

二零零六年十月二十日
討論文件

立法會環境事務委員會

二零零六至零七年施政綱領 環境運輸及工務局的政策措施

引言

1. 剛公布的二零零六至零七年施政綱領列載政府的新措施和持續推行的措施。本文件闡釋二零零六至零七年施政綱領中涉及環境運輸及工務局內有關環境範疇的措施。本文件也報告二零零五至零六年施政綱領所載有關環境範疇措施的推行情況。

二零零六至零七年施政綱領

有利環保的發展

新措施

2.1 措施

向舊型柴油商業車輛的車主提供一筆過資助，鼓勵他們更換新車。

說明

車輛是香港空氣污染的第二大源頭，排放的懸浮粒子和氮氧化物，分別佔全港總排放量約 25%。歐盟前期和 I 期柴油商業車輛佔車輛排放污染物的相當大比例。如果這些車輛全部更換為歐盟 IV 期型號，全港的懸浮粒子和氮氧化物排放量會分別減少 18% 及 10%。政府計劃於二零零七年第二季推出一項計劃，向這些車輛的車主提供一筆過資助，鼓勵他們盡早更換為歐盟 IV 期車輛。如果所有車主都申請資助，預計總資助金額為 32 億元。詳情見**附件 A**。

2.2 措施

就是否立法規定駕車人士停車熄匙諮詢公眾。

說明

社會對於路邊空氣污染問題表達了強烈的關注。停車不熄匙會排放廢氣，影響環境和公眾健康。很多海外國家，包括夏季天氣炎熱潮濕的新加坡和日本都有規管停車熄匙的法例。政府計劃在二零零七年年初就是否立法規管停車熄匙徵詢公眾的意見。詳情見**附件 B**。

2.3 措施

以稅務優惠鼓勵使用環保車輛。

說明

政府建議由二零零七年四月一日起，透過寬減首次登記稅 30%，每輛以五萬元為限，鼓勵市民使用環保私家車，以改善路邊空氣質素。這些環保私家車不單省燃料，亦會排放較少影響健康的空氣污染物。採用這些環保私家車有助改善路邊空氣質素。政府也會以身作則，首先從小型和中型私家車開始，在它們到期更換時，在配合運作和合理運用資源的前提下，優先考慮選購環保車輛。詳情見**附件 C**。

2.4 措施

於二零零七年開展一項研究，全面檢討本港空氣質素指標和制訂長遠的空氣質素策略，並隨後進行深入的公眾諮詢。

說明

環境保護署計劃於二零零七年年初，開展一項為期十八個月的研究，全面檢討本港空氣質素指標和長遠的空氣質素管理策略。該項檢討會詳細考慮世界衛生組織、歐盟和美國的最新研究成果，從而制定本港的長遠空氣質素管理策略。檢討過程會包括廣泛的諮詢和公眾參與。我們計劃成立督導委員會，成員包括環境諮詢委員會委員、相關的決策局和部門代表、專家和學者。政府期望在二零零九年完成制訂新的空氣質素指標和長遠的空氣質素管理策略。我們預期新的空氣質素管理策略會對能源、運輸、工業生產、城市規劃、保育等政策範疇以及市民的生活方式帶來深遠的影響。由於關的研究範圍十分廣泛，故此需時十八個月。

2.5 措施

為在香港實施生產者責任計劃草擬法例，以減少廢物及鼓勵回收和循環再造。

說明

生產者責任計劃是《都市固體廢物管理政策大綱(2005-2014)》內的一項主要政策工具，透過落實「污染者自付」和「各盡其責」的原則去減少廢物，並把有用的物料回收和循環再造。在生產者責任計劃下，相關人士包括製造商、進口商、分銷商、零售商和消費者都須分擔產品用後的收集、回收、循環再造、處理和棄置的責任，以避免和減少有關產品對環境造成的影響。

我們已於二零零六年四月就有關的立法建議(即《產品環保責任條例草案》)諮詢委員會的意見。委員們原則上支持實施生產者責任計劃，但要求至少有一項生產者責任計劃的細節內容隨同綱領法例一併提交考慮。我們會積極跟進有關要求，並正就一系列的生產者責任計劃進行研究，而購物膠袋的生產者責任計劃的研究已步入較成熟的階

段。我們計劃在二零零六至零七立法年度向立法會提交《產品環保責任條例草案》。

2.6 措施

於二零零八至零九年度，進行改善化學廢物處理中心工程，以達到最新的歐盟廢氣排放標準。

說明

化學廢物處理中心已採用相當嚴格的環保標準，但為了進一步改善處理中心的環境表現，我們已計劃於二零零八年提升處理中心的廢氣潔淨系統，在二零零九年將多種污染物的排放上限進一步收緊及與歐盟採用的最新排放標準看齊。歐盟最新的危險廢物焚化爐排放標準是先進國家中最嚴謹的。

從環境監測結果顯示，處理中心煙囪氣體內各種污染物的濃度遠比現時的排放上限為低。大部份的污染物的濃度，已大致上達到歐盟新的排放標準，只有二氧化硫和二氧化氮的排放需進一步降低，故此我們建議在處理中心內現有的廢氣潔淨系統加裝除硫和除氮裝置，分別使污染物的排放符合新的排放標準。

2.7 措施

在規管非除害劑有毒化學品的《有毒化學品管制條例草案》制定為法例後，提請中央政府作出將《關於在國際貿易中對某些危險化學品和農藥採用事先知情同意程序的鹿特丹公約》適用於香港特別行政區的安排。

說明

《鹿特丹公約》的目的，是促進締約方在某些有毒化學品及除害劑的國際貿易中分擔責任及開展合作，保護人類健康及環境，免受此類化學品及除害劑可能造成的危害。該公約設立了一套強制性的事先知情同意程序，監控某些有毒化學品的進出口，並向締約方傳遞有關國家對進口該等化學品所作的決定。《鹿特丹公約》在二零零四年二月二十四日開始生效，並自二零零五年六月二十日起在中華人民共和國生效。由於我們沒有為遵行該公約所需的法例，該公約暫不適用於香港特區。當《有毒化學品管制條例草案》制定為法例後，我們會提請中央政府作出將《鹿特丹公約》適用於香港特區的安排。

2.8 措施

立法規定長怠速歐盟前期重型柴油車輛安裝催化器。

說明

我們在去年年底已完成為長怠速歐盟前期重型柴油車輛安裝催化器的資助計劃。共有 95%合資格車輛參與。我們計劃由二零零七年四月開始規定長怠速歐盟前期重型柴油車輛安裝催化器，現正準備修改法

例的工作，並將會諮詢委員的意見。

持續推行的措施

2.9 措施

如市民贊成藉徵收排污費支付全部經常費用，我們會繼續分階段落實淨化海港計劃第二期，以期在二零一三至一四年度完成計劃第二期甲的工程，並以二零零八至零九年度為目標提早於昂船洲污水處理廠興建消毒設施。至於計劃第二期乙的時間表將會在二零一零至一一年度再作檢討。

說明

隨著「淨化海港計劃」第一期於二零零一年年底建成，及於二零零四年公眾諮詢取得市民支持，我們現正分階段落實「淨化海港計劃」第二期的工程。首階段(即第二期甲)將收集海港內而不在第一期服務範圍內的餘下 25%的污水，並輸送到擴建後的昂船洲污水處理廠集中作化學處理。我們計劃於二零一三至一四年完成第二期甲工程。為了提早改善荃灣區內的泳灘水質，我們計劃將第二期甲部分消毒設施提前於二零零八至零九年落成。第二階段(即第二期乙)是將所有海港內的污水作生物處理，以長遠地保護海港的水質。至於何時才進行第二期乙，會取決於人口增長、污水流量的增加及水質變化的趨勢，我們將於二零一零至一一年就確實推行的時間表作出檢討。

第二期兩階段能否按現時的計劃最終落實將取決於社會人士會否同意長遠而言，我們可從排污收費收回全部污水處理的經常性開支。所以我們現正根據「污染者自付」的原則檢討污水處理收費計劃，並擬於今年第四季提出修改的建議(請參閱下文第 2.12 段)。

2.10 措施

實施於二零零六年九月提交中央政府的「香港特別行政區實施計劃」，以履行《關於持久性有機污染物的斯德哥爾摩公約》下的義務。

說明

為了《斯德哥爾摩公約》，香港特區已經制定「香港特別行政區實施計劃」，此實施計劃會作為中華人民共和國「國家實施計劃」的一部分，於二零零六年十一月十一日前提交《斯德哥爾摩公約》締約方大會。香港特區的實施計劃內容包括對香港特區持久性有機污染物排放、水平和環境／人體健康風險的初步評估，以及根據公約要求所制定管理持久性有機污染物的一系列行動。我們已於二零零六年九月把「香港特別行政區實施計劃」提交中央政府。

2.11 措施

位於南丫島的香港首台具商業規模的風力發電渦輪，已於二零零六年二月投產，我們會繼續監察兩家電力公司進行具商業規模的風力發電試驗計劃的進展，藉此向公眾示範及評估這種技術，並繼續推廣可再生能源的應用。

說明

兩家電力公司興建具生產規模的風力發電渦輪作為公眾示範及進行技術評估之用的試驗計劃，已取得良好進展。

香港電燈公司（港燈）在南丫島的風力發電渦輪已於二零零六年二月投產。中華電力有限公司（中電）已篩選兩個地點用以收集整年的風力數據並進行環境評估。在考慮風力數據及有關的環境評估報告後，中電將決定興建具生產規模的風力發電渦輪的選址。中電的風力發電渦輪計劃預期可於二零零七至零八年度完成。

2.12 措施

按「污染者自付」的原則，繼續檢討現時的污水處理收費計劃，並提出理順有關收費計劃的方案，以期達到公平分擔污水處理服務的支出。

說明

政府自一九九五年起實施污水處理收費計劃。多年來，政府一直為污水處理服務提供補貼，除承擔所有資本成本外，亦只從排污費收回50%經常性營運成本。近年，政府亦未能達到向30種須繳交工商業污水附加費（附加費）的行業收回全部處理商業污水的額外成本的目標。因此，為貫徹「污染者自付」的原則，政府已決定在推行下一期淨化海港計劃時，通過排污費及附加費收回污水處理服務的全部營運成本。我們現正檢討收費計劃，務求以溫和有序的方法，逐步調整收費，公平分擔有關支出。我們的目標是在今年第四季向立法會提交建議。

2.13 措施

繼續促成在香港以外地方循環再用本地惰性拆建物料。待有關招標程序完成後，首批公眾填料將於二零零七年第一季度運往內地作填海之用。

說明

我們已與內地當局就付運填海物料的實施細節達成共識。二零零六年一月，國家海洋局南海分局選定台山廣海灣一個填海工地接收本港的公眾填料。我們已於二零零六年年中為付運公眾填料招標，現階段正進行標書評審工作。

2.14 措施

與廣東省政府繼續實施地區空氣質素管理計劃，通過加裝脫硫設備、提高車輛排放標準(香港至歐盟 IV 期標準及廣東省至國 III 型(相當於歐盟 III 期)標準)、在工業採用清潔生產技術、為香港和廣東省的發電廠設立排污交易試驗計劃等善用資源和減少同一空氣域內廢氣排放的方法，致力把珠江三角洲地區四類主要空氣污染物的排放量在二零一零年降至兩地同意的水平。珠江三角洲區域空氣質素監測網絡於二零零五年十一月三十日開始運作，每天向公眾發布區域空氣質量指數，讓公眾知悉區域空氣質素的情況。

說明

香港特別行政區政府與廣東省政府在二零零二年四月達成共識，雙方會盡最大努力，在二零一零年年底或之前把區域內的二氧化硫、氮氧化物、可吸入懸浮粒子和揮發性有機化合物的排放量，以一九九七年為參照基準，分別減少 40%、20%、55%及 55%。如能達到上述目標，不但能使香港達到現行的空氣質素指標，還會大大改善整個珠三角區域的空氣質素和區內的煙霧問題。

為了達到上述減排目標，粵港政府於二零零三年十二月制訂了「珠江三角洲地區空氣質素管理計劃」(下稱「管理計劃」)，並且在粵港持續發展與環保合作小組之下成立了珠江三角洲空氣質素管理及監察專責小組(下稱「專責小組」)，跟進該管理計劃下包括在火電廠加裝脫硫設備、提高兩地車輛排放標準、減少工業生產工序的排放、為區內發電廠設立排污交易試驗計劃等的各項工作。

粵港雙方在二零零六年八月二日舉行的第九次合作聯席會議上再次肯定要達致二零一零年減排目標的決心，以改善區域空氣質素。至於《珠三角火力發電廠排污交易試驗計劃》，雙方知悉專責小組已為試驗計劃完成實施方案，下一步是在徵詢有關方面的意見後，今年內向有意參與試驗計劃的火電廠介紹實施方案。此外，雙方會於今年十月向公眾發布珠三角區域空氣監測網絡首半年度的監測結果報告。

2.15 措施

繼續對電力公司排放的空氣污染物設定總量上限及要求電力公司盡量使用天然氣發電。我們已經透過更新牌照，向青山、龍鼓灘及南丫島電廠設定空氣污染物排放總量上限。

說明

我們已於二零零五年八月一日為青山發電廠牌照續牌時，加入首個廢氣排放上限。其後亦同樣透過牌照續牌為龍鼓灘及南丫島電廠設定廢氣排放總量上限，以確保它們排放的廢氣盡可能減至最低。為達致二零零二年與廣東省協定的二零一零年減排目標，我們會按需要逐步收緊有關上限。

為盡量使用天然氣發電，港燈的首個燃氣聯合循環機組已在二零零六年七月接上電網，計劃於今年稍後時間作正式商業運行。中電亦已為其新的液化天然氣接收設備展開了規劃和環評工作，以安排新的天然氣供應來源。

2.16 措施

監察新自然保育政策下的管理協議及公私營界別合作試驗計劃的實施情況，以期更有效地達到加強保護私人土地上具重要生態價值生境的目標。

說明

根據二零零四年十一月公布的新自然保育政策，我們推行了兩項新保育措施的試驗計劃，即管理協議及公私營界別合作的試驗計劃，以提高 12 個優先保育地點的生態價值。

環境及自然保育基金委員會於二零零五年十月六日批准了 462 萬元的撥款，於鳳園及塱原實施三項管理協議試驗項目。

一個由生態、規劃、環境及工務等有關部門代表所組成的跨部門專責小組負責研究有關公私營界別合作的申請。由於公私營界別合作試驗計劃所涉及的問題較為複雜，而且變數甚多，因此審批時間較管理協議試驗計劃長。我們希望可盡快完成審批，及早公布結果。

2.17 措施

提交法例，規管建築塗料、印墨和指定消費品的揮發性有機化合物的含量上限，於二零零七年至二零一零年分期執行。

說明

為全面達到二零一零年的減排目標，改善空氣質素，我們必須有效管制揮發性有機化合物的排放。我們正在草擬法例，就建築塗料、印墨和指定消費品的揮發性有機化合物含量設定上限。我們將於今年內就規管計劃提出立法，於明年年底前起分階段執行各項管制措施。

2.18 措施

於二零零七年就加強管制電油和石油氣車輛排放的措施，包括使用路邊遙測設備和使用功率機來測試車輛廢氣排放，諮詢持分者。

說明

汽油和石油氣車輛排放的碳氫化合物和氧化氮可加劇地區性的煙霧問題。如不妥善保養，個別車輛的排放物數量可增加逾四倍。遙感測量可助找出這些高排放量的在用汽油和石油氣車輛，以便進行修理。和柴油車輛情況相若，功率廢氣測試較能檢查出這些汽油和石油氣車輛是否已解決排放過多廢氣的問題。我們會制訂建議，並在明年年初諮詢有關團體，以便利用這些證實有效的科技來加強管制汽油和石油

氣車輛的廢氣排放。

2.19 措施

與歐盟同步收緊車輛廢氣排放標準提高至歐盟 IV 期的規定。

說明

政府的既定政策，是在實際可行的情況下盡量在本港實施最嚴格的燃料和車輛廢氣排放標準。我們已為柴油和汽油實施歐盟 IV 期廢氣排放標準。由二零零六年一月一日起，歐盟會把新登記車輛的廢氣排放標準收緊至歐盟 IV 期。以重型車輛為例，符合新標準車輛的懸浮粒子和氮氧化物排放量比歐盟 III 期型號車輛分別減少 80%和 30%。立法會已經通過有關法例，現正分階段與歐盟同步收緊本港有關標準。

2.20 措施

致力推行《都市固體廢物管理政策大綱(2005-2014)》所建議的政策措施，透過落實「污染者自付」的原則，誘導市民改變生活習慣，從而達到減廢目標。重點政策措施包括就生產者責任計劃立法、設立環保園、引進都市固體廢物收費計劃、擴建現有堆填區及就先進的大型廢物管理設施制訂長遠方案。我們正透過加強公民教育，與市民及業界共同推行這些措施。我們會繼續與物業管理公司及居民緊密合作推行全港性的廢物源頭分類計劃。位於屯門第三十八區專供循環再造及環保工業發展之用的環保園，第一期將會於二零零六年年底招租。有關擴展現有堆填區的可行性研究與環境影響評估正在進行中。

說明

策略文件《都市固體廢物管理政策大綱(2005-2014)》已於二零零五年十二月發表。都市固體廢物管理策略會繼續沿用於在二零零五年五月發表《香港首個可持續發展策略》提及的三層廢物管理架構的三個方向所訂下的具體指標。這些指標如下 -

- (a) 指標 1 - 避免和減少產生廢物
根據二零零三年的水平，在二零一四年前每年減少香港產生的都市固體廢物量 1%。
- (b) 指標 2 - 回收、再用及循環再造
在二零零九年及二零一四年前分別增加都市固體廢物的回收率至 45%及 50%。
- (c) 指標 3 - 大量縮小體積及棄置不可減免的廢物
在二零一四年前將棄置於堆填區的都市固體廢物總量減至 25% 以下。

我們誠邀市民及相關人士與政府攜手，在「污染者自付」的原則下共同承擔，以達至上述的政策指標。

2.21 措施

促使《有毒化學品管制條例草案》盡早獲立法會通過。該條例草案規管非除害劑有毒化學品，包括被《關於持久性有機污染物的斯德哥爾摩公約》和《關於在國際貿易中對某些危險化學品和農藥採用事先知情同意程序的鹿特丹公約》所涵蓋的化學品。

說明

為更好保護公共健康及環境，我們於二零零六年五月把《有毒化學品管制條例草案》提交立法會，以規管非除害劑有毒化學品，包括被《關於持久性有機污染物的斯德哥爾摩公約》及《關於在國際貿易中對某些危險化學品和農藥採用事先知情同意程序的鹿特丹公約》所涵蓋的化學品。

《斯德哥爾摩公約》旨在保護人類健康和環境，免受持久性有機污染物（包括除害劑、工業化學品及無意產生的副產物）的潛在危害，該公約自二零零四年十一月十一日起在中華人民共和國（包括香港特別行政區）生效。

《鹿特丹公約》的目的，是促進締約方在某些有毒化學品及除害劑的國際貿易中分擔責任及開展合作，保護人體健康及環境，免受此類化學品及除害劑可能造成的危害。該公約設立了一套強制性的事先知情同意程序，以監控化學品及除害劑的進出口。該公約自二零零五年六月二十日起在中華人民共和國生效。當《有毒化學品管制條例草案》制定為法例後，我們會提請中央政府作出將《鹿特丹公約》適用於香港特區的安排。

立法會已經成立法案委員會審議條例草案。

2.22 措施

提交新法例，推行強制性能源效益標籤計劃，以協助消費者選購具能源效益的電器用品。

說明

建議的強制性能源效益標籤計劃的目的是幫助消費者選擇具能源效益的電器產品，並使市民更加認識使用更具能源效益產品的重要性。政府已在二零零五年七月推出關於建議的強制性計劃的公眾諮詢。鑑於在諮詢期間收到的意見相當正面，我們認為應推行有關的強制性計劃，涵蓋在本港供應的三類指定產品（即冷氣機、雪櫃及慳電膽）。我們現正草擬有關推行強制性標籤計劃的法例，並已與有關商會和供應商成立了兩個專責小組，以制定有關計劃的推行細節。

二零零五至零六年施政綱領

有利環保的發展

新措施

3.1 措施

建議新規例，管制指定物品的揮發性有機化合物含量。

進度/現況

在二零零六至零七年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.17 段。

3.2 措施

建議加強管制電油和石油氣車輛排放的措施，包括使用路邊遙測設備和使用功率機來測試車輛廢氣排放。

進度/現況

在二零零六至零七年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.18 段。

3.3 措施

採納歐盟時間表，在二零零六年把車輛廢氣排放標準提高至歐盟 IV 期。

進度/現況

在二零零六至零七年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.19 段。

3.4 措施

發表《都市固體廢物管理路向大綱》，闡述直至二零一四年的建議路向。討論文件的重心是根據「污染者自付」的原則，利用經濟措施，誘導市民改變生活習慣，從而達到減廢目標。這些新措施包括就產品責任制立法；推動全港實行廢物源頭分類；透過設立環保園，為回收再造業拓展新的經濟活動；就先進的大型廢物處理設施制訂長遠方案；以及引進都市固體廢物收費計劃。為使政府能夠全力推行上述措施，我們會邀請市民支持這路向大綱，並承擔「污染者自付」原則下的應有責任。

進度/現況

在二零零六至零七年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.20 段。

3.5 措施

提交法例，以管制與規管非農藥的危險化學品，包括被《關於持久性有機污染物的斯德哥爾摩公約》和《關於在國際貿易中對某些危險化學品和農藥採用事先知情同意程序的鹿特丹公約》所涵蓋的化學品。

進度/現況

在二零零六至零七年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.21 段。

3.6 措施

考慮市民和業界在為期三個月的公眾諮詢期中所提交的意見，然後就推出強制性能源效益標籤計劃草擬立法建議，以協助消費者選購具能源效益的電器用品。

進度/現況

在二零零六至零七年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.22 段。

持續推行的措施

3.7 措施

如市民贊成藉徵收排污費支付全部經常費用，我們會推行分階段落實淨化海港計劃第二期，以期在二零一三至一四年度完成計劃第二期甲的工程，並提早在二零零八至零九年度於昂船洲污水處理廠興建消毒設施。至於計劃第二期乙的時間表將會在日後再作檢討。

進度/現況

在二零零六至零七年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.9 段。

3.8 措施

制訂實施方案，以履行《關於持久性有機污染物的斯德哥爾摩公約》下的義務，並計劃在二零零六年將該方案提交中央政府。

進度/現況

在二零零六至零七年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.10 段。

3.9 措施

監察兩家電力公司進行具生產規模的風力發電試驗計劃的進展，藉此向公眾示範及評估這種技術，並繼續推廣再生能源的應用。

進度/現況

在二零零六至零七年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.11 段。

3.10 措施

按「污染者自付」的原則，檢討現時的污水處理收費計劃，以期達到公平分擔污水處理服務的支出。

進度/現況

在二零零六至零七年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.12 段。

3.11 措施

繼續落實「污染者自付」的原則。我們會於二零零五年十二月實施建築廢物處置收費計劃。這項計劃可提供經濟誘因，鼓勵減少該等廢物和把廢物分類，以便再用或循環再造。

進度/現況

建築廢物處置收費計劃已於二零零五年十二月一日實施，由二零零六年一月二十日起於政府廢物處置設施：包括堆填區、篩選分類設施及公眾填料接收設施處置建築廢物亦開始徵收建築廢物處置收費。而整體方面，建築廢物處置收費計劃的運作暢順，經各堆填區所處置的建築廢物跟在計劃實施前比較，減少了 36%。我們現正就建築廢物收費計劃的實施與業界共同進行檢討，預計檢討結果可於本年底向立法會環境事務委員會匯報。

3.12 措施

繼續促成在香港以外地方循環再用本地惰性拆建物料。我們已經在二零零五年六月十五日與國家海洋局南海分局簽署《香港廢棄物跨區傾倒管理實施方案》及《香港惰性拆建物料在內地海域處置管理實施方案》，就跨區傾倒疏浚物，以及在內地海域處置香港惰性拆建物料的技術細節，達成共識。我們將與有關當局繼續緊密合作，落實運送惰性拆建物料往內地作填海之用，以期在二零零五年年底進行招標。

進度/現況

在二零零六至零七年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.13 段。

3.13 措施

與廣東省政府繼續實施地區空氣質素管理計劃，通過加裝脫硫設備、提高車輛排放標準（香港至歐盟 IV 期標準及廣東省至歐盟 III 期標準）、在工業採用清潔生產技術、為香港和廣東省的發電廠設立排污交易試驗計劃等善用資源和減少同一空氣域內廢氣排放的方法，致力把珠江三角洲地區四類主要空氣污染物的排放量在二零一零年降至兩地同意的水平。在二零零五年，我們已在珠江三角洲開始一個包括 16 個監測點的聯合空氣質素監測計劃。

進度/現況

在二零零六至零七年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.14 段。

3.14 措施

對電力公司排放的空氣污染物設定總量上限及要求電力公司盡量使用天然氣發電。

進度/現況

在二零零六至零七年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.15 段。

3.15 措施

推行資助計劃，鼓勵車主以石油氣或電動小巴取代柴油小巴。

進度/現況

我們在二零零二年八月開始推行資助計劃，鼓勵車主早日以石油氣或電動小巴取代柴油小巴。在該項計劃下，公共小巴車主如以石油氣或電動小巴取代其柴油小巴，可分別獲發 60,000 元或 80,000 元的一筆過資助。至於私人柴油小巴，車主如以石油氣或電動小巴取代其柴油小巴，則可獲豁免首次登記稅。該計劃已於二零零五年底完成。目前，全港 4,300 多輛公共小巴中，其中 2,420 輛已轉為石油氣小巴。由二零零六年一月至七月，新登記的石油氣公共小巴和私家小巴，分別佔新登記小巴中約 70% 和 50%。

3.16 措施

推行為歐盟車輛廢氣排放標準生效前登記的重型柴油車輛安裝催化器資助計劃，並在安裝計劃完成後，立法規定所有這類型的車輛必須安裝這種裝置。

進度/現況

柴油車輛是本港路邊空氣污染的主要源頭，尤其是歐盟前期（即在一九九五年四月前首次登記）的柴油車輛，這類車輛所造成的污染，比符合更嚴格排放標準的新柴油車輛嚴重。為了改善路邊空氣質素，我們在二零零零年九月開始執行為歐盟前期柴油車輛安裝微粒消滅裝

置的資助計劃，並於二零零五年底結束。自二零零六年四月起，除須長時間在空轉引擎狀況下運作的歐盟前期重型柴油車輛(例如混凝土車)外，安裝微粒消滅裝置已成為所有歐盟前期柴油車輛的法定要求。我們現正準備修改法例，規定長怠速歐盟前期重型柴油車輛遵守同樣的法規，請參閱上文第 2.8 段

3.17 措施

落實推行新自然保育政策下的管理協議及公私營界別合作試驗計劃，以期更有效地達到加強保護私人土地上具重要生態價值生境的目標。

進度/現況

在二零零六至零七年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第 2.16 段。

環境運輸及工務局
二零零六年十月十一日

鼓勵車主盡早更換歐盟 IV 期型號車輛

- 車輛是香港空氣污染的第二大源頭，排放的懸浮粒子和氮氧化物佔全港總排放量約 25%。在各類車輛中，以柴油商業車輛造成的空氣污染最為嚴重，所排放的懸浮粒子和氮氧化物分別約佔全港總車輛排放量 90% 及 80%。
- 在各類柴油商業車輛的總排放量中，歐盟前期¹及 I 期²柴油商業車輛的排放量佔相當大的比重，與其實際的車輛數目不成比例。相對於歐盟 IV 期車輛，歐盟前期車輛的懸浮粒子和氮氧化物排放量分別多 30 倍及 2 倍；至於歐盟 I 期車輛的排放量則分別多 15 倍及 1.5 倍。目前，更換柴油商業車輛的速度十分緩慢。若不提供優惠鼓勵車主更換車輛，相信這類車輛很多仍會繼續在道路上行走。因此，我們必須尋求辦法鼓勵車主盡早更換這類車輛。如果這些車輛全部更換為歐盟 IV 期型號，由車輛排放的懸浮粒子和氮氧化物會分別減少 74% 及 38%。全港的懸浮粒子和氮氧化物排放量會分別減少 18% 及 10%。
- 政府計劃於 2007 年第二季推出一項計劃，向這些車輛的車主提供一筆過資助，鼓勵他們盡早更換為歐盟 IV 期車輛。合資格車輛的數目約為 74,000 輛。歐盟前期及歐盟 I 期柴油商業車輛可獲得的資助金額分別約為同類別車輛的汽車應課稅價值的 12% 和 18%。如果所有車主都申請資助，預計總資助金額為 32 億元。
- 政府規定有關資助只在指定時限內提供，以促使車主盡早更換舊車。為取得最高的空氣質素效益，我們建議歐盟前期車輛的資助期在資助計劃推出後 18 個月內結束，而歐盟 I 期車輛的資助期則為 3 年。至於 4 公噸以上引擎需長時間空轉的歐盟前期車輛，如已根據政府之前的資助計劃安裝減少排放物器件，則鑑於加裝的器件保用期為 5 年，今次的資助期會在 3 年內結束。
- 政府參照已於 2005 年年底結束的電動或石油氣小巴更換計劃，建議歐盟前期及歐盟 I 期柴油小巴的車主如改用電動小巴，可獲資助 80,000 元；改用歐盟 IV 期石油氣小巴，可獲資助 60,000 元；而改用歐盟 IV 期柴油小巴，則可獲資助 40,000 元。電動小巴、石油氣小巴和柴油小巴的資助額不同，反映三類小巴在環保效益上的差別。

¹ 歐盟前期車輛是指在 1995 年 4 月 1 日前首次登記的柴油商業車輛。

² 歐盟 I 期車輛是指在 1995 年 4 月 1 日至 1997 年 3 月 31 日內首次登記的巴士和重於 4 公噸的貨車；以及在 1995 年 4 月 1 日至 1998 年 9 月 30 日內首次登記的其他柴油商業車輛。

- 由於資助計劃是為減少空氣污染而設，我們建議要符合以下條件才可獲發資助 –
 - (a) 把現有車輛報銷；以及
 - (b) 新購置的車輛能符合適用於本港新登記車輛的現行法定廢氣排放標準，即歐盟 IV 期標準。

停車熄匙

- 社會對於路邊空氣污染問題表達了強烈的關注。
- 停車不熄匙會排放廢氣，影響環境和公眾健康。很多海外國家，包括夏季天氣炎熱潮濕的新加坡和日本都有規管停車熄匙的法例。
- 政府計劃在 2007 年年初就是否立法規管停車熄匙徵詢公眾的意見。
- 政府曾在 2000 至 2001 年，就立法規管停車熄匙諮詢了十八區的區議會、運輸業團體和立法會。鑑於當時社會上對這個問題沒有共識，所以政府致力加強公眾教育，積極呼籲駕駛人士養成停車熄匙的好習慣。
- 教育市民的工作似乎成效不大，市民投訴停車不熄匙的數字過去幾年一直上升 —

	2002 年	2003 年	2004 年	2005 年
投訴數字	238	236	296	308

- 立法會在 2005 年 12 月 7 日通過動議，促請政府立法規定駕駛人士停車等候時必須關上引擎。在 2006 年施政報告籌備期間，一些政黨亦再次提出類似建議。所以政府有需要再徵詢公眾的意見，再決定是否立法規管。
- 在 2000 年至 2001 年進行諮詢時，市民和運輸業界提出多種意見，很多回應者認為，基於運輸業的營運需要，全面規定停車熄匙的做法不切實際。他們建議向個別運輸業提供豁免。部分人擔心，在天氣炎熱的日子關掉車上的空調系統，會危害駕駛人士和乘客的健康。部分人指出，如管制計劃容許停車後保持引擎運轉一段短時間，會帶來執法問題。另外，亦有人擔心，部分駕駛人士可能會在路面兜圈以避免觸犯法例，以致排放更多廢氣，並可能會引起交通擠塞問題。

鼓勵使用廢氣排放少而燃油效率高的車輛

- 政府建議由 2007 年 4 月 1 日起，透過寬減首次登記稅 30%，每輛以五萬元為限，鼓勵市民使用環保私家車，以改善路邊的空氣質素。
- 建議的稅務寬減，適用於下列私家車 –
 - (a) 車輛排放的碳氫化合物和氮氧化物，不超出下列標準的 50% –
 - (i) 歐盟 IV 期廢氣排放標準；或
 - (ii) 2005 年日本廢氣排放標準；以及
 - (b) 車輛的燃料效率(以每公升燃料行走哩數計算)較相同重量類別車輛的平均燃料效率高至少 40%。
- 政府每年會按科技發展情況檢討給予稅務寬減資格的標準，確保只有在廢氣排放及燃料效率兩方面均表現卓越的車輛才獲得優惠。
- 環保私家車通常指燃料效率高（即排放較少溫室氣體）和排放較少影響健康的空氣污染物的車輛。建議的廢氣排放和燃料效率標準，與美國環境保護局的環保車指南及日本政府低廢氣排放量車輛計劃的最高等級相若。
- 推廣使用環保私家車，可帶來可觀的環保效益。若全港的私家車（現時為數約 34 萬輛）有 15% 由環保車取代，本港車輛排放的二氧化碳、碳氫化合物及氮氧化物會分別減少 1%、5% 及 1%。
- 為協助準私家車車主選購環保私家車，環境保護署（環保署）會在網站提供通過型號檢定的環保車輛型號一覽表。至於平行進口商進口的環保私家車，若進口商能充分證明車輛符合規定，環保署會認證車輛可獲稅務優惠的資格。
- 此外，政府也會以身作則，在政府車輛到期更換時，在配合運作和合理運用資源的情況下，優先考慮選購環保車輛。
- 我們會就稅務優惠資格標準諮詢業界和立法會的意見。環保署會在稅務優惠生效前公布合資格車輛型號資料。