

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(2)2545/99-00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23日(星期二)  
時 間：上午9時  
地 點：立法會會議廳

出席委員：環境事務委員會委員

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  
\* 陳榮燦議員  
劉慧卿議員  
\* 鄭家富議員  
羅致光議員  
\* 鄧兆棠議員  
梁智鴻議員  
黃容根議員

交通事務委員會委員

+ 劉健儀議員(主席)  
李啟明議員  
陳鑑林議員  
馮志堅議員

(\* 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**：環境事務委員會委員

吳清輝議員  
李柱銘議員  
吳靄儀議員  
夏佳理議員  
張文光議員  
梁劉柔芬議員

\* 劉江華議員(立法會交通事務委員會副主席)  
蔡素玉議員

交通事務委員會委員

何承天議員  
何俊仁議員  
李永達議員  
周梁淑怡議員  
黃宏發議員  
劉千石議員  
譚耀宗議員

(\* 亦為立法會交通事務委員會委員)

**其他出席議員**：田北俊議員  
梁耀忠議員

**出席公職人員**：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(管理及牌照)  
呂崇義先生

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

衛生福利局首席助理局長  
陸綺華女士

衛生署首席醫生  
黎潔廉醫生

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

海關助理關長(行政及稅務)  
黃秀培先生

**應邀出席者：** 運輸界千禧年環保行動籌備委員會

黃基先生

梁雄先生

葉滿林先生

歐陽根先生

任太平先生

**列席秘書**：總主任(2)6  
戴燕萍小姐

**列席職員**：高級助理法律顧問  
李裕生先生

總主任(1)2  
劉國昌先生

高級主任(2)1  
馬淑霞小姐

**I. 跟進有關車輛廢氣排放管制措施的討論**

[CB(2)1909/99-00(01) 、 CB(2)1948/99-00(01) 及 CB(2)2073/99-00(01)號文件)

陸恭蕙議員當選是次聯席會議的主席。

與團體代表會晤

2. 主席歡迎運輸界千禧年環保行動籌備委員會(下稱“環保行動籌委會”)的代表出席是次會議。環保行動籌委會的黃基先生表示，運輸界十分重視空氣污染的問題。由66個組織組成的環保行動籌委會於1999年成立，並向政府當局提出了21項改善本港空氣質素的建議。然而，令環保行動籌委會感到失望的是，政府當局雖接納部分和宣傳及教育有關的建議，但建議中對付空氣污染問題的具體措施卻尚未實行。環保行動籌委會所提意見的重點綜述於下文各段。

- (a) 盡早把超低含硫量柴油(下稱“低硫柴油”)的使用範圍擴展至所有柴油車輛；
- (b) 由於聯同運輸界和香港理工大學推行的柴油催化器試驗的結果並不理想，業內人士認為應把試驗計劃的範圍擴大，以包括更多不同牌子的柴油催化器，俾能盡早確定適宜供重型柴油車輛使用的柴油催化器的規格為何；
- (c) 強制規定香港汽車商會發放汽車維修手冊有關部分的內容。如沒有有關的維修手冊，汽車維修業人士將不能完全掌握修理排放過量黑煙車輛的技術；及
- (d) 遏止空氣污染問題的最有效方法，是加快取締在歐盟廢氣排放標準生效前製造的車輛，並以新車輛取代。業內人士促請政府當局盡早就此推行獎勵計劃。

3. 環保行動籌委會的任太平先生及歐陽根先生向議員扼述的士業人士的關注事項。雖然的士業人士支持轉用石油氣的士，冀能改善香港的空氣質素，但由於配套設施不足，他們對有關建議的成效表示有所保留。他們提出的意見綜述於下文各段。

- (a) 據政府當局所稱，至2000年年底時本港將設有12個石油氣加氣站。根據運作上的經驗，為的士的空油缸注滿液化石油氣將需時約10分鐘，

而非政府當局所估計的5分鐘。因此，業內人士質疑該12個石油氣加氣站，是否足以為8 000多輛在本年年底時已投入服務的石油氣的士提供加氣服務。此外，鑒於在5個專門提供石油氣加氣服務的加氣站提供的石油氣，價格將較其他加氣站低廉，石油氣的士司機只會光顧該等專門提供石油氣加氣服務的加氣站，因而導致附近交通出現擠塞，特別是在換班的繁忙時間內；

- (b) 部分柴油的士車主在申請貸款購置新石油氣的士方面遇到困難，因為其柴油的士已成為負資產。政府當局應向此等的士車主提供財政資助；
- (c) 石油氣車輛維修工場的數目不足以應付預期出現的需求。政府當局可考慮以低地價出租土地，用作經營石油氣車輛維修工場；及
- (d) 的士業促請政府當局在各項配套設施預備就緒後，才全面推行石油氣的士計劃。否則，該項轉用石油氣的士計劃將對的士業人士造成極大的經營困難。為對付空氣污染問題，政府當局可為所有柴油的士安裝微粒過濾器，作為一項臨時措施。

4. 環保行動籌委會的梁雄先生闡述公共小型巴士業人士的意見。他表示，關於採用其他類型小巴的6個月試驗期可能過短，因為電動小巴及石油氣小巴均採用了新的燃料及技術。在得出試驗結果前，政府當局應鼓勵公共小型巴士採用低硫柴油，並為柴油車輛加裝微粒過濾器及柴油催化器。

5. 環保行動籌委會的葉滿林先生繼而闡述輕型柴油汽車(包括輕型客貨車及輕型貨車)業人士的意見。他認為以汽油車輛逐步取締輕型柴油車輛的建議是一項倒退的做法，因為政府當局於1996年已曾提出類似建議。當時的建議遭到否決的原因，是因為香港理工大學進行的研究顯示，採用輕型汽油客貨車並非環保的做法。研究結果亦顯示，與柴油及汽油相比之下，石油氣是最環保的燃料。他繼而表示，運輸業人士於1999年8月進行的訪問活動中從韓國汽車製造商取得資料，得悉以石油氣作燃料的輕型客貨車已在市場上有售。有見及此，他促請政府當局推行輕型石油氣客貨車試驗計劃，而非提倡以汽油車輛取代輕型柴油客貨車。

6. 劉慧卿議員察悉大部分的士司機傾向於換班時間內為其車輛加油。為提高加氣站的車輛加氣量及紓緩繁忙時間的加氣需求，她詢問石油氣的士司機可否避免在換班時間內為其車輛加氣。

7. 任太平先生回應時表示，石油氣的士司機已盡量避免在換班時間內為其車輛加氣。然而，石油氣的士司機雖盡量把為其石油氣的士加氣的次數局限於每天一次，但卻因為石油氣售罄而須每天前往加氣站數次。此外，由於一般加氣站及專門作石油氣加氣用途的加氣站所出售的石油氣的價格有所不同，石油氣的士司機會光顧該5個專門作石油氣加氣用途的加氣站，因而導致附近交通出現擠塞。

8. 主席多謝環保行動籌委會的代表出席會議。

#### 與政府當局舉行會議

9. 環境食物局局長向與會各人保證，政府當局會繼續與運輸界人士緊密合作，以解決空氣污染問題。

10. 環境食物局副局長(C)就團體代表的意見作出回應時提出以下各點 ——

- (a) 政府轄下的柴油車輛將於2000年7月開始使用低硫柴油。至2000年年底，政府轄下所有柴油車輛均會採用低硫柴油。當局將於稍後階段鼓勵所有柴油車輛司機轉用低硫柴油。為了抵銷低硫柴油的較高價格，政府當局會訂定稅項差額，使低硫柴油的售價具備與標準柴油售價競爭的能力。在等待油公司提供資料期間，當局將於本年度會期內向立法會提出有關的立法建議。
- (b) 當局現正為歐盟廢氣排放標準生效前製造的大型柴油車輛進行柴油催化器試驗。試驗工作將需要一段時間方可完成，其目的是為不同類型的重型柴油車輛物色合適的柴油催化器。政府當局會向歐盟廢氣排放標準生效前製造的重型柴油車輛的車主，提供安裝此等催化器的財政資助。
- (c) 關於向公眾人士發放汽車維修手冊一事，當局已取得若干進展。本地輕型柴油車輛及的士的主要製造商已同意發放汽車維修手冊有關部分的內容。香港汽車商會最近表示，該會大部分

會員均同意就歐盟廢氣排放標準生效前製造的車輛，發放和車輛的廢氣排放維修工作有關的資料。

- (d) 改善空氣質素專責小組會研究採取各項措施，鼓勵人們棄用歐盟廢氣排放標準生效前製造的車輛，並以使用較潔淨燃料的其他新車輛取代。
- (e) 關於使用石油氣的士可較柴油的士每年節省約45,000元燃料成本的說法，是參照的士業的一般營運情況而得出的。估計一輛的士每天行走322公里，而的士司機則每月工作27天，根據使用石油氣及柴油兩種燃料所得出的每天燃料成本差額(234元-92元)，便可計算出每年節省的燃料成本約為45,000至46,000元(142元x27x12)。
- (f) 根據為5個專門作石油氣加氣用途的加氣站而批出的合約，首年營運期內的石油氣價格將為每公升約2元。此售價可作為石油氣市價的指標。
- (g) 關於石油氣加氣量不足一事，目前的問題在於臨時石油氣加氣站的貯存量有限。預料在5個專門作石油氣加氣用途的加氣站投入服務後，情況將有所改善。政府當局現正研究暫緩發放石油氣的士牌照，直至石油氣加氣量有所增加的建議。
- (h) 電動小巴及石油氣小巴試驗工作將於2000年7月展開，為期6個月。與此同時，當局會鼓勵小巴司機轉用低硫柴油。
- (i) 改善空氣質素專責小組將會研究以使用較清潔燃料的其他輕型客貨車取代輕型柴油客貨車的可行性，並會在作出決定前諮詢業內人士。雖然輕型石油氣客貨車被認為較輕型汽油客貨車環保，但充足的石油氣加氣量卻是一個問題。

#### 石油氣加氣量及價格

11. 李華明議員察悉在首年營運期內，5個專門作石油氣加氣用途的加氣站的石油氣售價約為每升2元。他詢問在隨後各年，石油氣價格水平是否須受到價格管制所規限。若然，他擔心石油氣的士司機只會光顧專門作石油氣加氣用途的加氣站，因為該等加氣站與現有汽油站的石油氣售價存在重大差距。

12. 劉健儀議員對李華明議員提出的關注事項亦有同感。她指出，油公司投訴石油氣的銷售並非以公平競爭的方式進行。專門作石油氣加氣用途的加氣站可訂定較低的石油氣售價，因為其經營開支並不涉及任何地價。部分油公司已表明不會加入供應石油氣的市場，因為上述不利因素已削弱了其競爭能力。她又要求當局澄清，對於並非專門作石油氣加氣用途的加油站，其石油氣價格水平是否須受到任何管制，以及現時是否有任何計劃，在日後就使用石油氣徵收稅款。她認為專門作石油氣加氣用途的加氣站及普通油站的石油氣售價，應維持在相若的水平，而且，石油氣的士計劃的成功，將可為其他類型柴油車輛轉用石油氣的安排樹立良好榜樣。

13. 環境食物局首席助理局長回應時表示，在首年營運期內，5個專門作石油氣加氣用途的加氣站的石油氣售價，將會訂定在每升約2元的水平。在往後20年的營運期內，石油氣價格將按照一條方程式作出調整。該方程式為：石油氣售價會根據國際石油氣市場的價格波動，以及本地營運成本按通脹所作出的調整而釐定。當局相信本地市場的石油氣價格會頗為穩定。至於其他石油氣加氣站的石油氣價格，環境食物局首席助理局長表示，雖然有關的油公司無須受價格管制所限，但卻須面對石油氣市場非常激烈的競爭。他們難免須參考專門作石油氣加氣用途的加氣站的石油氣售價，以訂定具競爭力的價格水平。此外，政府當局現正向油公司提供若干和批地契約有關的優惠條款，以便把現有的加油站改為供應汽油及石油氣的加油站。倘油公司接納有關條款，則或須受到某些定價機制所規限。他補充，政府當局並無計劃就使用石油氣徵收稅項。

14. 梁耀忠議員詢問，政府當局會否積極考慮批出更多土地，以供設立專門作石油氣加氣用途的加氣站。環境食物局副局長(C)表示，政府當局現正積極與油公司磋商，以便在某些適當的現有加油站加設石油氣加氣設施。環境食物局局長補充，政府當局有信心加氣站網絡會在2000年年底時擴大至包括12個石油氣加氣站，並能為7 000多架次的車輛提供服務。關於在現有加油站加裝石油氣加氣設施一事，環境食物局局長表示政府當局現正與有關的油公司進行磋商，以期在未來兩個月內達成協議。雖然石油氣的士計劃的順利推行，對於全面管制柴油車輛的廢氣排放問題具有關鍵作用，但政府當局與油公司磋商加裝設施計劃的條款時，會充分顧及整體的公眾利益。儘管在現有加油站加裝設施，是增加石油氣加氣站數目的最有效方法，但政府當局不會排除在不徵



收任何地價的情況下批出更多土地，以供設立專門作石油氣加氣用途的加氣站的可能性。

15. 對於石油氣價格有可能從現有臨時加氣站所徵收的每升3.88元，下調至較具競爭力的每升約2元的水平，李華明議員雖表歡迎，但卻關注到石油氣的售價會否下降至政府當局預期中的水平。李議員亦就臨時加氣站的石油氣成本組合提出查詢。

16. 環境食物局首席助理局長回應時表示，臨時加氣站的石油氣價格水平，原本是參考住宅用石油氣的價格而釐定。政府當局認為，專門作石油氣加氣用途的加氣站把石油氣售價訂定為每升約2元的水平，是合理的收費，因為所提出的投標價已同時顧及國際市場的價格及營運成本。按照市場的調節機制，臨時加氣站的石油氣售價預料將下調至具競爭力的水平。

17. 李華明議員指出，把市區現有加油站改為同時供應汽油及石油氣的加油站，是最為理想的方案，因為大部分石油氣的士均於市區行走。然而，部分油公司質疑在安全距離的規定下，把部分現有加油站改裝以加設石油氣加氣設施是否可行。他對此亦有同感。

18. 環境食物局首席助理局長表示，他同意基於各種不同原因，並非所有現有加油站均適宜進行上述改裝，但有約60個加油站已獲初步評估為適宜作出有關的改裝。在40個估計可於2001年年底準備就緒的石油氣加氣站之中，有23個位於港島、九龍及葵青區。

19. 田北俊議員指出，改善空氣跨黨聯盟工作小組(下稱“跨黨聯盟工作小組”)最近曾就加油站改裝為供應石油氣及汽油的加油站一事，與油公司的代表會晤。按照他的理解，有關的油公司認為，以一個加氣噴嘴需時約5分鐘把的士的空油缸注滿作為計算處理時間的基礎，是不切實際的做法。田議員要求政府當局就所提交的加氣量資料澄清其採用的計算方法。

20. 機電工程署高級工程師(氣體系統)表示，根據油公司為石油氣的士加氣的運作經驗，每個加氣噴嘴可於3至6分鐘內把的士的空油缸注滿，因此，當局採用了平均5分鐘的加氣時間來計算加氣量。每個加氣噴嘴每天可為80至90架次的車輛加氣。然而，當局卻以每天60架次車輛，作為計算每一噴嘴加氣量的基礎。根據於2000年5月18日記錄所得的數據，當日有781輛持牌石油氣的士前往加氣，加氣次數為968次。當局發現大部分的士營運商均採取合作態度，把為其車輛加氣的次數局限於每天一

次。因此，當石油氣加氣站及加氣噴嘴數目於本年年底分別增至12個及132個時，加氣量估計將達到7 000架次以上的車輛。

21. 環境食物局首席助理局長補充，政府當局在計算加氣量時已諮詢有關的油公司。汽油站營運商認為每個加氣噴嘴每天可為60架次的車輛加氣，是一合理的估計。倘能提供24小時加氣服務，最高加氣量更可達到每天288架次的車輛。

22. 田北俊議員表示，與油公司代表會晤期間，其中一間主要油公司聲稱政府當局拒絕其改裝港島汽油站的申請。環境食物局首席助理局長不同意部分油公司的聲稱，指其轄下的市區汽油站無一獲評定為適宜進行改裝的汽油站。雖然不同營運商轄下適宜進行改裝的汽油站數目各有不同，但他證實市區設有足夠的經改裝加氣站。環境食物局首席助理局長應議員所請，答允提供更多資料，說明日後的經改裝石油氣加氣站的分布情況及加氣量。

政府當局

#### 石油氣的士計劃

23. 劉健儀議員表示，據團體代表所指出，部分的士車主的柴油的士已變成負資產，因而在獲取貸款購置新的石油氣的士方面遇到困難。她詢問政府當局會否考慮向此等的士車主提供更多協助。

24. 環境食物局副局長(C)表示，政府當局曾就負資產問題與多間銀行及財務機構進行商討。他們的意見是，向此類的士車主批出貸款與否，將視乎個別車主的財政狀況及其還款紀錄而定。據該等機構所稱，估計已變成負資產的的士數目，已由去年的4 000多輛下降至最近的約2 000輛。此等的士車主的財政狀況正續有改善。環境食物局副局長(C)強調，純粹因為所擁有的的士已變成負資產而動用公帑為的士車主提供貸款保證，並非恰當的做法。他補充，導致此等的士變成負資產的原因，是的士牌照價格下跌多於的士本身的車價下跌。

25. 劉健儀議員認為石油氣的士計劃的成效，在很大程度上取決於加氣設施及維修服務是否足夠。她指出，的士業人士已一再對石油氣車輛維修工場的數目不足以應付需求的問題表示關注。她認為政府當局尚未充分諮詢業內人士，便已斷定有足夠加氣設施及維修工場，可供推行石油氣的士計劃。雖然運輸業完全支持當局實行各項環保措施，但當局亦絕不能為了順利推行該

等措施而罔顧運輸業的營運情況。她促請政府當局與運輸業人士進行磋商，以求達到雙贏的局面。

26. 環境食物局副局長(C)保證，當局已經及將會就推行車輛廢氣排放管制措施諮詢有關的各方。環境食物局副局長(B)強調，政府當局在推行廢氣排放管制措施方面，一向視運輸業人士為工作夥伴。然而，政府當局公開作出的保證愈多，便愈難在與油公司進行磋商的過程中取得有利的條件。為了不致妨害磋商工作的結果，政府當局會緊記保障公眾利益的重要性而暫不會表明其立場。

#### 向公眾人士發放車輛維修資料

27. 劉健儀議員詢問當局將於何時向汽車維修業人士發放車輛維修資料，以及將會發放何種車輛維修資料。運輸局副局長表示，本地市場的柴油的士及柴油小巴主要製造商，即市場佔有率幾達90%的皇冠汽車有限公司，已同意提供車輛廢氣排放系統的資料，例如維修步驟及說明圖。有關的資料已送交汽車維修服務工作小組，該小組由政府當局、汽車維修業及專業團體(包括香港汽車商會)的代表組成。汽車維修業人士表示所發放的資料相當有用。她補充，香港汽車商會其他會員昨天亦表示，他們樂意發放和皇冠汽車有限公司所提供相若的汽車維修資料。她向議員保證，倘業內人士認為有此需要，政府當局會要求有關方面提供更多資料。

28. 劉健儀議員表示，據她所知，所發放的資料在某程度上雖然有用，但卻屬一般及初步的資料，而並不包括廢氣排放系統的資料。在欠缺詳細資料，特別是各種零件規格的資料的情況下，維修業人士無法掌握修理排放過量黑煙車輛的所需技術及技巧。

29. 環境食物局首席助理局長重申，政府的立場是公眾人士應獲提供車輛維修資料。政府當局會繼續監察有關的車輛供應商迄今所發放的資料是否足夠。他保證，政府當局不會排除強制規定汽車製造商提供維修資料的可能性。

#### 逐步取締柴油小巴及輕型柴油客貨車

30. 梁耀忠議員表示，運輸界支持推行車輛廢氣排放管制措施以改善環境。他認為有關工作至今仍進展緩慢，是由於政府當局向業內人士提供的支持不足所導致。舉例而言，石油氣加氣站不足、缺乏有關的車輛維修資料、車輛維修工場亦嫌不足。他詢問政府當局何以

在業內人士一再提出要求的情況下，始終不願推行輕型石油氣客貨車的試驗工作。

31. 環境食物局副局長(C)回應時表示，石油氣的士計劃是整套車輛廢氣排放管制措施的其中一部分。鑒於現時有18 000多輛的士、6 000輛小巴及70 000輛輕型客貨車在道路上行走，加上應付石油氣車輛需求的配套設施不足，政府當局必須為不同類型石油氣車輛的試驗工作訂定先後次序。當局將於2000年6月推行電動小巴及石油氣小巴試驗計劃。倘試驗結果令人滿意，當局會向柴油小巴車主提供協助，以便他們可轉用石油氣小巴。待當局可提供足夠的支援設施後，即會於稍後階段考慮轉用輕型石油氣客貨車。

#### 劃一廢氣排放測試

32. 劉慧卿議員詢問政府當局是否訂有具體的時間表，劃一環境保護署(下稱“環保署”)及運輸署所採用的廢氣排放測試。環境食物局副局長(C)回應時表示，環保署及運輸署已同意採用環保署的廢氣排放標準。當局已要求律政司擬備所需的修訂法例。政府當局會向事務委員會匯報此事的進展。

政府當局

33. 劉健儀議員要求政府當局澄清，在劃一廢氣排放測試後，會否導致當局就車輛排放過量黑煙採取更為嚴格的限制，而未能達到有關規定將可被判罰款1,000元。若此情況屬實，她認為會對歐盟廢氣排放標準生效前製造的車輛的車主有欠公允，因為此類車輛將極難符合更為嚴格的廢氣排放標準。陳榮燦議員亦有類似的擔憂。

34. 環保署署長澄清，現時有兩套為不同目的而進行的廢氣排放測試。政府當局建議現時的法定廢氣排放標準維持不變，根據有關規定，排放過量黑煙車輛的車主可收到警方發出的定額罰款通知書。將予劃一的廢氣排放測試，是為了車輛維修的目的而進行的測試。現時，環保署為此目的而採用的廢氣排放標準，較運輸署就車輛是否適宜在路上行駛而規定進行的周年車輛檢驗中所採用的廢氣排放標準更為嚴格。在劃一環保署及運輸署採用的廢氣排放測試後，當局會預留若干相差幅度，讓車輛符合在道路行駛的法定廢氣排放規定。此建議是可行的，因為排放過量黑煙車輛的車主在其車輛被發現違反廢氣排放標準後，尚有充裕時間進行所需的維修工作。他補充，過去只曾有極少數車輛因為未能通過廢氣排放測試而被取消牌照。

空氣污染對公眾健康的影響

35. 劉慧卿議員提述政府當局所提交參考文件[CB(2)2073/99-00(01)號文件]的第10段，並察悉每年因空氣污染而導致的醫療開支及損失的生產力達到38億元。她要求當局詳細列出該38億元的計算方法，並詢問政府當局會否自行作出空氣污染對香港人造成的長遠健康影響的研究，而不會倚賴海外的研究結果。

36. 環保署助理署長(空氣質素)回應時表示，環保署已委聘顧問根據香港中文大學及香港大學進行的兩項健康研究的初步結果，就四周空氣污染對公眾健康造成的經濟影響進行研究。所採用的研究方法是計算住院及尋求門診服務的直接開支，以及損失收入及生產力的間接開支。環保署會繼續委聘本地大學進行此方面的研究。至於就空氣質素差劣對公眾健康造成的長遠影響進行研究一事，環保署助理署長(空氣質素)指出，進行此項研究頗為困難，因為需要就此作出長期的觀察。在欠缺有關香港的實際數據的情況下，將無法進行有關分析。儘管如此，衛生署現正檢討其紀錄系統，以便保存該等數據作日後研究之用。

37. 衛生署首席醫生表示，衛生署署長全力支持進行有關空氣污染的健康影響研究。在環保署及本地大學進行研究的過程中，衛生署亦有提供專業意見。本地研究與海外研究結果均可粗略說明，因心肺疾病而入院治療的個案，往往與發生嚴重污染問題的事故有很大關連。

38. 主席贊同劉慧卿議員觀察所得，認為衛生署署長在處理空氣污染問題上有欠積極。

39. 環保署助理署長(空氣質素)不贊同議員的意見。他指出衛生署署長曾提供寶貴意見，尤其是在評估顧問研究結果是否可以接納時。衛生福利局首席助理局長補充，衛生署署長所擔當的是政府醫療顧問的角色。由於空氣污染與公眾健康之間存在明顯的關連，衛生署全力支持當局制訂一系列改善香港空氣質素的措施。該署會密切監察各項改善措施的實施情況，並在有需要時提供專業意見。環境食物局副局長(B)表示，衛生署署長負責分析導致健康研究中所顯示的現象的主要原因。由於衛生署署長過往從未獲要求公開解釋有關政策，因此令人誤以為在此事上處於被動位置。

40. 劉慧卿議員進一步要求政府當局提供資料，說明衛生福利局局長有否就空氣污染對公眾健康的影響，

政府當局

向行政長官或行政會議提供任何意見；若有，有關的意見為何。環保署助理署長(空氣質素)應主席及劉慧卿議員所請，答允就有關空氣污染所導致的每年醫療開支及損失的生產力(約達38億元)的顧問研究，提供研究報告的全文，並提供資料，說明在實施各項空氣污染管制措施後，每年開支可能出現的減幅為何。

#### 使用其他種類的燃料

41. 劉健儀議員指出，工業用柴油已為商界所廣泛採用。由於工業用柴油的含硫量較現時汽車用柴油的含硫量標準高出10倍，她詢問政府當局是否訂有任何計劃，鼓勵人們轉用低硫柴油而棄用工業用柴油；若有，該計劃的實施時間表為何。

42. 環保署助理署長(空氣質素)回應時表示，環保署正與有關的油公司進行磋商，冀能改善工業用柴油的質素，以減低其含硫量。當局預計可於本年內制訂有關的建議。環境食物局副局長(C)補充，當局會在研究鼓勵人們採用低硫柴油的方法時，探討使用工業用柴油的問題。

43. 劉慧卿議員關注到政府當局對利用來往中港兩地車輛，從內地運入不合標準柴油的數量所採取的執法行動。她詢問政府當局有否就此事與內地有關當局進行磋商。

44. 環境食物局副局長(C)表示，專責小組會在日後的會議跟進此事。環境食物局副局長(B)表示，粵港持續發展與環保合作小組將於2000年6月8日在廣東舉行首次會議。合作小組轄下其中一個工作小組將專責研究中港兩地燃料標準存在差異所涉及的問題。

45. 劉慧卿議員察悉，當局將要求專利巴士公司轉用低硫柴油。她詢問有關的實施計劃及此舉對巴士票價的影響為何。

46. 運輸署助理署長(運輸策劃)回應時表示，據他所知，個別專利巴士公司正與供應商商討低硫柴油的供應及價格問題。巴士是否採用低硫柴油，將視乎巴士公司與供應商進行磋商的進展而定。關於轉用低硫柴油對巴士票價所造成的影響，運輸署助理署長(運輸策劃)表示，假設可導致出現票價調整的其他因素維持不變，估計票價會調高4%至5%。環境食物局副局長(C)補充，低硫柴油可望於3至6個月內在本地市場出售。

47. 環境食物局副局長(C)回應劉健儀議員時表示，政府當局會在本年度立法會期內提出一項立法建議，制定一項稅項差額以抵銷低硫柴油的較高價格，使低硫柴油的售價能與標準柴油售價競爭。

*其他改善措施*

48. 劉健儀議員要求當局提供有關加快更換舊車的措施的實施時間表，環境食物局副局長(C)回應時表示，專責小組尚未訂定有關的時間表。他保證在得出有關的詳情後，政府當局即會向事務委員會作出匯報。劉健儀議員促請政府當局盡早制訂上述時間表。

49. 劉健儀議員察悉，政府當局現正進行柴油催化器試驗工作。為縮短試驗期，她促請當局考慮在試驗工作中加入不同型號的催化器，俾能盡早確定哪種催化器將適用於某一類型車輛。環保署助理署長(空氣質素)同意與負責該項試驗工作的香港理工大學跟進有關要求。

政府當局

50. 主席明白到政府當局有需要為日後工作訂定先後次序，並要求當局提供文件，開列專責小組實施各項空氣污染管制措施的先後次序。環境食物局副局長(C)答允向有關的事務委員會提交專責小組工作進度報告。

政府當局

**II. 環境食物局局長於2000年5月31日動議有關提高車輛排放過量黑煙的定額罰款的擬議決議案**

[立法會參考資料摘要(檔號：EFB 9/55/01/127(2000) Pt.3)]

51. 跨黨聯盟工作小組對於該項旨在提高車輛排放過量黑煙的定額罰款的擬議決議案雖表支持，但劉慧卿議員表示，跨黨聯盟工作小組亦建議對屢次違例者實施較嚴厲的懲罰，以增阻嚇之效(下稱“跨黨聯盟工作小組的建議”)。然而，據知藉著修改決議案的內容而實施跨黨聯盟工作小組的建議，在法律上並不可行。劉議員詢問政府當局會否按照跨黨聯盟工作小組的建議提出其他立法建議。

52. 環境食物局局長感謝跨黨聯盟工作小組對擬議決議案的支持，但她表示政府當局所得的法律意見亦指出，任何人均不能對決議案動議修正事項，從而規定對屢次違例者施以更嚴厲的懲罰。有關建議只能透過提出修訂法案的方式才可落實執行。向立法會提交法案會對整個立法程序造成不必要的延誤，當局認為此做法殊不可取。除了技術上的限制外，專責小組認為以發出定額

罰款通知書對付排放過量黑煙車輛的現行制度，已能發揮足夠的阻嚇作用。在現行安排下，除繳交罰款外，排放過量黑煙車輛的車主亦須確保有關車輛在收到定額罰款通知書後的兩個星期內，通過環保署進行的廢氣排放測試。倘有關車輛未能通過該項廢氣排放測試，環保署會向運輸署建議取消其車輛牌照。不過，政府當局會在有關決議案開始生效後，檢討現行安排的阻嚇作用。環境食物局局長強調，分階段實施一系列措施，可確保運輸業人士有充分時間適應和車輛維修標準有關的新規定。

53. 主席認為議員不能對決議案提出修正的主要原因，是因為政府當局延遲提交有關的立法建議。她告知與會各人，她已經以其個人名義作出預告，就該項決議案動議修正案，把定額罰款額調高至5,000元。

54. 環境食物局局長表示，雖然政府當局最近才提交有關的立法修訂建議，但由去年開始即已就此事與議員交換意見。她表示，政府當局會在切實可行的範圍內，繼續及早就新的建議徵詢議員的意見。

55. 陳榮燦議員促請政府當局在改善排放過量黑煙車輛的配套設施已準備就緒後，才實施決議案的各項規定。此等設施包括足夠的石油氣加氣站及維修工場。

56. 李華明議員表示，據部分的士司機所稱，業內人士的慣常做法是由的士司機和車主攤分所須繳付的定額罰款。因此，提高定額罰款額會加重職業司機的負擔。李議員建議政府當局考慮將定額罰款通知書直接寄交車主。主席表示政府當局對此事應有明確的立場，因為車主有責任對其車輛作出妥善的維修保養。

57. 環境食物局副局長(C)表示，政府的立場是，車主應負責確保其車輛時刻獲得妥善的維修保養。為方便計，警務人員會即場把定額罰款通知書交予有關的司機，隨後再以郵遞方式將通知書寄交車主。

58. 高級助理法律顧問表示，根據《道路交通(車輛構造及保養)規例》第31(1)(a)條的規定，車主有責任對其車輛進行保養，使之不得排放過量的煙霧或可見氣體。對於違反有關規定的行為，現時訂有多項不同的法律責任條文。根據《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)，車主可被罰繳交定額罰款。上述決議案旨在把定額罰款額由450元提高至1,000元。另一方面，上述規例第121條則規定，任何人在任何道路上使用，或致使或允許他人使用不符合有關規定的車輛，即屬犯罪，可被判處罰款



經辦人／部門

10,000元及監禁6個月。因此，如根據該規例第121條提出檢控，有關的車主及司機均須負上法律責任。

59. 主席要求政府當局就其對排放過量黑煙車輛發出的定額罰款通知書及傳票，提供有關的分項數字。環境食物局副局長(C)答允提供有關資料。

政府當局

60. 議員同意舉行另一次聯席會議，跟進有關柴油車輛廢氣排放管制措施的討論。下次會議訂於2000年6月12日(星期一)上午10時45分舉行。

(會後補註：下次聯席會議改期於2000年6月23日(星期五)上午9時舉行。)

61. 會議於上午11時35分結束。

立法會秘書處

2000年8月11日