

香港電動車 普及化路線圖

更新版



2026年2月



中華人民共和國香港特別行政區政府
環境及生態局

碳中和
Carbon Neutrality

目錄

序言	1
摘要	3
第一章：電動車技術的發展	4
第二章：本地進展	7
第三章：電動私家車	13
第四章：電動商用車.....	16
第五章：配套基礎設施	21
結語	31

序言

政府於2021年制定首份《香港電動車普及化路線圖》（《路線圖》），提出推動電動車的廣泛應用，以助香港邁向「零碳排放•清新空氣•智慧城市」願景。首份《路線圖》亦訂下目標，於2035年或之前停止新登記燃油私家車，包括混合動力車。

**零
碳
排
放** • **清
新
空
氣** • **智
慧
城
市**

香港正朝着2050年前實現車輛零排放、碳中和，以及人與自然和諧共生這一更遠大的目標進發。我們觀察到海外不少政府正在調整政策，減緩車輛電動化的步伐，這些改變一方面與現行的世界經濟環境有關，另一方面也反映出車輛電動化的轉型是一個相當複雜的進程。國家決心實現碳中和，香港也會迎難而上，堅持目標在2035年或之前停止新登記燃油私家車，包括混合動力車，並致力於2050年前達到車輛零排放，爭取實現碳中和。

過去數年，在政府的大力推動和持分者的共同努力下，電動車在香港迅速發展，車輛數目從2021年約28 000輛，短短四年增長逾四倍至2025年年底約149 000輛。當中，電動私家車的滲透率¹已超過70%，即每十輛新登記的私家車，有超過七輛是電動車，增速位處世界前列。

現階段電動商用車技術和市場的發展整體仍然較電動私家車慢，市場上車款選擇很少，不少現有車種，尤其是重型車，電動車更是未能滿足用家的營

運需要。雖然商用車的整體電動化進程仍處於初期階段，部分電動商用車車種，包括專營巴士、的士、輕型客貨車，和電單車在市場上的應用已經比較成熟和較能切合營運需要，相對上比較達到規模化應用階段，我們會以務實的態度，逐步推進這些車種在香港的應用。至於未達規模化應用階段的商用電動車，我們會成立工作小組，為其未來規模化應用創造條件，特別是引入更多適合本地應用的車款，增強競爭，也提供選擇以切合營運需要。

充電基礎設施方面，和其他地方主要依賴公共充電設施的策略不同，香港在2011年開始已透過收緊總樓面面積豁免安排來促使新建的停車場車位備有充電基礎設施，加上「EV屋苑充電易資助計劃」，現時香港已經有約13萬個私人樓宇及屋苑停車場充電停車位。公共充電樁方面，也較2021年增加2.5倍至約16 440支。

政府的短期目標是在2027年年中前將香港充電停車位的總數提升至約20萬個，當中公共充電樁約2萬支，其中約2 000支為高速充電樁，總體充電設施可支援超過30萬輛電動車使用。

在中國內地和香港，電動私家車的技術已經成熟，普及化的趨勢已不可逆轉，私人市場力量已經主導私家車的綠色轉型。未來政府將主要透過擴大配套設施，來支援私家車的綠色轉型進程。未來我們會透過政策導向及善用市場力量，建設以高速充電樁為骨幹的公共充電網絡，目標是在2030年提高至

1. 指首次登記車輛中電動車的百分比。

4 000支高速充電樁，可支援約20萬輛電動車，並期望在2035年增加到約10 000支高速充電樁，可支援約50萬輛電動車，更方便私家車車主，也為整體商用電動車普及化作支援。

除了建設充電網絡，我們也會探討解決內地和香港電動車充電制式不同的問題，推出ChaoJi充電制式的先導計劃、與大專院校合作推動電動車技術及維修人才的進修培訓，以及推動電動車電池回收設施，就電動車電池推行生產者責任計劃立法作準備，並推廣電池二次應用的綠色科研。

電動車是一個新興產業和商品，中國的電動車產業無論是規模或創新均領先全球。環境及生態局會向有意在港推動電動車的企業提供政策支持和統籌協調，利用香港的國際金融科技樞紐地位作為全球佈局的「橋頭堡」，幫助電動車產業和技術出海，也推動電動車在全球普及化。

兆瓦級充電技術的發展

- 兆瓦級充電技術是針對電動車快速充電需求而開發的新技術，主要用於重型電動車如電動貨車和公共交通工具。例如，比亞迪的「兆瓦閃充」技術宣稱充電5分鐘即可恢復400公里的續航里程，這將大幅縮短電動車充電的時間，並減少與傳統燃油車入油的時間差距。
- 即使充電樁的額定輸出功率達到極高水平，實際的充電時間仍然取決於電動車本身的電池是否能承受如此高的充電功率。儘管如此，隨着相關技術持續發展，電動車充電最終可能與入油耗時相當，甚至更短。



《香港電動車普及化路線圖更新版》摘要

願景



政策推動



統籌協調

透過高層跨政策局/部門工作小組，善用市場力量，建立全面的電動車充電網絡



試驗研發

新能源運輸基金資助新能源商用車試驗；低碳綠色科研基金資助研發環保技術，包括電動車項目



政府牽頭

- ★帶頭採用電動車
- ★更新技術指引



區域合作

藉ChaoJi試驗，助力國家創新充電技術「引進來、走出去」

電動私家車



停止新登記燃油私家車，包括混合動力車



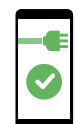
技術成熟

電動私家車技術已經成熟，未來發展將由市場主導。政府將主力完善配套，便利使用者



完善配套

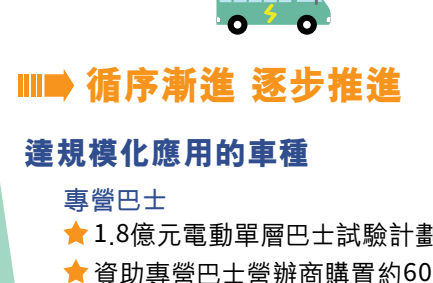
建設以高速充電樁為骨幹的公共充電網絡、提供維修培訓，建立電池回收設施



便利車主

完善充電資訊平台，和推動更多付款方式，便利車主

電動商用車



循序漸進 逐步推進

達規模化應用的車種

專營巴士

- ★1.8億元電動單層巴士試驗計劃
- ★資助專營巴士營辦商購置約600輛電動巴士

的士

- ★為電動的士提供50支專用高速充電樁
- ★資助的士車主購置3 000輛電動的士
- ★推出5,000萬元電動輪椅的士資助計劃

輕型客貨車和電單車

- ★物色更多型號，和完善充電網絡，提升滲透率

未達規模化應用的車種

成立工作小組

- ★協助引入切合本港使用的電動車型號

研究放寬最高車輛總重

- ★引入更多型號，以更切合運作需要

建設以高速充電樁為骨幹的公共充電網絡

- ★高速充電站設大型充電位

充電網絡

- ★與電力公司研究優化本港充電網絡設施及探討為電動車充電設立分時段用電價目

充電網絡



充電設施可支援約80萬輛電動車

充電停車位

2027年中 約20萬個 → 2035年 27-30萬個

高速公共充電網絡

2035年 約1萬支高速充電樁可支援約50萬輛電動車

- ★3億高速充電樁鼓勵計劃
- ★逐步將油站改建為高速充電站
- ★在現有油站加裝高速充電樁
- ★政府停車場實施電動車充電收費，推動充電服務市場化

- ★在規劃新發展區時推行更廣泛使用電動車及提供電動車充電設施

充電標準

- ★於港珠澳大橋香港口岸附近安裝符合國標及歐標的快速充電設施
- ★成立工作小組籌備ChaoJi試驗

維修培訓



制定指引

電動車維修工作指引

維修培訓

提供專業電動車維修培訓課程，培訓技工



電池回收

回收推廣



首座大型電動車電池回收設施啟用，退役電池轉化為再生「黑粉」，促進綠色產業發展



準備立法規管

就電動車電池推行生產者責任計劃諮詢立法會

現時成果



電動車數目

4年增4倍至逾14萬輛



充電停車位

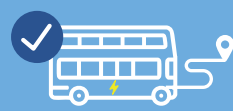
4年增4倍至逾14萬個



公共充電樁

4年增2.5倍至近16 500支

推廣試驗



新能源運輸基金

超過220項

資助了電動車試驗

涉及撥款 超過1.74億元

私人充電網絡

- ★私人發展項目總樓面面積豁免安排下已有超過9.5萬個停車位獲批

- ★透過35億元「EV屋苑充電易資助計劃」，超過7.7萬個停車位已配備電動車充電基礎設施

公共充電網絡

- ★已售出三幅土地，預計



當中兩個高速充電站開始啟用

- ★推出3億元高速充電樁鼓勵計劃，目標



提供3 000支高速充電樁

目標

2050年前



車輛零排放 以配合碳中和目標



第一章



電動車技術 的發展

- 1.1 回顧過去十年，全球電動車發展已從「小眾試驗」步入「大眾普及」階段，技術、市場和產品都實現了飛躍的進展。

市場規模：從邊緣到主流

- 1.2 全球電動車市場在過去十年經歷了爆炸式增長，今天已經發展成為汽車產業的核心部分。十年前，全球年銷量僅為數十萬輛，市場份額微不足道。根據國際能源署資料，2024年全球電動車銷量超過1 700萬輛，佔全球汽車總銷量的20%以上。到今天，中國已經是全球最大且最活躍的市場，2024年電動車銷量幾乎佔其國內所有汽車銷量的一半。2025年上半年，全球輕型電動車銷量佔比已達23%。歐洲市場也穩步增長，同時在部分東南亞、南美的新興市場，電動車銷量也開始呈現高速增長。

電池與續航：能量密度提升與成本下降

- 1.3 電池是電動車的核​​心，電池技術直接決定了車輛的續航能力和成本。鋰離子電池是目前主流，但技術重點正從提升鎳鈷錳（NMC）等三元鋰電池能量密度，轉向擴大成本更低、安全性更高的磷酸鐵鋰（LFP）電池的應用。固態電池技術亦已經在急速發展中，有望在未來幾年實現商業化，可以提供更高的能量密度和更安全的電動車電池。
- 1.4 續航里程方面，主流電動車型號的續航里程已普遍從十年前的150至250公里提升至400至700公里。實驗室中的尖端技術（如固態電池）目標續航更是可達800公里以上。

- 1.5 成本方面，電池組價格大幅下降是電動車普及化的關鍵。2024年，全球電池組價格持續下降，其中中國市場的電池組價格下降了約30%，歐美市場下降了10至15%。由於技術進步和產量增多，鋰離子電池成本在過去三十年下降了約97%。

充電速度與基礎設施：緩解里程焦慮

- 1.6 充電便利是消費者購買電動車與否的重要因素。相關的充電基礎設施和技術發展迅速，直流快充已成為主流公共充電方案，充電功率不斷提升。目前，市場上已經有支援250千瓦或以上的超充技術，充電10至15分鐘，已可以續航增加數百公里，能夠大大緩解駕駛人士的里程焦慮，並且提升用戶體驗。

車輛型號：從單一到全覆蓋

- 1.7 今天市場上電動私家車的產品陣容極為豐富。車型種類和產品覆蓋從小型車、房車、運動型多功能車（SUV）到跑車等幾乎所有類別，基本上已經可以滿足不同消費者的需求。特別是在中國內地市場，2025年上半年暢銷榜中出現多款經濟型電動車，顯示市場已開始面向實用型大眾使用者高速發展。

價格與可負擔性：從昂貴到具備競爭力

- 1.8 電動私家車的購置成本顯著下降，在部分市場已具備與燃油車直接競爭的價格優勢。隨着電池成本下降、規模效應顯現和競爭加劇，電動車的售價持續下降。中國，作為全球最大的電動車市場，2024年售出的電動車中有約三分之二的價格已低於同級傳統燃油車。不過，電動

車的價格競爭力因地區而異。在德國和美國，電動車的 average 售價比燃油車仍高出20至30%。在香港，電動私家車的稅前整體平均價格也開始明顯下調，和燃油車平均價格逐漸靠近。

重型電動車仍在發展中

1.9 雖然過去十年電動車的進步（特別是電動私家車的改進可以說是全方位的）已經從一項「未來科技」轉變為成熟、可行且快速增長的主流消費產品，但是重型電動車的發展仍然相較私家車發展為慢。電池續航、充電時間、型號選擇和價格，在短中期仍然是重型電動車市場規模化需要克服的問題。

香港可以助力中國電動車產業出海

1.10 國家在電動車技術和產業有飛躍的發展，2025年上半年，中國生產了全球72%的輕型電動車。2025年中國新能源汽車銷量佔全球份額約68%。中國已成為重要的電動車出口國，在東南亞、南美等新興市場已取得領先份額。2025年9月，中國汽車品牌在歐洲乘用車市場的份額創下7.4%的歷史紀錄。香港應當抓住國家電動車產業飛躍發展的機遇。環境及生態局會向有意在港推動電動車的企業提供政策支持和統籌協調，利用香港的國際金融科技樞紐地位作為全球佈局的「橋頭堡」，助力電動車產業出海，也推動電動車在全球普及化。



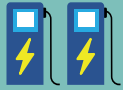


第二章

本地進展

2.1 政府分別於2021年和2024年公布《香港電動車普及化路線圖》和《公共巴士和的士綠色轉型路線圖》，提出一系列措施，推動電動車在香港的應用。現行措施及進展概略如下：

	現行措施	進展	
財政誘因 	電動私家車首次登記稅寬減包括「一換一」計劃	進行中	過去十年累計首次登記稅總免稅額逾300億元
	電動商用車豁免首次登記稅及利得稅扣除	進行中	過去十年累計首次登記稅總免稅額逾1億元
	與傳統燃油私家車相比有較低的電動私家車牌照費	進行中	自2025年起分五階段調整牌照費
電動車推廣與試驗 	「新能源運輸基金」資助新能源商用車輛的試驗	進行中	核准撥款2.34億元，支持超過290項新能源運輸項目，當中約220項是電動車輛的試驗，涉及資助金額1.74億元
	撥款4億元予低碳綠色科研基金，資助減碳技術研發與應用，包括電動車項目	進行中	五項電動車相關項目獲批，涉及本地大學、指定公共研究機構及私營企業，總撥款近1,800萬元。研究項目涵蓋電動車電池回收及充電網絡發展等
	推出1.35億元電動的士資助計劃，以購置3 000輛電動的士；以及4.7億元電動巴士資助計劃，以購置約600輛電動巴士	進行中	截至2025年年底，逾2 100名的士車主已接受資助配額；專營巴士營辦商將於資助計劃下訂購共625輛電動巴士
	推出純電動的士百分百擔保貸款專項計劃，鼓勵的士車主將其石油氣或混能的士替換為純電動的士	進行中	截至2025年12月，已批出667宗貸款申請
	在8,000萬元專項撥款下推行兩輪電動公共小型巴士試驗計劃	進行中	首輪試驗（涉及兩輛電動公共小巴）已完成。第二輪試驗（涉及13輛電動公共小巴）於2025年2月起陸續啟動
	投入1.8億元進行單層電動巴士試驗	已完成	36輛電動巴士完成試驗，有23輛仍在使用中。試驗結果顯示電動單層巴士的載客量及駕駛表現與傳統單層巴士相若
	為電動的士提供50支專用高速充電樁	進行中	12支位於大嶼山及西貢的高速充電樁已投入運作，餘下38支已批出標書進行安裝工程
配套 	推動電動車維修技工的進修培訓	進行中	截至2025年年底，六間機構開辦十個相關課程，約1 100人接受培訓
	計劃就電動車電池推行生產者責任計劃立法	進行中	首座大型電動車電池回收設施預計在2026年上半年啟用。政府會就電動車電池生產者責任計劃在2026年內諮詢立法會環境事務委員會
	推出先導計劃採用ChaoJi充電制式，為香港電動車的可持續發展提供切實可行的解決方案，並助力把國家的創新ChaoJi技術「引進來、走出去」	進行中	已與國家能源局於2025年10月簽署關於推進大灣區充電設施互聯互通的合作安排，促進ChaoJi香港充電示範站建設

	現行措施	進展	
私人充電網絡 	為私人發展項目中全面安裝充電基礎設施的停車場提供總樓面面積豁免	進行中	截至2025年年底，已批出逾9.5萬個停車位，其中約5.5萬個已安裝電動車充電基礎設施
	撥款35億元推行「EV屋苑充電易資助計劃」	進行中*	截至2025年年底，超過7.7萬個停車位已配備電動車充電基礎設施
公共充電網絡 	逐步將部分油站轉型為高速充電站	進行中	已售出三幅土地，預計當中兩個高速充電站會在2026年初開始啟用
	規定高速充電站須提供充電位予大型電動商用車	進行中	在已售出的九龍灣高速充電站用地提供一支高速充電樁予大型電動商用車使用，並計劃在另外六幅用地提供超過10支高速充電樁予中型及大型電動商用車
	油站加裝高速充電樁	進行中	逾70支高速充電樁獲准安裝
	於政府建築物額外提供約7 000個充電設施	進行中	截至2025年年底，已安裝逾6 800個充電設施
	實施政府停車場充電樁收費機制，推動電動車充電服務市場化並促進市場競爭	已完成	已完成政府停車場約1600支充電樁按量收費
	支持專營巴士營辦商開放巴士車廠充電設施予公眾使用	進行中	政府已提供政策支持，讓專營巴士營辦商在合適的情況下，在日間時段開放其不同地區的巴士車廠和停車處約300個電動車充電設施予公眾使用。在完成相關地契修訂後，預計能在2026年起陸續開放
	撥款3億元推出高速充電樁鼓勵計劃	進行中	2025年7月推出計劃至今，超過430支高速充電樁已獲原則上批准，當中20支已投入服務

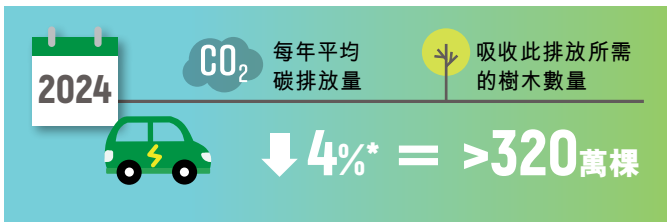
* 申請已於2023年12月31日截止

電動車滲透率

2.2 自2021年《香港電動車普及化路線圖》公布以來，香港的電動車數量從2021年的28 000輛增長逾四倍，至2025年約149 000輛。各類車種中，以私家車的增幅最為顯著，滲透率已從2021年的24% 飆升至現今逾70%，即現時每十輛新登記私家車中，有超過七輛屬電動車，在全球處於前列地位。與2019年比較，2024年與使用私家車相關的溫室氣體排放量已下降約4%，相當於超過320萬棵樹木在一年的碳吸收量。



2.3 私家車以外的車種，2021年時香港沒有任何已登記電動的士，已登記電動公共巴士亦只得39輛；截至2025年年底，全港共有988輛已登記電動的士及150輛已登記電動公共巴士。預計至2027年可投入約3 000輛電動的士與700輛電動巴士。其他車種方面，以輕型貨車的電動車滲透率較高，在2025年，滲透率約為30%，是2021年的滲透率的28倍。



* 比較2019年

圖1：香港電動車的數目

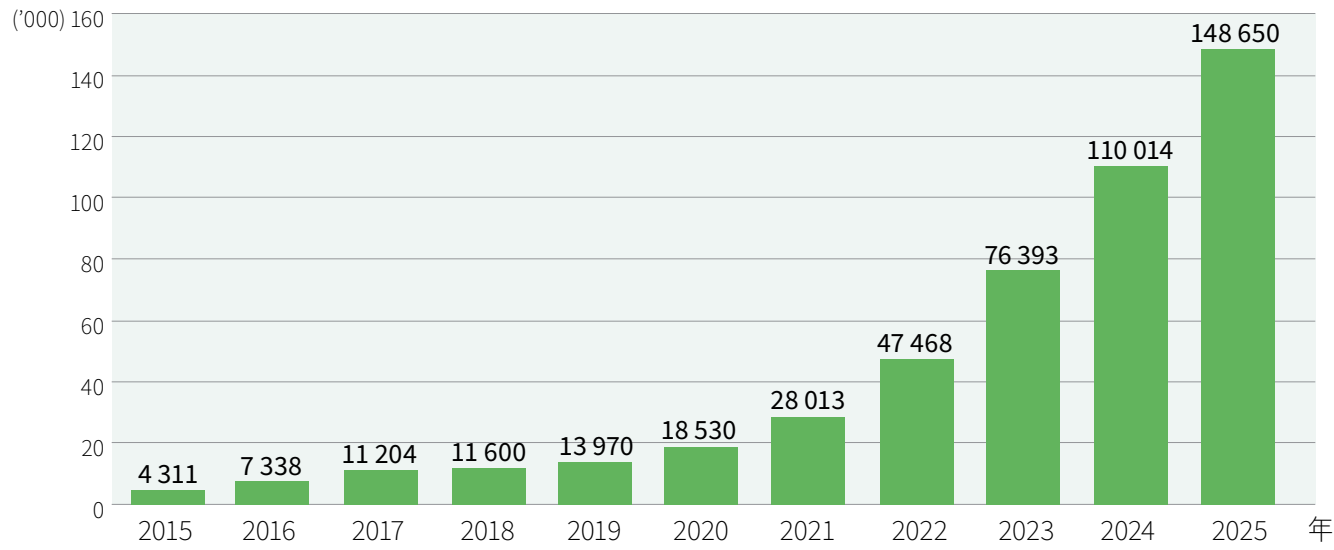
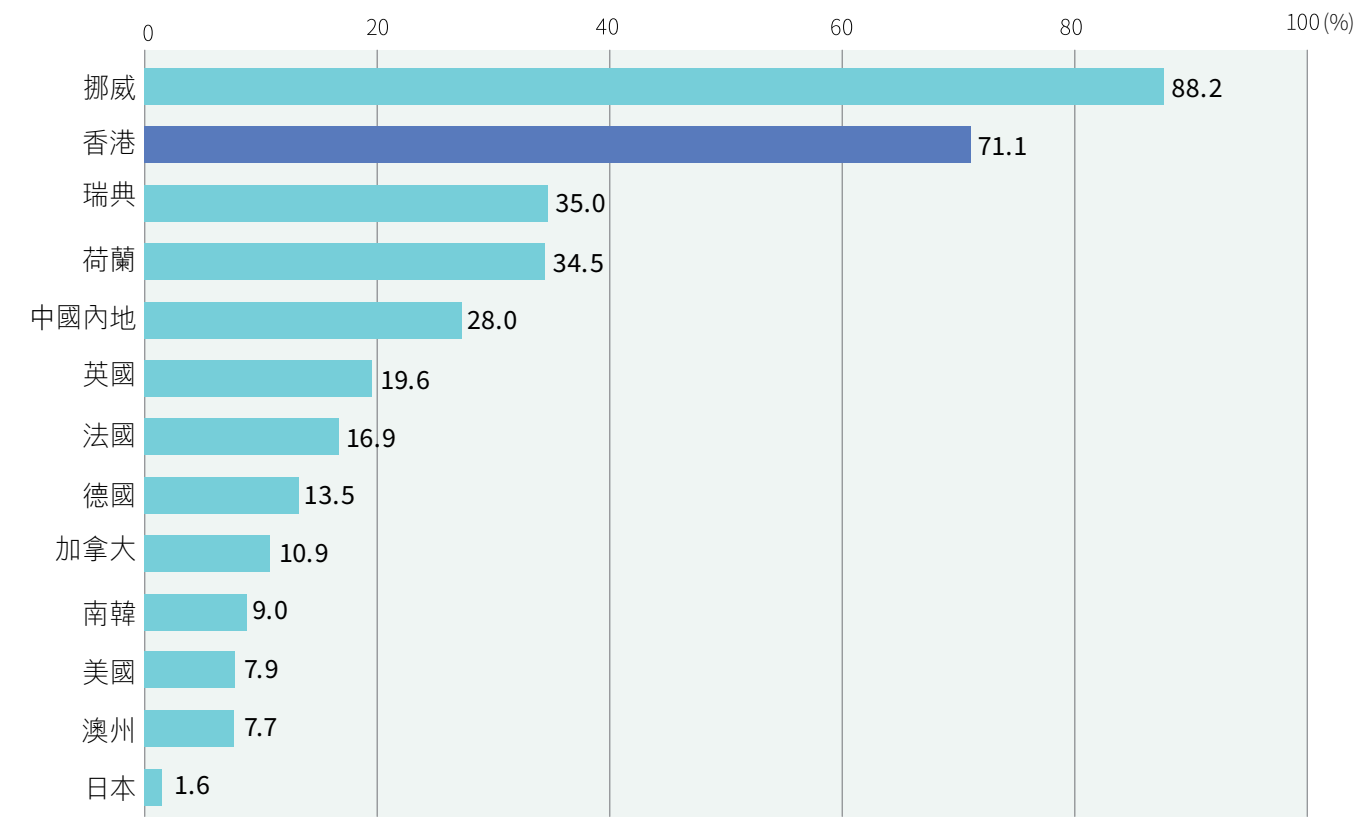


圖2：2024年主要經濟體電池電動車滲透率



電動車款選擇

2.4 獲運輸署類型評定的電動車輛型號，從2021年的約160款增加至2025年的逾530款，當中主要屬電動私家車。

圖3：電動私家車獲運輸署類型評定的車款數量

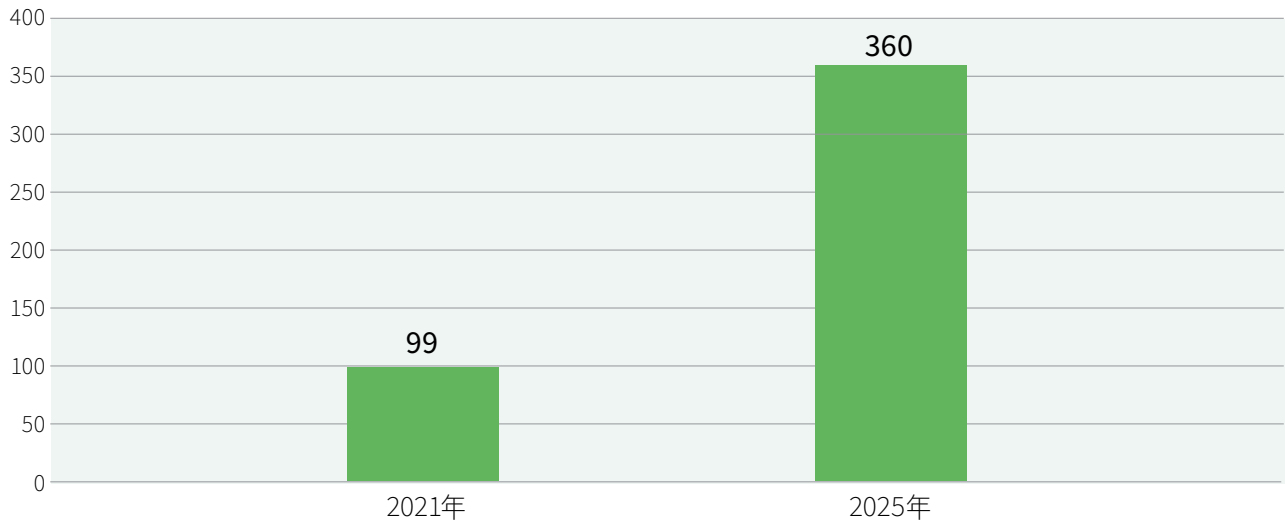
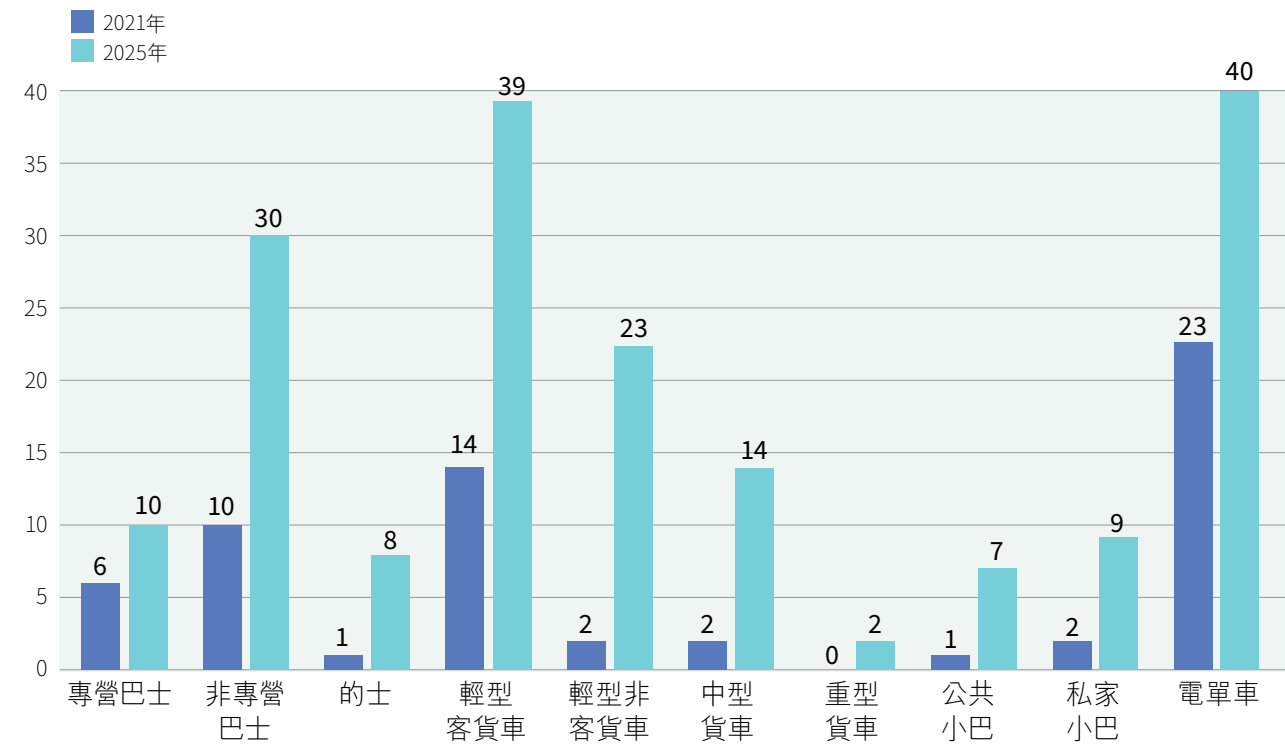


圖4：電動商用車獲運輸署類型評定的車款數量



充電網絡設施

2.5 2021年，香港只有約28 000個停車位配備有充電基礎設施。這個數量從2021年增長至2025年逾14萬個，逾4.3倍。公共充電樁數量從2021年的4 700支增至2025年的約16 440支，增幅達2.5倍。整體充電設施在2025年底時足以支援約23萬輛電動車使用。



全球電動車發展概況

全球運輸業正加速邁向電動化轉型，減少碳排放，同時提升能源效率。2024年全球電動車新車銷售量突破1 700萬輛，較前年增長25%，市場佔比超過20%。電動車總數自2021年增加了兩倍，達到近5 800萬輛，佔載客車總數的4%，每日替代超過130萬桶石油。不同地區增長形勢不一，中國以2024年逾1 100萬輛的銷售量領先市場，約佔全球三分之二的市佔率。

儘管不同國家早前已為實現運輸零排放設定目標，我們仍不時見到政策有所調整。哥本哈根在2022年放棄原定

在2025年實現碳中和的目標。加拿大政府於2025年9月宣布，暫停原定2026年起要求20%新車銷售為電動或插電混能的強制目標。歐盟於2025年12月廢止2035年燃油車禁令，改採車隊減排90%目標。美國撤銷了在2030年達成50%電動車銷售的目標，凍結未動用的充電基金，並在2025年9月終止聯邦電動車稅收抵免。

中國則於2020年宣布「雙碳」目標（即2030年前碳排放達峰、2060年前實現碳中和），並在過去五年加速推進。截至2025年12月底，中國新能源

車滲透率達51.8%，同時正建構全球規模最大的充電網絡，擁有逾2 000萬個充電設施。國家主席習近平在2025年9月的聯合國氣候變化峰會宣布，到2035年新能源車將成為新銷售車輛的主流。中國將持續發揮其在電動車發展中的不同關鍵環節（從汽車製造到電池技術，以及充電基礎設施）的強勁供應鏈優勢，以實現「雙碳」目標。

第三章

電動私家車



電動私家車的普及

3.1 現時，平均每十輛新登記的私家車，超過七輛是電動車。截至2025年年底，香港電動私家車總數超過14萬輛。若此增長趨勢持續，估計在2030年，香港電動私家車的數量有望超過29萬輛，超過四成半的私家車將為電動車，到2035年，估計電動私家車數目更可能趨近50萬輛。近年電動私家車新車滲透率持續攀升，歸因消費者關注的多個要素，包括車價、車款選擇、車輛性能和充電設施的配備各方面，均有明顯的改善。

價格與車款選擇

3.2 隨着電池技術的發展，生產成本正在下降，首次登記電動私家車平均應課稅值（即稅前車價）由2021年的約371,000元降至2025年的約285,000元，跌幅超過23%，此稅前車價與燃油/混能私家車相若（約283,000元）。

圖5：2025年香港車輛的分布

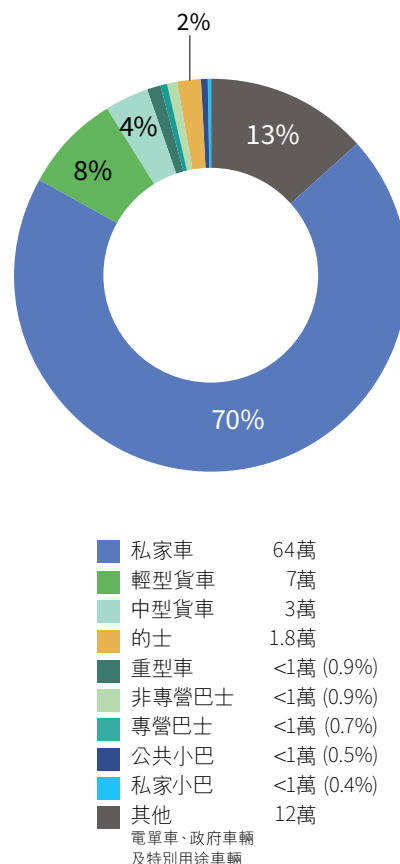
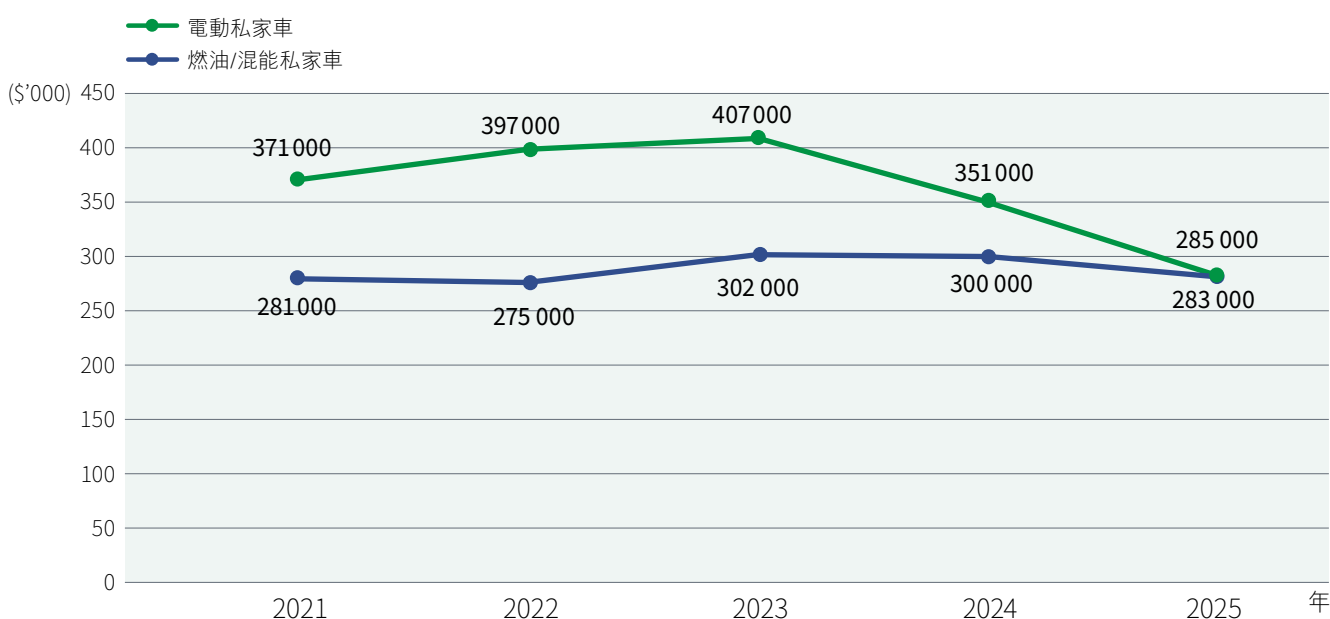


圖6：首次登記私家車的平均稅前車價



3.3 經運輸署類型評定的電動私家車型號從2021年的約100款增至2025年的約360款。稅前車價低於40萬元的電動私家車，由2021年約30款，到2025年已增至約190款。電動私家車製造商數量亦從2021年的17間增至2025年的54間，超過七成首次登記的電動私家車於內地生產，反映內地品牌在香港的競爭力日益增加。

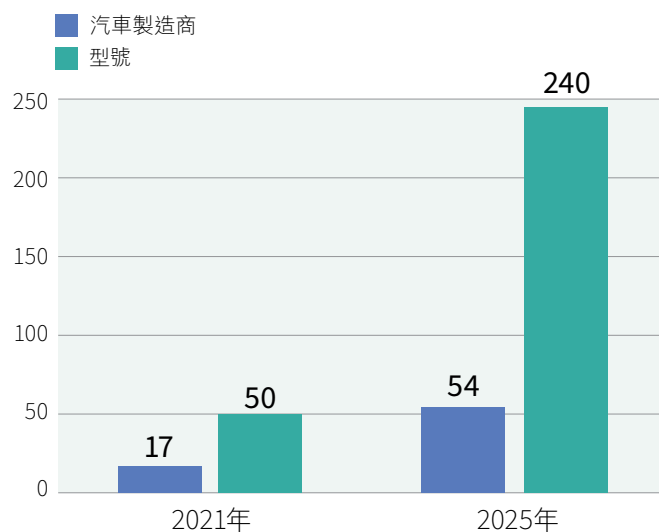
車輛性能

3.4 電動車的性能，包括電池安全性、壽命、續航力和充電費用，對消費者來說是選擇電動車的重要考慮因素。電池是電動車的核心，有研究顯示電動車電池在適當使用下壽命可達20年以上，甚至比傳統燃油車更長。電動私家車平均續航里程由2013年的約200公里翻倍至2025年的逾400公里，足夠來回荃灣至柴灣七次。相較於燃油車的燃料費用，電動私家車的充電費用會大幅減少，可較燃油費低近九成。

未來發展

3.5 海外有些國家和城市正在調整政策，減緩車輛電動化的步伐，這些改變一方面與現行的世界經濟環境有關，另一方面也反映出車輛電動化的轉型是一個相當複雜的進程。2025年4月23日，習近平主席在氣候和公正轉型領導人峰會上表明：「無論國際形勢如何變化，中國積極應對氣候變化的行動不會放緩，促進國際合作的

圖7：已售出的電動車



努力不會減弱，推動構建人類命運共同體的實踐不會停歇。」在國家的決心下，香港會繼續推動電動車普及化，並致力於2050年前達到車輛零排放，爭取實現碳中和，我們在2035年或之前停止新登記包括混合動力的燃油私家車的目標不變。

3.6 在中國內地和香港，電動私家車的技術已經成熟，普及化的趨勢已不可逆轉，私人市場力量已經主導私家車的綠色轉型。在市場力量日益壯大的背景下，未來政府將主要透過擴大配套設施（包括充電網絡、維修保養及電池回收），以及完善充電資料平台和推動更多付款方式，來支援私家車的綠色轉型進程。



第四章 電動商用車



4.1 全球商用車電動化的進程仍然緩慢。根據國際能源署數據，2024年全球銷售的輕型商用車當中，僅得7%為電動車（60萬輛），當中中國的銷量佔了約45萬輛（約75%）。中型和重型商用車的電動化進程更為緩慢，同年的銷售數據中，不足3%為電動車（9萬輛）。至於香港，電動商用車在2025年的滲透率現時只有約19%。比起電動私家車，商用車的電動化發展階段並不相同，尤其是重型商用電動車較柴油車高昂的購置成本、有限的續航力、較低的載重能力和充電時間長，都未能滿足很多商用車車主的營運需要。參考電動私家車在香港過去十多年的發展，現時商用車的電動化進程仍處於初期階段。我們需要針對商用車的電動化挑戰，務實地創造更佳的發展條件。

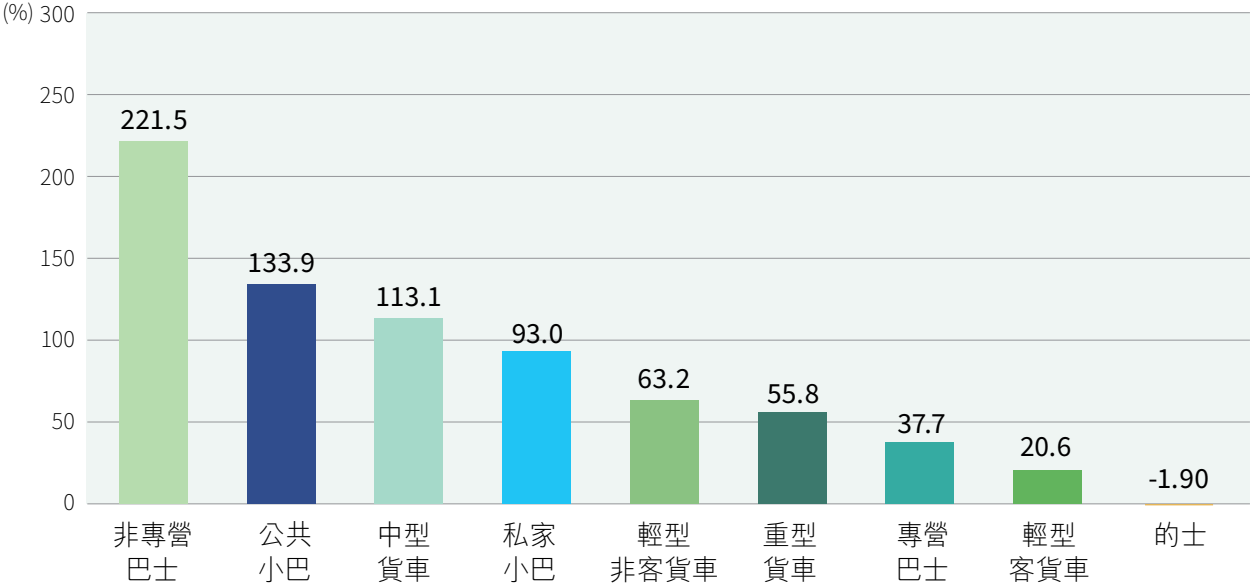
高昂的初期購置成本

4.2 根據國際能源署數據，2024年以電池驅動的電動貨車的初期成本是柴油貨車的兩至三倍。在香港，一些電動商用車的價格，例如非專營巴士，現時較傳統柴油車高出約222%。

電池技術有待成熟

4.3 受限於電池的密度和容量，現時電動商用車的續航力普遍仍低於柴油車，充電所需時間卻大幅長於柴油車加油。當車輛滿載貨物或上斜行駛時續航力更會進一步下降，此問題在香港多山的地形之中尤為顯著。此外，電池體積龐大，除佔用載貨空間，亦會增加電動車的整體重量，在本地商用車的載重標準不變下，一些商用車的載重能力因而減少，影響效率和成本效益。

圖8：電動商用車的稅前平均溢價（基於2025年之首次登記車輛數據）



車型和尺寸

4.4 在推動電動商用車普及方面，香港還面臨著一些獨有的挑戰。例如，香港商用車的一些特殊車型和尺寸是其他地區少有甚至是沒有的（例如是雙層巴士和公共小型巴士），要車輛製造商提供量身訂製的解決方案，成本定必更高。再者，香港的汽車市場規模相對較小，車輛製造商缺乏誘因為香港開闢新的生產線。

達規模化應用階段的電動商用車

4.5 商用車包含很多車種，雖然商用車的整體電動化進程仍處於初期階段，一些商用電動車車種在市場上的應用已經比較成熟和切合營運需要，相對上達到規模化應用階段，我們會以務實的態度，逐步推進這些車種在香港的應用。

達規模化應用階段的車種

專營巴士

4.6 全港已登記的專營巴士約有6 000輛，其中約96%為雙層巴士，政府在2024年公布了《公共巴士和的士綠色轉型路線圖》，宣布推出計劃，資助專營巴士營辦商購置約600輛電動巴士。為了進一步協助專營巴士營辦商綠色轉型，政府會支持專營巴士營辦商在新建或現有巴士車廠安裝充電設施，並已提供政策支持讓專營巴士營辦商在合適的情況下，在日間時段開放其不同地區的巴士車廠和停車處的約300個電動車充電設施予公眾使用。這些充電



設施對重型的電動商用車將甚有幫助，因為能夠容納這些大型車輛進出與停泊的充電位現時並不多。此外，新建公共運輸交匯處或巴士總站將預留空間設置專營巴士專用的充電基礎設施。

的士

4.7 全港約有18 000輛的士，當中逾1000輛（約佔6%）為電動車，其餘為石油氣/汽油/混合動力車（約佔94%）。現時市面上有八款獲運輸署類型評定的電動的士，其中兩款可供輪椅上落。政府在2024年的《公共巴士和的士綠色轉型路線圖》中宣布推出計劃，資助的士車主購置3 000輛電動的士。政府計劃在2026年進一步推出5,000萬元的電動輪椅的士資助計劃。循序漸進地逐步替換老舊石油氣的士能避免造成資源浪費。

4.8 政府正逐步將油站轉型為高速充電站，配合3億元高速充電樁鼓勵計劃，再加上市場上的充電服務，相信能夠滿足本港電動的士的充電需求。為輔助電動的士快速補電，政府計劃在2027年年底設置50支電動的士專用高速充電樁。其中位於大嶼山及西貢的12支專用高速充電樁已全面投入運作並暫時免卻收費。我們已就餘下38支專用高速充電樁批出標書。在充電服務市



場化的大方向下，當首批由油站改建而成的高速充電站投入運作時，的士專用高速充電樁會開始收費。

輕型客貨車

- 4.9 香港的輕型客貨車（俗稱貨van）約有5萬輛，目前約有40款獲運輸署類型評定的電動輕型客貨車。電動輕型客貨車已能切合營運者的需要，滲透率從2021年1.5%攀升至2025年的38%。客貨車可停泊於私家車車位，與電動私家車共用充電網絡。充電的便利程度將會是營運者使用電動輕型客貨車的重要因素，建設以高速充電樁為骨幹的充電網絡，以及物色更多型號選擇，將有助推動輕型客貨車進一步普及化。

電單車

- 4.10 香港現有約110 000輛已登記電單車，共有約40款電動電單車獲運輸署類型評定的型號可供選擇，根據2025年首次登記車輛數據，其平均價格與傳統汽油電單車稅後價格相若。電動電單車可使用公共充電樁充電，燃料費較燃油型號低，市面上亦有提供換電式的電動電單車。雖然在2025年，電動電單車只佔首次登記電單車的約6%，電動電單車已開始具備進一步普及化的條件。提高使用者對電動電單車的認知和充電的便利程度會是電動電單車普及化的主要動力。我們在未來會繼續擴大公共充電網絡，提升充電的方便性，以及推廣電動電單車的使用。

市場積極構建電動商用車充電網絡

有電動車充電服務供應商夥拍物流設施供應商提供高達240千瓦的高速充電樁予大型電動商用車充電。當中，場地可允許長達12米的大型貨車進出，附近亦有食堂和自動售賣機，讓司機可在充電期間歇息。該供應商更推出智能充電方案，提供自動識別車輛功能，讓司機毋須打開手機流動應用程式即可充電，提升用戶體驗。

未達規模化應用階段的電動商用車

- 4.11 因為電動商用車的技術仍然在發展中，不少商用車種在本地市場上的產品因着前述種種因素仍然未能切合營運者的需要，現階段還未能達到規模化使用。這些車種包括貨車、非專營巴士、以及公共和私家小型巴士等。為解決這些電動商用車尚未具備大規模電動化條件的問題，我們將聯同業界成立工作小組，協助引入更具價格競爭力的電動車型號，並先以公共小巴為試驗對象，再視乎效果擴展到其他車種。我們亦會參考其他地區的標準，研究放寬最高車輛總重的限制，以引入更多電動商用車型號，推動市場競爭，促使價格下調讓商用車車主有更多選擇。
- 4.12 一個方便的高速充電網絡有助電動商用車種加速規模化，我們將持續運用市場力量，建設以高速充電樁為骨幹的充電網絡（詳情見下章節）。為方便大型電動商用車（如電動旅遊巴

士、電動中型貨車及電動重型貨車等) 充電，我們將在未來高速充電站的招標中規定中標者提供大型車輛充電位。為協助駕駛者定位可用的大型電動車充電設施，相關的大型電動車充電樁資訊會透過「空間數據共享平台」及運輸署「香港出行易」應用程式對外發放。

4.13 我們亦計劃2026年在新能源運輸基金下推出一項新的計劃，鼓勵業界安裝功率至少達240千瓦的高速充電樁予電動商用車使用。

4.14 為更好地應對電動商用車在充電方面的需求，我們將會與兩間電力公司成立工作小組，研究如何優化本港充電網絡設施以及探討為電動車充電設立分時段用電價目，減低電動車充電成本。

其他車輛及政府與公營機構車隊

4.15 目前，除因運作需求無法改用電動車，所有政府新購或更換的私家車均須採用電動車。高級政府官員亦會以身作則，於更換座駕時改用

電動車。在2025年，政府為高級官員採購的車輛全為電動車，總數共37部。隨着電動輕型客貨車具備被大規模採用的條件，我們將檢討《政府環保採購指引》，研究在採購輕型客貨車時，將電動輕型客貨車列為須強制採用的標準，並定期評估能否將其他電動商用車納入強制採用範疇。另一方面，為彰顯政府持續推動綠色轉型的決心，我們亦將探討在新發展區的政府工務工程項目中，推動使用合適的電動商用車。我們將持續推動政府車隊電動化以樹立典範，同時繼續鼓勵公營機構積極採用電動車。





第五章

配套基礎設施

1. 充電設施

私人充電網絡

- 5.1 為推動於私人住宅和商業樓宇停車位配備電動車充電基礎設施，政府推出了兩項政策措施，包括(i)總樓面面積豁免安排，鼓勵新建私人樓宇設置電動車充電基礎設施；及(ii)「EV屋苑充電易資助計劃」，資助現有私人屋苑停車場安裝電動車充電基礎設施，這兩項措施都進展良好。
- 5.2 截至2025年年底，在總樓面面積豁免安排下，約有95 900個停車位已獲批准，其中超過55 100個停車位已安裝電動車充電基礎設施。在「EV屋苑充電易資助計劃」下，自2020年10月推出至2025年年底，共約419個屋苑停車場的77 010個停車位已完成安裝電動車充電基礎設施。根據現時進度，我們預期「EV屋苑充電易資助計劃」下安裝充電基礎設施的停車位總數，將如期在2027-28 財政年度達到原訂目標的140 000個。

EV屋苑充電易資助計劃

政府於2020年10月推出「EV屋苑充電易資助計劃」，撥款20億元資助現有私人屋苑停車場安裝電動車充電基礎設施。計劃反應正面，為滿足公眾需求，政府在2022-23財政年度追加15億元撥款，將計劃延長四年至2027-28財政年度。計劃的申請期已於2023年12月31日截止。

預計「EV屋苑充電易資助計劃」下35億元的資助將可為約700個停車場的14萬個停車位安裝電動車充電基礎設施。

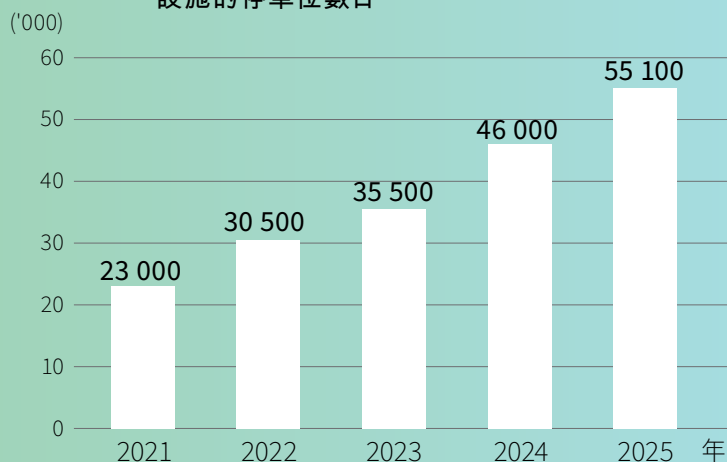


總樓面面積豁免安排

為鼓勵新建私人樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施，政府於2011年收緊總樓面面積豁免安排，僅向所有車位均安裝充電基礎設施的地下停車場提供豁免。為進一步提升充電設施數目，政府於2025年11月起進一步收緊以上政策，除電動車充電基礎設施外，再要求所有私家車、電單車及輕型貨車停車位須全面提供中速電動車充電設施（額定輸出功率不少於7千瓦），才可獲全數豁免計算總樓面面積。

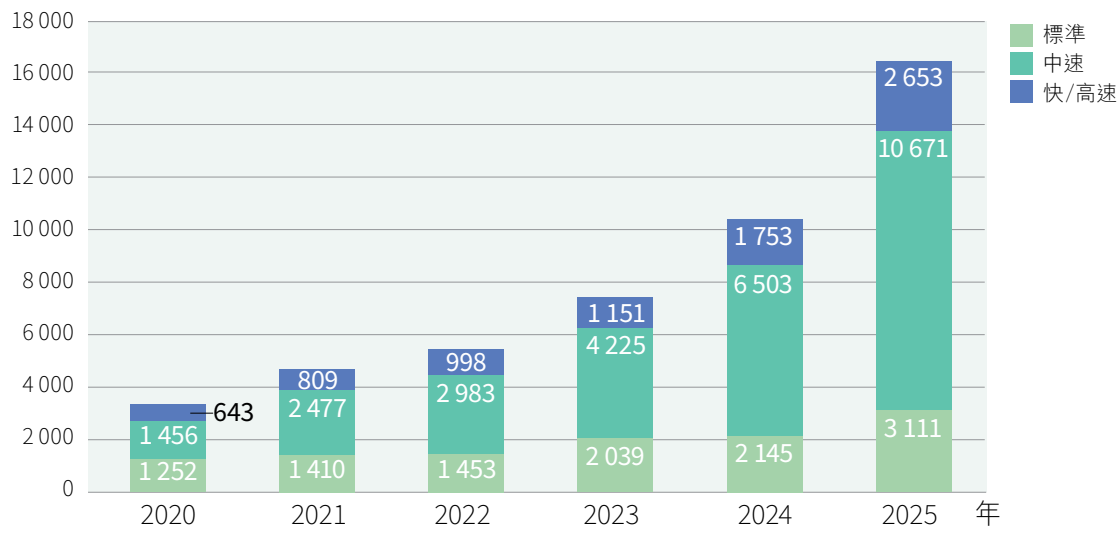
隨著近年樓市市況出現調整，發展商亦相應調節私人住宅項目的開發速度，對備有電動車充電設施的停車位供應量可能造成影響。

圖9：總樓面面積豁免計劃下已安裝電動車充電基礎設施的停車位數目



公共充電網絡

圖10：公共充電樁的數目



5.3 公共充電網絡對電動商用車及沒有私人充電設施可用的電動車至關重要，是政府推廣電動車策略的核心環節。透過政府推動及業界共同努力，公共充電網絡正快速擴展。



5.4 2021年《香港電動車普及化路線圖》設定了目標，在2025年前提供5 000支公共充電樁。我們不僅提前達標，截至2025年年底，實際的公共充電樁數量更有約16 440支，是原定目標的兩倍以上，其中包括超過2 650支快速或高速充電樁。

5.5 政府採取多管齊下的策略，透過提供資助及適當的措施，運用市場力量鼓勵私營機構增設公共充電樁，同時亦在政府停車場增加公共充電樁的數量。環境及生態局將繼續透過高層跨局/ 部門工作小組，推動公共充電網絡的擴展。推動公共充電網絡的具體措施詳述如下：

高速充電樁鼓勵計劃

5.6 2024年《施政報告》預留3億元，鼓勵私營機構在2028年年底前安裝3 000支高速充電樁，以支援額外16萬輛電動車。該計劃在2025年7月推出後獲得市場積極回應，截至2025年12月底已接獲近60宗申請。目前我們已批准超過430支高速充電樁，當中已有20支已投入服務，其餘預計在未來數月陸續投入運作。

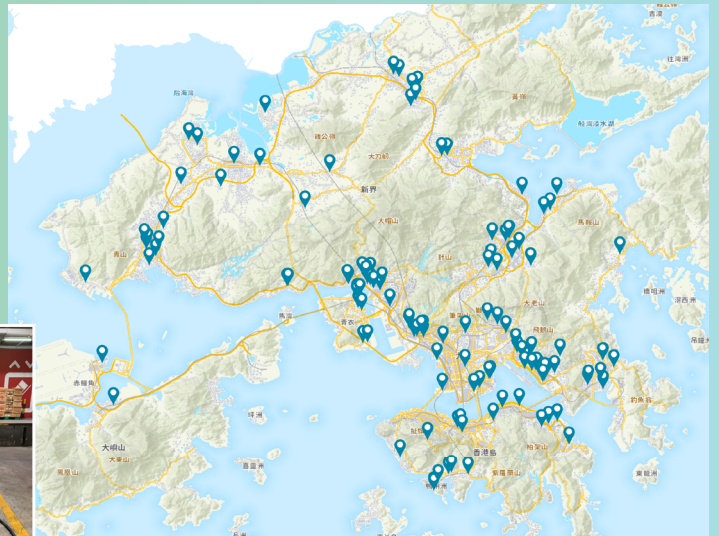
高速充電樁鼓勵計劃

在鼓勵計劃下，每支新安裝的高速充電樁可獲10萬元資助，合資格申請者最高可獲2 000萬元資助，或以200支高速充電樁為資助上限。申請者須自行安排土地及電力供應，並承擔相關費用。申請者須符合以下主要要求，方可獲資助：

- 高速充電樁須每日提供至少14小時公共充電服務，持續30個月；
- 充電費用、相關成本及充電樁使用情況的實時資訊須提供予政府指定的應用程式及其他線上平台；
- 充電費須按實際用電量計算；以及
- 須對所有車款、型號及充電標準的電動車提供劃一的充電服務及收費標準；除向商用車輛提供折扣與優先服務外，不得給予特定車輛或個人優先服務。



已獲原則上批准的高速充電樁分布



5.7 如前文所述，參考3億元的高速充電樁鼓勵計劃，我們計劃推出一項新計劃，鼓勵安裝功率至少達240千瓦的高速充電樁予電動商用車使用。

推動油站轉型至高速充電站或油電站

5.8 隨著傳統燃油車輛逐步轉型至電動車，車用燃油的需求將持續下降。政府一直審視油站的未來發展，並適時推動油站轉型，善用全港現有油站用地以配合擴展公共充電網絡。2023年《施政報告》提出在油站加裝電動車充電設施。我們已調整相關油站的土地契約條款並提供誘因，包括縮短新油站土地契約年期至12年、為加裝充電樁的油站批出有條件的短期契約續簽，以及豁免因安裝充電樁而須繳付修改契約的應繳地價。



5.9 目前全港約有180個油站用地，約有三分之一（約60個油站）具有條件加裝充電樁。截至2025年年底，已有逾20多個油站獲批加裝超過70支高速充電樁。隨著加裝計劃的開展，未來加裝充電樁的步伐預計會加快。我們期望自2026年起可於現有約60個油站陸續提供最多180支高速充電樁。

5.10 政府亦在2024年和2025年，透過公開招標出售三幅位於九龍東及新界東的空置油站



用地作高速充電站用途，以提供最少41支高速充電樁，其中28支將在2026年年初投入服務。這些充電樁的功率將不低於100千瓦，可滿足電動商用車在短時間快速補電的需要。視乎市場反應，政府計劃在未來適時推出更多用地作高速充電站，亦計劃在這些充電站增設大型商用車的充電位。

出售高速充電站用地的計劃

- 政府已在全港物色六幅可供發展成高速充電站的油站用地，分別位於大埔、青衣、將軍澳、觀塘、大坑及杏花邨。大埔用地已於2025年11月售出，最少可提供13支充電樁。另一塊位於青衣的用地亦已截標，預計最少可提供25支充電樁。六幅用地合共可提供超過100支充電樁，其中超過10支充電樁將可供中型及大型電動商用車使用。
- 高速充電站營辦商須預留指定數量的高速充電樁，於每日下午3至6時（即「交更」時段）供電動的士及電動公共小巴充電。此外，電動的士及電動公共小巴的充電服務設有價格上限，營辦商所收取的價格不得超過環境保護署（環保署）每月公布的上限。

充電設施跨局/ 部門工作小組

5.11 政府已成立高層跨局/ 部門工作小組，以協調各政策局/ 部門的工作，並爭取跨界別合作與支持，建立全面的電動車充電網絡。跨局/ 部門工作小組會就充電網絡的規劃、推進項目時遇到的困難，以及新試驗項目等給予指導，從而加快推動車輛電動化和充電網絡的建設。工作小組成員來自不同的政策局/ 部門，包括環境及生態局、運輸及物流局、發展局、環保署、消防處、路政署、香港警務處、運輸署、規劃署及地政總署。

電動車充電服務市場化

5.12 政府正逐步將轄下停車場的電動車充電服務市場化，交由承辦商負責營運及收取充電費用，目標是透過帶動私人市場的參與，加速擴展本港充電網絡。環保署已在2024年6月完成74個政府停車場的充電服務市場化，目前約1 600支中速充電樁均按市場價「按量收費」。其他政府部門

亦正逐步安排其電動車充電服務市場化。例如，截至2025年12月，房委會已在約80個停車場約800支時租車位的充電樁實施充電收費。

充電樁供應目標

5.13 香港現有逾約14萬個停車位備有充電基礎設施，較2021年增長逾4.3倍，包括公共充電樁約16 440支，也達到了2021年的約3.5倍。政府會繼續擴展全港的電動車充電基礎設施，目標是在2027年年中前將香港充電停車位的總數提升至約20萬個，當中公共充電樁約2萬支，其中超過4 000支為快速或高速充電樁，約16 000支為標準/中速充電樁，總數可支援超過30萬輛電動車使用。未來我們會建設以高速充電樁為骨幹的公共充電網絡，透過政策導向及市場力量，目標是在2030年提高至4000支高速充電樁，並期望在2035年達到可支援約50萬輛電動車的約10 000支高速充電樁。屆時，估計共有約27萬至30萬個公共和私人充電停車位，共可支援約80萬輛電動車充電需求的同時，更方便私家車車主，也為整體商用電動車普及化作支援。

各類電動車充電樁的額定輸出功率

充電樁	標準	中速	快速	高速
充電功率 (千瓦)	2.8	>2.8 至 20	> 20 及 < 100	≥ 100

5.14 我們會繼續善用市場力量推動高速充電網絡發展。隨着充電技術不斷進步，支援高額定功率充電的電動車和充電設施已經在市場出現，預計在未來會大量增多。屆時每支充電樁將能服務更多電動車，實際所需的充電樁數目亦會有變，電動車充電體驗將越趨近燃油車，甚至實現「油電同速」。

圖11：公共充電設施現時分佈

總數

標準	3 111
中速	10 671
快/高速	2 653
小計	16 435



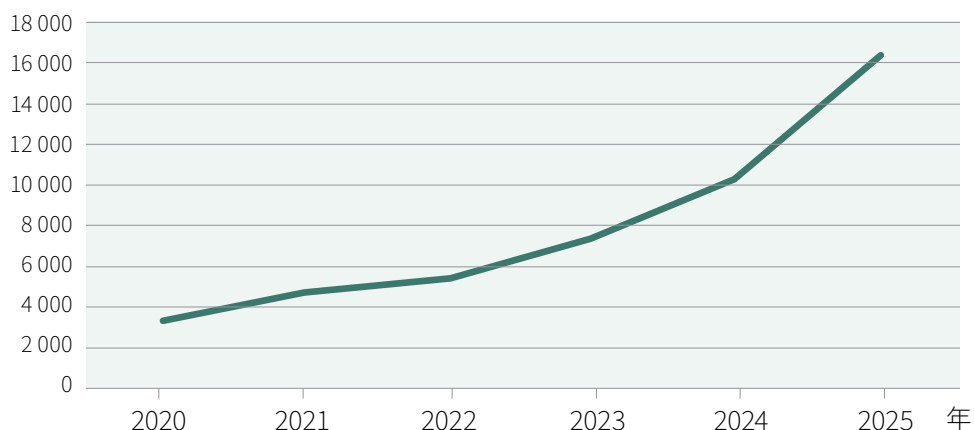
完善充電資訊平台

環保署於2022年推出「EV充電易」手機應用程式，方便電動車駕駛者尋找可用充電樁。為提升整體覆蓋率及用戶便利性，該應用程式於2024年升級，納入非政府營運的公共充電樁資訊。自2025年年底起，「EV充電易」流

動應用程式已整合至運輸署的「香港出行易」流動應用程式提供一站式資訊。公眾可直接透過「香港出行易」獲取公共充電樁資訊，便利查詢可用的充電設施。



圖12：全港公共充電樁數目



加強政府建築物停車位的充電設施

5.15 政府於2023年3月更新《綠色政府建築物》通告，要求新建政府建築物內所有私家車、電單車及輕型貨車停車位（不論室內或室外）均須全面配備中速充電樁。2022年《施政報告》亦宣布目標，計劃在2025年年底前在額外約7 000個政府建築物停車位提供電動車充電設施。截至2025年年底已完成安裝超過6 800個充電設施，餘下的預計將於2026年第一季完成。政府正進一步檢討該通告，旨在為新建政府建築物範圍內的所有私家車及輕型貨車停車位提供更高額定輸出功率的充電設施（即把要求由不少於7千瓦提升至不少於20千瓦）、增設更多電動車高速充電樁，並會視乎情況，將安裝高速充電樁的要求擴展至政府公眾停車場。

其他充電方案

5.16 換電是傳統充電方式以外的替代方案。此技術透過讓電動車在數分鐘內將耗盡的電池更換為滿電的電池，大幅縮短車輛停泊充電的時間，是為電動車提供能源的另一便捷方式。與此同時，我們留意到市面上亦有充電服務供應商在一些電力供應不足甚或缺乏電力供應的地

點，運用電池儲能系統及移動充電器支援電動車的充電服務。政府歡迎換電或電池儲能系統等多元充電方案，並樂於協助推動他們在香港的使用。

電池儲能系統的應用

電池儲能系統透過持續充電，將電能儲存在電池中作備用；而內置電動車充電樁的電池儲能系統，提供儲能及充電功能於一身，既可以為電動車快速充電，亦可在閒置時利用電網補電，解決高峰充電時電力不足的缺口。

中電集團旗下中電源動於第十五屆全國運動會和全國第十二屆殘疾人運動會賽事舉行期間，提供內置電動車充電樁的高效電池儲能系統，既可以為電動車快速充電，亦為戶外設備提供備用能源支援。



2. 充電標準

5.17 香港與中國內地（尤其是其他大灣區城市）的交通往來日益頻繁。為配合國標制式的電動車充電需求，政府鼓勵及推動在各區不同地點增設兼容國標(GB)及歐標(IEC)的快速充電設施，例如已在港珠澳大橋香港口岸停車場和大嶼山鄰近大橋口岸位置提供兼容國標的快速充電設施以配合「粵車南下」的電動粵車充電需求。政府亦在公開招標的高速充電站用地的批地條款中，要求營辦商須提供一定數量的國標充電樁。私人市場亦正積極籌備提供符合國標的充電設施。現時，市面上已有70支國標充電樁，相關資訊已上載至環保署網頁及「香港出行易」流動應用程式。

5.18 國家市場監督管理總局與國家標準化管理委員會在2023年9月發布與新一代充電技術ChaoJi相關的推薦性國家標準。該技術不僅可支援高功率充電，更在充電標準兼容性和安全性方面均實現創新突破。國家能源局與特區政府環境及生態局在2025年10月24日簽署《關於推進大灣區充電設施互聯互通的合作安排》，將共同成立聯合工作小組，落實在香港推出採用ChaoJi充電制式的先導計劃。此舉將有助香港探討長遠解決內地與香港電動車充電制式不一的問題，促進粵港澳大灣區的互聯互通及綠色低碳交通發展。聯合工作小組將在2026年上半

年成立，籌備先導計劃相關的工作，目標是在2027年完成ChaoJi香港充電示範站建設，助力把國家的創新充電技術「引進來、走出去」。

5.19 我們在2015年4月公布《電動車輛充電設施技術指引》。過去十年，電動車充電技術發展迅速，技術進步帶來許多挑戰，包括中國內地與香港的充電標準不一、適配器的使用、充電樁安裝的法定要求及程序、為促進電池儲能系統使用而須採取的更新措施、地庫停車場充電的安全問題，以及更新充電樁標準等。政府近期已展開工作，在2026年年底前完成相關技術指引更新，以配合最新的電動車發展。

3. 電動車維修與人員培訓

5.20 隨着傳統燃油車持續轉型至電動車，我們必須確保有充足的維修技工具備電動車相關的專業技能，以提供適切的電動車維修服務。2024年7月，機電工程署與車輛維修技術諮詢委員會將電動車維修服務納入「車輛維修技工自願註冊計劃」及「車輛維修工場自願註冊計劃」（註冊計劃），以應對本地對電動車維修服務的需求。截至2025年年底，約有1100名電動車維修技工成功註冊。

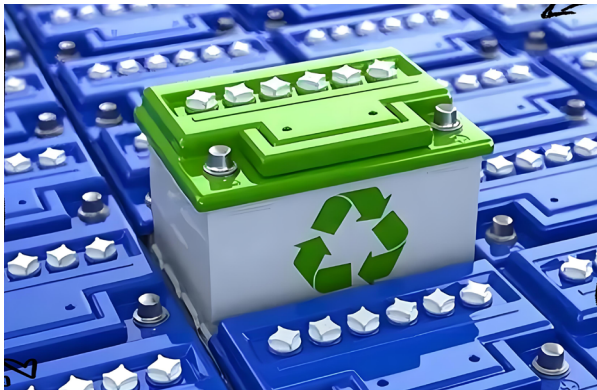
5.21 車輛維修技術諮詢委員會已制定電動車維修培訓課程標準，以及從事電動車維修服務之車輛技工與維修工場的註冊要求。註冊車輛維修工場在符合電動車維修服務註冊要求後，會獲發相關電動車維修工場識別標誌。該委員會亦編製了《電動車維修工作指引》，建議進行電動車維修服務時所需的設施，包括個人防護裝備、急救設備、消防設施、場地佈置，以及檢試與維修工具。



5.22 在註冊計劃下，電動車維修服務分為基礎、低電壓及高電壓三個級別。截至2025年年底，車輛維修技術諮詢委員會已認可六間機構及院校合共十個電動車維修培訓課程，包括職業訓練局、職業安全健康局、九巴學院、汽車電池輪胎業商會、大昌行（汽車服務中心）有限公司及廣州市交通技師學院。截至2025年年底，約有1 100名技工已完成這些培訓課程。

4. 電動車電池回收

5.23 電動車亦為回收業帶來挑戰。現時廢棄電動車電池屬化學廢物，本地廢棄電動車電池的運輸及處理須分別由持牌化學廢物收集商及持牌處置設施負責。由於本地目前尚未有電動車電池回收設施，現時所收集的電池只能運往海外，在合適的處理設施進行循環再造。



5.24 隨着電動車普及，政府正推動全港首間大型電動車電池回收設施，相關公司預計2026年上半年可以在環保園啟用，未來最高處理量可達每年10 000公噸，相當於約20 000組電動車電池。仍具重用價值的電動車電池將轉作二次應用，使用在一些較低強度的系統，例如固定式儲能系統。而無法作二次應用的電動車電池則會回

收再造成含有貴重金屬的「黑粉」。將退役電動車電池轉化為再生「黑粉」，有助促進產業發展、支持建設「無廢灣區」，同時為未來推行電動車電池生產者責任計劃創造有利環境。

5.25 生產者責任計劃是香港廢物管理策略的其中一項主要政策工具。透過落實「污染者自付」的原則與「環保責任」的理念，生產者責任計劃要求各持分者共同分擔回收、循環再造、處理和棄置廢棄產品的責任，以期避免和減少有關產品對環境的影響。

5.26 隨着《2025年促進循環再造及妥善處置產品（雜項修訂）條例草案》在2025年7月23日獲立法會通過，生產者責任計劃訂立適用於不同產品的共同法律框架，以便日後逐步將電動車電池等產品納入生產者責任計劃。當局現正就電動車電池生產者責任計劃的運作細節諮詢業界，並按實際情況在2026年內就附屬法例諮詢立法會環境事務委員會。該計劃將鼓勵本地回收以推動循環經濟。

大灣區合作

粵港雙方已在2025年1月成立「無廢灣區」建設專題小組，作為兩地推進固體廢物管理與資源循環合作的固定機制，以加強政策對接、技術交流與專案協作，提升固體廢物協同處置能力。正在環保園內興建的電動車電池回收設施，正是運用尖端技術在本地將廢棄電動車電池轉化為資源的典範。此舉不僅提升香港在區域綠色產業鏈中的角色，也促進大灣區綠色技術的協同發展和環保產業互利合作。

配套基礎設施一覽表

私人 充電網絡  (目標是在2027年年中前將香港充電停車位的總數提升至約20萬個，當中包括公共充電樁約2萬支，可支援超過30萬輛電動車。)	繼續透過總樓面面積豁免安排鼓勵新建私人樓宇的停車位安裝電動車充電基礎設施
	繼續推行35億元「EV屋苑充電易資助計劃」，在2027-28年度前為約14萬個現有私人樓宇的停車位安裝電動車充電基礎設施
	新建公營房屋項目將為所有私家車、電單車及輕型貨車泊位提供電動車充電設施
公共 充電網絡  (目標是在2030年提供4 000支高速充電樁，並在2035年提供約10 000支高速充電樁。該10 000支充電樁能支援約50萬輛電動車。)	透過高層跨局/部門工作小組協調各政策局/部門的工作，以建立全面的電動車充電網絡
	推行3億元高速充電樁鼓勵計劃，在2028年年底前提供3 000支高速充電樁
	逐步將油站改建為高速充電站，並在現有油站加裝高速充電樁，在2026年起陸續提供最多約180支高速充電樁
	於政府停車場實施電動車充電收費服務，推動充電服務市場化
	在政府建築物停車位額外提供約7 000支電動車充電設施，當中約三成(約2 000支充電樁)可供公眾使用
	新建政府建築物範圍內所有私家車、電單車及輕型貨車的停車位均須全面配備中速充電樁，並進一步檢討相關通告要求
充電標準 	於港珠澳大橋香港口岸附近安裝符合國標及歐標的快速充電設施
	在高速充電站的招標中要求提供一定數量符合國標的充電樁
	在2026年上半年與國家能源局成立工作小組，籌備ChaoJi試驗
	在2026年年底前更新電動車充電設施相關技術指引，以配合最新發展
維修與 人員培訓 	推出了電動車維修自願註冊計劃
	編製了《電動車維修工作指引》
	六間機構及院校共開辦了十個電動車維修培訓課程，累計培訓了約1 100名技工
電池回收 	全港首座大型電動車電池回收設施預計在2026年上半年在環保園啟用
	已建立生產者責任計劃的共同法律框架，正諮詢業界並計劃在2026年內就電動車電池生產者責任計劃諮詢立法會環境事務委員會

結語

在電動車快速發展的浪潮中，電動車普及化不僅是一項科技任務，更是一個社會使命。隨着氣候變化問題日益嚴峻，推動可持續綠色運輸已成為全球共識。透過落實《香港電動車普及化路線圖更新版》的各項措施，我們期望能夠為未來的車輛電動化進程奠定堅實的基礎，引領行業邁向綠色轉型。

綠色轉型的路上，我們將面對種種機遇和挑戰。在過程中，我們必須有「大局觀」，同時綜合考慮科技發展、社會需求與經濟環境等多個重要因素，以譜

寫出一個適合香港的轉型步伐和路徑，在挑戰中抓緊機遇，改善環境、用家體驗的同時，帶來新的經濟增長、社會進步，營造多贏的局面。

社會各界的共同協作是成功邁向綠色轉型關鍵的因素。我們期望與業界和市民攜手合作，共同推動電動車輛普及化，朝2050年前車輛零排放和實現碳中和的願景進發，實現可持續發展，創造更美好的宜居環境。

