

2025 年 9 月 29 日

討論文件

立法會環境事務委員會

2025 年施政報告 環境及生態局的施政措施：環境保護

目的

本文件闡述《2025 年施政報告》及《施政報告附篇》中有關環境保護及相關議題的主要措施，並匯報政府在推動減廢回收工作方面的進度、市民對減少都市固體廢物的參與度和應否在現階段實施都市固體廢物收費（垃圾收費）。

主要措施

推動共建「一帶一路」綠色合作

2. 我們一直積極支持國家推動共建「一帶一路」綠色合作，共同應對氣候變化和環境挑戰。

3. 環境保護署（環保署）將與「一帶一路」綠色發展國際聯盟合作，共同建立「一帶一路」綠色發展香港合作平台，聯通國際環保合作網絡，為「一帶一路」國家提供技術交流和成果轉移的環境。此外，環保署計劃於 2026 年成立「一帶一路」可持續綠色發展培訓中心，與內地及國際學術機構及本地專業團體合作，在香港為共建「一帶一路」國家人員提供培訓課程。我們亦將深化與中國科學院相關領域研究所的合作，運用雙方資源，為「一帶一路」國家提供創新綠色技術方案，發揮香港在國際綠色發展領域的橋樑作用。

支援中小企

4. 為減輕中小企的營商壓力，政府將減收非住宅用戶 50% 的排污費，每戶每月寬減額上限為 5,000 元，同時減收工

商業污水附加費 50%，為期一年，預計約 26 萬個非住宅用戶和約 3.5 萬個主要為飲食業的商戶受惠。為了盡快推行上述寬減措施，我們將修訂《污水處理服務（排污費）規例》（第 463A 章）和《污水處理服務（工商業附加費）規例》（第 463B 章），並把相關的修訂提交立法會省覽，以進行先訂立後審議的程序，預計寬減最快可於 2026 年年初生效。

推動新能源產業發展

建設可持續航空燃料（SAF）產業鏈

5. 為實現國家「雙碳」目標，香港致力於 2050 年前達致碳中和，新能源產業將發揮關鍵作用。可持續航空燃料（SAF）是由可再生原料包括廢食油等製成的航空替代燃料，與傳統化石航空燃料相比，有機會減少超過八成的生命週期碳排放量。SAF 的應用有助履行應對氣候變化的國際責任與義務，是目前推進航空業界實踐低碳轉型最普遍的措施，因此全球的主要機場及航空公司正逐漸提升 SAF 的用量比例。全球 SAF 的產量不足，SAF 比傳統航空燃料的成本高出約二至四倍。

6. 為加速綠色技術落地，構建具影響力的新質生產力產業鏈，政府會與內地政府協商，帶領一間全球主要 SAF 供應商的本地企業在粵港澳大灣區發展，涵蓋上游原料收集、廠房開設和規模化生產等，配合 2030 年香港國際機場出發航班使用指定 SAF 比例的目標，推動航空業新能源產業的發展。

推動氫能發展

7. 政府已於去年公布的《香港氫能發展策略》作出頂層規劃，28 個氫能源試驗項目已在進行或準備中，涵蓋氫能巴士、氫能洗街車和位於新界的公眾加氫站等。我們將制定氫能標準認證，並從土地位置及規劃、安全風險和市場需要等方面，在港島及九龍物色合適地點，設立公眾加氫設施。同時，政府會推動更多試驗項目落地，並與廣東省共同建設氫能灣區走廊。

8. 氫能車有零排放、低噪音等電動車的優點，並同時提供更高的能源容量和更長的行走距離，但相關的技術仍處於試驗或早期開發階段。政府透過試驗項目收集數據，以評估氫燃料電池重型車在本地應用的運作表現。為鼓勵業界開展更多試驗項目，政府已於 2024 年 12 月在新能源運輸基金下新增氫燃料電池重型車輛試驗資助計劃，資助包括氫燃料電池重型車輛、相關的氫燃料及興建加氫設施的費用。政府在過去數月主動接觸業界，協助他們了解計劃詳情。

打造綠色科技示範基地

推動綠色創科成果商品化

9. 政府會繼續透過「低碳綠色科研基金」和「創新及科技基金」支援本地綠色科技發展，將具實際應用潛力的科研項目轉化為具商業價值的技術或產品，並在本地生產。在本局和環保署的協助下，兩間本地公司將在香港設立生產線，利用本地回收廢料升級再造成高價值產品，分別是無電製冷和創冷產品的核心原料以及聲學超材料產品，促進香港綠色工業發展。

換電型電動車和自動化換電站

10. 電動車及充電技術發展一日千里，未來電動車充電時間將會大大縮短。我們留意到市場上亦引入了換電型電動車及自動化換電站技術，可在數分鐘內完成換電過程，減少電動車補能所需時間，適合大型車隊等可採用統一底盤設計及電池系統的電動車的場景使用。所以在發展高速充電網絡的同時，政府也會支持市場在合適場景發展換電型電動車和自動化換電站。

完善電動車充電網絡

11. 電動私家車佔新登記私家車的比例由 2021 年的兩成多，增加到現在約七成，增速位處世界前列。目前香港的電動車數量已超過 13 萬輛，是 2019 年約 1.4 萬輛的約九倍。為配合電動車的快速增長，政府正大力擴展全港的電動車充

電基礎設施，目標是在 2027 年年中前將香港充電停車位的總數由目前約 12 萬個提升至約 20 萬個，升幅超過 66%。

12. 就此，我們在今年 7 月已推出 3 億元高速充電樁鼓勵計劃，資助私營機構安裝高速充電樁（額定功率達 100 千瓦或以上），預計所有 3 000 支獲資助的高速充電樁將陸續由未來數月至 2028 年年底前投入服務，額外支援約 16 萬輛電動車充電需要。

13. 政府正在中長線逐步把部分現有的加油站及加氣站轉型至高速充電站，供不同類型的車輛充電（包括商用電動車），並已於 2024 年批出兩幅分別位於九龍東及新界東的空置油站用地轉型作高速充電站，預計最快可於今年年底總共提供約 28 支高速充電樁。視乎市場反應，政府計劃再推出六幅油站用地作高速充電站。此外，政府亦調整現有油站土地契約條款以提供誘因，推動油站加裝電動車充電設施以及長遠轉型為綠色燃料補給站。迄今，政府已批出超過 20 個油站加裝總共超過 70 支充電樁。

14. 我們已就完善電動車充電網絡的工作進度向立法會環境事務委員會提交文件（立法會(1)1394/2025(04) 號文件），並計劃在 2025 年 9 月 29 日的會議上向委員報告。

推動市場加快為現有建築物減碳

15. 經修訂的《建築物能源效益條例》將於 2026 年 9 月 20 日起全面實施。通過更頻密和涵蓋面更廣的建築物能源審核及公開能源效益資料要求，不但有助推動業界向業主提供節能方案，促進現有建築物節能減碳。政府亦已開展了建築物能源效益標籤的研究工作，並會繼續與兩間電力公司商討，通過他們的社區能源節約基金支援有需要的中小企進行節能改善工程。

新策略發展區域供冷系統

16. 為增加區域供冷系統技術的普及程度和推動綠色科技發展，政府會爭取在 2026 年內推出優化計劃，從技術、稅務和總樓面面積安排等方面鼓勵和便利非政府機構建設較小規模的區域供冷系統或集中式多建築供冷系統。

為環境保育增值

共同建設粵港澳美麗灣區

17. 政府會積極參與共建粵港澳大灣區成為國際一流美麗灣區。以維港為核心，我們按進度計劃將香港大鵬灣及牛尾海納入國家「美麗海灣」名錄，響應國家「十四五」規劃推進美麗海灣建設。為此，政府將提升海洋生態環境質量，包括改善水質、加強監察及清潔海岸，並修復珊瑚群落及海草床等，力求達到國家「美麗海灣」標準。此外，環保署會提升中環、尖沙咀、紅磡和觀塘等重要海濱區的水質，促進親水文化，提升市民生活質素。

落實「四山」旅遊

18. 香港郊野公園自然景色宜人，與市區近在咫尺，並擁有豐富生物多樣性、人文歷史資源，每年吸引約 1 200 萬人次到訪。為提升郊野公園的魅力，我們會落實「發展旅遊熱點工作組」早前提出的「四山」旅遊項目，優化太平山、鳳凰山、西貢海和大帽山四條山徑的配套設施，包括增設導覽設施及資訊牌，於景點進行主題種植、增加休憩設施等，有關設施預計在明年陸續落成及推出；亦會串聯鄰近景點規劃綠色旅遊行程和發展旅遊產品以加強旅遊效應。

對接國家生物多樣性保護戰略

19. 我們會根據國家推動通過的「昆明—蒙特利爾全球生物多樣性框架」、國家 2024 年發布的《中國生物多樣性保護戰略與行動計劃（2023-2030 年）》，以及香港的實際情況和條件等，更新香港的《生物多樣性策略及行動計劃》，加強生態保育，為國家以至全球生物多樣性保護工作作出貢獻，期望最快於今年內完成。

推展三寶樹濕地保育公園

20. 我們會推展三寶樹濕地保育公園的建設，推動濕地保育、生態教育和康樂及水產養殖業現代化，實現生態保育與漁業發展協同共進。公園第一期的工程最快可於 2026/2027

年開展，並爭取在 2031 年完成，整個公園預計於 2039 年或之前全面落成，以配合新田科技城全面運作的預計時間。

持續推展鄉郊文化生態遊及優化郊野公園設施

21. 此外，我們會透過「鄉郊保育資助計劃」在印洲塘一帶鄉郊推展嶄新深度文化生態遊活動，促進鄉郊復育。為進一步保護生態環境及提升綠色旅遊體驗，我們會持续提升郊野公園的配套如洗手間、加水站、資訊牌等，並在合適地點建造新設施如樹頂歷奇、戶外歷史遺蹟博物館及新式露營地點等；亦會擴大向遊客推廣郊遊禮儀及遠足安全等訊息。

邁向「零廢堆填」

22. 政府決心推動減廢回收，並且在 2035 年達致「零廢堆填」，擺脫依賴堆填區處理都市固體廢物。去年我們持續增加回收配套和加強公眾教育和宣傳。在增加回收配套方面，環保署把「綠在區區」的公共回收物收集點數目由約 300 個增加至現時超過 800 個；把廚餘收集點由約 1 200 個增至超過 1 500 個。另外，為加強私人住宅處所的回收配套，我們已於 2024 年 6 月推出《減廢回收約章》，至今成功鼓勵約 930 個私人住宅處所參與，共新增約 3 600 個分類回收設施。

23. 我們在過去一年在加強公眾教育和宣傳方面也做了大量的工作。環保署去年 5 月至今一共舉辦超過 4 600 場教育和宣傳活動，並在 2024 年 3 月開展「回收@校園」活動，廣受學校歡迎，至今已有約 550 間中小學參與計劃，涵蓋約 35 萬名學生。業界方面，環保署於今年 3 月底推出《減少使用包裝約章》，鼓勵企業重新檢視並減少包裝使用，現時有超過 120 家本地及跨國企業簽署約章。環保署亦已於今年 8 月中推出「非塑膠容器試驗計劃」，公開招募業界試用各類非塑膠容器，並就產品的功能表現提供意見，務實推進減少使用塑膠。

成功扭轉趨勢，廢物棄置量開始下降

24. 通過上述努力，本屆政府成功扭轉廢物棄置量長期上升的趨勢。都市固體廢物每日平均棄置量自 2021 年起連續

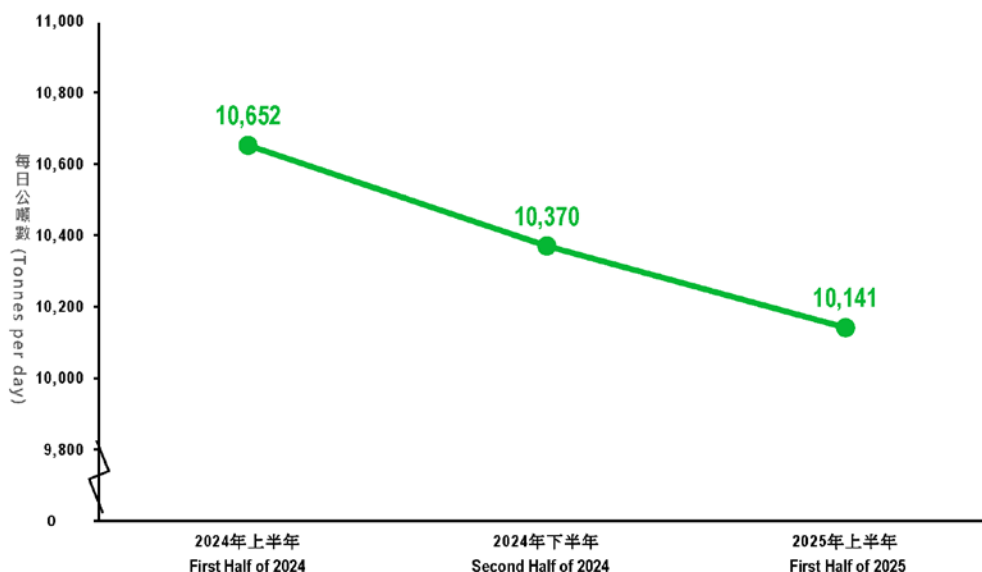
三年持續下降，由 2021 年平均每日 11 358 公噸減至 2024 年平均每日 10 510 公噸，減少共 7.5%。人均棄置量亦已由 2021 年的高位每人每日 1.53 公斤持續下降至 2024 年每人每日 1.40 公斤，三年間下跌約 8.5%（見下圖）。



25. 在去年 5 月暫緩實施垃圾收費後，市民在減廢回收方面的意識和參與度有增無減。都市固體廢物每日平均棄置量持續下降，由 2024 年上半年平均每日 10 652 公噸減至今年上半年平均每日 10 141 公噸，一年間減少了約 5%(見下圖)。

都市固體廢物棄置量(2024年至2025年上半年)

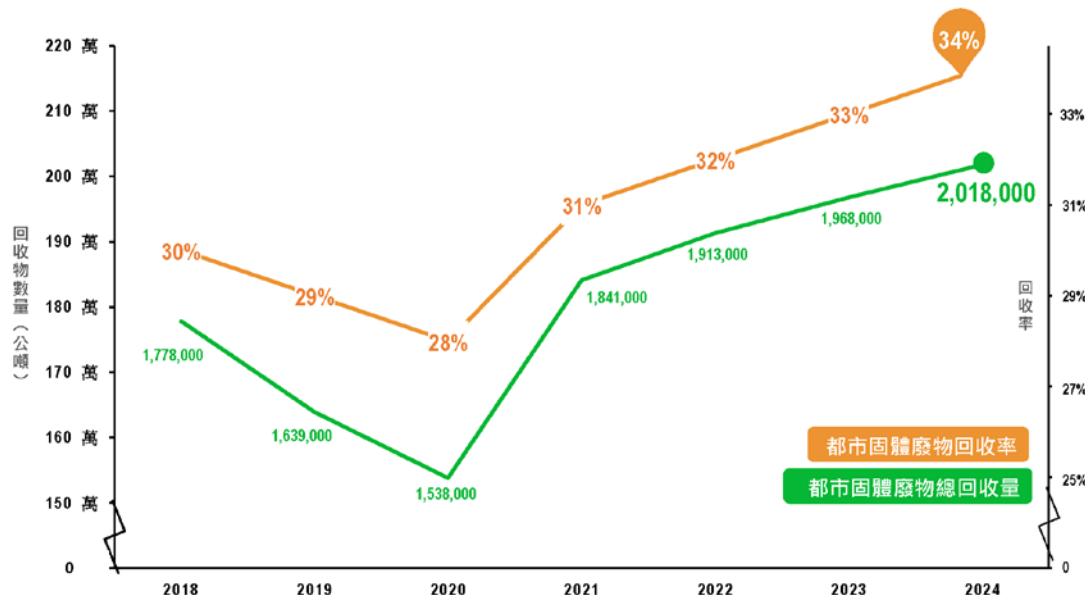
Quantity of Municipal Solid Waste (MSW) Disposed of at Landfills (2024 - First Half of 2025)



回收率顯著提升

26. 本屆政府推動減廢回收的成果，不單止反映在人均廢物棄置量下降，都市固體廢物的整體回收率亦正在上升。總回收量由 2020 年的低位約 154 萬公噸增加至 2024 年約 202 萬公噸，增加約 48 萬公噸，回收率亦由 28% 上升至 34% (見下圖)。

都市固體廢物的回收量及整體回收率



可望不用建設 I・PARK3

27. 為了確保在 2035 年達致「零廢堆填」，政府致力建設現代轉廢為能設施。快將落成的 I・PARK1 和籌備中的 I・PARK2 合共每日可處理 9 000 公噸的都市固體廢物來發電，轉廢為能。視乎長遠人口和經濟增長所帶來的廢物增長及回收量，我們正在北部都會區物色合適用地以長遠規劃現代轉廢為能設施，並定期審視是否需要建設 I・PARK3。在過去約三年間，都市固體廢物每日棄置量已減少約 1 200 公噸至現時每日約 1 萬公噸。市民和社會各界如能持續努力減廢，進一步將都市固體廢物棄置量降至 每日 9 000 公噸以下，香港便可望不用建設 I・PARK3 也可在 2035 年達到「零廢堆填」。

應否實施垃圾收費

市民和業界意見

28. 政府在 2024 年 5 月宣布暫緩實施垃圾收費計劃。垃圾收費作為推動減廢回收的一項工具，市民和社會的廣泛支持是其能夠順利推行的先決條件。就應否實施垃圾收費，政府委託了第三方民意調查機構進行電話調查，社會上不同媒體和機構亦有進行民意調查。多項調查結果都顯示約七至八成受訪市民認為現階段不應該／不適合推行垃圾收費。調查亦顯示有超過九成受訪市民表示願意主動參與減廢回收；大多數受訪者認為政府的優先工作是設置更便利的回收設施及加強減廢回收的宣傳和教育。這些意見反映了相較懲罰性的垃圾收費，市民更願意接受協助性和鼓勵性的減廢回收措施。

29. 業界方面，我們在過去數月收到不少來自物業管理、飲食及清潔業等界別代表的意見，均表示雖然贊同推動減廢回收，但指出現時正面對人手不足和經營挑戰，不希望政府急於實施垃圾收費。飲食業界表示，市民離港旅遊消費的趨勢，對生意造成負面影響，擔心結業情況會持續發生；工會亦反映飲食業勞工面臨薪酬停滯及就業前景悲觀等問題。物業管理和清潔業界則表示，推行垃圾收費無可避免會導致管

理／清潔費上升，在現在的經濟環境下，居民將難以接受；前線清潔工也擔心在現時人手短缺下，推行垃圾收費會帶來大量額外工作和沉重負擔。從市民和業界的聲音可見，要在現階段實施垃圾收費，實在欠缺所需的社會支持。

減廢回收策略需因時制宜

30. 在全球貿易戰和地緣政治局勢日趨複雜的背景下，香港作為國際金融和貿易中心正面臨多重挑戰。過去數月收到的意見清楚反映，當前的經濟充滿挑戰，以及經濟轉型帶來的壓力也是社會不支持現階段實施垃圾收費的重要背景和原因。除了需要避免相關政策對市民和商界（特別是中小企和基層市民）帶來額外負擔，政府也應該因時制宜來制定推進減廢回收工作的策略，才可以達到整體社會效益的最大化。考慮到現屆政府推行的各項減廢回收工作已經收到明顯的效果，現屆政府將維持暫緩實施垃圾收費，而循以下方向推動全民減廢和分類回收。

未來廢物管理的方向和措施

31. 為如期實現「零廢堆填」和持續推動源頭減廢，我們會循以下四個方向繼續推動減少廢物和分類回收，輔以著力發展轉廢為能力設施 I・PARK1 和籌備中的 I・PARK2，也可以藉此減少碳排放。

（一）多用宣傳教育，改變市民行為，打造綠色生活文化

持續推動減廢回收的宣傳教育，透過環境及自然保育基金持續支援社區環境教育工作，鼓勵公眾源頭減廢、實踐廢物源頭分類和乾淨回收，以及在校園推行「回收@校園」活動，從小培養學生源頭減廢的意識，鼓勵他們善用學校及社區的回收設施，並帶動家人一起實踐資源分類回收。政府亦會加強與非牟利機構的合作，推廣「綠展義工計劃」，以接觸更多婦女、外傭、少數族裔和新來港人士等社群，加強向不同背景的市民宣傳綠色減廢回收文化。

（二）持續完善回收網絡

- (a) 持續完善「綠在區區」社區回收網絡，以符合成本效益的方式提升服務，包括提升「綠在區區」現有 800 多個公共回收物收集點的服務水平，支援缺乏空間自設回收設施的單幢住宅樓宇和「三無大廈」，82 個「回收便利點」正逐步轉型為智能自助回收設施，尋求以更低成本擴大回收網絡，以及在 2026 年 4 月將「綠綠賞」禮品兌換全面電子化，提供更便利及多元的禮品選擇，鼓勵及推動市民參與減廢回收；及
- (b) 繼續完善廚餘回收服務，包括在今年內增加全港住宅的智能廚餘回收桶或廚餘收集設施至約 1 600 個和在更多合適的地點設置公眾廚餘回收點，並加強支援私人屋苑參與廚餘回收，以及逐步實現公共屋邨「一座一桶」。同時，政府會積極探討各種就地廚餘處理技術，並於屋苑、鄉郊和政府場地進行試驗，以評估不同設備的應用可行性和成本效益。

（三）緊密與行業協作，共同探索和推進務實可行的環境保護措施，減少對商界（特別是中小企）的衝擊，例如：

- (a) 立法會已在今年 7 月通過提交《2025 年促進循環再造及妥善處置產品（雜項修訂）條例草案》，為「市場主導模式」的生產者責任計劃訂立共同法律框架。為制訂有關電動車電池和塑膠飲料容器及紙包飲品盒生產者責任計劃的附屬法例，正諮詢業界並按實際情況在 2026 年內諮詢立法會環境事務委員會；及
- (b) 環保署正鼓勵餐飲業界按實際情況試行逐步擴大使用非塑膠容器，同時收集更全面的數據，協助優化產品設計和供應鏈，務實推進減少使用塑膠。

(四) 善用市場力量發展環境基建，協助綠色經濟轉型

- (a) 將於今年年底開始試運的屯門環保園現代化紙漿生產設施除了預計每年可處理 63 萬公噸本地三紙（紙皮、報紙及辦公室用紙）外，還可額外處理九萬公噸雜紙，擴大廢紙回收種類至纖維價值較低或由夾層物料製成的雜紙（例如紙袋、包裝盒和包裝紙）；及
- (b) 推動全港首個具規模的電動車電池回收設施，預計於 2026 年上半年在環保園投入運作。透過退役電動車電池的再利用，轉化為含有貴重金屬的再生黑粉，從而促進產業發展。

徵詢意見

32. 請委員備悉本文件的內容，並就上述工作提供意見。

環境及生態局
2025 年 9 月