

立法會參考資料摘要

1999 年空氣污染管制(車輛設計標準)

(排放)(修訂)規例

(第 311 章，附屬法例 J)

前言

規劃環境地政局局長根據《空氣污染管制條例》(第 311 章)第 43 條，擬訂《1999 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》(見附件)，以達致下列各點：

- a. 收緊若干不超過 3.5 公噸車輛的廢氣排放標準，以符合歐盟和日本的最新規定，以及對 3.5 公噸以上新登記汽油車輛的廢氣排放標準作出輕微修訂；
- b. 為新登記汽油車輛增設一項排放標準，以控制這些車輛燃料缸汽化釋出的燃油蒸發排放物；
- c. 為新登記的電單車及機動三輪車引進一套廢氣排放標準。

背景

2. 汽車是本港的主要空氣污染來源。政府的其中一項車輛廢氣管制策略，是當有關的車輛及燃料可於香港獲得供應時，便會採用最嚴格的新登記車輛廢氣排放及汽車燃料質素標準。我們於一九九七年四月一日收緊了新登記大型柴油車輛的廢氣排放標準，使其與最新的歐盟第二期標準看齊。我們又與歐盟採取一致措

施，分兩期收緊所有新登記輕型柴油車輛的廢氣排放標準，第一期已於一九九八年十月一日實施，第二期現建議於一九九九年七月一日實施。

3. 本建議修訂將影響最少 67 種型號的新登記輕型柴油貨車、輕型柴油巴士及小量輕型汽油車輛。與符合舊標準的車輛比較，符合最新歐盟及日本標準的輕型車輛排出的粒子減少 55%，碳氫化合物和氮氧化物亦減少 38%。由於推展所有柴油的士轉為石油氣的士的籌備工作正在進行中，我們預期由二〇〇〇年年底開始，才規定新的士必須使用石油氣。為確保在此之前購買的新的士符合現存最佳的廢氣排放標準，我們建議把的士列入這次對廢氣排放標準的修訂中。此外，我們亦將為 3.5 公噸以上的新登記汽油車輛的廢氣排放標準作出輕微修訂。
4. 許多國家都已制訂標準，管制汽油車輛燃料缸汽化釋出的燃油蒸發排放物，以減少光化學煙霧的形成。這些新標準切實可行，市場上亦有符合新標準的車輛供應。我們因此建議引入這些標準，作為在香港新登記的汽油車輛的標準之一。
5. 電單車約佔本港車輛總數的 5%。它們目前無須符合任何廢氣排放標準，而其排出的碳氫化合物約佔車輛總排放量的 25%，比重甚高。碳氫化合物可導致光化學煙霧的形成，近年該種煙霧亦更明顯可見。不少國家正在制訂適用於新登記電單車及機動三輪車的廢氣排放標準。去年十月，日本已引進電單車廢氣排放標準，歐盟也會在今年稍後時間，加緊管制電單車及機動三輪車的廢氣排放。而符合這些標準的電單車及機動三輪車可比舊型號減少排放 50% 碳氫化合物。因此，我們需要引入同樣嚴格的新登記電單車及機動三輪車廢氣排放標準，與國際間行動一致，避免設計欠佳的電單車及機動三輪車充斥本港。

建議的修訂規例

6. 《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第 311 章，附屬法例 J)規定，首次登記的車輛必須符合既定的廢氣排放標準。我們建議由一九九九年七月一日起，進一步收緊不超過 3.5 公噸而其參考重量高於 1.25 公噸的輕型車輛包括柴油的士的廢氣排放標準，以符合歐盟及日本的最新標準，並對 3.5 公噸以上使用□制點火式引擎的車輛的廢氣排放標準作出輕微修訂。此外，我們建議在汽油車輛的管制規定中，加入對燃料缸汽化釋出的燃油蒸發排放物的排放標準。
7. 我們又建議在同一規例中訂明，所有在一九九九年十月一日或之後首次登記的電單車及機動三輪車，必須符合相當於日本、歐盟或美國所採用的嚴格廢氣排放標準。

實施時間表

8. 如獲得立法會通過，有關收緊柴油的士及若干不超過 3.5 公噸車輛的廢氣排放標準，以及引進燃油蒸發排放物標準的建議，將於一九九九年七月一日起實施，而為電單車和機動三輪車引進的廢氣排放標準，則會於一九九九年十月一日起實施。

對財政及人手的影響

9. 修訂規例將會透過現時分類批核申請首次登記車輛的安排實施。要將廢氣排放標準管制擴展至電單車和機動三輪車，將會增加相當於 0.5 個技術人員的工作量，而有關工作量將透過推行增加效率措施來應付，因此無須增加額外人手。

對經濟的影響

10. 市面上已可供應符合新的廢氣排放標準的汽車和電單車，價格可能比現有的型號貴 5%。該價格的上升，正與污染 自付的原則吻合。

對環境的影響

11. 符合建議中更嚴格排放標準的車輛的排放物遠低於舊有型號。落實建議的修訂規例將使現有車輛被低污染型號取代，有助減低空氣污染。

公眾諮詢

12. 我們已徵詢多個有關團體和業內協會的意見，並得到香港汽車會支持有關汽車部分的建議。至於收緊新登記柴油的士廢氣排放標準的建議，我們亦已諮詢的士業，並得到 16 個的士協會回應，其中 8 個支持，3 個反對，餘下 5 個不予置評。

為消除的士業內部分人士的憂慮，我們已向的士業再作解釋，表明上述建議只會影響新登記的柴油的士。再者，符合上述標準的車輛，在本地的士市場已有發售，而行內其實亦已有人使用該類的士。我們還指出，建議收緊新柴油的士的廢氣排放標準，其實只是全面修訂所有新輕型柴油車輛標準的部分行動。

13. 香港摩托車協會贊成為新登記的電單車引進新的廢氣排放標準。不過，大部分成員為水貨及二手電單車進口商的香港摩托車商會，則反對我們建議的實施時間表，並擔心經營成本可能有所增加。

14. 商會的首項關注與進口二手電單車有關。由於建議的實施時間表與日本方面相同，可能會導致進口商在新標準實施後的首數年間，難以物色到合適的二手電單車。因此商會要求將引進電單車廢氣排放標準的時間延遲至二OO三年。不過，如將實施建議的時間延至二OO三年，將會導致更多在設計上未及標準的電單車輸入本港，商會並無充分理由支持此項要求。此外，導致經營成本增加的原因，是水貨進口商無法提供文件證明電單車在廢氣排放方面的表現，因而必須進行廢氣排放測試，以證實其已符合建議的廢氣標準。測試費用為4000元，目前並須在電單車出口地進行上述測試。進口商亦可向電單車製造商索取車輛廢氣排放證明書，以代替上述安排。

15. 當局已在一九九九年三月二十九日的會議上，向立法會環境事務委員會介紹本建議修訂。環境諮詢委員會亦已在一九九九年五月通過此項建議修訂。

宣傳

16. 建議修訂規例將於一九九九年五月十四日於憲報刊登，當局將於屆時發出新聞稿。

查詢

17. 如對本資料摘要有任何查詢，請致電2848 2551與規劃環境地政局首席助理局長（環境）陳偉基先生聯絡。

規劃環境地政局

一九九九年五月

《1999 年空氣污染管制（車輛設計標準）（排放）（修訂）規例》

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

1. 生效日期

- (1) 本規例（第 3(m) 條除外）自 1999 年 7 月 1 日起實施。
- (2) 第 3(m) 條自 1999 年 10 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 —

“ “蒸發排放物” (evaporative emission) 指從裝有強制點火式引擎的汽車的燃料系統蒸發排放的碳氫化合物；” 。

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 —
 - (i) 在第(ii)節中，廢除“或該日後”而代以“至 1999 年 6 月 30 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；
 - (ii) 加入 —

- “(iii) (如該私家車或的士是在 1999 年 7 月 1 日或該日後登記的)附表 7 第 I(a)、(b) 或(c)部指明的標準；”；
- (b) 在(b)(i)段中，廢除 “2 第 II(a)、(b)或(c)部” 而代以 “2A 中(a)、(b)或(c)段”；
- (c) 在(c)段中 —
- (i) 在第(ii)節中，廢除 “或該日後” 而代以 “至 1999 年 6 月 30 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；
- (ii) 加入 —
- “(iii) (如該的士是在 1999 年 7 月 1 日或該日後登記的)附表 7 第 II(a)、(b)或(c)部指明的標準；”；
- (d) 在(d)段中 —
- (i) 在第(ii)節中，廢除 “或該日後” 而代以 “至 1999 年 6 月 30 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；
- (ii) 加入 —
- “(iii) (如該貨車或小型巴士是在 1999 年 7 月 1 日或該日後登記的)附表 7 第 III(a)、(b)或(c)部指明的標準；”；

(e) 在(e)段中 —

(i) 在第(ii)節中，廢除“或該日後”而代以“至 1999 年 6 月 30 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；

(ii) 加入 —

“(iii) (如該貨車或小型巴士是在 1999 年 7 月 1 日或該日後登記的)附表 7 第 IV(a)、(b)或(c)部指明的標準；”；

(f) 在(f)段中 —

(i) 在第(ii)節中，廢除“或該日後”而代以“至 1999 年 6 月 30 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；

(ii) 加入 —

“(iii) (如該貨車或小型巴士是在 1999 年 7 月 1 日或該日後登記的)附表 7 第 V(a)、(b)或(c)部指明的標準；”；

(g) 在(g)段中 —

(i) 在第(ii)節中，廢除“或該日後”而代以“至 1999 年 6 月 30 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；

(ii) 加入 —

“(iii) (如該貨車或小型巴士是在 1999 年 7 月 1 日或該日後登記的) 附表 7 第 VI(a)、(b) 或(c) 部指明的標準；”；

(h) 在(h)段中 —

(i) 在第(ii)節中，廢除“或該日後”而代以“至 1999 年 6 月 30 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；

(ii) 加入 —

“(iii) (如該貨車或小型巴士是在 1999 年 7 月 1 日或該日後登記的) 附表 7 第 VII(a)、(b) 或(c) 部指明的標準；”；

(i) 在(i)段中 —

(i) 在第(ii)節中，廢除“或該日後”而代以“至 1999 年 6 月 30 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；

(ii) 加入 —

“(iii) (如該貨車或小型巴士是在 1999 年 7 月 1 日或該日後登記的) 附表 7 第 VIII(a) 或(b) 部指明的標準；”；

(j) 在(j)段中 —

(i) 在第(ii)節中，廢除“或該日後”而代以“至 1999 年 6 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 1999 年 7 月 1 日或該日後登記的)附表 7 第 IX(a)或(b)部指明的標準；”；

(k) 在(k)(ii)段中，廢除“5 第 X(a)或(b)部”而代以“6 中(a)或(b)段”；

(l) 在(l)(ii)段中，廢除“5 第 X(a)或(b)部指明的標準。”而代以“6 中(a)或(b)段指明的標準；”；

(m) 加入 —

“(m) 每輛在 1999 年 10 月 1 日或該日後登記的電單車的構造須令該電單車的排放物符合附表 8 中(a)、(b)或(c)段指明的標準；”；

(n) 每輛在 1999 年 10 月 1 日或該日後登記的機動三輪車的構造須令該機動三輪車的排放物符合附表 9 指明的標準。”。

4. 第 7 條不適用的車輛

第 9(a)條現予廢除。

5. 修訂附表 2

附表 2 現予修訂 —

- (a) 在標題中，廢除“或該日後”而代以“至 1998 年 9 月 30 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；
- (b) 在第 I 部中 —
 - (i) 廢除“不得超過”而代以“物不得超過以下標準”；
 - (ii) 在(a)段中 —
 - (A) 廢除“0.26 grams”、“0.16 grams”及“0.25 grams”而分別代以“0.26 gram”、“0.16 gram”及“0.25 gram”；
 - (B) 廢除“按”而代以“有關標準按”；
 - (iii) 在(b)段中 —
 - (A) 廢除兩度出現的“0.25 grams”而代以“0.25 gram”；
 - (B) 廢除“按”而代以“有關標準按”；
 - (iv) 在(c)段中 —
 - (A) 在第(i)節中 —

(I) 廢除 “0.50 grams” 而代以 “0.50 gram”；

(II) 廢除 “按” 而代以 “有關標準按”；

(B) 在第(ii)節中 —

(I) 廢除 “0.97 grams” 而代以 “0.97 gram”；

(II) 廢除 “按” 而代以 “有關標準按”；

(c) 在第 II 部中 —

(i) 廢除 “不得超過” 而代以 “物不得超過以下標準”；

(ii) 在(a)段中 —

(A) 廢除 “0.26 grams”、“0.63 grams” 及 “0.12 grams” 而分別代以 “0.26 gram”、“0.63 gram” 及 “0.12 gram”；

(B) 廢除 “按” 而代以 “有關標準按”；

(iii) 在(b)段中 —

(A) 廢除 “0.62 grams”、“0.72 grams”、“0.84 grams” 及 “0.34 grams” 而分別代以 “0.62 gram”、“0.72 gram”、“0.84 gram” 及 “0.34 gram”；

(B) 廢除“按”而代以“有關標準按”；

(iv) 在(c)段中 —

(A) 在第(i)節中 —

(I) 廢除“0.97 grams”及“0.14 grams”而分別代以“0.97 gram”及“0.14 gram”；

(II) 廢除“按”而代以“有關標準按”；

(B) 在第(ii)節中 —

(I) 廢除“0.97 grams”、“0.14 grams”、“0.19 grams”及“0.25 grams”而分別代以“0.97 gram”、“0.14 gram”、“0.19 gram”及“0.25 gram”；

(II) 廢除“按”而代以“有關標準按”；

(d) 在第 III 部中 —

(i) 廢除“不得超過”而代以“物不得超過以下標準”；

(ii) 在(a)段中 —

- (A) 廢除 “0.16 grams” 及 “0.25 grams” 而分別代以 “0.16 gram” 及 “0.25 gram” ；
- (B) 廢除 “按” 而代以 “有關標準按” ；
- (iii) 在(b)段中 —
- (A) 廢除兩度出現的 “0.25 grams” 而代以 “0.25 gram” ；
- (B) 廢除 “按” 而代以 “有關標準按” ；
- (iv) 在(c)段中 —
- (A) 廢除 “0.97 grams” 而代以 “0.97 gram” ；
- (B) 廢除 “按” 而代以 “有關標準按” ；
- (e) 在第 IV 部中 —
- (i) 廢除 “不得超過” 而代以 “物不得超過以下標準” ；
- (ii) 在(a)段中 —
- (A) 廢除 “0.50 grams” 、 “0.75 grams” 及 “0.16 grams” 而分別代以 “0.50 gram” 、 “0.75 gram” 及 “0.16 gram” ；
- (B) 廢除 “按” 而代以 “有關標準按” ；

(iii) 在(b)段中 —

(A) 廢除 “0.62 grams”、“0.84 grams” 及
“0.34 grams”而分別代以“0.62 gram”、
“0.84 gram”及“0.34 gram”；

(B) 廢除“按”而代以“有關標準按”；

(iv) 在(c)段中 —

(A) 廢除 “0.97 grams”、“0.14 grams” 及
“0.19 grams”而分別代以“0.97 gram”、
“0.14 gram”及“0.19 gram”；

(B) 廢除“按”而代以“有關標準按”；

(f) 在第 V 部中 —

(i) 廢除“不得超過”而代以“物不得超過以下標準”；

(ii) 在(a)段中 —

(A) 廢除“0.20 grams”及“0.43 grams”而分別
代以“0.20 gram”及“0.43 gram”；

(B) 廢除“按”而代以“有關標準按”；

(iii) 在(b)段中 —

(A) 廢除“0.70 grams”而代以“0.70 gram”；

(B) 廢除“按”而代以“有關標準按”；

(iv) 在(c)段中 —

(A) 廢除 “0.97 grams” 而代以 “0.97 gram” ；

(B) 廢除 “按” 而代以 “有關標準按” ；

(g) 在第 VI 部中 —

(i) 廢除 “不得超過” 而代以 “物不得超過以下標準” ；

(ii) 在(a)段中 —

(A) 廢除 “0.50 grams” 及 “0.28 grams” 而分別代以 “0.50 gram” 及 “0.28 gram” ；

(B) 廢除 “按” 而代以 “有關標準按” ；

(iii) 在(b)段中 —

(A) 廢除 “0.62 grams” 及 “0.43 grams” 而分別代以 “0.62 gram” 及 “0.43 gram” ；

(B) 廢除 “按” 而代以 “有關標準按” ；

(iv) 在(c)段中 —

(A) 廢除 “0.97 grams” 、 “0.14 grams” 、 “0.19 grams” 及 “0.25 grams” 而分別代以 “0.97 gram” 、 “0.14 gram” 、 “0.19 gram” 及 “0.25 gram” ；

(B) 廢除 “按” 而代以 “有關標準按” 。

6. 加入附表

現加入 —

“附表 2A

[第 7 條]

在 1992 年 1 月 1 日至 1998 年 3 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私家車的車輛設計標準（排放）

排放物不得超過以下標準 —

(a) 碳氫化合物 每公里 0.26 克

一氧化碳 每公里 2.10 克

氮氧化物 每公里 0.63 克

粒子排放物 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 0.62 克

一氧化碳 每公里 2.70 克

氮氧化物

— 車輛重量不超過 1.265 公噸 每公里 0.72 克

— 車輛重量超過 1.265 公噸 每公里 0.84 克

粒子排放物 每公里 0.34 克

有關標準按照日本運輸省所實施的 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 0.97 克
一氧化碳	每公里 2.72 克
粒子排放物	每公里 0.14 克

有關標準按照由議會指令 93/59/EEC 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 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物及氮氧 化物合共計算	
— 參考質量少於或等於 1 250 公 斤	每公里 0.97 克
— 參考質量多於 1 250 公斤但不 多於 1 700 公斤	每公里 1.4 克
— 參考質量多於 1 700 公斤	每公里 1.7 克

一氧化碳

- 參考質量少於或等於 1 250 公斤 每公里 2.72 克
- 參考質量多於 1 250 公斤但不多於 1 700 公斤 每公里 5.17 克
- 參考質量多於 1 700 公斤 每公里 6.9 克

粒子排放物

- 參考質量少於或等於 1 250 公斤 每公里 0.14 克
- 參考質量多於 1 250 公斤但不多於 1 700 公斤 每公里 0.19 克
- 參考質量多於 1 700 公斤 每公里 0.25 克

有關標準按照由議會指令 93/59/EEC 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。”。

7. 修訂附表 3

附表 3 現予修訂 —

- (a) 在標題中，廢除“或該日後”而代以“至 1998 年 9 月 30 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；

(b) 在第 I 部中 —

(i) 廢除“不得超過”而代以“物不得超過以下標準”；

(ii) 在(a)段中 —

(A) 廢除“0.24 grams”及“0.68 grams”而分別代以“0.24 gram”及“0.68 gram”；

(B) 廢除“按”而代以“有關標準按”；

(iii) 在(b)段中，廢除“按”而代以“有關標準按”；

(iv) 在(c)段中 —

(A) 廢除“0.97 grams”而代以“0.97 gram”；

(B) 廢除“按”而代以“有關標準按”；

(c) 在第 II 部中 —

(i) 廢除“不得超過”而代以“物不得超過以下標準”；

(ii) 在(a)段中 —

(A) 廢除“0.50 grams”及“0.28 grams”而分別代以“0.50 gram”及“0.28 gram”；

(B) 廢除“按”而代以“有關標準按”；

(iii) 在(b)段中 —

(A) 廢除 “0.97 grams”、“0.14 grams”、“0.19 grams” 及 “0.25 grams” 而分別代以 “0.97 gram”、“0.14 gram”、“0.19 gram” 及 “0.25 gram”；

(B) 廢除 “按” 而代以 “有關標準按”；

(d) 在第 III 部中 —

(i) 廢除 “不得超過” 而代以 “物不得超過以下標準”；

(ii) 在(a)及(b)段中，廢除 “按” 而代以 “有關標準按”；

(e) 在第 IV 部中 —

(i) 廢除 “不過超過” 而代以 “物不得超過以下標準”；

(ii) 在(a)段中 —

(A) 廢除 “0.80 grams” 而代以 “0.80 gram”；

(B) 廢除 “按” 而代以 “有關標準按”；

(iii) 在(b)段中 —

(A) 廢除 “0.36 grams” 及 “0.61 grams” 而分別代以 “0.36 gram” 及 “0.61 gram”；

(B) 廢除“按”而代以“有關標準按”；

(iv) 在(c)段中 —

(A) 廢除“0.13 grams”而代以“0.13 gram”；

(B) 廢除“按”而代以“有關標準按”；

(v) 在(d)段中 —

(A) 廢除“0.25 grams”及“0.15 grams”而分別代以“0.25 gram”及“0.15 gram”；

(B) 廢除“按”而代以“有關標準按”。

**8. 在 1998 年 4 月 1 日或該日後登記並裝有壓燃式
引擎的私家車的車輛設計標準（排放）**

附表 4 現予修訂，廢除“0.16 grams”、“0.25 grams”及“0.05 grams”而分別代以“0.16 gram”、“0.25 gram”及“0.05 gram”。

9. 修訂附表 5

附表 5 現予修訂 —

(a) 在標題中，廢除“或該日後”而代以“至 1999 年 6 月 30 日期內（首尾兩日亦包括在內）”；

(b) 在第 I 部中 —

- (i) 在(a)段中，廢除“0.16 grams”、“0.25 grams”及“0.05 grams”而分別代以“0.16 gram”、“0.25 gram”及“0.05 gram”；
 - (ii) 在(b)段中，廢除兩度出現的“0.25 grams”而代以“0.25 gram”；
 - (iii) 在(c)段中，廢除兩度出現的“0.5 grams”而代以“0.5 gram”；
- (c) 在第 II 部中 —
- (i) 在(a)段中，廢除“0.26 grams”、“0.63 grams”及“0.12 grams”而分別代以“0.26 gram”、“0.63 gram”及“0.12 gram”；
 - (ii) 在(b)段中，廢除“0.62 grams”、“0.72 grams”、“0.84 grams”及“0.34 grams”而分別代以“0.62 gram”、“0.72 gram”、“0.84 gram”及“0.34 gram”；
 - (iii) 在(c)段中 —
 - (A) 廢除“0.97 grams”及“0.14 grams”而分別代以“0.97 gram”及“0.14 gram”；
 - (B) 廢除“對於”而代以“就”；
 - (C) 在“公斤的車輛”之後加入“而言”；
- (d) 在第 III 部中 —

- (i) 在(a)段中，廢除“0.16 grams”、“0.25 grams”及“0.05 grams”而分別代以“0.16 gram”、“0.25 gram”及“0.05 gram”；
 - (ii) 在(b)段中，廢除兩度出現的“0.25 grams”而代以“0.25 gram”；
 - (iii) 在(c)段中，廢除“0.5 grams”而代以“0.5 gram”；
- (e) 在第IV部中 —
- (i) 在(a)段中，廢除“0.16 grams”、“0.62 grams”及“0.05 grams”而分別代以“0.16 gram”、“0.62 gram”及“0.05 gram”；
 - (ii) 在(b)段中，廢除“0.7 grams”、“0.9 grams”、“1.0 grams”、“0.08 grams”、“0.10 grams”及“0.19 grams”而分別代以“0.7 gram”、“0.9 gram”、“1.0 gram”、“0.08 gram”、“0.10 gram”及“0.19 gram”；
- (f) 在第V部中 —
- (i) 在(a)段中，廢除“0.20 grams”、“0.43 grams”及“0.06 grams”而分別代以“0.20 gram”、“0.43 gram”及“0.06 gram”；
 - (ii) 在(b)段中，廢除“0.70 grams”而代以“0.70 gram”；
 - (iii) 在(c)段中，廢除“0.5 grams”而代以“0.5 gram”；

(g) 在第 VI 部中 —

- (i) 在(a)段中，廢除 “0.20 grams” 、 “0.60 grams” 及 “0.06 grams” 而分別代以 “0.20 gram” 、 “0.60 gram” 及 “0.06 gram” ；
- (ii) 在(b)段中，廢除 “0.7 grams” 、 “0.9 grams” 、 “1.0 grams” 、 “0.08 grams” 、 “0.10 grams” 、 “0.19 grams” 及 “0.25 grams” 而分別代以 “0.7 gram” 、 “0.9 gram” 、 “1.0 gram” 、 “0.08 gram” 、 “0.10 gram” 、 “0.19 gram” 及 “0.25 gram” ；

(h) 在第 VII 部中 —

- (i) 在(a)段中，廢除 “0.24 grams” 、 “0.68 grams” 及 “0.08 grams” 而分別代以 “0.24 gram” 、 “0.68 gram” 及 “0.08 gram” ；
- (ii) 在(c)段中，廢除 “0.5 grams” 而代以 “0.5 gram” ；

(i) 在第 VIII 部中 —

- (i) 在(a)段中，廢除 “0.24 grams” 、 “0.95 grams” 及 “0.08 grams” 而分別代以 “0.24 gram” 、 “0.95 gram” 及 “0.08 gram” ；

(ii) 在(b)段中，廢除“0.7 grams”、“0.9 grams”、“1.0 grams”、“0.08 grams”、“0.10 grams”、“0.19 grams”及“0.25 grams”而分別代以“0.7 gram”、“0.9 gram”、“1.0 gram”、“0.08 gram”、“0.10 gram”、“0.19 gram”及“0.25 gram”；

(j) 在廢除第 X 部。

10. 加入附表

現加入 —

“附表 6

[第 7 條]

在 1998 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）

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 0.13 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 1.1 克

一氧化碳 每千瓦小時 4.0 克

氮氧化物	每千瓦小時 7.0 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	每千瓦小時 0.25 克
– 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 0.15 克

有關標準按照由議會指令 91/542/EEC 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測試程序量度。

附表 7

[第 7 條]

在 1999 年 7 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

(a) 排放物不得超過以下標準 —

非甲烷碳氫化合物	每公里 0.16 克
一氧化碳	每公里 2.10 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；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密閉測定蒸發排放物程序量度。

(b) 排放物不得超過以下標準 —

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

有關標準按照日本運輸省所實施的 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），該標準按照日本運輸省所實施的日本圍封或捕集方式量度。

(c) 排放物不得超過以下標準 —

(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 每公里 0.5 克
合共計算

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 每公里 0.5 克
合共計算

	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 96/69/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 91/441/EEC 所指明的類別 IV 測試程序量度。

第 II 部

(a)	排放物不得超過以下標準 —	
	非甲烷碳氫化合物	每公里 0.16 克
	一氧化碳	每公里 2.10 克
	氮氧化物	每公里 0.62 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) 排放物不得超過以下標準 —

碳氫化合物 每公里 0.40 克

一氧化碳 每公里 2.10 克

氮氧化物 每公里 0.40 克

粒子排放物 每公里 0.08 克

有關標準按照日本運輸省所實施的 10.15 工況操作方式量
度。

(c) 排放物不得超過以下標準 —

(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

— 直接噴射式引擎以外的其他引擎 每公里 0.7 克

— 直接噴射式引擎 每公里 0.9 克

一氧化碳 每公里 1.0 克

粒子排放物

- 直接噴射式引擎以外的其他引 每公里 0.08 克
擎
- 直接噴射式引擎 每公里 0.10 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

- 直接噴射式引擎以外的其他引 每公里 0.7 克
擎
 - 直接噴射式引擎 每公里 0.9 克
- 一氧化碳 每公里 1.0 克

粒子排放物

- 直接噴射式引擎以外的其他引 每公里 0.08 克
擎
- 直接噴射式引擎 每公里 0.10 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

- 直接噴射式引擎以外的其他引擎 每公里 1.0 克

– 直接噴射式引擎	每公里 1.3 克
一氧化碳	每公里 1.25 克
粒子排放物	
– 直接噴射式引擎以外的其他引擎	每公里 0.12 克
– 直接噴射式引擎	每公里 0.14 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	
– 直接噴射式引擎以外的其他引擎	每公里 1.2 克
– 直接噴射式引擎	每公里 1.6 克
一氧化碳	每公里 1.5 克
粒子排放物	
– 直接噴射式引擎以外的其他引擎	每公里 0.17 克
– 直接噴射式引擎	每公里 0.20 克

有關標準按照由議會指令 96/69/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

(a) 排放物不得超過以下標準 —

非甲烷碳氫化合物	每公里 0.16 克
一氧化碳	每公里 2.10 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；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密閉測定蒸發排放物程序量度。

(b) 排放物不得超過以下標準 —

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

有關標準按照日本運輸省所實施的 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），該標準按照日本運輸省所實施的日本圍封或捕集方式量度。

(c) 排放物不得超過以下標準 —

(i) 就參考質量不超過 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
(ii)	就參考質量超過 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

有關標準按照由議會指令 96/69/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 91/441/EEC 所指明的類別 IV 測試程序量度。

第 IV 部

(a) 排放物不得超過以下標準 —

非甲烷碳氫化合物	每公里 0.16 克
一氧化碳	每公里 2.10 克
氮氧化物	每公里 0.62 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) 排放物不得超過以下標準 —

碳氫化合物	每公里 0.40 克
一氧化碳	每公里 2.10 克

氮氧化物 每公里 0.40 克

粒子排放物 每公里 0.08 克

有關標準按照日本運輸省所實施的 10.15 工況操作方式量度。

(c) 排放物不得超過以下標準 —

(i) 就參考質量不超過 1 250 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物及氮氧化物
合共計算

— 直接噴射式引擎以外的其他引擎 每公里 0.7 克

— 直接噴射式引擎 每公里 0.9 克

一氧化碳 每公里 1.0 克

粒子排放物

— 直接噴射式引擎以外的其他引擎 每公里 0.08 克

— 直接噴射式引擎 每公里 0.10 克

(ii) 就參考質量超過 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

— 直接噴射式引擎以外的其他引擎 每公里 1.0 克

– 直接噴射式引擎	每公里 1.3 克
一氧化碳	每公里 1.25 克
粒子排放物	
– 直接噴射式引擎以外的其他引擎	每公里 0.12 克
– 直接噴射式引擎	每公里 0.14 克

有關標準按照由議會指令 96/69/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 V 部

(a) 排放物不得超過以下標準 —

非甲烷碳氫化合物	每公里 0.20 克
一氧化碳	每公里 2.73 克
氮氧化物	每公里 0.43 克
粒子排放物	每公里 0.06 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密閉測定蒸發排放物程序量度。

(b) 排放物不得超過以下標準 —

碳氫化合物	每公里 2.10 克
-------	------------

一氧化碳 每公里 13.0 克

氮氧化物 每公里 0.40 克

有關標準按照日本運輸省所實施的 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)，該標準按照日本運輸省所實施的日本圍封或捕集方式量度。

(c) 排放物不得超過以下標準 —

(i) 就參考質量不超過 1250 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

(iii) 就參考質量超過 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 96/69/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 91/441/EEC 所指明的類別 IV 測試程序量度。

第 VI 部

(a) 排放物不得超過以下標準 —

非甲烷碳氫化合物	每公里 0.20 克
一氧化碳	每公里 2.73 克
氮氧化物	每公里 0.60 克
粒子排放物	每公里 0.06 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) 排放物不得超過以下標準 —

碳氫化合物	每公里 0.40 克
一氧化碳	每公里 2.10 克
氮氧化物	每公里 0.70 克
粒子排放物	每公里 0.09 克

有關標準按照日本運輸省所實施的 10.15 工況操作方式量度。

(c) 排放物不得超過以下標準 —

(i) 就參考質量不超過 1 250 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物及氮氧化物合共計算

— 直接噴射式引擎以外的其他引擎	每公里 0.7 克
— 直接噴射式引擎	每公里 0.9 克
一氧化碳	每公里 1.0 克
粒子排放物	
— 直接噴射式引擎以外的其他引擎	每公里 0.08 克
— 直接噴射式引擎	每公里 0.10 克

(ii) 就參考質量超過 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

— 直接噴射式引擎以外的其他引擎	每公里 1.0 克
— 直接噴射式引擎	每公里 1.3 克
一氧化碳	每公里 1.25 克
粒子排放物	
— 直接噴射式引擎以外的其他引擎	每公里 0.12 克

– 直接噴射式引擎	每公里 0.14 克
(iii) 就參考質量超過 1 700 公斤的車輛而言 —	
碳氫化合物及氮氧化物 合共計算	
– 直接噴射式引擎以 外的其他引擎	每公里 1.2 克
– 直接噴射式引擎	每公里 1.6 克
一氧化碳	每公里 1.5 克
粒子排放物	
– 直接噴射式引擎以 外的其他引擎	每公里 0.17 克
– 直接噴射式引擎	每公里 0.20 克

有關標準按照由議會指令 96/69/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 VII 部

(a) 排放物不得超過以下標準 —	
非甲烷碳氫化合物	每公里 0.24 克
一氧化碳	每公里 3.10 克
氮氧化物	每公里 0.68 克
粒子排放物	每公里 0.08 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密閉測定蒸發排放物程序量度。

(b) 排放物不得超過以下標準 —

碳氫化合物	每千瓦小時 6.20 克
一氧化碳	每千瓦小時 102 克
氮氧化物	每千瓦小時 4.50 克

有關標準按照日本運輸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），該標準按照日本運輸省所實施的日本圍封或捕集方式量度。

(c) 排放物不得超過以下標準 —

(i) 就參考質量不超過 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
(ii) 就參考質量超過 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

(iii) 就參考質量超過 1700 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 96/69/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 91/441/EEC 所指明的類別 IV 測試程序量度。

第 VIII 部

(a) 排放物不得超過以下標準 —

非甲烷碳氫化合物	每公里 0.24 克
一氧化碳	每公里 3.10 克
氮氧化物	每公里 0.95 克
粒子排放物	每公里 0.08 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) 排放物不得超過以下標準 —

(i) 就參考質量不超過 1 250 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物及
氮氧化物合
共計算

— 直接噴射式引擎以外的其他引擎 每公里 0.7 克

— 直接噴射式引擎 每公里 0.9 克
一氧化碳 每公里 1.0 克

粒子排放物

— 直接噴射式引擎以外的其他引擎 每公里 0.08 克

— 直接噴射式引擎 每公里 0.10 克

(ii) 就參考質量超過 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

— 直接噴射式引擎以外的其他引擎 每公里 1.0 克

— 直接噴射式引擎 每公里 1.3 克

一氧化碳 每公里 1.25 克

粒子排放物

- 直接噴射式
引擎以外的
其他引擎 每公里 0.12 克
- 直接噴射式
引擎 每公里 0.14 克

(iii) 就參考質量超過 1 700 公斤的車輛而言 —

碳氫化合物及
氮氧化物合
共計算

- 直接噴射式
引擎以外的
其他引擎 每公里 1.2 克
- 直接噴射式
引擎 每公里 1.6 克

一氧化碳 每公里 1.5 克

粒子排放物

- 直接噴射式
引擎以外的
其他引擎 每公里 0.17 克
- 直接噴射式
引擎 每公里 0.20 克

有關標準按照由議會指令 96/69/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 IX 部

(a) 排放物不得超過以下標準 —

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) 排放物不得超過以下標準 —

碳氫化合物	每千瓦小時 6.20 克
一氧化碳	每千瓦小時 102 克
氮氧化物	每千瓦小時 4.50 克

有關標準按照日本運輸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），該標準按照日本運輸省所實施的日本圍封或捕集方式量度。

附表 8

〔第 7 條〕

在 1999 年 10 月 1 日或該日後登記的電單車 的車輛設計標準（排放）

排放物不得超過以下標準 —

- (a) 在本規例第 7(l)(m)條生效日期當日有效的美國《聯邦規例》第 40 章第 86.410-80 條所述的排放標準，該等標準按照在該日期有效的美國《聯邦規例》第 40 章第 86 部 F 分部所指明並由美國環境保護局所實施的程序量度；或
- (b) 在本規例第 7(l)(m)條生效日期當日有效的日本《運輸省法》（即經修訂的《1951 年運輸省法第 67 號》）第 31 條所述的排放標準，該等標準按照日本運輸省所實施的雙輪車輛操作方式量度；或
- (c) 由議會制定的議會指令 97/24/EC 所述的排放標準，該等標準按照該指令所指明的類別 I 測試程序量度。

附表 9

〔第 7 條〕

在 1999 年 10 月 1 日或該日後登記的機動三輪車
的車輛設計標準（排放）

排放物不得超過由議會制定的議會指令 97/24/EC 所述的排放標準，該等標準按照該指令所指明的類別 I 測試程序量度。”。

署理規劃環境地政局局長

1999 年 5 月 11 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) 對在 1999 年 7 月 1 日或該日後首次登記的某些私家車、的士、貨車、小型巴士及巴士，就空氣污染物的排放訂定更嚴格的車輛設計標準；
- (b) 對在 1999 年 10 月 1 日或該日後首次登記的電單車及機動三輪車，就空氣污染物的排放訂定車輛設計標準。