



綠色和平就推廣使用電動車之意見書

香港二氧化氮污染嚴重，根據2018年的香港空氣質素報告，16個空氣質素監測站中，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。政府在最新一份施政報告表示，將會投放20億元協助現有私人住宅樓宇停車場加裝電動車充電基礎設施，有助鼓勵市民轉用電動私家車。綠色和平認為，除了增加電動私家車的數量，亦必須推廣使用電動商用車，再配合其他相關政策，更有效地改善路邊空氣質素。

推廣使用電動私家車

根據運輸署2019年10月的數據，全港超過57.2萬輛領牌私家車中，只有約2.14%（12,244輛）是電動車，可見現行政策下，電動私家車依然未能普及。我們期望政府未來能推出更多政策，鼓勵市民轉用電動車，增加電動車比率。

政府早前推出「一換一」計劃，鼓勵車主將舊的汽油私家車轉換為電動私家車，以及資助安裝電動車充電設施，以推動電動私家車的普及化。然而，政府必須同時注意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，亦會令空氣污染惡化¹。

參考外國經驗，多國及城市的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年實施相同政策；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內行駛²，值得香港政府參考。

推廣使用電動商用車

雖然政府近年已推出多項針對商用車的減排措施，包括淘汰老舊柴油商用車、為較舊型專營巴士加裝減排裝置等等，但超過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³，而二氧化氮超標問題仍然持續。可惜，政府未有更有力的措施和清晰時間表推動商用車電動化，進一步減少商用車的污染。

「綠色運輸試驗基金」至2011年起共批出183個試驗項目，當中包括電動的士，惟業界已退出相關項目。而包括專營及非專營巴士公司的單層電動巴士亦只有約40輛，可見電動商用車成為主流仍存有障礙。由於政府未有訂立目標或時間表，市民更無從得知何時才會完成相關試驗，只知道零排放交通的進展極之緩慢。

¹ IN21/18-19 選定地方控制私家車增長的措施

² Bunsen, T., Cazzola, P., Gerner, M., Paoli, L., Scheffer, S., Schuitmaker, R., ... & Teter, J. (2018). Global EV Outlook 2018: Towards cross-modal electrification.

³ 立法會CB(1)487/18-19(03)號文件

總結

綠色和平認為，電動私家車技術比較成熟，加強推廣應用的方向正確，但不斷增長的汽車數量以及其造成的道路擠塞問題，加上香港城市設計易於積聚污染物，同樣需要得到解決。綠色和平敦促政府，應該將路邊空氣污染視為健康及交通規劃的問題，同時與其他政府部門合作。我們要求政府：

- 加快推動電動私家車普及化及完善相關配套；
- 減少車輛整體登記數字，與各部門改善交通擠塞問題；
- 為禁售/行燃油車行定下目標及時間表；
- 為政府車隊全面電動化定下目標及時間表；
- 加強管制汽油車及商用石油氣車的排放，儘快訂立商用車電動化的時間表；
- 減低高排放車輛的排放，針對巴士、小巴、貨車和的士等車種對症下藥；
- 與其他政府部門合作，增加市民與高排放如繁忙道路等地方的距離；
- 推動電子道路收費，減少繁忙時間或市中心的車輛。

綠色和平就路邊空氣污染的工作

本會2019年6月委託樹仁大學新聞與傳播學系數據分析與民調研究中心，以隨機抽樣方式，電話訪問503名18歲以上香港居民⁴。調查發現，近七成受訪者不滿香港的空氣質素，近八成人更稱日常生活受空氣污染影響，大部分與健康有關，例如鼻敏感、哮喘及咳嗽等。

另外，本會2019年7月進行「空氣質素公民科學計劃」，在全港63個地點，包括學校、路邊、天橋和公園，安裝共97個二氧化氮樣本收集器收集樣本兩周後送往英國實驗室化驗和分析，並參考政府空氣質素指標二氧化氮年均濃度標準，結果顯示，多達47個，即約7成7市民日常生活會經過或逗留的採樣點屬需要關注或嚴峻水平⁵。

⁴ <https://www.greenpeace.org/hongkong/issues/health/press/8979/>近八成人受空氣污染影響-多關注本地車輛排放污染物/

⁵ <https://www.greenpeace.org/hongkong/issues/health/press/13025/>近八成二氧化氮濃度監測點污染水平需要關注或嚴峻/