

2007 年 1 月 5 日
立法會環境事務委員會特別會議

**資助車主更換歐盟前期及歐盟 I 期柴油商業車輛
公民黨 意見書**

1. 2006 年 10 月，政府建議撥款 32 億元，鼓勵歐盟前期和歐盟 I 期的柴油商業車的車主，盡早更換為歐盟 IV 期型號的車輛。目前本港約有 74,000 輛這類車輛，其中歐盟前期（1995 年 4 月前登記）的車輛約 49,000 部，歐盟 I 期（1995 年 4 月至 1997/98 年期間登記）約 25,000 部。車輛類型及所牽涉的資助額分布如下：¹

車輛種類	歐盟前期	歐盟 I 期	總數	資助額 (億元)
公共及私家小巴	—	—	2,100	1.05
輕型貨車(非客貨車)	13,301	7,500	20,801	7.08
輕型貨車(客貨車)	13,125	10,200	23,325	5.61
中型貨車	19,300	4,800	24,100	13.90
重型貨車	1,200	500	1,700	1.48
非專利及私家巴士	1,135	1,206	2,341	2.62
總計	49,161	25,206	74,367	31.76

污者自付與苦主自付

2. 公民黨認同，如無足夠誘因，很難要求商業車輛的車主提早註銷舊車。但政府提供資助的同時，須考慮以下問題。
3. 治理污染，社會公認的原則是落實「污者自付」，政府亦在廢物管理及污水處理等範疇上，逐步落實此原則。但在減少車輛廢氣排放上，政府的策略顯然與該原則背道而馳，由庫房撥款資助運輸業界轉用較清潔的車輛，例如資助的士和小巴轉用石油氣、資助

¹ 環境保護署，《透過一筆過資助鼓勵車主盡早更換歐盟前期及歐盟 I 期柴油商業車輛》（立法會文件編號 CB(1) 513/06-07(03)），公共及私家小巴的分項數字未有註明，當局假設半數公共及私家小巴更換為石油氣小巴，或外一半更換為柴油小巴。

歐盟前期車輛加裝減排器件等。此外，政府近年來多次延續超低硫柴油的稅務優惠，石油氣徵收的稅率，亦較燃油為低，以鼓勵運輸業界使用清潔燃料。

4. 提供種種資助之餘，政府並沒有相應提高車主使用這些高污染車輛的成本，形成有賞無罰的局面。至於受污染影響的市民，反而健康和錢包雙重受罰，污者自付成為「苦主自付」(*sufferer-pays principle*)。
5. 誠然，運輸業界絕大部份是服務提供者，最終使用者是使用貨運服務的公司，以至公共運輸車輛的乘客。但政府不能迴避這個問題，必須因應社會大眾對於清新環境的期望，貫徹污者自付原則，以較為進取的措施，要求污染者為其造成的環境損害付出較高代價。服務提供者自會因應其營運狀況，將新增成本與其顧客分擔。

資助成效與道德風險

6. 單純提供資助，是否能夠促使車主更換污染車輛？此前，資助的士業轉換為石油氣的士之計劃，似乎極為成功，至今 99%以上的士已轉用石油氣。然而，資助柴油小巴車主更換為石油氣小巴的計劃，反應卻未如理想。2005 年計劃結束時，全港只有 55% 的公共小巴更換為石油氣小巴。
7. 當局指出該計劃「已取得成效」，理由是「這批柴油公共小巴換車時，平均車齡為 11.6 年，遠較一般公共小巴的正常壽命（14 年）為低」。²
8. 不過，根據 2003 年環境及環輸工務局一份有關放寬公共小巴重量限制，以便安裝高椅背座位及安全帶的文件，公共小巴的平均壽命（average life span）為 8 年。³ 兩者究竟孰是孰非？若小巴的正常壽命為 14 年，則計劃的成效是使二千多輛小巴提早兩年半換車。但若小巴的正常壽命僅為 8 年，則政府的資助計劃並沒有鼓

² 環境保護署，《透過一筆過資助鼓勵車主盡早更換歐盟前期及歐盟 I 期柴油商業車輛》(立法會文件編號 CB(1) 513/06-07(03))，附件 C，。

³ 立法會參考資料摘要，《道路交通(修訂)條例 2003》(ETWB(T)CR6/3231/00 Pt 4)，頁 3。

勵提早換車，反而促使車主延遲換車。

9. 石油氣小巴計劃反應未如理想，政府現建議延續計劃，並放寬資助條件，該更換歐盟 IV 型號柴油小巴的車主亦可獲資助。不更換舊車的小巴車主，非但不會面對更嚴厲的管制，反而有更寬厚的計劃讓他們受惠。這可能使其他種類車輛的車主持觀望態度，形成「壞孩子有獎」的道德風險。

評估環保效益

10. 另一個問題是如何評估這 32 億資助的環保效益。當局的計算準則，是將資助金額定為平均汽車應課稅價值（以新登記車輛計算）的 12%（歐盟前期車輛）和 18%（歐盟 I 期車輛）；小巴資助額則視乎更換的車輛類型，定為 4 萬元至 8 萬元不等。

11. 姑勿論這些資助金額有何根據，是否合理。更重要的問題是，單純提供這些數據，市民無從得知庫房向運輸業界提供的資助，是否用得其所。當局應提供詳細數據，例如按各種主要污染物，以每噸計算，列出資助各種車輛減排的成本。長春社的意見書亦計算出，資助歐盟前期車輛減排，每噸成本約為 31 萬元；而資助歐盟 I 期車輛減排，每噸成本卻高達 103 萬元，是前者的三倍多。⁴

12. 此外，資助金額亦可以較為細緻地反映環保效益。對車主而言，一般來說愈遲換車愈好，若車輛仍可正常運作，則拖延至最後一刻才領取資助。但對社會整體來說，車主愈早換車，環保效益愈高。因此，當局可考慮將兩類車輛的資助期（分別為 18 個月和 3 年）和資助金額掛鈎，資助金逐漸遞減，以加強換車誘因：

<u>歐盟前期車輛</u>	<u>歐盟 I 期車輛</u>	<u>資助金額</u>
首 6 個月	第 1 年	100%
次 6 個月	第 2 年	75%
最後 6 個月	第 3 年	50%

⁴ Submission by the Conservancy Association, Legco paper No. CB(1)617/06-07(10).

強制淘汰和加強誘因

13. 公民黨認為，治理污染必須雙管齊下，賞罰兼備。例如配合是次資助方案的限期，表明在資助限期屆滿後，高污染車輛不能再續牌。具體而言，歐盟前期柴油商業車輛，至 2009 年起不獲續牌；歐盟 I 期柴油商業車輛，至 2010 年中起不獲續牌。這是最徹底的做法。
14. 或有人指出，強制淘汰高污染的商業車輛，形同侵奪私人財產。然而，強制淘汰不等於沒收或徵用，只是限制使用。高污染車輛排放的廢氣如同二手煙，影響公眾健康。尤其是歐盟前期車輛，車齡超過十年，重售價值極低。若在一定期限內不予續牌，應可促使車主在資助期限屆滿前換車。
15. 較為溫和的限制方案，是加入經濟或其他誘因促使車主換車，例如按年逐步增加這兩類車輛的牌費，又或者限制此類車輛在日間繁忙時段駛進行人眾多的地區，使高污染車輛須為其造成的社會成本付出代價。
16. 最後，運輸署應加強現時的驗車程序，例如規定車輛每年驗車時，除檢驗黑煙排放外，應一併檢驗空氣污染物的排放量，包括一氧化碳、碳氫化合物、氮氧化物、懸浮粒子等。為免車輛在驗車前勤加保養以求過關，過後則故態復萌，運輸署應與環境保護署合作，仿效檢驗黑煙排放的做法，在路面突擊截查車輛的廢氣排放，作為輔助的阻嚇措施。只有訂立明確的不予續牌期限，並實施全面的監控制度，才能夠逐步淘汰高污染車輛，減少路面空氣污染。

公民黨

2007 年 1 月 4 日

傳媒查詢：熊子弦
公民黨環境及可持續發展政策支部