

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(1)882/16-17 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EA

環境事務委員會 特別會議紀要

日 期：2017 年 2 月 24 日(星期五)
時 間：上午 8 時 30 分
地 點：立法會綜合大樓會議室 2

出席委員：何君堯議員, JP (副主席)
梁耀忠議員
張宇人議員, GBS, JP
林健鋒議員, GBS, JP
黃定光議員, SBS, JP
陳克勤議員, BBS, JP
謝偉俊議員, JP
梁國雄議員
何俊賢議員, BBS
易志明議員, JP
胡志偉議員, MH
馬逢國議員, SBS, JP
莫乃光議員, JP
陳志全議員
陳恒鑾議員, JP
梁志祥議員, BBS, MH, JP
梁繼昌議員
郭偉强議員
張超雄議員
葛珮帆議員, JP
廖長江議員, SBS, JP
蔣麗芸議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
尹兆堅議員
朱凱迪議員
何啟明議員
邵家輝議員

許智峯議員
鄭俊宇議員
羅冠聰議員
姚松炎議員

列席議員：譚文豪議員

缺席委員：陳淑莊議員(主席)
梁美芬議員, SBS, JP
郭榮鏗議員
劉業強議員, MH, JP

出席公職人員：議程第 I 項

環境保護署副署長(3)
張趙凱渝女士, JP

環境保護署助理署長(空氣質素政策)
莫偉全先生, JP

環境保護署首席環境保護主任(流動污染源)
何德賢先生

應邀出席人士：議程第 I 項

公共巴士同業聯會
主席
黃良柏先生

中港澳直通巴士聯會
秘書長
陳宗彝先生

元朗區旅運巴士同業聯會
副主席
文海迪先生

香港客貨車司機協會

副秘書長

馮振邦先生

九龍區旅運巴士同業聯會

執行委員

黃焯安先生

屯門區旅運巴士同業聯會

主席

葉崇堅先生

香港區旅運巴士同業聯會

副主席

陳志德先生

香港汽車商會

副會長

劉家輝先生

香港專業吊運聯會有限公司

主席

吳國榮先生

公民黨

代表

高天羽先生

香港貨車商會

會長

梁悅真先生

香港汽車服務業聯會

會長

董清良先生

香港汽車工業學會

會長

李耀培博士

香港歐洲商務協會轄下汽車委員會
主席

Andreas-frank Hermann BINDER 先生

健康空氣行動

傳訊主任

陳君沛先生

香港商用車維修業協會有限公司

副會長

馬晟瑋先生

西北區的士司機從業員總會

主席

黃永忠先生

國際汽車及航空工程師學會(香港)

副主席

陳福祥先生

自由黨青年團

主席

符傳富先生

專業吊機貨車聯會有限公司

秘書

黃德榮先生

個別人土

周偉倫先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)1
石逸琪女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)1
吳華翠女士

議會事務助理(1)1
潘耀敏小姐

I. 聽取公眾對收緊新登記車輛廢氣排放標準的建議提出的意見

(立法會 CB(1)295/—— 政府當局就"收緊新
16-17(06)號文件 登記車輛廢氣排放
標準的建議"提供的
文件

立法會 CB(1)563/—— 立法會秘書處就"收
16-17(01)號文件 緊新登記汽車廢氣
排放標準"擬備的最
新資料簡介

立法會 CB(1)571/—— 政府當局就 2016 年
16-17(02)號文件 12 月 19 日會議席上
所提有關收緊新登
記車輛廢氣排放標
準建議的事項作出
的書面回應)

與團體代表/個別人士及政府當局舉行會議

不出席會議的團體/個別人士提交的意見書

(立法會 CB(1)563/—— 新大嶼山巴士(一九
16-17(10)號文件 七三)有限公司)

在主席缺席的情況下，副主席接手主持會議。

2. 副主席歡迎政府當局的代表及團體代表/個別人士出席會議。他提醒團體代表/個別人士，他們向事務委員會提交的意見書及在會議上陳述的意見，不會享有《立法會(權力及特權)條例》(第 382 章)所提供的保障及豁免。

團體代表/個別人士陳述意見

3. 應副主席邀請，共有 21 名團體代表/個別人士就收緊新登記車輛廢氣排放標準的建議陳述意見。這些團體代表/個別人士的意見摘要載於**附件**。

(會後補註：在會議後接獲的兩份意見書於 2017 年 2 月 24 日及 3 月 3 日以電郵方式送交委員參閱。)

討論

政府當局的回應

4. 應副主席邀請，環境保護署副署長(3)("環保署副署長(3)")及助理署長(空氣質素政策)就團體代表/個別人士發表的意見作出綜合回應。環保署副署長(3)表示，汽車是路邊空氣的主要污染源。為改善路邊空氣質素，政府當局的一貫政策是因應國際間的最新發展，待符合標準的燃料及車輛在本港的供應充足後便收緊汽車的燃料及廢氣排放標準，以及鼓勵市民在日常生活中以公共交通工具代步。政府當局在 2015 年 11 月及 2016 年 12 月的會議上，分別向事務委員會簡介收緊新登記車輛廢氣排放標準的初步及修訂建議。為回應運輸業界所提出的關注，政府當局已在修訂建議中把就貨車及非專營巴士實施歐盟 VI 期廢氣排放標準的擬議生效日期，由 2017 年 1 月 1 日延遲一年至 2018 年 1 月 1 日。政府當局會繼續聯同職業訓練局及車輛製造商舉辦更多車輛維修研討會，發放有關引擎設計先進車輛的維修保養資訊。政府當局亦會檢討將由 2018 年 4 月 1 日起失效的環保商業車輛首次登記稅豁免安排。

5. 環保署副署長(3)澄清，鑒於柴油私家車排放的污染物(包括氮氧化物及粒子)普遍較汽油車輛為多，政府當局已由 1998 年起採用更嚴格的加利福尼亞 LEV 標準作為柴油私家車的法定排放上限。將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 標準的建議，只是把本港的現行標準提高。根據國際間權威組織的最新發現，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，即使沒有借助減效裝置通過測試，在實際駕駛時的廢氣排放量遠超規定上限。有鑒於此，政府當局建議由 2017 年 7 月 1 日起停止現行安排，不再准許通過歐盟汽油私家車測試的柴油私家車作首次登記。

6. 運輸業界關注到，由於本地市場對右軚歐盟 VI 期車輛的需求低，因此這類車輛未必有足夠的型號可供選擇。助理署長(空氣質素政策)就此表示，代表大部分車輛供應商的汽車商會，包括香港汽車商會及香港歐洲商務協會轄下汽車委員會，已保證實施歐盟 VI 期廢氣排放標準不會擾亂本地市場的车辆供應情況，而該等汽車商會亦不反對擬議的實施時間表。他補充，同樣使用右軚車輛的新加坡已計劃由 2018 年 1 月 1 日起就柴油車輛實施歐盟 VI 期廢氣排放標準。

7. 有意見關注到，符合歐盟 VI 期標準的車輛短缺，而當局現正推行計劃，逐步淘汰歐盟 IV 期以前的柴油商業車輛，其間同時收緊車輛廢氣排放標準，或會導致對歐盟 VI 期車輛的需求急增，因而推高該類車輛的價格。助理署長(空氣質素政策)就此表示，相對於過去數年每年在該計劃下退役的歐盟 IV 期以前柴油商業車輛的平均數字(約 17 000 部)，餘下會在 2019 年年底前退役的該類車輛為數不多(約 23 000 部)，因此當局預計該計劃不會對歐盟 VI 期車輛的需求構成過大壓力。

8. 關於政府當局應接受符合歐盟 VI 期實際駕駛排放要求的柴油私家車這項建議，助理署長(空氣質素政策)表示，實際駕駛排放要求仍然容許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，由 2019 年 9 月起可超出 1.1 倍，由 2021 年起則可超出 50%。為解決柴油車輛造成的空氣污染問題，巴黎、墨西哥城、馬德里及雅典的市長已在 C40 市長峰會上承諾於 2025 年之前禁止柴油車輛在其城市行走。雖然有評論稱柴油私家車數目佔私家車總數不足 1%，但柴油私家車數目在過去數年迅速增長。若當局不採取行動禁止不符合法定加利福尼亞 LEV 標準的柴油私家車作首次登記，柴油私家車的增長速度會繼續遠超汽油私家車，令路邊空氣污染情況更為嚴重。

實施時間表及符合標準車輛的供應

9. 易志明議員認為，政府當局由 2018 年 1 月 1 日起就新登記貨車及非專營巴士實施歐盟 VI 期廢

氣排放標準這個時間安排，似乎並不符合當局的一貫政策，即待符合標準的車輛在本港的供應充足時才收緊車輛廢氣排放標準。據他了解，歐盟 VI 期車輛型號在本地市場的供應仍然有限，而該等型號的價格較高，會增加運輸業界符合新廢氣排放標準的經濟負擔。他強調政府當局應在證實歐盟 VI 期車輛的供應充足後才實施新廢氣排放標準。為回應車輛維修業界對車輛維修技工在維修歐盟 VI 期車輛方面技術不足的關注，政府當局應規定車輛製造商須開放維修保養技術，包括測試軟件。

10. 邵家輝議員強調，政府當局在訂定收緊車輛廢物排放標準的時間時，應考慮有關時間安排對運輸業界是否可行。梁國雄議員提醒當局，過早實施新廢氣排放標準會導致歐盟 VI 期車輛的需求急增和推高該等車輛的價格，有損業界的運作及生存空間。黃定光議員及梁志祥議員表示，由於業界曾報稱現時的歐盟 IV 及 V 期車輛有各種技術問題，因此政府當局應待相關技術成熟後才在香港實施歐盟 VI 期廢氣排放標準。

11. 環保署副署長(3)表示，據車輛代理商所述，本地市場會有充足的歐盟 VI 期車輛供應，以配合實施時間表。就新登記的貨車及非專營巴士而言，新標準的生效日期已由 2017 年 1 月 1 日延遲一年至 2018 年 1 月 1 日。助理署長(空氣質素政策)重申，香港汽車商會已保證實施歐盟 VI 期廢氣排放標準不會擾亂本地市場的車輛供應情況。此外，車輛供應商將一如向來在歐洲聯盟的做法，以合理的價格提供有關歐盟 VI 期車輛的維修保養資訊及車載自我診斷系統("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，而這些檢查器似乎較受業界歡迎。

12. 姚松炎議員建議政府當局帶頭購置歐盟 VI 期車輛，並規定政府工程項目的承辦商須採購該等車輛，務求在實施新車輛廢氣排放標準前推動市場供應符合標準的車輛。助理署長(空氣質素政策)表示，按照現行政策，當局在更換政府車輛時會視乎市場供應、運作需要和資源考慮，優先採用低排放的環保車輛。

柴油車輛的廢氣排放標準及表現

13. 許智峯議員表示，民主黨原則上支持政府當局收緊車輛廢氣排放標準的建議。他要求當局說明作出政策改變，不再接受通過歐盟汽油私家車測試的柴油私家車作首次登記的理據。鑒於多個空氣污染情況不嚴重的國家均沒有禁止柴油私家車在道路行走，他質疑柴油車輛對健康構成的不良影響是否如普羅大眾聽信般嚴重。

14. 環保署副署長(3)重申政府當局以公共交通為本的政策。她並表示，鑒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。由於當時沒有證據顯示歐盟汽油私家車測試在驗測柴油私家車方面有不足之處，因此政府當局於 2009 年同意准許通過汽油私家車法定廢氣排放測試(即歐盟 V 期)的柴油私家車作首次登記，儘管該等車輛不能符合加利福尼亞 LEV 標準。不過，國際間近年越來越關注柴油私家車廢氣排放量高的情況，亦有權威科學研究結果顯示這情況。鑒於國際間關注到柴油車輛造成的空氣污染，巴黎、墨西哥城、馬德里及雅典的市長已承諾於 2025 年之前禁止所有柴油車輛在其城市行走，以解決空氣污染問題。因此，政府當局擬由 2017 年 7 月 1 日開始不再准許通過歐盟汽油私家車測試的柴油私家車作首次登記。

15. 姚松炎議員詢問當局基於甚麼理由，不立即停止接受通過歐盟汽油私家車測試的柴油私家車作首次登記，當局事實上可以這樣做，然後才把法定上限由加利福尼亞 LEV II 標準收緊至 LEV III 標準。環保署副署長(3)回應時表示，政府當局沒有這樣做，是因為考慮到持份者的不同意見，加上柴油私家車賣家需要時間為有關改變作準備。

16. 副主席察悉，根據政府當局，歐盟 VI 期輕型柴油車輛的氮氧化物排放量較歐盟 V 期型號的排放量減少 55%。不過，在 2019 年 9 月至 2021 年 9 月期間，實際駕駛排放測試上限仍是有關規定上限的 2.1 倍。他要求當局澄清，寬鬆的實際駕駛排

放測試上限，實際上會否令氮氧化物排放量無法藉着廢氣排放標準由歐盟 V 期標準提高至歐盟 VI 期標準而減少 55%。

17. 助理署長(空氣質素政策)確認上述情況。他補充，由 2021 年 9 月起，實際駕駛排放測試才會收緊至規定上限的 1.5 倍。在此之前，柴油私家車在實際駕駛時的氮氧化物排放量仍可遠高於規定上限。柴油私家車在實際駕駛時會瞬時增加引擎的負載，但實際駕駛排放測試未有模擬這情況。

就建議進行諮詢

18. 邵家輝議員察悉，相關附屬法例(即《2017 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》)已於 2017 年 2 月 17 日刊登憲報，並於 2017 年 2 月 22 日提交立法會。他不滿政府當局沒有待事務委員會聽取運輸業界的意見並與政府當局進一步討論立法建議後，才敲定實施時間表及把立法建議刊登憲報。梁志祥議員提出類似意見。

19. 環保署副署長(3)表示，政府當局已在 2015 年 11 月 27 日的會議上向事務委員會簡介初步建議。政府當局經考慮就初步建議諮詢持份者所得的意見後，已修訂實施時間表，改由 2017 年 7 月 1 日起分階段收緊新登記車輛(柴油私家車除外)的廢氣排放標準至歐盟 VI 期標準。當局亦已檢討管制新登記柴油私家車的措施。政府當局其後在 2016 年 12 月 19 日的事務委員會會議上向委員簡介有關事宜時，委員普遍支持修訂建議。

(為了有足夠時間討論，副主席將會議由指定結束時間延長 15 分鐘。)

議案

20. 副主席請委員參閱易志明議員提出的以下兩項議案：

議案 1

"交通運輸業界一向支持政府的環保工作，但認為政府並未有考慮實際情況，在業界面對的資金、營運成本上升、維修技術開放及設施等問題尚未解決前，堅持盡快落實推出歐盟六型車輛之入口標準，嚴重影響業界之運作及生存，本會現建議政府修改條例之生效日期：

私家車及的士之生效日期延後至
2018 年 1 月 1 日。"

(Translation)

"The transport trades have all along supported the Government's efforts in environmental protection, but opine that the Government has not taken the actual situation into consideration and has insisted to expeditiously implement the Euro VI emission standards for vehicle import before the problems faced by the trades on capital, rising operating costs, the opening up of maintenance technology and the provision of facilities are solved, which will gravely affect the operation and survival of the trades, and this Panel proposes that the Government should amend the commencement dates as stipulated under the relevant ordinance to the effect that:

The commencement dates for private cars and taxis be postponed to 1 January 2018."

21. 副主席決定易志明議員提出的議案與議程項目直接相關。委員不反對事務委員會處理該項議案。環保署副署長(3)應副主席邀請作出回應，表示政府當局在訂定由 2017 年 7 月 1 日起收緊私家車及的士的相關廢氣排放標準時，已考慮所有相關因素，並認為該實施時間表恰當。

22. 副主席把議案付諸表決。在出席的委員中，11名委員表決贊成議案，6名委員表決反對，並無委員棄權。副主席宣布議案獲通過。

議案 2

"交通運輸業界一向支持政府的環保工作，但認為政府並未有考慮實際情況，在業界面對的資金、營運成本上升、維修技術開放及設施等問題尚未解決前，堅持盡快落實推出歐盟六型車輛之入口標準，嚴重影響業界之運作及生存，本會現建議政府修改條例之生效日期：

巴士及貨車的相關廢氣排放標準
應於下列情況出現後才確立實施
日期：

- (a) 市場有足夠品牌選擇(包括日本或中國品牌)；及
- (b) 確保汽車製造商之技術開放，包括測檢軟件。"

(Translation)

"The transport trades have all along supported the Government's efforts in environmental protection, but opine that the Government has not taken the actual situation into consideration and has insisted to expeditiously implement the Euro VI emission standards for vehicle import before the problems faced by the trades on capital, rising operating costs, the opening up of maintenance technology and the provision of facilities are solved, which will gravely affect the operation and survival of the trades, and this Panel proposes that the Government should amend the commencement dates as stipulated under the relevant ordinance to the effect that:

The commencement dates of relevant emission standards for buses and goods vehicles should be finalized when the following conditions are met:

- (a) sufficient choices of brands (including Japanese or Chinese ones) are available in the market; and
- (b) relevant technologies (including softwares for emission testing) adopted by car manufacturers are made public."

23. 副主席決定易志明議員提出的議案與議程項目直接相關。委員不反對事務委員會處理該項議案。環保署副署長(3)應副主席邀請作出回應，表示實施歐盟 VI 期廢氣排放標準不會影響本地市場的車輛供應情況，車輛供應仍會充足。歐盟 VI 期廢氣排放標準規定車輛製造商須提供維修保養資訊。

24. 副主席把議案付諸表決。在出席的委員中，12 名委員表決贊成議案，4 名委員表決反對，並無委員棄權。副主席宣布議案獲通過。

25. 副主席要求政府當局就在會議上通過的兩項議案提供書面回應。

(會後補註：在會議上通過的議案的措辭載於立法會 CB(1)608/16-17(01)及(02)號文件，並於 2017 年 2 月 27 日發給委員。政府當局就議案作出的回應載於立法會 CB(1)654/16-17(01)號文件，並於 2017 年 3 月 6 日送交事務委員會委員及抄送予《2017 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》小組委員會委員參閱。)

經辦人/部門

II. 其他事項

26. 議事完畢，會議於上午 10 時 41 分結束。

立法會秘書處

議會事務部 1

2017 年 4 月 26 日

**環境事務委員會
特別會議**

日期：2017 年 2 月 24 日(星期五)

時間：上午 8 時 30 分

地點：立法會綜合大樓會議室 2

聽取公眾對收緊新登記車輛廢氣排放標準的建議提出的意見

團體/個別人士提出的意見及關注摘要

編號	團體名稱/個別人士姓名	意見書/主要意見及關注
1.	公共巴士同業聯會	- 支持收緊新登記車輛廢氣排放標準的建議。 - 政府當局應提供更多財政資助及稅務優惠，協助為遵從新標準而須承擔更高成本的運輸業界。 - 政府當局應為車輛維修業界提供支援，以配合收緊車輛廢氣排放標準。
2.	中港澳直通巴士聯會	由於符合歐盟 VI 期標準的右軚車輛因本地市場細小而供應有限，會推高該類車輛的價格，因此政府當局應提供財政資助，協助運輸業界遵從新標準。
3.	元朗區旅運巴士同業聯會	- 反對就小型巴士及設計重量超過 9 公噸的巴士實施歐盟 VI 期廢氣排放標準的擬議生效日期(即 2018 年 1 月 1 日)。 - 政府當局應在頒布新廢氣排放標準後給予 12 個月的時間，讓業界採購符合歐盟 VI 期標準的車輛，然後才實施新標準。 - 旨在逐步淘汰歐盟 IV 期以前柴油商業車輛的特惠資助計劃，應涵蓋歐盟 IV 期柴油商業車輛。
4.	香港客貨車司機協會	建議延遲就小型巴士及貨車實施新廢氣排放標準，直至符合歐盟 VI 期標準的車輛、零件和配件及具備相關技能的車輛維修技工在本地市場的供應充足。
5.	九龍區旅運巴士同業聯會	- 支持收緊新登記車輛廢氣排放標準的政策意向。 - 政府當局應延長符合歐盟 VI 期廢氣排放標準的商業車輛的稅務寬減，因為現時本地市場供應的符合標準車輛僅限於價格較高昂的歐洲型號。

編號	團體名稱/個別人士姓名	意見書/主要意見及關注
6.	屯門區旅運巴士同業聯會	- 由於歐盟 VI 期車輛及其零件和配件的成本高昂，加上合資格的車輛維修技工短缺，因此對收緊車輛廢氣排放標準有保留。 - 符合歐盟 VI 期標準的零件和配件非常昂貴，並需經常更換。
7.	香港區旅運巴士同業聯會	- 支持改善路邊空氣質素的政策意向。 - 符合歐盟 IV 及 V 期標準的後處理系統非常昂貴，並需經常更換。 - 政府當局應為運輸業界提供財政及技術支援，以便業界須符合的廢氣排放標準過渡至歐盟 VI 期。
8.	香港汽車商會	立法會 CB(1)563/16-17(02)號文件(只備中文本)
9.	香港專業吊運聯會有限公司	- 市場未有供應符合歐盟 VI 期標準並支援在車上裝設吊重設備及引擎空轉時間長的重型貨車。 - 本地市場欠缺具備相關技能維修符合歐盟 VI 期標準重型貨車的維修技工。
10.	公民黨	立法會 CB(1)607/16-17(01)號文件(只備中文本)
11.	香港貨車商會	- 支持改善路邊空氣質素的政策意向。 - 歐盟 VI 期廢氣排放標準的生效日期應予延遲，直至符合標準的車輛及具備相關技能的維修技工在本地市場的供應充足。
12.	香港汽車服務業聯會	立法會 CB(1)563/16-17(03)號文件(只備中文本)
13.	香港汽車工業學會	立法會 CB(1)563/16-17(04)號文件(只備中文本)
14.	香港歐洲商務協會轄下汽車委員會	立法會 CB(1)563/16-17(05)號文件(只備英文本)
15.	健康空氣行動	立法會 CB(1)563/16-17(06)號文件
16.	香港商用車維修業協會有限公司	立法會 CB(1)563/16-17(07)號文件(只備中文本)

編號	團體名稱/個別人士姓名	意見書/主要意見及關注
17.	西北區的士司機從業員總會	- 反對收緊車輛廢氣排放標準，因為符合歐盟 VI 期標準車輛的維修保養費用會非常高昂。 - 政府當局反而應提供更多支援，例如提供更多公眾充電設施，以鼓勵的士營辦商改用電動車輛。
18.	國際汽車及航空工程師學會 (香港)	立法會 CB(1)563/16-17(08)號文件(只備中文本)
19.	自由黨青年團	- 對收緊車輛廢氣排放標準的建議有保留。 - 實施歐盟 VI 期廢氣排放標準的時間，適逢當局推行計劃，於 2019 年年底前淘汰歐盟 IV 期以前柴油商業車輛的時間。對符合歐盟 VI 期標準車輛的需求急增，會推高該類車輛的價格。 - 柴油私家車較汽油私家車更具能源效益，因此更為環保。 - 政府當局應接受符合歐盟 VI 期實際駕駛排放要求的柴油私家車，該等車輛在路面排放的氮氧化物會大幅減少。
20.	專業吊機貨車聯會有限公司	立法會 CB(1)563/16-17(09)號文件(只備中文本)
21.	周偉倫先生	- 對收緊車輛廢氣排放標準的建議有保留。 - 車輛維修技工在維修歐盟 IV 及 V 期車輛方面力有不逮，遑論有能力維修歐盟 VI 期車輛。

立法會秘書處

議會事務部 1

2017 年 4 月 26 日