

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(2)1560/99-00號文件

檔 號：CB2/H/1

電 話：2869 9440

日 期：2000年4月3日

發文者：內務委員會秘書

受文者：內務委員會委員

---

## 環境保護署署長在出席電台節目 接受訪問時所發表的言論

在2000年3月31日的內務委員會會議上，內務委員會主席指示秘書處向議員提供環境保護署署長羅樂秉先生近日發表與“減少柴油車輛排放的廢氣”議案有關的言論逐字紀錄本。羅樂秉先生是在2000年3月29日(星期三)出席一個名為Hong Kong Today的電台節目接受訪問時，發表該番言論。該項議案在1995年12月13日前立法局會議席上由劉健儀議員動議辯論。

2. 謹此附上該次電台訪問的逐字紀錄本(附錄I)，以及有關該次議案辯論的會議過程正式紀錄(附錄II)。如議員擬聆聽訪問的錄音帶(長約5分鐘)或索取錄音帶，請聯絡公共資訊總主任劉嫻瑜小姐(致電2869 9281或到立法會大樓008室)。

3. 本人亦附上羅樂秉先生在1999年2月23日“年終記者招待會”上發表的演辭(附錄III)。議員可閱讀該演辭英文本第5及6頁或中文本第4及5頁旁邊加上直線的段落。

內務委員會秘書

(林鄭寶玲女士)

連附件

(立法會秘書處譯本，只供議員參考用)

**環境保護署署長於2000年3月29日(星期三)  
在“Hong Kong Today”電台節目中接受訪問  
的逐字紀錄本**

**節目主持人:**

討論到日益惡化的空氣污染問題，我們現在接通了環境保護署署長羅樂秉先生。羅樂秉先生，早晨。

**羅樂秉先生:**

早晨。

**節目主持人:**

多謝你今早參加我們的討論。你認為現在是否應該採取一些緊急的措施。

**羅樂秉先生:**

我聽過周梁淑怡議員較早前所說的意見，而我非常同意，我們現時忍受的空氣污染問題，會令香港在遊客眼中有不良印象。正如我昨天早上向你說過，我們所面對的問題，是我們的確沒有甚麼辦法，可以加快改善空氣質素。我認為問題比一些人所想像的還要複雜得多。事實上，要解決這問題根本沒有如魔術般的簡單快捷方法。

**節目主持人:**

沒有魔術般的簡單快捷方法，但我們忍受日益惡化的空氣污染問題，看來或似乎已有一段頗長時間，而過往所做的工作卻似乎少之又少。

**羅樂秉先生:**

對於這問題，我想我可能比你更感失望，因為我們大約在5、6年前曾向前立法局提出這問題，並預料問題將會惡化。當時，我們建議柴油的士和小巴改用汽油，並使用不含鉛汽油和催化轉換器；如那時能落實這些做法，定可把我們現時面對的問題解決約25%。可惜的是，我們未能取得前立法局議員的支持，而業界亦不贊成。此後，我們所做的是盡力嘗試尋找其他在政治上和經濟上均為業界接納的方法。我相信很多人都大概知道，我們現正嘗試盡快促使的士和小巴轉用石油氣，但當中有一些實際困難。正如我昨天所說.....

**節目主持人：**

是的，但致電給我們的人經常問為何不興建石油氣加氣站。究竟興建這些石油汽加氣站會有甚麼問題？

**羅樂秉先生：**

噢，問題很簡單，把壓縮石油氣放在一處地方，那裏便可能會有潛在的危險。你們不能只把壓縮石油氣隨便放在任何地方，因為如果其中一個加氣站在加氣過程中發生意外，後果可能極為嚴重。

**節目主持人：**

既然如此，我們是否不會興建這些加氣站？

**羅樂秉先生：**

我們正在興建這些加氣站，並且會盡快興建。興建加氣站亦需要一些時間。

**節目主持人：**

為何你們要獲得業界或的士行業的支持？為何政府不能只告訴他們，要他們作出改變？

**羅樂秉先生：**

我也希望這樣做。上次我們嘗試這樣做，但我們未能取得前立法局支持有關的法例。

**節目主持人：**

是否議員令你們失望？

**羅樂秉先生：**

上一次確是如此。今次我們獲得他們的支持，但我恐怕我們採用的技術需要一些時間來施行。我們要引進特別的石油氣車輛，我們要興建石油氣加氣站等，這些我先前已說過。

**節目主持人：**

是否立法會議員不大願意支持？

**羅樂秉先生:**

我想他們今次並不是不願支持，我認為困難所在之處大概是，我們上次提醒他們本港在空氣污染方面會有一些問題，但當時的情況卻未至於顯而易見。今次大家都看見煙霧迷漫，現在每個人都察覺這問題。但我想提出另一點意見。透過這些措施，我們可以在本港範圍內處理有關情況，但現在如果你由香港前往廣州，便會發覺全程沿途亦是煙霧迷漫。現時整個區域已有嚴重的空氣污染問題，我們亦須與廣東有關當局共謀解決之策。

**節目主持人:**

似乎你和廣東有關當局經常交流意見，但行動卻少之又少。

**羅樂秉先生:**

再說一次，我恐怕不會有如魔術般的快捷方法，可以解決這事。隨著經濟日益發展，往往會有更多車輛在道路上行駛，更多工廠設立，而這意味會有更多污染。香港的情況也是一樣，由於本港經濟不斷發展，我們製造了更多廢料。他們正面對同樣的問題。

**節目主持人:**

同時又會有更多有呼吸問題的兒童，而老人亦要忍受空氣污染的問題，最終導致醫療和衛生服務壓力增加。

**羅樂秉先生:**

不錯，但我希望指出另一點，而這點可能令你感到意外。雖然香港面對一些顯然相當嚴重的空氣污染問題，但空氣污染物的種類很多，而且本港的空氣污染物每每是頗易看見的。不過，在全球很多大城市，包括倫敦和紐約在內，某些空氣污染物的水平比本港還要高，只不過是其空氣污染的形式不是如此易見。

**節目主持人:**

但本港地方細小，住了大約700萬人，要禁止汽車進入繁忙區，不會太困難吧，例如不准車牌最後數字一個屬於單數的汽車在一星期某些日子進入繁忙區，諸如此類。

**羅樂秉先生:**

在世界其他空氣污染已達到危險水平的城市，確實已採取這種做法。我們事實上仍未到那個境地。

**節目主持人：**

為何不防患未然，在未達到那個水平前便採取行動？

**羅樂秉先生：**

我們負責運輸事務的同事的確可以考慮這事。但正如我所說，本港的情況的確與危險水平仍相去頗遠。

**節目主持人：**

你會否促請負責運輸事務的同事重新考慮整件事？

**羅樂秉先生：**

我們正與負責運輸事務的同事合作制訂多項措施，包括行政長官在去年年底公布的關設行人專用區計劃，而他們正努力工作，希望盡快付諸實行。

**節目主持人：**

羅樂秉先生，非常多謝你接受訪問。

\* \* \* \* \*

立法會秘書處所擬備的逐字紀錄本中譯本

M1715

## 減少柴油車輛排放的廢氣

### 劉健儀議員動議下列議案：

“本局支持政府採取措施減低柴油車輛排放的廢氣，但鑑於汽油及柴油車輛排出的廢氣均會造成空氣污染，在未能確定何者較為環保之前，本局促請政府檢討《減低柴油車輛噴出廢氣的進一步建議》諮詢文件內有關逐步淘汰四公噸及以下柴油車輛的計劃，而以優惠措施吸引柴油車輛車主自願轉用汽油車輛，取代建議的強迫性措施，並且從速尋求其他更有效及為市民普遍接受的措施，改善本港的空氣質素。”

劉健儀議員致辭：主席先生，我動議通過議事程序表所載，以我名義所提出的議案。

政府今年九月中發出諮詢文件，計劃用汽油取代柴油，以優惠措施鼓勵四公噸以下的柴油車車主轉用汽油車，並且實施嚴厲方法，管制重型柴油車排放的廢氣。政府採取措施改善本港空氣質素，保障市民健康，並且用優惠措施來抵銷柴油車車主的損失，市民及業內人士應該鼓掌歡迎才對。但由諮詢期至今，各方面的意見紛紜、莫衷一是，受影響行業的反對聲更不絕於耳。

我今日提出這議案的最終目標，與政府是一致的，即改善本港空氣質素，保障市民健康。

政府不斷提出警告，指柴油車排放的“可吸入懸浮粒子”經常超出可接受的水平，而懸浮粒子可導致多種呼吸系統疾病，亦可引致癌症。政府又引述英國報章指出，懸浮粒子每年可導致多達萬人死亡。言下之意，就是任何不贊成現時政府所建議的人，都要為造成這些人死亡負上責任。

事實上，懸浮粒子只是車輛排出眾多有害物質之一。柴油車排出較多的粒子及氧化氮，汽油車排出較多的一氧化碳、二氧化碳及致癌的苯。由於柴油車及汽油車排放不同的污染物，而這些污染物均對環境有害，危及人類健康。有學者認為，柴油與汽油之間，何者更為環保，目前尚未有定論。

不過政府卻早有定論，就是肯定了汽油比柴油更環保。政府承認轉用汽油車會增加空氣中對人體有害的污染物，但政府認為這些污染物仍然一概會維持在安全水平之下。可惜政府除了發表多份自製的圖表，闡釋政府的定論外，始終未能提供任何研究報告或文獻，支持政府的論據或駁斥學者的研究結論。

如果撇開其他污染物不談，單獨針對懸浮粒子，政府自然可理直氣壯地向柴油車開刀。不過，根據香港理工大學一份研究報告指出，在交通最繁忙的地區，的士小巴排放的廢氣只佔這些區域粒子排放的23.5%。另外，根據香港大學另一份研究報告亦指出，重型貨車及大巴排出的粒子佔相當大比例，的士、小巴排出的粒子只佔小部分。

兩份研究報告不謀而合指出，排放大量粒子的罪魁禍首並非的士、小巴及輕型柴油車，政府現時只向四公噸以下柴油車開刀，強迫他們轉為汽油車顯然是本末倒置、輕重不分。

即使政府的建議真可以減少空氣中的懸浮粒子，市民是否可以從此呼吸新鮮空氣？絕對不是。解決了懸浮粒子污染問題，但同時會衍生另一個污染問題。柴油轉汽油之後，路面上行駛的車輛不會因而減少，日後亦有相同數目的汽油車行走與現時柴油營業車相同的里數，這些車輛同樣排出危害人體的廢氣。如果懸浮粒子可導致死亡，一氧化碳、苯亦可導致死亡，只是死因不同而已。

雖然政府一再強調汽油車裝置了催化轉換器，一切問題都可以化解，但汽油車噴出的污染物是否會消失於無形呢？非也。政府亦承認某些空氣污染物將會增加，不過政府認為仍然會在安全指標之內。政府計劃強制性要求汽油車每年更換催化轉換器，但無人可以擔保催化轉換器不會失靈，亦沒有研究證明催化轉換器不會因衰老而減低效能。若催化轉換器的效能降低或喪失，汽油車排出的有害廢氣比柴油車更可怕，可以殺人於無形。

主席先生，政府建議以燃油稅、牌照費及首次登記稅的優惠來降低的士、公共小巴及學童小巴營運開支，但以十年為限。

這美其名是優惠措施，吸引的士、小巴等行業轉用汽油車，但其實是一項引人入局、先甜後苦的強迫性措施。柴油車車主無論喜歡與否，必須盡快轉用汽油車，如果不換，則要承受牌照費大幅度增加之苦。輕型客貨車就更苦上加苦，因為他們與任何優惠無緣。政府認為

輕型客貨車可將成本轉嫁給“客仔”，而燃油開支只佔運輸開支一小部分。我實在無法明白政府背後的邏輯，的士、小巴可以享有優惠，他們的“客仔”（即乘客）會因而得益，但輕型客貨車的“客仔”就不能受惠。再者，不是所有輕型客貨車都是大公司所擁有，不少輕型客貨車車主“自搵自食”，政府現時的建議是直接影響他們的生計。

另方面，政府不同意增收柴油車牌費屬於懲罰性措施，反而認為有必要提高柴油車的成本，才會對轉用汽油車的車主公平。這猶如搶了甲十元，所以又要搶乙十元，這樣才會對甲公平，政府對“公平”的看法可謂別開生面。

明顯地，政府所提供的並非真正的優惠，今日柴油車車主少付燃油稅，他朝政府增收燃油稅，政府在財政上毫無損失，受害始終是市民，因為十年優惠期過後，隨着燃油稅回升，汽油車經營成本上漲，最終轉嫁市民身上，市民便要付出遠高於柴油車的車資。

市民可能不介意多付費用，以換取清新的空氣，但如果車費上升並非如政府估計那般溫和，環保效果又非如政府預計那般理想，市民又是否願意支持一項昂貴而收效不大的計劃？

有關汽油的士、小巴的經營成本包括維修保養費及耗油量方面，政府的估計與行業的估計差距甚遠。如果行業的估計是正確的話，政府現時的建議，事實上會對這些行業造成沉重打擊，亦嚴重影響這些行業的未來發展。

業內人士擔心轉用汽油車後，其性能不及柴油車，不適合本港路面情況。相反，政府指出很多美國城市如紐約，汽油的士每年行駛里數較香港的士為多，所以外國汽油的士行得通，香港無理由用不着。

我想問政府，紐約與香港的士的運作模式是否一樣？路面情況是否一樣？天氣、地理環境是否一樣？如果不盡相同，政府怎可以斷定外國情況適用於香港？既然業界與政府對成本開支估計出現差距，外國情況又不一定適用於香港，政府為何不切切實實地用一部柴油的士和一部汽油的士進行試驗，所得數據才能如實反映兩者經營成本的差別，以及車費上升是否一如政府估計那般溫和，最重要是得出令市民及業界接受及信服的數據。

主席先生，對於政府建議的成效，我提出一連串的質疑，有人會



懷疑我正在向政府叫“停”，不做任何事，任由空氣質素惡化下去。非也！我要重申，我與政府、環保人士都是一樣，希望用行動表示我們對改善空氣質素的決心。

目前政府提出的計劃，正正是香港大學一位學者**Dr BARRON** 提出的建議，強制所有新輕型車輛必須使用汽油，以及對重型車輛實施更嚴格的排放標準及檢查制度。不過，**Dr BARRON** 亦同意其實可以有另一選擇，就是港大另外兩位學者 **Dr RUSCO** 及 **Dr WALLS** 的建議，使用高質素柴油，提高新車排放標準及加強檢查維修等，來減低全部柴油車整體的廢氣排放，包括懸浮粒子。**Dr RUSCO** 及 **Dr WALLS** 更認為他們的建議是較 **Dr BARRON** 的更有效及更便宜。

所以，我們面對的選擇，並非一如政府所警告，唯有支持政府，否則換來的只有“死亡”；其實我們並非死路一條，還有很多生路可走。

香港理工大學進行的研究指出，如果將所有的士、小巴改用汽油，總懸浮粒子和可吸入懸浮粒子將分別少12%和18%。不過，如果採用低污染柴油，那麼總懸浮粒子和可吸入懸浮粒子將分別減少8%至10%和12%至15%。

**Dr RUSCO** 及 **Dr WALLS** 的研究報告亦指出，改用低含硫量的優質柴油可將排放減少25%，粒子和氧化氮的排放會分別減少22.5%和21.7%。又香港科技大學一份研究報告，引述外國實驗結果顯示，將柴油的含硫量由0.25%減至0.05%，可減少70%的懸浮粒子排放。

明顯地，改用低含硫量的柴油，可以整體減少柴油車排放的廢氣，包括懸浮粒子，更即時並且全面改善本港的空氣質素。事實上，政府計劃於九七年四月引入含硫量只有0.05%的柴油，現時效果當然未見，但政府就急不及待推行一項昂貴而可能收效不大的政策，實難令人信服，其實政府現時應該做的，是將引入低含硫量柴油的日子盡量提前，並計劃進一步將柴油含硫量降低。

使用低含硫量的柴油的同時，我們亦需要有妥善的檢查及維修計劃配合，才可確保柴油車噴出的廢氣不會超出標準。早於九一年，**Dr BARRON**已指出香港空氣污染的根源，在於無法保證柴油車的機件被正確調校。問題已點出，但政府在這方面作過甚麼努力呢？有否向行業提供任何維修指引或準則呢？有否採取任何措施防止與排放有關連的機件被任意調校呢？政府一再強調，全世界的管制當局仍未能發展

一套為小型柴油車設計的有效維修計劃，由於缺乏有效維修計劃，唯有禁用柴油才是萬全之策。

這種“斬腳趾避沙蟲”的政策，一方面顯示政府無能，另一方面顯示政府無知。我想指出，美國多個州都有推行不同形式的檢查或維修計劃，其中科羅拉多州就輕型柴油車的一項研究結果顯示，有效的檢查及維修計劃，可減少31%的粒子排放。雖然這些計劃未必可以完全套用於香港，但起碼是重要的考慮，然後再設計適用於香港的檢查維修計劃；可惜我們看不到政府作出任何的努力。

主席先生，我相信政府是知道，缺乏維修的柴油車才會造成嚴重的污染問題。那為何不研究制訂一些嚴格措施，管制柴油車的檢查及維修，而容許柴油車裝配不合規格的零件，容許任意調校柴油車的油泵機件。現時行業提出一套排放系統的維修保養計劃，將維修水準提高、尺度收緊，更杜絕系統被任意調校，可惜政府不屑一看，堅持只有政府“一刀切”的辦法，淘汰所有4公噸以下柴油車才行，其他一概無效。這對有誠意協助政府改善空氣質素的行業是否公平呢？

最後我想指出，政府應重新檢討建議中的優惠措施，提出真正的優惠而並非似是而非的優惠。如果優惠是實實在在的，何愁沒有車主願意轉換汽油車呢？如果有部分車主願意轉換汽油車，一定程度上可減低懸浮粒子的排放，但因為並非強迫全部營業車隊轉用汽油，因此對汽油車排放的顧慮亦相對減少。

使用低含硫量的柴油、執行嚴格的檢查及維修計劃、採用自願參與轉用的優惠計劃，加上政府建議的嚴格排放標準，多管齊下，相信可以大大減低柴油車噴出的懸浮粒子，而且有效地減少柴油車噴出其他的污染物。長遠來說，政府是應該積極研究採用已經被證明為環保的另類燃油，如天然氣或石油氣。

主席先生，先前在環境事務委員會及交通事務委員會聯席會議上，葉國謙議員形容柴油轉汽油計劃是“前門拒虎，後門進狼”。但政府認為他們不僅拒虎抗狼，還帶入一隻溫馴的貓，但我希望政府在未能確定這一隻是如假包換的真貓，抑或其實是一隻豹之前，千萬不要開心過早，太快開門。

主席先生，本人謹此陳辭，提出議案。

議案經提出待議。

主席（譯文）：陸恭蕙議員已作出預告，表示擬就議案動議修正案。陸議員的修正案已載列於議事程序表內，並已分發給各位議員。我建議現在請她發言及動議修正案，以便各議員和一併辯論原議案及修正案。

**陸恭蕙議員對劉健儀議員的議案提出的修正案：**

“刪除“但鑑於汽油及柴油車輛排出的廢氣均會造成空氣污染，在未能確定何者較為環保之前，本局”；在“促請”前加上“並”字；刪除“檢討”並以“當局研究公眾對”代替；刪除“，而以優惠措施吸引柴油車輛車主自願轉用汽油車輛，取代建議的強迫性措施”並以“所表達的意見，修改建議的計劃，使之盡量為市民及柴油車輛車主廣泛接受，包括重新考慮建議的對政府收入無增無減的原則，同意將任何可能由此獲得的收入，撥作發展健康護理用途”代替；刪除“從速”而以“繼續”代替；並刪除“更有效及為市民普遍接受的”等字。”

陸恭蕙議員致辭的譯文：主席先生，我謹動議修正劉健儀議員的議案，修正內容以我名義載於議事程序表上。我要首先，向大家解釋一下修正劉議員的議案的原因。

我認為劉議員的議案是基於錯誤的前提。議案稱“汽油及柴油車輛排出的廢氣均會造成空氣污染”，這點是沒有問題的。但議案續稱“在未能確定何者較為環保之前”，當局不應堅持採取強迫性措施，使市民放棄使用柴油車輛而改用汽油車輛。

其實，兩者都噴出有害的污染物質，所以都不環保。而且，兩種車輛所噴出的廢氣的成分，在本質上是不同的。因此，議案的措詞，把兩者對環保的影響比較起來，是頗有誤導成分的。

香港為本身所製訂的空氣質素指標，是較為有效的方法，可供本局評估建議的計劃，對公眾健康帶來甚麼益處。但可惜的是，香港的空氣質素一直未符標準，尤以“可吸入懸浮粒子”的水平為甚。“可吸入懸浮粒子”對人體健康所造成的不良影響，包括呼吸道疾病及心

血管疾病等，而老人及兒童則最容易受到感染，這是不爭的事實。最近，國際研究發現，“可吸入懸浮粒子”可能是最令人憂慮的城市空氣污染物質。

現時，柴油車輛是噴出“可吸入懸浮粒子”的罪魁禍首。由的士小巴行業關注更換柴油引擎聯會委員會委託香港理工大學所作的研究，並不否認此點。

但是，該項研究令人詫異的地方，是它並沒有指出明顯的事實，那就是“可吸入懸浮粒子”這種污染物質，一直不符合空氣質素指標，而且與標準相距甚遠。令我大惑不解的是，為甚麼該項研究花掉了40頁的篇幅，談論空氣污染和車輛排出廢氣，卻迴避空氣質素指標這個問題？此外，該項研究並沒有告訴我們，其意見若得以採納，推行一套為小型柴油車輛設計的有效維修計劃，而放棄建議中以汽油取代柴油的計劃，空氣質素會有甚麼改善。主席先生，這項遺漏確是重大而又難以理解的。

主席先生，“可吸入懸浮粒子”是對今日香港市民健康構成最大威脅的空氣污染物，這點應無可爭議。因此，我們須以快速可靠的方法，解決“可吸入懸浮粒子”的問題，這亦是無須爭議的。

由於這個急切問題需有可靠的解決方法，香港不能等待諸如電動汽車這類發展中的科技的成熟。隨着可靠科技的出現，以汽油取代柴油的建議，更勢在必行。香港、以至全世界，都能提出充分理據，讓我們相信，若計劃得以落實，空氣質素將可改善至我們所預期的水平。

但我想提出一點，若當局的建議已達草擬法律的階段，草擬中便應包括定期檢討這一項，以確保我們不會因今天採用汽油、放棄柴油而在將來忽略或無視發展中的科技。

此外，由於該計劃針對四噸及以下的柴油車輛，這些車輛在香港最人烟稠密的地方，造成最嚴重的空氣污染，但是，當局亦須加強管制較大型的柴油車輛。與此同時，當局亦須採取更多措施，以減低二氧化氮的成份，因為二氧化氮亦已超過空氣質素指標的規定。但是，上述種種原因，卻並不是阻撓整套計劃執行的原因。

主席先生，劉議員議案的其餘部分，是要求這項計劃以自願的形式執行，原因是未能確定汽油及柴油何者較為環保。對於這點，我希望能夠證明是謬誤的。

我的修正案所建議的只很簡單，就是要求當局檢討市民大眾對這項計劃的反應，這當然應包括的士、小巴行業、以及經營其他類似車輛的人士的意見，使這項計劃盡量得到業界及公眾的廣泛接受。

環境事務委員會及交通事務委員會曾舉行兩次前所未有那麼冗長的會議，與業界及政府官員，討論建議計劃中兩項主要問題。第一項是關於健康問題，這點我已談及。第二點是這項計劃在財政上是否可行。

在這方面，當局為了推擴這項計劃及確保業界的生計不受影響，提出各種優惠措施，但這些優惠措施所根據的數字，與業界所提出的數據，大相徑庭。我以前曾公開批評政府，在公布諮詢文件之前，沒有諮詢業界。若當局不能與業界在這方面達成協議，那麼，這項計劃無論是強迫性也好，自願性也好，也不會成功。

對於事前沒有諮詢業界這項指摘，當局的回應是它未能及時發出諮詢文件。當局現時只想諮詢業界。但問題在於，當局已失去業界的信任，而業界與政府的合作卻恰是計劃成功與否的關鍵。

現在，我謹呼籲業界平心靜氣地與政府當局比較一下他們的數據。當局應在此毫不含糊地承諾，若其提出的數字失準，它會檢討各項優惠措施，以確保業界生計不受嚴重影響。

最後我想談論的，是稅收不受影響的問題。當局指出，在執行各項優惠措施的首五年內，預料庫房會損失約4.85億元的稅收。但由於汽油銷售量會相應增加，庫房亦會獲得數額相似的額外稅款。

主席先生，若當局須增設優惠辦法，使計劃可行，我相信稅收會出現虧損。但是，這可見的情況不應令當局裹足不前的，因為市民的健康更為重要。

而另一方面，當局最後可能發現，財政盈餘較最初計算的數額為高。倘若如此，應如我在修正案中所提出的建議，稅收應撥作發展健康護理用途，最好是直接用於處理空氣污染的問題。

主席先生，我懇請各位議員支持我的修正案。

修正案經提出待議。

周梁淑怡議員致辭：主席先生，我相信任何人都希望有清新空氣的環境，任何人都希望有健康的體魄；但是現代化換來的，只是物質享受的改進，而生活質素就下降了，因為環境污染的問題日漸嚴重。今日我們要辯論這個題目，亦正是因為空氣污染所帶出來後果。因此，我完全支持打擊汽車排放廢氣，但我會反問一句，我們是否就要一下子跳到好像政府建議那般嚴苛，訂立規定強制用汽油來取代柴油呢？

現時的問題究竟應該是由誰負責呢？罪魁禍首可能是那些不去保養汽車，而令汽車排放黑煙的車主，但政府其實是幫兇，犯上執法不力的罪行，沒有訂立機制去就環境需求方面，保證行駛中的汽車是有足夠的維修及保養。

由環保的角度去看，環保署過去根本就沒有做過實質的工作來減少汽車廢氣的懸浮粒子，我們只要看看環保署前日才交給我們的一個圖表，就可以看見，其實只要政府做到建議中的各種行政管制，即使不實施柴油轉汽油的措施，懸浮粒子的污染指標就已經可以降低20%。為何政府過去不做足工夫，現在面對惡果就要急急強行禁用柴油呢？

當世界多個地方早已實行把柴油的含硫成分降到0.05%，為甚麼政府要到九七年才引入這個標準？另外，外國已經研究把含硫成分再進一步降到0.01%，我們在這方面為何如此落後？為何仍只停留在一個較高水平上？另一方面又反而十分前衛地禁止所有柴油的運用呢？

既然透過行政管制，就可以把懸浮粒子的污染指標減少20%，環保署有否研究過如何進一步改善這個比率？

主席先生，在本局考慮政府這項柴油轉汽油的建議的過程中，我曾對有關的部門提出質疑，為何捨近取遠。在有關的事務委員會討論建議時，官方很明顯地未有採取實際措施改良車輛廢氣的標準、未有引入適當的維修和保養要求、未有檢控污染者，更未有評估如果採用這一系列的措施，是否可以解決大部分的問題，最後經議員堅持下才作出比較，這不是明顯地表示了政府欠缺客觀和妥善的處事次序嗎？

剛才劉健儀議員已經很清楚指出，並且分析了從經濟角度和業內人士對這項建議的看法，而我對今次運輸署在諮詢方面所持的態度，極表不滿。令我更不滿的是，議員本來可以從政府取得一些公正客觀

的資料來審議政策，但今次明顯地可以看到，運輸署和業界的人士都拿出了很多數據，但議員究竟可以相信哪些呢？政府可以說業界的數據是有利益關係，他們是為了維護他們的利益，但運輸署和環保署的數據又何嘗不是旨在維護政府的建議？作為政府，是要公正嚴明，說出實況才有公信力。既然運輸署對業內人士提供的數據尚有不明白的地方，就應該拿出一些時間和耐性與業界商討，找出一些真實的數據，提供給議員研究和作出最後的決定。

政府未做到本份，就提出現時的強硬建議，可以說是“斬腳趾避沙蟲”。但我認為這種形容仍然不夠貼切，應該說政府今次是“斬他人腳趾來避自己的沙蟲”。

即使政府認為汽油的污染的確是比柴油輕微，政府亦不應該用過分嚴苛的手法來管制，所謂“苛政猛於虎”，這只會令市民失去信心。我們可以參考引入無鉛汽油的例子，政府以宣傳和鼓勵，來吸引車主轉用無鉛汽油。為何在柴油問題上，就要懲罰柴油車主呢？雖然我明白大多數的柴油車是作商業用途，但這並不應該構成“前者有獎，而後者要罰”的分別。

主席先生，我想就陸恭蕙議員的修正案說幾句話。我覺得很奇怪，既然她有這樣高的理想，為何不索性呼籲政府強制禁止所有柴油車和汽油車，而要堅持全面引入電動汽車？因為這是最環保的做法。但我相信議員是不能代表所有的環保人士。我可以告訴大家，我曾與地球之友內有相當權威的人士談過這問題，而他們當中亦有人認為，如果柴油車的維修和保養能夠做得好的話，事實上是可以解決問題的；而如果汽油車的維修和保養做得不好，可能會引致更壞的後果。

所以，主席先生，我完全不贊成政府這項建議，以“一步跳”的方式強制執行一項難以令人信服和接受的政策。

**梁耀忠議員致辭：**主席先生，剛才在立法局內出現了多場的“專家戰”。今天早上，我們討論關於電磁場會否對人體健康構成影響，現在我們又討論到柴油、汽油何者會最影響我們的身體健康。兩項辯論都牽涉到無數的專家報告和研究數字，小市民實在不知所措。不過，這種現象亦說明了大家對環保問題的關心，亦是一種可喜的社會現象。可是，在“專家戰”中有一個很有趣的現象，便是在今早討論有關中華電力公司在民居附近架設電纜時，政府的立場是專家未有定論，所以居民的顧慮是過分的，表現出一副漠不關心的態度，並強調可以容許在民居架設電纜。但在柴油轉汽油的問題上，港府便作出180

度的轉變，顯得非常關心市民大眾的健康，不惜採取強硬手段，實行按政府自己的專家所釐定的標準，強迫市民接受這項措施。這種截然不同的表現，實在令人感到港府表露了“人格分裂”的狀況。

不論港府是否有“精神問題”，但從這些“專家戰”來看，最明顯不過的，便是政府採取的態度都是如出一轍，即“先下手為強”和“大石壓死蟹”，強迫市民接受一些在科學上仍然未有定論的建議，而政府只執行一些對自己有利的政策，採取以環保為名，減輕本身責任為實的態度。

在今次柴油轉汽油的辯論中，港府在諮詢文件中，只集中討論柴油發放出來的可吸入懸浮粒子的問題，但對汽油釋放出來的污染物，例如一氧化碳、氧化氮、苯等有毒或可以致癌的物質，便避重就輕，很少提及到這些物質對

人類構成的影響和害處。政府甚至曾經在公開場合中表示，為了減輕懸浮粒子構成的害處，竟然會接受因汽油產生大量二氧化碳而程度加劇的溫室效應，即不理會冰山溶解對人類、對全世界帶來的影響，實在令人難以接受。

另外，一些環保團體表示，由於港府無意在未來十年內考慮以其他方法改善環境污染，因而無奈地接受和贊成這項強制執行的柴油轉汽油政策，可見政府以強橫的態度，執行缺乏周詳考慮的政策，對一些只顧目前，不顧將來的人士是收效的。但我亦想告訴政府，即使強行實施政策，亦未必有好的收場。在諮詢文件裏，港府低估了這項政策對民生造成的打擊。最近，很多團體，包括小巴、的士、客貨車司機等業內人士，都表態指摘港府閉門造車，脫離現實，同時亦指摘政府不考慮政策實施後對社會帶來的影響。事實上，柴油轉汽油，主要會影響上述車輛的司機，而這類車輛是與小市民息息相關，最終亦會將負擔轉嫁至小市民身上。當中，輕型客貨車會直接將高昂的成本轉嫁到目前十分疲弱的中小型企業，進一步打擊本港經濟。

主席先生，我相信地球上每一個人都希望能夠生活在一個健康快樂、清新乾淨的環境中，但在推行環境保護政策時，絕對不能罔顧民生，以強制的形式去推行政策。如果是這樣的話，原本動機良好的政策，最終亦可能變成擾民，甚至乎是壓迫市民的政策，大大地違背環境改善的原則，最終只會成為盲動的環境保護者、或偽善的環境保護者。我們不想看見這些情況。



主席先生，在“專家戰”中，我們實在難以參與，但既然有專家認為現在並非完全沒有辦法控制由柴油排放的污染物質，為何我們不加強檢驗或加強對車輛入口的管制？同時，亦有很多專家表示，我們還可探究和發展很多其他燃料，來取代現在汽油和柴油這類含有污染物質的燃料，例如石油氣、天然氣等。為何政府不去做這些工作？為何政府不在諮詢文件裏詳細考慮這方面的發展，而只是強迫我們去接受這項政策？最後，主席先生，我很希望政府能夠在推動改善環境的同時，關心民生、關心社會，不要強制執行這項政策，令普羅市民備受影響。

本人謹此陳辭。

**葉國謙議員致辭：**主席先生，本人對政府嘗試減低柴油車輛排放廢氣所作出的工作，深表欣慰。政府在九二年起，引進無鉛汽油、環保汽車引擎等措施，對環境保護起了積極的作用，我們應予以肯定。但政府今次提出以強迫性措施，將汽油車代柴油車的方法，是有值得商榷的地方。

首先，政府認為汽油比柴油排出較少廢氣，對環境造成較少的污染，其實，汽油是否比柴油造成較少污染，目前尚未有定論。無可否認，柴油車會噴出大量可吸入懸浮粒子(RSP)，而本港和外國多項研究均證實吸入懸浮粒子可引致多種疾病，例如：慢性支氣管炎、哮喘、心臟病、癌病等，但汽油車亦會排出一氧化碳(CO)、氮氧化物(NO<sub>X</sub>)、碳氫化合物(HC)等有毒氣體，會引致白血球過多症、貧血等病，亦會破壞臭氧層，而且更會導致氣溫上升，引起溫室效應，其實是一樣污染環境。不單如此，柴油車所排出的廢氣是可見的，而汽油車排出的廢氣是不能見的，所以，一般人吸入了也不知道，非常危險。以一種有毒氣體去代替另一種有毒氣體，是一種沒有經過深思熟慮的做法。今天，空氣中的可吸入懸浮粒子增多，便要求汽車轉用汽油，若將來一氧化碳增多，是否又要轉用另一種汽油？所以，政府在比較汽油和柴油對本港空氣質素的影響誰優誰劣的問題上，應再進行詳細和全面的研究，使市民真正了解到怎樣做，才是對改善香港環境污染最有利的。

其次，港府要求逐步淘汰四公噸及以下重量的柴油車輛，即是要淘汰的士、小巴、輕型貨車等。但的士、小巴只佔全港柴油車的15%，排出的廢氣量亦只佔5.7%，而輕型貨車亦只佔柴油車數目的十分之

一，淘汰它們，是否就可以改善香港的空氣質素？另一方面，政府又允許四公噸以上的中型/大型柴油車在換上催化變換器後，繼續使用柴油，可是，中重型車輛所排出的可吸入懸浮粒子已佔全部柴油車輛的四分之一，而大型巴士亦佔了14%，單單要求把四公噸以下的車輛轉用汽油，是否能達到改善環境的“理想”目標呢？

無可否認，更換汽油或裝上催化器的確可以在短時間內大量減少空氣中的可吸入懸浮粒子，但若汽車缺乏足夠的維修，情況亦會日漸惡化。因為透過自然損耗，柴油車所排出的可吸入懸浮粒子會隨着時間而增加。但鑑於維修費用高昂，很多車主也不會作定期的維修檢查；而汽油車若缺乏適當的維修，馬力和性能便會出現顯著的損耗。政府美其名謂此是迫使汽油車車主作定期的檢查，實際上卻會令車主的負擔增加。不幸地，目前本港汽車的維修亦存在品質的問題。由於港府的監管不足，所以很多車廠根本沒有依據汽車製造商所規定的程序進行維修，或維修時使用非原廠製造的零件。既然維修的品質有問題存在，中型至大型柴油車裝上催化器後是否可長遠地減少污染，是存在很多問題的。

再者，汽油車的稅收比柴油車稅收貴，轉用柴油車無疑會令的士、小巴、輕型貨車的營運成本增加，雖然政府將會實施有關的優惠計劃，減收燃油稅、牌費及首次登記稅等，以彌補業者的損失，但優惠逐年減少，估計的士、小巴自第四年起，已開始虧蝕。再加上汽油車的維修費用高昂，私營車輛很難維持收支平衡，只會把車費增加，最後受害的亦只是升斗市民。

主席先生，雖然可吸入懸浮粒子在香港散布的情況日漸嚴重，但目前政府每日的空氣質素報告都告訴市民，空氣質素仍屬良好，所以港府在還沒有對汽油及柴油作出詳細報告前，不應急於推行有關政策，更何況以汽油替代柴油並非改善環境的長遠方法。本人認為政府目前引入汽油代替柴油的建議，其實只是在玩“前門拒虎，後門進狼”的遊戲，始終未能有效地改善環境。本人衷心期望政府能為香港市民帶來一隻“溫馴的貓”，造福香港。

對於陸恭蕙議員提出，在政府收入無增無減的原則下，同意將任何可能由此獲得的收入，撥作發展健康護理用途的建議，我個人的看法是，這建議有違港府過往不會指定任何稅收用途的理財原則。

本人謹此陳辭。

梁智鴻議員致辭的譯文：主席先生，前些時，政府當局訂出一項空氣污染指數，分析和報道本港不同地區的空氣污染程度。指數到了某一水平，政府便忠告市民留在家中。誠然，這不失是一個即時的，也是最佳的可行辦法。諷刺得很，政府此舉殊不實際，更未能針對污染的根源，反而收到“狼來了”的效果。

主席先生，醫學研究與統計資料已確證空氣污染——尤其是過量的懸浮粒子——對人類肺部的呼吸器官有害，更會使已有呼吸道疾病的人，例如哮喘病患者和肺塵埃沉着病患者的呼吸問題變得嚴重。因此，我代表的醫療界對任何有效減少“可吸入懸浮粒子”(RSP)的措施，均表無任歡迎。

諮詢文件“更清新的空氣：減低柴油車輛噴出廢氣的進一步建議”的發表，是一項初步的意外的驚喜。請留意，我說是“初步的”。可惜這驚喜為時短暫。諮詢文件把問題看得過分簡單化，不夠全面，而且一面倒。首先，我們都同意柴油是造成“可吸入懸浮粒子”的罪魁禍首。但是，無論從諮詢文件或其他文件中，我看不到政府到目前為止有否盡力管制四噸以下車輛排放的“可吸入懸浮粒子”有沒有人曾經通知汽車製造商有柴油廢氣過濾器等可供使用？增加檢查車輛的頻率能否顯著減少“可吸入懸浮粒子”？既然該等車輛幾乎不斷在路上行駛，檢查車輛的次數應如何方能湊效？檢查次數能否為該行業所接受？

諮詢文件刻意使四噸以下的柴油車輛從此在路上絕跡，但對佔50%以上行走於道路上的重型柴油車輛卻格外寬鬆。所持理由不外是大部分重型車輛既然屬大機構所有，便應有適當維修。事實是否如此？單在過去四個月，有關方面便接報有四條涉及重型巴士輪胎製置不當的事件，該等巴士分別為三間專利巴士公司所有，幸虧有關的司機盡責機警，才不致釀成事故甚或悲劇。

政府當局回應向公眾人士提供一個具體的方案，闡明政府會如何及在何時加緊管制成為空氣污染主要來源的重型車輛，而不應只在諮詢文件中輕輕帶過。諮詢文件反覆呼籲取締柴油車輛以減少其噴出的“可吸入懸浮粒子”對健康造成的損害。關於這點，我們醫學界是支持的。政府在諮詢文件中主張取締柴油，以汽油代之。可是，政府當局或諮詢文件俱未有向公眾人士說明，燃燒汽油，不論是有鉛的或無鉛的汽油，會帶來哪些可能出現的不良後果。汽油車輛排出的一氧化碳、碳氫化合物和氮化合物會否在另一些方面損害健康？以汽油代替柴油是否以一樣有害之物代替另一樣有害之物？究竟柴油抑或汽油對

健康更為有害？

主席先生，柴油引擎的實際耗油量比汽油引擎少，已是不爭的事實。撇開健康問題不談，我們現在所做的，能否符合環保目標的原則？我們有否考慮到能源和持續發展的概念？若車輛改用電能或石油氣，會否更環保？政府是不是應該為本局議員和公眾人士同時分析環保的需要和目標？若政府當局真的有心控制空氣污染，為環保的持續發展作出貢獻，便應清楚的回答前述的所有問題。

最後，主席先生，整份諮詢文件所倡議的行動顯然都以改善健康為基礎，但未就這個行動可能減少的疾病數目作出具體的預測，因而不能估計可能省回的醫療費用。須知具備這方面的數據不單可以顯示行動的成本效益，更可顯示政府完成某些健康指標的決心。因此，把省回的金錢用在公共衛生與醫療方面是正確而且合理的。我藉此要求政府保證會如此做；不然，我們便不知政府提出柴油轉汽油的建議，是否借促進健康和環保之名為經濟利益服務。

主席先生，恕我直言，今天提交的議案與修正案不是為針對前述一系列的問題而提出的。雖然議案和修正案都同意柴油引擎造成空氣污染，有損健康，議案的唯一主要目的是呼籲眾人自願的逐步停止使用柴油引擎，但不設時間表；而修正案則堅持要強制性達到逐步停止使用柴油引擎，而且要設有時間表。很明顯，議案為有關行業，即的士車主與公共小巴車主說話，而修正案的論點則完全以環保為基礎出發。

主席先生，我們若要潔淨空氣，要呼吸到清新的空氣，要減少下一代哮喘和肺部疾病的病例，便得訂出一個時間表。實施所需的改變。此外，主席先生，醫學界堅持柴油轉汽油只應是第一步，並期望政府為其他潔淨空氣的措施訂下一個時間表。

我謹此陳辭，支持議案，但有前述的保留。

晚上六時零八分

陳榮燦議員：主席先生，不夠法定人數。

主席（譯文）：我現在下令點算人數。

主席（譯文）：本局現暫停會議，並傳召議員返回會議廳。

會議遂達致法定人數。

主席（譯文）：本局現在恢復會議。

劉漢銓議員致辭：主席先生，在本港經濟不景的情況下，政府以清潔空氣為理由，公布一系列取替四公噸以下輕型柴油車的建議。該項建議一旦實施，將會浪費大量資源及增加成本，繼而把成本轉嫁到消費者身上，因而會刺激通脹；又由於措施會使國內的柴油車不能夠駛入香港，亦會間接影響中港兩地的貿易。

主席先生，香港政府匆匆推出有關的計劃，我們可以從三方面看到政府的做法是極為草率的。

第一，直至目前為止，雖然經過專家多年的研究，但對於柴油車與汽油車造成的污染，何者會對人類更為有害，仍然未有定論。在這種情況下，政府在諮詢文件只強調柴油車排出可吸入懸浮粒子對人體有害，但對汽油車排出的無色有毒氣體的危害性則付諸闕如。汽油車排出的有毒氣體亦會傷害人類腦細胞、引起白血球過多症、抑制人體的脊椎生機、導致貧血及導致癌症；況且汽油車比柴油車還要多耗三成油量；如果四公噸以下的輕型貨車、的士、公共小巴等全面改用汽油，增加的耗油量將會加劇空氣的污染。令人遺憾的是，政府的諮詢文件對此避而不談。

第二，政府的計劃將耗費大量資源、增加成本及推高通脹。以的士為例，現時平均每日的柴油費大概是230元，若改用無鉛汽油，每天平均要540元，還加上更換車輛和機件的費用，以及汽油車使用壽命比柴油車短，並且不能像柴油車24小時運作，只能每天運作十多小時。此外，相對於柴油車的維修費來說，汽油車維修費十分高昂。基於種種因素，估計市區的士及小巴的經營成本會大幅增加，其他輕型客貨車經營成本亦最少上升40%。隨着業者把成本轉嫁至乘客和消費者身上，的士、小巴的加價將帶動巴士和三鐵的票價增加，產生的骨牌效應又會帶動通脹、影響工商百業的經營成本，並且進一步遏抑消費意欲。

第三，雖然目前只有的士和小巴團體關注政府的諮詢文件，提出反對意見；而理工大學的研究報告，亦對政府的計劃提出不同的意見，但有關計劃不單是政府與小巴、的士團體之爭，亦不單是科學論證之辯，而是影響數萬輛輕型柴油車的經營成本，及社會整體經濟運作的重要事情。由於本港的地理環境毗鄰海洋，空氣擴散十分迅速，即使歐美一些重視環保的內陸城市，亦未曾提出有關的建議，政府不顧有關計劃將嚴重打擊本港經濟及加重市民的負擔，匆匆先發制人，推出有關計劃，令人難以接受。

主席先生，在工商百業面臨經營困難的時候，政府本應小心扶持各業的經營，而不是草率地以環保為藉口傷害經濟的元氣。因此，本人提出幾點建議，第一，政府應該充分估計有關計劃對本港整體經濟的負面影響；第二，在柴油與汽油何者對環境更為有害的問題上，在未有定論之前，對有關建議的科學依據應持審慎態度；第三，重新研究本港的地理環境和空氣的指數，看看是否有必要立即取替柴油車輛；第四，應探討使用微粒隔離器的可行性，代替目前會造成重大影響的建議。

主席先生，本人謹此陳辭。

**黃偉賢議員致辭：**主席先生，政府於本年九月發表了一份諮詢文件，建議在未來五年內逐步取締所有四公噸及以下的柴油車輛，並對餘下較大型的柴油車輛採取嚴格的廢氣排放管制措施。在多次的立法局環境事務委員會與交通事務委員會聯席會議上，環保署的官員極力向議員解釋，現時香港繁忙市區的可吸入懸浮粒子的水平，長期超逾週年空氣質素指標，並引用多個國家的研究結果，向我們指出可吸入懸浮粒子會引致死亡率增加。為了令本港市區的可吸入懸浮粒子的排放量，降低至合乎空氣質素指標的水平，環保署一而再，再而三強調只有將四公噸及以下的柴油車轉用無鉛汽油，及裝設催化變換器這種方法才可達到。無可否認，政府此舉完全出於對香港市民健康的關注。保護環境，人人有責，而致力改善空氣質素，確保香港市民生活更健康，香港政府實在責無旁貸。

但當我們仔細去參詳此計劃的內容時，便會發現其實此計劃會對部分市民的生計帶來直接的影響，因為那些被逐步淘汰的四公噸及以下的柴油車輛，大部分是營業車輛，包括了的士、公共小型巴士、學校私家小巴及輕型貨車。由於汽油稅較柴油稅高，且汽油車輛耗油量較多，車的壽命較短，兼且需要較多的保養，因此轉換汽油必然會拉

高這些營業車的操作成本，直接影響業內司機和車主的收入。民主黨很理解業者對未來生計的憂慮，因此我們促請政府在考慮實施將四公噸及以下的柴油車輛轉換汽油時，嘗試在達至環保和對業內人士營運的影響之間，取一個平衡點，以摒除業者的憂慮。

在諮詢文件中，政府一再強調轉換汽油計劃只對業者的操作成本及生計影響很微，實在毋須顧慮。但在上次立法局環境事務委員會與交通事務委員會聯席會議上，當有議員質詢環保署在草擬此計劃書和諮詢文件時，有否諮詢受影響業者或團體的意見時，環保署官員則表示，若然要在草擬時進行諮詢，相信這份文件不知何時才可完成。環保署官員的答覆似乎意味着，其實他們是估計到轉換汽油必然會面對業者的強烈反對，因此他們不欲在草擬階段時諮詢業者意見，以免延誤完成草擬的時間。但若根據環保署所說，轉換計劃對業者的影響只屬輕微，我不明白環保署為何害怕事前向業者進行諮詢呢？是否擔心他們的計算、數據將會受到很大的質疑而無法招架呢？

事實上，轉換汽油後，操作成本的增幅是業者最關注的，因為操作成本增幅的多少是直接影響他們的實際收益。在諮詢文件中，當局亦承認由於現時本港沒有汽油的士及汽油公共小巴，因此政府在計算他們的操作成本時，也只是運用了海外的資料及製造商所提供的數據而作出評估。現時的問題，就是業內人士和政府對汽油營業車輛的操作成本的評估，存着很大分歧，而業內人士所評估的操作成本，比政府所評估的高出很多。在多次的立法局環境事務委員會與交通事務委員會聯席會議上，雙方都各執一詞，正所謂“公說公理，婆說婆理”，雙方都說是這方面的專家，而立法局議員本身並不是每位都有這種專門知識去分辨誰是誰非的，因此民主黨希望政府的專家及業內人士，都能夠摒棄敵對的態度，謀求共識，否則本局亦沒有足夠的理據去支持任何一方的說法。

民主黨原則是贊成柴油轉換汽油的計劃，但鑑於現時未能證實汽油車是否更環保，加上政府缺乏關於汽油車的實質數據，採取強制性轉換計劃這種“一刀切”的方法，似乎有點冒險且不理性，有操之過急之嫌。因此我們認為現時並非適當的時機實施強制性法例，希望政府以更優惠的措施吸引柴油車輛業者轉用汽油。同時，政府應該對汽油的士及汽油小巴進行為期一年的試驗觀察，了解汽油車輛對空氣的污染及對業者操作成本的影響後，再制定長遠的政策。

文件內又指出，為鼓勵輕型柴油車輛轉用無鉛汽油，政府會在十年的轉換期中進行一連串的財政措施，包括的士、公共小巴及學校私

家小巴均可享有燃油稅優惠，除私家車外，其餘輕型汽油車均可獲得首次登記稅和每年牌照費的減免優惠。雖然計劃似乎帶有優惠的部分，但到了第十年，政府的收支是能達致平衡的。換言之，政府並沒有為此計劃而承擔任何的財政責任。政府既然認為計劃勢在必行，且對市民健康有極大的益處，為何政府不願意去承擔部分的成本，反之要業內人士及乘客來承擔呢？民主黨促請政府向轉換汽油的車輛提供更大的優惠，以吸引柴油車輛車主自願轉用汽油。民主黨建議政府取消在轉換計劃實施後的第六年，開始減低一般汽油稅（包括私家車的汽油稅）的做法，反之應進一步降低使用汽油的士、公共小巴及小型巴士的汽油稅，並且將優惠的年期加長。這做法可令使用汽油的營業車輛車主享受到較使用柴油為低的操作成本，並讓汽油營業車的車主獲得更大的經濟收益。我們希望政府可以詳細考慮我們的建議。

在諮詢期內，業者、環保組織及本局議員均已向當局提交了對此計劃的立場意見書，民主黨希望當局能審慎處理各方面的建議。

謝謝主席。

**蔡根培議員致辭：**主席先生，每位市民都希望能夠生活在清新空氣的環境內。有誰願意每天在街道上吸入廢氣呢？空氣質素獲得改善，污染減低，每位市民都希望這是事實。

本港空氣污染的根源主要來自工業和車輛，車輛的廢氣更是空氣污染的主要成因。柴油車輛及汽油車輛同樣會排放各類有毒物質。柴油車會排出大量的懸浮粒子，影響人體呼吸系統、肺功能；汽油車則會排放出更多一氧化碳，亦會排放苯。苯是致癌物質，會導致身體行動配合失調、危害孕婦及患有心臟和血液循環疾病的人士，因此，兩者同樣會傷害人體健康。但是否柴油車噴出的廢氣比汽油車排放的廢氣對人體更為有害、更加污染環境呢？在這些問題尚未有明確定義之前，政府便急於推行在五年內，逐步淘汰四公噸以下的柴油車的計劃，實在操之過急。

另一方面，若強制推行這項計劃，受到最大影響的首先是經營的士和小巴等人士，接着便是被迫接受加價的全港市民。由於柴油車轉為汽油車的經營成本會明顯增加，最終增加的成本將轉嫁至車費上。減少空氣污染，保障市民健康，是每位市民都贊同的。政府為何不考慮加強車輛檢查和維修，以達到這個目的呢？要推行這些計劃，不一



定需要由政府部門進行，政府可授權由受監管及認可的檢查和維修中心進行。政府可規定已經使用若干年期的車輛必須定期進行檢查，獲發合格證明後，方可續牌。

在轉換燃料期間，政府須實施三大優惠政策，即減收燃油稅、牌照費及首次登記稅。但這些都是短暫的措施，長遠來說，的士及小巴的經營成本勢必增加。根據的士商團體反對改用汽油車工作委員會提供的一份損益計算表，每輛的士使用柴油的經營成本，遠低於使用汽油的成本。增加成本最多的項目並不是油價，反而是維修及汽車折舊等項目，對於增加成本的支出，最後還不是由消費者，即全港市民承擔嗎？

此外，柴油車製造商正不斷研究改進，以減少微粒的排放而引致空氣污染。基於製造商須面對市場激烈的競爭和目前科技進步神速，五年後柴油車引擎相信已有大幅度的改善。

主席先生，本人謹此陳辭，支持原議案。

**陳榮燦議員致辭：**主席先生，我相信大部分人都明白，我們應盡力支持保護環境，減低污染。政府最近就這個大原則，建議控制柴油車輛所排放的廢氣。本人十分支持這個建議的精神，但措施的內容卻訂明需於五年內，用汽油車完全取締四公噸以下的柴油車，實有失當之處，似乎是“好心做壞事”。

政府的諮詢文件建議的有兩點：

1. 柴油車所造成的空氣污染比汽油車多；
2. 政府以優惠汽油車輛作補助，令這計劃對司機、對市民的影響減至最低。

對於上述兩點，本人均有所保留。就第一點來說，似乎還未有有力的數據支持這個說法。政府的研究報告與一些學者專家的意見仍有分歧。我相信大家亦看過不少類似的研究報告文件，雙方似乎是各執一詞，莫衷一是。既然現時還未有定論，政府是否有必要“一刀切”的淘汰所有小型柴油車輛，令業內人士叫苦連天？

本人曾徵詢業內人士的意見，他們認為轉用汽油作營業車輛的燃

料，將會產生以下種種的問題。

首先，汽油車比柴油車的耗油量多出約三成，每年平均每輛的士多用5 000公升汽油；小巴則多用11 000公升。這些額外的汽油除了令成本增加之外，排放的額外廢氣，亦同樣會破壞我們的環境，及危害我們的身體健康。此外，根據業內人士保守估計，汽油車的維修費比柴油車高出一倍。耗油量大，會縮短車輛壽命，維修費也隨之增加。這些額外的成本支出，都會引致營運成本上漲，繼而令車資增加。行內人士認為車資增加的幅度將遠超於政府所估計。五年後的士的落旗費，可能高達30元，甚至更高。車資的增加將轉嫁於廣大的升斗市民身上，也直接打擊司機的生計。業內人士估計，生意屆時會減少三分之二。

撇開成本問題，單單是汽油估計便會對營業車的運作造成很大的影響。就的士而言，的士每天需要行走大約20小時，但汽油車的發動系統開動時間不能過長，如果連續行車達八小時，機件便會過熱，出現所謂“水滾”的現象。這時車輛需熄火散熱，以免“死火”。此外，遇上馬路水浸，汽油車亦會容易“死火”。如果政府的建議，得到落實的推行，情況將難以想像。

主席先生，我要強調一點，對於保護環境，改善空氣質素，本人是絕對支持。但在未有確實的證據證明燃燒柴油比汽油對人體健康影響更大之前，我們沒有必要急於“一刀切”，以汽油車取代柴油車，況且轉用汽油作燃料，對營業車輛而言，會帶來上述經濟和汽車操作等問題，對業內人士，對消費者都會造成不良影響。

事實上，面對柴油車輛造成污染的問題，除了目前政府提出這個“一刀切”的建議之外，並不代表沒有其他方法控制柴油車的黑煙。一些研究亦指出，柴油車輛的微粒可通過以下途徑得以減低，並不需要完全棄用柴油：

1. 適當和高質素的監管維修，可減少柴油車輛廢氣的排放。
2. 控制柴油的質量，改善柴油的含硫量亦可減低粒子的排放。據汽油商表示，今後大量提煉含硫量低至0.05%的柴油，是完全可行的，且價格也會比含鉛汽油低。
3. 制定入口車輛質素的標準。現時港府對入口車輛的質素與性能管制缺乏監管，造成入口車輛的質素良莠不齊。而車輛的

質素正正會影響到車輛的黑煙排放量。如果政府能夠成功控制新車質素，將有助減低柴油車的黑煙。

主席先生，本人認為既然可以從監管檢查與維修方面達到同樣的環保目的，為何硬要以汽油車取締柴油車呢？為何要冒影響業內人士生計以及廣大市民利益的危險，而一意孤行呢？

主席先生，本人謹此陳辭。

**莫應帆議員致辭：**主席先生，近期政府推出“減低柴油車輛噴出廢氣的進一步建議”的諮詢文件，提出將柴油轉汽油以改善空氣污染的建議，外間已有很多的意見和爭論，指政府的建議有極多不妥善的地方。本人在這數月來會晤過許多不同的團體，包括的士團體及環保組織等，期間亦聽過一些學者對政府建議的評價。在總結各方意見之後，民協認為此報告有許多未得以證實及值得爭論的地方，故本人及民協暫時不能完全支持政府的建議。現我們試從環境、經營及運作成本、技術上的困難、社會效果等四方面，探討一下由柴油轉用汽油要處理的難題。

首先，從環保角度而言，民協絕對支持政府的原則及方向。由於現時本港的空氣污染已到達難以容忍的地步，這也是諮詢文件指出的情況，倘若政府能定出合理妥善安排，及有確實的理據，民協是會支持政府的建議。然而，在政府提出建議至今為止，有學者曾就這方面作出研究，表示柴油與汽油的排放對空氣同樣有負面影響，而實際上的分別，只是橙與柑的分別，兩者都是酸的。據的士同業及一些學者指出，汽油車排出更多一氧化碳及苯，如果所有小巴、的士均轉用汽油，本港污染嚴重的地區如旺角、觀塘的總懸浮粒子和可吸入懸浮粒子，將分別只減少12%及18%。故此，究竟本港是否值得推行柴油轉用汽油的計劃，實在不得而知，眾說紛紜。港府只強調此計劃可於二零零二年減少一半微粒濃度排放，但卻沒考慮計劃實施後由於增加汽油的使用，空氣中其他污染物的濃度出現的變化，以及整體空氣質素的改變。另一方面，有人更表示，轉用汽油後，車輛會產生的二氧化碳會增加二至三成，直接加劇溫室效應。從以上各家說各法的情況顯示，我們立法局議員及市民並未能一下子決定，究竟汽油與柴油二者，哪一種對改善本港空氣較有貢獻。

除此以外，柴油車與汽油車的經營成本亦有相當大的差別，柴油車車主所要付出的代價，是否政府能夠補償？又是否值得付出如此代價以換取汽油車所排放的二氧化碳？現時一般柴油車較為耐用，壽命

可達十年，但改用汽油後，據的士同業估計，營運成本將上升一倍以上，因為汽油車的營運成本高、汽油稅高於柴油稅、耗油量多、壽命短，而且需要較多的保養。至於需要配合汽油一起用的汽車催化器，里程只得八萬公里，一部的士行走一年後已超越此數，加上催化器的維修問題等，將增加車主的負擔。況且，建議只針對部分使用柴油的車輛，對大馬力的柴油車如巴士、重型運輸車等，均未在考慮之列。我們覺得政府這項建議並不公平。

再談由柴油轉換汽油的技術性問題。現時政府在建議中設定有五年轉換期，讓的士、小巴等業內人士適應。問題亦由此而生，在這五年內，路面上將會同時有汽油及柴油車輛行駛，但由於的士是為市民服務的事業，需要向市民直接收費，政府應該用劃一收費抑或不同收費，以補償汽油與柴油在成本上的分別？政府就此仍未能給予一個合理的答覆。

本人想問政府有否考慮過汽油以外的其他方法，以改善目前的空氣污染？根據理工大學的報告表示，政府可考慮加強對目前柴油車的監管，例如收緊廢氣排放的標準、引入低污染柴油，以及嚴格規定車主須適當維修及檢查柴油車，否則便會被扣分及除牌。政府是否考慮過以上所有建議？雖然本人聽過政府已表示柴油車的維修及檢查上有一定困難，但若配合其他監管措施，可否對空氣污染有所改善，以代替轉用汽油的方法？政府也未有謹慎考慮。

在社會效應方面，實施一項具爭議性的政策，並不是單憑動員一部分支持的理據，就去強制性地推行，而是需要兼顧對社會的整體影響，包括業內人士及市民，即消費者的利益及接受程度，合情合理地推行；否則，只會帶來社會的不安、市民的不滿，久而久之，會變成一個計時炸彈。我們希望政府當局能審慎考慮各方面的意見，才推行有關的政策。

不過，民協要在此聲明，倘若政府能有一套清楚計算方式，證明汽油比柴油能更有效減少空氣污染的濃度，而不是單減少某種污染物的成分，則我們和市民是會支持政府的建議。正如過去有報章進行的調查顯示，市民亦願意付多一點金錢，改善整體的空氣質素。

不過，在考慮車輛燃料問題的同時，本人認為政府在改善空氣質素方面，實際上仍有許多措施需要互相配合，包括遏制私家車的增長、對來往中港兩地的運輸車作出詳細的空氣污染評估等。若政府只單憑一個着眼點，即使轉用了汽油，空氣質素仍難以得到全面的改善。

本人謹此陳辭，支持劉健儀議員的議案。

代理主席梁智鴻議員暫時代為主持會議。

**何承天議員致辭：**代理主席先生，毫無疑問，每一位香港市民都希望呼吸到新鮮空氣，我覺得市民大眾是願意接受以合理措施來改善空氣污染質素，也可能願意付錢來支持有關的措施，因此今次政府提出的“減低柴油車輛噴出廢氣的進一步建議”諮詢文件，提出的宗旨是正確的，自由黨的成員是支持的。

但我關注的是，雖然這個建議似乎指出柴油必須轉為汽油，但社會裏的專家和有關行業都提出一連串的問題，譬如經濟成本問題，甚至適當與否的問題，都未有定論，故此我們實在須要慎重考慮。

我們必須知道，社會大眾是需要負擔財政上的支出，用以改善空氣質素，正如立法規定要支付工業燃料費、排污費和其他有關的費用等，都是要付出代價。但是政府是有責任正確衡量有關建議對行業造成的實際影響，同時要重新研究業內人士提交的有關資料。一些直接受到轉用汽油影響的業內人士聲稱，政府一直低估轉用汽油後對他們行業和市民大眾的經濟影響，同時他們又列舉出一些跟政府有很大分歧的參考數字，支持他們的論據，因此我們必須以公正的態度，再次詳細審議有關的資料。

處理環保問題是應該考慮社會成本，但這並不是唯一的焦點。當本局環境事務委員會的議員聽到其中一個環保組織的一位代表說到，從整體醫療健康的角度來看，究竟汽油車輛是否會比柴油車輛更符合環保呢？這問題甚至連他自己也未有定論，我們都大吃一驚。我們知道汽油車輛更加耗油，造成全球氣溫上升，再加上汽油車輛會噴出其他有害物質，例如一氧化碳、苯等致癌物質。剛才梁智鴻議員亦曾指出這一點，但我感到很奇怪，即使他這樣說，但他仍支持一定要強制執行轉換措施。

關於這些觀點，我仔細閱讀這份諮詢文件，結果發覺文件內並無列出持相反意見的論據。

當我再深入了解這個問題時（需要看很多文件，約有一吋之厚），我看到香港與海外專家學者已做了大量的研究，結果都顯示使用柴油和汽油車輛的問題並非如政府在文件中所列出一樣，不是黑便是白，而是有很多需要仔細考慮的地方。

代理主席先生，如果要在本局今次的辯論中列舉出正反兩方面所有技術上的意見，根本不可能。但很多專家學者都不約而同持有一種意見，就是現時政府有很多措施可以執行，但卻未有執行。這些措施或辦法亦可能比較上更加符合成本效益，又可能不會對環境造成太大的損害，而且長遠來說，政府應該考慮採用其他較為環保的能源。

就汽車使用柴油的問題而言，我知道在德國最近已經有減稅優惠，鼓勵汽車用柴油，原因是可以節省能源和減少噴出二氧化碳。

根據一份由理工大學助理教授熊永達先生研究的資料顯示，在旺角鬧市中有超過六成的廢氣污染是由大型的柴油車輛排放的。雖然微粒排放其中的一個主要成分是硫，但政府並無意加快引入使用低含硫量的柴油。其實一旦柴油含硫量低到0.05%（目前情況是0.2%），則所有使用柴油的車輛都可以得到改善。

我們促請政府，必須盡快認真考慮一套全面的長遠政策，以改善目前空氣污染的情況。政府除了要提倡使用低含硫量的柴油外，還要考慮引入其他符合環保的能源。我要強調，改善空氣質素，必須包括公共交通工具使用不會造成污染的燃料，例如電氣化火車或者汽車等等。

本人已多次提出，減少繁忙的交通流量的主要方法是城市規劃。簡單地說，就是把商業中心和工作地點分散，令市民不用從住所長途跋涉乘搭交通工具上班。

劉健儀議員在辯論中已經提出了一系列中期和長期的改善措施，讓政府在執行強制計劃前考慮採納，但她的議案並沒有排除將來任何強制性的措施，所以是值得支持的。

代理主席先生，本人謹此陳辭，支持劉健儀議員的議案。

鄭明訓議員致辭的譯文：代理主席先生，我首先須申報利益，我與本港一間的士及小巴的大供應商有聯繫。我亦應指出，不用柴油、轉用汽油，短暫而言，是會造成若干困難，但長遠來說，對我們整體業務的影響不大，因為柴油和汽油車輛我們都有售。

由於我與汽車行業的聯繫，我能夠接觸業內的專家，因此覺得在這重要的問題上，我可說有些認識，可以一談。畢竟我的同事與世界各地多間跨國汽車製造商一直緊密合作，對於燃料所排廢氣與標準的研究及最新的引擎科技發展，非常了解。

肯定地說，這方面的資料非常豐富。而從這些資料看來，究竟柴油造成的污染程度較為嚴重，還是汽油造成的污染程度較為嚴重，是完全未有定論的。

政府已一面倒地認定汽油是較清潔的燃料。但是，持相反意見的大有人在。在許多已發展的國家中，諸如英國、德國、比利時、丹麥、芬蘭、葡萄牙、以至新加坡等，柴油車輛都廣泛地用作出租汽車，此中饒有意思，值得留意。

政府的諮詢文件把這樣複雜的問題，過份簡單化，而且，為了支持它所建議的措施，好些重點似乎便含糊其辭。

該份諮詢文件主要論點集中在柴油對人體健康可能構成的危害，尤以“可吸入懸浮粒子”為甚。但是，這份文件卻極少、甚至沒有談及由汽油車輛引擎所噴出的二氧化碳、一氧化碳、各類氧化氮及碳氫化合物對人體健康的危害。論點集中在懸浮粒子是可以理解的，因為這或者是最容易見到的污染物，但我們不應被誤導，以為看不見的便屬無害”。

據經營的士及小巴的人士所說，當局建議柴油轉汽油將使燃料的消耗量增加25%至60%，視乎汽車的種類而定。這些估計數字，較環境保護署本身的假設數字，高出很多。燃料消耗大幅增加肯定產生更多二氧化碳，而公共運輸車輛所消耗的燃料增加，對公眾亦有所影響，因為他們要支付的交通費，亦難難免要增加。

在我們匆匆推行這些激進而又花費浩大的措施、把柴油車輛改為汽油車輛之前，我們須再三研究，尤其是多位專家都質疑這些措施是否明智。這是一項長遠的策略性決定，影響也是深遠的。以汽油取代柴油不是一朝一夕的事，而是一個漸進的過程。在這個過程的同時，技術改良會不斷出現，汽車製造商亦在繼續研究使用其他燃料。

我們所討論的問題，並不只是汽油較佳、還是柴油較佳的問題，而是整個空氣污染及汽車燃料管理的問題。

與此同時，政府應集中注意短期內有助減低空氣污染的辦法，包括：

- 加強執行更嚴厲的廢氣排放標準，對違例者加重刑罰。加強這些措施的實際效力；
- 以立法形式，加強監管柴油引擎的維修保養，而並非單靠鼓勵勸說；及
- 如有較清潔的柴油出現，我們應加以利用，並成為強迫性的措施。

在討論空氣污染問題時，我們經常忽略另一項問題，那就是對監管汽車燃料運輸及油站管理的規則，應該檢討。為了支持這一說法，我想引述最近一份報告，該報告指出，一輛現代轎車，以均速由布里斯托爾駛往倫敦，途中所造成的污染不及一茶匙的汽油在油站內濺落地上那麼嚴重。

清新空氣和清潔的環境是我們所嚮往的。但是，柴油與汽油兩者孰佳的辯論，又是像政府想我們相信的那樣簡單。政府雖已表明自己的看法，但並未能提供充份的論據。而世界其他地方的陪審團仍未作出裁決。

我謹此陳辭，支持原議案，要求政府深入檢討這問題，並重新考慮所提建議應否強迫執行。

代理主席先生，本人謹此陳辭。

**陳婉嫻議員致辭：**代理主席先生，我相信香港所有市民都不會懷疑一個乾淨的環境、清新的空氣對人體健康的重要性。但從上月政府提出的建議來看，我看到在政府一方面提出這問題時，另一方面卻有所疏忽，這也許會令我們感到政府持有雙重標準，或持有厚此薄彼，或操之過急的態度。我為何對有關的文件有這些感受呢？原因是當我很細心翻開這份文件時，看到政府管制四公噸以下柴油車輛的建議，似乎



是對所有四公噸以下的都以“一刀切”手法，強行於五年內淘汰，但我想請問政府，四公噸以上的又怎樣處理呢？這些都是政府在諮詢文件內沒有回答的。我們的一些資料顯示，直至九五年四月為止，使用柴油作為燃料的的士、小巴和輕型車輛約佔七萬架，其餘的重型車輛包括大型貨車、貨櫃車以及巴士，則約佔六萬多架，數量大致相若。我想請問政府，為甚麼會出現厚此薄彼的情況呢？

雖然我們看到的士和小巴每日在路面行駛的時間較長，但大型貨櫃車與巴士所排放的污染物，卻比小型車高出三倍之多。此外，重型貨櫃車於上年度的增長率高達66%，而的士、小巴的增長率只有1.8%，相差甚遠。我們有理由相信，重型柴油車對空氣所造成的污染絕不低於小型柴油車，甚至乎更甚。諮詢文件明確指出“現時不會對這方面作出管制”，又指出要“待所有較小型車輛改用汽油，屆時柴油車輛數目又差不多減半時，上述措施將更易推行，經濟效益也更顯著”。我不認為這些空洞的說法可說服我們，或者說服市民，要他們忍受大型車輛的黑煙。

諮詢文件給人的感覺，是政府對重型車輛作進一步的黑煙管制，似乎遙遙無期。我質疑政府為何不作出與輕型貨車同步的黑煙管制？政府強行淘汰小型柴油車的同時，卻任由大型車輛排放黑煙，似乎說不過去，實在有厚此薄彼之嫌。

代理主席先生，我亦認為這份文件沒有提到一些很重要的問題，而剛才不少局內同事也曾提出這些問題，我認為政府在這些問題未解決前，便妄斷地取消四公噸以下的柴油車時，是操之過急。正如剛才不少同事所說，究竟柴油是否一如政府所言比汽油更為污染，對整體造成的傷害更大？似乎現時還未有定論。毫無疑問，在燃燒柴油的過程中所排放出的懸浮粒子比汽油為多，但汽油卻會排放較多致癌物質如苯，帶來導致溫室效應的二氧化碳等。此外，汽油的用量比柴油多30%，由於耗用量大，能源損耗多而污染物也較多。政府的研究報告中，在一些問題上可見是避重就輕地去提出建議。在這情況下，我認為政府的一套理念很難會令大家信服，包括局內的同事在內。

而事實上，我們亦看到，社會上多位學者與小巴、的士商會的業內人士所進行的研究亦顯示，汽油未必一定比柴油乾淨。代理主席先生，我不是環保專家，我想在座的大多數議員，亦不是環保專家，我們無法從現有的資料分辨誰是誰非。正如今早有關電磁場的問題一樣。但作為一個關注保護環境的市民，我希望政府能與學者們共同進行研討，尋求共識，提出一個真正有說服力的方案和措施來改善香港

的環境。

縱觀整份諮詢文件，我們看到精神是應該可嘉的，但建議亦需詳細討論。我建議政府現階段不應操之過急，因為此政策的推行，對現時的車主及營業車輛的司機的生計均有重大影響，當我們未分清汽油與柴油對我們的影響時，我覺得需要多聽業內人士、專家和學者的意見，進行更多全面和仔細的研究，例如，汽油及柴油排出的廢氣孰優孰劣？汽油車輛能否適應作為營業車輛，作長時間運作等問題。

代理主席先生，本人相信假如政府確實能提出使用汽油優於柴油的充分理由，同時又能制訂一套有效而合理的轉換措施，社會大眾及業內人士自然樂意採用一種更為香港市民接受的環保燃料。至於劉健儀議員提出要以優惠措施吸引柴油車輛車主轉用汽油，我亦覺得在大問題未有定論前，毋須急於討論這些優惠措施。在大問題有明確定論之後，再討論這些措施也不遲。

代理主席先生，本人謹此陳辭，支持原議案。

**謝永齡議員致辭：**代理主席先生，政府建議四公噸及以下車輛轉用汽油，希望能減低空氣中懸浮粒子的含量。對於政府改善本港空氣質素的決心，民主黨表示歡迎及支持。但對於計劃的部分內容卻有所保留。其實要減少汽車排放廢氣，民主黨認為主要有以下四個方法：

1. 選用更清潔的燃料；
2. 適合的保養計劃；
3. 改善汽車排放技術；
4. 管理交通及運輸，從而減少汽車使用量。

可惜政府只着眼採用第一種方法，而忽視了其他方法。

*選用更清潔的燃料*

毫無疑問，政府現在建議的計劃就是希望改用汽油，以降低空氣中的微塵含量；但同時我們亦不能忽視汽油車對空氣的污染。根據外國報告顯示，汽油車的廢氣包括致癌的“苯”、加速溫室效應的二氧化碳及有毒的一氧化碳等。柴油車和汽油車的關係根本一個是“爛橙”，一個是“爛蘋果”。而雖然柴油車排放的微塵比汽油車多50%至80%，但汽油車廢氣的毒素，例如高揮發性的有機化合物，卻是非常“厲害”的；然而政府現在強迫所有輕型車輛改用汽油，令人擔心這個計劃是“前門拒虎，後門進狼”。

代理主席先生，我剛才派了一份圖表，是講解美國汽車污染引致癌症的比例。這報告是一九九零年發表的，顯示九零年美國汽車廢氣和癌症的關係。當香港實施了柴油轉換計劃後，將會有大約17%的重型柴油車，和美國大約有20%柴油車輛數目相若，所以圖1可供香港參考，而從圖1可見，柴油和汽油根本是“爛橙”和“爛蘋果”的關係，而且據百分比顯示，汽油車排放的毒性可能比柴油車排放的毒性更高。

其實現時的科技已研究出0.05%含硫量的柴油，而據報告指出，使用這類低污染的柴油，可大大減少微塵的排放，車輛更可安裝廢氣隔塵網或催化轉換器，使車輛排放的廢氣更清潔。我質疑政府為何遲遲不肯引入這些低污染的柴油，而要“一刀切”地轉用汽油。相反，汽車使用非法燃油，例如柴油車使用非法紅油，或是應使用無鉛汽油的汽油車使用含鉛汽油等情況，將會增加汽車排放的污染物十倍。明顯地，政府現在首要做的是防止誤用燃油，而不是“一刀切”的要車主轉用汽油。

其次，民主黨曾多次敦促政府應加強研究其他更為環保的汽車燃料。其實我心目中的“好蘋果”，就是石油氣、氫氣、電力車等。石油氣車其實已有400萬架在行走中。我希望政府可以加以考慮，特別是在這方面的研究。

#### 合適的保養計劃

汽油車排放物的清潔程度，完全有賴於催化轉換器的性能；另外，有研究指出，有效的監管及維修計劃，可將柴油車中的氧化氮減少10%、碳氫化合物和一氧化碳分別減少25%，故此，政府應規定所有汽車必須定期接受保養檢查，確保所有車輛的機件性能及排放符合標準。

另外，鑑於現時政府對車房及汽車技術員缺乏監管，本人建議政

府應對汽車技術員的資格加以監察，並應該引入發牌制度，規定所有汽車技術員必須經過審查，合資格者始獲准發牌，使市民用汽車時知道如何維修，以確保車輛不會因缺乏維修及非法調校而受到影響，從而減少對空氣的污染。

### 改善汽車排放技術

早在幾年前，汽油車的廢氣仍然對市民的健康構成很大的威脅，但現在催化轉換器已可以將大部分的毒素過濾。其實現時已有改善柴油車排放的技術，例如我剛才所說，在柴油車裝上廢氣隔塵網，便可有效地減少柴油車廢氣，但是政府遲遲不肯引入這些技術，所以，政府現在要做的應該是加強執行及監管汽車排放計劃，加重刑罰及加強檢控排放黑煙的車輛。

明顯地，現時沒有足夠數據去支持強制車主轉用汽油的措施，還有其他更溫和及有效的方法去改善汽車噴出廢氣，可惜政府只着眼於轉用汽油這個計劃。民主黨認為汽車燃料的選擇應該是開明及有彈性的。現時市面明顯沒有任何一種燃料是絕對優勝的，而單單只用一種或兩種燃料亦已過時，如果政府有客觀的數據，支持汽油比柴油更加環保，民主黨不排除將來會支持政府的建議。

代理主席先生，本人謹此陳辭。

**李卓人議員致辭：**代理主席先生，今天的辯論可從兩個角度來看。第一個是環保的角度，但我聽了這麼久的辯論，很多發言的同事都不是專家，很多爭論都說不出究竟柴油是否真的不及汽油。從環保角度看來，兩者究竟孰優孰劣，其實專家們都不太清楚。在這不明朗的情況下，其實從環保角度看這個問題似乎未有定論。我覺得現今科技發展如此迅速，可能一、兩年後又有另一種新科技出現。所以，討論是否真的有意義，我有很大的疑問。當然，我們關注環保，環保是很重要的，因為這關乎我們這一代和下一代的健康。但看來政府現在所說的一切，即使從環保角度而言，都不是完全百分之百值得支持的。

至於第二個角度，我覺得政府未能關注的是民生生計的角度。當然政府可以說給予的士、小巴五年燃油稅優惠，已經是替他們着想。但五年後又如何？還有一點不公平的，是完全沒有為數萬輛輕型客貨車、貨車設想，他們對我們說，他們現在每月收入大概17,000元，每月成本則大概12,000元，一個月淨賺數千元。如果還要他們負擔更多的支出和承受更大的經濟壓力，他們做得到嗎？政府有否從這個角度

來看？他們更提到政府根本完全沒有為他們設立燃油稅的優惠作吸引，對他們而言，將來的經營成本一定會大大增加。還有一個更大的問題，他們未必可以將增加的成本轉嫁到工廠，因為同業之間的競爭也很激烈，如果加重成本，最後的結果可能使他們並不能像其他營業車般，將成本轉嫁於乘客或付貨人，而是可能要他們自己承擔，因而對他們的生計造成更大的影響。因此，我覺得政府現在的做法是沒有從多一個角度去考慮，未能考慮業界的生計問題。

故此，我現在簡單地向政府作最後呼籲，其實不應強制執行這建議。環保團體、所有營業車的司機、職業司機應坐在一起，找出一個雙贏方案，一方面既可以在環保方面做得更好，另一方面又可以考慮所有職業司機生計和民生的問題。找到雙贏方案後，可再拿到立法局討論，希望我們下次的討論會更有建設性。

謝謝代理主席先生。

**陳鑑林議員致辭：**代理主席先生，

*港府諮詢誠意值得懷疑*

港府於九月推出的有關柴油車轉汽油車的諮詢文件，美其名是作公眾諮詢，但從開始，政府其實已下了定論。這實際是一份政策宣言多於政策諮詢文件。這份文件在缺乏正反論據的資料下，印象裏只給予市民兩個選擇，一是支持柴油車轉汽油車，否則市民將會因空氣污染而付出很大的代價，似乎這份文件帶出的訊息就是唯有使用汽油才可以高枕無憂。

在我們提出當局要扶助本地工業，要有長遠的經濟規劃時，政府立即拿出尚方寶劍，甚麼自由經濟不得干預的論點紛紛出台。但今次柴油轉汽油的建議，卻一反常態，不以經濟誘因去令受影響行業自行改進，反而果斷地提出一項強硬的干預政策，這種強制換車建議實在不能令人信服！

主席恢復主持會議。

“眼不見為乾淨”？

主席先生，柴油轉汽油的建議，我相信只不過是一個污染轉移的

問題，汽油雖然表面上較為清潔，但同時亦帶來另一種可致命的污染，難道政府真的相信“眼不見為乾淨”的說法嗎？香港柴油車的比率偏高，其實是一個宏觀性及港府長期沒有把環保因素注入運輸政策所造成。目前當局提出的一種“一刀切”的方法，實際是令到以此為生的人士，因為政府部門沒有全面的環保考慮，而突然成為無辜的受害者。

單以“可吸入懸浮粒子”並不能作為空氣“安全標準”

此外，港府在諮詢文件中提出，當局目前需要主力處理的是如何減低“可吸入懸浮粒子”的數目，並相信藉此可以令市民享用更清新的空氣。但已有環保人士指出，“可吸入懸浮粒子”本身是一個仍在探討之中的概念，世界衛生組織原本以此作為標準，但目前這標準亦受到質疑，因此單單以“可吸入懸浮粒子”數量，並不能作為空氣安全的唯一標準，事實上，諸如苯、有機物或其他碳氫化合物等亦有令人致癌的機會，科學家現正對此進行研究。在對空氣安全標準未有定論的情況下，就選定一種方式去改善本地空氣質素，我相信是不明智的決定。

更嚴格的監管及引進品質保證的維修計劃

我認為，在目前，政府應對汽油及柴油車所造成的影響，進行更深入的研究和提供更多的數據以及可供選擇方案讓公眾參考及討論，在沒有上述的資料之前，目前唯有採取嚴格的監管措施，對各類汽車入口及維修訂立更高標準，同時，我促請政府實際考慮由行內團體所提出的，與汽車維修商合作，推行一項“品質保證的維修計劃”，這計劃應得到政府的支持及參與，以提高柴油車和其他車輛的維修質素。

消費者因此增加負擔

主席先生，民建聯贊同“污染者自付”的大原則，但今次政府的建議卻只會令增加了的成本轉嫁到消費者身上，消費者最終要比現時額外承擔為數不少的開支，而這些支出並不保證必然帶來預期的效果。

事實上，汽油比柴油貴。雖然港府建議會為使用汽油的車主提供稅項減免，但優惠期只有五年，而優惠額將會逐年減少，消費者必然會因此受到影響。

此外，汽油車耗油量較柴油車多，諮詢文件本身亦承認，每公升汽油較柴油少行1.6千米，如果連同稅項優惠的逐年減少，汽油車在燃料成本方面較柴油車高出87.7%。

再者，汽油車維修開支較柴油車大，業內團體曾向多間汽車行維修部要求作一份維修汽油車年費的報價單，這份報價單指出汽油車的維修開支並不如諮詢文件所言，並且有很大的分歧。

因此，我會質疑諮詢文件中對乘客車資影響的估計，尤其是維修汽油車的年費支出數據的可靠性。

#### “一刀切”急進方案不可行

主席先生，我們今天並非討論應否支持環保，或者要不要清新空氣的問題，而是要說明當局在未有足夠的理據下的魯莽急進方案，實在不可行。

當我們未能對柴油、汽油孰優孰劣的問題得出結論前，政府不應採取任何擾民的措施促使柴油車轉汽油車。主席先生，本人希望當局能從善如流，擱置四公噸以下柴油車轉汽油車的計劃。

本人謹此陳辭。

**羅祥國議員致辭：**主席先生，今天，我只就着成本的問題作簡單的發言。

雖然政府設計這個計劃，在開始的幾年對於業界和乘客都有財政方面的優惠，但是五年之後，額外的成本主要將須由柴油車的車主、司機、乘客來承擔，這很可能是政府實施“污染者自付”原則的表現。

但其實有了清新的空氣，得益的很明顯是整個社會。我覺得整個計劃的長遠成本應該要由公帑承擔。我在此亦提出一個成本“相若”的原則，意即在新的計劃之下，無論是業界或者乘客，他付出的成本應該與在原本的情況之下應該付出的成本“相若”，所有額外的支出應該由政府收入去支付，如果有需要的話，應由龐大的財政盈餘支付。

我們很希望政府能夠從這個角度考慮修訂政策。我們民協是支持

原議案的。謝謝。

主席（譯文）：劉健儀議員，你是否打算發言？你有五分鐘時間可就修正案發言。

規劃環境地政司表示他尚未發言。

主席（譯文）：劉健儀議員不是作最後發言，她是就修正案發言。

劉健儀議員致辭：主席先生，雖然今天政府聽到局內不少反對政府建議的聲音，但政府應該感到安慰的，是至少有一位或（加上梁智鴻議員）兩位忠誠的支持者，堅定不移，相信唯有政府的建議才可真正有效改善空氣質素。

聽取了陸議員的高見之後，我的議案和她的修正案其實有很大的分別，分別在於陸議員認為必定要強制四公噸以下的柴油車轉用汽油車，她對政府的建議只是修修補補；我的議案是基本上反對政府這項強制性的措施，其他的可以考慮。陸議員的想法似乎和政府的一樣，首要是針對懸浮粒子。本人亦同意要對付懸浮粒子，但其他問題是否可以置諸不理呢？我在剛才的演辭中亦提出其他可以考慮的方法，但陸議員完全沒有聽，沒有回應（我不知道她有沒有聽），她似乎認為這些辦法完全是沒有用的，唯獨政府的一套才最有效。但陸議員承認柴油車和汽油車都排放污染物，只是這些污染物的成分不同，所以她批評本人不應作出比較，但這兩種污染物皆不利環保，為何陸議員仍然支持政府的做法呢？陸議員完全沒有回應公眾和業內人士及本人的共同顧慮，便是汽油排出的污染物是否真正對我們沒有害呢？除了政府之外，暫時仍然未有人或專家確保轉用汽油之後RSP會減少，而苯和一氧化碳不會大幅度增加，不會危害人類的健康，難道陸議員不關心一氧化碳和苯這些危害人類健康的污染物嗎？

政府表示這項建議是基於沒有稅收增減的原則，既然沒有增減，那怎會有多餘的收入呢？原先看陸議員的修正案字眼時，我感到非常混淆，但再想清楚後，我便明白其實政府的優惠是變相斂財，因為隨着更多車主轉用汽油車之後，汽油消耗量增加，政府最遲在十年優惠期完結後的第一年便可賺取更多的燃油稅，若如業界所說政府低估轉用之後的燃油的消耗量，政府可能在十年優惠期內已經額外開始多收燃油稅了，根本並非如政府所謂沒有增減的原則。



陸議員是環保人士，不過，今次不贊成政府建議的亦有多位環保人士，本局多位同事亦支持環保，正因為我們支持環保，所以我們不能貿然接受政府這一套。我們亦急於要減少懸浮粒子，但在柴油轉汽油問題上，解決了一個環保問題時可能會衍生許多其他環境問題，包括污染轉移、消耗更多能源等，我們是否可以完全不理會呢？其實，要減少懸浮粒子，也有其他方法是香港現時尚未採用的，而這些方法亦可以改善空氣質素，只會有正面的成效而沒有負面的影響，為何我們不研究加以採用呢？我們何不嘗試一下呢？

另一個受到關注的環保問題，而陸議員沒有提及的，是二氧化碳的問題。多年前，香港禁止含氟氯烴和哈龍氣體的噴霧產品入口時目的為何？正是覺得香港雖小，也要擔當一個角色，減低臭氧層受到破壞。以前政府說改用汽油車之後排放的二氧化碳只是很少，可以不理，那是否香港可以不理呢？其實，政府說現在只有兩個選擇——轉或不轉。我們是否只得兩個選擇呢？我和其他同事提出了許多建議，這些建議是否完全不可行呢？我們提議多管齊下，全面減低污染物，是否較雙管齊下而片面減低一種污染物的計劃可取呢？我樂意聽取環保人士的意見，亦希望環保人士願意考慮我的意見。

我謹此陳辭，反對陸恭蕙議員的修正案。

**規劃環境地政司致辭：**主席先生，首先，我想感謝各位議員付出時間和精神，審議我們在九月十九日發表的諮詢文件內概述的各項建議。我想指出這份諮詢文件反映了立法局以往對這個問題的關注。以前議員曾屢次表示，本港空氣質素越來越差，認為我們應該盡早提出建議使柴油車輛轉用汽油。我們現已做到這點。但得到的反應，卻令我感到意外，我們現在做的是一個諮詢期間的工作，政府從未曾在諮詢文件或公開場合或私下的場合說過，市民面臨只有兩個選擇，要或不要，我們從沒有說過，我不知議員為何有此意見、有此誤會。

其實在諮詢期間，亦曾提出很多問題。我希望今天逐一回應，並澄清因這份文件或各方的討論而引起的誤解。不過，我希望可以強調一點，而在剛才的辯論時，各位議員亦默認的，就是香港空氣污染問題嚴重，已到達不能接受的水平，而市民的健康亦因而開始受到影響。事實上，我們整份諮詢文件最關心的亦是市民的健康，因為本港空氣質素的主要問題，是我們可以吸入懸浮粒子的含量，事實上，現在實在是太高，而市區正是我們大部分人居住和工作的地方。所以，或者

在開始時，我想和議員談談這些懸浮粒子的禍害，很多議員曾經提出這件事，但我想說的是我們目前的空氣質素。

空氣質素監測結果顯示，市區空氣的懸浮粒子含量，比全年的空氣質素指標所訂懸浮的粒子最高含量超出達25%。由於車輛的數目及使用量不斷增加，由微粒（甚至其他廢氣）所構成的空氣污染程度亦會增加。在美國、英國和歐洲進行的研究調查均顯示，這些微粒與呼吸系統疾病（包括哮喘）有直接關連，並且令死亡率上升。此外，毋庸置疑的是，微粒污染主要是由柴油車輛引起的。柴油車輛排放的微粒，約佔路面交通微粒排放量的98%。有議員說，不知其他國家的情況如何，但我想提出一點是，今年十一月，英國《泰晤士報》報道，在英國由微粒引起的死亡率，每年接近10 000人，而在十一月，《新科學雜誌》亦報道一群世界衛生組織的專家，他們研究了歐洲很多不同的地方，結論是在歐洲來說，有數以千計的人可能因為空氣中的微粒，使他們增加了死亡率，甚至最近，在英國亦有一群專家去研究英國10個不同的社區的空氣質素，他們很肯定的指出，由汽車所引起的空氣污染、所排放的微粒和死亡率有直接的關係。剛才有議員提到這事情，好像世界衛生組織的標準受到質疑，我想指出世界衛生組織的專家小組，剛剛證實了他們的結論仍然正確。我亦想將香港和其他地方比較。在很多海外國家，柴油車輛只佔全國車輛數目的10%至20%，但在香港，柴油車輛約佔本港車輛數目的32%及車輛總行駛里數的62%。由於我們極為倚賴柴油車輛，而空氣的微粒含量，又持續超逾以健康為本而訂定的空氣質素指標，因此我們很想盡快和盡量降低空氣中微粒的總含量。

我們建議分兩方面採取雙管齊下的策略。首先，我們建議要把柴油車輛的數目減少一半，其次，我們要對餘下的柴油車輛加強預防、維修、保養及執法、檢控的工作。我們首要的任務是保障市民的健康。這項目標不但是應該致力達到的，且是必須達到的，而社會人士亦期望政府採取行動。

不過，在諮詢期間甚至在剛才的辯論中，部分人士表示不大清楚這項計劃改善環境的實際情況。我想各位議員都知道，這計劃的目的，是以使用無鉛汽油及裝配催化變換器的車輛，取替四公噸或以下的柴油車輛，因為柴油車輛排氣污染環境，汽油車輛則對環境帶來較少污染。我們預期計劃實施後，可使本港空氣的可吸入懸浮粒子含量，到二零零一年時達到香港空氣質素指標訂定的標準。這個計劃的設計，是希望只會使到輕型貨車經營者的成本輕微增加，至於的士和公共小巴方面，經營者毋需承擔額外成本，而乘客亦只須多付少許車資。我

們相信，只要我們採取一些鼓勵性質的財政措施，便可取得這個效果。為鼓勵四公噸或以下的柴油車輛車主及早轉用汽油車輛，以便本港的空氣質素得以早日改善，我們建議連串的財政措施，在諮詢文件中，亦說得很清楚，這些財政措施反映了政府要解決這個問題的決心，和我們是重視柴油車輛所引致的空氣污染的問題。總結剛才的辯論和在諮詢期間收到的意見，我們聽到很多反對的理由，歸納這些理由，大約包括了四個方面：

- (a) 這個計劃並不公平，因為計劃不包括四公噸以上的大型車輛，以致未能對付這類車輛排放廢氣的問題；
- (b) 這個計劃會損害環境，因為轉用汽油將增加而非減少污染；
- (c) 這個計劃是不必要，因為我們可以藉着檢查及維修保養計劃來對付車輛排放廢氣，從而達到空氣質素指標；及
- (d) 這個計劃是不可行的，因為我們的成本預算並不準確。

主席先生，讓我花一點時間逐一回應這些說法。

首先，有關公平的問題。由於較大型的柴油車輛毋須轉用汽油，故一些人指稱這項計劃不公平，但事實卻並非如此。我們發出的諮詢文件清楚說明，我們打算利用車輛廢氣管制策略的另一環，來解決這類只能使用柴油的車輛排放廢氣的問題。實施這項策略後，柴油的含硫量由現時的0.2%進一步減至0.05%，即採用按最嚴格的國標準制定的廢氣管制標準，並會規定這類車輛須按年進行黑煙測試。我們亦建議加強執法行動，以及增加對排放過量黑煙的車輛的處罰。

我亦要反駁指稱我們運用雙重標準的論調，說我們對待小型柴油車輛嚴厲而寬待大型柴油車輛。小型柴油車輛目前約佔全港柴油車輛總數的47%，並佔柴油車輛總行駛里數的62%左右，而排放的粒子，則佔全部車輛排放的粒子的51%。因此，小型柴油車輛對空氣造成相當大的污染。

第二，關於環保的問題。批評我們的人指這個計劃並不環保。我們已向共同討論這項建議的立法局事務委員會清楚表明，市區車輛排放的微粒，是主要的問題所在。柴油轉汽油的計劃，事實上是會把問題的核心，即車輛排放的粒子，減少51%，使粒子水平符合空氣質素指標。雖然這些柴油車輛轉用汽油後，空氣中的一氧化碳會增加34%，但

含量仍會遠低於空氣質素指標訂定的標準，對健康沒有產生不良影響。同樣地，車輛轉用汽油後，空氣中的二氧化碳雖然會增加25%，但亦無損健康，也不會影響我們履行須符合溫室氣體排放規定的國際責任。我們亦預期，空氣中的苯含量會繼續降低至目前的一半水平，雖然目前這個水平已遠低於國際標準。所以，柴油轉汽油的計劃，明顯能讓我們以最低的代價，換來實質和必須的空氣質素改善，促進我們肺部的健康。

第三，是否有必要的問題。有人建議，我們可以透過實行嚴格的檢查及維修保養計劃，來達致空氣質素指標，因而根本毋須推行柴油轉汽油計劃。這項建議忽略了一個事實，就是即使是新的柴油車輛，所排放的微粒比汽油車輛仍高出四倍以上。縱使保養得宜，一部行走了五年的柴油車輛所排放的微粒，仍是汽油車輛的十倍。這個事實和我剛才的解釋都說明，嚴格的檢查及維修保養計劃，實屬一項針對較大型柴油車輛的廢氣管制策略措施，不像小型車輛轉用汽油計劃那樣，可大幅和有效減少微粒的排放。

我亦希望各位議員別忘記，在噴冒黑煙車輛檢舉計劃下，我們已設有一項嚴格的檢查維修保養計劃，而且成效卓著。根據這項計劃，我們每年最少一次會從近18 000輛的士中抽查約6 100輛、從4 300輛的小巴中抽查約2 100輛，以及從40 000輛的輕型貨車中抽查約7 000輛。根據以往的紀錄，被抽查的車輛當中，有一半會在八星期內因再度排放過量黑煙而遭受檢控。我想指出，本港已設有檢查及維修保養計劃，但這項計劃並不能使我們減低微粒對空氣污染的影響。

很簡單，無論如何有效地執行檢查及維修保養計劃，也無法確保我能達到空氣質素指標，而我們所建議的柴油轉汽油的計劃，則可以將由小型柴油車輛排放的粒子，差不多全部消除，因為只有用這個較嚴厲的方法，才可以將懸浮粒子減至合格水平。這一點已在公眾諮詢文件內清楚闡明。我們在諮詢文件中，也說明了不同的策略可達致的環保效益。實施檢查維修保養計劃，只能令目前不大理想的空氣污染情況，不致進一步惡化。至於裝置微粒隔濾器或柴油催化器，亦無補於事。儘管批評我們的人聲稱，這些裝置會使空氣質素大為改善，但據我們所知，世界上目前沒有一處地方能成功地藉着這類裝置減低微粒數量。

第四，關於成本的問題。有些人對我們的預算表示懷疑。諮詢文件其實清楚列出預算的成本費用。些預算數字大部分都是無可爭辯的，因為全是根據已知的成本計算出來的。不然的話，例如是經營中的汽油的士及公共小型巴士的維修保養費用，我們亦是根據運輸署及

有關車輛製造商提供的數據，盡量精確計算得來的。我們在計算成本時，是採取相當開放的態度。此外，相信各位議員也會記得，我在十一月八日立法局會議席上，回答質詢時曾承諾，若我們的數字證實是不正確，我們定必會進行檢討。目前，我們還未能消除我們與運輸業經營者在數字上的差異，不過有關的討論已在進行中。

在今次的辯論中，我聽到有些議員質疑，我們是否需要考慮不令政府收入有所增減的問題。我們在提出建議時，首要考慮的是須確保轉用無鉛汽油的措施，不會使柴油的士商、公共小巴商和學校私家小巴經營者的盈利下降，以及能把市民日後所須支付的額外車資減至最低。我們也顧及不令政府收入有所增減的原則，以避免政府從這計劃獲取不應有的收入得益，或是在長遠來說須向公共交通營辦商提供不必要的資助。如果我們長期資助運輸業經營者，便有違我們的財政預算原則，因為由此而耗用的收入，將需由一般納稅人的稅項彌補。

同樣地，提出將任何可能從這計劃獲取的收益，重新運用在這項計劃上的建議，是漠視了一個事實，就是在計劃推行的首五年，政府已準備動用4.85億元的款項，使柴油轉汽油計劃得以成功推行。這正好比陸恭蕙議員提出動用公帑去資助健康護理發展的建議，亦忽視了政府已按一般資源分配程序，撥出大量款項作為提供健康護理服務之用的事實。例如在一九九五至九六年度，用於康護服務方面的公共開支總額高達220億元，實質增長是7.7%。不過，我先前已多番明確地表示，我們最關注的，並不是金錢問題，而是散布在空氣的有害粒子；這才是我們想設法應付的問題。

最後我想談的，是有關我們應否提供多重優惠去吸引車主自願轉用汽油的建議。我們其實已研究過以自願性質推行這項計劃的可行性，不過，我不得不指出，這樣推行起來會困難重重。首先，自願性質的計劃不會訂明確實的完成限期，因而無法訂定公平合理的燃油價格和收費結構。第二，這樣一項沒有期限的計劃，對於車輛的供應會有重大的影響。一方面，汽車製造商須作出投資，生產宜作的士或公共小型巴士用途的無鉛汽油車輛，以切合本港在這方面的特別規定。另一方面，他們只會在有確實的大量需求的情況下，才會作出投資。由於自願計劃不足以吸引他們改變產品的規格，結果可能會出現車輛供應不足，又或車輛不切合用途或設備不足的情況。

第三，倘計劃屬自願性質，便只會有部分車輛轉用汽油，而這並不足以改善本港的空氣質素。本港空氣存在大量微粒的問題，大多是因本港有很多行駛里數甚高的柴油車輛所引致的。除非這些車輛的數

目顯著減少，否則我們仍是無法達致可吸入懸浮粒子的空氣質素指標。此外，推行自願計劃需時較長，因而不能令市民健康早日獲益。第四，自願制度並不符合成本效益；我們的整體空氣質素不但不會顯著改善，而且所得的效果亦與需運用的資源不相稱，因為資源會一分为二，一部分用於管理自願計劃，另一部分則用來為那些不參加自願計劃的柴油車輛，實施維修保養及檢查制度，所得效果便大打折扣。由於自願性計劃的缺點太多，因此在香港是不可行的。

主席先生，我亦想很快地回應部分議員剛才在辯論上提出很簡短的意見。第一，有議員說，關於香港大學Dr RUSCO 及 Dr WALLS 的研究指稱柴油轉汽油的計劃，只可帶來有限的空氣改善，但我想指出，這項研究是錯誤高估了汽油車輛的粒子排放因素，換言之，是低估了轉用汽油車在這方面可以帶來的顯著改善。再者，這項研究亦錯誤假設目前香港柴油車輛使用低質素的燃油，但事實並非如此，所以單從在改善燃油質素入手，是不足以解決我們目前面對的粒子問題。

此外，亦有議員指出關於香港理工大學的研究，指稱小型柴油車輛對於空氣污染，只會有有限的影響。這研究是低估了小型柴油車在市區行駛的哩數，未能充分反映由小型柴油車輛所引起的污染。此外，亦有議員說我們可以引進很高質素的柴油來解決問題，目前，真正不會污染空氣的很高質素的柴油，在世界上的產量極微少，目前在瑞典只有小部分出產，差點不足該國使用，我不知怎樣將其運來港？其次，要使用這些高質素、不污染的柴油的車輛，要全部更換，是另外的一種車，所以始終亦涉及了轉換車輛的問題。還有，無人可保證這些高質素柴油的售價，會否比現時香港正售賣的無鉛汽油為高。另外，亦有很多議員說過，為何我們不轉換另類車輛，例如天然氣或石油氣車輛？主席先生，我想指出，目前世界上有幾個城市是使用這些車輛，其中包括澳洲的墨爾本。我想議員亦知道五天前，我自己在墨爾本看過這車輛的運作，有一點是議員亦不太清楚，其實這些車輛是要首先轉用汽油車，才可以增加天然氣的裝備，所以，並不存在由柴油車轉用天然氣的問題，亦沒有一架全面採用天然氣的車輛。亦有議員說出另一項意見，我不知他的論據從何而來，說我們的諮詢文件會使到經濟衰退，甚至使中國的柴油車不可以進入香港行駛，我真的不知論據何在。所以，我沒法接受這項意見。最後，亦有議員說到德國鼓勵回復使用柴油車輛，我相信這資料已過時了，因為我知道，德國政府最近正式宣布取消了這個構思。目前，很多歐洲共同體國家，根本正研究更嚴格的制度，去管制或禁止柴油車輛進入市區範圍。

主席先生，政府認為柴油轉汽油的計劃，是一項有助保障公眾健康及防止空氣質素進一步惡化的重要措施。這並不是說，日益進步的科技將來不可能提供另一種選擇。我們會繼續留意這方面的科技進展，以及不斷進行檢討。但現今的科技水平，的確未能真正解決當前的空氣污染問題。因此，雖然這個計劃的公眾諮詢期尚未結束，我們亦知道香港市民很關注空氣污染的問題，為了市民的健康着想，我很懇切希望議員支持我們的方法，合作進一步制訂措施，改善香港的空氣質素，我們亦沒有很多時間等待。謝謝主席先生。

修正案付諸表決。

聽取聲音表決。

主席認為反對者佔多數。

劉健議員要求點名表決。

主席（譯文）：本局現在進行點名表決。

主席（譯文）：各位議員，我很抱歉我得耽擱大家一會。在梁智鴻議員代我主持會議期間，鄭明訓議員發言，並披露謂他的公司售賣汽油，亦售賣柴油機。鄭明訓議員，倘若你投票，其他議員或會繼而質疑你應否投票。因此，你可否就所述利益向大家作更詳細的披露？

鄭明訓議員（譯文）：我很可能會放棄投票。

主席（譯文）：鄭議員，你是說很可能會放棄投票，還是說會放棄投票。

鄭明訓議員（譯文）：我會放棄投票。

主席（譯文）：我想提醒各立議員，現在請各立表決的議題是劉健儀議員的議案，應按陸恭蕙議員動議的修正案予以修正。

請各位議員先按表決器最上端的按鈕表示有出席會議，然後在下面三個按鈕之中選擇一個，按下進行表決。

主席（譯文）：經點算後尚欠三人。在我宣布結果之前，請各位議員核對所作的表決。是否有任何疑問？現在顯示結果。

梁智鴻議員、劉慧卿議員、陸恭蕙議員及黃錢其濂議員投票贊成修正案。

李鵬飛議員、周梁淑怡議員、李柱銘議員、司徒華議員、劉皇發議員、何承天議員、夏佳理議員、劉健儀議員、張文光議員、馮檢基議員、何敏嘉議員、黃震遐議員、李永達議員、李家祥議員、李華明議員、唐英年議員、涂謹申議員、楊森議員、楊孝華議員、黃偉賢議員、田北俊議員、李卓人議員、陳鑑林議員、陳榮燦議員、陳婉嫻議員、鄭家富議員、鄭耀棠議員、張炳良議員、蔡根培議員、朱幼麟議員、何俊仁議員、葉國謙議員、劉千石議員、劉漢銓議員、羅祥國議員、羅致光議員、李啓明議員、梁耀忠議員、廖成利議員、羅叔清議員、莫應帆議員、顏錦全議員、曾健成議員及謝永齡議員投票反對修正案。

鄭明訓議員及吳靄儀議員投棄權票。

主席宣布有四票贊成議案，44票反對。他於是宣布議案已被否決。

主席（譯文）：劉健儀議員，你現在可以發言答辯，你原有的15分鐘發言時限，現在尚餘39秒。

劉健儀議員致辭：主席先生，一個空氣清新的環境是大眾所嚮往的，問題是要配合環境的需求，亦不能短視的只顧目前，採取“頭痛醫頭，腳痛醫腳”的措施。我們必須顧及有關計劃全面性的效能和對環保的整體影響。我同意粒子問題嚴重，須要解決，也須要找一個妥善的辦



法對付。但政府未能提出切實的論據證明柴油轉汽油是一個妥善的辦法，在這情況下，政府萬萬不應強制性推行這個計劃。還有六秒鐘，我想多謝各位同事今天踴躍發言，反對政府這項建議。

原議案付諸表決。

聽取聲音表決。

主席表示他認為贊成者佔多數。

劉健儀議員要求點名表決。

主席（譯文）：本局現在進行點名表決。

鄭明訓議員致辭的譯文：主席先生，你較前提出有關問題時，我正打算在對陸恭蕙議員的修正投票時，無論怎樣都會棄權，但我並不同意你剛才作出的假設，我希望對原議案投票。

我之前所表達的意思，是我希望申報利益，因為我們的公司有售賣頗多的士和輕型貨車，我認為你應該對此作出裁決，因為其他人是駕駛柴油車的。我們全都駕駛柴油車和汽油車，那又怎樣？有甚麼分別？

主席（譯文）：鄭議員，我當時只是請你將有關利益說明白一些，因為我剛才不在會議廳內。我此舉只是為免有議員在投票後，質疑你應否投票。你是可以投票，但可能會有議員根據《會議常規》質疑你應否投票。

主席（譯文）：現請各位議員先按最上端的按鈕表示有出席會議，然

後在下面三個按鈕之中選擇一個，按下進行表決。

主席（譯文）：在我宣布結果之前，請各議員核對所作的表決。是否有任何疑問？現在顯示結果。

李鵬飛議員、周梁淑怡議員、李柱銘議員、司徒華議員、劉皇發議員、何承天議員、夏佳理議員、劉健儀議員、張文光議員、馮檢基議員、何敏嘉議員、黃震遐議員、李永達議員、李華明議員、唐英年議員、涂謹申議員、楊森議員、楊孝華議員、黃偉賢議員、田北俊議員、李卓人議員、陳鑑林議員、陳榮燦議員、陳婉嫻議員、鄭家富議員、鄭明訓議員、鄭耀棠議員、張炳良議員、蔡根培議員、朱幼麟議員、何俊仁議員、葉國謙議員、劉千石議員、劉漢銓議員、羅祥國議員、羅致光議員、李啓明議員、梁耀忠議員、廖成利議員、羅叔清議員、莫應帆議員、顏錦全議員、曾健成議員、謝永齡議員、黃錢其濂議員及任善寧議員投票贊成議案。

梁智鴻議員、劉慧卿議員及陸恭蕙議員投票反對議案。

吳靄儀議員投棄權票。

主席宣有 46 票贊成議案，三票反對。他於是宣布議案已獲通過。