

# 索引

財務委員會  
審核二零一七至一八年度開支預算  
管制人員的答覆

局長：環境局局長  
第 11 節會議  
綜合檔案名稱：ENB-2S-c1.doc

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
<a href="#">S-ENB01</a>	S0033	郭偉強	22	(2) 自然護理及郊野公園
<a href="#">S-ENB02</a>	S0034	陳淑莊	44	(2) 空氣
<a href="#">S-ENB03</a>	S0032	吳永嘉	44	(2) 空氣

管制人員的答覆

(問題編號：S0033)

總目： (22) 漁農自然護理署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 自然護理及郊野公園

管制人員： 漁農自然護理署署長 (梁肇輝博士)

局長： 環境局局長

問題：

- (a) 署長稱長遠以絕育控制野豬數量，究竟何時實施？
- (b) 狩獵隊出動次數減少，但在港島及離島捉到的卻是出動次數的 2 倍，是否表示有關區份的野豬問題惡化？

提問人： 郭偉強議員

答覆：

- (a) 漁農自然護理署(漁護署)將於今年年中引入一種用於哺乳動物的避孕藥 GonaCon™，為長遠控制野豬的數目進行試驗計劃。在計劃中，漁護署會派出獸醫施放麻醉藥以協助捕捉野豬及注射避孕藥物，完成後會將牠們放歸大自然。漁護署並會監察試驗計劃涵蓋的野豬群落，從而評估計劃的成效。漁護署現正就試驗計劃諮詢相關專家和團體，以及擬定試驗計劃的實施細節。

以避孕措施控制野豬數量乃長遠目標。漁護署會在試驗計劃結束後檢視其成效及考慮未來路向，暫時未有最終落實的時間表。

- (b) 野豬一般不會主動襲擊人，但在受驚或被挑釁的情況下，可能會出現攻擊行為。由於野豬有可能構成威脅及危害公眾安全，因此假如野豬滋擾的問題持續，而防範措施都不奏效，漁護署會考慮通知狩獵隊安排狩獵行動，以妥善解決野豬可能對公眾構成的威脅。野豬狩獵隊的出動次數及捕獲野豬數目會受不同因素影響而有所波動，兩者並沒有直接關係。根據漁護署記錄，野豬在港島及離島出沒的情況未有惡化跡象。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S0034)

總目： (44) 環境保護署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 空氣

管制人員： 環境局常任秘書長/環境保護署署長 (唐智強)

局長： 環境局局長

問題：

答案b的回覆「空氣污染物排放量 - 可吸入懸浮粒子 (RSP) 公噸」中，有不少車輛及車種的排放都是0。局方可否提供以較細單位 - gram (克) 計算的資料 (ENB108)

提問人： 陳淑莊議員 (議員問題編號：40)

答覆：

在ENB108的回覆中，有部分車輛類別的可吸入懸浮粒子的估算排放量為“0”，其原因包括：

- (一) 有關車輛的數目太少，如以公噸表達，其排放量會是“0”，若以克表示其排放量則高於“0”；或
- (二) 已登記但沒有牌照的歐盟二期及三期柴油私家車(即不可在路面行駛)，它們的估算排放量為“0”；或
- (三) 歐盟五期排放標準在2012年才開始引入，因此歐盟五期車輛在2010年及2011年沒有排放；或
- (四) 以石油氣為燃料的車輛，差不多不排放可吸入懸浮粒子。它們的粒子排放量一般都是估算為“0”。

2010年至2014年本港各類車輛的可吸入懸浮粒子排放量以克為單位的估算表列如下：

車輛種類	廢氣排放標準	空氣污染物排放量 <sup>註一</sup>				
		可吸入懸浮粒子(RSP)(克)				
		2010	2011	2012	2013	2014
汽油私家車	歐盟前期	1 350 000	1 080 000	835 000	679 000	576 000
	歐盟一期	948 000	762 000	565 000	419 000 <sup>註二</sup>	317 000 <sup>註二</sup>
	歐盟二期	4 720 000	4 290 000	3 660 000	3 110 000	2 690 000
	歐盟三期	5 240 000	5 280 000	5 080 000	4 940 000	5 020 000
	歐盟四期	3 610 000	4 650 000	5 230 000	5 670 000	6 470 000
	歐盟五期	0 <sup>註三</sup>	0 <sup>註三</sup>	366 000 <sup>註二</sup>	1 010 000	1 900 000
柴油私家車	歐盟前期	2 550 000	2 480 000	2 320 000	1 760 000	1 510 000
	歐盟一期	1 530 000	1 510 000	1 400 000	1 090 000	934 000
	歐盟二期	2010年至2014年沒有領有牌照(但已登記)的歐盟二期及三期柴油私家車				
	歐盟三期					
	歐盟四期	174 000 <sup>註二</sup>	227 000 <sup>註二</sup>	225 000 <sup>註二</sup>	172 000 <sup>註二</sup>	140 000 <sup>註二</sup>
	歐盟五期	0 <sup>註三</sup>	0 <sup>註三</sup>	2 000 <sup>註二</sup>	20 000 <sup>註二</sup>	84 000 <sup>註二</sup>
的士	所有歐盟標準	以石油氣為燃料，差不多不會產生可吸入懸浮粒子				
電單車	歐盟前期	1 330 000	1 190 000	1 010 000	843 000	719 000
	歐盟一期	7 970 000	7 180 000	6 220 000	5 260 000	4 550 000
	歐盟二期	並沒有引進歐盟二期電單車(直接從歐盟一期跳到歐盟三期)				
	歐盟三期	164 000 <sup>註二</sup>	244 000 <sup>註二</sup>	303 000 <sup>註二</sup>	362 000 <sup>註二</sup>	437 000 <sup>註二</sup>
	歐盟四期	還未引進歐盟四期電單車				
公共小巴	歐盟前期	3 580 000	2 170 000	1 540 000	1 360 000	974 000
	歐盟一期	36 900 000	34 100 000	32 500 000	26 700 000	20 700 000
	歐盟二期	46 100 000	45 300 000	44 600 000	37 800 000	35 600 000
	歐盟三期	28 900 000	17 900 000	23 400 000	20 700 000	24 100 000
	歐盟四期	1 300 000	1 310 000	1 390 000	1 260 000	1 370 000
	歐盟五期	0 <sup>註三</sup>	0 <sup>註三</sup>	45 000 <sup>註二</sup>	144 000 <sup>註二</sup>	363 000 <sup>註二</sup>
私家小巴	歐盟前期	2 230 000	2 220 000	1 870 000	1 680 000	933 000
	歐盟一期	2 310 000	2 370 000	2 080 000	1 790 000	1 370 000
	歐盟二期	1 440 000	1 560 000	1 290 000	1 190 000	1 050 000
	歐盟三期	897 000	1 030 000	782 000	743 000	635 000
	歐盟四期	1 230 000	1 880 000	1 680 000	1 390 000	1 310 000
	歐盟五期	0 <sup>註三</sup>	0 <sup>註三</sup>	643 000	1 460 000	2 080 000

車輛種類	廢氣排放標準	空氣污染物排放量 <sup>註一</sup>				
		可吸入懸浮粒子(RSP)(克)				
		2010	2011	2012	2013	2014
輕型貨車	歐盟前期	84 000 000	74 400 000	63 800 000	50 900 000	27 500 000
	歐盟一期	57 700 000	54 900 000	50 900 000	43 700 000	26 900 000
	歐盟二期	46 400 000	44 400 000	41 000 000	34 300 000	27 300 000
	歐盟三期	23 800 000	23 800 000	23 700 000	21 500 000	21 000 000
	歐盟四期	18 200 000	22 200 000	24 500 000	21 600 000	22 100 000
	歐盟五期	0 <sup>註三</sup>	0 <sup>註三</sup>	1 780 000	5 900 000	12 600 000
中型貨車	歐盟前期	24 000 000	18 200 000	15 800 000	17 200 000	10 100 000
	歐盟一期	4 910 000	3 900 000	3 700 000	4 240 000	3 230 000
	歐盟二期	6 260 000	4 680 000	4 450 000	5 370 000	4 850 000
	歐盟三期	3 780 000	2 730 000	2 960 000	4 200 000	4 900 000
	歐盟四期	3 060 000	3 390 000	3 570 000	3 980 000	4 160 000
	歐盟五期	0 <sup>註三</sup>	0 <sup>註三</sup>	550 000	1 710 000	3 560 000
重型貨車	歐盟前期	245 000 000	180 000 000	152 000 000	166 000 000	92 000 000
	歐盟一期	64 100 000	48 700 000	43 300 000	47 900 000	31 800 000
	歐盟二期	85 000 000	59 800 000	52 900 000	61 500 000	52 700 000
	歐盟三期	57 900 000	42 400 000	44 800 000	60 800 000	66 400 000
	歐盟四期	11 300 000	12 100 000	12 900 000	14 700 000	18 500 000
	歐盟五期	0 <sup>註三</sup>	0 <sup>註三</sup>	1 770 000	6 130 000	12 000 000
非專營公共/私家巴士	歐盟前期	7 750 000	7 360 000	7 810 000	7 170 000	6 080 000
	歐盟一期	4 190 000	3 220 000	2 100 000	2 160 000	1 390 000
	歐盟二期	17 600 000	12 400 000	8 110 000	5 170 000	4 780 000
	歐盟三期	24 900 000	22 600 000	22 400 000	22 300 000	18 000 000
	歐盟四期	8 840 000	10 100 000	11 700 000	12 600 000	13 900 000
	歐盟五期	0 <sup>註三</sup>	0 <sup>註三</sup>	1 400 000	3 210 000	5 800 000

註一：數目以四捨五入到千位及保留了三個有效數字。

註二：有關車輛的數目太少，如以公噸表達，其排放量會是“0”，以克表示其排放量則高於“0”。

註三：歐盟五期排放標準在2012年開始引入。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S0032)

總目： (44) 環境保護署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 空氣

管制人員： 環境局常任秘書長/環境保護署署長 (唐智強)

局長： 環境局局長

問題：

跟進答覆編號ENB138，局方回應取消電動私家車全數寬免登記稅的原因，係因為電動車漸為駕駛人士接受，以及登記私家車數目不斷上升，會令路面交通更為擠塞，但我留意到政府答覆，最近3年電動私家車首次登記的數目只佔整體私家車一個少的比例，由2014年的1.81%到2016年的7.33%，因此電動私家車並不是引致交通擠塞的主要原因，反而，當局取消電動私家車全數寬免登記稅會引致市民轉購傳統的汽油或柴油私家車，與當局推動改善路邊空氣質素的政策相違背，當局是否認同取消電動私家車全數寬免登記稅會增加傳統汽車的登記數字？如果是，當局為何仍然堅持取消電動私家車全數寬免登記稅？

提問人：吳永嘉議員 (議員問題編號：38)

答覆：

推廣使用電動車的主要政策考慮是改善路邊空氣質素。路邊空氣污染主要來自商業車。因此政府在推廣使用電動車時，重點在推動運輸業使用電動商業車以替代傳統商業車。在剛修訂的電動車首次登記稅新安排中，電動商用車仍獲全數寬免首次登記稅。此外，環境保護署的綠色運輸試驗基金，亦有助鼓勵運輸界及非牟利機構試驗電動商業車的綠色創新運輸技術。

在電動私家車方面，政府一直推行以公共交通為本，鐵路為骨幹的交通政策。最近數年登記私家車數目不斷上升，過分依賴私家車作為日常交通工具會導致交通擠塞問題惡化，亦會抵銷路邊空氣質素改善措施的成效。政府相信修訂的電動車首次登記稅在推廣使用電動車和避免交通擠塞問題加劇兩者之間取得適當平衡。

新的電動車首次登記稅寬免安排會於2018年3月31日結束。政府會在此之前，參考各相關因素，檢討電動車的首次登記稅寬免安排。

- 完 -