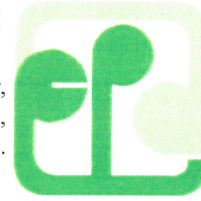


本署檔案
OUR REF: () in EP 11/V1/77/2 Pt.3
來函檔案
YOUR REF:
電話
TEL NO: 2594 6309
圖文傳真
FAX NO: 2572 0306
電郵
E-MAIL: daveho@epd.gov.hk

Environmental Protection Department
Air Policy Division
33/F, Revenue Tower,
5 Gloucester Road,
Wan Chai, Hong Kong.



環境保護署
空氣質素政策科
香港灣仔
告士打道五號
稅務大樓三十三樓

香港中區立法會道1號
立法會綜合大樓
環境事務委員主席
鄭泳舜議員

鄭主席：

環境事務委員會
跟進事項

繼環境事務委員會在2021年7月19日的會議上討論了「《香港清新空氣藍圖2035》」後，謝偉銓議員在2021年7月20日致函閣下向環境局及環保署提出跟進問題，本署回覆現載列於附件。

如有任何疑問，歡迎致電2594-6460與葉浩然先生聯絡。

環境保護署署長

(何德賢  代行)

2020年8月27日

副本送：謝偉銓議員（經電郵：info@tonytsewaichuen.com）

有關《香港清新空氣藍圖 2035》的跟進問題

就謝偉銓議員的提問，具體回覆如下：

(一) 政府由 2015 年 12 月 31 日起分別在銅鑼灣、中環及旺角三個繁忙路段設立專營巴士低排放區。專營巴士公司須調派低排放巴士（即符合歐盟四期或以上排放標準的巴士）在區內行走。自 2019 年 12 月 31 日起，政府已收緊三個專營巴士低排放區的排放標準至歐盟五期或以上。根據專營巴士公司的資料，差不多所有 (99% 以上) 行經專營巴士低排放區的都是低排放巴士。

在中環、銅鑼灣及旺角的繁忙路段，專營巴士佔的交通流量可高達四成，當中有不少巴士亦會途經不同地區如海底隧道入口等。在這 3 個繁忙路段設立專營巴士低排放區，只讓低排放專營巴士行走，不僅可改善專營巴士低排放區內的路邊空氣質素，低排放巴士行經的其他地區亦同樣受惠。

除設立專營巴士低排放區外，政府一直致力實施一系列車輛廢氣排放管制措施，以持續改善全港路邊空氣質素，當中包括：

- 全力推展《香港電動車普及化路線圖》下的各項措施，為廣泛應用電動公共交通工具及商用車作準備。
- 於 2020 年 6 月完成淘汰約 80 000 輛歐盟四期以前柴油商業車的計劃後，緊接在 2020 年 10 月推出新計劃，在 2027 年年底前分階段淘汰約 40 000 輛歐盟四期柴油商業車。
- 自 2014 年起設置流動遙測儀器，偵測排放過量廢氣的汽油和石油氣車輛。過量排放車輛的車主須在指定時間內維修車輛以糾正過量排放的問題。

由 2013 年至 2020 年，銅鑼灣、中環及旺角主要路邊空氣污染物（包括可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子、二氧化氮及二氧化硫）的平均濃度分別下降 46%、49%、42% 和 55%，顯示近年推行的各項空氣質素改善措施已發揮成效。

(二) 及 (三) 為改善路邊空氣質素和保障公眾健康，政府持續收緊首次登記車輛的廢氣排放標準，現時首次登記的柴油巴士廢氣排放標準已收緊至歐盟六期。截至 2020 年年底，超過八成半已領牌的專營巴士屬歐盟五期或以上水平。此外，政府計劃於 2022 年開展試驗，資助專營巴士公司為歐盟五期的柴油雙層巴士加裝強化選擇性催化還原器，以減低其氮氧化物的排放至歐盟六期相約水平。視乎測試結果及所需資源，我們會與專營巴士公司商討為其他合適巴士加裝相關裝置的安排，以進一步減少柴油巴士的排放。

政府已撥款 1.8 億元，全數資助專營巴士公司購置共 36 輛電動單層巴士進行試驗，以測試它們在本地環境下的運作表現、可靠性及經濟可行性。政府亦正與專營巴士公司合作，於合適的巴士總站及巴士車廠設置新的充電設施，讓電動單層巴士可於日間運作時補電，並測試這種運作模式可否配合香港頻繁的巴士服務。此外，因應近期電動雙層巴士技術的發展，新能源運輸基金已向專營巴士公司及香港鐵路有限公司批出資助購買合共 5 輛電動雙層巴士，預期會於 2023 年陸續在港開展試驗。

政府在 2021 年 3 月推出首份《香港電動車普及化路線圖》(《路線圖》)後，社會的反應相當正面，當中，已有專營巴士公司公布購入電動巴士及在新車廠設置充電設備的詳細計劃，或正積極研究在香港使用氫燃料電池巴士的可行性。例如，在《路線圖》公佈後，九巴公佈計劃，包括分階段增購單層及雙層電動巴士並希望在 2025 年前車隊達到數百輛電動巴士，同時正籌劃在不同地點構建充電網絡以支援電動車隊。

《路線圖》已訂下政府在未來推動使用電動車的整體政策方向，政府亦將全力推展《路線圖》下的各項措施。電動車技術日新月異，政府訂下了約每五年一檢的安排，以緊貼內地和國際間的技術發展，適時檢視《路線圖》下的各項政策和措施，以配合香港致力爭取於 2050 年前實現碳中和的目標。就專營巴士而言，我們會審視雙層電動巴士在未來幾年的試驗和使用情況及其運作表現，力求約在 2025 年制定更具體的電動化計劃及時間表。

(四) 政府沒有強制規定小巴所用的能源／燃料類別，小巴車主可考

慮其運作需要而決定使用石油氣、柴油或電力車種。現已登記的公共小巴約八成使用石油氣，其餘則使用柴油。基於商業考慮，本港市場上唯一供應石油氣小巴的製造商已於去年年底停止生產石油氣小巴。

正如上文所述，現時首次登記的柴油小巴廢氣排放標準已收緊至歐盟六期。由於減排技術提升，歐盟六期柴油小巴排放的氮氧化物及可吸入懸浮粒子，會比歐盟五期的柴油小巴分別大幅減少達80%和50%，對比歐盟四期舊柴油小巴減幅則更大。此外，使用多年的石油氣小巴排放會隨年月有所增加，現有的舊小巴將來轉用歐盟六期柴油小巴，其整體排放表現不會倒退。此外，政府繼於2020年6月完成淘汰約80 000輛歐盟四期以前柴油商業車(包括柴油公共小巴)的計劃後，在2020年10月推出新計劃，在2027年年底分階段淘汰約40 000輛歐盟四期柴油商業車。淘汰計劃有助減低柴油公共小巴車隊的廢氣排放。

就石油氣小巴的維修及安全，石油氣小巴的燃料系統由生產商按相關的國際標準而設計，而石油氣燃料缸必須屬於獲機電工程署(機電署)所批准的類型，審批過程中已確保車輛的燃料系統適合在香港安全地使用。此外，石油氣燃料缸的擁有人必須安排石油氣燃料缸每5年接受不少於一次的試驗及檢驗，以確定其能夠持續安全使用。另外，機電署亦一直向業界宣傳有關安全使用石油氣燃料系統的要點，並要求業界按車輛製做商的指引，定期進行檢查及維修，以確保車輛能正常運作。石油氣車輛計劃推行以來一直都保持良好的安全記錄。此外，政府會繼續使用流動遙測儀器，偵測排放過量廢氣的石油氣小巴，並要求相關車主維修過量排放的車輛。

(五) 政府一直透過管制船用燃料的含硫量，以減少船隻排放的空氣污染物。自2014年4月1日起，政府規定本地供應的船用輕質柴油的含硫量不得超過0.05%，有關管制主要涉及本地及跨境船隻。在遠洋船方面，政府自2015年7月1日起管制遠洋船在停泊期間必須轉用含硫量不超過0.5%的燃料(即低硫燃料)。自2019年1月1日起，政府把有關管制擴展至所有在香港水域內的船隻(包括遠洋船)，不論該船隻正在航行或停泊，都必須使用合規格燃料(包括低硫燃料或液化天然氣)，與國家在珠江三角洲水域實施的船舶大氣排放控制區管制看齊。

為進一步減少船隻排放的空氣污染物，政府將會探討進一步收緊本地供應船用燃料的含硫量上限，由現時的 0.05% 減至 0.001%。考慮到新冠肺炎疫情對全球經濟造成的影響，航運業亦不能幸免。環保署會密切注視疫情的發展和經濟狀況，與航運業界保持溝通，以便在合適的時機推出措施。

在執法方面，環保署按照國際的做法，抽查遠洋船的燃料交付單和燃料使用紀錄，並在有需要時派員突擊檢查遠洋船和抽取燃料樣本作含硫量化驗，確保遠洋船在香港水域內使用合規格燃料，及對違規的遠洋船採取法律行動。另外，環保署運用配置在無人機上的空氣污染物嗅探系統，實時監測遠洋船的空氣污染物排放，從而分析船隻所使用燃料的含硫量，有助偵查涉嫌違規的遠洋船。

- 完 -