

2050 淨零轉型關鍵戰略「運具電動化及無碳化」

社會溝通會議紀錄

壹、時間：111 年 11 月 22 日（星期二）上午 9 時

貳、地點：集思交通部國際會議中心 5 樓集會堂

參、主席：交通部陳政務次長彥伯

行政院能源及減碳辦公室林副執行長子倫

肆、主持人：呂家華女士

伍、出（列）席單位及人員：（如簽到單影本）

陸、主席致詞：（略）

柒、意見與討論：（依發言順序）

一、實體會議發言：

（一）地球公民基金會 蔡中岳顧問

1. 逐年預設新售車輛數應降低：整體運輸部門減碳，與交通部現行政策，都應該是鼓勵大眾運輸，節制私有運具。簡報第 11 頁設定的目標為新售電動車占比，但從 2025 年至 2040 年，都預設機車一年賣 90 萬輛、汽車一年賣 38 萬輛，沒有遞減，與政策方向不同；另應列出該年預估電動汽機車占掛牌總數的比例。
2. 政策誘因不能只有充電樁：簡報中運具電動化有 1-4 的稅費優惠及貸款協助，另外在配套環境僅有硬體環境提升與充電設施，但看不到管理誘因。除了在綠運輸有私有運具管理的政策外，電動運具優先停車、專用道策略也應該要嘗試。否則現有的租稅誘因並非新創，但至今仍然無法提升新售電動車占比，若僅繼續既有政策，恐無法達成電動化目標。
3. 公務汽機車汰換目標應更積極：地方政府不斷加快公

務汽機車電動化目標，臺北市政府 2023 年公務機車電動化、2030 年公務汽車電動化，而國際都市也都不斷提前，希望加速進行。甚至公務汽機車共享化也可能是方向，政府部門帶頭有示範效果，應該比目前設定的 2030 年更往前提。

4. 跟綠運輸之間應清楚搭配政策：運具電動化是運輸部門減碳中的改善（improve）策略，但綠運輸應該更從迴避（avoid）、移轉（shift）下手，所以設定整體運具數量及電動化占比要有企圖心，從加強私有運具的管制來抑制自用車數量，目前尚未看到兩邊政策加總下的短中長程目標，應加強在整體計畫中。
5. 營業用車輛電動化及燃油車落日條款：簡報第 17 頁提及外送平台使用電動機車，但事實上，營業用車輛都是政府相對有辦法做部分獎勵或管理之車種。除了外送平台、大型租賃業者到目前全臺灣各縣市近千家小型租賃業者，都應該有電動化相關配套政策。現有租賃業者必須用新車才能得到消費者青睞，在此市場結構下，如：消費者端的獎勵，由消費者選購電動車租賃有較好的費率，或鼓勵租賃業者淘汰車輛時換購電動車，也能加快整體電動化時程，並輔以落日條款方式，讓營業用租賃車、計程車有清楚的時程與規範。
6. 部分零組件規格統一的可能：在全世界處理資源循環零廢棄的方向上，都有逐漸將必備零件規格統一化的規範，充電孔、內建螢幕等，讓修理代替購買，雖然既有市場各家車款有一定特色，但如同車胎，能否有更統一的基本規格，讓機車行可以容易上手，同時也

減少更換成本，讓整體車輛不要快速增加。

7. 清楚的轉型整體計畫：臺北市長候選人在競選政見即有成立「運具電氣化維修人員培訓委員會」，讓各類電動運具的維運人員需有系統加以培訓，市府將結合相關產業聯盟，整合中央與地方資源，做好服務轉型的相關運籌措施。中央政府的整體配套是否有清楚的責任劃分，哪些單位必須負責整體規劃、經費在哪裡，都應清楚明列。

(二) 台灣區車輛工業同業公會 吳智魁副秘書長

1. 運具將來減碳或無碳化整個過程，上、中、下游應該從涵蓋電力的供應開始，到中游的製造端，及下游的使用。政府在綠色能源積極轉型，後端電力的調配、管理、配電，這些影響電力的問題應凸顯出來。
2. 中油的轉型，在相關的充電設施，甚至未來的氫燃料電池，都需要長期布局。
3. 補助換購電動車輛缺少商用車及民眾使用的小客車。
4. 運具電動化的電動車輛是否包含 PHEV。
5. 電動大客車在國內市場規模不大，投資金額及相對風險較高，是否亦有對其車輛製造廠、充電站營運商、銷售維修商鼓勵的優惠貸款。
6. 相對於公共停車場、國營事業，電動車經銷維修體系場域有限，能提供多少充電能量，值得商榷。

(三) 台灣智慧移動產業協會 葉彥伯研究員

1. 簡報第 11 頁已明確規劃 2025 年電動機車累積數量為 116 萬輛，與本協會所倡議在蔡總統任內「2024 年電動機車總數破百萬」不謀而合，建議可更積極提前

達成此短期目標。規劃上也要注意政策的延續性，並且明定逐年管考檢核點，追蹤進度，讓民眾能確知政策方向，看到政府淨零轉型的決心。

2. 政府訂定了 2025 年電動機車達 20% (18 萬輛目標)，但從現在起到 2025 年止，有何突破性政策，可以讓此目標達成？
3. 行動計畫 1-1-9 電動機車產業環境加值補助計畫執行期間為 2023~2026 年，2026 年之後是否會延長？相關計畫年限何時會公布？根據本協會 11/9 調查，71% 民眾認為政府提高購車補助及 67% 民眾認為增設充電站，對推動運具電動化最有幫助。
4. 過去 5 年 (2018~2022 年) 電動機車產業創新躍升計畫補助電動機車數量已超過 50 萬輛，但在今天的報告，2023~2030 年有超過 7 年的時間，規劃補助數量卻僅有 50 萬輛，係以何標準或計算方式決定？
5. 建議 2030 年電動機車市售比例目標，應由原 35% 提升至 50%，原因如下：
 - (1) 更貼近 IEA 所建議「2030 年電動車新售 60%」、
「2030 年電動機車市售占比達 80%」之目標，與國際趨勢接軌。
 - (2) 2019 年之前，臺灣電動機車市占率每年都翻倍成長。根據本協會計算，未來 8 年電動機車市售比只要每年增加 4.3%，就能達成 50%，是非常務實的階段性目標。
 - (3) 臺北市今年前三季電動機車市售比已超過 25%
(電動機車新售數 9,897 輛/新售機車總數 39,410

輛)。現在距離 35% 已經不遠，然而距 2030 年尚有 7 年時間，還有成長空間，因此建議目標規劃應該要積極。

(四) 台灣大學先進公共運輸研究中心 張學孔主任

1. 簡報第 27 頁 2030 關鍵績效指標，補助 500 輛電動計程車、國科會科學園區設置停車格數量 2% 充電設施是否過於保守。
2. 地方政府的主要碳排與交通部所面對的可能截然不同，建議與地方政府共同規劃以區域性為基礎的減碳淨零政策。
3. 碳淨零四個層次（法制化、財務、行銷教育、政府帶頭）的推動計畫，目前規劃似乎較環繞財務面的補貼措施，但政府宣示與帶頭，可帶動電動化的價值鏈。
4. 計程車和配送車輛是很好的示範，例如德國 Foodpanda，若不是電動汽、機車，無法做配送服務。現在若沒辦法推動，可以訂落日條款，就有示範帶頭作用。
5. 建議訂一些需求面指標。交通部曾經訂過 2025 年全臺灣 30% 旅次為公共運輸，現在可否訂 35% 的目標。
6. 私人燃油汽機車管理是明確且必須的，國際上已清楚說明，只有拉沒有推的政策，達不到淨零目標。
7. 治理的能量與辦法要落實到各局處才能有行動力。

(五) 台灣區車輛工業同業公會 蔡裕慶董事長

1. 建議政策制定納入運用 MaaS 減少私人用車，鼓勵 10 人以上電動載具分享化。
2. 建議將 10 人以上中小巴納入電動大客車計畫推動。

3. 稅費優惠及貸款協助，應包含電動大客之車輛租賃或電池租賃業者。
4. 應將國家電力安全納入思考，考量能源自主，推動公共電動載具場站低碳產出電能的自產自用，並對偏鄉創能給予獎勵。
5. 主計總處修正公務車輛購置規範，應將公務機構及國營事業的交通車納入電動化作為示範。

(六) 媽媽氣候行動聯盟 楊順美秘書長

1. 針對私人運具管理，國內各種交通運具是否有理想的最適數量。
2. 整體規劃中，地方政府的角色很重要，因很多部分(如大眾運輸系統建置、民眾行為改變等)需要地方執行。
3. 有關公務車 2030 年全部電動化，請問目前公務車電動化比例為何？全部需要多少經費？建議不必皆用購買列為預算，可採共享、租賃方式，帶動租賃業者的車輛電動化。
4. 建議地方或中央對電動機車補助優惠，可將對象放在首購族。
5. 建築法令對充電樁的設置，如何提供優惠或誘因？目前很多社區雖已有預留管線，但不知道將來如何做。
6. 離島如蘭嶼、澎湖等，租賃機車已經很多了，建議離島運輸租賃載具電動化的獎勵可以更快來做。

(七) 中華民國消費者文教基金會交通委員會 李克聰召集人

1. 運具電動化及無碳化與淨零綠生活兩大戰略，均與交通運輸相關且具互補性，但分別由交通部與環保署主導負責，建議應有跨部會與地方政府之整合規劃實施

機制，並共同召開社會溝通會議。

2. 行動計畫之 2023 年市區柴油公車補助退場，建議應評析極可能衍生客運路線減班停駛甚至業者退場，造成整體公共運輸營運品質下降，對於淨零綠生活之推廣公共運輸之負面衝擊。
3. 建議將區域客運、國道客運、遊覽車、大小貨車等所有車種之推動進程預估規劃列出，降低推動目標及時程之不確定性，而非視技術發展再進行推廣。
4. 建議以政策與市場動向，如技術規格單一化趨勢（Tesla），說明電動車推動進程之供需可行性分析及逐年回饋之滾動式改善調整機制。
5. 建議完整說明推動實施面臨問題與困難，如客運業者對於補助之期望落差降低誘因、電力系統負荷壓力、電動車與燃油車並存衝擊、電池過熱之使用安全等，並研擬因應對策，建置回饋之滾動式改善調整機制。
6. 建議評估在要求技術研發升級及自製率門檻，對生產數量與妥善率之衝擊及有因應對策，所訂定標準應使國內製造及國外製造進口有適當平衡機制。
7. 建議在過渡時期亦可鼓勵油電混合車稅賦優惠。
8. 建議參考先進國家之經驗，將推動社會共同認知使用低碳運具之宣導，並與地方政府及各式社區合作納入各部會工作投入項目。

（八）機車修理業職業工會聯合會 林建同常務理事

1. 傳統機車行排斥電動機車，是因電動機車品牌為一個封閉系統，不像一般傳統油車是開放的。要推廣電動機車，應該讓各車行有錢賺，共同來教育消費者使用

電動機車，但目前只單純補助民眾買電動機車，結果後勤支援的車行跟不上，或沒機會享受到益處，後續大家就不願意支持跟進。

2. 傳統燃油機車之維修保養，全省都有機車行可以服務，但目前電動機車行還沒辦法，建議先普及化，讓機車行可以一起支持電動機車快速成長。

(九) 台北市汽車代理商同業公會 歐士毓總幹事

1. 汽車電動化百分比指標，僅有 BEV 純電動車，或亦包含其他新能源車，建議有明確定義。
2. 行動計畫推動電動車經銷維修體系依銷售比例設置充電樁，倘為強制性並不適當，國際上營造電動車友善充電環境推動作法，都是鼓勵電動樁設置以增加電動樁之布局。

(十) 工業技術研究院機械所 張念慈組長

1. 按照各類型車輛進行運具電動化推展較為合宜。小貨車排碳比例占整體運具 12%，與 1,400 萬輛機車相當，但油耗法規只檢測到 2.2 噸以下車輛，對於 5 噸以下柴油小貨車，其實在市區間造成大量懸浮微粒，危害市民健康，宜儘速討論執行。
2. 目前公有停車場雖已有建置 2,000 座慢充，但各地方政府因為選舉不敢要求收費，形成多個殭屍樁與停車業者的損失，其實電動車主可接受停車充電收費。另一般車主 80% 需求會在家充電滿足其平日需求，真正是要建構 20% 快充滿足假日或臨時長程或是沒有車庫的人，但高鐵站與火車站卻因電力需求優先提供軌道使用無法布建，應該加以檢討。

3. 運具電動化應以固定里程運具優先，例如公車、物流車、環保回收車、中型以下垃圾車等。至於解決電動機車行問題，應優先開放 OBD 相關診斷介面，讓車行能夠自主修理而非把持在車廠手中。
4. 碳盤查只要求類別一、類別二，卻對運輸與員工通勤的類別三不列入，因此造成物流外包及不會在公司建立充電座，形成電動車推動困難；物流業者只要不是上市公司，亦不受金管會 ESG 管理。目前只有蘋果供應鏈如台積電、日月光有在看類別三，其他業者就算將來要徵碳稅，也不會廣建充電站以及要求物流運具電動化。

(十一) 台灣科技大學應用科技研究所 王復民教授

建議攻頂的目標要更明確。在思考要逐步趨近或強制化方式導引綠能或實施電動運行載具，可以參考日本 NEDO 機構，為了扶植或輔導國內上中下游的產業整合，他們提出各項攻頂目標，包含政策法制面（民眾對價格及便利性接受度、地方政府配合、離島特殊地域等）、技術面（快充、氫能、鋰電池）、社會期待共識的運作方式，哪些必須達到。有明確目標後，再召開相關會議補助或扶植，能更明確達到 2025、2030 目標。

(十二) 淡江大學運輸管理學系 陶冶中教授

1. 希望溝通上能用 5P 金字塔結構概念，協調各部會、部門之間的工作，由頂層 Policy 的 2030、2050 政策目標，再來是 Plan 各部會有具體規劃，規劃下面有 Program（如氫能源、充電），Program 有各項專案

Project，參與專案的就是各參與團體 Partnership。透過 5P 架構，可以清楚知道誰與誰互為協作關係及計畫關聯。

2. 德國所有的長途客運與貨運，在中長期全都採氫燃料電池，所以氫燃料電池產業與技術是平行發展。本次的具體行動似乎偏重純電動車，對氫燃料缺乏具體規劃。長期計畫若做不到，短期達到 2030 的目標將無濟於事。
3. 有誘因也要有限制，一方面要鼓勵新購車輛是電動車，對燃油車輛限制也要越來越嚴苛，油車數量才會減少並逐漸汰換。
4. 建議比照德國通過電動汽車法案，在推動法案中有具體進程，律定罰則、權利義務與相關措施，如此國家對於其他相關車輛的輔導及抑制能有所本。

(十三) 中華民國機車商業同業公會全國聯合會 林弘儒理事
長

1. 政府在推動電動機車，業者也相當配合，因為淨零排放是全世界未來趨勢，但目前政策還沒有很完善，政府要顧環保，機車業者要顧生計，應同時兼顧讓兩者無傷進行。包含如何製造便宜電池，電池回收時如何處理，碳減收入是否成立轉型基金補助機車行業者，中油推動充換電站希望是公規。
2. 電動機車價格太高，原規劃 2023-2026 年補助，之後可能仍需持續。應該要幫助 2 萬多家機車行宣導、轉型，增加人才訓練，讓傳統車行感受到做電動機車的榮耀，是可經營的。

(十四) 台達電子文教基金會 詹詒絜組長

1. 公寓大樓之所以不願意設充電樁，是因大家怕跳電，這可以透過智慧充電與充電管理解決。臺灣應該有蠻多業界有充電管理的技術，可透過用電資料蒐集分析與負載管理，讓整棟大樓充電時不會有跳電問題，建議儘快建立示範計畫推動，可以消除大家疑慮。
2. 今年中台電公布電動車充電的電價方案，但這樣的時間電價是否對大家有用？透過充電示範計畫搭配台電電價方案執行，可針對電價檢討定價策略是否有效，並滾動式調整。

(十五) 台灣環境規劃協會 趙家緯理事長

1. 不應忽略大貨車：國際能源總署規劃淨零路徑，到2030年全球平均有3成大貨車是電動貨車，在COP27也看到貨車客戶如Amazon宣布對貨車有新的電動化要求。
2. 建構電動車完整政策誘因：影響小客車駕駛汰換電動車意願主要是里程焦慮及價格焦慮，若沒有處理價格問題，里程焦慮問題就要有完整處理，目前設定2030年電動樁設置目標量無法化解大家的里程焦慮。另若缺乏補助誘因，就要強化管制面的強制政策工具。
3. 訂定效能標準期程要明確：訂定效能標準之期程寫了較廣的2022-2030，但若2030才訂出，對這段時間將完全沒有幫助，應該押一個明確時程，也要強調強化柴油車管制政策。
4. 納入計程車車隊角色：目前已有部分車隊或平台宣布電動車輛滲透之期程目標，透過車隊自願性宣示，就

不必從過往補助效果不彰思考未來的 KPI，即將諸多行動者納入，以達到原本無法突破的瓶頸。

(十六) 台灣環境保護聯盟 吳明全召集人

1. 交通部統計處每兩年會對民眾日常使用運具狀況進行問卷調查，建議未來可強調跨境旅次的大眾運具使用率分析。
2. 大眾運輸工具的使用率不佳，最主要原因並非不願意搭乘，而是到達不了，不能只靠捷運或公車，還要有步行、單車接力。
3. 對於臺鐵持續輔導，提升可靠度及安全性，讓通勤族每天利用臺鐵可以到得了。
4. 對空污影響大的柴油公車，補助該停就要停，部分爬坡較大地區目前電動車辦不到的可以例外處理。

(十七) 台灣區車體工業同業公會 莊元拔總幹事

1. 運具電動化從產業角度，較建議用車輛、車種方式分類，與聯合國 UNEC 分類（機車為 L 類、貨車為 N 類、小客車為 M 類）、新車認驗證制度接軌，以清楚找出各車種推動電動化或零排放目標如何訂定與細分。
2. 近年來本會會員在環保署或經濟部補助下，也慢慢改用很多低碳車輛，如汰換為較新一期環保車。就目前國際上車輛技術，5 噸以下貨車電動化較為普及，但 5 噸以上還沒完全普及，建議可設計有利於大家購買的發展方式或用經濟的方式使其普及化。
3. 氫能應與電動化共軌，公車、物流車等需要大功率輸出車輛，可能都有用到氫能需求，希望規劃相關方

案，業者也可配合。

4. 目前充電站已有訂定相關標準規格，只是還未普及化，希望未來不只考慮 DC，AC 亦可考慮進去。

(十八) 中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會 張世峰理事

1. 各縣市政府有訂定客運車輛使用年限，各家業者因財務壓力，到使用年限屆齡後才會汰舊換新，希望後續推廣期補助，能達到各家業者汰舊換新時所需的數量，避免業者購置柴油車後又是 8 年以後才會汰換。
2. 電動公車因建置充電設備，場站面積需求是現有的 1.5~2 倍，客運業者現有場站可能不敷使用，希望政府能協助業者使用公有地、國有地建置電動車充電場站，或透過多土地目標使用，如某塊土地為公部門辦公大樓使用，地下可做公車調度站充電使用。
3. 無法解決電力，業者就無法汰換電動公車。台電可能電力足夠，但各地分配不均會有用電瓶頸區，像臺北市有幾區是用電瓶頸區，但客運業者很多場站都在此處，對汰換電動公車上將受到很大限制。

(十九) 環境權保障基金會 林彥廷研究員

1. 環保署目前的溫室氣體抵換方案，單純透過抵換方式讓民眾汰換老舊機車，沒有回饋到電動小客車或其他減碳模式，建議應該有更多可能性方案，如共享機車、充電基礎設施，讓運具電動化或綠運輸市場有更多資金進入。
2. 首次聽到機車公會提到非常支持減碳方案，顯示公正轉型議題是非常重要的討論，如公會所提的基礎設

施，希望後續能將相關時程、預算、如何進行說清楚，降低同業擔憂。

(二十) 綠色和平基金會 張樂心專案主任

1. 傳統燃油機車業者很需要政府資金挹注協助其淨零轉型，臺北市淨零排放管理自治條例也提到設置氣候轉型基金專款專用於可能受到影響的勞工、族群，基金部分來自環保署即將徵收的碳費，因此希望能進一步研討碳費如何挹注傳統燃油機車業者勞工轉型。
2. 六都已有現任首長或候選人有決心提出打造淨零示範區，交通部可與地方政府合作討論如何加速落實，並在目前已存在之空氣品質維護區基礎上，進一步細緻規劃友善電動車、共享運具及降低燃油汽機車在區域內使用的空間。
3. 無論機車業者或使用消費者都很需要光榮感，期望相關部會在教育宣導上，更多告訴民眾對生活的益處為何，並非只是節能減碳。
4. 法國最近通過新條例，公有停車場 80 個停車位以上就要裝置太陽能的光電場，交通部若能協調地方政府加速落實，會更快提升能源自主的目標。

(二十一) 台北市停車場商業同業公會 高秀枝總經理（林宜溱代理）

1. 充電樁大部分建置場域為停車場，對停車場業者是否會有相關補助，或未來要被納在配套措施中討論。
2. 公有停車場現在是免費充電，可否授權各地方政府收取充電服務費，讓商業模式延伸到私有停車場。
3. 首購族選購車輛可能會先選擇租賃試用，因此可透過

租賃業者推動運具電動化，日後租賃業者購入電動車是否也會有相關補助。

4. 目前電動車車主多傾向在家充電，未來在社區建置共有充電車位或管理系統，是否有相關法規或補助政策。
5. 新建案建照申請時，應要求有充電的基礎管線，而不是僅有空管。為了平衡電網，如果社區備有儲能系統，是否可再享有另外的加碼補助。

(二十二) 裕電傳電股份有限公司 王柏棠協理

1. 充電營運業者唯一收入來源是電動車充電服務費，因投入成本相對高，影響營運業者在公開場域持續增加充電設施的意願，政府除願意帶頭釋出適合蓋充電樁的地方以外，建議給予營運業者適當補助。
2. 目前雖新設建物已規範預留未來增設充電樁管路，但從本公司以往協助電動車車主建置充電樁的經驗，僅預留管路可能還不夠，建議一步到位，將自有充電樁列為新設建物標準配備，對未來車主從油車轉換為電動車過程會更方便。

二、線上發言：

(一) Jason Wang (Google meet 線上 上午 9:28)

1. 請問氫能車示範計畫的氫怎麼來？示範計畫預計有多少加氫站和車輛數，與傳統路網對接方式為何？未來是否像日本或韓國，以整個社區或城市在規劃氫能的應用？
2. 運具電動化及無碳化應該與整體路網規劃有關，目前戰略可否說明我國未來中長期整體路網規劃為何？

例如各縣市大眾運輸（如捷運布局）等。

(二) 基隆市政府交通處劉家華(Google meet 線上 上午 9:29)
建請中央政府補助公營單位設置電動公車場站及充電樁，以降低對地方政府財政負擔。

(三) 荒野保護協會黃嘉瑩(Google meet 線上 上午 9:32)

1. 遊覽車、大貨車除了碳排高，也是主要市區空污來源，是否有電動遊覽車、大貨車的規劃？並請明確評估遊覽交通車電動化進程。
2. 2019 年後人口遞減，甚至因為大眾運輸更便利，私人運具數量應遞減。請交通部謹慎評估電動運具數量，以提供合宜的能源需求估算。
3. 簡報第 13 頁強調「提高電動運具比例」似較為恰當。
4. 稅費優惠及貸款協助在運具電動化到達某個門檻之後有無退場機制？
5. 建議電動樁需搭配太陽能發電裝置，充分利用電動車優勢。

(四) Jin An Tso (Google meet 線上 上午 9:44)

南投縣轄內多山區崎嶇狹窄道路，現有大型低地板電動客車恐不利於行駛，建請相關單位將中型以下電動化公共運輸車輛之設計及量產上市期程納參推動。

(五) Wind TAIWAN Media (Google meet 線上 上午 9:47)

是否將低碳運具分為電動車及氫能車兩個分項，分別提出不同目標下的預計作為，能讓現況更明確(尤其氫能車目前並無車輛驗證及相關法規，亟需專責機關推動)。

(六) 金管會銀行局 Sophia (Google meet 線上 上午 9:50)

金管會刻正擬具「永續經濟活動認定指引」草案(前稱永

續分類法)，仍需與業者溝通，且規劃採業者自願揭露其符合指引情形等資訊，以及鼓勵金融業將企業揭露資訊納入投融資評估參考，屬鼓勵性質，與簡報規劃措施「推動永續分類法協助電動大客車車輛業者獲得優惠貸款」似有不同，爰建議修改為「配合目的事業主管機關協助電動大客車車輛業者獲得優惠貸款」。

(七) T.I CHANG (Google meet 線上 上午 10:12)

簡報第 27 頁完善使用環境配套內容，各地方政府幅員不一，中央補助是否有建置標準或數量分配？

(八) 高雄市政府行政暨國際處(Google meet 線上 上午 10:13)

檢討公務車汰換為電動車預算額度，應不只是費用標準檢討，建請增加補助地方政府購置電動車經費，以求中央與地方政策執行一致性。

(九) 呂鳳照(Google meet 線上 中午 12:00)

非常贊同淨零綠運輸綠生活的轉變，建議環保署先了解目前全民落實綠生活狀況，行政院所屬已經參與綠生活、綠運輸、綠能生活現況，另外與會參與之公協會、公民團體是否已有落實換綠運具、用綠能，日常節能用智慧電表？

捌、會議結論：

- 一、本次提出的相關意見將公開置於網路上，後續將納入參考並修正相關計畫內容。
- 二、後續將建置專屬網站，羅列綠運輸及運具電動化之行動計畫，定期揭露相關辦理進度，透過共同參與以監督政府部門朝淨零目標努力。

玖、散會（中午 12 時 10 分）