

空氣質素指標檢討工作小組
陸路運輸專家小組

第八次陸路運輸專家小組會議摘要
在 2017 年 5 月 16 日星期二下午 2 時 30 分
在灣仔告士打道 5 號稅務大樓 33 樓會議室舉行

出席：

張趙凱渝女士 環境保護署 副署長(3) (副主席)

李廣威先生
伍海山先生
鄧永漢先生
蔣志偉先生
黃良柏先生
李耀培博士
熊永達博士
張潔儀女士

何德賢先生	環境保護署	首席環境保護主任(流動污染源)
李若愚先生	運輸及房屋局	首席助理秘書長(運輸)2
彭愛玲女士	發展局	總助理秘書長(工務)3
關翠蘭女士	運輸署	助理署長(巴士及鐵路)
謝俊達先生	土木工程拓展署	總工程師/土地工程
黃偉賢先生	規劃署	高級城市規劃師/策略規劃 1
馮健兒先生	機電工程署	高級工程師/能源效益 A3

因事缺席：

陸恭蕙女士	環境局	副局長 (主席)
李澤昌先生		
凌志強先生		
蘇世雄先生		
何志盛博士		
董清良先生		
吳毅洪先生		
馮敏強工程師		
陳財喜議員		

關秀玲議員
馮建瑋先生
歐陽杞浚先生

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
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
馮志雄教授	香港科技大學	顧問代表
安嘉先生	艾奕康有限公司	顧問代表

主席發言

1 副主席歡迎各委員出席陸路運輸專家小組的第八次會議。

議程一： 確認經修訂後的第六次會議摘要

2 秘書處表示，已根據委員的建議對第六次會議的摘要作出修訂。環境保護署向委員簡介有關修訂。經修訂的第六次會議摘要獲確認通過。

議程二： 確認經修訂後的第七次會議摘要

3 2017年3月30日專家小組第七次會議的摘要獲確認通過。

議程三： 確認經修訂的建議措施 D2 的可行性評估

4 主席告知委員，秘書處及相關部門在第六次及第七次會議後已按委員對措施 D2 評估結果的意見作出修訂。主席邀請委員討論及確認評估結果。經詳細討論後(詳情見附件一)，委員確認經修訂的措施 D2 的可行性評估。

議程四： 討論執行建議措施 G2，G3 及措施 H2，H3，H4，H7 及 H8 的可行性評估

5 運輸及房屋局向委員簡介「措施 G2 - 加強打擊違例泊車」及「措施 G3 - 檢討路旁停車位收費」的評估。經詳細討論後，委員確認措施 G2 及 G3 的評估。小組的結論總結於附件一。

6 運輸及房屋局向委員簡介「措施 H4 - 改善重型車輛在停泊、用膳及休息的問題(如葵涌貨櫃碼頭區)」，以處理重型車駕駛者的個人及營運

需要，從而降低重型車空轉引擎所造成的空氣污染」的評估。經詳細討論後，委員確認措施H4的評估。小組的結論總結於附件一。

- 7 環境保護署向委員簡介「措施H2 - 訂立使用更清潔車用燃料的目標/政策」、「措施H3 - 擴大現時低排放區的範圍及涵蓋至其他車輛種類」、「措施H7 - 設立基金，資助那些由市民發起與改善交通擠塞及空氣質素相關的創新計劃」及「措施H8 - 提高市民的環保意識，推廣良好的個人環保習慣，鼓勵市民使用公共運輸系統或低排放的交通模式」的評估。經詳細討論後，委員確認評估。小組的結論總結於附件一。

議程五： 討論執行建議措施及其主要考慮因素(G1, H1, H5 及 H6)

- 8 運輸及房屋局及環境保護署向委員簡介「措施 G1 - 增加較污染的車種及私家車的首次登記稅，並以提高較污染車輛的牌照費用，控制車輛增長數目」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。有委員認為此項措施不應針對私家車，建議將措施 G1 的名稱修訂為“增加較污染車輛的首次登記稅，並以提高較污染車輛的牌照費用，控制車輛增長數目”。委員就建議的主要考慮因素作出詳細的討論，委員的意見詳載於附件二。
- 9 環境保護署及機電工程署向委員簡介「措施 H1 - 提供車輛能源效益、廢氣排放、噪音數值等資訊以方便市民作出更環保的選擇」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。
- 10 運輸及房屋局向委員簡介「措施 H5 - 設立公共車輛專用路線」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。有委員建議將措施的名稱修訂為「設立連貫有效的公共車輛優先道路網」。小組同意有關修訂。
- 11 運輸署向委員簡介「措施 H6 - 檢討替換專營巴士的政策」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。
- 12 委員就 H1、H5 及 H6 建議的主要考慮因素作出詳細的討論，委員的意見詳載於附件三。
- 13 政府表示秘書處及相關部門會在會議後根據委員的意見，對上述項目的建議措施進行可行性分析，並擬備評估結果，再以電郵發送給各委員以作參閱及確認。委員如對評估有任何意見，可向秘書處提交。[會

後備註：秘書處在會議後對建議措施 G1，H1，H5 及 H6 進行可行性分析及擬備評估結果，並於 7 月 28 日以電郵發送給專家小組作參閱及確認。委員的意見詳載於附件二及附件三。]

議程六： 其他事項

- 14 有委員建議將措施 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)」的名稱修訂為「檢討隧道的收費政策及水平，達至紓緩交通擠塞，從而減少因隧道擠塞而造成的排放」。評估內容則維持不變。委員會確認有關修訂。

- 15 主席表示本會議是陸路運輸專家小組的最後一次會議，並感謝各委員在討論中作出的貢獻。主席提醒委員空氣質素指標檢討工作小組第三次會議將會在 2017 年 6 月 15 日舉行，並邀請委員出席。

議程七： 下次會議日期

- 16 本會議是陸路運輸專家小組的最後一次會議。

- 17 會議於下午 4 時 50 分結束。

委員對措施D2，G及H的評估結果的意見

措施	委員意見及商討後的總結
<p>D2. 推出單一路線電動車試驗計劃，將指定路線的現有車隊轉換為電動車</p>	<p><u>委員意見：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 委員建議將結論由「…才進行測試，以全面取替現有的專營巴士。」更改為「…才進行測試，希望全面取替現有的專營巴士。」。 <p><u>總結：</u></p> <p>措施執行可行性：長期 [會後備註：相關部門在會後對措施D2的總結作出進一步的修訂。修訂後的版本如下。秘書處已經以電郵方式發送給各委員作參閱及確認:]</p> <p>專家小組知悉由環保署全面資助的36輛單層電動巴士的試驗計劃正在進行中。試驗計劃就巴士性能、電池、超級電容器及充電設施、維修要求、經濟可行性等進行評估，以確定該技術在本港的專營巴士的適用性。如試驗結果理想，政府會在顧及專營巴士公司和乘客的負擔能力下，推動專營巴士公司更廣泛使用電動巴士。專家小組建議政府與專營巴士公司合作，一起確認適合在本港環境使用的電動車輛，長遠推行較大規模的試驗計劃。政府應採取更主動和積極措施，增加建設相關配套設施的支援。</p>
<p>G2. 加強打擊違例泊車</p>	<p><u>委員意見：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 委員希望政府在執行相關政策時要具針對性（例如針對銅鑼灣，尖沙咀及中環等違泊問題嚴重的地區），以解決繁忙時間因違例泊車而引致的交通擠塞問題。委員並提出運輸業界對提高違泊罰款仍然有所保留。 <p><u>總結：</u></p> <p>措施執行可行性：短期 [會後備註：相關部門在會後對措施G2的總結作出進一步的修訂。修訂後的版本如下。秘書處已經以</p>

措施	委員意見及商討後的總結
	<p>電郵方式發送給各委員作參閱及確認：]</p> <p>警方會繼續就加強打擊違例泊車及其他地區交通問題進行地區性行動，並不時進行全港性執法行動，打擊違例泊車。</p>
<p>G3. 檢討路旁停車位收費</p>	<p><u>委員意見：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 沒有意見 <p><u>總結：</u></p> <p>措施執行可行性：短期</p> <p>專家小組確認評估結果。委員大致認同現時咪錶泊車位的收費水平甚低，因此有空間增加咪錶泊車位收費，以減少駕駛者在路上兜圈以等候咪錶泊車位，加劇部分道路的交通擠塞情況，但亦知悉有意見認為增加路旁停車位收費可能推高私人停車場的收費。</p>
<p>H2. 訂立使用更清潔車用燃料的目標/政策</p>	<p><u>委員意見：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 沒有意見 <p><u>總結：</u></p> <p>措施執行可行性：其他</p> <p>專家小組確認評估結果。政府會繼續透過多管齊下的方式減低汽車的尾氣排放，並會繼續留意相關的國際發展，在切實可行的情況下採用最嚴格的車輛燃料標準及引入更潔淨的燃料。</p>
<p>H3. 擴大現時低排放區的範圍及涵蓋至其他車輛種類</p>	<p><u>委員意見：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 沒有意見 <p><u>總結：</u></p> <p>措施執行可行性：其他</p> <p>專家小組確認評估結果。政府已採取各種有效措施以減少全港整體車輛的排放。相比擴大低排放區的範圍或設立「超低排放區」，這些措施能更有效地改善路邊空氣質素。政府在制定政策的時候會考慮當時的技術發展，選擇最有效的措施，並繼續透過多</p>

措施	委員意見及商討後的總結
	管齊下的方式以改善路邊空氣質素。
<p>H4. 改善重型車輛在停泊、用膳及休息的問題(如葵涌貨櫃碼頭區)，以處理重型車駕駛者的個人及營運需要，從而降低重型車空轉引擎所造成的空氣污染</p>	<p><u>委員意見：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 沒有意見 <p><u>總結：</u></p> <p>措施執行可行性：中期</p> <p>專家小組確認評估結果。委員備悉政府在增加商用車輛泊車位方面的工作，並建議政府加強這方面的工作，增加商用車輛的泊車位數目，供職業司機長期及短暫停泊。</p> <p><u>其他相關意見：</u></p> <p>委員知悉運輸及房屋局的相關工作。希望政府在增加相關泊車位的同時，執法部門應加強打擊違例泊車的情況。另外委員希望政府能在政策上能優先解決商用車輛泊車位不足問題。政府回應會向相關部門反映。</p>
<p>H7. 設立基金資助區議會推行改善空氣質素的項目</p>	<p><u>委員意見：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 沒有意見 <p><u>總結：</u></p> <p>措施執行可行性：其他</p> <p>專家小組確認評估結果。政府需要相當的資源以管理基金的運作，以確保該些公帑用得其所。公眾人士如欲在地區層面推行有助改善空氣質素的創新項目，可以向「環境及自然保育基金」申請資助。因此沒有充分的理據再另外設立建議的特定基金以資助推行在地區層面改善空氣質素的項目。</p>
<p>H8. 提高市民的環保意識，推廣良好的個人環保習慣，鼓勵市民使用公共運輸系統或低排放的交通模式</p>	<p><u>委員意見：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 沒有意見 <p><u>總結：</u></p> <p>措施執行可行性：短期</p> <p>這是已實施並正在進行的措施。政府會繼續致力推廣步行及踏單車，並鼓勵使用公共運輸服務系統。</p>

委員對執行建議措施 G1 的主要考慮因素的意見

[會後備註：相關部門在會後對措施G1的名稱作出進一步的修訂。修訂後的版本如下:]

措施 G1 - 增加較污染車輛的首次登記稅及牌照年費，以及控制車輛(尤其是私家車)的增長。

1. 涉及的經濟成本效益	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員表示私家車不是路邊空氣污染的主要原因，認為私家車數目的增長是因應人口的增長及新建房屋所處區域而改變。
2. 公眾及運輸業界的反應	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員反映現時路邊空氣問題源於道路的發展未能配合私家車數目的增長，導致路面出現擠塞的情況，令其他汽車(例如商業車，巴士等)作出不必要的排放。 ● 有委員表示現時技術上難以制定不同排放下徵收不同牌費的標準。 ● 有委員表示可考慮透過財務手段，跟據汽車不同的排放程度提供誘因吸引市民購買更環保車種，或增加使用較高排放車輛的費用，從而減低路邊的排放。
3. 實施所需的時間	<ul style="list-style-type: none"> ● 運輸及房屋局回應政府接納交通諮詢委員會早前包括增加首次登記稅及牌照年費以紓緩交通擠塞的一系列建議，現正按部就班推行。至於在已發展區域興建新道路，因為土地資源問題，會有實際難度。規劃署回應《香港 2030+》以公共交通及鐵路運輸為主導，但發展新策略增長區仍需要興建道路，這會考慮諮詢結果及有需要時作進一步研究。
4. 對貨運業界造成的影響	<p>會後備註：秘書處在第八次會議後對建議措施 G1 擬備了評估結果，並於 7 月 28 日以電郵發送給專家小組作參閱及確認。委員的意見及總結如下：</p>

委員意見：

沒有意見

總結：

措施執行可行性：短期

專家小組確認評估結果。就控制車輛增長(尤其是私家車)，委員知悉政府正按部就班推行交諮會在《香港道路交通擠塞研究報告》的建議，當中包括控制私家車數目增長的建議，例如提高私家車首次登記稅、牌照年費及柴油私家車的燃料徵費。委員認同要推行控制私家車增長的措施(不論財政或非財政措施)，由於涉及法例修訂，必須取得社會和立法會的共識和支持。

在控制較污染車輛方面，政府已針對高排放車輛推行了多方面的措施，包括逐步淘汰歐盟四期以前的柴油商業車、限制新登記柴油商業車輛的使用年期、以及透過車輛排放管制計劃找出高排放車輛並要求車輛在進行維修後通過廢氣測試等。因此，車主及運輸業界會反對另外再提高較高污染車輛的牌照費用及首次登記稅的建議。有小組委員亦指出，要訂定一套以排放水平來釐定牌照費用的準則十分困難。因此，增加較污染車種的牌照費用的措施並不可行的。

控制車輛增長(尤其是私家車)是短期措施，但增加高排放車輛的牌照費用及首次登記稅的建議並不可行。政府會繼續實施現時針對高排放車輛的管制措施。

委員對執行建議措施 H1, H5 及 H6 的主要考慮因素的意見

措施 H1 - 提供車輛能源效益、廢氣排放、噪音數值等資訊以方便市民作出更環保的選擇

考慮要點	評估
1. 成本效益、業界反應、需求及實用性	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員表示車輛的能源效益表現是在實驗室控制環境下進行測量。實驗室的測量結果與日常駕駛時車輛的實際表現存在偏差。
2. 實施所需的時間	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員表示雖然不同地區的車廠測量耗油量時採用的標準不同，政府也可以考慮提供這些資訊供市民參考。 ● 有委員表示可以利用第三者，例如消費者委員會，為汽車能源效益作比對。 ● 環境保護署回應由於實驗室測量的車輛能源效益數據與實際表現存在偏差，而不同地區測量能源效益採用的標準不同，所得的數據也不能直接比較。此外，現時車輛代理商已應準買家要求提供輕型車輛包括私家車的耗油量數據。 <p>會後備註：秘書處在第八次會議後對建議措施 H1 擬備了評估結果，並於 7 月 28 日以電郵發送給專家小組作參閱及確認。委員的意見及總結如下：</p> <p><u>委員意見：</u> 有委員認為評估中提到車輛代理商有向買家提供能源消耗的資料，從策略層面上政府有能力採取更積極的做法。政府應考慮要求車輛代理商在特定的網址發放相關資料，委員相信消費者委員會是一個合適的渠道。此外，政府應考慮就外國（例如澳洲及歐盟）強制性或自願性發放汽車耗油及噪音水平資料的做法進行研究。</p> <p>政府知悉委員的意見。然而，現時國際上對車輛燃油效益還未有一致標準。實驗室測量的車輛能源效益數據與實際表現亦存在偏差，相關資訊可能會誤導公眾。在解決上述兩項問題前，不宜發放相關資料。]</p>

考慮要點	評估
	<p><u>總結：</u> 措施執行可行性：其他</p> <p>專家小組確認評估結果。政府已訂明車輛的污染物排放和噪音水平的法定標準。所有新登記車輛的污染物排放和噪音水平必須符合相關標準。車輛代理商現時亦有應準買家要求提供輕型車輛（設計重量不超過3.5公噸），包括私家車的耗油量數據。由於實驗室測量的車輛能源效益數據與實際表現存在偏差，而不同地區測量能源效益採用的標準不同，所得的數據也不能直接比較。現時國際對車輛燃油耗用效率未達成一致標準。機電署將繼續密切留意其他國家在車輛燃油耗用效率的標準及測試之發展。</p>

措施 H5 - 設立連貫有效的公共車輛優先道路網。

考慮要點	評估
1. 技術的可行性	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員希望政府能考慮將現時斷斷續續的巴士專線連貫成一個公共交通工具專用網絡，使公共交通工具能更為暢順地行駛，從而減低排放。委員明白政府在實行上會遇到困難，但仍希望政府能考慮設立連貫的公共交通專用網絡。 ● 有委員認同公共交通工具在道路的使用上應有優先權，以吸引更多人使用公共交通工具。擬議的專線應為所有公共交通工具(例如小巴，的士)所用。亦有委員反對的士使用專線的建議，認為專用網絡應為較大載客量的公共交通工具(例如專營巴士)而設。
2. 交通情況	<ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署表示由於道路資源有限，設立巴士專線的目標是為了吸引公眾使用較大載客量的巴士作為主要交通工具，以有效利用有限的道路資源。因此需要保持巴士專線暢通，以應付繁忙時間的載客量。
3. 公共運輸業界的反應	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員反映巴士在巴士專線切線導致交通擠塞的情況。 ● 有委員反映某些地段因巴士專線太長，其他道路使用者須使用其他行車線並導致交通擠塞。
4. 實施所需的時間	<ul style="list-style-type: none"> ● 委員確認評估。
	<p>會後備註：秘書處在第八次會議後對建議措施 H5 擬備了評估結果，並於 7 月 28 日以電郵發送給專家小組作參閱及確認。委員的意見及總結如下：</p> <p><u>委員意見：</u> 有委員認為評估內的結論沒有事實根據，反對的意見只是缺乏科學數據支持的觀點。外國很多城市(包括倫敦)已提供公共交通工具的專用道路網，它們在運作效能、減少燃料消耗及排放等範</p>

考慮要點	評估
	<p>疇帶來重大裨益。委員建議政府參考其他大城市的做法，並檢討現有巴士專線的效益，以作出進一步的優化。</p> <p>政府知悉委員的意見。在專家小組會議上有部分委員反對設立公共交通工具的專用道路網。運輸署會繼續密切留意拓展巴士優先使用道路措施的需要和可行性。</p> <p><u>總結：</u> 措施執行可行性：其他</p> <p>專家小組確認評估結果。鑑於專營巴士是路面的集體運輸工具，截至 2017 年 3 月運輸署在全港已設有合共 25 公里長的巴士專線和 14 個巴士專用入口。《公共交通策略研究》中亦提出於不同地區劃設新巴士專線的初步建議。運輸署會繼續密切留意拓展巴士優先使用道路措施的需要和可行性。</p> <p>劃設公共交通專用道路網可能對整體道路系統效率造成嚴重影響。措施可能加劇交通擠塞，而擠塞情況甚至可能延伸至超越公共車輛專線的起點，阻礙公共交通工具進入專用道路網，大大減低其成效。</p> <p>此外，這項有可能的措施可能會影響目前的上落客貨活動，對其他道路使用者造成不便。事實上，一些在專用道路網內的公共車輛甚至可能會因受阻於前面正在上落客的巴士而改變車道。因此，這項建議的措施的可行性存疑，而且會對其他道路使用者造成嚴重影響。這項建議的措施需要進一步的詳細研究。</p>

措施 H6 - 檢討替換專營巴士的政策。

考慮要點	評估	
1. 專營巴士服務的營運及財務的可行性	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員提出將專營巴士 18 年的車齡限制縮短至與非專營巴士及商用柴油車相等(即 15 年)。有委員補充指政府對專營巴士公司的規管及維修要求十分嚴緊，因此不應與其他商用車相提並論。 ● 運輸署回應指現時已透過各項安排，改善專營巴士的排放，當中包括強制要求專營巴士退役時必需購買最新型的環保車輛作替換，以及要求現役歐盟二期及三期巴士安裝選擇性催化還原器。 <p>會後備註：秘書處在第八次會議後對建議措施 H6 擬備了評估結果，並於 7 月 28 日以電郵發送給專家小組作參閱及確認。委員的意見及總結如下：</p> <p><u>委員意見：</u> 沒有意見</p> <p><u>總結：</u> 措施執行可行性：其他</p> <p>專家小組確認評估結果。專營巴士公司已承諾在一般情況下使用車齡少於 18 年的巴士提供專營巴士服務。所有歐盟一期的巴士已全部退役，而環保署亦一直與專營巴士公司協作為歐盟二期及歐盟三期巴士加裝選擇性催化還原器，以減少其路邊排放。另一方面，進一步收緊專營巴士的車齡上限可能對專營巴士的有效營運造成重大影響，因此未必可行。增加換車次數所產生的額外成本會構成加價壓力，最終影響其基本票價。此外，在專營巴士的使用壽命尚未完結前將其更換，並不合符環保。</p>	
2. 業界的反應		
3. 公眾的反應		
4. 涉及的經營成本效益		
5. 實施所需的時間		