

財務委員會討論文件

2002 年 7 月 12 日

總目 44—環境保護署

分目 700 一般其他非經常開支

新分目「提供一筆過的資助以鼓勵柴油公共小巴車主盡早轉用石油氣或電動小巴」

請各委員批准開立為數 2 億 6,100 萬元的新承擔額，以便提供一筆過的資助，鼓勵柴油公共小巴車主盡早轉用石油氣或電動小巴。

問題

柴油車輛是道路空氣污染的主要來源。我們必須採取一切可行措施，以減少現有柴油車輛排放的廢氣。

建議

2. 環境保護署署長建議開立為數 2 億 6,100 萬元的新承擔額，以便提供一筆過的資助，鼓勵柴油公共小巴車主盡早轉用石油氣或電動小巴。環境運輸及工務局局長支持這項建議。

理由

3. 柴油車輛是本港道路空氣污染的主要來源。在本港車輛排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物中，約有 95% 的懸浮粒子和 75% 的氮氧化物來自柴油車輛。因此，要改善本港路旁的空氣質素，我們必須減少柴油車輛排放的廢氣。

4. 本港公共小巴牌照的總數限制於 4 350 個。目前，本港有 2 475 輛綠色公共小巴和 1 875 輛紅色公共小巴。根據發牌規定，綠色公共小巴須行走固定路線，而紅色公共小巴則可選擇所行走的路線。

5. 我們曾在 1999 年的《施政報告》公布，在本港進行的石油氣小巴試驗計劃如效果理想，我們會為現有柴油小巴車主提供資助，以鼓勵他們盡早轉用石油氣小巴。2000 年 6 月至 2001 年 1 月期間，我們在本港進行石油氣和電動公共小巴試驗計劃(我們應公共小巴業界的的要求，同時把電動小巴納入試驗計劃)。試驗計劃的報告在 2001 年 6 月發表。報告指出，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¹的一半；電動小巴則完全不排放廢氣。試驗計劃也證明石油氣小巴和電動小巴都適合在香港行駛。不過，由於電池容量有限，電動小巴或只適合行走較短的路線。

6. 2001 年 11 月，我們公布擬推行一項資助計劃，鼓勵現有柴油小巴車主盡早轉用石油氣或電動小巴。建議的更換小巴計劃屬自願性質，柴油小巴車主仍可繼續使用柴油小巴，但這些車主將不會獲得任何資助。根據有關建議，合資格的柴油公共小巴車主如轉用石油氣或電動小巴，每輛小巴可分別獲發放 60,000 元或 80,000 元的一筆過資助金。車齡達 10 年或以上(以取消車輛登記的日期計算)的柴油公共小巴，其車主須在 2003 年年底或之前更換小巴，才可獲得一筆過的資助。至於車齡不足 10 年(以取消車輛登記的日期計算)的柴油公共小巴，其車主則須在 2004 年年底或之前更換小巴。此外，在政府開始接受資助申請前已經轉用石油氣或電動小巴的柴油公共小巴車主，也可申請一筆過的資助。為鼓勵柴油私家小巴的車主轉用石油氣小巴，若公共小巴資助計劃得到通過，我們已準備豁免私家小巴車主繳付新換小巴的首次登記稅(相等於新換小巴的應課稅值的 4%)。申請這項豁免的限期與申請公共小巴資助計劃的限期相同。

7. 我們曾就建議的資助計劃與小巴業人士舉行多次會議，以徵詢他們的意見。現把他們提出的要求撮錄如下－

- (a) 根據當局的建議，現有柴油公共小巴車主若轉用石油氣小巴，每輛小巴可獲發放 60,000 元的一筆過資助金。由於目前的經濟情況影響了公共小巴的生意，這個資助額並不足以吸

¹ 現時在香港出售的所有新柴油小巴均符合歐盟現時所採用的歐盟 III 期廢氣排放標準。

引車主轉用石油氣小巴。鑑於石油氣小巴的維修保養費用較為高昂，而部分公共小巴行走的路線距離石油氣加氣站較遠，小巴司機前往加氣站加氣時，需要暫停營業，以致影響營業額。因此，當局應提高資助額，以抵銷車主在這兩方面的部分損失。有些公共小巴車主轉用石油氣小巴時，其柴油小巴的使用期限尚未屆滿，當局理應給予他們更多資助，作為補償。部分業內人士建議把資助額提高至 80,000 元，也有人建議提高至 150,000 元；

- (b) 由於歐盟 III 期柴油公共小巴也是環保車輛，所以柴油公共小巴車主如果轉用這種車輛，也應獲得一筆過資助。有業內人士建議資助額應與轉用石油氣公共小巴的資助額一樣，但也有人認為資助額可以略低；
- (c) 轉用石油氣小巴的柴油學童私家小巴車主只獲豁免首次登記稅，這項建議並不公平。由於柴油學童私家小巴與柴油公共小巴同樣對環境造成污染，所以柴油學童私家小巴的車主也應與柴油公共小巴車主一樣，獲得一筆過資助；
- (d) 由於建議推行的計劃屬自願性質，所以政府應確保市場會持續供應柴油小巴；
- (e) 政府應確保市場供應多過一種型號的石油氣小巴，以免任何一家車輛生產商壟斷石油氣小巴市場；以及
- (f) 政府應延長申請資助的限期，以便更多柴油公共小巴車主能參加資助計劃，更換車輛。延長申請限期更可讓車主有較多時間研究本港不同型號的小巴的性能，然後作出選擇。有人建議資助申請限期應定在最後一個石油氣加氣站落成之日起計兩年，亦有人認為應該不設申請限期。

意見評估

8. 經考慮業界的要求後，我們認為－

- (a) 建議的 60,000 元一筆過資助金和較柴油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 11 月我們宣布建議的資助計劃以來，車用石油氣價格已進一步下調。根據現時的車用石油氣價格和車用柴油價格(目前車用柴油價格每公升 5.87 元，而車用石油氣價格每公升則介乎 1.85 元至 2.08 元)，我們估計，轉用石油氣公共小巴後，81% 的公共小巴營辦商的每月收入淨額會增加 1 至 3,000 元以上，餘下 19% 的每月收入淨額則會減少 1 至 3,000 元。轉用石油氣小巴後會出現經常性營運虧損的公共小巴車主，參與資助計劃的可能性不大。無可否認，燃料價格和相應節省的燃料開支會不時變動。不過，根據至今所得的經驗，專用石油氣加氣站²(目前約有 70% 的石油氣的士在這些專用加氣站加氣)的石油氣價格一直主導整個車用石油氣市場。儘管車用汽油和柴油的價格有所上升，各加氣站的車用石油氣價格仍保持穩定。至於維修保養需求方面，石油氣公共小巴試驗計劃的結果顯示，石油氣小巴的維修保養要求與柴油小巴大致相同。此外，資助計劃的目的是鼓勵車主盡早轉用石油氣或電動公共小巴，向提早更換現有柴油公共小巴的車主作出補償實無關宏旨；

- (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，沒有理由須向轉用歐盟 III 期柴油公共小巴的車主提供任何資助。況且，石油氣小巴更為環保，其粒子排放量近乎零，而氮氧化物的排放量亦只是歐盟 III 期柴油小巴的一半；
- (c) 為轉用石油氣公共小巴的車主提供一筆過資助的其中一項理據，是鼓勵那些轉用石油氣公共小巴後，收入只會輕微增加的柴油公共小巴車主轉用石油氣小巴。由於大部分學童私家小巴的行駛班次不及公共小巴頻密，相對公共小巴營辦商而言，學童私家小巴營辦商在補給燃料方面的彈性較大。此外，由於財政資源有限，我們必須善用公帑，務求盡量取得最大的環保效益。因此，我們應該把有限的財政資源集中用於更換柴油公共小巴，因為這些車輛的廢氣排放量佔全港柴油小巴排放量的 80%；

² 政府撥出 12 幅政府土地，提供零地價的優惠，以為期 21 年的建造、營運和移交合約形式，招商承建大型的專用石油氣加氣站。合約規定，車用石油氣的最高價格須根據公式釐定。此外，政府亦與現有的加油站營辦商簽訂商業協議。根據協議，營辦商若改裝加油站，裝設石油氣加氣設施，則可以象徵式／零地價的優惠條件，獲得土地契約／租約續期。這些改建的石油氣加氣站，氣價由營辦商釐定。

- (d) 目前，香港市面上有三個品牌的柴油小巴可供選擇，分別是「三菱」、「平治」和「福士」，全部都符合歐盟 III 期廢氣排放標準。因此，小巴車主即使不參加資助計劃，仍有多個型號的柴油小巴可供選擇；
- (e) 「豐田」和「平治」公司現時都有供應石油氣小巴給本港市場。加上上文(d)項所述，小巴車主會有多個型號的柴油和石油氣小巴可以選擇。此外，當局已因應小巴業界的要求，決定把小巴的車輛總重上限由 4 公噸提高至 5.5 公噸。修改這項規格後，全球現時有 18 個車輛型號³(包括 8 個石油氣小巴型號和 10 個柴油小巴型號)符合本港小巴在重量、大小和廢氣排放方面的規格，有關的汽車製造商／代理商可以把這些型號引入本港市場；
- (f) 為了鼓勵車主盡早更換其小巴，我們原先定下車主申請資助的限期是：車齡較長的柴油小巴，其車主的申請資助限期在 2003 年年底，而車齡較短的小巴，其車主則須在 2004 年年底或之前提出申請。業界要求延長申請限期並非沒有道理。延長限期之後－
- (i) 小巴營辦商可有較多時間研究石油氣小巴的性能，然後才作出決定；以及
- (ii) 車齡較短的柴油小巴，其車主可繼續使用小巴，直至小巴的可使用年限屆滿或快將屆滿，才轉用石油氣或電動小巴。

因此，我們現建議延長申請限期(車齡較長的柴油公共小巴，其車主可在 2004 年年底或之前提出申請，車齡較短的柴油公共小巴，其車主則可在 2005 年年底或之前提出申請)，理由載於下文第 11 段；以及

- (g) 有業內人士建議把申請限期定為最後一個石油氣加氣站落成當日起計兩年。經審慎考慮後，我們認為這項建議並無理據，因為對公共小巴業界來說，最重要的是石油氣加氣站的地點是否能方便他們加氣，而不是石油氣加氣站的數目。現時已

³ 包括 14 個 16 座位型號和 4 個 12 座位型號，後者主要用作私家小巴。

經有 35 個石油氣加氣站投入服務。加氣站的數目會逐步增加，到本年第三季左右，最少會增至 43 個，當中包括三個新的專用石油氣加氣站。屆時，這 43 個石油氣加氣站將足以應付全港石油氣的士和逾 97% 的公共和私家小巴轉為石油氣車輛後對供氣量的需求。未來數年會有更多石油氣加氣站投入服務，因而可擴大加氣服務的覆蓋範圍和供氣量，進一步改善為石油氣小巴提供的加氣服務。

諮詢立法會事務委員會

9. 2002 年 6 月 13 日，我們在立法會環境事務委員會與交通事務委員會聯席會議上，向議員闡述了上述意見。議員原則上支持建議的資助計劃，但對計劃的實施細則提出了兩項動議。有關動議已獲通過，分別是一

- (a) 將學童私家小巴納入擬議資助計劃內，使車主在以石油氣小巴取代現有小巴時可獲 60,000 元一筆過資助；以及
- (b) 延長建議計劃的申請資助限期如下—
 - (i) 車齡(以取消車輛登記日期計算)已達 10 年或以上的現有柴油小巴，申請限期由 2003 年年底延長至 2005 年年底；以及
 - (ii) 車齡(以取消車輛登記日期計算)不足 10 年的現有柴油小巴，申請限期由 2004 年年底延長至 2006 年年底。

10. 我們審慎考慮上述建議後，認為難以滿足有關要求，向轉用石油氣小巴的柴油學童私家小巴車主同樣提供一筆過的資助。正如我們在上文第 8 段(c)項所給予的解釋，公共小巴排放的廢氣，佔所有小巴排放廢氣量的 80%，學童私家小巴只佔約 12%。我們必須善用有限的財政資源，為社會取得最大的環保效益。此外，學童私家小巴營辦商在補充燃料方面有較大彈性，可以使用較廉宜的車用石油氣，加上豁免首次登記稅的建議優惠，應足以吸引他們轉用石油氣小巴。

11. 至於轉用石油氣或電動公共小巴的車主申請一筆過資助的限期，我們同意把原先建議的限期延長一年。根據經修訂的資助計劃，車齡

達 10 年或以上(以取消車輛登記的日期計算)的柴油公共小巴，其車主須在 2004 年年底或之前更換車輛，而車齡不足 10 年(以取消車輛登記的日期計算)的柴油公共小巴，其車主則須在 2005 年年底或之前更換車輛。我們經詳細考慮兩個事務委員會提出延長申請限期兩年的建議後，未能接納有關建議，理由如下－

- (a) 推行建議的資助計劃，旨在鼓勵車主早日更換車齡較長和造成較多污染的柴油小巴。截至 2002 年 5 月，近一半(即 2 000 輛)的柴油公共小巴和約 30% (即 650 輛)的柴油私家小巴，車齡超過 10 年。把申請限期延長兩年，實有違我們推行資助計劃的目的，並且會延誤空氣質素的改善工作；以及
- (b) 根據以石油氣的士取代 18 000 輛柴油的士的強制性更換計劃，柴油的士車主可在三年零五個月內申請一筆過資助(車齡較長的柴油的士的車主則可在一年零五個月內申請資助)。雖然柴油公共小巴的數目遠較柴油的士為少，而且更換柴油公共小巴計劃屬自願性質，但根據這項擬議資助計劃，4 350 輛柴油公共小巴的車主仍可在三年零五個月內申請一筆過的資助(車齡較長的柴油小巴的車主則可在兩年零五個月內申請資助)。

對財政的影響

非經常費用

12. 如委員批准有關建議，我們計劃最早在 2002 年 8 月開始接受一筆過資助申請，估計所需的現金流量如下－

2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	總計
千元	千元	千元	千元	千元
55,020	70,740	73,620	61,620	261,000

13. 我們會在總目 106「雜項服務」分目 789「額外承擔」項下刪除一筆數額相等的款項，以抵銷 2002-03 年度所需的現金流量。至於餘下年度所需的現金流量，我們會在有關年度的預算內預留款項，以應所需。

經常費用

14. 這項建議不會帶來額外的經常開支。這項計劃主要由運輸署負責執行，該署會調配現有人手，以應所需。

背景資料

15. 除了提供一筆過的資助，以鼓勵公共小巴車主盡早轉用石油氣或電動小巴外，我們還會向現有柴油私家小巴車主提供優惠，豁免他們的首次登記稅，鼓勵他們盡早轉用石油氣小巴。

16. 政府可透過實施多項相輔相成的措施，減少柴油車輛排放的廢氣。我們的策略如下－

- (a) 在可行的情況下，引進其他使用低污染燃料的車輛，以取代柴油車輛；
- (b) 採用最嚴格的車輛廢氣排放標準和燃料規格；
- (c) 採用可行的技術，減少現有車輛排放的廢氣；以及
- (d) 實施多項規管和自願性質的措施，確保現有車輛得到妥善的維修保養。

17. 自 1999 年以來，我們曾先後提供一筆過的資助，鼓勵柴油的士車主盡早轉用石油氣的士；引入超低含硫量柴油；提高排放過量黑煙車輛的定額罰款；按照歐盟的標準，收緊新登記車輛須符合的廢氣排放標準；以及提供一筆過撥款，資助車主為其歐盟前期輕型柴油車輛安裝微粒消滅裝置。最近，我們得到各委員批准撥款，推行為歐盟前期重型柴油車輛安裝微粒消滅裝置的計劃。政府定有整體計劃，改善本港的空氣質素，現時提出資助現有柴油小巴車主轉用石油氣或電動小巴的建議，正是其中一環。