立法會參考資料摘要

《空氣污染管制條例》(第 311 章)

《 2020 年 空 氣 污 染 管 制 (車 輛 設 計 標 準)(排 放)(修 訂)規 例 》

引言

環境局局長根據《空氣污染管制條例》(第 311 章)第 43 條,在徵詢環境諮詢委員會(環諮會)的意見後,訂立**附件 A** 所載的《2020年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》(《修訂規例》),由 2020年 10月 1日起就首次登記電單車實施歐洲聯盟(歐盟)4期[1]廢氣排放標準,以及由 2021年 3月 1日起就首次登記設計重量逾 3.5 公噸的小型巴士(小巴)及設計重量不逾 9 公噸的巴士實施歐盟六期車載自我診斷系統(診斷系統)[2]階段 C 廢氣排放標準。

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和符合標準車輛供應香港的情況,收緊首次登記車輛的廢氣排放標準。
- 3. 《2017年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》是由環境局局長以先訂立後審議的程序制定及於2017年3月29日在立法會通過修訂動議,該修訂動議於2017年3月31日刊登於憲報。2017年的法例修訂由2017年7月1日起分階段把首次登記車輛(柴油私家車、設計重量逾3.5公噸的小巴、設計重量不逾9公噸的巴士、

歐盟的輕型車輛(設計重量不逾 3.5 公噸)標準以阿拉伯數字表示,而重型車輛(設計重量逾 3.5 公噸)標準則以羅馬數字表示[適用於英文版本]。

² 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電腦記憶體內,以及能將該信息傳送到車外系統」。

電單車及機動三輪車除外)的廢氣排放標準由歐盟 5/五期收緊至歐盟 6/六期^[3]。由 2017 年 10 月 1 日起,首次登記柴油私家車的廢氣排放標準亦由加利福尼亞 LEV II 收緊至加利福尼亞 LEV III。2017 年的法例修訂沒有收緊首次登記設計重量逾 3.5 公噸的小巴及設計重量不逾9 公噸的巴士的廢氣排放標準,原因是當年符合歐盟六期診斷系統階段 A/B/C 標準的型號供應不足;由於當年符合歐盟 4 期標準的型號供應不足,該修訂亦沒有收緊首次登記電單車及機動三輪車的廢氣排放標準。下文表 1 臚列現行首次登記車輛在首次登記時須符合的廢氣排放標準。

首次登記的巴士(設計重量逾9公噸)及貨車(設計重量逾3.5公噸)的排放標準分兩個階段收緊至歐盟六期。第一階段即歐盟六期診斷系統階段A/B已於2018年10月1日生效,第二階段即歐盟六期診斷系統階段C已於2019年4月1日生效。

(ii) 私家車(汽油)及的士

首次登記的私家車(汽油)及的士的排放標準分兩個階段收緊至歐盟 6 期。第一階段即歐盟 6 期 b 診斷系統歐盟 6 期 1 已於 2017 年 7 月 1 日生效,第二階段即歐盟 6 期 c 診斷系統歐盟 6 期 2 已於 2019 年 9 月 1 日生效。

(iii) 小巴及貨車(兩者的設計重量均不逾 3.5 公噸)

首次登記的小巴及貨車(設計重量均不逾3.5公噸)的排放標準分兩個階段收緊至歐盟6期。第一階段即歐盟6期b診斷系統歐盟6期1已於2018年1月1日生效,第二階段即歐盟6期c診斷系統歐盟6期2將於2020年9月1日生效。

(iv) 柴油私家車

自 2017 年 10 月 1 日起·首次登記的柴油私家車的排放標準從加利福尼亞 LEV II 收緊至加利福尼亞 LEV III。

^{3 《2017} 年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》收緊了以下各類 車輛的法定排放標準-

⁽i) 巴士(設計重量逾9公噸)及貨車(設計重量逾3.5公噸)

表 1:按車輛種類分列的現行車輛廢氣排放標準及實施日期

車輛種類	廢氣排放	首次登記車輛的
	標準	實施日期
電單車及機動三輪車	歐盟 3 期	2007年1月1日
巴士(設計重量不逾9公噸)及	歐盟五期	2012年6月1日
小巴(設計重量逾 3.5 公噸)		
私家車(柴油)	加利福尼亞	2017年10月1日
	LEV III	
巴士(設計重量逾9公噸)及	歐盟六期	2019年4月1日
貨車(設計重量逾 3.5 公噸)	診斷系統	
	階段C	
私家車(汽油)及的士	歐盟 6 期 c	2019年9月1日
	診斷系統	
	歐盟 6 期 2	
小巴及貨車(兩者的設計重量均不	歐盟 6 期 b	2018 年 1 月 1 日
逾 3.5 公噸)	診斷系統	(將於 2020 年 9 月 1
	歐盟 6 期 1	日收緊至歐盟6期 c
		診斷系統歐盟 6 期
		2)

4. 基於現時符合歐盟 4 期廢氣排放標準的電單車型號的供應,以及符合歐盟六期診斷系統階段 C 廢氣排放標準的小巴(設計重量逾 3.5 公噸)及巴士(設計重量不逾 9 公噸)型號的最新供應估算,《修訂規例》將收緊首次登記電單車的廢氣排放標準至歐盟 4 期,以及收緊首次登記小巴(設計重量逾 3.5 公噸)及巴士(設計重量不逾 9 公噸)的廢氣排放標準至歐盟六期診斷系統階段 C。

電單車

5. 歐盟、日本及台灣已於 2017 年就電單車實施歐盟 4 期或同等 廢氣排放標準。內地亦自 2019 年 7 月起就電單車實施相當於歐盟 4 期 標準的國四標準。歐盟及台灣將會由 2021年1月起進一步收緊電單車的廢氣排放標準至歐盟5期。

- 6. 截至 2020 年 2 月底,共有 84 383 架已登記的電單車,除 18 架電動電單車[4]外,所有電單車均使用汽油。與歐盟 3 期汽油電單車相比,歐盟 4 期汽油電單車的尾氣減少排放約 50%的總碳氫化合物(包括揮發性有機化合物)和約 60%的氮氧化物。歐盟亦已將控制揮發性有機化合物的蒸發排放以及車載診斷系統的要求加入歐盟 4 期標準,以進一步減少廢氣排放。**附件 B**表列歐盟 3 期及 4 期汽油電單車的廢氣排放限值。
- 7. 至於柴油電單車方面,目前沒有柴油電單車在香港登記。然而,我們仍計劃將首次登記的柴油電單車的排放標準收緊至歐盟 4期,讓車輛供應商可為向本港供應歐盟 4 期柴油電單車早作策劃。
- 8. 在機動三輪車方面,考慮到符合歐盟 4 期廢氣排放標準的型號目前在本港的供應仍然不足,我們會繼續密切留意符合歐盟 4 期標準的機動三輪車供應情況,以評估可否在日後收緊相關廢氣排放標準。

小巴(設計重量逾 3.5 公噸)及巴士(設計重量不逾 9 公噸)

- 9. 歐盟自 2013 年起分階段實施歐盟六期廢氣排放標準。與歐盟五期重型柴油車輛相比,歐盟六期重型柴油車輛[5]減少排放約 80%的氮氧化物及約 50%的可吸入懸浮粒子(**見附件 B**)。
- 10. 相關車輛的主要供應商表示,符合歐盟六期診斷系統階段 C的柴油小巴(設計重量逾 3.5 公噸)及巴士(設計重量不逾 9 公噸)型號將於 2021 年年初供應本港,而其他車輛供應商亦表示有計劃將這兩類柴油車輛符合歐盟六期診斷系統階段 C 的型號引進本港。因此,我們預計在 2021 年年初,符合歐盟六期診斷系統階段 C 的柴油小巴(設計重量逾 3.5 公噸)及巴士(設計重量不逾 9 公噸)型號在本港將會有充足供應。

_

⁴ 電動車沒有尾氣排放。

⁵ 按歐盟的定義,重型車輛為設計重量逾3.5公噸的車輛。

- 11. 就設計重量逾 3.5 公噸的汽油小巴及設計重量不逾 9 公噸的汽油巴士而言,據我們向車輛代理商了解,他們沒有計劃引進符合歐盟六期診斷系統階段 C 的小巴及巴士型號。此外,目前並無汽油小巴或巴士在本港登記。但是,我們仍計劃收緊首次登記設計重量逾 3.5 公噸的汽油小巴及設計重量不逾 9 公噸的汽油巴士的廢氣排放標準至歐盟六期診斷系統階段 C,讓車輛供應商可為向本港供應歐盟六期診斷系統階段 C 汽油小巴及巴士早作策劃。
- 12. 在設計重量逾 3.5 公噸的石油氣小巴方面,本港唯一的石油氣小巴供應商表示,基於商業考慮,其製造商將會在 2020 年年底停止生產石油氣小巴。儘管如此,我們仍建議將首次登記設計重量逾 3.5 公噸的石油氣小巴的廢氣排放標準收緊至歐盟六期診斷系統階段 C,讓車輛供應商可為向本港供應歐盟六期診斷系統階段 C 石油氣小巴早作策劃。
- 13. 基於上述考慮,我們建議由 2021 年 3 月 1 日起將首次登記設計重量逾 3.5 公噸的小巴及設計重量不逾 9 公噸巴士的廢氣排放標準,如上文第 9 至 12 段所述,由歐盟五期收緊至歐盟六期診斷系統階段 C,將它們的廢氣排放標準與其他重型車輛標準看齊,以改善空氣質素。

諮詢相關行業

電單車供應商

14. 有關由 2020 年下半年起收緊首次登記電單車廢氣排放標準至歐盟 4 期的建議,我們已於 2018 年 8 月及 9 月諮詢電單車供應商,包括授權經銷商和平行進口貨(俗稱「水貨」)的供應商。電單車授權經銷商供應市場上大部分電單車,而他們全部均不反對建議。電單車平行進口商則反對建議,表示難以從其他地方蒐羅符合歐盟 4 期排放標準的平行進口電單車,並要求政府把收緊標準的時間推遲數年,讓他們有足夠時間作好準備。然而,我們認為平行進口商的要求沒有理據支持,原因如下:(a)本港現時最受歡迎的電單車品牌都來自歐洲、日本及台灣,而這些地方已對電單車實施歐盟 4 期或同等排放標準;(b)我們在 2018 年 12 月 19 日諮詢立法會環境事務委員會時,已約有 140

個符合歐盟 4 期標準的電單車型號經運輸署完成類型評定,預期型號數量會繼續增加(至 2020 年 3 月底已有逾 180 個符合歐盟 4 期標準的型號完成類型評定);以及(c)無論如何,諮詢期起計距離 2020 年的建議實施日期仍有相當時間,足可讓業界制訂營商計劃以配合建議。

小巴與巴士業界及供應商

15. 我們已於 2018 年 11 月諮詢小巴與巴士業界及相關車輛供應商,包括香港汽車商會、香港歐洲商務協會轄下汽車委員會、香港巴士業供應商聯會、右軚汽車商會及香港貨車商會。他們均不反對由2021 年年初起收緊首次登記設計重量逾 3.5 公噸的小巴及設計重量不逾 9 公噸的巴士的廢氣排放標準至歐盟六期診斷系統階段 C 的建議。我們最近再次接觸有關車輛的主要供應商,得悉他們就於 2021 年初引入符合新排放標準的車輛到香港的計劃不變。

環境諮詢委員會及立法會環境事務委員會

16. 我們在 2018 年 12 月 3 日及 19 日先後徵詢環諮會及環境事務委員會對建議的意見,兩者均支持建議。

《修訂規例》

- 17. 《修訂規例》規定:
 - a) 由 2020 年 10 月 1 日起,首次登記電單車須符合歐盟 4 期排放標準;以及
 - b) 由 2021 年 3 月 1 日起,首次登記設計重量逾 3.5 公噸的小巴 及設計重量不逾 9 公噸的巴士須符合歐盟六期診斷系統階段 C 排放標準。
- 18. 我們收緊排放標準時將維持現行做法,接受電單車採用不遜於新收緊排放標準的日本標準(即電單車可採用不遜於歐盟 4 期標準的日本標準)。與 2017 年的法例修訂一樣,我們將接受重型車輛(包括設計重量逾 3.5 公噸的小巴及設計重量不逾 9 公噸的巴士)採用不遜於新

收緊排放標準的美國標準(即設計重量逾 3.5 公噸的小巴和設計重量不逾 9 公噸的巴士可採用不遜於歐盟六期診斷系統階段 C 標準的美國標準)。

立法程序時間表

19. 《修訂規例》會在 2020 年 4 月 24 日刊憲·並於同月 29 日提交立法會·以進行先訂立後審議的程序。待《修訂規例》通過後·上文第 17(a)、17(b)及 18 段所載修訂分別會在 2020 年 10 月 1 日及 2021年 3 月 1 日生效。

影響

對環境和可持續發展的影響

20. 《修訂規例》能改善路邊空氣質素,符合避免引致環境問題及提供可保障公眾健康的生活環境的可持續發展原則。空氣質素改善亦有利於提高生活質素。

其他影響

21. 《修訂規例》符合《基本法》的規定,包括當中涉及人權的條文,並且不會影響《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、性別議題或家庭並無影響。預期《修訂規例》對經濟影響輕微,亦不會顯著影響車輛價格。

宣傳安排

22. 我們會在《修訂規例》刊憲時發出新聞稿和通知相關業界,並會安排發言人解答傳媒查詢。

查 詢

23. 如有任何查詢,請致電 2594 6310 聯絡環境保護署助理署長(空氣質素政策)何德賢先生。

環境保護署 2020年4月

《2020年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》

附件A

Ī			
_			

《2020年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》

目錄

條次	<u> </u>	到次
	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 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)	1
4.	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)	1
5.	修訂第7D條(在2007年1月1日或該日後登記的電單車 及機動三輪車的車輛設計標準)	1
6.	廢除第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
7.	修訂第 7F 條(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)	2
8.	修訂第7G條(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)	2
9.	修訂第 7H 條(在 2018 年 10 月 1 日或該日後登記的巴士 的車輛設計標準)	4
10.	加入第 71 條	5

條次			頁次
	,—	2020 年 10 月 1 日或該日後登記的電單車 車輛設計標準	5
11.	修訂第8條(符	符合更嚴格的標準)	5
12.	12 - 221 - 171 (21	停 7B、7D、7E、7F、7G、7H 及 14 條不適	6
13.	修訂第 14 條(某些汽車須裝有車載自我診斷系統)	6
14.		在 2006 年 1 月 1 日或該日後登記的某些汽 ·標準(排放))	6
15.		在 2007 年 1 月 1 日或該日後登記的電單車 準(排放))	7
16.		在 2012 年 6 月 1 日或該日後登記的某些汽 ·標準(排放))	7
17.		在 2017 年 7 月 1 日或該日後登記的某些汽 ·標準(排放))	7
18.		在 2017 年 7 月 1 日或該日後登記的某些汽 ·標準(粒子排放物))	7
19.	加入附表 20		7
	附表 20	在 2020 年 10 月 1 日或該日後登記的電單車的車輛設計標準(排放)	8

《2020年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》

(由環境局局長在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 2020 年 10 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 19 條。

3. 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)

第 4A(4)條 ——

廢除

"7G(17)及(18)和 7H(6)及(7)"

代以

"7G(13A)及(18)和 7H(5A)及(7)"。

4. 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。

5. 修訂第7D條(在2007年1月1日或該日後登記的電單車及機動 三輪車的車輛設計標準)

第7D條 ——

廢除第(1)款。

6. 廢除第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)

《2020年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》

第7E條 ——

第6條

廢除該條。

7. 修訂第7F條(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)

第7F條 ----

廢除第(2)、(4)、(7)、(9)、(11)及(13)款。

- 8. 修訂第 7G 條(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) 第 7G 條 —— 廢除第(2)、(4)、(6)、(8)及(10)款。
 - (2) 第 7G(12)(d)條 ——

廢除

"或該日後"

代以

"至 2021 年 2 月 28 日期間內(首尾兩日包括在內)"。

(3) 在第 7G(12)條之後 —— 加入

"(12A) 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2021年3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 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。"。

(4) 第 7G(13)(c)條 ——

廢除

"或該日後"

代以

"至 2021 年 2 月 28 日期間內(首尾兩日包括在內)"。

(5) 在第 7G(13)條之後 ——

加入

"(13A) 每輛 ——

- (a) 裝有壓燃式引擎;
- (b) 設計重量超過 3.5 公噸;及
- (c) 在2021年3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 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。"。

(6) 第 7G(14)(d)條 ——

廢除

"或該日後"

代以

"至 2021 年 2 月 28 日期間內(首尾兩日包括在內)"。

(7) 在第 7G(14)條之後 —— 加入

"(14A) 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

《2020年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》

(d) 在 2021 年 3 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 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。"。

(8) 第7G條—— 廢除第(15)及(17)款。

- 修訂第7H條(在2018年10月1日或該日後登記的巴士的車輛 設計標準)
 - (1) 第 7H(2)(d)條 ——

廢除

"或該日後"

代以

"至 2021 年 2 月 28 日期間內(首尾兩日包括在內)"。

(2) 在第 7H(2)條之後 ——

加入

"(2A) 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2021年3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。"。

(3) 第7H條 —— 廢除第(3)款。

(4) 第 7H(5)(c)條 ——

廢除

"或該日後"

代以

"至 2021年2月28日期間內(首尾兩日包括在內)"。

(5) 在第 7H(5)條之後 ——

加入

"(5A) 每輛 ——

- (a) 裝有壓燃式引擎;
- (b) 設計重量不超過9公噸;及
- (c) 在 2021 年 3 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. 加入第7I條

在第 7H 條之後 ——

加入

"7I. 在 2020 年 10 月 1 日或該日後登記的電單車的車輛設計標準

除第9條另有規定外,每輛在2020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20的(a)或(b)段指明的標準。"。

11. 修訂第8條(符合更嚴格的標準)

第8條 ——

廢除

第12條

"7B、7D、7E、7F、7G、7H"

代以

"7D \ 7F \ 7G \ 7H \ 7I" \

- 12. 修訂第 9 條(第 7B、7D、7E、7F、7G、7H 及 14 條不適用的 車輛)
 - (1) 第9條,標題 ——

廢除

" $7B \cdot 7D \cdot 7E \cdot 7F \cdot 7G \cdot 7H$ "

代以

"7D \ 7F \ 7G \ 7H \ 7I" \

(2) 第9條 ——

廢除

"7B \ 7D \ 7E \ 7F \ 7G \ 7H"

代以

"7D \ 7F \ 7G \ 7H \ 7I" \

- 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(8)、(9)及(10)款。
 - (2) 第 14(12)條 —— 廢除

"7E(9)、(10)及(11)、"。

14. 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。

15. 廢除附表 14(在 2007 年 1 月 1 日或該日後登記的電單車的車輛 設計標準(排放))

附表 14 ——

廢除該附表。

- 16. 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、"

代以

"[箅"。

(2) 附表 16 —— 廢除第 1 部。

- 17. 修訂附表 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))
 - (1) 附表 17,第1部 —— 廢除(a)段。
 - (2) 附表 17, 第2部 —— **廢除(a)**段。
- 18. 修訂附表 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))

附表 18, 第1部 ----

廢除(a)段。

19. 加入附表 20

在附表 19 之後 ——

第19條

加入

"附表 20

[第7[條]

8

在 2020 年 10 月 1 日或該日後登記的電單車的車輛設計標準(排放)

- (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 EU 第 168/2013 號以及 委員會授權規例 EU 第 134/2014 號(以經對它們的其 後修訂(截至並包括歐盟議會及議會制定的規例 EU 第 2019/129 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 IX 測試(音量)除外。
 - (ii) 由歐盟議會及議會制定的規例 EU 第 168/2013 號附件 VI 中列表 A1 以及委員會授權規例 EU 第 134/2014 號 (以經對它們的其後修訂(截至並包括歐盟議會及議會制定的規例 EU 第 2019/129 號)所作修訂的版本為準)所指明的車輛分類 L3e(沒有側車的電單車)或 L4e(附有側車的電單車)的類別 I 測試的排放限值。
 - (iii) 由歐盟議會及議會制定的規例 EU 第 168/2013 號附件 VI 中列表 B1 以及委員會授權規例 EU 第 134/2014 號 (以經對它們的其後修訂(截至並包括歐盟議會及議會制定的規例 EU 第 2019/129 號)所作修訂的版本為準)所指明的車輛分類 L3e(沒有側車的電單車)或 L4e(附有側車的電單車)的車載自我診斷系統標準。
 - (iv) 由歐盟議會及議會制定的規例 EU 第 168/2013 號附件 VI 中列表 C1 以及委員會授權規例 EU 第 134/2014 號 (以經對它們的其後修訂(截至並包括歐盟議會及議會

制定的規例 EU 第 2019/129 號)所作修訂的版本為準) 所指明的車輛分類 L3e(沒有側車的電單車)或 L4e(附 有側車的雷單車)的蒸發排放限制。

- (v) 由歐盟議會及議會制定的規例 EU 第 168/2013 號以及 委員會授權規例 EU 第 134/2014 號(以經對它們的其 後修訂(截至並包括歐盟議會及議會制定的規例 EU 第 2019/129 號)所作修訂的版本為準)所指明的所有型 號審批規定。
- (b) 日本電單車排放標準,包含以下所有規定 ——
 - (i) 《道路車輛安全規例》(即《1951年7月28日運輸省 條例第 67 號》)及《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》)(以經對它們的其後修訂(截至並包括《2015年7 月 1 日國土交通省公告第 826 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及蒸發排放限制而設者。
 - (ii) 日本國土交通省所實施的所有型號審批規定。"。



2020年4月20日

《2020年空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)(修訂)規例》

註釋 第1段

10

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》)以 ——

- (a) 對以下車輛施加更嚴格的車輛設計標準 ——
 - (i) 在 2021 年 3 月 1 日或該日後登記、設計重量超 過3.5 公噸的小型巴十;
 - (ii) 在 2021 年 3 月 1 日或該日後登記、設計重量不 超過9公噸的巴士;及
 - (iii) 在 2020 年 10 月 1 日或該日後登記的電單車;及
- (b) 廢除《主體規例》中已過時的條文。
- 《主體規例》第 7B、7D(1)、7E、7F(2)、(4)、(7)、(9)、(11)及 2. (13)、7G(2)、(4)、(6)、(8)、(10)、(15)及(17)、7H(3)及(6)及 14(8)、(9)及(10)條、附表 12 及 14、附表 16 第 1 部、附表 17 第1及2部的(a)段及附表18第1部的(a)段已過時,因此被廢 除(第 $4 \cdot 5 \cdot 6 \cdot 7 \cdot 8(1)$ 及(8)、9(3)及(6)、13(1)、 $14 \cdot 15$ 、 16、17 及 18 條)。
- 新訂第 7G(12A)、(13A)及(14A)條就於 2021 年 3 月 1 日或該日 後登記、設計重量超過 3.5 公噸的小型巴士,指明經提高的車 輛設計標準(第8(3)、(5)及(7)條)。
- 新訂第 7H(2A)及(5A)條就於 2021 年 3 月 1 日或該日後登記、 4. 設計重量不超過9公噸的巴士,指明經提高的車輛設計標準(第 9(2)及(5)條)。
- 新訂第7I條就於2020年10月1日或該日後登記的電單車指明 經提高的車輛設計標準(第10條)。
- 新訂附表 20 列出歐洲聯盟採納的歐盟四期汽車排放標準以及 6. 日本採納的排放標準。在2020年10月1日或該日後登記的電 單車須遵從其中一項該等標準(第19條)。

尾氣排放限值的比較

		排放限值								
設計重量	車輛種類	氮 氧 化 物		總碳氫化合物		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	
逾 3.5 公噸	小巴	2 000# (毫克 / 千瓦時)	400#(毫克/千瓦時)	460# (毫克 / 千瓦時)	130# (毫克 / 千瓦時)	20# (毫克 / 千瓦時)	10# (毫克 / 千瓦時)	不適用	8 x 1 0 ^{1 1} # (# / 千瓦時)	
不逾 9 公噸	巴士	(笔元 / 一 凸 时)		(-E 76 / 1 26 MV)	(45 70 / 1 Z0 NV)	(45 70 / 1 <i>L</i> D NV)	(45 70 7 1 EU NO.)	(45 70 / 1 LD NV)		(" / 1 26 85)
		歐盟 3 期	歐盟 4 期	歐盟 3 期	歐盟 4 期	歐盟 3 期	歐盟4期	歐盟3期	歐盟 4 期	
不適用	電單車	170/220*@(毫克/公里)	70/ 90*@ (毫克/公里)	750/330*@(毫克/公里)	380/ 170*@ (毫克/公里)	不適用		不適用		

註:

- # 壓燃式引擎(柴油)
- * 強制點火式引擎(汽油)
- @ 視乎電單車的最高車速