

# 立法會

## Legislative Council

立法會 CB(1)23/17-18 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：2017 年 6 月 26 日(星期一)  
時 間：下午 2 時 30 分  
地 點：立法會綜合大樓會議室 3

出席委員：陳淑莊議員(主席)  
何君堯議員, JP (副主席)  
梁耀忠議員  
張宇人議員, GBS, JP  
黃定光議員, SBS, JP  
陳克勤議員, BBS, JP  
梁美芬議員, SBS, JP  
謝偉俊議員, JP  
梁國雄議員  
何俊賢議員, BBS  
易志明議員, JP  
胡志偉議員, MH  
馬逢國議員, SBS, JP  
莫乃光議員, JP  
陳志全議員  
梁志祥議員, BBS, MH, JP  
梁繼昌議員  
郭偉強議員  
張超雄議員  
葛珮帆議員, JP  
盧偉國議員, SBS, MH, JP  
尹兆堅議員

邵家輝議員  
許智峯議員  
鄭俊宇議員  
羅冠聰議員  
姚松炎議員

**缺席委員** : 林健鋒議員, GBS, JP  
郭榮鏗議員  
廖長江議員, SBS, JP  
朱凱迪議員  
何啟明議員  
劉業強議員, MH, JP

[高等法院原訟法庭於 2017 年 7 月 14 日作出裁決，宣布梁國雄、羅冠聰、姚松炎及劉小麗自 2016 年 10 月 12 日起被取消就職立法會議員的資格，並已離任立法會議員的職位，無權以立法會議員身分行事。]

**出席公職人員：議程第 IV 項**

環境局署任局長  
陸恭蕙女士, JP

環境局副秘書長  
劉明光先生, JP

環境保護署  
助理署長(跨境及國際事務)  
鄭港涌先生

機電工程署  
副署長/規管服務  
薛永恒先生, JP

土木工程拓展署副署長  
向玉璽先生, JP

香港天文台  
助理台長(拓展、研究及政務)  
黎守德先生

## 議程第 V 項

環境局署任局長  
陸恭蕙女士, JP

環境保護署副署長(3)  
張趙凱渝女士, JP

環境保護署  
署任助理署長(空氣質素政策)  
何德賢先生

環境保護署  
首席環境保護主任(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)  
曾世榮先生

**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  
吳華翠女士

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)1122/—— 2017 年 3 月 3 日特別  
16-17 號文件 會議的紀要)

2017 年 3 月 3 日特別會議的紀要獲確認  
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發出了以下文件：

(立法會 CB(1)1009/—— 許智峯議員於  
16-17(01)號文件 2017年5月23日就  
現行單車政策及推  
廣單車作為交通運  
輸工具的事宜發出  
的函件(只備中文  
本))

## III. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)1164/—— 跟進行動一覽表  
16-17(01)號文件

立法會 CB(1)1164/—— 待議事項一覽表)  
16-17(02)號文件

3. 委員同意在 2017 年 7 月 17 日(星期一)  
上午 8 時 30 分舉行的下次例會上討論以下事項：

(a) 規管在香港水域內的船隻使用合規格  
燃料的立法建議；及

(b) 檢討《為發電廠分配排放限額的第六  
份技術備忘錄》。

## IV. 《香港氣候行動藍圖 2030+》

(立法會 CB(1)1164/—— 政府當局就"《香港  
16-17(03)號文件 氣候行動藍圖  
2030+》"提供的文件

立法會 CB(1)1164/—— 立法會秘書處就"應  
16-17(04)號文件 對氣候變化"擬備的  
最新背景資料簡介

立法會 CB(1)1164/—— 香港中文大學  
16-17(05)號文件 Benoit MAYER 教授  
提交的意見書(只備  
英文本)

立法會 CB(1)1164/—— 世界自然基金會香港  
16-17(06)號文件 分會提交的意見書

立法會 CB(1)1189/—— 世界自然基金會香  
16-17(01)號文件 港分會、綠色和平東  
亞分部、香港地球之  
友、健康空氣行動、  
綠惜地球及 350 香港  
提交的聯署意見書)

#### 政府當局的簡介

4. 環境局副秘書長表示，政府已於 2017 年 1 月公布《香港氣候行動藍圖 2030+》("《行動藍圖》")，詳細臚列從減緩、適應及應變等方面應對氣候變化的主要措施。他借助電腦投影片，向委員簡介《行動藍圖》所載的香港 2030 年減碳目標及其他主要措施，包括推廣可再生能源、能源效益與節能，以及其他應對氣候變化工作的最新發展。

(會後補註：電腦投影片簡介資料載於立法會 CB(1)1201/16-17(01)號文件，並於 2017 年 6 月 26 日送交委員。)

#### 討論

##### 推廣可再生能源

##### 上網電價

5. 梁繼昌議員和葛珮帆議員察悉，鄰近城市如澳門已把上網電價定為每度電 4 元。他們詢問政府與兩家電力公司("兩電")在 2017 年 4 月 25 日簽訂並適用於 2018 年後的《管制計劃協議》引入的香港初期上網電價及有關進展，包括釐定該價格所涉及的考慮因素、曾否為推行上網電價計劃進行任

何研究、須達致的目標，以及預計推行該計劃的時間表。梁議員亦詢問兩電在推行上網電價計劃方面有何額外成本。

6. 環境局署任局長回應時表示，政府當局會在新《管制計劃協議》生效前與兩電商討初期上網電價。當局會把價格定於合適水平，以鼓勵私營機構及社會考慮投資於分布式可再生能源，因為藉此產生的電力可按高於一般電費水平的價格售予兩電，以支付投資的成本。

7. 環境局副秘書長補充，支付上網電價的款項會計入燃料成本，而政府當局在釐定上網電價時會考慮多項因素，包括投資於分布式可再生能源系統和發電的成本；有關價格有否吸引力，能否提供足夠誘因以鼓勵私營機構及社會考慮投資於分布式可再生能源，以及對電費的整體影響。政府當局會提供誘因，鼓勵兩電發展可再生能源和促進分布式可再生能源的發展，以及協助分布式可再生能源系統接駁至電網。政府當局將於 2018 年向能源諮詢委員會提交上網電價計劃的詳細安排，然後才公布上網電價計劃的擬議詳情。該計劃預計會在 2019 年年初或之前實施。兩電為推行上網電價計劃而招致的預算費用將主要是營運費用。

#### *可再生能源及減少碳排放量*

8. 許智峯議員、陳克勤議員及羅冠聰議員對香港沒有制訂 2030 年或之前的可再生能源目標表示失望。許議員表示，政府當局在《行動藍圖》中述明，2030 年或之前以可再生能源供電的潛力為 3%至 4%，遠遠落後於新加坡及台北市等鄰近城市的目標。陳議員詢問政府當局會採取甚麼措施達致《行動藍圖》所訂的目標，在 2030 年或之前把碳強度由 2005 年的水平降低 65%至 70%。羅議員認為政府當局應提供全面的計劃及加強發展可再生能源的工作。

9. 環境局署任局長回應時表示，當局沒有制訂 2030 年的可再生能源目標，原因是在現階段不能量化可再生能源。由於較大型的項目(例如在水塘

安裝浮動太陽能光伏板)需要在香港進行試驗，因此不易作出估計。政府現正營運本港最大型的太陽能發電場。政府當局亦一直推動在政府建築物發展可再生能源，並會引入上網電價，以進一步在社會推廣可再生能源。據現時估計，在 2030 年或之前，太陽能只可應付約 1%至 1.5%的香港總電力需求。政府當局的目標是在往後數年利用市場上發展成熟的技術，由公營界別率先更廣泛和更具規模地應用可再生能源，並創造條件，促使私營界別考慮採用可再生能源。

10. 環境局署任局長補充，由於兩電現正設置新的燃氣發電機組，而該等機組會在未來數年啟用，因此當局預期可達致在 2020 年把碳強度降低 50%至 60%的目標。當局亦會推行多項其他減少碳排放量的措施，以期達致該目標。

11. 副主席察悉，空調用電量平均佔本港用電量的三成，而啟德發展區的區域供冷系統預計每年可減少二氧化碳的排放量，是基於預計其每年可節省的耗電量。副主席詢問，參考啟德發展區的區域供冷系統預計每年可節省的耗電量，估計為了達到 2030 年或之前降低碳強度的目標，每年須節省的耗電量為何。

12. 環境局副秘書長回應時表示，由於約七成的碳排放量源自發電，要減少碳排放量，最有效的方法是改變燃料組合。來自太陽能及區域供冷系統的電力只會佔更潔淨能源所產生的電力的一小部分。為達到在 2030 年或之前把碳強度降低 65%至 70%的新目標，兩電會採用更潔淨的能源，包括設置新的燃氣發電機組，以更換大部分將退役的燃煤發電機組。

政府當局

13. 應副主席要求，政府當局同意提供資料，述明參考啟德發展區的區域供冷系統預計每年可節省的耗電量，以可量化的方式估計為了在 2030 年或之前達到把碳強度降低 65%至 70%的目標而每年須節省的耗電量。

(會後補註：政府當局的回應載於立法會 CB(1)1371/16-17(02)號文件，並於 2017 年 8 月 9 日送交委員。)

14. 羅冠聰議員察悉，在 2020 年的新發電燃料組合中，天然氣所佔的比例會增加。他詢問本港的天然氣供應來源。環境局副秘書長回應時表示，本港現時向內地、亞洲其他國家及澳洲購買天然氣。兩電一直研究在本港水域建造浮動液化天然氣存儲和再氣化裝置是否可行。建造該裝置不僅可讓本港以具競爭力的價格直接從國際市場取得天然氣及加強本港購買天然氣時的議價能力，亦可增加本港的天然氣來源，從而提升本港的能源安全。

15. 羅冠聰議員關注到根據國際標準，本港船隻及飛機的碳排放量較高。他詢問當局曾否為減少本港航運業及航空業的碳排放量而制訂任何目標。

16. 環境局署任局長補充，就航空業而言，國際民航組織已在 2016 年 10 月決定推行國際航空碳補償及減碳計劃，作為自 2020 年起促進碳中和增長的其中一項措施。當局預期該項計劃會配合航空業擬推行的一連串措施，包括提升飛機燃料效率的技術發展、透過改善操作程序降低燃料消耗量，以及推廣使用可持續替代燃料如生物燃料。應羅議員要求，政府當局同意提供書面回應，說明減少本港航運業及航空業碳排放量的目標。

政府當局

(會後補註：政府當局的回應載於立法會 CB(1)1371/16-17(02)號文件，並於 2017 年 8 月 9 日送交委員。)

#### 設置太陽能發電設備及系統

17. 許智峯議員、葛珮帆議員及主席詢問，政府當局會採取甚麼措施，協助住宅樓宇、商業樓宇及村屋的業主安裝設備，把太陽能轉化為電力。許議員指出，在樓宇及村屋設置太陽能發電設備/系統的費用及技術要求很高，政府當局應推行支援措施及加強推廣，以協助市民進行安裝工程。葛議員及主席詢問有何跨部門合作措施，以簡化市民裝設太

陽能設備的程序，以及有何其他措施，在地區層面推動在住宅及商業樓宇裝設太陽能系統，並使用該等系統自行發電。主席亦詢問當局曾否就太陽能電池效率進行任何研究，例如藉此決定陽光照射電池的最佳入射角，以產生最多電力。

18. 環境局署任局長回應時表示，上網電價將會是推廣使用可再生能源的主要支援措施之一。此外，隨着提升能源效益的智能/資訊科技不斷發展，使用太陽能作為可再生能源的情況會更為普及。當局會試驗在水塘使用太陽能光伏板發電，以決定所需的面積及涉及的成本。機電工程署亦一直在樓宇天台及外牆安裝太陽能光伏系統的潛力、障礙和限制進行研究。

19. 環境局副秘書長解釋，機電工程署已設立一個名為“香港可再生能源網”的網頁，並已發出指引，協助市民裝設太陽能設備。機電工程署副署長/規管服務表示，機電工程署已與其他部門(包括屋宇署)合作發出相關資料單張，提供在村屋及樓宇裝設太陽能光伏板的技術指引。此外，進行裝設工程的承辦商名單亦載於該網頁，供公眾查閱。遵守安裝指引的技術規定非常重要，因為不遵守規定可影響兩電供電的穩定性及建築物的結構安全。在太陽能供應方面，機電工程署現時進行的初步研究顯示，面積為 1 平方米的太陽能光伏板每年可產生約 120 度電。若以每個家庭每年平均需要約 5 000 度電計算，則每個家庭將需要安裝約 40 平方米的光伏板，才可每年以太陽能發電應付需求。在香港，為了以太陽能產生最多電力，陽光照射光伏板的最佳入射角約為 23 度。

政府當局

20. 應葛珮帆議員要求，政府當局同意提供書面回應，說明政府當局推廣在住宅及商業樓宇安裝及使用太陽能系統的計劃及獎勵措施，以及機電工程署進行的相關研究的詳情。

(會後補註：政府當局的回應載於立法會 CB(1)1371/16-17(02)號文件，並於 2017 年 8 月 9 日送交委員。)

21. 陳克勤議員建議政府當局考慮在已修復的堆填區及建築物外牆引入太陽能發電設備，並使用直立式薄膜太陽能光伏板，這種光伏板的表面面積廣闊，以便收集太陽能。主席詢問直立式薄膜太陽能光伏板的發電效率如何。機電工程署副署長/規管服務表示，非晶硅電池的製造方法是在實心基板或可屈曲的背板加上一層活性硅薄膜。非晶硅電池的優點在於製作成本較晶態硅電池低，並可應用於可屈曲的及質輕的物體表面。不過，非晶硅電池組件的轉換效率偏低，僅介乎 5%至 8%之間。就單晶硅電池或多晶硅電池而言，電池效率通常介乎 13%至 18%之間。電池效率低或會延長回本期，而直立式薄膜太陽能光伏板的發電效率較低。

22. 易志明議員詢問在水塘裝設太陽能系統發電的事宜。機電工程署副署長/規管服務表示，當局已在石壁水塘展開試驗計劃，以探討在本地水塘設置浮動太陽能光伏板系統是否可行，以及評估試驗計劃的成效。同類試驗計劃將於 2017 年年底在船灣淡水湖進行。試驗計劃其中一個目的是評估浮動太陽能光伏板能否有助減少蒸發及改善水質。

#### *減少交通排放量*

23. 梁耀忠議員從政府當局的文件(立法會 CB(1)1164/16-17(03)號文件)第 20 段察悉，源自交通運輸的溫室氣體排放量，佔本港溫室氣體總排放量約 16%，以及政府會透過推動騎單車及步行繼續營造綠色社區，以紓緩溫室氣體排放。他認為現時在營造綠色社區方面的規劃標準及支援措施(例如在新發展區提供額外單車泊位)已不合時宜。他亦認為每個社區的規劃要求須視乎個別社區的發展而定，並建議環境局牽頭推行適當的措施，確保在發展社區時，尤其是在設立新發展區如啟德時優先推行環保計劃。環境局署任局長回應時表示，環境局一直與發展局轄下的規劃署和運輸及房屋局協調推行營造綠色社區的措施，並會繼續進行有關工作。

24. 易志明議員指出，運輸業界一直為符合政府當局各項有關減少交通排放量的規定而招致額外成本。他促請政府當局在進一步推行排放管制措施前諮詢運輸業界，以了解所涉及的運作及財政困難。政府當局察悉易議員的建議。

議案

25. 主席請委員參閱以下由許智峯議員提出的議案——

"本會要求政府在落實上網電價前，就上網電價的設定、相關的研究報告、數據及計算方法等資料，向公眾及本會報告，及盡快制定相關政策的落實時間表。"

(Translation)

"This Panel requests the Government to report to the public and this Panel information on the determination of Feed-in Tariff, its relevant study reports, data and computational method before its introduction, and expeditiously devise an implementation timetable for relevant policies."

26. 主席決定許智峯議員提出的擬議議案與議程項目直接相關。委員不反對事務委員會處理該項議案。主席把議案付諸表決。在出席的委員中，16名委員表決贊成議案，沒有委員表決反對議案，亦沒有委員棄權。主席宣布議案獲通過。

(會後補註：在會議上通過的議案的措辭載於立法會 CB(1)1216/16-17(01)號文件，並於2017年6月27日發給委員。政府當局就議案作出的回應載於立法會 CB(1)1262/16-17(01)號文件，並於2017年7月5日送交委員。)

## V. 檢討空氣質素指標

(立法會 CB(1)1164/16-17(07)號文件 —— 政府當局就"檢討空氣質素指標的進度"提供的文件

立法會 CB(1)1164/16-17(08)號文件 —— 立法會秘書處就"空氣質素指標檢討"擬備的背景資料簡介)

### 政府當局的簡介

27. 環境局署任局長向委員匯報檢討空氣質素指標的最新進展。政府當局曾在 2016 年 3 月 30 日的事務委員會會議上，向委員簡介空氣質素指標檢討的主要工作、方法和工作計劃，並承諾在現屆政府任期於 2017 年 6 月結束前向事務委員會匯報檢討進展。政府當局擬於 2018 年第一季完成現時進行的空氣質素指標檢討，並於 2018 年年中向環境諮詢委員會和事務委員會匯報檢討的結果和建議，以及就檢討的建議進行全面的公眾諮詢。

### 討論

#### *減少空氣污染物排放量*

28. 梁繼昌議員提述政府當局的文件(立法會 CB(1)1164/16-17(07)號文件)附件 A，當中載列在現行空氣質素指標和世界衛生組織("世衛")的《空氣質素指引》下，7 項主要空氣污染物的容許超標次數。他關注到當局只把二氧化硫的現行空氣質素指標設定於世衛中期目標-1 的水平。他詢問政府當局有否找出香港二氧化硫的主要排放源頭、為減少這些源頭排放二氧化硫而推行的各項措施有何進展，以及可在甚麼範圍內進一步收緊二氧化硫的空氣質素指標，使其達至世衛中期目標-2 甚至《空氣質素指引》的水平。

29. 環境局署任局長答稱，船舶排放和燃煤發電廠發電是香港二氧化硫的主要排放源頭。自 2015 年 7 月起，遠洋船在香港停泊時須轉用低硫燃

料，這項規定已大大有助減低遠洋船在停泊時排放的二氧化硫。此外，內地亦會推出管制措施，規定由 2019 年 1 月起，珠江三角洲("珠三角")水域內的船隻須使用含硫量低的燃料。這些措施將有助進一步改善區域內的空氣質素。檢討空氣質素指標工作小組("工作小組")將繼續推展檢討的餘下工作，包括研究會否有任何可收緊空氣質素指標的範圍。政府當局會在 2017 年下半年就有可能改善空氣質素的新措施收集公眾意見，並擬於 2018 年第一季度完成檢討。

30. 環境保護署副署長(3)補充，在 2015 年，船隻和發電的二氧化硫排放量分別佔香港二氧化硫總排放量的 59%和 37%。她補充，政府當局正致力擬定一項管制船舶排放的新建議和檢討發電廠的排放上限，並會在適當時間就有關措施諮詢事務委員會。

31. 易志明議員提述政府當局的文件附件 B，當中以列表方式載述工作小組轄下陸路運輸專家小組審議在陸路運輸方面有可能改善空氣質素的擬議新措施的結果。他認為政府當局應進一步研究可否在繁忙路段推行電車或電動巴士轉乘計劃，以取代專營巴士服務，以及加強重組巴士路線的工作。他亦促請政府當局加強對改裝車輛採取執法行動，以及考慮為巴士、小巴及的士等公共交通工具劃設快捷的專用道路網。這些相關措施在政府當局的文件附件 B 第 D1、F5、H1 及 H5 項提及。

32. 易志明議員亦指出，一如政府當局的文件附件 C(載列在海上運輸方面有可能推行的管制措施)第 A4 項所述，強制規定遠洋船在停泊時須使用含硫量為 0.1%的船用燃料的管制措施，須從區域層面推展，即在珠三角區域的所有港口推展，以免有損香港港口的競爭力，原因是使用含硫量較低的燃料會影響遠洋船的運作成本。

33. 主席提述政府當局的文件附件 B 第 C 及 E 項，該兩項分別關乎推動行人友善及單車友善環境和運用智能運輸系統的措施。她察悉，由於這些

措施涉及不同政策局及部門("局/部門")的工作範疇，因此在推廣和推行這些措施時會有困難。她詢問當局有否以跨部門合作的方式推行這些措施。環境局署任局長表示，工作小組由相關的局/部門(包括發展局、運輸及房屋局和衛生署)的代表組成，這些局/部門有參與討論有關的空氣質素改善措施是否可行，亦有參與檢討的其他工作。舉例而言，參加世衛空氣質素及公共衛生國際會議的衛生署代表會協助環境局評估污染對健康的影響，這項評估是檢討的主要工作之一。

34. 許智峯議員關注到當局只把微細懸浮粒子的現行空氣質素指標設定於世衛中期目標-1的水平。許議員詢問政府當局會否考慮就此污染物採用世衛中期目標-2，以期在切實可行的情況下盡快達至世衛《空氣質素指引》的最終目標。他亦促請政府當局考慮推廣及推行會吸引公眾參與的措施，例如以電動車輛和單車代步。

35. 環境局署任局長答稱，政府當局會在完成現時進行的空氣質素指標檢討後，考慮是否收緊現行空氣質素指標。她補充，現有的空氣質素監測結果證實，政府當局推行的各項排放管制措施已令空氣質素大為改善。

#### *推廣電動車輛及專營巴士*

36. 葛珮帆議員察悉，2017-2018年度財政預算案公布下調電動私家車首次登記稅優惠額。她詢問政府當局會否採取進一步行動，推廣使用電動車輛和擴展電動車輛的充電設施，以及有否任何管制高污染車輛的計劃。她亦詢問逐步以電動車輛取代傳統商用車輛的目標和時間表。許智峯議員促請政府當局考慮提供誘因，鼓勵逐步以電動私家車取代傳統私家車，從而在改善空氣質素之餘，亦控制車輛的數目。梁繼昌議員詢問政府推行電動專營巴士試驗計劃的進展、該項試驗計劃的詳細技術分析和當中遇到的實際困難。

37. 環境保護署副署長(3)答稱，經下調的首次登記稅優惠額只適用於電動私家車，並不適用於電動商用車輛。推行該項政策，是因為考慮到車輛生產商趨向生產大眾化的電動私家車，而這些私家車的價格較低，駕駛表現可與汽油車輛媲美，亦考慮到當局的一貫政策是鼓勵市民使用公共交通工具而非私家車。由於商用車輛是路邊空氣污染的主要源頭，因此政府當局會繼續推廣使用電動商用車輛，以及鼓勵商界透過綠色運輸試驗基金試用綠色創新運輸技術。就綠色運輸試驗基金資助進行的試驗計劃而言，至今所得的結果顯示，香港有潛力更廣泛使用電動輕型貨車，但其他類別的電動商用車輛則因種種限制，還未能完全發揮商用車輛的功能。政府當局並沒有設定以電動商用車輛取代傳統商用車輛的具體目標和時間表。當局會繼續鼓勵車輛供應商在引入電動車輛時，確保車輛的充電要求配合商用車輛在本地運作的情況。當局正進行一項有關電動私家車充電設施的顧問研究。環境局署任局長進一步表示，政府當局明白有需要控制私家車數目的增長，並正研究有何措施可達到此目的。

38. 環境保護署署任助理署長(空氣質素政策)補充，政府當局全數資助專營巴士公司購置 36 輛單層電動巴士，以供展開試驗計劃，測試該等巴士在本地環境下的表現、可靠性及經濟可行性。隨着 5 輛電池電動巴士於 2015 年年底投入服務、兩輛超級電容巴士於 2017 年 3 月投入服務，以及另外 5 輛電池電動巴士於 2017 年 6 月啟用，現時已有 12 輛電動巴士投入服務。與其他城市的公共巴士比較，本港專營巴士的使用率偏高。本港專營巴士的行車班次頻密、服務時間長、繁忙時段載客量高。這些巴士需要在山坡行駛，在炎熱潮濕的夏季運作，並對空調有極大需求。這些嚴格的運作條件對電動巴士構成極大考驗。自試驗計劃推行以來，涉及電動巴士的事故包括車門故障、車輪螺栓爆裂，以及在雨天，再生制動的扭力過大，影響電動巴士的制動表現。至於兩輛超級電容巴士，則發現若干充電問題。其餘巴士會在 2017 年逐步投入服務。

### 監測空氣質素

39. 梁耀宗議員關注到路邊空氣污染物和發電引致的空氣污染。他認為，使用電動車輛雖然可減少路邊空氣污染物的排放量，但同時卻會使用更多發電廠產生的電力。梁議員詢問政府當局會採取甚麼措施改善路邊空氣質素，包括控制車輛數目增長的措施。他亦詢問當局在擴大空氣質素監測網絡和收集路邊空氣污染物數據供公眾參考方面的工作。

40. 環境局署任局長答稱，政府當局認為私家車數目快速增長，會對空氣質素造成不良影響，並正研究各項控制私家車數目增長的措施。政府當局會繼續加強改善空氣質素的工作，而要成功推行任何措施，將需要取得社會和立法會的共識和支持。環境保護署署任助理署長(空氣質素政策)補充，環保署設有一個由一般及路邊空氣質素監測站組成的全面空氣質素監測網絡，並一直利用該網絡收集的數據向公眾提供實時空氣質素資訊。

41. 鄭俊宇議員詢問政府當局在檢討空氣質素指標時，會否考慮空氣質素與公眾健康的關係。環境局署任局長答稱，環境局於 2013 年 3 月發表《香港清新空氣藍圖》，詳細闡述香港在空氣質素方面所面對的挑戰及概述相關的改善空氣質素政策和措施，當中亦有提述公眾健康。此外，工作小組轄下的空氣科學與健康專家小組會評估實施有可能的排放控制措施對空氣質素帶來的改善及對健康和經濟造成的影響，以及評估可進一步收緊空氣質素指標的範圍。

### 就工務工程項目實施空氣質素指標

42. 羅冠聰議員詢問如何決定自 2014 年 1 月 1 日起生效的現行空氣質素指標，是否適用於根據《環境影響評估條例》(第 499 章)("《環評條例》")就工務工程項目進行的空氣質素影響評估，包括《環評條例》中根據現行空氣質素指標訂立的規定，可否適用於在現行空氣質素指標生效前已進行環境影響評估("環評")或已獲發環境許可證的若干正在進行的工務工程項目。

經辦人/部門

政府當局 43. 環境局署任局長答稱，一般而言，根據《環評條例》，環境保護署署長就指定工程項目審批環評報告和發出環境許可證時，必須參考在作出有關決定時有效的空氣質素指標。環境局署任局長同意就羅議員的查詢提供更詳盡的書面回應。

(會後補註:政府當局的回應於 2017 年 8 月 15 日隨立法會 CB(1)1373/16-17(02)號文件送交委員。)

*運用智能運輸系統*

政府當局 44. 羅冠聰議員提述政府當局的文件附件 B 第 E3 項，該項目關乎實施電子道路收費先導計劃。他詢問完成電子道路收費計劃可行性研究及推行該項計劃的時間表為何。環境保護署署任助理署長(空氣質素政策)答稱，工作小組轄下的陸路運輸專家小組察悉，雖然該項計劃本屬長期措施，但政府會就該項計劃展開深入的可行性研究，務求制訂詳細方案，在下一階段供市民討論。環境局署任局長同意就進行可行性研究的時間表提供資料。

(會後補註:政府當局的回應於 2017 年 8 月 15 日隨立法會 CB(1)1373/16-17(02)號文件送交委員。)

**VI. 其他事項**

45. 議事完畢，會議於下午 4 時 20 分結束。

立法會秘書處  
議會事務部 1  
2017 年 10 月 11 日