

Public Omnibus Operators Association Ltd.
公共巴士同業聯會有限公司

Unit B, 7/F, Hing Wah Commercial Building, 450-454 Shanghai Street, Kowloon, Hong Kong.
 九龍上海街 450-454 號慶華大廈 7 字樓 B 室
 電話：2782-0911 傳真：2782-0935 E-mail：pooa@netvigator.com



立法會環境事務委員會

主席余若薇議員及各委員：

關於：公共巴士同業聯會對政府推廣使用更環保燃油的措施之意見

本人為公共巴士同業聯會之代表，對政府推廣使用更環保燃油的措施欲提出意見，供政府在制定政策時參考。政府自 2000 年引入超低硫柴油開始，便給予運輸業界寬減 \$1.78 柴油稅優惠。表面看似對運輸業界的體恤，實質卻是因要我們使用更昂貴的柴油(即超低硫柴油)，在迫不得已的情況下給予業界補貼，無奈我們在事件中卻毫無獲益，原因是油商往往以各種名目來註銷政府給予我們的優惠，例如以高昂的運費(表示須由歐洲進口)、洗清油缸、油站地價等等藉口，將政府給予我們的稅務優惠一掃而空。而在過去七年裡，超低硫柴油由當初的每公升 \$6.29 飆升至今時今日的每公升 \$9.52，升幅超過 50%。雖然我們運輸業界各團體，包括的士、小巴、中重型貨車、貨櫃車和非專營巴士等均群起向政府反映和強烈要求減稅，但政府卻充耳不聞，完全漠視業界的聲音，使我們的經營環境每況愈下，前線司機叫苦連天，經營者面對高企的油價，車租收入不升反跌，最終步向倒閉的危機。

中國現時的柴油價格為每公升 \$5.2，新加坡則為每公升 \$7.5，相比之下，香港的柴油價遠超於他們，這是什麼原因呢？理由很簡單，因中國和新加坡政府能體恤人民的生活，了解到燃油的價格對人民生活帶來極大的影響，了解到運輸業面對著艱苦的營商環境，因而將油價及稅務上作出相應的調整。然而香港政府卻向我們徵收變相的銷售稅(油稅)，更變本加厲地限定所有新登記之車輛使用環保 V 車輛，引入所謂無硫柴油，即環保 V 柴油。

我會對政府推動環保意識，改善本港空氣污染情況甚表支持，但我們認為只限制汽車排放廢氣，並不能完全解決本港空氣污染的問題，政府不應厚此薄彼，對高樓大廈所產生的屏風效應、冷氣機排放的污氣、路邊吸煙者釋出的致癌物質、電廠排放的廢氣等問題卻視若無睹。政府推廣『藍天行動』這理念是絕對正確，但改善空氣質素問題又豈止是運輸業界的責任，而應是全民有責。

現時政府推廣使用更環保燃油(即環保 V 柴油)，並提出把歐盟 V 期車用柴油之燃油稅減至每公升\$0.56，為期 2 年。根據資料顯示歐盟 I 期至 III 期之車輛轉用環保 V 柴油只能減少 5% 粒子排放，其他排放物不變。我會質疑政府是否有迫切性要比其他鄰近國家先走一步，能否將實行措施的速度減慢，力度減輕，讓運輸業有喘息的機會。

總括而言，我會對政府推廣使用更環保燃油的措施，提出如下的意見：

- (一) 政府必須嚴厲監管油商是否有壟斷或食價的情況；
- (二) 效法中國及新加坡體恤運輸業的營運困難，因時制定減免燃油稅；
- (三) 根據歐洲委員會所做的研究報告顯示，歐盟 I 期至 III 期車輛轉用歐盟 V 柴油，效益不大，只可減少 1-3% 的二氧化碳，其他排放物不變，故政府無須急於在香港實施；
- (四) 根據資料顯示，英國環保 V 柴油零售價為每公升約港幣\$16，在政府未有清晰掌握環保 V 柴油在本港的零售價前，不應過急推行環保 V 柴油；
- (五) 環保責任應是全民有責，如只有運輸業獨力承擔環保的成本，對我業界則極不公平。

基於上述的理據，我們非專營巴士業界堅決反對政府在現階段引入環保 V 柴油。多謝主席。



公共巴士同業聯會 謹啓
二零零七年十一月七日