

本署檔號
OUR REF: EP11/ V1/ 70
來函檔號
YOUR REF:
電話
TEL. NO.: 2594 6360
圖文傳真
FAX NO.: 2824 9361
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

CB(1)2125/07-08(01)

香港
中區昃臣道 8 號
立法會大樓
立法會秘書處秘書長
(經辦人：林映儀女士)

林女士：

財經事務委員會
2008 年 6 月 10 日會議跟進事項

因應委員在上述會議的要求，我們現提供以下資料，以供參考：

(一) 歐盟四期柴油小巴/巴士的技術問題

相對歐盟三期柴油小巴，歐盟四期柴油小巴/巴士少排放 80% 可吸入懸浮粒子和 30% 氮氧化物。為令柴油小巴的可吸入懸浮粒子排放量達至歐盟四期水平，部份歐盟四期柴油小巴安裝了粒子收集器(下稱"收集器")，把廢氣中的柴油微粒燃燒，並轉化為二氧化碳及水，以減少車輛的可吸入懸浮粒子排放量。雖然收集器具有自我清潔能力，倘若仍有碳微粒積聚，當積聚至一定程度時，車輛儀錶板的指示燈會亮起，指示駕駛者在適當時，停車並啟動電腦控制系統，把積聚的碳微粒燒掉為二氧化碳及水，以免這些碳微粒排放出大氣造成污染。

由於收集器需要在高溫的情況下運作，所以車輛在運作期間會把少量額外的柴油噴入燃燒室燃燒，以提高廢氣進入收集器時的溫度。車輛製造商預計會有少量的柴油可能會因而進入車輛的偈油中，因此已在車主手冊訂明，若偈油缸內混有柴油的偈油超過預設的安全線，司機必須更換偈油。只要偈油缸內的偈油量(包括混入的柴油)在安全線以下，便不會影響車輛引擎的耐用性。

至於小巴/巴士業界對日本製造的歐盟四期柴油小巴/巴士在日常運作上有不滿，環保署已向業界承諾會幫助業界向有關廠商/本地代理要求跟進；而日本車廠已在 4 月下旬特別委派其工程師專程到港，深入了解業界在日常運作上的問題，並制訂改善方案。初步結果顯示問題有所改善。日本車廠計畫於 7 月初再委派工程師到港進一步跟進有關技術問題。

此外，由於粒子收集器需要少量額外的柴油噴入燃燒室，以提高廢氣進入收集器時的溫度，把廢氣中的柴油微粒燃燒，車輛耗油量會有輕微增加。當然，實際耗油量會視乎小巴的運作情況有所改變。

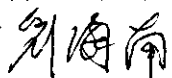
(二) 車用石油氣

石油氣車輛的廢氣排放比柴油車輛少，以石油氣車輛替代柴油車輛有助改善路邊的空氣質素。為鼓勵使用石油氣車輛，政府沒有向車用石油氣徵稅。

由於現時石油氣的加氣設施只足以支持整個的士和小巴車隊使用石油氣，所以政府只可以把石油氣車輛局限於的士和小巴兩個車輛類別。

為擴大石油氣加氣網絡，政府的政策是所有在未來賣地計劃中出售的油站用地若符合安全要求，亦必須提供石油氣加氣服務，以進一步擴大車用石油氣加氣網絡，方便石油氣車輛加氣。當石油氣加氣網絡足以配合其他車輛類別使用石油氣車輛，政府便會研究其環保效益和進一步引入石油氣車輛的方案。

如有任何疑問，請與我們聯絡。

環境保護署署長
(劉海南  代行)

副件送呈：AA/FS

CEO(CBD)/ EPD

2008 年 7 月 2 日