

## 第1章

### 柴油車輛廢氣管制措施

---

---

審計署曾進行審查，研究是否可進一步減低路邊的可吸入懸浮粒子和二氧化氮濃度。審查重點包括以下範疇：

- 柴油車輛檢驗及維修計劃；
- 黑煙車輛管制計劃；及
- 石油氣的使用。

2. 委員會除了在2005年5月9日舉行公開聆訊，就審計署署長報告書的審查結果及意見聽取證供外，亦於2005年5月17日前往位於九龍灣的運輸署驗車中心及環境保護署(環保署)的指定車輛廢氣測試中心(指定測試中心)，視察煙霧測試的程序。

#### 政府減少柴油車輛廢氣排放量的計劃

3. 據審計署署長報告書第1.8段所載，行政長官在1999年施政報告中宣布，政府會撥款14億港元實施一項全面的計劃，以期在2005年或之前，把車輛排放的可吸入懸浮粒子和氧化氮，分別減少80%和30%。然而，第1.9段的圖一顯示，2004年在路邊錄得的全年平均可吸入懸浮粒子及二氧化氮水平，仍然分別超出空氣質素指標訂明的安全上限達45%及26%，而有關數字在2002年至2004年期間持續上升。

4. 委員會從環境運輸及工務局局長2005年4月30日的函件(附錄5)進一步得悉，在1999年至2004年期間，在路邊錄得的可吸入懸浮粒子水平只減少了9%，而二氧化氮的水平則與1999年的水平相若。委員會質疑：

- 儘管當局動用大量公帑減少車輛廢氣的排放量，香港的空氣質素為何仍未有改善；及
- 政府當局認為減少車輛廢氣排放量的計劃是否成功。

5. **環境運輸及工務局局長廖秀冬**博士回應時表示：

- 正如1999年施政報告所載，該套全面的計劃旨在於2003年年底或之前，把車輛排放的可吸入懸浮粒子減少60%，並於2005年年底或之前，把可吸入懸浮粒子和氧化氮的排放量，分別減少80%和30%；

## 柴油車輛廢氣管制措施

---

——要減少廢氣的排放量，可透過管制廢氣的源頭來達致目的。舉例而言，為減少本地車輛廢氣的排放量，政府當局已引入超低含硫量柴油，並規定柴油車輛的車主加裝減少可吸入懸浮粒子的裝置。隨着上述以及其他各項減少車輛廢氣排放量的措施逐步實施，當局已達到就2003年年底定下的減少可吸入懸浮粒子排放量目標。事實上，截至2003年年底，市區車輛排放的可吸入懸浮粒子已減少72%。截至2004年年底，市區車輛排放的可吸入懸浮粒子和氧化氮已分別進一步減少76%和39%。政府當局預期會在2005年年底或之前，達到減少廢氣排放量的目標；

——然而，污染物排放的水平並不同以空氣污染指數量度的空氣污染水平。柴油車輛只是空氣污染的源頭之一。其他主要的污染源頭來自本港和區域的工商業運作及發電廠所產生的污染物；及

——總括而言，政府當局已成功達到減少車輛廢氣排放量的目標。若沒有推行該套計劃下的各項措施，應會有更多污染物，而香港的空氣污染水平亦應會更差。由於污染物的增幅超乎政府當局的預期，因此政府當局未能成功達到空氣質素指標或改善整體的空氣質素。

6. 鑒於環境運輸及工務局局長在回覆中表示政府當局已成功達到減少廢氣排放量的目標，委員會詢問：

——局長得出上述意見的詳細理據；及

——雖然車輛廢氣的排放量已經減少，但路邊的空氣質素為何每況愈下。

7. **環境運輸及工務局局長**在2005年4月30日的函件及2005年5月27日的函件(**附錄6**)中表示：

——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。柴油車輛是大氣中元素碳粒子的主要來源。路邊錄得的元素碳粒子水平較4年前下降了46%，而在1999年至2004年期間，路邊錄得的氧化氮排放量水平亦減少了24%；

## 柴油車輛廢氣管制措施

---

- 雖然車輛廢氣的排放量正大幅減少，但本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，在1999年至2004年期間，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，並且令空氣中的各種污染物透過光化學反應過程，產生更多可吸入懸浮粒子。因此，在1999年至2004年期間，儘管車輛廢氣的排放量大幅減少，路邊錄得的可吸入懸浮粒子水平只減少了9%，而二氧化氮的水平則與1999年的水平相若。兩種污染物的全年平均水平仍然超過空氣質素指標；及
- 政府當局會繼續致力減少車輛廢氣的排放量，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區域的空氣質素。

8. 委員會進一步詢問，政府當局如何得出上文所述的車輛廢氣排放量減幅。**環境保護署署長郭家強先生及環境保護署助理署長(空氣質素政策)謝展寰先生**回答時表示，當局根據環保署3個路邊空氣質素監測站收集所得的數據，得出元素碳粒子及氧化氮的排放量分別較1999年減少46%及24%。

9. 委員會詢問：

- 政府當局會否考慮設立更多路邊空氣質素監測站，以確保收集所得的數據足以代表全港的空氣質素；及
- 當局如何量度區域空氣質素對香港的影響。

10. **環境運輸及工務局局長**回應時表示：

- 香港是全球率先採用路邊監測站監測空氣質素的城市。該3個路邊監測站分別設於銅鑼灣、中環及旺角，這些地區全是本港最繁忙且空氣污染情況最嚴重的市區。這些監測站收集所得的空氣質素數據代表最壞的情況。全球大多數城市只採用設於離地面一段距離的一般監測站，與那些城市比較，香港所採用的標準已屬嚴格。路邊監測站的數目已經足夠；及

## 柴油車輛廢氣管制措施

---

---

——為監測珠江三角洲(珠三角)地區的空气質素，環保署及廣東省政府環保局已啟動一個覆蓋整個珠三角地區，並設有16個監測站的區域監測網絡。這些監測站收集所得的數據可望於稍後公開讓市民查閱。

11. 委員會察悉，行政長官在1999年施政報告中表示，達到減少廢氣排放量的目標後，本港的空气質素將不遜於已發展國家的大城市(例如紐約及倫敦)，而市民的呼吸系統健康亦會大為改善。委員會質疑政府當局向立法會申請撥款時，有否告知立法會減少車輛廢氣的排放量未必能夠改善空气質素。因此，委員會詢問：

——行政長官在1999年承諾動用14億元減少車輛廢氣的排放量時，政府當局有否評估，隨着內地經濟持續增長，區域空氣污染對本港空气質素有何影響；及

——該筆14億元的撥款至今的開支情況為何。

12. **環境運輸及工務局局長**在2005年5月27日的函件中告知委員會：

——在1999年施政報告中，當時的行政長官強調，“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。”在1999年，香港與廣東省有關當局就區域空氣質素展開聯合研究，以期制訂長遠的防治措施；

——該項聯合研究於2002年完成，結果顯示香港特區政府和廣東省政府如不推行額外的改善措施，區域空氣質素將會繼續惡化。香港特區政府和廣東省政府根據研究結果，在2002年4月達成共識，雙方同意會盡最大努力，在2010年或之前，減少區內4類主要空氣污染物的排放量，而減幅不單能令香港達到現時的空气質素指標，更可大大改善珠三角的空氣質素和紓緩區內的煙霧問題；

——兩地政府已制訂珠三角地區空氣質素管理計劃，以期達到減少廢氣排放量的目標。雙方亦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責小組，以跟進上述管理計劃下的各項工作。兩地政府現正落實此項計劃，包括建立區域空氣質素監測網絡。此外，兩地政府正為珠三角地區的發電廠，制訂排污交易試驗計劃；及

## 柴油車輛廢氣管制措施

——在該筆14億元的撥款中，開支總額至今約為12億元，餘款會用於為需要長時間以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和石油氣小巴計劃，該兩項計劃將於2005年年底結束。有關的開支情況如下：

計劃	截至2005年5月中的開支 (百萬元)
石油氣的士	724
為歐盟前期輕型柴油車輛加裝微粒消滅裝置	31.2
為無須長時間以怠速運作的歐盟前期重型柴油車輛加裝微粒消滅裝置	345
為需要長時間以怠速運作的歐盟前期重型柴油車輛加裝微粒消滅裝置	0
石油氣／電動小巴	108
總計	12億元

13. 委員會又詢問：

——全港(不單是市區)車輛排放可吸入懸浮粒子及氧化氮的整體情況；及

——政府當局如何管制穿梭中港兩地的跨境車輛所排放的廢氣。這些車輛主要在新界行走，並可能使用內地柴油及非法燃油，例如有標記油類。

14. 環境運輸及工務局局長在同一函件中表示：

——政府當局現正就2004年全港車輛廢氣排放量編製資料，並會在2005年稍後時間備妥。在2003年，全港車輛的可吸入懸浮粒子及氧化氮排放量分別減少了60%及35%；

——由香港海關執行的《應課稅品規例》規管跨境貨車可帶進本港的內地免稅柴油量，即不得超過油缸容量的四分之

## 柴油車輛廢氣管制措施

三。此外，把油缸內的柴油轉卸入另一車輛或在本港出售該等柴油，均屬違法；

- 內地柴油的含硫量對環境造成的影響是主要關注所在。截至2001年，內地車用柴油的含硫量上限是重量的0.5%，即本港現時法定超低含硫量柴油含硫量上限的100倍。為改善柴油的質素，中央政府在2002年把含硫量上限調低60%至重量的0.2%。自2004年起，廣東省在深圳及廣州引入含硫量上限為0.05%的柴油。因此，使用內地柴油的跨境車輛對環境造成的影響已大為紓緩，而隨着內地逐步收緊含硫量的限制，有關的環境問題亦會進一步受到控制；及
- 《應課稅品條例》在2001年作出修訂，加強對車輛非法使用有標記油類的阻嚇作用。非法加油黑點的數目已由1999年的110個大幅減至2004年約27個。自此，香港海關查獲的未完稅車用柴油總量亦減少了86%。

### 柴油車輛檢驗及維修計劃

15. 委員會得悉，運輸署採用空檔加速煙霧測試程序，測試柴油車輛的黑煙排放量。據審計署署長報告書第2.7段所載，美國環境保護局規定需要進行的若干測試程序，運輸署卻不需要進行。據第2.11段所載，審計署職員到訪運輸署驗車中心期間，發現司機在沒有適當監督的情況下，參與安裝煙霧測試設備。委員會認為，運輸署的測試流於馬虎。委員會對測試的質素或結果有否因而受到影響存疑。

16. **運輸署署長霍文先生**回應時表示：

- 據審計署署長報告書第2.7段的表二所載，有7個測試項目按照美國的標準是需要進行的，但運輸署則不需要進行。然而，正如第2.8(b)段所述，運輸署實際上已透過各種方式遵從所有7個項目。美國與運輸署在測試程序方面的分別在於美國的程序純粹為測試黑煙排放量而設，運輸署的煙霧測試則屬整個驗車過程的一環，旨在測試車輛的黑煙排放量及確保安全。因此，有關運輸署“不需要”進行有關項目的說法不太正確；

## 柴油車輛廢氣管制措施

---

- 運輸署贊同審計署的意見，認為應由運輸署的驗車員而非司機把黑煙取樣探頭安放入排氣管。運輸署已為執行這項修訂程序作出安排。運輸署亦會加強監督司機在空檔加速煙霧測試期間的舉動，確保測試工作妥善進行；及
- 運輸署會確保更清楚列明其測試程序，讓該署職員及主管更了解有關程序。

17. 據審計署署長報告書第2.6段所載，世界銀行發現空檔加速煙霧測試的程序極易受驗車員的測試方式影響，而黑煙排放量高的車輛，更可利用不當行為(例如干擾引擎或淡化廢氣)通過測試。然而，第2.9(a)段指出，驗車員在進行煙霧測試時，是憑肉眼及聽覺進行測試，而不是利用轉速計，以防止車主干擾引擎的設定。委員會詢問：

- 運輸署如何解決空檔加速煙霧測試的限制；及
- 運輸署是否同意憑肉眼及聽覺進行測試，不及利用轉速計測試引擎極限轉速可靠。

18. **運輸署署長**回應時表示：

- 運輸署充分了解世界銀行就空檔加速煙霧測試所發現的限制。舉例而言，世界銀行指出，引擎由怠速提高至極限轉速所需的時間稍有不同，便會得出不同的煙霧隔光度讀數。為防止出現這個問題，運輸署驗車員會站在車門旁邊，觀看踏下油門時的車速；
- 驗車員均曾接受適當的訓練，而且經驗豐富。他們能夠憑聆聽引擎的聲音，甄別出引擎設定曾受干擾的車輛。在進行測試時，他們亦需遵循若干程序。運輸署合理地信納測試結果並未受到影響。此外，運輸署亦選擇性地進行更有效的功率煙霧測試；及
- 運輸署曾嘗試利用轉速計測試引擎極限轉速。然而，該署發現有關設備存在一些問題，例如受到干擾及有欠準確。運輸署會繼續為這項測試物色合適的轉速計。

## 柴油車輛廢氣管制措施

19. 關於煙霧測試標準，委員會從審計署署長報告書第2.33及2.34段得悉，運輸署採用的煙霧隔光度標準(即60哈特里奇煙霧單位)，低於環保署所用的標準(即50哈特里奇煙霧單位)。第2.33段的表四亦顯示，香港採用60哈特里奇煙霧單位這個標準，較其他亞洲國家所採用的標準寬鬆，例如巴基斯坦的標準是40哈特里奇煙霧單位，而印尼的標準是50哈特里奇煙霧單位。委員會詢問：

——依政府當局之見，應如何將其他國家採用的不同煙霧隔光度標準，與香港採用的標準作出比較；及

——運輸署會否收緊其煙霧隔光度標準。

20. **環境保護署署長及環境運輸及工務局局長**分別在公開聆訊及2005年5月27日的函件中表示：

——煙霧隔光度標準只是煙霧測試的其中一環。某地方採用較低煙霧隔光度為標準，未必代表這個標準較另一採用較高煙霧隔光度為標準的地方更嚴格或更先進。以歐盟就使用中車輛所訂的煙霧上限為例，適用於非渦輪增壓引擎的煙霧上限相等於66哈特里奇煙霧單位，而適用於渦輪增壓引擎的煙霧上限則相等於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，已令香港的車輛煙霧標準躋身全球最嚴格標準之列；及

——至於應否採用更嚴格的標準這問題，政府當局的原則是採用一個最切合香港情況，又可以達致的標準。

21. 關於收緊煙霧隔光度標準的建議，**環境運輸及工務局局長及運輸署署長**補充：

——政府當局已決定收緊運輸署的煙霧隔光度標準。然而，當局有需要就劃一以50哈特里奇煙霧單位為標準的建議，諮詢運輸業界。業界過往曾強烈反對該項建議；及

——雖然運輸署現時採用的標準是60哈特里奇煙霧單位，但實際上，大部分接受空檔加速煙霧測試的車輛也能達到更嚴格的標準。在過去數年，約90%的車輛達到40或以下哈特里奇煙霧單位，而96%的車輛則達到50或以下哈特里奇煙霧單



## 柴油車輛廢氣管制措施

---

位。另一方面，採用60哈特里奇煙霧單位為標準，是為了顧及使用期尚未屆滿的較舊車輛。

22. **運輸署署長**在2005年5月25日的函件(*附錄7*)中補充，環保署及運輸署計劃在2005年第三季就劃一的煙霧測試標準諮詢業界，以期在2005年年底或之前展開法例修訂的工作。

23. 委員會從政府當局的回覆中得悉，香港的車輛煙霧標準躋身全球最嚴格標準之列，因為在煙霧測試中採用了底盤式功率機。然而，審計署署長報告書第2.18段的表三顯示，在2004年，在運輸署九龍灣驗車中心進行的煙霧測試中，只有114次(即0.4%)利用底盤式功率機進行測試。此外，根據審計署在第2.20段作出的估計，在2002至2004年期間，底盤式功率機的使用率由55%減至2.4%。委員會詢問，底盤式功率機的使用率偏低，是否顯示測試標準寬鬆及浪費資源。

24. **運輸署署長**解釋：

——在過去數年，底盤式功率機的使用次數基於種種理由而大幅減少。底盤式功率機在2002年全面投入服務時，運輸署曾調撥當時的資源進行功率煙霧測試，並能履行承諾，選出10%在九龍灣驗車中心接受每年適宜在道路上行駛測試的柴油車輛進行功率煙霧測試。然而，在隨後兩年進行的功率煙霧測試的次數有所減少，原因是人手短缺，以及安裝第二台底盤式功率機，導致無法使用第一台底盤式功率機；及

——在審計署向運輸署提出上述問題後，運輸署已優先處理此方面的工作，現時已能達到所承諾的百分率。

25. 委員會進一步詢問：

——在過去數年，九龍灣驗車中心人手短缺的實際情況如何，以及這個問題如何解決；及

——運輸署會採取甚麼行動，確保充分使用現有及新一台底盤式功率機。

## 柴油車輛廢氣管制措施

26. **運輸署署長**在2005年5月25日的函件中表示：

——在進行測試時，每部底盤式功率機需由一名汽車檢驗主任及兩名車輛檢驗員操作。在過去數年，3名汽車檢驗主任退休，餘下26名汽車檢驗主任負責處理車輛檢驗工作；而在2002年，有關工作則由29名汽車檢驗主任處理。運輸署另有22名汽車檢驗主任負責其他方面的工作。該署可以透過重整工作，調配車輛檢驗員處理這項工作；

——自2005年開始，運輸署已實施一些臨時措施，以便能進行更多功率煙霧測試。該署已由另一組別調派一名汽車檢驗主任負責進行功率煙霧測試的工作。這並非令人滿意的長遠解決辦法，因為這安排會影響其他方面的工作，例如更新驗車員手冊的工作。因此，運輸署正探討在新九龍灣驗車中心現時的車輛檢驗工作管理合約於2005年11月屆滿時，可否在合約中加入其他工作。這安排有助騰出人手，使用現有及將於2005年年底完成安裝的第二台底盤式功率機進行煙霧測試；及

——運輸署會密切監察底盤式功率機的使用率。自2005年1月起，在底盤式功率機投入服務的日子(底盤式功率機須不時暫停使用以作維修)，運輸署已達致10%的檢驗比率目標。

27. 據審計署署長報告書第2.26段所載，審計署在查核功率煙霧測試的紀錄後發現，運輸署在測試引擎最大輸出功率時採用了寬鬆的標準(即車輛生產商所訂水平的50%)。在70輛通過功率煙霧測試的車輛中，49%車輛的引擎最大輸出功率只達60%或以下。委員會詢問，政府當局是否贊同審計署在第2.27段所述的意見，即在測試引擎最大輸出功率時採用寬鬆的標準，使功率煙霧測試出現漏洞，因為只須在事前調低黑煙車輛的引擎最大輸出功率，車輛便可輕易通過測試。

28. **環境保護署署長**及**環境保護署助理署長(空氣質素政策)**回應時表示：

——在進行功率煙霧測試時，部分車輛的引擎最大輸出功率未必能夠達到實驗室的水平，原因是車輛已經老化。事實上，在曾接受環保署測試的車輛中，半數無法一次便通過測試，必須經過維修才能通過測試。這情況反映現行引擎最大輸出功率的標準已相當嚴格；及

## 柴油車輛廢氣管制措施

---

---

——鑒於近年的車輛維修標準已經提升，環保署在有需要時，會聯同運輸署與業界檢討收緊有關標準是否可行。

### 黑煙車輛管制計劃

29. 審計署署長報告書第3.16段指出，由於環保署的煙霧測試程序及標準較運輸署嚴格，因此黑煙車輛的車主會選擇接受運輸署的煙霧測試。按照現行做法，若有關車輛在接受環保署煙霧測試的時限屆滿前，已通過運輸署的煙霧測試，環保署便會撤回廢氣測試通知書，這種做法可能成為黑煙車輛管制計劃的漏洞。委員會詢問，政府當局會如何堵塞這個漏洞，以及當局會否考慮指定一個部門(例如運輸署)負責進行煙霧測試。

30. **環境運輸及工務局局長**在2005年5月27日的函件中表示：

——為加強管制黑煙車輛的成效，政府當局已採用功率煙霧測試；及

——運輸署與環保署會攜手合作，就劃一煙霧上限諮詢業界。此外，運輸署會聯同環保署，考慮可否規定未按廢氣測試通知書接受測試的車輛，在進行適宜在道路上行駛檢查時，由運輸署監督以底盤式功率機測試煙霧的排放量。在實行上述安排後，接獲廢氣測試通知書的車輛，不論是送交運輸署的中心接受適宜在道路上行駛檢查，還是送交環保署的中心接受煙霧測試，一律須接受功率煙霧測試。

31. 據審計署署長報告書第3.10至3.12段所載，在2003年及2004年的懷疑排放黑煙車輛舉報個案中，全部車主均獲得超過14天時間，把車輛送往指定測試中心接受環保署的煙霧測試。在3 156宗(即18%)個案中，車主更獲得超過30天時間。10名車主甚至獲得超過200天時間。

32. 委員會詢問：

——在上述個案中，為何給予車主如此長的時限，以及這是否因環保署疏忽所致；

——根據環保署的估計，獲容許繼續在路上行走超過14天的懷疑排放黑煙車輛，對空氣污染水平造成的影響為何；及

## 柴油車輛廢氣管制措施

---

---

——環保署如何確保減少廢氣排放量的措施對空氣質素帶來的改善，不會因容許懷疑排放黑煙車輛在路上行走過長時間而抵銷。

### 33. 環境保護署署長在2005年5月25日的函件(附錄8)中表示：

——廢氣測試通知書未能送達車主的個案時有出現，原因是他們更改了住址。為處理這些個案，環保署要求運輸署在有關車輛的紀錄加上編碼，當有關車主向運輸署申請續牌或更改車輛擁有權時，便會向他們送達廢氣測試通知書。至於需要多少時間才能聯絡到這些車主，每宗個案各有不同。雖然環保署花了超過6個月才能聯絡到該10名車主，但當中並不涉及疏忽；

——現時，每年平均有8 900部黑煙車輛接受煙霧測試，其中約80%是在14個工作天的時限內進行測試的。餘下車輛均基於種種原因(例如廢氣測試通知書未能以掛號郵件的方式送達車主)，無法在該時限內完成測試。若作出非常保守的假設，假定這些車輛平均需要40天才能通過煙霧測試，而黑煙車輛所產生的污染量較一般車輛高出6倍，則這些車輛所產生的額外污染量，在本港14萬部柴油車輛所產生的污染總量中，仍僅佔少於1%；及

——要解決這個問題，最有效的方法便是減少在路上行走的黑煙車輛總數。環保署自1999年起採用底盤式功率機後，黑煙車輛的數目已減少80%，證明這項措施有效。為免懷疑排放黑煙車輛在路上行走的時間過長，環保署嚴格審核每宗廢氣測試通知書的延期申請。除非有充分理由和有證據支持，否則一般不會批准延期申請。環保署亦會考慮可否縮短黑煙車輛通過煙霧測試的時限。

### 34. 關於可否進一步縮短黑煙車輛車主安排其車輛通過環保署煙霧測試的14個工作天時限，環境保護署署長在2005年5月25日的函件中表示：

——運輸業界以往曾表示，要在較短時限內安排黑煙車輛通過煙霧測試，會有困難；及

## 柴油車輛廢氣管制措施

---

---

——隨着近年車輛維修標準大致已有改善，環保署認為可以把有關時限由14個工作天縮短至譬如12個工作天。環保署會在2005年內就實施這項新規定徵詢運輸業界的意見。

35. 委員會得悉，根據黑煙車輛管制計劃，受過訓練的黑煙車輛檢舉員會向環保署舉報黑煙車輛。審計署署長報告書第3.33及3.34段指出，環保署在招募檢舉員方面宣傳不足，而且有欠積極的檢舉員人數正在增加。委員會詢問：

——環保署會否落實審計署署長報告書第3.34段所建議的3個提高檢舉員熱忱的方法；及

——環保署會否利用其網頁，宣傳檢舉員招募計劃及提高檢舉員的熱忱。

36. **環境保護署署長**在2005年5月25日的函件中告知委員會：

——環保署認為被發現的黑煙車輛數目有所減少，是因為道路上黑煙車輛的數目減少，而非檢舉員有欠積極所致。不過，為保持檢舉員的熱忱，環保署會在2005年8月起，告知檢舉員他們所舉報的個案的結果。該署亦會在2005年年底向較為積極的檢舉員發出嘉許信。此外，環保署會視乎檢舉員的反應，為他們舉行討論會；及

——環保署計劃由2005年8月起，在其網頁宣傳檢舉員招募計劃。此外，該署亦正考慮在網上開闢討論園地，讓檢舉員交流經驗。

37. 委員會知悉，供檢舉員用以舉報黑煙車輛的表格非常繁複，可能有礙他們作出舉報。委員會因此詢問，環保署會否考慮簡化有關表格。

38. **環境保護署署長**在2005年5月25日的函件中答稱：

——收到廢氣測試通知書的車主，除了須支付維修費外，也須就證明車輛已經修妥的測試支付每次310元的費用。此外，車主須承擔其他費用，例如車輛維修和測試期間的閒置成本。因此，環保署必須確保根據計劃作出的舉報準確無誤；及

## 柴油車輛廢氣管制措施

---

---

- 檢舉員須在現時採用的表格上填寫檢舉車輛的一些基本資料，以及發現超標的日期、時間及地點。環保署可根據表格上的資料，與運輸署核對車牌、車輛類型及顏色等紀錄，藉此減低誤報的可能性。若車主就舉報個案提出反對，所記錄的檢舉日期和地點將有助作進一步調查。

### 石油氣的使用

39. 關於減低石油氣由深圳輸入香港在運輸方面所涉及的風險的措施，委員會詢問政府當局會否考慮為此建造一條跨境輸送管的可行性。

40. **環境運輸及工務局局長**在2005年5月27日的函件中表示：

- 政府當局對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》所訂明的安全規定；及
- 關於建造跨境石油氣輸送管一事，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石油氣方法安全可靠和切實可行，政府當局都會加以考慮。

41. 審計署署長報告書第4.22(b)及(c)段載述，機電工程署會繼續研究在港島興建一個新石油氣庫的可行性，而政府亦正致力擴大石油氣加氣網絡。委員會詢問有關的實施時間表，以及政府當局會否考慮設置更多石油氣加氣站。

42. **環境運輸及工務局局長**在同一函件中表示：

- 機電工程署會繼續研究在港島興建一個新石油氣庫的可行性，並正聯同有關部門探討物色用地所需的時間；及
- 此外，政府當局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，將再有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，政府當局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。

## 柴油車輛廢氣管制措施

---

---

43. 委員會察悉審計署在審計署署長報告書第4.19段提出的意見，即進一步擴展石油氣的使用範圍，會令政府失去大筆柴油稅收。

44. 關於應否開徵車用石油氣稅的問題，**財經事務及庫務局局長馬時亨先生**告知委員會，政府當局在現階段並無此計劃。政府當局在考慮開徵車用石油氣稅時，將須考慮多項因素，例如環境保護的問題。

45. **結論及建議** 委員會：

——對以下情況深表不滿：

- (a) 雖然當局至今已動用約12億元，推行1999年施政報告所載有關減少車輛廢氣排放量的措施，但本港的空氣質素仍未有改善；及
- (b) 當政府當局申請撥款以推行上述措施時，並無告知立法會減少車輛廢氣的排放量未必能夠改善空氣質素；

——對下述情況深表失望：2004年在路邊錄得的全年平均可吸入懸浮粒子及二氧化氮水平，仍然分別超出空氣質素指標訂明的安全上限達45%及26%，而有關數字在2002至2004年期間持續上升；

### 柴油車輛檢驗及維修計劃

——對以下情況表示關注：

- (a) 運輸署在進行空檔加速煙霧測試時，並沒有利用轉速計測試引擎極限轉速；
- (b) 司機在沒有監督的情況下，參與安裝煙霧測試設備；
- (c) 現有底盤式功率機的使用率偏低，在完成安裝第二台底盤式功率機後，前者的使用率可能更低；及
- (d) 在測試引擎最大輸出功率時採用的標準寬鬆；

## 柴油車輛廢氣管制措施

---

---

——對下述情況深表不滿：運輸署採用的煙霧隔光度標準(即60哈特里奇煙霧單位)，低於環境保護署(環保署)所用的標準(即50哈特里奇煙霧單位)，亦是亞洲區內較寬鬆的標準之一；

——知悉運輸署同意：

- (a) 修訂及更新其空檔加速煙霧測試程序；
- (b) 物色合適的轉速計，用以測試引擎極限轉速；
- (c) 加強監督司機在空檔加速煙霧測試期間的舉動，而在測試期間把黑煙取樣探頭安放入排氣管的程序，現時是由運輸署職員而非司機負責；
- (d) 改善底盤式功率機的使用率；
- (e) 與有關方面研究向車主徵收重複進行功率煙霧測試費用的問題；及
- (f) 與業界檢討引擎最大輸出功率的標準；

——促請運輸署署長：

- (a) 收緊運輸署的煙霧隔光度標準，以求劃一運輸署及環保署所採用的不同標準；及
- (b) 在2005年年底前向委員會匯報有關的工作進展；

### 黑煙車輛管制計劃

——對以下情況深表關注：

- (a) 按照現行做法，若有關車輛在接受環保署煙霧測試的時限屆滿前，已通過運輸署的煙霧測試，環保署便會撤回廢氣測試通知書，這種做法可能成為黑煙車輛管制計劃的漏洞，原因是運輸署的煙霧測試不及環保署的嚴格；



## 柴油車輛廢氣管制措施

---

---

- (b) 在2003年及2004年的懷疑排放黑煙車輛舉報個案中，全部車主均獲得超過14天時間，把車輛送往指定車輛廢氣測試中心(指定測試中心)接受環保署的煙霧測試。在3 156宗(即18%)個案中，車主更獲得超過30天時間；及
- (c) 在2004年對指定測試中心進行的33次巡查中，有25次並無視察環保署的煙霧測試程序；

——知悉環保署將會：

- (a) 就可否把黑煙車輛的車主安排其車輛通過煙霧測試的時限，由14個工作天縮短至12個工作天，於2005年徵詢運輸業界的意見；及
- (b) 考慮採取不同的巡查方式，使視察煙霧測試程序具突擊成分；

——強烈建議環境保護署署長須確保車主嚴格遵從有關黑煙車輛在指定測試中心通過煙霧測試的指定時限；

## 石油氣的使用

——知悉：

- (a) 石油氣車輛排放的可吸入懸浮粒子數量微不足道，而所排放的氧化氮亦較柴油車輛少75%至85%。即使在2006年及2009年分別引入更符合環保標準的歐盟IV期及歐盟V期柴油車輛後，石油氣車輛在這兩方面依然較柴油車輛優勝，只是程度較小；
- (b) 現有的石油氣基礎設施除可應付全港所有的士和公共及私家小巴的需要外，還可應付額外石油氣輕型車輛的需求；
- (c) 由深圳輸入石油氣及在港島興建一個新石油氣庫，是兩項值得深入探討的風險緩解措施；及

## 柴油車輛廢氣管制措施

---

---

- (d) 政府當局同意：
  - (i) 研究在港島興建一個新石油氣庫的可行性；及
  - (ii) 擴大石油氣加氣網絡，並在有關的石油氣基礎設施備妥後，考慮把石油氣的使用範圍擴展至其他類別的車輛；及

### 跟進行動

——希望當局繼續向其報告：

- (a) 運輸署就柴油車輛檢驗及維修計劃實行各項補救措施的進展情況；
- (b) 收緊運輸署的煙霧隔光度標準，以求劃一運輸署及環保署所用不同標準的工作進展，而當局須在2005年年底前作出報告；
- (c) 環保署就黑煙車輛管制計劃實行各項補救措施(包括縮短黑煙車輛的車主安排其車輛通過煙霧測試的指定時限)的進展情況；及
- (d) 把石油氣的使用範圍擴展至其他類別車輛的最新發展。