

# 立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(1)336/19-20(05)號文件

檔號：CB1/PL/EA

## 環境事務委員會

2020年1月22日舉行的會議

### 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

#### 目的

本文件旨在就政府推廣在香港使用電動車的措施提供最新的背景資料，並概述立法會相關委員會在討論有關事宜時，議員所提出的意見和關注。

#### 背景

2. 汽車尾氣排放是路邊空氣污染的主要源頭。為改善路邊空氣質素，政府一直推廣以沒有尾氣排放及更具能源效益的電動車取代傳統車輛。由於車輛排放的主要空氣污染物(即可吸入懸浮粒子和氮氧化物)有 95%源自商用車輛，因此政府的改善路邊空氣質素措施一直重點針對商用車輛。

#### 電動商用車輛

3. 由於電動商用車的技術尚在發展中，而其價格一般亦較傳統商用車輛為高，因此政府現時集中透過下列措施推廣電動商用車：

- (a) 自 1994 年至 2021 年 3 月 31 日期間，電動商用車的首次登記稅一直獲得豁免，以鼓勵車主購買電動商用車及推動其發展；<sup>1</sup>
- (b) 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可於買車首年從利得稅中全數扣除；
- (c) 2011 年 3 月成立 3 億元的"綠色運輸試驗基金"("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。<sup>2</sup> 政府正檢視試驗基金現時的資助範圍。正如 2019 年施政報告宣布，政府亦正籌備推行電動公共小型巴士試驗計劃<sup>3</sup>；及
- (d) 撥款 1 億 8,000 萬元，全數資助專營巴士公司("巴士公司")購置 36 輛單層電動巴士(包括 28 輛電池電動巴士和 8 輛超級電容巴士和相關充電設施)，在多條路線試驗行駛。目前，26 輛電池電動巴士及 7 輛超級電容巴士已開展為期兩年的試驗。其餘的電動巴士則預計於 2020 年陸續投入服務。

---

<sup>1</sup> 傳統車輛的首次登記稅是按應課稅價值乘以相應的稅率計算。不同車輛類別的稅率如下：

- 私家車的首次登記稅稅率為：應課稅價值最初的 15 萬元為 40%，其次的 15 萬元為 75%，其次的 20 萬元為 100%，餘額為 115%。
- 商用車(許可車輛總重不超過 1.9 公噸的客貨車除外)的首次登記稅稅率按車輛類別為應課稅價值的 3.7% 至 17%，以及電單車及機動三輪車為 35%。
- 許可車輛總重不超過 1.9 公噸的客貨車的首次登記稅稅率為：應課稅價值最初的 15 萬元為 35%，其次的 15 萬元為 65%，餘額為 85%。

<sup>2</sup> 截至 2019 年 11 月底，試驗基金共批出 163 個試驗項目(已獲批但其後撤回申請的項目不包括在內)，包括 99 個電動車項目、56 個混合動力車項目，以及 8 個適用於巴士及渡輪的項目，涉及的資助金額共約 1 億 4,600 萬元。

<sup>3</sup> 政府當局表示，與其他電動商用車相比，電動輕型貨車較有普及空間，適合一些每日行車里數及載重量較低的使用者，因這些車輛可在非運作期間補充電量，但電動輕型貨車未必適合需要較高行車里數及載重量的運輸行業使用。

## 電動私家車

4. 在電動私家車方面，政府一貫的政策是鼓勵市民盡量使用公共交通工具，如有需要購買私家車，則鼓勵他們選擇電動車。政府的主要支援措施包括提供稅務及車輛牌照年費優惠等經濟誘因，以及推動發展及改善電動私家車充電網絡。全港電動車輛的數目已由 2010 年的 184 輛增加至 2019 年 8 月底的 12 299 輛(包括特別用途車輛及政府車輛)。

### *經濟誘因*

5. 電動私家車首次登記稅自 1994 年至 2017 年 3 月 31 日獲全數豁免。政府經考慮多項因素(包括電動私家車的駕駛性能已較能滿足一般駕駛人士的需要、本地市場上已出現更多和更大眾化的電動私家車型號，以及政府一貫以公共交通為本的交通政策等)，由 2017 年 4 月 1 日起至 2018 年 3 月 31 日，將電動私家車首次登記稅的寬免額上限設定為 97,500 元。其後，當局在 2018-2019 年度財政預算案中宣布，上述寬免安排將延長 3 年至 2021 年 3 月 31 日。

6. 2018 年 2 月，政府推出"一換一"計劃，如私家車車主安排拆毀及取消其擁有的符合條件的舊私家車(配備內燃引擎的私家車或電動私家車)的登記，而之後首次登記一輛新電動私家車，可獲較高的首次登記稅寬免額，上限為 25 萬元。<sup>4</sup>

7. 根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374E 章)，電動私家車可享有較低的車輛牌照年費。<sup>5</sup> 電動私家車每年的車輛牌照費為 600 至 1,100 元，遠低於傳統私家車的每年 3,815 元(引擎汽缸容量不超過 1 500 立方厘米的汽油私家車)至 12,675 元(引擎汽缸容量超過 4 500 立方厘米的柴油私家車)。

---

<sup>4</sup> 根據2019年1月28日公布的"一換一"計劃經修訂參加條件，舊私家車必須已在香港首次登記最少6年；緊接在舊私家車取消登記前，車主亦必須是舊私家車的登記車主連續18個月或以上；而緊接在舊私家車取消登記前的12個月期間內，該舊私家車亦須有最少10個月(即304天或以上，連續或不連續皆可)領有有效車輛牌照。經修訂參加條件的詳情的超連結載於附錄III。

<sup>5</sup> 電動私家車的車輛牌照年費是按車輛的淨重收費，首公噸為440元，每多250公斤為95元，不足250公斤亦作250公斤計算。傳統私家車的車輛牌照年費是按引擎汽缸容量收費，費用為3,815元(引擎汽缸容量不超過1 500立方厘米的汽油私家車)至12,675元(引擎汽缸容量超過4 500立方厘米的柴油私家車)。

## 推動發展及改善充電網絡

8. 關於電動私家車的充電安排，政府的政策方向是電動私家車車主應利用在其居所、辦公地方或其他適當場所設置的充電設施(包括電動私家車供應商提供的充電設施)，為其電動私家車作日常充電。在香港，公共充電設施只屬輔助性質，以便電動車在行程中有需要時補充電力，它們並非亦不能替代日常充電的設施。

9. 為促進私人樓宇安裝充電設施，政府於 2011 年 4 月已透過收緊新樓宇的私人停車場的總樓面面積的寬免，鼓勵發展商在新建樓宇的私人停車場配備可為電動車提供充電裝置的基礎設施(包括充足的電力供應、為所有泊位預設電纜及管道等)。2011 年，《香港規劃標準與準則》作出修訂，建議新建樓宇內 30% 的私家車泊位應提供電動私家車充電設施。

10. 至於現有私人樓宇，鑒於在這些建築物的停車場內安裝充電設施有一定限制，環境保護署("環保署")於 2011 年設立了一支專責隊伍和服務熱線，在有需要時提供資訊及技術支援。此外，環保署呼籲業主立案法團配合電動車使用者安裝充電設施的要求，並與物業管理業界分享成功例子。兩間電力公司亦為電動車車主提供技術意見及為其居所的車位提供接駁電源的服務。近年亦有數間私人公司向電動車車主、屋苑或商業機構提供一條龍的充電服務，包括為車主在其車位安裝充電設施，以及在其他特定地點提供充電服務。

11. 環保署網頁現時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。政府停車場的公共充電器現正安裝儀器，試驗把有關公共充電器的使用的即時電子資訊，發送至政府電子平台供市民查閱。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可供使用的充電器的即時資訊及預留充電器的服務。

12. 在 2019-2020 年度財政預算案中，政府撥款 1 億 2,000 萬元，在未來 3 年擴大政府停車場的電動車公共充電網絡。到 2022 年，政府停車場的公共充電器數目預計會增至約 1 800 個。正如 2019 年施政報告宣布，政府亦正籌備推出一個 20 億元先導資助計劃，資助現有私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施。

## 申訴專員主動調查

13. 有意見批評電動車公共充電器的供應追不上電動私家車數目近年的增長。由於此情況可能會窒礙在本港更廣泛使用電動車，申訴專員於 2017 年 9 月展開一項主動調查，深入探討政府為配套設施所作的規劃及安排是否配合其推廣使用電動車的 policy。相關調查結果的報告於 2019 年 10 月公布。申訴專員指出環境局及環保署就電動私家車配套設施的規劃和安排有 7 個方面的不足，並提出 15 項改善建議，相關內容載於該報告的摘要(附錄 I)。<sup>6</sup>

## 議員提出的主要意見及關注

14. 環境事務委員會("事務委員會")近年在多次會議上討論關於推廣電動車的事宜。事務委員會討論政府的改善路邊空氣質素措施時，亦曾提及相關事項。議員在這些會議上提出的主要意見及關注綜述於下文各段。

### 提供經濟誘因吸引私家車車主轉用電動車

15. 部分議員批評政府當局沒有就推廣更廣泛採用電動車訂立任何目標及長遠規劃，並認為現時為吸引私家車車主轉用電動車提供的經濟誘因仍不足夠。他們呼籲政府當局恢復全數豁免電動私家車首次登記稅，並提供更多種類的經濟誘因吸引私家車車主轉用電動車，例如向更換電動車的燃油車車主提供特惠資助，以及讓電動車輛享有較低的泊車費和隧道費。另有議員認為，應淘汰以化石燃料驅動的傳統私家車。事務委員會在 2019 年 1 月 28 日的會議上通過一項議案，促請政府採取多項措施，包括參考其他地方推廣使用電動車輛的策略，以及制訂淘汰汽油車的時間表及電動車普及率的目標。

16. 政府當局表示，其長遠目標是推廣普遍採用新能源車輛，以期改善路邊空氣質素。然而，政府當局並無就電動車輛及混合動力車輛佔本地車輛數目的比例訂立任何目標。就電動私家車方面，政府一貫的政策是鼓勵市民盡量使用公共交通工具，如有需要購買私家車，則鼓勵他們選擇電動車。主要的支援措施包括提供稅務及車輛牌照年費優惠等經濟誘因，以及推動發展及改善電動私家車的充電網絡。考慮到電動車的技術發

---

<sup>6</sup> 報告全文的超連結載於附錄 III。

展、市場情況、道路交通狀況和持份者的意見等因素後，政府當局認為需要取得平衡，在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的同時，亦鼓勵車主在購買私家車時選擇電動車。故此，政府除了繼續為電動私家車提供上限為 97,500 元的首次登記稅寬減外，亦在同期推出"一換一"計劃，容許合資格的現有車主購買新電動私家車並銷毀其合條件的舊私家車，可獲較高的首次登記稅寬免額，上限為 25 萬元。政府當局相信這個安排已提供合適的經濟誘因，鼓勵合資格的現有私家車車主在換車時購買電動私家車。<sup>7</sup> 政府當局會在現時的電動車首次登記稅安排於 2021 年屆滿前，檢討有關安排，而現階段並無計劃改變既定安排。

### 發展充電設施

17. 議員普遍支持政府當局籌劃推出先導計劃，資助為現有私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施。他們促請政府當局進一步促進在私人處所裝設電動車充電設施，以及從速擴大電動車的公共充電網絡，並就推行這些措施設定目標及時間表。

18. 政府當局回應時表示，當局的政策方向是電動私家車車主應利用在其居所、辦公地方或其他適當場所設置的充電設施(包括電動私家車供應商提供的充電設施)，為其電動私家車作日常充電。因此，政府當局在規劃電動車充電設施的發展時，首要考慮是利便和鼓勵在私人處所裝設充電設施。鑒於電動車輛使用情況快速改變，政府當局正檢討各項推廣使用電動車的政策和措施。除推出先導計劃，資助現有私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施外，2019-2020 年度財政預算案已預留款項，用以在政府停車場安裝額外 1 200 個中速充電器，供公眾使用。

### 運輸業界採用電動車

#### *綠色運輸試驗基金的成效*

19. 議員對領牌電動商用車輛的數目增長緩慢表示失望，並質疑試驗基金在推動運輸業界使用電動車方面的成效。

---

<sup>7</sup> 據政府當局表示，截至2019年1月，在香港銷售電動私家車的8個汽車品牌中，7個有供應在"一換一"計劃之下可獲全數豁免首次登記稅的型號。

20. 政府當局表示，電動車的商業應用仍受不同因素限制，包括電動車電池充電時間長、能量密度低、沉重和成本高，以及市場上電動商用車輛型號的選擇有限。由於輕型貨車一般不會 24 小時運作，每天行車里數可能較少，載重量亦可能較低，政府當局推廣試驗基金時以電動輕型貨車為重點目標。關於更換傳統車輛，政府當局表示，一如許多其他地方的做法，現時的優先工作是更換造成最嚴重污染的柴油車輛。政府當局會繼續研究其他措施，鼓勵車主以電動私家車取代傳統私家車。

### *電動巴士試驗計劃*

21. 議員關注到，雖然電動巴士試驗計劃自 2015 年年底推行至今已有數年，但本港在推動使用電動巴士方面卻沒有進展，對比之下，深圳等鄰近城市已更廣泛使用電動商用車輛(例如電動巴士及的士)。他們促請政府當局就推動更廣泛使用電動巴士設定目標及時間表。部分議員察悉，電池電動巴士的初步試驗結果顯示，已投入服務的電池電動巴士面對續航力不足的問題，即平均續航力只達 190 公里，與製造商聲稱的 250 公里相差甚遠。他們質疑，製造商有否就參與試驗的電動巴士的性能提供虛假說明。

22. 政府當局解釋，初步試驗結果顯示，在本港多山地形的路況及空調需求較高的運作模式下，電動巴士每公里的耗電量較其他地方為高，而在炎熱潮濕的夏季時情況更為嚴重。環保署會繼續與巴士公司及製造商合作，研究提升電池效能的可能性，並尋找運作條件合適的路線以應對有限的續航力。政府當局亦指出，關於超級電容巴士，首批兩輛巴士投入服務至今表現令人滿意，惟在夏天溫度高時超級電容器的運作會出現不穩定的情況。有關的巴士公司正就超級電容巴士的表現與巴士供應商保持緊密聯繫，以確保巴士安全運作。

### 電動車電池的回收重用

23. 因應已登記的電動車將相繼更換電池，議員要求政府當局盡快制訂電動車電池的回收重用政策，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。

24. 政府當局表示，本港現時大部分電動車的車齡仍較低，現階段電動車退役電池的數量不多。當局預計未來電動車的數目會繼續增長及獲更廣泛採用，因此，環保署除按《廢物處置條例》(第 354 章)規管廢電池的處置外，亦有就推動妥善收集和處理電動車廢舊電池的事宜及長遠安排與電動車供應商進行商

討。政府當局表示，不同電動車供應商也有為其品牌推出的電動車的電池提供回收安排。

## 立法會議案及質詢

25. 在 2018 年 4 月 11 日的會議上，立法會通過"推動電動車普及化"的議案，議案提出 13 項建議。議案措辭載於**附錄 II**，政府當局提供的進度報告的超連結載於**附錄 III**。

26. 在第六屆立法會，易志明議員、許智峯議員、陳克勤議員、梁繼昌議員、莫乃光議員、陳淑莊議員及譚文豪議員曾就有關政府當局推廣使用電動車的措施提出質詢。該等質詢及政府當局答覆的超連結載於**附錄 III**。

## 最新發展

27. 事務委員會將於 2020 年 1 月 22 日的會議上，聽取公眾對推廣使用電動車提出的意見。

## 相關文件

28. 相關文件一覽表載於**附錄 III**。

立法會秘書處

議會事務部 1

2020 年 1 月 16 日



## 政府對電動私家車配套設施的規劃及安排 主動調查報告摘要

### 引言

為鼓勵市民使用電動車以減低路邊空氣污染，政府於 1994 年 4 月開始寬免或寬減電動車的首次登記稅。數年間，電動私家車的數目增長迅速。然而，公共充電設施的數目卻遠遠追不上電動私家車的增幅。

2. 政府應否推廣以電動車取代傳統燃油車輛並非是次調查的焦點。然而，本署認為，政府的政策必須清晰明確，配合切實可行的措施(包括配套設施的規劃、裝置和發展)，和具體的目標才能促使各持份者(例如兩間電力公司、汽車業界、車主和停車場的業主)更願意作出相應的配合和支持。

### 調查所得

3. 本署的調查發現，環境局及環境保護署("環保署")就電動私家車配套設施的規劃和安排有以下七個方面的不足。

#### (一) **未有清晰地向公眾說明電動車政策的轉變**

4. 政府早於 90 年代開始推廣使用電動車，而且在政策文件中亦明確支持有關政策的推行，可惜的是，政府其後的政策方向和措施有所改變，但未有向市民清楚解釋背後的原因和理據，令人無法確知政府在推動電動車方面的取態。

5. 自 2016 年，政府表示政策焦點是推動公共交通使用電動車輛，再沒有提及推廣使用電動私家車。2017 年，政府減低電動私家車首次登記稅的寬減額。與此同時，政府公眾停車場的充電設施數目未有明顯增長。此外，環境局在解釋《香港規劃標準與準則》中的"政府的較長遠目標是在 2020 年，有 30% 私家車屬電動車輛或混合動力車輛"時，表示有關數字為假設情況而非政府的建議指標，將原來的"目標"變成是"願景"。種種變更難免令市民認為政府在推廣使用電動私家車方面已不如以往般積極。

6. 本署認為，在香港推動使用電動車是一項長遠政策，需要清晰而長遠的規劃。因此，政府必須向公眾清楚說明其政策方向及具體目標，以及制定相關措施(包括配套設施的規劃及安排)的原因和理據，並積極帶頭參與。倘若政府認為有需要調節政策及更改措施，亦應主動向市民清楚解釋原因，說明受影響人士可如何應對該些轉變。

## **(二) 充電設施數目不足**

7. 自 2014 年起，電動私家車的數目激增，但公共充電設施的數目則未有顯著增長，可以預期電動私家車使用者會較以往難找到公共充電器進行充電。

8. 就政府管轄的停車場而言，現時運輸署轄下 24 小時開放的公眾停車場，其充電泊車位佔整體泊車位數目的百分比為 7.45%。此外，由政府產業署管理，為部分政府僱員提供工作地點泊車位的停車場，其充電泊車位數目的百分比亦只有 15.79%。而提供公營及資助房屋的房委會及房協，其轄下停車場設有充電設施的車位數目仍然偏低。房委會轄下的 161 個停車場中，只有 28 個設有充電設施。整體而言，政府停車場中，設有充電設施的停車位數目仍然偏低。當局現時亦沒有為現有樓宇設定裝設充電設施的長遠或可達致的目標。

9. 在推動現有私人樓宇增建充電設施方面，政府現時只是發信鼓勵私人大廈業主，以及提供技術指引。由於這並不涉及法例上的要求，也缺乏經濟誘因，加上往往會涉及土地契約或大廈公契條款等法律問題，現有私人樓宇的業主普遍沒甚意欲或決心去設置充電設施。當局顯然低估了私人樓宇停車場在安裝電動車充電設施時所遇到的阻力。政府有必要探討其他方式以鼓勵現有樓宇安裝充電設施。

10. 至於新建樓宇方面，政府於 2011 年透過提供樓面面積寬免，鼓勵發展商在新建樓宇的私人停車場配備電動車充電裝置的基本設施。但政府沒有要求在備有基礎條件的泊車位安裝充電器及接駁電錶供電，而政府現時亦沒有這些場地具體充電設施和充電速度的數據。

## **(三) 低估充電設施的需求**

11. 政府的數據顯示現時公眾停車場的充電設施之使用率仍屬偏低，因而認為沒有逼切性增加充電泊車位的數目。然而，這可能與泊車位經常被非電動車佔用有關。此外，現時部分政

府公眾停車場中仍有充電泊車位使用標準充電器，充電時間較長，無疑減低了使用上的流轉，其整體使用率或會因而被拖低。

12. 本署相信，現時的使用量數據未必能完全反映公眾停車場充電設施真實的需求情況，其使用量被低估。

#### **(四) 資訊分享不足**

13. 現時有關公眾充電設施的資訊已上載到環保署網頁，但政府並未有掌握其他非政府公眾停車場公共充電設施的使用數據。本署認為，透過收集充電設施的使用數據，能有效分析和推算擴展公共充電設施的需求以及預期的供應，但政府在應用資訊科技以及建立資訊分享平台方面明顯滯後。

#### **(五) 政府公眾停車場充電泊車位管理不善**

14. 政府停車場內的充電泊車位經常被非電動車或已經完成充電的電動車所佔用，以致有需要的電動車未能充電。雖然，政府稱會在非繁忙時段預留充電泊車位給電動車優先使用，但由於有關措施並非法規，外判的停車場營辦商大多是以自願形式執行，規管亦不嚴謹，難以切實執行。此外，現時的充電泊車位大多設於鄰近停車場出入口位置，故有關車位往往會被非電動車佔用。此外，有市民反映政府停車場內部分充電設施不時故障，無法使用。

15. 本署認為，政府既已投放資源擴展及提升充電設施，但管控有關設施的使用方面又未能做到物盡其用，從妥善運用公共資源角度而言，實不理想。

#### **(六) 未制訂明確的充電收費政策**

16. 免費充電是市民購買電動車的主要誘因，現時政府為轄下停車場支付充電器所涉的電費，大約每年一百多萬元。政府表示，長遠而言，有意將轄下停車場的公共充電服務轉為收費。不過，政府從未向公眾清楚說明有關免費充電安排持續至何時及後續安排。本署認為，不論收費與否，又或是何時開始收費，政府應要做好期望管理，盡早讓市民知悉有關安排。

#### **(七) 缺乏其他長遠的配套措施**

17. 現時電動車的維修工作主要依靠原廠代理商進行。然而，隨着電動車的普及，車主對電動車維修服務的需求只會越

來越大，本署認為，政府應推動業界和培訓機構為電動車維修人員或有意從事這行業的人士提供有系統的培訓。此外，政府現時推出的車輛維修技工和維修工場的自願註冊計劃中，並未有電動車這項分類。當局應檢視現行指引及更新相關的實務守則，供業界參考。

18. 另一項不容忽視的配套是電動車的充電池。電動車充電池一般壽命約七年，隨着電動車愈來愈普及，可以預期退役電動車充電池的數量會增加。然而，現時政府只依靠電動車車廠自行回收電池，而並未就如何處理退役電池推出任何具體方案或長遠規劃。

## **建議**

19. 基於以上所述，申訴專員向**環境局**及**環保署**提出了 15 項改善建議：

### **政策的推行**

- (1) 就有關推動使用電動車的**政策**，加強向市民解釋調整措施和安排的原因及理據。
- (2) 盡快檢討《香港規劃標準與準則》內有關電動車輛充電設施的內容，並作出相應的修訂和更新，以配合政府現時推廣使用電動私家車的政策和目標。
- (3) 以身作則，積極推動政府部門使用電動車。

### **充電配套**

- (4) 考慮在政府部門及公營機構管轄的停車場裏(例如房委會/房協/政府產業署)增加充電設施，以配合政府現時鼓勵車主應在其居所或辦公地點為其電動車作主要充電的政策。
- (5) 統籌並協助其他政府部門及公營機構提升充電設施的效能。
- (6) 在更多政府公眾停車場設置充電設施。

- (7) 盡快展開收集非政府停車場公共充電設施使用數據的工作，以評估擴展公共充電設施的需要和規模。
- (8) 與管理政府公眾停車場的運輸署及政府產業署商討優化管理充電泊車位的對策，包括檢視如何優化現行"電動車優先使用充電泊車位"的措施，以及將新增的充電設施設置於停車場內較遠離出入口和通道的位置。
- (9) 加快進行為電動車公共充電網絡設立智慧系統的工作。
- (10) 制定明確的電動車充電收費政策，並盡早公布有關安排。

### **支援措施**

- (11) 加強與私人樓宇的業主立案法團及業主委員會聯繫，探討以其他方式鼓勵現有樓宇安裝充電設施。
- (12) 在新建樓宇停車場樓面面積的寬免安排上，盡快展開檢討和更新《為新建樓宇的停車場提供電動車輛充電設施安裝條件技術指引》的工作。
- (13) 收集新建樓宇的充電設施和充電速度的數據。

### **長遠規劃**

- (14) 推動相關機構加強電動車及充電設施的維修技術人員的培訓；檢視現行指引及更新相關的實務守則。
- (15) 與業界及電動車供應商討論有關妥善收集和處理退役電動車充電池的事宜，以加強保護環境。

## **申訴專員公署 2019年10月**

[資料來源：申訴專員於2019年10月22日公布的"主動調查報告——政府對電動私家車配套設施的規劃及安排"摘要]

2018 年 4 月 11 日的立法會會議  
易志明議員就  
"推動電動車普及化"  
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的議案

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。

## 推廣使用電動車的措施

## 相關文件一覽表

日期	事項	文件
2014年3月	根據《汽車(首次登記稅)條例》第5(4)條動議的擬議決議案 小組委員會	小組委員會報告 (立法會號文件 <u>CB(1)1078/13-14</u> 號文件)
2014年 3月24日	環境事務 委員會會議 ("事務委員會")	政府當局就"綠色運輸試驗基金的進展" 提供的文件 (立法會 <u>CB(1)1104/13-14(06)</u> 號文件)  會議紀要 (立法會 <u>CB(1)1654/13-14</u> 號文件)
2015年 1月26日	事務委員會政策 簡報會及會議	政府當局就"2015年施政報告——環境 局的政策措施：環境保護"提供的文件 (立法會 <u>CB(1)436/14-15(01)</u> 號文件)  會議紀要 (立法會 <u>CB(1)674/14-15</u> 號文件)
2015年 3月23日	事務委員會會議	政府當局就"2015至16年度財政預算 案——環境政策的簡報"提供的文件 (立法會 <u>CB(1)652/14-15(03)</u> 號文件)  會議紀要 (立法會 <u>CB(1)847/14-15</u> 號文件)
2015年 7月21日	事務委員會會議	政府當局就"綠色運輸試驗基金進度報 告"提供的文件 (立法會 <u>CB(1)1113/14-15(01)</u> 號文件)  會議紀要 (立法會 <u>CB(1)1270/14-15</u> 號文件)



日期	事項	文件
2016年 1月25日	事務委員會政策 簡報會及會議	政府當局就"2016年施政報告——環境局的政策措施：環境保護"提供的文件 (立法會 <u>CB(1)459/15-16(03)</u> 號文件)  會議紀要 (立法會 <u>CB(1)739/15-16</u> 號文件)
2017年 1月23日	事務委員會政策 簡報會及會議	政府當局就"2017年施政報告——環境局的政策措施：環境保護"提供的文件 (立法會 <u>CB(1)451/16-17(01)</u> 號文件)  會議紀要 (立法會 <u>CB(1)683/16-17</u> 號文件)
2017年 2月27日	事務委員會會議	政府當局就"推廣使用電動車"提供的文件 (立法會 <u>CB(1)574/16-17(04)</u> 號文件)  會議紀要 (立法會 <u>CB(1)783/16-17</u> 號文件)  政府當局提供的跟進文件 (立法會 <u>CB(1)725/16-17(01)</u> 號文件) (立法會 <u>CB(1)881/16-17(02)</u> 號文件)
2017年 5月22日	事務委員會會議	政府當局就"改善路邊空氣質素"提供的文件 (立法會 <u>CB(1)949/16-17(03)</u> 號文件)  會議紀要 (立法會 <u>CB(1)1369/16-17</u> 號文件)
2017年 10月30日	事務委員會政策 簡報會及會議	政府當局就"2017年施政報告——環境局的政策措施：環境保護"提交的文件 (立法會 <u>CB(1)75/17-18(01)</u> 號文件)  會議紀要 (立法會 <u>CB(1)399/17-18</u> 號文件)

日期	事項	文件
2018年 2月26日	事務委員會會議	政府當局就"推廣使用電動車"提供的文件  (立法會 <u>CB(1)602/17-18(03)</u> 號文件)  會議紀要 (立法會 <u>CB(1)742/17-18</u> 號文件)
2018年 4月11日	立法會會議上 通過的"推動電動車普及化"議案	<u>獲通過議案的措辭</u>  <u>進度報告</u>
2018年 12月19日	事務委員會會議	政府當局就"改善路邊空氣質素的進展"提供的文件 (立法會 <u>CB(1)319/18-19(04)</u> 號文件)  會議紀要 (立法會 <u>CB(1)720/18-19</u> 號文件)
2019年 1月28日	事務委員會會議	政府當局就"推廣使用電動車"提供的文件 (立法會 <u>CB(1)487/18-19(03)</u> 號文件)  會議紀要 (立法會 <u>CB(1)917/18-19</u> 號文件)
2019年 10月28日	事務委員會會議	政府當局就"2019年施政報告——環境局的政策措施：環境保護"提交的文件 (立法會 <u>CB(1)31/19-20(03)</u> 號文件)  會議紀要 (立法會 <u>CB(1)251/19-20</u> 號文件)
2019年 12月16日	事務委員會會議	政府當局就"改善空氣質素的整體策略"提供的文件 (立法會 <u>CB(1)233/19-20(03)</u> 號文件)

**相關立法會質詢的超連結：**

日期	立法會質詢
2016年12月14日	有關易志明議員所提立法會質詢(口頭)的 <a href="#">新聞公報</a>
2017年5月31日	有關許智峯議員所提立法會質詢(書面)的 <a href="#">新聞公報</a>
2017年10月25日	有關陳克勤議員所提立法會質詢(書面)的 <a href="#">新聞公報</a>
2017年12月13日	有關陳克勤議員所提立法會質詢(口頭)的 <a href="#">新聞公報</a>
2018年1月31日	有關梁繼昌議員所提立法會質詢(口頭)的 <a href="#">新聞公報</a>
2018年2月7日	有關莫乃光議員所提立法會質詢(口頭)的 <a href="#">新聞公報</a>
2018年10月24日	有關陳淑莊議員所提立法會質詢(書面)的 <a href="#">新聞公報</a>
2018年12月12日	有關譚文豪議員所提立法會質詢(書面)的 <a href="#">新聞公報</a>
2018年12月12日	有關梁繼昌議員所提立法會質詢(口頭)的 <a href="#">新聞公報</a>
2019年2月27日	有關葛珮帆議員所提立法會質詢(書面)的 <a href="#">新聞公報</a>
2019年5月22日	有關陳克勤議員所提立法會質詢(書面)的 <a href="#">新聞公報</a>
2019年5月29日	有關郭榮鏗議員所提立法會質詢(書面)的 <a href="#">新聞公報</a>
2019年11月20日	有關陳淑莊議員所提立法會質詢(書面)的 <a href="#">新聞公報</a>
2019年12月4日	有關梁繼昌議員所提立法會質詢(書面)的 <a href="#">新聞公報</a>

**其他文件的超連結：**

2019年10月22日	申訴專員公布的" <a href="#">主動調查報告——政府對電動私家車配套設施的規劃及安排</a> "(只備中文本)  <a href="#">報告摘要</a>
2019年1月28日	運輸署發出的" <a href="#">'一換一'計劃的參加條件</a> (於2019年1月28日修訂)"