

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)329/06-07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 會議紀要

日 期：2006年10月23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：余若薇議員, SC, JP (主席)
劉慧卿議員, JP (副主席)
單仲偕議員, JP
劉江華議員, 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

列席議員：周梁淑怡議員, GBS, JP

缺席委員：李柱銘議員, SC, JP
黃容根議員, JP

出席公職人員：議程第IV項

環境保護署

環境保護署副署長(3)
鄧忍光先生

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)106/06-07號文件 —— 2006年10月12日
會議的紀要)

2006年10月12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)108/06-07(01)號文件 —— 跟進行動一覽表
立法會CB(1)108/06-07(02)號文件 —— 待議事項一覽表)

3. 委員同意在訂於2006年11月27日(星期一)下午2時30分舉行的下次例會討論下列事項 ——

- (a) 檢討空氣質素指標；
- (b) 推廣使用環保車的稅務優惠；及
- (c) 4339DS —— 北區污水收集系統第1階段第2B及2C期及第2階段第1期工程。

關於(a)項"檢討空氣質素指標"，委員同意邀請專家就此事提供意見，而政府當局亦應在有關的討論文件中夾附資料，說明區域性空氣污染對本港空氣質素的最新影響程度、內地當局就處理此問題所採取的措施的最新進展，以及至今所獲得的改善。

4. 關於待議事項一覽表，蔡素玉議員詢問可否提前討論"推行《都市固體廢物管理政策大綱(2005-2014)》

的進度報告"及"有關生產者責任計劃的立法建議"。主席表示，編定討論上述事項的時間，事實上已因應她在與政府當局討論周年工作計劃的會議上提出的要求而推前。環境保護署(下稱"環保署")副署長(3)答允向政府當局轉達蔡議員的要求，以作進一步考慮。

5. 鑒於注意到"建議向舊型柴油商業車輛車主提供一筆過資助鼓勵更換新車"一事已編定於2006年12月討論，劉健儀議員質疑事務委員會可否依循這個時間表進行討論，因為政府當局尚未向業界公布該項建議的細節，以作諮詢。她認為在政府當局公布該項建議後，該項建議的細節便應要備妥，並向業界公布。環保署副署長(3)解釋，在行政長官發表施政報告前公開政策措施，並非政府當局的做法。他補充，在歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛的更換計劃下提供的一筆過資助，分別相當於該兩類車輛的平均應課稅價值的12%和18%左右。政府當局實際上已開始就該項建議諮詢業界，並會在2006年12月向事務委員會匯報諮詢結果。

6. 主席建議及委員同意在待議事項一覽表加入控制溫室氣體排放以紓緩全球氣溫上升一事，並在討論此事時邀請專家發表意見。

7. 由於主席未能出席2006年12月的會議，委員同意把原定於2006年12月21日舉行的會議，提前至2006年12月19日上午8時30分舉行。

IV. 長怠速歐盟前期重型柴油車輛安裝減少排放物器件的建議

(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
立法會CB(1)108/06-07(03)號文件——政府當局提供的文件)

長怠速歐盟前期重型柴油車輛安裝減少排放物器件

8. 環保署副署長(3)透過重點講述資料文件所載各項要點，向委員簡介政府當局所提有關強制規定長怠速歐盟前期重型柴油車輛安裝減少排放物器件的建議。他補充，當局會運用現有資源落實現行建議，因此對財政或公務員均沒有額外影響。

9. 雖然原則上支持有關建議，但蔡素玉議員認為，除非當局訂立關於淘汰造成嚴重污染的歐盟前期及歐盟I期柴油車輛的強制性規定作為配套，否則有關建議及鼓勵把造成污染的車輛更換為環保型號的其他措施，將不會達到預期目的。因此，她建議設定一個指定時間，例如2010年，到時便禁止所有歐盟前期柴油車輛(屆時這類車輛已使用了最少18年)在道路上行走。環保署副署長(3)表示，鑒於歐盟前期及歐盟I期柴油車輛價格高昂，加上禁止使用該等車輛的建議對現時已面對困境的運輸業所造成的財政影響，政府無意禁止使用該等車輛。透過在2005年12月完成的長怠速歐盟前期重型柴油車輛自願安裝計劃，有95%的合資格車輛已安裝減少排放物器件。鑒於歐盟前期重型柴油車輛的粒子排放量較歐盟IV期型號車輛多30倍，強制規定安裝減少排放物器件的建議，將可確保餘下5%車輛的車主會在其車輛安裝減少排放物器件。

10. 劉慧卿議員詢問，當局有否作出努力，確定為何餘下5%的歐盟前期柴油車輛車主沒有參加自願安裝計劃。環保署副署長(3)表示，在自願安裝計劃進行之前及進行期間，政府當局曾3度致函受影響車主，告知他們當局計劃在自願安裝計劃完成後，強制規定車輛必須安裝減少排放物器件。雖然不知道車主不參與有關計劃的原因，但當局相信部分車主可能已計劃即將停用有關車輛。劉議員又詢問，若強制安裝減少排放物器件的規定在2007年4月1日生效後，餘下5%的車輛未能符合這項強制性規定，該等車輛的牌照會否被吊銷。環保署副署長(3)答稱該等車輛的牌照會被吊銷。然而，他指出，在安裝減少排放物器件後，該等車輛的車主可重新申領車輛牌照。

11. 鑒於注意到因技術限制而未能物色到適合的減少排放物器件，現時約有150部已登記的跨境長怠速歐盟前期車輛會繼續獲得豁免，劉慧卿議員詢問該等車輛的確實數目，因為有些車輛可能沒有登記。她又詢問有否任何方法，減少該等車輛所排放的廢氣。首席環境保護主任(流動污染源管制)解釋，長怠速車輛須長時間在空轉引擎狀態下維持車上設備的運作。在這種運作模式下引擎無須大力驅動，故車輛所排放的廢氣的溫度，通常不會高至令催化減少排放物器件得以妥善發揮作用，特別是並非使用超低硫柴油的車輛。因此，跨境長怠速歐盟前期車輛獲得豁免，無須遵守安裝減少排放物器件的強制性規定。環保署副署長(3)補充，所有跨境長怠速歐盟前期車輛均須向政府當局登記。預計該等車輛的數目不會增加，因為該等車輛已禁止入口。

12. 李永達議員表示，據一位本地專家所述，減少排放物器件的效能會隨時間下降，他對此感到關注。該等器件在運作的首年最能發揮效用；若不妥善保養及清潔，該等器件的效能會大大下降。他詢問環保署有否就車主妥善保養減少排放物器件的情況進行調查。首席環境保護主任(流動污染源管制)表示，現時有兩類減少排放物器件。其中一類需要定期清潔，只供小型車輛使用；另一類則供輕型及重型柴油車輛使用，利用催化劑協助氧化粒子，無須清潔。業界試用利用催化劑的一類減少排放物器件已有約一年時間，結果令人滿意。該類器件無須進行任何保養，但為了防止該等器件過早損壞，車輛須進行妥善保養。車主會知道該等器件何時到期更換，因為引擎表現會因粒子開始在器件內積聚而變差。

13. 主席詢問長怠速歐盟前期重型柴油車輛的自願安裝計劃在多大程度上改善了本港的空氣質素。首席環境保護主任(流動污染源管制)表示，自願安裝計劃只涉及2 500部長怠速歐盟前期重型柴油車輛，故很難量化該計劃令空氣質素獲得多大程度的改善。然而，值得注意的是，在安裝減少排放物器件後，歐盟前期重型柴油車輛的粒子排放量，將會減少30%。若本港所有歐盟前期柴油車輛均安裝減少排放物器件，可吸入懸浮粒子的總排放量將會減少10%至20%。

14. 與其強制規定安裝減少排放物器件，蔡素玉議員認為更有效的方法是就安裝了減少排放物器件的長怠速歐盟前期重型柴油車輛，訂立廢氣排放標準；若沒有遵守有關標準，車主會被吊銷車輛牌照。她表示，擬議安排較為科學化，可評估車輛的實際廢氣排放表現。環保署副署長(3)表示，所有長怠速歐盟前期重型柴油車輛在進口香港之前，必須符合所規定的廢氣排放標準，因此不宜在該等車輛安裝了減少排放物器件後，訂立另一個法定廢氣排放標準。再者，擬議安排亦不適用於其他安裝計劃下的輕型及重型柴油車輛。蔡議員詢問政府當局可如何確保強制規定車主安裝減少排放物器件。首席環境保護主任(流動污染源管制)解釋，執法人員會在路上抽查車輛，確保車輛安裝了減少排放物器件。沒有遵守安裝減少排放物器件規定的車主，會被吊銷其車輛牌照。

提供資助以鼓勵早日把歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛更換為歐盟IV期車輛

15. 關於預留32億元以提供一筆過資助，鼓勵早日把74 000部歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛更換為歐盟IV期車輛的政策措施，單仲偕議員詢問當局會否進行客觀的研究，確定一筆過資助的成本效益。環保署副署長

(3)解釋，由發電排放的廢氣是本港最大的空氣污染源頭，繼而是車輛排放的廢氣。當局發覺在所有車輛中，柴油車輛造成的污染最為嚴重，該類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汽車總排放量差不多90%和80%。若所有歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛更換為歐盟IV期型號，可吸入懸浮粒子和氮氧化物的汽車排放量，分別會減少74%及38%，而全港的可吸入懸浮粒子和氮氧化物的排放量，則會分別減少18%及10%。因此，把歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛更換為歐盟IV期型號，會有效減少空氣污染。

16. 蔡素玉議員察悉，當局是在所有歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛均更換為歐盟IV期型號這個假設上，預計空氣質素會得到改善。她重申，若禁止使用歐盟前期及歐盟I期柴油車輛，更換車輛計劃將無法完成。她又關注到該計劃在2007年第二季才會推出，距今尚有一段很長的時間，令該等造成污染的車輛的車主傾向等待參與資助計劃，即使他們的車輛早已到期更換。為鼓勵車主早日更換造成污染的車輛，令空氣質素得到必要的改善，蔡議員建議當局應考慮提供具追溯力的一筆過資助，以便在2006-2007年施政報告發表後把其歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛更換為歐盟IV期型號的車主，亦可享有一筆過資助。周梁淑怡議員認同，各項資助計劃在一段長時間後才會推出，其間必定會影響車輛的銷量，因為車主在該等計劃推出之前不會考慮購買／更換其車輛。鑒於立法會考慮到各項資助計劃對環境帶來的好處而給予全力支持，她看不到為何該等計劃不可早些實施，令車主無須等待一段長時間購買／更換其車輛。事實上，當局應在施政報告公布該等計劃前，制訂該等計劃的細節。

17. 環保署副署長(3)表示，各項更換車輛計劃的時間表是暫定的，當中已考慮在有關的撥款建議提交財務委員會審批前諮詢業界及立法會的需要。舉例說，在實施鼓勵使用環保車輛的資助計劃前應充分諮詢業界，特別是就制訂目前只為日本車輛而沒有為歐洲型號車輛而設的燃料效率標準諮詢業界。在有關的燃料效率標準制訂之後，上述計劃應可在一段短時間內推出。至於把歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛更換為歐盟IV期型號的資助計劃，則必須在2007年4月實施，因為2006-2007年度的財政預算並無預留款項作此用途。他補充，鑒於有關建議所引起的困難及財政影響，當局未必可提供具追溯力的更換車輛計劃。再者，他相信車主不介意為更換車輛等待一段較長的時間。

政府當局

18. 鑒於歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛種類繁多，劉慧卿議員詢問當局有否研究為不同類別車輛所訂的各項資助金額。環保署副署長(3)表示，在制訂歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛的更換計劃時，當局已參考石油氣的士計劃及柴油小巴更換計劃。然而，該計劃與的士及小巴更換計劃不同。的士及小巴更換計劃的更換車輛的價格在某個固定範圍，而更換歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛所需的費用，則可以介乎10萬至100萬元。在此方面，當局現正考慮把更換歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛的各項資助金額，分別定為相當於該兩類車輛的平均應課稅價值的12%和18%左右。歐盟I期車輛的資助金額定得較高，是因為該類車輛較歐盟前期柴油車輛新。當局會就更換車輛計劃的各項詳細安排，充分諮詢受影響的行業。應委員的要求，環保署副署長(3)答允在將會向事務委員會提交以供在2006年12月討論的有關更換車輛計劃的文件中，以表列方式提供資料，開列更換歐盟前期和歐盟I期柴油商業車輛的各項資助金額、計算各項資助金額的基礎，以及就各類車輛提供資助的指定時限。劉議員又要求在文件中納入關於更換車輛計劃令空氣質素有何改善的資料，以證明有需要動用32億元實施該計劃。

採購政府車輛

19. 關於政府當局最近決定把36部現有車輛，更換為被稱是燃料效率低的型號，蔡素玉議員表示，這項決定與行政長官所提出的政策方針，亦即提供資助以鼓勵使用廢氣排放量低及燃料效率高的環保車輛的政策方針背道而馳。環保署副署長(3)表示，購買政府車輛屬政府物流服務署的職權範圍。然而，他指出環保署已花了一段長時間制訂鼓勵使用環保車輛的建議，而該等車輛的擬議合資格環保標準在2006年9月才制訂。以他所理解，政府物流服務署在2006年4月已為36部更換車輛招標，當時在資助計劃下環保車輛的擬議廢氣排放及燃料效率標準尚未制訂。在考慮採購36部更換車輛時，政府物流服務署必須考慮車輛的表現，以便符合當前的歐盟IV期廢氣排放標準(即使不能符合燃料效率標準)，同時亦須考慮該等車輛的資本和保養成本。

20. 然而，蔡素玉議員指出，過去兩年，議員已在多個場合屢次要要求把政府車隊更換為環保車輛。她質疑當局在採購政府車輛時，為何對該等要求坐視不理。劉慧卿議員在表達類似的關注時察悉，當局沒有就採購36部更換車輛的事宜，徵求財務委員會的批准，原因可能是更換車輛所需的費用少於1,500萬元的上限。儘管如此，她仍然認為政府當局應諮詢立法會，特別是在更換

車輛不符合當前的環保標準的情況下。環保署副署長(3)表示，政府當局已致力推行環保採購政策，而政府物流服務署亦清楚了解到採購環保產品的需要。然而，環保署在2006年9月才制訂環保私家車的擬議廢氣排放及燃料效率標準，現時針對政府物流服務署在2006年4月作出的某項決定，未免有欠公允。

21. 主席詢問政府當局可否考慮暫停購買該36部不符合擬議廢氣排放及燃料效率標準的車輛。環保署副署長(3)表示，他不能回應此問題，因為有關事宜屬政府物流服務署的職權範圍。主席建議及委員同意致函財經事務及庫務局局長，轉達事務委員會就政府當局決定為政府車隊採購該36部車輛所提出的關注事項。

(會後補註：事務委員會致財經事務及庫務局局長的函件及政府當局的覆函已在2006年10月26日分別隨立法會CB(1)171/06-07(01)及(02)號文件送交委員參閱。)

對停車不熄匙作出管制

22. 李永達議員認為有需要規定停車熄匙，因為停車不熄匙的車輛排放的廢氣會直接影響路邊空氣質素，對公眾健康造成不利影響。從投訴停車不熄匙的個案數目由2002年的238宗大幅上升至2005年的308宗，增幅約為30%，便足以證明這點。他認為，若政府當局決意處理此問題，便應繼續執行停車熄匙的規定，無須再作任何諮詢。他又補充，在2001年進行的類似諮詢工作，並無達到任何共識。因此，建議在2007年年初進行的諮詢工作除了會招致業界再度提出反對外，根本沒有作用。他強調，公眾利益應凌駕業界利益，而業界應遵守停車熄匙的規定。

23. 環保署副署長(3)表示，當局是在2000及2001年期間就規定停車熄匙的建議進行公眾諮詢，在過程中曾徵詢有關各方，包括立法會、區議會、運輸業界及相關人士的意見。由於未能達致共識，故有關建議並無繼續執行。有關建議其後曾於立法會會議及環境事務委員會與交通事務委員會的聯席會議上作詳細討論。根據在討論後作出的決定，當局應以教育市民的手法，鼓勵司機在停車等候時關掉引擎，而不遵守有關規定不會受到任何懲罰。由於發覺在過去5年採取教育市民的手法，未能對停車不熄匙作出有效管制，故當局認為必須因應所接獲的投訴個案數目有所上升的情況再作諮詢，藉此收集公眾人士對規定停車熄匙的建議有何意見。關於外地如何執行停車熄匙規定的經驗的資料，亦會納入諮詢工作

中。他強調，政府無意拖延實施有關建議。然而，由於政府當局在施政報告發表前接獲各個政黨就管制停車不熄匙一事提出的不同意見，故有需要再進行公眾諮詢。

24. 李永達議員憶述，在2005年12月7日的立法會會議上曾通過一項議案，促請當局立法規管停車熄匙。在立法會的支持下，政府當局應實行強政勵治，毫不猶疑地制定簡單和直接的法例，規定全港的車輛必須停車熄匙。環保署副署長(3)感謝委員的支持，這加強了政府當局在規管停車熄匙方面的信心。然而，當局仍需徵詢各有關方面的意見。

25. 蔡素玉議員認為，政府當局試圖以法定規管威嚇司機在停車等候期間關掉引擎，而卻沒有真正的立法意圖。她強調，法定規管是管制停車熄匙的重要方法之一。為了將對業界的影響減至最低，當局應考慮有限度地在某些選定地方(例如學校、醫院及政府大樓)規定司機停車熄匙，此舉會較在全港所有地方實行停車熄匙來得容易，因為後者動輒需時數年才可完成。環保署副署長(3)強調，政府當局致力解決有關問題。儘管規管停車熄匙的計劃普遍獲得支持，但不同政黨對如何實行停車熄匙卻有不同的見解，就此進行的議案辯論足以證明此點。

26. 周梁淑怡議員表示，司機在停車等候期間把引擎關掉是良好的做法。她詢問當局除了進行另一次公眾諮詢以外，會否考慮提供誘因而非以立法形式規管停車熄匙，因為她知悉有部分行業在遵守停車熄匙方面會有一定困難。舉例而言，若規定旅遊巴士司機在停車等候期間把引擎關掉會有困難，因為若在車輛等候期間把冷氣關掉，部分遊客(特別是那些對香港的酷熱天氣感到不習慣的遊客)很大可能會作出投訴。李永達議員表示，他明白到部分行業在遵守停車熄匙方面會遇到困難，但有關的規管實有必要，以期減少車輛的排放物，造福環境。他建議導遊應向團友解釋有關情況，以便取得他們的諒解。

27. 環保署副署長(3)表示，自2001年進行公眾諮詢以後，當局曾與部分政黨和關注團體合作，致力教育公眾有關停車熄匙的需要。儘管如此，關於停車不熄匙的投訴數字卻有所增加，因而導致在立法會會議上通過該項規定停車熄匙的議案。儘管部分委員曾促請當局立例規管停車熄匙，但當局認為必需諮詢公眾，以期制訂一套實際的方法規管停車熄匙。他希望立法會可在這方面繼續支持政府當局。

區域空氣質素

28. 李永達議員詢問，與廣東省政府實施地區空氣質素管理計劃後的地區空氣質素有何改善。環保署副署長(3)表示，廣東省政府於2002年撤銷有關停建發電廠的決定，以應付珠江三角洲(下稱"珠三角")地區因工業化步伐加快而令能源出現急劇增加的需求。此後，不少較環保的發電廠相繼於2004至2005年間投產，部分發電廠具備脫硫設施，其他則使用液化天然氣。根據在2006年4月公布的報告，當局發現廣東省的二氧化硫濃度首次出現下降的情況。當局預期只要繼續努力減少排放物，此情況可得以持續。政府當局會在2006年10月發表珠三角區域聯合空氣質素監測網絡的首份監測結果報告。

29. 李永達議員表示，他對於在2010年之前達致議定的減排目標並不樂觀。他認為雙方應更加努力減少排放物。環保署副署長(3)表示，行政長官每次與廣東省政府官員舉行會議，環境保護均是討論重點。廣東省政府致力透過使用更環保的做法及將造成污染的工業遷離廣東省以改善環境。此外，值得注意的是，使用脫硫設備和液化天然氣發電亦能有效減少排放物。儘管廣東省的排放物佔珠三角地區內總排放物的80%，但香港的排放物亦會對廣東省造成影響(視乎風向而定)。

30. 劉慧卿議員詢問，向香港的發電廠設定空氣污染物排放總量上限對達到2010年的減排目標是否有效。環保署副署長(3)解釋，當局於2005年8月1日為青山發電廠牌照續期時，首次向其設定空氣污染物排放總量上限。其後，當局亦透過牌照續期而向龍鼓灘發電廠和南丫島發電廠設定空氣污染物排放總量上限。有關發電廠在2007年再次續牌後，政府當局會逐步收緊有關的排放總量上限，以期達致2010年的減排目標。同一安排亦適用於香港電燈有限公司。劉議員認為，政府當局並未對電力公司施加足夠的壓力，使它們減少排放物。她促請當局採取更多行動，盡快減少排放物。環保署副署長(3)解釋，與其利用濃度作為控制排放物的方法之一，政府當局已決定設定空氣污染物排放總量上限，因為後者在控制排放物方面更為有效。然而，由於新的條件只有在2005年牌照獲續期後才能適用，因此不能過早設定空氣污染物排放總量上限。與此同時，政府當局一直協助電力公司控制排放物總量，以及就擬議的液化天然氣接收設備進行環境影響評估(下稱"環評")。

31. 蔡素玉議員察悉大鴉洲和索罟群島均被認為適合提供液化天然氣接收設備，但由於屯門區的居民反對在索罟群島提供液化天然氣接收設備，政府當局似乎屬

意選址大鴉洲。然而，她指出屯門區的居民未必知悉索罟群島的用地可能會被用作提供較易造成污染的焚化爐。她認為，當局應清楚告知屯門區的居民有關該用地的發展和相關的環境影響。她亦提出警告，若當局擬於大鴉洲提供液化天然氣接收設備，則便需要興建一層水底保護罩，因為該設施可能會對周遭的海洋環境造成不良影響。單仲偕議員對此亦表關注。他詢問能否為液化天然氣接收設備和其他氣體公司設立共同的輸送系統，以期把與興建上述設施有關的環境傷害減至最低。他又同意有需要就興建厭惡性設施的選址，徵詢受影響居民的意見。環保署副署長(3)表示，中電剛完成有關液化天然氣接收設備的環評研究，倘有關的環評報告符合法律條文所訂的技術性規定，便可讓公眾查閱有關報告。他補充，若當局選擇在某幅用地提供厭惡性設施，其會安排通知和徵詢受影響居民的意見。

32. 劉慧卿議員表示，厭惡性設施的選址是最棘手的問題。政府當局最好能與各個政黨／關注團體事先進行討論並取得一致的意見，然後才推展有關計劃。上述做法亦應適用於停車熄匙的規管。

V. 其他事項

33. 議事完畢，會議在下午4時26分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年11月23日