

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)247/15-16號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB1/PL/EA

環境事務委員會 會議紀要

日 期 : 2015年10月26日(星期一)
時 間 : 下午2時30分
地 點 : 立法會綜合大樓會議室3

出席委員 : 陳克勤議員, JP (主席)
陳家洛議員 (副主席)
涂謹申議員
譚耀宗議員, GBS, JP
方剛議員, SBS, JP
黃定光議員, SBS, JP
何秀蘭議員, JP
梁美芬議員, SBS, JP
何俊賢議員, BBS
胡志偉議員, MH
莫乃光議員, JP
陳恒鑽議員, JP
梁繼昌議員
郭偉強議員
郭榮鏗議員
葛珮帆議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP

其他出席議員 : 鄧家彪議員, JP

缺席委員 : 陳偉業議員
易志明議員, JP
鍾國斌議員
謝偉銓議員, BBS

出席公職人員 : 議程第III項

環境局局長
黃錦星先生, JP

環境保護署副署長(3)
黎志華先生, JP

環境保護署
助理署長(空氣質素政策)
莫偉全先生, JP

議程第IV項

環境局局長
黃錦星先生, JP

環境保護署副署長(2)
陳偉基先生, JP

環境保護署
助理署長(廢物管理政策)
黎耀基先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)1
石逸琪女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)1
盧慧欣女士

議會秘書(1)1
李嬪梅女士

議會事務助理(1)1
潘耀敏小姐

經辦人／部門

I. 自 2015年7月21日會議後發出的資料文件

委員察悉自 2015年7月 21日會議後發出了以下文件 ——

(立法會CB(1)1162/—— 14-15(01)號文件 立法會議員於 2015年 5月 28 日與荃灣區議會議員舉行會議後，把有關提供旱季截流器以盡量減少荃灣海濱海水臭味的事宜轉交事務委員會處理的文件(只備中文本)(只限議員參閱)

立法會 CB(1)1193/—— 14-15(01)號文件 立法會議員於 2015年 4月 30 日與深水埗區議會議員舉行會議後，把有關呈祥道(近清麗苑／盈暉臺)交通安全及噪音問題的事宜轉交事務委員會處理的文件(只備中文本)(只限議員參閱)

立法會 CB(1)1194/—— 14-15(01)號文件 梁繼昌議員於 2015年 8月 17 日就廣深港高速鐵路香港段興建工程導致米埔沼澤區一個魚塘下陷發出的函件(只備英文本)

經辦人／部門

- 立法會 CB(1)1201/—— 政府當局就 "環境局及環境保護署開發的流動應用程式資訊" 提供的資料文件
立法會 CB(1)1220/—— 陳恒鑽議員於 2015 年 8 月 28 日就外來入侵植物對環境的不良影響發出的函件(只備中文本)
立法會 CB(1)1272/—— 政府當局就陳恒鑽議員 2015 年 8 月 28 日有關外來入侵植物對環境的不良影響的函件所作的回應
立法會 CB(1)1289/—— 政府當局就梁繼昌議員 2015 年 8 月 17 日有關廣深港高速鐵路香港段興建工程導致米埔沼澤區一個魚塘下陷的函件所作的回應
立法會 CB(1)39/—— 立法會秘書處公共申訴辦事處就立法禁售及加強保護野生土沉香樹的事宜發出的轉介便箋(只備中文本)(只限議員參閱)
立法會 CB(1)43/—— 郭榮鏗議員於 2015 年 10 月 20 日就 "大氣污染物在香港的傳播" 模擬系統發出的函件(只備中文本))

II. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)37/ —— 跟進行動一覽表
15-16(01)號文件

立法會 CB(1)37/ —— 待議事項一覽表)
15-16(02)號文件

2. 主席建議而委員同意，原訂於2015年11月23日(星期一)下午2時30分舉行的下次例會改於2015年11月27日(星期五)上午8時30分舉行。委員亦同意在該次會議上討論由政府當局建議的以下事項 —

- (a) 收緊新登記車輛廢氣排放標準至歐盟VI期水平和新登記電單車及機動三輪車廢氣排放標準至歐盟IV期水平的建議；及
- (b) 有關《噪音管制條例》(第400章)的收費調整。

(會後補註：改期舉行11月例會的預告及會議議程於2015年10月27日隨立法會CB(1)66/15-16號文件發出。)

3. 主席告知委員，他和副主席將於2015年11月2日與環境局局長會晤，討論事務委員會2015-2016年度會期的工作計劃。他會在工作計劃會議上向政府當局反映委員就事務委員會討論事項及討論該等事項的先後次序提出的建議。

III. 強制淘汰歐盟IV期以前柴油商業車輛的進展報告

(立法會 CB(1)37/ —— 政府當局就"淘汰歐盟IV期以前柴油商業車輛的進展"提供的文件
15-16(03)號文件

立法會 CB(1)37/——立法會秘書處就"強制淘汰歐盟IV期以前柴油商業車輛"擬備的最新背景資料簡介)

政府當局的簡介

4. 環境局局長向委員簡述，政府當局採取鼓勵和管制並行的策略，分階段淘汰歐盟IV期以前柴油商業車輛，而此策略必不可少的一環是推出特惠資助計劃(下稱"資助計劃")。自推出資助計劃至2015年9月底，約有33 900輛歐盟IV期以前柴油商業車輛(即約41%的合資格柴油商業車輛)退役。當局已批准約33 200份特惠資助申請，涉及約43.6億元。

5. 環境局局長扼述就歐盟前期柴油商業車輛申請特惠資助的截止日期為2015年12月31日。運輸署會由2016年1月1日起停止向歐盟前期柴油商業車輛發牌。截至2015年9月底，在資助計劃下已有接近90%的合資格歐盟前期柴油商業車輛退役。

討論

特惠資助計劃的參與率

6. 鑑於現時距離根據資助計劃就歐盟前期柴油商業車輛提交申請的截止日期尚餘有限時間，委員詢問政府當局會採取甚麼行動，跟進餘下合資格但尚未遞交申請的歐盟前期柴油商業車輛。盧偉國議員詢問政府當局有否聯絡有關車主，以了解他們淘汰其柴油商業車輛的計劃。郭偉強議員擔心部分合資格的車主可能仍未知道有資助計劃或申請截止日期臨近。他詢問政府當局會否採取進一步行動，包括積極聯絡有關車主。

7. 環境保護署副署長(3)(下稱"環保署副署長(3)")表示，政府當局已採取多項措施宣傳資助計劃及鼓勵合資格的車主早日作出申請。儘管如此，個別車主會因應本身的情況和需要決定何時遞交申請。由於就歐盟前期柴油商業車輛提交申請的截

止日期臨近，因此政府當局已聯絡合資格的車主及相關運輸業界組織，提醒該等車主及組織有關截止日期。

8. 對於約有1 600輛歐盟前期柴油商業車輛的登記因車輛牌照沒有在到期後兩年內續期而被運輸署取消，胡志偉議員要求政府當局澄清該等柴油商業車輛可否及如何可符合資格。助理署長(空氣質素政策)表示，所有柴油商業車輛在被拆毀時應有有效的牌照，才符合申請特惠資助的資格。因此，被取消登記的柴油商業車輛須重新登記及重新領牌，才符合資格。不過，鑑於重新進行車輛檢驗的費用高昂，部分歐盟前期柴油商業車輛的車主可能在資助計劃推出前已淘汰其車輛。這些被淘汰的歐盟前期柴油商業車輛可能已出口到其他地方或被拆毀／拆解。

9. 梁繼昌議員留意到與其他歐盟前期柴油商業車輛相比，歐盟前期重型貨車的參與率(即67%)較低，並關注這情況是否因香港沒有足夠的歐盟V期或以上重型貨車可供替換所致。助理署長(空氣質素政策)表示，據觀察所得，有關柴油商業車輛並無供應問題。

10. 對於公共小型巴士(下稱"公共小巴")的參與率偏低，僅錄得16%，委員就此提出疑問。副主席詢問政府當局已採取／將採取甚麼行動，以推高公共小巴的整體參與率。何秀蘭議員指出，歐盟II期及歐盟III期公共小巴的參與率(即分別只有9%及3%)特別低於其他歐盟IV期以前柴油商業車輛的參與率。鑑於行車里數高的柴油商業車輛(例如柴油公共小巴)是路邊污染的主要來源，她促請政府當局加倍努力，加快替換該等車輛。鄧家彪議員詢問政府當局有否評估柴油公共小巴的車主是否採取觀望態度，等候政府就增加公共小巴座位數目的建議進行檢討的結果。就此，他要求政府當局早日就該項建議作出決定，使柴油公共小巴的車主可決定是否在現階段更換其車輛。

11. 環保署副署長(3)回應時表示，現時的首要工作是鼓勵在2015年12月底這個臨近的申請截止日期前淘汰歐盟前期柴油商業車輛，包括歐盟前期公共小巴。他向委員保證，政府當局會與相關公共小巴協會密切聯繫，並在臨近相關申請截止日期時在適當時間進一步與其他歐盟I至IV期公共小巴的車主跟進。

12. 環保署副署長(3)回應胡志偉議員的詢問時表示，石油氣公共小巴的數目現時超過柴油公共小巴的數目。由於部分公共小巴營運路線附近沒有石油氣加氣站，因此以石油氣公共小巴替換所有柴油公共小巴並不切實可行。

13. 盧偉國議員要求當局解釋特惠資助申請的整體數目(即33 877份)與獲批申請的數目(即33 198份)的差別。環保署副署長(3)表示，截至報告的時間，部分申請仍在處理中，而約170份申請因不符合資格準則而被拒絕。在該等被拒絕的申請中，約半數涉及沒有有效牌照的歐盟IV期以前柴油商業車輛，而部分其他申請則因車輛並非資助計劃指明類型的車輛，或在截至2014年1月10日的指明日期尚未登記／重新登記而被拒絕。

14. 郭偉強議員對資助計劃整體上進展良好表示讚賞，但關注到資助計劃所得的反應會隨着時間而減退。他促請政府當局採取措施保持這良好勢頭。環保署副署長(3)回答時表示，政府當局會因應歐盟前期階段所得的經驗，探討進一步措施以改善其他階段的宣傳計劃。

資助計劃對改善空氣質素的影響

15. 委員要求政府當局就推行資助計劃，淘汰歐盟IV期以前的車輛，因而為空氣質素帶來的改善提供影響分析，並在參考一般及路邊空氣質素健康指數、空氣質素指標、主要污染物(例如空氣中的可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子、一氧化碳、氮氧化物)的濃度等方面後量化所得改善。

16. 助理署長(空氣質素政策)表示，淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛，是當局現正為改善香港空氣質素而採取的多項措施之一。鑑於隨着資助計劃實施，歐盟IV期以前柴油商業車輛的數目逐步下降，當局預期路邊空氣質素會穩步改善。環保署副署長(3)補充，在收集較長期的空氣質素數據後才進行影響分析，會更有意義。應委員要求，政府當局定下目標，在考慮有關淘汰歐盟IV期以前柴油商業車輛的最新進展後，於2016年年中向事務委員會提供影響分析。

17. 何秀蘭議員提述有傳媒報道，兩個歐洲車輛製造商被發現在其柴油私家車安裝非法軟件，在車輛廢氣測試時作弊。她詢問政府當局因應此事件採取了甚麼跟進行動。環保署副署長(3)回答時表示，政府當局已立即採取行動，包括與相關車輛代理商及柴油車輛製造商的本地代表會晤。當局確定一個已在香港售出269輛車輛的柴油小型貨車型號涉及安裝減效裝置。政府當局已撤回受影響車輛型號的廢氣排放型號審批，此舉實際上停止該型號車輛任何新的登記。當局並要求有關車輛代理商從速與受影響顧客跟進糾正工作。

對車主及汽車維修業的影響

18. 鄧家彪議員對推行資助計劃，淘汰歐盟IV期以前柴油商業車輛，從而改善空氣質素的措施表示支持。他詢問政府當局有否評估有多少名歐盟IV期以前柴油商業車輛的"單頭車"車主(即既是車主亦倚賴其車輛謀生的司機)已拆毀其車輛，並離開行業或轉為受僱於商業車輛營運商的司機。

19. 環保署副署長(3)回應時表示，根據運輸署的統計數字，已登記的柴油商業車輛的總數由2013年12月約134 000輛輕微下降至2015年9月約125 000輛。不過，由於有關資料並沒有區分柴油商業車輛是否屬於"單頭車"車主，因此政府當局不能評估有多少名"單頭車"車主已離開行業或選擇受僱為司機。

20. 胡志偉議員詢問政府當局有否監察新柴油商業車輛的價格，防止車輛供應商透過資助計劃牟取暴利，以及確保特惠資助確實會惠及目標對象的柴油商業車輛車主。環保署副署長(3)回答時表示，據觀察所得，自推行資助計劃以來，新柴油商業車輛的價格未有任何不尋常的波動，而政府當局亦未有接獲柴油商業車輛車主提出有關新柴油商業車輛價格飆升的投訴。

21. 鄧家彪議員轉述，部分為重型貨車而設的車輛維修工場的擁有人曾表示，由於他們不能從車輛製造商取得有關維修及保養歐盟IV期以後柴油商業車輛的技術知識或數據支援，因此在維持業務方面大有困難。結果，不少該等維修工場已結業。他詢問政府當局會否要求柴油商業車輛的代理商公開相關技術及資料，以及當局會否為汽車維修技術員提供相關訓練課程。鄧議員亦要求政府當局與競爭事務委員會聯絡，以期避免主要車輛製造商或代理商壟斷汽車維修業。

22. 助理署長(空氣質素政策)表示，職業訓練局一直為汽車維修技術員提供訓練課程、研討會及工作坊，協助他們認識最新的汽車技術。他補充，政府當局未有接獲業界提出有關主要車輛製造商或代理商壟斷汽車維修業的投訴。

IV. "綠在區區"計劃的進展

(立法會 CB(1)37/ —— 政府當局就"「綠在區區」計劃的進展"提供的文件
15-16(05)號文件

立法會 CB(1)37/ —— 立法會秘書處就"綠在區區"擬備的背景
15-16(06)號文件 資料簡介)

政府當局的簡介

23. 環境局局長介紹"綠在區區"(前稱"社區環保站")的目標及主要特點。他表示，政府當局一直投放資源，逐步在全港18區各設"綠在區區"，而"綠

在區區"會由非牟利機構營運。設於沙田及東區的首兩個項目(即"綠在沙田"和"綠在東區")分別於2015年5月及9月啟用。

24. 環境局局長向委員簡述，"綠在區區"的一個主要功能是透過籌辦宣傳及公眾教育活動，加強社區環保教育。其中，"綠在區區"將重點推廣"乾淨回收"的概念及鼓勵更多市民參與減廢回收，藉此提升收集所得的可回收物料的質與量。同時，"綠在區區"將補足私營回收商在收集不同種類的可回收物料(尤其是經濟價值偏低的可回收物料)以供妥善處理方面所提供的服務。

討論

"綠在區區"與回收業界在角色方面的劃分

25. 部分委員對"綠在區區"與私營回收商之間在收集可回收物料方面的潛在競爭表示關注。葛珮帆議員及何秀蘭議員認為"綠在區區"的角色含糊不清，並與私營回收商的角色重疊。葛議員及何議員要求當局澄清"綠在區區"與私營回收商的角色如何劃分。

26. 環境保護署副署長(2)(下稱"環保署副署長(2)")認為，在回收方面，"綠在區區"與私營回收商的角色其實可相輔相成。在市場的力量下，私營回收商較有可能收集價值較高的可回收物料，而"綠在區區"則會提供物流支援，以收集商業價值較低的可回收物料(例如電器、慳電膽、光管、玻璃樽及充電池等)，繼而送交合資格的回收商妥善處理。因此，"綠在區區"的營運應不會與私營回收商過度競爭。

27. 何秀蘭議員關注"綠在區區"所收集價值較低的可回收物料有否足夠的循還再造出路。環保署副署長(2)回應時表示，在推行回收計劃前，"綠在區區"的營運機構須向政府當局提交可行的營運計劃，包括擬收集的可回收物料清單及已確定的循還再造出路。政府當局須密切監察"綠在區區"的營運，確保其回收計劃得以成功推行。

28. 葛珮帆議員建議，"綠在區區"可充當中央樞紐，大規模處理從私營回收商及由本地機構營運的回收點收集所得的可回收物料，從而更妥善使用政府提供的用地及處所。這便可透過規模經濟達致最大成本效益。此外，在政府的支持下，"綠在區區"應較私營回收商更有能力投資於先進的循環再造技術，以改良循環再造工序及支持收集更多可回收物料，包括塑膠廢物。郭偉強議員同意，"綠在區區"在收集價值較低的可回收物料方面可擔當更積極的角色，以彌補有關服務的不足。主席建議擴展"綠在區區"計劃，透過充分利用私營回收商的專業知識，把正在規劃新建的"綠在區區"發展成為社區的中央回收樞紐。

29. 環保署副署長(2)重申，"綠在區區"的主要功能之一是在社區層面加強環保教育，推廣綠色生活及"惜物減廢"的文化。他表示，"綠在區區"在實際環境方面的限制(包括用地面積有限)會阻礙將"綠在區區"的用地用作大規模處理可回收物料。由於該設施的設計並非為了進行容易造成滋擾的廢物處理工序，例如壓碎及磨碎廢玻璃這種會產生很大噪音的工序，因此對附近居民的潛在不良環境影響亦會是另一主要關注。

30. 環境局局長補充，政府當局一直不時檢討"綠在區區"計劃的實施情況。當局會因應所得的實際營運經驗和從持份者收集所得的意見採取所需的跟進行動，並在切實可行的範圍內探討擴展"綠在區區"服務是否可行。

對本地回收商的支援

31. 譚耀宗議員表示，元朗一個私營回收商曾向他反映，由於不少可回收物料(包括金屬和紙張)的價格大幅波動，業界一直面對迫在眉睫的經營困難。譚議員促請政府當局向回收業界提供充足的協助。他提醒政府當局，倘若許多私營回收商被迫結業，將影響在回收廢物及減少堆填廢物方面持續進行的工作。

32. 環保署副署長(2)表示，在2013年8月成立並由政務司司長擔任主席的推動回收業可持續發展督導委員會，一直與回收業保持緊密聯繫，為業界制訂適當的支援政策及措施。當局亦推行其他措施，包括設立10億元的回收基金(下稱"基金")，協助回收業提高本身的作業能力和效率。基金於2015年10月正式推出，現正接受業界申請。另一方面，當局以能夠負擔的費用，按長期租約及短期租約分別提供屯門環保園的土地及其他地區的用地，以供進行回收作業。此外，政府當局已加大力度推廣"乾淨回收"及源頭廢物分類，以期逐步提升收集所得的可回收物料的質素，從而有助減低回收成本。

33. 對於胡志偉議員詢問基金為個別回收商提供資助的範圍一事，環保署副署長(2)表示，基金為本地回收商提供項目配對基金，讓他們提升及擴充其廢物回收作業。合資格的開支項目不限於新設備的資本成本。然而，回收商提交的建議應充分說明，當政府在項目推行最長兩年後停止提供資助時，經改進的作業依然能夠持續。

"綠在區區"在環保教育方面的角色

34. 郭偉強議員對"綠在區區"在社區環保教育方面的承擔表示支持。他詢問"綠在沙田"和"綠在東區"的訪客人數及背景分別為何，以及"綠在區區"如何積極接觸所屬地區的人士及學生。他亦問及政府當局會如何評估"綠在區區"在加強環保教育方面的成效。

35. 助理署長(廢物管理政策)回答時表示，"綠在沙田"在2015年第3季接待了4 150名訪客，而"綠在東區"自2015年8月3日正式開放以來，則接待了6 189名訪客。相對於"綠在東區"，"綠在沙田"位於工業區，因位置交通不便而在吸引人流方面有一定的挑戰性。相反，"綠在東區"因鄰近住宅區而經常有區內居民到訪。他表示，該兩個"綠在區區"一直因應所屬地區的需求舉辦各種活動，當中包括廣受市民歡迎的親子活動。該兩個"綠在區區"亦會尋求與區內學校合作，為校內學生籌辦環保教育計劃。

36. 梁繼昌議員認為宣傳再用及循還再造廢電器電子產品(例如電腦及打印機)的工作不足。關於向慈善機構或弱勢社群捐贈廢電器電子產品的途徑，現時缺乏隨時可查閱的資訊。他亦對廢電器電子產品是否妥為處置表示關注。

37. 助理署長(廢物管理政策)回應時表示，自願回收活動時有舉行，以鼓勵妥善處置廢電器電子產品。如有需要，“綠在區區”將為所屬地區的市民提供相關資料。另一方面，政府當局已就廢電器電子產品強制性生產者責任計劃提交立法建議。受管制電器的銷售商將須按法例代表購買任何新受管制電器的消費者安排免費移走一件同類舊電器的服務，而“綠在區區”亦會彌補箇中不足，就其他無資格享用上述除舊服務的電器電子產品，為市民提供回收服務。“綠在區區”收集所得的廢電器電子產品會送交合資格的回收商或將建於環保園的廢電器電子產品處理及回收設施，以供妥善處理，包括拆解及無害化。

挑選“綠在區區”的營運機構及監察其表現

38. 主席留意到現有“綠在區區”的營運機構並非環保團體，並擔心該等機構缺乏專業知識有效地推展有關環保教育的措施。胡志偉議員及副主席詢問挑選“綠在區區”營運機構的準則為何，以及相關的合約／指引有否列明預期“綠在區區”的營運機構取得的成果。

39. 環保署副署長(2)回答時表示，“綠在區區”的營運機構是透過公開招標挑選的，服務合約為期3年。政府當局會密切監察及積極檢討“綠在區區”營運機構的表現。

政府當局 40. 應委員要求，政府當局同意提供以下資料，供委員參閱 ——

- (a) “綠在區區”招標文件(當中載列有意營運“綠在區區”的機構須遵循的條款及條件)，以及政府當局向獲委聘營運“綠在區區”的機構提供的任何營運“綠在

區區"的指引；

- (b) 現行檢討"綠在區區"營運的機制詳情；及
- (c) 有關營運現時兩個"綠在區區"(即"綠在沙田"和"綠在東區")的季度報告。

41. 胡志偉議員跟進詢問，"綠在區區"的營運機構會否須在合約期屆滿後持續營運，並達致財政收支平衡。助理署長(廢物管理政策)回答時表示，當局按"綠在區區"營運機構在標書中提出的建議向該等機構提供資助。當為期3年的服務合約期滿，政府當局會考慮運作需要及其他情況，檢討資助條文。

"綠在東區"引致的氣味問題

42. 鍾樹根議員反映，在"綠在東區"附近居住的部分市民曾向他及民政事務專員投訴該設施發出的氣味，而氣味很可能由所收集的廢玻璃容器內餘下的食物或飲品引致。鍾議員認為一方面，當局有需要進一步推廣"乾淨回收"的概念，致使可回收廢料會在棄置前妥為清潔；另一方面，"綠在區區"亦應配備足夠設施，以供清洗收集所得的可回收物料，避免引致氣味或其他環境問題。

43. 環保署副署長(2)回應時表示，"綠在區區"的營運機構在營運有關設施時須符合嚴格的環保及衛生標準，以及保持場地整潔。收集所得的可回收物料只會暫時存放於"綠在區區"的室內地方，或先經初步處理，然後送交合資格的回收商以供妥善處理。"綠在區區"的營運對所屬地區造成的影響應該輕微，政府當局至今未有接獲任何有關"綠在區區"造成滋擾的投訴。應主席建議，政府當局同意與東區民政事務處跟進區內居民的關注(如有)，並在有需要時安排實地視察。

"綠在區區"新項目的選址

44. 主席詢問有關發展"綠在區區"新項目選址的進展。助理署長(廢物管理政策)回答時表示，政府當局一直為"綠在中西區"及"綠在北區"物色合適土地，並跟進相關區議會就九龍城、南區和油尖旺的"綠在區區"的可能選址提出的意見。

V. 其他事項

45. 議事完畢，會議於下午4時15分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2015年12月3日