

本署檔號 () in EP351 /A/12/2
OUR REF:
來函檔號
YOUR REF: CB(4)/PAC/R59
電話
TEL. NO.: (852)2594 6300
圖文傳真
FAX NO.: (852)2827 8040
電子郵件
E-MAIL:
網址:
HOMEPAGE: <http://www.epd.gov.hk>

Environmental Protection Department

Headquarters
33/F, Revenue Tower,
5 Gloucester Road,
Wan Chai, Hong Kong.



環境保護署總部

香港
灣仔告士打道五號
稅務大樓三十三樓

傳真號碼 : 2840 0716

香港中區立法會道 1 號,
立法會綜合大樓
政府帳目委員會
議會秘書
蘇美利 小姐

蘇小姐:

政府帳目委員會
關於審計署署長第五十九號報告書第 2 章
空氣質素改善措施的推行

謝謝 貴會於 2012 年 12 月 17 日就上述事宜的來函。

現隨函附上我們對所提問題的回應。如有疑問，請致電與本人或與方健華先生聯絡
(電話 : 2594 6412)。

環境保護署署長

(彭錫榮代行)

連附件 (4 頁)

副本連附件抄送 : 發展局局長 (傳真號碼 : 21515303)
運輸及房屋局局長 (傳真號碼 : 25376519)
運輸署署長 (傳真號碼 : 25985575)
海事處處長 (傳真號碼 : 28549210)
財經事務及庫務局局長 (傳真號碼 : 21475239)
審計署署長 (傳真號碼 : 25839063)

2012 年 12 月 28 日

政府帳目委員會
審議《審計署署長第五十九號報告書》第二章
空氣質素改善措施的推行

(a) 在未來幾年將會投入運作的石油氣加氣站的數量及它們的位置。

目前，本港有 12 個專用石油氣加氣站和 49 個汽油暨石油氣加氣站。我們將要求哪些有合適土地條件和符合安全規定的汽油暨石油氣加氣站，當它們的土地租約屆滿重新招標時，將石油氣加氣槍的比例提高至 25%。現行土地租約將於 2017 年或之前屆滿，並適合提供石油氣加氣服務的汽油暨石油氣加氣站或加油站的數目表列如下：

現行土地租約 屆滿年份	地區	汽油暨石油氣加氣站 數目
2013	九龍	1
	新界	1
2014	香港島	1
2015	新界	1
2016	九龍	1
	新界	2
2017	新界	1
2018	九龍	1
	新界	1
總數		10

鑑於港島區的石油氣加氣設施不足，我們已經尋找到兩處可行的選址用作設立汽油暨石油氣加氣站，一個位於西區豐物道，另一個位於南區田灣。中西區區議會已基於海濱發展為由反對西區豐物道的選址。至於南區田灣的選址，它目前是用作污水處理工程的臨時工地，並將於 2014 年左右可以供發展之用。若獲得南區區議會支持，該選址可以最早在 2016 年發展為一個汽油暨石油氣加氣站。

(b) 只有 66% 的公共小巴使用石油氣的原因為何。當局會採取那些措施把餘下的 34% 的公共小巴轉為石油氣或歐盟五期車輛，以及實施這些措施的時間表。

公共小巴(尤其是綠色專線小巴)經營固定路線和/或班次，當中有些是在並未設有石油氣加氣站的區域經營，因此在使用石油氣車輛上有很大困難。故此只有三分之二的公共小巴使用石油氣。

自 2000 年，政府已有既定政策擴大石油氣加氣網絡。我們規定賣地計劃中的油站用地，在符合安全要求下必須提供石油氣加氣槍。根據這項政策，石油氣加氣站的數目已經由 2005 年(石油氣公共小巴資助計劃完

結時)的 53 個增加至目前的 61 個。在此期間，石油氣公共小巴的比例亦從 54% 上升至 66%。我們將繼續在符合安全要求下，擴大石油氣加氣網絡，從而進一步鼓勵公共小巴使用石油氣。

- (c) 2007 年的一筆過資助更換歐盟前期及歐盟一期柴油商業車輛為歐盟四期車輛計劃（“2007 年資助計劃”）和 2010 年的一筆過資助更換歐盟二期柴油商業車輛為歐盟四期或五期車輛計劃的參與率，遠低於 2000 年的一筆過資助石油氣的士取代柴油的士計劃，及 2002 年的一筆過資助更換柴油公共小巴為石油氣車輛計劃，原因為何。

石油氣的士資助計劃及石油氣公共小巴資助計劃的參與率高於兩個資助更換高污染柴油商業車輛計劃，主要是由於的士及公共小巴在轉用石油氣車輛後，燃料成本大幅下降。在的士方面，在資助計劃於 2000 年推出時，每年便可以節省超過 \$40,000。此外我們還規定自 2001 年 8 月起，所有新登記的士必須使用石油氣或汽油車輛。上述的燃料成本下降及強制措施兩項因素，促使幾乎所有的士車主利用資助以石油氣車輛取代柴油的士。

- (d) 既然只有 29% 的歐盟前期及歐盟一期柴油商業車輛參與資助計劃而被更換，政府卻不考慮進一步延長 2007 年資助計劃（計劃已於 2010 年 3 月 31 日完結）及提高計劃的吸引力(例如增加資助水平)，原因為何。

在推行 2007 年的更換歐盟前期及歐盟一期柴油商業車輛資助計劃的過程中，我們一直密切監察計劃的參與率和車主反映的意見。參與率低的原因是由於這是一個自願參與的計劃，並沒有管制性措施作配合。在 2008 年 11 月，我們的結論是自願更換計劃而沒有管制措施是不會有效的，因此向立法會環境事務委員會建議，增加老舊柴油商業車輛的牌費，但建議不獲立法會及運輸業界支持。在 2010 年 3 月，我們再向立法會環境事務委員會轄下的改善空氣質素小組提出引入管制性措施的建議，但建議不獲支持。我們現正研究如何更有效地淘汰高污染的柴油商業車輛，並會在制定建議後諮詢相關的持份者。我們認為一個同時採取鼓勵及管制措施的方案是取得成功所必需的。

- (e) 政府否會考慮重新引入 2007 年的資助計劃。

我們正在研究如何更有效地淘汰高污染的柴油商業車輛，並會在制定建議後諮詢相關的持份者。我們認為一個同時採取鼓勵及管制措施的方案是取得成功所必需的。

- (f) 政府在推行有效減少柴油商業車輛排放的政策方面，包括上面 (c) 段所述的四個更換高污染的柴油商業車輛的計劃，有何經驗可以總結，以及政府已經或將會採取的更換高污染的柴油商業車輛(尤其是歐盟前期、歐盟一期及歐盟二期柴油商業車輛)的措施，以及實施這些措施的時間表。

為了更有效地淘汰高污染柴油商業車輛，我們需要同時採取鼓勵及管制措施。我們正在制定一個新的管制暨鼓勵策略，當中會顧及審慎使用公共財政和污染者自付的原則，總結過去資助計劃的經驗，以及早日改善路邊空氣質素，以便更好地保護公眾健康的需要。當制定建議後，我們將諮詢有關持份者。

- (g) 政府會採取什麼措施監察政府項目，以符合將會在 2014 年被採用的新空氣質素指標。

當建議的新空氣質素指標生效後，它們會成為根據《環境影響評估條例》(第 499 章)評估空氣質素的法定標準則。新的空氣質素指標生效後，所有公共部門和私營機構部門的指定工程項目，須即時以新的空氣質素指標為準則，以符合《環境影響評估條例》的法定要求。