委員：吳靄儀議員(主席)

李卓人議員
周梁淑怡議員
陸恭蕙議員
陳婉嫻議員
陳鑑林議員
單仲偕議員
黃宏發議員
劉健儀議員
鄭家富議員

缺席委員：何俊仁議員

李家祥議員
夏佳理議員

出席公職人員：庫務局副局長

郭立誠先生

庫務局首席助理局長
謝雲珍女士

庫務局助理局長
沈鳳君女士

規劃環境地政局首席助理局長(環境)
陳偉基先生

環境保護署助理署長(空氣質素)
謝展寰先生

運輸局首席助理局長
何宗基先生

律政司高級助理法律草擬專員
陳子敏女士

應邀出席者：運輸界千禧年環保行動籌備委員會

會員
任太平先生

會員
吳國雄先生

會員
譚俊達先生

會員
黃基先生

會員
葉滿林先生

會員
梁智皓先生

英國醫學會(香港分會)

會長
David ANDERSON教授

香港美國商會

環保委員會主席
戴惠隆先生

香港工商環保聯會

主席
高保利先生

爭氣行動

主席
Angela SPAXMAN女士

成員
陳文顯先生

香港環保攝影基金

秘書
Edward STOKES先生

英皇佐治五世學校

David ENSOR先生

Roger MUSCROFT先生

香港海豚觀察

Bill LEVERETT先生

個別人士

John JARMAN先生

Brian WALKER醫生

列席秘書 : 總主任(1)1
梁慶儀女士

列席職員 : 助理法律顧問1
黃思敏女士

高級主任(1)2
鄧曾藹琪女士

經辦人／部門

I 與代表團體及政府當局會商

- (a) 與運輸界千禧年環保行動籌備委員會會商
(立法會CB(1)1510/98-99(01)號文件)

應主席之請，梁智皓先生表示，籌備委員會由從事不同業務的58個運輸業團體組成，其中包括的士、小巴、輕型及重型貨車行業。他請議員參考該委員會的意見書，當中載列運輸界為解決空氣污染問題而建議的各項措施。他強調，只有透過運輸界、商界及社會人士的共同努力，才能解決此問題。

2. 黃基先生表示，引入超低含硫量柴油可以大大減輕汽車排放過量廢氣的問題，這種柴油的含硫量只有0.001%，而現時的柴油含硫量則有0.05%。他建議對新登記的車輛採用更嚴厲的廢氣排放標準，因為這樣可減低日後的維修費用。他促請政府當局推行措施，鼓勵車主更換1992年以前的柴油貨車。

3. 吳國雄先生表示，汽車維修保養有否成效，須視乎汽車維修技工的專業知識及車房的設備而定。由於大部分汽車維修技工都是透過學徒訓練獲得有關技能，他們沒有受過任何正式訓練，以掌握最新的汽車維修技術知識。就此，吳先生要求政府考慮：

- (i) 為汽車維修技工提供正式訓練，尤其是使用可有效測試廢氣排放量的底盤式測功機的知識；及
- (ii) 設立有關各種型號車輛的資料庫，方便技工進行維修保養。

4. 葉滿林先生表示，運輸界就保持空氣清潔而提出的多個方案均與政府當局的建議相若。他表示，政府當局有需要教育市民認識環保駕駛，這樣可有效減少車輛排放過量廢氣。

5. 任太平先生表示，政府當局雖然承諾在2000年年年底前實施轉用石油氣的士計劃，但至今仍未提供所需的配套設施，包括提供足夠數量的石油氣站、修車工場和維修技工。他看不到該計劃如何能夠如期實施。他強調，政府與運輸界必需攜手解決空氣污染問題。

6. 譚俊達先生表示，業界對政府當局建議研究柴油小巴是否可以使用污染量較低的燃料一事表示歡迎，並願意參與有關的試驗計劃。

7. 梁智皓先生在總結意見時表示，提高排放過量黑煙車輛罰款的建議，並不能解決車輛排放廢氣的問題。政府當局必需為汽車維修技工提供訓練，教育市民認識環保駕駛，以及以污染量較低的方式取代柴油車輛，從而協助業界克服問題。

與委員進行討論

8. 陳鑑林議員詢問業界對提高排放過量黑煙車輛罰款的建議有何意見。吳國雄先生表示，業界相信提高罰款不能解決空氣污染問題，問題的關鍵是車輛普遍缺乏保養。他表示，現時規定的450元罰款對大部分職業司機而言已是一種負擔。

9. 陸恭蕙議員告知業界代表，政府當局正考慮在下一立法會會期進一步提高排放過量黑煙車輛的罰款。吳國雄先生表示，政府當局與其採用罰款的方法，倒不如採取積極措施，根治空氣污染問題。他表示，業界一直致力減低車輛排放的廢氣。事實上，業界已委託香港理工大學進行一項有關使用粒子收集器的研究。他呼籲政府當局在這方面提供更多協助。

10. 劉健儀議員查詢罰款額的適當水平及車輛維修設施是否足夠。任太平先生在回應時表示，除支付450元罰款外，排放過量黑煙車輛的車主亦須先將車輛送往車房維修，然後才將車輛交予當局作進一步測試。除罰款之外，該等支出亦應計算在內。業界一直促請政府當局提供偵測黑煙的設備，以便市民自行測試車輛，從中得知黑煙的排放量。

11. 鄭家富議員詢問業界對採取雙管齊下的方法，一方面透過增加罰款，一方面提高車輛維修水平以解決車輛排放黑煙問題有何意見。任太平先生表示，政府當局應免費提供以底盤式測功機測試車輛的服務。吳國雄先生補充，政府當局應考慮為所有柴油車輛免費提供初次黑煙測試。車輛續牌時會進行另一次黑煙測試。吳先生重申，在考慮提高罰款金額之前，政府當局應該先實施以上的所有措施。

(b) 與其他代表團體會商

(i) 英國醫學會

(立法會CB(1)1510/98-99(02)號文件)

12. 英國醫學會會長David ANDERSON教授表示，該會大力支持陸恭蕙議員提出擬議修正案，將排放過量黑煙車輛的定額罰款提高至5,000元。該會關注到，空氣污染正影響本港的生活質素，並嚴重危害市民的健康。污染問題亦對旅遊業造成負面影響。他表示，問題的關鍵是車輛維修質素欠佳，因為大部分車輛都是在簡陋的小型車房進行維修。此外，由於大部分的士均採用連續兩更制，故此沒有太多時間或誘因讓車主進行維修。為鼓

勵司機妥善維修車輛，實在需要徵收較高罰款，以增加阻嚇效力。ANDERSON教授表示，該會贊成採用軟硬兼施的方法解決車輛排放黑煙的問題。他強調，除非保持車輛不產生污染能夠節省金錢，大部分司機才會為他們的車輛進行必需的維修保養。

(ii) 香港美國商會

13. 香港美國商會環保委員會主席戴惠隆先生表示，該會關注香港環境的質素，並支持陸恭蕙議員提出修正案，將排放過量黑煙車輛的定額罰款提高至5,000元。事實證明，空氣質素惡化正對香港的營運成本造成重大影響。該等成本把醫療費用及因患病而在工作上喪失的生產力計算在內。惡劣的空氣質素已對旅遊業造成沖擊，令外地人士不願來港旅遊及投資。他表示，該會明白到，即使完全取締排放過量黑煙的車輛，亦不能徹底解決空氣污染問題。然而，排放過量黑煙的車輛顯然是造成空氣污染問題的罪魁禍首。要改善車輛排放黑煙的問題有很多方法，但目前的罰款水平實不足以構成誘因，促使車主尋求解決方法。戴惠隆先生表示，罰款水平必須夠高，才能鼓勵司機守法。

(iii) 香港工商環保聯會

(立法會CB(1)1510/98-99(03)號文件)

14. 香港工商環保聯會主席高保利先生表示，該會全力支持陸恭蕙議員提出擬議修正案，將排放過量黑煙車輛的定額罰款提高至5,000元。他表示，商界對環境日趨惡劣的警覺性正逐漸提高，這問題不單影響僱員及其家人的健康，而且令香港成為一個對投資者和遊客而言吸引力越來越低的地方。該會最近在1999年6月8日的新聞簡報會上提出各項關注，首要的是香港的空氣質素。根據規劃環境地政局出版的《淨化香港的空氣》小冊子所載，與空氣污染有關的急性呼吸道及心血管疾病所引起的醫療費用，加上生產力下降所造成的損失，每年已高達38億元。排放過量黑煙的車輛令街道上的廢氣污染進一步惡化，實在有需要減低這類廢氣的影響。

(iv) 爭氣行動

15. 爭氣行動主席Angela SPAXMAN女士表示，爭氣行動屬非牟利團體，其宗旨是推廣保持空氣清潔的活動，以及提高市民對空氣污染的認識。她表示，新式車輛排放過量黑煙和其他污染物質是絕對不能接受的。雖然各界已為解決此問題提出多種不同措施，但爭氣行動認為最有效的解決辦法是加重罰款。

16. 陳文顯先生補充，市民對香港空氣質素日趨惡劣的問題表示關注。從事運輸業的人士有義務及責任採取措施，防止車輛排放過量黑煙，而不應倚賴政府當局提供協助。

(v) 香港環保攝影基金
(立法會CB(1)1510/98-99(04)號文件)

17. Edward STOKES先生即席播放幻燈片，講解空氣污染問題如何影響香港的能見度。他向議員簡述其意見書，並對陸恭蕙議員就調高排放過量黑煙車輛罰款提出的擬議修正案表示支持。

(vi) 英皇佐治五世學校
(立法會CB(1)1272/98-99(71)號文件)

18. David ENSOR先生表示，作為教育工作者，他關注的是學生的健康。他表示，空氣污染的問題正影響市民的健康。他贊成大幅調高排放過量黑煙車輛的罰款，並呼籲當局撥出更多資源，協助運輸界減低黑煙排放量。

19. Roger MUSCROFT先生表示，學生期望當局能在改善空氣質素方面發揮積極的帶頭作用，並支持陸恭蕙議員提出擬議修正案，將排放過量黑煙車輛的罰款提高至5,000元。

(vii) 香港海豚觀察
(立法會CB(1)1510/98-99(05)號文件)

20. Bill LEVERETT先生表示，作為本港一間旅行社的營辦者，他關注到空氣污染問題一直影響香港的旅遊業。他表示不介意付出更高昂的費用，選用黑煙排放量較低的旅遊巴士。

(viii) 個別人士的申述

21. John JARMAN先生表示，他是環境保護署的檢舉排放黑煙車輛人員，曾經檢舉很多排放過量黑煙的車輛。他認為必需提高排放黑煙車輛的罰款，因為該等車輛正逐步毒害本港空氣。他個人認為，排放過量黑煙車輛的罰款應該提高至1萬元。

22. Brian WALKER醫生表示，作為在香港的全科執業醫生，他非常關注污染對市民健康的影響。他表示，在嚴重污染的日子，多達三分之一的求診個案均直接與空氣污染有關。他認為，只要可改善空氣質素，連帶改善

香港市民的健康狀況，將排放過量黑煙車輛的罰款訂於5,000元的水平亦非過高。

與委員進行討論

23. 劉健儀議員表示，部分車主之所以未能妥善及有效地減少車輛的廢氣排放量，是因為維修技工專業知識不足，以及欠缺足夠的維修和測試設備。她請代表團體就以下事宜發表意見：車輛排放黑煙的問題是否可以單靠加重罰款來解決，抑或必須推行措施，以協助運輸界克服車輛排放過量黑煙的問題。

24. Brian WALKER醫生表示，根據他個人的經驗，妥善保養一輛柴油汽車，並防止該車輛排放過量黑煙，是絕對可行的。任何修車工場均有售賣控制廢氣排放的設備，只需參照維修手冊便可進行安裝。確保柴油引擎狀況良好是個人責任，他認為運輸業營運者亦不例外。David ANDERSON教授補充，雖然政府應提供部分資源，但的士司機及小巴司機亦應各盡本份保養車輛。Angela SPAXMAN女士表示，提高罰款額可以作為司機保養車輛的誘因。高保利先生指出，的士及小巴使用非法柴油是造成廢氣問題的主要原因之一。John JARMAN先生表示，當局應該向車主而非司機徵收罰款。

25. 劉健儀議員在回應以上意見時表示，運輸業營運者在保養車輛方面遇到困難，因為他們往往無法取得汽車規格和維修手冊。政府當局應開辦更多有關車輛維修的課程，使司機可以掌握保養及維修車輛的知識。她同意高保利的說法，認為確有需要解決非法柴油的問題。她強調，運輸界與社會各界同樣渴望可找到解決車輛排放廢氣問題的方法。

26. 鄭家富議員指出，的士司機每月的平均收入約為13,000元，但建議中的罰款額則為5,000元。他詢問代表團體是否認為此罰款額過高。John JARMAN先生表示，污染環境的人是違法者，應該處以罰款。David ANDERSON教授表示，他認為將車主須繳付的罰款訂於5,000元的水平是合理的。Edward STOKES先生表示，任何人都不應將民生問題置於市民的健康之上。

27. 關於採取軟硬兼施的做法，李卓人議員詢問代表團體會否支持在提高罰款之前，先實施一些措施，以協助運輸界克服車輛排放廢氣的問題。David ANDERSON教授表示，雖然政府應該動用資源，方便運輸業營運者保養車輛，但他認為政府不應承擔保護環境的全部責任。Brian WALKER醫生支持軟硬兼施的做法，因為鼓勵和懲罰的措施均有效用。Angela SPAXMAN女士亦認為有需要採用軟硬兼施的做法。她表示，此舉的目的並非為徵收大量罰款，而是在於解決空氣污染問題。

28. 陳婉嫻議員關注到，相對於一名的士司機每月的收入，5,000元的罰款額已相當高昂，而的士司機可能需與車主分擔保養車輛的責任。她擔心徵收如此高昂的罰款可能會令的士司機與車主的關係變得非常緊張。陳文顯先生表示，當局應向的士車主而非的士司機徵收有關罰款，因為的士屬於車主，車主有責任保養他的車輛。

29. 劉健儀議員指出，車輛排放過量黑煙的問題有時是由於司機的駕駛習慣所致，與車輛的保養狀況無關。因此，她認為不應懲罰的士車主，因為司機本身亦須負上責任。陳文顯先生表示，出租車輛的車主有責任確保車輛不會排放過量黑煙。倘若證實排放過量黑煙是由於不良駕駛習慣所致，車主應該拒絕將車輛租予有關司機。David ANDERSON教授表示，有關罰款可以由的士車主和司機共同分擔。Brian WALKER醫生表示，車輛廢氣測試中心只會量度引擎的廢氣排放量，而不會考慮駕駛習慣的因素。Bill LEVERETT先生表示，駕駛習慣不佳的司機若經常遭票控，他們只好改善本身的駕駛習慣，否則很快便會失業。

30. 高保利先生在回應陸恭蕙議員時表示，若運輸界停止使用非法柴油，便會大大減輕空氣污染問題。

(c) 與政府當局會商

31. 規劃環境地政局首席助理局長表示，政府當局銳意與市民及運輸界合力解決空氣污染問題。當局將會推出一系列旨在減低空氣污染的短期、中期及長期措施，包括加強教育及宣傳，教導市民如何妥善保養車輛及養成良好的駕駛習慣；引進可攜式廢氣測量器和底盤式測功機，以測試黑煙的排放量；及加強執法，打擊非法燃料供應商和使用非法燃料的車輛。當局將於下一立法會會期提交有關增加排放過量黑煙車輛罰款的立法建議。環境保護署助理署長補充，在決定進一步提高排放過量黑煙車輛的罰款額時，政府當局會因應議員及市民的意見，平衡不同的考慮因素。

32. 運輸局首席助理局長表示，政府當局的目標是提供一個既方便又環保的可持續交通網絡。此交通網絡將以鐵路系統為骨幹。運輸署正與環境保護署緊密合作，研究使用污染量較低的車輛及燃料，這方面需要運輸界加緊合作。

33. 庫務局副局長表示，在考慮進一步調高排放過量黑煙車輛的罰款額時，政府當局必須顧及保障空氣質素的需要，以及調高罰款一事對運輸業營運者的生計造成的打擊，在兩者之間求取平衡。當局會將此事納入有關改善空氣質素的一籃子方案中一併處理，該等方案將會提交各有關事務委員會作進一步辯論。《1999年收入條例草案》的目的純粹是按通脹調整各類交通違例罰款。

34. 陳婉嫻議員查詢繳付排放過量黑煙車輛罰款的責任應由誰承擔，規劃環境地政局首席助理局長在回應時表示，法例上並無規定誰有責任繳付罰款，車主和司機同樣有責任保養車輛。一般而言，警方會向司機發出定額罰款通知書，倘若罰款逾期未繳，則會向車主發出另一份通知書。

35. 劉健儀議員詢問政府當局對運輸界的關注有何看法，規劃環境地政局首席助理局長在回應時表示，政府當局知悉業界的關注，並準備與業界商討解決方法。

36. 李卓人議員詢問政府當局是否準備使用底盤式測功機，免費為柴油車輛提供初次黑煙測試。規劃環境地政局首席助理局長在回應時表示，政府當局需要考慮此建議的成本負擔，因為此舉會耗用大量資源。

37. 李卓人議員進一步查詢現時有否足夠的修車技工，環境保護署助理署長在回應時表示，香港有足夠技工應付車輛的維修保養。職業訓練局一直以來都有開辦石油氣的士維修保養課程。使用底盤式測功機進行測試，會有助評估保養水平是否達到所訂標準。

38. 主席請委員注意該份載列委員就條例草案提出的關注事項一覽表，該文件已在會議席上提交。委員同意在1999年6月17日舉行的下次會議上總結有關條例草案的討論。

II 其他事項

39. 議事完畢，會議於上午10時40分結束。

立法會秘書處
1999年11月8日