

二零零八年十一月二十四日會議
討論文件

立法會環境事務委員會

盡早更換舊商業車輛

目的

本文件旨在就增加舊商業車輛的車輛牌照費以加快其替換的方案，徵詢委員的意見。

背景

2. 二零零七年四月，當局推出一筆過資助計劃，鼓勵車主盡早更換其歐盟前期和歐盟Ⅰ期柴油商業車輛¹。歐盟前期柴油商業車輛的申請限期原為二零零八年九月底。同年九月二十五日，我們藉立法會參考資料摘要告知委員，政府已決定延長歐盟前期柴油商業車輛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)。我們亦告知委員，我們會就增加舊商業車輛的車輛牌照費的方案，作出研究，以進一步加快取替這類車輛。

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，以及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。

主要考慮因素

環境效益

3. 柴油商業車輛²是路邊空氣的主要污染源頭。它們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約 90% 和 75%，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 期車輛造成的污染較大，比歐盟 IV 期車輛³排放的可吸入懸浮粒子大約多 15 至 30 倍，氮氧化物大約多 1.5 至 2 倍。

4. 截至二零零八年十月底，在一筆過資助計劃下，一共約 9,670 輛歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛已被替換。然而，本港仍有約 27,600 輛歐盟前期柴油商業車輛和 16,900 輛歐盟 I 期柴油商業車輛在路上行駛，分別佔柴油商業車輛總數約 23% 及 14%。這些車輛仍然是路邊空氣污染的主要源頭⁴。

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 59% 及 33%。而全港可吸入懸浮粒子和氮氧化物的排放量會分別減少約 14% 及 5%。因此，加快取替歐盟前期及歐盟 I 期柴油商業車輛，可使路邊空氣質素得到重大改善。

“賞罰兼備”的策略

6. 延長歐盟前期柴油商業車輛一筆過資助計劃的申請期，在某程度上有助鼓勵車主換車。然而，除了繼續提供經濟誘因，促使車主加快棄用舊商業車輛外，我們認為值得同時考慮以增加經濟抑制的方案，例如提高這些舊商業車輛的車輛

² 柴油商業車輛主要包括小巴、貨車和旅遊巴士。

³ 歐盟 IV 期排放標準是現時新登記車輛的法定廢氣排放標準。

⁴ 根據二零零八年十月十五日的領有牌照車輛數字計算，柴油商業車輛排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物分別佔本港車輛總排放量的 87% 及 75%。在整體柴油商業車輛中，歐盟前期車輛排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物分別佔 42% 及 36%；歐盟 I 期車輛排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物分別佔 19% 及 15%。

牌照費，令車主不願繼續擁有及使用這些造成較大污染的車輛。

7. 對於車輛引擎比歐盟前期及歐盟 I 期車輛先進的舊商業車輛，車輛牌照費亦應調高，因為它們同樣會因老化而排放更多廢氣。車輛引擎零件使用日久便會耗損，因此車齡較大的車輛，普遍容易出現故障，廢氣排放量亦會較高，例如舊柴油車輛常見的噴油器故障，可導致車輛排放的粒子增加 30% 以至四倍。如果車主棄用舊車，改用新車，不論是配備較先進抑或只是同類型的控制排放物器件，都會令路邊空氣質素大為改善。

指導原則

8. 在制訂增加舊商業車輛牌照費的方案時，我們相信應根據以下指導原則：

- (a) 現時車輛的牌照費載於附件 A，一年牌照費用由 \$1,289 至 \$8,429。建議的車輛牌照費增幅應有足夠的阻嚇作用，促使車主不再繼續使用車齡高的車輛。
- (b) 較舊的商業車輛，傾向較污染，它們應面對較高的牌照費增幅；
- (c) 建議的舊商業車輛的車輛牌照費增加應盡早落實執行。但我們同時應考慮給予將會面對較高車輛牌照費的舊商業車輛的車主，利用一次過資助計劃更換其車輛的機會。因此，一個可能的方案是在申請一筆過資助計劃的限期屆滿後(即二零一零年三月三十一日)，即時增加舊商業車輛的車輛牌照費；
- (d) 介定舊商業車輛車齡必須合理，因為過早更換車輛亦不環保。當一筆過資助計劃的限期屆滿(即二零一零年三月三十一日)時，歐盟前期車輛的車齡將會是 15 年以上。因此，應考慮採用車齡達 15 年或以上的車輛作為增加的車輛牌照費起點；
- (e) 較高的車輛牌照費應適用於使用任何種類燃料的舊商業車輛。與柴油車輛一樣，汽油車輛或石油汽車

輛也會因機件老化及耗損而排放更多廢氣。因此，應抑制這些舊商業車輛繼續運作。

其他方案

9. 我們曾考慮強制淘汰舊商業車輛的方案，但不建議推行，因為這個方案會使運輸業受到嚴重影響。舊商業車輛的車主如未能負擔換車的開支，會被迫結業。據我們所知，現時只有新加坡及內地實施上述規定。新加坡規定車齡達 17 年的巴士及車齡達 20 年的貨車必須淘汰，內地規定車齡滿 10 年的旅遊巴士及貨車必須淘汰，但容許延長車輛的使用期；歐盟、美國、英國及日本並無強制淘汰舊商業車輛。

徵詢意見

10. 請委員就增加舊商業車輛牌照費的建議，包括上述第 8 段所建議的原則，提出意見。如委員支持建議，我們會制訂增加舊商業車輛牌照費的方案，以諮詢業界。

環境保護署
二零零八年十一月

附件 A

目前的車輛牌照費

車輛種類	目前的牌照年費（港元） (2008年)
(1) 貨車及特別用途車輛（客貨車除外）	
許可車輛總重量：	
(a) 不超過 1.9 公噸	1,289
(b) 超過 1.9 公噸但不超過 5.5 公噸	2,404
(c) 超過 5.5 公噸	4,694
(2) 客貨車	
許可車輛總重量：	
(a) 不超過 1.9 公噸	2,229
(b) 超過 1.9 公噸但不超過 5.5 公噸	4,254
(3) 公共巴士	
(a) 司機的牌照費及	25
(b) 每個乘客座位的額外牌照費	50
(4) 私家巴士	
(a) 司機的費用及	25
(b) 每個乘客座位的額外牌照費	45
(5) 公共小巴	
(6) 私家小巴	
(7) 的士	
	3,159