

書面質詢

馬耀鋒議員

關注《澳門電動車推廣計劃》相關工作內容

日前，政府公佈《澳門長期減碳策略》，為澳門實現「30，60」雙碳目標提供了可依循的路線圖；陸上交通綠色轉型作為減碳的關鍵策略之一，如何推動電動車普及和優化相關配套被列為重點範疇，亦同步推出《澳門電動車推廣計劃》（下稱《計劃》），明確了相關工作推進的部署，工作值得社會肯定。

誠然，《計劃》的推出為本澳電動車普及提供了遠景藍圖，但在分階段落實的規劃，以及相關細節上仍需政府作出進一步的說明。譬如，在完善充電樁設備建設這一主要痛點中，《計劃》提出「私人為主、公共為輔」的發展模式，並表示未來公共共同私人充電設施均以慢速充電為主。正如政府所主張，隨著電動車的全面普及，私人充電是必須實現的基礎條件，公共停車場更多是補充營運車及居民臨時使用等充電需求。然而，目前的士等營運車面臨的問題主要為快充設施的短缺，尤其是未來的士電動化的進一步普及，相關問題將進一步突出，加上未來私人充電設施的完善，居民對於公共慢充設施的需求亦不明顯，政府早前表示公共停車場充電位使用率不高已可見一斑；參考廣州等城市經驗，列明新建公共停車場停車位應按不低於30%的比例建設快速充電樁。因此，現時公共和私人充電設施均以慢速充電為主的發展方向，是否會造成充電建設的資源浪費及分配不均值得關注。

在完善私人停車場充電設施方面，《計劃》中提出將研究私人住宅大廈停車場安裝充電設備的先導計劃，相關計劃的方向和構思為何，是以補貼抑或其他措施進行推動，期望當局進一步解釋。另外，如何簡化私人樓宇停車場安裝充電設備的程序更是重中之中，包括本人在內的多位議員亦曾提出，期望透過修訂《民法典》和《分層建築物共同部分的管理法律制度》實現相關目標，雖政府多次表示將在考量整體制度協調性的基礎上作審慎評估，但《計劃》已明確提出2035年新登記輕型車輛

及摩托車零排放的目標，燃油車的淘汰已是大勢所趨，修法的研究和開展亦不是短時間內可以完成，有關工作有必要提出明確時間表。

最後，《計劃》已制定2035年新登記車輛零排放的目標，但作為碳排放佔比位列第二的車種，重型客車並未包括在內。參考相關內容，目前除專營巴士公司及酒店娛樂企業以外的重型客車缺乏轉換誘因，主要體現在充電設備尚未完善及購車成本較高，政府如何透過與領先企業的資源共享，或提供置換優惠計劃推動相關車種的電動化，同樣值得當局考慮。

為此，本人提出以下質詢：

1. 在完善充電設備及基礎設施方面，請問當局會否考慮在現時2030年前新建公共停車場增設超過4,000個可安裝充電設備的停車位中，設立快充車位的比例指標，以滿足社會及業界的實際需求？另外，電動車停泊公共停車場的鼓勵措施方面，請問當局會否考慮參考外地經驗免除電動車在公共停車場的泊車費，以進一步推動電動車的普及？

2. 在完善私人停車場充電設施方面，請問當局能否進一步解釋《計劃》中先導計劃的內容？當局會否參考香港「EV屋苑充電易資助計劃」[1]，以推動私人停車場安裝電動車充電基礎設施？另外，針對政府已制訂燃油車淘汰時間表，並明確充電位「私人為主、公共為輔」的發展模式。但早前政府回覆本人書面質詢，指私人樓宇內安裝電動車充電設施，須由業權人自行商討[2]。只是把問題簡單化地交由私人自行處理，一方面無助改變私人樓宇安裝充電樁難的現況，亦是消極的做法，如何確保「私人為主、公共為輔」的落實。加上，《民法典》和《分層建築物共同部分的管理法律制度》的修法需時，請問政府是否應就修法及早凝聚社會共識，甚至制定修法的時間表？

3. 針對重型客車電動化的普及工作，請問當局會否參考現有燃油車置換計劃，推出面向重型客車的置換計劃？當局又會否與專營巴士公司及酒店娛樂企業溝通合作，共享重型客車充電車位，以加快重型客車零排放

的進程？

參考資料：

[1] EV屋苑充電易資助計劃，香港特別行政區環境保護署，
<https://www.evhomecharging.gov.hk/tc>

[2]關於立法會議員書面質詢的答覆

<https://www.al.gov.mo/uploads/attachment/2023-11/37560655d6d1d98bec.pdf>