

CB(1) 741/06-07(01)



中 港 澳 直 通 巴 士 聯 會

China Hong Kong and Macau Boundary Crossing Bus Association

地址：九龍上海街 450-454 號慶華商業大廈 7 字樓 B 室
Add.: Unit B, 7/F., Hing Wah Comm., Bldg., 450-454 Shanghai St., Kln. H. K.
電話Tel: 2782 0738 傳真Fax: 2782 0935

立法會環境事務委員會主席

余若薇議員

鈞鑒：

關於：政府當局建議“透過提供一筆過資助鼓勵車主
盡早更換歐盟前期及歐盟 I 期柴油商業車輛”的意見

本會謹代表各直通巴士營辦商對此次政府“提供一筆過資助鼓勵車主盡早更換歐盟前期及歐盟 I 期柴油商業車輛”，表示高度讚揚。這是一項德政，雖然短期內政府須一筆過支付公帑，但有助於政府及業界共同付出一份力，加快改善香港空氣質素的步伐，長遠則會調低整體醫療費用，減低社會成本，鞏固營商環境，提高外商在香港的投資意欲。

然而，本會覺得有關計劃成效存疑：「浪費公帑，肥了車行，苦了業界」。有關優惠在 18 個月內須更換車輛，但 18 個月的寬限期太短，則會造成短期間內供不應求，令車輛供應商囤積居奇，大幅提升價格的局面。香港本地商營車輛市場太小，很多類別的車輛供應已成寡頭壟斷，形成了企業聯盟 (CARTEL)。如果政府一定要在 18 個月內更換車輛，則會給車輛供應商製造一個史無前例的賺錢機會。因為業界須在 18 個月內更換新車，車輛供應商則可安心入貨，然後再提高車價，此做法會導致政府出現「雙失」現象。第一，業界陷入進退兩難的困境，因換車成本不跌反升，業界因減得加；第二，政府浪費了納稅人的金錢，間接將資助利益輸送給車行，大大減低換車誘因，結果造成「肥了車行，苦了業界」的局面，最終令此資助政策的效益大打折扣，既沒有促成業界加快換車，又令整個環保的政策存疑。本會代表曾於立法會環境事務委員會特別會議中提出建議，改善當前環境問題本是好事但卻弄巧成拙。最大的原因在於環保署技術官僚造成的問題，他們用 90% 時間參考車輛供應商的意見，卻只用少於 10% 時間詢問業界意見，結果中了車行的計，必要在 18 個月內換車，為車輛供應商製造一個千載難逢的尋金機會，究其原因，環保署的技術官僚需負一定的責任。「兼聽則明，偏聽則暗」，因其失誤，令當前的議員陷入進退為谷的困境。

面對當前問題，立法會如取消此次資助，則會令環保人士怨聲載道，降低市民對議員捍衛環保的信心，取消資助固然是不可取的方法。惟今之計，就是針對車輛供應商的賺錢原因對症下藥：

1. 延長 18 個月寬限期

車輛供應商會利用此更換車輛的時機，在政府提供有供有求的情況下，提升價格，賺取暴利。相反，車輛供應商已入大量貨源，囤積居奇，如立法會突然延長換車時限至 36 個月，業界不急於一時半刻換車，車輛供應商在供應過剩的情況下，只能被逼大幅調低價錢清貨，屆時將會把大部份政府資助的優惠歸還於業界，提高了車主換車的誘因，而立法會突然其來的延長換車時限政策調整了供求關係，壓止了炒賣之風，同時，業界亦會把握到換車的大好時機，使政策成效更為顯著。故我們強烈要求立法會環境事務委員會保持沉默，待 2007 年 2 月會期才宣佈，以修正案形式延長換車時限，可令車行措手不及。

2. 稅務優惠政策

為了環保，本會代表曾於會議上建議立法會除能一筆過資助更換車輛外，亦可利用稅務優惠政策，因勢利導的鼓勵業界更換車輛。本會建議將歐盟 IV 期的車輛等同電腦產品獲加快稅務折舊，即可 100% 的即年扣稅（現時車輛第一年扣稅額是車價的 72%，即 Initial Allowance 60%，Annual Allowance 30%），可加快業界更換車輛的步伐。如此方案能與資助政策同時執行，效果則會雙得益彰。

3. 取消“以首次登記期限作為界定”的條件

考慮到直巴的特性，香港的直通巴士是在買到車架（CHASIS）後須要運往東南亞或臺灣等地區安裝車身，再送往香港登記，而過境巴士更須經國內多個部門的登記才可營運，此已花費了約九個月的時間，如果使用首次登記時間，會對直巴業界有欠公平，本會建議凡是歐盟 I 型，即可受惠於是次資助政策，不管是首次登記期限。

因近來的油價飛升，業界已無意更沒有能力更換車輛，此次政府的資助政策，無疑是一場及時雨，提供了極大誘因，令車主願意參與香港的環保工作。本會希望立法會會計界代表譚香文議員研究，進一步提供稅務優惠的建議，並可向其他立法會議員推薦此方案。肅此奉達，佇候鴻裁，

順祝

鈞安！



中港澳直通巴士聯會 謹啓

二零零七年一月十九日