# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)2212/03-04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 : 2004年5月24日(星期一)

時間:下午2時30分

地 點 : 立法會大樓會議室A

出席委員 : 蔡素玉議員(主席)

李柱銘議員, SC, JP 劉江華議員, JP 劉健儀議員, JP 羅致光議員, JP

胡經昌議員, BBS, JP 勞永樂議員, JP

缺席委員 : 何秀蘭議員(副主席)

朱幼麟議員, JP 黃容根議員 劉慧卿議員, JP 劉炳章議員

余若薇議員, SC, JP

出席公職人員:議程第IV及V項

環境運輸及工務局

副秘書長(環境及運輸)E2

周達明先生

首席助理秘書長(環境及運輸)E3

謝展寰先生

**列席秘書** : 總議會秘書(1)1

余麗琼小姐

**列席職員** : 高級議會秘書(1)2

鄧曾藹琪女士

議會事務助理4潘耀敏小姐

#### 經辦人/部門

#### I. 確認通過會議紀要

(立法會CB(1)1883/03-04號文件 —— 2004年4月26日 會議的紀要)

2004年4月26日會議的紀要獲得確認通過。

#### II. 自上次會議後發出的資料文件

2. <u>委員</u>察悉,事務委員會自上次會議後曾發出下 列資料文件 ——

立法會CB(1)1628/03-04(01)號文件 — 香港大學助理教

授(研究)鍾可詩 博士就可再生能 源致環境運輸及 工務局局長的函

件;

立法會CB(1)1754/03-04(01)號文件 — Friends of Hoi Ha

就匯報海下灣海 岸公園的最新情 況 提 交 的 意 見

書;

立法會CB(1)1814/03-04(01)號文件 — 德意志聯邦共和

國署理總領事的來函,當中夾邀請信,邀請信,邀請信將 2004年6月2日在德國波恩舉行的 2004年可再生能源國際議會論

壇;及

立法會CB(1)1817/03-04(01)號文件 — 邀請參加嘉道理

邀請參加嘉道理 農場暨植物園的 夜遊野生動物園 活動

#### III. 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1885/03-04(01)號文件 —— 跟進行動一覽表立法會CB(1)1885/03-04(02)號文件 —— 待議事項一覽表)

- 3. <u>委員</u>同意在訂於2004年6月28日(星期一)下午 2時30分舉行的下次例會討論以下事項 ——
  - (a) 計劃進一步減少可揮發性有機化合物的排 放;及
  - (b) 淨化海港計劃第二期的未來路向/有關淨 化海港計劃第二期的試驗和研究的結果。

#### IV. 為歐盟前期柴油車輛安裝排放消減裝置

(立法會CB(1)1885/03-04(03)號文件 —— 政府當局提交的文件)

- 4. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)E2(下稱"環境運輸及工務局副秘書長E2")向委員簡介為歐盟前期柴油車輛安裝排放消減裝置的進度,以及有關為停車後仍須保持引擎運轉的歐盟前期重型柴油車輛安裝排放消減裝置的建議。他表示,政府當局計劃在本立法年度向財務委員會(下稱"財委會")申請撥款,以便為本港現有3500部在停車後仍須保持引擎運轉的歐盟前期重型柴油車輛推行安裝計劃。相關費用總額估計為7,000萬元,即每部車輛約需20,000元。
- 5. <u>劉江華議員</u>詢問排放消減裝置的使用壽命及保養維修費用。<u>環境運輸及工務局副秘書長E2</u>解釋,排放消減裝置的供應商須提供5年保用期。歐盟前期重型柴油車輛一般有20年的使用壽命,但建議的安裝計劃所涵蓋的3500部車輛大部分已使用了13至15年,因此,供應商所提供的5年保用期應足以維持至該等車輛的使用期限屆滿。此外,排放消減裝置無須定期保養維修,其使用壽命預計可持續至超過其保用期,而在保用期屆滿之後,維修費用須由車主自行負責。
- 6. <u>劉健儀議員</u>表示,她曾參與就排放消減裝置進行的試驗計劃,而從技術角度考慮,她會支持上述建議。然而,她促請政府當局在推行安裝計劃時採用較靈活的做法,並考慮改變為每部車輛提供20,000元資助以供安裝上述裝置的做法,利用有關資助金額作為誘因,鼓勵車主盡早以較環保的歐盟III期型號車輛取代該等車輛。此舉不但可為車主提供一個選擇,也一是個無須動用額外財政資源便可改善空氣質素的更有效方法。主席贊同劉

議員的意見,認為盡早把造成污染的車輛更換,所取得的環保效益遠超於為車輛安裝排放消減裝置。此外,車主在安裝排放消減裝置後,可能會傾向於延遲更換車輛,因而對環境造成更多污染。

- 7. 環境運輸及工務局副秘書長E2解釋,安裝計劃旨在為現有車輛安裝排放消減裝置,藉以減低其微粒排放量。鑒於歐盟III期新型號的重型柴油車輛的價格介乎數十萬元至超過100萬元,現時提供的20,000元資助金額過於微薄,不足以作為促使車主盡早更換其現有車輛的誘因。此外,若其車輛的使用壽命已臨近終結,車主未必願意花時間進行安裝程序,因為進行有關程序最少需要休業一天。再者,政府當局亦沒有理由以公共資源津貼車主更換他們那些反正已到期更換的車輛。
- 8. 然而,<u>劉健儀議員</u>指出,按照現時建議的安裝計劃,即使車輛在短期內須予更換,其車主亦別無選擇,必須為車輛安裝排放消減裝置。為該等車輛安裝有關裝置實屬浪費資源。車主如可選擇將其車輛更換為較環保的歐盟III期型號車輛,政府無須承擔額外費用,便可取得更大的環境改善效果。<u>主席</u>對此亦有同感,並表示政府當局可考慮提供津貼予在指定時期內更換車輛的車主。
- 9. 環境運輸及工務局副秘書長E2解釋,如果提供 津貼予該3500部歐盟前期重型柴油車輛的車主更換其車 輛,對本港其他歐盟前期柴油車輛的車主便有欠公平。 此外,如果將該項津貼延展至涵蓋其他柴油車輛的車 主,政府便會招致巨額的財政承擔。<u>劉健儀議員</u>澄清, 她無意要求政府把該項津貼延展至其他柴油車輛,只是 要求當局靈活實施安裝計劃,以其現有資源取得最大的 環境效益。由於該3500部在1995年或更早之前已開始投 入服務的歐盟前期重型柴油車輛造成不少污染,盡早更 換該等車輛將會取得更大的環保效益。
- 10. 由於安裝排放消減裝置屬強制性的規定,<u>羅致</u>光議員亦贊同委員提出的關注意見,認為如果強迫車主為已屆更換期的車輛安裝排放消減裝置,實屬浪費公共資源。鑒於歐盟前期重型柴油車輛的數目由2002年大約4000部減至2004年的3500部,即每年約有250部車輛被更換,提供20,000元津貼很可能會令更多車主不願更換其車輛。他補充,若安裝計劃的政策目的是鼓勵車主減少其車輛排放的廢氣,他看不到為何有關的津貼不可以用於更換造成污染的車輛。他又認為有需要容許一個合理時限,讓歐盟前期重型柴油車輛安裝排放消減裝置。

- 11. 環境運輸及工務局副秘書長E2證實,政府當局會參考以往的安裝計劃,容許車輛有一個合理時限安裝有關裝置。他重申,為已屆更換期而須予更換的車輛的車主提供津貼並非恰當的做法。然而,鑒於委員提出的關注意見,他答應再檢討有關把津貼延展至涵蓋更換車輛的建議。
- 12. <u>李柱銘議員</u>對委員所提關注事項亦有同感,認為應讓車主可選擇更換其車輛,而政府當局應更靈活地推行其政策。<u>勞永樂議員</u>則認為,當局或須就提供津貼予車主更換車輛一事諮詢各運輸行業。<u>劉健儀議員表</u>示,她曾與運輸業人士討論該問題,他們對可選擇更換車輛表示歡迎,因為歐盟III期新型號車輛的環保效益遠超於安裝排放消減裝置的車輛。<u>主席</u>補充,運輸業人士已在多個場合清楚表明其意見。
- 13. 環境運輸及工務局副秘書長E2表示,政府當局一直有就更換車輛一事與運輸業進行討論。運輸業歡迎政府當局提供例如金錢資助等誘因,但反對任何相反性質的措施,例如藉提高舊車每年的牌費使車主不願擁有該等車輛。此情況令相關討論陷於僵局,亦導致實施更換車輛的政策無法再取得任何進展。
- 14. <u>劉健儀議員</u>表示,以往推行各項安裝計劃時,她曾一再要求政府當局容許車主選擇進行安裝或把車輛更換,但卻不得要領。隨着時間過去,該等歐盟前期重型柴油車輛已進一步老化,所造成的污染亦更多。因此,她促請政府當局認真考慮准許車主選擇更換其重型柴油車輛,因為該類車輛是安裝計劃內僅餘的歐盟前期重型柴油車輛。她表示,如果政府當局再拒絕提供該項選擇,則必需在其提交予財委會的文件中就其所作決定提供支持理據。

#### V. 收緊無鉛汽油的規格

(立法會CB(1)1885/03-04(04)號文件 —— 政府當局提交的文件)

- 15. <u>環境運輸及工務局副秘書長E2</u>向委員解釋有關由2005年1月1日起收緊《空氣污染管制(汽車燃料)規例》所訂明的無鉛汽油規格的建議,該建議旨在使本港的無鉛汽油規格與歐洲聯盟即將頒布的規格同步一致。
- 16. <u>劉健儀議員</u>雖然從環保的角度支持該建議,但卻擔心進一步收緊無鉛汽油的規格所帶來的成本影響。上述資料文件第4段述明,接建議收緊無鉛汽油的規格,可能增加產品成本,但增幅未能確定,她就此詢問政府當局可如何確保增加的成本不會被轉嫁予消費者。<u>主席</u>亦擔心油公司會以進一步收緊無鉛汽油的規格作為藉口,把原已偏

高的汽油零售價提高。她指出,由於使用歐盟IV期無鉛汽油將成為強制性的規定,消費者別無其他選擇。因此,政府當局有需要制訂機制,規管汽油的零售價。

- 環境運輸及工務局副秘書長E2解釋,雖然無鉛 汽油現行的法定規格屬歐盟III期的規格,但目前在本港加 油站出售的無鉛汽油,實際上已非常接近歐盟IV期的規 格。政府當局在2003年曾隨機抽選一些加油站的汽油樣 本,該等樣本全部符合歐盟IV期的含硫量上限。本地各間 油公司表示,要在2005年1月1日起符合歐盟IV期無鉛汽油 規格,在技術上並無多大困難,但需要約3個月時間作好 準備。過往收緊無鉛汽油的規格雖然沒有導致其零售價格 調高,但政府當局會建議油公司吸納增加的成本,不要將 該等成本轉嫁予消費者。然而,如何決定須取決於油公司 本身,因為政府當局無權對該等公司施加規管。李柱銘議 員表示,政府當局應盡力遊說油公司不要因為收緊汽油規 格而調高其零售價。環境運輸及工務局副秘書長E2答應將 委員的要求轉告各間油公司,並補充謂政府當局其實已建 議油公司不要調高其零售價,而過去4次收緊汽油規格 時,油公司亦能將其零售價維持不變。
- 18. <u>勞永樂議員</u>獲悉本地市場大約有150種型號的汽油車輛已能符合歐盟IV期的廢氣排放標準,並詢問需時多久才能使全港所有車輛均符合規定的廢氣排放標準。<u>環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境及運輸)E3(下稱"環境運輸及工務局首席助理秘書長E3")表示,在本港登記的汽油車輛現時有超過600多個型號,儘管當中並非全部均有在本港出售。汽車代理商清楚知道政府當局有意強制規定與歐洲聯盟同步實施歐盟IV期廢氣排放標準。政府當局將會為達致此目標提交修訂法例建議,以便由2006年1月1日開始,所有新登記的車輛均須符合歐盟IV期廢氣排放標準。</u>
- 19. <u>主席</u>詢問,深圳會否相應提高其汽油規格及廢氣排放標準。環境運輸及工務局首席助理秘書長E3表示,據他所知,內地亦有相若的提升規格計劃,以期在2004年年底達致歐盟II期廢氣排放標準,以及在2010年時達致國際汽油規格及廢氣排放標準。

#### VI. 其他事項

20. 議事完畢,會議在下午3時35分結束。

立法會秘書處 議會事務部1 2004年6月24日