

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)287/06-07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：2006年10月20日(星期五)
時 間：上午9時35分
地 點：立法會會議廳

出席委員：余若薇議員, SC, JP (主席)
李柱銘議員, SC, JP
黃容根議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
蔡素玉議員, JP
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
譚香文議員

缺席委員：劉慧卿議員, JP (副主席)
單仲偕議員, JP
劉江華議員, JP

列席議員：陳偉業議員
王國興議員, MH

出席公職人員：議程第I項

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)
王倩儀女士

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 : 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2006-2007年度施政報告內的相關政策措施作出簡報

(2006-2007年施政報告——"施政綱領")

行政長官於2006年10月11日立法會會議席上發表的施政報告

立法會CB(1)34/06-07(01)號文件 —— 二零零六至零七年施政綱領——
環境運輸及工務局的政策措施)

環境運輸及工務局局長透過重點講述資料文件所載各項要點，向委員簡介2006-2007年施政綱領中涉及環境運輸及工務局內有關環境範疇的措施。

(會後補註：在會議席上提交的環境運輸及工務局局長的發言稿已隨立法會CB(1)131/06-07號文件送交委員參閱。)

空氣質素

2. 陳偉業議員關注到，空氣質素不斷惡化一直影響公眾健康。他詢問當局會否定下改善空氣質素的目標，令藍天重現眼前；若會定下目標，則達到上述目標的時間表為何。他表示，當局應參考外地的經驗，例如成功消除煙霧的洛杉磯的經驗。環境運輸及工務局局長同意洛杉磯的

經驗與香港相關，因為兩個城市有一些相似之處，同樣是人煙稠密、高度發展及面對跨境污染問題。當局已藉着洛杉磯市長最近訪港的機會，與他交換意見。當局注意到，洛杉磯在20多年前已着手進行改善空氣質素的工作，並採取了與香港相若的空氣質素改善措施。除了為改善空氣質素而提出的多項措施外，環境保護署(下稱"環保署")會在2007年年初展開一項為期18個月的研究，全面檢討空氣質素指標及長遠的空氣質素管理策略。有關檢討將包括進行廣泛諮詢，在過程中會有很大程度的公眾參與。在此方面，珠江三角洲地區亦須通力合作。

就更換舊型柴油商業車輛提供一筆過資助

3. 劉健儀議員表示，自1999年開始，她一直促請政府採取措施，鼓勵舊型柴油商業車輛的車主把他們的車輛更換為更環保的型號。雖然明白到當局最終答允了這項要求，但考慮到從貨運／貨櫃業界收集所得的初步意見，她對於有關措施的參與率表示關注。她指出，石油氣的士計劃取得成功，更換車輛的比率達99%，主要是由於當局提供了為數4萬元的一筆過資助。該筆資助對於更換石油氣的士所需的費用(每部的士為20萬元左右)而言，可說是幫助不少。然而，時至今天，情況已相當不同。據業界表示，早於1999及2000年，更換較潔淨的歐盟II期或III期型號車輛所需的費用，約為30萬至40萬元。豁免首次登記稅是一項頗具吸引力的措施。鑒於歐盟IV期型號車輛的價格昂貴得多，介乎60萬元至70萬元，故大大削弱了有關提供為數約4萬至6萬元的一筆過資助的建議的吸引力，因為車主仍須承擔大部分更換車輛的費用。他們需要評估本身的負擔能力及其車輛是否適宜於道路上使用，然後才決定是否參與有關計劃，特別是當前景依然黯淡的時候。此外，由於部分歐盟IV期型號車輛的燃料需要使用特別的添加劑，而大部分油站並無該等添加劑供應，因此亦有技術問題需要解決。再者，有否適合型號的車輛可作更換之用，以及內地出售的跨境車輛燃料是否適用於歐盟IV期型號車輛，亦備受關注。政府當局及業界須在切實可行的範圍內，盡快解決該等經濟及技術問題，以期鼓勵車主參與更換車輛計劃。

4. 由於更換車輛計劃會在2006年10月23日的事務委員會會議上作更詳細的討論，環境運輸及工務局局長表示，她只會就劉健儀議員的問題作簡短的回覆。她解釋，建議中的一筆過資助分別相當於須予更換的歐盟前期及歐盟I期柴油車輛的平均應課稅價值的12%和18%左右。當局建議按某個百分比而不按某個固定數額計算資助額，是顧及到歐盟前期及歐盟I期柴油車輛的種類涵蓋小型的輕型貨車以至大型的貨櫃車，令車輛之間的價格

有重大差別的情況。政府當局會盡快諮詢業界，以及致力解決有關的經濟及技術問題，務求鼓勵車主早日更換更多造成污染的車輛。

5. 雖然歡迎有關提供一筆過資助以鼓勵車主把舊型柴油商業車輛更換為歐盟IV期車輛的建議，但王國興議員表示，車主對於接受該筆資助可能有所保留，因為他們仍須承擔八成更換車輛的費用。環境運輸及工務局局長強調，一筆過資助是一項自願性質的鼓勵計劃，車主可因應本身的情況，例如其車輛的狀況及提早更換車輛對財政造成的影響，自由選擇是否參與其中。她察悉石油氣的士計劃相當成功，更換車輛的比率達99%。

6. 蔡素玉議員認為當局應採取軟硬兼施的方法。除了採取措施鼓勵車主早日更換造成污染的車輛(事實上這亦是委員屢次提出的要求)外，當局亦應提出一些非鼓勵性的措施，減低車主使用該等車輛的意欲，例如禁止使用了若干時間的車輛在街道上行走，否則有關的鼓勵措施將不能發揮作用。李永達議員認同應考慮禁止更多造成污染並使用了例如15或20年的重型車輛在街道上行走。環境運輸及工務局局長表示，委員提出的建議涉及政府干預私人財產這項複雜的事宜。此外，若香港禁止使用舊型柴油車輛，當局便須提供處置該等車輛的設施，否則該等車輛會售予內地繼續使用，結果只會把問題轉移至內地，而沒有解決問題。李永達議員關注到，鑒於一筆過資助的款額太少，老化的重型柴油車輛的車主未必有興趣參加鼓勵更換車輛計劃。環境運輸及工務局局長在回應時表示，鼓勵更換車輛計劃尚未推行，在現階段猜測該計劃的成效未免言之尚早。鼓勵車主更換車輛需要時間，一如推行石油氣的士計劃的情況。

提供稅務優惠以鼓勵車主使用環保車輛

7. 關於資料文件附件C，主席認為環保署應把通過型號檢定的環保私家車型號的清單上載至環保署的互聯網，以便公眾人士在購買車輛時可在知情的情況下作出選擇。環保署副署長(3)表示，政府當局會徵詢業界的意見，制訂最終的環保私家車清單。為了符合獲得建議中的寬減首次登記稅30%的資格，環保私家車須符合預先訂定的廢氣排放及燃料效率標準。該等標準包括車輛所排放的碳氫化合物和氮氧化物不超出歐盟IV期或日本廢氣排放標準的50%，以及燃料效率較相同重量類別車輛的平均燃料效率高最少40%。由於只有日本採用燃料效率標準，故當局需要時間與業界磋商，為其他歐洲型號的車輛制訂相關標準。因此，政府當局計劃在2007年4月推出有關的鼓勵計劃。

政府當局

8. 主席詢問政府當局有何計劃，在更換政府車隊的計劃中優先考慮使用環保車輛。環保署副署長(3)表示，大部分環保車輛均為以電力和汽油兩者混合推動的混合動力型號車輛。鑒於混合動力型號車輛在市場上的供應有限，把整個政府車隊更換為該類車輛，可能會出現所有政府車輛均屬同一固定型號的弊端，結果或會妨礙政府的若干運作，特別是執法機關進行的臥底行動。儘管如此，政府當局會在作一般用途的現有中小型車輛的使用年期屆滿時，設法把該等車輛更換為環保型號的車輛，預計可在7至8年內更換大部分該等車輛。環境運輸及工務局局長補充，在進行建築工程時使用的部分重型車輛會獲得豁免，因為現時並無適合的混合動力型號車輛，可供作更換該等車輛之用。應主席之請，政府當局答允提供資料，開列有關把政府車隊更換為環保型號車輛的計劃的時間表和詳情。

車輛排放的廢氣

9. 王國興議員表示，最近進行的研究顯示，專利巴士及火車車廂的溫度太低。溫度太低不但表示能源消耗量較高，以致廢氣排放量增加，亦令乘客感到不舒適。環境運輸及工務局局長表示，運輸署已採取行動，處理關於巴士及火車車廂溫度太低的投訴。然而，由於部分巴士並無設有控制溫度的器件，若車上乘客較少，溫度便會傾向太冷。雖然地下鐵路公司及九廣鐵路公司已為其列車安裝控制溫度的器件，但該等器件須因應乘客數目，對溫度作適當調節。

10. 李永達議員詢問，專利巴士公司須否把轄下巴士更換為更環保的型號。環境運輸及工務局局長表示，在比較之下，歐盟前期和歐盟I期專利巴士的可吸入懸浮粒子和氮氧化物的排放量少於1%，較柴油商業車輛造成更少污染，而柴油商業車輛所排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物，分別佔該兩類物質的總排放量的18%和10%左右。這亦解釋了為何制訂措施以鼓勵車主早日更換舊型柴油商業車輛，更具成本效益。儘管如此，在續訂專營權時，當局已在與巴士公司訂立的專營權合約中，清楚列明巴士公司必須使用環保巴士。巴士公司一直有試用歐盟IV期雙層巴士，而鑒於該類巴士價格高昂，每部約近300萬元，故巴士公司必須慎重選擇會採用的型號。在巴士車隊方面作出的投資，會在巴士票價中反映出來。與此同時，巴士公司須在現有巴士安裝減少排放物器件。此外，巴士公司已致力減少中環及尖沙咀等繁忙商業區的巴士數目，以期減少廢氣排放量。

11. 李柱銘議員表示，民主黨的議員一直促請當局在中環及銅鑼灣等商業區實施巴士轉乘計劃，一方面紓緩交通擠塞，另一方面改善空氣質素。當局應考慮規定所有由九龍及新界開出並行經西區海底隧道或海底隧道／東區海底隧道的過海巴士路線，分別以上環及銅鑼灣為終站。轉車乘客繼而可使用由環保巴士提供的穿梭巴士服務繼續行程。這項安排可有效減少巴士班次，並已獲得有關各方的同意，包括巴士和電車公司。作為負責環境、運輸及工務範疇事務的主要官員，環境運輸及工務局局長應可更有效地協調各項建議中的巴士轉乘安排，以保障公眾利益。環境運輸及工務局局長表示當局已一直致力重整巴士路線，並在銅鑼灣及上環物色適合的地點實施巴士轉乘計劃，惟至今仍未物色到適合地點。關於李議員建議在維多利亞公園設置地下巴士轉乘設施，環境運輸及工務局局長表示當局經慎重考慮後已放棄該方案，而她会探討作出此決定的原因。

12. 在管制停車不熄匙的情況方面，蔡素玉議員表示，與其在全港實施規定所有車輛停車熄匙這項影響較廣泛的措施，當局可考慮首先在一些敏感的地點，例如學校及醫院實施停車熄匙的措施。環境運輸及工務局局長表示，由於公眾人士較前更加意識到有需要停車熄匙，加上駕駛人士在關掉車輛引擎方面亦相當合作，因此較適宜在全港而不是在某些選定地方實施停車熄匙的措施。只在某些選定地方實施上述措施，在執行上頗為困難。

發電廠排放的廢氣

13. 由於發電廠排放的廢氣造成的污染較車輛嚴重得多，王國興議員認為改善空氣質素的更有效方法，是鼓勵電力公司安裝較潔淨的發電組件。環境運輸及工務局局長表示，當局通常向小型企業及個別人士提供鼓勵措施。由於電力公司本身有能力亦有責任採取保護環境的措施，作為履行其企業責任的部分工作，因此未必需要鼓勵電力公司安裝較潔淨的發電組件。此外，根據《管制計劃協議》，兩間電力公司均須實施減少廢氣排放量的措施，例如安裝脫硫設備。當局會繼續就發電廠的廢氣排放量設定上限。

環保天台

14. 王國興議員詢問，政府當局會否率先在公共建築物及學校設置環保天台，以降低室內溫度，從而節省空氣調節的用電量。環境運輸及工務局局長表示，約有30幢由建築署興建的公共建築物已設有環保天台，另有

30幢該等建築物在興建當中。部分學校已把其天台轉為溫室，培養學生在園藝方面的興趣。雖然推廣環保天台是政府當局的政策，但當局亦必須按個別情況考慮是否設置環保天台，因為這類天台未必適合部分建築物。

噪音污染

15. 譚香文議員表示，她較早時曾致函政府當局，投訴由於在多條路線共用的巴士站有大量巴士停站，引起了噪音及廢氣問題。她詢問在這方面造成的噪音滋擾，特別是在加速及剎車時造成的噪音滋擾，是否與車輛老化有關；若然，當局會否採取行動，規定巴士公司處理噪音問題，以期減少對鄰近社區環境造成的不利影響。環境運輸及工務局局長表示，為各條巴士路線設置共用巴士站是巴士轉乘計劃不可或缺的組成部分，以便從交通的角度更加方便乘客，這難免會對鄰近環境造成不利影響。她補充，雖然專利巴士須符合訂明噪音標準，但有些情況是巴士壓縮器依然會產生噪音。她向委員保證，當局在研究巴士轉乘計劃時，會處理噪音及廢氣問題。至於未能符合噪音標準的巴士數目，環境運輸及工務局局長表示不同類型的巴士有不同噪音標準，而所有專利巴士在投入服務之前，必須符合各別的噪音標準。

16. 譚香文議員認為，政府當局應檢討70分貝這個噪音容忍上限，因為這個水平的噪音在晚間相當騷擾居民。環境運輸及工務局局長表示，70分貝這個噪音容忍上限與國際標準一致。此外，噪音水平是在受噪音影響的處所1米外的距離量度。當局認為就香港的情況而言，這個量度方法可以接受。

水質

17. 陳偉業議員對海洋環境的水質，特別是維多利亞港及荃灣各泳灘的水質表示關注。他表示，昂船洲污水處理廠及其他工業活動排放的污染物，破壞了荃灣一帶泳灘的海洋生態。沉積在海床的污染物完全耗盡氧含量，並消滅了其他海洋生物。他認為當局必須採取積極措施，改善水質及保護海洋環境。為保障荃灣及青衣居民的利益，當局亦應進行修復荃灣各泳灘的工作。

18. 環境運輸及工務局局長表示，除非及直至消除了排放污染物的源頭，否則有關泳灘的水質將無法獲得改善。為此，當局將於明年年初申請撥款，在昂船洲污水處理廠興建先進的消毒設施，作為淨化海港計劃第二期甲的一部分。在消毒設施於2009年啟用後，有關泳灘的水質將會大大改善，而預計受淨化海港計劃第一期影

響的荃灣各個泳灘可以重開，供市民暢泳。若此後進行的調查顯示有關地方繼續有受污染的沉積物存在，當局可繼續進行修復工作。

19. 黃容根議員指出，內地排放的污水現正影響香港的河流和海洋生態，因此有必要加強對內地排放污水實施管制，確保長遠地改善香港的河流及海洋環境。環境運輸及工務局局長表示，粵港持續發展與環保合作小組之下成立了一個專責小組，處理保護水質的事宜。該專責小組現正集中研製珠江三角洲水質的模型。為保護珠江三角洲地區的漁業資源，有關方面已訂明禁止在某段指定期間進行捕魚活動，但部分內地漁民並無嚴格遵守這項規定。當局已加強採取執法行動保護海岸公園及海岸保護區，避免該等地方受到破壞。此外，當局現正請公營和私營機構合作，管理珍貴的海洋資源。

20. 黃容根議員對污水及工業污水所造成的氣味滋擾，特別是在沙頭角造成的氣味滋擾表示關注。環境運輸及工務局局長表示，渠務署及環保署現正緊密合作，在沒有敷設污水設施的地方，敷設污水收集系統，此舉會改善該等地方的衛生情況。然而，在設有化糞池的已建設鄉村地區提供污水接駁系統，並非一項容易的工作。

廢物管理

21. 蔡素玉議員察悉當局最遲會在本年年底提交各項生產者責任計劃的綱領法例，以及對最少一項生產者責任計劃作出規管，她對於可達到上述目標不表樂觀，因為生產者責任計劃的諮詢工作仍在進行。環境運輸及工務局局長表示，雖然綱領法例可在一段很短的時間內備妥，但個別生產者責任計劃的實施細節尚未制訂。視乎就個別生產者責任計劃諮詢有關各方及公眾人士的結果，當局預計會在今個立法會會期內，提交與生產者責任計劃有關的法例。

22. 關於廢物源頭分類試驗計劃，蔡素玉議員對該計劃的參與率表示關注，因為該計劃是在市民自願參與的基礎上推行，當局並無提供任何經濟誘因，鼓勵市民把廢物分類。環境運輸及工務局局長表示，目前全港約有180萬名不同屋苑的居民參與廢物源頭分類計劃。雖然當局並無提供經濟誘因，但在管理公司和業主立案法團齊心合力之下，居民已自願參與該計劃。在試驗計劃下，可回收的廢物首先會在每個屋苑內與其他廢物分開，然後直接售予回收商，無須使用中央分類設施。這令該計劃在運作上更具成本效益。

23. 環保署副署長(2)表示，當局會在2006年11月於20個屋苑推行一項為期3個月的試驗計劃，研究就都市固體廢物收費的可行性。一如當局在上星期向市民公布，該項研究會探討分發垃圾袋、廢物收集和廢物查核，以及其他措施(例如把廚餘和其他廢物從源頭分隔)的後勤安排。在試驗計劃進行期間，當局不會收取任何費用，而市民是否參與亦純屬自願。應委員的要求，政府當局答允提供更多關於該項試驗計劃的詳細資料。

環境運輸及工務局局長的角色

24. 李柱銘議員認為，為了令環境獲得必要的改善，負責環境範疇的事務的主要官員應專注環境事宜，不應因要兼顧運輸和工務等其他範疇的事宜，而令到工作量過於繁重。環境運輸及工務局局長表示，在推行環境政策(例如綠化政策)時與工務計劃一併考慮，會產生更好的協調效果。在各個工務部門同心協力下，當局在過去3年合共種植了735萬棵樹木。若上述不同政策範疇之間出現利益衝突的情況，預料負責的主要官員會求取適當的平衡。李柱銘議員認為，負責環境範疇的事務的主要官員應擁有凌駕性權力，故該職位應升格至相當於政務司司長的職級。他的建議獲蔡素玉議員支持。

II. 其他事項

25. 議事完畢，會議於上午10時35分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年11月16日