

**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》  
6 月 12 日會議的意見書**

**1. 電動車發展時間表及目標：**

電動車普及化必須先訂出明確目標，再透過有效的政策工具配合。政府於 2011 年 5 月修訂《香港規劃標準與準則》，指出長遠目標是在 2020 年，有 30% 私家車屬電動車輛或混合動力車輛，新建築物私家車泊車位應有 30% 可以提供相關充電設施。

雖然政府拒絕承認這個目標，但這個數字的确反映在《香港規劃標準與準則》中。根據運輸署的數字，截至本年 3 月，電動車普及率為 2.68%，遠低於 30% 的目標。歸根究底是政府缺乏完整及有效的政策推動電動車普及化。

政府必須把握制定電動車發展路線圖的機會，認真參考外國經驗，研究合適的政策，持續地支援電動車發展。

下表為《2019 全球電動車展望》列出世界各國電動車發展時間表及目標：

✓ 禁售燃油車或 100% 銷售零排放車輛

✓ 全數淘汰燃油車

	2025	2030	2035	2040	2045	2050
哥斯達黎加						✓
丹麥		✓				
法國				✓		
冰島		✓				
愛爾蘭		✓				
以色列		✓		✓		
荷蘭		✓			✓	
挪威	✓					

葡萄牙				✓		
斯洛維尼亞		✓				
西班牙				✓		✓
斯里蘭卡				✓		
英國				✓		

## 2. 世界各地電動車政策：

推動電動車發展不能單靠一項政策，必須多管齊下才可見效。下表為《2019 全球電動車展望》列出世界各地電動車政策：

	零排放車輛 積分計劃	潔淨能源標準	資助/補貼	電動車普及化 時間表	充電器標準	樓宇設施規管
加拿大	✓*	✓	✓	✓	✓	✓*
中國	✓	✓	✓	✓	✓	✓*
歐盟		✓	✓	✓	✓	✓
印度		✓	✓	✓	✓	✓
日本		✓		✓	✓	
美國	✓*	✓	✓	✓*	✓	✓*

\*部分地區/洲份

上文已交代香港必須訂出電動車普及化時間表的原因，現簡述電動車政策研究組認為其他在香港可行的政策。

### 2.1 零排放車輛積分計劃

零排放車輛積分計劃 (Zero Emission Vehicle Mandate) 的基本概念是規定汽車生產商按上年度的銷量定出下年度生產潔淨能源車輛的所需比例，去年銷量越高的生產商，將於下一年承擔較高的銷量目標要求。每售出一部潔淨能源車輛可取得積分，積分多少則取決於車輛的續航能力(美國加洲是 0.4 - 4 分不等)。每年政府會審核銷售數量是否達標，若生產商有剩餘積分，可留作下一年度的儲備或同其他未能達標的生產商進行交易。

### 香港可應用情況

零排放車輛積分計劃行是由政府訂下獎罰制度，推動汽車生產商銷售更多電動車，未能達標的生產商反而要向政府繳付罰款。整個計劃無需公帑資助或補貼市民購買電動車。現時香港電動車普及率太低，稅務寬免政策對電動車普及化仍起重大作用，不宜在短期內撤銷。當電動車普及率達致一定水平後，就要用其他政策繼續推動電動車普及化，零排放車輛積分計劃是最效的政策工具，政府應將這個計劃納入電動車發展藍圖之中。

## 2.2 資助/補貼

資助或補貼是較常見的電動車政策，不少國家在電動車發展初期都透過財政資助推動市民購買電動車。資助模式通常是扣減購買電動車所需的稅款。有部分國家則豁免電動車使用隧道、路橋的費用，增加市民購買電動車的誘因。

### 香港可應用情況

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。

截至本年 3 月，電動車普及率僅為 2.68%，政府資助或補貼對香港電動車發展仍扮演非常重要角色。電研組建議政府延續所有稅務寬免政策，並增加寬免額，加快電動車普及化的進度。

## 2.3 充電器標準

國際社會就電動車充電器的標準與香港正在採用的標準相甚遠。綜觀全球多個國家，傳統充電器和香港政府的標準充電器，供率及速度大致一樣。但其他國家認為是慢速充電器 (> 3.7 kW and ≤ 22 kW)，在香港卻被視為中速充電器。香港就快速充電器的定義更是嚴重追不上國際標準。

下表是參考《2019 全球電動車展望》及香港環保署就充電器標準的比較：

國際常用無率標準	傳統充電器 ≤ 3.7 kW	慢速充電器 > 3.7 kW and ≤ 22 kW	快速充電器 (2019) ≤ 400 kW
香港供率標準	標準充電器 2.2kW	中速充電器 ≤ 20 kW	快速充電器 >20kW

### 香港可應用情況

政府應全面採用 ≤ 20 kW 作為充電器的基本供率標準，取代所有 13A (2.2kW) 的充電器。電動車的續航距離不斷增加，13A (2.2kW) 已不能滿足充電需要。但政府的停車場，包括房委會停車場，仍然是這種標準充電器為主。

新建的房委會公共屋邨可在落成前做好基礎設施，支援電動車的充電需要。因此，政府及房委會有必要確立充電器的標準，並以 ≤ 20 Kw 供率作為基礎設施。現時房委會停車場的充電器數目濫竽充數，大部分都是 13A(2.2kW) 充電器。若基礎設施未能符合這個標準，日後的改善及提升工程要更高成本，相關工程亦會對使用者做成好多不便，政府要動用 20 億資助住宅停車場提升基礎設施就是一例，所以當局必須盡快劃一及採用 ≤ 20 Kw 作為政府物業充電器的基本供率標準。

政府就快速充電器的定義亦遠遠落後於國際標準，因應技術發展，現時的快速充電器最高供率可達 ≤ 400 kW，但政府只停留於 >20kW 的標準，未有作出更新。

## 2.4 樓宇設施規管

《歐盟替代能源基礎設施指令》(The EU Alternative Fuels Infrastructure Directive) 要求成員國在 2020 年因應電動車數目增長而設置合乎比例的公共充電器 - 每 10 部電動車有 1 個公共充電器。至於歐盟於 2018 年通過的《建築物能源效益指令》(The Energy Performance Buildings Directive)，成員國須於 2021 年前，明確訂出新建或翻新重建建築物中充電基礎設施的最低要求：

- (1) 新建或翻新重建的非住宅樓宇，最少五分一的泊車位需要具備充電基礎設施（包括電線鋪設），每十個車位必須設有一個充電器。

(2) 新建或翻新重建的住宅樓宇並提供超過十個車位，必須全數具備充電基礎設施，以便日後安裝充電器。

### 香港可應用情況

雖然政府於 2011 年起透過收緊提供新建私人樓宇樓面面積的寬免，鼓勵發展商在新建樓宇的私人停車場配備可為電動車提供充電裝置的基礎條件（包括充足的電力供應、所有泊位預設電纜及管道等）。但這些基礎條件是十分寬鬆的要求，當中無指明電力供率，更未有要求發展商必須開放充電器供車主使用。結果不少發展商只是提供基本設施而賺取了樓面面積的寬免，但未有正式安裝任何充電器供車主使用，整個政策完全是本末倒置，明益發展商。

政府本年回應立法會議員時指出正審視《為新建樓宇的停車場提供電動車輛充電設施安裝條件技術指引》下對電動車輛充電基礎設施的要求，但一直沒有交代最新進展及安排，任由發展商繼續賺取樓面面積寬免。立法會應要求政府在今年內交代如何堵塞這個政策漏洞。

政府亦應該參考歐盟的做法，盡快檢討《香港規劃標準與準則》，就公共充電器數目定出目標及電力供率標準，再配合相應政策，才可以確保公共充電網絡追得上電動車發展步伐。