

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1471/12-13號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/2/12/1

環境事務委員會

有關空氣、噪音及光污染事宜小組委員會 會議紀要

日 期：2013年4月16日(星期二)
時 間：下午2時30分
地 點：立法會綜合大樓會議室2B

出席委員：何秀蘭議員(主席)
毛孟靜議員
胡志偉議員, MH
范國威議員
陳恒鑾議員
陳家洛議員
郭偉強議員
郭榮鏗議員
黃碧雲議員
葛珮帆議員, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員

出席公職人員：議程第II項

環境局副局長
陸恭蕙女士

環境保護署副署長(3)
黎志華先生, JP

環境局首席助理秘書長(能源)2

馬周佩芬女士

環境保護署首席環境保護主任(空氣政策)

彭錫榮先生

機電工程署助理署長／電力及能源效益

李國強先生

議程第III項

環境局副局長

陸恭蕙女士

環境保護署副署長(3)

黎志華先生, JP

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
韓律科女士

列席職員 : 議會秘書(1)1
莫穎琛小姐

議會事務助理(1)1

潘耀敏小姐

經辦人／部門

I. 通過會議紀要

(立法會CB(1)743/12-13號——2013年1月29日
文件 會議的紀要)

2013年1月29日會議的紀要獲確認通過。

**II. 現行管制以下空氣污染範疇的法例和行政措施
及有關的公共開支 ——**

(a) 電力行業(包括實施《建築物能源效益條例》(第610章)及強制性能源效益標籤計劃); 及

(b) 車輛

(立法會CB(1)474/12-13(01)——政府當局就"現行管制空氣污染的法例和行政措施及有關的公共開支"提供的文件)

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提供綠色運輸試驗基金的詳情及進度報告供委員參閱，而有關資料須包括接獲及獲批的申請宗數和所涉及的資助金額等。

IV. 其他事項

4. 議事完畢，會議於下午4時10分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2013年7月11日

環境事務委員會

有關空氣、噪音及光污染事宜小組委員會
會議過程

日期：2013年4月16日(星期二)

時間：下午2時30分

地點：立法會綜合大樓會議室2B

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
議程項目I —— 通過會議紀要			
000334 - 000510	主席	2013年1月29日會議的紀要(立法會CB(1)743/12-13號文件)獲確認通過。	
議程項目II —— 現行管制以下空氣污染範疇的法例和行政措施及有關的公共開支 ——			
(a) 電力行業(包括實施《建築物能源效益條例》(第610章)及強制性能源效益標籤計劃); 及			
(b) 車輛			
000511 - 000625	主席	主席致開會辭	
000626 - 001704	主席 毛孟靜議員 政府當局	毛孟靜議員對拆卸油麻地多層停車場大廈及將中間道多層停車場大廈現址所佔的部分地方由"政府、機構或社區"用地改劃為"商業"用地對環境的影響表示關注。她詢問政府當局會否考慮在拆卸油麻地多層停車場大廈後重置該幢大廈。 政府當局回應時表示,為了全方位改善空氣質素,政府當局會透過相關政府政策局或部門進行合作和協調,制訂並推行一系列新政策措施。例如,環境局及環	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>境保護署(下稱"環保署")一直與運輸及房屋局(下稱"運房局")在重組巴士路線方面緊密合作。至於其他新措施,跨政策局的討論正在進行。</p> <p>政府當局承諾向運輸署查詢在決定拆卸油麻地多層停車場大廈時已考慮的因素,以及該項拆卸工程對環境的影響。</p>	
001705 - 002807	<p>主席 鍾樹根議員 政府當局</p>	<p>鍾樹根議員查詢以下事項 ——</p> <p>(a) 石油氣車輛的廢氣排放; 及</p> <p>(b) 在本港引入電動的士。</p> <p>政府當局回應時表示 ——</p> <p>(a) 一般而言,石油氣的士排放的廢氣,較柴油的士造成較少污染。然而,如石油氣車輛所安裝用以減少排放的催化器逐漸損耗而未有定期更換,該等車輛排放的氮氧化物會比催化器處於良好狀態時出多10倍。為管制石油氣車輛排放過量廢氣的情況,財務委員會已在2012年批准撥款1億5,000萬元,一次性資助石油氣的士和小巴車主更換催化器及氧氣感應器。其後,當局會透過使用路邊遙測設備,識別排放過量廢氣的石油氣車輛。該等車輛的車主須維修車輛,而其車輛亦須接</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>受排放測試。機電工程署(下稱"機電署")一直監察石油氣的質量;及</p> <p>(b) 政府的最終政策目標是要零排放巴士在全港行駛。為加強公共交通營運商對使用電動車輛的信心，當局在2011年3月成立綠色運輸試驗基金(下稱"基金")，資助業界就不同類別的電動車輛進行試驗。基金已批准多宗資助申請。接受資助者須在資助批出6個月後擬備中期報告，以分享試驗結果。中期報告亦會上載於環保署網頁，供公眾閱覽。由於本港使用電動車輛仍屬於非常初步的階段，政府當局會研究將不同類別的車輛(包括的士、小巴和巴士)全面更換為電動車輛能否滿足各類型車輛的運作需要，並擬定下一步工作。</p> <p>主席詢問基金的運作情況。政府當局回應時解釋，當局共撥出3億元支持基金。截至2013年4月底，基金已批准44宗就電動車輛(包括電動的士、電動旅遊巴士及混合動力車輛等)進行試驗的申請。約7,600萬元已從基金撥出進行有關試驗。運輸營辦商可向基金申請試驗不同綠色創新項目，每宗申請的最高資助額為900萬元。</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>應鍾議員要求，政府當局同意提供基金的詳情及進度報告供委員參閱，而有關資料須包括接獲及獲批的申請宗數和所涉及的資助金額等。</p>	<p>政府當局須按會議紀要第3段的要求提供資料。</p>
002808 - 003740	<p>主席 胡志偉議員 政府當局</p>	<p>胡志偉議員詢問政府當局會否考慮——</p> <p>(a) 向兩間電力公司提供能源效益誘因或與其制訂罰則指標，以鼓勵電力公司節約能源；</p> <p>(b) 電費補貼只限於低用電量的住戶；及</p> <p>(c) 鼓勵市民在新發展區使用單車／電動單車作為交通工具，以推廣低碳生活方式。</p> <p>政府當局回應時表示——</p> <p>(a) 由於政府快將與兩間電力公司就《管制計劃協議》的中期檢討進行討論，故當局未能在現階段提供相關資料。雖然如此，當局察悉公眾對節約能源和電費方面的關注；</p> <p>(b) 用電量因多項因素而改變，故此不能斷定提供電費補貼及／或其他因素是否導致用電量增加的原因；及</p> <p>(c) 單車並非本港的主要交通工具。在考慮單車可否用作主要交通工具時，首要關注的是騎單車的安全問題。新界</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>部分新市鎮不如市區般繁忙，人口密度亦相對較低，騎單車的條件相對較市區為佳。當局會與相關政策局／部門(例如發展局及運房局)進一步討論在新市鎮和新發展區作出規劃及提供單車徑和輔助設施。</p>	
003741 - 005156	<p>主席 陳恒鎮議員 政府當局</p>	<p>陳恒鎮議員察悉，政府當局致力管制空氣污染，但他關注到，高密度發展項目令空氣流通欠佳，導致路邊空氣污染物的濃度相對較高。他詢問——</p> <p>(a) 當局會推行甚麼措施，以改善路邊空氣質素，例如在繁忙道路和擠迫地區提供通風走廊；及</p> <p>(b) 政府當局會否考慮制訂空氣流通評估框架，從而為全港各區提供空氣流通的客觀基準和規管可造成"屏風效應"的住宅發展項目。</p> <p>政府當局回應時表示——</p> <p>(a) 環保署不斷鼓勵專營巴士公司盡量使用歐盟IV期或以上的巴士於劃定為低排放區試點的繁忙路段行駛，以期在2015年年底或之前，只有達到歐盟IV期或以上排放標準的巴士在該等地區行駛；及</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>(b) 除了建築物安全外，當局亦會就建築物的設計及布局，包括對空氣流通的影響，作出適當考慮。當局已發出一套有關空氣流通的指引，並鼓勵工程項目倡議者在規劃和設計時參考和採用該套指引。鑒於空氣質素和城市規劃涉及多個不同政策範疇，跨政策局和部門之間的合作至為重要。因此，與相關政策局／部門以更宏觀的角度另行討論該等事宜會較為恰當。</p> <p>政府當局進一步指出，環境局與運房局、發展局及食物及衛生局合作，在2013年3月發表《香港清新空氣藍圖》，闡述本港面對的空氣質素挑戰和解決有關問題的相關政策、措施和未來計劃。</p> <p>主席表示，日後可邀請發展局及運房局的代表出席小組委員會會議，以協助委員就一些特定項目進行討論。</p>	
005157 - 010640	主席 郭偉強議員 政府當局	<p>郭偉強議員促請政府當局注意推行各項空氣質素改善措施對相關業界及行業可能造成的影響。</p> <p>郭議員質疑重組巴士路線對改善路邊空氣質素的成效。政府當局回應時解釋，雖然重組巴士路線的主要目的並非減少路邊廢氣排放，但這項計劃有助提高巴士的營運效率和紓緩交通</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>擠塞，從而減少路邊排放污染物。因此，不應低估重組巴士路線為空氣質素帶來的好處。</p> <p>郭議員進一步詢問——</p> <p>(a) 強制性能源效益標籤計劃(下稱"強制標籤計劃")的5個能源效益級別可否分別再劃分為多個分級，以便更清楚指明各種設備的預期耗電量，方便市民選擇具節能效益的設備；及</p> <p>(b) 在本港住宅樓宇和非住宅樓宇使用水冷式空調系統的可行性和成本影響。</p> <p>政府當局回應時表示——</p> <p>(a) 機電署正就強制標籤計劃進行檢討，目標是在2013年年底完成。政府當局就改良強制標籤計劃作出建議時，會注意有需要確保公眾瞭解指明電器的能源效益表現；及</p> <p>(b) 水冷式空調系統較傳統的氣冷式空調系統更具能源效益。然而，個別建築物的狀況差別很大，部分舊建築物的結構未必適合安裝水冷式空調系統。因此，更廣泛使用水冷式空調系統涉及多項推行問題(例如技術可行性、財政能力、基建工程規定和對健康的影</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>響等)，必須進一步研究。為資助建築物擁有人提升其建築物的能源效益表現，當局在2009年推出建築物能源效益資助計劃，並成立審核委員會，負責考慮建築物擁有人的資助申請，而該等申請或涉及改換氣冷式空調系統為水冷式空調系統。根據粗略估計，本港每7幢建築物中約有1幢建築物已受惠於有關計劃。</p>	
010641 - 011619	<p>主席 黃碧雲議員 政府當局</p>	<p>黃碧雲議員詢問 ——</p> <p>(a) 政府當局是否有任何具體計劃，以研究在本港大規模應用可再生能源(例如太陽能和風力)的可行性和推動兩間電力公司或其他私人投資者發展可再生能源科技；及</p> <p>(b) 當局會否修訂法例，以加強管制船舶排放。</p> <p>政府當局回應時表示 ——</p> <p>(a) 香港科技大學就更廣泛應用各種可再生能源的潛力所進行的研究顯示，鑒於本港的地理限制，太陽能和風力在本港未必有高發展潛力。雖然兩間電力公司正在探討在本港水域興建大型離岸風力發電場的可行性，但這種風力發電場需要巨額投資。風力發電場如</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>能按計劃投入運作，預計可滿足本港總電力需求的1%至2%；及</p> <p>(b) 當局會推行新措施管制船舶排放。例如，當局會制訂立法建議，將本地供應的船用輕柴油的含硫量上限設定於0.05%，並會在2013年較後時間或2014年年初向立法會提交立法建議。政府當局亦會立法強制規定遠洋輪船在本港水域泊岸期間轉用更清淨的燃料（含硫量不超過0.5%）。此外，政府當局會按照審計署署長在第五十九號報告書中的建議，尋求立法支持採用力高文圖表作為測量船隻黑煙排放量的基準。</p>	
011620 - 012506	主席 政府當局	<p>主席察悉，大量市民每天接觸來自車輛的污染。她詢問，與其他排放源(例如船隻和發電廠)相比，路邊空氣污染是否對香港的公眾健康構成最大風險。</p> <p>政府當局承認路邊排放的廢氣是公眾健康的主要威脅，因為排放廢氣的地方接近市民，且接觸到這種污染的人數眾多。因此，當局已採取三管齊下的策略，針對運作中的不同類別的車輛(包括專營巴士、催化器失效的石油氣的士和小巴，以及柴油商業車輛)排放的廢氣，以改善路邊空氣質素。預計此舉會減少全年路邊</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>二氧化氮約40%，但這個水平仍未能達致這種污染物的新空氣質素指標。</p> <p>主席進一步詢問，研發令汽車可在引擎關掉後保持空調運作的加裝設備方面進展如何。政府當局回應時表示，香港生產力促進局已研發一款配置自動停車熄匙系統和輔助電池冷氣系統的加裝設備。當局歡迎運輸業界試用這種新設備。不過，政府當局在現階段並無任何強制規定使用這種設備的計劃。</p> <p>關於郭偉強議員先前問及一次過資助石油氣的士和小巴車主更換催化器，政府當局表示，催化器的供應和安裝方面的招標工作已經完成。當局會在評審標書後把招標結果告知所有投標者。估計每部催化器平均費用大約數千元，而催化器的使用壽命為一至兩年左右。因此，政府當局認為更換催化器不會對車主造成沉重的財政負擔。</p>	
012507 - 013415	主席 謝偉銓議員 政府當局	謝偉銓議員支持推行建築物能源效益資助計劃，該計劃旨在推廣建築物擁有人認識建築物能源效益的重要性和鼓勵他們採取實質改善措施。他認為，在該計劃的支持下，擁有分層業權的建築物擁有人得以為其建築物推行能源效益措施。政府當局補充，《建築物能源效益條例》(第610章)規定須就商業建築物或綜合用途建築物的商業部分	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>的中央屋宇裝備裝置每10年進行能源審核一次，而能源審核有助找出節約能源的機會。</p> <p>關於管制發電廠排放的空氣污染物，政府當局解釋，環保署負責藉技術備忘錄訂定電力行業排放的3種空氣污染物每年的排放量上限，以監察電力公司的排放。環保署會每兩年最少檢討技術備忘錄一次，以適時修訂技術備忘錄所訂兩間電力公司的現有電力工程的排放限額。</p> <p>至於《汽車引擎空轉(定額罰款)條例》(第611章)(下稱"《條例》")對禁止汽車引擎空轉以解決空氣污染問題的效用，政府當局解釋，《條例》旨在鼓勵車主培養綠色駕駛習慣。自《條例》在2011年12月生效後，政府曾向10名司機發出定額罰款通知書，控告他們讓汽車引擎空轉超過法例容許的3分鐘時間。儘管在現階段難以評估《條例》的效用，然而，政府當局會繼續透過宣傳和執法行動推廣禁止汽車引擎空轉的規定。</p>	
013416 - 014348	主席 郭偉強議員 政府當局	<p>郭偉強議員詢問，使用由廚餘產生的生化柴油以減少溫室氣體排放是否可行。政府當局解釋——</p> <p>(a) 使用生化柴油是政府能源政策的一部分，但可否更廣泛使用生化柴油則須進一步討論和考慮；</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>(b) 為規管船舶排放，當局會制訂立法建議，把本地供應的船用柴油的含硫量上限由0.5%降低至0.05%。根據當局與航運業界進行的試驗結果，轉用此類低含硫量柴油在技術上可行。由於預計低含硫量柴油的需求量會不斷上升，低含硫量柴油價格日後會下調，令低含硫量柴油和高含硫量柴油的價格差距收窄。這樣，轉用低含硫量柴油應不會對航運業界造成重大的成本影響；</p> <p>(c) 生化柴油(不論是純生化柴油抑或生化柴油與汽車柴油的混合物)可用作汽車燃料；及</p> <p>(d) 鑒於本港水域交通頻繁，海事處在研究生化柴油能否用於本地船隻時，海事安全是主要考慮因素。為確保船用柴油的質素，政府當局會參考國際標準和海外做法。</p> <p>關於2013年3月27日立法會會議上進行有關在本港使用生化柴油的議案辯論，主席察悉，荷蘭皇家航空公司已宣布其航機會使用生物燃料。她詢問生化柴油是否可應用於航空業。政府當局回應時解釋，若生化柴油用作飛機燃料，飛機引擎須與飛機燃料的規格兼容。</p>	

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
		主席促請政府當局透過綠色採購鼓勵政策局／部門使用生化柴油和推動私營企業使用生化柴油作為能源。舉例而言，政府當局可採購更多生化柴油，以滿足須穿著制服的不同紀律部隊的洗衣需要。	

立法會秘書處
議會事務部1
2013年7月11日