

立法會環境事務委員會
聽取公眾對推廣使用電動車提出的意見

綜合回應及補充資料

就團體代表及個別人士在 2020 年 1 月 22 日會議上及／或書面提交的意見¹，經諮詢各有關政府部門（包括運輸及房屋局（運房局）、教育局、運輸署、規劃署、政府物流服務署、機電工程署（機電署）、地政總署、康樂及文化事務署（康文署）及創新科技署）、香港房屋委員會（房委會）、香港房屋協會（房協）、領展資產管理有限公司（領展）及香港鐵路有限公司（港鐵）後，政府現提供綜合回應於附件一。

2. 另外，就會議上要求政府提供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，詳情載於附件二。

環境局/環境保護署
2020 年 7 月

¹ 立法會 CB(1)336/19-20(06) - CB(1)336/19-20(31)、CB(1)346/19-20(01) - CB(1)346/19-20(03)、CB(1)352/19-20(01) - CB(1)352/19-20(03)及 CB(1)366/19-20(01)號文件。

聽取公眾對推廣使用電動車提出的意見
政府就團體代表及個別人士在會議上及／或
書面提交的意見的綜合回應

相關意見摘要	政府回應
1. 推廣低碳交通生活及推動電動車政策及目標	
<p>1.1. 應訂立淘汰／停售燃油汽車時間表、電動車比例階段性目標及無廢氣排放願景，以推動電動車整體藍圖規劃。</p>	<p>運輸是本港第二大溫室氣體排放源，約佔18%。為了推動香港深度減碳，我們在這範疇採取了相應措施改善公共運輸服務，讓市民出行時傾向選用公共運輸服務，而香港運輸業的人均運輸碳排放量保持在低水平。我們亦會優先考慮與公共運輸營辦商合作，測試新科技及減低能源使用。</p>
<p>1.2. 應把香港改造成易行城市並推廣低碳交通生活。</p>	<p>在城市規劃方面，推廣使用電動車在《香港2030+: 跨越2030年的規劃遠景與策略》下提出／建議的策略方針，包括減少碳足跡和主動尋找機會改善環境以創造、提升及再生環境容量，及智慧、環保及具抗禦力的城市策略下的概念大致一致。有關策略主要針對減低對資源的需求和使用、推動低碳的智慧型經濟和生活模式、減少溫室氣體排放、提高城市效率、改善城市生活質素，以及提升抗禦氣候變化的能力。</p>
<p>1.3. 應推廣使用混合動力車及生物柴油車。</p>	<p>在推廣使用電動車方面，政府正積極籌備更新《清新空氣藍圖》並制定電動車普及化路線圖，當中會進一步探討有關改善空氣質素的措施，及推廣使用電動車的目標及計劃，包括研究制訂禁售燃油車的方向及路線圖。環境局及環境保護署（環保署）在擬定有關內容時，會參考相關政府部門及持份者</p>
<p>1.4. 應控制車輛增長，將步行和單車代步的概念融入城市發展，鼓勵市民綠色出行。</p>	
<p>1.5. 設立綠色區域，禁止除電動車以外的其他車輛通行。</p>	

相關意見摘要	政府回應
	<p>的意見。初步估計，工作會於 2021 年上半年完成。</p> <p>至於推廣使用混合動力車方面，混合動力車相比於傳統車輛一般可提供較佳的燃料效益，但仍有尾氣排放，而其燃料效益亦取決於駕駛模式。相較之下，電動車沒有尾氣排放。就私家車而言，政府亦顧及到政府的政策是鼓勵市民盡量使用公共交通，政府認為只為電動私家車提供首次登記稅優惠是合適做法。政府現時並沒有計劃為混合動力私家車提供首次登記稅優惠。</p> <p>另外，我們奉行車用生化柴油免稅的政策，以鼓勵車主使用它作為車用燃料。為確保燃油質素和加強使用者的信心，我們已修訂《空氣污染管制（汽車燃料）規例》（第 311L 章），並參考歐盟標準，制訂了本港的車用生物柴油標準。有關規例已由 2010 年 7 月 1 日起開始實施。</p> <p>在鼓勵市民步行方面，政府的政策是透過建設適合城市縱向地貌的獨特相連設施，鼓勵更多人步行到短及中距離的目的地。因此，我們在建設環境和行人網絡的規劃和設計中採用了「易行」的概念，並會在各個規劃階段的項目中落實此概念。</p> <p>此外，政府致力推動「香港好·易行」和在新市鎮及新發展區締造「單車友善環境」，進一步減低交通運輸所產生的碳排放量，應對氣候變化。單車和步行，都是理想的短途低碳出行模式，連接「首程」及「尾程」，</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>減少市民需要乘坐機動交通工具的需要。</p> <p>政府一直密切監察私家車的增長速度和數量，過去亦曾實施財政措施以控制汽車增長，包括調整車輛的首次登記稅及每年牌照費。儘管近月領牌私家車的按年增長率緩和至 2.0% 以下，政府會繼續密切留意情況，並因應道路擠塞程度、汽車增長趨勢、公共交通服務配套和駕駛人士的負擔能力等因素，適時考慮相應的措施。</p>
2. 推廣使用電動車	
首次登記稅寬減及其他經濟誘因	
<p>2.1. 應增加及延長電動車首次登記稅寬減，以及增加其他經濟誘因，鼓勵私家車買家選擇電動私家車。</p> <p>2.2. 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。</p> <p>2.3. 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。</p> <p>2.4. 應落實各項交通政策</p>	<p>政府現時為電動私家車提供首次登記稅寬減上限為 97,500 元；而在「一換一」計劃下，購買電動私家車人士在拆毀及取消登記其合資格的舊私家車後，為一輛新電動私家車作首次登記時，可獲較高的首次登記稅寬減，上限為 25 萬元。除了首次登記稅的寬減外，電動私家車每年的車輛牌照費遠低於傳統私家車，它們使用電力的費用亦比傳統私家車的燃料費用便宜。</p> <p>隨著電動私家車技術已經漸趨成熟，市面上逐漸出現技術較為成熟及續航力高的電動私家車，價格漸漸與傳統燃油私家車靠近。然而電動私家車普及必須要有大量大眾化價格型號的供應，全數豁免電動車繳付首次登記稅的政策卻是傾斜向高價電動私家車，不利普及型號的發展。有見及此，政府於 2017 年和 2018 年檢討電動車的首次登記稅寬免安排，設立上限和引入「一換一」計劃，以確保有關政策不會傾斜高價電動私家車，和</p>

相關意見摘要	政府回應
<p>和措施，包括為電動車車主提供道路收費減免；政府隧道向電動車提供特惠收費等。</p>	<p>平衡私家車數目上升。</p> <p>如上文第 1 項的回應所提及，政府正積極籌備更新《清新空氣藍圖》並制定電動車普及化路線圖，當中會進一步探討有關推廣使用電動車的 policy 目標及計劃，包括研究制訂禁售燃油車的方向及路線圖，以及檢視上述首次登記稅寬減的安排。完成相關工作後，我們會盡早公布有關結果及未來路向。我們暫時未有計劃增加其他財政誘因。</p> <p>至於隧道、橋樑或道路收費，乃出於交通管理的考量，通過收費以調節交通流量，紓緩交通擠塞，利便市民出行。按照上述理念，政府現時沒有計劃為電動車提供隧道、橋樑或道路收費減免或推出特別的交通管理措施。</p>
<p>2.5. 應增加經濟誘因，鼓勵企業建立電動車車隊。</p> <p>2.6. 檢討出租汽車許可證，加入使用電動車條款，以進一步鼓勵改用電動汽車。</p>	<p>經濟誘因是鼓勵企業使用電動車的重要一環。除上述首次登記稅寬減及較低電動私家車車輛牌照年費外，企業購買電動車輛的有關資本開支可在第一年獲全數扣減利得稅。政府亦透過綠色運輸試驗基金，鼓勵運輸業界試驗綠色創新運輸技術，同時推動建立及優化充電網絡。</p> <p>出租汽車在現時交通模式的分類下被定位為提供在一般公共交通工具以外的高檔次個人化服務的交通服務模式。</p> <p>《道路交通（公共服務車輛）規例》（第 374D 章）第 14（3）（b）條訂明，運輸署署長如認為申請中所指明出租汽車服務的類型</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>是「有合理理由需要」的，可向申請人發出出租汽車許可證。運輸署根據這項準則評估申請並建議出租汽車許可證是否予以批出。</p> <p>根據法律意見，在評估出租汽車服務是否「有合理理由需要」時，使用電動車與否並不相關。此外，有關使用電動車條款或會局限用於出租服務市場豪華汽車的選擇。</p>
「綠色運輸試驗基金」	
<p>2.7. 「綠色運輸試驗基金」應加大金額及靈活性。</p> <p>2.8. 取消同類舊車輛「一換一」要求。</p> <p>2.9. 取消不可參與淘汰歐盟四期柴油商業車輛特惠資助計劃要求。</p> <p>2.10. 更改申請者需要從事相關運輸服務一年。</p> <p>2.11. 引入“車聯網”系統，主動監察被資助車輛使用情況，做到公平公正使用公帑。</p> <p>2.12. 引入用戶代理人制度，由供應商協助辦理有關手續。</p>	<p>為進一步推動運輸業界更廣泛使用綠色創新運輸技術，環保署在檢討「綠色運輸試驗基金」（基金）的資助範圍時已諮詢及採納「綠色運輸試驗基金委員會」（成員包括運輸業界提名選出的代表、綠色創新運輸技術的專家和學者，以及環保署、機電署、創新科技署和運輸署的代表）的意見。總的來說，基金將更名為「新能源運輸基金」；同時，擴展基金的資助範圍涵蓋以下兩部分：</p> <p>(a) 「綠色運輸試驗基金」的原有資助範圍會歸類為「試驗申請」，同時調整資助條款的細節，包括擴闊受資助試驗的技術類別及申請者資格、提升資助水平及上限、試驗期由兩年縮短至一年、優化審議方式，以及縮短審批所需時間等；</p> <p>(b) 新增「應用申請」部份，資助運輸業界及慈善／牟利機構直接購買經基金試驗證明相對成熟並適用於本地用途的技術。「綠色運輸試驗基金委員會」委員一致認為應善用公帑及須確認基金用於資助真正從事運輸的業內人士（如公司、商用車車主及慈善團體等），避免轉售圖利或將資助產品用於非商業或非</p>

相關意見摘要	政府回應
<p>2.13. 接受以私人名義申請（私人公司）。</p>	<p>慈善工作用途；並須避免資助計劃造成車輛數目大增和雙重資助；以及需要貼上基金標貼，以資適別和監察，故認為政府應訂立相關的申請人要求和資助條件。</p> <p>檢討結果和相關建議已於 2020 年 1 月初得到「綠色運輸試驗基金委員會」全體委員一致支持，並於 2020 年 1 月 22 日的立法會環境事務委員會文件闡述。</p> <p>立法會已於 2020 年五月批准向基金注入 8 億元的額外撥款，以支持基金擴大資助範圍。我們將於 2020 年下半年開始逐步推行相關建議，並會適時向立法會環境事務委員會匯報工作情況。</p>
<p>2.14. 應與旅遊巴運營商檢討如何為試驗中的電動旅遊巴提供客運營業證的靈活安排，以便當這些試驗中的電動旅遊巴中任何一輛的表現遠低於營運要求時，營運商可以通過備用車輛來滿足其運作需要，例如酒店及學校，以解決目前客運營業證的嚴格安排限制引起的問題。</p> <p>2.15. 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。</p>	<p>就非專營巴士服務（包括旅遊巴士服務）方面，根據《道路交通條例》（第 374 章）及其附屬法例，營辦商必須領有有效客運營業證及客運營業證證明書，而非專營巴士亦需領有適當的服務批註，方可提供相關服務。運輸署在審批客運營業證的申請時，主要是考慮申請人擬提供的服務的需求、其他公共交通工具營辦商現時或已計劃服務的水平、服務的地區和道路的交通情況，以及申請人所提供的服務質素等因素，而營辦商可按其運作需要自由選擇合適車種（例如電動巴士、混能巴士或傳統柴油巴士）。</p> <p>現時，運輸署已因應個別服務的需要，彈性處理各個服務批註的後備車輛安排的申請。運輸署會繼續和業界保持密切溝通，了解行業需要，並提供協助，令業界未來可持續健</p>

相關意見摘要	政府回應
<p>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。</p>	<p>康發展。</p> <p>若現時領有有效客運營業證及適當服務批註的營辦商希望使用電動非專營巴士，可向運輸署申請為已批的服務加入有關車輛，而不需申請另一客運營業證。</p>
<p>推廣電動公共運輸車輛</p>	
<p>2.16. 應推動電動公交車，包括推廣專營巴士使用雙層電動巴士，致力促進在香港採用電動的士。</p> <p>2.17. 應設專利條款規定專營巴士公司使用一定的電動車比例。</p> <p>2.18. 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。</p> <p>2.19. 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。</p> <p>2.20. 建議考慮電動巴士採用換電模式取代充電模式以降低成本。</p>	<p><u>電動專營巴士</u></p> <p>在全港使用電動專營巴士的可行性很大程度上取決於電動巴士的技術成熟程度、價格及在港的適用性等。在大規模引入電動巴士前，我們必須事前測試以證明其技術能切合本地環境及公共運輸業界的實際營運模式。</p> <p>截至 2019 年年底，本港約有 6,200 輛已領牌專營巴士，當中 95% 屬雙層，其餘屬單層。現時雙層電動巴士的技術仍有待發展，國際上可供使用型號仍極少。而現時已有香港以外的地方使用單層電動巴士，但在港運作的適用程度仍有待進一步測試。</p> <p>政府正全數資助專營巴士公司購置 36 輛單層電動巴士（包括 28 輛電池電動巴士和八輛超級電容巴士和相關充電設施），在多條路線試驗行駛，以全面測試它們在本地環境下的運作表現。我們會監察電動巴士在試驗中的表現，並收集和分析試驗數據。待試驗全部完成後，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電動巴士。</p> <p>充電設施方面，我們正與專營巴士公司合作</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>於巴士總站安裝新的充電設施，以便為試驗中的單層電池電動巴士在日間補充電力，提升續航力應付全日營運，並測試日間充電模式能否配合本地頻密的行車班次。</p> <p><u>電動公共小巴</u></p> <p>政府已預留 8,000 萬元推行電動公共小型巴士試驗計劃，資助約 40 輛電動公共小巴（小巴）於不同路線進行約 12 個月的試驗，當中希望會試用不同供應商的電動公共小巴及充電設施，以測試在本地環境下的運作及比較不同產品的表現。初步而言，計劃會以綠色專線公共小巴為主要參與者，因為它們的路線較短，對續航力及充電功率的要求相對較低，適合作為試驗之用。加上它們行走固定路線，只需在固定的小巴總站、公共交通交匯處或其他預定位置安裝充電設施，便可支持其日常運作。</p> <p>政府已於 2019 年 3 月委託顧問研究推動試驗計劃，包括制定適合香港環境使用的電動公共小巴及其充電設施的基本技術要求和規格，及研究適合參加試驗計劃的公共小巴路線和諮詢公共小巴業界對參與試驗計劃及使用電動公共小巴的意欲。顧問研究預計於 2020 年下半年完成，我們會參考研究報告的建議及業界的意見，決定試驗的路線。由於製造商研發及製造電動公共小巴及相關的充電設施需時，我們預計試驗計劃可於 2023 年年中開始。</p> <p><u>電動的士</u></p> <p>的士在一般的營運模式下，每天行駛超過</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>20 小時及 500 公里。在本港推行電動的士需要有合適的電動車和建立一個快速充電網絡，讓司機可適時為電動的士充電。政府已於 2019 年 10 月聘請顧問在全港各區為設立公共快速充電站尋找合適選址，亦會繼續鼓勵供應商引入適合本地的士使用的電動車型號。據我們了解，有部份的士營運者亦開始物色符合本地的士營運需求的電動車，為將來試驗電動的士作準備。</p>
<p>2.21. 建議放寬對電動商用車的重量限制，以便引入更適合本地商業運作的電動車。</p>	<p>政府一向歡迎業界引入適合本港環境使用的電動商用車。截至 2020 年 5 月，有 122 款電動車型號已獲得批准在香港登記使用，其中 32 款為商用車輛，包括來自歐洲、日本及內地品牌的輕型貨車、巴士、小巴及的士。</p> <p>因應本港路面環境及道路設計，運輸署按《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374A 章）對不同種類車輛的最高車輛總重作出規限，以保障道路結構及運作安全。最高車輛總重規限並沒有按有關車輛是否電動車而作出區分。由於放寬車輛總重規限涉及道路結構及運作安全等考慮，政府必須小心處理。在現行法例下，如果任何道路使用者因個別特殊情況需要使用超重的車輛，運輸署可就個別個案作特別考慮，並在不影響其他道路使用者及道路結構安全的情況下考慮豁免此規限。</p> <p>與此同時，政府已修訂法例放寬小巴的車輛總重規限至 8.5 公噸，讓業界可選擇更多小巴型號（包括電動小巴），以配合及促進行</p>

相關意見摘要	政府回應
	業發展需要。新規定已於本年 7 月 5 日生效。
3. 電動車充電設施	
現有私人住宅停車場	
<p>3.1. 應加快落實 20 億元先導計劃，儘早提供計劃細節及有清晰安裝指引，完善申請程序，最好有一站式審批部門處理。</p> <p>3.2. 應提供一站式政府服務，協調充電設施安裝的事宜，解決充電設施安裝耗時長和涉及多個部門（例如建築署、屋宇署、地政總署、路政署、運輸署和消防處等等）的問題。</p> <p>3.3. 應提供一次性財政資助，抵銷因新增或改動現有建築物內的供電系統（提供停車場內的電動車充電所需的額外電力）所需的成本。</p> <p>3.4. 本身無泊車位，亦不使用電動車的人，不會受惠於先導計劃。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</p>	<p>政府正籌備於 2020 年下半年推出 20 億元私人屋苑充電基礎設施先導資助計劃，資助現有私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施，使個別停車位的業主可在未來根據個人需要安裝充電器。</p> <p>由於先導計劃涉及多個部門在不同範疇的合作，包括物業管理、土地契約、樓宇改建、消防安全、技術問題、招標、合約管理等，我們成立了成員包括環保署、發展局、屋宇署、機電署、消防處、民政事務總署、房屋署、地政總署及規劃署代表的跨部門工作小組組成，就包括申請程序及安裝技術等範疇提供意見，以完善計劃的執行細節。</p> <p>政府當局預期，在現有總樓面面積豁免機制下，加上將推出的先導計劃，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。</p>

相關意見摘要	政府回應
<p>改裝工程。</p> <p>3.5. 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。</p>	
<p>3.6. 建議政府需要加強跟法團的溝通，提供足夠的誘因和援助。另外，政府需要提供足夠和到位的宣傳教育，讓大部分包括沒有停車位的業主認同電動車，支持和鼓勵法團申請先導計劃。</p> <p>3.7. 應開展宣傳活動，釋除在建築物內提供收費的充電服務可能違反土地租賃條件和契約的誤解。</p>	<p>為鼓勵現有私人屋苑安裝電動車充電設施，環保署於 2019 年期間舉辦了 13 次工作坊或簡介會，鼓勵業主立案法團、業主委員會和物業管理公司支持在現有樓宇裝設電動車充電設施。</p> <p>於今年下半年推出 20 億元先導計劃時，環保署會安排簡介會，向業主立案法團、物業管理公司及公眾介紹先導計劃的細節，鼓勵他們支持和參與計劃。我們亦會透過設立網站、社交媒體及宣傳單張等渠道推廣計劃。</p> <p>另外，環保署亦計劃派員到屋苑向業主、業主立案法團、業主委員會和物業管理公司介紹先導計劃，解釋為停車場安裝充電設施會帶來包括改善空氣質素等的好處，解答參與計劃的問題及協助提交申請。</p> <p>至於地契條款方面，每個個案都必須根據地契條款和具體情況作考慮。</p> <p>一般而言，如果土地契約要求建築物提供停車位，在這些停車位提供收費的輔助充電服務並不會違反相關的地契條款。</p>

相關意見摘要	政府回應
	政府會繼續加強與大廈業主、業主立案法團、業主委員會和物業管理公司在裝設電動車充電設施方面的溝通、宣傳、教育和提供技術協助。
新建樓宇停車場	
<p>3.8. 應修訂《香港規劃標準與準則》，建議新建樓宇中的所有停車位均配備有電動車的充電設施。</p> <p>3.9. 雖然政府於 2011 年起透過收緊提供新建私人樓宇樓面面積的寬免，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條件。但這些基礎條件是十分寬鬆的要求，當中無指明充電器的制式，更未有要求發展商必須開放充電器供車主使用。</p> <p>3.10. 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。</p>	<p>環保署現正更新有關電動車充電的指引和《香港規劃標準與準則》內有關電動車充電設施的指引，建議新安裝的電動車充電設施由標準充電器轉為中速充電器，以配合電動車與其充電技術的最新發展及實際需要。</p> <p>政府於 2011 年 4 月起已透過收緊提供新建私人樓宇樓面面積的寬免，鼓勵發展商在新建樓宇的私人停車場安裝電動車充電基礎設施（包括充足的電力供應、所有泊位預設電纜及管道等）。這政策有助避免日後電動車增加時，停車場的業主會因為電力供應或鋪設電線及管道等限制而不能安裝電動車充電器。</p> <p>然而，政府修訂時亦需注意現時電動車的數量，避免現階段安裝過多充電設施所造成的浪費。如上所述，絕大部分的新建樓宇的私人停車場已安裝電動車充電基礎設施，電動車車主如有需要可自行安裝充電器。</p>
公營機構停車場	
<p>3.11. 應該善用房委會的資源，盡快提升基礎設施，大規模安裝中速及快速公共電動車充電器。</p>	<p>房委會在公營房屋發展項目中提供停車場設施，主要目的是供有關屋邨／屋苑住戶及他們的訪客停泊車輛之用。為配合政府提倡廣泛使用電動車輛的政策，房委會自 2011 年</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>起與電力公司合作，在房委會現有停車場的部分時租泊車位提供電動車輛充電器（包括標準，中速和快速充電器），並會視乎需求和技術可行性，在現有停車場的月租泊車位提供標準充電器。此外，房委會會在新建公營房屋發展項目的停車場，亦會按現行的《香港規劃標準與準則》的建議安裝電動車輛標準充電設施。</p> <p>截至 2020 年 3 月底，房委會轄下停車場已在合共約 250 個時租車位及約 830 個月租車位安裝電動車輛充電器。現時停泊於房委會轄下停車場的電動車輛為數不多，部分已安裝電動車輛充電器的月租車位仍未有電動車輛使用者承租。</p> <p>自 2019 年年中開始，為進一步配合政府推廣使用電動車輛的措施，房委會展開了一項可行性研究，視乎各現有停車場的電力負荷，在部分時租泊車位加裝中速充電器。目前，房委會轄下停車場合共約有 40 個中速或快速充電器。為善用資源，房委會會視乎該些充電器的使用情況，考慮逐步增加中速充電器的數目。</p>
<p>3.12. 當局有否要求領展在其停車場增設電動車充電設施。</p>	<p>我們曾於 2017 年 11 月發信予各大機構，當中包括領展，呼籲他們在轄下停車場增設電動車中速和快速充電器，並將現有的標準充電器升級為中速充電器，領展也於同年 12 月回覆並表明會支援政府推動廣泛使用電動車的 policy。</p> <p>領展自 2009 年以來一直與相關組織合作在</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>其停車場安裝各種電動車充電器，並且大部份現有充電器已升級為中速或快速充電器。</p> <p>領展還推出了電動車免費泊車優惠計劃，以支持和促進電動車的使用，從而使已預先登記的電動車車主可以在指定的停車場享受免泊費車和充電。</p>
<p>3.13. 房委會、房協及領展已裝設電動車充電設施的泊車位數目。</p>	<p>截至 2020 年 6 月底，領展轄下停車場約 56,000 個泊車位，當中約 500 泊車位設有電動車輛充電器。</p> <p>安裝於房委會及房協轄下停車場的電動車充電器數目見附件二。</p>
<p>3.14. 房委會月租泊車位及居屋泊車位的抽籤安排未能確保電動車車主能租用電動車充電車位，令電動車充電車位未能被善用，浪費資源。</p> <p>3.15. 房委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繼續使用其電動車充電器。此分配機制令</p>	<p>截至 2020 年 3 月底，房委會轄下停車場已在合共約 830 個月租泊車位安裝電動車輛充電器。現時租用房委會轄下停車場月租泊車位的電動車輛為數不多。由於房委會轄下泊車位需求殷切，泊車位使用者亦以非電動車輛為主。基於公平分配的原則，房委會未能讓電動車輛使用者優先租用月租泊車位。房委會會持續檢視泊車位的使用情況，按實際情況作出適切安排。</p>

相關意見摘要	政府回應
人不願在該等停車場安裝電動車充電器。	
3.16. 港鐵在設有泊車轉乘計劃的停車場應加裝電動車充電器。	港鐵支持政府推廣電動車的整體政策，並會積極因應個別停車場的空間容量、供電設施的配合、車位需求、對市民的利便程度等因素，逐步在其轄下的停車場增加電動車充電器。
政府停車場	
<p>3.17. 應將慢速充電器提升至中速及快速，並大幅增加公共充電設施。</p> <p>3.18. 充電器應妥善保養。</p>	<p>就電動私家車的充電安排，政府的政策方針是車主應在其居所、辦公室或其他適當場所，為其車輛作日常充電；而公共充電網絡主要是輔助設施，在電動車車主駕駛途中偶有需要時為其電動車補充電力，它們並非亦不能替代日常充電的設施。</p> <p>為了滿足因電動私家車的持續增長而產生的補充電力需求，政府自 2016 年至 2018 年間已把安裝於運輸署及政府產業署公共停車場內的 370 個標準充電器升級為中速充電器。除了 61 個位於會拆卸的運輸署停車場內，以及 94 個同時兼備標準及中速功能的充電器外，運輸署及政府產業署開放予公眾使用的停車場的標準充電器已提升為中速充電器。</p> <p>香港地方細小，私家車一般每天只行駛數十公里。中速充電器在一小時內為電動車補充的電力可讓其多行駛最少 30 公里，已可滿足電動車在偶有需要時補充電力。因此，政府日後在其停車場增設電動車充電設施時，會以中速充電器為主。</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>此外，現時在運輸署及政府產業署轄下已裝有充電器停車場內開放給公眾使用的私家車泊位中（共 5,412 個車位），有 11.2%（608 個車位）設置了共 697 個由政府提供的電動車充電器及 13 個由政府以外的機構提供的電動車充電器。政府公共充電器的數目從 2018 年底的 782 個增加到 2020 年 6 月底的 973 個，共增加了 191 個公共充電器。</p> <p>政府亦在去年撥款 1.2 億元在 70 個向公眾開放的停車場安裝額外的中速充電器，預計到 2022 年會增加超過 1,000 個公共充電器，令其總數增至約 1,800 個。在 2019-20 年度開始安裝的 169 個中速充電器已於今年 4 月底完成安裝工程，並陸續完成測試工作及開放給公眾使用。此外，我們預計於 2020-21 及 2021-22 年度分別安裝約 570 及 460 個中速充電器。我們會繼續適時向立法會環境事務委員會匯報推動使用電動車的進展，包括在政府停車場安裝額外中速充電器的進度。</p> <p>當政府透過不同渠道獲悉有政府公共充電器出現問題時，會即時通知維修工程人員到現場檢查及進行所需的維修工作，以確保充電器能盡快恢復正常運作。</p>
<p>3.19. 政府公共泊車位應設立專用充電車位、給予電動車優先使用充電車位的權利、鼓勵停車場業主和管理處禁止傳統車佔用電</p>	<p>現時電動私家車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（包括政府公眾停車場所提供的充電設施）只屬輔助充電性質（電動私家車車主應在其居所或辦公地點為其電動車作日常充電；而公共充電</p>

相關意見摘要	政府回應
<p>動車充電停車位和考慮對違規停車實施罰款。</p>	<p>設施主要讓車主偶有需要時為補充電力) 的政策，而泊車位資源有限，在充分善用泊車位資源及公平對待電動車及其他車輛使用者的原則下，現時運輸署及政府產業署轄下開放予公眾人士使用的政府停車場的私家車泊車位不論是否已裝有充電器，均開放予所有車輛。雖然如此，運輸署及政府產業署的營辦商會因應停車場的實際使用狀況，在可行情況下安排在裝有充電設施的泊車位上放置交通圓錐筒，以預留相關車位給電動車優先作充電用途使用。而新加裝的電動車充電器在可行的情況下將一般會設於停車場內較不方便的位置如遠離離建築物電梯和出入口的泊車位置，以增加電動車能泊於設有充電器車位的機會。</p>
<p>3.20. 建議開放閒置公眾停車場（例如：黃泥涌峽道的香港網球中心）讓電動車主可於晚間停泊充電。</p>	<p>康文署轄下的外判停車場已 24 小時開放，而部份停車場已設有電動車輛充電裝置給駕車人士使用。就建議在康文署的香港網球中心停車場安裝充電站，康文署會與相關工程部門作出研究其可行性。</p>
<p>在路邊停車位及加油站提供充電設施</p>	
<p>3.21. 應盡快在適當的路邊停車位（包括於新安裝之路邊停車位）以及加油站提供充電設施。</p>	<p>在路邊設置的停車位主要是滿足短期泊車需求，這些停車位通常會設置停車收費錶，以增加停車位的流通量，供更多的駕駛者使用。考慮到電力供應和空間限制、對附近交通的潛在影響，以及其他駕駛者泊車需求等相關因素，政府須尋找合適的路邊停車位來安裝電動車充電設施。政府已初步選出約 10 個有可能安裝充電設施的地點，並正詳細評估其可行性。政府在確認這些地點適合在路邊安裝充電設施後，會研究就安裝充電</p>
<p>3.22. 不建議在現有的街道咪錶上改裝成充電站，避免與汽油車車主競爭。</p>	<p>在路邊設置的停車位主要是滿足短期泊車需求，這些停車位通常會設置停車收費錶，以增加停車位的流通量，供更多的駕駛者使用。考慮到電力供應和空間限制、對附近交通的潛在影響，以及其他駕駛者泊車需求等相關因素，政府須尋找合適的路邊停車位來安裝電動車充電設施。政府已初步選出約 10 個有可能安裝充電設施的地點，並正詳細評估其可行性。政府在確認這些地點適合在路邊安裝充電設施後，會研究就安裝充電</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>設施展開試驗計劃。</p> <p>至於在加油站提供充電設施，除需要克服消防和氣體安全問題外，本港加油站一般都空間較狹小，加設充電器的潛力不高，加上車輛輪候充電時間比入油較長，會對附近交通造成影響，所以一般都不是適合地點。</p>
設立公共快速充電站	
<p>3.23. 建議應在較大的露天停車場安裝快速充電器。</p> <p>3.24. 建議發掘更多閒置或使用量低之現有公眾停車場加裝快速充電器。</p>	<p>為了讓電動私家車車主在駕駛途中偶有需要時可快速為其車補充電力，政府已於 2019 年 10 月委聘顧問研究，在全港 18 區為設立公共快速充電站尋找合適選址。待研究完結後，我們會探討發展快速充電站的合適方案。</p>
商用車充電	
<p>3.25. 在各區如：商場，學校，工業園，政府建築物等建設充電站，由充電樁供應商承包營運提供不同模式（包括 7kW / 22kW，甚至更快速的 40-60kW）的充電樁，提供有需要的有關車輛於晚上充電或中途補電使用。</p>	<p>見上文第 3.17、3.20、3.21 及 3.23 至 3.24 項的回應。</p>
<p>3.26. 由於電動車沒有廢氣及低噪音，可在部份鄉郊地皮改變用途，容許將未能即時發展的地皮批准改建為專用的電動車的充電車場，有需要時可限制車</p>	<p>就使用鄉郊地區的土地作電動車的充電車場，倡議人可參閱相關的分區計劃大綱圖及其註釋，以了解有關地點所處的土地用途地帶，充電車場屬經常准許的用途或是須城市規劃委員會（城規會）的許可才可進行的用途。如須先取得城規會的規劃許可，倡議人</p>

相關意見摘要	政府回應
<p>輛類型（例如：私家車及輕型客貨車）進出，減少對路面及環境的壓力。</p> <p>3.27. 政府批出戶外臨時停車場時，放寬租用年期及電力設施的限制，鼓勵有關車場與充電樁供應商合作，提供商用充電車場的營運條件。</p>	<p>可根據城市規劃條例向城規會提出規劃申請。</p> <p>另外，在一般情況下，以短期租約方式批租作收費公眾停車場的固定租期不超過 1 年。視乎個別租約的性質和情況而定，如獲得相關政策局或部門的政策支持，政府可考慮批出較長的固定租期。</p>
新發展區充電規劃	
<p>3.28. 政府應在規劃所有新發展區之同時，制定明確的目標和準則，以落實電動汽車充電設施的安裝。</p>	<p>政府於 2011 年 6 月修訂《香港規劃標準與準則》，建議新建築物 30% 私家車泊車位，應提供電動車一般的充電設施。</p> <p>上文第 3.8 項的回應亦提及，環保署亦擬適當地更新有關電動車充電的指引和《香港規劃標準與準則》內有關電動車充電設施的指引，建議新安裝的電動車充電器由標準充電器轉為中速充電器，以配合電動車與其充電技術的最新發展。</p>
提供稅務／差餉優惠鼓勵安裝、營運或使用電動車充電裝置	
<p>3.29. 應引入稅務或經濟誘因，鼓勵大廈管理處和業主立案法團更正面地看待充電設備的安裝和營運。</p> <p>3.30. 建議向安裝／已安裝電動車充電裝置之個人停車場業主提供稅務／差餉優惠。</p>	<p>政府在未來幾年首要是透過 20 億元先導計劃協助現有私人住宅樓宇停車場安裝充電基礎設施，並以現行的總樓面面積寬免措施鼓勵新建樓宇的私人停車場配備可為電動車提供充電基礎設施。政府雖暫未有其他資助計劃（如稅務／差餉優惠）鼓勵安裝、營運或使用電動車充電設施，但會繼續監察市場上充電設施的發展情況，適時檢討相關政策及措施。</p>

相關意見摘要	政府回應
<p>3.31. 建議提供優惠鼓勵電動車車主試用生產力促進局聯同本港創科公司合力研發的「手提式電動車充電器」。</p>	<p>此外，政府已有一系列政策和措施推動使用電動車，現時沒有計劃提供優惠予電動車車主試用生產力促進局聯同本港創科公司合力研發的「手提式電動車充電器」。</p>
<p>3.32. 應進行一個商業模式的研究，以確定私營公共充電網絡的商業可行性的先決條件。</p> <p>3.33. 引入“充電樁承包制度”，利用電子付款方式，避免出現霸佔車位充電情況，承包商可通過充電費及停車費補貼有關充電設施的投入，回收投資成本。</p>	<p>長遠而言，公共充電網絡必須以收費模式營運，才可鼓勵商業機構設立私營公共充電網絡並以商業模式運作。因此，政府計劃長遠將轄下停車場的免費公共充電服務轉為收費，並正就收費模式進行研究。</p>
充電設施標準	
<p>3.34. 應盡快與各有關方面探討，根據電動車的供應、跨境往來等因素，制定香港的充電標準。</p>	<p>現時國際間仍未有統一的電動車充電標準。歐洲主要用國際電工委員會的標準（IEC），北美和日本主要用國際汽車工程師學會的標準（SAE），而國內則用國家標準（GB）。現時本港絕大部份車輛也採用IEC標準，IEC標準的兼容性比較強，一般來說，符合IEC標準的充電器可配合配備合適插頭的充電電纜為採用IEC標準、SAE標準或GB標準的電動車來進行充電。而就多制式快速充電器而言，為照顧不同充電制式的電動車的需，其他國家使用多制式快速充電器的情況仍然普遍。</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>我們會密切留意本地電動車使用及供應情況，以及國際就電動車標準的發展等因素，以決定未來路向。</p>
<p>3.35. 應公佈符合電力安全標準的充電設備的合格產品清單和安裝指引。</p>	<p>電動車充電設備不需要預先批核，政府因此並沒有合格產品之清單。電動車充電設施是固定電力裝置，必須符合《電力條例》(第406章)及其附屬規例的相關規定。電動車充電設施的電力工程，包括設計、安裝、校驗、檢查、測試、維修、改裝及修理，均須由註冊電業承辦商及適當級別的註冊電業工程人員進行。而有關電動車充電設施之安裝指引，可參閱由機電署所發出的「電動車輛充電設施技術指引」及電動車充電設備製造商之有關安裝指引。</p>
<p>充電器使用狀態的即時電子資訊</p>	
<p>3.36. 應開發手機應用程式來提供所有公共充電設施的使用狀態和預約充電服務，提升充電設施的使用率及便利程度。</p>	<p>為支援智慧城市發展，政府計劃為政府的電動車公共充電網絡設立智慧系統，功能將包括充電器使用狀態的即時電子資訊、收費系統、充電器泊車位管理設施等，亦會探討加入其他功能（例如預約充電器泊車位）的可行性。</p> <p>市場上亦有私人公司向電動車車主在其車位安裝充電設施及提供充電服務。有些電動車充電服務供應商更透過手機應用程式為電動車車主提供充電器的狀態及預留充電器的服務。</p>
<p>4. 政府車隊</p>	
<p>4.1. 應帶頭建立電動車車隊，承諾待現有各部門的</p>	<p>在配合部門的運作需要和電動車型號在市場上的供應情況下，政府由 2009 年起帶頭採</p>

相關意見摘要	政府回應
<p>代步車輛夠期更換時，應以電動車代替。</p> <p>4.2. 政府當局應增加政府車隊中電動車的比重，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。</p>	<p>用電動車。截至 2020 年 5 月底，政府車隊有 215 輛不同型號的電動車，主要是中小型房車，佔政府總房車數目 9.0%，較本港電動私家車佔私家車總數的整體比率（2.3%）為高。</p> <p>部門能否使用電動車，主要視乎電動車的技術發展（包括車輛性能、電池耐用程度、充滿電後行走的最長車程等能否配合部門日常運作需要）。現時，電動房車的續航距離普遍已有改善。至於特別用途車輛（如垃圾收集車）、巴士、中型及重型貨車方面，市場上仍未有適合部門運作需要的電動車型號；電動電單車電池性能則仍未如理想。而電動客貨車方面，由於現時只有個別型號可應付行車里數及載重量較低的用途，因此它們只佔政府有關車輛數目約 1.6%。</p> <p>為支持推動更廣泛使用電動車的 policy，政府會繼續留意電動車的技術發展，並因應市場上是否有合適的型號，以及車輛的表現是否符合部門的運作需要，鼓勵部門以電動車取代需更換的車輛。</p>
<p>4.3. 前行政長官梁振英曾經在 2014 年的《施政報告》提出，主要官員會率先試用電動車，但至今尚未落實。</p>	<p>前行政長官和主要官員曾於 2014 年 7 月至 10 月期間試用一個型號的電動大型房車，在考慮到該型號的電動大型房車並未能符合主要官員實際用途需要，故未有選購該型號的電動大型房車供所有主要官員使用。然而，為了解其性能、耐用情況及維修的需要等，政府購入一部電動大型房車，由環境局局長由 2016 年 1 月開始使用。</p>

相關意見摘要	政府回應
5. 電動車電池的回收及處理	
<p>5.1. 應加強推廣循環再用電動車的退役電池、研究協助發展本地電動車退役電池的回收行業、考慮提供地方建設電池回收產業園，及訂立處理電池具體新措施。</p> <p>5.2. 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。</p> <p>5.3. 建議在引入電動車時，政府要求車廠及電池供應商（包括 OEM 電池廠）必須在香港提供相應的售後服務，承擔電池保固，維護及回收工作。</p>	<p>電動車廢電池的處置受《廢物處置條例》（第 354 章）及附屬的《廢物處置（化學廢物）（一般）規例》（第 354C 章）所規管。電動車供應商現時均有聘請持牌收集商收集其品牌電動車的廢電池，並在經過適當初步處理（如分類、放電和絕緣）及包裝後，運往日本、韓國或比利時等地的合適處置設施循環再造。現時，本港大部分電動車的車齡仍短，因此電動車退役所產生的廢電池數量不多。隨著電動車發展更為普及，環保署正着手研究如何促進循環再造及妥善處置電動車的電池。除了分析海外經驗，環保署亦與業界及電動車供應商保持密切聯繫，探討適用於本地的方案。</p> <p>就重用電動車退役電池的技術可行性，政府聯同科研機構及大學進行相關研究，研究顯示重新組合同一品牌的退役電池以作重用，在技術上是可行的。另一方面，由於不同品牌的電池擁有其工作和保護需要的特性，要將不同品牌的退役電池重組混合共用，在技術上有一定的困難，現階段未有成功的例子。</p>
6. 電動車相關的支援措施	
<p>6.1. 為電動車的維修和保養，特別是對使用高電壓、高電流的電動商用車，提供足夠的培訓。</p>	<p>職業訓練局（職訓局）現時已開辦「新能源汽車」及「汽車混合動力系統」兩個在職培訓課程，培養學員對電動車的結構、操作及處理高壓電的安全步驟的認識。</p> <p>此外，職訓局亦有開辦與汽車維修有關的全日制培訓課程，包括汽車工程高級文憑及職</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>專文憑（汽車科技），兩項課程合共於 2019-20 學年及預計於 2020-21 學年每年提供多於 260 個學額。職訓局已將有關電動車的專業知識，例如設計、運作模式、安全標準及維修技巧等，納入汽車工程高級文憑課程及不同級別與汽車相關的職前課程。職訓局會持續因應電動車相關技術的發展及行業需求，適時更新有關課程內容。</p> <p>此外，機電署現正就培訓電動車維修技工的事宜與業界及職訓局保持緊密聯繫。而職訓局亦正研究為汽車維修技工開辦一項有關維修電動車及混合動力車的基本訓練課程。</p>
<p>6.2. 與私營機構合作，提升車輛測試中心在電動車輛測試的設備和人員能力。</p>	<p>運輸署一直在車輛檢驗方面與私營機構合作。現時私家車、貨車、特別用途車輛及拖車的年驗，均是由運輸署認可私營機構營運的指定車輛測試中心或驗車中心檢驗，電動車的年檢項目與其它車輛相似，如檢查車身結構、懸掛系統、轉向系統、照明系統、和制動系統等。此外，電動車配備充電、配電、及儲電等系統，當中包括高壓安全，車輛檢驗人員須要特別留意。</p> <p>為配合科技發展，運輸署會不時檢視車輛測試設備和檢驗人員的要求，與時並進，務求不斷提升車輛測試設備及檢驗技術。此外，運輸署亦積極推動人才培訓，包括派員到電動車訓練中心參觀學習，及參與由電動車代理商安排的電動車培訓課程，並引入相關的檢驗設備，以配合電動車的發展趨勢。</p>
<p>6.3. 增加對本地電動商用車研發項目的資助，吸引</p>	<p>「創新及科技基金」（「基金」）下的「夥伴研究計劃」旨在支持私營公司與研發中心、</p>

相關意見摘要	政府回應
<p>更多本地開發商參與本地電動商用車的研發。</p>	<p>本地大學或其他科研機構合作開展的研發項目，以鼓勵私營公司進行更多研發。在計劃下，私營公司如與「汽車科技研發中心」合作開展研發項目，最高可獲得相等於項目總成本 70% 的資助；如公司投入項目成本 50% 或以上的贊助，公司即可擁有該項目中產生的所有知識產權。此外，符合申請資格的私營公司亦可透過基金下的「投資研發現金回贈計劃」，就其在相關研發項目的開支獲取 40% 的現金回贈。此外，基金下的「公營機構試用計劃」亦資助合資格的機構及公司製作原型／樣板及在公營機構內進行試用，以促進和推動研發成果實踐化和商品化。</p> <p>為推動減碳和綠色科技的研發及應用，政府已於 2020-21 年度撥款二億元，成立「低碳綠色科研基金」，為相關項目提供更充裕、對焦和切合研發項目所需的資助。每個項目的資助額可高達 3,000 萬元，年期可長達 5 年。綠色運輸是其中一個優先研究的主題。政府的目標是於 2020 年 12 月接受首輪申請。</p>
<p>7. 其他意見</p>	
<p>7.1. 與業界及持份者建立伙伴關係。</p>	<p>政府在制訂各有關推動使用電動車輛的政策和落實不同措施時，定必從不同渠道諮詢和聽取業界各持份者和公眾的意見，從而完善政策制定。</p>
<p>7.2. 制定電動車安裝聲音警示裝置的標準，以保障視障人士等人的安全。</p>	<p>由於電動車行車時較為寧靜，有團體及人士關注其在低速行駛時可能對部分道路使用者（尤其有特別需要的道路使用者，例如視障</p>

相關意見摘要	政府回應
<p>7.3. 考慮應否把輪椅和電動滑板車在路上行走時亦應發出人造聲響。</p> <p>7.4. 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。</p>	<p>人士和長者)構成潛在危險。就此，政府一方面已向本地的電動車供應商轉達視障人士的訴求，要求它們積極為電動車型號引入合適的發聲系統，以保障道路使用者安全。另一方面，運輸署已落實在2021年7月1日起，規定所有申請類型評核的電動車或混合動力車，須裝設符合相關國際標準的發聲系統。與此同時，政府亦積極研究修改法例，引入相關技術要求。</p> <p>有關電動可移動工具(包括電動個人移動工具、電動輔助單車及電動個人移動輔助工具)方面，政府有意更新法例，一方面為電動可移動工具制訂妥善的規管架構，另一方面希望日後的法例可容讓規管當局能積極接納可便利個人出行的新科技和創新發明。</p> <p>運輸署參考其他司法管轄區／城市的做法，並考慮到香港人口密集和道路汽車流量高。在研究及建議本港規管電動可移動工具時，須顧及多項因素，包括道路及行人安全、交通環境、道路設計及相關的交通影響，以及電動可移動工具可為使用者帶來的裨益。我們建議電動個人移動工具(包括電動滑板車)和電動輔助單車可在專為駕駛單車而設的單車徑上使用，但不建議在行人路及行車道行駛。而電動個人移動輔助工具(包括電動輪椅)，是殘疾人士及長者重要的出行工具。若把該等工具的速度限制於某個水平，建議可以獲准在行人路上使用。</p> <p>運輸署已成立一個跨部門的工作小組，專責檢視及制訂電動可移動工具的規管及技術要</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>求，例如速度管制、安全裝置、使用者年齡限制和技術規格等（當中亦會考慮應否把電動輪椅在路上行走時亦應發出人造聲響）。</p>
<p>7.5. 應適時檢視《道路交通條例》（第 374 章）及相關附屬法例，研究相關法例能否配合自動駕駛汽車及車載系統的發展和應用。</p>	<p>現行的《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374A 章）（《規例》）除容許車載資訊及通訊系統為駕駛人士提供符合《規例》要求的資訊（例如駕駛相關的資訊），亦能配合現代先進駕駛輔助系統（例如行車線偏離警告系統）發展所需，使其能應用於香港的汽車上，從而提升駕駛安全。</p> <p>在推動自動駕駛技術方面，運輸署於 2019 年 11 月成立了一個由業界、相關研發機構代表及專家等組成的「香港自動駕駛車輛科技應用技術諮詢委員會」，以探討如何制定合適的監管框架以規管自動駕駛車輛。運輸署會透過和業界的緊密合作及聯繫，汲取自動駕駛車輛在本地的技術測試經驗，以協助制定長遠的規管架構及相關法例。運輸署亦於 2019 年 12 月出版了一份新的「自動駕駛車輛測試指引」，訂立測試自動駕駛車輛的安全指引，協助業界全面了解在現行法規下於道路上進行自動駕駛車輛測試的要求。</p> <p>另一方面，運輸署已着手研究法例修訂，容許業界測試及使用創新的技術，並與業界密切協作，共同制定自動駕駛車輛規管的模式及測試所需的條件和配套，以締造合適和安全的道路環境推動測試及使用。</p>
<p>7.6. 將可再生能源發電比例在 2030 年前增至</p>	<p>一般而言，使用可再生能源發電需倚賴天然資源，例如太陽能、風能和水能等，但香港的地</p>

相關意見摘要	政府回應
10%。	<p>理環境等客觀因素為廣泛引入這類可再生能源造成不少限制。如我們於《香港氣候行動藍圖 2030+》中所述，根據現已發展成熟的商用技術，我們估計由現時至 2030 年間，香港能夠以風力、太陽能及轉廢為能實現可再生能源的潛力約為 3% 至 4%，當中太陽能佔約 1% 至 1.5%。然而，要全面利用這些可再生能源的潛力，在技術和財政上仍需要面對不少挑戰；電費亦可能有上調的壓力。</p> <p>即使如此，政府仍然希望以身作則起領導作用，因此在技術和財政許可的情況下大力支持可再生能源的工務工程。參考水務署在石壁水塘及船灣淡水湖發展浮動太陽能發電系統先導項目的成功經驗，政府會詳細研究在船灣淡水湖裝設更大型浮動太陽能發電系統的可行性；政府亦會在新界東南堆填區進行試驗計劃，裝設較大規模的太陽能發電系統。此外，自 2017-18 年度起，政府共預留了 20 億元為現有政府建築物、場地及設施設置小型可再生能源系統，多個項目正逐步落實。</p> <p>政府亦致力為公眾參與發展可再生能源提供有利條件，例如在 2018 年引入上網電價計劃，讓電力公司以較電費高的價錢購買私人可再生能源系統所產生的電力，令系統的回本期可縮短至約 10 年，從而增加市民投資系統的誘因。此外，政府亦放寬了於新界豁免管制屋宇（簡稱「村屋」）的天台上安裝太陽能系統的規定、推行「採電學社」免費為合資格的學校和社福機構安裝太陽能發電系統、更新「香港可再生能源網」以提供與可再生能源及安裝有關系統的資訊、設立查詢</p>

相關意見摘要	政府回應
	<p>熱線；以及推出指南說明安裝太陽能發電系統的一般要求等。若市民在其私人住宅安裝可再生能源系統，他就參與上網電價所得的收入可獲豁免繳付利得稅，亦無須申請商業登記。兩家電力公司由 2018 年 10 月至 2020 年 6 月共收到超過 10,000 個申請，當中超過 8,600 個申請已獲批准。相比在引入上網電價前的十年間，只有約 200 個民間可再生能源裝置接駁至兩家電力公司的電網，足證上網電價計劃及政府在過去一年多推出的各項支援措施的成效。</p> <p>與此同時，政府鼓勵科研和學術機構以創新思維和科技，開拓不同種類的可再生能源和解決相關的技術問題。今個財政年度，政府撥款二億元成立了低碳綠色科研基金，可以資助合適的本地科研項目，有助進一步推動本地可再生能源的發展。</p>
7.7. 增加市民與高排放如繁忙道路等地方的距離	<p>規劃繁忙道路及其附近發展時，會按《香港規劃標準與準則》第 9 章的表 3.1 的間隔距離建議，使道路與民居或市民使用的休憩用地能保持最低間隔距離。</p>
7.8. 應鼓勵共享汽車，透過平台分享汽車，將汽車效能用盡。	<p>現時法例容許不涉及利用汽車出租或載客取酬，而司機／車主只向乘客收取行程的部份成本（如汽油及隧道費用）的「汽車共乘」；以及沒有提供司機服務，並按租賃車輛的用量收費及具備適當保險保障的「汽車共享」，並且已有市民合法地使用。</p>

房委會及房協擁有／管理的停車場的
泊車位及已裝設電動車充電設施的資料

房委會在公營房屋發展項目中提供停車場設施，主要目的是供有關屋邨／屋苑住戶及他們的訪客停泊車輛之用。截至 2020 年 3 月底，房委會轄下有 174 個停車場，共有約 31,800 個泊車位（包括私家車、電單車及輕型貨車泊車位）。

房委會按照在 2011 年修訂的《香港規劃標準與準則》，在新建公營房屋發展項目中 30% 的私家車泊車位，提供電動車充電器；而其餘 70% 的私家車泊車位亦具備電動車充電基礎設施。截至 2020 年 3 月底，房委會已在轄下的 31 個新建停車場合共約 1,000 個私家車泊車位提供充電器。

除此之外，房委會亦會視乎技術可行性，按需求在現有停車場（即非新建停車場）提供充電設施。截至 2020 年 3 月底，房委會已在 17 個停車場合共約 60 個私家車泊車位安裝充電器。

房協方面，截至 2020 年 1 月底，它擁有或管理約 9,400 個泊車位，當中約 120 泊車位設有充電器。

- 完 -