

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2261/09-10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：2010年4月26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  
鄭家富議員  
李永達議員  
林健鋒議員, SBS, JP  
張學明議員, GBS, 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

缺席委員：劉健儀議員, GBS, JP

出席公職人員：議程第IV項

環境局副局長  
潘潔博士

環境保護署副署長(3)  
陳嘉信先生

環境保護署助理署長(空氣質素政策)  
莫偉全先生

環境保護署首席環境保護主任(流動污染源)  
何嘉文先生

### 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

機電工程署高級工程師／工程策劃7  
司徒永森先生

**列席秘書** : 總議會秘書(1)1  
余麗琼小姐

**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**

(立法會CB(1)1660/09-10號 —— 2010年2月22日  
文件 會議的紀要)

2010年2月22日會議的紀要獲確認通過。

#### **II. 自上次會議後發出的資料文件**

2. 委員察悉事務委員會自上次會議後發出了  
下列資料文件 ——

立法會CB(1)1569/09-10 —— 香港零售管理  
(01)及CB(1)1569/09-10 協會就《產品環  
(02)號文件 保責任(塑膠購  
物袋)規例》的

來函的副本及  
政府當局的回  
覆

### III. 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1663/09-10(01) —— 跟進行動一覽表  
號文件  
立法會CB(1)1663/09-10(02) —— 待議事項一覽表)  
號文件

3. 主席表示，政府當局已建議在編定於2010年5月24日(星期一)下午2時30分舉行的下次例會上，討論下列事項 ——

(a) 於香港國家地質公園內指定特別地區；  
及

(b) 329DS —— 望后石污水處理廠改善工程。

主席補充，甘乃威議員曾以書面要求事務委員會討論與《粵港合作框架協議》有關的環境議題，尤其是《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃》及就大鵬灣水質管制區採取的管制策略。委員同意把有關課題納入下次例會的議程。

4. 主席表示，事務委員會在2010年1月22日與交通事務委員會舉行聯席會議，討論重組巴士路線以改善空氣質素的課題後，政府當局建議向兩個委員會簡述該課題的最新發展。委員商定在2010年5月28日(星期一)上午8時30分至9時30分舉行聯席會議。

### IV. 綠色運輸試驗基金

(立法會CB(1)1663/09-10(03) —— 政府當局就綠色  
運輸試驗基金提  
供的文件)

5. 環境局副局長向委員簡介政府當局的建議，撥款3億元成立綠色運輸試驗基金(下稱"試驗基金")，供運輸業申請，並讓公共運輸營辦商首先申請。試驗基金會鼓勵運輸業引入更多綠色創新技術，有助改善空氣質素和促進香港市民的健康。政府當局

擬在制訂試驗基金的實施細則之前，就試驗基金的運作事宜徵詢委員的意見。

### 綠色及創新技術的種類

6. 林健鋒議員察悉，自從鼓勵使用較環保的車輛的資助計劃實施以來，業界對於在香港發展及引入電動車輛及綠色運輸技術甚感興趣。林議員雖然歡迎成立試驗基金這項好建議，但強調當局需要更靈活地審核試驗基金的申請，以鼓勵業界參與。這樣不僅可令綠色技術萌芽發展，亦可在香港推動低碳經濟。他補充，經濟動力的議員較早前向環境局提交建議，使用選擇性催化還原器來減少氮氧化物及把歐盟II期和歐盟III期型號車輛的排放表現提升至歐盟IV期和歐盟V期標準。值得注意的是，部分巴士公司已為其車輛安裝選擇性催化還原器。鑒於為車輛安裝選擇性催化還原器(成本只需約10萬元至20萬元)較更換車輛更符合成本效益，當局應考慮把選擇性催化還原器納入試驗基金的適用範圍，讓運輸業可申請資助以安裝選擇性催化還原器，從而推廣綠色運輸。

7. 環境局副局長回應時表示，選擇性催化還原器雖然經證實可有效減少廢氣排放，但是否適合在本地環境下供日常運作之用則有待試驗。政府當局會因應委員和業界的意見，決定就進行該等試驗提供的資助額。環境保護署助理署長(空氣質素政策)補充，選擇性催化還原器已列為歐洲生產的部分新歐盟IV期巴士的標準裝置。研究顯示，在歐盟II期和歐盟III期型號車輛安裝選擇性催化還原器，該等車輛的氮氧化物排放量可減少超過60%，從而令該等車輛的排放表現可提升至歐盟IV期或以上水平。政府當局一直與本地巴士公司商討，在歐盟II期和歐盟III期巴士試驗安裝選擇性催化還原器，但這須視乎該等巴士是否有空間可供安裝該器件而定。政府當局會根據試驗結果，決定未來路向。

8. 陳健波議員詢問，使用超低含硫量柴油(下稱"超低硫柴油")的渡輪服務營辦商是否符合試驗基金的申請資格。主席亦詢問，為利便引入新的運輸技術而設置的基本附屬設施(例如電動車輛的充電設施)有否納入試驗基金的適用範圍。環境局副局長表示，涉及支援使用較環保的車輛的操作系統、設備或機器

(包括充電系統)的申請，會符合試驗基金的申請資格。當局會諮詢持份者，然後制訂申請細則。環境保護署副署長(3)補充，試驗基金旨在鼓勵運輸業試驗低碳的綠色運輸技術及引入更多綠色創新技術。由於超低硫柴油已引入市場，在陸路運輸方面亦使用了一段長時間，故不可視為創新技術。儘管如此，當局已為渡輪公司預留約1,000萬元的資助額，用來在渡輪試用超低硫柴油。初步結果顯示，渡輪使用超低硫柴油是可行的，但有關的成本影響需要進一步研究，因為超低硫柴油的成本較傳統燃料高昂。值得注意的是，除了使用超低硫柴油外，為渡輪引擎加裝減少排放物器件亦有助減少硫的排放量。渡輪公司可申請試驗基金，在渡輪試用減少排放物器件。關於使用超低硫柴油會導致渡輪引擎受損的指控，陳健波議員詢問，有助防止引擎受損的技術是否符合試驗基金的申請資格。環境保護署副署長(3)表示，在渡輪試用超低硫柴油是為了評估這種燃料對渡輪引擎的影響。使用超低硫柴油至今並無對渡輪引擎造成任何不良影響。

9. 鑒於海外已有綠色運輸技術，甘乃威議員認為，試驗基金的目的應是試驗該等技術是否適合供日常運作之用，而不是鼓勵在香港發展該等技術。他亦詢問，當局按何基礎計算試驗基金的資助額為3億元，以及政府當局有否考慮應引入哪些創新技術，供本港運輸業進行試驗。環境保護署助理署長(空氣質素政策)表示，試驗基金旨在為供應商在香港引入綠色運輸技術提供誘因，以及鼓勵運輸業試驗該等技術是否適合在香港供日常運作之用。現有的創新運輸技術包括電動車輛及混合動力車輛方面的技術。可在車輛及渡輪安裝的減少排放物器件(例如選擇性催化還原器及微粒清除器)亦可考慮納入試驗基金的適用範圍。環境局副局長補充，研究機構如欲進行研究及發展創新技術的工作，應向創新及科技基金提出申請。若研究機構有意試驗其技術是否適用於本地運輸業的日常運作，可聯同運輸服務營辦商申請試驗基金。至於撥出3億元設立試驗基金，環境局副局長表示，作出此項建議是因為考慮到就改善車輛及渡輪的排放表現而進行安裝工程所需的費用，是其中一項參考因素。政府當局會監察申請進度，如有必要亦會檢討是否需要增加資助。當局會進一步研究另外提供資助，以推廣使用通過試驗的創新技術。

10. 黃容根議員詢問，當局可否考慮把內地發展的運輸技術引入香港，以及有何方法可監察試驗基金的成效。環境局副局長表示，內地一直非常積極發展新的運輸技術，例如電動車輛及混合動力車輛適用的技術。環境保護署曾派員訪問內地部分汽車製造公司，並自此與該等公司保持緊密聯絡，以掌握該等公司的最新技術發展。試驗基金會適用於所有具潛力的綠色運輸技術，包括內地發展的技術。當局會成立委員會，審批試驗基金的申請。

#### 合資格申請者

11. 陳克勤議員雖然支持透過試驗基金鼓勵業界把綠色運輸技術引入香港，但他指出，鑒於運輸工具種類繁多，包括的士、巴士、公共小型巴士(下稱"公共小巴")及渡輪等，3億元的資助額可能只足夠供試驗選擇性催化還原器之用，卻不足以支付試驗其他創新運輸技術的費用。因此，當局應採用更具靈活性的資助安排，以鼓勵業界參與，尤其是非專利巴士公司的參與，因為非專利巴士公司或無資源夥拍研究機構提出申請。在審批試驗基金的申請時，當局需要確保技術切實可行及適合在香港使用。陳健波議員表示，政府當局應更積極邀請合資格申請者試驗綠色運輸技術，而不是鼓勵合資格申請者夥拍綠色運輸技術的準供應商及研究機構提出申請。環境局副局長同意試驗基金的運作必須具靈活性。若運輸服務營辦商(包括非專利巴士營辦商)希望試驗創新運輸技術，政府當局會協助該等營辦商夥拍研究機構及綠色運輸技術供應商申請試驗基金。在此方面，政府當局已就試驗基金的運作與綠色運輸技術供應商、研究機構及持份者進行討論。

12. 甘乃威議員詢問，公共小巴的車主可否申請試驗基金，以便使用電動公共小巴行走香港某些路線。環境局副局長表示，符合試驗基金的申請資格與否，視乎有關技術是否創新技術而定。希望試驗在香港未使用過的電動車輛的公共小巴營辦商，可向試驗基金申請資助。

13. 主席要求當局闡釋審批試驗基金的申請的準則，以及評估綠色技術的表現的方法。鑒於運輸技術種類繁多，她詢問試驗基金的申請的資助額是否設

有上限，以及政府當局是否希望透過試驗基金把任何特定技術引入香港。環境局副局長表示，政府當局會考慮成立一個由運輸技術專家組成的委員會，負責審批試驗基金的申請，並會考慮委聘第三方評核試驗中的新技術的環境表現和向環境保護署匯報結果。至於哪些類別的運輸技術符合試驗基金的申請資格，環境保護署副署長(3)解釋，試驗基金會適用於多種運輸技術，涉及範圍由混合動力車輛至減少排放物器件不等。鑒於該等技術的價格差距很大，現階段難以估計3億元的撥款是否足以達到目的。政府當局已在2010年3月與公共交通營辦商、創新綠色運輸技術的準供應商及學者舉行簡介會，收集他們對試驗基金的初步意見。當局會在聽取委員的意見後，制訂試驗基金的實施框架，包括申請資格準則及資助安排，以便進一步諮詢持份者。當局會向財務委員會提交撥款建議，供財務委員會在下個立法會會期審批，以期在2011年3月31日或該日前成立試驗基金。

14. 主席認為，鑒於運輸技術有多種性質，實在難以界定怎樣才符合試驗基金的申請資格。她雖然支持審批程序需要具靈活性，但關注到若無客觀的資助準則，可能出現濫用情況。當局在審批試驗基金的申請時應小心謹慎，避免出現日後才發現在香港使用獲批資助的技術並不可行的情況。

#### 鼓勵使用較環保車輛的其他資助計劃

15. 劉秀成議員表示，為了善用試驗基金，當局或須成立委員會，邀請專家就須引入香港的技術的類別表達意見。當局亦應就申請試驗基金制訂清晰指引，避免與鼓勵盡早更換造成較嚴重污染車輛的其他資助計劃重疊。環境保護署副署長(3)證實，當局現正考慮成立一個由學者及運輸技術專家組成的委員會，負責就試驗基金的運作提供意見。他重申，試驗基金並非旨在研究及發展綠色運輸技術，而在於試驗該等技術是否適合在香港供日常運作之用。若試驗基金的申請者符合其他資助計劃的申請資格準則，亦可就該等計劃提出申請。因此，選擇把其車輛更換為電動或混合動力型號車輛的歐盟II期柴油商業車輛車主會符合資格，申請財政司司長在2010-2011年度政府財政預算案中公布的試驗基金及鼓勵盡早更換歐盟II期柴油商業車輛的一筆過資助計劃。政府當局會

在考慮委員及持份者的意見後，制訂試驗基金的實施細則。黃容根議員雖然原則上支持成立試驗基金，但關注到選擇使用綠色運輸技術的部分車輛車主／船隻擁有人可享雙重利益，而其他車輛車主／船隻擁有人卻全無得益。然而，主席接受願意試驗創新型號車輛的申請者可同時因試驗基金及鼓勵把車輛更換為較環保車輛的一筆過資助計劃而得益。

### 未來路向

16. 甘乃威議員表示，他不一定支持試驗基金。他關注到，雖然試驗成本高昂的綠色技術(例如混合動力車輛方面的技術)可獲資助，但業界未必有足夠資源繼續使用該等技術，儘管業界發覺該等技術適合在香港使用。鑒於在現有車輛／船隻大規模安裝選擇性催化還原器對成本有重大影響，選擇性催化還原器的情況亦是一樣。他認為政府當局必須更明確指出會試驗哪些類別的技術，以及說明若發覺該等技術試驗成功，在推廣更大規模使用該等技術方面的未來路向為何。若業界在試驗成功後不準備繼續使用該等新技術，試驗基金便沒有用處。他希望政府當局在下個立法會會期向事務委員會匯報時可提供更多資料，說明如何鼓勵業界繼續使用試驗成功的技術。

17. 主席詢問，政府當局可否在2010年10月完成制訂試驗基金的實施細則的工作，以便事務委員會可安排舉行會議(如有需要可與交通事務委員會舉行聯席會議)，邀請持份者表達意見。環境局副局長同意在完成制訂實施細則的工作後，立即向事務委員會作出匯報。

## **V. 環境及自然保育基金 —— 建築物能源效益資助計劃**

(立法會CB(1)1663/09-10(04) —— 政府當局就環境及自然保育基金 —— 建築物能源效益資助計劃提供的文件

立法會CB(1)1663/09-10(05) —— 立法會秘書處擬備的關於建築物能源效益



資助計劃的文件(背景資料簡介))

18. 環境局副局長向委員簡介在環境及自然保育基金下設立的建築物能源效益資助計劃(下稱"資助計劃")的實施進展。

#### 最新進展

19. 陳克勤議員從關於資助計劃的最新進展的資料察悉，資助計劃相當受歡迎。鑒於在資助計劃下所接獲的1 078宗申請中，申請機構須提交進一步資料的申請有439宗，陳克勤議員詢問當局索取的資料的類別為何。環境局首席助理秘書長(能源)表示，當局索取的補充資料最常見是申請機構的授權書，例如在物業管理公司代表申請機構提交申請的個案中，便須索取這種資料。當局索取的其他資料包括工程項目的詳細資料，例如將會安裝的節能設備的數目。當局已設立熱線，解答市民就資助計劃提出的問題。

20. 甘乃威議員認為，資助計劃的申請被拒絕的比率偏高，可能是公眾所得的資訊有限，而有關人員對計劃亦認識不足所致。結果，很多管理公司均不知道資助計劃的正確申請程序和規定。部分申請被拒絕的原因是管理公司在提交申請之前已進行招標。他認為政府當局必須就被拒絕的申請進行檢討。陳克勤議員表達類似關注，並表示部分業主立案法團曾在不知道有資助計劃存在的情況下進行主要裝修工程，以改善其建築物的能源效益。該等法團在知悉資助計劃的存在後，卻因招標程序／安裝工程已經展開而不獲准提交申請。他詢問政府當局是否準備行使酌情權，接受該等遲交的資助計劃申請。環境局首席助理秘書長(能源)表示，由於資助計劃以公帑資助，故有需要確保資助計劃的所有項目均以一個妥善的方式進行，並已完成具競爭性的招標程序。因此，展開任何項目須事先取得批准。涉及已展開的工程的申請將不予考慮。事實上，大部分資助計劃均不會容許為已開始的項目提供追溯資助。

21. 何秀蘭議員認為，若政府當局有意鼓勵擁有人改善其屋宇裝備裝置的能源效益，應採取更積極的

政府當局

方式，以方便他們申請資助計劃。因此，政府當局應協助提出該144宗被拒絕的申請和68宗撤回的申請的擁有人，使他們符合資助計劃的規定。環境局首席助理秘書長(能源)表示，申請機構的申請如被拒絕，當局會向其告知被拒絕的原因。她憶述，在資助計劃最初推出時，政府當局曾拒絕多項由教會和學校提出的申請，因為該等機構未能符合申請資格準則，而當局已在環境及自然保育基金下另外提供資助，供非政府機構申請，讓該等機構實施節能措施。當局建議該等機構就相關計劃重新提交申請。應委員的要求，政府當局承諾提供被拒絕的申請(包括教會／學校提出的申請)及不符合資格準則的申請的分項數字。

22. 主席詢問，除了非政府機構可另行申請環境及自然保育基金的資助外，是否所有在香港的建築物均符合資助計劃的申請資格。環境局首席助理秘書長(能源)表示，接受環境及自然保育基金資助的機構通常應是非牟利機構。只由單一擁有人擁有的商業建築物不會符合資助計劃的申請資格。

#### 能源效益項目

23. 鑒於大量能源效益項目的申請來自住宅建築物，陳克勤議員詢問，商業及工業建築物的參與率偏低原因為何，以及該等建築物沒有業主立案法團或擁有人沒有興趣改善能源效益是否箇中原因。環境局副局長表示，商業及工業建築物的擁有人普遍更意識到節約能源的需要，並已在其建築物實施節能措施，以助減少經營成本。資助計劃提供的資助確實已鼓勵住宅建築物的擁有人採取行動以提升能源效益，這從接獲他們提出的資助申請的數目便可見一斑。

24. 甘乃威議員表示，他曾接獲一宗由業主立案法團提出的投訴，該法團曾就一項涉及更換兩部升降機的能源效益項目申請資助，有關工程所需的費用約為90萬元。與預期獲得相當於實際開支總額的50%的資助額不同，該項目只獲批14萬元。他要求當局述明按何基礎為不同類別的屋宇裝備裝置提供資助。環境局首席助理秘書長(能源)表示，資助申請由節能項目審批小組負責審批。在審批該等申請時，該小組只會考慮可直接改善能源效益的屋宇裝備裝置。在246宗已批准的能源效益項目申請中，195宗與照明有關、

兩宗與空調有關、3宗與電力有關、24宗與升降機和自動梯有關、9宗與照明和空調有關、5宗與照明和電力有關、4宗與照明和升降機有關及4宗與照明、空調和電力有關。大部分能源效益項目涉及更換照明裝置，涵蓋多種產品，例如發光二極管、緊湊型熒光燈(俗稱"慳電膽")、出路燈及節能裝置等。就升降機而言，增設或更換一部升降機的電機驅動系統及機械驅動系統會獲得資助，但更換地板和嵌板則不會獲得資助，因為該等裝置無助於改善升降機的能源效益。為利便就資助計劃提出申請，當局已向管理公司提供關於資助範圍和正確申請程序的指引，並已告知管理公司，在申請批准之前已展開的能源效益項目不會獲得資助。

25. 然而，何秀蘭議員指出，物料的選擇會影響升降機的能源表現。舉例而言，以較輕巧的物料製造升降機會令升降機的重量減少，從而改善升降機的能源效益。環境局首席助理秘書長(能源)表示，《建築物能源效益守則》已提供關於照明、電力、空調、升降機和自動梯的節能裝置的詳細資料。該等資料甚具參考價值，有助擁有人在知情的情況下就符合資助計劃申請資格的裝置作出選擇。

26. 甘乃威議員察悉，根據互聯網提供的資料，在資助計劃下，能源效益項目的資助會以等額方式提供，資助額不多於核准實際開支總額的50%，而每座建築物的上限為50萬元。該等資料沒有提到，只有可改善能源效益的屋宇裝備裝置會獲得資助。結果，不少業主立案法團以為會獲該計劃資助其能源效益項目的費用的50%。若資助額最終少於預期而擁有人須支付的費用超出其預算，便會在擁有人和業主立案法團之間引起紛爭。他認為，有關指引應更清楚指出哪些屋宇裝備裝置(包括升降機的部件)符合資助計劃的申請資格，否則擁有人不會得知他們可獲得哪些資助。當局應考慮檢討資助計劃，以涵蓋升降機的標準裝置。環境局首席助理秘書長(能源)表示，有關指引已清楚載列資助計劃的資助機制。資助計劃旨在鼓勵住宅、商業或工業建築物的擁有人進行改裝、加建或改善工程，以提升公用地方的屋宇裝備裝置的能源效益表現。儘管如此，她同意在日後的資助計劃宣傳資料中，納入更多關於資助安排的詳情。

政府當局

27. 主席察悉有346宗申請獲得批准，總資助金額為7,600萬元，亦即平均每宗申請的資助額約為20萬元。她詢問節省了多少能源及建築物的能源表現在多大程度上得到改善。環境局首席助理秘書長(能源)表示，每宗申請的資助額由1,500元至200萬元不等。獲批准的項目每年可節省共4,730萬度電，即相當於減少33 100公噸二氧化碳排放量。應主席的要求，政府當局同意提供4類節能裝置所減少的二氧化碳排放量百分比的分項數字。

28. 何秀蘭議員建議，當局應考慮向即使在資助計劃協助下仍無力支付能源效益項目的資本成本的建築物擁有人提供貸款。實施能源效益項目所節省的電費，可以抵銷該筆貸款。環境局首席助理秘書長(能源)同意向環境及自然保育基金委員會反映何議員的建議，以供考慮。她補充，市場上有些能源顧問公司會承辦建築物的能源效益項目合約而無須擁有人預先繳付資本成本。實施能源效益項目所節省的能源量會抵銷其招致的開支。這樣，建築物擁有人便可繼續進行能源效益項目而無須承擔有關的資本成本。

#### 未來路向

29. 主席詢問資助計劃的未來路向，環境局首席助理秘書長(能源)回應時表示，由於能源及二氧化碳排放綜合審計的申請數目少於能源效益項目的申請數目，當局會加強能源及二氧化碳排放綜合審計的推廣工作。當局會向建築物擁有人說明，透過進行能源及二氧化碳排放綜合審計，他們可確定所需採取的措施，例如在晚上調節／關閉空調／升降機系統，以節省能源而又不會招致額外費用。進行能源及二氧化碳排放綜合審計亦有助建築物擁有人籌劃能源效益項目。

## **VI. 其他事項**

30. 議事完畢，會議於下午4時15分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2010年6月15日