



致：立法會秘書處
環境事務委員會秘書

香港電動車業總商會（“本商會”）將出席 2020 年 1 月 22 日立法會環境事務委員會舉行的『推動使用電動車』的討論會和提出我們的建議。另外，我們會就政府的“私人住宅樓宇停車場電動車充電基礎設施先導資助計劃”（“先導資助計劃”）提出建議。

對推廣使用電動車的 21 項建議

為改善空氣質素和減少碳排放，本商會一直支持推廣使用電動車並倡議政府制訂在香港全面使用電動車的目標年期，盡早為構建全面（包括私人和公用）的充電網絡制定有效的策略、進行全面的規劃和引入有利構建電動車充電網絡的措施，並且為實現在市場上停止銷售新的燃料車作好準備。

就此，本商會在去年就推廣使用電動車向政府提出 21 項建議，務求早日令電動車成為香港車輛的主流，減少車輛的廢氣排放和保障市民健康。我們殷切期望政府積極考慮這些建議。建議的詳細內容見於附件《為香港迎接電動車時代作好準備之建議書》。

對先導資助計劃的 10 項建議

就立法會 2019 年 12 月 16 日的討論文件（CB(1)233/19-20(05)號文件）（“文件”）內的先導資助計劃，本商會提出以下的建議：

整體建議

鑑於本商會支持推廣電動車的立場，我們支持政府的先導資助計劃。但是，我們也須指出先導資助計劃的執行細節有待完善，否則將影響其對長遠推動電動車廣泛使用的作用。

首先，先導資助計劃對目標停車場的要求偏高，例如單一業權人不得持有超過四成停車位等等，局限了有意申請的停車場數目。另外，申請者需為業主立案法團或大廈公契委任的經理人。但因為一般擁有停車位的業主為少數，如果缺乏足夠的宣傳教育，讓大部分包括沒有停車位的業主認同電動車，申請數目會進一步減少。

第二，先導資助計劃對停車場業主並沒有提供足夠的誘因，甚至會令有意申請的停車場卻步。問題在於在發放資助之前，先導資助計劃要求工程已妥善完成；即相關項目的業主可能需要在為期約六個月或更長時間先承擔一筆大額的工程項目費用，或會造成法團/管理公司週轉困難，同時亦大大降低他們的申請意慾。

第三，先導資助計劃缺乏一個整體標準和框架指引，包括技術質量、工程要求和日後充電設施的安裝指引等等，無法確保每個工程項目能讓電動車主日後能簡易地在私人停車位安裝充電器。

因此，針對先導資助計劃的問題，本商會提出了下面 10 項具體的建議，希望政府能認真考慮。最後，我們建議政府建立階段性的檢討工作，每年根據申請數量和遇到的問題，及時調整和優化先導資助計劃。

具體建議

1. 對於文件的第 7 條，關於“目標停車場”

首先，本商會建議政府考慮在 7 (a) 加入下面的停車場：

(iv) 在 2011 年 4 月 1 日後呈交建築圖則予屋宇署審批，但沒有申請或獲 100% 的總樓面面積寬免；

第二，對於文件的第 7(e) 條‘該停車場由不同業權人共有，當中無單一業權人持有超過四成停車位’，本商會認為該類停車場也應該是香港充電網絡的一部分，因此建議政府日後能推出對該類停車場的相應資助政策。

2. 對於文件的第 8 條，“此計劃並不涵蓋時租或日租停車位及附屬於洋房或村屋的個別停車位。”

本商會建議把時租或日租停車位改為「訪客車位及上落貨車位」，以明確定義資助用途；同時，因為目前在大廈公契上不易區分時租、日租或月租車位，在審批資助申請時有難度，依靠自我申報並不公允；而一般「訪客車位及上落貨車位」都是並非月租或長租的，同時亦會清楚顯示，容易認別及監察。

3. 對於文件的第 9 條，“此先導計劃的申請者需為業主立案法團（法團）。如法團尚未成立，根據《建築物管理條例》（第 344 章）及大廈公契委任的經理人亦可申請”

本商會建議清晰定義業主立案法團（法團）是否負責整個樓宇或僅負責相關停車場。如果是整個樓宇的法團，需要考慮到擁有停車位的業主為少數的因素，加強宣傳教育，幫助法團的申請工作。

另一方面，法團在申請時可提供該停車場的已有一定比例的電動車和未來有意向使用電動車的比率，政府可考慮作為優先審核安排的一個考慮因素。

4. 對於文件的第 10 條中的“工程範圍”

本商會建議修改涵蓋的充電基礎設施如下：“先導計劃涵蓋於停車場內安裝電動車充電基礎設施，包括安裝及改善電線槽、導管、開關及電路保護設備、電纜及其固定裝置、電錶及其固定裝置、電錶箱、加裝或改裝開關制板，申請電力公司電錶費用(按金不包括)，電源質量監察及管理系統，充電器運作及安全管理系統，充電器能源分配及管理系統，及其他在樓宇內配合充電基礎設施所須的建築工程；如有需要，亦會涵蓋安裝工程及所需建築及改裝工程的可行性評估費用。申請者需自行負責將來設施的管理及維修費用。”

5. 對於文件的第 1 至 14 條，關於“行政及申請流程”

首先，本商會建議由一個政府相關部門或委任一個顧問機構（“總顧問”）負責制定本資助計劃的標準，包括技術質量和工程要求，作為所有資助工程項目的框架指引。

第二，本商會建議總顧問制定的框架指引，需要包括日後充電設施的安裝指引，涵蓋環保署、机电工程署、地政署、屋宇署、建築署和消防處等相關部門的要求或豁免等事項。因此，總顧問必須跟電動車的業界，包括提供充電設施和工程服務的公司，詳細溝通，確保本資助項目能真正幫助車主安裝和使用電動車。本商會及會員們願意協助總顧問這方面的工作。

第三，本商會建議明確各類顧問的角色和責任，其專業要求和資質，以及挑選流程等等。

6. 對於文件的第 12 條，關於“估算工程費用”

本商會建議政府考慮工程費用需預留一定比例的金額來處理工程因客觀因素引起超支的問題。

7. 對於文件的第 13 條，關於「暗標」

本商會建議「暗標」由上述的顧問或由環保署隨機指定的公司提供，而顧問本身就不能參與工程顧問項目的投標。

8. 對於文件的第 16 條，“另外，我們會密切監察先導計劃的實施進度，及使用公帑的情況。如第 14 段指出，我們會在發放資助之前，要求顧問確認工程已妥善完成。我們亦會安排隨機抽驗，檢查有關工程及文件，以監察顧問及承辦商的表現。”

本商會建議明確政府資助是否一次性或分階段發放。

9. 對於文件的第 18 條，關於「推廣及宣傳」

本商會建議政府需要加強跟法團的溝通，提供足夠的誘因和援助。另外，政府需要提供足夠和到位的宣傳教育，讓大部分包括沒有停車位的業主認同電動車，支持和鼓勵法團申請先導資助計劃。

10. 對於整個先導計劃及其執行，

本商會建議政府建立階段性的檢討工作，每年根據申請數量和遇到的問題，及時調整和優化先導資助計劃。

附件：《為香港迎接電動車時代作好準備之建議書》