

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)98/07-08號文件

檔 號 : CB1/PL/TP

### 交通事務委員會

#### 有關市區及新界的士燃料附加費的申請的背景資料簡介

### 引言

此文件旨在載述政府為鼓勵的士車主以石油氣車輛更換其柴油車輛而曾推出的資助計劃的背景資料，並綜述運輸業界就油價變動對公共交通服務的影響所表達的意見，以及政府當局為協助公共運輸業界而採取的措施。

### 石油氣的士

2. 政府在2000年推出資助計劃，鼓勵的士車主以石油氣的士更換其柴油的士。參加計劃換車的車主可獲4萬元資助。目前，本港的的士差不多全為石油氣的士，該等的士所使用的石油氣獲豁免稅項。據政府當局在2006年3月提供的資料文件所述，以每公升計算，專用石油氣加氣站(下稱"專用氣站")的氣價較具同等能源效益的柴油的價格低45%。

3. 專用氣站的石油氣零售價按定價公式定出上限，而非專用氣站則可隨意調整其石油氣零售價。自2005年9月起，國際石油氣價格大幅波動。然而，根據當時的價格調整機制，專用氣站的石油氣零售價須等待下次半年期的價格上限調整才可更改。專用氣站及非專用氣站的石油氣價格因而出現重大差距，導致石油氣車輛對專用氣站加氣服務的需求大增，造成車輛大排長龍的情況。

4. 在2006年2月，政府為專用氣站引入新的價格調整機制。在新的價格調整機制下，定價公式的兩個元素(即國際石油氣價格和石油氣營運價格)會維持不變，只有專用氣站石油氣價格的調整次數由每6個月一次更改為每月一次。在新機制下，專用氣站營辦商可根據國際石油氣價格的變動情況，每月調高或調低其石油氣零售價。

### 油價變動對公共交通服務的影響

5. 交通事務委員會一向關注油價變動對公共交通服務的影響。在2005年9月16日的事務委員會會議上，專營巴士、非專營巴士、公共小型巴士、渡輪及的士的業界代表就油價變動對其營運的影響表達意見。

6. 部分公共運輸業界認為，政府當局應考慮公共交通營辦商的要求，引入燃料附加費，讓乘客分擔不斷上升的燃油開支的一部分。他們指出，燃料附加費並非新的概念，以往當局亦曾批准業界收取暫准燃油費。此外，多間航空公司亦有收取客運燃料附加費。他們亦促請政府當局豁免超低含硫量柴油(下稱"超低硫柴油")稅。

7. 在同一會議席上，事務委員會亦察悉政府當局並不支持綠色專線小巴總商會有限公司要求引入燃料附加費的立場。政府當局認為，徵收燃料附加費的安排會把燃料成本的變動全部直接轉嫁到乘客身上。然而，由於各條路線的財政狀況、經營情況及車種(如石油氣小巴或柴油小巴)均不相同，因油價變動而對個別專線小巴路線造成的財政影響亦可能因此而大相徑庭。若不詳細考慮各條路線個別的營運情況，而讓全部專線小巴路線徵收劃一的燃料附加費，財政表現理想的路線便會增收不必要的附加費。政府當局認為，較審慎的做法是在處理個別專線小巴營辦商提交的加價申請時，考慮油價的變動會否對有關路線的財政表現造成持久而重大的影響。

8. 就專營巴士而言，政府當局指出，現時它們已獲豁免繳交燃油稅，而專營巴士作為一種市民常用的服務，一向沒有燃料附加費的安排。除上述考慮因素外，當局認為專營巴士營辦商透過附加費的安排，要求市民全面並即時承擔某一成本項目(例如燃油費)的價格浮動是不適當的做法。專營巴士營辦商應盡力考慮各種有效控制營運成本的方法。上述的考慮同樣適用於營辦專營及領牌渡輪服務的天星小輪。天星小輪所使用的柴油獲豁免稅項。

### 為協助公共運輸業界而採取的措施

9. 在2005年9月16日的上述會議席上，交通事務委員會亦與政府當局檢討各項協助公共交通營辦商降低營運成本及開拓非票務收入來源以紓緩加價壓力的措施。事務委員會亦於2005年10月舉行另一次會議，跟進上述協助公共運輸業界的措施，並聽取當局匯報有關本港車用燃油零售市場的顧問研究和競爭政策檢討委員會的工作的最新情況，以及政府當局對下述建議的立場：調低／豁免超低硫柴油稅，作為緊急措施，以紓緩超低硫柴油價格高企對運輸業造成的困境。

10. 立法會亦於2005年11月16日通過一項議案，促請政府當局採取有效措施協助運輸業開源節流，並積極考慮減免超低硫柴油稅，以紓緩運輸業的困苦，減輕公共交通營辦商的加價壓力，以及鞏固香港物流業的地位。

11. 政府當局表示，政府既定的運輸政策是不會直接資助公共交通營辦商，但當局會繼續與各營辦商緊密溝通，探討各項可便利經營及開源節流的措施。

12. 至於的士則可展示廣告以賺取非車費收入。自2003年5月起，運輸署向的士放寬有關"上午7時至下午7時"及繁忙時間不准在限制區停車的限制。此外，運輸署亦繼續撤銷的士在限制區上落客的限制，

以加強它們提供個人化及點到點服務的角色。該署並開放落馬洲管制站，讓的士可於每日晚上11時至翌日上午6時30分期間出入管制站載客。

### 超低硫柴油稅

13. 在1998年6月，政府把一般車用柴油的稅率由每公升2.89元調低至每公升兩元，作為亞洲金融危機期間的臨時措施。其後在2000年7月，政府基於環保理由，以每公升1.11元的優惠稅率引入超低硫柴油，以鼓勵車主在不影響其開支的情況下，以這種污染較少但價格較高的燃油來替換一般燃油。該優惠稅率定於2001年1月1日調整至每公升兩元，並於2002年1月1日回復至每公升2.89元的水平。到2001年，全港的所有加油站已經完全以超低硫柴油代替一般車用柴油。不過，為了紓緩業界在經濟逆轉期間的經營壓力，政府曾七度押後把超低硫柴油稅率回復至原來水平。根據在2006年12月獲立法會通過的決議案，超低硫柴油的稅率將由2009年1月1日起回復至每公升2.89元的水平。

14. 為進一步改善路邊的空氣質素，政府當局已建議為歐盟V期車用柴油提供每公升0.56元的優惠稅率，從2007年12月1日開始，為期兩年，以加快其在本地市場的供應。

### 促進車用燃油零售市場競爭的措施

15. 立法會一向關注油公司在調整油價時"加快減慢"及市場上似乎有以某些形式合謀定價的做法。經濟事務委員會曾在2002年、2003年、2004年及2006年舉行的多次會議上討論調整車用燃油價格的事宜。就此，立法會亦曾於2005年1月28日的會議上通過一項議案，促請政府積極考慮在石油行業引入公平競爭法及其他有效措施，以增加石油行業的競爭性和提高產品價格的透明度。議案措辭如下：

"鑑於本地的石油產品價格經常加快減慢及各油商調整價格的步伐趨於一致，而石油產品零售價格往往又未能真確地反映入口成本價，本會促請政府積極考慮在石油行業引入公平競爭法及其他有效措施，包括要求競爭政策諮詢委員會關注本港石油市場可能出現的不公平競爭模式，並委託該委員會就有關情況作出監察和研究，以增加石油行業的競爭性和提高產品價格的透明度，從而避免寡頭壟斷，促進公平競爭和保障商戶及市民免受高油價之苦。"

### **交通諮詢委員會的檢討**

16. 交通諮詢委員會現正就香港的士服務的營運模式及質素進行檢討。有關檢討旨在研究有否可行而合適的改善措施，以拓展的士行業的商機，並同時透過提供切合市民需要而又具競爭力的服務，讓市民受惠。

立法會秘書處

議會事務部1

2007年10月24日