

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)2463/08-09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：2009年6月22日(星期一)  
時 間：下午2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)  
陳克勤議員(副主席)  
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP  
涂謹申議員  
黃容根議員, SBS, JP  
劉江華議員, JP  
鄭家富議員  
陳偉業議員  
林健鋒議員, SBS, JP  
張學明議員, SBS, JP  
劉秀成議員, SBS, JP  
甘乃威議員, MH  
何秀蘭議員  
陳健波議員, JP  
梁美芬議員

缺席委員：劉健儀議員, GBS, JP  
李永達議員

出席公職人員：議程第IV項

環境局副局長  
潘潔博士

署理渠務署署長  
高泳漢先生

環境保護署助理署長(水質政策)  
區偉光先生

渠務署助理署長／機電工程  
戴德謙先生

環境保護署高級環境保護主任  
馮思聰博士

### **議程第V項**

環境局副局長  
潘潔博士

環境局首席助理秘書長(能源)  
蔡敏儀女士

**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. 通過會議紀要及事務委員會向立法會提交的報告擬稿**

(立法會CB(1)1943/08-09號文件 —— 2009年4月27日  
會議的紀要

立法會CB(1)1944/08-09號文件 —— 事務委員會向  
立法會提交的  
報告擬稿)

2009年4月27日會議的紀要獲確認通過。

2. 委員通過環境事務委員會今個會期的報告  
擬稿，並授權秘書修改報告內容，把是次會議所作的

討論納入報告，然後於2009年7月8日將報告提交立法會。

## II. 自上次會議後發出的資料文件

3. 委員察悉事務委員會自上次會議後並無發出資料文件。

## III. 下次會議的討論事項及續議事項

(立法會CB(1)1945/08-09(01) —— 跟進行動一覽表  
號文件

立法會CB(1)1945/08-09(02) —— 待議事項一覽表)  
號文件

4. 委員商定在編定於2009年7月15日(星期三)下午2時30分舉行的下次例會上，討論下列事項 ——

(a) 強制實施《建築物能源效益守則》的立法建議框架；及

(b) 強制性能源效益標籤計劃第二階段。

5. 甘乃威議員認為，隨着近日環保團體舉行"熄燈"行動，事務委員會應討論光污染及規管戶外照明的課題。主席表示"廣告牌燈光過強"的課題已納入待議事項一覽表，待政府當局現正進行的研究有結果後，便可討論該課題。為方便委員瞭解該項研究，事務委員會要求政府當局提供文件，開列該項研究的範圍及詳細資料，例如顧問名稱、研究方法及參數，以便事務委員會在下次會議的議程項目"其他事項"下，考慮該項研究。

政府當局

6. 主席告知委員，政府當局已邀請事務委員會在2009年7月13日或14日參觀橋咀洲及糧船灣的地質公園。委員不反對進行該次參觀活動，但強調需要因應惡劣天氣而制訂應變安排。

(會後補註：經主席同意，事務委員會將會在2009年7月14日(星期二)下午1時30分至5時30分參觀地質公園。有關通告已在2009年6月24日隨立法會CB(1)2027/08-09號文件發給委員。)

7. 由於政府當局快將發表本港空氣質素指標檢討的諮詢文件，主席請委員就諮詢文件應提交事務委員會討論抑或由改善空氣質素小組委員會跟進一事提出意見。陳健波議員建議應由事務委員會就諮詢文件作初步討論，而諮詢文件的詳細內容則應由小組委員會跟進，委員對此表示同意。事務委員會要求政府當局在發表諮詢文件之前通知事務委員會，以方便編排會議。

#### **IV. 香港污水處理廠的氣味管理**

(立法會CB(1)1945/08-09(03) —— 政府當局就香港污水處理廠的氣味管理提供的文件)

8. 環境局副局長表示，在2009年5月20日舉行的工務小組委員會會議上，政府當局獲請向事務委員會匯報在香港的污水處理廠實施氣味管理的進展。她表示，在實施加強氣味管制措施後，有關污水處理廠造成氣味滋擾的投訴數字自2006年起有所減少。渠務署助理署長／機電工程繼而以電腦投影片介紹在由渠務署操作的污水處理廠實施的氣味管理措施。

(會後補註：電腦投影片介紹資料已在2009年6月23日隨立法會CB(1)2022/08-09(01)號文件送交委員參閱。)

#### 控制污水處理廠的氣味的措施

9. 環境保護署助理署長(水質政策)表示，渠務署採用3種已證實有效的措施，包括向污水投配化學品、覆蓋排污設施及安裝除味系統，以減少氣味滋擾。這些措施能消除多達99.5%由污水處理廠散發的氣味。

10. 何秀蘭議員察悉氯化鐵是用以抑制污水產生氣味的其中一種化學品，由於當局會採用焚化方式處理污水淤泥，她對於在焚化過程中可能產生二噁英表示關注。環境保護署助理署長(水質政策)解釋，雖然昂船洲污水處理廠使用氯化鐵而其他污水處理廠則採用化學強化一級處理方法處理污水，但污水的氯

化物含量與海水的氯化物含量非常接近，氯化物亦會在焚化過程中分解。此外，所採用的焚化爐會符合國際排放標準，包括就二噁英水平所訂的標準。

11. 甘乃威議員提述他最近參觀柴灣污水處理廠時察悉污水入口是外露的，而污水散發的氣味影響鄰近社區的環境及衛生。因此，他支持覆蓋所有污水入口，一如大埔污水處理廠的做法。何秀蘭議員亦表達類似關注，她詢問當局有否採取措施，以徹底消除污水處理廠散發的氣味，尤其是柴灣污水處理廠等與住宅發展項目非常接近的污水處理廠散發的氣味。若沒有，當局應採取更多措施，以緩解氣味問題。渠務署助理署長／機電工程表示，除了確保污水處理廠的運作符合現行法例的規定外，渠務署亦會實施緩解措施，進一步減少污水處理廠產生的氣味。他補充，雖然覆蓋污水渠道、污水池和污水缸會減少氣味散發，但由於成本高昂，當局不可能覆蓋全港所有污水處理廠的所有污水設施。儘管如此，當局計劃覆蓋柴灣污水處理廠及鴨脷洲污水處理廠的外露污水入口。

12. 黃容根議員詢問覆蓋污水處理廠的所有污水設施估計需要多少費用，以及當局有何措施減少未敷設污水渠的村落的化糞池造成的氣味滋擾。渠務署助理署長／機電工程表示，當局會覆蓋污水入口及初級沉澱池等污水處理廠的氣味排放源，但不會覆蓋曝氣池，因為曝氣池的污水已進行初級處理。署理渠務署署長補充，雖然當局未能提供覆蓋污水處理廠的所有污水設施的費用，但值得注意的是，覆蓋淨化海港計劃第二期甲工程的設施的估計費用約為2億2,000萬元。應委員的要求，署理渠務署署長同意評估是否需要覆蓋全港污水處理廠的外露污水入口。至於有何措施減少未敷設污水渠的村落的化糞池產生的氣味，環境保護署助理署長(水質政策)表示，當局現正致力加快為未敷設污水渠的村落提供污水收集系統。與此同時，當局要求村民妥善保養他們的化糞池，以減少所產生的氣味。

政府當局

13. 陳偉業議員表示，污水處理廠產生的氣味問題反映污水策略及地區規劃有不足之處。當局未有考慮污水處理廠對附近水域的影響，亦導致荃灣的泳灘在昂船洲污水處理廠啟用後需要關閉。何秀蘭議員認同將污水渠錯誤接駁到雨水渠系統是一直影響中西

區居民的氣味問題的另一源頭。她詢問當局可否採取措施，紓緩氣味問題。環境保護署助理署長(水質政策)表示，大部分污水處理廠在很久以前興建，位於偏遠地區，該等地區後來隨着有居民遷入而發展成新市鎮。為了減少氣味滋擾，不少污水處理廠自此已進行改善工程。署理渠務署署長補充，在中西區等舊區，將污水渠錯誤接駁到雨水渠系統的情況十分普遍。該署已聯同環境保護署(下稱"環保署")盡力找出錯誤接駁的污水渠，而區內的污水收集系統自此亦得到改善。應委員的要求，政府當局亦會研究使用化學品減少中西區的氣味滋擾是否可行。

14. 林健鋒議員認為投訴污水處理廠散發氣味的數字減少可能是因為居民習慣了氣味，為免麻煩而不再投訴，而不是氣味管制措施發揮成效。雖然改善了污水處理廠處理污水的方法，但海港水質未見改善。他詢問淨化海港計劃第二期甲能否解決與海港水質欠佳有關的氣味問題，以及當局可否在過渡期間採取措施緩解問題。環境保護署助理署長(水質政策)表示，現時每天經初級處理後排放至維多利亞港的污水約有45萬立方米。在淨化海港計劃第二期甲展開後，污水會經過化學強化一級處理然後排放。這樣不僅會減少污染量，亦能減少氣味滋擾。與此同時，當局會致力透過改善污水收集系統網絡，從源頭減少氣味滋擾。當局亦會採取執法行動，以遏止污水收集系統錯誤接駁至雨水渠系統的情況。

15. 劉秀成議員察悉處理污水時產生的污泥亦是氣味源頭，他詢問可如何處理該問題。渠務署助理署長／機電工程表示，本港污水處理廠產生的污泥約有800公噸，大部分來自昂船洲污水處理廠。環境保護署助理署長(水質政策)補充，污水處理廠產生的污泥會在經過脫水程序處理後密封，再由貨車運往堆填區。由於當局認為長遠而言將污泥棄置在堆填區並非可持續的方法，因此會建造污泥處理設施，以處理污泥。

#### 氣味監察

16. 陳健波議員察悉環保署會引入電子氣味探測器，用以量度及分析將軍澳堆填區散發的氣味。他詢問該等探測器可否量度硫化氫水平；若可，該等探

測器可否用於監察污水處理廠產生的氣味。環境保護署助理署長(水質政策)表示，使用電子器材量度及分析所排放的氣味是一項新發展的技術，當局現正在將軍澳堆填區進行為期兩年的測試。由於該技術仍在試驗階段，故不會應用於污水處理廠。儘管如此，政府當局會監察試驗結果，以評估該技術能否應用於污水處理廠。環境保護署助理署長(水質政策)補充，硫化氫與污水散發的氣味有密切關係，利用分析儀便可方便地和準確地量度其水平，因此，除了現時規定進行的環境監察及審核量度外，渠務署亦以量度硫化氫的水平來監察污水處理廠散發的氣味。甘乃威議員質疑該等措施在控制氣味散發方面的成效，他最近參觀柴灣污水處理廠後足以證明此項質疑是有理由的。主席詢問柴灣污水處理廠的氣味水平是否超出訂明標準。環境保護署助理署長(水質政策)表示，根據經驗，若在污水處理廠量度的硫化氫水平在百萬分之0.2或以下，通常可視為足以保護最接近的易受污染影響受體免受滋擾。渠務署助理署長／機電工程補充，由於在柴灣污水處理廠使用活性碳系統已能把硫化氫水平減至百萬分之0.01以下，因此附近社區所受的影響應該非常輕微。

17. 陳偉業議員表示，若當局認為小蠔灣污水處理廠造成十分惹人討厭的氣味滋擾是在可接受的標準之內，他不能接受現有氣味標準。他指出小蠔灣污水處理廠產生的氣味一直影響來往北大嶼山公路的乘客，包括經赤鱗角機場入境的旅客，可能令他們在抵埗後對香港產生不良印象。政府當局解釋小蠔灣污水處理廠散發氣味的原因是人口增長較預期為慢，引致污水量較少，結果污水需要較長時間才流到污水處理廠，他認為這個解釋難以接受。他詢問解決氣味問題需要多少時間。環境保護署高級環境保護主任補充，本港採用的管制氣味排放的標準非常嚴格，能夠保障居民，使他們不會暴露於氣味過多的環境。環境保護署助理署長(水質政策)補充，小蠔灣污水處理廠在2005年已由基本污水處理廠擴建成化學強化一級污水處理廠。在最接近小蠔灣污水處理廠的易受污染影響受體進行評估的結果顯示，該污水處理廠完全符合環境許可證的規定。事務委員會可考慮安排委員參觀小蠔灣污水處理廠，讓委員親身觀察當局為緩解氣味問題而採取的措施。渠務署助理署長／機電工程補充，污水處理廠間中會因為流入的污水的成分不斷改

政府當局

變而遇到氣味量驟增的問題，該類短暫散發的氣味難以分辨和控制。當局現正實施額外的氣味消滅措施，直至2009年年底前完成，以進一步紓緩氣味問題。然而，陳議員認為當局應檢討氣味排放標準。應委員的要求，政府當局同意提供書面報告，詳述小蠔灣污水處理廠將會採取的氣味管理措施。

政府當局

18. 陳克勤議員表示，他正好住在沙田污水處理廠對面，儘管當局在過去兩年實施氣味緩解措施後令情況略有改善，但他仍須承受氣味的滋擾。在黃昏時，吐露港公路沿途的氣味尤其顯著。他認為減少污水處理廠的氣味滋擾的最有效方法是覆蓋污水處理廠的設施，特別是覆蓋最有可能散發氣味的污水缸。他亦問及現正在沙田污水處理廠所進行的有關改善氣味的工程。渠務署助理署長／機電工程表示，除了在2008年8月裝置生物滴濾除味系統的除味組件及覆蓋污水入口設施外，當局亦會覆蓋其他附設除味組件的策略性組件，以進一步減少沙田污水處理廠產生的氣味。預期有關改善氣味的工程在2010年完成後，氣味滋擾會大大減少。當局歡迎委員參觀沙田污水處理廠，以便更深入瞭解各項氣味緩解措施。應委員的要求，政府當局承諾提供沙田污水處理廠所進行的有關改善氣味的工程一覽表，以及完成工程的時間表。

19. 主席總結討論時表示或許值得參觀部分污水處理廠，以觀察氣味問題的嚴重程度及當局所採取的緩解措施。

## V. 推動使用電動車輛

(立法會CB(1)1945/08-09(04)——政府當局就推廣使用電動車輛提供的文件

立法會CB(1)1945/08-09(05)——立法會秘書處擬備的關於推廣使用電動車輛的文件(背景資料簡介))

20. 環境局副局長重點講述資料文件所載各項要點，向委員簡介政府就在本港推廣使用電動車輛進行的工作的進展。



### 法例配合

政府當局

21. 鑒於市民普遍接受電動車輛較為環保，林健鋒議員表示當局需要透過修訂現行政策及法例，在本港推廣使用電動車輛。舉例而言，當局應修訂《道路交通(快速公路)規例》(第374Q章)所載只容許汽缸容量不少於125立方厘米的車輛在快速公路上行駛的條文，以涵蓋沒有汽缸的電動車輛。環境局首席助理秘書長(能源)澄清，車主若有意在本港使用沒有汽缸的車輛，可以根據《道路交通(快速公路)規例》申請特別許可證。林議員依然認為應修訂現行法例，以容許電動車輛無須有特別許可證便可以在本港使用。環境局首席助理秘書長(能源)表示，政府當局會考慮修訂有關法例，令電動車輛可以在本港使用，當中會顧及該等車輛的測試結果。應委員的要求，政府當局承諾提供資料，述明測試電動車輛的性能所採用的客觀標準。

### 與電動車輛製造商合作參與電動車輛測試

22. 劉秀成議員詢問政府當局是否知道有一齣名為“誰殺死了電動汽車”的電影，內容是關於美國的電動車輛歷史。他表示，美國通用汽車公司早於1996年已製造電動車輛(EV I是其中一款著名型號)，加利福尼亞州亦實施法例配合，以利便電動車輛的使用。儘管如此，美國製造的電動車輛沒有使用過，其中不少電動車輛已在2003年註銷。為免可能重蹈覆轍，政府當局應參考美國的電動車輛歷史，以及聘請這方面的專家研究將電動車輛引入本港的可行性。環境局首席助理秘書長(能源)表示，香港特別行政區(下稱“香港特區”)政府已向豐田汽車購買200輛混合動力車輛。此外，環境局局長於2009年4月訪問日本時，曾到訪豐田汽車，探討在本港推動更廣泛使用插電式混合動力車輛的機會。儘管如此，她感謝劉議員提述美國的電動車輛歷史，政府當局會詳加研究。

23. 陳偉業議員憶述，政府當局在90年代已就使用電動車輛進行測試。事實上，他亦曾參與其中一次測試。然而，多年來這方面的進展不大，直至近期當局才較積極地考慮推廣電動車輛。他認為本港是非常適合使用電動車輛的地方，因為大部分車程甚短，令

車輛可以在每段車程之間進行充電。他促請政府率先使用電動車輛，並就推廣使用電動車輛制訂策略性工作計劃。梁美芬議員亦支持當局進行更多工作，在本港推廣使用電動車輛。環境局首席助理秘書長(能源)表示，能否更廣泛地使用電動車輛，視乎電動車輛的數量而定。政府與三菱及日產已就推廣使用電動車輛簽訂諒解備忘錄。三菱同意在不久的將來，向本港市場供應一定數量的首批限量製造電動車輛。

24. 香港理工大學(下稱"理大")研發的電動車輛售價僅為8萬元左右，但正因為現行法例的限制，只能在美國及英國使用而不能本港使用，林健鋒議員認為不可接受。政府當局反而耗資多達35萬元由日本三菱購入電動車輛，以供在本港試用。他認為政府當局應與其他汽車製造商探討試用不同品牌及型號的電動車輛(尤其是售價為10萬元至20萬元的內地製造電動車輛)的可行性，令本港市民在選購電動車輛時可以有更多選擇。環境局首席助理秘書長(能源)表示，政府當局已就理工大學所研發以"My Car"作為品牌名稱的電動車輛的最新發展，與製造商保持緊密聯絡。當局得悉"My Car"現正在上海進行測試，若測試結果令人滿意，運輸署會考慮該款電動車輛的型號評定申請。除了試用日本三菱的電動車輛外，政府當局亦會在2009年7月聯同深圳市政府，開始試用深圳比亞迪的插電式雙模混合動力車輛。當局會繼續與其他汽車製造商探討試用不同品牌及型號的電動車輛的可行性。

25. 甘乃威議員支持在本港及內地測試更多不同製造商製造的電動車輛及混合動力車輛，令市民有更多選擇。他察悉內地使用的部分巴士屬混合動力型號，並詢問可否在本港使用同類車輛，替代造成更嚴重污染的柴油巴士。環境局首席助理秘書長(能源)表示，政府當局對在本港引入混合動力巴士持開放態度。除了理大外，香港生產力促進局亦已就電動車輛及混合動力車輛(包括2008年北京奧運期間使用的車輛)的性能與內地製造商聯絡。本港的專利巴士公司已獲邀參與政府當局在2009年6月前往深圳比亞迪參觀的活動，以瞭解混合動力巴士的最新發展。與此同時，政府當局會積極考慮是否需要修訂現行交通規例，令電動車輛可以在本港使用。

### 設立電動車輛充電設施

26. 何秀蘭議員強調需要確保有充電設施以方便司機，否則使用電動車輛並不可行。除了晚上在住所的停車場為電動車輛充電外，車主亦可能須於辦公時間在工作地方的停車場為其車輛充電。當局需要在商業建築物及政府建築物(包括由領匯管理公司管理的建築物)的停車場提供充電設施。因此，她詢問當局何時會在公眾停車場及私人停車場提供充電設施，以及可否考慮強制在所有停車場提供充電設施。陳克勤議員指出，由於電動車輛需要充電數小時才可供使用，充電設施必須設於方便的地方。充電設施亦應裝有多個接頭，應付不同型號電動車輛的需要。當局亦需要進一步發展為電動車輛快速充電的技術，以推廣使用電動車輛。劉江華議員表示，鑒於不同型號的車輛有不同的充電模式，當局或須將電動車輛的快速充電系統標準化。

27. 環境局首席助理秘書長(能源)回應時表示，政府當局現正積極探討如何鼓勵商界提供充電設施。推動使用電動車輛督導委員會(下稱"督導委員會")在2009年4月成立，成員包括電力公司、物業發展商及私人停車場營辦商等的代表。近日有一間電力公司與私人停車場營辦商及物業管理公司簽訂諒解備忘錄，發展充電設施。與此同時，政府當局亦會積極研究在政府多層停車場提供充電設施的可行性，並會致力將擬在本港使用的不同型號電動車輛的快速充電系統標準化。環境局副局長補充，政府已在2006年4月成立香港汽車零部件研發中心，以促進把研發成果的技術轉移至相關行業。研發中心未來着重的其中一個主要範疇，將會是電動車輛的電池及其他零部件生產技術。政府會繼續支持和協助工商界，發掘電動車輛帶來的商機。

### 延長豁免電動車輛的首次登記稅

28. 陳克勤議員表示，電動車輛的售價必須具競爭力，才能推廣在本港使用這種車輛。鑒於香港特區政府購入的豐田混合動力車輛價格高達38萬元，故不大可能吸引很多買家。反之，深圳比亞迪的插電式雙模車輛只需15萬元，售價具競爭力得多。此外，附設氣缸的插電式雙模車輛能在本港道路上行駛而無須

特別許可證。因此，當局應以推廣使用較便宜的插電式雙模混合動力車輛作為開始，繼而在較後階段才推廣使用電動車輛，這種做法較為切實可行。政府當局提供誘因鼓勵車主轉用該等車輛亦有幫助。甘乃威議員認同豁免首次登記稅不足以提供所需的誘因，鼓勵車主轉用電動車輛。環保署應與運輸署一起制訂更多誘因，以鼓勵車主轉用電動車輛。政府當局可考慮將牌照費與廢氣排放表現而不是車輛的氣缸容量掛鉤。環境局首席助理秘書長(能源)表示，由於電動車輛仍屬較新的技術，最初的售價可能很高。隨着引入更多型號及競爭更趨激烈，預期電動車輛的售價會因市場力量而下降。政府會繼續與包括深圳比亞迪等不同的電動車輛製造商探討合作機會，以期將更具成本效益的電動車輛引入本港。插電式雙模混合動力車輛及電動車輛的推廣工作會同步進行。

政府當局

29. 主席總結討論時要求政府當局在3個月內提交推廣電動車輛的進度報告，開列以下資料——

- (a) 電動車輛的歷史，以及過去為克服在運作上遇到的困難而採取的措施；
- (b) 推廣電動車輛的計劃，包括鼓勵車主轉用電動車輛的誘因、提出法例修訂的時間，以及在政府和私人多層停車場及設有收費錶的路旁停車位提供充電設施；
- (c) 電動車輛及混合動力車輛的供應，以及現時就該等車輛(包括"My Car")進行的研究和測試的詳情；
- (d) 哪些政府車輛及巴士車隊的巴士可更換為電動型號車輛，以及其更換計劃；
- (e) 鼓勵發展與生產電動車輛配件有關的環保工業的措施；
- (f) 在晚間為所有電動車輛充電對電力供應造成的影響；及
- (g) 推廣電動電單車的計劃。

**VI. 其他事項**

30. 議事完畢，會議於下午4時27分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2009年8月12日