

修正「臺中市公有停車場收費自治條例草案」

公聽會會議紀錄

壹、時間：114年2月26日(星期三)上午10時

貳、地點：臺中市政府惠中樓601會議室(臺中市西屯區臺灣大道3段99號6樓)

參、主持人：盧佳佳處長

紀錄：游婷淳

肆、出席人員：如簽到表

伍、主席致詞：略

陸、議題說明：略

柒、討論事項：

一、停管處說明：

原通過自治條例之充電費率為固定值，上限20元/度，考量快慢充電設備功率與電價變動且112年7月開始電價持續上漲，目前台電充電設備夏季尖峰電費高達12.47元/度，因此本府規劃採依充電設備功率(建置成本不同)與電價變動彈性調整充電費率核備上限值。

二、市民反應及建議：

(一)、車友A：

1. 民營快充業者目前優惠價為6~10元/度，部分業者(烏日區)甚至提供離峰時段4.9元/度的優惠，目前公有停車場慢充1小時約7度電，停10小時含停車費需600多元，民營超充場只需300~400元，價格差距過大，車友為何要使用公有停車場的充電槍。
2. 113年調整充電車格停車費為每小時40元後，使用率已下降，現在停車費、充電費整體費用較高，致使用率低，建議改為僅收取「充電服務費」(如每小時30元)，另停車費可由市府補貼業者。
3. 市府規劃提高停車場充電車位至10%，專用車格使用率低，停車場業者也會虧損，建議改為油電共享車位。
4. 高雄跟台南實際上並無像臺中對電車收充電費。

(二)、車友B：

1. 經比較使用公有停車場慢充及民營快充站，因公有停車場需加收停車費，導致整體費用較高。
2. 自家附近快/慢充電站距離及充電價格都是車主考量因素，若民眾覺得不划算不願使用，枉費政府設置充電專用車格美意。

三、停車場業者：

1. 停車場業者與市府有契約期限(3~6年不等)，另外建置充電樁成本慢充15萬、快充280萬，坊間充電站業者與地主契約30~40年，有較長攤提時間，我們業者攤提時間短仍是配合政策，這還不包含其他管銷費用、電表每年要送標檢局檢驗費用等成本。
2. 停車場業者都是在服務民眾的立場，台電收取的電費高於政府核備的電費，故民眾少使用業者反而少虧錢。
3. 政策推動無法全部都受益，大家應放下本位主義。

四、停管處回復：

1. 市府核定的是「費率上限」，非統一定價，亦非停車場實收之充電費率，目前核定費率約落在台電尖峰電費12~14元/度級距。
2. 停車場業者向車主收取之充電服務費遠低於台電夏季尖峰費率，業者仍需自行吸收超額電費成本，建議可透過離峰優惠平衡成本。
3. 業者充電費之價格訂定，回歸市場機制來估算，依據設置成本、民眾使用率以及電費尖、離峰的價差等等因素評估最適當的市場行情價值。
4. 五都皆採停車費加充電費的模式，為目前趨勢。故本府由原每小時40元的停車累進收費模式，改為停車費加充電費。
5. 五都各業者充電費率相近，慢充約8-10元/度，快充約10-12元/度，與現行費率相當。
6. 112年7月前充電免費，每年充電費支付1800多萬皆由全民買單，今電費更高，經費須有效運用，盼大家能理解使用者付費方向。

7. 政府補貼需編列預算，需議會支持。
8. 市府目前仍有提供停車優惠(第1小時免費)給予電動車主，電動車主購買月票享半價優惠。
9. 充電槍持續佈建中，快充建置於主要熱點，預計可在1小時內充電飽電，符合現行車主充電習慣及需求。

五、專家學者委員：

(一)、張委員：

1. 電動車是趨勢，未來新大樓會慢慢配合政策提供該有電動車位。
2. 目前很多大樓未達危老重建的30年，且車位比率不足，另基於大樓供電量問題，故也無法設置太多充電樁。
3. 政策推動可評估補貼做法，如此才能鼓勵車友購買電動車。
4. 停車場業者與公部門契約的恆定性亦須考量，若業者能提高車主的配合度、有一定經營績效即可延長契約期間等作法。
5. 另建請議會協助市府提供補貼方案，有充足的預算降低市府核定費率的上限，採逐步漸進做法分年作階段性調整，以利市府政策推動。
6. 另對於早期建置的大樓無多餘車位，倘願意配合增設是否也有些補貼的措施來鼓勵。

(二)、蔡委員

1. 本案增訂的費率上限級距表其實是一個上限值，但民眾解讀上恐有誤會，故建議可針對此部分再做說明。
2. 有關本市未來達到10%充電車格比例，且在2%以內及2%以上市府都有不同配套措施部分，可預告讓業者或民眾知悉。
3. 業者的經營方面是否可對尖峰、離峰、夏季及非夏季等不同時段，提報不一樣的級距費率，機關在核定时也可做思考兼顧業者的經營成本。
4. 法規修正都有適應期，臺北也朝使用者付費方向前進，故費率的合理性除政府的配套措施、市場機制考量外，還有議會的支持度。

捌、結論：

本次公聽會與會代表所提意見或建議，請停管處詳加紀錄；如有未盡意見，請於草案公告預覽期間，以書面方式，送本局彙整。

玖、散會(上午11時)