



致 香港特別行政區申訴專員：

「350 香港」就申訴專員主動調查政府  
對電動私家車配套設施的規劃及安排的意見

1. 申訴專員於 2017 年 9 月 28 日宣布展開一項主動調查，審研政府對電動私家車的配套規劃及安排有否欠妥之處。
2. 「350 香港」<sup>1</sup>(下稱「本會」)擬從對抗全球暖化、減少碳排放量的角度，就該項調查提供意見如下。
3. **香港私家車的碳排放**
  - 3.1 香港運輸的碳排放量，佔香港碳排放總量的 **16%**<sup>2</sup>。根據運輸署的資料，本港每天出行人次當中，約九成使用公共運輸服務。當中鐵路和巴士就佔了約七成。然而，鐵路和巴士合共只使用了約 24% 的運輸能源。相反，私家車雖然只有約一成的出行人次，卻佔用了 24% 的運輸能源，以人均使用能源計，是鐵路的 30 倍、巴士的 3 倍。
  - 3.2 然而，在 1995-2014 的 20 年間，私家車的平均按年增長率超過 3%，遠高於人口(0.78%)及家庭數目(1.65%)的增長。而 2010 年至 2015 年間，私家車的按年增長率更上升至約 5%。<sup>3</sup>若此趨勢持續，香港運輸的碳排放量將繼續顯著增加。
  - 3.3 因此，**減少私家車的碳排放量，對減少香港整體的碳排放量，非常重要。**

---

<sup>1</sup> 「350 香港」是全球性關注氣候變化的組織 350.org 在香港的合作單位。有關「350 香港」的詳細資料請參閱 <http://world.350.org/350-hong-kong/>

<sup>2</sup> 環境局「香港氣候行動藍圖 2030+」，頁 48。

<sup>3</sup> 環境局「香港氣候行動藍圖 2030+」，頁 57。

## 4. 電動車與汽油車的比較

4.1 依據香港 2015 年的發電燃料組合(即 27%天然氣、48%煤及 25%核電)，環保署「綠色運輸試驗基金」的試驗結果顯示，商用電動車輛在同等行車里數下的平均碳排放量較傳統車輛少約 30%<sup>4</sup>。

(1) 上述試驗並無比較本港電動私家車和汽油私家車的碳排放量。不過，美國的 Union of Concerned Scientists 在 2015 年發表的報告顯示：以美國 2012 年的發電燃料組合(30%天然氣、37%煤)計算，電動私家車的整個「生命週期(life cycle)碳排放量」(即包括生產、使用、拆解、回收等)較汽油私家車低超過 50%。<sup>5</sup>

(2) 電動私家車較低的碳排放量，主要與發電燃料有關。若全部以燃煤發電，駕駛電動私家車所釋放的碳排放量幾乎相等於汽油車；若全部以天然氣發電，碳排放量較汽油車少約 50%；若全部以太陽能或風能發電，則碳排放量更比汽油車少約 90%以上。

4.2 因此，以電動私家車取代汽油車，並同時改用低碳能源發電，將可大幅減少整體運輸的碳排放量。

## 5. 全球電動車的發展趨勢

5.1 世界各地電動車的生產和應用增長迅速。國際能源署(International Energy Agency, IEA)公布，2016 年全球電動車的總量已超過 200 萬輛，較 2015 年增長 60%。<sup>6</sup> 而充電站則增加至約 230 萬個<sup>7</sup>，即電動車與充電站的比例約為 1:1.1。

5.2 由 IEA 領導、有 10 個國家(包括中國、加拿大、印度、日本等)參與的 EV30@30 計劃已定下目標，在 2030 年前，令電動車的市場份額增至 30%。<sup>8</sup>

5.3 由此可見，以電動車取代汽油車，從而減少碳排放、減緩全球暖化，是全球大勢所趨。

---

<sup>4</sup> 資料由環保署提供。

<sup>5</sup> Cleaner Cars from Cradle to Grave - How Electric Cars Beat Gasoline Cars on Lifetime Global Warming Emissions: <http://www.ucsusa.org/sites/default/files/attach/2015/11/Cleaner-Cars-from-Cradle-to-Grave-full-report.pdf>

<sup>6</sup> IEA Global EV Outlook 2017:

<https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/GlobalEVO Outlook2017.pdf>

<sup>7</sup> IEA Global EV Outlook 2017 Leaflet:

[https://www.iea.org/media/topics/transport/Global\\_EV\\_Outlook\\_2017\\_Leaflet.pdf](https://www.iea.org/media/topics/transport/Global_EV_Outlook_2017_Leaflet.pdf)

<sup>8</sup> EV30@30 Campaign: [https://www.iea.org/media/topics/transport/CampaignDocumentFinal\\_rev\\_SENER.pdf](https://www.iea.org/media/topics/transport/CampaignDocumentFinal_rev_SENER.pdf)

## 6. 香港政府推動電動車的目標、措施和成效

- 6.1 根據規劃署的「香港規劃標準與準則」第八章、7.2.8 段，政府的目標是在「2020 年，有 30% 私家車屬電動車輛或混合動力車輛」。這個目標與全球的趨勢基本一致。<sup>9</sup>
- 6.2 然而，根據運輸署 2017 年 7 月的數字，全港已登記的私家車總數為 593 611 輛，當中只有 10603 輛為電動車，佔總數不足 2%。<sup>10</sup>與政府所定下的目標相差甚遠。由此可見，政府多年來推動使用電動私家車的措施，成效不彰。
- 6.3 政府推動使用電動私家車的主要措施包括：

### (1) 寬免首次登記稅

政府自 1994 年即全數豁免電動車的首次登記稅。但自 2017 年 4 月 1 日起，卻為電動私家車的首次登記稅寬免設定上限(\$97,500)，理由為「要控制私家車的整體增長」<sup>11</sup>。

運輸署的資料顯示，在實施上述措施之後，電動私家車的首次登記數字由 2017 年 3 月的 2964 輛，大幅下降至 4-7 月的每月不足 10 輛。可見削減首次登記稅的寬免，的確能夠大幅減少電動私家車的銷量。不過，**由於電動私家車只佔所有私家車總數不足 2%，減少電動私家車的首次登記稅寬免，對控制私家車的整體增長，可說毫無幫助，反而窒礙了私家車車主轉用電動車的意欲。**

### (2) 安裝充電設施

政府目前主要透過寬免新建停車場樓面面積和提供技術支援，以鼓勵私營停車場增設電動車充電裝置。此外，政府轄下的停車場亦不斷增設充電設施。不過，截至 2017 年 9 月底，全港只有 1774 個充電器供公眾使用<sup>12</sup>，**電動車與充電站的比例約為 1:0.17，遠低於全球平均的 1:1.1。**

再者，由於目前並無法例或行政措施監管，這些設有充電設施的泊位經常被其他車輛佔用，以致電動車車主在尋找充電泊位時，經常遇上困難。

<sup>9</sup> 香港規劃標準與準則：[http://www.pland.gov.hk/pland\\_tc/tech\\_doc/hkpsg/full/ch8/ch8\\_text.htm#7](http://www.pland.gov.hk/pland_tc/tech_doc/hkpsg/full/ch8/ch8_text.htm#7)

<sup>10</sup> 運輸署統計數字：[http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content\\_4858/table44.pdf](http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content_4858/table44.pdf)

<sup>11</sup> 環境局局長會見傳媒談話全文(2017 年 2 月 25 日)：  
<http://www.info.gov.hk/gia/general/201702/25/P2017022500681.htm>

<sup>12</sup> 環保署：[http://www.epd.gov.hk/epd/tc\\_chi/environmentinhk/air/prob\\_solutions/promotion\\_ev.html](http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/air/prob_solutions/promotion_ev.html)

由於政府認為，電動私家車車主一般在其居所或辦公地方的泊車位充電，因此目前並無位於路邊或加油站的充電設施。不過，隨著科技進步，目前市場上已經有快速充電器，可以在約半小時內為一般的電動私家車提供足夠的續航能力。因此，再局限電動私家車只可在停車場內充電，已經不合時宜，亦對電動私家車車主造成不便。

## 7. 結論

- 7.1 無論在對抗全球暖化還是改善空氣質素的層面，將燃燒汽油的車輛改為電動車輛是世界大勢所趨。然而，自 2009-10 年的《施政報告》以來，香港政府在推動有關的設施方面欠缺成效，今年更大幅減低市民購買電動車的經濟誘因，可謂逆世界潮流而行，開歷史的倒車。
- 7.2 綜上所述，本會認為**政府對電動私家車的配套規劃及安排，確實有欠妥之處。**

## 8. 建議

- 8.1 針對上述的問題，本會認為政府的**首要工作，是致力減少私家車**，同時鼓勵市民改用公共交通工具、單車或步行，以減低整體運輸的碳排放量。
- 8.2 部份市民可能因為各種原因(例如居住偏遠、行動不便等)，始終需要使用私家車。政府應**鼓勵車主改用電動車，以取代燃油車**。建議的措施包括：
- (1) 大幅增加燃油車(特別是高排放量的燃油車)的首次登記稅。
  - (2) 參考現時環保署淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛的做法，若車主將其現有的燃油車交由登記拆車商拆毀，在購買電動私家車時可獲全額首次登記稅寬免。
  - (3) 大幅增加燃油車(特別是高排放量的燃油車)的牌費。
  - (4) 改善充電設施：
    - (a) 規定新建的停車場必須有最少 30%泊位設有電動車充電裝置。

- (b) 參考運輸署的傷殘人士泊車政策，規定所有停車場必須設有一定數量的電動車專用泊位，沒有許可證而佔用該等泊位者，即屬違例泊車，可予檢控。
- (c) 研究在部分路邊泊車位安裝快速充電器。
- (d) 政府早前公布，有 28 幅油站用地的土地契約將於 2018 年期滿並可作重新招標<sup>13</sup>。政府應利用此契機，在油站招標時加入條款，規定要設有一定數量的電動車充電裝置。

8.3 電動車的低碳優勢，最終取決於兩間電力公司的發電能源組合。政府與兩電的《管制計劃協議》將於 2018 年屆滿，政府應利用此契機，促使兩電在新協議下採用更低碳排放的能源組合。

如閣下對上述意見有任何疑問，請隨時與「350 香港」的召集人李偉才(9738 1551; [eddy.lee@350hk.org](mailto:eddy.lee@350hk.org))或副召集人麥永開(9677 3955; [ringo.mak@350hk.org](mailto:ringo.mak@350hk.org)) 聯絡。

「350 香港」

2017 年 10 月 18 日

[secretariat@350hk.org](mailto:secretariat@350hk.org)

[www.350hk.org](http://www.350hk.org)

---

<sup>13</sup> 環境局：[http://www.enb.gov.hk/tc/about\\_us/policy\\_responsibilities/staggering\\_arrangements.html](http://www.enb.gov.hk/tc/about_us/policy_responsibilities/staggering_arrangements.html)