

我們歡迎政府提出的鼓勵性政策，吸引小巴車主加速轉用較清潔之另類燃料小巴，及提供不同類型選擇。但我們認為現在提出的建議仍有不足、不善及不公之處。

- 1 電能車是完全無廢氣、零排放及被認為是現有最環保的車輛。在其他有推廣轉用環保汽車的國家，環保汽車都被分類為零排放、超低排放及低排放。而零排放汽車都享有比較上最大的優惠，以顯示政府對其較大的鼓勵性。政府現提出的鼓勵性方案，沒有反映這個原則。我們建議撤銷電能小巴的牌照費，作為一個形式上的鼓勵。
- 2 政府沒有提出分別計算出 HKD60,000 及 HKD80,000 的基礎，所以我們不能評論。但兩者輕微的差別並不能反映兩個不同類別汽車的實際售價差距。電能小巴一般比石油氣小巴貴約 18%(約 HKD70,000)。政府提出的 HKD20,000 差距反成為推廣電能小巴的一個障礙。
- 3 政府耗用巨資，以免地價方式津貼興建石油氣加氣站及豁免石油氣稅，以推廣石油氣作為一種交通燃料。但同樣的手法，未見於鼓勵電能作為一種最清潔的交通燃料及提供最基礎的充電設施。我公司主動提出為小巴興建乘客氣車站暨充電設施。以提供最基本的充電服務。但這只能應用在綠色專線小巴。紅色小巴及私家小巴因沒有候車站，便即時面對缺乏充電設施的問題。我們希望政府能在一些方便的地點提供地方，以便我們能興建一些公用充電設施。在其他國家如美國及法國，政府與電力公司合作興建充電站及提供免費充電予電能車使用者。
- 4 除了一些資助性的鼓勵計劃外，我們建議政府考慮以下的提議，以推廣轉用最清潔的小巴：
 - 4.1 容許電能小巴增加座位
 - 4.2 設立一些只應用電能小巴的專線，如一些增大的行人專用區內或沿線。
- 5 我公司每個月興建 5 個小巴候車站及充電器，並可于三個月的動員期後，每個月興建最多 20 個站。
- 6 我們現時之電能小巴生產能力為每月 20 輛。可於 8 個月內提升至每月 50 輛。
- 7 因為候車站／充電設施及電能小巴均是香港製造，我們短期內可提供達 1,200 個就業機會。