

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)495/15-16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11月27日(星期五)
時 間 : 上午8時30分
地 點 : 立法會綜合大樓會議室1

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
陳偉業議員
何俊賢議員, BBS
胡志偉議員, MH
莫乃光議員, JP
梁繼昌議員
郭偉強議員
郭榮鏗議員
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS

缺席委員 : 何秀蘭議員, JP
梁美芬議員, SBS, JP
易志明議員, JP
陳恒镔議員, JP
葛珮帆議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾國斌議員

出席公職人員 : 議程第IV項

環境局副局長
陸恭蕙女士, JP

環境保護署
助理署長(空氣質素政策)
莫偉全先生, JP

環境保護署
署理首席環境保護主任(流動污染源)
麥成達博士

議程第V項

環境局副局長
陸恭蕙女士, JP

環境保護署
助理署長(環境評估)
鄧建輝先生, JP

環境保護署
首席環境保護主任(評估及噪音)
楊國良先生

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

I. 通過會議紀要

(立法會 CB(1)81/ —— 2015年10月15日會議
15-16號文件 的紀要)

2015年10月15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. 委員察悉自上次會議後發出了以下文件 ——

(立法會 CB(1)69/ —— 荃灣區議會主席
15-16(01)及(02)號文件 2015年9月30日有關
胡亂於路旁擺放貨斗的函件(只備中文本), 以及政府當局的書面回覆

立法會 CB(1)119/ —— 立法會秘書處公共申訴辦事處就有關"活化已修復堆填區資助計劃"資格準則及撥款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)143/ —— 商界環保協會有限公司就2016年施政報告中與環境及可持續發展有關的政策提交的意見書(只備英文本)

立法會 CB(1)202/ —— 梁繼昌議員 2015年11月24日有關《環境影響評估條例》(第499章)的函件(只備中文本))

III. 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)180/——跟進行動一覽表
15-16(01)號文件

立法會CB(1)180/——待議事項一覽表)
15-16(02)號文件

3. 主席告知委員，他和副主席於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。工作計劃於事務委員會待議事項一覽表(立法會CB(1)180/15-16(02)號文件)(下稱"一覽表")中反映。主席請委員注意，經討論後，建議自一覽表刪除4個項目(即第16至19項)。委員對有關建議並無異議。

4. 委員同意在2015年12月21日(星期一)上午8時30分舉行的下次例會上討論以下事項 ——

- (a) 為大嶼山提供污水收集系統；及
- (b) 減少建築廢物。

5. 對於梁繼昌議員在2015年11月24日的函件(立法會CB(1)202/15-16(01)號文件)中要求事務委員會討論與《環境影響評估條例》(第499章)有關的事宜，主席徵詢委員的意見。委員同意而主席亦指示在一覽表加入相關事項。委員亦察悉，秘書處已要求政府當局就函件所提的事宜提供書面回應。

IV. 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

(立法會CB(1)180/——政府當局就"建議收
緊新登記車輛廢氣排
放標準"提供的文件
15-16(03)號文件

經辦人／部門

立法會 CB(1)180/—— 立法會秘書處就"收緊新登記汽車廢氣排放標準"擬備的背景資料簡介
15-16(04)號文件

立法會 CB(1)198/—— 非專營巴士營辦商同業聯會提交的聯署意見書(只備中文本))
15-16(01)號文件

政府當局的簡介

6. 環境局副局長向委員簡介當局的建議，即由2016年9月1日起，分階段將新登記車輛(不包括電單車及機動三輪車)的法定廢氣排放標準(下稱"排放標準")收緊至歐盟VI期(下稱"該建議")。另外，政府當局會諮詢電單車及機動三輪車供應商，以制訂將新登記電單車及機動三輪車的排放標準收緊至歐盟IV期的建議。

討論

實施時間表

7. 謝偉銓議員支持該建議。謝議員注意到當局就新登記車輛(不包括電單車及機動三輪車)實施歐盟VI期排放標準的日期(即新登記私家車及的士為2016年9月1日，新登記雙層巴士則為2018年1月1日)，落後於歐洲聯盟(下稱"歐盟")的相應時間表。鑑於在香港，巴士、小巴、小型貨車等商用車輛數目眾多，謝議員詢問把這些車輛的實施時間提前，以加快改善路邊(尤其繁忙路段沿線)的空氣質素是否可行。

8. 助理署長(空氣質素政策)表示，除參考歐盟的實施時間表外，政府當局亦須確保在香港各個實施日期前，符合標準的車輛型號在本地市場會有合理的供應。就此，政府當局在制訂實施時間表時，已就未來數年相關種類的歐盟VI期車輛在本地供應的情況諮詢車輛供應商。根據之前把新登記車輛的排放標準收緊至歐盟IV／V期的階段所汲取的經驗，主席贊同是否實施歐盟VI期排放標準，須取決

於符合標準的車輛在本地市場的供應是否足夠，以滿足車主(尤其是倚賴車輛謀生的商用車輛車主)的需求。他認為，政府當局有責任密切監察相關種類的歐盟VI期車輛在本地市場供應的情況。

對車輛維修業的影響

9. 梁繼昌議員表示，隨着當局於以往數年逐步收緊排放標準，車輛維修業一直致力跟上最新車輛技術。他反映部分業內人士的意見，他們認為要他們在擬議實施日期前為歐盟VI期排放標準作好準備，可能過於倉卒。他詢問政府當局會否為車輛維修技工提供培訓課程，並確保會有足夠的車輛維修技工具備所需的車輛維修技巧。郭偉強議員同樣關注車輛維修業所受到的影響，並詢問政府當局有否就相關支援措施與業界聯絡。謝偉銓議員認為，政府當局應確保該建議不會對可供使用的車輛維修服務及消費者在車輛維修工場方面的選擇造成不良影響。

10. 助理署長(空氣質素政策)表示，政府當局明白到車輛維修業關注欠缺維修配備先進排放控制系統的商用車輛的技能。他指出，歐盟VI期車輛採用的排放控制設備及技術基本上與歐盟V期車輛相若，惟歐盟VI期車輛在應用該等技術方面更全面及有效。因此，車輛維修業對該等技術應不會感到陌生。儘管如此，為了向業界提供更佳的支援，環境保護署(下稱"環保署")已聯同職業訓練局、車輛製造商及相關車輛維修業團體(例如香港商用車維修業協會)，為車輛維修技工舉辦車輛維修技術研討會。該等研討會大獲業界好評。環保署會繼續與業界及合辦團體聯絡，以舉辦類似活動，協助車輛維修技工提升本身的維修技能。

11. 主席認為，除了為車輛維修技工舉辦研討會外，政府當局應在多方面加強對車輛維修業的支援。他強調有需要公開車輛維修資訊，使車輛維修工作不會被主要車輛製造商／代理商壟斷。他亦促請當局確保不同型號歐盟VI期車輛的零件在市場上有充足的供應。政府當局察悉主席的意見及建議。

政府當局

12. 應副主席要求，政府當局同意提供政府當局文件(立法會CB(1)180/15-16(03)號文件)第16至19段所載資料以外的補充資料，說明歐盟VI期車輛的維修事宜，包括為本地車輛維修業提供的培訓、可供市民使用的車輛維修服務，以及維修成本。

車輛排放性能測試

13. 副主席表示，屬於公民黨的議員支持該建議。他提述近期一宗事件，當中涉及一個德國車輛製造商集團被揭發在其柴油車輛安裝減效裝置，藉此在廢氣測試中作弊(下稱"該事件")。他並詢問，政府當局是否在事後得悉情況後才採取行動，最初表明並無任何受影響型號的車輛在香港登記，但後來宣布逾200輛屬受影響型號的車輛已輸入香港，並須撤回該等車輛的廢氣排放型號審批。為釋除公眾的憂慮，副主席促請政府當局從該事件汲取經驗，並檢討及加強現行處理入口車輛登記的機制。他強調有需要制訂有效措施，以確保新登記車輛符合法定排放標準。

14. 助理署長(空氣質素政策)解釋，當該事件於2015年9月左右由美國相關監管當局首先揭發時，環保署已即時採取行動，評估該事件在香港的影響，而根據當時的資料，受影響型號涉及未有在香港登記使用的柴油私家車。在2015年10月中左右，有報道指由同一車輛製造商集團製造的部分柴油商用車輛亦有減效裝置。當局向有關車輛製造商的本地代表查證後，確定有269輛輕型柴油貨車屬於其中一個受影響型號。因此，環保署已立即撤回受影響車輛型號首次登記的廢氣排放型號審批，而運輸署亦停止處理該型號車輛的登記申請。

15. 助理署長(空氣質素政策)補充，該事件所涉及的減效裝置，能使車輛在實驗室進行測試時符合指明排放標準，但車輛的路面廢氣排放量卻超出排放標準。為處理這個問題，歐洲委員會(下稱"歐委會")決定在實施歐盟VI期排放標準時，引入真實行車廢氣排放(Real Driving Emission)測試程序。歐委會已開始就重型車輛實行路面廢氣測試，並會在之

後公布對輕型車輛的相關規定。助理署長(空氣質素政策)表示，環保署就新登記車輛實施歐盟VI期排放標準時會引入真實行車廢氣排放規定。

政府當局

16. 因應歐委會計劃引入真實行車廢氣排放測試程序，以評估歐盟VI期車輛在路面的排放性能，副主席要求政府當局提供資料，說明在香港相應推行的計劃。政府當局表示同意。

管制車輛廢氣排放量的相關措施

17. 謝偉銓議員詢問，在各個收緊新登記車輛排放標準至歐盟VI期的實施日期前，有何措施規管現時已登記使用的相關車輛的廢氣排放量。助理署長(空氣質素政策)回答時表示，就車輛的可吸入懸浮粒子及氮氧化物排放量而言，柴油商用車輛的排放量佔整體逾90%，柴油商用車輛亦是路邊空氣污染的主要來源之一。為改善路邊空氣質素，政府當局於2014年3月以114億元推行鼓勵與管制並行計劃，目的是在2019年年底前，分階段淘汰約82 000輛歐盟IV期以前的柴油商用車輛(下稱"淘汰計劃")。至於汽油及石油氣車輛，使用遙測設備和先進的廢氣測試，一直有效偵測及應付這些車輛通常因維修欠佳而排放過多廢氣的問題。

18. 郭偉強議員詢問，鑑於歐盟已由2013年12月起開始分階段將新登記車輛的排放標準收緊至歐盟VI期，政府當局為何沒有規定在淘汰計劃下的替代車輛須為歐盟VI期的車輛。他擔心就新登記車輛實施歐盟VI期排放標準，會對淘汰計劃所得的反應產生負面影響。助理署長(空氣質素政策)回答時表示，當淘汰計劃推出時，歐盟VI期柴油商用車輛在本地市場的供應有限，或未能滿足因應淘汰計劃更換車輛的需求。對於郭議員的進一步詢問，助理署長(空氣質素政策)確認，把排放標準收緊至歐盟VI期的建議，不會影響二手車輛或已在有關實施日期前輸入香港的車輛。

19. 由於柴油價格遠低於汽油價格，胡志偉議員擔心會有更多私家車車主轉用柴油私家車，但該等車輛所排放的空氣污染物一般較汽油私家車

多。他詢問政府當局會否採取措施，透過立法途徑控制柴油私家車的數目，例如停止此類車輛的新登記。

20. 助理署長(空氣質素政策)亦同意柴油價格較低，或會驅使部分私家車車主轉用柴油私家車。儘管如此，環保署自1998年起只准符合汽油私家車排放標準的柴油私家車在香港登記。然而，若與實驗室測試結果相比，柴油私家車在路面行駛時排放的氮氧化物，可遠多於汽油私家車在路面行駛時的排放量，因此政府當局會展開檢討，研究對柴油私家車的新登記實施更嚴格管制是否有需要及適當。環境局副局長補充，政府當局會持開放態度，透過所有途徑(包括在切實可行的範圍內採取立法措施)控制柴油私家車的數目，以改善路邊空氣質素。

21. 主席察悉，配備直噴引擎的汽油車輛(這類車輛在香港全部屬於輕型汽油車輛)即使符合歐盟VI期排放標準，仍會一如柴油引擎排放大量微細粒子(即PM2.5)。他深切關注這情況對公眾健康所產生的影響，因為PM2.5體積十分細小，能深入肺部及血液，與其他路邊空氣污染物相比，相信PM2.5會對健康構成最大風險。他詢問是否有可靠而切實可行的方法量度路邊的PM2.5排放量，以作規管。

22. 助理署長(空氣質素政策)回應時表示，鑑於配備直噴引擎的汽油車輛會排放大量PM2.5，歐盟已在歐盟VI期標準為這類汽油車輛引入粒子數量上限。發電廠的PM2.5排放量因發電廠使用濕式煙氣脫硫系統運作而缺乏可靠的量度方法，但車輛的PM2.5排放量卻有所不同，可利用現有裝置有效量度粒子的重量及數量。

政府當局

23. 應主席及陳偉業議員要求，政府當局同意提供有關配備直噴引擎的歐盟VI期輕型汽油車輛的PM2.5排放量的統計數字，以及按地區(包括東涌)就該等車輛在香港的數量的預期增幅對本地空氣質素(例如空氣中PM2.5的濃度)的影響所作的分析(連同就"最好"及"最壞"情況和不同天氣情況假設所作的分析)。

24. 關於發展低碳公共交通，作為改善空氣質素的策略不可或缺的一環，胡志偉議員認為環境局應擔當領導角色，並與其他相關的局／部門協調，以推展有關的措施。他詢問當局在這方面有何具體目標及措施。副主席及梁繼昌議員要求當局提供詳細資料，說明引入電動巴士的進展。梁議員認為，試行電動巴士的範圍應涵蓋不同型號及技術。

25. 環境局副局長表示，政府當局的最終政策目標是全港使用零排放巴士。就此，政府當局已向立法會申請撥款，全數資助專營巴士公司購置6輛混合動力雙層巴士及36輛單層電動巴士在不同路線試行，以期在顧及巴士公司的運作、載客量及財政能力等情況下，全面評估電動巴士的運作效益、在本港環境下的表現及經濟可行性。以零排放巴士(例如電動巴士)取代現有巴士的具體時間表，須視乎當局就試行結果進行的深入檢討。助理署長(空氣質素政策)補充，正在試行的單層電動巴士分為兩大類，即純粹以電池操作的電池電動巴士，以及使用超級電容器的超級電容巴士；超級電容巴士能更快完成充電，但電力儲存量較少。委員察悉，環保署會在適當時候向事務委員會報告試行結果。

車用燃油質素的監察

26. 陳偉業議員提述傳媒就某些本地油公司的車用燃油質素低劣所作的報道及部分職業司機的意見。他對有關監察機制的成效表示關注。助理署長(空氣質素政策)回答時表示，環保署會抽樣檢查本地油公司供應的車用燃油(包括柴油及汽油)的質素，至今並無發現異常情況。署理首席環境保護主任(流動污染源)闡述環保署會進行突擊檢查，每兩個月從3個隨機抽選的加油站收集車用燃油樣本，送往政府化驗所化驗。

27. 考慮到香港油公司及加油站的數目，陳偉業議員批評抽樣檢查極不足夠。他對環保署在進行抽樣檢查時敷衍塞責大表失望。他促請環保署加強監察本地油公司供應的車用燃油的質素，例如透過更頻密進行抽樣檢查，而每次抽查同一油公司至少兩個加油站。

結語

28. 主席總結時表示，委員支持政府當局提出將新登記車輛的廢氣排放標準收緊至歐盟VI期的建議，並促請政府當局在草擬相關立法建議時，考慮委員、運輸業及車輛維修業的意見及關注。

(會後補註：

- 在會議席上提交的來自專業吊機貨車聯會的意見書（立法會CB(1)205/15-16(01)號文件）於2015年11月27日向委員發出；及
- 政府當局就會議席上所提各項事宜作出的書面回應於2016年1月5日隨立法會CB(1)389/15-16(02)號文件發出。）

V. 有關《噪音管制條例》(第400章)的收費調整

(立法會CB(1)180/ —— 政府當局就"《噪音管制條例》(第400章)
15-16(05)號文件 —— 調整費用"提供的文件

政府當局的簡介

29. 助理署長(環境評估)向委員簡介當局的建議，即增加根據《噪音管制條例》(第400章)就以下申請收取的費用 ——

- (a) 申請建築噪音許可證（下稱“許可證”），以便進行 ——
 - (i) 撞擊式打樁工程以外的建築工程；及
 - (ii) 撞擊式打樁工程；及

(b) 申請以下設備的噪音標籤(下稱"標籤")——

(i) 空氣壓縮機；及

(ii) 手提撞擊式破碎機。

30. 助理署長(環境評估)表示，考慮到收回全部成本的最終目標，政府當局上一次於2008年調高上述申請的費用，自此以後，當局曾採取措施，透過實施多項提升效率的措施，減低處理及審批該等申請的相關成本。然而，包括通脹在內的多項因素導致相關成本一直上漲，致使相關的收回成本比率下降。就此，政府當局建議增加許可證費用(即上述(a)(i)及(ii)項的許可證費用)50%，以及增加標籤費用(即上述(b)(i)及(ii)項的標籤費用)約9%，藉此改善有關的收回成本比率。在實施加費建議後，當局預期(a)(i)及(ii)項的收回成本比率將分別增加至56%及68%，而(b)(i)及(ii)項的收回成本比率將達致100%。

31. 助理署長(環境評估)進一步表示，政府當局曾就加費建議諮詢相關持份者。視乎委員有否任何意見，政府當局將於下一階段就建議諮詢環境諮詢委員會，然後向立法會提交相關法例修訂，以進行先訂立後審議的程序。政府當局擬於2015-2016年度立法會會期完結前實施調整費用的建議。

討論

收回許可證申請的全部成本

32. 助理署長(環境評估)回答郭偉強議員及梁繼昌議員時解釋，(a)(i)及(ii)項下的建築工程大多涉及公共工程(例如道路工程及關乎地下公用設施的工程)，以及私人樓宇的建築／翻新工程，該等工程須就在限制時間內操作機動設備(例如發電機及手提撞擊式破碎機)申請許可證。當局就許可證收取劃一費用，視乎建築工程的性質、施工階段及進度，以及工程對周邊地區造成的潛在噪音影響，當局會在許可證上指明為期一天至長達6個月的有效

期。一般而言，住宅單位內的翻新／維修工程不會獲批予許可證。

(會後補註：政府當局在會後澄清住宅單位內的翻新／維修工程亦會涉及許可證的申請。)

33. 郭偉強議員察悉，雖然按建議增加收費，但許可證費用的收回成本比率仍遠低於100%((a)(i)項為56%及(a)(ii)項為68%)。他要求政府當局制訂達致收回該等費用全部成本的計劃。鑑於由2012年至2014年，(a)(i)項每年涉及逾5 000宗許可證申請，佔整體申請數目的最大部分，郭議員認為當局應更多考慮及較先處理收回這項目全部成本的事宜。否則，收回成本比率偏低，相當於使用大筆公帑資助建築公司申請許可證。

34. 助理署長(環境評估)強調，政府當局以盡早達致收回(a)(i)及(ii)項許可證費用的全部成本為目標。考慮到大幅增加收費對建造業界造成的潛在財政負擔，當局認為根據現有建議在現階段增加許可證費用50%是適當的。政府當局會就是否有需要進一步增加收費，以最終達致收回全部成本的事宜，繼續與業界溝通。與此同時，當局會繼續採取措施，減低處理／審批許可證申請的成本，包括為申請者提供詳盡資料，示範和鼓勵合規範及妥當的申請。

35. 郭偉強議員及梁繼昌議員認為，就有關的建築工程整體成本而言，為達致收回(a)(i)及(ii)項許可證費用的全部成本而調高加費幅度，對建造業界的影響應屬微不足道。他們促請政府當局修訂其現時的建議，一次過增加許可證費用至收回全部成本的水平，從而避免在短期內需要進一步或頻密調整費用。梁議員亦建議當局檢討現時計算處理許可證／標籤申請全部成本的方法，並探討可否在計算中剔除固定間接成本。政府當局察悉委員的建議。

推動許可證／標籤申請電子化

36. 陳偉業議員詢問政府當局有何措施(如有)，透過鼓勵以電子方式提交申請或引入電子申請，推動許可證／標籤申請電子化，以期精簡處理申請的流程及減低行政成本。

37. 助理署長(環境評估)回應時表示，申請者現時可以電子方式提交許可證／標籤申請及相關證明文件，但大部分申請者為本身方便，均屬意以書面方式提交申請及以支票支付申請費用。鑑於許可證／標籤申請是以電子方式處理的，政府當局會把書面申請表所載的相關資料輸入電腦，以便進一步以電子方式處理及審批。

38. 陳偉業議員對政府當局一直沒有積極推動許可證／標籤申請電子化大表失望，他認為電子化的進展又遠遠落後於不少海外司法管轄區；在這些地區，電子申請很普通，並被視為十分方便使用者。陳議員表示，倘若政府當局不會採取措施鼓勵以電子方式提交許可證／標籤申請(例如就以電子方式提交的申請釐定較低的申請費用)或推動電子申請，他會反對增加許可證／標籤費用的建議。梁繼昌議員支持透過推動電子化提高處理／審批許可證／標籤申請成本效益的建議。助理署長(環境評估)回應時強調，許可證／標籤申請程序及工作流程均已以電子方式處理，而申請者亦可使用電子申請，但申請者可選擇以電子或書面方式提交申請。

39. 環境局副局長承諾檢討許可證／標籤申請及環保署職權範圍內所有其他申請的處理／審批工作，以期在切實可行的範圍內推動電子化，並會在適當時候向事務委員會報告檢討結果。

政府當局

40. 應陳偉業議員要求，政府當局同意提供資料，列出處理以電子及書面方式提交不同種類許可證／標籤申請的工作流程及成本。

結論

41. 主席總結時表示，委員普遍不反對現行增加許可證及標籤申請費用的建議，但認為可進一步提高調整後許可證費用的水平，以期達致一次過收回全部成本。陳偉業議員重申，基於他較早時在會議上述明的原因，他會反對現時的建議。陳議員亦表示，他會在日後為研究相關法例修訂而成立的小組委員會(如有)跟進相關事宜。主席促請政府當局在草擬相關立法建議時，考慮委員的意見及關注。

VI. 其他事項

42. 議事完畢，會議於上午9時54分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2016年1月26日