

因應 2009 年 6 月 18 日會議上所作討論而採取的跟進行動

- (1) 報告設立低排放區的暫定時間表、覆蓋範圍、對改善空氣素的效用及所採取的措施/獎勵辦法，以鼓勵專營巴士公司參與設立低排放區的試驗計劃。同時報告當專營巴士公司拒絕參加試驗計劃時的備用方案；及
- (2) 報告更換現時專營巴士車隊中約 5,800 輛未能達到歐盟 IV 期排放標準的巴士所需的時間。政府應進一步考慮採購和租賃所需要更換的巴士給專營巴士公司，以期加快更換過程。

請參閱附錄 1 就上述兩項問題，即設立低排放區的時間表及覆蓋範圍及早日更換舊型號專營巴士所提供的資料。

- (3) 報告為本地渡輪使用超低硫柴油進行試驗的詳細安排，包括時間表、每一間參與試驗的渡輪公司所提供的船隻數目等。

我們正安排為參與試驗計劃的渡輪提供加油服務。我們打算於二零零九年下半年開始進行試驗，試驗將維期九個月。現時，共有三家渡輪營辦商合共提供五艘渡輪參與試驗，分別為新世界第一渡輪服務有限公司提供三艘客輪；港九小輪有限公司提供一艘客輪；及香港油蔴地小輪船有限公司提供一艘汽車渡輪。

二零零九年七月八日
資料文件

立法會環境事務委員會 改善空氣質素小組委員會

低排放區試點及更換舊型號專營巴士

目的

因應委員在二零零九年六月十八日的會議中要求，本文件提供關於設立以專營巴士為目標的低排放區的建議及更換舊型號專營巴士的進一步的資料。

建議的低排放區試點

2. 設立低排放區試點的切實可行性及時間安排，主要是取決於是否有足夠可以符合建議的最低排放標準的專營巴士，進入低排放區。目前，超過 80%行駛於三條穿越銅鑼灣、中環及旺角的主要巴士通道的專營巴士已經屬歐盟 II 期或以上標準。為進一步改善這些主要巴士幹道的路邊空氣質素，我們必須將排放標準訂立在一個高於歐盟 II 期的水平，例如歐盟 III 期或以上。在專營巴士的車隊中，只有約 1,300 輛屬於歐盟 III 期或以上型號 - 其中約 1,200 輛為歐盟 III 期；約 50 輛為歐盟 IV 期及 1 輛歐盟 V 期巴士。這數目遠低於目前行駛於三條主要巴士幹道超逾 2600 輛的專營巴士。在歐盟 III 期或以上型號專營巴士中，城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司(城巴/新巴)車隊只約佔 110 輛，少於城巴/新巴行駛於途經銅鑼灣的繁忙通道的巴士總數的五分之一。因此，要在繁忙交通幹道設立低排放區試點，為路邊空氣質素帶來顯著的改善，還需要有相當額外數量的更環保巴士。

3. 在我們的設立低排放區試點的研究中，我們必須考慮上述現有專營巴士車隊中的組合，為推行計劃所需要的更環保巴士的數目，以及專營巴士營辦商在未來數年更換巴士的計劃。我們會根據研究的結果，評估在不同方案下設立以專營巴士為目標的低排放區試點的影響，以便對有關構思是否可行；及若可行，應如何設計及推行低排放區試點，作出建議。專營巴士公司一直與政府合作，為我們的研究提供必要的協助。由於我們仍在研究設立低排放區試點可行性的階段，為假設專營巴士公司將會拒絕參與試點計劃而制定備用方案，是過早的考慮。

提升整個專營巴士車隊至歐盟 IV 期或以上巴士

4. 現時大約有5,800輛專營巴士，專營巴士公司早已承諾只會用車齡少於18歲的巴士提供專營巴士服務。根據現時專營巴士的車齡分佈，我們預計所有歐盟前期、歐盟 I 期和歐盟 II 期巴士將分別於2012, 2015及2019年或之前退役；而歐盟 III 期巴士將於2026年或之前退役。專營巴士公司剛向運輸署提交他們的未來五年遠期計劃(包括淘汰舊巴士及購置新巴士的計劃及建議)。運輸署會審核這些計劃，並會與巴士公司進行商討以達成一個議定計劃。

5. 至於建議由政府購買用作替換的巴士，然後租用給專營巴士公司，以加快更換專營巴士，我們對此建議有所保留。因為這做法會在其他行業引來類推效應。更何況，根據專營巴士公司的巴士更換計劃，由現時至2015年，巴士供應商將要每年大約供應400輛巴士，以更換約1,800輛的歐盟前期和歐盟 I 期巴士。雙層巴士為本港專營巴士公司主要營運工具，而巴士供應商生產雙層巴士的產能有限，他們未必能夠在短期內應付突然及大量增加的雙層巴士的需求。

環境保護署

二零零九年六月