

立法會 環境事務委員會

邀請各界提交意見書 - 「淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛」

2013年5月25日



書面意見

林鴻達 - 時事評論員 / 政策研究員

Jacky Lim - Commentator / Policy Researcher

本人現就有關「淘汰歐盟 IV 期以前的柴油商業車輛」的議題，向立法會環境事務委員會提交意見書。

環保為由，利益輸送為實？

改善汽車廢氣排放，相信沒有人否定其需要性。不過環顧特區政府多年來就這方面的政策，實在太多嫌疑。

就以石油氣的士政策為例，2001 年推出政策，促成全港逾 18,000 輛的士改用石油氣車款。但又規定只能採用「原廠規格」而不設立機制容許車廠或代理商仿效中國、澳洲、英國等地，將汽油引擎車輛進行改裝轉用石油氣。當年全球車廠只得五款車符合要求，其中有三款供應予香港的士業 — 豐田 Crown Comfort，日產 Cedric，福特 Falcon。

但近六年來就只得皇冠車行代理的豐田 Crown Comfort 供應。而日產宣佈重新供應香港之後，豐田 Crown Comfort 的車價就由約 26 萬減至約 20 萬。(見另附從皇冠車行網站下載 2013 年 4 月 16 日生效的價格表)



不過，理工大學在 2007 年研究發現(詳見 2007 年 11 月 5 日《東方日報》頭條報道「低能政府七億買廢氣」(網址：http://orientaldaily.on.cc/archive/20071105/new/new_a00cnt.html))，行駛了多年的石油氣的士的排放比柴油車更嚴重，就建議的士強制更換換催化器，否則「釘牌」(即取消車輛登記)。更換催化器是要錢的，業界與政府就資助問題又呈膠着狀態。但不論是車主付出或是公帑資助，催化器供應商就是會因為這項強制計劃而得益，這是無法推諉的事實。當然地會質問可有更好的方法，本人在 2012 年 1 月 17 日改善空氣質素小組委員會已經順帶提出，不贅述了。

前述的部份為本人對是次議題的質疑的背景因素理據，故得花費篇幅說明，也請委員會成員仔細閱讀。

本人質疑是次議題的理據：

1. 根據《2013 年施政報告》第 138 段「我們會推動專營巴士、的士及小巴的減排，包括在未來兩三年為有需要的車輛加裝或更換催化器。」

有理由相信，這項建議是根據立法會文件編號 CB(1) 2200/11-12(03) 由環境保護署提交予委員會的文件中第 6. (a)段「在 2011 年 9 月至 2012 年 4 月期間，首三輛試驗巴士的氮氧化物平均減排效能約為 67%，其後三輛試驗巴士在 2012 年 3 月至 4 月期間的減排效能則介乎 66%至 86%。加裝選擇性催化還原器可降低約 60%的氮氧化物排放，連同已經加裝的柴油粒子過濾器，可令歐盟二期及歐盟三期巴士的排放表現分別提升至歐盟四期和五期巴士的水平。」

2. 但是項議題是根據《2013 年施政報告》第 136 段所提出的。

本人基於以上兩點，現向委員會及環境局正式就是次議題提出以下質疑：

- i) 既然巴士透過加裝「選擇性催化還原器」(英文 Selective Catalytic Reduction。簡稱 SCR) 就能達到改善空氣污染的目標，為何其他商業柴油車卻要考慮推出政策強行報廢？
- ii) 或許特區政府會指出目前三間專利巴士公司都會將使用了 17 年期滿的車輛報廢替換新車，以此作為推動其他商業車輛車齡限制的理據。但是目前法例上(包括 Cap. 374, Cap. 230) 根本沒有任何條文提及巴士車齡限制。因此這不過可說是巴士公司一項商業決定，或極其量是政府當局與巴士公司之間的協議。不過.....
- iii) 英國的 Stagecoach 巴士公司在 2011 年為一批使用了約十年的巴士，將原本的「歐盟三型」引擎更換為「歐盟五期」，所耗的成本僅為一輛全新巴士的一成左右（詳情連結：<http://www.stagecoach.com/media/news-releases/2011/2011-05-24.aspx>）
撇除使用了 17 年後的结构和安全等涉及 Cap. 374A、Cap. 374F 對驗車要求能否達到，一架巴士該還可以繼續使用。而 Stagecoach 這個經驗反映，連同文件編號 CB(1) 2200/11-12(03)所載的，最少有兩個方法可以改善排放問題；
- iv) 回顧 1998 年中巴專營權結束，當年社會上對中巴的其中一項不滿就是車齡過高；但其實當時九巴車隊仍有不少車齡逾 20 年的巴士。從另一個角度而言，就是維修保養得宜，就可使用更長的年月；

並加上以下補充：

- v) 貨車的驅動系統比巴士簡單，底盤的空間也比巴士多，加裝 SCR 或更換引擎根本不是不可能；
- vi) 本人曾經查詢過一間 SCR 供應商，有關方面更表示「1970 年代出廠，配備二戰後設計出來的 Gardner 6LXB 引擎的 Daimler Fleetline 巴士加裝 SCR 也有機會達到歐盟四期排放標準。不過要做相當多設定工作和測試」。由此證明，特區政府不將加裝 SCR 推展到其他車種是絕對不合理。或至少連作出研究其可行性也不提出，更見特區政府推行車齡限制的目的相當詭異；
- vii) 例如登記類別為「輕型貨車」(包括俗稱「貨 VAN」的客貨車)，觀察所得不論歐、日車廠，從歐盟前期到目前歐盟五期的引擎設計變化較大。特區政府該與車廠或代理商了解更換引擎的可能性；當然的，車廠或代理該會基於商業因素而預計會表示「不可能更換引擎」.....
- viii) 但這又代表加裝 SCR 是不可能嗎？須知道歐洲車廠出產的柴油私家車，例如有供應至香港的 Audi Q7 3.0TDi 也是配備 SCR 的，當局為何不作研究？



vi) 所述的 Daimler Fleetline 巴士
以使委員會有較清晰知道所述事物

本人認為特區政府有必要就以上對車齡限制建議的質疑和論點作出解釋：

1. 既然特區政府已知為巴士加裝 SCR 就能將歐盟二期和三期的排放提升到歐盟四期，為何其他車種就要設下車齡限制作強制報廢，而不將加裝催化器延申至其他柴油商業車
2. 既然英國 Stagecoach 巴士公司的例子證明還有更換引擎的方法同樣可以改善排放，為何不考慮採取這個方法改善排放

議題本體以外，而涉及議題的其他質疑：

要設立車齡限制，要貨車、小巴等車種強行報廢？從近年只有一家的士車輛供應商的情況作推斷，特區政府向汽車代理進行利益輸送的疑團實在無法釋除。而這些推斷是基於以下的理據：

1. 車主不替換車輛就汽車代理少了一宗生意。如果有一項政策是強制報廢，迫使車主換車的話，汽車代理就可以貨如輪轉；
2. 根據政府所披露，目前有大約九萬輛「歐盟三期」或之前的舊車仍在使用的而沒有替換新車。如果實施「十五年車齡限制」的話，按照「歐盟四期」是在 2007 年實施計算，直到 2022 年汽車代理就有九萬輛車的營業收益。這還不算利益輸送嗎？
3. 審計署亦去年十月曾發表報告指換車資助計劃成效低，要求當局設法促進運輸業更換舊車改善空氣污染至於政府提供換車資助。但經營環境困難是眾所周知的，根本就缺乏充裕資金換車。除此之外，業界表示過去政府提出兩次資助計劃，結果只是助長汽車代理加價。

所謂「提出換車資助」不是進一步的利益輸送又是甚麼？**黃錦星局長敢拿自己的人頭擔保這次再推出資助計劃和強制換車而汽車代理不會「襯火打劫」嗎？**

4. 承 3. 所指的業界經營困難而缺乏充裕資金換車的問題，如政府一意孤行迫使淘汰舊車，小本經營者必被趕上絕路，而只有豐厚財力的經營者才能生存下去，這是否意味著特區政府透過 2008 年兩份審計報告指「政府該把在市區的設施遷出，然後將土地投進私人市場增加地產項目收益」成功建構「地產霸權」之後，繼而建構「運輸霸權」出來！

但如果特區政府一意孤行實施車齡限制，業界又默默承受的話真的有，經營者必定會設法進一步降低購置成本。論到「價格便宜」，很自然就會想到「中國製造」。



香港首批兩架在 2003 年正式引入的中國製造旅遊巴士 — 廈門金龍

中國製汽車在本港其實並不算新鮮事，俗稱「旅遊巴」的非專利巴士約十年前進入香港市場。車價與歐、日同級產品比較的確低兩成以上。但十年日子過去，從馬路上所觀察，不單其他車種包括小巴、貨車仍未見普及使用中國的品牌，甚至新登記的旅遊巴士也是歐、日或南韓有較高比例，這似乎反映著在「自由市場」之下，香港運輸業界並不願意使用中國製車輛。

就是有車齡限制而中國製造汽車有較便宜的车價，必定成為商業優勢。特區政府在去年 10 月開始展開稱「放風」的消息發佈；但被坊間喻為「中央窗口企業」的「中信泰富」旗下的大昌貿易行於去年 9 月宣佈引進「中國重汽」貨車。本人當然希望這僅是時間上的湊巧或只是過度疑慮，但在比亞迪電動的士去年在深圳發生爆炸事件、上週五中國製輕鐵出軌意外、去年中國製港鐵列車故障，甚至近年的港中矛盾氣氛之下，本人認為特區政府有必要向運輸業界及香港市民作出澄清，以釋除這些疑慮。



2012 年 9 月 6 日《成報》

論到「港中矛盾問題」更甚是相對澳門的公共運輸機構、運輸業已普遍「宣示愛國情操」，特區政府可有任何政治壓力，因而「參照」中國商務部聯同發展改革委、公安部、環境保護部在 2013 年 1 月 14 日公佈已在 5 月 1 日起施行的《機動車強制報廢標準規定》：

第五條各類機動車使用年限分別如下：

- (一)小、微型出租客運汽車使用 8 年，中型出租客運汽車使用 10 年，大型出租客運汽車使用 12 年；
- (四)公交客運汽車使用 13 年；
- (九)有載貨功能的專項作業車使用 15 年，無載貨功能的專項作業車使用 30 年；
- (十)全掛車、危險品運輸半掛車使用 10 年，集裝箱半掛車 20 年，其他半掛車使用 15 年；

第七條國家對達到一定行駛里程的機動車引導報廢。

- (一)小、微型出租客運汽車行駛 60 萬千米，中型出租客運汽車行駛 50 萬千米，大型出租客運汽車行駛 60 萬千米；
- (二)租賃載客汽車行駛 60 萬千米；
- (四)公交客運汽車行駛 40 萬千米；
- (八)微型載貨汽車行駛 50 萬千米，中、輕型載貨汽車行駛 60 萬千米，重型載貨汽車(包括半掛牽引車和全掛牽引車)行駛 70 萬千米，危險品運輸載貨汽車行駛 40 萬千米，裝用多缸發動機的低速貨車行駛 30 萬千米；

(僅摘錄部份。詳情可閱網址：<http://news.sina.com.hk/news/20130114/-9-2871765/1.html> 或 <http://baike.baidu.com/view/6575402.htm>)

就以上所載，尤其是關於使用年限的規定，與特區政府當局所建議的不謀而合，實在不得不惹人懷疑是次議題又是一個「要顧及內地感受」而置港人權益於不顧的計劃。

結語

本人現基於以上所提出的質疑，及各種論據，認為是次環境事務委員會的議題，甚或是指《2013 年施政報告》第 136 段所提出「淘汰歐盟 IV 期以前的柴油商業車輛」計劃，包括 15 年車齡限制及提供換車資助，該全部撤銷。

至於要改善汽車廢氣排放問題，本人建議：

1. 將《2013 年施政報告》第 138 段所提出加裝 SCR 推廣至所有車輛；
2. 責成環境保護署及運輸署，甚至有需要的情況下加入機電工程署，向各汽車代理商甚至直接與車廠聯絡，商討加裝 SCR 的技術問題，或更換引擎作出研究。
3. 承 2. 所述的政府部門，處理可能需要修改法例、車輛檢驗指引的工作；與及向汽車維修業界制訂加裝 SCR 或更換引擎的工作指引
4. 承 2. 為目前九龍灣、新九龍灣、朗月街、小濠灣驗車中心加裝氮氧化物測試設備。確保車輛的排放不會超出規定

以上為本人對是次議題向立法會環境事務委員會提交的書面意見，並將在會議上在口頭陳述和補充。

夾附：

從皇冠車行網站下載

2013 年 4 月 16 日生效的價格表

 TOYOTA
2013 TOYOTA LPG TAXI PRICE LIST
2013 豐田石油氣的士價目表

Model 車款	Specification 規格	Model Code 型號	Price 車價
CROWN LPG TAXI 皇冠石油氣的士 1,998cc (4-Speed Auto) (四前速自動波)	Urban Taxi 市區的士 (4-Passenger Seat 四乘客座位) Colour 顏色 : Red 紅色 - with Power Door Lock, Power Window, Taxi Meter, Alloy Wheel and Parking Sensor - 連電動門鎖、電動窗、的士收費錶、合金輪圈及泊車警示器	TSS10R-AEPBC (A/T)	\$260,287.0 \$207,296.3 限量優惠, 售完即止
	New Territories Taxi 新界的士 (4-Passenger Seat 四乘客座位) Colour 顏色 : Green 綠色 (excluding paint work 不連噴油) - with Power Door Lock, Power Window, Taxi Meter, Alloy Wheel and Parking Sensor - 連電動門鎖、電動窗、的士收費錶、合金輪圈及泊車警示器	TSS10R-AEPBC (A/T)	\$260,287.0 \$207,296.3 限量優惠, 售完即止
	Lantau Island Taxi 大嶼山的士 (4-Passenger Seat 四乘客座位) Colour 顏色 : Blue 藍色 (excluding paint work 不連噴油) - with Power Door Lock, Power Window, Taxi Meter, Alloy Wheel and Parking Sensor - 連電動門鎖、電動窗、的士收費錶、合金輪圈及泊車警示器	TSS10R-AEPBC (A/T)	\$260,287.0 \$207,296.3 限量優惠, 售完即止

Note 備註 : All prices already include the first registration tax, warranty, power steering, air-conditioner and audio system.
車價已包括首次登記稅、保用、風油軚、冷氣及音響系統。

OPTIONAL EXTRAS 附加項目	HK\$
Painting 噴油 (For New Territories and Lantau Island Taxi 只適用於新界及大嶼山的士)	\$6,000
Note 備註 : All optional extras are subject to tax 所有附加項目均需繳付稅款	

* First Registration Tax : Tax is subject to change at the discretion of the Commissioner for Transport and/or additional accessories to be fitted within 6 months from date of first registration.
* 首次登記稅 : 稅款可能因車輛在首次登記日起六個月內加裝其他配件而致有所增加，運輸署署長亦有權對稅款予以修訂。

PRICES AND SPECIFICATIONS ARE SUBJECT TO CHANGE WITHOUT NOTICE. 定價及規格如有更改，恕不另行通知。

CROWN MOTORS LTD 皇冠汽車有限公司

Address 地址 : G/F Goodluck Industrial Centre, 808 Lai Chi Kok Road, Kowloon 九龍荔枝角道808號好運工業中心地下
Tel. No. 電話 : 2991 9328
Internet Address 網址 : www.crown-motors.com

Effective : 18 Mar 2013 2013年3月18日生效

