



香港工業總會
Federation of Hong Kong Industries
香港九龍長沙灣-長裕樓5號
偉文樓31樓
31/F, Billion Plaza, 8 Cheung Yee Street
Cheung Sha Wan, Kowloon, Hong Kong
電話 Tel +852 2782 3188 傳真 Fax +852 2721 3494
電郵 Email fhki@fhki.org.hk

立法會

環境事務委員會改善空氣質素小組委員會主席

CB(1) 1339/09-10(05)

余若薇議員

余議員鈞鑒：

關於更換歐盟前期及一期柴油商業車輛的意見

引言

特區政府在 2007 年推出一項資助計劃，鼓勵歐盟前期及一期柴油商業車輛的車主，更換較環保的歐盟四期車輛。誠然，在各類車輛中，柴油商業車輛造成的空氣污染最為嚴重，歐盟前期和歐盟一期車輛相對歐盟四期車輛排放的可吸入懸浮粒子，分別高出 30 倍及 15 倍。這項更換車輛資助計劃應有助控制空氣污染，工總原則上支持這項措施。

不過，香港空氣污染並非單一由重型車輛所引致。除了車輛外，還有多個污染源頭，發電廠更是導致香港空氣污染的首要來源，珠三角地區一些落後生產設備的工廠也是污染源頭之一。因此，有效改善空氣質素實在需要多方政策和措施的配合。

計劃申請比率偏低的原因

就資助計劃的參與率偏低，我們諮詢了業界，歸納了以下原因：

(1) 補貼費金額太低：

根據計劃，車主更換歐盟前期車輛，可獲 12% 的車輛應課稅優惠；更換歐盟一期車輛，則有 18% 的稅項優惠，即每車的資助額介乎一萬至 17 萬元不等。以貨櫃車為例，車價高達 90 萬元，扣除資助之後，車主仍然要支付 70 多萬元。近年，運輸業經營困難，企業資金短缺的情況十分普遍，業界實難以負擔高昂換車費用。

此外，若車輛的折舊期還未過，更換有關車輛的成本更大，亦造成浪費，令車主卻步。

(2) 可換車種選擇太少：

計劃推出初期車輛供應不足，供應商甚至未能提供供應時間、售價、車種及維修技術支援等資料。及後，涉及兩個車輛製造商的小巴或小型巴士出現大量柴油滲入偈油的情況，以及柴油微粒過濾器系統需要頻密手動再生其微粒收集器等技術問題，令可供車主選擇的車種更少。

(3) 維修配套不完善、費用高昂：

維修歐盟四期車輛配套不完善，涉及的專業技術，更換行車電腦和機械配件，甚至引擎大修等程序沒有在市場開放。對許多需要中港兩地往來的商用車來說，維修需要原廠進行，維修費用高昂而且需時。規模較大的企業車輛數目多，車隊損耗率也很高，令有關維修牽涉龐大的經常性開支。

(4) 申請程序繁複：

資助計劃中申請人必須登記為歐盟四期新車的首任車主，也必須是舊車於取消登記時的登記車主。業界認為，此項規定並非必要，有些企業因某些原因而未能符合條件。

建議

為鼓勵車主盡早更換排放達標的車輛，政府有需要檢討和改善有關計劃，工總有以下建議：

- (1) 政府應增加更換車輛的誘因，調高有關資助額。業界認為資助額佔車價的比率低，也可以考慮提供牌費寬免等措施，增加計劃的吸引。
- (2) 業界認為應增加車種供業界選擇。有企業指出，近年內地新的國產車輛性能頗佳、價格較低。當局應對更多車種進行排放標準測試，達到標準便應納入計劃之內。
- (3) 針對原廠維修費用高昂的問題，政府可考慮推動車廠/代理開放軟硬件、零件的供應及維修技術市場，讓其他車輛維修公司也能

提供服務，給車主有更多選擇，以節省維修費用和時間。為確保這等服務符合規格，有關方面可建議有關車廠以特許經營的形式招攬街外維修公司，增加維修服務的供應。此外，配合維修服務需求的增加，政府亦可考慮提供訓練培養維修技術人才。

以上意見，懇請 貴委員會詳加考慮。

香港工業總會 運輸與物流業協會 謹啟
2010年3月1日