

CB(1)1099/12-13(17)



敬啟者：

環境事務委員會
2013年5月25日舉行的特別會議
意見書

對於政府在本年度施政報告建議透過向歐盟 IV 期以前的柴油商業車輛的車主提供資助，以逐步淘汰這些車輛，並設定退役期限，本公司原則上支持此方向，但業界在更換新車方面卻遇到兩大問題，令淘汰舊車安排上遇上困難，詳情如下：

1. 為了支持政府對推行環保政策的決心，本公司在 2008 年一次過引入三十多部歐盟四型柴油小巴。可惜，本公司的積極行動不但沒有得到回報，更不幸成為環保政策下的犧牲者。該型號小巴表現差強人意，包括(i)壞車率極高（平均每月入廠次數較舊款型號多出一倍，曾有歐四車輛因壞車而連續停駛達兩個月）、(ii)零件損耗嚴重、及(iii)在營運時間內經常要停車清除炭粒（俗稱「燒炭」），對屬下小巴路線班次及收入構成嚴重影響。而本公司經此一役後，最後寧可翻驗歐二及歐三舊車，反而把車齡不足五年的歐四車輛提早退役，蒙受巨額損失。這反映現有小巴車種根本不適合香港特殊地理環境，技術上並不適合香港的營運模式；
2. 現時適合香港營運的小巴車種不足，市面上提供的歐盟五型柴油及石油氣小巴在營運上均有其不足之處。歐五柴油車輛方面，問題與歐四柴油車輛相若，即壞車率高、零件不耐用及要停車「燒炭」；而石油氣車輛則面對加氣站配套不足及位置偏遠，大大延長前往加氣的車程及時間，影響營運。這些問題嚴重窒礙業界更換新車的意欲，故不少行家寧可花費大筆金錢翻新及維修舊車，也不願意投資更換新車。

綜合上述原因，政府應把歐盟四型柴油小巴的失敗經驗引以為鑑，避免重蹈覆轍。本公司建議政府在制訂淘汰舊車安排前必須採取以下措施，以釋小巴業界的疑慮：

1. 在落實推行淘汰舊車計劃初期，應給予退役期限延長 2 - 3 年，好讓業界有足夠時間物識及引入真正適合香港使用的小巴車種；
2. 要求政府主動與業界會面，詳細了解業界在換車時所遇到的困難，並提供適當的協助；
3. 對於政府建議的資助金額，本公司並沒有意見。

本公司相信上述建議有助令淘汰舊車計劃得到有效落實，為社會大眾及小巴業界締造雙贏局面。

此致

立法會
環境事務委員會
何秀蘭主席



香港仔專線小巴有限公司	(PSL 4063C, 9049C, 9253C, 9016C, 9099C, 11400C 持牌者)
傑記運輸有限公司	(PSL 4021C, 9149C 持牌者)
超栢萊有限公司	(PSL 5410C 持牌者)
傑誠集團有限公司	(PSL 10830C 持牌者)
中環專線小巴有限公司	(PSL 8516C 持牌者)
香港專線小巴有限公司	(PSL 3174C 持牌者)
新興運輸有限公司	(PSL 7950C 持牌者)
捷領運輸有限公司	(PSL 10518C 持牌者)
大埔專線小巴有限公司	(PSL 8274C 持牌者)
(陳文俊代行)	

2013 年 5 月 21 日