

香港特別行政區政府

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

政府總部  
環境運輸及工務局

香港花園道三號  
高國寶通銀中心大廈十樓  
花旗銀行大廈十樓

本局檔號 Our Ref. CB(3)/PAC/R44

來函檔號 Your Ref.



Environment, Transport and  
Works Bureau

Government Secretariat

10/F., Citibank Tower,  
3 Garden Road, Hong Kong

電話： 3110 2788

傳真： 3110 2700

香港中區昃臣道 8 號  
立法會大樓  
政府帳目委員會秘書  
(經辦人：韓律科女士)  
(傳真號碼：2537 1204)

韓女士：

審計署署長第四十四號報告書  
衡工量值式審計結果

第 2 章：柴油車輛廢氣管制措施

本年五月十七日來信收悉，現提供以下資料供考慮：

- (a) **車輛廢氣管制的一般法例和行政架構，包括各部門的職責分工和這方面的工作如何統籌；讓運輸署和環境保護署（「環保署」）兩個部門同樣負責為黑煙車輛進行黑煙測試的理據，以及有關汽車煙霧排放的法定車輛設計標準（《空氣污染管制車輛設計標準（排放）規例》（第 311 章附屬法例 J）附表 1 指明的最高許可煙霧水平為 35 哈特里奇煙單位），兩個部門採用的測試程序和標準各不相同的原因（運輸署的標準為 60 哈特里奇煙霧單位，而環保署則為 50 哈特里奇煙霧單位）。**

要管制車輛廢氣，必須訂明和執行就新出廠登記車輛的設計標準和在道路上行走車輛的在用車標準。

《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第 311 章附屬法例 J) 訂明車輛廢氣排放設計的各项規定。未能符合該等廢氣排放規定的車輛，不得根據《道路交通條例》(「條例」)(第 374 章)登記。上述規例附表 1 所定的 35 哈特里奇煙霧單位的煙霧排放規定，是適用於柴油車輛的車輛設計標準的一部分。運輸署負責根據製造商提供的類型批核廢氣排放資料，為所有車輛辦理首次登記。如車輛沒有製造商提供所需的廢氣排放資料，申請首次登記時得連同適當的廢氣測試資料提交，以證明車輛符合廢氣排放設計規定。環保署會就排放規定向運輸署提供技術意見。

使用中車輛的煙霧排放規定則在《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374 章附屬法例 A) 第 31 條和附表 4 訂明。最高許可的煙霧或可見氣體排放量為 60 哈特里奇煙霧單位。運輸署每年替車輛續牌時，會檢查車輛是否適宜在道路上行走，上述汽車煙霧上限亦會藉此執行。

為加強管制黑煙車輛，環保署自一九八八年起推行黑煙車輛管制計劃。自願參與計劃的檢舉員會接受培訓，舉報排放煙霧超逾 60 哈特里奇煙霧單位的車輛。被舉報的車輛必須通過煙霧測試，測試採用的煙霧上限在一份守則訂明為 50 哈特里奇煙霧單位。這項計劃是根據條例第 VIII A 部推行。環保署已獲運輸署署長授權指定車輛廢氣測試中心和有關事宜，並可規定被舉報車輛接受煙霧測試。如車輛沒有按規定在車輛廢氣測試中心接受煙霧測試，或未能符合煙霧上限，環保署會通知運輸署，運輸署將會根據條例第 25 條拒發牌照或吊銷車輛牌照。環保署在這煙霧測試中採用更嚴格的煙霧標準，目的是避免剛通過環保署煙霧測試的車輛，不久又再被檢舉員舉報。

- (b) **正如審計署署長報告書(「審計報告」)第 3.16 段指出，由於環保署的黑煙測試程序及標準較運輸署嚴格，黑煙車輛的車主會選擇接受運輸署進行的黑煙測試。按照現行的做法，假如有關車輛在接受環保署黑煙測試的時限屆滿前，已通過運輸署的**

**黑煙測試，環保署便會撤回廢氣測試通知書。這做法可能成為黑煙車輛管制計劃的漏洞。當局會怎樣堵塞這漏洞？會否考慮指定一個部門，譬如說運輸署，負責進行黑煙測試？**

為加強黑煙車輛管制措施的成效，我們採用了底盤式功率機進行煙霧測試。自一九九九年實施新的測試後，黑煙車輛數目已大減 80%。

運輸署和環保署會就訂立一套劃一的煙霧測試標準，一起徵詢有關業界的意見。此外，運輸署會聯同環保署，考慮是否可以規定未按廢氣測試通知書接受測試的車輛，在運輸署進行宜於道路上使用檢查時，由運輸署監督以底盤式功率機測試其排放的煙霧。採用這項安排後，獲發廢氣測試通知書的車輛，不論是送交運輸署的中心進行宜於道路上使用檢查，還是送交環保署的中心接受煙霧測試，一律必須經過底盤式功率機煙霧測試。

- (c) **當局認為，香港目前採用的煙霧隔光度標準，應如何與不同國家，如審計報告第 2.33 段表四所列國家不同的煙霧隔光度標準作一比較？**

煙霧隔光度標準只是煙霧測試的其中一環。採用較低煙霧隔光度的地區，未必代表其標準比採用較高煙霧隔光度的地方更為嚴格或先進。舉例來說，歐盟就使用中車輛所訂的煙霧上限，適用於非渦輪增壓引擎的相等於 66 哈特里奇煙霧單位，而渦輪增壓引擎則為 72 哈特里奇煙霧單位。香港使用底盤式功率機對車輛進行加載煙霧測試，足以使我們的車輛煙霧標準成為全球最嚴格之列。

- (d) **關於一九九九年《施政報告》所述，撥款 14 億元以推行減少車輛廢氣計劃：**

- (i) **14 億元撥款是否已全數動用？若否，還剩多少？請提供至今的開支總額及計劃各項措施的分項開支？**

(ii) 除了所列的五次財務委員會（「財委會」）會議外，當局曾否在其他時候向財委會申請批准撥款推行計劃的措施？

(i) 至今的開支總額約為 12 億元，餘款會用於為需要長怠速運作的歐盟前期重型柴油車輛加裝微粒消滅裝置的計劃，以及石油氣小巴計劃，兩個計劃將於二零零五年年底結束。現把開支分項列出：

計劃	截至 2005 年 5 月 中的開支 (百萬元)	備註
石油氣的士	724	計劃已結束。全港 18 138 部的士幾乎全數已轉為石油氣的士。
為歐盟前期輕型柴油車輛加裝微粒消滅裝置	31.2	計劃已結束。有 24 000 部車輛加裝了微粒消滅裝置。
為無須長怠速的歐盟前期重型柴油車輛加裝微粒消滅裝置	345	計劃已結束。有 33 910 部車輛加裝了微粒消滅裝置。
為需要長怠速的歐盟前期重型柴油車輛加裝微粒消滅裝置	0	計劃將於 2005 年年中左右展開，並大概在 2005 年年底結束。
石油氣 / 電動小巴	108	計劃將於 2005 年年底結束。
<b>總計</b>	<b>12 億元</b>	

(ii) 除了在該五次財委會會議上申請撥款外，我們並沒有再申請撥款。

**(e) 當局認為透過動用 14 億元的開支，已經成功達到減排目標的詳細理由，以及空氣質素是否有所改善及改善的程度。**

一九九九年《施政報告》所載的全面計劃的目標，是要在二零零三年年底或以前，把車輛排出的可吸入懸浮粒子總量減少 60%，至二零零五年年底或以前則減少 80%，屆時氮氧化物的排放量亦應減少 30%。自持續推行減排措施後，市區車輛排放的可吸入懸浮粒子在二零零三年年底以前已減少 72%。至二零零四年年底以前，市區車輛排放的可吸入懸浮粒子及氮氧化物分別進一步減少 76% 及 39%。我們預期在二零零五年年底或以前能夠達到減排目標。

環保署進行的分析證實，車輛各類污染物的排放量日趨減少。柴油車輛是空氣中元素碳粒子的主要來源。路邊錄得的水平較四年前下降了 46%，而在一九九九至二零零四年期間，路邊錄得的氮氧化物水平亦減少了 24%。

雖然車輛廢氣正大幅減少，然而，香港的空氣質素卻因區域空氣污染而日益受到影響。根據一般監測站錄得的數據，一九九九年至二零零四年間，可吸入懸浮粒子和臭氧分別上升 15% 和 26%。可吸入懸浮粒子是煙霧的主要成分，臭氧則會氧化空氣中的一氧化氮，產生二氧化氮，並且令空氣中的污染物透過光化學反應過程產生更多懸浮粒子。因此，一九九九年至二零零四年間，儘管車輛排放的廢氣大幅減少，可是路邊量度得的可吸入懸浮粒子水平只減少了 9%，而二氧化氮則維持在相若水平。

當局會繼續致力減少車輛廢氣，並同時努力與廣東省合作，透過實施「地區空氣質素管理計劃」改善珠江三角洲地區的空氣質素。

**(f) 有關車輛的可吸入懸浮粒子及氮氧化物排放量，不單是指市區，而是全港的整體情況如何？**

要編製全港的排放清單，必須參考其他數據來源及部門提供統計數據。我們現正編製二零零四年的資料，年內稍後時間會備妥。

在二零零三年，全港車輛的可吸入懸浮粒子及氮氧化物排放量分別下降了 60% 及 35%。

**(g) 當局如何管制穿梭中港兩地的跨境車輛排放的污染物？該等車輛可能會使用有標記油類。**

由香港海關執行的《應課稅品規例》(第 109 章附屬法例 A) 規管跨境貨車可以帶進本港的內地免稅柴油量，規定不得超過油缸容量的四分之三。此外，把帶進的柴油轉卸入另一車輛或在本港出售，均屬違法，違例者可被判罰款最高 1,000,000 元及監禁最多 24 個月。

內地柴油引起的環境問題主要由含硫量而起。截至二零零一年，內地車用柴油的含硫上限是佔重量的 0.5%，較本港現時法定的超低硫柴油的含硫量高 100 倍。為改善柴油的質素，中央政府在二零零二年把含硫上限收緊 60% 至佔重量的 0.2%。自二零零四年起，廣東省在深圳及廣州實施含硫上限為 0.05% 的柴油。自此，使用內地柴油的跨境車輛對環境造成的問題已大為紓緩，而隨着內地逐步收緊含硫量的限制，有關問題亦會進一步受到控制。

當局於二零零一年修訂《應課稅品條例》(第 109 章)，加強對車輛非法使用有標記油類的阻嚇作用。非法加油黑點由一九九九年的 110 個大幅減少至二零零四年約 27 個；香港海關此後查獲的未完稅車用柴油總量亦減少 86%。

**(h) 行政長官曾於一九九九年承諾運用 14 億元減少車輛廢氣。隨着內地經濟不斷增長，政府有否評估區域空氣污染對香港空氣質素的影響？如有評估，詳情為何？**

當時的行政長官在一九九九年的《施政報告》中強調，「徹底解決香港環保問題，不能單靠我們自己。我們必須與內地有關當局緊密合作」。一九九九年，香港與廣東省有關當局就區域空氣質素展開聯合研究，並制訂長遠的防治措施。

聯合研究在二零零二年完成，結果顯示，香港特區政府和廣東省政府如不增訂改善措施，區域空氣質素會繼續惡化。

香港特區政府和廣東省政府根據研究結果，在二零零二年四月達成共識，雙方盡最大努力在二零一零年或之前，將區內四類主要空氣污染物的排放量減少，所達減幅不單能令香港符合現時空氣質素指標，更可大大改善珠江三角洲地區空氣質素及緩減區域的煙霧問題。

兩地政府合力制訂了珠江三角洲地區空氣質素管理計劃，以達到減排目標。此外，雙方在粵港持續發展與環保合作小組之下成立了珠江三角洲空氣質素管理及監察專題小組，以跟進上述管理計劃的工作。兩地政府現正落實上述計劃，包括建立區域空氣質素監測網絡。另外，雙方亦正為珠三角地區的發電廠，制訂排污交易試驗計劃。

- (i) **關於審計報告第4.21(a)段所提出的建議，當局會否考慮採用其他可減低風險的方法從深圳輸入石油氣，例如建造專用的跨境輸送管？若然，詳情為何？**

政府對於石油氣供應商從何處購買石油氣，持開放態度。石油氣供應商可建議任何方法把石油氣輸入本港，但建議的方法必須符合《氣體安全條例》（第51章）所訂明的安全規定。至於建造跨境石油氣輸送管，由於石油氣較空氣重，以長管輸送可能會有危險。不過，只要石油氣供應商建議的輸入方法是安全可靠和實際可行，政府都會考慮。

- (j) **審計報告第4.22(b)及(c)段指出，機電工程署會繼續研究在港島興建新石油氣庫，而政府亦正致力擴大石油氣加氣網絡。有關的實施時間表為何？當局會否考慮設置更多石油氣加氣站？**

機電工程署會繼續研究可否在港島興建新的石油氣庫，並正聯同

有關部門探討物色用地所需的時間。此外，政府會繼續物色合適地點增設石油氣加氣站。目前共有 50 個石油氣加氣站提供服務，而在未來兩年，會再有 6 個設有石油氣加氣服務的新油站投入服務。如能符合安全規定，政府會透過土地批租條件，規定所有新油站提供石油氣加氣服務。

環境運輸及工務局局長廖秀冬  
(已在英文本簽署)

副本分送： 運輸署署長  
環境保護署署長  
審計署署長

二零零五年五月二十七日  
DOC\C2974a(5/05)