

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)1949/13-14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：2014年6月23日(星期一)  
時 間：下午2時30分  
地 點：立法會綜合大樓會議室3

出席委員：何秀蘭議員(主席)  
陳克勤議員, JP (副主席)  
李卓人議員  
涂謹申議員  
方剛議員, SBS, JP  
黃定光議員, SBS, JP  
陳健波議員, BBS, JP  
陳偉業議員  
毛孟靜議員  
何俊賢議員  
易志明議員  
胡志偉議員, MH  
范國威議員  
莫乃光議員  
陳恒鏞議員  
梁繼昌議員  
郭榮鏗議員  
黃碧雲議員  
鍾樹根議員, BBS, MH, JP  
謝偉銓議員

缺席委員：陳家洛議員  
葛珮帆議員, JP  
盧偉國議員, BBS, MH, JP

**出席公職人員：議程第IV項**

環境局副局長  
陸恭蕙女士, JP

環境保護署副署長(2)  
陳偉基先生, JP

環境保護署助理署長  
(環境基建科)  
陳英儂博士, JP

環境保護署辦公室主管  
(廢物轉運及發展)  
黃漢偉先生

**議程第V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

環境保護署首席環境保護主任  
(流動污染源)  
方健華先生

環境保護署高級環境保護主任  
(流動污染源)4  
任日成先生

**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  
莫穎琛小姐

議會秘書(1)1  
李嬾梅女士

議會事務助理(1)1  
潘耀敏小姐

---

經辦人／部門

由於主席缺席會議，故此由副主席主持會議，就議程第I至IV項進行討論。主席其後接手主持議程第V至VI項的討論。

**I. 確認通過會議紀要**

(立法會CB(1)1616/13-14號—— 2014年3月13日  
文件 特別會議的紀要)

立法會CB(1)1654/13-14號—— 2014年3月24日  
文件 會議的紀要)

2. 2014年3月13日特別會議及2014年3月24日例會的紀要分別獲確認通過。

**II. 自上次會議後發出的資料文件**

3. 委員察悉自上次會議後並無發出資料文件。

**III. 下次會議的討論事項**

(立法會CB(1)1634/13-14—— 跟進行動一覽表  
(01)號文件)

立法會CB(1)1634/13-14(02)—— 待議事項一覽表)  
號文件)

4. 委員同意在定於2014年7月23日(星期三)下午2時30分舉行的下次例會上討論下列事項 ——

- (a) 啟德發展區區域供冷系統；
- (b) 與廣東省合作改善珠江三角洲地區的空气質素；及
- (c) 政府當局回應有關空氣、噪音及光污染事宜小組委員會的報告。

5. 副主席提醒委員，事務委員會將舉行兩次特別會議，詳情分別如下 ——

- (a) 2014年6月25日(星期三)上午8時30分；是次會議將討論"建造工程對重要物種、海洋生態及漁業的影響"；及
- (b) 2014年7月17日(星期四)下午2時30分；是次會議將討論"推動回收業發展的措施及設立回收基金"。

#### IV. 活化已修復堆填區資助計劃

(立法會 CB(1)1634/13-14——政府當局就"活化已修復堆填區資助計劃"提供的文件)

6. 環境保護署助理署長(環境基建)借助電腦投影片簡介活化已修復堆填區資助計劃(下稱"資助計劃")的建議。設立資助計劃的目的是加快在已修復堆填區發展康樂設施或其他創新計劃；當局建議資助計劃公開接受非牟利機構或體育總會申請。她亦徵求委員支持向財務委員會(下稱"財委會")提交4,000萬元非經常開支的撥款申請，用以支付資助計劃下獲批項目的開辦成本和初期營運赤字。

(會後補註：電腦投影片資料已於2014年6月23日隨立法會 CB(1)1664/13-14(01)號文件送交委員。)

## 堆填區修復後的用途

7. 何俊賢議員表示，漁農業界對資助計劃表示支持，因為該計劃向非牟利機構提供資助，讓它們在已修復堆填區發展新式的農業及鄉郊活動。為方便非牟利機構及體育總會加快發展已修復堆填區作合適用途，政府當局應列明各幅可供發展的已修復堆填區的面積(特別是平地面積)。易志明議員亦對資助計劃表示支持，並促請政府當局提供個別已修復堆填區的詳細資料(例如個別堆填區的荷載規定及技術限制)，讓有意申請的團體可確定擬議項目的可行性及可持續發展能力。

8. 環境保護署副署長(2)表示，資助計劃下共有7幅已修復堆填區可供申請。剔除斜坡範圍後，餘下約有20至21公頃平地可供發展作相配的用途。環境保護署助理署長(環境基建)補充，政府當局曾在2014年1月及2月舉辦兩場簡介會介紹擬議資助計劃，又在2014年3月先後3次舉辦到已修復堆填區實地視察的活動。倘資助計劃獲得財委會批准，活化已修復堆填區資助計劃督導委員會(下稱"督導委員會")計劃在2014年第四季邀請機構就首批已修復堆填區用地遞交申請。為配合申請程序，當局會在2014年年底為所有有意申請機構安排簡介會和實地視察活動，並會於稍後開設專門網站介紹資助計劃。當局亦會編製包括申請指南和堆填區背景資料的資料文件，供申請團體參閱。

9. 毛孟靜議員詢問，已修復堆填區是否適合耕作或開設跳蚤市場及假日市集，藉以創造本地就業機會。鑒於社會最近對新界東北發展計劃的情緒，她促請政府當局考慮收回位於粉嶺的高爾夫球場用地，然後把該等設施重置於已修復堆填區，以騰出有關設施的所在地供住宅發展用途。

10. 環境保護署副署長(2)回應時表示，根據海外經驗，已修復堆填區一般適合作康樂用途或發展休憩設施(例如足球場)，但因技術上的限制，這些土地不適合作大型建設或工業活動。由於已修復堆填區可能含有有毒及受污染物質，因此未必適合作農業用途。不過，督導委員會會以開放態度，視乎

項目的詳細規劃及工程研究，考慮團體所遞交的資助申請。關於在已修復堆填區開設跳蚤市場及假日市集的建議，環境保護署副署長(2)表示，資助計劃下所有獲批項目應以非牟利的性質經營。鑒於大部分已修復堆填區遠離人口密集的地區，即使在該處開設跳蚤市場及假日市集，亦未必能吸引遊客及訪客。此外，已修復堆填區的平地上多處都有斜坡，令土地難以作此類用途。

11. 范國威議員批評政府當局以象徵式地價甚至豁免地價，將珍貴的土地租予私人會所營辦康樂／體育設施。他贊同毛孟靜議員的意見，認為政府當局應積極考慮收回批予不同私人會所(例如九龍木球會)的土地，供發展社會上其他有較大需求的用途。他亦認為當局應加強政策局及部門之間的合作，加快發展已修復堆填區，從而確保珍貴的土地資源得以有效運用。

12. 環境局副局長回應時表示，資助計劃的具體目的之一，是推動公眾積極參與在已修復堆填區發展適當的設施。就此，如非牟利機構／體育總會計劃把設施重置於已修復堆填區，當局非常鼓勵這些機構申請資助計劃。提交資助申請與否，屬非牟利機構／體育總會的決定，與此同時，政府當局歡迎委員就如何在已修復堆填區發展更合適的用途提供建議。范國威議員進一步詢問香港足球總會提出在前將軍澳第一期堆填區發展及營辦足球訓練中心的建議，環境保護署副署長(2)回應時表示，據他了解，由於沒有足夠的基本工程資助，該建議尚未落實推行。

13. 陳偉業議員表示，他不支持資助計劃。他認為香港單車聯會把前醉酒灣堆填區發展為BMX小輪車場的計劃失敗，因為該設施與鄰近環境格格不入。依他之見，修復後的堆填區不應只限於康樂用途。反之，這些用途應與周邊環境協調，並符合當地社區的不同需要。政府當局應積極推動以多元化方式發展已修復堆填區。陳議員亦關注元朗下白泥蒼蠅為患的問題。環境保護署副署長(2)向委員保證，政府當局歡迎各方為發展已修復堆填區提出創新的建議。當局會以開放的態度考慮資助申請，並

會諮詢相關區議會及當地居民對擬議項目的意見。評審資助申請的4項準則之一，是個別項目建議所帶來的裨益和社會人士的接受程度。

#### 評審資助申請

14. 鑒於大部分已修復堆填區均發展為康樂或體育設施，何俊賢議員關注其他創新建議會否獲得資助計劃積極考慮。謝偉銓議員亦要求當局解釋評審資助申請的準則及不同準則各佔的比重。

15. 環境保護署副署長(2)表示，督導委員會在籌備會議上已商定資助計劃的整體運作模式(包括申請程序及評審準則)。總括而言，督導委員會會根據4項準則評審和研究所有接獲的申請，這4項準則分別為項目在工程和環境方面的可行性、項目帶來的裨益和社會人士的接受程度、申請團體的管理能力，以及項目的財政穩健和可持續發展能力。在評審過程中，每項準則都十分重要，項目倡議人須展示具有充分理據符合所有主要準則。政府當局稍後會述明評審準則的詳情，供申請團體參閱。

16. 毛孟靜議員詢問，政府當局會否邀請個別人士參與資助申請的評審工作，使評審過程更為客觀和公平。環境保護署副署長(2)回應時表示，督導委員會具有廣泛代表性，成員包括具有不同專業和背景的人士。為確保資助計劃管理得當，政府當局會就所採用的評審準則及程序和其他與資助計劃運作相關的事宜(按情況而定)徵詢廉政公署的意見。他向委員保證，在評審過程中不會出現不恰當或任意審批申請的情況。

#### 擬議項目的財政穩健和可持續發展能力

17. 謝偉銓議員擔心資助計劃的部分項目或未能長遠維持財政上的可持續發展能力和穩健性。環境保護署副署長(2)回應時表示，政府當局會在不同階段向成功申請團體提供資助，以推行項目。舉例而言，當局會向成功申請團體提供非經常撥款，以支付項目的基本工程和相關事項的費用。此外，如成功申請團體有充分理據，當局亦會向它們提供

有時限的資助，以支付項目的開辦成本和最多在首兩年出現的初期營運赤字(如有的話)。然而，所有在資助計劃下獲批的項目應在開辦首兩年後自負盈虧。督導委員會批准申請前，會考慮擬議項目的財政穩健和可持續發展能力。

18. 胡志偉議員質疑，若資助計劃下獲批項目不能牟利，又如何自負盈虧。環境保護署副署長(2)回答時澄清，雖然資助計劃下所有獲批項目應以非牟利的性質經營，但成功申請團體仍可賺取利潤，例如向擬議項目的設施或服務使用者收費。任何從擬議項目所賺取的利潤必須再投放於該項目的獨立帳戶，如有任何盈餘，在項目完成或土地牌照屆滿後，須歸還政府(如適用)。環境保護署副署長(2)補充，有些非牟利機構／體育總會有意在已修復堆填區發展康樂／體育設施，卻未能為項目提供足夠的基本工程資助。因此，設立資助計劃對此等非牟利機構／體育總會落實創新的方案至為重要。

19. 何俊賢議員詢問，如成功申請團體在推行項目時並無遵從督導委員會所建議的批准條件，政府當局會否收回批予該申請人的土地。環境保護署助理署長(環境基建)解釋，如成功申請團體的項目表現或進度令人滿意(包括申請人在推行項目時適當遵從土地牌照或督導委員會所建議的批准條件)，當局會分期向該申請人批出資助。如有違規情況，督導委員會會建議應採取的適當行動。政府當局亦會擬備監察獲批項目的指引。

#### 申請團體的管理能力

20. 梁繼昌議員關注申請團體的管理能力。他指出，部分本地非牟利機構／體育總會可能缺乏經營業務的經驗，以致未能按原本訂定的業務計劃推行項目。環境保護署副署長(2)回應時表示，當局會向原則上獲批准資助的申請團體提供所需的資助，讓該團體可把項目的籌備工作推展至下一階段。申請團體可在項目獲得正式批准和推行項目前，運用這筆資助聘請顧問進行詳細的規劃和工程研究，以確定項目的技術可行性及穩健性。環境保護署副署長(2)重申，當局在2014年年初已舉辦兩場



簡介會介紹資助計劃的運作。來自約40個非牟利機構、體育總會和其他關注團體的80多名參加者出席簡介會，並對設立資助計劃表示歡迎。政府當局預計大部分本地非牟利機構／體育總會不會在推行較簡單或規模較小的項目時遇到困難。

21. 梁繼昌議員依然不信納當局的解釋，並認為由政府當局本身透過工務計劃加快發展已修復堆填區，更切實可行。胡志偉議員察悉，已修復堆填區的發展潛力有限，因為這些用地一般不適合用作進行大規模建設或工業活動，只可作康樂用途，因此，他贊同梁議員的看法，認為政府當局應負責發展已修復堆填區，再邀請非牟利機構／體育總會營辦項目。

22. 環境局副局長重申，資助計劃旨在推動公眾積極參與在已修復堆填區發展適當的設施，並為非牟利機構／體育總會提供落實創新建議的機會。不少本地非牟利機構已表明有意申請資助計劃，在已修復堆填區發展體育設施。環境保護署副署長(2)補充，由於各部門的項目均須競取當局的撥款，因此透過每年的資源分配機制在工務計劃下實施這類項目，所需的時間更長。有鑒於此，政府當局認為設立資助計劃，以資助非牟利機構／體育總會在已修復堆填區發展康樂設施或推行其他創新建議，使社會大眾早日受惠，這做法更為可取。

### 發出土地牌照

23. 關於當局向資助計劃的成功申請團體發出土地牌照，讓其佔用已修復堆填區推行擬議項目，謝偉銓議員及易志明議員要求當局解釋有關詳情。環境保護署助理署長(環境基建)解釋，當局會向成功申請團體發出土地牌照(申請團體屆時將成為"持牌人")，牌照期為5至20年，視乎不同項目的複雜程度和規模而定。政府當局根據每宗個案的情況，考慮持牌人是否須在土地牌照期屆滿前清理獲批的已修復堆填區，並將其恢復原狀。已修復堆填區的出租安排將與《土地(雜項條文)規例》(第28A章)的規定一致。

24. 鑒於部分非牟利機構為慈善機構，並無固定收入及資助來源，易志明議員關注到，若此等機構獲發為期20年的土地牌照作擬議用途，它們可能沒有足夠資助支持擬議項目營運。與此同時，鑒於項目涉及投資成本，若土地牌照年期過短，作用亦不大。環境保護署副署長(2)解釋，資助計劃申請團體須因應堆填區修復後的用途的性質和本身的整體計劃，在申請中建議項目的適合年期。督導委員會會考慮建議的年期是否與擬議項目的性質及運作配合，再據此決定向成功申請團體發出土地牌照的年期。

25. 胡志偉議員詢問，政府當局會否考慮以短期租約向非牟利機構／體育總會批出已修復堆填區作康樂或體育訓練用途。環境保護署助理署長(環境基建)表示，在政府當局舉辦簡介會及實地視察活動期間，不同的非牟利機構曾表明有意在已修復堆填區發展新的訓練場地。有些社會福利機構亦有意在已修復堆填區發展康樂活動場地。就已修復堆填區的整體及長遠發展而言，政府當局認為不適宜以短期租約向非牟利機構／體育總會批出用地。

#### 事務委員會的決定

26. 副主席將以下建議付諸表決：政府當局向財委會提交4,000萬元非經常開支的撥款申請，以支付資助計劃下獲批項目的開辦成本和初期營運赤字。3名委員贊成該建議，5名委員反對，沒有委員棄權。副主席宣布建議被否決。他促請政府當局聽取委員的意見，並適當修訂資助計劃。

27. 副主席隨後請委員參閱范國威議員在會議席上動議的以下兩項議案 ——

#### 第一項議案 ——

"本委員會促請政府考慮將市區可用作興建住宅的私人會所土地收回，然後用已修復的堆填區土地去重置那些私人會所。"

第二項議案 ——

"本委員會促請政府考慮將三個粉嶺高爾夫球場的其中一個收回，以用作興建住宅，然後用已修復的船灣堆填區去重置三個粉嶺高爾夫球場的其中一個。"

28. 副主席建議上述議案可分開動議及表決，委員表示同意。副主席將第一項議案付諸表決。范國威議員要求記名點票。副主席宣布，4名委員(陳偉業議員、胡志偉議員、范國威議員及毛孟靜議員)贊成議案，8名委員(黃定光議員、方剛議員、陳健波議員、何俊賢議員、易志明議員、陳恒鑾議員、鍾樹根議員及謝偉銓議員)反對議案，沒有委員棄權。副主席宣布，議案被否決。

29. 副主席將第二項議案付諸表決。范國威議員要求記名點票。副主席宣布，4名委員(陳偉業議員、胡志偉議員、范國威議員及毛孟靜議員)贊成議案，8名委員(黃定光議員、方剛議員、陳健波議員、何俊賢議員、易志明議員、陳恒鑾議員、鍾樹根議員及謝偉銓議員)反對議案，沒有委員棄權。副主席宣布，議案被否決。

**V. 加強管制汽油及石油氣車輛的廢氣排放**

(立法會 CB(1)1634/13-14——政府當局就"加強管制汽油及石油氣車輛的廢氣排放"提供的文件  
(04)號文件

立法會CB(1)1634/13-14(05)——立法會秘書處就"加強管制汽油及石油氣車輛的廢氣排放措施"擬備的最新背景資料簡介)  
號文件

(主席於此時到達，並接手主持會議。)

30. 環境局副局長向委員簡介，資助石油氣及汽油的士及小巴更換催化器和含氧感知器的計劃完成後，政府當局計劃在2014年9月1日推出加強管制汽油及石油氣車輛廢氣排放的計劃。根據該計劃，汽油及石油氣車輛若被路邊流動遙測設備測出排放過量廢氣，須在12個工作天內通過以底盤式功率機進行的廢氣測試(下稱"功率廢氣測試")。

#### 加強管制廢氣排放

31. 易志明議員指出，由於運輸署的車輛年檢只能測出黑煙、碳氫化合物和一氧化碳有否過量排放，但未能針對氮氧化物，因此已通過運輸署車輛年檢的車輛仍有可能無法通過環境保護署(下稱"環保署")進行的功率廢氣測試。雖然私營車輛測試中心會提升他們的車輛年檢，以納入功率廢氣測試，部分車輛測試中心或可在2016年或2017年開始運作，但易議員關注到，若大量車輛均須進行功率廢氣測試，要令所有車輛在12個工作天內通過測試未必切實可行，因為初期只會有少數車輛測試中心提供有關測試。易議員進一步認為，政府當局應廣泛宣傳加強管制廢氣排放計劃及功率廢氣測試的詳情，讓車主及汽車維修業界就新規定做好準備。

32. 環境保護署助理署長(空氣質素政策)回應時表示，環保署現時為汽油車輛、石油氣的士及石油氣小巴車主免費提供功率廢氣測試，評估該等車輛的廢氣排放水平，以此作為新廢氣管制計劃的宣傳活動的一部分。運輸署亦會將該署車輛年檢的廢氣排放測試提升為功率廢氣測試，以檢測氮氧化物的排放。與此同時，運輸署現正與私營車輛測試中心商討提升其設備，以在車輛年檢加入功率廢氣測試。環境保護署助理署長(空氣質素政策)向委員保證，環保署會協助車主及相關業界認識加強管制廢氣排放計劃。在宣傳推廣方面，環保署會為汽油車輛、石油氣的士及石油氣小巴車主舉辦研討會，並會繼續與相關維修業界聯繫，提高他們對妥善維修保養車輛的知識。環保署亦會就加強管制廢氣排放計劃加強宣傳工作。

33. 主席察悉，政府當局計劃在推行加強管制廢氣排放計劃的首年，在最多3個地點同時設置遙測設備以偵測廢氣。視乎運作首年的情況，當局會將檢查站的數目增至最多5個。主席提及有部分媒體報道指每個檢查站均會設置兩組遙測設備，以偵測排放過量廢氣的車輛，她對有關設備是否準確和可靠表示關注。

34. 環境保護署助理署長(空氣質素政策)解釋，遙測設備是一種用以偵測車輛有否排放過量廢氣的成熟技術，其設計符合國際標準。該設備亦會定期進行自我檢查，確保其準確性及完整性。為維護偵測結果的公信力，政府當局會在每個檢查站設置兩組遙測設備，以偵測排放過量廢氣的汽油及石油氣車輛。被發現排放過量廢氣的車輛，環保署會向有關車主發出廢氣測試通知書，要求有關車輛須在12個工作天內在指定車輛廢氣測試中心通過功率廢氣測試，以修妥有關問題。

35. 主席進一步詢問汽油品質以及實施加強管制廢氣排放的法例修訂事宜。環境保護署助理署長(空氣質素政策)回應時表示，注入不合標準汽油的車輛可導致產生過量廢氣。他補充，《道路交通條例》(第374章)(下稱"該條例")已就發出廢氣測試通知書一事作出規定，運輸署署長亦已在根據該條例發出的實務守則中，述明不同類別車輛的排放限值。

36. 陳健波議員質疑，要求被遙測設備測出排放過量廢氣的汽油及石油氣車輛在12個工作天內通過廢氣測試，是否合理的安排。環境保護署助理署長(空氣質素政策)回答時表示，測試安排沿用車輛黑煙管制計劃的做法，該計劃規定排放過量黑煙的車輛須在12個工作天內通過煙霧測試，否則車主的車輛牌照會被吊銷。當局亦已設立機制，處理車主就遙測設備量度的排放水平所提出的投訴。

### 石油氣加氣站

37. 陳偉業議員察悉，石油氣加氣站(下稱"加氣站")經常有大量石油氣的士排隊輪候加氣服務，他

對此表示關注。環境保護署助理署長(空氣質素政策)表示，政府當局最近曾與部分的士業代表到一個經常有大量石油氣車輛光顧的專用加氣站進行實地視察，以觀察該加氣站的運作情況。視察所得的結論是，只要加氣站有足夠人手操作各加氣槍，加氣服務的輪候時間是可以接受的。自該次視察後，兩個專用加氣站的營運商承諾會調配足夠人手到專用加氣站，以期在交更時段操作各加氣槍，並會為該等加氣站安排預防性維修，以盡量減低對加氣服務造成的影響。

38. 陳偉業議員進一步詢問石油氣加氣網絡的情況。環境保護署助理署長(空氣質素政策)回應時表示，現時石油氣加氣網絡共有63個加氣站，包括12個專用加氣站和51個非專用加氣站，分布於全港18區。由於石油氣車輛在專用加氣站排隊輪候加氣的情況通常在交更時段出現，而在交更時段以外的時間，車輛無需等候太長時間便可獲得加氣服務，政府當局認為，現有加氣網絡大致足夠應付所有石油氣的士和小巴的加氣需求，亦一直敦促的士業界在交更時段以外的時間為的士加氣，因此，當局沒有計劃增設專用加氣站。不過，政府當局已規定所有新加油站在符合所需安全及空間規定的情況下提供石油氣加氣設施，令石油氣加氣服務更方便。

#### 更換催化器和含氧感知器

39. 易志明議員詢問，部分汽油及石油氣的士和小巴的引擎拋錨問題是否由於更換催化器和含氧感知器所致，以及政府當局會如何解決該問題。

40. 環境保護署助理署長(空氣質素政策)回應時表示，更換催化器和含氧感知器應該不會導致引擎拋錨問題。相反，根據環保署聯同的士業界進行的研究，定期為汽油及石油氣車輛更換催化器和含氧感知器可減低引擎拋錨的機會、提高車輛的可靠性、平均節省最多約15%的燃料消耗量，以及大幅減少廢氣排放。政府建議車主妥善維修保養其車輛，包括適時更換車輛的催化器、含氧感知器和其他機械零件(這些裝置會在使用一段時間後損耗)，以提升駕駛表現。

## 汽油車輛、石油氣車輛及電動車輛的環保表現

41. 陳偉業議員要求當局就汽油車輛、石油氣車輛及電動車輛的環保表現(特別是空氣污染物的排放及成本效益)作一比較。環境保護署助理署長(空氣質素政策)表示，政府當局一直密切留意汽車科技的發展。從環保的角度來看，汽油車輛和石油氣車輛的排放水平相若。若進一步推廣使用石油氣車輛，有需要增加整體的石油氣加氣設施，亦應擴大現有加氣網絡的覆蓋範圍。然而，鑒於香港人煙稠密，政府當局難以覓選符合相關規定(特別是安全規定)的地點，以供設立石油氣加氣站。

## 使用電動車輛

42. 梁繼昌議員提及《審計署署長第五十九號報告書》有關"空氣質素改善措施的推行"的章節。他察悉，催化器是汽油和石油氣車輛的主要減排器件，但該等裝置會在使用一段時間後損耗，故需要定期更換。一般而言，應每隔18個月更換石油氣的士和小巴的催化器。若不更換催化器，車輛排放的廢氣(包括氮氧化物)會比正常排放水平高出10倍或以上。在2012年，石油氣的士及小巴的氮氧化物排放量約佔市區繁忙道路的車輛氮氧化物總排放量的40%。由於電動車輛在部分歐洲城市日趨普遍，梁議員要求當局闡釋政府當局推動香港更廣泛使用電動車輛(包括電動的士、小巴及巴士)作為公共交通工具，以改善路邊空氣質素的長遠計劃。

43. 環境局副局長回應時表示，雖然公共運輸業界現正以試驗性質使用電動的士，但各類車輛(包括的士、小巴和巴士)能否全面改用電動車輛，很大程度上取決於可供應用的技術、電動車輛的運作效能及其資本開支。環境保護署助理署長(空氣質素政策)補充，使用電動的士雖對環境有利，但由於技術所限，如要在香港更廣泛地使用電動的士，存在實際制肘，尤其是必需花很長時間為電池充電，以支援其日常運作。儘管如此，政府當局一直推廣使用電動車輛，並已成立綠色運輸試驗基金，供運輸營辦商和非政府機構申請試用創新的綠色低碳運輸技

術(包括電動車輛)。此外，電動的士供應商亦會在運輸署管理的6個停車場設置約50個快速充電站，方便電動的士充電。

#### 使用柴油車輛

44. 胡志偉議員察悉，本港部分市民把歐盟V期柴油車輛當作私家車使用。他對該等車輛的排放表現表示關注。他認為，為柴油提供優惠稅率，等同給予柴油車輛更高的稅項寬減，因此，柴油車輛所須符合的排放標準，應較汽油及石油氣車輛更加嚴格。環境保護署助理署長(空氣質素政策)回應時表示，與柴油車輛及石油氣車輛相比，柴油車輛排放大量可吸入懸浮粒子及氮氧化物。為了改善路邊空氣質素，自1998年起，環保署已要求新登記柴油私家車在可吸入懸浮粒子和氮氧化物的排放表現方面，不可遜於汽油私家車。隨着近數十年來科技不斷發展，現時部分歐盟VI期柴油私家車可達到歐盟V期汽油私家車的排放標準，並獲准在本港登記。

45. 胡志偉議員進一步詢問，政府當局會否考慮重新在香港引入經改良後變得更環保的柴油的士，以給予市場多一個選擇。易志明議員表示，石油氣的士車主將於短期內把其現時使用的車輛更換為新型號車輛，他促請政府當局在此之前決定會否重新引入柴油的士。

46. 環境保護署助理署長(空氣質素政策)表示，根據《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》，自2001年8月起登記的的士須使用石油氣或汽油為燃料。雖然柴油車輛的排放量已經減低，但石油氣的士的排放表現仍比柴油的士優勝。此外，柴油的士的維修保養費用遠高於汽油及石油氣的士。因此，政府當局並無計劃在現階段重新引入柴油的士。不過，政府當局在考慮是否重新引入柴油的士一事上採取開放態度，並會繼續密切監察汽車的發展，以助業界引入環保的士。環境保護署副署長(3)補充，新款石油氣的士的排放表現已達到歐盟V期水平(即新車輛首次登記所需符合的法定標準)。



47. 主席表示，決定是否在香港重新引入柴油的士時，應以排放表現作為主要考慮因素。由於科技日新月異，新柴油車輛與汽油及石油氣車輛有相若的環保表現，政府當局應在法例中提供一些彈性，以便能重新引入柴油的士。環境局副局長回應時表示，政府當局一直就汽油及石油氣的士的運作表現，與的士業界保持緊密聯繫，但現階段並無計劃放寬不再為柴油的士進行登記的規定。易志明議員承諾會把在香港重新引入柴油的士的進展告知事務委員會，因他一直參與政府當局與的士業界之間的相關討論。

## **VI. 其他事項**

48. 議事完畢，會議於下午4時31分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2014年8月28日