

# 政府对电动私家车配套设施的规划及安排 主动调查报告摘要

## 引言

为鼓励市民使用电动车以减低路边空气污染，政府于 1994 年 4 月开始宽免或宽减电动车的首次登记税。数年间，电动私家车的数目增长迅速。然而，公共充电设施的数目却远远追不上电动私家车的增幅。

2. 政府应否推广以电动车取代传统燃油车辆并非是次调查的焦点。然而，本署认为，政府的政策必须清晰明确，配合切实可行的措施（包括配套设施的规划、装置和发展），和具体的目标才能促使各持份者（例如两间电力公司、汽车业界、车主和停车场的业主）更愿意作出相应的配合和支持。

## 调查所得

3. 本署的调查发现，环境局及环境保护署（「环保署」）就电动私家车配套设施的规划和安排有以下七个方面的不足。

### ***（一）未有清晰地向公众说明电动车政策的转变***

4. 政府早于 90 年代开始推广使用电动车，而且在政策文件中亦明确支持有关政策的推行，可惜的是，政府其后的政策方向和措施有所改变，但未有向市民清楚解释背后的原因和理据，令人无法确知政府在推动电动车方面的取态。

5. 自 2016 年，政府表示政策焦点是推动公共交通使用电动车辆，再没有提及推广使用电动私家车。2017 年，政府减低电动私家车首次登记税的宽减额。与此同时，政府公众停车场的充电设施数目未有明显增长。此外，环境局在解释《香港规划标准与准则》中的「政府的较长远目标是在 2020 年，有 30% 私家车属电动车辆

或混合动力车辆」时，表示有关数字为假设情况而非政府的建议指标，将原来的「目标」变成是「愿景」。种种变更难免令市民认为政府在推广使用电动私家车方面已不如以往般积极。

6. 本署认为，在香港推动使用电动车是一项长远政策，需要清晰而长远的规划。因此，政府必须向公众清楚说明其政策方向及具体目标，以及制定相关措施（包括配套设施的规划及安排）的原因和理据，并积极带头参与。倘若政府认为有需要调节政策及更改措施，亦应主动向市民清楚解释原因，说明受影响人士可如何应对这些转变。

## **(二) 充电设施数目不足**

7. 自 2014 年起，电动私家车的数目激增，但公共充电设施的数目则未有显著增长，可以预期电动私家车使用者会较以往难找到公共充电器进行充电。

8. 就政府管辖的停车场而言，现时运输署辖下 24 小时开放的公众停车场，其充电泊车位占整体泊车位数目的百分比为 7.45%。此外，由政府产业署管理，为部分政府雇员提供工作地点泊车位的停车场，其充电泊车位数目的百分比亦只有 15.79%。而提供公营及资助房屋的房委会及房协，其辖下停车场设有充电设施的车位数目仍然偏低。房委会辖下的 161 个停车场中，只有 28 个设有充电设施。整体而言，政府停车场中，设有充电设施的停车位数目仍然偏低。当局现时亦没有为现有楼宇设定装设充电设施的长远或可达致的目标。

9. 在推动现有私人楼宇增建充电设施方面，政府现时只是发信鼓励私人大厦业主，以及提供技术指引。由于这并不涉及法例上的要求，也缺乏经济诱因，加上往往会涉及土地契约或大厦公契条款等法律问题，现有私人楼宇的业主普遍没甚意欲或决心去设置充电设施。当局显然低估了私人楼宇停车场在安装电动车充电设施时所遇到的阻力。政府有必要探讨其他方式以鼓励现有楼宇安装充电设施。

10. 至于新建楼宇方面，政府于2011年透过提供楼面面积宽免，鼓励发展商在新建楼宇的私人停车场配备电动车充电装置的基本设施。但政府没有要求在备有基础条件的泊车位安装充电器及接驳电表供电，而政府现时亦没有这些场地具体充电设施和充电速度的数据。

### **(三) 低估充电设施的需求**

11. 政府的数据显示现时公众停车场的充电设施之使用率仍属偏低，因而认为没有逼切性增加充电泊车位的数目。然而，这可能与泊车位经常被非电动车占用有关。此外，现时部分政府公众停车场中仍有充电泊车位使用标准充电器，充电时间较长，无疑减低了使用上的流转，其整体使用率或会因而被拖低。

12. 本署相信，现时的使用量数据未必能完全反映公众停车场充电设施真实的需求情况，其使用量被低估。

### **(四) 资讯分享不足**

13. 现时有关公众充电设施的资讯已上载到环保署网页，但政府并未有掌握其他非政府公众停车场公共充电设施的使用数据。本署认为，透过收集充电设施的使用数据，能有效分析和推算扩展公共充电设施的需求以及预期的供应，但政府在应用资讯科技以及建立资讯分享平台方面明显滞后。

### **(五) 政府公众停车场充电泊车位管理不善**

14. 政府停车场内的充电泊车位经常被非电动车或已经完成充电的电动车所占用，以致有需要的电动车未能充电。虽然，政府称会在非繁忙时段预留充电泊车位给电动车优先使用，但由于有关措施并非法规，外判的停车场营办商大多是以自愿形式执行，规管亦不严谨，难以切实执行。此外，现时的充电泊车位大多设于邻近停车场出入口位置，故有关车位往往会被非电动车占用。此外，有市民反映政府停车场内部分充电设施不时故障，无法使用。

15. 本署认为，政府既已投放资源扩展及提升充电设施，但管控有关设施的使用方面又未能做到物尽其用，从妥善运用公共资源角度而言，实不理想。

### **(六) 未制订明确的充电收费政策**

16. 免费充电是市民购买电动车的主要诱因，现时政府为辖下停车场支付充电器所涉的电费，大约每年一百多万元。政府表示，长远而言，有意将辖下停车场的公共充电服务转为收费。不过，政府从未向公众清楚说明有关免费充电安排持续至何时及后续安排。本署认为，不论收费与否，又或是何时开始收费，政府应要做好期望管理，尽早让市民知悉有关安排。

### **(七) 缺乏其他长远的配套措施**

17. 现时电动车的维修工作主要依靠原厂代理商进行。然而，随着电动车的普及，车主对电动车维修服务的需求只会越来越大，本署认为，政府应推动业界和培训机构为电动车维修人员或有意从事这行业的人士提供有系统的培训。此外，政府现时推出的车辆维修技工和维修工场的自愿注册计划中，并未有电动车这项分类。当局应检视现行指引及更新相关的实务守则，供业界参考。

18. 另一项不容忽视的配套是电动车的充电池。电动车充电池一般寿命约七年，随着电动车愈来愈普及，可以预期退役电动车充电池的数量会增加。然而，现时政府只依靠电动车车厂自行回收电池，而并未就如何处理退役电池推出任何具体方案或长远规划。

## **建议**

19. 基于以上所述，申诉专员向**环境局及环保署**提出了 15 项改善建议：

## 政策的推行

- (1) 就有关推动使用电动车的政策，加强向市民解释调整措施和安排的原因及理据。
- (2) 尽快检讨《香港规划标准与准则》内有关电动车辆充电设施的内容，并作出相应的修订和更新，以配合政府现时推广使用电动私家车的政策和目标。
- (3) 以身作则，积极推动政府部门使用电动车。

## 充电配套

- (4) 考虑在政府部门及公营机构管辖的停车场里（例如房委会／房协／政府产业署）增加充电设施，以配合政府现时鼓励车主应在其居所或办公地点为其电动车作主要充电的政策。
- (5) 统筹并协助其他政府部门及公营机构提升充电设施的效能。
- (6) 在更多政府公众停车场设置充电设施。
- (7) 尽快展开收集非政府停车场公共充电设施使用数据的工作，以评估扩展公共充电设施的需要和规模。
- (8) 与管理政府公众停车场的运输署及政府产业署商讨优化管理充电泊车位的对策，包括检视如何优化现行「电动车优先使用充电泊车位」的措施，以及将新增的充电设施设置于停车场内较远离出入口和通道的位置。
- (9) 加快进行为电动车公共充电网络设立智慧系统的工作。

- (10) 制定明确的电动车充电收费政策，并尽早公布有关安排。

### **支援措施**

- (11) 加强与私人楼宇的业主立案法团及业主委员会联系，探讨以其他方式鼓励现有楼宇安装充电设施。
- (12) 在新建楼宇停车场楼面面积的宽免安排上，尽快展开检讨和更新《为新建楼宇的停车场提供电动车辆充电设施安装条件技术指引》的工作。
- (13) 收集新建楼宇的充电设施和充电速度的数据。

### **长远规划**

- (14) 推动相关机构加强电动车及充电设施的维修技术人员的培训；检视现行指引及更新相关的实务守则。
- (15) 与业界及电动车供应商讨论有关妥善收集和处理退役电动车充电电池的事宜，以加强保护环境。

**申诉专员公署**  
**2019年10月**