

二零零七年十一月九日
討論文件

立法會
環境事務委員會

推廣使用環保燃料的措施

於二零零七年十一月二日，環境事務委員會主席要求政府向委員簡介有關推廣使用較環保燃料的措施，包括減低歐盟V期車用柴油的燃油稅至每公升五角六仙為期兩年的建議。

歐盟V期車用柴油

2. 我們建議由二零零七年十二月一日起，將歐盟V期車用柴油的燃油稅減至每公升五角六仙，為期兩年，令市場盡早作出供應，以及鼓勵駕駛人仕使用這種柴油。我們會先檢討這項措施，然後才在二零零九年與歐盟同步把有關標準訂為法定規格。

3. 相比現時市場上的超低硫柴油，歐盟V期車用柴油的含硫量少百份之八十。現有的柴油車輛使用這種較環保燃料並無技術障礙，更可令它們減少排放百份之八十的二氧化硫和百分之五的粒子。將來歐盟V期柴油車輛同時使用歐盟V期車用柴油，會比歐盟IV期柴油車輛使用超低硫柴油排放少百分之三十至四十的氮氧化物。至於重量不超過3.5噸的柴油車輛，其粒子排放量更可減少達百分之八十。

4. 考慮到歐盟V期車用柴油對環境帶來的好處，在亞洲國家中日本於本年一月已把它訂為法定車用柴油的規格。歐盟亦決定將於二零零九年一月開始把歐盟V期車用柴油訂為法定車用柴油的規格，並於同年十月開始分階段推行歐盟V期新登記車輛廢氣排放標準。我們亦計劃與歐盟同步實施相同的新標準。

5. 在本年首八個月，約有百分之四十進口到香港的車用柴油達到歐盟V期水平。根據統計署期間提供的入口價格資料，歐盟V期車用柴油比超低硫柴油每公升最多貴約一角。但我們必須強調，將來這兩

種燃料的差價仍取決於各種市場因素，例如供求情況。然而，建議中每公升五角六仙的優惠稅率應可令歐盟V期車用柴油在價格上比超低硫柴油較有競爭力。

6. 環境局局長已親自與各主要油公司會面，鼓勵他們把稅務優惠帶來的得益回饋顧客。各油公司均已作出積極回應，承諾在扣除所增加的成本後，適當地把稅務優惠反映在歐盟V期車用柴油的零售價格上。

生化柴油

7. 為推廣生化柴油的使用，政府承諾維持生化柴油的免稅政策，並會制訂生化柴油用作車用燃料的規格說明。

8. 生化柴油是一種可再生能源。以它替代石化柴油可減少溫室氣體排放和幫助紓緩全球性暖化。但是，生化柴油比石化柴油昂貴。為支持全球應付氣候變化和實現政府對減少溫室氣體的承諾，我們會維持現行車用生化柴油的免稅政策，以鼓勵車主使用它作為車用燃料。

9. 為促進生化柴油市場的發展，我們將會參考歐盟標準，透過修訂《空氣污染管制(汽車燃料)規例》(第311L章)，以制訂車用生化柴油的規格說明。這將會確保燃料質素，從而加強使用者的信心和幫助控制它對環境的影響。為籌備立法工作，我們將會在短期內展開諮詢，務求在二零零九年年初開始實施這項規定。

10. 所有主要汽車製造商均接受在其車輛中使用B5(即在超低硫柴油中混入百份之五的生化柴油)而不會引起兼容性問題。若果在一些並不兼容的車輛中使用較高濃度的生化柴油，可能引致腐蝕燃油系統的問題。因此我們建議參照歐盟的現行做法，要求售賣含超過百份之五的生化柴油的車用柴油售賣點，強制使用標籤。這項要求將有助車主選擇適合其車輛的燃料。

渡輪營運商轉用較潔淨的燃料

11. 根據二零零五年的數據，船隻所排放的污染物，包括二氧化

硫、氮氧化物及可吸入懸浮粒子，各佔全港相關污染物的總排放量的百份之4.6，百份之17.7及百份之7.1。港內渡輪噴出黑煙不僅有礙觀瞻，亦成爲市民大眾、遊客及外國媒體的批評焦點。

12. 轉用較潔淨的燃料可以有效減少船隻的二氧化硫排放量。本港政府船隻自二零零一年起已開始使用超低硫柴油。美國加州自二零零六年起亦已要求其船隻使用比超低硫柴油更潔淨的燃料。我們計劃成立一個工作小組，成員包括有關的政府政策局/部門，並會邀請渡輪營運商參與，以進行試驗計劃，探討使用超低硫柴油的可行性。

工商業運作使用超低硫柴油

13. 工商業運作使用工業柴油爲本港第二大二氧化硫排放來源。爲改善空氣質素，我們需要將工業柴油的含硫量從不高於百份之0.5收緊至不高於百份之0.005的超低硫柴油水平，以減少這類運作的二氧化硫排放。這項建議可減少工商界二氧化硫排放達百份之九十九，即3 110公噸，佔全港的總二氧化硫排放量百份之3.7。

14. 我們已在二零零六/零七年諮詢有關業界。他們普遍支持政府改善空氣質素的政策，唯有部分業界人士擔心這項新措施會對業界在財政上做成影響。

15. 我們計劃在諮詢立法會環境事務委員會及工商事務委員會的委員後，在二零零八年第一季開始進行所需的法例修改工作。

環境保護署

二零零七年十一月