

二零一七年二月二十七日
討論文件

立法會環境事務委員會

推廣使用電動車

目的

本文件闡述政府推廣使用電動車的工作進展，以及在 2017-18 年度財政預算案公布有關在 2017 年 4 月 1 日至 2018 年 3 月 31 日期間（包括首尾兩天）電動車首次登記稅的寬免安排。

推廣使用電動車的主要措施

2. 為改善空氣質素，尤其是路邊空氣質素，政府一直致力推廣以沒有尾氣排放及更具能源效益的電動車替代傳統車輛。主要措施包括：

- i) 豁免電動車的首次登記稅^[1]至 2017 年 3 月 31 日，目的是因應電動車的較短續航距離及較長充電時間，縮減電動車相對傳統車輛在價格上缺乏競爭力的情況；
- ii) 企業購買電動車時，其資本開支可在買車首年獲 100% 利得稅扣減；
- iii) 根據《道路交通（車輛登記及領牌）規例》（第 374E 章）

¹ 傳統車輛的首次登記稅是按應課稅價值乘以相應的稅率計算。不同車輛類別的稅率如下：

- 私家車的首次登記稅稅率為：應課稅價值最初的\$150,000 為 40%，其次的\$150,000 為 75%，其次的\$200,000 為 100%，餘額為 115%。
- 商用車輛（許可車輛總重不超過 1.9 公噸的客貨車除外）的首次登記稅稅率按車輛類別為應課稅價值的 3.7% 至 17%，以及電單車及機動三輪車為 35%。
- 許可車輛總重不超過 1.9 公噸的客貨車的首次登記稅稅率為：應課稅價值最初的\$150,000 為 35%，其次的\$150,000 為 65%，餘額為 85%。

^[2]，電動私家車可享有較低的每年車輛牌照費。例如，電動私家車的每年車輛牌照費為 600 至 1,100 元，遠低於傳統私家車的每年 3,815 元（引擎汽缸容量不超過 1 500 立方厘米的汽油私家車）至 12,675 元（引擎汽缸容量超過 4 500 立方厘米的柴油私家車）；

iv) 2011 年 3 月成立的 3 億元綠色運輸試驗基金，資助公共運輸業界及非牟利機構試驗綠色創新運輸技術（包括電動車）；及

v) 撥款 1.8 億元資助專營巴士公司購置 36 部單層電動巴士作試驗行駛，以評估它們在本地環境下的運作效能及表現。

3. 充電是電動車運作的關鍵。電動車應該在自己的停車位充電，公共充電器的用途是當有需要時為電池提供補充充電。為此，政府一直與私營機構合作設立公共充電器 –

i) 由 2011 年 4 月起，若發展商在新建樓宇的停車場配備電動車充電裝置的基本設施包括提供充足的電力供應和電纜，以方便日後電動車使用者安裝充電器，便可獲寬免新建樓宇停車場樓面面積；

ii) 新建築物的規劃標準已修訂，建議當中 30% 私家車泊位應提供電動車充電設施；

iii) 與私營機構合作設立了更多的電動車充電器。截至二零一六年十二月，本港共有 1 518 個不同類型的公共充電器，覆蓋所有 18 個地區，包括 954 個標準充電器，345 個中速充電器和 219 個快速充電器。附件一提供了公共電動車充電器的摘要；

² 電動私家車的每年車輛牌照費是按車輛的淨重收費的，首公噸為\$440，每多 250 公斤為\$95，不足 250 公斤亦作 250 公斤計算。傳統私家車的每年車輛牌照費是按引擎汽缸容量收費的，費用為\$3,815（引擎汽缸容量不超過 1 500 立方厘米的汽油私家車）至\$12,675（引擎汽缸容量超過 4 500 立方厘米的柴油私家車）。

- iv) 環境保護署設立了一支專責隊伍和服務熱線(3757 6222)，向有意安裝充電設施的人士提供相關資訊及技術支援，並已就安裝充電設施的具體安排和技術要求發出指引；及
- v) 兩間電力公司也為電動車車主提供在其車位安裝充電設施的一條龍服務，包括實地視察、提供技術意見、檢查已安裝的充電裝置及接駁電源服務。

4. 以上行動，連同近年電動車技術的進步，使本港的電動車數目在過去三年增加 15 倍^[3]（根據運輸署的登記車輛數字顯示，由 2013 年年底的 436 輛升至 2016 年年底的 6 982 輛）。此外，政府車隊擁有 249 輛電動車。現時香港的電動車中，約 97% 為電動私家車，而電動商用車輛（特別用途車輛除外）則少於 2%。按車輛種類劃分的電動車數目詳見附件二。

檢討電動車輛首次登記稅豁免安排

電動私家車

5. 政府一直推行以公共交通為本，鐵路為骨幹的交通政策。事實上，公共交通工具的載客量佔每日總乘客量(即 1 480 萬人次)近 90%。過分依賴私家車作日常交通工具會導致嚴重的交通擠塞，亦會抵銷有關改善路邊空氣質素措施的成效。倘若市民購買私家車，我們會鼓勵他們選擇可避免加劇路邊空氣污染的電動車。

6. 近年，已領牌^[4]私家車的數字有大幅增長，在 2014 年 1 月 1 日至 2016 年 12 月 31 日期間增加了 13%（即平均每年增加 4.1%）。於 2016 年年底，私家車佔全港車輛數目的 73%。雖然電動私家車只佔 2016 年首次登記^[5]的私家車的 7.3%，但其快速增長也是政府就控制私家車增長措施所關注的主要問題之一。部份由於電動汽車技術的發展，電動私家車製造商正生產更大眾化電動私家車型號，而其價格、可靠性和駕駛性能

³ 此數字不包括電動叉式起重車及電動工業用拖拉機等特別用途車輛，因其並不擬於道路上作一般使用。

⁴ 此數字是指已領有有效車輛牌照車輛(即可以在道路上行駛的車輛)的數字。

⁵ 此數字是指在香港作首次登記的車輛數目。

均漸漸可與傳統私家車相比。例如，隨著近年科技進步，大部分本地市場電動私家車型號的定價已低於\$500,000(已豁免首次登記稅)，而相關電動私家車完全充電後能行駛約 160 公里，可足夠應付大多數駕駛人士的日常駕駛需求。引入大眾化的電動私家車型號將進一步增加本地市場的供應和市場競爭，我們預期更多電動私家車製造商會同樣在未來幾年生產大眾化的電動私家車。這些最新的發展亦促使政府在檢討現時給予電動車的首次登記稅豁免屆滿後的安排時，須平衡推廣使用電動私家車和避免令私家車數目進一步增長。

電動商用車輛

7. 商用車輛是路邊空氣的主要污染源，它們排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物佔全港所有車輛排放量約 95%（可吸入懸浮粒子和氮氧化物都是主要的路邊空氣污染物）。以電動車替代傳統商用車輛可大大改善空氣質素，因此推廣使用電動商用車輛是政府的重點工作。

8. 可是，以電動車作商用運輸用途仍受其電池的高生產成本、有限的使用期、長充電時間及低能量密度所限制。因此，已領牌^[6]的電動商用車輛（不包括特別用途車輛^[7]）數目由 2013 年年底的 63 輛只增加至 2016 年年底的 96 輛。以電池電動巴士為例，一輛單層專利巴士的價格約四百萬元，大約是傳統巴士的兩倍。電動巴士完全充電一般約需三至四小時。電動巴士在夏季冷氣系統全面運作時，完全充電後仍不足以行駛一般單層巴士所需的每日行車里數。此外，商用電動車電池的低能量密度會減低其客貨的載荷能力。例如，現時市場上約售\$400,000(已豁免首次登記稅)的電動客貨車型號只有 0.35 至 0.65 噸的載荷能力，而同類最普遍的傳統車則有大約一噸的載荷能力，其售價亦只需\$300,000 左右。可見，電動車輛技術仍需進一步改進，商用電動車才能與其傳統車競爭。因此，我們認為有理據支持繼續在一段短時間內全數豁免電動商用車輛的首次登記稅。

⁶ 此數字是指已領有有效車輛牌照車輛(即可以在道路上行駛的車輛)的數字。

⁷ 此數字不包括電動叉式起重車及電動工業用拖拉機等特別用途車輛，因其並不擬於道路上作一般使用。

電動電單車和電動機動三輪車

9. 電動電單車或電動機動三輪車即使獲豁免首次登記稅，其車價是傳統電單車或電動機動三輪車的二至三倍。加上它們的駕駛性能(如續航距離較短及完全充電需三至四小時)不及傳統車。因此，只有少量電動電單車或電動機動三輪車在路面行駛，截至 2016 年 12 月底，已領牌的電動電單車或電動機動三輪車只有 37 輛。它們只會隨著電動車技術的進步才愈來愈普及。與私家車不同，電單車/機動三輪車現時不是導致道路交通擠塞的主要原因。我們認為有理據支持繼續在一段短時間內全數豁免電動電單車和電動機動三輪車的首次登記稅。

在 2017 年 4 月 1 日至 2018 年 3 月 31 日期間電動車首次登記稅的寬免安排

10. 根據《2017-18 年度財政預算案》，在本年 4 月 1 日至 2018 年 3 月 31 日期間(包括首尾兩天)，電動車首次登記稅的寬免安排如下：

- i) 電動私家車:首次登記稅的寬免額會以 \$97,500 為上限；及
- ii) 電動商用車^[8]、電動電單車和電動機動三輪車: 首次登記稅會全數豁免。

政府會按照電動車的最新的技術發展、市場環境和其他相關交通因素，檢討電動車的首次登記稅寬免安排，以確保有關政策有效執行和公帑用得其所。

11. 為免首次登記稅的寬免額影響在財政司司長發表《2017-18 年度財政預算案》前已由買家於本地註冊汽車分銷商訂購或已由車主^[9]安排付運本港的電動私家車，政府會實施一次性的安排：於 2017 年 2 月 22 日上午 11 時以前（香港時間），已由買家於本地註冊分銷商訂購或已由車主安排付運本港的電動私家車，即使於本年 3 月 31 日後才作首次登記，仍可繼續獲全數豁免首次登記稅。這安排是參考運輸署處理豁免在 2011 年公

⁸ 商用車包括貨車、巴士、小巴、的士和特別用途車輛。

⁹ 如從外國進口車輛，車主已在 2017 年 2 月 22 日上午 11 時前（香港時間）安排該車輛付運香港。

布提高私家車首次登記稅稅率之前已於本地註冊汽車分銷商訂購或已由車主安排付運本港的私家車根據新稅率繳付稅款的安排。電動私家車車主或本地註冊分銷商在上述電動私家車作首次登記前，無需向運輸署就全數豁免首次登記稅的事宜提交申請。當電動私家車車主^[10]或本地註冊分銷商^[11]辦理電動私家車首次登記申請時，他們須向運輸署一併提交全數豁免首次登記稅的申請，並提供證明文件，例如提貨單/訂單表格和繳付訂金收據，以證明相關的電動私家車已於 2017 年 2 月 22 日上午 11 時前（香港時間）已被安排付運本港或已被訂購。運輸署在處理首次登記申請前，先會核實該電動私家車申請全數豁免首次登記稅的資格。如有需要，運輸署會要求有關的電動私家車車主或分銷商按《宣誓及聲明條例》（第 11 章）作出法定聲明，確認有關的電動私家車安排付運或訂購的時間。如全數豁免首次登記稅的申請獲批准，該電動私家車作首次登記時無需繳交首次登記稅。相關詳情會盡快公布。

實施首次登記稅寬免安排的法律條文

12. 政府在 1994 年根據《汽車(首次登記稅)條例》(第 330 章)第 5(3)^[12]條首次推行豁免電動車首次登記稅的安排。上述條款根據第 5(4)條^[13]原於 1997 年 3 月 31 日午夜屆滿。過去二十年，立法會已六次通過決議延長有關條款的期限。鑑於第 330 章第 5(3)及 5(4)條並不容許我們就不同類別的電動車作出不同的首次登記稅寬免或為寬免額設定上限，以上條文不能用作在 2017-18 年度實施上文第 10(i)及(ii)段所述有關電動車首次登記稅的寬免安排。故此，政府會根據第 330 章第 5(5)及 6(3)條^[14]在 2017-18 年度實施有關的寬免安排。現時環保商用車輛稅務寬減計劃下提供的首次登記稅寬免亦是透過該兩項後述條文實施。

¹⁰ 如首次登記的電動私家車由其車主付運本港。

¹¹ 如首次登記的電動私家車由註冊分銷商出售。

¹² 第 5(3)條：任何汽車如純粹以電力驅動及並不排放任何廢氣，則無須就該輛汽車繳付稅款。

¹³ 第 5(4)條：第(3)款及本款將於 1997 年 3 月 31 日午夜或立法會藉決議決定的較後日期起失效。（*截止日期：2017 年 3 月 31 日）（見 1997 年第 237 號法律公告；2000 年第 70 號法律公告；2000 年第 27 號第 3 條；2003 年第 77 號法律公告；2006 年第 53 號法律公告；2009 年第 50 號法律公告；2014 年第 44 號法律公告）

¹⁴ 第 5(5)條：行政長官可完全或部分免除須繳付的首次登記稅，並可就稅款的免除附加條件。

第 6(3)條：行政長官可將已繳付的首次登記稅全部或部分退還。

對財政的影響

13. 根據運輸署資料，政府自 1994 年起豁免電動車首次登記稅，截至 2016 年 12 月底，共有 7 212 輛電動車作首次登記，獲寬免的首次登記稅稅款約 44 億元。我們難以估計未來為電動車提供首次登記稅寬免安排所減少的稅款收入。所減少稅款收入的多少很視乎電動汽車的銷售情況，這取決於電動車市場上的供應能否應付本地司機的駕駛需求、其售價以及經濟狀況等其他因素。

未來路向

14. 請委員察悉政府在本港推動使用電動車的工作進展，以及在第 10 段所載於 2017 年 4 月 1 日至 2018 年 3 月 31 日期間(包括首尾兩天)有關電動車的首次登記稅寬免安排。

環境局/環境保護署
二零一七年二月

電動車公共充電設施的分佈(以地區劃分)
截至 2016 年底

地區	充電器數目			地區	充電器數目		
	標準	中速	快速		標準	中速	快速
中西區	164	42	19	葵青	17	13	7
東區	126	34	17	荃灣	44	12	10
南區	4	7	16	西貢	38	11	8
灣仔	67	30	10	北區	35	10	3
九龍城	54	2	14	大埔	3	3	8
觀塘	62	42	23	沙田	79	12	24
深水埗	43	20	4	元朗	40	11	9
黃大仙	55	12	9	屯門	10	13	9
油尖旺	100	48	23	離島	13	23	6
			合共	1518	954	345	219

按車輛類別劃分的已登記電動車數目
截止 2016 年年底

	政府電動車	私人擁有的電動 車	總數
私家車	165	6829	6994
輕型貨車	15	74	89
中型貨車	0	2	2
小巴	0	7	7
的士	0	1	1
巴士	0	24	24
電單車	69	45	114
總數	249	6982	7231

註：以上數字不包括電動叉式起重車及電動工業用拖拉機等特別用途車輛（通常由物業管理公司於住宅範圍內用作處理廢物），因其並不擬於道路上作一般使用。截至2016年年底，已登記的電動特別用途車輛為107輛。