

二零一零年十二月二十日  
討論文件

## 立法會環境事務委員會

### 綠色運輸試驗基金

#### 目的

本文件就綠色運輸試驗基金的建議實施框架徵詢委員意見。

#### 背景

2. 為鼓勵運輸業界試驗低污染和低碳的綠色運輸工具和相關技術，財政司司長在本年度預算案演詞中建議撥款 3 億元，成立綠色運輸試驗基金(基金)。我們在二零一零年四月二十六日，就基金的運作事宜徵詢委員的意見，以便訂定基金的實施細則(立法會文件第 CB(1)1663/09-10(03)號)。經考慮委員及其他持份者的意見後，我們擬訂了基金的建議實施框架，詳情見下文。

#### 建議實施框架

##### 目標運輸界別

3. 基金將會撥款資助試驗公共運輸業及貨車適用的綠色創新技術。當中的運輸業界包括渡輪、的士、公共小型巴士、慈善／非牟利機構用於提供服務的車輛、專營巴士和非專營公共巴士，以及貨車(包括特別用途車輛)。

##### 綠色創新技術

4. 基金將會資助的綠色創新技術在空氣污染物／溫室氣體減排或節省燃料方面的效能，一般應比傳統技術優勝。同時，它們仍未被本地相關運輸業在日常運作中普遍應用。這類技術可以是新的車輛類型，或與運輸相關的設備或機器，又或可令現有型號車輛的排放表現大為提升的新加裝系統。大體上，這類技術可涉及以下至少一種產品：

- (a) 另類燃料車輛，例如混合動力車輛、插電式混合動力車輛、電動車輛等等；
- (b) 後處理減排裝置，例如柴油粒子過濾器、選擇性催化還原器、排氣再循環系統、濕式洗滌器等等；
- (c) 節省燃料裝置；或
- (d) 把在用的傳統車輛改裝為另類燃料車輛。

5. 由於相關技術的多元化和持續發展，訂立全面而具體的減排或節省燃料目標，以決定某一技術是否具備足夠的環保和創新條件接受基金的資助，並不切實可行。為此，我們建議成立督導委員會(委員會)，審核資助申請及提供意見。

#### 督導委員會

6. 委員會主席將會由非官方委員擔任，委員包括以個人身分獲委任的學術界和運輸業界人士，以及環境保護署署長、創新科技署署長、運輸署署長及機電工程署署長或他們的代表和其他人士。

7. 委員會的主要職責如下：

- (a) 釐定有關申請資格和資助上限的資助規則，以處理及審批基金的資助申請；
- (b) 根據相關指導原則和資格準則，就以下各項考慮及提出建議：
  - (i) 申請應否獲批准；
  - (ii) 如建議批准申請，應批准的資助額；
  - (iii) 批准申請的條款及條件(如有)；
- (c) 考慮資助申請的相對優先次序；
- (d) 評估核准申請的試驗結果；以及

(e) 在受資助產品的持續使用情況有變時，接收申請者的報告。

8. 委員會委員在批核申請時需要申報利益(如有)。如有委員有利益衝突，他們會被要求在會議上放棄投票。

### 基金運作的指導原則

9. 基金旨在鼓勵引入有助改善本港空氣質素及／或減少溫室氣體排放的綠色創新運輸技術。因此，基金只應接納會有很大機會能符合本地運作需求，以及如試驗成功，相關運輸界別將會樂於採用的技術。為此，我們建議以下的指導原則，決定基金申請是否符合資格：

- (a) 基金在分擔成本的基礎上，資助擬作試驗的綠色創新產品硬件的資本費用(包括安裝費，如適用)，而不會資助相關的經常性開支(例如運作、維修及保養費用)；
- (b) 相關綠色創新產品的運用應合乎確立的科學原則，在廢氣排放或節省燃料方面的效能比傳統產品大為優勝，或在加裝或附加裝置方面，能大幅減低廢氣排放，或節省燃料的效益顯著。效能改善的幅度至少應與利用先進技術在類似應用中的大致相若；
- (c) 相關綠色創新產品的技術應尚未在本地的有關運輸界別廣泛應用，其資本和運作費用亦應在有關運輸界別的可負擔範圍內；
- (d) 相關綠色創新產品應能配合本港運作環境需要，例如斜坡、炎熱和潮濕的氣候、及運作強度等；
- (e) 如新的化石燃料引擎技術在引擎設計或構造方面明顯有所創新，能大幅改善廢氣排放或節省燃料，則應符合基金申請資格。然而，若只是按照現行國際標準(例如歐盟標準)，常規性地提升傳統化石燃料車輛的排放效能，則一般不會符合申請資格；
- (f) 使用相關綠色創新產品，不會違反法例規定(例如是否適宜在道路上使用及消防安全等)，並符合相關規管機構的批核規定；

- (g) 申請資助的綠色創新產品不應正接受或已接受其他由政府、公共機構或慈善團體等方面批出作相同用途的資助。然而，為免產生疑問，申請者仍可申請現行更換歐盟二期商業車輛的資助計劃，以及鼓勵使用環保商業車輛的稅務寬減計劃，只要他能符合這些現行計劃的資助準則；以及
- (h) 基金並非擬作資助研究新綠色技術的用途。

10. 為協助委員會作出判斷，申請者須在申請書註明建議的綠色創新產品如何比市場上普遍出售的產品優勝。申請者亦需在申請書提供第 17 段詳列的資料和承諾，以供委員會考慮。

#### 鼓勵運輸業試驗綠色創新技術

11. 基於運輸業的運作模式各有不同，基金應讓某一運輸界別一個合理數目的營運商試用綠色創新產品以掌握第一手經驗，從而鼓勵業界試驗和採用該等綠色創新技術，一如試驗石油氣的士和公共小型巴士時的安排；當時 5 家的士車隊管理人負責試驗 30 輛石油氣的士，以及 6 家公共小型巴士車隊管理人負責試驗 13 輛石油氣公共小型巴士，為廣泛應用作準備。另外，為免業界誤會基金會資助營運商購買綠色創新產品，我們建議每個運輸界別(例如公共小型巴士營運商)就每類創新運輸技術(例如混合動力車輛)所提交申請的數目，以及每宗申請所列的有關綠色產品數目，都設有上限。

12. 上述申請及產品數目上限將由委員會決定，大前提是確保提出申請的運輸界別能夠全面試驗有關技術，同時該運輸界別能有效共享測試經驗。委員會亦會考慮個別創新綠色產品的特色、該運輸界別的運作模式、已接受試驗的同類技術產品，以及其他供應商可否供應同類技術的產品。

13. 如同一運輸界別就同類技術提出超出上限數目的申請，委員會會根據下列基本考慮因素決定申請的優先次序：

- (a) 申請是否涵蓋該特定界別多種運作模式(同一界別可能有多種不同運作模式)；以及
- (b) 如申請資助的試驗成功，會否有助鼓勵該運輸界別使用綠色創新產品。

14. 受第 11 段所列的上限限制下，每位申請者可提交多於一份的申請書，以試驗不同的技術，例如一位公共小型巴士營運商可試驗混合動力車輛及電動車輛。然而，為增加基金準受益者的數目，我們建議限制每位申請者的總基金資助額上限為 1,200 萬元。

15. 為確保物有所值，如申請書所列擬供試驗的綠色創新產品來自多於一家供應商，申請者須根據現行有關使用公帑採購的規定，遵守環境保護署(環保署)規定的採購程序。此外，如接受試驗的產品涉及專利技術及只有一家供應商提供，申請者須在申請書註明，並就其選擇及產品價格詳盡說明理據。

#### 準申請者

16. 申請者須為運輸業的現有營運商，以香港為業務基地(包括跨境運輸)，並須符合下列條件：

- (a) 從事相關運輸服務超過一年；
- (b) 預計會繼續從事相關運輸服務一段時間，以待試驗取得成果；
- (c) 如試驗成功，有能力把接受試驗的新技術更廣泛應用於其本身的業務；以及
- (d) 願意與其他營運商共享試驗結果。

17. 批核申請時應考慮申請者能否妥善進行有關建議試驗，而非其公司或機構的規模。因此，申請者須在申請書列明以下資料及承諾，供委員會考慮：

- (a) 相關運輸服務的經驗介紹；
- (b) 試驗的技術簡介和相關的技術資料，以及已完成的試驗數據(如有)；
- (c) 在減碳和空氣污染物減排方面預計的環境效益和相關技術數據，以及於試驗期內評估環境效益的方法；

- (d) 為試驗擬訂的推行計劃，包括試驗時間表；申請者應承諾在申請獲批准後某段時間內開始試驗，該段時間一般不可超過 12 個月；
- (e) 承諾接受由環保署委聘的獨立第三方審查，以核實試驗過程和結果，向環保署匯報，並核證採購程序等其他規定；
- (f) 承諾公布試驗結果，並按環保署指示與有興趣人士分享結果；
- (g) 承諾確保所購綠色創新產品，會在經濟可行的情況下，於其整個可用年期內加以善用。任何停止使用有關綠色產品的決定均須向委員會匯報，而有關結果會公布周知；
- (h) 如產品屬於來自單一供應商的專利產品，解釋認為產品價格合理的理由；以及
- (i) 有關申請及獲得其他基金或資助計劃資助的資料及聲明。

18. 我們鼓勵營辦商夥拍綠色運輸技術的準供應商、研究機構或其他持份者提出申請。

#### 資助水平

19. 如第 9 段所說明，基金原則上只會資助擬作試驗的綠色創新產品硬件的資本費用(包括安裝費，如適用)，而不會資助相關的經常性開支。此外，申請資助的技術不應正接受或已接受其他由政府、公共機構或慈善團體提供作相同用途的資助。因應基金涵蓋多種不同技術，我們考慮諮詢期內持份者表達的意見後，建議採用以下原則釐定資助水平：

##### (a) 另類燃料車輛

- (i) 資助水平將定於另類燃料車輛與傳統車輛的價格差額，或另類燃料車輛價格的 50%，以較高者為準。雖然難以可靠地估計所有作運輸用途的綠色創新產品的價格，但為能進一步確保資源有效分配及避免

濫用，建議每輛另類燃料車輛的資助上限定為 300 萬元，及每宗申請的資助上限定為 900 萬元。按照每輛另類燃料車輛資助上限 300 萬元的建議，申請者可購買售價高達每輛 600 萬元的創新產品，該建議的資助上限足以讓申請者購買尚未廣泛使用的創新產品。如申請者擬試驗多於一輛採用同一技術的車輛，可於同一宗申請試驗不同供應商的車輛，以比較效能。如接受試驗的車輛多於一輛，不論所申請車輛是否由同一家供應商提供，所申請車輛的資助總額上限會按比例提高(即兩輛車的資助上限為 600 萬元，及三輛車的資助上限為 900 萬元)，但不得超過每宗申請的 900 萬元上限，以及第 11 及 14 段所闡述的其他上限。

- (ii) 試驗電動車或其他另類燃料車輛，可能需要裝置專用充電設施、加油設施或其他相關支援系統。基金會承擔必須及直接用於有關試驗的設施的 50% 費用，但資助總額不得超過上文(i)項建議的每宗申請資助上限。
- (b) 後處理減排裝置、節省燃料裝置、或把在用的傳統車輛改裝為另類燃料車輛

資助額將定為相關裝置費用(包括安裝費)或車輛改裝費用的 75%。為謹防濫用，每件接受試驗的裝置或每輛車輛改裝的資助上限定為 150 萬元，及每宗申請的資助上限為 900 萬元。如申請者擬試驗多於一件採用同一技術的裝置，可於同一宗申請試驗不同供應商的裝置，以比較效能。如接受試驗的裝置多於一件，不論所申請的裝置是否由同一家供應商提供，所申請裝置的資助總額上限會按比例提高，但一如上文(a)(i)項的情況，不得超過每宗申請的建議 900 萬元資助上限，以及第 11 及 14 段所闡述的其他上限。

20. 為確保物有所值，採購接受試驗的綠色創新產品、支援設施及相關安裝服務，須遵守環保署訂定的嚴格採購規定。除第 17 段所述的承諾及保證外，委員會可在建議批准某宗申請時施加適當條件。如申請者不履行該等條件，政府可能會撤回資助，申請者亦須向政府歸還資助金。

21. 渡輪方面，基金會考慮業界就試驗引擎加裝可減少空氣污染物及／或碳排放的裝置提出的申請。基金亦會考慮有關試驗另類燃料渡輪引擎的申請，但須視乎可動用的款項及委員會建議的優先次序而定。資助額上限會定為相關裝置或引擎(包括安裝)的資本費用的 75%。由於渡輪加裝裝置及引擎的費用遠高於車輛，接受試驗的每件裝置或每部引擎的資助上限為 300 萬元，每宗申請的資助額上限為 900 萬元，以及每位申請者 1,200 萬元總資助額上限。

22. 除上文第 19 及 21 段所述的類別外，其他綠色創新產品亦會隨着技術不斷發展，而可供運輸業界試驗。委員會會根據相同原則(即基金資助車輛資本費用的 50%，及裝置專用充電設施、加油設施或其他相關支援系統費用的 50%；或減排／節省燃料裝置費用(包括安裝費，如適用)的 75%，每宗申請 900 萬元資助額上限，以及每位申請者 1,200 萬元總資助額上限)，按個別情況考慮申請。

### 獨立第三方評核者

23. 為確保試驗過程符合申請及批核條件，並核實接受試驗的新技術的環境效益，我們會委聘獨立第三方評核者評估接受試驗的綠色創新產品的環境效益，包括視察申請獲批准的申請者、整理數據及向我們匯報。這些獨立評估的費用將會由基金支付。

### 公眾諮詢

24. 我們擬訂實施框架時，曾諮詢主要持份者，包括運輸業界、車輛供應商、綠色技術供應商、學者、專業團體、商會，以及環境諮詢委員會。總括來說，他們對擬設基金可為鼓勵在香港更廣泛地使用綠色運輸技術踏出積極的一步，表示支持。有些持份者建議較高的資助水平及處理申請時應有更大彈性。在制訂基金的實施框架時，我們已顧及諮詢時所收集的意見。

### 對財政及公務員的影響

25. 如委員支持建議，我們會向財務委員會申請撥款 3 億元，以期在二零一一年三月底前成立基金。此外，將會分配額外的人力



資源，以便為委員會提供服務、聯絡運輸業以鼓勵參與、處理申請，以及處理相應的類型核准或更改核准申請等。

## 徵詢意見

26. 請委員就第 3 至 23 段的建議實施框架提出意見。

環境保護署

二零一零年十二月