

2019 年 12 月 16 日

討論文件

立法會環境事務委員會

改善空氣質素的進一步措施（第一部分）

目的

政府持續推行一系列改善空氣質素的措施，以保障公眾健康。本文件旨在向委員闡述政府就行政長官在 2018 年及 2019 年施政報告中提出有關改善空氣質素進一步措施的詳情。措施包括籌備私人住宅樓宇停車場電動車充電基礎設施先導資助計劃、延續清潔生產伙伴計劃、減少揮發性有機化合物排放及優化專營巴士低排放區。

私人住宅樓宇停車場電動車充電基礎設施先導資助計劃

背景與目標

2. 為推動廣泛使用電動車以改善空氣質素，尤其路邊空氣質素，政府過去數年已落實多項措施，包括提供車輛首次登記稅寬減、推出電動私家車「一換一」計劃、為配備電動車充電基礎設施的新建樓宇停車場給予寬免總樓面面積、擴展電動車公共充電網絡，以及設立專責隊伍與服務熱線以提供裝設充電設施的資訊及技術支援。

3. 政府的政策方針是電動車車主應在其居所、辦公室或其他適當場所，為其車輛作日常充電；而公共充電網絡主要是輔助設施，在電動車車主駕駛途中偶有需要時為其電動車補充電力。行政長官在其《2019 年施政報告》中提出，政府將籌備 20 億元先導資助計劃，資助現有私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施。

4. 此先導計劃的目標是協助上述停車場解決安裝電動車充電基礎設施時經常遇到的技術和財政困難，令該些私人住宅樓宇的充電基礎設施作好準備，配合香港整體電動車發展趨勢，繼而促進個別停車位的業主在未來根據個人需要安裝充電器，無論在技術上及財政上都可以簡易地進行。我們預計先導計劃會於約三年內涵蓋約 60 000 個私人停車位。

前瞻性計劃

5. 截至 2019 年 10 月，本港有約 12 800 輛已登記電動私家車，佔全港 626 000 輛已登記私家車的百分之二。雖然香港並不研發或生產車輛，但隨著電動私家車和充電技術的急速發展，香港已經成為亞洲的領先城市之一（電動私家車普及率僅次於北京）。市面上亦已經有愈來愈多價格大眾化及續航力更高的電動私家車型號進入本地市場。

6. 綜觀電動私家車技術急速發展，以及各國政府都在推動新能源車，二十年後電動私家車有可能會成為新車供應的主流。為免本港將來因缺乏相應的基建而不能支援普遍使用電動私家車，作為具前瞻性的措施，我們 2011 年已經鼓勵新建樓宇停車場設置可為電動車安裝充電裝置的基礎設施。今次先導計劃的目標是進一步協助現有私人住宅樓宇停車場克服安裝充電設施相關的技術與財政困難，提升現有樓宇的基建。因此，先導計劃的資助對象是停車場，而非個別擁有停車位的業主。

具體建議

目標停車場

7. 我們初步建議參與此先導計劃的停車場必須符合以下條件 —

- (a) 該停車場附屬於私人住宅樓宇或項目，而有關住宅項目 —
 - (i) 屬於私人住宅或綜合（商住兩用）用途；
 - (ii) 於遞交申請當日沒有已知或現有的重建／拆卸計劃；及
 - (iii) 在 2011 年 4 月 1 日以前呈交建築圖則予屋宇署審批¹；
- (b) 該停車場並非臨時停車場或位處在短期租約下獲批的土地；
- (c) 該停車場必須有 10 個或以上私人停車位；
- (d) 該停車場少於一半的停車位屬露天停車位；及
- (e) 該停車場由不同業權人共有，當中無單一業權人持有超過四成停車位。

8. 此計劃並不涵蓋時租或日租停車位及附屬於洋房或村屋的個別停車位。

申請者類別

9. 此先導計劃的申請者需為業主立案法團（法團）。如法團尚未成立，根據《建築物管理條例》（第 344 章）及大廈公契委任的經理人亦可申請。

¹ 由 2011 年 4 月 1 日起，配備電動車充電基礎設施的地下停車場會獲 100% 的總樓面面積寬免。

涵蓋工程範圍

10. 先導計劃涵蓋於停車場內安裝電動車充電基礎設施，包括安裝及改善電線槽、導管、開關設備、電纜裝置、電錶、電錶箱、改裝開關掣板，及其他在樓宇內配合充電基礎設施所須的建築工程；如有需要，亦會涵蓋安裝工程及所需建築及改裝工程的可行性評估費用。申請者需自行負責將來設施的管理及維修費用。

資助水平

11. 我們建議資助安裝工程費用的總額，但會就每個私人住宅發展項目設有上限。我們初步建議，每個私人住宅發展項目進行第 10 段提及的所有工程的資助總額，不得多於停車場內每個私人停車位三萬元，或 1,500 萬元，以較低者為準。

行政及申請流程

12. 當收到申請後，政府聘請的顧問會協助申請者準備招標，包括評估技術可行性、估算工程費用及準備招標文件。

13. 在招標及遴選時，申請者須使用我們指引內訂明的方法，以避免圍標。投標人的身份必須保密，直至開標為止。我們亦會安排獨立顧問提交一個「暗標」。「暗標」會與其他標書一同開啟，投標價高於「暗標」兩成的標書將不被接受。

14. 在聘請工程承辦商後，第 12 段提及的顧問亦需監管安裝工程及確認工程妥善完成。

執行及監督

15. 由於先導計劃涉及多個部門在不同範疇的合作，包括物業管理、運輸、土地契約、樓宇改建、消防安全、技術問題、招標、合約管理等，我們成立了一個跨部門工作小組。工作小

組由環境保護署、發展局、屋宇署、機電工程署、消防署、民政事務總署、房屋署、地政總署及規劃署的代表組成。各部門會就先導計劃提供建議，及協助推動計劃的開展及運作。我們預計可在 2020 年下半年推出先導計劃。

16. 另外，我們會密切監察先導計劃的實施進度，及使用公帑的情況。如第 14 段指出，我們會在發放資助之前，要求顧問確認工程已妥善完成。我們亦會安排隨機抽驗，檢查有關工程及文件，以監察顧問及承辦商的表現。

公眾諮詢

17. 我們已就先導計劃諮詢不同持份者，包括物業管理業、電動車充電設施供應商、電動車供應商及兩家電力公司。我們亦於 2019 年 11 月舉辦了三場簡介會，以收集法團、物業管理公司及停車位的業主及租客對推行先導計劃的意見。我們會繼續收集社會各界的意見，以完善先導計劃的細節。

推廣及宣傳

18. 我們將會安排簡介會，向法團、物業管理公司及公眾介紹先導計劃的細節。我們亦計劃透過不同渠道，如設立網站、社交媒體及單張等推廣先導計劃。在收集不同持份者意見後，我們會策劃其他宣傳活動。

對財政和公務員的影響

19. 我們預計擬議的先導計劃所需的承擔總額為 20 億元。人手支援方面，環境保護署將會成立一個新組別，負責籌備及管理此先導計劃。該組別會由共八位非首長級環境保護主任/督察及機電工程師/電氣督察組成。

延續清潔生產伙伴計劃

具體建議

20. 現屆「清潔生產伙伴計劃」²（伙伴計劃）將於2020年3月31日完結。由於伙伴計劃對改善環境持續帶來效益，2019年《施政報告》建議投放約3億元，延續伙伴計劃五年至2025年3月，繼續鼓勵港資工廠採用清潔生產技術，以持續改善區域³環境質素，尤其是空氣質素。我們建議新一期計劃繼續撥款資助現行的主要項目，包括實地評估、示範項目、機構支援項目和技術推廣活動，具體建議如下：

- (a) **實地評估**⁴—協助港資工廠有系統地全面推行清潔生產技術，並提出切實可行的改善方案。評估費用將繼續由政府 and 參與廠戶平均攤分，而每個項目的政府資助上限將由2.8萬元提高至4.5萬元；預計資助約550個項目。
- (b) **示範項目**—鼓勵港資工廠採用清潔生產技術及與其他廠戶分享示範項目的經驗。我們計劃在新一期計劃推行兩類示範項目：示範項目(I)及(II)。
 - (i) **示範項目(I)**—鼓勵港資工廠更廣泛採用具成效的清潔生產技術。項目費用由參與廠戶與政府平均攤分，而每個項目的政府資助上限由現時的33萬元提高至45萬元；預計資助約280個項目。

² 2008年4月，環境保護署聯同當時的廣東省經濟和信息化委員會（現稱廣東省工業和信息化廳）推出伙伴計劃。現屆伙伴計劃為期五年至2020年3月，政府投入1.5億元。

³ 伙伴計劃覆蓋在香港和廣東省的港資工廠。

⁴ 評估會繼續着重於減少空氣污染物、節能/減碳和污水排放減控，亦會顧及其他可改善的範疇，例如廢物利用、循環再造及善用物料等。

(ii) 示範項目(II)—鼓勵研發及創新清潔生產技術。項目費用同樣由廠戶與政府平均攤分，而每個項目的政府資助上限為 65 萬元，較示範項目(I)高出 20 萬元，作為對開發新技術的鼓勵；預計資助約 100 個項目。

(c) 機構支援項目及技術推廣—繼續推行機構支援項目⁵及技術推廣活動⁶，前者預計資助約 70 至 80 項以行業為本的宣傳推廣活動，而後者將由秘書處舉辦約 140 至 170 項跨行業或以行業為本的宣傳推廣活動。

執行及監督

21. 香港生產力促進局（生產力局）會繼續擔任新一期計劃的執行機構。生產力局具備豐富的專業知識和經驗，並與業界建立了廣闊的聯繫網絡。生產力局會負責審核申請、接觸可能有興趣參與計劃的廠戶及機構、監察獲批項目的進度、制訂年度工作計劃、策劃和舉辦宣傳與技術推廣等活動，以及制訂項目進度報告。

22. 政府將沿用現行安排，成立一個項目管理委員會（委員會）⁷督導伙伴計劃的實施。委員會負責制訂管理項目的指引和甄選申請的準則、審批資助申請、監察獲批項目的推行，以及檢討和監察計劃的整體進度等。生產力局亦會定期向委員會提交項目進度報告。政府會繼續每年向本事務委員會提交進度報告。

⁵ 機構支援項目是向香港的非牟利行業協會或專業團體提供資助的一個項目，以協助他們舉辦以行業為本的宣傳推廣活動，包括研討會、展覽、工廠參觀等。機構支援項目的政府資助為項目開支的 90%，每個機構在新一期計劃期內的資助上限為 200 萬元。

⁶ 計劃秘書處將繼續向區內的港資工廠宣傳伙伴計劃，舉辦跨行業或以行業為本的宣傳推廣活動，並運作現有的清潔生產專題網站與三條查詢熱線，與業界分享採用清潔生產技術和作業方式的知識及成功經驗。

⁷ 委員會將繼續由環境局副局長出任主席，成員包括四個工商聯會（即香港中華總商會、香港中華廠商聯合會、香港工業總會和香港總商會）的代表及一名獨立專家，現為一名學者。其他政府部門，包括工業貿易署和創新科技署將繼續出任委員或增選委員。

推行時間

23. 我們在籌備新一期計劃時，曾與業界溝通，業界歡迎延續伙伴計劃。如獲立法會批准撥款，政府會盡快展開新一期計劃。

對財政和公務員的影響

24. 我們預計新一期計劃所需的承擔總額為 3.11 億元。政府會繼續支援新一期計劃的工作，涉及的員工開支會由現有資源撥款承擔。此外，按照現行攤分費用的安排，預計參與廠戶及行業協會須分別承擔約 2.16 億元及 80 萬元的費用。

減少揮發性有機化合物（VOC）排放

25. VOC 與氮氧化物在陽光下，會經光化學作用，形成臭氧和懸浮粒子。臭氧、懸浮粒子和其他污染物的積聚會形成煙霧。政府在 2007 年制訂《空氣污染管制（揮發性有機化合物）規例》，規管個別產品的 VOC 含量限值。現時受管制的產品有 172 種，包括 51 種建築漆料及六類消費品等。

26. 在 2017 年，使用建築漆料所釋放的 VOC 約 3 540 公噸，佔全港 VOC 總排放量約 14%。為減低 VOC 排放，政府計劃進一步收緊建築漆料的 VOC 含量限值。我們已初步接觸了相關持份者，包括建築漆料的主要供應商、有關商會及各相關的政府部門，檢視收緊建築漆料 VOC 含量限值的可行性，並聯同供應商為部份漆料進行塗層性能測試。結果顯示，收緊 22 類建築漆料的 VOC 含量限值在技術上是可行的，預計收緊這些建築漆料的 VOC 含量限值可每年減少約 660 公噸的 VOC 排放。我們計劃在 2020 年初就以上建議展開諮詢。

27. 此外，政府早前就擴大含 VOC 消費品的管制範圍進行研究，結果顯示可進一步考慮把一些清潔用品納入管制。我們正與清潔用品供應商探討管制的可行性，並會在考慮業界的意見後制訂管制建議並展開諮詢。

專營巴士低排放區

28. 在中環、銅鑼灣及旺角的繁忙路段，專營巴士所佔的交通流量可高達四成。在這些繁忙路段設立專營巴士低排放區，只讓低排放專營巴士在區內行走，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。因此，政府由 2015 年 12 月 31 日起在三個繁忙路段⁸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型號的巴士或加裝了選擇性催化還原器和柴油粒子過濾器的歐盟二期和三期的巴士）在區內行走。現時，超過 99%⁹駛經上述專營巴士低排放區的專營巴士均是低排放巴士。

29. 為進一步改善專營巴士低排放區內的路邊空氣質素，由 2019 年 12 月 31 日起，專營巴士公司須調派符合歐盟五期或以上排放標準的低排放巴士行駛上述專營巴士低排放區的路線。我們會繼續密切監察專營巴士低排放區的實施情況。

環境局/環境保護署

2019 年 12 月

⁸ 三個專營巴士低排放區分別為銅鑼灣怡和街、中環德輔道中與畢打街交界，以及旺角彌敦道與荔枝角道交界。

⁹ 當遇上交通擠塞、車輛故障、交通意外、臨時加班等情況，專營巴士公司偶或需要調派非低排放巴士行走專營巴士低排放區，以維持正常巴士服務。