

香港強勁新動能要大膽拆牆鬆綁

陳克勤 立法會議員

中國汽車工業協會、國家計算機網絡應急技術處理協調中心 4 月 28 日通報，包括特斯拉在內 6 家企業共 76 款車型，符合汽車數據安全 4 項合規要求。內地各地方已陸續解除對特斯拉等智能網聯汽車的禁行禁停(機場、政府單位等)限制。此舉充分反映中國能夠在新能源汽車領域取得長足發展，是靠開放市場、鼓勵充分競爭的市場環境，實現了相關產業的蓬勃發展和產業集群的快速聚集。這值得有意挖掘新質生產力、實現經濟多元化發展的香港認真借鑒。

近年來，中國新能源汽車發展速度迅猛，形成了一批具備國際競爭力的國產新能源汽車品牌，開始在國際汽車市場佔據一定市場份額。在此背景下，美西方開始有人對中國新能源汽車說三道四，稱其發展乃依靠政府補貼云云，並對中國展開所謂反補貼調查。但實際從特斯拉得以全面准許進入內地市場便可見得，我國新能源汽車市場高度開放，透過公開透明的法例規定，符合要求者即可進入市場展開公平競爭。這與動輒渲染「中國智能汽車危害國安」，宣稱「中國電動車將癱瘓倫敦、紐約交通」的美西方當局形成鮮明對比。

事實上，香港鄰近的深圳市政府，多年來亦為新能源汽車的應用發展提供了眾多

政策支持。早於 2015 年，深圳市政府便宣布建立有關扶持基金，大力推動深圳公共交通電動化，並分別於 2017 年和 2019 年完成巴士和的士全面電動化更迭。而在當時，亦有包括的士司機、乘客在內的持份者出現眾多反對、批評聲音。但隨着大力發展充電樁等配套設施，及國產電動車的不斷發展，如今實現全面電動化的深圳公交系統，已經成為公共交通新能源轉型的國際範例。圍繞新能源汽車龍頭品牌比亞迪汽車及其上下游供應產業鏈，更成為廣東省發展、挖掘新質生產力的有力代表。

回到香港，為實現碳中和的策略和目標，政府已推出《香港氣候行動藍圖 2050》，當中有關綠色運輸的各項工作正逐步推進。近期，負責氫能源跨部門工作小組便作出決定，認同氫燃料電池車輛使用隧道的風險與石油氣車輛及其他化石燃料車輛相若，故將與巴士、隧道負責人進一步商討氫能巴士行駛隧道的操作程序。這些工作向前推動值得讚賞，也體現出跨部門工作小組所取得的成效。惟政府計劃 2025 年向立法會提交有關草案，意味着氫能巴士隧道行駛的試驗計劃至少於明年才能啟動。時間不等人，如何盡快為相關法例拆牆鬆綁，提速提效，亦是相關工作能否成行的關鍵所在。

除了氫能巴士，國產新能源私家車進入香港市場的速度亦是各方關注的焦點。惟由於內地與香港不同，靠右行駛，所生產的左軚車在香港行駛受到限制。故此，包括民建聯在內的政團和人士呼籲，可以放寬有關限制，允許左軚新能源車在香

港行駛。惟政府以基於交通規則和交通安全為由，指香港一向限制左軚車在香港行駛予以拒絕。

以交通安全為主要考量固然正確，但實際上左右軚車互相行駛的先例一直存在。香港持有「兩地牌照」的右軚車亦一直被允許在內地行駛。近來，國家更推出「港車北上」計劃，進一步容許右軚的香港私家車北上行駛。而在歐盟，不同國家亦有不同的交通規則，但歐盟允許不同歐盟成員國的汽車在歐盟範圍內互通，計劃亦大力促進了歐盟成員之間的交流。

上述圍繞國家新能源汽車發展，及香港有關工作的眾多事例，都反映出政府在構建新興產業、探索經濟新動能過程中，透過政策措施能夠發揮的重要作用。在實現由治及興的過程中，挖掘出更多新質生產力，對香港經濟結構的多元轉型可謂是關鍵一環。特區政府需要進一步透過政策措施，鼓勵相關產業的科技創新，為有關研發、應用從法例層面拆牆鬆綁，為新質生產力的形成提供養分充足的土壤。