

易志明議員 Hon Frankie YICK Chi-ming, SBS, JP

功能界別 – 航運交通界

自由黨

環境相關委員會成員:

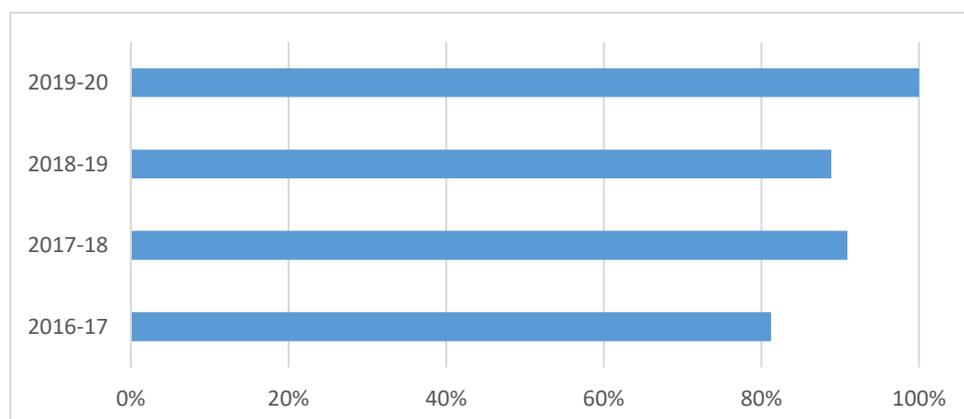
- 環境事務委員會
- 《2018年廢物處置(都市固體廢物收費)(修訂)條例草案》委員會
- 《2017年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》小組委員會
- 《2017年空氣污染管制(揮發性有機化合物)(修訂)規例》小組委員會
- 研究電動車發展相關事宜小組委員會

投票記錄:

2016年12月8日: 陳恒鑠議員動議, 經麥美娟議員、盧偉國議員、易志明議員及尹兆堅議員修正的「更新《香港規劃標準與準則》及增加社區設施以優化生活環境」議案	贊成
2017年6月1日: 「推動‘港人港水’, 守護本地資源」議案	反對
2017年7月5日: 環境局局長根據《產品環保責任條例》及《釋義及通則條例》動議的擬議決議案	贊成
2017年11月16日: 根據《能源效益(產品標籤)條例》動議的擬議決議案	贊成
2018年1月31日: 《2017年保護瀕危動植物物種(修訂)條例草案》 - 三讀	反對
2018年4月12日: 易志明議員動議, 經梁繼昌議員、莫乃光議員、盧偉國議員、容海恩議員、陳克勤議員及陳淑莊議員修正的「推動電動車普及化」議案	贊成

環境事務委員會出席率:

以委員身份



環境相關委員會的意見發表:

環境事務委員會

20161219	36. 易志明議員 表示，運輸業界原則上不反對為改善空氣質素而收緊車輛廢氣排放標準。不過，業界十分關注歐盟 VI 期重型柴油車輛的供應是否充足，因為現時只有少量此等車輛的歐洲型號在本港市場供應。 易議員 促請政府當局在實施歐盟 VI 期標準前，確保價錢普遍較低廉的日本型號在市場上有現貨供應，藉此盡量減少對小型運輸服務營運商構成的財政負擔。	空氣
20161219	38. 易志明議員 表示對收緊柴油私家車的廢氣排放標準至加利福尼亞 LEV III 標準的建議有保留，並要求當局就柴油私家車與汽油私家車的排放表現比較提供詳細資料。	空氣
20170224	9. 易志明議員 認為，政府當局由 2018 年 1 月 1 日起就新登記貨車及非專營巴士實施歐盟 VI 期廢氣排放標準這個時間安排，似乎並不符合當局的一貫政策，即待符合標準的車輛在本港的供應充足時才收緊車輛廢氣排放標準。據他了解，歐盟 VI 期車輛型號在本地市場的供應仍然有限，而該等型號的價格較高，會增加運輸業界符合新廢氣排放標準的經濟負擔。他強調政府當局應在證實歐盟 VI 期車輛的供應充足後才實施新廢氣排放標準。為回應車輛維修業界對車輛維修技工在維修歐盟 VI 期車輛方面技術不足的關注，政府當局應規定車輛製造商須開放維修保養技術，包括測試軟件。	空氣
20170303	24. 易志明議員 十分關注當局過早加強針對路旁環保斗的執法行動，因為欠缺地方供暫時存放路旁環保斗，以及環保斗營運商業界為環保斗購買保險時面對困難的問題持續未獲解決。	廢物
20170327	16. 易志明議員 提述政府當局的文件（立法會 CB(1) 697/16-17(01)號文件)第 20 段，並指出私營廢物收集商對入閘費安排深表關注，因為該等廢物收集商須就棄置於堆填區或廢物轉運站的任何廢物預先繳付入閘費。若其客戶(例如食肆)未能依時還款或事後拒絕付款，有關安排便會為該等廢物收集商帶來現金周轉及壞帳問題。部分私營廢物收集商亦表示，政府建議採用混合式機制，容許私營廢物收集商及廢物產生者登記為帳戶持有人及繳付入閘費，但卻未有就該機制諮詢該等廢物收集商。 易議員 詢問政府會否考慮為私營廢物收集商提供保險，使該等廢物收集商所繳付的入閘費在客戶其後拒絕付款時得到保障。他亦詢問	廢物

	該等廢物收集商應如何與客戶分攤入閘費。	
20170522	21. 易志明議員 支持政府當局在改善路邊空氣質素方面的工作。	空氣
20170626	24. 易志明議員 指出，運輸業界一直為符合政府當局各項有關減少交通排放量的規定而招致額外成本。他促請政府當局在進一步推行排放管制措施前諮詢運輸業界，以了解所涉及的運作及財政困難。	空氣
20170717	17. 邵家輝議員代表缺席會議的 易志明議員 提問。邵議員表示，香港定期班輪協會原則上不反對擬議規例，但他詢問當局會否延長實施期將於2018年3月31日完結的港口設施及燈標費寬減計劃。該寬減計劃寬減的款項可抵銷遠洋船隻約35%至50%的額外燃料費，而鄰近港口如深圳寬減的款項則可抵銷約60%至75%的額外燃料費。此外，因應國際間降低燃料含硫量的趨勢，內地當局已為轉用含硫量不超過0.1%的燃料的遠洋船隻提供更高的寬減額，而寬減的款項或可全數抵銷額外燃料費。為維持香港在區內的競爭力，他詢問政府當局會否考慮在香港港口實施類似寬減計劃。	空氣
20171012	12e. 香港使用電動車輛的情況：許智峯議員、葛珮帆議員、陳克勤議員及 易志明議員 建議討論這方面的政策及措施，包括提供電動車輛充電設施的事宜，以及當局長遠有否計劃因應海外的發展情況逐步淘汰傳統車輛。 易議員 補充，政府當局亦應探討處理廢汽車電池及廢輪胎的事宜，以及研究應否為處置該類廢物收取循環再造徵費；	廢物
20171030	19. 易志明議員 認為，當局將豁免額的上限設於97,500元，從而推動更廣泛使用價格較相宜的電動私家車，是合理做法。他認為汽車製造商應在市場上推出價格具競爭力的電動私家車型號，從而推動更廣泛使用電動車。 易議員 建議就處理廢汽車電池及廢輪胎收取循環再造徵費，因為現時並無回收商處置此類產品。	空氣
20171030	21. 關於政府當局為改善空氣質素而建議由2019年1月1日起強制規定船隻在香港水域內須使用合規格燃料， 易志明議員 詢問當局會否延長實施將於2018年3月31日完結的港口設施及燈標費寬減計劃，以及會否提高該寬減計劃寬減的百分比。現時，該寬減計劃寬減的款項只可抵銷遠洋船隻約35%至50%的額外燃料費，而鄰近內地港口寬減的款項則可抵銷最高75%的額外燃料費。	空氣
20171030	22. 關於在渡輪及政府船隻推行的綠色船用技術試驗計	空氣

	劃， 易志明議員 詢問政府當局會否考慮為工作船隻(包括漁船)提供補貼，以鼓勵船東將船隻引擎更換為符合現行廢氣排放標準的新引擎。	
20171030	59. 對於政府當局建議擴大預繳式指定垃圾袋的適用範圍，使配備垃圾收集車的私營廢物收集商無須與其客戶攤分都市固體廢物收費， 易志明議員 表示歡迎。他指出，由於現時在廢物轉運站及堆填區棄置廢物的收費有差距，因此許多私營廢物收集商傾向將所收集的廢物棄置於堆填區，導致部分堆填區周圍交通擠塞。根據落實都市固體廢物收費的修訂建議，但凡由非垃圾收集車車輛收集的廢物，均須繳付入閘費。有鑒於此，他建議採用劃一的入閘費，以鼓勵私營廢物收集商使用最就近的廢物處置設施。	廢物
20180226	11. 易志明議員 從政府當局的文件(立法會 CB(1)602/17-18(03)號文件)第 12 段察悉，由 2011 年 4 月至 2017 年 9 月，新獲批發展項目中超過 80%的私人車位會配備電動車充電基礎設施。鑒於其他停車場亦應合資格獲豁免計入總樓面面積，他質疑為何其餘 20%的私人車位並無配備該等基礎設施。 易議員 建議政府當局強制規定新建樓宇的所有停車場均須配備電動車充電基礎設施。	空氣
20180226	15. 主席、 易志明議員 、葛珮帆議員、梁耀忠議員、何俊賢議員及許智峯議員促請環境局與相關的局/部門(例如民政事務局)合作，為電動車車主/準車主提供更多協助，讓他們可在現有樓宇安裝電動車充電器；為業主立案法團提供協助及誘因，爭取他們支持在其處所內安裝電動車充電器；及訂立發展電動車充電網絡(包括公共及私人充電器)的時間表。	空氣
20180226	24. 易志明議員 表示，根據現行規定，在申請平行/個別進口電動車的類型評定時，須附上電動車電池的動態撞擊測試證明書及其他文件。由於車輛平行進口商難以從電動車製造商取得該等證明書，香港一直未有平行進口電動車。他建議政府當局放寬相關規定及/或簡化申請程序，以期在本地電動車市場營造公平競爭的環境，從而推低電動車的價格。	空氣
20181126	9. 應主席邀請，陳克勤議員向事務委員會簡介他與 易志明議員 聯合提出的建議，即成立小組委員會("擬議小組委員會")，以研究與電動車發展有關的事宜。	空氣
20181126	57. 易志明議員 認為，政府當局建議的混合式登記機制未能充分回應小型私營廢物收集商的疑慮，因為他們的議價	廢物

	<p>能力較其客戶低，可能被迫代客戶預先墊付入閘費，因而可能引起現金周轉及壞帳問題。他建議所有使用私營廢物收集商以無配備壓縮系統的廢物收集車輛提供的服務的廢物產生者，均須登記為帳戶持有人，以繳付入閘費。他表示，倘若入閘費問題未獲解決，自由黨不會支持條例草案。</p>	
20181219	<p>33. 易志明議員申報利益，他是天星小輪有限公司("天星小輪")的董事，而天星小輪曾受惠於基金。他歡迎政府當局建議檢討基金的資助水平，以及每類技術的申請數目限額。他亦指出，與一艘新渡輪的資本開支相比，現有資助金額微不足道，因此，對票價受到規管的天星小輪而言，要負擔為改善環境表現而將舊渡輪換上新渡輪的費用，會十分困難。</p>	空氣
20181219	<p>36. 易志明議員促請政府當局確保不同型號符合相關標準的車輛在市場的供應充足，然後才決定收緊新登記電單車、小型巴士(設計重量逾 3.5 公噸)及巴士(設計重量不逾 9 公噸)廢氣排放標準的生效日期。</p>	空氣
20181219	<p>39. 易志明議員認為，上述規例沒有嚴格執行，因為據他觀察所得，有些卸土車的機械蓋掩不能運作或維修保養欠妥善。他促請政府當局加強監察循規情況，並在有必要時採取執法行動。</p>	廢物
20190128	<p>35. 易志明議員表示，雖然購買電動車輛可享有首次登記稅寬減，但部分車主礙於在本身的停車位裝設電動車充電器有困難，而對轉用電動車輛卻步。因此，他同意政府當局在現階段應提供更多財政誘因，推廣以混合動力車輛取代傳統車輛(包括私家車及商用車)，而前者的能源效益較佳，因而在某程度上有助減低路邊空氣污染。</p>	空氣
20190527	<p>29. 易志明議員認為，使用生物柴油取代傳統柴油有助減少空氣污染。他反映一家生物柴油生產商的關注，指這家生產商於 2013 年在投資推廣署的協助下來港投資設立生物柴油廠，但政府其後未有積極推廣使用生物柴油，以致生物柴油的需求多年來持續偏低。易議員詢問，政府當局會否推出具體措施，以推廣更廣泛使用生物柴油。易議員提及競爭事務委員會在其《香港車用燃油市場研究報告》中提出的問題及建議，包括建議停售兩種 98 辛烷值汽油中的其中一種，以便引入其他車用燃油。他詢問政府當局會否藉油站用地重新招標的機會，在批出/續批的油站地契中加入條款，規定承租人須提供生物柴油作為另一種可供</p>	空氣

	選擇的車用燃油。	
20191028	16. 易志明議員 表示支持推行電動公共小型巴士("電動小巴")試驗計劃的建議。他及盧偉國議員表示，公共小型巴士("小巴")業界普遍歡迎該項建議。	空氣
20191028	18. 易志明議員 指出，近年小巴增加座位數目上限，加上政府當局計劃淘汰歐盟 IV 期柴油商業車輛，不少小巴營辦商因要更換車輛或提升車輛性能而面對沉重的財政壓力，他們亦難以就此取得貸款。因此，他促請政府當局慎重地訂定電動小巴試驗計劃的推行時間表，避免增添小巴營辦商的財政壓力。	空氣
20191028	22. 易志明議員 察悉，政府當局會研究將本地供應的船用輕質柴油的最高含硫量由現時 0.05%，收緊至 0.001%。他詢問，陸路運輸是否已普遍使用含硫量不超過 0.001% 的柴油，以及政府當局會如何盡量減低收緊燃料標準對相關業界的經營成本造成的影響。此外，倘若當局決定收緊燃料標準，他促請環境局/環保署與運房局/運輸署緊密協調。	空氣
20191216	7. 易志明議員 及葛珮帆議員表示支持政府當局改善空氣質素的策略的大致方向。 易議員 呼籲政府當局在進一步收緊首次登記車輛的排放標準前，先確保市面上有多款符合標準的車輛以供選擇，以盡量減低該等措施對運輸業的經濟影響。	空氣
20191216	13. 易志明議員 及葛珮帆議員表示支持推行新能源渡輪試驗計劃，並查詢當局將會為減少船舶排放而推出的其他新措施。由於本地船隻(例如工作船及漁船)的小型營辦商在技術和財力上難以為船隻引擎升級，而這些營辦商亦未必合資格申請綠色運輸試驗基金("試驗基金")的資助，因此兩名委員認為，政府當局應研究有何辦法協助營辦商改善其船隻的環保表現。	空氣
20191216	35. 易志明議員 表示，商界普遍歡迎以循序漸進的方式改善空氣質素。不過，在檢討指標時，倘若保障公眾健康凌駕所有其他考慮因素，改善空氣質素措施在財政上是否可行的問題可能會浮現。	空氣
20200122	35. 易志明議員 指出，自從《行政長官 2018 年施政報告》中宣布擬推出擬議歐盟 IV 期計劃後，很多歐盟 IV 期柴油商業車輛的車主，決定推遲換車，直至計劃實施，以免錯過獲發特惠資助金的機會。此情況導致柴油商業車輛市場及車身裝嵌業生意下滑。為加快實施計劃，他建議當局把所需撥款，透過即將提出的《2020 年撥款條例草案》提交	空氣

	立法會核准。此外，鑒於相關業界認為歐盟 IV 期重型吊機車的擬議特惠資助金額不足，他建議政府當局檢討資助金額水平。	
20200122	37. 易志明議員 、盧偉國議員及邵家輝議員指出，部分購買作私人用途的柴油四輪驅動車輛("四驅車")，由於不符合當時柴油私家車的排放標準，因而登記為柴油輕型貨車，即柴油商業車輛的其中一個類別。部分柴油四驅車車主關注到，倘若實施擬議歐盟 IV 期計劃，預料在計劃訂明的車輛淘汰限期屆滿後，他們的柴油車輛便會因為不符合適用的柴油輕型貨車排放標準而不能續領牌照。為使部分受影響的柴油四驅車可保留作休閒用途(尤其是國際間視為珍品的已停產型號)， 易議員 建議而盧議員亦贊同，政府當局應考慮更新老爺車的規管制度，例如推行下述措施：(a) 調整申請行駛許可證的車齡準則、排放規定豁免事宜等，使相關規定與現行柴油商業車輛的使用期限看齊；及(b) 放寬適用於老爺車的運作條件。	空氣
20200122	44. 易志明議員 認為，香港採用電動公共小巴的時機已經成熟。他促請政府當局盡快推行電動公共小巴先導試驗計劃。	空氣
20200122	51. 易志明議員 及盧偉國議員表示，電動的士的技術已頗為成熟，部分的士業內人士有興趣試驗電動的士。香港能否成功重新引入電動的士，將取決於本地有沒有能配合的士業界運作需要的充電設施。	空氣

《2018 年廢物處置(都市固體廢物收費)(修訂)條例草案》委員會

20190218	1. 易議員 詢問： (a)為免觸犯擬議收費計劃下的罪行(倘若《條例草案》獲得通過)，(i)居民須否先用指定袋包妥可循環再造物料，才將其擺放在屋苑的回收桶內；及(ii)有關的物業管理公司須否先確保在回收桶內收集到的可循環再造物料全部用指定袋包妥，才將其運送予另一方；及 (b)如何防止市民濫用樓宇/屋苑內的回收桶以逃避繳付擬議都市固體廢物收費。
20191111	2. 易議員 及謝議員提到政府當局就 2019 年 5 月 20 日會議的跟進行動一覽表的書面回應(立法會 CB(1)1346/18-19(02)號文件)第(b)段，他們詢問，為幫助居民就擬議都市固體廢物收費計劃的實施作好準備，環保署聯同香港房屋委員會("房委會")在公共租住房屋("公屋")屋邨推行的實踐計劃的進度/結果為何。

	<p>3. 易議員表示，在他居住的屋苑中，收集廢玻璃容器的回收桶常常爆滿；另外由於回收桶內部空間不夠等原因，不同種類的可循環再造物料被擺放及混合在一起，以致清潔工人經常要把回收桶收集的可循環再造物料重新分類。他詢問，政府當局會否與不同屋苑的物業管理公司協調，以改善回收桶的設計及可循環再造物料的收集安排。</p>
20191218	<p>4. 副主席及易議員詢問，監察攝影機系統拍下的顯示非法棄置廢物者容貌的錄像片段，會否構成提出檢控的足夠證據。</p> <p>5. 副主席、易議員及葛議員提出以下意見及關注：</p> <p>(a)政府當局或需考慮提升在非法棄置廢物黑點裝設的監察攝影機系統的規格，俾能更清晰地拍下非法棄置廢物者的容貌，以助採取檢控行動；</p> <p>(b)環保署應參考其他政府部門(例如香港警務處)在公眾地方裝設的監察攝影機系統的運作，藉以提升本身的系統；及</p> <p>(c)倘若因區議會反對而不能繼續在黑點裝設監察攝影機系統，將會削弱政府當局針對非法處置廢物的執法行動的成效。</p>

《2017年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》小組委員會

20170307	<p>1. 主席提出以下意見及關注：</p> <p>(a)政府當局必須確保在新廢氣排放標準生效前，不同車輛製造商在本地供應的歐盟 VI 期型號(包括日本型號)充足；</p> <p>(b)根據淘汰歐盟 IV 期以前柴油商業車輛的計劃發放的特惠資助("特惠資助")，不足以支援小型營辦商轉用歐盟 VI 期型號；</p> <p>(c)政府當局應規定車輛製造商須以合理價格向車輛維修業界開放車載自我診斷系統檢查器的軟件；及</p> <p>(d)應押後柴油私家車實施新廢氣排放標準的日期，讓車輛供應商有更多時間調整其銷售計劃。</p> <p>2. 譚議員及主席建議，鑒於歐盟 V 期型號與歐盟 VI 期型號之間的差價，政府當局應增加特惠資助，以配合收緊柴油商業車輛的廢氣排放標準至歐盟 VI 期標準。他們要求政府當局提供書面回應，說明會否考慮此項建議。</p>
20170320	<p>3. 主席總結時表示，在政府當局提供上文第 2 及 3 段所述的修訂擬稿及進一步資料後，小組委員會便完成審議《修訂規例》條文的工作。小組委員會不會以其名義提出任何修訂建議。</p> <p>4. 主席表示，運輸業界會支持延後的實施時間表。委員原則上對擬議修訂並無異議。</p>