



專業吊機貨車聯會有限公司

Professional Crane Lorry Association Ltd.

陳淑莊議員
環境事務委員會主席
C/O 石逸琪女士
環境事務委員會秘書
香港中區立法會道1號
立法會綜合大樓 立法秘書處
T:3919 3144 F:3529 2837

敬啟者：

有關：立法會環境事務委員會 24/2/2017 討論 CB(1)295/16-17(06)&(07)文件收緊新登記車輛廢氣排放標準的建議事宜

本會就上述文件內容中所列的有關重型貨車於 1/1/2018 全面實施引入歐盟六期車輛並不同意，其理據如下。

1. 有關諮詢車輛供應商。

環保署一直同意，在市場上已有充足的各品牌歐盟 6 型商用車輛供應前，是不會實施全面引入歐盟 6 型商用車輛。尤其是在日本品牌有充足「現貨」供應前，是不會全面實施引入歐盟六期重型柴油車輛。

日本品牌的重型柴油車輛，一直是佔據本港最大的供應市場，已往平均保持 75%或以上。雖然歐洲車系在 2015 及 2016 年度大力推廣及提供優惠價格以供本港消費者選購，日本品牌仍然於 2016 年度佔有 60%或以上的市場佔有率。

現環保署只是引用，各日本汽車代理商的口頭承諾。便作為肯定於 1/1/2018 或以前，市面上是有充足的日本品牌的歐 6 型標準貨車供應。但據本會於 1/2017，查詢各日本牌子商用柴油車輛的香港總代理所得。以歐盟 6 型 16 噸或以上的商用車輛而言。日本廠商的香港總代理，全部不接受預訂。皆因日本生產商不能保證於 2017 年 12 月前有現貨交付至香港口岸。

地址：新界上水新運路 188 號劍橋廣場 B 座 2 樓 229 室

電話：3466 6880 傳真：3544 3880 電郵：info@cranelorry.org



專業吊機貨車聯會有限公司

Professional Crane Lorry Association Ltd.

日本品牌的香港代理商亦同時無法提供相關產品規格目錄及售價單。主要原因是日本本土於 2018 年才實施歐盟 6 標準，其本土最終的生產型號規格至今尚未落實。事實上在本港沒有陳列品型號，可供參觀及用作實際路面試車，買賣雙方如何落實訂購合約？

相信於 2018 年整年度，各日本生廠商的主要供貨生產目標，是滿足日本本地市場為優先。本會估計日本品牌現貨，最快需於 2019 年第二季才能少量供應香港。貨車商用車輛車主一致認為，本港市面上在所有主要日本車廠代理有充足現貨前，是不可以全面強制引入歐盟 6 型車輛。

2. 運輸業諮詢

環保署的諮詢並未普及。就本會所瞭解，當中專業吊機貨車聯會(即本會)，九龍重型貨車聯合商會及專業吊運聯會，均並未收到環保署的有關於「1/1/2018 收緊新登記車輛廢氣排放標準」的諮詢建議會議通知。

本會最近一次與環保署討論有關實施歐盟 6 期車輛排放標準諮詢會議日期為 17/12/2015。會議當中本會對環保署初步提出的於 1/1/2017 全面實施引入歐盟 6 型重型商用車輛，表示憂慮及同時提出相關理據(詳見附件之環保署會議紀錄)。其後有關如何更改至 1/1/2018，則從未有商討及交換意見。

又本會與及上述 2 聯會皆認為在 2018 年 1 月前本港的車輛維修技工皆不可能掌握歐盟 6 型的維修技術。直至 2016 年 12 月 31 日止，本會及其餘 2 聯會的屬下會員，並未引入任何牌子的歐盟 6 型商用車輛，而事實現在本港路面行駛的歐盟 6 型商用車極為罕見(詳細數字需由運輸署提供)，情況相信至 2017 年第三季仍然未能改善。在車輛數量不足的情況下，本港維修技工根本無從實際掌握有關維修技術。

3. 有關車輛維修業

環保署舉辦的維修研討會，以協助維修業掌握歐盟 6 型所需的先進技術方面是完全沒有製定完成目標及質量認證。環保署並未製定研討會的所需次數、目標參與人數及內容指標。研討會時間只約為 2 小時。研討會後又未對參與者進行溝通及認證，無從評估維修業者所掌握的程度是否合適。

地址: 新界上水新運路 188 號劍橋廣場 B 座 2 樓 229 室

電話: 3465 6880 傳真: 3544 3880 電郵: info@canelorry.org



專業吊機貨車聯會有限公司

Professional Crane Lorry Association Ltd.

反觀香港代理在掌握新維修技術方面的正常程序，是指派本港維修部資深技工到海外總廠，參與為期最小 5 天全日制的歐盟 6 型維修訓練計劃，內容包括理論課堂及工廠生產車間實習。其後生產商更會指派工程師到香港，駐港一年，期間在維修中心進行現場維修指導及技術顧問。

本會基本上質疑只有約 2 小時研討會，如何保證本港維修業已掌握歐盟 6 型的先進維修技術。

我們建議在未證實本港維修業界，已有一定程度的歐盟 6 型維修認證及按法例確實取得有關廠方開放的維修資料前，不可以全面強制引入歐盟 6 型車輛。我們不接受，無追索性的口頭承諾，無指標的按計劃。

3. 購買及保養成本

本會認為所有的歐盟 3 型或以前的商用車輛車主，可以豁免是次「收緊新登記車輛廢氣排放標準建議」的管制，皆因在商討接受強制註銷歐盟 3 型或以前的商用柴油車輛時，雙方達成的補償方案是以歐盟 5 型的售價為計算標準。唯現今本港流行的歐盟 6 型商用車輛較同廠的歐盟 5 型車款，平均售價有 10-15 萬的加幅，當中又已扣除了約 7 萬元對歐盟 6 型車輛特有的環境稅資助。如不計算該環境稅資助則車價有 17-22 萬的加幅。

在諮商各歐洲品牌的歐盟 6 型商用車輛代理後(因日本廠商代理，不能提供產品規格，故未能諮詢)，皆同時指出歐盟 6 型排氣系統內，特有的白金催化還原器部件耗材，更換期/使用期約為 3 至 5 年，即在正常使用情況下每 3 至 5 年，便需要更換一全新催化還原器，每個最新訂價約 10-15 萬。以商用車輛使用限期為 15 年計算，在使用限期內共需更換 3-5 次。即全數共額外付出約 30 萬至 75 萬的保養成本。上述定期更換成本，是貨車車主其中主要憂慮。

本會認為改善香港空氣質素，是全港市民的責任。商用車輛車主不應負擔全責，使用商用車輛服務的最終消費者並非車主本身而是廣大市民。對於小型出租商用車輛服務公司及個體戶業者打擊尤其嚴重。他們被迫購買售價較高的歐盟 6 型車輛及其後昂貴的更換催化還原器保養費，沈重的負擔往往導致提早結業。故希望政府就有關催化還原部件能提供全面資助。

地址: 新界上水新運路 188 號劍橋廣場 B 座 2 樓 229 室

電話: 3466 6880 傳真: 3544 3880 電郵: info@cranelorry.org



專業吊機貨車聯會有限公司
Professional Crane Lorry Association Ltd.

綜合上述各點，本會建議：

1/凡持有歐盟 3 或以前型號的柴油商用車車輛車主，在註銷限期前可以「一換一」方案訂購歐盟 5 型商用車輛。

2/在日本主要品牌的歐盟 6 期車輛在市場上或其本港貨倉內有充足現貨時，才全面實施引入歐 6 標準重型車輛。

3/在維修業界要有充足合資格培訓人員，及按法例「已確實」獲取得相關廠商的開放維修技術時，才實施全面引入。

4/政府就有關白金催化還原部件能提供全面資助。

如有垂詢請賜電 3466 6880 本會聯絡。

順頌鈞鑒



專業吊機貨車聯會

執委會

二零一七年二月十三日

副本送：

易志明議員(傳真號碼：2530 9167)

地址：新界上水新運路 188 號劍橋廣場 B 座 2 樓 229 室

電話：3466 6880 傳真：3544 3880 電郵：info@cranelorry.org

實施歐盟六期車輛廢氣排放標準諮詢會議

會議記錄

日期：2015年12月17日

地點：香港灣仔稅務大樓46樓4690會議室

時間：下午2時正

出席者

環境保護署

方健華先生 (首席環境保護主任)

麥成達博士 (高級環境保護主任)

黃坤俊先生 (環境保護主任)

林慧然女士 (環境保護主任)

專業吊機貨車聯會

黃德榮先生

周偉倫先生

會議目的

方健華先生歡迎專業吊機貨車聯會代表出席會議，討論收緊新登記車輛的法定廢氣排放標準至歐盟六期的建議。

會議事項

實施歐盟六期車輛廢氣排放標準

1. 麥成達博士介紹建議如下—

- 1.1 為改善路邊空氣質素和保障公眾健康，政府一貫的政策是在本地有足夠符合標準的燃料及車輛供應的實際可行情況下，參照國際最新的發展，收緊車輛的燃料和排放標準。而現行新登記車輛的法定排放標準為歐盟五期，隨著本港歐盟六期車輛的供應的改善，環保署建議收緊新登記車輛的法定廢氣排放標準至歐盟六期。

- 1.2 與歐盟五期型號相比，歐盟六期重型柴油車減少排放約 80% 的氮氧化物及 50% 的可吸入懸浮粒子，並引入限制微細粒子排放數量的要求。而歐盟六期輕型柴油車則減少排放約 55% 的氮氧化物。
- 1.3 環保署經考慮車輛供應商的歐盟六期車輛供應時間表後，建議分階段收緊新登記車輛的排放標準至歐盟六期，建議實施日期如下表。即建議在 2017 年 1 月向新登記貨車實施歐盟六期排放標準。

車輛種類	建議實施日期
私家車及的士	2016 年 9 月 1 日
巴士(雙層巴士)	2018 年 1 月 1 日
餘下車輛種類 ^(註)	2017 年 1 月 1 日

備註：不包括設計重量不超過 7 公噸的巴士及設計重量超過 3.5 公噸的小巴

2. 盧健堃先生邀請聯會代表就建議提供意見。

3. 聯會代表表示：

- 3.1 明白長遠而言，新登記車輛的法定排放標準只會持續收緊。不相信建議中在 2017 年 1 月實施新登記貨車歐盟六期排放標準時，市場上有足夠重型貨車型號供業界選擇；認為不應只假設有足夠型號便倉卒立法，擔心一旦法例已通過而屆時出現供應不足情況會影響業界。
- 3.2 業界主要使用日本車為主，因日本車較適合本地業界使用。建議要直至日本車輛製造商有歐盟六期車輛現貨在港供應後，才實施歐盟六期排放標準。
- 3.3 符合歐盟六期標準車輛的維修需要較高技術，一般使用電腦診斷，但廠方一直不開放維修技術及資料。因此，歐盟六期車輛的維修並非一般車房可應付。歐盟六期車輛需要同時配備廢氣循環系統(EGR)及選擇性催化還原器(SCR)，其維修可能有別於歐盟四期及五期車輛，並帶來新的維修問題。
- 3.4 環保署與職業訓練局(VTC)舉辦的車輛維修技術研討會時間太短，內容不足，對維修業界幫助有限。
- 3.5 過往車輛供應商一直有提供特價維修服務套餐，但由於整體價格一般仍高於市場，業界因此一直反應冷淡。

- 3.6 歐盟六期車輛較同類型歐盟五期車輛車價約貴 10%或以上，而耗油量可能增多 2%至 5%，建議政府提供更多資助以鼓勵使用歐盟六期車輛。
- 3.7 政府需考慮淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛特惠資助計劃內歐一車輛的換車限期與建議實施歐盟六期日期的相互影響，例如容許歐盟三期或以前排放標準柴油商業車輛的車主在換車時獲豁免不受歐盟六期排放標準限制。
- 3.8 吊機車的訂車及安裝時間較長，環保署在實施歐盟六期排放標準時需要考慮過渡性安排。
- 3.9 希望環保署能審視歐盟六期車輛可否裝配吊機。

4. 環保署表示：

- 4.1 建議分階段收緊新登記車輛的排放標準至歐盟六期，是經考慮車輛供應商的歐盟六期各種車輛供應時間表。由於本港的路邊空氣污染嚴重，為改善路邊空氣質素和保障公眾健康，有需要盡早收緊新登記車輛的排放標準至歐盟六期。
- 4.2 歐盟六期排放標準亦規定車輛製造商須作出安排，讓公眾可以購取車輛維修資訊。在修訂法例時環保署會加入相關要求。
- 4.3 近年環保署已與職業訓練局（VTC），車輛供應商及維修業界合作，提升維修業界的車輛廢氣維修技術，並為車輛維修技工舉辦車輛維修技術研討會。環保署會繼續與職業訓練局、車輛供應商、維修業界及運輸業界合作舉辦此類培訓，並就維修業界的意見舉辦內容更深入和合適的課程。環保署希望業界代表日後協助邀請替他們維修車輛的車房技工參與培訓。
- 4.4 車輛的價格是由市場主導，除排放標準外，車價亦受許多因素影響，包括經濟環境、匯率、銷售策略及市場競爭等。環保署每年均會按照既定安排，檢討環保商用車輛的認可標準，確保只有在廢氣排放方面表現卓越的車輛，更優於當時法定要求，才會獲得首次登記稅寬減，而寬減金額並非用以彌補車輛差價，政府現時並沒有打算增加首次登記稅寬減率及其寬減金額上限。
- 4.5 會考慮以往的過渡性安排，若有需要會再與業界商討。
- 4.6 會嘗試瞭解歐盟六期車輛裝配吊機的情況。

其他事項

5. 與會者別無異議，會議於下午 3 時 30 分結束。