

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)344/05-06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 特別會議紀要

日 期：2005年10月21日(星期五)
時 間：上午9時35分
地 點：立法會會議廳

出席委員：蔡素玉議員, JP (主席)
劉慧卿議員, JP (副主席)
李柱銘議員, SC, JP
張文光議員
單仲偕議員, JP
黃容根議員, JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
陳偉業議員
余若薇議員, SC, JP
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP

列席議員：周梁淑怡議員, GBS, JP
王國興議員, MH

出席公職人員：議程第I項

環境保護署

環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

環境運輸及工務局常任秘書長(環境)
郭家強先生

環境保護署副署長(1)
趙德麟博士

環境保護署副署長(2)
范偉明先生

環境保護署副署長(3)
鄧忍光先生

環境保護署副署長(4)
李忠善先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)1
余麗琼小姐

列席職員 : 助理秘書長1
吳文華女士

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. 環境運輸及工務局局長就行政長官2005至2006年度施政報告內的相關政策措施作出簡報

(2005至2006年度施政報告

立法會 CB(1)24/05-06(01) —— 2005至06年施政綱領 —— 環境運輸及工務局的政策措施)

環境運輸及工務局局長扼述有關資料文件的重點，藉以向委員簡介2005至06年施政綱領中涉及環境運輸及工務局所轄環境範疇的措施。

2. 鑒於行政長官施政報告第59段表明“今後一切重大政策在決定推行前，都必需先經過環保角度的審視”，余若薇議員要求當局闡釋環保角度的審視與現行環境影響評估(下稱“環評”)程序有何分別。劉慧卿議員亦詢問，環保角度的審視會如何進行，以及有關程序涉及多少個部門。環境運輸及工務局局長表示，政府當局決定日後在作出重大政策決定前，會顧及可持續發展及環境

政府當局

方面的考慮因素。在政策構思階段顧及此等考慮因素，會有效避免對環境造成難以克服或無法挽回的影響。應委員的要求，政府當局答允提供資料摘要，解釋如何進行環保角度的審視、新訂重大政策在哪些階段須經過環保角度的審視，以及所涉及的部門數目。

3. 林健鋒議員表示，工商界一直非常響應政府改善空氣質素的措施，並簽署了《清新空氣約章》。雖然各行業已採用環保做法以表支持，但他對於市民缺乏環保意識感到關注，並認為政府當局應採取更多積極措施，推動市民參與其事。環境運輸及工務局局長表示，政府當局一直透過教育及宣傳計劃提倡環保，包括近期在黃金時段播放一系列有關減少廢物的電視宣傳片。雖然當局一直致力提高公眾的環保意識，但畢竟仍要靠市民本身將環保習慣融入日常生活中。就以車輛空轉引擎為例，若有市民大眾的參與，問題便能容易解決。節省能源的情況也是一樣。當局應否提供財政誘因或立法以確保市民遵守規定，此事仍有爭議，但落實污染者自付的原則可以提醒市民，保護環境是要付出代價的。

本港空氣質素

4. 在**可吸入懸浮粒子**方面，余若薇議員察悉並關注到，空氣質素指標並無定下任何標準，對排放2.5微米大小的可吸入懸浮粒子作出管制，而據世界衛生組織(下稱“世衛”)所述，此類粒子可對人類健康造成不利影響。她亦關注到迪士尼主題公園每晚煙花匯演對空氣質素的影響，因為其間會排放一定數量的可吸入懸浮粒子，而且影響視野的能見度。環境運輸及工務局局長表示，雖然世衛對排放2.5微米大小的可吸入懸浮粒子提出關注，但世衛或歐洲國家均無就此定下任何標準。鑒於設定標準會涉及多項衛生及環境因素的評估，在未有全面考慮此等因素和參考外地經驗的情況下，香港不宜訂定本身的標準。

5. 在**車輛廢氣排放**方面，王國興議員察悉，自當局於2002年8月推行資助計劃，鼓勵車主早日以石油氣或電動公共小巴(下稱“小巴”)取代柴油小巴以來，只有50%的小巴改為石油氣型號車輛。他詢問當局有否任何計劃，鼓勵更多小巴車主參與該計劃。環境運輸及工務局局長答稱，由於資助計劃將於2005年年底屆滿，小巴車主可能寧可在換車之前，盡量延長其現有車輛的壽命。此外，石油氣加氣站的設置情況，亦是車主換車時要考慮的因素。就此，政府當局一直設法物色適當地點，用作興建石油氣加氣站，但為顧及安全方面的問題，必須先進行

風險評估。儘管如此，政府當局仍會繼續致力鼓勵車主轉用較環保的車輛。

6. 陳偉業議員表示，除的士及小巴外，政府當局應仿效多個海外國家再跨出一步，提倡使用石油氣私家車，以期進一步減少車輛廢氣的排放量。對於轉用石油氣車輛的進展因石油氣基礎設施不足而受到限制，他感到失望，並認為政府當局必須定出解決問題的時間表，以便車主以石油氣車輛取代汽油車輛。環境運輸及工務局局長表示，政府當局一直努力物色更多地點，用作興建石油氣加氣站，但由於土地方面的限制及氣體安全的嚴格規定，難以找到合適的地點。在沒有足夠基礎設施的情況下，當局不能保證可進一步推動轉用石油氣車輛。現時，政府當局正設法鼓勵車主以較環保型號的車輛取代餘下的柴油車輛。當局會在最後階段才推動以石油氣車輛取代汽油私家車，因為相對於柴油車輛，汽油車輛的廢氣排放問題較少。

7. 環境保護署副署長(3)補充，自當局於1999年推出一系列管制車輛廢氣排放量的措施以來，至今已設置了50個石油氣加氣站，另有6個將於明年投入服務。為應付共60 000輛石油氣客貨車的需求，估計要提供約88個石油氣加氣站。鑒於香港土地有限，此項工作非常艱巨。如本港250 000輛私家車全部更改為石油氣型號，所需的石油氣加氣站更會遠超此數。陳偉業議員表示，當局有需要在顧及本港土地有限的情況下，檢討加氣站的需求。

8. 劉健儀議員認為，既然政府對環保的支持堅定不移，便應竭力探求更多環保的汽車燃料。她注意到美國、英國、巴基斯坦及印度等國家，正使用以天然氣作燃料的巴士及貨車，並詢問政府當局在此方面曾進行過甚麼研究。陳偉業議員亦贊成使用較環保的燃料，藉以減少車輛廢氣排放量，以及在長遠上改善空氣質素。環境運輸及工務局局長表示，天然氣雖然在若干方面較石油氣優勝，但不能用以推動香港的空調雙層巴士。此外，如引入天然氣作為汽車燃料，在提供基礎設施方面，亦有土地方面的限制。雖然如此，政府當局會密切留意環保燃料的最新發展，以及有關燃料是否適合本港使用。

9. 在**電動及混合式車輛**方面，王國興議員詢問，鑒於本地大專院校的最新研究結果，當局會否採取措施，推廣電動車輛的使用。環境運輸及工務局局長表示，雖然電動車輛可以使用，但也存在實際困難，例如充電時間長，以及在香港設置充電設施的問題等。使用混合式車輛，會是一個解決方案，該類車輛以汽油及電力混

合推動，在使用汽油行駛時可同時充電。混合式車輛如可大量生產出售，政府會支持使用此類車輛。

10. 劉健儀議員詢問，當局會否就使用混合式車輛作進一步研究，因為此類車輛如在使用汽油行駛時可同時充電，會相當有用。她亦詢問政府是否準備提供資助優惠，以鼓勵車主轉用混合式車輛。環境運輸及工務局局長表示，使用混合式車輛是可行的，沒有需要就其可行性再作研究。此類車輛雖在市場有售，但供應有限，無法應付全球需求，況且市場目前只有一種右軚駕駛型號供應。鑒於此類車輛供應有限，現時未必是推行資助計劃，鼓勵車主轉用此類車輛的適當時機。此情況預期未來會有改變，因為內地車輛製造商已獲要求生產更多混合式型號車輛。屆時，政府當局會積極考慮推廣使用混合式車輛。

11. 在**管制汽車空轉引擎**方面，張文光議員表示曾有家長接觸他，要求管制汽車空轉引擎。他們對輪候接載其子女離校的校巴空轉引擎時排放廢氣，尤其感到關注。在幼稚園和小學，由於學童年紀較小，身材又較矮，直接受到汽車廢氣的影響，問題更為嚴重。他們詢問，為幼童的利益着想，當局是否有其他措施去管制汽車空轉引擎。

12. 環境運輸及工務局局長表示難以對汽車空轉引擎實施管制。她記得立法會上次討論此議題時，由於運輸業強烈反對，結果同意不應立法管制汽車空轉引擎。此外，亦有一些家長屬意校巴繼續開着空調系統，使其子女感到舒適。當局亦曾考慮設定某個溫度，要求司機在氣溫低於此溫度時關掉引擎，但由於本港氣溫全年大部分時間偏高，當局已否定此方案。

13. 張文光議員雖然認同難以立法管制汽車空轉引擎，但認為政府當局最少亦應考慮在學校及醫院處所管制汽車空轉引擎，以保障較易受影響的幼童及病人。除了加強針對汽車空轉引擎的教育及宣傳外，有關方面亦應要求教育統籌局(下稱“教統局”)協助，透過學校管理層、校巴公司及家長會之間的合作，對校巴空轉引擎作出管制。兒童亦可擔當重要角色，說服父母在等候時將汽車引擎關掉。環境運輸及工務局局長表示，有關方面曾討論在學校及醫院處所管制汽車空轉引擎一事。政府當局樂於就管制汽車空轉引擎方面的事宜，與學校當局磋商聯絡。此事可由環境保護署和教統局進一步跟進。

14. 李柱銘議員認為，政府當局現時採用的做法不夠主動積極。為證明其承擔決心，政府當局應向全世界

清楚表明，改善空氣質素是政府最優先的工作，並應帶頭解決空氣污染問題。他支持立法管制汽車空轉引擎，並有信心此舉會得到業界支持。環境運輸及工務局局長表示，政府當局致力尋找切實可行的措施，以求改善空氣質素，但在實施此等措施(例如擬議立法管制汽車空轉引擎)方面，市民的支持至為重要，而且受影響的行業亦要獲得諮詢。她同意張文光議員提出在學校及醫院處所管制汽車空轉引擎的措施，會是第一步的工作。除管制汽車空轉引擎外，當局亦正推行措施管制其他污染物，例如發電廠排放的廢氣等。

區域空氣質素

15. 在**2010年減排目標**方面，王國興議員認為政府必須與廣東省加強合作，以解決珠江三角洲(下稱“珠三角”)地區的空氣污染問題，尤其是該區發電廠排放的大量污染廢氣。他表示有需要採取進一步措施，務求在2010年之前達到減排目標。劉慧卿議員補充，市民已對當局需要如此長的時間去改善空氣質素，感到極不耐煩，而且關注減排目標未能在2010年達到。鑒於珠三角地區內排放的廢氣大多來自港資工業，她表示應採取行動，要求有關廠商採用更積極的措施，減少廢氣排放。當局亦應加強對造成污染的行業採取執法行動。

16. 由於在珠三角地區的污染物中，20%是源於香港，80%來自廣東省，環境運輸及工務局局長表示須有賴跨境合作來解決問題。為此，香港特別行政區政府(下稱“香港特區政府”)與廣東省政府共同制訂了“珠江三角洲地區空氣質素管理計劃”，以期在2010年或之前達到減排目標。就此，香港特區政府已採取有步驟的措施管制廢氣排放，並初見成效。然而，雙方須長期合作，才能改善區域空氣質素。與此同時，在港粵持續發展與環保合作小組之下成立的珠三角空氣質素管理及監察專責小組，將會跟進珠三角地區空氣質素管理計劃下的各項工作。在推動製造商實行環保生產方面，環境運輸及工務局局長表示，政府當局一直與他們磋商。據她瞭解，環保生產符合獲納入內地稅務優惠計劃的資格準則。環境保護署副署長(4)(下稱“環保署副署長(4)”)補充，當局正考慮進行顧問研究，透過示範項目及提供技術支援，協助珠三角地區的廠商採用環保的生產方式，以減少廢氣排放。廣東省的經濟及貿易當局亦已同意參與該計劃。

17. 單仲偕議員表示，市民很希望知道在政府當局採取各項措施後，空氣質素究竟有何真正改善。他詢問政府當局會否承諾可在一個確實時限內，使空氣質素獲得令人感覺得到的改善。環境運輸及工務局局長表示，

空氣質素的改善雖然並非很易感覺得到，但可從統計分析及測量中反映出來。在實施一系列減少廢氣排放量的改善措施後，氮氧化物水平已告下降，而從空氣污染指數可見，空氣質素亦較去年有所改善。這信息清楚說明當局為改善空氣質素所做的工作已見成效。至於可否就空氣質素作出預測，環境運輸及工務局局長證實，當局一向有使用電腦模擬系統作出預測，而這實際正是2010年減排目標的訂定依據。按照經濟增長及工業發展的趨勢，如能實施計劃中的減排措施，預計可在2010年或之前達到減排目標。對於單議員要求當局向市民公布例如2至3年期內的預測，環境運輸及工務局局長回應時表示，電腦預測並非如此準確。每年的預測都會因天氣情況等因素而出現變動。提供不準確的預測，可能會影響市民信心。然而，她同意考慮公布有關預測，供市民參考。

水質

18. 關於立法管制非殺蟲藥的危險化學品的建議，黃容根議員對有殺蟲藥流出污染本港水域的問題感到關注。在蚊子繁殖季節使用大量殺蟲藥滅蚊之時，問題尤見嚴重。他詢問當局採取了甚麼措施來解決有關問題。環境運輸及工務局局長表示，根據《關於持久性有機污染物的斯德哥爾摩公約》(下稱“公約”)，香港有責任管制及規管成份為殺蟲藥及化學品的持久性有機污染物。本港使用的殺蟲藥並非公約所管制的持久性有機污染物，不會對環境造成長期損害。

19. 黃容根議員又詢問，港粵雙方聯手做過甚麼工作，改善因珠三角地區填海活動而日見惡化的水質，尤其是海床的水質。環保署副署長(4)解釋，廣東省環境保護局對保護珠江水質極為重視，並會就此事進行顧問研究。環境運輸及工務局局長表示，在與廣東省當局進行公務交往時，政府當局會提出有關如何減少填海影響的問題，並向其介紹此方面的技術。

II. 其他事項

20. 議事完畢，會議於上午10時40分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年11月24日