

s-ARLTD-c..txt

自由的士權益協進會

有關:環境事務委員會
改善空氣質素小組委員會
2012年1月17日的會議建議書

作為的士業界同業，本會同意擴大石油氣加氣站網絡的建議，包括最近尋找合適的新地方作提供石油氣加氣服務的結果。同時指出目前現時共有62個石油氣加氣站，包括12個專用加氣站和50個非專用加氣站，共提供444枝石油氣加氣槍，對業界超過二萬部石油氣用車包括的士，小巴，其他公共車輛，對比為每枝加氣槍需服務超過50台含大容量氣缸的商用車輛，效果明顯不足。

上述情況，供氣效率之低致浪費司機輪候時間，因交接班情切或被迫使用高價燃氣，嚴重影響司機生計，有見及此，自由的士權益協進會職責所在對改善空氣質素小組委員會議案文件，提交素求及建議如下:-

(討論文件)第2項

政府設置專用(石油氣加氣站)加氣站是於豁免了地價的土地上營運，但其石油氣零售價上限受營運商與政府簽署的「設計—建造—營運」合約中指定的定價公式規管)之規定，本會認為並非單一方法，政府既已收取其他燃油合法征稅，應撥出一定數目預算金額補貼油公司於其現有或新建加油站(即非專用石油氣加氣站)內加裝石油氣加氣設施，同時可按比例補貼現行高昂之正常石油氣收費，根據現時專用氣站與非專用石油氣加氣站收費差額由每公升四角至一元不等，政府可考慮予每公升補貼兩角至五角，但可按每家非專用石油氣加氣站受歡迎程度，予以封頂，例如每天/甚至每月只供應一萬至一百萬公升或若干數量政府預算案內補貼低價燃氣，相信大大抒緩專用氣站在交接班時間不足之處，若然政府與所有非專用氣站供應商研討合作方案，使其業務得到擴充，予競投方式選出最佳方案，得到政府，供應商，用家三方共贏，相信業界及所有從業員得益更大。(相同案例定義，可從從前港鐵前身九鐵，以羅湖過境車費大幅差額補貼其他市民短程費用，此舉是否合理，見人見智。)

(討論文件)第9項

至於各政府部門聯手尋找新的合適地點用作設置汽油暨石油氣加氣站的當時，我們建議不可位處太偏僻地區，前車可鑑，此等只會使單一區域車輛受益徒然浪費資源，只會令氣站空置，經營困難。

上述建議不僅面對目前情況，同時針對不久之將來，倘若環保意識急促成長之際，更多公營機構，民營社團，公共交通都選用日益完善之石油氣車輛時，問題未獲急促處理時，惡果可預知。

本人及本會主席黃宏樂先生對討論文件內其他事務極表贊同並對環境保護署付出之努力深感欣慰，然而無法理解偌大地點的九龍區為何無法找到適當地點作是項計劃的新設定義。(相同案例定義，可從房委會開山關地於佐敦谷旁建立屋苑，叫好叫座。)

年關接近，本會事務漸多，是次未能選出適當代表參加會議，僅此致歉。
本會藉此寄意：

立法會
環境事務委員會
改善空氣質素小組委員會主席及各委員新春如意，事事順利。

自由的士權益協進會副主席
崔懷中
2012年1月7日