

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)681/13-14號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EA/1

### 環境事務委員會 特別會議紀要

日 期：2013年10月2日(星期三)  
時 間：下午2時30分  
地 點：立法會綜合大樓會議室3

出席委員：何秀蘭議員(主席)  
方剛議員, SBS, JP  
陳健波議員, BBS, JP  
毛孟靜議員  
胡志偉議員, MH  
范國威議員  
莫乃光議員  
陳家洛議員  
郭偉強議員  
郭榮鏗議員  
單仲偕議員, SBS, JP  
黃碧雲議員  
盧偉國議員, BBS, MH, JP  
謝偉銓議員

列席議員：田北俊議員, GBS, JP  
易志明議員  
潘兆平議員, BBS, MH  
鄧家彪議員

缺席委員：鍾樹根議員, BBS, MH, JP (副主席)  
陳克勤議員, JP  
陳偉業議員  
何俊賢議員

陳恒鑾議員  
葛珮帆議員, JP  
鍾國斌議員

**出席公職人員： 議程第I項**

環境局局長  
黃錦星先生, JP

環境局副局長  
陸恭蕙女士, JP

環境保護署副署長(3)  
黎志華先生, JP

環境保護署助理署長(空氣質素政策)  
莫偉全先生, JP

環境保護署署理首席環境保護主任(流動污染源)  
麥成達博士

**列席秘書** : 總議會秘書(1)1  
韓律科女士

**列席職員** : 高級議會秘書(1)1  
莫穎琛小姐

議會事務助理(1)1  
潘耀敏小姐

---

經辦人／部門

**I. 淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛**

(立法會 CB(1)1647/12-13(01)——公共巴士同業  
號文件 聯會、中港澳直  
通巴士聯會、港  
粵直通巴士協  
會及香港巴士  
業供應商聯會

提交的聯署意見書(只備中文本)

立法會CB(1)1820/12-13(01)——政府當局就"強制淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛"提供的文件

立法會CB(1)1820/12-13(02)——立法會秘書處就"淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛"擬備的最新背景資料簡介

立法會CB(1)1840/12-13(01)——香港地球之友及健康空氣行動提交的聯署意見書(只備中文本)

立法會CB(1)1844/12-13(01)——香港交通運輸業職工聯合會提交的意見書(只備中文本)

立法會CB(1)1844/12-13(02)——思匯提交的意見書

立法會CB(1)1854/12-13(01)——運輸業界(貨運團體)共識會議提交的意見書(只備中文本)

立法會CB(1)1854/12-13(02)——林鴻達先生提交的意見書(只備中文本))

環境局局長向委員簡介以下修訂建議：以鼓勵與管制並行的策略淘汰歐盟四期以前的柴油商業車輛，以及為新登記的柴油商業車輛設定15年的退役期限。他表示，基於審慎理財及污染者自付的原則，政府當局建議增加特惠補償金額、只提供一個級別的特惠補償(即不論車主會否更換新車，特惠補償金額只會與被淘汰車輛的車齡掛鈎)，以及把車齡組別數目由5個減至3個，以優化特惠補償方案，但新登記柴油商業車輛所建議的15年退役期限則維持不變。倘若立法會支持，政府當局計劃在2014年第一季實施修訂建議。

2. 在實施有關建議方面，環境保護署副署長(3)補充，當局會在2013年10月底或11月初向立法會提交根據《空氣污染管制條例》(第311章)增訂的新規例，以進行先訂立後審議的程序。新規例要求已登記的歐盟四期以前柴油商業車輛，在指定期限後每次申請牌照，均須符合當時的排放設計標準(以該車申請牌照時適用於首次登記的同類及同一設計重量的柴油商業車輛者為準)，並實施建議的新登記柴油商業車輛的15年退役期限。在規例完成審議並獲通過後，政府當局會盡快向財務委員會(下稱"財委會")提交所需的撥款申請，期望可在2014年第一季開展淘汰計劃。環境局副局長請求委員支持修訂建議，以便在切實可行範圍內盡快進行立法程序和提交撥款申請，以改善環境和保障公眾健康。

3. 主席表示，政府當局應在制訂新規例前向財委會提交撥款申請，以便盡早落實淘汰計劃，鼓勵車主淘汰造成污染的車輛。

#### 對運輸業界的影響

4. 鄧家彪議員對政府當局就修訂建議與運輸業界聯繫的努力給予肯定。他知悉運輸業界和環保團體普遍支持修訂建議，但他擔心淘汰計劃會對不同運輸營辦商造成嚴重影響，對同時是司機並倚賴柴油商業車輛謀生的"單頭車"車主(下稱"單頭車車主")影響尤甚。他預計部分單頭車車主會選擇註銷其歐盟四期以前柴油商業車輛，並在淘汰計劃推行後退出行業。結果，二手車輛數目將會減少，令人

難以購買二手車輛開展運輸業務。鄧議員詢問，政府當局有否評估修訂建議對不同運輸營辦商的影響。易志明議員同樣認為，單頭車車主會短缺，因為當中不少人會在淘汰計劃生效時退出行業。

5. 環境局局長回應時表示，政府當局已考慮運輸業界、環保團體及相關持份者所關注的問題，在制訂修訂建議時，已嘗試在他們提出的關注事項之間取得適當平衡。環境保護署副署長(3)補充，修訂建議已回應運輸業界的主要關注問題。例如，不論車主會否更換新車，特惠補償金額會與被淘汰車輛的車齡掛鈎。這樣，車主可更靈活地選擇是否和何時購買新車。雖然部分單頭車車主可能會為種種原因在淘汰計劃推行後退休，但鑒於單頭車車主數目眾多，他不能推測有多少單頭車車主會退出行業。

6. 鄧家彪議員進一步表示，他支持淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛的修訂建議，此項實為保障公眾健康的措施，但政府當局應與運輸業界保持緊密聯繫，以便更深入地了解業界的運作困難，並提供所需的支援。他指出，一些單頭車車主經營學校巴士和接載幼稚園及初小學童的學校私家小巴(一般稱為"保母車")，他們不能負擔更換歐盟四期以前柴油商業車輛的高昂成本，只好被迫結業。他詢問，政府當局會否探討新的措施，協助保母車或學校巴士服務營辦商繼續經營。例如，政府當局可考慮設立環保基金，資助運輸業界試用不同類別的電動車輛和研究將柴油商業車輛更換為電動車輛的可行性。

7. 環境局局長回應時表示，相關政策局/部門會緊密合作，以實施修訂建議，並為業界提供所需的支援。關於使用電動車輛的建議，環境保護署副署長(3)表示，當局設立了綠色運輸試驗基金(下稱"基金")，以資助業界試用不同類別的電動車輛和混合動力車輛。現有運輸營辦商符合申請基金的資格。環境保護署副署長(3)進一步表示，為減輕保母車或學校巴士服務營辦商的困難，運輸署容許所有以保母車或學校巴士服務作為其中一個服務範疇的非專利公共巴士營辦商調派車隊中任何車輛作

為學校巴士或保母車，此舉可讓營辦商更靈活地運作。

8. 關於政府當局文件附件D，鄧家彪議員察悉，部分歐盟三期柴油商業車輛的車齡在2014年將達13年或以上。即使該等柴油商業車輛的車主選擇在2014年淘汰計劃實施時註銷或更換車輛，他們所得的特惠補償金額只會是新車應課稅值的27%至30%，而非最高的33%。鄧議員擔憂此等車主可能會誤以為只要在淘汰計劃開始時註銷或更換車輛，他們可獲最高新車應課稅值的33%。他促請政府當局向業界清楚解釋修訂建議的所有詳情，尤其是特惠補償金額的計算方法。環境保護署副署長(3)解釋，按照先前兩個更換歐盟三期以前柴油商業車輛的資助計劃，政府當局在修訂建議中提出以車輛的首次登記日期區分不同排放標準的歐盟四期以前車輛。由於車輛登記文件載有唯一的首次登記日期，因此歐盟四期以前柴油商業車輛的車主可清楚知道適用於其車輛的淘汰期限和相關的特惠補償金額。

9. 盧偉國議員表示支持修訂建議，因為該建議提高了特惠補償金額，並且將該項金額與被淘汰車輛的車齡掛鉤，而不論車主其後會否更換新車，這些建議已回應運輸業界的主要關注事項。他指出，柴油商業車輛的引擎會因使用而耗損。繼續使用舊車輛不僅會過度排放空氣污染物和增加維修保養費用，亦會影響道路安全，因此有需要遏止舊車繼續運作。雖然把歐盟一期、二期及三期柴油商業車輛的退役期限延長1年，可讓車主有更多時間考慮是否和何時註銷其柴油商業車輛和購置新的車輛，但盧偉國議員擔憂延長退役期限會令空氣質素受損。他認同主席的意見，認為政府當局在制訂新規例前，應先向財委會申請所需的撥款，以便盡早推行淘汰計劃。

10. 環境局局長回應時表示，雖然當局建議延長車輛的退役期限，但仍呼籲車主在可行範圍內盡早淘汰高污染的柴油商業車輛，以改善路邊空氣質素。環境保護署副署長(3)強調，根據修訂建議，特惠補償金額會與被淘汰車輛的車齡掛鉤。車主越早

淘汰車輛，所得特惠補償金額會越高。這種安排會提供額外推動力，促使車主盡早採取行動。環境保護署副署長(3)亦解釋，政府當局認為在要求財委會批准撥款前，先由立法會通過新規例，以強制推行淘汰計劃，是更為可取的做法，因為倘若淘汰計劃沒有法律基礎支持，公眾或會將之視為另一項以較高資助金額吸引車主更換歐盟四前以前柴油商業車輛的自願性資助計劃。

11. 易志明議員提及"賀達理環境指數"，這個指數以空氣污染對公眾健康的影響及其金錢價值為量度標準，用以監察空氣污染的經濟成本，有關數字亦會即時在互聯網公布。他指出，空氣質素欠佳已造成巨大經濟損失，每年因可能與空氣污染有關的疾病而死亡的人數不斷上升。鑒於很多車主暫時擱置換車計劃，對車行及車身裝嵌商造成不利影響，易議員促請當局盡早實施修訂建議。郭偉強議員亦認同淘汰計劃已影響很多車主的業務計劃。政府當局應加快推行計劃。他進一步要求政府當局定期向事務委員會匯報運輸業界參與淘汰計劃的比率和推行計劃後空氣質素的改善情況。

12. 環境保護署副署長(3)回應時表示，由於在清新空氣計劃下將會推行多項措施，以減少車輛排放和改善路邊空氣質素，政府當局難以斷言空氣質素的改善程度歸因於個別計劃。環境局局長表示，盡早推行計劃不僅改善路邊空氣質素，進一步保障市民健康，亦有助運輸業界制訂業務計劃。他承諾定期向事務委員會匯報淘汰計劃的進展。

### 對汽車維修業的影響

13. 鄧家彪議員關注淘汰計劃對汽車維修業的影響。他認為有需要公開汽車維修資料，使汽車維修業不致被主要汽車製造商或代理商壟斷。易志明議員表示，一些歐洲國家規定公開汽車維修資料，讓市場可提供類似服務。環境局副局長回應時表示，政府當局會與車輛供應商跟進此事。環境保護署副署長(3)補充，職業訓練局一直為汽車機械工提供訓練課程，以協助他們認識最新的汽車製造技術。

## 歐盟一期、二期及三期柴油商業車輛的退役期限

14. 陳家洛議員對修訂建議有所保留。淘汰計劃的目的是鼓勵車主盡早更換造成污染的柴油商業車輛，他認為延長歐盟一期、二期及三期柴油商業車輛的退役期限與此目的背道而馳。陳議員詢問，把歐盟一期、二期及三期柴油商業車輛的退役期限延長1年的原因為何，延長期限對公眾健康可能造成甚麼不利影響。

15. 環境局副局長回應時表示，修訂退役期限可讓"剗車"業及車身裝嵌業有更多時間應付因淘汰計劃而對有關服務激增的需求。不過，污染最嚴重的歐盟前期柴油商業車輛的退役期限將維持不變，即2016年1月1日。事實上，若政府當局未能與運輸業界就退役期限達致廣泛共識，整個計劃或須押後。

16. 環境局局長表示，當局建議延長歐盟一期、二期及三期柴油商業車輛的退役期限，不會影響本港在2020年或之前達致新空氣質素指標，也不會影響本港符合政府訂立的2015年及2020年減排目標。他重申，根據修訂建議，特惠補償金額會與被淘汰車輛的車齡掛鈎。車主越早淘汰其柴油商業車輛，所得特惠補償金額會越高，因此，這種安排可鼓勵車主盡早淘汰造成污染的柴油商業車輛。

## 為提早更換柴油商業車輛的車主提供額外優惠

17. 胡志偉議員詢問，政府當局會否考慮向選擇早於指定限期前淘汰柴油商業車輛的車主提供更多優惠。方剛議員亦表示支持修訂建議，並同樣認為應向在指定期限前註銷或更換柴油商業車輛的車主提供額外優惠。例如，當局可把特惠補償金額維持在新車應課稅值的27%至33%，而在相關期限前1年註銷或更換柴油商業車輛的車主所得特惠補償金額可增加2%。

18. 環境局局長回應時表示，在過去9個月，政府當局就淘汰計劃與運輸業界保持緊密溝通。當局經考慮收集所得的全部意見後提出修訂建議，有關



建議已在很大程度上回應了業界的主要關注問題，並已在不同考慮因素之間取得適當平衡。環境保護署副署長(3)重申，特惠補償金額與被淘汰車輛的車齡掛鈎實際上是為提早更換歐盟四期以前柴油商業車輛的車主提供誘因。政府當局充分理解部分車主可能面對經濟困難，因此在修訂建議中，已提高不同車輛型號的特惠補償金額，以給予他們更多支援。

#### 防止濫用淘汰計劃的機制

19. 陳健波議員支持修訂建議，但他擔憂有些人可能會把二手歐盟四期以前柴油商業車輛進口本港，並申請登記該等車輛，以符合淘汰計劃的申請資格。由於建議的特惠補償金額龐大，陳議員詢問當局有何機制防止濫用情況出現。

20. 環境保護署副署長(3)解釋，所有進口本港及在本港登記使用的車輛均須符合當時的車輛排放標準(現時是歐盟五期標準)。為了從特惠補償計劃中得益而進口歐盟四期以前柴油商業車輛並在本港登記的情況，應該不會發生。

#### 來自內地的跨境車輛

21. 鑒於港珠澳大橋不久便會啟用，跨境交通流量將會大幅增加，黃碧雲議員關注跨境車輛數目不斷增加對本地空氣質素的影響。她詢問，跨境車輛在本港行駛是否須符合本地排放標準，以及政府當局會否參與該等車輛的登記及發牌程序。

22. 環境保護署助理署長(空氣質素政策)回應時表示，來往中港兩地的跨境車輛不論是新車或二手車，均須在本港登記，此舉可確保該等車輛遵守首次登記的法定要求。他表示，政府當局已制訂規管跨境交通的措施，並會在有需要時與內地當局聯繫，以實施規管安排。運輸署負責汽車在本港登記的事宜，而環境保護署則會緊密監察淘汰計劃的推行情況，以確保計劃會按預期淘汰高污染的柴油商業車輛。

### 其他關注事項

23. 毛孟靜議員提述林鴻達先生提交的意見書(立法會CB(1)1854/12-13(02)號文件)，並關注政府當局是否向車輛供應商輸送利益。車輛供應商會因淘汰計劃令需求增加而提高新車售價，從中牟取暴利。范國威議員亦同樣關注此事。

24. 環境局局長回應時表示，政府與車輛供應商之間並無任何官商勾結或利益輸送。環境保護署助理署長(空氣質素政策)解釋，一般而言，為歐盟四期以前柴油商業車輛加裝減少排放物器件(下稱"減排器件")，不是淘汰該等車輛以改善路邊空氣質素和保障公眾健康的實際可行方法。並無任何通用的減排器件可供加裝在不同品牌和型號的歐盟三期以前柴油商業車輛，以提升車輛的排放表現。至於歐盟三期柴油商業車輛，柴油粒子過濾器(下稱"過濾器")和選擇性催化還原器(下稱"催化器")能夠提升該等車輛在排放可吸入懸浮粒子及氮氧化物方面的表現。

25. 環境保護署助理署長(空氣質素政策)進一步表示，車輛廢氣需要足夠高溫(一般高於攝氏350度)讓過濾器再生，才可令過濾器正常運作。否則，過濾器會被堵塞，最終令過濾器提早損壞，甚至在極端的情況下，造成引擎故障。大部分歐盟三期柴油商業車輛都已運作超過10年。與同車齡的專營巴士比較，這些柴油商業車輛的保養多屬補救性而非預防性，因此，它們的引擎磨損通常較為嚴重，令它們的引擎廢氣很難達到過濾器正常運作所需的高溫。

26. 在催化器方面，環境保護署助理署長(空氣質素政策)解釋，必須有適量尿素注入廢氣中，催化器才可正常運作。尿素注入量不足會降低催化器的運作表現，而尿素注入量過多則可能堵塞尾氣管，引致催化器和安裝在前方的過濾器提早損壞，並在極端的情況下，造成引擎故障。優化催化器尿素注入量的工作需要根據每款車輛型號進行，正因此，在為合適型號的專營巴士全面加裝催化器前，需要進行為期12個月的試驗。要確保為全部柴油商

業車輛650多款不同設計的歐盟三期型號有效地安裝和優化催化器尿素注入量，當中涉及巨大的困難和挑戰，不一定切實可行。基於以上限制，政府當局認為淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛是唯一能迅速減低空氣污染的可行方法。

### 總結

27. 主席總結時表示，委員普遍支持淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛和為新登記的柴油商業車輛設定15年退役期限的修訂建議。委員亦不反對提交修訂建議，供財委會審議。為提高淘汰計劃的成本效益，主席促請政府當局加緊推行強制驗車計劃，以確保現有車輛符合現時關於環保表現的法例規定，從而改善空氣質素。

## **II. 其他事項**

28. 議事完畢，會議於下午3時50分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2014年1月7日