

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2074/11-12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 : 2012年4月16日(星期一)
時間 : 上午10時45分
地點 : 立法會綜合大樓會議室3

出席委員 : 余若薇議員, SC, JP (主席)
劉健儀議員, GBS, JP
李永達議員
甘乃威議員, MH
何秀蘭議員
陳克勤議員
陳健波議員, JP
陳淑莊議員

列席議員 : 劉秀成議員, SBS, JP

出席公職人員 : 議程第II項

環境局常任秘書長／環境保護署署長
王倩儀女士

環境保護署副署長(3)
黎志華先生

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

列席秘書 : 總議會秘書(1)1
余麗琼小姐

列席職員 : 議會秘書(1)1
叢培靈小姐

I. 通過會議紀要

(立法會CB(1)1531/11-12號 —— 2012年2月21日
文件
會議的紀要)

2012年2月21日會議的紀要獲確認通過。

II. 空氣質素指標檢討

(立法會CB(1)1532/11-12(01) —— 政府當局提供
號文件
有關更新空氣
質素指標的
文件)

相關文件

(環境局／環境保護署在 —— 更新空氣質素
2012年1月發出
指標的立法會
參考資料摘要)

2. 小組委員會進行商議工作(會議過程索引
載於附件)。

3. 小組委員會要求政府當局 ——

(a) 說明可否在擬議的空氣質素指標於
2014年正式公布前以該指標作為基礎
更新空氣污染指數，並考慮以18區為
基礎將空氣質素監測站的數目由11個
增加至18個。當局應考慮更頻密地
(例如每隔2年)檢討空氣質素指標，而

非每隔5年才進行定期檢討，又或在期間進行中期檢討，以配合本港和珠江三角洲(下稱"珠三角")地區的變化。此外，亦請當局說明會以甚麼方式進行檢討；

- (b) 閣述將管制微細懸浮粒子(PM2.5)的空氣質素指標加入空氣污染指數的建議及其影響(尤其對運輸業界的影響)，並說明現時對PM2.5進行監測的結果；
- (c) 以列表形式列出仍在路面上行駛的歐盟前期、歐盟I期及歐盟II期柴油商業車輛的平均使用壽命和估計平均車齡、售價和牌照費，並說明鼓勵車主盡早更換歐盟前期、歐盟I期及歐盟II期柴油商業車輛的兩項資助計劃尚餘的資助金額；
- (d) 提供文件，載述政府當局現正考慮採取甚麼措施，以大幅減少本港歐盟前期、歐盟I期及歐盟II期柴油商業車輛的數目。若增加牌照費是其中一個可行方案，請說明預期可達致阻嚇作用的牌照費水平。此外，當局亦須在該文件中說明可否購回該等造成污染的車輛；
- (e) 說明設立低排放區的進展，包括調配在低排放區試點行走的低排放巴士的數目及專營巴士公司應付需求的能力；
- (f) 說明當局會否提供資助，以便預計於2012年12月31日期屆滿的《乘風約章》能夠繼續推行，並說明對遠洋船舶在珠三角地區停泊時排放廢氣作出管制的進展，尤其是本港與內地有關當局就此事進行磋商的進展；及

- (g) 提交報告，說明政府當局與廣東省政府就珠三角地區2010年以後的減排安排進行磋商的詳情，包括本港代表的姓名、舉行的會議次數及有關2010年以後減排目標的初步構思。
4. 委員同意在2012年6月27日(星期三)上午8時30分舉行下次會議，討論以下事項 ——
- (a) 空氣質素指標檢討；及
 - (b) 為專營巴士試驗加裝選擇性催化還原器。

III. 其他事項

5. 議事完畢，會議於下午12時25分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2012年6月1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：2012年4月16日(星期一)

時間：上午10時45分

地點：立法會綜合大樓會議室3

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
議程第I項 —— 通過會議紀要			
000514 - 000610	主席	2012年2月21日會議的紀要 (立法會CB(1)1531/11-12號文件)獲確認通過。	
議程第II項 —— 空氣質素指標檢討			
000611 - 001051	主席 政府當局	政府當局簡介擬議的新空氣質素指標和為達致新指標而推行的空氣質素改善措施(立法會CB(1)1532/11-12(01)號文件)。	
001052 - 001803	甘乃威議員 政府當局 主席	甘乃威議員的關注／查詢 —— (a) 擬議的新空氣質素指標遠遠落後於世界衛生組織(下稱"世衛")的空氣質素指引。再者，更新指標需時過長，新指標到2014年才會生效，而新指標生效後更設有36個月過渡期； (b) 考慮更頻密地(例如每隔2年)檢討空氣質素指標，而非每隔5年才進行定期檢討；及 (c) 可否在擬議的空氣質素指標於2014年正式公布	政府當局須—— (a) 說明可否在擬議的空氣質素指標於2014年正式公布前以該指標作為基礎更新空氣污染指數；及 (b) 考慮更頻密地(例如每隔2年)檢討空氣質素指標，而非每隔5年才進行定期檢討。

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>前以該指標更新空氣污染指數。</p> <p>政府當局的回應 ——</p> <p>(a) 當局以達致世衛的空氣質素指引作為長遠目標。為逐步達致此一目標，政府當局會訂立檢討機制，定期檢視新空氣質素指標的達標情況、空氣管理策略的進度和進一步收緊空氣質素指標的需要和可行性。當局以現時的社會、經濟和科技發展作為考慮因素，認為應不少於每5年檢討一次，以便有合理時間評估先前的改善措施對空氣質素的影響；</p> <p>(b) 除空氣質素指標檢討所建議的19項空氣質素改善措施以外，當局亦已及將會推行其他改善空氣質素的措施。此外，當局會在更新空氣質素指標時檢討空氣污染指標，以便更有效地向公眾傳遞有關空氣質素的資料；由於擬議的新空氣質素指標尚未具有法定地位，以該指標為基礎報告空氣污染指標並不可取；</p> <p>(c) 考慮到完成立法程序及其他必須的籌備工作所需要的時間，當局認為更新空氣質素指標的擬議時間表屬於適當；及</p> <p>(d) 空氣污染指數是根據現時的法定空氣質素指標</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		擬訂。擬議空氣質素指標尚未公布便予以採用，會對現有空氣污染指數系統帶來根本改變。	
001804 - 002505	陳健波議員 政府當局 主席	<p>陳健波議員的意見 ——</p> <p>(a) 鑑於大量歐盟前期和歐盟I期柴油商業車輛仍然在路面上行駛，有必要制訂其他措施，以大幅減少此等造成污染車輛的數目。為此，應考慮運用兩項資助計劃尚餘的資助金額，鼓勵車主盡早更換舊車／構成嚴重污染的車輛；及</p> <p>(b) 由於資助計劃在鼓勵提早淘汰造成較大污染的車輛方面證實無效，或有需要採取適當的懲罰措施（例如提高牌照費）。政府當局亦應再次認真考慮購回此等造成污染的車輛，使該等車輛不再在路面上行駛。</p> <p>政府當局的回應 ——</p> <p>(a) 鼓勵盡早更換歐盟前期和歐盟I期柴油商業車輛的資助計劃已在2010年3月結束。大約30%的合資格車輛已獲該計劃資助而更換。連同沒有參加計劃而已經更換的車輛或在計劃結束後取消登記的車輛，截至2011年12月，該等車輛的總數已減少約48%；</p>	<p>政府當局須——</p> <p>(a) 提供文件，載述政府當局現正考慮採取甚麼措施，以大幅減少本港歐盟前期、歐盟I期及歐盟II期柴油商業車輛的數目；及</p> <p>(b) 在該文件中說明可否購回該等造成污染的車輛。</p>

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>(b) 在2010年7月為歐盟II期柴油商業車輛推行的資助計劃下，截至2012年1月底，大約10%的合資格車輛已被更換；</p> <p>(c) 環境事務委員會(下稱"事務委員會")及小組委員會分別在2008年11月及2010年3月討論提高舊商業車輛牌照費的建議，但委員並不贊成該項建議；及</p> <p>(d) 以公帑購回造成污染的車輛的建議未必適當，在車主無意繼續經營業務的情況下尤其如此。此外，部分車主未必會以所得到的資助購買廢氣排放表現較佳的車輛以作更換。</p>	
002506 - 003247	<p>陳克勤議員 政府當局 主席</p>	<p>陳克勤議員的意見／查詢 ——</p> <p>(a) 以世衛空氣質素指引的不同中期指標用作為擬議的空氣質素指標的理據；</p> <p>(b) 應加緊工作，從速進行盡早實施擬議的空氣質素指標的立法程序；及</p> <p>(c) 可否考慮以18區為基礎將空氣質素監測站的數目由11個增加至18個，以便提供更全面的空氣質素資料。</p> <p>主席詢問在設立更多空氣質素監測站方面所遇到的困難。</p>	<p>政府當局須考慮以18區為基礎將空氣質素監測站的數目由11個增加至18個。</p>

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>政府當局的回應 ——</p> <p>(a) 雖然世衛發表全球通用的空氣質素指引，以保障公眾健康，但世衛認同各國政府有必要按各自情況訂定標準。世衛的指引已就某些污染物建議中期指標，以協助各國以循序漸進的方式達致空氣質素指引的最終目標。迄今為止尚未有任何國家能夠全部以空氣質素指引的最終目標用作為國家的法定標準；</p> <p>(b) 當局經考慮世衛的指引及其他先進國家的做法後為香港擬訂擬議空氣質素指標。由於香港的微細懸浮粒子(PM2.5)及臭氧水平受到區內強烈影響，當局採用世衛中期指標-1作為PM2.5及臭氧水平的指標；</p> <p>(c) 環境保護署(下稱"環保署")設有一個由14個空氣質素監測站組成的網絡，以監測主要空氣污染物的濃度，包括11個一般監測站和3個路邊監測站，分別監測大氣及路邊的空氣質素。由於土地用途和發展密度相類似的地區的空氣質素亦相類似，現有網絡應足以反映香港的空氣質素；及</p> <p>(d) 當局在設立新監察站方面設有目標指引，因此目前沒有計劃擴大現有網絡。現有網絡已具代</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		表性。	
003248 - 003704	李永達議員 政府當局	<p>李永達議員的意見 ——</p> <p>(a) 事務委員會及小組委員會不支持提高舊商業車輛牌照費的建議，原因是委員認為在採取懲罰性措施之前，應盡可能提供誘因鼓勵車主盡早更換造成污染的車輛；及</p> <p>(b) 政府當局應認真考慮購回舊商業車輛，以期使該等車輛不再在路面上行駛。硬性規定淘汰舊商業車輛是否可行，亦值得研究。</p> <p>政府當局回應時表示會因應市民的接受程度，研究減少造成污染的舊車輛數目的各種方案是否可行。</p>	
003705 - 004216	陳淑莊議員 政府當局	<p>陳淑莊議員的意見／查詢 ——</p> <p>(a) 倘若鼓勵車主提早更換舊車的資助計劃證實無效，她贊成採取適當的懲罰性措施；及</p> <p>(b) 當局會以甚麼方式進行檢討。當局應考慮在期間進行中期檢討，以配合本港和珠江三角洲（下稱“珠三角”）地區的最新變化，而非每隔5年才進行定期檢討。</p> <p>政府當局的回應 ——</p> <p>(a) 空氣質素指標檢討是一個複雜的過程。當局以</p>	<p>政府當局須 ——</p> <p>(a) 說明當局會以甚麼方式進行檢討；及</p> <p>(b) 考慮在期間進行中期檢討，以配合本港和珠江三角洲（下稱“珠三角”）地區的變化。</p>

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>現時的社會、經濟和科技發展作為考慮因素，認為不少於每5年檢討一次是適當的做法，以便有合理時間評估先前的改善措施對空氣質素的影響；及</p> <p>(b) 區內正在協力監測及改善珠三角地區的空氣質素。</p>	
004217 - 005808	<p>劉健儀議員 政府當局 主席</p>	<p>劉健儀議員的意見／查詢 ——</p> <p>(a) 贊成推行擬議的新空氣質素指標和必要的改善措施，以達致新標準。當局應考慮購回造成嚴重污染的商業車輛，以及提供退稅，鼓勵車主更換舊私家車，以減少來自車輛的廢氣排放；</p> <p>(b) 應提供協助以便運輸業界達致PM2.5的擬議標準；</p> <p>(c) 內地按照國際標準收緊車輛廢氣排放標準的時間表；</p> <p>(d) 對遠洋船舶在珠三角地區停泊時排放廢氣作出管制的進展，尤其是本港與內地有關當局就此事進行磋商的進展；及</p> <p>(e) 鼓勵遠洋船舶在本港停泊時自願轉用更潔淨燃料的《乘風約章》(下稱"《約章》")預計在2012年12月31日年期屆滿。政府當局會否考慮提供資助，以便《約章》能</p>	<p>政府當局須——</p> <p>(a) 說明當局會否提供資助，以便預計於2012年12月31日年期屆滿的《乘風約章》能夠繼續推行；</p> <p>(b) 說明對遠洋船舶在珠三角地區停泊時排放廢氣作出管制的進展，尤其是本港與內地有關當局就此事進行磋商的進展；及</p> <p>(c) 提交報告說明政府當局與廣東省政府就珠三角地區2010年以後的減排安排進行磋商的詳情，包括本港代表的姓名、舉行的會議次數</p>

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>夠繼續推行。</p> <p>主席要求當局提交報告說明政府當局與廣東省政府就珠三角地區2010年以後的減排安排進行磋商的詳情，包括本港代表的姓名、舉行的會議次數及有關2010年以後減排目標的初步構思。</p> <p>政府當局的回應 ——</p> <p>(a) 排放PM2.5的源頭分為一次排放和二次排放。一次排放的源頭主要是發電廠和車輛，而二次排放則是由於空氣污染物(例如氮氧化物和二氧化硫)經一次排放到大氣環境後進一步發生化學反應而造成；</p> <p>(b) 將柴油的士和小巴更換為石油氣的士和小巴、收緊車輛廢氣排放標準、為歐盟前期車輛加裝微粒消滅裝置、提升新車輛的廢氣排放標準、為發電廠設定排放上限等措施有效減少可吸入懸浮粒子(PM10)及PM2.5的排放。但是要進一步改善大氣中的PM2.5水平，為使用當中的車輛加裝PM2.5消滅裝置未必是實際可行的方法；</p> <p>(c) 內地致力管制車輛的廢氣排放。由2011年7月開始，全國所有新登記的汽油車輛須符合國家IV級排放標準(相當於歐盟IV期標準)；國家IV級</p>	<p>及有關2010年以後減排目標的初步構思。</p>

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>標準將於2013年7月起實施。至於何時實施國家V級標準，目前尚未有具體時間表；</p> <p>(d) 為鼓勵遠洋船舶在本港水域停泊時轉用更潔淨的燃料，財政司司長在2012-2013年度財政預算案中公布寬減停泊時轉用低含硫量燃料的遠洋船舶一半港口設施及燈標費。此外，政府當局現正與珠三角地區的相關政府探討是否可以規定遠洋船舶在本港和珠三角港口停泊時轉用低含硫量燃料；及</p> <p>(e) 香港政府及廣東省政府正在進行終期評估工作，總結粵港達致2010年減排目標的情況。此外，雙方現正積極研究珠三角地區2010年以後的減排安排，預計在2012年內完成相關工作。</p>	
005809 - 011020	主席 政府當局	<p>主席的意見／查詢 ——</p> <p>(a) 提高牌照費及購回造成污染的舊車的建議值得再次考慮；</p> <p>(b) 鼓勵車主盡早更換歐盟前期、歐盟I期及歐盟II期柴油商業車輛的兩項資助計劃尚餘的資助金額；</p> <p>(c) 現時歐盟前期、歐盟I期及歐盟II期柴油商業車輛的牌照費，以及若增加牌照費是其中一個可行方案，應說明預</p>	<p>政府當局須——</p> <p>(a) 說明鼓勵車主盡早更換歐盟前期、歐盟I期及歐盟II期柴油商業車輛的兩項資助計劃尚餘的資助金額；</p> <p>(b) 若增加牌照費是其中一個可行方案，應說明預</p>

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>行方案，預期可達致阻嚇作用的牌照費水平；及</p> <p>(d)闡述有關PM2.5的擬議空氣質素指標及其影響(尤其對運輸業界的影響)，以及說明現時對PM2.5進行監測的結果。</p> <p>政府當局的回應——</p> <p>(a)PM2.5的主要排放源是車輛所排放的廢氣；當局已採取積極措施減少車輛廢氣。這些措施包括引入石油氣車輛取代柴油的士和小巴、為歐盟前期柴油車輛加裝微粒消減裝置和柴油催化變換器、試驗為專營巴士車隊加裝選擇性催化還原器及收緊新登記車輛的廢氣排放標準等；及</p> <p>(b)環保署一直有量度PM2.5的水平。中環路邊監測站在2010年所錄得路邊PM2.5的濃度比1999年減少大約30%。在2010年，中環監測站的PM2.5全年平均濃度是36微克／立方米，貼近擬議空氣質素指標所訂PM2.5濃度為35微克／立方米的水平。</p>	<p>期可達致阻嚇作用的牌照費水平；</p> <p>(c)闡述有關PM2.5的擬議空氣質素指標及其影響(尤其對運輸業界的影響)；及</p> <p>(d)說明現時對PM2.5進行監測的結果。</p>
011021 - 011735	陳淑莊議員 政府當局	陳淑莊議員詢問，在擬議的新空氣質素指標於2014年正式公布前，估計有多少指定工程項目或需以該指標，進行環境影響評估(下稱"環評")程序當中的空氣質素影響評估，以及未能符	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>合擬議空氣質素指標的規定的後果。</p> <p>政府當局的回應 ——</p> <p>(a) 《環境影響評估條例》(第499章)(下稱"《環評條例》")規定將可能對環境造成重大影響的工程項目列為指定工程項目，並且必須進行法定環評程序；</p> <p>(b) 根據環評進行的空氣質素影響評估及有關《空氣污染管制條例》(第311章)所訂的指明工序的牌照申請程序會採用現行的法定空氣質素指標；</p> <p>(c) 引入新空氣質素指標可能對新指標生效前已獲發環境許可證的工程項目造成影響。為保存環評體系作為一個具延續性機制的完整性，以及給予已完成環評程序的項目倡議者在規管上應有的確定性，會在新指標生效日期起計給予36個月的限時過渡期，期間新的空氣質素指標不適用於更改環境許可證的申請；</p> <p>(d) 為展示政府當局採納最佳措施的承諾，同時亦給予工務部門在規劃新發展項目上更大的確定性，所有尚未開展環評研究的政府工程項目會致力以擬議的新空氣質素指標進行環評研究的空氣質素影響評估；及</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		(e) 指定項目的倡議者須符合環境許可證所載的條件並實施已獲通過的環評報告所載列的緩解措施。	
011736 - 012524	何秀蘭議員 政府當局	<p>何秀蘭議員詢問修訂《空氣污染管制條例》的詳細內容，以及政府當局為了在擬議的新空氣質素指標於2014年正式公布前達致該指標所採取的措施。</p> <p>政府當局的回應 —</p> <p>(a) 有必要修訂《空氣污染管制條例》以實施擬議的新空氣質素指標及設立36個月的過渡期(過渡期間新空氣質素指標不適用於在新指標生效前已獲發環境許可證的工程項目)；及</p> <p>(b) 或需修訂其他現有法例，以實施若干空氣質素改善措施。舉例而言，當局已修訂《空氣污染管制條例》，藉技術備忘錄對2010年後發電廠的法定排放上限作出規定。最新的技術備忘錄會在2015年生效。為符合經收緊的排放上限，電力行業須提高本地天然氣發電比例至大約50%。</p>	
012525 - 012739	陳健波議員 主席	<p>陳健波議員的意見／查詢 —</p> <p>(a) 仍在路面上行駛的歐盟前期、歐盟I期及歐盟II期柴油商業車輛的平均使用壽命和估計平均</p>	政府當局須以列表形式列出仍在路面上行駛的歐盟前期、歐盟I期及歐盟II期柴油商業車輛的平均使用壽命和估計

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>車齡；及</p> <p>(b) 歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛是路邊污染的主要源頭，有迫切需要使該等車輛以後不再在路面上行駛。除了以新車更換舊車外，鼓勵車主盡早更換舊車的兩項資助計劃應容許車主購買廢氣排放標準較高的二手車。</p> <p>主席要求政府當局以列表形式列出仍在路面上行駛的歐盟前期、歐盟I期及歐盟II期柴油商業車輛的平均使用壽命和估計平均車齡、售價和牌照費。</p>	平均車齡、售價和牌照費。
012740 - 013452	主席 政府當局	<p>主席詢問 ——</p> <p>(a) 設立低排放區的進展，包括調配在低排放區試點行走的低排放巴士的數目及專營巴士公司應付需求的能力；及</p> <p>(b) 發電廠為符合新排放上限所採取的行動。</p> <p>政府當局的回應 ——</p> <p>(a) 當局計劃在2015年之前做到只有低排放巴士(即達致歐盟IV期排放水平或更佳的巴士)才會調配到低排放區行走。屆時專營巴士車隊中會有大約2 200輛巴士符合歐盟IV期或更佳的排放標準，而須符合低排放區試點目標的此等巴士的數目大約是2 500輛；</p>	政府當局須說明設立低排放區的進展，包括調配在低排放區試點行走的低排放巴士的數目及專營巴士公司應付需求的能力。

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>(b) 倘若為歐盟II期及歐盟III期巴士加裝選擇性催化還原器的試驗計劃證實能夠有效將氮氧化物(包括二氧化氮)的排放減少至符合歐盟IV期或更佳水平，將可確保有足夠數目的低排放巴士可調配到低排放區試點。當局會在小組委員會下次會議上匯報試驗計劃初步結果的詳細內容；及</p> <p>(c) 為了符合排放上限，電力公司會充分利用現有燃氣發電機組並優先使用設有先進排放控制裝置的燃煤發電機組發電。</p>	
013453 - 013928	<p>劉秀成議員 主席 政府當局</p>	<p>劉秀成議員詢問《空氣污染管制條例》及其他相關法例的建議修訂有否就未能達到擬議的新空氣質素指標的情況設定罰則。</p> <p>政府當局回應時表示，對《空氣污染管制條例》所作的修訂旨在實施擬議的新空氣質素指標及設立36個月的過渡期。若有需要，亦需修訂其他相關法例，以便實施各項空氣質素改善措施，例如為強制實施《建築物能源效益守則》而制定《建築物能源效益條例》(第610章)。</p>	

立法會秘書處
議會事務部1
2012年6月1日