

立法會

Legislative Council

立法會CB(2)2578/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱
並經主席核正)

檔 號：CB2/PL/EA+TP

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：2000年6月23日(星期五)
時 間：上午9時
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)
* 何鍾泰議員
李柱銘議員
張文光議員
陳榮燦議員
黃容根議員
劉江華議員(立法會交通事務委員會副主席)
劉慧卿議員
* 鄭家富議員
羅致光議員
* 鄧兆棠議員

交通事務委員會委員

- + 劉健儀議員(主席)
李永達議員
李啟明議員
陳鑑林議員
劉千石議員
譚耀宗議員

(* 亦為立法會交通事務委員會委員)

(+ 亦為立法會環境事務委員會委員)

缺席委員：環境事務委員會委員

許長青議員(副主席)
李華明議員
吳清輝議員
吳靄儀議員
夏佳理議員
梁智鴻議員
梁劉柔芬議員
蔡素玉議員

交通事務委員會委員

何承天議員
何俊仁議員
周梁淑怡議員
黃宏發議員
馮志堅議員

其他出席議員：梁耀忠議員

出席公職人員：環境食物局局長
任關佩英女士

環境食物局副局長
周達明先生

環境食物局首席助理局長(C)
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
方舜文女士

運輸署助理署長(渡輪及輔助客運)
李胡韋珞女士

運輸署助理署長(運輸策劃)
譚澄邦先生

衛生福利局首席助理局長
陸綺華女士

衛生署首席醫生
黎潔廉醫生

警務處交通總部總警司
史丹敦先生

機電工程署總工程師(氣體生產及供應)
傅大品先生

機電工程署高級工程師(氣體系統)
王錫章先生

海關高級參事(應課稅品科)
黃肇銘先生

列席秘書 : 總主任(2)2
李蔡若蓮女士

列席職員 : 總主任(1)2
劉國昌先生

高級主任(1)5
歐詠琴女士

高級主任(2)1
馬淑霞小姐

經辦人／部門

陸恭蕙議員當選是次聯席會議的主席。

I. 跟進有關車輛廢氣排放管制措施的討論
[CB(2)1909/99-00(01) 、 CB(2)1948/99-00(01) 及
CB(2)2073/99-00(01)號文件)

2. 主席表示，舉行是次會議的目的，是為了繼續討論有關車輛廢氣排放的管制措施。她繼而請議員提問。

車輛維修

3. 劉健儀議員認為，如要減少車輛排放的有害廢氣，必須對車輛進行妥善的維修。政府當局規定汽車商及大型汽車維修服務經營者，須提供維修手冊及技術資料作維修車輛之用，她詢問政府在這方面有何進展。她亦詢問職業訓練局(下稱“職訓局”)建立有關車輛維修的資料庫的進展。

4. 環境食物局副局長表示，政府明白維修引擎對於減少車輛排放廢氣的重要性，並正實施多項措施以提高汽車維修業人士的整體水平。為此，職訓局已為約750名汽車維修工人舉辦訓練課程，教導他們處理柴油車輛排放廢氣的問題及進行底盤式功率機測試的方法。環境保護署(下稱“環保署”)會繼續為運輸業人士及汽車維修業舉辦研討會及工作坊，讓他們瞭解如何妥善維修車輛，以及把車輛排放的黑煙減少至可接受水平。

5. 環境食物局首席助理局長(C)補充，職訓局現正收集資料以便建立有關車輛維修的資料庫。據他所知，公眾人士將可於職訓局的圖書館或互聯網上閱覽該資料庫。環境食物局首席助理局長(C)回應劉健儀議員進一步的提問時表示，如有需要，汽車維修服務工作小組(下稱“工作小組”)會向職訓局提供協助，以便盡快建立該資料庫。該資料庫將提供有關維修柴油車輛及汽油車輛的所有相關資料。

6. 劉健儀議員關注到，雖然汽車商一早已表明會向汽車維修業人士發放維修手冊，但汽車維修業人士至今仍未獲提供資料。她指出，由2000年11月1日起，使用滿6年的汽油私家車在每年進行的汽車機械檢驗中，將須接受黑煙排放測試。因此，汽車維修業人士非常關注可否獲提供該等車輛的維修手冊及維修資料。

7. 運輸局副局長表示，香港汽車商會及汽車維修管理協會均已同意發放所需的資料，以方便維修歐盟廢氣排放標準生效前製造的柴油車輛。在下午舉行的會議上，工作小組會就符合歐盟廢氣排放標準的車輛型號所需的其他維修資料，向汽車供應商詢問發放資料的進度。

政府當局

8. 主席建議政府當局在與香港汽車商會進行討論後，以書面回覆事務委員會。

對健康的影響

9. 劉江華議員提述醫療支出及所損失生產力方面的估計開支。該等開支是根據香港中文大學於1996至97年度及香港大學於1997至98年度所進行的兩項健康研究所得初步結果來計算，數額為38億元。他表示，到2005年時，只可節省8億8,000萬元，數額甚少，故他質疑是否應用此為理據，以支持推行耗資龐大的全面管制計劃來改善空氣質素。他詢問政府當局可否提供最新的預測，說明空氣中的可吸入懸浮粒子若能減少80%，及氧化氮若能減少30%，則到了2005年時，發病率及死亡率將有何改善。

10. 環境保護署助理署長(空氣質素)澄清，有關醫療支出方面的估計開支及減省，以及生產力方面的估計損失，是根據現有數據而作出的粗略估計。他指出其他因素，例如四周空氣質素等，亦會影響本港空氣質素。他表示，要經過一段相當長的時間才能看到死亡率及發病率的改善。

11. 主席詢問，計入現正實施的各項車輛管制措施，政府當局可否就2005年可節省的醫療開支及減少的經濟損失作出分析。環境食物局副局長(C)表示，當局沒有現成的數據或簡單的方程式以供進行該等分析，但政府當局可以研究可否根據1999年的水平，就2005年的改善幅度作出預測。他解釋，有關減少可吸入懸浮粒子及氧化氮含量的目標純粹是一個目標而非服務承諾。工作小組亦在研究一連串措施，包括控制車輛數目的增長及道路的使用等，作為進一步減少車輛排放廢氣的方法。至於因為空氣質素惡化而引致的醫療開支，他表示社會仍需承擔該等開支一段時間。

12. 何鍾泰議員認為，關於各項管制措施預期可帶來的益處或減省的開支，當局應盡力解釋作出有關預測的基礎及所作假設。主席亦建議政府當局進行事態模擬(scenario modelling)的分析。

13. 鄭家富議員要求當局提供資料，說明在實施空氣污染管制措施後，因為呼吸系統及心血管系統疾病而死亡的人數及入院次數，預期會減少多少。他亦問及顧問研究需費多少。

14. 環境保護署助理署長(空氣質素)重申，顧問是根據先前由中大及港大進行的兩項研究所得的有限數據，進行了初步研究。然而，顧問報告指出，四周空氣污染對健康的影響導致相當大幅的經濟支出，而公眾人士亦

的確認為預防該等疾病具有重大的經濟價值。鑒於該研究作出多項假設及在多方面存在限制，顧問建議進行更全面的研 究，使當局對有關情況有全面的了解，以便將來制訂更有效的空氣污染管理計劃。該顧問研究屬同類研究中的首項研究，所需費用不大。

15. 衛生署首席醫生簡略解釋顧問用以估計至2005年時可減省的經濟開支所採用的方法。簡而言之，顧問採用“醫治疾病所需費用”(“cost-of-illness”)及“為預防疾病而願意支付的費用”(“willingness-to-pay”)此兩種計算費用的方法，來估計因為空氣污染造成的呼吸系統及心血管系統疾病而患病的次數及死亡的人數所涉及的經濟開支，然後根據一個綜合得分模式所得綜合分數，就可減省的經濟開支作出評估。

政府當局

16. 環境食物局副局長在回應議員的關注時，答允就建議的管制措施在減少2005年的醫療及社會開支方面的成效進行分析，並提供所得分析的理據。

全面管制車輛廢氣

17. 梁耀忠議員指出，汽油車輛亦可能會產生其他空氣污染物，如碳氫化合物、二氧化硫及一氧化碳等；他並就這些污染物的影響表示關注。他詢問政府有否制訂長遠而全面的計劃以減少空氣污染。在此方面，他詢問政府會否考慮把石油氣的使用範圍擴大至其他車輛，包括約73 000輛輕型客貨車及輕型貨車。

18. 環境保護署助理署長(空氣質素)解釋本地空氣污染指數的計算方法。他表示，由於本港的柴油車輛數目較多，因此本港空氣中的3種主要污染物是可吸入懸浮粒子、二氧化氮及臭氧。根據過往的空氣污染指數紀錄，本港空氣中的二氧化硫及一氧化碳濃度遠較其他國家的為低。此外，政府當局已實施措施以減少苯的排放，並正考慮加強碳氫化合物回收系統，以控制車輛在加油時釋出的碳氫化合物的水平。雖然本港空氣中的臭氧濃度只在某幾日高於訂明的限度，但政府當局會密切注視有關情況，並會與廣東省當局商討如何控制區內空氣中臭氧的濃度。

19. 關於進口使用較潔淨燃料的車輛，環境食物局副局長表示，車輛的供應由製造商決定，政府無意限制柴油車輛包括輕型客貨車及輕型貨車的進口。然而，政府已積極採取措施，鼓勵使用較潔淨的燃料及製造較少污染的車輛，以取代柴油車輛。該等措施包括鼓勵使用石油氣、超低含硫量柴油(下稱“低硫柴油”)，以及使用製

造較少污染的車輛，如柴油或汽油與電力並用的混合動力車輛等。其他可加快取代舊式車輛及取締柴油輕型車輛的行政措施亦在考慮之列。他補充，政府將需評估石油氣及電動小巴試驗計劃的成效，並會就全面實施有關計劃進一步徵詢業界及有關方面的意見。環境食物局副局長回應主席進一步提出的詢問時強調，政府採取循序漸進的方式管制車輛廢氣。政府會考慮所有可行的方案，並會在與業內人士協商的情況下，分期實施全面管制車輛廢氣的計劃。

20. 劉健儀議員詢問，當局在鼓勵使用其他燃料如石油氣及低硫柴油等，以加快長遠取締約73 000輛柴油輕型車輛方面，有何進展。她建議政府加快評估試用柴油催化器的工作，並提供優惠予歐盟廢氣排放標準生效前製造及符合歐盟廢氣排放標準的柴油車輛車主，鼓勵他們使用合適的微粒過濾器或柴油催化器。她又建議政府當局制訂長遠的策略，以更環保的車輛取代舊式車輛。

21. 環境食物局副局長回應時表示，政府當局建議了多項措施以減少空氣污染，而立法會將於下星期審議有關鼓勵使用低硫柴油的決議案。他強調，除了考慮成本效益外，政府當局亦需考慮利益相關者的意見，以及尋求社會人士的支持，然後才決定引入使用較潔淨燃料的車輛或為不同種類的車輛引入新技術。工作小組現正考慮提供多項取代舊式車輛的優惠，並會於適當時候徵詢業界及事務委員會的意見。

22. 劉健儀議員問及把石油氣使用範圍擴展至小巴及其他車輛一事，並就諮詢業界的時間表和石油氣車輛風險評估研究結果，向政府當局提出詢問。

23. 環境食物局局長回應時表示，政府當局一直努力制訂各項措施，當計劃落實後，便會立即諮詢受影響的各方。她指出，專責小組已舉行多次會議，務求加快工作進度。當具體方案備妥後，當局便會徵詢事務委員會的意見。

24. 環境保護署助理署長(空氣質素)補充，在擴展石油氣的使用範圍至其他車輛前，必須先計劃好多項配套措施，如興建足夠的加氣站等。機電工程署會申請撥款，進行更詳細的風險評估研究，以便探討將石油氣的使用範圍擴展至其他種類的車輛是否可行。

25. 羅致光議員就鼓勵小巴使用燃料電池科技的進展，提出詢問。他認為政府當局應讓市場來決定業界應否採用類似的環保技術。

26. 環境食物局副局長回應時表示，政府在這方面持開放的態度，並會考慮制訂優惠措施，鼓勵試驗及引入使用新燃料或技術的車輛。他表示已成立一個籌備委員會，負責制訂試驗使用其他燃料的小巴的安排，成員包括有關政策局及部門的代表、小巴業人士及學者。試驗計劃業已展開，並已成立監察委員會，負責監察計劃進度及收集相關資料供日後發展之用。專責小組會檢討試驗計劃的結果，並會建議應以何種方式進一步與業界及事務委員會進行討論。

27. 劉健儀議員指出，石油氣成本高昂，以及為石油氣小巴提供的支援設施不足，業界有不少投訴。她建議政府當局繼續尋找其他燃料以供業界使用。

28. 主席建議政府當局讓業界自由選擇使用其他符合訂明標準及規定的燃料。環境食物局副局長回應時表示，政府當局歡迎業界使用其他環保燃料。

29. 主席亦建議政府當局考慮實施現時在《空氣污染管制條例》中所指明的強制性空氣質素指標。環境食物局副局長答允考慮該項建議。

黑煙車輛定額罰款

30. 劉江華議員詢問，增加檢控及將定額罰款由450元提高至1,000元，可否有效改善空氣質素及減少車輛排放黑煙。

31. 環境食物局副局長表示，加強執法及提高罰款肯定有助減少路上的黑煙車輛數目。環境食物局局長補充，提高黑煙車輛罰款的成效，須與其他措施如使用低硫柴油等一併檢討。警務處交通總部總警司回應劉議員時澄清，1999年內發出的定額罰款告票數目應為5 816張，而不是政府當局所提交參考文件[CB(2)2280/99-00(02)號文件]的附件B所載的5 095張。他補充，2000年1月至4月發出的定額罰款告票及法庭傳票數目分別為1 911及187張。

32. 劉江華議員提醒政府當局加強執法，對付非法進口及使用紅油。環境食物局副局長察悉該等意見。

其他事宜

33. 主席告知與會各人，行政長官已就改善空氣跨黨聯盟工作小組提出的建議作出書面回覆。她表示，改

經辦人／部門

善空氣跨黨聯盟工作小組的召集人何承天議員會致函行政長官，要求他在2000年施政報告中，跟進減少空氣污染的擬議措施。

34. 主席亦提交了由民權黨擬備題為“清新空氣——前路仍漫漫”的報告，供議員參閱。

(會後補註：該報告(CB(2)2460/99-00(01)號文件)已送交缺席會議的議員參閱。)

35. 會議於上午11時結束。

立法會秘書處
2000年9月6日