

# 「新北市氣候變遷因應行動自治條例草案」座談會

## 會議紀錄

時間：111 年 12 月 12 日下午 2 時 30 分

地點：本府 19 樓 1926 會議室

主席：林副局長麗珠

紀錄：黃柏鈞

出席（列）席人員（如簽到表）

壹、主辦單位報告（略）

貳、各單位意見（發言內容）

### 吳委員健生

- 一、電動公車使用年限較難依電池生命週期而汰換，由於電池材料、廠牌及型號等會有不同的使用效率，建議中央單位可針對電池使用壽命或年限做相關統計分析，俾利後續分析。
- 二、計程車電動化之推動，政府應建立完整的電動樁佈設配套措施，建議相關公會可統計目前一輛計程車平均行駛里程數據，以因應電動車電能續航力問題。由於補貼金額涉及層面較廣，尚需考量效益及平衡性，建議相關公會先行試算計程車汰換補貼金額，俾利彙整相關意見，納入未來推動運具電動策略之參考。
- 三、電動貨車或小客車其電池體積非常大，如以換電方式補充電能，目前尚難以實施，未來尚待克服技術上的問題。
- 四、大型且長途的貨運車輛較難推動電動化，建議可先從小型配送貨車進行電動化，另貨運業屬中央權管，建議地方政府可藉由輔導貨運業者推動節能減套措施，如協助盤點能耗。
- 五、自治條例草案擬訂內容建議檢視是否有牴觸中央法令。

### 陶委員治中

- 一、建議觀察中央在淨零排放政策形成更具體框架時，地方政府在相對應架構下研訂符合在地特性的草案。
- 二、建議參考德國因應氣候變遷之相關法案，例如 2010 年「能源戰

略」，2013 年「機動力與燃油策略」、2015 年「2050 年氣候行動計畫」與「電動車法案」、2021 年「再生能源法案」，檢視我國交通部訂定各運輸工具減碳之 KPI，以確定逐年汰換燃油車比例。

三、有關貨車電動化部分，建議參考德國積極的作法，2050 年全面採用氫能貨運，既提供獎勵誘因，亦須執行罰則。

### 交通部(書面意見)

- 一、簡報第 20、22 頁關運具電動化目標進程規劃一節，市區公車為 2030 年全面電動化，電動小客車/電動機車各年期市售比為 10% / 20% (2025 年)、30% / 35% (2030 年)、60% / 70% (2035 年)、100% / 100% (2040 年)。目前規劃內容可參閱本部辦理社會溝通會議簡報。
- 二、簡報第 10、12、13、20 頁有關公務車及市區公車電動化期程一節，國家政策已宣示 2030 年市區公車及公務車全面電動化（除警消救災等車輛外），請市府確認自治條例規定精神務必扣合該目標。另相關電動大客車火災預防應變處理計畫須加強與地方政府相關單位、客運業者演練。
- 三、簡報第 10、14、21 頁有關計程車電動化之推動一節，經濟部已推動電動車在地製造及國產化，後續俟國產電動車上市普及，市場電動車輛較為平價，且性能符合營業需求，本部會進行電動計程車推廣。現階段建議可透過相關行政手段促使業者加速汰換電動車，如：多元化計程車續營審查機制要求、電動車比例納入車隊評鑑項目、針對汰舊換新車輛非電動車者研議縮短其繳銷替補年限之可行性等。
- 四、簡報第 15 頁有關公共停車場充電設備建置一節，停車場法增訂第 27 條之 1 規定，公共停車場應設置電動汽車充電專用停車位及其充電設施，業經總統 111 年 11 月 30 日公布，簡報資料條文八宜擴及為「公共」停車場。

- 五、簡報第 22 頁有關重型貨車電動化的時程目標一節，依據國際能源總署 IEA 報告，約在 2030 年開始有具體目標。貨車電動化進度較慢的原因，是因貨車需要比目前市場上電池能量密度更高的電池，以及新型大功率充電基礎設施，氫能車發展可能是未來的發展選項。未來電動大貨車將視車輛業者研發製造或導入進度，協同環保署適時研議汰換燃油大貨車補助機制。較輕型的小貨車，中華汽車產製之 E-Veruca 電動小貨車，已於 2019 年發表上市販售，並持續投入開發。經濟部已有電動物流車補助計畫，以電動物流車示範案例作為研擬方向，研議電動物流小貨車車型開發補助。
- 六、簡報第 17 頁有關零碳教育與生活促進一節，環保團體已提出以租代買的概念，推動綠運輸部分，共享運具推廣是未來重點項目之一，建議在市府規劃於零碳教育與生活促進或其他領域面向進行推廣。另新北市已訂定共享運具經營業管理自治條例，建議亦將鼓勵及導引共享汽機車業者使用電動運具納入後續推動，以促成運具電動化目標。
- 七、有關淨零運輸轉型方面，本部規劃推動運具電動化及無碳化與綠運輸，其中綠運輸目前係配合環保署主政淨零綠生活關鍵戰略推動，目前初步規劃推廣公共運輸、完備步行及自行車環境、管理私人運具使用、推廣共享汽機車、公共運輸導向之土地使用、減少非必要運輸需求、推廣綠色貨運、推廣綠色觀光旅遊、推動氣候服務等，其中多項涉及地方事務，期許未來能與地方政府共同協力推動。

### 新北市公共汽車客運商業同業公會

- 一、低地板公車汰換電動公車成本高，平均 1 輛電動公車約 1,000 萬元，對業者負擔較大，建議地方或中央得整合建立一致性的補助機制，俾利業者進行財務規劃，順利推動公車的電動化。

- 二、由於電動公車汰換年限涉及電池的使用壽命，假定電池壽命為5年，基於資源效益最大化原則，建議可依電池使用效益，調整電動公車汰換年限為10年。

### **新北市計程車客運商業同業公會**

- 一、請政府積極宣導並推動運具電動化目標，鼓勵並獎勵廣設電動車充電站及充電設備補助，放寬並提高補助油電車輛及電動車營業車購入金。
- 二、建議提供補助電動車輛並研議降低油電車車齡年限，要求車商車價優惠及保養優惠並延長保固期限。

### **新北市政府環境保護局**

- 一、補助汰換電動車應與誘因的提供及市府財政資源取得平衡，市府目前無強制禁止民眾使用燃油車，而是以鼓勵方式宣導民眾汰換電動運具；低碳交通管制區之概念，後續可透過車牌辨識系統、路邊稽查及相關補助配套措施等方式，以達到運具電動化之目標。
- 二、如何分配補助電動車輛資源，後續將與中央釐清確認，使資源能更有效率的分配，加速運具電動化目標，並建構未來電動車之友善環境。

### **交通部公路總局臺北區監理所**

- 一、由於電動貨車技術尚不成熟，目前市占率並不高，且電動貨車如高速行駛相較燃油車耗油，基於貨車旅程特性，較難要求業者汰換電動貨車。
- 二、交通部公路總局及環境保護署目前已有提案，並爭取預算進行相關貨運盤查計畫，如能耗或油耗調查，透過駕駛行為的改善及相關設備的改良，以達到節能減碳的目標。

三、目前國內貨運車輛約 10 萬輛，新北市境內約 1 萬 5,000 輛，鑒於貨運營運無地區限制，國內各地區皆可通行，後續如有進一步討論，建議可邀請交通部公路總局與會說明。

### **中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會**

- 一、貨車電動化應建立短、中、長期目標，由於貨車非僅為特定地域性行駛，充電能源設備之建立，就顯得非常重要，故充電樁設備技術必須成熟，並且能快速建立充足之充電設備，以供電動車使用。
- 二、另大型電動貨車充電效率有限，建議得比照如電動機車換電方式補充電能，提供相關誘因，增加汰換電動車之意願。

### **新北市汽車貨運商業同業公會**

貨車電動化要達到節能減碳的目標，應加強充電設備的建立，貨車如需長途行駛，能源及續航力不足是個很大的問題，建議未來得以鼓勵方式汰換電動車。

### **參、 結論**

感謝今日各委員及與會單位提供寶貴意見，後續彙整後將納為本府自治條例(草案)研訂及政策執行參考。

肆、 散會：下午 4 時。