

立法會

Legislative Council

立法會 CB(1)636/19-20 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EA

環境事務委員會 會議紀要

日 期：2020 年 1 月 22 日(星期三)
時 間：下午 2 時 30 分
地 點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：何君堯議員, JP (主席)
何俊賢議員, BBS (副主席)
陳克勤議員, BBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
易志明議員, SBS, JP
胡志偉議員, MH
陳志全議員
梁繼昌議員
郭偉強議員, JP
郭榮鏗議員
葛珮帆議員, BBS, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
朱凱迪議員
邵家輝議員, JP
陳淑莊議員
許智峯議員
劉業強議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS

列席議員：莫乃光議員, JP

出席公職人員： 議程第 IV 項

環境局首席助理秘書長(能源)
黃昕然先生

機電工程署署長
薛永恒先生, JP

機電工程署助理署長/電力及能源效益
黃奕進先生

議程第 V 項

環境局副局長
謝展寰先生, BBS, JP

環境保護署副署長(3)
馮浩然先生

環境保護署副署長(1)
區偉光先生, JP

環境保護署助理署長(空氣質素政策)
何德賢先生, JP

環境保護署首席環境保護主任(空氣政策)
劉萬鵬先生

環境保護署首席環境保護主任(空氣科學)
梁啟明博士

環境保護署首席環境保護主任(流動污染源)
麥成達博士

環境保護署高級環境保護主任(跨境及國際事務)5
梁偉文先生

議程第 VI 項

環境局副局長
謝展寰先生, BBS, JP

環境保護署副署長(3)
馮浩然先生

環境保護署助理署長(空氣質素政策)
何德賢先生, JP

環境保護署首席環境保護主任(空氣政策)
劉萬鵬先生

環境保護署首席環境保護主任(空氣科學)
梁啟明博士

環境保護署首席環境保護主任(流動污染源)
麥成達博士

應邀出席人士： 議程第 VI 項

民主建港協進聯盟
環境事務副發言人
劉鎮海先生

格瑞得汽車科技服務有限公司
總經理
朱翠瑩小姐

香港新興科技教育協會
會長
洪文正先生

Tesla
Government Relations Manager
余冠威先生

個別人土
蔡群豪先生

油尖旺區區議員陳嘉朗辦公室
陳嘉朗先生

獅子山學會
行政總監
高明輝先生

自由黨
副主席
李鎮強先生

香港資訊科技商會
榮譽會長
方保僑先生

健康空氣行動
高級社區關係經理
龍子維先生

香港商用車維修業協會有限公司
副會長
馬晟瑋先生

個別人土
黃瑋龍先生

右軌汽車商會(香港)有限公司
會長
羅志勤先生

香港電動車業總商會有限公司
理事及創科發展
陳冠東博士

香港巴士業供應商聯會
主席
何建平先生

香港城市設計學會公共事務委員會
主席
譚寶堯先生

個別人土
馬南錦先生

新能源汽車委員會(香港左軚汽車商會成員)

主席

陳安德先生

個別人土

伍尚仁先生

香港失明人協進會

平等參與社會委員會委員

陳志剛先生

個別人土

周錦基先生

電動香港

主席

Mark WEBB-JOHNSON 先生

個別人土

葉錦龍先生

個別人土

梁耀彰先生

民主黨

秘書長

張賢登先生

世界自然基金會香港分會

高級保育主任

譚芷菁女士

唯港薈

工程及環保總監

陳啟鈞先生

思匯政策研究所

項目經理

羅若安女士

香港合資格環保專業人員學會
副主席
劉啟漢教授

畢馬威諮詢(香港)有限公司
董事
Steven LEWIS 先生

香港汽車商會——電動及新能源汽車發展
小組委員會
副主席
張偉文先生

綠色和平
項目主任
伍漢林先生

舒麥加科技有限公司
董事
劉國東先生

九龍區旅運巴士同業聯會有限公司
執委
羅榮海先生

公共巴士同業聯會有限公司
幹事
黃振鴻先生

香港盲人輔導會
高級定向行走導師
胡崇平先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)1
石逸琪女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)1
江健偉先生

議會秘書(1)1

林寶怡小姐

議會事務助理(1)1

潘耀敏小姐

經辦人/部門

I. 通過會議紀要

(立法會 CB(1)317/—— 2019 年 11 月 25 日會議的
19-20 號文件 紀要)

2019 年 11 月 25 日會議的紀要獲確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

2. 委員察悉自上次會議後並無發出任何資料文件。

III. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)336/—— 跟進行動一覽表)
19-20(01)號文件

3. 委員同意在 2020 年 2 月 24 日(星期一)下午 2 時 30 分舉行的下次例會上，討論以下事項：

(a) 將軍澳馬游塘村污水收集系統；及

(b) 廚餘收集及運送安排。

(會後補註：考慮到 2019 冠狀病毒病疫情當時的情況，主席其後指示，2020 年 2 月 24 日的會議改期舉行。)

IV. 增設 1 個首長級常額職位(總屋宇裝備工程師)以監督區域供冷系統項目

(立法會 CB(1)336/ 19-20(02)號文件 —— 政府當局就"在機電工程署電力及能源效益科開設一個總屋宇裝備工程師常額職位的建議"提供的文件

立法會 CB(1)336/ 19-20(03)號文件 —— 立法會秘書處就"發展區域供冷系統"擬備的背景資料簡介)

政府當局的簡介

4. 機電工程署署長("機電署署長")向委員簡介當局的建議，即在機電工程署("機電署")電力及能源效益科開設一個總屋宇裝備工程師(首長級薪級第 1 點)常額職位，以支援並加強規劃、推行和管理區域供冷系統項目及相關事宜，以及支援其他能源效益和節能及可再生能源措施。

5. 機電署署長表示，區域供冷系統是具能源效益的空調系統，用電量比傳統氣冷式空調系統和使用冷卻塔的獨立水冷式空調系統為少。因此，政府當局會繼續推動更廣泛使用區域供冷系統及其他措施，以協助減少碳排放。正如《行政長官 2018 年施政報告》所述，政府會研究在新發展區(例如東涌新市鎮擴展計劃、古洞北和洪水橋)和重建區提供區域供冷系統。

6. 機電署署長表示，在機電署電力及能源效益科之下的能源效益事務處，多年來承擔了多項新的能源效益和節能及可再生能源措施，並且擴大了持續推行措施的範圍，工作量因而大幅增加。除了負責區域供冷系統項目，能源效益事務處亦須着手推行《行政長官 2019 年施政報告》公布的其他新措施，包括"綠色能源目標"及"綠色學校 2.0"。能源效益事務處未來數年的工作量預期會繼續增加。

7. 鑒於多個大型的區域供冷系統基建項目均涉及複雜的工程、較長的推行時間及後續的設施管理，機電

署署長認為，必須有一名專責總工程師負責領導及督導區域供冷系統項目及其他相關事宜。能源效益事務處現有的兩名總工程師及機電署現有的其他總工程師的工作已非常繁重，由他們承擔擬議總屋宇裝備工程師職位的職責並不可行。擬議總屋宇裝備工程師職位的職銜將定為總工程師/能源效益 C，專責規劃和推行啟德發展區及其他新發展區區域供冷系統的相關事宜。如人員編制建議獲得通過，機電署計劃藉此機會重組能源效益事務處的架構，以加強協調、精簡運作，以及善用有限的人力資源，以應付因新增及持續推行的能源效益和節能及可再生能源措施而與日俱增的工作量。

討論

以常額職位方式開設新職位的理據

8. 盧偉國議員表示支持開設擬議總屋宇裝備工程師職位。胡志偉議員雖同意應增加人手支援區域供冷系統項目，但他質疑因推行區域供冷系統引致的長遠運作需要仍未確定，當局是否有充分理據以常額而非有時限職位開設該總屋宇裝備工程師職位。舉例而言，在完成區域供冷系統項目及開拓相關新發展區後，未必需要維持同樣水平的專責人手。此外，投入運作的區域供冷系統設施將會/可以交由相關承辦商負責運作和管理。胡議員建議，政府當局現階段應以有時限職位開設該總屋宇裝備工程師職位，當局可因應從推行區域供冷系統項目所得的經驗，檢討是否需要把該職位轉為常額職位。他表示，若當局未能提出令人信服的理據而以常額職位開設該總屋宇裝備工程師職位，他會在人事編制小組委員會的相關會議上就該項人員編制建議投反對票。

9. 胡志偉議員關注到能源效益事務處的工作成效。他認為，政府當局在能源效益和節能(例如採用發光二極管(俗稱"LED")照明系統)方面的推廣工作較私營機構遜色。胡議員建議，政府當局應全面檢討能源效益事務處的工作成效，並為推廣能源效益和節能制訂更清晰的路線圖。長遠而言，政府當局在考慮該總屋宇裝備工程師職位應否轉為常額職位時，應參考檢討結果。

10. 機電署署長回應稱，東涌新市鎮擴展計劃、古洞北及洪水橋新發展區的區域供冷系統項目須分階段推行，以配合個別新發展區的相關發展計劃。東涌新市鎮

擴展計劃的新發展區預計在 2030 年完成發展，古洞北新發展區預計在 2034 年完成發展，而洪水橋新發展區則預計在 2038 年完成發展。由於多個區域供冷系統項目由規劃到建造各個階段，連同營運投入運作的區域供冷系統設施，有關年期可長逾 30 年，因此督導及監督這些項目將成為機電署的長期及恆常職務，特別是確保區域供冷服務可靠優質，並監察區域供冷系統的收費安排。有鑒於此，政府當局認為開設常額職位，以支援並加強規劃、推行和管理區域供冷系統項目及相關事宜，是更合適的做法。

11. 機電署署長表示，能源效益事務處自 1994 年設立以來，透過宣傳及推廣工作，已在促進能源效益和節能及創造協同效應方面取得成效，並推展實施《能源效益(產品標籤)條例》(第 598 章)及《建築物能源效益條例》(第 610 章)等相關法例。值得注意的是，與 2005 年相比，香港在 2017 年的能源強度已大幅降低 31%。機電署署長表示，政府當局會留意最新的創新及科技發展，務求能採用合適的科技以進一步推廣能源效益和節能。政府當局亦會繼續鼓勵政府部門及私營機構採用合適的能源管理工具，以節省能源。

12. 主席提述政府當局的文件(立法會 CB(1)336/19-20(02)號文件)並察悉，機電署除了在能源效益事務處開設擬議總屋宇裝備工程師職位外，亦會開設 5 個非首長級常額職位，以應付由 2020-2021 年度開始，因推行區域供冷系統相關措施所增加的工作量。因應開設該總屋宇裝備工程師及 5 個非首長級職位的建議，每年需增加的平均員工開支總額(包括薪金和員工附帶福利開支)逾 900 萬元。若按照投入運作的區域供冷系統設施的預計使用期計算，30 年的有關開支總額便超過 2 億 7,000 萬元。鑒於員工開支如此高昂，主席質疑現有建議是否具成本效益，並詢問，可否把現有能源效益事務處能源效益 A 部及能源效益 B 部的人員重新調配到新成立的能源效益 C 部，作為另一個選項，以分擔因推行區域供冷系統項目帶來的工作量。舉例而言，鑒於《能源效益(產品標籤)條例》及《建築物能源效益條例》已實施多年，相關工作應已上軌道，因此能源效益 A 部及能源效益 B 部或有餘力承擔額外職務。

13. 機電署署長回應時表示，政府當局以多管齊下的策略加強能源效益和節能。除區域供冷系統項目外，政府當局亦根據《能源效益(產品標籤)條例》推行強制性能源效益標籤計劃("標籤計劃")，為市民提供有用資訊，以便他們挑選具能源效益的電器。《建築物能源效益條例》就訂明建築物訂定必須遵守的強制性建築物能源效益標準。他指出，能源效益事務處需定期檢討標籤計劃及《建築物能源效益守則》的範圍及相關標準，以及按情況推出適當的新措施。舉例而言，因應市場及科技發展，政府當局計劃收緊標籤計劃下空調機能源效益的評級標準。

重組能源效益事務處的架構

14. 主席查詢下述事項：(a)能源效益事務處能源效益 A 部及能源效益 B 部的首長級及非首長級人員現時的人數分別為何；及(b)在重組能源效益事務處的架構及開設擬議總屋宇裝備工程師職位後，能源效益 A 部、能源效益 B 部及擬設立的能源效益 C 部預計各有多少名人員。

政府當局

15. 機電工程署助理署長/電力及能源效益回應時表示，能源效益 A 部及能源效益 B 部約有 120 名人員。在重組能源效益事務處的架構後，能源效益 A 部及能源效益 B 部轄下的一些分部或會互換，以達致更有效的協調。能源效益 A 部及能源效益 B 部的人員亦可能被調派到能源效益 C 部。他承諾在會議後提供進一步資料。

16. 主席提述政府當局文件附件 6 第 5 及 6 段所載能源效益 A 部總工程師的職務和職責(即公布香港能源最終用途數據、監察政府設施的能源消耗量、進行能源審核、協助制訂節能目標，以及推行節能項目)，他要求政府當局提供統計數字(例如能源效益事務處自成立以來的總人手開支，以及本港的能源強度及碳強度在過去數年的減幅及因而節省的成本)，以證明能源效益事務處是否值得設立。

17. 機電署署長回應時表示，政府當局每隔數年便檢討一次政府建築物減少能源消耗的目標。政府當局為政府建築物設立了 3 輪減少能源消耗的目標：在相若的運作環境下，以 2002-2003 年度為基年，於 2003 年至

2007 年間減少能源消耗 6%；以 2007-2008 年度為基年，於 2009 年至 2014 年間再減少 5%；以及以 2013-2014 年度為基年，於 2015 年至 2020 年間再進一步減少 5%。實際節能幅度分別為 7%(至 2006-2007 年度)、9.2%(至 2013-2014 年度)及 5%(至 2018-2019 年度)。在過去 17 年，本港的能源消耗總共減少超過 20%，顯示香港在節能方面走在世界前沿。展望將來，當局會為政府建築物及基建設施定下進一步減少 6%用電量的新"綠色能源目標"。

政府當局

18. 機電署署長補充，除政府建築物外，政府當局亦不遺餘力推動全社會參與推廣節能做法，以期達至能源強度在 2025 年或之前減少 40%的目標(以 2005 年為基年)。截至 2017 年，能源強度已減少超過 31%。至於碳強度，政府當局已設定目標，在 2030 年或之前將碳強度由 2005 年的水平降低 65%至 70%。機電署署長承諾在會議後提供相關補充資料。

在新發展區推行區域供冷系統項目

19. 盧偉國議員觀察到，世界其他地方已廣泛採用區域供冷系統，用戶可享有的好處包括當區的市區熱島效應得以緩減，並可節省空間以裝設其他供冷系統。除環境方面的好處外，採用區域供冷系統亦有助加強環保教育及宣傳。他察悉，啟德發展區一所使用區域供冷服務的學校，其管理人員表示對區域供冷系統的節能表現感到滿意。

20. 據政府當局表示，啟德發展區的區域供冷系統全面投入使用後，與傳統氣冷式空調系統相比，每年最多可節省約 35%的用電量。盧偉國議員詢問，上述節能目標達到了多少，以及政府當局有否設定清晰的政策目標，以便相關政策局/部門研究在其他新發展區推行區域供冷系統項目的可行性。

21. 機電署署長表示，啟德發展區的區域供冷系統自 2013 年投入運作以來，總共已節省約 1 900 萬度電，節能表現理想。鑒於第一個區域供冷系統在啟德發展區成功推行，政府當局正研究在其他新發展區提供區域供冷系統，考慮的因素包括長遠經濟效益及個別新發展區的規劃。

政府當局

22. 應主席要求，機電署署長承諾提供資料，說明區域供冷系統的每年運作及維修保養費用預算，以及適用於該等預算費用的調整因數(如有的話)。

23. 謝偉銓議員詢問區域供冷系統的成本回收期與其使用年期之間的關聯。機電署署長解釋，如妥善保養及維修，區域供冷系統可使用超過 30 年。至於大型空調設備等機電設施，應在使用 20 年至 30 年後進行更換工程，以確保設施符合最新的能源效益規定，並達至最佳經濟效益。

其他事項

24. 就《行政長官 2019 年施政報告》公布的"綠色能源目標"，謝偉銓議員詢問，截至 2019 年，政府建築物的能源消耗減少了多少，以及未來 5 年進一步減少能源消耗的目標為何。

25. 機電署署長表示，政府當局已制訂目標，要求政府建築物在 2015-2016 年度至 2019-2020 年度間減少 5% 用電量。至 2018-2019 年度，上述目標已大致達成，預期到 2019-2020 年度，實際節省的能源會超越目標水平。展望未來 5 年，政府當局已定下 6% 的"綠色能源目標"，不單涵蓋政府建築物，還有所有政府基建設施，包括橋樑、道路、供水設施及污水收集系統等。除節省電力外，"綠色能源目標"亦要求減少其他能源(如煤氣及石油氣)的消耗。

26. 謝偉銓議員進一步詢問，政府當局計劃為大約 260 幢主要政府建築物進行為期 3 年的能源暨碳排放審核計劃的詳情為何。他促請政府當局為私人樓宇提升建築物能源效益提供協助。

27. 機電署署長表示，能源暨碳排放審核的作用包括協助相關政府建築物的管理人員評估升降機、自動梯及照明系統等設施在能源效益方面的表現。署方會透過審核工作給予建議，讓他們可作出明智的選擇。

28. 機電署署長進一步表示，香港現有超過 4 萬幢私人樓宇。根據《建築物能源效益條例》，商業建築物及綜合用途建築物的商業部分的業主須每 10 年進行能源審核，以檢視中央屋宇裝備設備及系統的表現，以發

掘及推行能源管理措施。政府當局會繼續推動在現有建築物進行重新校驗，並推動新建樓宇的業主採用節能裝置。

結論

29. 主席總結時表示，委員對政府當局將開設總屋宇裝備工程師職位的建議提交人事編制小組委員會並無異議。胡志偉議員重申，他同意需要增加人手，以加強規劃及推行與區域供冷系統相關的事宜，但認為該擬議總屋宇裝備工程師職位以有時限職位開設更為恰當。他要求政府當局考慮他的意見，並考慮修訂有關建議，才提交人事編制小組委員會。

V. 改善空氣質素的進一步措施(第二部分)

(立法會 CB(1)336/19-20(04)號文件 —— 政府當局就"改善環境和空氣質素的一系列措施"提供的文件

立法會 CB(1)357/19-20(01)號文件 —— 香港汽車及交通關注組提交的意見書(只備中文本))

相關文件

(立法會 CB(1)233/19-20(06)號文件 —— 立法會秘書處就"改善空氣質素的措施"擬備的背景資料簡介)

政府當局的簡介

30. 環境局副局長借助電腦投影片，向事務委員會簡介下述改善空氣質素的擬議措施：(a)推行鼓勵與管制並行計劃，淘汰歐盟 IV 期柴油商業車輛("擬議歐盟 IV 期計劃")；(b)電動渡輪先導試驗計劃；(c)電動公共小巴先導試驗計劃；及(d)擴展綠色運輸試驗基金的資助範圍，並更名為新能源運輸基金。他亦向委員簡介成立低碳綠色科研基金，以進一步推動減碳及其他綠色科技的研究及發展("研發")的建議。

(會後補註:電腦投影片簡介資料於 2020 年 1 月 23 日隨立法會 CB(1)367/19-20(01)號文件送交委員。)

討論

進一步減少公共交通的排放的路線圖

31. 主席認為，政府當局應就電動公共小巴及電動渡輪先導試驗計劃設定表現目標，以確保審慎運用公共資源。他詢問，在透過使用綠色運輸科技進一步減少公共交通的空氣污染物排放方面，政府當局有否制訂路線圖及相關目標。他尤其關注到，香港在使用電動巴士方面遠落後於深圳。

32. 環境局副局長回應稱，政府當局改善空氣質素的整體策略，體現於定期就空氣質素指標進行的檢討，以及推行措施以期達到該等指標。概括而言，這些措施可分為兩類，即可望在現行空氣質素指標檢討周期的評估年份或之前(目前的周期以 2025 年為評估年份)見到成效的可行措施，以及實驗性質的措施。擬議歐盟 IV 期計劃便是一項可行措施，因此可就計劃設定具體目標。另一方面，由於電動公共小巴及電動渡輪在其他地方並不常見，因此應先作試驗。倘若先導試驗計劃證實香港廣泛採用電動公共小巴及電動渡輪屬可行之舉，政府當局日後會推行其他措施加以發展，而這些措施預計帶來的減排效果，亦會在相關空氣質素指標檢討工作中加以考慮。

33. 至於在本地使用電動巴士方面，環境局副局長表示，經試驗計劃測試的單層巴士型號，證實未能完全配合傳統柴油專營巴士的運作需要。深圳能成功把公交巴士全面電動化，其中一個主要因素是市內各處設置了超過 200 座充電車庫，而每個充電車庫一般面積相等於半個足球場。基於土地限制，香港不能效法此方式。此外，由於香港的地形及運作情況較獨特，包括多山的地形及必須經常停車及起動的運作模式，以致接受測試的型號續航力下降。隨着單層電動巴士技術趨向成熟，日後應可物色到適合本地運作模式的型號。至於雙層電動巴士，政府當局認為有需要直接尋求電動巴士製造商開發特製型號。就此，政府當局正在與專營巴士公司合

作，與巴士製造商研究該等巴士所需的技術規格。

淘汰歐盟 IV 期柴油商業車輛

34. 邵家輝議員表示，他支持擬議歐盟 IV 期計劃的整體方向，相關業界組織亦同意該計劃的擬議實施細節。他籲請政府當局確保淘汰歐盟 IV 期以前柴油商業車輛的現行鼓勵與管制並行計劃("歐盟 IV 期以前計劃")與擬議歐盟 IV 期計劃無縫銜接，以盡量減輕歐盟 IV 期以前計劃屆滿對汽車業造成的影響。

35. 易志明議員指出，自從《行政長官 2018 年施政報告》中宣布擬推出擬議歐盟 IV 期計劃後，很多歐盟 IV 期柴油商業車輛的車主，決定推遲換車，直至計劃實施，以免錯過獲發特惠資助金的機會。此情況導致柴油商業車輛市場及車身裝嵌業生意下滑。為加快實施計劃，他建議當局把所需撥款，透過即將提出的《2020 年撥款條例草案》提交立法會核准。此外，鑒於相關業界認為歐盟 IV 期重型吊機車的擬議特惠資助金額不足，他建議政府當局檢討資助金額水平。

36. 環境局副局長察悉上述建議並表示，環境局/環境保護署("環保署")會研究應否調整歐盟 IV 期重型吊機車的擬議特惠資助金水平。

37. 易志明議員、盧偉國議員及邵家輝議員指出，部分購買作私人用途的柴油四輪驅動車輛("四驅車")，由於不符合當時柴油私家車的排放標準，因而登記為柴油輕型貨車，即柴油商業車輛的其中一個類別。部分柴油四驅車車主關注到，倘若實施擬議歐盟 IV 期計劃，預料在計劃訂明的車輛淘汰限期屆滿後，他們的柴油車輛便會因為不符合適用的柴油輕型貨車排放標準而不能續領牌照。為使部分受影響的柴油四驅車可保留作休閒用途(尤其是國際間視為珍品的已停產型號)，易議員建議而盧議員亦贊同，政府當局應考慮更新老爺車的規管制度，例如推行下述措施：(a)調整申請行駛許可證的車齡準則、排放規定豁免事宜等，使相關規定與現行柴油商業車輛的使用期限看齊；及(b)放寬適用於老爺車的運作條件。邵議員建議，政府當局應容許受影響的柴油四驅車登記為特別用途車輛，讓這些車輛豁免遵守相關的排放規定及不受擬議歐盟 IV 期計劃約束。

38. 環境局副局長回應稱，歐盟 IV 期計劃的目的是逐步停用歐盟 IV 期柴油商業車輛。這些車輛的空氣污染物排放，比歐盟 VI 期柴油商業車輛高出很多。政府當局了解，部分把其經典的歐盟 IV 期四驅車登記為柴油商業車輛的車主，希望在計劃實施後保留車輛。環境局/環保署會聯同運輸署和其他相關政策局/部門，研究此事可否在現有規管制度下處理，抑或有必要修訂法例。儘管如此，容許這些車輛繼續作日常用途並不恰當，因為這會對遵守規定的車主不公平。

39. 環境局副局長回應主席的查詢時表示，現時約有 700 輛柴油四驅車登記為歐盟 IV 期柴油輕型貨車。

綠色運輸試驗基金/新能源運輸基金

40. 許智峯議員歡迎改善綠色運輸試驗基金的建議。鑒於該基金自 2011 年成立以來，只批出 183 個試驗項目，他認為早該推出這些改善措施。他察悉，根據現時提出的建議，在新能源運輸基金"試驗申請"的部分(即綠色運輸試驗基金的原有資助範圍)下，每宗申請的資助上限將由現時的 900 萬元增加至 1,000 萬元，但建議並未提到每類交通工具申請數目和試驗產品數量的上限有否調整。他建議，當局應提高這些上限(尤其是適用於電動的士試驗的上限)，以鼓勵業界使用新能源運輸基金。

41. 環境保護署助理署長(空氣質素政策)("助理署長(空氣質素政策)")表示，"試驗申請"部分將資助尚未證實適合在香港大規模採用的創新運輸技術的試驗。政府當局認為，維持每類交通工具申請數目和試驗產品數量的上限是適當做法，因為設定上限有助分散風險，並可鼓勵申請人擴大試驗範圍，試驗不同的車輛型號或技術。

42. 盧偉國議員察悉，政府當局建議在新能源運輸基金下新增"應用申請"部分，用以資助成功申請者直接購買經基金試驗證明技術相對成熟並適用於本地用途的產品。他要求當局詳細說明這項建議的理據，並提供經綠色運輸試驗基金資助並已證明適合本地使用的技術的例子。

43. 環境局副局長回應稱，現時尚未有技術或產品獲確認適合納入新能源運輸基金的擬議"應用申請"部分。不過，隨着電動車技術持續進步，在可見將來，電動小巴及電動輕型貨車很可能會適合某些運輸服務供應商使用。政府當局因而認為，現時是新增"應用申請"部分的適當時機，以便日後當一些技術或產品發展成熟時，可以更有效率地向業界推廣。

電動公共小巴先導試驗計劃

44. 易志明議員認為，香港採用電動公共小巴的時機已經成熟。他促請政府當局盡快推行電動公共小巴先導試驗計劃。

45. 梁繼昌議員要求政府當局就下述事項提供資料：(a)現時電動公共小巴的供應情況；(b)過去主要受制於哪些因素以致未能採用電動公共小巴，以及政府當局日後將如何克服這些挑戰；及(c)將採用甚麼準則評估在先導試驗計劃下試驗的電動公共小巴的表現，以及若然先導試驗計劃效果理想，以電動公共小巴大規模取代傳統公共小巴的時間表為何。

46. 環境局副局長及助理署長(空氣質素政策)回應稱：

- (a) 香港尚未採用電動公共小巴的主要原因是本地市場上沒有合適的型號。內地和歐洲有幾家電動小巴製造商，但已開發的型號在充滿電後續航力少於 200 公里，低於香港公共小巴一般超過 300 公里的每天行車里數。此外，該等型號只可作標準充電(慣稱為"慢速充電")，但大部分公共小巴沒有專用泊車位以供通宵充電。換言之，只有可快速充電的型號，才能應付公共小巴的運作模式；
- (b) 為解決上述問題，環保署已聘請香港生產力促進局進行研究，以制訂電動公共小巴及其快速充電設施的技術規格和要求。在完成研究後，政府當局會邀請製造商按所建議的技術規格開發電動公共小巴及其

充電設施，並進行試驗。預期有關試驗可以為大規模採用電動公共小巴所需的充電設施的選址及規格提供指引；

- (c) 政府當局致力盡早試驗電動公共小巴。由於開發及製造電動公共小巴需時，預計第一個試驗項目可於 2023 年開始；及
- (d) 據悉，一家本地電動公共小巴製造商正開發可快速充電的電動公共小巴。政府當局會與該製造商及其他車輛製造商商討可否加快在市場推出符合相關技術規格的電動公共小巴，好讓第一個試驗項目可更早開始。

47. 盧偉國議員表示，公共小巴營辦商普遍有興趣試驗電動公共小巴，但過往因為難在公共小巴總站或其他公眾地方裝設充電設施而卻步。他認為，相關政府部門應合力拆牆鬆綁，方便裝設電動公共小巴充電設施。梁繼昌議員表達類似的意見，並詢問與電動公共小巴快速充電有關的供電設備的技術是否已經成熟。

48. 助理署長(空氣質素政策)表示，全球各地都有公司提供類似的充電設施。政府當局已在觀塘市中心重建項目預留 3 個泊車位，用以設置電動公共小巴快速充電設施，並會為快速充電提供足夠電力。

電動渡輪先導試驗計劃

49. 易志明議員轉述業界的建議，指在先導試驗計劃下試驗的電動渡輪，其設計及規格應盡可能標準化，以便在有需要時更輕易重新調配該等電動渡輪。他籲請政府當局繼續與渡輪營辦商討論上述事項，以確保審慎運用公共資源。

50. 環境局副局長回應稱，政府當局會與相關渡輪營辦商保持密切溝通，以確保在先導試驗計劃下試驗的電動渡輪在設計及規格上能配合運作需要。

電動的士

51. 易志明議員及盧偉國議員表示，電動的士的技術已頗為成熟，部分的士業內人士有興趣試驗電動的士。香港能否成功重新引入電動的士，將取決於本地有沒有能配合的士業界運作需要的充電設施。盧議員要求政府當局提供資料，說明會如何促進有關充電設施的設置。

52. 環境局副局長表示，之前在綠色運輸試驗基金下試驗的電動的士，每天所需充電時間未能應付本地的士的運作模式。由於電動車快速充電技術已發展得較為成熟，政府當局認同，香港進一步試驗電動的士在技術上或許可行。政府當局亦正與的士業界商討相關事宜。若能制訂可行方案試驗電動的士，政府當局會向立法會匯報。

低碳綠色科研基金

53. 主席詢問，成立擬議低碳綠色科研基金預計需要申請多少撥款；以及鑒於低碳綠色科研基金的資助範圍或與其他基金(例如創新及科技基金)有所重疊，政府當局會如何避免資源重疊。就上述事宜，他建議政府當局向委員概述所有現正運作，並用以支援綠色科技研發活動的基金，以及該等基金的定位有何分別。

54. 環境局副局長及環境保護署副署長(1)回應稱，政府當局正就低碳綠色科研基金的推行細節諮詢持份者，而基金的規模則會因應各界的意見在稍後時間決定。環境局/環保署在擬訂成立低碳綠色科研基金的初步建議時，已研究一些現有基金(包括環境及自然保育基金和創新及科技基金)的資助範圍，以及與相關政策局/部門商討。由於該等現有基金的資助範圍較廣，涵蓋多個不同的環境範疇，因此只有部分資金可分配予綠色科技相關研發項目。研發業界希望，支持綠色科技發展和應用的資助可以更對焦。政府當局因此建議設立資助範圍具針對性的低碳綠色科研基金，以填補現有基金的不足。環保署現正擔任一個協調各相關基金(包括環境及自然保育基金和創新及科技基金)的跨部門平台的成員。若然成立低碳綠色科研基金，政府當局會透過跨部門協調，確保資源不會重疊。

VI. 聽取公眾對推廣使用電動車提出的意見

(立法會 CB(1)336/19-20(05)號文件 —— 立法會秘書處就"推廣使用電動車的措施"擬備的最新背景資料簡介)

相關文件

(立法會 CB(1)487/18-19(03)號文件 —— 政府當局就"推廣使用電動車"提供的文件

立法會 CB(1)233/19-20(05)號文件 —— 政府當局就"改善空氣質素的進一步措施(第一部分)"提供的文件)

不出席團體/個別人士提交的意見書

(立法會 CB(1)336/19-20(20)號文件 —— 葉栢麟先生(只備英文本)

立法會 CB(1)336/19-20(21)號文件 —— Fritz CHEN 先生(只備中文本)

立法會 CB(1)336/19-20(22)號文件 —— FUNG L 先生(只備英文本)

立法會 CB(1)336/19-20(24)號文件 —— YN LEE (只備英文本)

立法會 CB(1)336/19-20(25)號文件 —— 香港總商會(只備英文本)

立法會 CB(1)336/19-20(26)號文件 —— Smart Charge (HK) Limited (只備英文本)

立法會 CB(1)336/19-20(27)號文件 —— 電動車政策研究組(只備中文本)

立法會 CB(1)336/19-20(28)號文件 —— 一名市民(只備中文本)

立法會 CB(1)336/ —— 香港美國商會(只備英文
19-20(29)號文件 本)

立法會 CB(1)336/ —— 英之傑香港有限公司(只備
19-20(31)號文件 英文本)

立法會 CB(1)352/ —— 公民黨(只備中文本)
19-20(01)號文件

立法會 CB(1)352/ —— 一名市民(只備中文本))
19-20(02)號文件

(會後補註：於會議席上提交的香港復康聯會和香港社會服務聯會的聯署意見書於 2020 年 1 月 23 日隨立法會 CB(1)369/19-20(02)號文件送交委員。)

團體代表/個別人士陳述意見

55. 應主席邀請，共有 34 名團體代表及個別人士就推廣使用電動車的措施陳述意見及關注。他們的意見及關注摘要載於**附件**。

56. 主席表示，團體代表及個別人士提出的主要事項涵蓋下述範疇：(a)設定淘汰以化石燃料驅動的傳統車輛的目標；(b)改善電動車充電設施及其他配套設施；(c)支援廢電動車電池的循環再造；(d)促進電動車技術的研發，令切合本地需要的相關產品選擇更多元化；及(e)裝設於電動車上確保視障行人安全的人工發聲系統的標準。

政府當局就主要事項的回應

57. 環境局副局長表示，團體代表及個別人士提出的事項及意見十分廣泛。對於當中部分事宜，政府需多加思考才可作出回應。他的即時回應如下：

政策方向

- (a) 推廣使用電動車與控制車輛數目增長之間須取得平衡。就電動私家車而言，政府當局的一貫政策是鼓勵市民盡可能使用

公共交通工具。若然需要購買私家車，則應選擇電動私家車。香港超過 2% 的私家車是電動車，香港的電動私家車滲透率在亞洲主要城市中位居第二；

- (b) 至於香港將來應否禁用以化石燃料驅動的傳統車輛，此事正在長遠減碳策略下予以考慮。可持續發展委員會在 2019 年進行的長遠減碳策略公眾參與活動已收集持份者(包括車輛供應商)就此事提出的意見；

首次登記稅寬減

- (c) 提供電動私家車首次登記稅寬減，有助推動大眾化型號的電動私家車的普及。本地市場現有 10 個品牌供應電動私家車，其中 9 個品牌供應共 18 款在現行寬減安排下可獲全數豁免首次登記稅的型號。每月新登記電動私家車的數目，由 2018 年 3 月(即"一換一"計劃推出後首個月)的 30 輛大增至近月約 420 輛；

電動車充電網絡

- (d) 政府當局已撥款 1 億 2,000 萬元，在未來 3 年在政府停車場增設超過 1 000 個公共電動車充電器。所有新安裝的充電器都會是中速充電器，以便更能配合使用者的需要；
- (e) 為鼓勵私人樓宇安裝電動車充電設施，政府當局容許建於新建私人樓宇地下並為各個泊車位建有電動車充電基礎設施的停車場全數豁免計入總樓面面積；
- (f) 隨着新能源車輛(包括電動車)的技術日趨進步，預期在未來 10 年左右，新能源車輛會成為主流產品。為迎接這轉變，有需要提升部分現有私人住宅樓宇的基礎設施，使其配備可為電動車提供充電裝置的基礎條件，好讓電動車車主日後可在其位

於該等樓宇的泊車位安裝充電器。《行政長官 2019 年施政報告》宣布資助現有私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施的 20 億元先導資助計劃("先導資助計劃")，便是為協助這些升級工作而設。預計先導資助計劃為期約 3 年，涵蓋約 6 萬個私人泊車位；

循環再造及妥善處置廢電動車電池

- (g) 廢電動車電池是受到《廢物處置條例》(第 354 章)規管的化學廢物，政府當局亦已提醒本地電動車供應商，須依照有關規例處理廢電動車電池。鑒於日後新能源車輛廢電池的數量預料會有所增加，政府當局正研究該等電池的循環再造及妥善處置事宜；

綠色運輸試驗基金/新能源運輸基金

- (h) 政府當局會透過新能源運輸基金，繼續推動業界引入及試驗綠色及創新運輸技術。針對部分團體代表/個別人士關注申請綠色運輸試驗基金資助涉及的行政負擔，政府當局會研究可否進一步精簡新能源運輸基金的申請程序；
- (i) 預料有創新運輸技術會變得成熟並適合本地運輸業經營者採用。有見及此，政府當局建議在新能源運輸基金下新增"應用申請"的部分，直接資助經營者購買應用成熟的創新技術的產品，以拉近這些產品與傳統產品之間的價格差距；及

人工發聲系統

- (j) 政府當局會留意國際上新能源車輛人工發聲系統的發展，並會繼續與視障人士代表組織合作，以期制訂切合本地需要的標準。

政府當局 58. 應陳淑莊議員的要求，環境局副局長承諾，在政府當局就團體代表及個別人士提出的事項及意見所作的書面回應內，會加入運輸及房屋局/運輸署就其政策範圍內的事宜提供的資料。

討論

採用新能源車輛的長遠目標

59. 莫乃光議員及葛珮帆議員認為，政府當局的當前要務，是設定淘汰以化石燃料驅動的傳統車輛的目標年份，藉以作為推廣使用新能源車輛政策措施的指引。莫議員及陳淑莊議員關注到，環境局局長曾表示，新能源車輛在香港普及化的步伐，很大程度上取決於海外車輛製造商供應新能源車輛的情況，由此可見，政府當局在此事上態度被動。

60. 葛珮帆議員進一步表示，政府當局推廣使用電動車的政策並不連貫。為加強本地電動車市場的營商信心並提高透明度，她建議政府當局應制訂長遠行動計劃，當中包括就各個範疇(例如電動車首次登記稅寬減、充電設施及電動公共交通)設定的具體目標。

61. 許智峯議員批評政府當局在設定淘汰傳統車輛的目標方面欠缺實質進展，而《香港規劃標準與準則》中提出 2020 年前電動私家車滲透率達到 30%的預測也沒有實現。他詢問，政府當局會否在長遠減碳策略公眾參與活動的報告中，承諾就淘汰傳統車輛設定目標年份。他亦表示，身為電動車及插電式混合動力車輛使用者，他與部分團體代表及個別人士同樣關注到，政府當局未能就市民使用電動車提供足夠支援。

62. 主席表示，"一換一"計劃推出後，新登記電動私家車的數目，相對於全港私家車總數而言，仍屬微不足道。若政府當局會就淘汰傳統車輛設定目標年份(例如定為 2040 年)，當須加倍努力推廣採用電動車。他詢問，當局會如何加強市民的信心，從而大幅擴大電動車的使用。

63. 環境局副局長回應上述意見及問題時表示：

- (a) 當全數豁免電動車首次登記稅(包括電動私家車及電動商用車輛)的措施於 1994 年推出時，本地市場上並無電動車。豁免措施旨在拉近電動車與傳統車輛之間的價格差距，從而鼓勵引入及試用第一代電動車；
- (b) 因觀察到一些電動車技術越來越成熟，政府當局在 2011 年調整總樓面面積豁免機制，鼓勵發展商在新建樓宇的停車場配備可為電動車提供充電裝置的基礎設施，為日後更廣泛採用電動車作好準備；
- (c) 在數年前，當電動私家車仍可獲全數豁免首次登記稅時，新登記電動私家車的數目急增，但這些車輛大部分屬昂貴型號。為促進本地電動車市場更健康發展及控制私家車數目，政府當局其後決定設定電動私家車首次登記稅寬減上限，並推行"一換一"計劃。此後，大眾化型號的電動私家車數目大增，當中大部分具備超過 300 公里的續航力，有些甚至超過 400 公里。有鑒於此，政府當局預期，在現行的首次登記稅寬減安排下，市場會穩定地供應價格相宜的電動私家車；
- (d) 要擴大採用電動私家車，另一重要事項在於提升現有私人停車場的基礎設施，讓停車場具備可為電動車提供充電裝置的基礎條件，日後電動車使用者便可以在個別泊車位安裝充電器。政府當局會考慮就提升停車場基礎設施的工作設定長遠的推行時間表；及
- (e) 政府當局會在長遠減碳策略公眾參與活動的報告中，解釋當局對淘汰傳統車輛的立場。與此同時，政府當局會更新《香港清新空氣藍圖》，並會在 2021 年發表，當中會詳列各項應對空氣污染的措施，包括針對陸路交通的措施。

電動車充電設施

64. 陳淑莊議員察悉，香港房屋委員會("房委會")及香港房屋協會("房協")擁有/管理的停車場中，設有電動車充電設施的泊車位所佔比例非常小，而且大部分充電設施只可供標準充電。她詢問，政府當局會否考慮向房委會及房協提供資助及/或技術協助，以助其增加轄下停車場的電動車充電設施數目，並把現有的充電設施升級為中速充電器。

65. 邵家輝議員轉述汽車業界組織的意見，指充電設施的供應是影響使用電動車與否的其中一項最重要因素。他詢問，當局就私人樓宇安裝電動車充電設施方面有何目標，以及當局有否要求領展房地產投資信託基金("領展")在其停車場增設電動車充電設施。

66. 環境保護署副署長(3)("副署長(3)")回應稱，在籌備先導資助計劃的同時，政府當局一直與房委會、房協及領展(均不在計劃的涵蓋範圍)商討，以期在三者的停車場增設電動車充電設施。這些機構均支持政府當局增設公共充電設施的整體方向。政府當局預期，在現有總樓面面積豁免機制下，加上推出先導資助計劃，在大約 3 至 4 年內，將會有大約 8 萬個私人樓宇泊車位(即約相當於私人樓宇泊車位總數四分之一)具備可為電動車提供充電裝置的基礎條件。

政府當局

67. 應邵家輝議員要求，環境局副局長承諾提供補充資料，說明房委會及房協分別擁有/管理的停車場的泊車位總數，以及已裝設電動車充電設施的泊車位的百分比。

循環再造及妥善處置廢電動車電池

68. 鑒於在未來數年內，預計會有大量電動車電池退役，許智峯議員詢問，政府當局會否研究立法制訂類似現行生產者責任計劃的新規管制度，以促進廢電動車電池的循環再造及妥善處置。主席亦要求政府當局詳細說明，當局現正考慮採取甚麼措施，以加強管理廢電動車電池。

69. 環境局副局長回應稱，由於廢電動車電池已受《廢物處置條例》規管，當局可以透過行政手段推出措施加強管理，以達到推行生產者責任計劃的效果。政府當局正與車輛供應商及其他持份者研究如何快捷有效地推行有關的加強措施。

其他事項

70. 葛珮帆議員查詢環保署內負責電動車相關職務的人手安排。助理署長(空氣質素政策)表示，環保署有數支專責團隊，分別負責電動車政策、支援裝設電動車充電設施、基金行政管理及各項電動公共交通工具試驗計劃的工作。

團體代表/個別人提出的進一步問題

71. 議員與政府當局討論後，主席邀請團體代表及個別人士提出進一步問題。

(下午 6 時 24 分，主席指示會議由指定結束時間延長 10 分鐘。)

72. 民主黨張賢登先生表示，不少電動車的使用者及準用家均難以取得業主立案法團或物業管理公司的同意，在自己的泊車位安裝電動車充電器。即使當局會推行先導資助計劃，但在具備可為電動車提供充電裝置基礎條件的停車場內，最終會安裝多少電動車充電器，仍屬未知之數。鑒於政府車隊中電動車佔很小的百分比，他質疑政府當局推廣使用電動車的決心。此外，他認為首次登記稅寬減設上限之舉，嚴重窒礙電動私家車的廣泛使用。他並詢問，政府當局會否就每年新登記車輛中電動車所佔百分比設定目標。

73. 蔡群豪先生詢問，政府當局有否監察房委會停車場內電動車充電器的使用率。

74. 環境局副局長及副署長(3)重申，自 2018 年 3 月至近來數月，每月新登記電動私家車的數目有大幅增長。觀乎電動車技術持續進步，以及價格更大眾化的電動私家車供應正在增加，政府當局認為，要擴大使用電動私家車，其中一個重點在於擴展電動車充電網絡，包

括提升停車場基礎設施，使其具備可為電動車提供充電裝置的基礎條件。

75. 香港電動車業總商會有限公司陳冠東博士認為，政府當局應制訂推廣使用電動車的全面藍圖，當中應包括擴展電動商用車輛充電網絡的措施。

76. 馬南錦先生表示，一些電動輕型貨車型號已適合部分本地經營者使用。為推動加快採用電動商用車輛，他建議政府當局應向新能源運輸基金增撥資源，提高資助水平，以及增加申請資助的彈性。他詢問，政府當局有否計劃加強支援電動商用車輛裝設中速、快速，甚至超快速充電器，以加強投資者對電動商用車輛市場的信心。

77. 環境局副局長及副署長(3)回應稱，政府當局已展開顧問研究，以探討設立電動車充電站的合適選址，當中包括研究在該等充電站設置電動商用車輛快速充電設施是否可行。該顧問研究和各類型電動商用車輛的測試，可望就如何擴展電動商用車輛充電網絡給予一些啟發。政府當局會更新《香港清新空氣藍圖》，涵蓋多項措施，當中包括在香港推動更廣泛使用電動車的措施。

78. 世界自然基金會香港分會譚芷菁女士轉述生化柴油生產商的關注，指政府當局沒有提供足夠誘因鼓勵使用生化柴油。她詢問，政府當局會否考慮增加政府車隊的生化柴油使用量，以及為購買生化柴油提供補貼。

79. 環境局副局長解釋，從減少空氣污染的角度看，轉用新能源車輛，比起在配備內燃式引擎的車輛使用生化柴油，效果更佳。儘管如此，政府當局認同，由於生化柴油是本地產生的廢油的重要循環再造出路，應鼓勵生產和使用生化柴油。根據政府當局的採購政策，當局鼓勵政府部門在可行範圍內盡量使用生化柴油代替傳統柴油。現時，本港生產的生化柴油只有約 50%是在本地使用，其餘的有部分作出口用途。政府當局正研究有何方法提高本地生化柴油的需求，以期更有效達致以可持續方式運用資源。

VII.其他事項

80. 議事完畢，會議於下午 6 時 31 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 1
2020 年 5 月 20 日

環境事務委員會

2020 年 1 月 22 日(星期三)下午 2 時 30 分
在立法會綜合大樓會議室 1 舉行的會議

議程第 VI 項——聽取公眾對推廣使用電動車提出的意見

團體代表/個別人士的意見及關注摘要

編號	團體名稱/個別人士姓名	意見書/主要意見及關注
1.	格瑞得汽車科技服務有限公司	- 政府當局應盡快公布資助私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施的先導資助計劃("先導資助計劃")的詳情，包括推行時間表、涵蓋的工程範圍及資助水平。 - 政府當局推廣使用電動車的 policy 應保持連貫，並且具前瞻性，以加強商界對本地電動車市場的信心；並應適時向公眾提供相關政策措施的資訊，讓業務經營者可預早作準備。
2.	香港新興科技教育協會	- 建議設定2030年或2035年為目標年份，屆時所有新登記車輛將須為電動車。 - 政府當局應增加政府車隊中電動車的比列，帶頭使用電動車；並考慮更新各類租車服務的規管要求，規定服務提供商須在其車隊中加入一定數目的電動車。 - 當局應致力促進在香港採用電動的士，以及增加香港鐵路有限公司泊車轉乘計劃指定停車場的電動車充電器數目。
3.	Tesla	- 香港的城市環境有利於採用電動車。 - 建議政府當局制訂政策，推動自動駕駛及車載資訊娛樂系統普及化。
4.	蔡群豪先生	香港房屋委員會的停車場的部分月租泊車位雖已安裝電動車充電基礎設施，但有需要的使用者仍須自費安裝個別電動車充電器。然而，這些泊車位由於供不應求，每年須以抽籤方式決定分配先後次序，以致無法保證使用者在一年之後還可

編號	團體名稱/個別人士姓名	意見書/主要意見及關注
		繼續使用其電動車充電器。此分配機制令人不願在該等停車場安裝電動車充電器。
5.	油尖旺區區議員陳嘉朗辦公室	- 政府當局應檢討電動單車等電動可移動工具的規管制度，讓合適的工具可以代替傳統車輛，在公眾地方作短程代步之用。 - 基於土地限制，發展大型電動巴士充電車庫十分困難，故此將所有傳統專營巴士改為電動巴士並不切實可行。
6.	獅子山學會	泊車位不足導致車流量增加，加劇路邊空氣污染。
7.	自由黨	- 現時的電動私家車首次登記稅寬減額上限，打擊購買較高端電動私家車型號的意欲，但對部分駕駛者而言，這些型號比大眾化型號更能切合他們的需要。 - 與電動車數目相比，公共電動車充電器數目的比例小，而且電動車快速充電器供應不足，亦打擊電動車的使用。 - 政府當局應強制規定，新建住宅及商業發展項目均須為所有泊車位安裝電動車充電設施。
8.	香港資訊科技商會	立法會 CB(1)336/19-20(06)號文件(只備英文本) 立法會 CB(1)369/19-20(04)號文件(只備中文本)
9.	黃瑋龍先生	政府當局應加強提供電動車配套設施，尤其是公共電動車充電器。
10.	香港電動車業總商會有限公司	立法會 CB(1)336/19-20(30)號文件(只備中文本)
11.	香港巴士業供應商聯會	立法會 CB(1)336/19-20(08)號文件(只備中文本)
12.	香港城市設計學會公共事務委員會	立法會 CB(1)366/19-20(01)號文件

編號	團體名稱/個別人士姓名	意見書/主要意見及關注
13.	馬南錦先生	立法會 CB(1)352/19-20(03)號文件(只備中文本)
14.	新能源汽車委員會(香港左軚汽車商會成員)	立法會 CB(1)336/19-20(09)號文件(只備中文本)
15.	伍尚仁先生	立法會 CB(1)336/19-20(10)號文件(只備英文本)(只限委員參閱) - 由於電動車是具競爭力的產品，其價格應由市場力量決定，政府當局不應為購買電動車提供稅務誘因。 - 然而，政府當局的要務應該是加強推動電動車配套設施的發展。
16.	香港失明人協進會	立法會 CB(1)336/19-20(14)號文件(只備中文本)
17.	周錦基先生	立法會 CB(1)336/19-20(12)號文件(只備中文本)
18.	民主建港協進聯盟	- 電動車配套設施並不足夠。政府當局應考慮在街上的泊車位安裝公共電動車充電設施，或強制規定新建住宅及商業發展項目均須為所有泊車位安裝電動車充電設施。 - 政府當局應研究有何方法促進廢電動車電池循環再造。 - 應增撥資源把公共交通系統電動化。
19.	健康空氣行動	立法會 CB(1)336/19-20(07)號文件(只備中文本)
20.	電動香港	立法會 CB(1)336/19-20(13)號文件(只備英文本)
21.	葉錦龍先生	- 電動私家車的充電設施並不足夠。政府當局應研究如何更有效鼓勵業主立案法團及地產發展商在現有及新建樓宇安裝電動車充電設施。 - 鑒於在試驗計劃下接受測試的內地製電動巴士表現未如理想，政府當局應考慮贊

編號	團體名稱/個別人士姓名	意見書/主要意見及關注
		助試驗來自海外車輛製造商的電動巴士型號。 政府當局應推動電動車技術的本地研究及發展工作，並促進本地電動車產業的發展。
22.	梁耀彰先生	- 對於政府當局推行先導資助計劃表示歡迎，並認為當局應協助業主立案法團提交資助申請及解決停車場改裝工程中遇到的困難。 - 本身無泊車位，亦不使用電動車的人，不會受惠於先導資助計劃。因此，政府當局應研究有何方法鼓勵這些人支持擬在其住宅大廈/屋苑停車場進行的改裝工程。 - 為了更加有效運用土地資源，政府當局應推動安裝電動車快速充電器。
23.	民主黨	- 政府當局應考慮設定淘汰以化石燃料驅動的傳統私家車的目標，務求到2030年，所有新登記私家車均為電動車或其他新能源車輛。 - 稅務誘因仍然是推廣使用電動車的有效工具。倘若設定了淘汰傳統私家車的目標年份，為電動車提供的稅務誘因可按年減少。
24.	唯港薈	立法會 CB(1)336/19-20(16)號文件(只備英文本)(只限委員參閱) 為鼓勵酒店使用電動巴士或小巴提供穿梭巴士服務，政府當局應精簡申請相關服務牌照的手續，以及增加牌照配額。
25.	思匯政策研究所	立法會 CB(1)336/19-20(18)號文件(只備英文本)
26.	香港合資格環保專業人員學會	立法會 CB(1)336/19-20(23)號文件(只備英文本)

編號	團體名稱/個別人士姓名	意見書/主要意見及關注
27.	畢馬威諮詢(香港)有限公司	立法會 CB(1)336/19-20(19)號文件(只備英文本)(只限委員參閱) 政府當局應：(a)以立法方式，推動發展並採用新的交通方案(包括電動車)；(b)發展能夠推動新交通方案並使之持續運作的基礎設施；(c)建立夥伴關係，拉近私人與公眾利益之間的距離；及(d)集合並分析數據，啟發相關事宜的策略性見解。
28.	香港汽車商會——電動及新能源汽車發展小組委員會	立法會 CB(1)369/19-20(03)號文件(只備中文本)
29.	綠色和平	立法會 CB(1)346/19-20(02)號文件(只備中文本)
30.	舒麥加科技有限公司	立法會 CB(1)346/19-20(03)號文件(只備中文本)
31.	九龍區旅運巴士同業聯會有限公司	- 對於一些非專營巴士營辦商而言，安裝電動巴士充電設施的成本太高，使人卻步。 - 為鼓勵運輸業界試驗電動巴士，政府當局應考慮向電動非專營巴士發出臨時客運營業證。營業證應在有關車輛被拆毀前維持有效。
32.	公共巴士同業聯會有限公司	- 政府當局應考慮將使用電動巴士的要求加入專營巴士的專營條款。 - 鑒於本地市場上電動巴士型號的選擇有限，政府當局應研究有何方法促進引入更多型號。
33.	香港盲人輔導會	立法會 CB(1)369/19-20(01)號文件(只備中文本)
34.	世界自然基金會香港分會	立法會 CB(1)336/19-20(15)號文件

立法會秘書處
議會事務部1
2020年5月20日