

空氣質素指標檢討工作小組
陸路運輸專家小組

第三次陸路運輸專家小組會議摘要
在 2016 年 9 月 29 日星期四下午 2 時半
在灣仔告士打道 5 號稅務大樓 33 樓會議室舉行

出席：

陸恭蕙女士	環境局	副局長 (主席)
張趙凱渝女士	環境保護署	副署長(3) (副主席)

李澤昌先生
李廣威先生
伍海山先生
凌志強先生
蘇世雄先生
鄧永漢先生
李耀培博士
吳毅洪先生
熊永達博士
馮敏強工程師
張潔儀女士
歐陽杞浚先生

莫偉全先生	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)
任日成先生	環境保護署	高級環境保護主任(流動污染源)4
林瑋琦女士	運輸及房屋局	首席助理秘書長(運輸)2
劉俊彥先生	運輸及房屋局	助理秘書長(運輸)2B
彭愛玲女士	發展局	助理秘書長 (基建統籌) 1
關翠蘭女士	運輸署	助理署長(巴士及鐵路)
曾文瑋先生	運輸署	總機電工程師/車輛安全及標準
張綺薇女士	規劃署	助理署長/全港
胡泰安先生	土木工程拓展署	總工程師/土地工程

因事缺席：

黃良柏先生
蔣志偉先生
董清良先生
何志盛博士

陳財喜議員
關秀玲議員
馮建瑋先生

列席者:

何詠琴女士	環境保護署	署理高級環境保護主任(空氣政策)1
葉浩然先生	環境保護署	署理高級環境保護主任(流動污染源)3
林慧然女士	環境保護署	環境保護主任(流動污染源)12
陳浩廷先生	環境保護署	環境保護主任(流動污染源)31
石永基先生	環境保護署	環境保護主任(流動污染源)34

主席發言

1. 主席歡迎各委員出席陸路運輸專家小組的第三次會議。

議程一：確認會議摘要

2. 2016年7月28日專家小組第二次會議的摘要獲確認通過。

議程二：討論執行建議措施及其主要考慮因素

3. 主席告知委員，本次會議將會詳細討論新空氣質素改善措施「A. 檢討隧道的收費政策及水平」、「B. 車輛尾氣排放系統維修保養」及「C. 推動行人友善及單車友善環境」。
4. 運輸及房屋局向委員簡介項目A的相關背景資料及政策方向，以便委員討論及評估有關建議措施。
5. 委員分別就項目A的兩項措施及項目B的五項措施內的主要考慮因素作出詳細的討論，委員的意見詳載於附件。
6. 由於時間關係，改善措施「C. 推動行人友善及單車友善環境」將會留待第4次會議與改善措施「D. 推動低排放的交通模式」再作討論。相關討論文件會於下次會議前發送給委員參閱。
7. 政府表示秘書處會在會議後根據委員的意見，對項目A及項目B的建議措施的評估初稿作出相應修訂，然後發送給各委員。委員如對評估有任何意見，可向秘書處提交。附有項目A及項目B初步結論的評估報告將於第4次會議上供委員確認。

議程三：其他事項

8. 沒有其他事項

議程四：下次會議日期

9. 第四次小組會議暫定於 11 月 25 日(星期四) 下午 2 時半舉行。

[會後備註：第四次小組會議將於 12 月 6 日(星期二) 下午 3 時正在稅務大樓 33 樓會議室舉行。]

10. 會議於下午 4 時 40 分結束。

措施 A1 – 檢討隧道的收費政策及水平(例如回購隧道經營權、推出隧道費資助試驗計劃)

考慮要點	委員/政府意見
1. 政府與隧道專營公司的協議	<ul style="list-style-type: none"> ● 運輸及房屋局表示，在過海隧道當中，海底隧道及東區海底隧道由政府擁有，西區海底隧道(「西隧」)會在其「建造、營運及移交」專營權在 2023 年屆滿後歸屬政府。在此之前，如要調整西隧收費，需要與專營公司討論方可實行。
2. 附屬道路設施及其行車量	<ul style="list-style-type: none"> ● 要減少塞車導致過量的排放，必須令過海隧道的行車暢順。有委員建議，最短期而有效的方案是『紅加東減』。 ● 有委員指出，雖然改變個別隧道的收費可以調整汽車的流量，但降低收費水平亦有可能誘發新的行車量，導致整體隧道使用量上升，令擠塞問題惡化。此外，亦要同時考慮連接道路的擠塞情況。 ● 有委員建議隧道收費應隨使用量作調整，如調升三條過海隧道在繁忙時間的收費(特別是私家車)，從而達到分流的效果。運輸及房屋局表示需審慎研究此方案，例如有關措施會否引致車輛趕於低收費時段使用隧道，因此引起道路安全等問題。 ● 委員建議政府在調整隧道收費的同時，應加強教育公眾減少使用私家車，並鼓勵多加使用公共交通工具，減低隧道的汽車流量。 ● 運輸及房屋局表示政府一直以多管齊下的方式以紓緩道路交通擠塞，通過調整隧道的收費水平以合理分流車流量是措施之一。
3. 涉及的經濟成本效益	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員指出可考慮向排放量較多的車輛徵收較高的收費，但大前提仍是應減少使用私家車。
4. 實施所需的時間	<ul style="list-style-type: none"> ● 運輸及房屋局已開展就三條過海隧道(「三隧」)交通流量合理分布的整體策略和可行方案顧問研究的工作。政府將於 2017-18 立

考慮要點	委員/政府意見
	<p>法年度內把涵蓋三隧的收費調整建議提交立法會交通事務委員會討論。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 有委員表示待中環灣仔繞道完成通車和西隧歸還政府，才可整體考慮三條過海隧道的收費安排及交通流量分布策略，這將是較長遠的安排。
5. 公眾的反應	<ul style="list-style-type: none"> ● 委員建議政府應加強宣傳教育，鼓勵公眾使用公共交通工具，從而減少使用私家車。運輸及房屋局表示認同。

措施 A2 - 考慮以全自動的收費系統取代現有系統

考慮要點	委員意見
1. 政府與隧道專營公司的協議	<ul style="list-style-type: none"> ● 委員建議政府應開放市場讓不同的收費系統競爭。運輸及房屋局表示，「停車拍卡」式電子繳費設施將於 2017 年中開始分階段投入服務，讓駕駛人士有更多收費系統的選擇。
2. 附屬道路設施及其行車量	<ul style="list-style-type: none"> ● 委員指出自動收費系統有助減少車輛停開的次數，減少尾氣的排放。 ● 委員建議改善收費廣場上自動收費系統及人手收費站的分佈方式，有助舒緩繁忙時間交通擠塞的問題及縮短行車時間。運輸及房屋局指出，交通擠塞源自隧道行車量已飽和，與收費系統沒有直接關係。
3. 涉及的經濟成本效益	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員指出經營自動收費系統不只快易通一家，成本效益的估算應參考不同供應商和不同的營運及收費方式。
4. 實施所需的時間	<ul style="list-style-type: none"> ● 沒有意見

考慮要點	委員意見
5. 隧道使用者的接受能力	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員認為私隱是可解決的問題，主要是確保資料的保存，使用和銷毀的程序清楚及合乎相關守則。 ● 有委員指出，現時自動收費系統仍未全面普及，可能基於現時快易通要收行政費和不便。 ● 有委員建議，實施自動收費應設有過渡期，讓使用人手收費的車輛逐步轉用自動收費系統。 ● 有委員指出，政府考慮引入多種自動收費模式時，應評估同時有多種收費模式會否引致混亂及擠塞情況。

措施 B1: 建議使用功率機檢驗車輛尾氣排放

考慮要點	委員意見
1. 相關檢驗設施的配套(如需解決的技術、人手、地方及運作等問題)	● 沒有意見
2. 車主、維修業界及公眾的反應	<ul style="list-style-type: none">● 委員提及以往黑煙測試有不同的標準。有關的法例已於 2007 年修改，以統一相關的標準。● 有委員認為，車輛尾氣排放的檢驗應具針對性，應只對高排放的車輛進行功率機排放檢驗。● 有委員認為，政府現行的檢驗車輛尾氣排放制度已合適。有關措施已針對高排放/商用柴油車輛進行功率機檢驗車輛尾氣排放，而不是所有車輛都一視同仁。政府可考慮每年分析車輛尾氣排放的數據，界定高排放車輛，從而採取針對性的檢驗。
3. 涉及的經濟成本效益	● 有委員認為，若要求所有車輛都使用功率機進行排放檢測，是勞民傷財的做法，而實際效果比只針對高排放的車輛使用功率機進行檢測的做法可能相差不遠，不符合成本效益。
4. 實施所需的時間	● 沒有意見

措施 B2 -收緊私家車的檢驗年期，由現時車齡超過 6 年減至超過 3 年(或考慮以行車里數作為檢驗準則)

考慮要點	委員意見
1. 車輛檢驗附屬設施(例如技術、人力資源、空間及運作的問題)	● 沒有意見
2. 車輛檢驗中心的驗車量	● 沒有意見
3. 車主、車輛維修業界及公眾的反應	● 沒有意見
4. 相關海外經驗	● 沒有意見
5. 涉及的經濟成本效益	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員認為，雖然私家車對於整體排放沒有太大的影響，但大部分私家車只在頭 3 年有保養，政府應考慮檢討 6 年驗車的安排是否足夠。 ● 有委員指出，私家車並不是高排放源頭。雖然個別私家車或會因欠缺維修而成為高排放車輛，但路邊遙測設備應可有效監控這些車輛。 ● 有委員認為，在研究相關措施時，政府應考慮及以數據支持 3 年至 6 年車齡的私家車排放的數據是否有很大分別。 ● 政府表示，在車輛檢驗的規定方面，不同國家的做法差異頗大。由於本港私家車的使用率一般較其他國家為低，私家車的損耗較少，因此即使車齡超過 6 年，其性能普遍仍然良好。假如沒有實質可靠數據證明車齡達到 3 年時車輛的廢氣排放情況會轉差，便無法確立新措施具有成本效益。此外，環保署現時已在路邊使用遙測儀器加強檢測排出過量廢氣的車輛，包括所有年份的私家車，並要求被檢舉的車輛通過功率機的測試。

考慮要點	委員意見
6. 實施所需的時間	● 沒有意見

措施 B3- 提供尾氣排放檢驗儀器，供中小型維修業界租用

考慮要點	委員意見
1. 業界的需求及反應	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員認為業界是否會使用某一類型的尾氣排放檢驗儀器，視乎當局是否認可這類型儀器的精準度。當然價錢也是一個重要考慮。環境保護署表示，手提尾氣排放檢驗儀器已有認可機制。業界可透過手提尾氣排放檢驗儀器，從汽車狀況評估可能需要維修的項目。 ● 有委員表示，由於沒有足夠的技術支援，部分業界的維修技術員未能掌握較先進的維修儀器及軟件的使用技術。環境保護署表示，業界開始出現針對新型車輛的維修/診斷人才，提供相關的支援服務。 ● 有委員希望政府能繼續協助培訓相關新型車輛的維修/診斷人才(特別是商用車輛)，以幫助維修業界。環境保護署表示，政府現時已聯同職業訓練局、維修業界及汽車製造商舉辦有關歐盟四/五/六型車輛的維修知識講座及工作坊，以幫助維修業界掌握相關技術。
2. 技術及營運的可行性	<ul style="list-style-type: none"> ● 委員認為市場上已有業界能負擔的尾氣排放檢驗儀器，不需政府額外提供。 ● 有委員建議政府對缺乏檢驗儀器的中小型維修業界提供更多的協助，尤其是歐盟五/六型的大型商用車輛維修商。亦有委員指出業界已衍生「專門服務」的技術人才，為個別車房提供較專門及需利用電腦器材進行的維修服務。
3. 成本效益	<ul style="list-style-type: none"> ● 沒有意見
4. 實施所需的時間	<ul style="list-style-type: none"> ● 沒有意見

措施 B4-建立車輛尾氣排放系統的維修數據平台

考慮要點	委員意見
1. 業界的需求及反應	<ul style="list-style-type: none"> ● 委員認為政府在收緊汽車排放標準的同時必須考慮業界的技術水平是否能配合。環境保護署表示，歐盟已規定歐盟六型的車輛製造商在收取合理的費用後，須公開車輛維修資料和保養資訊供業界參考。此外，政府亦會配合職業訓練局、維修業界及汽車製造商，舉辦工作坊，以幫助維修業界了解相關維修資料。長遠而言，政府希望相關工作坊的資料，能夠成為將來職業訓練局相關課程的教材，用作培訓業界的維修技術員。 ● 委員希望政府引入強制維修員註冊制度，提升汽車維修技術員的專業地位，吸引更多年青人加入。
2. 技術及營運的可行性	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員認為，即使汽車製造商不合作，不願意提供車輛維修資料，業界也可將他們有關維修的經驗分享，建立實務性的維修資料及資訊平台。政府應鼓勵和支持業界建立這分享維修經驗及訊息的平台。
3. 成本效益	<ul style="list-style-type: none"> ● 沒有意見
4. 實施所需的時間	<ul style="list-style-type: none"> ● 沒有意見

措施 B5-加強宣傳車輛維修保養的重要性

考慮要點	委員意見
1. 司機和車主反應	● 委員認為，政府應繼續加強宣傳車輛維修保養，令業界和車主理解維修對減少車輛排放的好處。此外，加重對車輛排放過量廢氣的罰則，也可收到一定效果。
2. 實施所需的時間	● 沒有意見