

致環保署 / 運輸署 / 立法會環境事務委員會 / 立法會秘書處公共申訴辦事處執事先生鈞鑒：

有關 2018 年施政報告中第 268 條第 2 點提及「推行鼓勵與管制並行的計劃，於 2023 年年底分階段淘汰歐盟四期的柴油商業車」（「計劃」），並於 2021 年推出計劃，以進一步改善路邊空氣質素。

本人明白及理解到有關部門希望改善香港空氣質素之原意及精神，但對於「一刀切」推出上述淘汰柴油商業車計劃，本人表示**強烈反對**！並基於原因如下:-

本人的車輛購自英國“LAND ROVER”車廠，車輛型號為“DEFENDER”，並經從本地原廠代理正式入口及正式登記在本港道路上合法地使用，但這款車在英國當地是以私家車牌照使用，因為英國廠方設計這款車時是以日常生活代步及玩樂之用，根本不是基於任何商業用途而設計，惟可惜輸入香港後卻因為運輸署車輛類型評定中未有這款車的合適釐定，而卻被迫列入為柴油商業車（輕型貨車）牌照。

“DEFENDER”已於 2015 年由廠方正式宣佈停產，但據車會統計，“DEFENDER”在本港並未有作任何商業用途，用家僅以普通家庭代步車輛使用，用量遠少於道路上一般商業用途柴油車。事實上，這類車輛對道路環境影響極微，豈能以一般柴油商業車（輕型貨車）廢氣排放量以偏概全，取締一般家用車輛？

在計劃下，政府提出特惠資助計劃予車主換購新車，然而“DEFENDER”已於 2015 年由廠方宣佈完全停產，“LAND ROVER”車廠亦表明不會再進行生產，有關車主根本不可能再次購買同型號新車取代。

特惠資助，顯得於事無補！

對本人及其他“DEFENDER”車主而言，此車輛除了是市民的合法財產，更是生活樂趣之源！

“DEFENDER”由於這輛車設計的獨特性，於過往亦為香港政府部門所使用，可說是很多土生土長的香港人的集體回憶，彌足珍貴，絕非金錢可以衡量。我們希望能夠保留此車輛，保留屬於大家的回憶。

我們曾與業界及車廠商議，得出幾個可滿足政府廢氣減排政策要求的可行方案，冀能與各部門面見商議，共同解決有關問題。

此外，對於政府打算在 2023 年年底分階段淘汰歐盟四期的柴油商業車，本人有幾點疑問並希望有關部門作出解答:-

1. 如何界定歐盟四期柴油商業車？以車輛首次登記年份劃分？以車廠引擎排放量決定？
2. 如何界定歐盟五期柴油商業車？以車輛首次登記年份劃分？以車廠引擎排放量決定？
3. 柴油私家車牌照與柴油商業車牌照廢氣排放是否使用同一標準？如不同，請詳細說明。
4. 根據「強制淘汰歐盟四期以前柴油商業車小冊子」中，備註中提及「有關車輛除非能符合猶如在申請牌照當日作首次登記情況下適用於該車輛的排放標準，否則政府會在申領特惠資助的截止日期後停止向它們發出車輛牌照」。是項敘述，是否意指有關車輛強制淘汰期生效後，以當時首次登記柴油商業車排放標準而又能夠通過檢驗可獲繼續發放車輛牌照？如不是，請詳細說明。
5. 如於 2023 年年底分階段淘汰歐盟四期的柴油商業車，有關車主不申請當時政府所推行的資助計劃，而能通過每年車輛檢驗可獲繼續發放車輛牌照？
6. 在 2018 年施政報告中第 268 條第 3 點提及到，資助專營巴士公司加裝強化選擇性催化還原器，相應措施應否延伸至各類車種，延長各類車種使用限期，以達致更環保的長遠目標？
7. 有關部門有否考慮到因計劃而被淘汰車輛需換購新車帶來之環境評估？例如新車銷售需求使車廠增加產量之環境污染、運輸時的環境污染及被淘汰車輛拆解過程中所產生之不能分解固體廢物所產生的污染作評估。

關於以上提問，本人現要求 貴局 / 貴署 / 貴處 / 委員會 作出正式書面回覆。

潘先生啟

2013 年 LAND ROVER DEFENDER 車主

HONG KONG LAND ROVER DEFENDER CLUB 會員

2018 年 11 月 27 日

電郵：[REDACTED] 電話：[REDACTED]

c.c. 環保署	電郵：enquiry@epd.gov.hk
運輸署	電郵：tdenq@td.gov.hk
環境事務委員會	電郵：panel_ea@legco.gov.hk
立法會秘書處公共申訴辦事處	電郵：complaints@legco.gov.hk

立法會環境事務委員會執事先生鈞鑒：

有關 2018 年施政報告中第 268 條第 2 點提及「推行鼓勵與管制並行的計劃，於 2023 年年底前分階段淘汰歐盟四期的柴油商業車」（「計劃」），並於 2021 年推出計劃，以進一步改善路邊空氣質素。

對於此項計劃，本人表示**強烈反對**！本人的車輛來自英國 LAND ROVER 車廠，車輛型號為 DEFENDER（「DEFENDER」），在英國當地是以私家車牌照使用，惟輸入香港後卻被列入為柴油商業車（輕型貨車）牌照。但據車會統計，DEFENDER 在本港並未有作任何商業用途，用家僅以普通家庭代步車輛使用，用量遠少於道路上商業用途柴油車。事實上，這類車輛對道路環境影響極微，豈能以柴油商業車（輕型貨車）廢氣排放量以偏概全，取締一般家用車輛？

在計劃下，政府提出特惠資助計劃予車主換購新車，然而 DEFENDER 已於 2015 年完全停產，LAND ROVER 車廠亦表明不會再進行生產，有關車主根本不可能再次購買同型號新車取代。特惠資助，顯得於事無補！

對本人及其他 DEFENDER 車主而言，此車輛除了是市民的合法財產，更是生活樂趣之源！DEFENDER 於過往亦為香港政府部門所使用，可說是很多土生土長的香港人的集體回憶，彌足珍貴，絕非金錢可以衡量。我們希望能夠保留此車輛，保留屬於大家的回憶。我們與業界及車廠商議，得出幾個可滿足政府廢氣減排政策要求的可行方案，冀能與各部門面見商議，共同解決有關問題。

此外，對於 2023 年年底前分階段淘汰歐盟四期的柴油商業車，本人提出以下質詢：

1. 如何界定歐盟四期柴油商業車？以車輛首次登記年份劃分？以車廠引擎排放量決定？
2. 如何界定歐盟五期柴油商業車？以車輛首次登記年份劃分？以車廠引擎排放量界決定？
3. 柴油私家車牌照與柴油商業車牌照廢氣排放是否使用同一標準？如不同，請詳細說明。
4. 根據「強制淘汰歐盟四期以前柴油商業車小冊子」中，備註中提及「有關車輛除非能符合猶如在申請牌照當日作首次登記情況下適用於該車輛的排放標準，否則政府會在申領特惠資助的截止日期後停止向它們發出車輛牌照」。是項敘述，是否意指有關車輛強制淘汰期生效後，以當時首次登記柴油商業車排放標準而又能夠通過檢驗可獲繼續發放車輛牌照？如不是，請詳細說明。
5. 如於 2023 年年底前分階段淘汰歐盟四期的柴油商業，有關車主不申請當時政府所推行的資助計劃，而能通過每年車輛檢驗可獲繼續發放車輛牌照？
6. 在 2018 年施政報告中第 268 條第 3 點提及到，資助專營巴士公司加裝強化選擇性催化還原器，相應措施應否延伸至各類車種，延長各類車種使用限期，以達致更環保的長遠目標？
7. 有關部門有否考慮到因計劃而被淘汰車輛需換購新車帶來之環境評估？例如新車銷售需求使車廠增加產量之環境污染、運輸時的環境污染及被淘汰車輛拆解過程中所產生之不能分解固體廢物所產生的污染作評估。

本人現要求貴委員會作書面回覆。

潘國權先生啟
2008 年 LAND ROVER DEFENDER 車主
HONG KONG LAND ROVER DEFENDER CLUB 會員
2018 年 11 月 28 日

電郵：

電話：

立法會環境事務委員會執事鈞鑒：

有關 2018 年施政報告中第 268 條第 2 點提及「推行鼓勵與管制並行的計劃，於 2023 年年底分階段淘汰歐盟四期的柴油商業車」（「計劃」），並於 2021 年推出計劃，以進一步改善路邊空氣質素。

對於此項計劃，本人表示**強烈反對**！本人的車輛來自英國 LAND ROVER 車廠，車輛型號為 DEFENDER（「DEFENDER」），在英國當地是以私家車牌照使用，惟輸入香港後卻被列入為柴油商業車（輕型貨車）牌照。但據車會統計，DEFENDER 在本港並未有作任何商業用途，用家僅以普通家庭代步車輛使用，用量遠少於道路上商業用途柴油車。事實上，這類車輛對道路環境影響極微，豈能以柴油商業車（輕型貨車）廢氣排放量以偏概全，取締一般家用車輛？

在計劃下，政府提出特惠資助計劃予車主換購新車，然而 DEFENDER 已於 2015 年完全停產，LAND ROVER 車廠亦表明不會再進行生產，有關車主根本不可能再次購買同型號新車取代。特惠資助，顯得於事無補！

對本人及其他 DEFENDER 車主而言，此車輛除了是市民的合法財產，更是生活樂趣之源！DEFENDER 於過往亦為香港政府部門所使用，可說是很多土生土長的香港人的集體回憶，彌足珍貴，絕非金錢可以衡量。我們希望能夠保留此車輛，保留屬於大家的回憶。我們與業界及車廠商議，得出幾個可滿足政府廢氣減排政策要求的可行方案，冀能與各部門面見商議，共同解決有關問題。

此外，對於 2023 年年底分階段淘汰歐盟四期的柴油商業車，本人提出以下質詢：

1. 如何界定歐盟四期柴油商業車？以車輛首次登記年份劃分？以車廠引擎排放量決定？
2. 如何界定歐盟五期柴油商業車？以車輛首次登記年份劃分？以車廠引擎排放量決定？
3. 柴油私家車牌照與柴油商業車牌照廢氣排放是否使用同一標準？如不同，請詳細說明。
4. 根據「強制淘汰歐盟四期以前柴油商業車小冊子」中，備註中提及「有關車輛除非能符合猶如在申請牌照當日作首次登記情況下適用於該車輛的排放標準，否則政府會在申領特惠資助的截止日期後停止向它們發出車輛牌照」。是項敘述，是否意指有關車輛強制淘汰期生效後，以當時首次登記柴油商業車排放標準而又能夠通過檢驗可獲繼續發放車輛牌照？如不是，請詳細說明。
5. 如於 2023 年年底分階段淘汰歐盟四期的柴油商業車，有關車主不申請當時政府所推行的資助計劃，而能通過每年車輛檢驗可獲繼續發放車輛牌照？
6. 在 2018 年施政報告中第 268 條第 3 點提及到，資助專營巴士公司加裝強化選擇性催化還原器，相應措施應否延伸至各類車種，延長各類車種使用限期，以達致更環保的長遠目標？
7. 有關部門有否考慮到因計劃而被淘汰車輛需換購新車帶來之環境評估？例如新車銷售需求使車廠增加產量之環境污染、運輸時的環境污染及被淘汰車輛拆解過程中所產生之不能分解固體廢物所產生的污染作評估。

本人現要求委員會作書面回覆。

Wong Chak Shun 先生啟
2013 年 LAND ROVER DEFENDER 車主
HONG KONG LAND ROVER DEFENDER CLUB 會員
2018 年 11 月 29 日

電郵：[REDACTED]
電話：852 [REDACTED]