

## 立法會環境事務委員會

### 《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》 (第 311 章，附屬法例) 的擬議修訂事項

#### 對新登記車輛實施的歐盟 III 期廢氣排放標準

#### 目的

本文件就修訂《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》，以收緊對若干新登記類別車輛的廢氣排放標準至歐盟 III 期廢氣排放標準，徵詢各委員的意見。

#### 背景

2. 汽車是香港路邊空氣污染問題的主要來源。為減低汽車引致的空氣污染，我們訂下的其中一項政策，是在技術上可行和在本港市場有合適的車輛供應的情況下，對新登記車輛的廢氣排放實施最嚴格的規定。我們經立法會批准後，已在二〇〇一年一月跟隨歐盟對若干新登記的不超逾 3.5 公噸類別的車輛實施了歐盟 III 期的廢氣排放標準和與歐盟 III 期相若的美國和日本的廢氣排放標準。

#### 建議修訂事項

3. 歐盟將在二〇〇一年十月一日起，對超逾 3.5 公噸的新登記車輛，實施歐盟 III 期廢氣排放標準。歐盟也會在二〇〇二年一月一日起，對其餘

不超逾 3.5 公噸的新登記車輛實施新的廢氣排放標準。我們建議香港跟隨歐盟，對這些新登記的車輛實施歐盟 III 期的廢氣排放標準。但我們建議暫時豁免對新登記的設計重量在 3.5 和 4 公噸之間的柴油小巴實施歐盟 III 期的廢氣排放標準，直至政府對有關以另類燃料小巴替代現有的柴油小巴的建議有所決定才再考慮。我們將會在本文件第 5 段詳述這點。一如以往，我們也會在適當類別的車輛實施與歐盟 III 期相若的美國和日本廢氣排放標準。

4. 我們建議把《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》修訂如下—

(一) 從二〇〇一年十月一日起，收緊設計重量超逾 3.5 公噸的新登記車輛的廢氣排放標準，以達至歐盟 III 期所訂的水平、或日本和美國等國家訂定的與歐盟 III 期相若的廢氣排放標準。設計重量在 3.5 和 4 公噸之間的柴油小巴則獲豁免，但它們須繼續符合現行歐盟 II 期的廢氣排放標準。

(二) 從二〇〇二年一月一日起，收緊若干設計重量不超逾 3.5 公噸的新登記車輛的廢氣排放標準，以達至歐盟 III 期所訂的水平、或日本和美國等國家訂定的與歐盟相若的廢氣排放標準。

(三) 從二〇〇二年一月一日起，要求設計重量不超逾 3.5 公噸的新登記車輛須裝有車載自我診斷系統。

### **豁免設計重量在 3.5 至 4 公噸之間的柴油小巴，使其無須遵守歐盟 III 期廢氣排放標準**

5. 香港的設計重量在 3.5 至 4 公噸之間的十六座位小巴主要來自日本。它們是特別為香港市場製造的。其中一個擁有市場百分之九十佔有率的供應商，曾指出該公司會等候政府在決定是否以石油氣或電動小巴替代現存柴油小巴後，才決定會否設立生產線生產符合歐盟 III 期排放標準的柴油小巴。因現時香港只有約六千輛的柴油小巴，供應商認為同時生產柴油和石油氣小巴在商業角度上並不可行。因此，如在今年十月對這類柴油小巴實施歐盟 III 期或相若的廢氣排放標準，到時新柴油小巴的供應便會出現問題。基於這獨特的情況，小巴商會和香港汽車商會都認為他們不可以接受在今年十月對這類新登記的柴油小巴實施歐盟 III 期或相若的廢氣排放標準。在收緊汽車廢氣排放標準上，我們的政策的其中一個主要考慮點是須有合適的車輛供應。因此，我們建議設計重量在 3.5 至 4 公噸之間的柴油小巴須繼續符合現行歐盟 II 期或相若的廢氣排放標準，直至在引入另類燃料小巴的方案有明確決定為止。

## **諮詢**

6. 香港汽車商會表示，第 4 段提出的有關收緊廢氣排放標準的建議，不會造成車輛供應的問題。
7. 我們已諮詢環境諮詢委員會對有關建議的意見。委員表示支持。

## **對財政和人手的影響**

8. 實施擬議修訂的《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》，不會增加政府在財政方面的開支，亦無須增添人手。

## **公眾反應**

9. 有關建議將會引進污染較少的汽車，有助減低本港的空氣污染。因此應會受到公眾歡迎。

## **意見徵詢**

10. 請委員對第 4 段提出的有關修訂建議提出意見。

## **環境食物局**

二〇〇一年五月