

立法會前改善空氣跨黨聯盟工作小組  
在二零零零年五月建議的十六項措施  
進展報告

(二零零三年三月二十一日的情況)

	建議	現時的情況	詳情
1	進一步打擊使用非法柴油的活動	已實施	政府於 2000 年修訂《應課稅品條例》，以加強對非法燃油使用者的阻嚇力。海關亦已加強執法，取締非法燃油的活動。上述措施已見成效，非法加油黑點的數目，由 1999 年的 110 個大幅下降至 2002 年的 27 個。同期，海關檢獲的未完稅車用柴油總量亦由 800 萬公升銳減至 150 萬公升，減幅達 81%。在 2002 年，海關抽樣查驗的車輛中，只有 1.5% 被發現使用超出法定含硫量標準的柴油。

	建議	現時的情況	詳情
2	加強對黑煙車輛的即場檢控工作，並增加黑煙車輛檢舉員的數目	已實施	警方於 2001 年及 2002 年每年採取了 400 至 550 次行動，檢查道路上的黑煙車輛。自 2000 年起，環境保護署舉辦了 40 次課程，培訓 800 多名新聘任的黑煙車輛檢舉員，並為現職檢舉員舉辦 13 次複修課程。在 1999 至 2002 年期間，黑煙車輛的數目減少了 70%。
3	提高黑煙車輛的定額罰款額	已實施	2000 年 12 月，政府把黑煙車輛的定額罰款由 450 元提高至 1,000 元。
4	加快立法管制空轉引擎(停車熄匙)	並未採納建議。現正採取勸喻方式鼓勵停車熄匙	我們參考過其他地方的做法，發現只有小部分地方立法管制空轉引擎。據知，有關政府一般只會對司機作出勸喻，少有作出檢控。其中一個地方訂明當氣溫超過攝氏 27 度時，便無須執行管制空轉引擎的法例。如果香港也採納這規定，

	建議	現時的情況	詳情
			<p>那麼在夏天大部分的日子便不須管制停車熄匙；在這炎熱季節，司機停車後較容易傾向保持引擎運轉來維持冷氣運行。我們亦考慮到假如停車後不熄匙即屬違法，許多司機會寧願在路上繞圈，也不把車輛停下來，這情況在天氣炎熱可能更為嚴重。由於行駛中的車輛比停下而不熄匙的車輛排放更多污染物，這情況會造成更嚴重的空氣污染。經廣泛諮詢後，我們決定採取勸喻方式，向運輸業界各個組別派發指引，並舉辦一系列宣傳推廣活動，勸喻司機在停車後熄匙。我們已將上述計劃告知立法會。</p>
5	<p>引進超低含硫量柴油 (超低硫柴油)</p>	<p>已實施</p>	<p>自 2000 年 9 月起，超低硫柴油已成為香港所有加油站唯一供應的車用柴油。超低硫柴油是目前法定的車用柴油標準。</p>

	建議	現時的情況	詳情
6	<p>在過境關口設立免稅柴油站</p> <p>限制從內地回港車輛盛載在油缸內的柴油量</p>	<p>並未採納建議，但已透過加強執法行動來改善非法使用內地柴油的問題</p> <p>已實施</p>	<p>縱使香港豁免車用柴油稅，內地車用柴油仍遠比香港的廉宜。因此，即使減免稅款亦無法吸引車主在香港入油。然而，正如第 1 項所述，政府已加強管制非法使用內地柴油，情況亦已明顯改善。</p> <p>《應課稅品條例》已限制從內地回港車輛盛載在油缸內的柴油量</p>
7	為輕型柴油車輛安裝微粒過濾器	已實施	為歐盟前期輕型柴油車輛安裝微粒消滅裝置的計劃，已於 2001 年 10 月結束，參加的車輛達 24 000 部。我們計劃於 2003 年年中立法，訂明這類型的車輛必須安裝微粒消滅裝置，才能獲准續牌。

	建議	現時的情況	詳情
8	<p>豁免首次登記稅，鼓勵歐盟前期中型及重型柴油車輛的車主盡早更換車輛</p> <p>考慮為上述車輛安裝催化器</p>	<p>並未採納建議</p> <p>現正進行安裝計劃</p>	<p>我們曾徵詢運輸業界的意見。他們認為豁免首次登記稅(2002-03 年稅率為 18%，2003-04 財政預算案建議調整至 15%)的吸引力不大，不足以鼓勵車主盡早更換車輛。</p> <p>我們已在 2002 年底開展資助計劃，為歐盟前期的中型及重型柴油車輛安裝催化器，安裝計劃將在 2005 年之前完成。</p>
9	在交通擠塞的地區設立行人專用區	已實施	自 2000 年 3 月開始，我們在交通擠塞的地區，如中環、銅鑼灣、尖沙咀及旺角等設立行人專用區。在大部分情況下，這項計劃得到區內的區議會、行人和商店東主支持。
10	推廣石油氣的士計劃	已實施	我們在 2000 年 8 月開始推行一項資助計劃，鼓勵柴油的士車主盡早轉用石油氣的士。目前，全港共有約 17 000 輛石油氣的士，佔全港的士 93%。

	建議	現時的情況	詳情
11	重組巴士路線	已實施	<p>一直以來，因應市民乘車模式的轉變，我們會重組巴士服務。舉例說，自 1999 年起，我們已取消 9 條駛經中區的巴士線，並已縮減更多巴士路線的班次。由於上述措施，加上巴士路線的合併、縮短和改道，每天駛經中區的巴士已減少約 1 700 班次。我們亦已重整繁忙地區的巴士站位置，以改善交通情況。重整港島區巴士站的位置後，港島各處繁忙地區在繁忙時段的每小時巴士停站數目，總共減少超過 2 500 次。我們亦計劃在新增鐵路服務的地區重組巴士服務，例如為配合將軍澳地鐵支線啓用，我們在諮詢有關方面後，已重組區內公共交通網絡，減少長途巴士路線。此外，為配合西鐵於今年稍後時間投入服務，我們現正在新界西北區擬訂類似的公共交通網絡重組計劃，並會進行諮詢。</p>
12	減低私家車流量	已實施	<p>現時，九廣鐵路上水站和機場快線的香港、九龍和青衣站均有「泊車轉乘」設施，而地鐵彩虹站亦計劃加設。日後，當我們規劃鐵路車站和主要交通轉駁站時（特別是位於市區外圍的車站和轉駁站），若情況許可，我們亦會考慮提供「泊</p>

	建議	現時的情況	詳情
			<p>車轉乘」設施。</p> <p>為鼓勵市民多使用公共交通工具，政府致力保持公共交通服務的質素，並加強它們之間的配合。由於鐵路是集體運輸工具，不但環保而且運輸效率高，因此我們的交通策略是優先考慮鐵路運輸，使之成為香港交通系統的支柱。</p>
13	在繁忙道路上灑水	已實施	<p>為改善環境，減輕路面塵土飛揚的情況，食物環境衛生署已在市區加強街道噴洗服務。自 2000 年年中開始，該署定期派出兩部洗街車，在午夜時分前往約 20 條主要道路進行清洗。</p>
14	限制貨車只可於晚間上落貨	並未採納建議，但已在可行情況下加設禁區，禁止貨車停車	<p>規定貨車只可在晚間上落貨，會造成不便，在部分情況更會給鄰近居民帶來噪音滋擾。較為合理的做法，是在經考慮對交通流量、鄰近居民和鄰近商店所受的影響後，劃定只在某些時段禁止貨車停車的禁區。我們已在中環劃定數個此類貨車禁區，並會繼續研究是否需要在其他地方作出類似的安排。</p>

	建議	現時的情況	詳情
15	與內地政府緊密合作，共同對抗空氣污染的問題	已實施	<p>我們正與廣東省政府聯手改善區內空氣質素。兩地政府已在 2002 年 4 月達成共識，以 1997 年為基準，盡力把區內 4 種主要污染物的排放量，在 2010 年或之前減低 20% 至 55%。如能達成目標，香港將可符合本地的空氣質素標準，而珠江三角洲的空氣質素亦會有所改善。兩地政府現已成立專家小組落實上述目標。</p> <p>此外，我們正與廣東省政府研究可否在香港與廣東兩地的發電廠，推行排放交易試驗計劃。</p>
16	設立高層工作小組改善空氣質素問題	已實施	<p>當局成立跨部門專責小組，由當時的環境食物局局長出任主席，負責統籌有關決策局及部門的工作，並落實 1999 年施政報告公布的全面減低汽車廢氣排放計劃。這項計劃已全面實施。</p>