

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1632/10-11號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/3/08/1

## 環境事務委員會

### 改善空氣質素小組委員會會議紀要

日 期：2011年1月28日(星期五)  
時 間：上午10時45分  
地 點：立法會大樓會議室B

出席委員：余若薇議員, SC, JP (主席)  
劉健儀議員, GBS, JP  
林健鋒議員, SBS, JP  
甘乃威議員, MH  
何秀蘭議員  
陳克勤議員  
陳健波議員, JP  
葉偉明議員, MH  
陳淑莊議員

缺席委員：李永達議員

出席公職人員：議程第II項

環境局副局長  
潘潔博士

環境保護署副署長(3)  
陳嘉信先生

經辦人／部門

環境保護署  
助理署長(空氣質素政策)  
莫偉全先生

環境保護署  
首席環境保護主任(空氣政策)  
彭錫榮先生

環境保護署  
高級環境保護主任(跨境及國際事務)<sup>3</sup>  
梁石平先生

**議程第III項**

環境局副局長  
潘潔博士

環境保護署副署長(3)  
陳嘉信先生

環境保護署  
助理署長(空氣質素政策)  
莫偉全先生

環境保護署  
首席環境保護主任(空氣政策)  
彭錫榮先生

**應邀出席人士：議程第III項**

香港大學

名譽教授  
賀達理教授

博士後研究員  
黎克勤博士

**列席秘書**：高級議會秘書(1)<sup>2</sup>  
鄧曾藹琪女士

**列席職員** : 議會秘書(1)1  
鄭慶鴻先生

---

## **I. 選舉主席(如有需要)**

現任主席余若薇議員表示，按照現行做法，是否需要重新選舉主席由小組委員會決定。陳健波議員、甘乃威議員及何秀蘭議員認為無須重新進行選舉。其他委員不反對余若薇議員在2010-2011年度會期繼續擔任小組委員會主席的建議。

## **II. 在《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃》下為達致2010年減排目標而採取的措施的進展**

(立法會CB(1)1132/10-11(01)—— 政府當局就在  
號文件

《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃》下為達致2010年減排目標而採取的措施的進展提供的文件

立法會CB(1)1132/10-11(02)—— 立法會秘書處  
號文件

擬備關於《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃》的文件(最新背景資料簡介))

2. 小組委員會要求政府當局提供分項數字，列明在2011年至2015年期間，估計每年有多少輛歐盟II／III期巴士經加裝選擇性催化還原器後成為低排放巴士，以及有多少輛舊柴油巴士更換為歐盟IV／V期型號。

### **III. 港大研究喚醒全球關注能見度低所揭示的死亡風險**

香港大學李嘉誠醫學院研究人員作出簡介  
(立法會CB(1)1188/10-11(01)——香港大學提供的文件)

3. 賀達理教授以電腦投影片介紹題為"每日能見度與死亡率：改善香港能見度對健康的益處評估"(Daily visibility and mortality: Assessment of health benefits from improved visibility in Hong Kong)的環境研究結果。
4. 小組委員會進行商議工作(會議過程索引載於附件)。

### **IV. 其他事項**

5. 議事完畢，會議於下午12時50分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2011年3月17日

## 環境事務委員會

改善空氣質素小組委員會  
會議過程

日期：2011年1月28日(星期五)

時間：上午10時45分

地點：立法會大樓會議室B

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
議程第I項 —— 選舉主席(如有需要)			
000130-000205	余若薇議員 陳健波議員 甘乃威議員 何秀蘭議員	委員同意無須重新進行選舉，余若薇議員會在2010-2011年度立法會會期繼續擔任小組委員會的主席。	
議程第II項 —— 在《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃》下為達致2010年減排目標而採取的措施的進展			
000206-000807	主席 政府當局	政府當局解釋其就"在《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃》下為達致2010年減排目標而採取的措施的進展"提供的文件(立法會CB(1)1132/10-11(01)號文件)。	
000808-001940	主席 劉健儀議員 政府當局 陳克勤議員	劉健儀議員的意見如下 ——  (a) 鑒於專營巴士公司將會為歐盟IV及V期巴士加裝選擇性催化還原器，因此低排放巴士的供應量應足以讓當局提早在2015年前設立低排放區；  (b) 當局需提供分項數字，列明在2011年至2015年期間，估計每年有多少輛歐盟II/III期巴士經加裝選擇性催化還原器後成為低排放巴士，以及有多少輛舊柴油巴士更換為歐盟IV/V期型號；  (c) 當局應着力推廣使用生化	政府當局需提供分項數字，列明在2011年至2015年期間，估計每年有多少輛歐盟II/III期巴士經加裝選擇性催化還原器後成為低排放巴士，以及有多少輛舊柴油巴士更換為

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>柴油，包括提供更多有關生化柴油對車輛性能的影響的資料，以釋除駕駛者的疑慮。當局亦應考慮採取與海外一致的做法，容許車用柴油混有較高百分比的生化柴油，比方說超過10%。</p> <p>政府當局的回應如下 ——</p> <p>(a) 當局現正籌備於2015年在銅鑼灣、中環和旺角的繁忙路段設立低排放區試點，預計約需2 500輛低排放巴士。然而，現時只有數百輛歐盟IV及V期專營巴士。當局會致力由2011-2012年度起，盡量增加低排放區內這類巴士的比例，以期到2015年只有低排放巴士才可於低排放區行駛；</p> <p>(b) 當局將會試驗為歐盟II／III期專營巴士加裝選擇性催化還原器，以提升這些巴士的排放表現至歐盟IV期標準，從而增加低排放巴士的數目，以配合在2015年設立低排放區；</p> <p>(c) 雖然車用柴油混有的生化柴油百分比目前不受限制，但生化柴油含量超過5%的汽車燃料須符合標籤規定，以提醒駕駛者生化柴油的百分比，因為並非所有柴油車輛都能適應這個生化柴油含量。柴油車輛的駕駛者需就使用這類汽車燃料諮詢車輛製造商；及</p>	<p>歐盟IV／V期型號。</p>

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>(d) 當局曾就《香港應對氣候變化策略及行動綱領》(包括提高車用柴油的生化柴油含量至10%的建議)進行公眾諮詢，當局會因應收集到的意見制訂推廣生化柴油的方法。</p> <p>主席建議把推廣使用生化柴油的方法納入環境事務委員會的待議事項一覽表。</p>	
001941-002705	主席 陳克勤議員 政府當局	<p>陳克勤議員提出以下問題／意見 ——</p> <p>(a) 當局會否採取額外措施，以期達致2010年減排目標下的二氧化硫排放量；及</p> <p>(b) 當局訂定未來10年的減排目標時，應更着重減少可吸入懸浮粒子的排放量。</p> <p>政府當局的回應如下 ——</p> <p>(a) 文件提供的數字為2009年的數字，根據區域空氣監控網絡，在2009年，珠江三角洲(下稱"珠三角")地區的二氧化硫和可吸入懸浮粒子的年均值，已分別較2006年的水平下降38%和7%，而在2005年至2010年期間，香港的二氧化硫和可吸入懸浮粒子的濃度，亦分別下降45%和18%；</p> <p>(b) 鑒於本地兩家電力公司已按照計劃在2010年完成為其燃煤發電機組加裝減排設施，當局預計電力行業產生的二氧化硫排放量仍會繼續下降，使香港能夠達致2010年減排目標；</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>(c) 根據《管制計劃協議》，本地電力公司若未能符合排放總量上限，將須接受懲罰；及</p> <p>(d) 當局訂定下一項減排目標時，會考慮有關達致2010年減排目標的進展。</p>	
002706-003928	主席 陳健波議員 政府當局	<p>陳健波議員詢問以下事宜 ——</p> <p>(a) 廣東省排放的廢氣是否仍佔珠三角地區排放總量的80%至95%；若是，廣東省減排的進展為何；及</p> <p>(b) 延遲完成空氣質素指標檢討的原因，申訴專員現正對有關事宜進行調查。</p> <p>政府當局的回應如下 ——</p> <p>(a) 廣東的排放量較高是因為廣東的工業活動遠多於香港；</p> <p>(b) 廣東省政府就《珠三角地區空氣質素管理計劃》進行中期回顧研究時，曾提供廣東2003年排放量的最新數字。粵港兩地2010年的排放清單應可在2011-2012年度內提供；</p> <p>(c) 廣東省政府為2010年亞運會採取了多項額外減排措施，以期達致2010年減排目標。兩地政府會在2011年進行評估工作，總結各自達致2010年減排目標的情況；及</p> <p>(d) 當局現正根據從公眾諮詢收集得來的回應，研究有何最佳方法推展空氣質素</p>	



時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>指標檢討。由於為達致新空氣質素指標而建議的各項空氣質素改善措施跨越不同政策範疇，若干擬議措施可能具爭議性，因此當局需要時間找出方法實行這些措施。</p>	
003929-004916	<p>主席 林健鋒議員 政府當局</p>	<p>林健鋒議員的意見如下 ——</p> <p>(a) 珠三角地區部分城市(例如佛山)在推行減排措施方面取得長足進展。隨着金融危機爆發，珠三角地區許多工廠關閉，這亦有助減少該地區的排放量；及</p> <p>(b) 儘管珠三角地區的空氣質素有所改善，香港的情況卻未見顯著好轉，因此兩地需提供更多排放數據，以期找出空氣污染源頭，從而制訂有效措施改善空氣質素。</p> <p>政府當局的回應如下 ——</p> <p>(a) 由區域空氣監控網絡提供的珠三角地區內主要廣東城市的空氣質素資料，可於環境保護署(下稱"環保署")的網站瀏覽。環保署又會每6個月報告區域空氣監控網絡監測結果。然而，由於珠三角地區的經濟結構相對複雜，粵方難以更頻密地更新其排放清單；及</p> <p>(b) 據當局的觀察，香港的二氧化硫和可吸入懸浮粒子的大氣濃度明顯減少。除本地排放外，香港的空氣質素還會受到地區排放及盛行風的風向影響。</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
004917-010115	主席 劉健儀議員 政府當局	<p>劉健儀議員的意見如下 ——</p> <p>(a) 儘管藍天的日子較以往多，粵港兩地應繼續合作，進一步改善空氣質素；</p> <p>(b) 鼓勵車主盡早更換歐盟II期車輛的一筆過資助計劃並不吸引，尤其是對貨車的車主而言，因為他們都不願付出大筆款項提升其車輛。政府當局應考慮購回所有歐盟前期和歐盟I期柴油車輛，使它們以後不再在路面行駛；及</p> <p>(c) 當局需解決涉及使用歐盟IV期車輛的運作問題，以鼓勵車主及早更換其造成污染的車輛。</p> <p>主席的意見如下 ——</p> <p>(a) 當局應大力鼓勵更換貨車，因車主傾向在二手市場出售其造成污染的車輛，而不透過一筆過資助計劃更換該等車輛；及</p> <p>(b) 支持向車主購回造成污染的車輛的建議。</p> <p>政府當局的回應如下 ——</p> <p>(a) 不適宜動用公帑向車主購回造成污染的車輛，因為車主或不需再使用這些車輛來經營業務；及</p> <p>(b) 當局認為一筆過資助計劃提供的款額適當，可補償車主更換其造成污染的車輛的支出。</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
議程第III項 —— 港大研究喚醒全球關注能見度低所揭示的死亡風險			
010116-011849	主席 賀達理教授	賀達理教授陳述題為"每日能見度與死亡率:改善香港能見度對健康的益處評估"的環境研究結果(立法會CB(1)1188/10-11(01)號文件)。	
011850-012853	主席 甘乃威議員 賀達理教授	<p>甘乃威議員詢問以下事宜——</p> <p>(a) 採用4種主要空氣污染物(即二氧化硫、氮氧化物、可吸入懸浮粒子和揮發性有機化合物)的排放量作為評估空氣質素的參數是否恰當;</p> <p>(b) 政府當局聲稱香港推行減排措施進展良好,可是空氣質素卻無甚改善,原因為何;</p> <p>(c) 溫度與空氣質素之間是否存在任何相互關係;及</p> <p>(d) 路邊空氣質素對公眾健康的影響。</p> <p>賀達理教授的回應如下 ——</p> <p>(a) 採用空氣污染物的年均值作為指標或會造成誤導,因為排放量會隨着季節而改變;</p> <p>(b) 雖然當局在改善空氣質素方面取得一些進展,但改善的程度相對輕微,污染物水平依然高企;</p> <p>(c) 空氣污染可增加感染季節性病毒的機會,提高疾病(例如肺炎及呼吸系統疾病)風險;</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>(d) 當局應更着重審計及評估暴露於污染物所造成的影響，因為在清涼的季節，市民暴露於污染物會嚴重危害他們的健康；及</p> <p>(e) 路邊廢氣排放是空氣污染的主要源頭。為解決這問題，當局不應再讓陳舊及造成污染的車輛在路面行駛。</p>	
012854-014205	主席 陳健波議員 政府當局 賀達理教授	<p>陳健波議員詢問以下事宜——</p> <p>(a) 政府當局提供的可吸入懸浮粒子水平(即2010年為每立方米45微克)與香港大學(下稱"港大")提供的數字(即2001年至2010年期間為每立方米50至70微克)出現差距；</p> <p>(b) 港大建議的空氣質素改善措施；及</p> <p>(c) 應付地區污染的方法。</p> <p>政府當局回應時表示，政府當局提供的可吸入懸浮粒子水平為年均值，與港大提供的相同。至於講解港大的研究的另一張電腦投影片所顯示的每立方米50至70微克，則只涵蓋10月至3月期間的清涼季節。</p> <p>賀達理教授的回應如下 ——</p> <p>(a) 港大是根據政府當局提供的空氣污染物數據進行有關研究；</p> <p>(b) 每立方米45微克的可吸入懸浮粒子水平較世界衛生組織訂定的限度高出125%，絕對不符合保護公</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>眾免受健康風險的要求；</p> <p>(c) 應考慮採取思匯提倡的軟硬兼施方法，鼓勵車主更換造成污染的舊車；</p> <p>(d) 政府當局坐擁龐大財政盈餘，應考慮資助把專營巴士車隊更換為低排放的型號。這將大大改善兒童的健康；</p> <p>(e) 支持本地渡輪使用超低硫柴油的試驗計劃，因有助減少二氧化硫的排放量，該氣體毒性劇烈，對公眾健康極之有害；</p> <p>(f) 對空氣質素構成影響的因素應包括工業及基礎建設的發展；及</p> <p>(g) 政府當局應帶頭改善空氣質素及作出介入，藉以起示範作用，鼓勵內地仿效。</p>	
014206-020423	主席 賀達理教授 政府當局	<p>主席詢問以下事宜——</p> <p>(a) 減少氮氧化物排放量的可行措施；</p> <p>(b) 衛生署與港大在處理公眾健康方面的差異；及</p> <p>(c) 每年1 200宗可避免死亡個案的計算基礎。</p> <p>賀達理教授的回應如下 ——</p> <p>(a) 由於氮氧化物屬穩定的化合物，非常易於量度，所以有關公眾健康的研究會以其排放量為指標；</p> <p>(b) 陸地／水上運輸及公用發</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>電是本港氮氧化物的主要排放源頭。即使是最清潔的燃料(例如液化天然氣)也會造成氮氧化物排放。香港的氮氧化物高排放量與入院人數及死亡率有關；</p> <p>(c) 對於公眾健康政策，環保署和衛生署之間存在系統問題，這或會阻礙當局實施有用及貫徹一致的管治。據他瞭解，衛生署並未通過環保署就空氣質素指標提出的建議；及</p> <p>(d) 港大在剔除背景／季節因素，以及建立核心模式以檢視死亡率的變化後，得出能見度對死亡率的影響。</p> <p>政府當局的回應如下 ——</p> <p>(a) 香港的空氣質素受區內的排放量影響，這點可從路邊可吸入懸浮粒子水平下降，但一般可吸入懸浮粒子水平卻維持不變得到證明；</p> <p>(b) 當局已致力減少路邊廢氣排放，包括使用較清潔燃料及更換造成污染的車輛；</p> <p>(c) 氮氧化物排放是一個複雜問題，而且會受到臭氧／揮發性有機化合物的排放及陽光影響；</p> <p>(d) 透過為專營巴士車隊加裝選擇性催化還原器及妥善保養車輛，可減少氮氧化物排放量；及</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		(e) 食物及衛生局和相關部門(包括衛生署)均參與制訂改善空氣質素的政策。政府當局非常重視空氣污染對公眾健康的影響，並會着力改善空氣質素。	

立法會秘書處  
議會事務部2  
2011年3月17日