
香港自願性能源效益標籤計劃

汽油載客車輛
2017 年 1 月

能源效益事務  機電工程署

香港九龍灣啟成街 3 號
機電工程署網址：
<http://www.emsd.gov.hk>

內容

1.	目的	1
2.	背景	1
3.	範圍	2
4.	定義	3
5.	載客車輛的分類	4
6.	測試方法及標準	4
7.	能源標籤	6
8.	測試設施及測試機構	7
9.	註冊及參與	8
10.	法律條文	12
11.	符合規定、監察及檢查	12
12.	投訴及上訴	13
13.	維持計劃	14
14.	未來發展	14

表

1. 載客車輛的分類 4

附件

- 1 香港汽油載客車輛自願性能源效益標籤計劃能源標籤式樣
- 2 邀請信範本
- 3 申請信範本
- 4 提交能源效益事務處的資料
- 5 接納信範本
- 6 拒絕信範本
- 7 香港汽油載客車輛自願性能源效益標籤計劃註冊流程圖

1. 目的

- 1.1 本文件旨在概述香港汽油載客車輛自願性能源效益標籤計劃（本計劃）。

2. 背景

- 2.1. 能源效益標籤計劃是香港特別行政區政府所採用的節能措施。根據這項能源效益標籤計劃，一些普及的家用電器/氣體用具及辦公室設備會貼上能源標籤，使消費者能從能源標籤中獲知產品的能源消耗量及能源效益。消費者在購買產品時，可先考慮這些因素，然後才作出選擇。
- 2.2. 能源效益標籤計劃已在很多國家推行，只是形式不同，發展階段有異而已。一般而言，能源效益標籤計劃的目的是：
- 提高市民節約能源及改善環境的意識；
 - 在消費者購物前提供有關能源消耗量及能源效益的資料，使一般消費者能選擇更具能源效益的產品；
 - 鼓勵製造商／市場淘汰節能表現較差的型號；以及
 - 推動實際節約能源行為及改善環境。
- 2.3. 香港致力能達到上述目標。現時，香港自願性能源效益標籤計劃已涵蓋 22 種家用電器/氣體用具及辦公室設備。其中，13 種為電器用具，7 種為辦公室設備，另外 2 種為氣體用具。
- 2.4. 除以上所提及的 22 種家用電器/氣體用具及辦公室設備，能源效益標籤計劃於 2002 年擴展至汽油載客車輛。在增加了有關可接受測試標準規定的靈活性，本計劃於 2007 年重新推出，旨在為購買汽車的人士，提供各型號車輛在標準測試情況下的耗燃油量資料，以作比較。
- 2.5. 除此之外，本計劃亦希望能做到以下各點：
- (i) 令消費者瞭解燃料效益及改善環境的需要；
 - (ii) 鼓勵消費者選擇使用較少燃料的汽車，這樣做既能符合消費者對汽車表現的期望及在生活上的需要，又能減少排放廢氣，從而令他人受惠；

- (iii) 令消費者考慮操作汽車的燃料費用，並在可能的情況下減低在汽車使用周期內的總開支；
- (iv) 促使汽車製造商及進口商改善其供應給市場載客車輛的能源效益；
- (v) 真正節省燃料開支及改善環境；以及
- (vi) 減低香港對化石燃料的依賴程度。

3. 範圍

- 3.1 本計劃只適用於有興趣於或已參與本計劃的汽油載客車輛製造商及進口商。
- 3.2 本計劃於2002年2月22日開始推行，並於2017年1月1日重新修訂，而有關標籤將於2019年12月31日期滿，屆時，視乎計劃文件的檢討修訂，可能有需要重新註冊。
- 3.3 本計劃只適用於 –
 - (a) 用作運載乘客的汽油載客車輛，除司機座位外，其乘客座位數目不超過8個，而其最高重量則不超過3.5公噸；及
 - (b) 使用汽油的載客車輛。
- 3.4 本計劃不包括 –
 - (a) 用作運載乘客但除駕駛席外有超過8個乘客座位的車輛，或最高重量超過3.5公噸的車輛，或用作運載貨物的車輛；及
 - (b) 其他類別的車輛及燃料（如柴油、石油氣、天然氣、電力）等。
- 3.5 本計劃的適用範圍包括所有在本港出售的新汽油載客車輛，生效日期由參與者自行決定，但不包括二手車輛、已在使用、在運送途中或出口的車輛等。
- 3.6 本計劃屬「比較式」標籤計劃，不會為各車輛型號劃分等級。所有參與本計劃的汽油載客車輛只要符合本計劃所指定的標準測試，以決定其耗燃油量，便會獲得確認和註冊。

4. 定義

除非另有規定，以下的定義適用於整份文件：

當局	指香港特別行政區政府機電工程署。
整體耗燃油量 (香港)	指計算市內行車和公路行車周期耗燃油量的平均數，並按香港汽車的市區道路及公路平均使用量(車輛-公里)因數進行加權，從而得出的車輛耗燃油量。
署長	指機電工程署署長。
燃料	指載客車輛的汽油燃料。
政府	指香港特別行政區政府。
公路行車耗燃油量	指在公路上行駛車輛所須消耗的燃油量。其計算方法是使用在耗燃油量測試的公路行車周期時所收集得來的廢氣量資料計算所得。
檢查人員	指獲署長授權按本計劃檢查車輛的人員。
標籤	指本文件第7部所述附有耗燃油量資料的能源標籤。
型號	指載客車輛的商標、類別及版本(如有及適用的話)等商業資料。
參與者	指參與本計劃的汽油載客車輛製造商、進口商或分銷商。
載客車輛	指在本計劃內載客座位數目不超過8個(司機座位除外),而且最高重量不超過3.5公噸的載客車輛。
認可測試機構	指符合本計劃文件第8部所載要求,並獲當局接納為載客車輛進行測試及發表測試報告的車輛測試機構。
註冊的車輛	指已註冊參與「香港汽油載客車輛自願性能源效益標籤計劃」的載客車輛。
註冊	指載客車輛按「香港汽油載客車輛自願參與能源效益標籤計劃」進行的註冊過程。這過程不應與運輸署的車輛「登記」混淆。
本計劃	指「香港汽油載客車輛自願性能源效益標籤計劃」。

市內行車耗燃油量 指在市內行車所須消耗燃油量。其計算方法是使用在耗燃油量測試的市內行車周期時所收集得來的廢氣量資料計算所得。

5. 載客車輛的分類

5.1 根據本計劃，載客車輛會按引擎的汽缸容積分成以下的7類 -

表1：載客車輛的分類

類別	引擎的汽缸容積
1	$V_e \leq 1,500$ 毫升
2	$1,500 < V_e \leq 2,000$ 毫升
3	$2,000 < V_e \leq 2,500$ 毫升
4	$2,500 < V_e \leq 3,000$ 毫升
5	$3,000 < V_e \leq 3,500$ 毫升
6	$3,500 < V_e \leq 4,500$ 毫升
7	$4,500 \text{ 毫升} < V_e$

6. 測試方法及標準

測試方法

6.1 載客車輛的設計及特點各有不同，當中有不少項目會影響車輛的耗燃油量，包括車輛大小、重量、引擎容積、功率、速度及傳動方式等。耗燃油量是買車人士在選購新的載客車輛時經常會考慮的因素。現時，部分車輛的耗燃油量數字會在銷售小冊子/技術規格上列明，汽車陳列室亦會應客人的要求提供有關資料。不過，所引述的耗燃油量數字通常都是根據製造商所屬國家的測試程序及/或規例來計算，而非根據統一的測試標準來訂定。

6.2 為使消費者能對不同商標及型號車輛的耗燃油量作出比較，並選出最節省燃料的車輛，汽車耗燃油量必須按照一套相同的測試條件來計算。在香港出售的載客車輛，很多都是根據歐洲、日本及美國標準來製造及測試。鑒於市場情況，如車輛耗燃油量是根據歐洲聯盟指令 80/1268/EEC 的最新版本、日本工業標準 JIS D 1012 及 TRIAS 5-3-1999，或美國聯邦規例法典 40 CFR600 來計算，本計劃亦會接受。這些標準均載明測試程序、耗燃料量計算法及測試周期。

整體耗燃油量（香港）

- 6.3 如載客車輛是根據日本標準接受測試，按照10·15油耗模式操作計算所得的耗燃油率會視作整體耗燃油量（香港）。
- 6.4 如載客車輛是根據歐洲或美國標準接受測試，整體耗燃油量（香港）的數字，是由市內及公路行車周期的耗燃油量推算出來。我們會把模擬本港汽車的市區道路及公路平均使用量，作為預設的加權因數，並在計算這兩組數字時加以引用，然後再將這兩個消耗量加權數字相加，得出整體耗燃油量（香港）的數字。當局在計算這些加權因數時，會參考運輸署公布的「車輛-公里」數據。現時，本計劃所使用的加權因數如下－

%市內 = 40%

%公路 = 60%

全年耗燃油量

- 6.5 全年耗燃油量是根據汽車的整體耗燃油量（香港）及每年行走10,000公里來計算的。

計算方法

- 6.6 如載客車輛是根據日本標準接受測試，按照10·15油耗模式操作計算所得的耗燃油率會視作整體耗燃油量（香港）

$$FCc (HK) = FC (Japan)$$

上式中

$FCc (HK)$ = 整體耗燃油量（香港）（公里/升）

$FC (Japan)$ = 這個車輛型號的市內及公路行車耗燃油量（公里/升）

全年耗燃油量以下述方程式計算：

$$\text{全年耗燃油量} = 10,000 / FCc$$

- 6.7 如載客車輛是根據歐洲或美國標準接受測試，整體耗燃油量（香港）是市內行車耗燃油量及公路行車耗燃油量的平均數，並以模擬本港汽車市區道路/公路使用量的本地因數，進行加權計算而得出來的：

$$\begin{aligned} FCc (HK) &= \% \text{ urban (urban FC)} + \% \text{ highway (highway FC)} \\ &= 0.4 (\text{urban FC}) + 0.6 (\text{highway FC}) \end{aligned}$$

上式中

FCc (HK) = 整體耗燃油量 (香港) (升/100公里)

% urban = 本港汽車的市區道路平均使用量

urban FC = 這個車輛型號的市內行車耗燃油量 (升/100公里)

% highway = 本港公路的平均使用量

highway FC = 這個車輛型號的公路行車耗燃油量 (升/100公里)

全年耗燃油量以下述方程式計算：

全年耗燃油量 = FCc x 100

- 6.8 參與本計劃的載客車輛，亦須符合環境保護署及運輸署有關廢氣排放及車輛檢查的規定，且在申請標籤時須提交下述文件的副本：
- 由環境保護署發出的批准信/豁免信，以證明符合車輛廢氣排放的規定；及
 - 由運輸署發出的車輛類型核准證明書或車輛宜於道路上使用證明書，以證明符合車輛檢查的規定。

7 能源標籤

- 7.1 能源標籤應載有耗燃油量的資料，而耗燃油量是根據本文件第6部所要求的標準及方法來計算。能源標籤會發給已進行耗燃油量測試，並且符合香港特別行政區有關廢氣排放測試及車輛檢驗的法例規定的新車輛。

張貼標籤的位置

- 7.2 能源標籤應張貼於司機一邊的擋風玻璃下角，標籤上的資料應清晰可辨，且在車外亦能看得見。標籤應一直張貼於車上，直至車輛送到最終消費者手上為止。參與者應確保在陳列室展示的每部相同型號的車輛均貼有該標籤。該能源標籤亦可張貼於只用作展示該部車輛資料的告示板上。

顏色及尺寸

- 7.3 能源標籤應印刷於以白色為底色的物料上，而使用的顏色及尺寸則如附件1所示。該標籤應以中英文印製。其軟複本可向機電工程署能源效益事務處索取。

標籤質量

- 7.4 若標籤會於車輛上張貼，所使用的物料應耐用且能撕除，並以適用於擋風玻璃者為佳。

標籤上的資料

- 7.5 能源標籤上的資料應參照附件1所示的標籤格式及字眼。標籤應包含市內及公路行車測試周期的耗燃油量資料。

8. 測試設施及測試機構

- 8.1 有關測試應由獨立的認可測試機構進行，或由汽車製造商或進口商在自設的測試設施進行。測試機構如符合以下所述的準則，其測試結果及簽發的證明書亦會獲當局接納。
- a) 根據80/1268/EEC 的最新版本或JIS D 1012 或40 CFR600 或其他同等的國際標準，就車輛廢氣排放及耗燃油量進行歐洲共同體類型核准測試或國家類型核准測試者；或
 - b) 根據80/1268/EEC 的最新版本或JIS D 1012 或40 CFR600 或其他同等的國際標準，進行汽車廢氣排放及耗燃油量測試，並獲國際認可核證機構審定者；或
 - c) 根據80/1268/EEC 的最新版本或JIS D 1012 或40 CFR600 或其他國際認可的廢氣排放及耗燃油量標準，成功進行汽車廢氣排放及耗燃油量測試者，而這些測試均由另一個國際認可的核證團體評估及核證；或
 - d) 測試中心或測試設備能提供令當局滿意可供替代的證據。有關證據最少須包括：
 - i) 詳列測試機構品質管理系統及儀器校準管理計劃的文件；及
 - ii) 顯示測試設施及人員均適合根據80/1268/EEC 的最新版本或JIS D 1012 或40 CFR600 或其他同等的國際廢氣排放標準進行廢氣排放及耗燃油量測試的文件；及
 - iii) 車輛廢氣排放測試的相關報告樣本，包括所有排放測試的數據及量度記錄和圖表。

9. 註冊及參與

註冊程序

9.1 我們歡迎及鼓勵所有汽車製造商、進口商及其他涉及汽油載客車輛分銷網絡的相關人士參與本計劃。當局會發出邀請信給已知的汽車製造商及進口商。不過，無論是否獲得邀請，任何人士均可提交註冊申請。

9.2 邀請信範本見附件2。

9.3 申請人須正式提出申請，並透過郵遞、傳真或電郵方式把申請信送交：

香港九龍灣啟成街3號
機電工程署
能源效益事務處
總工程師 / 能源效益A

為了能有效推行本計劃，申請人必須承諾切實履行本計劃列明的責任及義務。附件3所載的申請信範本載有上述義務的詳情，而該範本乃供申請時使用。為方便有關人士提出申請，申請表格現可於機電工程署網頁下載或使用網上申請。

註冊所需提交的資料 / 文件

9.4 參與本計劃的每輛汽油載客車輛的商標和型號須附有認可測試中心發出的測試報告，載列耗燃油量的測試結果，而與申請信一併提交的技術資料詳情如下：

a) 公司資料

名稱、地址、電話號碼、傳真號碼、電郵、聯絡人、進口商、分銷商等

b) 申請參與本計劃的載客車輛資料

車輛名稱、車輛類別（參閱第五部）、座位數量、商標及型號、原產地

c) 負責印製及張貼能源標籤的團體

d) 開始在載客車輛上張貼能源標籤的日期

_____年_____月

- e) 提交能源標籤所載的全部資料，包括
- 商標（中英文）
 - 型號（中英文）
 - 原產地
 - 汽油載客車輛類別（參閱第5部）
 - 引擎容積（毫升）
 - 氣缸數目
 - 市內行車耗燃油量（升/100公里）
 - 公路行車耗燃油量（升/100公里）
 - 按10·15油耗模式計算的耗燃油量（公里/升）
 - 整體耗燃油量（香港）（歐美標準用升/100公里，日本標準用公里/升）
 - 全年耗燃油量（升）
 - 汽車大小（長 × 闊）
 - 燃料類別
 - 傳動系統種類（例如：自動波、手動波）
 - 檔數/速度（例如：手動波四前速、自動波三前速）
 - 驅動系統（例如：前輪驅動、四輪驅動）
- f) 技術資料及計算的證明文件

測試報告：

- 根據歐洲理事會指令70/220/EEC 類別1 測試程序的最新版本、或日本國土交通省10.15 油耗模式、或美國環境保護局1975 年聯邦測試程序量得的一氧化碳、二氧化碳及碳氫化合物排放量。
- 根據80/1268/EEC 的最新版本、或JIS D 1012 及TRIAS 5-3-1999 所指的10.15 油耗模式、或40 CFR600 所指的市內及公路行車周期量得的市區及公路行車周期耗燃油量。
- 行駛10,000 公里的全年耗燃油量。

計算步驟：

- 一氧化碳、二氧化碳及碳氫化合物排放量
- 市內及公路行車耗燃油量

- 10.15 油耗模式耗燃油量
 - 整體耗燃油量（香港）
 - 行駛10 000 公里的全年耗燃油量。
- g) 雜項技術資料：
- 產品資料目錄
 - 技術規格
 - 其他
- h) 由環境保護署發出的批准信或豁免信，以證明該型號的車輛符合車輛廢氣排放標準。
- i) 由運輸署發出的車輛類型核准證明書或車輛宜於道路上使用證明書，以證明有關車輛符合車輛測試規定。

上述資料亦可於附件4「提交給能源效益事務處的資料」找到。

- 9.5 所提供的文件上需有公司名稱及蓋印。所有提交當局的測試報告影印本均須經認可測試機構認證。

接受註冊

- 9.6 在接獲申請後，當局會著手處理，並核實該申請註冊的載客車輛是否屬於適當的車輛類別，以及有否根據所提交的數據正確計算出耗燃油量。對耗燃油量數據的準確程度、有否不一致之處及不符合規定的地方，當局會根據第11.3段、11.4段及11.5段的規定來處理。
- 9.7 若申請獲接納，當局會在收到所需資料後17個工作天內向參與者發出通知。參與者會獲准在「已註冊」的車輛上貼上能源標籤。已註冊車輛的製造商及進口商均須確保已按第7部的規定，正確印製能源標籤，並張貼在「已註冊」的車輛上。接納信範本見附件5。
- 9.8 若申請被拒，當局亦會在收到所需資料後17個工作天內發出附件6所示的拒絕通知書。
- 9.9 註冊的流程圖見附件7。

參與者的責任及義務

- 9.10 參與者須履行以下責任：

- a) 按第9.3段、9.4段和9.5段所列的格式及程序提交申請及包括測試結果的有關資料；
- b) 透過認可測試中心進行測試，並須符合指定的測試方法及分類計劃；
- c) 自費印製及張貼能源標籤；
- d) 在某商標及型號的車輛註冊本計劃後，即把詳情通知其分銷網絡的其他銷售代理；
- e) 容許獲當局授權的人士在其樓宇內對已註冊的車輛進行隨機/特別檢查；
- f) 若發現已註冊的車輛有不合規定的地方，或檢查結果顯示所展示的能源標籤資料並不準確，參與者須自費在認可測試機構重新進行測試，並須在當局指定的期限內把測試結果送交當局；
- g) 先前與申請信一併提交當局的技術資料及數據若有任何變動，須知會當局；
- h) 若已註冊的車輛的表現未能符合第5及第6部的規定，而有關情況又未能即時糾正，則當局可下令把該車輛從計劃中除名，參與者須接受有關安排；以及
- i) 立即除去所有貼在被除名車輛上的能源標籤。

9.11 按本計劃註冊的車輛詳情會記錄在當局保存的登記冊上。機電工程署會定期將更新的註冊記錄及車輛的技術資料上載於其網頁，供市民和有興趣的人士瀏覽及參考。

終止註冊

9.12 在參與者表現欠佳的情況下，例如：

- a) (一再)無法履行第9.10段所列明的義務；
- b) 在標籤上提供虛假或不確或誤導的資料；或
- (c) 署長在任何其他情況下認為有關該車輛的註冊會違反公眾利益。

當局可向參與者發出書面通知，即時把該車輛從註冊計劃中除名。車輛一經除名，便不得再貼上能源標籤。

9.13 即使當局並未根據《商品說明條例》(第362章)或《版權條例》(第528章)採取任何法律行動，有關車輛仍可被除名。

- 9.14 參與者若決定不再參與本計劃，又或決定讓已註冊的型號由註冊載客車輛名單中除名，最少須提早3個月通知當局。

10. 法律條文

- 10.1 本計劃是一個自願參與的計劃。不過，在標籤提供虛假資料，從而濫用本計劃者，可能違反《商品說明條例》(第362章)的規定。

- 10.2 任何人仕不得混水摸魚，未經當局許可而在其車輛上使用標籤。因為根據《版權條例》(第528章)，這樣做會構成侵犯版權的行為。

11. 符合規定、監察及檢查

目的

- 11.1 為了維持本計劃的可信性，並繼續維繫消費者對本計劃的信心，實有需要檢查參與計劃的載客車輛的能源標籤是否符合本計劃的規定。此外，為了避免非參與者混水摸魚，使用未經批准的標籤，即使車輛並未根據本計劃註冊，當局亦可對這些車輛進行合適的檢查。

範圍

- 11.2 檢查的範圍包括**抽樣檢查**及**測試**以下項目：

- (a) 註冊車輛有否貼上能源標籤；
- (b) 註冊車輛上的能源標籤是否按第 7.2 段的規定貼於司機一邊的擋風玻璃下角，並清晰可見；
- (c) 所展示的能源標籤是否跟第 7 部規定的正確式樣一致；
- (d) 能源標籤上的資料是否與有關記錄一致；
- (e) 以隨機重新測試方式，查核參與者所提交的資料是否正確；以及
- (f) 未經註冊的車輛有否展示未經批准的能源標籤。

- 11.3 若發現已註冊的車輛有不符合規定的地方，當局會要求參與者立即補救，並報告跟進行動。

- 11.4 若在隨機測試中，發現已註冊的車輛在標籤上提供錯誤的耗燃油量數據，當局可要求參與者在當局認可的測試機構內，按第6部所述的測試方法，自費另外進行耗燃油量測試。
- 11.5 若證實已註冊的車輛有不合規定的地方，而參與者又沒有採取補救行動，則當局可下令把車輛從本計劃中除名。若參與者在署長收回能源標籤的使用權後沒有把標籤除去，可能會違反有關條例。

檢查人員

- 11.6 當局會授權檢查人員監察及檢查載客車輛是否符合規定。有關人員會攜帶適當的身分證明文件，並會在進行檢查時應要求出示證件，但卻不會在進行檢查前事先通知參與者。
- 11.7 參與者有責任准許檢查人員進入其樓宇，以進行檢查。

檢查方式

- 11.8 當局會以隨機方式，為已註冊本計劃的載客車輛進行檢查。當局會根據註冊記錄及資源分配，每年制定隨機檢查計劃。
- 11.9 除了隨機檢查外，檢查人員會因應投訴而進行特別檢查。當局會視乎投訴性質來決定檢查項目，並會包括第11.2段所載的所有檢查。
- 11.10 檢查一般在車輛陳列室進行，如有需要，亦會在貨倉檢查。
- 11.11 檢查結果將會妥善記錄，供日後分析之用，亦會用以評估計劃的成效。

12. 投訴及上訴

- 12.1 當局會負責處理參與者及其他人士就與計劃有關事宜所提出的投訴。

處理投訴程序

- 12.2 署長會確保投訴得到妥善記錄及處理，絕無延誤。
- 12.3 當局會就投訴進行初步調查，並在合理時間內回覆投訴人。至於需要進行實地檢查和測試機構的投訴，當局會給予投訴人初步答覆。

12.4 當局會把調查結果或就投訴所作的判決知會投訴人。

上訴程序

12.5 參與者如對當局根據第11部所作出的判決或行動感到受屈，可向署長上訴，並以書面說明上訴理據。

12.6 除非署長認為會違反公眾利益，否則他可決定在接獲上訴當日起暫停執行當局的判決或行動，直至上訴獲處理、被撤回或被放棄為止。

12.7 署長可向上訴人發出通知書，要求上訴人與他或其代表會面，並提供文件及與上訴有關的證據。

12.8 署長應把其決定及理據知會上訴人，有關判決將會是最終判決，並且具有約束力。

13. 維持計劃

13.1 為了確保計劃在引入後能繼續有效率及有效地運作，實需要一個合適的維持制度。

13.2 維持制度主要包括：

- a) 不斷更新與計劃參與者相關的資料：
 - i) 註冊車輛的詳細資料，例如登記號碼、註冊或除名(如有的話)日期、耗燃油量數據、商標、型號及其他相關資料；以及
 - ii) 分銷網絡中註冊進口商、製造商、本地代理等的詳細資料，例如地址、註冊或除名(如有的話)日期等。
- b) 定期檢討測試方法、申請註冊和監察程序等，以配合製造商、進口商及零售商等的需要；以及
- c) 不斷衡量本計劃的成效及評估所需改變。

14. 未來發展

14.1 當局希望在本計劃推出後，市場會逐漸淘汰能源效益較低的車輛，並提高市民對使用燃料效益較高車輛的意識。

- 14.2 為進一步方便市民挑選具能源效益的器具及提升市民對節約能源的意識，政府已透過《能源效益（產品標籤）條例》推行強制性能源效益標籤計劃。
- 14.3 根據強制性能源效益標籤計劃，在本港供應的訂明產品須貼上能源標籤，讓消費者知悉有關產品的能源效益表現。已納入強制性能源效益標籤計劃的 5 類訂明產品，分別是空調機、冷凍器具、緊湊型熒光燈、洗衣機和抽濕機。