

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
研究電動車發展相關事宜小組委員會

敬啟者：

就香港的電動車政策的意見

推動電動車在香港發展同屬環境和交通議題。電動車在尾氣排放上，以及能源效益上都比傳統燃油車優勝，拓展電動車在香港的使用能有效減緩香港市區空氣污染的問題，同時有效減少溫室氣體的排放。香港政府已推動電動車在香港發展多年，但無論在私家車或是商用車輛層面的成效不彰，與政府曾提出的將電動車占整體持牌車輛占比的三成的政策目標差距甚遠。同時被人詬病的是政府推動建設電動車充電網絡的建設。作為電動車發展的關鍵配套，電動車充電位的數量一直大幅落後電動車數量的新增速度。

政府一直通過降低電動車的使用成本，以經濟誘因的方法，吸引市民大眾及商用車用戶使用電動車。政府由1994年起豁免包含私家車在內的電動車首次登記稅，直至2017年，調整政策為，除非同時拆毀符合條件的舊私家車（燃油車），否則只能享有較少的首次登記稅豁免（“一換一”計劃），在計劃下最高能享有的稅務寬免為25萬。寬免首次登記稅對於市民購買使用電動私家車的作用明顯，在推行稅務寬免計劃起至今，新增的電動私家車數量增加不下十倍。在2017年當年取消全數豁免電動私家車首次登記稅後，新登記電動私家車價減少逾9成，同時也分流到新增傳統燃油車上，也側面反映稅務寬免的魔力。

社會輿論一直希望政府廢除電動私家車“一換一”的限制，恢復全數寬免電動私家車首次登記稅。主要的論據為為收緊安排大大減少用家購置電動車的吸引力。我支持政府推行“一換一”並收緊稅務優惠的決定。在思考是否維持稅務安排的時候，需要考慮整體的交通佈局。香港地少人多，道路狹窄，實在是沒有空間容納過多車輛在路上形式。近年私家車增長的速度有增無減，政府已構思利用興建輔助道路（如中環 - 灣仔繞道）及電子道路收費的方式減緩因車輛過多而造成的道路擠塞以及衍生的空氣污染問題。徵收汽車首次登記稅是政府控制私家車數量的重要手段之一，設置“一換一”的限制向外界傳遞清晰的訊息，政策的設立是希望透過以電動私家車置換造成較多污染的燃油私家車，而非鼓勵無節制地增加私家車的數量（無論是否電力驅動）。同時，政府的決定回應社會上質疑政府為電動私家車提供稅務優惠是替較富裕階層降低新購車成本的疑慮。

按經濟學價格理論，當價格（對買家的成本）越低，需求就會越高。使用電動車的コスト可以分為顯性成本，例如購車成本、維護、電費等，也有隱性成本，就是使用充電位的難易程度（包括與居所及工作地方的距離、尋找空閑車位的時間等）。政府於增設電動車充電設施上缺乏力度，政策也伐善足陳，主要是通過限制在新樓宇的私人停車場的總樓面面積上豁免，鼓勵發展商於新樓宇上配合充電網絡的基建，而在政府經營的市區停車設施中，也沒有配置相當百分比的電動車充電位，也沒有為電動車使用該等設備提供相應的優先，經常出現非電動車占用該等設施。

我倡議政府的政策思維應該在轉化原有停車位成可供電動車充電的停靠位置，而不應該為了電動車的推廣而在原有規劃外增加私家車的停車位。香港的交通政策一直是以較高運量而能源效益較高的公共運輸工具（如重鐵、巴士、小巴）作為主軸。私家車占用路面空間較多（同時數量最多），但只分擔不足5分1的載客量。雖然香港政府沒有將控制停車位的供應列入控制私家車增長的手段，但顯然有為數不少的潛在私家車買家因為住所或工作地方沒有適當的停車設施而暫緩/擱置購買私家車。有鑒於香港每千人擁有私家車數量依然比區內已發展經濟體為低，可以預見如因為推廣電動車而大幅度增加停車位將導致私家車數量大增，

進而引致更嚴重的道路擠塞，對減少空氣污染毫無幫助。通過控制停車位的供應，可以引導市民淘汰燃油車，建議包括使用立法手段（如通過修改規劃指引，要求新樓宇落成時配套的停車設施的若干百分比為配置充電設施的電動車專用位置）；轉化現有停車位為電動車專用的充電位，以電動車優先取用甚至禁止燃油車占用的手段以增加使用燃油車的“隱性成本”。

面對推廣電動車成果不彰，政府應積極考慮參考外國的先進經驗，為淘汰燃油車（包括汽油、柴油車）定立清晰時間表，參考過往香港政府逐步淘汰歐盟四期或以前商用柴油車的安排，在勒令取消不符合資格柴油車牌照限期前，應提供轉換的經濟誘因（如取消牌照的現金補償，或使用“套牌”的方式寬免新購電動車的首次登記費用），而相應經濟誘也應按年減少，以鼓勵車主儘快進行轉換。由於燃油車的預計使用年期可達十數年，政府應儘早公佈具體淘汰燃油車時間表，避免對市民大眾因新購車輛在預計使用年期前強制退役而招致不必要的損失，以及因電動車政策的不確定性而引起的疑慮。

此致

研究電動車發展相關事宜小組委員會

市民
梁伯豪

二零二零年五月十七日