

空污指標25年不達標

環署未適時修訂挨批 路邊二氧化氮超世衛2倍

香港文匯報訊(記者 郭兆東)本港空氣污染問題持續惡化,環保署訂立的空氣污染指數,25年來從未達標,即使曾兩度檢討,卻未有參照國外做法,被審計署批評沒有適時修訂,令指標不再合時。昨日公布的審計報告亦指出,去年路邊二氧化氮及可吸入懸浮粒子全年平均濃度水平,不但超出法定上限53%及11%,更較世衛標準高出逾兩倍。另高污染水平日數由2007年74日增至去年175日,增幅高逾一點三倍,批評環保署未做好改善空氣污染工作,通知公眾空氣污染指數安排未如理想。

年平均濃度水平,分別錄得每立方米122微克及61微克高位水平,較本港標準上限80微克及55微克,分別超出53%及11%。

空氣質素遠遜悉尼

另一方面,本港空氣質素與國際大都會相比未如理想,路邊二氧化氮及可吸入懸浮粒子濃度,不但超出世衛上限兩倍,而且與悉尼相比,更高出逾二點七倍及逾二點二倍。

批評監測站太少

審計報告批評,環保署2006/07年度以來,曾訂立每日空氣污染指數不應超過100服務表現目標;但2007年起至去年,空氣污染指數超過100日數有增無減,由2007年74日增至去年175日,增幅逾一點三倍,反映空氣污染情況惡化之餘,亦反映環保署表現

未能達到訂立指標水平。報告又指,本港18個行政區中,環保署未有在港島南區、灣仔、油尖旺、九龍城、黃大仙、西貢、屯門及新界北區設置一般監測站,批評署方對告知公眾按地區劃分的空氣污染指數安排未如理想。

環局推「一籃子」改善

環境局及環保署同意審計署建議,承諾會加強減排工作力度,務求降低公眾健康風險水平,推行一籃子22項空氣質素改善措施;同時按照國際慣例,最少每5年檢討一次空氣質素指標,以及定期在年報和網站內,匯報空氣質素指標達標程度;並考慮空氣污染指數檢討建議,優化空氣污染指數匯報系統。

空氣污染問題不容忽視,香港地球之友發言人表示,認同審計報告所指,空氣污染涉



■環保署訂立的空氣污染指數,25年來從未達標,審計署批評環保署未做好改善空氣污染工作。香港文匯報記者 劉國權 攝

及跨部門職務,為免部門各自為政,促請政務司司長做好統籌角色,要求當局聯合制訂改善空氣質素共同目標,以共同問責。健康

空氣行動項目經理馮建璋表示,希望政府對症下藥,及早處理路邊空氣污染問題,落實採納世衛長期目標。

現有空氣質素指標1987年由環保署訂立,規定7種本港常見空氣污染物質濃度水平。不過審計署審查後揭發,現有空氣質素指標訂立25年以來,雖曾兩度於1997年及2007年作出檢討,但並沒有參照內地及海外國家做法一為保障公眾健康,訂定空氣質素標準後不時作出修訂一導致指標不合時宜。去年路邊二氧化氮及可吸入懸浮粒子全

車船電抹黑藍天 多部門挨批



■專營巴士廢氣排放量佔總車輛廢氣排放量40%,運輸署被批評路線重疊欠效率。莫雪芝 攝

香港文匯報訊(記者 郭兆東)本港路邊空氣污染指數持續高企,昨日公布的審計署報告,狠批多個部門監管空氣污染不力,包括環保署取代柴油車計劃成效不彰,規定本地與內河船隻使用超低硫柴油進度同樣緩慢。報告又批評指,運輸署重疊廢氣排放量佔整體40%的專營巴士路線欠效率,海事處未管制遠航船隻排放黑煙量。另報告發現由2015年及2017年起生效的發電廠氮氧化物排放限額,遠高於顧問提議的限額。

取代柴油商業車 資助成效微

本港路邊空氣污染嚴重,去年13項路邊空氣質素指標測量中,5項超出空氣質素指標上限。審計署報告揭發,柴油商業車輛及船隻排放污染物是主要污染源頭之一。雖然環保署2000年起四度推出一筆過取代歐盟前期、I期及II期柴油商業車輛資助計劃,但2007年資助計劃成效不大,只取代29%高污染柴油車;2011年計劃更只能取代24%歐盟II期車輛,令現時仍在街道上行駛的逾12萬輛柴油商業車輛中,仍有44%屬高污染車輛,相當於逾5.3萬架,造成嚴重空氣污

染,狠批成效未如理想。

巴士減班未達預期

審計報告又指,在交通繁忙地點,專營巴士廢氣排放量可佔總車輛廢氣排放量40%,運輸署為達至2014年空氣質素指標,曾於2007年估計,可在2015年或之前減少10%巴士班次,並重整巴士路線,以減少156公噸路邊氮氧化物排放,但銅鑼灣、中環及旺角2009年至2011年間,合計減少巴士班次只有1.1%,銅鑼灣更只有0.2%。

審計署又分別批評環保署及海事處,截至今年9月仍未規管本地及內河船隻使用超低硫柴油,及未能修例要求採用力高圖表測量船隻黑煙排放量,以便檢控。審計署又發現,以天然氣發電所排放的污染量,遠低於燃煤發電,但由2015年及2017年起生效的本港發電廠氮氧化物排放限額,卻遠高於環保署顧問所提議的限額,預料影響達至2014年空氣質素指標。

當局同意審計署建議,環保署表示,本港一般空氣質素從1999年到2011年期間已見改善,二氧化硫及可吸入懸浮粒子已分別明顯下降28%及8%。為淘汰高污染柴油車輛,會繼續採取鼓勵和抑制措施,並參考國外標準,制訂船用柴油含硫量新上限,同時要求發電廠採取可行措施減少排放氮氧化物。運輸署表示,會持續進行重整專營巴士服務,並與環保署商討減少專營巴士班次策略。運輸及房屋局認同有需要修訂法例,承諾與海事處及律政司緊密合作,以加快修訂法例程序。

香港地球之友認為,審計報告建議中肯,促請環保署及運輸署盡快淘汰老舊柴油車,並在繁忙路段設置低排放區,以解決路邊空氣污染問題。

海事處查嚴重意外

85%超時逾倍

香港文匯報訊(記者 姚寶)審計報告批評,海事處調查嚴重意外時,大部分未能在30周目標時間內完成報告。審計署審查2008年至今48宗嚴重意外調查工作,發現85%平均需69個星期才完成調查,有個案更需時164星期才完成。報告指,調查人員工作繁重、個案複雜,而且相關人士及機構回應需時,均導致調查工作延誤。

逾3,000船牌照過期未檢驗

審計署又發現,海事處未針對牌照過期船隻迅速跟進。報告指,截至今年5月,14,517艘本地船隻牌照過期,當中3,000多艘逾期未檢驗,或對本港水域安全構成威脅。報告又指,海事處審批船隻圖則時間未達承諾時限目標,建議海事處把更多低風險類別船隻檢驗工作外判特許驗船師,以便海事處專注規管。

籲增裝卸區招標透明度

審計署又指,有公司以高價投得貨物裝卸區空置泊位後退還泊位,再經另一間有關連公司,以較低價錢重新競投。審計署建議海事處檢討招標條款,提高公眾貨物裝卸區重新招標透明度。

海事處回應指,現時訂立30周目標時限須作檢討,已建立資料庫監察調查進度,並考慮以風險為依據,為船隻檢驗工作制訂時間表,盡量先進行複驗,再發出驗船證明書/運作牌照。而對於南丫島海難,處方表示調查工作會盡快完成。

海關知識產權懶執法 逾半5年未結案

香港文匯報訊(記者 文森)審計署批評海關版權及商標調查科互聯網監察系統,未有隨科技發展打擊最新軟件或技術懷疑網上侵權活動。記錄個案系統不完善,系統內「處理中」個案逾半超過5年未結案。署方審查70宗未結個案,15宗2年或更長時間沒跟進;18宗終結個案隔7年沒有更新個案資料庫。

審計署批評海關知識產權執法工作未依足程序,例如今年4月,12,000多宗尚在處理個案中,一成半個案平均7.7月仍未有更新進展;超過2個月要更新一次指引。而正在處理個案中,超過一半調查逾5年未結案。審計署又指出,光碟製造工廠近年已減少,但海關

繼續每年抽查約300次,更增加每個工廠平均抽查次數,由1999年3次增至今年12次,建議海關檢討及提高成本效益。

現時海關版權及商標調查科互聯網監察系統,只能監察「BT點對點」網上侵權,卻未能監察其他檔案分享軟件或技術。審計署建議海關提升系統,或開發其他適當技術打擊網上侵權。

海關表示,審計結果對海關管理知識產權執法工作有實質幫助。商務及經濟發展局指,當局會通過立法、執法、公眾教育和與持份者合作,繼續保護知識產權。

沙士存120萬口罩 物流署擺到過期

香港文匯報訊(記者 文森)審計署發現,物流署2003年沙士爆發當年,為教育局購買120萬個手術用口罩,存放在營運中心9年,至今仍未使用。該批口罩總值47萬元,物流署曾向口罩製造商查詢使用期限,得悉如妥善貯存,並不存在使用期限。直至去年,當教育局實地視察存放位置後,為安全起見,再向供應商查詢,發現口罩過了2008年,已不適合使用。

審計署指出,物流署向教育局提供不正確意見,建議日後作大批貨物採購時,須向每一個供應商核實物料貯存期限,並告知用戶部門;定期提醒各部門盡快領取物料,並應協助教育局處置貯存在營運中心的不

適宜使用手術用口罩。

採購違規無用「電拍」省錢

審計報告又發現,物流署部分採購程序並無跟足規定,又無充分利用電子拍賣方式節省成本。審計署發現,購買小額貨品用的採購卡仍未在各局及政府部門全面推行。

物流署回應指,日後採購物料時會向每個供應商核實物料貯存期限,並告知用戶。日後如部門延遲領取物料,物流署會每6個月提醒盡快領取該等物料。署方會協助教育局處置不適宜使用的手術用口罩。

熱烈祝賀

劉明康教授

榮獲香港嶺南大學

頒授榮譽博士學位

中國光大集團有限公司
中國光大控股有限公司
中國光大國際有限公司
中國光大證券國際有限公司
中國光大銀行股份有限公司

致意

熱烈祝賀

劉明康教授

榮獲香港嶺南大學頒授榮譽博士學位

朱 正林樹哲盧文端

同 敬 賀

(排名不分先後)