

2012年3月5日上午8時30分

財務委員會特別會議

環境局局長講稿

主席：

我很高興出席今日財務委員會的特別會議，向各位簡介下年度財政預算中有關環境局的撥款及主要政策範疇的未來工作。

政府投放於環保上的資源

2. 政府一直非常重視環境保護，並於環保工作投放大量的資源和人手。在本屆政府任期內，環境局政策範疇的撥款總額接近603億，撥款並逐年提升，由2007-08財政年度的63億，增至下年度的139億，增幅超過一倍。

3. 政府除了直接投放資源和人力於環保工作，亦撥出大量資源支持社會各界，包括社區團體、慈善機構、學校及業主組織等，在社會不同層面推動環保。自2008年至2011年底，環境及自然保育基金

批出了二千多個項目，涵蓋節約能源、減廢回收、綠化、自然保育、及環保科研等多個不同範疇的項目，遠超基金自1994成立之後14年共批出的一千多個項目；而資助金額亦已超過10億元，成功促進社會各界積極推行環保項目。

4. 過去幾年，我們在不同的環保範疇推動了大量工作。單是在法例方面，我們訂立了五條新的主體法例，成功在能源效益、空氣質素、減少廢物等範疇確立新的規範，改變了市民大眾的行為模式。此外，我們亦進行了約三十次法例修訂或附屬法例訂立工作。在以下時間，我會簡單回顧和展望幾個重要環保範疇的工作。

改善空氣質素

5. 在改善空氣質素方面，過去幾年，我們特別針對本地主要污染源之一的發電廠做了大量具體的減排工作。自2005年起，我們透過與電力公司簽訂新的《管制計劃協議》和修訂《空氣污染管制條例》，逐步收緊發電廠的排放上限。2010年發電行業的二氧化硫上限已較原來排放收緊67%；我們亦再接再厲，從2015年開始，各項排放上限會較2010

年進一步收緊34%至50%，務求將發電所產生的污染減到最低。

6. 路邊空氣污染是我們另一個工作重點。我們提升了車用和工業用燃料的法定規格至最先進國家的水平。在減少路邊空氣污染方面，我們將會提升汽車排放標準至歐盟五期。透過資助及稅項優惠，我們鼓勵車主早日以新車替代老舊柴油商業車輛，並鼓勵買車人士選用較環保的車輛。此外，在運輸業界方面，政府不但試驗為歐盟二期及三期巴士加裝選擇性催化還原器，亦資助專營巴士公司測試混合動力及全電動巴士，最終政策目標是達致全港使用零排放巴士。而三億元的綠色運輸試驗基金，則有效鼓勵運輸行業試用綠色創新運輸技術。基金至今反應踴躍，成立短短大半年已批出24份申請，撥款總額超過六千萬。

7. 各項的措施已帶來一定的成果。在2006年至2010年間，數據清楚說明本地空氣中二氧化硫和可吸入懸浮粒子的濃度已分別下降了45%及17%。而在粵港兩地政府的共同推動下，多項區域減排工作正全面推展，改善了珠三角空氣質素。在2006年至

2010年間，區內錄得的二氧化硫、二氧化氮及可吸入懸浮粒子已分別下降47%、7%和14%。

8. 展望未來，我們現時面對最主要的空氣污染問題，是路邊二氧化氮濃度偏高。在2006年至2010年，路邊二氧化氮濃度上升了22%。由於機件保養不善的汽油及石油氣車輛排放的二氧化氮，是路邊空氣污染的主要來源，故此政府建議使用路邊遙測儀器，找出過量排放的汽油及石油氣車輛，以便要求車主修妥。為協助車主過渡到更嚴謹的排放管制，政府稍後將會向財委會申請一億五千萬元，為石油氣的士及小巴更換催化器及相關器件。

9. 另一方面，隨著陸上污染源排放減少，加上船舶活動日增，船舶佔整體排放的比例不斷上升。船舶排放已成為本港可吸入懸浮粒子的最大排放源，和繼發電廠後成為二氧化硫和氮氧化物第二大排放源。要進一步改善區域空氣質素，必須引入適當措施減少船舶排放。我們在去年施政報告中已宣佈，會聯同粵、深、澳政府研究，要求在珠江三角洲水域的遠洋船泊岸時轉用低含硫量柴油，以及設立排放控制區。我們也會與業界共同研究提升本地

出售的船用燃油質量，以減少船舶排放的廢氣。

10. 為進一步鼓勵遠洋船在香港水域靠泊時使用清潔燃料，政府建議泊岸轉用低含硫量柴油的遠洋船舶，可獲寬免一半港口設施及燈標費。寬免計劃為期三年，估計政府期內會少收最多2億6千萬元。環保署正聯同海事處制定計劃的實施安排。與此同時，我們亦會就區域性的船舶排放管制與珠三角地區的有關部門展開商討。

11. 我們未來另一項重要工作是更新空氣質素指標。新的空氣質素指標已全部按照世衛的目標水平制定，在七種主要污染物中，四種污染物，即二氧化氮、一氧化碳、鉛及二氧化硫，已全部或部分採納最終的世衛空氣質素指引，亦大致上與其他先進國家，如歐盟和美國的指標相若。我們正著手開展落實新指標及相關過渡安排的立法工作，目標是於2012-13立法年度提交法案，在2014年內採納新空氣質素指標作為法定標準，並會每五年檢討收緊指標的可行性。此外，為展示政府的決心和起帶頭作用，政府決定對於尚未開展環境影響評估研究的政府工程項目，致力以建議的新空氣質素指標作為基

準，進行環評的空氣質素影響評估，務求新規劃的政府工程能盡早配合更嚴格的空氣質素要求。

固體廢物管理

12. 以下的時間，我想談談廢物管理工作。這是我們刻不容緩要處理的問題。香港的三個策略性堆填區預計於2014年、2016年和2018年相繼溢滿。而香港過往完全依賴堆填的方法處理每日近萬公噸的都市固體廢物的安排，並非可持續做法。

13. 政府在去年初在減廢、回收及興建現代化處理設施為管理策略下，推出了一籃子的具體方案，目標是要把2015年都市固體廢物回收率提升至55%。一系列鼓勵源頭減廢、回收重用的政策，配合及時擴展堆填區，並引入現代化設施縮減廢物體積及轉廢為能，環環緊扣、缺一不可，是妥善處理都市固體廢物的整體方案。

14. 隨着廢物源頭分類計劃不斷擴展，香港都市固體廢物的回收率已由2006年的45%上升至2010年的52%，不但超出2005年時原先定下的目標，亦與許多發展水平接近的城市相若。這是全賴市民各界的

參與和投入的成績。2008年立法會通過《產品環保責任條例》，我們在有關法律框架下逐步引入強制性生產者責任計劃，並在2009年實施塑膠購物袋環保徵費計劃，所涵蓋的約3 000間登記零售店減少派發膠袋數量達九成之多。下一步，我們會加快擬備立法建議，擴大推行塑膠購物袋環保徵費計劃至全港所有零售店，並引入廢電器電子產品生產者責任計劃，鼓勵源頭減廢。

15. 正如我剛才提及，引入現代化廢物處理設施，並且及時擴建堆填區，是必要的廢物管理措施。綜觀歐洲和其他先進城市的經驗，在推行源頭減廢之餘，仍會有不能回收的廢物需要處理。就香港的情況而言，即使回收率達到55%的目標，香港每天仍會有約8,000公噸未能回收及循環再用的都市固體廢物需要處理。我們正動工興建採用最先進熱能焚化技術的污泥處理設施，預計2013年底落成啟用。污泥處理設施投入運作，將可減少每日近1,000噸的污泥落入堆填區，亦可讓民眾清楚看到現代化科技處理，有助解決都市廢物的成效和出路。下一步的工作，是與立法會討論綜合廢物管理設施，和擴建三個堆填區的計劃。我期望能與各位議員，詳細討

論興建各項設施的建議，以訂出切實可行的行動計劃。

綠色經濟

16. 最後，我想談談環保產業的發展。我很高興見到本地的環保產業有可觀的增長。2010年環保產業的增加值比起2009年上升了接近20%，僱用人數的升幅亦達11.3%。我們會繼續在環境保護的基建上投放大量資源，為環保及工程業界製造就業及商機。此外，政府通過設立環保園、推廣電動車、訂立建築物能源效益法例、政府以身作則推行環保等措施，促進與環保有關的產業及專業的發展。我們亦會繼續資助環保業界參與環保博覽會、貿易考察等，為業界創造平台，與內地及海外企業探討合作商机。隨著我們推出更多相關的政策及措施，我相信環保產業將有更蓬勃的發展。

總結

17. 主席，政府在未來會持續深化我們在環境政策方面的策略，積極構建香港成為綠色宜居城市。我期望在新的財政年度，可以繼續得到議會的支持，

推展各項工作。主席，接下來歡迎各位議員就這部分的開支預算作出提問，我和同事都很樂意回答大家的問題。

環境局

二零一二年三月