立法會
Legislative Council

立法會 CB(1)742/17-18 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔　號：CB1/PL/EA

環境事務委員會
會議紀要

日　期　　：2018 年 2 月 26 日(星期一)
時　間　　：下午 2 時 30 分
地　點　　：立法會綜合大樓會議室 3

出席委員　：陳淑莊議員(主席)
何君堯議員, JP(副主席)
梁耀忠議員
黃定光議員, GBS, JP
陳克勤議員, BBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
何俊賢議員, BBS
易志明議員, SBS, JP
胡志偉議員, MH
陳志全議員
陳恒鑌議員, JP
梁繼昌議員
郭偉强議員, JP
郭榮鏗議員
葛珮帆議員, BBS, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾國斌議員
朱凱廸議員
邵家輝議員
許智峯議員
劉業強議員, BBS, MH, JP

缺席委員 ： 廖長江議員, SBS, JP

出席公職人員： **議程第 IV 項**

環境局副局長
謝展寰先生, BBS, JP

環境保護署副署長(3)
張趙凱渝女士, JP

環境保護署
助理署長(空氣質素政策)
何德賢先生

運輸署
總工程師/運輸策劃
佘天翔先生

議程第 V 項

環境局副局長
謝展寰先生, BBS, JP

環境保護署
助理署長(水質政策)
陳志剛先生

環境保護署
首席環境保護主任(排污基建)
霍偉佳先生

渠務署
助理署長/設計拓展
黃緒勤先生

渠務署
總工程師/顧問工程管理
蔡俊明先生

列席秘書 ： 總議會秘書(1)1
石逸琪女士

列席職員 ： 高級議會秘書(1)1
江健偉先生

議會秘書(1)1
余善翔小姐

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)557/17-18 號文件 —— 2017 年 12 月 19 日會議的紀要)

2017 年 12 月 19 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沒有發出任何資料文件。

III. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)602/17-18(01)號文件 —— 跟進行動一覽表

立法會 CB(1)602/17-18(02)號文件 —— 待議事項一覽表)

3. 委員同意在 2018 年 3 月 26 日(星期一)下午 2 時 30 分舉行的下次例會上討論以下事項：

(a) 針對非法堆填及棄置建築廢物的執法工作；及

(b) 收緊《空氣污染管制(非道路移動機械)(排放)規例》(第 311Z 章)下的非道路車輛廢氣排放標準。

IV. 推廣使用電動車

(立法會 CB(1)602/17-18(03)號文件	—— 政府當局就"推廣使用電動車"提供的文件
立法會 CB(1)602/17-18(04)號文件	—— 立法會秘書處就"推廣使用電動車的措施"擬備的背景資料簡介)

推廣使用電動車的政策目標

4. 鑒於政府由 2017 年 4 月 1 日至 2018 年 3 月 31 日將電動私家車的首次登記稅寬免額上限設於 97,500 元，而這項現行措施有別於以往多年全數豁免首次登記稅的做法，盧偉國議員、葛珮帆議員、何俊賢議員及許智峯議員要求當局澄清，推廣使用電動車是否仍是政府的政策；若是，該項政策的目標為何。這些委員亦促請政府當局為電動私家車取代化石燃料驅動的傳統私家車訂立時間表及相關目標。許議員表示，政府當局應不分優次，同步推廣使用電動商用車輛及電動私家車。何議員認為政府優先推廣採用電動商用車輛，可能會削弱公眾對政府推廣使用電動私家車的措施的信心和參與，窒礙相關政策順利施行。梁繼昌議員認為，若傳統車輛排放的尾氣仍是路邊空氣污染的主要源頭，政府當局應竭盡所能，推廣更廣泛使用電動車。

5. 環境局副局長回應時表示，推廣使用電動車的政策目標是減少路邊空氣污染。他指出，汽車排放的尾氣仍是本港路邊空氣污染的主要源頭，而商用車輛排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物佔車輛排放量約 95%。因此，政府優先透過多項措施，例如全數豁免電動商用車輛的首次登記稅及推出綠色運輸試驗基金，推廣使用電動商用車輛。至於

電動私家車，現行政策是鼓勵公眾盡量乘搭公共交通工具，如公眾有需要購買私家車，當局鼓勵他們選購電動車而非傳統車輛。政府當局察悉，一些地方已為全面禁售純汽油或純柴油私家車及採用潔淨能源車輛訂立時間表或目標。就此，政府當局正收集相關資料，包括這些地方的具體計劃和擬採取的措施，以及各製造商生產潔淨能源車輛的工作計劃，以探討適宜於本港使用的潔淨能源車輛的供應情況，從而考慮下一步工作，包括可否為逐步淘汰傳統車輛訂定時間表/目標。

電動私家車的首次登記稅寬免

6. 自電動私家車的首次登記稅寬免額下調後，新登記電動私家車的數目大幅下跌，盧偉國議員、葛珮帆議員、梁耀忠議員、何俊賢議員及許智峯議員對此表示不滿。何議員認為，當局應提高電動私家車的首次登記稅寬免額，使電動私家車與傳統私家車現時的成本差距顯著收窄。

7. 盧偉國議員、葛珮帆議員及許智峯議員進一步詢問，政府當局會否考慮實施"一換一"計劃，即任何人如購買新的電動私家車/潔淨能源車輛，並將現時自己擁有的私家車拆毀，可就有關電動私家車/潔淨能源車輛享有較高的首次登記稅寬免額。盧議員認為，此類計劃可在推廣使用電動私家車與控制本港私家車增長之間取得合理平衡。

8. 邵家輝議員建議政府當局就電動私家車的首次登記稅寬免額實施累退制，私家車價格越高，寬免額便越低。他亦注意到有車輛買家趕在"空窗期"(即政府公布就電動私家車的首次登記稅寬免額設立上限之後及該項措施生效之前的時期)訂購電動私家車，以迴避繳付較高的首次登記稅。他認為政府當局應縮短"空窗期"，盡量減少市場上濫用有關措施的情況。

9. 環境局副局長察悉委員的意見及建議，並表示現時就電動私家車首次登記稅寬免額設定的97,500元上限，與其他地方為此類車輛提供的經濟誘因相若。鑒於現行首次登記稅寬免安排將於

2018 年 3 月 31 日結束，政府當局正檢討電動車的首次登記稅寬免，並快將公布最終建議。

電動車充電設施

設於新建樓宇的充電設施

10. 委員察悉，環境局及機電工程署發出的《為新建樓宇的停車場提供電動車輛充電設施安裝條件技術指引》("《技術指引》")現時訂明，新建樓宇的停車場只有在符合基本條件，即為每個停車位提供電動車充電基礎設施的情況下，才會獲豁免計入總樓面面積。主席、梁耀忠議員、陳志全議員及許智峯議員關注到，根據傳媒報道，部分發展商設置的充電基礎設施並無接駁電源。這些委員詢問：

(a) 寬免總樓面面積的政策目標為何，以及有何機制監察發展商是否遵守相關規定，包括參與監察工作的局/部門為何，以及有否賦權有關的局/部門要求發展商為獲豁免計入總樓面面積的私人車位安排接駁電源；

(b) 在獲豁免計入總樓面面積的停車場中，配備已接駁電源的電動車充電基礎設施的私人車位的數目及百分比為何；及

(c) 政府當局會否及何時立法強制規定在新建樓宇的每個私人車位安裝電動車充電器及安排接駁電源。

11. 易志明議員從政府當局的文件(立法會 CB(1)602/17-18(03)號文件)第 12 段察悉，由 2011 年 4 月至 2017 年 9 月，新獲批發展項目中超過 80%的私人車位會配備電動車充電基礎設施。鑒於其他停車場亦應合資格獲豁免計入總樓面面積，他質疑為何其餘 20%的私人車位並無配備該等基礎設施。易議員建議政府當局強制規定新建樓宇的所有停車場均須配備電動車充電基礎設施。

12. 環境局副局長及助理署長(空氣質素政策)回應時表示：

(a) 因應當時公眾關注發展商利用寬免總樓面面積大幅增加樓宇的樓面面積(俗稱"發水樓"問題)，政府當局於 2011 年 4 月收緊寬免新發展項目總樓面面積的規定。其中一項收緊的規定是，只有已為每個停車位配備電動車充電基礎設施的地下停車場才可獲全數豁免計入總樓面面積，而非一如過往，所有停車場均獲豁免計入總樓面面積；

(b) 在 2011 年，電動車在香港尚未普及，電動車充電器和相關裝置仍未有主流標準。寬免總樓面面積的政策目標是，若日後電動車的應用廣泛，停車位的擁有人便不會因供電能力、電纜和管道等限制而不能安裝所需的電動車充電器。因此，為個別停車位提供電動車充電器及接駁電錶供電，並非寬免總樓面面積的強制性要求；

(c) 屋宇署負責監察申請者是否符合寬免總樓面面積的條件。《技術指引》規定，認可人士申請豁免把地下停車場的總樓面面積計入新建私人樓宇的總樓面面積時，須將相關資料(例如電動車充電基礎設施的固定電力裝置設計)及建築圖則一併提交屋宇署。電動車充電基礎設施的工程完成後，須經註冊專業工程師核證，而有關完工證明書須由認可人士提交屋宇署，作為支持申請樓宇佔用許可證的文件；

(d) 由於豁免安排不適用於地面停車場，並非所有的新獲批發展項目中的私人車位均可獲或已獲豁免計入總樓面面積。此外，發展商可自行決定是否申請寬免總樓面面積。雖然興建中的停車場尚未裝設電動車充電器，但據觀察所

得，已落成停車場的部分停車位已裝設此類設施；及

(e) 環境局已與其他相關的局/部門合作，開始就與電動車有關的政策及措施進行檢討("該項檢討")。該項檢討會涵蓋有否需要更新相關技術指引及《香港規劃標準與準則》，以期進一步利便安裝電動車充電設施，包括在現有私人處所安裝該等設施的工作。鑒於該項檢討涉及的事宜複雜，政府當局現階段未能提供完成檢討的時間表。政府當局會在準備就緒時向事務委員會匯報該項檢討的結果。

政府當局

13. 主席要求政府當局提供該項檢討的詳情，包括涉及的局/部門、涵蓋事宜，以及預計完成該項檢討的時間。政府當局表示同意。

14. 環境局副局長回應陳志全議員的詢問時補充，《香港規劃標準與準則》建議在新建樓宇中不少於 30%的私人車位安裝電動私家車充電設施，其所指的"充電設施"是電動車充電器，而非只是電動車充電基礎設施。在政府樓宇內的停車位提供充電設施方面亦有跟從這項準則。

公共充電設施及設於現有樓宇的私人充電設施

15. 主席、易志明議員、葛珮帆議員、梁耀忠議員、何俊賢議員及許智峯議員促請環境局與相關的局/部門(例如民政事務局)合作，為電動車車主/準車主提供更多協助，讓他們可在現有樓宇安裝電動車充電器；為業主立案法團提供協助及誘因，爭取他們支持在其處所內安裝電動車充電器；及訂立發展電動車充電網絡(包括公共及私人充電器)的時間表。

16. 鑒於私家車車主可能因種種限制而未能在其停車位安裝電動車充電器，而且新房屋發展項目的車位供應不足，梁耀忠議員及何俊賢議員認為，

政府當局必須大大擴展公共充電網絡，以推廣更廣泛使用電動私家車。

17. 環境局副局長表示，政府的政策方針是電動私家車車主應利用在其居所、辦公地方或其他適當場所設置的充電設施(包括電動私家車供應商提供的充電設施)，為電動私家車作日常充電。就此，政府當局會在該項檢討中考慮如何為電動車車主/準車主提供更多協助，讓他們可在現有私人處所安裝電動車充電器。公共充電設施則屬輔助性質，不應用作日常充電設施。環境局副局長亦指出，本港現時的公共充電設施與電動車的比例約為 1:6，勝於某些其他地方的比例。

18. 梁繼昌議員詢問，政府當局有否考慮在路旁停車收費錶及智慧燈柱安裝電動車充電器。助理署長(空氣質素政策)表示，環境保護署("環保署")正於 4 個政府露天停車場進行試驗計劃，測試戶外充電設施(設有中速充電器)的可靠程度。就試驗結果進行的檢討預計會於 2018 年完成。環保署會基於試驗結果，考慮可否在其他政府處所增設戶外充電設施。梁議員促請政府當局如證實戶外充電設施可靠，則應盡快增設該類設施。

運輸業界採用電動車

19. 劉業強議員同意政府當局應優先推動公共運輸業界採用電動車。盧偉國議員對領牌電動商用車輛為數甚少表示失望，並詢問政府當局會如何加強推動運輸業界使用電動商用車輛的工作。何俊賢議員認為，政府當局應訂立以電動商用車輛取代柴油商用車輛的時間表。劉議員建議政府當局就將於香港使用的電動專營巴士數目訂立 5 年或 10 年目標，以顯示政府當局在推廣使用綠色運輸技術方面的承擔。

20. 關於透過綠色運輸試驗基金推廣電動商用車輛，環境局副局長及環境保護署副署長(3)表示，由基金資助並已完成的試驗項目的結果顯示，以電動商用車輛取代每天行車里數和載重量較低的柴油輕型貨車，較為切實可行。當局亦發現近年電動

輕型貨車與柴油輕型貨車的價格差距已收窄。因此，政府當局已加大力度鼓勵運輸業界利用基金試用電動輕型貨車。政府當局會繼續留意電動商用車輛技術的發展，並會研究其他措施，在電動商用車輛成為取代傳統車輛的可行選擇時，推動其他運輸營運商(包括每天行車里數較高的運輸行業)採用電動商用車輛。

21. 在推廣使用電動巴士方面，環境局副局長表示，政府當局已全數資助專營巴士公司購置 36 輛單層電動巴士，以供試驗行駛。不過，香港絕大部分專營巴士都是雙層巴士，而現時市場上供應的雙層電動巴士型號的運作效能仍未能滿足本地運作需要，因此在現階段就香港使用電動巴士的數目訂立目標，並不切實可行。儘管如此，政府當局的目標是在相關技術更趨成熟時，擬訂推廣電動巴士的計劃及時間表。

22. 劉業強議員詢問，政府當局會否鼓勵自僱職業司機透過綠色運輸試驗基金或其他資助計劃，以電動車取代本身擁有的傳統車輛。

23. 環境局副局長及助理署長(空氣質素政策)表示，綠色運輸試驗基金旨在鼓勵公共運輸業界和非牟利機構試驗可在香港更廣泛應用的創新綠色運輸技術。基金申請人須為運輸業界的現有營運商，從事相關運輸服務的業務超過一年，並且在試驗成功後有潛力將所試驗的創新運輸技術更廣泛應用於本身的業務。受資助者須提供作相同用途的傳統產品在試驗期間的效能資料，以供比較。政府當局會委任顧問作為獨立的第三方，評核受資助者提供的資料，並在試驗結束後擬備試驗報告。鑒於這些要求，基金申請者較有可能是公司，而非個別人士(包括自僱職業司機)。

其他事宜

平行進口電動車的類型評定

24. 易志明議員表示，根據現行規定，在申請平行/個別進口電動車的類型評定時，須附上電動車電池的動態撞擊測試證明書及其他文件。由於車輛平行進口商難以從電動車製造商取得該等證明書，香港一直未有平行進口電動車。他建議政府當局放寬相關規定及/或簡化申請程序，以期在本地電動車市場營造公平競爭的環境，從而推低電動車的價格。環境局副局長表示，環境局/環保署會與運輸署討論有關事宜。

其他減少車輛排放廢氣的措施

25. 為減少車輛排放的廢氣，邵家輝議員建議政府當局除推廣採用電動車外，亦應推廣使用其他高能源效益的綠色車輛，例如混合動力車輛。他亦建議當局推出措施，包括退還首次登記稅，以鼓勵車主把舊車拆毀。環境局副局長察悉邵議員的建議，並向委員保證，政府當局會繼續實施多項措施，以減少車輛排放的廢氣。舉例而言，政府當局一直利用遙測設備偵測排放量超標的車輛，並要求車主糾正車輛排放過量廢氣的問題。

V. 汀角路污水泵房及污水收集系統改善工程

(立法會 CB(1)602/17-18(05)號文件	—— 政府當局就"4403DS —— 汀角路污水泵房及污水收集系統改善工程"提供的文件)

政府當局的簡介

26. 渠務署助理署長/設計拓展借助電腦投影片，向委員簡介政府當局的建議，即把4403DS —— 汀角路污水泵房及污水收集系統改善工程提升至甲級("擬議工程")，以應付預計增加的

經辦人/部門

污水量及改善吐露港水質，按付款當日價格計算，估計所需費用為 8 億 4,730 萬元。擬議工程範圍包括：

(a) 建造 3 個新的污水泵房(汀角路 5、7 及 8 號污水泵房)；

(b) 拆卸 3 個現有的污水泵房(汀角路 5、7 及 8 號污水泵房)；

(c) 建造約 4.2 公里的污水泵喉；

(d) 建造約 2.1 公里的無壓污水渠；及

(e) 進行附屬工程。

(*會後補註*：電腦投影片簡介資料載於立法會 CB(1)633/17-18(01)號文件，並於 2018 年 2 月 26 日送交委員參閱。)

討論

27. 主席提醒委員，根據立法會《議事規則》第 83A 條，委員在會議上就正在討論的撥款建議發言之前，須披露任何與該建議有關的直接或間接金錢利益的性質。她亦請委員注意《議事規則》第 84 條有關在有直接金錢利益的情況下表決的規定。

政府當局

28. 主席要求政府當局向工務小組委員會提供更多資料，說明擬議工程的建設費用總額的詳細分項數字及詳細推展時間表，包括 3 個新污水泵房分別的建設費用及預計完工日期。政府當局承諾把所要求的資料提供予工務小組委員會。

擬議工程對交通及環境造成的影響

29. 盧偉國議員及劉業強議員對擬議工程表示支持。盧議員詢問是否可壓縮擬議工程 5 年的施工期(即由 2018 年第三季至 2023 年第四季)，而就擬議工程可能對當地社區的交通造成的影響而言，大埔區議會有何意見。劉議員及何俊賢議員促請政府

當局緩解對交通的影響，因為特別在周末多了人經汀角路前往大美督及其他鄉郊地區時，交通會較為繁忙。何議員進一步詢問，擬議工程是否涉及將雙程雙線不分隔車路改為單線雙程行車的車路；若然，有何措施確保在實施該項臨時交通管理措施期間道路安全及交通暢順。

30. 渠務署助理署長/設計拓展回應時表示，為盡量減少擬議工程對交通造成的影響，在可行情況下，相關污水泵喉和無壓污水渠多數會在行人路而非車路之下敷設，而在車路進行的敷設工程將需約3年完成。渠務署與運輸署及香港警務處("警務處")制訂相關臨時交通管理措施時，亦有考慮大埔區議會的意見。舉例而言，因應大埔區議會的建議，當局會在適當情況下使用人手操作的臨時交通標誌，以顯示臨時交通安排。此外，在行車量高的路段，工程會以無坑敷設法進行。在施工期間，渠務署會為擬議工程成立一個社區聯絡小組，並透過該小組與大埔區議會及當區居民保持密切溝通，務求盡量減少對交通的影響，以及在切實可行的範圍內縮短施工期。

31. 渠務署助理署長/設計拓展補充，如道路工程在其中一條行車線封閉的雙線不分隔車路進行，則會以人手操作的"停/去"字標誌控制交通。該等臨時交通安排會在每天(星期六、星期日及公眾假期除外)上午10時至下午4時實施。在非工作時間，當局會於受影響行車線的坑道鋪上覆蓋板，以恢復行車。駐工地人員會監察工程進度，並確保妥善實施臨時交通管理措施和操作臨時交通標誌。此外，警務處會密切監察交通情況，若發現臨時交通安排有任何問題，便會提醒承建商加以注意。何俊賢議員促請政府當局監督上述運作安排，特別是確保準時在坑道鋪上/移走覆蓋板。

32. 渠務署助理署長/設計拓展回應主席的詢問時進一步表示：

(a) 由於汀角路現有單車徑只會有約100米受擬議工程影響，因此對騎單車人士的影響應該有限。此外，在非工

經辦人/部門

作時間，當局會在坑道鋪上覆蓋板，讓行人/騎單車人士可恢復使用單車徑受影響的路段；

(b) 有關建造新汀角路 5 號污水泵房及敷設相關污水泵喉/污水渠等的工程，不會在毗鄰大埔東消防局的出入口進行；及

(c) 會受新汀角路 8 號污水泵房的建造工程影響的一些停車位，將會在工程展開前於大美督公眾停車場內重置。

33. 主席要求政府當局確保在有關單車徑臨時鋪上的覆蓋板穩妥，避免有凸起或表面不平的情況，並提供指示牌，提醒騎單車人士注意鋪上覆蓋板的坑道。政府當局察悉主席的建議。

34. 劉業強議員反映汀角路附近村民就擬議工程可能造成的噪音及空氣污染表達的關注。他促請政府當局實施緩解措施，盡量減少該等影響。

35. 渠務署助理署長/設計拓展表示，根據相關工程合約所載的規定，工程承建商將須在施工期間實施環境緩解措施。承建商會採取的措施包括：使用低噪音裝置及設備，盡量減少噪音影響，以及定期在建築工地灑水，盡量減少塵土飛揚。

政府當局

36. 應主席要求，政府當局同意向工務小組委員會提供補充資料，說明當局就擬議工程對交通及環境的影響作出的評估，包括對大埔東消防局造成的氣味及噪音影響(如有)；對汀角路現有單車徑的影響(例如單車徑的走線及闊度會否改變)，以及受影響停車位的數目和處理以上各項問題的相關緩解措施。

預期增加的污水量

37. 朱凱廸議員詢問會由汀角路 3 個新污水泵房提供服務的船灣及大美督地區內的新發展項目的涵蓋範圍，以供估計人口增長。

38. 環境保護署助理署長(水質政策)表示，根據規劃署就船灣及大美督地區新發展區及潛在發展區提供的資料，以及這些地區的預計人口增長，即最終會由 34 500 人增至 64 000 人，當局估計為這些地區提供服務的現有污水收集系統在 2036 年的每日排水量應增至 22 000 立方米。擬議工程完成後，汀角路污水收集系統的服務範圍會涵蓋汀角路附近一帶、鹽田仔、三門仔等，涉及多條鄉村，例如散頭角村、布心排村、汀角村和龍尾村，以及大美督海傍設施。應朱凱廸議員要求，政府當局同意向工務小組委員會提供以下資料：

政府當局

(a) 當局採用了甚麼方法及參數，預計船灣及大美督地區的人口最終會增至 64 000 人，而為這些地區提供服務的現有污水收集系統在 2036 年的每日排水量因而需增至 22 000 立方米；及

(b) 將由汀角路 3 個新污水泵房提供服務的地區的劃定界線或地域範圍為何，並提供詳細資料，說明該等地區有何潛在發展項目會令人口按預期增加至 64 000 人。

39. 環境保護署助理署長(水質政策)回應主席及盧偉國議員的詢問時補充：

(a) 渠務署會監察汀角路 3 個新污水泵房的實際排水量，檢查有否任何破漏的污水渠，以便迅速進行修葺工程；及

(b) 現階段沒有計劃在完成擬議工程後，於短期內沿汀角路建造更多污水泵房。

其他事宜

40. 環境局副局長回覆朱凱廸議員的詢問時解釋收地機制。他指出，雖然政府可以公眾利益為發展目的而按既定機制收地，但該項權力必須合理地

行使。由於建設新污水收集系統是為了照顧有關村民的需要，而在完成工程後，他們亦需要採取行動將其村屋接駁至該等系統，因此政府當局會致力在切實可行的範圍內考慮他們對擬議污水渠走線的意見/建議及取得他們的支持，從而確保順利推行工程。

41. 朱凱廸議員詢問在擬議工程完成後，龍尾人工泳灘的水質會否改善。環境局副局長表示，龍尾及有關泳灘的水質改善工作，正另外透過其他持續進行的工程處理。據觀察所得，這些地區超過九成住宅單位至今已接駁公共污水渠，而龍尾的水質已有明顯改善。

結語

42. 主席總結時表示，委員不反對政府當局把此項建議提交工務小組委員會審議。

VI. 其他事項

43. 議事完畢，會議於下午 4 時 17 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 1
2018 年 3 月 27 日