

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1692/12-13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26日(星期五)
時間：下午4時
地點：立法會綜合大樓會議室3

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

缺席委員：毛孟靜議員
范國威議員
黃碧雲議員

出席公職人員：議程第I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

主席建議而委員亦同意，由下次會議開始，小組委員會將開始討論政府在管制噪音污染及光污染的政策及行政措施。

2. 應郭榮鏗議員要求，政府當局承諾安排在日後的小組委員會會議上向委員簡介香港大氣污染物擴散模型及當中所採用的假定。

(會後補註：小組委員會已於2013年6月28日舉行的會議上討論有關"香港的空氣質素模擬系統"的議題。)

I. 就各項改善空氣質素措施進行的成本效益分析

(立法會CB(1)838/12-13(01) — 政府當局就"就各項改善空氣質素措施進行的成本效益分析"提供的文件)

3. 環境局副局長表示，環境局在2007年委聘顧問檢討香港的空氣質素指標。顧問提出多項為改善空氣質素及達致建議的新空氣質素指標而制訂的排放管制措施，供政府當局考慮。顧問亦已進行簡略的成本效益分析，並提供各項排放管制措施的相對成本效益。自此以後，政府當局並無就個別的管制措施進行成本效益分析。為加強保障公眾健康，政府當局曾委聘相關的專

家及學者研究不同的空氣污染問題，以及制訂短、中及長期的管制措施。

4. 環境保護署副署長(3)繼而向委員簡介建議分3個階段推行的36項擬議排放管制措施的成本效益。他強調對個別管制措施的成本效益估計會受各種不確定及變動的因素影響，並須視乎當局在2009年7月發布的"空氣質素指標檢討公眾諮詢文件"所載述的施行時間安排、推行細節、市場狀況及公眾反應等因素而定。成本效益的評估結果不應被視為是否考慮實施建議排放管制措施的唯一準則。

擬議排放管制措施的成本效益

5. 謝偉銓議員察悉，擬議排放管制措施的成本效益是以金錢計算及估值，並對個別措施(尤其是在第三階段下那些成本效益評級相對較低的措施)的成本效益比率表示關注。他詢問當局會否不推行那些成本效益評級偏低的措施。環境局副局長回應時表示，除了36項擬議管制措施外，政府當局亦一直推行其他有效改善空氣質素的措施，例如鼓勵車主提早淘汰嚴重污染的柴油商業車輛及遠洋輪船(下稱"遠洋船")在香港水域泊岸轉油。預期路邊空氣污染及船舶排放減少會對公眾健康帶來正面的影響。

6. 環境保護署副署長(3)補充，36項擬議管制措施的成本效益分析載於上述諮詢文件附件E及F。兩份附件的節錄本已夾附於討論文件(立法會CB(1)838/12-13(01)號文件)，供委員參閱。政府當局在更新空氣質素指標的同時，亦已於2012年1月公布將加強推行第一階段的19項擬議排放管制措施及3項額外措施。後者包括為歐盟II期和III期專營巴士加裝選擇性催化還原器、引入路邊遙測儀器和經改良的廢氣測試以加強管制汽油和石油氣車輛的廢氣排放、規定遠洋船在香港水域停泊時轉用更清潔燃油(含硫量不多於0.5%)，以及長遠而言，在珠三角海域設立排放控制區。此外，行政長官在2013年施政報告中建議採取新措施，全方位處理空氣污染問題。

7. 應主席邀請，環境保護署副署長(3)簡述第一階段的19項擬議排放管制措施的最新情況。他重申，成本效益分析只是用以評估應否實施擬議排放管制措施的其中一項準則。在決定實施擬議措施時，須顧及不同因素，包括該等措施對相關業界及行業的潛在影響。環境局副局長在回應謝偉銓議員進一步的詢問時表示，政府當局計劃進行短、中及長期研究，以評估即將陸續推出的各項新空氣質素改善措施的成本效益，並定期檢討有關結果。與此同時，政府當局現正與一些本地大學討論有關細

節，包括該等研究的範圍、架構和工作時間表，以及所需的資源水平。

8. 為使委員更清晰瞭解當局實施的各項空氣質素改善措施，政府當局會就上述22項及其他額外的空氣質素改善措施提供進度報告，供委員參閱。

(會後補註：政府當局就上述22項及其他額外的空氣質素改善措施提供的進度報告已於2013年5月24日隨立法會CB(1)1122/12-13(02)號文件送交委員。)

擬議第二及第三階段排放管制措施的實施時間表

9. 胡志偉議員察悉，若《2013年空氣污染管制(修訂)條例草案》獲得通過，新空氣質素指標將會在2014年1月生效。他詢問擬議第二及第三階段排放管制措施的實施時間表。環境局副局長回應時表示，政府當局已集中實施第一階段的19項擬議管制措施，因為該等措施可較快實施。在該19項擬議措施中，末端解決方案的成本效益評級相對較高，更符合成本效益。至於擬議第二及第三階段的措施，當中很多措施涵蓋不同政策範疇，需要跨政策局及部門合作，以便規劃和推行。

10. 胡志偉議員認同要集合不同政府政策局及部門的力量以加快推出空氣質素改善措施有困難。他認為，提供更多關於個別政策局及部門參與實施該36項擬議排放管制措施的資料有助委員監察政府當局推行該等措施的工作進展。環境局副局長向委員保證，政府當局會適時評估不同排放管制措施的成效和公布評估結果，讓公眾參與制訂未來路向。

船舶排放

11. 郭偉強議員察悉，船舶排放是本港最大污染源之一，他認為政府當局應考慮集中資源於管制船舶排放而並非車輛排放，使公帑用得其所。郭議員提到，討論文件附件F顯示，若實施擬議第一及第二階段管制措施，與實施3個階段所有擬議管制措施相比，航運業的二氧化硫和氮氧化物排放量會較低。他詢問，擬議第三階段管制措施在進一步減少船舶排放方面是否無效。

12. 環境保護署副署長(3)解釋，擬議第三階段管制措施的目的並非只為管制航運業造成的空氣污染，而在實施擬議第一及第二階段措施時會反映船舶排放的減幅。他進一步表示，環境保護署(下稱"環保署")每年為本港編製排放清單，列出主要污染源

的排放量，以便政府當局評估排放管制措施的成效和找出應加強管制行動的範疇。根據2011年的排放清單，公用發電、道路運輸和水上運輸是3個主要排放源。船舶是二氧化硫的最大排放源，佔本港的二氧化硫總排放量54%。在2011年，船舶亦排放約37%可吸入懸浮粒子和約33%氮氧化物。因此，政府當局首要針對的目標是造成大量船舶排放的遠洋船。除了規管遠洋船外，政府當局亦已制訂策略，針對不同類別車輛運作時的排放，因為路邊排放的廢氣對公眾健康構成重大威脅，排放廢氣的地方接近市民，而且接觸到這種污染的人數眾多。

13. 主席察悉，當局仍未開始在新啟德郵輪碼頭安裝岸電設施。她關注到，遠洋船在郵輪碼頭停泊時所排放的大量污染物會很容易飄散至九龍中，危害公眾健康。胡志偉議員亦表認同，並認為位於九龍東的鄰近地區(例如黃大仙和觀塘)亦很易受到船舶排放影響。主席詢問，為管制船舶在住宅區附近泊岸或航行時排放廢氣而強制規定遠洋船在本港水域泊岸轉油的時間表為何。

14. 環境局副局長認同強制規定遠洋船在本港水域泊岸轉油可減少船舶排放和改善本地空氣質素。她表示，政府當局現正諮詢航運業界的意見和草擬強制規定遠洋船在本港水域泊岸時轉用低含硫量燃料的立法建議。當局計劃在2013年7月向環境事務委員會提交立法建議，並在2013-2014年度立法會會期內提交立法會。

15. 關於在啟德郵輪碼頭安裝岸電設施，環境局副局長表示，已為該等設施預留空間，岸電設施一經安裝，設有所需裝置的船舶泊岸時便可接駁輸電網。機電工程署亦會進行研究，參考相關的國際標準和郵輪碼頭的管理措施，以制定安裝和操作岸電設施的實施方案。研究完成後，政府當局會向財務委員會申請撥款進行安裝工程。由於在郵輪碼頭安裝岸電設施需時，相對而言，強制規定遠洋船在本港水域泊岸轉油的立法建議一旦獲得通過，便可較快實施。胡志偉議員促請政府當局加快為該郵輪碼頭提供岸電設施。鑒於遠洋船泊岸時所構成的健康風險，主席建議，政府當局應採取其他措施，例如推動停車熄匙和進行巴士路線重組計劃，以防止郵輪碼頭附近地區的空气質素在岸電設施啟用前轉差，以保障公眾健康。

歐盟IV期以前的柴油商業車輛退役

16. 郭偉強議員提到，2013年施政報告建議預留100億元用作特惠補償，鼓勵車主將其歐盟IV期以前的柴油商業車輛更換為較

環保型號。他關注到，因應註銷車輛的車齡增加，特惠補償金額會減少。根據現行建議，較新型的歐盟III期柴油商業車輛退役可獲得的特惠補償金額，比舊款和造成較大污染的歐盟I期或II期車輛退役可獲得的更高，他對此表示不滿。他認為應為舊款和造成較大污染的車輛提供較高特惠補償金額，以鼓勵車主提早更換車輛。葛珮帆議員同樣關注該建議對運輸業界和個別車主生計的影響，個別車主或沒有能力作出如此龐大的投資，以更換柴油商業車輛，亦無可避免往後在經營業務上面對困難。

17. 環境保護署副署長(3)解釋，根據現行建議，特惠補償金額並非與將要註銷的車輛排放的污染物數量成正比，卻以反比與該等車輛的車齡掛鈎，為造成嚴重污染柴油商業車輛的車主提供額外推動力，使他們盡早更換車輛。當局在考慮"污染者自付"原則和公帑應用得其所後，釐定造成污染的柴油商業車輛的合資格車主所得的特惠補償金額。政府當局認為，舊款和造成較大污染車輛的車主實際上是污染者，提高他們的特惠補償金額會與"污染者自付"原則背道而馳。除了向合資格的車主提供特惠補償外，政府當局亦已加強規管，由指定日期起逐步停止為歐盟IV期以前柴油商業車輛續牌，以淘汰高污染的柴油商業車輛。污染最嚴重的歐盟前期和I期車輛建議由2016年1月1日起淘汰，歐盟II期和III期柴油商業車輛將分別由2017年1月1日和2019年1月1日起不獲續牌。環境局副局長確定，政府當局致力在未來數年的指定期間內，透過鼓勵車主更換歐盟IV期以前柴油商業車輛和停用此類柴油商業車輛，淘汰高污染的柴油商業車輛。

18. 胡志偉議員原則上贊成現時建議的特惠補償安排，但他建議政府當局應考慮向提早更換造成污染的舊柴油商業車輛車主提供額外優惠，令該等車輛在道路上絕跡，不再污染環境。此外，他支持當局以鼓勵與管制並行的策略，更換造成嚴重污染車輛的方向。

設立低排放區

19. 關於葛珮帆議員詢問在將軍澳環保大道設立低排放區試點的可行性，環境局副局長向委員保證，政府當局察悉委員對低排放區的關注。然而，鑒於此事的複雜性，她認為當局在較後階段另行與委員就這個議題交換意見會更為恰當。胡志偉議員同樣認為，政府當局應積極考慮指定在繁忙路段設立低排放區，只准環保車輛進入，以紓緩路邊空氣污染問題。

20. 環境保護署副署長(3)補充，自2011年起，當局鼓勵專營巴士公司使用較環保巴士，在中區、銅鑼灣和旺角的低排放區試

點內行駛，目標是在2015年年底或之前，只有符合歐盟IV期或以上排放標準的巴士才可在該3個低排放區內行駛。

發電燃料組合

21. 郭偉強議員在提及第三階段排放管制措施(第32項)建議採用50%核電及50%天然氣的燃料組合時，表示反對使用核電。主席亦同樣反對使用核電。郭議員進一步詢問，政府當局有否新的節能措施，盡量減少能源浪費和消耗。環境局副局長回應時表示，由於當局將會就整體燃料組合和現有電力市場規管架構進行檢討和公眾諮詢，她未能在現階段提供相關資料。然而，政府當局會繼續促進一般能源效益，尤其是建築物能源效益，以節省用電，從而減少發電廠的排放。

興建單車徑網絡

22. 葛珮帆議員察悉，新界正在興建一個全面的單車徑網絡，主要作康樂用途。她詢問，政府當局會否考慮把單車視為交通工具，藉此推廣低碳生活方式。環境局副局長回應時表示，關於決定單車可否用作主要交通工具，當局須與相關政策局及部門進一步討論。在本港興建單車徑的最新發展載於環境局聯同其他相關政策局及部門發表的《香港清新空氣藍圖》，該文件闡述本港面對的空氣質素挑戰和解決有關問題的相關措施和政策。

使用發光二極管街燈

23. 葛珮帆議員詢問，政府當局推行在本港使用發光二極管街燈的排放管制措施的最新進展。環境保護署副署長(3)表示，路政署一直就選定的街道使用發光二極管街燈進行試驗。與此同時，房屋署亦一直在選定的公屋屋邨試用發光二極管照明系統。

24. 環境保護署首席環境保護主任(空氣政策)補充，由於發光二極管街燈試驗計劃正在進行，使用發光二極管街燈的成本和效益留待較後階段才評估。然而，街燈早已使用節能燈泡，因此使用發光二極管街燈不會有很大的節省用電潛力。政府當局會在有關各項空氣質素改善措施的進度報告中交代使用發光二極管街燈的最新進展，供委員參閱。

II. 下次會議日期及討論事項

(立法會CB(1)923/12-13(01) — 待議事項一覽表)
號文件

25. 主席建議而委員亦同意下次會議在2013年5月10日(星期五)上午10時45分舉行，以討論"現行管制噪音污染的法例和行政措施、有關的公共開支及噪音污染的個案和緩解措施"。

(會後補註：2013年5月10日的會議其後已告取消，以免與預計將於同日繼續舉行的立法會會議撞期。有關上述項目的討論押後至2013年5月31日的會議上討論。)

III. 其他事項

26. 議事完畢，會議於下午5時22分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2013年8月13日