

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1934/01-02號文件

檔號：CB1/PL/TP

## 立法會交通事務委員會及環境事務委員會 有關小巴使用更環保燃料的背景資料簡介

### 目的

本文件旨在提供背景資料，說明政府當局為鼓勵小巴車主轉用石油氣或電動小巴而推行的計劃。

### 背景

2. 政府當局在1999年施政報告中定下目標，以期在2005年年底前把汽車排放的可吸入懸浮粒子及氮氧化物，分別減少80%及30%。此外，當局亦宣布推行為期半年的石油氣小巴試驗計劃，倘試驗效果理想，便會為小巴業界提供和轉用石油氣的士計劃<sup>1</sup>相若的資助，鼓勵營辦商轉用石油氣小巴。倘現時全港共6 000多輛公共及私家柴油小巴均轉為石油氣小巴，預料汽車所排放的可吸入懸浮粒子及氮氧化物會分別減少4%及2%。

3. 政府當局於2000年6月至2001年1月推行試驗計劃，以石油氣小巴及電動小巴<sup>2</sup>行走6條綠色公共小巴路線及1條紅色公共小巴路線，並取得成功。其後，當局另外進行了一次逐條路線的分析以研究轉用石油氣小巴對所有柴油公共小巴的影響。當局於2001年11月宣布計劃推出一連串措施，鼓勵小巴車主轉用石油氣或電動小巴。

### 鼓勵計劃

#### 公共小巴

4. 就柴油公共小巴實施的擬議鼓勵計劃包括下列措施：

- (a) 在2004年年底以前以石油氣或電動小巴取代其現有柴油公共小巴的車主，將分別獲發6萬元或8萬元的一筆過資助；

---

<sup>1</sup> 有關建議是為每部合資格柴油的士提供4萬元資助。

<sup>2</sup> 當局應公共小巴業界的請求把電動小巴納入試驗計劃。

- (b) 車齡達10年或以上(以更換車輛日期計算)的柴油公共小巴車主，須最遲於2003年年底前提出資助申請；而車齡在10年以下(以更換車輛日期計算)的柴油公共小巴車主，則須最遲在2004年年底前提出申請；及
- (c) 在政府開始接受一筆過資助申請前已經以石油氣或電動小巴取代其柴油公共小巴的車主，亦可獲得該項一筆過資助。

### 私家小巴

5. 以石油氣或電動小巴取代其柴油小巴的私家小巴車主將獲豁免首次登記稅<sup>3</sup>，申請限期與公共小巴的一筆過資助相同。同樣地，在政府開始接受資助申請前已經以石油氣小巴取代其柴油私家小巴的車主，亦可獲得上述豁免。

### 財政影響

6. 政府當局估計，為公共小巴提供一筆過資助及豁免私家小巴繳付首次登記稅，所涉及的款額將為1億8,400萬元(為公共小巴提供一筆過資助的款額為1億7,800萬元，因豁免私家小巴首次登記稅而少收的稅項則為600萬元)。此款額是根據有68%公共小巴及半數16座位私家小巴的車主會接受資助，將其車輛更換成石油氣小巴的假設計算出來。由於營運上的限制，只有極少數車主會改用電動小巴。如所有公共及私家小巴的車主均接受當局的資助，所涉及的款額將為2億8,500萬元(為公共小巴提供一筆過資助的款額為2億6,100萬元，給予私家小巴的稅項優惠則為2,400萬元)。

### 環境影響

7. 據政府當局所稱，假設有68%公共小巴及半數的現有16座位柴油私家小巴更換為石油氣小巴，而有極少數車主則轉用電動小巴，所減少的可吸入懸浮粒子和氮氧化物排放量，預料將分別為實施全面及強制更換小巴計劃的90%及70%。

### **公眾意見及政府當局的回應**

8. 交通事務委員會及環境事務委員會曾先後舉行多次會議，研究小巴使用更環保燃料的有關事宜。事務委員會曾邀請多個代表團體，包括公共小巴業界(紅色小巴及綠色小巴業界)、私家小巴業界及汽車製造商，就有關事宜表達意見。各代表團體雖支持政府當局為改善香港空氣質素而採取的措施，但亦就實施鼓勵計劃提出了各項關注事宜。

---

<sup>3</sup> 小巴的首次登記稅是應課稅價值的4%。

## 鼓勵計劃

9. 關於建議的鼓勵措施，代表團體提出了下列疑問：
- (a) 由於政府當局的政策意向是鼓勵業界及早更換污染程度較嚴重的柴油小巴，以達到整體上減少汽車所排放的可吸入懸浮粒子及氮氧化物的目的，因此，當局沒有理由對私家小巴予以不同的對待。政府當局應向柴油私家小巴的車主提供和柴油公共小巴車主相同的優惠。
  - (b) 6萬元及8萬元的一筆過資助並未能提供足夠的優惠，鼓勵柴油小巴車主轉用石油氣或電動小巴。有關款額應分別調高至12萬元及16萬元。
  - (c) 當局應向該等打算以歐盟III期柴油小巴取代其柴油小巴的車主提供一筆過資助。此外，對於剛剛更換其小巴的車主，亦應作出特別考慮。
  - (d) 政府當局應提供免息貸款，為一些在把柴油公共小巴更換成使用更環保燃料車輛方面，可能會遇上財政困難的個別車主提供協助。

10. 政府當局表示其尚未就擬議鼓勵計劃的詳情作出最終決定。當局會審慎考慮委員所表達的意見，以及來自業界及公眾人士的回應，然後才向立法會提交最後建議，以便申請所需撥款。關於團體代表提出的具體問題，政府當局作出的初步回應如下：

- (a) 由於公共小巴及私家小巴的經營條件各有不同，當局遂建議為兩者提供不同的優惠。當局必須優先處理污染程度較為嚴重的車輛。
- (b) 一筆過資助款額並非根據任何科學評估而訂定，在此方面，政府當局曾考慮各種相關因素，例如石油氣小巴的價格、公共小巴業界的營運條件，以及擬議計劃的自願參與性質。一筆過資助的擬議水平應可吸引不少公共小巴車主轉用使用更環保燃料的車輛。
- (c) 政府當局並無充分理據，使用公帑資助公共小巴營辦商以新的柴油型號車輛，取代其再不能以符合經濟效益的原則進行維修的現有柴油小巴。與其他車輛的車主一樣，公共小巴車主須更換其車輛，以符合現行的標準。

## 更換車輛的時間表

11. 業界關注到當局並未提供足夠的石油氣車輛輔助基礎設施，以便轉用石油氣公共小巴進行營運。因此，經考慮到現時的石油氣加氣設施不足，以及興建新石油氣站的時間安排後，公共小巴業界要求

把一筆過資助的申請限期延長。為方便在香港使用電動小巴，當局亦應在利便地點設置充電設施。

12. 政府當局表示，並無需要待所有45個石油氣站均告落成才設定申請限期。按當局建議設定確實的限期，將可確保及早更換現有的柴油小巴。所有45個石油氣站均按預定時間於2002年年中落成後，仍有充裕時間讓車主作出決定，因為車齡在10年以上及10年以下的柴油公共小巴的申請限期分別為2003年年底及2004年年底。

13. 至於電動小巴，政府當局知悉由於空間不足，加上地底裝有各種公用設施所引致的技術問題，在大部分綠色公共小巴總站安裝電動小巴充電設施將有若干限制。然而，政府當局會在切實可行情況下，為有意把其柴油小巴更換為電動小巴的公共小巴營辦商提供裝置充電設施方面的協助。

### 維修及保養

14. 運輸界強調當局有需要提供足夠的保養設施及汽車維修工場，以配合該計劃的推行。

15. 據政府當局所稱，基於安全理由，只有涉及石油氣小巴燃料系統的維修工作需要在合格的石油氣車輛維修工場進行。在25個已投入服務或正在興建中的石油氣車輛維修工場中，大部分屬規模較小，且並非由車輛供應商營辦的工場。其他並不涉及燃氣系統的維修工作，亦即大部分保養工作如更換車胎、風隔、制動皮及潤滑油等，均可在一般的車輛維修工場進行。事實上，石油氣小巴及柴油小巴的維修保養要求相若。因此，就此兩類車輛進行維修及保養所需的時間應無太大分別。至於零件供應則須視乎廠方及供應商的供應情況而定。隨着石油氣小巴的數目陸續增加，預料市場會作出適當的調整，以增加維修零件的供應量。

16. 至於電動小巴，政府當局表示一般的小巴維修工場均可替電動小巴進行保養及維修。

### 石油氣小巴的供應情況

17. 業界質疑市場上是否有足夠的石油氣小巴，可確保營辦商有足夠的選擇。為此，公共小巴業界要求政府當局把小巴的重量限制放寬至5公噸以上，以便市場上有更多車輛可供選擇。

18. 政府當局表示已致函香港汽車商會，促請其會員為本港市場供應更多不同型號的小巴，包括石油氣小巴。隨着當局計劃放寬小巴的重量限制，由現時的4公噸放寬至5公噸，當局預期會有更多汽車製造商考慮為本港市場供應石油氣小巴。

## 小巴的營運在財政上是否可行

19. 據悉部分公共小巴營辦商由於所行走路線距離加氣站較遠及加氣次數較多而損失部分營業時間，以致其淨收入有所減少。為改善小巴在營運上的可行情況，部分公共小巴組織要求當局增加公共小巴的座位數目，並改善石油氣加氣站的地區分布情況。

20. 為了解決由於所行走路線距離石油氣加氣站較遠及加氣次數較多而損失若干營業時間，以致淨收入有所減少的問題，政府當局表示已就下列解決方案進行研究，但卻認為此等方案並不切實可行：

- (a) 改善石油氣加氣站的地區分布情況 —— 由於興建加氣站須符合各項安全要求，所以不可能在所有公共小巴路線附近闢設加氣站；
- (b) 接納部分公共小巴營辦商的要求，增加公共小巴的座位數目 —— 此舉會對交通運輸構成重大影響；及
- (c) 批准提高車資 —— 現時只有綠色公共小巴的車資受到規管。如要彌補淨收入的縮減，將須把車資調高2%至12%，此舉會加重市民的負擔。

21. 由於現時並無可行辦法解決部分公共小巴營辦商的收入將有所減少的問題，政府當局認為不應強制推行更換柴油小巴的計劃。

## 廢氣排放標準

22. 為確保推行屬自願性質的更換車輛計劃，公共小巴業界關注到政府當局不應試圖收緊現時歐盟II期柴油小巴的廢氣排放標準，以阻止業界繼續使用該類車輛。

23. 政府當局表示在2001年5月向立法會提交建議，把新登記車輛的廢氣排放標準提高至歐盟III期標準時，當局已知會立法會其特意不把柴油小巴包括在有關的修訂規例內，因為當局當時正在考慮另類燃料小巴的未來路向。既然當局現建議鼓勵車主以石油氣或電動小巴取代其柴油小巴，並容許業界繼續使用柴油小巴，故亦建議把新登記柴油小巴的廢氣排放標準提升至歐盟III期標準。

24. 關於平衡公共小巴車主及司機利益的問題，政府當局表示在公共小巴業，車主與司機之間有不同方式的商業安排。部分車主同時兼任司機，部分車主則僱用司機營運其小巴，另有部分車主會把小巴出租。相對於車主的利益，擬議計劃並不會影響受僱或租用小巴的司機的利益，因為司機的薪酬或車租由市場力量決定，與現行安排並無分別。值得注意的是，車齡是影響車租的其中一個因素，因為較新的車輛通常性能較佳，所需的維修保養亦較少。租車司機可選擇租用最適合本身需要的小巴類型，亦可選擇向哪些車主租用小巴。

## 立法會秘書處

2002年6月4日