

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)1008/09-10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 特別會議紀要

日 期：2009年10月6日(星期二)  
時 間：下午2時30分  
地 點：立法會會議廳

出席委員：余若薇議員, SC, JP (主席)  
陳克勤議員(副主席)  
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP  
涂謹申議員  
劉江華議員, JP  
劉健儀議員, GBS, JP  
鄭家富議員  
陳偉業議員  
林健鋒議員, SBS, JP  
劉秀成議員, SBS, JP  
何秀蘭議員  
陳健波議員, JP  
梁美芬議員

其他出席議員：葉偉明議員, MH

缺席委員：黃容根議員, SBS, JP  
李永達議員  
張學明議員, GBS, JP  
甘乃威議員, MH

出席公職人員：環境局局長  
邱騰華先生

環境保護署副署長(3)  
陳嘉信先生

環境保護署首席環境保護主任(空氣政策)  
彭錫榮先生

環境保護署首席環境保護主任(流動污染源管制)  
何嘉文先生

**應邀出席人士：** 香港城市大學

生物及化學系副教授  
張潤興博士

爭氣行動

主席  
Christian MASSET先生

環保觸覺

項目經理  
何嘉寶女士

香港電燈有限公司

工程及發展董事  
尹志田先生

思匯

環境項目經理  
Mike KILBURN先生

健康空氣行動有限公司

發言人  
黃元山先生

公民黨

環境及可持續發展政策支部主席  
郭榮臻先生

香港地球之友

環境事務經理  
朱漢強先生

香港中文大學

社區及家庭醫學系  
黃子惠教授

公共巴士同業聯會

主席  
黃良柏先生

工程界社促會

高級副主席  
嚴建平工程師

個別人士

周邦毅先生

個別人士

廖潔梅女士

個別人士

Melanie MOORE女士

南土瓜灣關注組

主席  
湯文海先生

中華電力有限公司

商務總監  
盧柏昌先生

新世界第一渡輪服務有限公司

助理總經理(工程)  
黃銳昌先生

愉景灣航運服務有限公司

助理董事  
黃錦桂先生

長春社

公共事務經理  
李少文先生

個別人士

Shaphan MARWAH先生

個別人士

Martha JOHNSTONE女士

新世界第一巴士服務有限公司／城巴有限公司

企業傳訊副總監  
陳燕玲女士

偉恒昌新邨偉景閣業主立案法團

主席  
甘桂基先生

海心居民協會

秘書  
林山東先生

安和園二期大廈立案法團

秘書  
關淑娟女士

民主黨

社區主任  
嚴家榮先生

中國綠色和平

項目主任  
古偉牧先生

中港澳直通巴士聯會

秘書長  
陳宗彝先生

香港巴士業供應商聯會

主席  
馬南錦先生

九龍巴士(一九三三)有限公司

車務總監  
葉松添先生

香港工程師學會

副會長  
陳福祥博士工程師

清新空氣行動

副召集人  
唐耀光先生

環達科技(中國)有限公司

董事  
霍彥邦先生

環保小巴大聯盟

謝健威先生

公共小型巴士總商會

主席  
凌志強先生

的士、小巴權益關注大聯盟

主席  
黎銘洪先生

**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(1)4  
潘耀敏小姐

---

經辦人／部門

**I. 檢討空氣質素指標**

主席歡迎政府當局及團體代表出席會議，就空氣質素指標檢討的諮詢文件(下稱"諮詢文件")交換意見。

與張潤興博士舉行會議

2. 張潤興博士表示，現行空氣質素指標對上一次更新是在1987年，必須予以檢討。儘管空氣污染物的排放量有所減少，本港的空氣質素一直沒有太大改善，顯示空氣污染問題屬地區性問題。因此，他支持訂立一套嚴格的空氣質素指標，而不是一個容易達致的目標。當局亦應與各持份者磋商，為達致新空氣質素指標制訂一個特定時間表和行動計劃。鑒於發電是主要的污染源，電力公司需要使用較潔淨的燃料。

爭氣行動

(立法會CB(1)2670/08-09(02)號文件)

3. 主席Christian MASSET先生表示，檢討空氣質素指標向來皆有需要，以反映自空氣質素指標對上一次在1987年更新以來，本港在經濟及社會方面的演變。他支持採納最高標準的空氣質素指標，不應採納任何中期目標，以保障公眾健康。為達致最高標準，他建議政府當局應採取各項管制措施，包括強制淘汰造成污染的舊柴油車輛、強制發電廠安裝微細粒子凝聚器、劃設海洋排放管制區，以及控制和減少道路交通。

與環保觸覺舉行會議

(立法會CB(1)2670/08-09(03)號文件)

4. 項目經理何嘉寶女士表示，環保觸覺關注到住宅及商業機構的耗電量在過去10年分別上升了18%和28%。除了鼓勵使用較潔淨的燃料發電外，政府當局應採取措施降低耗電量，以期減少發電所產生的排放量。除了推行空氣質素指標檢討的諮詢文件所載的19項排放管制措施外，當局亦應考慮向電力住宅及商業用戶提供誘因，例如現金回贈，鼓勵他們減少用電。此外，當局應考慮其他措施，包括引入窗戶可開啟的空調巴士、成立專責部門推動天台綠化，以及增加私家車首次登記稅以鼓勵市民使用公共交通工具等。

與香港電燈有限公司舉行會議

(立法會CB(1)2670/08-09(04)號文件)

5. 工程及發展董事尹志田先生表示，香港電燈有限公司(下稱"港燈")支持以世界衛生組織(下稱"世衛")的空氣質素指引作為基準，並考慮本地的情況，分階段訂立新的空氣質素指標，以期改善空氣質素及保障公眾健康。港燈亦支持推行政府當局建議的排放管制措施，特別是使用電動車輛及把使用天然氣發電的比例增至50%。為達致2010年的減排目標，港燈會在明年之前把使用天然氣發電的比例由15%增至30%，但需要時間加裝輸入和貯存天然氣的設施。與此同時，港燈已計劃在2010年加裝3個脫硫裝置及兩個脫氮裝置。預計在2010年，二氧化硫、可吸入懸浮

粒子和氮氧化物的排放量可較2005年的水平減少40%至70%。

與思匯舉行會議

(立法會CB(1)2670/08-09(05)號文件)

6. 環境項目經理Mike KILBURN先生雖然歡迎政府當局檢討空氣質素指標，但表示思匯建議政府當局以"香港特區政府的政策目標是要改善室外空氣質素，直到空氣污染不致如現在般對人類健康構成重大威脅為止"作為政策聲明。制訂一個清晰、明確及以健康為基礎的政策目標有助整合內部的決策和執行工作，以及向污染者和公眾發出正確的信息。負責環境、衛生、規劃和發展範疇的政策局和部門應妥為協調本身的決策過程，以達致既定目標。除了擬議管制措施外，政府當局應就渡輪排放廢氣採取額外措施，包括為本地渡輪加裝催化轉換器，以及把排放管制的適用範圍擴及遠洋輪船。為減少車輛排放廢氣，政府當局應採取賞罰兼備的方式，鼓勵盡早更換造成嚴重污染的柴油貨車及巴士。此外，政府當局應考慮採取經濟抑制措施，例如增加造成污染的舊車車主所須繳付的牌照費。政府當局亦應制訂實施各項減排措施的時間表。

與健康空氣行動有限公司舉行會議

(立法會CB(1)2670/08-09(06)號文件)

7. 發言人黃元山先生表示，空氣污染是香港最嚴重的公眾健康危機，每年導致超過1 100人死亡。因此，政府當局應透過採納世衛的空氣質素指引、落實清理空氣污染物的措施以減少空氣污染物，以及公布空氣污染對健康的影響以加強問責，從而改善空氣質素，直至污染不再對公眾健康構成重大威脅為止。當局亦應考慮就達致空氣質素指標制訂更嚴格的中期目標，特別是二氧化硫的排放量應與相關的世衛空氣質素指引所訂的排放量一致，以及訂定一個盡早遵行目標的日期。雖然支持該19項擬議排放管制措施，但政府當局應以全面的方式推行該等措施，不應把焦點放在較容易推行的措施。當局亦應採取措施，減少本地船隻的排放量。與此同時，當局應制訂機制，檢討推行各項排放管制措施的進度。



與公民黨舉行會議

(立法會CB(1)2670/08-09(07)號文件)

8. 環境及可持續發展政策支部主席郭榮臻先生表示，空氣質素改善不但會減少空氣污染，亦會改善公眾健康，從而減少醫療開支。現有空氣質素指標沿用超過20年，已經不合時宜，應予檢討。鑒於發電廠及車輛的排放物是本港空氣污染物(尤其是二氧化硫及可吸入懸浮粒子)的主要源頭，政府當局應就該等污染物採納更嚴格的空氣質素指標。對於擬議空氣質素指標只採納世衛就二氧化硫及可吸入懸浮粒子所訂的中期目標，公民黨感到失望，因為這不能有效改善空氣質素。當局應就空氣質素指標制訂更進取的目標，務求在2012年達致世衛的中期目標2、在2017年達致中期目標3，以及在2022年達致最終目標。為減少發電廠的排放量，政府當局應探討可否以正在急速發展的可再生能源取代傳統燃料。

與香港地球之友舉行會議

(立法會CB(1)2670/08-09(08)號文件)

9. 環境事務經理朱漢強先生表示，香港地球之友支持盡快推行該19項排放管制措施，以便在2015年或之前完成該等措施。由於路邊空氣污染對公眾健康構成威脅，當局應優先推行那些會改善路邊空氣質素的排放管制措施。政府當局應集中保護環境，不應過分強調各項排放管制措施對成本的影響。

與黃子惠教授舉行會議

(立法會CB(1)2670/08-09(09)號文件)

10. 黃子惠教授表示，由於訂立空氣質素指標的目的是保障公眾健康，故訂立一套不合標準而又不能達標的空氣質素指標是沒有意義的。政府當局應解釋為何不採納世衛的最終空氣質素指引，並應展示其有決心積極減少空氣污染物，以及在一段特定時間內穩定地邁向世衛的最終空氣質素指引所訂的目標。他又指出，顧問為評估各項空氣污染管制策略而進行的成本效益分析在方法上有局限，故成本效益分析的結果應只作輔助或參考用途，不應是作出決定的唯一準則。為改善本港的空氣質素，當局應致力透過有效的城市設計、建築物規例、道路設計和交通管理，減少

排放量及驅散空氣污染物。當局亦應以更積極的方式處理區域空氣污染問題，包括與鄰近海港合作，強制遠洋輪船使用較潔淨的燃料，以期減少海上空氣污染。

#### 與公共巴士同業聯會舉行會議

11. 主席黃良柏先生表示，由超過7 200個交通服務營辦商組成的公共巴士同業聯會支持當局推行排放管制措施，以改善空氣質素。由於不少交通服務營辦商在金融危機下不能負擔更換車輛的費用，該會促請政府當局延長其為鼓勵盡早更換歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛而實施的一筆過資助計劃的申請限期。該計劃的適用範圍亦應擴大至涵蓋在1997年4月1日後登記的歐盟I期柴油車輛，以及歐盟II期柴油車輛。鑒於歐盟IV期車輛出現不少技術問題，當局在把歐盟V期車輛引入本地市場之前應進行更多測試，以確定歐盟V期車輛的表現。

#### 與工程界社促會舉行會議

(立法會CB(1)2670/08-09(10)號文件)

12. 高級副主席嚴建平工程師表示，政府當局應展示其有決心檢討自1987年開始採用而現已不合時宜的空氣質素指標。香港應採納國際間最高的空氣質素指標標準，並制訂一個明確的時間表，以達致中期及長期目標，這是至為重要的。關於推行排放管制措施對財政造成的影響，該會認為政府當局對空氣質素良好所帶來的財政得益，包括減低醫療開支、改善工作環境、提高生產力，以及增加海外投資等輕描淡寫。因此，既然部分排放管制措施會令電費增加20%及巴士車費增加15%，根據"用者自付"原則，推行排放管制措施所需的費用便首先應由政府及製造廢氣的企業承擔，不應由社會承擔，以免令市民大眾的財政負擔增加。政府當局亦應積極請廣東省當局合作，制訂區域空氣質素指標及粵港兩地的排放管制措施。

#### 與周邦毅先生舉行會議

(立法會CB(1)2709/08-09(01)號文件)

13. 周邦毅先生表示，作為本港一名執業律師，他非常關注空氣質素不斷惡化對本港的競爭力造成

的影響。為了維持本港的競爭力及作為國際金融中心的地位，本港必須吸引及留住人才。然而，由於空氣質素欠佳，不少國際專業人士不願留在香港而選擇遷往新加坡、倫敦及紐約。香港急須採納最高的空氣質素指標標準及推行排放管制措施，以期盡快改善空氣質素。

與廖潔梅女士舉行會議

(立法會CB(1)2670/08-09(13)號文件)

14. 廖潔梅女士表示，作為一名幼兒教師，她極為關注空氣污染對兒童健康造成的長遠影響。兒童本身沒有能力採取任何行動，故政府應採取步驟，確保兒童享有清新空氣，這是非常重要的。研究顯示幼兒對空氣污染非常敏感，而兒童的肺部、心臟及血管仍在發育及成長，故空氣污染嚴重對兒童健康的影響較其他人大得多。現時亦開始有研究指出智商較低與在出生前面對空氣污染的環境有關。除非即時採取行動，否則本港兒童可能要終生面對健康問題，而他們的預期壽命亦會縮短。有鑒於此，政府急須更新空氣質素指標，以及在一段既定時間內全面採納世衛的空氣質素指引。

與Melanie MOORE女士舉行會議

(立法會CB(1)2670/08-09(14)號文件)

15. Melanie MOORE女士表示，作為一名香港永久居民、納稅人、母親，以及在金融服務界工作的專業人士，她極為關注香港空氣質素不斷惡化的問題。她表示，由於人口稠密及路邊廢氣的濃度甚高，香港人最容易受到路邊污染影響。雖然整體排放噸位在過去15年已下跌，但路邊污染仍有待改善。事實上，有40%的路邊廢氣來自過時的柴油專利巴士。她促請政府採納世衛在2006年公布的最終空氣質素指引，而不應分階段更新現有空氣質素指標。更重要的是，該等標準應在一段既定時間內落實。她促請現任政府在2012年下台前採取措施，以大幅減少排放量，從而改善公眾健康。

與南土瓜灣關注組舉行會議  
(立法會CB(1)2670/08-09(15)號文件)

16. 主席湯文海先生表示，南土瓜灣關注組代表土瓜灣的居民和樓宇業主。他們關注到，因發展港鐵沙中線項目而需要在土瓜灣興建的設施會帶來空氣及噪音污染問題。該等設施包括混凝土廠、石塊研磨設施及卸泥區。然而，當局至今並無就該等設施進行公眾諮詢。他又質疑當局有否進行環境影響評估(下稱"環評")，以評估該等設施對鄰近社區的影響。

與中華電力有限公司舉行會議  
(立法會CB(1)2670/08-09(16)號文件)

17. 商務總監盧柏昌先生表示，中華電力有限公司(下稱"中電")支持政府按照世衛的空氣質素指引，邁向更嚴謹的空氣質素指標，亦會竭盡本分為達致有關目標而努力。自90年代初起，中電已率先把天然氣和核電引入本港，以較潔淨的燃料發電。多元化的燃料組合不僅確保了電力的供應可靠而價格合理，亦把對環境造成的影響減至最少。中電在裝置煙氣脫硫設施及在青山發電廠實施其他排放管制措施，以協助達致2010年或之前的減排目標方面，一直進展理想。鑒於擬議新空氣質素指標所訂的目標更高，中電需要把以天然氣發電的比例大幅增加至少50%。相關各方須衷誠合作，確保能及時額外供應充足的天然氣。中電歡迎政府不斷致力促使工業界及其他持份者採取在技術上可行、具持續性、符合成本效益的排放管制措施，並在實際可行的時間內實施該等措施。

與新世界第一渡輪服務有限公司舉行會議

18. 助理總經理(工程)黃銳昌先生表示，新世界第一渡輪服務有限公司(下稱"新渡輪")已參與政府當局就使用超低硫柴油而進行的試驗計劃，以期減少渡輪及船隻的排放物。然而，由於超低硫柴油較傳統燃料昂貴得多，除非政府提供資助，否則新渡輪不能繼續使用超低硫柴油。儘管如此，新渡輪準備安裝催化器件，以期把渡輪的排放物減少50%。

與愉景灣航運服務有限公司舉行會議

19. 助理董事黃錦桂先生表示，愉景灣航運服務有限公司雖然歡迎推行擬議排放管制措施以改善空氣質素，但關注到該等打擊海上污染措施的技術可行性及對成本的影響。由於營運成本不斷上升，渡輪公司在繼續經營業務方面遇到的困難亦與日俱增。政府及持份者需要根據"污染者自付"或"用者自付"的原則，制訂資助該等排放管制措施的方法。

與長春社舉行會議

(立法會CB(1)2670/08-09(18)號文件)

20. 公共事務經理李少文先生表示，政府當局應為實施擬議空氣質素指標訂立時間表。雖然重組巴士路線的建議或許只能令非繁忙時間的巴士路線削減約10%，但長春社仍支持該建議。當局亦應考慮改善城市規劃，令空氣更加流通。在成本方面，長春社認為政府當局應致力在切實可行的範圍內盡量減低成本，並制訂分擔成本的機制以資助排放管制措施。

與Shaphan MARWAH先生舉行會議

21. Shaphan MARWAH先生表示，空氣質素欠佳已嚴重損害香港市民的生活質素。他促請政府當局採用世衛的最高標準及嚴格執行排放管制措施。

與Martha JOHNSTONE女士舉行會議

22. Martha JOHNSTONE女士表示她同意其他團體代表的意見，沒有任何補充。

與新世界第一巴士服務有限公司／城巴有限公司舉行會議

23. 企業傳訊副總監陳燕玲女士表示，新世界第一巴士服務有限公司／城巴有限公司(下稱"新巴／城巴")一向主動推行環境措施，這從以最新型號及最環保的巴士更換行將退役的巴士(巴士通常使用了約17年便須退役)便可見一斑。現時，新巴／城巴的巴士車隊主要由在1998年至2000年期間購入的歐盟II期型號巴士組成。新巴／城巴會致力透過安裝減少排放物器件而不以更換該等巴士的方式，改善該等巴士

的環境表現，因為過早更換該等巴士可能造成浪費。此外，除非政府提供資助，否則更換巴士的成本可能會轉嫁至消費者身上。她補充，新巴／城巴一直與政府當局緊密合作，在諮詢區議會後制訂巴士路線重組計劃。鑒於有關地區的居民強烈反對，新巴／城巴在過去5至6年只能削減約10%的巴士路線。

與偉恒昌新邨偉景閣業主立案法團舉行會議  
(立法會CB(1)2670/08-09(19)號文件)

24. 主席甘桂基先生表示，土瓜灣居民會強烈反對為了發展沙中線及中九龍幹線而在土瓜灣興建混凝土廠、石塊研磨設施及卸泥區的建議。他們關注到，興建及運作該等設施所造成的空氣及噪音污染可能會嚴重影響附近居民的健康。他們亦關注建造工程會令土瓜灣的交通問題惡化。他促請政府當局處理土瓜灣居民的關注事項。

與海心居民協會舉行會議  
(立法會CB(1)2670/08-09(20)號文件)

25. 秘書林山東先生表示，土瓜灣居民關注為了發展沙中線及中九龍幹線而在土瓜灣興建混凝土廠、石塊研磨設施及卸泥區的建議。在建造工程進行期間，預計大型運泥車平均每天往返約600次，因而會造成嚴重的空氣及噪音污染，並對土瓜灣的居民構成威脅。建造工程亦會令土瓜灣居民喪失享用海旁附近的康樂設施的機會。

與安和園二期大廈立案法團舉行會議

26. 秘書關淑娟女士因為身體不適，請主席批准湯文海先生代表她發言。湯先生表示，擬議空氣質素指標的適用範圍應該擴大，以包括對小於2.5微米的粒子作出管制。空氣質素評估亦應顧及天氣的影響。他又指出，關於鐵路項目的建造工程所造成的影響，香港鐵路有限公司一直誤導公眾。由於並無進行環評，有關的區議會無法評估建議在土瓜灣興建的設施所造成的嚴重威脅。他強調需要停止有關的建造工程，待環評及公眾諮詢完成後才繼續進行。

與民主黨舉行會議

(立法會CB(1)2670/08-09(22)號文件)

27. 社區主任嚴家榮先生表示，民主黨支持根據世衛的空氣質素指引檢討空氣質素指標，以及在一個明確的時限內落實該19項擬議排放管制措施。然而，民主黨關注到，把本地使用天然氣發電的比例增至50%及盡早淘汰舊車／造成嚴重污染車輛的措施，可能會令電費及巴士車費分別上升20%及15%。由於政府當局並無提到其所承擔的成本有多少，民主黨懷疑政府當局列出高昂的成本，企圖令公眾望而卻步，不再要求當局推行更積極的措施以改善空氣質素。至於成本效益分析，民主黨認為顧問貶低了改善空氣質素的效益，包括市民健康更佳及醫療開支減少。

與綠色和平舉行會議

(立法會CB(1)2670/08-09(23)號文件)

28. 項目主任古偉牧先生表示，擬議空氣質素指標不能有效保障公眾健康，因為當局就二氧化硫及其他污染物訂定的目標過低。因此，當局有需要採用世衛空氣質素指引所訂的最高標準。他又指出，公眾諮詢文件提出的問題是引導性問題，未能有效地令公眾表達意見。綠色和平最近委託外界就空氣質素指標檢討進行的研究顯示，逾70%的受訪者表明，雖然預計成本高昂，但仍支持根據世衛的空氣質素指引提高空氣質素指標。日後亦應由一個獨立的專責小組負責每3年進行一次空氣質素指標檢討。

與中港澳直通巴士聯會舉行會議

29. 秘書長陳宗彝先生表示，中港澳直通巴士聯會(下稱"直通巴士聯會")一向支持政府的環保政策。舉例而言，直通巴士聯會的會員曾積極參與歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛的自願更換計劃。現時，大部分會員均使用歐盟III期及歐盟IV期型號的車輛。直通巴士聯會亦支持引入電動車輛，因為該等車輛完全不排放廢氣，而且能節省不少燃料費。他知道內地當局已進行大量工作，推動強制使用電動車輛。在北京奧運期間調派至當地的50輛電動巴士，確實在國際上贏得不少稱許。以現時的技術，電動車輛充電5小時便可在平路行走600公里，在山路則可行走400公里。

因此，在香港改用電動車輛應沒有問題。當局應就在香港使用電動車輛進行更多可行性研究。

與香港巴士業供應商聯會舉行會議

30. 主席馬南錦先生表示，香港巴士業供應商聯會向來支持政府的環境政策。然而，政府當局在推行任何新的環境措施之前應全面諮詢各持份者。該會支持當局繼續提供誘因，鼓勵盡早更換造成更嚴重污染的歐盟前期及歐盟I期車輛。不過，當局亦應在引入新型號的環保車輛之前推行試驗計劃。

與九龍巴士(一九三三)有限公司舉行會議

31. 車務總監葉松添先生表示，九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱"九巴")一直致力使用更環保的巴士，而且能夠達致香港的廢氣排放標準。除了每年更換約200輛巴士外，九巴已在2009年2月把第一輛歐盟V期型號巴士引入香港。盡早更換造成污染的巴士涉及的財政影響，視乎須更換的巴士的種類、更換巴士的時間表及巴士的供應而定。九巴亦支持重組巴士路線，因為此舉既可令資源更靈活調配，又可節省燃料及減少廢氣排放。然而，有關地區的居民並不歡迎重組巴士路線，而這項計劃需要長時間方能見效。

與香港工程師學會舉行會議

(立法會CB(1)2670/08-09(24)號文件)

32. 副會長陳福祥博士工程師表示，香港工程師學會(下稱"工程師學會")支持參考世衛的空氣質素指引及其他先進經濟體系的做法，檢討空氣質素指標。工程師學會亦支持分階段收緊空氣質素指標，以達致世衛的最終空氣質素指引所訂的標準，並令空氣質素指標繼續適用於在四周及路邊接觸到的空氣污染物。雖然工程師學會歡迎加入強制性檢討機制，但認為檢討的次數應減至每4年一次，而不是建議中的每5年一次。鑒於空氣質素指標改變會影響《空氣污染管制條例》(第311章)所規定的指明工序的許可排放標準，當局應考慮加入不追溯條款或合理的寬限期，以便各方遵守規定。在排放管制措施方面，工程師學會認為該19項擬議措施是恰當的，但可能需要成立管理機構，負責督導及監察各項措施的實施情況。當局應



提供誘因以加快淘汰造成污染的舊式車輛。至於成本方面，工程師學會認為巴士乘客／消費者須全數承擔所增加的巴士車費／電費並不公平。政府當局反而應與巴士公司／電力公司商討資助安排，包括分擔成本的安排。由於區域合作十分重要，政府當局應與廣東省當局攜手合作，檢討公眾諮詢的結果及制訂改善區域空氣質素的政策。

#### 與清新空氣行動舉行會議

33. 副召集人唐耀光先生表示，政府當局應在空氣質素欠佳的地方豎立警告牌，讓公眾可採取適當的保護措施。清新空氣行動亦支持透過重組巴士路線實行"綠色交通"、推行巴士轉乘計劃、更換造成污染的巴士及興建單車徑。當局亦應考慮成立基金，鼓勵發展環境工業，並應實行其他環境措施，例如強制實施《建築物能源效益守則》、環保建築、廢物分類及回收和廢物收費計劃。

#### 與環達科技(中國)有限公司舉行會議 (立法會CB(1)2670/08-09(12)號文件)

34. 董事霍彥邦先生表示，環達科技(中國)有限公司參與香港及內地的空氣質素顧問研究。雖然他支持擬議空氣質素指標，但認為應為實施該19項排放管制措施制訂先後次序清單及行動計劃。當局不應強制實施《建築物能源效益守則》，而應考慮引入"綠色積分獎勵計劃"，鼓勵建築物業主改善建築物的能源效益及其他環境表現。推行綠化外牆、綠化天台及實現綠色經濟等環境措施時須讓社會參與其中，而實現綠色經濟會為香港創造就業機會。當局亦有需要劃一從事與環境有關行業的僱員的資歷。

#### 與環保小巴大聯盟舉行會議 (立法會CB(1)2709/08-09(02)號文件)

35. 謝健威先生表示，運輸業界支持推行改善空氣質素的措施，並已參與試用不同種類的環保車輛，包括電動車輛、石油氣車輛及歐盟IV期車輛。雖然歐盟IV期車輛在歐洲國家表現良好，但由於該等車輛並非為香港的道路情況而設計，使用該等車輛會引起不少問題。因此，儘管不少車主已使用其車輛逾10年，

他們仍不願參與更換歐盟前期及歐盟I期柴油車輛的一筆過資助計劃。鑒於歐盟IV期及歐盟V期車輛的性能尚未確定，運輸業界不知道他們應否參與有關的資助計劃。

#### 與公共小型巴士總商會舉行會議

36. 主席凌志強先生表示，公共小型巴士總商會(下稱"總商會")支持推行環保措施。事實上，總商會是其中一個率先使用石油氣車輛的團體。然而，總商會同樣關注歐盟IV期及歐盟V期車輛在香港的表現尚未確定，並且贊同在把該等車輛引入香港之前應進行更多測試。至於該19項擬議排放管制措施，總商會對行人專用區計劃最為關注，因該計劃實際上把車輛排放的廢氣轉移至附近其他地方，而不是解決了問題。他促請政府當局在實行人專用區計劃時，為交通營辦商提供清晰指引。

#### 與的士、小巴權益關注大聯盟舉行會議 (立法會CB(1)2709/08-09(03)號文件)

37. 主席黎銘洪先生表示，大部分空氣污染物源自珠江三角洲(下稱"珠三角")地區。他表示，雖然的士及小巴業界在大約10年前已使用較環保的車輛，但專利巴士公司依然使用舊式巴士。根據紀錄，現時在道路上行駛的歐盟前期、歐盟I期及歐盟II期專利巴士超過4 000輛。因此，當局需要鼓勵盡早更換造成污染的巴士及重型車輛。他支持設立低排放區，因為此措施會給予巴士公司及交通營辦商必要的壓力，更換造成污染的車輛。

#### **不出席會議的團體代表提交的意見書**

- (a) 立法會 CB(1)2670/08-09(25) 號文件 —— 天星小輪有限公司提交的意見書；
- (b) 立法會 CB(1)2670/08-09(26) 號文件 —— Trustworthy Investment Advisers Ltd 提交的意見書；及

(c) 立法會 CB(1)2670/08-09(27) 號文件 —— 世界自然基金會香港分會提交的意見書。

與政府當局舉行會議

(立法會 CB(1)2670/08-09(28)號 文件 —— 立法會秘書處擬備的關於檢討空氣質素指標的文件(最新背景資料簡介)

空氣質素指標檢討 —— 公眾諮詢

立法會 CB(1)2361/08-09(01)號 文件 —— 政府當局就檢討空氣質素指標提供的文件)

38. 環境局局長表示，政府當局在擬備諮詢文件時曾與議員及關注此事的各方進行多次討論，並把他們的不少意見納入諮詢文件。環境局局長欣悉，儘管出席會議的團體代表對於應在何程度上採用世衛的空氣質素指引意見紛紜，但普遍支持參照世衛在2006年公布的空氣質素指引更新空氣質素指標。為了達致擬議新空氣質素指標，該項檢討已針對各主要排放源提出多項排放管制措施，包括排放上限及管制、交通管理、基建發展和規劃，以及提高能源效益。部分該等措施(例如在啟德發展區設立區域供冷系統)現正實施，部分措施則處於籌劃階段，有待實施。顧問進行的成本效益分析對主要經濟成本作出估計，這些成本包括政府推行有關政策所需的行政費用，以及整體社會須承擔和實施擬議排放管制措施所招致的雜項資本和運作成本。這項估計在評估該等措施的成本效益方面甚具參考價值。與此同時，當局已推出資助計劃以鼓勵車主盡早更換造成污染的車輛。值得注意的是，過去5年，空氣污染物的排放量已由20%下降至9%。環境局局長希望在2009年11月30日諮詢期屆滿前，可收集更多意見。

39. 由於改善空氣質素不僅能保障公眾健康，亦可提高香港的國際形象及吸引海外投資，陳健波議員認為，政府應致力改善空氣質素而不應只着重收回排放管制措施的成本。政府當局應在將會制訂的改善空氣質素長遠策略中，考慮實施該19項擬議排放管制措施的優先次序。鑒於把本地使用天然氣發電的比例增至50%的建議及盡早更換舊式／造成嚴重污染的車輛會帶來顯著效益，該兩項措施應優先實施。他又認為盡早淘汰老化的專利巴士這個方法較設立低排放區為佳。葉偉明議員提出類似的關注，並表示政府當局需要清楚解釋各項排放管制措施的好處及成本效益，否則市民會難以接受巴士車費及電費因實施該等措施而增加。環境局局長表示，更新空氣質素指標旨在保障公眾健康。雖然難以量化排放管制措施對公眾健康的確實裨益，但顧問已根據現有最佳的資料進行經濟評估。評估結果已載於檢討報告及諮詢文件。總括而言，所有市民均會因排放管制措施令空氣質素得以改善而受惠。他希望社會人士會支持整套擬議措施。

40. 梁美芬議員表示，她對於不同部門在推行環保發展項目方面缺乏協調感到灰心失望。舉例而言，在旺角興建中央運輸交匯處的建議因土地發展及規劃問題而變得複雜難行。深水埗的海濱發展區及西九文化區的情況亦是一樣。環境局局長回應時確認，各相關政策局及部門在推行發展項目之前，會以環保作為主要考慮因素。

41. 由於推行環境政策必須讓公眾參與，何鍾泰議員認為政府當局必須加強公眾教育，尤其是年青一代的公眾教育。至於擬議排放管制措施，他察悉並關注到，不少措施仍處於構思階段，當局應致力加快此過程，包括提供更多誘因以鼓勵發展及使用可再生能源，否則香港便會落後於內地，因為內地已積極發展可再生能源及實施其他環保措施。環境局局長同意需要社會人士同心協力。在本地方面，當局已計劃發展由廢物處理設施產生的能源和其他形式的可再生能源。政府當局亦已就推行各項環境措施(包括港資企業在內地參與清潔發展機制項目)，與內地當局保持緊密聯絡。

42. 何秀蘭議員認為環境局有必要每6個月定期匯報粵港雙方採取改善區域空氣質素措施的進展。她又詢問，本地環保團體及內地當局之間有否跨境合作的空間；若有，當局會否提供資助。環境局局長表示，每6個月向事務委員會匯報為達致2010年的減排目標而實施《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃》各項措施的進展，已是環境局的既定做法。粵港兩地的政府已簽署環境合作協議。根據該項協議，雙方將會合作制訂把珠三角地區轉化成綠色優質生活區的策略，以及2010年後的減排建議。香港地球之友的朱漢強先生應主席邀請發言時表示支持香港與內地合作推行環境政策。他表示本地環保團體非常樂意在這方面作出貢獻。

#### 盡早更換歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛及專利巴士

43. 雖然現時已有各項優惠計劃鼓勵以較環保型號的車輛取代造成污染的車輛，但葉偉明議員察悉，部分運輸業人士(尤其是自僱司機)未能因該等計劃而受惠，因為較環保的車輛的價格超過他們的負擔能力。他促請政府當局在實施環境措施之前考慮業界的需要。為了鼓勵盡早更換造成更嚴重污染的車輛，當局應考慮為業界提供進一步協助。劉健儀議員表示，為鼓勵盡早更換歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛而實施的為數32億元的一筆過資助計劃，其申請比率低至約只有10%，部分原因是取代舊車的歐盟IV期柴油車輛的性能有不少問題。歐盟IV期柴油車輛頻頻需要維修，可見該類車輛的問題所在。由於並無在使用上可行的車輛可供替換，因此車主不願使用一筆過資助更換現有車輛。她強調政府當局必須與汽車製造商聯絡，以期解決與歐盟IV期車輛有關的技術問題。當局亦應考慮把一筆過資助計劃擴大至涵蓋歐盟II期車輛，以更加善用該計劃。環境局局長回應時確認，政府當局已和汽車製造商跟進與歐盟IV期車輛有關的技術問題，並已取得積極進展，而當局會就可如何作進一步改善，再徵詢業界的意見。與此同時，當局建議司機調整駕駛行為，以適應歐盟IV期車輛的特性。在歐盟V期車輛引入香港之前，當局亦會盡力與汽車供應商弄清楚歐盟V期車輛的性能。

44. 民主黨的嚴家榮先生表示，為了讓環境得到更好的保護，應繼續以鐵路作為集體運輸系統的骨幹。清新空氣行動的唐耀光先生表示，當局應在切實可行的範圍內盡快實施該19項排放管制措施，當中具顯著效益的措施應先行實施。的士、小巴權益關注大聯盟的黎銘洪先生認為，當局應就使用造成污染的車輛施加罰則，以減低車主繼續擁有該等車輛的意欲。環境局局長應主席邀請發言時表示會繼續以鐵路作為集體運輸系統的骨幹，但其他環保交通工具亦應推廣。他補充，在實施排放管制措施之前必須取得共識，而當局亦須就部分措施訂立法例。

45. 在盡早更換專利巴士方面，主席要求巴士公司的代表就所遇到的困難(例如巴士供應量)及所需的協助發表意見。陳健波議員亦詢問能否在一至兩年內更換2 000至3 000輛巴士。九巴的葉松添先生表示，九巴準備與政府當局商討盡早更換老化的巴士。然而，當局需要為巴士製造商提供時間表，協助他們決定是否可以應付對新巴士的需求。新巴／城巴的陳燕玲女士表示，新巴／城巴亦會樂意與政府當局商討更換老化的巴士的時間表。由於有關巴士的規定相當嚴格，巴士公司須透過公開招標的方式挑選適合的巴士製造商，確保能符合各項所需的規定。在訂購巴士之前，新巴／城巴亦會以製造商的往績及其製造的巴士的質素和性能作為參考。現時，新巴／城巴使用的大部分巴士均購自英國及其他歐洲國家。由於巴士的供應取決於所要求的規格及生產線的數量，她不能提供新巴士投入服務的確實時間表。根據過往經驗，製造商至少需要9個月至1年時間，才能把巴士運抵香港。若訂購數百輛巴士，則必須分階段才能全部付運。直通巴士聯會的陳宗彝先生表示，除了歐洲及其他英聯邦國家外，現時內地亦成為主要的巴士供應國。內地的部分巴士製造商每年可生產多達3 000輛巴士。事實上，不少現時使用的非專利巴士均在內地製造。因此，內地向香港供應數千輛巴士應沒有問題。

#### 重組巴士路線

46. 劉健儀議員表示，雖然當局已進行不少工作推廣重組巴士路線，但各有關區議會反應欠佳，原因是此舉會令巴士的班次及服務覆蓋範圍縮減。由於公民黨及民主黨的代表均有出席會議，她詢問他們所屬

的政黨對重組巴士路線的立場。民主黨的嚴家榮先生表示，民主黨的地區辦事處曾討論重組巴士路線的事宜。雖然民主黨準備支持巴士公司所建議重組部分巴士路線的計劃，但其他政黨表示反對。公民黨的郭榮臻先生同意有需要重組部分地區的巴士路線。然而，由於部分地區並無其他巴士路線可供選擇，故當局應充分考慮縮減該等地區的巴士班次及服務覆蓋範圍所造成的不便。環境局局長應主席邀請發言時解釋，削減10%巴士班次會令路邊的廢氣排放量大幅減少。他希望各政黨及市民會支持重組巴士路線的建議，該建議不僅會為公眾健康帶來莫大好處，亦會減低專利巴士公司的營運成本。鑒於不少巴士路線互相重疊，香港地球之友的朱漢強先生促請各政黨支持重組巴士路線，此舉可有效改善路邊空氣質素。

47. 劉健儀議員欣悉，市民普遍支持重組巴士路線。她指出，在該19項排放管制措施當中，只有這項措施能節省成本及紓緩因車費增加而可能帶來的壓力。由於重組巴士路線會創造雙贏局面，因此該計劃應在全港18區實施，而各區亦應支持該計劃。當局亦應考慮削減非繁忙時間的巴士班次及興建巴士轉車處，方便乘客轉乘其他巴士。何秀蘭議員同意，當局應在3條過海隧道附近物色更適合的地點(例如綠化地帶)，作為巴士轉車處，並應以巴士票價優惠的形式向乘客提供誘因，鼓勵他們在過海前轉乘其他巴士。新巴／城巴的陳燕玲女士表示，巴士公司過往曾討論在過海隧道附近興建巴士轉車處的建議，但因技術所限而認為並不可行。此外，巴士轉車處的興建工程亦須由規管土地用途及規劃的有關部門審批。她補充，巴士公司已推出分段收費及票價優惠，鼓勵乘客轉乘其他巴士。

48. 主席表示，環境局應與運輸及房屋局和巴士公司聯絡，以期制訂措施利便在不同地區重組巴士路線。該等措施可能需要由環境事務委員會及交通事務委員會一起討論。環境局局長表示，各方須同心協力推行巴士路線重組計劃。事實上，他曾因應諮詢文件的內容就該項建議與18個區議會的主席交換意見。

本地船隻使用較潔淨的燃料

49. 劉健儀議員提述天星小輪有限公司的意見書(立法會CB(1)2670/08-09(25)號文件)，並察悉該公司已在其渡輪試用超低硫柴油及發現使用該類燃料涉及某些技術問題。鑒於環境保護署並無提供任何協助以解決該等技術問題，該公司不準備參與現時就使用超低硫柴油進行的試驗。她認為，在推廣使用較潔淨的燃料之前，政府應嘗試解決各項問題。環境局局長表示，由於使用超低硫柴油會減少逾90%的二氧化硫排放量，政府車隊已轉用超低硫柴油，並證明了超低硫柴油適合本地船隻使用。政府已預留1,000萬元，資助渡輪公司參與試驗，以確定轉用超低硫柴油在技術上及財政上是否可行。當局亦會提供支援，在切實可行的範圍內盡量解決轉用燃料涉及的技術問題(如有的話)。新世界第一渡輪服務有限公司的黃銳昌先生表示，該公司其中3艘渡輪自2009年8月25日起已參與有關試驗，結果至今令人滿意。

50. 劉健儀議員表示，航運業不反對遠洋輪船使用較潔淨的燃料，正如黃子惠教授在其意見書(立法會CB(1)2670/08-09(09)號文件)中指出有需要就強制規定遠洋輪船使用較潔淨的燃料進行區域性合作。她詢問政府當局是否已就這方面與內地當局展開磋商。環境局局長確認，政府當局一直就規定遠洋輪船使用較潔淨燃料的事宜與內地聯絡。與此同時，當局會作出安排，容許到港的郵輪使用未來郵輪碼頭的岸上供電設施。

51. 主席感謝委員及團體代表發表對諮詢文件的意見。

## II. 其他事項

52. 議事完畢，會議於下午5時45分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2010年1月27日