

## 書面質詢

據當局資料，二衝程電單車及十年或以上老舊柴油車（即二〇〇四年底或以前首次登記）為本澳污染較高的車輛。現時二衝程電單車約佔總車輛數目 5%，但碳排放約佔總車輛排放 22%；而十年或以上老舊柴油車約佔總車輛數目 1%，但微細粒子(PM2.5)排放則約佔總車輛排放的 40%。

故日前環保局公佈，為落實《澳門環境保護規劃(2010-2020)》大氣污染控制和《澳門陸路整體交通運輸政策(2010-2020)》控制車輛的行動計劃，以及配合在用車輛排放標準出台，將會制訂“淘汰高污染車輛資助計劃”，透過適當資助，鼓勵車主盡快淘汰高污染車輛，期望短期內改善空氣質素，保障居民健康。為此，當局已於九月舉行了多場意見收集會以完善方案。

然而，根據目前法例，只要符合歐盟四期排放標準的車輛就可入口本澳；而早在二〇一二年國際和大部分鄰近地區，已要求入口車輛必須符合歐盟五期或與之相當的排放標準。與歐盟四期同類車輛比較，歐盟五期重型柴油車輛排放的氮氧化物約少 40%、輕型柴油車輛排放的可吸入懸浮粒子及氮氧化物分別約少 80%及 30%、汽油或石油氣車輛排放的氮氧化物則約少 30%。

值得關注的是，今次政府擬用大筆公帑資助淘汰十年或以上的老舊柴油車大部分都是商用車輛，在淘汰政策確立之後，這批商用車輛都必須以新車替補，但在未有配套法規收緊入口車輛排放標準的情況下，可以預見資助計劃即使能成功淘汰污染較高的舊有車輛，也難確保新購入的是高排放標準的車輛，令減排成效大打折扣。

為此，本人向當局提出以下質詢：

一、由於“淘汰高污染車輛資助計劃”涉及大筆公帑支出，當局有責任增加計劃的透明度，以獲取公眾的認同，當局會否盡快公佈該計劃的詳情，包括資助對象、具體資助準則和涉及金額等，以便公眾能夠適時發表意見？

二、目前本澳進口車排放標準相對落後，為提高資助計劃的實際效益，當局會否承諾必須在收緊入口車排放標準至歐盟五期之後，才推出“淘汰高污染車輛資助計劃”，以確保減排成效？目前澳門在用車尾氣排放標準制訂的進度為何？何時才會出台？

三、政府在二〇一二年推出的輕型私家車環保車稅務優惠計劃，不單沒有要求享受優惠者放棄原有的私人車輛，而有關的排放標準亦相對寬鬆。據統計，目前有六成的人口私家車符合有關環保稅優惠，數字反映有關優惠計劃甚至變相推動了車輛數量增長，當局有否考慮全面檢視該計劃的成效，避免政策缺失令廢氣排放不減反增？

澳門特別行政區立法會議員



---

關翠杏

2014年10月24日