

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)595/08-09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 : 2008年11月24日(星期一)  
時 間 : 下午1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)  
陳克勤議員(副主席)  
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP  
涂謹申議員  
黃容根議員, SBS, JP  
劉江華議員, JP  
劉健儀議員, GBS, JP  
鄭家富議員  
陳偉業議員  
李永達議員  
林健鋒議員, SBS, JP  
張學明議員, SBS, JP  
劉秀成議員, SBS, JP  
甘乃威議員, MH  
何秀蘭議員  
陳健波議員, JP  
梁美芬議員

### 出席公職人員 : 議程第IV項

環境局副局長  
潘潔博士

環境保護署副署長(2)  
林啟忠先生

環境保護署助理署長(廢物管理政策)  
李冠殷先生

## **議程第V項**

環境局副局長  
潘潔博士

環境保護署副署長(3)  
陳嘉信先生

環境保護署署理助理署長(空氣質素政策)  
莫偉全先生

環境保護署首席環境保護主任(空氣政策)  
彭錫榮先生

## **議程第VI項**

環境局副局長  
潘潔博士

環境保護署副署長(3)  
陳嘉信先生

環境保護署署理助理署長(空氣質素政策)  
莫偉全先生

環境保護署首席環境保護主任(空氣政策)  
彭錫榮先生

## **議程第VII項**

環境局副局長  
潘潔博士

環境保護署副署長(3)  
陳嘉信先生

環境保護署署理助理署長(空氣質素政策)  
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

## I. 通過會議紀要

(立法會CB(1)222/08-09號文件 —— 2008年10月  
27日會議的  
紀要)

2008年10月27日會議的紀要獲確認通過。

## 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資料文件。

## III. 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)223/08-09(01)號文件 —— 跟進行動一覽表  
立法會CB(1)223/08-09(02)號文件 —— 待議事項一覽表)

3. 主席表示，事務委員會曾在上次會議上決定，在2008年12月15日舉行的下次例會上討論"立法管制停車熄匙"的課題，並在12月初舉行特別會議，處理待議事項一覽表內的選定項目。然而，政府當局表示需要更多時間諮詢有關政策局及部門和業界對停車熄匙的豁免安排的意見，因此不大可能在2008年12月準備妥當，討論此課題。李永達議員質疑，此課題已討論了一段長時間，當局是否需要再作諮詢。鄭家富議員提出類似的關注，並詢問需要再行諮詢的事宜為何。環境局副局長表示，政府當局已諮詢業界，並須與有關部門協調停車熄匙的執法事宜。她答允提供資料述明需要再行諮詢的事宜，供委員參閱。委員隨後同意在2009年1月15日下午4時30分舉行特別會議，討論此課題。

4. 主席表示，根據待議事項一覽表所載的工作編排，事務委員會將會在編定於2008年12月15日(星期一)下午4時30分舉行的下次例會上，討論下列事項

——  
(a) 啟德發展區區域供冷系統；

## 經辦人／部門

- (b) 348DS —— 北區及吐露港污水收集系統、污水處理及排放設施 —— 區域性污水收集系統工程第1部分 —— 提升污水收集系統工程；
- (c) 341DS —— 淨化海港計劃第二期甲 —— 建造污水輸送系統及改善昂船洲污水處理廠及初級污水處理廠工程；及
- (d) 政府採取的應對氣候變化行動。

然而，若委員稍後同意成立改善空氣質素小組委員會，則(d)項可由該小組委員會負責。若否，下次會議或須提早於下午1時30分開始，以便有足夠時間進行討論。

5. 劉健儀議員對提早於下午1時30分舉行會議的建議有所保留，因為此舉會擾亂委員的時間表。此外，委員要應付事務委員會多個例會及特別會議和小組委員會的會議，本已非常吃力，更不用說將會成立的各個法案委員會的會議。由於並非所有待議事項一覽表內的課題均須進行討論，事務委員會可考慮先由政府當局提交有關資料文件供委員參閱，讓委員容後決定應否把特定課題納入議程討論。主席表示，委員亦應告知她哪些項目無須進行討論。

6. 黃容根議員提及待議事項一覽表時指出，事務委員會未必能在2009年1月討論"在海岸公園內禁止商業捕魚"的課題，因為諮詢業界的工作仍未完成。

## **IV. 擬議《產品環保責任(塑膠購物袋)規例》—— 塑膠購物袋環保徵費計劃的實施細節**

(立法會CB(1)223/08-09(03)號文件 —— 政府當局就擬議《產品環保責任(塑膠購物袋)規例》 —— 塑膠購物袋環保徵費計劃的實施細節提供的文件

立法會CB(1)223/08-09(04)號文件 —— 立法會秘書處擬備的關於擬議《產品環保責任(塑膠購物袋)規例》—— 塑膠購物袋環保徵費計劃的實施細節的文件(背景資料簡介)

7. 環境局副局長向委員簡述擬議《產品環保責任(塑膠購物袋)規例》(下稱"規例")下的塑膠購物袋(下稱"購物膠袋")環保徵費計劃(下稱"徵費計劃")的實施細節。主席亦請委員注意香港零售管理協會在會議席上提交的意見書。

(會後補註：香港零售管理協會的意見書於2008年11月25日隨立法會CB(1)271/08-09(01)號文件送交委員參閱。)

### 購物膠袋的定義

8. 鑑於購物膠袋的大小和物料各有不同，陳克勤議員詢問5角的徵費是否一律適用於所有購物膠袋，不論其大小和物料為何。環境局副局長解釋，《產品環保責任條例》(第603章)(下稱"條例")附表1訂明，任何袋如完全或部分由塑膠製成，並在其上有或附有孔、齒孔、手挽或繩索，即屬條例所適用的購物膠袋。所有由登記零售店派發的購物膠袋，不論其大小及物料為何，只要符合條例所訂購物膠袋的定義，5角的徵費便會適用。

9. 甘乃威議員認為，購物膠袋僅是指該等在其上有或附有孔、齒孔、手挽或繩索的購物膠袋，實屬荒謬。他警告，登記零售店若提供沒有孔、齒孔或手挽的購物膠袋，便可輕易規避徵費計劃的規定。另一方面，沒有登記的零售店或可就給予消費者的每個購物膠袋收取5角藉以圖利，而消費者未必知道徵費並不適用於這些零售店。他強調，政府當局有必要加強宣傳徵費的適用範圍。鄭家富議員同意，豁免沒有孔、齒孔及手挽的購物膠袋，可能會鼓勵市民使用這

## 經辦人／部門

類購物膠袋。為了令徵費計劃成功，所給予的豁免越少越好。他亦促請政府當局檢討購物膠袋的定義和擬給予的豁免，以期減少購物膠袋的使用量。

10. 環境局副局長表示，在審議《產品環保責任條例草案》時，購物膠袋的定義已經過詳細商議。當局豁免沒有孔、齒孔或手挽的購物膠袋的徵費，是考慮到有需要用獨立的膠袋盛載新鮮食物(例如魚及水果)，以保衛生。當局已播放政府宣傳短片，鼓勵市民善用購物膠袋後才棄置。環境保護署副署長(2)補充，政府當局曾與業界商討如何分辨登記及沒有登記的零售店。雙方同意須就購物膠袋收取徵費的登記零售店將會在出納櫃檯張貼標籤／海報。

## 徵費計劃的實施細節

11. 劉健儀議員表示，徵費計劃獲得普遍支持，因為這項計劃將有助減少棄置於堆填區的購物膠袋數目。然而，她警告，徵費計劃的多項實施細節(例如零售商的登記、備存紀錄、呈交申報及繳付徵費等)可能會令受影響的業界難以遵行。由於政府當局似乎只徵詢了方便營商諮詢委員會的意見，她詢問零售業界是否已知悉實施細節。環境局副局長表示，當局一直與零售業界緊密聯繫，制訂徵費計劃的實施細節。作為一項服務承諾，當局會在10個工作天內處理登記零售商為其新零售店申請登記的手續，而非原先向零售業界建議的21個工作天。

12. 何秀蘭議員支持徵費計劃，但關注到實施細節過於繁瑣，或會招致額外的行政費用，令徵費計劃可能不符合成本效益。環境保護署副署長(2)解釋，徵費計劃下的各項程序簡單，零售商在備存紀錄及呈交申報方面，只須提供非常基本的資料。這些程序預計不會對零售商造成運作上的困難。他強調，徵費計劃的目的不是禁止使用購物膠袋，而是鼓勵消費者養成在購物時減少倚賴購物膠袋的習慣。

13. 李永達議員表示，民主黨的議員支持徵費計劃，而徵費計劃亦討論了一段長時間。鑑於有些並非經常購物而又倡議採用環保做法的人士可能忘記自備購物袋，他認為當局應制訂如借出環保袋等措施，以減少他們必須購買購物膠袋的罪惡感。環境局副局長重申，徵費計劃的目的是培養消費者自備購物袋的

## 經辦人／部門

習慣，使他們不會倚賴登記零售商提供購物膠袋。政府當局會在徵費計劃實施約一年後進行檢討，研究可再作何改善。

### 擴大徵費計劃的涵蓋範圍

14. 劉健儀議員提到，香港零售管理協會在其意見書中表示，該會支持把徵費計劃擴大至涵蓋所有零售商，以便更有效地減少購物膠袋，她關注擴大徵費計劃的涵蓋範圍對零售業界的影響，並認為零售業界很可能會在遵守徵費計劃下的各項程序方面遇到困難。環境局副局長表示，首階段徵費計劃將會涵蓋約2 000間連鎖或大型超級市場、便利店和個人健康及美容產品店，這些商店所產生的購物膠袋數量，佔棄置於堆填區的購物膠袋數量約20%。根據首階段徵費計劃的檢討結果，政府當局會考慮在推行第二階段時涵蓋更多零售商。

15. 對於香港零售管理協會認為必須把徵費計劃擴大至包括所有零售商，何秀蘭議員表示贊同，並認為徵費亦應適用於生產商。她再詢問首階段與第二階段徵費計劃之間有何銜接安排。鄭家富議員認同當局應設定減少購物膠袋的目標。甘乃威議員亦詢問，當局在決定何時推行第二階段徵費計劃時將會考慮的因素為何。環境局副局長表示，徵費計劃旨在遏止濫用購物膠袋。預計在徵費計劃實施後，每年會節省10億個購物膠袋。政府當局會在徵費計劃實施後一年進行檢討，並歡迎公眾提供意見。

16. 陳偉業議員表示，除推行徵費計劃外，政府亦應帶頭避免濫用膠袋，例如在清潔街道時使用的黑色大膠袋。當局應參考台北在減少使用購物膠袋方面的成功經驗。鑑於當局沒有全面的減少使用購物膠袋計劃，社會民主連線的議員會反對徵費計劃。林健鋒議員詢問，政府當局會否考慮使用以環保物料製造的膠袋。環境局副局長表示，政府在2000年已實施環保採購政策。當局會進行檢討，以期物色更多環保產品供政府使用，並會加強提倡在政府內採取環保做法的工作。

### 徵費的用途

17. 對於政府當局早前拒絕委員的要求，不肯使用環保徵費設立基金以推行環保措施，陳克勤議員感到失望。他認為此舉更切合公眾的期望。他詢問當局

## 經辦人／部門

預計在徵費計劃下會收集到多少徵費，而當中會把多少比例撥作環保用途。環境局副局長解釋，徵費計劃的目的是推廣環保做法，而非賺取收入，因為徵費計劃越成功，所收集到的徵費便會越少。當局預計在徵費計劃下會收集到大約2億元徵費。不論實際上收集到的徵費額為何，當局已預留足夠款項推行環保措施。

## 規例的立法時間表

18. 主席詢問規例的立法時間表，環境局副局長回應時表示，由於徵費計劃預計會在2009年年中推行，因此規例會在2008年年底前提交立法會，並會以先審議後訂立的程序處理。主席強調必須有足夠時間供立法會審議規例。

## **V. 汽車修補漆料、船隻漆料、遊樂船隻漆料、黏合劑及密封劑的揮發性有機化合物含量管制建議**

(立法會CB(1)223/08-09(05)號文件 —— 政府當局就

汽車修補漆  
料、船隻漆  
料、遊樂船隻  
漆料、黏合劑  
及密封劑的  
揮發性有機  
化合物含量  
管制建議提  
供的文件

立法會CB(1)223/08-09(06)號文件 —— 立法會秘書處擬備的關於把《空氣污染管制(揮發性有機化合物)規例》的規管範圍擴展至汽車修補和船隻漆料／塗料及黏合劑和密封劑的文件(背景資料簡介))

19. 環境局副局長向委員簡介限制汽車修補漆料、船隻漆料、遊樂船隻漆料、黏合劑及密封劑(以下統稱為"新受規管產品")的揮發性有機化合物含量的建議，以及管制油漆工程的排放物的建議。

20. 鑑於有關建議會限制汽車及船隻漆料的揮發性有機化合物含量，劉健儀議員詢問當局有否諮詢受影響的汽車及船隻維修商，因為他們須採購合格的漆料。環境局副局長確認，當局已諮詢受影響的業界，並在制訂有關建議時考慮其意見。鑑於研製合格產品需時，政府當局計劃在2010年1月1日至2012年4月1日期間分階段實施有關建議。這項安排讓受影響的業界及公眾有充足時間適應轉變。環境保護署副署長(3)補充，有關建議應不會對業界造成重大影響，因為新受規管產品的成本只佔業界營運成本一小部分，但業界確實需要時間採購和適應合格產品。

21. 林健鋒議員察悉，玩具製造商一直嘗試物色揮發性有機化合物含量低的水溶性漆料供生產之用，但發覺這些產品昂貴得多。此外，鑑於水溶性漆料的市場佔有率不大，供應商亦不熱衷於供應這類產品。他詢問揮發性有機化合物含量低的水溶性漆料有否供應和是否耐用，以及其價格為何。他又認為，政府當局必須諮詢受影響的業界、供應商及製造廠，制訂一套更全面的計劃，確保在實施新的揮發性有機化合物限值前，本地市場上有業界負擔得來的合格產品供應。環境局副局長表示，由於水溶性漆料的揮發性較低，因此所需的乾化時間比揮發性有機化合物含量較高的漆料所需的時間為長。當更多合格產品引入本地市場後，預料這類產品的價格將會下降。環境保護署首席環境保護主任(空氣政策)補充，製造玩具所用的漆料不包括在現行建議內，現行建議只適用於汽車修補漆料、船隻漆料、遊樂船隻漆料、黏合劑及密封劑。當局會舉行論壇，向受影響的業界介紹合格產品，並會告知業界使用合格產品的技術，確保新的揮發性有機化合物限值能順利實施。然而，林議員指出，用於玩具車的漆料與汽車修補漆料十分類似。因此，當局有必要再行諮詢受影響的業界。

22. 鄭家富議員察悉，在審議《空氣污染管制(揮發性有機化合物)規例》(下稱"規例")時，有關的小組委員會關注到，若零售商無須為出售超過揮發性有機

化合物訂明限值的受規管產品負上法律責任，某些不法零售商可能會把不合格的受規管產品走私來港。政府當局其後同意就可否向零售商施加法律責任一事，再度諮詢業界。他認為無須再作諮詢，因為零售商若明知而出售超過揮發性有機化合物訂明限值的受規管產品，便應負上法律責任，這做法公平不過。主席認同政府當局應考慮在現行建議中，向明知而出售超過揮發性有機化合物訂明限值的受規管產品的零售商施加法律責任。環境局副局長表示，當局必須平衡公眾與零售商之間的利益。環境保護署首席環境保護主任(空氣政策)表示，政府當局已檢討向零售商施加法律責任的建議，而諮詢結果已載於2008年7月向環境事務委員會提交的文件。雖然過去曾發生3宗懷疑違規個案，但零售商表現合作，向執法人員提供資料，以追查進口商。至今並無證據證明在零售層面有不合格的走私產品出售，或有零售商明知而出售這類產品。因此，當局認為在現階段無須向零售商施加法律責任。儘管如此，政府當局會繼續監察及檢討有關情況。

23. 陳克勤議員支持把規例的規管範圍擴大，以包括更多產品。鑑於香港所用的大部分家具均在內地生產，他詢問當局有否管制內地進口家具在生產時採用的漆料及密封劑的揮發性有機化合物限值。環境局副局長表示，要就跨境貿易實施有關揮發性有機化合物限值的規定甚為困難，但當局會致力解決有關問題。陳議員又詢問，新的揮發性有機化合物限值是否適用於政府採購的產品，環境局副局長回應時確定此點。

24. 政府當局文件的附件載述管制新受規管產品所含的揮發性有機化合物的建議。劉秀成議員提及該附件時詢問當局訂定各種產品的揮發性有機化合物限值的依據為何。鑑於這些產品多為建築物料，他詢問當局有否諮詢建造業。環境保護署首席環境保護主任(空氣政策)表示，不同受規管產品所適用的揮發性有機化合物限值各有分別，當中考慮的因素包括該等產品的性質和用途。這些限值是參照加利福尼亞州的標準訂定。當局曾諮詢多個專業團體，包括香港建造商會、香港工程師學會、香港建築師學會及香港測量師學會，這些團體並無對管制揮發性有機化合物的建議提出反對。

25. 由於新的管制措施將會影響建造業，劉秀成議員詢問，香港大部分的建築物料均從外地進口，政府當局會否考慮委託建造業議會研究建議中的揮發性有機化合物限值，以確定加利福尼亞州所採用的揮發性有機化合物標準是否適用於香港。環境保護署首席環境保護主任(空氣政策)表示，當局採用加利福尼亞州的揮發性有機化合物標準，是因為當地與香港一樣，正面對類似的煙霧問題。因此，加利福尼亞州的經驗對於香港解決有關問題甚具參考價值。他答允進一步與受影響的業界合作，包括舉辦更多工作坊，協助業界遵守有關建議。劉議員建議，政府應率先在工程項目中採用新的揮發性有機化合物限值，這樣政府便可起着示範作用，並在合格產品的供應和實用程度方面，令業界具有所需的信心。

## VI. 加強管制消耗臭氧層物質

(立法會CB(1)223/08-09(07)號文件——政府當局就加強管制消耗臭氧層物質提供的文件)

26. 環境局副局長向委員簡介政府當局建議加強管制消耗臭氧層物質，以履行《關於消耗臭氧層物質的蒙特利爾議定書》(下稱"《蒙特利爾議定書》")中就保護臭氧層附加的國際責任。

27. 鑑於由2012年1月1日起，使用含氯氟烴-22的產品(包括窗口式冷氣機)將會禁止進口，甘乃威議員詢問估計屆時此類窗口式冷氣機有多少部仍在使用及有多少存貨，而存貨又可否在2012年前沽清。他亦詢問，零售商如在2012年後出售禁止進口的氯氟烴-22產品，是否須負上法律責任。環境保護署首席環境保護主任(空氣政策)表示，根據能源效益標籤計劃，不含氯氟烴的窗口式冷氣機共有4款登記型號。此外，當局諮詢業界的結果顯示，生產不含氯氟烴的窗口式冷氣機的技術十分成熟。生產商同意設立新的生產線，為香港的消費者提供不含氯氟烴的窗口式冷氣機，確保供應充足。當局建議由2012年1月1日起，禁止所有使用氯氟烴-22的產品進口，當這項建議生效時，預計所有使用氯氟烴-22為製冷劑的窗口式冷

氣機已被淘汰。環境局副局長補充，建議禁止進口含氯氟烴的產品，旨在從根源控制問題。因此，鑑於執法所需的資源龐大，當局不會向零售商施加法律責任。

28. 由於市場上只有4款型號可供選擇，主席關注不含氯氟烴的窗口式冷氣機的供應量能否應付需求。環境保護署首席環境保護主任(空氣政策)解釋，與大部分海外國家的家庭使用分體式冷氣機不同，香港的家庭因地方所限，亦須倚賴窗口式冷氣機提供空調。結果，生產商須另設生產線，生產供香港使用的不含氯氟烴窗口式冷氣機。與使用氯氟烴-22為製冷劑的傳統冷氣機相比，預計此類不含氯氟烴的窗口式冷氣機不會較為昂貴，因為冷氣機的風槽只須作輕微改動，便適合使用不含氯氟烴的製冷劑。隨着預定氯氟烴會逐步淘汰，加上市場上將有更多不含氯氟烴的窗口式冷氣機出售，預計上述兩類冷氣機之間的10%至25%價格差距會逐步收窄。

29. 劉健儀議員關注到，若不法零售商無須負上法律責任，他們會把禁止進口的含氯氟烴產品走私來港出售。她亦詢問，這項管制會否適用於使用氯氟烴-22為製冷劑的雪櫃。環境保護署副署長(3)表示，香港仍有部分家庭使用以氯氟烴-22為製冷劑的窗口式冷氣機，與此不同的是，雪櫃的製冷劑已改用不含消耗臭氧層的物質製造。為符合有關保護臭氧層的《蒙特利爾議定書》的規定，當局有必要修訂《保護臭氧層(含受管制物質產品)(禁止進口)規例》(第403C章)，以禁止含氯氟烴的產品進口。然而，建議中的禁止進口措施不適用於在2012年前進口的含氯氟烴產品，包括窗口式冷氣機。

30. 梁美芬議員支持加強管制消耗臭氧層物質的建議，並詢問當局會否協助受影響的業界遵守管制措施。環境局副局長表示，當局已把《蒙特利爾議定書》所訂有關加速管制消耗臭氧層物質的決定告知有關業界。適值金融海嘯，部分業界人士已表明他們在遵守加強管制措施方面將會面對資源問題。政府當局會致力履行《蒙特利爾議定書》所訂的責任，並會盡力協助業界遵守禁止進口的措施。梁議員又詢問使用不含氯氟烴的窗口式冷氣機對成本有何影響。環境局副局長解釋，不含氯氟烴的窗口式冷氣機較使用氯氟

## 經辦人／部門

烴-22為製冷劑的冷氣機昂貴10%至25%。然而，隨着更環保的不含氯氟烴窗口式冷氣機的供應量增加，預計這類冷氣機的價格將會更具競爭力。梁議員表示，當局應考慮提供誘因，鼓勵各界轉用不含氯氟烴的產品。

31. 主席詢問是否大部分已發展的經濟體系均為《蒙特利爾議定書》的締約方；若然，不含氯氟烴窗口式冷氣機的需求將會增加，因而供應量亦會增加，令這類冷氣機的價格更具競爭力。環境局副局長證實大部分已發展的經濟體系均為《蒙特利爾議定書》的締約方。她補充，歐洲聯盟國家已實施禁止進口的措施，而加拿大等國家亦會在2010年前逐步淘汰氯氟烴。不含氯氟烴產品的價格預料會隨供求增加而下降。

## **VII. 盡快更換舊商業車輛**

(立法會CB(1)223/08-09(08)號文件——政府當局就盡快更換舊商業車輛提供的文件)

立法會CB(1)223/08-09(09)號文件——立法會秘書處擬備的關於盡快更換歐盟前期和歐盟I期柴油商業車輛的文件(背景資料簡介))

32. 環境局副局長向委員簡介更換舊商業車輛的進展，以及增加舊商業車輛的牌照費以加快更換這類車輛的方案。

33. 鑑於根據政府當局的文件第3段，柴油商業車輛(主要包括小巴、貨車和旅遊巴士)所排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物，分別佔全港車輛總排放量約90%和75%，劉健儀議員質疑，若所指的柴油商業車輛不包括6 000輛經常在道路上行駛的專利巴士，有關資料是否準確。環境保護署署理助理署長(空氣質素政策)表示，當局運用國際認可的排放量估計模

政府當局

式，並按現時所有柴油商業車輛的組合和本地駕駛條件，訂定車輛排放量所佔的百分比。若把專利巴士包括在內，柴油商業車輛的氮氧化物和可吸入懸浮粒子總排放量會分別增至96%及85%。

34. 劉健儀議員表示，6 000輛專利巴士所排放的可吸入懸浮粒子只佔車輛總排放量的6%，實在令人難以置信。環境保護署署理助理署長(空氣質素政策)解釋，所有歐盟前期及歐盟I期專利巴士已安裝柴油氧化催化器，部分較新的巴士則已安裝較先進的微粒消減裝置，兩者均可更有效減少這些巴士的可吸入懸浮粒子排放量。然而，劉議員指出，不少其他歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛亦已安裝微粒消減裝置，這些裝置應與專利巴士的微粒消減裝置同樣有效。為幫助委員更深入瞭解排放量的統計數據，事務委員會要求政府當局提供資料，說明按何基礎計算出柴油商業車輛的排放量百分比。

提供一筆過資助以鼓勵車主盡快更換歐盟前期和歐盟I期柴油商業車輛

政府當局

35. 劉健儀議員表示，一筆過資助計劃的反應欠佳，是因為在現時的經濟情況下，運輸業正陷於經濟困境。另一原因是，供替換的歐盟IV期柴油車輛被發現有頗多問題，正因為這樣，更換歐盟前期柴油商業車輛的申請期須延長18個月。環境局副局長表示，在一筆過資助計劃推出後，所更換的歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛數目已由每月分別平均430部及70部，增至560部及180部。政府當局清楚知道運輸業的情況，因此已同意把更換歐盟前期柴油商業車輛的申請期延長至2010年3月31日(即與歐盟I期柴油商業車輛的申請期看齊)。她亦承諾按委員的要求提供資料文件，說明歐盟IV期柴油車輛所引起的問題，以及各項改善措施至今取得的進展。

36. 李永達議員認為，一筆過資助計劃的參與率偏低，部分原因是新的重型柴油車輛價格高昂。鑑於裝有新的連續還原粒子過濾器的微粒消減裝置可有效減少柴油車輛的可吸入懸浮粒子排放量，他詢問這些裝置的價格為何，以及與更換歐盟IV期型號柴油車輛的價格比較如何。環境保護署署理助理署長(空氣質素政策)表示，裝有連續還原粒子過濾器的微粒消

## 經辦人／部門

減裝置的價格約為40,000元，視乎車輛引擎的大小而定。然而，在歐盟前期及歐盟I期重型柴油車輛加裝這類裝置涉及技術上的限制。為使微粒消減裝置有效運作，必須把廢氣中的可吸入懸浮粒子與氮氧化物維持在某一比率，方可有助減少可吸入懸浮粒子。由於該等柴油車輛難以維持兩者的比率，因此微粒消減裝置在短時間內便會耗損。李議員認為，運輸業應負上社會責任，減少車輛的排放量。除更換舊車或為車輛加裝微粒消減裝置外，更實際的方法是透過妥善保養和定期檢查車輛，減少車輛的排放量。當局亦應致力加強車輛黑煙管制計劃，阻止排放黑煙的車輛在道路上行駛。環境局副局長表示，舊車的維修保養費亦非常高昂。當局提出增加舊商業車輛牌照費的方案，旨在鼓勵車主使用一筆過資助更換車輛。然而，專利巴士公司的更換巴士計劃則由巴士公司與運輸署另行定期制訂。與此同時，當局亦會繼續採取措施，包括檢舉及檢查排放黑煙的車輛，以減少車輛的排放量。

37. 鑑於在一筆過資助計劃的32億元預留款項中，只有4億元被申領，陳健波議員認為，當局應向運輸業提供更多資助，例如透過貼換車輛的方式提供資助，以鼓勵車主更換舊商業車輛。他亦歡迎業界人士提出更多意見，因為當局到底應採取甚措施鼓勵車主盡快更換舊柴油商業車輛，最適宜由業界人士來說明。

## 增加舊商業車輛牌照費的建議

38. 劉健儀議員認為，即使提供一筆過資助，部分車主仍未能負擔更換車輛的費用，當局藉增加牌照費向該等只為保留舊車的車主施加懲罰，做法令人難以接受。環境局副局長表示，除了繼續提供經濟誘因，促使車主加快棄用舊商業車輛外，政府當局認為值得同時考慮推行若干經濟抑制方案，例如提高這些舊商業車輛的車輛牌照費，令車主不願繼續擁有及使用這些造成較多污染的車輛。為協助現有舊商業車輛的車主(尤其是那些將須繳付較高車輛牌照費的車主)，其中一個可能的方案是在一筆過資助計劃的申請期於2010年3月31日屆滿後，即時增加舊商業車輛的車輛牌照費。此舉亦可防止車主過早棄用車輛，因為在申請限期屆滿時，歐盟前期車輛的車齡已超過15年。15年車齡亦可作為增加牌照費的車齡起點。她補充，政府當局曾考慮強制淘汰舊商業車輛的方案，但

這方案會使運輸業受到嚴重影響，因為舊商業車輛的車主如未能負擔更換車輛的費用，便會被迫結業，因此這方案已被否決。

39. 陳健波議員承認，增加舊商業車輛牌照費以加快更換該類車輛的進度的構思可能源自委員，但他表示在金融海嘯期間，這項建議不值得推行。更理想的做法是政府當局在現階段停止推行增加牌照費的建議，而非在較後階段當發現這項建議不可行時將其撤回。梁美芬議員亦持相若的意見。環境局副局長表示，從開徵購物膠袋環保徵費獲得普遍支持可見，即使在經濟不景氣的情況下，亦不應擱置環保的目標。然而，陳議員指出，與環保徵費只就每個購物膠袋徵收5角不同，增加牌照費的建議對正在掙扎求存的業界人士將會造成嚴重的財政影響。他表示，委員支持這項建議的機會不大。

40. 劉健儀議員表示，她完全贊同陳健波議員的意見，並反對推行令車主不願繼續擁有及使用舊商業車輛的經濟抑制方案。鑑於在金融風暴期間，運輸業正面對重大的經營困難，政府當局應避免推行任何懲罰性措施，包括增加牌照費的建議。反之，當局應提供更多援助，例如讓希望更換車輛的車主申請中小型貸款計劃。環境局副局長答允研究這些計劃是否適合車主。

41. 甘乃威議員表示，在金融風暴下，即使當局把更換舊車的一筆過資助計劃的申請期延長，該項計劃亦不會得到熱烈反應。政府當局建議採取"賞罰兼備"的策略，除了為更換車輛提供誘因，亦推行經濟抑制方案，令車主不願繼續擁有造成污染的車輛，但這項策略對於加快更換車輛並無幫助。當局應推行其他措施，例如加強針對排放黑煙的車輛採取執法行動，以及加裝減少車輛排放量的裝置。他亦認為當局有必要加快更換造成污染的巴士，並在繁忙的商業區使用更環保的巴士。環境局副局長解釋，當局並無增加專利巴士公司的車輛牌照費，而按照慣常做法，專利巴士公司通常會在巴士的車齡滿17年之前更換巴士。專利巴士公司亦須向運輸署署長提交5年計劃，當中會包括將會更換的巴士數目資料。預計在2015年前將會更換數百部巴士。她補充，政府當局會加強採取措施，例如針對排放黑煙的車輛採取執法行動，以及收緊排放標準，從而減少車輛的排放量。

42. 關於香港交通運輸業職工聯合會在會議席上提交的意見書，梁美芬議員詢問，政府當局會否考慮該會的建議，回購舊車的牌照，以期減少道路上造成污染的車輛數目。她亦認為運輸業在經濟不景氣下正面對重大的經營困難，政府應致力提供協助。當局應考慮提供額外貸款，協助運輸業更換車輛。當局亦應以更正面的策略推廣環保做法，而非訴諸懲罰性措施。劉健儀議員亦認為該會的建議值得考慮，因為有關建議將有助減少道路上造成污染的車輛數目，確實是政府的原意。政府向已結業的車主回購舊車牌照的建議，亦可防止這些車輛轉售，繼續污染環境。環境局副局長表示，增加舊車牌照費的建議旨在加快更換這些車輛。推出一筆過資助計劃是為了鼓勵車主盡快更換造成污染的車輛，令道路上的車輛更潔淨和更環保。然而，既然車主要結業和銷毀他們的舊車，政府當局認為不宜為這些應被淘汰的車輛花費金錢。

43. 主席詢問當局有否就有關方案諮詢業界，環境保護署署理助理署長(空氣質素政策)就此表示，政府當局一直不時與運輸業人士進行討論，並知悉他們的意見。然而，由於空氣質素問題非常嚴重，為保護環境，當局有必要加快以更潔淨的型號車輛取代舊車。環境局副局長補充，政府當局只是就建議增加舊商業車輛牌照費的原則徵詢委員意見，至於增幅為何則尚未決定，當局會再諮詢業界。

### VIII. 其他事項

(立法會CB(1)223/08-09(10)號文件——成立改善空氣質素小組委員會)

44. 主席表示，事務委員會在2008年10月27日舉行的上次會議上，提出成立改善空氣質素小組委員會(下稱"小組委員會")的建議。小組委員會的擬議職權範圍及工作計劃載於立法會秘書處擬備的文件。她表示，若委員同意擬議職權範圍，與改善空氣質素有關的事宜(例如政府採取的應對氣候變化行動)便會交由小組委員會負責。為免工作重複，有委員建議事務委員會繼續討論與空氣質素有關的立法及財務建議，例如立法管制停車熄匙。然而，鄭家富議員認為，部分立法建議可先由小組委員會討論，此舉會減輕事務委員會的工作量。

## 經辦人／部門

45. 鑑於在事務委員會的待議事項一覽表內，尚有多項事宜須予討論，甘乃威議員表示，成立小組委員會將有助分工，藉此可把有關空氣質素的事宜交由小組委員會討論。他表示，他屬意讓主席決定哪些事宜由小組委員會負責，哪些事宜由事務委員會討論，以確保同一事宜不會討論兩次。

46. 主席就小組委員會的工作範圍徵詢政府當局的意見。環境局副局長表示，政府當局關注到，小組委員會已討論的事宜(例如與檢討香港空氣質素指標有關的事宜)仍須再提交事務委員會進一步討論。若情況如此，政府當局希望與事務委員會而非小組委員會討論主要事宜(包括立法建議)，因為事務委員會全體委員均可參與討論。這樣的安排亦會避免工作重複及延長立法程序。不過，各個課題應在甚麼場合討論，將由委員決定。

47. 劉健儀議員提及她擔任鐵路事宜小組委員會主席的經驗，並表示該小組委員會與交通事務委員會之間的分工安排是由事務委員會討論財務建議，由小組委員會討論服務質素等其他事宜。這套邏輯應適用於現時的情況。小組委員會亦應邀請其他事務委員會委員參與討論有關空氣質素的主要事宜，並向事務委員會匯報其商議工作。她表示，關於哪些事宜應由小組委員會討論，哪些事宜應由事務委員會討論，應由委員而非政府當局決定。由於小組委員會將會專注於改善空氣質素的課題，因此有關檢討香港空氣質素指標的事宜應由小組委員會討論。

48. 主席表示，委員將會決定討論有關課題的適當場合。委員隨後同意成立改善空氣質素小組委員會，以及載於立法會CB(1)223/08-09(10)號文件的小組委員會擬議職權範圍和工作計劃。主席指示秘書發出通告，邀請事務委員會委員加入小組委員會。

49. 議事完畢，會議於下午4時30分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2009年1月14日