

## 香港專線小巴持牌人協會

## HONG KONG SCHEDULED (GMB) LICENSEE ASSOCIATION

12/F., Abba Commercial Building, 223 Aberdeen Main Road, Hong Kong.

Tel: 28736808

Fax: 28732042

敬啟者：

《空氣污染管制(空氣污染物排放)(受管制車輛)規例》小組委員會 2013 年 11 月 26 日會議意見書

就有關規例建議透過向歐盟 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。本會原則上支持此方向，但小巴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：

- i. 有小巴業界在 2008 年一次過引入三十多部歐盟四型柴油小巴，以積極回應政府決心推行環保政策。可是，業界的積極回應不但沒有得到回報，更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，更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」)，對小巴服務及收入構成嚴重影響。而業界最後寧可翻驗歐二及歐三舊車，而把車齡不足五年的歐四車輛以平價出售，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需要經常停車的營運模式；
- ii. 現時本港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，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。本會建議政府在制訂淘汰舊車安排前必須採取以下措施，以釋業界的疑慮：

- i. 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；
- ii. 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；
- iii. 對於政府建議的資助金額，本會並沒有意見。

本會相信上述建議有助令淘汰舊車計劃得到有效落實，為社會大眾及業界締造雙贏局面。

此致

小組委員會秘書  
冼柏榮先生



香港專線小巴持牌人協會  
馬亞木會長 黃文傑主席  
(陳文俊代行)

2013 年 11 月 25 日

副本送：  
立法會議員何秀蘭女士