

# 財務委員會討論文件

2007 年 2 月 9 日

## 總目 44－環境保護署

### 分目 700 一般非經常開支

新項目「提供一筆過資助鼓勵車主盡早把歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛更換為符合最新的法定廢氣排放標準的新車」

請各委員批准開立為數 31 億 7,600 萬元的新承擔額，以便提供一筆過資助，鼓勵歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛的車主把舊車更換為符合最新的法定廢氣排放標準的新車。

## 問題

柴油車輛是香港路邊空氣污染的主要來源。我們必須採取切實可行的措施，減少柴油車輛所排放的廢氣，以改善路邊空氣質素。

## 建議

2. 環境保護署署長建議開立為數 31 億 7,600 萬元的新承擔額，以便提供一筆過的資助，鼓勵歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛的車主盡早把舊車更換為符合新登記車輛最新的法定廢氣排放標準(目前有關標準是歐盟 IV 期標準)的新商業車輛，環境運輸及工務局局長支持這項建議。歐盟前期車輛是指在 1995 年 4 月 1 日前首次登記的車輛；歐盟 I 期車輛是指在 1995 年 4 月 1 日至 1997 年 3 月 31 日期間首次登記的巴士和 4 公噸以上貨車，以及在 1995 年 4 月 1 日至 1998 年 9 月 30 日期間首次登記的其他柴油商業車輛。就這項資助計劃而言，「商業車輛」包括輕型／中型／重型貨車、私家／公共小巴，以及非專利私家／公共巴士。

## 3. 建議內容如下－

- (a) 歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛的車主，如把舊型號車輛註銷並更換為符合新登記車輛最新的法定廢氣排放標準(現時有關標準是歐盟 IV 期標準)的新商業車輛，可獲一筆過資助，資助額載於附件 1；
- (b) 在計劃推出後，歐盟前期柴油商業車輛(4 公噸以上、引擎須長時間空轉的歐盟前期車輛<sup>1</sup>除外)的資助申請期限為 18 個月。歐盟 I 期柴油商業車輛和 4 公噸以上、引擎須長時間空轉的歐盟前期柴油商業車輛的資助申請期限則為 3 年；以及
- (c) 資助額會按原有或新購置車輛所屬的類別而定，以資助額較低者為準。

附件1

## 理由

## 改善路邊空氣質素

4. 路面車輛是香港空氣污染第二大源頭，所排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物，分別佔全港這方面的總排放量的 25% 和 27%。在各類車輛中，又以柴油商業車輛造成的空氣污染最為嚴重，所排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物，分別佔全港車輛這方面的總排放量的 90% 和 80%。全港車輛的污染物排放量與柴油商業車輛的污染物排放量圖表，現一併載於附件 2。在柴油商業車輛的污染物總排放量當中，歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛的污染物總排放量所佔比重甚大，跟實際車輛數目不成比例－

附件2

---

<sup>1</sup> 由 2005 年 6 月至 12 月，政府推行資助計劃，提供一筆過資助予車主，以便為 4 公噸以上、引擎須長時間空轉的歐盟前期柴油車輛安裝排放消減裝置。當時共有 2 333 輛合資格車輛根據該計劃安裝排放消減裝置。由 2007 年 4 月 1 日起，法例規定這類車輛(跨境車輛除外)必須安裝排放消減裝置。由於這些裝置的使用年限為 5 年，因此我們建議讓這類車輛享有較長的更換申請期限，即如歐盟 I 期柴油車輛般可達 3 年。

| 歐盟廢氣<br>排放標準     | 佔柴油商業<br>車輛數目<br>的比例<br>(%) | 佔柴油商業<br>車輛的<br>可吸入懸浮粒子<br>排放量的比例<br>(%) | 佔柴油商業<br>車輛的<br>氮氧化物<br>排放量的比例<br>(%) |
|------------------|-----------------------------|--|---------------------------------------|
| 歐盟前期             | 36                          | 60                                       | 51                                    |
| 歐盟 I 期           | 17                          | 18                                       | 15                                    |
| 歐盟 II 期和歐盟 III 期 | 47                          | 22                                       | 34                                    |

5. 相對於歐盟 IV 期車輛，歐盟前期車輛排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物數量，分別高出 30 倍和 2 倍，而歐盟 I 期車輛排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物數量，則分別高出 15 倍和 1.5 倍。如果歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛全數更換為歐盟 IV 期車輛，這些車輛排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物數量，可分別減少 74% 和 38%，而全港的可吸入懸浮粒子和氮氧化物排放量，則可分別減少 18% 和 10%。如背景空氣污染水平維持不變，把歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛逐步淘汰所取得的廢氣減排效果，將可顯著改善路邊空氣質素。

### 建議資助額

6. 目前，已向運輸署登記的歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛共有約 74 000 輛。行政長官在二零零六至零七年《施政報告》中，提出其中一項改善空氣質素的施政措施，是向舊型柴油商業車輛的車主提供一筆過資助，鼓勵他們更換新車。

7. 目前，本港許多歐盟前期柴油商業車輛的車齡都已經超過或接近正常的使用年限(12 至 15 年)，理論上剩餘價值不大。不過，若不提供經濟誘因，很少車主會願意註銷這些仍可使用的舊車。我們假設歐盟前期車輛平均還可以運作 1 至 2 年，因此建議把資助額定為同類新登記車輛的平均汽車應課稅價值<sup>2</sup>的 12%；這個資助額跟中型和重型貨車的首次登記稅率(15%)相若。

<sup>2</sup> 平均汽車應課稅價值是根據 2005 年 6 月 1 日至 2006 年 5 月 31 日期間，新登記車輛的汽車應課稅價值計算得出。

8. 歐盟 I 期柴油商業車輛比歐盟前期車輛較新，而且很多車輛仍處於正常使用年限。我們建議把更換歐盟 I 期柴油商業車輛的資助額，定為同類新登記車輛的平均汽車應課稅價值的 18%，這比更換歐盟前期車輛的建議資助額高出 50%。建議的資助旨在補償車主的損失，及保持資助計劃的吸引力。

9. 以電力或石油氣推動的小巴比柴油小巴環保。電動／石油氣公共小巴資助計劃在 2005 年年底完成，我們參考該計劃後，建議車主如把歐盟前期或歐盟 I 期柴油小巴更換為電動小巴，可獲資助 80,000 元；更換為歐盟 IV 期石油氣小巴，則可獲資助 60,000 元。另外，由於若干小巴路線附近並沒有石油氣加氣站，經營者在換車時會傾向選購柴油小巴，因此，我們建議提供 40,000 元的資助額，鼓勵這些經營者把歐盟前期和歐盟 I 期柴油小巴更換為歐盟 IV 期柴油小巴。電動小巴、石油氣小巴和柴油小巴的不同資助額，反映了這 3 類小巴在環保效益上的相對等級。

## 對財政的影響

### 非經常開支

附件3 10. 假如所有合資格車主都接受資助，估計政府須在擬議計劃下支付約 31 億 7,600 萬元。詳細的計算資料載於附件 3。如委員批准有關建議，我們計劃在 2007 年 4 月 1 日開始接受這一筆過資助的申請。估計現金流量如下－

| 2007-08<br>百萬元 | 2008-09<br>百萬元 | 2009-10<br>百萬元 | 總計<br>百萬元 |
|----------------|----------------|----------------|-----------|
| 700            | 1,700          | 776            | 3,176     |

### 經常開支

11. 實施這項建議不會帶來額外的經常財政負擔。資助計劃的行政工作主要由運輸署負責，該署會利用現有資源應付有關工作。

## 公眾諮詢

### 運輸業界和車輛供應商的意見

12. 我們在 2006 年 10 月中至 12 月初就這項建議諮詢相關運輸業界。他們都支持建議，當中有些代表提出下述建議 –

- (a) 政府不應以立法或其他手段強行淘汰歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛；
- (b) 車主如在計劃推出前已把歐盟前期或歐盟 I 期柴油商業車輛註銷並更換為歐盟 IV 期商業車輛，亦應合資格獲得資助；
- (c) 即使新購置車輛屬於資助額較低的類別，車主可獲的資助額仍應按照原有車輛所屬類別計算；
- (d) 跨境柴油商業車輛可獲的一筆過資助額應提高一倍，歐盟前期和歐盟 I 期車輛的資助申請期限應分別延長至 3 年和 6 年；
- (e) 不應規定合資格車主購置替換車輛，換言之，他們只須把舊車註銷，便可獲得資助；以及
- (f) 在釐定申領資助資格方面(包括分辨車輛屬於歐盟前期還是歐盟 I 期)，應以車輛生產日期或引擎廢氣排放設計標準為準則，而不是以車輛首次登記日期為依據。他們的論據是，在過渡至較嚴格的廢氣排放標準時，有些符合新標準的車輛已在新標準生效前投入市場；另一方面，在新標準生效後，有些只符合舊標準的車輛型號由於尚有存貨，可能仍在市場出售<sup>3</sup>。

---

<sup>3</sup> 這個處理存貨的安排是國際慣常做法，香港亦有採用。環境保護署署長會根據《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第 311J 章)的豁免條文，豁免相關車輛受規例規限。

13. 我們已審慎考慮上文第 12 段所概述的意見，現回應如下－

- (a) 政府沒有計劃強制地淘汰歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛。更換車輛是一項重大的資本投資，對經營者可構成沉重的財政負擔。假如政府以強制方式淘汰這些車輛，無力負擔更換車輛費用的經營者只有被迫停業；
- (b) 擬議資助計劃旨在鼓勵歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛的車主更換車輛。向在計劃生效前已經更換車輛的車主發放資助金，並沒有上述的鼓勵作用；
- (c) 假如資助額只按照原有車輛所屬類別計算而不考慮新購置車輛的類別，那麼有關車主只要購買資助額較低的替換車輛，便可賺取部分資助額。這會違背資助計劃的宗旨和公共財政管理的原則；
- (d) 資助額是根據歐盟前期和歐盟 I 期車輛的平均汽車應課稅價值計算得出。把建議資助額定於現水平的目的，一方面是為了補償車主的損失和保持資助計劃的吸引力，另一方面是確保公帑用得其所。我們認為並無理據就跨境柴油商業車輛背離上述原則。我們亦對延長資助申請期限有所保留，因為這樣有違計劃的原意，即鼓勵車主盡早把這些造成污染的車輛更換為歐盟 IV 期新車，或因應擬議資助計劃有效期內最新的法定廢氣排放標準，更換為更先進型號車輛(例如歐盟 V 期車輛)；
- (e) 擬議資助計劃旨在協助有意繼續經營的經營者，而不是向打算結束業務的經營者派發額外金錢。因此，車主獲得資助的先決條件是必須購置符合要求的柴油商業車輛(根據現行標準，即歐盟 IV 期車輛)作為替換車輛；以及
- (f) 首次登記的車輛必須符合《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第 311J 章)訂明的廢氣排放標準。因此，我們可根據車輛在首次登記日期時本港所採用的廢氣排放標準分辨有關車輛。這是為推行擬議資助計劃而便於分辨車輛是否符合資格的方法。這方法亦令車主易於明白，有助他們相應地計劃把歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛更換。過去，我們在推行歐盟前期柴油車輛加裝排放消減裝置的資助計劃，並在其

後強制安裝時，亦採用同樣方式，而且取得成效。在 2007 年 4 月 1 日，引擎須長時間空轉的歐盟前期 4 公噸以上柴油車輛（跨境車輛除外）須安裝排放消減裝置的規定會成為法定要求。屆時，我們亦會採用這個方式分辨有關車輛。

14. 我們亦已諮詢車輛供應商，包括香港汽車商會、右軚汽車商會，以及非香港汽車商會會員的認可經銷商。他們都支持建議。據我們所知，車輛供應商會在市場供應更多歐盟 IV 期柴油商業車輛，配合資助計劃的推行。

#### 諮詢立法會

15. 我們已在 2006 年 12 月 20 日就建議諮詢立法會環境事務委員會。有些議員關注資助計劃的成本效益，尤其是計劃並沒有措施阻止車主使用歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛。由於計劃涉及龐大撥款，與會者決定在 2007 年 1 月 5 日召開特別會議，蒐集各持分者（包括受影響的業界和環保團體）的意見。

16. 在 2007 年 1 月 5 日的特別會議上，大部分出席代表都不反對擬議計劃。不過，除了關注計劃對改善空氣質素的成效外，部分出席者亦關注所提供的資助最終只會惠及車輛經銷商而非車主，以及市場會否有足夠的歐盟 IV 期型號車輛供應。

17. 至於如何避免車輛經銷售商從計劃中牟取暴利，我們會繼續信賴自由市場的機制，不會干預車輛的定價。

18. 至於歐盟 IV 期型號車輛的供應，自 2006 年 10 月 1 日起，歐盟 IV 期排放標準已成為重量超逾 3.5 公噸的新登記柴油商業車輛的強制標準後，各主要車輛供應商已在本港市場推出歐盟 IV 期型號的柴油商業車輛。截至 2007 年 1 月 31 日，已有 168 個歐盟 IV 期型號柴油商業車輛通過環境保護署的型號審批，有關分項數字載於附件 4。未來數月將會有更多歐盟 IV 期型號商業車輛通過審批。車主如要購買適合他們使用的歐盟 IV 期型號新車，應不會有困難。

19. 車輛供應商表示車輛售價取決於市場競爭、經濟狀況和銷售策略，而不是排放標準。我們會繼續以公正和高透明度的方式處理對新車的要求，以維持市場的競爭環境；這有助供應商在本港市場供應符合法定排放標準的車輛。

## 背景

20. 我們可綜合多項措施，減少柴油車輛的廢氣排放。策略如下－

- (a) 在切實可行的情況下，引進低污染車輛以取代柴油車輛；
- (b) 採用最嚴格的車輛廢氣排放標準和燃料標準；
- (c) 採用切實可行的技術，減少現有車輛排放的廢氣；以及
- (d) 綜合多項自願和規管措施，確保現有車輛獲得妥善保養。

21. 由 1999 年起，我們提供一筆過資助，鼓勵柴油的士車主和柴油公共小巴車主轉用石油氣車輛；引進超低硫柴油；提高黑煙車輛的定額罰款；收緊新登記車輛的廢氣排放規定，使與歐洲聯盟的標準一致；以及提供一筆過資助，協助歐盟前期柴油車輛車主為車輛安裝排放消滅裝置。目前提出的建議，即提供一筆過資助，鼓勵車主盡早把歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛更換為符合最新的法定廢氣排放標準的新車(根據現行標準，即歐盟 IV 期型號車輛)，是我們要達到清新空氣目標的整體策略的一部分。

-----



## 資助額

## 各類貨車的資助額

| 貨車         | 設計重量<br>(下稱「W」)                  | 歐盟前期<br>(元) | 歐盟 I 期<br>(元) |
|------------|----------------------------------|-------------|---------------|
| 輕型貨車(非客貨車) | $W \leq 1.9$ 公噸                  | 17,000      | 25,000        |
|            | $1.9 \text{ 公噸} < W \leq 5.5$ 公噸 | 29,000      | 43,000        |
| 輕型貨車(客貨車)  | $W \leq 1.9$ 公噸                  | 10,000      | 14,000        |
|            | $1.9 \text{ 公噸} < W \leq 5.5$ 公噸 | 20,000      | 30,000        |
| 中型貨車       | $5.5 \text{ 公噸} < W \leq 10$ 公噸  | 34,000      | 51,000        |
|            | $10 \text{ 公噸} < W \leq 13$ 公噸   | 41,000      | 61,000        |
|            | $13 \text{ 公噸} < W \leq 16$ 公噸   | 52,000      | 77,000        |
|            | $16 \text{ 公噸} < W \leq 24$ 公噸   | 65,000      | 97,000        |
| 重型貨車       | $24 \text{ 公噸} < W$              | 76,000      | 113,000       |

## 各類非專利公共巴士和私家巴士的資助額

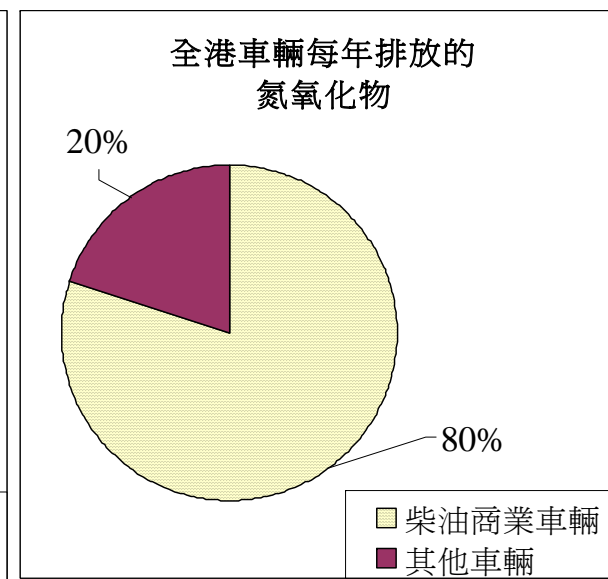
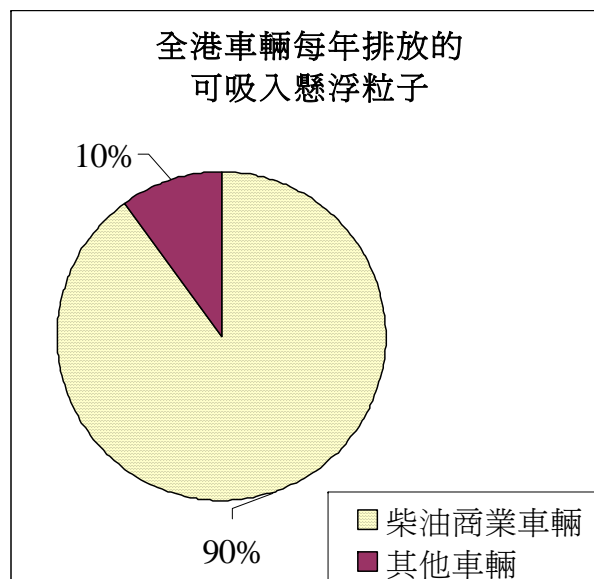
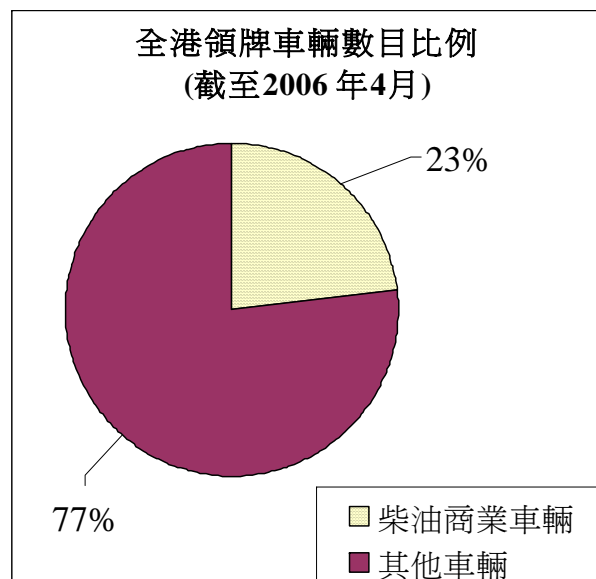
| 非專利公共巴士和私家巴士 | 歐盟前期<br>(元) | 歐盟 I 期<br>(元) |
|--------------|-------------|---------------|
| 17 至 30 座位   | 48,000      | 73,000        |
| 31 座位及以上     | 115,000     | 173,000       |

## 各類公共小巴和私家小巴的資助額

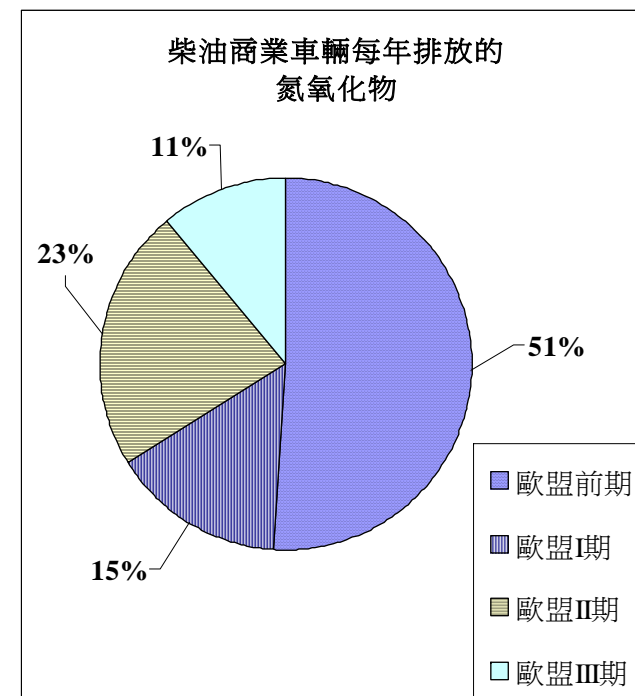
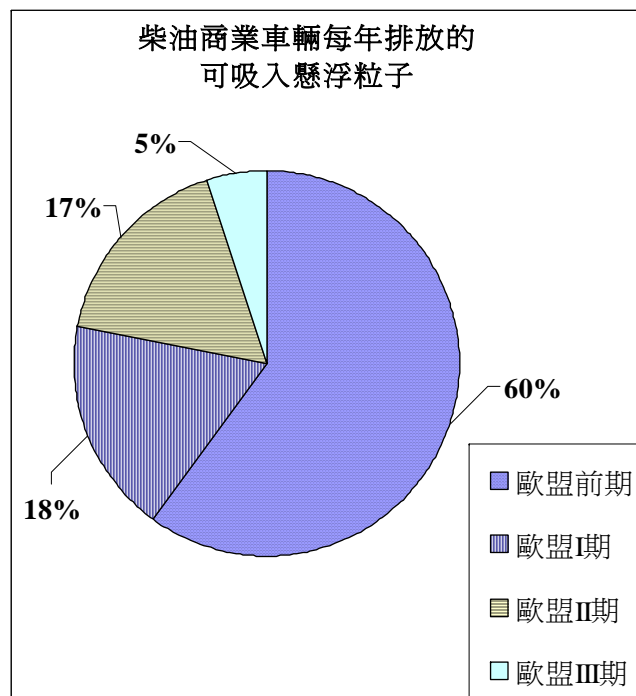
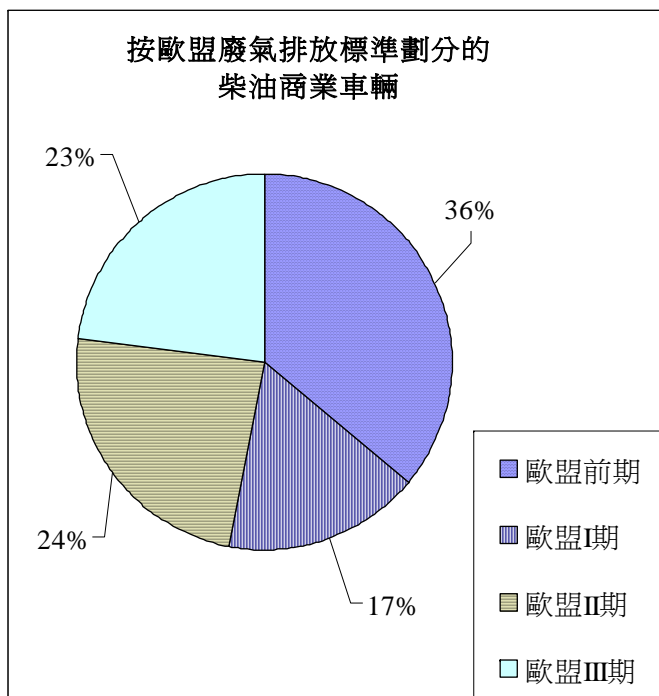
| 現有舊型號<br>柴油小巴 | 替換的小巴<br>(包括公共和私家小巴) |                         |                        |
|---------------|----------------------|-------------------------|------------------------|
|               | 電動小巴<br>(元)          | 歐盟 IV 期<br>石油氣小巴<br>(元) | 歐盟 IV 期<br>柴油小巴<br>(元) |
| 歐盟前期和歐盟 I 期   | 80,000               | 60,000                  | 40,000                 |

-----

按車輛類型和污染物排放量劃分的  
全港領牌車輛分布情況



### 按廢氣排放標準和污染物排放量劃分的 柴油商業車輛



-----

## 非經常開支的詳情

| 車輛類別                              | 平均應課稅價值<br>[A]<br>(元) | 歐盟前期        |   |                          | 歐盟 I 期      |   |                          | 資助總額<br>[H]=[D]+[G]<br>(元) |
|-----------------------------------|-----------------------|-------------|---|--------------------------|-------------|---|--------------------------|----------------------------|
|                                   |                       | 車輛數目<br>[B] | 每輛車的資助額<br>[C] =<br>[A] x 12%<br>(元) <sup>[註 1]</sup> | 小計<br>[D]=[B]x[C]<br>(元) | 車輛數目<br>[E] | 每輛車的資助額<br>[F] =<br>[A] x 18%<br>(元) <sup>[註 1]</sup> | 小計<br>[G]=[E]x[F]<br>(元) |                            |
| 公共和私家小巴                           | 不適用                   | 1 100       | 註 2   | 55,000,000               | 1 000       | 註 2   | 50,000,000               | 105,000,000                |
| 輕型貨車 (非客貨車, 重量 ≤ 1.9 公噸)          | 140,000               | 1           | 17,000  | 17,000                   | 0           | 25,000  | 0                        | 17,000                     |
| 輕型貨車 (非客貨車, 1.9 公噸 < 重量 ≤ 5.5 公噸) | 240,000               | 13 300      | 29,000  | 385,700,000              | 7 500       | 43,000  | 322,500,000              | 708,200,000                |
| 輕型貨車 (客貨車, 重量 ≤ 1.9 公噸)           | 80,000                | 800         | 10,000  | 8,000,000                | 0           | 14,000  | 0                        | 8,000,000                  |
| 輕型貨車 (客貨車, 1.9 公噸 < 重量 ≤ 5.5 公噸)  | 165,000               | 12 325      | 20,000  | 246,500,000              | 10 200      | 30,000  | 306,000,000              | 552,500,000                |
| 中型貨車 (5.5 公噸 < 重量 ≤ 10 公噸)        | 284,000               | 2 200       | 34,000  | 74,800,000               | 300         | 51,000  | 15,300,000               | 90,100,000                 |
| 中型貨車 (10 公噸 < 重量 ≤ 13 公噸)         | 340,000               | 1 300       | 41,000  | 53,300,000               | 400         | 61,000  | 24,400,000               | 77,700,000                 |
| 中型貨車 (13 公噸 < 重量 ≤ 16 公噸)         | 430,000               | 11 700      | 52,000  | 608,400,000              | 2 400       | 77,000  | 184,800,000              | 793,200,000                |

| 車輛類別                      | 平均應課稅價值<br>[A]<br>(元) | 歐盟前期        |   |                          | 歐盟 I 期      |   |                          | 資助總額<br>[H]=[D]+[G]<br>(元)      |
|---------------------------|-----------------------|-------------|---|--------------------------|-------------|---|--------------------------|---------------------------------|
|                           |                       | 車輛數目<br>[B] | 每輛車的資助額<br>[C] =<br>[A] x 12%<br>(元) <sup>[註 1]</sup> | 小計<br>[D]=[B]x[C]<br>(元) | 車輛數目<br>[E] | 每輛車的資助額<br>[F] =<br>[A] x 18%<br>(元) <sup>[註 1]</sup> | 小計<br>[G]=[E]x[F]<br>(元) |                                 |
| 中型貨車 (16 公噸 < 重量 ≤ 24 公噸) | 540,000               | 4 100       | 65,000  | 266,500,000              | 1 700       | 97,000  | 164,900,000              | 431,400,000                     |
| 重型貨車 (24 公噸 < 重量)         | 630,000               | 1 200       | 76,000  | 91,200,000               | 500         | 113,000   | 56,500,000               | 147,700,000                     |
| 非專利公共巴士和私家巴士 (17 至 30 座位) | 404,000               | 460         | 48,000  | 22,080,000               | 460         | 73,000  | 33,580,000               | 55,660,000                      |
| 非專利公共巴士和私家巴士 (31 座位及以上)   | 960,000               | 675         | 115,000   | 77,625,000               | 746         | 173,000   | 129,058,000              | 206,683,000                     |
| 總計                        |                       | 49 161      |   | 1,889,122,000            | 25 206      |   | 1,287,038,000            | 3,176,160,000<br>約 31 億 7,600 萬 |

註

(1) 調整至千位數。

(2) 資助額 80,000 元、60,000 元和 40,000 元會分別發放給更換為電動、歐盟 IV 期石油氣和歐盟 IV 期柴油型號(或符合最新的法定廢氣排放標準型號)的小巴車主。我們假設 50% 的替換車輛屬歐盟 IV 期石油氣型號，餘下的 50% 則為歐盟 IV 期柴油型號。

## 通過審批的歐盟 IV 期柴油車輛型號數目

(截至 2007 年 1 月 31 日)

## 貨車

| 貨車   | 設計重量(下稱「W」)                     | 歐盟 IV 期型號數目 |
|------|---------------------------------|-------------|
| 輕型貨車 | $W \leq 5.5$ 公噸                 | 61          |
| 中型貨車 | $5.5 \text{ 公噸} < W \leq 10$ 公噸 | 37          |
|      | $10 \text{ 公噸} < W \leq 13$ 公噸  | 9           |
|      | $13 \text{ 公噸} < W \leq 16$ 公噸  | 13          |
|      | $16 \text{ 公噸} < W \leq 24$ 公噸  | 26          |
| 重型貨車 | $24 \text{ 公噸} < W$             | 7           |
| 總計   |                                 | <b>153</b>  |

## 非專利公共或私家巴士

| 巴士型號       | 歐盟 IV 期型號數目 |
|------------|-------------|
| 17 至 30 座位 | 4           |
| 31 座位及以上   | 6           |
| 總計         | <b>10</b>   |

## 公共小巴和私家小巴

| 新購置小巴 | 歐盟 IV 期型號數目        |
|-------|--------------------|
| 電動小巴  | 不適用 <sup>(註)</sup> |
| 柴油小巴  | 5                  |
| 總計    | <b>5</b>           |

註：電動小巴並不排放廢氣，因此不須經過廢氣排放型號審批。

-----