立法會
Legislative Council

立法會CB(1)1582/03-04號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔　號：CB1/PL/EA/1

環境事務委員會
會議紀要

日　期　　：2004年3月22日(星期一)
時　間　　：下午2時30分
地　點　　：立法會大樓會議室A

出席委員　：蔡素玉議員(主席)
何秀蘭議員(副主席)
李柱銘議員, SC, JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, JP
劉慧卿議員, JP
羅致光議員, JP
胡經昌議員, BBS, JP
劉炳章議員
余若薇議員, SC, JP

缺席委員　：朱幼麟議員, JP
黃容根議員
勞永樂議員, JP

出席公職人員：議程第IV項

環境運輸及工務局

局長
廖秀冬博士

副秘書長(工務)1
郭家強先生

副秘書長(環境及運輸)E2
周達明先生

副秘書長(環境及運輸)T1
方舜文女士

列席秘書 ：總議會秘書(1)1
余麗琼小姐

列席職員 ：高級議會秘書(1)2
鄧曾藹琪女士

議會事務助理4
潘耀敏小姐

經辦人／部門

I. 通過會議紀要

(立法會CB(1)1213/03-04號文件 —— 2004年2月23會議的紀要

立法會CB(1)1304/03-04號文件 —— 2004年2月23日與規劃地政及工程事務委員會舉行聯席會議的紀要)

2004年2月23日與規劃地政及工程事務委員會舉行聯席會議的紀要及2004年2月23日會議的紀要獲確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

2. 委員察悉，自上次會議後，事務委員會曾發出下述資料文件 ——

立法會CB(1)1180/03-04(01)號文件 —— 香港公共小巴車主司機協進總會就表達其對石油氣小巴的可行性的憂慮所提交的意見書

III. 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1309/03-04(01)號文件 —— 跟進行動一覽表
立法會CB(1)1309/03-04(02)號文件 —— 待議事項一覽表)

3. 委員同意在訂於2004年4月26日(星期一)下午2時30分舉行的下次例會上，討論以下事項 ——

(a) 淨化海港計劃各項試驗和研究的進展；及

(b) 船隻產生的廢油。

(*會後補註*：據政府當局表示，議項(a)尚未準備就緒，未能供委員於下次會議席上討論。經事務委員會主席同意，該議項其後以"避免和盡量減少私人建築工程產生拆建物料的措施"取代。)

4. 主席提醒委員，事務委員會將於2004年3月22日下午4時30分與規劃地政及工程事務委員會舉行聯席會議，繼續討論"建築工程對本港河流的影響"。她亦提醒委員，事務委員會與環保團體的非正式會議將於同日下午3時30分舉行。

IV. 環境運輸及工務局人員編制建議

(立法會CB(1)1309/03-04(03)號文件 —— 政府當局提交的文件)

5. 環境運輸及工務局局長向委員簡介政府當局就調整環境運輸及工務局環境及運輸科首長級人員的架構提出的建議。由2004年7月1日起，當局將會開設一個職級為首長級甲級政務官(首長級薪級第6點)的環境運輸及工務局常任秘書長(環境)新職位，負責環境保護範疇(包括自然保育)的工作。現有職級為首長級甲一級政務官(首長級薪級第8點)的環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)職位，將會改為環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)，其職責則繼續會重新調配，負責運輸範疇的工作。政府當局計劃把有關建議呈交人事編制小組委員會，以供其在2004年4月28日的會議上審議。

6. 環境運輸及工務局副秘書長(工務)1表示，在土木工程署與拓展署於2004年7月1日合併後，會刪除土木工程署署長(首長級薪級第5點)的常額職位，新開設的常任秘書長(環境)常額職位會因刪減上述職位而得以抵銷。按薪級中點估計的年薪開支的節省總額為2,600萬

元，而全年平均員工開支的節省總額則為4,000萬元。是次架構調整亦會導致9個首長級職位(其中2個為懸空職位)及57個非首長級職位遭刪除。環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)E2補充，由於該兩個部門的工作範疇跨越房屋及規劃地政局和環境運輸及工務局，環境運輸及工務局所節省的金額約為1,200萬元。按照政府當局的計劃，開設環境運輸及工務局常任秘書長(環境)職位所需的開支，按薪級中點估計的年薪開支只為195萬元(全年平均員工開支則為287萬元)。政府當局將會另行就上述合併建議呈交文件予人事編制小組委員會，以供其在2004年4月28日的會議上審議。

7. 劉慧卿議員認為，上述合併建議的詳情應載列於文件內。劉議員雖然支持合併建議以節省開支，但卻不贊成以節省的開支開設新職位，尤其是首長級職位。鑒於所涉及的全年員工開支相當高昂，建議開設的環境運輸及工務局常任秘書長(環境)新常額職位，不但會使員工編制膨脹，亦會導致經常開支增加。再者，此舉亦與政府節省公共開支的目標不相符。環境運輸及工務局局長解釋，由於公眾對環保工作方面的期望越來越高，當局有需要在政策層面做更多的工作。目前，環境及運輸科正致力制訂更全面的自然保育政策，同時推行經改良的計劃，以便更有效達致自然保育的目標。環境及運輸科的職務之一，是與廣東省政府攜手合作，共同落實新的地區空氣質素管理計劃，務求在2010年或之前，將區內污染物排放量減至雙方議定的目標。此外，環境及運輸科亦須負責推展與“污染者自付”原則有關的措施，其中包括淨化海港計劃，以及監管拆建廢料和醫療廢物的處置事宜的法例。因此，當局認為有需要開設一個環境運輸及工務局常任秘書長(環境)新職位，負責環境保護範疇的工作，督導上述各項施政措施，力求取得美滿成果。

8. 劉慧卿議員察悉，自上一任環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)離職後，該職位一直懸空，她因此就環境運輸及工務局的員工調配安排及其首長級職位的架構提出詢問。環境運輸及工務局局長表示，現時環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)E2和環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1各兼署理環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)50%的職務，分別負責環境保護及運輸範疇的工作。過去多月以來，環境運輸及工務局一直在人手緊絀的情況下工作，並且只能處理較為迫切的事項。劉議員進一步詢問環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)E2和環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1的職級，環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)E2在回應時表示，前者屬首長級薪級第3點，而後

者則屬首長級薪級第4點。兩者均就兼署理環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)的職務獲發按既定的公式計算的津貼。

9. 主席表示，屬於民主建港聯盟的議員同意應預留更多資源作環保用途。然而，她亦指出，當局有需要委任合適的人選出任環境運輸及工務局常任秘書長(環境)一職，因為該位常任秘書長的立場會對各項環保措施的推行有直接的影響。舉例而言，德士古道天橋的擬議交通管理措施尚未開始便遭終止。環境運輸及工務局局長解釋，主席所指的事件並非當局有意做成。她表示，她的職責是制訂環境保護及運輸方面的政策，而環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)則負責推展各項政策措施。然而，由於環境保護及運輸範疇的涵蓋面非常廣泛，該常任秘書長實在難以全數兼顧。因此，當局有需要開設一個環境運輸及工務局常任秘書長(環境)新職位，負責環境保護範疇的工作。

10. 劉健儀議員詢問現時為何要把環境保護及運輸範疇的工作分開，因為她知道有關把該兩個範疇的工作交由一名常任秘書長負責的建議最初是由政府當局提出，以期在這兩個範疇之間取得較佳的平衡。她關注到環境及運輸科的組織架構經常變動，尤其是有關的變動相隔的時間甚短。對於把合併土木工程署和拓展署後節省的開支用以開設一個環境運輸及工務局常任秘書長(環境)新職位，她亦表示有所保留。她指出，不少部門已經在縮減服務層面以達致11%的節約目標。運輸署建議關閉其中一個駕駛執照筆試中心便是典型的例子，而此舉將會對公眾構成不便。因此，當局應考慮在資源許可的情況下保留該等部門的服務，而不是利用節省的開支開設一個環境運輸及工務局常任秘書長(環境)新職位以減輕工作量。再者，環保措施無法推展的問題並不能透過開設該職位而解決。

11. 環境運輸及工務局局長表示，自問責制度實施以來，她便負責環境保護、運輸及工務範疇的工作，屬下員工超過20 000人。為提高效率及資源增值，局方必須在組織架構方面作出若干變動，以期能更善用資源。土木工程署和拓展署是在這背景下合併的，以便在完成大部分的新市鎮發展工作及斜坡穩定工程後，使土木工程及全港發展方面的服務一體化。與此同時，當局必須更努力推行環境保護範疇內的各項政策措施，以滿足市民對環境日益提高的期望。此外，當局亦需要更多的人手就涉及環境保護及運輸的跨境事宜與內地的有關當局保持聯繫。她補充，政府當局會一方面竭力避免縮減服務層面，另一方面則物色方法利用先進技術改善服務。

(主席於此時離席，由何秀蘭議員代為主持會議。)

12. 主席雖然同意有需要增撥資源以推行新的政策措施，但卻質疑有關的措施推行之後是否仍須經常性地動用同樣多的資源。環境運輸及工務局局長表示，當局必須繼續努力推展例如涉及生產者負責計劃及污染者自付原則等的環保措施。鑒於公眾的環保意識已經加強，並對環境的期望日益提高，當局必須在空氣質素、水質、廢物管理及自然保育等方面取得更多的長遠改善成效。在運輸方面，雖然地鐵有限公司和九廣鐵路公司合併一事只是一次過的安排，但其他的事宜(尤其是涉及跨境交通的事宜)卻需要一段相當長的時間才能解決。環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)T1補充，為處理與地鐵有限公司和九廣鐵路公司合併一事有關的立法及運作安排，局方建議開設兩個編制以外的首長級職位(一個為首長級薪級第3點，另一個則為首長級薪級第2點)，為期兩年。開設該兩個職位所涉及的開支，將會由環境運輸及工務局內部節省的開支支付。至於港珠澳大橋項目，局方亦建議在路政署轄下開設兩個編制以外的首長級職位(一個為首長級薪級第3點，另一個則為首長級薪級第1點)，為期大約6年。開設該兩個職位所涉及的開支，將會由土木工程署和拓展署的擬議合併所節省的開支支付。此外，路政署內部一個首長級薪級第1點的職位亦會重新調配以協助該項目的工作。上述4個編制以外職位將會在有關的項目完成後刪除。

13. 胡經昌議員雖然反對把合併土木工程署和拓展署所節省的開支用以開設環境運輸及工務局常任秘書長(環境)的新職位，但表示他會支持以環境運輸及工務局內部節省的開支開設該職位。環境運輸及工務局局長表示，各政策局局長應獲賦予若干靈活度，運用架構重組所節省的開支開設新職位，否則便難有誘因進行架構重組及重行調配人手。鑒於環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)一職在環境保護及運輸兩個範疇的職責均顯著加重，實在有需要在環境運輸及工務局重組後開設一個新職位以分擔其工作量。她補充，有關環境運輸及工務局重組後節省的開支的詳情將會載列於提交予人事編制小組委員會的文件內。至於環境及運輸科現行的人手方面，環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)E2表示，環境分科現時有3名首席助理秘書長，而運輸分科則有7名。運輸分科的所有首席助理秘書長的工作均十分繁重，不大可能重行調配以協助環境保護範疇的工作。再者，運輸分科的其中一名首席助理秘書長亦已調派至環境分科擔任環境運輸及工務局局長的政務助理。

經辦人／部門

14. 鑒於環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)的職務將會由環境運輸及工務局常任秘書長(環境)和環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)兩個職位分擔，胡經昌議員質疑把環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)的職級定於首長級薪級第8點的理據。他認為把該職位的職級定於首長級薪級第6點，與環境運輸及工務局常任秘書長(環境)的職級一致，將會更符合邏輯。環境運輸及工務局局長解釋，由於大部分的常任秘書長職位均於首長級薪級第8點，而環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)將會負責日益擴大的運輸範疇的工作，因此她認為把該職位定於首長級薪級第8點應屬合理。應委員的要求，政府當局承諾提供現行的環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)的職務與環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)和環境運輸及工務局常任秘書長(環境)兩個職位的職務的比較，以及更詳細的環境及運輸科組織圖，當中載列更多該科的職級層次。

政府當局

15. 對於是否需要由一名或兩名常任秘書長負責環境保護及運輸範疇的工作，以及是否需要把環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)的職級定於首長級薪級第8點，劉慧卿議員亦持與其他委員相若的關注意見。她並指出，在目前政府出現財政赤字的經濟情況下，公眾對於在政府內部增設新職位的任何建議均非常敏感，尤其對開設首長級職位的建議為然。因此，政府當局應致力縮減其編制，而不是以節省的開支開設新職位。此外，任何對政策局的首長級人員作出的改動，均會偏離在問責制度下議定的編制。

16. 環境運輸及工務局局長表示，在問責制度推行之初，政制事務局局長已就推行問責制度所節省的開支作解釋。土木工程署和拓展署合併後所節省的開支，不能與推行問責制度所節省的開支一概而論。除了預留作開設環境運輸及工務局常任秘書長(環境)之用的開支外，所節省的開支將會歸還中央，並不會留在環境運輸及工務局的封套之內。她補充，一刀切減省開支的做法是比較容易，但卻無法達致盡量善用資源的目的。只有透過架構重組及重行調配人手(就如建議的合併計劃)，才可以達到節省成本和盡用資源這兩個目標。因此，各政策局局長應獲賦予若干靈活度，作為鼓勵其進行架構重組的誘因。

17. 羅致光議員表示，屬於民主黨的議員會支持環境運輸及工務局首長級人員架構的擬議調整，因為此舉有助於如期及有效地推行各項已獲通過的政策。他補充，有關開設及刪除職位的詳細事宜由人事編制小組委員會處理應更為合適。

經辦人／部門

18. 為記錄在案，主席表示，委員對該建議持不同的意見。

V. 其他事項

19. 議事完畢，會議在下午3時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年4月22日