

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)734/06-07號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EA/1

環境事務委員會 會議紀要

日 期：2006年12月20日(星期三)
時 間：上午8時30分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：余若薇議員, SC, JP (主席)
劉慧卿議員, JP (副主席)
單仲偕議員, JP
黃容根議員, JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
蔡素玉議員, JP
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
譚香文議員

缺席委員：李柱銘議員, SC, JP

出席公職人員：議程第III項

環境保護署

環境保護署副署長(3)
鄧忍光先生

首席環境保護主任(流動污染源管制)
莫偉全先生

議程第IV項

環境保護署

環境保護署副署長(2)
范偉明先生

環境保護署助理署長(廢物管理政策)
李冠殷先生

政府物流服務署

總監(物料供應管理)
葉耀權先生

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局總助理秘書長(工務)5
李志安先生

機電工程署

署理副署長／規管服務
陳鴻祥先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)1
余麗琮小姐

列席職員 : 高級議會秘書(1)2
鄧曾藹琪女士

議會事務助理(1)4
潘耀敏小姐

經辦人／部門

I. 自上次會議後發出的資料文件

委員察悉，事務委員會自上次會議後並無發出任何資料文件。

II. 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)513/06-07(01)號文件——跟進行動一覽表
立法會CB(1)513/06-07(02)號文件——待議事項一覽表)

2. 主席表示，政府當局要求在2007年1月初，向事務委員會簡介污水處理服務收費的檢討結果。視乎委員有何意見，事務委員會或需舉行特別會議。她又請委員注意世界自然(香港)基金會為開列其就淨化海港計劃第二期甲採用加氮程序的影響表達的關注事項而擬備的文件，以及政府當局的回應。該兩份文件已在會議席上提交。

3. 委員同意在訂於2007年1月22日(星期一)下午2時30分舉行的下次例會討論下列事項 ——

- (a) 淨化海港計劃第二期甲的技術考慮；及
- (b) 改善空氣質素的措施所取得的進展

委員又同意邀請團體代表，就(a)項提出意見。

III. 透過提供一筆過資助鼓勵車主盡早更換歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛

(立法會CB(1)513/06-07(03)號文件 —— 政府當局提供的文件)

4. 環境保護署副署長(3)向委員簡介政府當局的建議，在指定時限內提供一筆過資助，鼓勵車主把歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛，更換為歐盟IV期型號車輛。

5. 劉健儀議員詢問上述建議可在多大程度上改善香港的空氣質素，以及可如何評估空氣質素獲得改善。她指出，即使當局宣稱先前的各項計劃，包括石油氣的士計劃及強制規定歐盟前期重型柴油車輛安裝減少排放物器件的計劃，可成功減少車輛的污染物排放量，但空氣質素並無顯著改善。因此，實施擬議計劃根本不能保證天空會變回清朗。有關各方仍須同心合力，改善空氣質素。環境保護署副署長(3)表示，天空是否清朗受多項因素影響，車輛的污染物排放量是其中之一。評估車輛污染物排放量的最可靠方法，是監測路邊的空氣質素。在1999至2005年期間，監測讀數顯示路邊空氣質素惡劣的時段，已由956小時減至419小時，減幅為56%。這顯示路邊空氣質素不斷改善。若74 000部歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛悉數更換為歐盟IV期型號車輛，預計車輛的可吸入懸浮粒子和氮氧化物排放量，分別會減少74%及38%，而路邊空氣質素會得到進一步改善。

6. 雖然承認柴油商業車輛的可吸入懸浮粒子排放量，佔該類物質的車輛總排放量的90%，是造成空氣污染的一大原因，但劉健儀議員對於柴油商業車輛的氮氧化物排放量，亦佔該類物質的車輛總排放量80%的說法不表信服，因為以她所理解，就氮氧化物的排放量而言，電油車輛與柴油車輛造成污染的程度並無分別。關於煙霧問題，劉議員察悉此問題在70年代於洛杉磯亦相當普遍，但該城市在設置煙霧檢查器，規定車輛須定期進行煙霧檢查後，到了90年代似乎已在大大解決了該問題。

因此，她認為與其依靠針對香港不同類別車輛而成本高昂的資助計劃，香港及珠江三角洲地區或有需要攜手制訂有效的方法，解決煙霧問題。

7. 環境保護署副署長(3)在回應時澄清，電油車輛排放的氮氧化物少於柴油車輛。當局估計，餘下20%的氮氧化物是由34萬部電油車輛和石油氣車輛及6 000部專利巴士排出。至於煙霧問題，環境保護署副署長(3)表示，香港與洛杉磯兩地的情況有頗大分別。在香港，發電廠和車輛是污染物的兩大主要排放源。因此，當局向電力公司採取了包括設定空氣污染物排放總量上限、採用較潔淨的燃料及實施排污交易試驗計劃的措施，而向運輸業則採取了包括實施資助計劃和訂立嚴格的車輛污染物排放量標準的措施，務求減少污染物的排放量。首席環境保護主任(流動污染源管制)補充，洛杉磯的煙霧的一大來源是揮發性有機化合物，主要由車輛排出。為此，洛杉磯政府已要求車主安裝催化器，減少揮發性有機化合物的排放量，並實施嚴格的電油車輛污染物排放量檢查制度。當地政府亦採取措施，減少消費品及加油站的揮發性有機化合物排放量。香港已實施類似的制度防止煙霧，而立法會亦正在審議一項關於控制揮發性有機化合物排放量的規例。環境保護署副署長(3)補充，事務委員會已編排在明年年初，討論改善空氣質素(包括區域性空氣質素)的措施所取得的進展，政府當局屆時會就此事提供更多詳細資料。

擬議資助計劃

8. 劉慧卿議員詢問當局根據甚麼基礎，計算出擬議計劃所需的費用為31億7,500萬元。環境保護署副署長(3)解釋，當局是根據車輛的數目／種類、車輛的設計重量及資助額，計算出有關費用。然而，柴油商業車輛的實際數目可能有些偏差，因為部分車主可能已把其車輛註銷而沒有通知運輸署，另有一些車主則可能已把其車輛運往內地使用。當局亦假設公共及私家小巴的替換車輛是石油氣車輛及柴油車輛各佔一半。若所有合資格車主均獲得資助，估計所需費用約為31億7,600萬元。政府會根據這項假設提出撥款申請，以免需要申請額外撥款。劉議員表示，她屬意政府當局採用一個較保守的估計，然後因應需要再提出撥款申請，因為這令財務委員會可更密切地監察發放撥款的進展。

9. 蔡素玉議員表示，各項資助計劃的原意是改善空氣質素，但該等計劃的焦點最終卻變為資助運輸業更換其車輛。由於現行建議並無訂明必須強行淘汰歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛，因此只要車主願意，便可選

擇繼續使用其造成污染的車輛。把資助計劃的有效期延展至2010年，可能亦會耽誤更換車輛的過程，因為車主往往在資助計劃的有效期臨近屆滿時更換其車輛，這有違實施資助計劃以早日改善空氣質素的目的。由於歐盟V期車輛會在2009年推出，她詢問當局會否就更換歐盟V期柴油車輛給予較多資助。她又詢問資助計劃會否適用於更換舊的歐盟IV期車輛。

10. 環境保護署副署長(3)在回應時表示，現有資助計劃旨在鼓勵車主更換歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛，令路邊空氣質素可得到必要的改善。由於香港會對進口車輛採用最新的歐盟污染物排放量標準，故資助計劃(有效期延續至2010年)會適用於在2009年推出的歐盟V期車輛。然而，資助計劃將不適用於舊的歐盟IV期車輛，因為該計劃的用意是鼓勵車主把歐盟前期及歐盟I期柴油車輛，更換為新的歐盟IV期商業車輛。他亦不同意委員指稱資助計劃會耽誤更換車輛的過程，因為根據先前在2005年結束的柴油公共小巴更換計劃，所更換的柴油公共小巴的平均車齡，較該等小巴的正常車齡短得多。

11. 關於政府當局的文件附件D，主席察悉更換柴油公共小巴的一筆過資助計劃的參與比率僅為55%，而柴油公共小巴在換車時的平均車齡為11.6年，並非較公共小巴的正常車齡(亦即14年)短很多。因此，她質疑現行建議的成效，尤其是因為現時並無任何非鼓勵性的措施，例如收取較高的每年牌照費或對使用道路作出限制，阻止車主繼續使用造成污染的車輛。環境保護署副署長(3)表示，從業界對公共小巴的一筆過資助計劃的反應可以斷定，業界普遍認為資助額可以接受。車輛在12個專用石油氣加氣站排隊加氣的問題，已透過調整該等加氣站的石油氣最高價格檢討機制獲得解決。然而，由於石油氣加氣站的安全規定較前嚴格，加上區議會表示關注，設立更多石油氣加氣站的工作一直進展緩慢。因此，經營不接近石油氣加氣站的路線的公共小巴司機，並無參與更換計劃，因為前往加氣會令其不能經營的時間增加。為鼓勵該等經營者更換其柴油公共小巴，政府當局已建議提供一筆為數4萬元的資助額，鼓勵他們更換歐盟IV期柴油車輛。關於限制若干車輛在某個指定時段進入某些地區的建議，環境保護署副署長(3)表示，這會納入即將由可持續發展委員會進行的公眾諮詢工作的範圍。

12. 劉健儀議員表示，過去10年，即使運輸業面對困難的營商環境，但仍然一直盡其所能與政府合作實施各項措施，包括使用較潔淨的燃料及安裝減少排放物器件。石油氣的士計劃能在指定時限內完成，並取得美滿成果，是因為轉用石油氣的士在財政上是可行的。然而，

柴油公共小巴資助計劃未能取得同樣美滿的成果，是因為轉用石油氣公共小巴會引起經營困難。至於現時提出的建議，她預計會受專利巴士歡迎，但不會受貨車及貨櫃車歡迎，因為後者現正面對困難的經營環境。她認為業界不會用盡為數31億7,600萬元的資助額。

13. 單仲偕議員詢問，當局會否考慮向選擇即將更換其造成污染的車輛的車主提供較多資助，鼓勵他們早日更換車輛。環境保護署副署長(3)表示，提供資助以鼓勵車主早日更換車輛，事實上已納入擬議計劃的範圍。現時就更換歐盟前期及歐盟I期柴油車輛所提供的資助額，分別相當於同類車輛的平均汽車應課稅價值(以新登記車輛計算)的12%和18%。歐盟前期柴油商業車輛的資助期為18個月，歐盟I期柴油商業車輛的資助期為3年。若因車輛的更換期不同而提供不同的資助額，會為業界帶來不明朗因素。

14. 單仲偕議員關注到，擬議計劃對跨境車輛是否具成本效益。他詢問歐盟IV期柴油車輛的表現，會否因為使用內地普遍供應的次等柴油而受到影響。環境保護署副署長(3)表示，若使用次等柴油，新的歐盟IV期柴油車輛的可吸入懸浮粒子排放量會增加10%。在74 000部歐盟前期及歐盟I期柴油車輛當中，約有8 000部為跨境車輛。該等車輛不會只是長駐內地，會在中港兩邊行走。

15. 林健鋒議員雖然支持有關建議，但察悉即使政府提供了一筆為數8萬元的資助額，作為其在2005年結束的更換柴油公共小巴一筆過資助計劃的措施之一，但至今依然沒有電動公共小巴在香港登記，他對此感到失望。這可能是因為對公共小巴營辦商來說，需要經常為電動公共小巴充電是經營上的一大限制。鑒於電動車輛造成經營上的限制，加上香港並無充電設施，在電動車輛的表現並非完全可靠的情況下，實在沒有理由鼓勵車主轉用電動車輛。由於更換電動車輛的資助計劃在現今的環境下並不切實可行，他詢問政府當局會否採取措施，在汽車供應商及運輸業的協助下改善此情況。環境保護署副署長(3)表示，鼓勵車主使用完全不排放污染物的電動車輛，一直是政府的政策目的。電動車輛在香港不受歡迎，是因為電動車輛主要在美國及日本生產，所提供的型號有限、香港欠缺充電設施，以及電動車輛會造成經營上的限制。然而，若巴士車隊樂意安裝充電設施以提供協助，轉用電動車輛將變得切實可行。

16. 蔡素玉議員詢問，在該計劃下註銷的歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛是否仍獲准使用或作出口用途。若然，與使用該等車輛有關的污染物排放問題會繼續出

現。環境保護署副署長(3)表示，車主須通知運輸署其車輛已經註銷，而有關車輛將不可再在香港使用。雖然當局不會對出口已註銷車輛作出限制，但該等車輛的銷售市場有限。已註銷車輛可作出的最普遍用途，便是將其零件循環再造。劉慧卿議員要求當局提供有關處置歐盟前期及歐盟I期柴油車輛的資料。環境保護署副署長(3)在回應時表示，由於政府當局沒有保存有關處置已註銷車輛的紀錄，因此並無有關資料。已註銷車輛的牌照一旦取消，該等車輛便不可再次登記，故該等車輛不可再在香港的道路上行走。

不鼓勵使用歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛的措施

17. 劉慧卿議員詢問，若車主選擇不參加擬議資助計劃，當局有否其他措施，減少歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛的數目。環境保護署副署長(3)表示，運輸業強烈反對任何強行淘汰歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛的計劃。更換車輛需要投資龐大資金，可以對營辦商造成沉重的財政負擔。鑒於運輸業(特別是進行跨境業務的行業)現正面對困難的經營環境，故在更換車輛方面會有財政困難。若強行淘汰該等車輛，那些不能負擔更換車輛所需費用的營辦商，便會被迫結束經營。考慮到業界的困難，政府並無任何計劃，規定必須在一個指定日期之前，強行淘汰歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛。關於海外國家在這方面的經驗，環境保護署副署長(3)表示，新加坡政府已計劃作出規定，強行淘汰使用了20年或以上並造成污染的柴油車輛。劉議員表示，當局有需要考慮採取更多措施，在平衡公眾及業界的利益後，逐步淘汰造成嚴重污染的歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛。

18. 黃容根議員察悉，內地正打算採取行政措施，限制重型車輛進入市中心。他詢問當局運輸業是否知道內地擬作出這項限制，以及會否考慮在香港作出類似限制。環境保護署副署長(3)表示，據他所理解，深圳現時有限制貨車在某些指定時間進入市中心。然而，鑒於香港地方有限，在香港訂立類似限制肯定會影響正常業務運作，同時亦會對現時已面對困境的運輸業造成打擊。儘管如此，當局會告知跨境車輛的車主內地所訂立的各種限制。

公眾諮詢

19. 劉慧卿議員詢問，鑒於該計劃所需的費用龐大，達31億7,600萬元，當局預計該計劃的參與比率為何，以及當局有否就有關建議進行公眾諮詢。她表示，雖然大部分委員歡迎有關建議，她仍然認為有必要徵詢有關

各方，包括受影響行業及環保團體的意見。主席認同一點，就是她不知道當局曾就該計劃進行過公眾諮詢，即使有環保團體曾就該項只提供鼓勵性措施，但欠缺非鼓勵性措施的建議的成效，向她提出過一些意見。蔡素玉議員支持就有關建議徵詢業界及環保團體的意見。她希望該計劃可成功推行，令更多車主可參與該計劃。與此同時，當局應制訂機制，鼓勵車主早日更換造成污染的車輛。

20. 環境保護署副署長(3)表示，若不提供資助，推動車主早日更換造成污染的車輛的作用不大。雖然政府當局會致力鼓勵車主更換造成污染的車輛，以期改善香港的空氣質素，但在現階段猜測該項計劃的參與比率，是不負責任的做法。再者，車主是否參與該項計劃，是他們在考慮過本身的經營環境後作出的一項業務決定。他補充，視乎委員有何意見，政府當局擬在2007年2月向財務委員會提交有關建議，以供考慮，使該計劃可在2007年4月1日實施。

21. 單仲偕議員支持當局在2007年2月把該項建議提交財務委員會考慮，並補充若可及時作出安排，他不介意在2007年1月舉行會議，收集各界就有關建議提出的意見。劉健儀議員表示，即使大部分委員清楚知道部分環保團體提出反對，但仍然打算支持有關建議。正因如此，她質疑有否需要舉行特別會議，以免令環保團體產生虛假的期望。再者，事務委員會亦可邀請業界及環保團體提交意見書。然而，劉慧卿議員支持舉行特別會議，收集公眾人士的意見。

22. 經商議後，委員同意在2007年1月5日(星期五)下午3時或緊接內務委員會會議之後(以較遲者為準)舉行特別會議，討論下列兩項事宜——

- (a) 透過提供一筆過資助鼓勵車主盡早更換歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛；及
- (b) 以污染者自付原則提供污水處理服務。

委員亦同意邀請團體代表出席上述會議，參與(a)項的討論。

IV. 政府部門的「綠色」措施

(立法會CB(1)513/06-07(04)號文件 —— 政府當局提供的文件)

23. 應主席之請，環境保護署副署長(2)介紹政府當局就政府部門的「綠色」措施所提供的文件。政府物流服務署總監(物料供應管理)、環境運輸及工務局總助理秘書長(工務)5及機電工程署署理副署長／規管服務向委員簡介政府在採購、工務工程和能源效益方面分別採取的主要「綠色」措施。

採購

24. 李永達議員察悉並關注到，環保產品只佔政府採購的整體採購數額的1%。他認為政府必須更積極地採取行動，鼓勵各部門採購環保產品，包括委任一名獨立人士，審查採購環保產品的情況。環境保護署副署長(2)表示，過去4年，政府採購了總值超過1億8,000萬元的環保產品。值得注意的是，在政府採購的主要類別產品當中，藥物和電腦系統(硬件和軟件)已佔整體採購數額的70%。其他採購產品，例如海事設備和零件、通訊設備、實驗室設備、食品和飲料、武器和彈藥等，均沒有其他環保代替品。政府部門已在符合經濟效益的原則下，盡可能考慮採購環保產品，而公共工程合約亦已訂明產品的環保規格。政府物流服務署總監(物料供應管理)補充，政府物流服務署負責採購政府部門的供應品。在環境保護署的協助下，該署於2000年委聘顧問進行研究，探討有否環保產品可供使用，結果發現可供使用的環保產品數目有限。該項研究在2003至2006年期間更新，確定了一些新的環保產品。自此以後，該等環保產品的使用規格已納入政府合約。

25. 主席詢問，在政府的環保採購政策下，當局會考慮哪些經濟因素，因為環保產品往往較為昂貴。她又認為政府當局有必要更積極展開工作，透過通知公眾人士有環保產品以便他們購買，推廣環保行為。環境保護署副署長(2)解釋，政府有責任視乎市場上的供應情況，採購環保產品。政府當局會繼續致力鼓勵環保行為，並會配合最新的技術發展，提供環保產品。政府物流服務署總監(物料供應管理)補充，在作出採購決定時，政府當局會在各項採購的評分制度加入環保方面的考慮因素。他舉例指出，在採購再造影印紙的評分制度下，除了產品質素及經濟方面的考慮因素外，再造物料含量比例較高的產品會獲得更高分數。

26. 劉慧卿議員察悉，當局最近曾就採購政府部門的電腦系統，進行了多次討論。她希望政府內部加強協調，確保環保採購政策獲得遵行。環境保護署副署長(2)表示，環境保護署一直負責協調在政府實施環保採購政策的事宜。該署曾與各部門的環保經理舉行多個工作坊，討論環保採購的事宜，並向他們提供環保產品的最新資料。

27. 蔡素玉議員詢問，當局可否成立一個監察委員會，監督政府的採購工作，以及提供關於環保產品最新發展的資料。環境保護署副署長(2)表示，環保採購是政府的《都市固體廢物管理政策綱領(2005-2014)》中不可或缺的組成部分。在環境諮詢委員會轄下成立而成員包括環境專家及環保團體代表的廢物管理小組委員會，現正跟進實施各項措施的情況。

能源效益

28. 李永達議員認為，政府應率先強制規定新的政府建築物須採取「綠色」措施(例如使用太陽光伏系統)及節約能源措施。他又詢問當局有否採取行動，鼓勵在私人樓宇採取「綠色」措施。機電工程署署理副署長／規管服務表示，所有政府建築物均須遵守《政府工程技術備忘錄》及《建築物能源守則》，並須盡量安裝可再生能源的裝置。在2005年12月至2006年3月期間，合共有12項涉及太陽光伏系統／太陽能熱水系統及能源效益設施的基本工程，列為乙級工務工程。他補充，石湖墟污水處理廠一直使用由經處理的污泥排放的沼氣產生的可再生能源，而位於九龍灣的香港大學專業進修附屬學院已裝置太陽光伏系統。至於私人樓宇，當局已向大廈業主／管理公司發出指引，指導他們處理與申請可再生能源設施有關的技術事宜。當局亦曾就申請可再生能源設施的事宜，與業界舉行論壇，而有關資料已上載至機電工程署的網站。

29. 蔡素玉議員要求取得有關《建築物能源守則》指引的資料。依她之見，該指引應適用於所有現有建築物。機電工程署署理副署長／規管服務表示，雖然在現有建築物採取節約能源措施存在限制，但當局現正作出努力，盡量在切實可行的範圍內實施該等措施。他舉例指出，大部分現有政府建築物已更換省電的照明系統。至於到期更換的空調系統，亦已更換為更省電的水冷卻系統。

工務工程

30. 由於設置環保天台已證實可有效地節約能源，蔡素玉議員質疑該等設施為何只納入新政府建築物的設計，而不是所有建築物的設計。她察悉，最近舉行的一項關於環保天台的比賽，足以證明學校十分樂意設置環保天台，故當局應在這方面投放更多資源。當局首先應考慮把建築物天台某個百分比的地方，劃作環保天台。環境運輸及工務局總助理秘書長(工務)5解釋，雖然環保天台已納入新政府建築物工程計劃的設計，但值得注意的是，並非所有建築物均可依循有關設計，因為部分天台已裝置其他設施，例如太陽能系統及公用設施管道，以致沒有足夠地方栽種植物。儘管如此，當局會作出努力，盡量在切實可行的範圍內於現有建築物設置環保天台。

31. 劉慧卿議員詢問，再造碎石及再造瀝青在公共／私人工程計劃中有何用途。環境運輸及工務局總助理秘書長(工務)5表示，公共工程計劃一直使用屯門一間公司供應的再造碎石，而該類碎石有時會求過於供。至於在公共工程計劃中使用的瀝青，約有10%以再造物料製造。隨着發展更先進的再造技術，預計將會使用更多再造瀝青。公共工程計劃的一般規格開列了使用再造建築物料，包括使用再造金屬圍板的技術標準。與此同時，當局現正致力向私營機構推廣在其進行的建築工程中，使用再造建築物料。公共工程計劃的一般規格亦已公開讓私營機構參閱。

32. 蔡素玉議員支持政府當局在進行採購時應納入環保方面的考慮因素，特別是在一些已有多種環保替代品的產品方面。至於新的政府建築工程計劃，當局應評估該等計劃是否適合使用可再生能源設施，以及使用環保建築物料的情況。此外，當局亦有需要在每個政府政策局委任環保經理，確保政府有作出環保行為。環境保護署副署長(2)表示，政府合約已訂明規定採購環保產品的規格。因此，只有那些可遵守環保規格的承建商能夠參與公開招標。他又表示，所有政府政策局及部門已委任環保經理。

33. 應委員的要求，政府當局答允提供 ——

- (a) 開列在考慮委員於會上提出的意見後採取的「綠色」措施的最新資料文件；

- (b) 就環保促進會論及政府部門的「綠色」措施的意見書作出的書面回應(該意見書已在會議席上提交)；及
- (c) 電子格式的政府採購指引及《建築物能源守則》。

(會後補註：環保促進會的意見書已隨立法會CB(1)570/06-07(01)號文件送交委員參閱。)

V. 其他事項

- 34. 議事完畢，會議在上午10時40分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2007年1月19日