TRAN 3/10/7(00)

立法會參考資料摘要

《2000 年道路交通（車輛構造及保養）（修訂）（第 2 號）規例》

對汽油車輛和石油氣車輛進行廢氣測試

引言

根據《道路交通條例》（等 374 章）第 9 條及《釋義及通則條例》（第一章）第 28(1)(c)條的規定，運輸局局長獲授權訂立和修訂《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374 章，附屬法例 A）有關車輛排放的煙霧、煙氣、氣體、火花及砂礫等方面的規定。

2. 運輸局局長正行使權力，訂立《2000 年道路交通（車輛構造及保養）（修訂）（第 2 號）規例》（載於附件 A）。

背景

3. 目前，本港所有商用車輛，不論車齡，每年均須接受車輛性能測試。私家車方面，凡車齡超過六年的每年都要接受車輛性能測試。如果是柴油車輛，則廢氣測試亦會包括在車輛性能測試之中。但此安排並不適用於汽油車輛。

4. 在一九九二年一月一日後登記的汽油車輛所安裝的催化變換器，使用限期多已接近屆滿，因此有需要對這類車輛定期進行廢氣測試，檢查催化變換器是否仍然運作正常。海外國家(例如日本、新加坡、韓國、美國、英國、瑞典、德國和丹麥)一般都規定車輛須定期進行廢氣測試，以確保車輛有基本的維修保養。

5. 至於石油氣車輛，亦需要有妥善的維修保養，以確保廢氣排放符合我們的環保標準。政府現正實行石油氣的士計劃，為了配合這個計劃，定期進行廢氣排放測試是需要的。本港石油氣的士的主要來源地 — 日本，也規定石油氣的士須每年接受廢氣測試。

汽油車輛和石油氣車輛的廢氣排放標準

6. 政府打算規定汽油車輛和石油氣車輛須接受廢氣測試，作為現時車輛性能測試時的一部份。此舉與國際上的慣常做法是一致的。

7. 《道路交通條例》(第 374 章)第 25 條訂明運輸署署長有權拒絕發牌給車輛性能有問題的車輛。《道路交通(車輛構造及保養)規例》列明車輛性能測試中所需符合的一些標準。在汽油車輛和石油氣車輛所接受的車輛性能測試中，如要加入廢氣測試一環，當局便須在上述規例中訂明這兩類車輛的廢氣排放標準。

8. 經過我們對國際一般做法的研究，歐洲委員會所訂的汽油車輛排放標準，為多個國家所普遍採用，所以我們建議香港亦採用歐洲委員會現行的汽油車輛排放標準。石油氣車輛方面，日本現行的石油氣車輛排放標準屬非常嚴格。由於預期日後本港大部分石油氣車輛都會來自日本，我們建議香港採用與日本相同的標準。

9. 廢氣排放測試主要會由私人經營的認可車輛測試中心負責。因要進行新的排氣污染物測試，各測試中心須要增添新器材。為給予各測試中心足夠時間去添置機器，現建議新的規則由二零零零年十一月一日起生效。在購買機器上額外的支出將由車輛測試中心自行支付，現時的車輛測試費用將會維持不變。

修訂規例

10. 修訂規例旨在將廢氣測試引入成為汽油或石油氣車輛在車輛性能測試時的一部份，並加入有關的廢氣排放標準。

公眾諮詢

11. 政府就有關建議分別徵詢香港汽車商會、汽車維修管理協會和汽車測試中心的營運商的意見，他們都支持建議將廢氣排放測試納入汽油和石油氣車輛的性能測試之中。我們亦曾向香港汽車會、車隊營運商、公共事業公司和古董汽車會徵詢意見。他們對建議亦表贊成。我們在五月初向立法會環境事務委員會和交通事務委員會提交這項建議的報告文件，兩個委員會並未有提出任何反對。

與基本法的關係

12. 律政司認為，建議的法例修訂項目與《基本法》內不涉及人權的條文並無牴觸。

對人權的影響

13. 律政司認為，建議的法例修訂與《基本法》內有關人權的條文並無牴觸。

對財政和人手的影響

14. 運輸署將會購買新的儀器來進行廢氣測試。此方面的支出會由部門內部資源所支付，致於增加的工作量亦會由署內現時的員工分担。

對經濟的影響

15. 上述修訂事宜對經濟並無影響。

立法程序時間表

16. 在汽油和石油氣汽車中加入廢氣排放標準的有關法例修訂會在二零零零年十一月一日生效。

宣傳安排

17. 有關條例草案會在二零零零年五月十九日刊登憲報。

政府總部
運輸局
二零零零年五月十七日

《2000 年道路交通（車輛構造及保養）（修訂）（第 2 號）規例》

（根據《道路交通條例》（第 374 章）第 9 條訂立）

1. 生效日期

本規例自 2000 年 11 月 1 日起實施。

2. 釋義

《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374 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；

“空氣污染物”(air pollutant)的涵義與《空氣污染管制條例》（第 311 章）第 2 條中該詞的涵義相同；

“排氣污染物”(exhaust emission)指從汽車的尾管排放的空氣污染物；

“無鉛汽油”(unleaded petrol)的涵義與《空氣污染管制（汽車燃料）規例》（第 311 章，附屬法例）第 2 條中該詞的涵義相同；

“監督”(Authority)的涵義與《空氣污染管制條例》（第 311 章）第 2 條中該詞的涵義相同；”。

3. 煙霧等

第 31(2)條現予修訂 —

(a) 在“4”之後加入“第 I 部”；

(b) 廢除“該附表”而代以“該部”。

4. 加入條文

現加入 —

“31A. 排氣污染物

(1) 在不限制第 31 條的原則下，本條適用於 —

(a) 在 1975 年 1 月 1 日或以後製造，並且裝有強制點火式引擎及使用無鉛汽油作爲燃料的汽車（電單車及機動三輪車除外）；及

(b) 裝有強制點火式引擎及使用石油氣作爲燃料的汽車（電單車及機動三輪車除外）。

(2) 本條適用的汽車的構造及保養須使其不排放過量的排氣污染物。

(3) 爲施行第(2)款，由裝有強制點火式引擎及使用無鉛汽油作爲燃料的汽車所排放的排氣污染物，如按照附表 4 第 II 部第 2 欄內指明的、並就該汽車的製造日期而言是適用於該汽車的程序測量時，不符合該部第 3 欄內適用於該汽車的排放標準，則該汽車排放的排氣污染物即屬過量。

(4) 爲施行第(2)款，由裝有強制點火式引擎及使用石油氣作爲燃料的汽車所排放的排氣污染物，如按照附表 4 第 III 部第 1 欄內所指明的程序測量時，不符合該部第 2 欄內所指明的排放標準，則由該汽車排放的排氣污染物即屬過量。

(5) 爲施行第(3)及(4)款，排氣污染物須以署長不時藉憲報公告所指明的器具中的任何一種測量。

(6) 爲免生疑問，現宣布第(5)款所指的公告並非附屬法例。

(7) 在因違反本條而進行的任何法律程序中，被告人如能證明過量排氣污染物是由於某臨時或意外的原因所致，而即使已合理謹慎行事亦不能防止，即可以此作爲免責辯護。”。

5. 取代附表 4

附表 4 現予廢除，代以 —

“附表 4 〔第 31 及 31A 條〕

第 I 部

最高許可的汽車煙霧或可見氣體排放量

第 1 欄	第 2 欄
最高許可煙霧或可見氣體水平	以光吸收絕對單位計算的最高許可煙霧或可見氣體水平 (M-1)
60 哈特里奇煙單位	2.13

第 II 部

裝有強制點火式引擎及使用無鉛汽油作爲燃料的
汽車的排氣污染物排放標準

第 1 欄	第 2 欄	第 3 欄
製造日期	測量程序	排放標準
1975 年 1 月 1 日至 1986 年 12 月 31 日期間（首尾兩日包括在內）	在由歐洲聯盟議會制定的議會指令 96/96 EC 附錄 II 第 8.2.1(a)項所指明者	(a) 汽車怠速時所排放的一氧化碳不得超出監督取得的由該汽車的製造商指明的最高許可水平；或 (b) 如監督沒有得知該水平，則汽車怠速時所排放的一氧化碳不得超過千分之四十五體積比率。
1987 年 1 月 1 日至 1991 年 12 月 31 日期間（首尾兩日包括在內）	在由歐洲聯盟議會制定的議會指令 96/96 EC 附錄 II 第 8.2.1(a)項所指明者	(a) 汽車怠速時所排放的一氧化碳不得超出監督取得的由該汽車的製造商指明的最高許可水平；或

		(b) 如監督沒有得知該水平，則汽車怠速時所排放的一氧化碳不得超過千分之三十五體積比率。
1992 年 1 月 1 日或之後	在由歐洲聯盟議會制定的議會指令 96/96 EC 附錄 II 第 8.2.1(b)項所指明者	(a) 汽車怠速時所排放的一氧化碳不得超出監督取得的由該汽車的製造商指明的最高許可水平；或 (b) 如監督沒有得知該水平，則汽車— (i) 怠速時所排放的一氧化碳不得超過千分之五體積比率；並且 (ii) 高怠速[1]時所排放的

一氧化碳不得超過千分之三體積比率，而過量空氣系數[2]亦不得超出 1±0.03。

第 III 部

裝有強制點火式引擎及使用石油氣作爲燃料的
汽車的排氣污染物排放標準

第 1 欄 測量程序	第 2 欄 排放標準
在由日本自動車基準認證國際化研究中心出版的、日期爲 1997 年 10 月的《協助獲取日本認證的自動車類型批核手冊》技術版本 II 第 11-2 章第 4-21-1 項所指明者	一氧化碳不得超過千分之十體積比率;並且碳氫化合物作爲正己烷對應物亦不得超過百萬分之三百體積比率

註： 1. 高怠速的引擎的速度不得低於每分鐘 2000 轉。

2. 過量空氣系數指吸入空氣的容量除以引擎的理論空氣需求量所得之數值。”。

運輸局局長

2000 年 5 月 15 日

註釋

本規例對《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374 章，附屬法例）作出修訂，爲裝有強制點火式引擎並且使用無鉛汽油或石油氣作爲燃料的汽車引入排氣污染物排放標準。由 2000 年 11 月 1 日起，這些汽車的排氣污染物排放量按照本規例所訂明的程序測量時如超出訂明的標準，即當作過量（參閱本規例第 5 條）。