

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)282/07-08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 : 2007年10月22日(星期一)
時間 : 下午1時45分
地點 : 立法會會議廳

出席委員 : 余若薇議員, SC, JP (主席)
劉慧卿議員, JP (副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
楊孝華議員, SBS, 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
張學明議員, SBS, JP

列席議員 : 陳婉嫻議員, SBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
王國興議員, MH

缺席委員 : 李柱銘議員, SC, JP
單仲偕議員, SBS, JP
黃容根議員, SBS, JP

出席公職人員 : 議程第IV項

環境局局長
邱騰華先生

環境局常任秘書長
王倩儀女士

環境局副秘書長
鄧忍光先生

環境局局長政務助理
陳瑞緯先生

環境保護署副署長(1)
趙德麟博士

環境保護署副署長(3)
陳嘉信先生

運輸及房屋局副秘書長(運輸)
謝小華女士

財經事務及庫務局
首席助理秘書長(庫務)
鄭健先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)1
余麗琼小姐

列席職員 : 助理秘書長1
吳文華女士

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)74/07-08號文件 —— 2007年10月11日
會議的紀要)

2007年10月11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)88/07-08(01)號文件 —— 跟進行動一覽表
立法會CB(1)88/07-08(02)號文件 —— 待議事項一覽表)

3. 由於預計事務委員會在本年度立法會會期將有大量事項需要研究，主席就把事務委員會例會時間由兩小時延長至3小時以便有足夠時間進行討論是否可行一

事，徵詢委員的意見。她表示，現時事務委員會例會通常於每月第四個星期一下午2時30分至4時30分在會議室A舉行，而司法及法律事務委員會會緊隨其後，於同一會議室舉行會議。由於缺乏會議場地，加上部分委員亦為司法及法律事務委員會委員，本事務委員會會議的結束時間不大可能延至下午4時30分之後。因此，把會議開始時間由下午2時30分提前至下午1時30分，是一個可行的選擇。

4. 楊孝華議員表示，他願意提前會議的開始時間，而不是舉行特別會議。然而，是否需要提前會議的開始時間，應因應會議議程按個別情況決定。

(會後補註：在主席的指示下，秘書處已隨立法會CB(1)87/07-08號文件向委員發出通告，就把事務委員會例會的時間由兩小時延長至3小時是否可行一事徵詢委員的意見。)

5. 委員同意在編定於2007年11月26日(星期一)舉行的下次例會上，討論下列事項 —

- (a) 就停車熄匙建議諮詢公眾；
- (b) 向環境及自然保育基金注資的建議；及
- (c) 352DS — 淨化海港計劃第二期甲 — 在昂船洲污水處理廠建造前期消毒設施。

委員亦同意在下午1時30分開始舉行該次會議，以便有足夠的時間進行討論。

IV. 環境局局長就行政長官2007至2008年度施政報告內的相關政策措施作出簡報

(2007至2008年施政報告 — "施政綱領"

行政長官於2007年10月10日立法會議席上發表的施政報告

立法會CB(1)34/07-08(01)號文件 — 2007至2008年施政綱領 — 環境局的政策措施)

6. 環境局局長重點講述資料文件所載各項要點，向委員介紹2007-2008年施政綱領中有關環境局的政策措施。

空氣質素

7. 蔡素玉議員雖然歡迎2007-2008年施政綱領所載在環境方面的新措施，但表示政府當局似乎沒有承諾會落實該等措施。舉例而言，當局並無把屬於溫室氣體其中一種主要成分的二氧化碳列入空氣質素指標或減排目標，務求減少全球暖化。當局將會在添馬艦新政府總部大樓進行二氧化碳排放審計，但並無計劃就東南九龍發展計劃及西九龍文娛藝術區發展計劃等其他大型項目進行該項審計。在工商業作業過程中使用超低硫柴油的強制性規定，亦不適用於在香港航行的船隻。她質疑政府當局為何沒有積極跟進上述事項，令各項政策措施發揮更大成效。環境局局長表示，處理氣候轉變的其中一項有效方法是提高能源效益。建議實施的能源效益和節約能源措施，對於減少香港的能源消耗量以至溫室氣體排放量應有正面影響。關於二氧化碳排放審計，當局建議在添馬艦發展項目進行該項審計，是因為添馬艦發展項目已處於詳細設計及規劃階段。至於西九龍文娛藝術區發展計劃，政府尚未為該發展計劃定案。關於委員關注到含硫量高的船隻燃料造成的污染，他同意委員的看法，認為船隻燃料現時的質素欠佳，故當局應與船公司同心協力，在考慮對成本造成的影響及引擎是否適應的問題後，鼓勵船隻使用更環保的燃料。

8. 劉江華議員從廣州有關當局提供的統計數字察悉，廣州在採取措施改善空氣質素方面的表現較香港優勝。環境局局長表示，廣東省政府已承諾並決意改善區域性空氣質素，以及在2010年之前達致減排目標。然而，粵港雙方的情況分別甚大，因為廣東的排放物主要由發電、工業工序和道路交通產生，而香港的排放物則主要由發電和城市活動產生。雙方現正致力減少排放量。2007-2008年的施政綱領已納入多項改善環境的新措施，而粵港雙方必須更緊密合作，改善區域性空氣質素。舉例而言，政府當局會與香港生產力促進局(下稱"生產力促進局")共同開展一項5年計劃，以協助和鼓勵珠江三角洲地區的港資工廠採用更潔淨的生產技術及工序。

9. 李永達議員建議，當局應考慮在香港設立配對撥款，鼓勵香港投資者投資於內地的減排設施，而粵港雙方亦有需要制訂統一的減排標準。環境局局長表示，建議就採用更潔淨的生產工序推行的5年計劃，應可協助企業減排和提高能源效益，以及提升企業的競爭力和機構形象。

全球暖化

10. 李永達議員認為有需要減少二氧化碳排放量，以處理全球暖化問題。鑑於英國已計劃在2016年之前達

致碳中和，他詢問當局可否為香港設定一個類似的時間表。環境局局長表示，考慮到香港本身的情況，提高能源效益及加強節約能源是幫助處理全球暖化問題的最佳辦法。他強調，區域之間的合作對於把香港發展為一個環保都會至為重要。作為亞太經濟合作組織(下稱"亞太經合組織")的成員，政府當局會與亞太經合組織的其他經濟體系緊密合作，按照在最近發表的"亞太經合組織領導人關於氣候變化、能源安全和清潔發展的宣言"作出的承諾，達至在2030年前將能源強度在2005年的基礎上至少降低25%的目標。政府會致力提高市民對氣候變化的認知，並從不同層面推行節約能源措施。舉例而言，當局會就強制執行《建築物能源效益守則》的建議諮詢公眾。在執行該守則後，新建商業樓宇的能源消耗量預計會減少10%至15%。

規管本地電力公司

11. 劉慧卿議員察悉，若就新的《管制計劃協議》進行的談判破裂，環境局局長計劃採取立法手段，強迫兩間電力公司接納新條款，她對此表示關注。她詢問當局與兩間電力公司進行談判的進展，特別是在准許回報率和排放上限方面，以及會否在《管制計劃協議》中納入減少溫室氣體的措施。環境局局長表示，由於政府與兩間電力公司訂立的《管制計劃協議》將於2008年屆滿，政府當局已就"香港電力市場未來的發展"進行兩輪公眾諮詢。當局已公布，在市場條件能配合的情況下會計劃在早達2018年，進一步開放電力市場，並會在下一個規管期內做好一切必要的準備工作。兩間電力公司的修訂《管制計劃協議》將為期10年，而不是現時的15年，政府在進行檢討後可選擇將協議延長5年。固定資產平均淨值的准許回報率會由現時介乎13.5%至15%降至平均低於10%，並會與電力公司能否符合《空氣污染管制條例》(第311章)所訂的排放上限掛鈎。

12. 劉慧卿議員要求當局進一步闡釋其對電力公司作出的規管，並表示若市民大眾支持作出規管，委員亦會支持。環境局局長表示，他在2007年7月1日上任以來，已和兩間電力公司進行了數輪談判。政府的目標是確保市民會繼續以合理的價錢，享有可靠、安全及效率高的電力供應。然而，兩間電力公司尚未接納政府當局就新的《管制計劃協議》提出的條款。雖然他會繼續努力，務求在本年底前就新的《管制計劃協議》，與兩間電力公司達成協議，但由於進行談判所餘的時間有限，政府當局會同時擬備法例，落實第二階段諮詢文件所載的建議。若兩間電力公司在2007年年底前未能就新的《管制計劃協議》與政府達成協議，政府當局會在明年初向立

法會提交有關法例。新的規管方案會符合香港的整體利益，包括將電力公司的准許回報率下調以降低電費，以及將准許回報率與電力公司的排放表現掛鈎，以期改善環境。與其在牌照中訂明排放上限，政府當局亦有意修訂《空氣污染管制條例》，訂明香港的電力公司的排放上限。建議作出的法例修訂亦會為電力公司透過進行排污交易以符合排放上限，提供法律依據。

13. 蔡素玉議員支持收緊兩間本地電力公司的排放上限。然而，何鍾泰議員認為政府當局不應借助法例執行新的《管制計劃協議》的條款或排放上限，他認為此舉不利營商環境。

使用環保車輛和燃油

14. 關於進一步寬減歐盟V期柴油燃油稅的建議，劉健儀議員表示她支持使用環保燃油，但對於並無獲得關於鼓勵車主轉用歐盟V期柴油的計劃的資料表示關注。現時所得的唯一資料，是當局建議把歐盟V期柴油的燃油稅寬減至每公升0.56元，為期兩年，以鼓勵油公司早日供應這類更環保的燃料。她記得在超低硫柴油的燃油稅優惠首次推出時，部分油公司既可以從該項優惠獲取豐厚利潤，而又無須將該稅項轉嫁顧客。因此，有關鼓勵計劃的實施細節應更具透明度，特別是在轉用歐盟V期柴油對成本造成的影響，以及顧客可否從寬減燃油稅得益方面。她又促請政府當局於2007年11月14日動議關於在2007年12月1日開始寬減歐盟V期柴油的燃油稅為期兩年的決議案之前，與有關業界進行更多討論。

15. 環境局局長在回應時表示，政府當局的意向是把歐盟V期柴油的燃油稅寬減至每公升0.56元(超低硫柴油的燃油稅為每公升1.10元)，目的是鼓勵油公司早日向本地市場供應這種更環保的燃油。由於燃油價格會受市場波動影響，政府當局不能就寬減燃油稅後歐盟V期柴油的價格進行評估。儘管如此，政府當局會致函油公司，向油公司解釋實施擬議稅務優惠的目的，並促請油公司在為歐盟V期柴油定價時，適當地反映該項擬議稅務優惠。應委員的要求，政府當局答允提供補充資料，說明在擬議稅務寬減實施後超低硫柴油與歐盟V期柴油價格的分別、駕駛者因由超低硫柴油轉用歐盟V期柴油所須付出的額外負擔，以及政府當局如何確保油公司會把稅務寬減惠及消費者。

(會後補註：所需資料已在2007年11月1日隨立法會CB(1)181/07-08號文件送交委員參閱。)

16. 關於**在2009年與歐盟同步採用歐盟V期標準作為車用柴油法定規格的建議**，林健鋒議員支持採用一套較高的排放標準，協助處理空氣污染問題，但關注到該套標準對運輸業造成的影響，因為運輸業在採用歐盟IV期標準時已度過了一段艱難時期。他詢問政府當局會採取甚麼措施，協助業界轉用歐盟V期標準。環境局局長感謝委員支持需要改善空氣質素。他表示，除了二氧化硫外，另外3種主要空氣污染物，分別為氮氧化物、可吸入懸浮粒子和揮發性有機化合物的排放量，過去數年均下降。因此，當局有需要採取進一步措施，減少香港的二氧化硫排放量。由超低硫柴油轉用硫含量低80%的歐盟V期柴油，將會是其中一項措施。

17. 關於**鼓勵渡輪營辦商轉用較潔淨燃料的建議**，劉健儀議員關注到轉用較潔淨燃料對成本造成的影響，因為大部分渡輪營辦商在經營上已面對財政困難。環境局局長解釋，政府當局計劃成立一個工作小組，成員包括有關政策局／部門的人員，並會邀請渡輪營辦商參與其中，以便推行試驗計劃，探討本地渡輪使用超低硫柴油的可行性，然後才提出轉用較潔淨燃料的建議。

18. 關於**推廣使用生化柴油的建議**，劉健儀議員察悉政府當局會訂明使用生化柴油作為汽車燃料的規格。她認為政府當局亦必須制訂計劃，讓本地的生化柴油製造商發展生化柴油市場。環境局局長表示，有關建議旨在訂明生化柴油的標準。目前，所有主要汽車製造商均接受其車輛使用B5(即混合5%生化柴油的超低硫柴油)作為燃料，但不可因而引起兼容問題。若在某些並不兼容的車輛中使用生化柴油含量較高的燃料，可能會引致燃料系統腐蝕的問題。有關建議是規定售賣含超過5%生化柴油的車用柴油售賣點使用標籤，協助車主選擇適合其車輛的燃料。當局會考慮制訂其他方法，在較後階段協助本地的生化柴油製造商。

19. 關於**鼓勵使用環保車輛**，林健鋒議員對於環保車輛的數量有限，以及就柴油私家車採用過分嚴格的加州標準表示關注。環境局局長表示，政府在2006-2007年度已撥備32億元，在指定时限內提供一筆過資助，以鼓勵車主盡早把歐盟前期和歐盟I期柴油商業車輛，更換為歐盟IV期型號車輛。業界要作出有關轉變，可能需要一些時間。至於鼓勵駕駛人士購買環保車輛的計劃，值得注意的是，在近月進口香港的車輛中，每7部便有一部屬環保型號。

20. 劉江華議員察悉，按照柴油小巴更換計劃，柴油小巴的車主如以石油氣小巴或電動小巴更換其柴油小

巴，每輛小巴可分別獲發60,000元或80,000元的一筆過資助。另外，若車主選擇將其歐盟前期或歐盟I期柴油小巴，更換為歐盟IV期型號小巴，當局會提供40,000元的資助。鑑於石油氣加氣站數目有限，小巴車主會傾向選擇歐盟IV期型號小巴，但當局所提供的40,000元資助，卻遠遠不及其就石油氣型號小巴提供的資助。因此，小巴車主認為政府當局應調高就歐盟IV期型號小巴提供的資助，使之與石油氣型號小巴所獲的資助看齊。調高資助會鼓勵車主早日更換舊柴油小巴，不但令空氣質素得到改善，亦可令乘客更加安全，因為該等舊小巴並無配備安全帶。環境局常任秘書長表示，資助額不同反映了所更換的車輛的環境表現有別。此外，柴油小巴更換計劃已獲財務委員會批准。她強調目前有足夠數目的石油氣加氣站，支持石油氣車輛在香港行走。當局鼓勵柴油小巴車主利用該項鼓勵計劃，更換其造成更多污染的車輛。政府當局會密切監察有關情況。

道路收費

21. 何鍾泰議員質疑，政府當局建議重新研究道路收費方案，理由何在。他表示，投資在進行更多關於道路收費的研究會浪費資源，因為在早於80及90年代進行的研究已證明，該計劃被認為並不可行。他亦認為考慮到可能對市民造成的不便，隔天使用汽車的建議並不可行。然而，李永達議員則持不同意見，並會支持重新研究會有效減少繁忙時間的交通擠塞的道路收費方案。司機可選擇繳付附加費，在繁忙時間駕車前往繁忙的商業區，或可選擇乘搭公共交通工具。環境局局長表示，由於市民提出了減少道路交通及車輛造成的污染的訴求，當局已再度探討道路收費方案。因此，政府當局會考慮技術方面的發展，重新研究有關方案。與此同時，政府當局現正考慮一籃子的措施，改善路邊空氣質素，包括禁止引擎空轉及規定汽車使用環保燃料等。可持續發展委員會亦會繼續請市民參與制訂令空氣清新的策略，並會擬備建議提交政府。他強調當局會就該等措施進行諮詢。實施該等措施須付出代價，而且很可能會在某程度上對市民造成不便。

22. 劉健儀議員表示，她會支持採用交通管理措施改善空氣質素，並詢問政府當局會否考慮推廣"無駕駛日"，鼓勵司機不要駕車而乘搭公共交通工具。這方面應以政府官員不駕車並乘搭公共交通工具為開始。何鍾泰議員認同應鼓勵市民乘搭公共交通工具，而不是自行駕車。環境局局長表示，超過90%的香港市民依賴公共交通工具。

綠化及城市規劃

23. 由於綠化會改善空氣質素，王國興議員認為現正在九龍及港島推行的綠化總綱圖應在新界同步推行，而不應留待2009年才推行。他又詢問政府當局會否率先在政府建築物設置環保天台；若會，在所有政府建築物設置環保天台的時間表為何。當局亦應考慮在行車及行人天橋進行更多綠化工作。環境局局長表示，即使香港地少人多，但受保護的綠化空間仍佔全港土地逾40%。以他所理解，發展局已在尖沙咀及中區推行綠化總綱圖，並會在較後階段於新界推行。由於綠化不屬環境局的職權範圍，他答允向發展局轉達委員的要求。在環保天台方面，環境局局長表示，超過50幢政府建築物已設有環保天台。部分公共屋邨的建築圖則亦已納入環保天台。當局會進行更多工作，在新建建築物及學校設置環保天台。在從環境及自然保育基金(下稱"保育基金")取得更多撥款後，當局可與環保團體攜手合作，設置更多環保天台。與此同時，當局亦鼓勵私人樓宇的業主，為其樓宇設置環保天台。

24. 陳婉嫻議員強調有需要進行綠化，以改善市區環境。東南九龍發展計劃的城市規劃欠佳，強調發展道路網絡，導致九龍城發展密集和交通繁忙，她對此表示關注。環境局局長表示，興建集體鐵路系統會有助減少對道路的依賴。他同意略為降低發展密度可擴大樓宇之間的距離，而更理想的樓宇設計則會改善樓宇的景觀，令通風效果更好。政府當局會逐步檢討各區的分區計劃大綱圖，若證明確有需要，便會檢討有關的規劃參數，以降低發展密度。

25. 主席詢問降低西鐵南昌站及元朗站上蓋的物業發展項目的發展密度是否可行。運輸及房屋局副秘書長(運輸)表示，由於發展密度的課題不屬運輸及房屋局的職權範圍，她會向發展局轉達主席的問題。

廢物管理

26. 關於在香港以外的地方重用惰性拆建物料，楊孝華議員關注到，若該等物料沒有妥善地重用，只會把廢物問題轉移至香港以外的地方。他認為當局應考慮以該等惰性拆建物料作為公眾填料，並將該等物料存放在郊野公園部分範圍，用以興建哥爾夫球場等康樂設施。環境局局長表示，當局已就把惰性拆建物料運往內地作填海用途的事宜，與國家海洋局達成協議。位於台山廣海灣的填海工地試點已在2007年7月啟用，當局會繼續努力，與國家海洋局探討物色更多地點重用該等物料的可行性。至於處理無可避免的廢物方面，政府當局會為大型綜合廢物管理設施進行選址工作。該等設施會採用先進的技術減少廢物量，

然後才把廢物最後棄置。即使綜合廢物管理設施落成，當局仍需要以堆填區作為不可回收廢物及殘餘廢物的最終棄置設施。由於現有堆填區將會飽和，當局有需要擴展將軍澳堆填區，這或須臨時佔用郊野公園的地方。

27. 何鍾泰議員察悉當局為興建綜合廢物管理設施以焚化廢物進行選址工作所遇到的困難。他指出，焚化廢物較在堆填區棄置廢物的方案優勝，因為市民覺得堆填區有礙觀瞻。他記得事務委員會曾組織訪問團，在2001年前往歐洲進行海外職務訪問，期間委員會參觀數個現代化的焚化爐，該等焚化爐全部非常清潔和沒有排放物，部分甚至成為旅遊景點。因此，他支持興建有足夠處理量的綜合廢物管理設施，以處理廢物。環境局局長表示，世界不少國家一直成功地採用焚化方式，處理無可避免的廢物。他向委員保證，當局在興建擬議綜合廢物管理設施時會採用先進的技術減少廢物，然後才把廢物最後棄置。在確定地點後，政府當局即會進行環境影響評估研究、工程設計及籌備招標的工作。當局會告知市民將會採用的技術，以及綜合廢物管理設施在運作上的優點和缺點。就興建綜合廢物管理設施的需要進行的公眾教育計劃，會由保育基金提供資金。

28. 蔡素玉議員表示，她不反對採用焚化方式，但對於將會興建的焚化爐的處理量表示關注。她依然認為當局在進行焚化前應致力減少廢物，並將廢物循環再用及循環再造。環境局局長察悉蔡議員的意見。

29. 關於擴展將軍澳堆填區的建議，劉慧卿議員察悉附近居民極力反對這項建議。為此，當局應考慮向受影響的居民提供一些改善措施，以換取他們支持擴展堆填區。當局應就擬議綜合廢物管理設施採取同一做法，因為該項設施大多不會受附近居民歡迎。當局亦應進行更多工作，讓市民了解興建綜合廢物管理設施的需要，並向他們保證該設施的運作不會危害居民健康。環境局局長表示，當局會就綜合廢物管理設施的選址進行公眾諮詢。由於設置綜合廢物管理設施或須一併增加新設施，可能會為鄰近地區帶來新的就業機會，當局會考慮地區需要和設施，就綜合廢物管理設施的選址諮詢民政事務局。

自然保育

30. 張學明議員指出，增加新的保育地點已導致土地擁有人與環保人士之間產生嚴重衝突。新自然保育政策自2004年11月推行以來，政府當局已根據管理協議或公私營界別合作試驗計劃物色12個地點加強保護。然而，當局只就壘原及鳳園這兩個地點與有關的土地擁有

人訂立管理協議。他詢問餘下各個地點的情況為何，以及上述試驗計劃面對甚麼複雜之處和變數。環境局局長表示，截至2005年年底，保育基金委員會批出了462萬元的撥款，在鳳園及壘原推行3個管理協議試驗項目。試驗計劃證實是可行的，因為該計劃不但能保育有關地點，提高有關地點的生物多樣性，而且可發展生態旅遊。結果，保育基金委員會已答允提供資金，支持繼續進行該等項目。關於公私營界別合作試驗計劃的進展，環境局局長表示政府當局已接獲6項申請，現正積極考慮。

31. 為維持具特別生態價值的地方的生物多樣性，蔡素玉議員認為，在公私營合作試驗計劃所列的優先地點的生態易受破壞範圍興建的發展項目，其地積比率應予降低，而在理由充分的情況下亦可考慮採取非原址換地進行發展的做法。環境局局長表示，在保護和保育環境方面，生物多樣性是一項重要的考慮因素。事實上，當局已把另一個地點指定為郊野公園，以期達到加強保育具重要生態價值的生境的目標。

32. 雖然歡迎當局採取多項新的環境措施，但主席關注到當局並無就推行該等措施，包括二氣氧化碳排放審計、《建築物能源效益守則》、電子道路收費及空氣質素指標等制訂時間表。環境局局長表示，當局會在2007-2008立法年度提交多項法例，以便執行兩間電力公司的排放上限、推行歐盟V期車用柴油的燃油稅優惠、強制規定在所有工商業作業過程中使用超低硫柴油，以及落實生產者責任計劃。至於管制空轉引擎及《建築物能源效益守則》等其他措施，由於需要諮詢公眾及業界，可能需要一段較長時間方可推行。

V. 其他事項

33. 議事完畢，會議於下午4時20分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2007年11月22日