

立法會

Legislative Council

立法會 CB(1)720/18-19 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EA

環境事務委員會 會議紀要

日 期：2018 年 12 月 19 日(星期三)
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：何君堯議員, JP (主席)
許智峯議員 (副主席)
陳克勤議員, BBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
何俊賢議員, BBS
易志明議員, SBS, JP
胡志偉議員, MH
陳志全議員
梁繼昌議員
郭榮鏗議員
葛珮帆議員, BBS, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
朱凱廸議員
邵家輝議員
容海恩議員
陳淑莊議員
劉業強議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS

缺席委員：郭偉強議員, JP
廖長江議員, SBS, JP
鍾國斌議員

出席公職人員：議程第 V 項

環境局副局長
謝展寰先生, BBS, JP

環境保護署副署長(3)
張趙凱渝女士, JP

環境保護署助理署長(空氣質素政策)
何德賢先生

環境保護署首席環境保護主任(流動污染源)
麥成達博士

議程第 VI 項

環境局副局長
謝展寰先生, BBS, JP

環境保護署副署長(3)
張趙凱渝女士, JP

環境保護署助理署長(空氣質素政策)
何德賢先生

環境保護署署理首席環境保護主任(空氣科學)
梁啟明博士

列席秘書 : 總議會秘書(1)1
石逸琪女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)1
江健偉先生

議會事務助理(1)1
潘耀敏小姐

經辦人/部門

經辦人/部門

I. 通過會議紀要

(立法會 CB(1)276/—— 2018 年 10 月 22 日政
18-19 號文件 策簡報會的紀要)

2018 年 10 月 22 日會議的紀要獲確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

2. 委員察悉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)319/—— 跟進行動一覽表
18-19(01)號文件

立法會 CB(1)319/—— 待議事項一覽表)
18-19(02)號文件

3. 委員同意在 2019 年 1 月 28 日(星期一)下午 2 時 30 分舉行的下次例會上，討論以下事項：

(a) 推廣使用電動車輛；及

(b) 野豬管理策略的檢討。

IV. 2018 年 6 月 25 日會議的續議事項

進行海外職務訪問的建議

相關文件

(IN04/17-18 —— 立法會秘書處資料
研究組擬備題為
"選定地方的太陽能上網電價"的資

料摘要

FS01/18-19 及 —— 立法會秘書處資料
FS02/18-19 研究組擬備題為
"選定地方的廢塑
料管理措施"及"選
定地方的修復堆填
區管理措施"的資
料便覽

立 法 會 —— 許 智 峯 議 員 於
CB(1)1058/17-18(01) 2018 年 5 月 28 日就
號文件 建議進行海外職務
訪問以考察回收設
施及作業發出的函
件(只備中文本)

立 法 會 —— 2018 年 6 月 25 日環
CB(1)319/18-19(03) 境事務委員會會議
號文件 紀要的節錄)

4. 在 2018 年 6 月 25 日的事務委員會會議上，部分委員建議事務委員會在 2018-2019 年度立法會會期內進行職務訪問，以研究海外地方在以下範疇的經驗：(a)循環再造設施(尤其是與廢塑膠有關的設施)及循環再造業的發展；(b)可再生能源的發展及上網電價；及/或(c)已修復堆填區的發展及管理。為協助委員在是次會議上進一步考慮進行海外職務訪問的建議，主席請委員注意，立法會秘書處資料研究組曾擬備題為"選定地方的太陽能上網電價"的資料摘要(IN04/17-18)、題為"選定地方的廢塑料管理措施"的資料便覽(FS01/18-19)，以及題為"選定地方的修復堆填區管理措施"的資料便覽(FS02/18-19)。他補充，事務委員會曾於 2006、2013 及 2014 年進行海外職務訪問，以研究海外地方在廢物管理不同方面的經驗等事宜，這些職務訪問的地點包括歐洲、日本及南韓。鑒於香港近期推行上網電價計劃，他建議事務委員會在擬議海外職務訪問中研究可再生能源(尤其是太陽能)的發展。

5. 朱凱迪議員、陳克勤議員、副主席及陳淑莊議員表示他們不反對主席的建議。他們提出進一步的意見如下：

- (a) 朱議員建議訪問在全球綠色經濟指數觀感調查中排名榜首的城市哥本哈根，以研究當地應對氣候變化的策略，包括可再生能源的發展；
- (b) 陳克勤議員表示，他曾於 2018 年訪問安徽省蕪湖市，以參觀由一家香港上市公司推行的太陽能項目及扶貧計劃(涉及在農舍裝設分布式可再生能源系統)。如有需要，他可提供相關資料予事務委員會參考。他對擬議訪問目的地的選擇方面沒有任何意見，但他建議，除了以可再生能源作為首要主題外，擬議訪問或可加入廢物管理等一些與環境有關的其他事宜作為次主題，以充實訪問行程；及
- (c) 副主席及陳淑莊議員認為，擬議訪問的目的地，應在社區內促進分布式可再生能源系統發展方面具成功經驗，這樣訪問行程便會更切合上網電價計劃在香港的推行。他們關注到，內地絕大部分太陽能發電容量來自大規模的太陽能發電場，因此內地經驗的相關程度可能較低。陳議員表示，鑒於首爾已推行太陽能發電市民基金等各項以社區為本的措施，推動可再生能源的發展，事務委員會可考慮選擇該地作為擬議海外職務訪問的目的地。她亦同意，加入次主題或可充實訪問行程的內容。

6. 考慮到上述委員的意見，主席總結時表示，事務委員會應前往內地進行職務訪問，以研究可再生能源(尤其是社區內的小型太陽能項目)的發展。他指示秘書處研究可否加入其他主題(例如廢物管理、已修復堆填區的管理等)，使訪問行程更為充實。職務訪問暫定在 2019 年 4 月 19 至 22 日的復活

秘書

節假期期間舉行。

(會後補註：在 2019 年 2 月 25 日的事務委員會會議上，委員同意將擬議職務訪問改於 2019 年 7 月進行，以免與另外 4 個事務委員會於 2019 年 4 月 21 至 24 日前往長江三角洲地區主要城市進行的聯席事務委員會職務訪問撞期。)

V. 改善路邊空氣質素

(立法會 CB(1)319/18-19(04) 號文件	—— 政府當局就"改善路邊空氣質素的進展"提供的文件
-----------------------------------	----------------------------

立法會 CB(1)319/18-19(05) 號文件	—— 立法會秘書處就"改善路邊空氣質素的措施"擬備的最新背景資料簡介
----------------------------------	------------------------------------

立法會 CB(1)356/18-19(01) 號文件	—— 香港汽車及交通關注組提交的意見書(只備中文本))
----------------------------------	-----------------------------

政府當局的簡介

7. 環境局副局長向委員簡介政府當局為改善路邊空氣質素而建議推行的以下新措施：

- (a) 淘汰歐盟 IV 期柴油商業車輛；
- (b) 試驗為歐盟 IV 期及 V 期雙層專營巴士加裝強化選擇性催化還原器，從而提升其排放表現至歐盟 VI 期的水平；
- (c) 收緊新登記電單車、小型巴士(設計重量逾 3.5 公噸)及巴士(設計重量不逾 9 公噸)廢氣排放標準；及
- (d) 檢討綠色運輸試驗基金("基金")的資助

範圍，以期推動各界更廣泛使用已證實相對成熟並且適合本地採用的綠色創新運輸技術。

討論

一般事項

8. 胡志偉議員認為，環境局/環境保護署("環保署")應加強與運輸及房屋局("運房局")和運輸署的協調，使環保原則更能融合於交通政策之內；而政府當局應向市民推廣盡量使用公共交通工具，以減低對私家車的依賴。否則，改善路邊空氣質素的工作的成效，便會因本地車輛數目持續增長而有所減弱。郭榮鏗議員及副主席贊同胡議員的意見。胡議員建議，事務委員會日後討論改善路邊空氣質素時，應邀請運房局/運輸署的代表參與討論。

9. 環境局副局長回應稱，推廣使用公共交通工具一向是政府當局的交通政策核心所在，而環境局已與運房局/運輸署商討改善路邊空氣質素的措施。由於商業車輛排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物佔全港所有車輛排放量約 95%，因此這些車輛是改善路邊空氣質素措施的主要對象。與此同時，政府當局透過首次登記稅寬減，鼓勵私家車車主轉用電動私家車，前提是寬減措施不會刺激私家車數目增長。政府當局認為，"一換一"計劃能在推廣使用電動私家車與控制私家車數目增長之間取得平衡。

推廣採用新能源車輛

政策方向及目標

10. 陳克勤議員認為，政府當局推行各項改善路邊空氣質素的措施時沒有章法，未能有效解決路邊空氣污染問題。他認為，廣泛採用沒有尾氣排放的電動車輛，將可大大改善路邊空氣質素。然而，政府當局推廣使用電動車輛的政策前後不一。舉例而言，當局沒有提供足夠財政誘因吸引私家車車主轉用電動私家車("一換一"計劃參與率偏低是其中一個例子)，以及電動車輛輔助設施依然不足。

11. 葛珮帆議員贊同上述關於就為電動私家車提供財政誘因的意見，並批評當局將公共電動車充電器升級為快速充電器方面沒有進展。她問及推廣電動私家車的政策方向及目標。

12. 謝偉銓議員亦認為，過往推出的措施對改善路邊空氣質素的成效並不顯著。

13. 副主席認為，香港在採用電動私家車方面進度緩慢，其中一個主要原因是大眾化市場上可供選擇的電動私家車型號不多。

14. 環境局副局長重申，商業車輛一向是改善路邊空氣質素措施的主要目標。政府當局會透過基金，繼續物色適合在本地採用的電動商用車輛型號，並會檢討基金的資助範圍，以期進一步加強推動業界使用新能源車輛。由財政司司長擔任主席，成員包括政府和運輸業界代表的推動使用電動車輛督導委員會，亦會繼續研究推廣在香港使用電動車輛的措施。此外，環境局已聯同其他相關政策局/部門檢討與電動車輛有關的政策及措施。檢討涵蓋的主要事項之一，是如何進一步推動電動車輛輔助設施的發展。政府當局會在 2019 年 1 月 28 日的會議上，向事務委員會簡介推廣使用電動車輛的最新計劃及進度。

15. 至於採用電動私家車的財政誘因，環境局副局長表示，大眾化電動私家車(即應課稅價值不高於 377,500 元者)的買家如參加"一換一"計劃，將無需為車輛繳付任何首次登記稅。隨着電動私家車技術日趨進步，預料未來會有更多大眾化型號在香港市場供應。

16. 陳克勤議員及謝偉銓議員詢問，政府當局有否就電動車輛在本地車輛中佔不同類型車輛(例如私家車、專營巴士及的士)數目的比例訂立目標。郭榮鏗議員表示，公民黨支持推廣電動車輛，並認為政府當局應就此制訂藍圖。葛珮帆議員詢問，當局認為甚麼種類的新能源車輛有潛力取代傳統車輛。

17. 環境局副局長表示，政府當局的長遠目標，是本港的新登記車輛最終全是新能源車輛。新能源車輛不限於電動車輛，原因是有其他新運輸技術(例如氫燃料電池技術)正在開發中。由於不同種類的技術所需的支援基礎設施有別，政府當局會繼續監察該等技術的發展，並會透過基金及其他措施，嘗試物色適合本地運作的新能源車輛型號，然後才決定未來路向。

18. 陳克勤議員指出，香港在使用電動商用車輛方面落後於深圳，因為深圳所有公交車和出租車均已換成電動車輛。謝偉銓議員詢問，本地的士業界在採用電動車輛方面受到甚麼條件約束。

19. 環境局副局長表示，香港的士一般全日營運，不能每天花上數小時充電。由於續航力有限和充電時間長，曾經在基金下進行試驗的電動的士已登記改作私家車用途。當局預期，如果電動的士在充滿電後能續航超過 500 至 600 公里，以及充電時間可大幅縮短，方可在本港成為取代傳統燃油的士的可行選擇。

淘汰傳統私家車

20. 副主席要求政府當局解釋為何沒有就禁止純粹使用汽油或柴油的傳統私家車進行首次登記的年份訂立目標。他認為，這目標(如訂立的話)可鼓勵汽車製造商向香港供應更多大眾化的新能源車輛型號。

21. 環境局副局長回應稱，已就全面禁售傳統私家車訂立時間表或目標的地方，一般都擁有本地的汽車工業，而訂立這些時間表及目標，是為了方便製造商進行業務規劃。由於香港的私家車市場規模較小，在現階段為本地訂立的任何目標，不大可能對海外汽車製造商的商業決定造成重大影響。政府當局正在整理取自上述地方的相關資料，包括汽車製造商生產新能源車輛的工作計劃，並會在研究未來路向時加以考慮。至於停止為柴油私家車進行首次登記的建議，政府當局認為，由於香港對柴油私家車的規管一向較其他地方嚴格，就此訂立時間

表屬切實可行。不過，該項建議的推行須視乎諮詢相關持份者的結果而定。

單層電動專營巴士試驗計劃

22. 主席查詢單層電動專營巴士試驗計劃的進展，並認為當局應就香港使用的電動專營巴士數目訂立目標。此外，他及葛珮帆議員建議，政府當局應加快推出新措施，以鼓勵專營巴士公司測試更多電動巴士型號。

23. 陳克勤議員認為，上述試驗計劃對推廣使用電動巴士成效不大，原因是試驗結束後，有關的專營巴士公司均沒有作出跟進投資。

24. 陳志全議員對已完成的試驗效果欠佳表示失望。

25. 環境局副局長及環境保護署副署長(3) ("副署長(3)")回應稱：

- (a) 政府當局已全數資助專營巴士公司購置 36 輛單層電動巴士進行為期兩年的試驗，以測試它們在本地環境下的運作表現、可靠性及經濟可行性。部分電動巴士的試驗已經完成，其餘巴士的試驗則正在進行或有待開展；
- (b) 試驗發現，該等電動巴士的續航力因香港的多山地形、高空調需求，以及經常起動及停車的運作模式而有所下降。試驗的初步數據顯示，專營巴士公司能否普遍採用單層電動巴士，將取決於這些巴士的電池電量等因素；
- (c) 雖然已測試的型號不適合用以取代傳統柴油巴士，但試驗結果對改進車輛的設計會有幫助。政府當局會繼續與巴士製造商和專營巴士公司緊密合作，尋求在香港引入設計經改良的單層電動巴士型號；及

- (d) 本港的專營巴士中，約 95%屬雙層巴士，而能否將這些巴士換成電動車輛，將取決於能滿足本地運作需要的雙層電動巴士型號的供應情況。

26. 主席建議，在雙層電動巴士技術未臻成熟時，專營巴士公司在現階段可使用更多單層電動巴士以取代雙層柴油巴士，從而改善路邊空氣質素。

27. 陳志全議員引述政府當局的文件(立法會 CB(1)319/18-19(04)號文件)附件四第 11 段，並詢問進行試驗的電動巴士的實際續航力為何遠低於製造商聲稱的水平，包括製造商有否就該等巴士的表現提供虛假說明。

28. 環境局副局長及環境保護署助理署長(空氣質素政策)("助理署長(空氣質素政策)")解釋，巴士製造商提供的續航力資料，來自它們當地的測試周期。本港的多山地形，以及夏季天氣炎熱潮濕以致空調需求偏高，均導致消耗更多能源，因此在香港的現實駕駛環境中，電動巴士的續航力較其在巴士製造商測試條件下的表現遜色，並非不尋常。

政府當局

29. 應朱凱迪議員要求，政府當局承諾提供補充資料，說明相比起為所有歐盟 IV 期及 V 期雙層專營巴士加裝強化選擇性催化還原器，假設專營巴士全部換作電動巴士，預計在 2025 年，氮氧化物和可吸入懸浮粒子的排放量會較現時排放水平降低多少。

(會後補註:政府當局的回應於 2019 年 1 月 30 日隨立法會 CB(1)537/18-19(02)號文件送交委員。)

30. 朱凱迪議員詢問，新大嶼山巴士(一九七三年)有限公司購置的兩輛電池電動巴士為何進行重新招標，以及最初的招標過程涉及的製造商為何。助理署長(空氣質素政策)回應稱，製造商華夏神龍(國際)有限公司在最初的招標過程中標後撤回投標，因此該兩輛巴士的合約需要重新招標。

31. 主席詢問，政府當局的文件附件四附錄二所載"故障"的定義為何。助理署長(空氣質素政策)解釋，故障指引致乘客須離開載客巴士的機件故障，但不包括交通意外造成的故障。

電動車充電設施

32. 謝偉銓議員察悉，《香港規劃標準與準則》("《準則》")載列了新建樓宇內 30%的私家車泊位會設有電動車充電設施的目標，他詢問自《準則》作出上述修訂以來，在新建樓宇停車場安裝並實際可用的電動車充電器的確實數目，並按充電器的種類(即標準、中速及快速充電器)列出分項數字。環境局副局長回應時表示，政府當局將於事務委員會在下次例會上討論"推廣使用電動車輛"項目時提供資料。

檢討綠色運輸試驗基金

33. 易志明議員申報利益，他是天星小輪有限公司("天星小輪")的董事，而天星小輪曾受惠於基金。他歡迎政府當局建議檢討基金的資助水平，以及每類技術的申請數目限額。他亦指出，與一艘新渡輪的資本開支相比，現有資助金額微不足道，因此，對票價受到規管的天星小輪而言，要負擔為改善環境表現而將舊渡輪換上新渡輪的費用，會十分困難。

淘汰歐盟 IV 期柴油商業車輛

34. 邵家輝議員反映業界對淘汰歐盟 IV 期柴油商業車輛建議的意見及提議如下：

- (a) 現時業界使用的歐盟 IV 期柴油商業車輛大多在 2007 至 2012 年間購入，這些車輛的使用年限一般為 13 至 15 年。為減低對業界運作的影響，最後一批歐盟 IV 期柴油商業車輛的更換期限，應訂為 2025 年年底而非 2023 年；

- (b) 歐盟 IV 期柴油商業車輛普遍較歐盟 IV 期以前柴油商業車輛昂貴，因此註銷車輛的特惠資助金額，應高於在淘汰歐盟 IV 期以前柴油商業車輛的現行計劃之下的金額；
- (c) 在淘汰歐盟 IV 期以前柴油商業車輛的現行計劃之下的特惠資助申請期限臨近屆滿時，車身裝嵌工作數量飆升，但沒有足夠車身裝嵌商應付工作。當局訂定淘汰歐盟 IV 期柴油商業車輛的擬議計劃的步調時不能掉以輕心，以免重蹈覆轍；及
- (d) 政府當局應就擬議計劃的推行細節，與所有相關持份者(包括車輛維修工場)保持緊密溝通。

35. 環境局副局長備悉業界的上述意見，並向委員保證，當局會繼續與相關持份者商討，以確保計劃順利推行。在考慮將會提供的特惠資助金額水平時，政府當局會尋求在提供足夠誘因予柴油商業車車主與確保審慎運用公帑之間取得平衡。

收緊廢氣排放標準

36. 易志明議員促請政府當局確保不同型號符合相關標準的車輛在市場的供應充足，然後才決定收緊新登記電單車、小型巴士(設計重量逾 3.5 公噸)及巴士(設計重量不逾 9 公噸)廢氣排放標準的生效日期。環境局副局長向易議員保證，政府當局在擬備推行建議時會顧及這一點。

其他事項

推廣使用單車

37. 副主席表示，在 2017 年 6 月 14 日的立法會會議上，有關"制訂單車友善政策，將單車定為交通運輸工具"的議案獲得通過，當中載有 19 項建

議。對於政府當局的文件沒有提及推廣使用單車，以作為改善路邊空氣質素的一種方法，他表示失望。他要求政府當局解釋當局在這方面的計劃。

38. 主席指出，"現行單車政策及推廣單車作為交通運輸工具以改善路邊空氣質素的措施"的項目，已納入事務委員會的待議事項一覽表。他認為，相關事宜應在日後的會議上於該項目下討論。環境局副局長表示，政府當局會就該項目的討論提交文件，並於文件中載述副主席查詢的資料。

管制卸土車排放揚塵

39. 環境局副局長回應謝偉銓議員的提問時表示，卸土車排放揚塵受《空氣污染管制(建造工程塵埃)規例》(第 311R 章)管制。易志明議員認為，上述規例沒有嚴格執行，因為據他觀察所得，有些卸土車的機械蓋掩不能運作或維修保養欠妥善。他促請政府當局加強監察循規情況，並在有必要時採取執法行動。環境局副局長回應時表示，倘若卸土車的運作導致空氣污染，環保署會採取執法行動。他承諾提供補充資料，說明對卸土車排放揚塵的管制及如何確保卸土車的蓋掩獲妥善維修保養，包括相關法例及負責執行該等法律規定的政府部門。

政府當局

(會後補註:政府當局的回應於 2019 年 1 月 30 日隨立法會 CB(1)537/18-19(02)號文件送交委員。)

半封閉式公共交通交匯處的空氣質素

40. 葛珮帆議員關注部分半封閉式公共交通交匯處("交匯處")通風及空氣質素欠佳，並詢問政府當局將如何應對該問題。環境局副局長表示，環保署已發出《半封閉式公共交通交匯處的空氣污染管制》指引("《指引》")，就半封閉式交匯處的設計及通風系統的維修等方面提供指引。政府當局在接獲公眾人士對交匯處空氣質素欠佳的舉報後，會採取跟進行動。

41. 易志明議員指出，政府當局一般需要頗長時間糾正交匯處的通風問題，原因是跟進工作跨越多個政府部門，亦可能涉及採購設備的招標程序等。易議員及主席促請政府當局提高該等跟進工作的效率。政府當局備悉委員的意見。助理署長(空氣質素政策)回應主席的進一步提問時表示，政府當局正在檢討《指引》。

應對臭氧問題

42. 朱凱迪議員詢問，除了收緊首次登記電單車廢氣排放標準以減少揮發性有機化合物(導致臭氧形成的一種主要污染物)排放外，當局採取了/將會採取甚麼措施應對臭氧問題。

43. 環境局副局長表示，揮發性有機化合物有多個排放源頭，包括交通運輸及非燃燒排放源，後者主要是含揮發性有機化合物的產品，例如漆料、有機溶劑及消費品。自從於 2007 年引入《空氣污染管制(揮發性有機化合物)規例》(第 311W 章)後，來自非燃燒排放源的揮發性有機化合物排放量已顯著下降。臭氧是揮發性有機化合物及大氣其他物質經過複雜的光化學反應形成。為應對臭氧問題，政府當局一直與廣東省政府合作，以監控各相關主要污染物的排放。

空氣質素指標檢討

44. 葛珮帆議員要求政府當局證實，當局是否如傳媒所報道般，計劃將微細懸浮粒子的年均空氣質素指標由每立方米 35 微克收緊至每立方米 25 微克。環境局副局長回應時表示，經研究現時的情況及可能推行的新訂空氣質素改善措施後，空氣質素指標檢討工作小組認為有空間收緊微細懸浮粒子及二氧化硫的空氣質素指標。政府當局稍後會向事務委員會匯報空氣質素指標檢討的結果及建議，並會就收緊空氣質素指標的建議展開公眾諮詢。公眾諮詢完成後，政府當局會考慮收集所得的意見，並會就未來路向徵詢環境諮詢委員會及事務委員會的意見。

評估公共工程對空氣質素的影響

45. 郭榮鏗議員詢問，在環境影響評估("環評")研究中，用以評估公共工程對空氣質素影響的方法為何。環境局副局長及助理署長(空氣質素政策)回應時表示，每項環評研究均包含就有關工地及鄰近範圍的現有空氣質素進行的基線評估。公共工程對易受空氣污染影響的地方的空氣質素影響，會透過電腦模擬進行評估，這與國際做法一致。

結語

46. 主席詢問，收緊新登記電單車、小型巴士(設計重量逾 3.5 公噸)及巴士(設計重量不逾 9 公噸)廢氣排放標準的立法時間表。環境局副局長表示，政府當局計劃於 2019 年下半年完成修訂規例的草擬工作。

VI. 空氣污染物立體監測系統

(立法會——政府當局就"設立空氣
CB(1)319/18-19(06) 污染物立體監測
號文件 網絡"提供的文件)

政府當局的簡介

47. 環境局副局長表示，本港空氣質素受源自珠江三角洲("珠三角")地區的臭氧、可吸入懸浮粒子及微細懸浮粒子影響，該等污染物可在區內透過不同初生污染物在大氣中的轉化過程廣泛形成。現時香港的空氣監測站只能測量近地面水平的空氣污染物。為更深入了解空氣污染物的傳輸機理，以助提高在空氣質素方面的模擬能力，政府當局建議購置 5 套激光雷達系統，以在本港設立空氣污染物立體監測網絡。

討論

48. 主席提醒委員，根據立法會《議事規則》第 83A 條，委員在會議上就正在討論的撥款建議發

言前，須披露任何與該建議有關的直接或間接金錢利益的性質。他亦請委員注意《議事規則》第 84 條有關在有直接金錢利益的情況下表決的規定。

擬議系統的功能及位置

49. 易志明議員及盧偉國議員要求當局說明擬議激光雷達系統取得的數據如何有助改善香港的空氣質素。

50. 助理署長(空氣質素政策)解釋，政府當局使用電腦模型估算空氣污染物的排放會如何影響空氣質素。電腦模擬是以各空氣污染源的估計排放數據為依據，並使用空氣監測站、氣象監測站等設施蒐集的地面空氣污染物濃度及氣象數據作出校正。由於臭氧及懸浮粒子可在大氣中形成，而現時欠缺空氣污染物在高空的濃度和傳送情況的數據，電腦模型的準確度受到局限。擬議激光雷達系統可提供該等資料，以納入現時的預測空氣模擬系統，從而提升預測空氣質素的能力和準確度。政府當局對臭氧與懸浮粒子在區內形成和傳輸的機理有更充分的了解後，便能制訂更具針對性的措施，從源頭減少排放。

51. 主席詢問，擬議激光雷達系統產生的影像數據(即政府當局的文件(立法會 CB(1)319/18-19(06)號文件)附件 III 所展示的例子)將如何解讀。環境局副局長及助理署長(空氣質素政策)解釋，激光雷達系統會顯示掃描區域即時的空氣污染物濃度。該等影像的動態序列將能顯示出現光化學反應的地點，以及該等由光化學反應形成的臭氧和懸浮粒子如何傳輸。

52. 謝偉銓議員及盧偉國議員詢問，當局如何決定 5 個監測站的位置，以及其覆蓋範圍是否足夠。

53. 助理署長(空氣質素政策)及環境保護署署理首席環境保護主任(空氣科學)("署理首席環保主任(空氣科學)")表示，環保署計劃在香港的外圍地帶設立 4 個監測站，以監測進出本港的氣流有何特質。第 5 個監測站則會設於香港較中央的位置，以

監測市區內的建築物對微氣候和污染物擴散的影響。環境局副局長補充，環保署在考慮監測站的位置時，會參考國際規範。

54. 盧偉國議員詢問，現有空氣監測站的分布及主要功能為何。助理署長(空氣質素政策)回應時表示，現有空氣監測網絡包括 13 個一般空氣監測站及 3 個路邊空氣監測站。它們的設計、位置及品質控制/品質保證程序，均參考國際認可的規範(包括美國環保局的指引)。該等監測站可收集近地面水平的主要空氣污染物濃度的具代表性資料。

區域合作

55. 謝偉銓議員、主席及盧偉國議員詢問，政府當局會否與廣東當局合作，以應對區內的臭氧及懸浮粒子問題，包括廣東當局會否使用類似的設備，設立本身的空氣污染物立體監測網絡以收集數據，與本港的激光雷達系統取得的數據發揮互補作用。

56. 環境局副局長及副署長(3)回應時表示，粵港兩地政府一直合作改善地區空氣質素，包括設定 2020 年的減排目標及共同運作珠三角區域空氣監控網絡。廣東省政府亦正於省內設立類似的空氣污染物立體監測網絡。預期兩地的空氣污染物立體監測網絡，可配合為應對臭氧問題而採取的監測揮發性有機化合物聯合工作，並有助設定 2020 年後的區域減排措施及目標。

57. 主席要求當局提供資料，說明將會在廣東省設立的空氣污染物立體監測站的位置。署理首席環保主任(空氣科學)表示，有關位置現階段未有決定。

58. 謝偉銓議員詢問，政府當局會否考慮與更多內地省份和鄰近國家及/或地方合作，使區域監測網絡發揮最大的功效。環境局副局長回應時表示，就高峰水平的臭氧及光化學煙霧而言，初生污染物大多源自方圓數百公里內的地方。因此，與廣

經辦人/部門

東省合作將足以應對香港的臭氧及光化學煙霧問題。

總結

59. 主席總結時表示，事務委員會委員支持政府當局向財務委員會提交撥款建議。

VII.其他事項

60. 議事完畢，會議於下午 12 時 40 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 1
2019 年 3 月 15 日