立法會
Legislative Council

立法會 CB(1)251/19-20 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
政策簡報會及會議紀要

日　期　：2019 年 10 月 28 日(星期一)
時　間　：下午 2 時
地　點　：立法會綜合大樓會議室 3

出席委員　：何君堯議員, JP (主席)
何俊賢議員, BBS (副主席)
陳克勤議員, BBS, JP
陳健波議員, GBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
易志明議員, SBS, JP
胡志偉議員, MH
陳志全議員
陳恒鑌議員, BBS, JP
梁繼昌議員
郭偉强議員, JP
郭榮鏗議員
葛珮帆議員, BBS, JP
廖長江議員, GBS, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
邵家輝議員, JP
容海恩議員, JP
陳淑莊議員
許智峯議員
劉業強議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS
陳凱欣議員

列席議員 ： 李慧琼議員, SBS, JP
柯創盛議員, MH

缺席委員 ： 朱凱廸議員

出席公職人員： **議程第 III 項**

環境局局長
黃錦星先生, GBS, JP

環境局副局長
謝展寰先生, BBS, JP

環境局常任秘書長/環境保護署署長
鄭美施女士, JP

環境局副秘書長
楊碧筠女士, JP

環境保護署副署長(1)
區偉光先生, JP

環境保護署副署長(2)
郭黃穎琦女士, JP

環境保護署副署長(3)
馮浩然先生

環境保護署副署長(專責職務)
陸嘉健先生

議程第 IV 項

環境局副局長
謝展寰先生, BBS, JP

環境保護署副署長(3)
馮浩然先生

環境保護署助理署長(空氣質素政策)
何德賢先生, JP

環境保護署首席環境保護主任(空氣政策)
劉萬鵬先生

環境局首席助理秘書長(電力研究)
李麗筠女士

環境局總機電工程師(電力小組)
何偉雄先生

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
江健偉先生

議會秘書(1)1
林寶怡小姐

議會事務助理(1)1
潘耀敏小姐

經辦人/部門

I. 自 2019 年 5 月 27 日會議後發出的資料文件

委員察悉自 2019 年 5 月 27 日的會議後發出了以下資料文件：

立法會 CB(1)1232/18-19(01)及(02)號文件	——	葛珮帆議員在 2019 年 6 月 6 日就建議政府當局推行數項措施支援本地廢紙回收商發出的函件(只備中文本)及政府當局的書面回應

立法會 CB(1)1301/18-19(01)號文件	——	政府當局就"清潔生產伙伴計劃 2018 至 2019 年度進度報告"提交的資料文件
立法會 CB(1)1373/18-19(01)號文件	——	立法會議員於 2019 年 6 月 28 日與灣仔區議會議員舉行會議後，把有關規管戶外燈光裝置事宜轉交處理的文件(只限議員參閱)
立法會 CB(1)1374/18-19(01)號文件	——	立法會議員於 2019 年 5 月 31 日與元朗區議會議員舉行會議後，把有關更換元朗市老化的污水渠事宜轉交處理的文件(只備中文本)(只限議員參閱)

II. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)31/19-20(01)號文件	——	跟進行動一覽表
立法會 CB(1)31/19-20(02)號文件	——	待議事項一覽表)

2. 委員同意在 2019 年 11 月 25 日(星期一)下午 2 時 30 分舉行的下次例會上，討論以下事項：

(a) 海岸公園整體漁業管理策略；及

(b) 為北區設置污水收集系統。

III. 環境局局長就行政長官 2019 年施政報告作出簡報

(立法會 CB(1)31/19-20(03)號文件	—— 政府當局就"2019 年施政報告——環境局的政策措施：環境保護"提供的文件
立法會 CB(1)50/19-20(01)號文件	—— 電動車政策研究組提交的意見書(只備中文本))

相關文件

行政長官 2019 年施政報告*(在 2019 年 10 月 16 日發出)*

行政長官2019年施政報告附篇*(在2019年10月16日發出)*

政府當局的簡介

3. 環境局局長、環境保護署副署長(3)("副署長(3)")、環境保護署副署長(專責職務) ("副署長(專責職務)")、環境保護署副署長(2)("副署長(2)")、環境局副秘書長及環境保護署副署長(1)("副署長(1)")借助電腦投影片，輪流向委員簡介行政長官 2019 年施政報告("2019 年施政報告")及其附篇("2019 年施政報告附篇")所載的主要環保措施。

(*會後補註*:電腦投影片簡介資料於 2019 年 10 月 28 日隨立法會 CB(1)71/19-20(01)號文件送交委員。)

(*會後補註*：在會議席上提交的某團體的意見書於 2019 年 10 月 28 日隨立法會 CB(1)78/19-20(01)號文件發給委員。)

討論

空氣質素

推廣使用電動車輛及其他新能源車輛

4. 葛珮帆議員表示，她支持政府當局籌劃推出一個 20 億元的先導計劃，資助為現有私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施。不過，她關注到，對有關樓宇的業主立案法團而言，就進行所需的改裝工程取得共識，仍是一項難題；以及某些樓宇的核准地積比率可能已經用盡，除非放寬地積比率，否則不可能進行有關工程。她詢問，環境局/環境保護署("環保署")有否委派專責人員處理關於電動車充電設施的工作。

5. 容海恩議員察悉，根據政府當局的初步評估，在上述先導資助計劃下，當局會在大約 3 年內為現有私人住宅樓宇約 6 萬個停車位安裝電動車充電基礎設施。她質疑 20 億元撥款是否足夠，因為每個停車位只會獲得平均約 33,000 元資助，以及有關的樓宇業主可能仍需就改裝工程支付大筆費用。她要求政府當局澄清主要的資助對象為何，並促請當局全面諮詢所有有關樓宇的業主立案法團。此外，她詢問，政府當局有否考慮為了更有效率地運用公共資源而資助為商場停車場安裝電動車充電基礎設施，因為該類停車場的充電器每日可供多名使用者在較長的時間內使用。

6. 主席詢問，先導資助計劃下的資助會否以先到先得的形式提供。

7. 環境局局長及副署長(3)回應時表示：

(a) 該 20 億元的先導資助計劃旨在協助樓宇業主解決在私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施時一般遇到的技術及財政問題，例如樓宇業主之間就分擔所涉費用取得共識這項難題。

因此，該計劃的目標對象是普遍業權分散的現有私人住宅樓宇及商住兩用綜合樓宇的停車場；

(b) 由於商場停車場普遍業權集中，因此不會納入計劃內。此外，參照其他先進城市的做法，當局會鼓勵香港的電動車車主在非繁忙時間(即晚間)為其電動車充電，以善用該時段較低的電力需求；

(c) 計劃不會直接資助為個別停車位安裝電動車充電設施。不過，停車場提供電動車充電基礎設施後，可利便個別停車位的擁有人在有需要時進而安裝電動車充電器；

(d) 新樓宇及現有樓宇停車場的電動車充電基礎設施(例如電力變壓房)，不會計入總樓面面積。因此，即使現有私人住宅樓宇的核准地積比率經已用盡，亦不會有礙進行相關安裝工程；

(e) 政府當局已開始就計劃的詳情諮詢相關持份者，並預期於未來數月敲定建議的細節；及

(f) 環境局/環保署已委派專責人員處理關於推廣新能源車輛(包括電動車輛)的工作。

8. 鑒於本港由車輛排放的廢氣大多源自商業車輛，而上述先導資助計劃主要有利於電動私家車的普及，而非電動商業車輛，謝偉銓議員查詢引入該計劃的理據。他及主席詢問，當局是否/會否有其他資助/獎勵計劃，以減少商業車輛的排放。為確保更有效運用公共資源，謝議員認為，政府當局應積極鼓勵設有電動車充電基礎設施的停車場業

主為個別停車位安裝充電設施，此外，他詢問提升政府停車場內開放予公眾使用的停車位上安裝的電動車充電器的目標及時間表為何。

9. 葛珮帆議員促請政府當局提升電動車公共充電設施網絡，並於政府處所安裝快速電動車充電器，以供公眾使用。

10. 環境局局長回應時表示：

(a) 為減少商業車輛的排放，政府當局正推行一系列措施，例如引入獎勵與管制並行的計劃以淘汰歐盟 IV 期以前柴油商業車輛("歐盟 IV 期以前淘汰計劃")，以及綠色運輸試驗基金；

(b) 由於以新能源汽車取代傳統私家車已成為全球趨勢，預期在未來 10 年左右，香港電動私家車的數目會逐步上升。為迎接這項轉變，一些現有私人住宅樓宇的基礎設施有需要提升，使這些樓宇可以為電動車充電(即是會有足夠的電力供應，讓多部電動車同時充電，以及每個停車位均有電力供應)，以便電動車車主日後可在他們位於這些樓宇的停車位安裝充電器。上述先導資助計劃旨在促進有關的升級工作；

(c) 總樓面面積豁免機制實施後，新獲批發展項目中超過 80%的私人停車位已配備電動車充電基礎設施。鑒於不同型號的電動車所需的充電器並不相同，與其規定發展商必須預先在所有停車位提供充電器，倒不如由電動車車主按本身實際需要在其個別的停車位安裝充電器會較合適；及

(d) 在政府停車場內開放予公眾使用的所有標準充電器已提升為中速充電器。正如 2019-2020 財政年度政府財政預算案已公布，當局會撥款在政府停車場額外安裝 1 200 個中速充電器，供公眾使用。此外，政府當局的相關內部指引訂明，新建政府樓宇須為不少於30%的停車位提供電動車充電設施。

11. 陳克勤議員讚揚政府當局過去一年在推廣使用電動車輛方面加強的工作。雖然環保局已解釋，《香港規劃標準與準則》內提到"就私家車而言，政府的較長遠目標是在 2020 年，有 30%私家車屬電動車輛或混合動力車輛，只是一個"願景"，他要求當局澄清有否就以新能源車輛取代以化石燃料驅動的傳統車輛設定清晰的目標。此外，他建議事務委員會邀請公眾人士就推廣使用電動車輛的政策及措施提出意見。

12. 葛珮帆議員認為，政府當局推廣使用電動車輛的政策模糊。她建議調高電動私家車首次登記稅的寬減金額，使準買家有更強烈的誘因捨棄傳統私家車而選購電動私家車。

13. 許智峯議員認為，政府當局應就新能源車輛(包括電動車輛)的普及率設定清晰的目標，他並表示民主黨倡議淘汰以化石燃料驅動的傳統私家車，致使在 2030 年前，所有新登記私家車都會是新能源車輛。他亦評論指，由於市場上可供選擇的大眾化電動私家車型號不多，現時為電動私家車提供的首次登記稅寬減金額不足以令電動私家車成為主流。

14. 環境局局長回應時表示，現時本港約 1.8%的私家車是電動車輛，至於新能源車輛(包括電動車輛)則佔約 5%，兩類車輛的滲透率在亞洲區分別佔第二及第一位。香港新能源車輛普及化的步伐，十分視乎海外汽車製造商供應的新能源車輛可否應

付本地需要。由於最近市場上引入了更多大眾化電動私家車型號，而在"一換一"計劃下，這些車輛的首次登記稅可獲全數豁免，新登記電動私家車數目由 2018 年平均每日 1 至 2 輛，增加至 2019 年首 3 季平均每日約 5 輛。政府當局正透過可持續發展委員會舉辦的長遠減碳策略公眾參與活動，就香港日後應否禁用以化石燃料驅動的傳統車輛徵求公眾的意見。

15. 陳克勤議員要求政府當局闡釋為何可持續發展委員會會參與設定淘汰傳統車輛的長遠目標。環境局局長表示，根據既定做法，當局會就備受公眾關注的事宜舉辦公眾參與活動，以便透過由下而上的方式徵求公眾的意見。待長遠減碳策略公眾參與活動結束後，可持續發展委員會便會提出建議供政府當局考慮。

電動公共小型巴士試驗計劃

16. 易志明議員表示支持推行電動公共小型巴士("電動小巴")試驗計劃的建議。他及盧偉國議員表示，公共小型巴士("小巴")業界普遍歡迎該項建議。盧議員詢問政府當局會如何解決在公眾地方設置電動小巴充電設施的潛在困難。

17. 副署長(3)回應時表示，政府當局已委聘香港生產力促進局擔任顧問，制訂電動小巴及相關充電設施的基本技術要求及規格。根據政府當局的初步評估，行走固定路線的小巴(即綠色專線小巴)有較大潛力轉為電動小巴。政府當局會研究在綠色專線小巴總站安裝充電設施是否可行。

18. 易志明議員指出，近年小巴增加座位數目上限，加上政府當局計劃淘汰歐盟 IV 期柴油商業車輛，不少小巴營辦商因要更換車輛或提升車輛性能而面對沉重的財政壓力，他們亦難以就此取得貸款。因此，他促請政府當局慎重地訂定電動小巴試驗計劃的推行時間表，避免增添小巴營辦商的財政

壓力。副署長(3)回應時表示，政府當局無意規定一次過將所有現有小巴換成電動小巴。就此，政府當局會先推行試驗計劃，測試將石油氣/柴油小巴轉為電動小巴是否可行。

淘汰歐盟 IV 期柴油商業車輛

19. 邵家輝議員詢問推出獎勵與管制並行的計劃以淘汰歐盟 IV 期柴油商業車輛("歐盟 IV 期淘汰計劃")的時間表，並要求政府當局澄清歐盟 IV 期以前淘汰計劃的屆滿日期。副署長(3)表示，政府當局會在未來數星期就歐盟 IV 期淘汰計劃展開公眾諮詢，而歐盟 IV 期以前淘汰計劃將於 2019 年 12 月 31 日屆滿。由於政府當局需要時間完成公眾諮詢過程，邵議員深切關注到，部分車輛維修工場會在歐盟 IV 期以前淘汰計劃屆滿後失去一個主要收入來源，並可能因而結業。他詢問政府當局為何沒有計劃更早推出歐盟 IV 期淘汰計劃，確保兩項計劃無縫銜接。副署長(3)解釋，在籌備歐盟 IV 期淘汰計劃時，其中一項主要考慮因素是發放予受影響車主的特惠資助金額的水平。政府當局認為，為免有人對兩項計劃的特惠資助金額作出不必要的比較，在歐盟 IV 期以前淘汰計劃臨近結束時就金額水平諮詢持份者是較審慎的做法。

新能源渡輪試驗計劃

20. 梁美芬議員詢問新能源渡輪試驗計劃的範圍(包括會否涵蓋將來開辦或重開的航線)，以及發放予渡輪營辦商以採購新能源渡輪的預算資助金額。

21. 環境局局長及副署長(3)表示，試驗計劃會由環境局和運輸及房屋局("運房局")共同推行，前者會負責港內航線，後者會負責離島航線。目前，7 條港內航線由 4 家營辦商經營。環境局正與營辦商商討，以物色合適的電動渡輪型號。將來如果開辦或重開更多航線，亦會獲試驗計劃涵蓋。由於將

會採購的電動渡輪的大小及型號尚未決定，政府當局認為，現階段估計給予渡輪營辦商的資助金額水平，屬言之尚早。

收緊船用輕質柴油的含硫量

22. 易志明議員察悉，政府當局會研究將本地供應的船用輕質柴油的最高含硫量由現時的0.05%，收緊至 0.001%。他詢問，陸路運輸是否已普遍使用含硫量不超過 0.001%的柴油，以及政府當局會如何盡量減低收緊燃料標準對相關業界的經營成本造成的影響。此外，倘若當局決定收緊燃料標準，他促請環境局/環保署與運房局/運輸署緊密協調。

23. 副署長(3)回應時表示，現時市場上有供應含硫量為 0.001%的船用輕質柴油，但該種燃料未獲廣泛使用，而且價格高於含硫量為 0.05%的船用輕質柴油。政府當局會監察市場狀況，並會就收緊燃料標準的建議繼續諮詢相關持份者。

廢物管理

廢塑膠

24. 委員察悉，根據目前的計劃，在減少使用塑膠包裝物料及即棄塑膠物品，以及淘汰含微膠珠的產品方面，政府當局只會推出自願措施。葛珮帆議員質疑自願措施對於影響生產商/供應商的商業決定及改變消費者的行為會否奏效。她及許智峯議員詢問推行強制計劃以減少廢塑膠的時間表。許議員進一步表示，由於公眾已強烈意識到應減少使用即棄塑膠物品，政府當局應多走一步，以立法方式禁用這些產品。

25. 郭偉强議員認為，政府當局應採用立法方式規管含微膠珠的產品。他詢問，當局有否就香港水域的微膠珠含量及微膠珠經食物鏈對人類健康

造成的影響進行研究。梁繼昌議員亦要求當局詳細說明規管含微膠珠產品的政策方向。

26. 環境局局長回應稱，為減少產生廢塑膠及加強其管理，2019 年施政報告附篇提出 6 項擬議措施，其中一些會以立法方式推行(如這些措施獲得公眾支持的話)，其他措施則會先以自願計劃方式推行。由於製造商逐步減少在產品中使用微膠珠是全球趨勢，擬議的自願淘汰含微膠珠產品計劃對減少這類產品在市面上的數目，預期會產生正面作用。

27. 副署長(1)亦表示，根據一項針對含微膠珠個人護理產品及化妝品的顧問研究結果，部分海外司法管轄區已透過立法方式禁止出售這些產品，而另一些司法管轄區(例如澳洲及荷蘭)則採取自願方式。澳洲的自願淘汰計劃在 2017 年推出，現時澳洲市面上約 97%的個人護理產品及化妝品均不含微膠珠。政府當局計劃在 2020 年下半年推出自願淘汰計劃。在較後階段，當局會因應自願措施的迴響及成效，檢討是否需要禁售含微膠珠產品。政府當局雖然未有就微膠珠經食物鏈對人類健康造成的潛在影響進行本地研究，但有收集及研究與微塑膠有關的海外文獻及科研成果，至今無證據顯示微塑膠對環境、生態及公眾健康有重大影響。政府當局會留意此課題的發展。

28. 梁繼昌議員詢問塑膠購物袋收費計劃運作檢討的時間表，以及擬議未來路向。

29. 環境局局長回應稱，該項檢討考慮的主要事項是豁免範圍及收費水平。政府當局計劃在 2020 年就檢討結果諮詢公眾。如果公眾普遍支持收緊豁免範圍及調整收費水平，政府當局在適當時候會提出相關法例修訂。

園林棄置物

30. 盧偉國議員詢問發展園林棄置物中央破碎設施的時間表，以及這些設施如何可改善園林棄置物的管理。他及主席亦要求當局提供資料，說明去年因超強颱風山竹吹襲而損毀/倒塌的樹木的循環再用出路及循環再用率。

31. 副署長(2)表示，當局在啟德發展區設立了臨時木料廢物收集處，以處理超強颱風山竹吹襲產生的塌樹廢物。該收集處接收了共約 8 200 架車次的塌樹廢物。為盡量善用這些廢物，政府當局當時曾試驗將有關物料循環再用為固體燃料、種植用覆蓋物、堆填區覆蓋物料等。最終，約有 1 300 公噸塌樹廢物獲循環再用。此外，約 40 公噸木料已贈予有興趣的團體或公眾人士，以供重用或循環再用。其餘約 2 萬公噸塌樹廢物的重用/循環再用價值偏低(主要原因是已沾濕及/或夾雜其他碎料)，已運往新界西堆填區處置。為改善園林棄置物的管理，政府當局在 T・PARK [源・區]附近設立了一個臨時地點處置及處理園林棄置物。根據當局向發展局及工務部門發出的指引，這些部門須要求工務工程計劃的承建商把園林棄置物從其他廢物中妥善區分出來，並運送到臨時地點以作後續處理。長遠而言，本港需要採取多元化方式更有效地處理園林棄置物。為此，政府當局已開始物色合適用地以發展園林棄置物中央破碎設施，並會研究運用製造生物炭等先進科技，把園林棄置物轉廢為能及轉廢為材。

廢玻璃容器

32. 梁繼昌議員詢問，玻璃管理承辦商收集的廢玻璃容器是否全部妥為循環再造，以及經循環再造的物料的主要出路為何。

33. 環境局局長表示，政府當局委聘的玻璃管理承辦商會收集及妥善處理廢玻璃容器。政府當局亦致力推動在本地循環再造回收得來的廢玻璃容器，這些容器可用作生產環保地磚、水泥等。如有需要，玻璃管理承辦商可將部分經處理的玻璃物料出口到外地，以供循環再造。

廚餘

34. 許智峯議員詢問從社區回收廚餘以供循環再用的目標及路線圖。環境局局長回應稱，在安排較大規模地從社區回收經源頭分類的廚餘前，先要確保有足夠的終端設施，以處理/循環再用這些廚餘。政府當局除發展有機資源回收中心網絡外，亦正進行應用廚餘/污泥共厭氧消化技術的試驗，以期擴大香港的廚餘處理量。為中小學免費收集廚餘的先導計劃已在 2019 年推行。政府當局正準備在 2020 年把先導計劃擴展到其他工商業機構及具備廚餘分類經驗的屋苑。

新能源車輛的廢舊電池

35. 陳克勤議員支持推動循環再造並妥善處置新能源車輛廢舊電池的政策方向。鑒於純電動車輛的製造商/供應商一般都有既定安排處理電動車輛的廢舊電池，他要求政府當局澄清，當局會否嘗試推動循環再造並妥善處置混合動力車輛的廢舊電池(目前這些工作通常由車輛維修工場處理)。副署長(專責職務)確認，環保署將會進行的相關研究，會涵蓋混合動力車輛廢舊電池。

支援循環再造業

36. 副主席關注到，當局為公共用途收回私人土地(在 2019 年施政報告中宣布的措施)，會迫使部分現時在棕地上作業的循環再造商結業，因而降低香港的整體循環再造量。他詢問，環境局有否編製

在棕地進行的循環再造作業的資料，以及會否和如何協助受收地影響的循環再造商繼續經營下去。

37. 環境局副局長表示，環境局正在進行顧問研究，以探討循環再造業的長遠土地需求。環境局會根據研究結果與發展局協調，以期在規劃土地用途時預留合適用地供發展循環再造業。

都市固體廢物收費

38. 李慧琼議員深切關注到，在目前的社會狀況下，擬議都市固體廢物收費計劃(如落實推行)將極之不受歡迎。她因此詢問，政府當局會否參考南韓等其他司法管轄區的做法，考慮提供獎勵式誘因以推動減廢。

39. 許智峯議員查詢擬議都市固體廢物收費計劃的立法時間表。胡志偉議員質疑，鑒於推行建築廢物處置收費計劃已引致非法棄置建築及拆建廢物的問題，加上擬議都市固體廢物收費計劃的適用範圍比前者更廣泛，政府當局將如何克服就不遵從擬議都市固體廢物收費計劃的個案採取執法行動的潛在困難。就此，他認為，如推行擬議都市固體廢物收費計劃，政府當局應避免在公眾地方使用過多監察攝影機系統監察循規情況及動用太多人手採取執法行動。

40. 環境局局長回應稱，政府當局已採取多管齊下的方式推動減廢，並會為此繼續投放更多資源，以加強經濟誘因。舉例而言，政府當局計劃在2020年推行應用逆向自動售貨機的先導計劃，透過回贈制度提高廢塑膠飲料容器的回收效率。此外，在現行安排下，市民如將若干數量的可循環再造物料帶到"綠在區區"項目，可獲贈日用品等作為獎勵。

應對非法棄置建築及拆建廢物

41. 李慧琼議員表示，據她觀察所得，多區仍有不少非法棄置建築及拆建廢物的個案，而政府當

局在接獲投訴後，一般需要頗長時間清理這些廢物。她要求當局提供資料，說明應對非法棄置建築及拆建廢物的最新進展，以及將會為此推出的新措施(如有的話)。

42. 環境局局長回應稱，正如 2019 年施政報告附篇所載述，政府當局會"投入資源以協調各有關部門加快清理棄置建築廢物"。副署長(1)表示，政府當局已成立專責執法小隊應對非法棄置建築及拆建廢物及其他種類的廢物，以及加強巡查黑點。在 2018 年，當局共進行了約 12 000 次巡查，並有 421 宗成功檢控非法處置廢物(涵蓋所有種類的廢物，包括建築及拆建廢物)的個案。為進一步提高執法效率，環保署會繼續加強與相關政府部門的協調、成立更多專責執法小隊，以及加強與區議員等相關持份者的溝通。

政府當局

43. 應李慧琼議員及主席的要求，副署長(1)承諾在會議後提供統計數字，以顯示政府當局應對非法棄置建築及拆建廢物的執法行動的成效，例如：(a)環保署及/或食物環境衞生署為此目的成立的專責執法小隊數目和涉及的職員人數；(b)在非法棄置廢物黑點巡查的頻密程度及裝設的監察攝影機系統數目；(c)成功檢控個案的宗數；及(d)因環境衞生情況改善而被剔出非法棄置建築及拆建廢物黑點名單的地點數目。

(*會後補註*:政府當局的書面回應於 2019 年 11 月 26 日隨立法會 CB(1)192/19-20(01)號文件送交委員。)

應對氣候變化及發展可再生能源

44. 葛珮帆議員促請政府當局加強緩減氣候變化的工作。她認為，政府當局應更積極地推動可再生能源發展及鼓勵公眾減少用電。陳克勤議員詢問，除計劃在船灣淡水湖裝設更大型的太陽能發電

系統外，政府當局會否推行更多大型的可再生能源項目。

45. 葉劉淑儀議員詢問政府當局就減少香港溫室氣體排放設定的目標，以及《巴黎協定》(《聯合國氣候變化框架公約》下為應對溫室氣體排放而設的一項具有法律約束力的全球協議，以期控制全球氣溫升幅)中有否訂立任何對香港有約束力的發展可再生能源的目標。許智峯議員亦詢問政府當局就香港發展可再生能源設定的目標。

46. 環境局局長回應稱：

(a) 政府當局十分重視應對氣候變化，並已成立由政務司司長主持的氣候變化督導委員會，負責督導及統籌各政策局及部門的氣候行動；

(b) 根據《巴黎協定》，所有締約方均應自行制訂減少溫室氣體排放的目標及策略；而按中央人民政府決定，《巴黎協定》適用於香港；

(c) 政府當局堅決遵行《巴黎協定》，因此在《香港氣候行動藍圖 2030+》中宣布訂立進取的減少碳強度目標，在 2030 年把碳強度降低 65%至 70%(以 2005 年為基準年)。到了 2030 年，香港每年的人均溫室氣體排放量將由 2014 年超過 6 公噸減少到 3.3 至 3.8 公噸；

(d) 為達到上述目標，政府當局循發電(包括發展可再生能源)、用電、交通運輸及廢物管理這 4 個主要方面推動減碳；

(e) 正如《香港氣候行動藍圖 2030+》所載述，香港在 2030 年前可實現的再生能源的潛力約為 3%至 4%，實在有限。

為推動可再生能源發展，政府當局已牽頭推行大型可再生能源項目，例如在水塘及堆填區推行太陽能先導項目，以及發展轉廢為能設施；及

(f) 為了在社會上集思廣益，訂出香港的策略及措施，以期在 2050 年前進一步減少溫室氣體排放，可持續發展委員會正應政府當局邀請進行長遠減碳策略的公眾參與活動，並剛完成為期 3 個月的公眾互動階段。

47. 葉劉淑儀議員詢問，在制訂應對氣候變化的政策討論中，青年的參與情況為何。由於氣候變化督導委員會是政府內部的委員會，成員只有政府官員，她建議成立另一個諮詢組織，讓青年在制訂氣候行動方面多作參與。

48. 環境局局長回應稱，已有兩名青年透過青年委員自薦計劃成為可持續發展委員會委員。為推動青年參與長遠減碳策略及氣候政策的討論，可持續發展委員已加大力度邀請青年團體在公眾參與活動的公眾互動階段提出意見。公眾參與活動結束後，獨立分析及匯報機構會全面分析活動期間收集到的意見。

49. 葛珮帆議員詢問，當局會否推行新措施，以在城市規劃及發展工作方面採納"海綿城市"的理念。主席亦詢問，政府當局會否推廣在建築物天台裝設雨水收集系統。

50. 環境局局長表示，關於發展"海綿城市"的事宜，一般屬發展局及相關工務部門的職責範圍。政府當局制訂了關於綠色政府建築物的內部指引，當中納入關於雨水收集系統的建議。該等指引不時更新。

水質

51. 梁美芬議員欣賞政府當局努力改善近岸氣味問題，尤其在紅磡海濱花園一帶。然而，她觀察到，另一些沿岸地區(例如尖沙咀海濱花園)仍有氣味問題。她詢問其原因及提升沿岸水質的最新進展，包括當局會否考慮更廣泛應用水凝膠、糾正錯駁污水渠的進度，以及會否引入生化除臭方法。

52. 副署長(1)回應稱，在紅磡進行的試驗已證實水凝膠能有效減少渠道氣味。政府當局會研究在切實可行範圍內在全港各處應用水凝膠。過去 10 年來，84%的錯駁個案已獲得糾正。環保署會繼續與相關政府部門聯手跟進餘下/新增個案(其中一些個案引致廢水排放到尖沙咀海濱花園)。政府當局亦會研究其他方法(包括生化方法)，進一步提升沿岸水質及改善近岸氣味問題。

應對海上垃圾

53. 副主席表示，漁業界普遍懷疑政府當局是否有能力迅速清除海上事故引致的漂浮垃圾。他列舉一個實例，指出數年前，曾有漁民撈到珠海水域非法傾倒廢物活動產生的大量垃圾，但政府當局卻沒有即時為他們提供協助。他詢問政府當局有否檢討其應對海上污染事故的緊急應變機制。為加快清除海上事故引致的漂浮垃圾，他建議政府當局應考慮在岸上設立臨時地點供處置垃圾、派遣大型垃圾收集船協調清理行動，及/或提供金錢獎勵以鼓勵私人船隻參與清理行動。

54. 副署長(1)回應稱，為更有效管理海洋環境，政府當局於 2018 年年初將海岸清潔跨部門工作小組重組為海洋環境管理跨部門工作小組，將其職權範圍擴大以涵蓋所有有關應對海上環境事故的協調工作，由環境局統籌。該工作小組下設有兩個專責小組，即海上垃圾專責小組及海上環境事故

經辦人/部門

專責小組。海事處亦已擴大其船隊，以改善緊急應變能力。環保署會繼續與海事處及其他部門研究有何進一步辦法加強管理海洋環境。此外，環保署與珠海市及粵港澳大灣區其他城市的相關當局保持密切溝通，並共同設立應對海上垃圾問題的緊急應變機制，以期加強這方面的區域合作。

政府當局 55. 應副主席要求，政府當局會提供最新資料，說明處理海上事故引致的漂浮垃圾的緊急應變機制及措施。

(*會後補註*:政府當局的書面回應於2019年11月25日隨立法會CB(1)180/19-20(01)號文件送交委員。)

規管戶外燈光引致的滋擾

56. 葛珮帆議員及許智峯議員詢問規管戶外燈光引致的滋擾的最新發展，以及透過立法方式管制光污染的時間表。

57. 郭偉强議員對《戶外燈光約章》成效的檢討工作有所延誤表示失望。他表示，由於部分戶外燈光裝置的擁有者/經營者一直漠視市民投訴及政府當局的勸諭，現時採取的自願方式無法控制戶外燈光引致的滋擾。

58. 環境局局長回應稱，政府當局正進行公眾參與活動，以收集公眾對戶外燈光管理措施的意見。戶外燈光工作小組完成其檢討工作後，亦會向當局建議未來路向。

自然保育

59. 主席建議，政府當局應考慮改善郊野公園的運輸基礎設施，使郊野公園更暢通易達，並推廣綠色旅遊。他特別建議建設新道路連接大帽山及八鄉附近一帶，以及在部分郊野公園提供泊車轉乘設施及增加泊車位。

60. 環境局局長及副署長(2)表示，漁農自然護理署("漁農署")已於 2019 年就提升香港郊野公園及特別地區的康樂及教育潛力進行公眾諮詢。政府當局會參考收集所得的意見，研究如何在保育自然生態的同時，也改善郊野公園的設施，使郊野公園能為不同年齡層及需求各異的人士帶來更大的樂趣。

61. 副署長(2)補充，當局已成立鄉郊保育辦公室以負責推展偏遠鄉郊的保育及活化項目。該辦公室現正於荔枝窩及沙羅洞兩個先導試點推行小型改善工程，並會研究以創新方法活化偏遠鄉郊。這些工作預料有助促進偏遠鄉郊的可持續經濟活動，例如綠色旅遊等。

62. 許智峯議員詢問為加強保護綠海龜而擴大深灣限制地區一事的進展。環境局局長表示，相關籌備工作正在進行，政府當局暫定於 2020 年向事務委員會匯報此事的進展。

其他事項

與持份者的溝通

63. 鑒於近月社會動盪不安，李慧琼議員認為，政治委任官員應加強與市民溝通的工作，俾能更切實地掌握社會狀況及了解公眾對政府政策的批評。她查詢環境局的政治委任官員在這方面的工作。

64. 環境局局長回應稱，他本人、環境局副局長及環境局局長政治助理過去數月不遺餘力地與公眾溝通。每年立法會夏季休會期間，環境局官員慣常會與環保團體及其他相關持份者會面以討論環境政策，但鑒於當前的社會情況，今年特別邀請了包括大專學生及中學生在內的持份者發表意見，探討政府可如何化解社會矛盾。

經辦人/部門

專用石油氣加氣站的未來安排

65. 易志明議員詢問專用石油氣加氣站("專用氣站")在現有合約屆滿後的未來安排。他關注到，停用專用氣站或會導致石油氣價格上升，並促請政府當局作出合適安排以穩定石油氣價格，藉此協助使用石油氣車輛的運輸經營者控制經營成本。

66. 副署長(3)表示，環境局/環保署正聯同相關政策局及部門籌劃專用氣站的未來安排。有關建議即將備妥，政府當局計劃在 2020 年上半年向議員簡介未來安排。

無鉛汽油市場的競爭

67. 胡志偉議員表示，據他觀察所得，近年無鉛汽油零售價與進口價的差距不斷擴大，差價在各油公司中似乎一致，即使有新經營者加入市場亦情況依舊。因此，他質疑政府當局有否檢討其車用燃油政策對促進市場競爭的成效，以及有否調查油公司可能曾作出的反競爭行為。

政府當局

68. 主席指出，車用燃油市場競爭的事宜屬經濟發展事務委員會的工作範疇。環境局局長表示，政府當局會就胡志偉議員的提問提供簡短書面回應，以供委員參考。

(*會後補註*:政府當局的書面回應於 2019 年 11 月 12 日隨立法會 CB(1)137/19-20(02)號文件送交委員。)

IV. 檢討《為發電廠分配排放限額的第七份技術備忘錄》

(立法會 CB(1)31/19-20(04)號文件 —— 政府當局就"檢討《為發電廠分配排放限額的第七份技

		術備忘錄》"提供的文件
立法會 CB(1)31/19-20(05)號文件	——	立法會秘書處就"《指明牌照分配排放限額技術備忘錄》"擬備的最新背景資料簡介)

政府當局的簡介

69. 環境局副局長表示，為逐步減少發電的排放，政府根據《空氣污染管制條例》(第 311 章)("《條例》")第 26G 條陸續發出《指明牌照分配排放限額技術備忘錄》("技術備忘錄")，為二氧化硫、氮氧化物及可吸入懸浮粒子分配排放限額。為進一步收緊發電廠的排放限額，政府當局計劃發出《第八份技術備忘錄》，其生效日期為 2024 年 1 月 1 日。與《第七份技術備忘錄》相比，擬議《第八份技術備忘錄》會將二氧化硫、氮氧化物及可吸入懸浮粒子的排放限額分別降低 40%、29%及 20%。

70. 環境局副局長表示，《條例》訂明，每份技術備忘錄下的每個排放年度於 1 月 1 日開始，而技術備忘錄須在該排放年度開始前最少 4 年頒布，其訂明的排放限額才能生效。為使擬議《第八份技術備忘錄》訂明的排放限額可於 2024 年 1 月 1 日生效，該份技術備忘錄須在 2019 年年底前頒布。因此，為配合審議及實施時間表，政府當局已將擬議《第八份技術備忘錄》刊憲，以在 2019 年 10 月 30 日的立法會會議上提交省覽。

討論

2024 年及之後的預計發電排放量

71. 盧偉國議員認為，政府當局及兩間電力公司的發電減排工作值得表揚，而擬議《第八份技術備忘錄》訂明的排放上限亦可以接受。他從政府當

局的文件(立法會 CB(1)31/19-20(04)號文件)表 1 中察悉，中華電力有限公司("中電")龍鼓灘發電廠在 2024 年及之後的可吸入懸浮粒子預計排放量，會比《第七份技術備忘錄》的排放限額增加 2%。他要求當局解釋其原因。

72. 環境保護署助理署長(空氣質素政策)("助理署長(空氣質素政策)")解釋，將會有新的燃氣發電機組在龍鼓灘發電廠啟用，該發電廠的發電量預計會因為新增燃氣機組而提高，其可吸入懸浮粒子預計排放量因此亦會稍為提高。不過，中電青山發電廠的燃煤機組預計會減少發電，該發電廠的可吸入懸浮粒子排放量會因而減少，而中電所有發電廠在 2024 年及之後的可吸入懸浮粒子整體預計排放量，比《第七份技術備忘錄》的水平仍有 26%的淨減幅。

73. 主席詢問，香港電燈有限公司("港燈")可吸入懸浮粒子排放量的預計減幅，為何顯著低於中電。

74. 助理署長(空氣質素政策)及環境局副局長表示，正如立法會 CB(1)31/19-20(04)號文件第 13 及 14 段已解釋，港燈及中電的可吸入懸浮粒子排放量預計會減少，主要原因是在未來數年內，它們部分燃煤機組會退役，而其餘燃煤機組亦會減少發電。兩間電力公司所有現有的燃煤機組均配備靜電除塵器以控制粒子(包括可吸入懸浮粒子)的排放。然而，不同機組採用的除塵器型號各異，其清除粒子的效率亦有差別。港燈將會退役的一個機組採用的靜電除塵器，是港燈發電廠中其中一個最具效率的除塵器。這是港燈在相關時期的可吸入懸浮粒子排放量預計減幅少於中電的主要原因。助理署長(空氣質素政策)亦提到，港燈近年採用的低排放燃煤的灰含量比過去採用的燃煤高，而政府當局在制訂港燈在擬議《第八份技術備忘錄》下的排放限額時，已考慮到這個因素。

推廣能源效益及節能

75. 謝偉銓議員支持進一步收緊發電廠的排放限額。他查詢政府當局推廣能源效益及節能的政策。環境局首席助理秘書長(電力研究)回應稱：

(a) 建築物佔全港能源消耗量約 90%，因此在建築物推廣能源效益及節能，對降低能源強度、減少空氣污染及減少溫室氣體排放大有幫助；

(b) 政府當局已率先定下政府建築物須在 2015-2016 年度起的 5 年內減少 5%用電量的目標。約 340 座政府建築物已完成能源審核，當局並已預留約 9 億元推行節能計劃。過去 3 年，政府當局已成功減少用電量約 4.9%。上述目標可望於該 5 年期完結前超額完成；

(c) 一如行政長官在 2019 年施政報告中公布，政府當局已定下更進取的"綠色能源目標"，務求到了 2024-2025 年度，全政府的能源使用量可進一步改善 6%；及

(d) 此外，政府當局亦鼓勵社會所有界別實踐能源效益和節能，並會繼續推行降低能源強度的措施，例如發展綠色建築、提升能源效益法定標準、擴展強制性能源效益標籤計劃，以及興建更多區域供冷系統等。

76. 環境局副局長補充，政府當局亦有推動在現有建築物進行重新校驗。重新校驗是一個系統性測試過程，以檢查建築物的能耗設備，並找出可改善能源效益的地方。重新校驗一般可達到一些節能效果，而且無需將現有設備更換或升級。

77. 主席關注到，要推動行為改變以實現節能，有潛在困難。環境局副局長回應稱，一般市民可透過採用節能器具，為節能出一分力，未必需要改變日常生活習慣。

未來電力供應及對電費的影響

78. 副主席表示，政府當局應密切留意國際上能源技術的發展，以期找到適合的非傳統能源(例如天然氣水合物)，使香港的能源供應多樣化。他詢問，政府當局有否參與新能源供應的研究及發展，以及/或與內地或海外的研究機構就此有所合作。主席詢問，會否有需要檢討現時的燃料組合計劃，以便電力公司可符合擬議《第八份技術備忘錄》的規定。

79. 環境局副局長回應稱，發電是溫室氣體及其他空氣污染物的主要排放源頭。雖然隨着科技進步，天然氣水合物及頁岩氣等過往未被發掘的化石燃料亦得以付諸應用，有助能源供應邁向多樣化，但長遠而言，使用化石燃料始終被認為是不可持續的做法，因為化石燃料的蘊藏量有限，其生產、運輸及耗用亦涉及溫室氣體的排放。至於發電燃料組合計劃，概括而言，最重要的因素是對本地空氣質素的影響、對溫室氣體排放的影響，以及該等能源的來源的持續性及可靠性。香港現時的燃料組合計劃旨在逐步增加燃氣發電的比例，並逐步減少燃煤發電，以助達到《香港氣候行動藍圖 2030+》所訂於 2030 年降低碳強度的目標。由於全球的非傳統天然氣來源不斷增加，故此在現行燃料組合計劃涵蓋的該段期間，天然氣相信仍會是可靠的能源選項。此外，兩間電力公司現正興建海上液化天然氣接收站，天然氣的供應可望因而更趨安全和貨源更廣，令本港供電更穩定。

80. 至於香港在 2030 年後的發電燃料組合，環境局副局長表示，此事正在長遠減碳策略下進行研究。為達到符合《巴黎協定》下相關目標的 2050 年

減碳目標，必需減少使用化石燃料及增加使用可持續能源(例如生物質量發電及轉廢為能)或零碳能源(例如核電及某些類別的可再生能源)。可持續發展委員會近期已完成長遠減碳策略公眾參與的公眾互動階段。政府當局接獲可持續發展委員會提出的建議後，會制訂香港的長遠減碳策略，包括推動電力行業減碳的措施，並同時確保能源供應安全。

81. 胡志偉議員認為，政府當局應就有關燃料組合、減排目標及發電廠排放限額的事宜提供一份全面的資料文件，詳細說明在不同情景下，估計電費會受到的影響，讓市民及立法會議員可有意義地衡量追求環保目標的好處與代價。為說明他的觀點，他舉例說，在本地使用低碳或零碳能源發電，一般成本不菲，倘若香港要做到電力自給自足，同時又要把電費維持在可負擔的水平，便可能需要減慢能源行業的減碳步伐。此外，他要求政府當局解釋，兩間電力公司為符合擬議《第八份技術備忘錄》的規定而興建及運作新燃氣機組對電費的潛在影響，包括現行電費紓緩計劃的有效期將於 2023 年 12 月 31 日完結，剛好在擬議新排放限額生效之前，這會否對電費構成沉重壓力。

82. 環境局副局長回應上述意見時強調，擬議《第八份技術備忘錄》是參照《香港氣候行動藍圖 2030+》而擬訂。因此，該份技術備忘錄與直至 2030 年為止的燃料組合計劃一致，而該燃料組合計劃已經過充分討論，其重點是採用燃氣發電取代燃煤發電。至於兩間電力公司興建及運作新燃氣機組對電費的影響，政府當局認為在現階段評估 2024 年之後的情況屬言之過早，因為電力公司增加的資本投資將如何在電費中反映，須視乎多項因素，包括日後燃料成本、資本投資的步伐、營運成本、銷售量等。由於一般住戶和工商業機構如採用節能設備及電器，一般可減少達 20%至 30%的能源消耗，因此可以預計，屆時因此而節省的費用可抵銷電費的升幅。

83. 主席表示，能源供應及燃料組合的事宜屬經濟發展事務委員會的監察範圍。不過，他理解到這些事宜往往與環境事務息息相關。他建議，政府當局向本事務委員會簡介長遠減碳策略公眾參與的進度/結果時，應在相關文件中以圖像描繪減碳路線圖，包括不同階段的減排目標及將會採取的相應行動。環境局副局長備悉主席的建議。

結論

84. 委員對擬議《第八份技術備忘錄》並無提出異議。主席表示，該份技術備忘錄將在 2019 年 10 月 30 日的立法會會議上提交，以進行先訂立後審議的程序。

V. 其他事項

85. 議事完畢，會議於下午 4 時 49 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 1
2019 年 12 月 13 日