

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)711/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局
審閱)

檔 號：CB1/PL/EA/1

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：1999年11月5日(星期五)

時 間：上午10時45分

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
- 吳清輝議員
- 吳靄儀議員
- 張文光議員
- * 陳榮燦議員
- 梁劉柔芬議員
- * 劉江華議員(交通事務委員會副主席)
- * 劉健儀議員(交通事務委員會主席)
- 劉慧卿議員
- 蔡素玉議員
- * 鄭家富議員

交通事務委員會委員

- 何承天議員
- 李永達議員
- 李啟明議員
- 周梁淑怡議員
- 陳鑑林議員
- 劉千石議員
- 譚耀宗議員

其他出席議員： 陳智思議員

缺席委員： 環境事務委員會委員

李柱銘議員
夏佳理議員
梁智鴻議員
黃容根議員
羅致光議員

交通事務委員會委員

何俊仁議員
黃宏發議員
馮志堅議員
鄧兆棠議員

(* 亦為立法會交通事務委員會委員)

出席公職人員： 規劃環境地政局副局長(環境)

蘇啟龍先生

規劃環境地政局首席助理局長(環境)

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

方舜文小姐

運輸局首席助理局長

盧世雄先生

運輸署助理署長(技術服務)

譚澄邦先生

機電工程署高級工程師(氣體系統)

王錫章先生

警務處總警司(交通)

史丹敦先生

列席秘書 : 總主任(1)6
鄧曾藹琪女士

列席職員 : 高級主任(1)9
馬海櫻女士

經辦人／部門

I. 選舉主席

陸恭蕙議員當選是次聯席會議的主席。

II. 1999年施政報告內和交通事務有關的改善空氣質素計劃

(立法會CB(1)244/99-00(01)號文件)

2. 規劃環境地政局副局長(環境)借助高射投影機闡述參考文件的內容要點。他表示政府當局的車輛廢氣管制計劃雖會涵蓋所有類別的車輛，但當局會把柴油車輛排放廢氣的管制措施列為較優先處理的項目，因為該類車輛是空氣污染的主要來源。政府當局已就此制訂計劃，有關計劃的策略如下：

- (a) 引進實用而污染程度較低的車輛，以取代柴油車輛；
- (b) 一俟訂出最嚴格的車輛及燃油標準，即付諸實行；
- (c) 採用切實可行的技術，紓減現有車輛的廢氣排放量；及
- (d) 以自願採取的措施配合各項規管措施，確保現有車輛獲得妥善的維修保養。

3. 除參考文件所載資料外，他亦告知議員，政府當局現正與汽車製造商磋商，討論向汽車維修業人士及車主提供汽車維修手冊的事宜。當局將會把車輛排放過量黑煙的罰款額由450元提高至1,000元，使之與危害他人安全的其他交通違例事項的罰款水平看齊。他表示，在有關的法例修訂獲得通過後，將設有一段為時6個月的寬限期，讓汽車維修業人士及車主作出調整，以配合所需的轉變。此外，政府當局正在研究可採取何種措施，劃

一環境保護署(下稱“環保署”)及運輸署採納的可接受廢氣排放水平。

汽車維修手冊的提供

4. 對於汽車製造商不向車主及汽車維修業人士提供汽車維修手冊的現行做法，蔡素玉議員表示關注。她擔憂此舉會導致汽車製造商屬下維修工場與其他汽車維修工場之間出現不公平競爭的情況，因為後者根本無法獲得所需的車輛維修資料。主席認同她所表達的關注事項，並指出在其他國家，任何人士如有興趣，均可購買車輛的維修手冊。她指出，不發放汽車維修手冊，可能會令汽車維修業出現某種壟斷情況。

5. 規劃環境地政局首席助理局長(環境)回應時表示，政府當局知悉汽車維修業人士所面對的困難，並一直要求汽車製造商發放汽車維修手冊。汽車製造商的本地經銷商表示，他們原則上不願發放有關手冊，因為此等手冊被視為所有權資料。他向議員保證，政府當局會繼續努力，協助業內人士提高其服務水平。當局已定期進行有關黑煙排放測試規定的簡報及使用底盤式功率機的示範，職業訓練局亦有定期舉辦汽車維修訓練課程。

6. 規劃環境地政局副局長(環境)補充，政府當局雖明白汽車維修手冊可帶來某些益處，但卻認為訂定一套制度，令車主把車輛送往維修工場接受定期檢查及作出所需的維修，從而減少黑煙的排放量，是更為重要的一環。規劃環境地政局首席助理局長(環境)告知議員，政府當局計劃成立工作小組，研究協助業內人士提高汽車維修標準的方法。工作小組會研究各項改善措施，例如技工的培訓、發放汽車維修資料，以及可否實施技工發牌制度。

7. 周梁淑怡議員表示，倘業內人士沒有所需的維修設備，亦未有接受有關的訓練，單單發放汽車維修手冊將無助於提高其服務水平。李永達議員對周梁淑怡議員提出的關注事項雖表理解，但他認為車主應有權選擇是否購買有關的汽車維修手冊，並物色合適的技工為其提供汽車維修服務。鑒於議員對此感到關注，主席建議致函兼任競爭政策諮詢委員會主席的財政司司長，要求他就不發放汽車維修手冊有否構成不公平競爭的情況提供意見。吳靄儀議員及鄭家富議員支持有關建議。另一方面，梁劉柔芬議員及劉健儀議員對發放汽車維修手冊雖表支持，但卻認為較宜由事務委員會要求政府當局進一步研究此事，然後向事務委員會作出匯報。與會各人

把此項建議付諸表決，結果有6名議員支持有關建議，兩名議員則表示反對。劉健儀議員放棄表決。

(會後補註：秘書處已於1999年11月15日致函財政司司長，議員可參閱立法會CB(1)429/99-00號文件。有關的覆函業已收悉，並隨立法會CB(1)574/99-00號文件送交議員參閱。)

石油氣的士的供應及設置石油氣加氣站

8. 陳榮燦議員詢問是否有可能出現由數個主要汽車製造商壟斷石油氣的士供應市場的情況，以及當局有何措施控制石油氣的士的價格。規劃環境地政局首席助理局長(環境)表示，現時在道路上行駛的石油氣的士的數目，須受到石油氣加氣站的數目所限制。隨著有關方面設置更多石油氣加氣站，並預計加氣站數目將於2000年年底前增至26個，石油氣的士數目的增長幅度亦將於未來數年大幅上升。石油氣的士現時的價格較柴油的士低，當進口更多石油氣的士時，其價格應會進一步下降。

9. 陳榮燦議員關注到石油氣加氣站的選址問題，以及在其開始營業後可能導致的交通擠塞問題。規劃環境地政局首席助理局長(環境)回應時向議員保證，當局是經過審慎考慮才決定各個加氣站的選址。加氣站是否接近民居，甚至其在全港各處的分布情況，均為有關的考慮因素。此外，當局已諮詢有關的臨時區議會，運輸署亦已就加氣站對選址附近地區造成的交通影響進行初步評估。各個選址在方便的士司機之餘，同時亦必須對鄰近交通造成最少的妨礙。

10. 政府當局應議員所請，答允就設置石油氣車輛維修工場提供資料，供議員參閱。

向汽車維修業人士提供培訓及所需設備

11. 劉健儀議員認為，倘汽車維修業人士不獲提供底盤式功率機以便進行汽車引擎測試，他們將極難為柴油車輛提供維修服務。她補充，業內人士曾要求政府當局供應底盤式功率機，但有關要求不獲接納。她促請政府當局在提高車輛排放過量黑煙的罰款額之前，向業內人士提供充分的協助，讓他們可提高其服務水平。環保署助理署長(空氣質素)回應時表示，政府當局已與大昌行(汽車租賃服務)有限公司及皇冠汽車有限公司作出安排，讓業內人士可於星期日及公眾假期內，以付款方式使用其底盤式功率機。此外，皇冠汽車有限公司亦答允

在備妥有關的設備時，與政府當局聯手舉辦有關使用底盤式功率機的研討會及訓練課程。

12. 環保署署長保證，政府當局將會竭盡所能，協助業內人士提高其汽車維修服務水準。他表示，黑煙排放測試的合格率已大幅上升，顯示汽車維修業已能漸漸適應車輛黑煙管制計劃的規定。他表示，業內人士應作好準備，確保在寬限期過後正式調高罰款額時，能夠提供符合所訂標準的汽車維修服務。

13. 劉健儀議員認為由於可供使用的底盤式功率機的數量有限，業內人士未必能夠在調高罰款額的措施生效前，為所有汽車完成所需的維修工作。周梁淑怡議員認同她所表達的關注事項，並要求政府當局詳細訂出為所有柴油車輛提供維修服務所需的底盤式功率機數目。她認為倘車主未獲提供足夠的汽車維修設施，對他們實有欠公允。

14. 環保署署長解釋，倘汽車未能通過黑煙排放測試，便會向有關的車主徵收罰款。他表示，大部分經過妥善維修的汽車應可輕易通過測試，而進行有關維修並不一定需要使用底盤式功率機。他補充，使用底盤式功率機對於進行妥善的汽車維修雖有幫助，但卻並非必要措施。規劃環境地政局首席助理局長(環境)表示，提高罰款額的建議旨在令車主注意到有需要為車輛進行定期的維修保養，以確保廢氣排放量維持在可接受的水平。

15. 李永達議員質疑政府當局不願購買更多底盤式功率機，供業內人士使用的原因何在。他表示，既然政府當局建議向的士車主提供一次過的現金津貼，協助他們轉用石油氣的士，當局應有力承擔添置數台底盤式功率機的開支。規劃環境地政局首席助理局長(環境)回應時表示，職業訓練局(下稱“職訓局”)將於1999年年底前購置一台底盤式功率機，以供訓練之用。此外，運輸署亦會在2000至2001財政年度購置一台底盤式功率機，以便進行周年車輛檢驗計劃。他表示，政府當局會進一步研究議員提出添置多數台底盤式功率機的要求。李永達議員促請政府當局盡快作出決定，俾能及早為業內人士提供協助。

政府當局

16. 劉健儀議員詢問業內人士是否具備維修柴油車輛的所需知識，規劃環境地政局首席助理局長(環境)回應時表示，業內人士曾表示在進行上述維修工作方面有一

定困難。為向業內人士提供協助，政府當局已成立工作小組，探討當局可能提供的協助。環保署署長強調，政府當局會竭盡所能提供協助，以提高車輛維修水平，並實施更嚴格的黑煙排放規定，從而保護環境，以免出現更嚴重的空氣污染情況。

17. 劉慧卿議員對汽車維修水平及政府當局在協助業內人士方面所作出的努力，亦表達相同的關注。關於參考文件第4(g)段，她就受訓技工註冊率偏低一事提出查詢，因為在經過職訓局訓練的148名技工之中，只有88名業已註冊。她又要求政府當局考慮把有關的訓練擴及柴油車輛維修技工。機電工程署高級工程師(氣體系統)解釋，受訓技工的註冊工作正在進行中，因此註冊技工的數目將續有增加。他告知議員，職訓局每年可為180名石油氣車輛維修技工提供訓練，並計劃增加每年的受訓名額。規劃環境地政局首席助理局長(環境)補充，職訓局將於2000年年初，舉辦有關利用底盤式功率機進行黑煙排放管制的訓練課程。一俟備妥該等訓練課程的資料，他即會向議員提供更多有關的詳情。

政府當局

18. 為釋除議員對柴油車輛維修水平的憂慮，主席建議邀請業界代表出席事務委員會會議，就此事提出他們的意見。劉健儀議員要求政府當局就改善汽車維修水平的時間表及職訓局舉辦的汽車維修訓練課程，提供有關的參考文件。

採用優質柴油

19. 何鍾泰議員要求政府當局考慮是否可以進口含硫量較低的較優質柴油，以減低柴油車輛所排放廢氣中的粒子及氧化氮水平。環保署助理署長(空氣質素)回應時表示，本港所用柴油的質素在亞洲可說首屈一指，無論在品質及規格方面均與歐盟及北美洲採用的標準看齊。他表示，政府當局正計劃引進質素較高的合適柴油，並與專利巴士公司聯手進行試驗計劃，研究巴士採用低含硫量柴油後的性能如何。

政府當局

20. 何鍾泰議員建議政府當局與其依賴巴士公司進行試驗計劃所得出的結果，不如就柴油質素進行獨立的研究。此外，他要求政府當局提供海外國家採用的柴油類別的資料，俾能與香港使用的柴油作一比較。主席認同他的意見，同意採用較高質素的柴油能有效紓緩本港的空氣污染問題。她表示，供應較高質素柴油可達到即時改善空氣質素的成效，因而應獲得較優先的處理。她認為較高質素的柴油不應限於供巴士使用，而應同時供

應予其他柴油車輛使用者。劉慧卿議員對此表示同意，她同時補充，當局應盡早引入較高質素的柴油。她認為既然在各類車輛在道路上行走的總里數中，柴油車輛所佔比重接近70%，供應較高質素柴油是刻不容緩的事情。

21. 環保署助理署長(空氣質素)解釋，政府當局正在探討供應較高質素柴油的方法。然而，當局必須考慮多項因素，包括柴油的貯存、柴油供應量及供應方面的穩定程度，以及柴油價格。他表示，部分優質柴油的價格可能較現有柴油的價格高出40至60%，令車主感到難以接受。他補充，雖然車輛廢氣問題可藉進口較高質素柴油而得到改善，但當局就引入有關燃料而作出的預備安排，例如提供適當的貯存設施，卻非一朝一夕之間能夠做到。他表示，一俟得出可行的方法，政府當局即會引入較高質素柴油而不會有任何拖延。由巴士公司進行的試驗計劃，已就低含硫量柴油的功能提供有用的資料。

22. 規劃環境地政局副局長(環境)借助高射投影機展示一幅圖表，該圖顯示在實施政府當局建議的各項措施後，車輛所排放廢氣中粒子含量有所減少的情況。他解釋，雖然較高質素燃料可有助減低粒子的含量，性能較佳的汽車引擎卻可在此方面帶來較大裨益。他表示，一如施政報告所述，政府當局現正計劃發展更多對環境較為有利的鐵路系統，從而減輕對路面交通的倚賴。環保署署長補充，政府當局將會繼續探討引入較高質素柴油的方法，俾能在圖表所示的改善之上，帶來更多有關改善空氣質素的成績。

政府當局 23. 主席要求政府當局提供資料，從車齡及車輛型號說明全港所有車輛的廢氣排放情況，供議員參閱。劉慧卿議員亦要求當局提供有關把優質柴油進口本港的優點、成本影響及相關困難的資料。

解決車輛廢氣問題的其他措施

24. 劉慧卿議員要求政府當局提供資料，說明催化轉換器在減少柴油車輛所排放黑煙及粒子方面的成效。環保署助理署長(空氣質素)回應時表示，專利巴士公司正就催化轉換器的效用進行試驗，結果發現個別車輛所排放的黑煙及粒子均有所減少，減幅可高達50%。因此，專利巴士公司同意在未來兩年，為約2 000輛在歐盟的車輛廢氣排放標準生效前製造的巴士安裝柴油催化轉換器。他告知議員，政府當局計劃在明年進行試驗，為其他在歐盟標準生效前製造的商用車輛裝置柴油催化轉換器。

25. 環保署助理署長(空氣質素)又告知議員，政府當局現正聯同香港理工大學進行一項試驗，試用一種適用於4公噸或以下的車輛的低成本柴油微粒過濾器，該類過濾器可把黑煙及粒子排放量減少約20%。試驗結果令人感到鼓舞，其間只發現若干輕微的問題。政府當局會視乎該兩項試驗所得出的最後結果，與業內人士進行磋商，以便實行為所有有關車輛免費安裝柴油催化轉換器或微粒過濾器(視乎車輛重量而定)的計劃，並規定在歐盟標準生效前製造的所有商用車輛均必須裝有該等裝置。他又告知議員，免費安裝催化轉換器的安排將會擴及仍未轉用石油氣，或尚未換上其他污染程度較低的車輛型號的小型巴士。

26. 劉健儀議員詢問有關催化轉換器的試驗需時多久才能完成，因為據她所知，專利巴士公司花了3年時間才從所測試的6款催化轉換器中，選出適用的轉換器。環保署助理署長(空氣質素)答稱，根據巴士公司進行試驗的結果，政府當局會集中測試所選中類型及牌子的催化轉換器，以便將之應用於其他柴油車輛。因此，整個過程將較為快捷及簡單。當局預料有關試驗可於一年內完成。劉健儀議員進一步就運輸署及環保署採用的可接受黑煙排放量水平不一的問題提出查詢，環保署助理署長(空氣質素)回應時表示，該兩個部門正致力諮詢業內人士，從而制訂劃一的可接受黑煙排放量水平。規劃環境地政局首席助理局長(環境)應主席所請，答允在下次會議匯報此方面工作的進展。

政府當局

27. 周梁淑怡議員詢問除微粒過濾器及催化轉換器外，政府當局有否研究市面上其他可減少黑煙及粒子排放量的產品。環保署助理署長(空氣質素)回應時表示，市面上確有若干類似的產品，但其成效仍有待驗證。然而，政府當局沒有可能對所有現有產品進行測試，因為進行有關工作需要付出不少時間和努力。在一間大型專利巴士公司的協助下，政府當局已對可減少黑煙及粒子排放量的不同類型產品進行測試，並發現催化轉換器及微粒過濾器最為有效。周梁淑怡議員要求當局公布有關測試的結果，主席亦建議把有關資料上載於互聯網，以供各界人士取閱。環保署助理署長(空氣質素)同意跟進上述要求及建議。

政府當局

28. 許長青議員關注到現時許多柴油車輛司機，均會在內地為其車輛補充燃油。內地提供的柴油的售價雖較低，但質素亦較差。結果，儘管政府當局建議實施多項管制措施，包括在香港引進較高質素柴油，但柴油車輛的黑煙排放量仍未能下降至可接受的水平。他詢問政

府當局可有任何措施對付此問題。張文光議員對許議員表達的關注事項亦有同感，他同時補充，根據最近的傳媒報道，有60%柴油車輛司機在內地補充車輛燃油。內地柴油的含硫量是本港所用柴油的10倍。鑒於柴油車輛司機使用劣質柴油，他質疑當局為減少廢氣排放量而實施的管制措施是否有效。

29. 規劃環境地政局副局長(環境)回應時表示，政府當局計劃與廣東省有關當局成立一個工作小組，處理柴油質素的問題。他表示，即使所使用的柴油質素較差，催化轉換器亦可減少廢氣的排放量。然而，轉換器的使用期卻會因此而縮短。

30. 議員對減少黑煙及粒子排放量的工作進展一般感到關注。部分議員認為改善空氣質素的工作進度過於緩慢，要求香港居民在往後數年繼續容忍惡劣的空氣質素，亦殊不理想。他們促請政府當局不應把工作焦點單純放在柴油的士轉用石油氣的士的問題上，而應同時對所有類別的柴油車輛實施管制措施。

31. 主席建議舉行另一次事務委員會聯席會議，商討改善車輛維修保養及測試的方法。與會各人同意於1999年12月16日(星期四)下午2時30分舉行是次聯席會議。職訓局及業界的代表亦會獲邀出席有關的會議。

III. 其他事項

32. 議事完畢，會議於下午12時50分結束。

立法會秘書處
2000年1月4日