

檔號：CB(1)1885/03-04(04)

## 立法會參考資料摘要

### 《空氣污染管制條例》(第 311 章)

#### 《2004 年空氣污染管制(汽車燃料)(修訂)規例》

#### 引言

環境運輸及工務局局長根據《空氣污染管制條例》(第 311 章) 第 43 條制定《2004 年空氣污染管制(汽車燃料)(修訂)規例》(載於附件)，以收緊無鉛汽油的規格至歐盟 IV 期的標準。

#### 理據

2. 汽車是本港路邊空氣污染的主要來源。為改善路邊的空氣質素，我們一貫的政策是在切實可行的情況下，實施最嚴格的汽車燃料規格，並規定新登記車輛符合最嚴格的廢氣排放標準。

3. 我們已自二零零一年起把歐盟 III 期無鉛汽油規格定為法定規格，並與歐盟同步把歐盟 III 期汽車廢氣排放標準定為新登記車輛的最低法定標準。此外，我們也早歐盟三年，於二零零二年四月起把歐盟 IV 期的汽車柴油規格，即超低含硫柴油的規格，定為法定規格。如使用歐盟 IV 期柴油，歐盟 III 期柴油車輛所排放的氮氧化物和粒子會較使用

歐盟 III 期柴油分別少 5%和 15%。這兩類汽車排放的污染物，是路邊空氣污染的主要來源。

4. 歐盟將由二零零五年一月一日起把無鉛汽油的規格，收緊至歐盟 IV 期的標準，以準備實施歐盟 IV 期的汽車廢氣排放標準。我們建議與歐盟一致，同時把無鉛汽油的規格收緊至同等標準。此外，我們亦計劃與歐盟同步，由二零零六年起對新登記車輛開始實施歐盟 IV 期的廢氣排放標準。

## 規例

5. 《2004 年空氣污染管制(汽車燃料)(修訂)規例》修訂《空氣污染管制(汽車燃料)規例》(第 311 章，附屬法例)附表 2，就無鉛汽油的規格實施更嚴格的規定。具體來說，含硫量的上限會由 0.015%收緊至 0.005%，而芳香族碳氫化合物的上限則由 42%收緊至 35%。

## 立法時間表

6. 我們會於二零零四年十月十五日在憲報刊登修訂規例，並於二零零四年十月二十日把修訂規例提交立法會，以通過先訂立後審議的程序。如獲立法會通過，上述修訂會於二零零五年一月一日生效。

## 與《基本法》的關係和對人權的影響

7. 有關建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。

## 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》的約束力。

## 對財政和人手的影響

9. 按建議落實修訂《空氣污染管制(汽油燃料)規例》，政府既無須作出額外的財政承擔，也不須額外人手。

## 對經濟的影響和業界的諮詢

10. 據油公司表示，收緊無鉛汽油規格的建議，在技術上不會構成多大困難；而建議可能增加產品成本，但增幅未能確定。不過，我們注意到，過往收緊無鉛汽油的規格，並無導致其零售價調高。

## 對環境的影響

11. 使用歐盟 IV 期無鉛汽油的歐盟 IV 期汽車，所排放的氮氧化物、碳氫化合物及一氧化碳，會較使用歐盟 III 期無鉛汽油的歐盟 III 期汽車分別少 46%、50%和 56%。收緊汽油規格的建議，會進一步減少本港汽車排放的污染物。

## 公眾諮詢

12. 我們已於二零零四年五月二十四日諮詢立法會環境事務委員會。委員會對建議並無異議。環境諮詢委員會亦於二零零四年六月七日通過有關建議。

## 宣傳安排

13. 我們會於二零零四年十月十五日發出新聞稿，並會安排發言人解答傳媒的查詢。

## 查詢

14. 如有查詢，請與環境運輸及工務局環境保護主任黃蔚藍先生聯絡（電話：2594 6388）。

環境運輸及工務局

二零零四年十月

DOC\CC2562a(10/04)

**《2004 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 2005 年 1 月 1 日起實施。

**2. 無鉛汽油的規格**

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

- (a) 在(b)段中，廢除“0.015%”而代以“0.005%”；
- (b) 在(g)段中，廢除“42.0%”而代以“35.0%”。

環境運輸及工務局局長

2004 年 10 月 15 日

**註釋**

本規例修訂《空氣污染管制(汽車燃料)規例》(第 311 章，附屬法例 L) 附表 2，以就汽車所用的無鉛汽油中硫的重量及芳香族碳氫化合物的體積的百分比訂定更嚴格的標準。