

## 有關電香港推動電動車使用建議

### 前題

本人從事商用車代理及營銷業務超過30多年，曾建立“香港巴士業供應總商會”及成為創會主席，本人2013年參與HKPC的EBUS電動巴士研發及生產項目，為督導委員會成員；近年曾參與一家港資公司在國內新能源車廠之建設/產品研發/產品認產（包括國內/歐盟及香港工廠認證等），去年成功將引入一款12米純電動單層旅遊大巴到香港（已完成香港運輸署工廠認證及TYPE APPROVAL）。

目前，我司代理的純電動輕型客貨車，已經通過運署TYPE APPROVAL及成為環保署綠色運輸試驗基金（GTPF）的認可產品，已有廣泛的認受性，是GTPF同樣所批准資助比例最多之車型。環保署綠色運輸試驗基金（GTPF）早期在測試其他車型時都有出現類似續航力不足，穩定性，水土不服等情況；經過多年來的技術改善，廠方及代理商努力改做，問題已大大改善，舉例：負載一公噸的客貨車可以應負全港最斜路面（慈雲山沙田坳道上斜），及續航力達300公里以上；而事實證明電動車的日常行駛及維護費用都比傳統低得多；可證明電動客貨車較為其他測試車型成熟及受車主歡迎，因此政府應積極行動推動電動客貨車全面落實電動化使用；

作為行業的持份者，本人希望通過今天之機會，表達目前推廣使用電動車的措施對行業及用家所遇到的困難，另外針對近期立法會環境事務委員會改善環境和空氣質素的一系列措施”就檢討「綠色運輸試驗基金」的建議，以下歸納三方面，包括：

1. 充電設施
2. 綠色運輸試驗基金（GTPF）
3. 政府推動電動車政策

### 1. 充電設施

政府及商場室內停車場（包含領展停車場）的充電設施大部份屬7kw充電模式，對於希望停泊及充電的電動商用車而言，礙於充電電流量太少，未能支援中途補電

（opportunity charging）需求，同時充電樁數量嚴重不足；而且有關停車場對充電車位管理不善，引致非電動車或已充滿電的車輛長期霸佔車位，目前部份充電車位還免費提供充電服務，對其他在電動車用戶採用家居充模式（Home Charge）十分不公平；

由於大新部份輕型貨車都停放於戶外停車場過夜，但大部份戶外停車都未能提供充電設施，令有興趣使用有關電動車的未能利用晚上休息時間為車輛充電用家卻步；據了解部份用戶對電動輕型貨車的行車表現滿意，唯充電問題令他們卻步，政府未有為推動商用車充電設施作為”領頭羊”的角色，未提出整合停車場營經者/用戶/車輛供應商及充電供應商營做更有效的充電方案。

### 建議

- 引入”充電樁承包制度”，利用電子付款方式，避免出現霸佔車位充電情況，承包商可通過充電費及停車費補貼有關充電設施的投入，回收投資成本；
- 在各區如：商場，學校，工業園，政府建築物等建設充電站，由充電樁供應商承包營運提供不同模式（包括7kw/22kw，甚至更快速的40-60kw）的充電樁，提供有需要的有關車輛於晚上充電或中途補電（opportunity charging）使用；
- 政府批出戶外臨時停車時，放寬租用年期及電力設施的限制，鼓勵有關車場與充電樁供應商合作，提供商用充電車場的營運條件；

- 由於電動車沒有廢氣及低噪音，可在部份鄉郊地皮改變用途，容許將未能即時發展的地皮批准改建為專用的電動車的充電車場，有需要時可限制車輛類型(例:私家車，輕型客貨車)進出，減少對路面及環境的壓力；
- 其實一河之隔的深圳已有類似充電車場的商業模式，其中涉及政府/充電營運商/汽車供應商/物管…等等的合作，成效明顯值得提取成功經驗作為借鏡；

## 2. 綠色運輸試驗基金 (GTPF)

政府於2011年3月成立3億元的「綠色運輸試驗基金」，以鼓勵運輸業界試驗綠色創新運輸技術。唯實施超過8年的3億元基金，致2019年12月底共批出183個試驗項目13，涉及資助金只有使用約50%的1.54億元，有人認為有關基金的申請及審批過程煩擾，一直令人垢病；就算獲批准後仍需花大量人力物力才可以取回資助金額，不論個體戶，中小企，甚至大集團都難以應付，令不少有興趣之申請者”打退鼓”；

近期立”法會環境事務委員會”提出檢討改善有關基金運作模式，應屬撥亂反正的善舉，唯其中新增「應用申請」部份，”資助直接購買”經基金試驗證明相對成熟並適用於本地用途的技術，其中多項建議屬”架床疊屋”之舉，恐怕未能滿足推動推動電動車使用的精神之餘，其中對部份更令業者感覺有不公平待遇，從而令其卻步 例如：

- 要求申請者需要從事相關運輸服務兩年以上
- 建議中沒有提及被資助直接購買車型的資助水平
- 申請者需要有「一換一」要求，而且不可參與淘汰歐盟四期柴油商業車輛特惠資助計劃；按此推算，如果除去GTPF資助金額後，購買電動車之車價比購買柴油車(扣除柴油車特惠資助金後)甚至高於柴油車，沒有使用的誘因而且明顯不公平，況且柴油車特惠資助金沒有一換一要求；當綠色運輸試驗基金申請者接受資助時失去柴油車特惠資助金，會令車主獲資助購買電動車後之車價可能比獲”換車資助”購買柴油車更貴時，完成沒有吸引力；

例：以同類型載貨能力之輕型客貨車比較

柴油客貨車車價 約280,000 減 102,853(柴油車特惠資助金) = 177,147

電動客貨車車價 約420,000 減 210,000(綠色運輸試驗基金最高50%資助) = 210,000

(淘汰歐盟四期柴油商業車建議的客貨車特惠資助金額最高為102,853)

### 建議

- 增加被資助直接購買車型的資助水平，制造更大使用電動車誘因；
- 取消同類舊車輛「一換一」要求；
- 取消不可參與淘汰歐盟四期柴油商業車輛特惠資助計劃要求
- 更改申請者需要從事相關運輸服務一年；
- 引入”車聯網”系統，主動監察被資助車輛使用情況，做到公平公正使用公帑；
- 引入用戶代理人制度，由供應商協助辦理有關手續；
- 接受以私人名義申請(私人公司BR)

### 3. 政府推動電動車政策

政府在推動電動車之力度，絕對不及資助可以產生污染空氣的柴油車輛，據環保署在研究報告表示，商用車是空氣污染其中一個最大源頭。政府曾多次資助及鼓勵車主更換更為環保車輛，近期仍然花 71 億資助產生污染空氣的柴油車輛，而電動車應為最環保車型但得不到政府直接資助，最新的綠色運輸試驗基金只注入 8 億元的額外撥款而已，明顯沒為空氣污染源頭對症下藥，

另外政府對電動車資助主力於私家車，大家都明白產生路邊空氣污染的源頭主要商用車及巴士，資助電動車私家車對路邊空氣污染沒有幫助，而政府對電動商用車用沒有任何直接購買資助，必須透過綠色運輸試驗基金申請，手續繁複而且缺乏彈性，特顯政府對問題缺乏前瞻性及可持續發展能力；

#### **建議**

- 政府應仿效國內及其他先進國定，**提供直接購買電動商用車及充電設備的差額資助**，以加速電動商用車的投入使用’ 制造更大使用電動車誘因；
- 另外，政府應該推行**電動車先導計劃**，讓政府部門 / NGO / 資助機構，增加或加快更換現有車隊。為避免不當使用資助，可以採用安排”車聯網”監察系統，實時監察行車情況，有關技術及要求早在 2017 年 1 月已在中國受資助電動中強制使用，效果良好。
- 建議在引入電動車時，政府要求車廠及電池供應商（包括OEM電池廠）必須在香港提供相應的售後服務，承擔電池保固，維護及回收工作。

(完)

JOHN MA (馬南錦)

恆昌行汽車有限公司

(香港巴士業供應總商會 永遠名譽主席)

2020-01-21