

立法會 改善空氣質素小組委員會
邀請各界提交意見書 - 改善石油氣加氣服務的措施
2012年1月17日

本人對立法會就有關的諮詢議題向當局提交書面意見。

1. 對建議中增設的石油氣加氣站的建議

本人對文件 CB(1) 394/11-12(02) 內三個建議，包括港島西區豐物道，南區田灣海傍道，大埔工業邨，全部表示反對。本人提出理據如下：

- i) 豐物街及田灣的建議位處於海邊，充滿鹽份的海風將加劇對加氣站的設施的損耗。而石油氣本身是一種高揮發性、爆炸性的氣體，設施的加快損耗就是增加危險。
- ii) 目前全香港共有 15,250 部市區的士，2838 部新界的士，及約 2,300 部石油氣公共及專線小巴，合共 20,388 部車輛。根據業界提供的資訊，每架車每日最少要加氣兩次，即是全香港所有加氣站每日要應付逾 40,000 架次的加氣服務。
 62 個加氣站 = 平均每個站每日要應付 650 架次；或 444 枝加氣槍 = 每枝槍每日 100 架次即使新增加氣站，也不過是杯水車薪。
- iii) 事實擺在眼前，任何一個加氣站，到的士交更順便入氣的時間，主要是下午 3 時至 5 時，晚上 11 時至凌晨 1 時，各加氣站（尤其是價格較低的專用加氣站）都大排長龍，影響附近道路的交通。可是回顧 2001 年前的士使用柴油車的時候，都沒有出現這種情況。
 足以證明，限制的士只能使用石油氣車輛跟本係一個絕對錯誤的政策方向。
- iv) 而且建議中豐物街附近已有一個加氣站（位於干諾道西/水街交界），每逢的士交更加氣的高峰時間已對該處道路交通構成相當影響，如果在豐物街再增設氣站，只會對交通問題更趨惡化；
 至於建議中的田灣海傍道僅為雙線雙程行車道路，更是往返華貴邨的唯一道路。根本無可能有足夠道路空間讓車輛停靠等候加氣。更是氣站萬一發生事故，因道路被切斷，勢對華貴邨居民構成嚴重影響。而且建議位置與高壓架空電纜距離不遠，氣站萬一發生事故勢構成嚴重性的破壞。本人無法理解為何當局會提出這項建議；
 至於大埔工業邨的建議，文件 CB(1) 394/11-12(02) 入面已提到可能鄰近中華媒氣公司廠房而需要進行風險評估。本人認為從常識角度已可得知「危險」還要進行研究？？充份反映當局的官僚態度和無知得比市民還差劣。本人對此深表遺憾。

2. 有鑑於政府和輿論批評市民或某些人士「為反而反」或是「反對後沒有另外提議」，本人經過多年來對石油氣的士及小巴問題的研究，現向當局提出以下意見及建議：

回顧提出石油氣的士的背景，是政府當局認為柴油車是路邊空氣污染的主要元凶，認為改用石油氣車將能改善，於是在 2001 年 8 月 1 日開始規定採用石油氣的士。但是 2007 年 11 月 5 日《東方日報》頭條報道「低能政府七億買廢氣」（網址：http://orientaldaily.on.cc/archive/20071105/new/new_a00cnt.html），已經反出石油氣車輛根本無助改善路邊空氣質素。

回望過去十多年前，柴油車的黑煙確實是一個「可見的大問題」，但石油氣車的污染根本不過是當局以「眼不見為乾淨」去建立輿論，誘導市民去支持石油氣車的計劃。但是，就是近十年左右時間，柴油車的技術發展，包括性能及環保方面，都一日千里。但是當「黑煙」問題在 Euro 3 排放標準實施

之後陸續消失，特區政府隨之而來就指柴油車的「氮氧化物」有較高的排放，繼續形成壓制柴油車的輿論。當香港的中、重型車輛（貨車，巴士）等實施 Euro 4 標準開始，則要求柴油私家車採用一個全世界無任何車廠可以達到的排放管制標準，變相打壓的工業界轉回用柴油的希望和聲音。

從業界角度去理解，石油氣價格不斷上升之餘，環顧全球車廠，石油氣車款寥寥無幾，現時香港更出現某車款全面壟斷車輛供應的情況，業界（不論車主、司機）其實都受到影響。當局和議會理應關注這個情況，以免對業界和市民構成不必要的影響。

事實上，每日逾 40,000 架次的加氣需要，再考慮到的士和小巴的經營需要，再增加幾多個加氣站根本無補於事，而且已經證實石油氣車輛無助改善路邊空氣質素。

與此同時，正如前述，柴油車的排放已經得到改善，下表為歐盟對 3.5 噸以下載客車輛的排放標準

EU Emission Standards for Passenger Cars (Category M1*), g/km

| Tier | Date | CO | HC | HC+NOx | NOx | PM |
|--------------------------|----------------------|----------------|-------------------|----------------|------|----------------------|
| Diesel | | | | | | |
| Euro 1 ^a | 1992.07 | 2.17 (3.16) | - | 0.97 (1.13) | | 0.14 (0.18) |
| Euro 2 | 1996.01 | 1.0 | - | 0.7 | | 0.08 |
| Euro 3 | 2000.01 | 0.64 | - | 0.56 | 0.50 | 0.05 |
| Euro 4 | 2005.01 | 0.50 | - | 0.30 | 0.25 | 0.025 |
| Euro 5 | 2009.09 ^b | 0.50 | - | 0.23 | 0.18 | 0.005 ^e |
| Euro 6 | 2014.09 | 0.50 | - | 0.17 | 0.08 | 0.005 ^e |
| Petrol (Gasoline) | | | | | | |
| Euro 1 ^a | 1992.07 | 2.72 (3.16) | - | 0.97 (1.13) | - | - |
| Euro 2 | 1996.01 | 2.2 | - | 0.5 | - | - |
| Euro 3 | 2000.01 | 2.30 | 0.20 | - | 0.15 | - |
| Euro 4 | 2005.01 | 1.0 | 0.10 | - | 0.08 | - |
| Euro 5 | 2009.09 ^b | 1.0 | 0.10 ^c | - | 0.06 | 0.005 ^{d,e} |
| Euro 6 | 2014.09 | 1.0 | 0.10 ^c | - | 0.06 | 0.005 ^{d,e} |

Remark:

At the Euro 1 – 4 stages, passenger vehicles >2,500kg were type approved as Category N1 vehicles

a – Values in brackets, Euro 1, are conformity of production (COP) limits

b – 2011.01 for all models

c – and NMHC – 0.068g/km

d – applicable only to vehicles using DI engines

e – proposed to change to 0.003g/km using the PMP measurement procedure

(資料來源參考: <http://www.dieselnet.com/standards/eu/ld.php>,)

從上表反映出來，足以證明當局一直以來強調柴油車的是污染源頭不過是搬弄數據。而且，從 Euro 4 開始，柴油車的排氣系統對處理污染物的持續性和可靠性，比起電油車和石油氣車來得更加之高和穩定性，

就是電油車和石油氣車的「三元催化還原器」還要幾乎每年都要更換而柴油車無需進行相類似的動作。更是每公里計算，柴油車耗油量較電油車低 25 – 30%。

因此，從環保角度，包括路邊空氣污染、碳排放、石油能源消耗而言，政府當局理應重新容許的士使用柴油車，甚至對柴油私家車全面開放。只是「耗油量低 25-30%」（假設同樣要徵收每升\$6.07 燃油稅）涉及龐大稅收問題，是否特區政府當局的考慮因素，就留給環境局和運輸及房屋局的官員自行向運輸業界和全港市民解話好了。

再者，如果重新批准的士使用柴油車，既能解除業界車輛選擇被壟斷而衍生的問題，更可以引入七人車款的車輛改為五座位的士，改善服務，尤其是需要同時運載大批行李的租用行程；甚至能對使用輪椅殘疾人士的的士服務（例如「鑽的」）得到擴充。



「鑽的」因法例限制，只能採用電油車，營運成本非常高昂

就此，本人建議當局，修訂《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(Cap. 311J)：

- 廢除 Sect. 10(3)。解除的士只能使用石油氣的限制
- 修改 Sect. 7B 或進行增補條文，容許的士可採用符合歐盟或美國或日本排放管制標準的柴油車

3. **結語**

事實擺在眼前，要應付每日 40,000 架次的加氣需要，單純興建多三個氣站是不能解決問題。而且基於安全理由，設立加氣站比起加油站有更嚴格的要求。更是已經證明石油氣的士根本無助改善路邊空氣污染問題。

既然石油氣的士、小巴長遠而言將是業界和本港道路一個無法解決的死結，本人建議特區政府乘著今次的時機，重新予的士使用柴油車，方為長遠的對策。並且考慮同時全面放寬柴油私家車的不合理限制。

至於前段提到的「稅收」問題，本人得請政府代表能在會議上作出正面回應。

以上為向立法會提交的書面意見，並可能在會議上作口頭補充。

林鴻達
公共政策研究員