

二 零 零 零 年 十 一 月 七 日
資 料 文 件

立 法 會 環 境 及 交 通 事 務 委 員 會

全 面 減 少 車 輛 廢 氣 計 劃 的 進 度 報 告

引 言

本文件就政府實施各項減少車輛廢氣管制措施的進度，向議員提供資料。

背 景

2. 在《一九九九年施政報告》中，政府提出了一套減少車輛排放廢氣的計劃。二零零零年五月，政府宣布進一步措施，使該計劃更趨全面。政府的目標是在二零零五年年底前把車輛排放的粒子和氮氧化物分別減少 80%和 30%。

3. 二零零零年五月，政府成立了一個由環境食物局局長擔任主席的跨部門專責小組，負責協調各部門推行有關計劃的工作，和探討其他可以減少車輛廢氣的措施。

進 度 報 告

石 油 氣 的 士 計 劃

4. 政府由二零零零年八月起，就每部柴油的士轉用石油氣的士，向有關車主發放 40,000 元的一筆過資助。截至二零零零年十月為止，已有超過 2 400 部柴油的士轉為石油氣的士。

5. 當五個大型專用石油氣加氣站投入服務後，本港現有的加氣設施已可為多達 8 000 部的士提供服務。目前全港共有 12 個石油氣加氣站提供加氣服務。我們估計未來數月，柴油的士轉用石油氣的士的速度會加快。當局將會批出更多土地，以發展新的專用石油氣加氣站。部份現有的加油站亦會加裝供氣設施。我們的目標是在二零零一年年底前提供足夠的石油氣加氣設施，為整隊 18000 部的士提供石油氣加氣服務。

取代柴油小巴

6. 我們在二零零零年六月開始進行電能和石油氣小巴試驗計劃。目前共有 11 部石油氣小巴和 5 部電能小巴參加試驗，由經驗豐富的公共小巴營運商在現有的路線試行。

7. 為監察試驗計劃的進展，我們成立一個監察委員會，由有關部門人員、汽車供應商、小巴業人士和有關方面的專家組成。這項計劃初步結果如下：

- (a) 試驗並無遇上重大的運作問題，但個別型號的小巴在空氣調節系統、引擎容量、懸掛裝置和油缸容量等方面，可能尚有改善的餘地。
- (b) 電能小巴受充電設施所限，只能行走較短程和平坦的路線。
- (c) 如以目前耗油量和耗電量計算，石油氣小巴或電能小巴的營運成本均與柴油小巴相若。但由於專用加氣站的石油氣售價會比較廉宜，因此石油氣小巴的燃油費用將會較柴油或電能小巴為低。
- (d) 在試驗期間，鑑於在行車路線沿途沒有方便的石油氣加氣站，有些石油氣小巴司機須專程前往加氣站和需要較長的輪候時間才可為其車輛加氣。不過，隨着更多的石油氣加氣站投入服務，情況會逐步改善。

8. 現時試驗進行順利。待試驗在二零零一年年初完成時，我們會草擬以較環保小巴取代柴油小巴的建議，諮詢業界和立法會。

微粒過濾器

9. 我們在二零零零年八月批出合約予兩間公司，聘請他們為歐盟排氣標準實施前出產(下稱“歐盟前期”)的輕型柴油車輛安裝粒子消滅裝置，以減低粒子的排放量。他們提供的兩種裝置，分別為微粒過濾器和柴油催化器。

10. 我們為每個裝置提供 1,300 元的財務資助。選擇安裝微粒過濾器的車主並不需要支付任何費用。選擇安裝較為昂貴的柴油催化器的車主，則須支付 2,700 元至 6,200 元的差額，差額多少視乎引擎的大小和安裝的柴油催化器型號而定。

11. 安裝計劃在二零零零年九月二十五日展開，於二零零一年十月十七日結束。至今約有 1,000 部汽車安裝了微粒過濾器，另約有 100 部汽車則安裝了柴油催化器。我們會繼續鼓勵歐盟前期輕型柴油車輛盡早安裝粒子消滅裝置，並計劃規定歐盟前期輕型柴油車輛必須安裝有關裝置，作為年檢的額外要求。我們將會就有關的法例修訂建議諮詢立法會。

柴油催化器

12. 我們與香港理工大學合作，在今年二月展開了一項為期 12 個月的試驗計劃，為歐盟前期重型柴油車輛安裝柴油催化器。試驗的目的是收集足夠資料，以便為可供這類車輛使用的柴油催化器，訂定適當的規格。這項試驗由一個監察委員會督導。委員會成員包括有關政府部門、運輸業、香港汽車商會和學術界的代表。

13. 這項試驗共有 56 部汽車參與，到了明年年初便會完成。我們已為大部分歐盟前期重型柴油車輛，物色到適合的催化器。不過有小部分的車種，需要更多測試，才能確定合適的催化器型號。

14. 假如試驗結果理想，我們將會在明年草擬計劃，為歐盟前期重型柴油車輛的車主提供財政資助，協助他們安裝認可的柴油催

化器。

打擊黑煙車輛

15. 立法會在二零零零年五月三十一日的會議上，通過決議把黑煙車輛定額罰款增加至 1,000 元。我們已制定生效日期公告，把二零零零年十二月一日定為新罰款額的實施日期。

16. 一九九九年九月，我們引入底盤式測功機，供 5.5 噸以下的車輛進行先進的黑煙測試。隨後的 12 個月內，黑煙車輛重犯個案比率約已減半。相對於一九九九年在道路上觀察所得的黑煙車輛平均數字，二零零零年首 10 個月的平均數字下降了 15%。

17. 我們打算在今年年底左右，把這項底盤式測功機測試方法推廣至 5.5 噸以上的重型車輛。我們正式推行這個測試方法前，會與運輸業界作出充分的討論。一如推行輕型車輛的測試計劃，我們會向業內人士解釋新測試的操作。

18. 引入底盤式測功機，車輛廢氣測試中心營辦商的投資和營運成本會增加。代表各有關中心營辦商的汽車維修管理協會，已向政府表示關注。我們準備檢討是否應該維持現行 310 元的黑煙測試費用。任何修訂收費水平的建議，必須由立法會以不否決或不提出修訂的議決程序，決定是否通過。

提倡妥善保養車輛和環保駕駛技術

19. 爲了提高在職汽車機械工對黑煙柴油車輛的檢查和修理知識，職業訓練局於二零零零年三月開辦了一項專門課程，內容包括以底盤式測功機進行先進黑煙測試。至今，這項課程開辦了 15 班，共有 180 名在職汽車機械工完成訓練。年底前會多開 5 班。而該局每年可培訓 2 000 名在職機械工。

20. 爲了提高汽車維修業的服務水平，當局在今年一月成立了汽車維修服務工作小組，成員包括業內人士、政府部門代表和專業團體代表，研究多項議題，包括汽車機械工的培訓、提供汽車維修技術數據、汽車機械工發牌制度的可行性等。工作小組的目標是在明年年初提交有關建議予政府考慮。

21. 爲了提倡良好的駕駛和維修習慣，環境保護署(環保署)自一九九九年年底至今，總共爲司機舉辦了 6 個環保駕駛研討會。研討會廣受歡迎。該署準備在二零零一年首半年再舉辦 2 至 3 個研討會；如有需要，更會增辦研討會。

22. 在二零零零年六月，環保署展開爲期 3 個月的運動，免費提供底盤式測功機供車輛進行黑煙測試，使車主更認識車輛需要妥善的保養。參加測試的車輛總共有 55 部。

新登記車輛排放規定與車用柴油

23. 我們會由二零零一年一月一日起，規定淨重低於 3.5 公噸的新登記車輛採用歐盟 III 排放標準，推行的時間和步伐與歐盟一致。屆時，車用柴油的法定含硫量會調低至 0.035%。歐盟 III 型號車輛比歐盟 II 型號車輛所排出的粒子約少 38%，碳氫化合物和氮氧化物則約少 20%；而比起歐盟前期的車輛，上述污染物的排放量則分別少 88% 和 62%。

超低含硫量柴油

24. 超低含硫量柴油(下稱“超低硫柴油”)是一種含硫量不超過 0.005% 的柴油。使用超低硫柴油，可把柴油車輛的粒子排放量減少 10 至 30%，把氮氧化物排放量減少約 5%，並可減少黑煙。爲鼓勵車主使用這種柴油，政府爲超低硫柴油提供優惠燃油稅項。這種新燃料現時在所有加油站均有出售。

25. 超低硫柴油在減少黑煙排放量方面十分有效；在市面上推出之後的三個月以來，黑煙的士、輕型貨車和小巴的數目已較去年同期分別減少 32%、16% 和 49%。

生化柴油

26. 環保署將爲本港車輛，推行一項使用生物柴油的試驗計劃。該試驗計劃初步爲期 6 個月，對使用該種燃料的車輛的廢氣排放量以及在道路行走的性能進行測試。該署正在邀請政府部門、運

輸業、汽車商會和學術界的代表，為試驗計劃成立一個監察委員會。

加強碳氫化合物回收系統

27. 自一九九九年四月起，所有加油站均已安裝氣體回收設施，以截取在貯油缸補充存量時外逸的碳氫化合物。我們正在與油公司研究可否在車輛加油時回收汽油揮發氣體。我們計劃在二零零一年提出有關建議。

加強執法對付非法燃油

28. 當局會在《2000年免課稅品(修訂)條例》草案中加入一項推定條文，並於十一月八日提交予立法會。新條文會訂明在汽車油缸內的輕質柴油，如果含硫量超過《空氣污染管制(汽車燃料)規例》所定的最高水平(現時為 0.05%)，須當作應課稅品。新條文主要是用以打擊非法燃油，特別是被清除標記的燃油和非法進口的未完稅燃油。單靠在路障作出抽查是辨別不到這兩種燃油的。但由於這兩者的含硫量比已完稅柴油高，因此可予以鑑別。現行的《空氣污染管制(汽車燃油)規例》禁止含硫量高於 0.05%(以重量計)的輕質柴油作為車用燃料，從合法來源所得的輕質柴油，含硫量並不會高於此數。因此，如果含硫量為 0.05%以上，就極可能是被清除標記的燃油或未完稅的輕質柴油。根據現行條例，即使所發現的車用柴油証實是超出法定的含硫量，香港海關仍須証明該等柴油並未完稅，才可對涉案人士提出起訴。上述的推定條文可加強該署在這方面的執法能力。

檢查汽油和石油氣車輛的廢氣排放量

29. 車輛如果妥善保養，其廢氣排放量就會大幅減少。雖然汽油和石油氣車輛比柴油車輛環保，但仍須妥為保養，才可降低廢氣排放量。由本月起，汽油和石油氣車輛為續牌而進行的道路性能測試，會加入廢氣排放量的檢查，檢查費則維持不變。

限制某些車輛在空氣污染指數偏高的日子裏進入交通繁忙的地區

30. 我們研究過，當交通及人流繁忙的地區錄得空氣污染指數偏高的時候，可否限制某些車輛(例如貨車)駛入的建議。我們也就此諮詢了有關區議會。有區議會議員認為各區的污染指數不同，而且經常變化，所以這項措施實際上難以推行，並且令司機和市民覺得混亂。而有關的限制何時生效、何時解除，均難以有效地向公眾通報。此外，限制區域的界綫也難以確定。因此，我們覺得這項應急措施現時並不可行。

管制停車熄匙

31. 專責小組已就管制停車熄匙諮詢區議會，區議會議員普遍認為應該管制停車熄匙，但需考慮豁免公共交通車輛和某些因操作需要保持開動其引擎的車輛。專責小組現時正就有關事項諮詢運輸業界。一俟完成諮詢，便會制定建議諮詢立法會和其他有關人仕。

未來路向

32. 在未來的時間，改善空氣質素專責小組將會研究下列措施：

- (a) 在可行的情況下逐步以較環保的車輛取代其他柴油車輛；
- (b) 限制跨境車輛所運載的燃油數量；
- (c) 提供誘因以引入低污染車輛；
- (d) 設法鼓勵車主棄用高污染的舊式車輛；及
- (e) 非車輛的柴油使用者可否轉用較低污染燃料。

環境食物局

二零零零年十一月