

會議過程正式紀錄

2018 年 4 月 12 日星期四

上午 9 時會議繼續

出席議員：

主席梁君彥議員, G.B.S., J.P.

涂謹申議員

梁耀忠議員

張宇人議員, G.B.S., J.P.

林健鋒議員, G.B.S., J.P.

黃定光議員, G.B.S., J.P.

李慧琼議員, S.B.S., J.P.

陳克勤議員, B.B.S., J.P.

陳健波議員, G.B.S., J.P.

梁美芬議員, S.B.S., J.P.

黃國健議員, S.B.S., J.P.

葉劉淑儀議員, G.B.S., J.P.

謝偉俊議員, J.P.

毛孟靜議員

田北辰議員, B.B.S., J.P.

何俊賢議員, B.B.S.

易志明議員, S.B.S., J.P.

胡志偉議員, M.H.

姚思榮議員, B.B.S.

馬逢國議員, S.B.S., J.P.

莫乃光議員, J.P.

陳志全議員

陳恒鑾議員, J.P.

梁志祥議員, S.B.S., M.H., J.P.

梁繼昌議員

麥美娟議員, B.B.S., J.P.

郭偉強議員, J.P.

張華峰議員, S.B.S., J.P.

張超雄議員

黃碧雲議員

葉建源議員

葛珮帆議員, B.B.S., J.P.

廖長江議員, S.B.S., J.P.

潘兆平議員, B.B.S., M.H.

盧偉國議員, S.B.S., M.H., J.P.

鍾國斌議員

楊岳橋議員

尹兆堅議員

朱凱廸議員

吳永嘉議員, J.P.

何君堯議員, J.P.

何啟明議員

林卓廷議員

周浩鼎議員

邵家輝議員

邵家臻議員

柯創盛議員, M.H.

容海恩議員

陳振英議員

陳淑莊議員

張國鈞議員, J.P.

許智峯議員

陸頌雄議員

劉業強議員, B.B.S., M.H., J.P.

鄭松泰議員

鄭俊宇議員

譚文豪議員

范國威議員

區諾軒議員

鄭泳舜議員, M.H.

謝偉銓議員, B.B.S.

缺席議員：

石禮謙議員, G.B.S., J.P.

李國麟議員, S.B.S., J.P.

郭家麒議員

郭榮鏗議員

蔣麗芸議員, J.P.

陳沛然議員

劉國勳議員, M.H.

出席政府官員：

環境局副局長兼任
環境局局長謝展寰先生, B.B.S., J.P.

保安局局長李家超先生, S.B.S., P.D.S.M., J.P.

列席秘書：

助理秘書長薛鳳鳴女士

助理秘書長戴燕萍小姐

助理秘書長衛碧瑤女士

議員議案

主席：早晨。無立法效力的議案辯論。本會現在進行"推動電動車普及化"的議案辯論。

有意就這項議案發言的議員請按下"要求發言"按鈕。

我請易志明議員發言及動議議案。

推動電動車普及化

易志明議員：主席，很高興今天終於有機會動議"推動電動車普及化"議案。首先，我聲明我無意為任何一類環保車輛作推銷的工作。不過，因應世界大勢所趨，在現時各種環保車輛中，電動車的發展相對較為成熟，而且較為適合香港的環境。倘若日後有其他更環保的車輛推出，我希望政府亦能積極推出相應的政策予以支持及配合，藉以進一步改善路邊的空氣質素。

空氣污染對環境及人體健康所造成的威脅是毋庸置疑的。世界衛生組織的數據顯示，空氣污染每年奪去多達 700 萬人的寶貴生命。除人命外，空氣污染亦帶來龐大的經濟損失。根據香港大學的達理指數，本港上月因空氣污染造成的總經濟損失達 21 億元。如果以這個數字推算，一年的總經濟損失便高達 252 億元。

由於燃油汽車的排放一直被指為空氣污染的源頭之一，因此，多個歐洲國家例如挪威、荷蘭、德國、法國、英國等，甚至亞洲的中國，均已先後宣布，將於 2025 年後相繼禁售燃油汽車。而多間汽車製造商亦已表示，會投放更多資源研發新一代的零排放電動車。由此可見，生產電動車已成為全球汽車產業發展的大方向。但是，政府在推動電動車普及化方面的工作則有欠力度。

香港早於 1994 年已豁免電動車的首次登記稅，更在 2009 年成立由財政司司長領導的推動使用電動車輛督導委員會，希望促使香港成為亞洲區內最廣泛使用電動車的地區之一，並設下在 2020 年有三成私家車為電動車或混能車的目標。但是，截至今年 2 月，全香港只有 11 000 多輛電動車，佔全港已登記的車輛不足 2%，距離政府設定的目標甚遠。

為鼓勵車主選購電動車，政府既提供首次登記稅寬減，亦訂定了相對較低的牌照費。但是，在香港使用電動車至今仍未成氣候，主因是電動車的價格尚未達至市場的期望，以及其他配套不足，影響車主選購電動車的意欲。

申訴專員公署曾經就政府對電動私家車配套設施的規劃及安排進行調查。於去年公布的調查結果顯示，電動車充電設施不足，窒礙電動車在本港的廣泛使用。截至 2018 年 2 月底，全港有 1 862 個充電器，雖然已分布在 18 區的樓宇、商場和酒店內，但卻分布不均。況且，當中快速充電設施不足兩成，只有 300 多個；其餘的充電設施均需要車主花上數小時充電，對於目前 1 萬多輛電動車而言是不敷應用的。

電動車充電設施緊絀，充電車位亦經常被濫用。例如中環天星碼頭停車場的充電車位雖然實施電動車優先的措施，卻經常被燃油汽車佔用。政府表示公共充電設施只屬於輔助性質，電動車的車主應在其居所或辦公地方為其車輛作日常充電。在 2011 年 4 月後新建的私人樓宇，亦有部分提供電動車充電停車位。但是，在一些舊式屋苑，自設充電設備不但成本高，難度亦甚大。香港的住宅大廈受《建築物條例》、大廈公契和租約等條款約束，如果要增建充電裝置，便要得到該大廈的業主立案法團批准。但是，有車主為此折騰 1 年，既要額外購買第三者保險，又要作電力負荷評估，以及辦理律師協議等，最終卻未能獲得法團的准許。

政府指路邊空氣污染物的主要來源是商用車輛。但是，由於商用車輛運作時間長及香港的氣候和地勢問題所限，對電動商用車有較高的要求。因此，即使政府全數寬免首次登記稅，以及設立綠色運輸試驗基金資助有興趣人士引入電動車，電動商用車基本上仍只停留於試驗階段。數年前，的士業界曾自發試用 48 輛電動車，但最終因為未能配合實際的營運情況，試驗計劃無疾而終。另一方面，政府全數資助購買的 36 輛電動專營巴士，則至今仍在測試中。

主席，政府在回收及處理廢汽車電池方面亦未見有完善的機制。現時，全港約有 80 萬輛汽車，以電池的壽命大約為 3 年至 4 年計算，每年應該需要回收或處理的電池超過 20 萬枚。但政府在 2016 年 12 月 14 日回覆我的質詢時表示，現時每年經合資格回收商回收處理的廢汽車電池只有 5 萬多枚，其餘的 10 多萬枚電池或許在未經處理的情況下掉進堆填區。假如說法屬實，電池的有毒物質將會對環境造成極

大破壞。如果政府現在不積極處理汽車廢電池的問題，日後電動車當道，問題將更難以解決。

此外，現時電動車維修技術並不開放，導致坊間的車房只能提供有限度的維修服務，變相迫使車主把汽車送回原廠維修，一來令維修時間延長，二來維修費用亦高昂。如果政府沒有因應電動車發展的趨勢，強制電動車供應商開放技術及適時對有關人士提供培訓，在維修服務不足的情況下，車主對電動車只會敬而遠之。

主席，既然零排放的電動車是大勢所趨，亦有助減低空氣污染造成的禍害，以下我會提出一些普及化的建議。

首先，如果要推動電動車普及化，政府應全面檢討相關的政策，加強推動使用電動車輛督導委員會的職能，藉着一個中央統籌的執行機構去推行及督導電動車的發展措施，加強實際執行能力，務求達至階段性的推動目標，包括電動車輛的數目、電動車充電設施的供應、電動車維修服務的提供等。

此外，政府必須積極強化電動車充電配套，令市民無後顧之憂。政府應加快把現時標準及中速的充電設施升級至快速充電水平。由於不同國家生產的電動車有不同的充電制式，因此，當局應盡快研究如何有效地設置更多多制式的單一充電裝置。

就增加充電設施的覆蓋率，除繼續在現有政府物業及公營房屋的停車場增設充電設施外，政府亦可參考日本，在一些有充足空間的加油站增設充電設施，又可研究德國改裝部分電燈柱以兼作充電樁的例子。據悉，環境保護署亦正就戶外充電器進行試驗，若能在部分路旁咪錶泊車位加設充電樁，將可大幅地擴展充電網絡。

對於充電泊車位被濫用問題，當局可派員巡查，當發現有違規情況或接獲舉報，應安排鎖車。又如車輛充電後遲遲不離開充電位，可參考電動車供應商向有關違規車主收取費用的做法，以杜絕霸佔車位的問題。

此外，政府應檢討《建築物條例》。現時，電動車車主擬在舊式樓宇加裝充電器，要經過一般的法律程序去修改公契。而且，申請程序繁複，要向管理處及業主諮詢、檢視制度、僱用承辦商實地考察以完成計劃書，並經法團開會審批及修訂等，動輒耗時數個月。故此，當局要簡化相關申請程式，提高審批效率。

為配合電動車的發展，《香港規劃標準與準則》於 2011 年已作修訂，建議新建樓宇內 30% 的私家車車位應提供充電設施。既然電動車是大勢所趨，電動車數目只會有增無減，政府應強制所有新建的商住樓宇的車位均須配備電動車充電的基礎設施，以免除日後因電動車充電位不足而須再額外增添時的困難。

本港首批電動車電池即將到期退役，政府應盡快制訂及落實完善的電動車電池回收機制。退役的電動車電池一般仍有大概 70% 的電力儲存能力，如果能夠妥善處理，其可用壽命或可達 7 年。而且，這些電池含有大量的鋰元素，可加工並提煉成為新的鋰電池，回收價值較高，若不作回收而棄置於堆填區，不但浪費，對環境亦造成嚴重的禍害。

主席，本港與電動車相關的教學課程並不全面，有興趣入行的青年難以得到優質的培訓。我建議當局推動專上學院開設與電動車相關的設計、科研、維修等課程，為電動車行業培訓多方面人才，為香港發展電動車或電動車周邊配件的產業創造有利的條件。

商用電動車能否普及，端賴政府是否願意投放資源，補貼購買商用電動車及增加充電裝置。綜觀歐洲、美國或中國等地，皆不乏成功例子。如英國由今年 1 月 1 日起，所有新的黑色計程車必須為電動車，而英國倫敦交通局將花費 1,800 萬英鎊增設快速充電設施，令黑色電動計程車可在數分鐘內完成充電。至於鄰近的深圳市，早於 3 年前已設立 50 億元人民幣電動車扶持資金，幫助淘汰 4 500 輛燃油的士，推動電動的士發展。

電動車的售價至今仍欠缺競爭力，這亦是令車主無意購買電動車的主要原因之一。自政府取消全數豁免電動私家車的首次登記稅後，首次登記的電動私家車數目大減。但我支持政府就豁免電動私家車的首次登記稅設定上限。若繼續全數豁免，難以促使汽車生產商自動降低電動車的價格。事實上，一些價錢較便宜的電動車已開始陸續推出，而隨着電動車大眾化，價格勢必隨之而下調。不過，自由黨亦曾建議政府考慮調高 97,500 元首次登記稅的豁免上限，以吸引更多市民選擇購買電動車，只是政府傾向維持現有水平。

為控制車輛數量增加，政府推出“一換一”新計劃，車主購買新電動私家車並銷毀舊燃油車輛可獲最多 25 萬元的首次登記稅寬減額，

但車主必須已擁有該 6 年車齡的舊私家最少 3 年。對於有指相關條件苛刻，財政司司長曾公開表示，設定的條件為防止出現二手車的炒賣活動而濫用公帑。對於司長的解釋我可以理解，但為更有效達致鼓勵車主轉用電動車，我認為計劃有可優化的空間，希望政府能多聽市民的意見，稍後作出適當的調整，一則回應市民的訴求，二則可加快達致政策目標。主席，我謹此陳辭。

易志明議員動議的議案如下：

"鑒於全球對環境保護的意識日漸提高，而燃油車的排放是空氣污染的主要源頭之一，多個國家包括中國、挪威、德國及英國等的政府已宣布將於 2025 年後相繼禁售燃油車；同時全球最大的汽車生產商已表示會在 2050 年全面停止生產燃油車，而多家汽車製造商亦已表示會投放更多資源研發新一代的零排放電動車，由此可見生產電動車已成為全球汽車產業發展的大方向；特區政府於 1994 年起豁免電動車之首次登記稅，至今已超過 20 年，但截至 2017 年 8 月底，全港只有 11 033 輛電動車，佔全港已登記之車輛總數 1.3%，成績未如理想；為進一步推動電動車普及化，本會促請特區政府：

- (一) 全面檢討推動電動車的 policy，並制訂階段性的推動目標；
- (二) 修改《建築物條例》的相關條文，以強制所有新建之商住樓宇內的車位，必須提供充電設施，供電動車充電之用；
- (三) 檢討電動車的充電配套設施，包括研究於現有政府物業及公營房屋的停車場、路旁泊車位及公眾停車場添置電動車充電設施；
- (四) 因應已登記的電動車將相繼更換電池，盡快制訂廢汽車電池回收和處理的機制，以避免該等含有毒物質的電池被棄置於堆填區，嚴重禍害環境及生態；及
- (五) 推動專上學院開辦電動車的 design、科研及維修等課程，為電動車行業培訓人才，從而協助香港發展電動車或電動車配件的產業。"

主席：我現在向各位提出的待議議題是：易志明議員動議的議案，予以通過。

有 8 位議員要動議修正案。本會現在合併辯論議案及修正案。

我會依次請要動議修正案的梁繼昌議員、莫乃光議員、盧偉國議員、許智峯議員、容海恩議員、陳克勤議員、陳淑莊議員及何君堯議員發言，但他們在現階段不可動議修正案。

梁繼昌議員：主席，多謝易志明議員提出這項"推動電動車普及化"的議案。這項議案應會得到議會內跨黨派的支持。

根據世界衛生組織的統計，全球每年平均有 300 萬人因暴露在室外空氣污染而直接導致死亡。另一項由日本經濟產業省(Ministry of Economy, Trade and Industry)進行的統計則指出，在 1999 年至 2035 年這數十年間，全球交通工具所排放的溫室氣體佔整體溫室氣體排放量的 22%，而二氧化碳的排放將上升 1.75 倍，這是其中一個非常驚人的數字。根據《巴黎協定》所訂，我們必須將全球的溫度上升限制於某一程度內。所以，如不能遏止香港的燃油汽車增長，電動車不能完全取代燃油汽車，無論在健康、生物多樣化方面，均會對地球構成災難性影響。

回顧過去，特區政府對電動車的推廣並非這一兩年之間的事。早在 2009 年施政報告，時任特首曾蔭權已定下普及電動車的長遠政策目標，表示要令香港成為亞洲區內最廣泛使用電動車的地區之一。在 2011 年施政報告內，特區政府更表示要在 2020 年將電動車佔全港私家車的數量比例提升至 30%。這個目標已記入施政報告中，是否因為政府換屆便政息人亡呢？我認為這些施政目標不應因政府換屆而放棄。

至於上屆的梁振英政府，亦曾在 2014 年施政報告第 152 段表示，政府會增購電動車，行政長官和主要官員會率先試用。但是，這麼簡單的目標，只是要求官員使用電動車而已，但上月卻有報道指出，政府的言行似乎真的並不一致。購買電動車並非難事，但政府公布上述措施至今已超過 4 年，我們只看到環境局局長黃錦星以電動車作為其座駕。只要看看前來立法會或其他地方出席會議的官員，便可發現他們使用甚麼車輛。

政府推行電動車政策已有多多年，力度時大時小，但總的來說，我認為政府在政策方面欠缺長遠的目標。第一個長遠目標是，究竟政府希望電動車將來在車輛總數中佔一個多大的比例？第二，當局有沒有更長遠的目標，會否以電動車完全或大部分地取代燃油汽車？當然，在現今技術下，有些重型貨車和大型車輛仍未能以電動車完全取代，但試看其他國家或地區，挪威雖未至於完全取締燃油汽車，但卻早於兩年前宣布會在 2025 年開始禁售燃油汽車，荷蘭同樣會在 2025 年禁售燃油汽車，法國則會在 2040 年採取這措施。究竟特區政府有沒有這方面的願景？如有，可否就此訂定一個真正的時間表？這是大政策、大藍圖的問題。

至於其他政策細節，我想提出數點。第一，推廣電動車的第一個重點，在於政府必須確保有足夠的充電及配套設施，供電動車車主使用。以全球大趨勢而言，單在 2016 年，全球的電動車公共充電設施便增加了 72%。相比之下，根據申訴專員公署有關電動車車位或充電設施的統計，本港電動車充電器的數目僅在 2011 年至 2016 年的 5 年間，由 872 個增至 1 518 個。有關的基數已極小，而 5 年間的增幅亦剛剛不足 1 倍，當中大部分公共充電器更屬於慢速，有些則屬中速。若屬慢速充電器，將需要 8 小時才能完成充電。

至於公共充電設施的統計數字，原來按政府使用的名稱，慢速充電器的名稱是標準充電器，數目有 915 個，中速有 605 個，快速有 326 個。我希望政府能盡快把其視為標準的慢速充電器轉換成中速甚至快速充電器，並希望政府可嘗試在咪錶泊車位進行實驗，裝設中速或快速充電設施供車主使用。希望政府能加快落實以上建議。

第二，關於在大廈內裝設充電設施的問題，相信大家也知道，很多舊式住宅或商業樓宇均沒有電動車充電設施，而現時很多居民均願意自費裝設充電設施。在這方面，第一，希望政府能為他們提供更多技術支援。第二，應探討可否提供一些誘因，例如提供貸款，這是政府能力所及的安排。第三，由於在住宅範圍裝設充電設施牽涉很多法例上的問題，需要處理涉及《建築物條例》或大廈公契的技術要求，希望政府能設立一個團隊，為居民提供快速協助，以便處理這些技術問題。

在 2017 年的財政預算案中，財政司司長把電動車的首次登記稅寬減上限訂為 97,500 元，其後又作出放寬，現在甚至提出了一個"一換一"的計劃。但是，"一換一"計劃對電動車的銷售將帶來多大影響，

目前尚未知曉，而我則希望財政司司長明年可就電動車首次登記稅的寬減上限再作調整。

此外，我希望政府訂定明確的目標，說明電動車在整體車輛中所佔的百分比是多少，以便設定長遠的規劃願景。在政府提出有關數字後，消費者或市民便有一個大藍圖可作依循。我亦希望政府公布會否訂定禁售燃油車輛的確切日期，如果會，當局會在哪一年開始實行？

莫乃光議員：主席，首先，我感謝易志明議員提出這項議案，雖然這項辯論延遲了半年才開展，但當中最大的問題並非是延遲了，而是原來不論我們在半年前或後進行討論，政策也是在原地踏步，改善不大，這才是當中最重大的問題。我們多給予政府半年時間工作，但它卻是沒有處理過有關問題。

關於電動車發展，立法會已在不同場合多次討論過，每一次的最終問題，始終也只有一個重點，就是政府對於推廣電動車究竟有多認真。隨着技術日漸成熟，電動車在不久將來一定會取代傳統燃油車。彭博新能源財經在去年 7 月發表汽車行業報告，預計在 2038 年，電動車數量將會超越燃油車；而投資銀行 UBS 一份報告亦估計，在 2025 年全球售出的汽車當中，每 6 輛便有 1 輛是電動車，而 2025 年其實只是往後數年而已。

香港政府在 7 年前，即在 2011 年為電動車普及訂立目標，指出在 2020 年要有三成私家車屬於電動車或混能車，當時這項政策是頗有前瞻性的，但最後卻甚麼也沒有做到。前中央政策組在 2015 年曾經發表研究報告，指香港是全世界最適合使用電動車的地方，但至今電動車在香港佔私家車比率只有不足 2%，環境局推動電動車的 policy 絕對有需要檢討。

香港路邊空氣污染嚴重，私家車便是一個重大源頭。外國現時已計劃停售汽油和柴油汽車，為何香港卻仍然懶懶閒、"嘆慢板"呢？挪威、荷蘭、美國、德國、印度、法國、英國和台灣等地已經宣布全面禁售燃油汽車時間表，以上國家和地區將於 2025 年至 2040 年間逐步禁止出售燃油汽車。別人已開始降低電動車價格及協助社會加快採用，但香港卻倒行逆施，在去年倒過來把原向電動車作出的稅務寬免刪除，使香港由領先變回落後。即使是中國內地亦已開始研究禁售燃油汽車時間表，現時在中港台澳中，雖然我不清楚澳門的情況，但香港很可能便是最落後的地方。

在 2017 年 2 月，財務司司長陳茂波首次宣布取消電動車的全數稅務寬免安排。政府在去年 4 月取消電動車豁免首次登記稅的措施，並以 97,500 元作為上限。根據運輸署在 2017 年的數據，電動車首次登記數字亦因而大跌，相較 2016 年 4 月至 12 月的 2 078 輛，2017 年同期便下跌至只有雙位數字的 99 輛；相反，燃油汽車的首次登記數字卻明顯上升。政府說擔心在路面行駛的私家車會越來越多，但大家要明白，如果政府增加車主購買電動車的稅款，他們便會轉回購買燃油車，這是我早於去年已經提出的事實，但政府卻不相信，結果現時數字便反映出這種情況了。政策未能遏止私家車總體數字的增長，甚至令情況變得更差，令車主想購買的私家車由電動車變回燃油車，路上私車家的排放亦變差了，不會變好，這是我早在去年已提出的問題，但政府卻只一意孤行。

電動車的價格和充電配套也是我們一直關心的事情，我們亦認為香港政策做得不夠好，因而影響香港未來能否與時並進，做好道路零排放的目標。梁繼昌議員的修正案提出"訂定電動車(包括電動私家車及電動商用車)在全港登記車輛中所佔的比例的目標"，而許智峯議員亦提出"研究就全面淘汰燃油車定下目標年份"。我認為政府確實須訂下目標，不可以拖延了一年又一年，踏前兩步又後退三步，這樣是一定無法達到政策原意的。

今年財務預算案提出電動車"一換一"計劃，既然是一換一，便應該不會增加道路上的汽車數目，但計劃限制越看越多，例如要求車主必須擁有舊私家車 3 年以上。政府一方面說會推動電動車普及化，但卻把門檻定得那麼高，對於考慮換車的人，錢在他們的口袋，結果他們考慮到既然要使用相同價錢，倒不如購買燃油車吧。所以，政府一定要觀察成效。政府剛宣布了一項數字，就是在公布政策後好像有 11 宗申請，當局說全部獲批。十一輛是很少的數字，比較在 2016 年八九個月之內就售出了 2 000 多輛，現時過了 1 個多月才售出 11 輛，就知道數字是多麼低。

實際上，電動車近年在香港是越來越普及，但相關的充電設施卻遠遠追不上增長。短短 5 年間，電動車的充電位增加了 78%，但同時電動車的新登記數字上升了 30 倍以上，平均每 6 輛車才有 1 個充電位可用。根據環境保護署的數字，在目前 1 862 個充電器之中，701 個是中速充電器，300 多個是快速充電器。換言之，近一半是標準，即是慢速充電器。

充電位數目少，速度慢，亦被燃油車佔用泊車位，即有等於無，我們經常看到駕駛電動車的車主在停車場輪候。政府自 2011 年起提供總樓面面積寬免，鼓勵發展商在新建樓宇的私人停車場增設充電設施，但原來沒有強制要求大廈管理者接駁電力，設施又是裝模作樣的。官員在立法會解釋時說只要技術上 ready 就會做到，完全是一個笑話。技術指引一定要與時並進。

很多國家已經把加油站轉為充電站，還開始研發如何直接把充電設施安裝到路邊燈柱的插頭等。政府一定要想想如何增加充電器數目，以及提高充電速度，便利車主充電。政府說公眾停車場充電器是輔助，又說電動車的比例少，不可以大力投資。政府一方面說要推廣電動車，但另一方面又沒有配套，是否精神分裂呢？它不但是精神分裂，也可以說是"說一套做一套"，弄巧反拙，甚至令人懷疑政府的政策是否向一些汽油車商或石油公司傾斜。

既然港府要推動智慧城市，就應該善用政府現有場地和規劃，把進行升級的公共設施，例如新一代路旁停車位收費錶、智能燈柱等，加入電動車中速充電器，設置更多戶外充電站，令到車主願意轉用電動車，才是有效的政策。

盧偉國議員的修正案提出支援業界推動研究等各方面，對此我是認同的。陳克勤議員的修正案亦提到推出電動車的官方手機應用程式，而我希望政府真的要開放數據，不要經常編寫局方的程式。我不會反對陳議員這樣說，但其實開放數據才是重要的，政府編寫的 apps 是沒有人下載的，不要浪費金錢及時間。

總體而言，政府一定要制訂一個政策目標，如何在 2030 年提高電動私家車及商用車至 1 倍或更多。一定要有目標，不可以好像現時般蒙混過關。

主席，我希望環境局及發展局、運輸及房屋局甚至創新及科技局均要有共同的政策目標，一起推動電動車。如果推動電動車的政策好像現時般繼續凌亂分散，部門之間互相推卸，不幸地全都推卸在環境局身上，那麼到了 2040 年也不會做到零排放。

多謝主席。

盧偉國議員：主席，易志明議員提出的原議案，主旨是促請特區政府全面檢討政策，進一步推動電動車普及化。我相信大多數議員都對此贊同，而我和不同黨派的議員分別提出的修正案，大方向亦基本一致，只就一些具體的政策措施予以補充。

主席，根據《巴黎協定》，各締約成員國家和地區必須提出自願減排溫室氣體的目標，並且每 5 年進行目標檢討與更新，以遏阻全球暖化的趨勢。由於電動車沒有尾氣排放，有助改善路邊的空氣質素，為特區政府過去積極推動。在稅務及牌照費方面，政府向電動車提供優惠措施，尤其是自 1994 年起，全數豁免電動車的首次登記稅。據當局在今年 2 月 26 日，向立法會環境事務委員會提交的文件顯示，本港已登記的電動車，在 2010 年年底只有少於 100 輛，而截至 2018 年 1 月底，已登記的電動車增加至 10 856 輛，其中私家車佔 10 453 輛，但僅佔整體已登記私家車數量 1.7%，可見電動車仍有很大的發展空間。

不過，自從當局在 2017-2018 年度財政預算案宣布為電動私家車首次登記稅的免稅額封頂，設定上限於 97,500 元，原本持續增長的電動私家車的新登記數量大幅下跌，令業界感到失望。

主席，香港經濟民生聯盟("經民聯")對這個議題一直十分關注，我亦曾經與相關的業界朋友會面，聽取他們的訴求和意見。在經民聯就本年度財政預算案向政府提交的 65 項建議中，明確促請當局適度調高電動私家車首次登記稅的寬免限額，並豁免歐盟 IV 期以前柴油商業車輛車主換車的首次登記稅。同時，在上述的環境事務委員會會議上，我亦建議政府考慮"一換一"優惠方案，提供更高的首次登記稅的寬減額，以鼓勵車主將燃油私家車更換為電動車。

我樂於看到特區政府從善如流，在最新一份的財政預算案中宣布，除了會繼續提供上限為 97,500 元的首次登記稅寬減，亦會新增"一換一"計劃，合資格的現有車主購買新的電動私家車，並且銷毀其合條件的舊私家車，將可獲上限為 25 萬元的首次登記稅的寬減額，相信會受到社會各界歡迎。

不過，正如我與相關業界朋友會面時強調，長遠而言，我們不能夠過分依賴政府提供的電動車稅務優惠，而應該關注香港的整體交通發展策略，同時配合市場需要及科技發展，務求提升電動車及其他環保車輛的成本效益，以吸引消費者。

香港電動車發展現階段仍然是以電動私家車為主，在前述的 10 856 輛已登記的電動車中，私家車佔總數的 96.3%。因此，我認為當局應該全面檢視香港環保車輛的發展策略，並因應市場和科技的變化，適時對推動電動車的政策作出調整，我相信社會各界均支持本港發展綠色交通。事實上，電動商用車仍將繼續獲全數豁免首次登記稅。此外，政府已經撥款 1 億 8,000 萬元供專營巴士公司購買 36 輛單層電動巴士作試驗行駛。

政府在 2011 年 3 月設立了 3 億元的綠色運輸試驗基金，我亦曾出任為成員。在基金委員會已批准的 118 個試驗項目中，亦有 56 個涉及電動商用車。可惜現時香港可選擇的電動商用車輛的型號不多，其運載能力和價格競爭性均未能達滿意的表現。日後隨着電動車技術的完善，當局在推動商用電動車方面應該適時加大力度。

主席，香港電動車發展目前面對的主要障礙，並不在於稅務寬減額的高低，而是在於各項配套的設施未能追上發展，例如各類充電設施和電動車數量的比率，現時是 1：7，反映設施嚴重不足。我認為當局應該檢視《建築物條例》的相關條文，建議所有新建的商住樓宇內的車位必須提供充電設施。

大家也許會注意到我的修正案與易志明議員提出的原議案，以及梁繼昌議員和莫乃光議員提出的修正案，在字眼上有所不同。他們 3 位所用的字眼是"強制"，我所用的字眼是"建議"，因為我認為強制在商住樓宇安裝充電器較為複雜和具爭議性。事實上，自 2011 年 4 月起，政府已寬免新建樓宇停車場樓面面積，以鼓勵發展商設置電動車充電設施，是較為務實的做法。不過，如果立法會今天通過上述議員所用的"強制"字眼，我亦會尊重。政府必須加大力度，解決充電設施不足的問題。

此外，市面上的電動車充電設施目前是以標準充電器為主，我認為當局應該添置以中速和高速充電為主的充電設施，因為據相關資料顯示，以普通電動車電量為例，標準的充電時間約為 25 小時，中速是 10 小時，快速大約是 1 小時，充電的效率差額相當大。

主席，財政司司長今年宣布大手預留額外 500 億元推動科研及創科發展，我認為當局必須相應增加支援業界開發電動車電池及探討讓各類充電器制式互通的可能性，以進一步便利電動車的使用。事實上，本港在這方面亦有一定的成績，政府創新及科技基金曾經撥款資助香港生產力促進局等機構，成功研發 50 千瓦快速充電站，以及智

能流動電動車充電系統等，並會將其商品化，推出市場。利用快速充電站，一輛電動私家車只需 20 分鐘，便可以充電八成，能夠行駛大約 150 公里。

主席，隨着粵港澳大灣區的建設，港珠澳大橋等跨境交通基建將落成啟用，大灣區 1 小時優質生活圈將逐漸成為現實，特區政府應該支持本港業界與粵港澳大灣區相關的業界，共同研究電動車充電設施，在制式上的互聯互通，作為促進大灣區建設的一項具體內容。

主席，我謹此陳辭，希望議員支持我的修正案。

許智峯議員：梁議員，電動車越來越普及，但電動車擔當甚麼角色呢？我認為電動車並非純粹是創新科技產品，更不應該是有錢人的玩意、玩具或第二輛車，而應該是駕車人士及普羅大眾可以負擔的交通工具，用作代替傳統燃油私家車的綠色環保交通運輸工具之一。所以，談到電動車政策，當然涉及眾多持份者角力，例如燃油商、汽車生產商、駕駛者及市民大眾。可是，我們的重點應放在我們應為誰發聲。我們應該為潔淨能源及健康的空氣發聲。

回看 2017 年，一般及路邊空氣質素監測站錄得的空氣質素健康指數達到"高"及"嚴重"的總日數分別是 44 日和 55 日，較前年的 26 日和 31 日分別高出 70%和 77%。我們現在所談論的是路邊空氣質素，市民日常在路邊行走時吸入廢氣的情況越來越嚴重。當然，我們不想看見有更多車輛在路面行駛，造成道路擠塞。我們亦明白，政府政策並不鼓勵市民駕車，而應以鐵路及步行為主。不過，現實卻是市民面對的問題是空氣質素每況愈下。我並不是指整體空氣質素。整體空氣質素當然差。環境局每次均告訴我們，他們做了很多工作，以解決空氣質素問題，例如對停泊的船隻採取更嚴格的管制等。不過，我所指的是路邊空氣質素。如果路邊空氣質素可以有所改善，這對市民會有莫大裨益。

影響路邊空氣質素的主要源頭是車輛。當然，政府會說，當局就商用車輛也有着墨，例如要求轉用歐洲聯盟更低排放及更嚴格的標準，以及研發和試驗電動巴士等，公眾亦有目共睹。不過，我們也客觀看到，全球應用在商用車輛(例如巴士、貨車等)的科技亦未達到普及水平，但在私家車方面卻已非常普及。當各國政府大力推展時，香港政府在做甚麼呢？

一談到現時香港政府推出的措施，我實在感到一肚子悶氣。我認為政府在推行電動車政策上不思進取，欠缺決心。以前一份財政預算案為例，政府簡直是倒行逆施，把首次登記稅豁免額限制於 97,500 元。結果，本年的數字大家有目共睹，新登記的電動車輛數目大幅下跌，而燃油車——特別是柴油車——的數目則上升。這措施是否倒行逆施呢？可如何達致推動電動車的政策目標和效果呢？對於過去一年所浪費的時間及倒退的幅度，政府可曾站出來向公眾解釋發生何事呢？

讓我們看看另一種普遍的現象。電動車司機一定知道——我要申報利益，我是電動車車主，已駕駛電動車 1 年——輪候公共快速充電設施需時 1 小時，加上為自己的車輛充電所需的約半小時，他們需花近兩小時才能離開。試問駕駛者還會繼續駕駛電動車嗎？有議員剛才提到，黃錦星局長自己也駕駛電動車。我真的想問他曾否經歷排隊充電的情況呢？他可能沒有，因為他家中設置了良好的充電設施。在外邊為電動車充電要等候兩小時才能離開，試問還有沒有市民有勇氣購買電動車呢？

至於政策目標，政府完全拒納我們多位議員提出應就淘汰傳統燃油車設定目標年份，例如為 3 年或 5 年後的傳統燃油車數目訂定一個百分比。我暫且不談數字，且讓我退而求其次談方向。政府的政策目標或許是提高整體電動車佔傳統私家車的比例，而就此目標，我曾在事務委員會及立法會會議上的質詢環節詢問局長，但他卻不肯答覆。那麼，政府為何還表示會推動電動車在香港的發展呢？

我尚未數算他另一件事。有報章揭露新建樓宇的停車場“裝假狗”。政府規定發展商須設置充電設施，但原來有關設施卻沒有接駁電源。然後，我再詢問局長，雖然有關設施沒有接駁電源，但有多少發展商的商場可因此獲得總樓面面積寬免呢？局長無法答覆我的問題，他連有關數字，以及車位、商場及地點數目亦完全無法答覆我。這算是甚麼推動電動車的措施呢？

民主黨則相對進取，我們對施政報告提出的建議亦指出，我們應以 2030 年為目標，讓香港全面使用電動車，淘汰傳統的燃油車。讓我們看看周邊國家。英國及法國打算在 2040 年停售柴油車及燃油車，而巴黎市亦打算在 2030 年全面禁止柴油車及燃油車。剛才有議員形容挪威——大家皆知道——是全世界最進取的國家，當地訂下在 2025 年所有車輛須零排放的目標。

讓我們看看加拿大的安大略省。當地近年致力推動使用電動車，成績亦不錯。他們為價值 75,000 加拿大元以下(即 470,000 港元)的新電動車提供近 30,000 港元至 80,000 港元的優惠，亦會為工作地點的電動車泊車位提供不多於 6,200 港元的資助，以安裝充電站。當地推出很多優惠措施，但為何香港沒有訂定年份，亦沒有推出類似措施呢？

局長經常表示私家車並非他們最主要的對象，因為私家車的排放所造成的污染不及商用車輛及船隻的嚴重，因此船隻及商用車輛排放才是他們面對最嚴峻而最有迫切需要解決的問題。不過，我經常提出一點，便是我們就綠色交通運輸工具及環保政策的討論不應純粹將污染問題量化。如果市民可以參與、看見及受惠於推動使用電動車的環保措施，便會出現意識形態的改變，這有助改變香港人對使用環保節能交通工具的意識。所以，在推動商用車輛的發展時，我們可否加大力度及決心，推動電動私家車的發展呢？

有見及此，我們提出了一些具體建議，希望政府首先訂定清晰的政策方向，鼓勵市民改用電動車，藉此提高電動車在登記車輛中所佔的比例，使電動車大眾化及普及化，讓電動車的售價可以與同級的一般傳統燃油車競爭，這樣最終才可以達到將電動車成為市民首選及主流選擇。

因此，我亦具體建議將購買電動車的首次登記稅寬免提高。我亦歡迎政府接納民主黨的意見，提供"一換一"的優惠。不過，這舉措仍然不足夠，當務之急是增加公共充電站，而我們建議將充電站與電動車的比例訂為 1：5 作為短期目標，即時興建最少 1 150 個充電站。這需花費數千萬元，為何政府想節省這筆開支呢？

主席，由於時間不足夠，我的發言暫時到此為止。我謹此陳辭。

容海恩議員：主席，特區政府的政策，主要是透過推動使用環保車輛，包括電動車，協助減低路邊的空氣污染，改善空氣質素。根據中央政策組在 2015 年 3 月發表的"推廣使用電動車背景研究"報告指出，香港在推動使用電動車方面有多項獨特優勢，包括香港地方小、車程短、內地大力發展電動車產業，可以為香港的電動車發展提供有力後盾等。所以，香港可說是全世界最適合使用電動車的地方，尤其是電動的公共交通工具。

從環保、減排、建造更優質生活環境的角色出發，以電動車逐漸取替汽油和柴油車，是全球大勢所趨。正如中央政策組的研究所指，香港擁有多項推動電動車應用的優勢，是適合使用電動車的地方。但很可惜，特區政府近年在推動電動車方面，一直被人批評力度不足，政府沒有投放足夠資源和相應配套措施，加上全港各區的電動車充電位的數量不足，而議員剛才也提到充電度緩慢的問題，直接影響車主更換電動車的意欲。再者，最近提到的首次登記稅的問題，早前說可全數寬免，現在卻是大幅減少，這是否直接影響私家車車主更換電動車的意欲呢？

所以，我今天提出的修正案內容，主要是 3 個建議，第一，政府應全面檢討推動電動車的 policy，以配合電動車市場和技術的發展，以及確保市場的公平競爭；第二，研究修訂《建築物條例》的相關條文，增加誘因，以鼓勵發展商在新建之商住樓宇內提供充電設施，供電動車充電之用；第三，檢討綠色運輸試驗基金的資助模式及成效，加快推動公共交通車輛及商用車輛轉用電動車。

主席，特區政府過去主要透過提供電動車輛首次登記稅寬免安排、設立 3 億港元綠色運輸試驗基金，以及撥款 1 億 8,000 萬元，供專營巴士公司購買 36 輛單層電動巴，以推廣在本港使用電動車輛。但這些措施是否能達致原本的目標和成效呢？

根據運輸署的資料顯示，自 1994 年開始實施電動車首次登記稅豁免安排至 2017 年 7 月，全港已登記的電動車共 10 876 輛，約佔全港已登記車輛數目的 1.3%，當中的 97% 為電動私家車。本港電動私家車的數量在過去的五六年間大幅飆升，由 2011 年 1 月只有極少數量的 60 輛，逐漸增至 2016 年的 6 994 輛，佔首次登記私家車總數的 7.3%。此外，截至 2016 年年底，首次登記的電動車共 7 212 輛，獲寬免的首次登記稅額約 44 億元。

在 2012 年至 2017 年的 5 個財政年度，首次登記電動私家車的紀錄，應課稅價值超過 70 萬元的電動車，佔整體電動私家車總數的 73.1%，反映受惠於豁免首次登記稅的電動私家車，大部分屬於貴價的電動私家車。我們理解這樣的結果，因為我們知道電動車的供應商其實不多，貨源亦多數單一，而且電動車生產商不多，所以我們知道其價值會較昂貴，但我們認為如果政府推出這樣的措施，便好像是鼓勵人購買昂貴的車輛，因為車輛價錢越昂貴，節省越多。

事實上，現時市面上已有不少品牌的電動車，除較多人認識的 Tesla，還有日產、雷諾和 Volkswagen 等，但翻查政府資料，在 2012 年至 2017 年的 5 個財政年度，最多人購買的品牌就是 Tesla。在 2016-2017 年度，各款 Tesla 的電動車更佔全年首次登記電動車總數的 95.8%；其次是寶馬的兩款型號的電動車，共 105 輛，只佔全年 5 839 輛的 1.8%。所以我們看到電動車的選擇也是問題。

電動車在香港出售的型號不多，部分車主從海外購入，加上一些新型車輛使用汽油和電力能源，即混合型，所以香港市場所供的選擇不多。我剛才提到售出很多電動車的 Tesla，其實其平均入門價差不多是 70 萬元至 80 萬元，一般車主根本無法負擔。所以，如何能在香港市場內引進和吸引市民購買不同品牌、不同型號和車價較低廉的電動車，真正推動本港電動車普及化，我認為這是政府應要正視和處理的問題。

雖然今年的財政預算案繼續為合資格車主提供上限 97,500 元的首次登記稅寬減，並推出新增的"一換一"計劃，合資格車主購買新的電動車並銷毀其舊私家車，便可獲較高、上限為 25 萬元的首次登記稅寬減。但是，有不少車主向我反映，這個"一換一"計劃並不吸引，因為他們要承擔額外開支，所以直接影響他們購買新電動車的意欲，我亦十分懷疑"一換一"計劃能否真正取得政府想要的成效。

主席，不少環保節能設施在剛推出的時候，成本一定較高，如果政府不率先自行引入，除表現出政府對推動環保有心無力之外，更無法推進環保設施的普及使用。例如電動車的使用和發展，很大程度要依靠政府的推動，以及增設相關的配套設施。

根據環保署的資料，公共電動車充電設施數目由 2011 年的 872 個，上升至 2017 年 9 月底的 1 774 個，即是 6 年間只是大約增加 1 倍。但是，本港電動車與充電站的比例卻是 1：0.17，遠低於全球平均的 1：1.1。

申訴專員公署在 2017 年 9 月宣布展開一項主動調查，審視和研究政府對電動私家車的配套規劃，以及安排是否有不妥善之處。政府在 2009-2010 年度的施政報告曾指出，政府將致力令香港成為亞洲區內電動車最為普及的地方，其後亦公布具體目標，包括在 2020 年，全港有 30%的私家車是電動車，並且希望在新落成的建築物中，私人停車場有 30%的泊車位設置充電裝置。但是，觀乎現時的情況，我認為完全是墮後的，莫說是達到目標，連門邊也未能攀上。

看到現時的情況，政府在推動電動車的配套規劃和安排上，是有從發展商方面作考慮的，包括從 2011 年 4 月開始，如果發展商為發展項目的停車位提供電動車充電設施，政府可以豁免有關停車場的樓面面積。當然我們看到是頗有成效的，當中涉及 4 萬個可供電動車充電的車位，我們認為這對於發展商有一定吸引力。但是，我的修正案反對強制所有新建商住樓宇這樣做，因為我認為這樣欠缺彈性，如果只是增加誘因，鼓勵發展商提供充電設施，已能夠更有效地推動電動車普及化。

主席，雖然近年電動車的數量增加不少，但電動私家車佔私家車數量仍不足 2%。我在修正案也提及 2011 年 3 月成立的 3 億元的綠色運輸試驗基金，我要求政府檢討綠色運輸試驗基金的成效，希望能夠真正加快推動公共交通工具和商用車輛轉用電動車。

我會支持其他議員的修正案，尤其是促請政府提高電動私家車的首次登記稅寬減上限和其他優惠。

主席，我謹此陳辭。

陳克勤議員：主席，我首先多謝易志明議員和其他 8 位議員就電動車政策提出議案和修正案，令易志明議員提出的原議案更加豐富和充實。我在這裏申報，我是電動車的使用者和支持者。為何說我是電動車的支持者而不是電動車政策的支持者呢？因為香港特區政府的電動車政策真的非常落後。主席，為何要使用電動車？很簡單，就是為了改善路邊空氣質素，減少依賴化石燃料，這也是世界的大趨勢。

一項政策是否成功，我認為要從 3 方面作出衡量：第一，政策目標是甚麼；第二，政策內容是甚麼；第三，實際上在社會的落實情況。剛才多位議員已曾提到，全世界很多地方均有訂定電動車政策目標，以及禁售汽油車的時間表。我這裏有一個較清晰的圖表，大家可以看到荷蘭將於 2025 年禁售汽油車，印度是 2030 年，英國和法國則是 2040 年。禁售柴油車的措施則會更早實施，巴黎、墨西哥城、馬德里和雅典將於 2025 年落實，至於正在考慮禁售的國家，奧地利將於 2020 年實施，中國是 2025 年，瑞典是 2030 年，德國是 2030 年，比利時是 2030 年。

主席，為何當中沒有特區政府的份兒呢？因為特區政府的電動車政策根本不入流。我們現時仍然說到了 2020 年，才有三成汽車屬混

能車，所以在政策目標方面，政府是完全不敢制訂。莫說是國家，即使是鄰近地方，例如毗鄰的深圳，已訂定了在今年全面把市內所有巴士轉為電動車的目標。我們的近鄰澳門，常常被批評在實施政策上較我們緩慢，但當地現時發出的所有的士牌均已規定要使用電動車。

香港政府在這方面有甚麼正在推行的政策？這個暫且不說，先談談內地因何可在 2016 年售出約共 50 萬輛電動車。除了因為要達到剛才所說的政策目標外，還因為有政策上的支持，鼓勵國民使用電動車。內地對新能源汽車有何扶持政策？購買新車有補貼；駕駛新能源汽車的車主可享有兩小時免費泊車優惠；所有新建樓宇需要預留一成地方供電動車安裝充電設備；新能源汽車不受單、雙號車牌限制。再者，公務物流車輛可獲優先發牌，而且電動物流車入城配送不受限制。因此，內地在所有政策上均鼓勵更多使用公共和私人電動車，盡量給予方便。

香港有沒有訂定這些政策呢？不能說沒有。特區政府在 2011 年設立了 3 億元的綠色運輸試驗基金，財政司司長轄下也設立了一個推動使用電動車輛督導委員會，但一年有否召開一兩次會議？討論了些甚麼？議會全不知道。特區政府對於安裝充電站的新建築物會批出樓面面積豁免，但卻被佔了便宜，原來安裝充電站後可以不接駁電源。綠色運輸試驗基金試行 7 年，現時成效如何？我曾詢問黃錦星局長，申請款項試用電動車的單位，其後有否購買電動車？他答說沒有這方面的數據，那即是沒有。政府撥款給他們，他們便購買電動車，但沒有撥款便不會購買，那麼綠色運輸試驗基金的 3 億元便仿如丟進大海，成效是零。

再說，我們現時有多少電動公共交通工具？全香港只有 1 輛電動的士，電動小巴則有 7 輛，加上電動私家車，剛才已有議員指出約有 11 000 輛，佔全港 84 萬輛汽車的 1.3%，這又怎能說已在政策上取得成功甚至是具有成效呢？這真是一個令人非常慚愧的數字。

當然不得不指出，在特區政府取消電動車稅務優惠之後，電動車的增長幅度大跌。但是，這卻與中央政策組在 2015 年發表的研究報告中，表明香港是全球最適合使用電動車的地方的說法自相矛盾。很多議員剛才已指出報告的內容，我在此不再重複。

我想向大家提出兩組數字。這個圖表可顯示在未取消電動車稅務優惠前，2016 年 4 月至 9 月的電動車增長幅度可說是一枝獨秀，達 22% 之高，同期的汽油車及柴油車數目亦有增長，但幅度較小。然而，

一旦取消電動車稅務優惠，2017 年同期即 4 月至 9 月的電動車增長幅度卻下跌至只有 0.2%，但其他車輛是否完全沒有增加呢？局長，不是，因柴油車增加了四分之一。當局可否藉削減電動車稅務優惠遏止車輛增長？從這個圖表看來，這項政策可說是完全錯誤。

再為大家提供一個數字：2018 年 2 月只有 6 宗購買電動車的成交個案，但 2017 年 2 月有 601 宗，下跌幅度達 100 倍，但同期的燃油車數目卻增加了 3 100 輛，上升了兩成。如果局長說要遏止電動車的增長，為何他對其他汽車的增長卻視若無睹？為何要這樣做呢？這與環境局的環保政策是否背道而馳？主席，我不禁要思考這個問題。

不過，我認為就此批評環境局局長，其實也有欠公道，因為他也想推廣電動車政策，但主導權不在他手上。電動車政策可說是成也財政司司長，敗也財政司司長。政府聽到我們的意見後，現時又推出了一個"一換一"計劃，但計劃的門檻卻訂得很高，既要持有汽車 3 年，車齡又要有六七年。

我明白政府不想市民濫用這個機制，但從支持環保的角度看來，如果能藉"一換一"減少舊車，那怕是在市場購入一輛舊車再以之更換一輛電動車，也能令市面上老舊的汽油車或柴油車減少一輛，這是環境局應做的事，為何要把門檻訂得這麼高呢？當局推出新政策後，全港只有 11 宗申請，不論是高價還是低價的電動車，似乎也無人和應。那麼，政府是否應把門檻略為降低，才能讓社會上更多人士使用電動車，從而減少路邊空氣污染？這才是政策重點。

主席，民建聯會支持所有修正案，亦會支持易志明議員的原議案。我謹此陳辭。

陳淑莊議員：主席，大家都聽到很多議員今早對現時的電動車政策表示十分失望，甚至可以說是憤怒，好像剛才陳克勤議員的發言。我作為環境事務委員會的主席，我知道很多議員提及電動車這個課題，都感到很憤怒。政策原本推行得不錯，能夠成功鼓勵市民轉用電動車，但政府突然剔除電動車首次登記稅優惠及增設稅務豁免上限，從數字清晰可看，市民轉用電動車的數字大幅下降，而燃油車的數字則上升，此消彼長，到頭來既不能減少香港路面的車輛，更令到香港的空氣質素變得更差。

去年的路邊主要空氣污染物指數確實比 2016 年上升。雖然路邊主要空氣污染物來自柴油商業用車輛或巴士，而我們亦明白商業用電動車的發展技術未必能夠充分應用在香港的環境，但我們必須知道，現時七成路面車輛是私家車，若我們不針對私家車可轉用電動車的政策，等於鴛鴦把頭藏在沙中，政府始終要面對這個問題，不能等待商業用電動車適合推出市場時才進行工作。

正如剛才有很多議員都提及，中央政策組在 2015 年的報告指出，香港是全世界最適合使用電動車的地方，包括因為香港地方小，較容易經道路由一個地方到達另一個地方，但政府欠缺完善的相關措施及援助，全面推動電動車政策。挪威是其中一個最成功推動電動車的地方，2017 年電動私家車已佔全國私家車 5.1%，超過 14 萬輛，較 2016 年增加 40%；2017 年 12 月的電動及混能車整體銷售量已超越燃油車，佔所有新銷售汽車的 52%。挪威計劃於 2025 年將所有新銷售的車輛轉為零排放的電動車或低排放混能車。

剛才有很多議員提及，國際上很多不同城市，甚至是國家，均已訂立推動電動車的目標。洛杉磯的目標是在 2025 年達致電動車佔所有車輛的 10%；紐約市的目標是在 2025 年電動車佔新銷售汽車的 20%；阿姆斯特丹亦希望在 2025 年市內所有交通達致零排放；很多外國城市承諾在 2030 年禁止燃油車在市內大部分地方行走，而其他城市，包括內地城市亦已制訂電動車的銷售量目標。

相比上述各個目標，截至 2018 年 1 月，香港已登記的電動私家車佔全港私家車的百分比……我與盧偉國議員的計算結果相若，是 1.7%至 1.8%；電動車佔所有車輛更只得 1.3%。撇除 2017 年首 3 個月的數字，首次登記電動私家車佔全港首次登記私家車的百分比為 0.3%。為何要撇除 2017 年首 3 個月，因為當時仍有稅務豁免，但在 2017 年 4 月開始，政府為首次登記電動私家車增設稅務豁免上限。

當然，大家亦向局長算帳，因為局長在 2011 年時指，2020 年電動車或混能車會佔全港私家車的 30%，如果跟其他國家或城市相比，當時這個目標似乎有點進取，但最低限度政府曾有目標。主席，現時我們甚至連目標也沒有，沒有目標是不行的，大家都認為政府要設定目標。主席，剛才陳克勤議員提到推動使用電動車輛督導委員會其實早已成立，但該委員會在去年已停工。當申訴專員公署指出電動車泊車位存在問題時，該委員會突然被通知要復工，所以在去年 6 月 30 日停止工作後，10 月又再開始工作。

一天我到電台接受訪問，坐在身旁的是推動使用電動車輛督導委員會成員雲先生。雲先生表示他們的目標主要針對商用電動車，我覺得很奇怪，於是查看委員會的職能，發現他們的職能沒有指明主要針對商用電動車，而是電動車，我不明白為何突然將推行電動車的目標轉為商用電動車。至於該委員會多久召開一次會議，我聽雲先生說，半年才開一次會議，真的很"密集"，一般的委員會都最少每季召開一次會議，但不知為何，但這麼重要的委員會反而半年才舉行一次會議。

立法會在 2 月時曾再次討論推動電動車，當局表示會研究可否訂立目標。現在才研究訂立目標，實在太遲了，真的既落後又脫節，政府不單缺乏對本港運輸電動化的目標，而且亦缺乏支援電動車發展的政策目標。

我們說回政府部門，剛才莫乃光議員和梁繼昌議員也提到，政府之前好像很進取，但現在卻只有環境局局長的座駕是電動車，其他主要官員的座駕均不是電動車。政府去年新採購 512 輛車輛，電動車只有 7 輛，真的少得可憐。

倫敦要求新發展項目必須在 5 個車位中，為 1 個車位設立充電設施，但香港現時只有類似的建議，但很多議員亦提到，很多設施是"裝假狗"的，我認為有關指引不可能不更新。政府已向發展商提供很多優惠，所以我未能認同容海恩議員的建議，發展商已盡取所有優惠，有三成的樓面面積可讓他們設置充電設施，但他們竟然可以不接駁電源。我認為這是政府失策，發展商已佔盡便宜，但卻不為充電設施接駁電源，結果設立車位後只能供一般車輛停泊，未能用作充電。

所以，回顧過去 3 年推動電動私家車政策的效果，特別是就着電動車首次登記稅的改動，政策效果兩極化。電動私家車在取消全數豁免首次登記稅前兩年錄得大幅增長，但當中接近九成半的新登記車輛屬於價錢較昂貴的車款，兩年稅務豁免少收的稅額超過 40 億元，這方面剛才容海恩議員也有提及；相反，在增加稅務豁免上限 97,500 元後，電動私家車錄得接近零增長。過去 3 年的結果亦顯示，單靠經濟誘因並不足以達致推動轉用電動私家車的理想效果，政府其中一項首要工作是要訂立充電網絡的政策。

政府表示，電動車車主應自行安排在住所或辦公室設置充電器，公眾充電設施只是輔助性質。但是，我們看看在住宅安裝接駁的情況，正如我所說，發展商沒有為充電設施接駁電源，而政府亦甚少提供支援。正如我之前提及，民政事務局轄下的民政事務處應提供協助，因

為在住宅屋苑安裝充電器，往往需要向法團或住戶討論，如果政府能夠擔當協調角色，我相信成效會更高。

很多議員亦提及，在設立 97,500 元稅務豁免上限，再加上"一換一"後，第一個月只接獲 11 個申請，雖然政府批出全部申請，但我們拭目以待，看看效果，因為較早前我們已指出，政府設定了 97,500 元上限，會嚴重影響電動車的吸引力，而數字已經充分反映這一點，但政府仍然一意孤行，今次還加上"一換一"，其實難度更高。

我們希望政府看到世界上電動車的技術已逐漸成熟，並盡快訂立政策，否則，香港只會淪為不同國際品牌燃油車的"散貨場"。我希望政府能夠充分考慮，盡快訂立政策目標。我謹此陳辭。

何君堯議員：主席，我感謝易志明議員提出"推動電動車普及化"的議案，這是刻不容緩的。

大家也知道，在 2025 年，不僅是祖國，還有歐洲、挪威等地方均會陸續禁售燃油汽車，到 2050 年，大型汽車發展商將會直接停止生產燃油汽車。在這種情況下，我們要急起直追，雖然香港是一個細小的地方，但是在這個地方居住的人口並不少，而且香港應起牽頭的作用。實際上，我們應該起示範作用，但現在反而大落後，為何會這樣呢？我們在政策方面不能趕上，亦缺乏效率，政府就這方面推動政策的決心，的確讓人搖頭嘆息。

我為何這樣說呢？我想舉出數個例子，跟大家分享。單以路政方面來說，興建一條中九龍幹線也要花 20 年時間計劃，然後再要用 10 年時間施工，興建多長的路呢？只是三四公里，花了多少錢呢？接近 400 億元。香港仿如一隻會生金蛋的雞，只是被人擠壓。做出來的成效好像龜速般，但付出的代價卻是金步，一步一金印，這是完全不合比例的。

我們的執法能力何在呢？我經常說，佔中至今已 3 年多，那千多宗案件還未完成處理，現在還在縱容那些"播毒"分子四處談論"港獨"問題，香港政府說已經有決心譴責，但只是單憑空談，如果認為他們犯法，為何不執法呢？

主席：何君堯議員，請返回這項辯論的議題。

何君堯議員：我現在返回討論，我只是想提出效率的問題，效率是最重要的。如果只有政策，而不作推動，更好的計劃也只是紙上談兵，但我們需要的是行動。有時候政府做事畏首畏尾、思前想後，但推動時又不怎麼積極。

推動電動車的政策早於 1994 年開始，豁免電動車的首次登記稅也是由那時候開始，以作鼓勵，但直至目前為止，路面上行駛的電動車只有 11 000 部，佔整體車輛的 1.3%——我相信易志明議員提出的數字沒有錯——這說明些甚麼呢？即是提出 20 年來也沒有做過工作，說了等於做了，要做的時候，既沒有人做，也沒有肩膀承擔，繼續只有空談。這樣真是十分環保，只有空談，依靠些甚麼呢？是靠一口氣、靠氣體推動的，對嗎？

主席，我想說甚麼呢？我們千萬不要走回頭路，看到去年年初的數字，市民計算過後認為使用電動車划算，但財政預算案倒過來提出要為津貼設定上限，我認為這是十分不對的，為何我們不落實"一換一"政策呢？新加坡已落實很長時間。去年的財政預算案已露出一些端倪，我亦讚賞財政司司長，如果要享受這些優惠或津貼，便要用舊車更換，才能獲得優惠，但始終這樣做也不夠，我認為更佳的做法是，除了提供 100% 的稅務豁免之外，還要市民用一部舊的燃油車來換一部新的電動車，這是最好、最大力的推動，政府是否膽敢這樣做呢？我現在看到有少許端倪，既然如此，應該一氣呵成的做下去，這個"一換一"政策是好的。

我亦提出，路面上除了私家車之外，最大的使用者是甚麼？是的士、巴士、貨車。如果是這樣，政府從的士政策方面，大力推動使用電動車的方案，又是否可行呢？陳克勤議員剛才告訴我們，原來只有數部電動的士，為甚麼呢？因為的士行業有一個交更的特性，現時充電慢、充電站又不足，難道的士司機要等數小時才能交更嗎？這是不設實際的。

我們要聽取別人的意見，了解他們的工作、有甚麼難度，然後再想辦法，最重要的便是想辦法，香港人勝在頭腦靈活。我們需要做甚麼呢？可否"一牌兩的"呢？只要持有的士牌，便獲提供 A 車和 B 車，上一更駕駛 A 車，回頭時泊回車廠，然後換 B 車出動，交更時方便快捷。即使用 Tesla 電動汽車又何妨呢？一部 Tesla 電動汽車在徵稅後只是百多萬元，如果免稅後普通的也只是 70 多萬元，兩部車的成本也只是百多萬元，而一個的士牌已經要 600 多萬元。為了要改善香港的生活環境和推動政策，我們是否願意考慮這項建議？"一牌兩

的"是否可行呢？這是可以推行的。如果能實行這項建議，大家也會十分高興，樂於推動。雖然現時的市場不是很大，生產商未必有誘因，但我認為長遠而言，在設計方面，科技是可以追上來的。我們應該發聲，過去 20 年，我們也就應該發聲了。

所以，我提出修正案，只希望做到兩方面。第一，敦促生產商為香港的士行業設計和生產可更換電池的車輛，方便的士交更時取出舊電，換上新電，但在未有新品種和新設計之前，可容許"一牌兩的"。這是一件好事，雖然我未有在修正案中提出，但既然我已站起來發言，我也想提出這項建議。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

另一項我認為十分重要的修訂，便是隨着現時的電動車越來越多，將來的廢電池又該如何處理呢？我們和環境局代表上個月曾出席 WEEE • PARK 的開幕典禮，WEEE • PARK 是廢電器電子產品的處理廠，但我們也要就廢電池進行預計。我知道現時是有政策處理，但我們應該要預計，將來數十萬部汽車更換電池時，我們是否有能力、有容量處理如此龐大數量的廢電池呢？這些事情是要未雨綢繆的，千萬不要紙上談兵。

代理主席，最後，我要說一句，更美好的計劃，始終只是紙上計劃；更不完美的行動，始終也是一種行動。行動是最實際的，政府應該多聽取民間的意見，急民之所急，這才是最重要的。

我在此重申，我支持易志明議員提出的議案。我謹此陳辭，多謝代理主席。

環境局局長：代理主席，首先我感謝易志明議員動議這項議案，以及 8 位議員就他們的修正案發言。今天的議案辯論提供一個很好的機會，讓我和各位議員就推廣電動車的 policy 及措施作深入討論，有助政府考慮如何繼續優化這方面的政策。

正如易議員的議案所述，推廣使用電動車現在已是全球環保政策其中一個大方向，香港亦不例外。我首先想講述政府在推廣使用電動車的主要政策。

推廣使用電動車的主要政策考慮是改善路邊空氣質素。現時，商用車輛包括貨車、巴士、小巴及的士是路邊空氣污染的主要源頭，它們排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物佔全港所有車輛排放量約 95%。因此，商用車輛一直是政府改善路邊空氣質素的重點對象。在減少商用車輛排放措施方面，我們近年已實施多項措施，包括推行鼓勵與管制並行的計劃，我們會在 2019 年年底前分階段淘汰約 82 000 部歐盟 IV 期以前的柴油商業車；為專營巴士加裝減排裝置以提升其廢氣排放表現，以及逐步收緊新登記車輛的排放標準。我們看到路邊空氣質素已有明顯改善。過去 5 年，路邊的主要空氣污染物包括可吸入懸浮粒子和二氧化氮的濃度已減少三成，表示我們一直以來的政策有效。

電動車沒有尾氣排放，能有效率地把電網的電力轉化為動力，以電動商用車替代傳統商用車輛可大大改善空氣質素。因此，推廣使用電動商用車輛是政府推廣電動車的重點工作。

政府現時針對推廣電動商用車有多項措施，包括全數豁免電動商用車的首次登記稅。由 2010 年起，營商機構購買包括電動車在內的環保車輛的資本開支，更可於買車首年從利得稅中全數扣除。政府亦於 2011 年 3 月成立 3 億元的"綠色運輸試驗基金"，鼓勵公共運輸業、貨車營運人士和非牟利機構試驗綠色創新運輸技術，包括電動商用車。現時基金已經批出 118 個試驗項目，包括 81 輛電動商用車，涵蓋多種類型的車輛，當中包括的士、小型巴士、單層巴士及貨車，涉及 1 億 3,100 萬元。"綠色運輸試驗基金"的督導委員會除審核資助申請外，亦一直檢視試驗項目的成效，以及就推動運輸業界試驗電動車向政府提供意見。

此外，政府亦撥款 1 億 8,000 萬元，全數資助專營巴士公司購置 36 輛單層電動巴士，在多條路線試驗行駛。現時已有 26 輛單層電動巴士在運作試行，餘下的電動巴士稍後會陸續投入服務。

至於電動私家車方面，政府一貫的政策是鼓勵市民盡量使用公共交通。但是，如市民有必要購買私家車，我們鼓勵他們盡量選擇電動車。政府的主要支援包括提供稅務及車輛牌照年費優惠等經濟誘因，以及推動建立及優化電動私家車的充電網絡。

由於政府的鼓勵措施，加上近年電動私家車的技術有顯著進步，以及其價格與傳統私家車的價格差距正在收窄，本港電動私家車的數目由 2010 年年底不足 100 輛大幅增加至 2017 年 3 月底的 10 997 輛。在 2017-2018 財政年度設定電動私家車首次登記稅寬免額上限為

97,500 元後，政府一直密切檢視最新情況。考慮到電動車的技術發展、市場環境、道路交通狀況和持份者的意見後，政府認為一方面要控制私家車整體數目增長，以免造成交通擠塞及令路邊空氣污染惡化，但同時亦希望鼓勵車主在購買私家車時繼續盡量選擇電動車。故此，政府除於 2018 年 2 月 28 日至 2021 年 3 月 31 日期間繼續提供上限為 97,500 元的首次登記稅寬減外，亦在同一期間推出新增的"一換一"計劃。合資格的現有車主購買新電動私家車並銷毀其合條件舊私家車，將可獲較高的首次登記稅寬免額，上限為 25 萬元。政府相信新的"一換一"計劃會提供更大的經濟誘因，鼓勵合資格的現有私家車車主在換車時購買電動私家車。

就電動私家車的充電安排方面，環境局多次在答覆議員質詢時指出，政府一向的政策方針是車主應安排在其居所、辦公室或其他適當場所，包括由電動私家車供應商設置的充電設施等，為其車輛作日常充電。本地的公共充電設施只屬輔助性質，方便電動車在行程中有需要時補助電力，但這些公共充電設施絕不能替代日常充電的設施。車主在購買電動私家車時應充分考慮其日常充電安排，而不應依賴公共充電設施滿足其日常充電需要。基於這政策方針，政府在規劃電動私家車充電設施的發展時，首要是促進和鼓勵私人樓宇安裝充電設施。

針對電動車輛使用情況快速改變，環境局正聯同相關政府政策局和部門檢討各項推廣使用電動車的政策和措施，包括研究優化政府停車場提供的電動車公共充電網絡及設施，探討如何鼓勵私人及商業樓宇停車場安裝電動車充電設施，以及檢討在新建樓宇安裝電動車充電設施的相關技術及規劃指引等，以配合電動車輛的使用。

在制訂電動車比例和淘汰燃油車輛的目標及時間表方面，香港是一個自由市場，政府推動電動車的政策是透過措施鼓勵和輔助市場發展。為緩減車輛排放尾氣以至氣候變化，發展潔淨能源車輛是全球大趨勢，我們當然亦希望盡快能夠以潔淨能源車輛，包括電動車，取代燃油車輛。事實上，政府一貫的政策，是在可行的情況下盡快以低污染車輛取代高污染車輛。例如，政府在 1998 年完成石油氣的士的試驗計劃後，在數年間透過提供誘因、建設加氣站及修訂法規，把所有 18 000 部柴油的士轉為排放較低的石油氣的士。可見當技術可行時，政府有很大決心，採取行動盡快取締較高污染車輛，以達到改善空氣質素的目的。

不過，我們亦須明白，香港的情況跟一些國家如法國、美國等不同。因為香港本身沒有汽車生產工業，全部車輛均是進口，所以我們

在考慮淘汰純汽油或柴油車輛的議題時，須小心研究海外及內地潔淨能源車輛如電動車的供應及其發展，以及本港配套設施安排等。

我們正在這方面收集相關資料，包括向個別已為全面禁售純汽油及柴油私家車制訂時間表或目標的國家，了解具體計劃和措施，以及車輛製造商生產潔淨能源車輛的最新發展，以分析切合在本港使用的潔淨能源車輛的未來供應情況和使用條件，以考慮下一步政策。

代理主席，政府會繼續參考各地的電動車發展情況、聆聽不同的意見及審視政策的成效，檢討和適時優化推廣電動車的 policy。我將繼續聆聽議員就議案及修正案的意見，稍後會再一併作詳細回應。多謝代理主席。

劉業強議員：代理主席，今天的議題是"推動電動車普及化"，我先申報我是電動車車主。不過，即使我不是電動車車主，我仍然會發言，支持易志明議員提出的議案。

雖然今次的議案有 8 項修正案，但各項修正案也同意原議案的大原則，認為政府必須推動電動車普及化，只是各位議員有更多具體的建議。所以，我同時支持所有修正案。

代理主席，我相信政府某程度上同意今次的議案，否則，財政預算案也不會出現電動車"一換一"的稅務寬減措施。但是，推動電動車普及化是否只從金錢方面入手就可以做到？

在今年 2 月 7 日的大會上，我和莫乃光議員分別提出了書面及口頭質詢，關注多功能智慧燈柱會否加裝充電裝備，而過去亦有議員就電動車的充電安排質詢政府。

今天的原議案及修正案均對充電設施表達了不少意見，可見有足夠而可靠的充電設施，是推動電動車普及化的重要元素。

但是，很可惜，現時全港的公共充電設施非常不足，在數字上，雖然全港有 1 846 個公共充電設施，但當中 915 個是標準充電器，充電 1 小時只能夠行駛 10 多公里，效率非常低。而每當議員質詢政府，何時會加裝或將標準充電器升級，政府就會說"公共充電設施只屬輔助性質，不可以作為日常充電設施"，又說"車主應該充分考慮其日常充電安排，而不應依賴公共充電設施。政府沒有充分理據投入大量公

帑，為電動私家車車主提供日常充電設施”。換句話說，即要求電動車車主自行解決問題。

但是，現實是並非所有人的工作地方也有充電裝備，即使有，數目亦有限，一般“打工仔”沒可能時刻留意何時有充電位。在車位短缺的情況下，很多臨時停車場的車位也供不應求，這類停車場隨時連閉路電視也沒有，何況是電動車的充電設施呢？即使自己擁有車位，但屋苑的電網屬於業主立案法團，自行申請安裝私人充電設施亦不容易。

除了私家車市場，政府有否考慮貨車等商用車的處境？現時大部分商用車也停泊在路邊或一些臨時停車場，即使日後貨車可以用電力驅動，但在泊位持續短缺的情況下，相信日後依然沒有機會停泊在有充電設備的停車場；而且我亦不認為臨時停車場會裝設充電設施，協助政府推動電動車普及化。

代理主席，基於商用車沒有機會停泊在有充電設施的停車場，以及現時有 95% 的空氣污染物是來自商用車，所以很大程度上，公共充電設施不是為私家車而設，反而是為日後商用車電動化做準備，同時為電動車全面普及化提供有利環境和誘因。然而，現實情況幾乎沒有足夠誘因，令到普羅的燃油車車主改用電動車，更遑論推動電動車普及化。

雖然今天電動車的發展受到電池及充電技術的限制，但電動車確實是一種大趨勢。科技日新月異，我們無法估計電池及充電技術在何年何月何日會有突破性的發展。可能在數年或數月後，電動車已經發展到只需要充電 5 至 10 分鐘就可以行駛數十公里，令到電動私家車及商用車能夠廣泛為人所用。

不過，如果電動車的 policy 一直維持現狀，充電設施依然不足，政府又繼續把電動車的發展完全交給市場主導，袖手旁觀，電動車在香港也不會普及，因為一部無法充電的電動車與一堆廢鐵沒有分別。

代理主席，政府絕不可以短視，如果待電動車技術完全成熟，政府才為每條燈柱、每個泊位加裝充電設施，一切都會太遲，電動車普及化只會是一個笑話。

代理主席，我謹此陳辭，支持原議案及所有修正案。

姚思榮議員：代理主席，各國關注全球氣候暖化問題，2015 年簽訂的《巴黎協定》，目的是希望國際間合作減低碳排放。當中，有不少先進國家通過推動電動車的政策，以履行減排目標。內地計劃於 2025 年，規定兩成新銷售汽車(近 700 萬輛)須為新能源汽車，南韓政府更計劃全面限制出售柴油車。不少國家為鼓勵消費者轉用電動車，對更換老舊、高污染汽車提出不同形式的政策，包括對車主作稅務減免及為電動車生產商提供補貼。

特區政府早於 2009 年度的施政報告中，已提出推動電動車的政策目標，希望本港能夠成為廣泛使用電動車的地區。同年度的財政預算案亦宣布，會研究在政府多層停車場內，提供充電設施及探討如何推動商界提供同類設施。2011 年 5 月，政府修訂《香港規劃標準與準則》，指出政府的較長遠目標是在 2020 年有 30%私家車屬於電動車輛或混合動力車輛，而新建築的私家車泊位應有 30%可以提供充電設施。

但是，經過數年，政策進展並不理想。根據環境保護署及運輸署數據顯示，至 2017 年 9 月本港已登記的電動私家車只有 11 000 輛，只佔已登記私家車 1.8%，電動車充電設施合共只有 1 774 個，6 年間增幅只近 1 倍。以目前的進度推算，可以肯定政府之前倡議的目標將無法達到，令人質疑政府在落實政策時的決心。

要推動市民使用電動車，政府首先要解決市民的顧慮，提供更多誘因並有計劃地落實措施。例如，制約電動車發展的其中一個主要因素，也是大家比較關注的因素，就是充電站不足。政府應要承諾在預定時間內，落實在 18 區的政府建築物、合乎條件的設施及受資助的私人屋苑，建立足夠的中速或快速充電站。

其次，電動車維修技術尚未普及，亦是窒礙電動車發展的另一個因素。現時電動車若有故障，一般車房無法提供維修服務，車主需要到原廠維修，承擔較高昂的費用，令準買家擔心而卻步。我認為，政府可透過在職業訓練局加入電動車結構及維修課程，並將之納入持續進修基金，同時向大學教育資助委員會資助相關的課程提供助學金。這些措施既能令畢業生多一條新出路，亦有利在職技術人員應對產品轉型，培育更多業界人才，幫助整個電動車產業鏈發展。

其實，大家提出的建議，大部分當局是清楚的，亦知道解決的辦法。我認為，問題是政府決心不足，剛才局長亦提到，想將這個"波"踢給市場。但實際上，如果把問題交給市場，市場是無法解決的，一定

要政府有決心去面對，投入資源去解決。政府亦要釋除官商勾結的心魔，不要怕這些政策推出後，影響大家對政府的看法或以為政府與商界勾結；亦不要怕麻煩，不要覺得增設一些設施，便要很多部門去配合，萬一部門不配合，又要做遊說工作。我認為政府一定要有這種態度才可以做到。如果有這種積極進取的態度，電動車發展的問題才可以解決。

代理主席，我謹此陳辭，支持原議案及各項修正案。

馬逢國議員：多謝易志明議員今天的議案，讓我們可以討論這議題。代理主席，推動電動車普及化是國際大勢所趨，世界各地因環保關係，多以稅務優惠和購車補貼等措施鼓勵公民使用電動車。近年，這些國家更進一步訂下禁售燃油車的時間表，最早推行的是挪威，而荷蘭、德國、英國、法國和我們鄰近的台灣也會在 2025 年至 2040 年起全面禁售傳統的燃油車；中央政府也對此議題進行研究，目標是在 15 年至 20 年後落實禁售的政策；而很多大型的品牌生產商亦已計劃逐步停產燃油車。

反觀香港，雖然我們早於 1990 年代已透過稅務措施吸引市民轉用電動車，亦在 2008 年的"香港應對氣候變化策略及行動綱領"中，加入 2020 年香港 30%在用私家車屬電動車輛或混合動力車輛為目標，更在 2014 年的施政報告中提及政府會持續增購電動車，而特首及主要官員亦將會牽頭使用。然而，在這些目標和口號背後，政府有否盡力達標呢？答案可以說是否定的，甚至可以說令人極度失望。

首先，新一份的《香港氣候行動藍圖 2030+》刪除了三成在用私家車屬電動車輛或混合動力車輛的目標，而在提出增購電動車政策後，政府車隊中的電動車比例竟然是不升反跌，由 2015 年的 4.8%下跌至 2017 年的 2.1%；特首及主要官員中，只有一人使用電動車，實在難以令人相信當局有決心推動電動車普及化。

其次，當局以稅務措施吸引市民轉用電動車的 policy 反覆。首先是倒行逆施，並非鼓勵更多電動車供應，而是懲罰一些成功者，取消全數豁免電動車的首次登記稅，改為將稅務寬免的上限設為 97,500 元，購買電動車的數量應聲下滑。而今年財政預算案推出的"一換一"計劃亦只適用於車齡不少於 6 年、車主擁有該車不少於 3 年的人士，又被批評為換車門檻過高和嚴苛，相信難以吸引車主棄用現有私家車，改為購買電動車。

事實上，要成功推動車主使用電動車，財政誘因是其次，建立良好的配套措施，特別是電動車的充電設施才是關鍵。根據環境保護署的資料顯示，現時全港有 1 862 個充電站，相對於全港 1 萬多輛登記電動車，平均每輛車只有 0.2 個充電設施。而且這些充電站大部分分布在港島和九龍，新界區合共只有 330 個。另外兩個問題是，充電站當中，有部分位於政府停車場，並非 24 小時開放給公眾使用，而且約只有三分之一的充電站能夠提供快速充電。在充電站難尋、充電費時的前提下，駕駛者使用電動車的誘因亦會大減。

撇除公眾可租用的充電站，其實在私人停車場內，電動車充電站的發展亦只是在起步階段。雖然《香港規劃標準與準則》建議新樓宇內 30% 的私家車泊位應提供充電設施，但對於現有樓宇，政府實際上並沒有任何針對私人停車場，例如商廈、商場或私人屋苑增建充電站的政策。商場和商廈的業主為了吸引人流及租客，相對願意自資增加充電配套，但私人屋苑則沒有這類誘因。過去亦有不少報道指出，業主立案法團和管理公司以影響屋苑電力負荷、帶來火災風險，甚至不帶原因，拒絕業主要求安裝充電器的訴求。

要支持電動車普及化，當局便不應迴避應有的責任。首先要做的是，對發展電動車提出具體、全面和持續的政策，例如要改變思維，不應堅持公共充電設施只屬輔助性質，反而要持續增加公共充電設施的數量，例如停車收費錶改建為充電裝置，亦要設法鼓勵逐步提升現有充電站的充電速度，提升效率。同時，可以推出針對性的措施，例如提供津貼，鼓勵和協助私人停車場，特別是私人屋苑增加充電配套，並考慮將《香港規劃標準與準則》中，新樓宇內 30% 的私家車泊位應提供充電設施的建議改為強制性措施。另外，也不能忽視其他研究及開拓相關科技的工作，例如研究及推廣使用移動充電的設備，減少充電設施所佔用的空間和成本，牽頭開發手機應用程式，分享全港可供租用充電設施的位置、數量和使用情況的實時資訊，增加透明度，方便車主。

代理主席，推廣潔淨能源車輛，減少污染是世界的趨勢，希望政府當局在力推智慧城市政策的同時加快步伐，完善相關政策，不要令香港在 20 年後落後成為少數仍然有購買傳統燃油汽車的城市，甚至淪落為活動的燃油汽車博物館。當全世界都在採取果斷和堅決的措施時，局長剛才表示特區政府仍然採取鼓勵政策，這種思維上的落後，才真正令我極度失望。

我謹此陳辭，支持今天的議案及所有修正案。多謝代理主席。

林健鋒議員：代理主席，電動車已經成為全球汽車產業的發展大趨勢，全世界很多國家，包括德國和英國均已宣布開始禁售燃油汽車，可以預見電動車將來會逐步取代汽油車和柴油車。當然，推動電動車普及化並非一朝一夕可以做到的事情。正如易志明議員所說，我們需要階段性的目標，而這些目標需要政府一系列長遠及可持續的政策配合，絕對不應是朝令夕改、"午時花六時變"的政策和措施。

事實上，電動車是沒有尾氣排放的交通工具，對於紓緩路面空氣污染有正面幫助。根據中央政策組於 2015 年針對推廣電動車的研究報告，純電動車由電池推動摩打，無須燃燒汽油，所以幾乎不會產生路邊排放，相當適合於人口密度高的城市推廣使用，特別是香港。

代理主席，要推動電動車發展，政府一定要提供多些誘因，令消費者選購電動車；政府與業界亦必須加強合作，做好研發和培訓工作，使電動車技術可以越來越成熟。

(主席恢復主持會議)

首先，政府應該盡快訂下明確目標，包括電動車在登記車輛中的比例、淘汰燃油車的目標年份，以急起直追，貼緊世界趨勢。定下目標後，我們要有長遠計劃。市民雖然認同推廣電動車，但消費者對於汽車價格始終較敏感，如果價格沒有明顯差距，消費者未必會主動更換電動車。今年財政預算案羅列的措施，包括商用電動車登記稅全數寬免、電動私家車最高 97,500 元的首次登記稅寬免，以及"一換一"計劃，以鼓勵更多消費者購買或更換電動車，對此我是表示支持的。不過，我亦希望政府可以持之以恆，並加強其他配套政策，例如充電設施和人才培訓。

主席，此外，電動私家車普及化一個主要障礙，就是充電設施不足，雖然部分政府露天停車場設有充電設施，但當電動車普及後，若所有人都爭相到可充電車位，屆時又該如何處理呢？又會否有人長期霸佔車位不離開呢？這將會影響其他駕駛者的泊車需要，更會導致交通擠塞。現時公共停車場數目越來越少，駕駛者可充電的地方亦越來越少。就此，我認為政府可以配合《香港智慧城市藍圖》的發展，適當規劃公共空間予電動車充電，以及檢視《建築物條例》的相關條文，建議所有新建商住樓宇內的車位都必須設置充電設施。

當然，要有效減低路邊排放，除了鼓勵市民轉換電動私家車外，我們亦需要得到業界支持轉用商用電動車。事實上，商用車輛佔車輛空氣污染排放 95%，既然比例那麼高，我希望政府可以盡力解決業界轉用電動車的憂慮，例如技術尚未成熟、初始投資額高及缺乏營運參考數據，為長遠發展出力。

商用車輛行駛里數高，亦受天氣和地勢影響，即使有綠色運輸試驗基金，技術暫時亦不能滿足我們對電池性能的要求。原因是，在基金下試驗的電動小巴即使充電兩小時，亦只可行駛約 180 公里，遠遠低於公共小巴每天平均行車里數。所以，在現階段，電動車並不適合用於較高行車里數的運輸行業。至於長遠如何解決問題，我希望政府可以投入更多心思和資源，包括支持本地電動車研發及維修業的發展。

主席，我們的政策要有前瞻性，將來當電動車普及後，電動車的退役電池數量只會有增無減，我們需要一個收集和處理廢舊電池的機制及大量技術支援人員。所以，我期望政府可以多與商界交流，制訂有效策略，並在職業訓練局開辦相應學徒計劃，以應付未來快速改變的電動車使用情況。

其實，如果香港成功推動電動車普及化，除了可改善香港的空氣質素外，更可以推動本地產業多元化，商界可以培訓海內外的人才，積極參與本地電動車產業發展，亦可配合內地發展新能源車產業，幫助內地相關電動車產業"走出去"。

總的來說，我認為政府需要一套可持續的配套政策，以應付未來電動車的使用情況，切勿盲目聽從別人的說法，政策必須適當及配合整個社會發展，例如加強(計時器響起).....配套設施和人才培訓等.....

主席：林健鋒議員，請停止發言。

林健鋒議員：多謝主席。

柯創盛議員：主席，我首先多謝易志明議員動議這項議案。全球環保意識日漸提高，多個國家及汽車生產商已宣布在未來 30 年內禁售燃油車，以及全面停止生產燃油車。我認為研發新一代的零排放電動

車，將成為全球汽車產業發展的大方向。可惜，特區政府在這問題上一直"龜速"前行。我認為政府應進一步推動電動車普及化，以減少路邊廢氣排放，改善空氣質素。

主席，過去多年來，本港路邊空氣中的可吸入懸浮粒子及二氧化氮水平持續超出本港的空氣質素指標，這主要是由車輛排放的污染物所致，其中柴油車輛排放的廢氣更是這些污染物的主要來源。在經濟學人智庫公布的今年最新全球宜居城市排名中，香港的排名又下降了兩位，而空氣污染問題嚴重亦是令香港排名下降的原因之一。特區政府多年來一直致力改善本地空氣污染問題，而為了解決這問題，政府更應加大力度推動電動車的使用。

為鼓勵市民使用電動車，政府其實也有下工夫，早於 1994 年已開始豁免電動車首次登記稅，至今已超過 20 年，但說到措施的成效，我卻認為未如理想。截至 2017 年 8 月底，全港只有 11 033 輛電動車，佔全港已登記車輛總數的 1.3%。特區政府更於去年公布的財政預算案中，取消全數豁免電動私家車首次登記稅的措施，把電動私家車的稅務寬免限額削減至以 97,500 元為上限，加上相關充電設施不足，我認為這是窒礙本港推動電動車普及化步伐的兩大因素。

事實上，特區政府在 2011 年已為電動車普及化設定目標，但卻毫無成效。政府訂定的第一個目標，是 2020 年會有 30%私家車屬電動車輛或混合動力車輛；第二個目標則是在新落成建築物中，會有 30%私家車泊車位可提供相關充電設施。現在距 2020 年尚有不足 3 年，如此看來，政府這兩大目標勢必極快速及極容易地"走數"。

在電動車普及方面，政府突然把電動私家車的稅務寬免額削減至以 97,500 元為上限。在這項新安排下，電動車款的購買成本無疑會大幅調升，令潛在買家的購買意欲大減。根據運輸署的數字，目前電動車佔整體登記車輛不足 2%，與政府定下的目標有相當懸殊的差距。對此情況，政府解釋當局較關心本港整體車輛(特別是私家車)的數量增長，要有相應措施作出改善，這是否表示推廣電動車普及化的措施必須擱置？我認為這說法完全無法配合政策局經常提出的普及化的目標，亦未能真正妥善處理壓抑私家車數量增長的訴求。主席，很多市民對我說，不希望政府一如俗語所形容，"講就天下無敵，做就無能為力"。

充電設施的供應情況，可說完全體現了上述說法。根據環保署的數字，充電設施由 2011 年的 872 個增至 2017 年的 1 774 個，但現時

全港有近萬輛電動車，即平均每個充電設施須應付約 6 輛電動車的需求，試問如何能令電動車普及化呢？這足可顯示，政府過去多年未有盡力增加電動車充電設施，以致這問題不斷困擾電動車的車主。

再者，電動車充電設施分為慢速、中速和快速充電 3 種，慢速充電器需時 24 小時至 40 小時才能為一輛電動車充電完畢，試問這又如何能提供更大誘因，吸引市民選購電動車呢？至於泊位不足或被霸佔的問題，也一直受到市民非議。主席，這情況令我擔心電動車普及化政策只會無疾而終。

此外，我希望政府明白我們並非為反對而反對，而是希望政府能推出相應的配合措施。在這方面，我們提出以下建議供政府考慮：希望政府能提供財政誘因吸引車主轉用電動車，包括研究提高電動私家車首次登記稅的寬免額，或向更換電動車的燃油車車主提供特惠資助，以及降低"一換一"換車計劃的門檻。當局亦可考慮增設"咪錶充電站"、"路邊充電站"及"路燈充電杆"，這些措施均可方便電動車車主。

主席，我經常指出在這問題上，政府不應再"龜速"前進，除牽頭推行之外，更應解決充電緩慢、沒有充電泊車位或泊車位被霸佔的問題。政府應抓緊發展智慧城市的機遇，做好這方面的工作，否則所謂的電動車普及化將只會流於口號而已。

最後，我希望政府能聽取我們的意見，因很多市民要求我向政府反映，就着電動車普及化，政府必須坐言起行，不能"有頭威，無尾陣"，最終令有關政策變得不倫不類。

多謝主席。

謝偉銓議員：主席，眾所周知，全球現時不少地區均積極推動環保，正如易議員所說，世界各地亦紛紛訂下禁售燃油車的時間表。香港推動使用電動車已超過 20 年，但至今電動車僅佔已登記車輛總數的 1.3%，成績實在強差人意。

今年年初政府回應本會議員提問時所表示，當局正在收集世界各地禁售純汽油及純柴油私家車的時間表或目標，並會針對香港的情況作出考慮，然後才決定能否就此訂立時間表及目標。我認為進行仔細的研究實屬無可厚非，但在現階段不應再考慮應否訂立時間表和目

標，而應坐言起行，就此訂立時間表和目標，否則只會讓人感到政府議而不決，決而不行。

二十年前，政府有遠大目光，表示要推動電動車。早在 1980 年代和 1990 年代，有亞洲電動車之父之稱的陳清泉教授便已在香港進行電動車研究，相關技術更被歐美及中國等地採用。

在 2015 年，中央政策組的研究指出，香港可說是全世界最適合使用電動車的地方，尤其是電動的公共交通工具。若香港成功推動電動車普及化，將可有效改善香港的空氣質素，亦可配合內地發展新能源車產業，協助內地相關電動汽車產業"走出去"，更可推動本地產業多元化。長遠而言，這將有助香港確立推廣電動汽車，改善城市空氣質素方面的領導地位。

有如此多好處，理應落實執行，但截至 2018 年 2 月底，全港只有約 11 100 部電動車輛，相比全球 320 萬輛電動車，香港要在電動車推廣上達到世界領導地位，實在是遙遙無期。

香港路窄人多，與其引入歐洲的大型電動私家車，我認為更適合的做法是投放資源研發和推動使用切合香港情況的中小型電動私家車和公共交通電動車，以及開發循環再用電池，並研究如何處理廢棄電池等。所以，對於建議"一刀切"給予稅務優惠，包括無上限豁免首次登記稅，我有所保留，因為這可能鼓勵更多香港市民購買私家車，導致路面更加擁擠，亦間接資助了汽車商。

要推廣電動車，除了研發外，配套亦十分重要。歐美及日本均致力建設充電設施，打造一個覆蓋全面的網絡。易議員提出修改《建築物條例》的相關條文，強制所有新建商住樓宇的車位均須提供充電設施，對此我表示認同。但是，更值得政府檢討的是，根據現行政策，不少停車場皆設置於地底，此舉並不環保。因為一方面在建造時涉及開挖和堆填廢料的處理，另一方面亦會在建成後造成抽風、採光、空氣流通等問題。如不在地底興建停車場，相信會更環保。

政府再三強調，以香港車輛每日行駛的里數而言，家居或辦公室的充電設施已足以應付電動車的需，無須再依賴公共充電設施以補充電力。但是，當局忽略了現時家居和辦公地方均嚴重缺乏充電設施。如要加裝，往往面對業權分散及需要經過公用地地方等問題，以致很難鋪設電線。再者，現時的車位設計標準亦可能增加了安裝的難度。因此，當局實有必要增加公共充電設施和網絡。

政府若有決心推動電動車，充電網絡便必須和現時非電動汽車的加油站看齊。歐洲的電動車充電網絡計劃已頗具規模，去年年底有 5 個超高速充電站正在建設，同時有充電服務營運商表示，未來會在歐洲部署超過 300 個充電站。台灣最大石化能源公司台灣中油為配合台灣的能源政策，未來除了會將現時的加油站轉型為綠能站，亦會考慮與電動車廠商合作研發自家品牌充換電池，讓 2 000 個汽車加油站能順利轉型。

香港要成為智慧城市，便一定要有長遠目光，在思維上突破既有框架。政府部門常常擔憂在路旁停車位提供充電設施，可能導致電動車駕駛者長期佔用停車位充電，影響其他駕駛者的泊車需要，亦可能導致電動車在設置充電設施的路旁停車位附近輪候充電，引致交通擠塞，因而不願開拓路邊泊車位充電設施。

其實以上問題完全可透過科技解決。現時的快速充電設施只需要 30 至 40 分鐘，便可大致上完成充電，所以希望政府不要再找藉口，應立刻付諸實行。

電動車是未來的大趨勢，政府一定要加把勁，在這方面不能再議而不決，決而不行。

主席，我謹此陳辭。

譚文豪議員：主席，我首先感謝易志明議員今天提出有關電動車的議題。

政府早前已為電動車普及化訂下兩個目標：第一，在 2020 年應有三成私家車屬電動車輛或混合動力車輛；以及第二，在新落成的建築物內應有三成私家車泊車位可提供相關設施。不過，現在的情況怎麼樣呢？截至 2018 年 1 月，在全港 55 萬輛私家車中，只有 1 萬輛以電力為動力，佔總數少於 2%。此外，全港有 1 862 個充電器，僅佔全港泊車位總數 0.3%。這兩個數字均完全落後於政府原先訂立的標準或目標，我不知道政府如何能夠在 2020 年前追回落差。

最致命的原因，是去年的財政預算案把電動車稅務寬免的上限訂於 97,500 元。在推出這項稅務措施前，新登記的電動車數目每月平均約為 160 輛至 200 輛，但在這項稅務措施生效後，每月幾乎只錄得單位數字的登記，全年數量極少。

剛公布的財政預算案推出"一換一"計劃，如車主以舊車更換電動車，便可獲得 25 萬元首次登記稅寬減。讓我說說這計劃的概念。香港的汽車首次登記稅是累進式的，車輛的首 15 萬元應課稅價值，稅率是 40%，其次的 15 萬元是 75%，再其次的 20 萬元則是 100%。以 250,000 元的稅務寬減計算，車價不高於 377,500 元的電動車是免稅的。換言之，如果你想購買一輛電動車，之前在扣除 97,500 元稅務寬免後的含稅車價為 530,000 元，但在"一換一"計劃下則完全免稅，含稅車價只是 377,500 元。

首先，為何要在 40 萬元車價劃線呢？我必須說明電動車分為兩類，第一類是所謂日用電動車，而第二類則是高端的超級跑車或超級電動車。既然有上述區分，那麼政府所設定的寬減額是否代表電動車車價不高於 377,500 元便是所謂的日用電動車呢？以此價格劃線，現時出售的車輛絕大部分皆符合要求，所以我對 25 萬元的款額沒有問題。

不過，這引申出一個問題。車輛的車齡必須達 6 年或以上，才符合"一換一"計劃的規定。大家試想想，車主必須把車輛使用至不值錢，例如車價可能只是數萬元或數千元，才可參與"一換一"計劃。一輛原先車價是 40 萬元的車輛如果已行駛 7 年，現在可能還值 20 多萬元。如是者，車主又怎麼會更換電動車呢？所以，政府推出"一換一"計劃後第一個月只接獲 11 宗申請。在推出有關的稅務寬減前，新登記的電動車數目每月有 100 多輛，現在只有 11 輛。即使將來的情況好轉，也無法回復之前的數字。

窒礙電動車發展的另一個原因一定是泊車位。現時，每 6 輛車設有 1 個充電位，但在荷蘭，是每 1.8 輛車設有 1 個充電位。而且，政府更需要推出更多高速充電位。現時 1 862 個政府充電位中，一半仍只配備標準充電器，即所謂的"慢差"，需要 25 小時才能充滿汽車電池。

此外，我希望政府把握一個機遇，便是更換咪錶。運輸署現正計劃更換全港所有咪錶，我促請政府為新咪錶設置充電設施，這樣便可以提供 18 000 個可充電的泊車位。當然，政府必須提供配套設施，不能單單增設充電裝置，還要使供應電力的電網能配合如此龐大的工作。不過，我促請政府在更換咪錶時不要將兩者分開進行，而應考慮一併進行。此外，一些國家例如加拿大，當地政府會與油站合作提供充電設施，香港可以予以考慮。

我不得不提的是，在以往的政策下，政府會提供豁免，讓私人發展商無須繳付地價在停車場內設置電動車泊車位，但有關泊車位只是"裝假狗"，根本沒有電力供應，因為基礎條件只包括須配備配電板、配電箱、電纜、管道和線槽，政府並沒有規定充電器必須接駁電源，亦沒有規定須開放予公眾使用。凡此種種，皆是行政問題。我希望政府能盡早解決，否則沒可能配合社會的發展或市民要求。

一如我剛才所說般，電動車普及化是大勢所趨，無可避免。世界各地已訂出禁售燃油車的時間表，例如挪威和荷蘭將在 2025 年禁售燃油車；美國和印度將在 2030 年禁售，而法國、英國和台灣將在 2040 年禁售，但香港卻沒有任何藍圖，大家亦不知道將會何時推行。我在此呼籲政府不要再紙上談兵。

大力推廣電動車，政府責無旁貸，而政府亦不要忘記，汽車製造商其實亦正朝着這方向發展，日本四大汽車製造商之一已表明不會再為私家車研發新引擎。由此可見，這是大勢所趨，無法避免，我希望政府認真考慮我剛才的觀點。

多謝主席。

邵家輝議員：主席，我首先感謝易志明議員今天提出"推動電動車普及化"的議案。他剛才的發言十分全面，我深表同意。身為批發及零售界的代表，我其實亦代表汽車界。業界希望我替他們表達一些期望，因此我會作簡短發言，討論有關方面。

我相信，為改善香港的空氣質素及保障市民健康，很多香港市民皆會支持這項議案。但是，我想對政府說，在落實任何政策前，政府需要與相關業界進行充分溝通，了解政策的實際可行性。

政府去年作出修訂，要求新登記的柴油私家車須符合加利福尼亞廢氣排放標準 LEV III。業界內的汽車商會原則上不表反對，但當局最初設定的過渡期不足。幸好經過諮詢後，政府聽取並採納了業界的意見，最終延遲了 3 個月才實施，讓業界可以作出配合。因此，我相信與業界溝通是很重要的環節。

政府現時將電動車首次登記稅的寬免上限訂於 97,500 元，與之前全免是有分別的，普遍香港市民與業界的看法是覺得沒有問題。正如易志明議員所說般，要電動車普及化，除了政府要提供支援配套外，

車價亦必須讓市民負擔得來。如果政府只特別扶持較高昂的車種，結果便會一如容海恩議員所說般，可能沒有很多香港市民使用。因此，如果政府能夠集中資源協助中低價的車種，我相信香港市民皆會支持及附和。

政府在本年的財政預算案推出"一換一"計劃，如果車主擁有車齡 6 年以上的舊私家車，並最少持有私家車 3 年，當他購買電動車時便可以註銷舊車，並可享首次登記稅的寬免額，上限為 25 萬元。業界對此表示認可及接受。據統計，在香港，現時車齡超過 10 年的私家車約有 21 萬輛，佔總數近 40%。政府補貼市民註銷舊車，我相信可成為推動市民更換電動車的誘因。

不過，我想指出一點，便是有市民跟我說，"一換一"計劃的要求之一，是車主必須連續 1 年為舊車領有有效車輛牌照。我不記得是 1 年還是更長時間。有市民問道，領有車輛牌照的時限可否不是連續 1 年，而可能是 9 個月呢？原因是，有市民可能有數輛舊車閒置在家，不會連續 1 年領有牌照，因為不是經常駕駛，可能在 1 年內只會駕駛其中一輛車半年，因此以往只續領有效期為半年或 9 個月的牌照。如果他們必須符合政府的要求，連續 1 年領有車輛牌照，便可能無法註銷舊車，只能讓舊車閒置。我希望局方可以留意領有車輛牌照的時限問題，因為有市民在之前的記者會上曾提出這意見。

我還想指出另一點。除全電動車外，香港市面或世界各地還有一種混能車，有些是油電混合車輛，環保效能顯著，雖然未必與電動車百分之一百相同，但相對於傳統燃油車，環保表現卻較好。政府現時全力支持電動車發展，但混能車其實對環保亦有貢獻。政府會否考慮提供資助呢？業界覺得這樣會比較公道。

我最後想談談許智峯議員的修正案。簡單而言，他其中一點意見是希望政府訂下全面取消燃油車的目標或年份。我想說句，香港沒有汽車生產商，而大家皆知道，只有一些國家才設有大型汽車生產工廠，全世界想買車的人其實也跟隨他們的方向。我當然知道，推動電動車是現時的大趨勢，但是否所有汽車生產商已有定案何時不再生產燃油車呢？我相信不是這樣的。如果香港今天便立法設定期限，但某些汽車生產商屆時卻仍未達到目標的話，那麼汽車最終便無法輸到香港。

在這點上，我覺得當局在設定期限時要留心並多觀察數年，看看整個世界的趨勢。當全世界的汽車生產商已訂下不再生產燃油車的具

體期限，香港屆時便根本無須立法，因為已不再有燃油車出售。我特別想提醒局方、署方及政府留意這點。

主席，我謹此陳辭。

陳志全議員：主席，燃油車排放是空氣污染的主要源頭，所以推動電動車普及是大勢所趨，是全球化趨勢，我們沒有理由反對。易志明議員這次提出議案辯論，讓大家集思廣益，提出一些建議。

老實說，就這問題，我還仍然無法想得通，所以我今天想請教各位高明。我經常覺得，在採取各項措施後，究竟對於減排有多少幫助呢？讓我先談政府提供的財政誘因，使用公帑補貼電動車車主，鼓勵駕駛汽油車或柴油車的人改用電動車。政府近日便提出了很多車價上的財政誘因，包括提高首次登記稅寬減。

如果財政誘因理論上不足夠，政府還可以提供更多，例如每年向每名電動車車主"派錢"數千元。有人可能會質疑，這豈不是劫貧濟富，幫助車主嗎？不過，政府連更荒謬的與民共享政策亦曾推出。這項財政措施難道會比差餉寬免更荒謬嗎？後者實是還富於富、劫貧濟富，擁有越多單位的業主所享有的差餉寬免便越大。這實在非常荒謬！每年向電動車車主"派錢"最低限度有助減排，對空氣質素有幫助，也對我們的健康有間接幫助，因此與其補貼業主，倒不如補貼車主。大家可以這樣想。

在劉業強議員剛才的發言中，有一點我也很同意。他指出，如果充電不便或根本無法充電，電動車根本形同廢鐵。即使寬減首次登記稅，或每年向車主派發數千元，他們亦未必會因此而改變，改用電動車。今天，多位議員似乎想強迫政府訂立指標，甚至是一個硬性目標或具體比例，指出在訂立硬性目標後，政府便可以研究如何制訂政策配合，如是者才能取得成效。

歸根究底，這建議關乎政府應鼓勵還是強迫市民改用電動車。最簡單的做法，是關閉所有油站。如果有一天，入油比充電麻煩，市民便會改用電動車。又或者，如果燃油費和充電費的價格差距越拉越遠，他們便會考慮改用電動車。凡此種種，皆可以討論，但在進行一大輪工夫後，究竟有多少建議能夠落實及取得成效呢？我有很大的問號。

其實，我也同意政府所指，車輛排放的原兇是商用車。雖然商用車比私家車少，但商用車每天長時間在道路上行走。在今天眾多修正案中，大家或許猜不到我最同意的是哪項修正案。我最同意的是容海恩議員提出的修正案。容海恩議員建議"加快推動公共交通車輛及商用車輛轉用電動車"，我認為這才是最大目標。

我想到一種方法，既可以增加電動車，亦可以解決政府的難言之忍：一方面要控制私家車的整體數目，以免造成交通擠塞及令路邊空氣污染惡化，但同時亦要鼓勵車主選擇電動車。不過，對於這項建議，易志明議員並不贊同，就是推動共享乘車計劃，鼓勵類似 Uber 提供的服務。

一個人是否想買車，視乎他乘車是否方便。在香港，"養車"及尋找泊車位甚為艱難。如果一個人只需按下一個掣便立即有車輛接載，他便不會買車。當然，這種服務是否收費，是另一個問題。如果共享乘車服務提供者在燃料費方面用電力比柴油便宜，他當然會改用電動車。因此，政府應研究及鼓勵共享乘車計劃，藉此減少個人的私家車數量。如果私家車變成商用車，服務便要收費。

我最後想指出，多位議員表示會支持所有修正案。不過，大家有否看清楚，莫說是矛盾，各項修正案其實是有所不同的。舉例而言，就易志明議員的議案第(二)點，我亦希望他澄清。他建議"修改《建築物條例》的相關條文，以強制所有新建之商住樓宇內的車位，必須提供充電設施，供電動車充電之用"。容海恩議員則建議"增加誘因以鼓勵發展商"進行此事。

多位議員今天皆同意一點，便是在新建的私人樓宇方面，政府提供總樓面面積豁免，鼓勵發展商在當中的私人停車場配備可為電動車充電的設施，但大家最終發覺只裝設了喉管和電纜，有關設施並沒有接駁電源。我們當然反對他們的做法，因為他們獲批總樓面面積豁免後，應該提供可充電設施。

我不知道易志明議員的建議是針對這情況，還是旨在修訂《建築物條例》，規定所有商住樓宇的停車場皆要提供充電設施。他的議案第(二)點用上"強制"而非"鼓勵"一詞。為何他對私人發展商如此嚴苛呢？容海恩議員的修訂建議則有所不同。所以，大家要考慮是否兩項議案皆可以支持。

易志明議員的議案第(三)點並沒有建議強制政府物業及公營房屋停車場提供充電設施。這是政府物業方面的情況。議員的建議沒有理由會優待政府，不強制政府提供充電設施，但卻強制私人商住樓宇提供充電設施。其實，我們應先強制政府提供充電設施，由政府牽頭，然後分別鼓勵商界及市民提供充電設施和改用電動車。如果真的強制市民改用電動車，便要連油站也關閉。當然，政府亦要強制所有樓宇均設有充電設施。這才是移風易俗的大舉措，重大的政策改變。

我謹此陳辭。

陳健波議員：政府大約在 2009 年開始大力鼓勵市民使用電動車，而且推出不少措施，當時立法會也熱烈討論這個問題。很可惜，時至今日，香港只有 11 000 輛電動車，佔香港車輛總數的 1%，實在令人失望。

電動車發展不理想，是由於有不少問題仍然未能妥善解決，特別是充電設施的問題。目前，新建大廈已規定停車場車位要安裝充電設施，才能獲得全數豁免計入總樓面面積，過去 7 年已批出 4 萬多個有充電設施的車位。當然，如果如原議案的建議，修改法例強制所有新大廈車位必須有足夠充電設施，可能會更直接有效。事實上，現時最困擾的問題是舊大廈如果要加裝充電設施會遇到很多問題，包括法律、資金及技術困難，令不少大廈也做不到。

我是港島一個大型屋苑的業主委員會("業委會")主席，我們的屋苑有 3 000 個車位，為了安裝充電設施的問題而困擾多年，單單是研究可行性方案便花了兩年多時間，包括研究私人車位使用公用供電設施而衍生的收費及法律問題，過程相當複雜，這點我可以與大家分享。數年前，由於有不少住戶提出要安裝車位充電設施，業委會於是開始研究，原本以為很簡單，但了解後才發現大廈的原有供電量有限，如果不提升供電容量，每個停車場只能安裝約 20 多個充電設施，根本不能滿足需求。但是，如果要增加更多設施，必須提升整體的供電設施。

然而，要提升整體的供電設施亦不簡單，我們的屋苑有 4 期為多層住宅，每期工程費用也要 100 多萬元，而工程完成後還要再拉線安裝充電設施。基於用者自付的原則，安裝充電設施的業主要支付一筆數萬元費用，另外也要考慮法律和技術上的問題，令有關工作一拖再拖。幸好，最近有電力公司提供充電的顧問服務，提出新方案，由車

位的業主直接向顧問公司申請，再由顧問公司負責所有工程。業主自己負責自己的費用，業委員只需監察，無須直接介入，避免了許多問題。

事實上，我們雖然是比較大型的屋苑，而且業主願意自付安裝費用，業委會和管理公司做事也很有魄力，但我們也要花大量時間和精力才能解決問題。如果一些較小和老化的屋苑，又或大廈的法團根本不想處理，相信要引入充電設施必定更為困難。所以，我認為政府要將電動車普及化，應先協助大廈解決安裝充電設施的問題，提供更多協助，甚至直接提供經濟誘因，務求加快現有大廈安裝充電設施的進度。我相信解決這個問題後，電動車才能真正普及化。

另一方面，我們推動電動車普及化難免會衍生出一些問題，政府應及早提出解決方案，以免產生新的社會問題。最基本的是處理廢棄電池的問題，由於電動車的電池使用數年便要更換，普及化之後無可避免會出現大量被更換的廢棄電池，這些電池有嚴重的毒性，會危害環境，但政府至今仍未有完善的處理政策。所以，政府要先提出電池回收和處理的政策，例如要求生產商提出一套完善的改善方法，才能落實普及使用電動車。

另一個問題便是舊車廢棄的問題。如果電動車成功普及化，可能在數年內會有大量車主轉用電動車，即可能有大量使用燃油的舊車被換走，這些舊車無論流入二手市場或被廢棄，也可能出現很多問題，政府必須事先評估情況，並先行提出解決方案。我們必須做好配套政策，否則即使電動車普及化得到成功，香港的環境亦難免成為受害者。

我謹此陳辭。

葛珮帆議員：主席，首先，我感謝易志明議員提出今天這項議案辯論，讓我們可以在此集中精神，為推動香港電動車普及化出謀獻策。究竟政府為何會在 20 年前提出推動電動車呢？回想我們的初心，最初提出要在香港推動電動車，因為香港空氣污染的問題相當嚴重，另一個原因是全球暖化及氣候變化問題。香港作為先進城市，也希望可以為減排節能、減慢全球暖化出一分力。所以，政府早在 20 年前便開始提出政策推動電動車，但 20 年過去，我們卻看不到有甚麼重大發展。

其實，今天回看政府多年來的態度也相當反覆，有時候好像想要大力推動，但卻虎頭蛇尾，稍稍推前政策後又說遇到很大困難，最終失去蹤影，引致我們認為政府說一套，做一套，根本沒有政策、沒有

目標、沒有藍圖及沒有計劃推動電動車。一旦被我們斥責，政府便推出一些措施作回應。例如，當我們提到政策會有利於某間電動車公司，政府便選擇取消免稅額政策；當我們指政府倒行逆施，市民會因為沒有免稅優惠而不再購買電動車時，政府又再推出優惠吸引市民購買電動車。這種反覆無常的態度能否解決香港的空氣污染問題，以及我們希望做到的節能減排目標呢？

事實上，現時很多政策也存在矛盾，未能做到一些應該要做的事情。今天有多位議員也提出，面對全世界也正在進行電動車，香港卻好像不願踏前一步。當其他國家政府，包括我們自己的國家和其他歐洲政府，均已宣布會在 2025 年或之後訂下淘汰和禁售燃油車的目標，香港政府至今卻仍然沒有訂下目標。每次當我們向局長表示香港應該訂下目標時，他便說目標未必切實可行，縱使其他政府訂下了目標，亦未必擁有詳盡計劃。我們明白目標未必可以完全達到，但如果連目標和計劃也欠缺，便會不知方向，原地踏步。

香港很多市民，包括我身邊的朋友，也很希望可以轉用電動車代替燃油車，但他們面對兩大問題：第一，價錢昂貴；及第二，充電設施不足。所以，政府若能解決上述兩個問題，相信很多人也願意放棄使用燃油車，轉用電動車。現時大部分國際知名車廠，均宣布未來可能會停止或減少生產燃油車，轉為全力開發電動車。如果香港的基建做得不好，未來香港只會變成歷史博物館，若大家想看看有甚麼城市仍然使用燃油車，在 20 年後便請到香港參觀。所以，如果能夠解決這兩個問題，相信香港便可以踏前一大步。

價格高昂方面，即使政府之前推出完全豁免首次登記稅，當時也不是有太多市民購買，現時數目亦只佔總體車輛的 1.3%，主要因為缺乏充電設施。所以，即使寬減稅款，如果充電問題未能解決，即使市民相當希望使用，他們也是無法使用的。因此，政府在今次財政預算案提到會再次提供經濟誘因，我們當然歡迎，因為經濟誘因是有吸引力的，雖然不是相當足夠，但我希望政府可以增加經濟誘因。第二，便是政策不要太繁複，現時提到的 6 年和 3 年規定，市民覺得太繁複，減低政策的吸引力。所以，政府應該思考如何簡化政策、提高誘因，但當中最大的問題仍然是充電設施。

主席，剛才很多議員也提到，現時想在街道上找到充電設施相當困難，政府的公共停車場亦欠缺足夠的充電車位。很多人也認為，如果他們居住的地方附近可以充電，便可以解決問題，特別是若可提供快速或中速充電，便可讓更多人使用充電設施。

有議員質疑屋苑究竟可以提供多少個充電車位，這仍然是一個大問題。首先，電動車車主必須通過法團的關卡，因為有些法團不太合作、不想去做，直至現時大勢所趨，很多屋苑計劃加裝充電設施，才促使法團開始放行這些工程。可是，有些屋苑即使有 10 多個車位安裝了充電設施，即使車主願意自費數萬元安裝，卻又面對電力不足的問題。

因此，如果政府真的想推動電動車發展，必須要有完整政策，為現時及未來做好準備，例如如何協助屋苑提供足夠充電車位，如何資助及支援本地車輛研發工作，如何提供潔淨能力予電動車充電，以及如何處理廢舊電池回收等。我們需要整體政策配合，才有機會推動電動車發展，減低香港空氣污染的問題，就全球暖化及節能減排作出貢獻。所以，政府千萬不要再說一套，做一套，希望今天聽到我們的意見後，會真正支持電動車發展。

主席，我發言支持原議案及所有修正案。

胡志偉議員：主席，我首先要多謝易志明議員提出"推動電動車普及化"的議案辯論。

很多同事針對現時電動車配套設施不足的問題發言，認為這是電動車無法在香港普及的重要原因，我同意這是十分重要的原因，但我認為車主的錢包是最老實的，現時電動車的價格仍然相對昂貴，選購一輛燃油車只需 8 萬元至 10 萬元，但電動車動輒最少要 30 多萬元。因此，價格昂貴反而是最影響電動車普及的原因。

隨着時代發展，電動車普及化已是世界趨勢。事實上，有不少國家開始將電動車普及化定為國策，例如歐洲某些國家已決定在 2030 年停產燃油車。在這背景下，我們要思考，電動車不普及是因為車價貴，由於車價貴，如果要符合成本效益，理論上便不應該設置那麼多配套設備，避免出現空置的情況，甚至佔用現時十分寶貴的停車場泊車位。

但是，即使這套思路是正確的，我們不處理所有現存樓宇的停車場泊車位，新的建築物又如何？所謂預備充電設施的問題，究竟發展商純粹擺放充電設施，便可以跟政府換取各種樓宇建築上的 GFA 優惠，還是發展商必須提供足夠的配套設施呢？有關的配套設施又應該包括甚麼呢？所謂的"ready"，不應該只是"做樣"的放在那裏，待業主

有需要使用充電車位才接駁電源，而是應該實實在在做好電力供應，令"readiness"真正存在。

說起來好像很傻，我們現在要為未來做好準備，但事實上，香港完全沒有為未來設想，到那一天真正來臨，我們怎麼辦？例如我們今天提及的充電車位不足的問題，未來只會更為嚴峻。大家想一想，新樓沒有準備，舊樓又準備不足，結果是怎樣呢？

當未來電動車車價降至每輛 10 萬元時，很多市民也會樂意轉用電動車，因為已不是稅務問題，價錢這麼低，市民自然想轉用。但是，即使市民想轉換，屆時才將現有的泊車位加裝電動車適用設施是不可能的，這個才是問題所在，但政府曾否考慮過這種未來的狀況，繼而現在開始做好準備和規劃呢？

不要說這麼遠，政府可否告訴我，單是在香港房屋委員會或政府的停車場泊車位加裝電動車充電設備，是否有足夠的電源和電壓呢？如果不能夠的話，將來怎麼辦呢？屆時，電動車駕駛者可能要四處尋找泊車位，有些 Apps 可能很值錢，因為可協助他們尋找設有充電設備的泊車位，這才是問題的核心。

我支持推展電動車，第一，因為電動車有助改善空氣質素。事實上，大家也希望隨着城市發展，能夠逐漸控制甚或提升空氣質素。我們可以控制電廠的空氣污染排放，但我們無法控制外面的燃油車。我跟政府爭拗了很長時間，車輛的數目由 2003 年大約 40 萬輛，增至今天的 60 萬輛，增加差不多 50%，增幅十分誇張。

政府曾否認真思考這 20 萬輛額外的車輛，會導致空氣污染惡化至甚麼程度？政府既不作計算，又不作控制，更沒有考慮到，隨着電動車的發展趨勢，未來會有更佳的製造方式，從而減低電動車的生產價格，帶動需求增加。政府不做任何工夫，然後用"龜速"的反應來應付今天眼前的問題。

今天政府只說出正面的數字，說現時有千多個充電泊車位，可應付兩三萬部電動車。當然可以應付得到，我們看到真正使用停車場充電車位的電動車不是太多，但我們不是說今天的情況。今天這種情況，只是因為技術不夠成熟，我們可以十分肯定，因為技術未成熟而引致價格高昂的問題，會隨着技術改善而出現價格下調。何時來臨，我不知道，可能是 1 年、兩年或 3 年，但我可以肯定，科技發展一日

千里，如果政府仍然坐視不理，將來價格下調後，駕駛者仍然不能選擇電動車，這便是政府的責任。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

所以，我十分希望局長稍後回應時，能夠從宏觀角度考慮這件事，而不是集中說今天的充電設備已經足夠應付今天的需要。對不起，今天電動車的需求受到限制，是因為價格非常龐大，甚至免稅後，二手電動車仍然十分昂貴。多謝代理主席。

毛孟靜議員：就推動電動車普及化方面而言，政府只拿出一半誠意而已。它這邊廂告訴香港市民電動車是好東西，有助減少排放廢氣，呼籲市民購買，並提供財政誘因，但那邊廂卻表明，供電動車公共充電設施只屬輔助性質。這樣未免令人擔心。

我們現在說智慧城市，為甚麼不考慮在將來興建專供電動車使用的收費充電站呢？談到收費，每當香港政府談及有關環境保護的事宜時，便經常說要"用者自付"，所以難怪私人屋苑須認真考慮是否要在屋苑內設置充電設施了，因為大型屋苑可能會有數十至數百輛電動車需要充電。由於所涉及的是共用電力，這筆電費須由所有住戶分攤，包括其他沒有電動車的住戶，這樣並不公道。政府可否告訴他們該由誰人支付有關的電費呢？政府可與電力公司一同研究應如何處理。我們理解為何現時有許多業主立案法團並不樂意設置充電設施，試問沒有電動車的住戶為甚麼要支付電動車充電的費用？這點值得爭拗，因為正如政府所說，應由用者自付。不過，政府卻表示私人充電設施與政府無關，電動車車主應自行處理，而公共充電設施只屬輔助性質。如閣下擁有電動車的話，便祝君好運了。

電動車已成為世界性的潮流，但政府別只管抱着"人有我有"的心態，即如智慧城市，別人提出了，我們又要實行，但卻是"搞啲唔搞啲"，尤其是政府提供的甚麼財政誘因，這對我來說並沒意義……剛才告訴我們擁有一輛電動車的為 40 萬元，這實在過於奢侈了，說的是買車，可不是買名牌手袋或遊艇——當然，昂貴車輛亦是身份和地位的象徵，但對更多人來說，卻是交通工具，尤其我在屯門居住，到中環上班時，便真的希望有一輛車可以代步。

政府說，買車的成本為 40 萬元——即使政府提供財政誘因，我還是感到不安。然而，市民最重要的考慮，卻是在晚上回家後能否為電動車充電。如電動車車主能夠在自己的屋苑或大廈內充電，我想很多人也樂意購買。政府可否幫忙安排在車主居住的地方設置充電站？現有的充電站可分為快、慢兩種，大多數是供電動車充電 1 小時，但充電後亦只能行駛十數公里而已。政府真的不要再嚇人了，這會令人失去信心的。政府要求電動車車主自行處理充電事宜，只會令人卻步。

我自己有一輛舊車，是小型日本車，至今踏入第七個年頭，真的切合政府的"一換一"計劃，但我仍在猶豫，因為政府要求我必須註銷我那輛小小的舊車，我卻捨不得。雖然政府說這是環保，但要求我讓這輛性能非常好的小車變為廢鐵一堆，並不合理。我的舊車一直保養得宜，每年均會檢驗，我是十分愛惜地使用。政府既說要環保，那為何必須把這輛車變成廢鐵？我認為當中存在矛盾。

我們留意到，政府並沒牽頭推動市民使用電動車。我們現正討論推動電動車普及化，但沒說過只限私家車而已。許多人也曾提及，商用車排放的廢氣佔本地的車輛廢氣排放量的大部分，為甚麼政府不牽頭推動商用電動車普及化？坦白說，我不知道政府曾否就那些車牌以"AM"開頭的政府車輛牌作出統計，當中有多少輛是電動車來的？我懷疑為數極少。政府本身又會否以身作則呢？

此外，易志明議員在其議案中建議政府強制新建成樓宇設置電動車充電設施，我對此有所保留。我不知道他所說的新建成樓宇是否涵蓋政府的新建成樓宇，然而，本港現時的泊車位已是嚴重不足，如規定部分泊車位只許供電動車充電之用.....現時公共停車場已出現一種情況，大家可到油麻地多層停車場看看，便會發現一整排的電動車充電車位是空置的，但其他傳統泊車位卻供不應求。政府更表示希望在 2020 年(即少於兩年後)，香港會有三成的車輛是電動車，這當然只是說說而已，因為根本沒可能達到。政府現時劃分傳統泊車及電動泊車位的做法，對於許多車主來說，是極不公平，我對此有所保留。

郭偉強議員：代理主席，我發言支持議案。首先，我感謝易志明議員提出這項議案。

大家或許會問：為何要推動使用電動車輛？我認為原因主要有二。第一，當然是因為使用電動車已成為世界趨勢，就連一家現時以生產燃油車為主的大型汽車生產商也已作出預告，到了 2050 年，他

們基本上便會停止生產燃油車，改以生產電動車為主。當然，你會問：這是否因為他們想推銷自己未來研發的電動車呢？其實他們如此決定是有理據的。眾所周知，這是大勢所趨，並非透過水晶球胡亂猜測，例如歐洲的挪威，當地將於 2025 年禁售燃油車，而印度會於 2030 年起只售賣電動車，英國和法國則將在 2040 年停售燃油車。有鑒於此，政府是否也應該盡早作出部署，追上世界潮流，而非留待最後一刻才開始行動？此其一。

第二，是因為我們有迫切需要改善空氣質素。現時，政府似乎只着眼於 2012 年與廣東省政府簽署的減排目標。大約於一年前，政府提出把電動車的稅務優惠削減至 9 萬多元，我便問為何由全免的優惠減至 9 萬多元呢？政府回答說是因為我們基本上已達致減排目標，故這個促使改善空氣質素的誘因已不再存在。這種說法實在令人十分失望。達標是否便等於已做到最好？其實，是沒有最好，只有更好對嗎？

大家也知道推動使用電動車有助減低路面的廢氣排放，雖說路面範圍狹窄，但我必須提醒大家，市區大部分的住宅均是位於馬路邊，即居住在市區的人士打開窗戶後，所吸入的也是路邊的空氣。換言之，進一步改善路邊空氣質素，必然有助改善市民的居住環境和生活。既然如此，何不盡早推動電動車普及化，並多做一些相關工作呢？

代理主席，我還要指出一點，就是要全面改善空氣質素。除了推動使用電動車外，政府亦須訂定政策管制整體的車輛數量。不少同事剛才也提到，2013 年獲簽發車輛牌照的車輛有 68 萬輛，至今年年初，獲簽發車輛牌照的車輛多達 77 萬輛，即 5 年內，路面車輛數目增加了 10 萬輛。倘若政府仍不加快步伐推動電動車普及化，路面的廢氣問題只會越來越嚴重。

當然，改善空氣質素不單是為居住得較舒服，令他們可以呼吸較清新的空氣。事實上，空氣質素偏差會帶來不良後果，就以 2016 年為例，本港全年共有 1 686 人因為空氣污染而提前死亡，而因此患病求診者則多達 265 萬人次，還有接近 21 億 6,000 萬元的直接經濟損失(平均每天損失 592 萬元)。由此可見，改善空氣質素同時有助減輕醫療負擔及減少經濟損失，故政府必須正視問題，盡早作出處理。

關於稅務誘因方面，政府在新一份財政預算案提出新的"一換一"計劃，除了讓一般電動私家車的首次登記稅寬減額的上限會維持在現時的水平(即 97,000 元)外，還另外為願意安排拆毀其舊私家車並就一輛新電動私家車行首次登記的車主提供較高的首次登記稅寬減

額，上限為 250,000 元。這顯示政府有意作出改善，但未夠全面，而且我們需要時間印證這項措施會否奏效。

同事還提及有關充電配套設施的事宜，我不再在此重複，但重點在於必須提供足夠及快速的充電設施，以照顧電動車車主的需要。

此外，我想談談電動車維修技術的問題。大家可以想象得到，當電動車數目增多，但卻沒有足夠人手提供電動車維修服務的話，一旦需要維修時，車主便可能須輪候很長時間。因此，我認為政府在推動使用電動車的同時，除了須增加充電設施外，亦須加強維修人才的培訓，以免電動車車主須花很長時間輪候維修服務。

總結而言，我希望政府能就推動使用電動車提供經濟誘因、控制整體車輛的數量、改善充電的配套設施及盡早着手培訓電動車維修人才，從而為全面推動電動車普及化鋪路。

我謹此陳辭。多謝代理主席。

周浩鼎議員：代理主席，政府以往亦曾表示會推動電動車普及化，但在過去一段時間，我們發現這方面的政策及措施仍有許多不足之處。

舉例而言，為推動電動車普及化，政府之前曾提供較大幅度的免稅優惠，以鼓勵市民選用電動車，所以在往後的一段時間內，電動車在本地市場的銷量明顯增加。可是，大約一年前，政府的政策有所改變，取消了原來的免稅優惠。由於稅務負擔重臨，電動車在本地市場的銷售量不再增長。雖然政府在今年的財政預算案中建議推出稅務寬免，但正如陳克勤議員曾多次提到，市民仍認為今年的稅務優惠遠不及先前的安排，故未能成為強大誘因。

代理主席，正如不少同事剛才已曾指出，使用電動車已成為世界性的趨勢，甚至是我們的祖國，現時亦正積極推動使用及製造電動車。互聯網上有報告顯示，於 2016 年，中國在整體電動車使用量方面已首次超越美國，而同年的電動車生產量，則佔全球 43%，即無論就推動使用電動車或生產電動車方面而言，中國都領先其他國家。因此，希望大家明白，基於大勢所趨，香港作為中國的一部分，尤其國家本身已有明確理念，希望我們能一起推動電動車普及化，所以政府是責無旁貸，應積極作出回應。

此外，易志明議員今次動議的議案提及有需要增加更多供電動車使用的充電設施，而多位同事剛才亦有提及這一點。代理主席，假如我們稍作觀察，便會發覺現時設於公眾地方或私人大廈的充電設施仍不多見，因此，政府應考慮要求將來的新建樓宇提供電動車充電設施，以配合推動使用電動車普及化。

充電設施對於推動使用電動車有何影響？很簡單，人們考慮是否使用電動車時，定必預期能看到許多地方也設有電動車充電設施，這樣才會有推動力購買電動車。要是到處也看不見有任何電動車充電設施，則買了電動車也是得物無所用。這樣的話，我實在難以相信我們能真正推動電動車普及化。

代理主席，我在此感謝易志明議員提出今天的議案，亦希望政府能認真考慮並落實易議員的建議，尤其須認真檢視各種配套的安排，包括充電設施，這樣才能長遠有效地在本港落實電動車普及化。

謹此陳辭。多謝代理主席。

梁耀忠議員：代理主席，香港人多車多，路邊空氣污染的問題十分嚴重，而私家車的碳排放是造成空氣污染的主要原因之一。根據 2018 年 1 月的數字，本港登記車輛總數在過去 10 年增加了 30%至 83 萬輛，當中私家車所佔比例最高，升幅亦最大。私家車過去 10 年間大幅增加超過 20 萬輛，升幅達 47%左右。但是，接近 58 萬輛登記私家車中，只有約 1 萬輛以電力發動，數字少得可憐。

要有效減低碳排放，我們須從路面交通工具入手，其中一個可行的方向是鼓勵車主轉用相對環保的電動車，從而減少燃油私家車的數量。事實上，香港大學民意研究計劃早前訪問了 804 名香港市民，結果發現超過 8 成以上受訪者支持電動私家車普及化。

電動車未能普及化的原因有很多。正如多位議員曾提及，其中一個原因是本港的充電設施配套嚴重不足，平均約 5 輛私家車才有 1 個公共充電站，而且大多數屬於慢速或中速的充電設施，每次充電需時長達 6 小時至 8 小時。再者，各區的充電站分布亦不平均。現時全港約有 1 800 多個充電站，但大部分集中在九龍及港島區，新界區只有很少充電站。大部分的充電設施位於私人停車場，包括大型商場和商業樓宇。安裝充電配套設施的成本並不便宜，如果不提供誘因，我相信有關政策並不切實可行，電動車亦難以普及化。

截至 2017 年年底，在政府樓宇或屋苑停車場，提供公共充電器的停車場車位，僅佔公眾使用的停車位 7%，數字相當低，而且大多屬於低速的充電器，效率十分低。所以若政府沒有決心解決配套設施問題，純粹透過減稅吸引車主轉用電動車，成功機率是低的。

我去年曾前往英國，當地的充電設施隨處也有，十分方便，可以 24 小時隨時充電。如果不能多提供充電設施，我認為政府提出減稅以吸引車主轉用電動車，只是形式上向社會交代，實質幫助並不大。

另外，我認為在發電方面，政府要多想方法，如何才能令發電方面更為環保。代理主席，大家知道，電動車是靠電力推動汽車，即需要用电。大家亦知道，發電的燃料是煤，而煤發電產生大量二氧化碳。目前發電產生的二氧化碳佔全部碳排放量約三分之二，這是十分嚴重的情況。根據環境保護署的資料，煤佔本港整體發電量超過一半，是造成香港環境污染的主因。雖然發電廠的能源效率高於汽車的內燃機，碳排放會較少，不過如果以環保為大前提，進一步實現減碳的目標，令電動車變得更環保，我認為應從能源供應着手，增加以再生能源發電。事實上，現在不少人已談及再生能源發電。如果可以這樣做，同時推動電動車輛，才可以相得益彰。

事實上，在過去 10 年，香港可再生能源只佔整體發電燃料組合不足 0.1%，遠低於亞洲 30% 的水平。政府與兩電去年引入了上網電價政策，要求兩家電力公司購買市民產生的可再生能源電力，接駁至公共電網，以鼓勵市民自家發展可再生能源。不過，很可惜，安裝太陽能發電系統成本非常昂貴，不少市民因此而卻步。

我個人也曾嘗試找中華電力有限公司("中電")在天台安裝太陽能發電裝置。中電勘察情況後，指不是不行，但大約要 20 年才能回本。我也不知道自己還有沒有 20 年壽命。所以，讓市民自家發展再生能源是十分困難的。如果政府不加以支援，這個方法並不可行。

最後，代理主席，我想提出一個更重要的問題。除了解決能源方面的問題外，整體的交通規劃更加重要。這是因為現時很多的污染及擠塞問題，即使推出電動車也未能解決。問題主要源於現時整體交通規劃，例如道路使用等並不理想。現時外國很多城市鼓勵市民踏單車或使用公共交通工具替代私家車輛。所以，若要減排，政府應在多方面下工夫，包括在道路設計上研究可否增設單車專線或推行單車友善政策，吸引更多市民使用單車代步。(計時器響起)

代理主席：梁耀忠議員，你的發言時限到了。

代理主席：有沒有其他議員想發言？

鄺俊宇議員：代理主席，多位同事剛才的辯論離不開一個主旨，就是世界各地正努力透過不同政策降低溫室氣體排放，而電動車政策不單可以改善路邊空氣污染排放，亦可使香港在打擊全球氣溫上升的戰爭中加磚添瓦。

如果我們承認電動車有助改善路邊空氣污染排放，有關電動車的其中一個討論重點，就是充電設施嚴重不足。局長剛才回應時，列出了政府過往的工作，表示政府在 2011 年 3 月成立 3 億元的綠色運輸試驗基金("基金")，鼓勵公共運輸業及綠色創新運輸技術，當中包括電動商用車，而基金已批出 118 個試驗項目，包括 81 輛電動商用車，涵蓋多種車輛，包括的士和小型巴士等。

可是，局長應該也留意到，以往透過基金推出的電動的士，均經歷慘痛經驗。據了解，電動的士現時已步入寒冬，如果我沒有記錯，早前有新聞報道指，香港現時只餘下數輛碩果僅存的電動的士，此刻也不知道是否還存在。為何會出現這種情況呢？就是由於充電設施不足，車主難以尋找充電位置，而且電池老化問題亦未解決。政府只說基金過往做了很多工作，確實這可能也是其中一項措施，但卻未能針對電動車在香港的發展狀態作出長遠計劃。

在其他城市和國家，不少政府和汽車製造商在近年已陸續制訂措施邁向電動車時代。大家剛才也提到，挪威會在 2025 年全面禁售燃油車；印度的目標是 2030 年；法國和英國則是 2040 年。在製造商方面，富豪汽車亦宣布會逐步淘汰傳統內燃機引擎，直至 2019 年，即是明年便只會推動電動車和混能車。

在香港，我們的電動車政策分為 3 方面：增加市民和商業機構購入電動車的誘因、普及充電設施，以及全面實施生產者責任制。但是，這些措施是否足夠呢？我們其實連充電設施也未能做好，代理主席，這相當諷刺，我剛才提到的士的悲歌，的士司機需要賺錢生活，但卻缺乏相應措施和設施。我所指的只是為汽車充電，但他們也不容易做到。充電設施在香港的分布懸殊，新界數量特別少，只集中於九龍和香港，政府確實需要大力推動才可做到。

如果我沒有記錯，內地一個名為太原市的地方，在政府的努力推動下，現時市內已經有 8 000 多輛電動車運作。看回香港，我們現時共有 10 000 多輛已登記電動車，雖然遠多於 2013 年的 500 多輛，但相較香港超過 50 萬輛汽車，電動車比例相當低。當其他地方積極邁向全電動車時代，擁有前瞻性政策目標時，香港卻仍然在小修小補。

政府以往不是沒有做實事，也曾提出豁免電動車首次登記稅，以稅務誘因鼓勵市民購買電動車而非燃油車，這亦是減低路邊空氣污染的重要一步。但是，大家要留意，政府其後卻說，它以電動車和傳統車車價差距收窄、路面交通擠塞及車輛數目迅速增長為由，大幅削減對電動車的稅務優惠，但到今年，政府又再推出"一換一"電動車稅務優惠，可見政府根本不知道自己想走的方向，連目標也沒有，究竟它是否想大力推動電動車呢？可是，它轉頭又說車輛數目太多，要收回措施，然後過了一段時間，又重推新措施，令想使用電動車的市民無所適從。

所以，現時有很多聲音也要求政府提高電動私家車首次登記稅的寬免上限，或提供其他經濟優惠，使電動私家車價格能夠為一般市民所能負擔，同時可與同類型燃油車保持競爭力，這才能夠達到政府政策的最終目標，就是以電動車全面取代燃油車。這目標聽起來好像很遙遠，但我剛才也指出，其他城市 and 國家現正努力做好這件事，但我們今天仍然在討論一些不着邊際的政策。

請大家留意，在全港 181 間油站中，有 28 間油站的用地將會在今年進行招標，政府應該把握機會，在未來的招標計劃中訂下條款和優惠，要求油站必須提供快速充電設施——必須是快速充電——為電動車注入動力。

我們認為，政府應該在政府物業、公營房屋停車場、路旁泊車位和公共停車場等地方添置電動車充電設施，以起帶頭作用，最低限度應該由政府停車場開始做起。如果每個場地也能夠提供充電設施，便可以滿足大量電動車的需。其實，我剛才注意到政府並非不認同，它也認同其中一項改善路邊空氣質素的策略，就是推動電動車。政府也指出，現時車輛空氣污染排放有 95% 來自貨車、巴士、小巴及的士，它們是路邊空氣污染的主要源頭，它同意推動電動車可以改善這情況。那麼，政府便不應該再空談(計時器響起).....而是要實行。我們在此期待.....

代理主席：鄭俊宇議員，你的發言時限到了，請停止發言。

鄭俊宇議員：.....政府有更多堅實的政策，我謹此陳辭。

田北辰議員：代理主席，我的講稿很短，如果快速地讀出，相信 30 秒已可讀完。不過，我得發表一下意見，因為此事可說是"概念股"。很多議員說所有人皆支持使用電動車，沒有人會反對。但是，當中有 3 個關鍵，第一是電動車科技，例如續航力；第二是社會配套，例如充電位；第三是售價，包括稅項。

對於原議案及所有修正案提出的社會配套措施，如果能夠做到，我全部均會支持。可是，大家也知道很多東西說來容易，但實踐的時候卻不知該怎麼辦，也不知需時多久。政府能最直接參與、最快見效的做法，就是稅務安排。

對於梁繼昌議員建議恢復全數豁免電動私家車首次登記稅，我有所保留。很多人不同意政府重新就電動車徵稅，但這並非全無道理。如何在增加電動車之餘，又可令車輛的整體數目減少，這正是我們最希望達到的目標。換言之，我希望香港的車輛數目不會一直增加，能保持平穩甚至輕微減少。但是，在車輛組合當中，希望能做到電動車越來越多，燃油車越來越少。要達到這目標，唯有大幅增加燃油車稅款，但這在政治上並不可行。

今年政府公布了"一換一"方案，坦白說，聽起來很複雜，我無法預測會產生甚麼副作用，希望不會有此後果。然而，我猜測當局很快便要作出檢討。

所以，我正在研究一個做法，但不知政府是否有興趣考慮。如果要令整體私家車供應不會因某類車輛的價格特別便宜，而導致很多原本沒有打算買車的人也購買，從而令路面車輛的數目增加，又要令真正有需要買車的人盡量考慮購買電動車，最直接的方法是按現時的車價調升稅率。不過，就電動車徵收的每級稅率可能是燃油車稅率的一半或某一百分比，又或最初一級同樣全部免稅，隨後則一直增加，那麼電動車的稅率便永遠也只是燃油車稅率的一部分。如此一來，要買車的人整體上仍須支付可觀的金錢，但如一定要買車，便會感到電動車的價格較為相宜，有機會考慮購買電動車。當然，購車時還要衡量一下充電位等配套設施的供應情況。

至於如何才能達致平衡，有機會出現我最終希望看到的那一幅圖畫，相信要視乎有多少 discount(折扣)，燃油車的每一級稅率會有多少百分比的增加。我直覺上認為這似乎是較合理的做法，而不會令某類車輛完全不用繳稅，值得政府考慮。

對不起，我多用了數分鐘，作了 4 分鐘的發言。多謝，代理主席。

朱凱迪議員：代理主席，電動車與昨天討論的"辣招"其實差不多，我們說"辣招"變成"雞肋"，因為它與真正解決市民居住的問題，好像越來越不對題。電動車的問題也一樣，議案由易志明議員提出，沒有人反對，人人都支持，好像布置聖誕掛上飾物般。事實上，究竟它與我們現時所說的兩個針對目標：第一個是減低碳排放，第二個是減少空氣污染，是否對題呢？我認為是存在疑問的。

代理主席，第一點，我們是否大力推廣電動私家車，便會令碳排放減少呢？我剛才聽到梁耀忠議員的發言，其實他提出了一個很重要的觀點，就是電動車能否令整體減少碳排放，是要視乎能源、源頭的比例，組合的形式(即發電的能源組合)。

我在網上看到一篇布魯塞爾的大學的研究，它指出，如果電動車的電力來自可再生能源，它能夠減少的碳排放會較一輛汽油車多 6 倍，即在整輛車的運作期間。但是，如果電能車也要由石化能源產生的電力來驅動，則整體減碳的效果其實相當少。該研究說是稍為多於一輛柴油車。但是，說不定比一輛柴油車還要多。

當然，現時特區政府說未來的減碳方向，都是從能源組合出發，它現在增加天然氣比例，應該也做到少許效果。不過，如離開以可再生能源發電，我們便會相差很遠。德國的比例是 80%，便是由於電能車的推廣普及化所致，但香港採用的可再生能源——代理主席——現時只是 0.1%。到了 2030 年，特區政府的預計也只有 3%至 4%潛力，而且還不知道是否真的推行。所以，在減碳方面，或許有些人駕駛電能車時自我感良好，但對於整體減碳效果，其實歸根究底都是關乎政府的可再生能源政策而定。

第二，有很多同事已說過，如果我們要電能車普及，政府便要做多些工作，而想減少空氣污染，我們便真的要對焦，而且焦點要放在商用車及公共交通工具上。我在網上看到另一項研究，有同事提到挪威，當地有很多電能車，十分先進。但是，當電能車的銷售增加時，

其實同一時間也令其國民使用公共交通工具的比例減低——這個數字，我也不知道是否應該相信——減低了 80%，可能因為當地人少。

即是說，如果沒有一個想法，遏抑整體個人擁有私家車的數目，便可能得不償失。因為實際上，我們要真正推廣電動車，從而令空氣污染得到紓緩的方式，便應推廣公共交通工具及商用車採用電動車。所以，即使要主力推廣，我贊成容海恩議員及何君堯議員的修正案所述，有關公共交通車輛及的士方面的建議。

第三，代理主席，我反對繼續提議對電能車提供稅務優惠的所有修正案。理由很簡單，其實政府有更多主動推廣出行的方法，例如剛才同事提到單車、公共交通工具。我沒有駕駛執照，以致我每天都乘搭公共交通工具及踏單車，我看不到政府有任何稅務優惠鼓勵我的這種行為，但它卻集中鼓勵可以買得起私家車的人不要買汽油車，而轉買電能車。政府認為這樣對香港整體——剛才所說的——減碳及空氣污染問題可以得到處理。我認為這些建議並無捉到問題真正的焦點，而且對推動更廣大的市民以單車出行、公共交通工具出行，不是正面的推動措施。

對於易志明議員的原議案，我現在也要思考一下，究竟應否贊成。感謝代理主席。

鄭松泰議員：代理主席，關於今次議案的辯論，不論是原議案還是修正案，我很無奈地指出，我的方向都是投棄權票。

首先，關於電動車或談及關於推廣電動車輛的普及化問題，我認為最終最環保、最有效益及最有效率的討論重點，必然是倚賴公共交通工具。就這一點，剛才朱凱迪議員發言時也有很大篇幅提及過。

在我還沒提出我所理解的，或當中一些涉及交通規劃的想法前，我想先指出關於電動車的普及化問題。我聽了整個早上大家討論的重點，焦點似乎放在稅項或經濟的策略上比較多。但事實上，關於經濟策略上的焦點，我認為現時討論的方向，不論是減稅或首次登記稅的相關討論，我個人不會太關心。由於電動車的研發或售賣方面，現時在香港一律依賴進口汽車，因此我不認為本地政府有需要在稅率上，以提倡或推動環保為名，但實際上是資助外國企業在香港進行商業活動，我認為這是不合理的。

政府應該投放資源在本地研發電動車或混能車上，而且香港在此方面已有很長遠的歷史。香港理工大學在 2009 年研發出第一輛本地的電動車，名為"mycar"。當時不論是時任的財政司司長，應該仍是曾俊華，及現時創新及科技局局長楊偉雄，他當時是出任理工大學的副校長(或類似的職位)。當時，"mycar"在香港引起一定的迴響及受歡迎，因當時的"mycar"不但是香港本地研發，甚至是突破了全球電能車在充電方面的效率，然後取得歐洲認證的一項本地研發的電動車項目。但可悲的地方是，不論是研發的人員，基建的成本，相關研發的技術，卻因為政府在過去這幾年沒好好重視本地科研，本地環保、本地關於人民生活質素的規劃，結果導致人才流失、基建流失，直至 2015 年宣布棄產本地電動車。

雖然我們香港本土有研發電動車，但我們今天的討論卻圍繞如何用稅務優惠，讓 Tesla、e-Golf 等普及化的牌子進入香港。如果政府要推動電動車，為何不用本地研發的電動車？再者，昔日的理工大學副校長楊偉雄現時成為了創新及科技局局長，我不理解為何他今天沒有出席會議。

代理主席，你明白我這些評價是很合理。這是與創新及科技局，生活質素及交通研發有關的電動車普及化，但今天竟然是由財經事務及庫務局局長或相關官員出席，這是我不能理解的事。再進一步說，電動車之所以不能在香港普及，說到底的原因是不方便。泊車不方便、充電不方便、維修……有些正在使用電動車的議員表示是方便的，但不方便之處，就是維修上始終要等外國廠家……現在 Tesla 在美國已遇到經營上的困難。回到議題，香港本土其實是有本地研發的電動車，由理工大學研發出來的"mycar"卻泊在沒人看到的陰暗角落被封塵。當時"mycar"在 2009 年時大鑼大鼓，甚至在理工大學校園內周圍行駛，甚至有局長前往拍照，但今天我們卻沒有在相關的討論中提及。

所以，我認為關於今天議案的焦點，包括稅務優惠、如何引進外國的電動車令香港的電動車更普及諸如此類的焦點，等同我一開始提及的論點，香港政府沒有任何理據，以減稅或以任何方法引進外國商業公司產品到香港並推行所謂電動車的普及化。

當然有議員不同意我的論點，他們說外國有好的電動車，為何我們不使用？我再次重申，我們理工大學研發的電動車已取得歐洲認證，而且在能源充電上，在當時而言，即 2009 年或 2010 年時，已經是全球最快的充電技術，但到了今日，在短短不足 10 年間，我們竟落後了。

回到我一開始的立場，我認為若要電動車普及化，即所謂 popularization，若大家真的關心環保，要在香港推動更符合效益的生活質素，首選必然是公共交通工具。但是，一提到公共交通工具，我相信任何香港市民都會責罵政府，港鐵、巴士、小巴、的士，全部的規劃都有問題，說來說去就是壟斷的問題，公營交通服務壟斷的問題。

再進一步的是，香港政府有沒有想過，香港的道路規劃是很落伍的呢？一個交通迴旋處的設計，20 年、30 年仍然採取圓形的迴旋處，有 3 個甚至 4 個出入口，這樣一定會導致塞車。為何不參考歐洲荷蘭，甚至東歐的技術，不是採用圓形來設計的迴旋處？這種設計在北京已採用多年，北京奧運會開始引進這種概念，但香港交通的規劃至今時今日沒有進展過。所以，代理主席，我的立場很簡單：我認為關於電動車普及化方面，焦點不應該只放在經濟角度上考慮，實際上應是文化和思想上的突破，謝謝。

代理主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

代理主席：如果沒有，易志明議員，你現在可以就修正案發言，時限為 5 分鐘。

易志明議員：代理主席，我以為我還有 1 分 16 秒作出回應，然後另有 5 分鐘的時間答辯。

代理主席：易志明議員，你稍後還會有時間答辯。

易志明議員：首先我感謝今天就這項議題發表意見的 28 位議員，他們提供了一些資料給政府。我在這裏當然不會否定政府過去數年所推行，關於改善路邊空氣質素的措施，包括石油氣的士、老舊柴油車的更換、柴油車的禁售，以及提高進口汽車廢氣排放的要求。但是，對於推動電動車方面，很明顯，大家今天也聽到，大家均認為政府在這方面所做的工作仍然不足。

我在原議案中提出強制新建樓宇內的車位安裝充電設施方面，議員對此有正反的意見。我想在這裏強調，政府其實已有所謂的鼓勵措施，但到目前為止，也並非全部的樓宇安裝了充電設施，為甚麼？這當然有其理由，所以我才提出應否強制實行的建議。至於要求強制實行，不代表政府要取消鼓勵措施。陳志全議員剛才問為甚麼不包含政府設施？我真的……其實不需要的，政府也應這樣做……

代理主席：易志明議員，我提醒你，你應在這 5 分鐘的發言時間集中就多位議員的修正案表達意見，稍後你還有時間就局長及議員的發言答辯。

易志明議員：好的，多謝代理主席的提點，今天總共有 8 位議員就我這項議案作出修訂，這些修正案大部分均是加入更具體的意見，與原議案沒有甚麼抵觸，但我想對以下數項修正案，作簡單回應。

梁繼昌議員的修正案中建議修改《建築物條例》的相關條文中，只建議設定一個指定的百分比的車位，這方面我剛才已解釋，今時今日也設有一個百分比，亦有鼓勵的措施，但仍未能達到全面安裝充電設施，所以，為甚麼我提出要有百分之一百的強制性措施，因為剛才陳健波議員也說了，如果今天不提供電力設施，日後電力供應不足夠時才想加設，已是相當困難了。

此外，關於廢汽車電池的問題，梁繼昌議員將我的建議收窄至只針對電動車，但我認為不夠全面，因為我在開場發言時已指出，我們今天已經面對廢舊汽車電池需要處理的問題，我們若不在今天開始處理，而是待電動車產生問題時才處理，情況只會更為惡化。

對於恢復全數豁免電動私家車首次登記稅方面，我也聽到有多位議員支持我的看法，即是沒有需要全面恢復的，但是可以相對地提升優惠，以鼓勵更多市民購買電動車。因為我們今天的議題是，如何令電動車普及化。剛才也有部分議員說了，如果最暢銷的品牌的車輛價格，在免稅的情況下也達 700,000 元、800,000 元，這樣要如何普及化？所以，如果政府將這上限調低，便會迫使那些供應商引進一些較為廉價或新型號的電動車來香港。我大約於數月前到訪德國視察，他們有一輛 4 座位的新型號電動車將於今年下半年推出市場，他們告訴我這電動車的售價將會是 16,000 歐羅，換言之，車價大約是 160,000 港

元，連同運送至香港的運費和銷售商的利潤，我相信這價格必然能享受政府今天所提供的 97,500 元的全數免稅額。

此外，關於許智峯議員的修正案，他提議就全面淘汰燃油車定下目標年份，這建議我絕對有所保留，因為大家今天也聽到很多朋友說，各國政府都只是訂定禁售燃油車的目標而已，而不是禁止人們使用燃油車，這是很大的分別。我亦懷疑這可能與《基本法》第六條"香港特別行政區依法保護私有財產權"有所衝突和矛盾。

我在這裏再次感謝今天 28 位議員就這項議案發表不同的意見，希望政府能夠聽取及盡快提出新方向、政策及措施，令香港的電動車能夠盡快普及化。多謝代理主席。

環境局局長：代理主席，我在此再次多謝易志明議員動議這項議案。我很高興聽到所有發言的議員都全力支持推動電動車，亦就推動電動車政策的不同範疇提出很多寶貴意見。剛才有議員問到政府使用電動車輛的情況，截至 2017 年 12 月 31 日，政府車隊有 254 部電動車輛。

今天有多位議員提出，政府應研究就全面淘汰燃油車定下目標年份，以及就推廣電動車制訂階段性推動的目標。

正如我在開場發言時表示，發展潔淨能源車輛是全球大趨勢。以潔淨能源車輛(包括電動車)取代燃油車輛，以改善空氣質素，亦是政府的長遠目標。我們推出多項推動電動車的措施，亦證明政府是有決心邁向這目標。但是，由於香港的車輛供應全部均依賴進口，所以我們在考慮是否要全面淘汰汽油或柴油車輛時，必須小心研究海外及內地電動車的供應及其車輛技術情況。我們現正收集相關資料，以分析適合在本港使用的潔淨能源車輛的未來供應情況和使用的各種條件，我們會研究下一步的做法該為如何。

今天有議員提及政府以往曾經訂立 30%私家車屬電動車或混合動力車輛的目標，其實政府於 2016 年 4 月 20 日答覆立法會質詢時已經澄清，政府曾於 2010 年 9 月《香港應對氣候變化策略及行動綱領》的公眾諮詢文件中，概述了一個假設情景，即是"於 2020 年時 30%私家車屬電動車輛及混合動力車輛或其他類似性能的车辆"的情況下會如何。在該情況下，政府認為有需要鼓勵在新建樓宇的停車場提供更多可安裝充電設施的車位及充電設施，以照顧長遠電動車增長的需要，所以政府於是在 2011 年 5 月修訂《香港規劃標準與準則》，在

第八章加入"電動車輛充電設施"的段落，其中建議相關新發展的所有泊車位應具有條件配備電動車輛充電裝置，以及建議在適當情況下，30%私家車泊位應提供電動車充電設施。《香港規劃標準與準則》內"目標"的字眼，是基於上述假設情景的一個描述，政府並沒有訂下個別車輛種類的指標。

至於推動電動商用車輛方面，推廣使用電動商用車的政策效果很大程度上取決於電動商用車的技術成熟程度、價格及在港的適用情況，包括是否適合本地運輸業界的營運模式等。現時"綠色運輸試驗基金"("基金")提供的資助，全數補貼電動商用車與傳統燃油商用車兩者之間的價格差額，而電動商用車一般能大幅節省燃料費用。根據基金現時的測試結果，個別電動商用車輛比傳統商用車可節省 30%至 90%的燃料費用。因此，基金應可提供足夠誘因鼓勵運輸業試驗電動車輛。雖然基金已批准了 81 部電動商用車的試驗項目，涵蓋多種類型的車輛，包括的士、小型巴士、單層巴士及貨車，但電動商用車輛現時仍未能普及，其主要原因是因為現時電動商用車的技術仍有待發展，暫時仍未能完全配合本地商用車的運作需要。

根據基金的試驗結果，電動商用車仍受制於其電池的高生產成本、有限的運作年期、偏長的充電時間及低能量密度，加上香港多斜坡及在夏季行駛時要提供空調，對電動車的電池續航力需求較高，所以現時本地市場的電動商用車大都未能完全配合本地運輸業界在續航力及充電時間方面的營運要求。曾經在基金下試驗的電動的士亦因這緣故已全部登記改作私家車用途。

雖然如此，試驗結果亦顯示，電動輕型貨車可能適合一些每天只需較低行車里數及載重量較低的使用者。展望將來，我們會研究如何推廣電動輕型貨車的使用，以及繼續留意電動商用車的技術發展，和鼓勵運輸業界利用基金試驗其他綠色創新運輸技術，包括試驗一些本地研發的產品。

在推廣專營巴士使用電動車方面，政府在立法會獲取撥款後，正全數資助專營巴士公司購置 36 輛單層電動巴士和相關充電設施，在多條路線試驗行駛。倘若試驗結果理想，政府會考慮如何在顧及專營巴士公司及乘客的負擔能力下，推動專營巴士公司使用更多單層電動巴士。至於雙層電動巴士方面，現時國際上可供使用型號仍很少，而且其載客量和運作效能亦未能滿足本地需要，主要由於包括每天長服務時間、在繁忙時段須接載大量乘客、須應付多山的地形，以及在炎

熱潮濕的夏季須提供冷氣等。我們會繼續留意其他地方的發展，以及研究在適當時引入新型雙層電動巴士在香港作試驗。

就推廣電動私家車方面，多位議員就電動車首次登記稅寬免安排提出意見，包括建議降低舊私家車符合"一換一"計劃的條件，以及提高電動私家車首次登記稅寬免額的上限等。

財政司司長在今年的財政預算案公布就電動私家車首次登記稅寬免安排上新增了"一換一"的計劃，已平衡了多方面的考慮及回應了多位議員及社會人士的意見。"一換一"計劃的目的，是一方面鼓勵車主在更換私家車時盡量選擇電動車，但同時要控制私家車的整體數目，以免造成交通擠塞及令路邊空氣污染惡化。合資格的現有車主購買新電動私家車並銷毀其合資格的舊私家車時，將可獲較高的首次登記稅寬免額，上限為 25 萬元。政府相信新的"一換一"計劃會提供更大的經濟誘因，鼓勵合資格的現有私家車車主在換車時購買電動私家車。

有議員認為，"一換一"計劃的門檻可能過高，包括現有私家車須在香港首次登記 6 年或以上、車主要連續持有該車 3 年或以上，以及須於 24 個月內領有至少 20 個月的有效車輛牌照等。

我理解議員的關心和建議，是希望有更多車輛能符合相關條件，從而令更多車主轉用電動車，但我必須指出，政府推出"一換一"計劃，是在不增加整體私家車車輛數目的大前提下，提供誘因讓現時的私家車車主在有需要換車時，選擇電動車。基於環保理由，我們其實不鼓勵車主過早銷毀其舊私家車而轉買電動車。

在"一換一"計劃中舊私家車必須是 6 年車齡或以上、登記車主擁有舊私家車 3 年或以上及舊私家車取消登記前的 24 個月期間內須有 20 個月領有有效車輛牌照等條件，目的是要防止計劃推出後，會刺激大量舊車由外地進口以參與計劃，或有人從二手市場搜集舊車用作圖利，又或刺激現時並未擁有私家車的人士，在市場上購入舊私家車，然後參與"一換一"計劃。

事實上，"一換一"計劃的門檻並不是過高，根據運輸署的資料，截至 2018 年 3 月 9 日，符合"已首次登記 6 年或以上"及"車主擁有車輛連續達 3 年或以上"兩項條件的私家車數目約有 17 萬輛。運輸署預計，在計劃於 2021 年 3 月 31 日完結前，能同時符合上述兩項條件的私家車數目將可達約 43 萬輛，即約等於整體登記私家車數目的四分

之三。即使我們把持有舊車的年期由 3 年減少至 1 年，在計劃於 2021 年 3 月 31 日完結時，符合上述兩項條件的私家車總數仍然維持為 43 萬，只不過是有部分私家車車主會因而提早符合車輛擁有期的參加條件，而可以提早換車。但是，正如我剛才所指，政府推出"一換一"計劃是在不增加整體私家車車輛數目的大前提下提供誘因。基於環保理由，我們不鼓勵車主過早銷毀其舊私家車而轉買電動車。

在"一換一"計劃下，首次登記稅寬免額上限為 250,000 元，即等同應課稅價值為 377,500 元的私家車均可全數寬免其首次登記稅。現時本地市場提供電動私家車的品牌絕大部分有提供可獲全免首次登記稅的型號，所以我們相信，提供這首次登記稅的寬免上限，已經足夠涵蓋大部分市場上出售的電動私家車。

除了首次登記稅的寬免外，電動私家車每年的車輛牌照費遠低於傳統私家車，再加上它們使用電力的費用亦比傳統私家車的燃料費用便宜，因此我們認為電動私家車(尤其是較經濟的型號)，能吸引有實際駕駛需要的買車人士。

議員非常關注電動私家車充電配套的問題，包括如何鼓勵新建及現有樓宇私人停車場安裝充電設施，以及擴充及優化公共充電網絡。

政府完全認同充電設施配套是推動電動車不可或缺的一環，但正如我在開場發言所說，政府一向的政策是電動車車主應在其辦公地方或居所等適當場地為其車輛充電，以應付每天行程。公共充電網絡只屬輔助性質。車主在購買電動私家車時應充分考慮其日常充電安排，而不應依賴公共充電設施滿足其日常充電需要。

但是，我們亦看到電動私家車的使用近年急速增加，電動車輛的使用情況正在快速改變，所以環保署正聯同相關政府政策局及部門檢討各項推廣使用電動車的 policy 及措施，當中包括研究如何優化政府停車場提供電動車公共充電網絡及設施、探討如何鼓勵私人及商業樓宇停車場安裝電動車充電設施，以及我們會檢討在新建樓宇安裝電動車充電設施的相關技術及規劃指引等，以配合電動車輛的使用，以及未來如何設置更多充電設施。

有議員關注政府在批准新建樓宇的私人停車場樓面面積的寬免時，只要求停車場配備可為電動車提供充電設施的基礎條件(即預設電纜及管道)，但並沒有要求相關發展商安裝充電器及接駁電錶充電，所以令到電動車不一定能在這些已預設有電纜的車位充電。

政府在 2011 年制訂相關基礎條件的政策目的，是要避免因樓宇基建限制而不能在將來安裝電動車充電裝置。當時在制訂基礎條件時，電動車還在初期發展階段，電動車充電器和相關裝置仍未有主流標準，所以政府當時沒有要求在備有基礎條件的車位安裝充電器及接駁電錶供電。但是，因為電動私家車的增長及使用情況近年已經有所改變，環境局正與相關部門檢討相關安排及如何修改指引的要求。

然而，在考慮優化安排時，我們須小心研究應採取的行政措施，抑或制訂/修改法例；亦要評估執行方面及技術方面的可行性。現時透過已有效促使發展商在超過八成新建私人樓宇停車場泊位配備可為電動車提供充電裝置的基礎條件；而且，電動車充電技術仍不斷發展，所以似乎較具彈性及能適時更新的措施會更適合。環境局現階段會與相關部門檢討如何更有效令私人及商業樓宇停車場安裝更多電動車充電設備。

在現有樓宇方面，香港現時要在現有樓宇裝設充電設施是有一定限制，特別是香港的住宅樓宇以多層大廈為主，現有樓宇未必有足夠電力或空間裝設電動車充電設施。此外，大廈業主、物業管理公司或業主立案法團("法團")對裝設電動車充電設施需要有一個認知的過程。環保署就這方面設立了一支專責隊伍和服務熱線，提供電動車充電設施的資訊及技術支援。環保署亦與物業管理業界分享成功例子，讓他們更了解可以如何及有何手續安裝這些供電設施。兩間電力公司亦為電動車車主提供一條龍服務，包括實地視察、提供技術意見及接駁電源等。而近年市場上亦開始有一些私人公司出現，協助電動車車主在其車位安裝充電設施。據我們所知，這些公司目前已在約 30 個屋苑——不是 30 個車位——安裝了充電設施。根據一些電動車充電服務公司向我們表示，法團已開始對電動車有更多理解，近年住戶向法團申請安裝充電設施已較以往容易獲得批准。此外，電力公司亦表示，若現有私人樓宇要求額外電力以滿足電動車充電需要，他們會盡力安排。

政府方面，我們會繼續加強與大廈業主、物業管理公司及法團在裝設電動車充電設施方面的溝通、宣傳和教育，並提供協助，令他們對裝設充電設施有更多理解，使他們對住戶在其停車場申請安裝充電設施持更正面的態度，但我們認為政府最終亦需尊重個別法團或大廈業主/住戶的意願。我們認為在現階段不宜就此向法團或大廈業主/住戶引入強制措施。

至於經濟誘因方面，政府會本着善用公帑的原則細心研究，可否用一些經濟誘因幫助或鼓勵現有樓宇安裝充電設施。

在公共充電網絡方面，多位議員提出政府應檢討在政府和公營地點所提供的電動車公共充電設施配套，包括研究於現有政府物業及公營房屋的停車場、路旁泊車位及公眾停車場添置電動車充電設施；逐步提升標準電動車充電器的充電速度至中速或快速水平；以及規管非電動車佔用電動車泊車位的情況。

截至 2017 年年底，全港設於政府及私人停車場內開放給公眾使用的公共充電器有 1 862 個，其中 680 個在政府停車場，包括運輸署、政府產業署、康樂及文化事務署、機電工程署、房屋署及郵輪碼頭。為提高充電效率，環保署在過去數年陸續把位於運輸署管理的政府公眾停車場和政府產業署管理可供公眾人士使用的政府停車場內的公共標準充電器提升為中速充電器。

就戶外充電裝置方面，環保署現時在 4 個由營辦商管理的政府露天停車場，分別位於機電工程署總部大樓、香港濕地公園、蕙荃體育館及石硤尾公園進行試驗計劃，設置了 11 個可供中速充電的戶外充電器，以及測試其可靠性。我們會在今年檢討試驗結果，研究是否可在其他政府場地設置更多戶外充電設施。

至於是否可以在路旁泊車位提供充電設施，運輸署表示在路旁設立停車位是為應付短期泊車需要，而這些停車位一般會豎立收費錶，目的是增加停車位流轉，令更多駕駛者能夠使用路旁停車位作短期停泊。若在路旁泊車位提供充電設施，可能會誘使電動車駕駛者長期佔用停車位作充電之用，影響其他駕駛者的泊車需要，亦有可能導致電動車在設置充電設施的路旁停車位附近輪候充電，引致交通擠塞，因此政府需要仔細考慮選擇停車位作此用途。環保署會研究可否在適合的路旁停車位作電動車充電試點，並與相關部門商討具體構思如何進行。

就應否立法監管禁止政府停車場內設有充電設施的泊車位被非電動私家車佔用的問題，我們須指出，現時電動私家車只佔整體登記私家車約 2%。考慮到政府停車場提供的充電設施只屬輔助充電性質，在充分善用泊車位資源的原則下，裝有充電設施的泊車位不能只劃作電動車專用。不過，我們認為如果可在政府停車場內增加充電設施，可能是一個更好的方法改善有關情況。

至於提供公共充電器的資訊方面，環保署網頁現時已提供有關公共充電器的資訊，包括充電器的位置、種類及數目。市場上亦有電動車充電服務供應商及電動車供應商，透過手機應用程式為電動車車主提供他們可供使用充電器的即時資訊及預留充電器的服務。就政府停車場的公共充電器，政府現正安裝儀器，試驗把充電器使用的即時電子資訊，透過政府電子平台供市民查閱，有關試驗會在今年完成。

就電動車充電配套設施的各項備受關注的議題，正如我在開場發言中所說，針對電動車輛使用情況的快速改變，環境局會聯同相關政府政策局和部門檢討各項推廣使用電動車的政策和措施。

就支援及培訓方面，培訓從事各行業的人才一向是政府的重點工作之一。就汽車方面，香港各間大學的工程學院，已提供適合本地需求的不同課程，當中包括汽車行業，孕育出各行業的設計及科研人才，而創新及科技基金已有機制，提供資金及適當支援，推動科研設計。

大學教育資助委員會資助大學除了確保所提供的課程的質素及學術水平，亦須確保課程切合社會的需要。所以，各大學定期與相關的持份者聯絡，以了解最新的人力趨勢及行業需要以檢討課程內容。

在電動車及混合動力車輛維修人員方面的培訓，現時職業訓練局轄下的卓越培訓中心(汽車業)已提供兼讀制夜間課程，為維修業界提供相關的在職訓練；而香港專業教育學院所開辦的汽車工程高級文憑課程中，亦有相關內容。我們亦會鼓勵電動車供應商與維修業界分享其與電動車相關的維修資料，讓業界有足夠資料進行維修工作。

我們相信香港與很多大城市一樣，都必須與時並進，因為科技不斷進步和改變，香港的政策也要適時作出修正或優化。由創新科技署管理的創新及科技基金，旨在提升本地經濟活動的增值力、生產力及競爭力，並鼓勵和協助香港的企業提升科技水平，為業務注入更多創新意念。透過此基金，政府將繼續支援業界開發電動車相關技術項目。

現時，國際間並沒有一個統一的充電器制式。不過，我們會密切留意本地供應的電動車採用的充電器制式、國際電動車標準的發展與其他相關影響因素，適時制訂香港未來充電器制式的發展方向。

就議員提議政府研究以電動車登記稅稅收資助環保工作及發展充電設施，以及加強有關電動車的公眾教育，政府一向小心運用公

帑，務求所有稅收會用得其所。我們會不時檢討及優化所有推行的環境保護措施，以適時切合社會的需要，政府亦會提供所需公帑支援有關措施。

在舊電動車電池的回收和處理方面，政府一直與電動車供應商保持緊密溝通，提醒他們必須按《廢物處置條例》依法妥善處置電動車廢舊電池。現時本港大部分電動車的車齡仍低，因此現階段電動車退役電池的數量不多，只有個別因損壞而未能修復的廢電動車電池需要運往外地持牌處置設施循環再造。我們了解現時不同電動車供應商也有為其品牌下的電動車作出回收安排。儘管如此，隨着未來電動車可能會更為普及，環保署已開始與電動車供應商展開討論，共同探討加強電動車廢舊電池回收和處理方法，以免將來對環境帶來損害。

環境局於 2016 年 8 月推出“電動車退役電池重用國際大賽”，為重用電動車退役電池廣納創新及實際可行的建議，比賽已於去年 6 月結束。此外，我們計劃於本港的偏遠設施進行電動車退役電池重用的試驗計劃，為退役電池於香港重用的可行性作出深入研究及試驗。於重用退役電池方面，我們必須同時確保有意重用電動車退役電池的機構按《廢物處置條例》機制依法妥善處置相關電池，確保這些電池不會在堆填區棄置。

代理主席，電動車的科技現正急速發展，特區政府必定會積極把握機遇，繼續推廣電動車的使用，包括積極鼓勵運輸業試驗和使用電動商用車，以及車輛製造商引入更多切合本地運作要求的電動車型號；檢討如何優化推廣電動車及設立充電設施的政策和措施，從而配合電動車的增長，改善路邊空氣污染。最後，我在此再次多謝各位議員就議案發言及對推動使用電動車提出的所有意見。

代理主席：局長發言接近 30 分鐘作出回應後，我現在請梁繼昌議員動議修正案。

梁繼昌議員：代理主席，我動議修正易志明議員的議案。

梁繼昌議員動議的修正案(標明文本見附件 1)

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：梁繼昌議員就易志明議員議案動議的修正案，予以通過。

代理主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

代理主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

張宇人議員起立要求點名表決。

代理主席：張宇人議員要求點名表決。表決鐘會響 5 分鐘。

(主席恢復主持會議)

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。

(有議員在席上發出聲響)

主席：請各位議員保持肅靜。

主席：如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

林健鋒議員、黃定光議員、李慧琼議員、姚思榮議員、馬逢國議員、莫乃光議員、梁繼昌議員、張華峰議員、葉建源議員、潘兆平議員、盧偉國議員、周浩鼎議員、陳振英議員及劉業強議員贊成。

涂謹申議員、張宇人議員、易志明議員、鍾國斌議員、邵家輝議員及鄭俊宇議員反對。

陳健波議員、吳永嘉議員、何啟明議員及陸頌雄議員棄權。

主席梁君彥議員沒有表決。

地方選區：

陳克勤議員、梁美芬議員、毛孟靜議員、葛珮帆議員、容海恩議員、陳淑莊議員、張國鈞議員、譚文豪議員、范國威議員、區諾軒議員及鄭泳舜議員贊成。

田北辰議員、胡志偉議員、張超雄議員、朱凱迪議員、林卓廷議員及許智峯議員反對。

黃國健議員、麥美娟議員、郭偉強議員及鄭松泰議員棄權。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 25 人出席，14 人贊成，6 人反對，4 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 21 人出席，11 人贊成，6 人反對，4 人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案獲得通過。

李慧琼議員：主席，我動議若稍後就"推動電動車普及化"所提出的議案或修正案再進行點名表決，表決須在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：李慧琼議員動議的議案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

我命令若稍後就"推動電動車普及化"所提出的議案或修正案再進行點名表決，表決須在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

主席：議員已獲通知，由於梁繼昌議員的修正案獲得通過，許智峯議員已撤回他的修正案。

主席：莫乃光議員，由於梁繼昌議員的修正案已獲得通過，請動議你經修改的修正案。

莫乃光議員：主席，我動議我經修改的修正案，進一步修正經梁繼昌議員修正的易志明議員議案。

莫乃光議員就經梁繼昌議員修正的議案動議的進一步修正案(標明文本見附件 2)

主席：我現在向各位提出的待議議題是：莫乃光議員就經梁繼昌議員修正的易志明議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布修正案獲得通過。

主席：盧偉國議員，由於梁繼昌議員及莫乃光議員的修正案已獲得通過，請動議你經修改的修正案。

盧偉國議員：主席，我動議我經修改的修正案，進一步修正經梁繼昌議員和莫乃光議員修正的易志明議員議案。我只保留我原修正案的**第(一)點**，檢視香港環保車輛的發展策略，以及**第(六)點**，因應其對科研及創科發展的大力推動等部分建議，這亦是我原修正案的**中心建議內容**，我剛才在主體發言時已經解釋過，希望各位議員能夠支持。多謝。

盧偉國議員就經梁繼昌議員及莫乃光議員修正的議案動議的進一步修正案(標明文本見附件 3)

主席：我現在向各位提出的待議議題是：盧偉國議員就經梁繼昌議員及莫乃光議員修正的易志明議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

區諾軒議員起立要求點名表決。

主席：區諾軒議員要求點名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

涂謹申議員、張宇人議員、林健鋒議員、黃定光議員、李慧琼議員、陳健波議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、馬逢國議員、莫乃光議員、梁繼昌議員、張華峰議員、葉建源議員、潘兆平議員、盧偉國議員、鍾國斌議員、吳永嘉議員、何啟明議員、周浩鼎議員、邵家輝議員、陳振英議員、陸頌雄議員、劉業強議員及鄭俊宇議員贊成。

主席梁君彥議員沒有表決。

地方選區：

陳克勤議員、梁美芬議員、黃國健議員、毛孟靜議員、陳恒鑾議員、麥美娟議員、郭偉強議員、葛珮帆議員、林卓廷議員、容海恩議員、張國鈞議員、許智峯議員、范國威議員及鄭泳舜議員贊成。

張超雄議員及朱凱迪議員反對。

田北辰議員、陳淑莊議員、鄭松泰議員、譚文豪議員及區諾軒議員棄權。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 26 人出席，25 人贊成；而經由分區直接選舉產生的議員，有 21 人出席，14 人贊成，2 人反對，5 人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案獲得通過。

主席：容海恩議員，由於梁繼昌議員、莫乃光議員及盧偉國議員的修正案已獲得通過，請動議你經修改的修正案。

容海恩議員：主席，我動議我經修改的修正案，進一步修正經梁繼昌議員、莫乃光議員及盧偉國議員修正的易志明議員議案。

容海恩議員就經梁繼昌議員、莫乃光議員及盧偉國議員修正的議案動議的進一步修正案(標明文本見附件 4)

主席：我現在向各位提出的待議議題是：容海恩議員就經梁繼昌議員、莫乃光議員及盧偉國議員修正的易志明議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

區諾軒議員起立要求點名表決。

主席：區諾軒議員要求點名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

涂謹申議員、張宇人議員、林健鋒議員、黃定光議員、李慧琼議員、陳健波議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、馬逢國議員、莫乃光議員、梁繼昌議員、張華峰議員、葉建源議員、潘兆平議員、盧偉國議員、鍾國斌議員、吳永嘉議員、何啟明議員、周浩鼎議員、邵家輝議員、陳振英議員、陸頌雄議員、劉業強議員及鄭俊宇議員贊成。

主席梁君彥議員沒有表決。

地方選區：

陳克勤議員、梁美芬議員、黃國健議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、陳恒鑾議員、麥美娟議員、郭偉強議員、葛珮帆議員、林卓廷議員、容海恩議員、張國鈞議員、許智峯議員、范國威議員及鄭泳舜議員贊成。

張超雄議員反對。

田北辰議員、朱凱迪議員、陳淑莊議員、鄭松泰議員、譚文豪議員及區諾軒議員棄權。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 26 人出席，25 人贊成；而經由分區直接選舉產生的議員，有 22 人出席，15 人贊成，1 人反對，6 人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案獲得通過。

主席：陳克勤議員，由於梁繼昌議員、莫乃光議員、盧偉國議員及容海恩議員的修正案已獲得通過，請動議你經修改的修正案。

陳克勤議員：主席，我動議我經修改的修正案，進一步修正經梁繼昌議員、莫乃光議員、盧偉國議員及容海恩議員修正的易志明議員議案。

陳克勤議員就經梁繼昌議員、莫乃光議員、盧偉國議員及容海恩議員修正的議案動議的進一步修正案(標明文本見附件 5)

主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳克勤議員就經梁繼昌議員、莫乃光議員、盧偉國議員及容海恩議員修正的易志明議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布修正案獲得通過。

主席：陳淑莊議員，由於梁繼昌議員、莫乃光議員、盧偉國議員、容海恩議員及陳克勤議員的修正案已獲得通過，請動議你經修改的修正案。

陳淑莊議員：主席，我動議我經修改的修正案，進一步修正經梁繼昌議員、莫乃光議員、盧偉國議員、容海恩議員及陳克勤議員修正的易志明議員議案。

陳淑莊議員就經梁繼昌議員、莫乃光議員、盧偉國議員、容海恩議員及陳克勤議員修正的議案動議的進一步修正案(標明文本見附件 6)

主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳淑莊議員就經梁繼昌議員、莫乃光議員、盧偉國議員、容海恩議員及陳克勤議員修正的易志明議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布修正案獲得通過。

主席：由於何君堯議員不在席，本會不會處理他的修正案。

主席：易志明議員，你還有 1 分 16 秒答辯。之後辯論即告結束。

易志明議員：主席，我聽到同事，就我原議案關於在新建商用或住宅大廈強制安裝充電設施的建議發表不同意見，有同事贊成，亦有同事反對。我想再解釋一下，政府今天已經有一些鼓勵措施，但不是取得 100% 成效。如果我們不爭取 100% 成效，日後便會好像剛才陳健波議員所說，部分大廈即使想安裝，也因為“火牛房”根本沒有空間而不能安裝。電動車普及化後，燃油車會減少，油站也自然會減少，燃油車車主要入油便會很困難，被迫支持朱凱迪議員的建議，乘搭公共交通工具或踏單車，因為他們沒有選擇，所以我希望政府再認真審視我這項建議。

我認為今天為迎接電動車普及化而做一些準備工作，是值得大家考慮的。我感謝 28 位議員踴躍發言，給予政府很多意見。我們希望政府能夠(計時器響起).....盡快落實。

主席：易志明議員，請停止發言。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：易志明議員動議的議案，經梁繼昌議員、莫乃光議員、盧偉國議員、容海恩議員、陳克勤議員及陳淑莊議員修正後，予以通過。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

朱凱迪議員起立要求點名表決。

主席：朱凱迪議員要求點名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

張宇人議員、林健鋒議員、黃定光議員、李慧琼議員、陳健波議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、馬逢國議員、莫乃光議員、梁繼昌議員、張華峰議員、葉建源議員、潘兆平議員、盧偉國議員、鍾國斌議員、吳永嘉議員、何啟明議員、周浩鼎議員、陳振英議員、陸頌雄議員及劉業強議員贊成。

涂謹申議員及鄭俊宇議員棄權。

主席梁君彥議員沒有表決。

地方選區：

陳克勤議員、梁美芬議員、黃國健議員、毛孟靜議員、陳恒鑄議員、麥美娟議員、郭偉強議員、葛珮帆議員、容海恩議員、陳淑莊議員、張國鈞議員、譚文豪議員、范國威議員、區諾軒議員及鄭泳舜議員贊成。

張超雄議員及朱凱迪議員反對。

田北辰議員、胡志偉議員、林卓廷議員、許智峯議員及鄭松泰議員棄權。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 25 人出席，22 人贊成，2 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 22 人出席，15 人贊成，2 人反對，5 人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布經修正的議案獲得通過。

主席：無立法效力的議案辯論。本會現在進行"設立警員操守資料庫"的議案辯論。

有意就這項議案發言的議員請按下"要求發言"按鈕。

我請鄭松泰議員發言及動議議案。

設立警員操守資料庫

鄭松泰議員：各位午安，這項議案動議是"設立警員操守資料庫"，本來是在 2017 年 11 月的立法會會議上辯論，但由於種種原因.....

主席：鄭松泰議員，請先動議通過印載於議程內的議案。

鄭松泰議員：不好意思，我動議通過印載於議程內的議案。

主席：請你繼續發言。

鄭松泰議員：午安，我的議員議案主題是"設立警員操守資料庫"，這項議案原訂於 2017 年 11 月在立法會提出，但由於種種原因，直至今天差不多 2018 年年中時，才能夠在立法會會議上提出。所以，有些朋友說，現時才提出議案會否有點奇怪，因為大家似乎已不再留意關於警員操守或警權過大的問題。但是，我希望在以下的發言逐步指出，這項議員議案的重點，不單在於警員操守或警權過大的問題，亦關乎香港政府未來在管治的最核心部分，即關於腐敗或貪腐問題的討論。

首先，德國社會學家韋伯曾經指出，國家是一個宣稱壟斷了正當使用暴力以維持治安，並能夠付諸實行的實體。意思是甚麼？撇開美國憲法賦予公民持槍權力不談，韋伯所描述的狀況，幾乎可以應用於所有主權國家或政府。國家或政府的確壟斷了武力或暴力，而政權是否有合理的統治基礎、是否以正當的方式使用其壟斷的武力，便成為當中的關鍵，亦為爭議所在。在有關爭議中，我們很籠統地談論專制

政權和民主制度，當然這涉及背後的憲政或相關的制度。簡而言之，這涉及政府如何獲授予壟斷的武力，施予社會或個人身上。

與上述情況相反，自梁振英上台後，香港政治矛盾激化，至雨傘革命爆發，警隊完全成為政權鎮壓的工具。就這部分，我會在第二部分加以描述。社會運動的抗爭以失敗告終，令特區政府、警隊和其支持者成王敗寇的心態日漸膨脹。所帶來的禍害，不限於於政治或社會運動方面，連警隊管治或內部似乎也出現失控的情況。

早於 2013 年年初，警務處網站有關警隊歷史的欄目竟篡改史實，說廉政公署("廉署")成立之前貪污猖獗，是因為人所共知的客觀事實，是由於當年的警察薪金過低，追不上當時的經濟發展。於是，2013 年警務處的網站居然將棄保潛逃引發公憤的前總警司葛柏形容為含冤受屈的六七鎮暴英雄。廉署創立時肅貪的象徵，卻在網站上被描述為"做得太過火"。至於歷史上，1977 年警廉衝突高峰時，有過千警員及家屬到廉署總部抗議並入內搗亂打人，知法犯法，形同兵變的惡行，警隊的網站卻竟然形容為溫和的遊行集會。不過，由於 2013 年篡改警隊歷史，民情反彈激烈，網站後來便作出修改。按這種做法，在警隊或部分成員及支持者的眼中，香港警隊似乎是偉大、光榮、正確的，不會犯上任何錯誤，任何質疑和批評會被視為對於警隊的侮辱，甚至要設立辱警罪，以堵塞悠悠之口。但是，事實上這是徹頭徹尾的本末倒置。

我想指出的第二點是，國家究竟如何才能夠維持國家或社會的秩序。新馬克斯理論家阿爾都塞(台灣譯作阿爾杜塞)認為專權政府控制人民的機器有兩大類：第一是意識形態的機器，主要是思想控制，簡單來說，是令人民甘願成為奴隸。第二是鎮壓的機器，即是說通過警察或軍隊進行暴力的控制。為甚麼我要提出這個理論觀點？因為有很多人會認為香港是法治社會，但我想引用這觀點來指出，香港是法治社會這觀點其實是謬誤。香港從來都是法管的社會，尤其是在殖民管治時，政府只是以開明專制來包裝出較良好的形象。

舉例來說，港英年代其實通過意識形態的塑造，即我剛才提述阿爾都塞所指意識形態的機器，令香港警察成為香港或皇家香港警察的形象。但這形象在今天已經一掃而空，例如說警隊面對示威者的態度，甚至是普通生活上面對平民百姓的態度。當中的轉變只是再次告訴我們，其實香港所謂的法治，從頭到尾都只是謬誤，實際上政府用的是鎮壓的機器，即我剛才提到阿爾都塞所說，一個政權如何維持社會秩序的另一個方法。不過，政府只是利用比較開明，或比較漂亮的

包裝來維持其所謂的正當性。但是，恰恰在這數年，這鎮壓機器再次裸露於香港人前。

說回香港的情況，為甚麼我會提出關於"設立警員操守資料庫"的議案？其實本地警隊曾經深受香港人尊敬和信任，但可惜只有短短 30 年的光陰。數十年前，警隊最初.....可能是貪污溫床，或受民眾厭惡，甚至被批評為"有牌爛仔"。我想很多老香港也耳熟能詳，有些人甚至會說"好仔不當差"。直至六七暴動，警方的鎮壓才令本來不得人心的警隊，因為面對當時的左派或"左仔"，其形象才開始略有改善。到 1970 年代，麥理浩來港準備整頓香港的管治，成立廉署，當年警隊人人自危。1977 年，正如我剛才提到，更有警員衝進廉署總部搗亂，迫使政府讓步，最後是利用不再追究的形式來處理，即歷史上所謂"警廉衝突"。在發生警廉衝突事件後，大家在管治上達成妥協，警隊在廉署成立前涉及的貪污案件不再展開調查，而往後的案件，大家則按《廉政公署條例》作出一系列的改善。由 1970 年代開始，至 1980 年代、1990 年代，警隊的貪腐行為逐漸大減，形象不斷改善。在 1980 年代、1990 年代更可稱為警隊威猛的高峰期，因為當時中國大陸很多"省港旗兵"或"大圈仔"來港犯案，涉及很多大型搶劫罪行。但由於巡邏的警員不足，於是為警隊塑造出一個奮身抗賊及保護香港市民的形象，大受香港市民的尊敬。當時香港的流行媒體亦出現很多關於警察的作品，當中，無綫電視播放很多關於警察的電視劇，均是大家耳熟能詳，受到很多香港市民歡迎。

但在 1997 年後，這類劫案日減，警隊面對的壓力不再是來自"大圈仔"或社會突發的情況，反而是由於香港政制的缺陷，令越來越多和平示威在 2000 年間逐步走向激烈。

主席：鄭松泰議員，你的議案主題為"設立警員操守資料庫"，你已發言超過 9 分鐘，但你尚未提及有關議題，請返回議案的議題。

鄭松泰議員：主席，我希望你了解設立警員操守資料庫不是單純的單一措施，我開始發言時希望能夠將討論擴闊至關於香港發展或香港管治的範疇。我會很快進入你認為的相關主題。

意識形態的控制令香港警隊的形象改變，亦令香港警隊慢慢能與香港市民接觸，香港市民不再懼怕香港警隊。警察公共關係科，或後

來設立的投訴制度，令香港人覺得，原來香港的警察不再是俗稱的"差佬"，而真的變成皇家香港警察。

但偏偏這個情況在近幾年出現了很大的變化。這個變化是因為專制政權以為透過意識形態機器或鎮壓機器，便可以牢牢管治香港。可惜的是，在 2014 年至 2016 年，這一切完全被揭破。正如我剛才所說，現時香港政府似乎是有恃無恐，不太着重警隊的形象。換句話說，政府每每以鎮壓或以施壓的方法把社會的不滿或人民的怨憤鎮壓下去。

所帶來的禍害是，在 2017 年 1 月左右，當時的香港警察員佐級協會主席陳祖光曾發出公開信，認為市民大眾近年對於警隊執法或形象的批評，是將警察和罪犯混為一談，居心叵測，認為"聖人難免有少錯"，並保證警隊嚴守紀律。此外，還有說法指每一個團體均有害群之馬，尤其是警隊這麼大的部門。我們的特首"林鄭"也曾這樣說。但事實及數據告訴我們，對警隊的批評不是我們憑空捏造。舉例說，曾經有雜誌社出版一本書，書名為《有種罪犯叫休班警察》，在 2017 年的第一版，記錄了 29 類個案，當中有 73 宗是關於警員知法犯法的案件、4 宗是"擺烏龍"的事件，當中有一些是關於警察如何在工作期間監守自盜，包括灣仔警署數百萬元的失竊事件。

由 2016 年年底或 2017 年年初開始，由於坊間對警隊的批評較多，於是警隊開始慢慢在紀律上收斂。不過，我想指出有關警員犯罪的數字。由 2017 年 1 月至今，關於休班警員犯罪的報道已經有 50 多宗，即每個月有接近 5 宗關於休班警員犯罪的案件。而在這 2 個月，每個月亦大概有 3 宗。

這些統計數字是不會說謊的，我不是單純站在遊行示威的角度出發，但我們現時面對的情況是，未來香港社會如何能夠維持秩序，事實上是很依賴紀律部隊的。但問題是，我們的特首、公務員的首長，或高層的管理團隊，似乎不太明白原來香港法治的形象只是一個包裝。舉例當年的"胡仙案"，當時法官或大律師戴假髮、穿黑袍、穿絲襪、漆皮鞋的形象被嘲笑、被嘲諷。但我們不明白原來這些就是法治的形象，就是香港曾經經營建立的法治形象。

同樣地，香港皇家警察，"皇家"二字並不是單純的命名，而是背後有很大的含義。可惜，特區政府的高層官員沒有想過摧毀了港英時期經營的法治形象，會令香港進入無法管治的地步。

最後，我引述一段說話，孔子《論語·子路篇》說："其身正，不令而行；其身不正，雖令不從。"。紀律部隊的醜聞，一宗也太多，動搖的是政權合法的根基。我想指出我的發言或提出這個議案，不是要造成對立或針對任何人，也不是單純為方便反對派或讓反對派有恃無恐。我不能想象建制派的同事有甚麼反對的理由。香港的穩定，實際要依賴人民和管治者，尤其是前線執法人員之間的信任。當中的信任，在一個民主的社會，是理應體現在主權在民的原則，但可惜，香港制度並非如此。結果在此情況下，我們只有小修小補，我提出的設立警員操守資料庫，就是由人民去小修小補無法制衡的警權問題，謝謝。(計時器響起)

主席：鄭松泰議員，請停止發言。

鄭松泰議員動議的議案如下：

"近年不時有值班警員及休班警員干犯刑事罪行，包括盜竊、風化、暴力、誣告及貪污等，而被定罪及遭免職的警員或會成為社會治安的隱患，令市民更加擔心自己的人身和財產安全受到威脅；另一方面，不少市民向投訴警察課及獨立監察警方處理投訴委員會投訴警員濫權，但有關部門均未能以公開、公平和公正的方式處理個案；就此，本會要求政府設立警員操守資料庫，供大眾查閱各警員的過失和被投訴的資料。"

主席：我現在向各位提出的待議議題是：鄭松泰議員動議的議案，予以通過。

涂謹申議員要就這項議案動議修正案。本會現在合併辯論議案及修正案。

我請涂謹申議員發言及就議案動議修正案。

涂謹申議員：主席，我動議修正鄭松泰議員的議案。

主席，在我預備發言的時候，我和助手都希望了解鄭議員的原議案的背景或前提。我們因而搜集了很多網上或報章資料，但我們未能找到相關資料。我承認我沒有聆聽鄭議員在網台發表的所有意見，所

以我只能夠按字面理解、詮釋及分析他為何提出這議案。我很高興聽到鄭議員剛才作出的詳細解釋。他提出議案的其中一個原因，是年多前發生的事件，而他最擔心的是，如果警隊變得有恃無恐或像脫韁野馬般失控，便可能會動搖香港政權的根基或令香港無法管治。所以，他要求設立警員操守資料庫。

主席，我剛才很用心聆聽鄭議員的解釋，資料庫存有警員干犯刑事罪行的資料，包括盜竊、風化、暴力、誣告及貪污等，但我還是有些疑惑。撇開涉及害群之馬、少數或多數警員的問題不說，究竟這些事件與鄭議員所說的前提及歷史有何關係？鄭議員是否認為，梁振英數年來放縱或懼怕警員，以及倚賴他們作為專制的工具，導致有些警員有恃無恐，甚至膽大至干犯刑事罪行，包括盜竊、風化及貪污等？

我認為兩者沒有必然關係。在梁振英管治之前，警員有否犯法？一定有警員犯法，警隊有數萬名警員，當中一定有人犯法，但我不能說近年這種情況特別多，只能說"樹大有枯枝"。鄭議員未必認同這種說法，但我認為有警員觸犯罪行，例如在店鋪偷取東西，怎會與梁振英的管治及放縱警員有關？

最重要的是，我們能否信任警隊會公正處理這些事件。如果有警員犯法，重要的是：第一，我們是否相信現時警隊的處理機制？第二，正如我數十年來一直說，如果並非獨立於警隊的投訴警察課而是所謂"自己人查自己人"的機制，即使調查結果多麼公正，社會人士也不會覺得調查結果公正。所以，要解決問題便要讓社會人士覺得調查是公正的，大前提是投訴警察課必須獨立，這是最重要的一點。

最後，我希望鄭議員也贊成投訴警察課必須獨立。設立警員操守資料庫有甚麼問題？鄭議員所說的資料庫，可以供大眾查閱各警員的過失和被投訴的資料。當然，被定罪及遭免職的警員或會對社會治安造成威脅，我覺得有這個可能性，但公眾可以查閱的，是否只是被免職的警員的資料？是否還可以查閱有關犯有過失但未遭免職或未被定罪的現役警員的資料？其實，警隊內部有處理警員操守的方法，俗稱"劃花行為簿"。市民是否可以查閱未遭免職或未被定罪的現役警員的資料？

鄭議員亦提到警員被投訴的資料，我想問我們是否只可查閱投訴成立的個案，可否查閱投訴不成立的個案呢？我不會確定任何人對警隊有何看法，因為我對警隊也有一些看法。如果要我說，現時香港警察是徹頭徹尾的專政工具，他們掌握武力並成為暴力政府的幫兇或執

行者，我未能這樣說。我只能說，在梁振英管治的數年間，香港曾發生重大衝突，政府對警察須保持政治中立及對警察的管束比較鬆懈，不像以往般嚴厲。

究竟我是否擔心警察會變成脫韁野馬？我擔心但我仍然不能說，警察是暴力的工具或專制的工具。如果引用社會學家韋伯的說法，警察理論上使用合法暴力。這是社會理論家所作的定義。我認為香港警察大致上仍然值得信任。我在有需要時會找警察幫助；如果我的朋友或市民有需要，我也會叫他們找警察幫助。

然而，如果我們真的看到警察逐漸不再堅守政治中立，而局長、司長或特首，甚至中央政府也容許他們向這個方向發展，我們便要警惕。如果建制派同事不同意，認為必須支持警察，我奉勸他們，不要盲目支持警察。我們支持警察，因為我們希望社會穩定和有秩序，也希望警察士氣良好，能夠正確地執行法律和保障法治。如果我們盲目支持警察，最後的苦果便要由整個社會承擔，包括建制派支持者。

一名建制派支持者曾經找我幫忙，但他經常在我的街站對面拉票並指罵我，他也曾對我罵髒話。他找我幫忙，原因是他遇到執法人員濫權的情況。他一直以為執法人員不會濫權，而建制派絕對應該支持警察，因為他們代表中共政權掌管香港。但是，當建制派支持者成為暴力警察濫權的受害者，他才知道有需要合理地監察紀律部隊。

主席，我多次提到警察投訴課為何要獨立，在快將舉行的財政預算案辯論中，我會提出削減有關分目撥款額的修正案，屆時我再說明警察投訴課為何要獨立。我一直會提出這論點，直至爭取到為止。所以，我現在不再重複。"自己人調查自己人"的做法沒有足夠公信力，無論有關機構被稱為"警監會"或"監警會"，市民還是不服氣。我認為最重要的是警察投訴課必須獨立，調查清楚警察有否犯法，然後對犯法者加以懲治。

涂謹申議員動議的修正案(標明文本見附件 7)

主席：我現在向各位提出的待議議題是：涂謹申議員就鄭松泰議員議案動議的修正案，予以通過。

保安局局長：主席，香港多年來整體治安情況保持平穩，是世界上最安全的城市之一。2017 年香港的罪案率是每 10 萬人有 758 宗罪案，

是自 1971 年以來的新低。能夠有這麼良好的成績，警隊的貢獻，特別是前線警務人員的努力，大家是有目共睹的。相信廣大市民都會認同，警隊是一支高效和專業的隊伍。

警隊的紀律人員編制有 29 000 多人，厲行嚴格的誠信管理，以及行之有效的紀律處分制度。過去 3 年每年平均因定罪而遭免職的人員為 11 人，佔整個警隊的 0.00037。鄭松泰議員的原議案將這極少數的人員，說成是"社會治安的隱患"，我無法認同。這個說法誇張，將保護市民的警隊歪曲成市民的敵人，是挑撥社會的對立。

鄭議員的原議案及涂謹申議員的修正案均提到警方濫權。我認為這是一個容易提出但亦很容易被誇大的指控。警方的工作受到法例規管，也受到多方面、多方位的監察，包括市民、立法會、傳媒、政府內部及警隊部門本身。警方內部有全面的管理制度、行動指引及守則，規管執行職務的種種細節。此外，香港有獨立的司法制度，警方也有行之有效的紀律處分機制，這一切都可以防止和處理人員作出不當行為。事實上，過去 3 年投訴警察課接獲的投訴個案中，投訴警務人員"濫用職權"的案件是屬於少數，平均只佔整體的 2%至 3%。

警方高度重視警務人員的紀律和操守。警方要求其人員不論職級高低，不論是值班或休班，都必須時刻保持嚴格的紀律和操守。警務人員與所有市民一樣，必須遵守法律，並且為自己的行為負責及承擔後果。警隊管理層對警務人員所有違法行為，不會姑息。就所有違反法例或紀律的個案，警隊都公平公正、嚴肅地作出調查，如有違法會依法處理，絕不偏私。如警務人員違反《警察(紀律)規例》(第 232A 章)及《警察通例》，又或是公務員相關規例，警務處會按照機制作出調查，並會因應調查結果決定是否採取紀律行動或採取甚麼紀律行動。

事實上，警隊非常重視警務人員的誠信管理，並早於 2009 年制訂了"誠信管理綜合綱領"，透過四管齊下的方針，即"教育及培養誠信文化"、"管治及監察"、"懲治及阻嚇"和"融入及支援"4 個方針，推廣人員正直及誠實的品格。警隊現時有 3 個層次的恆常委員會負責推行誠信管理。在最高層，是由副處長擔任主席的警隊誠信管理委員會，成員包括廉政公署 3 名助理處長，負責制訂及評估誠信管理策略。另外，誠信管理統籌委員會及單位誠信管理委員會，則分別負責協調上述工作及在總部單位和各警區推行有關措施。

現今市民對警務人員的操守要求日高，警方亦不斷提升誠信管理的工作。除了既有的 3 層委員會，警隊於 2017 年 2 月成立由一名助

理處長擔任主席的誠信管理特別工作小組，探討警隊誠信管理的效能及尋找強化方案。誠信管理特別工作小組已就 3 個範疇進行研究，即是"誠信教育"、"及早介入涉及誠信及不符合警隊價值觀的行為"，以及"特定崗位風險管理"，工作小組已向警隊誠信管理委員會提交建議。警隊相關部門現正安排落實該等建議的細節。

原議案指投訴警察課和獨立監察警方處理投訴委員會("監警會")"未能以公開、公平和公正的方式處理個案"。這個指責有欠公允，我絕不認同。現時的投訴警察制度是有效及有獨立監管的，並且有清晰的法律基礎。制度的第一層是負責接收及調查投訴的警隊投訴警察課。雖然投訴警察課是由警隊人員組成，但它的運作獨立於其他警隊部門。制度的第二層是法定及獨立的監警會。《獨立監察警方處理投訴委員會條例》(第 604 章)("《監警會條例》")清楚訂明監警會的角色、職能和權力。監警會的 28 位委員及屬下 110 位觀察員都是來自社會不同界別的人士，完全獨立於任何政府部門。監警會負責觀察、監察及覆檢投訴警察課處理及調查的投訴；觀察員負責觀察投訴警察課的工作，並且向監警會匯報該課進行的會面及證據收集是否公平公正。

在兩層的投訴處理機制下，投訴警察課完成每一宗須匯報投訴的調查後，必須提交詳細調查報告供監警會審核。監警會如對調查結果有任何疑問，可根據《監警會條例》要求投訴警察課澄清或提供更多資料，亦可以會見相關投訴人、警務人員及證人。監警會更可要求投訴警察課重新調查或更改調查結果分類，以及向警務處處長和行政長官提供意見和建議。過去 3 年，須匯報的投訴警察數字及監警會處理的個案持續下降。在 2014-2015 年度，監警會共接獲 2 159 宗新個案的調查報告；在 2016-2017 年度，這個數字下降至 1 567 宗，下跌了約 27%，趨勢是正面的。

修正案提到監警會的透明度。監警會是一個獨立的機構，恆常舉行公開會議，每年發表季度刊物、年報，舉辦記者簡報會及與傳媒保持溝通接觸，一直以高度透明的方式運作。監警會於 2017 年委託獨立機構進行的公眾意見調查，顯示受訪者對監警會的信心淨值上升，大部分人即五成半對監警會的工作表示滿意(滿意度評分亦上升，為 60.5 分)，反映大部分人對監警會的工作是認同的。

涂謹申議員在修正案中促請警務人員恪守政治中立及公正的原則。警隊一向奉行政治中立的原則，執行職務時，只考慮有關行為是否犯法，無論涉案人士的背景為何，警方都會一視同仁，以公平、公

正和不偏不倚的態度來執行職務。《警察通例》訂明，警務人員應經常避免參與任何足以影響他們公正執行職務的活動，或任何可能使市民誤會會影響他們公平執行職務的活動。根據有關規定，除非在若干特定情況下，警務人員不能參與政治活動，例如政治團體的政治活動、公開發表政治言論、派發政治刊物、為任何候選人的政治觀點或競選政綱宣傳或辯護、為政治團體拉票或助選等。警務人員一直嚴格恪守上述的政治中立原則，專業地執行職務。

主席，香港相信法律面前人人平等，違法者會得到應有的懲罰，守法的市民會得到應有的保障。無論站在法庭面前的人身份為何，法官都會按證據和法律進行公平公正的裁決。

警方是主要的執法機構。法律面前人人平等的原則之下，警務人員如果違法，要面對法律裁決。警方不容許任何人員貪污瀆職以及違法，並一直堅守以公平公正、不偏不倚的方式處理所有違法或違紀人員的個案。在現有的法律制度以及警隊嚴格的內部紀律處分制度之外，設立所謂“違規警務人員公開資料庫”的建議毫無必要，是一個為負面標籤警隊的搞作，罔顧警隊每天為市民服務，為香港低罪案率作出大量工作的努力，罔顧他們使香港繼續成為世界上最安全城市之一所作出的貢獻。

香港警隊為治安不斷努力，我反對以偏概全，我反對原議案及修正案的建議。

主席，我會在各位議員發言後，再作回應。

我謹此陳辭。

陳振英議員：主席，今天鄭松泰議員提出議案，指警員觸犯刑事罪行，或會成為社會治安的隱患，故此要求設立警員操守資料庫供公眾查閱。據了解，現時香港警務處有保留觸犯法例而被逮捕或被定罪人士的資料，不過是以機密形式備存，用作日後偵查罪案，從來不會公開該等名單。事實上，不論任何國籍及職業的人士，也有機會因觸犯法律而被定罪，但今天議案建議設立的操守資料庫，卻把範疇單單局限於警員，而且要把他們的過失和被投訴的資料公開。其實，香港現時已有不同性質的資料庫，供僱主或信貸人考慮關於聘任或貸款事宜，資料庫的目的清晰明確。相反，今天議案建議設立的警員操守資料

庫，可查閱的人士為市民大眾，取得有關資料的用途也不清晰，故此我不會支持這項議案。

就以金融業的信貸資料庫為例，該資料庫是讓貸款人考慮借款人的財政狀況而決定是否貸款。信貸資料庫的運作形式，是金融機構必須事先徵得借款人同意，才可向信貸資料庫提供者索取借款人的欠債資料及信貸紀錄。信貸資料亦不是供全港市民隨意查閱，只有與借款人有借貸業務關係或準備提供信貸服務的信貸提供者，才有權查閱借款人的資料。查閱資料的用途亦只限於信貸評估及追收欠款。

主席，有人或會認為貸款只是借款人與貸款人雙方的商業行為，因此無須對外公開。那麼，讓我們以社會甚為關注、為保護兒童而設的性罪行定罪紀錄查核機制為例，再加以說明。該機制是讓準僱主查核有意從事與兒童相關工作的人士過往的性罪行紀錄，作為準僱主是否聘用僱員的重要參考。從 2011 年 12 月開始，應徵與兒童相關工作的人士可以向警方申請，容許僱主查閱有關其性罪行定罪紀錄。不過準僱主首先必須先得到有關準僱員同意，才可提出該申請。同時，準僱員應徵的職位必須是經常或定期接觸兒童或精神上無行為能力人士，例如教師、社工、醫護人員、圖書館管理員、校巴司機等。近年，該機制適用範圍更擴展至受聘於私營補習中心及開辦興趣班的機構的僱員。簡而言之，這個對公眾利益有重大影響的資料庫，亦不是全面公開的。

上述兩個資料庫的目的清晰明確，操作辦法亦平衡了私隱及信息披露之間的實際需要。相反，這項議案建議設立的警員操守資料庫定位不明。是否日後每當市民向警員求助前，均要先取得該等警員同意，再向這個資料庫索取警員資料查證後，才決定是否向該等警務人員求助或讓他們履行職務呢？實務操作又是否可行？

主席，另一方面，議案的修正案要求警員在值班或休班時不可支持或參加任何政治活動，以免影響警員以專業、公正和無私的精神執法。就這一點，我認為任何具專業操守的人士在執行職務期間，均能秉持他們的專業精神。正如我們相信醫生不會因為與病人的政治立場不同而放棄拯救病人的生命，教師不會因為與學生的政治立場不同而放棄作育英才，我相信以目前警隊的專業質素，警員不會因為政治立場而影響他們的執法。根據警方的數字，2017 年香港錄得的整體罪案數字為 56 017 宗，較 2016 年減少 4 629 宗，下跌 7.6%，是 1975 年

以來的新低。從本港治安幾乎是全球最佳的情況看來，香港警隊的專業操守及其工作成效值得信賴，因此我亦不會支持修正案。

主席，我謹此陳辭，多謝。

張宇人議員：主席，我們不時聽到有關警務人員執法時禮貌欠佳、行為不當、濫用職權等指控。有部分警務人員的確是警隊的害群之馬，干犯如非禮、強姦、盜竊和傷人等嚴重罪行。但是，大部分警務人員都盡忠職守、致力維護法紀，違法的警務人員畢竟只屬極少數，當局是否有必要因為少數不良分子的犯罪行為而要如原議案所提議，大費周章地成立警員操守資料庫來標籤他們？我們認為答案絕對是否定的。

有一點非常值得我們深思，就是設立資料庫的目的，究竟是為重整警隊風氣、保障公眾安全，或只是譁眾取寵、以偏概全的偏激人士為了激發政治矛盾，而要警員繼續扮演其所設定的"壞人"角色？

事實上，投訴或監察警隊的制度一直行之有效。現行的投訴警察制度可分為兩級，第一是投訴警察課，第二是獨立監察警方處理投訴委員會("監警會")。雖然有意見認為這兩個組織在處理投訴案件或在監察執法人員的行為上並沒有作用，但在批評之前應要先理解其職能。

顧名思義，監警會的職責是監察警隊，而近年公眾對監警會的信心日漸提升。監警會過去亦本着"多走、多聽、多說"的方針，對內對外進行一系列的強化措施，以完善有關制度，令其監察能力有所增加。港大民意研究計劃去年就監警會進行意見調查，結果顯示，即使在政治氣候激烈的環境下，公眾對監警會的信心、觀感和滿意度，也較前一年有所提升。

投訴警察課經常被批評是"自己人查自己人"，但從投訴警察課向監警會提交的數字顯示，當中接獲最多有關疏忽職守的投訴個案，較對上一年同期上升逾五成，反映相關投訴已獲秉公辦理。

除監警會外，警隊最近亦成立了誠信管理特別工作小組，目的是檢視現行的誠信管理制度，同時研究優化措施，以進一步提升警隊的誠信。小組更要求警隊管理層不斷改善警務人員的誠信，經常作出適當的監督，勸勉警務人員不要做出令警隊尷尬的事情，以免遭到紀律

處分或刑事檢控。此機制既可提升及監督執法人員的行為，亦不致影響他們的士氣。

成立操守資料庫只會影響警隊士氣，根本無法阻嚇警隊中壞分子作出犯法行為。干犯法律的警員必須面對法律制裁，成立資料庫只會方便"有心人"繼續向相關警員窮追猛打，令他們除受到法律制裁外，仍要飽受不同程度的精神懲罰，更成為網絡公審的對象。根據同一道理，我們是否也要為公立醫院的前線人員、食物環境衛生署的執勤人員、交通督導員，甚至一般公務員的行為操守成立相關的資料庫？

在現時政治氣候不明朗的大環境下，部分人士的仇警思想強烈，我們經常在網上看到公開辱罵前線警員的視頻或留言，涉事警員通常已相當克制。但是，如果一些不甘受辱的警員作出適當而合法的反擊，這些行為可能會因為遭到投訴而被納入資料庫，我擔心此舉會對警員造成巨大的心理壓力，令他們拒絕或迴避執法。長遠而言，只會損害本港的社會治安。

所以，自由黨絕不贊成設立資料庫，因為此舉不單帶來不良影響，更是別有用心的另類政治迫害。

多謝主席。

張華峰議員：主席，我首先要申報，我是獨立監察警方處理投訴委員會("監警會")的副主席，我發言反對鄭松泰議員的原議案和涂謹申議員的修正案。我認為議案和修正案是建基於對警員的偏見和敵視，並故意貶低、否定投訴警察課及監警會的職能，有失公允，我堅決反對。

首先，設立警員操守資料庫是完全沒有必要的。近年來，警員的質素不斷提高，更有不少高學歷、有意服務社會的青年人加入警隊。目前警察行為受到嚴格的監管，他們除了跟普通市民一樣，必須遵守香港法律之外，還要遵守《警察(紀律)規例》、《警察通例》和公務員相關規例等規定。同時，目前還有完善的投訴警察制度，即由警務處投訴警察課處理警員的失當行為，再由獨立的法定機構監警會審核投訴警察課處理投訴的工作。在這種情況下，再成立一個不倫不類的警員操守資料庫，完全是畫蛇添足，多此一舉。

再者，香港是法治社會，對於少數警員的違法行為，警方和司法部門自會調查，秉公辦理。一直以來，沒有任何證據顯示，警方和司

法機構有包庇或隱瞞警員過失的情況。如果我們設立警員操守資料庫，並供大眾查閱關於警員過失或被投訴的資料，不但令有關警員的個人私隱資料難以得到保障，更容易衍生所謂"網絡起底"、"網絡審判"等一系列的問題，助長社會歪風。

最可怕的是，設立警員操守資料庫還可能間接煽動民眾仇警。香港警隊做過無數值得市民敬佩和讚揚的事，但偏偏鄭松泰議員對警員這些正能量視而不見，反而聚焦於極少數警員的不當行為，還倡議成立警員操守資料庫，醜化警員形象。這種倡議分明是借監督之名，行仇警之實，目的是抹黑警隊。

主席，以下我想就監警會的問題作出一些回應。我首先要嚴正指出，鄭松泰議員指監警會未能公開、公平和公正處理投訴警員的個案，絕對是亂放厥詞，惡意詆毀和抹黑監警會和監警會的所有成員。涂謹申議員倡議盡快成立獨立於警方的投訴警察課，處理投訴警察的個案，也完全無視監警會的獨立性和職能。

事實上，監警會是一個獨立及公正行事的機構，在審核投訴個案時，唯一的依據便是證據。當監警會與投訴警察課的意見不一，會經常不厭其煩地透過電郵、會議等方式要求投訴警察課作出解釋。很多時候，監警會就一宗投訴個案與投訴警察課交涉 10 多次，甚至更多。例如引起公眾留意的"朱經緯警司案"和"警方誤拘智障男案"等，監警會均經過多次討論和論證，反覆認真審核案情，最終決定推翻投訴警察課本來的分類結果。這足以證明監警會從沒有偏幫警察，而是百分之一百公正持平。我更膽敢說，監警會核實的每一宗投訴個案均經得起監督、"曬得起太陽"。

主席，近年來的政治爭拗日漸頻密，很多時警察無可避免地成為磨心，更有人因而產生仇警情緒，這是十分不幸的。我希望鄭松泰議員等反對派議員能夠明白，香港能夠成為世界上最安全的城市之一，警察功不可沒，而良好的社會秩序需要警民合作維持。如果我們不支持配合警察的工作，甚至仇視警察，阻礙警方執法，最後只會令正常的社會秩序難以維持，到頭來受害的是廣大市民。

我也希望政府能夠採取更多有效措施，宣傳警隊的正面形象，讓廣大市民對警隊的工作更有信心。我謹此陳辭。

主席：鄭松泰議員，你現在可以就修正案發言，時限為 5 分鐘。

鄭松泰議員：我剛才聽到涂謹申議員就其修正案發言時，對我的原議案提出了一些質疑，例如指我沒有在議案中清楚寫明為何要設立警員操守資料庫。我嘗試將我剛才 15 分鐘的發言，濃縮為簡短的解釋……

主席：鄭松泰議員，你現在只可就修正案發言。請你就涂謹申議員的修正案發言，不要重複先前的論點。

鄭松泰議員：我明白，謝謝。就涂謹申議員的修正案，他在當中建議設立一個獨立的警員監察制度，但以我的理解，現時的獨立監察警方處理投訴委員會("監警會")已是一個獨立於香港警務處的監察制度。當然，監警會與涂議員建議的警員監察制度在成員委任和組成方面可能略有不同，但我始終認為他在修正案提出的建議完全不能達到我希望設立警員操守資料庫的目的。

我的目的其實很簡單。既然在現行制度下沒有任何方法監察和制衡值班警員及休班警員的行為，便唯有將其操守公開，交由香港市民監察。我認為這是在政治制度有限制或有缺陷的情況下最為公開、公平和公正的做法。

剛才提出修正案的涂謹申議員和很多其他議員都質疑，我是否過分放大了警隊小部分害群之馬的行為？正如我一直強調，我並非側重於小部分警員的問題，而是要指出我們的制度在監察警員行為方面的確存在缺陷。我所說的並不限於現職警員。事實上，警員可能知法犯法，甚至監守自盜。有議員剛才就議案發言時質疑，為何我只要求就警員設立操守資料庫，而沒有就另一些行業提出相同要求？這正正是因為警員擁有武力，所以才有此需要，簡單來說，他們是"陀槍"的。

再者，現時警隊有一個很基本的缺陷，就是假如警員犯事甚或違規，大眾其實無法知道警察內部……雖然當局表示會根據《警察通例》或本身的規例作出懲處，但我們從很多例子看見，當警員被法庭定罪後，仍然能夠獲得長俸。我們不知道是否有任何懲罰，這是大家無從得知的……

主席：鄭松泰議員，你的發言內容與涂謹申議員的修正案無關，請就涂謹申議員的修正案發言。

鄭松泰議員：所以，我認為涂謹申議員的修正案有不足之處。我希望設立警員操守資料庫，把監察警隊的權力交還給香港人，讓警隊面對公眾。謝謝。

保安局局長：主席，多謝議員的發言。鄭松泰議員的原議案指"被定罪及遭免職的警員或會成為社會治安的隱患"，這種形容不但誇大、譁眾取寵，更挑撥社會對立。我首先必須指出，每年因定罪而遭免職的警務人員只是一個小數目。由 2015 年至 2017 年，平均每年因定罪而遭免職的警務人員是 11 位，佔整個警隊的 0.00037。警方對於警務人員違法的行為，雖然只佔少數，但都不會容忍，而會嚴肅查處。

在政治中立方面，警務人員在執行職務的時候，都堅守政治中立的原則。剛才我在開場發言時也指出，《警察通例》規定，除非在若干特定的情況下，警務人員不可以參與政治活動，以免影響他們執行職務及市民的觀感。我們的制度已有清晰和嚴格的要求，確保警務人員保持政治中立。

近年，社會氣氛趨向政治化。有些人因自己的政治立場，每每扣上帽子，動輒聲稱警方的拘捕有政治目的，無視被捕者的行為本身違反法律。這些指控是政治的宣泄。警隊是一個專業執法部門，職責是維護法紀。警方對所有違法行為都一視同仁，平等對待所有市民，執法不論陣營，也不論政治傾向。警方只會在有人違反法律的情況下才按法律作出拘捕。事實上，在被捕及定罪的人中，不時會有支持政府立場的人，亦有反對政府立場的人，這正正代表警隊的執法公正、不偏不倚。至於所謂"警方打壓社會運動"、"胡亂逮捕及起訴"等批評，是不顧事實的隨意指控。被捕人士的政治立場絕對不是提出檢控考慮的原因；檢控與支持或反對政府或其他立場無關，檢控純粹是針對犯法行為。參與公眾活動的人士都必須守法。若有違法的行為，便須負上法律責任。所有控罪都會按照律政司《檢控守則》作出。

在剛才的發言中，有議員要求改變現時處理投訴警察的制度，亦有議員表示信任和支持現有制度。主席，現行的兩層投訴警察制度是一套公平、公正的安排，能確保公眾對警隊成員的投訴得到有效的處理。事實上，我們過去已就投訴警察制度進行了不少討論。投訴警察制度在各地均按各自的需要和實際情況而設定，並沒有單一的世界制度。有些地方由警隊專責部門負責調查及處理所有投訴，有些地方設有獨立調查投訴機構，亦有地方採納類似香港的兩層投訴架構。各地均會按各自的特定情況，制訂合適的機制。議員提出的議案，無視本

地制度的成效。雖然有調查顯示香港的制度獲大多數人表示滿意，但仍被形容為"不值得信任"，這種說法是不公平、不公正的。

對於議員質疑投訴警察課"自己人查自己人"會包庇同僚，我理解這看法的出發點，但現行的獨立監察警方處理投訴委員會("監警會")，正是要確保調查是公平公正和全面的。監警會成員來自社會不同界別的獨立人士，而有直系親屬為警務人員的人均不能成為監警會委員，確保所有委員都會獨立監察每一宗調查個案。每宗須匯報投訴的調查檔案及報告，都全部交予監警會審閱。在《獨立監察警方處理投訴委員會條例》下，監警會有法定權力可要求投訴警察課提供更多資料，可會見證人，甚至發還個案重新調查等。每年警隊都有主動檢控違法的警務人員，這都表示警隊有決心和意志處理內部問題。我重申，投訴警察課的運作獨立於其他警務單位。該課的人員大都曾受刑事偵緝訓練，具有豐富的刑事調查知識、技巧及經驗，有能力處理不同的投訴個案，包括涉及刑事指控的個案，所以該課可有效地調查所有個案，特別是涉及刑事指控的案件。

有議員關注監警會沒有調查權力，會削弱投訴警察制度的可靠性。關於這一點，政府在過去已多次說明，《獨立監察警方處理投訴委員會條例》為香港的兩層投訴警察制度提供了有力的制衡措施，使監警會可充分發揮它的監察功能。現時有關投訴的調查由投訴警察課專業的調查員調查，而監警會負責覆核須匯報投訴的調查報告，可以提出質詢，要求重新調查及作出系統或政策上的建議。在 2016-2017 年度，監警會向投訴警察課提出質詢或建議的數字為 994 項，當中 574 項獲投訴警察課接納，其餘則經雙方討論後，由投訴警察課作出滿意解釋及解決。這正好反映投訴警察課的現有制度行之有效，有獨立性、有責任性及完整性，能確保公眾對警隊成員的投訴得到公平公正處理。

為加強市民對兩層投訴警察制度的信心，投訴警察課近年不斷提升透明度，包括推行數碼電話錄音系統，以載錄投訴警察課人員與投訴人、被投訴者及證人所有有關投訴調查的電話談話內容，以及在投訴警察課安裝閉路電視及錄影設備。監警會亦積極透過不同途徑，包括到訪各區的撲滅罪行委員會、學校，以及與關注團體保持聯繫，向持份者及公眾介紹監警會的職能，進一步加深市民對兩層架構投訴警察制度的了解。這些措施均有助監警會繼續保持高透明度，加強市民對其獨立運作及公平公正處理投訴的信心。

主席，正如我在開場發言所說，警方明白公眾對警務人員的操守有很高的期望。警隊本身高度重視人員的紀律和操守，並在"教育及培養誠信文化"、"管治及監察"、"懲治及阻嚇"和"融入及支援"4個方面，積極及持續推行誠信管理工作。例如，警隊在入職及在職訓練課程、晉升遴選面試，以及"實踐價值觀"工作坊，均加入誠信管理元素，要求人員無論如何均必須對個人誠信和操守時刻保持高度警惕。此外，警隊已增強前線督導人員在調查方面的訓練，令有關人員能就涉及誠信問題的個案進行嚴緊的刑事調查及紀律覆檢，並且加強推廣"個人再融入計劃"，向曾涉及誠信問題的警隊成員提供更合適的支援及輔導。警方管理層不斷提升誠信管理，把它做得更有針對性。

主席，警隊擁有接近 3 萬名紀律人員，而每年因定罪而遭免職的正規警務人員佔整體的 0.00037。絕大部分警務人員不但嚴守法紀，更不斷為治安努力和貢獻。香港的警隊是一支專業、優秀、廉潔的隊伍。警隊會繼續鞏固及奉行誠信、公正、無私和專業精神等各方面的核心價值觀，以持續加強市民對警務人員執行職務的信心與信任。

鄭議員的議案將 0.00037 極少數犯罪的警務人員負面標籤警隊，無視警隊為治安所作的努力及付出，醜化一直為香港低罪案率作出貢獻的警隊，歪曲他們為"香港社會治安的隱患"。我反對他的做法，反對他的觀點，反對這個立場，所以我反對他提出"設立公開資料庫"的議案。涂謹申議員的修正案批評警隊濫權，要求設立獨立於警務處的投訴警察課，要求改變現有的監警會制度。我認為他的觀點以偏概全，無視現時兩層投訴警察制度的成效，無視監警會本身的獨立性和法定性。因此，我懇請議員反對鄭議員的原議案及涂議員的修正案。

主席，我謹此陳辭。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：涂謹申議員就鄭松泰議員議案動議的修正案，予以通過。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

鄭松泰議員起立要求點名表決。

主席：鄭松泰議員要求點名表決。表決鐘會響 5 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

涂謹申議員、莫乃光議員、梁繼昌議員、邵家臻議員及鄭俊宇議員贊成。

張宇人議員、林健鋒議員、黃定光議員、陳健波議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、張華峰議員、潘兆平議員、盧偉國議員、吳永嘉議員、何啟明議員、周浩鼎議員、邵家輝議員、陳振英議員、陸頌雄議員、劉業強議員及謝偉銓議員反對。

主席梁君彥議員沒有表決。

地方選區：

胡志偉議員、張超雄議員、黃碧雲議員、楊岳橋議員、尹兆堅議員、朱凱迪議員、林卓廷議員、許智峯議員、譚文豪議員及區諾軒議員贊成。

陳克勤議員、黃國健議員、陳恒鑄議員、梁志祥議員、麥美娟議員、郭偉強議員、葛珮帆議員、柯創盛議員、容海恩議員、張國鈞議員及鄭泳舜議員反對。

謝偉俊議員及鄭松泰議員棄權。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 24 人出席，5 人贊成，18 人反對；而經由分區直接選舉產生的議員，有 23 人出席，10 人贊成，11 人反對，2 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

主席：由於鄭松泰議員已用盡發言時間，我現在向各位提出的待決議題是：鄭松泰議員動議的議案，予以通過。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

鄭松泰議員起立要求點名表決。

主席：鄭松泰議員要求點名表決。表決鐘會響 5 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

涂謹申議員、張宇人議員、林健鋒議員、黃定光議員、陳健波議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、莫乃光議員、梁繼昌議員、張華峰議員、潘兆平議員、盧偉國議員、吳永嘉議員、何啟明議員、

周浩鼎議員、邵家輝議員、邵家臻議員、陳振英議員、陸頌雄議員、劉業強議員、鄭俊宇議員及謝偉銓議員反對。

主席梁君彥議員沒有表決。

地方選區：

張超雄議員、楊岳橋議員、朱凱廸議員、鄭松泰議員、譚文豪議員及區諾軒議員贊成。

陳克勤議員、黃國健議員、謝偉俊議員、胡志偉議員、陳恒鑄議員、梁志祥議員、麥美娟議員、郭偉強議員、黃碧雲議員、葛珮帆議員、尹兆堅議員、林卓廷議員、柯創盛議員、容海恩議員、張國鈞議員、許智峯議員及鄭泳舜議員反對。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 24 人出席，23 人反對；而經由分區直接選舉產生的議員，有 23 人出席，6 人贊成，17 人反對。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布議案被否決。

下次會議

主席：我現在宣布休會。本會在 2018 年 4 月 25 日星期三上午 11 時續會。

立法會遂於下午 3 時 08 分休會。

梁繼昌議員動議的修正案標明文本

鑒於全球對環境保護的意識日漸提高，而**全球氣候變化及空氣污染日益嚴重**；鑒於燃油車的排放是**路邊**空氣污染的主要源頭之一，多個國家包括中國、挪威、德國及英國等的政府已宣布將於 2025 年後相繼禁售燃油車；同時全球最大的汽車生產商已表示會在 2050 年全面停止生產燃油車，而多家汽車製造商亦已表示會投放更多資源研發新一代的零排放電動車，由此可見生產電動車已成為全球汽車產業發展的大方向；特區政府於 1994 年起豁免電動車之首次登記稅，至今已超過 20 年，但截至 2017 年 8 月底，全港只有 11 033 輛電動車，佔全港已登記之車輛總數 1.3%，成績未如理想；**另一方面，特區政府於 2017 年 4 月 1 日起取消全數豁免電動私家車的首次登記稅，改以 97,500 元為其首次登記稅寬免額的上限，窒礙了推動電動私家車普及化的步伐**；為進一步推動電動車普及化，本會促請特區政府：

- (一) 全面檢討推動電動車的 policy，並制訂階段性的推動目標，**例如訂定電動車(包括電動私家車及電動商用車)在全港登記車輛中所佔的比例的目標**；
- (二) 修改《建築物條例》的相關條文，以強制所有新建之商住樓宇內的車位，**必須提供充電設施，供電動車充電之用指定百分比的車位，必須配備電動車充電裝置，以及提供誘因及技術支援，以鼓勵舊樓業主安裝相關設施**；
- (三) 檢討電動車的充電配套設施，包括研究於現有政府物業及公營房屋的停車場、路旁泊車位及公眾停車場添置電動車充電設施，**逐步提升標準電動車充電器的充電速度至中速或快速水平，以及立法監管非電動車佔用電動車泊車位的情況**；
- (四) 因應已登記的電動車將相繼更換電池，盡快制訂廢汽車電池**電動車電池**的回收和處理的機制**重用政策**，以避免該等含有毒物質的電池被棄置於堆填區，嚴重禍害**污染**環境及**破壞**生態；及

- (五) 推動~~撥款資助~~專上學院開辦電動車的設計、科研及維修等課程，為電動車行業培訓人才，從而協助香港發展電動車或電動車配件的產業；~~及~~
- (六) ~~恢復全數豁免電動私家車首次登記稅，鼓勵市民使用電動私家車，以取代較高排放的燃油私家車。~~

註：梁繼昌議員的修正案以~~粗斜字體~~或刪除線標示。

附件 2

莫乃光議員就經梁繼昌議員修正的議案動議的進一步修正案標明文本

全球氣候變化及空氣污染日益嚴重；鑒於燃油車的排放是路邊空氣污染的主要源頭之一，多個國家包括中國、挪威、德國及英國等的政府已宣布將於 2025 年後相繼禁售燃油車；同時全球最大的汽車生產商已表示會在 2050 年全面停止生產燃油車，而多家汽車製造商亦已表示會投放更多資源研發新一代的零排放電動車，由此可見生產電動車已成為全球汽車產業發展的大方向；特區政府於 1994 年起豁免電動車之首次登記稅，至今已超過 20 年，但截至 2017 年 8 月底，全港只有 11 033 輛電動車，佔全港已登記之車輛總數 1.3%，成績未如理想；另一方面，特區政府於 2017 年 4 月 1 日起取消全數豁免電動私家車的首次登記稅，改以 97,500 元為其首次登記稅寬免額的上限，窒礙了推動電動私家車普及化的步伐；為進一步推動電動車普及化，本會促請特區政府：

- (一) 全面檢討推動電動車的政策，並制訂階段性的推動目標，例如訂定電動車(包括電動私家車及電動商用車)在全港登記車輛中所佔的比例的目標；
- (二) 修改《建築物條例》的相關條文，以強制所有新建之商住樓宇內指定百分比的車位，必須配備電動車充電裝置，以及提供誘因及技術支援，以鼓勵舊樓業主安裝相關設施；
- (三) 檢討電動車的充電配套設施，包括研究於現有政府物業及公營房屋的停車場、路旁泊車位及公眾停車場添置電動車充電設施，逐步提升標準電動車充電器的充電速度至中速或快速水平，以及立法監管非電動車佔用電動車泊車位的情況；
- (四) 因應已登記的電動車將相繼更換電池，盡快制訂電動車電池的回收重用政策，以避免該等含有毒物質的電池被棄置於堆填區，嚴重污染環境及破壞生態；
- (五) 撥款資助專上學院開辦電動車的設計、科研及維修等課程，為電動車行業培訓人才，從而協助香港發展電動車或電動車配件的產業；及

- (六) 恢復全數豁免電動私家車首次登記稅，鼓勵市民使用電動私家車，以取代較高排放的燃油私家車；**及**
- (七) **研究以電動車登記稅稅收資助環保工作及發展充電設施，以及加強有關電動車的公眾教育。**

註：莫乃光議員的修正案以**粗斜字體**標示。

附件 3

盧偉國議員就經梁繼昌議員及莫乃光議員修正的議案動議的進一步修正案標明文本

全球氣候變化及空氣污染日益嚴重；鑒於燃油車的排放是路邊空氣污染的主要源頭之一，多個國家包括中國、挪威、德國及英國等的政府已宣布將於 2025 年後相繼禁售燃油車；同時全球最大的汽車生產商已表示會在 2050 年全面停止生產燃油車，而多家汽車製造商亦已表示會投放更多資源研發新一代的零排放電動車，由此可見生產電動車已成為全球汽車產業發展的大方向；特區政府於 1994 年起豁免電動車之首次登記稅，至今已超過 20 年，但截至 2017 年 8 月底，全港只有 11 033 輛電動車，佔全港已登記之車輛總數 1.3%，成績未如理想；另一方面，特區政府於 2017 年 4 月 1 日起取消全數豁免電動私家車的首次登記稅，改以 97,500 元為其首次登記稅寬免額的上限，窒礙了推動電動私家車普及化的步伐；為進一步推動電動車普及化，本會促請特區政府：

- (一) 全面檢討推動電動車的政策，並制訂階段性的推動目標，例如訂定電動車(包括電動私家車及電動商用車)在全港登記車輛中所佔的比例的目標；
- (二) 修改《建築物條例》的相關條文，以強制所有新建之商住樓宇內指定百分比的車位，必須配備電動車充電裝置，以及提供誘因及技術支援，以鼓勵舊樓業主安裝相關設施；
- (三) 檢討電動車的充電配套設施，包括研究於現有政府物業及公營房屋的停車場、路旁泊車位及公眾停車場添置電動車充電設施，逐步提升標準電動車充電器的充電速度至中速或快速水平，以及立法監管非電動車佔用電動車泊車位的情況；
- (四) 因應已登記的電動車將相繼更換電池，盡快制訂電動車電池的回收重用政策，以避免該等含有毒物質的電池被棄置於堆填區，嚴重污染環境及破壞生態；
- (五) 撥款資助專上學院開辦電動車的設計、科研及維修等課程，為電動車行業培訓人才，從而協助香港發展電動車或電動車配件的產業；及

- (六) 恢復全數豁免電動私家車首次登記稅，鼓勵市民使用電動私家車，以取代較高排放的燃油私家車；及
- (七) 研究以電動車登記稅稅收資助環保工作及發展充電設施，以及加強有關電動車的公眾教育；
- (八) **檢視香港環保車輛的發展策略；及**
- (九) **因應其對科研及創科發展的大力推動，支援業界開發電動車電池及探討讓各類充電器制式互通的可能性，以進一步便利電動車的使用。**

註：盧偉國議員的修正案以**粗斜字體**標示。

附件 4

容海恩議員就經梁繼昌議員、莫乃光議員及盧偉國議員修正的議案動議的進一步修正案標明文本

全球氣候變化及空氣污染日益嚴重；鑒於燃油車的排放是路邊空氣污染的主要源頭之一，多個國家包括中國、挪威、德國及英國等的政府已宣布將於 2025 年後相繼禁售燃油車；同時全球最大的汽車生產商已表示會在 2050 年全面停止生產燃油車，而多家汽車製造商亦已表示會投放更多資源研發新一代的零排放電動車，由此可見生產電動車已成為全球汽車產業發展的大方向；特區政府於 1994 年起豁免電動車之首次登記稅，至今已超過 20 年，但截至 2017 年 8 月底，全港只有 11 033 輛電動車，佔全港已登記之車輛總數 1.3%，成績未如理想；另一方面，特區政府於 2017 年 4 月 1 日起取消全數豁免電動私家車的首次登記稅，改以 97,500 元為其首次登記稅寬免額的上限，窒礙了推動電動私家車普及化的步伐；為進一步推動電動車普及化，本會促請特區政府：

- (一) 全面檢討推動電動車的政策，並制訂階段性的推動目標，例如訂定電動車(包括電動私家車及電動商用車)在全港登記車輛中所佔的比例的目標；
- (二) 修改《建築物條例》的相關條文，以強制所有新建之商住樓宇內指定百分比的車位，必須配備電動車充電裝置，以及提供誘因及技術支援，以鼓勵舊樓業主安裝相關設施；
- (三) 檢討電動車的充電配套設施，包括研究於現有政府物業及公營房屋的停車場、路旁泊車位及公眾停車場添置電動車充電設施，逐步提升標準電動車充電器的充電速度至中速或快速水平，以及立法監管非電動車佔用電動車泊車位的情況；
- (四) 因應已登記的電動車將相繼更換電池，盡快制訂電動車電池的回收重用政策，以避免該等含有毒物質的電池被棄置於堆填區，嚴重污染環境及破壞生態；
- (五) 撥款資助專上學院開辦電動車的設計、科研及維修等課程，為電動車行業培訓人才，從而協助香港發展電動車或電動車配件的產業；及

- (六) 恢復全數豁免電動私家車首次登記稅，鼓勵市民使用電動私家車，以取代較高排放的燃油私家車；及
- (七) 研究以電動車登記稅稅收資助環保工作及發展充電設施，以及加強有關電動車的公眾教育；
- (八) 檢視香港環保車輛的發展策略；及
- (九) 因應其對科研及創科發展的大力推動，支援業界開發電動車電池及探討讓各類充電器制式互通的可能性，以進一步便利電動車的使用；**及**
- (十) **檢討綠色運輸試驗基金的資助模式及成效，以加快推動公共交通車輛及商用車輛轉用電動車。**

註：容海恩議員的修正案以**粗斜字體**標示。

陳克勤議員就經梁繼昌議員、莫乃光議員、盧偉國議員及容海恩議員修正的議案動議的進一步修正案標明文本

全球氣候變化及空氣污染日益嚴重；鑒於燃油車的排放是路邊空氣污染的主要源頭之一，多個國家包括中國、挪威、德國及英國等的政府已宣布將於 2025 年後相繼禁售燃油車；同時全球最大的汽車生產商已表示會在 2050 年全面停止生產燃油車，而多家汽車製造商亦已表示會投放更多資源研發新一代的零排放電動車，由此可見生產電動車已成為全球汽車產業發展的大方向；特區政府於 1994 年起豁免電動車之首次登記稅，至今已超過 20 年，但截至 2017 年 8 月底，全港只有 11 033 輛電動車，佔全港已登記之車輛總數 1.3%，成績未如理想；另一方面，特區政府於 2017 年 4 月 1 日起取消全數豁免電動私家車的首次登記稅，改以 97,500 元為其首次登記稅寬免額的上限，窒礙了推動電動私家車普及化的步伐；為進一步推動電動車普及化，本會促請特區政府：

- (一) 全面檢討推動電動車的政策，並制訂階段性的推動目標，例如訂定電動車(包括電動私家車及電動商用車)在全港登記車輛中所佔的比例的目標；
- (二) 修改《建築物條例》的相關條文，以強制所有新建之商住樓宇內指定百分比的車位，必須配備電動車充電裝置，以及提供誘因及技術支援，以鼓勵舊樓業主安裝相關設施；
- (三) 檢討電動車的充電配套設施，包括研究於現有政府物業及公營房屋的停車場、路旁泊車位及公眾停車場添置電動車充電設施，逐步提升標準電動車充電器的充電速度至中速或快速水平，以及立法監管非電動車佔用電動車泊車位的情況；
- (四) 因應已登記的電動車將相繼更換電池，盡快制訂電動車電池的回收重用政策，以避免該等含有毒物質的電池被棄置於堆填區，嚴重污染環境及破壞生態；

- (五) 撥款資助專上學院開辦電動車的設計、科研及維修等課程，為電動車行業培訓人才，從而協助香港發展電動車或電動車配件的產業；及
- (六) 恢復全數豁免電動私家車首次登記稅，鼓勵市民使用電動私家車，以取代較高排放的燃油私家車；及
- (七) 研究以電動車登記稅稅收資助環保工作及發展充電設施，以及加強有關電動車的公眾教育；
- (八) 檢視香港環保車輛的發展策略；及
- (九) 因應其對科研及創科發展的大力推動，支援業界開發電動車電池及探討讓各類充電器制式互通的可能性，以進一步便利電動車的使用；及
- (十) 檢討綠色運輸試驗基金的資助模式及成效，以加快推動公共交通車輛及商用車輛轉用電動車；
- (十一) **推出電動車的官方手機應用程式，向駕駛人士提供電動車的資訊，包括實時全港充電泊車位的使用情況及最新有關電動車的官方資訊；及**
- (十二) **提供財政誘因吸引車主轉用電動車，包括研究向更換電動車的燃油車車主提供特惠資助。**

註：陳克勤議員的修正案以**粗斜字體**標示。

附件 6

陳淑莊議員就經梁繼昌議員、莫乃光議員、盧偉國議員、容海恩議員及陳克勤議員修正的議案動議的進一步修正案標明文本

全球氣候變化及空氣污染日益嚴重；鑒於燃油車的排放是路邊空氣污染的主要源頭之一，多個國家包括中國、挪威、德國及英國等的政府已宣布將於 2025 年後相繼禁售燃油車；同時全球最大的汽車生產商已表示會在 2050 年全面停止生產燃油車，而多家汽車製造商亦已表示會投放更多資源研發新一代的零排放電動車，由此可見生產電動車已成為全球汽車產業發展的大方向；特區政府於 1994 年起豁免電動車之首次登記稅，至今已超過 20 年，但截至 2017 年 8 月底，全港只有 11 033 輛電動車，佔全港已登記之車輛總數 1.3%，成績未如理想；另一方面，特區政府於 2017 年 4 月 1 日起取消全數豁免電動私家車的首次登記稅，改以 97,500 元為其首次登記稅寬免額的上限，窒礙了推動電動私家車普及化的步伐；為進一步推動電動車普及化，本會促請特區政府：

- (一) 全面檢討推動電動車的 policy，並制訂階段性的推動目標，例如訂定電動車(包括電動私家車及電動商用車)在全港登記車輛中所佔的比例的目標；
- (二) 修改《建築物條例》的相關條文，以強制所有新建之商住樓宇內指定百分比的車位，必須配備電動車充電裝置，以及提供誘因及技術支援，以鼓勵舊樓業主安裝相關設施；
- (三) 檢討電動車的充電配套設施，包括研究於現有政府物業及公營房屋的停車場、路旁泊車位及公眾停車場添置電動車充電設施，逐步提升標準電動車充電器的充電速度至中速或快速水平，以及立法監管非電動車佔用電動車泊車位的情況；
- (四) 因應已登記的電動車將相繼更換電池，盡快制訂電動車電池的回收重用政策，以避免該等含有毒物質的電池被棄置於堆填區，嚴重污染環境及破壞生態；

- (五) 撥款資助專上學院開辦電動車的設計、科研及維修等課程，為電動車行業培訓人才，從而協助香港發展電動車或電動車配件的產業；及
- (六) 恢復全數豁免電動私家車首次登記稅，鼓勵市民使用電動私家車，以取代較高排放的燃油私家車；及
- (七) 研究以電動車登記稅稅收資助環保工作及發展充電設施，以及加強有關電動車的公眾教育；
- (八) 檢視香港環保車輛的發展策略；及
- (九) 因應其對科研及創科發展的大力推動，支援業界開發電動車電池及探討讓各類充電器制式互通的可能性，以進一步便利電動車的使用；及
- (十) 檢討綠色運輸試驗基金的資助模式及成效，以加快推動公共交通車輛及商用車輛轉用電動車；
- (十一) 推出電動車的官方手機應用程式，向駕駛人士提供電動車的資訊，包括實時全港充電泊車位的使用情況及最新有關電動車的官方資訊；及
- (十二) 提供財政誘因吸引車主轉用電動車，包括研究向更換電動車的燃油車車主提供特惠資助；**及**
- (十三) **投放資源加強宣傳及推廣，鼓勵業主在私人屋苑停車場裝設更多充電設施，以完善社區充電設施網絡。**

註：陳淑莊議員的修正案以**粗斜字體**標示。

涂謹申議員動議的修正案標明文本

~~近年不時有值班警員及休班警員干犯刑事罪行，包括盜竊、風化、暴力、誣告及貪污等，而被定罪及遭免職的警員或會成為社會治安的隱患，令市民更加擔心自己的人身和財產安全受到威脅；另一方面，不少市民向投訴警察課及獨立監察警方處理投訴委員會投訴警員濫權，但有關部門均未能以公開、公平和公正的方式處理個案；就此，本會要求政府~~**及濫權處理公眾遊行集會的事件；雖然有意見認為設立警員操守資料庫，供有助大眾查閱各警員的過失和被投訴的資料，但政府當務之急應是盡快設立獨立於香港警務處的投訴警察課，讓該部門以公平、公正及不偏不倚的方式處理投訴個案，並適時公布調查結果，讓公眾知悉；為免警員在執勤時或休班時干犯罪行及被質疑有違反政治中立及公正的行為，本會促請政府須確保警員在執勤時恪守政治中立及公正的原則，而休班警員除應按《警察通例》，不可支持或參與政治活動外，亦應避免出席公眾活動或作出任何言行，以引起公眾的負面觀感及影響警隊的政治中立形象；政府應確保香港警隊以專業、公正和無私的精神維護法紀、維持治安，以及保護市民的生命及財產安全。**

註：涂謹申議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。