立法會
Legislative Council

立法會 CB(1)396/19-20 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　：2019 年 12 月 16 日(星期一)
時　間　：上午 8 時 30 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)
陳克勤議員, BBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
易志明議員, SBS, JP
陳志全議員
梁繼昌議員
郭偉强議員, JP
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, JP
容海恩議員, JP
陳淑莊議員
劉業強議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS

缺席委員　：何俊賢議員, BBS (副主席)
葉劉淑儀議員, GBS, JP
胡志偉議員, MH
許智峯議員

出席公職人員： 議程第 IV 項

環境局副局長
謝展寰先生, BBS, JP

環境保護署副署長(3)
馮浩然先生

環境保護署助理署長(空氣質素政策)
何德賢先生, JP

環境保護署首席環境保護主任(空氣政策)
劉萬鵬先生

環境保護署首席環境保護主任(空氣科學)
梁啟明博士

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 V 項

環境局副局長
謝展寰先生, BBS, JP

環境保護署副署長(3)
馮浩然先生

環境保護署助理署長(跨境及國際事務)
鄭港涌先生

環境保護署助理署長(空氣質素政策)
何德賢先生, JP

環境保護署首席環境保護主任(空氣政策)
劉萬鵬先生

環境保護署首席環境保護主任(空氣科學)
梁啟明博士

環境保護署首席環境保護主任(跨境及國際事務)
鄧成和先生

環境保護署首席環境保護主任(流動污染源)
麥成達博士

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

議會秘書(1)1
林寶怡小姐

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)251/19-20 號文件 —— 2019 年 10 月 28 日政策簡報會及會議的紀要)

2019 年 10 月 28 日政策簡報會及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)233/19-20(01)號文件 —— 跟進行動一覽表

立法會 CB(1)233/19-20(02)號文件 —— 待議事項一覽表)

3. 委員同意在 2020 年 1 月 22 日(星期三)下午 2 時 30 分舉行的下次例會上，討論政府當局建議的以下事項：

(a) 改善空氣質素的進一步措施(第二部分)；及

(b) 增設 1 個首長級常額職位(總屋宇裝備工程師)以監督區域供冷系統項目。

4. 主席請委員參閱由陳克勤議員發出並在會議席上提交的函件。陳議員在函件中建議事務委員會與團體代表會面，以聽取公眾對政府當局推廣使用電動車的措施提出的意見。主席諮詢委員，2020 年 1 月的例會時間應否延長，以便為上述目的加入一個額外的議程項目。委員不反對主席的建議。

(*會後補註*：陳克勤議員的函件於 2019 年 12 月 16 日隨立法會 CB(1)264/19-20(01)號文件發給委員。)

IV. 改善空氣質素的整體策略

(立法會 CB(1)233/19-20(03)號文件 —— 政府當局就"改善空氣質素的整體策略"提供的文件

經辦人/部門

立法會 CB(1)233/19-20(04)號文件	——	立法會秘書處就"空氣質素指標檢討"擬備的最新背景資料簡介
立法會 CB(1)254/19-20(01)號文件	——	Blue Skies China 提交的意見書(只備英文本))

政府當局的簡介

5. 環境局副局長借助電腦投影片，向事務委員會簡介改善本地及區域空氣質素的進度、為應付未來挑戰而推行的主要空氣質素相關措施，以及近期就空氣質素指標("指標")的檢討進行的公眾諮詢的結果。

6. 由於公眾關注催淚煙中的重要成分鄰-氯代苯亞甲基丙二腈(2-chlorobenzalmalononitrile，一般稱為"CS")在高溫下擴散或會形成二噁英，環境局副局長藉此機會向委員簡介空氣中二噁英濃度及二噁英的常見排放源頭。近年中西區及荃灣空氣監測站量度到的空氣中二噁英的濃度持續下降，並且顯著低於加拿大安大略省當局針對二噁英設定的一般空氣質素日均指標(這是目前全球最嚴格的空氣中二噁英濃度標準)。環境局副局長解釋，二噁英通常由焚燒含氯物料形成。CS 雖含有氯分子，但只會在催淚彈發射後短暫暴露於高溫中。根據一些海外機構的研究，CS 在熱反應下並無驗出二噁英。環境保護署("環保署")及香港中文大學收集的樣本亦證實，近月使用催淚煙沒有引致空氣中二噁英濃度異常提高，所錄得的濃度仍大幅低於安全水平。電腦投影片簡介資料包含關於二噁英排放源頭及 CS 熱分解的研究文獻一覽表，供委員參考。

(*會後補註*:電腦投影片簡介資料於 2019 年 12 月 16 日隨立法會 CB(1)260/19-20(01)號文件送交委員。)

討論

減少車輛排放

7. 易志明議員及葛珮帆議員表示支持政府當局改善空氣質素的策略的大致方向。易議員呼籲政府當局在進一步收緊首次登記車輛的排放標準前，先確保市面上有多款符合標準的車輛以供選擇，以盡量減低該等措施對運輸業的經濟影響。

8. 邵家輝議員表示，業界普遍歡迎在推行鼓勵與管制並行計劃以淘汰歐盟 IV 期以前的柴油商業車("歐盟 IV 期以前計劃")時，同時延展申請歐盟 III 期柴油商業車特惠資助的截止日期。他認為，政府當局應盡早公布淘汰歐盟 IV 期柴油商業車的計劃("歐盟 IV 期計劃")的實施時間表，讓汽車業界能及時做好準備。

9. 環境局副局長回應稱，政府當局致力在 2020 年盡快推出歐盟 IV 期計劃，但實際的推行時間表將取決於立法會批准相關撥款建議的時間。政府當局會在下次會議上向事務委員會介紹計劃的詳情。環境局副局長提及邵家輝議員在 2019 年 10 月 28 日事務委員會會議上提出的關注，並表示延展歐盟 IV 期以前計劃下申請特惠資助的截止日期，將可收窄甚或消除兩個計劃在實施時間上的差距，從而有助減輕歐盟 IV 期以前計劃屆滿對車輛維修業的衝擊。

10. 朱凱廸議員關注到，私家車數目持續急增，而屯門至赤鱲角連接路完工後，跨境車流預料亦會大增，因而削弱環保署減少車輛排放的工作的成效。他詢問，政府當局會如何抑制車輛流量，以控制路邊空氣污染。

11. 易志明議員認為，政府當局應加強打擊非法取酬載客活動，因為有關車輛在街上兜攬生意，可能已增加車流量，使路邊空氣污染問題惡化。他詢問，政府當局有否備存公共道路車輛流量的統計數字。

12. 環境局副局長表示，環保署有就控制私家車數目增長及其他減少車輛排放的措施，與運輸及房屋局("運房局")和運輸署保持密切溝通。運房局/運輸署亦不時就相關課題進行研究。值得注意的是，在推行各項減少車輛排放的措施後，儘管過去數年私家車數目有所增長，但路邊空氣質素卻明顯改善。至於大型基礎建設項目(包括屯門至赤鱲角連接路及港珠澳大橋香港連接路)對交通及環境的影響，則已在相關的環境影響評估中予以考慮。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)")表示，運輸署有備存道路及隧道的車輛流量統計資料，並定期發布以供市民參考。

減少船舶排放

13. 易志明議員及葛珮帆議員表示支持推行新能源渡輪試驗計劃，並查詢當局將會為減少船舶排放而推出的其他新措施。由於本地船隻(例如工作船及漁船)的小型營辦商在技術和財力上難以為船隻引擎升級，而這些營辦商亦未必合資格申請綠色運輸試驗基金("試驗基金")的資助，因此兩名委員認為，政府當局應研究有何辦法協助營辦商改善其船隻的環保表現。葛議員更表示，民主建港協進聯盟("民建聯")已建議為此目的推出一項新的資助計劃。

14. 助理署長(空氣質素政策)回應稱，政府當局透過管制供應本地船用輕質柴油的含硫量，強制規定使用更清潔的燃料，以減少船舶排放。渡輪營辦商可申請試驗基金的資助，以試驗採用環保及創新技術的引擎。環境局副局長表示，政府當局會研究有何辦法鼓勵小型營辦商改善其船隻的環保表現，並會與相關持份者商討此事。

區域合作

15. 盧偉國議員問及政府當局與珠江三角洲("珠三角")地區及粵港澳大灣區各城市主管當局在改善區域空氣質素方面的合作。他要求政府當局澄清，電腦投影片簡介資料(立法會

CB(1)260/19-20(01)號文件)第 4 頁所載關於珠三角地區 2003 年至 2018 年微細懸浮粒子("PM2.5")濃度的圖表應如何解讀。

16. 陳志全議員關注跨境車輛的排放對本地空氣質素的影響，並詢問內地當局管制車輛排放的進展。

17. 助理署長(空氣質素政策)回應稱：

(a) 上述圖表顯示 PM2.5 的每年平均濃度，資料來自香港科技大學每日記錄的衛星數據；

(b) 政府當局與廣東省當局就改善珠三角地區空氣質素的合作始於 1990 年代。雙方於 2002 年達成共識，同意攜手推行珠江三角洲空氣質素管理計劃，以及就 4 種主要空氣污染物設定直至 2010 年的減排目標。其後，雙方不時檢討及更新該等減排目標，最新者為 2020 年的目標。此外，粵港澳珠江三角洲區域空氣監測網絡自 2006 年起開始運作；

(c) 為達致上述減排目標，香港推行的措施主要針對電力行業、車輛排放及船舶排放；

(d) 廣東省實施的主要減排措施包括：(i)增加使用天然氣發電、淘汰老舊燃煤發電廠及在部分燃煤發電機組加裝減排裝置；(ii)淘汰高污染工廠；(iii)逐步實施較嚴格的汽車排放標準，而最新的標準設定於國 VI 水平，此標準與香港正在實施的歐盟 VI 期水平相若；及(iv)強制規定遠洋船隻使用含硫量不高於 0.5%的船用燃料；及

(e) 由 2006 年至 2018 年，粵港澳珠江三角洲區域空氣監測網絡量度到的二氧

化硫及可吸入懸浮粒子("PM10")水平已分別降低超過 80%及大約 36%。

18. 梁繼昌議員要求政府當局提供就臭氧污染問題進行的區域合作的詳情。環境局副局長解釋，正如世界上不少其他地方一樣，珠三角地區及香港在光化學煙霧問題得到紓緩後，隨之而來的是臭氧水平上升。臭氧不是由空氣污染源直接排放，而是產生自大氣層中氮氧化物與揮發性有機化合物(由區內多個不同污染源排放)在光線下的化學反應。為解決臭氧污染問題，政府當局會繼續與廣東省當局合作減少氮氧化物及揮發性有機化合物的排放。雙方已計劃攜手進行研究，以確定珠三角地區內導致臭氧形成的揮發性有機化合物的主要源頭，俾能擬訂針對性的減排措施。

19. 葛珮帆議員建議，政府當局應與廣東省當局研究設立統一機制，藉以發放區域空氣污染及相關健康風險的預警信息。

20. 環境局副局長回應稱，政府當局正與廣東省當局商討建立統一空氣質素通報警示系統。與此同時，粵港澳珠江三角洲區域空氣監測網絡錄得的空氣質素資料每小時在互聯網上公布，供市民參閱。

空氣中二噁英濃度

21. 陳志全議員從立法會 CB(1)260/19-20(01)號文件第 11 頁中得悉，2019 年 11 月中西區空氣監測站的二噁英水平在比例上大幅高於 2019 年 10 月及 2018 年 11 月的水平。他詢問，水平急升是否因使用催淚煙所致，以及若然是，政府當局採取了甚麼跟進行動以保護環境及保障市民健康。他認為，環保署應研究香港使用的催淚煙的化學成分及催淚煙殘留物對環境的影響。

22. 環境局副局長回應稱：

(a) 香港的二噁英水平由兩個空氣監測站量度，並隨着不同季節的盛行風向而

有所改變。正如立法會CB(1)260/19-20(01)號文件第 11 頁所顯示，冬季的二噁英水平比夏季高，而 2019 年 6 月至 10 月的水平則維持貼近可測量值的下限；

(b) 二噁英形成後，往往持續存留在環境中。過去數月量度到的低水平空氣中二噁英，顯示在近月的社會事件中，示威者的行動或發射催淚彈並沒有產生二噁英，或數量極少，對空氣中二噁英濃度的影響比起季節因素而言屬微不足道；

(c) 立法會 CB(1)260/19-20(01)號文件第 18 頁載有圖表，當中以 2019 年 11 月 13 日及 14 日錄得的 PM2.5(CS 是粒子的一種)讀數，分析催淚煙及露天焚燒物料對空氣質素的影響。正如圖表顯示，在旺角監測站附近發射催淚彈的兩段時間內，空氣中 PM2.5 的濃度沒有顯著變動。與之比較，當監測站附近一個電箱起火時，PM2.5 水平曾急升。這些數據顯示，露天焚燒物料造成的空氣污染遠超過催淚煙；及

(d) CS 在環境中的半衰期約為 4 天半，如溶解於水中，則可縮短至約 14 分鐘。肥皂水一般可有效清洗表面殘留的 CS。根據環境局副局長曾請教的專家，用肥皂水(或清潔劑溶液)清洗 CS 殘留物比用清水好，因為部分殘留物或留存於疏水性溶劑中。衞生署及食物環境衞生署("食環署")已發出清洗催淚煙殘留物的指引，供市民參考。

23. 朱凱廸議員察悉，在舉行是次事務委員會會議當天的早上，一輛洗街車的操作員使用高水壓清洗彌敦道，可能導致帶刺激性的催淚煙殘留物擴散。他詢問，政府當局會否考慮聘請專門承辦商(例

如持牌化學廢物收集者)清洗公眾地方的催淚煙殘留物。

24. 主席詢問，食環署僱員及其潔淨服務承辦商的員工所受培訓是否足夠。葛珮帆議員詢問，居民如受到露天焚燒活動影響，可採取甚麼措施保障自己的健康。

25. 環境局副局長回應稱，食環署發出的指引列明，清潔工人在清潔化學殘留物時，應穿戴適當的個人防護裝備。在清潔懷疑有化學殘留物的公眾地方時，不應該使用高壓水槍等工具，以防殘留物擴散。清理公眾地方催淚煙殘留物的工作並不複雜，只要遵從食環署的指引，預期不會對相關清潔工人或途人構成任何傷害。因此，政府當局認為無需聘請專門承辦商處理這項工作。有別於 CS，露天焚燒物料殘留物一般不具刺激性，可用普通清潔方法清除。至於朱凱廸議員提及的事件，環境局副局長會轉介食環署，以採取適當的跟進行動。

26. 邵家輝議員及主席建議，政府當局應發放空氣中二噁英濃度及二噁英主要排放源頭的資料、CS 熱分解研究結果等，以釋除公眾對催淚煙殘留物對環境造成的影響的疑慮。環境局副局長表示，政府當局會發放這些資料。

27. 盧偉國議員查詢綜合廢物管理設施(能藉着先進焚化技術從都市固體廢物回收能源及有用資源的設施)的興建進度，以及當局將如何控制綜合廢物管理設施的二噁英排放。

28. 環境局副局長回應稱，綜合廢物管理設施項目正分階段推行。石鼓洲附近的相關填海工程已於近期展開，設施第 1 期預計可在 2024 年或 2025 年全面啟用。二噁英一般在攝氏 250 度至 600 度下形成，並會在溫度高於攝氏 600 度時開始分解。綜合廢物管理設施的焚化爐燃燒廢物的溫度接近攝氏 1 000 度，而廢氣會在兩秒內快速冷卻，以防止二噁英形成。國際公認此處理方法有效控制二噁英排放。

空氣質素指標檢討

29. 郭榮鏗議員認為《空氣污染管制條例》(第 311 章)應加入新條文，藉以訂明每次檢討指標時，均應以保障公眾健康為首要考慮因素。他質疑，政府當局有何理據，在不少市民表示反對提高 PM2.5 的 24 小時指標每年容許超標次數的情況下，仍決定維持該項建議。此外，他認為政府當局在 2019 年 3 月 25 日事務委員會會議上介紹的 2012 年東涌空氣質素數據，既不能反映最新情況，亦難以證明上述建議合理。

30. 環境局副局長回應稱：

(a) 世界衛生組織("世衛")就數類主要空氣污染物發表了一套最終指標及中期目標。世衛鼓勵各地政府參照中期目標的水平訂立空氣質素標準，並因應本地情況推行適當措施，藉此逐步改善空氣質素，以達致最終指標；

(b) 香港的空氣質素管理政策是透過實施不同措施減少排放，務求長遠而言達致世衛最終指標，以保障公眾健康。定期檢討及收緊指標的工作(目的在於推展中期目標，以期逐步達致最終指標)，是有關政策的重要一環。在過程中，當局亦可評估已推行的減排措施的成效，以及確保未來《環境影響評估條例》(第 499 章)下的指定工程項目及《空氣污染管制條例》下的指明工序會相應提升管制空氣污染的要求及水平；

(c) 為確定收緊各項指標是否切實可行，政府當局以整個香港範圍的空氣質素模擬結果，以及現行及已承諾實施的措施預計達致的減排量等為基礎，進行了 2025 年空氣質素評估。根據評估結果，PM2.5 的 24 小時指標如從現時的中期目標-1 收緊至中期目標-2 的水

平，每年超標次數將會增加，而這些超標情況預料主要由未能控制的因素所致，包括區域的影響及不利的天氣條件。因此，若然不相應調整可容許超標次數，經收緊的指標將無法達到；及

(d) 政府當局於 2019 年 7 月至 10 月就收緊指標的建議進行公眾諮詢。雖然約有四份之一的回覆對建議調整可容許超標次數不表支持，但政府當局認為，與其維持現狀，推行建議更合乎公眾利益。與此同時，政府當局會加快進行下次指標檢討。

議案

31. 主席請委員參閱以下由郭榮鏗議員動議的議案：

"本委員會早前通過動議，要求政府以保障市民健康為修改空氣質素指標的首要目標，取消放寬微細懸浮粒子(PM2.5)24小時平均濃度的超標次數至35次的建議，並同時收緊可吸入懸浮粒子(PM10)及臭氧的空氣質素指標，惟當局未有措施積極改善及落實有關動議。本委員會表示遺憾。

本委員會促請政府當局積極回應本委員會的意見，同時要求當局在下次指標檢討週期(2019-2023)將因空氣污染物超標而需要付上法律或行政責任的問責機制列入檢討範圍，及在《空氣污染管制條例》中，明確加入以保障公眾健康為首要目標的條文和相關權責，以顯示政府重視市民健康的決心。"

32. 主席認為該議案與議程項目直接相關，而委員亦不反對處理該議案。主席請郭議員介紹該議案。郭議員表示，在審議《2013 年空氣污染管制(修訂)條例草案》(該條例草案制定為《2013 年空氣污

染管制(修訂)條例》，以更新當時的指標)期間，議員曾辯論該條例草案應否採用"公眾健康"一詞，以及每次進行指標檢討時，保障公眾健康應否視為最重要的考慮因素。雖然他就該條例草案提出的相關修正案不獲通過，但他認為，由於收緊指標的進度與公眾的期望有落差，現應重新審視該等事宜。

33. 梁繼昌議員表示支持該項議案，並贊同應檢討與空氣污染物超標有關的問責機制。他認為應更準確地量度來自不同源頭的污染物排放量，俾能找出違例者並予以適當懲處。至於審計署在 2012 年就達致指標提出的建議，他亦促請環保署付諸實行。

34. 梁美芬議員表示，在技術上可能難以量化空氣質素改善措施對公眾健康的影響。她要求政府當局提供資料，說明當局因應事務委員會於 2019 年 3 月 25 日通過的議案所採取的跟進行動。該議案要求當局撤回放寬 PM2.5 的 24 小時指標可容許超標次數的建議，以及收緊 PM10 及臭氧的指標等。

35. 易志明議員表示，商界普遍歡迎以循序漸進的方式改善空氣質素。不過，在檢討指標時，倘若保障公眾健康凌駕所有其他考慮因素，改善空氣質素措施在財政上是否可行的問題可能會浮現。

36. 主席建議郭榮鏗議員闡釋議案內提到的"法律或行政責任"及"問責機制"的意思，包括其所指是否相關法例的現有條文。

37. 環境局副局長回應委員的上述意見及提問時強調，香港的空氣質素管理政策旨在保障公眾健康，而政府當局制訂及檢討指標的方針，均嚴格遵從世衛頒布的指引。相關法例已清楚訂明關於空氣污染物超標的法律及行政責任。舉例而言，《環境影響評估條例》禁止在未獲發環境許可證的情況下進行指定工程項目，並訂定發出環境許可證的條件；以及相關法例及文書已訂明發電廠及首次登記車輛等的排放上限。當局嚴厲執行與排放有關的法定規定，確保有關各方持續遵從規定。設置流動遙測儀器偵測排放過量廢氣的車輛便是其中一個實

例。至於事務委員會在 2019 年 3 月要求將 PM2.5、PM10 及臭氧指標收緊至更嚴格的水平一事，環境局副局長重申，政府當局會加快進行下次指標檢討。

38. 郭榮鏗議員就其議案答辯時表示，為公眾健康提供更佳保障，可為各方(包括商界)締造多贏局面。他亦表示，現時市民不能就政府未符合指標向其採取法律行動。因此，他認為有需要檢討相關法例中就空氣污染物超標情況訂定的法律及行政責任。

39. 主席把議案付諸表決。應委員要求，主席命令進行點名表決。3 名委員贊成議案，2 名委員反對議案，2 名委員棄權。主席宣布議案獲得通過。個別委員的表決如下：

贊成：
梁繼昌議員　　郭榮鏗議員
陳淑莊議員
(3 名委員)

反對：
易志明議員　　盧偉國議員
(2 名委員)

棄權：
梁美芬議員　　葛珮帆議員
(2 名委員)

(*會後補註*：獲通過的議案措辭於 2019 年 12 月 17 日隨立法會 CB(1)265/19-20(01)號文件發給委員。)

V. 改善空氣質素的進一步措施(第一部分)

(立法會 CB(1)233/19-20(05)號文件 —— 政府當局就"改善空氣質素的進一步措施(第一部分)"提供的文件

立法會 CB(1)233/19-20(06)號文件	——	立法會秘書處就"改善空氣質素的措施"擬備的背景資料簡介)

推廣使用電動車

40. 梁繼昌議員指出，政府當局宣布擬推出20億元先導資助計劃，以資助現有私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施後，不少業主立案法團叫停在其樓宇安裝該類基礎設施的原定計劃，以免錯過領取資助。他促請政府當局加快推出先導計劃，使停車場升級工程重拾動力，並詢問政府當局會否考慮在敲定該計劃前，預先接受及審核資助申請。

41. 助理署長(空氣質素政策)回應稱，擬議先導計劃涉及複雜的資助範圍、行政程序等，政府當局需仔細考慮。當局正在諮詢持份者，以完善計劃的細節。預期計劃最早可於 2020 年下半年推出。由於不同住宅樓宇業主立案法團進行改裝工程的原定計劃未必符合先導計劃最終的規定，政府當局不認為預先審批申請切實可行。

42. 葛珮帆議員表示，民建聯一直支持政府當局推行有力措施，以推廣採用電動車，並主張提供更多誘因及輔助設施，進一步鼓勵車主轉用電動車。

43. 陳淑莊議員查詢政府採購電動私家車的現行政策，因為她留意到政府車隊中新投入服務的部分私家車是汽油車。她認為當局應更新相關採購指引，訂明就政府官員使用的私家車而言，所有局/部門必須優先考慮採購電動私家車。

44. 環境保護署副署長(3)回應稱，政府當局鼓勵局/部門在切實可行的範圍內採購電動私家車。政府車隊中有多款不同類型的車輛，至於是否適合轉用電動車，則要視乎市場上電動車的供應及價格，以及電動車可否應付有關局/部門的運作需要

等而定。一直以來，政府當局均有率先採用電動車。電動車在整隊政府車隊中所佔的比例，較電動車佔香港所有登記道路車輛的比例高出兩個百分點。由於市場上可供選擇的電動私家車數目越來越多，環保署會與政府物流服務署共同檢討採購指引，以期進一步向各局/部門推廣使用電動車。

減少公共交通車輛的排放

45. 葛珮帆議員及主席認為，政府當局應採取更迅速的行動以改善公共交通車輛的環保表現，尤其是如果將會採用的技術及/或方法已在其他地方證實可行；以及應訂立以電動巴士取代柴油專營巴士的時間表。鑒於試驗計劃結果顯示，接受測試的單層電動巴士型號並不適合用以取代香港的傳統柴油巴士，主席詢問關於採用電動巴士的未來路向。他建議，轉用電動巴士引致巴士可使用時間減少的問題，或可透過預留更多後備巴士應付緊急情況解決。

46. 環境局副局長回應稱，雖然內地及海外一些城市已成功地大規模引入電動巴士，但這些城市採用的巴士型號未必適合香港。正如單層電動巴士試驗計劃顯示，由於香港的環境及運作情況較獨特，包括多山的地形、空調電力負荷重 (尤其在夏天)及必須經常起動的運作模式，以致接受測試的型號的續航力下降。鑒於香港市場相對細小，政府當局認為有需要直接尋求電動巴士製造商開發特製型號，藉此加快引入可應付本地運作需要的電動巴士。就此，政府當局正在與專營巴士公司商討該等巴士所需的技術規格。

半封閉式公共交通交匯處的空氣質素

47. 即使當局已在接獲市民投訴後進行改善工程，一些半封閉式公共交通交匯處("交匯處")(例如藍田及將軍澳的交匯處)的通風及空氣質素依然欠佳，葛珮帆議員對此表示不滿。她詢問政府當局如何解決該問題，並質疑環保署發出的《半封閉式公共交通交匯處的空氣污染管制》專業守則("《守則》")是否仍然切合時宜。她亦促請政府當局提升

專營巴士公司在路旁設置的有蓋候車處的空氣質素。

48. 主席查詢修訂《守則》的時間表。

49. 環境局副局長及助理署長(空氣質素政策)回應稱：

(a) 自發出《守則》後，環保署及相關政府部門(包括機電工程署)曾檢測多個交匯處的空氣質素，並按需要糾正通風問題。政府當局會繼續在接獲市民舉報交匯處空氣質素欠佳後採取適當的跟進行動。據當局觀察所得，在多宗市民的舉報中，使用者感到不適主要是由於交匯處內溫度相對較高所致；

(b) 交匯處及路旁有蓋候車處的空氣質素，很大程度上受到在該等地點使用的公共交通車輛影響。政府當局一直推行/籌備多項措施，減少專營巴士及公共小型巴士("公共小巴")的排放，例如(i)分階段把首次登記車輛的廢氣排放標準收緊至歐盟 VI 期；(ii)在部分路線推出電動公共小巴試驗計劃(如果成功，將會延伸至總站設於交匯處的路線)；(iii)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；及(iv)鼓勵專營巴士公司調派低排放巴士行駛以交匯處作為總站或中途站的路線；及

(c) 環保署正與相關部門檢討《守則》，並會致力盡早於 2020 年完成檢討。

經辦人/部門

VI. 其他事項

50. 議事完畢，會議於上午 10 時 28 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 1
2020 年 4 月 17 日