

二零零四年一月十四日
討論文件

**立法會環境事務委員會
二零零四年施政綱領
環境運輸及工務局的政策措施**

引言

1. 剛公布的二零零四年施政綱領列載政府在未來三年半內推出的新措施和持續推行的措施。本文件闡釋二零零四年施政綱領中涉及環境運輸及工務局環境範疇的措施。本文件也報告二零零三年施政綱領所載措施的推行情況。

二零零四年施政綱領

有利環保的發展

新措施

2.1 措施

鼓勵兩家電力公司進行具生產規模的風力發電試驗計劃，藉此向公眾示範及評估這種技術；並繼續推廣再生能源的應用。

說明

我們已得到兩家電力公司承諾，在完成詳盡的可行性研究後，各自擬訂計劃，安裝具生產規模的風力渦輪，藉此向公眾示範及評估這種技術。這是兩家電力公司的《管制計劃協議》中期檢討的成果之一。我們會與兩家電力公司訂定有關計劃的實行細節，並會與經濟發展及勞工局緊密合作，確定在二零零八年兩家電力公司的現行《管制計劃協議》有效期屆滿後，再生能源在電力市場中的角色。

2.2 措施

就可予採用的可行技術諮詢公眾，以期在香港發展先進、具成本效益和環保的大規模廢物處理設施。

說明

要解決廢物問題，不能單靠減少和循環再造廢物，因為並非所有廢物都可以循環再造。長遠來說，我們須要設置大型廢物處理設施，以減少因不能循環再造而須棄置的廢物的體積。為了尋求既能符合國際上最嚴格的環保標準而又具成本效益的技術，我們在

二零零二年邀請了本港及國際廢物管理業界就有關在本港發展大型廢物處理設施提交意向書。一個主要由非官方人士組成的諮詢小組現正評審接獲的意向書。我們擬於二零零四年就本港可以採用的可行技術諮詢公眾，然後才作出決定。

持續推行的措施

2.3 措施

致力與廣東省政府共同施行地區空氣質素管理計劃，包括為香港和廣東省的發電廠設立排污交易試驗計劃，以期善用資源，在同一空氣域減少廢氣排放，改善珠江三角洲地區的空氣質素。

在二零一零年或之前，盡力把珠江三角洲地區四類主要空氣污染物的排放量降至使香港能達到現行的空氣質素指標的水平。

說明

一九九九年發表的施政報告中，政府公布推出一套全面計劃，以減少本港汽車排出的廢氣。該計劃包括：以石油氣的士取代柴油的士、以使用另類燃料的小巴取代現有的柴油小巴、為歐盟前型號柴油車輛加裝減少廢氣的裝置，對新登記的車輛實施歐盟 III 期廢氣排放標準，以及提高對排放黑煙的車輛的定額罰款。我們預計計劃到二零零五年年底時，可把汽車的微粒及氮氧化物排放量分別減少 80% 及 30%。措施實施至今，汽車的微粒及氮氧化物的排放量已分別減少 63% 及 28%。我們相信能在二零零五年年底時達到預期效果。

政府實行的各項措施已初見成效。二零零三年內，在路邊空氣質素監測站錄得空氣污染指數超過 100 的時間，較一九九九年的數字下降了 35%。路邊錄得的微粒及氮氧化物平均含量，亦分別減少 13% 及 23%。

雖然路邊空氣質素持續改善，但是大氣空氣質素因受到珠江三角洲整個地區的空氣質素影響而惡化。在二零零三年，一般空氣質素監測站錄得空氣污染指數超過 100 的次數，較一九九九年上升 8%。要遏止區內空氣質素惡化的趨勢，粵港雙方必須攜手合作。

有見及此，香港特別行政區政府與廣東省政府在二零零二年四月達成共識，雙方同意盡最大努力，在二零一零年或之前把珠江三角洲地區的二氧化硫、氮氧化物、可吸入懸浮粒子和揮發性有機化合物的排放量，以一九九七年為參照基準，分別減少 40%、20%、55% 及 55%。上述目標如能達到，不但能使香港達到現行的空氣質素指標，而且會大大改善煙霧問題。

兩地政府在粵港持續發展與環保合作小組之下成立了珠江三角洲空氣質素管理及監測專責小組，負責制訂地區空氣質素管理計劃，以達到減少污染物排放量的目標。該專責小組也會監測區內的空氣質素和分析各項擬採取的改善措施的成效。

地區空氣質素管理計劃已經擬備妥當。該項計劃包括採取防治空氣污染的強化措施；編製珠江三角洲空氣污染物排放清單；以及建立區域空氣質素監測網絡。粵港兩地擬採取的空氣污染強化防治措施詳情，載於附件。

如要讓本港發電廠以更具成本效益的方法，達到減少三類相關污染物(即二氧化硫、氮氧化物和可吸入懸浮粒子)排放量的目標，從而減低對電費的影響，排污交易是其中一個可考慮的方案。我們已獲得國家環境保護總局的支持，為香港及珠江三角洲其他地方的發電廠設立排污交易試驗計劃。正如我們早前曾告知各位議員，我們現正與廣東省對口機構商討有關試驗計劃的具體事宜。我們的目標是在三年內設定試驗計劃。

2.4 措施

繼續落實「污染者自付」的原則，並計劃在二零零四年對拆建廢物實施廢物處置收費計劃；這項計劃預期可提供經濟誘因，鼓勵廢物產生者減少該等廢物和把廢物分類，以便再用／循環再造。

說明

我們修訂了對拆建廢物實施的廢物處置收費計劃，加入了多項安排，以期盡量消除業界的憂慮。我們會多次就修訂了的收費計劃諮詢有關的業界和諮詢委員會，現正繼續與業界討論細節安排。二零零三年十二月，我們把《2003年廢物處置(修訂)(第2號)條例草案》提交立法會，以便對在堆填區、篩選分類設施和公眾填土設施棄置拆建廢物開徵費用。如該條例草案獲立法會通過，我們打算在二零零四年年底實施收費計劃。

2.5 措施

推行試驗計劃，測試乾濕廢物分類法的經濟效益及配套安排。試驗計劃在二零零四年首季完成後，我們會檢討這種廢物回收方式的可行性及成本效益，並決定未來路向。

說明

乾濕廢物分類試驗計劃於二零零三年三月在港島東區四個屋苑推行，現時每日平均收集到約一公噸乾廢物。經分隔的乾廢物招標出售予循環再造商；這足以證明經妥為分類的可再造物料具商業價值。負責推行試驗計劃的團體已加強宣傳，鼓勵市民更積極

參與這項計劃。試驗計劃在二零零四年首季完成後，我們會檢討這種廢物回收方式的可行性、配套安排及成本效益，然後決定未來路向。

2.6 措施

在考慮二零零三年十月中結束的三個月公眾諮詢期內收到的意見後，擬訂更全面的自然保育政策和計劃建議，以期更有效地達到自然保育的目標，特別是加強保護私人土地上具重要生態價值的生境。

說明

在二零零三年七月十七日至十月十八日的三個月公眾諮詢期內，我們曾與利益相關者(包括環保團體、學者、專業團體及區議員)舉行諮詢會議，並為他們舉辦簡介會。我們也曾諮詢立法會環境事務委員會、鄉議局及其他相關的諮詢委員會，包括環境諮詢委員會、城市規劃委員會、郊野公園及海岸公園委員會和濕地諮詢委員會。此外，我們收到超過 150 份意見書。我們現正分析收到的意見，目標是在二零零四年年中或之前，擬訂更全面的自然保育政策，和實行各項選定改善措施的建議計劃，以期更有效地達到自然保育的目標。

2.7 措施

推行資助計劃，鼓勵車主以石油氣或電動小巴取代柴油小巴。

說明

我們在二零零二年八月開始推行資助計劃，鼓勵車主早日以石油氣或電動小巴取代柴油小巴。在該項計劃下，公共小巴車主如以石油氣或電動小巴取代其柴油小巴，可分別獲發 60,000 元或 80,000 元的一筆過資助。至於私人小巴，車主如以石油氣或電動小巴取代其柴油小巴，可獲豁免首次登記稅。到目前為止，新登記的公共小巴中，約有八成是石油氣小巴。

2.8 措施

推行為歐盟車輛廢氣排放標準生效前登記的重型柴油車輛安裝催化器的資助計劃，並在安裝計劃完成後，以法例規定所有這類別的車輛必須安裝這種裝置。

說明

柴油車輛是本港路邊空氣污染的主要源頭。尤其是歐盟前型號(即在一九九五年四月前首次登記)的柴油車輛，它們所造成的

污染，較符合更嚴格排放標準的新柴油車輛嚴重。為了改善路邊空氣質素，我們須採取措施，減低歐盟前型號柴油車輛的廢氣排放量。我們在二零零一年完成為歐盟前型號輕型柴油車輛安裝微粒消減裝置的資助計劃，並且在二零零二年年底開始，為歐盟前型號重型柴油車輛推行類似的安裝計劃。截至二零零三年年底，在合資格參與這項計劃的歐盟前型號重型柴油車輛中，超過五成已安裝微粒消減裝置。這項安裝計劃預期在二零零四年完成。其後，我們會規定這類別的車輛必須安裝這種裝置。

2.9 措施

尋找在外地循環再用本地惰性拆建物料的機會。我們會繼續與建造業和有關當局合作，在內地物色可循環再用本港這類物料的土地開拓工程。

說明

我們一直積極與內地當局磋商，以期在互惠互利的情況下，於內地的土地開拓工程循環再用本港的惰性拆建物料。我們會繼續就此事與有關當局和建造業合作。

2.10 措施

因應國際專家小組所提議方案所進行的試驗和研究結果，就淨化海港計劃餘下各期的未來路向諮詢公眾。

說明

我們計劃在二零零四年就淨化海港計劃餘下各期的未來路向諮詢公眾。我們除了會考慮該項計劃的整體環保和社會經濟效益外，也會顧及該項計劃所需的費用和對排污費的影響。

二零零三年施政綱領

有利環保的發展

新措施

3.1 措施

在香港與廣東省的發電廠之間進行排污交易試驗計劃，以期善用資源，在同一空氣域減少廢氣排放。這是與廣東省政府改善珠江三角洲空氣質素計劃的一部分。

進度／現況

在二零零四年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.3 段。

3.2 措施

落實「污染者自付」的原則，在二零零四年對拆建廢物實施堆填區收費計劃；這項計劃預期可成為經濟誘因，鼓勵廢物產生者減少廢物和把廢物分類，以便再用／循環再造。

進度／現況

在二零零四年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.4 段。

3.3 措施

在二零零三年推行試驗計劃，測試乾濕廢物分類法的經濟效益及配套安排；如成效理想，會大規模採用這種分類法回收家居廢物，作為整體廢物管理計劃的一部分。此外，也會設定減少廢物的基準。

進度／現況

在二零零四年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.5 段。

3.4 措施

在二零零三年公布全面的自然保育政策，透過切實可行的措施，與學術界和非政府機構建立密切的伙伴關係，更妥善地保護有重要生態價值的自然棲息地。考慮採用適用於不同地點的生態價值評估制度，並參照氣候和自然環境與香港相似的先進城市或國家，訂立自然保育工作的基準。

進度／現況

我們已完成對現行自然保育政策的檢討，並且在二零零三年七月至十月進行為期三個月的公眾諮詢。公眾諮詢文件概述檢討的結果和建議，包括擬議計分制，用來評估不同地點在生態方面的相對重要性，以便擬訂須優先加強保育的地點清單；以及加強保育私人土地上具重要生態價值的地點的兩項改善措施，即管理協議方案和公私營界別合作方案。此外，檢討結果證實，無論從受保護地區所佔的比例或從生物多樣性方面來看，香港與其他經濟發展相若的城市相比也毫不遜色。公眾諮詢後的跟進工作，請參閱上文第 2.6 段。

持續推行的措施

3.5 措施

推行資助計劃，鼓勵車主在二零零三年年底或之前以石油氣的士取代柴油的士，以及在二零零五年年底或之前以石油氣／電動小巴取代柴油小巴。

進度／現況

鼓勵車主早日以石油氣的士取代柴油的士的資助計劃，已於二零零三年年底完成。現時本港差不多所有的士都使用石油氣。至於鼓勵車主以石油氣或電動小巴取代柴油小巴的計劃進度，詳情請參閱上文第 2.7 段。

3.6 措施

鼓勵車主為歐盟前期柴油車輛安裝微粒過濾器及催化器，向車主提供資助，並在安裝計劃完成後採取步驟，以法例規定所有車輛必須安裝這些裝置。

進度／現況

為歐盟前期輕型柴油車輛安裝微粒過濾器及催化器的資助計劃已在二零零一年十月完成。在該項計劃下，約有 24 000 輛歐盟前型號輕型柴油車輛安裝了微粒消減裝置或催化器。我們得到立法會的支持，由二零零三年十二月一日起，規定這類車輛必須安裝這種裝置。至於為歐盟前型號重型柴油車輛安裝催化器的進度，請參閱上文第 2.8 段。

3.7 措施

尋求在外地循環再用惰性拆建物料的機會。

進度／現況

在二零零四年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.9 段。

3.8 措施

在二零一零年年底或之前，盡力把珠江三角洲地區四類主要空氣污染物的排放量降至適當水平，使香港能達到現行的空氣素質指標。

進度／現況

在二零零四年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.3 段。

3.9 措施

在二零零三年，就國際專家小組對淨化海港計劃餘下各期提出的四個方案，完成各項試驗和研究，並在二零零四年進行公眾諮詢。

進度／現況

就國際專家小組所提出的四個方案進行的試驗和研究，大部分已經完成，當中包括試驗佔地較少的污水處理技術，以及該四個方案的環境及工程可行性研究。上述研究證實，該四個方案在技術上應該可行，但當局須增撥土地（約 12 公頃），以興建佔地較少的污水處理廠。淨化海港計劃餘下各期的建設費用估計為 200 至 220 億元，而整項計劃的每年經常費用總額則會達 15 至 18 億元，視乎所採用的方案而定。

3.10 措施

推廣再生能源的應用。

進度／現況

我們已在二零零三年年初完成第一階段（共分兩個階段）的顧問研究，探討在香港更廣泛應用再生能源的可行性。第一階段研究展示了各種再生能源在本港廣泛應用的潛力，以及探討在法律、體制／架構及推廣方面的相關事宜，並就制訂推行策略提出建議。我們現正進行第二階段研究。第二階段研究是一項設計和建造計劃，在灣仔政府大樓安裝多種附設於建築物上的太陽能光伏板，以評估這些裝置在香港氣候下運作的效能。這項試驗計劃將於二零零四年年初完成。我們已得到兩家電力公司承諾，各自擬訂計劃，安裝具生產規模的風力渦輪，藉此向公眾示範和評估這種技術。這是《管制計劃協議》中期檢討的成果之一。我們也繼續率先在工務計劃項目應用再生能源。在二零零三年，我們在各項政府撥款進行的工程項目中，安裝了發電量約達 17 萬瓦的再生能源裝置。

環境運輸及工務局

二零零四年一月

附件

香港特區的強化防治措施

措施	實施時間表
鼓勵以使用較潔淨的燃料的小巴取代柴油小巴	資助計劃已於二零零二年第三季展開，鼓勵車主早日以石油氣或電動小巴取代柴油小巴。
規定歐盟前型號柴油車輛必須加裝微粒消減裝置	為歐盟前型號輕型柴油車輛加裝微粒消減裝置的資助計劃已經完成，現已規定這類車輛必須安裝這種裝置。為歐盟前型號重型柴油車輛加裝這種裝置的資助計劃現正進行，預期在二零零四年底或之前完成；其後，會規定這類車輛必須安裝這種裝置。
加強加油站的氣體回收系統	在二零零四年向立法會提交擬議法例，規定加油站須回收在加油時排放從汽油揮發的氣體。
收緊汽車燃料標準	在二零零五年，與歐盟同步把汽車汽油（電油）標準收緊至歐盟 IV 期標準（車用柴油標準已由二零零二年起收緊至歐盟 IV 期標準）。
收緊汽車廢氣排放標準	在二零零六年，與歐盟同步把新登記車輛的廢氣排放標準收緊至歐盟 IV 期標準。
減少印刷工序、油漆和消費品的揮發性有機化合物排放量	在二零零四至零五年度向立法會提交擬議法例，規定含揮發性有機化合物的產品須附有相關的標籤。 向立法會提交擬議法例，以減少使用揮發性有機化合物含量高的產品，以及為印刷工序訂定揮發性有機化合物排放標準。
減少發電廠的廢氣排放量	設立有效和靈活的機制（可包括排污交易），以控制發電廠的二氧化硫、氮氧化物和可吸入懸浮粒子總排放量，務求在二零一零年或之前達到減少這幾類污染物排放量的目標。

廣東省的強化防治措施

措施	實施時間表
使用清潔能源	在二零零五年前實現每萬元人民幣國民生產總值消耗 0.85 公噸標煤的能源量。在二零一零年前建立安全、穩定、經濟、高效、清潔的能源生產和供應體系。
	建設一條液化天然氣主幹線和進行相關工程。在二零零五年完成第一期工程，規模達每年 300 萬公噸。在二零零九年完成第二期工程，其規模是每年 300 萬公噸；以及建成一批液化天然氣發電廠。
	在二零零五年前完善 500 千伏雙回路環形核心網架，確保西電東送。
限制燃料含硫量	限制含硫量高的燃料。到二零零五年，酸雨控制區內使用的燃油和燃煤含硫量會控制在 0.8% 以下。
減少燃煤和燃油發電廠的排放量	淘汰小發電機組。實施這項措施後，到二零零五年，30 萬千瓦以上的發電機組會佔全區總裝機容量的七成以上，比二零零年提高 35%。
	在二零零五年前敲定在沙角、黃埔、台山和珠海等發電廠安裝煙氣脫硫裝置的計劃。
	在二零零七年前規定所有 12.5 萬千瓦以上的燃油和燃煤機組必須安裝煙氣脫硫裝置。
控制工業鍋爐和工藝過程中的排放量	逐步淘汰城市市區內每小時 2 公噸以下的燃煤鍋爐。到二零零五年，禁止在重點城市建成區內使用每小時 2 公噸以下的燃煤鍋爐，並規定所有大、中型工業鍋爐必須安裝脫硫裝置或採用清潔燃燒技術，以減少污染物排放量。
	繼續分批淘汰各類二氧化硫、煙塵和微粒污染嚴重的生產工藝和設備。
減少油漆的揮發性有機化合物排放量	淘汰以二甲苯等揮發性有機化合物為主溶劑的塗料。

減少機動車尾氣 污染	在二零零五年前開始建設區域快速輕軌交通體系，建設廣州南部地區快速路、深圳深平快速幹道等中心城市快速路。
	發展綠色交通，在區域內主要城市開展清潔汽車行動計劃，鼓勵使用清潔燃料，發展電車，積極推廣使用先進的清潔能源汽車。
	規定所有新增機動車須符合尾氣排放標準。加強在用車的年檢和路上抽查，強化在用車的監督管理，確保區域內城市機動車尾氣達標率在二零零五年達到九成以上。