



專業吊機貨車聯會有限公司

Professional Crane Lorry Association Ltd.

陳克勤議員, JP

環境事務委員會主席

c/o 石逸琪女士

環境事務委員會秘書

香港中區 立法會道 1 號

立法會綜合大樓 立法會秘書處

F: 3529 2837 T: 3919 3144

敬啟者：

有關：立法會環境事務委員會 27/11/2015 討論文件事宜

建議收緊新登記車輛廢氣排放標準至歐六水平和新登記電單車及機動三輪車  
廢氣排放標準至歐四水平

本會就上述文件內容當中所列第 12, 14-19 並不同意，其詳情如下。

#### 柴油車輛

12. 現在環保署網頁內所提供的歐六標準重型貨車只有 3 個歐洲品牌共 11 種型號。當中並沒有日本廠商，過往日本品牌在香港重型貨車一直佔市場供應量的 70% 或以上，又上述 11 種型號只有 2 種可作裝配吊機貨車用途。日本本土於 2018 年才實行歐六標準，所以寄望日本廠商提前生產歐六標準重型貨車供應本港市場是不切實際。所以肯定在 2018 年以前本港主是沒有足夠選擇及現貨供應。比較現在香港現有超過 10 個品牌來自不同國家共數十個合適型號，故本會不可能相信各香港用家於 2017 年前可有足夠選擇。法定限期是不可以基於假設而訂立，一但訂立更改是幾乎沒有可能。所以應在市場有充足多實質現貨時才開始討論訂立引入限期。

#### 車輛價格

14. 基於成本因素，無論在何種情況下，歐六車型較歐五車型，在同一品牌同一規格標準下售價最小有 10% 或以上加幅。

#### 燃料效益

15. 本會詢問了大部份車商及有關人仕，均表明在同一引擎氣缸容量（俗稱 C.C.）歐六在每公升行駛里數表現方面普遍較歐五差，每公升可行駛里數約下降 2-5%。



專業吊機貨車聯會有限公司  
Professional Crane Lorry Association Ltd.

維修

16. 歐五現在使的基本減排技術分別為 SCR (Selective Catalytic Reduction / 選擇性觸媒還原) 及 EGR (Exhaust Gas Recirculation / 廢氣再循環)。但上述任何一種技術皆不可完全達至歐六標準，故現今市場上的歐六重型貨車全部將上述 2 種技術結合使用方可達標。當中經過數年時間，涉及艱巨的技術及工藝要求才可結合成新的歐六標準排氣系統。所以現今並非所廠商均能提供歐六重型貨車供市場實際使用。故新系統所需的維修技術要求，是非一般坊間的維修公司可應付的。

17. 過往及現在車輛供應商、職訓局及環保署所聯合舉辦技術研討會，只是著重技術研討，基於可發放資料有限，故對負責日常執行維修技術員的幫助是同時有限。核心技術仍然掌握在代理商的維修部當中。

18. 代理商出售車輛維修資訊方面，一直存在利益衝突及高昂使用費問題。

19. 過往汽車代理商一直有特價套餐維修服務，唯整體價格一直高於市面，故商用重型貨車車主一直反應冷淡。

基於上述理據本會重申，在市場上有齊各種客觀條件下才可訂立引入歐六標準重型貨車限期。

如有垂詢請至電本人 [REDACTED] 聯絡。

順頌鈞鑒



專業吊機貨車聯會  
會長 黃德榮  
二零一五年十一月二十六日

副本送：

陳偉業議員(傳真號碼：2417 9985)  
易志明議員(傳真號碼：2530 9167)