

Your Ref. CBI/BC/4/12

Date 25 May 2013

空氣污染管制委員會

莫乃光主席

敬啟者：

2013 年空氣污染管制(修訂)條例草案委員會

本會為 [西北區的士司機從業員總會] 在十幾年中政府有任何的士業界問題，我們一直都不遺餘力，出錢出力協助政府測試及提供意見，在云云歲月中大家也可有目共睹。

今天本會藉此機會推介一種豐田四座位油電混能車用作的士，這種汽油車和以前莫偉全先生在 1996 年由柴油轉用汽車所提的有所不同，今時的混能車是利用汽油及電力作推動，而停車時便採用電池運行避免排放廢氣污染環境，同時停車時也可利用電池運行空調適合的士及香港環境，經過本會委員多番測試後，發覺它既可達到社會人士環保訴求，填補石油氣和電動車的不足之處，同時也可望增加政府庫房收入，確有相得益彰之效。最後如果政府在汽油混能車的車價上資助一半，這便和現在石油氣車的成本大致相同，在種種誘因情況下更吸引的士車主更換此種汽油及電動混能車。

混能車和現有石油氣車的比較

1. 現有石油氣的士每公升約行 6 公里，汽油混能車則為每公升約行 16-18 公里，經專家發現石油氣排放廢氣會存有致癌物質，所以汽油混能車一定比石油氣車排放更乾淨，這是無可致疑。
2. 現有石油氣的士政府庫房是沒有任何稅收的，如果採用汽油混能車假定每輛車每天用汽油 30 升計算政府庫房便可進賬 \$180 元油稅，就算政府回饋一半給業界，每日每輛的士也可為庫房進賬約 \$90 元稅收。
3. 由於油電混能車停車時是採用電池運行，也可解決現有石油氣的士停車熄匙的困擾。

電動車的士存在的隱憂

早前政府及環保團體大力推動電動車，但很可惜經過本會委員多方評估及測試，而供應商可能還有很多問題未能解決，所以直到現在政府已審批及資助本會成員購買電動的士，本會兩次招標電動的士，但核心技術要求還未達標，主要核心技術要求 50 萬公里電池壽命，但 B 牌子標書承諾只有 12 萬公里，與他們廠方文件所顯示電池壽命 104 萬公里相差甚遠，須則如此但本會委員有多位成員，為求引證石油氣的士與電動的士是否適合的士行業，他們也率先是卒出錢出力定購電動車作測試，以便提供數據給業界自行決定採用那款車。



黃永忠

西北區的士司機從業員總會 主席：黃永忠

2013 年 5 月 15 日