

附件 II

立法會
環境事務委員會
改善空氣質素小組委員會
回應就 2012 年 6 月 27 日會議上
所討論事項第(二)及(四)至(七)項的跟進行動

檢討空氣質數指標

(二) 提供報告，闡述珠三角地區 2010 年後減排安排的最新進展

為改善區域空氣質素，香港特區政府與廣東省政府在 2002 年 4 月達成共識，同意盡最大努力，把珠三角地區(包括香港)內四種主要空氣污染物，即二氧化硫(SO₂)、氮氧化物(NO_x)、可吸入懸浮粒子(RSP)和揮發性有機化合物(VOC)的排放量，以 1997 年為參照基準，在 2010 年或之前分別削減 20%至 55%。

雙方在 2009 年 8 月同意就兩地 2010 年的減排情況進行評估，並在此基礎上研究下一階段的減排目標及方案。

為進行有關研究，兩地成立了科研小組，並先後舉行多次技術會議及討論，就研究的範圍、方法和時間表，以及初步研究結果進行討論。科研小組又就區內主要污染源，與及不同措施的減排潛力進行了深入研究；過程中分析了粵港珠江三角洲區域空氣監控網絡的過往監測結果；同時亦考慮了兩地減排措施的成效。

科研小組已就研究結果向由特區政府環境局局長及廣東省環保廳廳長共同主持的粵港持續發展與環保合作小組(合作小組)下的專家小組作出匯報，讓其客觀及全面地制定下一階段的減排目標。

粵港兩地的減排研究及商討已進入最後階段，雙方同意繼續減排，以進一步改善珠三角地區的空氣質素。我們期望在短期內公佈結果，減排計劃將以 2010 年為基線，

為該四類污染物訂定 2015 及 2020 年的減排目標及方案。屆時我們會向立法會匯報結果。

- (四) 提供本港現有歐盟前期、一期及二期柴油商業車輛數目和在兩個資助計劃下這類車輛已被替換的數目，及推出措施(例如增加舊商用車輛牌照費及驗車頻率)以抑制繼續使用這類車輛遇到的困難

歐盟前期、一期及二期柴油商業車輛數目(截至 2012 年 3 月底)載列於下表：

車輛排放標準	商業車輛數目(截至 2012 年 3 月底)
歐盟前期	17,644
歐盟一期	12,735
歐盟二期	23,435
總數	53,814

在政府一筆過資助更換歐盟前期及一期柴油商業車輛計劃下，約有 11,300 輛歐盟前期及 5,800 輛歐盟一期車輛已被替換，參與率約為 30%。現時推行中的歐盟二期柴油商業車輛資助計劃約有 3,300 輛車輛參與，約佔合資格車輛 12%。

歐盟前期及一期的一筆過資助計劃的反應顯示我們需要以賞罰兼備的方法達到目的。因此，我們分別在 2008 年 11 月 24 日及 2010 年 3 月 10 日在立法會環境事務委員會及其改善空氣質素小組委員會的會議上提出增加舊商業車輛牌照費的建議，作為抑制繼續使用這類車輛的措施。然而，我們未能獲得委員會成員對建議的支持。在考慮到淘汰污染較嚴重車輛以改善路邊空氣質素時，我們會諮詢持份者及相關政策局及部門，以制定措施，並在適當時候諮詢立法會。

- (五) 設立專營巴士低排放區試點對其他區域的影響，因低排放專營巴士的比例在其他區域會相應減少

為改善繁忙路段的空氣質素，我們的計劃是要求專營巴

士公司到 2015 年，調派低排放巴士(即達到歐盟四期或更佳排放水平) 行駛銅鑼灣、中環及旺角繁忙路段三個低排放區試點的路線。由於這些巴士亦會服務低排放區試點以外的地區，所以這些地區亦會受惠於此等較清潔巴士。

要達致到 2015 年只有低排放巴士才可駛經低排放區試點的目標，有關專營巴士公司需要大約 2,400 輛低排放巴士。而大規模為歐盟二期和三期專營巴士加裝選擇性催化還原器可提升它們的排放表現至歐盟四期或更佳排放水平，配合新購置的低排放巴士，正可達致實施低排放區所需巴士數目。我們現正與專營巴士公司為在 2015 年年底前完成加裝計劃的目標盡最大努力。

加裝選擇性催化還原器的中期報告

(六) 請說明進行試驗的費用，試驗巴士服務的巴士路線，預期大規模加裝選擇性催化還原器的費用，及將來更換還原器的負責方（政府部門或專營巴士公司）

為六輛巴士加裝選擇性催化還原器進行試驗的費用約 210 萬元。費用包括設計，供應及安裝相關器件，以及提供人力支援進行在路上廢氣排放測試和編制相關的檢討報告。為了配合日常運作的需求，這些試驗巴士會被調配到駛經市區和高速公路的路線上行走。

對於建議中的選擇性催化還原器大規模加裝，我們目前估計將包括大約 3,700 輛歐盟二期和三期專營巴士，而大規模加裝的總支出預計約為 5.55 億元。當試驗完成後，我們將可作出更詳細的費用評估。政府會全數資助巴士公司為歐盟二期和三期巴士加裝催化還原器，而巴士公司則需承擔日後的營運、保養及維修（包括更換破舊的催化還原器）的費用。

(七) 提供資助專營巴士公司，以提早更換巴士方案（如從現時的18年至15年）和全面進行加裝建議之間的成本效益比較

現時，各專營巴士公司必須使用車齡少於 18 年的巴士提供專營巴士服務，並按此標準安排更換現役巴士。上述安排已顧及巴士公司的維修保養、營運及財政等能力，以及他們有責任為市民提供妥善及高效率的服務。根據上述安排，於 2013 年和 2017 年間，預計約 3,000 多輛巴士將會退役和被更換。由於數目眾多，當考慮是否應加快巴士更換計劃時，我們需考慮對專營巴士公司所涉及的現金流量和相關財務費用、所需的巴士交貨時間，以及因大批訂單可能引致對成本、營運及交收時間表等因素所帶來的影響。

環境局/環境保護署
2012 年 7 月