

## 如何為下一代？

日前一位朋友買了輛新車，是一韓國品牌的雙動能轎車。朋友說，選這款車是因為安省政府有回贈，他可以拿八千元，而且還可以掛上電動車專用的 G 字頭車牌，以及當單獨開車時，能免費行走只准二人以上車輛專用的快線。有這種種好處，難怪能吸引朋友換車。

安省政府為了鼓勵省民購買電動車或雙動能汽車，推出回贈計劃，合資格的車輛可以獲得最高的 14,000 元回贈。現時電動車在安省的銷情並不理想，在每年新車銷售總額之中只佔百分之一至二，省府希望透過加大資助額，能將銷售比例至 2020 年時推高至百分之五，目標是 14,000 輛。先不用最高資助額計算，就用朋友取得的 8,000 元為例，萬多輛電動車的總資助額是一億一千二百萬元。

但這一億多元花得口嗎？

省府推動電動車，是因為這種車的碳排放是零。但不少的研究指出，車輛行動時不排放廢氣，並不代表這車真的是零排放。為了使電動車能發揮一般汽車般的表現，從電池到車身用料，都需要稀土和稀有金屬。故名思義，稀土和稀有金屬並不是隨處可見，是有限的資源。而稀土的開採過程，本身亦是對環境做成重大破壞的。現時全球的電動車數量尚未算是普及，但當電動車的需求愈來愈大的時候，開採稀有金屬和稀土對環境所做成的影響，又會否像今天人們批評石油公司開採油砂那般呢？

另一個指電動車未必如人們想像中環保的說法，是電動車的功率損耗比汽車高。也就是說，走同一段路程，電動車需要更多能源。從發電至車輛充電站，然後將電力轉化為化學能量儲蓄

在電池裡面，再將這些化學能量轉化成直流電推動車輛引擎。整個過程的功率消耗是四分三，而汽車是直接燃燒汽油的，功率損耗是五成。

減少廢氣排放的最佳方法是減少使用。只是用錢去誘惑省民轉用電動車，不但未必能達至減排效果，更會在財政上不斷增加壓力。前省長麥堅迪的綠色能源計劃，便是用公帑去資助再生能源公司去發展風力發電和太陽能等，結果是安省居民在這十多年內多付了三百多億元的電費。換句話說，是市民從口袋裡拿錢給大公司做生意的。相信這樣吸引的營商環境，世上難求，然而這不但未為安省帶來蓬勃經濟，反而使安省輪為「貧窮省份」，需要聯邦政府透過均等撥款「接濟」。

省長韋恩為了要宣傳她倡議的氣候變化行動計劃，聘請了環保人士鈴木大衛 David Suzuki 拍了一個電視廣告。片中他向一群小朋友授課，講述氣候變化的後果，將會是由這群小朋友承擔的，小朋友都給嚇了一跳。這話沒錯，環境不斷受到破壞的話，承擔的是我們的下一代。

但同樣的，不適當的政策引至不斷高築的債台，也是由下一代承擔的。真希望能有人願意花錢拍另一個廣告，由一位精算教授講課，向小朋友陳述目前安省的人均負債是二萬一千元，如果負債情況幾何級數地增加的話，他們將來的人均負債又會是多少呢？相信小朋友同樣也會嚇一跳。

[www.theccca.ca](http://www.theccca.ca)