



致 研究電動車發展相關事宜小組委員會 - 意見書

香港二氧化氮污染嚴重，根據2018年的香港空氣質素報告和2019年的香港空氣質素統計概要，全港16個空氣質素監測站中，均有9個錄得二氧化氮濃度年均值超標，當中銅鑼灣、中環和旺角更超標一倍，嚴重威脅市民健康，而車輛是都市二氧化氮的主要排放源之一。

有見研究電動車發展相關事宜小組委員會的工作計劃包括制定目標及時間表，同時在各方面研究及制訂與電動車相關的支援措施；綠色和平期望小組委員會能盡快就電動車發展相關事宜向環境事務委員會提出務實而又積極進取的建議。

參考外國經驗，多地政府除增加電動車數量，亦擬定禁止出售燃油車的時間表，如挪威將於2025年禁售燃油車；荷蘭、德國、丹麥、法國、和英國等則於2030至2040年實施類似政策；另外，包括巴黎、羅馬、馬德里、巴塞隆拿、倫敦、米蘭等多個市政府亦已計劃於2024年至2040年期間陸續實行燃油車禁行令，禁止有尾氣排放的汽車在市内行駛¹，值得香港參考。

根據運輸署 2020年2月的數據，已登記電動私家車佔全港私家車總數僅約2.2%，但可見現行政策下，電動私家車依然未能普及。我們期望小組委員會能建議政府推出更多政策，鼓勵燃油私家車駕駛者轉用電動車，增加電動車比率。同時，除了增加電動私家車的比率，亦必須推廣使用商用電動車，再配合其他相關政策，更有效地改善路邊空氣質素。

另外，「綠色運輸試驗基金」至2011年起共批出183個試驗項目，惟電動的士已退出項目，而包括專營及非專營巴士公司的單層電動巴士至今仍只有約40輛，可見電動商用車的發展仍然十分緩慢，市民更無從得知何時才會完成相關試驗；而現行的石油氣小巴將於今年底停產，在別無他選之下，石油氣小巴被迫重新使用化石燃料。政府在加快公共交通電動化和保障市民健康等的決心仍然明顯不足。

政府文件顯示超過90%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）源自商用車輛，小組委員會有必要在建議政府採取的措施和時間表中著重推動商用電動車；另外，若電動車配合淘汰煤炭和增加可再生能源發電的能源政策，更可減少溫室氣體放，既減少路邊的空氣污染威脅，又有助應對氣候危機。小組委員會亦應建議當局必須控制香港車輛的整體數目增長速度，否則可能加劇交通擠塞，導致車程時間延長，反令空氣污染惡化²。

¹ Bunsen, T., Cazzola, P., Gorner, M., Paoli, L., Scheffer, S., Schuitmaker, R., ... & Teter, J. (2018). Global EV Outlook 2018: Towards cross-modal electrification.

² IN21/18-19 選定地方控制私家車增長的措施