

財務委員會討論文件

2010 年 5 月 28 日

總目 44－環境保護署

分目 700 一般非經常開支

新項目「一次過資助鼓勵車主盡早把歐盟 II 期柴油商業車輛更換為符合現行法定廢氣排放標準的新車」

請各委員批准開立為數 539,400,000 元的新承擔額，用以提供一次過資助，鼓勵車主把歐盟 II 期柴油商業車輛更換為符合現行法定廢氣排放標準的新車。

問題

柴油車輛是本港街道空氣污染物的主要源頭。為改善路邊空氣質素，我們需採取實際可行的措施，減少柴油車輛排放的廢氣。

建議

2. 環境保護署署長建議開立為數 539,400,000 元的新承擔額，以便推行資助計劃，鼓勵車主盡早把歐盟 II 期柴油商業車輛更換為符合現行新登記車輛法定廢氣排放標準(目前為歐盟 IV 期廢氣排放標準)的新車。就這項資助計劃而言，「商業車輛」包括輕型、中型和重型貨車，私家小巴和公共小巴，以及非專利私家巴士和公共巴士。環境局局長支持這項建議。

3. 根據建議 –

(a) 我們會向車主提供一次過資助，鼓勵他們註銷其歐盟 II 期柴油商業車輛，並更換為符合現行新登記車輛法定廢氣排放標準的新車，不同類別車輛的建議資助額載於附件 1。與先前歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛更換計劃的做法一致，這計劃會按載於附件 2 的車輛首次登記日期區分車輛是否屬於歐盟 II 期柴油商業車輛；

(b) 由計劃開始日期起計，合資格車主可在 36 個月內提出申請；
以及

(c) 資助額會按原有車輛或新車類別而定，以金額較低者為準；

如財務委員會批准撥款，計劃預計在 2010 年 7 月 1 日推行。

理由

改善路邊空氣質素

4. 路面車輛是香港第二大空氣污染排放源，所排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物，分別佔全港排放量的 29% 和 21%。在所有車輛中，柴油商業車輛是空氣污染的主要源頭，所排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物，分別佔車輛總排放量的 88% 和 76%。

5. 本港現有約 117 000 輛領有牌照柴油商業車輛¹，其中歐盟前期柴油車輛約 21 900 輛，歐盟 I 期約 14 300 輛，歐盟 II 期約 27 300 輛，歐盟 III 期約 30 900 輛，歐盟 IV 期約 22 600 輛及歐盟 V 期約 240 輛。這些柴油商業車輛與歐盟 IV 期車輛相比的廢氣排放量，載於下表 –

¹ 截至 2010 年 4 月 19 日的車輛數目。

車輛設計標準	與歐盟 IV 期柴油商業車輛相比的廢氣排放量	
	可吸入懸浮粒子	氮氧化物
歐盟前期	34	2.6
歐盟 I 期	18	2.3
歐盟 II 期	7.5	2
歐盟 III 期	5	1.4
歐盟 IV 期	1	1
歐盟 V 期	1	0.6

由於符合舊設計標準的車輛比新型號的車輛排放更多廢氣，要改善路邊空氣質素，關鍵是淘汰老舊的商業車輛。

6. 鑑於歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛的高廢氣排放量，政府在 2007 年 4 月推出為期 3 年的一次過資助計劃，鼓勵車主盡早更換這些車輛，以早日紓緩路邊空氣污染。計劃在 2010 年 3 月 31 日結束，獲資助更換新車的車輛數目約 16 000 輛，佔合資格車輛 27%²。同時，在特別安排下，約有 1 350 名車主申請保留資助資格³。如果這些車輛全部被更換，便會有約 30% 合資格的車輛在資助計劃下更換為新車。

7. 由於歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛的車主已有 36 個月時間參加計劃，再延長計劃的申請期並不恰當，因為這有違計劃的目的，即鼓勵車主盡早更換舊車，以早日紓緩路邊空氣污染。為加快改善路邊空氣質素，現應調撥資源，鼓勵車主盡早更換原來計劃沒有涵蓋的其他類別舊車。

8. 一如上文第 5 段表列所載，歐盟 II 期柴油商業車輛的可吸入懸浮粒子和氮氧化物，分別比歐盟 IV 期車輛多七倍和一倍。目前，本港約有 27 300 輛領有牌照歐盟 II 期柴油商業車輛。更換這些車輛可大幅改善路邊空氣質素。

² 在資助計劃展開時，符合資格的車輛約有 59 000 輛。

³ 我們已作出特別安排，讓那些在 2010 年 3 月 31 日申請限期或之前訂購新車但車輛未能及時交收的車主，保留申領資助的資格。

9. 在《2010-11 年度政府財政預算案演辭》中，財政司司長建議預留約 5 億 4,000 萬元，提供一次過資助，鼓勵車主盡早更換歐盟 II 期柴油商業車輛，以改善路邊空氣質素。

建議資助額

10. 最舊的歐盟 II 期柴油商業車輛已進入第 13 年運作，與當局推出歐盟前期和歐盟 I 期車輛更換計劃時的歐盟 I 期柴油商業車輛相比，車齡相若。參照歐盟 I 期柴油商業車輛的資助額，我們建議，更換歐盟 II 期柴油商業車輛的資助額，定為 2009 年平均車輛應課稅價值的 18%。資助額詳情載於附件 1。歐盟 II 期車輛更換計劃的資助額較歐盟前期和歐盟 I 期車輛更換計劃的為高，原因是近年車輛價格有所增加。

11. 此外，與歐盟前期和歐盟 I 期車輛更換計劃的做法一致，我們建議，更換為石油氣或電動小巴可分別得到 88,000 元或 92,000 元的較高資助額，因為這些小巴比歐盟 IV 期柴油小巴環保。更換為歐盟 IV 期柴油小巴，則可獲資助 77,000 元。

對財政的影響

12. 我們建議，開立為數 539,400,000 元的新承擔額。計算方法詳載於附件 3。估計現金流量如下－

2010-11 年度	2011-12 年度	2012-13 年度	總計
(千元)	(千元)	(千元)	(千元)
107,880	161,820	269,700	539,400

13. 運輸署會負責歐盟 II 期柴油商業車輛更換計劃的行政及實施工作。提升運輸署電腦系統和處理申請個案所需的非經常開支，會反映在有關年度的預算內。

14. 這項建議不會帶來額外的經常性財政承擔或對公務員的影響。

公眾諮詢

15. 我們在 2010 年 4 月就建議諮詢相關運輸業界和車輛供應商(包括香港汽車商會、右軚汽車商會和香港巴士業供應商聯會)。我們也在 2010 年 3 月 10 日和 5 月 11 日諮詢立法會環境事務委員會轄下改善空氣質素小組委員會。他們普遍支持提供資助以鼓勵更換歐盟 II 期商業車輛，但小組委員會部分委員和被諮詢團體對資助額是否足夠及計劃的其他條件表示關注。不過，小組委員會不反對當局向財務委員會申請撥款，以開展建議的資助計劃。在諮詢期內提出的主要建議和意見及我們的回應載於附件 4。

附件4

背景

16. 為減少柴油車輛的廢氣排放量，我們正推行的多項措施如下－

- (a) 在切實可行的情況下，引進低污染車輛取代柴油車輛；
- (b) 在切實可行的情況下，採用最嚴格的車輛廢氣排放標準和燃料標準；
- (c) 提供一次過資助，鼓勵車主把舊車更換為符合現行法定廢氣排放標準的新車；
- (d) 提供資助，鼓勵使用環保車輛；
- (e) 規定歐盟前期柴油車輛在續牌時須裝有減排裝置；
- (f) 採用切實可行的技術，減少現有車輛的廢氣排放量；以及
- (g) 推行多項自願和規管措施，確保現有車輛獲得妥善保養。

環境保護署
2010 年 5 月

更換歐盟 II 期柴油商業車輛
建議一次過資助計劃

建議的一次過資助額

資助額定為 2009 年新登記車輛平均應課稅價值的 18%。資助額詳列於下表(更換歐盟 I 期車輛的資助額也一併列出，以作比較)–

貨車

車輛類別	許可車輛總重 (下稱「W」) (公噸)	建議 更換歐盟 II 期車輛 資助額 (元)	更換歐盟 I 期車輛 資助額 (元)
輕型貨車 (客貨車)	$W \leq 1.9$	17,000	14,000
	$1.9 < W \leq 5.5$	36,000	30,000
輕型貨車 (非客貨車)	$W \leq 1.9$	27,000	25,000
	$1.9 < W \leq 5.5$	47,000	43,000
中型貨車	$5.5 < W \leq 10$	59,000	51,000
	$10 < W \leq 13$	70,000	61,000
	$13 < W \leq 16$	88,000	77,000
	$16 < W \leq 24$	121,000	97,000
重型貨車	$24 < W$	139,000	113,000

非專利公共巴士和私家巴士

非專利公共巴士 和私家巴士	建議更換歐盟 II 期車輛 資助額 (元)	更換歐盟 I 期車輛 資助額 (元)
17 至 30 座位	84,000	73,000
31 座位或以上	203,000	173,000

公共小巴和私家小巴*

現有舊柴油小巴	建議新換車輛資助額		
	歐盟 IV 期 柴油小巴	歐盟 IV 期 石油氣小巴	電動小巴
歐盟 II 期	77,000 元	88,000 元	92,000 元

* 石油氣小巴的車輛應課稅價值在 2006 至 2009 年期間上升 14%，石油氣及電動小巴的資助額已作出相應調整。

更換歐盟 II 期柴油商業車輛
建議一次過資助計劃

識別歐盟 II 期柴油商業車輛的首次登記日期

車輛類別	許可車輛總重 (下稱「W」) (公噸)	首次登記日期 (包括首尾兩天)
貨車	$W \leq 3.5$	1.10.1998 至 31.12.2001
	$3.5 < W \leq 4$	1.10.1998 至 30.9.2001
	$4 < W$	1.4.1997 至 30.9.2001
非專利巴士	不適用	1.4.1997 至 30.9.2001
柴油小巴	$W \leq 3.5$	1.10.1998 至 31.12.2001
	$3.5 < W \leq 4$	1.10.1998 至 31.7.2003
	$4 < W$	1.10.1998 至 30.9.2001

各類車輛的建議資助額及所需資源

輕型貨車

	車輛數目	每輛車的 資助額 (元)	總資助額 (元)	這類車輛的 總資助額 (元)
				103,500,000
客貨車				
1.9<重量≤5.5 公噸 平均應課稅價值： 201,800 元	1 700	36,000	61,200,000	
小計	1 700		61,200,000	
非客貨車				
1.9<重量≤5.5 公噸 平均應課稅價值： 262,200 元	900	47,000	42,300,000	
小計	900		42,300,000	

中型貨車

	車輛數目	每輛車的 資助額 (元)	總資助額 (元)	這類車輛的 總資助額 (元)
				224,850,000
5.5<重量≤10 公噸 平均應課稅價值： 328,600 元	150	59,000	8,850,000	
10<重量≤13 公噸 平均應課稅價值： 388,200 元	100	70,000	7,000,000	
13<重量≤16 公噸 平均應課稅價值： 489,200 元	1 000	88,000	88,000,000	
16<重量≤24 公噸 平均應課稅價值： 671,000 元	1 000	121,000	121,000,000	
小計	2 250		224,850,000	

重型貨車

	車輛數目	每輛車的 資助額 (元)	總資助額 (元)	這類車輛的 總資助額 (元)
				13,900,000
24 公噸<重量 平均應課稅價值： 774,200 元	100	139,000	13,900,000	
小計	100		13,900,000	

非專利公共巴士和私家巴士

	車輛數目	每輛車的 資助額 (元)	總資助額 (元)	這類車輛的 總資助額 (元)
				180,600,000
17 至 30 座位 平均應課稅價值： 467,800 元	700	84,000	58,800,000	
31 座位或以上 平均應課稅價值： 1,127,100 元	600	203,000	121,800,000	
小計	1 300		180,600,000	

公共小巴及私家小巴

假設 50% 新車是石油氣小巴				這類車輛的 總資助額 (元)
	車輛數目	每輛車的 資助額 (元)	總資助額 (元)	
				16,500,000
半數更換為石油 氣小巴	100	88,000	8,800,000	
假設 50% 新車是柴油小巴				
半數更換為柴油 小巴	100	77,000	7,700,000	
小計	200		16,500,000	

摘要

歐盟 II 期柴油商業車輛數目	總資助額 (元)
6 450 (約佔 27 300 輛 2009 年領有牌照歐盟 II 期 柴油商業車輛 24%)	539,350,000

平均每輛車的資助額：83,620 元

* 根據歐盟 I 期柴油商業車輛的估計參與率，以及截至 2010 年 4 月領有牌照歐盟 II 期柴油商業車輛數目計算。

當局在諮詢期內整理的意見及回應

意見	回應
計劃應有追溯安排，讓 2010 年 4 月 1 日或之後註銷的車輛也符合資助資格。	建議資助計劃的目的，是鼓勵車主盡早更換歐盟 II 期柴油商業車輛；因此，並無充分理據向計劃生效前已註銷及更換車輛的車主提供資助。
一些歐盟 II 期舊車輛(尤其是 2000 年出廠車輛)的市值高於建議資助額，因此應提高資助額，以吸引車主更換歐盟 II 期車輛。	我們認為建議資助金額合理。正如我們在第 10 段解釋，我們參考了歐盟前期和歐盟 I 期車輛更換計劃和當時歐盟 I 期柴油商業車輛的車齡後，建議把歐盟 II 期車輛更換計劃的資助額定為平均車輛應課稅價值的 18%。相對其他政府的資助計劃，資助額已屬合理。為反映過去幾年車輛價格的增加，我們已採用 2009 年平均車輛應課稅價值計算資助額。
計劃應採用愈早換車，資助額愈高的方式，鼓勵車主提早換車。	鑑於建議計劃只為期 36 個月，我們認為每年遞減資助額的建議，會不必要地令合資格車主感到混亂。再者，這種安排會對需要較長時間交付車輛或裝嵌車身的車主不公平。
應考慮把資助轉為長期計劃，協助車主更換老舊車輛。	把計劃轉為長期安排的建議，有違鼓勵車主盡早更換車輛的原意。

意見	回應
應擴大計劃，涵蓋更換歐盟 III 期柴油商業車輛。	與歐盟 III 期車輛相比，歐盟 II 期車輛的氮氧化物和可吸入懸浮粒子排放量多 30%，因此應優先更換歐盟 II 期車輛，盡早紓緩路邊空氣污染；
車主不論有否更換新車，只要註銷舊車便應獲資助。	由於建議計劃旨在協助需要更換新車繼續營業的車主，購置新車是獲資助的先決條件。如果車主決定註銷舊車而沒有更換新車，則有可能他們已不需要繼續使用這些車輛。在這情況下，我們認為不宜向只註銷舊車的車主提供資助。
以車輛出廠日期或引擎廢氣排放設計標準取代車輛首次登記日期，作為劃分歐盟 II 期車輛的準則，以評定申請是否符合資助資格。	根據《道路交通條例》(第 374 章)，車輛必須符合《空氣污染管制(車輛設計標準(排放)規例》(第 311J 章)所訂定的廢氣排放標準，方可在本港首次登記。因此，首次登記日期是界定車輛是否符合資助資格的適當參考。此外，由於車輛登記文件載有首次登記日期，這比車輛出廠日期或引擎廢氣排放設計標準等其他資料，更能令車主明白其車輛是否合資格申請一次過資助。我們規定歐盟前期柴油車輛加裝減排裝置時，亦同樣以首次登記日期為準，結果行之有效，我們沒有收到車主投訴感到混亂。
