

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(1)647/16-17(02)號文件

檔號：CB1/SS/6/16

《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

背景資料簡介

目的

本文件旨在提供有關《2017年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》("《修訂規例》")的最新背景資料，並綜述立法會相關委員會討論有關收緊新登記車輛廢氣排放標準的事宜時，議員所提出的主要意見和關注。

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上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期水平，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1月起收緊至歐盟III期水平。鑒於柴油私家車排放的污

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。

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 1 月起在香港生效。現時，柴油私家車即使未能符合加利福尼亞 LEV II 標準，仍然獲准進行首次登記，因為該等車輛經相關實驗室測試核證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。

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 期水平。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。加利福尼亞亦已由 2015 年起把車輛廢氣排放標準收緊至 LEV III 水平。

《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

5. 《修訂規例》於 2017 年 2 月 17 日在憲報刊登，並於 2017 年 2 月 22 日提交立法會進行先訂立後審議的程序。《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。實施時間表詳載於附錄 I。

議員提出的主要意見及關注

6. 政府當局在 2015 年 11 月 27 日及 2016 年 12 月 19 日的環境事務委員會("事務委員會")會議上，向事務委員會簡介收緊新登記汽車廢氣排放標準的建議。事務委員會進而在 2017 年 2 月 24 日的會議上聽取公眾對建議的意見。議員在審核 2016-2017 年度開支預算和聽取政府當局簡介 2017 年施政報告中相關措施期間，亦有提及相關事宜。議員提出的主要意見及關注綜述於下文各段。

修訂建議的效益

7. 議員詢問在改善空氣質素方面，預計收緊新登記車輛的廢氣排放標準會帶來甚麼可量化的效益。政府當局表示，為改善路邊空氣質素而實施的整體措施，包括收緊車輛廢氣排放標準，已令過去 5 年路邊氮氧化物的濃度減少約 20%。不過，把個別措施對改善路邊空氣質素的成效量化，並不切實可行。

實施時間表及符合標準的車輛的供應

8. 部分議員認為，政府當局應待符合標準的車輛的相關型號在市場有充足的供應，才收緊新登記車輛的廢氣排放標準。鑒於日本型號的價錢普遍較為低廉，政府當局尤須確保這些型號有供應，以盡量減少對小型運輸服務營運商構成的財政負擔。然而，部分其他議員則認為，在當局確定新廢氣排放標準的實施日期前，主要車輛供應商未必能夠提早制訂業務計劃及引進符合標準的車輛型號。這些議員建議政府當局在更換政府車輛時，購置符合歐盟 VI 期廢氣排放標準的車輛，以便提前推動市場的供應。

9. 政府當局解釋，就個別種類的車輛而言，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車輛(包括該種類車輛的主要牌子)時，就該種類的車輛實施更嚴格的廢氣排放標準，便切實可行。就此，政府當局在制訂實施時間表時，已諮詢車輛供應商，並已考慮未來數年相關種類的歐盟 VI 期車輛在本地的供應情況。在諮詢期間，各主要車輛供應商曾表示可由 2016 年 9 月起在本地市場推出歐盟 VI 期的私家車和的士，並可由 2017 年 1 月起推出歐盟 VI 期的商用車輛(設計重量不超過 9 公噸的巴士和設計重量超過 3.5 公噸的小型巴士除外；該等車輛不受《修訂規例》影響)。為回應運輸業界所提出的關注，政府當局已把就貨車及非專營巴士實施歐盟 VI 期廢氣排放標準的生效日期，由 2017 年 1 月 1 日延遲一年至 2018 年 1 月 1 日。延遲實施時間表後，車輛供應方面不大可能會有問題。政府當局亦強調，在更換政府車輛時，現行政策是因應市場供應、運作需要和政府資源，優先採用低排放的環保車輛。

10. 部分議員不接受政府當局的解釋，認為當局不應純粹基於假設或評估符合標準的車輛的相關型號在市場會有供應，便收緊新登記車輛的廢氣排放標準。就此，事務委員會在 2017 年 2 月 24 日的會議上通過兩項議案，促請政府當局：

- (a) 把收緊私家車及的士廢氣排放標準的生效日期，由 2017 年 7 月 1 日延遲至 2018 年 1 月 1 日；及
- (b) 在市場有足夠的品牌(包括日本或中國品牌)可供選擇，以及車輛製造商所採用的相關技術(包括廢氣排放測試軟件)開放時，才確定就巴士及貨車實施新廢氣排放標準的日期。

柴油私家車的廢物排放標準

11. 議員察悉，政府當局會把新登記柴油私家車的廢物排放標準收緊至加利福尼亞 LEV III 標準，而有別於現行政策，當局不會再接受符合歐盟 VI 期汽油車標準的柴油私家車進行新登記。議員要求當局說明這項政策改變的理據。

12. 政府當局表示，有證據顯示，柴油私家車在道路行駛時排放的氮氧化物，遠較在排放認證實驗室進行測試時為多。同時，在香港登記的柴油私家車數目在大約 7 年內增加兩倍，由 2009 年 12 月的 2 066 輛增加至 2016 年 11 月的 7 278 輛，增幅遠高於同期汽油私家車數目的 35% 增幅。如不遏止柴油私家車數目的增長，柴油私家車的數目便會繼續迅速增加，對本港路邊空氣質素構成重大風險。因此，在收緊廢氣排放標準同時，不接受符合歐盟 VI 期汽油車標準的柴油私家車進行登記，是合適的做法。由於政府一貫政策是鼓勵公眾乘搭集體運輸工具，並且除非有真正駕駛需要，否則不應購置車輛，因此上述針對柴油私家車新登記的改動，不應視為減少公眾的購車選擇。政府當局指出，放眼海外，巴黎、馬德里及雅典已採取更進取的政策處理空氣污染的問題，即承諾在 2025 年或之前淘汰所有柴油車輛。

對車輛維修業的支援

13. 議員反映，車輛維修業關注到車輛維修技工在維修歐盟 VI 期車輛方面的技術不足。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，並應確保合資格車輛維修技工及歐盟 VI 期車輛的零件在本地的供應充足。雖然歐盟 VI 期廢氣排放標準規定，相關車輛製造商須在公眾人士繳付合理費用後，向他們提供車輛維修資訊，但議員強調該規定應包括開放與歐盟 VI 期車輛的車載自我診斷系統有關的軟件，而非只提供車輛修理手冊。

14. 政府當局解釋，車輛維修技工對歐盟 VI 期柴油車輛所採用的排放控制技術(例如廢氣循環系統、選擇性催化還原器及柴油粒子過濾器)不應感到陌生，因為該等技術已應用於歐盟 IV 及 V 期柴油車輛。為協助車輛維修技工掌握維修柴油車輛的最新技術，職業訓練局("職訓局")自 2012 年起，即自歐盟 V 期成為香港新登記車輛的法定廢氣排放標準時起，一直定期提供培訓課程。環境保護署("環保署")一直與職訓局、車輛製造商、行業組織及其他機構合作舉辦研討會，發放最新的車輛維修資訊。

車輛排放性能測試

15. 議員詢問當局會否就車輛年度檢查("年檢")及被偵測到在路面排放過量廢氣的車輛而設的廢氣測試，採用劃一的標準，以加強法定廢氣排放標準的執法工作。他們認為，運輸署應在車輛年檢加入氮氧化物排放測試。

16. 政府當局回應時表示，環保署一直與運輸署跟進採用劃一廢氣排放標準的事宜。要在車輛年檢加入氮氧化物排放測試，將須增設車輛測試中心，以管理車輛檢驗工作。此外，在政府當局檢討空氣質素指標時，部分持份者表示，規定所有登記車輛須在運輸署的車輛年檢接受氮氧化物排放測試，未必具有成本效益，因為只有少數車輛排放過量氮氧化物。因此，政府當局會繼續針對廢氣排放情況嚴重的車輛實施具體措施，例如採用路邊遙測感應器偵測車輛的廢氣排放量。

立法會質詢

17. 在 2015 年 3 月 25 日、2015 年 10 月 14 日及 2016 年 2 月 17 日的立法會會議上，陳克勤議員、馮檢基議員及易志明議員分別提出有關車輛廢氣排放管制的質詢。質詢涵蓋的事宜包括為車輛維修技工提供技術培訓、車輛廢氣排放規管制度的檢討，以及推廣在香港使用環保商用車輛的支援措施。有關質詢及政府當局答覆的超連結載於**附錄 II**。

最新發展

18. 在 2017 年 2 月 24 日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》。

相關文件

19. 相關文件一覽表載於**附錄 II**。

立法會秘書處

議會事務部 1

2017年3月6日

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**

相關文件一覽表

日期	事項	文件
2015年 11月27日	環境事務委員會 會議	政府當局就"建議收緊新登記車輛廢氣排放標準"提供的文件 (立法會 CB(1)180/15-16(03) 號文件) 會議紀要 (立法會 CB(1)495/15-16 號文件) 政府當局的跟進文件 (立法會 CB(1)389/15-16(02) 號文件)
2016年 3月30日	環境事務委員會 會議	政府當局就"混合動力專營巴士試驗中期結果"提供的文件 (立法會 CB(1)705/15-16(05) 號文件) 會議紀要 (立法會 CB(1)969/15-16 號文件)
2016年 4月6日	財務委員會審核 2016-2017年度 開支預算的特別 會議	議員提出的書面問題及政府當局的答覆 (答覆編號： ENB337)
2016年 12月19日	環境事務委員會 會議	政府當局就"收緊新登記車輛廢氣排放標準的建議"提供的文件 (立法會 CB(1)295/16-17(06) 號文件) 政府當局就2016年12月19日會議上所提有關建議收緊新登記車輛廢氣排放標準的事宜作出的書面回應 (立法會 CB(1)571/16-17(02) 號文件) 會議紀要 (立法會 CB(1)504/16-17 號文件)

日期	事項	文件
2017年 1月23日	環境事務委員會 會議	政府當局就"2017年施政報告——環境局的政策措施：環境保護"提供的文件 (立法會 CB(1)451/16-17(01) 號文件)
2017年 2月22日	在立法會會議上提交《2017年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》	環境保護署發出的立法會參考資料摘要 (EP150/L1/3) 法律事務部報告 (立法會 LS34/16-17 號文件)
2017年 2月24日	環境事務委員會 會議	有關收緊新登記汽車廢氣排放標準的最新資料簡介 (立法會 CB(1)563/16-17(01) 號文件)

相關立法會質詢的超連結：

日期	立法會質詢
2015年3月25日	有關陳克勤議員所提質詢(書面)的 新聞公報
2015年10月14日	有關馮檢基議員所提質詢(書面)的 新聞公報
2016年2月17日	有關易志明議員所提質詢(書面)的 新聞公報