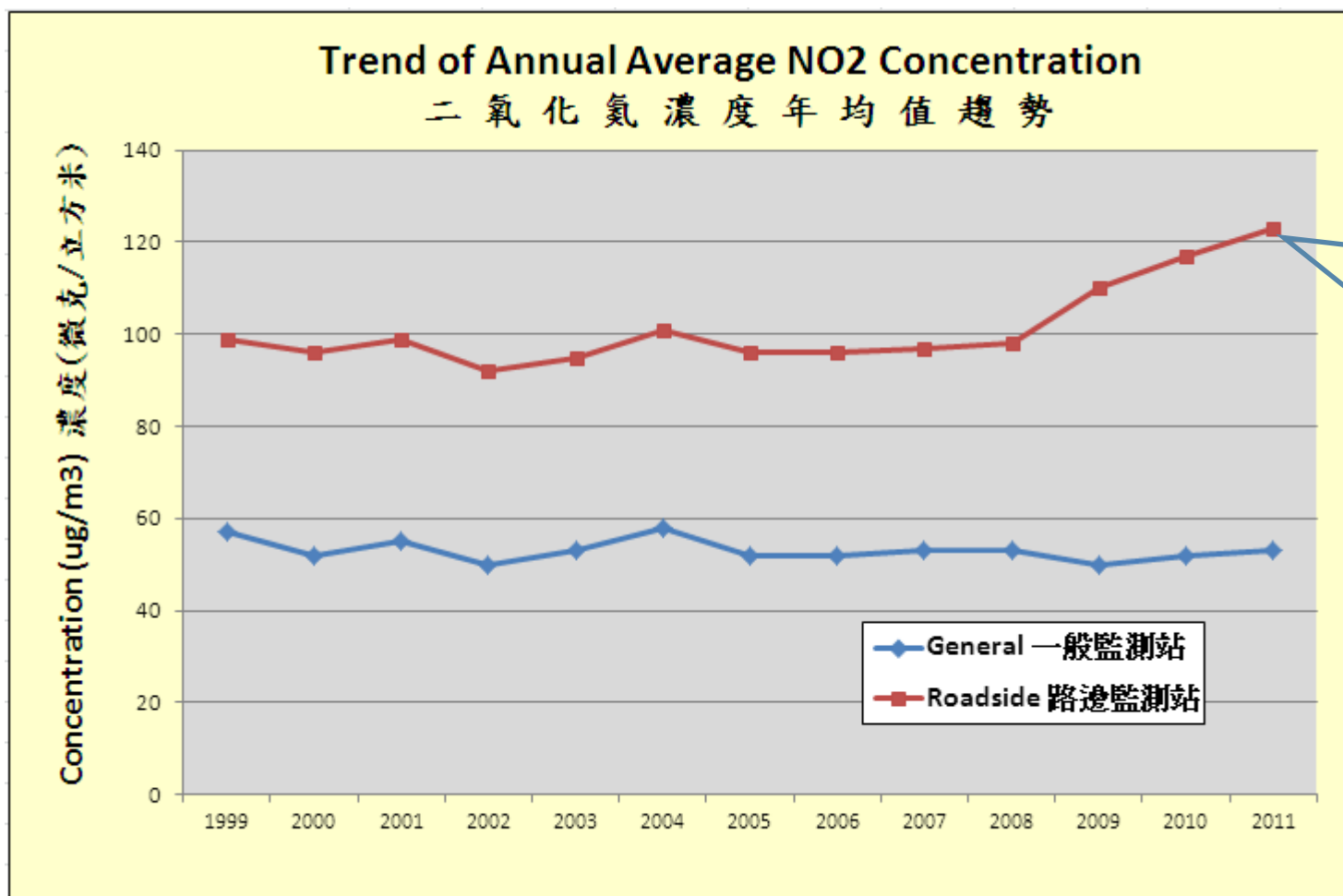


對排放過量廢氣的汽油及石油氣 車輛加強管制及 減排輔助措施的建議

(諮詢結果)

2012年2月
環境局 / 環境保護署

路邊主要空氣污染物上升趨勢 - 二氧化氮



1999 至
2011 間
濃度上
升了 24%

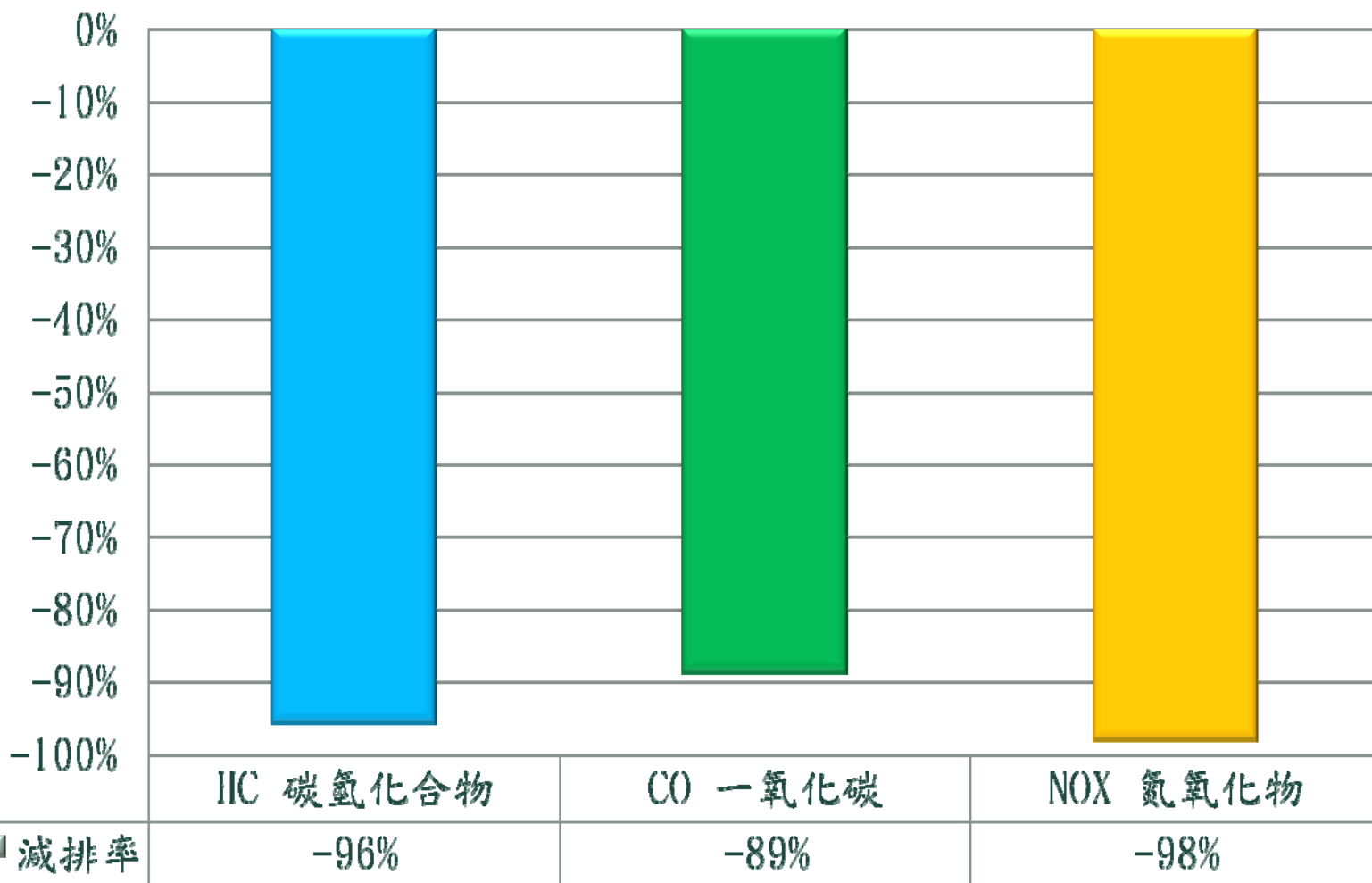
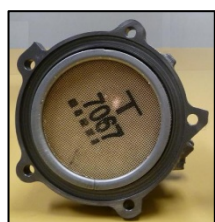
路邊主要空氣污染來源

- ❖ 路邊的二氧化氮水平偏高，是導致路邊空氣污染指數不時達到「極高」水平（即超越100）的主要原因。
- ❖ 在繁忙交通路段，巴士和的士/小巴是主要二氧化氮來源，各佔車輛排放總量約四成。後者主要是由未有及時更換已老化的催化器的石油氣的士及小巴引起。現時分別有80% 及45% 的石油氣的士及小巴是有過量廢氣排放的問題，它們排放的廢氣量較正常車輛高出10倍或以上。

減少路邊二氧化氮排放的針對性措施

- ❖ 我們已開始聯同專營巴士公司試驗為歐盟二、三期專營巴士安裝選擇性催化還原器。若試驗成功，政府會全數資助安裝。
- ❖ 加強管制汽油/石油氣車輛的廢氣排放的建議可以有效減少這些車輛排放過量廢氣。此外，經妥善維修的車輛還會有更佳的駕駛表現和節省燃料(減15%)。

更換催化器 含氧感知器的減排效能



完好和已因過度耗損而失效的催化器的對比



管制計劃的主要內容



為全港約18,000部石油氣的士及3,300部石油氣小巴更換催化器及含氧感知器，可減少它們的廢氣達9成（包括氮氧化物、碳氫化合物及一氧化碳）



使用路邊遙測儀器偵測在路面行駛的過量排放廢氣的汽油及石油氣車輛，並向車主發出廢氣測試通知書



有關車主需在指定期內修理好車輛並通過功率機廢氣測試

諮詢持份者

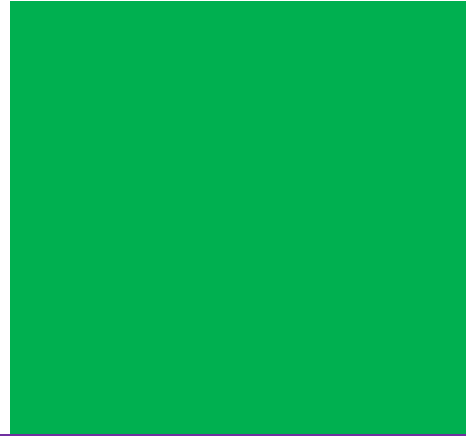
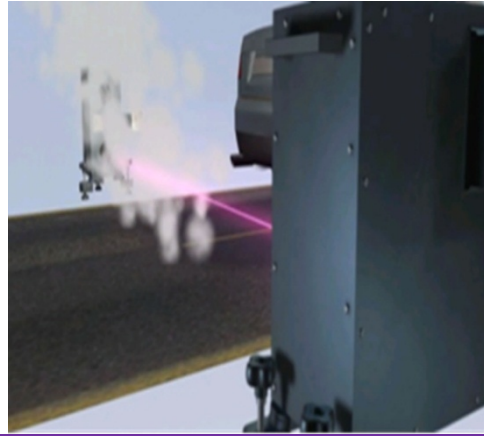
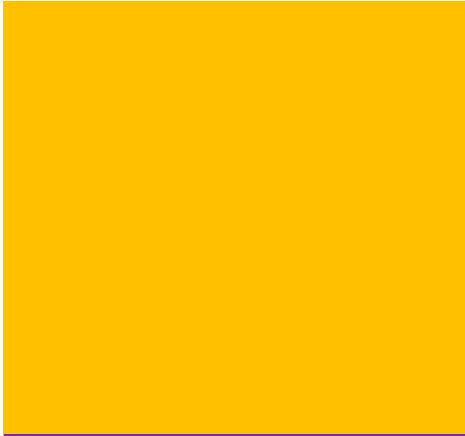
- ❖ 由2011年11月15日至2012年1月15日間進行。
- ❖ 諮詢了本事務委員會、環境諮詢委員會、香港汽車會、的士業界、公共小巴業界、汽車保養及維修服務業界、相關專業團體、學者等。
- ❖ 通過持份者及業界會議、部門網頁及網上專題討論收集意見，名單已附在今次會議文件中。

諮詢主要結果

- ❖ 持份者普遍認同須管制汽油和石油氣車輛排放過量廢氣。
- ❖ 整體來說，持份者支持向車主提供一筆過資助，以更換石油氣的士和小巴的催化器和含氧感知器。
- ❖ 業界希望我們容許中小型車房參與更換催化器和含氧感知器的工作、提供更換服務的車房有合理的地理分佈和更換的器件在品質和售後的保用兩方面都有合理的保障。售後的保用還包括更換工作的工藝。我們會採納這些意見。

徵求委員意見 — 建議執行安排

- ❖ 為實施建議管制作準備，盡快頒布實務守則，訂定廢氣測試的排放標準、測試儀器的技術規格等等。它們有助指定車輛廢氣測試中心為推出廢氣測試作準備，目標是在2012年的第二季完成安裝功率機。
- ❖ 我們會於四月向財務委員會申請安裝催化器等所需款項，準備在2012年內開始安裝工作，並以6個月時間完成為目標。
- ❖ 在2013年開始設置路邊遙測儀器，偵測過量排放的車輛
- ❖ 被偵測到的過量排放車輛需在指定期內通過功率機廢氣測試，否則行車証會被吊銷



多謝!

環境局 / 環境保護署