

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1098/10-11(05)號文件

檔 號：CB1/PL/EA

環境事務委員會

2011年1月24日舉行的會議

關於專營巴士公司試驗混合動力巴士的 背景資料簡介

目的

本文件載述專營巴士公司試驗混合動力巴士的背景，並概述環境事務委員會(下稱"事務委員會")提出的意見和關注事項。

引言

2. 在繁忙路段，專營巴士是路邊空氣的主要污染源。截至2010年3月底，合共約有5 800輛來自不同專營巴士公司的巴士在服役中。所有專營巴士公司用作經營專營巴士服務的巴士車齡均須在18年以下，專營巴士公司正按有關規定陸續更換其現役巴士。這項安排已考慮巴士營運商的維修保養和營運能力、財力，以及為公眾提供妥善和高效率服務的責任。現有專營巴士中，約2 300輛巴士(佔現有專營巴士的40%)，包括所有歐盟前期和歐盟I期巴士，以及部分歐盟II期巴士，將於2015年年底或之前退役，巴士車隊會尚餘約2 100輛歐盟II期巴士。

3. 為減少本港專營巴士車隊廢氣排放，專營巴士公司已為其歐盟前期和歐盟I期巴士安裝柴油催化器，可減少微粒排放量約30%，並在技術可行的情況下，於其歐盟II期和III期巴士加裝柴油微粒過濾器，可減少微粒、碳氫化合物和一氧化碳排放量約80%或以上，預計安裝工作在2010年年內完成。政府當局亦正在研究是否適宜在歐盟II期和歐盟III期巴士加裝選擇性催化還原器，以減少專營巴士車隊的氮氧化物排放。

4. 行政長官在2010-2011年度施政報告中宣布，最終政策目標是全港使用零排放的巴士。當現有巴士專營權在未來數年陸續屆滿時，政府當局會在新的專營權中加入條款，要求巴士公司在更換巴士時，在考慮公司和乘客的負擔能力及可行性後，積極使用零排放或最環保巴士。

專營巴士公司試驗混合動力巴士

5. 混合動力巴士無論在耗油量和和其他環保表現方面，均較傳統柴油巴士優勝。把混合動力巴士引進香港有助減少碳足跡及改善路邊空氣質素。不過，混合動力巴士的價格較傳統巴士為高。它們能否應付本地專營巴士的運作要求，特別是在斜坡及炎熱天氣下使用空調，仍存有疑問。為測試它們在香港環境下運作的效益和表現及收集營運數據，政府當局建議全數資助專營巴士公司購置6輛混合動力巴士，在繁忙路段試驗行駛。如果巴士公司有意測試其他更環保巴士，例如電動巴士，政府亦願意同樣資助。

事務委員會進行的商議

6. 在2010年10月22日及25日的事務委員會會議上，委員因應行政長官2010-2011年度施政報告所載環境局的政策措施討論該擬議測試時，對於專營巴士公司應獲得資助，購置6輛混合動力巴士，以測試該等車輛在香港環境下運作的效益和表現，但其他交通機構(例如渡輪公司)卻不合資格獲得資助，部分委員認為並不公平。他們要求政府當局說明，在甚麼情況下，專營巴士公司須使用該等通過測試的混合動力巴士。

最新發展

7. 政府當局建議在2011年1月24日的事務委員會會議上向委員簡介專營巴士公司試驗混合動力巴士的事宜。

相關文件

2010-2011年度施政報告 —— "施政綱領"

<http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/1011agenda-c.pdf>

行政長官在2010年10月13日立法會會議席上發表的施政報告
<http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/1011policy-c.pdf>

政府當局就2010年10月22日環境事務委員會會議提供的資料文件
<http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/ea/papers/ea1022cb1-41-1-c.pdf>

2010年10月22日環境事務委員會會議的紀要
<http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/ea/minutes/ea20101022.pdf>

2010年10月25日環境事務委員會會議的紀要
<http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/ea/minutes/ea20101025.pdf>

立法會秘書處
議會事務部1
2011年1月18日