



致：

立法會秘書處  
環境事務委員會秘書  
潘耀敏小姐

### 健康空氣行動 對推動電動車政策的意見書

近二十年來，路邊污染從未達致安全水平，二氧化氮濃度長期處於世界衛生組織的安全上限兩倍有多，嚴重影響香港人的健康。歸根究底，導致香港的交通問題的一個主要原因，就是瘋狂增長的車輛數字，導致交通嚴重擠塞，加劇車輛排放，在高樓密集的街谷環境下汽車毒氣難以消散，讓市民日日無奈吸塵。

過去十年，香港的車輛增長數目令人擔憂。1996 至 2006 年，車輛數字增長為 16%；2006 至 2016 年，車輛數字增長 34%。現時，車輛數目已破 80 萬，長此下去，十年內車輛數目將過 100 萬。

要有效解決交通擠塞，便要竭力減低車輛增長，其中主要方法便是大幅提高所有私家車的首次登記稅，並對電動私家車的首次登記稅設上限。不論是汽油私家車或電動私家車，都應增加登記稅，以減低整體買車意慾。

電動私家車和汽油私家車之間，並不應是此消彼長的加減遊戲，更不是誰比誰更「環保」之說。即便是全新的電動車，比起一架全新或近全新的汽油車，排放可能少一點，但同樣造成交通擠塞，最後仍是不環保之實。

真正推動環保的政策和公眾行為，首要便是減少私家車數字，以公共交通、步行及單車作為交通方式時減少汽車排放和紓緩交通擠塞。

目前，真正針對改善排放問題，應是針對巴士、小巴、貨車和的士等車種。政府在推動零排放公共交通的角色上更是責無旁貸，而非著力於個人化交通電動化。

#### 全面實踐零排放巴士－離目標有幾遠？

據環保署網站所述，「政府的最終政策目標是全港使用零排放的巴士」。不過，目前本會認為當局尚未有一套整全的**策略框架及時間表**以達致以上目標。以倫敦市為例，當地市政府於 2016 年已有 73 架全電動公共巴士，並定下清晰的目標，於 2019 年前將有 3,100 部混能巴士、2020 年前有 300 架電動巴士行駛路面。

香港自有其獨特環境因素，需要因地制宜，設立出切合本地需要的零排放運輸配套模式。然而，現時可見政策是全部不到位，環保署早於 2011 年成立綠色運輸試驗基金，以資助形式鼓勵公共運輸業和非牟利機構試驗綠色運輸。不過，截至 2016 年年底基金亦只批出 87 個試驗項目，資助金額亦只用了 8,100 萬港元。事隔六年，零排放交通的進展停滯不前，可見基金只以資助形式的運作模式無疑是一個失敗。

本會認為，政府不應只做資助者，僅以派錢來解決問題；政府應作為牽頭者，帶領整個業界推動零排放交通的科技和行業發展，當中有三個不可或缺的要素：

#### 1. 科技及技術

目前所見，僅僅透過輸入外來技術並不足以解決本地的環境挑戰。面對如何確保雙層巴士的電力供應、適應陡峭的地理特徵及長途車程的充電等問題，現有技術均不足以應付實際需要及情況，以致零排放公共交通多年來均難以普及化。政府應該參與及帶領本地業界進行有關領域的研究，設計出因地制宜的技術方案。

#### 2. 硬件配套

健康空氣，我要！ Our Air, Our Health!

現時全港合共有 1,518 個電動車充電站，不過只有 14.4%能快速充電，尤其不足以應付商用車的運作需要；政府於 2011 年起透過寬免新建樓宇停車場總面積、並訂修新建築物的規劃標準，建議在 30%私家車泊車位安裝充電站，但沒有任何政策支援現有建築物發展有關充電設施。欠缺空間予零排放公共巴士及小巴放置大型電池，亦缺乏廣泛充電站網絡，此乃難以真正普及電動運輸的死穴，政府在推動有關發展上應是責無旁貸。

### 3. 運作支援

在技術及配套尚未全面成熟前，業界對使用零排放交通抱有憂慮，政府更應擔當支援者的角色，以減低有關運作風險，鼓勵業界採用新發展。

本會敦促當局正視現時欠缺遠景的零排放交通發展計劃，並即時成立有關小組委員會，盡快交代針對有關發展的策略大綱及時間表，以供立法會議員及公眾跟進及監察。

#### 倡議總結：

1. 政府應提交「全面推動電動交通」的策略大綱及時間表
2. 政府應釐定「綠色運輸試驗基金」的未來定位
3. 政府應清晰交代「推動使用電動車輛督導委員會」的構成及工作職權
4. 政府應成立針對推動電動公共交通普及化的小組委員會

#### 健康空氣行動