



新聞稿

對於政府資助更換歐盟四型柴油汽車的睇法

一)引言

對於環保署就更換歐盟四型柴油汽車更換資助計劃，智庫希望帶出相應意見。柴油汽車的確會排出廢氣，為改善空氣質素，各車輛因而引入歐盟一至五型的環保汽車，以減少排放。現時提倡引入環保標準最高的柴油車是歐盟五型，也不過是近兩年才推出。是否有需要如上述建議中，進一步加大力度取締歐盟四型近三至五年出廠的柴油汽車？

二)看法

過去五年，現任及前任環境局局長經常說專營巴士是空氣污染主要源頭，更是交通擠塞的主因，要求全面取締歐盟一二期巴士，又建議削減/重組巴士路線及減少車輛數目，改善空氣質素。專營巴士數目，最多只是約 6000 部，都不及私家車 450,000 部多。私家車數目由 09 年 390000 部加至 12 年底 450000 部，即每年增加 20000 部。私家車每部最多載 7 人，相對一部巴士 90-120 人的載客量，何以見得巴士不環保？

十多年來，政府經常指出銅鑼灣怡和街、彌敦道及中環德輔道中等繁忙街道，不論擠塞及空氣污染都是專營巴士一手造成，因此政府不斷『施壓』，減少及嚴格限制車輛數目，重整巴士線及車站，有減無增。如今，除非有特別事故，有關路面的交通情況已顯著改善。即使有巴士車龍，塞車源頭亦非專營巴士所造成，而是大量私家車隨處在繁忙地區停車，導致巴士在那些地方要小心慢駛，甚至停下來，因而排出廢氣。如果路面暢順，巴士能順利停站及離開車站，排放廢氣必定大幅減少，與排放標準是否歐盟前期或較近期絕對無關係。

所以，智庫肯定專營巴士在空氣污染事情上是受害者，而並非源頭。政府改善道路空氣需全面進行，並非只針對專營巴士，而是應從真正的源頭，在繁忙地區大小街道停車及泊車的私家車入手，落實措施鼓勵它們減少進入繁忙地區，從而改善路面擠塞。

三)大量更換環保巴士/小巴對業界及社會的影響

現時歐盟一至四期的專營巴士佔八成半。各巴士及小巴營辦商近年來已盡了最大的社會責任，在燃料及工資等經營成本不斷飆漲下，仍大量採購更新型號的環保巴士及小巴，及加裝減排裝置，希望為改善空氣盡一分力。運輸署更規定每部專營巴士服務滿 18 年便要退役。每部巴士價值 300 萬元，而小巴則是 100 萬元，造價成本非常高昂，而且要預備大量配件作跟進維修。若然任意更換車輛，是不合符成本效益的做法。是否一次過取締全部歐盟一至四期車輛就能改善空氣質素，並稱為環保舉措？

歐盟前期環保車輛的出路勢將衍生有關車輛的出路問題。如更換全港歐盟一至四期的 129,000 部柴油車，取締後只有兩條出路，一是售予發展中國家繼續行走，二是肢解/拆件。可以預見，將有不少有關車輛被肢解及拆件，很多被肢解後都已變成廢物，不能循環再用，變相大量增加堆填區負荷。單靠約 129,000 多部柴油車肢解後的廢鐵，足以令堆填區『吃不消』。政府有否針對有關問題作後續探討？此外，廢車場所產生的有毒物質，對人類健康，特別是兒童腦部發展及成人的神經系統有很大影響。浸大 3 年前曾進行調查，指出電子廢物及廢車拆件場土壤的含鉛量，竟超出國際安全標準 1.6 至 5.1 倍，毒害比車輛廢氣還要嚴重。

大家要知道『換車』是一項高昂成本，五千多部車涉及三千多億這個天文數目。香港首富李嘉誠先生都難以負擔，何況巴士公司？是否具備相應能力負擔如此龐大的成本？大量引入新車，成本必定大增，最後只會轉嫁給普羅大眾，繳付更昂貴車資，即使政府用一百億補助，相較於前述的三千億元開支，亦不過杯水車薪。

四)更換要求及準則的質疑

政府在九七年開始研究不少減低廢氣排放的方案，但推行及取締的時間卻沒有任何準則。我們看看各專營巴士公司引入環保巴士公司的年期及政府推行取締舊柴油車建議的年份：

年份	巴士公司	政府諮詢及推行時間
1994 年-98 年	歐盟一期約 1500 部	政府在 07 年建議全面取代歐盟一期或以前的巴士
1997 年-02 年	歐盟二期約 2000 部	政府在 10 年說歐盟二期巴士影響空氣質素，建議取締，在 15 年全面取締歐盟二期以下的巴士
2003 年-07 年	歐盟三期約 2000 部	政府在 13 年 5 月開始諮詢建議撥款一百億資助更換歐盟一至四期柴油車
2007 年-2011 年	歐盟四期約 1000 部	政府在 13 年 5 月開始諮詢建議撥款一百億資助更換歐盟一至四期柴油車
2011 年至現在	歐盟五期約 1000 部	--

我們認為，朝令夕改的環保標準是導致運輸業界就此問題不願意與政府達成共識的問題關鍵，亦只會導致運輸業界為此感到無所適從。

從以上資料顯示，足以證明政府沒有就各期車輛，是環保/不環保定下準則。這勢必導致未來幾年後，又再提出諮詢更換歐盟五型的柴油汽車至更新型號的爭議。雖然歐盟六期柴油車目前仍未推出，試問政府有何準則去釐定有關標準呢？這樣勢將導致各大公共交通營運商對購車及環保方面備受壓力。如果現時應政府要求大量購車，不出五六年，新車已不符合環保標準，每兩三年都成為政府的開刀對象。我們對政府所謂更換環保車的政策及準則抱質疑態度，市民/乘客以至香港的物流地位勢將成為受害者，促請政府重新檢討有關標準。

五)建議

- 政府應重新界定歐盟一型至五型柴油車的定義及環保標準
- 應從源頭落手，改善繁忙大小街道的車輛流量，控制私家車停車等候的情況，減少因阻塞而連累大街交通擠塞所增加廢氣
- 鼓勵市民使用公共交通工具，以符合環保效益
- 巴士及小巴應繼續實施現有政策，每部專營巴士服務年期不超過 18 年
- 延長有關資助計劃，政府亦應詳細提供歐盟三及四型柴油車對香港空氣污染的影響，讓市民及業界有更深入了解

綜合上述各種理由及建議，我們希望政府認真找尋空氣污染的源頭及改善，而不是大量資助更換柴油車便可以改善空氣質素，這是治標不治本。如果這樣下去，最後只會形成惡性循環，那裏再有堆填區『招呼』這些廢鐵？

香港公共交通智庫

香港公共交通智庫在 2011 年 12 月成立，為一個研究香港公共交通政策/服務及分享的組織。智庫會定期進行政策研究，服務調查及統計，然後向相關部門反映，並會與市民、地區人士及其他團體合作。並就各巴士/小巴路線的建議積極回應，讓大家更了解運輸署及公共交通營運者對政策、路線策劃及發展的準則。

『香港公共交通智庫』facebook 專頁：

<http://www.facebook.com/groups/199293856832496/>

電郵：

城市智庫 香港經濟及物流政策研究中心

城市智庫自 2001 年成立，是一個以新生代為主的民間智庫組織，「相信智庫 相信未來」是城市智庫的理念。我們相信智庫組織的發展既配合「港人治港」的政治需要，亦能配合香港作為一個融會中西的國際城市的發展需要。

城市智庫「香港經濟及物流政策研究中心」主要對香港、國內及亞洲物流和供應鏈管理作出分析和研究，透過不同形式活動，如：研究報告、新聞發報、交流團、研討會和講座，藉此加深從業員和市民對物流政策的關注。同時，我們亦積極聯絡香港、澳門、廣州大學及有關機構共同為泛珠江三角洲的物流發展出謀獻策。

「香港經濟及物流政策研究中心」是城市智庫最注重的一個部門。我們將投入大量的人力物力，尋求社會各有關的資源及聯繫推動「香港經濟及物流政策研究中心」的發展，希望為香港，以至中國的經濟及物流業發展作出貢獻。

電話: 3162-8533

電郵：idea4hk@gmail.com

網址：<http://idea4hklogistics.webs.com/>

**傳媒查詢，請聯絡香港公共交通智庫幹事陳迪遜先生

(電話： / 電郵：)。

香港公共交通智庫
城市智庫 香港經濟及物流政策研究中心

(完)