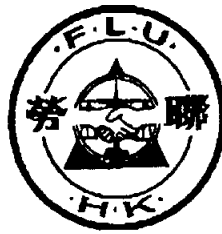


港九勞工社團聯會**THE FEDERATION OF HONG KONG
& KOWLOON LABOUR UNIONS****交通運輸行業委員會****TRANSPORT INDUSTRY
COMMITTEE**

CB(1) 1366/09-10(02)

本會檔號 OUR REF.:

來信檔號 YOUR REF.:

更換舊式柴油商業車輛資助計劃的意見書

政府為改善路邊空氣質素，正考慮延長推行現有的「更換歐盟前期及歐盟 I 期柴油商業車輛的資助計劃」(下稱：換車資助計劃)，以及即將推行的「更換歐盟 I I 期柴油商業車輛的資助計劃」，以淘汰舊式柴油商業車輛在道路行走，改善空氣質素。本會認同淘汰舊式柴油商業車輛的需要，以及保障空氣質素的重要，惟對上述兩項資助計劃的推行措施有所保留。

車價補貼未能減低換車負擔

自首個換車資助計劃推出後，新型環保車車價大幅飆升，減少業界換車意欲。在 2008 年中，歐盟 VI 期的旅遊巴售價(連裝車身)約為 100 萬元，但在 2010 年 3 月份，車價已超過 140 萬元，車價上升幅度約為 40%！以歐盟 I 期旅遊巴的補貼金額計算，原先車價補貼約 17.3%，惟現時車價上升，但車價補貼額不變，變相令補貼減少至約 12%，車價的補貼未能讓業界減低換車的經濟負擔。故此，政府在推行「歐盟 I I 期換車資助計劃」時，理應考慮如何應對車價上升的問題，以免影響計劃推行的效果。

另一方面，換車後的維修保養費昂貴，新增貸款等問題一直困擾業界，種種因素都直接增加業界的營運成本，造成經營困難，以及影響參與資助計劃的意欲。根據政府文件，在過去三年僅有 22.4% 的車輛自願參加是項計劃，可見計劃不足以讓業界積極參與。

資助難以彌補換車負擔 大量工人面臨失業

以現有換車資助計劃的措施是完全不能彌補，業界購置新環保車後面對的營運壓力。現時，已有很大部分的車主放棄經營，特別是一人車主的自僱人士，導致業界發展空間不斷萎縮，工人被迫失業的情況日見嚴重。根據資料顯示，計劃至今，共有 8328 輛歐盟前期及 1 期車輛沒有參與換車計劃而退役。換言之，以一車兩名工人推算，至少有一萬六千多名業界工人受到影響，面對失業或轉職。

在這裡據本會了解，大部分沒有參與資助計劃的業者，他們並非不願參與換車計劃、亦不是自願放棄經營的。實情是業界均難以承擔換車後的多種負擔和經營困難，而被迫繼續使用舊車營運下去，或無奈地放棄營運遣散工人。

修改計劃以助業界

本會認為，有必要改善現有計劃的措施，以協助業界更新車輛並保障業界的展發空間。以下是本會的建議：

1. 增加更換車輛資助金額可幫助車主換車
2. 以固定的百分比發放資助，以免受車價調整影響
3. 擴闊受惠車輛類別
4. 推行低息貸款計劃協助購買新車輛
5. 增加貸款還款期數，減低每月還款壓力

最後本會認為，業界已飽受金融海嘯及甲型流感 H1N1 的沖擊，收入大幅減少，營運環境仍未回復。正所謂「唇亡齒寒」，政府只一面倒要求運輸界盡快使用環保車輛，以減少空氣污染；惟完全忽視了，業界無法承擔購置新車的營運壓力，車主放棄經營、車隊解散、工人失業這些情況已在發生。希望政府能正視現有問題，以確保業界更新車輛的同時，維護業界的生存空間，以及保障工人就業，職位不會流失。

更換舊式柴油商業車輛資助計劃的意見調查結果

本會日前就換車資助計劃在業界內展開的調查資料，供各位議員參考。

是次計劃共收集到 103 名司機及車主就關於“更換歐盟前期及歐盟 I 期柴油商業車輛為新商業車輛資助計劃”的問卷。

調查結果：

1. 有 78% 被訪者認為是項計劃能夠改善空氣質素，可見業界普遍都贊成是項計劃；
2. 有 96% 的被訪者認為車價持續上升會影響他們換車的意欲；
3. 有 97% 被訪者認為購買新車後會增加營運壓力；
4. 有 81% 受訪者認為增加更換車輛資助金額可幫助車主換車；
5. 有 23% 被訪者認為需要擴闊受惠車輛類別；
6. 有 26% 被訪者希望銀行能低息貸款購買新車輛；
7. 有 59% 被訪者希望能延長車輛還款期；及
8. 有 3 名被訪者希望在油價上作補貼。