

附件一

當局就團體為二零一零年三月十日會議提交的書面意見
和香港汽車商會在二零一零年四月十三日提交的意見的回應

香港交通運輸業職工聯合會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> 反對環保署提升高齡商用車輛牌費的建議，增加業界經營困難 	<ul style="list-style-type: none"> 我們已檢討歐盟前期及歐盟一期的一筆過資助的成效，結果顯示單靠資助計劃來加快換車，已證明不如想像中有效。我們認為有需要引入適當的抑制措施，例如增加老舊商業車輛的車輛牌照費，以進一步推動車主更換其老舊車輛。因此，我們在改善空氣質素小組委員會 2010 年 3 月 10 日會議上再次建議增加老舊商業車輛的牌費。我們會與委員會跟進上述建議及其他抑制措施，以加快淘汰這些高污染商業車輛，以改善路邊空氣質素。
<ul style="list-style-type: none"> 透過退回車輛首次登記稅的方式，向高齡商用車輛的車主回購牌照，使業界可以將退稅款項購置較為新型環保車輛(非全新車輛)繼續營運 	<ul style="list-style-type: none"> 政府已為歐盟前期及歐盟一期車輛提供一筆過資助計劃，效果與退回車輛首次登記稅相同。

香港工業總會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> 增加更換車輛的誘因，調高有關資助額。也可以考慮提供牌費寬免等措施，增加計劃的吸引。 	<ul style="list-style-type: none"> 我們認為歐盟前期及歐盟一期的一筆過資助金額對車主已有吸引力。車主最高可獲約\$170,000 資助。資助金額也較日本及歐盟國家如法國和德國等地推出的資助計劃為高。為確保公帑用得其所，我們並無理據增加資助額。 在計劃完結時，若把在特別安排下申請保留資助資格的車輛計算在內，參與資助計劃換車的車輛約達17,500 輛，約佔合資助資格車輛 30%。
<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 不論其產地，所有符合現時車輛廢氣排放標準(即歐盟四期或以上標準)的車輛都可以在本港作首次登記。 我們一直有鼓勵車輛供應商，引入不同型號的商業車輛(包括國產車輛)，以供業界選用。車輛供應商是否引入或在何時引入特定車輛型號，則是他們的商業決定。
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 我們一直有要求本港車輛供應商發放維修的技術資料，以便維修業界掌握有關技術。現時已有部份車輛供應商為維修技術人員提供維修技術資料。我們

意見	回應
<p>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。</p>	<p>會繼續鼓勵車輛供應商發放維修技術資料。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 另一方面，職業訓練局設有車輛機械技工課程和定期舉辦短期訓練課程，訓練培養維修技術人才和協助他們掌握最新的維修技術。職業訓練局亦設有車輛維修技術資料庫，方便維修技術人員獲得有關維修技術和資料。

香港九龍新界公共專綫小型巴士聯合總商會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> • 為新商業車輛資助計劃延長 1 年限期，令舊車車主有足夠時間參與計劃。 	<ul style="list-style-type: none"> • 我們已為合資助資格車主提供長達 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—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。 • 為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，因其新車未能及時運抵香港，或未能趕及限期前完成預備工序(如安裝車身)以申請一筆過資助，我們已為那些車主作出特別安排，以保留他們申請資助的資格至 2011 年 3 月 31 日。申請期已於 2010 年 4 月 7 日屆滿，我們收到約 1350

意見	回應
	宗保留資助資格的申請。

香港汽車商會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> 讓任何環保一型及以前的商用車輛在註銷登記該車輛後可即時得到等額現金補償，而不用必需去購買新車。此舉可令很多舊車，特別是最老舊的那一批車主自願放棄，收回一筆金錢而去另謀他業，或從市場上轉購他們能力之內的較新型號的二手車輛。 	<ul style="list-style-type: none"> 資助計劃的目的是協助那些繼續營運的車主，把舊車更換為較環保的新商業車輛，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舊車的需要。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或給予首次登記稅代用券以備將來購買新商用車時使用。
<ul style="list-style-type: none"> 考慮改用首次登記稅代用券型式，每當有舊車注銷時便給與相等價值之不記名首次登記稅代用券，代用券可以以小面額型式。原車主可自用購買新車，或將代用券轉給他人，在一定期限內(例如一年)用來購買新商用車時，作為抵消首次登記稅使用，亦不需限制使用的數量及車種。 	<ul style="list-style-type: none"> 政府已為歐盟前期及歐盟一期車輛提供一筆過資助計劃，效果與退回車輛首次登記稅相同。

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> 政府應考慮劃出合理明確底綫，要求過份殘舊的車輛不能繼續使用。 	<ul style="list-style-type: none"> 政府現時已要求商業車輛每年續牌時必須通過安全及排放測試。建議以強制方式限制車輛使用限期，對經營者會造成影響，亦可能引起其他有關產權的法律考慮，需要慎重處理。根據我們的資料，強制性限制車輛使用年期並非常用的措施。
<p>香港汽車商會在 2010 年 4 月 13 月致函立法會議員提出下列三項建議：</p> <ul style="list-style-type: none"> 在制定更換歐盟二期車輛計劃的資助金額時，應對每一車組的價值作詳細市場探討，找出相關的平均值，從而為各組別重新訂出合理及具吸引力之資助金。 	<ul style="list-style-type: none"> 歐盟一期車輛在資助計劃開始時，最舊的車齡約為 13 年。現時歐盟二期車輛最舊的車齡同樣是 13 年。所以我們建議歐盟二期車輛可獲得的資助金額應與歐盟一期車輛資助水平相同，即約為同類別車輛在 2009 年應課稅價值的 18%。所定的資助額已對車主具吸引力。車主最高可獲約 \$200,000 資助。資助金額也較日本及歐盟國家如法國和德國等地推出的資助計劃為高。為確保公帑用得其所，我們並無理據增加資助額。
<ul style="list-style-type: none"> 對本會之前曾多次建議之直接回購方式再作考慮，無論以現金或首次登記稅代用券方式都比必需更換全新車輛來得靈活。 	<ul style="list-style-type: none"> 資助計劃的目的是協助那些繼續營運的車主，把舊車更換為較環保的新商業車輛，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舊車的需要。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或給予現金或首次登記稅代用券以備將來購買新商用車時使用。

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> 不要一刀切形式把歐盟前及歐盟一車輛置之不理，任由其自生自滅。 	<ul style="list-style-type: none"> 我們已檢討歐盟前期及歐盟一期的一筆過資助的成效，結果顯示單靠資助計劃來加快換車，已證明不如想像中有效。因此，我們認為有需要引入適當的抑制措施，例如增加老舊商業車輛的車輛牌照費，以進一步推動車主更換其老舊車輛。因此，我們已在2010年3月10日立法會環境事務委員會改善空氣質素小組委員會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。我們會與委員會跟進上述建議及其他抑制措施，以加快淘汰這些高污染商業車輛，以改善路邊空氣質素。

荃灣區旅運巴士同業聯會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> 將資助計劃變為恆常政策 	<ul style="list-style-type: none"> 我們並不同意把資助計劃變為恆常政策。更換車輛是車主的責任，政府提出資助計劃的目的是鼓勵車主盡早把歐盟前期及歐一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。
<ul style="list-style-type: none"> 降低申請資助的門檻，車齡具有 9-11 年的車輛也可申請資助 	<ul style="list-style-type: none"> 財政司司長在 2010-11 財政預算案預留 5 億 4 千萬元，鼓勵車主盡早更換歐盟二期柴油商業車輛(它們現時的車齡界乎 10 至 13 年)，若得到立法會財務委員會批准撥款，資助計劃預計可於 2010 年 7 月 1 日起實施。
<ul style="list-style-type: none"> 增加歐盟二期車輛換車的誘因 	<ul style="list-style-type: none"> 歐盟一期車輛在資助計劃開始時，最舊的車齡約為 13 年。現時歐盟二期車輛最舊的車齡同樣是 13 年。所以我們建議歐盟二期車輛可獲得的資助金額應與歐盟一期車輛資助水平相同，即約為同類別車輛在 2009 年應課稅價值的 18%。所定的資助額已對車主具吸引力。車主最高可獲約 \$200,000 資助。資助金額也較日本及歐盟國家如法國和德國等地推出的資助計劃為高。為確保公帑用得其所，我們並無理據增加資助額。

的士、小巴權益關注大聯盟

意見	回應
<ul style="list-style-type: none">由於公共小巴近乎只有單一供應商，前因轉換歐盟四型時，遇到技術設計問題，打擊業界提早轉換車輛使用信心，所以要求須有適合車輛供應下，才可設限期轉換。	<ul style="list-style-type: none">所有符合現時車輛廢氣排放標準(即歐盟四期或以上標準)的車輛都可以在本港作首次登記。其他車輛製造商都有適合用作公共小巴的歐盟四期型號車輛。但由於現時業界傾向使用某一兩個小巴製造商的小巴，至使其他車輛供應商並不積極在本地市場推出他們的小巴型號。據我們了解，其中一個主要的小巴製造商已於 2009 年 4 月前改善其小巴的引擎控制裝置，並在新訂購的小巴上安裝相同裝置以解決問題，代理商表示已再沒有收到業界的投訴。另一個小巴製造商亦在其小巴安裝新的引擎控制裝置，以解決柴油微粒過濾器需要頻密手動再生的問題，有關的代理商會繼續監察其成效。資助計劃已為合資助資格車主提供長達 36 個月時間去參加計劃。所以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—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。

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> 在不能修改定下換車日期下，准許車輛在等候換車期內，可能需更換車主或轉售車輛。希修訂為以「換車之車輛編號」為準，使車主毋須因轉名而喪失資助權利，修改亦不會令資助公帑增加。 	<ul style="list-style-type: none"> 保留申領資助的資格是為在資助計劃完結前(2010年3月31日)已向車輛供應商訂購新商業車輛的歐盟前期和 I 期柴油商業車輛的現有車主的特別安排。若車主在資助計劃完結後才擁有有關車輛，並不符合資助計劃的條件，所以新車主不會獲得資助。

公共巴士同業聯會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> 增加歐盟二期車輛資助金額，加大換車的誘因。 	<ul style="list-style-type: none"> 歐盟一期車輛在資助計劃開始時，最舊的車齡約為 13 年。現時歐盟二期車輛最舊的車齡同樣是 13 年。所以我們建議歐盟二期車輛可獲得的資助金額應與歐盟一期車輛資助水平相同，即約為同類別車輛在 2009 年應課稅價值的 18%。所定的資助額已對車主具吸引力。車主最高可獲約 \$200,000 資助。資助金額也較日本及歐盟國家如法國和德國等地推出的資助計劃為高。為確保公帑用得其所，我們並無理據增加資助額。
<ul style="list-style-type: none"> 提早淘汰舊式或污染嚴重的車輛，擴大資助的範圍，除對歐盟二期車輛作出資助外，還可擴大資助計劃的層面至歐盟三期車輛。 	<ul style="list-style-type: none"> 歐盟三期柴油車輛的車齡較低，廢氣排放亦較歐盟二期車輛少。為早日紓緩路邊空氣污染，我們認為應優先提供資助鼓勵車主早日以新車替換歐盟二期的車輛。

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> ● 先向用家諮詢才落實歐二期車輛資助計劃的細則。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 本署已就歐盟二期柴油商業車輛資助計劃實施細節諮詢業界。我們正考慮他們對計劃的意見，以便制訂歐盟二期資助計劃的細則。
<ul style="list-style-type: none"> ● 設立仲裁機制 	<ul style="list-style-type: none"> ● 現時已有機制處理資助的申請。運輸署會按照資助計劃的條件，審視資助申請。若申請人不滿意運輸署的答覆，可以向環境保護署提出理據，以決定是否符合資助資格。

香港廢物處理業協會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none">● 資助計劃存在漏洞，車主必須更換新車才能獲得資助優惠，此項措施令零售車行利用計劃漏洞蠶食政府給予車主的優惠，資助款項等同全數轉予零售車行。	<ul style="list-style-type: none">● 我們不同意資助計劃存在漏洞，使車行得以利用計劃蠶食政府給予車主的優惠。在自由市場經濟運作下，車輛的定價決定於市場的供求及競爭。所以，我們會維持一貫的政策，只要符合法例要求的車輛型號，都可以引進本地，並致力確保車輛供應可靠，維持公平及開放的市場，消除進入市場的障礙，促進競爭。
<ul style="list-style-type: none">● 應考慮給予購買二手歐二期或之後的商業車輛同樣優惠。政府可按年份比例補加津貼額，以提高相關業界對資助計劃的參與率。	<ul style="list-style-type: none">● 歐盟二期柴油商業車輛的污染物排放量比歐盟四期型號多達七倍。以較新的二手歐盟二期或之後的商業車輛替代歐盟前期和一期柴油商業車輛，並未能達致政府早日紓緩路邊空氣污染的目的。所以，政府不會為購買二手歐盟二期或之後的商業車輛提供資助。

新界西巴士聯會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> ● 把資助計劃的上限提升至 25 萬元，以彌補已上漲的更換費用。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 我們建議歐盟二期車輛可獲得的資助金額約為同類別車輛的車輛在 2009 年應課稅價值的 18%，車主最高可獲約 \$200,000 資助。所定的資助額對車主已具吸引力。資助金額也較日本及歐盟國家如法國和德國等地推出的資助計劃為高。為確保公帑用得其所，我們並無理據增加資助額。
<ul style="list-style-type: none"> ● 歐二期的車輛在路面已行走接近 10 年，而根據旅遊巴士平均車齡 13 年計，上述車輛亦已接近更換階段。因此本會建議資助計劃亦包括上述車輛，同時把計劃期限延長兩年以協助高年份車齡的車主更換。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 財政司司長在 2010-11 財政預算案預留 5 億 4 千萬元，鼓勵車主盡早更換歐盟二期柴油商業車輛(它們現時仍車齡界乎 10 至 13 年)，從而早日紓緩路邊空氣污染。若得到立法會財務委員會批准撥款，資助計劃預計可於 2010 年 7 月 1 日起實施。

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> ● 歐盟五期的車輛將於年內推出，相信此型號之車輛更符合環保排放要求，故此希望委員會能把資助計劃延長，同時把歐五期的車輛亦納入贊助範圍內。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自政府由 2008 年 4 月 1 日起開展環保商用車輛稅務寬減計劃後，現時本港已有超過 130 個歐盟五期商業環保商用車輛型號，數目正陸續增加。合資助資格的車主如以歐盟五期的車輛替代其歐盟前期或歐盟一期柴油商業車輛，不單可以領取資助，還可以同時獲得車輛首次登記稅寬減。 ● 由於我們已為合資助資格車主提供長達 36 個月時間去參加計劃，所以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一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。

爭氣行動的建議

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> 大幅削減歐盟五期貨車和巴士首次登記稅，並強制在港使用含硫量低於 6 ppm 的歐盟 V 期超低含硫量柴油。 	<ul style="list-style-type: none"> 自政府由 2008 年 4 月 1 日起開展環保商用車輛稅務寬減計劃後，現時本港已有超過 130 個歐盟五期商業環保商用車輛型號，數目正陸續增加。政府會繼續留意歐盟五期車輛供應情況，在實際可行的情況下，實施歐盟五期車輛廢氣排放標準。 同時，政府於 2007 年 12 月 1 日為歐盟五期柴油（含硫量為 0.001%）提供每公升 \$0.56 的優惠稅率。由該日起，本港所有油站全面供應歐盟五期柴油。其後，政府在 2008 年 7 月 14 日更全面寬免歐盟五期車用柴油的燃油稅。如獲立法會通過，我們會在 2010 年 7 月 1 日開始訂定歐盟五期車用柴油為法定車用柴油。
<ul style="list-style-type: none"> 豁免混能電動巴士首次登記費，鼓勵巴士公司加快步伐，跟隨世界其他城市應用是項技術。 	<ul style="list-style-type: none"> 為鼓勵工商界採購環保車輛，二〇一〇至一一年度財政預算案建議為環保車輛包括柴油/電力混合動力巴士的資本開支在購買車輛的年度提供百分之百的利得稅扣除，以鼓勵巴士公司及運輸界採用混合動力巴士。

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> 制定時間表，分階段在全港禁止早於歐四期的柴油車輛在路面行走。 	<ul style="list-style-type: none"> 我們現正開始研究設立低排放區試點的可行性。目的是探討可否在繁忙的交通通道，包括銅鑼灣、中環及旺角，分階段設立一個或更多低排放區試點，限制舊型號的專營巴士進入，以評估低排放區對改善路邊空氣質素的效果。
<ul style="list-style-type: none"> 車主欲保留舊車，須繳付較高道路稅，增幅為首年 50%、次年 70%，其後每年 100%，直至交出車輛的到期日為止。 	<ul style="list-style-type: none"> 現時本港並沒有道路稅，但車主每年須繳交車輛牌費。我們曾於 2008 年 11 月就建議增加舊商用車輛牌費諮詢環境事務委員會，但建議當時不獲委員會支持。我們再次在 2010 年 3 月 10 日的環境事務委員會改善空氣質素小組委員會提出引入合適的抑制措施，如提高舊商用車輛的牌費，藉以進一步推動車主放棄使用舊車。我們會與委員會跟進上述建議，以加快淘汰這些高污染商業車輛。
<ul style="list-style-type: none"> 旅遊巴、非專營巴士及小巴亦強制轉用石油氣或歐盟五期柴油推動。 	<ul style="list-style-type: none"> 現時石油氣的加氣站網絡祇可以容許的士和小巴使用石油氣型號。為擴大石油氣加氣站的網絡，政府現行的政策是要求新建而又合乎安全要求的油站提供石油氣加氣設施。當石油氣的配套措施足以把石油氣車輛推廣至其他柴油車輛時，我們便會考慮擴大石油氣車輛的應用範圍。
<ul style="list-style-type: none"> 容許石油氣私家車及客貨車的登記。 	

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> • 二手柴油客貨車須符合新標準。 • 須考慮向輸入的歐盟前期和歐盟一期零件增收大額關稅，以抑壓其進口，從而建議車主提早換車。 	<ul style="list-style-type: none"> • 根據現行法例規定，新登記的車輛包括二手車輛須符合新車廢氣排放標準方可在港首次登記。 • 現時，汽車零件是沒有關稅的。雖然引入歐盟前期和歐盟一期零件關稅會增加相關車輛的維修成本，從而減低車主繼續使用這些老舊車輛的意欲，但也可能導致他們更疏於維修，以致車輛廢氣排放增多或造成交通安全問題。相對來說，增加老舊商業車輛的車輛牌照費的方案更為可取。因此，我們已在2010年3月10日立法會環境事務委員會改善空氣質素小組委員會建議重新檢視增加老舊商業車輛的車輛牌照費的方案，從而令車主不願繼續擁有及使用這些舊車。我們會與委員會跟進上述建議，以加快淘汰這些高污染商業車輛。
<ul style="list-style-type: none"> • 提供誘因，促使戶外範圍和大廈設電動車輛充電站，以供貨車使用。 	<ul style="list-style-type: none"> • 推廣使用電動車輛是政府政策。我們正鼓勵物業管理人員和停車場營辦商在車場內裝設電動車輛充電設施。中電和港燈均自2009年年底起推出標準充電設施，預計到2010年年中會約有30個充電站投入服務。

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> 要保障市民健康，必須採取有力而非自願性質的措施，原因是為期兩年的換車資助計劃，對減少舊柴油貨車、客貨車和巴士數目，僅取得初步進展。這些車輛是造成本港街道空氣差劣的主因。不少旅遊巴由於車身殘舊兼且即將到期，無論如何均快將淘汰，其車主才藉計劃換車。現時此類仍在路面行走的舊柴油車有 39,500 輛，雖較計劃推出前少 23%，但成效仍不足以保障市民健康、令香港成為更潔淨都市。 	<ul style="list-style-type: none"> 我們已檢討歐盟前期及歐盟一期的一筆過資助的成效，結果顯示單靠資助計劃來加快換車，已證明不如想像中有效。我們認為有需要引入適當的經濟抑制措施，例如增加老舊商業車輛的車輛牌照費，以進一步推動車主更換其老舊車輛。因此，我們已在 2010 年 3 月 10 日立法會環境事務委員會改善空氣質素小組委員會建議重新檢視引入適當的抑制方案，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。我們會與委員會跟進上述建議及其他抑制措施，以加快淘汰這些高污染商業車輛，以改善路邊空氣質素。
<ul style="list-style-type: none"> 其他已發展國家的政府秉持正確態度，禁止舊車在繁忙的商業區行走，並嚴懲違規車主。本港必須設置限制區，禁止舊車駛入。 	<ul style="list-style-type: none"> 我們現正開始研究設立低排放區試點的可行性。目的是探討可否在繁忙的交通通道，包括銅鑼灣、中環及旺角，分階段設立一個或更多低排放區試點，限制舊型號的專營巴士進入，以評估低排放區對改善路邊空氣質素的效果。
<ul style="list-style-type: none"> 要保障市民健康，便須提供更大誘因、增加收費、設立禁區和實施罰款，令這些車輛絕跡路面；我們亦建議推出懲罰性措施，以利推行提早換車計劃。 	<ul style="list-style-type: none"> 我們進行可行性研究時，會詳細考慮相關因素，包括各專營巴士公司現有車隊的數目、型號分佈、替換舊巴士的時間表及其他營運需要等，以研究不同

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> • 歐盟四期標準較歐盟前期舊車產生的污染少逾 5 倍。現正是更換或淘汰所有歐盟前期和歐盟一期車輛的時候。政府須開設收車區，免費接收車主交出的舊車。 	<p>方案的可行性，確保專營巴士公司向各區乘客提供有效率的巴士服務，和各區的道路交通不會因此受影響。我們亦會研究如何減少或避免其他地區的路邊空氣質素因此出現惡化。我們會一方面考慮本地的情況，同時參考外國的相關經驗。</p>

小檢舉員

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> • 不要延長這項失敗的一筆過資助計劃，或設立另一個新計劃。原因是這些計劃並不奏效，它們只會把二手高污染車輛的價格推高，延長高污染車輛在路上的壽命，而並非早日將其淘汰。計劃如此失敗，但環保署竟然在 10 年間重複推行並不斷要求延長計劃限期。「精神錯亂的定義是不斷重複進行同樣的事情卻期望有不同的結果。」 	<ul style="list-style-type: none"> • 我們不同意一筆過資助計劃是失敗的計劃。在計劃完結時，若把在特別安排下申請保留資助資格的車輛計算在內，參與資助計劃換車的車輛約達 17,500 輛，約佔合資助資格車輛 30%。 • 我們同意不適宜延長歐盟前期及歐盟一期車輛計資助計劃的申請期，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。

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> 此外，為何資助款項會牽涉四個中介人？製造商、銷售商、車主及前度車主，每人均在過程中分一杯羹，不論明顯或不明顯。這就是資本主義的運作方式。為何屢次在這些計劃上花費公帑？ 	<ul style="list-style-type: none"> 政府透過對歐盟前期及歐盟一期的車主提供資助，鼓勵他們提早更換舊車，改善路邊空氣質素。車主是按現時的市場機制換車，計劃並沒有干擾市場運作。
<ul style="list-style-type: none"> 對於歐盟二期車輛，倘若推行此項計劃，可以肯定的是歐盟二期車輛不會盡早被淘汰，相反，車主會直至臨近限期終結前才更換車輛。環保署及立法會便會對資助申請數目偏低感到驚訝，因而再次延長計劃限期，結果與計劃的原意背道而馳。最有效及合符經濟效益的方法是規定歐盟前期及歐盟一期的車輛每年須就廢氣排放接受環保署驗車三次。 	<ul style="list-style-type: none"> 除提供資助歐盟二期車輛更換新車外，我們仍然認為應引入抑制措施為淘汰這些車輛提供額外動力，因此我們會繼續在適當時間考慮增加老舊商業車輛的牌費。 我們願意考慮任何可以有效抑制車主繼續使用老舊商業車輛的方案。能否引入有關方案除技術上可行外，亦需視乎立法會和社會各界的支持。

貨車車隊聯會有限公司

意見	回應
<ul style="list-style-type: none">● 全面提高寬免所有商業車輛之首次登記稅。● 爲了讓業界在面對數十年來全球最嚴重的經濟衰退中保住飯碗，和面對國內運輸業的競爭，亦能夠響應環保政策「保住藍天」，兩者中應該取得平衡。我們建議全面運用一筆預算數目，直接補助給六年以上營運中之商業車輛，在相關政府部門全面監管下，進行維修和保養，這做法令年檢與年檢之間之商業車輛排放更合乎環保標準，渡過這經濟難關。	<ul style="list-style-type: none">● 全面寬免所有商業車輛之首次登記稅並不能針對性地鼓勵老舊商業車輛車主以新車更換其舊車，有違善用公帑的原則。不過，爲鼓勵車主購買環保商用車輛(現時的標準是歐盟五期型號)，政府由 2008 年 4 月 1 日起開展環保商用車輛稅務寬減計劃，爲購買環保商用車輛的車主提供車輛首次登記稅寬減。● 妥善維修和保養車輛是車主的責任，我們不同意運用公帑補助車主維修和保養其車輛。

當局就團體代表在二零一零年三月十日會議上所發表的意見的回應

香港貨櫃車主聯會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none">● 支持作出特別安排，因為在經濟復甦情況下，車主會更願意更換車輛。	<ul style="list-style-type: none">● 我們已為那些在 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至 2011 年 3 月 31 日。申請期已於 2010 年 4 月 7 日屆滿，我們約收到 1350 宗保留資助資格的申請。
<ul style="list-style-type: none">● 不贊同增加老舊車輛牌費的建議，因為這不會達到提早更換車輛的目的。	<ul style="list-style-type: none">● 我們已檢討歐盟前期及歐盟一期的一筆過資助的成效，結果顯示單靠資助計劃來加快換車，已證明不如想像中有效。我們認為有需要引入適當的抑制措施，例如增加老舊商業車輛的車輛牌照費，以進一步推動車主更換其老舊車輛。因此，我們在改善空氣質素小組委員會 2010 年 3 月 10 日會議上再次建議增加老舊商業車輛的牌費。我們會與委員會跟進上述建議及其他抑制措施，以加快淘汰這些高污染商業車輛，以改善路邊空氣質素。

小檢舉員

意見	回應
● 所有污染車輛須要接受底盤式功率機測試。不能通過測試的車輛，須停止它在路面行駛。	● 政府會考慮任何有效的抑制措施以減少車主繼續擁有及使用老舊商業車輛的意欲。能否引入有關方案除了須要技術上可行，亦須要立法會和社會各界的支持。
● 各種資助計劃都未能奏效，並推高二手污染車輛的價格。	● 我們並沒有察覺資助計劃有推高二手污染車輛的價格情況。事實上在資助期內，有超過 7,500 輛沒有參加資助計劃的歐盟前期及歐盟一期車輛被銷毀。
● 延長一筆過資助計劃只會延長老舊車輛的使用。	● 同意。
● 支持增加老舊車輛牌費的建議。	● 我們已檢討歐盟前期及歐盟一期的一筆過資助的成效，結果顯示單靠資助計劃來加快換車，已證明不如想像中有效。我們認為有需要引入適當的抑制措施，例如增加老舊商業車輛的車輛牌照費，以進一步推動車主更換其老舊車輛。因此，我們在改善空氣質素小組委員會 2010 年 3 月 10 日會議上再次建議增加老舊商業車輛的牌費。我們會與委員會跟進上述建議及其他抑制措施，以加快淘汰這些高污染商業車輛，以改善路邊空氣質素。

香港專線小巴持牌人協會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none">● 歐盟四期車輛有太多問題，經常故障。	<ul style="list-style-type: none">● 據我們了解，其中一個主要的小巴製造商於 2009 年 4 月前已改善其小巴的引擎控制裝置，並在新訂購的小巴上安裝相同裝置以解決問題，代理商表示已再沒有收到業界的投訴。另一個小巴製造商亦在其小巴安裝新的引擎控制裝置，以解決柴油微粒過濾器需要頻密手動再生的問題，有關的代理商會繼續監察其成效。
<ul style="list-style-type: none">● 增加共公小巴乘客數目的措施有助鼓勵提早換共公小巴。更且，公共小巴營運商會因收入增加而更願意為老人及小童提供乘車優惠。	<ul style="list-style-type: none">● 我們已將意見交運輸署考慮。

中港澳直通巴士聯會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none">● 由於燃料及車價上升造成營運成本上漲，所以一筆過資助計劃的參與率低落。● 歐盟前期及歐盟一期車輛的 12%及 18% 資助額對車主不夠吸引，因為更換車輛成本高昂。有必要增加資助金額。	<ul style="list-style-type: none">● 我們認為歐盟前期及歐盟一期的一筆過資助金額對車主已有吸引力。車主最高可獲約\$170,000 資助。資助金額也較日本及歐盟國家如法國和德國等地推出的資助計劃為高。為確保公帑用得其所，我們並無理據增加資助額。● 在計劃完結時，若把在特別安排下申請保有資助資格的車輛計算在內，參與資助計劃換車的車輛約達 17,500 輛，約佔合資助資格車輛 30%。

香港巴士業供應商聯會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none">● 引進措施以鼓勵更換為歐盟五期車輛，例如豁免車輛首次登記及提供20%車價的資助額。為更換為比歐盟五期車輛更環保車輛提供更高的資助額，例如車價的30%。	<ul style="list-style-type: none">● 自政府由2008年4月1日起開展環保商用車輛稅務寬減計劃後，現時本港已有超過130個歐盟五期商業環保商用車輛型號，數目正陸續增加。合資助資格的車主如以歐盟五期的車輛替代其歐盟前期或歐盟一期柴油商業車輛，不單可以領取換車資助，還可以同時獲得車輛首次登記稅寬減。
<ul style="list-style-type: none">● 應考慮將換車資助計劃訂為持續措施，以幫助車主更換老舊車輛。	<ul style="list-style-type: none">● 我們並不同意把資助計劃變為恆常政策。更換車輛是車主的責任，政府提出資助計劃的目的是鼓勵車主盡早把歐盟前期及歐一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。
<ul style="list-style-type: none">● 應設立基金作為試驗新型號環保車輛，以確保車輛適合在本港獨特環境中運作。	<ul style="list-style-type: none">● 財政司司長在2010-11年度財政預算案建議設立3億元「綠色運輸試驗基金」，鼓勵運輸業界試驗低污染和低碳的綠色運輸工具。運輸業界，尤其是巴士、小巴、的士和渡輪等公共運輸業界，可以利用建議的「綠色運輸試驗基金」引入綠色創新的運輸科技，為在本地廣泛應用這些綠色運輸科技踏出重要的一步。

香港汽車商會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none">● 要持續努力淘汰歐盟前期及歐盟一期車輛。	<ul style="list-style-type: none">● 同意。加快淘汰歐盟前期及歐盟一期車輛可改善路邊的空氣質素。● 我們已檢討歐盟前期及歐盟一期的一筆過資助的成效，結果顯示單靠資助計劃來加快換車，已證明不如想像中有效。我們認為有需要引入適當的抑制措施，例如增加老舊商業車輛的車輛牌照費，以進一步推動車主更換其老舊車輛。因此，我們在改善空氣質素小組委員會2010年3月10日會議上再次建議增加老舊商業車輛的牌費。我們會與委員會跟進上述建議及其他抑制措施，以加快淘汰這些高污染商業車輛，以改善路邊空氣質素。
<ul style="list-style-type: none">● 要廢除要求車主必須以新車更換其舊車，才符合獲得資助的資格。只要車主報銷舊車就符合資格，車主可以運用資助金額從事其他行業，或購置二手車輛以繼續營運。● 應考慮以資助券形式提供資助，讓車主日後才行使資助券購置新車。	<ul style="list-style-type: none">● 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或給予首次登記稅代用券以備將來購買新商用車時使用。

右軌汽車商會(香港)有限公司

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> 支持放寬現有規訂，容許車輛使用較深色的著色玻璃以便更有效遮隔陽光，從而減低車廂溫度。 	<ul style="list-style-type: none"> 我們已將意見交運輸署考慮。

荃灣區旅運巴士同業聯會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> 政府在制訂一筆過資助計劃時沒有考慮運輸界的特殊性質、需要及負擔能力。政府不應為計劃設定期限，而應考慮經濟情況。 	<ul style="list-style-type: none"> 資助計劃的目的是鼓勵歐盟前期及歐盟一期柴油商業車輛更換為新車，盡早改善路邊空氣的質素。所以計劃必須設定期限。
<ul style="list-style-type: none"> 在 1997 年 3 月 31 日首次登記的歐盟一期車輛不符合資格申請一筆過資助。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。
<ul style="list-style-type: none"> 為鼓勵提早更換污染車輛以改善空氣質素，應考慮以下建議： 	<ul style="list-style-type: none"> 更換車輛是車主的責任，我們沒有計劃將資助計劃變為恆常政策。

意見	回應
<ol style="list-style-type: none"> 1. 將一筆資助訂為長期計劃，以幫助車主更換老舊車輛； 2. 將計劃擴展至車齡九至十一歲的車輛；及 3. 增加資助以提高車主更換車輛的誘因。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 財政司司長在 2010-11 財政預算案預留 5 億 4 千萬元，鼓勵車主盡早更換歐盟二期柴油商業車輛，它們現時的車齡界乎 10 至 13 年。若得到立法會財務委員會批准撥款，資助計劃預計可於 2010 年 7 月 1 日起實施。 ● 歐盟一期車輛在資助計劃開始時，最舊的車齡約為 13 年。現時歐盟二期車輛最舊的車齡同樣是 13 年。所以我們建議歐盟二期車輛可獲得的資助金額約為同類別車輛的車輛在 2009 年應課稅價值的 18%，與歐盟一期車輛的資助水平相同。所定的資助額已具吸引力。車主最高可獲約 \$200,000 資助。資助金額也較日本及歐盟國家如法國和德國等地推出的資助計劃為高。為確保公帑用得其所，我們並無理據增加資助額。

公共巴士同業聯會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none">● 應增加歐盟二期車輛資助至新車價格的 20%，以提供更大誘因更換車輛。	<ul style="list-style-type: none">● 歐盟一期車輛在資助計劃開始時，最舊的車齡約為 13 年。現時歐盟二期車輛最舊的車齡同樣是 13 年。所以我們建議歐盟二期車輛可獲得的資助金額約為同類別車輛在 2009 年應課稅價值的 18%，與歐盟一期車輛的資助水平相同。所定的資助額已對車主具吸引力。車主最高可獲約 \$200,000 資助。資助金額也較日本及歐盟國家如法國和德國等地推出的資助計劃為高。為確保公帑用得其所，我們並無理據增加資助額。
<ul style="list-style-type: none">● 將計劃擴展至歐盟二期及歐盟三期車輛及專營巴士。	<ul style="list-style-type: none">● 財政司司長在 2010-11 財政預算案預留 5 億 4 千萬元，鼓勵車主盡早更換歐盟二期柴油商業車輛，若得到立法會財務委員會批准撥款，資助計劃預計可於 2010 年 7 月 1 日起實施。歐盟三期柴油車輛的廢氣排放較歐盟二期車輛少。為早日紓緩路邊空氣污染，我們會優先考慮資助更換歐盟二期的車輛。● 專營巴士公司是按其有關專營權內的責任和財政安排營運巴士服務。政府目前沒有計劃把更換舊款商用柴油車的資助計劃擴展至專營巴士，但會繼續要求專營巴士公司按專營權的條款更換其舊巴士，並在平衡各方面需求後，盡量把較環保的巴士調派到繁忙的交通幹道行走。

港九勞工社團聯會/交通運輸行業委員會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none">● 由於參與率低，應檢討一筆過資助計劃。● 支持增加資助● 擴闊受惠車輛類別● 提供貸款協助購買新車輛。	<ul style="list-style-type: none">● 我們認為歐盟前期及歐盟一期的一筆過資助金額對車主已有吸引力。車主最高可獲約\$170,000 資助。資助金額也較日本及歐盟國家如法國和德國等地推出的資助計劃為高。為確保公帑用得其所，我們並無理據增加資助額。● 在計劃完結時，若把在特別安排下申請保有資助資格的車輛計算在內，參與資助計劃換車的車輛約達 17,500 輛，約佔合資助資格車輛 30%。● 歐盟一期車輛在資助計劃開始時，最舊的車齡約為 13 年。現時歐盟二期車輛最舊的車齡同樣是 13 年。所以我們建議歐盟二期車輛可獲得的資助金額應與歐盟一期車輛的資助水平相同，即約為同類別車輛在 2009 年應課稅價值的 18%。● 車齡較小的商業車輛仍然是在它們正常使用期，過早更換這些車輛並不符合環保和經濟原則。而老舊商業車輛因引擎部件耗損，會比較容易出現故障和排放較多的廢氣。以配備較先進減排設備的新車更換老舊商業車輛，可達至更佳減排效果。對改善路邊空氣質素有更大的幫助。● 運輸業界可透過「中小企業信貸保證計劃」及「特別信貸保證計劃」，向參與計劃的貸款機構取得貸款，用作購置

意見	回應
	各種營運器材，當中包括商業車輛。

的士、小巴權益關注大聯盟

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> 在推行任何資助計劃前，應確保替換車輛的適用性及供應。 	<ul style="list-style-type: none"> 在推行資助計劃前，歐盟四期廢氣排放標準已在本港全面實施，所有新登記的車輛必須符合歐盟四期廢氣排放標準，而市場上已有不同車輛型號供車主選擇，車輛供應並沒有問題。
<ul style="list-style-type: none"> 車主在截止日期 2010 年 3 月 31 日前登記他們的歐盟前期及歐盟一期車輛，應可保留他們獲得一筆過資助的資格。 	<ul style="list-style-type: none"> 我們已為那些在 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至 2011 年 3 月 31 日。

思匯

意見	回應
<ul style="list-style-type: none">● 當局會否就下列問題提供進一步資料：<ol style="list-style-type: none">1. 為何歐盟前期及歐盟一期車輛更換計劃並不奏效？2. 當局會汲取什麼教訓以改善歐盟二期計劃？3. 對於歐盟前期及歐盟一期車輛的排放物，當局會採取什麼行動？ ● 立法會議員應基於污染者自付的原則，支持政府提出的增加老舊較污染車輛牌費的建議。有關費用應設立遞加收費表，使較污染車輛支付較高費用。	<ul style="list-style-type: none">● 我們已檢討歐盟前期及歐盟一期的一筆過資助計劃的成效，結果顯示單靠資助計劃來加快換車，已證明不如想像中有效。我們認為有需要引入適當的經濟抑制措施，例如增加老舊商業車輛的車輛牌照費，以進一步推動車主更換其老舊車輛。因此，我們在改善空氣質素小組委員會 2010 年 3 月 10 日會議上再次建議增加老舊商業車輛的牌費。我們會與委員會跟進上述建議，以加快淘汰這些高污染商業車輛。 ● 在計劃完結時，約有 17,500 申請(包括在特別安排下的申請) 參與資助計劃，約佔合資助資格車輛 30%。 ● 本署已就歐盟二期柴油商業車輛資助計劃實施細節諮詢業界。我們正考慮他們對計劃的意見，以便製訂歐盟二期資助計劃的方案。 ● 歐盟一期車輛在資助計劃開始時，最舊的車齡約為 13 年。現時歐盟二期車輛最舊的車齡同樣是 13 年。所以我們建議歐盟二期車輛可獲得的資助金額應與歐盟一期車輛資助水平相同，即約為同類別車輛在 2009 年應課稅價值的 18%。所定的資助額已對車主具吸引力。車主最高可獲約 \$200,000 資助。資助金額也較日本及歐盟國家如法國和德國等地推出的資助計劃為高。為確保公帑用得其所，

意見	回應
	我們並無理據增加資助額。

健康空氣行動

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> 在審議過程中，若只有曾在之前參與討論的運輸公司及組織受邀發表意見，環保組織也許沒有足夠代表性。 	<ul style="list-style-type: none"> 立法會在審議我們提出的建議時，若認為有需要，立法會會邀請有關團體出席會議，對我們的建議發表意見。
<ul style="list-style-type: none"> 建議的 5.4 億元資助計劃以提早更換歐盟二期車輛有需要在以下各項予以加強： <ol style="list-style-type: none"> 每輛車輛的資助應由新車價值的 18% 增至 25%。 應將資助期限縮短至 24 個月，或甚至 18 個月，真正加快車輛提早更換。 計劃應假設一適度高的 35% 的參與率，而不是 26%。 	<ul style="list-style-type: none"> 歐盟一期車輛在資助計劃開始時，最舊的車齡約為 13 年。現時歐盟二期車輛最舊的車齡同樣是 13 年。所以我們建議歐盟二期車輛可獲得的資助金額約為同類別車輛在 2009 年應課稅價值的 18%，與歐盟一期車輛的資助水平相同。所定的資助額已考慮補償車主的損失和保持資助計劃的吸引力。車主最高可獲約 \$200,000 資助。資助金額也較日本及歐盟國家如法國和德國等地推出的資助計劃為高。為確保公帑用得其所，我們並無理據增加資助額。 車輛由訂購，抵港和完成所需預備(如安裝車身)等需時，我們認為提供 36 個月資助期是適當的。 <p>歐盟二期的預計參與率與根據歐盟前期及歐盟一期資助計劃的參與率相同，假設的參與率是合理的。</p>

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> ● 最老舊車輛的牌費應增加 20%，使車主認真考慮保留他們車輛的需要。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 我們在 2008 年 11 月已向立法會環境事務委員提出增加老舊商業車輛牌費的建議，但建議不獲立法會議員支持，我們仍然認為應引入抑制措施為淘汰這些車輛提供額外動力以加快改善路邊空氣質素。因此，我們在改善空氣質素小組委員會 2010 年 3 月 10 日會議上再次建議增加老舊商業車輛的牌費。我們會與委員會跟進上述建議，以加快淘汰這些高污染商業車輛。
<ul style="list-style-type: none"> ● 「綠色運輸試驗基金」應用作加強建議的鼓勵提早更換歐盟二期車輛計劃。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「綠色運輸試驗基金」有特定用途。目的是鼓勵運輸業界試驗低污染和低碳的綠色運輸工具，為在本地廣泛應用這些綠色運輸科技踏出重要的一步，與為鼓勵車主提早更換歐盟二期車輛的計劃目的不同。

香港廢物處理業協會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> ● 一筆過資助計劃參與率低，是因經濟危機及經濟下滑。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 我們認為歐盟前期及歐盟一期的一筆過資助金額對車主已有吸引力。車主最高可獲約\$170,000 資助。資助金額也較日本及歐盟國家如法國和德國等地推出的資助計劃為高。為確保公帑用得其所，我們並無理據增加資助額。 ● 在計劃完結時，若把在特別安排下申請保留資助資格的車輛計算在內，參與資助計劃換車的車輛約達 17,500 輛，

意見	回應
	約佔合資助資格車輛 30%。
<ul style="list-style-type: none"> 一筆過資助計劃因車輛供應商將歐盟四期車輛價格抬高 20%而受侵蝕。 	<ul style="list-style-type: none"> 我們不同意資助計劃使車行得以利用計劃蠶食政府給予車主的優惠。在自由市場經濟運作下，車輛的定價決定於市場的供求及競爭。所以，我們會維持一貫的政策，只要符合法例要求的車輛型號，都可以引進本地，並致力確保車輛供應可靠，維持公平及開放的市場，消除進入市場的障礙，促進競爭。
<ul style="list-style-type: none"> 車主以二手歐盟二期或更型號車輛更換他們的歐盟前期及歐盟一期車輛，亦可有資格獲得一筆過資助。 	<ul style="list-style-type: none"> 較新的舊型車輛雖然比歐盟前期及歐盟一期的車輛排放較少的廢氣，但相對新歐盟四期柴油商業車輛，它們排放的廢氣可以高達 7 倍。使用較新型號的二手車輛，並未能達致政府早日紓緩路邊空氣污染的目的。所以，政府不會為購買二手歐盟二期或之後的商業車輛提供資助。

元朗區旅運巴士同業聯會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> 由於參與率低，應檢討 32 億元的一筆過資助計劃。 	<ul style="list-style-type: none"> 我們認為歐盟前期及歐盟一期的一筆過資助金額對車主已有吸引力。車主最高可獲約\$170,000 資助。資助金額也較日本及歐盟國家如法國和德國等地推出的資助計劃為高。為確保公帑用得其所，我們並無理據增加資助額。

意見	回應
	<ul style="list-style-type: none"> 在計劃完結時，若把在特別安排下申請保留資助資格的車輛計算在內，參與資助計劃換車的車輛約達 17,500 輛，約佔合資助資格車輛 30%。
<ul style="list-style-type: none"> 支持提供低息貸款協助車主更換污染車輛。 	<ul style="list-style-type: none"> 運輸業界可透過「中小企業信貸保證計劃」及「特別信貸保證計劃」，向參與計劃的貸款機構取得貸款，用作購置各種營運器材，當中包括商業車輛。

落馬洲中港貨運聯會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> 支持延長一筆過資助計劃，讓車主有更多時間向貸款機構尋求貸款更換車輛，由於經濟危機，引致貸款機構不願意批核車主貸款申請。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。
<ul style="list-style-type: none"> 應考慮以資助券形式提供資助給已報銷現有車輛的車主，讓車主日後才行使資助券購置新車或二手車。 	<ul style="list-style-type: none"> 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資助券以備將來購買新車或二手車時使用。

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> ● 運輸業界反對增加老舊車輛牌費的建議。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 我們已檢討歐盟前期及歐盟一期的一筆過資助的成效，結果顯示單靠資助計劃來加快換車，已證明不如想像中有效。我們認為有需要引入適當的抑制措施，例如增加老舊商業車輛的車輛牌照費，以進一步推動車主更換其老舊車輛。因此，我們在改善空氣質素小組委員會 2010 年 3 月 10 日會議上再次建議增加老舊商業車輛的牌費。我們會與委員會跟進上述建議及其他抑制措施，以加快淘汰這些高污染商業車輛，以改善路邊空氣質素。

新界西巴士聯會

意見	回應
<ul style="list-style-type: none"> ● 一筆過資助計劃的參與率低落的主要原因是歐盟四期的價格高，維修成本高及營運出現問題。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 我們認為歐盟前期及歐盟一期的一筆過資助金額對車主已有吸引力。車主最高可獲約\$170,000 資助。資助金額也較日本及歐盟國家如法國和德國等地推出的資助計劃為高。為確保公帑用得其所，我們並無理據增加資助額。 ● 在計劃完結時，若把在特別安排下申請保有資助資格的車輛計算在內，參與資助計劃換車的車輛達到約 17,500 輛，約佔合資助資格車輛 30%。
<ul style="list-style-type: none"> ● 更換歐盟二期車輛資助額應按車齡計算。例如，車齡達 9 歲、10 歲及 11 歲 	<ul style="list-style-type: none"> ● 我們建議歐盟二期車輛可獲得的資助金額應與歐盟一期車輛資助水平相同，即約為同類別車輛在 2009 年應課稅

意見	回應
<p>的歐盟二期車輛的資助額應分別為 34 萬、27 萬及 20 萬。</p>	<p>價值的 18%，資助額對車主已具吸引力，而資助額計算方式對所有符合資格的車主一視同仁。我們並無理據要特別為車齡較小的歐盟二期車輛增加資助額。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 建議的更換歐盟二期車輛計劃應延長兩年，提供足夠時間更換車輛。 	<ul style="list-style-type: none"> 資助計劃的目的是鼓勵車主盡早把歐盟二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。我們認為 36 月資助期已提供足夠時間讓車主考慮更換他們的車輛。