

二零一一年十二月二十一日

討論文件

立法會

環境事務委員會

收緊新登記車輛的廢氣排放標準至歐盟五期水平

目的

我們建議由二零一二年六月一日起，收緊新登記車輛的法定廢氣排放標準至歐盟五期水平，以進一步改善本港路邊空氣質素。本文件就有關建議諮詢委員。

背景

2. 車輛是路邊空氣污染的主要來源。為改善路邊空氣質素，一直以來，我們參照國際上的發展情況，並因應符合規定的車用燃料和車輛的供港時間，收緊車輛的燃料及廢氣排放標準。經立法會批准後，我們由二零零六年一月起，規定新登記車輛符合歐盟四期廢氣排放標準，並於二零一零年七月收緊柴油及汽油的法定標準至歐盟五期標準，以進一步減少車輛廢氣排放及為引入歐盟五期車輛作準備，盡量提高環保效益。

3. 由二零零九年十月一日開始，歐盟分階段收緊新登記車輛的廢氣排放標準至歐盟五期水平。由二零一二年一月起，所有在歐盟新登記車輛須為歐盟五期車輛型號。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%，歐盟五期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%。至於歐盟五期汽油或石油氣車輛排放的氮氧化物，則較歐盟四期同類車輛約少30%。

歐盟五期車輛的供應情況

4. 為鼓勵歐盟五期車輛早日引進香港市場，政府由二零零八年四月起，向符合歐盟五期廢氣排放標準的環保商用車輛提供稅務優惠。因應有關優惠，車輛製造商已提前向本港市場供應歐盟五期車輛。截至二零一一年十一月底，歐盟五期重型車輛型號的數目已增至約480個，相當於我們已批准的歐盟四期重型車輛型號的總數；而輕型車輛型號則為500個，約佔我們已批准的歐盟四期輕型車輛型號的三分之一。車輛供應商已確實，除設計重量不超逾3.5公噸的輕型貨車外，可在二零一二年六月一日或之前就所有車輛種類供應歐盟五期車輛。而設計重量不超逾3.5公噸的歐盟五期輕型貨

車，則會在二零一二年十二月三十一日或之前在港全面供應。

建議

5. 基於上述歐盟五期車輛的供應情況，我們建議修訂《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》，在二零一二年六月一日收緊所有新登記車輛的法定廢氣排放標準至歐盟五期水平，但設計重量不超逾 3.5 公噸的輕型貨車，則建議在二零一二年十二月三十一日才收緊其法定廢氣排放標準。我們在收緊法定廢氣排放標準方面，亦接受同樣嚴格的日本及美國標準，並維持一貫政策，要求新登記柴油私家車的氮氧化物及可吸入懸浮粒子(均是主要路邊污染物)排放表現，須與汽油私家車看齊。

諮詢

6. 我們已諮詢車輛供應商，包括香港汽車商會(主要車輛製造商的本港代表)、右軌汽車商會(香港)有限公司(右軌汽車商會)(平衡進口商的代表)及香港巴士業供應商聯會(巴士製造商的本地代表)。由於車輛供應商已準備向本港市場供應歐盟五期車輛，因此並不反對建議。

7. 雖然右軌汽車商會不反對建議，但該會要求政府提供六個月的過渡期。在過渡期內，二零零五年以後製造的進口二手私家車可獲豁免符合歐盟五期的廢氣排放規定。該會的理由是，過半數的進口二手私家車都是在二零零三年至二零零八年間製造的，因為顧客認為這類車輛價錢合理。如政府實施歐盟五期廢氣排放標準，進口商為符合廢氣排放規定，便須進口在二零零六年以後製造的二手私家車，因而在選擇車輛時會受限制。由於需求激增，亦會推高符合歐盟五期規定的二手私家車車價，從而削弱二手私家車的競爭力，打擊該會會員的業務，特別是由於日圓升值及經濟衰退，其會員現時已面對困難的經營環境。為期六個月的過渡安排，有助二手私家車進口商適應收緊廢氣排放標準的建議。

8. 我們經仔細考慮後，不建議答允右軌汽車商會的要求，理據如下：

(a) 過去 12 個月，由個別或平衡進口商進口的 11,500 輛汽車中，約有 6,000 輛已符合歐盟五期規定。至於在二零零七年後製造的二手私家車，符合規定的比率約 90%。即使是在二零零七年及二零零六年製造的二手私家車(即明年車齡將達五至六年的車輛)，符合歐盟

五期廢氣排放標準的比率亦分別達到約 80%及 70%，遠高於二零零六年我們實施歐盟四期廢氣排放標準時觀察所得的比率。當時，符合歐盟四期廢氣排放標準的二手私家車只有約 15%。鑑於符合規定的二手私家車供應充足，收緊所有新登記車輛的法定廢氣排放標準至歐盟五期水平，對二手私家車進口商應不會造成問題。事實上，由於收緊車輛廢氣排放標準至歐盟五期水平的建議要到二零一二年六月才生效，因此二手私家車進口商應有充分時間清理存貨，並調整採購及市場推廣策略。

- (b) 路邊空氣污染已達嚴重水平，我們須盡一切可行辦法，減少車輛廢氣排放。此外，這些低於標準的汽車一旦引進本港市場，將持續運作十年或以上才會被淘汰；以及
- (c) 如答允右軸汽車商會的要求，對致力向本港市場供應歐盟五期私家車的私家車供應商便有欠公平。

9. 我們亦已諮詢貨車、的士、公共小巴及非專營巴士營辦商。他們大致上不反對建議。然而，非專營巴士及公共小巴營辦商提出以下建議：

非專營巴士營辦商

- (a) 在實施歐盟五期廢氣排放標準作為新登記車輛的法定廢氣排放規定後，繼續透過環保商用車輛稅務寬減計劃，向歐盟五期商用車輛提供稅務優惠。
- (b) 調高資助額以便吸引更多車主把老舊非專營巴士更換為歐盟五期車輛。
- (c) 將鼓勵車主更換較污染車輛的一筆過資助常規化，以協助車主把老舊車輛更換為新車。
- (d) 規定車輛製造商提供車輛維修資料；以及

公共小巴營辦商

- (e) 鼓勵車輛供應商向本港市場提供更多合適的歐盟五期柴油公共小巴型號。

10. 我們對上述建議的回應如下：

非專營巴士營辦商

- (a) 根據環保商用車輛稅務寬減計劃，排放表現卓越、並優於當時法定要求的新登記環保商用車輛，其買家可獲首次登記稅寬減。現時環保商用車輛的認可標準現訂定在歐盟五期水平。根據常規安排，我們每年會按當時的法定廢氣排放標準及最新的車輛技術，檢討認

可標準。若檢討後需收緊當時的認可標準，新認可標準會由每年四月一日起實施。在實施建議的歐盟五期車輛廢氣排放標準後，我們會沿用同一安排檢討是否需收緊現有的認可標準。換句話說，認可標準會維持在歐盟五期水平至 2013 年 3 月 31 日為止。

- (b) 由二零一零年七月推出更換歐盟二期柴油商業車輛資助計劃至二零一一年十一月底，共有 483 輛歐盟二期非專營巴士根據這個計劃更換為新巴士，其中 73% 是歐盟五期車輛型號。隨著歐盟五期旅遊巴士型號在本港市場供應增加，已有更多車主選購這些較環保的旅遊巴士。為維持實行中資助計劃的完整性，我們沒有計劃改變資助額。
- (c) 一筆過資助計劃，旨在鼓勵車主提早以新車取代較污染的柴油商業車輛，藉此盡早解決路邊空氣污染問題。如計劃成為常規安排，不但有違上述目的，更與污染者自付的原則(即車主應負責更換老舊車輛)背道而馳。要進一步解決老舊商用車輛造成的空氣污染問題，我們認為不能單靠優惠來吸引車主，反而要考慮推出抑制措施，使他們不願意繼續以老舊車輛營運。

(d) 車輛供應商會應顧客要求，向他們提供車輛維修資料。部分車輛供應商亦有為車輛維修技工舉辦車輛維修技術研討會；以及

公共小巴營辦商

(e) 我們一直鼓勵車輛供應商向本港市場引進更多合適的公共小巴。為此，我們最近分別為兩家柴油公共小巴的準供應商安排兩次會議，以便他們向公共小巴業界簡介他們的柴油公共小巴。我們會繼續協助車輛供應商與運輸業界商討有關車輛事宜。

11. 我們已在二零一一年十一月十四日諮詢環境諮詢委員會。委員支持有關建議。

公眾反應

12. 我們預計公眾會支持有關建議，因為建議會有助進一步減少汽車廢氣排放。

徵詢意見

13. 請委員就上文第 5 段所述的建議發表意見。

環境保護署

二零一一年十二月