

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1026/14-15號文件

檔號：CB1/SS/8/14

2015年6月26日內務委員會會議文件

《2015年道路交通條例(修訂附表10)令》 小組委員會報告

目的

本文件旨在匯報《2015年道路交通條例(修訂附表10)令》小組委員會(下稱"小組委員會")的商議工作。

背景

車輛廢氣測試及測試費用

2. 根據《道路交通條例》(第374章)(下稱"《條例》")第77B條，為確定汽車是否符合車輛廢氣排放標準，運輸署署長可要求汽車的登記車主將汽車交由車輛廢氣測試中心進行測試(下稱"廢氣測試")。根據《條例》第77C條，汽車的登記車主須就根據《條例》第8A部進行的車輛廢氣測試，向指定車輛廢氣測試中心(下稱"指定測試中心")的東主繳付《條例》附表10第6(b)段指明的費用(下稱"測試費用")。目前，指定測試中心就下文第4段所述的3類車輛收取310元的劃一測試費用。測試費用在1998年按收回全部成本的準則釐定。現有6個指定測試中心，全部均由私人經營。

指定測試中心營運成本增加

3. 政府當局自1999年起已把廢氣測試提升至先進的煙霧測試，煙霧測試以底盤式功率機輔助進行。據政府當局所述，先進的煙霧測試需時較長，而由於添置底盤式功率機和支援設備均涉及資本開支及運作支出，所以進行煙霧測試的成本亦較高。指定測試中心的營運商一直要求調高測試費用，理由是現時310元的測試費用自1998年後從未調整，中心再無法在此收費水平下持續營運。

4. 政府當局與指定測試中心的營運商進行檢討後，建議將310元的測試費用調高至3個不同的水平，以反映現時下列3類車輛各自涉及的廢氣測試成本 ——

- (a) 汽油或石油氣車輛(即裝有強制點火式引擎的汽車)的費用為620元；
- (b) 輕型柴油車輛(即裝有壓燃式引擎而許可車輛總重不超過5.5公噸的汽車)的費用為730元；及
- (c) 重型柴油車輛(即裝有壓燃式引擎而許可車輛總重超過5.5公噸的汽車)的費用為680元。

5. 為實施上述建議，《2015年道路交通條例(修訂附表10)令》(下稱"《命令》")於2015年5月15日刊登憲報，並於2015年5月20日提交立法會審議。《命令》將自2015年8月1日起實施¹。

小組委員會

6. 在2015年5月22日的內務委員會會議上，議員同意成立小組委員會研究《命令》。小組委員會的委員名單載於**附錄I**。小組委員會由易志明議員擔任主席，曾與政府當局舉行3次會議，並於其中一次會議上聽取公眾人士的意見。曾向小組委員會提供意見的團體／個別人士名單載於**附錄II**。

7. 為了讓小組委員會有更多時間研究《命令》，小組委員會主席於2015年6月10日的立法會會議上動議議案，把《命令》的審議期延展至2015年7月8日。該議案獲得通過。

小組委員會的商議工作

測試費用的加幅

調高測試費用的理據

8. 小組委員會察悉，指定測試中心現時就廢氣測試劃一收取310元，但測試費用會藉《命令》按上述3類汽車調高至3個不同水平，由620元至730元不等，加幅為1倍或以上。據政府當局所述，儘管調高測試費用仍未必能令指定測試中心收回提供廢氣測試的全部成本，但將有助指定測試中心把營運虧損減至較

¹ 請參閱本報告第19至21段。

可容忍的水平。如不提高測試費用，部分指定測試中心或會考慮停止提供廢氣測試服務。

9. 另一方面，據小組委員會觀察所得，部分運輸業人士(尤其是石油氣的士營運商／車主)強烈反對大幅增加測試費用，因為在營商環境已十分困難的情況下，此舉會推高業界的營運開支。運輸業亦關注到，當車輛被偵測到排放過量廢氣時，他們便須暫停營業，安排車輛進行維修及廢氣測試，這樣對他們造成經濟困難及諸多不便。他們認為，以增加測試費用的方式把私營指定測試中心所增加的營運成本轉嫁至運輸業，並最終轉嫁至運輸服務使用者，做法並不公平。有業內人士認為，政府應透過資助或調低運輸營運商向指定測試中心繳付的測試費用，承擔保護環境的責任。

10. 政府當局解釋，現時310元的測試費用自1998年釐定後從未調整。隨着環境保護署(下稱"環保署")於2000年和2014年分別為柴油及汽油／石油氣車輛引入底盤式功率機廢氣測試後，指定測試中心須承擔購置新設備及提供廢氣測試服務的額外資本和營運開支。由於所有指定測試中心均由私人營辦，因此有需要把測試費用設定於合理水平，令該等中心得以持續營運。

11. 政府當局進一步表示，根據"污染者自付"及"用者自付"原則，車主須就車輛的廢氣測試繳付費用。除非在特殊情況下，例如作為引入更嚴格測試要求的前設工作之一，有需要協助車輛維修業掌握修理過量廢氣排放問題的技術，否則由政府提供這方面的資助並不合理。事實上，調高收費不會影響妥善保養車輛的車主；但對忽略保養車輛並受排放測試管制的車主而言，調高測試費用可產生阻嚇作用，警惕他們不要疏忽。就此，政府當局告知委員，自環保署於2014年9月推行遙測監測計劃，在路邊偵測排放過量廢氣的車輛後，截至2015年4月底，該署已監測約40萬部車輛的廢氣排放量，當中少於1%或約3 100部車輛被發現排放過量廢氣。由此可見，絕大部分車輛的廢氣排放量均符合要求，調高測試費用不會對妥善保養車輛的車主造成負擔。

12. 部分委員詢問當局有何理據，把輕型柴油車輛的測試費用(即730元)定於較重型柴油車輛的測試費用(即680元)更高的水平。政府當局解釋，輕型柴油車輛的測試費用較高，純粹反映提供有關服務的指定測試中心在市區運作，負擔的租金較高。而為重型柴油車輛提供服務的指定測試中心在市區以外的地區運作，負擔的租金較低。為重型柴油車輛提供服務的中心確實需要較大空間放置測試設備，在市區難以找到這樣的地方。

透過調高測試費用提升指定測試中心持續營運的能力

13. 鑒於調高測試費用的目的主要是回應指定測試中心因再無法在現時310元的測試費用水平下持續營運而提出的關注，小組委員會曾研究調高收費是否確實有助提升指定測試中心的經營能力。鑒於政府實施加強管制廢氣排放措施(例如淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛)，導致黑煙車輛的數目不斷下降，加上長遠而言，可能越來越少車輛須在指定測試中心進行廢氣測試，委員關注到指定測試中心的業務將更難以變得或保持穩健；與此同時，在未來數年，通脹及指定測試中心營運成本上漲的趨勢大概會持續。此情況可能會導致測試費用在短期內需要進一步甚至更大幅度的調整。

14. 政府當局解釋，當局在釐定新測試費用水平前已研究營運指定測試中心的每月成本。指定測試中心亦知悉，由於底盤式功率機廢氣測試及路邊遙測計劃均有助提升車輛的保養狀況，因此長遠而言，廢氣測試數目可能減少。私營機構仍有興趣營運指定測試中心，是因為差不多所有指定測試中心的營運商亦同時經營車輛維修業務，為進行廢氣測試而購置的底盤式功率機有助向顧客顯示維修工作已妥善完成。正如指定測試中心的營運商所反映，過低的測試費用是設立或持續營運指定測試中心的主要障礙。為平衡車主與指定測試中心營運商的利益，政府當局日後會不時檢討測試費用，使廢氣測試費用與成本上漲的速度相符，避免一次過大幅調整收費。

15. 部分委員贊同運輸業的建議，認為長遠而言，政府應考慮以本身的資源提供廢氣測試服務，作為其規管工作及環保措施的一部分，而不應依賴私營機構進行測試。此舉可確保在提供廢氣測試服務的同時，測試費用維持在車主可以負擔的水平。另外，政府當局可考慮在計劃興建的公共設施(例如為重型車輛而設的停車場設施、工業邨及政府綜合大樓)預留地方，以可負擔的租金水平租予指定測試中心的營運商，使他們可以較低的收費提供廢氣測試。部分其他委員認為，任何更改指定測試中心營運模式的建議均涉及政策事宜，應與《命令》分開處理。

16. 政府當局強調，指定測試中心基本上是按照市場機制運作。政府不應干預商業運作，以免惹來政府偏袒某個行業的批評。鑒於政府的既定政策是按收回全部成本的準則及"用者自付"原則收回服務費用，即使由政府提供測試服務，也需要按收回全部成本的準則釐定測試費用。

重新測試的費用

17. 小組委員會察悉，汽車在維修後可能因車輛維修工場的技術員未有修妥排放過量廢氣的問題而須重新進行測試。在此等情況下，由車主承擔重新測試車輛的費用未必公平。有委員建議政府當局可考慮就所發出的每份廢氣測試通知書(下稱"測試通知書")，豁免有關車主支付一次重新測試費用。

18. 政府當局指出，在2000年及2014年分別為黑煙柴油車輛及排放過量廢氣的汽油／石油氣車輛推出底盤式功率機廢氣測試的初期，由於車輛維修業仍未完全掌握修理過量廢氣排放問題的技術，因此當局就未能通過廢氣測試但超標幅度不超出某個限度的車輛，為車主支付一次測試費用。當車輛維修業普遍熟悉有關維修後，當局便終止該項特別安排。舉例而言，就汽油／石油氣車輛的底盤式功率機廢氣測試而言，當局已於2015年1月底停止提供特別免費測試的安排。

新測試費用的生效日期

19. 雖然委員明白指定測試中心營運商所面對的困難，但他們普遍認為政府當局應回應運輸業對測試費用大幅調高的關注，並且要求當局考慮延遲調高費用的生效日期。政府當局重申，測試費用在過去17年從沒有因指定測試中心的營運成本(包括租金、工資，以及引入底盤式功率機和相關配套設備的開支)增加而調整。所有指定測試中心的營運商均表示難以持續營運。再者，只有極少部分車主(即沒有妥善保養及維修車輛的車主)才會受新測試費用影響。政府當局認為不應因少數沒有妥善保養車輛的車主而延遲調高測試費用。

20. 有鑒於政府當局的立場是不會考慮延遲調高測試費用，委員與政府當局探討另一做法，就是分階段增加收費。此舉既有助運輸業逐步消化加費的影響，而政府當局又有時間改善廢氣測試的實施安排(例如把廢氣測試納入為汽車續牌而進行年檢的一環)。具體而言，主席建議分兩階段落實測試費用的加幅：每類有關車輛的測試費用加幅的50%由2015年8月1日起實施(即第一階段)，費用的餘下50%加幅則在24個月後開始實施(即第二階段)。主席表示，如政府當局不應委員的要求分階段落實費用加幅，他或會考慮動議議案廢除《命令》。

21. 基於委員的關注和建議，以及有需要落實測試費用的加幅，政府當局同意分兩階段落實上述3類車輛的廢氣測試費用加幅，但提出反建議，要求在測試費用的第一階段加幅實施18個月後(而非主席建議的24個月後)開始實施第二階段加幅。委員普

遍認為政府當局的反建議可以接受。政府當局會為此就《命令》動議修訂。

指定測試中心及車輛維修工場的運作

指定測試中心提供廢氣測試服務的能力及服務的等候時間

22. 小組委員會察悉，為柴油車輛提供測試服務的指定測試中心已由2005年的12個下降至現時的6個，而事實上，由於設備故障，只有兩個仍在運作。撇開指定測試中心能否持續營運的問題，委員關注到指定測試中心的數目如此少，能否應付現時上述3類車輛對廢氣測試服務的需求；若否，柴油車輛等候服務的時間將會延長。為評估車輛對廢氣測試服務的需求，委員亦要求當局提供資料，說明在2014年，收到測試通知書的車輛數目及指定測試中心進行的廢氣測試數目。

23. 政府當局表示，在2014年，分別有1 658輛不超過5.5公噸的柴油車輛、2 630輛5.5公噸以上的柴油車輛及2 434輛汽油和石油氣車輛因接獲測試通知書而進行測試。據政府當局評估，每個指定測試中心每天可處理約32次廢氣測試。假設一年有240個工作天，每個指定測試中心每年可進行約7 700次廢氣測試。鑒於現時有一個指定測試中心為5.5公噸以上的柴油車輛提供服務，另有一個指定測試中心為小型柴油車輛提供服務，而為汽油／石油氣車輛提供服務的指定測試中心則有4個，政府當局認為提供廢氣測試服務的能力遠超需求。

車輛維修

24. 部分委員認為，政府當局應制訂措施，幫助車輛維修業改善維修車輛問題的技術，使車輛得以通過廢氣測試，從而盡量減少車主因安排車輛重新進行測試而須繳付重新測試費用的需要。

25. 政府當局表示，作為加強管制汽油／石油氣車輛的廢氣排放的預備工作之一，政府當局已舉辦超過40場底盤式功率機廢氣測試示範和講座，協助車輛維修業了解新的測試方法和解決排放過量廢氣問題所需的維修。政府當局會繼續與車輛維修業團體緊密合作，向業界發放相關車輛維修的資訊，以及按需要為該等團體的會員安排更多講座和廢氣測試示範等。

26. 政府當局進一步表示，已聯絡職業訓練局(下稱"職訓局")，把車輛維修資訊納入該局的汽車技術培訓課程。由2014至2015年，職訓局已為在職技術員舉辦12期關於修理排放過量廢

氣的汽油／石油氣車輛的課程。據政府當局觀察所得，現時車輛維修業大體上已掌握相關技術。為協助在維修車輛的過程中可能仍然遇到困難的個別技術員，政府當局現時設有一條電話熱線，為車輛維修技術員提供車輛維修方面的技術意見。如有需要，環保署人員會與技術員一同分析車輛排放過量廢氣的問題及所需的修理(包括調校引擎燃燒系統)。政府當局亦在初期免費提供廢氣測試，以確定維修的成效。政府當局指出，隨着車輛維修技術員日漸熟習車輛維修，需要這方面的技術協助的個案已由實施加強廢氣排放管制初期每日數宗減少至現時每星期少於一宗。

27. 小組委員會要求當局提供資料，說明在2014年，黑煙車輛接獲每份測試通知書後平均須進行的廢氣測試數目。委員察悉，在2014年，每輛不超過5.5公噸的柴油車輛的平均次數為1.4次、5.5公噸以上的柴油車輛的平均次數為1.2次，而汽油和石油氣車輛進行測試的平均次數為1.5次。政府當局認為，黑煙車輛就接獲的每份測試通知書須重新進行測試的問題並不嚴重。

廢氣測試

通過廢氣測試的訂明期限

28. 小組委員會察悉，如車輛被發現排放過量廢氣及接獲測試通知書，車主便須在12個工作天內安排車輛在指定測試中心通過廢氣測試，以確保問題得到糾正。未能符合有關規定的車輛將被吊銷牌照。

29. 部分委員關注到，如車輛被偵測到排放過量廢氣，車主可能因種種理由(例如長時間等候車輛維修服務或替代零件送貨)而未能適時修妥車輛的廢氣排放問題，以便在接獲測試通知書後12個工作天這訂明期限內通過廢氣測試。政府當局告知委員，按照一貫做法，如車輛真的需要額外時間修妥過量廢氣排放的問題，當局會延長車輛通過廢氣測試的訂明期限。車主或其技術員可以郵寄／傳真的方式或親身向環保署申請延期並提供理據。當局會視乎每宗個案的情況作出考慮。

把廢氣測試納入為汽車續牌而進行的年檢

30. 小組委員會與政府當局討論是否及何時可把以底盤式功率機輔助進行的廢氣測試納入為汽車續牌而進行的年檢，使汽車在通過年檢後無需於同年進行額外的廢氣測試，從而有助減輕廢氣測試成本為車主帶來的負擔。

31. 據政府當局所述，當局正籌備把採用底盤式功率機輔助進行的廢氣測試納入為汽車年檢的一部分，以配合減少車輛廢氣排放及改善路邊空氣質素的政策。雖然這項建議因各項準備工作需時而尚未落實，但車主仍有責任妥善保養及維修車輛，以免車輛排放過量廢氣。政府當局強調，車主只要履行妥善保養及維修車輛的責任，便無須繳付測試費用。

更換催化器

32. 據政府當局所述，汽油和石油氣車輛依靠催化器減少廢氣排放，而催化器需要定期更換。環保署於2013年8月推出一次性資助計劃，協助石油氣及汽油的士和公共小型巴士(下稱"小巴")的車主為其車輛更換催化器及含氧感知器，以減少廢氣排放(下稱"資助計劃")，以及幫助車主建立適時更換這些主要減排裝置的習慣。參與資助計劃屬自願性質，資助計劃已於2014年4月完成。據政府當局所述，約有17 000部或80%的士和小巴參與資助計劃。

33. 小組委員會察悉，部分的士業人士投訴，資助計劃下提供的催化器因屬非原廠裝置而很快耗損，未能有助有效減少汽車的廢氣排放量。業界認為，政府當局應調配資源，並採取措施協助運輸業以原廠催化器取代資助計劃所提供的催化器。就此，小組委員會察悉，由2014年9月至2015年4月，當局就小巴及的士分別發出180份及1 862份測試通知書，其中148輛小巴及1 086輛的士是在資助計劃下更換催化器的車輛。

34. 政府當局澄清，如其他車輛零件(如混合器、蒸發器及廢氣再循環閥)未有修妥，車輛在更換催化器後仍有可能排放過量廢氣。在修妥這些有問題的零件後，車輛應能通過廢氣測試。此外，催化器在使用一段時間後或會損耗，每隔一段適當的時間便需更換。就石油氣的士和小巴而言，每行走約10萬公里便應更換催化器。

35. 鑒於運輸業關注在資助計劃下提供的催化器的質素，小組委員會詢問當局揀選此類器件及處理有關車主的投訴的機制為何。小組委員會察悉，環保署按政府既定的公開招標程序採購催化器及含氧感知器，以及安排這些器件的更換服務。環保署亦按一貫做法，在招標文件訂明產品的客觀技術性能規格，並不考慮產品的來源地。

36. 政府當局表示，為了確保在資助計劃下提供的催化器的質素，環保署已要求供應非原廠催化器的投標人士須提供由第三者為其產品進行的減排效能測試報告，以證明其產品符合有

關規格。此外，在資助計劃下供應的所有產品均有12個月免費保用。相對於業內不為零件提供保用的慣常做法，資助計劃的確可為車主提供更大保障。環保署亦已制訂保用申索處理程序，包括檢查催化器的貴金屬含量(它是催化器有效減排的關鍵)是否達到所訂標準，以及要求製造商就損壞的催化器進行調查。如調查結果認為產品質素沒有問題，環保署會邀請職訓局專家覆核調查結果及提供第三者意見，以確保調查結果公正及保障車主的利益，並會將調查結果通知車主。在此安排下，環保署收到約230宗車主對更換零件或更換服務的投訴(涉及230部車輛)，佔參與資助計劃的車主約1%。

為偵測排放過量廢氣的車輛而設置的遙測設備的位置

37. 小組委員會察悉，部分運輸業人士關注到，鑒於車輛在上斜時通常會因燃燒較多燃料而排放較多廢氣，如環保署把偵測汽油及石油氣車輛廢氣排放量所用的遙測設備設置於斜路較低的一端，這樣量度廢氣排放量是否客觀。小組委員會詢問政府當局在決定於道路設置遙測設備的位置時所考慮的因素。

38. 據政府當局表示，環保署在設置遙測設備時，已參考類似的國際做法及指引，將遙測設備放置於交通暢順的位置(包括平路或輕微上斜的路段)，以偵測車輛在正常駕駛情況下的廢氣排放量。如車輛的零件(包括減排裝置)運作正常，車輛不會被測出排放過量廢氣。由於車輛在落斜時引擎無需輸出正常動力，而廢氣排放量又不能反映車輛零件或減排裝置是否正常運作，故此環保署不會在落斜路段設置遙測設備。

輸入柴油的士的限制

39. 小組委員會察悉，雖然石油氣車輛是可取代柴油車輛的低污染車輛，但的士業卻批評現行政策限制輸入柴油的士，因為有關限制實際上局限了在更換車齡較高之的士時可供選擇的車輛類別／品牌。部分業內人士認為，只要新購的替換的士(包括柴油的士)能符合訂明的法定排放標準，政府便應撤銷有關限制。他們認為，此舉既有助處理與石油氣的士有關的保養／維修問題及成本關注，又不會影響改善路邊空氣質素的目標。委員就此方面徵詢政府當局的意見。

40. 政府當局表示，環保署歡迎將更多環保車輛引進香港，亦鼓勵不同石油氣的士品牌進入本地市場。據觀察所得，現時共有3個品牌的石油氣的士、1款汽油混能的士和1款電動型號的士在香港行走。政府當局指出，就柴油汽車而言，雖然減排技術有所提升，但柴油汽車的氮氧化物排放量仍比汽油或石油氣

汽車的排放量高出4倍。鑒於路邊空氣污染仍然嚴重，政府當局認為現時並非適當時候放寬對使用柴油的士的管制。應小組委員會要求，政府當局已提供補充資料，說明歐洲聯盟就歐盟6期柴油、汽油及石油氣車輛分別採納的排放量上限，以及柴油車輛如裝設了選擇性催化還原器，相比於汽油及石油氣車輛的排放表現為何。

擬議修訂

41. 政府當局為實施上文第20及21段所載分階段落實測試費用加幅的建議而就《命令》提出的擬議決議案文本載於**附錄III**。政府當局擬於2015年7月8日的立法會會議上動議該擬議決議案，以實施有關修訂。

42. 小組委員會不會以本身的名義動議任何修訂。

徵詢意見

43. 謹請議員察悉本報告的內容。

立法會秘書處
議會事務部1
2015年6月25日

《2015年道路交通條例(修訂附表10)令》
小組委員會

委員名單

主席 易志明議員

委員 何秀蘭議員, JP
陳克勤議員, JP
郭家麒議員
潘兆平議員, BBS, MH
鄧家彪議員, JP

(合共：6名委員)

秘書 石逸琪女士

法律顧問 王嘉儀小姐

《2015年道路交通條例(修訂附表10)令》小組委員會

曾向小組委員會提供意見的團體／個別人士名單

- * 1. 中國檢驗有限公司
- 2. 忠誠車行有限公司
- * 3. 環境科技顧問有限公司
- 4. 香港商用車維修業協會
- 5. 香港貨櫃車主聯會有限公司
- 6. 香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會
- 7. 香港的士商會有限公司
- * 8. 香港車輛廢氣檢測有限公司
- 9. 香港汽車修理同業商會有限公司
- 10. 石油氣車輛維修工場聯會
- 11. 雷亞福先生
- 12. 新界的士營運協會
- 13. 新星的士同業聯會
- 14. 的士車行車主協會有限公司
- 15. 九龍的士車主聯會有限公司
- 16. 運輸與物流業協會
- * 17. 友聯投資集團有限公司
- 18. 聯友的士同業聯會有限公司
- 19. 惠益港九及新界的士車主聯會有限公司
- * 20. 友成汽車服務有限公司
- 21. 環保汽車維修同業聯會
- 22. 西北區的士司機從業員總會
- * 只提供意見書

《釋義及通則條例》

立法會決議

《2015 年道路交通條例(修訂附表 10)令》

立法會於 2015 年 月 日根據《釋義及通則條例》(第 1 章)第 34(2)條提出和通過的決議。

議決修訂於 2015 年 5 月 20 日提交立法會會議省覽的《2015 年道路交通條例(修訂附表 10)令》(即刊登於憲報的 2015 年第 90 號法律公告)，修訂方式列於附表。

附表

修訂《2015 年道路交通條例(修訂附表 10)令》

1. 取代第 1 條

第 1 條 —

廢除該條

代以

“1. 生效日期

(1) 本命令(第 3(2)、(3)及(4)條除外)自 2015 年 8 月 1 日起實施。

(2) 第 3(2)、(3)及(4)條自 2017 年 2 月 1 日起實施。”。

2. 修訂第 3 條(修訂附表 10(車輛廢氣測試中心適用的規定))

(1) 第 3 條 —

將該條重編為第 3(1)條。

(2) 第 3(1)條，新的第 6(b)(i)段—

廢除

“\$620”

代以

“\$465”。

(3) 第 3(1)條，新的第 6(b)(ii)段—

廢除

“\$730”

代以

“\$520”。

- (4) 第 3(1)條，新的第 6(b)(iii)段—
廢除
“\$680”
代以
“\$495”。
- (5) 在第 3(1)條之後 —
加入
“(2) 附表 10，第 6(b)(i)段 —
廢除
“\$465”
代以
“\$620”。
- (3) 附表 10，第 6(b)(ii)段 —
廢除
“\$520”
代以
“\$730”。
- (4) 附表 10，第 6(b)(iii)段 —
廢除
“\$495”
代以
“\$680”。”。

立法會秘書

2015 年 月 日