

立法會

Legislative Council

立法會 CB(1)751/16-17 號文件

檔號：CB1/SS/6/16

內務委員會會議文件

《2017 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》小組委員會報告

目的

本文件匯報《2017 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》小組委員會("小組委員會")的商議工作。

背景

香港對汽車廢氣排放的管制

2. 為改善路邊空氣質素，政府當局一直參照國際間關於汽車燃料及廢氣排放標準的發展情況，並因應符合相關標準的車用燃料和車輛的供港時間，收緊本地汽車燃料及廢氣排放標準。當局透過修訂《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第 311J 章)(“《規例》”)，收緊車輛廢氣排放標準。¹《規例》就多個事項作出規定，包括規定香港汽車的構造須令其排放的廢氣符合《規例》各附表指明的廢氣排放標準。

現行的新登記汽車廢氣排放標準

3. 在香港，新登記汽車(柴油私家車除外)須符合的車輛廢氣排放標準，由 2012 年起分階段收緊至歐盟 V 期標準，而新登記電單車和機動三輪車須符合的車輛廢氣排放標準，亦由 2007 年起收緊至歐盟 III 期標準。鑑於柴油私家車排放的污染物普遍較汽油車輛為多，政府當局由 1998 年起規定柴油私家車須

¹ 《規例》由環境局局長根據《空氣污染管制條例》(第 311 章)第 43(1)(rg)條訂立。

符合更嚴格的車輛廢氣排放標準，即加利福尼亞的廢氣排放標準。加利福尼亞 LEV II 標準由 2006 年起在本港實施。然而，政府當局由 2009 年起行使《規例》第 3 條的豁免條文，容許某些未能符合法定的加利福尼亞 LEV II 標準的柴油私家車作首次登記，因為經相關實驗室測試核證，該等車輛能符合當時就汽油私家車訂立的法定歐洲聯盟("歐盟")廢氣排放標準。²

車輛廢氣排放標準的國際發展情況

4. 歐盟已由 2013 年 12 月、2015 年 9 月及 2016 年 9 月起，分別把新登記重型車輛(即設計重量超過 3.5 公噸的車輛)、輕型車輛(客車)及輕型車輛(貨車)的廢氣排放標準收緊至歐盟 VI 期標準。就電單車及機動三輪車而言，歐盟已由 2017 年 1 月起實施歐盟 IV 期廢氣排放標準。加利福尼亞州亦已由 2015 年起把車輛廢氣排放標準收緊至 LEV III 標準。

《2017 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》

5. 《2017 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》("《修訂規例》")於 2017 年 2 月 17 日在憲報刊登，並於 2017 年 2 月 22 日提交立法會按先訂立後審議的程序處理。《修訂規例》旨在由 2017 年 7 月 1 日起，分階段在香港就新登記車輛(柴油私家車、設計重量不超過 9 公噸的巴士、設計重量超過 3.5 公噸的小型巴士、電單車及機動三輪車除外)實施歐盟 VI 期廢氣排放標準，以及把新登記柴油私家車的廢氣排放標準，由加利福尼亞 LEV II 標準收緊至 LEV III 標準。《修訂規例》所訂的詳細實施時間表載於**附錄 I**。《修訂規例》將自 2017 年 7 月 1 日起實施。

小組委員會

6. 在 2017 年 2 月 24 日舉行的內務委員會會議上，議員同意成立小組委員會研究《修訂規例》。小組委員會由易志明議員擔任主席，曾舉行兩次會議，與政府當局進行討論。小組委員會的委員名單載於**附錄 II**。

² 根據《規例》第 3 條，空氣污染管制監督(現時為環境保護署署長)如認為將任何汽車或任何類別汽車豁免受《規例》的條文或其任何部分規限，是符合公眾利益的，則可如此將其豁免。

7. 為了讓小組委員會有更多時間考慮《修訂規例》，以及就其商議工作擬備報告提交內務委員會，小組委員會主席於2017年3月22日的立法會會議上動議一項議案，將該項附屬法例的審議期延展至2017年4月12日的立法會會議。該項議案獲得通過。

小組委員會的商議工作

8. 委員原則上支持收緊新登記車輛的法定廢氣排放標準，以改善路邊空氣質素。小組委員會在審議《修訂規例》時，曾討論實施時間表、符合標準的車輛在市場的供應、柴油私家車的廢氣排放標準、對車輛維修業界的支援，以及旨在逐步淘汰歐盟IV期以前柴油商用車輛的特惠資助計劃。

實施時間表及符合標準的車輛在市場的供應

9. 部分委員認為，政府當局應等待市場上符合標準的車輛有充裕的供應，以及有足夠的車輛品牌/型號(包括日本或中國品牌/型號)可供選擇時，才收緊新登記重型貨車及巴士的廢氣排放標準。這將有助避免市場由某些車輛供應商壟斷，並降低符合標準的車輛的價格以至運輸業界的循規成本。此外，實施時間表應顧及環境保護署("環保署")及運輸署完成車輛型號審批程序，及購買訂單發出後車輛從海外付運抵港所需的時間。這些委員要求政府當局考慮押後重型貨車及巴士的新車輛廢氣排放標準生效日期。

10. 政府當局解釋，當本港市場佔有率合共約70%至80%的車輛供應商能在市場推出符合標準的某類別車輛(包括該類別車輛的主要品牌)時，就該類別車輛實施更嚴格的廢氣排放標準，便會切實可行。就此，政府當局在制訂實施時間表時，已諮詢車輛供應商，並已考慮未來數年符合標準的車輛在本地的供應情況。³為回應運輸業界所提出的關注，一如《修訂規例》所訂明，政府當局已把貨車及非專營巴士須符合歐盟VI期廢氣排放

³ 據政府當局所述，香港汽車商會已表示，實施歐盟VI期廢氣排放標準不會擾亂本地市場的車輛供應情況，車輛供應仍會充足。至於內地車輛供應商，政府當局表示，該等供應商主要向本地市場供應非專利巴士。內地巴士製造商主要從歐洲或美國引擎供應商採購引擎，引擎供應商在供應歐盟VI期引擎方面並無困難。如巴士買家對這些巴士供應商的歐盟VI期巴士感興趣，這些巴士供應商在供應歐盟VI期巴士方面並無困難。

標準的生效日期，由 2017 年 1 月 1 日延遲一年至 2018 年 1 月 1 日。

11. 部分委員關注符合歐盟 V 期標準的車輛與符合歐盟 VI 期標準的車輛之間的差價導致運輸業界須承擔的循規成本。就此，政府當局認為，車輛價格由市場決定，主導因素包括經濟狀況、貨幣匯率、銷售策略、市場競爭等。政府當局認為，要在收緊車輛廢氣排放標準的過程中維持車輛價格在合理水平，最有效的方法是保持本地市場有足夠競爭。因此，政府當局在訂定新廢氣排放標準的生效日期時，車輛供應是否充足是關鍵的考慮因素。

12. 為了順利推行收緊車輛廢氣排放標準的建議，並經進一步考慮委員的意見和運輸業界對新車輛廢氣排放標準生效時，符合標準的車輛及具備相關技能的車輛維修技工在本港的供應情況的關注後，政府當局在小組委員會第二次會議上表示會動議議案修訂《修訂規例》，以達到以下目的：

- (a) 將設計重量超過 3.5 公噸的新登記重型車輛(設計重量不超過 9 公噸的巴士及設計重量超過 3.5 公噸的小型巴士除外)實施歐盟 VI 期廢氣排放標準的生效日期，由 2018 年 1 月 1 日延後 9 個月至 2018 年 10 月 1 日；及
- (b) 將新登記柴油私家車實施加利福尼亞 LEV III 廢氣排放標準的生效日期，由 2017 年 7 月 1 日延後 3 個月至 2017 年 10 月 1 日。

13. 與此同時，政府當局會在修訂《修訂規例》的議案中加入其他相應或文本上的修訂。⁴

⁴ 相應修訂主要包括(a)還原《規例》中關於加利福尼亞 LEV II 廢氣排放標準的條文，該等條文會繼續適用於在 2017 年 9 月 30 日或之前新登記的柴油私家車，以及(b)將歐盟 V 期廢氣排放標準的適用期限由 2017 年 12 月 31 日延後至 2018 年 9 月 30 日。當局亦作出一項文本修訂，以更正《修訂規例》英文文本中一個排印上的錯誤。

柴油私家車

採用加利福尼亞 LEV 標準

14. 小組委員會詢問當局基於甚麼理由就新登記柴油私家車採用更嚴格的廢氣排放標準(即加利福尼亞 LEV 標準)，以及不再容許通過歐盟汽油私家車測試的柴油私家車作首次登記。

15. 政府當局表示，由於柴油私家車的粒子及氮氧化物排放量遠高於汽油私家車的排放量，政府當局由 1998 年起已在《規例》中就柴油私家車採用加利福尼亞 LEV 標準作為法定要求，以遏抑柴油私家車的首次登記。廢氣排放標準於 2006 年由 LEV I 收緊至 LEV II。鑑於美國加利福尼亞州於 2015 年再把有關標準由 LEV II 收緊至 LEV III，政府當局建議在《修訂規例》中同樣收緊有關標準。

16. 政府當局指出，香港汽車商會在 2009 年爭取容許符合汽油私家車法定廢氣測試的柴油私家車作首次登記，儘管該等車輛不能符合法定的加利福尼亞 LEV 標準。由於當時沒有證據顯示歐盟汽油私家車測試在驗試柴油私家車方面有不足之處，政府當局行使《規例》第 3 條的豁免條文，容許通過歐盟汽油私家車測試的柴油私家車作首次登記。因此，柴油私家車的數目在 2009 年後增加兩倍，增長速度遠快於同期汽油私家車的 35% 增長。

17. 政府當局進一步指出，國際間近年越來越關注已通過歐盟測試的柴油私家車在實際駕駛時廢氣排放量高的情況，儘管該類車輛沒有藉減效裝置通過排放認證測試。一些權威組織發現，在實驗室測試時符合相關訂明排放認證標準的歐盟 III 期至歐盟 VI 期柴油私家車，在實際駕駛時的氮氧化物排放量遠超規定上限。⁵ 政府當局亦向小組委員會指出，巴黎、墨西哥城、馬德里及雅典的市長曾於 2016 年 12 月在墨西哥城舉行的 C40 市長峰會上簽署空氣質素宣言，承諾在 2025 年之前禁止所有柴油

⁵ 舉例而言，受荷蘭基建及環境部資助的荷蘭應用科學研究組織在測試 16 輛歐盟 VI 期柴油私家車在路面行駛時的氮氧化物排放量後，發現該等車輛的排放量平均超過規定上限 5 至 6 倍。英國運輸署在測試 19 輛歐盟 VI 期柴油私家車在路面行駛時的氮氧化物排放量後，發現該等車輛的排放量平均超過規定上限 6 倍以上。國際清潔交通委員會(協助揭發大眾汽車減效裝置事件的獨立非牟利組織)發現，歐盟 VI 期柴油私家車在路面行駛時氮氧化物的平均排放量甚至可能違反歐盟 III 期標準的排放上限。

車在其城市行走，以解決空氣污染問題。⁶ C40 還呼籲世界各地的市民支持並參與他們減少城市空氣污染的運動，簽署全球請願書，當中包括要求車輛製造商在 2025 年之前停止生產柴油車。因應上述發展，政府當局認為停止接受只能通過歐盟汽油私家車測試但不符合法定加利福尼亞 LEV 標準的柴油私家車作首次登記，是恰當的做法。

18. 至於為何柴油商用車輛無須如柴油私家車般符合加利福尼亞 LEV 標準，政府當局解釋，不同類別的車輛的廢氣排放標準應切合香港的情況。就柴油私家車而言，雖然採用 LEV 標準本身並非控制本地私家車整體數目增長的一種手段，但此舉措亦呼應本港以公共交通為本的政策，因為過分依賴私家車，會加劇道路交通擠塞。此外，使用其他能源的私家車(汽油、混合動力或電動私家車)選擇豐富，而這些私家車造成的路邊空氣污染較柴油私家車為少。另一方面，基於運作需要，商用車輛甚少使用汽油作為燃料，而非柴油型號商用車輛的選擇及效能依然有限。

加利福尼亞 LEV III 柴油私家車在實際駕駛時與在實驗室測試時的廢氣排放表現比較

19. 小組委員會要求政府當局說明加利福尼亞 LEV III 柴油私家車在實際駕駛時與在實驗室測試時的廢氣排放表現比較，並詢問當局，若發現加利福尼亞 LEV III 柴油私家車在實際駕駛時的廢氣排放表現並非優於歐盟 VI 期柴油私家車，政府當局會否考慮就柴油私家車實施另一套廢氣排放標準，或立法禁止這類車輛在香港作新登記。就此，政府當局提供了以下資料，供小組委員會參閱：

- (a) 適用於柴油私家車的各種廢氣排放標準(即歐盟 V 期標準、歐盟 VI 期標準、加利福尼亞 LEV II 標準及加利福尼亞 LEV III 標準)的比較，包括各種污染物的排放上限、測試程序及該等標準的其他主要規定；及
- (b) 有關國際間支持及反對使用柴油私家車的主要論據的分析。⁷

⁶ C40 是一個致力應對氣候變化的世界大城市網絡。

⁷ 請參閱政府當局就小組委員會在 2017 年 3 月 7 日會議上所提事宜作出的書面回應(於 2017 年 3 月 20 日發出的立法會 CB(1)688/16-17(02)號文件)第 1(b)至(e)項。

20. 政府當局確認並不知悉有任何大型研究比較加利福尼亞 LEV III 柴油私家車在實際駕駛時與在實驗室測試時的廢氣排放表現。然而，當局注意到，加利福尼亞空氣資源委員會一直依賴完善的汽車排放控制計劃，包括實施廣泛的新車認證要求、施加適用於在道路上行駛車輛的使用周期的在用車輛要求，以及對不符合這些要求的製造商採取執法行動。正如歐盟議會的相關研究結果顯示，加利福尼亞空氣資源委員會就柴油私家車訂定的加利福尼亞 LEV III 標準，較歐盟 VI 期標準嚴格。雖然當局不能排除禁止使用柴油私家車的可能性，但採用更嚴格的加利福尼亞 LEV III 廢氣排放標準，從而只准許符合該標準的柴油私家車輸入香港，而不全面禁止使用柴油私家車，在目前應是一種有效及平衡的做法。政府當局會繼續觀察國際間在車輛廢氣排放標準方面的發展，並會實施最適合香港情況的廢氣排放管制。

歐盟 VI 期實際駕駛排放要求

21. 小組委員會察悉，國際間有論點認為應全面評估柴油私家車的廢氣排放表現，因為除氮氧化物外，該類車輛的各種污染物排放表現均較汽油私家車優勝。此外，柴油私家車整體數量較少，對路邊空氣質素造成的不良影響應較柴油商用車輛的影響不顯著。亦有意見聲稱，符合歐盟 VI 期實際駕駛排放(RDE)要求的柴油私家車在路面排放的氮氧化物應已大幅減少。因此，小組委員會要求政府當局澄清柴油私家車對環境的不良影響，以及實際駕駛排放要求是否可靠及足夠。

22. 政府當局表示，本港路邊懸浮粒子(包括 PM₁₀ 和 PM_{2.5})及二氧化氮(主要源自車輛排放的氮氧化物)濃度處於高水平，是空氣污染問題的主要挑戰。經實施一系列車輛廢氣排放管制措施後，2016 年年底的路邊 PM₁₀ 及 PM_{2.5} 濃度較 1999 年分別減少約 58% 及 52%。然而，二氧化氮的水平只降低 17%，並維持在香港空氣質素指標所訂有關上限的兩倍以上。除非遏止柴油私家車數量的增長，否則該類車輛在實際駕駛時所排放的大量氮氧化物會繼續對路邊空氣質素構成顯著風險。此外，當局並無就柴油徵收燃油稅，這可能是導致本港柴油私家車數量大幅增加的重要原因。

23. 政府當局進一步表示，符合歐盟 VI 期實際駕駛排放要求的柴油私家車的氮氧化物排放量，仍可遠高於有關的規定上限，尤其是在引入實際駕駛排放測試的初段，原因如下：

- (a) 歐盟就柴油私家車進行的實際駕駛排放測試並不完全反映"實際駕駛"情況，因為測試會在規定的條件下進行，例如將車輛的加速及減速限制在一定範圍內，這是實際駕駛時不大可能出現的情況；及
- (b) 實際駕駛排放要求的監測階段會在 2017 年 9 月開始。在此階段，實際駕駛排放測試結果與柴油私家車是否獲批准登記在道路使用並無關係。換言之，柴油私家車在實際駕駛時的廢氣排放量仍可遠高於規定上限。由 2019 年 9 月起，實際駕駛排放測試結果才會起作用，但即使如此，實際駕駛排放測試上限將會是有關規定上限的 2.1 倍。由 2021 年 9 月起，測試上限才會收緊至規定上限的 1.5 倍。

對車輛維修業界的支援

24. 部分委員關注到車輛維修技工在維修歐盟 VI 期車輛方面的技術可能不足。他們認為政府當局應加強支援車輛維修業界，以配合收緊法定車輛廢氣排放標準，並應確保具備相關技能的車輛維修技工及歐盟 VI 期車輛的零件在本地的供應充足。主席強調，車輛製造商有需要開放與歐盟 VI 期車輛的車載自我診斷系統("診斷系統")有關的軟件，⁸ 以及確保所收取的費用合理。

25. 政府當局表示，當局一直聯同車輛製造商、職業訓練局和代表中小型車輛維修工場的商用車輛修理協會(包括香港汽車修理同業商會和香港商用車維修業協會)，舉辦關於先進柴油引擎的技術研討會。所有主要的歐洲和日本車輛製造商已承諾參與這些研討會。此外，引擎潤滑油和柴油噴射設備(這些均是先進柴油引擎的主要部分)供應商，亦有在技術研討會作出講解。由 2015 年起，約 1 200 名車輛維修技工參加了 7 場技術研討會。研討會講義會上載至環保署的網站。政府當局向小組委員會保證，當局會繼續與相關方面合作，舉辦更深入的培訓。

26. 政府當局亦解釋，歐盟 VI 期廢氣排放標準規定車輛製造商須提供車輛維修資訊，但可收取費用。部分車輛製造商表示，限制車輛維修技工使用診斷工具和軟件，從以壟斷車輛的

⁸ 歐盟委員會規例第 582/2011 號把診斷系統的定義界定為"車上或連接至引擎的系統，而該系統能檢測故障，並在適用的情況下，能藉警報系統顯示發生故障、能藉儲存於電腦記憶體的信息識別可能發生故障的範圍，以及能將該信息傳送至車外系統"。

維修，並不符合製造商的利益。事實上，越多車輛維修技工懂得修理該等製造商的車輛，車輛買家越有可能會考慮選購其車輛。此外，車輛供應商會以合理的價格提供診斷系統檢查器(包括軟件)。市場上亦有由第三方供應的診斷系統檢查器。

其他事宜

法定廢氣排放標準對跨境車輛的適用性

27. 小組委員會詢問，來自內地的跨境車輛是否同樣須符合本港當時就同類新登記車輛實施的法定標準。

28. 政府當局表示，內地商用車輛如在香港行駛，需要在香港登記，並符合相關法定廢氣排放標準。至於獲批配額來港的內地非商用車輛(包括內地公務車和內地商務車)，配額持有人須根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374E 章)向運輸署申請國際通行許可證("許可證")，這些車輛才可來港。在申請許可證前，這些車輛須在香港通過機件檢驗。運輸署會按許可證相關國際公約所訂的車輛構造規定檢驗車輛，主要目的是確保該等車輛處於良好的運作狀態及安全的機械狀況。廢氣排放系統亦須處於良好的操作狀況，但對於這些非商用車輛的廢氣排放水平，則沒有特定要求。

旨在逐步淘汰歐盟 IV 期以前柴油商用車輛的特惠資助計劃

29. 鑑於現時為淘汰歐盟 IV 期以前柴油商用車輛(包括貨車、小型巴士及非專營巴士)而實施的特惠資助計劃下向合資格車主發放的特惠資助額，是參照 2012 年 12 月至 2013 年 11 月期間新車的平均應課稅值計算，而有車主關注到歐盟 V 期與歐盟 VI 期型號車輛的價格有差異，在當局收緊車輛廢氣排放標準後，他們便須付出額外費用把歐盟 IV 期以前柴油商用車輛更換為歐盟 VI 期型號，部分委員要求政府當局考慮增加特惠資助額，以回應該等車主的關注。

30. 政府當局表示，當局在 2014 年 1 月 10 日尋求立法會財務委員會批准撥款，以供發放特惠資助，逐步淘汰歐盟 IV 期以前的柴油商用車輛。正如當局當時所解釋，擬淘汰車輛的車齡越高，特惠資助額會越低，而金額在計劃的整個實施期會維持不變。車主不論是否購買新車取代舊車，都可獲發放特惠資助。車主可選擇在強制淘汰日期前拆毀車輛，並因應車齡獲取較高的特惠資助額。這會提供額外推動力，鼓勵車主更早採取行動。

政府當局認為提高特惠資助額會對已透過計劃淘汰柴油商用車輛的車主非常不公平。

31. 主席、姚思榮議員及陸頌雄議員依然認為，政府當局在日後檢討特惠資助計劃時，應考慮符合標準的車輛的價格，或考慮另行制訂計劃，鼓勵運輸業界早日改用歐盟 VI 期型號。主席表示日後或會在其他場合跟進該等建議。政府當局察悉委員的意見及建議。

對附屬法例作出的修訂

32. 小組委員會支持上文第 12 及 13 段所述政府當局當時建議就《修訂規例》提出的修訂。小組委員會法律顧問已審閱擬議修訂，並表示沒有發現擬議修訂在法律及草擬方面有任何問題。政府當局其後在 2017 年 3 月 29 日的立法會會議上動議一項議案(**附錄 III**)，就《修訂規例》作出所述修訂。⁹ 該項議案獲得通過。小組委員會並無以其名義提出任何修訂建議。

徵詢意見

33. 謹請議員察悉小組委員會的商議工作。

立法會秘書處
議會事務部 1
2017 年 3 月 31 日

⁹ 政府當局於 2017 年 3 月 27 日致函小組委員會，解釋為何作出預告，擬提前在 2017 年 3 月 29 日的立法會會議上動議當時擬提出的議案，而非按照慣常做法，在 2017 年 4 月 12 日的立法會會議(即根據已延展的審議期可修訂該附屬法例的最後一次立法會會議)上動議該議案。該函件於 2017 年 3 月 27 日隨立法會 CB(1)741/16-17 號文件送交議員參閱。立法會秘書於 2017 年 3 月 27 日發出另一通告(立法會 CB(3)445/16-17 號文件)通知議員，如任何議員在 2017 年 3 月 27 日的限期前表示擬作出預告，在 2017 年 4 月 12 日的立法會會議上動議議案修訂《修訂規例》，政府當局會被要求改於 2017 年 4 月 12 日的立法會會議上動議其擬議議案，以便所有修訂《修訂規例》的議案可在同一次立法會會議上處理。截至指明期限，秘書處沒有接獲任何議員表示擬在 2017 年 4 月 12 日的立法會會議上動議議案修訂《修訂規例》。經立法會主席批准，政府當局的議案於 2017 年 3 月 29 日的立法會會議上處理。

收緊新登記車輛廢氣排放標準的實施時間表

《2017 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》規定——

- a) 設計重量不超過 3.5 公噸的新登記輕型車輛須根據下列時間表符合歐盟 VI 期廢氣排放標準：

| 車輛種類 | 實施日期 | |
|------------|----------------------------------|----------------------------------|
| | 歐盟 6 期 b 車載自我診斷系統 歐盟 6 期 1 | 歐盟 6 期 c 車載自我診斷系統 歐盟 6 期 2 |
| | | |
| 私家車(汽油)及的士 | 2017 年 7 月 1 日 | 2019 年 9 月 1 日 |
| 小型巴士及貨車 | 2018 年 1 月 1 日 | 2020 年 9 月 1 日 |

- b) 設計重量超過 3.5 公噸的新登記重型車輛(設計重量不超過 9 公噸的巴士及設計重量超過 3.5 公噸的小型巴士除外)須根據下列時間表符合歐盟 VI 期廢氣排放標準：

| 車輛種類 | 實施日期 | |
|--------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| | 歐盟 VI 期 車載自我診斷系統 階段 A/B | 歐盟 VI 期 車載自我診斷系統 階段 C |
| | | |
| 巴士(設計重量超過 9 公噸)及貨車 | 2018 年 1 月 1 日 | 2019 年 4 月 1 日 |

- c) 新登記柴油私家車由 2017 年 7 月 1 日起須符合加利福尼亞 LEV III 標準。
- d) 就設計重量不超過 9 公噸的新登記巴士及設計重量超過 3.5 公噸的小型巴士而言，由於該等車輛的歐盟 VI 期型號在本地市場的供應不足，因此該等車輛須繼續符合歐盟 V 期廢氣排放標準。

在收緊廢氣排放標準時，政府當局會維持現行做法，接受不遜於歐盟 VI 期規定的日本和美國標準。

[資料來源：環境保護署於 2017 年 2 月就《2017 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》發出的立法會參考資料摘要第 19 段]

《2017 年空氣污染管制(車輛設計標準)
(排放)(修訂)規例》小組委員會

委員名單

| | |
|------|--|
| 主席 | 易志明議員, JP |
| 委員 | 張宇人議員, GBS, JP 黃定光議員, SBS, JP 陳克勤議員, BBS, JP 陳健波議員, BBS, JP 謝偉俊議員, JP 胡志偉議員, MH 姚思榮議員, BBS 莫乃光議員, JP 梁繼昌議員 郭偉強議員 郭榮鏗議員 張超雄議員 葛珮帆議員, JP 廖長江議員, SBS, JP 鍾國斌議員 楊岳橋議員 尹兆堅議員 朱凱廸議員 何君堯議員, JP 邵家輝議員 陳沛然議員 陳振英議員 陳淑莊議員 許智峯議員 陸頌雄議員 鄺俊宇議員 (至 2017 年 3 月 21 日為止) 譚文豪議員 姚松炎議員 |
| | (總數：28 名委員) |
| 秘書 | 石逸琪女士 |
| 法律顧問 | 盧志邦先生 |
| 日期 | 2017 年 3 月 22 日 |

附錄 III

立法會決議

立法會決議

1

附表
第 1 條

2

《釋義及通則條例》

決議

(根據《釋義及通則條例》(第 1 章)第 34(2)條)

《2017 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》

議決修訂於 2017 年 2 月 22 日提交立法會會議省覽的《2017 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》(即刊登於憲報的 2017 年第 24 號法律公告)，修訂方式列於附表。

附表

修訂《2017 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》

1. 取代第 6 條

第 6 條 ——

廢除該條
代以

“6. 修訂第 7B 條(在 2006 年 1 月 1 日或該日後登記的某些汽車的車輛設計標準)

(1) 第 7B(1)條 ——

廢除(a)、(b)及(c)段。

(2) 第 7B(1)(d)(ii)條 ——

廢除

“或該日後”

代以

“至 2017 年 9 月 30 日期內(首尾兩日包括在內)”。

(3) 第 7B(1)(d)條 ——

廢除

“標準；”

代以

“標準。”。

(4) 第 7B(1)條 ——

廢除(e)、(f)、(g)、(h)、(i)、(j)、(k)、(l)、(m)、
(n)、(o)、(p)及(q)段。”。

2. 修訂第 8 條(修訂第 7E 條(在 2012 年 6 月 1 日或該日後登記的某些汽車的車輛設計標準))
- (1) 第 8 條 ——
廢除第(1)款。
 - (2) 第 8(8)、(9)及(10)條 ——
廢除
“2017 年 12 月 31 日”
代以
“2018 年 9 月 30 日”。
3. 修訂第 9 條(加入第 7F、7G 及 7H 條)
- (1) 第 9 條，新訂第 7F(6)(b)條 ——
廢除
“2017 年 7 月 1 日”
代以
“2017 年 10 月 1 日”。
 - (2) 第 9 條，新訂第 7G(12)(d)、(13)(c)、(14)(d)、(15)(d)及(17)(c)條 ——
廢除
“2018 年 1 月 1 日”
代以
“2018 年 10 月 1 日”。
 - (3) 第 9 條，新訂第 7H 條，標題 ——
廢除
“2018 年 1 月 1 日”
代以
“2018 年 10 月 1 日”。

- (4) 第 9 條，新訂第 7H(2)(d)、(3)(d)、(5)(c)及(6)(c)條 ——
廢除
“2018 年 1 月 1 日”
代以
“2018 年 10 月 1 日”。
4. 修訂第 10 條(修訂第 8 條(符合更嚴格的標準))
- 第 10 條 ——
廢除
“7D、7E、7F”
代以
“7B、7D、7E、7F”。
5. 修訂第 11 條(修訂第 9 條(第 7、7B、7C、7D、7E 及 14 條不適用的車輛))
- (1) 第 11(1)條 ——
廢除
“7D、7E、7F”
代以
“7B、7D、7E、7F”。
 - (2) 第 11(2)條 ——
廢除
“7D、7E、7F”
代以
“7B、7D、7E、7F”。

6. 修訂第 13 條(修訂第 14 條(某些汽車須裝有車載自我診斷系統))

第 13 條 ——

廢除第(5)款。

7. 取代第 29 條

第 29 條 ——

廢除該條

代以

“29. 修訂附表 12(在 2006 年 1 月 1 日或該日後登記的某些汽車的車輛設計標準(排放))

(1) 附表 12 ——

廢除

“及 7E 條]”

代以

“條]”。

(2) 附表 12 ——

廢除(a)及(c)段。”。

8. 修訂第 32 條(加入附表 17、18 及 19)

第 32 條，英文文本，新訂附表 17，第 2 部，(c)(iii)段 ——

廢除

“Environment”

代以

“Environmental”。