

## 環食局局長談局方的工作及未來的展望

\*\*\*\*\*

以下是環境食物局局長任關佩英今日(十月二十九日)在立法會環境事務委員會上的發言全文(只發中文):

主席:

在今年二月六日,我已向環境事務委員會提交報告,列出我們在過去十年來在防止和紓緩環境污染方面所取得的進展和成果。今日,我應委員會的要求,主要集中在討論環食局近期的工作,及未來的展望。

### 改善空氣質素

有關改善空氣質素方面,因為得到議員的支持,我們在過去的一年取得不錯的進展。

去年八月我們開始接受柴油的士車主申請一筆過資助,以改換石油氣的士,到目前已有一萬三千多輛柴油的士改為石油氣的士。即是說在一萬八千輛的士中,已有超過七成為石油氣的士。

至於車用柴油方面,在去年七月立法會通過為超低硫柴油訂下優惠稅後,到上年九月份左右,這種較環保的柴油已成為唯一在本地加油站出售的柴油。專利巴士公司亦在本年二月起全部改用超低硫柴油。

另外,在上年九月開始,我們為歐盟前期輕型柴油車安裝微粒隔或催化器,現在已有二萬四千輛這類車輛透過政府資助計劃加裝這種裝置,佔合資格申請車輛的八成。

我們取得的成果亦反映在空氣監測站的數據中。根據監測站的記錄,與一九九九年相比,去年空氣中的粒子和氮氧化物的濃度,分別降低了百分之八和百分之六。而污染物濃度超標的次數亦減少了百分之六十。

行政長官在一九九九年施政報告中訂下減少車輛廢氣排放的目標,即於二零零五年年底前,減少車輛的粒子排放八成,和氮氧化物三成。到現時,我們已達到這目標的百分之六十。

為達到餘下的目標，我們正參考議員在不同場合發表的意見，及對小巴營運環境的影響，計劃在短期內敲定以另類燃料小巴取代柴油小巴的計劃建議，並會諮詢業界和環境及交通事務委員會。

我們會就為歐盟前期重型柴油車輛加裝催化器的建議，徵詢兩個事務委員會的意見，以期盡快落實有關計劃。

我們亦有計劃向立法會提交建議，把超低硫柴油訂為法定車用柴油標準，及規定歐盟前期輕型柴油車輛，必須安裝認可的微粒隔或催化器。

除此之外，我們經常留意其他清潔車用燃料的進展，如果我們研究過它們的環保效益，及在技術上是適合本地車輛使用後，我們會考慮其所需的配套設施，及其他相關的問題，才訂出適當的標準和相應措施，引入這些另類燃料。

除了減少路邊空氣污染，我們亦正與廣東省合作，研究改善區內大氣污染問題，這個報告亦接近尾聲。正如行政長官在最近施政報告中說，雙方同意於明年四月底前，就處理有關問題的方案達成共識。

## 減少廢物

為了應付這個日趨嚴重的問題，我已在九月十一日公布七項減少廢物措施。雖然大部份的新措施只是進行了四十多天，但公眾反應頗為積極。到上星期尾，參與回收計劃的中小學數目已由上學年的四百多間增加一倍至八百多間，即全港超過五成的學校已加入這計劃。環境保護署每日平均亦收到七十個有關回收設施和支援服務的查詢。

在未來一年，減少廢物會繼續是環保署其中一個最重要的工作重點。我們會繼續加強與學校，地區及環保團體的合作，和公眾宣傳教育，以達致減少廢物的目標。

我們稍後會向立法會申請注資一億元入「環境及自然保育」基金。我要強調這撥款並非用作舉辦短暫的環保宣傳活動。絕大部份的撥款將會用作支持有持續性的實質地區廢物回收工作。我希望議員屆時會支持我們的撥款申請。

不少議員過去都非常關注膠樽問題。針對這方面，環保署現正進行一個試驗計劃，由政府直接聘用回收商回收這些膠樽。我們相信這會令回收膠樽的工作更具成本效益。

至於處理電腦、電池及輪胎等特別廢物，我們現正研究適合香港的回收及處理方法及所需的費用、技術和出路等。環保署署長亦會於十一月與業界舉行會議，討論「生產者負責計劃」的方向。如果議員在回收工作上有任何實質建議，我們會樂意考慮。

## 堆填區收費

在建築廢物方面，現時我們已將其中八成的惰性物料再用於填海工程。但隨著填海工程的減少，我們所要處理的建築廢物，將越來越多。在這方面，政府已於六月，向委員會解釋一連串的措施以減少建築物廢料。

此外，我們正與業界商討有關堆填區收費的建議細則。據我們理解，建築界及發展商原則上並不反對這建議。但部份單頭泥頭車司機則對其中的執行細節表示關注。主要是關乎由他們代廢物生產者繳付堆填區收費的問題。我們了解在目前的經濟情況下，業界會特別擔心任何可能會影響他們生計的建議。因此，我們會繼續小心研究業界的意見及提出方案，並會在適當時間諮詢立法會和公眾。

## 大型廢物處理設施

不論我們如何努力減少廢物，我們仍需處理大量不能循環再造的廢物。所以我們仍然有需要設置大型的設施處理這類廢物。這些設施必須符合國際最高的環保標準及具有經濟效益。

在處理廢物的技術方面，我重申政府持有開放的態度，並沒有任何一個既定的立場。我們計劃在未來數月邀請本地及國際公司就大型處理廢物的技術向政府提交建議，並會稍後先行諮詢本委員會。

## 醫療廢物

在醫療廢物方面，我們在九九年曾建議管制計劃，以收集及處理大型醫療廢物產生者所產生的醫療廢物。當時有議員認為政府應在醫療廢物處理技術方面，作更詳細研究。至於處理醫療廢物技術方面，我們尚在研究顧問的報告，並會稍後就這些技術問題向立法會作匯報。我們亦留意由於小型醫療廢物產生者處理廢物方面所帶來的潛在危險都頗大，政府認為有需要將大型及小型醫療廢物產生者，同時納入管制範圍內。我們將在短期內諮詢業界有關醫療廢物收集管制計劃的建議。

## 改善水質

「淨化海港計劃」餘下的各期工程就會很快完成。我們於短期內會進行研究和試驗「淨化海港計劃」餘下的各期工程，希望在二零零三年底至二零零四年初諮詢立法會和公眾有關未來路向。

大家可能記得我曾承諾設立一個主要由非官方人士組成的監察小組，以監察這些研究和試驗。這小組已在六月成立，由我出任主席，其他成員包括前「國際顧問專家小組」的三位本地專家，四位由環境諮詢委員會推選的委員，兩位區議員，一位中學校長，環保署署長及渠務署署長。

直到目前為止，小組已開了兩次會議，並運作良好。我們稍後會向本委員會報告有關監察小組進行的工作的詳情。

### 環境影響評估

最後一點我想提及的是環境影響評估。自塋原訴訟事件，社會各界對環境影響評估機制發表了很多不同的意見，其中包括關注到環評機制是否防礙基建工程的發展。事實上，現行的環評機制在平衡環保及發展需要中扮演重要角色，有助本港在不斷發展之餘，亦能兼顧保護我們的環境質素。

環評機制存在的目的絕不是要阻止發展工程項目的進行，而是協助工程倡議者在籌劃工程時兼顧對環境可能帶來的影響。塋原事件發生後，環保署一直與有關的工務部門研究加強溝通，今後環保署會加強其在環評過程中提供意見的角色，向工程倡議者提供專業及技術性的支援服務，以協助他們在策劃初段盡早掌握及解決重要的環境事宜。

而漁農自然護理署亦會在來年制定一項涵蓋全港的生態調查計劃，以便分階段設立一個有系統的生態資料庫。這些定期更新的資料，將有助工程倡議者在籌劃發展工程項目的初期，更易掌握工程可能帶來的生態影響，及在可能的情況下避免牽涉那些具高生態價值的地點。同時，這些資料亦有助我們更有效地推行自然保育政策。

### 自然保育政策

很多人曾問過為何需要這麼長時間進行檢討，其實我們檢討現行的自然保育政策已開始了，但在過程中我們發覺有些地方特別是對位於私人土地但具高生態價值地點的保護，涉及多項複雜的課題，包括土地業權、土地用途的規劃及如何平衡保育及發展需要等。同時，由於一個地點的生態價值並不能以完全客觀的方

法去量度，難免會涉及主觀的價值判斷，因此我們必須同時制訂一套獲普遍認可及接受的評估準則。

主席，我已簡單介紹了我們未來的工作，我非常樂意回答議員的問題。

完

二〇〇一年十月二十九日(星期一)