

資料文件

二零零八年九月二十五日

立法會參考資料摘要

延長申請期以盡早更換歐盟前期商業車輛

引言

本資料摘要旨在告知委員，政府已決定延長在二零零七年四月推出的一筆過資助計劃的申請期至二零一零年三月三十一日(即與歐盟 I 期柴油商業車輛的限期一致)，以鼓勵車主盡早更換其歐盟前期柴油商業車輛¹。

背景

2. 柴油商業車輛²是路邊空氣污染的主要源頭，排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物分別佔全港車輛總排放量的 90% 和 80%，是路邊兩大空氣污染物。在各類柴油商業車輛中，歐盟前期和歐盟 I 期車輛比歐盟 IV 期車輛³排放的污染物大約多 15 至 30 倍。為及早解決路邊空氣污染的問題，政府在二零零七年四月推出一項一筆過資助計劃⁴，鼓勵

¹在一九九五年四月一日前首次登記的柴油車輛屬於歐盟前期型號。至於歐盟 I 期柴油車輛包括：在一九九五年四月一日至一九九七年三月三十一日期間首次登記的巴士和四公噸以上的貨車和在一九九五年四月一日至一九九八年九月三十日期間首次登記的其他柴油商業車輛。

² 柴油商業車輛主要包括小巴、貨車和非專利巴士。

³ 歐盟 IV 期排放標準是現時新登記車輛的法定排放標準。

⁴ 在二零零七年二月，財務委員會為這項一筆過資助計劃批出 31.76 億元撥款。截至二零零八年八月底，已承諾

車主盡快以新車更換這些車輛。在該計劃下，歐盟前期柴油商業車輛的車主可在 18 個月內申請一筆過資助⁵，而歐盟 I 期柴油商業車輛的車主則可在 36 個月內提出申請。為鼓勵歐盟前期柴油商業車輛的車主盡快更換這類較為污染的車輛，故其申請期較短，而原本的截止申請日期為二零零八年九月三十日。

理據

延長歐盟前期柴油商業車輛的申請期

3. 在過去幾年，本港的柴油商業車輛總數徘徊在大約 12 萬輛左右，當中約有 59 000 輛屬歐盟前期和歐盟 I 期類別。自一筆過資助計劃推出以來至二零零八年七月為止，歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛的數目分別減少約 8 700 輛和 3 600 輛⁶，當中透過一筆過資助計劃更換的歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛分別為 5 234 輛及 2 113 輛，涉及的資助總額約為 2.99 億元。

4. 然而，目前仍有 30 000 輛歐盟前期柴油商業車輛和 17 000 輛歐盟 I 期柴油商業車輛在本港路面行走，分別佔柴油商業車輛總數約 25% 和 15%，可見比例仍然很大，而當中車齡最大的約為 20 年，最小的約為 11 年。若我們不採取任何行動，這些車輛很多都可能會繼續使用多年。附件 A 載有截至二零零八年七月為止各類商業車輛（不論其所用燃料）的整體車齡數據表。

提供的資助約為 3.23 億元，結餘為 28.53 億元。

⁵ 四公噸以上而車身類型屬機動式起重吊車、混凝土車、通渠車或壓縮缸車的歐盟前期柴油商業車輛，其截止申請日期為二零一零年三月三十一日。

⁶ 根據二零零七年二月和二零零八年七月領有牌照車輛的數字所作的比較。

5. 假如把餘下所有歐盟前期及歐盟 I 期柴油商業車輛更換為歐盟 IV 期車輛，整體柴油商業車輛所排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物會分別減少 62%和 35%⁷，而全港的可吸入懸浮粒子和氮氧化物的排放量則會分別減少 16%和 14%，使路邊空氣質素得到重大改善。

6. 為歐盟前期柴油商業車輛而設的一筆過資助計劃的申請期限會於二零零八年九月底結束。雖然歐盟 I 期柴油商業車輛的一筆過資助計劃還有 18 個月才結束，但鑑於較為污染的舊柴油商業車輛，特別是歐盟前期車輛為數不少，因此我們需要加大力度鼓勵車主盡早更換新車，以改善路邊空氣質素。

7. 運輸業界的回應顯示，更換舊柴油商業車輛的速度緩慢，主要是由於生意前景暗淡，尤其加上油價高企。在資助計劃推出以後，柴油價格增加了約 40%。高昂的柴油價格迫使本港運輸業經營者掙扎求存，因此大部分柴油商業車輛的車主均不願或無力作出更換車輛的重大投資。

8. 有些人亦指出，一筆過資助計劃在二零零七年四月一日推出，與當局在二零零六年十月一日採用歐盟 IV 期車輛排放標準為大部分柴油商業車輛的法定標準相隔僅六個月。由於歐盟前期柴油商業車輛的資助計劃會於二零零八年九月三十日結束，儘管車輛供應商作出保證，但很多車主仍擔心未有足夠時間確定歐盟 IV 期柴油商業車輛是否適合在本港使用，因而不敢貿然更換現有車輛。因此，運輸業界促請政府延長歐盟前期柴油商業車輛一筆過資助計劃的截止申請日期。

9. 鑑於替換這些老舊柴油商業車輛對路邊空氣質素的重大效益，運輸業界的意見和替換這些車輛的時間，我們現已決定把申請期延長 18 個月，即把期限由二零零八年九月三十日推遲至二零一零年三月三十一日，藉此與歐盟 I 期柴油商業車輛的申請期限看齊。

⁷ 有關排放數字是根據截至二零零八年二月十五日為止領有牌照的車輛數目所作出的計算。

其他方案

10. 為進一步加快更換舊商業柴油車輛，我們審慎考慮了其他方案，包括為只註銷舊車而沒有換車的商業柴油車車主提供資助，以及強制淘汰舊車。我們的評估載於以下各段。

向註銷車輛但不換車的車主提供一筆過資助

11. 這建議是基於政府過往向不同行業的經營者，提供永久停業特惠補償金的計劃。不過，這個一筆過資助計劃的主要目的，並非鼓勵運輸業界停業，而是推動他們採用低污染新車繼續經營。假如他們自行決定輟業，但要政府提供一筆過資助以作補償，做法並不合理。

強制淘汰舊商業車輛

12. 強制淘汰舊商業車輛對運輸行業影響重大。舊商業車輛的車主如未能負擔換車的開支，將會被迫輟業。據我們所知，現時已實施有關安排的地方僅新加坡及國內而已。新加坡規定車齡分別達 17 年及 20 年的巴士及貨車必須淘汰，而國內規定旅遊巴及貨車於車齡滿 10 年時淘汰，但容許延長車輛的使用期；至於歐盟、英、美及日本方面則並無相關限制。鑑於方案對運輸行業影響極大，我們不建議實施。

調高舊商業車輛的車輛牌照費

13. 車輛在運作時會令引擎零件耗損，因此車齡較大的車輛，尤其是欠缺妥善檢修和保養的車輛，普遍容易出現故障，廢氣排放量亦會較高。如果車主棄用舊車，而改用安裝了相同或更先進的控制排放物器件的新車，當能有助改善路邊空氣質素。本港的空氣質素狀況日益受到關注亦令社會某些界別，特別是一些立法會議員促請政府採取強力的措施，促使車主不再繼續使用車齡高的車輛。一筆過資助計劃的

反應緩慢，進一步強化他們的理據：單憑資助計劃未必可以達到淘汰高廢氣排放量車輛的預期目的。因此，調高舊車車輛牌照費被提出為一個可能方案。況且，調高舊車的牌照費，可把使用舊車所帶來的外在影響因素（即對社會和健康的害處）納入計算範圍，此舉符合污染者自付原則。

14. 我們同意“賞罰兼備”是鼓勵車主及早替換其老舊柴油商業車輛的最佳辦法。除了延長一筆過資助計劃的申請期，我們打算研究增加老舊車輛的車輛牌費這一個方案，以推動車主用更清潔車輛替代它們。在落實建議前，我們會全面諮詢運輸業界和立法會環境事務委員會的意見。

未來路向

15. 請各委員閱悉首段所載：歐盟前期柴油商業車輛的申請期經已延長和我們會研究增加老舊商業車輛的車輛牌費的方案，以加快取替老舊商業車輛。

環境保護署

二零零八年九月二十五日

所有燃料類型的商業車輛的車齡數據表
(截至二零零八年七月二十一日為止)

首次登記年份	車齡	車輛總數	比例(百分比) (括號內為累計百分比)
1988年及更早以前	20年及以上	1 721	1 (1%)
1989年	19年	1 262	1 (2%)
1990年	18年	1 997	1 (3%)
1991年	17年	3 250	2 (6%)
1992年	16年	6 679	5 (10%)
1993年	15年	7 112	5 (15%)
1994年	14年	6 614	5 (20%)
1995年	13年	5 686	4 (24%)
1996年	12年	6 315	4 (28%)
1997年	11年	9 081	6 (35%)
1998年	10年	6 899	5 (40%)
1999年	9年	6 502	5 (44%)
2000年	8年	10 817	8 (52%)
2001年	7年	15 887	11 (63%)
2002年	6年	8 769	6 (69%)
2003年	5年	6 977	5 (74%)
2004年	4年	7 913	6 (79%)
2005年	3年	8 667	6 (85%)
2006年	2年	7 716	5 (91%)
2007年	1年	7 804	5 (96%)
2008年	0年	5 396	4 (100%)
	總計	143 064	

註：

- 上表所述的商業車輛包括所有燃料類型的的士、輕型／中型／重型貨車、私家小巴、非專利公共／私家巴士及特別用途車輛。
- 在一九九五年四月一日前首次登記柴油商業車輛屬於歐盟前期。
- 歐盟 I 期柴油商業車輛包括在一九九五年四月一日至一九九七年三月三十一日期間首次登記的巴士和四公噸以上的貨車和在一九九五年四月一日至一九九八年九月三十日期間首次登記的其他柴油商業車輛。