

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1476/12-13號文件

檔號：CB1/PL/EA

環境事務委員會 向立法會提交的報告

目的

本報告旨在匯報環境事務委員會(下稱"事務委員會")在2012-2013年度立法會會期內的工作，並會根據立法會《議事規則》第77(14)條的規定，於2013年7月17日的立法會會議席上提交議員省覽。

事務委員會

2. 立法會藉於1998年7月8日通過、並於2000年12月20日、2002年10月9日、2007年7月11日及2008年7月2日修訂的一項決議案，成立事務委員會，負責監察及研究與環境及自然保育事宜有關的政府政策及公眾關注的事項。事務委員會的職權範圍載於**附錄I**。

3. 事務委員會由21位委員組成。何秀蘭議員及鍾樹根議員分別當選事務委員會正副主席。事務委員會的委員名單載於**附錄II**。

主要工作

減少路邊空氣污染

淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛

4. 截至2012年12月底，香港約有129 000輛柴油商業車輛(不包括專營巴士)。在2011年，這些車輛排放的可吸入懸浮粒子約佔全港車輛排放量的90%，而氮氧化物則約佔50%，直接威脅市民健康。在129 000輛柴油商業車輛中，約86 000輛或三分之

二屬歐盟IV期以前的柴油商業車輛。這些車輛合共排放的可吸入懸浮粒子，佔所有柴油商業車輛的排放量約90%，氮氧化物則佔排放量約80%。

5. 鑒於若將所有歐盟IV期以前的柴油商業車輛更換為歐盟V期型號，車輛排放的可吸入懸浮粒子及氮氧化物可分別減少80%及30%，政府決定採取鼓勵與管制並行的策略淘汰嚴重污染的柴油商業車，詳情如下 ——

- (a) 向車主提供高達新車應課稅值30%的特惠補償，以淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛。車主只註銷歐盟IV期以前的柴油商業車輛而不購置新車，也可獲得特惠補償。因應註銷車輛的車齡增加，補償金額會減少；
- (b) 由指定日期起，逐步停止為歐盟IV期以前的柴油商業車輛續牌。污染最嚴重的歐盟前期及I期柴油商業車輛由2016年1月1日起將不獲續牌；歐盟II期和歐盟III期柴油商業車輛將分別由2017年1月1日和2019年1月1日起不獲續牌；及
- (c) 為新登記柴油商業車輛定下15年的法定退役期限。

6. 政府已預留100億元用作發放建議的特惠補償，以便盡早淘汰嚴重污染的柴油商業車輛。

7. 當局於2013年5月就此項建議徵詢事務委員會的意見。事務委員會亦於2013年5月25日舉行會議，聽取公眾就此議題表達的意見。委員普遍支持淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛，同時強調有必要確保這個斥資100億元的淘汰計劃的成本效益。他們亦就建議的詳情提出多項關注。關於特惠補償金額，委員認為應鼓勵車主提早更換較舊款和造成較大污染的車輛。然而，根據現行建議，較新型的歐盟III期柴油商業車輛退役可獲得的特惠補償金額，比舊款和造成較大污染的歐盟II期以前車輛退役可獲得的更高，這些委員對此表示不滿。

8. 委員亦深切關注淘汰計劃對運輸業界的影響，尤其是對同時是"單頭車"司機並倚賴柴油商業車輛謀生的車主(下稱"單頭車車主")的生計的影響。這些委員指出，即使政府提供資助，很多單頭車車主亦難有足夠的積蓄更換其柴油商業車輛，因而被迫結業。他們促請政府當局考慮為受影響的車主提供額外資助。部分委員亦建議採取分階段淘汰的做法，首先淘汰造成較

大污染的歐盟II期以前車輛，然後在較後的階段才淘汰歐盟III期車輛。部分其他委員認為，為新登記的柴油商業車輛設定15年的退役期限可能太短，他們要求當局提出科學數據，支持將退役期限設定為15年的做法。

9. 部分委員關注到，16 000輛高污染的歐盟前期柴油車輛仍可在道路上行駛，直至在2016年1月1日不獲續牌為止。屆時，該等車輛的車齡已達20年或以上。這些委員建議實施特別安排，鼓勵車主盡早淘汰歐盟前期柴油車輛。此外，委員促請政府當局慎防出現利益輸送，並協助車主更換車輛，以免車商從淘汰計劃中牟取暴利。

就一次過資助車主提早更換歐盟II期柴油商業車輛增加財務承擔

10. 政府在2010年7月推出一次過資助計劃(下稱"資助計劃")，向歐盟II期柴油商業車(不包括專營巴士)的車主提供資助，鼓勵他們將舊車更換為符合現行法定廢氣排放標準的新車，核准撥款為5.394億元。一次過資助計劃為期36個月，並於2013年6月30日結束。

11. 在2013年5月，事務委員會討論政府當局提出為資助計劃增加1.2億元財務承擔的建議。當局告知事務委員會，截至2013年4月30日，合資格的歐盟II期柴油商業車的數量較2010年7月1日已減少約7 000輛。在已退役的歐盟II期車輛中，5 324輛已在資助計劃下更換為新車，約佔合資格車輛的19%。其總開支為4.57億元，約佔核准承擔額的85%。截至2013年5月9日，在資助計劃下正在處理的申請共有1 080宗。政府當局預計，截至2013年4月30日餘款約8,300萬元，此數額將不足以應付在該計劃下所有將會獲批核的申請的財務承擔。

12. 委員普遍支持為自願性資助計劃增加財務承擔的建議。一如首個更換歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛的計劃，此項建議亦以更換造成較大污染的車輛為目標。部分委員要求政府當局匯報資助計劃的結果，以及該資助計劃在減少排放及改善空氣質素方面的成效，以便就日後工作路向進行分析。

為專營巴士加裝選擇性催化還原器

13. 截至2013年4月底，香港約有5 700輛專營巴士，佔繁忙通道的交通流量高達四成。在2011年，專營巴士佔全港車輛排放的氮氧化物約兩成和可吸入懸浮粒子約6%。為改善路邊空氣

質素，必須進一步減少專營巴士的排放。雖然所有歐盟I期巴士最遲會在2015年更換為歐盟V期或以上型號巴士，但其餘的歐盟II期及III期巴士(其排放的可吸入懸浮粒子分別是歐盟IV期巴士的7.5至5倍，而排放的氮氧化物亦是歐盟IV期巴士的1.75至1.3倍)則分別在2019年及2026年才全部退役。政府當局與3家專營巴士公司曾合作進行試驗，以確定為歐盟II期和III期巴士加裝選擇性催化還原器(下稱"催化器")在減少氮氧化物排放方面的技術可行性和成效。結果顯示，為選定的3個巴士型號加裝催化器技術上可行。當局亦已識別出另外4個有可能加裝催化器的歐盟II期和III期巴士型號。

14. 政府當局曾就下述建議徵詢事務委員會的意見：為約1 400輛歐盟II期及III期專營巴士加裝催化器，全數資助專營巴士公司支付所需的資本開支(包括為選定的巴士進行資格預審測試)，總預算約為4億元。政府當局預期，如上述1 400輛合資格歐盟II期及III期巴士加裝催化器，整個專營巴士車隊的氮氧化物排放會減少約14%。

15. 事務委員會普遍支持加裝催化器的建議，但部分委員對催化器能否保持良好性能表示關注。由於催化器是應政府要求安裝，並由政府支付費用，這些委員關注政府當局將如何監管已加裝催化器的專營巴士的維修保養及表現，以及有否就不當使用催化器及缺乏適當維修保養的情況設定罰則。他們特別關注到，倘若缺乏適當監管及並無罰則，專營巴士公司可能會將催化器拆除，而巴士公司若沒有進行妥善的維修保養，催化器的使用壽命便可能會縮短。

16. 鑒於維修保養及日後更換催化器的費用須由專營巴士公司負擔，部分委員關注到，加裝催化器計劃對日後的營運成本及巴士票價有何影響。他們要求政府當局確保專營巴士公司會負擔維修保養及更換催化器的費用，而不會透過增加巴士票價將加裝催化器所帶來的額外營運成本轉嫁給乘客。其他委員則對棄置催化器會否帶來環境問題表示關注。政府當局回應時表示，政府當局會以一次過的方式為選定的巴士資助加裝催化器計劃初期的資本開支。專營巴士公司會負責其後與加裝催化器有關的營運、維修保養及更換催化器的費用。專營巴士公司會把該等開支納入營運成本，而由於營運成本是政府在作出專營巴士票價調整安排時會考慮的6個因素之一，這些開支可能會對增加巴士票價構成壓力，但影響應甚為輕微。

17. 一位不支持建議的委員對此項成本達4億元的計劃表示關注。他認為可能會有另一些更具成本效益的方案減少路邊排放。鑒於加裝催化器會令燃油耗用量增加，因而造成更多污染，他對計劃的成本效益不表信服。

減少船舶排放

鼓勵遠洋輪船泊岸轉用潔淨燃油計劃

18. 船舶是本港主要空氣污染源之一，是可吸入懸浮粒子和氮氧化物的最大排放源，亦是繼發電廠後的二氧化硫第二大排放源。在減少船舶排放方面，遠洋輪船是政府當局重點處理的排放源。遠洋輪船在泊岸時排放的廢氣，佔其在香港水域期間的總排放量約四成。規定遠洋輪船在泊岸時轉用較清潔燃料，可改善港口一帶的空氣質素。因此，政府當局在2012年9月推出為期3年的資助計劃(下稱"寬減計劃")，遠洋輪船如在香港水域停泊時轉用清潔燃料(含硫量不逾0.5%)，可獲寬免一半港口設施及燈標費。

19. 事務委員會在2012年10月22日聽取當局匯報寬減計劃的最新進展。委員獲悉，由2012年9月26日起，已登記的遠洋輪船停靠香港可申請港口設施及燈標費寬減。截至2012年10月15日，已有474艘遠洋輪船登記，當局亦收到129宗寬減申請，並已批准97宗申請。

20. 委員關注到，由於只有數百艘遠洋輪船登記，可見遠洋輪船並不積極參與寬減計劃。委員進一步關注在鼓勵泊岸轉油的自願參與計劃下實施寬減措施的成效。他們認為，當局應進行立法，強制規定遠洋輪船須轉用較清潔燃料。委員亦建議對進入香港水域的遠洋輪船施加速度限制。部分其他委員強調，若要強制實施泊岸轉油的規定，應以區域為基礎進行，以及適用於珠江三角洲(下稱"珠三角")所有其他港口，否則本地物流業的競爭力會被削弱。

21. 政府當局回應時表示，香港現正與廣東省政府商討可否強制規定船隻在珠三角水域的港口泊岸轉油，以維持珠三角各個港口的公平競爭環境。當局會尋求與內地當局進行區域性合作，以減少跨境排放的情況和長遠而言在珠三角水域設立排放控制區。

22. 2013年6月中，政府當局表示已就強制實施遠洋輪船在香港水域泊岸轉油的建議諮詢航運業界的意見。業界表示支持

建議。當局會在《空氣污染管制條例》(第311章)下制訂新規例，以執行有關規定。政府當局會在2013年7月22日事務委員會會議上徵詢委員對建議的意見。

提升本地船用輕柴油質素

23. 在2011年，本地船舶及來往香港和內地的內河船舶的總排放量佔所有船舶在香港境內排放的二氧化硫的21%、可吸入懸浮粒子的32%和氮氧化物的57%。由於本地船舶及內河船舶排放的污染物會影響沿海地區的居民，因此有必要減少這些船舶的排放，為市民的健康提供更佳保障。減低船用輕柴油含硫量能有效減少本地船舶排放的二氧化硫和可吸入懸浮粒子。2012年5月，政府當局成立提升船用輕柴油質素工作小組，研究通過把船用輕柴油含硫量上限由0.5%收緊至0.05%以提升船用輕柴油質素的技術可行性。2013年3月，政府當局向事務委員會匯報研究的主要結果，並就提升本地船用輕柴油質素以減少本地船舶廢氣排放的建議徵詢委員意見。

24. 委員支持上述建議旨在保護環境的總原則，但對建議的實施細節則有不同意見。部分委員察悉，船舶營辦商認為有需要在引入建議的含硫量上限為0.05%的低硫柴油後，規管柴油價格及開放油品供應市場，以促進更大的市場競爭。他們關注到，若低硫柴油是本港唯一可用的船用燃料，燃料價格可能會上升。委員亦關注來往珠三角和本港各個港口的內河船舶使用次級船用柴油造成的污染。

25. 一位委員反映渡輪營辦商對建議會令營運成本增加，並且影響營運表示關注。他建議政府當局在推行建議時應考慮資助渡輪營辦商，以免他們將增加的營運成本轉嫁給乘客。鑒於需要不斷收緊柴油標準，他詢問政府當局會否考慮資助船主更換船隻引擎，正如資助車主更換老舊柴油車輛一樣。部分其他委員亦建議當局提供誘因，鼓勵本地船舶轉用低硫柴油。

26. 政府當局回應時表示，油公司已確認能夠供應低硫柴油，該種燃料由新加坡供應，屬於標準和普及的柴油等級，因此不會出現壟斷問題。本地船舶和內河船舶選擇在本港補充燃料，因為本港船用燃料與內地產品相比，品質較佳而且價格較低。由於價格增幅輕微，政府當局沒有計劃為推行建議而資助航運界，但建議業界提出意見，供政府當局考慮。

27. 由於技術可行性研究只涉及兩款引擎型號，一位委員關注到，低硫柴油能否與約10%漁業界使用的另外兩款引擎型號兼

容。此外，部分業界人士表示，他們的船隻使用低硫柴油後效率下降5%。因此，他支持當局進行更多有關燃料效率和其他引擎型號的研究。

28. 在訂立新規例(預計在2013年年底提交立法會，並在2014年實施)之前，事務委員會會在2013年7月22日的會議上邀請公眾就政府當局的建議表達意見。

空氣污染指數通報系統

29. 2013年2月，事務委員會討論政府當局建議以健康為本的新空氣質素健康指數取代現行的空氣污染指數系統，以配合更新空氣質素指標。事務委員會獲悉，政府當局委託進行空氣污染指數通報系統檢討後提出建議，認為香港應採納空氣質素健康指數系統的模式，並使用本地空氣污染和健康數據。由於建議的空氣質素健康指數系統在科學上較穩健可靠，而且能更有效向公眾通報與空氣污染相關的健康風險，政府當局計劃在2014年年初採納該指數，以配合推出更新空氣質素指標。

30. 委員普遍歡迎當局引進新空氣質素健康指數系統，並向市民提供相關的健康忠告，以保障公眾健康。部分委員認為政府當局有需要就制訂通報空氣質素健康指數的級別(由1至10+級)諮詢相關持份者的意見。此外，由於香港的空氣質素在國際社會上受到廣泛關注，當局應就改善香港空氣質素的工作向國際商會進行更多諮詢。

31. 部分其他委員察悉，擬議的空氣質素健康指數系統並無訂明在空氣質素極為惡劣的日子停課及停止戶外活動的安排，他們建議，政府當局應考慮根據這個新系統作出此等安排，以保障學生及工人的健康。另一位委員亦關注工人在空氣質素惡劣的日子(尤其是在炎夏的月份)在戶外工作對其健康的風險。該委員認為有需要修訂勞工法例，在空氣質素惡劣的日子為在戶外工作的工人提供保障。

延展清潔生產伙伴計劃

32. 清潔生產伙伴計劃(下稱"伙伴計劃")是一項為期5年的計劃，由環境保護署(下稱"環保署")聯同廣東省經濟和信息化委員會於2008年4月推出。獲財務委員會批准撥款9,306萬元的伙伴計劃旨在鼓勵和協助本港及珠三角地區的港資工廠採用清潔生產技術和作業方式。截至2012年10月底，伙伴計劃已承擔的開支約為政府撥款的99%，為計劃預留的撥款預期於2013年1月伙

伴計劃完結時用罄。鑒於伙伴計劃所帶來的環境效益及業界反應良好，政府當局建議將伙伴計劃延展兩年(下稱"延展計劃")，即由2013年4月1日至2015年3月31日，並額外撥款5,000萬元。

33. 委員普遍支持政府當局的建議。部分委員認為，政府當局需要在一段較長的時間內繼續推行伙伴計劃，確保該計劃所取得的環境效益得以延續，當局須就此進行檢討。由於當局不能長期提供資助，而採用清潔生產技術和作業方式已達致減少排放及節省能源和生產成本，這些委員關注到，一旦削減任何政府資助，可能會打擊港資工廠廠商在投資於採用清潔生產技術和作業方式的意欲。他們要求政府當局致力鼓勵參與計劃的廠戶自費採用清潔生產技術和作業方式。然而，另一位委員察悉，港資工廠投資在清潔生產技術和作業方式方面的成本龐大，他建議政府當局協助工廠從銀行或財務機構取得貸款，用以提升這方面的技術。

34. 部分其他委員認為，延展計劃應採用更嚴格的審批條件，令只有屬先導及模範性質的示範項目才可獲得資助，讓參與的工廠可分享其中的經驗。鑒於伙伴計劃已推行5年，當局不應在延展計劃下再資助那些採用已普及技術的示範項目，因為該等項目所取得的經驗已廣泛與業界分享。

廢物管理

都市固體廢物收費

35. 政府當局在2012年完成一項公眾諮詢，探討應否透過都市固體廢物收費提供經濟誘因，促使減少廢物。結果顯示，多數市民支持在本港推行都市固體廢物收費，藉此減少廢物。根據所收到的意見，政府當局建議確立在本港推行都市固體廢物按量收費的方向。由於公眾諮詢中收到不少有關收費機制實施細節的不同意見，政府當局亦建議由可持續發展委員會進行第二階段公眾參與，以收集民意。當局在2012年12月就都市固體廢物收費未來路向諮詢事務委員會的意見。

36. 大部分委員深切關注雙重徵費的問題，由於廢物收集費已經計入差餉之中，因此，他們要求政府當局以差餉的相應減幅抵銷都市固體廢物收費。部分委員支持把來自廢物收費的收入再投放於協助發展廢物循環再造業。他們亦認為，隨着實施廢物收費和棄置於堆填區的廢物減少，當局應全面檢討廢物管理策略，以決定未來路向。然而，一位委員認為，廢物收費會是推動市民減廢回收的誘因，當局無需以差餉的減幅抵銷廢物

收費，否則此舉會有違廢物收費的原意。此外，抵銷廢物收費的安排會招致可觀的行政成本。

37. 部分委員支持以循序漸進方式實施收費，在首階段免費收集廢物。部分委員亦促請政府當局在廢物源頭分類方面作更大努力和教育公眾認識減少廢物的需要。委員亦關注到，在實施廢物收費後，舊區的非法棄置廢物問題會更加嚴重。委員建議，政府當局應在實施廢物收費前考慮透過向交回可循環再造物料者提供回贈，以鼓勵市民回收廢物。

38. 事務委員會通過3項議案，分別要求：如政府推行垃圾按量徵費，政府需要同時減差餉，避免雙重徵費；政府需要採用分階段遞進式收費，並採用首階段免費政策；及政府需要以"收入中立"的原則將收費所得回贈與減廢有成的用戶。

飲品玻璃樽生產者責任計劃

39. 為加強管理廢飲品玻璃樽，政府在2013年2月7日展開為期3個月的公眾諮詢，就推行強制性飲品玻璃樽生產者責任計劃(下稱"該計劃")諮詢公眾。諮詢文件建議採用政府主導模式，即政府一方面會委聘一個玻璃管理承辦商，負責統籌收集消費者的廢舊產品的工作，將廢舊產品交由合資格的回收商妥善處理，另一方面按"污染者自付"原則，向飲品玻璃樽供應商徵收循環再造費，以支付生產者責任計劃的運作成本。當局在2013年2月向事務委員會簡介飲品玻璃樽生產者責任計劃的公眾諮詢工作。此外，事務委員會曾舉行一次會議，聽取公眾對此事的意見。

40. 部分委員支持透過飲品玻璃樽生產者責任計劃徵收的循環再造費根據"污染者自付"的原則，為該計劃提供營運資金。其他委員認為當局需要就該計劃提供更多資料，尤其是關於須徵收多少循環再造費，以及該筆循環再造費是否足以為該計劃提供營運資金。關於該計劃的涵蓋範圍，由於政府當局不建議在現階段將其他飲品容器納入強制性生產者責任計劃之內，部分委員關注到，就玻璃樽裝飲品徵收循環再造費後，消費者可能轉而飲用以鋁罐、塑膠樽或紙盒裝載出售的飲品。他們促請政府當局藉此機會將其他玻璃樽納入該計劃。

41. 委員察悉，當局會以先導計劃的方式，設立5個社區環保站，以加強在社區層面回收的物流支援。部分委員建議在食肆、酒吧和會所林立的地區(例如灣仔和尖沙咀)設立社區環保站。

42. 在委聘玻璃管理承辦商方面，委員要求政府當局制訂監察機制，確保承辦商和其他廢玻璃回收商在公平競爭的環境下經營，以及防止承辦商壟斷服務。部分委員認為，政府當局應推行措施，協助那些或需在土地和資源方面作出重大投資的廢玻璃回收商。其他委員建議當局委聘更多承辦商，最好在港島、九龍、新界和離島各有一個承辦商，以便進行回收和防止壟斷。委員亦非常關注廢玻璃物料的出路。鑒於含有回收玻璃的環保地磚用途有限，若該計劃的承辦商大量製造這種地磚，或許未有足夠需求將之吸納。為向本地製造的再造產品提供市場，委員認為在政府的採購政策下應優先採購該等產品。

擴建堆填區

43. 現時，香港主要依靠新界東北、新界西和新界東南3個堆填區處理廢物。政府當局表示，3個堆填區將會在2020年前相繼飽和，因此有迫切需要擴建堆填區，為無法循環再造及剩餘的廢物提供最終處置地點。當局在2013年5月27日就3個堆填區的擴建計劃諮詢事務委員會的意見。此外，事務委員會在2013年6月1日舉行會議，聽取公眾對擬議堆填區擴建計劃的意見。大部分就此事表達意見的代表團體和個別人士反對擴建新界東南堆填區。

44. 委員深切關注新界東南堆填區擴建計劃對環境和健康的影響。不支持擴建計劃的委員指出，長久以來，新界東南堆填區造成的氣味滋擾一直影響着將軍澳居民。泥頭車和垃圾車經環保大道運送廢物造成空氣污染亦是另一關注所在。當局應要求新界東南堆填區的管理公司推行減少環境滋擾的措施，但管理公司並無推行任何此類措施。政府當局擴建新界東南堆填區而不解決堆填區運作造成的環境問題是不負責任。再者，當局推行廢物管理策略進展不佳，卻要將軍澳居民持續承擔後果，此舉並不公平。

45. 部分其他委員認為，擴建堆填區的問題源自將軍澳的城市規劃不善，令住宅座落在新界東南堆填區附近。擴建堆填區亦會加劇堆填區運作造成的氣味滋擾和塵沙問題，並會危害將軍澳居民的健康。其他委員批評，政府一直提倡發展廢物基建項目，卻沒有推行減廢和改善回收網絡的措施。部分委員認為，未來的工作路向應是關閉堆填區和提高廢物回收率，而並非擴建堆填區。

46. 一位委員認為，當局推行措施減少新界東南堆填區對環境的滋擾，卻沒有在新界東北堆填區和新界西堆填區推行類似

措施以照顧打鼓嶺和屯門居民的利益，儘管該兩個堆填區擴建部分的規模較新界東南堆填區擴建部分大很多。該委員對上述情況表示不滿。此外，政府當局曾向屯門居民承諾，屯門興建污泥處理設施後不會再增加厭惡性設施。打鼓嶺居民亦關注到，若新界東南堆填區不再接收包括廚餘的都市固體廢物，發出臭味的廚餘會悉數棄置於新界西堆填區和新界東北堆填區。鑒於運送廢物至該兩個堆填區的路程遙遠，運送廢物造成的滋擾是另一關注所在。

47. 一位支持堆填區擴建計劃的委員察悉，政府當局同意指定擬議的新界東南堆填區擴建部分只會接收建築廢物，以減少運送廢物造成的氣味滋擾和對交通及環境的影響。他認為，鑒於現時廢物管理策略方面的進展，本港在短期內仍需使用堆填區。若當局撤回堆填區擴建計劃，本港將面臨廢物大災難。這位委員支持擴建堆填區，但他促請政府當局就堆填區擴建計劃聯絡有關地區，以便減少滋擾和提供適當補償措施，改善地區和受影響居民的情況。

48. 經討論後，事務委員會通過"本委員會反對新界東南堆填區擴建計劃"的議案，但否決"本委員會反對現階段所有堆填區擴建計劃"的議案。

打擊非法棄置拆建物料及非法堆填的措施

49. 事務委員會曾討論打擊非法棄置拆建物料及非法堆填的措施，以及一宗在川龍馬塘村棄置石棉的個案。政府當局亦向委員簡介建議修訂《廢物處置條例》(第354章)(下稱"《條例》")的背景，該建議旨在加強執法，遏止擅自在私人土地上擺放被棄置的拆建物料的情況。《條例》的修訂建議會引進一項新程序，按照該程序，在私人土地上擺放拆建物料前，須事先取得授權，而該項授權必須是有關私人土地的所有擁有人發出的書面授權，然後通知環保署已取得該項授權。透過這項新程序，規劃、土地及其他有關當局亦可獲事先知會。

50. 部分委員關注到，《條例》的修訂建議旨在打擊在鄉郊地區大規模進行的擺放廢物活動，但未能解決夜間在路邊小規模非法棄置一堆一堆拆建廢料的問題。他們要求當局加大力度，以解決非法棄置廢物的問題。部分其他委員察悉並關注到，有關非法棄置廢物活動的投訴不斷增加，但檢控數字很少。這些委員認為，罰則過輕和檢控數字甚低，因此未能遏止未獲授權擺放廢物的活動。他們建議，政府當局應考慮提高未獲授權擺放廢物的最高罰則，以供法庭將違法者定罪時考慮。

51. 關於在馬塘村非法棄置廢物的事件，部分委員批評當局時指出，早於2011年已發現該問題，但當局並無採取任何行動。直至2013年年初，由於出現有關非法擺放石棉的投訴，該問題才引起公眾關注。他們關注當局對未獲授權擺放廢物的活動執法不力，並要求當局加大力度，找出違法者和作出檢控，以防止再發生同類事件。一位委員察悉，受影響的土地擁有人須支付清理他人擺放的物料的費用，她認為當局應向這些土地擁有人提供協助，因為他們其實是未獲授權擺放廢物活動的受害者。

前往南韓進行廢物管理考察

52. 事務委員會察悉，南韓首爾在減廢方面成績昭著，而該城市在人口密度及建築環境方面與香港有許多相似之處。首爾取得成功的過程對香港甚有參考價值。事務委員會的訪問團(由12名事務委員會委員和5名非委員的議員組成)於2013年4月1至5日前往南韓進行海外職務訪問，就當地的廢物管理經驗進行考察，內容包括源頭減廢、資源回收和廢物處理設施。考察報告將會另行發出。

53. 在進行訪問後，訪問團於2013年4月17日及18日在立法會綜合大樓宴會廳展覽在考察期間拍攝的照片及接獲的紀念品和刊物，並向其他立法會議員及傳媒簡介該次訪問。展出的物品其後遷至立法會綜合大樓展覽區及立法會圖書館，並於2013年4月22日至6月7日展出，供公眾人士參觀。

考察本港的廢物管理設施

54. 事務委員會在2013年5月11日考察本港的廢物管理設施，以瞭解這些設施的運作。這些設施包括屯元回收中心、環保園、已修復的將軍澳第一期堆填區和新界東南堆填區。

低碳生活

限制銷售能源效益較低的鎢絲燈泡

55. 政府當局在2011年8月展開為期3個月的公眾諮詢，邀請市民就以下事宜表達意見：香港應否通過推行強制計劃、自願性措施或交由市場力量決定的方式，以限制能源效益較低的鎢絲燈泡的供應。當局在2012年12月向事務委員會匯報公眾諮詢結果，並簡介政府就推廣廢棄慳電膽的收集和處理，以及推廣發光二極管技術的發展和應用的工作。

56. 事務委員會獲悉，公眾諮詢的結果顯示，強制計劃在現階段得不到多數支持。然而，考慮到鎢絲燈泡能效低、市面上已有充足的替代選擇及使用具能源效益的燈具有強大的經濟誘因，政府當局建議以雙管齊下的方式加快淘汰速度，而並非單靠市場力量，以盡快實現對環境的益處。在供應管理方面，政府當局會與供應商及零售商攜手推出一個約章計劃，以減少鎢絲燈泡的供應。在需求管理方面，當局將會加強宣傳力度，教育公眾及主要用家使用具能源效益燈具的好處，這些好處包括節約能源、減少二氧化碳排放和減少電費開支。

57. 部分委員贊成透過約章計劃，以自願方式淘汰鎢絲燈泡，而不必進行立法，因為鎢絲燈泡並非需要強制規限的有害物質。然而，部分其他委員支持推行強制計劃，因為此舉會向公眾發出清楚信息，說明有需要以更具能源效益的燈泡取代能源效益較低的鎢絲燈泡。這些委員要求當局制訂時間表，透過禁止進口鎢絲燈泡和用盡現存的鎢絲燈泡，把鎢絲燈泡淘汰。

58. 政府當局回應時表示會監察約章計劃的成效。若計劃證實成效不彰，政府當局不排除通過立法淘汰鎢絲燈泡。

香港的戶外燈光

59. 為處理戶外燈光可能造成的能源浪費和光滋擾問題，當局除在2012年1月公布《戶外燈光裝置良好作業指引》以鼓勵持份者早日採取改善措施外，更成立戶外燈光專責小組(下稱"專責小組")，就處理本港戶外燈光問題的未來路向為政府提供意見。當局在2013年6月24日告知事務委員會，專責小組認為在預調時間後實施關燈規定，是適合香港的規管方向。此外，專責小組亦會諮詢持份者和公眾對預調時間、規管範圍和豁免，以及實施方式等方面的意見。

60. 就實施方式而言，部分委員贊成立法強制實施關燈規定，使規例得以執行及取得成效。另一方面，部分其他委員支持推行約章計劃，讓戶外燈光裝置擁有人和管理人承諾在預調時間關掉其燈光裝置，因為這個做法可讓政府當局評估此項規定對商戶的影響。

61. 部分委員察悉，專責小組建議關燈規定不適用於有保安、安全或運作需要的燈光裝置。這些委員關注到，該等豁免可能會產生漏洞，因為有些店主可能會聲稱基於保安理由，必須在預調時間後開啟燈光裝置，從而繞過該項規定。然而，部分

委員贊成為保安及安全而設的燈光裝置應獲豁免。部分其他委員又認為專責小組應考慮訂定標準，管制光度太強及閃動的燈光。

環境及自然保育基金

62. 環境及自然保育基金(下稱"環保基金")屬法定信託基金，於1994年根據《環境及自然保育基金條例》(第450章)設立，旨在透過資助由合資格非牟利組織所舉辦的項目和活動，鼓勵市民在行為和生活方式上作出改變，從而促進環境保護及達致持續發展。環保基金自1994年起，共資助超過3 900個項目，涉及款額約共16.68億元。2013年5月，政府當局建議向環保基金注資50億元，利用投資回報為社區環保行動提供長遠持續支援，事務委員會曾就政府當局的建議進行討論。

63. 事務委員會支持政府當局此項建議。部分委員建議香港應更廣泛應用推行環保基金資助項目所得的經驗。至於那些已證實在商業上可行的環保基金資助項目(例如廢物循環再造業)，應交由私人機構繼續經營。部分其他委員要求政府當局採取措施，確保環保基金的撥款不會被政黨用作競選活動中爭取選民支持的工具。如有機構被發現不當運用撥款，應向環保基金交還所涉款項。

64. 部分委員亦關注到，每年從注資的50億元所取得的投資回報是否足以為環保基金資助項目提供所需撥款。政府當局回應時表示，按照現時每年可賺取約5%的回報率計算，預期每年將可取得的投資回報約為2億元。由於環保基金發放的款額平均每年約1.54億元，每年2億元的投資回報將足以支付項目的費用及營運開支。

有關空氣、噪音及光污染事宜小組委員會

65. 鑒於空氣污染和噪音污染問題引起公眾廣泛關注，以及市民日益認識戶外燈光裝置的影響，事務委員會在2012年11月26日的會議上同意成立一個小組委員會，研究有關空氣、噪音及光污染事宜，使公眾健康得到更佳保障。小組委員會至今共舉行8次會議。在其中3次會議，小組委員會邀請了學者就空氣、噪音及光污染對港人健康的影響和香港的空氣質素模擬系統分享專家意見。出席會議的學者為：香港中文大學黃子惠教授、林健枝教授及陳膺強教授；香港大學賀達理教授及黎克勤博士；香港城市大學林潤發博士；及香港科技大學馮志雄教授。小組委員會目前仍在繼續工作，於完成研究後會向事務委員會提交報告。

其他

66. 事務委員會亦曾討論下列事宜：與民政事務委員會舉行聯席會議，討論有關在大埔龍尾提供公眾泳灘的事宜；政府當局在發展生態旅遊方面的工作；目前為盡量減少因在香港水域內進行疏浚和傾倒沉積物的活動而對海洋環境造成影響所實行的規管及管理措施；以及在公眾地方收集可循環再造物料的監察安排和政府為推廣本地回收業所採取的措施。

67. 當局曾就以下各項污水收集系統計劃徵詢事務委員會的意見：382DS —— 清水灣道、碧水新村及西貢西郊污水收集系統；125DS —— 吐露港未敷設污水設施地區的污水收集系統第2階段；339DS —— 北區污水收集系統第1階段第2C期及第2階段第1期；及355DS —— 離島污水收集系統第2階段 —— 南丫鄉村污水收集系統第2期。

68. 由2012年10月至2013年6月期間，事務委員會合共舉行15次會議，包括與民政事務委員會舉行的一次聯席會議。

立法會秘書處
議會事務部1
2013年7月11日

**立法會
環境事務委員會**

職權範圍

1. 監察及研究與環境事宜(包括與能源有關的事宜)、自然保育及可持續發展有關的政府政策及公眾關注的事項。
2. 就上述政策事宜交換及發表意見。
3. 在上述政策範圍內的重要立法或財務建議正式提交立法會或財務委員會前，先行聽取有關的簡介，並提出對該等建議的意見。
4. 按事務委員會認為需要的程度，監察及研究由事務委員會委員或內務委員會建議其處理的上述政策事宜。
5. 按照《議事規則》的規定向立法會或內務委員會提交報告。

立法會
環境事務委員會

2012-2013年度會期委員名單

主席	何秀蘭議員
副主席	鍾樹根議員, BBS, MH, JP
委員	方剛議員, SBS, JP 陳克勤議員, JP 陳健波議員, BBS, JP 陳偉業議員 毛孟靜議員(自2013年1月28日) 何俊賢議員 胡志偉議員, MH 范國威議員 莫乃光議員 陳恒鎮議員 陳家洛議員 郭偉強議員 郭榮鏗議員 單仲偕議員, SBS, JP 黃碧雲議員 葛珮帆議員, JP 盧偉國議員, BBS, MH, JP 鍾國斌議員 謝偉銓議員 (共21位委員)

秘書	韓律科女士
----	-------

法律顧問	李凱詩小姐
------	-------

日期	2013年1月28日
----	------------