

立法會參考資料摘要

《空氣污染管制條例》(第 311 章)

《2003 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》

引言

環境運輸及工務局局長已根據《空氣污染管制條例》(第 311 章)第 43 條的規定，訂立《2003 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》(載於**附件**)，目的是為石油氣小巴制訂廢氣排放標準，以及提高某些類別車輛的廢氣排放標準。由於小巴和其他有關車種都已符合新的標準，上述修訂只是透過把新標準納入規例中，以正式確認現行的做法。

背景和論據

2. 汽車是香港路邊空氣污染的主要源頭。為減少汽車廢氣，當局採取了多項政策，其中包括在技術上可行和在本港市場有合適車輛供應的情況下，規定新登記的車輛必須符合最嚴格的廢氣排放標準。我們在立法會的支持下，修訂規例，逐步提高新登記車輛的廢氣排放標準。舉例來說，我們在一九九七年引入歐盟 II 期或同等的標準，並在二零零一年規定某些類別的車輛採用歐盟 III 期或同等的標準；而自

二零零一年起，新登記的汽油車輛必須安裝車載自我診斷系統。

石油氣小巴

3. 香港自二零零零年進行石油氣小巴試驗計劃後，開始引進石油氣小巴。在二零零二年八月，政府推出資助計劃，鼓勵柴油小巴車主盡早改用石油氣或電動小巴。由於石油氣小巴在香港是新車種，因此規例中尚未訂定適用的廢氣排放標準。石油氣小巴裝有強制點火式引擎，根據現行法例，所有安裝這種引擎的車輛，均須使用無鉛汽油，的士則可選用無鉛汽油或石油氣。為容許石油氣小巴登記，我們採取了過渡性安排，容許新登記的石油氣小巴免受有關規例限制。現時，輸入香港的石油氣小巴愈來愈多，我們建議正式確認行政上的豁免安排，藉着修訂有關規例，正式容許裝有強制點火式引擎的小巴，可以如的士一樣，使用石油氣或無鉛汽油。此外，我們會在規例中現定石油氣小巴必須符合歐盟 III 期或同等的廢氣排放標準。

4. 現時的規例規定使用強制點火式引擎的汽車，除了石油氣的士外，其餘均須安裝車載自我診斷系統。這個系統採用的技術主要是為汽油車輛設計，歐盟沒有規定石油氣車輛必須安裝。因此，我們建議仿效歐盟的做法，修訂規例，無需石油氣小巴安裝車載自我診斷系統。

柴油小巴

5. 我們於二零零一年規定 3.5 公噸以上柴油車輛必須符合歐盟 III 期標準，當時並沒有把柴油小巴包括在內，這是因為我們正在擬定使用清潔燃料小巴的計劃。現時，鼓勵柴油小巴車主盡早更換石油氣或電動小巴的資助計劃已經實施，因此我們建議擴大歐盟 III 期廢氣排放標準的適用範圍，把新登記的柴油小巴包括在內。由於現時輸入香港的柴油小巴都已符合歐盟 III 期標準，因此，修訂法例只是正式確認現行的做法。

石油氣的士和 3.5 公噸以上的汽油車輛

6. 日本政府自二零零二年九月一日開始，對新登記石油氣的士和設計重量超過 3.5 公噸的汽油車輛實施了新的廢氣排放標準。因應日本的新標準，我們建議收緊規例中有關的廢氣排放規定，務求與日本看齊。由於現時輸入香港的有關車輛已符合新訂標準，因此，修訂法例同樣只是正式確認現行的做法。

修訂規例

7. 《2003 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》的內容如下：

- (a) 容許裝有強制點火式引擎的小巴使用石油氣，規定新登記石油氣小巴必須符合歐盟 III 期或同等的廢

氣排放標準，以及豁免石油氣小巴安裝車載自我診斷系統；

(b) 收緊裝有壓燃式引擎而設計重量超過 3.5 公噸的新登記小巴的廢氣排放標準，以達致歐盟 III 期或同等的水平；以及

(c) 收緊新登記石油氣的士和裝有強制點火式引擎、設計重量超過 3.5 公噸的無鉛汽油車輛的廢氣排放標準，以達到日本新訂的標準。

立法時間表

8. 我們會在二零零三年五月十六日在憲報刊登上述修訂規例，在五月二十一日提交立法會，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，我們會在二零零三年八月一日實施新規定。

與《基本法》的關係

9. 律政司認為建議的修訂與《基本法》的條文相符。

對人權的影響

10. 有關建議符合《基本法》，包括當中涉及人權的條文。

法例的約束力

11. 建議的修訂不會影響《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》的現行約束力。

對財政和人手的影響

12. 實施建議的修訂不會對政府造成任何額外的財政承擔，也無須增加人手。

對經濟的影響

13. 由於建議的修訂只是正式確認現行的做法，因此對經濟並無影響。

對環境的影響

14. 歐盟 III 期是汽車廢氣排放的最新標準。歐盟 III 期柴油車輛和歐盟 II 期相比，排放的懸浮粒子和氮氧化物均少約 30%。建議的修訂有助改善香港空氣質素。

諮詢

15. 我們在二零零一年八月徵詢香港汽車商會的意見，並在本年四月去信運輸業有關界別，告知修訂建議的內容，他們對建議均無異議。

16. 我們在二零零三年三月十日徵詢環境諮詢委員會對有關建議的意見，委員表示支持。

17. 去年七月，我們向環境事務委員會和交通事務委員會提交 CB(1)2194/01-02 號文件，告知議員政府打算把新登記石油氣及柴油小巴的廢氣排放標準提升至歐盟 III 期或同等標準。此外，我們曾向環境事務委員會委員提交 CB(1)1582/02-03 號文件，告知委員有關建議。委員對建議並無異議。

公眾反應

18. 由於有關類型的車輛現已符合新的廢氣排放標準，建議只是正式確認現行的做法，不會對運輸業界造成影響。此外，建議有助改善香港空氣質素。因此，我們相信公眾和運輸業界不會反對有關建議。

宣傳安排

19. 我們將會在本年五月十六日發出新聞稿。待修訂規例通過立法會的不否決或不提出修訂的議決程序後，我們會再通知運輸業界有關的修訂。此外，我們會安排一名發言人解答傳媒的查詢。

查詢

20. 如對本文件的內容有任何疑問，請聯絡環境運輸及工務局助理秘書長李裕韜先生(電話：2136 3359)。

環境運輸及工務局

二零零三年五月

附件

《 2003 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例 》

AIR POLLUTION CONTROL (VEHICLE DESIGN STANDARDS)
(EMISSION) (AMENDMENT) REGULATION 2003

《2003年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》

目錄

條次		頁次
1.	生效日期	1
2.	某些汽車的車輛設計標準	1
3.	引擎及燃料方面的規定	6
4.	某些汽車須裝有車載自我診斷系統	6
5.	修訂附表 6	7
6.	修訂附表 6A	7
7.	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)	8
8.	加入附表 10C	
	附表 10C 在 2003 年 8 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)	10
9.	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	14

《 2003 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 2003 年 8 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 J)第 7(1)條現予修訂 —

(a) 在 (ca) 段中 —

(i) 廢除 “在 2001 年 8 月 1 日或該日後登記、” ；

(ii) 廢除在 “符” 之後的所有字句而代以 —

“合 —

(i) (如該的士是在 2001 年 8 月 1 日至 2003 年 7 月 31 日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的)附表 10A 第 I(a)、(b)或(c)部指明的標準；

(ii) (如該的士是在 2003 年 8 月 1 日或該日後登記的)附表 10A 第 II(a)、(b)或(c)部指明的標準；” ；

(b) 在(d)段中，在“擎”之後加入“、並經構造以只使用無鉛汽油操作”；

(c) 加入 —

“(da) 每輛 —

(i) 裝有強制點火式引擎；

(ii) 經構造以只使用石油氣操作；

(iii) 設計重量不超過 1.7 公噸；
及

(iv) 在 2003 年 8 月 1 日或該日後登記，

的小型巴士的構造，須令該小型巴士的排放物符合附表 10C 第 I(a)、(b)或(c)部指明的標準；”；

(d) 在(f)段中，在“擎”之後加入“、並經構造以只使用無鉛汽油操作”；

(e) 加入 —

“(fa) 每輛 —

(i) 裝有強制點火式引擎；

(ii) 經構造以只使用石油氣操作；

(iii) 設計重量超過 1.7 公噸但不超過 2.5 公噸；及

(iv) 在 2003 年 8 月 1 日或該日後登記，

的小型巴士的構造，須令該小型巴士的排放物符合附表 10C 第 II(a)、(b)或(c)部指明的標準；”；

(f) 在(h)段中，在“且”之前加入“、並經構造以只使用無鉛汽油操作”；

(g) 加入 —

“(ha) 每輛 —

(i) 裝有強制點火式引擎；

(ii) 經構造以只使用石油氣操作；

(iii) 設計重量超過 2.5 公噸但不超過 3.5 公噸；及

(iv) 在 2003 年 8 月 1 日或該日後登記，

的小型巴士的構造或其引擎的構造，須令該小型巴士的排放物符合附表 10C 第 III(a)、(b)或(c)部指明的標準；”；

(h) 在(j)段中 —

(i) 在“且”之前加入“、並經構造以只使用無鉛汽油操作”；

(ii) 在第(iv)節中，廢除“或該日後”而代以“至 2003 年 7 月 31 日期內(首尾兩日亦包括在內)”；

(iii) 加入 —

“(v) (如該貨車、小型巴士或巴士是在 2003 年 8 月 1 日或該日後登記的)附表 6A 第 III(a)或(b)部指明的標準；”；

(i) 加入 —

“(ja) 每輛 —

(i) 裝有強制點火式引擎；

(ii) 經構造以只使用石油氣操作；

(iii) 設計重量超過 3.5 公噸；及

(iv) 在 2003 年 8 月 1 日或該日後登記，

的小型巴士的引擎的構造，須令該小型巴士的排放物符合附表 10C 第 IV(a)或(b)部指明的標準；”；

(j) 在(k)段中 —

(i) 廢除首次及第二次出現的“、小型巴士”；

(ii) 在第(i)及(ii)節中，廢除“、小型巴士”；

(iii) 廢除第(iii)節而代以 —

“(iii) (如該貨車或巴士是在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；”；

(k) 加入 —

“(ka) 每輛裝有壓燃式引擎且設計重量超過3.5公噸但不超過4公噸的小型巴士的引擎的構造，須令該小型巴士的排放物符合 —

(i) (如該小型巴士是在1995年4月1日至1998年9月30日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的)附表3第IV(a)或(b)部指明的標準；

(ii) (如該小型巴士是在1998年10月1日至2003年7月31日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的)附表6中(a)或(b)段指明的標準；

(iii) (如該小型巴士是在2003年8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. 引擎及燃料方面的規定

第 10 條現予修訂 —

- (a) 在第(1)款中，在“士”之後加入“及小型巴士”；
- (b) 在第(2)款中，在“須”之前加入“，或每輛在 1992 年 1 月 1 日至 2003 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的小型巴士，”；
- (c) 加入 —

“(3A) 每輛在 2003 年 8 月 1 日或該日後登記並裝有強制點火式引擎的小型巴士，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. 某些汽車須裝有車載自我診斷系統

第 14(4)條現予修訂，在“(ba)”之後加入“、(ea)”。

5. 修訂附表 6

附表 6 現予修訂，在標題中，廢除“或該日後”而代以“至 2003 年 7 月 31 日期內（首尾兩日亦包括在內）”。

6. 修訂附表 6A

附表 6A 現予修訂 —

- (a) 在標題中，在“汽車”之後加入“及在 2003 年 8 月 1 日或該日後登記的某些小型巴士”；
- (b) 在第 I(b)部中，廢除“13”而代以“G13”；
- (c) 加入 —

“第 III 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 0.58 克 |
| | 一氧化碳 | 每千瓦小時 16.0 克 |
| | 氮氧化物 | 每千瓦小時 1.40 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 G13 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。”。

**7. 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)**

附表 10A 現予修訂 —

(a) 廢除“排放物”而代以 —

“第 I 部

排放物”；

(b) 加入 —

“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； | |
| (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； | |

- (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
- (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
- (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
- (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 2001/1/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。”。

8. 加入附表 10C

現加入 —

“附表 10C

[第 7 條]

在 2003 年 8 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)

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；
- (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；
- (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；
- (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。

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 0.062 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；

(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；

(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；

	(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；

(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。

第 III 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；

(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；

(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；

(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；

(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。

第 IV 部

排放物不得超過以下標準 —

(a) 碳氫化合物 每千瓦小時 0.58 克

一氧化碳 每千瓦小時 16.0 克

氮氧化物 每千瓦小時 1.40 克

有關標準按照日本國土交通省對以石油氣為動力的重型汽車所實施的 G13 工況操作方式量度；

(b) 非甲烷碳氫化合物 每千瓦小時 0.78 克

一氧化碳 每千瓦小時 5.45 克

氮氧化物 每千瓦小時 5.0 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)所指明的對汽車所使用的燃氣發動機所實施的 ETC 測試程序量度。”。

**9. 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 —

“(ea) 每輛在 2003 年 8 月 1 日或該日後登記並經構造以只使用石油氣操作的小型巴士；或”。

環境運輸及工務局局長

2003 年 月 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 J)，以 —

- (a) 對在 2003 年 8 月 1 日或該日後首次登記、裝有強制點火式引擎並經構造以只使用石油氣操作的小型巴士施加與空氣污染物的排放有關的車輛設計標準；
- (b) 容許在 2003 年 8 月 1 日或該日後首次登記並裝有強制點火式引擎之小型巴士使用石油氣操作；
- (c) 豁免在 2003 年 8 月 1 日或該日後首次登記並經構造以只使用石油氣操作的小型巴士，使其無須遵從裝設車載自我診斷系統的規定；及

- (d) 對在 2003 年 8 月 1 日或該日後首次登記的下列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 —
- (i) 裝有壓燃式引擎及設計重量超過 3.5 公噸的小型巴士；
 - (ii) 某些裝有強制點火式引擎及設計重量超過 3.5 公噸的汽車；及
 - (iii) 經構造以只使用石油氣操作之的士。