

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1121/05-06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 會議紀要

日 期 : 2006年2月27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 : 蔡素玉議員, JP (主席)
劉慧卿議員, JP (副主席)
李柱銘議員, SC, JP
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
余若薇議員, SC, JP
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP

缺席委員 : 張文光議員
陳偉業議員

出席公職人員 : 議程第IV項

環境保護署副署長(4)
李忠善先生

高級環境保護主任
馬詠儀博士

議程第V項

環境保護署副署長(3)
鄧忍光先生

環境保護署助理署長(空氣質素政策)
謝展寰先生

首席環境保護主任(流動污染源管制)
莫偉全先生

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)860/05-06號文件 —— 2005年11月22日與規劃地政及工程事務委員會舉行聯席會議的紀要

立法會CB(1)860/05-06號文件 —— 2006年1月23日會議的紀要)

2005年11月22日與規劃地政及工程事務委員會舉行聯席會議的紀要及2006年1月23日會議的紀要獲得確認通過。

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)950/05-06(01)號文件 —— 跟進行動一覽表
立法會CB(1)950/05-06(02)號文件 —— 待議事項一覽表)

3. 鑑於香港電力市場未來的發展第二階段諮詢將於2006年3月結束，主席表示或會有需要與經濟事務委員會舉行一次聯席會議，以便討論各項相關的事宜，包括可再生能源的發展。然而，她曾嘗試與經濟事務委員會

的主席安排舉行一次聯席會議，可惜徒勞無功。就此，她建議在環境事務委員會於2006年3月27日舉行的下次會議討論該事項，但仍須視乎委員是否同意而定。經濟事務委員會的委員、各相關決策局的代表，以及兩家電力公司將會獲邀出席會議。

4. 余若薇議員察悉，在是日上午舉行的經濟事務委員會會議席上，委員曾討論單仲偕議員提出的建議，亦即在經濟事務委員會及環境事務委員會之下成立一個小組委員會，以研究與本港電力市場的未來發展有關的事宜。雖然環境事務委員會主席支持該建議，其出席該會議的民主建港協進聯盟黨友卻不然。結果，該建議遭否決。經濟事務委員會的委員亦否決與環境事務委員會舉行聯席會議以討論此事項。對於香港電力市場的未來發展中有關環保及經濟的事宜未能由一個小組委員會或上述兩個事務委員會的聯席會議跟進，余議員感到相當遺憾。儘管如此，她亦同意主席的意見，認為此事項應由環境事務委員會討論。她又建議，有興趣或受影響的有關各方，例如環保組織及商會等，應獲邀發表意見，因為電力市場的發展很可能會對環境構成影響。

5. 主席澄清表示，她並無出席在是日上午舉行的經濟事務委員會會議。她重申，雖然其同一政黨的議員不支持有關建議，她本人仍然支持在兩個事務委員會之下成立小組委員會以跟進此事。

6. 劉慧卿議員認為，兩個事務委員會無法以合作的態度就橫跨兩個政策範疇的事項進行研究，會給立法會造成一個負面的形象，而此事有需要作進一步的跟進。她同意事務委員會應舉行一次會議以討論諮詢文件，並應邀請所有其他議員出席該次會議。她又強調，經濟發展及勞工局有需要派代表參與討論。

7. 單仲偕議員表示，就開放電力市場所動議的議案在2006年2月15日的立法會會議獲得通過，他還以為議員對此事已有共識。因此，他從沒想過，他就成立一個小組委員會／與環境事務委員會舉行聯席會議以跟進此課題所提出的建議會被否決。因此，他別無選擇，只能建議環境事務委員會跟進此事，而所研究的眾多事宜中，會包括各樣環境影響以及投資減排設施和發展可再生能源的預期回報率。鑑於使用較環保的燃料及方法發電會有經濟影響，主席認為環境事務委員會亦可討論此問題。

8. 劉健儀議員表示，經濟事務委員會的決定對環境事務委員會並無約束力，環境事務委員會可自行決定討論甚麼課題。鑑於第二階段諮詢將會進行至2006年3月

31日才結束，經濟事務委員會或會希望再討論此課題，在現階段不可以把成立小組委員會的可能性完全抹殺。主席表示，舉行聯席會議的目的是要避免分別舉行不同的會議以討論相同的課題。

9. 委員同意於2006年3月27日的下次例會上討論香港電力市場未來的發展第二階段諮詢。各相關政策局的代表、兩家電力公司，以及關注此事的團體將會獲邀出席會議。劉慧卿議員建議，把是否需要徵求內務委員會同意成立小組委員會以跟進此課題一事，納入2006年3月27日舉行的下次會議的“其他事項”之下。

IV. 香港的《關於持久性有機污染物的斯德哥爾摩公約》實施方案擬稿

(立法會CB(1)950/05-06(03)號文件——政府當局提供的文件)

10. 環境保護署副署長(4)(下稱“環保署副署長(4)”)以電腦投影片向委員介紹把香港的《關於持久性有機污染物的斯德哥爾摩公約》實施方案(下稱“香港實施方案”)擬稿。政府當局計劃在2006年4月把香港實施方案擬稿提交中央人民政。

11. 余若薇議員就將會受香港實施方案影響的行業提出詢問。單仲偕議員亦發表類似的意見，並表示他不反對就持久性有機污染物實施管制，但卻關注到建議的規管制度對進／出口商的影響。他詢問政府當局有否就建議的管制制度通知受影響的行業，以及會否提供協助以利便該等行業辦理清關事宜。

12. 環保署副署長(4)表示，環境保護署(下稱“環保署”)曾於2005年初進行調查，藉以確定《斯德哥爾摩公約》對香港的影響。調查結果顯示，《斯德哥爾摩公約》所規管的化學品現時在香港並沒有貿易及／或使用。涉及運送化學品的運輸業或會是受建議的規管制度所影響的行業，因為需要遵守《關於在國際貿易中對某些危險化學品和農藥採用事先知情同意程序的鹿特丹公約》的規定。環保署在2005年11月就香港實施方案擬稿的擬備工作舉行相關人士諮詢工作坊，所諮詢的相關人士包括學者、環保組織、專業團體、商會、進／出口商、公用事業公司，以及運輸公司。當局將會就《危險化學品管制條例草案》所提出的立法建議進一步諮詢物流行業。該項條例草案旨在管制和規管須受《斯德哥爾摩公約》限制的非除害劑危險化學品的進口、出口、製造和使用。

13. 環保署副署長(4)在回應余若薇議員就持久性有機污染物的不良影響所提出的進一步詢問時表示，持久性有機污染物是可致癌的危險化學品，並會對人體的神經系統、生殖系統及免疫系統構成損害，而受損害的程度則視乎持久性有機污染物的污染水平，以及攝入的次數和時間長短而定。

14. 鑑於持久性有機污染物的不良影響，黃容根議員質疑在東沙洲處置疏浚沉積物是否恰當，而東沙洲自2004年開始已被指定為受污染海泥的處置設施。有關的沉積物很可能已受持久性有機污染物所污染，因此會對該處的海洋環境構成影響，繼而影響漁民的生計。然而，在政府當局批准及指定東沙洲處置為受污染海泥的處置設施之前，受影響的捕魚業卻從未獲諮詢。鑑於海洋沉積物是持久性有機污染物的可能來源，他認為政府當局必須就海洋沉積物的持久性有機污染物水平進行研究，以便確定處置疏浚沉積物對海洋環境的影響。

15. 環保署副署長4表示，大部分持久性有機污染物除害劑均在本港多個地點抽取的各類海魚及貝類海產樣本中驗出。在海魚及貝類海產中的持久性有機污染物除害劑，主要為滴滴涕、異狄氏劑和七氯三種，而艾氏劑的污染水平則只於海魚中較為顯著。本地環境(大氣、海水、海泥、海魚和貝類)中持久性有機污染物的污染水平，與亞太區、歐洲、美國和澳洲大部分市區錄得的情況相若。人體健康風險評估的結果顯示，就目前本地環境和食物中持久性有機污染物的污染水平而言，香港居民經呼吸和飲食的終生攝入量，並不會對人體構成具顯著毒理學意義的慢性毒性／致癌風險。至於在東沙洲的傾卸活動所造成的影響，環保署副署長4表示，政府當局已經進行強制性的環境影響評估，才指定該處為傾卸設施。雖然該處對環境或人類健康不會構成即時威脅，但政府當局會透過定期的環境監察及審核工作繼續監察。然而，黃容根議員表示，他不知道在東沙洲進行的環境監察及審核的任何結果，此情況顯示政府當局欠缺統籌。他重申，鑑於受污染的泥土會對海洋環境造成不良影響，他反對在東沙洲繼續進行傾卸活動。

16. 鑑於飲食是攝入持久性有機污染物的主要途徑，余若薇議員詢問，本港居民攝入持久性有機污染物的數量為何。環保署副署長4表示，食物環境衛生署(下稱“食環署”)已展開了一項有關本港人口食物消費量的調查，結果預計可於2008年發表。根據該項研究結果，政府當局將可估計本港居民經飲食攝入持久性有機污染物的數量及評估當中涉及的風險。除上述調查外，水務署會考慮將《斯德哥爾摩公約》所訂12種持久性有機污染

物全部納入常規食水監察計劃之內，而食環署亦會考慮參照各國及國際食物安全當局的做法，考慮制訂香港持久性有機污染物的“食物安全行動水平”。

17. 主席詢問，有關本港人口食物消費量的調查為何需要3年時間才可完成。高級環境保護主任表示，食環署就8個主要食物類別(穀類、水果、乳類產品、海產、肉類、家禽、蔬菜及蛋類)持續進行的食物監察計劃，雖然可測量部分較常見的持久性有機污染物(例如二噁英、呋喃及滴滴涕)的含量，但卻沒有評估《斯德哥爾摩公約》所訂12種持久性有機污染物在所有8個主要食物類別所佔含量的水平。為評估本港居民經由飲食攝入的持久性有機污染物的數量，政府當局已要求食環署把《斯德哥爾摩公約》所訂的12種持久性有機污染物全部納入其食物監察計劃之內。

18. 主席詢問，高度工業化的珠江三角洲(下稱“珠三角”)地區有否對持久性有機污染物施加相若管制，以及對釋出例如二噁英／呋喃等非有意產生的副產品有何管制方法。環保署副署長4表示，內地的國家環境保護總局現正擬備國家實施方案，以期於2006年11月提交該方案予《斯德哥爾摩公約》審核。在該方案完成後，便可取得較多關於內地管制持久性有機污染物的資料。在此期間，香港與廣東省將會在2005年12月底就珠三角地區管制持久性有機污染物事宜進行學術交流。在管制非有意釋出的副產品方面，環保署副署長4表示，政府當局已制訂若干行動計劃，盡用燃氣發電廠現有的發電能力，以及逐步淘汰舊有的燃煤發電廠機組。此外，政府當局亦正收緊火葬場的二噁英排放標準，並逐步更換舊有的機組。由2006年1月1日起，政府當局會為本港的汽車分階段引入歐盟IV期廢氣排放標準。全港性的污水改善計劃(包括淨化海港計劃第二期甲工程)可減少二噁英／呋喃在海洋環境的排放。高級環境保護主任補充，火葬場排放的污染物現時是由《空氣污染管制條例》(第311章)規管。政府當局正研究把焚屍爐所排放的二噁英／呋喃的標準由現時每立方米含1毫微克降低至每立方米含0.1毫微克，而至目前為止，該準標是世界上最嚴格的標準。

19. 鑑於攝取持久性有機污染物涉及健康風險及有積聚效應，主席詢問為何管制持久性有機污染物的行動計劃需要跨越5至10年。環保署副署長4表示，推行管制持久性有機污染物的行動計劃的次序可分為優先、稍後及較後處理，並以一項5年計劃為基礎，以配合《斯德哥爾摩公約》每5年所進行的檢討。雖然該等行動計劃以5年為期，但並非所有計劃均需要5年時間完成。舉例而言，管制持久性有機污染物的法例預期可於今年年底制

定。食環處已開展一項全港居民食物消費量的調查。如有額外資源，亦會於未來進行“完全飲食研究”。漁農自然護理署亦正以現有撥款，按項目就本港水鳥及海洋哺乳動物持久性有機污染物的污染情況展開研究。應委員的要求，環保署副署長4答允就管制持久性有機污染物的行動計劃提交一份進度報告。

V. 對新重型車輛及新電單車實施更嚴格的廢氣排放標準
(立法會CB(1)950/05-06(04)號文件——政府當局提供的文件)

20. 環保署副署長3向委員解釋，政府當局建議與歐洲聯盟(下稱“歐盟”)同步，對香港的新登記重型車輛實施歐盟IV期廢氣排放標準，並對新登記電單車實施歐盟III期廢氣排放標準。

21. 單仲偕議員表示，民主黨的議員原則上支持對新登記的重型車輛及電單車引入較嚴格的廢氣排放標準。他詢問相關的過渡安排，以及獲准進入本港的內地登記車輛需否遵守較嚴格的廢氣排放標準。環保署副署長3澄清，歐盟IV期廢氣排放標準只適用於新登記的重型車輛，對已在使用中的現有車輛並不適用。環境保護署助理署長(空氣質素政策)(下稱“環保署助理署長”)補充，來自內地的車輛必須登記及符合本港的廢氣排放標準，只有持特別許可證者例外。

22. 李永達議員詢問，現時有否提供任何經濟誘因(例如首次登記稅優惠)，鼓勵使用以汽油及電力兩者混合推動的較環保混合動力車輛。環保署副署長3表示，政府物流服務署已就5款混合動力車輛的廢氣排放功能進行比較研究。初步結果顯示，混合動力車輛的廢氣排放水平及耗油量較傳統汽車分別低約40%及50%。該項為期兩年的研究預期可於2007年年中完成。鑑於混合動力車輛在廢氣排放功能方面表現良好，李議員表示，為公眾健康起見，政府當局應致力鼓勵現有車輛盡早更換為混合動力車輛。環保署副署長3表示，現時供應本港的混合動力車輛型號甚為有限，因為日本製造的混合動力車輛大部分是作本銷或出口至美國。政府當局須多致力引入更多混合動力型號車輛在本港出售。環保署助理署長補充，部分歐盟國家已就使用混合動力型號車輛提供誘因，當地由於市場較大，因而獲供應較多混合動力車輛。主席同意，鑑於現階段只有一款混合動力車輛在本港出售，由政府提供誘因以鼓勵轉用該款車輛未必恰當。但李議員指出，如果有較大需求，便可利用規模經濟來降低成本，從而鼓勵製造商生產更多混合動力車輛。

23. 主席詢問現時在本港路面上行走的歐盟前期重型車輛的數目，而在廢氣排放功能方面，該類車輛與歐盟IV期重型車輛的比較如何，以及現時有否淘汰該類車輛的時間表。環保署副署長3表示，粗略估計，現時約有18 700部歐盟前期重型車輛，約佔全港汽車總數的23%。由於重型車輛成本較貴而使用壽命較長(約有15至17年)，政府當局無意引入強制更換該類車輛的計劃。此外，在重型車輛使用壽命屆滿前更換該等車輛亦不符合環保原則。雖然新的廢氣排放標準只適用於新登記的重型車輛，但按歐盟前期標準設計的現有柴油重型車輛亦必須加裝減排裝置，以改善其廢氣排放功能。環保署助理署長補充，就廢氣排放量而言，歐盟前期重型車輛約佔60%。此外，歐盟前期重型車輛排放的可吸入懸浮粒子及氮氧化物較歐盟IV期重型車輛分別多約30倍及3倍，而歐盟I期重型車輛排放的可吸入懸浮粒子及氮氧化物則較歐盟IV期重型車輛分別多約20倍及2.5倍。以平均使用壽命約15年計，預期歐盟前期重型車輛約可於4至5年內被淘汰，而歐盟I期重型車輛則可於約7至8年內被淘汰。

24. 主席進一步詢問，政府當局會否考慮容許把某些環保柴油車輛引入本港，因為此舉較符合經濟原則，並可為消費者提供較大範圍的選擇。環保署助理署長表示，本港並無禁止進口柴油私家車，只要它們可符合與加州一樣嚴格的廢氣排放標準。由於該類廢氣排放標準甚高，只有少數極之昂貴的柴油車輛型號可符合該等標準。

25. 鑑於小部份歐盟IV期型號車輛會使用“選擇性催化還原系統”以減低廢氣排放，而該類型車輛行駛時需要使用尿素，主席對該類車輛的操作性能表示關注。她又詢問，有否需要就歐盟IV期重型車輛及歐盟III期電單車的維修保養提供額外訓練。環保署副署長3澄清，只有極少數歐盟IV期型號車輛需要使用尿素，而現時亦有其他無需使用尿素的歐盟IV期型號車輛。車主可按照運作需要選購合適的車輛型號。在尿素的使用量方面，環保署副署長3表示，尿素的使用量只是柴油的5%，就90公升容量的尿素缸而言，大約每行走5 000公里或每一個月才需要加添尿素一次。為支援裝有“選擇性催化還原系統”的車輛操作，一些車輛製造商已着手在本港設立尿素加添設施。政府當局會與香港汽車商會聯繫，發放有關尿素加添地點的資料。另一方面，巴士公司亦會自行為本身的車隊設立尿素加添設施。環保署副署長3又證實，由於歐盟IV期車輛的維修保養與歐盟III期車輛相若，故無須提供額外訓練。

VII. 其他事項

26. 議事完畢，會議於下午4時24結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年3月23日