



電動車政策研究組就
《研究電動車發展相關事宜小組委員會》
5月11日會議的意見書

1. 現行電動車政策及其成效

1.1 一換一計劃

一換一計劃自 2018 年 3 月推出以來，成為香港最主要的電動車稅務政策。雖然計劃推出之初因申請條件嚴苛而影響成效，後來政府於 2019 年 2 月放寬計劃，令更多人符合資格透過計劃更換電動車。由 2018 年 3 月至 2020 年 2 月，全港共有 3,184 部新登記電動私家車，當中 2,835 部是經一換一計劃登記，佔近 9 成。

時期	新登記電動 私家車	一換一計劃 核准申請	一換一計劃 比率
03/2018 – 02/2020	3,184	2,835	89.3%

根據政府回覆立法會議員譚文豪就開支預算的書面質詢 (ENB 144)，截至 2020 年 2 月底，運輸署接獲的 3,009 宗「一換一」計劃申請的已拆毀車輛在取消登記時的已登記年期分布如下：

已拆毀車輛	
車輛已登記年期 (註)	車輛數目
少於6年	17
達6年	232

達7年	283
達8年	262
達9年	246
達10年或以上	1969

註：指車輛首次登記日期與取消車輛登記日期之間的期間（包括首尾兩天）

從上述數字可見，一換一計劃有助推動市民以零排放電動車取代年期較長的汽油車，對改善路邊空氣問題有明顯作用。

由於一換一計劃要求申請人必須擁有車輛 18 個月，任何人在 2019 年 10 月 1 日後才購買私家車，即使車輛年期達 6 年或以上，亦不能在 2021 年 3 月之前達致「擁有車輛 18 個月」的條件，可見一換一計劃的生效期太短。

電動車政策研究組建議如下：

綜合上述原因可見，一換一計劃已成為過去 2 年最主要的經濟誘因，推動市民以電動車取代燃油車，而且成功拆毀大量年期達 10 年或以上的高排放燃油車。由於現時全港電動車普及率只有 2.1%，政府應盡快公佈延長一換一計劃多 5 年至 2026 年，維持政策穩定性，才有機會提高香港的電動車普及率。

1.2 首次汽車登記稅

政府自 1994-1995 財政年度起，豁免電動車的首次汽車登記稅，鼓勵市民購買電動車。但當時電動車的技術尚未成熟，續航力較低，加上市場上的選擇不多，所以相關稅務誘

因未見成效。經過近 20 年的發展，多間汽車製造商陸續投放資源研發電動車，並在香港市場推出不同車款，令消費者有更多選擇。直至 2014 年下半年，部分月份錄得超過 100 輛電動車首次在港登記，豁免電動車首次汽車登記稅的政策漸見成效。

但政府公佈 2017-2018 年度的財政預算案，宣佈終止全數豁免電動車首次登記稅的政策，寬免額改為以 \$97,500 封頂。政策誘因被削減後，市民購買電動車的意欲隨即太減，電動車在港發展進入冰河時期。

根據運輸署公佈的數字，自從一換一計劃於 2018 年 3 月生效至 2020 年 2 月，9 成電動車買家都是經一換一計劃登記，餘下 1 成買家則是使用 \$97,500 豁免額登記電動車，可見首次汽車登記稅的稅務豁免額不足以吸引市民購買電動車，政策形同虛設。

電動車政策研究組建議如下：

有效的電動車政策不應只針對「換車」市場，更要全面推動市民購買電動車，才有助提升電動車普及率。政府應提升電動車首次登記稅豁免額至 \$150,000，加強經濟誘因。

1.3 企業購置電動車

由 2010 年 6 月 18 日起，營商機構購買合資格的環保車輛所招致的資本開支可以從利得稅中扣除，相關稅務優惠措施涵蓋混合動力車及電動車。由於運輸署未有公佈每月混合動力車的數量，所以下列統計單計電動車衡量政策成效。

財政年度	法團購置環保車輛(電動車及混能車)的首	新登記電動車數目
------	---------------------	----------

	年申請並獲利得稅全數扣減的個案宗數	
2016-2017	125	5,893
2017-2018	123	136
2018-2019	123	602
2019-2020 (截至 2020 年 2 月 29 日)	69	2,562

參照上述數字可見，即使電動車政策在過去 3 年朝令夕改，新登記電動車數目大幅升跌，但法團購置環保車輛並於首次申請並獲利得稅全數扣減的個案宗數穩定地維持在約 120 宗的水平，相信是跟政府宣傳不足有關。加上這項政策的誘因有限，難以吸引商業機構轉用電動車。

國際非政府機構「氣候組織」發起的 EV100 全球行動，推動企業承諾在 2030 年前全面建立電動車車隊。中電控股有限公司（中電）於 2019 年宣佈響應 EV100 全球行動，成為香港首間參與計劃的企業，但未見有其他企業跟隨。

電動車政策研究組提出以下建議：

政府應研究就企業購置非環保私家車時減少稅務優惠，增加企業選擇非環保車輛的成本，作為鼓勵企業建立電動車隊的誘因。

2. 電動車充電設施的數目、分佈及使用情況

2.1 私人住宅停車場

政府經常強調，就電動私家車的充電安排，其政策方針是「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」，但政府一直缺乏措施支援車主在住宅或辦公室安裝充電器。

直至去年 10 月公佈的施政報告，政府終於推出 20 億先導計劃，為合資格的住宅大廈提升基礎設施。但該計劃由公佈至今超過半年，當局仍在研究相關細節，尚正式接受申請，拖慢電動車普及化的步伐。

電動車政策研究組提出以下建議：

政府必須加快推出 20 億先導計劃，並主動接觸香港大型住宅屋苑，針對性地提升住宅屋苑停車場的充電基礎設施。電動車車主是業主組織內的少數，在討論相關工程時難以左右業主組織的決定，政府必須加強教育工作，主動向業主組織解釋提升停車場的基礎設施對可持續發展的重要性。

2.2 公營機構停車場

根據 2018 年立法會秘書處的資料便覽，截至 2017 年年底，房委會轄下 151 個停車場提供約 30,000 個車位，假設車位數目在過去 2 年增長 5%至 31,500，現時房委會在網站公佈公共充電器數目如下

房委會停車場 車位總數(推算)	標準充電器	中速充電器	快速充電器
31,500	214 (0.68%)	33 (0.1%)	8 (0.02%)

房委會擁有約 30,000 個車位是龐大資源，但政府未有善用這些車位安裝電動車充電器支援社區需要。即使是新落成的公共屋邨，政府仍然是安裝俗稱「慢叉」的標準充電器，與時代嚴重脫節，未能追得上電動車技術的發展步伐。即是政府透過安裝標準充電器濫竽充數，仍未能掩飾電動車充電器嚴重不足的事實。即使將標準、中速及快速充電器的數目相加，仍然是不足車位數目的 1%。

政府去年宣佈動用 1.2 億令公共充電器總數增至 1,700 個，但相關計劃未有涵蓋房委會轄下的停車場。既然房委會在全港 18 區都有泊車位，政府好應該善用這些資源大量安裝電動車充電器。

除了房委會外，由政府擁有的港鐵亦是另一個座擁龐大車位數目的公營機構，下表是港鐵泊車轉乘計劃停車場及部分物業的車位數目及充電器分佈：

泊車轉乘計劃停車場	車位數目	標準	中速	快速
香港站	293	0	0	0
九龍站	261	0	0	0
青衣站	405	0	0	0
錦上路站	584	0	0	0
荃灣西站	120	0	0	2
海洋公園站	71	0	0	0
紅磡站	871	0	2	0
西九龍站	493	0	0	0
彩虹站	450	1	1	0
	3548	1	3	2

部份擁有電動車 充電器的物業	車位數目	標準	中速	快速
杏花新城	415	1	0	2
青衣城 1 期	220	3	0	2
青衣城 2 期	65	0	2	0
圓方	896	0	5	4
國際金融中心一期	136	1	2	0
國際金融中心二期	1172	0	7	0
PopCorn 1	115	1	1	2
PopCorn 2	50	1	1	0
駿景廣場	67	1	0	1
新屯門商場	421	0	3	0
恒福商場	22	0	1	0
	3579	8	22	11

從上表可見，港鐵就安裝電動車充電器的表現是強差人意。泊車轉乘計劃停車場的設立原意是鼓勵車主轉乘港鐵，本應是最理想的地方作短暫充電。但港鐵的 3548 個車位中，只有 6 個充電器，完全無視電動車的需，對支援零排放電動車全無承擔，欠缺社會企業責任。

即使是其他有提供電動車充電器的物業停車場，數量仍是乏善可陳，所有充電器數目佔所屬停車場車位總數只有 1.1%！政府作為港鐵最大股東，實有責任推動港鐵對環境履行更大社會企業責任，港鐵坐擁的停車場車位數目眾多，必須物盡其用，支援電動車普及化的發展。

電動車政策研究組提出以下建議：

- (1) 政府應仿倣去年財政預算案的做法，額外增撥資源予房委會提升停車場基礎設施及加裝電動車充電器，同時要將現有的標準充電器提升至中速。
- (2) 房委會應承諾所有新興建的公共屋邨，停車場內 3 成車位必須設有中速充電器，以符合可持續發展原則。
- (3) 政府應要求港鐵盡快在 2 年內在設有泊車轉乘計劃的停車場，為 3 成車位加裝中速電動車充電器，將充電器數目提升至 1,000 個。

2.3 政府停車場

政府去年宣佈動用 1.2 億令公共充電器總數增至 1,700 個。但一年過後，政府未有交代計劃進展。根據政府向研究電動車發展相關事宜小組委員會提交的文件，附件的列表同一年前交代的計劃無大分別，市民難以監察 1.2 億的使用情況，也未能得知公共充電器的增長情況。

根據政府回覆立法會財務委員會的資料。截至2019年年底，按全港18區劃分由政府及政府以外的機構提供的公共充電器數目表列如下：

地區	公共充電器數目					
	標準充電器		中速充電器		快速充電器	
	政府	政府以外的機構	政府	政府以外的機構	政府	政府以外的機構
中西區	52	10	93	17	0	38
東區	11	17	50	17	0	54
南區	0	4	0	12	0	29

灣仔	18	48	65	56	0	37
九龍城	61	3	0	7	0	15
觀塘	39	512	4	177	0	62
深水埗	11	6	32	72	0	71
黃大仙	5	19	35	11	0	11
油尖旺	40	70	6	118	0	68
葵青	9	16	0	13	0	33
荃灣	7	10	36	13	0	12
西貢	6	18	20	17	0	27
北區	40	18	15	10	0	12
大埔	25	3	0	3	0	7
沙田	43	32	20	31	0	48
元朗	13	37	2	31	0	18
屯門	2	10	0	10	0	19
離島	4	14	89	26	4	23
總數	386	847	467	641	4	584
	2 929					

現時全港共有 2,929 個公共充電器，有 3 成是由政府裝設，7 成是私人機構裝設，可見政府過去多年就安裝充電器的工作非常緩慢。全港 588 個快速充電器中，更只有 4 個是由政府裝設，完全未能展現政府對電動車發展的承擔。相反，私人機構則積極投放資源為電動車普及化提供公共充電設施。

電動車政策研究組建議如下：

- (1) 政府必須定期公佈 1.2 億計劃的進展，交代在各個政府停車場增設充電器的情況，讓持份者監察政府可否在 3 年內達成原定目標 – 增設 1,000 公共充電器。

- (2) 政府應為私人機構安裝充電器提供資助及技術支援，並簡化相關工程的審批程序，鼓勵私人市場承擔拓展公共充電網絡的責任。

電動車政策研究組

2020年5月