

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)25/13-14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 會議紀要

日 期：2013年7月22日(星期一)
時 間：下午2時30分
地 點：立法會綜合大樓會議室1

出席委員：何秀蘭議員(主席)
陳克勤議員, JP
陳健波議員, BBS, JP
陳偉業議員
毛孟靜議員
何俊賢議員
胡志偉議員, MH
范國威議員
莫乃光議員
陳家洛議員
郭偉強議員
郭榮鏗議員
單仲偕議員, SBS, JP
黃碧雲議員
盧偉國議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員

列席議員：黃國健議員, BBS
易志明議員

缺席委員：鍾樹根議員, BBS, MH, JP (副主席)
方剛議員, SBS, JP
陳恒鑾議員
葛珮帆議員, JP
鍾國斌議員

出席公職人員： 議程第III項

環境局副局長
陸恭蕙女士, JP

環境保護署副署長(3)
黎志華先生, JP

環境保護署助理署長
(空氣質素政策)
莫偉全先生, JP

環境保護署高級環境保護主任
(空氣政策)5
李裕韜先生

議程第IV項

環境保護署副署長(3)
黎志華先生, JP

環境保護署助理署長
(空氣質素政策)
莫偉全先生, JP

環境保護署高級環境保護主任
(空氣政策)5
李裕韜先生

應邀出席者： 議程第IV項

創建香港

項目助理
劉達謙先生

Feoso Oil Ltd

Maintenance & Safety Senior Supervisor
司徒顯先生

中石化(香港)石油有限公司

助理總經理
馮柏成先生

遠東水翼船有限公司

工程部總監
蔣瑞麒先生

信德中旅噴射飛航(廣州)有限公司

海事監督
葉國利先生

信德中旅船務管理有限公司

營運部總監
吳健文先生

港九電船拖輪商會有限公司

理事長
溫子傑先生

海上業界聯席會議及
香港貨船業總商會有限公司

召集人、理事長
黃耀勤先生

CO2 Feeds The World

Consultant
Dr Robert HANSON

個別人土

香港大學
教授
梁耀彰教授

香港鴨脷洲機器同業公會有限公司

副主席
陳樹華先生

個別人士

香港大學
高級副研究員
鄭永權先生

新世界第一渡輪服務有限公司

助理總經理(工程)
黃銳昌先生

珠江船務企業(集團)有限公司

董事總經理
朱彤先生

西貢街渡商會

主席
李誠慶先生

香港油蔴地小輪船有限公司

副總經理
左宜安先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)1
韓律科女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)1
鄧曾藹琪女士

議會事務助理(1)1
潘耀敏小姐

I. 通過會議紀要

(立法會CB(1)1569/12-13 ——2013年5月15日特別
號文件 會議的紀要

立法會CB(1)1536/12-13 ——2013年5月27日會議
號文件 的紀要)

分別於2013年5月15日及27日舉行的特別
會議及例會的會議紀要獲確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

2. 委員察悉，自上次會議舉行至今曾發出下
列文件 ——

(立法會CB(1)1379/ ——立法會議員於2013
12-13(01)號文件 年5月30日與離島區
議會議員舉行會議
後把有關保障私人
土地業權人的權益
的事宜轉交處理的
文件(只備中文
本)(只限議員參閱)

立法會CB(1)1548/ ——政府當局就"污水處
12-13(01)號文件 理服務經營帳目
2011-12年度的實際
結算及2012-13年度
的預測結算"提供的
文件

立 法 會 ——立法會秘書處公共
CB(1)1571/12-13(01) 申訴辦事處就一名
及 市民提交有關食肆
CB(1)1571/12-13(02) 低矮煙囪對環境和
號文件 市民健康的影響的
意見書發出的轉介
便箋及政府當局的

回應(只限議員參閱))

3. 鑒於近期出現的爭議，主席建議於2013年7月底前舉行一次特別會議，討論有關"與本港都市固體廢物回收率及處理進口廢物有關的事宜"。她表示，應邀請環保團體和涉及入口／出口可重用和可循環再造物料的相關行業於會議上發表意見，讓委員更清楚瞭解有關課題。她歡迎委員告知秘書處他們擬邀請的相關團體。經商議後，委員同意安排在2013年7月26日(星期五)上午10時正舉行特別會議。盧偉國議員要求政府當局就所產生的、經循環再造的、出口的及被運往堆填區處置的可循環再造物料量提供分項數字，以便於特別會議上進行討論。

4. 主席進一步告知委員，政府當局要求舉行特別會議，以便向事務委員會簡介就淘汰歐盟IV期以前柴油商業車輛進行諮詢的結果。舉行特別會議的可能時段為2013年9月18日(星期三)下午2時30分或2013年10月2日(星期三)下午2時30分。秘書處將會發出通告，邀請委員表明他們就舉行特別會議所選擇的時段。

(會後補注：根據委員的回應及經主席同意，特別會議將於2013年10月2日(星期三)下午2時30分舉行。)

(會後補注：主席於會後表示，有關食肆低矮煙囪對環境和市民健康的影響的課題將納入事務委員會的待議事項一覽表。)

III. 立法規管遠洋船在香港水域泊岸轉油

(立法會CB(1)1537/
12-13(01)號文件

——政府當局就"立法規管遠洋船在香港水域泊岸轉油"提供的文件

- 立法會CB(1)1537/
12-13(02)號文件 ——立法會秘書處就"立法規管遠洋輪船在香港水域泊岸轉油"擬備的背景資料簡介
- 立法會CB(1)1537/
12-13(03)號文件 ——觀塘(麗港城)區議會議員鄧咏駿先生提交的意見書(只備中文本)
- 立法會CB(1)1537/
12-13(04)號文件 ——香港地球之友及健康空氣行動提交的意見書(只備中文本))

5. 環境局副局長向委員簡介，當局建議由2015年1月1日起，立法規管所有遠洋輪船(下稱"遠洋船")在香港水域停泊時須使用清潔燃料，以改善空氣質素。

燃料供應

6. 黃碧雲議員從政府當局的文件察悉，國際海事組織《國際防止船舶造成污染公約》附則VI已訂定機制，讓國際海事組織成員可指定其水域為排放控制區，在區內的所有船隻均須使用含硫量不超過1%的燃料，這含硫量上限將由2015年1月起收緊至0.1%。她質疑為何現時的建議只要求遠洋船在香港水域停泊時使用含硫量不超過0.5%的低硫燃料。她問及在遵從國際標準方面有何困難及達致有關標準的時間表。

7. 環境局副局長表示，當局把燃料含硫量的標準定於不超出0.5%而非0.1%，是因為本港市場尚未普遍供應含硫量為0.1%的燃料。稍後當市場供應低含硫量燃料時，當局可考慮收緊燃料標準。燃料含硫量定於不超過0.1%的標準，只適用於設於波羅的海、北海、北美洲及加勒比海的排放控制區，該等控制區採用較嚴格的燃料標準。環境保護署助理

署長補充，香港是首個規定船隻須泊岸轉油的亞洲城市。現時，本港及其他亞洲港口供應的燃料含硫量一般為0.5%，故把含硫量收緊至0.1%並不可行。一如與航運業界所協定，由2015年1月1日起，所有遠洋船在香港水域停泊時，須使用含硫量不超過0.5%的低硫燃料。

8. 陳家洛議員詢問，當局會否在法例中指明遠洋船在停泊時所使用燃料的含硫量。他亦問及當局收緊燃料標準的時間表。環境局副局長回應時表示，排放控制區將於2015年1月收緊遠洋船的標準。屆時，市場對於含硫量為0.1%的船用燃料的需求將大大增加，世界各地或會供應更多供航運業界使用的含硫量為0.1%的燃料。政府當局就本港採用的燃料標準進行檢討時，會考慮燃料市場的最新發展。當局會與律政司商討有關法例的草擬工作。環境保護署副署長(3)補充，擬議法例將規定由2015年1月1日起，所有遠洋船在香港水域停泊時須使用低硫燃料，而新法例會把低硫燃料界定為含硫量不超過0.5%(按重量計算)的燃料。如日後有必要收緊燃料標準，當局須徵求立法會批准。他強調，是否收緊燃料標準，須視乎該等燃料有否在港供應及航運業界能否適應而定。

9. 胡志偉議員詢問，政府當局會否以使用含硫量為0.1%的船用燃料為目標，因為自排放控制區於2015年1月起實施以後，該等燃料可能會有很廣泛的供應。與此同時，當局應繼續提供誘因，鼓勵遠洋船在香港水域停泊時轉油。他亦問及含硫量為0.1%的船用燃料是否與遠洋船的引擎相容。環境局副局長解釋，雖然隨着排放控制區於2015年1月採用含硫量為0.1%的船用燃料，北美洲及歐洲應會供應該等燃料，但屆時該等燃料在亞洲的供應量是否充足則仍未能確定。

10. 主席表示，政府當局應考慮把須就遠洋船在香港水域停泊時採用的燃料標準進行定期檢討的規定納入擬議法例條文內。

排放控制區

11. 環境保護署助理署長回應有關在珠江三角洲地區(下稱"珠三角地區")設立排放控制區的查詢時解釋，符合遠洋船須在停泊時轉油這項規定的要求有異於排放控制區的要求，因遠洋船一旦進入排放控制區後，便須使用較清潔燃料。鑒於指定某一地區作為排放控制區相當費時費力，政府當局會先規定遠洋船在泊岸時須轉油，稍後才再考慮設立一個排放控制區。郭偉強議員表示，由於發展排放控制區需時，他會贊成提早作出籌備安排。環境局副局長回應時表示，設立排放控制區的申請須由中央人民政府向國際海事組織提出。香港不能獨自向中央人民政府提出請求，因為成立排放控制區須與珠三角地區內的其他港口聯合行動。

轉油程序

12. 單仲偕議員要求當局闡述遠洋船抵港停泊後的轉油程序。易志明議員對遠洋船遵從泊岸轉油的規定所遇到的困難表示關注，因為所涉程序繁複。環境保護署助理署長解釋，遠洋船備有數個貯存各種燃料的燃料缸，以符合不同燃料規定。所有遠洋船泊岸後即須開始轉油程序及於1小時內完成轉用低硫燃料的程序，並在停泊期間使用低硫燃料，直至離港前1小時為止。

13. 黃國健議員指出，轉油程序繁複，需時至少兩小時。遠洋船在泊岸後開始轉油前，須先耗盡主燃料缸內的重油，因其黏度遠高於低硫燃料。此外，為作加熱用途而須長開的鍋爐及發電機亦須在船隻停泊後轉用低硫燃料。

14. 郭偉強議員察悉轉油程序需時兩小時才完成，他對於在1小時內完成有關程序的可行性表示關注。鑒於違規的罰則偏重，他詢問當局有否就轉油程序進行任何可行性研究。環境保護署助理署長解釋，由於重油需不斷加熱，使其黏度維持在適當水平，因而須確保船隻轉用低硫燃料，使燃料透過

加熱管道以適當速度揮發，免致被汽體阻塞。當局事前曾諮詢船舶營辦商，而他們已確定可在1小時內完成轉油程序。

鼓勵轉油的誘因

15. 鑒於當局現時透過減免港口設施及燈標費提供誘因，以鼓勵船隻轉油，陳家洛議員詢問政府當局就自願轉油過渡至強制轉油的行政安排為何。環境保護署副署長(3)回應時表示，當局在2012年9月推出為期3年的資助計劃，遠洋船如在香港泊岸時使用含硫量不超過0.5%的燃料，可獲寬免一半港口設施及燈標費。航運業界清楚知悉該資助計劃將於2015年9月屆滿，而強制轉油計劃則將於2015年1月1日生效。

16. 陳健波議員察悉，低硫燃料的價格較重油高約四成，每公噸差價約300美元。以一艘20 000公噸的遠洋輪船停泊14小時為例，轉用低硫燃料所需額外燃料費平均約港幣14,000元。根據船東及船公司的意見，港口設施及燈標費寬減可為遠洋船抵銷約35%至50%的額外燃料費。鑒於資助計劃將於2015年9月屆滿，他詢問當局會否提供進一步誘因，以抵銷經營成本的增幅。環境局副局長表示，政府當局的原意，是於2015年1月1日開始強制遠洋船在泊岸時轉油，並且往後不會延長根據自願計劃提供誘因的期限。

對航運業界的影響

17. 易志明議員表示，由於近年航運業日漸式微，航運公司在營運方面正面臨很大的經濟困難。鑒於強制轉油的規定只在本港而非其他亞洲地區實施，有意見關注到，香港的競爭力或會落後於鄰近港口，這會進一步打擊本地的航運業。航運公司要求當局把根據自願計劃提供誘因的期限延長至2015年9月。他進一步指出，經營內河船隻而規模較小的航運公司在遵從轉油規定方面會相當困難，因為他們須為船隻另外加裝燃料缸以貯存低硫燃料。結果，該等公司或會把船隻航道更改至珠三

角地區內的其他港口。當局有需要評估於2015年1月實施強制泊岸轉油的規定後，行走內太平洋航線的船隻不再在香港泊岸的比率。

與珠三角地區協調

18. 黃碧雲議員詢問，當局有否就泊岸轉油的規定與珠三角地區內的其他國內港口進行協調。陳健波議員關注到，強制泊岸轉油帶來的額外營運成本，可能會影響香港港口相對鄰近珠三角港口的競爭力。他詢問，珠三角地區就實施泊岸轉油的規定所採取的相應措施為何。環境局副局長回應時表示，雖然泊岸轉油並不屬於國家政策一部分，但當局一直就有關議題與深圳及廣東的有關當局保持緊密聯繫。當局已就船隻排放編製了排放清單，方便監察減排進度，當局並會與內地交流該等資料。

19. 盧偉國議員表示，他支持強制泊岸轉油的原則，因為泊岸轉油可改善香港的空氣質素，但他亦關注到，強制泊岸轉油帶來的額外成本影響可能會影響香港的競爭力。他詢問，鑒於香港、廣東及澳門三地的政府同意攜手發展"綠色大珠三角地區優質生活圈"，珠三角地區內的鄰近港口有否打算推行規定泊岸轉油的計劃。環境局副局長回應時表示，當局曾就發展"綠色大珠三角地區優質生活圈"尋求與深圳、澳門及廣東的有關當局合作，而規定船隻泊岸轉油將會是朝這方向進發的其中一項舉措。

岸電的供應

20. 郭偉強議員問及岸電供應的進度。環境局副局長回應時表示，政府計劃於啓德郵輪碼頭供應岸電。當局須就岸電的供應與航運公司進行協調，使遠洋船在泊岸後能與供電站接連。

21. 主席請委員參閱地球之友及健康空氣行動提交的聯署意見書，他們要求商務及經濟發展局局長出席是次會議，解釋局長就泊岸轉油的規定及於郵輪碼頭供應岸電等事宜所擔當的職能。據她瞭

解，商務及經濟發展局負責啓德郵輪碼頭的發展，環境局則會負責岸電供應，但有關的技術問題尚待解決。因此，她認為不必邀請商務及經濟發展局局長出席是次會議。她已把該意見書轉交經濟發展事務委員會，以供參閱及跟進。

22. 主席總結時表示，委員不反對就強制泊岸轉油立法的建議。她認為，政府當局與委員之間應多作溝通，以期把委員的意見納入行將草擬的法例中。

IV. 聽取各界對"提升本地船用柴油質素"的意見

(立法會CB(1)736/12-13 (05)號文件) ——政府當局就"提升本地船用輕柴油質素"提供的文件

立法會CB(1)736/12-13 (06)號文件 ——立法會秘書處就"提升本地船用輕柴油質素"擬備的背景資料簡介)

23. 應主席邀請，16個代表團體／個人先後就"提升本地船用柴油質素"此議題陳述意見。代表團體／個人的意見摘要載於**附錄**。

24. 委員亦察悉下列不出席會議的代表團體／個人提交的意見書 ——

(立法會CB(1)1537/12-13 (08)號文件) ——天星小輪有限公司提交的意見書(只備中文本)

立法會CB(1)1537/12-13 (09)號文件 ——健康空氣行動提交的意見書(只備中文本)

立法會CB(1)1537/12-13 (10)號文件 ——愉景灣航運服務有限公司提交的意見書(只備英文本)

- 立法會CB(1)1537/12-13 (11)號文件 —— 港九小輪控股有限公司提交的意見書(只備中文本)(只限議員參閱)
- 立法會CB(1)1537/12-13 (12)號文件 —— 香港漁民團體聯會提交的意見書(只備中文本)
- 立法會CB(1)1579/12-13 (01)號文件 —— 香港地球之友提交的意見書(只備中文本)
- 立法會CB(1)1579/12-13 (02)號文件 —— 香港工程師學會提交的意見書(只備英文本)
- 立法會CB(1)1579/12-13 (03)號文件 —— 埃克森美孚香港有限公司提交的意見書(只備英文本)
- 立法會CB(1)1591/12-13 (01)號文件 —— 新界貨運商會有限公司提交的意見書(只備中文本))

討論

25. 環境保護署副署長(3)及環境保護署助理署長就代表團體／個人提出的意見及關注事項提供綜合書面回應如下 ——

- (a) 政府當局完全明白業界對於不用含硫量上限為0.5%的高硫柴油而改用含硫量上限為0.05%的低硫柴油以提升船用輕柴油質素的憂慮，油公司在為本地市場供應低硫柴油方面不成問題；
- (b) 如船用輕柴油採用劃一的0.05%含硫量上限，油公司只須供應一種船用柴油，而不會因向本地航運業內各個界

別提供不同質素的柴油而招致額外經營成本；

- (c) 把柴油質素由高硫柴油提升至低硫柴油將合乎成本效益，因本地船隻的二氧化硫排放量會減少九成；
- (d) 提升船用輕柴油質素一事會在強制遠洋船泊岸轉油前進行，因當局已就此事與業界商討長達數年時間。在擬議規例於2014年生效起，本港只會向船隻供應低硫柴油。隨後，遠洋船泊岸轉油的規定將在新規例於2015年1月生效後實施；
- (e) 當局已成立提升船用柴油質素工作小組，研究提升船用柴油質素的技術可行性。研究結果已確認使用低硫柴油驅動船隻的技術可行性；
- (f) 在技術可行性研究中使用的兩款具代表性的發動機型號為本地航運業所使用的型號；及
- (g) 雖然使用低硫柴油會導致燃料耗用量稍為增加，因其熱值略低所致，但這對船隻營運成本的影響甚微。

26. 單仲偕議員表示，當局早應提升本地船用輕柴油質素。政府不應就船公司使用較清潔燃料而提供補貼。渡輪營辦商理應承擔因此而增加的營運成本，因其可藉着提高票價，把成本轉嫁乘客。渡輪營辦商應告知市民因使用低硫燃料而導致營運成本增加，讓公眾意識到使用較清潔燃料及擁有較佳空氣質素對成本帶來的影響。他要求業界解釋，提升柴油質素對於渡輪票價有何影響。

27. 信德中旅船務管理有限公司吳健文先生表示，公司每年燃料耗用量為150,000,000公升。雖然政府當局曾估計，高硫柴油與低硫柴油的燃料價格

差距將為每公升港幣0.07元，但業界質疑此項估計的準確程度。此外，在技術可行性研究中使用的兩款發動機型號，並非信德中旅船務管理有限公司所使用的型號，該公司佔有渡輪市場大部分業務份額。鑒於缺乏有關燃料價格差距及某特定燃料耗用量增加的可靠資料，他無法評估有關建議對渡輪票價有何影響。新世界第一渡輪服務有限公司黃銳昌先生表示，由於缺乏數據，現階段他無法評估提升柴油質素對渡輪票價的影響。珠江船務企業(集團)有限公司朱彤先生表示，據估計，高硫柴油與低硫柴油的燃料價格差距，再加上某特定燃料耗用量增加，會招致每公升港幣0.18元的額外成本。這於燃料價格而言，屬重大升幅。

28. 何俊賢議員表示，政府於近期一直實施連串對航運業及捕魚業產生影響的措施，當中包括現時有關提升本地船用輕柴油質素的建議、強制遠洋船泊岸轉油的規定、禁止拖網捕魚及海港填海工程等。他詢問，政府當局有否評估該等指施對業界造成的累積影響，以及是否有迫切需要實施該等措施。他亦問及本地船隻排放量所佔比率及因應強制遠洋船泊岸轉油而減少的排放量為何。他進一步詢問，當局是否有機制規管高硫柴油與低硫柴油之間的燃料價格差距(估計現時差距為每公升港幣0.07元)。環境保護署副署長(3)回應時表示，船舶是香港最大的空氣污染源。在2011年，本地船舶及來往香港和內地的內河船舶的總排放量，分別佔所有船舶在香港境內排放的二氧化硫的21%、可吸入懸浮粒子32%和氮氧化物57%，遠洋船的各種排放量亦相若。為使公眾健康得到較佳保障，有必要減低本地船隻排放量。

29. 易志明議員申報利益，表明自己是天星小輪有限公司的董事。他不認同船舶是香港最大的空氣污染源。他指出，政府當局估計燃料價格差距為每公升港幣0.07元，因為當局只考慮到新加坡製造商設定的低硫柴油價格，而未有考慮所需的運輸及貯存成本。他提述香港工程師學會提交的意見書時指出，美國航運公司進行的研究顯示，低硫柴油潤滑度較低的特性及其黏度的改變會導致燃料泵內

部過度損耗。香港工程師學會建議，政府應密切監察有關情況，例如對燃料價格的影響，並考慮提供補償或資助，以確保能釋除所有相關持份者的疑慮。就此，他支持政府作出承諾，把高硫柴油與低硫柴油之間的燃料價格差距維持在每公升港幣0.07元；如高於該水平，則提供補貼，以抵銷燃料價格的升幅。他補充，渡輪正面臨經營上的重大經濟困難，故當局有必要就渡輪轉用較清潔燃料提供補貼。環境保護署副署長(3)解釋，根據燃料公司提供的資料，高硫柴油與低硫柴油之間的燃料價格差距為每公升港幣0.07元(或燃料價格升幅少於1%)。不過，鑒於燃料價格會有波動，數字與估計差距之間或會出現偏差。

政府當局

30. 謝偉銓議員要求政府當局提供資料，分別列出本地船隻、內河船隻及遠洋船的排放量和在提升柴油質素後達致減排目標的時間表。他關注提升柴油質素對本地船隻的營運成本的影響，因為渡輪票價可能會因此上升。他亦指出有需要讓更多燃料供應商參與供應，以免燃料供應被壟斷。環境保護署副署長(3)同意就本地船隻、內河船隻及遠洋船的排放量提供分項數字。當局可在考慮到燃料耗用量及使用低硫柴油招致的額外成本的情況下，粗略估計因提升柴油質素而導致的燃料價格升幅。環境保護署助理署長表示，鑒於國際間收緊柴油標準的趨勢，低硫柴油已成為向香港供應柴油的煉油廠所生產的一種標準等級柴油。因此，低硫柴油價格將具有相當高的透明度，並且作為一種標準等級柴油，低硫柴油應不會出現供應被壟斷的情況。

(會後補注：政府當局的回應已於2013年8月14日隨立法會CB(1)1695/12-13(01)號文件送交委員參閱。)

31. 主席感謝代表團體及個別人士出席會議及交流意見。她歡迎委員及市民進一步提供意見。

V. 其他事項

32. 議事完畢，會議於下午4時38分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2013年10月9日

環境事務委員會

2013年7月22日(星期一)下午2時30分舉行的會議

聽取各界對"提升本地船用柴油質素"的意見

團體／個別人士發表的意見和關注摘要

編號	團體／個別人士名稱	主要意見和關注
1.	創建香港 [立法會CB(1)1720/12-13 (01) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 支持強制實施遠洋船在進入香港水域後及在香港水域泊岸時須轉用油含硫量不超出0.1%(按重量計算)的低硫燃料的規定； • 應在香港水域設立排放控制區； • 不太可能會出現燃料供應的問題，因在強制實施泊岸油轉的規定後，製造商會積極供應低硫燃料；及 • 不應再延遲實行把本地船隻的柴油標準由含硫量上限為0.5%的高硫柴油收緊至含硫量上限為0.05%的低硫柴油
2.	Feoso Oil Ltd	<ul style="list-style-type: none"> • 支持提升本地船用柴油質素；及 • 有需要就往來珠三角地區船隻的柴油質素作出相應提升，否則香港將會失去競爭力
3.	中石化(香港)石油有限公司	<ul style="list-style-type: none"> • 支持提升本地船用柴油質素；及 • 贊成盡早提交有關法例，使該公司能為供應低硫柴油做好準備
4.	遠東水翼船有限公司	<ul style="list-style-type: none"> • 原則上支持提升本地船用柴油質素，但對涉及的成本影響表示關注； • 在技術可行性研究中使用的兩款發動機型號並非遠東水翼船有限公司使用的型號；及 • 低硫柴油需加入添加劑以改善潤滑度，這或會使維修費用增加
5.	信德中旅噴射飛航(廣州)有限公司	<ul style="list-style-type: none"> • 原則上支持提升本地船用柴油質素；及 • 由於強制遠洋船(主要的污染源)泊岸轉油的規定於2015年才實施，該公司詢問是否有必要於2014年實行提升柴油質素的建議

編號	團體／個別人士名稱	主要意見和關注
6.	信德中旅船務管理有限公司	<ul style="list-style-type: none"> • 原則上支持提升本地船用柴油質素，但對涉及的成本影響表示關注，因為營運成本及渡輪服務可能會受影響； • 如高硫柴油與低硫柴油的燃料價格差距高出政府當局估計的每公升港幣0.07元，該公司贊成向渡輪營辦商提供資助； • 在技術可行性研究中使用的兩款發動機型號，並非信德中旅船務管理有限公司所使用的型號，該公司佔有渡輪市場大部分業務份額；及 • 有必要規管低硫柴油的價格及往來香港水域的非本地船隻使用的柴油質素
7.	港九電船拖輪商會有限公司 [立法會CB(1)1591/12-13 (02)號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 原則上支持提升本地船用柴油質素，但對渡輪營辦商所承受的負面影響表示關注，因為他們的經營正面臨重大困難； • 擔心高硫柴油與低硫柴油的燃料價格差距或會高達每公升港幣2.33元，而非政府當局估計的每公升港幣0.07元； • 因提升柴油質素而招致的營運成本增幅可能反映在渡輪票價上；及 • 要求當局向渡輪營辦商提供類似石油氣的士計劃下提供的補貼
8.	海上業界聯席會議及香港貨船業總商會有限公司 [立法會CB(1)1537/12-13 (05)號文件及 立法會CB(1)1537/12-13 (06)號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 贊成推行改善空氣質素的措施，但鑒於燃料費用佔渡輪業務營運成本的四成，該公司對於提升柴油質素所涉及的成本影響表示關注； • 遠洋船在香港泊岸轉油時獲提供誘因(如寬免港口設施及燈標費)，但本地船隻在提升柴油質素方面未獲提供此等誘因；及 • 應分階段提升本地船隻柴油質素，以容許渡輪營辦商有較多時間適應改變
9.	CO2 Feeds The World [立法會CB(1)1537/12-13(07) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 不贊成強制轉用二氧化硫含量為0.05%的柴油的規定，當局應規定所有陸上及海上柴油引擎使用二氧化硫含量為0.001%(按重量計算)的柴油； • 政府當局不應向任何公司就作出有關改變而提供任何補貼； • 鑒於本港的高密度發展，將有需要實施更嚴格的空氣質素標準；及

編號	團體／個別人士名稱	主要意見和關注
		<ul style="list-style-type: none"> 由於氮氧化物和可吸入懸浮粒子是影響本港空氣質素的兩大主要污染物，並可藉着提升引擎而除去，因此有必要把所有歐盟I期引擎提升至歐盟VI期
10.	香港大學梁耀彰教授	<ul style="list-style-type: none"> 支持提升本地船用柴油質素，因為此舉有助改善本港空氣質素； 他曾參與有關提升本地船用柴油質素的技術可行性研究，該項研究已確認了使用低硫柴油驅動船隻的技術可行性；及 技術可行性的研究結果顯示，發動機在使用低硫柴油進行測試時，某特定燃料耗用量稍微增加
11.	香港鴨脷洲機器同業公會有限公司	<ul style="list-style-type: none"> 贊成推行減排措施，這將有助改善本港空氣質素；及 一如技術可行性的研究結果所顯示，使用低硫柴油不會影響船隻的表現
12.	香港大學高級副研究員鄭永權先生	<ul style="list-style-type: none"> 支持把本地船用柴油質素由高硫柴油提升至低硫柴油
13.	新世界第一渡輪服務有限公司	<ul style="list-style-type: none"> 贊成有需要改善空氣質素，但鑒於燃料費用佔公司營運成本的四至五成，該公司關注到提升本地船隻柴油質素對成本的影響；及 由於渡輪營辦商正面臨經營上的財政困難，故政府須向其提供補貼，以抵銷因提升柴油質素而招致的營運成本增幅
14.	珠江船務企業(集團)有限公司	<ul style="list-style-type: none"> 需要政府給予資助，以紓緩因提升本地船隻柴油質素而招致的額外經濟負擔
15.	西貢街渡商會	<ul style="list-style-type: none"> 對於因提升本地船隻柴油質素而產生的成本影響及對經營渡輪服務的影響表示關注
16.	香港油蔴地小輪船有限公司	<ul style="list-style-type: none"> 贊成推行改善空氣質素的措施，但對於燃料價格的波動會嚴重影響公司的營運表示憂慮；及 當局有必要確保低硫柴油的供應穩定，並規管價格