

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1052/15-16號文件

檔號：CB1/PL/EA

環境事務委員會 向立法會提交的報告

目的

本報告旨在匯報環境事務委員會(下稱"事務委員會")在2015-2016年度立法會會期內的工作。本報告會根據立法會《議事規則》第77(14)條的規定，於2016年6月29日的立法會會議上提交議員省覽。

事務委員會

2. 立法會藉於1998年7月8日通過、並於2000年12月20日、2002年10月9日、2007年7月11日及2008年7月2日修訂的決議成立事務委員會，負責監察及研究與環境及自然保育事宜有關的政府政策及公眾關注的事項。事務委員會的職權範圍載於**附錄I**。

3. 事務委員會由22位委員組成。陳克勤議員及陳家洛議員分別當選為事務委員會正副主席。事務委員會的委員名單載於**附錄II**。

主要工作

應對氣候變化

4. 全球暖化和相關的負面影響已喚起世界關注及致力應對氣候變化。在香港，氣候變化的影響早已浮現，本港正經歷氣溫上升、更頻密極端降雨及海平面上升的情況。因應《聯合國氣候變化框架公約》締約方大會第21屆會議在2015年12月12日通過《巴黎協定》，政府當局於2016年5月23日向委員匯報當局應對氣候變化工作的最新進展。

5. 委員察悉，政府當局按照國際做法，會專注在三大範疇應對氣候變化。三大範疇為減緩(減低或防止溫室氣體排放)、適應(預計氣候變化帶來的不良影響，並採取適當行動防止或盡量減低損失)，以及應變(應付和容納與氣候變化有關的壓力，並維持公共服務、經濟和社會功能)。為加強應對氣候變化行動和制訂長遠政策，行政長官在2016年《施政報告》中宣布成立一個由政務司司長主持的委員會，負責督導並統籌各政策局和部門應對氣候變化的行動(下稱"氣候變化督導委員會")。

6. 關於實現現時碳強度下降目標(在2020年把香港的碳強度自2005年的水平降低50%至60%)的工作進展，政府當局表示，截至2012年，碳強度已降低20%。鑒於發電所產生的碳排放量佔本地碳排放量的主要部分，政府當局相信在實施新燃料組合(即增加燃氣發電及減少燃煤發電)後，將能在2020年達到上述碳強度下降目標。

7. 委員促請政府當局適時更新2012年以後的碳強度減幅數據，以便及時評估已在多大程度上達致減碳目標，並在有需要時實施改善措施。委員關注日後在全面優化燃料組合後，政府當局如何能提高碳強度的減幅。委員要求政府當局借鑒海外經驗(例如三藩市的"零廢"(Zero Waste)行動)，並為香港推展更進取及先進的應對氣候變化策略及行動。

8. 政府當局解釋，由於有大量排放數據來自廣泛的排放源，製備溫室氣體排放清單及更新某一年度的碳強度的工作，將需時兩至三年才可完成，因此當局仍未評估2012年以後在碳強度減排方面所取得的進展。政府當局表示，氣候變化督導委員會計劃在2016年年底制訂加強應對氣候變化的工作計劃及2030年的碳強度下降目標。督導委員會在制訂香港長遠應對氣候變化策略時會借鑒國際經驗，尤其是C40城市氣候變化領導小組的經驗。

空氣質素

檢討空氣質素指標

9. 香港的空氣質素指標在《空氣污染管制條例》(第311章)訂明，是為公眾利益而促進對空氣的保護及最佳運用所應達致與保持的空氣質素。在2016年3月30日，政府當局向事務委員會簡介就空氣質素指標進行下一次檢討的方法和工作計劃。

10. 委員察悉，政府當局會在2016年年中展開下一次空氣質素指標檢討，並計劃在2018年年中向環境諮詢委員會和事務委員會匯報檢討結果和建議。委員對檢討時間表過於緊迫表示關注。政府當局解釋，鑒於現行一套空氣質素指標由2014年1月1日起生效，當局認為較恰當及務實的做法是在2016年年中展開空氣質素指標檢討，以便在進行檢討前，讓相關空氣質素改善措施有合理時間發揮成效，以及讓當局評估該等措施的成效。

11. 委員詢問香港與內地在監察區域空氣質素方面有何合作機制。政府當局表示，粵港持續發展與環保合作小組一直促進香港與內地有關跨境環境事宜的合作。兩地政府合作推行多項措施，包括同意就4種主要空氣污染物(即二氧化硫、氮氧化物、可吸入懸浮粒子和揮發性有機化合物)，訂定香港和珠江三角洲(下稱"珠三角")地區在2020年的減排目標。

12. 部分委員對東涌持續的空氣污染問題提出關注，並提醒政府當局，隨着東涌東及東涌西的發展，問題可能惡化。就此，政府當局表示，鑒於東涌的地理位置，當盛行風來自西面或西北面，東涌較容易因區域性臭氧污染而受到影響。然而，隨着香港與內地協力減少珠三角地區空氣污染物的排放量，東涌在2015年空氣質素健康指數屬"高"或以上水平的日數已較2014年減少。

更新"大氣污染物在香港的傳播"模擬系統

13. "大氣污染物在香港的傳播"(下稱"PATH")模擬系統是在2001年研發的三維模型，旨在模擬整個珠三角地區(包括香港)的空氣質素。隨着空氣質素科學和電腦技術的發展，PATH模型所用的主要模組也有更新版本。更新版本除了可模擬顆粒物成形的複雜化學過程外，還能更有效模擬空氣污染物擴散機制，以及提高網格解像度和運算效率。更新PATH模型的工作在2008年展開，當局亦成立了數值模型應用於香港環境影響評估工作小組(下稱"工作小組")，檢視更新版本(即PATH-2016模型)的性能。PATH-2016模型經驗證後，已於2016年1月推出。

14. 委員察悉，根據工作小組的意見，PATH-2016模型在科學上完善穩健，並適合模擬香港的背景污染物濃度。鑒於PATH-2016模型是環境影響評估(下稱"環評")研究中必不可少的工具，委員強調提高PATH-2016模型的數據透明度十分重要。有委員建議，政府當局可公布根據該模型製備的內地排放清單，供公眾查閱。

15. 政府當局表示，PATH-2016模型的相關電腦程式、數據、結果、工具及模擬指南已上載環境保護署(下稱"環保署")網站。環保署一直應要求為市民(包括空氣模擬專家、學術界人士及環保顧問)提供本地的排放數據，作空氣質素模擬用途。至於非本地的數據(例如內地的排放清單)，基於數據擁有權的問題，香港不能公布該清單。然而，珠三角地區(包括香港)及內地其他地區的主要排放源已納入PATH-2016模型的排放數據庫，以便就所有排放源的排放數據進行空間與時間分配。

16. 委員詢問當局根據甚麼準則，決定應否在某發展項目的環評研究中加入健康影響評估。他們亦要求政府當局與學術界合作加強香港空氣質素的監察工作，以及為公眾提供相關健康忠告(例如按小時及污染源劃分的特定地區空氣質素數據)。政府當局解釋，應否把健康影響評估納入某發展項目的環評報告，一般取決於相關的排放量是否符合空氣質素指標及根據《空氣污染管制條例》(第311章)訂立的其他標準。委員察悉，相關學界／業界正進行研究，以期推出流動應用程式，為某位置接觸空氣污染所引致的健康風險向公眾提供實時提示。

強制淘汰歐盟IV期以前柴油商業車輛

17. 柴油商業車輛是香港路邊空氣污染的主要源頭之一。為改善路邊空氣質素和保障市民健康，政府當局在2014年3月推行鼓勵與管制並行計劃，目標是在2019年年底前，分階段淘汰約82 000輛歐盟IV期以前的柴油商業車輛(約佔柴油商業車輛總數的60%)，當中包括貨車、小巴及非專營巴士。¹ 在2015年10月26日，事務委員會聽取當局簡報此項計劃的進展。

18. 委員察悉，截至當局擬備進度報告的時間，約90%的合資格歐盟前期柴油商業車輛在2015年12月31日的截止申請日期前根據該項計劃退役。委員促請政府當局跟進尚未遞交申請的合資格車主。政府當局表示，當局已採取多項措施宣傳該項計劃及鼓勵合資格車主早日作出申請。個別車主會因應本身的情況和需要，決定何時遞交申請。此外，鑒於所有柴油商業車輛在被拆毀時應有有效的牌照，才符合資格根據該項計劃申請特惠資助，部分歐盟前期柴油商業車輛的車主可能考慮到為重新

¹ 歐盟IV期以前的柴油商業車輛包括4類柴油商業車輛，即歐盟前期、歐盟I期、歐盟II期及歐盟III期柴油商業車輛。當局訂定不同的截止日期，讓各類柴油商業車輛的車主根據鼓勵與管制並行計劃作出申請，以淘汰有關的柴油商業車輛。

領牌而重新進行車輛檢驗的費用高昂，因而已在該項計劃推出前淘汰其車輛。

19. 委員要求政府當局繼續監察新柴油商業車輛的價格，防止車輛供應商透過上述計劃牟取暴利，以及為車輛維修技工提供有關保養及維修歐盟IV期以後柴油商業車輛的訓練課程。政府當局表示，據觀察所得，自推行該項計劃後，新柴油商業車輛的價格未有任何不尋常的波動。至於歐盟IV期以後柴油商業車輛的保養及維修，政府當局表示，職業訓練局一直為車輛維修技工提供訓練課程、研討會及工作坊，協助他們認識最新的車輛技術。

收緊新登記汽車廢氣排放標準至歐盟VI期水平及新登記電單車和機動三輪車廢氣排放標準至歐盟IV期水平的建議

20. 政府當局除了推行上述鼓勵與管制並行計劃，分階段淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛外，亦一直分階段收緊新登記汽車的法定廢氣排放標準，以改善路邊空氣質素。在2015年11月27日，政府當局向委員簡介以下建議：由2016年9月1日起收緊新登記汽車的法定廢氣排放標準至歐盟VI期，以及諮詢電單車及機動三輪車供應商，以制訂有關收緊新登記電單車及機動三輪車的廢氣排放標準至歐盟IV期的建議。委員普遍支持該等建議。

21. 部分委員詢問可否提前實施時間，以更緊貼歐洲聯盟(下稱"歐盟")相應的實施時間。然而，部分其他委員反映車輛維修業的意見，業界認為要在擬議實施日期前為歐盟VI期廢氣排放標準作好準備，實在時間緊迫。委員要求政府當局確保該等建議不會對可供使用的車輛維修服務及車主在車輛維修工場方面的選擇造成不良影響。主要車輛製造商／代理商應公開有關保養及維修歐盟VI期汽車的資訊，使相關業務不會被他們壟斷。

22. 政府當局表示，除參考歐盟的實施時間表外，亦有必要確保在香港各個實施日期前，歐盟VI期車輛在本地市場會有合理的供應。另一方面，當局明白車輛維修業關注欠缺保養或維修配備先進排放控制系統的車輛的技能。政府當局指出，歐盟VI期車輛採用的排放控制設備及技術基本上與歐盟V期車輛相若，惟歐盟VI期車輛在應用該等技術方面更全面及有效。因此，車輛維修業對相關技術應不會感到陌生。為了向業界提供更佳的支援，環保署已聯同職業訓練局、車輛製造商及相關車輛維修業團體，為車輛維修技工舉辦車輛維修技術研討會。

23. 因應涉及在柴油車輛安裝減效裝置，藉此在廢氣測試中作弊的事件，委員促請政府當局檢討及加強現行處理入口車輛登記的機制，以確保新登記車輛符合法定廢氣排放標準。政府當局解釋，該事件所涉及的減效裝置，能使車輛在實驗室進行測試時符合指明廢氣排放標準，但車輛的路面廢氣排放量卻超出廢氣排放標準。為處理此問題，歐洲委員會決定在實施歐盟VI期廢氣排放標準時，引入真實行車廢氣排放測試程序。環保署在香港新登記車輛實施歐盟VI期廢氣排放標準時，將會引入類似規定。

專營巴士公司試驗混合動力巴士

24. 政府當局一直鼓勵專營巴士公司調配更多環保巴士在繁忙路段行駛，並以全港使用零排放巴士為最終政策目標。為測試混合動力巴士在本港情況的運作效能和表現，以及收集運作數據，行政長官在2010-2011年度的《施政報告》中公布一項建議，就是全數資助3間專營巴士公司購置6輛混合動力巴士，在繁忙路段試驗行駛。在2016年3月30日，政府當局向委員簡報為期兩年的試驗的中期報告。

25. 委員察悉，正在試驗的混合動力巴士須特別製造，以切合本地需要及天氣情況，包括配備三軸的較大車身，以及設置由電力驅動及有足夠製冷量的空調系統。因此，這些混合動力巴士的表現可能與在外地使用的混合動力巴士的表現有差別。特別應注意的是，當局發現正在試驗的混合動力巴士較用作對照的柴油巴士平均多用3.4%的燃料，而表現最差情況則多用14.7%的燃料，原因是在香港天氣炎熱及潮濕的時間，混合動力巴士空調系統的能源消耗量較高。在較清涼的月份，當空調系統的負荷較低時，這些巴士的燃料效益會較佳。就整體環保表現而言，截至2015年11月30日所得的中期結果並未顯示混合動力巴士較傳統柴油巴士優勝。

26. 委員詢問政府當局是否及何時會考慮引入其他低排放巴士，例如歐盟VI期柴油巴士及電動巴士。有委員建議，政府當局應同時測試其他種類的巴士，不應只等候試驗混合動力巴士的最後結果。政府當局表示，在試驗僅一年後，以及在有關的製造商正採取各項措施改善正在試驗的混合動力巴士的能源效益時，便在現階段推論混合動力巴士是否適合香港，未免言之尚早。政府當局會監察混合動力巴士的表現、對改善路邊空氣質素的所有可行方法持開放態度，以及試驗不同的合適新技

術。舉例而言，當局現正在試驗36輛單層電動巴士，並會在適當時候向事務委員會匯報結果。

廢物管理

減少建築廢物及打擊非法棄置廢物和非法堆填活動

27. 非法棄置建築廢物和非法堆填，仍是事務委員會所關注的主要議題。在2015年12月21日，事務委員會聽取政府當局簡述有關增加根據建築廢物處置收費計劃收取的各項費用(下稱"處置費")的建議。²

28. 委員對修訂費用的建議意見分歧。因應"污染者自付"的原則，部分委員支持就公眾填料接收設施、堆填區及篩選分類設施收回提供相關服務的全部成本。他們認為現有收費對減少建築廢物的成效日漸減弱，並應適時檢討。部分其他委員則反對該項建議，並認為當局優先要做的是執法，否則在增加處置費後，非法棄置建築廢物及非法堆填的問題只會惡化。

29. 政府當局表示，當局自2006年實施處置費後，在鼓勵建造業採取各項減少建築廢物措施方面取得了積極成果，繼而促使在堆填區棄置的混合建築廢物減少。儘管如此，政府當局同意在增加處置費時亦應採取更多配套措施，以控制及打擊非法棄置廢物及非法堆填的活動。就此，政府當局正探討借用適當技術加強現有管制的方案，包括推行試驗計劃，在非法棄置廢物的黑點安裝監察攝像機。

30. 天水圍嘉湖山莊附近堆積泥頭的個案，引起公眾廣泛關注香港現時處理在私人土地棄置建築廢物活動的措施，以及針對非法堆填活動的執法工作是否有效。委員與政府當局於2016年4月25日討論該個案所引起的事宜。他們促請政府當局制訂更有效的措施，以打擊非法堆填活動，例如：

- (a) 在所有公共工程的招標文件中指明有關擺放建築廢物的規定；

² 《2016年廢物處置(建築廢物處置收費)規例(修訂附表)公告》於2016年5月11日提交立法會。該公告旨在增加根據建築廢物處置收費計劃收取的費用。立法會曾成立小組委員會審議該公告。該公告將由2017年4月7日起實施。

- (b) 設立機制，規定在私人土地擺放建築廢物前須事先取得環保署的許可，以確保擺放建築廢物符合相關法定規定；及
- (c) 強制規定在所有已登記的泥頭車安裝全球衛星定位系統。

31. 政府當局表示，現行已為公共工程實施載運記錄制度，確保所產生的建築廢物會得到妥善處置。此外，當局已由2014年起推行預先通知機制，規定任何人如擬在私人地段擺放建築廢物，須在擬擺放建築廢物的日期前事先取得有關土地擁有人以指明表格給予的書面許可，並向環保署遞交該表格，以供確認獲得有關土地擁有人的許可。根據此機制，環保署可預先通知相關政府部門，讓該等部門提醒有關人士留意相關的法定規定。

32. 政府當局進一步表示，當局曾考慮可否實施發牌機制，規定須事先為在私人土地擺放建築廢物取得許可。然而，由於此等活動的審批工作涉及多條法例所訂的法定規定，並跨越不同政府部門的工作範圍，因此環保署如處理該部門職責範圍以外的事宜及規定，便會越權。至於強制規定在所有已登記的泥頭車安裝全球衛星定位系統，政府當局告知委員，環保署及泥頭車業界一直進行相關試驗。雖然使用全球衛星定位系統追蹤泥頭車，在技術上已證實可行，但政府當局在提出任何建議前，必須解決多項問題，包括與個人私隱有關的法律問題。

規管路旁貨斗

33. 在建築工地，以及在樓宇和商店進行修葺和翻新工程時，工程承辦商會使用路旁貨斗(俗稱"環保斗")收集及暫時存放所產生的建築廢物，然後把所收集的廢物運往政府的堆填區或填料庫處置。

34. 在2016年4月25日的會議上，政府當局向委員簡述有何措施處理在路旁或公眾地方擺放環保斗所帶來的問題。委員察悉，作為短期措施，政府當局會尋找合適用地供環保斗業界存放閒置環保斗，以減少在道路或公眾地方擺放的環保斗數量；以及聘用服務供應商，支持執法部門加快移走造成阻塞、不便或危險的路旁環保斗。關於存放閒置環保斗的用地，政府當局建議初步於西貢將軍澳第137區填料庫(下稱"將軍澳填料庫")和

屯門西部小冷水剔出土地，以短期租約方式出租予環保斗營運商作為存放閒置環保斗用途。³

35. 委員普遍不反對提供該兩幅擬議用地作為存放約200個閒置環保斗的用途，但鑒於全港約有2 000個閒置環保斗，委員對該等存放位遠遠不足表示關注。部分委員強調，政府當局應加強對路旁閒置環保斗採取的執法行動，例如向非法佔用公眾地方的環保斗營運商發出定額罰款通知書。然而，部分其他委員認為，更合適的做法是為環保斗引入發牌或登記制度。委員亦建議，政府當局應就環保斗的數目備存資料庫，以便追蹤，並應研究使用全球衛星定位系統以協調環保斗的使用情況。

36. 政府當局表示，在將軍澳填料庫用地及小冷水用地用作存放閒置環保斗後，當局會檢討情況，並會考慮應否提供更多用地作此用途。鑒於環保斗作業的性質講求迅速作出回應及經常更改位置，實施須預先審批申請及批出牌照的發牌制度，可能不切實際。政府當局會在檢討該等短期措施的成效後，考慮採取較長期的管制措施。

"綠在區區"

37. 政府當局於2013年公布以先導形式在全港設立5個"綠在區區"(前稱"社區環保站")的計劃，透過由政府資助非牟利團體營運"綠在區區"，加強環保教育，協助社區收集各類可回收物料，從而讓綠色生活得以紮根社區。行政長官在2014年《施政報告》中宣布把這項計劃擴展至在全港18區推行。政府當局在2015年10月26日的會議上向事務委員會簡報推行進展。委員察悉，首兩個"綠在區區"設於沙田及東區，並分別於2015年5月及9月啟用。

38. 部分委員關注"綠在區區"與私營回收商之間在收集可回收物料方面有角色重疊及潛在競爭。委員亦認為，將"綠在區區"發展為大規模處理(而非純粹收集)可回收物料的中央樞紐，會更具成本效益。

³ 《2016年廢物處置(指定廢物處置設施)規例(修訂附表1)公告》及《2016年廢物處置(建築廢物處置收費)規例(修訂附表4)公告》於2016年5月4日提交立法會。該等公告旨在更新劃定將軍澳填料庫範圍的圖則編號，以便從有關範圍剔出部分土地。該等土地會以短期租約方式出租予環保斗營運商作為存放閒置環保斗用途。立法會已成立小組委員會審議該兩項公告。該等公告已由2016年6月23日起實施。

39. 政府當局強調，"綠在區區"與私營回收商在回收方面的角色相輔相成。在市場的力量下，私營回收商較有可能收集價值較高的可回收物料，而"綠在區區"則會提供物流支援，以收集商業價值較低的可回收物料，繼而送交合資格的回收商妥善處理。因此，"綠在區區"的營運應不會與私營回收商過度競爭。政府當局亦指出，鑒於用地的限制及對當地居民的潛在環境影響，使用"綠在區區"大規模處理可回收物料並不可行。

40. 委員反映回收業界的關注，指出業界因不少可回收物料的價格大幅波動而面對經營困難，並促請政府當局為業界提供足夠援助。政府當局表示，推動回收業可持續發展督導委員會有與回收業保持緊密聯繫，為業界制訂適當的支援政策及措施。推行的措施包括設立10億元的回收基金，協助回收業提高本身的作業能力和效率。另一方面，當局以能夠負擔的費用，按長期租約及短期租約提供用地，以供進行回收作業。政府當局亦正推廣"乾淨回收"及源頭廢物分類，以期逐步提升收集所得的可回收物料的質素，從而有助減低回收成本。

自然保育

《生物多樣性策略及行動計劃》

41. 為加強保育工作和支持香港的可持續發展，以及為達致全球性目標和配合中國推行國家《生物多樣性策略及行動計劃》(下稱"《計劃》")盡一分力，政府當局正為香港制訂首份城市層面的《計劃》。題為"香港生物多樣性策略及行動計劃"的諮詢文件於2016年1月8日發表。政府當局在2016年2月22日的會議上就此事諮詢事務委員會。事務委員會亦在2016年3月29日聽取公眾對《計劃》的意見。

42. 委員要求政府當局就生物多樣性的概念加強宣傳。有委員建議，政府當局應興建一個配備多媒體設施的大型自然歷史博物館，以供市民探討及了解大自然，並明白生物多樣性的重要性。短期而言，推出網上自然歷史博物館會有其作用。政府當局表示，在考慮展品的範圍和種類、規劃時間、運作模式和資源後，當局現時的建議是在香港科學館設立一個有關生物多樣性的永久展覽廳。

43. 委員重申他們對香港在自然保育與發展之間的衝突，以及基建項目對環境造成的負面影響，感到關注。政府當局強調，當局一直十分重視保育，並為此採取多項措施，包括日後制訂

的首份《計劃》會督導支持生物多樣性的策略性行動，以及氣候變化督導委員會將考慮與《計劃》有關的事宜。

保護瀕危物種

44. 2016年2月22日及3月29日，委員就保護瀕危物種(包括象牙及土沉香)的事宜與政府當局交換意見。

45. 委員察悉，行政長官在2016年《施政報告》中公布，政府將盡快啟動立法程序，禁止進口及出口大象狩獵品，並積極研究其他適當措施，包括立法進一步禁止進口及出口《瀕危野生動植物種國際貿易公約》前象牙和逐步淘汰本地象牙貿易，以及加重走私及非法買賣瀕危物種的罰則。委員促請政府當局推展相關工作，同時加強教育及宣傳工作，以提高市民對獵殺大象及走私象牙的關注。

46. 政府當局表示，現正着手草擬擬議法例，以禁止進口及出口大象狩獵品，並預期於2016年年內向立法會提交立法建議。關於修訂法例以禁止進口及出口《瀕危野生動植物種國際貿易公約》前象牙及逐步淘汰本地象牙貿易，政府當局表示，鑒於釐清所涉及的法律問題及諮詢業界和其他持份者需時，於現階段設定任何具體時間表，尚言之過早。

47. 委員促請政府當局推行更有效的措施，以打擊非法砍伐土沉香及走私本地出產的沉香木到內地的活動。他們認為政府當局應與相關的內地當局建立高層合作關係，包括採取聯合執法行動及定期舉行雙邊會議。部分委員建議制定禁止非法砍伐土沉香的專門法例，以及禁止在本港進行沉香木或沉香木產品的貿易。有委員亦建議政府當局應公開有關土沉香所在位置的資料，以便進行監察及保護工作。

48. 政府當局表示，漁農自然護理署(下稱"漁護署")已加強巡邏郊野公園，並特別集中巡邏非法砍伐土沉香活動的黑點。該署亦已就非法砍伐樹木的活動及在黑點附近出現的可疑人士加強收集情報的工作。該署提醒負責管理郊野公園的外勤人員對非法砍伐樹木的活動保持警惕。至於就香港土沉香的分布情況設立資料庫或繪製地圖的建議，政府當局表示，由於土沉香分布範圍廣泛，生長地點亦難以到達，就此物種進行全港性調查有實際困難。雖然漁護署已備存有關樹齡較高的土沉香所在位置的資料，但該等資料不宜公開，否則參與非法砍伐土沉香活動的人士可能利用該等資料找到土沉香的位置。

49. 政府當局進一步表示，所有沉香屬品種(包括本地的土沉香品種)均列載於《瀕危野生動植物種國際貿易公約》附錄II，作為原產地(就土沉香而言，即指香港)與消費國家(例如內地)在保護有關品種方面的合作基礎。根據此框架，政府當局一直就保護土沉香的事宜與內地當局聯繫。由於本地市場並沒有買賣本地出產的沉香木或沉香木產品，而參與本港非法砍伐樹木活動的人士大多來自內地，因此禁止在香港進行沉香木或沉香木產品的貿易，不會有助打擊該等活動。

節約能源

50. 政府當局於2008年實施強制性能源效益標籤計劃(下稱"強制性標籤計劃")，以提升市民對節約能源的意識，以及鼓勵他們選擇具能源效益的產品。根據該計劃，在本港供應的訂明產品必須貼上能源標籤，讓消費者知悉產品的能源效益表現。當局分階段實施強制性標籤計劃。第一及第二階段已先後於2009年11月及2011年9月全面實施。

51. 2016年1月25日，政府當局向委員簡介擬議強制性標籤計劃第三階段。該階段會涵蓋另外5類訂明產品，即電視機、貯水式電熱水器、電磁爐、洗衣機(洗衣量屬10公斤或以下但多於7公斤)及空調機(熱泵)。

52. 委員普遍支持該項建議，並詢問政府當局有何計劃把更多電氣／電子器具(尤其是辦公室設備)納入強制性標籤計劃的涵蓋範圍。部分委員關注到，政府當局可能在推行該計劃時做法被動，只跟隨現有的國際標準和海外做法，沒有積極制訂擬納入涵蓋範圍的產品的能源效益表現要求和測試標準，或參與國際間就這兩方面進行的討論。

53. 政府當局表示，在推行強制性標籤計劃第三階段後，其涵蓋範圍會與其他先進經濟體系不遑多讓，涵蓋產品的用電量將佔每年住宅用電量約70%。政府當局在日後考慮把更多種類的產品納入強制性標籤計劃的涵蓋範圍時會考慮各項因素，包括海外做法、是否具備測試標準和測試實驗所，以及產品的能源消耗量和節能潛力。

54. 委員詢問政府當局會否考慮透過在未來5至10年禁止輸入鎢絲燈泡，將鎢絲燈泡淘汰，以及禁止輸入較早期型號的慳電膽，以便在香港全面使用發光二極管照明產品。政府當局表示，當局採取了雙管齊下的做法，既加快淘汰而非留待市場力量淘汰鎢絲燈泡，又同時與供應商和零售商攜手推出約章計

劃，以減少鎢絲燈泡在本地市場的供應。由於鎢絲燈泡在近年的整體銷量一直大幅減少，因此可能無必要全面禁售鎢絲燈泡。政府當局會因應市場發展及其他相關因素，密切監察現有做法的成效。

其他事宜

55. 在會期內，政府當局亦曾就以下立法建議及工務計劃項目諮詢事務委員會：

- (a) 有關《噪音管制條例》(第400章)的收費調整；⁴
- (b) 381DS — 在東涌及小蠔灣之間增建一條加壓污水管及修復現有加壓污水管；⁵ 及
- (c) 814TH — 屯門公路(虎地段)加建隔音屏障工程。⁶

舉行的會議

56. 由2015年10月15日至2016年6月中旬，事務委員會共舉行10次會議。事務委員會已編定於2016年6月27日舉行一次會議。

立法會秘書處
議會事務部1
2016年6月23日

⁴ 《2016年噪音管制(一般)(修訂)規例》、《2016年噪音管制(空氣壓縮機)(修訂)規例》及《2016年噪音管制(手提撞擊式破碎機)(修訂)規例》於2016年4月20日提交立法會。該等修訂規例旨在修訂處理建築噪音許可證和噪音標籤申請的費用。立法會沒有成立小組委員會研究該3項修訂規例。新收費會在2016年7月1日生效。

⁵ 截至2016年6月23日，該項建議尚待財務委員會審議。

⁶ 財務委員會在2016年5月27日的會議上通過該項建議。

立法會

環境事務委員會

職權範圍

1. 監察及研究與環境事宜(包括與能源有關的事宜)、自然保育及可持續發展有關的政府政策及公眾關注的事項。
2. 就上述政策事宜交換及發表意見。
3. 在上述政策範圍內的重要立法或財務建議正式提交立法會或財務委員會前，先行聽取有關的簡介，並提出對該等建議的意見。
4. 按事務委員會認為需要的程度，監察及研究由事務委員會委員或內務委員會建議其處理的上述政策事宜。
5. 按照《議事規則》的規定向立法會或內務委員會提交報告。

立法會
環境事務委員會

2015-2016年度會期委員名單

主席	陳克勤議員, JP
副主席	陳家洛議員
委員	涂謹申議員 譚耀宗議員, GBS, JP 方剛議員, SBS, JP 黃定光議員, SBS, JP 何秀蘭議員, JP 梁美芬議員, SBS, JP 陳偉業議員 何俊賢議員, BBS 易志明議員, JP 胡志偉議員, MH 莫乃光議員, JP 陳恒鑾議員, JP 梁繼昌議員 郭偉強議員 郭榮鏗議員 葛珮帆議員, JP 盧偉國議員, SBS, MH, JP 鍾國斌議員 鍾樹根議員, BBS, MH, JP 謝偉銓議員, BBS

(共22位議員)

秘書 石逸琪女士

法律顧問 李凱詩小姐