



Auto News

August 2024

2024 年 8 月重點汽車行業新聞分享

By
Automotive Platforms and Application Systems R&D Centre

Enquiry:
Tel: 2788 5333
E-mail: apas_info@hkpc.org

目錄

#	標題	來源	日期
科技			
T1	Google 申請地圖新專利，「群組導航」讓一群人前往同目的地	科技新報	2024 年 7 月 7 日
T2	日研發能開車的機器人，目前仍處於開發的初期階段在非開放道路駕駛	太平洋新聞網	2024 年 7 月 15 日
市場			
M1	純電動車需要 1000 公里的續航嗎？	蓋世大 V 說	2024 年 7 月 8 日
M2	固態電池量產在即？QuantumScape 授權福斯子公司年產	科技新報	2024 年 7 月 12 日
M3	「蘿蔔快跑」駛到廣州	星島網	2024 年 7 月 15 日
標準及規範			
R1	北京擬支持自動駕駛汽車，用於網約車等出行服務	東網 ON.CC	2024 年 7 月 11 日
R2	電動車收緊「一換一」門檻，登記數量大跌 7 成，議員促改善配套	東網 ON.CC	2024 年 7 月 15 日

Content

#	Title	Source	Date
Technology			
T1	Google Applies for New Patent for "Group Navigation" on Maps, Allowing a Group of People to Navigate to the Same Destination	Tech News	7 July 2024
T2	Japan is Developing a Self-driving Robot that can Drive on closed Roads, Currently Still in Early Stages of Development.	Pacific News	15 July 2024
Market			
M1	Does a Pure Electric Car Need a Range of 1000 Kilometers?	Gasgoo	8 July 2024
M2	Mass Production of Solid-State Batteries is Imminent? QuantumScape Authorises Subsidiary of Volkswagen to Produce 40 GWh Annually	Tech News	12 July 2024
M3	Apollo Go Drives to Guangzhou	Sing Tao	15 July 2024
Rules & Regulation			
R1	Beijing Plans to Support Autonomous Driving Cars for Ride-Hailing and Transportation Services	ON.CC	11 July 2024
R2	Electric Vehicle Registration Plummets by 70% as Government Tightens "One-for-One" Replacement Policy - Legislators Urge Improvements in Supporting Measures	ON.CC	15 July 2024

本月焦點

科技

T1

申請地圖新專利，「群組導航」讓一群人前往同目的地

Google正在提交專利申請，以在Google地圖中提供群組導航功能，協助多人前往同一地點但從不同地點出發，包括個人化路線、預計抵達時間、交通狀況提醒和停車位置建議。這將是Google地圖的有用補充功能。

T2

日研發能開車的機器人，目前仍處於開發的初期階段，在非開放道路駕駛

東京大學研發的智能機器人武藏，擁有74塊「肌肉」和39個關節，能執行複雜駕駛任務，如轉動方向盤、踩踏板、使用手剎車、轉動點火鑰匙和使用指示燈。它的高解析度攝像頭與人工智慧系統連接，能識別後視鏡中的行人和交通信號。目前仍在初期開發階段，限速5公里/小時，僅能在非開放道路直線行駛並右轉。

市場

M1

電動車需要1000公里的續航嗎？

電池價格下降，重量減輕，未來純電動汽車的性價比將進一步提升。消費者越來越注重續航里程，這無疑將成為未來購買純電動汽車的主要考慮因素。從品牌和市場策略的角度來看，豪華品牌更有可能推出續航里程達到1000公里的車型，而主流大眾和經濟型品牌推出這樣的車型的概率較低，也並非必要。最多只會在成本可控的前提下，在特定細分車型領域推出續航里程達到1000公里的版本，以滿足部分市場需求。

M2

固態電池量產在即？QuantumScape 授權福斯子公司年產 40 GWh

固態電池開發商QuantumScape與PowerCo簽訂大量生產合約，福斯電動車有望在固態電池領域取得重大突破。QuantumScape的固態電池具有長續航里程、更快充電速度和更高安全性能等優點。這項合約將確保福斯獲得最先進的車用電池，推動電動車產業的發展。其他競爭者如Toyota和Gogoro也在固態電池領域有所佈局。

M3**「蘿蔔快跑」駛到廣州**

"蘿蔔快跑"已在北京、上海、廣州、深圳等11個城市投入服務，其中在北京、上海、深圳、武漢4個城市開展了車內無人示範運營。在武漢，「蘿蔔快跑」四季度內服務單數同比增長49%至83.9萬單，占比達45%。百度計劃將其佈局至廣東東莞等城市。無人駕駛出租車受到消費者喜愛，優點包括空氣清新、有空調、可聽自己喜歡的音樂、不受打擾、環境乾淨。價格也較低，約1公里0.5元人民幣。然而，無人駕駛出租車仍面臨一些挑戰，包括社會接受度、交通責任歸屬、保險理賠等法律法規問題。有些出租車司機擔心無人駕駛出租車會搶奪他們的生意。業內人士認為，無人駕駛出租車的大規模商業化可能在5年內實現，但在此之前需要解決上述挑戰。目前仍處於發展探索階段。

標準及規範**R1****北京擬支持自動駕駛汽車 用於網約車等出行服務**

北京市正在制定《北京市自動駕駛汽車條例(徵求意見稿)》，主要包括以下幾個方面：1. 支持自駕車在城市出行服務和運行保障服務的應用，如公共交通、出租車、汽車租賃和道路貨運等。2. 計劃實現全市範圍內智能化路側基礎設施全覆蓋，要求新建或改建道路預留相關設施空間，並鼓勵現有基礎設施的智能化升級。3. 對自駕車事故責任歸屬問題進行明確規定，如果車內有人類司機，則由司機承擔責任；如果車內無人類司機，則由車輛所有人或管理人承擔責任。4. 這一舉措旨在為L3級及以上自動駕駛汽車提供清晰、透明、可預期的制度規範，並在確保安全的前提下推動自動駕駛技術在城市交通中的應用。這些政策旨在促進北京自動駕駛汽車的發展，同時引起了外界對職業司機就業前景的關注。

R2**電動車收緊「一換一」門檻，登記數量大跌7成，議員促改善配套**

新稅制導致香港「一換一」電動車計劃的登記數量大幅下跌，特別是高價車型下跌超過9成。議員指出，電動車推廣面臨充電設施不足、高昂收費和充電速度慢等問題。他們建議政府制定充電費用指導價格並提供充電設施建設補貼。政府認為現有稅收優惠仍具吸引力，但充電基礎設施建設是推動電動車普及的關鍵，需要政府積極投入。總的來說，政府調整了「一換一」計劃的稅收優惠，但充電基礎設施建設仍需持續大力投入。



Highlights of the Month

Technology

T1

Google Applies for New Patent for "Group Navigation" on Maps, Allowing a Group of People to Navigate to the Same Destination

Google is filing a patent application to introduce a group navigation feature in Google Maps, assisting multiple individuals who are heading to the same location from different starting points. This feature includes personalised routes, estimated arrival times, traffic condition alerts, and parking location suggestions. It would be a valuable addition to Google Maps, providing useful supplementary functionality.

T2

Japan is Developing a Self-driving Robot that can Drive on Closed roads, Currently Still in Early Stages of development.

A smart robot named Musashi, developed by the University of Tokyo, has attracted attention. It has 74 "muscles" and 39 "joints", enabling it to perform complex driving tasks such as steering, using pedals, handbrakes, turning the ignition key and operating indicators. Equipped with a high-resolution camera connected to an artificial intelligence system, it can recognise pedestrians in the rearview mirror and respond to traffic signals. Currently, it is in the early stages of development, limited to a speed of 5 km/h on closed roads, and can only drive straight and make right turns.

Market

M1

Does Pure Electric Cars Need a Range of 1000 Kilometers?

The declining battery prices and lighter battery pack weights are enhancing the cost-effectiveness of electric vehicles in terms of price and range. Sufficient range is crucial for future mass consumers to consider purchasing electric vehicles. Car companies are more likely to position themselves in the high-end luxury market and introduce models with a range of 1000km. However, in the mainstream mass market, launching vehicles with such a range is less probable and unnecessary. A version with a 1000km range may be introduced in specific sub-segment areas to cater to a small market segment.

M2

Mass Production of Solid-State Batteries is Imminent? QuantumScape Authorises Subsidiary of Volkswagen to Produce

Solid-state battery developer QuantumScape has signed a large-scale production contract with PowerCo, raising hopes for a major breakthrough in the field of solid-state batteries for Volkswagen (VW) electric vehicles. QuantumScape's solid-state batteries offer advantages such as longer range, faster charging, and higher safety performance. This contract ensures that VW will have access to the most advanced automotive batteries, thereby driving the development of the electric vehicle industry. Other competitors such as Toyota and Gogoro are also making progress in the field of solid-state batteries.

M3 **Apollo Go Drives to Guangzhou**

Apollo Go has been deployed in service in 11 cities including Beijing, Shanghai, Guangzhou, and Shenzhen, among which self-driving demonstrations have been conducted in the vehicle interiors in 4 cities: Beijing, Shanghai, Shenzhen, and Wuhan. Apollo Go has made significant progress in Wuhan, with the number of service orders growing 49% year-over-year to 839,000 in the fourth quarter, accounting for a 45% market share. Baidu plans to expand its deployment to cities like Dongguan in Guangdong province. Autonomous taxis have gained certain acceptance from consumers, with key advantages cited as "no bad odor, air conditioning, listening to preferred music, no disturbance, and cleanliness." The pricing is also relatively low, around 0.5 RMB per kilometer. However, there are still some challenges, including social acceptance, assignment of traffic liability, and insurance claim-related legal and regulatory issues. Some taxi drivers are concerned that the Apollo Go cars are taking away their business. Industry insiders believe that the large-scale commercialisation of autonomous taxis may be realised within 5 years, but the challenges need to be addressed before that. The technology is still in the developmental exploration stage currently.

Standards and Regulations

R1 **Beijing Plans to Support Autonomous Driving Cars for Ride-Hailing and Transportation Services**

The draft "Beijing Municipal Regulation on Autonomous Vehicles" supports self-driving cars for urban transportation services. It plans to implement smart infrastructure across 600 square kilometers, clarifies accident responsibility, and aims to establish a transparent regulatory framework for autonomous driving. The focus is on L3 and higher-level autonomous driving, prioritising safety. The objective is to promote autonomous vehicle development in Beijing, but concerns about the impact on professional drivers have been raised.

R2 **Electric Vehicle Registration Plummets by 70% as Government Tightens "One-for-One" Replacement Policy - Legislators Urge Improvements in Supporting Measures**

After the new tax regime was implemented on April 1, 2024, the registration number of high-end vehicles in the "one-for-one" program dropped by over 90%. The program, launched on February 28, 2018, aimed to encourage electric vehicle adoption. The Government extended the program until March 31, 2026, but reduced the first-time registration tax concession for electric vehicles to 60% and canceled it for vehicles priced over HK\$500,000. Lawmakers highlighted issues with charging infrastructure and suggested Government intervention with guidance on charging fees and subsidies for facility construction. The Government sees the need for active investment in charging infrastructure.

Google 申請地圖新專利，「群組導航」讓一群人前往目的地

來源：[科技新報](#)

發布時間：2024 年 7 月 7 日

外媒報導，Google 現在為 Google 地圖新功能提交專利申請，協助一群開車前往同地點的人接收前往目的地的導航和路線導航。

新專利名稱為「另一部設備視圖下向一台設備提供導航指令」(providing navigation instructions to one device in view of another device)，聽起來有點笨，但卻可為 Google 地圖用戶提供「群組導航」，這項新功能是為「多人前往同地點但從不同地點出發」設計。

運作原理是第一個駕駛者輸入目的地並邀請其他駕駛加入隊伍。但這項專利有項限制，就是所有人都必須有 Google 帳號；最重要的是，群組每人都會有個人化路線。預計抵達時間 (ETA) 也適用群組所有成員，如果你是第一個到達目的地的人，還能看到其他成員預計抵達時間。

更有趣的是，Google 地圖能用領頭車交通狀況提醒其他車交通擁堵、事故及何時需替代路線以避免嚴重延誤。領頭車還可提供停車位置，使團體成員到達前就能知道哪裡能停車。

新功能還可建議速度，以便所有成員同時到達目的地。專利申請含 Google 地圖添加語音聊天應用程式，允許成員中途交流。考慮到有些方法讓群體前往同目的地時保持聯繫，Google 可能不會認為語音交流是優先開發項。

雖然不能知道 Google 會否添加新功能至 Google 地圖，但會是很好的補充功能，尤其是每年都會至出門度假的家族。

日研發能開車的機器人 目前仍處於開發的初期階段 在非開放道路駕駛

來源：[太平洋新聞網](#)

發布時間：2024 年 7 月 15 日

最近，日本東京大學河原塚健人團隊研發一款可以駕駛普通汽車的機器人，引發關注。

該機器人名為武藏，有 74 塊“肌肉”和 39 個關節，它每隻手有五根手指，手腳上都有壓力傳感器，它能夠執行複雜的任務，例如轉動方向盤、踩踏板、使用手剎車、轉動點火鑰匙，甚至使用指示燈。

它的眼睛，配備了與人工智慧系統相連的高解析度攝像頭，這使它能夠識別後視鏡中的行人，並對交通信號燈變換等做出反應。

不過，該機器人目前仍處於開發的初期階段，它僅能以 5km 的時速，在非開放道路駕駛，且只能沿直線行駛並右轉。

純電動車需要1000公里續航嗎？

來源：[蓋世大V說](#)

發布時間：2024 年 7 月 8 日

前幾天和長安汽車總裁王俊溝通交流時，他提出了一個問題：純電動汽車真的需要 1000 公里的續航嗎？在他看來，傳統燃油車其實也沒有做到過 1000 公里的續航，普遍都是每 500-600 公里就需要加油。因此，從長遠看，他認為，純電動汽車其實也沒有必要做到 1000 公里續航。

充電設施和充電效率比肩燃油車，還需要 1000 公里續航？

應該來講，行業和消費者關心純電動汽車的續航問題，原因無疑是在真實的用車場景方面，充電設施的不完善與充電時間過長會相較於傳統燃油車顯得不便利。但是如果未來隨著配套設施的完善，以及充電技術的突破，達到甚至超越了傳統燃油車的用車場景呢？

2023 年 6 月 19 日發佈的《國務院辦公廳關於進一步構建高品質充電基礎設施體系的指導意見》明確，到 2030 年，基本建成覆蓋廣泛、規模適度、結構合理、功能完善的高品質充電基礎設施體系，有力支撐新能源汽車產業發展，有效滿足人民群眾出行充電需求。因此，我們有理由相信，屆時中國在新能源汽車這一充電基礎配套設施領域的完善度，會接近或達成與傳統燃油車同樣的狀態。

目前已經實現市場化運用的充電技術方面，如寧德時代的 4C 神行超充電池的峰值充電功率達到 415KW，充電十分鐘續航 400 公里；又如華為運用全液冷超充技術的充電樁，充電功率可達到 600KW，號稱能實現“一秒一公里”。而從目前公開的報導看，5 分鐘充電 500 公里的技術也已經實現突破，相信 2030 年至少這一技術會普及，同時比這一效率更高的充電技術也會有大規模推廣的可能。而 5 分鐘充電 500 公里的效率無疑已經完全達到傳統燃油車的加油效率。

電池價格便宜，電池包重量輕，就必要 1000 公里續航？

而與純電動汽車續航密切相關的另一因素是電池成本。畢竟從消費環節，消費者更期待的綜合續航與整車價格相對平衡的產品。如果電池成本足夠便宜，消費者無疑都期待續航越長越好。但從汽車企業的角度，他們需要考慮的是電池在整車製造中的成本占比，考慮的是要確保一定的單車利潤空間，考慮的是電池重量與整車能耗的平衡等方面。

據高盛 2023 年發佈的研究報告預估，到 2025 年，電動汽車動力電池的成本將顯著下降，至每千瓦時 (kWh) 99 美元，降幅較 2022 年高達 40%，同時，從 2023 年至 2030 年，

電池組價格預計將平均每年下降 11%。而實際上，今年年初鐵鋰動力電芯平均價格已降至 0.38 元/Wh，鐵鋰儲能電芯已降至 0.43 元/Wh，三元電芯已降至 0.48 元/Wh。分析認為，今年內磷酸鐵鋰電池的拿貨價會跌破 0.4 元/Wh，三元鋰電池也將低於 0.5 元/Wh。也就是說，電動汽車動力電池的成本降幅還會高於高盛去年的預估，降幅達到 50%以上。

從純電動汽車動力電池包容量的角度，越做越大是趨勢。目前國內多款已上市的純電動汽車產品均搭載了 70kWh-150kWh 的電池包，最高純電續航里程已經超過 1000 公里。據瞭解，目前已裝車的動力電池單體能量密度最高約 360Wh/kg，而單體能量密度 720Wh/kg、容量 120Ah 的車規級體型化全固態電池也已有企業發佈。

1000 公里續航不會是主流需求，車企策略也會有選擇性。

應該來講，電池價格持續下降，電池包重量越來越輕，未來純電動汽車兼顧價格與續航的性價比肯定會進一步提升。但單純從消費者購買純電動汽車的價格及未來的使用場景角度，在配套設施完善和充電效率提升的前提下，消費者真有必要掏更多的購車成本來達成 1000 公里續航里程嗎？我認為，基於消費理念的日益成熟，續航里程夠用無疑將是未來大眾消費者基於性價比購買純電動汽車的出發點。

而汽車企業從品牌和市場策略及盈利要求的角度，定位相對高端的豪華品牌及產品領域，推出續航達到 1000 公里的車型的概率更大，而在主流大眾及經濟型品牌及產品領域，推出續航達到 1000 公里的車型的概率比較低，也沒有必要，最多是成本足夠可控的前提下，在具體的細分車型領域推出續航達到 1000 公里的版本，以滿足少部分細分市場需求。

由此，我們回到開頭，長安汽車王俊總裁提出的“關於純電動汽車其實沒有必要做到 1000 公里續航”的觀點，我認為王俊總的出發點，無疑也是基於上述未來純電動汽車的使用場景和車企自身相關因素的綜合考慮，並面向的是主流大眾消費群體而得出的論證觀點。

固態電池量產在即？QuantumScape 授權福斯子公司年產 40 GWh

來源：[科技新報](#)

發布時間：2024 年 7 月 12 日

樓梯響了很多年的電動車固態電池，終於要踏上量產之路了嗎？電池開發商 QuantumScape 與 PowerCo 簽訂量產合約，會不會是福斯電動車彎道超車的關鍵？

在各種推測與腦補之前，先說現在發生的「事實」。專注固態電池技術的開發商 QuantumScape (以下稱 QS)，今日宣佈與福斯子公司 PowerCo 簽訂了一份大量生產合約，授權 PowerCo 可以生產 QS 的固態電池。

雙方同意 PowerCo 每年可以生產 40 GWh 的 QS 固態電池，未來可以擴充到 80 GWh，最多可以滿足 100 萬輛電動車生產所需。

為什麼固態電池這麼重要？根據 QS 在今年 1 月的測試結果，他們的 24 層結構固態電池，可以讓電動車行駛 50 萬公里後 (用電循環一千次)，電池續航力仍然能保持 95%。與此同時，固態電池還能帶來更快的充電表現、更安全的防火防爆性能，最重要的，在相同續航力的前提下，重量比現有的鋰電池更輕。

固態電池可以說是現階段電動車電池科技的聖盃，Toyota 和福斯都希望透過這項新技術，一舉翻轉局面。福斯在多年前就重金投資 QS，目前依然是他們最大投資人，而子公司 PowerCo 就是為了替量產固態電池而設立。

這個合約象徵福斯投資固態電池發展的進程，似乎已經走上了新的階段，但冷靜想想，福斯投資 QS 不就是為了生產自己能用的固態電池，那麼 PowerCo 獲得 QS 生產授權，似乎也是天經地義的事，難道 QS 還敢不聽大股東身兼大客戶的話嗎？

雙方並沒有對量產時間做說明，QS 執行長 Siva Sivaram 只表示，他們將和 PowerCo 繼續密切合作，實現固態電池量產化技術，並且將最終產品與福斯電動車高度整合。福斯董事 Thomas Schmall 則指出，這項合約將確保福斯未來可以獲得最先進的車用電池，驅動電動車產業前進。

話說回來，這依然是一個好消息，至少某種程度上確保了 QS 的固態電池是玩真的，不像其他電池新創拿了第一輪資金後，就蒸發不見。除了福斯之外，Toyota 去年就發下豪語，他們會在 2027 年推出搭載固態電池的新電動車，號稱續航破千公里，充電只需 10 分鐘，如果真的做到了，就可以讓全世界忘記 bZ4X 的失敗，重新回到賽道上。

另一家可能被大家忘記的競爭者，叫做 Gogoro，他們在兩年前就開始與輝能科技合作，

研究固態電池，當時他們表示將在 3 年後正式導入市場，目前還剩下一年半，讓我們拭目以待吧。

「蘿蔔快跑」駛到廣州

來源：[星島網](#)

發布時間：2024 年 7 月 15 日

百度旗下的無人駕駛的士「蘿蔔快跑」在內地刷爆全網，繼落地北京、上海、深圳、武漢後，版圖又拓展到了廣州街頭，不少廣州網友在社交平台分享自己的乘車體驗。不過有內媒引述業內人士分析指，無人駕駛的士必須邁過社會接受度以及交通立法等多道門檻，還需要至少 5 年時間，才能實現大規模商業化。

「蘿蔔快跑」目前已跑入廣州街頭，在黃埔區科學城等部分地區投入服務。據內地媒體報道，「蘿蔔快跑」有規定的上下車點，停車不能超過 3 分鐘，指定上下車點超過 300 個。與武漢的全無人駕駛的士不同，廣州的測試車輛中會配備一名安全員。

遭武漢的哥控訴「搶生意」

「蘿蔔快跑」已在北京、上海、廣州、深圳、重慶、武漢、成都等 11 個城市落地自動駕駛出行服務，不過僅在北京、上海、深圳、武漢 4 個城市開展了車內無人示範運營。武漢是其中最重要的試點區域，據百度財報，四季度內，「蘿蔔快跑」服務單數同比增長 49% 至 83.9 萬單，其中武漢定單比例達到 45%。有百度內部人士透露，下一個布局的城市是廣東東莞。

有網民表示，無人駕駛網約車「空氣不臭、有空調、聽自己想聽的歌、沒人打擾、干淨」、「更打動人的是價格」。報道引述廣州乘客說，目前有軟件方的補貼，車費非常便宜。8 公里僅需支付 4 元（人民幣，下同），大約一公里 0.5 元，「比開車更便宜」。「蘿蔔快跑」亦受到不少批評，有武漢的士司機控訴其「搶生意」、「砸飯碗」；亦有乘客表示蘿蔔車存在未在指定站點上下車、車速緩慢等諸多不便。

澎湃新聞分析指出，無人駕駛的士仍在發展階段，有業內人士指，大規模的無人駕駛出租車商業化或將在 5 年內到來。其目前面對社會接受度以及立法問題兩大挑戰。

報道指出，無人駕駛出租車投放量增多，不僅會影響傳統網約車、出租車市場，可能也會受到私家車主投訴。有來自武漢的車主表示「遇到(蘿蔔車)時不勝其煩」，他認為自動駕駛車輛和普通車輛混流，是十分難以調和的矛盾。日前有網傳視頻顯示，因車速緩慢、反應遲鈍，武漢街頭兩輛「蘿蔔車」橫停馬路致晚高峰大塞車。

交通立法問題是另一挑戰。東南大學交通法治與發展研究中心執行主任顧大松表示，當前

自動駕駛汽車測試、示範應用、商業化試點過程中，一大難點是遠程安全員的法律責任問題。另有業內人士補充指，與交通責任劃分相關的還有保險政策，出險後如何理賠，需要整個行業重新探索。

北京擬支持自動駕駛汽車 用於網約車等出行服務

來源：東網ON.CC

發布時間：2024 年 7 月 11 日

內媒周三（10 日）報道，北京市經信局近日就《北京市自動駕駛汽車條例（徵求意見稿）》對外徵求意見，擬支持自駕車用於城市公共電汽車客運、網約車等城市出行服務。外界關注內地網約車市場飽和下收入下跌，如加速推動自駕的士等服務落地，恐令職業司機面臨失業。

北京市經信局相關負責人表示，該市將通過立法重點解決特定區域自駕車創新活動面臨的主要問題，在堅守安全底線的基礎上，為 L3 級及以上自駕車市場主體提供清晰、透明、可預期的制度規範。該市擬支持自駕車用於城市公共電汽車客運、出租汽車客運、汽車租賃等城市出行服務，除危險貨物運輸外的道路貨物運輸，以及擺渡接駁、環衛清掃、治安巡邏等城市運行保障。

全市年內將實現 600 平方公里智能化路側基礎設施全覆蓋，根據上述徵求意見稿，該市新建、改建、擴建道路也應為智能化路側基礎設施預留空間，同時鼓勵充分利用現有路側基礎設施進行智能化改造升級。今次也提出事故責任問題，其中自駕車行駛期間如發生交通違法行為，由公安交管部門按照現行法律法規處理和認定，如車內有司機，依法對其處理；如車內無司機，則處理車輛所有人、管理人。

電動車收緊「一換一」門檻，登記數量大跌7成，議員促改善配套

來源：[東網ON.CC](http://www.on.cc)

發布時間：2024 年 7 月 15 日

早幾年政府推出的電動車「一換一」計劃，因財赤等因素影響，在今年的《財政預算案》中下調了電動私家車首次登記稅寬減額度，車價超過 50 萬港元的車更不獲寬免。新稅制實施後，「一換一」計劃登記數量大幅下跌，其中車價 50 萬港元以上的車更下跌超過 9 成。有議員表示，當前的問題是電動車充電站不足、收費貴及速度慢等，政府應適當介入。立法會交通事務委員會表示，新稅制對於買平價車仍有吸引力，能繼續促進「油轉電」，同時充電才是增長的阻力。

今年的《財政預算案》中宣布，電動車「一換一」計劃延長 2 年，但免稅制度則有所改變。電動私家車首次登記稅寬減額 4 成至 17.25 萬港元；稅前車價超過 50 萬港元的電動車更不獲寬免。新稅制實施後，計劃登記數量大幅下跌 7 成，今年 4 月的計劃登記數字是 5,379 輛，而到了 6 月僅有 1,500 輛。電動車每年首次登記稅的收入可達數十億港元，去年的收入就達 73.9 億港元，加之電動車市場成熟，政府不能長期大額減稅。

議員陸頌雄表示，現在香港的電動車面臨的問題是充電設施不足，以及充電速度慢和收費貴，一些快充站價格甚至是 4 元一度電，他直言是「趕客」，而政府停車場的充電設施則只是慢充。他表示，雖然收費是市場定價，但政府也可以設立一個指導價，如批地作充電場時，適當降租，同時在合約中規定充電收費不得高出指導價。

立法會交通事務委員會主席陳恒鑌則表示，目前的減稅計劃仍然足夠優惠，而且現時香港的電車佔全港車輛約 1 成，在全球尺度來看數據不算差。陳恒鑌還表示，目前電車的增長阻力主要是在充電，政府應該大力發展，充電設備及政策配套。他舉例指，目前屋苑要安裝充電樁阻力重重，有屋苑的電力分站已爆滿致電力供應不足，若再擴建成本很高。