

立法會環境事務委員會

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發言要點

- 很高興出席今天的環境事務委員會會議，向各委員重點簡介政府的主要環保措施。

環保策略

- 特首在施政報告中勾劃了對抗污染的策略及具體措施，以獎罰並重的形式，鼓勵公眾以至大企業的每一個人，共同採取行動，全方位改善環境，特別是空氣質素。對抗污染是一項長期的工作，我們必須有良好的策略、堅強的毅力及廣泛的公眾支持，才能取得成效。
- 我們的環保策略包括四個原素，即：
 - (一) 提出及採用前瞻性政策，制訂清楚目標，充份考慮到平衡環境保護及社會經濟發展的需要，並利用科技的進步和經濟手段加速達標。
 - (二) 爭取以污染者自付的原則，將環境保護的社會成本內化，並提供減低污染的誘因。

(三) 當市場本身無法自己提供解決辦法時，政府便會介入。如有需要時，我們會制訂有關法例。

(四) 推動公眾教育與參與，提高市民的環保意識。

改善空氣質素

- 建基於這個環保策略，自 1990 年代起，我們加強了與廣東省政府的合作。2003 年，我們與廣東省政府議定了珠三角地區空氣質素管理計劃，務求把二氧化硫、氮氧化物、可吸入懸浮粒子和揮發性有機化合物的總排放量，以 1997 年為基準，在 2010 年或以前分別削減 40%、20%、55% 和 55%。合作遍及所有層面，在技術方面，雙方在珠三角建成了一個十六個站的珠江三角洲區域空氣質素監測網絡，市民現在能從網上獲悉區域空氣質量指數。同時，我們一直共同制訂排污交易試驗計劃，以利用市場力量協助減排，這項工具在外國證明能加快減排速度。我們與廣東省深入交流了運輸政策方面的經驗，分享香港如何通過提供可靠的公共運輸服務去滿足 95% 的使用者及持續過渡到更潔淨能源的措施，以逐步有效地減少來自車輛的污染。
- 在香港內部，我們必須處理發電廠的污染物排放。除了逐步收緊為發電廠訂定的污染物排放上限，我們亦要求發電廠根據最好的切實可行方法，定期檢討和更新污染控制技術。在政府與電力公司磋商新管制計劃時，環保要求是重

點。電力公司的准許回報率會與他們是否超越排放上限掛鈎。

- 為減少來自商用柴油車的近 10%的氮氧化物及 18%的可吸入懸浮粒子排放，政府打算向 74,000 輛歐盟前期或歐盟一期的商用柴油車車主提供津貼，更換歐盟四期的車輛。這些車主面對高油價的壓力及內地同行的激烈競爭，如無資助的話，車主將更長時間的使用這些高污染的舊型車輛。我們因此需要提供經濟誘因，幫助此類車主，同時可免延誤改善空氣的計劃。
- 另一項計劃便是向希望採用環保私家車的車主提供高達港幣 5 萬元的首次登記稅豁免。此外，我們亦會就是否應立法強制停車熄匙諮詢公眾。
- 環境保護署計劃於二零零七年年初開展一項為期十八個月的研究，全面檢討本港空氣質素指標和長遠的空氣質素管理策略。該項檢討會詳細考慮世界衛生組織、歐盟和美國的最新研究成果，從而制定本港的長遠空氣質素管理策略。在檢討過程中，我們會進行廣泛諮詢並讓公眾參與。

淨化海港計劃與固體廢物處理

- 特首決心在污水處理與固體廢物處理方面貫徹污染者自付的原則。「淨化海港計劃」第二期兩階段工程能否按現時

的計劃最終落實將取決於社會人士會否同意長遠而言，我們可從排污收費收回全部污水處理的經常性開支。所以我們現正根據污染者自付的原則檢討污水處理收費計劃，並擬於今年第四季提出修改的建議。我們務求以溫和有序的方法，逐步調整收費，公平分擔有關支出。我期望委員通過批准有關建議，落實污染者自付的原則。

- 固體廢物處理是我們必須面對且急需處理的環保問題。我們現正致力推行去年 12 月公布的《都市固體廢物管理政策大綱(2005-2014)》所建議的政策措施，通過落實污染者自付的原則，誘導市民改變生活習慣，從而達到減廢目標。重點政策措施包括繼續積極推行家居廢物源頭分類、設立環保園、就生產者責任計劃立法、引進都市固體廢物收費計劃、擴建現有堆填區及建設先進的大型廢物管理設施。位於屯門第三十八區專供循環再造及環保工業發展之用的環保園，第一期將會於今年年底招租。有關擴展現有堆填區的可行性研究與環境影響評估正在進行中。

環保參與

- 在環保參與方面，我們喜見市民日益積極的回應。藍天行動推出以來，我們已獲得眾多學校及商界的支持及參與。同時，約一百八十萬名市民加入了我們的廢物源頭分類計劃。我們的挑戰，是社會各階層主動願意承擔環境管理者

的角色，而參與者能夠得到鼓舞，持續他們的努力。我鼓勵各方為改善環境繼續加油！

- 多謝主席。