

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1) 769/01-02(01)號文件

檔 號：CB1/PL/EA

立法會環境事務委員會及 立法會交通事務委員會

2002年1月15日舉行的聯席會議

有關為歐盟前期重型柴油車輛安裝減少粒子排放的設備 的背景資料摘要

背景

香港空氣中可吸入懸浮粒子的水平及其對市民健康的影響，一向是備受公眾關注的問題。可吸入懸浮粒子如處於高水平，會引致呼吸系統疾病、令發病率和死亡率上升、使哮喘、支氣管炎及肺氣腫等肺疾病的病情惡化。柴油車輛排放的廢氣是可吸入懸浮粒子的主要來源，而越來越多證據顯示，肺癌與長期接觸柴油粒子有關。在市區，空氣中可吸入懸浮粒子和二氧化氮的數量中，分別約有半數及60%是來自柴油車輛。因此，減少柴油車輛排放的廢氣對防止及減少香港空氣污染至為重要。行政長官在1999年施政報告中公布若干新措施，以期在2003及2005年年底分別將汽車排放的可吸入懸浮粒子總量減少60%及80%。

為歐盟前期輕型柴油車輛安裝減少粒子排放的設備

2. 在與交通有關的空氣質素改善計劃方面，環境事務委員會及交通事務委員會在過去兩年曾舉行7次聯席會議，以監察管制汽車排放廢氣工作的進度。在各項改善措施中，其中一項是為重量介乎4至4.5噸的所有歐盟前期貨車免費安裝微粒過濾器或柴油催化器(視乎車輛的重量而定)，並規定所有歐盟前期輕型貨車均須安裝有關設備。就使用柴油微粒過濾器進行的試驗計劃顯示，採用微粒過濾器可把本港全部歐盟前期輕型柴油車輛的微粒總排放量最少減低20%。為所有歐盟前期輕型柴油車輛(包括所有尚未轉用低污染燃料的歐盟前期的士和小型巴士)加裝微粒過濾器，有助把本港車輛的微粒總排放量減低約6%。

3. 在2000年5月，財務委員會(下稱“財委會”)批准開立為數50,880,000元的承擔額，以便提供一次過撥款，資助車主為其4噸或以下的歐盟前期輕型柴油車輛安裝微粒過濾器。安裝計劃在2000年9月25日展開，並於2001年10月17日結束。在該項計劃之下，每個裝置可獲政府提供1,300元的財政資助。選擇安裝微粒過濾器的車主無須支付任何費用。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，差額多少視乎車輛引擎大小和柴油催化器的型號而定。

4. 就安裝計劃進行諮詢期間，以及在上述財委會會議上，議員曾對微粒過濾器的使用年期、能否提供切實可行的支援服務(例如更換及清洗過濾器)，以及在清洗過濾器後如何排放污水等問題表示關注。他們亦表示，除微粒過濾器外，政府當局應研究其他設備，例如磁石及添加劑等，用以處理柴油車輛排放廢氣的問題。政府當局當時給予議員的回應是，負責安裝微粒過濾器的認可合約承辦商須提供一段保養期；在該段期間，過濾器如有問題，將可獲免費更換。此外，該等承辦商亦須在其轄下工場或與其他加油站合作提供清洗設施。清洗過濾器的另一方法，是將之浸於一缸混有少量清潔劑的水中清洗。至於清洗過濾器後的污水，根據試驗計劃制訂的其中一個方法，是利用沙墊過濾及處理污水，使污水達致適宜排放至污水渠的水平。

5. 在2000年11月7日的聯席會議上，委員關注到，自上述安裝計劃展開以來，在本港42 000部歐盟前期輕型柴油車輛中，只有約1 000部安裝了微粒過濾器。部分委員表示，柴油車輛的車主不願安裝微粒過濾器，可能與須定期清洗微粒過濾器所帶來的不便有關。就此，政府當局應考慮提高安裝柴油催化器的一次過資助金額，以便車主可選擇安裝較昂貴的柴油催化器，從而加快安裝計劃的進度。政府當局表示，微粒過濾器與柴油催化器均能有效減少車輛排放的粒子。唯一的分別是，微粒過濾器必須定期清洗，而柴油催化器則無需任何特別的保養。由於車主可在二者中任擇其一，故此當局認為似乎沒有充分理據，支持就安裝柴油催化器提高一次過資助的金額。在2001年7月4日的聯席會議上，政府當局表示約有14 200部輕型柴油車輛已安裝微粒過濾器或催化器。當局會提交法例，把安裝上述裝置訂為強制性的規定。

使用柴油催化器的試驗計劃

6. 政府當局與香港理工大學合作，在2000年2月開始進行一項為期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。是項試驗計劃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。試驗計劃的目的是收集所需資料，以便政府當局為切合本港該類車輛需要的柴油催化器訂定適當的規格。政府當局表示，當局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，當局仍須就若干新車種進行更詳盡的測試，然後才能確定合適的催化器型號。假如試驗計劃的結果理想，政府當局會制訂計劃，為歐盟前期重型車輛的車主提供財政資助，協助他們安裝認可型號的柴油催化器。

立法會秘書處

2002年1月14日