CB(1)389/15-16(02)

本署檔號
Our Ref: (13) in EP11/V1/102/8 Part 2
來函檔號
Your Ref:
電　　話
Tel. No.: 2594 6301
圖文傳真
Fax. No.: 2827 8040
電子郵件
Email: kwfong@epd.gov.hk

Environmental Protection Department
Revenue Tower Office
33/F, Revenue Tower,
5 Gloucester Road,
Wan Chai, Hong Kong

環境保護署
稅務大樓辦事處
香港灣仔
告士打道五號
稅務大樓三十三樓

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
議會事務部 1
高級議會秘書
石逸琪女士

石女士：

環境事務委員會
跟進事項一覽表

環境事務委員會在 2015 年 11 月 27 日的會議上討論「建議收緊新登記車輛廢氣排放標準」，議員要求政府提交補充資料。我們的回應現載於附件供議員參閱。

如有任何疑問，請與本人聯絡(電話：25946301)。

環境保護署署長

(方健華 代行)

2016 年 1 月 4 日

附件

a) 政府當局文件(立法會 CB(1)180/ 15-16(03)號文件)第 16 至 19 段所載資料以外的補充資料，說明歐盟 VI 期車輛的維修事宜，包括為本地車輛維修業提供的培訓、可供市民 使用的車輛維修服務，以及維修成本

歐盟六期柴油車利用廢氣循環系統（EGR）和選擇性催化還原器（SCR），以及柴油粒子過濾器（DPF）等減排技術，分別控制氮氧化物及粒子的排放。由於這些技術已應用於歐盟四期及五期柴油車，車輛維修技工對有關技術並不陌生。為協助車輛維修技工掌握維修柴油車的技術，職業訓練局（VTC）自 2012 年起，即當歐盟五期標準成為本港新登記車輛的法定排放標準，一直定期提供培訓課程。

另外，環境保護署（環保署）一直與職業訓練局、車輛製造商、香港商用車輛維修業協會及其他有關機構合作，為車輛維修業界舉辦研討會，並發放最新的車輛維修資訊。在 2015 年 4 月至 12 月期間，我們共舉辦了三場研討會，最近在去年 11 月 27 日舉辦的研討會，約有 350 人出席。香港商用車輛維修業協會亦認為這些研討會對業界有用。我們將繼續舉辦類似研討會，並會與各協辦機構共同合作豐富這些研討會內容，令車輛維修業更為受用。

此外，歐盟六期排放標準已規定車輛製造商在收費後必須公開其車輛維修資料。我們亦會在修訂空氣污染管制（車輛設計標準）（排放）規例（第 311 章，附屬法例 J）以收緊法定車輛排放標準至歐盟六期時，加入同樣要求。

有部份車輛供應商已為其歐盟六期車輛提供比歐盟五期車輛更具競爭力的維修套餐式服務。歐盟六期車輛的維修費用應不會與歐盟五期車輛有很大差別。

b) 因應歐洲委員會計劃引入實際駕駛排放測試程序(Real Driving Emission test procedures)，以評估歐盟 VI 期車輛在路上的排放性能，在香港相應推行的計劃

為確保車輛在道路上行駛時的排放表現與其在實驗室進行測試時一致，歐盟已逐步將實際駕駛排放測試納入歐盟六期標準。現時，歐盟已開始對重型車輛（設計重量超過 3.5 公噸）實施實際駕駛排放測試，稍後將公佈輕型車輛由 2019 年 9 月[1]起實施測試的詳情。

---

[1]來源: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-5945_en.htm

我們在收緊新登記車輛的排放標準至歐盟六期時，會納入上述實際駕駛排放測試要求。因此，當歐盟六期標準生效時，我們將只允許能同時通過認證實驗室及實際駕駛排放測試要求的車輛在香港作首次登記。

c) **有關配備直噴引擎的歐盟 VI 期輕型汽油車輛的微細粒子(即 PM2.5)排放量的統計數字，以及按地區(包括東涌)就該等車輛在香港的數量的預期增幅對本地空氣質素 (例如空氣中 PM2.5 的濃度)的影響所作的分析(連同就"最好"及"最壞"情況和不同天 氣情況假設所作的分析)。**

根據環保署委托本地學者進行的多項研究顯示，本港空氣中的懸浮粒子年均濃度，約有六成來自香港境外區域，在冬季時這比例可上升至七成。為紓緩懸浮粒子污染問題，香港政府與廣東省政府一直致力合作實施區域空氣質素管理計劃，以減少珠三角地區四種主要空氣污染物(包括懸浮粒子)的排放。管理計劃包括致力減少發電廠，工廠和汽車的污染物排放。這些努力已見成效。從 2005 年到 2014 年，我們一般空氣質量監測站所錄得的 $PM_{2.5}$ 年均值平均下降了 29%，而路邊站平均值亦有 33%的下降。詳情可參閱附件。

為管制柴油私家車排放出的 $PM_{2.5}$，歐盟五期排放標準已規定這些車輛需要符合粒子數量的排放限值。近年來，汽油直噴引擎因較省油而在歐洲逐漸普及，一些日本汽車製造商也開始發展同類引擎。配有該款引擎的車輛在香港的數量亦正在上升，但我們並沒有它們的數目。

跟柴油引擎相同，汽油直噴引擎亦會排放出大量 $PM_{2.5}$。為減少它們的 $PM_{2.5}$ 排放，歐盟已在歐盟六期標準引入這類汽油車輛的粒子數量排放限值，做法跟跟柴油引擎一致。藉著引入粒子數量限值及實際行駛排放測試要求以加強管制車輛的路面排放，所以汽油車輛目前不是 $PM_{2.5}$ 的主要排放源。

附件

2005 年至 2014 年各監測站的 $PM_{2.5}$ 年均值(微克／立方米)

環保署空氣質量監測站	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2005 年到 2014 年變化(%)
甲. 一般監測站											
中西區								29	33	28	-3%(1)
東區							30	25	28	-	-7%(2)
葵涌								29	32	28	-3%(1)
觀塘								28	33	31	11%(1)
深水埗								28	31	33	18%(1)
荃灣	43	41	41	37	32	30	35	29	31	28	-35%
沙田								26	29	25	-4%(1)
大埔								28	-	27	-4%(1)
東涌	40	40	39	37	30	29	32	28	26	24	-40%
元朗	42	43	43	41	33	32	36	29	37	35	-17%
塔門	38	34	38	35	28	26	31	25	30	27	-29%
平均(一般)	41	40	40	38	31	29	33	28	31	29	-29%
乙. 路邊監測站											
中環	48	47	45	41	35	36	39	33	34	28	-42%
銅鑼灣								42	45	38	-10%(1)
旺角							37	32	33	31	-16%(3)
平均(路邊)	48	47	45	41	35	36	38	36	37	32	-33%

註:

(1) 2012 年和 2014 年的百分比差異

(2) 2011 年和 2013 年的百分比差異

(3) 2011 年和 2014 年的百分比差異

陰影框代表“該年沒有量度 $PM_{2.5}$”.

“ - ”表示沒有足夠的有效數據供計算用

因為屯門空氣監測站於 2013 年 12 月才開始運作及 2014 年沒有足夠的有效數據供計算用，故此並沒有把該站加入上表