

立法會參考資料摘要

《空氣污染管制條例》(第311章)

《2017 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》

引言

環境局局長在諮詢環境諮詢委員會後，已根據《空氣污染管制條例》(第 311 章)第 43 條的規定，訂立《2017 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》(載於附件 A)，由二零一七年七月一日起，分階段向新登記車輛(柴油私家車、設計重量不逾 9 公噸的巴士、設計重量逾 3.5 公噸的小型巴士、電單車及機動三輪車除外)實施歐盟六期廢氣排放標準；及把新登記柴油私家車的廢氣排放標準，由加利福尼亞廢氣排放標準 LEVII 收緊至 LEV III。

背景

2. 為改善路邊空氣質素和保障公眾健康，我們的一貫政策是因應國際間的最新發展，待本地符合標準的燃料及車輛供應充裕後，便收緊車輛的燃料及廢氣排放標準。我們在獲得環境諮詢委員會(環諮會)的支持和立法會的批准後，已參照不同時期所實施的標準，不斷收緊新登記車輛的排放標準如下：

車輛種類	排放標準	新登記車輛的 實施日期
私家車(柴油)	加利福尼亞廢氣 排放標準 LEV II	二零零六年一月一日
電單車及機動三輪車	歐盟三期	二零零七年一月一日
私家車(汽油)及的士	歐盟五期	二零一二年六月一日
貨車(設計重量不逾 3.5 公噸的柴油輕型貨車除外)、 小型巴士及巴士	歐盟五期	二零一二年六月一日
設計重量不逾 3.5 公噸的柴油輕型貨車	歐盟五期	二零一二年十二月 三十一日

3. 歐洲聯盟(歐盟)已由二零一三年十二月三十一日起,按照以下時間表,分階段收緊新登記車輛(電單車及機動三輪車除外)的排放標準至歐盟六期標準:

車輛類別	實施日期	
	歐盟六期 車載自我診斷系統 (診斷系統) ^[1] 階段A / B	歐盟六期 診斷系統 階段 C
重型車輛 ^[2]	二零一三年十二月 三十一日	二零一六年十二月 三十一日

¹ 歐盟委員會規例第 582/2011 號就診斷系統所下的定義為:「車上或連接到引擎的系統,其具有檢測故障的能力,並且如果適用,能通過警報系統指示故障的發生,能識別可能發生故障的範圍,並將該信息儲存在車上計算機內,以及能將該信息傳遞到車外系統」。

² 按歐盟的定義,設計重量逾 3.5 公噸的車輛,不論使用何種燃料,均為重型車輛,而較小的車輛則稱為輕型車輛。

	歐盟 6 期 ^{b [3][4]} 診斷系統 歐盟 6 期 1	歐盟 6 期 ^{c [5]} 診斷系統 歐盟 6 期 2
輕型車輛(客車)	二零一五年九月一日	二零一八年九月一日
輕型車輛(貨車)	二零一六年九月一日	二零一九年九月一日

4. 在收緊排放標準的首階段，排放認證測試會引入更嚴格的廢氣排放標準及其他規定，例如對重型車輛須採用新的測試程序，及採用診斷系統作更全面的廢氣排放檢測等。隨後各階段主要涉及分期收緊診斷系統的規定。

5. 歐盟五期及六期的排放標準一覽表載於附件B。與歐盟五期型號相比，歐盟六期重型柴油車輛減少排放約80%的氮氧化物及50%的可吸入懸浮粒子，而歐盟六期輕型柴油車輛則減少排放約55%的氮氧化物。另一方面，除設有直噴型引擎的輕型汽油車輛外，輕型汽油車輛在歐盟五期及六期排放標準下的排放上限完全相同。直噴型汽油引擎因較省油而近年在歐洲越見普遍，一些日本汽車製造商也開始研發這種引擎。不過，這種汽油引擎會像柴油引擎般排放大量微細懸浮粒子（即 FSP 或 PM2.5）。跟柴油引擎一樣，歐盟在歐盟六期標準引入這種汽油引擎的粒子數量(PN)排放上限。

6. 韓國由二零一五年一月起向新登記車輛(電單車及機動三輪車除外)實施歐盟六期排放標準，是亞洲首個實施該套標準的經濟體；新加坡及臺灣將會分別在二零一七年九月及二零一九年九月實施該套標準。

³ 歐盟 6 期 a 標準已被歐盟 6 期 b 標準所取代。符合歐盟 6 期 a 標準的車輛現已不能在歐盟登記。

⁴ 歐盟 6 期 b 標準對粒子採用新修訂的測試程序，亦為設有直噴型引擎的汽油車輛制定初步的粒子數量標準。

⁵ 歐盟 6 期 c 標準為設有直噴型引擎的汽油車輛制定最終的粒子數量標準。

7. 根據我們先前諮詢車輛供應商^[6]的結果，各主要車輛供應商由二零一六年九月起均可在本地市場推出歐盟六期型號的私家車和的士，而歐盟六期型號的商用車輛亦可由二零一七年一月起推出，但設計重量不逾 7 公噸的巴士和設計重量逾 3.5 公噸的小型巴士則除外，原因是其主要供應商尚在研發歐盟六期的型號。我們為此已就逐步要求新登記車輛採用歐盟六期標準一事，於二零一五年十一月二十七日諮詢立法會環境事務委員會(事務委員會) (立法會文件第CB(1)180/15-16(03)號)。有關安排如下：由二零一六年九月一日起適用於私家車和的士、由二零一八年一月一日起適用於巴士(雙層)，以及由二零一七年一月一日起適用於餘下類別(設計重量不逾 7 公噸的巴士和設計重量逾 3.5 公噸的小型巴士除外)。我們曾承諾會在諮詢其他持份者後，向事務委員會再作匯報。我們亦已告知委員我們會檢討新登記柴油私家車的管制措施，當中會考慮柴油私家車在路面行駛時的排放量及其對本地空氣質素的影響、本地市場的情況、技術發展及其他相關考慮因素。

8. 在獲得事務委員會支持後，我們便在二零一五年十二月徵詢相關行業(包括運輸業和汽車維修業)對初步建議的意見，並着手對柴油私家車進行檢討。

就歐盟六期標準諮詢相關行業

運輸業

⁶ 諮詢對象包括香港汽車商會(會員為各大汽車製造廠的本地代表)、香港歐洲商務協會轄下汽車委員會(會員為歐洲車輛製造商代表)、右軚汽車商會(代表平行進口商)、香港巴士供應商聯會(會員為巴士製造商)，以及香港貨車商會(代表貨車業界相關的商戶)。

9. 我們已就採用歐盟六期標準的初步建議，諮詢相關運輸業，包括的士、貨車、非專營巴士及專營巴士的經營者。運輸業要求把柴油貨車及非專營巴士的擬議實施時間表押後至少一年(即二零一八年一月)，以讓本地市場引入更多歐盟六期車輛型號，並讓車輛維修技工有更多時間掌握這些採用設計先進引擎車輛的維修技術。

車輛維修業

10. 我們已諮詢香港商用車輛維修業協會、環保汽車維修同業聯會及香港汽車修理同業商會。他們代表本地車輛維修業界，特別是那些與車輛製造商特許本地代理商無關者。他們不反對初步建議，並積極協助我們聯同職業訓練局及車輛製造商舉辦車輛維修研討會，以發放引擎設計先進的柴油商業車輛的維修資訊。我們會繼續舉辦這些研討會，以助車輛維修業掌握所需技術維修採用設計先進引擎的柴油車輛。

柴油私家車排放的檢討

11. 與汽油車輛比較，柴油私家車一般排放較多氮氧化物及可吸入懸浮粒子。我們的一貫政策是採用最嚴格的排放標準，以遏抑這類車輛登記。為此，我們自一九九八年起已採用美國加利福尼亞州就柴油私家車訂立的廢氣排放標準，現時採用的標準為加利福尼亞廢氣排放標準 LEV II。加利福尼亞州在二零一五年收緊車輛廢氣排放標準至 LEV III。加利福尼亞廢氣排放標準 LEV II 與 LEV III 的比較載於附件 C。採用加利福尼亞州的廢氣排放標準仍是現今最有效的方法管制柴油私家車的排放。

12. 近年有證據^[7]顯示，柴油私家車在路面行駛時排放的氮氧化物，遠多於在排放認證實驗室進行測試時的排放量。一些權威的組織發現，在實驗室測試時符合規定排放認證標準的歐盟三期至歐盟六期柴油私家車，在實際駕駛時的排放遠超規定上限^[8]。

13. 由於對柴油車造成的空氣污染問題的關注，巴黎、墨西哥城、馬德里及雅典的市長^[9]已於 2016 年 12 月在墨西哥城舉行的C40^[10]市長峰會上簽署了“空氣質素宣言”，承諾在 2025 年之前禁止所有柴油車在其城市行走，以解決空氣污染。C40 還呼籲世界各地的市民支持並參與他們減少城市空氣污染的運動，簽署全球請願書^[11]，要求車輛製造商在 2025 年之前停止生產柴油車。

14. 值得注意的是，汽油車在路面行駛時排放的氮氧化物一般低於規定上限^[12]；只要它們符合認證測試時的排放要求，便不會像柴油私家車那樣在國際社會引起擔憂。

15. 自二零一零年以來，本地登記的柴油私家車數目越來越多，它們只符

⁷ i) The Netherlands Organisation for applied scientific research(TNO)在二零一五年五月十八日出版的“Detailed investigations and real-world emission performance of Euro 6 diesel passenger cars”；作者為 Gerrit Kadijk, Pim van Mensch 及 Jordy Spreen。

ii) 英國運輸署二零一六年四月的車輛排放測試計劃(Vehicle Emissions Testing Programme)。

iii) 國際清潔交通委員會在二零一四年出版的“European Vehicle Market Statistics Pocketbook 2014”；作者為 Dr. Peter Mock。

⁸ Committee of Inquiry into Emission Measurements in the Automotive Sector of the European Parliament 在二零一六年十二月五日报出的“DRAFT REPORT on the inquiry into emission measurements in the automotive sector (2016/2215(INI))”；作者為 Jens Gieseke, Gerben-Jan Gerbrandy。

⁹ Anne Hidalgo, Miguel Ángel Mancera, Manuela Carmena and Giorgos Kaminis. 在二零一六年十二月一日簽署的“C40 MAYORS AIR QUALITY COMMITMENT”。

¹⁰ C40 是一個致力於應對氣候變化的世界大城市網絡。

¹¹ <https://www.change.org/p/car-companies-time-to-end-diesel>

¹² Atmospheric Environment 二零一二年九月出版的“Use of portable emissions measurement system (PEMS) for the development and validation of passenger car emission factors”；作者為 Marina Kousoulidou 及其他。

合就汽油私家車訂立的歐盟排放標準，但並不符法定加利福尼亞廢氣排放標準 LEV II。登記柴油私家車的數目在約七年內增加兩倍，由二零零九年十二月的 2 066 輛增至二零一六年十一月的 7 278 輛，增長速度遠高於同期汽油私家車數目的增長(35%)。如任由柴油私家車數目增長下去，我們預計柴油私家車數目會繼續急升，對我們的路邊空氣質素構成重大風險。

柴油私家車供應商

16. 部分柴油私家車供應商認為，儘管柴油私家車目前的廢氣排放管制標準為加利福尼亞廢氣排放標準 LEV II，政府對柴油私家車應實施適用於汽油私家車的歐盟六期標準，而非加利福尼亞廢氣排放標準 LEV III。他們認為，採用加利福尼亞廢氣排放標準 LEV III 會遏抑車輛買家以柴油私家車作首次登記，減少買家的選擇。柴油私家車供應商的主要論據是：(a)應全面評估柴油私家車的廢氣排放表現，因為它們在各種污染物排放量的表現均較汽油私家車優勝，只有氮氧化物的排放量會較高；(b)環保署就柴油私家車提出的修例建議，通知期很短，製造商缺乏足夠時間應對；以及(c)柴油私家車數量相對較少，不大可能與柴油商用車輛一樣，對路邊空氣質素造成同等不良影響。

17. 我們不同意柴油私家車供應商所持論據。本港路邊空氣質素一直面對二氧化氮水平偏高的問題，目前情況依然，其主要來源為車輛排放的氮氧化物。正如上文第 12 至 15 段所闡釋，柴油私家車在路面實際行駛時會有較高的氮氧化物排放量，這將繼續對我們的路邊空氣質素構成顯著風險，尤以二氧化氮的水平為甚。再者，由於主要用作商用車輛燃料的柴油無須徵收燃油稅，若不採用加利福尼亞廢氣排放標準 LEV III，便會繼續促使買

家因可節省燃料費而傾向採用柴油私家車。除非政府採取行動，否則本地市場柴油私家車數目的增長步伐，將如過去數年般遠超於汽油私家車，令路邊空氣污染更趨嚴重。我們認為加利福尼亞廢氣排放標準仍是最有效的方法，故應採用這個更嚴格的標準。我們建議由二零一七年七月一日起才實施加利福尼亞廢氣排放標準 LEV III(見以下第 19 段 c)，已給予柴油私家車供應商最少八個月的時間(由我們於二零一六年十月通知車輛供應商起計)，讓他們可早作準備。從此日起，我們將不會接受只符合歐盟六期汽油車排放標準的柴油私家車。

環諮會及立法會環境事務委員會

18. 考慮到上文第 9 至 17 段，我們經修訂的執行時間表載於下文第 19 段。我們在二零一六年十一月十四日及二零一六年十二月十九日分別就修訂時間表諮詢環諮會及事務委員會。環諮會同意我們的修訂建議而事務委員會則大致支持。事務委員會將在二零一七年二月二十四日舉行特別會議以收集公眾對修訂建議的意見。

修訂規例

19. 《2017 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》訂下以下規定：

- a) 新登記設計重量不逾 3.5 公噸的輕型車輛須根據下列時間表符合

歐盟六期排放標準：

車輛種類	實施日期	
	歐盟 6 期 b 診斷系統 歐盟 6 期 1	歐盟 6 期 c 診斷系統 歐盟 6 期 2
私家車(汽油)及 的士	二零一七年七月一日	二零一九年九月一日
小型巴士及 貨車	二零一八年一月一日	二零二零年九月一日

- b) 新登記設計重量逾 3.5 公噸的重型車輛(設計重量不逾 9 公噸的巴士^[13]及設計重量逾 3.5 公噸的小型巴士除外)須根據下列時間表符合歐盟六期排放標準：

車輛種類	實施日期	
	歐盟六期 診斷系統 階段 A/B	歐盟六期 診斷系統 階段 C
巴士(設計重量逾 9 公噸)及貨車	二零一八年一月一日	二零一九年四月一日

- c) 新登記柴油私家車由二零一七年七月一日起須符合加利福尼亞廢氣排放標準 LEV III。

¹³ 根據香港巴士業供應商聯會的意見，由「不逾 7 公噸」改為「不逾 9 公噸」。

- d) 由於本地市場供應的歐盟六期型號仍不充足，新登記設計重量不逾9公噸的巴士及設計重量逾3.5公噸的小型巴士將須繼續符合歐五期排放標準。

20. 在收緊排放標準時，我們會維持現行做法，接受不遜於歐盟六期要求的日本和美國標準。

立法時間表

21. 我們會在二零一七年二月十七日在憲報刊登上述修訂規例，並於同年二月二十二日提交立法會進行先訂立後審議的程序。待修訂規例通過後，我們會在二零一七年七月一日開始分階段實施上文第 19(a)至(d)段所載的修訂。

建議的影響

環境及可持續發展的影響

22. 修訂規例可以改善路邊空氣質素，符合避免環境問題的可持續發展原則，並提供一個保護公眾健康的生活環境。更好的空氣質素亦有利於提高生活質素。

其他影響

23. 修訂規例符合《基本法》，包括當中涉及人權的條文，而且不會影響《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》的現行約束力。修訂規例對財政、公務員、性別或家庭並無影響。預期修訂規例對車輛價格的影響不大，因此對經濟只有輕微影響。

宣傳安排

24. 我們將會在二零一七年二月十七日發出新聞稿，並會安排一名發言人解答傳媒查詢。

查詢

25. 如有任何查詢，請聯絡環境保護署助理署長(空氣質素政策)莫偉全先生(電話：2594 6310)。

環境保護署

二零一七年二月

《2017 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》

目錄

條次	頁次
1.	生效日期.....1
2.	修訂《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》.....1
3.	修訂第 2 條(釋義).....1
4.	修訂第 4A 條(與在 1995 年 4 月 1 日或該日後登記的汽車所排放煙霧有關的車輛設計標準).....2
5.	廢除第 7 條(某些汽車的車輛設計標準).....2
6.	廢除第 7B 條(在 2006 年 1 月 1 日或該日後登記的某些汽車的車輛設計標準).....2
7.	廢除第 7C 條(在 2006 年 10 月 1 日或該日後登記的某些汽車的車輛設計標準).....2
8.	修訂第 7E 條(在 2012 年 6 月 1 日或該日後登記的某些汽車的車輛設計標準).....2
9.	加入第 7F、7G 及 7H 條.....4
7F.	在 2017 年 7 月 1 日或該日後登記的私家車及的士的車輛設計標準.....4
7G.	在 2018 年 1 月 1 日或該日後登記的貨車及小型巴士的車輛設計標準.....8
7H.	在 2018 年 1 月 1 日或該日後登記的巴士的車

條次	頁次
	輛設計標準.....13
10.	修訂第 8 條(符合更嚴格的標準).....14
11.	修訂第 9 條(第 7、7B、7C、7D、7E 及 14 條不適用的車輛).....15
12.	修訂第 10 條(引擎及燃料方面的規定).....15
13.	修訂第 14 條(某些汽車須裝有車載自我診斷系統).....16
14.	廢除附表 2(在 1992 年 1 月 1 日至 1998 年 9 月 30 日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的某些汽車的車輛設計標準(排放)).....18
15.	廢除附表 2A(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)).....18
16.	廢除附表 3(在 1995 年 4 月 1 日至 1998 年 9 月 30 日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的某些汽車的車輛設計標準(排放)).....18
17.	廢除附表 4(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)).....18
18.	廢除附表 5(在 1998 年 10 月 1 日至 1999 年 6 月 30 日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的某些汽車的車輛設計標準(排放)).....18
19.	廢除附表 6(在 1998 年 10 月 1 日至 2001 年 9 月 30 日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的某些汽車及在 2001 年 10 月 1 日至 2003 年 7 月 31 日期內(首尾兩日亦包括在內)

條次	頁次
	登記的某些小型巴士的車輛設計標準(排放))18
20.	廢除附表 6A(在 2001 年 10 月 1 日或該日後登記的某些汽車及在 2003 年 8 月 1 日或該日後登記的某些小型巴士的車輛設計標準(排放))19
21.	廢除附表 7(在 1999 年 7 月 1 日至 2000 年 12 月 31 日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的某些汽車、在 1999 年 7 月 1 日至 2001 年 7 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的士及在 1999 年 7 月 1 日至 2001 年 9 月 30 日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的某些汽車的車輛設計標準(排放))19
22.	廢除附表 8(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))19
23.	廢除附表 9(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))19
24.	廢除附表 10(在 2001 年 1 月 1 日至 2001 年 12 月 31 日期 內(首尾兩日亦包括在內)登記的某些汽車的車輛設計標 準(排放))20
25.	廢除附表 10A(在 2001 年 8 月 1 日或該日後登記的某些 的士的車輛設計標準(排放))20
26.	廢除附表 10B(在 2002 年 1 月 1 日或該日後登記的某些 汽車的車輛設計標準(排放))20
27.	廢除附表 10C(在 2003 年 8 月 1 日或該日後登記的某些 小型巴士的車輛設計標準(排放))20

條次	頁次
28.	廢除附表 11(在 2001 年 1 月 1 日至 2012 年 5 月 31 日期 內(首尾兩日亦包括在內)登記的裝有強制點火式引擎而 無須安裝車載自我診斷系統的汽車)20
29.	廢除附表 12(在 2006 年 1 月 1 日或該日後登記的某些汽 車的車輛設計標準(排放))20
30.	廢除附表 13(在 2006 年 10 月 1 日至 2012 年 5 月 31 日期 內(首尾兩日亦包括在內)登記的某些汽車的車輛設計標 準(排放))21
31.	修訂附表 16(在 2012 年 6 月 1 日或該日後登記的某些汽 車的車輛設計標準(排放))21
32.	加入附表 17、18 及 1923
附表 17	在 2017 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)23
附表 18	在 2017 年 7 月 1 日或該日後登記的某 些汽車的車輛設計標準(粒子排放物)28
附表 19	在型號審批中所作的便攜式排放量度系 統示範測試30

《2017 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》

(由環境局局長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 2017 年 7 月 1 日起實施。
2. 修訂《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》
《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第 311 章，附屬法例 J)現予修訂，修訂方式列於第 3 至 32 條。
3. 修訂第 2 條(釋義)
 - (1) 第 2 條 ——
 - (a) 直接噴射式引擎的定義；
 - (b) 蒸發排放物的定義 ——
廢除該等定義。
 - (2) 第 2 條 ——
按筆劃數目順序加入
“直噴型 (direct-injection type)就引擎而言，其涵義如下：
凡在某類別的引擎中，燃料是直接注入活塞頂部上方的燃燒室的，該引擎類別即屬直噴型；
非直噴型 (indirect-injection type)就引擎而言，其涵義如下：
凡在某類別的引擎中，燃料不是直接注入活塞頂部上方的燃燒室的，該引擎類別即屬非直噴型；”。

4. 修訂第 4A 條(與在 1995 年 4 月 1 日或該日後登記的汽車所排放煙霧有關的車輛設計標準)
在第 4A(3)條之後 ——
加入
“(4) 本條不適用於第 7G(17)及(18)和 7H(6)及(7)條所指明的車輛。”。
5. 廢除第 7 條(某些汽車的車輛設計標準)
第 7 條 ——
廢除該條。
6. 廢除第 7B 條(在 2006 年 1 月 1 日或該日後登記的某些汽車的車輛設計標準)
第 7B 條 ——
廢除該條。
7. 廢除第 7C 條(在 2006 年 10 月 1 日或該日後登記的某些汽車的車輛設計標準)
第 7C 條 ——
廢除該條。
8. 修訂第 7E 條(在 2012 年 6 月 1 日或該日後登記的某些汽車的車輛設計標準)
 - (1) 第 7E 條，標題 ——
廢除
“或該日後登記的某些汽車”
代以
“至 2017 年 12 月 31 日期內(首尾兩日包括在內)登記的貨車、小型巴士及巴士”。
 - (2) 第 7E 條 ——

廢除第(2)及(3)款。

- (3) 第 7E(4)(d)條 ——

廢除

“或該日後”

代以

“至 2017 年 12 月 31 日期內(首尾兩日包括在內)”。

- (4) 第 7E(5)(c)條 ——

廢除

“或該日後”

代以

“至 2017 年 12 月 31 日期內(首尾兩日包括在內)”。

- (5) 第 7E 條 ——

廢除第(6)款。

- (6) 第 7E(7)(c)條 ——

廢除

“或該日後”

代以

“至 2017 年 12 月 31 日期內(首尾兩日包括在內)”。

- (7) 第 7E(8)(d)條 ——

廢除

“或該日後”

代以

“至 2017 年 12 月 31 日期內(首尾兩日包括在內)”。

- (8) 第 7E(9)(d)條 ——

廢除

“或該日後”

代以

“至 2017 年 12 月 31 日期內(首尾兩日包括在內)”。

- (9) 第 7E(10)(c)條 ——

廢除

“或該日後”

代以

“至 2017 年 12 月 31 日期內(首尾兩日包括在內)”。

- (10) 第 7E(11)(d)條 ——

廢除

“或該日後”

代以

“至 2017 年 12 月 31 日期內(首尾兩日包括在內)”。

9. 加入第 7F、7G 及 7H 條

在第 7E 條之後 ——

加入

“7F. 在 2017 年 7 月 1 日或該日後登記的私家車及的士的車輛設計標準

(1) 本條不適用於第 9 條所指明的車輛。

(2) 每輛 ——

(a) 裝有非直噴型強制點火式引擎；

(b) 經構造以只使用無鉛汽油操作；及

(c) 在 2017 年 7 月 1 日至 2019 年 8 月 31 日期內(首尾兩日包括在內)登記，

的私家車或的士的構造，須令該私家車或的士的排放物符合附表 17 第 1 部的(a)、(c)或(d)段指明的標準。

- (3) 每輛 ——
- (a) 裝有非直噴型強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用無鉛汽油操作；及
 - (c) 在 2019 年 9 月 1 日或該日後登記，
的私家車或的士的構造，須令該私家車或的士的排放物符合附表 17 第 1 部的(b)、(c)或(d)段指明的標準。
- (4) 每輛 ——
- (a) 裝有直噴型強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用無鉛汽油操作；及
 - (c) 在 2017 年 7 月 1 日至 2019 年 8 月 31 日期內
(首尾兩日包括在內)登記，
的私家車或的士的構造，須令該私家車或的士的排放物符合附表 17 第 1 部的(a)、(c)或(d)段及附表 18 第 1 部的(a)段指明的標準。
- (5) 每輛 ——
- (a) 裝有直噴型強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用無鉛汽油操作；及
 - (c) 在 2019 年 9 月 1 日或該日後登記，
的私家車或的士的構造，須令該私家車或的士的排放物符合附表 17 第 1 部的(b)、(c)或(d)段及附表 18 第 1 部的(b)段指明的標準。
- (6) 每輛 ——
- (a) 裝有壓燃式引擎；及
 - (b) 在 2017 年 7 月 1 日或該日後登記，
的私家車的構造，須令該私家車的排放物符合附表 17 第 1 部的(c)段及附表 18 第 1 部的(b)段指明的標準。

- (7) 每輛 ——
- (a) 裝有非直噴型強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用石油氣操作；及
 - (c) 在 2017 年 7 月 1 日至 2019 年 8 月 31 日期內
(首尾兩日包括在內)登記，
之的士的構造，須令該的士的排放物符合附表 17 第 1 部的(a)、(c)或(d)段指明的標準。
- (8) 每輛 ——
- (a) 裝有非直噴型強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用石油氣操作；及
 - (c) 在 2019 年 9 月 1 日或該日後登記，
之的士的構造，須令該的士的排放物符合附表 17 第 1 部的(b)、(c)或(d)段指明的標準。
- (9) 每輛 ——
- (a) 裝有直噴型強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用石油氣操作；及
 - (c) 在 2017 年 7 月 1 日至 2019 年 8 月 31 日期內
(首尾兩日包括在內)登記，
之的士的構造，須令該的士的排放物符合附表 17 第 1 部的(a)、(c)或(d)段及附表 18 第 1 部的(a)段指明的標準。
- (10) 每輛 ——
- (a) 裝有直噴型強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用石油氣操作；及
 - (c) 在 2019 年 9 月 1 日或該日後登記，
之的士的構造，須令該的士的排放物符合附表 17 第 1 部的(b)、(c)或(d)段及附表 18 第 1 部的(b)段指明的標準。

- (11) 每輛 ——
- (a) 裝有非直噴型強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用無鉛汽油及石油氣操作；及
 - (c) 在 2017 年 7 月 1 日至 2019 年 8 月 31 日期內(首尾兩日包括在內)登記，
之的士的構造，須令該的士的排放物符合附表 17 第 1 部的(a)、(c)或(d)段指明的標準。
- (12) 每輛 ——
- (a) 裝有非直噴型強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用無鉛汽油及石油氣操作；及
 - (c) 在 2019 年 9 月 1 日或該日後登記，
之的士的構造，須令該的士的排放物符合附表 17 第 1 部的(b)、(c)或(d)段指明的標準。
- (13) 每輛 ——
- (a) 裝有直噴型強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用無鉛汽油及石油氣操作；及
 - (c) 在 2017 年 7 月 1 日至 2019 年 8 月 31 日期內(首尾兩日包括在內)登記，
之的士的構造，須令該的士的排放物符合附表 17 第 1 部的(a)、(c)或(d)段及附表 18 第 1 部的(a)段指明的標準。
- (14) 每輛 ——
- (a) 裝有直噴型強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用無鉛汽油及石油氣操作；及
 - (c) 在 2019 年 9 月 1 日或該日後登記，
之的士的構造，須令該的士的排放物符合附表 17 第 1 部的(b)、(c)或(d)段及附表 18 第 1 部的(b)段指明的標準。

- 7G. 在 2018 年 1 月 1 日或該日後登記的貨車及小型巴士的車輛設計標準**
- (1) 本條不適用於第 9 條所指明的車輛。
- (2) 每輛 ——
- (a) 裝有非直噴型強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用無鉛汽油操作；
 - (c) 設計重量不超過 3.5 公噸；及
 - (d) 在 2018 年 1 月 1 日至 2020 年 8 月 31 日期內(首尾兩日包括在內)登記，
的貨車或小型巴士的構造，須令該貨車或小型巴士的排放物符合附表 17 第 1 部的(a)、(c)或(d)段指明的標準。
- (3) 每輛 ——
- (a) 裝有非直噴型強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用無鉛汽油操作；
 - (c) 設計重量不超過 3.5 公噸；及
 - (d) 在 2020 年 9 月 1 日或該日後登記，
的貨車或小型巴士的構造，須令該貨車或小型巴士的排放物符合附表 17 第 1 部的(b)、(c)或(d)段指明的標準。
- (4) 每輛 ——
- (a) 裝有直噴型強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用無鉛汽油操作；
 - (c) 設計重量不超過 3.5 公噸；及
 - (d) 在 2018 年 1 月 1 日至 2020 年 8 月 31 日期內(首尾兩日包括在內)登記，

- 的貨車或小型巴士的構造，須令該貨車或小型巴士的排放物符合附表 17 第 1 部的(a)、(c)或(d)段及附表 18 第 1 部的(a)段指明的標準。
- (5) 每輛 ——
- (a) 裝有直噴型強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用無鉛汽油操作；
 - (c) 設計重量不超過 3.5 公噸；及
 - (d) 在 2020 年 9 月 1 日或該日後登記，
- 的貨車或小型巴士的構造，須令該貨車或小型巴士的排放物符合附表 17 第 1 部的(b)、(c)或(d)段及附表 18 第 1 部的(b)段指明的標準。
- (6) 每輛 ——
- (a) 裝有壓燃式引擎；
 - (b) 設計重量不超過 3.5 公噸；及
 - (c) 在 2018 年 1 月 1 日至 2020 年 8 月 31 日期內(首尾兩日包括在內)登記，
- 的貨車或小型巴士的構造，須令該貨車或小型巴士的排放物符合附表 17 第 1 部的(a)或(c)段及附表 18 第 1 部的(b)段指明的標準。
- (7) 每輛 ——
- (a) 裝有壓燃式引擎；
 - (b) 設計重量不超過 3.5 公噸；及
 - (c) 在 2020 年 9 月 1 日或該日後登記，
- 的貨車或小型巴士的構造，須令該貨車或小型巴士的排放物符合附表 17 第 1 部的(b)或(c)段及附表 18 第 1 部的(b)段指明的標準。
- (8) 每輛 ——
- (a) 裝有非直噴型強制點火式引擎；

- (b) 經構造以只使用石油氣操作；
 - (c) 設計重量不超過 3.5 公噸；及
 - (d) 在 2018 年 1 月 1 日至 2020 年 8 月 31 日期內(首尾兩日包括在內)登記，
- 的小型巴士的構造，須令該小型巴士的排放物符合附表 17 第 1 部的(a)、(c)或(d)段指明的標準。
- (9) 每輛 ——
- (a) 裝有非直噴型強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用石油氣操作；
 - (c) 設計重量不超過 3.5 公噸；及
 - (d) 在 2020 年 9 月 1 日或該日後登記，
- 的小型巴士的構造，須令該小型巴士的排放物符合附表 17 第 1 部的(b)、(c)或(d)段指明的標準。
- (10) 每輛 ——
- (a) 裝有直噴型強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用石油氣操作；
 - (c) 設計重量不超過 3.5 公噸；及
 - (d) 在 2018 年 1 月 1 日至 2020 年 8 月 31 日期內(首尾兩日包括在內)登記，
- 的小型巴士的構造，須令該小型巴士的排放物符合附表 17 第 1 部的(a)、(c)或(d)段及附表 18 第 1 部的(a)段指明的標準。
- (11) 每輛 ——
- (a) 裝有直噴型強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用石油氣操作；
 - (c) 設計重量不超過 3.5 公噸；及
 - (d) 在 2020 年 9 月 1 日或該日後登記，

- 的小型巴士的構造，須令該小型巴士的排放物符合附表 17 第 1 部的(b)、(c)或(d)段及附表 18 第 1 部的(b)段指明的標準。
- (12) 每輛 ——
- (a) 裝有強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用無鉛汽油操作；
 - (c) 設計重量超過 3.5 公噸；及
 - (d) 在 2018 年 1 月 1 日或該日後登記，
- 的小型巴士的構造，須令該小型巴士的排放物符合附表 16 第 2 部的(b)或(c)段指明的標準。
- (13) 每輛 ——
- (a) 裝有壓燃式引擎；
 - (b) 設計重量超過 3.5 公噸；及
 - (c) 在 2018 年 1 月 1 日或該日後登記，
- 的小型巴士的構造，須令該小型巴士的排放物符合附表 16 第 2 部的(a)、(b)或(c)段指明的標準。
- (14) 每輛 ——
- (a) 裝有強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用石油氣操作；
 - (c) 設計重量超過 3.5 公噸；及
 - (d) 在 2018 年 1 月 1 日或該日後登記，
- 的小型巴士的構造，須令該小型巴士的排放物符合附表 16 第 2 部的(a)、(b)或(c)段指明的標準。
- (15) 每輛 ——
- (a) 裝有強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用無鉛汽油操作；
 - (c) 設計重量超過 3.5 公噸；及

- (d) 在 2018 年 1 月 1 日至 2019 年 3 月 31 日期內(首尾兩日包括在內)登記，
- 的貨車的構造，須令該貨車的排放物符合附表 17 第 2 部的(a)或(c)段、附表 18 第 2 部的(b)段及附表 19 指明的標準。
- (16) 每輛 ——
- (a) 裝有強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用無鉛汽油操作；
 - (c) 設計重量超過 3.5 公噸；及
 - (d) 在 2019 年 4 月 1 日或該日後登記，
- 的貨車的構造，須令該貨車的排放物符合附表 17 第 2 部的(b)或(c)段、附表 18 第 2 部的(b)段及附表 19 指明的標準。
- (17) 每輛 ——
- (a) 裝有壓燃式引擎；
 - (b) 設計重量超過 3.5 公噸；及
 - (c) 在 2018 年 1 月 1 日至 2019 年 3 月 31 日期內(首尾兩日包括在內)登記，
- 的貨車的構造，須令該貨車的排放物符合附表 17 第 2 部的(a)或(c)段、附表 18 第 2 部的(a)及(b)段及附表 19 指明的標準。
- (18) 每輛 ——
- (a) 裝有壓燃式引擎；
 - (b) 設計重量超過 3.5 公噸；及
 - (c) 在 2019 年 4 月 1 日或該日後登記，
- 的貨車的構造，須令該貨車的排放物符合附表 17 第 2 部的(b)或(c)段、附表 18 第 2 部的(a)及(b)段及附表 19 指明的標準。

7H. 在 2018 年 1 月 1 日或該日後登記的巴士的車輛設計標準

- (1) 本條不適用於第 9 條所指明的車輛。
- (2) 每輛 ——
 - (a) 裝有強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用無鉛汽油操作；
 - (c) 設計重量不超過 9 公噸；及
 - (d) 在 2018 年 1 月 1 日或該日後登記，
的巴士的構造，須令該巴士的排放物符合附表 16 第 2 部的(b)或(c)段指明的標準。
- (3) 每輛 ——
 - (a) 裝有強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用無鉛汽油操作；
 - (c) 設計重量超過 9 公噸；及
 - (d) 在 2018 年 1 月 1 日至 2019 年 3 月 31 日期內
(首尾兩日包括在內)登記，
的巴士的構造，須令該巴士的排放物符合附表 17 第 2 部的(a)或(c)段、附表 18 第 2 部的(b)段及附表 19 指明的標準。
- (4) 每輛 ——
 - (a) 裝有強制點火式引擎；
 - (b) 經構造以只使用無鉛汽油操作；
 - (c) 設計重量超過 9 公噸；及
 - (d) 在 2019 年 4 月 1 日或該日後登記，
的巴士的構造，須令該巴士的排放物符合附表 17 第 2 部的(b)或(c)段、附表 18 第 2 部的(b)段及附表 19 指明的標準。
- (5) 每輛 ——

- (a) 裝有壓燃式引擎；
- (b) 設計重量不超過 9 公噸；及
- (c) 在 2018 年 1 月 1 日或該日後登記，
的巴士的構造，須令該巴士的排放物符合附表 16 第 2 部的(a)、(b)或(c)段指明的標準。
- (6) 每輛 ——
 - (a) 裝有壓燃式引擎；
 - (b) 設計重量超過 9 公噸；及
 - (c) 在 2018 年 1 月 1 日至 2019 年 3 月 31 日期內
(首尾兩日包括在內)登記，
的巴士的構造，須令該巴士的排放物符合附表 17 第 2 部的(a)或(c)段、附表 18 第 2 部的(a)及(b)段及附表 19 指明的標準。
- (7) 每輛 ——
 - (a) 裝有壓燃式引擎；
 - (b) 設計重量超過 9 公噸；及
 - (c) 在 2019 年 4 月 1 日或該日後登記，
的巴士的構造，須令該巴士的排放物符合附表 17 第 2 部的(b)或(c)段、附表 18 第 2 部的(a)及(b)段及附表 19 指明的標準。”。

10. 修訂第 8 條(符合更嚴格的標準)

第 8 條 ——

廢除

“7、7B、7C、7D、7E”

代以

“7D、7E、7F、7G、7H”。

11. 修訂第 9 條(第 7、7B、7C、7D、7E 及 14 條不適用的車輛)

(1) 第 9 條，標題 ——

廢除

“7、7B、7C、7D、7E”

代以

“7D、7E、7F、7G、7H”。

(2) 第 9 條 ——

廢除

“7、7B、7C、7D、7E 及 14”

代以

“7D、7E、7F、7G、7H 及 14”。

(3) 第 9(c)條，英文文本 ——

廢除

“kilometres per hour”

代以

“km/h”。

12. 修訂第 10 條(引擎及燃料方面的規定)

(1) 第 10(1)(b)條，英文文本 ——

廢除

“millimetres”

代以

“mm”。

(2) 第 10 條 ——

廢除第(2)款。

(3) 第 10 條 ——

廢除第(3)款

代以

“(3) 每輛裝有引擎並在 2017 年 7 月 1 日或該日後登記之的士 ——

(a) 須裝有強制點火式引擎；

(b) 須經構造以 ——

(i) 只使用石油氣操作；

(ii) 只使用無鉛汽油操作；或

(iii) 只使用石油氣及無鉛汽油操作；及

(c) 就經構造以使用無鉛汽油操作之的士而言——須使外部直徑為 23.6 毫米的汽油泵配油噴嘴，不能插入該的士的注油管。”。

(4) 第 10(3A)(a)(ii)條，英文文本 ——

廢除

“millimetres”

代以

“mm”。

13. 修訂第 14 條(某些汽車須裝有車載自我診斷系統)

(1) 第 14 條 ——

廢除第(1)、(2)、(3)、(4)、(5)、(6)及(7)款。

(2) 第 14(8)條 ——

廢除

“7E(2)、(3)、(4)”

代以

“7E(4)”。

(3) 第 14(8)(b)條，中文文本 ——

廢除

- “理事會規例 EC 第 715/2007 號”
代以
“規例 EC 第 715/2007 號”。
- (4) 第 14(8)(c)條，中文文本 ——
廢除
“國土交通及旅遊省”
代以
“國土交通省”。
- (5) 第 14 條 ——
廢除第(9)款。
- (6) 第 14(10)(b)條，中文文本 ——
廢除
“理事會規例 EC 第 715/2007 號”
代以
“規例 EC 第 715/2007 號”。
- (7) 第 14 條 ——
廢除第(11)款。
- (8) 第 14(12)條 ——
廢除
“7E(9)、(10)及(11)”
代以
“7E(9)、(10)及(11)、7G(12)、(13)及(14)及 7H(2)及(5)”。
- (9) 第 14(12)(c)條，中文文本 ——
廢除
“國土交通及旅遊省”
代以

- “國土交通省”。
14. 廢除附表 2(在 1992 年 1 月 1 日至 1998 年 9 月 30 日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的某些汽車的車輛設計標準(排放))
附表 2 ——
廢除該附表。
15. 廢除附表 2A(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))
附表 2A ——
廢除該附表。
16. 廢除附表 3(在 1995 年 4 月 1 日至 1998 年 9 月 30 日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的某些汽車的車輛設計標準(排放))
附表 3 ——
廢除該附表。
17. 廢除附表 4(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 ——
廢除該附表。
18. 廢除附表 5(在 1998 年 10 月 1 日至 1999 年 6 月 30 日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的某些汽車的車輛設計標準(排放))
附表 5 ——
廢除該附表。
19. 廢除附表 6(在 1998 年 10 月 1 日至 2001 年 9 月 30 日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的某些汽車及在 2001 年 10 月 1 日至

2003 年 7 月 31 日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的某些小型巴士的車輛設計標準(排放))

附表 6 ——

廢除該附表。

20. 廢除附表 6A(在 2001 年 10 月 1 日或該日後登記的某些汽車及在 2003 年 8 月 1 日或該日後登記的某些小型巴士的車輛設計標準(排放))

附表 6A ——

廢除該附表。

21. 廢除附表 7(在 1999 年 7 月 1 日至 2000 年 12 月 31 日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的某些汽車、在 1999 年 7 月 1 日至 2001 年 7 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的士及在 1999 年 7 月 1 日至 2001 年 9 月 30 日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的某些汽車的車輛設計標準(排放))

附表 7 ——

廢除該附表。

22. 廢除附表 8(在 1999 年 10 月 1 日或該日後登記的電單車車輛設計標準(排放))

附表 8 ——

廢除該附表。

23. 廢除附表 9(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))

附表 9 ——

廢除該附表。

24. 廢除附表 10(在 2001 年 1 月 1 日至 2001 年 12 月 31 日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的某些汽車的車輛設計標準(排放))

附表 10 ——

廢除該附表。

25. 廢除附表 10A(在 2001 年 8 月 1 日或該日後登記的某些的士的車輛設計標準(排放))

附表 10A ——

廢除該附表。

26. 廢除附表 10B(在 2002 年 1 月 1 日或該日後登記的某些汽車的車輛設計標準(排放))

附表 10B ——

廢除該附表。

27. 廢除附表 10C(在 2003 年 8 月 1 日或該日後登記的某些小型巴士的車輛設計標準(排放))

附表 10C ——

廢除該附表。

28. 廢除附表 11(在 2001 年 1 月 1 日至 2012 年 5 月 31 日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的裝有強制點火式引擎而無須安裝車載自我診斷系統的汽車)

附表 11 ——

廢除該附表。

29. 廢除附表 12(在 2006 年 1 月 1 日或該日後登記的某些汽車的車輛設計標準(排放))

附表 12 ——

廢除該附表。

30. 廢除附表 13(在 2006 年 10 月 1 日至 2012 年 5 月 31 日期內(首尾兩日亦包括在內)登記的某些汽車的車輛設計標準(排放))

附表 13 ——

廢除該附表。

31. 修訂附表 16(在 2012 年 6 月 1 日或該日後登記的某些汽車的車輛設計標準(排放))

(1) 附表 16 ——

廢除

“[第 7E 條]”

代以

“[第 7E、7G 及 7H 條]”。

(2) 附表 16，中文文本，第 1 部，(a)(i)段 ——

廢除

“委員會規例 EC 第 715/2007 號”

代以

“規例 EC 第 715/2007 號”。

(3) 附表 16，第 1 部，(a)(ii)段 ——

廢除

“歐盟議會及議會制定的”。

(4) 附表 16，中文文本，第 1 部，(a)(iii)段 ——

廢除

“理事會規例 EC 第 715/2007 號”

代以

“規例 EC 第 715/2007 號”。

(5) 附表 16，第 1 部，(b)(i)段 ——

廢除

“加利福尼亞法規第 13 章”

代以

“《加利福尼亞法規》第 13 章(2012 年 3 月 20 日的版本)”。

- (6) 附表 16，第 1 部，(b)(ii)段，在“就 2004 年”之前 ——
加入

“(2012 年 3 月 20 日的版本)”。

- (7) 附表 16，中文文本，第 1 部，(c)(i)(A)及(B)、(ii)及(iii)段 ——

廢除

“國土交通及旅遊省”

代以

“國土交通省”。

- (8) 附表 16，中文文本，第 2 部，(a)(i)段 ——

廢除

“議會指令 2005/55/EC”

代以

“指令 2005/55/EC”。

- (9) 附表 16，中文文本，第 2 部，(a)(iii)段 ——

廢除

“議會指令 2007/46/EC”

代以

“指令 2007/46/EC”。

- (10) 附表 16，第 2 部，(b)(i)段，在“排放物管制”之後 ——
加入

“(2012 年 3 月 20 日的版本)”。

- (11) 附表 16，第 2 部，(b)(ii)(A)段，在“排放標準”之後 ——
加入
“(2012 年 3 月 20 日的版本)”。
- (12) 附表 16，第 2 部，(b)(ii)(B)段，在“補充規定”之後 ——
加入
“(2012 年 3 月 20 日的版本)”。
- (13) 附表 16，中文文本，第 2 部，(c)(i)(A)及(B)、(ii)及(iii)
段 ——
廢除
“國土交通及旅遊省”
代以
“國土交通省”。

32. 加入附表 17、18 及 19
在附表 16 之後 ——
加入

“附表 17

[第 7F、7G 及 7H 條]

在 2017 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 1 部

- (a) 歐洲聯盟汽車排放標準，包含以下所有規定 ——

- (i) 由歐盟議會及議會制定的規例 EC 第 715/2007 號以及委員會規例 EC 第 692/2008 號(以經對它的其後修訂(截至並包括委員會規例 EU 第 2016/646 號)所作修訂的版本為準)所指明的所有測試程序、規定及排放限制，包括就車載自我診斷系統而設者，惟類別 VI 測試除外。
 - (ii) 由歐盟議會及議會制定的規例 EC 第 715/2007 號附件 I 中列表 2 中名為“Euro 6 Emission Limits”(意即“歐盟六期排放限制”)(以經下述修訂的版本為準：委員會規例 EC 第 692/2008 號(《2008 規例》)所作修訂，以及對《2008 規例》的其後修訂(截至並包括委員會規例 EU 第 2016/646 號)所作修訂)所指明的類別 I 測試的排放限值。
 - (iii) 由委員會規例 EC 第 692/2008 號附件 I 附錄 6 中列表 1 的 W、X、Y、ZA、ZB 或 ZC 排(以經對它的其後修訂(截至並包括委員會規例 EU 第 2016/646 號)所作修訂的版本為準)所指明的排放標準及車載自我診斷系統標準。
 - (iv) 由歐盟議會及議會制定的指令 2007/46/EC(以經對它的其後修訂(截至並包括規例 EU 第 2015/758 號)所作修訂的版本為準)所指明的所有型號審批規定。
- (b) 歐洲聯盟汽車排放標準，包含以下所有規定 ——
- (i) 由歐盟議會及議會制定的規例 EC 第 715/2007 號以及委員會規例 EC 第 692/2008 號(以經對它的其後修訂(截至並包括委員會規例 EU 第 2016/646 號)所作修訂的版本為準)所指明的所有測試程序、規定及排放限制，包括就車載自我診斷系統而設者，惟類別 VI 測試除外。
 - (ii) 由歐盟議會及議會制定的規例 EC 第 715/2007 號附件 I 中列表 2 中名為“Euro 6 Emission Limits”(意即“歐盟六期排放限制”)(以經下述修訂的版本為準：委員會規例 EC 第 692/2008 號(《2008 規例》)所作修訂

- 訂，以及對《2008 規例》的其後修訂(截至並包括委員會規例 EU 第 2016/646 號)所作修訂)所指明的類別 I 測試的排放限值。
- (iii) 由委員會規例 EC 第 692/2008 號附件 I 附錄 6 中列表 1 的 ZD、ZE 或 ZF 排(以經對它的其後修訂(截至並包括委員會規例 EU 第 2016/646 號)所作修訂的版本為準)所指明的排放標準及車載自我診斷系統標準。
 - (iv) 由歐盟議會及議會制定的指令 2007/46/EC(以經對它的其後修訂(截至並包括規例 EU 第 2015/758 號)所作修訂的版本為準)所指明的所有型號審批規定。
- (c) 美國汽車排放標準，包含以下所有規定 ——
- (i) 美國《加利福尼亞法規》第 13 章(2016 年 12 月 23 日的版本)所指明的所有測試程序、規定及排放限制，包括就車載自我診斷系統而設者。
 - (ii) 美國《加利福尼亞法規》第 13 章第 3 部第 1 分部第 2 條第 1961.2 段的“LEV III”(2016 年 12 月 23 日的版本)所指明的排放限值。
 - (iii) 加利福尼亞空氣資源委員會所實施的所有型號審批規定。
- (d) 日本汽車排放標準，包含以下所有規定 ——
- (i) 以下項目所指明的所有測試程序、規定及排放限制，包括就車載自我診斷系統而設者 ——
 - (A) 《道路車輛安全規例》(即《1951 年 7 月 28 日運輸省條例第 67 號》)(以經對它的其後修訂(截至並包括《2015 年 3 月 31 日國土交通省條例第 18 號》)所作修訂的版本為準)；及
 - (B) 《道路車輛安全規例細則規定公告》(即《2002 年 7 月 15 日國土交通省公告第 619 號》)(以經對它的其後修訂(截至並包括《2015 年 3 月 31 日國土交通省公告第 459 號》)所作修訂的版本為準)。

- (ii) 《道路車輛安全規例細則規定公告》(即《2002 年 7 月 15 日國土交通省公告第 619 號》)(以經對它的其後修訂(截至並包括《2015 年 3 月 31 日國土交通省公告第 459 號》)所作修訂的版本為準)第 41 條所指明的排放限值。
- (iii) 日本國土交通省所實施的所有型號審批規定。

第 2 部

- (a) 歐洲聯盟汽車排放標準，包含以下所有規定 ——
- (i) 由歐盟議會及議會制定的規例 EC 第 595/2009 號以及委員會規例 EU 第 582/2011 號(以經對它的其後修訂(截至並包括委員會規例 EU 第 2016/1718 號)所作修訂的版本為準)所指明的所有測試程序、規定及排放限制，包括就車載自我診斷系統而設者。
 - (ii) 由歐盟議會及議會制定的規例 EC 第 595/2009 號附件 I 中名為“Euro VI Emission Limits”(意即“歐盟六期排放限制”)的列表(以經下述修訂的版本為準：委員會規例 EU 第 582/2011 號(《2011 規例》)所作修訂，以及對《2011 規例》的其後修訂(截至並包括委員會規例 EU 第 2016/1718 號)所作修訂)所指明從引擎排放的氣體及粒子污染物的排放限值。
 - (iii) 以下規定 ——
 - (A) 由委員會規例 EU 第 582/2011 號附件 I 附錄 9 中列表 1 的 A 排(以經對它的其後修訂(截至並包括委員會規例 EU 第 2016/1718 號)所作修訂的版本為準)就裝有壓燃式引擎的車輛型號所指明的規定；或
 - (B) 由委員會規例 EU 第 582/2011 號附件 I 附錄 9 中列表 1 的 B 排(以經對它的其後修訂(截至並包括委員會規例 EU 第 2016/1718 號)所作修訂

- 的版本為準)就裝有強制點火式引擎的車輛型號所指明的規定。
- (iv) 由歐盟議會及議會制定的指令 2007/46/EC(以經對它的其後修訂(截至並包括規例 EU 第 2015/758 號)所作修訂的版本為準)所指明的所有型號審批規定。
- (b) 歐洲聯盟汽車排放標準，包含以下所有規定 ——
- (i) 由歐盟議會及議會制定的規例 EC 第 595/2009 號以及委員會規例 EU 第 582/2011 號(以經對它的其後修訂(截至並包括委員會規例 EU 第 2016/1718 號)所作修訂的版本為準)所指明的所有測試程序、規定及排放限制，包括就車載自我診斷系統而設者。
- (ii) 由歐盟議會及議會制定的規例 EC 第 595/2009 號附件 I 中名為“Euro VI Emission Limits”(意即“歐盟六期排放限制”)的列表(以經下述修訂的版本為準：委員會規例 EU 第 582/2011 號(《2011 規例》)所作修訂，以及對《2011 規例》的其後修訂(截至並包括委員會規例 EU 第 2016/1718 號)所作修訂)所指明從引擎排放的氣體及粒子污染物的排放限值。
- (iii) 由委員會規例 EU 第 582/2011 號附件 I 附錄 9 中列表 1 的 C 排(以經對它的其後修訂(截至並包括委員會規例 EU 第 2016/1718 號)所作修訂的版本為準)所指明的規定。
- (iv) 由歐盟議會及議會制定的指令 2007/46/EC(以經對它的其後修訂(截至並包括規例 EU 第 2015/758 號)所作修訂的版本為準)所指明的所有型號審批規定。
- (c) 美國汽車排放標準，包含以下所有規定 ——
- (i) 美國《聯邦規例》第 40 章環境保護第 86 部新產及在使用中的公路車輛及引擎排放物管制(包括並截至 2016 年 10 月 25 日的修訂)所指明的所有測試程序、規定及排放限制，包括就 2017 年及較後型號年份的車載自我診斷系統而設者。

- (ii) 以下標準及規定所指明的排放限值 ——
- (A) 美國《聯邦規例》第 40 章環境保護第 86 部新產及在使用中的公路車輛及引擎排放物管制第 86.008-10 條(包括並截至 2016 年 10 月 25 日的修訂)就裝有強制點火式引擎的車輛型號所指明的、名為“Emission standards for 2008 and later model year Otto-cycle heavy-duty engines and vehicles”(意即“2008 年及較後型號年份的奧托循環重型引擎及車輛排放標準”)的排放限值，包括所有 2009 年的分段實施規定；或
- (B) 美國《聯邦規例》第 40 章環境保護第 86 部新產及在使用中的公路車輛及引擎排放物管制第 86.007-11 條(包括並截至 2016 年 10 月 25 日的修訂)就裝有壓燃式引擎的車輛型號所指明的、名為“Emission standards and supplemental requirements for 2007 and later model year diesel heavy-duty engines and vehicles”(意即“2007 年及較後型號年份的柴油重型引擎及車輛排放標準及補充規定”)的排放限值，包括所有 2010 年的分段實施規定。
- (iii) 美國環境保護局所實施的所有型號審批規定。

附表 18

[第 7F、7G 及 7H 條]

在 2017 年 7 月 1 日或該日後登記的某些汽車的 車輛設計標準(粒子排放物)

第 1 部

- (a) 排放粒子的數量，按照由歐盟議會及議會制定的規例 EC 第 715/2007 號以及委員會規例 EC 第 692/2008 號(以經對它的其後修訂(截至並包括委員會規例 EU 第 2016/646 號)所作修訂的版本為準)所指明的類別 I 測試程序量度，不得超過每公里 6×10^{12} 。
- (b) 排放粒子的數量，按照由歐盟議會及議會制定的規例 EC 第 715/2007 號以及委員會規例 EC 第 692/2008 號(以經對它的其後修訂(截至並包括委員會規例 EU 第 2016/646 號)所作修訂的版本為準)所指明的類別 I 測試程序量度，不得超過每公里 6×10^{11} 。

第 2 部

- (a) 排放粒子的數量，按照由歐盟議會及議會制定的規例 EC 第 595/2009 號以及委員會規例 EU 第 582/2011 號(以經對它的其後修訂(截至並包括委員會規例 EU 第 2016/1718 號)所作修訂的版本為準)所指明的世界統一穩態測試循環(WHSC)測試程序量度，不得超過每千瓦小時 8×10^{11} 。
- (b) 排放粒子的數量，按照由歐盟議會及議會制定的規例 EC 第 595/2009 號以及委員會規例 EU 第 582/2011 號(以經對它的其後修訂(截至並包括委員會規例 EU 第 2016/1718 號)所作修訂的版本為準)所指明的世界統一瞬態測試循環(WHTC)測試程序量度，不得超過每千瓦小時 6×10^{11} 。

附表 19

[第 7G 及 7H 條]

在型號審批中所作的便攜式排放量度系統示範測試

由委員會規例 EU 第 582/2011 號(以經對它的其後修訂(截至並包括委員會規例 EU 第 2016/1718 號)所作修訂的版本為準)附件 VI 附錄 1 所指明的、在型號審批中所作的便攜式排放量度系統示範測試。”。

環境局局長

2017 年 月 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 J)(《主體規例》)。為減少車輛排放，本規例對以下車輛施加更嚴格的車輛設計標準——

- (a) 在 2017 年 7 月 1 日或該日後首次登記的私家車及的士；及
 - (b) 其他在 2018 年 1 月 1 日或該日後首次登記的汽車，但設計重量不超過 9 公噸的巴士、設計重量超過 3.5 公噸的小型巴士、特別用途車輛、電單車及機動三輪車則除外。
2. 《主體規例》第 7、7B、7C 及 7E(2)、(3)及(6)條及其相關附表(附表 16 除外)因過時而予廢除(第 5 至 8、14 至 27、29 及 30 條)。
 3. 新訂第 7F 條就某些在 2017 年 7 月 1 日或該日後登記的私家車及的士，指明經提高的車輛設計標準(第 9 條)。
 4. 新訂第 7G 條就某些在 2018 年 1 月 1 日或該日後登記的貨車及小型巴士，指明經提高的車輛設計標準(第 9 條)。
 5. 新訂第 7H 條就某些在 2018 年 1 月 1 日或該日後登記的巴士，指明經提高的車輛設計標準(第 9 條)。
 6. 《主體規例》第 10 條予以修訂，以容許使用汽油暨石油氣的士(第 12 條)。
 7. 《主體規例》第 14(1)、(2)、(3)、(4)、(5)、(6)、(7)、(9)及(11)條及其相關的附表 11 因過時而予廢除(第 13 及 28 條)。
 8. 新訂附表 17 列出歐洲聯盟採納的歐盟六期汽車排放標準以及美國及日本採納的排放標準，該等標準須由某些在 2017 年 7 月 1 日或該日後首次登記的汽車遵從。新訂附表 17 第 1 部涵蓋某些設計重量不超過 3.5 公噸的汽車。該附表第 2 部涵蓋某些設計重量超過 3.5 公噸的汽車(第 32 條)。

9. 新訂附表 18 列出歐洲聯盟採納的關乎某些汽車的車輛設計標準(粒子排放物)(第 32 條)。
10. 新訂附表 19 列出設計重量超過 3.5 公噸的重型車輛在型號審批中的便攜式排放量度系統示範測試的標準(第 32 條)。

歐盟五期及歐盟六期車輛排放標準

設計重量	車輛種類	耐久性 (公里)	排放上限							
			氮氧化物		揮發性有機化合物 (碳氫化合物)		可吸入懸浮粒子		粒子數量	
			歐盟五期	歐盟六期	歐盟五期	歐盟六期	歐盟五期	歐盟六期	歐盟五期	歐盟六期
不超過 3.5 公噸	私家車(汽油)	160,000	60	60	100	100	4.5	4.5	不適用	$6 \times 10^{11}{}^{\wedge\#}$
	的士(汽油/石油氣)		(毫克/公里)	(毫克/公里)	(毫克/公里)	(毫克/公里)	(毫克/公里)	(毫克/公里)		(#/公里)
	貨車(汽油)		82	82	160	160	4.5	4.5	不適用	$6 \times 10^{11}{}^{\wedge\#}$
	小巴(柴油)		280	125	不適用		4.5	4.5	6×10^{11}	6×10^{11}
	貨車(柴油)									
超過 3.5 公噸	貨車 (重量不超過 16 公噸)	300,000	2,000	400	460	130	20	10	不適用	8×10^{11}
	貨車 (重量超過 16 公噸)	700,000								
	巴士 (重量超過 9 公噸)	700,000								

備註: ^只適用於直噴型引擎。

#歐盟 6 期 b 標準初步粒子數量上限為 6×10^{12} (#/公里)；而歐盟 6 期 c 標準最終粒子數量上限為 6×10^{11} (#/公里)

加利福尼亞私家車廢氣排放標準 LEV II 及 LEV III

加利福尼亞 廢氣排放標準	耐久性 (公里)	排放上限		
		非甲烷有機氣體 (毫克/公里)	氮氧化物 (毫克/公里)	可吸入懸浮粒子 (毫克/公里)
LEV II	193,200	56	43	6.21
LEV III	241,500	99		6.21