

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會 CB(1)295/16-17(07)號文件

檔號：CB1/PL/EA

### 環境事務委員會

2016 年 12 月 19 日的會議

#### 立法會秘書處就收緊新登記汽車廢氣排放標準 擬備的最新背景資料簡介

### 目的

本文件旨在提供有關收緊新登記汽車廢氣排放標準的最新背景資料，並綜述立法會相關委員會討論有關事宜時，議員所提出的意見和關注。

### 背景

#### 香港對汽車廢氣排放的管制

2. 汽車是路邊空氣污染的主要來源。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，並因應符合相關規定的車用燃料和車輛的供港時間，收緊本地排放標準。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。<sup>1</sup>《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。

---

<sup>1</sup> 《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。

## 新登記汽車的現行廢氣排放標準

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。鑑於柴油私家車普遍排放的污染物較汽油車輛為多，政府當局由 1998 年起規定這些車輛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 1 日起在香港生效。

## 國際上在車輛廢氣排放標準方面的發展情況

4. 歐洲聯盟("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，歐盟將於 2017 年 1 月實施歐盟 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。

5. 據政府當局表示，與歐盟 V 期型號相比，歐盟 VI 期重型柴油車輛所排放的氮氧化物及可吸入懸浮粒子分別減少約 80% 及 50%，而歐盟 VI 期輕型柴油車輛所排放的氮氧化物則減少約 55%。本港市場上的汽油車輛全屬輕型車輛。對汽油車輛而言(除配備直噴引擎的汽油車輛外)，歐盟 V 期及歐盟 VI 期所訂的排放上限相同。加利福利亞為私家車制訂的 LEV III 標準，把排放控制系統的壽命規定由 LEV II 標準所訂的水平提高了約 25%。

## 收緊車輛廢氣排放標準至歐盟 VI 期水平的建議

6. 因應最新國際標準及車輛供應情況，政府當局初步建議由 2016 年 9 月起分階段就新登記汽車(電單車及機動三輪車除外)實施歐盟 VI 期廢氣排放標準。當局並由 2015 年年底起，就此建議諮詢相關業界(包括運輸業和車輛維修業)及環境事務委員會("事務委員會")。據政府當局所述，當局會在諮詢環境諮詢委員會及持份者後，向事務委員會匯報有關結果，繼而展開立法程序。

## **議員提出的主要意見及關注**

7. 政府當局在 2015 年 11 月 27 日的會議上，向事務委員會簡介收緊新登記汽車的廢氣排放標準至歐盟 VI 期水平的初步建議。事務委員會於 2016 年 3 月 30 日討論混合動力專營巴士試驗中期結果時，以及議員在審核 2016-2017 年度開支預算期間，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。

### 實施時間表

8. 部分議員察悉，收緊香港的車輛廢氣排放標準至歐盟 VI 期水平的擬議實施日期，落後於歐盟的相應時間表。他們詢問，把香港的實施時間提前，以加快改善路邊空氣質素是否可行。然而，部分其他議員認為，實施歐盟 VI 期廢氣排放標準前，須先確保符合標準的車輛在本地市場的供應足夠。

9. 政府當局表示，除參考歐盟的實施時間表外，當局亦認為有需要確保在香港各個實施日期前，符合標準的車輛在本地市場的供應達合理的水準。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。

### 對車輛維修業的支援

10. 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。該等議員認為，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，並應確保歐盟 VI 期車輛的零件在本地的供應充足。

11. 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。此外，歐盟 VI 期廢氣排放標準規定，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。政府當局擬把此項規定納入《規例》。

## 車輛排放性能測試

12. 鑑於一家德國車輛製造商被揭發在其生產的柴油私家車安裝非法軟件，藉此在廢氣測試中作弊的事件，議員促請政府當局檢討及加強處理車輛登記的機制，並制訂有效措施，確保新登記汽車符合法定廢氣排放標準。

13. 政府當局表示，該事件所涉及的減效裝置，能使車輛通過在實驗室進行的排放測試，但車輛的路面廢氣排放量卻超出廢氣排放標準。為確保車輛在道路行駛時及在實驗室進行測試時的排放性能一致，歐盟已逐步將實際駕駛排放測試納入歐盟 VI 期標準。政府當局會採納實際駕駛排放測試的規定，以致當歐盟 VI 期廢氣排放標準在香港生效時，只有同時通過在認證實驗室進行的排放測試及實際駕駛排放測試的車輛，才會獲准首次登記。

## 控制車輛的微細粒子排放量

14. 議員察悉，配備直噴引擎的汽油車輛會排放大量微細粒子(即 PM2.5)。他們詢問是否有可靠而切實可行的方法量度路邊 PM2.5 排放量，以作規管。

15. 政府當局回應時表示，現有裝置能有效量度車輛排放的 PM2.5 粒子重量及數量。為控制柴油私家車的 PM2.5 排放量，歐盟 V 期廢氣排放標準規定這些車輛須符合粒子數量排放限值。歐盟 VI 期廢氣排放標準將會就配備直噴引擎的汽油車輛引入粒子數量排放限值。預期引入粒子數量排放限值及實際駕駛排放測試的規定後，汽油車輛仍然不會是 PM2.5 的主要排放源。

## **立法會質詢**

16. 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、車輛廢氣排放規管理制度的檢討，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**。

## **最新發展**

17. 在 2016 年 12 月 19 日的會議上，政府當局會向事務委員會簡介收緊新登記汽車廢氣排放標準的立法建議，以及最新的實施時間表。

## **相關文件**

18. 相關文件一覽表載於**附錄**。

立法會秘書處  
議會事務部 1  
2016 年 12 月 13 日

## 附錄

### 收緊新登記汽車廢氣排放標準

#### 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 <a href="#">CB(1)180/15-16(03)</a> 號文件)  會議紀要 (立法會 <a href="#">CB(1)495/15-16</a> 號文件)  政府當局的跟進文件 (立法會 <a href="#">CB(1)389/15-16(02)</a> 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 <a href="#">CB(1)705/15-16(05)</a> 號文件)  會議紀要 (立法會 <a href="#">CB(1)969/15-16</a> 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： <a href="#">ENB337</a> )

#### 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 <a href="#">新聞公報</a>
2015年10月14日	有關馮檢基議員所提質詢(書面)的 <a href="#">新聞公報</a>
2016年2月17日	有關易志明議員所提質詢(書面)的 <a href="#">新聞公報</a>