

立法會

Legislative Council

立法會CB(2)2573/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱
並經主席核正)

檔 號：CB2/PL/EA+TP

立法會環境事務委員會及 立法會交通事務委員會 聯席會議紀要

日 期：2000年5月12日(星期五)

時 間：上午10時

地 點：立法會會議廳

出席委員：環境事務委員會

陸恭蕙議員(主席)

許長青議員(副主席)

* 何鍾泰議員

李華明議員

吳清輝議員

夏佳理議員

* 陳榮燦議員

梁劉柔芬議員

* 劉江華議員(立法會交通事務委員會副主席)

劉慧卿議員

蔡素玉議員

* 鄭家富議員

羅致光議員

* 鄧兆棠議員

交通事務委員會

+ 劉健儀議員(主席)

何承天議員

李永達議員

李啟明議員

陳鑑林議員

黃宏發議員
劉千石議員

(* 亦為立法會交通事務委員會委員)
(+ 亦為立法會環境事務委員會委員)

缺席委員 : 環境事務委員會

李柱銘議員
吳靄儀議員
張文光議員
梁智鴻議員
黃容根議員

交通事務委員會

何俊仁議員
周梁淑怡議員
譚耀宗議員
馮志堅議員

其他出席議員 : 田北俊議員
吳亮星議員
涂謹申議員
梁耀忠議員

出席公職人員 : 參與議程第III及IV項的討論

環境食物局局長
任關佩英女士

環境食物局副局長(B)
蘇啟龍先生

環境食物局副局長(C)
周達明先生

環境食物局首席助理局長
陳偉基先生

環境保護署署長
羅樂秉先生

環境保護署助理署長(空氣質素)
謝展寰先生

運輸局副局長
方舜文女士

運輸署助理署長／渡輪及輔助客運
李胡韋珞女士

運輸署助理署長／運輸策劃
譚澄邦先生

機電工程署總工程師／氣體生產及供應
傅大品先生

機電工程署高級工程師／氣體系統
王錫章先生

參與議程第V項的討論

環境食物局局長
任關佩英女士

環境食物局副局長(B)
蘇啟龍先生

環境食物局副局長(C)
周達明先生

環境食物局首席助理局長
陳偉基先生

環境保護署署長
羅樂秉先生

環境保護署助理署長(空氣質素)
謝展寰先生

運輸局副局長
方舜文女士

運輸署助理署長／渡輪及輔助客運
李胡韋珞女士

運輸署助理署長／運輸策劃
譚澄邦先生

列席秘書 : 總主任(2)2
李蔡若蓮女士

列席職員 : 總主任(1)2
劉國昌先生

高級主任(2)1
馬淑霞小姐

經辦人／部門

I. 選舉主席

陸恭蕙議員當選是次聯席會議的主席。

II. 已發出的參考文件

[檔號為EFB 9/55/01/127(2000)Pt.3的立法會參考資料摘要、立法會CB(1)1530/99-00、CB(1)1552/99-00及CB(2)1909/99-00(01)號文件]

2. 議員察悉由政府當局提交的下列4份參考文件。主席表示，議員可就該等參考文件提出問題。

- (a) 由環境食物局發出，根據《定額罰款(刑事訴訟)條例》第12條提出以提高車輛排放黑煙的定額罰款的決議案有關的立法會參考資料摘要 [EFB 9/55/01/127(2000)Pt.3]；
- (b) 為歐盟廢氣排放標準生效前製造的輕型柴油車輛加裝微粒過濾器 [CB(2)1909/99-00(01)號文件]；
- (c) 對汽油車輛和石油氣車輛進行廢氣測試 [CB(1)1530/99-00號文件]；及
- (d) 《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》及《空氣污染管制(汽車燃料)規例》的擬議修訂事項——對新車輛實施的歐盟III期廢氣排放標準及相關的汽車燃料規格 [CB(1)1552/99-00號文件]。

III. 全面管制車輛廢氣的進度報告

[CB(2)1948/99-00(01)號文件]

3. 環境食物局副局長(B)應主席邀請，向與會人士簡介政府當局所提交有關各項管制車輛廢氣措施的進度報告。他表示，為改善香港的空氣質素，從而保障公眾的健康，政府當局所採取的策略可分3方面——

- (a) 鼓勵現時行駛中的車輛提高維修標準，使用較潔淨的燃料，以及加裝可減少污染的裝置；
- (b) 推行轉用石油氣計劃，以及對新登記的車輛實施歐盟廢氣排放標準，藉此加快以污染程度較低的車輛取代舊車的步伐；及
- (c) 尋求方法以限制對道路的需求，例如進行鐵路發展計劃。

4. 環境食物局副局長(B)隨後向議員闡述政府當局考慮採取以改善及管制車輛廢氣排放的下列措施

- (a) 鼓勵柴油車輛的司機盡快使用超低含硫量柴油(下稱“低硫柴油”)；
- (b) 為試用新燃料或新技術的車輛，例如使用天然氣及電動引擎的車輛提供優惠；
- (c) 為現時行駛中的車輛採取可減少污染的措施，例如在爭取到財務委員會批出撥款後，為輕型柴油車輛加裝微粒過濾器；
- (d) 在稍後階段實施汽油車輛的廢氣排放標準；
- (e) 修訂《應課稅品條例》，以加強海關對付使用非法柴油的執法權力；
- (f) 由2000年9月起，把廢氣排放測試及道路性能測試推展至在所有商業車輛實行，藉此提高車輛的維修標準。

解決空氣污染問題的措施

超低含硫量柴油

5. 劉健儀議員表示，運輸業歡迎引進低硫柴油的建議，但對於只限政府車輛試用則感到失望。業界希望試用低硫柴油的範圍可盡早擴大至包括不同類型的車輛。她亦指出，根據海外經驗，要同時使用柴油催化器，才能使低硫柴油發揮最大的功效。由於柴油催化器的試用結果要到2001年才可備妥，業界關注到，現時在歐盟標準生效前製造的車輛可否加裝適合的柴油催化器，以便轉用低硫柴油。業界對於低硫柴油的價格亦表示關注。

6. 環境食物局副局長(B)回應時表示，當局會設立不劃一的稅項，使低硫柴油可以具競爭力的價格出售，藉以鼓勵柴油車輛的司機轉用低硫柴油。政府當局現正制訂有關計劃的詳情。供應商亦表示在3至4個月後，便會有足夠的低硫柴油供應。他表示，不少公司均表示有興趣使用低硫柴油，至於由政府車隊開始試用，只是因為政府當局與供應商訂有合約而已。當局將會要求專利巴士公司轉用低硫柴油，而在稍後階段，低硫柴油的使用將擴大至包括所有類型的車輛。

7. 在柴油催化器的功效方面，環境保護署助理署長(空氣質素)表示，根據若干測試的結果顯示，同時使用低硫柴油及柴油催化器，可把粒子排放量減少約50%。英國及瑞典的經驗亦顯示，如使用低硫柴油，可把車輛所排放的粒子及氧化氮分別減少10%及5%。

鼓勵使用污染程度較低的車輛的優惠

8. 劉江華議員注意到，與柴油或汽油車輛相比，混合動力車輛排放的廢氣減少達50%。他詢問，與其著重訂定罰則來管制車輛排放廢氣，政府會否考慮為混合動力車輛制訂稅項優惠計劃，以鼓勵駕駛人士更廣泛使用該種車輛。

9. 環境食物局局長表示，當局已成立一專責小組，負責監察1999年施政報告所承諾的管制措施的推行，以及研究其他空氣污染管制措施，而有關使用污染程度較低的車輛的優惠計劃，已在該專責小組的工作之列。至於混合動力車輛，她表示現時只有日本本土市場有供應小型的混合動力車輛。環境食物局副局長(B)回應主席時表示，美國現正研究引入大型混合動力車輛是否可行。政府當局會密切留意有關的研究結果。

為輕型客貨車及輕型貨車提供更潔淨的燃料

10. 梁耀忠議員表示，大部分輕型柴油車輛的車主對改善環境的措施均表示支持，而且樂意轉用石油氣客貨車。然而，部分輕型柴油車輛的車主在申請貸款購置新石油氣客貨車時遇到困難，因為他們現有的柴油客貨車屬負資產，而政府在此方面並無提供任何財政上的協助。梁議員覺得政府在制訂管制措施時，對於業界面對的困難並無透徹的了解。

11. 環境食物局副局長(B)請議員參閱政府當局所提交進度報告[CB(2)1948/99-00(01)號文件]的C及D欄所述的措施。他表示，政府當局已研究業界的需要。當局

的政策原意是協助業界在轉用污染程度較低的車輛方面取得較大的進展。由於現時仍未有足夠的石油氣加氣站，當局現致力增加加氣容量。當局亦有採取可減少污染的措施，例如使用微粒過濾器及柴油催化器，以減少微粒的排放，作為短期措施。此外，當局已計劃採取其他污染程度較低的代替品，包括使用低硫柴油、天然氣及混合動力車輛。環境食物局副局長(B)補充，政府事實上有向業界提供補貼，包括推出優惠計劃及不對石油氣徵收燃油稅。政府當局會在適當時候，就的士以外的車輛轉用石油氣的計劃提供更詳盡的資料。

12. 關於業界面對的困難，環境食物局局長表示，政府當局在制訂管制措施時，已仔細考慮所有有關的因素。政府當局必須在保障公眾健康與減少對業界造成的不良影響之間，取得平衡。

13. 李華明議員注意到，假如一輛5噸重的輕型貨車同時使用了低硫柴油、微粒過濾器及歐盟III期引擎，只能使懸浮粒子排放量減少5%。由於初期只有政府車輛試用低硫柴油，李華明議員認為改善空氣質素的進度太過緩慢。李議員促請政府當局處理約73 000輛輕型柴油客貨車的問題。

14. 環境食物局副局長(B)澄清，懸浮粒子排放量減少5%是指車輛的全部廢氣排放量而言。他指出，市場上已經有使用汽油以代替柴油的輕型客貨車出售，而政府當局現正就大型貨車使用汽油的事宜與製造商進行商討。臨時措施如使用低硫柴油、安裝微粒過濾器，以及要求新車使用歐盟III期引擎，亦會減少懸浮粒子的排放量。

15. 李華明議員重申，政府當局未有處理輕型柴油車輛的問題。他指出，問題的癥結在於汽油價格及汽油車輛的維修費用，遠較柴油價格及柴油車輛的維修費用為高。此外，歐盟III期引擎亦不能與柴油車輛兼容。因此，他對於政府當局所指的代替品的成效表示懷疑。

16. 環境食物局副局長(B)回應時表示，當局採取多種方法以管制車輛廢氣。他相信，使用微粒過濾器、低硫柴油及柴油催化器，再加上提高車輛的維修標準，會為空氣質素帶來顯著改善。此外，政府當局會進行立法，強令車輛須安裝微粒過濾器，任何人如不遵從有關規定，可導致其車輛牌照不獲續期。

限制車輛的數目及道路的使用

17. 劉慧卿議員對於政府並無具體的計劃限制車輛數目及道路使用感到失望。她表示，改善空氣跨黨聯盟工作小組在此方面建議了兩項措施：重整巴士路綫以減少重複的路綫，以及加強推行“停泊及轉乘計劃”以減少私家車流量。她促請政府當局以積極的態度實施該等措施。

18. 運輸署助理署長／運輸策劃表示，由1998年起，運輸署已重整香港島擠塞地區的部分巴士路綫，作為減少空氣污染的方法之一，因而令到在繁忙時間內巴士在該等地區停站的次數每小時減少2 000次。當局在九龍及新界亦採取了類似的安排，以減少巴士停站的次數。當局亦有在上水試驗“停泊及轉乘計劃”，並取得成功，視乎九廣鐵路火車站附近是否有合適的地點，當局會在其他地區推行該項計劃。

19. 環境食物局局長補充，專責小組會定期評估該等措施的成效。她指出，減少道路使用較控制車輛數目更為重要。由於柴油車輛排放的廢氣是造成空氣污染的主要原因，而大部分柴油車輛均為商業或公共車輛，因此政府當局會小心研究限制道路使用對經濟造成的影響。她亦呼籲議員支持重整各區巴士路綫的建議。她將於2000年5月23日與18個區議會的主席會晤，尋求他們支持減少空氣污染的措施。

加強執行管制工作

20. 對於行走中港兩地的車輛把低於標準的柴油由內地帶進香港，李永達議員表示關注。由於該等柴油的含硫量較香港現時的標準高出10倍，他詢問當局現正採取何種措施，對付每日透過行走中港兩地的車輛，而帶進香港境內多達18億公升柴油的問題。他注意到，環境食物局局長曾與內地當局會晤，研究採用劃一的空氣質素及車輛柴油標準的可行性。就此方面，李議員強調，當局不應為了早日達成協議，而降低香港的標準。他亦促請政府當局認真研究改善空氣跨黨聯盟工作小組的建議，在邊境設立免稅柴油加油站。

21. 環境食物局局長表示，當局無意為使兩地的標準劃一，而降低香港對柴油含硫量所訂的標準。環境食物局副局長(B)表示，現時行走兩地的車輛在進入香港時，獲准在油缸注入300公升柴油。把300公升以上柴油運入本港或把柴油轉移至另一輛車，均屬違法。環境食物局副局長(B)回應主席對執法困難的關注時表示，政府

當局最近對《應課稅品條例》提出修訂，加強海關對打擊使用非法柴油的執法權力。然而，該條例草案並無處理獲准帶進香港的燃料數量的問題，而該問題將由專責小組加以跟進。至於在邊境設立免稅柴油加油站，環境食物局局長表示，政府當局將需詳細研究該項建議。

22. 李永達議員認為，考慮到內地柴油的高含硫量對香港的空氣質素造成的影響，獲准運入300公升該等柴油的上限已經是太高。環境食物局局長向議員保證，政府堅決對非法柴油的使用實施嚴格的管制，而此事亦會由專責小組跟進。她希望議員支持通過《2000年應課稅品(修訂)條例草案》。

提高車輛排放黑煙的定額罰款的建議

23. 陳榮燦議員表示，職業司機對於提高車輛排放黑煙的定額罰款的建議表示關注。在配套措施不足的情況下，規定該等司機須遵守嚴格的黑煙排放標準，實有欠公允。陳議員促請政府當局在實施經提高的罰款額前，先行處理運輸業所關注的事項。

24. 環境食物局副局長(B)表示，定額罰款計劃已實施多年，而妥善維修車輛，符合黑煙及微粒排放標準，是車主的責任。他補充，自1999年9月採用底盤式測功機測試黑煙以來，以及為車輛維修技工舉辦訓練課程後，黑煙測試的及格率已大大提高。

25. 環境食物局局長補充，有關車輛排放黑煙的立法建議，是經過在立法會及社會上的長期討論後提出。該建議亦獲得改善空氣跨黨聯盟工作小組的支持。最近，當局接獲多宗有關香港空氣質素欠佳的投訴，投訴者並要求當局及早採取行動以控制空氣污染。儘管如此，為了讓司機有足夠時間改善車輛性能，把定額罰款由450元提高至1,000元的建議，會到2000年12月1日才生效。

26. 田北俊議員表示，不少輕型柴油車輛均用於商業用途，而車主一般都依賴司機把車輛的維修問題告知他們。由於法例規定黑煙車輛的車主須繳付定額罰款，田議員建議為黑煙車輛的司機制訂扣分制度。政府當局亦應確保在經提高的定額罰款生效前，有維修技工可為車輛提供良好的維修服務。環境食物局副局長(B)回應時表示，專責小組可以研究為司機制訂扣分制度的建議。然而，他指出目前的構思是規定車主負責為車輛提供妥善的維修，如車輛未能符合排放標準，牌照可被吊銷。

田北俊議員表示，吊銷車輛牌照的懲罰對車主而言實過於嚴厲。

政府當局

27. 田北俊議員要求政府當局認真考慮改善空氣跨黨聯盟工作小組的建議，就屢次違例人士訂定較重的刑罰。主席促請政府當局於2000年5月31日前，即在立法會動議有關提高車輛排放黑煙的定額罰款的決議案前，先就該建議作出回覆。否則，議員或會考慮對該決議案動議修正案。

28. 環境食物局局長回應時表示，政府當局現正考慮可能會採取的一系列措施中，其中一項是研究制訂不同程度的定額罰款制度是否可行。

29. 蔡素玉議員關注到，有些車輛的車主可能未能及時對其車輛作出妥善維修，因為市面上未能提供足夠的維修服務應付突然增加的需求。由於經提高的車輛排放黑煙罰款，會在政府於2000年10月提供資助以在車輛加裝微粒過濾器後僅兩個月便生效，蔡議員詢問在實施定額罰款計劃的初期，當局會否給予豁免。

30. 環境食物局副局長(B)回應時表示，政府當局不認為在維修服務方面會有任何問題，因此看不見有理由應對未能符合排放標準的車輛給予豁免。他進一步澄清，雖然在輕型柴油車輛加裝微粒過濾器可減少微粒排放量，但只有妥善維修車輛，才能避免排放過量黑煙的情況。

31. 李永達議員認為，保障公眾健康至為重要，因此提高車輛排放黑煙的定額罰款的建議不應再有延誤。

廢氣排放測試的標準

32. 陳榮燦議員表示，業界對於環境保護署(下稱“環保署”)及運輸署所採取的不同黑煙測試標準感到混淆。因此，他要求當局就現行的標準作出澄清。

33. 環境保護署助理署長(空氣質素)表示，在確定在路面行駛的黑煙車輛有否觸犯有關罪行方面，各執法機關包括警方、運輸署及環保署均採用劃一的標準。業界所指的不同標準，是在車輛經過修理後，對車輛排放黑煙的情況進行檢驗時所採用的維修標準。就後者而言，環保署採用的標準較運輸署更為嚴格，該兩個部門現正就採用劃一的排放測試標準進行討論。

政府當局 34. 主席對於劃一排放測試／標準的進展緩慢表示關注，她要求政府當局加快此方面的行動。田北俊議員持相同意見。環境食物局局長回應時表示，專責小組會盡快解決該問題。

改善空氣跨黨聯盟工作小組的建議

政府當局 35. 何承天議員表示，改善空氣跨黨聯盟工作小組向政府當局提出了16項建議，以改善香港的空氣質素。他詢問政府當局何時會對有關建議作出回覆。環境食物局局長回應時表示，政府當局建議的措施與改善空氣跨黨聯盟工作小組所建議的措施有許多共通之處。有多項建議已納入全面管制柴油車輛廢氣的計劃。政府當局會盡快作出回覆。

車輛維修手冊

36. 蔡素玉議員詢問當局向公眾人士提供車輛維修手冊的進展為何。環境食物局首席助理局長表示，香港汽車商會同意提供車輛維修資料中有關維修排放黑煙情況的部分。汽車維修服務工作小組將於下次會議上，與香港汽車商會討論詳細的安排。他強調，政府當局始終認為應向公眾人士提供所有有關的車輛維修資料。

37. 劉健儀議員對於汽車維修服務工作小組(下稱“工作小組”)在改善車輛維修方面的工作緩慢感到失望。她表示，車輛維修業面對的主要問題是缺乏有關的資料。她亦就規管車輛維修標準的時間表提出查詢。

38. 環境食物局首席助理局長表示，工作小組現正同時審議長遠及短期的改善措施。小組的目標是在約12個月後，提出建議供政府當局研究。

39. 政府在提供維修手冊的有關部分的具體時間表欠奉的情況下，便提出提高車輛排放黑煙的定額罰款的建議，劉健儀議員對此舉的理據表示質疑。她所得的印象是政府不知道配套措施對於管制車輛廢氣的重要性。環境食物局局長指出，政府當局已向車輛維修業提供資料及協助，包括培訓維修技工。她表示，政府當局會繼續與業內人士進行討論，以解決任何待決事宜。

公眾健康的角度

40. 劉慧卿議員表示，減少空氣污染對保障公眾健康非常重要。她認為專責小組內應有衛生福利局的代

表，以便他們從公眾健康的角度給予意見。主席認同劉議員的關注。環境食物局局長表示，在有需要時，專責小組會邀請有關的政策局／政府部門的代表出席小組的會議。主席贊同劉議員的意見，即衛生福利局的代表應為專責小組的主要成員，而衛生福利局應向兩個事務委員會提供有關車輛廢氣及空氣質素欠佳對公眾健康的影響的資料。

編制以外的副局長職位

41. 關於為推行改善空氣質素措施而增設的屬編制以外的副局長職位，劉慧卿議員要求當局提供有關該職位的資料。環境食物局局長回應時表示，根據獲轉授的權力，初步已設立一個為期6個月、屬編制以外的副局長職位。然而，由於環境食物局內負責空氣污染事宜的職員的工作量已超出負荷，她認為該個編制以外的副局長職位將有需要保留6個月以上。當局將於稍後向財務委員會轄下的人事編制小組委員會提交建議。

IV. 建議的石油氣的士獎勵計劃

[CB(2)1948/99-00(02)號文件]

獎勵計劃

42. 田北俊議員表示，當局建議一次過提供的40,000元資助，不足以協助的士車主轉用石油氣車輛。陳榮燦議員亦有同樣的關注，特別是因為部分柴油的士屬負資產。

43. 劉慧卿議員提述參考文文件[CB(2)1948/99-00(02)號文件]第5段，關於若干的士車主因為其現有的柴油的士屬負資產而難以獲取貸款購置新石油氣的士的問題，她詢問當局會為該等的士車主提供何種財政上的資助。

44. 劉江華議員亦詢問，政府當局會否如改善空氣跨黨聯盟工作小組所建議般，考慮向該等的士車主提供低息貸款。

45. 環境食物局副局長(C)表示，由於以石油氣作為燃料的成本較低(每日約為108元)，估計石油氣的士每年的營運成本因此會減少46,000元。環境食物局副局長(B)補充，屬負資產的柴油的士數目，已由18個月前的約4 000輛，減至現時的約2 000輛。財務機構表示，他們在處理新的貸款申請時，會考慮石油氣的士較低的營運成本及

車主的還款能力。因此政府當局相信，一次過提供的40,000元資助，以及石油氣的士較低的營運成本，足以鼓勵司機轉用石油氣。

石油氣加氣容量

46. 關於議員關注到當局未有提供足夠的加氣容量，以推行石油氣的士計劃，環境食物局局長回應時表示，政府當局在與油公司商討在適合的現有加油站加建石油氣設施方面遇到一些困難。鑒於現時對石油氣的需求有限，加上加建成本高昂，部分油公司對於在現有加油站加建石油氣設施是否切實可行有所保留。關於向油公司提供財政上的資助，以便他們在現有加油站加建石油氣設施的建議，環境食物局局長表示，政府當局需要非常謹慎地評估此事。當局估計為約18 000輛石油氣的士提供免稅石油氣，已經相等於庫房每年少收70億元，而建議向每輛會轉用石油氣的柴油的士提供的40,000元資助，則會耗資7億2千萬元。雖然有必要盡早與油公司達成協議，但必須符合審慎運用公帑的原則。

47. 劉千石議員詢問油公司提出的條件為何，以及倘商討失敗時的應變措施為何。

48. 環境食物局局長回應時表示，政府當局會堅決實施改善措施。倘不能在合理時間內與油公司達成協議，政府當局會額外提供土地興建專用石油氣加氣站。選擇興建石油氣加氣站的位置一旦經過評估而證明符合安全規定後，她希望有關的地區會支持該等選址。環境食物局首席助理局長補充，當局不宜透露有關談判的細節。不過，當局的原則是不對專用石油氣加氣站徵收地價，以及向經改建的加氣站提供契約續期時不徵收地價的優惠。他強調，政府當局承諾在2001年年底以前，建立全面的石油氣加氣站網絡。

石油氣加氣站網絡的發展

49. 陳榮燦議員提述一則傳媒的報道，該報道稱在4個現有的臨時石油氣加氣站中，有3個加氣站的石油氣在同一日售罄。陳議員關注到當局有何措施確保加氣站有足夠的加氣容量，以及政府當局能否確保可按照其所提交參考文件第9段所述的安排，建立石油氣加氣站網絡。

50. 環境食物局首席助理局長表示，政府當局完全明白石油氣的士司機所面對有關現時石油氣加氣站的加氣容量不足的困難。他解釋，最近發生的石油氣供應短缺的事件，是因為臨時加氣站的石油氣貯存庫的貯存量

有限所致。在與政府當局商討後，油公司答允增加補充石油氣貯存缸的次數。然而，鑒於石油氣缸的貯存量始終有限，當局鼓勵石油氣的士司機採取彈性時間前往加氣，以及避開換更時的高峰期。在長遠措施方面，環境食物局首席助理局長表示，現時有8個新的石油氣加氣站(包括3個經改建的加氣站)正在興建中。根據有關的油公司表示，其中一個經改建的加氣站大概可於2000年5月投入服務，而其餘兩個則可於2000年8月前投入服務。在新建的石油氣加氣站中，有5個將會是專門用作石油氣加氣站的大型加氣站，並可於今年11月中前投入服務。政府當局會密切監察該等加氣站的進度。政府當局的目標是擴大現有網絡，並於2001年年底為整個的士車隊提供足夠的石油氣加氣容量。

政府當局

51. 根據參考文件所述，到2000年年底，將會有12個而非26個石油氣加氣站落成，劉健儀議員對此表示質疑。由於12個石油氣加氣站只可以為8 000輛的士提供服務，她關注到未有足夠石油氣加氣容量及維修工場的情況下，業界不可能全面參與石油氣的士計劃。她要求政府當局額外提供臨時加氣站或流動加氣站。劉議員亦要求當局作出澄清，當局是根據甚麼準則，計算出參考文件第8段[CB(2)1948/99-00(02)號文件]所述的7 920輛的士的加氣容量。

52. 環境食物局首席助理局長回應時表示，先前所預測的26個石油氣加氣站，是包括4個現有的臨時石油氣加氣站、5個專用石油氣加氣站及17個將會由現有加油站改建而成的石油氣加氣站。然而，在批出該5個專用石油氣加氣站的合約後，因為興建專用石油氣加氣站的造價較低，油公司遂對他們的計劃作出了修改。由於政府當局現正與有關的油公司商討改建計劃，因此在現階段並未把未落實會改建的加氣站計算在石油氣加氣站網絡內。環境食物局首席助理局長補充，如有需要，當局日後會額外撥出土地進行招標，興建專用石油氣加氣站。

53. 至於提供流動石油氣加氣站的建議，機電工程署高級工程師／氣體系統表示，政府當局會根據風險評估，積極考慮這類建議。

54. 鄭家富議員表示，雖然大埔區議會支持石油氣的士計劃，但部分大埔區議會議員認為當局並無一套全面的實施計劃。他擔心政府當局對於興建石油氣加氣站一事可能過於樂觀。根據政府當局提交給大埔區議會的文件所述，投標者必須為建議興建的加氣站的安全及交通安排進行評估。鄭議員對作出此等安排的理據表示質疑，因為安全標準應由政府訂定。

55. 環境食物局首席助理局長表示，政府當局對於石油氣加氣站的發展計劃充滿信心。至於石油氣加氣站的招標程序，環境食物局首席助理局長澄清，機電工程署會進行初步的風險評估，而投標者須就安全及交通方面完成更詳細的評估。中標人須在當局刊登投標結果後270日內，把石油氣加氣站投入服務。

石油氣車輛維修工場

56. 機電工程署高級工程師／氣體系統回應劉健儀議員時表示，到2000年年底，將會有約17個石油氣車輛維修工場投入服務，包括5個現有的工場、5個已獲批准把現有設施改建的申請，以及7個正在處理的申請。此外，有14個維修工場已被確定適合改建，惟仍有待有關方面正式提出申請。該17個石油氣車輛維修工場應可應付約8 000輛石油氣的士的需求。環境食物局局長補充，由於大部分石油氣車輛是新車，因此在初期對於維修的需求會較小。

V. 管制汽車空轉引擎

[CB(2)1948/99-00(03)號文件]

57. 田北俊議員對於管制汽車空轉引擎的建議表示支持。雖然在有些情況下，因為運作上的需要而要讓車輛引擎空轉，但他認為不應鼓勵司機純粹為了在等候乘客或裝卸貨物時保持車廂的空調運作，而任由引擎運行。他促請政府當局及早實施該建議，而在首階段應先行在政府車隊實施。

58. 環境食物局局長表示，政府當局歡迎對管制空轉引擎措施的意見及建議。她補充，當局已規定政府車輛的司機須把空轉的引擎關掉。

59. 環境食物局副局長(C)補充，環保署已推行公眾教育運動，提倡在停車等候時把引擎關掉的良好習慣。政府當局在接獲業界及公眾的意見後，會制訂管制計劃的詳情。當局初步的意見是不應就空轉引擎設定時限，在執法方面應小心行事，至於需否對若干類別的車輛作出豁免，則應基於運作上的需要而決定。政府當局會向事務委員會匯報進一步的建議。

政府當局

60. 運輸署助理署長／運輸策劃補充，根據現時與巴士公司訂定的安排，停泊在巴士總站的巴士的引擎必須關掉，而在巴士出發前3分鐘才可開動引擎。

經辦人／部門

61. 由於可供進一步討論此事的時間有限，主席表示議員在會議結束後可直接把意見交給政府當局。

秘書
政府當局

62. 議員同意於2000年5月23日上午9時再舉行一次聯席會議，以便繼續討論全面管制車輛廢氣一事。劉慧卿議員建議邀請衛生事務委員會的委員及衛生福利局的代表出席該次會議，議員表示同意。劉健儀議員亦建議在下次會議的議程加入“為根據歐盟I及II期廢氣排放標準製造的車輛加裝微粒過濾器”的議題。

63. 議事完畢，會議於下午12時55分結束。

立法會秘書處

2000年9月7日