CB(1)1854/12-13(02)

致立法會 環境事務委員會

有關2013年10月2日會議
議程I「淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛」

(延伸自2013年5月5日公聽會，文件編號CB(1)1099/12-13(03))

書面意見
林鴻達 - 時事評論員 / 政策研究員
Jacky Lim - Commentator / Policy Researcher

本人現就 2013 年 10 月 2 日立法會環境事務委員會會議有關「淘汰歐盟 IV 期以前的柴油商業車輛」的議題，向立法會環境事務委員會提交意見書，並先行聲明爲延伸自 2013 年 5 月 25 日公聽會所提交的編號 CB(1)1099/12-13(03)。

當局就 2013 年 5 月 25 日的公聽會，與會人士提出的多個謎團，當局仍未回應：

政府要解決的是汽車廢氣問題？

爲何有一個成本較低廉但又能達到減排目標的做法，即係加裝/換裝「尿素鼓」或更換引擎，政府偏偏不採用，而一定要強制換車？

在公聽會上，莫偉全表示專利巴士以外車種難以實施，本人已經在文件及口頭直斥其非，論據包括：

- 貨車底盤比巴士更闊，根本更容易處理
- 個別車種如真的未能加裝就考慮更換引擎
- 以一部車齡 35 年的退役中巴作例，並以小型平板電腦顯示下圖以作說明，證明車齡根本不是問題

因此，本人認爲 一切都只係當局「搏市民唔識」編造故弄玄虛的藉口，甚至是謊言。

當日會議主席何秀蘭要求當局提交有關研究加裝「尿素鼓」或更換引擎的研究報告……

WHERE IS THE DOCUMENTS???

當局現卻急於推動換車資助計劃及回應部份運輸業界要求加大資助額訴求以作利誘支持。由此可見，政府只是爲求硬推換車，而不是只求「改善路邊空氣污染問題」。

另外，本人在公聽會上指出「車廠和代理基於利益必定回覆這些做法是不可行」著當局自行進行純技術研究。當局可有接納這個意見，定還是純粹打算以車廠和代理的回覆，應酬業界和公眾作罷！

有請莫偉全、以至環保署/環境局官員作出公開交代

政府只在製造大財團壟斷機會，扼殺小本經營生存空間

不少「單頭車」小本經營者已表明近年經營困難，即使代理不會「趁火打劫」加價，也缺乏財力換車。但「有一個成本低廉而能夠達到減排目標」的方法就可減輕小本經營者負擔，使他們也可以改善廢氣問題而能繼續經營，爲何當局偏不用而硬要花費大筆資金的換車方式。

這不是扼殺小本經營生存空間
造就大財團壟斷，建構「運輸業霸權」，還是甚麼?!

政府向汽車代理業輸送利益之嫌甚囂塵上

過去 07 和 09 年兩次資助而代理加價，即係資助惠及的只是代理，根本就是利益輸送。公聽會受到多方的質疑上當局不作回應，或自黃錦星去年 10 月「吹風」至今，只以「自由市場不作干預」草草了事。

但另一方面，不少車主既批評這個情況，又指「近年經營困難，即使代理不會「趁火打劫」加價，也缺乏財力換車」。當局到底係想「協助車主換車『改善路邊空氣質素』」還是根本係徹頭徹尾向汽車代理輸送利益。**本人敦請當局必須明確表態，並促請委員會作嚴肅處理。**

更是「香港汽車商會」爲公聽會提交的文件(編號 CB(1)1099/12-13(13))明言

www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/ea/papers/ea0525cb1-1099-13-c.pdf

2. 因大部份商用車輛需在購買後但登記前安裝車體及/或器材，政府應全力支持本地車體供應商以免於這個環節上出現問題。

3. 車體建造供應商現時安裝車體之時間已非常緊張，但當計劃推出後需求相信會倍增！政府應制訂及提供適當支援予各本地車體供應商，令它們能夠在車體裝配方面提供足夠配合，不致阻遲有關車輛登記。

4. 代理商亦會面對庫存地方、工場、技工及司機的需求增加壓力。政府亦需在這方面有前瞻及提供協助。

5. 現時運輸署驗車中心排期驗 TYPE APPROVAL 及登記前驗車已需甚長時間，當市場車輛數量大增時，政府必需在人手及設備上作相應配合。而且政府亦都應該於將來之環保政策推行之前，要預留較長之通知期予車輛底盤供應商以便各供應商跟廠方作出適當配合。

6. 本會各會員亦擔心在今年六月現行歐二換車計劃到期後，並無任何接替計劃。到時很多車主會採取觀望而不願購買新車。本會期望新計劃可以盡快落實，以保持市場平穩及換新車速度，改善空氣質素。

在以上因素(但不限於) 影响下，很可能導致供應及首次登記脫節。 政府必需預計及作出合理配合，以便合符條件車主可成功換車及享用資助，不要因爲各不可控制或不可加快的因素阻延令到新車買家失去應有資助。

1

COMPANY SECRETARY : TMF SECRETARIAL SERVICES LIMITED
REGISTERED OFFICE : 36/F, Tower Two, Times Square, 1 Matheson Street, Causeway Bay, Hong Kong
CONTACT : Telephone: (852) 2409 0039 Facsimile: (852) 2567 7222 E-mail: mail@hkmta.com

22-MAY-2013 18:29 +852 2567 7222 P.02

22. May. 2013 18:37 +852 2567 7222 No. 5677 P. 3

THE MOTOR TRADERS ASSOCIATION OF HONG KONG
香 港 汽 車 商 會

汽車代理業對這個計劃想着的是甚麼事情，已經不用多說了。

事實上「提供資助而代理紛紛加價」之下，當局又「有便宜方法不用」而編做大量似是而非的論據指「換車是唯一可行方法」，再加上「十五年車齡限制」，結果就是代理生意必定上升。由此反映，**無可能排除有官員涉及貪污瀆職行爲，委員會有必要要求廉政公署介入展開調查。**

運輸業支持計劃者可有不良的動機

綜合 5 月 25 日公聽會及一直以來的傳媒報導，支持換車計劃的多是財雄勢大的運輸機構。他們欲藉此壟斷運輸業的企圖實在無可能排除，這亦正好反映「政府只在製造大財團壟斷機會」絕非子虛烏有的無理指控。

另一方面，他們一直以來要求的是「加大資助比例或金額」，並迴避「代理乘勢加價的問題」這個同樣影響他們的問題，已成爲一個極大的疑團。而以下這兩宗新聞是否反映住他們支持計劃和要求加大資助額背後有不法圖謀……

即時新聞 香港 國際 中國 經濟 地產 體育 娛樂

港聞新聞

兩名司機承認收非法回佣候判 (港聞)

2013-09-24 (18:41)

一名服飾公司司機及一名紡織公司前司機，於購買一輛價值逾173萬元的新車時，串謀收受18000元非法回佣，早前被廉政公署拘控。被告今日在東區裁判法院承認控罪。

廣告
星島日報
中小學校園版
現正接受訂閱

林長濤，41歲，華潤服飾司機，及鍾志成，62歲，華潤紡織前司機，同承認一項作爲代理人串謀接受利益罪名，違反《防止賄賂條例》及《刑事罪行條例》。

裁判官黃汝榮將案件押後至下月15日判刑，並將被告還押懲教署看管。

案情透露，兩名被告於2011年二月初在華潤服飾及華潤紡織人事及行政部的總經理指示下，爲華潤服飾的一間聯營公司購買一輛新車。在兩名被告的建議下，該總經理原則上批准向金孚汽車購買一輛全新汽車。

鍾與金孚簽訂一份臨時協議，以約165萬元購買該輛汽車。由於車輛稅增加，林與金孚簽訂另一份以逾173萬元購買該輛汽車的臨時協議。

案情透露，林於進行交易前與鍾商討向金孚營業員就購買有關汽車索取回佣。林於交易完成後接觸該名金孚營業員，向他索取一筆沒有註明金額的回佣。

林後來在金孚陳列室收取一張由金孚發出的18000元支票，支票抬頭爲林。林把支票存入其銀行戶口，並提取9千元現金交予鍾。

星島日報
www.singtao.com
《星島電子報》
按此登入或訂閱
星島 SING TAO 新聞集團
The Standard
泛華發行
星島日報
《星閱會》會員登記
星島聯網 Sing Tao News Network
紐約 - New York
羅省 - Los Angeles
三藩市 - San Francisco
多倫多 - Toronto
溫哥華 - Vancouver
歐洲 - Europe
澳洲 - Australia

原文網址：http://www.singtao.com/breakingnews/20130924a190342.asp

06/06/2013 17:28

廉署起訴合眾汽車營業代表，涉嫌提供１０萬元非法回佣今提堂

Ads by Google
柯伍陳律師事務所 www.onc.hk
擁有豐富的法律及商業經驗及知識，爲大眾提供專業的法律及諮詢服務。

《經濟通通訊社６日專訊》廉政公署公布，落案起訴一家日本品牌貨車授權代理商的一名高級營業代表，控告他涉嫌就貨車銷售，串謀向一名客戶的僱員提供逾１０萬元非法回佣。被告今日在九龍城裁判法院應訊。

麥建幹，６０歲，合眾汽車高級營業代表，本星期二（４日）被控一項串謀向代理人提供利益罪名，涉嫌違反《防止賄賂條例》及《刑事罪行條例》。

被告今日毋須答辯，案件押後至本年７月５日答辯。

被告於案發時爲合眾汽車的高級營業代表。合眾汽車爲大昌行集團（０１８２８）的附屬公司及日本品牌貨車的授權代理商。

控罪指被告涉嫌於０９年１月至２０１０年１２月，與一名車身安裝公司東主一同串謀，向一名運輸公司的董事提供多筆金錢，作爲與合眾汽車訂立一份買賣１０部該日本品牌貨車合約的報酬。

涉案的多筆金錢懷疑是非法回佣，總額逾１０萬元。

被告獲准以現金４萬元保釋外出，並受命交出旅遊證件，不准離開香港，以及不得騷擾控方證人。（ｅｈ）

返回公司要聞

原文網址：http://www.etnet.com.hk/www/tc/news/categorized_news_detail.php?newsid=ETN230606547

這項計劃涉及公帑運用，委員會有需要作出跟進和關注，杜絕任何不法事件發生。

迫使香港使用中國汽車製造誘因、與中國的汽車政策同步的疑團

以下三個疑團，特區政府仍未作出任何回應：

- 車齡限制以下，業界必定會設法進一步降低購置成本。論到「價格便宜」，很自然就會想到「中國製造」
- 黃錦星在去年 10 月開始「放風」，但被坊間喻爲「中央窗口企業」的「中信泰富」旗下的大昌貿易行於去年 9 月宣佈引進「中國重汽」貨車。
- 中國商務部聯同發展改革委、公安部、環境保護部在 2013 年 1 月 14 日公佈已在 5 月 1 日起施行的《機動車強制報廢標准規定》，「咁啱得咁蹺」車齡限制又是與當局的「15 年」相同

特區政府是否在爲中共進行其中一項殖民入侵香港的手段，在當前港中關係緊張之下，當局必須明確回應。

結語

既然這個計劃仍有大量謎一樣的疑問而當局並沒有作出回應，尤其是要求提交有關加裝催化器/更換引擎研究報告，當局仍未交出，因此本人認爲必須終止這項計劃。

更是「有一個便宜的方法能達到相同的減排結果」偏不用，而要採取一個成本高昂+充滿向汽車代理輸送利益疑團+造就運輸業霸權+運輸機構與代理合謀貪瀆的可能性……
就是一大堆說不通的道理而要硬推這項計劃，沒法使人不想到背後有不可告人的秘密、甚至有不法行爲。委員會認爲如有需要就請廉政公署介入調查。

以上爲本人對是次議題向立法會環境事務委員會提交的書面意見，並促請委員會盡快舉行一場公聽會，再次聽取社會各界的意見。