

政府對電動私家車配套設施的規劃及安排 主動調查報告摘要

引言

為鼓勵市民使用電動車以減低路邊空氣污染，政府於 1994 年 4 月開始寬免或寬減電動車的首次登記稅。數年間，電動私家車的數目增長迅速。然而，公共充電設施的數目卻遠遠追不上電動私家車的增幅。

2. 政府應否推廣以電動車取代傳統燃油車輛並非是次調查的焦點。然而，本署認為，政府的政策必須清晰明確，配合切實可行的措施（包括配套設施的規劃、裝置和發展），和具體的目標才能促使各持份者（例如兩間電力公司、汽車業界、車主和停車場的業主）更願意作出相應的配合和支持。

調查所得

3. 本署的調查發現，環境局及環境保護署（「環保署」）就電動私家車配套設施的規劃和安排有以下七個方面的不足。

（一）未有清晰地向公眾說明電動車政策的轉變

4. 政府早於 90 年代開始推廣使用電動車，而且在政策文件中亦明確支持有關政策的推行，可惜的是，政府其後的政策方向和措施有所改變，但未有向市民清楚解釋背後的原因和理據，令人無法確知政府在推動電動車方面的取態。

5. 自 2016 年，政府表示政策焦點是推動公共交通使用電動車輛，再沒有提及推廣使用電動私家車。2017 年，政府減低電動私家車首次登記稅的寬減額。與此同時，政府公眾停車場的充電設施數目未有明顯增長。此外，環境局在解釋《香港規劃標準與準則》中的「政府的較長遠目標是在 2020 年，有 30% 私家車屬電動車輛

或混合動力車輛」時，表示有關數字為假設情況而非政府的建議指標，將原來的「目標」變成是「願景」。種種變更難免令市民認為政府在推廣使用電動私家車方面已不如以往般積極。

6. 本署認為，在香港推動使用電動車是一項長遠政策，需要清晰而長遠的規劃。因此，政府必須向公眾清楚說明其政策方向及具體目標，以及制定相關措施（包括配套設施的規劃及安排）的原因和理據，並積極帶頭參與。倘若政府認為有需要調節政策及更改措施，亦應主動向市民清楚解釋原因，說明受影響人士可如何應對該些轉變。

(二) 充電設施數目不足

7. 自 2014 年起，電動私家車的數目激增，但公共充電設施的數目則未有顯著增長，可以預期電動私家車使用者會較以往難找到公共充電器進行充電。

8. 就政府管轄的停車場而言，現時運輸署轄下 24 小時開放的公眾停車場，其充電泊車位佔整體泊車位數目的百分比為 7.45%。此外，由政府產業署管理，為部分政府僱員提供工作地點泊車位的停車場，其充電泊車位數目的百分比亦只有 15.79%。而提供公營及資助房屋的房委會及房協，其轄下停車場設有充電設施的車位數目仍然偏低。房委會轄下的 161 個停車場中，只有 28 個設有充電設施。整體而言，政府停車場中，設有充電設施的停車位數目仍然偏低。當局現時亦沒有為現有樓宇設定裝設充電設施的長遠或可達致的目標。

9. 在推動現有私人樓宇增建充電設施方面，政府現時只是發信鼓勵私人大廈業主，以及提供技術指引。由於這並不涉及法例上的要求，也缺乏經濟誘因，加上往往會涉及土地契約或大廈公契條款等法律問題，現有私人樓宇的業主普遍沒甚意欲或決心去設置充電設施。當局顯然低估了私人樓宇停車場在安裝電動車充電設施時所遇到的阻力。政府有必要探討其他方式以鼓勵現有樓宇安裝充電設施。

10. 至於新建樓宇方面，政府於 2011 年透過提供樓面面積寬免，鼓勵發展商在新建樓宇的私人停車場配備電動車充電裝置的基本設施。但政府沒有要求在備有基礎條件的泊車位安裝充電器及接駁電錶供電，而政府現時亦沒有這些場地具體充電設施和充電速度的數據。

(三) 低估充電設施的需求

11. 政府的數據顯示現時公眾停車場的充電設施之使用率仍屬偏低，因而認為沒有逼切性增加充電泊車位的數目。然而，這可能與泊車位經常被非電動車佔用有關。此外，現時部分政府公眾停車場中仍有充電泊車位使用標準充電器，充電時間較長，無疑減低了使用上的流轉，其整體使用率或會因而被拖低。

12. 本署相信，現時的使用量數據未必能完全反映公眾停車場充電設施真實的需求情況，其使用量被低估。

(四) 資訊分享不足

13. 現時有關公眾充電設施的資訊已上載到環保署網頁，但政府並未有掌握其他非政府公眾停車場公共充電設施的使用數據。本署認為，透過收集充電設施的使用數據，能有效分析和推算擴展公共充電設施的需求以及預期的供應，但政府在應用資訊科技以及建立資訊分享平台方面明顯滯後。

(五) 政府公眾停車場充電泊車位管理不善

14. 政府停車場內的充電泊車位經常被非電動車或已經完成充電的電動車所佔用，以致有需要的電動車未能充電。雖然，政府稱會在非繁忙時段預留充電泊車位給電動車優先使用，但由於有關措施並非法規，外判的停車場營辦商大多是以自願形式執行，規管亦不嚴謹，難以切實執行。此外，現時的充電泊車位大多設於鄰近停車場出入口位置，故有關車位往往會被非電動車佔用。此外，有

市民反映政府停車場內部分充電設施不時故障，無法使用。

15. 本署認為，政府既已投放資源擴展及提升充電設施，但管控有關設施的使用方面又未能做到物盡其用，從妥善運用公共資源角度而言，實不理想。

(六) 未制訂明確的充電收費政策

16. 免費充電是市民購買電動車的主要誘因，現時政府為轄下停車場支付充電器所涉的電費，大約每年一百多萬元。政府表示，長遠而言，有意將轄下停車場的公共充電服務轉為收費。不過，政府從未向公眾清楚說明有關免費充電安排持續至何時及後續安排。本署認為，不論收費與否，又或是何時開始收費，政府應要做好期望管理，盡早讓市民知悉有關安排。

(七) 缺乏其他長遠的配套措施

17. 現時電動車的維修工作主要依靠原廠代理商進行。然而，隨着電動車的普及，車主對電動車維修服務的需求只會越來越大，本署認為，政府應推動業界和培訓機構為電動車維修人員或有意從事這行業的人士提供有系統的培訓。此外，政府現時推出的車輛維修技工和維修工場的自願註冊計劃中，並未有電動車這項分類。當局應檢視現行指引及更新相關的實務守則，供業界參考。

18. 另一項不容忽視的配套是電動車的充電池。電動車充電池一般壽命約七年，隨着電動車愈來愈普及，可以預期退役電動車充電池的數量會增加。然而，現時政府只依靠電動車車廠自行回收電池，而並未就如何處理退役電池推出任何具體方案或長遠規劃。

建議

19. 基於以上所述，申訴專員向環境局及環保署提出了 15 項改善建議：

政策的推行

- (1) 就有關推動使用電動車的政策，加強向市民解釋調整措施和安排的原因及理據。
- (2) 盡快檢討《香港規劃標準與準則》內有關電動車輛充電設施的內容，並作出相應的修訂和更新，以配合政府現時推廣使用電動私家車的政策和目標。
- (3) 以身作則，積極推動政府部門使用電動車。

充電配套

- (4) 考慮在政府部門及公營機構管轄的停車場裏(例如房委會 / 房協 / 政府產業署)增加充電設施，以配合政府現時鼓勵車主應在其居所或辦公地點為其電動車作主要充電的政策。
- (5) 統籌並協助其他政府部門及公營機構提升充電設施的效能。
- (6) 在更多政府公眾停車場設置充電設施。
- (7) 盡快展開收集非政府停車場公共充電設施使用數據的工作，以評估擴展公共充電設施的需要和規模。
- (8) 與管理政府公眾停車場的運輸署及政府產業署商討優化管理充電泊車位的對策，包括檢視如何優化現行「電動車優先使用充電泊車位」的措施，以及將新增的充電設施設置於停車場內較遠離出入口和通道的位置。
- (9) 加快進行為電動車公共充電網絡設立智慧系統的工作。

- (10) 制定明確的電動車充電收費政策，並盡早公布有關安排。

支援措施

- (11) 加強與私人樓宇的業主立案法團及業主委員會聯繫，探討以其他方式鼓勵現有樓宇安裝充電設施。
- (12) 在新建樓宇停車場樓面面積的寬免安排上，盡快展開檢討和更新《為新建樓宇的停車場提供電動車輛充電設施安裝條件技術指引》的工作。
- (13) 收集新建樓宇的充電設施和充電速度的數據。

長遠規劃

- (14) 推動相關機構加強電動車及充電設施的維修技術人員的培訓；檢視現行指引及更新相關的實務守則。
- (15) 與業界及電動車供應商討論有關妥善收集和處理退役電動車充電池的事宜，以加強保護環境。

申訴專員公署
2019年10月