

討論文件

二零零九年十一月二十三日

立法會環境事務委員會

引入歐盟五期汽車燃料標準

目的

我們建議由二零一零年七月一日起把汽車柴油及無鉛汽油的規格收緊至歐盟五期標準，本文件徵求委員對建議的意見。

背景

2. 為減低汽車的廢氣排放，我們的一貫政策是就新登記車輛的廢氣排放和汽車燃料的標準採用切實可行的最嚴格規定。因此，我們一直留意國際相關發展，並持續地收緊車輛廢氣排放和汽車燃料的標準。

3. 經立法會批准後，我們分別在二零零二年及二零零五年把汽車柴油和無鉛汽油收緊至歐盟四期標準。自二零零六年一月起，我們亦與歐洲聯盟(歐盟)同步分階段實施歐四期汽車廢氣排放標準。為進一步減低車輛廢氣排放，自二零零九年一月起，歐盟提升汽車燃料(包括柴油及汽油)的標準至歐盟五期水平，以準備分階段引入歐五期車輛廢氣排放標準，首階段是由二零零九年十月開始實施的重型商業車輛廢氣排放標準。歐盟四期與歐盟五期汽車燃料(包括柴油和汽油)的主要分別是將含硫量上限由 0.005% 收緊為 0.001%。

4. 為鼓勵盡早進口歐盟五期柴油及推廣在本地使用，以改善路邊空氣質素，我們在二零零七年十二月就歐盟五期柴油實施一項優惠稅率，並由二零零八年七月開始，寬免歐盟五期柴油稅率。現時，全港所有油站只提供這種燃料。而汽油方面，根據我們的記錄，含硫量上限符合歐盟五期標準要求的汽油，由二零零八年佔進口總量百份之十，增至本年首七個月的約百份之四十五，顯示歐盟五期汽油的供應正逐漸增加。

5. 我們也檢討了在本港能否實施歐盟五期汽車廢氣排放標準。本港的重型商業車輛主要由日本進口。由於日本車輛製造商要求更多時間，就香港市場生產符合歐盟五期標準的車輛，因此我們還未作好準備實施歐盟五期車輛廢氣排放標準。我們會監察有關情況，當這類車輛在本港有足夠的供應時，我們將重新考慮這項措施。

環保效益

6. 歐盟五期汽車燃料有助減少來自汽車的二氧化硫約 80%，亦有助裝設於車內的排放控制系統提高清除效率，以及引入更先進的排放控制系統，減少車輛廢氣排放。就使用歐盟五期汽油而言，現有汽油車輛所排放的一氧化碳、氮氧化物和碳氫化合物均會減少約 10%。相比歐盟四期柴油，歐盟五期柴油可以使現有柴油車輛的可吸入懸浮粒子排放物減少約 5%。

建議

7. 我們建議修訂載於《空氣污染管制(汽車燃料)規例》(第 311 章附屬法例 L)附表 1 的汽車柴油規格和附表 2 的無鉛汽油規格，把汽車燃料規格提升至歐盟五期水平。

諮詢

8. 我們曾諮詢油公司的意見。他們不反對我們建議的收緊汽車柴油規格至歐盟五期標準。至於將歐盟五期汽油定為法定標準，他們表示需有六個月的通知期作準備。就歐盟五期汽油的價格，油公司表示難以預測引入收緊標準時歐盟五期汽油的價格；而歐盟五期汽油的價格最終取決於市場情況，特別是供求情況。按目前情況估計，歐盟五期汽油相對於歐盟四期汽油的溢價可能少於每公升 0.2 元。

9. 我們在二零零九年十月二十九日以文件傳閱方式就上述建議諮詢環境諮詢委員會，委員支持建議。

立法程序時間表

10. 建議如獲議員支持，我們將通知油公司有關在二零一零年初把修訂法例建議提交立法會審批，並於二零一零年七月一日實施的計劃，以便油公司為在本地市場引入歐盟五期汽油作準備。

徵詢意見

11. 請議員就第 7 段的建議提出意見。

環境保護署

二零零九年十一月