

檔案編號： EFB 9/55/01/135
EFB 9/55/01/111

立法會參考資料摘要

《空氣污染管制條例》

(第 311 章)

《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》

(第 311 章，附屬法例)

環境食物局局長經徵詢環境諮詢委員會的意見後，修訂《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》，以便：

(a) 把停止輸入柴油的士的現行做法由二零零一年八月一日起正式納入規例內；以及加入石油氣的士排放標準。
附件 A 修訂事項詳載於 附件 A；以及

(b) 與歐盟的步伐一致，把若干類別的新登記車輛的排放標準收緊至歐盟 III 的水平，並規定新登記的重量不超逾 3.5 噸的汽油車輛必須裝有車載自我診斷系統。修訂事項詳載於 附件 B。

環境食物局
二零零一年五月

就正式停止輸入柴油的士修訂法例

背景和論據

為鼓勵業界盡早更換現有柴油的士，行政長官在《一九九九年施政報告》中公布了一項計劃，給予柴油的士車主一筆過撥款，以資助他們轉購石油氣的士。自當局在二零零零年八月開始發放撥款以來，已有超過 8 500 部柴油的士(佔全部的士一半左右)被石油氣的士取代。由二零零零年三月至今，實際上並無柴油的士輸入並在本港登記。

2. 現行《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(下稱“規例”)，實際上不允許石油氣的士根據《道路交通條例》(第 374 章)向運輸署登記。環境保護署(環保署)現時採取一項臨時行政安排，讓石油氣的士免受規例的限制，以便這些車輛可根據《道路交通條例》向運輸署登記。

修訂事項

3. 我們把現時的做法藉修訂法例正式確立下來：由二零零一年八月一日起，禁止柴油的士輸入本港；並作出規定以便石油氣的士無須經由環保署豁免，便可向運輸署登記。

4. 我們亦把石油氣的士排放標準納入規例內。

5. 規例的修訂將不會影響的士業的運作，因為自二零零零年三月起，實際上已沒有柴油的士輸入並在本港登記。此外，現有的石油氣的士型號亦已符合規例內新增的石油氣的士廢氣排放標準。上述的修訂旨在把現況正式確立。

6. 修訂規例載於附錄 A。

諮詢

7. 我們已徵詢環境諮詢委員會、立法會環境事務委員會和的士業的意見。他們都不反對有關修訂。

與基本法的關係

8. 律政司認為，修訂與《基本法》相符。

對人權的影響

9. 律政司認為，修訂與人權無關。

對財政和人手的影響

10. 修訂並不需要政府撥出財政和人力資源。

對經濟的影響

11. 由於修訂旨在把現況正式確立，所以對經濟並無影響。

宣傳安排

12. 修訂規例將於二零零一年六月一日刊登憲報。我們已把修訂告知的士業。待立法會循不反對即予通過的議事程序通過修訂規例後，我們會再次知會的士業。

立法程序時間表

13. 修訂規例將於二零零一年六月六日提交立法會，以進行不反對即予通過的程序。

查詢

14. 如對本摘要有任何疑問，請致電 2136 3287 向環境食物局助理局長羅翠薇女士查詢。

環境食物局
二零零一年五月

對新登記車輛實施歐盟 III 期廢氣排放標準

背景和論據

汽車是香港路邊空氣污染問題的主要來源。為減低汽車引致的空氣污染，我們訂下的其中一項政策，是在技術上可行和在本港市場有合適的車輛供應的情況下，對新登記車輛的廢氣排放實施最嚴格的規定。我們經立法會批准後，已在二零零一年一月跟隨歐盟對若干新登記的不超逾 3.5 公噸類別的車輛實施了歐盟 III 期的廢氣排放標準和與歐盟 III 期相若的美國和日本的廢氣排放標準。

2. 歐盟將在二零零一年十月一日起，對超逾 3.5 公噸的新登記車輛，實施歐盟 III 期廢氣排放標準；及在二零零二年一月一日起，對其餘不超逾 3.5 公噸的新登記車輛實施新的廢氣排放標準。歐盟也同時在二零零二年一月一日起，要求不超逾 3.5 公噸的新登記汽油車輛必須裝有車載自我診斷系統。

3. 我們認為香港應該跟隨歐盟，同一步伐對這些新登記的車輛實施相同的規定。但我們認為應該暫時豁免新登記的重量在 3.5 至 4 公噸之間的柴油小巴，直至政府對另類燃料小巴建議有所決定才再考慮。我們將會在本文件第 4 段詳述這點。一如以往，我們也會在適當類別的車輛實施與歐盟 III 期相若的美國和日本廢氣排放標準。

豁免設計重量在 3.5 至 4 公噸之間的柴油小巴

4. 供香港使用重量在 3.5 至 4 公噸之間的十六座位小巴主要來自日本，它們是特別為香港市場製造的。一個擁有市場百分之九十佔有率的主要供應商指出，該公司會等候政府在決定是否以石油氣或電動小巴替代現存柴油小巴後，才決定會否設立生產線來製造符合歐盟 III 期排放標準的柴油小巴。因現時香港只有約六千輛柴油小巴，該供應商認為同時生產柴油小巴和石油氣小巴在商業角度上並不可行。因此，如在今年十月對這類柴油小巴實施歐盟 III 期或相若的廢氣排放標準，屆時新柴油小巴的供應便會出現問題。由於這個特殊情況，小巴商會和香港汽車商會都認

為他們不可以接受在今年十月對這類新登記的柴油小巴實施歐盟 III 期或相若的廢氣排放標準。在收緊汽車廢氣排放標準上，我們的政策的其中一個主要考慮因素是須有合適的車輛供應。因此，我們認為應該繼續對重量在 3.5 至 4 公噸之間的新登記柴油小巴實施現行的歐盟 II 期或相若的廢氣排放標準，直至引入另類燃料小巴的方案有明確決定為止。

《2001 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)(第 2 號)規例》

5. 《2001 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)(第 2 號)規例》(以下簡稱「修訂規例」)旨在修訂《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》《空氣污染管制條例》(第 311 章，附屬法例)，以規定某些車輛必須符合更嚴格的廢氣排放標準和若干汽油車輛須裝有車載自我診斷系統。有關修訂如下：

- (一) 收緊在二零零一年十月一日或以後新登記的重量超逾 3.5 公噸的車輛的廢氣排放標準，以達至歐盟 III 期所訂的水平、或日本和美國等國家訂定的與歐盟 III 期相若的廢氣排放標準。重量在 3.5 至 4 公噸之間的柴油小巴則獲豁免，但它們須繼續符合現行歐盟 II 期的廢氣排放標準。
- (二) 收緊若干在二零零二年一月一日或以後新登記的重量不超逾 3.5 公噸的車輛的廢氣排放標準，以達至歐盟 III 期所訂的水平、或日本和美國等國家訂定的與歐盟相若的廢氣排放標準。
- (三) 要求在二零零二年一月一日或以後新登記的重量不超逾 3.5 公噸的汽油車輛須裝有車載自我診斷系統。

6. 修訂規例載於附錄 B。

立法時間表

7. 本文所述的修訂規例將於六月六日提交立法會，以進行不否決或不提出修訂的議決程序。待修訂規例通過後，我們會在二零零一年十月一日實施第 5 段(一)項的新規定，並在二零零二年一月一日實施第 5 段(二)及(三)項的新規定。

對《基本法》的影響

8. 律政司認為，修訂與《基本法》中不涉及人權的條文並無抵觸。

對人權法案的影響

9. 律政司認為，修訂與《基本法》中有關人權的條文相符。

對環境的影響

10. 修訂規例會減少新登記車輛的廢氣排放，有助減低香港的路邊空氣污染。

對財政和人手的影響

11. 實施修訂規例不會增加政府的財政開支，亦無須增添人手。

對經濟的影響

12. 香港汽車商會表示修訂不會引致車價有任何實質的上升。

公眾諮詢

13. 香港汽車商會表示，修訂不會造成車輛供應的問題。

14. 我們已諮詢環境諮詢委員會的意見，委員對修訂表示支持。

15. 我們亦已諮詢立法會環境事務委員會，並沒有委員對修訂提出異議。

宣傳安排

16. 我們會在二零零一年六月一日把修訂規例刊登於憲報時，於同日發出新聞公報。

查詢

17. 如對本摘要有任何疑問，請致電 2136 3308 向環境食物局助理局長梁華興先生查詢。

環境食物局

二零零一年五月

**《2001年空氣污染管制（車輛設計標準）
（排放）（修訂）規例》**

（經諮詢環境諮詢委員會後根據《空氣污染管制條例》
（第 311 章）第 43 條訂立）

1. 生效日期

本規例自 2001 年 8 月 1 日起實施。

2. 釋義

《空氣污染管制（車輛設計標準）（排放）規例》（第 311 章，附屬法例）第 2 條現予修訂，加入 —

““石油氣” (liquefied petroleum gas)的涵義與《氣體安全條例》（第 51 章）第 2 條中該詞的涵義相同；”。

3. 某些汽車的車輛設計標準

第 7(1)條現予修訂 —

- (a) 在(a)段中，廢除自“每輛”起至“符合 —”為止的所有字句而代以“每輛裝有強制點火式引擎的私家車、或每輛裝有強制點火式引擎並經構造以只使用無鉛汽油操作之的士的構造，須令該私家車或的士的排放物符合 —”；
- (b) 在(c)(iii)段中，廢除“或該日後”而代以“至 2001 年 7 月 31 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；

(c) 加入 —

“(ca) 每輛在 2001 年 8 月 1 日或該日後登記、裝有強制點火式引擎並經構造以只使用石油氣操作之的士的構造，須令該的士的排放物符合附表 10A 指明的標準；”。

4. 取代條文

第 10 條現予廢除，代以 —

“10. 引擎及燃料方面的規定

(1) 每輛在 1992 年 1 月 1 日或該日後登記並裝有強制點火式引擎的汽車（的士除外）須經構造以 —

- (a) 只使用無鉛汽油操作；及
- (b) 使外部直徑為 23.6 毫米的汽油泵配油噴嘴不能插入其注油管。

(2) 每輛在 1992 年 1 月 1 日至 2001 年 7 月 31 日期內（首尾兩日亦包括在內）登記並裝有強制點火式引擎之的士須經構造以 —

- (a) 只使用無鉛汽油操作；及
- (b) 使外部直徑為 23.6 毫米的汽油泵配油噴嘴不能插入其注油管。

(3) 每輛在 2001 年 8 月 1 日或該日後登記之的士須裝有強制點火式引擎，並須經構造以 —

- (a) (i) 只使用無鉛汽油操作；及

- (ii) 使外部直徑為 23.6 毫米的汽油泵配油噴嘴不能插入其注油管；或
 - (b) 只使用石油氣操作。
- (4) 本條不適用於電單車及機動三輪車。”。

5. 加入附表 10A

現加入 —

“附表 10A

[第 7(1)(ca)條]

在 2001 年 8 月 1 日或該日後登記的
某些的士的車輛設計標準（排放）

排放物不得超過以下標準 —

- | | | |
|-----|----------|------------|
| (a) | 非甲烷碳氫化合物 | 每公里 0.16 克 |
| | 一氧化碳 | 每公里 2.1 克 |
| | 氮氧化物 | 每公里 0.25 克 |

有關標準按照美國環境保護局所實施的 1975 年聯邦測試程序量度；

- | | | |
|-----|-------|------------|
| (b) | 碳氫化合物 | 每公里 0.25 克 |
| | 一氧化碳 | 每公里 2.10 克 |
| | 氮氧化物 | 每公里 0.25 克 |

有關標準按照日本國土交通省所實施的 10.15 工況操作方式量度；

- | | | |
|-----|-----|---|
| (c) | (i) | 就設計供運載不多於 6 名乘客（包括司機）的車輛，或最高質量不超過 2 500 公斤的車輛而言 — |
|-----|-----|---|

碳氫化合物及氮氧化
物合共計算 每公里 0.5 克
一氧化碳 每公里 2.2 克

- (ii) 就設計供運載多於 6 名乘客（包括司機）的車輛，或最高質量超過 2 500 公斤而參考質量不超過 1 250 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物及氮氧
化物合共計算 每公里 0.5 克
一氧化碳 每公里 2.2 克

- (iii) 就設計供運載多於 6 名乘客（包括司機）的車輛，或最高質量超過 2 500 公斤而參考質量超過 1 250 公斤但不超過 1 700 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物及氮氧
化物合共計算 每公里 0.6 克
一氧化碳 每公里 4.0 克

- (iv) 就設計供運載多於 6 名乘客（包括司機）的車輛，或最高質量超過 2 500 公斤而參考質量超過 1 700 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物及氮氧
化物合共計算 每公里 0.7 克
一氧化碳 每公里 5.0 克

有關標準按照由議會指令 98/77/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC（兩者均由議會制定）所指明的類別 I 測試程序量度。”。

**6. 裝有強制點火式引擎而無須安裝
車載自我診斷系統的汽車**

附表 11 現予修訂，加入 —

“(ba) 每輛經構造以只使用石油氣操作之的士；或”。

環境食物局局長

2001 年 5 月 28 日

註釋

本規例修訂《空氣污染管制（車輛設計標準）（排放）規例》（第 311 章，附屬法例）（“主體規例”），規定每輛在 2001 年 8 月 1 日或該日後首次登記之的士須裝有強制點火式引擎，並須經構造以只使用無鉛汽油操作或經構造以只使用石油氣操作。經構造以只使用石油氣操作之該等的士受新的附表 10A 所指明關乎排放物的標準規限。此外，主體規例附表 11 現加入新的(ba)段，豁免任何經構造以只使用石油氣操作之的士，使其無須安裝車載自我診斷系統。

**《2001 年空氣污染管制（車輛設計標準）
（排放）（修訂）（第 2 號）規例》**

（經諮詢環境諮詢委員會後根據《空氣污染管制條例》
（第 311 章）第 43 條訂立）

1. 生效日期

- (1) 第 2(h)、(i)及(j)、4、5 及 6 條自 2001 年 10 月 1 日起實施。
- (2) 第 2(a)、(b)、(c)、(d)、(e)、(f)及(g)、3、7 及 8 條自 2002 年 1 月 1 日起實施。

2. 某些汽車的車輛設計標準

《空氣污染管制（車輛設計標準）（排放）規例》（第 311 章，附屬法例）第 7(1) 條現予修訂 —

(a) 在(a)段中 —

(i) 在第(iv)節中，廢除“或該日後”而代以“至 2001 年 12 月 31 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；

(ii) 加入 —

“(v) （如該私家車或的士是在 2002 年 1 月 1 日或該日後登記的）附表 10B 第 I(a)、(b)或(c)部指明的標準；”；

(b) 在(d)段中 —

(i) 在第(iv)節中，廢除“或該日後”而代以“至 2001 年 12 月 31 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；

(ii) 加入 —

“(v) （如該貨車或小型巴士是在 2002 年 1 月 1 日或該日後登記的）附表 10B 第 II(a)、(b) 或(c)部指明的標準；”；

(c) 在(e)段中 —

(i) 在第(iv)節中，廢除“或該日後”而代以“至 2001 年 12 月 31 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；

(ii) 加入 —

“(v) （如該貨車或小型巴士是在 2002 年 1 月 1 日或該日後登記的）附表 10B 第 III(a)或(b) 部指明的標準；”；

(d) 在(f)段中 —

(i) 在第(iv)節中，廢除“或該日後”而代以“至 2001 年 12 月 31 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；

(ii) 加入 —

“(v) (如該貨車或小型巴士是在 2002 年 1 月 1 日或該日後登記的)附表 10B 第 IV(a)、(b)或(c)部指明的標準;”;

(e) 在(g)段中 —

(i) 在第(iv)節中，廢除“或該日後”而代以“至 2001 年 12 月 31 日期內(首尾兩日亦包括在內)”;

(ii) 加入 —

“(v) (如該貨車或小型巴士是在 2002 年 1 月 1 日或該日後登記的)附表 10B 第 V(a)或(b)部指明的標準;”;

(f) 在(h)段中 —

(i) 在第(iv)節中，廢除“或該日後”而代以“至 2001 年 12 月 31 日期內(首尾兩日亦包括在內)”;

(ii) 加入 —

“(v) (如該貨車或小型巴士是在 2002 年 1 月 1 日或該日後登記的)附表 10B 第 VI(a)、(b)或(c)部指明的標準;”;

(g) 在(i)段中 —

(i) 在第(iv)節中，廢除“或該日後”而代以“至 2001 年 12 月 31 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；

(ii) 加入 —

“(v) （如該貨車或小型巴士是在 2002 年 1 月 1 日或該日後登記的）附表 10B 第 VII(a)或(b)部指明的標準；”；

(h) 在(j)段中 —

(i) 在第(iii)節中，廢除“或該日後”而代以“至 2001 年 9 月 30 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；

(ii) 加入 —

“(iv) （如該貨車、小型巴士或巴士是在 2001 年 10 月 1 日或該日後登記的）附表 6A 第 I(a)或(b)部指明的標準；”；

(i) 在(k)段中 —

(i) 在第(ii)節中，廢除“或該日後”而代以“至 2001 年 9 月 30 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；

(ii) 加入 —

“(iii) （如該貨車、小型巴士或巴士是在 2001 年 10 月 1 日或該日後登記的）—

(A) (如屬貨車或巴士的排放物)附表 6A 第 II(a)或(b)部指明的標準；

(B) (如屬小型巴士的排放物)附表 6 中 (a)或(b)段指明的標準；” ；

(j) 在(1)段中 —

(i) 在第(ii)節中，廢除“或該日後”而代以“至 2001 年 9 月 30 日期內（首尾兩日亦包括在內）” ；

(ii) 加入 —

“(iii) (如該貨車、小型巴士或巴士是在 2001 年 10 月 1 日或該日後登記的)附表 6A 第 II(a) 或(b)部指明的標準；” 。

3. 某些汽車須裝有車載自我診斷系統

第 14 條現予修訂 —

(a) 在第(1)款中，廢除“或該日後”而代以“至 2001 年 12 月 31 日期內（首尾兩日亦包括在內）” ；

(b) 加入 —

“ (3) 每輛在 2002 年 1 月 1 日或該日後登記而裝有強制點火式引擎的汽車，須裝設車載自我診斷系統，而該系統的構造須使其符合第(1)(a)、(b)或(c)款所提述的規格所指明的規定。

(4) 第(3)款不適用於附表 11 中(a)、(ba)、(f)、(g)或(h)段所指明的汽車。”。

4. 取代附表標題

附表 6 的標題現予廢除，代以 —

“在 1998 年 10 月 1 日至 2001 年 9 月 30 日期內（首尾兩日亦包括在內）登記的某些汽車及在 2001 年 10 月 1 日或該日後登記的某些小型巴士的車輛設計標準（排放）”。

5. 加入附表 6A

現加入 —

“附表 6A [第 7 條]

在 2001 年 10 月 1 日或該日後登記的
某些汽車的車輛設計標準（排放）

第 I 部

排放物不得超過以下標準 —

(a)	碳氫化合物	每千瓦小時 2.55 克
	一氧化碳	每千瓦小時 49.7 克
	氮氧化物	每千瓦小時 5.36 克

有關標準按照美國環境保護局對重型奧托循環引擎所實施的瞬態測試程序量度；蒸發排放物不得超過 4.0 克的標準（以每次測試計），該標準按照美國環境保護局所實施的密閉測定蒸發排放物程序量度；

(b)	碳氫化合物	每千瓦小時 1.80 克
	一氧化碳	每千瓦小時 51.0 克
	氮氧化物	每千瓦小時 4.50 克

有關標準按照日本國土交通省對以汽油為動力的重型汽車所實施的 13 工況操作方式量度；蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準（以每次測試計），該標準按照日本國土交通省所實施的日本密閉測定蒸發排放物測試程序量度。

第 II 部

排放物不得超過以下標準 —

(a)	碳氫化合物	每千瓦小時 1.74 克
	一氧化碳	每千瓦小時 20.8 克
	氮氧化物	每千瓦小時 5.36 克
	粒子排放物	每千瓦小時 0.07 克

有關標準按照美國環境保護局對柴油重型引擎所實施的瞬態測試程序量度；

(b)	碳氫化合物	每千瓦小時 0.66 克
	一氧化碳	每千瓦小時 2.1 克
	氮氧化物	每千瓦小時 5.0 克
	粒子排放物	

- 就每個汽缸的汽缸排量小於 700 立方厘米且引擎額定功率速度超過每分鐘 3 000 轉的引擎

- 就每個汽缸的汽缸排量相等於或超過 700 立方厘米或引擎額定功率速度不超過每分鐘 3 000 轉的引擎 每千瓦小時 0.10 克

有關標準按照由議會指令 1999/96/EC 修訂的議會指令 88/77/EEC (兩者均由議會制定) 就供在車輛內使用的柴油引擎而指明的 ESC 測試程序量度；煙霧隔光度不得超過 0.8 米⁻¹ 的標準，該標準按照由議會指令 1999/96/EC 修訂的議會指令 88/77/EEC (兩者均由議會制定) 就供在車輛內使用的柴油引擎而指明的 ELR 測試程序量度。”。

6. 取代附表標題

附表 7 的標題現予廢除，代以 —

“在 1999 年 7 月 1 日至 2000 年 12 月 31 日期內 (首尾兩日亦包括在內) 登記的某些汽車、在 1999 年 7 月 1 日至 2001 年 7 月 31 日期內 (首尾兩日亦包括在內) 登記並裝有壓燃式引擎的的士及在 1999 年 7 月 1 日至 2001 年 9 月 30 日期內 (首尾兩日亦包括在內) 登記的某些汽車的車輛設計標準 (排放)”。

7. 修訂附表 10

附表 10 現予修訂，在標題中，廢除“或該日後”而代以“至 2001 年 12 月 31 日期內 (首尾兩日亦包括在內)”。

8. 加入附表 10B

現加入 —

“附表 10B

〔第 7 條〕

在 2002 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）

第 I 部

排放物不得超過以下標準 —

(a)	非甲烷有機氣體	每公里 0.047 克
	一氧化碳	每公里 2.1 克
	氮氧化物	每公里 0.12 克

有關標準按照美國環境保護局所實施的 1975 年聯邦測試程序量度；蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準（以每次測試計），該標準按照美國環境保護局所實施的加利福尼亞密閉測定蒸發排放物測試程序量度；

(b)	碳氫化合物	每公里 0.08 克
	一氧化碳	每公里 0.67 克
	氮氧化物	每公里 0.08 克

有關標準按照日本國土交通省所實施的 10.15 工況操作方式量度；蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準（以每次測試計），該標準按照日本國土交通省所實施的日本密閉測定蒸發排放物測試程序量度；

(c) (i) 就最高質量不超過 2 500 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物	每公里 0.20 克
一氧化碳	每公里 2.3 克
氮氧化物	每公里 0.15 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC (兩者均由議會制定) 所指明的類別 I 測試程序量度; 蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準 (以每次測試計), 該標準按照由議會制定的議會指令 1999/102/EC 所指明的類別 IV 測試程序量度;

(ii) 就最高質量超過 2 500 公斤而參考質量不超過 1 305 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物	每公里 0.20 克
一氧化碳	每公里 2.3 克
氮氧化物	每公里 0.15 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC (兩者均由議會制定) 所指明的類別 I 測試程序量度; 蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準 (以每次測試計), 該標準按照由議會制定的議會指令 1999/102/EC 所指明的類別 IV 測試程序量度;

(iii) 就最高質量超過 2 500 公斤而參考質量超過 1 305 公斤但不超過 1 760 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物	每公里 0.25 克
一氧化碳	每公里 4.17 克
氮氧化物	每公里 0.18 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC (兩者均由議會制定) 所指明的類別 I 測試程序量度; 蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準 (以每次測試計), 該標準按照由議會制定的議會指令 1999/102/EC 所指明的類別 IV 測試程序量度;

(iv) 就最高質量超過 2 500 公斤而參考質量超過 1 760 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物	每公里 0.29 克
一氧化碳	每公里 5.22 克
氮氧化物	每公里 0.21 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC (兩者均由議會制定) 所指明的類別 I 測試程序量度; 蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準 (以每次測試計), 該標準按照由議會制定的議會指令 1999/102/EC 所指明的類別 IV 測試程序量度。

第 II 部

排放物不得超過以下標準 —

(a) 非甲烷有機氣體	每公里 0.047 克
一氧化碳	每公里 2.1 克
氮氧化物	每公里 0.12 克

有關標準按照美國環境保護局所實施的 1975 年聯邦測試程序量度; 蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準 (以每次測試計), 該標準按照美國環境保護局所實施的加利福尼亞密閉測定蒸發排放物測試程序量度;

(b)	碳氫化合物	每公里 0.08 克
	一氧化碳	每公里 0.67 克
	氮氧化物	每公里 0.08 克

有關標準按照日本國土交通省所實施的 10.15 工況操作方式量度；蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準（以每次測試計），該標準按照日本國土交通省所實施的日本密閉測定蒸發排放物測試程序量度；

(c)	(i)	就參考質量不超過 1 305 公斤的車輛而言	—
		碳氫化合物	每公里 0.20 克
		一氧化碳	每公里 2.3 克
		氮氧化物	每公里 0.15 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC（兩者均由議會制定）所指明的類別 I 測試程序量度；蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準（以每次測試計），該標準按照由議會制定的議會指令 1999/102/EC 所指明的類別 IV 測試程序量度；

(ii)	就參考質量超過 1 305 公斤但不超過 1 760 公斤的車輛而言	—
	碳氫化合物	每公里 0.25 克
	一氧化碳	每公里 4.17 克
	氮氧化物	每公里 0.18 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC（兩者均由議會制定）所指明的類別 I 測試程序量度；蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準（以每次測試計），該標準按照由議會制定的議會指令 1999/102/EC 所指明的類別 IV 測試程序量度。

第 III 部

排放物不得超過以下標準 —

(a)	非甲烷碳氫化合物	每公里 0.047 克
	一氧化碳	每公里 2.1 克
	氮氧化物	每公里 0.12 克
	粒子排放物	每公里 0.05 克

有關標準按照美國環境保護局所實施的 1975 年聯邦測試程序量度；

(b) (i) 就參考質量不超過 1 305 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物及氮氧化 物合共計算	每公里 0.56 克
一氧化碳	每公里 0.64 克
氮氧化物	每公里 0.50 克
粒子排放物	每公里 0.05 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC（兩者均由議會制定）所指明的類別 I 測試程序量度；

(ii) 就參考質量超過 1 305 公斤但不超過 1 760 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物及氮氧化 物合共計算	每公里 0.72 克
一氧化碳	每公里 0.80 克
氮氧化物	每公里 0.65 克
粒子排放物	每公里 0.07 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC（兩者均由議會制定）所指明的類別 I 測試程序量度。

第 IV 部

排放物不得超過以下標準 —

(a)	非甲烷有機氣體	每公里 0.062 克
	一氧化碳	每公里 2.73 克
	氮氧化物	每公里 0.25 克

有關標準按照美國環境保護局所實施的 1975 年聯邦測試程序量度；蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準（以每次測試計），該標準按照美國環境保護局所實施的加利福尼亞密閉測定蒸發排放物測試程序量度；

(b)	碳氫化合物	每公里 0.08 克
	一氧化碳	每公里 2.10 克
	氮氧化物	每公里 0.13 克

有關標準按照日本國土交通省所實施的 10.15 工況操作方式量度；蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準（以每次測試計），該標準按照日本國土交通省所實施的日本密閉測定蒸發排放物測試程序量度；

(c) (i) 就參考質量不超過 1 305 公斤的車輛而言 —

	碳氫化合物	每公里 0.20 克
	一氧化碳	每公里 2.3 克
	氮氧化物	每公里 0.15 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC（兩者均由議會制定）所指明的類別 I 測試程序量度；蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準（以每次測試計），該標準按照由議會制定的議會指令 1999/102/EC 所指明的類別 IV 測試程序量度；

(ii) 就參考質量超過 1 305 公斤但不超過 1 760 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物	每公里 0.25 克
一氧化碳	每公里 4.17 克
氮氧化物	每公里 0.18 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC (兩者均由議會制定) 所指明的類別 I 測試程序量度; 蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準 (以每次測試計), 該標準按照由議會制定的議會指令 1999/102/EC 所指明的類別 IV 測試程序量度;

(iii) 就參考質量超過 1 760 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物	每公里 0.29 克
一氧化碳	每公里 5.22 克
氮氧化物	每公里 0.21 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC (兩者均由議會制定) 所指明的類別 I 測試程序量度; 蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準 (以每次測試計), 該標準按照由議會制定的議會指令 1999/102/EC 所指明的類別 IV 測試程序量度。

第 V 部

排放物不得超過以下標準 —

(a) 非甲烷碳氫化合物	每公里 0.062 克
一氧化碳	每公里 2.73 克
氮氧化物	每公里 0.25 克
粒子排放物	每公里 0.05 克

有關標準按照美國環境保護局所實施的 1975 年聯邦測試程序量度；

(b) (i) 就參考質量不超過 1 305 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物及氮氧化物合共計算	每公里 0.56 克
一氧化碳	每公里 0.64 克
氮氧化物	每公里 0.50 克
粒子排放物	每公里 0.05 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC（兩者均由議會制定）所指明的類別 I 測試程序量度；

(ii) 就參考質量超過 1 305 公斤但不超過 1 760 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物及氮氧化物合共計算	每公里 0.72 克
一氧化碳	每公里 0.80 克
氮氧化物	每公里 0.65 克
粒子排放物	每公里 0.07 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC（兩者均由議會制定）所指明的類別 I 測試程序量度；

(iii) 就參考質量超過 1 760 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物及氮氧化物合共計算	每公里 0.86 克
一氧化碳	每公里 0.95 克
氮氧化物	每公里 0.78 克
粒子排放物	每公里 0.10 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC (兩者均由議會制定) 所指明的類別 I 測試程序量度。

第 VI 部

排放物不得超過以下標準 —

(a)	非甲烷有機氣體	每公里 0.121 克
	一氧化碳	每公里 3.1 克
	氮氧化物	每公里 0.37 克

有關標準按照美國環境保護局所實施的 1975 年聯邦測試程序量度；蒸發排放物不得超過 2.5 克的標準 (以每次測試計)，該標準按照美國環境保護局所實施的加利福尼亞密閉測定蒸發排放物測試程序量度；

(b)	碳氫化合物	每公里 0.08 克
	一氧化碳	每公里 2.10 克
	氮氧化物	每公里 0.13 克

有關標準按照日本國土交通省所實施的 10.15 工況操作方式量度；蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準 (以每次測試計)，該標準按照日本國土交通省所實施的日本密閉測定蒸發排放物測試程序量度；

(c)	(i)	就參考質量不超過 1 305 公斤的車輛而言 —
		碳氫化合物 每公里 0.20 克
		一氧化碳 每公里 2.3 克
		氮氧化物 每公里 0.15 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC（兩者均由議會制定）所指明的類別 I 測試程序量度；蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準（以每次測試計），該標準按照由議會制定的議會指令 1999/102/EC 所指明的類別 IV 測試程序量度；

(ii) 就參考質量超過 1 305 公斤但不超過 1 760 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物	每公里 0.25 克
一氧化碳	每公里 4.17 克
氮氧化物	每公里 0.18 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC（兩者均由議會制定）所指明的類別 I 測試程序量度；蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準（以每次測試計），該標準按照由議會制定的議會指令 1999/102/EC 所指明的類別 IV 測試程序量度；

(iii) 就參考質量超過 1 760 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物	每公里 0.29 克
一氧化碳	每公里 5.22 克
氮氧化物	每公里 0.21 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC（兩者均由議會制定）所指明的類別 I 測試程序量度；蒸發排放物不得超過 2.0 克的標準（以每次測試計），該標準按照由議會制定的議會指令 1999/102/EC 所指明的類別 IV 測試程序量度。

第 VII 部

排放物不得超過以下標準 —

(a)	非甲烷碳氫化合物	每公里 0.121 克
	一氧化碳	每公里 3.1 克
	氮氧化物	每公里 0.37 克
	粒子排放物	每公里 0.05 克

有關標準按照美國環境保護局所實施的 1975 年聯邦測試程序量度；

(b) (i) 就參考質量不超過 1 305 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物及氮氧化 物合共計算	每公里 0.56 克
一氧化碳	每公里 0.64 克
氮氧化物	每公里 0.50 克
粒子排放物	每公里 0.05 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC（兩者均由議會制定）所指明的類別 I 測試程序量度；

(ii) 就參考質量超過 1 305 公斤但不超過 1 760 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物及氮氧化 物合共計算	每公里 0.72 克
一氧化碳	每公里 0.80 克
氮氧化物	每公里 0.65 克
粒子排放物	每公里 0.07 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC（兩者均由議會制定）所指明的類別 I 測試程序量度；

(iii) 就參考質量超過 1 760 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物及氮氧化 物合共計算	每公里 0.86 克
一氧化碳	每公里 0.95 克
氮氧化物	每公里 0.78 克
粒子排放物	每公里 0.10 克

有關標準按照由議會指令 1999/102/EC 修訂的議會指令 70/220/EEC（兩者均由議會制定）所指明的類別 I 測試程序量度。”。

環境食物局局長

2001 年 5 月 28 日

註釋

本規例修訂《空氣污染管制（車輛設計標準）（排放）規例》（第 311 章附屬法例） —

- (a) 對某些設計重量超過 3.5 公噸並在 2001 年 10 月 1 日或該日後首次登記的汽車施加更嚴格的、與空氣污染物的排放有關的車輛設計標準，但該等汽車並不包括裝有壓燃式引擎且設計重量超過 3.5 公噸但不超過 4 公噸的小型巴士（第 2(h)、(i)及(j)、4、5 及 6 條）；

- (b) 對某些設計重量不超過 3.5 公噸並在 2002 年 1 月 1 日或該日後首次登記的汽車施加更嚴格的、與空氣污染物的排放有關的車輛設計標準（第 2(a)、(b)、(c)、(d)、(e)、(f)及(g)、7 及 8 條）；及
- (c) 規定某些裝有強制點火式引擎、設計重量不超過 3.5 公噸並在 2002 年 1 月 1 日或該日後首次登記的汽車須安裝車載自我診斷系統（第 3 條）。