

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(1)800/19-20 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("事務委員會")在 2019-2020 年度立法會會期內的工作。本報告會根據立法會《議事規則》第 77(14)條的規定，於 2020 年 7 月 8 日的立法會會議上提交議員省覽。

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 日修訂的決議成立事務委員會，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 18 名委員組成。何君堯議員及何俊賢議員分別當選為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

空氣質素

4. 在 2019 年 12 月 16 日及 2020 年 1 月 22 日的會議上，政府當局向事務委員會簡介改善本地及區域空氣質素的進度、為應付未來挑戰而推行的主要空氣質素相關措施，¹ 以及就空氣質素指標的檢討進行的公眾諮詢的結果。據政府當局表示，在

¹ 此等措施涉及減少車輛排放、推廣使用電動車、減少船舶排放、發電廠排放管制、空氣質素指標檢討及區域合作 6 方面的工作。

2013 年至 2018 年期間，一般空氣中主要污染物(包括可吸入懸浮粒子("PM10")、微細懸浮粒子("PM2.5")、二氧化氮及二氧化硫)濃度減少了 28%至 54%，而路邊空氣中該等污染物的濃度亦減少了 32%至 36%。委員就與空氣質素有關的措施提出的主要意見及關注載於下文第 5 至 27 段。

空氣質素指標檢討

5. 就空氣質素指標的檢討而言，政府當局經考慮不同因素及意見、²對公眾健康的保障，以及逐步收緊空氣質素指標以持續改善空氣質素的原則後，建議收緊二氧化硫的 24 小時指標和 PM2.5 的一年及 24 小時指標。部分委員質疑有何理據提高 PM2.5 的 24 小時指標的每年容許超標次數。此外，有委員建議修訂《空氣污染管制條例》(第 311 章)，藉以訂明每次檢討空氣質素指標時，均應以保障公眾健康為首要考慮因素。然而，部分其他委員則認為，在技術上可能難以量化空氣質素改善措施對公眾健康的影響。此外，倘若以保障公眾健康為首要考慮因素，為了達致相關空氣質素指標，所需採取的空氣質素改善措施的成本可能會大幅上升。

6. 政府當局強調，香港的空氣質素管理政策旨在保障公眾健康，而政府當局制訂及檢討空氣質素指標的方針，均嚴格遵從世界衛生組織頒布的指引。³為確定收緊各項空氣質素指標是否切實可行，政府當局以整個香港範圍的空氣質素模擬結果，以及現行及已承諾實施的措施預計達致的減排量等為基礎，進行了 2025 年空氣質素評估。根據評估結果，PM2.5 的 24 小時指標如從現時的中期目標 -1 收緊至中期目標 -2 的水平，每年超標次數將會增加，而這些超標情況預料主要由未能控制的因素所致，包括區域的影響及不利的天氣條件。因此，若然不相應調整可容許超標次數，經收緊的空氣質素指標將無法達到。在 2019 年進行的公眾諮詢中，雖然約有四分之一的回覆對建議調整可容許超標次數不表支持，但政府當局認為，與其維持現狀，推行建議更合乎公眾利益。與此同時，政府當局會加快進行下次的空氣質素指標檢討。

7. 在 2019 年 12 月 16 日的會議上，事務委員會通過一項議案，對於政府當局沒有聽從事務委員會的意見，即取消放寬

² 政府當局在 2019 年就空氣質素指標的檢討工作進行公眾諮詢並舉辦諮詢論壇。

³ 現行的空氣質素指標是以世界衛生組織《空氣質素指引》的中期目標和最終指標為基準。

PM2.5 的 24 小時平均濃度的超標次數至 35 次的建議，並同時收緊 PM10 及臭氧的空氣質素指標，表示遺憾；並促請政府當局採取多項行動，包括在下次空氣質素指標檢討周期(2019 年至 2023 年)將因空氣污染物超標而需要付上法律或行政責任的問責機制列入檢討範圍，以及修訂《空氣污染管制條例》，列明保障公眾健康為首要目標。

淘汰歐盟 IV 期柴油商業車輛

8. 為持續改善路邊空氣質素，行政長官在 2018 年施政報告中建議推出新的鼓勵與管制並行計劃，分階段淘汰約 4 萬輛歐盟 IV 期柴油商業車("歐盟 IV 期計劃")。⁴

9. 委員察悉，相關業界普遍歡迎延展在為淘汰歐盟 IV 期以前的柴油商業車而推行的鼓勵與管制並行計劃("歐盟 IV 期以前計劃")下，申請歐盟 III 期柴油商業車特惠資助的截止日期。委員要求政府當局盡早公布歐盟 IV 期計劃的實施時間表，讓汽車業界能及時做好準備。

10. 政府當局表示，其目標是在 2020 年內盡快推出歐盟 IV 期計劃，但實際的推行時間表將取決於立法會批准相關撥款建議的時間。政府當局指出，延展歐盟 IV 期以前計劃下申請特惠資助的截止日期，將可收窄甚或消除兩個計劃在實施時間上的差距，從而有助減輕歐盟 IV 期以前計劃屆滿對相關行業(包括車輛維修業)的衝擊。

電動小型巴士及電動渡輪試驗計劃

11. 為推動電動公共小型巴士("電動公共小巴")的發展，政府當局於 2019 年聘請顧問進行研究，以制訂適合香港環境使用的電動公共小巴及其充電設施的基本技術要求和規格，並籌備推行電動公共小巴試驗計劃。為減少渡輪的排放，政府當局亦計劃在維多利亞港內渡輪航線推行電動渡輪試驗計劃，以測試電動渡輪在港內航線的運作。

12. 委員促請政府當局盡快推行電動公共小巴先導試驗計劃。他們要求當局解釋，本港主要受制於哪些因素，以致未能更早採用電動公共小巴，以及政府當局日後將如何克服這些挑

⁴ 相關法例修訂已在《2020 年空氣污染管制(空氣污染物排放)(受管制車輛)(修訂)規例》下作出(旨在設定歐盟 IV 期柴油商業車輛的車齡上限)，並已在 2020 年 5 月 27 日的立法會會議上向立法會提出。立法會並無成立小組委員會研究該附屬法例。

戰；以及若然先導試驗計劃效果理想，以電動公共小巴大規模取代傳統公共小巴的時間表(如有的話)為何。委員亦察悉，公共小巴營辦商普遍有興趣試驗電動公共小巴，但過去因為顧慮在公共小巴總站或其他公眾地方裝設充電設施的行政負擔而卻步。

13. 政府當局表示，香港尚未採用電動公共小巴的主要原因是本地市場上沒有合適的型號。內地和歐洲有幾家電動小巴製造商，但已開發的型號在充滿電後續航力少於 200 公里，低於香港公共小巴一般超過 300 公里的每天行車里數。此外，該等型號只可作標準充電(慣稱為"慢速充電")，但大部分公共小巴沒有專用泊車位以供通宵充電。換言之，只有可快速充電的型號，才能應付香港公共小巴的運作模式。為解決上述問題，政府當局已聘請香港生產力促進局進行研究，以制訂電動公共小巴及其快速充電設施的技術規格和要求。在完成研究後，政府當局會邀請製造商按所建議的技術規格開發電動公共小巴及其充電設施，並進行試驗。

14. 委員對電動渡輪先導試驗計劃表示支持，並查詢當局將會為減少船舶排放而推出的其他新措施。由於本地船隻(例如工作船及漁船)的小型營辦商在技術和財力上難以為船隻引擎升級，而這些營辦商亦未必符合資格申請綠色運輸試驗基金的資助，因此部分委員建議政府當局應研究有何辦法協助營辦商改善其船隻的環保表現。

15. 政府當局表示，透過管制供應本地船用輕質柴油的含硫量，政府當局強制規定使用更清潔的燃料，以減少船舶排放。渡輪營辦商可申請綠色運輸試驗基金的資助，以試驗採用環保及創新技術的引擎。政府當局亦會研究有何辦法鼓勵小型營辦商改善其船隻的環保表現，並會與相關持份者商討有關事宜。

綠色運輸試驗基金及擬議的低碳綠色科研基金

16. 委員察悉，政府當局建議將綠色運輸試驗基金更名為"新能源運輸基金"，同時擴展基金的資助範圍。有關建議如下：

- (a) 綠色運輸試驗基金的原有資助範圍會歸類為"試驗申請"，同時調整資助條款的細節；及
- (b) 新增"應用申請"部分，資助運輸業界及慈善/非牟利機構直接購買經基金試驗證明有關技術相對成熟並適用於本地用途的產品。

政府當局亦建議成立低碳綠色科研基金，進一步推廣綠色科技和深度減碳。

17. 委員歡迎改善綠色運輸試驗基金的建議，並詢問政府當局會如何避免擬成立的低碳綠色科研基金與其他基金出現資源重疊。

18. 政府當局表示，目前正就低碳綠色科研基金的推行細節諮詢持份者，而該基金的規模則會因應各界的意見在稍後時間決定。至於現有基金，例如環境及自然保育基金和創新及科技基金，由於資助範圍較廣，因此只有部分資金可分配予與綠色科技有關的研究及發展("研發")項目。政府當局運作環境及自然保育基金的經驗顯示，研發業界及專業均希望，支持綠色科技發展和應用的資助可更充裕和更對焦。政府當局因此建議設立資助範圍具針對性的低碳綠色科研基金，以填補現有基金的不足。政府當局指出，現時有一個跨部門平台，作用是協調各相關基金(包括環境及自然保育基金和創新及科技基金)的行政辦事處。若然成立低碳綠色科研基金，政府當局會透過跨部門協調，確保資源不會重疊。

推廣電動車的使用

19. 事務委員會曾於 2019 年 12 月 16 日及 2020 年 1 月 22 日的會議上，討論與推廣電動車的使用有關的事宜，並於 2020 年 1 月 22 日的會議上就此事聽取公眾意見。委員察悉，政府當局制訂了多項鼓勵廣泛使用電動車的措施，當中包括撥款 20 億元推行先導資助計劃，資助現有私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施。

20. 委員關注到，新登記電動私家車的數目相對於全港私家車總數而言，仍然偏低。他們建議政府當局在制訂推廣電動車的長遠行動計劃時，應就不同範疇訂定具體目標，例如電動車首次登記稅寬減、充電設施及電動公共交通。部分委員認為，政府當局亦應就淘汰以化石燃料驅動的傳統車輛設定目標年份。

21. 鑒於充電設施的供應是促進電動車使用的其中一項最重要因素，委員促請政府當局擴展電動車充電網絡。舉例而言，政府當局可考慮向香港房屋委員會("房委會")及香港房屋協會("房協")提供資助及/或技術協助，以助兩者增加轄下停車場的

電動車充電設施數目，並把這些停車場內的現有充電設施升級為中速充電器。

22. 政府當局表示：

- (a) 當全數豁免電動車首次登記稅(包括電動私家車及電動商用車輛)的措施於 1994 年推出時，本地市場上並無電動車。豁免措施旨在拉近第一代電動車產品與傳統車輛之間的價格差距，從而鼓勵引入及試用這些產品；
- (b) 由於觀察到一些電動車技術已發展得較為成熟，政府當局在 2011 年調整總樓面面積豁免機制，鼓勵發展商在新建樓宇的停車場配備可為電動車提供充電裝置的基礎設施，為日後更廣泛採用電動車作好準備；
- (c) 在數年前，當電動私家車仍可獲全數豁免首次登記稅時，新登記電動私家車的數目急增，但這些車輛大部分屬昂貴型號。為促進本地電動車市場更健康發展及控制私家車數目，政府當局其後決定設定電動私家車首次登記稅寬減上限，並推行"一換一"計劃。此後，大眾化型號的電動私家車數目大增，當中大部分具備超過 300 公里的續航力，有些甚至超過 400 公里。有鑒於此，政府當局預期，在現行的首次登記稅寬減安排下，市場會穩定地供應價格相宜的電動私家車；
- (d) 推動電動私家車普及應用的另一個要素，是提升現有私人停車場的基礎設施，使停車場具備可為電動車提供充電裝置的基礎條件，讓電動車使用者日後可以在個別泊車位安裝充電器。政府當局會考慮就提升停車場基礎設施的工作訂定長遠的推行時間表；
- (e) 在籌備 20 億元先導資助計劃，以資助私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施的同時，政府當局一直與房委會、房協及領展房地產投資信託基金(均不包括在先導資助計劃的涵蓋範圍)商討如何在三者的停車場增設電動車充電設施。該 3 個機構均支持有關措施的整體方向。在現有總樓面面積豁免機制下，加上推出先導資助計劃，政府當局預計大

約在 3 至 4 年內，將會有約 8 萬個私人樓宇泊車位(即約相當於私人樓宇泊車位總數四分之一)具備可為電動車提供充電裝置的基礎條件；而在約 15 至 20 年內，當電動車及其他新能源車輛成為市場上的主流產品時，香港的充電網絡將能支持大規模採用這些車輛；及

- (f) 政府當局會在長遠減碳策略公眾參與活動的報告中，解釋當局對淘汰傳統車輛的立場。與此同時，政府當局會更新《香港清新空氣藍圖》，並會在 2021 年發表，當中會詳列各項應對空氣污染的措施，包括針對陸路交通的措施。

為發電廠分配排放限額的技術備忘錄

23. 為了逐步減少發電的排放，政府當局根據《空氣污染管制條例》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 PM10 分配排放限額。在 2019 年 10 月 28 日的會議上，政府當局建議發出《第八份技術備忘錄》，以由 2024 年 1 月 1 日起進一步降低發電廠的排放限額，並就此徵詢事務委員會的意見。與《第七份技術備忘錄》相比，《第八份技術備忘錄》會將二氧化硫、氮氧化物及 PM10 的排放限額分別降低 40%、29%及 20%。

24. 委員對於《第八份技術備忘錄》並無異議，並要求政府當局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。部分委員建議政府當局提供資料，比較不同情況下的燃料組合、減排目標、發電廠排放限額及估計電費所受的影響，讓立法會議員及市民能更好地評估及衡量追求環保目標的好處與代價。

25. 政府當局表示，雖然隨着科技進步，天然氣水合物等過往未被發掘的化石燃料亦得以付諸應用，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。政府當局相信，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。

26. 委員詢問，兩間電力公司為符合《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有何潛在影響，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。

27. 政府當局表示，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。

自然保育

海岸公園整體漁業管理策略

28. 現行的海岸公園漁業管理制度是根據《海岸公園及海岸保護區規例》(第 476A 章)("《規例》")而訂立。在《規例》下，只有按《規例》批出的有效許可證持有人才可在海岸公園內釣魚或捕魚。漁農自然護理署("漁護署")署長一直根據《規例》賦予的權力，向真正漁民或通常居於海岸公園附近的人士，批出捕魚許可證，准許他們在指定海岸公園內繼續從事捕魚活動。按照現行的海岸公園捕魚許可證機制，只有來自合資格船籍港的真正漁民，方可獲發海岸公園捕魚許可證。

29. 漁護署於 2017 年委託顧問公司進行研究，檢討現行的海岸公園漁業管理制度，研究優化方案，以更有效地保育海岸公園、促進漁業的可持續發展，以及回應漁民團體認為現行海岸公園捕魚許可證機制會分化漁民社群的憂慮。經考慮顧問研究結果，以及主要持份者的意見，漁護署建議容許已根據《漁業保護條例》(第 171 章)登記的本地漁船在西部水域現時的大小磨刀海岸公園和將設立的新海岸公園繼續從事商業捕魚；並禁止在 4 個海岸公園(東部水域的海下灣海岸公園、印洲塘海岸公園和東平洲海岸公園，以及西部水域的沙洲及龍鼓洲海岸公園)內進行任何商業捕魚活動，以加強保育珊瑚群落，以及提升本港整體漁業資源。

30. 在 2019 年 11 月 25 日的會議上，政府當局向委員簡介擬議的海岸公園整體漁業管理策略、計算向受影響漁民發放的

特惠津貼的公式、處理特惠津貼申請及上訴的安排及有關的法例修訂建議。該建議旨在規定：⁵

- (a) 自 2020 年 4 月起，當局不再就 4 個海岸公園(即東部水域的海下灣海岸公園、印洲塘海岸公園和東平洲海岸公園，以及西部水域的沙洲及龍鼓洲海岸公園)批出捕魚許可證；及
- (b) 就這 4 個海岸公園已批出的捕魚許可證，其有效期不會超逾 2022 年 3 月底。

31. 部分委員觀察到，在過去數年，相關持份者曾與漁護署商討如何改善海岸公園的漁業管理策略，以期在不違反設立海岸公園的保育目的的前提下，確保漁民可受惠於有所增加的漁業資源。相關業界組織普遍支持擬議新管理策略的方向。在此策略下，西部水域將設立的新海岸公園會容許商業捕魚，以及只有數目相對較少的漁民會因 4 個現有海岸公園禁止商業捕魚而永久失去捕魚區。

32. 然而，部分其他委員則認為，從保育的觀點而言，擬議新管理策略下的禁止捕魚範圍十分有限。他們詢問，政府當局會否考慮禁止在該 4 個海岸公園進行所有捕魚活動，及/或禁止在全部現有及新設海岸公園進行商業捕魚，並相應地向受影響的許可證持有人發放金額較高的特惠津貼。

33. 政府當局表示，事務委員會曾於 2009 年討論禁止在海岸公園進行商業捕魚的事宜。當時部分委員關注到，禁止在全部現有及新設海岸公園進行商業捕魚會妨礙漁業的可持續發展。倘若在全部海岸公園內禁止商業捕魚，超過 4 000 名已登記本地漁船的船東會受到影響；相比之下，擬議新管理策略只會影響約 360 名許可證持有人。

34. 政府當局進一步表示，處於東部水域的海岸公園主要是為了保育紅樹林、珊瑚和伴生海洋魚類而設立，而處於西部水域的海岸公園則主要是為了保育海洋哺乳類動物(包括中華白海豚及江豚)而設立。上述顧問研究的結果顯示，本港海洋哺乳類動物面對的主要威脅，並非來自海岸公園及其附近水域的捕魚活動。因此，政府當局認為，除了沙洲及龍鼓洲海岸公園這個

⁵ 相關法例修訂已在《2019 年海岸公園及海岸保護區(修訂)規例》下作出，並已在 2019 年 12 月 18 日的立法會會議上向立法會提出。立法會並無成立小組委員會研究該附屬法例。

魚類的重要產卵和育苗場外，沒有需要為保育目的而在西部水域的現有及新設海岸公園禁止商業捕魚。

提升郊野公園的康樂及教育潛力

35. 漁護署於 2017 年 1 月委託顧問進行研究，探求如何提升郊野公園及特別地區的康樂及教育潛力，豐富郊遊人士的體驗，及滿足市民對郊野康樂活動日漸增加的需求。經參考一連串公眾參與活動收集得來的意見，並考慮環境、規劃、設計及運作上的因素後，顧問訂出了下列 4 項建議優化方案：

- (a) 優化現有設施(如一站式服務的遊客中心、營地預訂系統、增設觀景台、以自然物料改善遠足徑等)；
- (b) 設立可供觀賞遺跡的開放式博物館；
- (c) 樹頂歷奇(如樹頂走廊、攀樹、飛索等)；及
- (d) 升級露營地點和生態小屋(如提供方便舒適的多元化過夜設施或體驗)。

36. 在 2020 年 4 月 27 日的會議上，政府當局向事務委員會闡述上述顧問研究的結果，以及推展相關優化方案的計劃。

37. 委員普遍歡迎提升郊野公園康樂及教育潛力的項目，並認為政府當局應為這些項目設定目標及推行時間表，以確保適時及有效推行有關項目。部分委員對在郊野公園裝設樹頂歷奇設施的建議有所保留，因為香港郊野公園的植物未必適合裝設大型樹頂歷奇設施。如果只提供小型設施，吸引力似乎又遜於本港其他類似的歷奇設施。委員亦關注樹頂歷奇設施可能對郊野公園生態環境構成的影響，以及政府當局將如何確保這些設施的安全運作。

38. 政府當局解釋，在郊野公園裝設樹頂歷奇設施的建議，是在顧問研究的公眾參與活動期間，由不少市民提出。政府當局察悉，樹頂歷奇設施種類繁多。在 2019 年舉辦的麥理浩徑 40 周年同樂日期間，漁護署在城門郊野公園設置了小型攀樹及飛索設施，反應甚佳。漁護署會審慎推展在郊野公園裝設樹頂歷奇設施的建議方案，並會進行可行性研究，以了解這些設施對生態的影響、運作模式及安全措施等。

39. 政府當局亦備悉個別委員就提升郊野公園潛力提出的以下建議：

- (a) 加強郊野公園的管制及管理，並加強郊野公園管理及導賞服務方面的人力資源培訓；
- (b) 擴展郊野公園的導賞服務，以吸引更多訪客，並創造就業機會；
- (c) 改善郊野公園的環境衛生情況，以及令公眾更加意識到在到訪郊野公園後自行帶走垃圾的重要性，尤其須糾正公眾普遍認為有機廢物(例如廚餘)對自然環境無害的誤解；
- (d) 改善郊野公園廁所設施的設計，並把現有的旱廁或流動廁所改建為沖水式廁所；
- (e) 擴闊郊野公園的一些現有道路並增建新道路，以增加郊野公園的承載能力，亦可加快發生山火時的反應速度；
- (f) 研究在郊野公園內指定新的越野單車路線的可行性；
- (g) 在部分郊野公園引入泊車轉乘系統，令有特殊需要的人士到訪郊野公園更為方便。這種系統可包括在郊野公園附近建設大型地下停車場，以及提供小型環保車隊供市民在郊野公園內使用；
- (h) 興建新道路，以改善大帽山與大埔林村一帶的連接；及
- (i) 在興建郊野公園的新設施時，盡可能使用外觀看起來自然的物料，使其與四周環境和諧協調；以及在設立遊客中心時，採用創新設計。

控制外來入侵物種

40. 外來入侵物種指一些非本地原生，但在本地自然環境中建立種群，並對自然生態、社會或經濟帶來負面影響的物種。根據香港《生物多樣性策略及行動計劃 2016-2021》，政府當局的目標是透過各項工作，當中包括以綜合策略加強管理外來入

侵物種，以避免外來入侵物種對香港自然生態帶來不良影響。綜合管理策略包括以下範疇：

- (a) 檢視外來物種在本港的現況、收集資料和進行風險評估，以決定管理工作的優次；
- (b) 針對目標外來入侵物種，實施預防、及早發現和快速反應措施；
- (c) 在可行的情況下對已建立種群的目標外來入侵物種實施控制或管理措施；
- (d) 鼓勵更多有關外來入侵物種的本地研究；及
- (e) 加強公眾教育。

41. 在 2020 年 4 月 27 日的會議上，事務委員會與政府當局討論對外來入侵物種採取的管理措施。委員詢問如何評估該等措施的成效，以及有否根除外來入侵物種的時間表。

42. 政府當局表示，大部分外來物種對本地生態並無造成重大影響。對於少數對本地生態或市民生活造成影響的外來物種(即外來入侵物種)，政府當局已根據實際情況採取控制措施，以減低它們的影響。外來入侵物種控制措施的成效是按個別物種來評估，而根據其他地方的經驗，一旦外來入侵物種已建立種群，一般難以將之根除。以海桑為例，它們於 2000 年在內后海灣首次被發現，其生長迅速，並已在本地自然環境中建立種群。漁護署每年在內后海灣的紅樹林和泥灘移除約 1 萬至 15 000 棵海桑屬樹木。

43. 委員尤其關注薇甘菊對生態的影響(薇甘菊會阻礙其他植物生長，甚或導致其死亡)。政府當局表示：

- (a) 漁護署會有效率地善用已有資源控制外來入侵物種，以減低個別外來入侵物種對自然生境的影響；
- (b) 在香港，薇甘菊通常以人手使用手攜工具或打草機等機器清除。此等方法雖能有效控制薇甘菊的數量，但其生長速度之快令清除工作往往需要重複進行；

- (c) 漁護署定期監察郊野公園、特別地區和具特殊科學價值地點，一旦發現有薇甘菊生長，便會安排清除。其他政府部門(例如地政總署及康樂及文化事務署)亦會對其各自職權範圍內處所的植物採取適當的植物護理措施，包括移除薇甘菊。至於私人土地範圍，移除薇甘菊則由相關業權人和屋苑管理公司負責；及
- (d) 漁護署已向相關政府部門、園藝服務承辦商及關注團體發出作業備考，提供清除薇甘菊的技術指引。

廢物管理

44. 在 2020 年 5 月 25 日的會議上，政府當局向事務委員會匯報廢塑膠管理工作的最新進展，包括推行相關生產者責任計劃、減少使用即棄塑膠產品、加強支援塑膠循環再造工作、淘汰含微膠珠的產品，以及相關公眾教育及宣傳工作。事務委員會亦在 2020 年 6 月 22 日的會議上，就促進重用/循環再造園林廢物的整體策略及措施和廚餘運送安排，與政府當局交換意見。

45. 委員支持減少在堆填區棄置廢塑膠及提倡"走塑"文化的整體方向。他們認為，由於廢塑膠的減少可能會因為更多人轉用其他產品(例如以紙袋取代膠袋)，而令其他種類的廢物有所增加，因此應從所有種類廢物的棄置及循環再造率，整體評估相關措施的成效。部分委員認為政府當局的廢塑膠管理措施零碎。他們促請政府當局設定禁用塑膠購物袋及即棄餐具的目標及時間表，以及加強對本地廢塑膠循環再造產業鏈的支援，以增加廢塑膠的循環再造出路，以及令相關循環再造業務更可行。

46. 政府當局表示，過去 10 年來，全球的廢物管理及循環再造政策出現變化。其中一項最顯著的發展，是不少司法管轄區已對廢塑膠的進出口實施更嚴格的管制。政府當局一直監察所有種類廢物的棄置及循環再造情況，以期能推行針對性措施以加強本港的廢物管理，當中尤其重視減少對生態及海洋環境構成重大威脅的廢塑膠，相關措施涵蓋廢塑膠的所有主要種類，包括膠袋、膠餐具、塑膠飲料容器及含微膠珠的產品等。就減少棄置廢塑膠的各項措施，政府當局已就完成相關研究或進行公眾參與活動的時間作出規劃。舉例而言，就管制或禁用即棄塑膠餐具的可行性、範圍及機制展開的研究，預計將在 2020 年完成。該項研究預料將有助當局了解其他先進經濟體系採取的相關措施，並為即棄塑膠餐具規管制度的潛在適用範圍及可行替代品等事項提供啟發。

在香港實施《關於汞的水俣公約》

47. 鑒於汞對人體健康和環境造成有害和長遠的影響，聯合國環境規劃署於 2009 年決定就汞擬訂在全球具法律約束力的公約。⁶ 2013 年 10 月，《關於汞的水俣公約》("《水俣公約》")在日本熊本市舉行的外交會議上獲 128 個締約國採納。⁷ 《水俣公約》為國際公約，目的是要保護人體健康和環境免受汞和汞化合物的人為排放和釋放的危害。《水俣公約》於 2017 年 8 月 16 日在中國(包括香港)生效。

48. 為履行香港在《水俣公約》下的責任，政府於 2018 年 8 月發表諮詢文件，當中載述本港規管汞、汞化合物及添汞產品的新法例的擬議範圍及方向。政府當局於 2020 年 5 月 25 日向事務委員會簡介在香港實施《水俣公約》的策略，包括關於規管汞、汞化合物及添汞產品，使香港得以有效履行相關責任的立法建議。

49. 委員察悉，香港在現有行政及規管框架內，已能履行《水俣公約》所訂的部分責任，或政府事實上已經遵從部分責任。然而，香港無法在現有規管或行政框架下履行以下 4 項《水俣公約》訂定的責任：

- (a) 限制汞的進出口；
- (b) 禁止製造和進出口該公約要求淘汰的添汞產品、防止將須淘汰的添汞產品納入組裝產品，以及勸阻為任何該公約生效前已知用途之外的用途而製造和商業分銷添汞產品；
- (c) 淘汰或限制會使用汞或汞化合物的生產工序；及
- (d) 以環境無害化的方式儲存汞和汞化合物。

50. 為了盡快管制汞貿易以在香港實施《水俣公約》，政府當局建議分兩個階段推行新的規則。第一階段涉及修訂《進出口(一般)規例》(第 60A 章)的相關附表，以即時管制汞的進出口

⁶ 聯合國環境規劃署於 1972 年成立，是聯合國系統內負責就環保活動提供指引及協調的機構。

⁷ 日本水俣市在 20 世紀中期有數以千計的居民因工業廢水被汞污染而中毒。

貿易，第二階段則會引入新法例，以處理所有《水俣公約》下的責任。委員不反對擬議的兩階段方式，並支持早日推行新的規則。

其他事項

工務工程/人事編制建議

51. 在本年度會期內，政府當局亦就以下工務工程/人事編制建議徵詢了事務委員會的意見：

- (a) 為北區、將軍澳及屯門設置污水收集系統；及
- (b) 增設一個首長級常額職位(總屋宇裝備工程師)以監督區域供冷系統項目。

研究電動車發展相關事宜小組委員會

52. 在事務委員會轄下成立的研究電動車發展相關事宜小組委員會於 2020 年 3 月展開工作。⁸該小組委員會負責檢討及研究香港的電動車政策，包括政策執行情況、訂定目標、支援措施，以及其他相關事宜。截至 2020 年 6 月 12 日，該小組委員會共舉行了 3 次會議。

舉行的會議

53. 在 2019 年 10 月 17 日至 2020 年 6 月 22 日期間，事務委員會共舉行了 8 次會議。

立法會秘書處

議會事務部 1

2020 年 6 月 26 日

⁸ 該小組委員會於 2018 年 11 月獲事務委員會委任後，被列入立法會研究政策事宜的小組委員會的輪候名單，等候展開工作。

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。

環境事務委員會

2019-2020 年度會期委員名單*

主席	何君堯議員, JP
副主席	何俊賢議員, BBS
委員	陳克勤議員, BBS, JP 梁美芬議員, SBS, JP 易志明議員, SBS, JP 胡志偉議員, MH 陳志全議員 梁繼昌議員 郭偉強議員, JP 郭榮鏗議員 葛珮帆議員, BBS, JP 盧偉國議員, SBS, MH, JP 朱凱迪議員 邵家輝議員, 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

(總數：18 名委員)

秘書	石逸琪女士
-----------	-------

法律顧問	葉瑋璣先生
-------------	-------

* 委員名單的變更載於附件。

環境事務委員會

委員名單的變更

議員	相關日期
吳永嘉議員, BBS, JP	至 2019 年 10 月 17 日
林健鋒議員, GBS, JP	至 2019 年 10 月 24 日
黃定光議員, GBS, JP	至 2019 年 10 月 24 日
李慧琼議員, SBS, JP	至 2019 年 10 月 24 日
黃國健議員, SBS, JP	至 2019 年 10 月 24 日
謝偉俊議員, JP	至 2019 年 10 月 24 日
麥美娟議員, BBS, JP	至 2019 年 10 月 24 日
劉國勳議員, MH	至 2019 年 10 月 24 日
鄭泳舜議員, MH, JP	至 2019 年 10 月 24 日
張宇人議員, GBS, JP	至 2019 年 10 月 27 日
柯創盛議員, MH	至 2019 年 10 月 27 日
陳恒鑌議員, BBS, JP	至 2019 年 10 月 28 日
陳健波議員, GBS, JP	至 2019 年 11 月 15 日
廖長江議員, GBS, JP	至 2019 年 11 月 19 日
陳凱欣議員	至 2019 年 11 月 28 日
葉劉淑儀議員, GBS, JP	至 2019 年 12 月 18 日
容海恩議員, JP	至 2019 年 12 月 20 日