

諮詢文件

立法會環境事務委員會

**為歐盟前期柴油車輛
安裝排放消減裝置**

目的

本文件匯報為歐盟前期柴油車輛安裝排放消減裝置的進度，並就我們為停車後仍須保持引擎運轉的歐盟前期重型柴油車輛安裝排放消減裝置的建議，徵詢議員的意見。

安裝計劃的進度

2. 柴油車輛是本港路邊空氣污染的主要源頭。由於一部歐盟前期柴油車輛排放的微粒比一部歐盟 III 期柴油車輛排放的高出達七倍，因此，在我們推出多項減少車輛排放以改善空氣質素的措施當中，其中一項是為歐盟前期車輛安裝排放消減裝置。

3. 我們曾向立法會財務委員會(財委會)提交 FCR(2000-01)11 號文件，得到財委會的支持及撥款 5,088 萬元後，於二零零一年完成一項計劃，向歐盟前期輕型柴油車輛的車主提供資助，以便他們為車輛安裝微粒過濾器或催化器。這類裝置能把每部車輛的微粒排放量減少最少 30%。全港約 24,000 輛歐盟前期輕型柴油車輛已參與這項安裝

計劃。我們並制訂法例，自二零零三年十二月起規定這類型車輛必須裝有排放消減裝置。

4. 我們亦曾向財委會提交 FCR(2002-03)17 號文件，同樣在獲得財委會的支持及撥款 6 億元後，於二零零二年十二月推出另一項計劃，協助歐盟前期重型柴油車輛的車主安裝催化器。催化器可把每部車輛排放的微粒減少約 35%，也可把其黑煙、一氧化碳和碳氫化合物的排放量減少約 40%。截至二零零四年四月底，接近 85%（約 28,700 輛）這類型車輛已安裝催化器。這項計劃將於本年底結束。我們擬在計劃完成後，向立法會提出建議，規定這類型車輛必須安裝排放消減裝置，正如我們在二零零三年立法規定歐盟前期輕型柴油車輛必須安裝排放消減裝置一樣。

5. 就上文第 4 段所述的安裝計劃，我們在二零零二年一月的環境事務委員會會議上徵詢議員的意見，又於同年五月的財委會會議上申請撥款；當時，我們已告知議員該安裝計劃涉及約 41,000 輛歐盟前期重型柴油車輛（現時數目估計約為 33,800 輛），但並沒有包括約 4,000 輛停車後須繼續保持引擎運轉，以操作車上附屬設備的歐盟前期柴油車輛（例如吊臂車、混凝土車和訊號車），原因是截至當時曾被測試的催化器都會令車輛間歇地排出白煙。我們當時承諾會繼續為這類型車輛尋找合適的裝置，並會再向議員匯報進展。

建議

6. 我們與運輸業及香港理工大學著手進行試驗後，覓得適合這類型在停車後仍須保持引擎運轉的歐盟前期重型柴油車輛的排放消減裝置，在安裝後車輛不會因此而產生白煙。負責監察上述試驗的監察委員會（成員包括運輸業代表、學者及其他相關政府部門的代表）認為試驗結果令人滿意，支持為停車後仍須保持引擎運轉的歐盟前期重型柴油車輛安裝排放消減裝置。

7. 我們建議為這批餘下的歐盟前期重型柴油車輛推出安裝計劃，其數目已由 2002 年的約 4,000 輛減至現時約 3,500 輛。我們得到監察委員會同意後，現正在國際專家小組協助下制訂供這類型車輛使用的排放消減裝置的技術規格，這項安排和我們推行第 4 段所述的安裝計劃一樣。我們擬在本立法年度向財委會申請撥款以推行安裝計劃，費用總額估計為 7,000 萬元，即每部車輛約需 2 萬元。假如財委會通過撥款，我們打算在本年八月進行競爭性招標。我們亦會如過去為其他歐盟前期重型柴油車輛推行安裝計劃一樣，邀請上述為排放消減裝置制定功能規格的國際專家小組，負責評審標書建議的裝置是否符合有關要求。安裝工作預計會在二零零五內完成。

8. 我們擬在計劃完成後，規定停車後仍須保持引擎運轉的歐盟前期重型柴油車輛與其他歐盟前期柴油車輛一樣，必須安裝排放消減裝置。

徵詢意見

9. 請議員就上述安裝計劃的建議提供意見。

環境運輸及工務局

二零零四年五月