

Relatório Final da Consulta sobre a Elaboração do Regulamento Administrativo

«Normas Relativas à Gasolina sem Chumbo e Gasóleo Leve para Veículos»



環境保護局
Direcção dos Serviços
de Protecção Ambiental

Setembro, 2012

Índice

	Página
1. Prefácio	2
2. Programa de actividades da consulta	3
3. Retrospectiva da consulta de opiniões	4
4. Resumo dos principais pontos dos comentários recolhidos e das respostas	4
4.1 Opiniões sobre os parâmetros aplicados aos componentes	7
4.2 Opiniões sobre o âmbito de aplicação e balanço de execução de legislações	9
4.3 Opiniões sobre o aumento de custos	11
4.4 Opiniões sobre os métodos de teste	12
4.5 Opiniões sobre as disposições para a fase de transição	13
4.6 Opiniões sobre o fornecimento de produtos e transporte de cargas	13
5. Direcção de revisão e programação de trabalhos posteriores	15
6. Conclusão	16
Anexo I Comentários escritos (incluindo correspondências postais e mensagens enviadas por correio electrónico)	17
Anexo II Opiniões e sugestões apresentadas em sessões de apresentação e de consulta de opiniões	26

1. Prefácio

Tendo em conta que o controlo efectivo da poluição causada por gases de veículos motorizados depende da qualidade dos combustíveis, para assegurar que a qualidade dos combustíveis esteja de acordo com a execução das estratégias de controlo da poluição proveniente de gases de escape de veículos proposta pelo Governo da RAEM no «Planeamento da Protecção Ambiental de Macau (2010-2020)», e para a implementação, passo a passo, das «Linhas Gerais do Planeamento para a Reforma e Desenvolvimento da Região do Delta do Rio das Pérolas (2008-2020)» que exige a concretização do objectivo da “aplicação progressiva de parâmetros de emissão de poluentes e de combustíveis para veículos motorizados e navios mais privilegiados do que os vigorados noutras regiões do País e melhoramento da qualidade do ar da Região do Delta do Rio das Pérolas”, propõe-se que sejam efectuadas a actualização e integração dos diplomas legais referentes à gasolina sem chumbo e gasóleo leve para veículos, que têm vindo a ser aplicados em Macau há vários anos, sendo elaborado o regulamento administrativo «Normas Relativas à Gasolina sem Chumbo e Gasóleo Leve para Veículos», a fim de reforçar o controlo da qualidade destes tipos de combustíveis em Macau.

Concluída a análise sobre os critérios e as experiências de aplicação no Exterior e as opiniões iniciais apresentadas por sectores, associações e instituições relacionadas locais, tendo ponderado o desenvolvimento do ambiente de Macau, a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental (DSPA) propôs a elaboração do projecto do regulamento administrativo «Normas Relativas à Gasolina sem Chumbo e Gasóleo leve para Veículos», tendo sido elaborado o respectivo documento de consulta em base do projecto. Neste documento de consulta propõe-se que seja reforçado o controlo da qualidade da gasolina sem chumbo e do gasóleo leve para veículos, sendo estabelecidas normas para que estes tipos de combustíveis cumpram a Norma Euro V da União Europeia. As normas em concreto referem-se às disposições e padrões de combustíveis para veículos aplicáveis em Hong Kong, sendo apresentadas propostas relativas à forma de execução do diploma, às respectivas penalidades e à data de entrada em vigor.

O controlo da gasolina sem chumbo e do gasóleo leve para veículos está relacionado com diferentes aspectos e camadas sociais. Visando elevar o nível da transparência da governação e assegurar a operacionalidade do projecto proposto, a DSPA realizou a consulta destinada ao Conselho Consultivo do Ambiente, aos sectores de comercialização de combustíveis e de veículos motorizados e às associações de protecção ambiental, entre outros, que decorreu no período entre 17 de Fevereiro e 19

de Março de 2012, com duas sessões de consulta de opiniões realizadas nos dias 17 e 22 de Fevereiro. Para além disso, o público pode descarregar o documento de consulta e dar as suas opiniões através da página electrónica da DSPA, durante o período acima referido.

Após ter organizado, classificado os problemas, as opiniões e sugestões recolhidas durante a consulta e redigido o resumo, a DSPA compilou o relatório final da consulta, de modo a dar a conhecer aos destinatários da consulta e ao público as opiniões e sugestões apresentadas por diferentes participantes e, para além disso, deu respostas e explicações sobre os principais temas, descreveu a direcção de revisão dos aspectos mais importantes e a programação de trabalhos posteriores, a fim de aperfeiçoar o projecto do regulamento administrativo «Normas Relativas à Gasolina sem Chumbo e Gasóleo Leve para Veículos».

2. Programa de actividades da consulta

No desenvolvimento de actividades de consulta sobre o Regulamento Administrativo, a DSPA realizou, em 16 de Fevereiro de 2012, uma sessão de apresentação destinada aos vogais do Conselho Consultivo do Ambiente para auscultar as suas opiniões, e desenvolveu outras consultas que decorreram durante o período de 17 de Fevereiro a 19 de Março, com duas sessões de consulta de opiniões realizadas em 17 e 22 de Fevereiro, respectivamente, recolhendo as opiniões dos sectores da comunidade.

Data	Local	Forma de consulta	Destinatários
16 de Fevereiro de 2012	DSPA	Sessão de apresentação	Conselho Consultivo do Ambiente
17 de Fevereiro de 2012	DSPA	Sessão de consulta de opiniões	Representantes do sector comercial de combustíveis e do sector de veículos motorizados
22 de Fevereiro de 2012	DSPA	Sessão de consulta de opiniões	Instituições e associações ambientais



Sessão de apresentação destinada ao Conselho Consultivo do Ambiente decorrida em 16 de Fevereiro de 2012



Sessão de consulta de opiniões com representantes do sector comercial de combustíveis e do sector de veículos motorizados em 17 de Fevereiro de 2012

3. Retrospectiva da consulta de opiniões

O projecto do regulamento administrativo «Normas Relativas à Gasolina sem Chumbo e Gasóleo Leve para Veículos» foi alvo de uma consulta de opiniões principalmente sobre as normas adoptadas, o âmbito de aplicação, as formas de execução do diploma, as respectivas penalidades e a data de entrada em vigor.

O projecto propõe que sejam estabelecidas normas para que as espécies de combustíveis cumpram as Normas Euro V da União Europeia e sejam tomados como referência os requisitos de composição aplicados pela União Europeia, designadamente: EN 228:2008 e EN 590:2009 + A1: 2010, cujas normas dos componentes em concreto referem-se às disposições e normas de combustíveis para veículos aplicáveis em Hong Kong, tendo descrito, ainda, o método de teste como referência na execução; o Regulamento Administrativo será aplicável à comercialização e venda de gasolina sem chumbo e de gasóleo leve para veículos em Macau; cabe à Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT) a execução do respectivo diploma legal, supervisão e penalização, enquanto a DSPA está encarregada de rever as normas sobre a composição; seja revogado o Decreto-Lei n.º 44/94/M e também a Ordem Executiva n.º 4/2006 vigente; seja agravada a penalização e entre em vigor o Regulamento Administrativo no prazo de 180 dias após a sua publicação.

4. Resumo dos principais pontos dos comentários recolhidos e das respostas

Durante a consulta a DSPA recolheu um total de 7 opiniões escritas, das quais 3 foram apresentadas pelo sector de comercialização de combustíveis, 2 por associações

e instituições da sociedade, 1 pelo Conselho Consultivo do Ambiente e 1 pelo público. Para além disso, a DSPA recolheu outras opiniões nas sessões de apresentação e de consulta de opiniões, sendo as mesmas organizadas e analisadas de modo integral. Para os pormenores, vide o Anexo I e o Anexo II.

Agregando as 7 opiniões recolhidas nas sessões de apresentação e de consulta, após a classificação, análise e estatística das mesmas, foram ao todo recebidas 61 questões, opiniões e sugestões, classificadas em 8 categorias (vide a Tabela 1). Exceptuando as “outras categorias”, as questões, pareceres e opiniões recebidas referiram-se principalmente à aplicação de normas de componentes de combustíveis, o que representou 21.3% do total. Em segundo lugar, houve 18.0% das opiniões referentes ao âmbito de aplicação e à execução do regulamento administrativo, e as restantes opiniões classificadas variaram entre 1.6% e 8.2% do total. Para a distribuição das opiniões classificadas, vide a Tabela 1.

Tabela I Distribuição das opiniões recolhidas classificadas

Categoria	Quantidade	Percentagem
Padrões de Componentes	13	21.3%
O âmbito de aplicação e a execução de legislação	11	18.0%
Homologação do Projecto do RA	5	8.2%
Aumento de Custos	5	8.2%
Métodos de teste e monitorização	3	4.9%
Disposições para a fase de transição	2	3.3%
Fornecimento de produtos e transporte de cargas	1	1.6%
Outros*	21	34.5%
Total	61	100.0%

*Nota: "Outros" refere-se principalmente às opiniões referentes às políticas sobre o transporte e o tráfego, o controlo de poluição proveniente de veículos motorizados e a energia

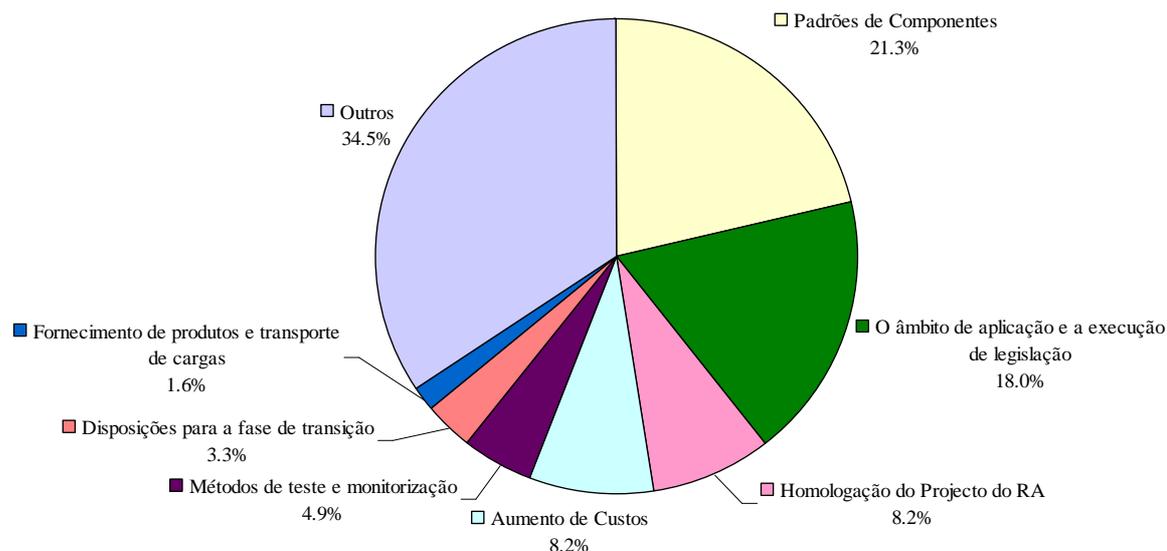


Figura 1 Distribuição das opiniões recolhidas classificadas

Segundo revelado pelo resultado de consulta de opiniões, a maioria das associações profissionais apoia o fortalecimento do controlo da qualidade da gasolina sem chumbo e do gasóleo leve para veículos, bem como a importação de combustíveis de veículos mais amigos do ambiente, estando também de acordo com o estabelecimento de normas de composição da gasolina sem chumbo e do gasóleo leve para veículos, mediante o regulamento administrativo e com base nas Normas Euro V da União Europeia, bem como com a devida fiscalização. Entende-se que o Regulamento Administrativo parece ser mais completo e rigoroso do que a legislação vigente, sendo capaz de se articular com a implementação da política de controlo da poluição causada pela emissão de gases poluentes de escape dos veículos motorizados em Macau e de com outras legislações relacionadas, no sentido de controlar melhor a poluição de gases de escape dos veículos a partir da fonte, desempenhando um papel positivo, quer para garantir a melhoria da qualidade do ar de Macau, quer para promover a protecção do ambiente de Macau e das regiões vizinhas. Na conferência de apresentação dedicada ao Conselho Consultivo do Ambiente, que teve lugar no dia 16 de Fevereiro, os vogais participantes concordaram, de um modo geral, que o projecto do regulamento administrativo «Normas Relativas à Gasolina sem Chumbo e Gasóleo Leve para Veículos» favorece a melhoria efectiva da qualidade destes tipos de combustíveis para os automóveis de Macau e permite garantir e melhorar, consequentemente, a qualidade do ar e proteger a saúde do público. O sector de comercialização de combustíveis levantou a questão da operacionalidade da futura introdução do padrão Euro V de combustíveis para veículos. Em resumo, a DSPA respondeu da seguinte forma às questões levantadas durante as consultas:

4.1 Opiniões sobre os padrões aplicados aos componentes

➤ Resumo das opiniões apresentadas:

Visando a promoção de um melhor controlo da emissão de gases de escape dos veículos motorizados e uma melhoria na qualidade do ar houve um consenso em geral no estabelecimento de padrões para os combustíveis de veículos que cumpram o padrão Euro V aplicado na União Europeia. No entanto, houve também alguns representantes do sector da comercialização de combustíveis que entenderam que, isso implicaria a necessidade de abastecimento de combustíveis e o aumento de custos com o transporte de cargas, devendo o Governo considerar, para já, legislar sobre a aplicação das normas de combustíveis Euro IV da União Europeia e elevar o padrão quando haja condições para tal.

➤ Resposta:

Tendo em conta que as opiniões estão relacionadas com uma série de questões complicadas, por exemplo: a produção de combustível e o seu abastecimento para veículos por parte de fornecedores de regiões vizinhas, o aumento de custos do transporte e outros relacionados, a DSPA irá proceder a estudos e análises juntamente com outros serviços públicos relacionados, de modo a ponderar os diversos elementos e garantir a estabilidade do abastecimento e apresentar uma proposta final sobre os padrões e a data de entrada em vigor da legislação respectiva.

➤ Resumo de opiniões apresentadas:

O valor limite mínimo proposto para o ponto de inflamação do gasóleo leve para veículos é de 55° C, mais baixo do que o valor limite de 66° C vigente para o armazenamento de petróleo. Nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 19/89/M, Regulamento de Segurança das Instalações de Produtos Combustíveis, a proposta referida poderá vir a afectar o funcionamento, com segurança, das instalações de armazenamento de petróleo e das instalações de armazenamento de petróleo nos postos de abastecimento de combustíveis em Macau. É necessário rever e conhecer claramente as situações para se coordenar com a respectiva legislação sobre a segurança.

➤ Resposta:

- ◆ O ponto de inflamação do gasóleo leve proposto para veículos corresponde ao valor limite mínimo. A introdução do gasóleo leve com valor limite superior ao valor limite mínimo corresponde de igual modo às disposições respectivas.
- ◆ Como o ponto de inflamação de gasóleo leve é fixado por um indicador de segurança, não afectaria directamente as especificações técnicas dos veículos nem os requisitos ambientais. Por isso, sob a condição de não violação da legislação vigente sobre a segurança das instalações para produtos de combustíveis, pode-se efectuar estudos mais aprofundados sobre o estabelecimento do valor limite mínimo do ponto de inflamação.

➤ Resumo de opiniões apresentadas:

Neste momento, o valor limite mínimo de octanas da gasolina sem chumbo para veículos legalmente previsto é de 98, enquanto o valor limite mínimo de cetano do gasóleo leve armazenado fixado é de 48. Em comparação com esses valores limites mínimos, os valores de 95 e 46 propostos pelo projecto do Regulamento Administrativo para o índice de octanas e o índice de cetano, respectivamente, são relativamente inferiores, o que dará origem à existência de múltiplas especificações de combustíveis. Atendendo ao facto que as instalações de armazenamento de combustíveis existentes servem apenas para um tipo de combustível, se for preciso ampliá-las, dever-se-á efectuar obras de remodelação de grande dimensão.

➤ Resposta:

- ◆ Segundo as informações, actualmente, para o armazenamento de combustíveis existem 2 tanques de depósito de gasolina sem chumbo e 1 tanque para o gasóleo de baixo teor de enxofre, podendo-se armazenar praticamente a gasolina sem chumbo de duas diferentes especificações. Mas, dever-se-á ter em consideração a quantidade de depósito de combustíveis do dia-a-dia e a necessidade de manutenção e reparação dos tanques de armazenamento.
- ◆ O valor de octanas proposto pelo Projecto corresponde ao requisito do valor limite mínimo. A introdução do gasóleo leve com valor limite superior ao valor limite mínimo corresponde de igual modo às respectivas disposições.

➤ **Resumo de opiniões apresentadas:**

O valor de octanas da gasolina sem chumbo proposto pelo Projecto (Método de estudo) é de 95, valor inferior ao de 98 vigente. Há, portanto, hipóteses de se importar a gasolina sem chumbo com um índice de octanas de 95. No entanto, a gasolina com um índice de octanas inferior tem mais baixa capacidade antidetonante no motor. Gasolina com mais elevado valor de octanas não só não prejudicaria o funcionamento do motor, mas, também satisfaria a necessidade de novos modelos de veículos no futuro.

➤ **Resposta:**

Tendo consultado os pareceres profissionais de instituições académicas, perante o estado e condições das estradas de circulação de veículos e os modelos de automóveis preferidos em Macau, não se encontra diferença notável entre os veículos que utilizam gasolina sem chumbo com índice de octanas de 95 e os que utilizam gasolina com um índice de octanas de 98, em termos do desempenho do veículo. Por outro lado, o valor de octanas proposto pelo Projecto corresponde ao requisito do valor limite mínimo. A introdução da gasolina sem chumbo com valor limite superior ao valor limite corresponde de igual modo às respectivas disposições.

4.2 Opiniões sobre o âmbito de aplicação e balanço de execução de legislações

➤ **Resumo de opiniões apresentadas:**

Em relação aos combustíveis para veículos, para além da gasolina sem chumbo e gasóleo leve, aquando da regulamentação dos respectivos critérios, deverá incluir-se, ou não, outros produtos.

➤ **Resposta:**

- ◆ Em relação às opiniões sobre os critérios ou padrões para a regulação de outros combustíveis, ponderou-se principalmente no Regulamento Administrativo n.º 1/2012 sobre a «Fixação dos limites de emissão de gases de escape a que devem obedecer os automóveis novos aquando da sua importação», que já entrou em vigor, todos os automóveis novos importados devem cumprir os parâmetros para a emissão de gases de escape

estabelecidos na Norma Euro IV. No entanto, dado que a qualidade dos combustíveis dos automóveis está intimamente relacionada com a emissão de gases de escape e, neste momento, a legislação vigente sobre os parâmetros para a gasolina sem chumbo e gasóleo leve já tem sido aplicada ao longo de vários anos, há a necessidade de elevar os referidos critérios para coordenar, com eficiência, com a aplicação do Regulamento Administrativo n.º 1/2012, dando prioridade ao controlo da poluição originada pela emissão de gases poluentes de escapes de veículos a gasolina e gasóleo. Como tal, pondera-se no presente momento a regulamentação sobre os parâmetros para a gasolina sem chumbo e gasóleo leve dos veículos.

- ◆ No que se refere à regulamentação dos critérios para os outros combustíveis, tais como gasóleo pesado, gasóleo industrial, entre outros, esta situação será considerada num futuro próximo e, quanto à introdução do gás natural, neste momento, esta matéria está a ser acompanhada pelo Gabinete para o Desenvolvimento do Sector Energético.

➤ Resumo de opiniões apresentadas:

Neste momento, existe uma quantidade significativa de veículos transfronteiriços que entram e circulam em Macau e que abastecem o combustível na China Interior. Ir-se-á fiscalizar também os combustíveis utilizados por esses veículos?

➤ Resposta:

Para já, o âmbito de aplicação do regulamento administrativo é o de fiscalizar os veículos que utilizam gasolina sem chumbo e gasóleo leve comercializados em Macau (incluindo o fornecimento e a venda), e quanto aos veículos que abastecem combustível para além da fronteira e circulam em Macau, atendendo ao facto que a utilização dos combustíveis acima referidos para veículos poderia pôr em causa a emissão de gases de escape de veículos, logo, recomenda-se a fiscalização através da elaboração de critérios da emissão de gases de escape, num futuro próximo.

➤ Resumo das opiniões:

Recomenda-se incentivar a introdução de biodiesel e respectivas energias

limpas, assim como acrescentar o respectivo conteúdo na elaboração do regulamento administrativo.

➤ Resposta:

- ◆ Uma vez que os veículos que circulam em Macau utilizam principalmente gasolina sem chumbo e gasóleo leve, ainda não existe, por enquanto, outras espécies de combustíveis para substituí-los. De acordo com o princípio de prioridade e urgência, dever-se-á controlar prioritariamente a poluição resultante dos gases de escapes dos veículos de gasolina e diesel. O presente regulamento administrativo propôs, por isso, a regulamentação da gasolina sem chumbo e do gasóleo leve.
- ◆ Segundo o princípio da protecção ambiental, dever-se-á estudar a viabilidade de adopção de novos combustíveis conforme a situação do desenvolvimento social nos futuros anos.

4.3 Opiniões sobre o aumento de custos

➤ Resumo das opiniões:

Atendendo às fontes de fornecimento de combustíveis para veículos das regiões vizinhas de Macau, às limitações geográficas de Macau e à situação de baixo nível da quantidade de consumo, se Macau adoptar no futuro a gasolina sem chumbo e gasóleo leve das Normas Euro V da União Europeia será obrigatório investir na renovação e substituição de instrumentos de transporte e das correspondentes instalações de funcionamento. Logo, os custos aumentarão significativamente, o que conduzirá a um impacto directo sobre os preços no mercado.

➤ Resposta:

- ◆ Sob a condição preliminar de protecção ambiental, a tecnologia da produção de combustíveis para veículos também tem vindo a desenvolver-se, tornando-se, por isso, inevitável que os custos subam em consequência. Entretanto, os preços dos combustíveis encontram-se muito altos devido ao aumento considerável dos preços dos combustíveis no mercado internacional. Como tal, o Governo da RAEM, em 2008, alterou o

«Regulamento do Imposto de Consumo» mediante a Lei n.º 8/2008, eliminando a cobrança do imposto de consumo de combustíveis, estando o consumo da gasolina sem chumbo e do gasóleo isento de taxa.

- ◆ Segundo as informações do Departamento de Protecção Ambiental de Hong Kong (Environmental Protection Department of Hong Kong), em Hong Kong, não há diferenças entre os preços de venda a retalho da gasolina sem chumbo e do gasóleo leve no mercado após a entrada em vigor da Norma Euro IV e da Norma Euro V da União Europeia devido à entrada em vigor das normas legais sobre estes combustíveis com as Normas Euro V da União Europeia.
- ◆ Por fim, dado que existem muitos factores que afectam os preços dos combustíveis, a DSPA irá estudar a matéria em conjunto com os serviços públicos relacionados, no sentido de propor uma data de entrada em vigor do regulamento e as medidas complementares de controlo de custos a aplicar.

4.4 Opiniões sobre os métodos de teste

➤ **Resumo das opiniões:**

Neste momento, os organismos de inspecção de combustíveis para veículos, quer de Macau quer da Província de Guangdong, ainda não possuem as condições técnicas suficientes para efectuar a inspecção dos combustíveis aplicando os parâmetros da União Europeia (EN). É muito provável que as amostras dos combustíveis venham a ser enviadas para outras regiões para testes. Existem dificuldades e inconveniência nas operações reais. Por isso, propõe-se a viabilidade da adopção dos métodos de inspecção e testes dos principais combustíveis para veículos aplicados em Macau e nas regiões vizinhas.

➤ **Resposta:**

- ◆ Presentemente, Hong Kong tem entidades de inspecção e teste que aplicam os critérios da União Europeia.
- ◆ Conforme informações, Pequim deu início, a partir do dia 31 de Maio do corrente ano, à aplicação de dois parâmetros regionais para «Gasolina para Veículos Motorizados» (DB11/238-2012) e para «Gasóleo para Veículos Motorizados» (DB11/239-2012) elevou-os, efectivamente, para normas de

qualidade muito parecidas às Normas Euro V da União Europeia. Quanto ao método de inspeção e teste adoptou os critérios nacionais e os aplicados pelo sector no âmbito da República Popular da China, o que serve como uma referência para Macau para aplicar o método nacional de inspeção e teste dos combustíveis para veículos. Dever-se-á estudar a sua viabilidade.

4.5 Opiniões sobre as disposições para a fase de transição

➤ **Resumo das opiniões:**

Depois de o regulamento entrar em vigor também é necessário conceder um período de transição adequado para o armazenamento dos combustíveis, permitindo esgotar os combustíveis existentes para os veículos motorizados que não correspondam aos parâmetros definidos pela nova legislação, de modo a satisfazer os critérios nela estabelecidos.

➤ **Resposta:**

Segundo as opiniões recolhidas na consulta, na fase de transição, para além de implicar o funcionamento dos armazéns de combustível e dos postos de abastecimento de combustível, ainda existe a questão do tempo no fornecimento de combustíveis, pelo que a DSPA irá colaborar com os serviços públicos relacionados no sentido de estudar e analisar integralmente a matéria e apresentar a proposta sobre o período definitivo da fase de transição.

4.6 Opiniões sobre o fornecimento de produtos e transporte de cargas

➤ **Resumo das opiniões:**

- ◆ Actualmente existem na Ásia poucos países e regiões, como Singapura e o Japão, que produzem veículos que são alimentados com gasolina sem chumbo ou gasóleo leve pelos critérios da Norma Euro V da União Europeia. Na China Interior, de modo geral, produzem-se e comercializam-se veículos motorizados que satisfaçam apenas os parâmetros de gasolina sem chumbo e gasóleo leve pelos critérios da Norma Euro III e Norma Euro IV da União Europeia.

- ◆ Condicionado pelos limites geográficos, Macau possui a via de navegação marítima estreita e de pouca profundidade, podendo receber apenas embarcações pequenas, com capacidade inferior às duas mil toneladas. Além disso, a quantidade de combustíveis consumidos em Macau é relativamente baixa, não podendo, por isso, receber directamente as mercadorias transportadas por navios de Singapura ou do Japão.
- ◆ É, de facto, difícil encontrar barcos que naveguem bem na via de navegação de Macau e que satisfaçam, ao mesmo tempo, os requisitos dos cais de transporte de combustíveis de Hong Kong. Por isso, Macau está dependente das fontes de fornecimento de mercadorias das empresas fornecedoras adjacentes a Macau, nomeadamente da China Interior ou transferidas para Macau através das zonas francas da China Interior. Por outro lado, dado a pequena quantidade geral de combustíveis consumidos em Macau e os custos de transporte, os combustíveis de diferentes espécies são normalmente transportados junto com outros produtos de modo a partilhar os espaços de carga do navio. Caso existam resíduos de óleos de outras espécies no oleoduto no mesmo barco, o principal indicador de teor de enxofre 10ppm nos combustíveis das Normas Euro V da União Europeia poderá ser ultrapassado.
- ◆ Para satisfazer os requisitos dos parâmetros de combustíveis das Normas Euro V da União Europeia para veículos motorizados, definidos pelo texto de consulta de opiniões, seria necessário alterar as vias de fornecimento de combustíveis para Macau, formas de logística e de armazenamento, bem como aplicar novos investimentos e substituir os instrumentos de transporte (barcos e veículos), correndo o risco de ver o crescimento do custo de aluguer de armazém de produtos devido ao aumento de quantidade dos mesmos, o custo de ocupação de fundo e os preços, o que significa que os custos dos combustíveis no mercado de Macau sofreriam grandes mudanças. Por outras palavras, os preços dos combustíveis para veículos motorizados sofreriam aumentos significativos, conduzindo grandes impactos para os sectores da sociedade.

➤ Resposta:

- ◆ Segundo as informações dos Serviços de Alfândega, em 2011, 90% da gasolina sem chumbo foi importada da China Interior e 10% de Hong Kong, enquanto que o gasóleo leve em 2011 foi totalmente importado de Hong Kong. Os dados demonstram que o gasóleo leve é, basicamente, importado de Hong Kong.
- ◆ Segundas as informações, a vizinha, Província de Guangdong poderá vir a produzir e fornecer, até 2015, gasolina sem chumbo e gasóleo leve cujos parâmetros são equivalentes aos das Normas Euro V da União Europeia.
- ◆ Face às opiniões sobre a complexidade das questões referentes à produção e fornecimento de combustíveis para veículos motorizados das regiões vizinhas, transporte marítimo, aumento de custos, entre outros, a DSPA, em conjunto com os serviços públicos relacionados, irá proceder a estudos e análises no sentido de propor critérios finais e a data de entrada em vigor da respectiva legislação, a fim de manter o equilíbrio nos diversos aspectos e assegurar a estabilidade do fornecimento.

5. Direcção de revisão e programação de trabalhos posteriores

Integradas as opiniões e sugestões sobre a proposta do regulamento administrativo «Normas Relativas à Gasolina Sem Chumbo e Gasóleo Leve para Veículos», apresentadas pela comunidade, pelo sector de comerciantes de combustíveis e associações e instituições profissionais, a DSPA irá, posteriormente, proceder ao estudo e análise, principalmente sobre os conteúdos a seguir enunciados, bem como introduzir a sua revisão de acordo com a realidade de implementação em Macau, com vista a responder aos requisitos e exigências da sociedade e aperfeiçoar o respectivo regulamento administrativo:

1. Quanto à questão do fornecimento de combustíveis para veículos motorizados, transporte marítimo de cargas e do aumento de custos, o ponto primordial consiste na capacidade de manter estável o fornecimento de combustíveis que correspondam aos parâmetros das Normas do Euro V da União Europeia na altura da implementação formal do regulamento administrativo, pelo que a DSPA, em conjunto com outros serviços públicos competentes, irá proceder ao estudo e análise sobre a integração da fase de transição final com o fornecimento de combustíveis para veículos, a fim de apresentar a proposta final.

2. No que se refere à recomendação de equacionar a possibilidade de se adoptar em Macau os métodos de inspecção e teste dos principais combustíveis para veículos motorizados das regiões próximas, realizar-se-á, mais tarde e da melhor forma, o estudo de viabilidade.

6. Conclusão

Para aumentar a transparência das acções governativas, a DSPA, mediante actividades de consulta, auscultou as opiniões e sugestões sobre a proposta do regulamento administrativo «Normas Relativas à Gasolina Sem Chumbo e Gasóleo Leve para Veículos», apresentadas pela comunidade, pelo sector de comerciantes de combustíveis e associações e instituições profissionais, organizou e classificou as opiniões e sugestões recolhidas e elaborou o resumo das mesmas, dando resposta aos principais temas classificados, para que os destinatários da consulta e o público tenham um conhecimento sobre os pontos de vista apresentados por diferentes participantes.

Como se pode ver pelo relatório final da consulta de opiniões, a preocupação foca-se, essencialmente, na adopção de critérios de composição de elementos dos combustíveis para veículos, no aumento dos custos, na adopção de métodos de teste, nas disposições para a fase de transição, assim como no fornecimento de produtos e transporte de cargas e nas questões operacionais. A DSPA irá efectuar mais análises sobre as opiniões e sugestões acima referidas, podendo ponderar um devido ajustamento de acordo com a realidade de Macau, de modo a implementar, com rigor, a proposta final do regulamento administrativo sobre as «Normas Relativas à Gasolina Sem Chumbo e Gasóleo Leve para Veículos».

Finalmente, a DSPA agradece, mais uma vez, a participação zelosa das personalidades provenientes de diversos sectores nas actividades de consulta de opiniões sobre o regulamento administrativo, apresentando as suas preciosas opiniões e sugestões que contribuem, certamente, para o futuro desenvolvimento das actividades de produção legislativa e de promoção, a levar a cabo posteriormente pelo Governo da RAEM.

– FIM –

Anexo I Comentários escritos (incluindo correspondências postais e mensagens enviadas por correio electrónico)

油商業界

編號：01	提供日期：2012-03-13
機構：澳門油庫管理有限公司	姓名：/

意見內容：

我司有如下建議，提請貴局參考：

1. 輕柴油閃點問題

油品	指標名稱	新標準	現行標準
輕柴油	閃點	≥55	≥66 (九澳油庫)

說明：

按照本澳 19/89/M 法令，現行標準輕柴油屬於第三類危險品，而按照新標準的指引，輕柴油可能轉為第二類危險品，而目前之九澳油庫是基於輕柴油屬於第三類危險品這一情況而設計、建造及營運的，降低此指標，九澳油庫需要重新檢視受到影響的環節。在此提醒，各油站也可能存在類似情形。

2. 新標準關鍵指標低於現行標準

油品	指標名稱	新標準	現行標準
無鉛汽油	辛烷值 (研究法)	≥95	≥98 (44/94/M)
輕柴油	十六烷值指數	≥46	≥48 (九澳油庫)

說明：

上述指標是油品的關鍵指標，相對於現行標準，有所降低，可能會產生多個油品規格的情況。

九澳油庫目前汽油裝運設施只有一個油品規格，如出現多種規格的狀況，需要進行大型改造，且需要較長時間。

3. 法令生效期及過渡期問題

在法令生效後，需要一個過渡期，才能使得原有的不符合新標準要求的油品完全消耗掉，從而滿足新油品標準的要求。具體而言，就是需要在法令禁止入口舊標

準石油產品後，需要一個過渡期後，油品才能完全滿足新標準的要求，過渡期內，應按原有標準監督執法。

4. 新標準各項規格的引用標準問題

新標準各項指標引用了歐洲的標準，不便於實際運作。澳門作為特區，臨近中國內地，且使用的石油產品多來自中國內地或香港，應直接引用中國國家標準，並以 ASTM 等標準作為參考，更具實際價值，減低運營成本。中國國家標準基本上也等同歐洲等標準，並不影響澳門達到“優於全國其他地區”的能源政策。

編號：02	提供日期：2012-03-14
機構：南光石油化工有限公司	姓名：/

意見內容：

貴局有關制訂《車用無鉛汽油及輕柴油標準》行政法規諮詢文本敬悉。我司非常贊同政府推動環保的決心，也讚賞政府為改善澳門空氣環境素質所做的努力。就上述行政法規的諮詢文本內容，我司結合澳門目前的實際情況作出詳細的研究，提出以下的看法供貴局參考。

一、貨源狀況

歐盟 V 車用燃油，在亞洲只有部分國家和地區生產，主要來自星加坡和日本，中國目前普遍生產和售賣相當於歐 III 和 IV 的汽、柴油。在鄰近澳門的珠海地區現時加油站出售的油品也是歐 III 級別。目前香港使用的歐 V 汽、柴油主要是通過數萬噸級的油輪大批量從星加坡、日本等地進口。

二、澳門物流狀況

1. 由於澳門的地理環境的限制，航道淺窄，基本上只能使用二千噸以下的小船運輸，加上澳門消耗量少，無法直接從星加坡、日本等地用大船來貨。
2. 基於香港油碼頭對靠泊的船隻的規管，既能適合澳門航道航行的又能滿足香港油碼頭要求的船隻很難找到。所以目前澳門的貨源基本依賴國內鄰近生產企業供應或經國內保稅庫周轉來澳。
3. 由於澳門總用量少，基於運輸成本的考慮，各油公司來貨大都採用幾個油品拼裝形式運輸，只要船上的輸油管線殘留其他油樣，歐 V 油品的的主要指標 10ppm 的硫含量就會超標。
4. 要達到諮詢文本中車用油品採用歐 V 標準的要求，必須要改變目前澳門油品的來貨管道、物流倉儲形式，以及投資更新運輸工具（船、車）、大批量來貨所產生的倉租成本及資金佔用成本和價格風險，這樣意味著整個澳門市場的

油品成本將會發生重大的變化，即車用油的價格將會大幅上升，初步估計將會超過每公升 1 元澳門幣的成本的上升，按澳門年均消費約 6 萬噸汽油、5 萬噸車用柴油計算，澳門市民將因此增加約一億三仟萬元澳門幣的支出，勢必會引起社會各界的強烈反響。大批粵澳兩地牌車輛將因此北上加油，使用內地歐 III 汽油，環境污染不減反增。

三、(使用歐 V 的前提條件) 澳門現實環境

1. 現時有大部分正在行駛的車輛仍是歐盟四期之前為主的，該批車輛對使用歐 V 油品能改善減排效果不大。
2. 目前本澳有過萬輛粵澳兩地牌跨境車輛普遍可使用廣東或鄰近地區國 III 標準油品，佔澳門汽車總數九萬五千多輛的一成多，嚴重影響澳門的排放標準。
3. 現時仍有部分營業車輛在非油站場所加注不符合目前法規指定的車用油品，造成一定的環境污染。
4. 澳門空氣的環保品質，一定程度上受輸入性影響，環保產品的替代，亦受周邊所使用的產品條件所左右，本澳的環保問題與周邊地區的環境及條件息息相關。

四、設想及建議

1. 在政府環保油品法律法規出臺之前，政府應相應出臺對車輛是否真正使用環保油品、對車輛在非油站場所加注不符合環保標準油品實行的監管政策及措施，這樣才能真正起到環保（節能減排）的目的。
2. 政府在環保立法具前瞻性的同時，要考慮市場運作的具體情況和市民的負擔，尤其是在推行環保與增加市民負擔和工商界運營成本中要找到平衡點，才能得到社會各界和廣大市民的理解和支持。
3. 政府在訂定有關政策時除考慮自身基礎條件外，還需針對周邊地區的實情。從目前的情況考慮，建議政府對車用燃油先按歐 IV 標準立法，待周邊條件成熟，再進一步提升標準。據瞭解，國內（廣東）政府正在研究推行歐 V 汽車用油的可行性，相信不久將來，隨著國內相關環保政策的推出，相關煉油企業就有相關油品生產，國內保稅庫亦會預留足夠罐容存貨，使澳門的物流配套手段銜接上，屆時本澳該類貨源就有保障，貨源的成本就不會大幅上升。
4. 基於澳門的城市規模，建議政府制訂政策引入並推廣使用以天然氣或電能作為動力的車輛，更有助於節能環保。

我司深深地認識到，節能減排不單是政府的責任，同時也是全體公民的義務，作為澳門燃油供應商的其中一分子，推動澳門節能減排的環保工作，是我們企業應盡的社會責任，今後我們將一如既往全力支援澳門特區政府環保政策的推廣和落實。祈望與貴局就相關事項進行學習交流，如蒙答允，不勝感激。

編號：03	提供日期：2012-03-17
機構：Shell Hong Kong Limited	姓名：/

意見內容：

Thank you for the invitation to provide feedback to the proposed new “regulation for unleaded gasoline and diesel for vehicles”. We understand that Macau has passed the legislation requiring all newly imported vehicles to meet Euro IV emission standards with effective from March 1, 2012. Please be advised that Euro IV engines require 50 ppm sulphur fuel to meet Euro IV emission standards. Only Euro V engines will require 10ppm sulphur fuel because some vehicle exhaust systems are equipped with NOx storage catalyst / lean NOx trap which are sulphur sensitive. The upgrade of fuels standard to Euro V equivalent fuels may be excessive as most vehicles in Macau do not need 10ppm fuels and the improvement to air quality will be minimal. On the contrary, the Euro V specification will lead to an unnecessary increase in product cost which will have to be borne by consumers inevitably. Shell believes that vehicle and fuel should be viewed and treated as an integrated system – matching fuel sulphur level with appropriate vehicle technologies.

With regards to the setting of minimum Octane level at 95, it would be more of the customers’ expectation and preference which define the most suitable gasoline for a market. Macau’s vehicle population is made up of a wide variety of car models and different car models require different level of octane value. Whilst there is no harm to engines with higher octane gasoline, the use of lower octane gasoline may result in engine knocking. Looking into the near future, supplying a higher octane gasoline will also provide room to meet the need for new vehicles. Whilst we are currently supplying fuels at Ron 98, we would recommend further studies and consultation with the motor trade before making any decision to set a lower Ron level.

It would be worthwhile to mention that the cost of 95 octane fuel is, in principle, marginally lower than that of the current 98 Octane fuel. On the contrary, supplying 95 Octane fuel in a small market like Macau, which requires separate handling processes with the 98 Octane fuel available in Hong Kong, will inevitably increase the transport, storage and handling cost. As a result, there will not be a significant saving from the downgrade of Ron level.

社會團體

編號：04	提供日期：2012-03-20
機構：澳門環境保護產業協會	姓名：/

意見內容：

關於制定《車用無鉛汽油及輕柴油標準》行政法規之諮詢文本建議的回覆：
澳門地小車多，每年有 2500 多萬遊客，空氣質素越來越差，在澳門影響空氣質素的主要原因是車輛排放的廢氣，有關管制汽車排放廢氣及進口燃油的有關法例已嚴重落後，我們支持特區政府將車用無鉛汽油及輕柴油標準，提高到歐盟 V 期標準及採用相關執行方式及法則的同時，也鼓勵引入“生物柴油”及相關的清潔能源。

生物柴油是由植物或動物脂肪通過酯化反應而得到。由於生物柴油無毒，可生物降解和再生，因此受到越來越多的關注。許多研究表明生物柴油的性質和普通柴油非常相似，因此它能直接被用到發動機上而不需要改動發動機的結構。相對於普通柴油，在純生物柴油的污染物排放中，除 NO_x 排放基本不變外，CO、HC 和碳煙等有害物質的排放大大降低(分別降低了 29.08%、24.98% 和 43.1%)。生物柴油與柴油摻混燃燒時，排放降低的效果與生物柴油在柴油中的混合比例成正比。

現時很多歐洲國家已有法例規定所有的車用柴油均要加入一定比例的生物柴油，更有補貼生物柴油的生產商。

為提高空氣質素，減少污染，澳門極需要引入生物柴油和相關清潔能源，我們建議在這次修改相關法例時，一起加入此內容，跟上世界的環保步伐，避免短時間內再修改法例。

編號：05	提供日期：2012-05-03
機構：澳門機動車入口商會	姓名：/

意見內容：

前言

因應環境保護局提出了《車用無鉛汽油及輕柴油標準》行政法規諮詢文本，經過本會會員的詳細研究及商討後，現有如下的意見：

本會意見

(一) 廢氣排放限值的規定

特區政府早於 2008 年，已開始以行政手段，憑藉推出行政法規《進口新重型及輕型摩托車應遵守的氣體污染物排放限值的規定》，以改善摩托車的尾氣對澳門環境的污染。

在汽車方面，特區政府亦於本年 1 月 30 日，公佈了《進口新汽車應遵守的尾氣排標準的規定》，再次以行政手段，減少車輛尾氣的污染。

正因如此，日後市場上的進口新車輛，無論是摩托車或汽車，對於車用燃料的質量，必然有更高層次的要求。

目前沿用的對於無鉛汽油的標準，是建立於 1994 年，一直採用至今。但現時市場上進口的新機動車輛，大部份已因應國際環保水平的要求，安裝了歐盟 IV 期或以上，或相當於歐盟 IV 期的其他國際認可標準的發動機；假如本澳的汽油供應商並無自發性提升本澳無鉛汽油的質量，那麼現時在澳門市場上出售的無鉛汽油，根本不可能配合現時進口的新機動車輛的要求。當使用了低於標準的汽油，車輛不單無法發揮應有的功能，減低廢氣排放；車輛的發動機可能因此受到損害，排放出更多廢氣。

環境保護局適時推出《車用無鉛汽油及輕柴油標準》行政法規諮詢文本，以保障市場上所供應的車用燃料的質量，減少廢氣排放，做法恰當。

(二) 國際慣例

根據國際的慣例，車輛用燃料的標準，相比於同一時期同一地區的车辆廢氣排放標準應該為高。舉例說，歐盟於 2005 年 1 月 1 日起把無鉛汽油的規格，收緊至歐盟 IV 期的標準，以準備當時將於 2006 年實施歐盟 IV 期的汽車廢氣排放標準。而當時香港特區政府亦與歐盟同步。此舉是要保障市場上供應的車用燃料質量，能夠配合進口汽車的需求。

因此，澳門特區政府應早於 2008 年，便開始逐步提升本澳車用燃料的標準，以配合現時已生效的有關摩托車及汽車的廢氣排放標準的行政法規。

時間上雖然稍為延誤，但對於近年特區政府的不斷努力，積極研究改善澳門環保素質的方法，本澳市民理應積極回應，大力支持。

當《車用無鉛汽油及輕柴油標準》行政法規草案正式確定並實施，特區政府便可按時檢討，根據國際環保水平的發展，適時修改法規以作配合。

(三) 配合實際情況

根據諮詢文本所述，“鑑於本澳的環境條件與香港相似，而香港現行的車用無鉛汽油及輕柴油標準是採用歐盟 V 期，同時本澳目前的車用無鉛汽油及輕柴油有相當的數量從香港進口，因此建議本澳車用無鉛汽油及輕柴油標準的具體成分可參考香港現行有關燃料標準的相關規範，以增加是次建議標準及法規的可操作性。”此舉可謂從實際出發，在利民的同時亦不擾民。

根據澳門現時的情況，未達歐盟 V 期標準的在行車輛，為數不少；而當這些車輛採用了歐盟 V 期的車用燃料後，並沒有資料顯示會對車輛造成任何損害；正如香港政府於 2005 年把無鉛汽油的規格，收緊至歐盟 IV 期的標準，但汽車廢氣排放標準直至 2006 年才提升至歐盟 IV 期。期間並沒有車主表示採用了歐盟 IV 期的燃料後，對未達歐盟 IV 標準的車輛造成任何負面影響。

結論

特區政府以民為本，致力改善本澳車用燃料的質量，以配合國際環保水平的發展，最終改善本澳的環境素質。再者，特區政府從實際情況出發，參考香港現行的標準，以澳門大部分市民的利益為依歸。

本會期望此法規早日被確立並實施，以配合市場上各種新進口車輛的環保設計，減少廢氣排放，改善空氣素質。

環境諮詢委員會

編號：06	提供日期：2012-02-16
機構：環境諮詢委員會	姓名：梁華權委員

意見內容：

首先，本人非常歡迎澳門政府環境保護局以改善空氣質量及保障居民健康為目的，而提出制訂《車用無鉛汽油及輕柴油標準》法規。

空氣的品質與空氣污染物排放量的多寡有關，而空氣污染物排放量的多寡除了與油品的消費量有密切關聯以外，也與油品的品質有密切的關係。現在在澳門所執行的第 44/94/M 號法令相對於歐盟 V 期標準，已遠遠落後於國際環保標準。為將澳門建設成一個綠色環保城市，現在正是時候提高車用油品的標準。

就此諮詢文件，本人提出以下幾點建議：

- 一、此法規只對車用油品的質量做出規範，但在現時社會中，街道上對空氣和居民健康造成影響的，還有車輛本身的燃燒率，車輛的年限等等。政府應該對十年以上車輛實施有限度強制淘汰，尤其是重型車輛。
同時，車行在銷售車輛時，應出示該車在使用不同油品時，所產生廢氣的數據資料，以供消費者參考。而政府在採購內部用車時，應該有相關的指引，只選購符合歐盟 V 標準的車輛和汽油。同時，鼓勵博彩業的發財車在

短時間內全部改換符合歐盟 V 標準的大巴。

二、此法規所列出的尾氣排放數據，都是對人體健康造成影響的有害成份，即是此法規將限制車用汽油和柴油中這些有害物質的排放量。但對身體無害，對環境有巨大危害的二氧化碳卻沒有列出。

如何控制車用汽油和柴油中二氧化碳的排放，是一個重要的環節。他直接關係到澳門空氣質量的好壞，以及大氣中臭氧層的破壞。

三、諮詢文件中提出，在實行此法規的同時，將廢止第 44/94/M 號法令及 4/2006 號行政命令。但舊法令不僅限制了車用油的標準，同時也限制了車輛的進口及註冊標準。

如果今後實行新法規，車輛的進口和註冊是否有相應法令規範？車用油的質量提高了，相對進口車輛也應符合較高標準。此法規應包含車輛符合 EUR V 標準在內(需改此法規名稱)或另立法規(兩法規要同時執行)。同時，所有進口澳門車輛及燃油都需要進行檢驗，以確保符合 EUR V 標準。

四、政府應有相應的檢驗實驗室，檢驗實驗室需具備實驗室認可資歷和化驗項目認可(如 ISO 17025 或香港實驗所認可計劃(HOKLAS)或其他同等資歷)。應定期公佈檢驗結果(標明公佈頻率，如 3 個月)，突擊抽查油站，以確保最終售賣燃油符合 EUR V 標準。

政府負責監管所有工作單位，並需定期向公眾公佈監管結果。(標明公佈頻率，如 6 個月)。此法規 4.3 中，沒有明確說明檢驗的週期，例如：定期檢驗或隨機檢驗，同時，也沒有列明違規罰則。

五、以環保的角度為澳門的尾氣減排提出以下幾點建議：

1. 提升運輸系統效率：例如運輸路網計劃、大眾交通系統、提高公車乘載率及加強內陸沿岸航運、降低公路貨運及提高道路電子告示牌的功效等等。
2. 提升運具效能：例如訂定耗能標準、宣導省能駕駛習慣、淘汰老舊車輛、鼓勵製造及使用高效率車種及加強技術開發等等。
3. 汽車綠色稅制
 - 低公害車(除了油電混合車外)、或低排氣量車可減稅。
 - 針對替代能源車/複合動力車(巴士、卡車)等之家用可減免稅項。
4. 在街道上隨機抽查汽車排放，是否符合車輛登記時的標準。如不符合，可建議淘汰或維修。同時建立違規罰則。
5. 其他：開發替代能源、車輛排放控制技術提升、推廣電動車、潔淨能源等替代燃料車輛、及以經濟誘因如碳稅、所得稅補貼…等。

各國正在通過各種途徑減低汽車排放對環境的影響。油品品質管制規範已從性能規範延伸至環保規範。澳門政府應對環保及節能車輛給予適當的獎勵和減免稅

項。讓居民也為澳門的環境做出自己的貢獻。

市民

編號：07	提供日期：2012-02-19
機構：/	姓名：carson_chong

意見內容：

對於當局對汽油和柴油提出的草案內容進行諮詢意見如下：

意見總意念是對於澳門並不是汽油和柴油生產地，對於入口汽油規範不宜於用歐 V 標準，暫時只可以以歐 IV 標準作為要求。

1. 應以大眾市民的利益為大題，減少因為政府的行政法規使澳門居民的生活開支增加，而澳門市面上的汽油零售價已接近最高水平，如果政府再出法規只會被油商再利用這個理由推高售價，使市民飽受更高通漲，最終令居民對政府不滿情況增加，有可能引發大遊行。
2. 現在的汽油抽查的資訊不全面不透明，DSAT 部門報告只說抽驗合格但數值在什麼的地方，在文本中也說交給專業機構化驗，機構是哪一個？數值在什麼區間？完全沒有透明度的公開。
3. 文本第三點已經說市面上的汽油大多是歐 V 標準以下，有什麼理由要一下子就把標準定得太高，只為了環保局所做的成績而不去考慮實際需求和市民負擔，作為一個政府部門如果是出於這一個方向真的是市民的禍害，如果標準立法出來後，有公司做不到標準而放棄澳門市場令市民選擇減少，間接令汽油市場出現壟斷，這個文本是不夠全面的。
4. 對於文本重點提出的 ISO 標準，在澳門沒有實驗室有認可進行這些標準，民署 LAB 認可 ISO-17025 標準只是對水和食品，在一直來把樣本送交民署檢驗是一個不合標準的做法，結果出來更是不可信，所以環保局為何不提出縮減內容以便檢驗。

Anexo II Opiniões e sugestões apresentadas em sessões de apresentação e de consulta de opiniões

2012年2月16日環境諮詢委員會介紹會

編號：01	提供日期：2012-02-16
機構：環境諮詢委員會	姓名：何偉添委員

意見內容：

1. 建議於諮詢文本中新增一表標明歐盟 V 期現時價格。
2. 另外於第 12 頁內之表格應可更顯淺易明，建議將“現狀燃料情景”改為“排放減少量”。

編號：02	提供日期：2012-02-16
機構：環境諮詢委員會	姓名：梁文耀委員

意見內容：

1. 因早前推出的新進口車尾氣排放標準，如須符合上述法規要求，是否須強制車輛安裝過濾器？
2. 如何評估政策推出前後的成效？
3. 此法規如何管制兩地牌車輛？由於商業用車輛多因為內地燃油價格偏低而會採用內地燃油，而內地油品多未能達到澳門法規標準，須清楚標明罰則問題，懲罰對象為車主還是司機？
4. 現時油品運作為統一由九澳油庫輸出燃油，不同油公司取油後再混入其他成分油，如何管制當中使用之添加劑。

編號：03	提供日期：2012-02-16
機構：環境諮詢委員會	姓名：陳恩讚委員

意見內容：

建議當局不要盲目跟隨歐盟標準，盡量貼近澳門實況。

編號：04	提供日期：2012-02-16
機構：環境諮詢委員會	姓名：江美芬委員

意見內容：

由於澳門現時平均每兩人擁有一輛機動車輛，希望此法規之出台能考慮對市民的影響，如：

1. 價格
2. 在用車排放量，是否會淘汰舊車
3. 會否強制安裝過濾器

編號：05	提供日期：2012-02-16
機構：環境諮詢委員會	姓名：民政總署代表

意見內容：

只採用 EN ISO 的檢測方法，本地區是否有條件進行？

2012 年 2 月 17 日油商業界及機動車相關團體諮詢會

編號：06	提供日期：2012-02-17
機構：澳門的士總商會	姓名：凌世威先生

意見內容：

1. 新標準實施後，柴油及無鉛汽油價格是否會上升？
2. 與廣東省或珠海等鄰近地方相比較，柴油標準會否高於上述地方？
3. 監察目標會否包括發財巴士及常於內地加注燃油的跨境車輛？
4. 珠海已用 LNG，以環保標準來說，LNG 是一個很好選擇，比柴油更環保更實際，但澳門的巴士現在仍未使用 LNG。

編號：07	提供日期：2012-02-17
機構：澳門機動車入口商會	姓名：謝家銘先生

意見內容：

政府鼓勵推動環保車輛，業界亦期望優質油品的推出，法例出台時間？

編號：08	提供日期：2012-02-17
機構：南光石油化工有限公司	姓名：郭海東先生

意見內容：

1. 新汽油指標中辛烷值比現時降低了，目前為 98，將來為 95，請問環保局有否考慮這個問題？
2. 檢驗方面，EN 方法會否增加將來檢驗難度？
3. 本澳油庫是使用公用倉，如本澳標準為 95，如何解決高級車輛須使用更高標準之油品？此標準將降低本澳整個油品的質量及違背了此立法的原意，更只會逼使本澳兩地牌車輛於內地加注更高質量之燃油。
4. 本澳會否建立檢驗油品之化驗室？為業界提供公正的第三方作參考？

編號：09	提供日期：2012-02-17
機構：澳門的士聯誼會	姓名：戴錦良先生

意見內容：

1. 就凌世威先生提出的 LNG 問題，以前曾提出的 CNG 亦沒有實行，為何本澳仍然停留在柴油車研究方面及只追求歐盟標準？
2. 環保事業是長期性的，可是柴油車是有不足之處，政府不斷抽查並把業界標籤，對業界來說是很大壓力的，希望能解決問題。同時需要公佈廢氣抽檢結果。

編號：10	提供日期：2012-02-17
機構：澳門的士業聯合會	姓名：陳瑞祥先生

意見內容：

1. 市面上 2008 年推出的 MN 牌的士均為歐盟一、二期，以現時環保柴油對該批車輛作標準是不合規格的，業界亦常被抽查及驗車，大大影響營運。政府是否可以豁免該批車輛或回收？
2. 鄰近地區如廣州已採用天然氣，本澳仍然使用汽油、柴油。如何能解決污染問題？
3. 安裝過濾器會增加成本，另外，抽查車輛時要求司機直接連續踏油門，與日常於街道行駛是不一樣的，若不接受抽查又屬違法，業界實在難以適應。

編號：11	提供日期：2012-02-17
機構：/	姓名：馮先生

意見內容：

1. 天然氣的士的環保效能只為短時間性，運行一段時間亦會影響排放，仍然要靠定期維修保養保持其長期的效能。
2. 早前的五成的士不合規格，八成多巴士合格，本人認為應八成多巴士不合格，可否公開何時作抽樣檢驗？對什麼車輛作出檢驗？不要選擇性執法。

編號：12	提供日期：2012-02-17
機構：聯英行有限公司	姓名：司徒璧光先生

意見內容：

國家現時的規範已達高標準，本澳會否考慮使用國家標準而非歐盟標準？

編號：13	提供日期：2012-02-17
機構：宏益電召的士有限公司	姓名：冼馬廖先生

意見內容：

新車使用後 20 多天，行走 7000 公里，測出為 40 多個煙霧單位，已差不多超過標準。

2012 年 2 月 22 日環保團體諮詢會

編號：14	提供日期：2012-02-22
機構：澳門環境保護產業協會	姓名：陸世安先生

意見內容：

1. 法規中處罰對象及處罰金額？
2. 如何有效減低車輛尾氣排放問題？
3. 油站會否使用歐四標準之油品？
4. 歐洲現已有法例，要加一定數量的生物柴油，使用生物柴油之車輛能大大降低尾氣排放之問題，本澳是否會引入生物柴油？香港現時已有銷售生物柴油，本澳會否跟隨步伐？政府會否鼓勵？
5. 若果政府能主導，鼓勵及優惠引入生物柴油，相信有政府的推動必定會事半功倍。

聲明：

1. 以上內容屬發言人或單位之個人意見，並不代表環境保護局的立場。
2. 現場發表的意見以即時筆錄形式作記錄。



Papel
reciclado