

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(2)1590/99-00號文件

檔 號：CB2/H/1
電 話：2869 9440
日 期：2000年4月6日
發文者：內務委員會秘書
受文者：內務委員會委員

環境保護署署長在電台節目中 接受訪問時所發表的言論

本人曾於2000年4月3日發出立法會CB(2)1560/99-00號文件，現再附上環境保護署署長於2000年3月29日在“Hong Kong Today”電台節目中接受訪問的逐字紀錄本中譯本(附錄I)。

2. 謹請議員留意，下列的臨時立法會／立法會會議亦曾就與空氣污染問題有關的議題進行議案辯論——

<u>臨時立法會／立法會會議日期</u>	<u>議題</u>
1997年11月19日	關注香港環境問題
1998年1月21日	石油氣的士計劃
1998年11月25日	改善空氣質素
1999年10月13日	環境保護

隨文附上該等議案辯論的會議過程正式紀錄(附錄II至V)。

內務委員會秘書

(林鄭寶玲女士)

連附件

附錄 I
Appendix I

環境保護署署長於 2000 年 3 月 29 日(星期三)
在"Hong Kong Today"電台節目中接受訪問的逐字紀錄本
Transcript of Director of Environment Protection's Interview on
"Hong Kong Today" on Wednesday, 29 March 2000

Programme host :

Well, to discuss the worsening air pollution, we are joined on the line by the Director of Environmental Protection, Robert LAW. Mr. LAW, good morning to you.

Mr Robert LAW :

Good morning.

Programme host :

Thanks for joining us this morning. Do you think it's time now for some introduction of emergency measures.

Mr Robert LAW :

Well, I was listening to what Selina had to say before and I couldn't agree more that this sort of air pollution that we are suffering is going to give Hong Kong a bad name from the tourists' point of view. The problem that we are facing, as I said to you yesterday morning, is that there is really very little that can be done to speed up the cleaning of the air quality problem. The problem is far more complex, I think, than some people think. And really there are no simple quick magic solutions to make it alright.

Programme host :

No quick simple magic solutions, but we seem or appear to have been putting up with this worsening air pollution problem for a long time now, and very little actions seems to have been taken.

Mr Robert LAW :

Well, I myself, I think, is probably more frustrated than you are about this, because we put before the Legislative Council about 5 or 6 years ago the problem and predicted it was going to get worse. At that stage, we proposed that we should change the diesel taxis and minibuses over to using petrol, using unleaded petrol and catalytic converters which could have certainly dealt with about 25% of the problem that we've got now. Unfortunately, we weren't successful in getting their support and the trade wouldn't support it either. What we have been doing since then is desperately trying to find other solutions that would be politically and also economically acceptable to the

trade. I think most people are probably aware that we're trying to get the taxis and minibuses now to change over to LPG gas as quick as possible, but there are practical difficulties with that. As I mentioned yesterday.....

Programme host :

Yes, but people who phoned us often said that why can't the LPG stations be built. What's the problem with building these stations ?

Mr Robert LAW :

Well, the simple problem is that when you have compressed LPG gas, you have a potentially hazardous situation. You can't just put them in any old place because if there is an accident at one of these stations through the filling operations, then it could be potentially, extremely serious.

Programme host :

So, we're not going to build these stations?

Mr Robert LAW :

We are building these stations, we are building them as fast as we can. They take time to build as well.

Programme host :

Why do you have to get the support of the industry or the taxi industry ? Why can't the Government just tell them they are going to have to change ?

Mr Robert LAW :

Well, I would love to do that. Last time we tried that and we didn't get the support of the Legislative Council for the legislation.

Programme host :

So, the legislators were letting you down ?

Mr Robert LAW :

Well, certainly the last time. We have their support this time, but I am afraid that the technology that we are having to use takes time. We have to bring in special LPG vehicles, we have to get filling stations, etc, as I have mentioned before.

Programme host :

Is it reluctant support from the legislators ?

Mr Robert LAW :

I don't think it is reluctance this time. I think, probably, the difficulty was that the last time when we were warning them of the difficulties we were going to have with the air pollution problems, they were not so self-evident. This time it is there for everyone to see with the haze, and everyone is noticing at the moment. But I would like to make one other comment. We are able to deal with the situation on our own doorsteps through these measures. But if you travel between here and Guangzhou today, we will find that it is just as hazy all the way to Guangzhou. There is a quite a serious regional air pollution problem that has now developed, and we need to work with our counterparts in Guangdong to help resolve that as well.

Programme host :

It seems there is plenty of exchanges between you and your counterparts but very little action.

Mr Robert LAW :

Well, again, I am afraid there is no quite magic fix to this. Economic development tends to mean a lot more vehicles on the road, a lot more factories and that means a lot more pollution. Just the same as it is in Hong Kong, as our economy has grown, we are producing more waste. They are experiencing exactly the same problems.

Programme host :

And producing more children who have suffered from breathing difficulties, elderly people having to put up with this pollution, and therefore the resultant strain on medical and health services.

Mr Robert LAW :

That's right. But on other point I would like to make, and this might be surprising to you. Whilst we have got some quite obvious significant air pollution problems here, there are many different types of air pollutants and the ones that we suffer from here most often have to be quite visible. But many other major cities in the world, including London and New York, have got higher levels of certain air pollutants than we have. It's just that those forms of air pollution are not so visible.

Programme host :

But we are a pretty small place, something like seven million people, it would not be too difficult perhaps to prevent cars from coming into the busy areas, for example, by not allowing any cars with odd numbers at the end of their license plates to enter on certain days of the week, something like that.

Mr Robert LAW :

Well, that have certainly been done in some cities in the world when the air pollution level gets to the danger level. We haven't actually that position yet.

Programme host :

Why don't we stop it before it gets to that level ?

Mr Robert LAW :

Well, that's certainly something for our transport colleagues to think about. But, as I say, we certainly haven't got anywhere near to the danger level yet.

Programme host :

Do you press your transport colleagues to perhaps re-think this whole thing ?

Mr Robert LAW :

We are working with our transport colleagues on a number of initiatives, including the pedestrianization scheme that the Chief Executive announced late last year, and they are pressing ahead with those as quickly as they can get them in place.

Programme host :

Mr LAW, thank you very much indeed.

* * * * *

Transcript prepared by Legislative Council Secretariat

X X X X X X X

議員議案

主席：議員議案。兩項無法律效力的議案。每位動議議案的議員連發言答辯在內有 15 分鐘發言，另有 5 分鐘就該議案的修正案發言。動議修正案的議員及其他議員則每人各有 7 分鐘發言。根據《議事規則》第 37 條，任何議員若發言超逾時限，我必須指示該議員停止發言。

第一項議案：關注香港環境問題。曹王敏賢議員。

關注香港環境問題

曹王敏賢議員：主席，我動議通過載列在議程的議案，關注香港環境問題。

香港的環境污染問題日趨嚴重。無論在空氣、水質、噪音及廢物等方面，我們均要面對很多困難和問題。從 89 年政府發表《對抗污染莫遲疑白皮書》至今，各項環保政策仍有很多不足之處，政府實在有必要深入檢討，從而釐定一套有效、全面的環保政策，為我們自己及我們的下一代，創造舒適健康的安樂窩。

首先，本人認為當務之急是採取有效措施，確保各項環保工作免受延誤，避免本港的污染惡化，以保障市民的健康。多年來，政府只曉得大聲疾呼，叫市民對抗污染莫遲疑，但本身的環保承諾，卻有多項遲遲未兌現。97 年度的《工作進度報告》顯示，46 項環保工作的承諾，有 9 項無法如期兌現，延誤率高達 19.5%，實在令人失望！

當局辯稱，工作延誤是受到“未能預見的問題”所致，這不過是推卸責任的藉口。其實，一年復一年的延誤反映出當局做事籌劃不全、諮詢不足。當局應盡快全面檢討現行的規劃程序，確保工作在技術上、法理上及民意等方面皆能過關，以免工作繼續被所謂“未能預見的問題”所延誤。此外，政府亦應對工作延誤受阻，詳細向公眾交代，以增加政府的問責性及透明度，而不是只在工作報告中以一、二十字草草交代了事。

環保工作的成功必須有大眾支持，否則工作只會事倍而功半。因此，加強公眾的環保教育，才是達致環保目標的關鍵。政府如果得不到民意支持，固然難以鼓勵市民參與環保工作，當面對社會的反對聲音時更難免捉襟見肘。所以，本人促請政府增撥資源加強環保教育，同時亦應檢討現行的環保宣傳教育工作，以確保資源的運用能合乎成本效益。

主席，環保工作並非單靠政府一己之力，亦須得到社會各界共同合作才能有成效。如何令市民提高環保意識，固然是環保教育的問題，但如何吸引工商界積極參與環境保護，也值得我們深思。

香港是資本主義社會，獲取利潤是工商界的基本原則，所以政府應設立適當的誘因機制，誘導工商界積極參與環保工作。“香港減少廢物計劃”與“液化石油氣的士試驗計劃”將會是我們環保工作的重頭戲。它們將關係到本港管理廢氣廢物工作的成敗，然而這兩項計劃看來並沒有足夠的誘因。

先說“香港減少廢物計劃”。要紓緩本港垃圾之患，除了減少廢物外，最重要的是把廢物回收再用，故回收行業的配合是必不可少的。本人認為，政府應在 3 方面幫助回收行業：

第一，作為最大的消費者，政府應帶頭採購再造產品，為業界創造良好的市場環境；

第二，政府應在回收再造科技上提供援助，引入新式機器，以低價賣予或租予再造商；並提供相應的技術支援，以提升回收再造產品的質素；及

第三，政府亦應提供財政援助，例如稅務優惠等。

如果沒有市場的需求、現代的技術及資金的投入，再造行業根本無法發展，屆時，本港雖然擁有很多好的回收系統，但回收的廢物仍要送往堆填區去。

另外，有關石油氣的士的計劃，依本人了解，這計劃是受到的士從業員歡迎的。但業界擔心政府會乘機增加石油氣的燃油稅，以及必須採用原廠車輛，這無疑增加了業界轉用石油氣作燃料的成本。致使一些業界人士望而卻步。因此，我們要求政府免收石油氣的燃油稅，以及設立基金以低息或免息貸款協助業界轉換車輛。

以上所說，目的是希望加快推行來年的工作。就長遠而言，政府應制訂一套周全的誘因機制，以發展及引入合乎經濟效益的環保科技。

主席，要改善本港的環境，應從長遠的規劃及政策層面着手，強調環境的可持續發展，只顧頭痛醫頭、腳痛醫腳的環保政策已不合時宜！行政長官在施政報告內表示，在策略性規劃和制訂政策時，必須符合環保的原則，並強調保護及改善環境。但實際上，政府在釐定新政策時卻顯出“重經濟、輕環保”的失衡現象。施政報告中與經濟建設有關的政策可謂巨細無遺，但與環保有關的其他行動卻乏善足陳！

本人無意否定經濟發展的重要性。但本人擔心，姍姍來遲的環保工作不能

趕及一日千里的經濟發展。現時本港大型建屋計劃如箭在弦，相反的，原定 96 年出爐的自然保育政策，及二十一世紀持續發展的顧問研究工作卻相繼被延誤了。前者將留待 98 年才有所交代，後者則延遲至今年才能開展，而預計具體的政策也要到 2000 年才可出台。我們可見環保策略要趕上急速發展的經濟建設，則猶如追星趕月。

本人擔心，特區政府為了達到預期的建屋量，會加速破壞本港的環境。政府雖然承諾會有補救措施，但須明白預防勝於治療，在生態環境未破壞之前先作保護，是遠勝於事後補救的，而且部分生態資源一旦遭到破壞，便無法復原。從經濟角度來看，環保絕不是奢侈的花費，而是長綫的投資，先作好環保投資，必然遠較事後補救來得化算，不難想像，如果在十多年前便注意到堆填區的保養問題，現在便無須花費三億多元作維修保護了。

如果發展經濟的同時，我們又不斷破壞生態環境，最終香港只會淪為一個可能是經濟一流、環境九流的地方。今天，我們已經進入歷史的新紀元，香港已再不是借來的地方，借來的空間。特區既然能在經濟建設、福利教育等方面訂立高瞻遠矚的策略，同時，在環保工作上，政府也有能力、也必須在廣泛諮詢公眾後，制訂一套長遠、具體和進取的環保策略，以確保經濟發展與環境保護能達致相輔相承、互惠互利。

主席，改善環境質素，香港本身的努力固然重要。不過環保問題是無地域、無邊界之分，香港環境質素的改善在某程度上是要得到鄰近地區的配合，特別是珠江三角洲地區。

在 1989 年，粵港成立了“粵港環境保護聯絡小組”以處理兩地的環境污染問題。但當回顧小組多年的工作時，會發現小組的工作竟然真的停留於聯絡層面上，除了交換資料、交換心得及互訪活動外，實質的工作可謂寥寥可數；其中，大部分只是對污染問題進行研究、監察，對解決刻不容緩的跨區具體污染問題，簡直可以說是“隔靴搔癢”。

近年，污染的空氣隨風而來、東江水質每況愈下、珠江三角洲的污水隨水流而來，不斷威脅着米埔保護區的生態及中華白海豚的生存。粵港過往的合作，卻完全不能回應這些有關環境的問題，現在實在有必要檢討合作的機制及模式。

就機制組織來看，現時聯絡小組的官員層次太低，在開展環保工作時未有

足夠權力“拍板定案”，令合作一波三折。所以應提升“粵港環境保護聯絡小組”的層次，以更高級的官員帶領，就兩地合作計劃“拍板定案”。另外，小組亦應設立“工作組”專門執行小組通過的決議，以免粵港合作停留於研究和監察層面。

除此以外，為了應付現在我們急切的具體工作，兩地政府應加強聯繫，例如：加密會期、加設常設組織；另外亦應進一步公開粵港合作的資料，增加工作的透明度，使學者、專家、工商界及社會各階層的人士，也能參與有關方面的工作，務求達致集思廣益的效果。主席，中港兩地在政治上雖然奉行“一國兩制”，但我們必須緊記，污染絕無“一國兩區”。

本人謹此陳辭，提出議案。

曹王敏賢議員動議的議案如下：

“鑑於近年香港的環境污染問題日趨嚴重，本會促請政府：

- (a) 採取有效的措施，確保各項環保工作免受延誤，以保障市民的健康；
- (b) 設立誘因機制以鼓勵發展及引入合乎經濟效益的環保科技；
- (c) 廣泛諮詢公眾，並盡快制訂長遠、具體和進取的環保策略，以確保經濟發展與環境保護之間能取得平衡；及
- (d) 加強粵港環境保護聯絡小組的功能和透明度，促進本港與內地在處理廢物、水質及空氣等跨區環境保護工作的合作。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：鑑於近年香港的環境污染問題日趨嚴重，本會促請政府：

- (a) 採取有效的措施，確保各項環保工作免受延誤，以保障市民的健康；
- (b) 設立誘因機制以鼓勵發展及引入合乎經濟效益的環保科技；
- (c) 廣泛諮詢公眾，並盡快制訂長遠、具體和進取的環保策略，以確保經濟發展與環境保護之間能取得平衡；及

- (d) 加強粵港環境保護聯絡小組的功能和透明度，促進本港與內地在處理廢物、水質及空氣等跨區環境保護工作的合作。

現在進行辯論，是否有議員想發言？何鍾泰議員。

何鍾泰議員：主席女士，隨着經濟的發展，香港市民對環保的意識及要求日益提高。政府亦因應這個需要，積極作出回應。最近，行政長官董建華先生在施政報告中，也有提及保護環境的工作。

其實，較早前環保處已升格為環保署，並且不斷增加該部門人手。該署積極展開環保工作，使本港市民對於環境質素更關注，普遍對環保工作的認識比以前加深不少，但與此同時，署方似乎將重點放在環保上，還未完全顧及經濟發展的需要。環保署曾將先進國家亦不一定容易達到的環保標準引入香港，但卻由於有些標準定得過高，以致在執行時往往遇上困難。

環境工作一般給人們兩個印象。第一，有人認為環保的工作與經濟發展是對立的。但這並不一定是絕對的。環保的工作是需要有足夠資源的配合；經濟發展落後不應是不注重環境改善的藉口。我們可以從一些發展中國家看到，經濟的落後亦嚴重妨礙環保的發展；反觀，着重環保的國家，一般都是較為先進的工業國家。這個現象並非巧合，主要的原因是，環境保護的成功執行，必須有以下兩個先決條件：人民環保意識和政府的資源配合。其實，第一點亦需要大量的資源來培養，例如，教育及推廣等。

因此，我們一定要制訂一個進取但不妨礙經濟發展的策略。環保的工作應按本身經濟環境而制定，不應只採納最先進的標準，而是應按本身經濟發展而定；訂定了環境保護計劃後，必須積極推行，並肯定有足夠的資源加以支持。

環保給人的另一個印象，就是環保措施必定會為市民帶來較高的生活質素，但這有時又並非絕對的，舉例來說，在天橋上加上隔音牆或隔音板。無可否認，這些設施會減低天橋兩旁住宅的噪音，可是，它們亦會帶來新的問題；首先，隔音板阻擋了那些住宅的景觀，亦妨礙空氣流通，隔音板也會擴大上層住宅的噪音，將問題轉移到另一些人身上。因此在環保工作上，我們須客觀地考慮所有有關的因素，照顧各方面的利益。在另一個層次，我們必須注意一個非常重要的範疇，就是環保的工作不獨是我們本身的工作。因為地理的原因，本港與內地息息相關。我們的土地、水域以至空間都是相連的，我們的環境保護工作實在有必要與內地方面相互合作。正如先前所述，經濟進程與環保的意識有緊密的關係。內地的經濟進程與本港並不是一樣，在環境保護上，各有本身的考慮因素。只有透過港粵雙方的緊密合作和頻密的溝通，在互惠互利的基

礎上，才可確保跨區的工作得以順利施行，提高兩地的環境條件。

主席女士，本人謹此陳辭，支持議案。

主席：陳財喜議員。

陳財喜議員：謝謝主席。香港污染的問題，我覺得已經到了一個十分危險和值得我們再正視的地步。我們的堆填區本來可以用上十多年，現在只消七、八年的光景便快滿溢了。

在空氣方面，數月前，我們的空氣污染指數有數天是高於 100 的。再看我們飲用的東江水，亦受到污染。當然，你可以說東江水並非我們處理的問題，應由中國處理，但須知道，原來很多香港人在大陸開設的工廠，正是造成東江水污染的重要原因之一。至於我們的中華白海豚，數目已是寥寥可數，但仍有不少白海豚無辜地送命於往返中港之間的渡船車葉下，我亦曾親眼目睹整個過程。

其實我想討論的，是董建華先生的施政報告。在 10 月初的施政報告，他所提的“愛護環境”的標題中，只有 6 點是關於環境保護的。至於他的重點，可見於以下的說話：“恕我直言，香港須要吸納傑出和有創意的人才，工商業才能蓬勃發展、經濟才能持續增長。假如我們不能提供舒適的生活環境，又怎能吸引和留住我們所渴求的人才？”從這句說話，我覺得我們的政府或董建華先生，其所謂環境保護的概念十分注重經濟，剛才亦有很多議員說，政府在經濟方面的考慮非常重，並不成比例。此外，我亦非常擔心米埔的問題。我們上星期已在此討論過所謂濕地的保護問題，亦投過反對票。我擔心將來我們的建屋計劃會否影響這一批濕地？會否影響我們的米埔？最近亦有傳聞，說會進一步擴大米埔的緩衝區。這是否一個訊息，表示我們將來的經濟發展和建屋發展，會與環境保護工作有直接的矛盾？

回看過去的工作報告，我覺得規劃環境地政局局長梁寶榮先生，在眾多局長當中，其工作成績表最為差勁。就以這一份工作進度報告來看，他有很多項工作都未達到目標，是過於忙碌？還是有其他更重要的事情要辦？我不明白他為何會這樣差勁。不過，我現在覺得在新的特區出現之後，應該用新的思維來重新考慮環境保護的問題。新的思維應該包括：第一，應確實告訴我們有關目標和達到目標的過程；第二，落實計劃的時間表；第三，所持的標準。是否說有這 3 種元素便行？我覺得亦非必然，最重要的是如何提高市民的意識，市民如何參與。我們的政府會否舉行環保的高峰會議，邀請香港的環保人士、中國

的環保人士、香港工商界的朋友、學者、市民一齊參與？

在現階段，香港的環保工作應如何進一步進展？是否做了這麼多事情便足夠？我覺得我們還有需要作一個比較長遠的規劃。現在，我們的祖國已有一個概念，就是“可持續發展”，這個概念已放在中國的國策內。環境的保護是我們重要的一環，可使我們有持續的發展。簡單來說，就是如何令我們的子孫後代不會因為我們破壞了環境而受害，這是最簡單不過的定義。不過，要弄清“可持續發展”的定義，政府可能要花 30 個月，現在好像正尋找顧問作出研究；就連這一個定義也要找顧問，並要研究 30 個月之久，其實用不着花那麼多時間，只要查詢中國的許多部門或專家，他們已可告知我們“可持續發展”的定義。中國方面亦有很多有關的文獻，可供香港政府索閱，我相信這一方面的參考是很重要的。

為何要談中國？剛才已有多位議員說得很清楚，我們的環境保護工作並非只着眼於香港，雖然在 97 年 7 月 1 日之前可以這樣看，但在 97 年 7 月 1 日之後，香港的環境保護工作一定要以整個地區來看。我們要顧及香港、中國，整個中國的發展，而不能獨善其身。我們不能單方面實行污水排放計劃，排放出去便不處理，這只會是將自己的問題交給中國處理，是完全行不通的。我很希望香港和中國之間的環保合作能夠升格、層次提升，不單止是環境保護署署長羅先生出席有關會議，甚至乎在座的數位官員，包括梁先生在內，亦能出席會議；我亦很希望中港能夠將聯絡小組的規模提升，成立一個比較有系統的工作委員會，就中國和香港之間互相關注的環境污染問題作出討論，尋求長遠的解決辦法。

主席：王紹爾議員。

王紹爾議員：主席，可能是環境污染代價太難測定或以為環保並不重要，以致政府的決策者或經濟學家，往往漠視環境污染所造成損害而要付出的代價。但本人很高興看到行政長官董建華先生在首份施政報告中說：“若要百業欣欣向榮，我們在規劃和建設的過程中，必須時刻緊記改善環境這課題。”行政長官又說：“要提高生活質素，除了促進經濟增長外，改善環境同樣重要。”

過往港府的“所謂”環保計劃，正如曹王敏賢議員剛才所說，我們不難看到完全是一種“重經濟輕環保”的原則。現在特區政府，董建華先生，雖然仍然強調經濟發展是最重要的課題，但他亦同時認為，我們須從經濟入手確保香港的經濟具競爭力，環保和其他方面才有長遠的發展。顯然，在重視環保問題上已比前政府有所進步。

不過，本人認為，施政報告中環保所佔的篇幅較少，其中仍然沒有就環保問題作長遠規劃，即使提及環境保護，其目的也不外為了吸引一流人才留港發展及生活，可見特區政府並沒有將環保列為當前急務，只作為發展經濟的輔助。這點本人感到有些失望。

主席，現今在香港，無人否定經濟發展的重要性，但若在發展經濟的同時又不斷破壞生態環境，香港最終只會淪為一個一流經濟，但只有三流環保的地方。因此，我們必須在發展經濟與保護環境之間取得一個平衡點，明白經濟增長的代價包括污染和環境惡化的損失；紓緩交通堵塞不該只着重建橋築路，而疏忽空氣污染對附近居民的影響，另一方面，我們亦要在改善大型運輸系統和城市規劃上下很大決心；增加土地供應最廉宜快捷的方法絕非填海，而是加速舊區重建及檢討貨櫃碼頭發展計劃。以新加坡為例，他們在興建房屋的同時，會預留一片綠色地帶；本人也明白到香港地少人多，這點可能難於實行，但為了長遠設想，政府在進行大型規劃時便應更重視環保、重視綠化。

為確保香港持續繁榮至下一個世紀，我們的環境質素，必須能達致本港進取及受過良好教育的市民，以及來自各地的眾多遊客的要求。

我們的經濟日益以服務性行業為主，而這個行業的進一步發展則依賴知識和智慧。具備以知識為基礎技能的人士的流動性很大，所以，如果香港的環境質素惡化到一個很嚴重的地步，他們可能會和家人離開香港，到一處他們認為較舒適的地方繼續生活。

此外，一些海外商人，可能會決定不在香港經營生意。旅遊業對本港的經濟日益重要，雖然目前旅遊業陷於低潮，但相信很快就會興旺，並且預計會強勁地增長至下一個世紀，不過，惡劣環境質素會使遊客來港旅遊的興趣大減。

環保不是花費，而是跟教育和技術開發一樣，是一項回報極高的長綫投資。正所謂“預防勝於治療”，在生態環境未破壞前先作保護，必遠勝於環境破壞後才來補救；從經濟角度看，先作環保投資的成本，亦必遠低於環境破壞後才作出補救的成本，不難想像，假如我們在十多年前便注意到堆填區的保養問題，現在我們也無須花費三億多元去作維修保養了。防患於未然永遠是最明智而又有成本效益的做法，環保方面亦應如此。

主席，我不大同意陳財喜議員剛才批評梁寶榮局長的表現為最差勁，但我同意陳議員說我們必須有新的思維，勇於進取。港進聯期望我們的政府朝着這個目標前進。

本人謹此陳辭，支持曹王敏賢的議案。謝謝。

主席：梁劉柔芬議員。

梁劉柔芬議員（譯文）：主席女士，我們均關注到香港本來已惡劣的環境問題日趨惡化。有人更將旅遊業的衰退歸咎於香港的環境。他們指稱遊客不想置身於本港繁忙交通排放出來的致癌塵埃。不過，請記着，這金錢上的損失只是因遊客須暫時吸入本港的空氣所致。長期居港的本地人一年三百六十五天都要被迫吸入同樣令人窒息的空氣，結果罹患種種其實可予避免的呼吸系統疾病，耗費數以億元計的醫療開支。事實上，我們有數據顯示，最近發現的呼吸系統疾病種類及個案數目均有所增加。此外，我們製造的固體廢物和污水量亦隨財富增加。其實，我們丟棄垃圾的同時亦灑掉金錢。

眾所周知，香港擁有 3 個世界級、高科技及極昂貴的廢物堆填區。儘管眾堆填區的大小及容量均已相當理想，但將會較預期提早填滿。倘能維持“東方香港”的美譽，空氣清新如藍天，而海洋亮麗晶瑩，人人得享舒適而合乎環保的家居及生活方式，實為人人的理想。

我們應怎樣做才能實現上述的理想？環境保護署已運用僅有的經驗盡力去做。不過，我相信大家應進一步研究甚麼是最實際的、甚麼是可做到的，而最重要的是，人人都做得到的措施。我們應減少製造廢物，使堆填區的壽命得以延長。我們應杯葛有損環境的產品，並盡量回收廢物，將空罐、玻璃樽、紙張及其他廢物循環再用。不過，最重要的是，我們必須加倍關注香港的環境問題；留心環境對健康、生活方式及將來的影響；注意保持食物鏈以及其與生態系統的關係、地球整體及人類生命的重要性。我們必須培育年青一代的創新精神，教導他們要對環境及最終對自己的將來負責。我們必須教導主婦一些實際辦法，使生活既具環保意識又可節省金錢。至於節省金錢方面，我們必須向老人家示範環保的生活習慣是可以省錢的。我們必須即時改變香港人的觀念，負起保護自己家園及環境的責任。

試擬想香港將來的環境會是怎樣？因為無論我們如何想像，理想均能實現。這有賴港人本身的活力、創意及智慧。讓政府積極誘發這股動力，帶領香港邁向廿一世紀，成為我們夢想的綠色城市。

主席女士，我謹此陳辭，支持曹王敏賢議員的議案。謝謝。

主席：葉國謙議員。

葉國謙議員：主席，相信大家每天起床之後扭開電視，除了關心社會動態外，更會關心當天的空氣污染指數；上班時候，我們亦可能會看到一輛一輛的垃圾車在運載垃圾往堆填區而在街上行走時，我們可能要掩着鼻忍受着汽車排出的廢氣，乘渡輪時又會看到海面上飄浮的垃圾及油污，而晚上回到家中可能亦要受交通噪音的滋擾。這些問題，使香港市民整天都不能擺脫各種不同形式的環境污染。在此情況下，試問我們又怎能享受到優質的生活？

主席，無可否認，近年政府對環境保護的工作確實比以往重視，並且投入了不少的資源，在 89 年公布的《對抗污染莫遲疑白皮書》內提出多項政策及措施，當中不少正在進行中，但亦有某些因工程進度受阻而延遲，或因技術上、政策上出現問題而未為社會所接受。無可否認，制訂若干措施以補救及避免類似情況再度出現是有必要的，不過民建聯認為更重要的，是必須正視現時“頭痛醫頭、腳痛醫腳”的環境政策，以爭論多年的中央焚化爐為例，政府原先建議只是供處理醫療的廢物，不過，當文件提上立法局時，被當時的財務委員會以未符合效益的理由否決。花費數以億元來興建焚化爐，但只作為處理醫療廢物之用，除了未顧及處理家居垃圾的問題外，更深一層是未探知焚化爐對日後處理廢物擔任何種角色。政府如此輕率、短視的決策，是只能治標而不治本的政策。

香港要面對廿一世紀的發展，政府有必要在整體政策上作出調整。現時許多先進國家都以“可持續發展”的概念，用以規劃未來，以達致各方面的平衡。可惜政府只在本年初，才就此概念進行研究，並且要到 2000 年或以後才能具體落實。在這段期間，政府在作出任何決策的過程中，我相信負責的官員在腦海中對“可持續發展”的概念必然是空白一片，故政府是否會就此問題作出適應、相應的措施，以配合香港的未來發展，是亟需考慮的一個重要課題。

主席，現時香港的環保政策過於被動，每每都是因應一個污染問題或一項工程才作出紓緩措施，並未主動改善環境的質素。民建聯認為政府應盡量擴展綠色空間，善用休憩地方及在道路兩旁多種綠色植物，在郊區一些重點保護區，如米埔、后海灣一帶更應投入資源，貫徹保護濕地的承諾，在眾多的措施裏，我覺得對市民進行環保教育和宣傳，是最重要的一環。由於現時環保教育只着重於讓一些民間環保團體舉辦，而政府只提供一些財政上的支持，故多年來環保教育並不太成功。民建聯認為政府有必要針對環保教育而制訂一連串措施，例如將環保教育作為學校課程的一部分，在公眾層面透過傳媒多作環境保護的宣傳，同時更應鼓勵工商界多採用環保科技，包括對工商界提供一些優惠措施，例如可以提供額外稅項優惠等，鼓勵他們採取、接受環保的技術，透過全方位，及從各層次和各階層，推動市民環保意識及環境改善。

政府除了要致力做好本份外，亦要注意環境污染問題與鄰近地區的相互影響，故須與廣東省政府共同合作。過往由於是英國管治的時代，兩地未必能真正通力合作，故造成各自為政、欠缺效率的局面。現時香港已踏入特區年代，香港政府應突破以往的地域概念，與內地政府共同處理環境問題。現時已成立的“粵港環境保護聯絡小組”，只起着就資料交換及意見交流的功能，這不足以有效解決現時兩地共同面對的環境問題。故民建聯認為兩地政府有必要對環境政策作出高層次的合作，共同制訂雙方關注的政策，如就保護濕地、東江水質、兩地空氣污染等問題作出綜合和深入的研究；誠然，環保是一項漫長的工作，希望大家能共同努力。

主席，本人謹此陳辭，支持議案。

主席：莫應帆議員。

莫應帆議員：主席女士，我代表民協發言，支持曹王敏賢議員的議案。

在環保界有一個人所熟悉的觀念，就是“我們現在生活的空間和資源，都向未來借用的”（*borrowed from the future*）。一個有良心的人，借了別人的東西也會好好珍惜，完整歸還，何況這東西是向我們的後代借來？中國人一向重視族群的延續和昌盛，不介意前人種樹後人收，但悲哀的是，我們正在“殺雞取卵”。

以下我只想集中討論曹王敏賢議員的議案裏的兩方面，就是設立誘因以鼓勵發展，引入合乎經濟效益的環保事業，和加強粵港環境保護聯絡小組的功能。

在香港要解決環保的問題，只是紙上談兵毫無用處。香港是一個商業社會，香港人都是商業頭腦發達的，要解決環保的問題，如果有商業誘因，人人都會主動去做，香港人只要知道有利可圖，又知道怎樣做，自然有人願意做。事實上，環保事業是當今世上最有潛質的行業。根據資料顯示，在公元 2000 年之前，將會有 2,000 億美元的生意額，單是亞洲區現時估計有總值 200 億美元的生意額，歐盟更特別為其公司設立一個“亞洲環保好”（*Asia-EcoBest*）基金來幫助他們打入亞洲區的工業市場，由此可見香港或亞洲區這市場的重要性。

我在此想談一談香港的環保工業。香港的環保工業現在只是在萌芽階段，舉例來說，資源回收工業在金港只有二百多間公司，96 年輸出總值只有 86 億港元，而物料再循環工業因為投資額大，現在只有一間再造紙公司和一間回收工業油再提煉公司，其他的都只是從事小規模的塑膠及溶劑回收工業等。

如在香港發展環保工業，必須具備兩項條件：一是技術，二是資金，兩者均須政府的扶助和支持。《基本法》第一一九條訂明，特區制訂的各種行業發展政策，都需要注意環境保護的考慮。由此可反映中港人士對環境保護的重視。

民協認為本港要推行環保工業政策，應該做到以下各點：

1. 增加資源調配

本港 97-98 年度的財政開支預算只有 10.8 億元，佔總支出的 3.3%，這數額實在太少，政府應該增加環境保護的資源分配，特別是條例執行、環保技術發

展和綠色產品開發方面，均須大幅度的增加資源，才能應付社會的需要。

2. 提供技術支援

政府應該幫助本港的機構和公司達到國際標準的要求，才可進入國際市場，而這方面是需要政府協調本港各方面的資源，例如大學、科研機構、生產力促進會和其他官方組織等，集中力量“攻關”，解決問題、研究新產品，達到事半功倍的作用。

3. 直接資助本港的企業開拓環境保護工業

舉例來說，香港現在使用發泡膠的程度非常驚人。其實，北京、杭州和廣州都已經通過法例，禁止生產、經銷和使用一次性不可降解發泡膠餐具，雖然廣州市於 9 月 1 日通過了《廣州市禁止使用一次性不可降解發泡膠餐具規定》，不過因為技術問題要待明年 1 月 1 日才正式實行；但以香港來說，這些措施仍只屬紙上談兵，更遑論要立例。

香港生產力促進曾於 11 月 17 日舉辦了一個“應用發泡膠作包裝材料之環保條例”的研討會，以研究本港這方面的問題，解決的方法有二，一是生產代用品，例如“紙漿模”的碗碟等；二是物料收集循環再做。

在香港建設一間這類工廠，只需 80 萬美元，政府大可引進有關技術、支援這類事業，設立特別貸款，稅務優惠和協助推銷產品，實是輕而易舉的，所以應該落實進行。

最後我想回應第二點，就是粵港環境保護聯絡小組的工作。

在加強“粵港環境保護聯絡小組”的工作方面：由於深圳和香港有唇亡齒寒的關係，一地污染，另一地也不能夠獨善其身，香港人將污染嚴重的工業搬往珠江三角洲流域，以為本港便不會被污染，但實際上污水仍流回香港，受害的仍然是我們。

雖然中港在 1990 年已成立了“粵港環境保護聯絡小組”，但每年只開會一次，開會次數和接觸的層面方面也不足夠，民協建議應擴充為一個協調委員會，像“中港基建協調委員會”一樣，協調兩地的環境保護、跨界污染、兩地的環保標準和條例上的差異等問題，特別要處理珠江三角洲的海水污染問題。

所以這小組應研究以下問題，包括：

1. 兩地環保法例的統一協調，以方便法例的執行；
2. 兩地大型基建方面對環保要求的限制的合作及協調；
3. 交換雙方的環保資料數據，合力進行環境監察；及
4. 鼓勵及安排非官方和學術交流。

主席，本人謹此陳辭，支持議案。

代理主席梁智鴻議員代為主持會議。

代理主席：莫議員，你的發言時限已到。蔡素玉議員。

蔡素玉議員：代理主席，香港的環保教育已推行了一段時間，環保意識亦逐漸植根於市民的心裏，清楚知道環保的意義和對人類的重要性，但要環保措施落實進行，仍有一定困難。要令市民已有的環保意識發揮效用，便須由政府設立一些誘因機制加以配合，令事半功倍。

在環境保護問題上，市民與政府最適宜用自願合作的形式進行。政府要在財政上和執行上給予支持。好像現時住宅的廢物回收率，比工業及商業的回收率少大約 40%。究其原因，是因為住宅的廢物種類多，住宅附近又沒有垃圾分類站，使很多可以循環再用的廢物，都未能回收。其實，政府在這個問題上只需出點力，便可以得到良好的效果，例如政府可以在各大屋苑屋邨設置垃圾分類站，方便市民將垃圾回收和處理。

同時，正如剛才曹議員所說，由於廢物再造業難於找尋地方設立工場，阻礙了他們的發展，故政府也應考慮撥地予廢物再造業，興建工場，以鼓勵這行業的發展。

另一方面，雖然現今香港的資訊科技尚算發達，但是在環保技術上卻處於一個落後的階段。難怪亦有人說過：“香港的經濟屬於第一世界，環境保護卻

是第三世界”。因此，我也認為政府有需要大力引進環保科技。好像正試用的液化石油氣的士計劃，可以減少香港的空氣污染，就是一個很好的嘗試。本人亦贊成日後政府若真正改用石油氣的士時，不要徵收“燃油稅”，加重的士的經營成本，以當作為政府鼓勵環保的一項實質的支持行動。

此外，不少歐美的國家已採用太陽能發電，如希臘已興建了一間全球最大的太陽能站，但香港在這方面卻仍未起步。再者，就連中國也成功引入“碳氫”（即石油氣）冰箱，但香港竟然仍然採用會導致“溫室效應”的 HFC 冰凍凍劑的冰箱，可見香港在環保技術上的落後。

代理主席，本人謹此陳辭，支持曹王敏賢議員的議案。

代理主席：吳清輝議員。

吳清輝議員：謝謝代理主席，首先我多謝曹王敏賢議員提出今天的議案，我覺得是很合時宜的。香港踏入新紀元（大家已說了很多遍），行政長官董建華先生在其首份施政報告中亦相當詳盡勾劃房屋、教育、老人福利、工業等的大方向。但環保部分只佔全部 156 段中的 6 段，的確比較弱。當然，我們可以說是“重量不重質”，但“質”的方面其實亦不見得精采。在這方面，我在 10 月 23 日的臨時立法會就施政報告的發言中亦說過。

代理主席，我們生活的地球，其土地和海洋的資源可以說是固定的。大家都知道資源是可以再生的，但再生的速度趕不上人口的增長和人類經濟活動的日益頻繁。因此，現在全世界都在討論剛才有些同事提及的“可持續發展”的概念。很多同事提到環保教育的重要，我覺得其中一環是必定要把“可持續發展”的概念，作為環保教育的一個十分重要的元素。

所謂“環保意識”，廣義來說其實是與“浪費意識”相對的。主席，我們今天生活在香港，物質比較豐富，但千萬不要忘記，浪費不是一個美德。所以我希望我們除了要“綠色”外，要從反對浪費的意識出發。在這方面，其實政府已做了一點工作，但程度上可以更為深入。

剛才有同事亦提到，我們生活的地球或天空都是大家共享的，所以環保是沒有區界、國界。我覺得在這方面，香港可以做得更多。首先，便是加強我們香港與廣東內地之間的關係，將資料的交換變成一個有力量、有“牙齒”的機制。

至於排污工程，我記得曾引起全港公眾嘩然的，是竟然把我們的污水排到別人的珠江口那處的事，我希望這種情況不會再發生。

跨區域的合作當然是環保的一個重要成分，但我覺得香港作為我們常常自稱的“國際大都會”，我們對國際的環保事業應有所承擔。香港應經常有代表在有關的國際會議上替我們發言，參與討論整個世界環保工作的進展。

最後，我想談談比較微觀方面的環保。香港的環保工作涉及數方面。就環保工業而言，事實上多年前高等教育界已提倡設立一個組織，把香港未來的科技工業向 4 個方向發展：微電子、資訊科技、材料科學和環保工業。事實上環保工業本身亦是一項商業化行為，所以是一個誘因，假如我們推動環保工業，事實上不獨對我們本地有好處，也可帶動出口業等，對社會也有利。我希望在將來整個科技工業上，環保工業能成為該委員會考慮的一部分。

另一個比較微觀的方面，是有關香港政府很多部門要求的顧問服務，特別是環保署。我曾就此在不同場合作出批評，我認為很多顧問工作，最少前期的顧問工作，可由一些部門自己承擔。倘該等部門仍是信心不足，可由本地高等教育院校加以協助。例如不久前我們討論焚化爐的問題，我曾發言表示，如果只是簡單評估哪些才是最新的技術，是不須花費百多萬元聘請外顧問進行。我相信環保署的職員亦有能力做得到，如果沒有這方面的人才，環保署便應聘請有能力的職員擔任這類工作。倘一時間人手不足，亦可與高等院校合作進行。當然，我也明白有些工作是需要以合約形式聘請外來顧問進行的，這是十分常見。無論如何，如果該等部門能勇於承擔，主動進行一些前期的顧問工作，這樣，第一，便不會耽誤時間，第二，肯定可以替納稅人省回一些金錢。

代理主席，我覺得環保問題是滲透每一個角落的，所以的確應該提高整個社會對環保意識的重視。在此，我希望政府在環保方面能多做點工作。我們亦不是常常只抱着批評的態度，倘政府做得好，我們是會讚賞的。本人謹此陳辭，支持曹王敏賢議員的議案。

代理主席：鄭明訓議員。

鄭明訓議員（譯文）：代理主席，雖然我覺得本議案措辭略為冗贅，但對於促請政府秉持其決心解決本港的環境問題，我對這精神是毫不猶豫支持的。

平情、客觀而論，由於社會日益富裕而引發的種種環境問題，政府確曾努力解決，並且取得若干成就，這點是值得稱許的。這些成就包括：

- 1990 年制定規例，限制全港工業用燃料的硫磺含量，必須少於 0.5%；
- 擴大環境保護署在城市規劃方面的參與；例如，《香港規劃標準與準則》現在增訂了專章，規定規劃新發展計劃時，必須最低限度符合特定的環境保護標準；

- 增定《環境影響評估條例》，規範有關事項；
- 為受噪音影響嚴重的課室裝置隔音設施，嚴格限制建築工程所發出的噪音；
- 頒行《保護臭氧層條例》；
- 為汽油引擎汽車所排放的廢氣訂定非常嚴格的標準，使汽車由原本每年 200 噸的鉛排放量降低至近乎零；
- 禽畜廢物問題已大致受到控制；最後，
- 成立環境及自然保育基金，以支持社會上提高公眾人士環保意識的活動。

對政府作出適切的嘉許後，我必須指出，政府在某些方面，實在應更先知先覺、採取更果斷的行動。有很多解決日益惡化的空氣污染及廢物處理問題的措施，須政府立即推行，不容再為官僚制度的繁文縟節阻撓延誤。以石油氣的試驗計劃為例，石油氣汽車在日本已經使用了二十多年，我們何須還要試驗 1 年？其實，用兩個月時間試驗那 30 輛的士，便足以獲得所有答案了。試驗 1 年後，我肯定政府還會說，尚需時間進行後勤基建，以配合汽車燃料的轉變，那又要多兩、三年的時間，到真的實行這計劃時，將會是四、五年後的事了。屆時，混合使用燃料與電力技術、屬於下一代科技的新汽車可能又已面世。倘若我們繼續猶豫不決，將要永遠設法追趕科技的進步，浪費納稅人金錢自不待言了。

我們須要政府果斷行事，決心解決污染問題，更要政府給予足夠的財政撥款以落實決定進行的各項措施。只要政府能公平地實行污染者自付的原則，私營公司及機構都應支持。

現在我們既然已完成減少廢物策略的主要研究，顧問亦提議了一個結合各項務求盡量避免產生廢物，並加強循環再用措施的策略，我們應該立刻行動。請不要再研究了，加快進行各試驗計劃。讓我們就做法 NIKE 那街知巷聞的宣傳口號：“只管做吧。”

我謹此陳辭，支持議案。

代理主席：蔡根培議員。

蔡根培議員：代理主席，社會經濟急速發展，人口增長，為我們環境保護帶來影響。管制空氣質素，減低噪音滋擾，減少廢物，妥善處理廢物，處理污水，改善水質等種種環境保護工作，確實令人關注。因此，採取有效措施，確保工作免受延誤，保障市民健康，是刻不容緩的事情。

一、管制空氣的質素

香港人煙稠密，汽車眾多，加上工業污染，導致空氣渾濁。對於工業所造成的工業污染，近年由於大多數工廠北移及政府實施空氣管制的條例下，已有所改善。但是最明顯、最嚴重的空氣污染是來自汽車排出的廢氣，不同車輛使用不同燃料所發出的廢氣也有分別，而以柴油車所排放的懸浮粒子為甚。政府目前鼓勵的士試行以石油氣這種污染程度較低的燃料代替柴油，可謂“遲到好過無到”，希望此計劃順利施行，並推廣到其他車輛。這計劃的重點，是必須有足夠的石油氣加油站設施和確保操作安全。本人要求政府定期檢討車輛燃料技術的最新發展，並制訂更創新、更有效的政策。

二、減低噪音的影響

政府已逐步禁止在樓宇密集區內使用發出噪音的柴油打樁機及蒸氣機，進行打樁工作，並推廣使用產生較少噪音的液壓打樁機，噪音影響有所改善。但對於特區政府未來的加速興建房屋計劃工程，勢必增加建築噪音的滋擾，故此政府必須平衡兩者矛盾，妥善處理。

三、污水處理

本港的污水渠系統及污水處理系統，未能與人口和新發展區的劇增相配合。長久以來，本港污水未經處理便排入鄰近水域，公共污水渠系統所收集到的廢水有八成也只經過最簡單的隔篩砂礫處理，便排入香港水域，結果引致本港水域的水質日益惡化，這對市民健康及海洋生態環境產生十分不良的影響。為此，政府提出的策略性排污計劃是值得支持的。根據這個計劃，第一階段是建立污水收集及處理系統，把來自九龍由荃灣至將軍澳之間及港島東北由柴灣至筲箕灣之間的所有污水，經過一個深藏的隧道系統輸往昂船洲，由該處污水處理經過初級化學處理後，把污水通過中期排放管排出維多利亞港西面。可是這個原定本年中前開始啟用的計劃，由於深濬污水隧道建築工程延誤，估計最快要到 98 年年底才能完成。這項工程的延誤，直接影響海港的污染程度，令本港水質進一步受污染。至於第二階段是建立排放管系統，把昂船洲處理後的污水經排放管排放往香港以南的水域。由於這是一項龐大工程，影響深遠，政府應鄭重做好環境評估，也須與內地有關部門磋商，制訂一個妥善的方案，及早

落實此計劃。

四、廢物處理

如何以安全有效和符合環境標準的方式處理廢物，確是一個難題。本港每天製造數以萬噸計的工廠及家居廢物，而廢物量的升幅，正大幅增長，正如我們不採取行動抑制廢物增長，到 2012 年，堆填區的空間將不敷應用。由於本港土地供應有限，要另闢新堆填區是比較困難，現時處理廢物的方式是先將廢物運到轉運站處理及壓縮，再運往堆填區，但這並不是最有效、最清潔處理廢物的方式，而且還有不少後遺症。本人認為更可取的廢料處理方式和方法是使用能源回收焚化爐。這方法可把 80% 的城市廢物以高溫焚化後，令廢物量減少達 90%，然後才運往堆填區。這樣可大大減少廢物的體積，以盡量延長堆填區的使用期。這種高科技的技術可以符合最嚴格的廢氣排放標準，希望政府能盡快完成此項可行性計劃，並予以落實。

醫療廢物的處理亦不容忽視。現時醫管局轄下醫院的焚化爐全為不合格的舊式醫療廢物焚化爐。目前環保傾向於把位於青衣的化學廢物處理中心現有的焚化爐兼作處理全港醫療廢物，這個可行性要小心研究，因為該中心原來的設計並非用作處理醫療廢物，在技術上是否可行固然要考慮，對鄰近居民是否構成環境污染及運輸風險等，也應詳加研究。

代理主席，本人謹此陳辭，支持議案。

代理主席：劉江華議員。

劉江華議員：代理主席，我支持曹王敏賢議員今天提出的議案。特別是第一項意見，即採取有效措施確保各項環保工作免受延誤，以保障市民的健康。我認為這是非常重要的。

我加入臨時立法會後，參加了環境事務委員會。經過數次會議後，我比較關注的是，政府的執行部門，即環境保護署（“環保署”），現時的工作是否有成效，以及該署是否積極進行有關的工作。從這兩方面來說，我覺得有某些問題是值得提出來參考。

對市民來說，有關環保方面的數據對他們是沒有意義的。市民關心的是在得出這些數據和進行了這些環保工作後，對他們的健康是否有保障呢？這對他們是最重要的。在審計署署長的報告書內，有 55 頁是提及監測及管制空氣污染

的問題，正好及時回應我們今天的議案。審計署在報告內對環保署作了一個非常精采的監測，其中有一點清楚提及現在空氣污染的水平究竟是怎樣，政府能否處理這個水平的空氣污染，以及每天公告給市民的空氣染污指標是否準確。這 55 頁的報告可以把以上問題全部顯示出來。

報告書內清楚說明政府花了 1.6 億元進行空氣污染研究，但結果是令人失望，這是審計署的結論。有數方面是值得提出來的，第一，香港現在所採用的空氣污染指標，與世界衛生組織的指標是不盡相同。如把香港的空氣污染指數與世界標準作一比較，香港的空氣污染程度是最為嚴重。我引述報告書內第二百零八頁其中的一段說：以可吸入懸浮粒子含量來說，與其他國家比較，香港在新加坡、洛杉磯、芝加哥及紐約等城市中問題最為嚴重。香港的二氧化氮問題較新加坡嚴重，亦已超過世界衛生組織及英國以健康為本而定立的空氣質素標準，受污染的空氣是會影響市民健康。以上是局方第一個須回應的問題，即為何政府花了這麼多金錢，仍未能使空氣符合世界標準。香港環保署所謂的空氣污染指數良好，在國際水平上原來是屬惡劣，政府怎能告訴市民說所花的公帑是物有所值呢？

第二，審計署又發覺原來現時的預布系統是不準確的。環保署每天所進行的空氣測試，在下午 2 時 30 分便會截止，因此，市民每天由環保署方面得知的空氣指數，是前一天下午 2 時 30 分之前的指數，這是有問題的。另外，審計署還指出，環保署每逢星期一或公眾假期公布給市民的空氣質素指標，準確度只有 55%，在隨後的假期期間，環保署是沒有職員進行空氣測試的。這是否一個有效的方法？我只可對市民說，他們每逢星期一所得知的空氣預測，根本上只可以相信一半，因為政府的準確度只得一半。

第三，我亦是非常關注的，是汽車排出的廢氣。報告內有一項調查，說明噴黑煙的汽車每年都要作檢查，但其中有很多漏洞，車主都走“法律罅”，他們可能把某些部分改裝，過了關後便又繼續噴出黑煙。從其中的一個列表可以看到，1992 年多次被檢舉的汽車是 23%，到了 1996 年仍然沒有減少，反而增加至 26.8%，在這方面，我認為環保署須就他們現時正在採取甚麼積極措施作出回應。

最後一點我認為大家應關心的，是有關檢舉的問題。全港的檢舉員人數超過 1 000 人，數字方面是非常理想，但工作表現不積極的，即每年可能只檢舉 1 次的檢舉員，人數接近四成。我今天從審計署報告書內提出這麼多的數字或數據，都是希望能有充足證據，顯示政府的有關執行部門，在成效方面究竟是否有下工夫；否則，公眾便會認為政府所公布的事情並不準確，最終都不能保障市民的健康。我認為局長在這方面須作出回應。

另外，有關環保署的進取程度，在經過環境事務委員會數次會議後，我認為

為環保署在廢物處理、濕地、隔音屏障等問題方面都是過於保守，亦沒有全面的規劃。我希望藉着今天的辯題，能令局長重視兩件事，第一是實效，第二是進取。

最後，我呼籲局長回應我在就施政報告進行的辯論內所提出有關東江水的水質問題，究竟香港政府現時是否有與內地有關部門進行直接磋商，保障香港市民的食水衛生呢？我認為局長須就此作出回應。

代理主席，我支持議案。謝謝。

代理主席：羅叔清議員。

羅叔清議員：代理主席，香港社會經濟發達，但空氣、水質、噪音及廢物等環境污染問題卻日趨嚴重；除了我們生活環境惡劣外，更禍及我們的下一代。很多民間環保組織多年來致力宣傳保護環境的重要和研究解決的方案，但政府只把工作重點放在經濟發展和房屋、老人福利及教育等民生問題上，對環保工作一直不大支持，很多環保工作都遲遲不能實現，如興建中央焚化爐、污水收集計劃、堆填區收費計劃等。本人認為政府應更主動及投入更多資源，解決環境污染問題；在市民的健康上作長遠投資，為香港市民締造一個清潔舒適的環境。

在眾多環境污染問題上，廢物問題和污水問題是較為嚴重和影響較深遠的。現時，香港的廢物一般是運往堆填區堆填。在堆填區方面，以現時本港廢物量的增加情況而言，現在的 3 個堆填區將會在 2012 年堆滿。我們不得不及早推行補救辦法解決。以堆填方法處理廢物，從長遠而言，有不少後遺症。至於處理醫療廢物方面，雖然醫院管理局屬下一些醫院也有焚化爐的設備，但均已落伍，不能有效地處理醫療廢物，而且現時也沒有一個焚化爐能符合《空氣污染管制條例》規定的標準。

由於香港是一個以經濟為主導的社會，若要大眾在毫無利益的情況下推行環保工作，往往會受到阻礙，甚至失敗，就如“污水處理基金”和“堆填區收費計劃”那樣無疾而終。再者，香港市民環保意識薄弱，又只注重個人方便，製造出來的廢物越來越多，推行全民環保計劃也就越見困難。所謂“預防勝於治療”，我們應從“減少廢物、避免產生廢物及廢物回收”數方面入手，再配合一些誘因機制，鼓勵私營機構及市民大眾進行合乎經濟利益的環保工作。

要減少廢物，首先要努力減少使用“即用即棄”的物件，其次便是要市民培養“保護環境，人人有責”的公民道德責任感，以及明白“污染者自付”這個原則並不是一種懲罰，而是一種負責任的表現，教育市民須對製造廢物承擔責任，以及解決自己所產生的廢物。

香港寸金尺土，居住地方非常狹窄，很難有足夠空間收集及分類廢物；加上住宅廢物種類混雜，在回收前已受污染，導致住宅廢物回收率只有 8%。有見及此，政府可考慮於低密度的住宅區設置垃圾分類站及規定新住宅樓宇設立垃圾分類站，以期可發揮垃圾分類的效果，方便回收。政府亦應資助廢物回收及再循環工業，例如低息貸款給有關企業，引入外國新式廢物再造技術及設備，彈性處理再造商的發牌程序，務使這些企業有利可圖，鼓勵私人企業投資發展這些工業。與此同時，亦應修訂現行法例，堵塞目前法例的漏洞，有效管制廢物進出口及轉口，令香港不會成為洋垃圾的集散地，避免再次發生前陣子澳洲有毒電腦廢料及美國家居廢料滯留本港的事件。

填海工程及大型基建雖然增加了土地供應量和促進經濟發展，但同時亦帶來無可補償的水質污染問題，以及破壞了港灣海洋生態環境，對本港漁業造成影響，使本港水域漁獲的數量和質量下降。漁民因此須越洋捕魚，導致成本增加，市民大眾也只好吃貴魚，或吃受污染的海產，繼而影響健康。政府應正視港灣海洋生態的保育工作，改善本港水域的水質，挽救本港的近岸捕漁業及養魚業。

污染是不分界限的。隨着港粵兩地經濟活動日益頻繁，兩地跨境污染更趨惡化。目前，兩地雖設有環境保護聯絡小組，可惜迄今真的僅止於“聯絡”階段，對監管及改善跨境污染，便沒有甚麼聯合工作。當前急務是處理后海灣的污水及改善東江水的水質，尤以後者為然。我們已飲用了三十多年東江水；隨着東江沿岸人口增加，工廠、農業和工業污染，水質已大不如前。特區政府必須立即與廣東省政府商討如何解決及改善東江水的污染情況，嚴格執行保護江水的法規，加強推廣意識教育，保護東江水水質。

對政府來說，投資於環保工作，可能並非一門賺錢的生意，但對改善廣大市民的健康及市民的生活質素而言，這肯定是一項有利的長遠投資。

代理主席，本人謹此陳辭，支持議案。

代理主席：規劃環境地政局局長。

規劃環境地政局局長：代理主席，我首先要多謝曹王敏賢議員和剛才參與辯論

的各位議員就有關香港環境問題的議案發表的意見。我剛才聽議員的發言，其實今天並非辯論，為甚麼呢？因為大部分議員提出的意見，甚至乎是議案的原文，根本就是我們一向希望達致的工作目標，也是政府的政策之一，而議員本身也沒有辯論，大家都只是提出意見，而其中絕大部分的意見，根本是政府希望能夠達到的目標，有些甚至已經成為政府的工作方針。所以認真來說，對於議案中提出的(a)、(b)、(c)、(d)4點，政府是完全沒有異議，而且認為是可以支持和可以接受的。我很高興今天臨立會能有一個綠色的辯論或綠色的討論，也特別注意到曹王敏賢議員所穿衣服的顏色很配合今天的議題。

我很希望立法會能進行多些這一類的討論和辯論，根據議員剛才提出的意見的精神，支持政府在環境方面所推行的工作，這對於我們將來的成就，一定會有很大幫助。我很高興看見現時臨立會議員出席環境小組會議的人數，比前立法局議員出席環境小組會議的人數為多。我也很高興看見議員對這方面問題表示關注和發表意見，亦可以很肯定地說，政府是會注意他們提出的意見，將來定會竭盡所能，保護香港環境質素，以及進一步推行我們的工作。

行政長官在施政報告內說過，而議員剛才亦曾提過，要提高我們的生活質素，除了促進經濟增長外，改善環境亦同樣重要。不過，我對議案有一個疑問，便是在議案的開場白中，說到“近年香港的環境污染問題日趨嚴重”。我不能完全同意這個說法，很多議員根本忘記了政府在過往 8 至 10 年所做的工作。

政府在環境保護工作的起步點是在 1989 年，當年我們發表了環境污染白皮書。我不相信現在有議員會很清楚地記得 1989 年時香港的環境狀況如何，因為我們已經做了改善工作，大家已將之當為一部分而已。但如果由我們在 1989 年開始起步，做一些環境保護工作計算，與目前的情況比較，然後衡量數據，我希望議員可以得出一個客觀的結論，那便是政府在這方面實際上是下了很多功夫。

剛才鄭明訓員曾經提及少許，我不期望他會全部記得，但最少我們不是面對一個設立了白皮書但卻是甚麼也做不到，令環境越來越差的情況，此外，亦有很多數據和事實支持政府這方面的成就。當然，白皮書中列舉了很多工作，如果議員細心比較的話，可以發現到目前為止，政府已經達到了白皮書所制訂的目標或工作項目的 98%。換句話說，我們其實已經超前完成了大部分的工作。

市民或議員對於保護環境和環境質素的要求和期望是越來越高；對政府來說，這是一件好事，因為越多市民關注，才能培養更多市民參與，加強投入感。有了這個基礎，將來在推行有關環境工作的措施或法例時，希望能夠得到更多議員和市民支持。最重要的，始終是市民的參與。

剛才有議員提到，為甚麼在施政承諾方面，環境保護的表現最差。其實那只是一個百分比的差別，希望議員能以客觀的眼光來比較。我曾就此解釋過，因此不想在這裏再解釋一次，但我要明確指出一點，就是我們在施政報告承諾中，究竟有甚麼工作是不能如期達成的。其中有幾項較為重要的，例如策略性污水排污計劃，是因為承建商工程延誤而產生；第二，我們希望在香港設立低輻射放射密度儲藏庫，但除了一份“開天殺價”的標外，卻是沒有其他人投標；第三，各項的環保收費均被立法局否決了；第四，政府希望興建中央焚化爐，但因為遭將來要繳費的使用者或其他利益集團反對，致令政府要撤回再考慮；最後，我們亦有一些環保法例，但因為要向有關人士或行業進行更多諮詢而使我們過了呈交法例的限期。這樣來說，如果要政府負上全部不能依期達致目標的責任，我覺得這個指控是不公平的。因此，希望議員可以詳細考慮。在我負責進行環境工作的任內，當然希望實現所有承諾，也希望能像鄭明訓議員剛才所引述的廣告般，“想做就去做”、“應做就去做”。要能達致承諾，惟有靠市民和議員毫無保留的支持。我們在做環境工作時能否摒除政治考慮和各個利益方面的考慮，純粹只是以香港的環境為大前提，同心協力來進行，我希望在這方面能夠得到議員的支持。

舉例來說，過往多年，政府遷徙受污染的行業，為他們提供新地點繼續經營；搬遷機場，改善現在居住在航道下的居民的生活質素；關閉焚化爐；引進一連串汽車用的汽油或柴油含量；以及即時進行的石油氣的士試驗計劃。這一連串的工作，我們都能如期完成，讓香港市民的環境得到改善。

在經濟方面，議案內提到我們應設立一個誘因機制，鼓勵發展及引入合乎經濟效益的環保科技。在這方面，我們贊成採用有效的經濟措施以達致環保目標。事實上，政府一向都希望所制訂的政策能兼具規管和有效經濟措施的長處。

我們亦進行了一些這方面的工作，例如在新建的商業和酒店大廈制訂了整體熱傳移值的大廈能源工作守則，這項工作已推行超過 1 年；我們亦制訂了照明系統設計和空氣調節系統裝置的工作守則，將會在 1998 年推行。我們也會為更多電器產品推行能源效益標籤計劃，也要求兩間電力公司推行用量需求管理計劃，減少電力消耗。我們的政策，始終是要在不妨礙經濟增長和不會令公眾對提高本港生活水平的期望落空的情況下，促進能源效益和節省能源。

剛才有議員提到有關廢物的問題。政府其實是首先提出應盡量減少廢物、廢物回收和循環再用的課題。我很高興議員剛才提出的意見，其實是回應了政府很多的建議，希望將來在我們提出減少廢物的工作計劃時，能得到議員全面支持。在我們提出計劃時，會鼓勵個別公司、每一間公司、部分有關的公司參與這項行動，採取避免產生廢物的措施，以符合減少廢物的目標。我們亦會考慮一連串措施，例如提供土地或利便新建的大廈可以有空間處理廢物，鼓勵廢

物循環再用的工作，亦向參與生產者負責計劃的製造商和進口商提供技術協助，以便管理他們產生的廢物。我亦計劃在社會各階層設立專責小組，統籌減少廢物的工作。

剛才議員提到政府應該在採購甚至技術方面提供協助，鼓勵推行廢物回收或再造的工業。這裏其實還有一些實際的問題：第一，在國際自由貿易方面來說，政府很難想出一個兩全其美的方法，指定政府應該採購何種貨物、准許甚麼貨物入口、特別幫助某種行業或工業，而不會觸犯國際貿易組織協議。此外，鼓勵廢物回收和再造是好的，但回收再造的產品可以用來做甚麼呢？我在外國曾參觀一些廢物回收的公司，他們回收的紙、罐、玻璃等沒有銷路，於是製造了一個巨型的廢物儲藏庫。因此，如果有前綫的回收原料但沒有後期推銷的門路，這項工作便會有一個很大的障礙。目前，香港在這方面並沒有一個龐大的市場。香港家居廢物的回數率大約是 8%，在工商業方面，特別是商界，回收率接近 50%。很多回收後可以再用的廢物，都會運往外國加工，這是一個獲准的廢物循環工業。如果在香港進行這項工業，便要考慮到製成品是會用於何處，否則只會製造出一個很大的倉庫，儲存回收的廢紙、廢罐、廢玻璃。

另一方面，政府亦希望制訂和推行不同類型的計劃，就各種廢物的處理和處置設施收取費用。這些以環保為本的措施，其實已經投入服務，或正在籌備之中。這些計劃或收費，全部是應用了污染者自付的原則。在目前來說，正如我剛才提過，1989 年發表了環境保護白皮書，我們每兩年便會就白皮書進行工作進度檢討，而我們現正籌劃第四次檢討，考慮是否可以利用經濟方法，通過收費制度，促使市民減少污染或保護可消耗的資源。我們希望這些方法可使污染者對保護環境作出承擔、鼓勵持續的環保行為、確保通過市場機制公平分配資源、促使生產商減低排放污染物的水平，以及帶來經濟裨益，長遠來說，更可對科技發展帶來正面影響。我們亦會就這個檢討，釐定和檢討二十一世紀本港各項策略性環保措施，希望為將來的工作奠定基礎。我們會首先徵詢各主要有關人士的意見，然後希望在明年公布檢討結果。

剛才議員提到很多關於可持續性發展的需要，質疑政府為何要進行這項研究。我倒想問一問，究竟在座有多少位議員明白甚麼是可持續性發展？在香港的情況下如何可將之形容？有議員提到，中國已經有這項發展，我們能否全然依效呢？我想再問，究竟有沒有人看過中國的可持續性發展的政策，或者是二十一世紀的議程，那其中究竟有多少是能夠在香港這情況下使用？目前，每個國家仍然在摸索他們適用的二十一世紀議程，以及可持續發展的綱領。香港的發展情況跟內地不同，全然仿效是不可能的，大家亦清楚知道我們要就將來的需要和發展模式，訂定將來所走的路。所以，我們現在須藉着進行這個研究，制訂機制和指標，衡量將來是否可走可持續發展的道路，以及看看可持續發展的政策在香港應如何發展，怎樣使所制訂的政策，例如交通、社會福利、房屋

政策等，可走向可持續發展的道路。

剛才有議員提到為甚麼我們只注重經濟發展，在施政報告內這一項是佔了很大的篇幅。其實在質方面，如果經濟發展能夠融合可持續發展的概念，將來根本無須設環境問題這章節，因為每項政策本身已有其能夠衡量的可持續性發展的環境保護指標。

因此，政府在制訂這項政策時，是單方面行事，雖然我曾說過“應做就去做”，但在推行上必須得到香港 650 萬市民支持和參與。因此，在進行制訂工作時，正如議案所說，一定要擴大諮詢公眾這個環節。我們預期在 1998 年初會大規模諮詢市民對可持續性發展及初步模式的觀點和意見。另外，在制訂的工作將近完成之前，我們會就最後的建議，再作一次更全面的公眾諮詢。

議員剛才亦有提到我們應該加強粵港環境保護聯絡小組的代表性或工作。在該聯絡小組中，我是香港區的代表，廣東省方面則是由廣東省政府的環境保護局局長為代表。我們是港粵兩地進行環保工作的最高層次代表，有些議員以為環境保護署署長是香港的代理，其實是錯的。但是提升工作層面、增加工作內容、設立決定性的機制是需要兩方面共同進行的，不是香港特別行政區政府單方面可以決定的，現在是牽涉到兩方面共同體的工作。所以，我們只是可以聽取議員的意見，我們其實是渴望把工作推快、把工作決定權提升，但這是需要兩方面的政府共同同意才能進行。我們希望將來能夠討論這個問題。不過，剛才議員提到多年來都只是停留在聯絡的階段，其實這並不準確。我們其實已作出了一些較長期的決定，但因為需要兩方面的政府共同參與，所以要過一段時間才能達致成果。舉例來說，我們已經決定把后海灣指定為香港和廣東省兩方面都需要採取自然保育行動的重點，這已限制了兩方面的政府和其他機構在后海灣可以進行的活動；我們亦已決定為大鵬灣進行環境保護研究，成立一個工作小組保護中華白海豚；成立一個工作小組研究珠江三角洲的空氣質素，以及檢討或回顧以前有關的研究結果；我們還決定就有關跨境運輸廢物，加強資料和監察制度。

我同意議員所說保護環境是沒有界限的，所以我們希望將來有更多機會和在更高層次，與內地加強合作，達致保護區內環境的共同目標。我們希望在完成后海灣和大鵬灣的行動計劃後，可以盡快推行。我們在這兩方面亦加強了協助內進行地有關環境保護的工作。有關策略性污水排污處理將來的跟進工作，我們已決定交由香港協助內地大型基建調協委員會成立專責小組，繼續跟進。此外，我們亦會就危險及受污染廢物的跨境運輸問題，與內地建立緊密接觸，將來也會進行監察。

議員在議案中提及我們應該增加透明度，所以，這個小組會盡量增加透明

度。從去年開始，我們已經向立法局的環境委員會匯報每次開會的工作成果和討論結果，我們亦已就每次的會議結果發放新聞公布，我們將來會繼續進行這兩項工作。因此，將來的結果如何，我們會向臨時立法會報告，希望得到議員的反應，使將來的工作能更進一步。

代理主席，很抱歉我的回應很長，但由於剛才有議員提出了幾點，我想在此作一個簡短的回應。議員提出在環保方面應進行公共教育的工作。對於他們的意見，我有數點須作澄清，以免造成誤解。換句話說，我希望首先在這裏推行公共教育的工作。

為甚麼要花數億元改善堆填區？我們是不想花這些金錢的，但是目前堆填區的科技和設備，全是二、三十年前開始使用的，當時根本沒有科技可使堆填區在使用之後不產生環境問題，即使是有，也只是很初步的科技。因此，我們現在才會須動用一筆金錢進行善後工作。我們 3 個新的策略性堆填區的預測壽命，不是從十多年減至七、八年，而是 30 年，但現在卻礙於種種因素而減至十五、六年。所以，議員提出的數字並不準確。

剛才陳財喜議員提到曾經在船上看到海豚被螺旋槳打死，我希望陳議員當時並非乘坐安裝了螺旋槳的船出海看這情景，因為有很多人乘坐裝有螺旋槳的船去看海豚，以致有時候會因而令海豚受傷。

又有議員提到為甚麼我們不能限制香港使用“發泡膠”。第一，香港本身並沒有製造“發泡膠”，全部都是進口的；如果政府立例不准進口“發泡膠”，那麼我們便要考慮這樣做是否違反了國際貿易組織的協議。第二，有關代用品的研究還未成熟；內地正在試驗中，他們承認是不知道代用品的成效，而成本方面亦是較“發泡膠”為高，以飯盒為例，價錢是超出三分之一至四分之一。因此，市民是否應考慮生產成本呢？內地未能決定整體的成效，也不知道是否須強制性推行。如果香港強制性推行，但又沒有供應容器的製造商，我們如何是好？所以，我們須參考別人的經驗，才能單方面提出限制使用。

此外，有議員提出我們可把環境研究、前期研究交由高等學府進行。這是我們一向的想法，但高等學府參與我們顧問研究的工作，亦須經過投標的手續，我們不能指定某間學府進行。有些學府已經有為政府進行顧問工作，但有時候他們的投標價比商業機構更高。在公平原則之下，我們是很難把合約批予某些學府。

最後，劉江華議員把審計署署長的報告讀出，作為演辭，多謝他提醒我們今天發表了這份報告。但我希望也就數點作出回應。首先，審計署署長提出的所有建議，環保署在數年前其實已經開始進行回顧檢討工作。環保署其實已在

蘊釀那些建議，審計署的報告把建議照抄下來，作為自己的建議。環保署不滿意現行的制度，所以在數年前便已開始檢討。大家都知道，隨着社會環境變遷，我們須提升工作和空氣指標的質素。關於可吸入懸浮粒子的問題，政府從沒有對市民隱瞞事實，我們在立法局和公開場合，曾經無數次提醒市民，可吸入懸浮粒子是目前最嚴重的問題，我們一向都非常關注，但解決又是另一件事。

至於怎樣衡量空氣質素指標，以及為甚麼我們仍採用一個那麼落後的標準，世界衛生組織根本只是在最近才檢討和提高這個標準。環保署在兩年前已經知道，所以已經成立一個工作小組，專責檢討香港的空氣質素指標，但在小組作出報告之前，便已為人所針對。

關於空氣污染質素的推算是否準確，大部分的推算都是準確的，但很多時候，推算還推算，最大的問題是，輸入電腦的數據和當天大氣情況的變更，是不能百分之百推算準確的，外地的情況也是一樣。審計署署長的報告內並沒有提及外國的經驗。環保署已經察覺問題所在，亦已作出特別安排，在每天早上再檢討前天的推算，若有改變，希望在當天能作出更正。

代理主席，對不起，我實在說得很長。我想重申一句，多謝各位議員提出的意見，我支持議案中提出的(a)、(b)、(c)、(d)4點，希望在這個基礎上，政府將來向臨時立法會提交有關環境保護方面的工作時，議員會本着同樣的精神，予以支持。謝謝代理主席。

主席恢復主持會議。

主席：曹王敏賢議員，你還有 2 分 35 秒發言答辯。

曹王敏賢議員：謝謝主席。首先我很感謝 12 位議員先後發言支持本人的議案。大家的發言，對於改善本港的環境質素，我想一定是有幫助的，亦顯示了本會對環境問題的關注。局長所作的詳細回應，讓我很高興知道，我所提出的議案，正是政府有關部門努力的目標。剛才局長把我們現在的環境質素與 89 年作了比較，但我相信我們大部分的議員都覺得我們環境質素的改善，追不上我們的經濟發展，也就是很多位同事所說，我們各方面的環境問題與經濟的發展，在平衡方面似乎是值得斟酌。

至於環保方面的承諾，剛才局長解釋了因工程延誤和投標價高，導致成本高漲和不可如期完成。本人覺得這似乎反映出我們最初的計劃不夠周詳，以及顧問報告不夠水準才會產生這樣的問題。

局長剛才也說了再造產品的市場。這些再造產品的市場，在香港及許多社會也許暫時仍未很流利，但我在此更希望政府能起一個帶頭作用，譬如政府內文件眾多，可否盡量利用再造紙呢？這亦是涉及環保的宣傳及教育問題。

我的發言時間剩下不多，我很希望政府能夠積極回應我們今次這個議案的首 3 項建議，亦希望政府盡快加強粵港在環保方面的協調和合作，本着互惠互利的原則，盡快制訂具體合作計劃，為整個珠江三角洲的環保建設作出承諾，令我們東方之珠的美譽可以留着碧海藍天、青山綠水，使整個珠江三角洲可以真正踏上可持續發展的康莊大道。

主席，謝謝。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：曹王敏賢議員動議的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成議案的請說“贊成”。

（議員回應）

主席：反對的請說“反對”。

（沒有議員回應）

主席：我認為贊成的佔多數。我宣布議案獲得通過。

X X X X X X X

X X X X X X X

第一項議案：石油氣的士計劃。李鵬飛議員。

石油氣的士計劃

李鵬飛議員：主席女士，我動議通過載列於議程內的議案。

自由黨一向關注環保問題，認為政府應制訂長遠的環保政策，當前急務是要加強管制空氣污染。環境保護署過去兩年在荃灣區量度空氣中懸浮粒子的濃度，發現每年的平均濃度超過美國標準的一倍半，空氣的污染已到達難以忍受的程度。目前，本港空氣的最大問題是“可吸入懸浮粒子”的含量不斷上升，這些有害物質可引致呼吸系統疾病，如果粒子濃度高，就會增加發病率及死亡率，同樣會引起各種慢性病；並且有越來越多證據證明肺癌與接觸柴油的懸浮粒子有關，而本港空氣中的粒子主要來自柴油車的廢氣。

現時柴油車佔整體車輛的兩至三成，但使用量卻是總體汽車使用量的 60%至 70%，香港有接近 18 000 架柴油的士和 7 000 輛小巴。如果這些柴油車能夠改用石油氣燃料，則空氣中的微粒就可以減少一半。

自由黨十分關注政府在去年 11 月實施的石油氣的士試驗計劃，直至目前為止，計劃尚算順利，而參與計劃的業內人士對石油氣的士的表現初步亦感到滿意。自由黨認為，如果試驗成功，政府便應擬訂一套全盤計劃，鼓勵的士業人士轉用石油氣的士，並且為落實這政策作充分準備。

首先，增加石油氣的士在營運上的基本配套。其中包括增加入氣站的數量、制訂修車場和修車技師的監督及監察的制度等。現時，全港只有 4 個石油氣站為參與計劃的的士服務，氣站不足當然使經營成本上升。有見及此，政府應盡快加建石油氣站，我們建議每區最少要有兩個氣站，方可達到基本要求。同時，為了安全，石油氣站應用地下氣缸，以取代現時所用的地面儲氣缸方法的設計。

第二，提升修車技術的普及性。石油氣的士維修費不能高於柴油車，因此政府應提供充足的證書課程給修車技師修讀。同時，為確保安全，須立例規定維修石油氣車的技師必須領有合格認可證書，而石油氣修車場須領有牌照，規定車場要符合通風及防火等安全要求。

第三，應制訂優惠措施，不採用自然淘汰方式。這是為了加快取締現在柴油的士，政府不能採取自然淘汰的方式，因為在本港 18 000 架的士中，換車率平均每月大約 200 架，若以自然淘汰方式，將會花 7 至 8 年的時間，也就是要等到 2007 年才可全面取締柴油的士，這不但時間太長，亦不能馬上改善空氣質素。

在優惠措施中，首先應豁免石油氣的稅項，為了安全，車用石油氣必須與家用石油氣價格一致，以排除私自入氣的可能性。另外，政府可定下 7 年的優惠期，期間豁免石油氣的士的首次登記稅，並且以資助方式鼓勵的士車主換車。政府可利用柴油的士的車齡來釐定資助金額，用逐年遞減的方式提供換車資助，車齡越短則資助金額越高。如果使用石油氣車可減低燃料費，及早換車又可獲得更多的資助額，的士業者便會樂意盡早改用石油氣車。

除了的士外，政府應把石油氣燃料推廣至私家車和小巴，現時小巴均採用柴油，政府應同時制訂優惠措施，鼓勵引進石油氣小巴。同時，政府應引入石油氣私家車，供現時私家車主多一個購車選擇。因為數字顯示，石油氣比無鉛氣油更為乾淨，可被燃燒率比無鉛氣油亦更高、更環保。而為了響應環保和鼓勵石油氣車的使用，政府車隊可以全面改用石油氣燃料，以起帶頭作用。

長遠來說，政府應研究重型車輛引進適合的環保燃料，例如天然氣。雖然天然氣在本港並不普及，但政府可以仿效現時發電廠的做法，以氣缸的方式運輸天然氣入口，建議政府與巴士公司和重型貨車行業的商人討論轉用天然氣燃料的可行性。

對於石油氣的士計劃，自由黨的立場非常鮮明，如果政府要推行石油氣的士計劃，便要制訂有效的優惠措施，並且將此計劃推廣至其他柴油車輛，以改善空氣質素。空氣污染直接影響市民的健康，亦間接增加本港的醫療支出和影響本港的經濟增長。政府實在有必要馬上採取相應措施；就短期來說，取締產生大量污染物體的柴油車輛；而長遠來說，則應積極研究開發更多有利環保的新科技。

主席女士，本人謹此陳辭，提出議案。

李鵬飛議員動議的議案如下：

“為改善本港日漸差劣的空氣質素，本會促請政府盡快落實石油氣的士計劃，並且帶頭作出推動及訂定優惠措施，鼓勵的士業內人士加入。同時，政府應研究如何將計劃擴展至私家車輛，及為重型車輛引進合適的環保燃料。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：為改善本港日漸差劣的空氣質素，本會促請政府盡快落實石油氣的士計劃，並且帶頭作出推動及訂定優惠措施，鼓勵的士業內人士加入。同時，政府應研究如何將計劃擴展至私家車輛，及為重型車輛引進合適的環保燃料。現在進行辯論，是否有議員想發言？曹王敏賢議員。

曹王敏賢議員：主席，本港的空氣污染有多嚴重？從過往的數字或許可以略見一二。過去 1 年，全港 9 個空氣監測站中，便有 4 個是長期超過標準的；而空氣污染指數，全年大部分時間又處於所謂“普通”的水平。其實這個“普通”的污染水平，已是超出政府所訂定的長期健康可接受水平，而更有三天的污染水平超過 100，使市民的健康受到嚴重威脅，特別是小朋友及老人家的健康。污染數字超過標準的主要原因是，空氣中的可吸入懸浮粒子濃度長年持續高企所致。因此，控制可吸入懸浮粒子的濃度，就是改善本港空氣質素的關鍵。

眾所周知，柴油車輛是噴出可吸入懸浮粒子的主要來源，因此我今天原則是支持李鵬飛議員的議案，希望政府能盡快落實石油氣的士計劃，為柴油轉石油氣邁出重要的一步。但對於李鵬飛議員的議案，我卻有兩點意見：

第一，我支持政府應該帶頭推動柴油轉石油氣計劃，但希望政府能把資源集中在更換柴油車輛上，而不是花錢來更換污染不太嚴重的“汽油車”上。所謂“擒賊先擒王”，造成空氣污染是柴油車，而並非汽油車。

根據研究顯示，雖然用石油氣作燃料較汽油環保。但就可吸入懸浮粒子的排放量而論，汽油車所排放出的粒子數量，與石油氣車是相若的，故此，即使我們把全港的私家車換為石油氣車，對減少空氣中的可吸入懸浮粒子可說是無補於事。

主席，我現在提出第二點意見。我們若要對症下藥，改善空氣質素，政府除要大力推廣石油氣的士計劃外，更要將柴油轉石油氣計劃推廣至小巴及輕型貨車方面，因為它們亦是可吸入懸浮粒子的主要來源。在美國及日本等地，以石油氣推動巴士及輕型貨車已非常普及，而在廣東省亦有石油氣推動的單層巴士在街上行走。所以在技術上，以石油氣推動小巴及輕型貨車已證實是可行。因此，政府應盡快研究如何把柴油轉石油氣計劃推廣至小巴及輕型貨車，進一步改善本港的空氣質素。至於李鵬飛議員的議案，提出將石油氣燃料推廣至重型車輛，據本人了解，技術上尚有問題，有待解決。

主席，最後，在優惠措施上，本人建議政府能為“柴油轉石油氣計劃”提供以下 3 項優惠：

1. 豁免石油氣車輛首次登記費；

2. 豁免有關車輛的首年牌費；及
3. 維持現時免收石油氣燃油稅的政策，

首兩項是政府在 95 年，大力推介柴油轉汽油時已有的兩項優惠措施，所以如果當年政府有能力提供這些優惠措施，今時今日亦應一視同仁，政府應該提供這兩項優惠措施於石油氣計劃上。至於第 3 項建議是因為現時家用石油氣是免稅的，所以不收石油氣車輛燃油稅對政府並無引致大損失；而且從安全角度來看，這是有需要的，可以避免有人將家用石油氣用作汽車燃料。雖然政府會因車輛減用柴油而少收了柴油稅，但從市民健康、促進旅遊業及吸引人才留港等各方面來看，清新空氣的價值絕對較稅收的差額重要。

在 97 年我們已過了“氣難順”的一年，但願今年政府能盡快落實石油氣的士計劃及推廣柴油轉石油氣計劃，並採取適當和有效的優惠措施，令柴油轉石油氣計劃得到業界及車主的歡迎和接受，令這計劃盡快落實，成功執行。我們在 98 年便可以呼吸到較為清新的空氣。

本人謹此致辭，在原則上支持議案。

主席：梁智鴻議員。

梁智鴻議員：主席女士，香港空氣質素惡劣的嚴重性，正如剛才李議員所說，已對市民的健康造成極大威脅，根據環境保護署空氣質素監測的顯示，市區空氣的懸浮粒子含量，已經比全年空氣質素指標所訂的高出 25%。醫學界的研究也顯示，空氣中的微粒與呼吸系統疾病有直接關係，正如剛才李鵬飛議員所說，與肺癌亦有關係，也令死亡率上升。以世界衛生組織的標準，假若每立方米空氣中的微塵上升 20 微克，便會令入院率上升一成；上升 55 微克，會令死亡率，我強調的是死亡率，上升一成。在目前車輛數目日益增加及使用量不斷增加的情況下，若不及早控制空氣質素，後果可說是十分嚴重。

現時在路面行走的車輛中，約有六成為柴油車，制訂政策減少柴油車以控制空氣中的懸浮粒子，是醫學界所絕對贊成和支持的。

政府在 95 年曾發表諮詢文件，希望以無鉛汽油和催化轉換器的汽油車輛取代 4 公噸及以下的柴油車。然而，此建議卻受到業內人士，尤其的士業人士的大力反對，認為這建議將增加的士業的經營成本，減低他們與其他交通工具的競爭力。加上當時立法局議員大部分均反對，以致這項計劃無疾而終。

政府在社會的壓力下，在 97 年年底推出石油氣的士計劃，預計用 1 年時間，搜

集使用石油氣的士的開支及維修資料。

其實，主席女士，使用石油氣汽車並不是甚麼新科技，在全世界大約超過 30 個國家和地區，有超過 400 萬部車輛是以石油氣為燃料；而日本、澳洲、意大利、荷蘭等國家，使用石油氣車輛的經驗已超越 30 年的歷史，對於石油氣車輛的安全性、效率及性能、操作的成本、石油氣和石油氣車輛的來源和供應等，均已有一定的經驗和水準，我實在不明白政府為何仍要待試驗計劃推行 1 年後，才正式推出此計劃。

其實，除了前立法局交通事務委員會曾組團到日本考察石油氣車輛的使用情況外，的士行業也曾派代表考察當地的情形，他們了解到石油氣的士在當地的操作、成本及運作情況，因此現在支持政府推出石油氣的士計劃，也是政府是項計劃得以順利推行的主因。

主席女士，我促請政府全力加設石油氣的士所需的配件設施，例如興建更多加氣站等，以便盡早落實石油氣的士計劃；及制訂一套空氣質素控制的長遠目標及時間表，以保障市民的健康。

主席女士，我謹此陳辭，支持李鵬飛議員的議案。

主席：何鍾泰議員。

何鍾泰議員：主席女士，本人覺得目前本港的空氣污染程度已到達不可接受的地步，相信大眾都有同感，近幾年的空氣質素已每況愈下，大家只要走到街上，撲面而來的全是灰塵及混濁的空氣。大家可否想到這大部分是汽車排出的廢氣所造成，而柴油車的使用更是其中的主要因素，因此本人非常支持今天的議案，促請政府盡快落實石油氣的士計劃，及將計劃推展至私家車。

事實上，空氣污染對人體健康的損害程度是必須正視的，環境保護署發現可吸入懸浮粒子及二氧化氮濃度均超出標準，令本港空氣質素轉壞。有關部門已肯定，汽車廢氣是製造二氧化氮及空氣中微粒性物質的主要來源，特別是較小的可吸入粒子。醫學界也指出，微塵會損害肺功能，導致肺氣泡、血管栓塞，甚至肺癌。據健康專家研究證明，可吸入懸浮粒子的濃度每立方米增加 10 微克，便會令各種成因引起的死亡率增加約 1%。另外，支氣管炎、鼻敏感、哮喘等病患者的增加，也跟空氣污染的程度而增加。

此外，為確保在街上行走的車輛所排出的廢氣完全符合環保標準，政府應規定全部有 6 年車齡的車輛檢驗時，除包括汽車製動器，照明系統及引擎外，亦必須包

括廢氣測試，依本人了解，目前本港並無法例規定檢驗 6 年車齡的車輛的工序必須包括廢氣測試，因此政府應該加以注視，一般車齡較高的汽車所排出的廢氣濃度往往超出標準，同時本人認為要設立課程，培訓足夠測試廢氣的技術人員，以配合這項工序的要求。本人只是不明白為甚麼在好幾個國家（例如澳洲、日本、荷蘭等）已成功地使用了三十多年石油氣汽車，而香港至現在才作出首次試驗。

對於政府現在推行為期 1 年的石油氣的士試驗計劃，本人深表支持；認為這試驗計劃可有助改善本港空氣質素，由於目前計劃尚屬試驗階段，是一項新嘗試，故此政府實有必要起帶頭推動作用及訂出優惠措施，鼓勵的士業內人士加入。因為這始終是一種新嘗試，要令市民及駕車人士了解改善空氣質素的重要，以及冰釋他們對石油氣車輛安全問題的疑慮，政府應向市民灌輸宣傳有關這方面的常識及安全性，因為市民對石油氣車安全問題的擔憂全是建基於認識不足所致，所以政府應透過今次試驗計劃，向市民詳細介紹石油氣車的情況，讓市民可以接受。

其實，石油氣車輛不但在環境保護方面遠勝於柴油汽車，至於安全方面，亦勝於柴油車，日本二十多萬部石油氣的士運作了三十多年來，從未發生過爆炸或嚴重的意外。市民目前的擔心，可能是將車用石油氣等同家用石油氣所帶來的潛在危險性來相比，其實是不必要的。

為了配合試驗計劃，政府現時分別於 4 個地點興建臨時石油氣加氣站；但本人認為，政府若決心將石油氣的士計劃推廣至貨車，輕型貨車及私家車，在興建加氣站方面便必須加以配合，增加更多加氣站，以方便駕車人士。另外，為鼓勵更多人使用石油氣，政府可考慮訂出一些優惠措施，如減收石油氣燃油稅等，相信這有助吸引駕車人士參與，尤其可鼓勵的士業內人士踴躍加入這個行列。

目前，全港約有 15 萬部柴油車，約佔全港汽車總數的三成，因此，本人覺得政府應盡快推廣石油氣汽車計劃。目前，有關 1 年的士試驗期，本人認為實在太長，試驗車輛數目亦十分有限，故此，本人希望政府盡快研究擴展此計劃，或考慮聘請專家加快研究。

主席：劉健儀議員。

劉健儀議員：主席女士，約於兩年前，政府建議強制 4 噸以下的柴油車轉用汽油。當時，的士小巴業群起反對，被政府及部分環保人士抨擊為不顧環保、不顧市民健康的一群。面對種種的批評，的士小巴業仍然堅守原則，他們認為即使採用另類燃油，亦必須確保其真正可達致改善空氣質素的目的，並且長遠來說不會對行業造成負面的影響，而汽油肯定不是可取的選擇，因為汽油根本上不是一種環保的燃油。

今天，的士業出錢出力，踴躍支持政府的石油氣的士試驗計劃，很多環保人士對他們也另眼相看，有些人則對他們改變態度而感到奇怪。其實的士業並沒有變，他們一直都支持環保，只不過是有人誤解了他們而已。約於年半前，我和十多位的小巴業的代表到日本考察，在此，我須更正梁智鴻議員剛才提及的考察團，那不是交通事務委員會到日本進行考察，當時是我自發性跟十多位的小巴業的代表，以自費的形式到日本進行考察。我們考察所得的結論是石油氣的士.....

主席：梁智鴻議員，對不起，如果你想澄清，要待劉議員發言完畢後才可以提出。劉議員，請你繼續發言。

劉健儀議員：.....從環保角度是絕對可取的，在經濟效益方面亦是可行的。考察歸來後，行業清楚告訴政府，他們原則上支持政府引進石油氣替代柴油，但要求政府進行試驗計劃，以確保石油氣的士在香港的地理環境下仍然可維持良好的運作效能及成本效益。

政府終於同意推行石油氣的士試驗計劃。計劃推行兩個多月，參與試驗計劃之的士司機初步滿意石油氣的士的行車表現，乘客亦覺得石油氣的士比柴油的士較寧靜和舒適。

然而，石油氣車是否對行業夠吸引、會否廣泛被使用、安全是否可以得到保證，燃油價是一個重要的決定因素。現時石油氣的士所用的石油氣，是以家用石油氣零售價格計算，每公升是 4.68 元，雖然比柴油零售價每公升 6.71 元為便宜，但石油氣車的耗油量比柴油車高約 3 成；因此，石油氣的士在燃油方面的開支與現時柴油的士的分別不大。我認為車用石油氣的售價絕不能高於家用石油氣，避免有人擅自非法改裝車輛，試圖使用家用石油氣，因為這樣做是非常危險的。正因如此，我認為車用石油氣絕對不能附加任何稅項。事實上，車用石油氣的價格更應低於家用石油氣，因為石油氣的入口價基本上低於柴油，而將來石油氣車會駛往氣站入氣，燃油公司可以減省了現時家用石油氣要鋪設入屋喉管、上門抄錶等費用。

石油氣車是否夠吸引，第二個決定因素是維修保養。如果合資格維修石油氣車的車房和技師不多，維修保養的費用自然高昂，這方面是的士行業非常擔心的。如果政府有決心引進石油氣車，應及早安排訓練足夠的維修人員，令維修保養石油氣車的服務可以普及，價格自然可維持合理的水平，同時亦可以配合推行嚴格的維修標準。

第三個決定因素是石油氣車的車價及壽命。由於市場的供求可以決定車價的高

低，香港在初期引入的石油氣車數量會較少，車價可能會較高。至於石油氣車的壽命，一般估計會較柴油車短，柴油的士可行 7 年，石油氣的士只可行 5 年。因此，在車價及壽命方面，石油氣車明顯欠缺吸引力。政府應該考慮提供多種優惠措施，例如豁免首次登記稅及提供換車資助。在換車資助方面，我建議以柴油的士的車齡來釐定資助金額，這方面也得到自由黨的支持，例如一年車齡的柴油的士，如轉換石油氣車，可獲得最高 15 萬元的資助額，兩年車齡之的士可獲 14 萬元，如此類推，這樣可以鼓勵擁有較新柴油車的車主及早轉用石油氣車。

最後，加氣是否方便亦非常重要。在試驗期間，政府興建了 4 個臨時加氣站，但只可勉強應付試驗期間的需要。將來，如果全面推行石油氣的士計劃，港九新界 18 區每區至少須有兩個加氣站。

石油氣的士的成功，會使香港在推動環保方面邁進一大步，因此，政府應盡一切努力促使其成功。在推動石油氣的士計劃時，政府可能會損失一些收入或須動用一些資源，但這是值得的；政府曾說過，市民的健康是無價的。政府在倡議柴油轉汽油時，亦主動提出多方面的優惠措施，更謂如果行業同意該計劃，優惠還可以有商量。現在政府推出一個比汽油更環保的計劃，在優惠方面理應更慷慨。不過，18 000 部的士始終佔全港 15 萬部柴油車的一個小百分比。長遠來說，我認為政府應該研究探討其他柴油車輛改用石油氣或其他環保燃油的可行性，使市民可以早日真正享受到清新的空氣。

主席女士，本人謹此陳辭，支持議案。

主席：梁智鴻議員，你是否想澄清？

梁智鴻議員：謝謝主席。其實只想稍作澄清。剛才我其實是提及兩個考察團，一個是劉健儀議員所指的，即的士業內人士和劉議員自費到日本考察石油氣車輛，另一團是當時立法局交通事務委員會，組團考察交通的事宜，至於有沒有考察石油氣車輛？詳細情況，我不在此辯論。我只想澄清，其實我是提及兩個考察團的。謝謝。

主席：劉健儀議員，你是否也想澄清？

劉健儀議員：我想澄清梁智鴻議員的澄清，因為交通事務委員會事實上是有組團進行考察，但目的地不是日本，而是歐洲。

主席：吳清輝議員。

吳清輝議員：主席，本港空氣質素每況愈下，即使在有太陽的日子，我們的天空很多時候仍是晴而不朗，越來越接近洛杉磯化的趨勢。政府實在是時候想辦法徹底解決這方面的問題，其中柴油車排出的懸浮粒子及廢氣是空氣污染的重要禍害源頭之一，政府有需要研究以最佳的燃料取代柴油。

去年，政府的跨部門小組所實行的石油氣的士試驗計劃是可取的，因為石油氣主要由簡單的碳氫化合物組成，作為燃料，會較柴油潔淨。

主席，有關石油氣的士計劃，據本人理解，是得到運輸業和環保人士所支持，有的更主張政府應盡快把範圍擴至全港所有柴油車輛，除重型柴油車外。但他們又擔心：(1)政府是否會把有關燃料開徵新稅項，使車主、經營者的負擔因而大大加重；(2)柴油車車主有可能資金不足，難以應付把車輛改裝或更換設備的鉅大費用；及(3)維修保養費用是否足夠的問題。

本人認為，政府現時推行這項計劃的“試驗工程”的同時，一定要詳細考慮上述的憂慮，好使計劃可在最快的時間內正式落實，而執行時能運作順暢。本人建議，針對上述有關人士的憂慮，政府可考慮以下方法：(1)政府可效法其他國家與地區，利用稅收寬減等財政的措施，吸引用家轉用石油氣車輛；例如澳洲政府除有寬減石油氣稅收外，還寬減車主石油氣改裝設備的銷售稅項；及(2)要把原柴油車改裝為石油氣車的資本成本也頗鉅大，故建議政府可效法日本，即 2.5 公噸或以下柴油車車主，如購買石油氣車取代原有柴油車，或購買設備改裝車輛，可獲得一些補助。

最後，主席，本人希望，如果試驗計劃結果滿意，政府應採取積極有效措施，促使本港的所有柴油車輛（除重型車因其技術上尚未可行外）可用如石油氣般清淨的汽車燃料，使我們可重新吸到清而不濁的空氣，讓我們可多見晴朗的天空。

主席，本人謹此陳辭，支持李鵬飛議員的議案。

主席：蔡根培議員。

蔡根培議員：主席女士，香港人口高度集中，汽車眾多，加上工業污染，導至空氣渾濁，空氣質素日益惡化，有些地區的質素甚至長時間低於國際標準，影響市民身體健康。對於工業所造成的空氣污染，近年由於大多數工廠北移及政府實施空管

制條例下，已有所改善。然而車輛廢氣便成為了空氣污染的主要成因。不同車輛使用不同燃料所發出的廢氣及對健康的傷害程度也有分別，不要以為汽油車比柴油車好。誠然，柴油車輛排出大量可吸入懸浮粒子，影響人體呼吸系統和肺功能，但汽油車輛雖排放較少的可吸入懸浮粒子，但會排放更多一氧化碳，並放出苯等有毒致癌物質；而以石油氣為燃料的車輛，則可避免這兩者的問題。因為，石油氣不含鉛和大部分的添加劑，而且硫含量極少，較汽油和柴油潔淨，可大大減低車輛廢氣污染程度。由於每天行走馬路最多的車輛是的士，政府目前先鼓勵部分的士試行以石油氣為燃料代替柴油的做法是正確的。此試驗計劃反應不錯，政府若想進一步全面實行，便必須採取一些鼓勵措施，以吸引業內人士採用。

以石油氣作為另類汽車燃料，在本港是一項新突破，市民對此認識不足，因而對安全問題特別關心。其實，在外國廣泛使用石油氣車輛已有 30 年歷史，一直都運作良好，沒有甚麼問題。政府可藉此吸納外國的技術和經驗，訂立規例，以保證石油氣車輛達安全標準和加氣站設備完善安全，並應向市民廣泛宣傳和教育，汽車使用石油氣燃料，是符合環保效益，且安全程度與柴油車和汽油車車輛並無分別。

主席女士，要全面落實石油氣的士政策，石油氣燃料價格、汽車成本、維修保養收費是否較柴油車便宜，都是成功的因素之一。現時，石油氣價格較柴油便宜，是因為政府沒有對石油氣徵收燃料稅，今後，政府為營造有利條件，應避免加設液化石油氣稅，以免提高石油氣價格，更應採取措施，確保石油氣供應和價格保持穩定。

石油氣加氣站是否“就腳”、方便，加氣站數目的多少及設置地點，對的士司機影響很大。亦是政策是否推行成功的另一要素。現只設有 4 個加氣站，若計劃落實亦只有二十多個，更要在四、五年後才全部建成。因此，政府須制訂明確長遠政策，提供合適的地點和鼓勵投資者開設更多加氣站，以確保有足夠的加氣站。

主席女士，政府現只對數十部的士進行試驗，還要到明年年底才檢討，本人希望試驗計劃成功後，能盡快把全港的士改為石油氣車輛，並同時伸延至其他柴油汽車，如小巴、貨車等。若本港全部柴油車輛轉用石油氣車輛後，可減低 98% 的可吸入懸浮粒子，只要既有助環保又不損害業內人士利益，相信是會受到使用者支持的。

主席女士，本人謹此陳辭，支持李鵬飛議員的議案。

主席：羅祥國議員。

羅祥國議員：主席女士，本人謹代表民協發言，支持李鵬飛議員的議案。

香港的空氣污染情況非常嚴重，由此而引致對環境、經濟和健康的損害已到了不可忽視的地步，但政府可以說仍然沒有以積極措施作出改善。

政府現時剛引進 20 輛使用石油氣為燃料的的士，其實以石油氣作燃料的技術在歐洲已使用了數十年，北京、上海和南京等地方也開始引進試用，印尼也不單止引進用於的士，亦會試用於巴士上，這種技術是普遍受到社會人士，特別是環保界的支持。

根據外國的經驗，石油氣是一種很好的環保汽車燃料。本港有參與試用計劃的的士司機，普遍都稱讚石油氣的士寧靜、較少異味、有衝力、上斜能力不下於柴油車，而且燃料成本略低，加上乘客反應好，所以頗受歡迎。

為了能鼓勵更多的士司機能多全面採用石油氣的士，政府應設立一藍子的優惠政策，以減輕石油氣的士的營運成本，增加其經濟上的吸引力和競爭力。

在這方面，政府應將石油氣車和零件的入口稅調低，以降低業界的成本，和石油氣車輛的牌費也應較傳統的車輛牌費為低，台灣自 1995 年開始引進石油氣車輛，除鼓勵市民購買石油氣車輛外，當車主改裝車輛以使用石油氣時，政府亦代付一半所需費用，這種做法很值得我們借鏡。

至於對作為汽車燃料用途的石油氣，政府亦應予以稅務優惠，這種做法早已在英國、法國、德國和台灣等國家和地區實行，以至車輛所用石油氣比汽油可便宜多達 40%，不過，在這方面，政府當然要注意非法轉移用途的問題。

為數足夠的石油氣加油站，對此計劃的成功推行也十分重要，例如荷蘭現時有超過 2 400 個石油氣加油站，澳洲也有很多，在這些國家，石油氣車才得以推廣成功，政府應鼓勵燃料供應商在現有的汽油加油站增設石油氣加氣服務，必要時予以技術及資源上協助，以助計劃的推廣。

同時，政府應考慮將計劃推廣至公司車隊、小型巴士、大型巴士甚至私家車等，同樣給予上述優惠，以達到全面降低本港柴油車及汽油車輛的目的。

再者，民協更建議政府應考慮另兩種無污染或低污染的汽車燃料，就是天然氣車和電池車。

以天然氣作汽車燃料並非新意思，意大利已採用了 25 至 30 年，現有超過 250 000 部車輛使用，新西蘭亦在推廣之中，全世界已有超過 100 萬部使用天然汽的車，天然氣在地球存量、便宜，天然氣汽車引擎維修成本較低、汽車的壽命較長，排放廢氣量比石油氣更低，而且這類車輛是兩種燃料共用，亦可使營運的成本下降。

至於電池車，更符合環保原則，達到廢氣是零的排放標準，污染更少，更安全，美國已積極推廣多年，法國前年也在一個城市開始使用電池車的系統，長遠來說，是最有前途的環保汽車動力來源，希望香港也能盡早考慮採用，以減低空氣污染的程度，保障市民的健康。

本人謹此陳辭，支持議案。

主席：林貝聿嘉議員。

林貝聿嘉議員：主席，本港空氣污染嚴重，主要是汽車噴出的廢氣所致。我們討論限制汽車廢氣已有多年，但仍未得出甚麼結果。空氣污染則越來越嚴重，現在確有必要嚴格限制汽車廢氣。

本港空氣污染的特點是空氣中可吸入懸浮粒子的含量頗高。這些粒子是有害的空氣污染物，主要是在柴油燃燒時噴出的廢氣產生，所以路上柴油車越多，空氣質素則越差。在本港行駛的柴油車中，單是的士，便有接近 18 000 部。要減少空氣污染，首先要減少這些柴油車的數目。

我在前立法局曾提出取消柴油的士，可惜當時政府認為不可行，幸喜政府最近能覺醒，推出石油氣的士作試驗行駛，雖然遲了一點，但“遲到總好過無到”。為了市民的健康着想，政府應加快落實石油氣的士計劃，因為惡劣的空氣質素，會令患有心臟病或呼吸系統疾病人士的發病率及死亡率上升。市民若長期接觸污染的空氣，可能引致眼睛發炎、咳嗽和喉嚨不適等毛病。我經常“喉沙”，不知是否吸入這些廢氣太多之故。

據環境保護署最新的資料，在 1997 年，空氣中的可吸入懸浮粒子及二氧化氮濃度超出標準，本港的空氣污染轉趨嚴重。所以我們必須立即採取行動，摒棄柴油車，而以石油氣車取代，盡可能減少空氣中的污染物，挽救我們的環境及健康。

本港患哮喘病的兒童人數，在過去 12 年增加了一倍，這亦可說與空氣污染有關。為了保障本港市民的健康，為了保障我們未來主人翁的健康，我們必須盡快棄用這些柴油車。

空氣污染會對香港的形象造成損害。近期本港旅遊業低迷，若香港的環境繼續惡劣下去，香港在外國遊客心目中的地位便會更差，旅遊業復甦亦會更困難。

石油氣車對的士業界而言，有利無害，有參與試驗的的士司機亦表示支持，但

對於只有 4 個加油站，則甚為不滿，希望政府能加速增建石油氣站。其實在 95 年，政府曾提出以汽油車取代柴油車的建議，但因汽油車的經營成本比柴油車高出數倍，所以當時提出的計劃因遭的士及小巴業團體反對而被迫擱置。

但現在政府計劃推出作試驗的石油氣的士，無論燃料及開支都比柴油還要低，加上現時香港仍未有設立液體化石油氣的稅項，所以成本會低於柴油的士，而且有助環保，相信業界的朋友會支持這計劃。

有人或會質疑石油氣車的安全程度，其實石油氣車已在日本、新加坡行駛多年，荷蘭已用了超過 30 年，剛才有許多位同事亦有提及，所以石油氣車本身的安全問題無須再懷疑。香港目前的技術及人才，都不比其他國家遜色，要使用這種外國已有多年的科技，應該沒有問題。但要知道香港的環境是否適合石油氣車行駛，還須待政府盡早完成石油氣的士試驗計劃。

若石油氣的士試驗計劃成功，政府便應盡早把此項計劃推廣至其他柴油車，例如小巴及輕型貨車等，以加快達到改善空氣質數的目的。

香港政府一方面鼓勵的士、小巴改用較環保的石油氣作燃料，但另一方面，政府部分較大型的車輛如垃圾車，仍然沿用柴油，政府為甚麼不可以身作則呢？記得在 1991 年成立環境保護委員會時，本人獲委為主席，在任 6 年，曾大力推動環保及教育市民環保意識，當時我提出的口號是“保護環境由我做起”。所以我希望政府能夠以身作則，由政府做起，我認為政府應可以起帶頭的作用；首先將政府柴油車換成石油氣車，以促使業界接受石油氣車，為港人做一個好榜樣。

主席，本人謹此陳辭，支持議案。

主席：周梁淑怡議員。

周梁淑怡議員：主席，記得不久以前，我們曾就政府所提出的柴油轉汽油政策作了很激烈的辯論。我記得當時有些人曾攻擊自由黨，指我們的環保意識不足。其實，正如剛才劉健儀議員所說，我們是非常珍惜環保這個原則和概念，但我們當時認為政府只是認清了問題，但卻找錯了答案。我們不明白為何政府不模仿好的榜樣，不採用日本行之有素的辦法，反而想出一些既昂貴且未必可行的辦法。結果，現在政府改變過來，行回正道，可惜行得太慢。我們曾在運輸事務委員會中表示，試行一個別人已行了十多年的計劃，其中很多不妥善的地方已矯正及改善過來，但政府仍要花一年時間慢慢考慮，我們認為實在太慢了，所以希望政府能盡快得出結論。否則，待計劃試驗一年後才執行，那也是需要時間的。當時我們要求政府同步進行，

這是非常重要的，我相信大家都希望能盡快改善我們的空氣質素。

我想在此提議，要促進車主的環保意識，實行環保政策，不是單靠政府獨力承擔，而是須由整個社會共同合作，才能達致最高的效果。我以往一直認為政府在執法方面不得力，因為環保署其實並非沒有法例可以依循，只是我們總看不見當局在黑點設置裝置。我經常在附近不遠的斜路上看到車輛噴黑煙，我真不明白為何我看見但政府卻看不見呢？現在是一個很好的機會，不是只得罰沒有獎，其實現時是可以有罰有獎的。若車主們珍惜環保意識，盡快作出改善，既然現在已有答案，便應給予他們優惠，為他們提供更多可走的路，以改善車輛的環保效果。若他們仍不作出改善，那麼便要出“籐條”了。

因此，我認為若一方面能提供優惠計劃，同時也要雙管齊下，加強執法和“籐條”效應，這樣便可能使車主有多一個理由，快些改善其車輛的環保效果。這個做法，我認為是體現了所謂“紅蘿蔔”與“籐條”雙管齊下的手法（即 carrot and stick）。在這方面，政府可參照以往推行十分成功的清潔香港運動。雖然剛才林貝聿嘉議員說，是有委員會負責推行，但政府對委員會的支持，未及支持清潔香港運動般大力和全面，而橋段也沒有那麼好。過去有“垃圾蟲”、有明星拍廣告、以兩隻眼睛覷着人，提醒市民清潔香港等。這類橋段是十分重要的，因為作為整個社會宣傳而言，須集思廣益或找一些很有創意的人，例如廣告公司等，向各方面搜羅好的橋段。但我認為有一點是很重要而必須考慮的，那便是獎勵，即對社會人士作出獎勵。對於那些幫忙採用“籐條”的人，即所謂的“spotters”，監視那些噴黑煙的車輛，我認為須獎勵他們，因為他們協助政府推行這政策。對於大力支持政府推行改善計劃的車主、公司、團體或的士組織，便應給予獎勵，可以藉宣傳讓大家知道他們是環保大使或環保車輛大使等。我經常認為若能給予他們一些認同和獎勵多些人，便可以刺激他們發揮一個正面的作用。

我希望政府在推行這個我期望可以加速進行的試驗計劃的同時，能夠考慮加入這些元素，使能更快速地推廣這個改善空氣質素的重要環節。

主席：葉國謙議員。

葉國謙議員：主席，本港空氣質素的問題，社會上及本會均已多次進行討論，可是仍然未有明顯改善的跡象。大家有否發覺現時鬧市中很多人均不其然地做的動作，就是“用手掩鼻”？聽來像是很誇張，但是這正說明香港空氣污染問題，已達到令人難以忍受的地步。政府多次指出本港空氣污染主要成因是可吸入懸浮粒子一直處於極高水平，而柴油車輛正是這些粒子的主要生產來源。但有一點我必須指出，現時環境保護署公布的空氣污染指數，未必能反映實際情況，原因是現時政府設置空

氣監察站均在建築物的高處，其數據根本不能代表市民經常往來繁街鬧市的空氣質素。民建聯認為，政府有必要增設路旁監察站，並提供路旁空氣污染指數，以確保市民能知釋準確的空氣污染情況。

主席，為了解決空氣污染問題，政府亦從尋找較少污染的燃油着手。在 96 年推行的柴油轉汽油計劃因的士業界反對而“胎死腹中”，促使政府推出為期 1 年的“石油氣的士試驗計劃”。計劃推行至今已有兩個多月，普遍成績令人滿意，從司機、車主、以至乘客對石油氣車輛均有不俗的評價，這正是我們樂意看見的。民建聯認為現階段總結該計劃是否成功仍然“言之過早”，不過有兩點我希望在這裏提出，希望得到注意。

首先，要吸引的士，甚至其他車輛轉用石油氣，經濟誘因是不能不提的。之前，柴油轉汽油計劃受業界強烈反對，很大程度上是轉用汽油後，引致他們的經營成本會大幅上升所致。雖然現時石油氣的士燃油成本較柴油車略低，但主要因現時政府沒有向石油氣徵收汽車燃油稅。故此，政府若不想再打一次敗仗，有必要構思一整套優惠措施，正如剛才有議員提到的，包括考慮豁免徵收石油氣燃油稅及石油氣汽車首次登記稅、提供低息貸款予一些有意將柴油車轉用石油氣車的車主。

除了要照顧業界的經濟優惠外，“安全”絕對是要注重的環節；由於石油氣車輛對香港而言，始終是一項新引進的科技，故此香港是否有足夠人才應付日後的檢查及維修工作，是值得社會及局內議員關注的，而石油氣加油站內的操作員，在其加油時的操作亦須加以留意。政府應仿效外地經驗，為這些從業員開辦專門的培訓課程及進行這方面的註冊。至於設置加油站的位置亦應盡量以不擾民為原則，並多作宣傳，使市民了解石油氣加油站安全的可靠性，減少及減低日後我們進行這計劃擴展過程之中的阻力。

無可否認若試驗計劃能成功，進一步擴展至私家車是一個理想的做法，然而，事實上，大部分私家車已轉用無鉛汽油，再加上有三路催化轉換器的使用，排出廢氣的污染程度已大大降低，相信我們進一步將計劃擴展至公共小型巴士及小型客貨車是較務實及可行的方案，對整體空氣質素的改善亦更為奏效。

主席，要減少來自汽車廢氣的污染，選用較少污染的燃料是一個途徑，可是大家有否想過一架保養不周全的車輛，無論用石油氣或柴油都會產生過量的廢氣？由於香港市民對汽車保養的知識及關注不足，加上現時汽車維修行業的質素參差不齊，汽車因失修而引致過量的廢氣問題，一直被人所忽視。上月，本人與一環保團體在立法會大樓外舉行汽車廢氣測試活動，目的是喚醒公眾對保養汽車的關注。若政府現時仍不積極向公眾宣傳汽車維修的重要性，不立例加強汽車在續牌前的廢氣測試，忽視提高本港修車行業的質素，今天我們要處理的問題可能是吸入懸浮粒

子，他朝我們則要面對石油氣汽車所排出的一氧化碳、碳氫化合物及氧化氮等問題。故此，清潔的燃油、完善的保養，兩者相輔相成，香港的空氣質素才可有顯著的改善。

主席，本人謹此陳辭，代表民建聯支持議案。

主席：田北俊議員。

田北俊議員：主席，在保護環境問題上，以往很多工商界人士都是有所保留的，因為十多二十年前，我們的工業仍在發展中，很多改善環境的措施，我們可能因競爭問題而負擔不來。但是，今天的香港，大部分工業已經北移，餘下來對空氣污染有問題的，最主要便是的士和貨車。我相信如果政府要盡力協助的士改用石油氣，即使我們現在計數，例如柴油每公升 6.91 元，又或石油氣每公升 4.68 元，長遠來說，的士轉用石油氣是可以省錢的。如果的士一次過轉用石油氣的話，政府當然要付出一筆費用，但是我相信長遠來說，這是一定有幫助的。議員也提到，如果市民少了一些氣管毛病，少看一些醫生，醫療方面的支出也可以節省很多。

主席，我認為作為一個現代城市，一個生活方式是一個整體的生活方式。就業固然重要，但居住環境也很重要。如果我們要成為一個金融中心，要吸引多些外資來港投資的話，便須了解到很多外國的高級行政人員都會攜同家眷來港，所以他們對環境也很着重。我們現時每天可以在電視知道空氣的質素，數字較美國的高出一倍半。很多美國人看到這情況，都會十分不習慣。我相信這對外國人來港投資也會造成負面影響。如果我們可以改善這問題，相信對我們繼續成為金融中心會大有幫助。

主席，具體方面如何做，其他議員都很詳細論述，我不準備多說。我謹此陳辭，支持李鵬飛議員的議案。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：規劃環境地政局局長。

規劃環境地政局局長：主席，議員對我們大家每天呼吸的空氣的質素表示關注，是理所當然的。今天各位議員提出了多項建設性的意見，以改善空氣質素，對於你們的意見，政府是表示歡迎及感謝的。

近年來，由工業活動和汽油車輛導致的空氣污染，已有效地受到控制。不過，香港為數不少的柴油車輛排出廢氣的問題，仍然令人關注。政府同意只有大幅減少柴油車輛的數目，以使用較潔淨的燃料推動的車輛替代，才足以把可吸入懸浮粒子這種有害空氣污染物在空氣中的含量，降低至合乎健康基準的空氣質素指標水平。

在 1996 年，我們就引進石油氣車輛以取代部分柴油車輛在技術上的可行性，進行了一項內部研究。研究過各項技術問題後，包括石油氣補給的基本設施、安全問題、法律架構和是否有適合使用的車輛型號等，我們初步的結論是在香港使用石油氣推動的車輛是安全和可行的。

石油氣車輛在海外多個國家，例如日本、荷蘭和澳洲，已經使用多年。我們對這類車輛的操作安全和環保的優點，絕無疑問。但如果要大規模引進這類車輛，則有賴基本設施的配合及發展。因此，我們帶頭引進有關的技術和配套設施，包括設立石油氣車輛燃料補給站，制訂標準和指引，確保這類車輛操作安全、維修妥善及保養得宜；以及修訂法例，以使這類車輛能廣泛使用，去除不必要的障礙。

為了消除運輸業人士對在本港交通密集的環境下駕駛石油氣車輛的可靠程度的疑慮；以及為取得關於燃油使用量和維修保養方面的成本資料，以便制訂改善空氣質素的汽車燃油策略，我們在去年 11 月推行了一項石油氣的士試驗計劃。我們挑選的士作為試驗對象，是因為在市區由車輛排放的可吸入懸浮粒子排放物中，約有三成來自的士。如果的士轉用石油氣，將可大幅改善我們的空氣質素。此外，適合在本港行駛的石油氣的士亦即時可供應用，只要基本的支援設施配合，便可即時推行該計劃。在此我想指出，這項試驗計劃涉及 30 部的士及兩部房車。這項計劃所以能夠成功推行，實在是有賴以下數個因素，在此我亦想感謝數個團體。

第一是汽車供應商。有兩間主要的的士汽車供應商免費把 30 部的士由日本運抵香港，使有關參與試驗的的士司機，無須購買的士作試驗，這一點非常重要。他們只須付出平時租的士的費用，便可以駕駛石油氣的士。

第二，汽車供應商亦引進了技術，例如維修、保養技術方面的配套，甚至整隊維修工作員亦由日本前來香港，負責這 30 部的士的維修，對技術方面的轉移及訓練香港在這方面的人才有很大幫助。

第三，是油公司的支持及配合。這也回應了各位議員剛才提出的一點，因為現時於路上行走的石油氣車只有 32 部，我們明白到油公司要改裝 4 個地點作為石油氣

的燃料供應站，在生意的眼光來看並不化算，因為每一個站最多只是為 7 至 8 部車服務，實際上油公司是在贊助這項試驗計劃。

最後，當然是的士團體及的士司機方面的支持，如果沒有了這數方面的合作，這項試驗計劃根本不能夠推行。

本來這項試驗計劃是為期 1 年，以考驗在香港的實際環境下，評估石油氣車輛的運作、維修、保養的需求。我們特別有一點想試驗的，就是在香港炎熱的夏天，的士須長時間開放冷氣，亦要不時行走香港較斜的馬路上，實際運作會如何？我們原先的設計是包括四季不同天氣的時間，但根據目前我們進行了兩個月的試驗計劃所得的資料顯示，以現行的石油氣售價計算，石油氣的士與柴油的士的經營成本相若。使用石油氣車輛的人士，包括駕駛者和乘客，均對這些車輛的性能感到滿意。這些積極的回應實在令人鼓舞。為了配合試驗計劃的進行，政府正制訂方案，設立一個石油氣補給網絡，以支援大規模引進石油氣車輛。我們亦正在研究一套更能進一步改善空氣質素的汽車燃油策略、有關的財政安排，以及具體的實施時間表。我們完全同意應該實施經濟誘因，鼓勵的士營辦商改用石油氣。不過，基於試驗計劃剛剛開始，在現階段便決定以甚麼形式推行鼓勵措施實在言之過早。

但政府會視乎試驗計劃的成效，致力盡早將所有的士改用石油氣。我們贊成要達致最大的環保效益，香港應更廣泛使用石油氣車輛。我們的策略是以的士為起步點，然後將石油氣車輛技術推廣至其他類別的柴油車輛，如公共小型巴士、小型校巴和客貨車等。然而，使用石油氣的車輛類別以及轉用的步伐，仍取決於有關的技術因素，例如設立足夠的石油氣補給站所需的時間、是否有合適的車輛型號供本港使用，以及隨着石油氣車輛的增加所引起的累積風險等。

這項議案亦建議是項計劃應推廣至私家車車輛。這項建議看來相當吸引，但我們應記得自 1992 年開始，當局已規定所有首次登記的汽油車輛必須使用無鉛汽油，並須安裝催化轉換器。這項規定已有效地減少了每部汽油車輛廢氣喉所排放的一氧化碳、氧化氮和苯，減幅高達 90%。

石油氣車輛雖排放較少造成污染的碳氫化合物，但潔淨程度僅略勝無鉛汽油車輛，繼續或甚至增加使用安裝有催化轉換器的無鉛汽油車輛，亦不會令本港四周空氣所含主要污染物的含量增高至影響健康的程度。因此，我們覺得無鉛汽油車輛配合有催化轉換器的裝置，仍然合乎環保的原則和目標，我們可以安心繼續使用。另一方面，設立石油氣車輛燃料補給站和維修保養工場等配套設施需要時間建立，我們必須有條理地逐步引進石油氣車輛。由於香港的空氣污染問題主要是因柴油車輛所致，所以我們應優先集中處理柴油車輛的問題。我們並不排除日後會准許私家車使用石油氣的可能性，不過，這是一項較長遠的方案，有待整套基本配套設施設立

後，才可詳細考慮。

至於重型柴油車輛方面，其實我們一直就可否為香港供應石油氣巴士及旅遊巴士的問題，不斷聯絡海外的汽車製造商。但現時，原裝的石油氣雙層巴士和大型貨車並未有供應，更何況在香港的環境下，雙層巴士須開放冷氣。所以，我們正密切留意可用於大型巴士或重型化車的新環保燃油，和例如柴油催化器的廢氣排放控制科技的應用情況。目前較為切實可行的措施，是盡量加快引進新型號車輛，代替舊型號的柴油重型車輛。新車輛符合我們自 1997 年 4 月起便採用的最新歐盟第二階段廢氣排放標準，或將會實施的歐盟第三階段廢氣排放標準，符合這些新標準的柴油重型車輛，是遠較舊型號柴油重型車輛潔淨很多。為達到這個目標，我們已着手改善車輛每年檢驗黑煙的程序，並計劃加強對付排放過量黑煙車輛的執法行動，從而淘汰未能維修至規定的廢氣排放標準的高齡車輛。剛才有數位議員提到在某些地方，很多車輛排放黑煙，就此讓我重申，我們很想邀請各位議員參與我們的 Spotters Scheme，以幫助決定是否檢控或要求排放黑煙的車輛進行維修。

我們期待引進石油氣車輛，作為改善空氣質素的一項重要措施。剛才多位發言的議員對這項計劃表示支持，令我感到萬分鼓舞。我謹向各位保證，我們會竭盡所能，透過設立全面的配套設施，以及訂出廣泛使用石油氣車輛的鼓勵措施，加快大規模引進石油氣車輛的步伐。我們亦會盡快與業內人士商討，有關試驗的工作時間及一切進展，探討能否縮短試驗的過程。

謝謝主席。

代理主席梁智鴻議員代為主持會議。

代理主席：李鵬飛議員，你現在可以發言答辯，你原有 15 分鐘的發言時限，現在還有 5 分 42 秒。

李鵬飛議員：代理主席，今天我很高興本會發言的 11 位同事都支持我提出來的議案。基本上我們已達成一些共識，那便是大家都十分關心香港的空氣污染問題，希望政府盡快實行石油氣的士計劃，使能更快速地推動這方面的工作。

有關曹王敏賢議員的發言，我有數點要作出回應。可能是我說得不很清楚，又或是她沒有聽清楚我就汽油私家車方面的發言。我沒有說要求政府有任何資助，只希望政府有所鼓勵。事實上，石油氣汽車無論如何也較無鉛汽油更為乾淨，我希望政府能以一種鼓勵的方式加以推動，但卻無須政府在資源上有任何補助。

有關小巴和輕型貨車，我在致辭時已說得十分清楚，希望亦能盡快實施。至於重型貨車，我從來沒有說過要使用石油氣，我知道現在仍未有任何技術可以讓大型、重型貨車使用石油氣。我指的是長遠來說，政府應研究為重型車輛引進適合的環保燃料，例如天然氣等，我們知道有些國家已經實行。

談到政府的支持，我只是希望催促政府不要推遲，要盡早設立一套措施，例如提供優惠條件、如何鼓勵的士盡快使用石油氣等，不要待試驗完畢 1 年後再討論，一拖便又是數個月或半年。應盡早訂立這些計劃，盡早讓業內人士知道政府會如何推動會是更佳的做法。

最後，十分多謝本會議員的支持。

代理主席：我現在向各位提出的待決議題是：李鵬飛議員動議的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請說“贊成”。

（議員回應）

代理主席：反對的請說“反對”。

（沒有議員回應）

代理主席：我認為贊成的佔多數。我宣布議案獲得通過。

X X X X X X X

X X X X X X X

改善空氣質素

何承天議員：主席女士，空氣是人類最基本的需要，不論性別，不論貧富，不論國籍，不論老少，每一個人都要呼吸空氣。空氣是免費的，可惜，我們無權選擇呼吸較為清新潔淨的空氣。

本港的空氣質素已經惡化至令人擔心的地步。環保署過往在地面錄得空氣污染指數超過 100 的共有 16 次，顯示空氣污染程度“甚高”，最高一次更達到 167。以空氣中懸浮粒子的污染情況來說，香港比新加坡、漢城、東京，甚至倫敦都要差。根據世界衛生組織的報告，本港現時的空氣污染情況，可導致每年約 2 000 人提早死亡。因此，自由黨今天提出議案，促請政府積極加快步伐，制訂全面和長遠的措施，防止空氣質素繼續惡化。

首先，政府必須從交通工具方面着手。當中首要的工作，是設法鼓勵全港 18 000 架的士的車主盡快更換石油氣的士，提早完成石油氣的士計劃。目前的士車主最擔心的，是一旦換車便要付出高昂的車價，他們亦憂慮石油氣的價格能否長期維持在低水平。就車價來說，一部石油氣的士相信最少要 20 萬元，在今天經濟低迷的情況下，這並非所有車主都可以負擔。

我建議政府以低息貸款方式資助部分車價，並且訂定一個累退式的貸款計劃，即車齡越短的的士，所得的貸款成數越大，車齡越長，則所得的貸款成數可以較小，藉此鼓勵車主盡早換車。

在石油氣價格方面，政府須明確保證將來也不會對石油氣燃料徵稅，以確保石油氣的士的燃料成本，不會高於現時柴油的水平，同時也可避免由於車用石油氣的價格高於家用石油氣，因而可能出現部分車主擅用家用石油氣私自入氣，構成危險。我期望透過政府種種鼓勵性措施，本港可以提早於 2003 年或以前完成石油氣的士計劃。

除了的士外，我們亦要關注現時在市面行走的四千多部柴油公共小巴。由於在技術上，小巴同樣可以使用石油氣燃料，因此問題比較簡單，政府可以盡快展開小巴石油氣試驗計劃，及早訂出更換石油氣小巴的時間表。政府表示，在明年底前，將會有 30 至 40 個石油氣加氣站投入運作，往後數年還會逐年增加；我相信加氣站的數目，足以同時應付的士和小巴石油氣化的計劃。

對於不能使用石油氣燃料的重型車輛，政府須從速展開研究，引進其他類型的環保燃料。

第一種值得參考的燃料是天然氣。外國的經驗顯示，利用天然氣推動 5 噸以上的重型車，效果十分理想，連國內的深圳特區，亦已引入天然氣巴士；此外，本港現時在發電方面，已經以氣缸方式航運進口天然氣，政府應積極研究如何利用現有的安排，把天然氣應用到車輛上。

另一種值得參考的燃料是已在歐洲國家有售的 **diesel turbo**，或另外一種燃料 **citydiesel**，我自己將之譯為“城市柴油”；它的基本原理是透過注入添加劑，令柴油燃燒得更乾淨，可以減少 25%懸浮粒子的排放。可是，目前本港並沒有這種柴油出售，我們應該研究或跟石油公司一起研究引進這類環保柴油的可行性。

主席女士，我的總體印象是政府一直沒有積極研究和引入無污染的交通工具。例如，政府有否參考外國的做法，發展電動巴士？這些電動巴士在地勢平坦的區域，應該可以運作的。

此外，在美國洛杉磯試驗成功並已開始使用的複合汽車引擎 (**hybrid engine**)，也值得我們參考。裝有這種複合汽車引擎的汽車，主要是以電力推動，但遇上馬力不足時，可以自動轉換為燃料推動。此外，鐵路系統始終是高效率 and 環保的集體運輸工具，我期望政府能夠繼續積極發展鐵路系統。

除了改善汽車燃料外，提高車輛的維修水平亦同樣重要。如果車輛定期接受高水平的維修，便可大大減少因為機件過度勞損而污染空氣的機會。行政長官在施政報告中確定了本港要發展高科技和高增值工業，我認為政府可與各個科研機構合作，研究減少車輛排放廢氣的新科技，並且引進外國成功的經驗，以及提升車輛維修水平的方法。

談了那麼多有關交通工具的改革，我想談一談另一個很重要的範疇，就是如何透過城市規劃和環境保護改善空氣質素。第一，如果我們的城市繼續將商業中心過度集中在中環或市區一帶，市民每天上下班時的運輸需求便只有不斷增大，作為主要運輸工具的車輛，亦只會越來越多，空氣質素難免受到影響。反過來說，如果我們能夠在中環以外發展更多的商業區，減少市民上下班時的運輸需求，便可有助改善空氣質素，這亦是我反對中環新一期填海工程計劃的其中一個原因。我建議政府在未來進行城市規劃時，能把減少運輸需求列為重點考慮，逐步發展新的商業中心，使更多市民可以在原區或近區工作，減少交通工具的使用。

第二，政府應認真考慮在假日開闢更多行人專用區。舉例來說，如果政府能夠考慮在假日期間，將近日經常錄得高空氣污染指數的銅鑼灣區的個別街道，劃為行人專用購物區，將不單止有助改善區內的空氣質素，亦可吸引市民

和遊客在區內流連購物。在外國，行人購物區是極受歡迎的，亦得到商戶的支持，因此我希望本港的零售業可以支持這個建議。

第三，我促請政府積極推行植樹計劃，改善環境。就道路而言，在道路兩旁種植樹木，除了可美化環境外，更有助增加新鮮空氣。我促請有關方面將來在開闢新的道路時，能夠在道路兩旁預留空間予樹木種植。除了在道路植樹外，政府亦應在廣泛地區和郊野推行大規模的植樹運動。

除了內部原因外，本港的空氣質素亦受到外來因素影響。在冬天，東北季候風會先經過南韓、日本、台灣及南中國一帶的工業城市，把空氣污染物一併帶進本港，因此，我們必須正視跨境空氣污染問題。最近，特區政府與廣東省政府合作，就珠江三角洲地區的空氣質素問題進行研究，這是一個極好的開始；但我期望港粵兩地的跨境合作，不要只停留在資訊交流或共同研究的層面，我希望在研究完成後，雙方能盡快提出具體減少污染的方法，以法律加以規定；同時，我希望雙方能嚴格執行防治污染的措施。

最後，我想就陸恭蕙議員將會提出的修正案作出回應。我今天提出的種種改善空氣質素建議，是包括了長、中、短期的措施，好像“提供足夠的經濟誘因，吸引的士業盡快轉用石油氣”，就明顯是一項短期措施。我認為陸恭蕙議員所提出的修正案，在方向和目標上跟我的議案其實是相同的，陸議員對我的議案加上“短期”措施的字眼，其實大可不必。

其實陸恭蕙議員的修正案，有些地方不過是對我所列舉的建議作點補充。可是對於其中一項補充，我是有所保留的。因為她提出要“規定所有車輛須接受強制性廢氣測試”，雖然用意良好，但卻是矯枉過正；因為現時每一輛新車，在“落地”時都會附有廢氣排放系統的合格證明書，同時以現時的汽車製造技術，新車“落地”後的一段時間內，廢氣排放系統基本上很少出現問題。要求所有車輛不分車齡都要檢驗，不單止是毫無需要，矯枉過正，而且勞民擾民，浪費資源。

基於陸恭蕙議員所作的補充建議並不合理，自由黨是不會支持的，我亦懇請其他同事表決反對她的修正案。

主席女士，我謹此陳辭，提出議案。

何承天議員動議的議案如下：

“鑑於本港空氣污染問題嚴重，而政府建議的取代柴油車輛計劃進度過於緩慢，亦有欠全面，不足以保障市民的健康，本會促請政府從速制訂長

遠和全面的措施改善空氣質素，包括：提供足夠的經濟誘因吸引的士業盡快轉用石油氣；研究其他類型車輛採用石油氣或其他環保燃料的可行性；研究減少車輛排放廢氣的設備及提高車輛維修水準；研究引進無污染公共交通工具的可行性；推行大規模的植樹運動；把減少使用車輛作為運輸工具的需求列為城市規劃的重點考慮因素；以及加強與內地鄰近地區合作，以減輕跨境空氣污染問題。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：何承天議員動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。

主席：陸恭蕙議員會就這項議案動議修正案，內容亦已印載於議程內。按照《議事規則》，本會現就議案及修正案進行合併辯論。

我現請陸恭蕙議員發言及動議修正案。

陸恭蕙議員（譯文）：除了最後的一部分外，我非常欣賞何承天議員的議案。這項議案真的十分出色，大部分都得到我衷心的支持。我希望在此感謝何議員提出這項議案。我提出修正案的目的，只不過是想加入一些當局可即時採取的明確和短期的措施，藉此加強議案的效力。我會稍後討論何承天議員就我提出強制性廢氣測試這項要求所作出的回應。

主席，空氣污染日趨嚴重，這是無須爭論的。我們今年已多次錄得極高的空氣污染指數。雖然根據空氣污染指數的紀錄所得，只有一些像銅鑼灣的地方曾超越短期（24 小時）的空氣質素指標，但就長期目標來說，更多的地區出現了超越空氣質素指標的情況。

我促請議員留意一點，那就是即使每天都達到空氣質素指標，但就全年來說，亦可能不符合空氣質素指標的要求。短時間受到高水平的空氣污染影響，不一定會即時損害健康，但不斷受到低水平的空氣污染影響，卻可能造成損害。

例如，在 1997 年，就總懸浮粒子和可吸入的懸浮粒子的全年數目來說，在全港 9 個地區中，有 7 個地區超出了空氣質素指標的水平。

我們預計未來的情況會日趨惡劣。儘管當局不斷改善進口新車的排氣標準，路面的車輛卻越來越多，而且那些車輛亦得不到妥善的維修。由於在過往 10 年間，來港的全年臭氧平均數值激增了 80%，臭氧污染的趨勢尤其令人憂心，而這也可能成為香港日後一個嚴重問題。

即時採取的行動

主席，香港必須全速前進以確保情況不再惡化。我希望本會支持本人要求當局在下列 3 個特定範疇即時採取行動：

第一，規定所有車輛須接受強制性廢氣測試；

第二，大幅提高現時就車輛排放黑煙所訂的罰款，以鼓勵更妥善維修車輛；
及

第三，加強執行檢控排放黑煙車輛車主的行動。

這些措施不單針對的士，而且針對所有車輛排放廢氣的問題。我們必須令所有車主明白，他們一定要盡量減少車輛排放廢氣。

主席，我想談一談車輛究竟是甚麼東西。我們大多視車輛為代步工具。如果我們採取一個新態度，視車輛為一些排放毒氣的東西，便可能對於規例的強硬程度改變態度。這是因為如果我們視車輛為方便我們行走的工具，我們便可能不再要求實施更嚴峻的規例。我會稍後再討論這一點。

實況調查 — 統計數字

現在讓我們就香港的情況進行實況調查。環境保護署（“環保署”）的統計數字顯示，就市區排放的可吸入的懸浮粒子計算，的士佔 26%，中型及重型車輛，即包括巴士和貨車在內，亦佔 26%。

本港目前檢控車輛排放黑煙的行動並不奏效。上星期六，一名盡忠職守的環保署檢舉員站在環保署辦事處門外，即軒尼斯道和菲林明道的交界，在 1 小時內數算了合共有 78 輛排放黑煙的汽車。

環保署於去年發出了超過 26 000 張廢氣測試通知 — 其中 63%發給貨車、24%發給的士、11%發給公共小型巴士。

截至本年 10 月終為止，發出廢氣測試通知的數目已比去年增加了 15%至 20%。

這可以歸咎於檢舉員比以往工作得更盡力，但我懷疑這項檢舉計劃並沒有減少那些在馬路上行走時排放黑煙的車輛數目。

在去年接受檢驗的 26 000 輛汽車當中，2 862 輛不能通過檢驗，其中更有 63 輛因而被吊銷牌照。奇怪的是，我們的檢舉數字這樣高，不能通過檢驗的比率卻這樣低。我們不得不質疑這項檢舉計劃是否運作得宜。

即時成效

我相信我提出的短期建議將可取得成效。

正如我較早前提出，我的首個建議是規定所有車輛必須接受強制性廢氣測試，並將這項測試納入為運輸署一年一度的機械及格測試內，藉此提供誘因，促使車主妥善維修其車輛。車輛維修得宜，便不會排放黑煙。我不明白為甚麼何議員會認為此舉會對市民的生活造成騷擾。即如我剛才指出，我所抱的態度是：如果你擁有一輛汽車，並且進行適當的維修，那便不應該會發生問題。我真的不明白何以有人會認為此舉會對市民的生活或生意造成不必要的干擾。我相信自由黨對此必定會有很多意見。如果你對空氣污染抱着認真的態度，如果你想成為負責任的車主，則不論你擁有的是私家車抑或商用汽車，為何你會提出反對？汽車所排出的是有毒氣體，警方的看法相同。我們必須要嚴謹一點，並且要確保能夠在短期內減低廢氣的水平。

我知道運輸署現已抽樣測試部分車輛，但我認為這項測試應盡快擴展至包括所有車輛。如果車輛不符合排放標準，便不得續發新牌照。

關於我第二個建議，我認為現在車輛排放黑煙處罰 450 元是明顯不足的。我建議罰款應改為 5,000 元。我知道市民一定會對此議論紛紛，特別是司機和車主，也一定會議論紛紛。但如果你同意你所看見的黑煙和其他看不到的氣體均是有害的話，那便請你修正你的態度。為何要市民補貼有害污染？為何我們要讓市民的健康冒險？

當然，與此同時，我們須要改良廢氣測試。由於環保署的短時限加速測試並非模擬真實的駕駛情況，所以駕駛人士很容易通過這項測試。環保署現已率先引進更準確的廢氣測試器材。我建議所有廢氣測試中心亦應引進這些器材，令車主難於在測試中作弊。

第三，我建議加強執行檢控排放黑煙車輛車主的行動。這項工作可以由環保署和警方執行——我們甚至可以將這項權力推展至交通督導員。我們可以藉着大規模掃蕩汽車排放黑煙的行動，加快將信息傳開。我不知道何議員會否又認為此舉會干擾市民的私生活。我當然認為事實並非如此。

發電廠排放氣體

我亦加入了一項關於發電廠排放氣體的修正案。我們不應忘記，發電廠排放出最多的二氧化硫、二氧化氮及二氧化碳。

雖然我們在地面所感受到的影響與汽車排放廢氣不同，但燃燒礦物燃料作發電用途提升了污染的危險程度。

對於推行用以減低消耗能源並藉提高能源效率和節省能源以減低排放廢氣的“用電需求管理計劃”，我們必須抱持更嚴謹的態度。根據環保署的估計，本港因濫用電力和其他燃料的浪費，每年達 49 億元（以 1991 年價格計算）。

如果我們可以避免浪費能源，我們便可以將節省下來的開支回饋經濟，以期刺激經濟復甦，以及在能源效率範疇提供就業機會。

不過，要積極推行用電需求管理計劃，政府必須給予公用事業適當的誘因，而政府當局也有需要釐定一項更一致的整體能源政策。

主席，基於本會採用了分開投票制度，往往難以輕易通過議案。我們在今天下午通過了一項議案。我希望這項與黨派無關的議案也可以獲得通過。我也希望自由黨改變初衷，並且最少視車輛所排放的氣體為有毒氣體。如果可以抱着這麼嚴肅的態度看待這個問題，我們何以不能施加更嚴厲的規管？如果你不喜歡我的建議或你想面對這個問題，我們大可以從長計議。但我希望你至少同意這方向是正確的。謝謝。

陸恭蕙議員動議的修正案如下：

“在“本會促請政府從速制訂”之後加上“短期及”；刪除“長遠和”中的“遠和”，並以“期的”代替；刪除“全面的措施”中的“的”；在“包括：”之後加上“規定所有車輛須接受強制性廢氣測試；大幅提高現時就車輛排放黑煙所訂的罰款，以鼓勵更佳車輛維修；加強執行檢控排放黑煙車輛車主的行動；”；刪除“以及加強與內地鄰近地區合作”中的“以及”；及在“以減輕跨境空氣污染問題”之後加上“；以及積極推行用電需求管理計劃，以減低礦物燃料發電廠所產電力的用量”。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：何承天議員動議的議案，按照陸恭蕙議員的修正案，予以修正。

現在進行辯論，是否有議員想發言？

劉千石議員：主席女士，我首先要“申報利益”，我是空氣質素惡劣的主要受害者，因為我的氣管十分不妥，一遇到空氣混濁，我便會氣喘，尤其是站在銅鑼灣的街頭，呼籲市民響應各項行動的時候。所以，我覺得改善空氣質素是非常迫切的工作，我十分支持提出這項議案辯論。

說到底，今天地球大部分地區的空气質素惡劣，可以說是我們文明社會一個很大的諷刺。一方面，我們為了改善生活質素，創造各種形形色式的科技產品，令我們的生活更舒適；但是，科技產品卻反過來破壞我們周圍的環境生態，對我們的健康構成威脅，這實在是“文明社會的兩難”，亦是我們必須全面反省的一個問題。坦白說，今天無論是原議案或修正案，提出的改善方案都只是治標而未能治本的，可能這正是今天文明社會的悲劇！

我覺得，鼓勵也好，立法強制也好，最重要的是社會上每個人（包括政府在內）都能夠有保護環境、改善環境的意識，改變我們的生活、消費及行為模式，以較為合乎環保的方式生活，這樣才能夠有效達致改善環境質素的目標。

不過，無論如何，政府在改善環境的過程中，仍然是擔當責無旁貸的角色，今天我想在兩方面提出意見，希望政府能夠着力落實。

首先，正如剛才兩位同事所說，空氣污染的主要“罪魁禍首”乃是汽車排出的黑煙及污染物；除了發展石油氣的士等措施外，我覺得更重要的是，政府必須全力發展大型集體運輸系統，令市民可以減少使用私家車或其他非集體的運輸交通工具，因為這些都是不符合環保原則及效益較低的交通工具。事實上，香港是一個人口極為密集的地方，無論從環保或從交通運輸的角度看，香港都應該大力發展諸如鐵路的集體運輸系統；可惜，政府在鐵路發展方面的立場十分保守，往往要等到一個地區的人口密度已經非常高的時候，才決定發展鐵路，這個方向根本是一個很大的錯誤。

到了今時今日，個別市區及新市鎮仍舊未有鐵路運輸系統，例如居民達 50 萬的九龍城區的地鐵支綫網絡，政府一拖便拖了二十多年；去年，地鐵公司提出了發展東九龍及北港島支綫的計劃，一直等待政府的回應，但到了今天，建議仍然是石沉大海。我很希望政府能夠完全改變其保守心態，盡力發展集體運輸系統，以減低一般交通工具的使用，從而改善空氣質素。

第二點我認為政府必須加以考慮的是，在都市規劃及新市鎮發展規劃時，應更多地研究如何在都會規劃上，令空氣質素得以改善。事實上，銅鑼灣等都市核心地區之所以空氣質素特別差，除了因為銅鑼灣區的汽車特別多外，還因

為那裏高樓大廈密集，在規劃時並無預留“出風道”，令空氣中的污染物被迫困在區內無路可走，這亦是導致空氣質素惡化的一大因素。相反，例如將軍澳等新市鎮，在都會規劃設計時已經預留“出風道”，空氣質素明顯較為理想。我希望政府能夠多加考慮這方面的規劃，以改善本港的空氣質素。

主席女士，空氣質素惡劣影響着全體市民的健康和生活水平，包括你和我，甚至影響旅遊業及其他經濟發展。採取各項措施改善空氣質素是當前急務，希望政府作出正面回應。

謝謝主席。

周梁淑怡議員：主席，香港的空氣污染問題越來越嚴重，指數亦頻頻創新高；例如銅鑼灣一帶的商業區，路邊污染指數曾經錄得 16 次超過 100，達到甚高的水平。事實上，香港的空氣污染比很多東南亞及歐洲的城市差，以懸浮粒子微塵令空氣污染為例，香港的污染程度較倫敦高兩倍，亦比其他如吉隆坡、新加坡、漢城及東京等亞洲城市為差。我們十分關注香港人的整體健康，我相信每一個人都很希望在這方面能夠有所改進。

現在香港空氣污染的其中一個來源，當然是柴油車，所以我們自由黨一向都贊成的士轉用石油氣，認為這個計劃對改善空氣質素可以有很大幫助。政府必須提供足夠的誘因，包括低息貸款等以鼓勵的士轉用石油氣。除此以外，我相信最近的一個熱門話題是，油公司亦必須減低石油氣價格，這一點我們自由黨非常支持，我們也覺得如果要推進這方面的工作，這是我們要關注的很重要的一點。

除此以外，剛才陸恭蕙議員談到截停噴黑煙汽車的問題，雖說是治標不治本，但我相信這也不失為一個重要的治標方法，最少可以保障空氣免受不必要的污染。剛才陸恭蕙議員提到一些數字質疑自由黨，讓我們首先看看那些數字，她說現在有二萬多輛汽車噴黑煙被抓的個案，但為何只有二千多宗個案遭檢控呢？我不知陸議員有沒有查詢過環保署，但據我瞭解，現在有兩個情況，例如我們捉到噴黑煙汽車的司機，要他把汽車拿去檢驗，他可能自己急忙先去把它弄乾淨了，到送檢時，汽車根本已不會再噴黑煙了。這其實可能是一件好事，因為這會令他趕快清潔汽車的引擎，避免繼續噴出黑煙；但另外亦有一個情況，就是他們會調校引擎減低燃油的噴射量，才送汽車去檢驗。據我所瞭解，環保署現在似乎正在試一種新式的儀器，可以測到輕型車輛的引擎是否被調校過，這件事我相信一定要快些做，這些不太守規矩的駕車人士所做的不當行為，一定要盡快杜絕，因為這種行為在環保方面事實上非常不利。

剛才陸議員一直批評我們自由黨，問為甚麼我們會這樣說，幾乎是指摘我們“阻着地球轉”，我倒想跟她計一下數。她剛才說有二萬多個個案有問題，但我們知道香港有四十多萬輛汽車，其中有 30 萬輛是私家車；根據她的意見，全部四十多萬輛車每年都一定要去排隊檢驗，可是，現在有問題的不過是那二萬多輛而已（雖然我們也嫌太多），汽車應該在有問題的時候才測試。陸議員則說不是，這四十多萬輛請排隊，全部都要測試。如果我們往壞處想，這樣驗車便為車房製造了很多生意，一直排隊，四十多萬輛。此外，這樣做也很不公平，因為在那四十多萬輛汽車中，其實只有兩萬多輛有毛病，甚至其中有部分根本不是那個毛病，最後有毛病的可能只得 5%，但那其他 95%便要陪着一起驗車，還要付錢，每一次驗車都要付錢。我不知道有多少個國家每年都要這樣做，但即使是很先進的歐洲國家，也不會要求兩三年的新車進行檢驗，難道這還不算是擾民嗎？我奉勸陸恭蕙議員問一問那 95%把汽車保持得非常乾淨的車主，請問他們對陸議員的提議有甚麼觀感。如果這不是擾民，我真不知甚麼才是了。

但我很同意另外一點的，是執法一定要做得很好，現在事實上是做得不夠的。在那些黑點，應該多設即時檢控，也可以加強 "spotter scheme"，找多些市民幫忙，預防及制止汽車噴黑煙。此外，主要購物區的空氣污染指數，現在也非常高。剛才在我進來之前，收到一份文件，這位來自尖沙咀的人士說這是他的冷氣機的過濾器(filter)只用了兩個月，已經由白色變了黑色。我很擔心，因為尖沙咀是購物零售商密集的地方，銅鑼灣亦然，我很希望市民在這方面能夠多做些工夫，以避免這種情況影響我們的零售業。謝謝。

許長青議員：主席，要改善車輛排放廢氣的問題，以法例加強管制是常見的做法，例如增加警方的法定權力，要求車輛司機在等客時關掉引擎以減少排放廢氣，以及加強對排放黑煙車輛的檢控等，這些都是政府可以採取的辦法。不過，法例管制的效用恐怕是很有限的。不少研究報告指出，美國過去三、四十年的經驗顯示，要有效減少汽車廢氣，倚靠立例規定汽車須安裝防污裝置等行政指令方式，其環保的效果遠遠不及使用不含鉛汽油。前車可鑑，政府鼓勵汽車使用無鉛汽油，以及引入石油氣或更環保的汽車燃料，方向是正確的。關鍵的問題是，政府能否成功說服司機轉用環保燃料。

正因如此，政府以石油氣的士作為試點的計劃能否成功，對於日後其他車輛會否跟隨使用石油氣，其影響是舉足輕重的，故此政府必須盡力確保石油氣的士計劃的成功。在有關的報告諮詢文件中，政府明白到車用石油氣的價格、石油氣的士的營運成本、加氣站的配套設施，以及維修服務的人力和資源，都是的士是否願意棄用柴油、改用石油氣的主要誘因，可惜政府在諮詢文件中，並沒有在這些方面提出實質而具針對性的建議；主要的問題有 3 方面：

- 第一、 石油氣的士每公里的燃料費為 6.6 角，較柴油的士貴 4 仙。另一方面，石油氣的士用了 4 至 5 年通常便要更換，柴油車則可用 8 至 10 年，折舊率相差近半。在公共交通市場競爭越來越激烈的情況下，要降低石油氣的士的成本，稅務寬減大概是最好的辦法，政府卻不願意在稅項上作出承諾；
- 第二、 在加氣站方面，政府特別關注到選址與居民安全的問題，無疑是正確的，但市區內的加氣站會否因此數目不足和分布不平均呢？加氣站的交通又是否方便呢？政府對此都沒有交代。此外，未來兩年政府計劃興建 40 至 50 個加氣站，聲稱能應付最少 5 000 部的士，但相對於 18 000 部的士總數，仍然相距甚遠。政府如果無意增撥資源加快興建多些加氣站，又怎能說服的士盡快轉用石油氣呢？
- 第三、 維修方面，維修石油氣的士的車房，須符合嚴格的條件，加上石油氣的士須用不少額外的零件，在在都令維修費增加，但政府在這方面有沒有提供協助呢？

此外，在推動石油氣的士時，政府似乎只關注到石油氣與柴油在經濟效益上的比較，卻忽略了一個重要的問題，就是司機享受清新空氣，當中的經濟效益，是否較汽車噴廢氣為高的問題。如果政府在宣傳方面能告訴司機，廢氣對他們健康損害有多大，政府在說服他們應主動轉用石油氣時，不是會更事半功倍嗎？

政府要減少車輛廢氣的污染，其實所需的不僅是新科技，更重要的是要有靈活的行政統籌，因為整個過程涉及很多部門，包括環境保護署、運輸署、警務處、教育署、地政署和旅遊事務專員等，可惜政府在這方面未有提及，本人希望政府加以注意。

主席，本人謹此陳辭。

陳榮燦議員：主席女士，本港空氣質素近數年日漸下降，最近數個月，在中環、銅鑼灣、旺角等地路邊監測站，測得的空氣污染指數越來越高，有時更高達 165。在街道上，處處“沙塵滾滾，分分鐘殺錯良民”，路人最常見的動作是“掩鼻”而過。如果在某個地區停留過久，縱使不“黑口黑面”，也可能塵埃滿面；因此，改善本港空氣質素確是刻不容緩的。

在種種導致空氣污染的原因當中，較令人關注的，是有關柴油車排放的二

氧化氮、臭氧及可吸入懸浮粒子；除此以外，建築地盤的塵埃、工廠的廢氣，商業機構排出的熱氣等，都不斷使香港空氣質素下降。因此，政府近年已制定多條法例，監控各處空氣污染的來源。去年，更推行石油氣的士試驗計劃，以石油氣車取代柴油車。

不過，在政府較早前提交的建議引入石油氣的士的諮詢文件中，並沒有對業界及市民詳細交代他們關注的問題，這點非常令人失望。民建聯認為，政府對這些問題欠缺明確的指標，將會成為改善空氣質素的絆腳石。因此，民建聯認為，如果要全面引入石油氣的士，政府在全面推動，全心支持及全力協助方面是非常重要的。經濟誘因是促使柴油車轉用石油氣的重要因素，例如：政府應保證石油氣的士的經營成本不高於柴油車輛，以及維修費也不比柴油的士貴等。

民建聯認為，引入石油氣的士只是減少汽車帶來空氣污染問題的其中一個方案。除此以外，車輛保養及維修質素，亦會影響廢氣排放的多少。香港現時修車從業員的技術水平參差不齊，相信不少有車的同事亦深受其苦，自己的坐駕明明入廠大修不久，但仍發覺黑煙狂噴。

民建聯認為車輛維修人員質素參差，與現時培訓機制跟不上科技發展有直接關係。政府應改革現時車輛維修行業的課程，投放更多資源於工業學院及職訓局，使其課程配合科技的發展；甚至可以考慮以發牌形式，使修車行業的質素得以提升。政府也可以實行優質車房計劃，發放有關維修車房的質素及價目，使車主能有一個選擇的權利。

主席女士，民建聯相信，只要車主充分瞭解維修車輛對環境、自身安全及經濟效益的重要性，而有關當局又提供足夠的資訊，讓車主選擇有質素的維修車房，相信車主會主動地妥善維修本身的車輛。

另一方面，香港的市區規劃落後，路窄樓高，缺乏綠色地帶，造成空氣中的污染物容易積聚。我同時要指出，發展無污染運輸工具仍為未來規劃的主綫，集體運輸才是最有效解決汽車帶來空氣污染問題的工具。除此以外，大規模推行植樹計劃亦值得鼓勵。眾所周知，樹木除了有助紓緩空氣污染之外，位於路兩旁及斜坡上的樹木，更可成為天然的隔音屏障及作鞏固斜坡之用。內地一些規劃較完善的省市，已規定在公路兩旁必要有一條綠色帶，以紓緩汽車帶來的各種環境污染。民建聯認為政府應參考這種做法，規定新建的道路必須有“綠化帶”，而現有的道路亦盡可能多種樹木，幫助改善空氣質素。

主席女士，民建聯明白香港空氣質素日益惡劣，並非完全拜汽車所賜，其他的污染來源，例如發電廠用煤，絕不比汽車排放廢氣為低，政府除積極推動

兩間電廠實施排放管制外，更應要兩間電廠承諾，盡量使用天然氣代替煤作為發電燃料，以減低排放出來的污染，對症下藥。同時，本港應和內地政府合作，促進全區的空氣改善，使本港的秀麗景色重見天日，這樣對旅遊業也有一定幫助。

主席女士，本人謹此陳辭，謝謝。

羅致光議員：主席，我想與大家分享一些有關投訴污染的統計數字。不知大家是否知道，1996 年排第一位的投訴數字是噪音，到了 1997 年，排第一位的卻是空氣。如果我們將投訴的個案細分，排第一的個案類別是對汽車排放黑煙的投訴；以地區而言，排第一位的是葵青——代表新界西的議員要留意了，第二位是油尖旺，第三位則是元朗，似乎在頭三位的，有兩個都是屬於新界西的選區。

稍後何敏嘉議員會就空氣質素和健康問題發言，何俊仁議員會集中談交通及空氣質素的問題，我則想討論幾個問題，包括跨境空氣污染，推行大規模的植樹運動，強制的廢氣測試，以及減少用電和增加排放黑煙的罰款等。

先談跨境空氣污染的問題。大約四、五年前，我記得有一次到李柱銘議員家聊天，他住在半山，在他家門外望向珠江口的方向，當時是吹西北風，我很明顯地看到視野的差別，在珠江口那邊視野特別差，而那些煙霧正從西北面的珠江口吹過來。這就是跨境污染的問題，大家有空時，趁西北風明顯的日子裏注意一下，便會看到從珠江口吹過來的污染空氣。在較早時財務委員會審批一個有關跨境空氣質素研究的申請時，曾經有些同事問我為甚麼要做跨境空氣質素研究，當時我覺得十分奇怪，竟然有人會不明白這項申請，原因原來有這麼多人不知道，空氣污染的問題不單止是一個獨立於香港的問題，而是一個跟鄰近地區息息相關，大家要攜手合作去解決的問題。我相信現在政府才開始踏出第一步進行研究，是稍為遲了一點，我們惟有加快速度，改善兩個地區的合作。

關於植樹運動，我記得小時候參加過一些類似的活動，那時叫林務營 (forestry work camp)，當中我學到很多經驗，例如如何植樹、樹木的好處等，工作營本身除了勞動價值外，更令參加者增加對樹木及環境關係的認識。過往這些植樹運動，很多時候都在郊區進行，市區植樹方面，似乎做得不太夠。剛才何承天議員也提過，在街道兩旁種樹，除了美化環境外，為了環保的種種問題，事實上都是值得我們更努力地去推動的。我認為政府可以考慮跟一些中小學合作，推行區內的植樹運動，一方面教育新一代，另一方面又可改善社區的環境及空氣質素。

另一個是關於是否要規定所有車輛都要接受廢氣測試的問題，我們當然明白，每一個負責任的車主都應該定期檢驗車輛，事實上除了廢氣之外，很多其他汽車零件也可能一年最少要驗兩次。如果在驗車之餘再驗廢氣，車主所付出的費用和時間也不會增加很多。不過，我亦同意一點，就是如果我們一開始就要求所有車輛，不論是新車或舊車，都要驗廢氣的話，的確會有很多車主抗議和反對。如果我們要立法加以規定，我覺得仍須進行更廣泛的討論及諮詢，研究我們應該如何執行這件事，究竟是 8 年、6 年、4 年或 3 年車齡的汽車必須檢驗，還是 1 年新的車也要檢驗呢？我相信這個問題應該先提出來作廣泛諮詢。

至於減少用電方面，我們可以說，環保及空氣質素問題，人人有責，但一般的市民對於“慳電”設備的認識很少。例如，我不知道假如這個議堂全部都用“慳電膽”的話，究竟一年可以節省我們納稅人多少錢，這一點我可能要求秘書處研究一下；因為全部用“慳電膽”，一定會節省納稅人不少金錢。如果一個家庭知道用了“慳電”設施一年可以節省多少錢的話，我相信減少用電這件事會更容易推行。我們很明顯有需要作更廣泛的公眾教育，讓市民明白節省電力本身除了對環境保護重要外，對每個人的錢包也十分重要。

另外一個議題是關於車輛排放黑煙的罰款。住在港島區經常駕車上花園道的人一定會覺得，前面有很多“墨魚”走來走去，不停的噴“墨”，有時候開車跟着它們會很辛苦。原則上我們同意大幅度增加罰款，但增加多少，我相信還要商量。因為我們留意到，即使車主真的負責任，定期驗車，汽車也有時會因為突然故障，以致排放的黑煙大增，要是條例太苛刻，會否出現一個不太公平的現象呢？我相信這件事是須作研究的。

就陸恭蕙議員的修正案內容，民主黨雖然認為在細節上仍然有不少地方須研究、討論及諮詢，但整體來說，民主黨是支持其精神的。因此，主席，我謹此陳辭，支持修正案及原議案。

何鍾泰議員：主席女士，香港的空氣質素有多壞，當然我們可以通過環境保護署每天在各大主要傳媒發布的空氣污染指數得知。其實只要我們在鬧市或工業區，例如銅鑼灣和觀塘等區域走走，便不難發現香港的空氣質素變壞到甚麼程度。但更可怕的是，很多市民已漸漸覺得清新空氣是奢侈品，而空氣污染是經濟進步所要付出的代價之一。

雖然市民也察覺到本港的空氣質素日益惡劣，但不知是否因為空氣污染仍未對市民的健康構成即時影響，社會上只有少數關注該問題的環保組織，積極要求政府加強解決空氣污染的力度和速度，一般市民卻默默地接受了這個現實，將污濁的空氣當作香港生活的一部分，而空氣污染也從來沒有像房屋、就

業等其他切身的民生問題般，得到社會廣泛的關注和討論，這點實在非常可惜。

其實，市民對空氣污染不太關心可能有很多原因。其中之一是市民對空氣污染問題的嚴重性缺乏認識，而且有關的負面影響，也要經過若干年才會浮現出來，沒有對生命構成即時的危險，所以不會即時覺得有急切性。另一個可能的原因是，市民知道問題的存在，但他們可能有錯覺，覺得政府只會將工商業的利益放在首位，空氣質素從來都不是決策主要的考慮。如果上述任何一個原因成立，市民也不會像在其他民生問題上那樣，向政府施加壓力，以致問題的解決遙遙無期。

政府在解決空氣污染的問題上是責無旁貸的，而且越來越差的空氣質素，亦有需要我們即時正視。首先，我們要瞭解空氣污染的來源，汽車（特別是柴油車輛）所排放的廢氣，正是主要原因之一。因此政府必須加快取代柴油車輛，並且盡快落實石油氣的士計劃。同時，政府亦可聯同內地以及其他國家的有關單位，研究其他環保燃料的可行性，亦應該積極拓展環保而且具高效率的鐵路網。本人同意劉千石議員提到的地鐵綫，事實上，東九龍綫和港島西部延綫，我們已經說了二十多年，現在還是興建遙遙無期，我也不想再說了。更為徹底的，就是研究引進無污染公共交通工具的可能性，而在現階段必須加強管制，減少車輛排出廢氣影響空氣質素。除了加強立法外，政府也必須嚴厲執行有關法例，減少因汽車排出廢氣而造成的空氣污染。

另一方面，華南地區的急速發展及都市化，對鄰近的空氣質素構成很大壓力，因此，粵港兩地在改善空氣質素的層面上，實在有合作的必要。對於粵港環境保護聯絡小組的成立，並且將會合作進行有關珠江三角洲空氣質素的研究，本人表示十分歡迎。可是有關的研究工作，最快也要在明年 4 月左右展開，須大約 18 個月進行，大概要在 2000 年年底才能完成報告，提交給聯絡小組考慮，再加上制訂相應的對策需時，我們也不能展望有關研究會對本港的空氣質素可作出即時改善。無論如何，兩地的合作將會對解決問題發揮正面作用，可是，兩地政府亦應加快進行有關研究，以及盡快提出有效防止空氣質素惡化的措施。

改善空氣質素同時必須有市民的積極參與，一方面，他們可以負起環保的責任，包括盡量使用公共交通工具、加強對自己車輛的維修，以及減少不必要的能源消耗等；另一方面，市民對環境保護的重視，亦會促使政府將環境保護工作放在較優先的位置上，而不會像現時的情況，政府政策只重視經濟發展，很多時候忽略了環境因素。因此，政府應積極加強市民對環境保護的認識，多做些工夫，令市民在這方面能夠多些了解，多些知道環境保護對他們本身的長遠影響。我相信政府在這方面扮演的角色非常重要。

主席女士，本人謹此陳辭。

鄧兆棠議員：主席，今年 9 月，銅鑼灣區又再創下連續 4 天空氣質素超過 100 的紀錄。有關鬧市或工業區空氣污染嚴重的報道已經是屢見不鮮，但即使是遠離工業區、鬧市，而交通流量亦不高的鄉村地區，如元朗，每年平均空氣質素指數，亦連續兩年出現超標的情況，可見本港的空氣污染問題已不單止是“局部地區”的現象，而是全港的問題。

事實上，我們每天呼吸的空氣裏已含有各種各類的污染物，當中以“可吸入懸浮粒子”（俗稱：微塵）對人體的影響最嚴重。它可觸發或導致慢性支氣管炎、哮喘、肺氣腫，甚至死亡，而據多項獨立的研究結果顯示，每立方米空氣的微塵含量只要上升 10 微克，便足以令“由空氣污染導致”的死亡率上升 1%。

汽車廢氣是排出微塵的主要來源，而車輛排出的微塵有 98% 是由柴油車輛所排放，因此如何取締佔全港車輛總數三分之一的柴油車輛，是解決本港空氣污染的關鍵課題。推行石油氣的士計劃，便是嘗試研究使用石油氣的汽車，減少空氣污染的其中一個方法。去年臨時立法會期間，港進聯已成功通過議案，促請政府落實石油氣的士計劃，改善本港空氣質素；政府亦從善如流，順應環保，推行為期 1 年的石油氣的士試驗計劃，並在施政報告中，提出落實石油氣的士計劃的時間表。不過，在最近發表的“引入石油氣的士的建議”文件中，政府除願意增設加氣站及培訓合格維修人員外，並無承諾推行任何優惠計劃及設立“經濟誘因”機制，以保證石油氣的士計劃能成功推行。

文件顯示，石油氣的士在效能及營運成本方面，並不比柴油的士佔有任何優勢。此外，政府一方面規定石油氣的士必須原廠入口，不得使用改裝車輛，即時大幅增加的士業轉用石油氣車輛的成本；而另一方面，政府既不願意協助調低石油氣價格，亦不承諾免收石油氣的燃料稅，使業界在長遠來說亦無法節省營運開支。在商言商，我們恐怕難以苛求業界“賠本”來支持“環保”，而石油氣計劃最終只會胎死腹中。

港進聯去年建議，政府應為業界提供更多財政上的協助，例如豁免徵收石油氣燃料稅，以及在首次登記稅及購車方面，給予優惠，可惜諮詢文件並未落實有關建議，本人希望政府能盡快考慮。除了石油氣的士計劃外，政府也應盡快研究其他柴油車輛轉用石油氣或其他環保燃料的可行性，特別是廢氣排放量極高的中型柴油車輛。據悉，美國、荷蘭及奧地利等國家已成功推行石油氣巴士，政府大可以作為參考，研究把這些技術引入本港的可行性。

最後，本人想談一談有關空轉引擎這一個容易遭人忽略，但卻絕不容輕視的問題。據環保組織的資料顯示，開動引擎而不行走的空轉車，其廢氣排放量比行走中的車輛更為驚人；平均而言，37 輛空轉車排出的一氧化氮，便相等於 4 000 輛行走中汽車的排放量。現時許多歐美國家，已有法例監管空轉車的問題，可惜特區政府並未加以效法。本人認為，政府一方面應可以考慮透過立法方式，管制空轉車輛排放廢氣，另一方面，便應加強現有的環保教育及宣傳工作，突顯及把有關問題的嚴重性具體化，提高本港市民的環保意識。當司機明白到停車時不關掉引擎，最終只會害己害人時，有關問題便更容易解決了。

政府用於環保的開支，已由 95 年度的 22 億元，增加至本年度的 33 億元。但香港的環境似乎並未因此得到重大改善，特別是空氣污染的問題。本人希望政府在全力刺激經濟，引領本港邁向經濟復甦之路的同時，也要加強改善本港的環境與空氣質素，否則，即使香港經濟復甦、市民消費能力更高，香港的生活質素也只會越糟，明天也不會變得更好！

主席，本人謹此陳辭。

劉健儀議員：主席女士，行政長官在今年的施政報告中，表示為了減少海水污染，政府預算在未來 5 年斥資 120 億元進行大型工程，改善污水收集和處理系統。明顯地，政府認為為了香港可以有更明淨的水質，耗用一些公帑是值得的。

行政長官亦有提及另一個最迫切的環保問題，就是空氣污染；不過，他並沒有表示會動用多少的資源來改善空氣質素，但就明確指出，政府打算從 2000 年年底開始，要求所有新的士都改用石油氣。政府會斥資多少公帑來推動石油氣的士是未知之數，就連石油氣的士的車價、石油氣價格、加氣站數目和分布，以及有多少車房和維修技師負責維修保養，這些本來是推行石油氣的士計劃的先決條件，但仍然是一堆未知之數。

政府官員說會保證石油氣的士的經營成本不會高於柴油的士。雖然現時石油氣的士的售價較柴油低，但石油氣車的耗油量較柴油車高，所以石油氣的士的經營成本未必低於柴油的士，況且，現時沒有人可以保證石油氣價格的水平或政府是否會就石油氣徵稅。此外，石油氣的士的壽命可能較柴油的士短；換言之，石油氣的士的折舊率較高，經營成本相應提高。政府又如何保證石油氣的士的經營成本不會高於柴油的士呢？

在推行石油氣的士計劃初期，政府“相信”約有 40 個石油氣加氣站投入運作，現時全港有超過 180 個加油站，即是 40 個石油氣加氣站，佔現有油站的五分之一。由於加氣站必須距離民居超過 55 公尺，在市區設立加氣站有一定困難，

可能會令市區的加氣站數目不足及分布極不平均，政府如何保證有足夠的加氣站和分布是平均的呢？

維修石油氣的士的車房須用較大地方，並須投入巨額資金進行改裝，才能夠符合嚴格的規定。由於只有極少數的車房具備這些條件，石油氣的士維修服務可能不會普及，維修費用昂貴和需時較長。雖然政府表示有車房願意維修石油氣車，亦表示會訓練維修技師，但屆時有多少車房和技師真正投入服務仍屬未知之數，政府如何能夠保證石油氣的士的維修保養費用不會高過柴油的士呢？

的士車龍長短可以說是經濟冷熱的溫度計，現時大家都看見的士大排長龍，反映本港經濟仍然低迷。行業中不少是“單頭”車主，收入已大不如前，要供車會以及養家，已經入不敷支，試問他們在現時的經濟環境下，怎樣有能力重新供一部石油氣車？銀行是否會貸款也成問題。

政府要盡快推行石油氣的士計劃，便必須盡快解答上述一連串的疑問。政府應該明白，要吸引的士業盡快轉用石油氣車，除消除業界對前景的疑慮外，政府必須提供足夠的經濟誘因，例如豁免首次登記稅和每年牌照費、保證免收石油氣稅、提供換車資助。為了香港可以有更清新的空氣，耗用這些公帑是值得的。

此外，在配套設施方面，政府應給予最大的支持和方便。有油商向我表示，他們擬更改現有油站以便售賣石油氣，但政府堅持這樣便等於更改土地用途，必須補地價。政府這種“趁機撈油水”的態度，怎樣可以令石油氣價格維持具吸引力的低水平、如何吸引油商設立更加氣站、如何令石油氣的士計劃盡快展開呢？

主席女士，政府表示會研究探討其他柴油車改用石油氣或環保燃料的可行性。我想提醒政府，在研究把這項計劃擴展至其他種類的車輛時，應先進行全面的試驗，充分諮詢有關的業界，提供足夠的資料，以及足夠的經濟誘因，不要像今次推行石油氣的士計劃一樣，在完成試驗前便推出一份內容空洞的諮詢文件，名為諮詢，但實際上志在必行，而行業仍然有很多疑問。

改善本港的空氣質素，我一直堅持要多管齊下，政府更要採取主動和積極的措施，但政府只曉得從被動和消極的方面出發；在這方面，環境保護署的工作一直只集中怎可檢舉多些噴黑煙的車輛、如何重罰司機，何曾主動和積極研究如何減低車輛排放的廢氣？相反，在的士業推動下，政府才展開石油氣的士試驗計劃，在的士業參與贊助下，理工大學成功研究“廢氣過濾器”以減少柴油車排放的懸浮粒子。要改善空氣質素，政府必須採取更積極的態度，不應將

所有責任放在行業或車主身上。

對於陸恭蕙議員提出的修正案，要求大幅提高排放黑煙的罰款，我認為這建議並不可取。以懲罰方式去達到目的，是消極的做法，亦容易殺錯良民。一直以來，我都鼓勵車主必須把車輛維修妥當，但眾所周知，現時本港的維修汽車技術參差，很多車房的水準落後，政府全無規管，車主無法判斷車房優劣。不先針對問題的核心，不鼓勵維修技師提高技術，反而重罰一些可能只是光顧了“無良”車房的車主，是不公平的。

本人謹此陳辭，支持原議案，反對修正案。

梁智鴻議員：主席女士，多位同事已提到空氣污染的嚴重程度，相信沒有人會反對，也沒有人會認為這樣說不對。但我大膽說一句，其實現時空氣污染的嚴重程度，已達“吸氣危害健康”的地步，而不單止是“吸煙危害健康”，我並非故作驚人之語，因為大家都知道，事實上，路邊空氣污染指數近數月來一再創新高。醫學界的研究早已指出，空氣中的懸浮粒子與呼吸系統疾病如慢性支氣管炎、哮喘、氣腫等均有直接關係，剛才鄧兆棠議員已說過，但我想再次強調，世界衛生組織資料更顯示，每立方米空氣中的懸浮粒子，若上升 20 微克，便會令入院率上升一成；上升 55 微克，會使死亡率上升一成。此外，由柴油車廢氣和二手煙構成的污濁空氣，亦與本港兒童患上哮喘有莫大關係，並非只有劉千石議員呼吸不暢順。在 1996 年的研究中，本港每 100 名 13 歲以下的兒童，就有 16 名患上哮喘，比 5 年前增加一倍；醫學界一直關心如何改善香港的空氣質素，以維護民康，可惜當局的相應措施卻有如蝸牛蠕動般緩慢，着實令人費解。

剛才大家都談到利用石油氣取代柴油的好處，對政府行動緩慢表示失望，我亦不想在這方面多談。政府緩慢的行動和諸多顧慮的處事手法又怎可以遏抑日益嚴重的空氣污染問題呢？

剛才何承天議員已說出現時香港的空氣污染水平，足以導致每年 2 000 人提早死亡，人命攸關，請問到甚麼時候才可以把情況改善呢？我想從 3 個層面看看這個問題。剛才鄧兆棠議員已提過，很多車輛在非行駛中也開啟引擎，這個問題在巴士、旅遊車和由職業司機駕駛的私家車之中較為嚴重。究竟管制這些車輛的責任應由環境保護署（“環保署”），還是哪個部門負起？由哪個部門負責教育市民，甚至以制訂罰則的形式來控制這個情況呢？我們為何不能考慮採取這些辦法呢？其實多年來，我們已在會內多次討論這個問題，但似乎直至目前，政府仍沒有落實執行有關措施。

此外，本港私家車 10 年來增幅超過一倍，無疑亦是令空氣污染惡化的一大因素，當局應與各大集體運輸機構共同制訂計劃，鼓勵市民使用公共交通工具，以期放緩私家車的增長。

主席女士，本港的戶外空氣污染嚴重，而室內的空氣質素也同樣有很大問題，簡直將市民置於“進出兩難”的地步。環保署去年一項調查顯示香港超過三分之一的辦公室室內空氣質素遠差於國際認可水平，令辦公室成為細菌傳染的溫床；再者，近三分之一的空氣，所含懷疑或證實致癌的物質，更高於世界衛生組織的標準；此外，三分之一的受訪者對自己工作的商廈或公眾地方的室內空氣質素非常不滿。問題的罪魁禍首，主要是空調系統不合標準，而因吸煙帶來的二手煙問題亦是一大主因。

當局必須盡快制訂室內空氣標準，以及落實監管；同時更應進一步將室內禁煙的規定伸展至辦公室和各類公眾場所。

主席女士，目前香港戶內和戶外的空氣質素，均大大威脅市民的健康，當局必須盡快落實管制措施，才能真正改善市民生活質素，同時遏止由空氣污染導致急劇上漲的公共醫療開支。

最後，我想就修正案談一談我的看法，我想提出兩點，第一點可以說是大原則的問題，我認為大家要明白，雖然議員的議案辯論對政府沒有法律約束力，但我們希望盡量以同一聲音，同一方向對政府施加壓力，所以如果同事對某項議案的大原則是同意，而只是不同意一些細節的話，我希望可以盡量溝通，不要只是提出修正案，修正案只會令政府感到我們完全沒有統一的方向，因此便完全不理會我們。提出修正案更會造成環保問題，因為要多耗費紙張印製文件。

主席女士，我謹此陳辭，支持議案。

梁耀忠議員：主席，今天主要辯論的題目是有關空氣污染的問題，而主題則是集中在車輛排出廢氣方面。其實大家都知道，在空氣污染中，車輛排污的問題只佔了其中一個重要部分。事實上，有很多原因也可以引致空氣污染，例如剛才梁智鴻議員提過的“二手煙”。此外，地盤所產生的塵埃，亦是造成空氣污染的一個原因。今天議案辯論的主題並非如此廣泛，但我希望我們今天在討論有關空氣污染的問題時，政府也能關注到其他數方面，把問題解決。

剛才羅致光議員提到新界西的污染程度特別嚴重，我也想說一說為何會是那樣。據我理解，新界西的葵涌、青衣區內大廈實在是太密集，空間太少，空氣流通的機會因而減少。此外，很多重型車輛在該處行走，加重了污染的情況。

再者，這數年間有太多樓宇重建，導致空氣污染情況比較差。至於元朗一帶，亦是由於地盤太多，所產生的塵埃比較大量。因此，我們今天討論空氣污染時，亦須留意這數方面的規劃問題。

剛才何承天議員所提到有關規劃的方面，我是十分同意的，特別是何承天議員今天所提到的許多問題，我都是非常非常支持，雖然自由黨以前時常提及的都是資本家的事，我與他應是勢不兩立，但今天他所說的絕大部分，我都是十分支持的。我覺得他體諒到很多現實的問題，提出了一些見解。他跟陸恭蕙議員不同的地方是，他提到以誘因鼓勵市民改善問題，陸恭蕙議員則不然，她所說的是懲罰。我覺得懲罰不是不需要，在一定程度上是有需要，完全沒有是不行的，因為這世界上如果沒有懲罰，便不會有人理會任何事的了。

今天的問題是，車輛之中，以柴油車所造成的污染最為嚴重，而柴油車大多是“搵食車”，因此，要求“搵食車”改善的話，必然會增加車主的成本。主席，大家也知道，沒有人是不希望有清新空氣的，即使是車主，他們也希望自己的車輛不會排放黑煙。

談到黑煙，讓我順帶一提。上星期我們出外參觀特殊學校，我因為遲到，所以自己駕車跟着 LC3 小巴。小巴排出來的黑煙與煙霧彈差不多，我跟在後面差不多連路也看不清，我希望不要再用那部車了。（眾笑）我詢問了司機有關的情況，他說不久前檢查過，亦被環境保護署檢控過，但黑煙問題始終不能改善。我希望主席能跟進此事。（眾笑）

有關黑煙的問題，柴油車的懸浮粒子是比較嚴重，但有數個問題是可以考慮的。第一，除了的士外，客貨車也是使用柴油的，因為柴油的性能比較好，馬力也比較足夠，特別是上斜路時，其他燃料的性能比較遜色，故此他們須選用柴油車。不過，他們亦同意，在環保方面柴油並非最理想，他們也希望找到另一種燃料取代柴油，但很可惜，政府在這方面並沒有提供一些途徑給他們選擇。政府並沒有考慮怎樣提供多一些符合職業車輛司機經營成本的燃料供他們選擇，只是迫他們使用柴油。故此，政府在這方面是有責任的。

剛才很多同事提過石油氣的士試驗計劃，這是一件好事，我們已有一個起步，但可惜是來得太遲。再者，最重要的是這計劃只針對的士，還未談及客貨車方面的問題。那麼客貨車如何是好？政府只是強制，或是當它態度是不積極時，便把責任推到司機身上。陸恭蕙議員說要加重懲罰，這對於司機可說是慘上加慘，尤其是現在經濟不景，客貨業很差，現在還要增加他們的經營成本，罰他們錢，那即是叫他們不要幹，加入失業大軍好了。屆時，他們只好申領失業金，那又會成為社會的負擔。因此，我相信不能單方面說懲罰，那是不足夠的，最理想的是由政府發掘多些不同的選擇，而不是以強制性的方法解決問題。職業司機常常說：“有頭髮邊個想做癩痢”，所以我並不同意以懲罰來改善空

氣污染的問題。陸恭蕙議員雖然強調環保，而這一點是我和每個人都支持的，但問題在於我們必須想出一個好的方法解決問題。如果我們只把環保這頂大帽子扣下來，相信很多人也不能承受這個壓力。因此，當我們提及環保時，除了宣傳教育之外，我想最好是可以提供更多途徑供人選擇，這才是解決問題的方法。

何俊仁議員：主席，在 1997 年，本港 9 個空氣質素監測站中，有 6 個錄得的可吸入懸浮粒子濃度不符合空氣質素指標，地點分別是觀塘、元朗、深水埗、中西區、荃灣及旺角，而在觀塘、深水埗和旺角同時亦錄得二氧化氮濃度不符合空氣質素指標。近期，銅鑼灣的路邊空氣指數更節節上升，經常錄得超過 100 的偏高水平。由此可見，香港市區的空氣污染情況相當嚴重，對於患有呼吸系統或心臟毛病人士的健康已經構成威脅，而一般市民長期生活在空氣污染環境下，健康也會受損。故此，我認為政府必須盡快採取全面措施，改善本港的空氣質素。

鑑於柴油車輛排放大量的可吸入懸浮粒子和二氧化氮，而柴油車輛又佔了全港市區車輛行走里數三分之二，因此，政府必須優先處理取締柴油車輛和管制柴油車輛排放廢氣的問題。

最近，政府建議引入石油氣的士，民主黨是支持的，但可惜在這建議書中，政府的承擔很不足夠，對於向業界提供各種的稅務優惠，確保將來車價、燃料及維修費用不會高於現時營運情況等，政府均沒有作出承諾。事實上，政府是有責任改善本港的空氣質素，保障市民的健康，政府不應該將所有責任推在的士業身上，要求它們承擔整個計劃的成本和風險。反之，政府應該給予足夠的經濟優惠，吸引的士行業轉用石油氣，令整體社會因而有所得益。

只為的士引入石油氣是不足夠的，因為在人口稠密的地區，例如旺角、銅鑼灣等地的路邊，巴士、小巴和貨車所造成的污染亦非常嚴重。因此，政府應盡快研究為小巴、巴士及貨車引入其他更環保的燃料以取締柴油。

事實上，在外國不少的政府、大學和環保組織都有積極進行改善空氣質素的研究，研究包括使用不同的燃料取代柴油和汽油，改良柴油和汽油成分，以及改良車輛引擎結構，目的是令車輛排放廢氣減至最低。雖然本港空氣污染問題已相當嚴重，但當局在改善空氣質素的工作方面卻未見積極，我希望政府能夠多些參考外國的經驗，緊密地瞭解外國在這方面研究的最新進展，一旦發現有任何建議適合本港使用，便應該進行試驗計劃測試成效。政府官員必須主動、積極掌握最新的科技和研究進展，才是解決本港空氣污染問題的方向。

近期我收到一個名為“環保教育研究社”有關“再生能源工業”(Renewable Energy Industry)的建議書，內容是關於它們計劃與香港大學合作，在明年 1 月份

開始利用巴士進行一個使用“生物燃料”(biofuels)的試驗計劃。這些生物燃料其實是由酒家煮食油的廢料加工而成，生物燃料加入柴油後使用將會減少車輛排放的可吸入懸浮粒子及二氧化碳等，而在使用時有關車輛的引擎亦無須作出改裝。該組織表示，美國已有不少地方採用這類生物燃料。對於這類計劃，我想請問政府已掌握多少資料？環境保護署（“環保署”）有否研究過？由大學主動做試驗時，政府會給予甚麼協助，又會否慎重考慮採納這些研究結果，使它能實用的價值呢？

關於上述較長遠的改善措施，我希望政府能夠擬訂長遠的發展策略，以及確實執行的時間表，令市民能瞭解到政府的目標和決心。

至於短期的措施，政府必須加強對排放黑煙車輛的檢控。環保署最近斥資 48 萬元從歐洲訂購了 12 部手提式車輛廢氣測試儀器，正好配合有關的工作。環保署於去年亦引入了新儀器底盤式功率機，對 5 噸以下的輕型貨車廢氣排放量進行測試，有關的試驗計劃已經完成，而該署決定由明年中起規定驗車中心須使用新儀器來測試輕型車輛。至於超過 5 公噸的重型車輛，環保署則剛剛開始了為期 3 個月的測試。我認為這些措施對打擊黑煙車輛有積極的阻嚇作用，該署宜增加資源，以便能加快推行利用新儀器測試廢氣排放。

政府也應該加強對駕駛者的宣傳，呼籲車輛在停車時關掉引擎，以減少廢氣排放。

至於要改善旺角、銅鑼灣這些人口稠密、高污染地區空氣質素，減少道路擠塞，減少交通流量才是最佳的辦法，因為車輛廢氣的受害者往往是在這些交通擠迫的地方工作和居住的市民。希望政府能發展集體運輸工具，限制公共車輛及私家車使用該等地區和道路。這樣，一方面可減低交通擠塞的情況，另一方面亦可減少廢氣的排放。

我謹此陳辭，支持原議案及修正案。

代理主席梁智鴻議員代為主持會議。

何秀蘭議員：代理主席，我今天發言支持何承天議員的原議案，以及陸恭蕙議員的修正案。

香港的空氣實在一天比一天差。以前很多同事說過，從窗口望出去所看到的天色已大不如前。現時空氣污染惡劣的情況，已經不單止影響到我們的呼吸，甚至連肉眼也看得到。在政府發表的石油氣的士計劃諮詢文件中，政府亦公開承認，在亞洲空氣污染最惡劣的城市中，香港排名第三；若以全球計算，在懸

浮粒子的惡劣情況方面，香港排名第八，但這些國際排名並不值得我們驕傲。

回看內部，空氣污染也帶給我們很多經濟上的損害。從 1991 年至 97 年 6 年中，根據一些環保團體的統計，有 22 000 人因呼吸系統出現毛病而死亡。這些因呼吸系統發生毛病而入院的病人，若以他們每人住醫院五天多來計算，每人便要花上三萬六千多元醫療費用。總計起來，這 6 年中，用於呼吸系統毛病方面的醫療費用，一共便是 8 億元。

其實，惡劣的空氣質素不單止影響我們的呼吸系統，還會影響心臟，引致眼睛敏感等。環保團體也估計，每當我們吸入體內的污染空氣粒子上升 1 微克，每年便會多了 64 個病人須入院，相等於多用二百多萬元醫療費用。如果政府把這些金錢用以改善空氣質素，則既可減低醫療成本，又可改善大家的健康，提高生產力，何樂而不為？

我相信大家都同意，空氣質素在這兩年間，惡化的情況較以前快得多，但政府的措施卻相應減慢。雖然石油氣的士試驗計劃推出差不多 1 年，獲得很多好評，除了業界因為政府的配套未追得上，所以表示沒有多大信心外，其他人都給予很多很正面的意見。可是政府卻唱慢板，進行一項為期 3 個月的諮詢。有時候我實在不明白，政府是根據甚麼準則進行諮詢。《公安條例》、《社團條例》諮詢了兩星期；地區組織重整檢討諮詢 1 個月；石油氣的士計劃獲得這麼多好評，卻要諮詢 3 個月。此外，諮詢文件還指出，要到 2000 年才開始強制新入口的的士使用石油氣；2005 年鼓勵所有車主改用石油氣。如果我們以一部的士的平均車齡為 10 年計算，便要到 2010 年才能把所有的士改為使用石油氣而不用柴油。

如果是因為政府現時沒有配套計劃，令車主、司機沒有信心，那麼不論是諮詢 3 個月、6 個月，他們仍是沒有信心的，諮詢也是假的。既然如此，為何不能加快推行改用石油氣的計劃？是否由於油站的數目不足，要到了 2000 年才有 40 個，故此令職業司機沒有信心把他們的士改為用石油氣呢？

我也想回應剛才同事提出有關的士經營成本的問題。其實，整個的士經營成本中，最昂貴的不是燃油，不是車價，而是的士牌。的士牌高峰時是 360 萬元 1 個，現在稍為跌了一點，降至 160 萬元，可說是跌了 10 部的士的差額。10 部的士，每部算是可行走 10 年，總共便是 100 年。如果我們的政府仍以投標制度投車牌，我們的社會又寧願把金錢炒車牌，而不用於改善空氣質素的話，這實在令我們感到悲哀。

當然，要有比較清潔的空氣，不單止是從的士改用石油氣入手，香港還有 4 000 部小巴，其中一些中型巴士，包括我們的 LC3 在內，此外還有很多貨車、

巴士。大家站在路邊等候過馬路時，也知道這些種類的車輛所排放的廢氣是很厲害的。相信很多同事在銅鑼灣崇光百貨或在畢打街籌款時，也領教過站了數小時後，肺部因吸了很多懸浮粒子而重了很多。有一次我親眼看到劉慧卿議員站在崇光百貨門外 1 小時後，她的白鞋頓時變為黑鞋。因此，大家以後如果要到那處籌款，切記勿穿白褲白鞋！

當然，這份政府諮詢文件也提到，香港在監管汽車排放廢氣方面所採用的標準是非常嚴謹的，即使與歐洲相比，也有過之而無不及。不過，我想提出一點，執法方面卻是太寬鬆。立法會給我們的傳呼機，每天按下去總看見慢駛的警告，每晚均會有數個站，教人當車子駛到甚麼地方時便應慢駛。警察每晚均會設置數個路障捉快車、影相等，但我卻看不到有警察捉排放廢氣的車輛。我們立法會內有些同事也是監察員，通常在接到有關汽車排放廢氣的投訴後，便會通知環境保護署（“環保署”），環保署再通知車主把車輛送檢。這一般是要在兩星期後才進行的。合作的車主會把車輛修好後才送檢，這也是好的，但較差的車主則會重新調校引擎，把入油的油量調低，檢驗後沒有問題再把引擎調高，於是便如常噴出黑煙。

此外，我想提一提，除了執法嚴謹、鼓吹的士改用石油氣、加強檢控等這些沒有趣味的改善空氣質素措施外，還可以採取一些是較為正面，又可令我們心曠神怡的改善空氣質素措施，即種樹和減少用紙的數量。我希望藉此機會向審計署署長建議，在他提交了那份厚厚的報告後，約同財政司司長一起帶隊種樹。我相信此舉一定會得到我們公共帳目委員會的 7 位同事大力支持的。

主席恢復主持會議。

陳智思議員（譯文）：主席，我曾在洛杉磯居住了 5 年，那裏的煙霧曾一度嚴重影響居民的健康。可是，經過社會大眾和有關當局多年以來的共同努力，那裏的空氣質素已大為改善。香港的空氣質素一直在惡化，人們從高處可清楚看見煙霧。每當陽光產生光合化學變化，空氣中包含異常高濃度的懸浮粒子的時候，政府便會勸喻我們留在室內，不可外出運動。

惡劣的空氣質素令成年人英年早逝，而青少年的呼吸系統則受到嚴重破壞。許多兒童患上呼吸系統敏感症，無論學習能力或運動潛能均受到影響。健康不濟令我們在醫療和保險方面的支出增加，大幅抵消了本地生產總值的增長。我們對有關後果並未感到陌生，因為我們的同事經常因病缺勤。

我們已失去了寶貴的清新空氣。要重新擁有清新的空氣，我們便要付出努力和下定決心——這須要整個社會的共同努力和具洞察力的政府作出領導。

可是，很遺憾，在政府的改善空氣日程中，卻只有柴油的士轉為石油氣的士這一個較為重要的項目，而有關計劃的實施速度又極為緩慢，根本不能追上空氣質素惡化的速度：每小時能見度低於 8 公里的百分比頻率在 1995 年時只是 5%，但在 1997 年卻增加了 1 倍之多。這趨勢實令人擔憂。可是，政府卻反應緩慢，迄今只安裝了 3 個路邊空氣監測器和以極低的效率進行了一個跨越區界的空氣污染研究。

我希望有關方面能採取更大膽和及時的行動來對抗空氣污染。美國加利福尼亞州在 1990 年通過的潔淨空氣法和自 1995 年開始實施的空氣質素管理計劃，都能給予我們一些啟發。

首先，我們必須設置適合本港情況的數據搜集儀器，以確定污染物的來源、種類及濃度。我們亦應設計一些相應的標準，以指出我們可容忍的空氣污染程度和何時應採取相應的緊急措施。

第二，我們應在城市規劃方面作出改變，在市中心地區避免設置道路交界處，並給予公共交通工具最高的優先。同時，我們亦應嚴格監察建築工程和拆卸工程的污染程度。

第三，我們應設立一個空氣質素管理委員會，成員應包括政府官員、商界人士、市政代表、學者和環保人士。委員會應主要負責提出有關政策和監察工作進度。

第四，我們應給予私人機構一些實質鼓勵，令它們自願遵守反污染政策。若個別公司能累積可觀數目的環保積分，它們便應在營業機會方面獲得某些支援。按同一道理，若個別公司未能符合環保標準，我們便應嚴加處分。我們應訂立一些中期目標，例如在 4 年內減少污染物達 20% 等，以鼓勵社會人士共同努力。

我不打算再就汽車廢氣發言，因為其他議員已就此表達了詳盡的見解。我希望政府官員能小心考慮我們提出的每一項建議。時間已非常緊迫，我們應立即停止默默地忍受污染帶來的痛苦。

主席，我支持何承天議員提出的議案。謝謝。

吳清輝議員：主席，過去政府和一些社會人士常常認為香港無須採取先進的環保措施，特別是大家或許覺得香港已經不再是工業生產基地，我們只須維持不錯的商業經營環境，有自由、法治和簡單稅制，再加上“中國因素”，便可以

坐享其成了。我們忽略了一個事實：蔑視新科技和創新意念的社會，最終是會吃苦果的。環保科技和可持續發展的科技使用，從八十年代起，已是發達國家的社會和經濟潮流。假如我們不急起直追，將來到我們發現自己的科技標準不合格時，例如出口產品要有環保指標，補交的學費便會很昂貴。

此外，清理環境污染的費用一天比一天高，個別發達國家和不少發展中國家，以前不着重環境保護，不願意放棄高污染的能源和原料，拼命追求增產，結果污染嚴重，要付出很高昂的清理費用。目前，社會熱烈討論的香港舊啟德機場的地下污染清理工作，恐怕還只是冰山一角。在各類污染當中，對香港市民影響最大的莫過於空氣污染。這種看不見但感受得到的污染，令香港每一個人都為它付出健康和壽命縮短的代價。政府與社會因而為市民的保健及醫療所承擔的費用，日益高昂。其他無形的代價，則尤為巨大，一個環境質素低的地方是不能吸引投資者和人才的。

大約 1 小時前，我們的同事傳來一個這樣的樣本，是一名外籍人士給我們的。他說這是他的辦公室內的一塊過濾層板，只使用了兩個月。他說這塊板新的時候比白雪公主還要白，現在卻變成這個模樣。他最後還說了數句頗為嚴厲的說話，便是：污染趕走投資；污染趕走遊客；污染增加了對醫院病床和墳場的需求。大家可以此作為佐證。

主席，香港的空氣污染，主要由於車輛廢氣所造成。政府在七十年代便開始討論電子道路收費計劃、限制車輛進入市中心、再生性能源、電動車和無污染燃油等，但都是無疾而終。當時社會上也覺得環保政策不利自由市場原則和營商環境，但到了今天，自由市場原則已經有新的共識，生活質素成為營商環境的一個因素，遊戲規則也改變了，我們回頭要搞環保，付出的代價和面對的阻力無疑更大了。不過，“遲到好過冇到”。

主席，美國加州政府在八十年代開始實行再生性能源政策（太陽能、風力等），以及發電設施改革，配合新的創新環境科技。加州政府相信，如果繼續投放大量資金在傳統石油能源設施，將來不但會受到石油短缺和加價的威脅，而且亦無法享用創新的環保能源科技，犧牲了長遠發展的機會。香港在車輛使用能源方面，始終是以短期利益為本，不願改變對柴油、汽油和煤的過分依賴。從長遠計，我們應盡量避免使用碳化物的燃料，因為所產生的二氧化碳是溫室效應的元兇，已被視為污染物。何承天議員提出要研究其他環保燃料的可行性，我是完全認同的。

針對引入汽車的新的低污染能源，我認為政府有責任展開總體政策和配套措施的研究和諮詢，並致力以下 4 點：

1. 廣泛宣傳，說明發展策略、市民的需要和支援的理據；

2. 環保措施要講求成本效益；
3. 措施要配套（加油站、修車廠、新的車輛進口規格、新技術培訓、零件供應等），保證使用新能源的人得到不低於使用其他傳統能源的人的服務水平；及
4. 政策的執行要持續而穩定，免得更改設備的人因為政策隨便改變而吃虧。

此外，為了要推廣新的汽車能源，政府可否考慮新的方法，那便是由政府車輛開始（垃圾車、郵政車、公務員汽車等），待政府的低污染車隊成功了，說服力也就大了，便可以逐步推廣至受政府公共事業的法例管制而本身又有加油站的運輸車隊（如鐵路公司的接駁巴士和其他公共巴士），繼而推廣至其他類型的車輛。這樣做要比向的士行業“埋手”較為有效。這做法其實還可引申至推廣其他新措施。

主席，在車輛低污染燃料的使用方面，香港明顯地不是一個先進地區，空氣質素的改善亦刻不容緩。我支持何承天議員的原議案，並希望政府考慮我提出的措施。至於陸議員的修正案，有些地方有重疊之嫌，原議案已有“全面”的字眼，應該已有短期及長期的含意，修正案的字眼似乎並無增加新的內容。至於她提到所有車輛須接受強制性廢氣測試，亦使人有“有殺錯，無放過”的印象，我覺得難以支持。

主席，我謹此陳辭。

吳亮星議員：主席女士，本港空氣污染問題嚴重，是人所共見的事實，尤其以一些人流和車流密集的商业中心地帶更為厲害。在環境保護署增加了使用路邊空氣質素監察站之後，經常錄得高於“普通”的空氣污染指數。行政長官在第二份施政報告中，也特別提到這個問題，可見其引起社會關注的程度。

對於現時法例針對車輛排放黑煙所制訂的懲罰，本人認為，問題的關鍵在於執法要嚴，才能收阻嚇作用。加強檢控排放黑煙車輛車主的行動，要持續進行，不能時寬時緊，這樣才可以更有效地在社會上樹立環保的風氣。

至於施政報告提出要在 2000 年年底開始，讓所有新的士改裝用石油氣，這無疑是一個正確的方向，相信有關行業與政府完全可以作出溝通和配合，共同為香港市民改善空氣作出一些努力。但另一方面，其實政府本身在推動環保方面也可以身體力行，作出表率作用。例如市政總署的垃圾車隊，以及機電工程

署，甚至警務處等各個部門的用車，數量相當多，它們也應該及早改用石油氣或其他更環保的燃料。政府作為推動社會環保的主力，確實有必要先行作出各方面的行動，從而鼓勵其他行業轉用更環保的燃料，這樣才會有更大的說服力。

此外，某些商業區，例如剛才很多人提及的銅鑼灣區的路邊空氣質素的差劣程度，的確令人難以接受，為了保障市民的健康，政府應及早提出一些可以做到的改善辦法。不妨考慮一個建議，便是在這些地區的樓宇頂部適當安裝一些灑水甚至噴霧系統，藉此減少空氣中的懸浮粒子，在乾燥及無風季節會起實質作用。只要在工程成本上有合適的控制和計算，不管公營或私營樓宇，政府也可以適當地作出類似的改善空氣質素的各種設施，相信對於實現整體環境改善，應該可以有所作為。

最後，本人對於修正案提及要“所有車輛”進行強制性廢氣測試，以及實行用電需求管理計劃，仍然覺得與社會的現實情況頗有一段距離，可行程度似乎成疑問，因此，本人覺得有所保留。

主席女士，本人謹此陳辭。

楊孝華議員：主席女士，本港的空氣質素轉差，除了會影響市民的健康外，亦會對旅遊業帶來打擊。我們可以想像一下，當特地由外國前來本港觀光的遊客，在銅鑼灣購物區遊覽時，突然感到四周空氣污濁，連身體的呼吸系統也不暢順，遊客還會有閒情繼續四處遊逛嗎？又或當遊客依照旅遊指南的介紹，專誠登上太平山山頂，趁維多利亞港還未變成維多利亞河時，瀏覽著名的維港全景時，竟然發覺維港上空凝聚了一層污染幕，相信遊客不單止會感到大煞風景，我們也很難期望他們返回本國後還會向身邊親友推薦香港。

旅遊業是本港經濟十分重要的一環，但受到金融風暴的影響，本港的旅遊業正面臨嚴峻的考驗，政府和業界正在盡一切的努力挽救旅遊業。在此關鍵時刻，我們不能夠容許任何可以打擊旅遊業的負面情況長期存在，改善本港的空氣質素是刻不容緩的工作。

其實，一個空氣清新、市容美觀，兼且有環保主題的香港，本身亦可成為本港旅遊業的新賣點。當我們認同香港不能再單獨以“購物天堂”、“東方之珠”等美譽來吸引遊客，而須致力尋找新的賣點，把香港的旅遊吸引力多元化時，“環保綠化的新香港”肯定是一個迎合世界潮流，能夠吸引外國重視環保的旅客的一個新主題。環保香港，除了今天我們所討論的空氣質素外，還包括其他方面，例如水質和維港的填海工程等。

我十分支持何承天議員的建議，政府必須積極推動石油氣車輛計劃，並且全面研究為重型車輛引進其他環保燃料，以及發展無污染交通工具。如果交通工具的廢氣排放能夠受到控制，便能有效防止空氣質素再惡化下去。在這方面，旅遊業亦扮演一個重要角色，例如當旅遊車正在等候旅客時，在不需要時可關掉車上的冷氣。事實上，過去也曾實行這措施，並曾向旅客作廣泛宣傳。

我也十分支持改善空氣質素和環境的環保活動，例如植樹計劃的推行。我可以跟大家分享一個經驗。一般來說，當我們提起中國內地的城市，可能會聯想到市容比香港差的景象，但其實，內地有不少城市都透過植樹創造了一個空氣清新、市容美觀的環境。除了香港人經常到的珠海經濟特區外，中山的石岐市亦是一個好例子。石岐市道路寬闊，主要大道的中央和細小街道的兩旁都種滿花草樹木，可以說是中國南方的花園城市。我認為對人煙遠為稠密、四周都是高樓大廈的香港，植樹綠化計劃便更顯重要。我促請政府在發展新的道路之餘，同時進行植樹綠化計劃。綠化不單止可以令環境美觀，那些曾修讀植物學的人士也知道，綠化對改善空氣質素和美化城市都有好處。

對於今天的修正案，我不會支持，甚至會反對，因為我認為修正案除了沒有對原議案加上任何實質內容外，提出的建議在執行上也有困難，而且我看不出有需要即時替全港車輛進行檢驗。

主席女士，我謹此陳辭。

何敏嘉議員：主席女士，我想從市民的健康的角度來討論一下今天這項議題。

大家很多時候都提到空氣污染指數，但可能還有一些市民未必太明白那指數是甚麼。我想從另一角度帶市民看看現時的空氣污染情況有多厲害。在 11 月的秋天，如果我們在早上 8 時左右或下午 4 時左右，可以很清楚看見一個紅色的太陽，好像一個鹹蛋黃般掛在天空，完全不覺得刺眼的話，即是說那天的空氣污染非常嚴重。如果大家留意一下，便會發覺近年我們經常可以看到這現象，這也代表我們的空氣污染越來越差。

由於空氣污染，市民患上有關疾病的情況也越來越嚴重。剛才有些同事提過一些研究，我不再重複。我有一些從醫院管理局取得的數據，顯示過往 4 年來數種呼吸道疾病的數字。我們首先看看哮喘病的留院數字：1994 年有七千多人、95 年八千多人、96 年增至 1 萬人、97 年則是 10 120 人，3 年內的增幅達 26%。此外，越來越多兒童患上哮喘病。即使醫院管理局投入更多資源，增設特別的哮喘病診所，但是，無論添置多少良好儀器、訓練多少好的人才，如果不解決空氣污染問題，也不能真真正正醫治這些兒童的哮喘病。除了哮喘病，我們也看一看慢性氣道阻塞或慢性支氣管炎的入院人數：94 年

有 19 300 人、97 年則有 24 600 人，增幅又達兩成半。這些疾病都是典型與我們每天呼吸的空氣有最直接關係的。如果不能解決空氣污染問題，即使將來研製出一些新的抗生素，又或一些氣管擴張藥物，我們也永遠無法幫助這些病人解決問題。

事實上，這些病人入院會帶來龐大的支出，而這也是我們整個社會的負擔。如果我們做好汽車檢查及維修工作，雖然這也會有一些支出，但是，這樣做一方面既可以省回醫療費用，另一方面又可以減少工作人口所放取的病假，增加生產力，我確信我們是絕對會得到可觀的回報的。謝謝主席女士。

田北俊議員：主席，改善空氣質素這問題，在現今香港來說，不單止是環保問題，也是一個健康問題，甚至乎是經濟問題。剛才何敏嘉議員也提到，在醫療方面，政府每年要用不少錢來醫治病人。

政府往往在其他很多問題上都會聘請顧問進行研究，撰寫報告，但現時議員和政府也未必會準確知道，因空氣污染而對整個香港所造成的經濟損失是多少。除了學生會缺席外，工商界因員工生病而不知損失了多少工時，又或員工身體不適，呼吸系統有問題，即使有上班，工作時也未必能十足投入，可能只投入七、八成，這會損失了多少生產力呢？政府既然在其他顧問項目方面花費鉅大，請問可否就這問題也編寫一份顧問報告，告知我們現時的損失是數十億元，還是數百億元？如果得出的數字是每年損失數十億元，那麼何承天議員的議案只是要求政府低息貸款，政府每年只不過用二、三億元，而不是說 18 000 輛的士，每輛 20 萬元的費用，即 36 億元全數要政府支付。如果以二、三億元作為低息貸款後，便能令柴油的士盡快更換為石油氣的士，我們便不用再多等 5 年，逐漸讓柴油的士自然淘汰，那麼對整體社會及香港政府的財政是否更為有利？我相信在計算用在醫療方面的開支後，這做法可能是更有利的。我希望政府會考慮這做法。

主席，現時香港經濟低迷，很多人都在談論如何才能令香港離開這個谷底。楊孝華議員提到旅遊業。當遊客看到香港的空氣質素如此惡劣，來港後也“無眼睇”。他們返回自己的國家後，也許還會叫朋友不要來港。

另一方面，從引入外資來港的角度來說，那些公司雖然派職員來港，但如果要他們帶同妻兒在香港如此惡劣的空氣質素環境下住上三、五年，即使有人工、花紅，他們也會考慮究竟是否值得。要他們在香港住上數年才能返回原來的國家，他們可能都不願意來港工作。這對引入外國專才、提高我們的投資、發展成為一個經濟大都市，以及政府最近的構思，即令香港成為東南亞的紐約、倫敦，是否一個打擊呢？

主席，我非常支持停車時要關掉引擎這建議。當然，我明白在某些情況下是不能這樣做的，例如劉健儀議員十分關注的的士行業，那些在等候乘客的的士是要不時開動的，如果又開又關引擎，可能製造的污染更為嚴重。我們認為可以這樣做的是旅遊巴士。他們通常等候遊客購物，一等就半小時以上，所以是沒有理由開着引擎等候的；又或一些貨車在等候上落貨物時，可能也要等數十分鐘，為何他們不可以把引擎關掉呢？其中一個理由可能是他們希望警察“放他們一馬”，開動引擎是當作上落貨，關掉引擎則當作違例泊車。政府應就這方面進行檢討，如果他們真的在上落貨的話，是否把他們算作違例泊車。其實，讓他們關掉引擎十多分鐘，既可節省燃油，也可以改善空氣污染的程度。

主席，自由黨的同事就原議案已提出了很多意見，所以我不想再多談。原議案提到的，都是我們認為可以在短期內做得到、行得通的事。陸恭蕙議員剛才就修正案發言時，給我有一個感覺，就是環保一直以來是她最關注的問題，而自由黨一直應以經濟主導、關注民生為重點，今次好像搶去了她的話題。希望他們不要介意。我們是支持她的，其實她也不要對何承天議員產生那麼大的抗拒。（眾笑）

事實上，除了陸恭蕙議員外，我也當了一年多檢舉員。如果大幅提高排放黑煙車輛的罰款，我們留意到會出現一個問題。現時的罰款是三百多元，但如果我看到一輛的士或其他車輛排放黑煙，抄下他的牌照號碼，那便不單止是三百多元的問題。司機要把車輛送去檢驗，可能阻了他數小時的工作時間，這對他來說已經是一種懲罰。剛才陸恭蕙議員在發言時沒有提到要如何大幅提高罰款，一些環保團體說要罰款 1 萬元。大家都知道，現時的士司機的每月收入可能也不到 1 萬元，我們是否為了他的車輛排放黑煙而罰掉他整個月的收入呢？當然，陸恭蕙議員沒有說過要把罰款增至 1 萬元，不過，如果說增加至 1,000 元，那卻不可說是大幅提高罰款。我們說要大幅提高罰款，究竟是要達到懲罰作用，還是要令他們損失整個月的收入呢？我相信有些議員可能會在這方面有意見的。

此外，很多人都提到要為所有車輛進行強制性測試。香港有數十萬輛車，如果每年都要強制性驗車一次，要花多少費用呢？香港有否這麼多汽車測試中心，可以一次過測試數十萬輛車呢？現時我們每年只能測試二、三萬輛。

主席，我謹此陳辭，支持原議案。

劉慧卿議員：主席，我發言是支持何承天議員的議案及陸恭蕙議員的修正案的。

主席，我不知道你是否記得數個月前，我曾在立法會提出一項質詢，問及政府會否考慮讓那些經常在街上工作的人戴防毒面具。我相信現在的需要是更大了，因為不單止是在街上工作，很多人過馬路時恐怕也須戴上。主席，現在的情況是很嚴重的。各位同事都已經說了很多，我說到最後，但我又不想重複他們的話，我是想說一些他們沒有說過的。

我剛才感受很深，因為梁耀忠議員 — 我們的基層代表 — 與我們工商界的同事惺惺相惜，那是為甚麼呢？主席，那便是因為要付錢，一旦要付錢便不得了。我們知道有一個環保團體長春社，它在 10 月時進行了一項調查，在 17 個地方訪問了 1 519 人，問題不單止是有關空氣染污，還是有關全球變暖的問題，範圍更大。調查發現，原來有超過 80% 的人是知道這問題，而且覺得很嚴重。調查又再問是否覺得政府須做些事，71% 的人說政府不單止要行動，還要馬上採取行動，因為他們覺得是嚴重地影響了他們的生活。調查又再問，由於是要花錢，他們是否願意支付呢？39% 被訪者表示願意，41% 說要看看情況，20% 表示不願意付錢。

剛才何秀蘭議員提到審計署署長。我已出任政府帳目委員會成員多年，有兩件事 — 李家祥議員稍後可能也須說一說 — 做來做去也做不好的，那是與甚麼有關呢？正是與環保有關。本來我們是要進行聆訊的，遲些可能也會進行，那便是關於屯門的焚化爐、醫療廢物。梁智鴻議員現時不在席。這問題已拖了 5 年，審計署署長做了一個報告，表示完全沒有辦法，全部都不能動。稍後請局長說一說。另一個又是拖了很久的問題，便是有關把建築材料棄置在堆填區須收費的問題。這又是辦不到，因為凡是須付錢的便不行。主席，我們是民意代表，怎麼可以收取我們選民的金錢？他們當然是不付，那麼由誰支付呢？由政府支付的話，政府的錢難道是從天而降？還不是我們納稅人的錢。可是政府又不願意支付，一定要收取那些人的錢；他們不付便不幹了。其實政府應該說：“好！由我支付”，之後便加稅。不過，加稅又會給人罵的了。我相信屆時自由黨與梁耀忠議員，還有民主黨、民建聯及所有早餐派都會聯結在一起。

主席，我很同意何承天議員和梁耀忠議員所說的，環境污染是一個很大的問題。不過，我說了這麼多，是想指出如果環境是這麼差，而我們要把環境弄清潔，便必須接受一定要花錢。可是，誰來支付呢？如果是到了沒有飯吃，需要行乞的階段，還要市民付錢當然是不能，但每一個市民都要明白，他們是要付錢的。可是到了要實行時，這些同事便大義凜然的站起來。梁耀忠議員剛才說陸恭蕙議員拿出環保這頂大帽子壓下來，要市民承受很大的壓力；何承天議員亦是說有很大壓力。其實，我們整個社會現在正承受着的。我們在這裏爭論，政府將來又會否提出甚麼計劃？現在，小小的議案辯論也否決要多花點錢。

主席，我們是民意代表，很多市民可能亦不喜歡花錢，但如果我們覺得原則上是對的，我們便應拿出勇氣告訴他們。當然，我們不是要迫害市民，亦不是要他慘得連飯也沒有得吃，但當到了整個社會須平均分擔責任的時候，便得付錢的了。所以，我覺得如果這件事我們辦不到，那麼只好加稅了，因為錢始終都要來，又始終都要花。污染者自付的原則是我們大家都贊成的，但到要他們支付的時候卻又說不願意支付，那該如何是好？所以，我很奇怪為何今天同事不針對這方面談一談。如果我們這個議會唱高調、說原則，大家都支持。陸恭蕙議員所提出的有甚麼大不了？我當然支持要多罰一些，因為必須有阻嚇力才行。現在的情況大家都說差，但可能還沒有差到那個階段，所以便仍然說：“是的，是的，不過又不能……全部由你們負責，由你們付錢吧。”可是，他們的錢從何而來？所以，我請各位同事，請何承天議員回應時說一說錢從何來。我同意梁智鴻議員剛才所說，在這個問題上，我覺得我們這個議會應一起向政府表達一個信息，那便是我們是有膽量承擔，有膽量告訴公眾，要花錢的時候總是要花，這很不好意思，但亦希望你們在下次選舉中還會選我。不過，我告訴你們，這是一定要做的，如果我們一起做，到了下一次選舉時，市民會選我們之中哪一位呢？當然，你們或許會說：“劉慧卿，你蠢，你去說吧，他們下次不選你了”。那麼好吧，就讓我當蠢人吧。主席，我謹此陳辭。

李柱銘議員：主席，我待陸恭蕙議員回來後才舉手發言，因為我支持她。大家也知道，在香港改善空氣質素是刻不容緩的。民主黨的看法是，政府的措施越多越好，其施行越快越好，所以我沒有理由不支持陸恭蕙議員的修正案。何承天議員提出改善空氣質素的議案，而陸恭蕙議員是改善何承天議員改善空氣質素議案的質素，（眾笑）所以是沒有理由不支持的。

我在今天亦聽到不少不同的意見，例如吳清輝議員說規定所有車輛須接受強制性的廢氣測試，是“有殺錯，無放過”。其實這只是測試而已，並不表示車輛一定不會符合標準，如真是噴黑煙，便應該受罰，並不是“殺錯”；如果完全沒有噴黑煙，是無須罰款的，難道稍為檢驗也不得？雖然驗車須付錢，但這代價是值得的，因為在駕車時是看不到自己的車輛噴黑煙的，進行一次測試又有甚麼大問題？如果發現真的噴黑煙，便應立即修理妥當。其實，這是合乎何承天議員原來的議案的，因為其中有一句：“提高車輛維修水準”，如果不檢驗，又怎樣提高呢？所以我覺得是完全沒有問題的。現在不是“有殺錯，無放過”，而是“無殺錯，無放過”。

田北俊議員亦不同意大幅提高罰款。大家請不要忘記，我們法例所定的是最高罰款和最高刑罰，如參考普通法的案件便會清楚知道，最高刑罰是在想像得到最差的案件才判處的。如以剛倒閉的那間巴士公司為例，假設這公司的巴士每天都噴黑煙，怎樣勸諭也不理會，即使予以控告，也沒有任何改善，在這情況下，處以最高罰款 1 萬元也並不算多吧！請記着，並不是偶然疏忽便罰款 1

萬元的，而是在想像到的最差情況下，才處以這最高罰款，請大家不要擔心。

我對政府在這方面的看法很感興趣。今天出席的是規劃環境地政局局長，當然是環保的那些官員，其實我們現在是幫他們辦事，希望他們會大力支持這議案，還要支持修正案，否則，我便會非常失望。其實，他們應該與警方合作，因為我聽到某些電台節目，有人投訴那些負責接送小朋友的保姆車司機當中，擁有環保意識的在等候時會關掉引擎，沒有環保意識的會繼續開着來享受冷氣。但警員只對關掉引擎的發出告票，對沒有關掉引擎的則示意他們離開。所以，希望他們能多與警務處聯繫，請警員不要這樣做，否則，大家都會受廢氣所害。

希望自由黨的朋友能看開一點，因為假如議案得到修正，說到底，議案還是由何承天議員提出的，一樣可以“攞彩”，大家都高興，希望一團和氣收場。謝謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：何承天議員，你現在可就陸恭蕙議員的修正案發言。發言時限是 5 分鐘。

何承天議員：主席，我相信我無須用盡 5 分鐘來發言。我一向非常欣賞陸恭蕙議員對環保的關注，但很可惜，她今天的發言所給我的印象，是只有她才注重環保，她剛才轉個頭來，對自由黨指手劃腳的，就像老師教學生一樣。（眾笑）其實環保意念是沒有專利的，不是任何一個人或任何一個團體的專利，香港每一位市民也關注環保。剛才梁智鴻議員說呼吸的空氣亦可能會影響健康，這點是每一個人也關注的。如果我們不關注環保，今天便不會提出這議案辯論，而我很高興很多人也支持議案的主流意見。

我認為陸恭蕙議員有一、兩點是誤會了。其一，我們反對她的修正案，並不是反對她修正案內的所有內容。她說我反對她修正案內有關車輛維修方面的建議，其實我並非反對她這一點，我亦不是反對她修正案內有關節省能源的建議，而只是反對驗車的部分。我想她可能是誤會了。

第二，在檢驗車輛方面，她說既然車輛每年也要檢驗，可順帶檢驗廢氣。

她可能也是誤會了。基本上，現時除了柴油車外，其他車輛是無須每年驗車，而是 6 年才檢驗一次的，也不是檢驗廢氣，而是檢驗與剎車系統有關的機件。當然，我亦不會反對舊車須檢驗廢氣這一點，但我們現在討論的是，一輛新車須由車廠發出證明沒有問題後，政府才發出牌照，我亦無須多說，因為剛才周梁淑怡議員已說得很清楚，香港有 10 萬部車輛，是否每部也須經檢驗？

羅致光議員在發言時談及這點時，說可能要研究或徵詢意見，但他說支持陸議員的精神，我想問民主黨黨魁李柱銘議員，我們稍後是表決議案或修正案的字眼，還是表決其精神？他們說要諮詢市民的意見，而李柱銘議員則直截了當的說他支持議案，不用諮詢，我不知道民主黨是否真的想諮詢。主席，我認為你可以容許他們稍後離開會議廳 5 分鐘再想一想（眾笑）——李柱銘議員搖頭說無須這樣——我認為大家也應該要想清楚。

有關驗車的問題，陸恭蕙議員說大家不反對分期驗車，她本人亦不反對"phase by phase"檢驗，然而她的修正案並沒有寫明可以分期檢驗，而只是要全部車輛一起檢驗。我們稍後表決，是須就其修正案內的字眼表決，而不能依她的想法而表決的。其實我們已想得很清楚，亦不想表示反對，我們知道大家應團結，要為環保發言，但很可惜，最終我們不能支持她的修正案。

謝謝主席。

規劃環境地政局局長：主席，很多謝何承天議員提出這議案和陸恭蕙議員提出有關修正案，給我有機會在此向大家介紹政府正在推行改善香港空氣質素的全面計劃。首先，讓我花數分鐘時間，說明香港的空氣污染情況，在處理這個問題上，我們現時取得的進展以及我們要克服的問題。我相信這些背景資料會有助本會和社會人士瞭解空氣污染這問題。

空氣污染是個複雜的問題。我們每天公布的空氣污染指數是以一個簡便的方式報道由不同物質所造成的污染程度。這些物質包括由許多不同類型塵埃組成的總懸浮粒子；可吸入肺部由多種類型的微粒組成的可吸入懸浮粒子；二氧化硫、二氧化氮、一氧化碳和臭氧。就以上每一種物質，以及若干其他可能影響健康的元素，例如鉛，我們制訂了法定的空氣質素指標。這指標是以證實對人類健康構成危害的資料作為依據的。

這些污染物有很多不同的來源。以排放體積計算，發電廠佔源自焚燒活動所排放的二氧化硫總量大約 70%、二氧化氮總量 45%和粒子總量 34%。車輛佔該類活動所排放的二氧化硫總量 7%、二氧化氮總量 45%和粒子總量大約 50%。其他主要的排放來源是工商業活動、建造業活動和船隻。不過，以市區來說，汽車——

特別是柴油車輛——是空氣污染的主要來源。事實上，市區半數的可吸入懸浮粒子來自柴油車輛。

不同濃度的污染物會產生不同的影響。粒子會造成煙霞。當氮氧化物在陽光下與碳氫化合物結合時，則會產生臭氧和光化學煙霧。這就是剛才很多議員，包括何敏嘉議員，所提到的“橙色鹹蛋黃”。

地區性的風和大氣情況亦會深遠地影響污染物的積聚和效應。一般而言，在夏季時，東南季候風自海上吹來，把污染物吹入內地，我們的空氣往往會較為清潔。相反，到了冬季月份，當季候風轉向時，本港除了有本身的污染物外，更加入了來自內地的污染物。

以上所說的是技術背景。就空氣質素指標來說，我們的表現又如何呢？

在 1989 年，當我們發表香港污染問題白皮書和對抗污染的策略時，我們均未能達到有關總懸浮粒子、可吸入懸浮粒子和二氧化硫的空氣質素指標。在二氧化氮方面，雖然我們能夠達到在一年期間的平均指標的要求，但並未能符合短期容許指標。至於臭氧、一氧化碳和鉛方面的指標，我們當時已能夠達到。

去年，我們達到了針對總懸浮粒子和可吸入懸浮粒子的短期容許指標。雖然我們仍未能達到這兩種污染物的每年平均指標，但由於近年我們收緊了車輛燃料及廢氣排放標準，這方面的情況開始有改善的趨勢。當石油氣的士逐步取代柴油的士後，未來數年的改善情況應更為顯著。在一氧化碳、臭氧和鉛方面，去年我們均能達到各項有關的指標。二氧化硫含量與其他各種物質相比，現時已處於較低的水平。自從政府收緊車輛燃料和廢氣排放標準的政策實施後，二氧化硫的水平將會繼續下降。

這些都是好消息，不過，在議員還未說政府自滿之前，我亦向大家談一談壞消息。在過去 10 年，雖然本港所施行的廢氣管制措施，基本上和歐、美等地一直推行的大致相同，但我們並沒有看到香港取得像許多歐美城市那樣的成果。因為有一個重要因素，差不多完全抵消了我們在各方面所做的改善工作，包括我們加強管制工業和發電廠的廢氣排放，減低來自道路和建築的塵埃，以及提高燃油和車輛廢氣的管制標準。雖然我們在多方面做了工夫，但就是因為一個因素，便將這些工夫抵消了。該因素就是在道路上行走的車輛數目的大幅增加。整體來說，這數目已由 1989 年的 323 000 輛增加到今天的 512 000 輛。雖然個別車輛排放的廢氣較前潔淨，但車輛廢氣的總排放量卻增加了很多，使污染程度提升。正如有些議員指出，車輛維修水平持續欠佳及非法使用不合規格的燃料，亦令問題惡化。此外，本地車輛所排放的廢氣與來自本港以外地方的廢氣產生化學作用，令我們在冬季看到的煙霧效應更為顯著。在 1991 年，能

見度少於 8 000 米的時間不足 5%，但到了去年，能見度少於 8 000 米的時間已由 5%上升至 10%。

很明顯，我們須優先處理車輛廢氣的問題。我想清楚指出，我們完全同意何承天議員和陸恭蕙議員的看法——這也是何俊仁議員和多位曾在辯論中發言的議員的看法——即車輛廢氣問題只是一項須要優先處理的工作，而並非是政府唯一要處理的工作。正如議員所說，處理空氣污染的措施必須全面，才能滿足市民對清潔空氣的要求。

我現在會就行政長官在施政報告內，以及本局和運輸局局長在施政方針內所提出的措施加以闡釋，同時也會闡述在未來數年，政府仍會持續進行的計劃。這一切措施和計劃如一併落實，將有助改善本港的空氣質素。

剛才許長青議員、鄧兆棠議員和劉健儀議員提出了多項加快落實石油氣的士計劃的建議，包括提供經濟的誘因。我們會將這些意見與我們正在進行公開諮詢所收集的意見一併詳細考慮，而公開諮詢期會到今年年底為止。屆時，當我們搜集所有諮詢意見後，政府會將這些意見，包括提供經濟誘因這意見，一併考慮。

讓我強調一點，儘管大多數人的注意力都集中在把柴油的士全部轉為石油氣的士的建議上，但政府的關注和行動目標卻是包括所有以燃料推動的車輛。除了計劃為的士引入石油氣作燃料外，涉及所有車輛的計劃還有四大方面：

第一，進一步提高車輛燃油和廢氣排放標準：

- 我們將在 1999 年年初完全禁用含鉛汽油。
- 我們在去年引入的歐盟第二期廢氣排放標準，以及含硫量更為低的柴油燃料在今年適用於所有車輛，該兩項措施令柴油粒子、二氧化氮和碳氫化合物的排放量持續減少。這些標準是在全球最為嚴格的柴油排放標準之列。
- 目前，歐盟國家、日本和美國已為新的電單車制訂廢氣排放標準，而符合相關標準的電單車亦已在香港推出市面發售。我們會在明年內在香港實施同一適用電單車的新標準。

第二，為了配合實施上述的標準，我們會採取更嚴格的驗車程序和執法行動，以對付噴出黑煙的車輛和非法供應不符合低硫含量規定的柴油燃料。措施包括：

- 更嚴格的年檢和廢氣測試已在去年 11 月實施。剛才，周梁淑怡議員提出的問題，其實何俊仁議員已替我回答了。我們現正引入底盤式功率機，令驗車工作更為嚴謹和有效。適用於輕型車輛的驗車系統已順利完成測試，可在數個月之內推行。我們亦正進行測試重型車輛的驗車系統，並會盡快引入適當的器材。任何車輛如在定期檢驗廢氣測試中不合格，我們將不獲准續牌；如在抽樣檢查中不合格，則會被吊銷牌照。
- 仍然也是執法方面，我們正向警方提供新款的手提煙度計，令他們更容易發出定額罰款通知書，以檢控在街上噴出黑煙的車輛。授權他們使用這些器材的法例，稍後我們將會提交立法會審議。
- 我剛才聽到陸恭蕙議員、羅致光議員、李柱銘議員和其他議員，都是要求政府增加對車輛噴黑煙的定額罰款 — 1,000 元、1 萬元及 10 萬元。有關的擬議法例將於明年年初提交立法會。
- 此外，香港海關會繼續積極調查和檢控非法柴油燃料的分銷情況。

第三，是回應陳榮燦議員和劉健儀議員對於現時維修車輛欠佳的意見。在這方面，環境保護署和運輸署將會加強推行計劃，教育車主和機械技工履行他們須妥善維修車輛的責任。我謹在此多謝香港汽車商會、的士商會、小巴商會，和其他團體與我們通力合作，協助推動這個重要的教育進程。

第四，是回應吳清輝議員的意見。我們會進一步引入較潔淨的新燃料和新科技。對於理工大學在的士業的支持下，進行研究發展有助減少的士造成污染的廢氣過濾器，政府表示歡迎。何秀蘭議員提到小巴轉用石油氣的建議，我們會在 1999 年與小巴業一起探討試驗小巴使用較潔淨的燃料。現時我們正就採用其他新燃料的建議進行仔細研究。不過，有一點是大家必須注意的。使用石油氣作為燃料，的確有助減少空氣中現時由的士排放的可吸入懸浮粒子，但要考慮到本港實際環境，石油氣作為巴士或其他重型車輛使用的燃料，這可行性是有待研究的。就現時來說，我們基於各種實際的因素，覺得暫時並不適合。對私家車來說，以石油氣取代汽油作用不大，因為汽油車輛並非造成粒子問題的主要因素。此外，雖然石油氣較的士現時使用的柴油優勝，但從本港長遠空氣質素這個更宏觀的角度來看，無論是石油氣或汽油或其他如何承天議員和何俊仁議員所說的“城市柴油”、“渦輪柴油”或“生物燃料”等較新的燃料一樣，仍然是會造成污染。所以，我同意吳清輝議員說，為了環保方面長遠的利益，我們須為道路運輸尋求完全不同類別的引擎和動力來源。

在詳細談論過有關車輛的問題後，現在我想把話題轉到政府其他改善空氣污染問題的其他工作範疇。讓我重申較早前所說的一點：呼吸更清新的空氣，當然這是我們的共同願望。但為要實現這個願望，要有賴每一個政府機關、私營機構，甚至每位市民在這方面要多作出努力。

毫無疑問，要處理日趨嚴重的地區性空氣污染問題，與鄰近的廣東當局加強瞭解和合作是十分重要的。透過我們目前與廣東當局攜手開展的關於珠江三角洲的空氣污染研究，雙方能夠更容易確定污染的來源和成因，從而合力制訂更為有效的措施減少污染。我可以對何鍾泰議員說，在研究得出結論之前，我們絕不會對污染問題坐視不理；香港和內地的有關當局將會各自積極地採取改善空氣的措施。在上星期舉行的粵港環保聯絡小組會議上，粵方向我們詳細介紹了廣東省和深圳市在改善空氣質素方面種種的工作。如果議員有興趣的話，我稍後可以向各位提供這方面的資料。在香港和內地政府均須不斷對市民在就業、房屋以及其他社會和經濟方面的需要作出回應的同時，該項空氣污染研究可為粵港雙方提供所需的資料，用以制訂進一步的工作和計劃來保護整個地區的空氣質素。

我還要提出的一點亦很重要，這是剛才議員沒有提及的，就是來自內地的空氣污染物——我相信不是太誇張地說——大部分是由以香港為基地的工商業在華南地區設立的工廠所產生的。某些工商界人士曾向我表示，為要符合本港的環保規例，他們付出不少的代價。不過，現時的空氣污染情況，正是我們不能不為污染環境付出代價的明證。假如我們不採取所須的控制污染措施，則時間越長，我們要付出的代價便越大。對於香港總商會和私營機構環保委員會明確表示工業界有需要改進本身的環保表現，我感到非常鼓舞。同時，我亦十分歡迎本地的工業界已在這方面所採取的措施。我在此重申財政司司長曾經作出的承諾，我們會和工業界緊密合作，協助他們按照花費少、得益多的原則，達到環保的各項規定。我十分希望那些在內地開設廠房的人士能夠將本港工業界在本地所採取的一貫優良做法，推廣到他們在內地開設的廠房依樣實施。這樣做，對內地和本地的環境都很重要。我很同意何敏嘉議員和田北俊議員的說法，改善環境和改善空氣質素，不單止關係到僱員的健康和生產力，也關係到業務的持續發展和經濟的損失。

何承天議員建議改善空氣質素可以從城市規劃着手，避免把商業區過分集中在一、兩個地區。在這方面，政府已着手研究，怎樣盡量利用全港不同地方，將運輸交匯的地方，例如鐵路、巴士總站和地鐵站的周圍，發展為香港新商業中心的樞紐，盡量減少市民因為只集中在中環、銅鑼灣和尖沙咀上班，便要從其他地方乘車前往這些地區而造成交通需求和產生空氣污染。在這方面，我們正進行研究。

在植樹方面，楊孝華議員和很多議員提出他們對植樹的看法。我十分認同他們的看法和建議。植樹的環保利益不少，既可遮蔭，也可美化環境，改善景觀。其實政府每年在城市和郊野公園種植的樹木和灌木大約有 150 萬株。我十分高興知悉，環保團體和漁農處近年來致力宣傳推動的“企業植林計劃”獲得商界熱烈支持。未來一年，在商界的支持下，我們預料單是在郊野公園，便可植樹 50 萬株。

兩個市政總署和兩個臨時市政局所負起的其中一個重要任務，是在城市內種植花草樹木和美化環境。在地區層面，區議會亦負責小規模的植樹工作。我們在進行重組地方行政架構的規劃時，是不可忽略這一點的。其實，我十分希望建議成立的新地區議會會多將注意力放在這方面的工作上，從而改善我們的市區環境和空氣質素，並鼓勵更多地方團體主動推動這方面的工作。政府方面，規劃署、拓展署、建築署、房屋署和路政署專設的園林組，可隨時為地方團體提供意見和給予協助。這些部門亦正檢討他們的工作方法和方針，以便在這方面提供幫助。

劉千石議員促請政府加速發展鐵路，施政報告載列了運輸局制訂政策綱領的新方向，規劃環境地政局和規劃署定會為運輸局提供支援。我們現時正制訂一個符合環保和以集體運輸為基礎的發展策略。我們在過去數星期所制定的計劃，是在未來 5 年把我們的鐵路網擴大 40%，這說明我們正朝着上述新方向跨出了重要一步。隨後的工作重點，是在新鐵路系統附近發展房屋和提供就業機會，這也是我剛才回應何承天議員將商業中心盡量擴展的問題。第二次鐵路發展研究和第三次整體運輸研究將於明年完成，這些研究將會勾劃出我們未來發展的步伐，以確保這個更適合本港發展模式的可持續發展方式得以繼續下去。

陸恭蕙議員已在她的修正案中，關注到發電和用電方式對空氣質素的重要影響。我們注重用電需求的管理工作，這項工作並非僅透過經濟局局長與兩間電力公司正在商討中的用電需求管理計劃，也包括在全港推行能源效益的教育計劃和資訊、推廣更善用能源的建築物，以及發展更環保的新能源。假如有需要增建發電設施，政府亦已清楚向電力公司表明決不會接受以煤作為發電能源。

回應陳智思議員和梁耀忠議員的意見，我們會繼續竭盡所能，減少道路、建築工程和其他來源所產生的塵埃，使整體的空氣質素問題不致變得更嚴重。

我再次多謝立法會舉行這次辯論，以及多位議員就改善空氣質素的行動所發表的意見和給予的支持。今次的議案清楚說明，為持續改善我們的空氣質素，我們不能單是針對某些車輛採取行動，重要的是在運輸、能源、規劃、工業、

建築、植林各方面，以及與鄰近地區的合作上，我們須採取全面措施。我相信我已清楚表明政府貫徹這項全面計劃的承諾，我們會透過短期和未來規劃中的多項新措施來實踐這項承諾。

此外，我要感謝與我們抱着相同目標、為令空氣更清新而與我們共同努力的社會各界人士，特別是協助我們推行石油氣的士試驗計劃的所有的士聯會、燃油公司和汽車商會。引進和管理一種全新燃料所涉及的事務，其實是非常繁複的。對於參與此事的每一方來說，要在目前經濟逆境的情況下評估石油氣的士試驗計劃是否可行，實在難上加難。然而，他們仍然希望這計劃能夠實現，並樂意協助政府改善香港的環境，這份堅持值得政府高度表揚。

主席，《南華早報》於本年 11 月 22 日刊登了一份有關空氣污染的文章。我想引述文中提及 Hong Kong Conservation Photography Foundation 的 Edward STOKES 先生的一句說話，作為總結。他說：“除非政府得到市民大眾的全力支持，否則我們的環境，當然包括空氣質素，必定不會有任何改善。”相信這也是劉慧卿議員剛才給予大家的一個非常強烈的信息。主席，政府很瞭解改善空氣質素、改善環保表現對本港至為重要，無論是為了我們的經濟、旅遊業或是製造業，甚至為着我們自己的健康，為減輕我們的醫療負擔等，這都是十分重要的問題。所以我把有關工作視為政府的重點項目。我希望於未來的日子，在我們須採取的立法、執法、教育、宣傳等措施方面，能夠得到立法會的鼓勵和支持。

謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：何承天議員的議案，按照陸恭蕙議員的修正案，予以修正。

現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（議員舉手）

陸恭蕙議員起立要求記名表決。

主席：陸恭蕙議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

主席：請各位議員先按按鈕表示出席，然後進行表決。

主席：在我宣布停止表決前，請各位核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決。

主席：現在顯示結果。

功能團體：

何敏嘉議員、吳靄儀議員、張文光議員、單仲偕議員及羅致光議員贊成。

丁午壽議員、田北俊議員、何承天議員、何鍾泰議員、李家祥議員、李啟明議員、呂明華議員、周梁淑怡議員、陳國強議員、陳智思議員、陳榮燦議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、楊孝華議員、劉皇發議員及劉健儀議員反對。

張永森議員、許長青議員、霍震霆議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

何秀蘭議員、何俊仁議員、李永達議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陸恭蕙議員、楊森議員、劉千石議員、劉慧卿議員、鄭家富議員及司徒華議員贊成。

陳婉嫻議員、梁耀忠議員、程介南議員、曾鈺成議員、劉江華議員、譚耀宗議員、何世柱議員、吳亮星議員、吳清輝議員、馬逢國議員、陳鑑林議員及楊耀忠議員反對。

劉漢銓議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 26 人出席，5 人贊成，16 人反對，5 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會產生的議員，有 27 人出席，13 人贊成，12 反對，1 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

主席：何承天議員，你現在可以發言答辯，你原有 15 分鐘的發言時限，現在還有 3 分 11 秒。

何承天議員：主席女士，首先多謝各位議員對這香港市民非常關注的問題踴躍發言。很多議員提出了新意見，例如梁智鴻議員說到關於室內環境；梁耀忠議員提及關於工地塵埃的問題，這些都是新意見，希望政府能聽取。我很佩服官方提供那麼詳盡的答覆，很多議員的問題，在這答覆內都得到回應。但我希望這答覆並非是政府預先擬好的，說過了便不當作一回事，有某些建議是政府今天才聽到的，我亦希望政府會跟進。剛才劉副局長說燃油、燃料時，似乎只聽到我說渦輪柴油，但其實我還提到其他新科技的燃料，在日後再看我的演辭便會知道，無論如何，希望政府能夠聽到我們今天的新意見。

有一、兩點我是希望稍作回應的。首先是回應劉慧卿議員 — 我的老朋友劉慧卿議員 — 她對於梁耀忠議員同意我的某些建議，認為不很妥當，因為我的建議涉及費用和其他條件。其實，大家也知道如要改善環境，便一定要付出金錢，沒有可能不用付出的，而其實所涉的費用也不算多，然而如不付出，香港經濟的損失會更大，剛才梁智鴻議員和何敏嘉議員說到醫療方面的問題，而田北俊議員也談到對工商業方面的損失等，因此，這些費用並不是問題，政府是應該付出的。希望在這方面，規劃環境地政局能與財政司司長多作討論，因為這些錢是應該花的。回應梁耀忠議員剛才的言論，他說要有誘因，不能只說懲罰，其實情況就是這樣，如果只是罵便不公平；也回應李柱銘議員，其實我們並非想“攞彩”，我們只是說原則而已。

最後，由於沒有時間，我只想指出兩件事，第一是車號 LC3 的立法會職員專車須予改善以免製造污染；第二是我手邊有 4 張紙，都是表示我有 3 分 11 秒的發言時限的，也可能有需要節省用紙了……

主席：已經過了發言時限了。（眾笑）

主席：我現在向各位提出的待決議題是：何承天議員動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。

現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直選和選舉委員會選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

X X X X X X X

X X X X X X X

議員議案

主席：議員議案。兩項無立法效力的議案。我已接納內務委員會就議案辯論的發言時限所提的建議，每位動議議案的議員連發言答辯在內最多有 15 分鐘發言，另有 5 分鐘可就修正案發言。動議修正案的議員最多可有 10 分鐘發言。其他議員每人各有最多 7 分鐘發言。

第一項議案：環境保護。

環境保護

羅致光議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

我想先解釋一下我提出是次議案辯論的原因和背景。我們事前都知道政府會在施政報告中，重點討論環保政策，但由於這個問題十分重要，除了在施政報告中討論外，更值得我們再一次討論。為免重複，我將在今次的議案中集中討論環保的原則和方向，至於具體的政策，我希望可以在下星期的辯論中再作詳細討論，民主黨亦在月初發表了一份環保政策，希望大家可以多給我們意見。

香港一直以來都不惜犧牲環境質素，作為經濟及社會發展的代價，當環境污染的程度已令外國投資者及遊客開始卻步，而香港市民呼吸系統發病率上升，環保、社會及經濟的緊密關係，已經無須多說。故此，民主黨促請政府在制訂所有社會及經濟發展計劃時，必須重視環境保育及可持續發展的因素，同時，在制訂環保政策的時候，也應考慮如何透過經濟措施配合，令環保工作更具經濟效益，以爭取市民的支持，使社會、經濟及環境三方面，取得平衡發展。

為了確保各項政策均顧及經濟發展與環保因素，全面制訂保護自然資源的法律和政策是必需的，否則，所有環境保育的方案都可能是空談，甚至只流於公關作用。一個完善的政策，必須有賞有罰，軟硬兼施，採用適當的經濟工具及稅務政策，以鼓勵市民、各行各業直接參與，這才是最有效推行環保方法。我知道大家都關心我們所說的稅務政策是甚麼，我要強調一點，我們所說的稅務政策包括兩方面，一是優惠，鼓勵個人和工商業的環保行為，二是對那些破壞——我強調，是破壞——環境的行為徵收稅項，以反映其社會成本。詳細的建議，稍後會由單仲偕議員闡述。

現時仍然有不少市民認為環保是社會負擔，只會增加政府支出，故此，民主黨認為政府應採取較開放的態度，引入私人參與競爭等經濟手段，以加快推行環保基建項目，一可達至可持續發展的目標，二可鼓勵私人參與，三可增加經濟活動，四可令環保政策措施更具成本效益，可謂一舉四得。這一點單仲偕議員亦會討論。

我們認為培養市民的環保意識，才是推動可持續發展的最重要一環。民主黨認為，協助並提供機會，讓市民參與政策的釐定和推行環保工作，才是可以真正提升市民對環保意識的最有效方法。建議的細節，稍後會由李柱銘議員為大家解釋。

就制訂保護自然資源的政策方面，我想多花一點時間解釋民主黨的一些看法：香港優良的地理環境和氣候——我指的是未建屋的土地——適合各種各類的動植物生長，據政府估計，香港大約有 421 種鳥類、2 800 種維管系植物、150 種海洋生物和 50 種真珊瑚在境內生長。可惜多年來本港因經濟發展而犧牲了不少珍貴的自然資源。

雖然政府在 1970 年初開始，在新界地區劃定了六十多個重要生態價值的地點（英文簡稱 S.S.S.I），但本港並無一套整體法例，保護這些重要的生態系統，只有零星條例和政策，如《郊野公園條例》、《野生動物保護條例》、《動植物（瀕危物種保護）條例》和保護拉姆薩爾濕地的指引。對於在“具特殊科學價值地點”規劃區內的發展、用途及有關計劃，只透過城市規劃委員會（“城規會”）批准；即使現時實施的環境評估規例，根據現時政策，只要濕地緩衝區內的發展工程通過積極的措施，紓緩工程造成的生態破壞，或發展商願意賠償，便有機會獲得批准，但是自然資源及生態經過上述的發展過程，往往已遭受某程度上的損害，補救措施未必可回復資源本身的價值，加上很多發展商未有積極執行保護措施，情況必然更壞。

有跡象及報道顯示，村民和發展商對政府管制涉及重要生態地區的發展，極為不滿。最近在沙螺洞和黃魚灘，便有村民或發展商主動故意破壞這些地區的生態系統，令這些地區原有的生態價值盡失，然後向政府提供所謂最新生態資料，因而使政府認為該等地區的生態已無保育價值，於是政府便可能會接受其申請。對於以上破壞自然生態的事件，根據現時法例，公眾只能眼白白看着美好環境遭受破壞，他們享受自然資源的權利卻沒有得到法例保障。我希望大家明白，我們作為國際社會的一分子，要負起保護地球資源的責任，不要以為我們要龐大的發展，便可以讓其凌駕全人類的利益。

由於現時本港並未制訂全面的自然資源保護政策，因而難以在環保需要與經濟發展的壓力之間取得平衡，自然生態資源很容易成為經濟發展下的犧牲品。全港發展策略檢討亦已指出，預期的發展水平可能導致環境質素降低，因此制訂全面的自然資源保護政策已是刻不容緩。

要制訂全面保護自然資源的政策，首先必須制定一套全面的法例，目的有二：一、保護和改善生活環境和自然環境，確保環保需要與經濟發展的壓力之間取得平衡，保障社會每個人和下一代享有同等質素和質量的自然資源的權利；二、全面自然資源保護條例必須涵蓋經濟和社會發展計劃，規定社會應採取有利於環境保護的經濟、技術政策和措施，使環境保護工作與經濟建設和社會發展互相協調。

民主黨建議政府採取以下的原則，作為制訂有關政策和法例的基礎：

1. 社會上的一切單位及個人都有權享受、也有義務保護自然資源，並有權檢舉和控告污染和破壞環境的單位和個人。
2. 任何單位或個人破壞自然資源，必須依照有關法律的規定承擔責任。
3. 保育地球上的生物及生態，應以避免干擾自然生態為原則，盡量保留其原有面貌。
4. 應盡量限制任何有可能損害自然資源的計劃或行為。
5. 必須盡量保護、維持各種天然資源的價值及數量，避免我們和下一代的生活環境質素下降。

我希望這條條例或政策能喚醒香港人，重新審視本身與地球、環境、其他人的關係、放棄過往控制自然心態，重建對環境、對人類、對自然界動植物的友善和關懷愛惜之心，並將此精神持續發揚下去。

最後，我想舉出現時的一些例子，來反映政府部門的欠缺協調的問題。現時運輸署屬下驗車中心的黑煙標準較環保署的測試標準寬鬆，故此部分“醒目”的司機將汽車送到運輸署的驗車中心檢驗。第二個例子是，現時清理海灘垃圾也缺乏協調，海灘上的垃圾由市政署負責，海面上的垃圾由海事處負責，海底的垃圾則沒有部門負責，可見政策十分混亂。現時就化驗海灘的海水質素時，市政署、環保署、海事處及漁農署均會個別抽取水質樣本，可見工作重複又欠缺效率。雖然政府表示在新發展區域規劃中以鐵路代替其他交通工具，但

是在已發展的市區，政府對增加巴士綫及巴士數目政策仍欠缺環保方面的考慮，最近竟容許新巴增設巴士綫及調低若干巴士綫的車費，以爭取筲箕灣至灣仔地鐵站的乘客，與鼓勵市民乘坐集體運輸工具的政策背道而馳。

政府部門各自為政，直接拖慢本港改善環境、推行可持續發展的進度。故此，為了善用資源，加快改善環境質素，政府必須加強政府部門間的協調。這一點，我會在施政報告辯論中，再詳加討論。

我謹此陳辭，希望各位踴躍發言，支持議案。謝謝主席。

羅致光議員動議的議案如下：

“本會促請政府在致力取得社會和經濟發展的同時，亦須在顧及經濟發展與環保的平衡和其互動關係的情況下，在本港推動可持續發展的策略；該策略應包括：

- (一) 在制訂所有社會及經濟發展計劃時，必須重視環境保育及可持續發展的因素；
- (二) 全面檢討及制定保護自然資源的法律和政策，以保育本港的生態系統和提高其環境質素，從而加強本港經濟的競爭力，以及為本港的下一代建立一個美好的生活環境；
- (三) 採用適當的經濟工具及稅務政策，使商品、服務及發展計劃的價格充分反映環境成本，以提供資源推行環保工作；
- (四) 採用如引入私人參與及競爭等經濟手段，加快推行環保基建項目；及
- (五) 除加強與內地當局合作推動環保工作外，亦應先行加強政府內部各政策局及執行部門的協調，同時必須推動和協助廣大市民、地區組織和非政府機構參與環保政策的規劃、制訂及推行工作。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：羅致光議員動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。

主席：劉江華議員會就這項議案動議修正案，修正案內容已印載於議程內。按照《議事規則》，本會現就議案及修正案進行合併辯論。

我現在請劉江華議員發言及動議修正案。

劉江華議員：主席，我動議修正羅致光議員的議案，修正案的內容已載列在議程之內。

主席，最近潮流興懷舊，有人會懷緬我們過往輝煌年代的經濟環境，有人則懷緬童年時自然環境的美好狀況。我們童年時代的自然環境，當然比現在好。但若再追溯到我們祖父的年代，自然環境可能更好。剛才羅致光議員也說到，經濟環境的進步，已對自然環境造成破壞，過往發展便是例證。要有可持續發展，必定要在促進經濟環境進步的同時，防止自然環境受到破壞，我相信這是大家的共識。環境一旦遭到破壞，要補救是很困難的。雖然行政長官在今年的施政報告中，已將環保放一個重要位置，但我們也很希望本會的同事，作為一個環保立法年代的代表，會切實認真地對待這問題。

羅致光議員整個議案，有很多地方與我們的觀點很相近，特別是第二點，他在最後一句提出要為下一代建立一個美好的生活環境，這句說話令我想起我們民建聯最近提出的一個口號很相似，內容是：“多、快、醒，創造好環境”，這是我們的目標，將來會傳到香港每一個角落。所謂“多”，就是要多些關注，“快”，是快點回應，“醒”，是要服務“醒”些。用這 3 句口號衡量一下政府推動環保的工作，我們不難看見，關注真是多了，反應似乎有時候會慢數拍，而服務是否真的“醒”些呢？我自己則覺得還差很遠。

主席，我想舉出數個例子。第一個例子是城門河的污染。局長應該很清楚，我和他也在城門河走過數次。政府承諾過沙田的居民，也承諾過香港的居民，城門河是可以兩岸垂柳，月下泛舟的，但至今已十多二十年了，仍未有結果，怎麼辦？我說過，如果城門河的問題不可以解決，香港的環保象徵意義便會盡失，因為這是極具象徵意義的一項計劃。

主席，第二個例子，是現時我們看到很多公共屋邨都放置了很多籬，用以分門別類地回收廢物，有收廢紙的，有收膠樽的，也有收其他東西的。我們還以為計劃推行得不錯，大家都很響應環保，將膠樽全放進籬中，但最近我問過回收商，才發現所收集的膠樽不是真的拿去循環再用，而是運去堆填區的。這

根本達不到我們的目的，這可說是一項教育，但達不到環保的目的。

主席，第三個例子是廢紙回收。大家知道在捷眾紙廠倒閉之後，政府真的很積極為廢紙回收商覓地經營。事實上，數天前我們去過舊啟德機場，政府的確撥了一塊地給廢紙回收商使用，面積有 15 000 平方呎左右，月租每個月也不過 1,000 元。政府此舉非常慷慨，是一種資助，也是一個鼓勵，但問題是這裏完全不夠電力供應。我到那裏看見廢紙要用腳踏處理，沒有機器幫助。廢紙商如想敷設電纜，便要付出 200 萬元，由此可見，政府部門在協調上確是出現了問題。所以我說環保問題是知易行難，我們有時候會有心無力。

主席，當然我不會懷疑蕭局長或行政長官的誠意，但若他們真的下定決心，我不希望看到這一類例子再次出現。有人用綠色來形容環保人士，但綠色也有深綠和淺綠之分：騎單車，不乘搭汽車，自己種菜，可叫做深綠。自己駕車的，可能會製造廢氣，但這些人又可能會拿手帕出來揚一揚，我們可稱他們的行為作淺綠。政府又是何等樣的綠呢？既不是深綠，又不是淺綠，我認為是“符碌”。從上述例子可見，政府的環保政策、推動環保的決心，其實是頗“符碌”的。所以我希望蕭局長下定決心，不再“符碌”。

返回羅致光議員的議案，我們覺得有兩點值得提出。第一，我們覺得議案不夠全面，第二，有些建議是我們無法接受的，我想逐點談談。

第一點我們要加進去的，是除了方向之外，我們覺得一定要定下目標，要令大家明白環保事業的成本效益，將來亦須訂下一個評審機制。

第二點是民主黨所提出的環保稅，我會回去再加研究，我和羅致光議員也曾在電話中討論過這問題。他們提出要向非環保的商品徵收環保稅，稍後單議員可能會詳細解釋，但目前我無法想像。我們所穿戴的眼鏡、衣服、皮鞋，其製造過程可能也不太環保，特別是皮鞋，那是否要徵稅呢？這會否發展成新的稅項，甚至是銷售稅？這是我們所不能接受的。

第三點，我們覺得有欠全面的是關於粵港合作方面，我們認為這方面是極其重要，大家都在同一天空下，對嗎？說到空氣污染，我們不能不攜手合作，我們也不能只着眼於香港本身的事，而對內地的事不聞不問。當然，我們很高興知道粵港已開始做調查，本會亦已撥款，但我們不希望只見調查，不見行動。另一方面，我們同飲一江水，東江水的問題我們也是極其關注。雖然最近我們已撥款敷設密封輸水管，但我三番四次在本會說過，這條密封水道只可以解決東莞一帶的問題，不可以解決東江上游惠州一帶的污染問題。所以這條水道完成後，我恐怕屆時仍會是很“符碌”的。

主席，我這項修正案也提到透明度，即粵港雙方要有定期會議，會議內容亦要透明。我們曾經問廣東省索取東江水的資料，但這些資料只是我們可以看，公眾卻不能看。這樣，公眾定會產生懷疑。據瞭解，廣東省將會在明年 1 月檢驗東江水中的致癌物質，我很希望政府會索取這些資料，亦會向公眾公開這些資料。

主席，基於上述理由，我們無法接受羅致光議員所提出的其中一項建議，但我們很希望大家能夠支持其餘的建議。我們希望在這方面大家能夠通力合作，本會亦能發出一個重要的信息，讓公眾知道我們是支持行政長官所提出的環保概念，大家會繼續支持環保政策，推動可持續發展。謝謝主席。

劉江華議員動議的修正案如下：

“在“可持續發展的因素”之後加上“，並訂明環境改善目標，以確保各項環保政策得以落實”；在“建立一個美好的生活環境；”之後加上“（三）在制訂環保政策時，應採用最具成本效益的方法解決各種環保問題；（四）確認環保工業兼具的社會服務功能，以及透過財政資助及明確的扶助政策鼓勵發展本地的環保工業，並以適當的稅務優惠及採購政策使環保產品更具競爭力；”；刪除“（三）”，並以“（五）”代替；刪除“適當的經濟工具及稅務政策，使”，並以“向工商業徵回收按金及堆填區費用等經濟手段，使生產者了解其”代替；刪除“價格充分反映”；刪除“提供資源推行環保工作”，並以“鼓勵工商業採用更具環保效益的生產方式”代替；刪除“（四）採用如引入私人參與及競爭等經濟手段，加快推行環保基建項目；及”；刪除“（五）”，並以“（六）”代替；刪除“除加強與內地當局合作推動環保工作外，亦應先行”；及刪除“制訂及推行工作。”中的“。”，並以“；及（七）加強與內地當局合作推動環保工作，並增加透明度，確保東江水、空氣質素、污水排放等問題，得以全面解決。”代替。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：羅致光議員動議的議案，按照劉江華議員的修正案，予以修正。

梁智鴻議員：主席，政府最近以“碧海藍天”作口號，為香港未來的環境規劃，勾劃出一系列的目標及措施；但能否做到，或是何時可以做到，則仍是一個很大的未知之數。

目前，香港的環境已經對市民的健康造成很大影響。最近，中文大學的一項調查亦顯示，在空氣污染嚴重的觀塘區，學生的呼吸系統疾病的發病率，較沙田區高出三倍。醫學界的研究亦指出，空氣污染程度與市民入院的數字是有明顯的正比，而每年由於空氣污染而導致提早死亡的人數達二千多人。由於環境問題導致社會所須負擔的醫療開支，確實難以估計及想像的。不過，今時今日，環保已不單止是一個健康問題，更是關乎城市規劃、交通發展、旅遊，甚至是經濟發展等問題。因此，任何有助於改善環境的建議及措施，都應該得到我們支持。正因如此，我是支持今天的原議案及修正案的。

主席，歸根究柢，環保是離不開兩個大問題：第一，為何香港的環境會是惡劣到今天這個地步？第二，政府和我們是忽略了一些甚麼，我們又可以怎樣填補或改善呢？近年來，社會表面上是很流行說環保，但其實市民對於環保有多少認識呢？答案是相當有限，更遑論以行動來實踐。很多人以為街道清潔一點，沒有那麼多垃圾，便等如環保的全部；也有很多人覺得所謂可持續發展，只是學者及高官才懂得說。近年來，凡涉及要市民或污染者多付一些金錢以改善環境的建議，例如是增加汽車排放黑煙的罰款、排污費、要求的士或小巴改用較環保的燃料等，例必遭到反對。由此可見，市民說環保，只是口惠而實不至，他們只會着眼於目前，不會看遠一點，不會為我們的將來或是我們的下一代，甚至是為整個地球而着想。無怪乎施政報告在討論環保時，亦不忘強調環保會帶來就業及經濟好處，以堵塞短視者的嘴巴。當然，這與政府究竟是否有進行足夠諮詢亦有很大的關係。社會上有這些心態，是因為我們長期欠缺了深度及廣度並重的公眾教育，這亦可以說是政府難辭其咎的。

專責環保事宜的環境保護署（“環保署”）已經成立了 19 年，但最諷刺的是，在政府各部門欠缺協調、統籌的情況下，專責部門亦難以推展其責。歸根究柢，除了是公務員的僵化文化使然外，更重要的是香港欠缺了一套能夠貫徹各範疇的環保政策和理念，結果導致各類環保問題都是“斬件”處理，各部門是“各顧各”，形成真正所謂的“分裂隔離”，這 4 個字最近因為哈佛的報告，被很多人經常引用了。有關的例子其實多得很。羅致光議員剛才也說過，運輸署及環保署在檢驗車輛排放黑煙方面的標準是各有不同；剛剛看到的是，水務署不准許冷氣採用水冷方式，導致浪費電力；吸煙呼出的二手煙是引致室內空氣污染的元兇，但警方卻疏於執行禁煙區的法例，而勞工處亦遲遲不肯將禁煙列為確保工作環境健康的條件之一；一些部門只知極力擴展公路網絡以開拓土地，少有兼顧自然環境的保護，以及將來汽車所排放的黑煙及所造成的噪音。例子其實還有很多，例如有機構曾提出環保的構思，諸如是採用電動巴士，但因為對口的部門並非負責環保的，所以建議被雪藏了很多年。政府近期着力探討以可持續發展作為環保的統一理念，這一點是正確的，但將來新設的可持續發展委員會及可持續發展科必須具有實權，並且須凌駕各部門之上，才可以突破狹隘的官僚思維及文化，發揮統籌的角色，貫徹推行環保政策。

基於地理因素，香港不少環境問題也是與珠江三角洲息息相關的。近年來，兩地已經共同發展了一些研究，並發表了加強環保合作的聲明，這些都是正確的步驟，但步伐似乎是慢了一點。面對着我們很難忍受的污染情況，我認為雙方也須全速落實合作的具體措施。

主席，環保這個題目，即使是說上數天數夜，也是說不完的。我相信下星期就施政報告進行辯論時，多位議員也會就這個題目發言。可是，如果我們忽略了最基本的統一政策及統籌，任何有關環保的建議也只是徒然。我希望我們這一代無須等待至下一代，也有機會再看一次香港的藍天碧海。謝謝主席。

許長青議員：主席，環保是今個立法會會期第一次議案辯論的議題，也是今年行政長官施政報告的第一大課題，而施政報告又吸納了社會各界的許多建議，包括：政策制訂要貫徹可持續發展的原則；與廣東省政府具體落實改善空氣質素、東江水質等合作計劃；以及檢討“策略性污水排放計劃”的成本效益等，都顯示了推動環保，無論在方向和大部分具體的方法上，已經是市民與政府的共識。

不過，社會上仍然有人批評，今年施政報告的環保大計雖好，但遠水不能救近火，不能幫助復甦經濟和減少失業；言下之意是環保不應是施政報告的重點。這些批評，不僅反映了有關人士的環保意識不足，輕率地把市民的切身需要，跟生活及自然環境分割開來，也反映了他們不明白環保越遲推行，經濟和社會代價便越大的道理。環保即使是不能直接振興經濟、不能包紮民生創傷，也不應因此而否定環保的迫切需要。

事實上，目前困擾香港的數大重要問題，例如越來越多市民患上呼吸系統毛病，旅客、海外企業和專業人士的來港意欲因香港的生活環境惡化而降低等，都跟香港的生活環境惡化有關。推動環保，將或多或少有助減輕市民醫療開支的負擔、遏抑公共醫療服務的膨脹、提高香港在消閒方面的吸引力，以及招徠資金和人才聚集香港。值得一提的是，環保更可以量度香港的生活質素和公民教育水平。香港要成為世界級大都會、要媲美倫敦和紐約，環保是一個必不可少的指標。

環保基本上是一個公共財富的問題，而且往往涉及許多立法和公共行政的安排，容易牽動公眾及工商界的矛盾。因此，要有效推動環保，最適宜由政府主動出擊。政府不應待工商界高調地表示污染問題忍無可忍，作出聯合呼籲，痛陳利害，才後知後覺地採取行動。

當然，作為工商界的一分子，本人希望政府的環保大計，可以為工商界提供投資機會。例如，政府是否可以提供優惠措施，鼓勵企業開發創新的環保技術呢？另一方面，本人絕不希望政府為了環保而不合理地加重工商界的負擔，更不願意看見政府的“環保”措施，既勞民傷財，又未必達到環保的效益。工商業污水附加費缺乏公平合理的收費機制，早已令飲食、漂染等行業怨聲四起。如今政府計劃開徵的工商業堆填區收費，恐怕會重蹈覆轍。本人擔心，即使工商界認同“污染者自付”的原則，願意繳費，堆填區收費也未必能促使工商界減少製造垃圾。

堆填區收費不僅很容易引起互相推卸廢物的問題，政府亦可能要花上龐大的行政支出，保證收費制度公平合理。政府有否考慮到，強制推行堆填區收費，換來的可能不是促使企業正視棄置廢物的代價，而是迫使它們設法逃避繳費呢？政府可否推行多一些誘導性措施，包括港進聯在今年年初在立法會率先提倡的回收按金制度呢？

此外，儘管工商界大都認識到環保有助提高生產力，但卻是“老鼠拉龜”，不知從何入手。政府應大力推廣環保管理體系標準，讓企業有所依據。越多企業獲得有關的質量管理證書，便顯示本港的環保管理越規範化。這樣不但讓本港和海外的顧客享有更大的保障，更可以提升香港企業的國際信譽，有助香港晉身為一個可平衡環保與經濟發展的國際都會。

主席，政府要改善環境污染，有需要的不僅是決心和新科技，同樣重要的是要有靈活的行政統籌，因為整個過程涉及眾多部門，包括規劃環境地政局、環境保護署、運輸署、警務處、教育署、旅遊事務專員等，每個部門都應該意識到本身的職責所在。可惜，政府在這方面未見有具體的安排，希望政府加以注意。

主席，本人謹此陳辭。

代理主席梁智鴻議員代為主持會議。

陳國強議員：代理主席，環保的議題猶如一陣猛烈的旋風，引起社會各界關注。剛剛發表的施政報告，亦以環保為焦點，顯示了政府開始重視環境問題。

我認為政府重視環保，也應該重視環保工業，並且要有新的思維，把環境保護和就業範疇的政策，作一個全盤的考慮。事實上，環保和工業政策在現代

社會中，是不可分割和沒有相互矛盾的。相反，環保工業作為一種新興工業，為低技術、低工種的工人提供大量就業機會。根據刊物《The Recycler》的調查顯示，全美國共有七萬多家循環再造生產商，其僱員數目超過 50 萬人。

目前，特區政府提倡發展高科技、中醫藥等工業政策，這些長遠來說可能收效甚為理想，但卻解決不了現存的迫切問題：香港有 160 萬擁有中三程度以下的工人，在發展高科技工業的同時，如何為這些低技術、低學歷、競爭能力稍遜的工人提供工作機會？如果政府扶助環保工業，則為解決這個問題提供了一條好出路。

施政報告指出，政府已為廢紙收集和循環再造業提供土地，方便他們經營，這其實並不足夠。曾有廢紙再造商指出，政府在新界偏遠的地方撥出土地，但周圍既沒有完善的交通設備，又沒有足夠的水和電力供應，這叫他們怎能發展下去呢？

目前，本港的環保工業處於一盤散沙的狀態。以廢紙回收業為例，業內曾提出種種困難，要求政府資助，例如提供免息貸款或低息貸款、引進類似海外的廢紙回收計劃、減收電費及豁免繳付公眾貨物裝卸區費用等，但政府以“不便干預商業活動”為理由，不願資助廢物再造業。例如，去年 11 月，本港的捷眾造紙廠倒閉，令廢紙回收業出現難題，事件暴露出政府在環保問題上是束手無策。政府當時的態度是，即使廢紙無人回收，也能把垃圾運到堆填區，這樣便可以解決問題；然而，把可循環再造的廢紙當垃圾般丟棄，是一種很大的浪費。

環保工業是一項非常需要政府積極扶持和援助的工業。在這方面，政府應借鑒外國的經驗。美國田納西州政府設立固體廢物管理基金，對有關的廢物回收計劃提供直接資助，例如購買大磅及用以處理廢物循環的機器，以及興建廢物收集中心等，補助金額由每年 5,000 至 3 萬美元不等。此外，還有稅項上的減免優惠及其他技術及資源上的協助，不僅使當地的環保行業大大減少營運負擔，還使整個城市的廢物回收量明顯增加，改善了資源損耗的情況。

政府應效法歐美國家，給予本港艱難、默默耕耘的環保工業一定的資助。首先，政府應該向廠家提供資訊和技術援助，讓他們及時瞭解和掌握中國及海外再造物料的市場信息和技術資料；其次便是向環保工業的廠家實行多項稅務優惠。此外，政府還應帶頭使用本地環保工業所生產出來的用品，以鼓勵和鞏固本地的環保工業。

代理主席，我謹此陳辭。

何鍾泰議員：代理主席，上星期三，我們剛接到採用綠色為封面，並以環保為重心的施政報告，現在我們又在這個議事廳討論有關環境保護的議案，本人一方面感到十分欣慰，另一方面亦感到無奈。欣慰的是，本人和社會上其他很多環保人士，在過去十多年一直都要求政府在環保方面多做一點工夫，我們現在終於聽到了一些回音。可是，在一定程度上，本人卻感到無奈，因為過去我們對環境保護的忽視，已經令我們的環境受到嚴重破壞。我們正同時面對空氣污染、噪音、水質及廢物處理的問題。

過去，本港一些人士認為要經濟發展，我們必須付出一些代價，而環境保護只是一些先進國家的奢侈品。對於當時仍處於經濟發展中的香港來說，這論調是有一定的說服力。可是，如果我們小心分析，便不難發現這論點是站不住腳的。環境保護並不是甚麼創新或前衛的理論，反之，它只是在地球生存必須遵循的規則。事實上，我國的傳統哲學，也有類似的觀點，認為人是大自然的一部分，導致了人和大自然和諧相處的態度。荀子在《天論》中說：“天有其時，地有其財，人有其治，夫是之謂能參。”他把人看作可以與天地並列，參與宇宙變化的一種力量，而這種參與，不是與大自然對立，不是去征服大自然，而是順應大自然，去輔助、去促成，也就是“贊天地之化育”，一種重視保護大自然資源的思想表現。

所以，我們實在有必要正視環境保護。在經濟發展的同時，我們必須注意到環境保護的重要性。近年來備受重視的可持續發展概念，更說明經濟發展與環境保護的互動關係。該概念着重於保護資源和生態環境，着重加強對資源的規劃和管理，克服靠浪費資源求發展的短期行為，合理利用和保護資源，可以確保資源持續生長及持續使用。政府在制訂有關的發展政策時，必須貫徹這個原則。

要推動環保，政府一方面必須着實加強市民對環保的意識，以及瞭解其重要性，另一方面，有關當局亦要改變過往在制訂環保政策時自把自為的做法，鼓勵市民、地區組織和有關的機構組織與團體，參與環保政策的規劃及制訂。由於市民大眾能夠參與制訂有關政策，在日後推行有關措施時，也定會較為順利。

當然，要落實環境保護，我們須有一些合理的法例和措施來配合，而政府也曾經提出“污者自付”和“用者自付”的原則。無疑，這個原則是合理的，亦是本人相當贊同的，但在執行上卻並不容易，而且行政費用可能也是相當高，所以政府應詳加考慮。更積極的做法是，鼓勵工商界採用更具環保效益的生產方法。

另一方面，政府也有責任鼓勵及推動循環再造業的發展。當然，這不是要求政府對個別循環再造公司給予直接資助。政府是可以透過不同的政策及創造更好的營運環境，令該行業得以在本港有更大的發展空間。

如果我們能夠全面推動環保的工作，除了可以改善我們的生活環境外，亦會同時提高本港的環境質素，加強本港的競爭力，吸引更多外資來港投資，對我們是絕對有利而無害的。

環境保護並不是我們的奢侈品，而是我們的必需品。代理主席，本人謹此陳辭。

單仲偕議員：代理主席，推動環保的工作，其實不應是單一個政策局的工作，除了是規劃環境地政局外，我相信其他很多政策局也應參與其中，例如資訊科技及廣播局也有一定的責任。現今電腦和互聯網日趨普遍，利用資訊科技推動環保是上佳的方法，如建立電子化政府，可大大減低政府各部門內部用紙的數量。美國的聯邦政府便有一項法例，規定各政府機構要限制用紙增長。這是一個好方法。市民可透過互聯網取得政府資料。政府又是否可以透過電子郵件將差餉單發送予市民，省回紙張和郵費？

上述各項方法，政府應多加考慮。其實，全球很多國家已積極推行政府電子化，台灣也有“政府再造”計劃，利用政府網絡和國家資訊基礎的建設，向市民提供多元化的服務。在這方面，政府不獨應從電子化的角度思考，也應多從環保的角度思考，務求將整個政策立體化。

除電子化政府外，我也希望藉此機會詳細討論我們對環保稅的看法。

民主黨現時所提出的概念，正如羅致光議員所說，是“有賞有罰”的。

讓我先談談有關賞的方面，這會比較吸引，稍後才談談罰的方面。

獎賞方面其實與大家建議的措施有共通之處，如劉江華議員剛才提及的稅務優惠，我們的文件中也有談及。

民主黨所建議的稅務優惠措施，具體來說，包括以下各項：為鼓勵的士司機加快轉用石油氣的士，政府應豁免首次登記稅；透過豁免 8 年車齡以上的輕

型車輛及 14 年車齡以上的重型車輛首次登記稅，鼓勵這些車主更換新車，減低汽車的廢氣排放量；政府可參考新加坡的做法，將百分之百即時注銷優惠擴闊至高效率的環保節省能源設備，鼓勵企業採用環保設備。現時政府為鼓勵使用高科技，會在公司購買電腦等產品後，即時提供百分之百的注銷。環保產品是否也可使用相同方法吸引買家，以鼓勵機構、企業使用較為環保的設備呢？政府應同時設立節約能源計劃，鼓勵各公、私營公司或部門制訂節省能源措施，以節省每年的耗電量。最後，民主黨建議考慮利用稅收制度，鼓勵商品製造商或零售商回收有循環再造價值的物品。這都是有關賞的方面的。

某些國家會在商品或產品上貼上綠色標籤(green label)，讓普通百姓知道那些是環保產品，並鼓勵他們選購。

相對於破壞環境，物品可分成 3 類：一是破壞環境，二是中性，三是對環境無害的，而對環境無害的產品，便應貼上綠色標籤；我們目的並非要徵稅，但對真正破壞環境的產品，如破壞臭氧層的壓縮氣體，會嚴重破壞環境的產品，我們應徵收環保稅。特別對那些有代替品的商品，更應徵收環保稅。

我們要有勇氣承擔這“加稅”的概念。民主黨提出這概念，希望財政司司長可在場外聽到。

我們認為這措施的目的並非為增加政府的收入，最主要是希望藉此拉近兩種產品，即破壞環境的產品和非破壞環境的產品（或是對環境無害的產品），兩者間的競爭能力。

我剛才已列舉了一、兩個具體例子。有國家採用了類似的措施，如比利時，他們若發現市面上有更環保的代替商品，便會向有關商品徵收環保稅，一方面要生產商向環境負責，另一方面鼓勵消費者採用更環保的產品。我要強調這是導向性的稅收。比利時政府對嚴重毒害環境的電芯、用完即棄相機、不能回收再造的紙張收取環保稅；一些北歐國家對飲完即棄的飲品容器徵收稅項，意大利對不能自然分解的膠袋徵收稅項，收取數額是製造成本的五倍；德國政府對用完即棄的紙碟徵收稅項。當然，這些措施並非每一項都適用於香港，我們認為應先討論整個概念，這概念就是對若干商品加上綠色標籤。無害的我們可無須理會，但有害的則須徵收環保稅。

第三部分我們要討論的是引入私人競爭。我們強調，政府應多鼓勵私人參

與，並建設一些如行人通道等的設施。步行是一種重要的交通模式，可取代很多交通工具，政府應就此部分大展拳腳。為了加快推行石油氣的士計劃，民主黨建議政府可考慮必要時在適當的地點自行興建臨時石油氣站，以外判方式讓私人機構經營。

同時也應加快推行廢物回收，政府應在外判廢物回收場地的合約中加入回收工作條款。民建聯.....

代理主席：單議員，你的發言時限到了，請你坐下。

陳鑑林議員：代理主席，香港的環境保護工作，一直為人所詬病，可以說是支離破碎的。環境保護署成立後，制定了一些環保條例，令香港各行各業苦不堪言。儘管工商業界為環保付出了代價，但是市民的生活環境並未因而改善，而支付了環保費的工商界經營環境更沒有改善。我們曾經接觸過一些當年搬廠北上的商界人士，他們表示當年環保署要求多多，卻沒有協助他們解決難題，導致他們無法繼續生產，惟有一走了之，相信誰也沒想到環保政策竟變成了趕走工業的幫兇！究其原因，是我們沒有一套利民利商的環保政策。

試看我們的策略性污水排放計劃是何等的糟糕，工程一再延誤，甚至可能要隨時停工。今天我們從報章上看到，近日多次傳出排污計劃可能會化整為零。我們花費了大量金錢，卻未見這項工程達致任何預期的效果。今天政務司司長在此跟我們闡述了一些資料，她說對策略性污水排放計劃第一階段的技術方面有較深入認識的議員，相信也能理解當中所涉及的隧道工程的難度，但她接着說：“我很高興向各位報告，餘下的隧道工程進展良好。”我想問一問，除非今天所有報章上都在造謠，否則，這個所謂的進度良好，不知該作如何解釋呢？

其實，很多國家在推出環保計劃的時候，一定提供一些具有成本效益的廢物回收方法或淨化設施予工業界選擇，同時亦大力協助環保工業以作配合，逐步改善環境污染問題。

代理主席，相信大家仍記得今年初，因捷眾紙廠倒閉引發連串廢紙回收商倒閉的骨牌效應，正所謂“冰封三尺，非一日之寒”，政府多年來漠視行業的生存價值，才是致命因素。一直以來，政府在廢物處理的策略都是以堆填區作最終處理，推動循環回收工作則是“說多做少”，公關意味重於一切。雖然香港工商業廢物回收率超過 50%，但這完全靠私人機構自我建立的回收系統，相反，家居垃圾的回收率連 10%也不到，這與政府廢物處理策略，導致市民沒有積

極將廢物循環回收，直接增加回收商收集廢物成本，使行業陷於艱難局面。

此外，政府長期漠視廢物循環回收行業所引起的社會服務效應，對業界從不作出任何的支援。過去數月政府在受到各方壓力下，終於以優惠租金，批出啟德一塊用地予回收行業作中轉站。不過，用地的供電量不足，政府又不肯伸出援手，使業界得地無所用。究竟政府是真心想扶助業界，還是敷衍了事呢？

代理主席，政府的廢物處理政策亦嚇怕許多有興趣投資本地循環再用工業的投資者。就以廢機器滑油為例，政府現時是透過資助方式，將收集所得的廢機器滑油運往青衣化學廢物處理中心焚燒，在 97 年政府就焚燒廢機器滑油已花了 3,400 萬元，而在 98 年則花掉 4,800 萬元。另一方面，廢物處理中心藉此可以低廉價格，向車房及船塢收取更多廢機器滑油，從而賺取更多資助。雖然早前有本地及外地投資者，有意在港投資將廢機器滑油轉化為工業柴油的生意，不過，當他們瞭解現時本港的廢物處理政策後，都紛紛“打退堂鼓”，原因是現時機制下廢物處理中心有政府資助，他們根本不能透過公平的競爭去取得足夠的廢機器滑油作生產。

這只不過是眾多例子之一，民建聯最擔心的是當計劃中的大型廢物焚化爐落成後，政府仍資助焚化爐營辦商來燒垃圾，將導致營辦商與回收商爭廢物，結果只會是有政府支持的營運商取得大量可循環資源拿去焚燒，而回收行業則進一步萎縮。

代理主席，我們並不是反對政府透過資助去處理廢物，不過我們認為應以成本效益作為準則。民建聯認為廢物處理的政策應在具有成本效益的前提下，利用稅務、土地，甚至貸款去資助循環回收行業。

除了透過資助回收及循環再用工業外，如何推廣再循環產品，對維持業界的生存亦極為重要。香港各機構，尤其是政府一直用“價低者得”的採購政策，再循環產品因成本較高，因而失去競爭能力。民建聯提出以 150% 的稅務注銷的方式，以鼓勵工商業購買更多環保設施及產品，這是對行業有所幫助的。

此外，我們亦認為政府應率先使用環保產品，在這方面肩負起引領的工作。

我們希望香港能朝着行政長官的施政報告中的環保方向發展，使香港未來變得更美好。

謝謝代理主席。

吳清輝議員：代理主席，羅致光議員今天的議案及劉江華議員的修正案，都是圍繞着可持續發展與環境保護。

去年 10 月 14 日，我提出“香港的可持續發展”議案，當時我只說過這題目值得全社會廣泛參與討論，今年行政長官的施政報告把這題目重點提出，更必然引起社會廣泛關注，我相信下星期的致謝議案辯論中，不少同事也會在這題目上着墨，因此今天這議案辯論像是一次很好的熱身運動。

我記得在去年“可持續發展”議案辯論中，我特別強調，“可持續發展是國際社會經過多年的探索研究才逐漸形成的發展觀”，我希望政府不要把可持續發展僅僅理解成環保，雖然環保是可持續發展最重要的環節。所以我在去年的提案中要求本會促請政府在日後制訂公共政策及發展計劃時，要把“可持續發展”視為二十一世紀的發展戰略，看成是基本的施政原則。去年的議案獲得本會各同事一致支持，我感到非常榮幸鼓舞，但那時會議廳的官員席上只有當時的規劃環境地政局梁寶榮局長孤苦伶仃地坐在那裏聽我們辯論，我對他表示同情之餘，不無遺憾地感到特區政府高層決策官員當時仍把可持續發展看成是一般環保問題，這種表現應該說是落後於世界潮流的。我這樣說是有根據的，回歸前後香港政府在處理策略性排污以及維港填海等問題上，很使人懷疑有關決策者究竟有沒有可持續發展觀念。

代理主席，通過以上的回顧，我們就能看到第二份施政報告所承諾的可持續發展“研究”，究竟在 1 年裏有甚麼成效。我高興地看到，政府經過 1 年的研究，確是有了一些進展，第三份施政報告能明確地指出，可持續發展是一種新的“發展觀”，政府還承諾今後各決策局提出新的重要政策建議時，都應貫徹可持續發展原則並作出這方面的評估，而且還成立可持續發展科，我覺得這就是治港理念上的進步。我知道不少環保團體對今年施政報告的這種進展感到滿意，但他們同時也關心在組織架構方面，政府能否體現出這種新思維，主要有兩點：其一，可持續發展委員會直接向行政長官負責是正確的定位，但可持續發展科的定位又是否有足夠的監察能力？第二，希望政府組成委員會時，要考慮恰當的人選，特別要注意其廣泛代表性。

代理主席，解決環境保護和經濟發展的策略原則以及實施這些原則所需的政府架構是大前提。有了這個前提，有了必要的幾條原則後，具體的環保問題，包括污染的預防和控制、節制消費意識、環保生產、清潔能源、可持續發展科技、環保工業、環保與國際貿易、環保的國際合作、以及環境教育和宣傳等，都十分重要，一定要鼓勵廣大市民參與，提高他們的環保意識。沒有他們的參

與，這些問題都不能夠解決。代理主席，可持續發展是一個任重道遠的世界性課題，我希望本會今後對這個問題有更多的關注。

我謹此陳辭，支持修正案及原議案。

黃容根議員：代理主席，“保護環境、人人有責”，本人作為立法會漁農界功能界別的代表，關注海洋污染對漁業造成的影響，是責無旁貸的。近年政府在本港水域進行大規模的挖沙填海工程及卸泥活動，已使近岸的海洋環境受到嚴重破壞，除了令水質變壞，亦破壞了一大片海洋動物及漁業資源賴以為生的海床環境。

政府近年不斷在沿岸進行填海，自六十年代至今已在維港填取了 3 600 公頃土地，大大削弱維港的自然沖刷能力，加上大量污染物的注入，造成今天維港的嚴重污染。然而除了維港外，政府在許多地方都計劃或正進行填海及卸泥工程，例如 96 年白石角卸泥工程，將政府在九十年代開始，多番努力才得以改善的吐露港水質，一下子破壞了，連帶令在海洋棲息的生物大量減少，多種魚類更在填海區一帶海域絕跡，令附近的養魚戶損失不少。

由於本港的填海工程主要是採用對海洋底棲生態破壞最大的“挖泥填沙法”，以挖海沙作為填料，這些從受污染海床底挖出的大量淤泥，被傾倒至本港水域，破壞海洋底棲生物的棲息地，造成無可挽回的生態環境破壞，而被破壞的海床，我們估計一般要 15 至 20 年時間才能稍復舊觀。從淤泥釋出的重金屬及污染物，嚴重影響本港的養殖及天然漁場，令很多漁民的漁獲大減，生計受嚴重影響，而且亦會污染海產，危害市民健康。

另一方面，政府卸倒污泥活動，對海洋的破壞亦不容輕視。政府現時處理淤泥政策是將淤泥回填入泥坑內，令本來有希望復原的海床再受破壞。污泥含有大量的細菌、重金屬、甚至有毒物質，潛在着巨大的污染危機，對海中的生物造成不可挽救的災害。然而，港府最常用處理淤泥的方法，是以之回填海中已有的沙坑，此方法成本雖較輕，但對海洋生態卻構成嚴重的危機，因為淤泥中的有害物質可能會滲漏，去年在沙洲東部的泥坑卸置了 1 300 萬立方米的污泥，大大威脅附近生態。

代理主席，海洋是漁民的經濟命脈，不加以好好保護，只會令漁業的發展受到阻礙。民建聯促請政府在規劃發展的同時，要制訂長遠的保護海洋政策，

改善海洋環境，使漁民的生計不受影響，而市民亦可享受不受污染的海產。

此外，政府現時為增加魚類產量，不惜耗資進行人工魚礁計劃，如果當初能夠瞭解填海工程對海洋生態所造成的破壞是如此驚人，又何須現在作出補救行動呢？不過“亡羊補牢、未為晚也”，民建聯期望政府能夠限制填海及挖沙卸泥活動，令海床能早日回復舊觀。另一方面，我們亦呼籲政府設立限制捕魚、保護生態環境的區域，特別在西貢及大埔吐露港一帶，在這些區域內投放魚苗，發展海上旅遊觀光漁業，以便漁民可改行作休閒漁業，不須長期倚賴捕魚維持生計，這樣可減少捕魚量，使漁業資源得以休養繁殖。

代理主席，最後我想談談后海灣的水質問題，后海灣處於中港交界，污染物來自中港雙方，但為何有關政府部門卻只將污染水質的矛頭指向本地的飼養禽畜業人士？政府在 88 年實施《廢物處置（禽畜廢物）規例》，業界一直按照政府的排污指引來處理禽畜廢物，為何政府仍要將業界視為污染環境的罪魁禍首？有關規例實施至今十多年，已令禽畜農場由全盛時期的 9 000 至 1 萬間，下跌至目前不足 1 000 間，難道政府真的想將禽畜業趕盡殺絕？

須知道，后海灣的污染問題，源自中港雙方，即使本港的禽畜業完全消失，但如果內地不作出配合，后海灣的水質污染問題仍然解決無望。本人期望有關方面能積極與內地商討，共同解決后海灣的水質污染問題，同時亦應與本地飼養禽畜業加強溝通，協助業界解決排放污水的問題，使后海灣的水質能早日改善之餘，亦不會扼殺禽畜業的生存空間。

謝謝代理主席。

楊孝華議員：代理主席，本港的環保工作若要成功，政府必須放眼未來，定下長遠和具體的目標，制訂全方位的政策，並實事求是地落實環保工作，而市民亦必須同心協力，減少浪費，保護環境。過去，政府一直缺乏長遠的環保目標，所提出的環保政策多屬於修正性，而缺乏防禦性。當污染問題嚴重時，就急忙找出解決方法，這種“頭痛醫頭，腳痛醫腳”的環保政策，實在難以有效地改善環境。

自由黨認為，要真正地搞好環保，提升生活質素，政府便必須制訂長遠的環境政策，並定下環保工作的進程，實事求是地推行環保，改善市民的生活環境。自由黨認為環保政策，最少具備 5 個方向：

第一，制訂適用香港的“可持續發展”藍圖，並把可持續發展的概念列為社會發展的重要考慮。現時不少國家已落實了“可持續發展”概念。中國和英國都分別發表了“可持續發展”的國家方針、政策和具體措施。香港作為國際城市，亦必須馬上制訂具適切性的“可持續發展”藍圖，實踐“可持續發展”概念。此外，行政長官在第三份施政報告中表示，今後各決策局提出新的重要政策建議時，必須對可持續發展的影響作出評估。這無疑是政府的一大進步，然而，更主動和直接的方式，是政府把“可持續發展”概念列為社會發展的其中一個重要元素，在政策的制訂過程中，便已引入“可持續發展”概念，而並不是讓政策制訂後，才作出“可持續發展”的評估。

第二，政府應根據實際情況，進一步制訂一些可界定環境質素的指標。除了現有的空氣質素指標外，政府亦可在各個環境範疇中引入量度標準，讓公眾知道環境質素；例如可為維多利亞港設定反映海水含氧量的指標，以準確量度海水污染的情況。此外，亦可廣泛引進各項“環保標籤”，除了“能源標籤”外，政府可引進其他“環保標籤”，例如：“可循環再造標籤”、“再造物料標籤”等，讓市民對產品的環保程度有更清晰的瞭解，而“環保標籤”亦能鼓勵生產商生產更環保的產品。

第三，為提高環保意識，政府亦應落實環保教育，制訂全方位的環保教育政策。旅遊界最近就環境保護進行了一項調查，發現在改善環境措施當中，大部分業界均認為廣泛推行環保教育是非常重要。自由黨認為，政府應把“環保教育”列為學校教育工作的重點，並研究通盤計劃，包括：

- (1) 在學校教育上，制訂環保教育的課程內容，並把課程列入教育綱領中，讓學生更有系統地認識環保；
- (2) 為學校加設環保設備，讓學生得以實踐環保；以及
- (3) 鼓勵學校制訂環保指標，在減少用紙、減少廢物，以至節省能源上定下具體目標和進度，讓學生和老師有所依據。

除了在學校推動環保之外，政府亦可開設環保展覽館，定期展出現今世界在環保建築、廢物循環再用、污水處理等範疇的頂尖科技，以加深市民對環保科技的認識。

第四，政府亦應引進環保科技，以提升本港的環保技術。環保科技發展一日千里，政府應該不斷更新和提升現時的技術，才能追上時代發展和提升環保工作。政府亦應該留意環保新科技的發展趨勢，並加以利用；例如美國洛杉磯

最近已成功研製了車用“複合引擎”(hybrid engine)以減低汽車廢氣的排放，政府可引進此類“複合引擎車”，並研究廣泛推廣的可行性。

第五，政府亦必須加強部門之間的協調，因為每個環保領域均涉及很多不同的政府部門，繁瑣的官僚程序，部門之間缺乏協調與溝通，往往成為環保政策的障礙。要排除障礙，政府首先要有推動環保的決心，並訂下進程，同時讓各個政策局及執行部門明白政府的環保政策和決心。

施政報告中提出成立一個“可持續發展委員會”，但並無交代其成員。自由黨認為，該委員會必須包括具整體環保概念的商界人士。

自由黨相信長遠的環保政策才能真正改善污染，提升市民的生活質素。現時政府要做的，除了落實有關的環保措施外，便是根據可持續發展的概念，制訂更長遠的環保政策，這才是周詳和具遠見的做法。

代理主席，我謹此陳辭。

梁耀忠議員：代理主席，當我們討論環保問題時，我相信是沒有人反對的。因為現在我們社會的周圍環境，已遭嚴重破壞，直接影響每一個市民的生活和健康，所以大家都會非常贊成環保的行動。

不過，很可惜，行政長官上星期發表的施政報告，主題雖是環保，但市民的反應並不熱烈，支持的程度亦不高，很多人甚至表示失望，原因可能是當行政長官和政府討論環保時，均如鸚鵡學舌，別人說環保，它便說環保，但卻沒有真正的環保概念，結果在制訂政策或方針上令市民覺得不能受惠，而且也未必可以接受。

政府今次以“可持續發展”的概念來討論環保，但可惜的是，政府的“可持續發展”概念，跟我們一般對環保的“可持續發展”概念，相距實在太遠。政府所說的“可持續發展”，大致上只是簡單呼籲市民不要浪費，須顧及後代子孫的福祉，以及不要影響其他鄰近地區的環境等。然而，事實上，真正的“可持續發展”並不是這麼簡單的概念，尤其是歐洲方面所說的綠色思想，在環保觀念上，不單止是環境保護這麼簡單，而是把環境保護與人結合。今次施政報告在環保方面的建議如此失敗，如此令人難以接受，便是因為它未能把環保問題與人的生活結合起來，因而令人如此反感及得不到市民的支持。

此外，政府提出的環保政策出現頗多矛盾的地方，例如，政府一方面要改

善汽車排放黑煙的問題，但另一方面卻又動用二千多億元大興土木興建道路，結果間接鼓勵市民駕車，造成另一種污染。再者，政府更打算動用 200 億元興建焚化爐，但在興建焚化爐之前，政府至今可有考慮推行垃圾分類回收呢？大家都知道，如果焚燒垃圾，是會產生大量毒氣污染環境的。請問政府又如何改善呢？

剛才很多同事均提及“捷眾”事件，政府不支持回收工業，任由它們自生自滅，任由它們無法繼續發展。由此可見，政府在環保政策上，表面上似乎做得不錯，但實質的效果卻不能達到市民的要求。更重要的是，市民今天最關心的是失業問題，但很可惜，政府沒有把環保問題和失業問題結合。然而，環保並非與失業問題完全割離的，正如剛才很多同事都已提及，在我們討論環保時，可以多考慮回收問題、循環再造問題，這樣便可以製造大量的就業機會，為市民帶來一個好的信息。但政府沒有從這個角度考慮，沒有從整體社會發展方面考慮，只着眼於限制使用燃料等。

因此，我覺得政府的所謂“持續發展”或環保概念，只是斷章取義，巧立名目，希望以這項中性的題目為施政重點，令市民不要埋怨政府，但結果是市民不單止不埋怨，而且不會支持。所以，當我們今天討論環保問題，應參考西方國家的環保概念。正如我剛才所說，西方國家的環保概念，不單止是對環境加以保護這樣單一，而是把它與人的生活結合起來一併考慮。這樣除了可以製造就業機會之外，還重視人的參與、重視在體制上能否民主化，以及把權力分散至市民大眾。這些國家是會考慮各方面的問題，而非只是考慮一個問題。所以，政府今天提出的環保問題，只是花言巧語欺騙市民，說政府在這方面曾下工夫，但事實上，對整個社會卻沒有帶來實質效益。

今天是一個很好機會，讓我對大家指出，當我們討論環保時，我們要深思熟慮環保概念究竟是些甚麼，環保並非只是減少黑煙，我們應更深層考慮一下，我們如何能令社會上每一個人，可以參與環保工作，與此同時，我們的生活又如何能得到保障，這才是環保的概念。

雖然今天有同事提出了一些議案，但我很希望大家在考慮時，能夠深入考慮問題，我們不要以為提供環保教育，便能簡單地解決問題。如果政府沒有一個長遠的目標來推行持續發展的概念，以及把環保概念或綠色概念結合人的生活之中，那麼，今天所討論的都是非常片面的，不能得到實質的效果。

代理主席，我謹此陳辭。

蔡素玉議員：代理主席，今年可說是特區政府的“環保年”，除了行政長官第三份施政報告將環保列為主題外，今屆立法會首個議案辯論的議題亦是環保。過往，我及多位議員同事，一直爭取將環保項目列作主要政策範疇，政府終於從善如流，明白到“環保工作做唔好，香港將來唔會好”的道理，實在可喜可賀，值得支持。

港進聯另外兩位同事已就空氣污染、環保及經濟，提出意見，我則集中講廢物管理、環保教育，以及政府部門的統籌。

就廢物的處理來說，我一向認為，採取誘導性的措施，效果是遠較懲罰性收費方法為佳；而向商界徵收“回收按金”，正是其中一個可行方法。我在今年 1 月提出的“檢討廢物管理政策”議案辯論中，便首次在本會提出回收按金的建議，有關的機制如下：假如生產商或代理商回收本身製造的有用廢物，不送到堆填區，政府便會發還按金，否則便會把按金撥入循環再造基金，以積極鼓勵生產商，從產品的設計到包裝，盡量減少廢物，增加回收量。議案當時獲得大部分議員支持並通過。

我之所以一直不贊成向廣大市民徵收堆填區收費，反而建議向商界徵收合理的按金，原因很簡單，因為“污染者自付，人人有責”的原則，表面上好像合理，但當中卻極具爭議。舉一個簡單的例子，例如我口渴買汽水飲，便無可避免多了一個空樽，政府要處理這個空樽，向我收費，表面上是“污染者自付”，但實際上跟懲罰我口渴飲汽水，沒有甚麼分別；但我不可能控制自己不口渴，因為這樣而懲罰我，是否公平呢？相反，向汽水製造商徵收按金，鼓勵他們將廢物回收，不放入堆填區，或給予他們誘因，用可以分解的物質製造汽水樽，則更能達到環保的目的。

回收工業對處理固體廢物固然非常重要，但興建巨大的焚化爐，處理無法循環再造的廢物，對延長堆填區的壽命，也是必不可少。一直以來，我全力支持政府興建焚化爐，但希望政府注意，有關計劃是否能夠採用最具經濟效益的焚化爐、對日後市民須付出的經濟負擔，影響巨大。因此，在興建工程展開之前，政府必須萬分小心，清楚計算工程涉及的各項因素，包括興建焚化爐的方式、耗用的資源、焚化爐的類型、大小、選擇那一間供應商等，絕不能重蹈當天經濟局錯誤評估中電用電需求量的覆轍，令市民又再蒙受巨大經濟損失。

就環保教育來說，我覺得單靠正規教育方式教授環保知識，效果有限，我建議政府成立“環保教育中心”，以“親身體驗，親身參與”的方式，向所有中小學生灌輸環保的觀念：教育中心可讓每所中小學的學生，分批分期到營入住數天，營內一切生活，都與環保有關，例如再造產品、太陽能發電、垃圾分類，食物自給自足；同時給予適當的評估，例如在這幾天內，學生總共節省了

多少能源、為下一代節省多少樹木等。我相信這樣做，可以給予學生更正面的環保觀念，對環保有更深刻的印象，對提高他們日常生活中的環保意識，幫助更大。

最後，我想談一談政府各部門的環保統籌工作。儘管行政長官以環保為主題的施政報告，令人振奮，但現時部分官員的守舊觀念、積習的行事方式，會否影響環保工作的推行，實在令人憂慮。眾所周知，環保工作範圍廣泛，幾乎涉及所有公營部門。但不少事實顯示，現時有不少政府官員，環保意識非常薄弱，仍抱着過往一套做事方式。縱使行政長官說支持，但如果環境保護署的官員不肯執行或其他政府部門又“你有你做，我有我做”，環保政策最後只會徒勞無功。有論者曾指出，如果要搞好香港環保工作，政府官員有需要“換腦”，我認為這建議雖然不適合所有官員，但對很多官員來說，的確有一定的需要；希望政府明白，只有改變官員一貫以來的積習和概念，充分意識自身的責任所在，政府的環保工作，才能順利推行。

代理主席，我謹此陳辭，支持修正案和原議案。

陳榮燦議員：代理主席，甚麼是環保？電視台有一個廣告，當中指出：環保就是簡樸的生活。例如舊款的傢俬和用具，不要隨便棄置，要繼續使用，不要浪費天然資源等。

讓我再轉談空氣質素的問題。代理主席，香港近 10 年來的空氣質素比以前差了很多，這不僅影響市民的健康，還影響本港的經濟發展。要改善香港的整體空氣質素，須從多方面着手，其中包括針對廢氣排放、燃料質素、維修技術、整體規劃、交通管制、立法及執法等，環保技術及環保教育等多方面工作。我將會從廢氣排放、燃料及中港合作探討改善空氣污染。

目前導致空氣污染的最大原因，大家均已指出，是柴油車。香港政府下定決心去改善柴油車輛排放的廢氣，並定下目標：2000 年年底開始，所有新登記的士必須使用石油氣，以及所有柴油的士在 2005 年年底前轉用石油氣。要做好這項工作，政府仍須下很多工夫。

首先，政府應該提供經濟誘因，促使車主轉用石油氣。業界認為政府應該為車主提供免息貸款，促使他們將柴油的士轉為石油氣的士。根據施政報告，政府會資助車主 4 萬元，使他們改用石油氣的士。然而，目前由於大車行壟斷了石油氣的士市場，儘管有業內人士希望現在改用石油氣的士，但市面上已經沒有石油氣的士供應，業界擔憂如果政府提供 4 萬元的現金資助，只會令代理商受惠，他們擔心代理商任意提高價錢出售石油氣的士，令車主無法真正受惠。政府就此應關注及解決這些問題。

其次，政府應提供整體的配套措施，在石油氣的士計劃實施期間，只有 4 個臨時加氣站，這是不足夠的。政府日前公布已選定 5 幅地皮，興建“巨無霸”石油氣專用加氣站，並爭取在 2001 年 1 月 1 日落成啟用，以便在每天“交更”的繁忙時間，為二千六百多部的士加氣。業界指出“巨無霸”加氣站過於集中和統一，在繁忙時間，會造成道路擠塞及先後加氣的問題。我認為加氣站應該盡量分散。

此外，業界亦關注石油氣的維修地點和維修廠的數量。他們認為地點較為偏遠，接近郊區，並質疑市區是否有此設備及其數量多少。如果石油氣的士維修廠及保養車場不足夠，一定會影響車主換石油氣車的意欲和速度，造成車主和司機的困難。政府只有在妥善解決上述一些問題後，“石油氣的士”及仍在構思中的“石油氣小巴”才能順利及廣泛地推廣。

長遠來說，政府有必要制訂一套“另類燃料”政策。我贊同不單止要研究推行規劃環境地政局局長蕭先生建議的“無軌電車系統”和其他電動車輛的可行性，更須研究引入哪種環保的燃料。例如，目前歐洲有些地方積極發展應用植物油，政府應研究其在本港使用的可行性，以及動力是否足夠等。政府亦應制訂優惠政策，使環保燃料更具競爭力。此外，政府車隊更應“以身作則”選用較具環保效益的燃料。

代理主席，最後，由於空氣污染是跨區域性的，粵港兩地應加強合作，共同制訂治理方案和政策。目前粵港兩地已就珠江三角洲進行空氣質素研究，預計明年年底前完成。希望雙方能盡早制訂策略和方案，以解決空氣質素的問題，並達致“天朗氣清”的環境。

代理主席，我謹此陳辭。

李柱銘議員：代理主席，今年行政長官的施政報告以環保為其中一個主題，說要建設美好家園，一起實踐“可持續發展”的目標。民主黨很高興看到政府不再做鴛鴦，願意開始正視香港環境質素的問題。但是，知道問題所在，不表示一定能對症下藥。

行政長官說要實踐“可持續發展”，於是打算成立“可持續發展委員會”。早前，說要減少廢物，便成立了一個“減少廢物委員會”。這種做事方式，完全貫徹行政長官一向“由上而下”的管治態度，這樣下去，環保工作很

容易變成“環保口號”、“環保公關”——做足了門面工夫，但缺乏實質長遠措施。

我認為行政長官必須放棄“由上而下”的家長式指令的做事方法，努力鼓勵及爭取市民的積極參與。我認為行政長官和官員應該虛心、認真地聽聽香港環保團體和市民的心聲，因為他們對環保問題的瞭解可能比行政長官或某些官員更深刻。

民主黨認為，“可持續發展”其中一個重要元素，便是要充分啟發和運用民間力量的積極性，特別是受影響的社羣，由於他們的生活直接受到政府政策影響，他們是有權參與有關政策的制訂和推行的。

上星期三，行政長官在施政報告中發表一系列的環保政策，引起了運輸業界的強烈不滿，反映政府在制訂有關政策時未有充分和業界溝通，令業界人士懷疑政府的誠意，打擊了他們對政府的信心，亦會拖慢環保進展。

民主黨認為民間力量的參與非常重要，在與社區、業界人士、綠色團體、政黨等溝通及共同商討之後制訂的政策，才可以更符合民情，而政策推動時亦會事半功倍。

談到環保團體，我希望政府不要剝削他們的生存空間。事實上，由非政府的環保組織推動環境保育，好處很多：

- (一) 環保團體是自發組織，他們對環保工作的熱誠不容置疑；
- (二) 他們專注做環境保護，對有關資料及知識有相當的掌握；
- (三) 環保組織的運作成本往往較政府為低，做起事來更具成本效益。

但是，政府現時所扮演的角色相當混亂，亦在很大程度上局限了環保團體的發展。政府一方面負責審批環保教育及社區活動計劃的撥款申請，扮演資源分配的角色，另一方面又舉辦環保活動，與環保團體爭奪有限的資源。

有不少環保組織向民主黨反映，政府的環境保護委員會所舉辦的活動往往較容易申請撥款，剩下的資源變得僧多粥少；環保組織向私營機構籌款，政府又“不甘後人”，在這情況下，私人機構通常會選擇贊助政府。財源、資源不足，環保團體的發展受到很大限制。其實，如果政府扮演好協調的角色，便可使各綠色團體發揮所長，對環境保育的貢獻更大。

《三字經》的第一句說：人之初，性本善。但在環境保育的問題上，我就認為：人之初、性本潔。(We are "born clean".)沒有人喜歡生活在骯髒、受污染的地方——我們都不想香港變成“臭港”，所以市民在某程度上其實已經有一定的環保意識，對環境質素有要求。

問題是，政府一直沒有嚴肅對待環保問題，現在卻突然呼籲市民環保，推出各種政策，令部分市民須付上不相稱的高昂代價，但又缺乏配套措施。結果是環保目標雖好，但市民卻不讚賞。

以減少廢物為例，即使市民想將廢紙、玻璃樽循環再用，現時還未有全面的回收設施。有回收設施的地方，又不一定會把收來的廢料循環再造。我們聽到有的學校收了廢紙，但無法處理，於是要偷偷將廢紙丟棄。

又以購買環保商品為例，現時政府並沒有制訂一套適合本港的商業標籤法，以顯示何類貨品可循環再造，令那些對環境負責的消費者無所適從。

連這些基本的政策措施也處理不好，行政長官卻說要與倫敦、紐約看齊，簡直是不切實際；令人擔憂的是，一旦政府虎頭蛇尾，恐怕香港只能淪為紐約、倫敦的唐人街。

最後，我要強調，民主黨是支持環保的，所以行政長官願意正視香港環境問題是值得讚賞的；但對於施政缺乏諮詢、透明度不足，市民及環保團體沒有機會參與政策的制訂這幾方面，我們不得不作出嚴厲的批評。我認為，政府必須改變這種“由上而下”的做事方法，否則，我們便無法真真正正落實“可持續發展”的目標。

謝謝。

田北俊議員：代理主席，自由黨十分重視環保，我們一向認為，香港必須在環保建設、經濟和教育 3 方面作出徹底的改革，才能成為首屈一指的國際城市。

環保是社會的一項長遠投資，既要工程建設，也要日常營運保養，我相信絕大部分的工商界和市民都是支持環保的，但他們也同時擔心負擔不起昂貴的環保支出。事實上，這種擔心是有道理的。政府一直採用“用者自付”的原則，要用者和污染者支付環保建設的日常開支；但另一方面，政府卻未能有效控制

營運成本，導致經常出現“政府請客、市民付鈔”的不公道情況。

其中一個最佳例子，是工商業污水附加費。當初政府向工商界表示，污水附加費只佔水費的 20%，用者絕對可以負擔得來，但計劃實施後，工商界發覺貨不對辦，污水附加費隨時是水費的 130%以上。另外一個例子是“策略性污水排放計劃”，這項投資龐大的環保建設不單止興建期間問題多多，落成後的營運費用也遠超當初估計，每年高達 30 億元，連政府也承認難以負擔。面對未來一系列的環保新建設或新措施，試問工商界和市民，怎會不擔心要承受沉重的負擔呢？

代理主席，自由黨絕對支持環保，也不反對“用者自付”原則，但政府必須確保各項環保建設的開支，特別是經常性營運支出，要受到嚴格的規管，能符合經濟效益。我今天提出 3 項建議：

首先，政府必須盡快向公眾詳細交代各項環保建設的財務安排，讓市民和工商界知道本身所須負擔的環保支出。

第二，政府單是承擔環保工程的全部建造費是不足夠的，我們認為它也須支付部分經常性營運開支，不能夠把營運支出，全部轉嫁到市民和工商界身上。政府支付部分營運費用，也有助政府更小心控制行政成本及支出。我建議政府應支付環保工程經常性營運開支的 30%，其餘 70%費用可向用者徵收。

最後，最徹底控制營運成本的做法，是盡量把環保工程落成後的營運管理，交給私人機構以商業運作原則管理，以減少官僚部門不必要的行政開支。我建議政府把垃圾堆填區和計劃中興建的環保垃圾焚化爐的管理權批給私人機構。

代理主席，我也想具體地談一談今次施政報告中提及的有關空氣污染及水質污染的幾個問題。

自由黨是支持政府盡量幫助 18 000 輛油渣的士改用石油氣，推行的時間表我們也是支持的。然而，在小巴方面，在沒有諮詢的情況下，政府便說要在明年 4 月立刻實施，而具體的做法亦未跟業界商量，我們希望政府能再詳細考慮這方面的問題。

有關政府提出準備撥款 14 億元的方案，我們認為是不足夠的，因為我們認為政府如果在小巴及其他 7 萬輛油渣貨車做些工夫，並提高 14 億元的撥款——由於這筆款項是按多年分攤的，這筆款項確實不算很龐大——即使從醫療及

各方面所節省得來的費用，也足以抵銷這筆款項。因此，我希望政府可多留意這一點。

代理主席，在食水方面，我想談一談水源的問題，而並非污水處理的問題。施政報告說東江水的水質十分良好，並說本港水塘所存放的食水水質也很良好。但政府應留意為何會有眾多家庭投訴輸送到用戶的食水水質受到污染。問題是否源於把食水從水塘輸往各家庭的水管？那些水管大部分已用了 10 至 20 年，而且從未更換過。這是政府必須正視的。即使從東江來的食水水質是如何良好，或儲存在水塘時仍很清潔，但當輸往用戶家中時卻不清潔的話，市民亦是不能接受的。

代理主席，最後，我想談一談有關議案的措辭問題。從措辭上來看，民建聯的修正案包含“向工商業徵回收按金”這一句。自由黨認為這對工商界來說，“回收按金”的範疇是很難界定的。剛才劉江華議員也曾提及，但他卻沒有全面界定。就措辭上來說，自由黨是不可能接受的。我們質疑，膠樽或飯盒等，在甚麼情況下也須徵回收按金？經濟效益又會如何？若有關物品價值太低，只值數元，生產商是否願意付出按金然後進行回收？純粹從措辭方面來說，自由黨是不能支持修正案的。

民主黨原議案有“採用適當的經濟工具及稅務政策”這一句，根據自由黨在這方面的理解，我們是支持政府對環保產品及環保服務予以稅務優惠的，而並非向非環保或破壞環境的產品或服務，徵收特別費用。

代理主席，自由黨考慮過原議案和修正案的措辭後，決定支持原議案。

謝謝。

主席恢復主持會議。

何秀蘭議員：主席，正如很多綠色團體批評行政長官的環保政策一樣，我們的原議案及修正案的措辭，也是把環保當作一個經濟問題，從經濟角度來看，經濟問題便以經濟的手段來解決。然而，對於環保教育方面，最少在措辭方面，原議案及修正案均沒有提及，這是頗令人失望的。當然，在各位同事的發言中，事實上，亦略有提及，但由於着墨不多，所以我不會再討論經濟手段，相反，我會談一談教育及其概念方面的問題。

有人類居住的地方便會損耗天然資源和出現污染問題，當地球上的人口不斷增長，耗用天然資源的速度亦一天比一天快，終於有一天我們會耗盡地球上的資源。現在，地球先生已感吃不消，不能完全消化我們所製造出來的廢物，而“綠色生活”應該源自一種危機感，我覺得我們今天的責任是要保持生態平衡，我們人類雖然必定會消耗大自然的資源，但在消耗的過程中，如何可以保持環境清潔？如何可以令大自然有機會恢復元氣、不因我們消耗資源的速度太快而受到損害呢？我相信這些便是我們今天面對的議題。因此，我們今天要討論的，並非如何處理廢物，我相信，我們仍須強調我們不應使用地球不能分解的化學物品，此外，我們亦應盡量使用可以循環再造的物品，更徹底的，是不使用太多物資，避免不必要的浪費和奢華。所以，我促請政府在討論如何改善空氣質素及汽車噴出黑煙之餘——這些不單止為了吸引人才留港發展，也非為了推動經濟或吸引外資在港投資——其實，這些對我們香港也是有利的，我們不是因為經濟原因才搞環保，我們搞環保是因為對我們自己及我們的後代都是必要的，所以，我促請政府推動環保教育。

剛才也有其他同事談及環保教育，我們是可以在中小學課程中加入環保教育、引入標籤法、舉辦一些健康城市、健康學校等計劃，使一些在學校以外的市民也產生一種危機感，因而一起盡自己的本分，不再浪費天然資源，我更促請官員以身作則，舉例說，來往美利大廈和立法會，請不要司機接送，要求司機接送來回的車程一共 4 次，而步行最多只需 3 至 4 分鐘。

當然，改善環保是不可以談價值觀，因為製造廢物出來後便須處理，當中一定要涉及金錢，談環保、談清新空氣是十分愉快的，但每當談到金錢便會傷感情，特別是當談到向誰收錢、由誰來付款？這樣良好的社會效益，究竟由誰來負擔社會成本呢？這確實是要大家慢慢討論的。我最擔心的，是政府近來很喜歡提出“用者自付”，我更擔心政府又再從環保開支和收費方面，變相開徵“人頭稅”，令基層市民百上加斤，這是我非常不願看見的。

同時，我亦很理解剛才田北俊議員提出的疑問，即應否由工商界支付所有的費用呢？這是值得商榷的，我希望大家在討論如何收回成本的時候，能盡量提出一個公平、公道的方法。正如田議員所說，政府把財政公開，確實是非常有益的，當然，我們明白到環保是一項投資，但不會有直接的回報，我們不會在環保方面用了 1 元，便可從環保的項目中取得 2 元，然而，我們從醫療開支下降，甚至從生產力的提高，也可以看到成本效益。我記得在上次討論有關汽車噴黑煙的罰款時，各位議員也曾提及每年香港有多少人因空氣質素惡劣而患了哮喘病或縮短壽命，如果我們把住院日數所須繳付的費用計算起來，這便是我們在環保投資上所得到的回報。雖然兩者未必有直接關係，但我仍希望商界的朋友可以明白，在這方面有回報對大家也有益處。我同意透過適當的經濟工

具向一些污染環境的生產者徵收費用，以支付處理污染物的費用，然而，向工商界徵收按金和堆填區費用，是否均屬可行的方法呢？我同意這是其中的一個方法，但未必全屬可行的，所以，我希望大家繼續以開放的態度討論，盡量計算出一個對大家都公平、公道的收費方法。

在劉江華議員的修正案中，有一項我是十分欣賞的。有一天，我曾私下跟他談到粵港的合作確實非常重要，因為兩地是非常緊密地相連一起的，內地的空氣在數小時內便吹到香港，而食水和食物更是我們日常生活所接觸到的。事實上，內地進口的副食品在 1998 年佔了香港副食品的 30%，我們更知道這些產品是用了很多化學農藥，而一些禽畜飼料有時更混合了一些不必要的荷爾蒙或哮喘藥，這些不單止污染環境，更危害我們的健康。在這方面我是十分希望粵港兩地可以加強合作，我亦希望粵港合作聯席會議可以在其轄下設立各種不同的小組，讓立法會內的議員自由參加。大家都知道，我們是希望做點事，但我們並沒有很多渠道，所以，我希望政府可以協助我們參加這些小組，好讓那些想有表現的人，能有正式的工作場合來表現自己。謝謝主席。

吳亮星議員：主席，行政長官的第三份施政報告以“建設美好家園”為題，致力推動社會環保意識，並且制訂長遠的環保政策，今天本會也以環境保護為議題作出討論，這正正顯示了社會對環境保護問題的日益重視，政府、立法會以至全港市民已經到了一個坐言起行的階段，要為香港社會的可持續發展作出切實的籌謀了。

正如行政長官在施政報告中提出，全社會包括市民、商界及政府部門都要改變觀念，通力合作，致力改善本港的環境污染問題，相信這是十分重要的。對於政府來說，環保工作應該是每個部門的責任，既要有統籌領導，也要有各部門在每一項政策的執行上分工承擔，予以落實。我建議，在來年的施政報告發表時，每一個政策局的工作進度報告，都要按具體情況，適當加入環境保護方面的工作成效匯報，以顯示政府的身體力行。對於商界和市民而言，推動環保工作，不單止僅僅改變傳統的生活、消費和生產習慣，更可能意味着經營成本和經濟負擔的加重。在這方面，是亟需全社會做好準備，根據使用而作出承擔。另一方面，考慮到近期本地經濟發展情況，我認為政府在推行具體的環保政策和計劃時，必須顧及對營商成本及市民經濟負擔的影響，必須穩步妥善地實施，因此，其中更應該優先考慮推行某些能夠刺激本港經濟、創造就業，以及促進環保產業的發展計劃。

主席，在推行環保的具體政策上，施政報告中有一項是以環保為考慮的，提出制訂新的整體運輸策略，我認為其方向是十分正確的，但也留意到其重點是針對客運轉向較環保的運輸模式，但其實在貨運方面同樣是值得考慮的。這

點在今天的質詢時間內已有提及。例如在機場、貨櫃碼頭與陸路過境以及一些主要貨倉地域之間，是可以考慮建設以鐵路為主的貨運網絡系統，並考慮進一步與現有以客運為主的鐵路系統作一定程度的接駁配合。如果可行的話，相信既能在貨車運輸方面達到環保目的，也可改善道路交通情況，可謂一舉兩得。另一方面，香港要推行環保，離不開與毗鄰地區的共同合作，合作的概念，是不但清理各自污染的源頭，同時也應協助對方清理其污染源頭，例如在水質污染的問題上，我們絕不能將合作局限於要求或協助對方將污染堵截在對方的地區範圍之內。作為在技術、資金及觀念上較有優勢的香港，應該在這方面作出更多的主動，相信通過自身的努力，不但可以幫助他人，最終受惠的也是自己。

主席，對於今天討論的原議案及修正案，我認為動機良好，目標基本一致，而修正案更具體地就促進環保產業、加強與內地合作，以及環保工作的成本效益等問題提出政策方向，原則上是值得支持的。

主席，我謹此陳辭。

劉健儀議員：主席，環境保護，是行政長官董建華第三份施政報告的重點課題之一，今天羅致光議員提出“環境保護”這項議案，無疑是提早了辯論施政報告的部分內容。在下星期的施政報告辯論，我會代表航運交通界詳細就交通運輸與環保的關係提出一些意見，但今天我想代表航運交通界先提出兩點原則，以確保各項環保政策是得到廣大市民包括業界的 support，從而在改善環境方面取得更大的成效。

我認為環保方面有兩個原則，我們必須確立，才可以令各方人士共同推動環保工作。第一個原則是相互合作，第二個原則是共同承擔。

第一個原則是相互合作。行政長官在施政報告中不同的地方，特別在環境保護方面，強調要和各界人士合作，強調政府要和市民共同努力。言猶在耳，政府自打嘴巴，在未有諮詢小巴業界的意見前，便單方面決定在明年 4 月推行一個為期半年的石油氣小巴試驗計劃，並打算要業界由 2001 年起改用石油氣小巴。

這種家長式的行政指令方式，教業界如何與政府合作呢？事實上，業界是支持環保的，樂意和政府發展合作夥伴的關係，共同推動環保工作。不過，小巴業的運作模式，政府知道多少？業界對石油氣車輛仍然存有疑慮，政府又知道多少？雖然政府不聞不問，但小巴業一直抱着合作的態度，過去數月來不斷與政府部門開會，主動要求探討小巴轉用另類環保燃料的可行性。不過，政府一直不作回應，其實便是閉門造車，現時更一廂情願地訂定計劃，設下期限，

政府何曾體現過合作的精神，又何曾與業界在事前有商有量？

這只是一個例子，政府獨斷獨行的例子多的是。如果政府希望環保政策得到廣大市民包括相關行業的支持，便應該放棄獨斷獨行的方式，採取真正的合作夥伴方式，由政策開始孕育，便要和各方面合作，不是有了既定的方案才要求別人跟自己合作。

第二個原則是共同承擔。環境保護，人人有責，因為環境改善後，人人都可以受惠。因此，環保不應單是口號，不應單是指摘別人，將污染的責任推在別人身上，而是應該由大家身體力行，一齊以實際行動，為解決污染問題付出努力、作出承擔。

我們不得不承認，污染是經濟富庶的產物。當人人享受經濟成果時，便要共同承擔經濟帶來的後果。一方面，我們所需的是的士、小巴、巴士、貨車等交通工具，另一方面，很多人對於如何改善或減少它們排放的廢氣卻一於少理，甚至不願聽、不願瞭解當中的困難，只認定是車主、司機的責任，順理成章，亦認定車主、司機要承擔所有費用。

行政長官在施政報告中，特別提到一個問題，便是政府斥巨資建成防治各種污染的設施後，日常運作和保養費用應該由誰來負擔。我也想提出一個問題，如果業界用自己的畢生積蓄購買環保的車輛後，日常運作和保養費用若較以前的柴油車為高，高出的費用又應該由誰來負擔？

正如行政長官說，防治污染，人人有責。空氣污染，車主不可能單方面承擔所有責任和費用，因此，政府在改善空氣質素方面應投入更多的資源，分擔部分的責任，而市民大眾亦可分擔一部分的責任，例如要承擔較高的車資，議員亦可分擔部分的責任，例如協助運輸業解決面對的維修保養問題等，而不是簡單地認為增加罰款便可以減少車輛噴出廢氣，便可以解決維修保養的問題，或歐盟標準前期柴油車排放量高等的問題。

剛才我代表航運交通界提出的兩點原則，我不單止希望作為今天議題的一點補充，更希望政府官員、以及各位尊貴的議員深思。

主席，我謹此陳辭。

周梁淑怡議員：主席，剛才我在外面碰到自由黨的一位資深黨員，就是前立法

局議員黃匡源先生。早在九十年代中期，我們自由黨對環保已非常關注，而黃匡源先生亦是我們黨的發言人，大家知道他在這方面是非常醉心和落力的，而我們亦一向很支持他；例如政府在推行用者自付等原則時，我們一直支持黃匡源先生與政府進行商討工作。所以自由黨一向對這方面是頗為重視的。

今年，可能大家也聽過我們自由黨的“三 E”政策，其中一大“E”，就是“Environment”，即“環境”。所謂“環境”，其範圍並非純粹指環保那麼狹窄，而是一個整體美化環境的概念；當然，環保是其中非常重要的一環。我相信如果大家是在過往 10 年、8 年，有留意政府在這方面工作的發展，也會同意我的說法，就是在初期，環境保護署（“環保署”）的工作是天怒人怨的。當時他們是自己做自己事，閉門造車，他們說要推行環保教育，但我相信教育不了甚麼。為甚麼呢？因為他們主要是自說自話，然後說誰不跟隨他們做的便要受罰，而對象並不限於公眾，也包括政府部門。對於其他政府部門，他們的態度也是一樣。所以其他政府部門不是不想環保，但很多時候也會對環保署抱有很強烈的意見。當時環保署的做法，並非一種能夠包涵別人，令人願意合作，或讓人感染到那份環保意識和心意的做法。不過，現在情況轉變了，我們有蕭炯柱局長，亦有新人事、新作風，有不同的官員在環保署。我希望這會帶來新的方向、新的改變。

無可否認，今次行政長官的施政報告令我們對這方面耳目一新，但政府的一些基本態度，我們認為並不是太平衡。剛才田北俊議員和劉健儀議員對這方面也表達過意見了。我覺得最受委屈的是劉健儀議員，因為她其實在運輸界的環保工作做過很多工夫，但仍然被人責罵，說她做得不足夠。其實，最終應由誰下工夫？是她界別內的許多人，真真正正要在經濟上和實際執行上下工夫。但為甚麼他們會有一些很強烈的意見呢？政府始終要負很大責任，因為他們的態度的確不夠開放。事實上，其他界別亦向我表達過，例如說在處理五金廢料和鐵廢料方面，署方想出一些政策，如批地予有關行業，然而，批地的方式是該行業完全不能接受的，有關政策完全不符合他們的需要。為甚麼會這樣呢？因為署方沒有因應有關行業的需要行事，而只是自把自為，自己想自己的一套來辦事。如果業內人士做不到要求，便要受罰了，署方並沒有看清楚需要，而只是用處罰來辦事。但是否說無須處罰呢？當然不是這樣，如果絕大部分業內人士也做得到，只有少數人做不到的時候，便要處罰這少數人，這是對的。但政府不能以罰來嚇唬別人，而應教育那些人，並要以合作的態度，看看他們有甚麼需要，然後予以幫助。

工商界是很可憐的，因為在政府眼中，工商界繳費是“不入肉”的，所以甚麼事情也要付出多一點。但事實上，工商界中，百分之九十多是屬於中小型

企業，營商真的很艱難。政府說工商界“不入肉”，便令他們經營成本增加，令他們生意難做，這是否打擊了我們的經濟呢？所以，政府不應該將工商界和一般市民分開處理。雖然政府已經習慣這種分而治之的做法，但我仍希望它在這方面盡量不要這樣做。其實，政府只是想作出交代，無論向市民交代也好，向工商界交代也好，但在環保方面，不要再說“污染者自付”了，說多了，全世界也是污染者。其實現在不是要污染者自付，而是凡用其設施或服務的，也要付出。政府的責任，就是要交代這做法是完全符合經濟效益。在這方面，政府過往的紀錄不好，所以政府要做給我們看，這是真正取得經濟效益，而且是公平的做法。

以往，這方面有很多不公平的地方，例如對於酒樓和食肆等，我不再重複，因為以前也都表達過。對於這些不公平的制度、不公平的方程式，政府真的要認真檢討一下，研究如何能夠做到公平。此外，從一個比較正面的層面，政府應該在綠化香港以及社區環保方面多做工夫，讓市民大眾可以直接看得到和受惠。謝謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員回應）

主席：羅致光議員，你現在可就劉江華議員的修正案發言。發言時限是5分鐘。

羅致光議員：主席，對於劉江華議員提出的修正案，我想提醒大家，當我向立法會秘書處提交我的議案時，我同時也把議案的內容發給一些立法會議員。其實，我所着重的，是希望今天立法會能夠通過一個支持環保的議案。所以，我向其他議員表示，如果有意見，希望可以盡快向我提出，那麼我便可以盡量吸納大家的意見，因而可避免出現今次劉江華議員刪去一些我們不想刪除的字眼，或加添一些把我們原意收窄的情況。如果劉江華議員當初與我商討議案的內容，令大家也可以接受，我現在也會易於支持劉江華議員的修正案。如果有這樣做，這項議案便較容易處理了。

事實上，在我的原議案中，最初是沒有“除加強與內地當局合作推動環保工作”一句的，因為我認為既然行政長官也說過了，我便不說具體的事項。但有同事向我表示，應該說一說與內地合作的事宜，所以我便立即在議案加上這部分，這是一個反映。本來，如果民建聯不贊成這項議案，日後在區議會選舉時是會對民主黨有利的。不過，這不是我們的願望，我只希望能夠提出一項大

家通過的議案。

我想談一談修正案，指出為何我們認為有些地方是較難接受。例如議案提出的第一項策略是說：“在制訂社會和經濟發展計劃時，必須重視環境保育及可持續發展的因素”，原本接着是分號的，怎知道劉江華議員改為逗號，接着說“並訂明環境改善目標，以確保各項環保政策得以落實”。將社會經濟發展計劃的問題收窄，改為須訂明有甚麼環境改善的目標，然後確保環保政策得以落實。但事實上，我原意是想將範圍擴闊的，我不反對劉江華議員所加上的字眼，但他將原來寬闊的政策範圍收窄，便變成有些事無須做和無須看了，這便違反了議案的原意。

第二項較難接受的修正是，他沒有解釋為何刪去“採用如引入私人參與和競爭的經濟手段，加快推行環保基建項目”。就以中環半山的行人電梯為例，為何政府要自行運作，而不批予私人營運商運作？營運商可以刊登廣告而獲得利潤，而政府一分錢也不用付出，甚至可以向營運商收取費用。實際上，也可以在其他地區興建類似的行人電梯，我相信如果准許工商界在行人電梯登廣告，政府更可以省回興建電梯的費用。為何我們不引入更多工商界人士參與等經濟手段？不過，他把這點刪去，令我覺得難堪。

他另外的一項修正，將原來的“經濟工具及稅務政策”刪除，改為“向工商業徵回收按金及堆填區費用等經濟手段”。我們的困難是，向工商業徵回收按金，概念上沒有問題，而具體內容大家可以作辯論，但整句說話似乎並不通順。既要徵回收按金，同時又徵收堆填區費用，便是雙重懲罰，況且堆填區費用通常是指向建築商，為何又會向工商業徵收堆填區費用呢？建築商又怎樣呢？

因此，這些修正令我們覺得，如果劉議員對原議案的內容只增加而不刪減的話，大家一定會相安無事。同時，我希望民建聯想想，我的原文沒有說綠色環保稅，我只希望大家多加討論，在稅項的政策中，究竟怎麼能幫助環保工作。所以，民主黨無法支持民建聯的修正案。

規劃環境地政局局長：主席女士，我很高興，在 1999-2000 年度立法會會期的首次辯論便談到環境保護可持續發展的課題，這給予我一個很大的鼓舞，表示我們朝着這方向作出改善是正確的做法。我稍後會說到關於羅致光議員的原議案，和劉江華議員修正案中字眼方面的問題。

在此我想說明，無論今天議案的結果是怎樣，兩位議員就議案提出各方面寶貴的意見，和各位議員在辯論過程中所說出的每句話，日後也會是特區政府

向可持續發展方向的主導思想。因此，無論議案的結果是怎樣也不重要，最重要的是我們朝着同一方向走。

推動可持續發展，其實並無單一途徑可循。我們不能說香港發展到某個狀況，便表示我們已達致可持續發展。其實這是一個過程，香港和所有朝向可持續發展的地區或國家一樣，每天也要思考。就這個課題，其實可以學到老、做到老，是永遠沒有完結的。所以今天的辯論、下星期的辯論、以後立法會和社會上各階層就這課題的辯論，將來對我們的方向都一定有幫助。

我想說一說，究竟我們為何面對這麼多環境問題？行政長官在施政報告中，其實已清楚說明我們現正面臨哪一方面環境的困境，所以我不打算重複。其實歸根究柢，可能有 3 方面令我們處於現在這環境。首先，在過去四、五十年，特別在過去 20 年裏，我們經過一個高速度的經濟發展期，我們鄰近的亞洲地區，同樣在此階段中經過更高速度的經濟發展，而某程度上，現在我們要面對高經濟速度帶來即時的問題。以往為着經濟發展，有些問題我們未能顧及，但現時我們便要面對，因為如果再繼續發展下去，不單止經濟不會得到發展，反之，在民生方面會有很戲劇化的生活上質素後退。

第二，我們過去數天談及新市鎮設計時，各位說了很多精警的說話。其實，香港現在有部分環境問題，是我們設計方面帶來的後果。在設計一個新市鎮時，其中一項龐大的投資，便是區內的公路，這些公路全在陸上，而在這塊土地上更大量興建五、六十層高的大廈，這些大廈並不相連。眾多的大廈間接造成一道屏風，把我們公路上車輛所排出的廢氣困在區內，難怪空氣污染的問題那麼嚴重。

第三，各位今天表達了很多意見，可能我們過往實在未能完全與香港市民一起喚醒向這方向前行的重要性。環保便是環境保護署（“環保署”）的責任，環保是特區政府的責任，環保是立法會、環保署和政府的責任。如果是這樣，難怪我們現時面對很多問題。正因為這原因，這次我們希望不但是處理將來環境的問題，而是可持續發展，就是在整個經濟和環境中取其平衡，在經濟發展和民生中取其平衡而得出一個方向。我們不單止看空氣排污、廢物或水的問題，而是在研究和解決問題之餘，也為下一代設計更美好的居住環境；在規劃和建設方面，減低將來他們可能面對的問題。因此，這次我們是與廣東省當局一起合作研究和解決整個地區所面對的問題。這次除了環保、除了與廣東省合作外，我們還在設計方面花心思，看如何可令舊區得以重整，使將來該區的居民不會再面臨現時的問題。

由於施政報告中已說了很多詳細的課題，所以，主席女士，請容許我不就

每個課題、不就議員提出的每點作出回應。在下星期的辯論，如果有機會的話，我可能會提出今天辯論的部分要點。此外，將來我們在其他場合，無論是在環境事務委員會或在討論工務的事務委員會，我們也可繼續跟進每個小課題。

我現在想簡單就原議案的數個主要課題表達我的看法。首先，是在環境保護的目標方面。羅致光議員提出了制訂經濟及社會發展計劃時，必須重視環境保育及可持續發展的因素。其實這點在施政報告中，已得到完全認同。因此，當局在制訂公共政策的過程中，會按照可持續發展的指引和原則，將環境因素與經濟及社會因素一併考慮。正如行政長官所說，可持續發展不單止是環境保護，更將會是每個決策局及部門的責任。

各位看到運輸局剛發表的“邁步前進”這文件中，說到目標方面，我現引述如下：“在保護環境的前提下，提供運輸基礎、設施和服務，以確保香港能夠持續發展。”各位議員，這已貫徹了大家所希望的目標的第一步。

劉江華議員指出應為改善環境定下具體目標。規劃環境地政局和其他決策局已就不同範疇，無論為着空氣或其他方面訂定具體目標，而有部分目標已在施政報告中闡明，例如我們有定出減少空氣污染的指標。至於下一步，我會與局內同事和其他政府決策局同事，就與環境有關的範疇，例如空氣污染等，訂定一些工作目標，但在訂定工作目標之前，我們會先與諮詢委員會和各界商討，讓大家在各個不同範疇下向着一個共同目標尋求進步。

政府如果要達致可持續發展，肯定要以身作則。其實在這方面，我們曾做了很多工作，只是沒有清楚告訴市民，例如我們所用的紙張是再造紙，而現時政府物料供應處所購買的是再造紙。我也曾考慮過，當天我前來向大家作簡介時，是準備攜帶一疊文件的，但我們最終決定不帶文件，而只是向秘書處提交一隻光碟。我們希望這樣做，一方面可以減低浪費資源，另一方面，正如單仲偕議員剛才所說，利用最新的科技方法達到我們行政方面的目標。

第二個課題是自然保育方面。我們於上星期已承諾，在餘下的數個月會訂立一項全面的自然保育政策。我藉此多謝曾經為生物多樣化研究工作的人士、在黃匡源先生所領導的環境問題諮詢委員會屬下的環境影響評估小組委員會提出意見的人士、各個研究機構的人員和私人機構，致力為保育方面工作提供基礎。我知道有很多人或會以發展為名，而以達到破壞自然保育為實。我們將來的目標是要尋找一個三贏局面：第一，容許適當發展；第二，在發展同期要達到我們完全保育自然的策略；第三，市民直接從這些發展和保育策略裏得到裨益。

在保護生態方面，其實我們是有成功和可以引以為榮的例子。不過，正如我剛才所說，可能我們沒有將這些成功例子作為我們的典範，反而讓人看見的，無論是在私人或公眾地方，是大自然大受創傷。在不久將來，我們一定要減低這方面的創傷，以成功例子作為我們工作的目標。

說到經濟工具及稅務政策方面。我想指出一點：我不覺得保護環境一定要付出高昂的成本。我列舉一個商界例子，證明有時候，我們是可以同時改善環境並提高私人機構的經濟效益。香港有一間主要航空公司只須稍加留意如何使用資源運用和把物料循環再造，每年便可以節省 1,000 萬元以上。此外，一間主要的電子製造商使用新工序減低耗水量和成本之際，同時亦減低了污染物的排放量。這便證明了實行環保是有直接的經濟效益的。

劉江華議員促請政府使用最具成本效益的方法解決各種環保問題，以及透過財政上的資助、明確的扶助政策以鼓勵環保工業。這個方向，政府是支持的。現時我們要研究的，是如何在這方向下與業界一起向前並進。還有很多細節還有待商討，例如廢紙業，現在我們是以提供土地作為援助。可能我們也可作出其他方面的資助，而只要我們在提供這項援助之前與整個行業商談清楚，並以公平的形式作出安排，政府一定會以這種方法幫助該行業發展。

說到私人參與，議案要求私人機構參與和競爭，以加快環保工作的步伐。

多年來，私人機構參與提供環保服務，一直是我們環保服務計劃的一個主要特色。我們會盡量考慮提高私人機構參與環保工作的機會，我們並會繼續確保在公平競爭下引入有關服務，以及現有的規管架構能更有效地發揮作用，促進優質環保服務。

說到污染者自付的課題，劉江華議員特別提出收取回收按金及堆填區使用費，以鼓勵業界人士採用更支持環保的生產方式。議員對落實污染者自付的原則提出了不少建議。

工商界其實已日漸明白到，這些方法對於鼓勵採用創新科技以減少物料的使用和促進廢料的分類至為重要，因而會提高回收和再用的可行性。現在工商界的物料回收率已超過 50%，但我們不能因達致這數字而自滿。在建造業的物料處理及住宅廢物的分類方面，我們實在還有很多地方須有待改善。

此外，我們在提高全港的能源使用效益的同時，亦須繼續提供環保基建和服務。最公平和有效的方法，其實也是向服務使用者收取費用，而這些費用又足以反映該使用者所製造的污染量和廢物量。我很高興各位議員已開始就這課題再次進行討論，在未來的日子，我會與各位議員繼續就怎樣才真正達到污染

者自付、政府在哪方面應提供資助或不應提供資助等課題，進行更詳細的討論。

談到跨境合作方面，劉江華議員特別提到香港與內地的跨界夥伴關係，並要求增加這方面的透明度。各位也知道，行政長官與廣東省省長已發表了有 6 項內容的聲明，香港與廣東省有關當局對於改善區內環境和可持續發展的目標是完全一致的。最近，我也收到廣東省有關當局的邀請，他們十分希望香港人能夠到廣東省，參觀他們在環保方面所做的工作。我聽了各位議員今天的辯論後，我有一個構想，就是安排機會與各位議員一起前往廣東省參觀他們的設施。我不答允可以讓 60 位議員全部一起前往，（眾笑）但最少在加大透明度方面，我會盡力使香港市民（不單止是環保署或規劃環境地政局的同事）看到大家的共同目標，看廣東省怎樣就環保方面所做的工作。至於詳細安排，我們可以稍後跟進研究。

我們在力求加強認識和瞭解本身環境狀況的同時，亦支持各項環保研究，設法讓公眾瞭解，無論是香港或廣東省的工業界和學術界就環保科技方面所作的一切研究。我也打算在未來邀請廣東省有關當局的人員來港，參加我們未來將會舉行的部分公開研討會。

最後，我想談一談關於市民對施政報告中的環保和可持續發展內容的一些反應。在上星期，香港大學、香港中文大學、香港亞太研究所曾進行一項電話調查研究，成功接受訪問的人數總共 807 位。該訪問涉及很多與施政報告有關的問題，我在此不談其他問題，只談 4 點。有一項問題是：“你是否支持政府各項新的重要政策必須進行可持續發展影響的評估，以確保香港能夠持續發展，亦可保護環境呢？”答案可以有 5 個：非常支持、頗支持、不支持、非常不支持、不知道（很難說）。結果，有 95%受訪者表示非常支持和頗支持，細分是：非常支持的有 12.4%；頗支持的有 83.4%。

第二項問題：“你是否支持採取方法以加快取締造成嚴重污染的柴油車輛？”受訪者表示非常支持和頗支持的合共有 83%。第三項問題：“你是否支持鼓勵減少廢物，以及將廢物循環再用，而這些廢物是包括各家各戶的垃圾？”表示非常支持和頗支持的合共有 97%。最後一項問題（還有其他很多問題，但我不打算花大家的時間）：“你是否支持政府優先發展污染較少的交通工具例如鐵路？”表示非常支持和頗支持的合共有 90%。

這數天，我有機會到電台接受訪問，我說出了我辦公室的電話。最初，我以為只會有該名有關行業代表的聽眾致電給我，但原來除了他之外，還有其他市民致電給我，說想跟我說幾句話。此外，我在街上也有路人對我說：“蕭先生，我可否就特區政府的環保政策表達意見？”他們的信息是很清楚的：政府

的方針是正確的，但我們須繼續努力。這對我本人、局內同事、政府各部門在過往數十年一起朝着這方向工作的同事，是一項最大的鼓勵，也是最大的提點。

謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：羅致光議員的議案，按照劉江華議員的修正案，予以修正。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（議員舉手）

劉江華議員起立要求記名表決。

主席：劉江華議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：在我宣布停止表決前，請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

何鍾泰議員、李啟明議員、張永森議員、許長青議員、陳國強議員、陳榮燦議員、梁智鴻議員、黃容根議員、霍震霆議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員贊成。

丁午壽議員、田北俊議員、何承天議員、何敏嘉議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、張文光議員、梁劉柔芬議員、單仲偕議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員及羅致光議員反對。

地方選區及選舉委員會：

陳婉嫻議員、程介南議員、曾鈺成議員、劉江華議員、譚耀宗議員、朱幼麟議員、吳亮星議員、吳清輝議員、馬逢國議員、陳鑑林議員、楊耀忠議員、劉漢銓議員及蔡素玉議員贊成。

何秀蘭議員、何俊仁議員、李永達議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、司徒華議員及何世柱議員反對。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 25 人出席，11 人贊成，14 人反對；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 25 人出席，13 人贊成，11 人反對。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

主席：羅致光議員，你現在可以發言答辯，你還有2分57秒。

羅致光議員：主席，我多謝有三分之一本會議員發表意見的情況，並多謝政府的正面、積極及用去近半小時的回應，更多謝政府將來可能安排本會議員包括民主黨議員到內地作交流。相信我們討論過這麼多環保問題，而今年首次立法會辯論便討論環保，也算是有一個好的表現，我們是應該可以到內地作交流的。

我有一點想提醒局長的，是有關自然資源及自然生態保護的政策，我們同意是必須制訂的，不過，希望政府同時考慮，是否有需要為此設立全面的法律保障？這不單止是政策的問題，也是法律的問題。

我想集中討論一點，就是“稅”的問題，因為我擔心民建聯的同事仍然會反對原議案。剛才我強調對於會破壞環境的產品，我們才應該徵收稅項，相信這點是無可爭議的。以電池為例，電池含有鉛和水銀，是破壞環境的東西，我們可認真考慮徵收稅項。在我原議案中，並沒有提及環保稅。即使二氧化碳真

的會破壞環境，但我們每個人也要呼吸，那麼是否每人也要繳付這稅項？當然不是。因此，要考慮稅收的問題，須研究數個原則。第一，是否真的產生所謂毒性，同時對生物會否產生負面的影響？若然，便要認真考慮是否徵稅。第二項考慮的因素是毒素的自然分解能力，如果自然分解能力高，問題便不是很大；但如果自然分解能力低，便應該認真考慮是否徵稅。此外，亦有兩個因素可考慮不徵稅。第一，就是可取代性；假如某東西是沒有任何物品可以取代的，若強硬相逼要徵稅，對使用者和生產商根本也沒有好處。第二項因素是必要性，例如空氣，每個人都要呼吸空氣，我們並沒有理由因此而徵稅。如果一些東西是每一個人日常生活中都必需的，我們是沒有理由硬要徵稅的。

所以，今次的議案並不是要求各位作具體的討論，只是希望大家能定出一個原則，多點考慮將來可怎樣更能協助保護環境，希望大家能夠支持原議案。謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：羅致光議員動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直選和選舉委員會選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

X X X X X X X