

書面質詢

林倫偉議員

如何加強澳門電動車推廣政策及檢視2035零排放目標

為配合國家「雙碳」目標，特區政府近年以《澳門長期減碳策略》為藍圖，將「陸上交通綠色轉型」列為核心方向之一，並提出爭取於2035年實現新登記輕型汽車及電單車100%為零排放的目標。在政策推動下，公共巴士、博彩及酒店接駁車隊等營業車輛的新能源化進展顯著，新能源巴士比例已超過九成，顯示政府以合約及制度推動的成效明確。

從整體車輛結構來看，截至2024年底，全澳逾25萬輛註冊機動車中，環保車型僅佔約8.8%，其中電動車約1.2萬輛，仍有超過24萬輛為傳統燃油車。2025年首十個月，新登記車輛中電動車比例雖提升至約37%，但距離2035年全面零排放的目標仍存在明顯落差。而香港電動車普及率快速增長，至2025年10月底，電車數量約13.9萬輛，佔整車輛約15.4%;而在新車登記方面，電動車佔比已達極高比例，2025年上半年新登記私家車中，電動車佔約68.6%，接近七成，顯示電動車已成為當地市場主流。

現時政府雖持續增加公共停車場充電位，並修訂建築規範以便利新建樓宇預留充電條件，但私人停車場加裝充電設施的實際案例仍然偏少，近年僅約300宗成功個案，反映「私人為主、公共為輔」的充電策略在落實層面仍有瓶頸。相較之下，香港透過「一換一」計劃，以具體稅務寬減鼓勵淘汰舊燃油車轉用電動車，成功加快車隊更新，值得澳門借鑒。

另一方面，國際形勢亦出現調整。歐盟委員會近日提出放寬2035年新車必須零排放的要求，容許插電式混合車、增程式及輕混車等技術並行，在不影響2050年碳中和目標下，為市場與基礎設施爭取過渡空間。相關討論亦反映，在充電網絡及消費信心未完全成熟前，單一技術路徑或會影響轉型進度。

基於澳門土地有限、能源高度依賴外供、私人充電設施推進緩慢等實際情況，尤其在私人市場方面，車主轉換電動車仍面對車價、稅務誘

因有限、充電設施不足及行政程序複雜等實際困難，故此有必要在堅持減碳方向的同時，進一步檢視政策工具是否足夠靈活、有力及貼近民情，以確保2035年目標能夠穩妥落實。

為此，本人提出以下質詢：

一、距離2035年新登記車輛零排放目標不足十年，面對現時私人燃油汽車基數龐大、電動汽車轉換速度仍然有限的情況，當局會否研究推出更具吸引力、以淘汰舊燃油私家車為導向的刺激措施，例如參考香港「一換一」模式，透過稅務寬減或定向資助，引導車主以實質誘因轉用電動車，從而加快改善路邊空氣質素及降低交通排放？

二、為確保2035年新登記車輛全面邁向零排放的政策目標能夠穩妥落實，請問當局會否從頂層規劃層面進一步完善技術路線與配套部署，制訂更清晰的分階段技術安排，容許不同低排放技術在過渡期內發揮作用。例如過去新巴士及政府車輛優先使用新能源車的做法。同時，區分不同車輛用途、範疇及轉型節奏，並研究在過渡期內引入更多低排放或高效能新能源技術選項，再配合私人充電及換電設施的行政簡化、資助機制及價格調節措施，從而在不偏離減碳總方向的前提下，加快及確保本澳電動車及綠色交通的整體轉型成效？