

環保小巴大聯盟

CB(1) 2001/01-02(01)

二零零二年六月十三日

致： 立法會環境事務委員會主席蔡素玉議員
立法會交通事務委員會主席劉健儀議員

公共小巴業界反對強行推展資助計劃

經修改的資助計劃，維持資助石油氣小巴，違反市場公平競爭的原則。

大聯盟要求再次向議員表達對資助計劃的意見，澄清謬誤。

公帑必須用得其所，不應只向一種車種、一間車行，無理地傾斜，大聯盟強烈要求議員在現階段不通過此項資助議案。

環保小巴大聯盟

二零零二年六月十三日

附：環保小巴大聯盟成員名單

環保小巴大聯盟

「環保小巴大聯盟」成員

人人好汽車有限公司
上水專線小巴有限公司
大強發展有限公司
加利信有限公司
亨運專線小巴有限公司
金匙專線小巴有限公司
金萬利有限公司
金運專線小巴有限公司
冠志實業有限公司
冠榮車行有限公司
香港專線小巴有限公司
通運專線小巴有限公司
勝運實業有限公司
富明有限公司
富運專線小巴有限公司
路榮實業有限公司
運泰實業有限公司
樂方投資有限公司
香港仔專線小巴有限公司
香港仔專線有限公司
傑記運輸有限公司
傑誠集團有限公司
超柏萊有限公司
新興運輸有限公司
捷輝汽車有限公司
香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會
公共小型巴士總商會
平基投資有限公司
潮籍工商聯誼會/潮聯公共小型巴士公司
屯門公共小型巴士商會
合昌公共小型巴士專線有限公司
怡信專線有限公司
新聯專線小巴公司
豐盛專線小巴有限公司
香港公共及專線小巴同業聯會
潮商公共小巴聯營股份公司

環保小巴大聯盟

天發(專線)小巴公司
百德新街專線小巴公司
廖日昆
普輝運輸有限公司
友文投資有限公司
瑞發投資有限公司
長旺專線小巴公司
榮利車行有限公司
黃竹坑小巴服務有限公司
豐兆投資有限公司
達毅發展有限公司
新界新田公共小型巴士(17)商會

環保小巴大聯盟

二零零二年六月十三日
立法會環境及交通事務委員會聯席會議
參考文件修訂本

小巴業界拒絕接受政府資助

引言

政府於去年十一月底推出「小巴使用較環保燃料」資助計劃諮詢文件，提出為轉用石油氣小巴的業界，給予六萬元資助。環保小巴大聯盟（以下簡稱「大聯盟」）在過去半年時間，已多次向官方反映意見；提出政府政策只向個別環保車種傾斜，並不合理。

業界要求

大聯盟在認真考慮港府公共財政壓力、改善車輛廢氣污染及業界營運狀況後決定，在轉用更環保燃料計劃上，不接受政府資助。大聯盟認為，政府為此而節省的二億六千多萬元，可應用於更有利公眾的項目上。

對於提升本港空氣質素，大聯盟日後將聯同公共小巴同業，協力改善車輛排放的廢氣，減少污染。

不接受資助的原因

- 我們反對政府以行政手段，優惠某一車種，違反自由市場公平競爭機制。
- 現時只有皇冠車行出售石油氣小巴，仁孚車行已表明不會供應石油氣公共小巴（見附件一），而三菱車行則沒有計劃另行為香港市場增闢生產線。政府強行推出資助計劃，「誘」使業界轉用石油氣小巴，只會造成車行壟斷，業界只可任由車行宰割兼且長期負擔昂貴的維修費用。
- 石油氣小巴技術尚未穩定，已於路面行走的石油氣小巴因零件出現問題，須陸續回廠修理。
- 運輸署在新線招標加入新條款，指明只接受以石油氣車競投的營運商，對業界不公平。（大聯盟為此已向競爭政策諮詢委員會投訴，見附件二。）
- 市場上還有其他環保車種，如歐盟 III 型柴油車種，根據環保署資料，其廢氣排放與石油氣車相若（見附表）。

環保小巴大聯盟

環保署建議小巴廢氣排放標準

	歐盟 III 柴油車	石油氣車
HC (碳氫化合物)	0.66 g/k Wh	/
NMHC (非甲烷碳氫化合物)	/	0.78 g/k Wh
CO (一氧化碳)	2.1 g/k Wh	5.45 g/k Wh
No _x (氮氧化物)	5.0 g/k Wh	5.0 g/k Wh
PM (懸浮粒子)	0.10 g/k Wh	*

* 由於石油氣車在引擎燃燒時，只產生微量的粒子，因此環保署沒有為石油氣車設定粒子排放上限。

資料來源：環境保護署於五月廿四日回覆大聯盟函件(見附件三)

總結

環食局在沒有解決業界於轉用石油氣小巴所面對的維修、營運、配套等問題，強行推出計劃，這種沒有深思熟慮的表現，又如何讓公眾對局方在改善空氣污染問題上有信心！

大聯盟再次促請政府，在推行涉及公眾和業界的政策時，認真聽取業界意見，周詳思慮，訂定公平及合情理的方案。現在，業界在不虛耗公帑的同時，強烈要求政府在政策範疇，確定小巴在各種輔助公共交通工具中的角色，並為業界提供有利的營商環境，讓業界可以繼續自強不息，不仰賴政府資助。

小巴業界紮根香港，多年來自力更生為市民提供靈活的服務，對改善空氣質素，大聯盟將聯同業界在日後更換車輛時，以更環保車種作首選考慮。

環保小巴大聯盟

二零零二年六月十三日



Zung Fu Company Limited
仁孚行有限公司

附件一

30/F., The Lee Gardens
11 Hyman Avenue
G.P.O. Box 309
Hong Kong

Tel: 852 2895 7288
Fax: 852 2890 7907
Web site: www.zung-fu.com

香港新填道 11 號
利園 21 字樓
香港郵政 309 號

電話: 852 2895 7288
傳真: 852 2890 7907
網址: www.zung-fu.com

環保小巴大聯盟

謝健威先生

謝先生您好：

多謝先生上星期五的電話，查詢有關本公司的石油氣小巴供應情況。

我們確實有2部石油氣小巴正在海運途中，大概6月中到香港。這2部石油氣小巴是私家小巴用途，而不是石油氣公共小巴。

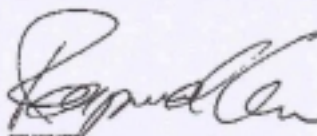
現時我們公司尚沒有定下供應石油氣小巴的時間表。由於近日在公共小巴市場得知，目前在市面上行走中的石油氣公共小巴，冷氣系統有很多問題。其中的主要原因是公共小巴的冷氣系統負荷很大，而石油氣引擎未能配合所需馬力。在繁忙交通中如：交通滯塞及人客上落頻繁，這問題十分嚴重。

作為一家可靠及有誠信的汽車供應商，我們現時只供應石油氣小巴作為私家小巴用途，因為私家小巴與公共小巴運作上有很大分別。

我們很瞭解公共小巴業界對石油氣小巴的期望及需求，但基上述的冷氣問題，我們需要較長的時間來觀察及作技術改良。

對本公司現時未能供應石油氣公共小巴的情況，我們深感抱歉。希望謝先生明白現時的技术問題。

願祝
工作順利


鄧澤堅
商用汽車部總經理

二零零二年五月廿七日

環保小巴大聯盟

附件二
共兩頁

貴局檔號：ESB 20/20/22 Pt.4

致：競爭政策諮詢委員會秘書
經濟局首席助理局長楊碧筠女士
(傳真：2868 4679，2123 9438)

尊敬的楊女士：

跟進專線小巴新線競投條款違反公平競爭原則投訴 不滿運輸署混淆視聽隱瞞事實

環保小巴大聯盟(「大聯盟」)於今年四月十六日去信閣下，投訴運輸署在新專線小巴競投條款中，加入規限性條款，令業界不能在競投新線時得到公平競爭的機會。大聯盟於五月廿三日收到運輸署回信，我們對運輸署來函的解釋，感到非常失望；運輸署在沒有解決公平競爭問題的同時，提出不合符事實的資料，混淆視聽，這是不負責任及沒有誠信的做法，大聯盟希望委員會認真研究。

關於選用環保車種的競投條款

運輸署沒有回應現行市面上有不同的環保車種，何以在競投新線條款中指明要以石油氣小巴為基本標準？(政府現時還未正式公佈有關最新小巴的車種要求及其安全標準。)大聯盟認為，投標條款中列明：「行走第五組別專線小巴服務的車輛須為石油氣小巴或廢氣排放標準與石油氣小巴相若或較佳的車輛。」是完全不合理的；石油氣小巴只是其中一種環保車輛，運輸署不應傾向以石油氣小巴為標準，去評估其他環保車輛的表現，與及以石油氣小巴競投會得到較高的評分。

關於石油氣小巴供應商

運輸署在來函中表示，市面上已經有不同供應商的車種，可供選擇。不過，實際的情況並不是運輸署所指，現時已經有豐田⁴及仁孚兩間車行提供石油氣小巴。根據仁孚(車)行於五月廿七日給予業界的信件顯示，該公司並「沒有定下供應石油氣小巴的時間表」，同時對「未能供應石油氣公共小巴.....深表抱歉。」(仁孚行予業界覆函詳見附件)，但運輸署在回應大聯盟投訴沒有石油氣小巴的車種選擇時，在信函中指出：「仁孚車行.....已接獲購買兩部平治石油氣小巴的訂單.....現時市場並非只有一間石油氣小巴

環保小巴大聯盟

供應商。」事實上，仁孚車行正付運來港的兩部石油氣小巴，只是私家小巴，運輸署以私家小巴混淆市場上有石油氣公共小巴供應，這種做法，既不負責任也沒有誠信，破壞了署方與業界長久互相信賴的合作基礎，令業界感到非常失望。

大聯盟再次重申，在新路線競投條款中，如要加入使用環保車種，應同時接受石油氣小巴以外其他環保車種，評核準則也不能向某一車種傾斜，應根據競投者整體表現評分，以公平、公開、公正的態度處理。

如蒙回應，煩請賜電「環保小巴大聯盟」委聘的公關顧問——靈思公共關係有限公司人員李少媚小姐（公司電話：2520 2690）或蔡映麗小姐（公司電話：2520 2807），亦可傳真至 2520 5535。謝謝！

敬祝 工作愉快

環保小巴大聯盟謹啓

二零零二年六月四日

此 「豐田」是汽車的牌子（車廠），「皇冠車行」則是豐田、凌志房車及日野貨車的獨家代理。仁孚行則是平治汽車港澳區的總代理。

附件：仁孚行發給「環保小巴大聯盟」其中一位發起人謝健威先生及「香港公共小巴車主司機協進會」秘書黎銘洪先生的信件（共兩頁）

致：環保小巴大聯盟

傳真號碼：2520 5535

各位先生、女士：

查詢廢氣排放標準

多謝你們於二零零二年五月二日來信查詢有關我們對新註冊車輛及在用車輛的廢氣排放標準。

在解釋有關排放標準之前，我得先感謝公共小型巴士同業一直以來對減少車輛廢氣污染的支持。若果沒有你們的積極參與，本港空氣質素在近年來所得的改善便難以達到。我們期望繼續與公共小型巴士同業攜手進一步改善車輛廢氣的污染。

新註冊車輛

首先，新註冊車輛是必須符合《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》的廢氣排放標準。政府於去年一月起開始陸續為不同類型的新註冊車輛引入更嚴格的歐盟 III 的廢氣排放標準。至於新註冊的 16 座位小型巴士，政府在諮詢小型巴士業界及香港汽車商會後，決定把引入歐盟 III 的廢氣排放標準與引入清潔燃料小巴一併考慮。所以在該規例內 16 座位小巴的廢氣排放標準仍是歐盟 II 的排放要求。不過現時市面上已有符合建議中的歐盟 III 型的 16 座位柴油小巴及符合建議中的廢氣排放標準的 16 座位石油氣小巴發售。

有關建議中的歐盟 III 柴油小巴的廢氣排放標準與建議中的石油氣小巴廢氣排放標準的具體要求，請參看附件一。

由於新註冊車輛的廢氣排放標準會因應車輛類型、燃料或重量而異，因此難以在此把它們全部列出。不過，我們把當中適用於 16 座位汽油小巴的標準及其他補充資料同時列於附件一內以供參考。若果你們有興趣全面了解各種類型新註冊車輛的廢氣排放標準，請參閱《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》內有關部份。該規例可見於政府網頁(<http://www.justice.gov.hk/Home.htm>)，和政府刊物銷售處購買。若果有需要，我們是樂意與大家會面解釋有關詳情。

在用車輛

現時在用車輛在年檢時，它們排放的廢氣必須符合《道路交通(車輛構造及保養)規例》內的規定。在用柴油車的廢氣排放指標是煙霧，有關標準收錄在該規例的《第 31 條》內。而汽油車及石油氣車則分別以“一氧化碳(CO)/過量空氣系數(Lambda)”和“一氧化碳(CO)/碳氫化合物(HC)”為廢氣排放指標。有關規定詳列於上述規例的《第 31 條 A》。我們把有關排放標準的重點及有關參考資料收錄於附件二。若需要更詳細的有關管制內容，請參考上述法例。同樣，該法例亦可見於政府網頁(<http://www.justice.gov.hk/Home.htm>)，和政府刊物銷售處購買

由於汽油和石油氣車輛所排放的廢氣不能用肉眼觀察，因此現時外地已有不少地方運用遙距感應裝置去檢舉在路上排放過量廢氣的汽油和石油氣車輛，並且要求這些車輛在指定地點接受廢氣排放測試。我們正考慮推行類似的措施，以提醒車主必須妥善維修車輛，防止車輛排放過量的廢氣。日後，當訂定有關「在用車廢氣排放標準」時，我們會充分諮詢小巴業界及其他有關人士。

若果你們想討論與廢氣排放標準有關的問題，歡迎與我們聯絡。

環境保護署署長
(莫偉全 代行)

二零零二年五月廿四日

建議中的十六座位小巴廢氣排放標準

建議中可接受的廢氣排放標準 ¹ (排放上限)			
柴油車 ^{3,4}	歐盟 III	美國排放標準	
	HC 0.66 g/k Wh CO 2.1 g/k Wh NO _x 5.0 g/k Wh PM 0.10 g/k Wh	HC 1.74 g/k Wh CO 20.8 g/k Wh NO _x 5.36 g/k Wh PM 0.07 g/k Wh	
石油氣車 ^{2,4}	歐盟 III	日本排放標準	美國排放標準
	NMHC 0.78 g/k Wh CO 5.45 g/k Wh NO _x 5.0 g/k Wh	HC 0.58 g/k Wh CO 16.0 g/k Wh NO _x 1.4 g/k Wh	HC 2.55 g/k Wh CO 49.7 g/k Wh NO _x 5.36 g/k Wh
汽油車 ^{2,3}	日本排放標準	美國排放標準	
	HC 0.58 g/k Wh CO 16.0 g/k Wh NO _x 1.4 g/k Wh	HC 2.55 g/k Wh CO 49.7 g/k Wh NO _x 5.36 g/k Wh	

註：

1. CO₂、O₂、CH₄ 和 Lambda 並不屬於受監管的新註冊車輛廢氣污染物或參數。歐盟、日本及美國都沒有為它們制定上限。
2. 與柴油不同，汽油及石油氣在引擎內燃燒時，只產生極微量的粒子。所以並沒有需要為使用這兩種燃料的車輛設定粒子掛放上限。
3. 由於，日本對大型柴油車輛的廢氣排放要求較為寬鬆，所以我們並不接納日本的大型柴油車輛的廢氣排放標準。基於類似理由，歐盟的大型汽油廢氣排放標準亦不被接納。
4. 本港的主要空氣污染物是車輛排放的粒子及 NO_x。石油氣及汽油車輛在粒子排放方面明顯的比柴油車輛優勝。至於 NO_x，雖然歐美皆以同一上限監管新註冊柴油小巴及石油氣小巴排放的 NO_x，但石油氣車輛在控制 NO_x 方面的技術更為先進及成熟。所以在實際排放方面，柴油小巴可以比石油氣小巴排放多達 7 倍數量的 NO_x。

年檢時在用車輛的廢氣排放標準

柴油車	石油氣車	汽油車
煙度：60 度哈特里奇單位	一氧化碳 1.0% 碳氫化合物 300 ppm	<u>1975 至 1986 出廠的車輛</u> 一氧化碳 4.5% <u>1987 至 1991 出廠的車輛</u> 一氧化碳 3.5% <u>在 1992 或之後出廠的車輛</u> 引擎低怠速：一氧化碳 0.5% 引擎高怠速：一氧化碳 0.3% 及 過量空氣系數 1±0.03