

二零零二年六月十三日
資料文件

立法會環境事務委員會
交通事務委員會
小巴使用較環保燃料

引言

當局建議推行資助計劃，以鼓勵柴油小巴車主盡早將其車輛更換為石油氣或電動小巴。本文件旨在把資助計劃的最新進展告知委員。

背景

2. 去年十一月，我們曾就鼓勵柴油小巴車主盡早將其車輛更換為石油氣或電動小巴的資助計劃諮詢委員。現再次把當時擬議的資助計劃的詳情列於附件，以便委員參考。其後，我們與小巴業界舉行了多次會議，徵詢業界對建議資助計劃的意見。

諮詢小巴業界

3. 以下是小巴業界在諮詢過程中提出的主要意見：

- (a) 根據上述資助計劃，柴油公共小巴車主若更換石油氣小巴，便可獲發放 6 萬元一筆過資助。然而，由於小巴業受到經濟環境影響，上述資助額不足以吸引業界盡早更換車輛。鑑於石油氣小巴的維修費用比較高昂，而部分公共小巴行走的路線距離石油氣加氣站較遠，需要暫停營業前往加氣站加氣，因此當局應提高資助額，以抵消部分較高昂的維修費用和營業額方面的損失。對於在柴油車輛尚未屆正常退役車齡便已轉用石油氣車輛的公共小巴車主，理應給予更多的資助，作為補償。有人建議把資助額提高至 8 萬元或 15 萬元；
- (b) 由於歐盟 III 期柴油公共小巴也是環保車輛，所以車主如果轉用這種車輛，亦應獲得一筆過資助。有人建議資

助額應與轉用石油氣小巴的資助額一樣，有人則認為資助額可以稍低；

- (c) 轉用石油氣小巴的學童私家小巴車主只獲豁免首次登記稅，這樣並不公平。由於柴油學童私家小巴與柴油公共小巴對環境造成同樣污染，因此有關的車主應與柴油公共小巴車主，獲得同等的一筆過資助。由於學童小巴主要在學校區行駛，而學童較成人更容易受空氣污染影響，因此更應鼓勵盡早更換柴油學童私家小巴；
- (d) 由於建議推行的計劃屬自願性質，所以政府應確保柴油小巴有持續的供應；
- (e) 政府應確保市場上有多於一種型號的石油氣小巴供應，以免任何一家車輛生產商壟斷石油氣小巴的市場；以及
- (f) 政府應延長申請資助的期限，以便更多柴油小巴車主能參加資助計劃，更換車輛。延長申請期更可讓現有柴油小巴的車主有更多時間比較不同型號的石油氣小巴的性能，然後才作出選擇。有人建議資助申請期應在最後一個石油氣加氣站落成之日起計算，為期兩年。不過，亦有人建議不設期限。

意見評估

4. 經過審慎考慮上文概述的業界意見後，我們有以下的看法：

- (a) 建議中的 6 萬元一筆過資助及較低廉的車用石油氣價格，對行走路線接近石油氣加氣站的公共小巴車主來說，應可吸引他們轉用石油氣小巴。自去年十一月我們宣布資助計劃建議以來，車用石油氣價格已進一步下降。去年十一月，我們根據當時車用石油氣(每公升 2.00 元至 2.38 元)和車用柴油(每公升 5.84 元)的價格估計，以石油氣公共小巴取代柴油公共小巴的營辦商中，約有 68% 的每月淨收入會增加 1 至 3,000 元，其餘 32% 的每月淨收入，則會減少 1 至 3,000 元以上。由於車用柴油及石油氣價格其後有所變動(目前車用柴油價格已微升

至每公升 5.87 元，而車用石油氣價格則已下降至每公升 1.85 至 2.1 元)，我們估計若以石油氣小巴取代柴油小巴，81% 公共小巴營辦商的每月淨收入會增加 1 至 3,000 元以上，餘下 19% 的每月淨收入則會減少 1 至 3,000 元。轉用石油氣小巴後會面對經常性營運損失的公共小巴車主，不會參與資助計劃。無可否認，燃料價格及相應的開支節省額均會不時改變，但根據以往的經驗，專用石油氣加氣站(目前有 73% 石油氣的士使用這些專用加氣站)的石油氣價格，主導着整個車用石油氣市場，而其氣價上限則是按照政府與加氣站營辦商所訂合約中的公式來釐定。儘管車用汽油及柴油價格有所上升，各加氣站的石油氣價格仍保持穩定。至於保養需求方面，正如我們以往曾向議員報告，石油氣小巴試驗計劃的結果顯示，石油氣小巴與柴油小巴的維修保養要求大致相同。此外，建議的資助計劃旨在鼓勵車主盡早更換車輛，不是向提早更換現有柴油小巴的車主作出補償；

- (b) 歐盟 III 期廢氣排放標準實際上是所有新登記車輛必須符合的最低標準。因此，沒有理據支持當局應向轉用歐盟 III 期柴油小巴的車主提供任何資助。況且，石油氣小巴的粒子排放量近乎零，而氮氧化物的排放量亦只是歐盟 III 期柴油小巴的 50%；
- (c) 由於大部分學童私家小巴的行駛班次不及公共小巴頻密，其營辦商在補給燃料方面彈性較大。此外，由於財政資源有限，我們必須盡量善用公帑，務求取得最大的環保效益。我們應該把有限的財政資源用於更換柴油公共小巴，因為這些車輛的廢氣排放量佔全部柴油小巴排放量的八成；
- (d) 目前，市場上共有三種柴油小巴可供選擇：“三菱”、“平治”及“福士”。它們均符合歐盟 III 期廢氣排放標準。因此，不參加資助計劃的車主仍可選擇不同型號的柴油小巴；
- (e) 當我們在去年年底宣布資助計劃時，“豐田”是唯一在本港銷售石油氣小巴的生產商。其後，“平治”開始在本港出售石油氣小巴，首兩部符合香港標準的“平治”石油氣小巴將於本月稍後時間抵港。根據這一點及上文(d)項

所述，小巴業界將有不同型號的柴油及石油氣小巴，以供選擇；

(f) 爲了鼓勵車主盡早更換車輛，我們就資助計劃定下申請期限，較舊柴油小巴車主的申請期限是二零零三年年底，而較新小巴車主的申請期限是二零零四年年底。業界提出延長申請期限的要求，並非不合理。我們會分別延長兩個申請期限各一年，理由如下：

(i) 讓小巴營辦商有較多時間研究不同型號石油氣小巴的性能，以便作出選擇；

(ii) 讓柴油小巴車主與參加柴油的士更換計劃的車主，有大致相同的申請資助時間。事實上，較舊柴油小巴的車主的申請時間，比較舊柴油的士的車主長一年；以及

(iii) 延長期限可給予較新小巴的車主較多時間，待車輛到達或較接近其退役車齡，才轉用石油氣或電動小巴。

5. 有些小巴業界人士建議把申請資助期定爲最後一個石油氣加氣站落成當日起計算，爲期兩年。經審慎考慮後，我們認爲並無理據支持這項建議，因爲對公共小巴業界來說，最重要的是石油氣加氣站的地點。換言之，業界所關注的並不是石油氣加氣站的數目，而是加氣站的地點是否方便他們加氣。現時已經有 34 個石油氣加氣站投入服務，到本年第三季左右，加氣站的數目最少會增至 43 個(包括三個新的專用石油氣加氣站)。這 43 個石油氣加氣站已經足以供全港的士和超過 97% 的公共和私家小巴轉爲石油氣車輛時的需求。未來數年將會有更多石油氣加氣站投入服務，令加氣服務網絡和供應量繼續增大，進一步改善石油氣小巴的加氣服務。

6. 基於上述的評估，我們決定只延長建議計劃的申請資助期限。新的申請期限如下：

(a) 車齡(以取消車輛登記日期計算)已達十年或以上的現有柴油小巴，申請期限由二零零三年年底延長至二零零四年年底；以及

- (b) 車齡(以取消車輛登記日期計算)不足十年的現有柴油小巴，申請期限由二零零四年年底延長至二零零五年年底。

放寬小巴的重量限制

7. 運輸署已通知小巴業界，小巴的重量限制將會由原定的 4 公噸放寬至 5.5 公噸。這項安排有助香港市場引入更多型號的小巴。運輸署將會展開所需的法例修訂工作，把這項安排正式化。在此期間，運輸署會以行政方式給予豁免，容許重量超過 4 公噸的小巴登記。

未來路向

8. 我們計劃在本立法會會期內向立法會財務委員會申請一筆過資助的撥款，以便盡快推行有關的資助計劃。

9. 截至二零零二年五月三十一日，已有 156 輛石油氣小巴(其中 136 輛為公共小巴)獲發牌照在路面行走。在政府未開始接受資助申請前已經以石油氣小巴或電動小巴取代其柴油公共小巴的車主，亦可申請追發一筆過的資助。

環境食物局

二零零二年六月

(EFB 9/55/01/134)

二零零一年十一月公布的建議資助計劃

公共小巴

- 以石油氣小巴取代其現有柴油公共小巴，車主可獲 60,000 元一筆過資助。
- 以電動小巴取代其現有柴油公共小巴，車主除現時可獲豁免繳交首次登記稅外，更可獲 80,000 元一筆過資助。

私家小巴

- 以石油氣小巴取代其現有柴油私家小巴，車主可獲豁免繳交首次登記稅(現時該稅額為應課稅價值的 4%)。

(現時電動私家小巴車主，已無需繳交首次登記稅)

申請限期

- 車齡達十年或以上(以取消車輛登記日期計算)的柴油公共及私家小巴車主須在 2003 年年底前更換車輛；而車齡不足十年(以取消車輛登記日期計算)的柴油公共及私家小巴車主，須在 2004 年年底前更換車輛，才可獲得一筆過資助或首次登記稅豁免。
- 在當局未開始接受一筆過資助或豁免首次登記稅申請前已經以石油氣小巴或電動小巴取代其柴油公共或私家小巴的車主，亦可獲一筆過資助或退還首次登記稅。