

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)782/10-11(04)號文件

檔 號：CB1/PL/EA

環境事務委員會

2010年12月20日舉行的會議

關於綠色運輸試驗基金的 背景資料簡介

目的

本文件載述綠色運輸試驗基金(下稱"試驗基金")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。

背景

2. 運輸業(包括道路及水上運輸)是本港第二大空氣污染源，約佔全港二氧化硫排放量6%及可吸入懸浮粒子和氮氧化物排放量各37%。車輛排放的廢氣亦是路邊空氣污染的主要成因。在溫室氣體方面，運輸業佔本地排放量約16%。因此，推廣綠色運輸不但可改善空氣質素，亦可減少碳排放，有助避免全球氣候變化。

綠色運輸試驗基金

3. 為鼓勵運輸業試驗低碳的綠色運輸技術，財政司司長在2010-2011年度政府財政預算案演辭中建議撥款3億元，成立試驗基金，供運輸業申請，並讓公共運輸營辦商首先申請。試驗基金會鼓勵運輸業引入更多綠色創新技術，有助改善空氣質素和促進香港市民的健康，同時使綠色技術可以在香港萌芽發展，促進低碳經濟。

目標運輸界別

4. 政府當局建議試驗基金首先以公共交通服務的營辦商為對象，當中涉及的士、公共小型巴士、專營巴士、非專營巴士(例如旅遊車、屋邨巴士、學校巴士等)和渡輪。由於貨車(包括特別用途車輛)是單一最大的排放源，其排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物分別佔運輸業整體排放量61%和41%，政府當局亦認為值得把該等營辦商列為試驗基金的合資格申請者。

綠色及創新技術的種類

5. 新的化石燃料引擎技術，而在引擎設計或構造方面包含了很大程度的創新性，應符合資格申請試驗基金。政府當局會先諮詢有關持份者，包括運輸業及綠色運輸技術的準供應商，然後制訂綠色技術及產品的特定資格準則。

合資格申請者

6. 政府當局預計本地運輸營辦商(包括跨境運輸)會首先提出申請。為了實現該計劃的目的，即促進綠色技術，政府當局建議鼓勵合資格申請者應夥拍綠色運輸技術的準供應商、研究機構或其他相關持份者提出申請。

運輸業界的參予

7. 政府當局認為較可取的，是申請獲接納的機構需承擔試驗的部分費用，以便參與營辦商的承擔可與政府的支持相應。這亦可讓試驗基金惠及更多有意申請者，及防止輕率的申請。

評核試驗表現

8. 政府當局考慮委託第三方評核試驗中的新技術的環境表現，以及收集數據並向環境保護署報告。當局亦可考慮委託合適的代理機構協助管理試驗基金。

其他鼓勵使用較環保車輛的資助計劃

9. 政府當局初步的意見是，試驗基金的合資格申請者如符合其他資助計劃的相關條件，仍繼續合資格申請有關計劃的資助。該等計劃包括旨在鼓勵把歐盟II期商業車輛更換為歐盟IV期或更高排放標準商業車輛的擬議資助計劃，以及環保商業車輛及環保汽油私家車首次登記稅寬減計劃。

事務委員會進行的商議

10. 在2010年4月26日的事務委員會會議上，當局就如何以最佳的方式設立和運作試驗基金諮詢委員。

11. 部分委員強調，當局需要更靈活地審核試驗基金的申請，以鼓勵業界參與。這樣不僅可令綠色技術萌芽發展，亦可在香港推動低碳經濟。鑒於海外已有綠色運輸技術，其他委員認為，試驗基金的目的應是試驗該等技術是否適合供日常運作之用，而不是鼓勵在香港發展該等技術。當局在審批申請時應小心謹慎，避免可能出現濫用情況，以及日後才發現在香港使用獲批資助的技術並不可行的情況。當局應考慮成立委員會，邀請專家就須引入的技術的類別表達意見。他們指出，倘若業界在試驗成功後不準備繼續使用該等新技術，試驗基金便沒有用處。

最新發展

12. 政府當局會在2010年12月20日的事務委員會會議上簡介試驗基金的實施細節。

相關文件

政府當局就2010年4月26日環境事務委員會會議提供的資料文件
<http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/ea/papers/ea0426cb1-1663-3-c.pdf>

2010年4月26日環境事務委員會會議的紀要
<http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/ea/minutes/ea20100426.pdf>

立法會秘書處
議會事務部1
2010年12月14日