

## 一、前言

- 1 香港早在 1993 年已推行稅務優惠，以鼓勵使用電動車。在 2009 年更成立由財政司司長領導的推動使用電動車輛督導委員會，設下在 2020 年有三成私家車為電動車或混能車的目標，希望促使香港成為亞洲區內最廣泛使用電動車的地區之一。然而，截至 2020 年 4 月，全港只有約 14,941 部登記電動車，佔全港已登記的車輛總數不足 2%，遠遠不達標。
- 2 為應對空氣污染及氣候變化，電動車的使用在國際日漸普及，多國均對全面使用電動車訂下進取及具前瞻性的目標。多家跨國車廠亦設立了淘汰燃油汽車的時間表，如挪威率先在 2025 年；其後面西班牙、德國、荷蘭、印度則在 2030 年；而中國及台灣則在 2040 年，可見淘汰燃油車是大勢所趨。但香港電動車普及程度卻嚴重落後，實有必要急起直追。

## 二、具體回應

### **高層次領導制定電動車政策**

- 3 自由黨認為，要解決目前推動電動車發展的困境，首要工作是全面檢討相關的政策，制定出務實可行的短、中、長期目標，並且加強推動使用電動車輛督導委員會的職能，藉着這個中央統籌的執行機構去推行及督導電動車的發展措施，整合現時分散在各個部門的工作，加強實際執行能力，務求達致階段性的推動目標，包括電動車輛的數目、電動車充電設施的供應、電動車維修服務及廢電池的處理等，解決電動車發展上遇到的困難。

### **適當的稅務優惠吸引車主更換電動車**

- 4 雖然電動車可以節省燃料費，但目前市場上的電動車普遍比同級的燃油車昂貴。有意見認為政府應完全豁免電動私家車的首次登記稅，以增加車主購買電動車的意欲。但這反而未能迫使車廠推出價錢相宜及續航力較長的電動車。事實上，隨著電動車是汽車發展的大方向，相信電動車的價格將會不斷向下調，但為鼓勵更多車主轉用電動車，自由黨認為政府是可以適度地提升現時

97,500 元的電動私家車首次登記稅寬減額及「一換一」計劃的 25 萬元首次登記稅寬減額。

### **放寬限制助電動商用車營運**

- 5 自由黨理解本港商用車行車里數高，改用零排放的電動車對改善空氣質素大有幫助。雖然海外已經有車廠生產電動商用車，但由於香港特殊的環境，如炎熱天氣須使用較強的空調，路面常有坡度等，令其設計未必適合香港使用，故時至今日，電動商用車仍然難成氣候。
- 6 對運輸業界來說，特別是長時間運作的公交，電動車的續航力及充電安排是業界最關注的問題。因此，電動商用車能否普及化則視乎充電設施。
- 7 推動電動商用車需要按部就班，我支持政府先試行電動的士，特別是新界及大嶼山的士，因區內較多空間設置充電設施；至於設有車站的綠色小巴，若能解決設置充電設施的問題，亦是可以考慮試行。
- 8 由於電動車的電池本身有一定的重量，為配合電動車的運作，政府或需要研究修訂車輛的重量限制。

### **雙管齊下完善充電網**

- 9 充電網絡覆蓋率不足，是香港電動車發展最為人詬病的地方。自由黨相信，須同時增加公共及私人充電樁數目，透過雙管齊下的方法，一方面繼續在現有政府物業、空間充足的加油站、公營房屋的停車場及路旁咪錶泊車位加設充電樁，同時簡化在私人樓宇加裝充電器申請程序，提高審批效率，以加快電動車充電網絡的擴展。

### **完善維修及廢電池等配套**

- 10 由於一般汽車維修技工缺乏電動車的維修知識，電動車車主往往須把車輛送返原廠修理，廢時失事之餘，維修費亦相當昂貴。當局應該開辦與電動車相關的全面課程，培訓從與電動車相關的設計、科研、以致維修等相關人才，為香港發展電動車或電動車周邊配件的產業創造有利的條件。
- 11 另一方面，雖然電動車相較燃油車而言是較環保的選擇，但電動

車的廢電池所造成的污染亦值得關注。現時每年經合資格回收商回收處理的廢汽車電池只有 5 萬多枚，自由黨擔心在電動車普及化後難以處理大幅增加的廢汽車電池，電池內的有毒物質會對環境造成污染。政府現在有需要開始處理汽車廢電池的問題，否則日後電動車成為主流，問題將會更為嚴峻。

### **總結**

- 12 燃油車輛的廢氣排放造成空氣污染，為提升空氣質素與保障市民的健康，政府應要加快推動電動車普及化的步伐。自由黨希望政府能夠作出適當的調整，一則回應市民的訴求，二則可加快達致政策的目標。