

2020 年 1 月 17 日

討論文件

立法會交通事務委員會
向運輸及貨運業提供的燃料補貼及一筆過補貼

目的

為協助運輸及貨運業界應對當前經濟環境所帶來的經營壓力，財政司司長在 2019 年 10 月 22 日公布，向業界提供為期六個月的燃料補貼或一筆過補貼。本文件載述相關計劃的詳情，並徵求委員意見。

背景

2. 自去年 6 月起，持續的公眾活動使本港市民外出意欲減低，訪港旅客數目下降，商業活動減少，路面公共交通亦因突發情況而不時需要改道或停駛，運輸及貨運業的日常運作受到不同程度的影響。為協助運輸及貨運業界應對日益嚴峻的經濟環境，繼在 2019 年 8 月 15 日公布豁免商用車輛牌照費和驗車費用、本地商用船隻牌照費用、合資格車輛客運營業證費用及證明書費用等政府收費後，財政司司長在 2019 年 10 月 22 日公布，向業界提供為期六個月的燃料補貼或一筆過補貼。建議措施如下：

- (a) 的士及公共小巴：為液化石油氣的士及公共小巴提供每公升 1.0 元的液化石油氣折扣(即約三分之一的折扣)，為期六個月；以及發還柴油公共小巴三分之一的實際柴油支出，為期六個月；
- (b) 專營巴士及渡輪：發還五間專營巴士公司及 22 條專營和持牌渡輪服務三分之一的實際燃料支出，為期六個月；
- (c) 電車：發還香港電車有限公司三分之一的實際電費支出(只限用於行走電車的相關電費支出)，為期六個月；以及
- (d) 非專營巴士、貨車及本地商用機動船隻：為每輛持牌非專營巴士、貨車及本地商用機動船隻提供一筆過 5,000 元的非實報實銷補貼。

措施詳情

3. 由於各運輸及貨運行業各有不同的營運特質，我們需採取不同措施為各相關行業提供有效的支援。在確保補貼用得其所的同時，執行細節亦會方便業界。

的士及公共小巴

4. 全港現時共有 18 163 輛的士，除了三輛汽油的士外，其他均使用液化石油氣作為主要燃料¹。公共小巴方面，全港現時共有 3 541 輛液化石油氣公共小巴²及 809 輛柴油公共小巴³。

石油氣的士及公共小巴

5. 考慮到絕大部分的士及紅色小巴司機均為租車司機，並需自費到石油氣加氣站為的士或小巴加氣，為了能夠以簡便快捷的方式直接紓緩該些前線司機的經濟壓力，我們建議由油公司直接在加氣站為司機提供為期六個月每公升 1.0 元的液化石油氣補貼(即約三分之一的折扣)⁴，而政府會向油公司發還其補貼的士和公共小巴司機的石油氣費用的實際金額。

6. 我們現正與油公司就實施的技術細節進行商討。簡單而言，在提供補貼措施的該六個月期間，油公司需在任何現有折扣(如有的話)之上，為的士及公共小

¹ 包括 17 322 輛液化石油氣的士，705 輛液化石油氣/電力混能的士及 133 輛液化石油氣/汽油雙燃料的士。

² 包括 2 615 輛綠色小巴及 926 輛紅色小巴。

³ 包括 689 輛綠色小巴及 120 輛紅色小巴。

⁴ 現時七間油公司在全港共經營 12 個專用石油氣加氣站及 56 個非專用石油氣加氣站，各氣站的液化石油氣價格各有不同，亦會隨國際石油氣價格變動。在 2020 年 1 月，各專用石油氣加氣站的液化石油氣價格平均約為每公升 3.24 元，政府建議提供的每公升 1.0 元補貼，可為業界節省約三分之一的燃料支出。

巴司機提供每公升液化石油氣 1.0 元的政府補貼，而的士及公共小巴司機則無需進行任何登記或申請發還款項手續，便可在現場使用經政府補貼的價格加氣，即時受惠⁵。

7. 與此同時，油公司或需要修改其電腦系統，為石油氣的士及公共小巴司機即場提供加油折扣，並需為其員工提供適當的培訓，以確保員工熟悉措施的詳情及執行細節，且在加氣站現場處理簡單查詢。而油公司本身亦需按運輸署要求，每月提交相關交易資料以申請發還補貼金額。為確保油公司相關內部監控及執行細節妥當無誤(包括確保油公司能提供準確的折扣予的士及公共小巴司機、妥善保存有關補貼資料，以及申請發還的金額準確無誤等)，油公司須委托獨立審計師在推出措施之前按照香港會計師公會頒布的準則就其內部監控系統進行鑒證及向運輸署提交鑒證報告，亦須在補貼計劃完結時，就申請發還的金額向運輸署提交審計報告。此外，運輸署亦會在提供補貼期間，不時派員到加氣站進行巡查，以確保有關補貼安排運作正常。

汽油的士及柴油公共小巴

8. 至於汽油的士及柴油公共小巴方面，由於相關司機及營辦商的數目較少(只涉及三輛汽油的士、133 輛

⁵ 綠色小巴司機多為綠色小巴營辦商的僱員，他們一般無需自費為車輛加氣，收入亦不會隨乘客量而直接變動。營辦商一般會為有關車輛提供「加氣卡」，方便司機到加氣站加氣，而在這情況下，有關政府補貼會反映於綠色小巴營辦商的「加氣卡」的月結單上。

液化石油氣/汽油雙燃料的士⁶和 120 輛紅色柴油小巴的司機，以及 61 個有使用柴油小巴的綠色小巴營辦商)，並考慮到汽油及柴油的可轉移性遠較液化石油氣為高，直接在油站提供折扣或會提供誘因使司機或營辦商轉售經政府補貼的汽油或柴油圖利，我們建議汽油的士及柴油公共小巴司機/營辦商可憑加油收據或「公司油卡」月結單向政府申請發還三分之一的燃料支出，為期六個月。

9. 執行細節方面，在提供補貼措施的該六個月期間，當汽油的士及柴油公共小巴司機在油站加油時，除加油收據外，油站職員會向司機發出一張由運輸署印制並附有編號的表格，油站職員會在表格填上其車牌號碼及加油金額等基本資料，並會在表格和收據上蓋上補貼計劃專用的印章，司機可憑有關表格及收據正本向運輸署申請⁷，透過自動轉賬發還三分之一的汽油或柴油支出⁸。運輸署在收到有關申請後，會盡快進行審核，並在收妥所有資料後約兩個月內完成發還程序。運輸署會在完成相關程序後書面通知申請人發還申請是否獲批及所批金額等。

⁶ 液化石油氣/汽油雙燃料的士主要由液化石油氣推動，汽油只為偶爾使用，故這類的士的司機並不需經常為該等的士添注汽油。

⁷ 申請人可在提供補貼措施的該六個月內任何時間向運輸署提交申請，但所有發還申請最遲須在補貼計劃完結後的兩個月內提交。

⁸ 如綠色柴油小巴司機透過「公司油卡」到油站加油，他們將不會獲發「加油表格」，而相關營辦商則可憑相關油卡的月結單向運輸署申請發還三分之一的柴油支出。

10. 運輸署會繼續與的士和公共小巴業界緊密溝通，並安排簡報會，讓業界了解措施的詳情。運輸署亦會與油公司合作，在各油站派發宣傳單張，並設立查詢熱線，以更廣泛宣傳補貼措施的資料。上述措施預計有 59 000 名的士司機、2 000 名紅色小巴司機及 161 間綠色小巴營辦商受惠。

專營巴士、渡輪及電車

11. 鑑於過去半年的社會和經濟狀況對五間專營巴士公司⁹、營運 22 條專營和持牌渡輪航線¹⁰的 12 個營辦商以及電車公司的影響，政府計劃發還這些營辦商在 2019 年 7 月 1 日至 12 月 31 日(共六個月)三分之一的實際燃料/電費開支。由於政府一直密切監察這些服務營辦商的財政狀況(包括燃料費/電費支出)，發還有關燃料/電費開支的行政程序相對簡易，營辦商只需向運輸署提供有關燃料/電費開支單據以供核實，便可獲發相關補貼。

⁹ 包括城巴有限公司、九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、新大嶼山巴士(1973)有限公司及新世界第一巴士服務有限公司。

¹⁰ 包括兩條由天星小輪營運的專營渡輪航線(即「中環-尖沙咀」及「灣仔-尖沙咀」)、五條港內航線(即「北角-紅磡」、「北角-九龍城」、「北角-觀塘-啟德」、「西灣河-觀塘」及「西灣河-三家村」)、14 條離島航線(即「中環-長洲」、來往坪洲、梅窩、芝麻灣及長洲的「橫水渡」、「中環-梅窩」、「中環-坪洲」、「中環-榕樹灣」、「中環-索罟灣」、「香港仔-長洲」、「香港仔-榕樹灣(經北角村)」、「香港仔-索罟灣(經模達)」、「屯門-東涌-沙螺灣-大澳」、「愉景灣-梅窩」、「愉景灣-中環」、「馬灣-中環」及「馬灣-荃灣」)及一條危險品車輛渡輪航線(即「北角-觀塘」)。

非專營巴士、貨車及本地商用機動船隻

12. 至於非專營巴士、貨車¹¹及本地商用機動船隻¹²，由於該等車輛及船隻受近月持續的公眾活動和外圍經濟環境如中美貿易戰的影響各有不同，個別車輛及船隻的業務亦受季節性或週期性因素影響，加上相關車輛及船隻數目眾多(共約 7 400 部非專營巴士、120 000 部貨車及 7 900 艘本地商用機動船隻)，因此，我們建議用最直接簡單的方法向每輛持牌的非專營巴士、貨車及本地商用機動船隻的車主/船主提供一筆過 5,000 元的非實報實銷補貼，以協助業界應對當前環境所帶來的挑戰。

13. 凡在計劃公布當天(即 2019 年 10 月 22 日)，持有有效非專營巴士及貨車車輛牌照的車主，以及持有有效船隻運作牌照(出租以收取租金或報酬的第 IV 類別船隻同時須於當天持有有效的驗船證明書或檢查證明書)的船主，均可獲發一筆過 5,000 元的非實報實銷補貼。考慮到過去半年的社會和經濟狀況對相關車主及船主的影響，而部分非專營巴士、貨車及本地商用機動船隻或在計劃公布當天(即 2019 年 10 月 22 日)牌照已過期而又未及續領相關牌照，凡登記車主/船主在 2019 年 6 月 1 日至 10 月 21 日期間曾持有該非專營巴士、貨車及本地商用機動船隻的有效車輛牌照或船隻運作牌照(出租以收取租金或報酬的第 IV 類別船隻同時須於此期間持有有效的

¹¹ 包括輕型貨車(包括客貨車)、中型貨車及重型貨車。

¹² 包括第 I、II、III 類別船隻及出租以收取租金或報酬的第 IV 類別船隻，用作提供第 11 段提及的 22 條專營和持牌渡輪服務的船隻除外。而「機動船隻」指運作牌照上標示設有推進引擎的船隻。

驗船證明書或檢查證明書)，並於 2020 年 4 月 21 日或之前(即計劃公布後的半年內)成功續領相關車輛牌照或船隻運作牌照(第 IV 類別船隻同時須於此期間持有或成功續領驗船證明書或檢查證明書)，登記車主/船主也可獲發該一筆過補貼。

14. 運輸署(就提供非專營巴士及貨車的補貼)及海事處(就提供本地商用機動船隻的補貼)將發信通知各合資格車主及船主有關補貼安排的詳情，並收集及核實其相關資料(如姓名、地址及銀行戶口資料)，以便發放補貼。

學校私家小巴

15. 受近月持續的公眾活動影響，學校安排在課餘時間及周末進行的課外活動大為減少，不少課外活動亦因路面情況及社會事件而取消，使學校私家小巴的經營亦大受影響。考慮到業界的困境，政府建議擴展上述在 2019 年 10 月 22 日宣布的補貼計劃的範圍，向學校私家小巴的車主提供一筆過 5,000 元的非實報實銷補貼，為業界提供適切的協助。措施將惠及約 2 200 輛學校私家小巴的車主，發放安排與上文第 13 至 14 段關於非專營巴士的安排相同。

對財政的影響

16. 實施上述燃料補貼及一筆過補貼計劃的總預算開支約為 15 億 2,200 萬元，細項如下：

- (a) 的士及公共小巴：涉及金額約為 5 億 3,500 萬元，當中約 4 億 500 萬元用於補貼 18 163 輛的士的司機的燃料及相關費用、約 1 億 3,000 萬元用於補貼 4 350 輛公共小巴的司機及營辦商的燃料及相關費用；
- (b) 專營巴士、渡輪及電車：涉及的金額約為 2 億 8,600 萬元，當中約 2 億 5,000 萬元用於發還五間專營巴士公司的燃料費用、約 3,500 萬元用於發還 22 條專營和持牌渡輪航線的燃料費用、約 100 萬元用於發還電車公司的電費開支
- (c) 非專營巴士、貨車及本地商用機動船隻：涉及的補貼金額約為 6 億 8,000 萬元，當中約 3,700 萬元用於補貼非專營巴士車主、約 6 億 300 萬元用於補貼貨車車主、約 4,000 萬元用於補貼本地商用機動船隻船主；
- (d) 學校私家小巴：涉及的補貼金額約為 1,100 萬元；
- (e) 人手及行政開支：為推展有關補貼計劃，運輸署及海事處在 2020-21 及 2021-22 年度需要約 600 萬元額外人手開支(包括開設非首長級公務員及非公務員的有時限職位等)，以及約 400 萬元其他與推展補貼計劃相關的行政開支 (例如宣傳及印刷開支、提供電子平台供非專營巴士、貨車及學校私家小巴車主提交銀行戶口資料的相關開支、審計開支等)。

17. 總括而言，建議的補貼措施能惠及約 61 000 名的士及紅色小巴司機、約 180 間公共交通服務營辦商，以及約 14 萬輛/艘商用車/船的車主及船主。

實施時間表

18. 政府正繼續與相關各方就實施的技術細節進行磋商(包括油公司的系統安排及業界領取補貼的流程等)。而建議的預算費用將納入及反映於相關財政年度的預算草案中，連同《2020 年撥款條例草案》一併提交立法會批核。如撥款獲得批准，我們將從速推展各相關準備工作，以期在 2020 年下半年盡快推出計劃。

徵詢意見

19. 請委員備悉上述資料，並就計劃提出意見。

運輸及房屋局

運輸署

海事處

2020 年 1 月