

環保小巴大聯盟

CB(1) 2709/08-09(02)

背景

為改善本港空氣污染問題，政府在 2007 年 4 月 1 日推出一項計劃，資助全港 7 萬多輛歐盟前期及歐盟 I 期柴油商用車輛的車主更換符合歐盟 IV 期排放標準的新車。 歐盟前期車輛資助計劃為 18 個月（申請限期已在 2008 年 9 月 30 日終止），而歐盟 I 期車輛資助計劃為期三年（申請限期至 2010 年 3 月 31 日）。

2007 年 9 月，小巴業界開始採用歐盟 IV 期排放標準的新車，經過半年的適應期及調整期，業界發現歐盟 IV 小巴不適合在本港道路環境使用（專線小巴更為明確），環保小巴大聯盟於 2008 年 4 月發出新聞稿，要求車商全面回收有問題的小巴，並主動聯絡政府部門，希望解決問題。

2008 年 5 月，業界、環保署及車商共同展開跟進工作，探討如何改善車輛在本港行駛時遇到的技術問題；經過多次更換行車電腦、更換機械配件，甚至引擎大修等程序，時至今日，業界更加清楚肯定，歐盟 IV 小巴不適合在本港繁忙道路環境中營運（行駛路程短、車速慢、停車及起動次數頻密）。政府部門確知有關的技術問題。

根據環保署資料，截至本年 5 月，只有約 200 部柴油小巴獲資助換成歐盟 IV 小巴。200 部歐盟 IV 小巴經常進出維修廠，從來沒有試過全部投入小巴服務。

關於歐盟 IV 及 V 小巴

1. 政府原撥款 32 億元推展換車計劃，實際不足一成款項獲批，反應未如理想；
2. 歐盟 IV 小巴經常故障，包括：「燒炭」頻繁、滲漏燃油、引擎無法啟動（無故「死火」）、其他零部件提早損耗、

環保小巴大聯盟

- 維修項目增多、保養費用昂貴等經常性問題，縱使業界、政府部門、車商召開聯合會議，至今問題沒有得到解決；
3. 業界採用歐盟 IV 小巴，當中除了牽涉龐大的經常性開支，更衍生班次失調及乘客投訴增加等問題，缺乏營運效益，削弱並磨滅業界換車信心；
 4. 由於歐盟 IV 車輛表現欠佳，未能適合普遍營運需求條件，阻礙車隊正常更換新車周期，造成大量過時舊車翻新，這不單浪費資源，更迫使業界與環保政策背道而馳；
 5. 倘若政府如期在今年 10 月落實推行歐盟 V 車輛標準計劃，原有歐盟 IV 車輛遺留問題，相對容易凝聚成懸案，不能容易得到生產商合理或主動的技術支援，最終變成〔孤兒仔〕；
 6. 新歐盟 V 車輛，在缺乏本港實地測試的大前題下，即使政府繼續提供資助或更具吸引之誘因，亦難以挽回業界信心，對協助提早更換車輛措施，不容易增加助動力；

業界立場

政府推出諮詢文件、討論改善空氣質素的 19 招，業界希望政府能仔細聽取業界的困難和營運需要。

1. 業界對空氣質素問題同樣關注，一直響應政府的相關措施，協助改善本港的空氣質素；
2. 業界反對政府的環保政策沒有周全考慮小巴業界的運作，倉卒推行，不但無助改善空氣質素，反而阻礙車隊正常更新周期，更造成資源浪費；
3. 業界反對在現時更改排放上限，更反對加入懲罰性措施，例如：不為高齡車輛續牌、大幅增加牌費等。

環保小巴大聯盟

意見

1. 假使當局擬把計劃押後一年實施，業界不容易理解及配合當局的環保政策，更擔心當局難以在往後的短短一年內，完全解決歐盟 IV 車輛潛在的技術符合性、排放系統耐久性及車載診斷系統等技術性問題。在此期間，業界更難以從中訂定適合更換車輛的時間表；或是保持現狀，等候有較合適車輛型號供應，和車輛技術改善等配套設施，當具備較為適當的換車條件，屆時業界會才可配合政府、支持政策；
2. 因應上述各項因素，縱然政府有決心努力推行具誘因的環保政策，及提升排放管制措施，並為有關資助設立限期，促使業界提早更換最新的環保車輛。但車輛表現一直不能合乎市場營運要求，導致業界對更換新車所帶來的經常性負擔，極之恐懼，更因此而衍生大量囤積歐盟前期、歐盟 I 期及歐盟 II 期柴油商用車輛危機；
3. 總括而言，業界普遍支持環保、響應政策。兩年時間，透過各機構相互緊扣、不斷作出的努力，卻得到耗損大量資源、成本大幅增加、生產下降的經歷，車輛質素欠佳，更難以配合「停車熄匙」此等新法例。業界希望政府在提倡最新環保方案時，必須更加謹慎考慮各方訴求，平衡社會與市民大眾的接受能力，而運輸業成本飆升，除會直接推動物價上升之餘，更對每位香港市民的起、居、飲、食帶來一定程度的負面影響。相信，這並非是負責任政府預期得到的效果，而社會健康發展、和諧進步，亦會是環保項目的重要課題之一。