

《2013年空氣污染管制(修訂)條例草案》委員會

政府當局採取的跟進行動

在2013年5月25日的會議及會前的函件，委員要求政府當局提供以下資料。

1. 擬議的《2013年空氣污染管制(修訂)條例草案》第7A(2)(a)及(b)條中「公眾利益」一詞就環境保護而言及在條例草案中的涵義，以及政府當局對應否以「公眾健康」一詞取代「公眾利益」，或應否在相關條文中加入「公眾健康」一詞的立場。

建議的《空氣污染管制(修訂)條例草案》中第7A條以更清晰的方法表述現行《空氣污染管第7(2)條。環境局局長可不時檢討空氣質素管制區的空氣質素指標，以確保該指標是為以下目的而應達致與保持的指標——

- (a) 為公眾利益而促進對該管制區內的空氣的保護；及
- (b) 為公眾利益而促進對該管制區內的空氣的最佳運用。

保障公眾健康一向是公眾利益的考慮因素，否則有違「公眾利益」。當考慮是否修訂空氣質素指標及修訂幅度時，其他因素，如社會和經濟方面的考慮也屬公眾利益考慮的一部分。這符合世界衛生組織在《世衛空氣質素指引2005年全球更新版》給予的意見：

「個別國家訂立的空氣質素標準不盡相同，須因應當地空氣質素對人體健康的風險、切實可行的技術、經濟考慮以及政治和社會因素間求取平衡。」

空氣質素指標的既定目標，不同國家會有所差異。在訂立空氣質素指標時，一些國家，如美國，根據法律規定，只考慮保障健康因素¹。其他國家，例如英國，新西蘭及內地，在其法例中則規定也要考慮成本效益及經濟因素。我們不建議用「保障

¹ 美國根據《清潔空氣法》需要訂立空氣質量標準以保障公眾健康和公共福利。

公眾健康」代替「為公眾利益而促進對該管制區內的空氣的保護及最佳運用」，因為這會縮窄訂立空氣質素指標目的的範圍。

「保障公眾健康」已是在制定空氣質素指標時的一個重要考慮因素。從政府建議收緊空氣質素指標並定期檢討指標已得到證明。由於擬議的修訂法案已照顧有關需要，我們認為不須要特意把這個詞彙加入相關章節。

2. 在實施新空氣質素指標後，新空氣質素指標將會適用而無須透過「先審議後訂立的程序」或「先訂立後審議的程序」將上述空氣質素指標進一步納入該項法例才可適用的法例一覽表。

當新空氣質素指標實施後，除《空氣污染管制條例》以及《環境影響評估條例》(第 499 章)，須按《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件 4，應用空氣質素指標作為評價空氣質量的影響和對生命危害的法定標準而直接適用外，將不會直接適用於其他現行法例。

3. 政府當局有何計劃改善現行量度空氣質素指標的安排；若有，該計劃的詳情為何。

環保署現時設有一個全面的空氣質素監測網絡，包括 11 個一般空氣質素監測站及 3 個路邊監測站。空氣質素監測網絡協助我們制訂空氣質素管理政策、評估達致空氣質素指標的情況、評估公眾接觸空氣污染的程度，並向公眾提供現時及預計的空氣質素而設立。在決定空氣質素監測站的選址時，環保署須考慮多項因素，包括網絡的地理布局、不同土地發展類別地區(例如市區、新市鎮和郊區)的覆蓋程度、地區人口、車輛流量和污染源的分佈、以及能否監測區域性空氣污染水平、地形和氣象因素。有關考量與其他國家(例如美國)的最佳做法相若。

香港地少人多，經濟活動以商業及金融為主。因此，車輛廢氣是本地空氣污染的主要源頭，而不同地區的空氣污染水平主要取決於有關地區的發展類別及密度。現有的空氣質素監測網絡在地理分布上已涵蓋市區、新市鎮和郊區不同的土地用途(商業、住宅、工業及混合用途)，因此無需在全港 18 區都各自設立空氣質素監測站。若該區未設有空氣質素監測站，公眾可參考具有相同發展模式，而地理相近地區空氣質素監測站的數據。環保署已提供參考跨區空氣質素監測站數據的資料。

根據 2012 年底完成的空氣質素監測網絡檢討，環保署計劃在屯門和將軍澳各設立一個一般空氣質素監測站以加強網絡的涵蓋範圍。環保署正在屯門建置新的一般空氣質素監測站，預期於 2013 年底運作。我們亦已開展將軍澳一般空氣質素監測站的選址工作。

現有的 3 個路邊空氣質素監測站(即位於中環、銅鑼灣及旺角的監測站)均設於市區內車輛及行人流量非常高和被高密度建構環境包圍的繁忙路段。有關路邊空氣質素監測站的數據足以反映典型的繁忙市區路邊空氣質素，因此無需增加路邊空氣質素監測站的數目。

為確保空氣質素監測網絡能達到前述目的，我們會繼續每年進行檢討，考慮網絡的表現、土地使用的變化、污染源、人口覆蓋等因素，以檢視網絡涵蓋範圍是否足夠，以評估網絡是否恰當和需否建造新監測站。

4. 舉例說明空氣中二氧化硫不同的濃度水平對人體健康的影響。

參照國際組織的研究發現，有關二氧化硫在不同濃度水平對健康的影響現載列於下表供說明用途。

	濃度水平 (微克/ 立方米)	暴露時間	對健康影響	注釋
1	6,700,000	1 小時	半數致死量濃度 (LC50)	[1]
2	13,000	15 分鐘	工人的短期職業接觸限值	[2]
3	11,400 - 14,300	10 分鐘	休息中的正常測試者組別的人平均肺功能值減少	[3]
4	1,716	10-15 分鐘	運動中的哮喘患者的 1 秒內強迫呼氣容積(FEV1) 比基線減少約 15%	[3]
	1,144		誘發運動中的哮喘患者肺功能變化(1 秒內強迫呼氣容積(FEV1) 比基線減少約 10%) 的最低濃度	
	572		運動中的哮喘患者只見肺功能有小但不被視為具臨床意義的變化，	

	濃度水平 (微克/ 立方米)	暴露時間	對健康影響	注釋
5	250	一天	可觀測到短期呼吸道症狀有不利影響的最低濃度水平	[3]
6	40 或以下	日平均水平	每日二氧化硫與每日死亡率相關聯	[3]

[1] LC50 值是指能在待定時間內殺死 50% 測試者 (二氧化硫 : 鼠) 的空氣中的濃度。

資料來源：美國疾病控制和預防中心的國家職業安全與健康研究所。

[2] 資料來源：國家職業安全與健康研究所

[3] 資料來源：《世衛空氣質素指引 2005 年全球更新版》第 399-414 頁

5. 屬歐盟前期的政府車輛數目，及該等車輛的詳細資料，包括其所屬部門或政策局及現時是否仍在使用。

政府車隊已經淘汰所有歐盟前期及歐盟一期柴油車輛。在全港現有 129,000 輛柴油商業車輛中，約 19,000 輛和 13,000 輛分屬歐盟前期和歐盟一期類別。

環境保護署

2013 年 6 月