



HONG KONG PROFESSIONALS AND SENIOR EXECUTIVES ASSOCIATION

香港專業及資深行政人員協會

「推廣使用電動車」意見書

2020年6月

香港銅鑼灣渣甸街54號富盛商業大廈90室

Unit C, 9/F, Prosperous Commercial Building, 54 Jardine's Bazaar, Causeway Bay, Hong Kong
Tel: 3620 2918 Fax: 3620 3106 Email: office@hkpasea.org Website: www.hkpasea.org



HONG KONG PROFESSIONALS AND SENIOR EXECUTIVES ASSOCIATION

香港專業及資深行政人員協會

2020/2021 年度
理事會成員名單

會 長	:	黃偉雄先生, MH	
創 會 會 長	:	容永祺先生, SBS, MH, JP	*理事會當然成員
前 會 長	:	胡曉明博士工程師, SBS, JP	*理事會當然成員
	:	謝偉銓測量師, BBS	*理事會當然成員
	:	盧偉國議員, SBS, MH, JP	*理事會當然成員
	:	陳紹雄工程師, JP	*理事會當然成員
上 屆 會 長	:	李鏡波先生	*理事會當然成員
常 務 副 會 長	:	潘焯昌博士, SBS	
副 會 長	:	李惠光工程師, JP	史泰祖醫生, JP
	:	伍翠瑤博士, JP	吳長勝先生
	:	林義揚先生	羅范椒芬女士, GBM, GBS, JP
	:	黃友嘉博士, GBS, JP	陳鎮仁博士, GBS, JP
	:	周伯展醫生, BBS, JP	梁廣灝工程師, SBS, OBE, JP
	:	羅志聰先生	梁世民醫生, BBS, JP
	:	何建宗博士	吳宏偉講座教授
	:	鄭正煒工程師, JP	
財 務 長	:	吳德龍先生	
秘 書 長	:	蔡淑蓮女士	
副 秘 書 長	:	彭一邦博士工程師, JP	
理 事	:	楊位醒先生, BBS, MH	楊素珊女士
	:	施榮懷先生, BBS, JP	林力山博士測量師
	:	余秀珠女士, BBS, MH, JP	葛珮帆議員, BBS, JP
	:	洪為民教授, JP	廖長江議員, GBS, JP
	:	王桂壘律師, BBS, JP	容海恩議員, JP
	:	楊全盛先生	龐朝輝醫生博士
	:	范家輝博士	黃元山先生
	:	黃家和先生, BBS, JP	劉敏儀博士
	:	任江工程師	黃健兒測量師
	:	鄒廣榮講座教授	龐寶林先生
	:	李文輝博士	李應生先生, BBS, MH, JP
	:	賴旭輝博士測量師, JP	鍾志斌先生
	:	龔永德先生	李漢祥先生
	:	杜珠聯律師	陳健平先生, JP
	:	馮星航先生	廖錦興博士

註：依職位資歷及筆劃排序



香港專業及資深行政人員協會

經濟事務委員會

主席：梁廣灝工程師, SBS, OBE, JP

環境及基建專責小組

討論：「推廣使用電動車」

召集人：任江工程師

副召集人：吳宏偉講座教授

副召集人：鄺正煒工程師, JP

副召集人：施家殷先生, MH

成員：羅范椒芬女士, GBM, GBS, JP 洪文正先生, MH

尹德川先生

陳少康測量師

陳博智先生, JP

陳澧基先生

董清良先生

註：依本會職位資歷、姓氏筆劃排列



香港專業及資深行政人員協會
「推廣使用電動車」意見書
2020年6月

前言：

電動車輛沒有任何尾氣排放，以電動車輛取代傳統車輛，有助改善路邊空氣質素，減少溫室氣體排放，促進環保工業發展。政府多年前已推出多項措施推廣電動車發展，如於 2011 年修訂《香港規劃標準與準則》，列明所有新建築物的私家車泊位應至少有三成配備電動車充電設施，並透過寬免住宅和商業樓面面積，以吸引發展商興建充電站。環境局早前亦公佈將斥資 20 億元籌備先導資助計劃，資助符合條件的私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施，可見政府為電動車的普及投放大量資源。

為讓香港成為可持續發展城市，本會支持特區政府推動電動車普及化。惟政府已投放資源多年，提供稅務及車輛牌照年費優惠、提升電動車充電基建及網絡等，現階段宜先評估各項措施的成本效益，如電動車的普及率，以及相應數量的充電設施，繼而作出針對性的政策安排，以平衡電動車用家及非用家的利益，確保公帑用得其所，社會資源平均分配。

香港專業及資深行政人員協會的意見：

1. 政策須考慮成本效益

1.1 全面檢討推動電動車政策

政府雖大力推行電動車普及，惟效果不似預期。據政府公佈的統計數字，全港整體電動車數目僅佔所有車輛總數 1.6%，遠遠未能達致路面汽車零排放和改善空氣污染的長遠目標。本會建議政府全面檢討推動電動車政策，並制訂階段性推動目標，例如訂定電動車在全港登記車輛中所佔比例的目



標，以妥善運用公帑及社會資源。

1.2 鼓勵商用車汰舊換新

車輛排出的廢氣，是本港市區路邊空氣污染的主要成因。事實上，私家車數量雖多，但所排放的廢氣和有害物質，遠遠比不上商用車、巴士、小巴及的士。要解決路邊空氣污染問題，政府應鼓勵與管制並行，分階段淘汰柴油商業車之餘，亦要加強管制石油氣及汽油車輛排放，針對性解決路邊空氣污染問題，以提升成本效益。

2. 平衡電動車用家及非用家的利益

2.1 停車場車位管理

電動車充電站大部分興建於商業區或公用停車場，與民居有一段距離，因而出現電動車與燃油汽車爭用車位的情況。不少電動車用家反映，停車場內的充電泊車位經常被非電動車或已經完成充電的電動車佔用，以致有需要的電動車未能充電；惟同時亦有非電動車用家認為，原本已經緊絀的停車位，在加設電動車充電泊車位後，短缺情況更嚴重，對非電動車使用者並不公平。

面對以上兩難局面，本會建議政府研究優化現行「電動車優先使用充電泊車位」的措施，或可將新增的充電設施置於遠離停車場出入口和通道的位置，以平衡電動車用家及非用家的需要。

2.2 加設戶外充電站

全港現時共有逾 1,500 個電動車充電站，不過只有約 14% 能快速充電，不足以應付商用車運作需要，同時欠缺空間予零排放公共巴士及小巴放置大型電池及廣泛充電站網絡。本會建議政府設立戶外充電站，將來若電動車使用人數急速增加，亦



可考慮將現有的油站改為電動車充電站，以滿足用家需要。

2.3 屋苑或大廈充電及供電問題

2.3.1 共享充電方面

本港不少新建商廈或新建住宅樓宇的停車場已加裝充電器，但舊有建築物由於未有預留位置或受電力所限，未必能夠加裝電動車充電設備，建議政府考慮推動共享充電模式，為受電力限制的舊建築重新配電，控制電力輸出，以解決現有建築物安裝電動車充電設施的難題。

理論上，一個停車場的電力設備在同一時段只能應付十個車位利用百分百的電力充電，但當車主不需要百分百電力充電，或不需要充滿電時，耗電量便可減少百分之五至二十五，騰出的電力容許停車場安裝更多充電設備。如此一來，屋苑或大廈無需花巨額金錢大幅提升電力設備，已能滿足更多電動車用戶每天充電的需求。

2.3.2 大廈管理處及業主立案法團

相對於新建樓宇，在現有建築物的停車位安裝電動車充電設施更形困難，不少大廈管理處或業主立案法團擔心充電設施的安全風險，加上部分建築物的電纜、開關裝置和變壓器不能應付為電動車充電所需的額外電力負荷，需要加強供電系統，涉及的成本或高達數百萬元，引來非電動車車主的住戶反對。

本會認為基於「用者自付」原則，難以讓非電動車車主接受費用分攤，建議政府一方面加強宣傳電動車對環保帶來的貢獻；一方面繼續鼓勵大廈管理處和業主立案法團正面看待充電設備的安裝和營運。



2.4 建立統一的充電標準

香港目前未有自己一套電動車充電標準，現時在本港行走的電動車是根據內地、歐盟或日本等不同充電制式設計，雖然可以透過多制式充電器解決以上問題，惟建立多制式充電器的公共充電網絡並不符合成本效益。建議政府盡快與有關方面探討，根據電動車的供應及跨境往來等因素，制定香港的充電標準。

3. 政府牽頭推廣普及化

政府轄下各部門擁有的車隊數量龐大，而電動車技術日趨成熟，續航力不斷提高，相信可迎合不同部門的運作需要。政府於制定推廣使用電動車措施時，可審視各部門的運作需要，採購合適的電動車以取代傳統的燃油車輛，同時考慮在有足夠電力的政府停車場增設公共充電器，提供充電泊車位給市民於晚間及非繁忙時間充電。

4. 支持續推稅務優惠

為鼓勵私家車車主轉用電動車，本會支持政府繼續推行寬減措施，包括繼續全數豁免電動商用車、電單車和機動三輪車的首次登記稅；完善電動私家車「一換一」計劃，合資格車主購買新電動私家車並銷毀合條件舊私家車，將可獲較高的首次登記稅寬減額。

另一方面，電動車相比傳統汽車，雖在節能環保、維修保養、燃料費用等方面有著獨特的優勢，但電動車保險費較一般汽油車輛貴。建議政府考慮給予保險補助，以吸引汽油車車主進行汰換。

5. 建立電動車資訊分享平台

為方便電動車用家尋找充電站，建議政府建立統一資訊平台，整合有關充電器位置、種類及數目，透過手機應用程式為電動車車主提供可供使用充電器的即時資訊及預留充電器服務，期望透過完



善的配套設施鼓勵車主使用，同時提高這些設施的使用率。

6. 加快落實電動車普及化路線圖

財政司司長陳茂波早前在財政預算案中提及，政府會更新《清新空氣藍圖》，當中會探討進一步推廣電動車的政策和制定本港首份電動車普及化路線圖。本會支持政府制定該路線圖，期望政府盡快落實電動私家車和商業車的普及，完善部署充電設施及人手培訓等配套。

7. 與大灣區合作發展相關科技

內地能源業版圖擴大，電動車三大電池技術廠商均位於粵港澳大灣區，具有龐大的發展潛力。本會建議香港政府鼓勵香港大專院校與大灣區跨學院緊密合作，研發電動車電池技術，相信集合香港的科研人才及內地的科研資源，將共同發展出更新科技，促進電動車發展。

8. 考慮發展氫能

交通運輸是其中一個市區空氣污染物的主要來源，汽車在行駛中會產生大量二氧化碳，同時亦是氮氧物的主要來源之一。本會認同政府目前措施，將傳統的化石燃料汽車，逐步改為使用潔淨能源的電動車，能有效改善空氣污染，惟只可作為短中期措施，長遠而言應考慮發展能量密度高且無污染的氫能。

氫能經濟已在歐洲普遍實行，內地亦已逐步研究並試驗運用氫氣。繼佛山之後，廣州亦將推出氫能源巴士示範線路，並在全國率先推出氫能源產業全鏈條扶持政策。不過現時的氫能車雖然已量產，但仍處於試驗階段，要做到真正大眾可用，最少還要 10 至 15 年。在此段期間，希望政府研究採用氫能作汽車能源的可能性，以減少溫室氣體排放，對抗全球暖化。



結語：

隨著電動車在市場日漸普及，有望成為改善空氣質素及實現減碳目標的解決方案之一。就短期及中期目標，本會同意政府繼續推動電動車在本港發展，由政府牽頭帶動電動車普及化，繼續推動稅務減免優惠等，更重要的是鼓勵商用車汰舊換新，針對性地改善路邊空氣污染情況。與此同時，政府亦需適時審視全盤計劃，制定清晰目標及策略，平衡電動車用家及非用家的利益，平均分配社會資源。

長遠而言，發展氫能將成全球新趨勢，政府現階段須放遠目光，在推動電動車普及的同時，亦要考慮增加電動車配套的公共建設靈活性，避免興建多項設施後，難以追上更新的科技配套設施。