

## 香港領先研究所的意見書

全球氣候變化及空氣污染日益嚴重。汽車排放的廢氣是路邊空氣污染的主要源頭，因此，以電動車取代傳統車輛，是人類社會的大趨勢。近年，大家在路上，亦可不時見到電動車行駛。

但是，香港作為一個國際級大城市，在推動電動車使用方面，卻遠遠落後於其他地區。中國、挪威、德國及英國等地的政府已宣布將於 2025 年後相繼禁售燃油車，而全球多個大型汽車生產商亦表示會在 2050 年全面停止生產燃油車。香港不單沒有這方面的時間表，相反，至今只有約 10,000 輛電動車，佔全港已登記車輛總數不足 2%。按照這個進度，不難想像到了 2050 年，香港可能仍在用燃油車，甚至因為保養維修等問題，導致無車可用！因此，電動車政策，應該是政府運輸政策的重點。

車輛排放的主要空氣污染物，有 95% 源自商用車輛。因此，政府應首先推動電動商用車。在中國，有 20% 的公交車是電動車。而在香港，6 間巴士公司，6,000 輛巴士，卻只得 30 輛電動巴士，是可憐的 0.6%。相信不少市民，壓根先都不知道香港原來有電動巴士。根據城巴和新巴提交政府的報告指出，電動巴士的維修和保養服務水平不能與傳統柴油巴士車隊相比，後備零件數量亦不足以支持維修和保養。而電動巴士在香港行走，能源消耗亦較一河之隔的深圳為高，因為本港巴士行車班次頻密、服務時間長、在繁忙時段須接載大量乘客、要應付多山的地形，以及在炎熱潮濕夏季須提供大量的空調。其平均能源消耗量為每公里 1.36 度電，遠高於深圳類似巴士型號每公里約 1 度電。最「大鑊」是其續航力：電動巴士平均每日續航力約為 190 公里，未能滿足大部分城巴 / 新巴的單層巴士路線 200 公里至 300 公里的日程需要。而行駛大約一年半後，其續航力更下降 15%。一不留神，隨時在半路上「跪低」。更需留意的是，上面所引述的數據，是單層巴士。其載客量和香港常見的雙層巴士比較，是少了不止一半。因此，要在香港大量引入電動巴士，短期內很難做到。

如果公共電動車面對技術上的困難，那麼電動私家車呢？很可惜，政府在 2017 年，不再豁免電動私家車首次登記稅。結果導致全港電動車滯銷。2018 年雖然「補鑊」，提出了「一換一」計劃，但此計劃的要求極嚴苛。必須要是 6 年以上舊車，同一車主登記 3 年，還要有 20 個月牌費。坦白說，忘記交牌費在香港是平常事，而 6 年以上舊車如果我已登記 3 年以上，很明顯都不是常常換車的人，這種人為什麼要這麼麻煩去「一換一」，就是為了用幾十位萬去買新電動車，來豁免那 25 萬的首次登記稅？那倒不如繼續開燃油車，25 萬以下都大把靚車可以選擇。我想提出這位政策的仁兄，可能很少買賣車輛，才会有如此不設實際的想法。

最可笑的是，當有意見給政府，如果真想市民買電動車，就恢復全免首次登記稅時，其答覆竟然是，政府鼓勵市民使用公共交通工具。因此，有關電動車，政府的完美政策就是：公共交通，技術上做不到；私家車，不鼓勵你買，最好坐公共交通。結果就是政府甚麼也不用幹，大家一路坐燃油車，捱貴油到 2047。