

環境事務委員會
改善空氣質素小組委員會
回應就 2012 年 1 月 17 日會議所討論事項而採取的跟進行動

- (1) 政府已就專用石油氣加氣站提供誘因／資助，請告知有關情況；同時，服務供應商是否已就這些誘因／資助履行其責任。

由2000年開始，政府邀請投標者通過公開招標設計、建造及營運合約，在十二幅土地設置專用石油氣加氣站。雖然豁免這些專用加氣站的地價，但相關的設計、建造及營運合約要求營運商必須根據一套公式訂定其石油氣價格。有關公式所考慮的因素包括上一個月的國際石油氣價格及每年二月按通脹調整的營運價格。一直以來，專用加氣站的營運商都遵守合約規定，根據設計-建造-營運合約內的定價公式訂定下一個月的石油氣上限價格並每月提交機電工程署（機電署）審批，以及遵照核准的上限價格為其專用加氣站訂定石油氣售價。機電署亦有公佈相關的價格調整，包括發出新聞稿、將上限價格上載到該署網站及張貼於專用石油氣加氣站的顯眼位置，讓公眾及運輸業界監察車用石油氣的價格調整。

- (2) 請告知每個專用石油氣加氣站是否有石油氣供應上限。

專用石油氣加氣站的設計-建造-營運合約沒有訂明石油氣供應上限。

- (3) 請告知專用石油氣加氣站合約有關提供服務的條款，尤其是可方便機電工程署監察石油氣加氣站服務的條款。另外，可否在合約中加入有關石油氣加氣槍使用率的額外規定。為此，機電工程署應在未來三個月於繁忙時間在受歡迎的專用及非專用石油氣加氣站進行石油氣加氣槍使用率調查，把調查結果與服務供應商所提供的過去三個月資料比較。亦請告知機電工程署可否根據合約指令服務供應商提供資料。

根據設計-建造-營運合約，專用石油氣加氣站的營運商必須負責以安全的方式，就專用石油氣加氣站的設計、建造、落成、運作及維修保養提供服務。關於石油氣加氣服務，設計-建造-營運合約的第28.7(2)節規定“加氣站必須在整段工作時間內（即每日24小時）配

置一名負責的經理及所需的操作人員，按照合約營運，以確保加氣站安全及有效地運作”。

機電署一直透過下列方法監察專用石油氣加氣站的運作：

- (a) 要求營運商向機電署呈報任何會影響到加氣槍服務的石油氣設備故障，以便監察個別加氣站每個月的加氣槍可使用率；
- (b) 定期與營運商舉行會議，以檢討其服務和探究可以改善的地方，例如研究確保加氣槍維持高水平使用率的措施；
- (c) 安排與業界組織舉行會議，以便業界組織與營運商進行直接溝通；
- (d) 到各加氣站進行實地巡查，包括視察加氣槍及人手的情況；及
- (e) 不時提醒營運商確保有效運作、包括高的加氣槍可使用率，以及妥善維修保養其加氣站的設施。

機電署人員巡查加氣站時，營運商需提供協助。另外，營運商亦需向機電署提供加氣站的營運記錄。根據從營運商收集到的資料及實地視察時的觀察所得，營運商整體而言能夠履行其合約中的責任。機電署會繼續密切監察營運商的表現。

專用石油氣加氣站的合約內並沒有特別條款訂明石油氣加氣槍的使用率。使用率實際上是視乎到加氣站加氣的車輛數目而定，並非營運商所能控制。因此，較為合理的做法，是檢視加氣槍的可使用率及查究加氣槍是否基於合理原因而未能提供服務。根據合約，營運商應向機電署提供其專用加氣站的營運記錄，以便機電署監察其服務。就此，機電署一直有監察加氣槍的可使用率，而在 2011 年 12 個專用加氣站的加氣槍整體平均可使用率維持在 96 至 99% 的水平。此外，根據 5 個非專用石油氣加氣站營運商¹的資料，在 2011 年 10 月和 12 月期間，石油氣加氣槍的可使用率在 97.5% 以上。石油氣加氣站氣槍不可使用是因為加氣槍的保養和維修工程。

¹ 本港有 6 個非專用石油氣加氣站營運商。我們已取得其中 5 家營運商的資料，香港蜆殼有限公司沒有提供他們的資料。

我們將會在未來三個月內於繁忙時段到受歡迎的專用及非專用石油氣加氣站就加氣槍的可使用率進行調查。

- (4) 告知運輸業界可就專用石油氣加氣站的違例行為（特別是關掉加氣槍）致電投訴的機電工程署熱線，並說明機電工程署於接獲投訴後將採取的行動，以及如投訴確立，服務供應商須承擔的後果，同時提供過往投訴個案的統計數字／詳情。

運輸業界可透過政府熱線 1823 及機電署熱線 2333 3762 就專用石油氣加氣站的運作提出投訴，這兩條熱線都是 24 小時運作的。

在 2011 年共收到 12 宗有關專用石油氣加氣站加氣槍未能提供服務的投訴。機電署已就有關投訴個案與相關營運商作出跟進，要求他們採取必要補救行動，及落實適當預防措施以防止同類情況再次發生。

大部分的加氣槍未能提供服務是由於有關加氣站的設備需要進行維修保養及修理工作所致，若顧客能及時獲通知有加氣槍暫停服務，該類投訴是可以避免的。除了敦促有關營運商盡快恢復受影響加氣槍的運作外，機電署亦要求營運商透過各通訊渠道預先把服務受影響的信息通知運輸業界，同時避免於繁忙時段進行定期保養及維修工作，藉以減少對業界造成不便。為改善加氣槍的可使用率，機電署也提醒營運商應採取防患未然的措施，加強設備更換及在非繁忙時間進行維修工作。

若發現有營運商沒有遵守其專用石油氣加氣站的合約規定，機電署可向其發出警告信。如果該營運商多次收到警告信後仍持續未能改善其服務，政府可考慮中止其營運合約。

就運輸業界有關加氣槍未能提供服務的投訴，機電署曾(主要在 2005-06年)數次去信專用加氣站的兩間營運商。其後，有關營運商已作出努力，改善其專用加氣站石油氣加氣槍的可使用率。

- (5) 告知當局有否進一步計劃增加港島區的石油氣加氣槍數目，使石油氣加氣槍均勻分布於全港。

最近，我們尋覓新的合適用地以提供石油氣暨汽油加氣服務，並找到兩個在港島區的可行地點，在完成必要的程序和安排，可用作設置石油氣暨汽油加氣站。我們又建議加強現行政策，規定現時沒有石油氣加氣設施的油站或現有租約到期的汽油暨石油氣加氣站的標書條件中，必須列明石油氣加氣槍須佔該汽油暨石油氣加氣站油槍總數最少25%，但須符合有關安全規定。這兩項建議可進一步增加港島區的石油氣加氣槍數目。

(6) 告知對專用和非專用石油氣加氣站全面實施劃一石油氣價格的可行性。

作為一個市場經濟，我們認為應讓非專用石油氣加氣站按純商業原則釐定他們的石油氣價格，一如車用汽油和柴油的情況。實際上，專用加氣站的石油氣價格會對本地市場的石油氣價格有主導作用。非專用加氣站營運商為了與專用加氣站競爭生意，於釐訂本身的石油氣價格時亦會考慮專用加氣站的石油氣價格。

(7) 提供文件，當中須列載石油氣車輛與歐盟五期／六期車輛排放表現的相關比較資料。

有關文件載於附件。

環境局

二零一二年二月

歐盟五期／六期石油氣車輛及柴油車輛的排放表現

香港路邊空氣污染是由可吸入懸浮粒子（RSP）及氮氧化物（NO_x）造成。柴油車輛是可吸入懸浮粒子和氮氧化物排放的主要源頭。近年，控制柴油車輛排放技術有重大進步，使柴油車輛在可吸入懸浮粒子的排放量控制方面能趕上汽油和石油氣車輛。然而，較新的柴油車輛在一般情況下仍比汽油和石油氣車輛排放更多氮氧化物。

歐盟在設定車輛排放標準的其中一個考慮是最新的控制車輛排放技術。由於柴油車輛的氮氧化物排放控制技術較弱，歐盟在制定歐盟五期排放標準時（即歐盟現時採用的標準）容許柴油車輛排放的氮氧化物較汽油/石油氣車輛多兩倍，而在制定歐盟六期排放標準時（歐盟將在2015年實施）則容許柴油車輛排放的氮氧化物較汽油/石油氣車輛多20%。歐盟五期排放標準（上限）的有關資料在下表列出：

表一. 汽油/石油氣車輛與柴油車輛的氮氧化物及可吸入懸浮粒子在歐盟五期及六期排放標準中的排放上限

		氮氧化物	懸浮粒子
		毫克/公里	毫克/公里
歐盟五期	汽油/石油氣	60	5*
	柴油	180	5
歐盟六期	汽油/石油氣	60	5*
	柴油	80	5

*只適用於配備有燃料直噴引擎的汽油/石油氣車輛。而配備有非燃料直噴引擎的汽油/石油氣車輛排放的可吸入懸浮粒子很少，所以歐盟並沒有對此類車輛定下該項標準。

事實上，汽油/石油氣車輛的實際排放量較排放標準低很多。根據英國的車輛排放數據庫(<http://carfueldata.direct.gov.uk>)，歐盟五期柴油車輛所排放的氮氧化物較汽油/石油氣車輛平均多五倍。由於石油氣車輛的廢氣排放表現跟汽油車輛相近，石油氣車輛和汽油車輛劃分在同一類別與柴油車輛作上述的比較。根據參考的數據，我們對歐盟五期柴油車輛和汽油/石油氣車輛的平均排放比較如下表

表二. 歐盟五期汽油/石油氣車輛和柴油車輛的平均排放表現(根據英國的車輛排放數據庫)

	英國的車輛排放數據庫	
	汽油/石油氣車輛	柴油車輛
歐盟五期型號數量	824	719
氮氧化物平均排放 (克/公里)	0.028	0.149