

立法會參考資料摘要

《空氣污染管制條例》(第 311 章)

《2002 年空氣污染管制(汽車燃料)(修訂)規例》

引言

環境食物局局長根據《空氣污染管制條例》(第 311 章)第 43 條，制訂《2002 年空氣污染管制(汽車燃料)(修訂)規例》(見附件)，目的在於：

(a) 收緊車用柴油的規格；以及

(b) 對現行《空氣污染管制(汽車燃料)規例》(第 311 章，附屬法例)(下稱“該規例”)第 2 條(“釋義”)和附表 2(“無鉛汽油的規格”)作出輕微修訂。

背景和論據

2. 汽車是本港路邊空氣污染問題的主要源頭。為減少汽車排放的廢氣，我們已制訂政策，在可行的情況下，採用最嚴格的燃料標準。自一九九五年起，當局緊隨歐盟，逐步收緊對車用柴油的規定。我們得

到立法會批准後，已由二零零一年一月起實施歐盟三期的車用柴油標準。符合歐盟三期標準的汽車柴油以重量計算，含硫量不超逾0.035%。

3. 二零零零年七月，我們對以重量計算，含硫量不超逾0.005%的超低含硫量柴油(超低硫柴油)釐定優惠稅率，使這類柴油在價格方面可與一般車用柴油競爭。由二零零零年九月起，超低硫柴油成為唯一在本港加油站供應的車用柴油；所有專利巴士亦已由二零零一年二月起轉用這類較清潔的燃料。有見及此，我們建議在該規例訂明超低硫柴油的規格，從而正式確認現行的做法。

修訂規例

4. 《2002年空氣污染管制(汽車燃料)(修訂)規例》作出以下修訂：

- (a) 把車用柴油的規格更改為超低硫柴油的規格；
- (b) 修訂該規例第2條(“釋義”)，訂明車用柴油的最新測試程序；以及
- (c) 把該規例附表2(“無鉛汽油的規格”)中“國際標準組織”一詞改為“國際標準化組織”，以反映該組織的正確名稱，以及使條文中的用語一致。

立法程序時間表

5. 我們將於二零零二年二月一日在憲報刊登修訂規例，並會於二月六日把修訂規例提交立法會，以進行不否決或不提出修訂即屬通過的議決程序。假如立法會根據上述議決程序通過有關修訂，修訂條文將於二零零二年四月一日生效。

與《基本法》的關係

6. 律政司認為修訂規例符合《基本法》。

對人權的影響

7. 律政司認為修訂規例並不涉及人權問題。

法例的約束力

8. 建議修訂不會影響《空氣污染管制(汽車燃料)規例》的現有約束力。

對財政和人手的影響

9. 實施建議修訂不會增加政府的財政開支，亦無須增添人手。

對經濟的影響

10. 建議修訂只是正式確認現行的做法，不會對經濟造成影響。

對環境的影響

11. 使用超低硫柴油的汽車所排放的粒子和氮氧化物，比使用一般車用柴油的汽車分別少 20% 和 5% 左右。繼續使用超低硫柴油，有助改善本港的空氣質素。

公眾諮詢

12. 我們已就在該規例訂明超低硫柴油規格一事，徵詢環境諮詢委員會、香港汽車商會及在本港經營加油站的油公司的意見，他們均支持有關建議。我們也把建議告知立法會環境事務委員會，該委員會並無提出異議。

公眾反應

13. 這項建議將正式確認已實行超過一年的做法，而且不會對油公司或運輸業帶來不便，更有助改善本港的空氣質素。我們預計公眾和運輸業人士不會反對這項建議。

宣傳安排

14. 我們將於二零零二年二月一日發出新聞稿。待修訂規例經過不否決或不提出修訂即屬通過的議決程序後，我們會把有關修訂通知油公司和運輸業界。我們也會安排發言人答覆傳媒的查詢。

查詢

15. 如有任何疑問，請向環境食物局助理局長李裕韜先生查詢(電話：2136 3359)。

環境食物局

二零零二年一月

《2002 年空氣污染管制(汽車燃料)(修訂)規例》

AIR POLLUTION CONTROL (MOTOR VEHICLE FUEL)
(AMENDMENT) REGULATION 2002

《2002 年空氣污染管制(汽車燃料)(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 2002 年 4 月 1 日起實施。

2. 釋義

《空氣污染管制(汽車燃料)規例》(第 311 章，附屬法例)第 2 條現予修訂 —

- (a) 在“十六烷值”的定義中，廢除在“為”之後而在“測試”之前的所有字句而代以“ISO 5165 的國際標準化組織的”；
- (b) 在“馬達法辛烷值”的定義中，廢除在“為”之後而在“測試”之前的所有字句而代以“EN 25163 歐洲標準的”；
- (c) 在“研究法辛烷值”的定義中，廢除在“為”之後而在“測試”之前的所有字句而代以“EN 25164 歐洲標準的”。

3. 取代附表 1

附表 1 現予廢除，代以 —

汽車柴油的規格

任何汽車柴油須符合以下規格 —

- (a) (按 ISO 14596 測定)以重量計，不得含硫多於 0.005%；
- (b) (按 ISO 5165 測定)十六烷值不得低於 51.0；
- (c) (按 ISO 3104 測定)在攝氏 40 度時，黏度不得低於 2.00 平方毫米/秒，但亦不得高於 4.50 平方毫米/秒；
- (d) (按 IP 391 測定)以質量計，不得含多環芳香族碳氫化合物多於 11%；
- (e) (按 ISO 3405 測定)95%餾出溫度不得高於攝氏 345 度；
- (f) (按 ISO 3405 測定)以容量計，在攝氏 250 度時，蒸餾回收率不得高於 65%；及
- (g) (按 ISO 3675 測定)在攝氏 15 度時，密度不得高於 0.835 公斤/升。

註： 在本附表中 —

在 “ISO” 之後附有編號者 (“ISO 編號”) 指通常以該 ISO 編號為名稱的國際標準化組織的測試程序；

在 “IP” 之後附有編號者 (“IP 編號”) 指通常以該 IP 編號為名稱的石油研究所的測試程序；

“黏度” 指按 ISO 3104 測定的柴油黏度。

4. 無鉛汽油的規格

附表 2 現予修訂 —

- (a) 在(c)段中，廢除“小”而代以“低”；
- (b) 在(d)段中，廢除“小”而代以“低”；
- (c) 在(i)(i)段中，廢除“stablizing”而代以“stabilizing”；
- (d) 在(q)段中，廢除“的情況下”而代以“時”；
- (e) 在(r)段中，廢除“的情況下”而代以“時”；
- (f) 在註釋中，在“組織”前加入“化”。

環境食物局局長

2002 年 月 日

註釋

本規例 —

- (a) 修訂《空氣污染管制(汽車燃料)規例》(第 311 章，附屬法例)(“該規例”)第 2 條，以使條文一致；

- (b) 廢除及取代該規例附表 1，藉以就汽車柴油所須符合的規格訂定更嚴格的標準；
- (c) 對該規例附表 2 作出性質輕微的修訂。該等修訂主要為使條文中所用詞語達致一致、反映國際標準化組織的正確全名，以及更正文書上的錯誤。