

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)733/06-07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：2006年11月27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：余若薇議員, SC, JP (主席)  
李柱銘議員, SC, JP  
單仲偕議員, JP  
劉健儀議員, GBS, JP  
蔡素玉議員, JP  
李永達議員  
林健鋒議員, SBS, JP  
譚香文議員

缺席委員：劉慧卿議員, JP (副主席)  
黃容根議員, JP  
劉江華議員, JP

出席公職人員：議程第IV項

### 環境運輸及工務局

局長  
廖秀冬博士

常任秘書長(環境)  
王倩儀女士

### 環境保護署

環境保護署副署長(3)  
鄧忍光先生

助理署長(空氣質素政策)  
謝展寰先生

首席環境保護主任(空氣政策)  
彭錫榮先生

### **議程第V項**

#### 環境保護署

環境保護署副署長(3)  
鄧忍光先生

助理署長(空氣質素政策)  
謝展寰先生

首席環境保護主任(流動污染源管制)  
莫偉全先生

### **議程第VI項**

#### 環境保護署

助理署長(水質政策)  
彭樂民博士

署理高級環境保護主任(水質政策科)  
陳偉權先生

#### 渠務署

助理署長/設計拓展  
徐偉先生

總工程師/顧問工程管理  
麥嘉為先生

### **應邀出席人士：議程第IV項**

#### 香港大學

講座教授  
賀達理教授

#### 香港科技大學

環境實驗所經理  
劉啟漢教授

#### 香港中文大學

社區及家庭醫學系  
黃子惠教授

香港地球之友

環境事務經理  
朱漢強先生

思匯

栢蔚元博士

香港工程師學會

會長  
黃國禮工程師

爭氣行動

主席  
安綺詩女士

**列席秘書** : 總議會秘書(1)1  
余麗琮小姐

**列席職員** : 高級議會秘書(1)2  
鄧曾藹琪女士

議會事務助理(1)4  
潘耀敏小姐

---

經辦人／部門

**I. 通過會議紀要**

(立法會CB(1)287/06-07號文件 —— 2006年10月20日  
特別會議的紀要

立法會CB(1)329/06-07號文件 —— 2006年10月23日  
會議的紀要)

2006年10月20日及23日兩次會議的紀要均獲得  
確認通過。

**II. 自上次會議後發出的資料文件**

2. 委員察悉，事務委員會自上次會議後並無發出  
任何資料文件。

### III. 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)331/06-07(01)號文件 —— 跟進行動一覽表  
立法會CB(1)331/06-07(02)號文件 —— 待議事項一覽表)

3. 委員同意把原訂於2006年12月19日舉行的下次例會改期至2006年12月20日(星期三)上午8時30分舉行，以避免與在同日舉行的工務小組委員會會議有所衝突。他們並同意在下次例會討論下列事項 ——

- (a) 透過提供一筆過資助鼓勵車主盡早更換歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛；及
- (b) 政府部門的「綠色」措施。

主席建議，事務委員會應要求政府當局在為事項(a)擬備的討論文件內，就先前提供一筆過資助以鼓勵柴油公共小巴車主盡早把其車輛更換為使用石油氣或電力驅動的小巴，提供補充資料以供互相參照之用。委員贊同她的建議。

4. 委員從待議事項一覽表察悉，共有4項事宜編定於2007年約的會議討論。為確保有充分時間進行商議，委員同意，如有需要，或會舉行一次特別會議。

5. 主席提醒委員下列兩項事宜 ——

- (a) 編定於2006年12月4日(星期一)下午5時15分進行的嘉道理農場暨植物園夜遊野生動物園活動；及
- (b) 2006年12月8日上午9時與德國聯邦環境、自然保育與核安全部國會國務秘書率領的廢物管理策略交流小組代表團舉行非正式會議。

### IV. 檢討空氣質素指標

與香港大學賀達理教授舉行會議  
(立法會CB(1)331/06-07(03)號文件)

6. 賀達理教授表示，就健康角度而言，無論以任何準則衡量，本港的污染水平均極高。由於身體組織是粒子和氣體污染物的主要目標，患病壓力可以按由污染物所引致的損害及傷害加以量度。空氣更清新，可改善健康和避免患病／早逝。賀達理教授補充，行政長官在

香港總商會推出《清新空氣約章》時所發表的演辭中提到，對行政人員而言，香港是最環保的地方之一，因為香港人口預期壽命在全球最高之列。作為公共衛生醫生，他對於行政長官這番言論感到完全失望。他認為行政長官的演辭誤導及欺騙公眾，因為整體人口的預期壽命與就業及收入的關係更大，即是按人口平均計算的本地生產總值越高，人口預期壽命便越高；反之亦然。雖然空氣污染不大可能會把整體人口的預期壽命倒轉，但卻肯定會減慢壽命增長的速度。他繼而請委員注意世界衛生組織(下稱"世衛")的空氣質素指引的重要性，因為這是套最全面的檢討制度，用以檢討世界各國有關污染對健康的影響的科學資料，而世衛檢討的部分基準則是以香港兩項選定研究為基礎。

(會後補註：賀達理教授的發言講稿及介紹資料已於2006年11月28日隨立法會CB(1)388/06-07號文件送交委員參閱。)

與香港科技大學劉啟漢教授舉行會議  
(立法會CB(1)331/06-07(04)號文件)

7. 劉啟漢教授表示，空氣質素指標必須以保障公眾健康為目標。現時的空氣質素指標無法告知政策制訂者及公眾人士空氣污染物真正的健康影響，更遑論目前由這些空氣質素指標衍生出來的空氣污染指數。因此，當局必須根據世衛的空氣質素指引修訂現時的空氣質素指標，以便進行空氣質素管理。鑒於即時收緊空氣質素指標所牽涉的種種難題，當局或須在考慮空氣質素管制的成本效益分析和減低污染物濃度的需要後，制訂長期的空氣質素管理策略。根據《環境影響評估條例》(第499章)進行的環境影響評估(下稱"環評")亦須加以修改，使之與世衛建議的中期目標掛鉤，而非即時與世衛的空氣質素指引繫上關係。然而，他亦強調，若要訂出任何行動計劃，都必須有一個清晰的時間表和以公眾健康為基礎的里程碑。

與香港中文大學黃子惠教授舉行會議  
(立法會CB(1)331/06-07(05)號文件)

8. 黃子惠教授指出，根據《空氣污染管制條例》(第311章)，空氣質素指標是"為公眾利益而促進對空氣之保護及最佳運用所應達與保持的質素"。他認為此目標過於含糊和空泛，並沒有像其他已發展國家一樣，具體指明要保障公眾健康。此外，香港現行的空氣質素指標是於1987年制訂，主要以美國的研究結果為基礎。雖然不少已發展國家已經採用更嚴謹的準則，但本港的指標

卻從未修訂。他記得，環境保護署(下稱"環保署")曾於1997年成立空氣污染對健康的影響工作小組，但在檢討空氣質素指標方面並無取得甚麼進展。因此，若再花18個月進一步檢討空氣質素指標，用途可能不大，尤其是已發展國家所採用的研究數據和標準均隨時可供參考。黃教授提述行政長官的演辭時解釋，平均預期壽命是以不同年齡組別的死亡率為計算基礎的。雖然高質素的婦產及兒童健康服務對本港的人口預期壽命有正面的影響，但這不能理解為年長人士並沒有蒙受空氣污染的不良影響。

#### 與香港地球之友舉行會議

(立法會CB(1)331/06-07(06)號文件)

9. 朱漢強先生表示，預期壽命長並不同生活質素高，因為兩者是分開的兩回事。差劣的空氣質素事實上已經對公眾健康構成影響，並引起不少與健康有關的問題。不少商界企業及行政人員已因為香港不斷惡化的空氣質素而離開。為維持其在亞洲市場的競爭力，香港必須改善空氣質素及收緊現時的空氣質素指標，因為有關的指標已經過時，亦不符合歐洲聯盟或世衛的標準。此外，若無法保障公眾健康，制訂該等空氣質素指標亦沒有意義。

#### 與思匯舉行會議

(立法會CB(1)331/06-07(07)號文件)

10. 栢蔚元博士表示，就空氣污染對公眾健康所造成的影響而言，香港的空氣質素指標誤導政策制訂者和公眾。鑒於社會人士憂慮實際情況比政府所斷言為差，當局應提供更多有關空氣污染對公眾健康所構成的威脅的客觀資料。他表示，香港正受珠江三角洲區域的經濟發展的非主動危機所影響。然而，經濟方面的利益遠低於香港在公眾健康方面所須付出的代價。他強調，政府當局應清楚表明，空氣質素指標的目的旨在保障公眾健康。與此同時，當局亦應就指定工程項目的環境影響評估研究制訂中期空氣質素目標，以期能逐步收緊該等目標，並最終使其與以健康為基礎的空氣質素指標融合。

#### 與香港工程師學會舉行會議

(立法會CB(1)331/06-07(08)號文件)

11. 黃國禮工程師表示，現時的空氣質素指標已經不合時宜，且在保障健康方面落後於其他已發展國家。因此，當局迫切需要對涵蓋標準污染物及其相關質素限制進行嚴格的檢討，藉以維持香港作為世界級城市的地

位。政府在制訂各種污染物的排放管制時，應進行全面的研究，以確保新的空氣質素指標能符合社會需要和造福後世。鑒於政府有責任不斷維持污染物水平於與其他已發展國家相若的水平，政府當局必須提供清晰的政策及程序讓公眾依循。

與爭氣行動舉行會議

(立法會CB(1)331/06-07(09)號文件)

12. 安綺詩女士表示，香港的空氣質素太差，導致部分患哮喘及其他呼吸系統疾病的兒童在某些高污染的日子呼吸困難，需要入院治療。然而，環保署就空氣污染所發出的警告，卻與英國的環境當局所發出的大不相同。就同一個空氣污染指數而言，香港所作出的忠告是"無須採取行動"，但英國的忠告則可能是"對患哮喘及其他呼吸系統疾病人士所造成的重要健康影響或會惡化"。因此，香港特別行政區政府(下稱"特區政府")應檢討其空氣質素指標，以便能作出合適的健康忠告。此外，當局亦應在清楚訂明的時間表內，訂出可以達至更高的空氣質素指標的方法。

13. 委員亦察悉沒有出席會議的團體代表所提交的下列意見書 ——

(a) 立法會CB(1)331/06-07(10)號文件 —— 綠色和平提交的意見書

(b) 立法會CB(1)331/06-07(11)號文件 —— 環境諮詢委員會提交的意見書

與政府當局舉行會議

(立法會CB(1)331/06-07(12)號文件)

14. 環境運輸及工務局局長請委員注意政府當局有關檢討空氣質素指標的文件，當中列明多項減排措施及制訂長遠空氣質素管理策略的進度。她表示，自當局於1987年訂立空氣質素指標，以及實施多項減排措施(包括就減低工廠排放的二氧化硫而於1990年實施的措施)後，在減低氧化亞氮、可吸入懸浮粒子及揮發性有機污染物的排放總量方面均取得良好的進展。儘管如此，能見度卻不斷惡化。由於近期的科學研究結果顯示，小於2.5微米的粒子(亦即PM 2.5)比較大粒的粒子對人體有更直接的影響，因此有需要就PM 2.5推出一套新的空氣質素指標，以及修訂現行的空氣質素指引和標準。在這方面，特區政府一直在監察世界各地檢討空氣質素指標的進

展，以便從科學的角度修訂香港的空氣質素指標。然而，香港要採用非常嚴格的世衛新空氣質素指引，是一項甚具挑戰的任務，因為不但要在香港實施非常嚴厲的措施，對香港的污染問題影響巨大的珠江三角洲地區也要同樣實施。當局必須與廣東省政府合作以改善區域空氣質素，而訂定2010年減排目標是朝着正確方向邁開的一大步。此外，香港亦需要一些時間進行深入而詳盡的研究，以便提供所需的資料與分析，然後才可在參考相關專家和學者的意見後，訂定一套新的空氣質素指標。在檢討空氣質素指標方面亦會有公眾參與。與此同時，當局會繼續致力減排，包括處理PM 2.5的源頭問題，但有關的標準尚待制訂。

### 整體討論

15. 鑒於根據《空氣污染管制條例》訂定的空氣質素指標的目標旨在"為公眾利益而促進對空氣之保護及最佳運用所應達與保持的質素"，譚香文議員詢問，此目標是否已顧及公眾健康及經濟與技術發展。她進一步詢問，當局在訂定空氣質素指標時，公眾健康是否具凌駕性的考慮因素。環境運輸及工務局局長在回應時引述《空氣污染管制條例》第7(2)條，當中訂明，"任何個別空氣質素管制區或其部分的空氣質素指標，須是局長認為為公眾利益而促進對該管制區內空氣的保護及最佳運用所應達致與保持的質素"。她表示，該項條文授權她在決定新的空氣質素指標及用以達至該等目標的行動時，把保障公眾健康的需要亦一併考慮。她舉例解釋，由於發電時排放的二氧化硫佔二氧化硫總排放量的92%，當局已就發電廠的二氧化硫排放量設定上限以管制其總量，而不是管制污染物的密度水平。政府當局在訂定新的空氣質素指標時，將會參考國際經驗和世衛所提供的指引。事實上，世衛已經清楚指出，每個國家實際的空氣質素指標會根據個別本土情況而有所不同，藉以平衡健康風險、技術可行性、經濟考慮因素，以及其他政治和社會因素。

16. 蔡素玉議員同意，有關檢討空氣質素指標的研究應單以公眾健康方面的考慮為基礎。她指出，若在檢討空氣質素指標時考慮涉及經濟成本的影響、時間、與內地的合作，以及對其他政策(例如能源、交通運輸、工業發展、城市規劃及保育)的影響，有關研究所需的時間將會遠超於18個月。鑒於現時有關空氣質素指標的資料已隨時可供閱覽，政府當局若真的承諾訂定新的空氣質素指標，要付諸實行應該不難。她認為，當局必須盡早推出以公眾健康作為具凌駕性考慮因素的新空氣質素指標，並實施PM 2.5管制。環境運輸及工務局局長表示，



政府當局非常重視公眾健康。雖然世衛的空氣質素指引旨在把污染情況降低至切實可行的最低程度，藉以進一步保障公眾健康，該等指引卻極為嚴格，使大部分的已發展國家亦難以遵循。因此，香港需要考慮訂定一套切實可行又能夠達到的中期目標，可以在合理的時間內實施，並顧及本港的實際情況。

17. 主席就有關為空氣質素指標訂定中期目標及其對《環境影響評估條例》的影響向團體代表徵詢意見。香港科技大學劉啟漢教授表示，鑒於現時的外圍空氣質素，香港若採用更嚴格的世衛空氣質素指引，環評程序將會大受影響。根據世衛的建議，當局應考慮與歐洲國家一致，以漸進方式推行中期目標，並以合理的時間表和協調的行動計劃為基礎。香港中文大學黃子惠教授指出，雖然世衛建議會員國先行考慮其本身的情況，然後才採用新的空氣質素指標作為法定標準，但這不應理解為發展中國家應採用比較不嚴格的標準，因為差劣的空氣質素對健康所造成的影響，在已發展或發展中國家都是一樣的。中期目標只可以提供短暫的緩解。由於環評程序旨在評估和減低工程項目對鄰近社區所造成的環境影響，若把標準降低以確保其得以遵循，便無法達到預定的目的。長遠而言，應制訂一套以健康為本的空氣質素指標，藉以保障公眾健康。思匯柏蔚元博士表示，政府當局即將就空氣質素指標進行的全面研究的目標，應是採用世衛的空氣質素指引制訂以健康為本的空氣質素指標，並在切實可行的情況下盡快修訂空氣污染指數。與此同時，當局亦需要推出符合實際的空氣質素指標中期目標，使公眾及政策制訂者在空氣質素的嚴重性方面不會被誤導。香港大學賀達理教授表示，若中期目標是在嚴謹的時限下作為里程碑，則可計算其對健康所帶來的益處。他亦建議，應修訂《環境影響評估條例》，以避免有關方面接納任何容許偏離某特定地區的污染容許極限的環評結果。爭氣行動安綺詩女士關注到，現有的空氣質素指標和空氣污染指數無法迫使發展商把污染程度維持於低水平，因此需要修訂法例和推出中期目標。

18. 環境運輸及工務局局長透過主席表示，根據現有的《環境影響評估條例》，當局於進行規劃期間，需要在考慮最新的技術發展後，評估空氣質素指標的遵行情況。這就如《空氣污染管制條例》的情況一樣，當局在考慮最新的技術發展後，收緊管制汽車及發電廠排放廢氣的標準。

19. 鑒於尚有一段長時間才實施新的空氣質素指標，譚香文議員詢問當局在這段期間會採取甚麼改善措施。環境運輸及工務局局長表示，當局一直以來均透過

跨境合作的方式實施減排措施，以改善區域性空氣質素。在設立16個空氣質素監測站後，確實提高了發放空氣質素資料的透明度。蔡素玉議員詢問香港的空氣質素指標與內地的空氣質素指標比較如何。環境運輸及工務局局長答稱，兩套空氣質素指標只有些微差別。她察悉內地亦正在研究世衛的空氣質素指引是否適用，但尚未在這方面定下確實時間表。

20. 李永達議員同意賀達理教授的意見，指行政長官在《清新空氣約章》推出時就現時的環境狀況發表的言論有誤導成分。在他看來，藍天行動像一項宣傳活動多於一項實際的推行計劃。他亦關注到，新的空氣質素指標需要用18個月進行檢討，以及另外18個月作最後定案，方可在2009年實施，距今尚有一段很長的時間。鑒於改善空氣質素刻不容緩，他認為有必要在切實可行的範圍內盡量加快進行檢討，以便可望早日在2007年年底或2008年年初實施新的空氣質素指標。蔡素玉議員認同他的意見。

21. 環境運輸及工務局局長表示，當局在展開藍天行動時已花了不少工夫教育公眾人士，以及讓他們參與其中。藍天行動可令公眾人士更加意識到有需要保護環境，而從不同機構所舉辦的各項計劃(包括減少用電量比賽)便可證明這點。她補充，雖然收緊空氣質素指標會向公眾人士發出更強烈的健康警告，但還有其他因素需要考慮。目前，香港及其鄰近城市如新加坡及首爾，均採用一套類似的空氣污染指數。若香港採用的空氣污染指數嚴格得多，可能會令人產生錯覺，以為香港的空氣質素較亞洲其他城市惡劣。因此，在制訂一套新的空氣質素指標時，有需要確保匯報空氣質素的制度應與其他鄰近城市相若，以便可作出公平的比較，否則香港便會失去競爭力。

22. 鑒於行政長官因香港的環境而感到自滿，李柱銘議員詢問環境運輸及工務局局長會否撤回她較早時的言論，指"空氣污染是香港第一人民公敵"。環境運輸及工務局局長表示，她一直花了不少工夫改善本地和區域性的空氣質素，包括在過去10年提出了一系列措施減少車輛和發電廠的廢氣排放量，以及與內地當局合作，這證明她一直致力消滅空氣污染問題。即使政府當局致力改善空氣質素，李議員察悉並關注到，空氣質素正在不斷惡化，這大抵是珠江三角洲地區較前更工業化所致。因此，當局有需要採取更積極的措施，解決空氣污染問題，而政府不應因現時的環境而過分自滿。

23. 譚香文議員察悉，環境保護署在1997年已成立空氣污染對健康的影響工作小組(下稱"工作小組")，負責檢討空氣質素指標，但工作小組並無匯報檢討工作的進展。因此，她質疑當局為了在2007年進行空氣質素指標檢討全面研究而將於該年成立的督導委員會，到底會發揮多大成效。蔡素玉議員亦詢問當局會否邀請專家及學者參與有關研究，以及會否委聘顧問進行研究。

24. 環境保護署助理署長(空氣質素政策)表示，工作小組已就現行空氣質素指標是否足夠，進行了一項為期18個月的檢討。雖然同意空氣質素指標應因應香港的經濟和技術發展而收緊，但工作小組並無就應如何及在多大程度上收緊空氣質素指標，作出任何建議。與此同時，美國及歐洲國家現正檢討本身的空氣質素指標。然而，美國環境保護局在1997年提出的新標準(亦即PM 2.5)引起了連串訴訟，該等訴訟拖延至2005年才了結。在此情況下，香港特區政府決定在其他國家的空氣質素指標檢討有結果前，停止檢討空氣質素指標。儘管如此，當局已採取措施，例如控制車輛的廢氣排放量及訂定2010年的減排目標，務求在這段期間改善空氣質素。美國有關當局在2006年9月訂定控制空氣污染的指引，把有關標準定為PM 2.5，以及世衛在2006年10月訂立空氣質素指引後，政府當局認為現時是根據所得資料檢討現有空氣質素指標的適當時機。環境運輸及工務局常任秘書長(環境)補充，政府當局現正落實該項研究的招標工作的詳情。為確保有關研究妥善進行，當局會成立一個由有關政策局和部門的代表、環境諮詢委員會成員，以及有關專家和學者組成的督導委員會。

25. 香港中文大學的黃子惠教授應主席邀請發言時表示，工作小組由環境保護署助理署長(空氣質素政策)擔任主席，賀達理教授和他本人是工作小組的成員。他們在為期18個月的研究結束後，共同編製了一份關於空氣污染對健康的影響的全面報告。雖然工作小組並無開列須予達到的空氣質素指標標準，但預計政府當局會跟進工作小組的報告。

政府當局

26. 應主席之請，政府當局答允提供空氣質素指標檢討全面研究的研究摘要，以及當局在有關檢討有結果前為消滅空氣污染問題而採取的臨時措施的資料。

## V. 推廣使用環保車的稅務優惠

(立法會CB(1)331/06-07(13)號文件 —— 政府當局提供的文件

立法會CB(1)364/06-07(01)號文件 —— 爭氣行動提交的意見書)

27. 環境保護署副署長(3)向委員簡介政府當局所提出有關採用稅務優惠以推廣使用環保車輛的建議。他表示，有關建議在2006-2007年施政報告公布後，政府當局曾與受影響的行業(包括代表平行進口商的右軚汽車商會(香港)有限公司)舉行會議，並已就制訂不同種類私家車的平均燃料效率的原則達成共識。

28. 劉健儀議員察悉當局會在計及輸入香港的車輛型號的平均燃料效益逐步收緊燃料效率限值，她關注到車主如根據當時的燃料效率限值訂購環保車輛，而有關的限值其後收緊，在車輛送抵時，他們或會無法享受稅務優惠。環境保護署副署長(3)向委員保證情況不會如此。他表示，燃料效率限值會繼續有效，直至2008年3月31日止。當局會以截至2007年12月31日輸入香港的車輛型號的平均燃料效益，在2008年4月1日收緊限值。劉議員關注到擬議優惠計劃是否具成本效益，因為部分環保團體曾指出，使用混合動力車輛不會對環境帶來太大好處。環境保護署副署長(3)表示，提供稅務優惠會鼓勵更多車主轉用廢氣排放量較少的環保車輛，經過日積月累，會為環境帶來好處。

29. 蔡素玉議員質疑，環保車輛的認可標準為何是參照車輛的重量而非車輛的馬力及／或容量而定。劉健儀議員察悉，車主會有興趣知道符合環保車輛的認可標準的車輛種類／型號。鑒於有關計劃會在2007年4月1日推出，而車主亦需要時間訂購車輛，她詢問通過型號審批的車輛一覽表會在何時公開，供公眾人士參閱。環境保護署副署長(3)解釋，汽車業界習慣上按重量而非馬力把車輛的燃料效率分類。環保車輛的認可標準規定環保車輛的廢氣排放量及燃料效率，必須較同一重量類別車輛的平均廢氣排放量及燃料效率分別少50%和高40%，該等標準將適用於混合動力車輛及傳統車輛。然而，當局在2007年3月底公布通過型號審批的環保車輛型號一覽表前，有需要收集更多關於這方面的資料。由於該計劃將不具任何追溯力，早些公布該一覽表亦不會有任何分別。鑒於該計劃已在2006年10月公布，劉議員認為政府當局應該可以公開通過型號審批的車輛型號一覽表，以便車輛供應商可安排更多該等型號的車輛在香港出售。她希望該一覽表可盡快公開，最好是在2007年1月底。

30. 蔡素玉議員察悉，當政府車輛到期更換時，當局會優先考慮那些可符合特定認可標準的更換車輛，當中會考慮運作上的要求及確保合理地運用資源的需要。她要求當局闡釋政府物流服務署會按何準則採購更換車輛。環境保護署副署長(3)表示，事務委員會曾在2006年10月20日的特別會議上提出此事。鑒於混合動力型號車輛在市場上的供應有限，把整個政府車隊更換為該類車輛，可能會出現所有政府車輛均屬同一固定型號的弊端，結果或會妨礙政府的若干運作，特別是執法機關進行的臥底行動。儘管如此，政府當局會在作一般用途的現有中小型車輛的使用年期屆滿時，設法把該等車輛更換為環保型號的車輛。然而，這種做法未必適用於特別用途車輛，例如運送貨物的政府貨車，因為該類車輛在市場上沒有適合的環保型號。他補充，雖然政府物流服務署清楚知道把政府車隊更換為環保車輛的規定，但該署亦必須確保合理地運用資源。主席表示，在更換政府車隊時，政府須考慮的應是車輛的環保表現，而不是合理地運用資源這點。

31. 李永達議員關注到環保車輛的維修保養費用較高，尤以零件的費用為然。據他所理解，更換混合動力車輛的電池所需的費用為4萬元，而更換傳統車輛的電池所需的費用僅為400元。若情況如此，應讓公眾人士知道環保車輛的維修保養費用高昂。環境保護署副署長(3)表示，機電工程署已在2005年4月1日就試用混合動力車輛，展開一項為期兩年的研究。該項研究截至2006年6月的中期結果顯示，混合動力車輛的維修保養費用與傳統車輛的維修保養費用沒有分別。汽車供應商所提供關於海外國家使用混合動力車輛的經驗的資料亦顯示，混合動力車輛的電池的壽命，在該類車輛的整個使用年期可以維持。首席環境保護主任(流動污染源管制)補充，混合動力車輛的電池屬特別設計，可貯存操作車輛所需的電源。因此，該等電池的壽命必須持久，以便在該類車輛的整個使用年期內維持車輛的操作。該類車輛的整個使用年期估計約為7至8年，視乎車輛的行車里數／狀況而定。

32. 主席在總結時表示，事務委員會對於當局提交財務委員會考慮的撥款建議並無異議。

**VI. 4339DS —— 北區污水收集系統第1階段第2B及2C期及第2階段第1期工程**

(立法會CB(1)331/06-07(14)號文件 —— 政府當局提供的文件)

33. 渠務署助理署長(設計拓展)利用投影片講述政府當局的建議，把4339DS —— 北區污水收集系統第1階段第2B及2C期及第2階段第1期工程的一部分提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為1億3,000萬元。有關建議會提交工務小組委員會考慮，並於稍後提交財務委員會批准。

34. 主席詢問委員政府當局可否把有關建議提交工務小組委員會考慮。委員對此表示同意。

**VII. 其他事項**

35. 議事完畢，會議於下午4時25分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2007年1月19日