

財務委員會討論文件

2000年6月16日

總目 44—環境保護署

分目 700 一般其他非經常開支

新項目「給予柴油的士車主一筆過資助以鼓勵他們改用石油氣的士」

請各委員批准開立為數 7 億 2,552 萬元的新承擔額，以便給予柴油的士車主一筆過資助，以鼓勵他們改用石油氣車輛。

問題

柴油車輛是道路空氣污染的主要源頭。柴油車輛排放的可吸入懸浮粒子和氧化氮分別佔全港車輛排放量的 98%和 80%左右。為保障市民健康，我們須採取一切可行的措施，以減少車輛排放的廢氣。

建議

2. 環境保護署署長建議開立為數 7 億 2,552 萬元的新承擔額，以便給予柴油的士車主一筆過資助，以鼓勵他們改用石油氣車輛。每輛合資格柴油的士的建議資助額為 40,000 元。環境食物局局長支持這項建議。

理由

3. 本港約有 18 000 輛柴油的士，這些的士排放的可吸入懸浮粒子和氧化氮，分別約佔全港車輛排放量的 26%和 12%。我們在 1997 至 1998 年間進行石油氣的士試驗計劃，試驗結果證實石油氣的士排放的可吸入懸浮粒子和氧化氮均遠較柴油的士為低。如以石油氣的士全面取代柴油的士，現時全港車輛排放的可吸入懸浮粒子和氧化氮可分別減少 25%和 6%。

4. 政府在去年的《施政報告》中宣布，當局擬給予柴油的士車主資助，以鼓勵他們改用石油氣的士。我們其後向的士業提出以下建議－

- (a) 如獲委員批准，所有在 2001 年或之前轉為石油氣的士的柴油的士，均可獲發一筆過資助，資助額為每輛的士 40,000 元；以及
- (b) 在 2002 和 2003 年內，車齡六年或以下的柴油的士車主，如選擇改用石油氣的士，亦可獲同等數額的資助。

5. 我們已就上述建議與的士業舉行多次會議，以徵詢他們的意見。業界的主要意見收錄如下－

- (a) 部分的士業團體認為 40,000 元的一筆過資助金額不足夠，要求把資助額提高一倍；
- (b) 認為資助額可以接受的人士，則要求把柴油的士車主可獲資助的期限，由 2001 年年底延至 2002 年年底，而車齡六年或以下的柴油的士車主可獲資助的期限，則由 2003 年年底延至 2005 年年底。他們所持的理由是，延長期限可讓的士在一般使用期屆滿後才更換。部分業內人士更指稱，在 2001 年內如沒有足夠的石油氣補給設施，便會拖慢更換的士的進度，因此政府應把期限由 2001 年年底延至 2002 年年底，讓車齡七年或以上的柴油的士車主有更多時間更換車輛和申請資助；
- (c) 車主倘因其柴油的士屬負資產而難以借取貸款購置新石油氣的士，政府應向他們提供貸款保證或低息貸款；以及
- (d) 至於在的士擁有權轉變時資助金額應如何分配的問題，的士業團體的主流意見如下－
 - (i) 在 1999 年 10 月 6 日《施政報告》宣布石油氣的士優惠計劃當日或之前屬首次登記的石油氣的士車主，應獲發半數資助額，即 20,000 元，而該等石油氣的士現時的登記車主，則應獲發該筆資助的餘額，即 20,000 元；以及

- (ii) 在 1999 年 10 月 6 日以後首次登記的石油氣的士車主，應獲發全數資助額，即 40,000 元。

6. 我們已仔細考慮的士業內部分人士提出，把每輛柴油的士的資助額增加一倍至 80,000 元的建議。我們相信，現時的優惠措施應足以吸引柴油的士車主改用石油氣的士。由於五個專用石油氣加氣站在首年須把石油氣價格的上限定於每公升約 2 元，其他石油氣加氣站在設定石油氣價格時，亦會考慮到專用加氣站的定價，因此我們估計每名改用石油氣的士的車主每年可節省約 45,000 元的燃油費。專用加氣站經營滿一年後，所出售的石油氣價格在其後 20 年內會根據定價方程式定出上限，石油氣價格會跟隨石油氣國際平均價格和綜合消費物價指數的變動而調整。我們相信 40,000 元的建議資助額，加上價格廉宜的免稅石油氣，應足以鼓勵車主改用石油氣的士。

7. 至於的士業要求延長車齡七年以下的柴油的士車主的申請資助期限，我們認為，接納他們的要求，實有違這項優惠計劃的宗旨，並會拖慢改善空氣質素的步伐。這項計劃旨在鼓勵所有柴油的士車主在其車輛的一般使用年限屆滿前，盡早轉用石油氣的士。

8. 我們體會的士業的要求，即倘若在 2001 年內沒有足夠石油氣加氣設施，因而影響更換車齡七年或以上柴油的士的進度，政府便應延長 2001 年年底前須申請資助的期限。我們會在明年年中檢討石油氣的士轉換計劃的推行情況，包括設立石油氣加氣站的進度，以考慮是否有需要延長有關期限。我們的目標維持不變，即在本年年底前提供可供大約 8 000 輛石油氣的士加氣的設施，以及在 2001 年年底前提供足以供所有石油氣的士加氣的設施。

9. 至於的士業要求政府為那些因其的士屬負資產而難以借取貸款購置新的士的車主提供貸款保證或低息貸款一事，我們曾就此與多間銀行和財務機構商討。據我們了解，這些機構會視乎個別車主的經濟狀況和過往的償還貸款記錄，決定是否貸款予這些車主。還款記錄一向良好的車主，會有較大機會借得新貸款購置石油氣的士。因此，這類屬負資產的柴油的士車主(財務機構估計約有 2 000 人)，亦會有機會借得貸款。在處理新貸款申請時，財務機構亦會考慮石油氣的士營運成本較低，車主的還款能力會因而有所改善這個因素。此外，我們認為，使用公帑來協助那些的士牌照價格下跌的車主(牌照價格佔其貸款額的大部分)是不恰當的。

10. 關於資助金額的分配問題，我們認為，上文第 5 段(d)項所載的的士業建議，與擬議石油氣的士優惠計劃的精神相符，有助及早更換柴油的士，故我們會採納有關意見。

對財政的影響

非經常費用

11. 全港現有 18 138 輛登記的士。本文件申請開立 7 億 2,552 萬元的承擔額。這個承擔額，是以全港的士，包括現已營業的石油氣的士，每輛可獲發 40,000 元一筆過資助額計算所得。

12. 如獲委員批准，我們計劃在 2000 年 8 月起接受資助申請。估計所需的現金流量如下－

2000-01 千元	2001-02 千元	2002-03 千元	總計 千元
260,000	390,000	75,520	725,520

13. 我們估計在上述計劃推行的首兩年內會有大量的士車主申請資助。我們會在總目 106「雜項服務」分目 789「額外承擔」項下刪除一筆數額相等的款項，以應付 2000-01 年度所需的現金流量。我們會在每年的預算內預留款項，以應付其後的現金流量需求。

經常費用

14. 實施有關建議不會帶來額外的經常開支。運輸署會調派現有人手，主力負責這項計劃的執行工作。

背景資料

15. 政府可透過實施多項相輔相成的措施，減少柴油車輛排放的廢氣。我們的策略如下－

- (a) 在可行的情況下，引入其他更環保的車輛以取代柴油車輛；
- (b) 採用最嚴格的車輛和燃料標準；
- (c) 採用可行的技術，減少現有柴油車輛排放的廢氣；以及
- (d) 實施多項自願和規管性質的措施，確保現有車輛獲得妥善維修保養。

16. 協助柴油的士車主把其車輛更換為石油氣的士，是我們為達到空氣清新的目標所採取的整體策略的其中一項建議。

環境食物局
2000年6月