

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)966/11-12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：2011年12月21日(星期三)
時 間：上午8時30分
地 點：立法會綜合大樓會議室3

出席委員：陳克勤議員(主席)
余若薇議員, SC, JP (副主席)
涂謹申議員
黃容根議員, SBS, JP
劉健儀議員, GBS, JP
李永達議員
林健鋒議員, GBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP
甘乃威議員, MH
李慧琼議員, JP
陳健波議員, JP
葉偉明議員, MH
陳淑莊議員

缺席委員：鄭家富議員
張學明議員, GBS, JP
何秀蘭議員

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(空氣政策)

彭錫榮先生

議程第V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

(流動污染源管制)

何嘉文先生

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)1
鄧曾藹琪女士

議會事務助理(1)1
潘耀敏小姐

經辦人／部門

I. 通過會議紀要

(立法會 CB(1)565/11-12 號——2011年10月24日
文件 會議的紀要)

2011年10月24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. 委員察悉自上次會議後並無發出任何資料文件。

III. 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)625/11-12(01)——跟進行動一覽表號文件

立法會CB(1)625/11-12(02)——待議事項一覽表)號文件

3. 委員商定在2012年1月19日(星期四)上午8時30分舉行的下次例會上討論下列事項 ——
 - (a) 建議禁止所有種類的石棉；及
 - (b) 都市固體廢物收費。

IV. 管制船舶排放廢氣

(立法會CB(1)625/11-12(03)——政府當局就管制船舶排放廢氣提供的文件)

4. 環境局副局長向委員簡介政府當局提出管制船舶排放廢氣以進一步改善空氣質素的建議。

管制遠洋船舶在停泊時排放廢氣

5. 劉健儀議員表示，航運業支持使用較清潔的船用燃料以改善空氣質素。實際上，香港定期班輪協會已在2011年1月1日推行為期兩年的《乘風約章》(下稱"《約章》")，鼓勵遠洋船舶在本港停泊時自願使用含硫量不超過0.5%的燃料。然而，由於近年航運生意持續下降，若缺乏政府當局資助，《約章》在兩年期屆滿後將難以繼續推行。此外，鑒於遠洋船舶的耗油量高，燃料價格上升會對遠洋船舶的營運成本有顯著影響。同一道理，若缺乏政府當局資助，管制船舶排放廢氣的建議亦無法成功落

實。她察悉，遠洋船舶停泊在歐洲聯盟(下稱"歐盟")及北美洲某些港口時須轉用更潔淨的燃料(下稱"泊岸轉油")，她詢問有關的海外經濟實體是否已實施鼓勵性計劃，以鼓勵遠洋船舶泊岸轉油。

6. 環境局副局長回應時表示，政府當局歡迎17家船舶營辦商簽署《約章》，因為要求遠洋船舶泊岸轉油正漸漸成為國際趨勢。乘着航運業自願泊岸轉油的機會，加上處理空氣污染問題時須維持公平營運環境予所有遠洋船舶，政府當局現正與廣東、深圳、澳門的相關政府部門探討，就遠洋船舶在香港及珠江三角洲(下稱"珠三角")水域泊岸轉油的建議攜手合作，亦會與航運界討論如何推行有關建議，並提供所需支援。環境保護署助理署長(空氣質素政策)補充，部分海外國家提供稅務優惠，鼓勵船舶泊岸轉油。劉健儀議員強調，若實施泊岸轉油建議，應以區域為基礎來進行。她表示，若該建議只在香港實施，遠洋船舶或會選擇不在本港停泊，而航運公司則不會支持該建議，以免削弱本港的競爭力。她希望當局可更深入諮詢相關業界的意見。

政府當局

7. 葉偉明議員詢問，簽署《約章》的17家船舶營辦商是否包括內地航運公司。環境局副局長回應時表示，該等營辦商均是營運遠洋船舶的國際運輸公司。事務委員會要求政府當局提供更多關於《約章》的資料，包括已安裝泊岸轉油裝置的遠洋船舶數目和該等船舶的航線，以便進一步瞭解有關情況。

8. 甘乃威議員表示，泊岸轉油是國際趨勢，他支持強制泊岸轉油。但他指出，有需要明確定出泊岸轉油何時生效的時間表，訂明不符合泊岸轉油規定的遠洋船舶不得在本港停泊。環境局副局長表示，政府當局充分瞭解船舶排放廢氣(尤其是在貨櫃碼頭區)所造成的污染。然而，倘若實施泊岸轉油建議，應以區域為基礎來進行。就此方面，政府當局現正與廣東當局緊密合作，研究可否要求遠洋船舶在本港和珠三角水域停泊時轉用低含硫量燃料，但有關程序需時，因為雙方須進行跨境合作，以解決多項問題(例如所採用的燃料標準)。

9. 陳健波議員表示，歐盟多個地區和美國均規定遠洋船舶須安裝泊岸轉油裝置，他認為大多數遠洋船舶應已配備這種裝置。因此，遠洋船舶要符合本港的類似規定，應該不會有太大困難。在遠洋船舶停泊的貨櫃碼頭附近及靠近遠洋船舶航線的地方，船舶排放廢氣的影響尤其顯著。鑒於船舶排放廢氣的影響，他認為香港應率先實施強制性泊岸轉油，而無需等待當局與廣東省、深圳及澳門政府進行討論的結果。余若薇議員的意見相若，她詢問實施泊岸轉油的時間表和不遵守有關規定的罰則為何。環境局副局長表示，政府當局現正與廣東省、深圳及澳門政府探討可否規定遠洋船舶在本港和珠三角港口停泊時轉用低含硫量燃料，因為這種以區域為基礎的方式會達致最大環保效益，並為區內港口提供公平的營運環境。當局實施該規定時會就未來路向諮詢受影響業界的意見。若當局決定強制性實施泊岸轉油，則有需要進行立法，以及訂明不遵守規定的罰則。

10. 葉偉明議員詢問，需要多少時間才可與相關政府就以區域為基礎實施泊岸轉油達致共識，以及若本港單方面實施泊岸轉油，估計有多少遠洋船舶不會在本港停泊。環境局副局長表示，由於需要進行跨境合作，關於規定遠洋船舶在本港和珠三角水域停泊時轉用低含硫量燃料的建議，需要一定時間才能夠生效。在珠三角水域設立排放控制區的建議，則須得到中央政府和國際海事當局批准，因此需時更長。當局難以評估香港單方面實施泊岸轉油所造成的影響。

11. 黃容根議員詢問，新郵輪碼頭會否設有適當設備，方便實施泊岸轉油的建議。主席表示，啟德區人口稠密，房屋發展項目林立，他對停泊在啟德新郵輪碼頭的遠洋船舶排放廢氣所造成的污染亦表關注。環境局副局長表示，新郵輪碼頭將會設有輔助設施，協助減少在該處停泊的遠洋船舶所帶來的影響。環境保護署副署長(3)補充，若實施泊岸轉油，該規定亦會適用於新郵輪碼頭。此外，新郵輪碼頭已預留地方裝置岸上供電設施，讓遠洋船舶停泊期間可轉用電力。國際社會現正就提供岸上供

電設施制訂一套統一標準。一俟達致統一標準，郵輪碼頭便可按照該套標準裝置岸上供電設施。

管制本地船舶廢氣排放

12. 劉健儀議員察悉，當局只在本地渡輪推行使用含硫量不超過0.005%的超低含硫量柴油(下稱"超低硫柴油")的試驗計劃。鑒於來往香港水域的船舶林林總總，包括渡輪、漁船、躉船和貨船等，她質疑把船用輕質柴油的含硫量上限定於0.1%的建議是否可行。環境局副局長表示，試驗計劃的目的是測試本地渡輪使用超低硫柴油的技術可行性和收集有關泊岸轉油的重要運作數據。進行試驗計劃時，部分營辦商關注到，若含硫量下降，燃料潤滑度可能亦會隨之下降。為此，政府當局收集超低硫柴油的樣本進行試驗，結果顯示其潤滑度跟現時使用的船用柴油潤滑度相若。此外，許多海外國家的本地船舶使用含硫量0.1%柴油或更潔淨的柴油。含硫量0.1%柴油的含硫量較超低硫柴油的含硫量高，因此，轉用含硫量0.1%柴油不會對本地船舶的引擎構成技術問題。然而，政府當局準備對使用含硫量0.1%柴油進行小規模示範試驗，使本地船舶業界可獲得使用這種更潔淨燃料的一手經驗。

13. 劉健儀議員察悉，很多海外國家容許船用柴油含有介乎0.1%至0.5%的含硫量，她指出，把船用柴油的含硫量上限定為0.1%的建議極為嚴苛。由於減少排放物器件(下稱"減排器件")亦能夠有效減少船舶所排放的二氧化硫，業界寧可一次過為船舶加裝該等器件，亦不願經常需要轉用較昂貴的更潔淨燃料。主席詢問減排器件在減少排放方面的效用如何，以及加裝該等器件與轉用低含硫量燃料的成效如何比較。環境保護署副署長(3)表示，若證實減排器件能夠有效改善船舶的廢氣排放表現，政府當局對加裝該等器件持開放態度。就此，天星小輪有限公司(下稱"天星小輪")曾試驗使用洗滌器以減少渡輪排放的二氧化硫。一所專上院校正在進一步研發該等洗滌器。天星小輪或其他本地渡輪營辦商可向綠色運輸試驗基金申請撥款，在渡輪上試驗該等裝置。

14. 黃容根議員表示，捕魚業界在履行漁船廢氣排放表現的新規定方面一直面對很多困難。正如當局為陸路運輸業提供協助一樣，政府當局亦有必要協助捕魚業界。他察悉，香港電燈有限公司正在協助漁民為漁船安裝光伏板照明系統，他詢問政府當局是否準備資助漁民安裝這種系統。他並詢問當局是否會把漁船也納入即將進行的使用含硫量0.1%柴油的試驗計劃之中。陳健波議員的意見相若，他認為應為本地漁民提供誘因(例如為使用更潔淨燃料提供優惠，及資助漁民把造成污染的船舶更換為較環保型號)。葉偉明議員贊同他們的意見。環境局副局長表示，當局會就管制船舶排放廢氣的建議諮詢捕魚業界等持份者。當局進行小規模示範試驗時，會考慮漁船使用含硫量0.1%柴油是否切實可行。

15. 甘乃威議員認為，政府當局過於關注業界的反應，以致很多急需推行的改善空氣質素措施遲遲未能實施。鑒於海上活動增加導致廢氣排放量上升，有迫切需要管制船舶排放廢氣以改善空氣質素，尤其是停泊區空氣質素。他得悉，在本地渡輪使用超低硫柴油試驗完成後，政府當局須再進行另一項小規模示範試驗，他對此感到失望。他詢問當局就提升本地船用燃料供應標準擬訂的明確時間表。環境局副局長表示，使用超低硫柴油試驗計劃是以本地渡輪為對象，參與的渡輪包括不同引擎型號、引擎容量、船舶特徵和服務模式的渡輪。小規模示範試驗的目的是確定含硫量0.1%柴油可用於不同種類的本地船舶。她同意有需要從速進行示範試驗，以及就提升本地船用燃料供應標準的時間表諮詢業界意見，盡早改善空氣質素。

成本影響

16. 葉偉明議員表示，香港工會聯合會的海員工會關注泊岸轉油建議的成本影響，特別是在航運業界正在面對經濟困難的時刻。政府當局有必要提供經濟誘因以鼓勵泊岸轉油。環境局副局長表示，當局須取得若干營運數據，然後才能決定是否需要提供資助以鼓勵泊岸轉油。由於泊岸轉油漸漸成為

國際趨勢，遠洋船舶在海外港口停泊亦需要符合有關規定。

17. 劉健儀議員要求政府當局就天星小輪有關本地渡輪使用超低硫柴油試驗所發表的言論作出澄清。天星小輪曾表示，若超低硫柴油只適用於本地船舶，將會招致物流間接成本，令燃料差價上升，進而令營運成本增加，對票價(就渡輪服務而言)構成壓力。鑒於本地渡輪公司的營運一直出現虧損，轉用更潔淨的燃料將會進一步削弱其財政能力。余若薇議員贊同她的意見。環境局副局長表示，就本港銷售的船用輕質柴油標準作出規定的建議，有助避免油公司可能招致的額外處理燃料成本。因此，任何價格調整應只反映含硫量0.1%柴油與現有船用輕質柴油(最高含硫量0.5%)的入口價格差幅。由於這兩種燃料的成本差距只是平均每公升約0.02港元，有關建議對船用輕質柴油的零售價應不會帶來太大影響。

18. 主席總結時表示，委員普遍支持管制船舶排放廢氣的建議。然而，政府當局需要提供經濟誘因以鼓勵轉用燃料，特別是在航運業處於艱難的時刻。鑒於船舶耗油量高，燃料費用增加將會對營運成本造成嚴重影響。

V. 收緊新登記車輛的廢氣排放標準至歐盟五期水平
(立法會CB(1)625/11-12(04)——政府當局就收緊新登記車輛的廢氣排放標準至歐盟五期水平提供的文件)

立法會CB(1)625/11-12(05)——立法會秘書處擬備關於收緊新登記車輛排放標準至歐盟V期水平的文件(背景資料簡介)

19. 環境局副局長向委員簡介政府當局的建議，由2012年6月1日起，收緊新登記車輛的法定廢氣排放標準至歐盟V期水平，以進一步改善路邊空氣質素。

20. 劉健儀議員察悉，成員包括平衡進口商代表的右軌汽車商會(香港)有限公司(下稱"右軌汽車商會")要求當局提供6個月過渡期，讓進口商有充足時間清理存貨及將在收緊廢氣排放標準之前訂購的車輛付運。環境保護署助理署長(空氣質素政策)表示，即使實施收緊新登記車輛的廢氣排放標準至歐盟V期水平的建議，亦只會在2012年6月1日才生效，因此二手私家車進口商應有充分時間清理存貨，以及調整採購及市場推廣策略。提供6個月過渡期這項要求，或會鼓勵進口商在該段期間進口不合規格的車輛。政府當局會與業界商會商討此事，以回應業界的關注。

21. 林健鋒議員支持收緊廢氣排放標準的建議。他希望該建議連同其他構思中的措施(包括為石油氣的士和小巴車主提供一次性的資助以供更換車輛的催化器)可進一步改善空氣質素。他補充，為推廣在本港使用環保車輛，當局需要透過提供適當培訓，提升保養維修標準。當局亦應加緊工作，從速提供輔助基礎設施，包括在停車場設置供電動車輛充電的設施。環境局副局長表示，政府當局一向鼓勵汽車業提供有關保養和維修車輛(包括環保車輛)方面的資料。現時，部分政府停車場和私人停車場設有充電設施可供使用。隨着道路上的電動車輛數目增加，將會有更多充電設施提供。

22. 余若薇議員詢問，當局曾否對電動車輛、混合動力車輛和歐盟V期車輛的成本效益作出比較，以及會否致力鼓勵車主盡早以環保車輛更換造成污染的車輛。她認為，成本比較有助買車人士在換車時掌握充分資料，以作出決定。環境局副局長表示，環保車輛有不同型號和種類，價格各有不同。各款環保車輛的售價可向汽車代理商查詢。

23. 陳淑莊議員表示，鑒於鼓勵車主盡早更換造成污染車輛的資助計劃反應冷淡，她詢問政府當局有否盡力找出車主不願使用該計劃的原因，以及是否正在構思其他措施，進一步鼓勵車主盡早更換造成污染的車輛。公民黨的議員亦建議，除了提供經濟誘因以外，當局應實施經濟抑制措施，使車主不願繼續使用舊車。陳健波議員同意，採用抑制措施(例如增加車齡達20年或以上的商業車輛的牌照費)是可行方法，能減低車主繼續擁有舊車和造成污染車輛的意欲，但須視乎諮詢結果如何。政府當局亦可考慮悉數購入此等車輛，使此等車輛從此在道路上絕跡。劉健儀議員表示，她已致函環境局局長(抄送財經事務及庫務局局長和運輸及房屋局局長)，要求為註銷車齡10年或以下車輛的車主提供退稅，以期有效減少在道路上的舊車和造成污染車輛的數目。新加坡、日本和台灣均提供類似的稅務優惠。

24. 環境局副局長表示，政府當局正在研究劉健儀議員的建議。她補充，鼓勵車主盡早更換歐盟II期柴油商業車輛的一筆過資助計劃仍在進行中，因此，讓該計劃繼續推行直至完畢，然後才決定是否需要採取抑制措施以減低車主使用舊車的意欲，或會是更適當的做法。事實上，政府當局較早時曾建議增加舊商業車輛的牌照費，藉此加快更換該等車輛，但該建議未獲委員支持。儘管如此，政府當局會在委員支持下，繼續研究是否需要採取抑制措施，以減低車主繼續擁有造成污染車輛的意欲。

25. 余若薇議員詢問，建議使用路邊遙測設備監察汽油車輛及石油氣車輛廢氣排放的做法，是否也可以用於偵測其他排放過量廢氣的車輛。環境保護署助理署長(空氣質素政策)表示，欠缺妥善保養的汽油車輛及石油氣車輛是排放路邊二氧化氮的主要來源。該等車輛依靠催化器來減少廢氣排放，但催化器使用日久便會損壞，需要不時更換。車主若不更換已損壞的催化器，其車輛所排放的廢氣便會大幅增加。使用路邊遙測設備可以十分有效地偵測排放過量廢氣的車輛。偵測出該等車輛，繼而把

催化器更換，有助減少高達90%的二氧化氮排放量。在使用路邊遙測設備之前，政府當局會提供一次過資助，協助石油氣車輛和小巴車主更換催化器。

26. 林健鋒議員詢問為歐盟II期及歐盟III期專營巴士加裝選擇性催化還原器的試驗計劃有何進展。環境保護署助理署長(空氣質素政策)表示，首階段試驗會為6輛巴士加裝選擇性催化還原器。當局自2011年9月起對3輛巴士進行試驗，初步結果正面。其餘3輛巴士的試驗快將進行。政府當局可望在2012年年中前向事務委員會匯報初步試驗計劃的結果。

27. 黃容根議員支持就綠色運輸的新技術進行更多研究。他察悉，香港生產力促進局(下稱"生產力促進局")及公共小型巴士(下稱"公共小巴")商會曾在2010年合作就減少車輛廢氣排放的方法進行多項試驗。他詢問該等試驗有何進展及政府當局是否已向公共小巴業界提供協助，以減少車輛廢氣排放。環境保護署助理署長(空氣質素政策)表示，業界可向綠色運輸試驗基金申請資助，進行新運輸技術的試驗。在公共小巴營辦商的支持下，生產力促進局現正研發混合動力小巴。研究有成果時，小巴業界可向綠色運輸試驗基金申請資助，為混合動力小巴進行更大規模的試驗。

28. 余若薇議員表示，若政府當局答允公共小巴業界的的要求，增加公共小巴載客量至20人，則公共小巴的廢氣排放問題便可迎刃而解。此舉既能確保把造成較大污染的公共小巴更換為合規格的型號，亦能紓緩車費上調的壓力。可惜的是，儘管得到廣大市民支持，政府當局卻由於的士業界反對而拒絕該項要求。環境局副局長表示，增加公共小巴載客量的問題屬於交通政策範疇。她會將余議員的意見向運輸及房屋局轉達，以供考慮。

VI. 其他事項

29. 議事完畢，會議於上午10時08分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2012年2月1日