

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)930/06-07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 : 2007年1月5日(星期五)
時間 : 下午3時
地點 : 立法會大樓會議室A

出席委員 : 余若薇議員, SC, JP (主席)
李柱銘議員, SC, JP
單仲偕議員, JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
李永達議員
譚香文議員

列席議員 : 李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP

缺席委員 : 劉慧卿議員, JP (副主席)
黃容根議員, JP
蔡素玉議員, JP
林健鋒議員, SBS, JP

出席公職人員 : 議程第I項

環境保護署

環境保護署副署長(3)
鄧忍光先生

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

議程第II項

環境運輸及工務局

局長
廖秀冬博士

常任秘書長(環境)
王倩儀女士

環境保護署

環境保護署副署長(2)
范偉明先生

助理署長(水質政策)
彭樂民博士

渠務署

渠務署署理助理署長(污水處理服務)
徐永華先生

應邀出席人士：議程第I項

爭氣行動

主席
安綺詩女士

香港九龍新界公共專綫小型巴士聯合總商會

主席
梁雄先生

混凝土業職工會

秘書
陳三才先生

香港貨櫃車主聯會

主席
黃基先生

藍田惠海小巴商會

主席
魏初先生

香港公共小巴車主司機協進總會

秘書長
黎銘洪先生

新興運有限公司

董事
謝德河先生

落馬洲中港貨運聯會

主席
蔣志偉先生

公共巴士同業聯會

主席
楊偉雄先生

香港工程師學會

會長
黃國禮工程師

中港澳直通巴士聯會

秘書長
陳宗彝先生

長春社

理事
熊永達先生

九龍重型貨車聯合商會有限公司

主席
梁根權先生

香港九龍的士貨車商會有限公司

董事
謝明鑄先生

港粵運輸業聯會

秘書長
司徒輝先生

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. 透過提供一筆過資助鼓勵車主盡早更換歐盟前期及
歐盟I期柴油商業車輛**

與爭氣行動舉行會議
(立法會CB(1)617/06-07(01)號文件)

爭氣行動主席安綺詩女士表示，她是代表納稅人就資助一項會令污染問題更加嚴重的計劃而發言。她指出，用於鼓勵車主早日更換柴油公共小巴的資助計劃的金錢，事實上已因該計劃的有效期延長多一年而加長了更換公共小巴的時間。政府當局就公共小巴的平均壽命提供的資料亦有矛盾之處。在就現行計劃動用32億元之前，當局有需要確定在道路上行走而造成污染的車輛數目，以及就該項計劃對環境帶來的益處進行適當的評估，因為政府所須支付的金額，可能遠多於所更換的舊車的實際市場價值。她強調，除非立法禁止不潔淨的車輛在道路上行走，否則將不能改善空氣質素。

與香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會舉行會議
(立法會CB(1)617/06-07(02)號文件)

2. 香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會主席梁雄先生表示，雖然該會歡迎當局提出擬議計劃，但質疑該計劃可否在2007年4月1日如期實施，因為歐盟IV

期車輛尚未引入香港。即使政府已公布一筆過資助的款額，但公眾人士仍未知悉歐盟IV期車輛的價格。鑑於目前經營環境困難，該會希望該計劃所訂的車輛更換期可以延長。該會亦指出，基於在香港使用電動公共小巴會造成經營上的限制，當局就把柴油公共小巴更換為電動公共小巴所提供的8萬元資助額，對業界並無用處。

與混凝土業職工會舉行會議
(立法會CB(1)617/06-07(03)號文件)

3. 混凝土業職工會秘書陳三才先生表示，該會認為亦應向已註銷而沒有更換其歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛的車主提供一筆過資助。當局亦應考慮把更換車輛計劃的有效期延長至36個月，以便車主有更多時間考慮把其車輛更換為更潔淨的型號，而由於較為環保的歐盟V期型號車輛預計會在2009年推出，因此較潔淨的車輛型號不應只限於新的歐盟IV期型號。該會亦促請當局對歐盟IV期車輛實施價格管制，以及提供關於歐盟IV期車輛的維修保養資料。

與香港貨櫃車主聯會舉行會議
(立法會CB(1)617/06-07(04)號文件)

4. 香港貨櫃車主聯會主席黃基先生表示，貨櫃業現正面對困難的經營環境。他指出，以車齡來評估貨櫃車的表現並不科學化。由於貨櫃車在獲准於道路上行走前，必須進行表現測試，因此規定該等車輛在達到某個車齡後須強行淘汰，根本沒有理由可言。雖然支持早日實施擬議計劃，但他認為當局應就該計劃的成效進行中期檢討，看看是否需要將該計劃的有效期延長。

與藍田惠海小巴商會舉行會議

5. 藍田惠海小巴商會主席魏初先生表示，雖然該會支持早日更換歐盟前期及歐盟I期車輛，但考慮到石油氣公共小巴的維修保養成本高昂，加上香港的石油氣加氣站數目有限，該會認為應使用柴油公共小巴而不是石油氣公共小巴。

與香港公共小巴車主司機協進總會舉行會議
(立法會CB(1)617/06-07(05)號文件)

6. 香港公共小巴車主司機協進總會秘書長黎銘洪先生表示，雖然該會歡迎當局提供資助，以鼓勵車主更換造成污染的車輛，但關注到在實施該計劃方面並無協調。他表示，在公布該計劃前，政府當局應就適時地供

應歐盟IV期車輛以作更換實施全面的計劃，並提供該等車輛的詳細價格資料。在欠缺該等資料的情況下，汽車代理商可利用這個機會提高車輛價格，結果最終因該計劃而受惠的一方，將會是汽車代理商而非車主。該會促請政府採取補救措施糾正此情況。

與新興運有限公司舉行會議

7. 新興運有限公司董事謝德河先生表示，當局應向那些已應政府的要求，於較早前將其歐盟前期及歐盟I期車輛更換為較潔淨的歐盟III期型號車輛的車主，提供一筆過資助。

與落馬洲中港貨運聯會舉行會議

(立法會CB(1)617/06-07(06)號文件)

8. 落馬洲中港貨運聯會主席蔣志偉先生表示，雖然該會歡迎當局提供資助，以鼓勵車主更換歐盟前期及歐盟I期柴油車輛，但關注到當局把一筆過資助的款額定為該兩類車輛的汽車應課稅價值的12%及18%，未必有足夠吸引力，因為車主仍須承擔其餘的更換車輛費用。除了向車主提供一筆過資助外，當局亦應考慮向汽車業提供資助，以便業界製造更多環保車輛，方便作更換之用。當局亦應考慮向跨境車輛提供免稅燃料，以期鼓勵車主轉用較潔淨的燃料。他又指出，鑑於所有車輛在獲准於道路上行走前，必須進行表現及污染物排放量測試，因此規定車輛在達到某個車齡後須強行淘汰，是不公平的做法。

與公共巴士同業聯會舉行會議

(立法會CB(1)617/06-07(07)號文件)

9. 公共巴士同業聯會主席楊偉雄先生質疑，資助計劃為何必須在2007年4月1日實施，而不是在2006年10月1日與歐盟IV期廢氣排放標準同步實施。現行安排並無就更換車輛提供具追溯力的資助，對於那些在2006年10月1日至2007年4月1日期間更換車輛的車主並不公平。這亦令車主不願在該段期間更換車輛，以致空氣質素較遲才獲得所需的改善。提供一筆過資助的對象，應擴及在1997年4月1日後登記的歐盟前期車輛的車主。雖然運輸業願意與政府合作改善環境，但在實施該計劃方面亦需要有更多協調。該會認為荒謬的是，即使有關的廢氣排放標準已在2006年10月1日實施，但業界至今仍未獲得歐盟IV期車輛的價格及維修保養的詳細資料。

與香港工程師學會舉行會議
(立法會CB(1)617/06-07(08)號文件)

10. 香港工程師學會會長黃國禮工程師表示，該會支持政府採取措施，更換歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛，因為這有助紓緩空氣污染問題，特別是在改善路邊空氣質素方面。然而，該會認為上述做法的弊處是窒礙創意技術的發展，而創意技術對於處理空氣污問題可能亦同樣有效。與更換歐盟前期及歐盟I期柴油車輛所需的費用相比，發展適合技術所需的投資額不多，值得在這方面繼續探討。若車主的替換車輛的環保表現，顯示出等同或超越歐盟IV期車輛，當局亦應考慮准許車主享用相同的財政資助。由於作出妥善的維修保養對減少污染物排放量至為重要，故這項工作必須由接受過專業訓練的車輛維修技工進行。

與中港澳直通巴士聯會舉行會議
(立法會CB(1)617/06-07(09)號文件)

11. 中港澳直通巴士聯會秘書長陳宗彝先生表示，雖然該會支持當局實施資助計劃，以鼓勵車主更換歐盟前期及歐盟I期柴油車輛，但對於一筆過資助只適用於在1997年4月1日或該日前首次登記的車輛表示關注。這項安排對於跨境車輛的車主未必公平，因為與大部分進口車輛不同，跨境車輛的安裝過程需時多月方可完成；加上向中港雙方的有關當局登記需要較長時間，部分跨境車輛未必可趕及1997年4月1日這個訂明截止日期，以致不符合申請資助的資格。因此，該會強烈促請政府當局廢除該截止日期，以及把提供一筆過資助的對象，擴及已更換車輛的所有歐盟前期及歐盟I期車輛的車主。當局亦應考慮延長該計劃所訂的車輛更換期，以便車主有更多時間更換車輛。這樣，車主便不會匆忙地以一個高出很多的價格，購買替換車輛。

與長春社舉行會議
(立法會CB(1)617/06-07(10)號文件)

12. 長春社理事熊永達先生強調資助計劃旨在改善環境，不是惠及業界。雖然他欣賞政府當局透過提供財政資助，致力恢復以往的環境及市民的健康，但同時強調有需要確保公帑運用得宜。儘管當局投資了32億元，但該會關注到，除非該計劃以強制禁止所有歐盟前期及歐盟I期車輛於某個日期後在道路上行走這項措施作為配套，否則該計劃未必可達到改善空氣質素的預期目標。該會又指出，把那些並無參加較早時的柴油公共小巴更換計劃的車主納入現有計劃的範圍，會向業界轉達

一個錯誤的信息，就是即使車主錯過了先前推出的計劃，日後亦一定會有一個更好的計劃推出。這對於先前接納了政府的意見，把其柴油公共小巴更換為石油氣公共小巴的車主並不公平。最後，他強調有需要加強就造成污染的車輛排放污染物的問題採取執法行動，規定該等車輛必須每年通過可吸入懸浮粒子和氮氧化物的測試。

與九龍重型貨車聯合商會有限公司舉行會議
(立法會CB(1)617/06-07(11)號文件)

13. 九龍重型貨車聯合商會有限公司主席梁根權先生表示，雖然該會支持擬議資助計劃，但關注到一筆過資助未必足以鼓勵車主更換車輛，尤以重型柴油車輛為然，因為該類車輛的價格相對較高。鑑於作更換之用的歐盟IV期重型車輛供應有限，汽車代理商已在當局公布資助計劃後，開始調高車輛價格。他又不滿部分委員要求當局在某個日期後強行淘汰舊車。他指出，若進行妥善的維修保養，舊車仍可在道路上有良好表現，因為該等車輛須每年進行表現測試。該會希望政府會增加一筆過資助的款額，協助運輸業對車輛進行維修保養。

與香港九龍的士貨車商會有限公司舉行會議

14. 香港九龍的士貨車商會有限公司董事謝明鑄先生表示，雖然該會支持藍天行動及擬議資助計劃，但認為歐盟前期車輛的更換期應由18個月延長至3年，以便車主可轉用將於2009年推出的更環保歐盟V期柴油車輛。

與港粵運輸業聯會舉行會議

15. 港粵運輸業聯會秘書長司徒輝先生表示，該會支持擬議資助計劃，但關注到一筆過資助的款額並不足夠。他舉例指出，為每部重型柴油車輛提供約11萬元的一筆過資助，不足以鼓勵車主更換每部約值70萬元的歐盟IV期重型柴油車輛。該會亦關注到新的歐盟IV期車輛可否以內地供應的次等柴油推動。在此方面，該會要求當局在邊境附近的油站提供免稅柴油，方便跨境車輛的運作。

整體討論

16. 環境保護署副署長(3)表示，團體代表所提出的大部分意見，已在擬議資助計劃的諮詢工作進行期間作詳細討論。政府當局已在其就2006年12月20日事務委員會會議提供的資料文件中，開列政府當局的回應摘要。

然而，他希望藉此機會澄清爭氣行動的指控，亦即政府就公共小巴的壽命所提供的資料有矛盾之處。他表示，在道路上行走的公共小巴的平均車齡為8年，而車隊中的車輛的平均車齡與該等車輛的平均壽命並不相同。在電動／石油氣公共小巴更換計劃提供一筆過資助的情況下，柴油公共小巴於換車時的平均車齡為11.6年，較公共小巴的正常壽命(亦即14年)短得多。關於歐盟IV期柴油車輛的供應，他表示截至2005年12月底，合共有124部柴油車輛已獲環境保護署(下稱"環保署")接納為歐盟IV期型號。與此同時，環保署及運輸署現正與汽車供應商攜手合作，確保在2007年4月1日前有足夠的替換車輛供應。他補充，由於車輛價格由市場帶動，當市場上有較多歐盟IV期型號車輛供應，該類車輛的價格便會更具競爭力。至於長春社關注到在更換歐盟IV期柴油公共小巴的現有計劃下提供一筆過資助，與先前鼓勵車主早日將柴油公共小巴更換為石油氣公共小巴的計劃背道而馳，環境保護署副署長(3)表示，就更換歐盟IV期柴油公共小巴提供為數4萬元的一筆過資助，少於就更換石油氣公共小巴提供的6萬元資助。所提供的資助額不同，是為了反映不同類別車輛對環境所帶來的益處相對有別。擬議安排有助鼓勵那些因石油氣加氣站數目有限等理由而並無參加先前的更換車輛計劃的公共小巴營辦商，將其車輛更換為歐盟IV期柴油車輛。

17. 譚香文議員認為，提供資助以津貼本身實際上是污染者的車主更換其車輛，可能有違污染者自付原則。鑑於車主會傾向在車輛的使用年期內盡用其車輛，往往到了該計劃的限期屆滿前才更換車輛，當局或需考慮向那些選擇即將更換其造成污染的車輛的車主提供較多資助，令空氣質素早日獲得改善。她又詢問除了更換造成污染的車輛外，當局可否採取其他措施，例如提高排放黑煙的罰則、收緊對車輛污染物排放量的管制、安裝減少排放物器件，以及加強對車輛作出維修保養，藉此處理空氣污染問題。

18. 在污染者自付原則方面，環境保護署副署長(3)解釋，現時就更換歐盟前期及歐盟I期柴油車輛所提供的資助額，只分別相當於同類車輛的平均汽車應課稅價值(以新登記車輛計算)的12%和18%。因此，車主仍需承擔約80%的更換車輛費用。關於向選擇即將更換其造成污染的車輛的車主提供較多資助，以鼓勵他們早日更換車輛的建議，環境保護署副署長(3)表示這可能會為車主帶來不明朗因素，因為他們需要時間決定是否作出龐大的財政承擔，更換他們的舊式商用柴油車輛，尤其是現時運輸業的經濟前景相當嚴峻，而資助計劃的有效期卻甚

短，這情況將會影響該計劃的成效。除了更換造成污染的車輛外，當局亦一直致力減少車輛的污染物排放量。這方面的工作包括把排放黑煙的固定罰款由450元提高至1,000元，以及強制規定所有歐盟前期重型柴油車輛安裝減少排放物器件。當局亦已就有關類別的車輛，實施嚴格的污染物排放量標準。環境保護署副署長(3)在回應譚議員的另一問題時表示，政府當局樂意就根據該計劃申請一筆過資助的進展，進行中期檢討。

19. 劉健儀議員表示，更換車輛計劃是否成功，視乎所提供的資助額而定。她舉例指出，石油氣的士計劃能在指定時限內完成，並取得美滿成果，是因為當局提供的資助額足以鼓勵車主轉用石油氣的士，加上石油氣的士供應充裕，價格合理。然而，歐盟IV期柴油車輛的情況卻未必如此，原因是該類車輛供應有限，價格高昂。若汽車代理商利用提供資助額的機會調高車輛價格，情況會進一步惡化，以致最終未能達到鼓勵車主早日更換造成污染的車輛的目的。她詢問有何型號的車輛可供替換，以及當局將會採取甚麼措施，防止汽車代理商在該計劃下謀取暴利。

20. 香港公共小巴車主司機協進總會的黎銘洪先生表示，雖然現時市場上有歐盟IV期柴油公共小巴供應，但卻並無歐盟IV期石油氣公共小巴供應。公共巴士同業聯會的楊偉雄先生表示，目前差不多所有24座位公共巴士，均由皇冠汽車有限公司供應。雖然最近已有車主向汽車分銷商訂購歐盟IV期型號車輛，但他得悉該等車輛在6個月後才會有供應。九龍重型貨車聯合商會有限公司的梁根權先生表示，歐盟IV期車輛的供應有限，而業界亦尚未知道其價格。以他所知，即使是最便宜的歐盟III期重型柴油車輛，亦超過50萬元一部。

21. 首席環境保護主任(流動污染源管制)應主席的邀請發言時表示，由於歐盟IV期廢氣排放標準剛剛在2006年10月實施，汽車供應商目前正把歐盟IV期型號車輛引入本地市場，包括訂定該等車輛的價格。應委員的要求，政府當局答允提供已在獲環保署審批的124種歐盟IV期柴油車輛型號的清單。至於防止汽車代理商在該計劃下謀取暴利的措施，環境保護署副署長(3)表示，為車輛定價是一項商業決定，政府當局不會作出干預。他有信心到了2007年4月1日會有足夠供應的歐盟IV期柴油車輛，供車主選擇。若汽車代理商就車輛訂定的價格高於市場價格，他們將無法售出其車輛，或從該計劃得益。

22. 李柱銘議員表示，汽車代理商往往會按該計劃所提供的資助額調高車輛價格，以賺取最大利潤。他同

意爭氣行動的意見，認為有需要確定該計劃會對環境帶來益處，以確保公帑運用得宜，令空氣質素獲得實質改善。他又支持長春社的建議，加強就造成污染的車輛排放污染物的問題採取執法行動，以及規定該等車輛每年必須通過表現測試。環境保護署副署長(3)表示，若所有歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛均被歐盟IV期型號車輛取代，車輛的可吸入懸浮粒子和氮氧化物排放量，分別會減少74%及38%。全港的可吸入懸浮粒子和氮氧化物排放量，則分別會減少18%及10%。該計劃在改善空氣質素方面的成效，將視乎在該計劃下所更換的車輛數目而定。長春社的熊永達先生表示，即使石油氣的士計劃成功推行，但路邊空氣質素一直未有顯著改善。這可能是在道路上行走的重型柴油車輛老化，造成了更多污染所致。為解決路邊空氣污染問題，當局應考慮規定造成污染的重型柴油車輛，在達到某個車齡後須強行淘汰。然而，由於業界強烈反對強行淘汰該等車輛，規定該等車輛必須通過更嚴格的表現測試，特別是可吸入懸浮粒子和氮氧化物排放量的測試，以及在路邊進行更多污染物排放量測試，將會是更切實可行的解決辦法。

23. 鑑於注意到政府當局擬向財務委員會提交有關建議，供財務委員會在2007年2月2日的會議上考慮，主席請委員表明對有關建議的立場。由於部分業界人士所提出的關注事項，特別是汽車代理商可能謀取暴利的問題，似乎一直未獲充分處理，李柱銘議員表示他在決定應否支持有關建議前，需要徵詢其政黨的意見。劉健儀議員表示，運輸業一直大力支持提供資助以鼓勵車主更換造成污染的車輛的原則。然而，當局必須採取行政措施，確保一筆過資助會用來津貼運輸業更換其造成污染的車輛，不會被汽車代理商據為己有。

24. 主席總結時表示，根據在今次會議及2006年12月20日的上次會議上提出的意見，事務委員會似乎不反對現時提交予財務委員會的撥款建議，但至於應否支持有關建議，則由個別委員自行決定。若政府當局希望在有關建議提交財務委員會之前，再與事務委員會討論有關建議，可考慮把此事納入2007年1月22日下次例會的議程內。

II. 以污染者自付原則提供污水處理服務

(立法會CB(1)600/06-07(01)號文件 —— 政府當局提供的文件)

25. 環境運輸及工務局局長向委員簡介當局在提供污水處理服務方面，進一步落實污染者自付原則的相關

建議。政府當局擬逐步增加排污費收費率，以期在10年內把成本收回率由目前的54%提高至80%，並在一項法例中訂明未來10年的收費水平。

26. 張宇人議員質疑，在業界已致力節省用水及減少污染量的情況下，有否需要在提供污水處理服務方面，進一步落實污染者自付原則。環境運輸及工務局局長表示，政府當局清楚知道業界對排污費及工商業污水附加費(下稱"附加費")表示關注。鑑於業界已致力減少污染量，政府當局準備透過測量每個相關行業的污水，檢討基本化學需氧量，這項檢討約需12個月完成。視乎檢討結果，當局會考慮調整化學需氧量基本數值。張議員認為，有關檢討應盡早進行。環境運輸及工務局局長證實，政府當局會致力加快進行檢討。與此同時，因應業界提出的關注事項，當局已展開工作，把重估結果的有效期由1年延長至兩年，以及把低污染量的附加費帳戶規定的抽樣日數由3天減至兩天。

政府當局

27. 張宇人議員要求政府當局提供關於提供污水處理設施所需的固定及可變成本分項數字，以及從過去10年所收取的排污費中收回的成本。環境運輸及工務局局長解釋，由於未經處理的污水現時對受納水體造成非常嚴重的影響，因此有需要盡早實施污水處理計劃。為此，淨化海港計劃第二期甲的環境影響評估以及深層隧道的實地勘測與設計工作均已展開，以期能於2014年完成有關的工程。與此同時，消毒程序將會在2009年展開，以便早日改善水質，尤其是荃灣各個泳灘的水質。為配合污染者自付原則，政府會承擔污水處理基礎設施(包括淨化海港計劃第二期甲)的資本投資，而使用者則會透過繳付排污費，分擔提供污水處理服務的經常開支。然而，值得注意的是，與世界其他城市相比，香港的排污費水平實在很低，即使到了2016年，情況仍是一樣。環境運輸及工務局常任秘書長(環境)表示，若獲得事務委員會支持，政府當局擬在2007年3月提交與排污費有關的附屬法例，以便在今個立法會會期內實施。鑑於時間不多，加上按污染者自付原則提供污水處理服務一事與淨化海港計劃第二期甲有關，而此事會在2007年1月22日的下次例會上討論，主席認為應邀請受影響的行業和對此事感興趣的各方出席下次會議，表達他們的意見。

28. 李永達議員表示，雖然民主黨的議員支持污染者自付原則，但亦支持張宇人議員提出的要求，盡快檢討需繳付附加費的行業的基本化學需氧量。鑑於在展開淨化海港計劃第一期後，荃灣7個泳灘仍然因水質差劣而需要關閉，他亦質疑在污水處理基礎設施方面作出的投資是否值得。他表示，該等泳灘需要關閉，並要待淨化

海港計劃第二期甲完成後，於2011年始可重開，政府當局在這件事上仍欠公眾一個交代。

29. 環境運輸及工務局局長在回應時解釋，荃灣各個泳灘的水質受多項因素影響，包括周圍沒有敷設污水管的鄉村排放的污水，以及昂船洲污水處理廠排放的污水。經過日積月累，該等排放出來的污水嚴重影響了泳灘的水質。為此，當局已預留款項，為沒有敷設污水管的鄉村興建接駁管道，連接公共污水系統，從而防止污水污染附近的泳灘和河流。若淨化海港計劃第一及第二期同步展開，可能不會出現荃灣各個泳灘因水質不斷惡化而導致需要關閉的問題。

30. 李永達議員對於沒有敷設污水管的鄉村所排放的污水，是導致荃灣各個泳灘需要關閉的說法不表信服。該等泳灘是在昂船洲污水處理廠啟用之後才需要關閉。鑑於荃灣各個泳灘在2011年方可重開，他亦質疑淨化海港計劃第一期的成效。他指出，除非可令委員信服淨化海港計劃第一期的確有其成效，否則委員很難支持在日後作出撥款。環境運輸及工務局局長證實，沒有敷設污水管的鄉村及昂船洲污水處理廠排放的污水，均是導致荃灣各個泳灘需要關閉的原因。政府當局打算提前啟用消毒設施，令水質早日獲得改善。

31. 鑑於污水只經過了一級處理，主席認為當局應致力加快進行二級處理。她詢問各個大型污水處理項目的環境影響評估是否已經完成。環境運輸及工務局局長解釋，香港現時採用的化學強化一級處理技術較一級處理技術先進，對於減少生物需氧量和清除污水的污染物(例如氨)一直十分有效。當局發覺在鹽分含量高的污水中，這種技術會發揮最佳效果。雖然進行生物處理會減少硝酸鹽和磷酸鹽的含量，但政府當局有責任在最適當的時間引進昂貴及複雜的生物處理系統，以配合實際需要。淨化海港計劃第二期乙是一項花費甚鉅的工程，對土地資源的需求龐大，因此當局必須研究淨化海港計劃第二期乙所採用的處理方法，是否符合成本效益。她亦向委員保證，當局會就各個大型污水處理項目，進行環境影響評估研究。

在10年內逐步遞增排污費

32. 鑑於當局會在一項法例中訂明未來10年的排污費收費水平，其間不會進行檢討，譚香文議員關注到擬議安排欠缺彈性。她詢問建議中的10年年期可否縮短，以便可因應當前的經濟情況，每隔兩至3年檢討排污費一次。她又強調當局有需要進行公眾諮詢，以及致力控制

污水處理計劃的成本。環境運輸及工務局局長解釋，環境政策需要作出長遠承擔，以及持續獲得支持。分10年逐步遞增排污費的目的，旨在把其對一般住宅用戶的影響限制於溫和漸進的程度，每年的增幅只為每月1元左右，應該會普遍為公眾人士接受。排污費的平均增幅是根據準確但保守的估計計算出來的，因此沒有需要每隔兩至3年檢討便有關增幅。即使在通脹期間，收費水平在未來10年依然會維持不變。這一方面是為了清楚肯定的讓消費者知道收費水平為何，另一方面則是為了確保政府當局有足夠的款項，運作污水處理基礎設施。與此同時，渠務署一直密切監察提供污水處理服務所需的成本，並會盡量致力減少營運成本。

33. 李永達議員亦認為訂明10年內的擬議收費增幅很難接受。這會為其他政策局開立先例，令其他政策局可藉詞確保在推行政策措施時財政會維持穩定，而提交類似建議。與其批准在10年內逐步遞增排污費，他建議進行中期檢討，以便可有效監察實施有關計劃的進展。環境運輸及工務局局長表示，為了進行大型污水處理基礎設施工程，當局有需要確保有足夠的經常資源，維持該等設施的運作。若每隔數年便須檢討排污費的水平，將不能達到此目的。污水處理服務營運基金因沒有穩定的資金而導致在財政上不可行，便足以證明這點。

34. 李柱銘議員表示，委員在支持排污費的擬議增幅前，需要看到有關建議會帶來成果，並須獲得保證有關建議可以持續發展。從政制的角度而言，委員可否批准未來10年的排污費增幅亦成疑問，因為該段期間跨越下屆立法會任期。有關建議可能會開立一個預先批准一段長時間的收費增幅的先例，儘管其好處是可以清楚肯定的讓業界知道收費水平為何。環境運輸及工務局局長解釋，透過實施污水處理項目，長遠而言可改善環境，而所需的營運經費，會透過徵收排污費收回。排污費的擬議增幅會在一項附屬法例中訂明。當局已就該項會令資金維持穩定，並可清楚肯定的讓業界知道收費水平為何的建議是否恰當的問題，徵詢法律意見。應委員的要求，政府當局答允提供就制訂未來10年的排污費增幅是否合法的問題所徵詢的法律意見。

政府當局

35. 劉江華議員雖然認同在一項附屬法例中訂定未來10年的收費增幅，可以清楚肯定的讓有關各方知道收費水平為何，但卻認為這項安排未能提供所需彈性，以迎合各種轉變，特別是在該10年內不會進行檢討的情況下。資料文件第16段指出政府當局會監察每年的成本收回率。除非持續出現頗大差距，否則加費建議定案獲立法會通過後，當局不打算在未來10年檢討及調整排污

費。關於這點，他詢問若在這段長的預測期內持續出現頗大差距，當局將會採取甚麼行動。由於污水處理基礎設施的成本不能在10年內收回，他詢問有關的收費增幅在預測期結束後是否繼續適用；若然，有關增幅可否攤分在一段更長的時間內更溫和地逐步遞增。

36. 環境運輸及工務局局長在回應時表示，政府當局在現階段無法估計會出現多大差距。作為一項中期目標，當局會逐步增加排污費收費率，以期在10年內把成本收回率由目前的大約54%提高至大約80%。由於估計每月只是1元的排污費增幅已屬相當溫和，故未必適宜在一段更長的時間內進一步攤分排污費的增幅。事實上，部分環保團體曾要求一次過增加而不是在10年內逐步遞增排污費，以鼓勵節省用水和減少污染量，情況就如南韓一樣。香港在徵收排污費後，當局發覺污水排放量減少了4%至5%。劉江華議員認為，污水處理基礎設施工程在改善水質方面的成效應該可以用客觀的指標量度。關於該等成效的資料應與收費增幅一併開列，方便公眾人士進行監察。

III. 其他事項

37. 主席告知委員，政府當局已同意廢除《空氣污染管制(揮發性有機化合物)規例》，以便有關的小組委員會有更多時間與政府當局解決若干技術事宜。為了令該規例可在切實可行範圍內盡快再次提交立法會，以便在2007年4月1日實施，有與會者建議在事務委員會轄下成立小組委員會，繼續討論該規例。然而，由於內務委員會轄下會成立一個新的小組委員會，研究與該規例有關的事宜，因此不必在事務委員會轄下成立小組委員會。

(會後補註：在2007年1月12日的內務委員會會議上，議員同意成立一個新的小組委員會，研究與該規例有關的事宜，以便該規例可盡快再次提交立法會，並於2007年4月1日實施。該小組委員會的首次會議已編定於2007年1月18日(星期四)上午8時30分舉行。)

38. 關於南華早報在2007年1月5日的一篇報道，當中指出一名要求不公開姓名的高級政府官員批評泛民主派議員，導致旨在改善香港空氣質素的《空氣污染管制(揮發性有機化合物)規例》延遲實施，李柱銘議員表示他對於這項指控感到十分不快。他指出，作為小組委員會的委員之一，他有責任確保該規例沒有問題。鑑於政府當局尚未研究與"生產"及"生產商"兩詞的定義出現歧義

的後果有關的技術事宜，加上有需要就出售含揮發性有機化合物的產品對零售商施加法律責任，故政府當局同意廢除該規例。正因如此，該名政府官員不宜以不公開姓名的方式，對一直支持各項環境保護措施的委員的做法提出意見。他認為有關官員應向委員致歉。

39. 主席表示，該篇報章報道會給公眾人士一個錯覺，以為委員試圖耽誤當局對揮發性有機化合物作出管制，而事實上情況並非如此。向零售商施加法律責任的建議，是為了更全面管制含揮發性有機化合物的產品。

40. 環境運輸及工務局局長表示，當局是經過廣泛諮詢才以現有方式草擬該規例。當局同意，在管制含揮發性有機化合物的產品方面，當局是向生產商及進口商而不是零售商施加法律責任。若就出售含揮發性有機化合物的產品向零售商施加法律責任，該規例便須作重大修訂，而現時未必有充分時間這樣做。由於政府當局會在該規例實施後檢討管制制度的成效，若有充分理由，當局可考慮作出進一步管制。她完全知道委員及政府當局均承諾保護環境，而報道該名官員的意見的手法，可能是產生誤會的原因。當局希望該規例可在2007年4月1日順利實施，以便早日對產生光化學煙霧的因素之一的揮發性有機化合物作出管制。受影響行業已就當局對含揮發性有機化合物的產品實施管制，充分作好準備。

41. 議事完畢，會議於下午5時20分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2007年2月9日