

討論文件
2010年3月10日

立法會改善空氣質素小組委員會

盡早更換老舊柴油商業車輛

目的

本文件闡述為鼓勵車主盡早更換歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛而設的一筆過資助計劃的進展，並就向合資格車主提供一筆過資助以更換其歐盟 II 期柴油商業車輛為新車的建議徵詢委員意見；同時重新檢視提高老舊商業車輛牌照費以抑制車主繼續使用這些車輛的建議。

背景

2. 車輛是路邊空氣污染的主要源頭。在各類車輛中，柴油商業車輛是最大的空氣污染排放源，其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 88% 及 76%，而可吸入懸浮粒子和氮氧化物是路邊兩個主要的空氣污染物。

3. 現時香港約有 117,000 輛領有牌照的柴油商業車輛，當中約 23,000 輛是歐盟前期；15,100 輛是歐盟 I 期；28,000 輛是歐盟 II 期；31,000 輛是歐盟 III 期；20,000 輛是歐盟 IV 期及 150 輛是歐盟 V 期柴油車輛。下表比較歐盟 IV 期之前車輛與歐盟 IV 期車輛(後者為現時新登記車輛的法定要求)的廢氣排放量。

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

由此可見，淘汰老舊商業車輛是改善路邊空氣質素的關鍵。因此，《空氣質素指標檢討》建議的其中一項改善空氣質素措施，是提早淘汰所有歐盟 II 期或之前的柴油商業車輛。

4. 鑑於歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛的廢氣排放量較高，政府在 2007 年 4 月推出為期三年的一筆過資助計劃，鼓勵車主盡早更換這些污染較嚴重的車輛，以便早日紓緩路邊空氣污染。根據計劃，歐盟前期柴油商業車輛的申請期限為 18 個月，較歐盟 I 期車輛的 36 個月申請期限為短，原因是前者的車齡較長及造成的污染較大。不過，考慮到在 2008 年時，柴油價格高昂及經濟前景欠佳，我們在 2008 年 9 月將歐盟前期柴油商業車輛的申請期限延長多 18 個月至 2010 年 3 月 31 日，即與歐盟 I 期柴油商業車輛的申請截止日期相同。為進一步促使車主盡早更換這些污染較嚴重的車輛，我們於 2008 年 11 月向委員提議(立法會文件編號：CB(1)223/08-09/08)引入抑制方案，例如提高老舊商業車輛的牌照費，令車主不願使用有關車輛。然而，委員不贊成有關建議。

5. 至今，最舊的歐盟 II 期柴油商業車輛已運作了 12 年。財政司司長在 2010-11 年度財政預算案建議撥出 5.4 億元，提供一筆過資助，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。

歐盟前期及歐盟 I 期柴油商業車輛的一筆過資助計劃

資助計劃的參與率

6. 一筆過資助計劃展開前，合資助資格車輛數目約為 59,800 輛¹。截至 2009 年底，合資助資格車輛減少至 38,100 輛²，即減少了約 21,700 輛。在這些退役車輛中，13,372 輛車輛(包括 9,142 輛歐盟前期和 4,230 輛歐盟 I 期車輛，約佔該計劃展開前合資助資格車輛的 22%)已透過資助被更換為新車，共涉及金額約 5 億 7 千 6 百萬元。

7. 在 2007 年 4 月至 2008 年 9 月期間，資助的申請宗數(歐盟前期和歐盟 I 期車輛)呈明顯上升趨勢，每月平均有 550 宗申請。不過，自我們於 2008 年 9 月宣布延長申請期限這項決定以來，及後申請宗數大減至平均每月約 260 宗。**附件 A 提供**歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車

¹計劃展開前，歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛數目分別約為 39,600 輛及 20,200 輛。

²截至 2009 年底，歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛數目分別約為 23,000 輛及 15,100 輛。

輛的申請趨勢。

8. 在 2010 年 1 月 4 日舉行的最近一次小組委員會會議上，委員要求當局提供其餘合資助資格車輛的交易記錄。根據記錄，在 2009 年年底約有 38,100 輛有牌照的合資助資格車輛。當中有大約 11,300 輛曾在 2007 年 4 月資助計劃推出至今曾更換車主，而並沒有使用資助購買新車。

運輸業界的建議

9. 隨著資助計劃即將結束，運輸業界提出了下列建議，以進一步鼓勵車主更換這些較大污染的車輛：

- (a) 將申請期延長多一至兩年，讓更多合資格車主利用資助更換其車輛。有些業界更提議把計劃變成長期性質，以便資助車主更換舊車；
- (b) 提高資助額，為更換車輛提供更大誘因；
- (c) 以車輛製造日期或引擎廢氣排放設計標準取代車輛首次登記日期，作為劃分歐盟前期與歐盟 I 期車輛的準則，以便評定申請是否符合資助資格；
- (d) 取消車主須購買新商業車輛才符合資助資格的規定，換言之，車主只銷毀其車輛便應獲發資助；以及
- (e) 利用計劃的餘款設立免息貸款或低息貸款，協助車主購買新車。

10. 我們仔細考慮過有關建議，回應如下：

- (a) 當計劃於 2010 年 3 月底結束時，我們將已為合資助資格車主提供 36 個月時間去參加計劃。我們認為不適宜延長計劃的申請期，因為此舉會違背計劃目的—即鼓勵車主盡早把歐盟前期及歐盟 I 期柴油商業車輛更換為新商業車輛，從而早日紓緩路邊空氣污染。從附件 A 可見，自我們在 2008 年 9 月延長申請期限後，計劃的參與率一直徘徊在平均每月僅 260 宗申請，較 2008 年 10 月前每月平均 550 宗申請為少。因此，進一步延長申請期限未必能大幅提高參與率。部分運輸業界代表關注到新商業車輛需要一段時間才能交貨，以致有些準申請人因未能及

時接收新車而無法申請資助。即使有些新車能在申請限期前到港，但亦未能及時完成所需預備(如安裝車身)以申請資助。為協助釋除他們的疑慮，我們已公布為那些在 2010 年 3 月 31 日申請限期或之前訂購新商業車輛的申請人作出特別安排，以保留他們申請資助的資格。特別安排的詳情載於**附表 B**；

- (b) 在 32 億元的資助計劃下，歐盟前期及歐盟 I 期的一筆過資助金額分別相等新車車價的 12%和 18%。所提供的資助金額已足以補償車主及使資助計劃具吸引力；
- (c) 正如我們就資助計劃向財務委員會尋求批准開立新承擔額時解釋，首次登記日期是適合用作分辨不同廢氣排放標準的車輛。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合資格的適當參考。此外，由於車輛登記文件載有首次登記日期，它比車輛生產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，以及釐定他們是否合資格申請一筆過資助。我們規定歐盟前期柴油車輛加裝減排器件時，亦同樣以首次登記日期為準，結果行之有效，車主並無投訴感到混淆；
- (d) 計劃的目的是協助那些繼續有需要利用有關車輛作營商之用的車主，把舊車更換為較環保的商業車輛，從而達至更佳空氣質素。如果車主決定註銷舊車而沒有更換新車，則有可能他們並沒有繼續運作這些車輛的需要。在此情況下，我們認為不宜向只註銷舊車的車主提供計劃所給的資助；以及
- (e) 車主如在取得購置新車的貸款時遇到問題，可考慮向現有的兩項貸款計劃尋求協助，即「中小企業信貸保證計劃」及／或「特別信貸保證計劃」。因此，我們無需為換車設立新的貸款計劃。

11. 為此，除了載於**附件 B**內為新車的交貨和作首次登記的準備提供足夠時間的特別安排外，我們維持歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛的一筆過資助計劃必須如期於 2010 年 3 月 31 日終結。為盡快達至更佳的路邊空氣質素，我們應調撥資源，鼓勵車主盡早更換沒有被納入現有計劃的其他老舊車類別，例如歐盟 II 期柴油商業車輛。此外，我們認為需要重新檢視推行抑制措施的方案，例如增加車輛牌照費，藉以令車主不願繼續擁有及使用老舊商業車輛。

鼓勵盡早更換歐盟 II 期柴油商業車輛

12. 正如第 3 段解釋，歐盟 II 期柴油商業車輛的污染物排放量比歐盟 IV 期型號多達七倍。目前，本地大約有 28,000 部已登記的歐盟 II 期柴油商業車輛，部分的車齡已達 12 年。更換這些車輛可大幅改善路邊的空氣質素。在參考過歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛的計劃後，我們建議推行以下一筆過資助計劃，以鼓勵車主盡早更換歐盟 II 期柴油商業車輛：

- (a) 我們會向車主提供一筆過資助，資助金額相等於平均車輛應課稅價值的 18%，以便他們註銷歐盟 II 期柴油商業車輛，更換為符合現行新車註冊的法定廢氣排放規定(目前是歐盟 IV 期廢氣排放標準)的新車。不同類別的資助金額水平載於**附件 C**。與歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛的資助計劃一樣，歐盟 II 期柴油商業車輛³是根據它們的首次登記日期而進行分類；
- (b) 合資格車主可申請計劃，申請期限由計劃開始日期起計 36 個月；
- (c) 資助額會按原有或替換車輛所屬的類別而定，以資助額較低者為準；
- (d) 在計劃下退役的車輛必須註銷，並以符合本港現行法定廢氣排放標準的新車代替；以及
- (e) 如立法會財務委員會批准撥款，我們計劃在 2010 年 7 月 1 日推行一筆過資助計劃，以更換歐盟 II 期柴油商業車輛。

13. 財政司司長於 2010-11 年度財政預算案中建議為這項計劃預留 5.4 億元。若委員支持，我們將向財務委員會申請撥款以落實這項資助計劃。撥款額應可為大約 26% 已登記歐盟 II 期柴油商業車輛提供一筆過資助，這個百分比大致相等於現有歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛計劃的參與率。

³ 不同車輛類別的歐盟 II 期柴油商業車輛的首次登記日期載於附件 D。

14. 估計現金流量如下－

2010-11 (百萬元)	2011-12 (百萬元)	2012-13 (百萬元)	總計 (百萬元)
120	200	220	540

15. 與現時的一筆過資助計劃一樣，運輸署將負責所建議計劃的行政及實施的工作。而運輸署在提升和維持有關電腦系統及為處理申請所需的財務要求將由環境保護署現有資源提供。

提高老舊商業車輛的車輛牌照費

16. 較舊商業車輛因引擎部件耗損，會比較容易出現故障和較高廢氣排放量的情況，尤以未經妥善維修保養的車輛為然。如果車主棄用老舊商業車輛，改用配備較先進控制排放物器件的新車，將可令路邊空氣質素大為改善。然而，單靠資助計劃來加快換車，已證明不如想像中有效。因此，我們建議重新檢視引入適當的經濟抑制方案，例如增加老舊商業車輛的車輛牌照費，從而令車主不願繼續擁有及使用這些舊車。視乎委員的意見，我們會制訂更具體方案，以進一步諮詢運輸業界和其他持份者。

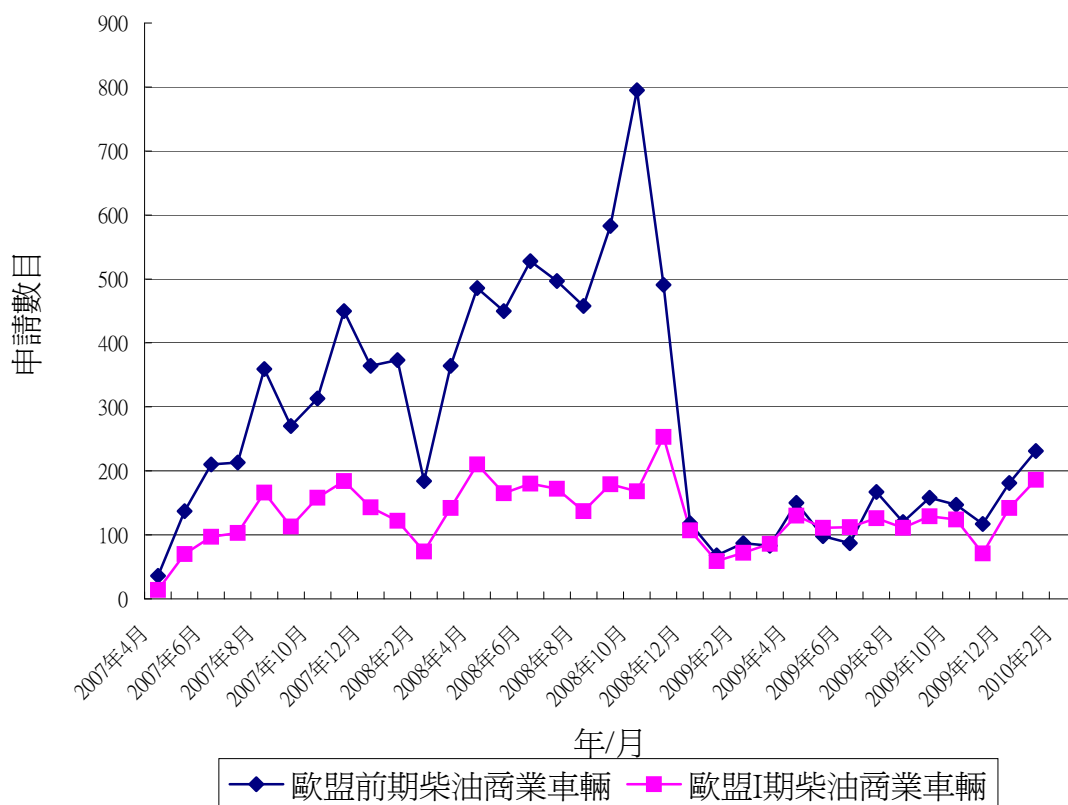
徵詢意見

17. 請委員察悉有關鼓勵盡早更換歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛的一筆過資助計劃的進度(第 6 至 11 段)。另請委員就鼓勵盡早更換歐盟 II 期柴油商業車輛而提供一筆過資助的建議(第 12 至 15 段)，以及就增加老舊商業車輛牌照費制訂更具體方案的建議(第 16 段)，提出意見。

環境局／環境保護署
2010 年 3 月

一筆過資助車主更換歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛計劃

已批准的申請數目
(2007 年 4 月至 2010 年 1 月)



一筆過資助車主更換歐盟前期和歐盟 I 期柴油商業車輛計劃

特別安排

此項特別安排是協助一些已訂購新車以更換舊車並符合申請一筆過資助資格的車主，惟因其新車未能及時運抵香港，或未能趕及限期前（即2010年3月31日或以前）完成預備（如安裝車身）以申請一筆過資助，故作出特別安排讓他們保留申請資助的資格。車主須符合下述規定，方可保留申請一筆過資助的資格：

- (i) 車主須於2010年3月31日或以前訂購符合資助計劃規定的新商業車輛。
- (ii) 車主須填寫特定表格，並於2010年4月7日或以前向環境保護署遞交申請。
- (iii) 新車訂購表格須提供計劃更換的歐盟前期或歐盟I期柴油商業車輛的資料（例如車輛登記號碼、車輛類別、底盤號碼、首次登記日期及舊車所用的燃料類別），連同新車的車輛類別、牌子、型號及暫定抵港日期。
- (iv) 準備登記的新商業車輛須與申請表格列明的車輛型號相同，方可保留其申請資助的資格。
- (v) 如車主於2010年3月31日後出售其歐盟前期或歐盟I期商業車輛，他和該車輛的新車主將喪失其申領資助的資格。

「保留一筆過資助申請資格至2011年3月31日」的申請表格可經環境保護署熱線28240022提供的傳真服務索取，或從環境保護署的網頁下載<http://www.epd.gov.hk/epd/>。申請人在填寫表格前，請先詳閱申請表的注意事項。

申請人須於2010年4月7日或以前把填妥的表格連同以下文件的副本遞交環境保護署：

- (i) 如車輛屬私人擁有，須附上申請人的香港身份證或護照（非香港身份證持有人）；如車輛屬有限公司所有，則附上公司註冊證書及商業登記證；
- (ii) 該歐盟前期或歐盟I期柴油商業車輛的登記文件；

- (iii) 向車輛供應商訂購新商業車輛的合約（即新車訂購表格）及訂金收據。該合約須載有計劃更換的歐盟前期或歐盟I期柴油商業車輛的資料（例如車輛登記號碼、車輛類別、底盤號碼、首次登記日期及舊車所用的燃料類別），連同新車的車輛類別、牌子、型號及暫定抵港日期等；以及
- (iv) 該合約須註明買家的姓名為申請人；倘若申請人委託代理人代為訂購新車，申請時須連同申請人委託訂購新車的授權書一併提交。

**更換歐盟 II 期柴油商業車輛
建議的一筆過資助計劃**

建議的一筆過資助金額

資助金額定於 2009 年新登記車輛的平均應課稅價值的 18%。有關資助金額的詳細資料見下表(同時提供歐盟 I 期資助金額以作比較) -

貨車

車輛類別	許可車輛總重 (W) 公噸	建議的歐盟 II 期 資助金額 (元)	現時的歐盟 I 期 資助金額 (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	建議的歐盟 II 期 資助金額 (元)	現時的歐盟 I 期 資助金額 (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*

歐盟 IV 期柴油小巴	歐盟 IV 期石油氣小巴	電動小巴
\$77,000	\$88,000	\$92,000

*石油氣小巴的車輛應課稅價值在 2006 年至 2009 年期間增加了 15%，因此石油氣及電動小巴的資助水平已作調整。

**更換歐盟 II 期柴油商業車輛
建議的一筆過資助計劃**

用作釐定歐盟 II 期柴油商業車輛的首次登記日期

不同類別歐盟 II 期柴油商業車輛的首次登記日期如下：

車輛類別	許可車輛總重 (W) (公噸)	首次登記日期 (1) (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	N.A.	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

註： (1) 這些日期是歐盟 II 期排放標準的實施期間。