

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(4)526/13-14號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB4/SS/4/13

### 《空氣污染管制(船用輕質柴油)規例》小組委員會 首次會議紀要

日 期：2014年2月5日(星期三)  
時 間：下午2時30分  
地 點：立法會綜合大樓會議室2B

出席委員：何秀蘭議員(主席)  
何俊賢議員  
易志明議員  
陳家洛議員  
盧偉國議員, BBS, MH, JP

缺席委員：陳恒鑾議員

出席公職人員：議程項目II

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

律政司  
高級政府律師  
施俊輝先生

**列席秘書** : 總議會秘書(4)2  
蘇美利小姐

**列席職員** : 助理法律顧問10  
李凱詩小姐

議會秘書(4)2  
李寶珍女士

行政事務助理(4)1  
溫淑英女士

---

經辦人／部門

## **I. 選舉主席**

在出席會議的委員中於立法會排名最先的何秀蘭議員主持主席的選舉。

2. 何秀蘭議員邀請委員提名小組委員會主席的人選。陳家洛議員提名何秀蘭議員，該項提名獲何俊賢議員附議。何議員接受提名。由於並無其他提名，何秀蘭議員當選小組委員會主席。

## **II. 與政府當局舉行會議**

(2014年第2號法律公告 ——《空氣污染管制  
(船用輕質柴油)  
規例》

檔號：EP150/NV/24 號 —— 立法會參考資料  
文件附件4 摘要

立法會 LS24/13-14 號 —— 法律事務部報告  
文件

立法會CB(4)360/13-14(01) —— 立法會秘書處擬  
備的背景資料簡  
介)

3. 小組委員會進行商議工作(會議過程索引載於附件)。

### 討論

#### 含硫量不超過0.05%的輕質柴油價格

4. 何俊賢議員察悉，含硫量0.5%柴油與含硫量0.05%柴油的進口價格差距在每公升港幣7仙以內，按目前零售價為每公升約港幣7元計算，差距約為1%。他詢問，《空氣污染管制(船用輕質柴油)規例》(下稱"《規例》")訂明本地供應的船用輕質柴油的含硫量以重量計不得超過0.05%，在《規例》實施後，政府當局可如何確保油公司不會提高含硫量不超過0.05%輕質柴油(下稱"低硫柴油")的價格。

5. 政府當局回應時表示，政府當局會容許市場自由運作，亦不可硬性規定油公司如何釐定低硫柴油等油產品的價格。為增加市場透明度，政府當局會向立法會經濟發展事務委員會匯報低硫柴油每月的進口價格，有關價格可在立法會網頁公布，讓市民監察。政府當局進一步表示，據油公司反映，含硫量0.5%柴油與含硫量0.05%柴油為每公升港幣7仙的進口價格差距預料會繼續收窄，因為在亞洲燃料市場上，含硫量0.5%的柴油的供應量一直下降，而含硫量0.05%的柴油的供應量則不斷上升。此外，由於提升燃料品質的建議將會全面實施，不引致額外的處理成本，因此實際的零售價格差距預料基本上會與進口價格差距相同。

6. 易志明議員申報，他是天星小輪有限公司的董事。易議員進一步表示，他關注《規例》實施後，由於本地供應的船用輕質柴油只有一種，屆時油公司有可能操控價格。

7. 政府當局回應時表示，當局會監察本地油公司就低硫柴油釐定的銷售價。如果低硫柴油價格增幅遠高於進口價格增幅，政府當局會要求油公司解釋。不過，政府當局指出，無須擔心價格被操控的問題，因為低硫柴油是亞洲市場上一種標準的船用

輕質柴油。此外，所有油公司已確認有能力供應低硫柴油。事實上，在2013年最後一季，低硫柴油佔本地供應的船用輕質柴油20%以上。

《規例》對改善空氣質素的成效

8. 鑒於遠洋船隻在香港水域停泊時所用的重質燃油含硫量可高達3.5%，盧偉國議員質疑實施《規例》對改善本港大氣空氣質素的成效。

9. 政府當局回應時表示，由於遠洋船隻於國際間航行，因此香港已採用國際海事組織發出的《國際防止船舶造成污染公約》附件VI訂明的國際標準，藉以規管遠洋船隻排放的污染物及重質燃油(普遍為遠洋船隻使用)的含硫量。目前，遠洋船隻所用重質燃油的含硫量不得超過3.5%。政府當局計劃於2015年強制規定所有在本港水域停泊的遠洋船隻轉用含硫量不超過0.5%的燃料，以助改善空氣質素，尤其是港口範圍的空氣質素。政府當局進一步解釋，上述"泊岸轉油"的建議只適用於停泊期間的遠洋船隻，政府當局沒有計劃在本港禁售重質燃油(即含硫量不超過3.5%的燃油)。

10. 主席詢問政府當局如何確保遠洋船隻在本港水域停泊時轉用更清潔的燃料，政府當局回應時表示，在遠洋船隻停泊期間，如有需要，環境保護署職員會登上遠洋船隻檢查相關文件，例如船隻航海日誌(當中載有轉油時間的紀錄)，亦可根據《空氣污染管制條例》(第311章)相關條文的規定，在遠洋船隻停泊期間抽取燃料樣本。政府當局進一步表示，當局會研究可否使用遙測儀器檢測船隻有否轉油，以助執法。

11. 易志明議員擔心，如果珠江三角洲(下稱"珠三角")港口不與香港同步規定遠洋船隻在停泊港口水域時必須轉用更清潔的燃料，香港可能會失去相對於珠三角各港口的競爭優勢，因為以重量計含硫量不超過0.5%的燃油較遠洋船隻使用的重質燃油昂貴40%。

12. 政府當局回應時表示，當局正與深圳及廣東省的內地相關當局磋商，研究可否規定珠三角港口劃一實施船隻停泊時轉油的措施。

*提升本地船用輕質柴油品質的技術可行性*

13. 何俊賢議員察悉，環境保護署曾委託香港大學研究提升本地船用輕質柴油品質的技術可行性。該項研究證實本地船隻使用低硫柴油在技術上可行，但亦發現發動機的最大輸出功率下降1.8%，而在穩定負載情況下，燃油消耗增加1.1%至1.3%。基於上述研究結果，並鑒於本地船隻發動機的最大輸出功率上限受《漁業保護條例》(第171章)限制，何議員表示，政府當局應進行技術性研究，以找出一種可同時減少船隻排放和耗油量的新產品。

14. 政府當局回應時表示，本地船隻並非經常以最大功率運作。況且，在測試期間發動機的最大輸出功率只是平均下跌1.8%，此跌幅輕微，在船隻運作期間，難以察覺。事實上，此1.8%的跌幅亦在測試誤差範圍內，意味着此一改變所做成的影響極為輕微。該顧問研究亦發現，在使用低硫柴油時，燃油噴射器並無磨損。在測試期間，當發動機使用低硫柴油時，機油消耗量較少；由於機油的總鹼值下降較慢，黏度上升速度亦較慢，因此機油變壞速度也隨之減慢。這顯示使用低硫柴油可減低營運成本，因為可減少添加和更換機油的次數。政府當局進一步表示，為鼓勵本地運輸業界試驗低污染和創新的綠色運輸技術以助改善空氣質素，環境保護署於2011年3月推出為數3億元的綠色運輸試驗基金(下稱"該基金")。本地航運業界部分持份者已表示有意申請基金撥款，以試用新的運輸技術。

15. 何俊賢議員詢問當局會否考慮為本地船隻營運商提供培訓，讓他們了解如何維修使用低硫柴油和其他低污染及創新產品的船隻。政府當局回應時表示，當局會與職業訓練局聯繫，在有需要時為本地船隻營運商提供有關培訓。

### 《規例》的適用範圍

16. 委員察悉，《規例》旨在管制在本地市場供應的船用輕質柴油，但不適用於過境、轉運，或只供出口或再出口的船用輕質柴油。按照國際慣例，有關對船用輕質柴油供應的限制，亦不適用於供應予軍艦或其他作軍事用途船隻使用的船用輕質柴油。委員進一步察悉，《規例》並無禁止本地船隻從香港以外地方(例如內地，當地有售賣含硫量為0.035%的船用輕質柴油)取得船用輕質柴油。

### 岸電設施

17. 主席詢問本港設置岸電設施以減少空氣污染的進度，政府當局回應時表示，雖然整套岸電國際標準尚未公布，但政府已委託顧問進行研究，評估在啟德郵輪碼頭設置岸電設施的技術可行性。待完成研究後，政府會就設置岸電設施向立法會申請撥款。然而，政府當局指出，即使已制訂岸電國際標準，政府當局不會計劃一開始便強制規定遠洋船隻使用岸電，因為岸電是極為嶄新的技術，國際上尚未就遠洋船隻訂定共同的做法。

### 逐項審議《規例》的條文

#### 第2條 —— 釋義

18. 委員察悉，政府當局已向有關各方求證以下詞條的中文譯名："McGraw Hill Financial"、"Platts"、"Methodology and Specifications Guide - Asia Pacific & Middle East Refined Oil Products"、"International Organization for Standardization"，以及"ISO規格"釋義下的"Petroleum products - Fuels (class F) - Specifications of marine fuels"。

19. 委員從政府當局的解釋進一步得悉，在"普氏規格"釋義下訂明《估價方法與規格指南 —— 亞太及中東地區成品油》文件為2013年12月版，目的是避免在沒有訂明規格版本的情況下出現含糊之處。

第3條 —— 適用範圍

第4條 —— 禁止供應不合規格的船用輕質柴油

20. 應委員要求，政府當局承諾就以下事項提供書面回應 ——

- (a) 如某人不符合《規例》第2條所提述的船油進口商或船油供應商的定義，而該人供應任何不符合《規例》附表1所訂明的船用輕質柴油，不論有或沒有代價，則《規例》第4(1)條會否涵蓋該人；及
- (b) 《規例》第4(2)條所提述的"軍艦"及"其他作軍事服務的船隻"定義為何。

### III. 下次會議日期

21. 委員商定，下次會議將於2014年2月18日上午10時45分舉行。委員進一步商定，邀請先前曾在2013年7月22日舉行的立法會環境事務委員會會議上就提升本地船用輕質柴油品質的建議發表意見的團體提出意見。

22. 議事完畢，會議於下午4時30分結束。

立法會秘書處  
議會事務部4  
2014年3月31日

**《空氣污染管制(船用輕質柴油)規例》小組委員會  
首次會議過程**

日期：2014年2月5日(星期三)  
時間：下午2時30分  
地點：立法會綜合大樓會議室2B

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
<b>選舉主席</b>			
000112 000227	- 何秀蘭議員 何俊賢議員 陳家洛議員	選舉主席	
<b>與政府當局舉行會議</b>			
000228 000327	- 主席 秘書	為了有足夠時間審議《空氣污染管制(船用輕質柴油)規例》(下稱"《規例》"), 委員同意把《規例》的審議期延展至2014年3月19日。	
000328 001629	- 主席 政府當局	政府當局向委員簡介《規例》的背景及主要條文。	
001630 001914	- 主席 何俊賢議員 易志明議員 陳家洛議員 盧偉國議員	委員商定, 下次會議將於2014年2月18日上午10時45分舉行。如有需要, 將安排於2014年2月24日上午8時30分與政府當局舉行第三次會議。  委員亦商定, 邀請先前曾在2013年7月22日舉行的環境事務委員會會議上就提升本地船用輕質柴油品質的建議發表意見的團體提出意見。	
001915 002431	- 主席 何俊賢議員 政府當局	何俊賢議員詢問, 在《規例》實施後, 政府當局會採取哪些措施監察含硫量不超過0.05%輕質柴油(下稱"低硫柴油")價格可能被調高的情況。  政府當局回應時表示 ——  (a) 無須擔心價格被操控的問題, 因為低硫柴油是亞洲市場上一種標準的	



時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>船用輕質柴油。此外，所有油公司已確認有能力供應低硫柴油。事實上，在2013年最後一季，低硫柴油佔本地供應的船用輕質柴油20%以上；</p> <p>(b) 由於提升燃料品質的建議將會全面實施，不引致額外的處理成本，因此零售價格差距預料基本上會與進口價格差距相同；及</p> <p>(c) 政府當局會向經濟發展事務委員會匯報低硫柴油每月的進口價格，有關價格可在立法會網頁公布，讓市民監察。</p>	
002432 - 003607	主席 盧偉國議員 政府當局	<p>鑒於遠洋船隻在香港水域停泊時所用的重質燃油含硫量可高達3.5%，盧偉國議員質疑實施《規例》對改善本港大氣空氣質素的成效。</p> <p>政府當局回應時表示，政府當局計劃於2015年強制規定所有在本港水域停泊的遠洋船隻轉用含硫量不超過0.5%的燃料，以助改善空氣質素。</p>	
003608 - 003756	主席 政府當局	<p>主席詢問政府當局會採取哪些措施確保遠洋船隻在本港水域停泊時轉用更清潔的燃料。</p> <p>政府當局回應時表示 ——</p> <p>(a) 如有需要，環境保護署職員會登上遠洋船隻檢查相關文件，例如船隻航海日誌(當中應載有轉油時間的紀錄)；及</p> <p>(b) 會探討可否使用遙測儀器檢測船隻有否轉油，以助執法。</p>	
003757 - 004357	主席 易志明議員 政府當局	<p>易志明議員申報，他是天星小輪有限公司的董事。</p> <p>易志明議員就以下事項表達關注 ——</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>(a) 《規例》實施後，由於本地供應的船用輕質柴油只有一種，屆時油公司有可能操控價格；及</p> <p>(b) 如果珠江三角洲(下稱"珠三角")的港口不與香港同步規定遠洋船隻在停泊港口水域時須轉用更清潔的燃料，香港可能會失去相對於珠三角各港口的競爭優勢，因為以重量計含硫量不超過0.5%的燃油較遠洋船隻使用的重質燃油昂貴40%。</p> <p>政府當局回應時表示 ——</p> <p>(a) 當局會監察本地油公司就低硫柴油釐定的銷售價。如果低硫柴油價格增幅遠高於進口價格增幅，便會要求油公司解釋；及</p> <p>(b) 當局正與深圳及廣東省的內地相關當局磋商，研究可否規定珠三角港口劃一實施船隻停泊時轉油的措施。</p>	
004358 – 005113	主席 何俊賢議員 政府當局	<p>何俊賢議員表示，船隻使用低硫柴油時發動機的最大輸出功率有所下降，加上本地船隻發動機的最大輸出功率上限受《漁業保護條例》(第171章)限制，因此政府當局應進行技術性研究，以找出一種可同時減少船隻排放和耗油量的新產品。</p> <p>政府當局回應時表示 ——</p> <p>(a) 本地船隻並非經常以最大功率運作；</p> <p>(b) 在測試期間發動機的最大輸出功率只是平均下跌1.8%，此跌幅輕微，在船隻運作期間，難以察覺。況且，此1.8%跌幅亦在測試誤差範圍內，意味着此一改變造成的影響極為輕微；及</p> <p>(c) 持份者可申請綠色運輸試驗基金撥款，以試用新的運輸技術。</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
005114 - 010317	主席 易志明議員 政府當局	<p>易志明議員反映，相關業界人士關注他們的船隻在使用低硫柴油後效率下降5%。何俊賢議員亦有相同的關注。</p> <p>政府當局回應時表示 ——</p> <p>(a) 根據顧問所示，發動機的最大輸出功率在測試中平均下降1.8%(幅度為-5.0%至+0.1%)，基於實驗誤差，這個平均值較個別讀數更具代表性；</p> <p>(b) 該顧問研究亦發現，在使用低硫柴油時，燃油噴射器並無磨損；及</p> <p>(c) 在測試期間，當發動機使用低硫柴油時，機油消耗量較少，由於機油的總鹼值下降較慢，黏度上升速度亦較慢，因此機油變壞速度也隨之減慢。這顯示使用低硫柴油可減低營運成本，因為可減少添加和更換機油的次數。</p>	
010318 - 011105	主席 陳家洛議員 政府當局	<p>關於《規例》的適用範圍，政府當局表示，《規例》旨在管制在本地市場供應的船用輕質柴油，但不適用於過境、轉運，或只供出口或再出口的船用輕質柴油。按照國際慣例，有關對船用輕質柴油供應的限制，亦不適用於供應予軍艦或其他作軍用途船隻使用的船用輕質柴油。《規例》並無禁止本地船隻從香港以外地方(例如內地，當地有售賣含硫量為0.035%的船用輕質柴油)取得船用輕質柴油。</p>	
011106 - 011413	主席 政府當局	<p>主席詢問本港設置岸電設施以減少空氣污染的進度，政府當局回應時表示，雖然整套岸電國際標準尚未公布，但政府已委託顧問進行研究，評估在啟德郵輪碼頭設置岸電設施的技術可行性。在完成研究後，政府當局會就設置岸電設施向立法會申請撥款。然而，政府當局指出，即使已制訂岸電國際標準，政府當局不會計劃一開始便強制規定遠洋船隻使用岸電，因為岸電是極為嶄新的技術，國際上還未就遠洋船隻訂定共同做法。</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
011414 – 011700	主席 何俊賢議員 政府當局	<p>何俊賢議員要求當局為本地船隻營運商提供培訓，讓他們了解如何維修使用低硫柴油和其他低污染和創新產品的船隻。</p> <p>政府當局回應時表示，當局會與職業訓練局聯繫，在有需要時為本地船隻營運商提供有關培訓。</p>	
011701 – 020140	主席 何俊賢議員 易志明議員 盧偉國議員 陳家洛議員 政府當局	<p><u>逐項審議《規例》的條文</u></p> <p><i>第1條 —— 生效日期</i></p> <p><i>第2條 —— 釋義</i></p> <p>政府當局回應主席的查詢時解釋，在"普氏規格"釋義下訂明《估價方法與規格指南 —— 亞太及中東地區成品油》文件為2013年12月版，目的是避免在沒有訂明規格版本的情況下出現含糊之處。</p> <p>委員察悉，政府當局已向有關各方求證以下詞條的中文譯名："McGraw Hill Financial"、"Platts"、"Methodology and Specifications Guide - Asia Pacific &amp; Middle East Refined Oil Products"、"International Organization for Standardization"，以及"ISO規格"釋義下的"Petroleum products - Fuels (class F) - Specifications of marine fuels"。</p> <p><i>第3條 —— 適用範圍</i></p> <p><i>第4條 —— 禁止供應不合規格的船用輕質柴油</i></p> <p>主席請政府當局就以下事項提供書面回應：</p> <p>(a) 如某人不符合《規例》第2條所提述的船油進口商或船油供應商的定義，而該人供應任何不符合《規例》附表1所訂明的船用輕質柴油，不論有或沒有代價，《規例》第4(1)條會否涵蓋該人；及</p>	政府當局須採取會議紀要第20(a)及(b)段所述的行動。

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		(b) 《規例》第4(2)條所提述的"軍艦"及"其他作軍事服務的船隻"定義為何。	

立法會秘書處  
議會事務部4  
2014年3月31日