

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1569/12-13號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EA/1

環境事務委員會 特別會議紀要

日 期：2013年5月15日(星期三)
時 間：上午8時30分
地 點：立法會綜合大樓會議室3

出席委員：何秀蘭議員(主席)
鍾樹根議員, BBS, MH, JP (副主席)
陳克勤議員, JP
陳健波議員, BBS, JP
陳偉業議員
毛孟靜議員
何俊賢議員
胡志偉議員, MH
范國威議員
莫乃光議員
陳家洛議員
郭偉強議員
郭榮鏗議員
單仲偕議員, SBS, JP
葛珮帆議員, JP
盧偉國議員, BBS, MH, JP
鍾國斌議員
謝偉銓議員

列席議員：易志明議員
鄧家彪議員

缺席委員 : 方剛議員, SBS, JP
陳恒鑾議員
黃碧雲議員

出席公職人員 : **議程第I項**

環境局局長
黃錦星先生, JP

環境局副局長
陸恭蕙女士, JP

環境保護署副署長(3)
黎志華先生, JP

環境保護署助理署長(空氣質素政策)
莫偉全先生, JP

環境保護署首席環境保護主任(流動污染源管制)
何嘉文先生

議程第II項

環境局局長
黃錦星先生, JP

環境局副局長
陸恭蕙女士, JP

環境保護署副署長(3)
黎志華先生, JP

環境保護署助理署長(空氣質素政策)
莫偉全先生, JP

環境保護署首席環境保護主任(流動污染源管制)
何嘉文先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)1
韓律科女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)1
鄧曾藹琪女士

議會事務助理(1)1
潘耀敏小姐

經辦人／部門

事務委員會進行討論之前，主席請委員就是否需要邀請公眾就將要討論的兩項撥款建議表達意見一事發表意見。委員同意有需要為此舉行特別會議。

I. 淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛

(立法會CB(1)1003/12-13——政府當局就"淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛"提供的文件

立法會CB(1)1003/12-13 ——立法會秘書處就"淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛"擬備的背景資料簡介)

2. 環境局局長向委員簡介2013年施政報告所載的以下建議：以鼓勵與管制並行的策略淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛，以及為新登記的柴油商業車輛設定15年的退役期限。他表示，為落實上述建議，政府已預留100億元用作發放建議的特惠補償，以便由指定日期起，盡早淘汰高污染柴油商業車輛。當局曾就淘汰計劃諮詢相關業界(包括運輸營辦商、車行、車身裝嵌商及"割車"場)的意見。業界的關注主要有4點，即特惠補償金額、淘汰時間表、新登記柴油商業車輛的15年退役期限，以及在新計劃展開前的過渡安排。倘若諮詢運輸業界時獲得正面反應，並得到立法會支持，政府當局計劃在2014年推行有關建議。

特惠補償金額

3. 陳克勤議員表示，他支持推行改善路邊空氣質素措施，但當局有需要確保該等措施符合成本

效益。他關注到，淘汰歐盟IV期以前柴油商業車輛的唯一目的是更換現有車輛。根據現行建議，較新型的歐盟III期柴油商業車輛退役可獲得的特惠補償金額，比舊款和造成較大污染的歐盟II期以前車輛退役可獲得的更高，他對此表示不滿，並認為這種安排是本末倒置。他質疑，政府當局是在充當二手車商的角色，抑或推行環境改善政策。此外，他關注淘汰計劃對運輸業界的影響，尤其是同時是司機的"單頭車"車主的生計方面。陳議員憶述，政府曾資助專營巴士公司在歐盟II期及歐盟III期專營巴士加裝選擇性催化還原器。政府亦容許電力公司調整投資回報，將安裝脫硫設施的費用計算在內。由於現時建議的資助金額較此類計劃提供的金額少得多，他質疑政府為何對車主嚴苛而對大型企業慷慨。

4. 胡志偉議員支持當局以鼓勵與管制並行的策略，更換造成嚴重污染車輛的方向。他同樣認為，當局應提供更多優惠，鼓勵車主盡早更換造成較大污染的車輛，令此類車輛在道路上絕跡。

5. 環境局局長回應時表示，個別車主和公司均擁有歐盟IV期以前柴油商業車輛，他們都可獲特惠補償，用以淘汰其車輛。與過往兩項提早更換歐盟II期以前及歐盟II期柴油商業車輛的一次過自願性資助計劃不同，現行建議是以鼓勵與管制並行的策略淘汰所有歐盟IV期以前柴油商業車輛。根據該項建議，因應註銷車輛的車齡增加，補償金額會減少，但金額在整個計劃期內維持不變。這將為車主提供額外推動力，使他們盡早採取行動。

6. 謝偉銓議員表示支持淘汰歐盟IV期以前柴油商業車輛的建議。由於當局應鼓勵車主提早更換較舊款和造成較大污染的車輛，他不明白為何該等車輛的特惠補償不及較新型的車輛。郭偉強議員亦有同感，他質疑，為何車主選擇提早註銷歐盟III期車輛可獲更多特惠補償，但同一安排卻不適用於歐盟前期和歐盟I期車輛，因為該等車輛(車齡達18年或以上)只獲劃一補償金額。

7. 環境保護署副署長(3)解釋，政府當局釐定特惠補償金額時已參考該兩項更換歐盟前期／歐盟I期及II期柴油商業車輛的自願性資助計劃。根據現行建議，與更換舊車為新登記車輛的車主相比，選擇註銷歐盟IV期以前柴油商業車輛而不會更換舊車的車主會獲得較少金額。金額會與車輛的車齡掛鈎，並非與歐盟標準掛鈎，以鼓勵車主盡早更換舊車。車主可選擇提早更換造成污染的車輛，並獲得較高的補償金額，他們亦可選擇繼續使用造成污染的車輛多一段時間，而獲得較低的補償金額。他進一步表示，當局建議在2016年1月1日後不再為歐盟II期以前柴油車輛續牌，藉此在該日期或之前淘汰此類車輛，因此未必需要為更換此類車輛而提供額外誘因。與此同時，若歐盟II期和III期車輛的車主在停止為車輛續牌的指定日期(分別定於2017年1月1日及2019年1月1日)前更換舊車，他們可選擇接受較高的特惠補償。當局制訂現行建議時曾廣泛諮詢相關業界(包括運輸營辦商、車行、車身裝嵌商及"割車"場)的意見。

8. 陳健波議員表示支持淘汰歐盟IV期以前柴油商業車輛。然而，他察悉並關注到，16 000輛高污染的歐盟前期柴油車輛仍可在道路上行駛，直至2016年1月1日不獲續牌為止。屆時，該等車輛的車齡已達20年或以上。他詢問，當局可否實施特別安排，以鼓勵車主盡早淘汰歐盟前期柴油車輛。他亦詢問老舊柴油車輛的轉售價值如何，以及此轉售價值與註銷車齡18年的柴油車輛所得的特惠補償(定為新車售價的10%)作何比較。

9. 環境保護署副署長(3)解釋，柴油車輛的轉售價值視乎車輛的狀況、型號和買家數目而定。由於大部分歐盟前期柴油車輛的車齡達到18年或以上，該等車輛在本港或海外不大可能有理想的轉售市場。準買家向註銷該等車輛的車主開出的價格會是數千元左右。因此，建議註銷18年車齡的柴油車輛所得的特惠補償會較將車輛賣給"割車"場所得的金額更加吸引。在淘汰歐盟II期以前柴油車輛方面，該等車輛將會是首批被淘汰的車輛，因為由2016年1月1日起，該等車輛不再獲得續牌。

10. 毛孟靜議員表示，當局需要確保該計劃的撥款有助改善路邊空氣質素，尤其是在尖沙咀等繁忙商業區，行人必須使用行人隧道來避開路邊污染。她關注司機為免被發現引擎空轉而繞路，導致車輛排放廢氣。她亦詢問鼓勵車主提早更換歐盟II期柴油商業車輛的一次過資助計劃的參與率，據稱該參與率已超過24%的目標。環境保護署副署長(3)回應時表示，淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛的目的是改善路邊空氣質素。運輸署會視乎車輛交通和行人安全決定是否需要調整繁忙商業區的人流。由於原本估計提早更換歐盟II期柴油商業車輛的一次過資助計劃的參與率為24%，該參與率很大可能因申請數目近月來上升而超過這個水平。

有關車輛供應商從中牟取暴利的關注

11. 陳偉業議員質疑，政府為何選擇直接資助車主而並非豁免首次登記稅的方案，因為雖然豁免首次登記稅令收入減少，但可避免大幅增加開支。他認為，由於現行建議會涉及100億元龐大財政承擔，當局應小心行事，避免出現利益輸送。他要求政府當局提供就此項建議對財政的影響作出的分析，以防止不同人士從淘汰計劃中牟取暴利。郭偉強議員對此亦有同感，認為當局需要協助車主更換舊車和防止車輛供應商從淘汰計劃中牟取暴利。

12. 環境保護署副署長(3)解釋，此項建議的目的是透過提供特惠補償，協助車主更換造成污染的車輛。根據建議，除了更換舊車的車主可獲特惠補償外，註銷車輛而不作更換的車主亦可獲特惠補償。建議會直接惠及所有歐盟IV期以前柴油商業車輛的車主，因此對車主來說，建議較豁免首次登記稅更為可取，因為豁免首次登記稅只會惠及更換舊車的車主。與此同時，當局會繼續提供現時以較環保車輛更換舊車可獲得的首次登記稅稅務寬減。政府當局已諮詢相關業界對建議的意見。應陳議員要求，政府當局會提供就此項建議對財政影響作出的分析，以及防止淘汰計劃被企圖從計劃中牟取暴利的人濫用的措施。主席補充，有需要防止車輛供應商因淘汰計劃令需求增加而提高新車售價，從中牟

政府當局

取暴利。

對運輸業界的影響

13. 郭偉強議員表示，當局不應把運輸業界視為污染環境的罪人，亦不應把導致空氣質素欠佳的責任全部歸咎於運輸業界。政府當局如不延長更換歐盟IV期以前柴油商業車輛的限期，很多"單頭車"車主會失業。他質疑，以強制計劃而並非自願計劃規定歐盟IV期以前柴油商業車輛的車主須更換其車輛的做法是否合理。他詢問，當局有何安排，確保"單頭車"車主不會因淘汰計劃而被迫結業。鄧家彪議員表示贊同，認為淘汰計劃會對"單頭車"車主的生計造成巨大影響，因為他們使用柴油商業車輛，賴以謀生。他指出，很多此類車主已有五六十歲，他們會不願參與計劃，因為雖然政府資助高達30%的更換費用，但他們仍須付出其餘70%，這會是個沉重的財政負擔。鑒於物流業業務萎縮，此類車主在更換車輛方面會有很大困難。

14. 環境局局長回應時表示，政府當局完全明白部分車主的財政困難。兩項更換歐盟III期以前柴油商業車輛的自願計劃已證實對淘汰造成污染的車輛成效不彰。當局需要採取更果斷的行動，透過鼓勵及管制並行的策略，淘汰造成嚴重污染的柴油商業車輛。

15. 易志明議員表示，運輸業界普遍支持淘汰歐盟IV期以前柴油商業車輛的建議。然而，鑒於運輸業界包括不同行業，運輸營辦商(尤其是"單頭車"車主)感到，即使獲得資助，仍難有足夠積蓄更換柴油商業車輛。運輸業界要求提高特惠補償金額。部分業界人士建議，不論有否購置新車，特惠補償金額只應與被淘汰車輛的車齡掛鈎。他們亦建議分階段淘汰車輛，以免新車的需求急升可能推高車價。環境局局長回應時表示，政府當局會整理和分析從運輸業界接獲的意見，包括有關不論有否購置新車，特惠補償金額只應與被淘汰車輛的車齡掛鈎的建議。

16. 陳家洛議員表示，公民黨的委員支持以鼓

政府當局

勵與管制並行的策略淘汰造成嚴重污染的柴油商業車輛，並認為需要邀請公眾就建議表達意見。他要求當局提供更多資料，述明空氣質素對公眾健康的影響和暴露於空氣質素欠佳的環境中涉及的醫療成本。政府當局的文件中應載述上述資料，說明淘汰計劃須動用100億元的理據。此外，"單頭車"車主可能會因計劃推行而被迫結業，當局應提供更多關於建議對該等車主的影響的資料。當局亦應考慮向這些受影響車主及其僱員提供額外資助。這些受影響車主需要支援，他希望環保團體不會反對向他們提供額外資助。環境局副局長答允提供所需資料。她表示，當局可提供"單頭車"車主的數目，但委員應察悉，並非所有"單頭車"車主均需要額外資助，因為部分車主經營的業務可能會有盈利。此外，在計劃下訂定提供額外資助的資格準則並不容易。

17. 葛珮帆議員同樣關注建議對"單頭車"車主的影響，因為該等車主即使獲得資助，亦未必可取得貸款，以更換其歐盟IV期以前的柴油商業車輛。她支持向這些受影響車主提供額外資助，例如提供類似為中小型企業而設的貸款計劃。環境保護署副署長(3)回應時表示，銀行會樂意向透過淘汰計劃更換柴油商業車輛的車主提供更吸引人的按揭條件和貸款利率。

淘汰時間表

18. 葛珮帆議員表示，她贊成採取改善空氣質素和公眾健康的措施，但當局需要有理據支持所作投資符合成本效益。她關注到建議可能會衍生其他問題，特別是會強制淘汰所有歐盟IV期以前的柴油商業車輛，而不是針對造成較大污染的歐盟II期以前車輛。她支持分階段推行計劃，首先淘汰造成較大污染的歐盟II期以前車輛，然後在較後階段才淘汰歐盟III期車輛，因為使用選擇性催化還原器可改善歐盟III期車輛的排放表現。

19. 環境保護署副署長(3)回應時表示，由於歐盟IV期以前柴油商業車輛造成較大污染，淘汰計劃會涵蓋所有該等車輛。停止為86 000輛歐盟IV期以前柴油商業車輛續牌的建議會分階段實施，確保以

漸進方式淘汰該等車輛。政府當局並未接納押後更換歐盟III期柴油商業車輛的建議，因為該等車輛排放的可吸入懸浮粒子，較歐盟IV期及V期車輛多出4至5倍。淘汰計劃如不涵蓋歐盟III期柴油商業車輛，運輸業界或會誤以為歐盟III期車輛的排放表現可以接受。

20. 鄧家彪議員指出，自收緊車輛標準後，歐盟II期以前柴油商業車輛的數目近年來已顯著減少。他質疑，空氣質素不能接受的日數增加，是否道路上造成污染的柴油車輛數目增加或區域空氣質素惡化所致。若是後者所致，便沒有充分理由動用100億元更換本港造成污染的柴油車輛。他進一步表示，空氣質素監測站最近錄得可吸入懸浮粒子水平下降而路邊二氧化氮水平卻上升。由於柴油車輛是可吸入懸浮粒子的主要排放源而專營巴士、石油氣的士和公共小巴是二氧化氮的主要排放源，而且可吸入懸浮粒子的排放量已在下降，他不明白為何淘汰計劃所針對的是柴油車輛。他強調，當局有需要確保動用100億元推行淘汰計劃會符合成本效益。

21. 環境保護署副署長(3)解釋，路邊空氣質素受到車輛排放的可吸入懸浮粒子及氮氧化物影響。當局會另外推行措施，以減少石油氣的士和公共小巴排放的二氧化氮。值得注意的是，歐盟前期和歐盟I期柴油車輛排放的二氧化氮，較歐盟V期車輛多兩至三倍。由於世界衛生組織的國際癌症研究機構公布柴油車輛排放的廢氣會致癌，當局須在切實可行範圍內盡快淘汰柴油商業車隊中的高污染車輛。

22. 鍾樹根議員認同應提供更多誘因，以淘汰造成較大污染(佔整體車輛排放的可吸入懸浮粒子的41%)的歐盟前期柴油車輛。與此同時，更換歐盟III期柴油車輛計劃應在較後階段推行，因該等車輛型號較新和造成較少污染。環境局局長表示，停止為歐盟IV期以前柴油商業車輛續牌的建議時間表有助首先淘汰造成較大污染的歐盟II期以前車輛。環境局局長回應鍾議員的詢問時表示，當局可再次

向事務委員會提交資料文件，交代不同歐盟標準的柴油車輛的排放表現。

過渡安排

23. 易志明議員表示，由於一次過資助車主提早更換歐盟II期柴油商業車輛計劃將於2013年6月30日屆滿而歐盟IV期以前柴油商業車輛淘汰計劃尚未推行，當中會有一段過渡時期，在此期間不會資助車主更換高污染柴油商業車輛。基於運作需要，載客車輛營運商必須更換舊車，因此他們要求當局為在淘汰計劃生效前註銷的合資格車輛作出追溯安排。另一可行方法是延長一次過資助計劃的限期，以配合淘汰計劃生效，令前後兩個計劃能緊密銜接。歐盟II期柴油商業車輛的車主亦曾要求當局容許他們在等候實際更換車輛期間，並於2013年6月30日前取消其車輛的登記，令他們仍可受惠於一次過資助計劃。環境局局長回應時表示，歐盟II期柴油商業車輛的車主應考慮運用一次過資助，以更換其車輛，因為該項計劃在2013年6月30日屆滿後不會延長限期。

新登記柴油商業車輛的15年退役期限

24. 謝偉銓議員關注到，新登記柴油商業車輛的15年退役期限可能太短。他詢問，當局是否有任何科學數據，支持設定15年退役期限。他亦關注到，二手車商會否因柴油商業車輛的退役期限定為15年的建議而受到影響。

總結

25. 主席總結時表示，委員對建議沒有共識，委員主要提出以下關注：特惠補償金額、對運輸業界的影響、公眾健康受到的威脅、淘汰時間表和車輛供應商可能從中牟取暴利。她強調，政府當局有需要回應這些關注，並在制訂建議時就各項關注取得適當的平衡。

II. 一次過資助車主提早更換歐盟二期柴油商業車輛 —— 增加財務承擔

(立法會CB(1)1003/12-13 —— 政府當局就"一次過資助車主提早更換歐盟二期柴油商業車輛 —— 增加財務承擔"提供的文件
(03)號文件

立法會CB(1)1003/12-13 —— 立法會秘書處就"為鼓勵車主盡早更換歐盟II期柴油商業車輛的一次過資助計劃"擬備的背景資料簡介
(04)號文件

26. 環境局局長重點講述討論文件中的各項要點，向委員簡介政府當局建議增加財務承擔，用作一次過提早更換歐盟II期柴油商業車輛資助計劃(下稱"一次過資助計劃")。

27. 易志明議員表示支持增加一次過資助計劃的財務承擔的建議。他亦表示，該計劃的申請數字驟升，很可能是因為計劃將於2013年6月30日屆滿，但當局卻尚未就淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛的建議的推行日期作出決定。他指出，若推行淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛的建議，年屆60歲而希望舊車可再用數年的歐盟II期柴油商業車輛的車主會被迫退休。他希望政府當局會考慮運輸業界提出的關注，增加一次過資助計劃的財務承擔，此舉能改善空氣質素，為社會帶來很大益處。

28. 鄧家彪議員表示支持增加自願性一次過資助計劃的財務承擔的建議。他詢問，該計劃所收到的大部分申請來自"單頭車"車主，抑或來自公司車主，因為這類資料可反映計劃對運輸業界的影響。他贊成當局透過向"單頭車"車主增加資助(尤其是那些選擇提早更換車輛的車主)或延長車輛退役期限，讓他們獲得更多支援。

29. 環境保護署副署長(3)回應時表示，運輸署

政府當局 或可提供有關曾申請一次過資助的歐盟II期柴油商業車輛車主的資料。他承諾向運輸署查詢有關資料，如有資料，便會提交事務委員會，供委員參閱。他進一步表示，由於一次過資助計劃屬自願參與性質，車主可自行決定是否更換車輛，他們亦需時作出決定。當局有需要採取更果斷的行動，淘汰造成嚴重污染的柴油商業車輛。採用鼓勵與管制並行的策略的建議會為老舊柴油商業車輛的車主提供更換造成污染的車輛所需的誘因。環境局副局長補充，政府當局會蒐集運輸業界對於為淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛提供特惠補償的條款的意見，並與業界進行商討。

30. 陳家洛議員表示，公民黨的委員支持增加一次過資助計劃的財務承擔的建議。他同樣關注到，政府當局需要匯報計劃的成果及其在減少排放方面的成效，以便為制訂未來路向作出分析。他表示，當局應提供更多有關接受一次過資助的"單頭車"車主的數目和概況的資料(例如年齡和家庭組合)，以協助委員瞭解計劃對運輸業界的影響。環境局副局長回應時表示，當局可提供接受一次過資助的"單頭車"車主的數目，但為該等車主提供社會福利援助是另一回事，況且部分車主亦未必需要此類援助。

31. 胡志偉議員表示支持增加自願性一次過資助計劃的財務承擔的建議。他詢問更換歐盟II期柴油商業車輛進展如何，以及車行有否因應一次過資助計劃提高柴油商業車輛的售價。他認為淘汰造成污染的車輛的建議，原意是作為達致新空氣質素指標的工具。

32. 郭偉強議員同意有需要增加自願性一次過資助計劃的財務承擔。他表示，公眾希望得知，透過一次過資助計劃更換歐盟II期車輛，就改善空氣質素而言，會帶來甚麼環境效益。他要求當局提供資料，述明計劃在增加空氣質素良好的日數方面的成效。他關注到，雖然路邊空氣質素已有改善，但大氣的空氣質素卻因鄰近地區排放污染物而未能改善。

33. 環境保護署副署長(3)表示，政府當局預計透過一次過資助計劃會更換約6 000至7 000輛歐盟II期車輛(即歐盟II期車輛總數的四分之一)。由於歐盟II期車輛排放的氮氧化物佔整體車輛排放的氮氧化物的14%，更換四分之一歐盟II期車輛會相應地減少該等車輛排放的污染物。更換所有歐盟IV期以前的柴油商業車輛後，情況會有更大改善。除了更換造成污染的柴油商業車輛外，政府當局一直進行試驗，為歐盟II期及歐盟III期專營巴士加裝可減少該等巴士排放氮氧化物達60%的選擇性催化還原器，並會在稍後向事務委員會匯報試驗結果。與此同時，當局已進行招標，協助石油氣的士和公共小巴的車主更換催化器一次，以減少其污染物排放，更換計劃會在今年年底開展。推行這些計劃後，預期路邊空氣質素會大為改善。政府當局的目標仍然是在2020年大致達到新空氣質素指標。環境局副局長表示，為保障公眾健康，政府當局會致力推行末端解決方案，因為該等方案屬環境局的規管範圍，亦是改善市民所接觸到的路邊空氣質素情況最有效的方法。

34. 陳克勤議員表示支持增加一次過資助計劃的財務承擔的建議。一如首個歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛更換計劃，此項建議的目標，是更換造成較大污染車輛。然而，陳議員對淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛的計劃有所保留，因為該項計劃並非針對造成較大污染的車輛。鑒於淘汰計劃的特惠補償金額會因應註銷車輛的車齡增加而減少，環境局看來充當着二手車商的角色。他不明白為何淘汰造成較大污染的歐盟前期柴油車輛(排放的可吸入懸浮粒子佔整體車輛排放的可吸入懸浮粒子的41%)所得的特惠補償金額不及較清潔的歐盟III期車輛。他認為，淘汰造成較大污染的車輛應得更多特惠補償，令該等車輛在道路上絕跡。他希望政府當局會再認真考慮發放特惠補償的機制。

35. 環境局局長解釋，歐盟IV期以前的柴油車輛較歐盟V期柴油車輛排放更多可吸入懸浮粒子和其他污染物，造成更大污染。為了在2020年達致新空氣質素指標，必須更換所有歐盟IV期以前的柴油

商業車輛。該等造成污染的舊車應予逐步淘汰。特惠補償金額和車齡的逆向關係會為車主提供更大的推動力，使他們盡早採取行動。他不同意造成較大污染的車輛應獲得更高特惠補償金額，因為此舉與污染者自付原則背道而馳。

36. 主席要求當局闡述為歐盟II期柴油商業車輛提供一次過資助的計劃和淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛的計劃的銜接安排，因為前者將於2013年6月30日屆滿，而後者則仍未推行。她表示，車主需要決定是否和何時參與計劃，故此，當局或需延長一次過資助計劃的屆滿日期至2013年6月30日以後。

37. 環境局副局長回應時表示，業界完全明白該兩項計劃的財政影響。他們希望得知當局何時推行淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛的計劃。車主現時對換車一事遲疑未決，尤以可參加自願性資助換車計劃的歐盟II期車輛車主為甚。由於很多商業車輛的車主暫時擱置換車計劃，以待政府就建議作出最後決定，故對車行及車身裝嵌商造成不利影響。由於當局須就強制淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛提交法例，當局須諮詢運輸業界的意見，然後就未來路向作出明確決定。倘若委員批准淘汰計劃的撥款，當局會在下一個立法會會期提交相關法例。如能及時批准撥款和提交新法例，便可不必為該兩項計劃作出銜接安排。

38. 陳克勤議員表示支持當局向財務委員會(下稱"財委會")提交撥款建議，以增加一次過資助計劃的財務承擔，但他反對當局向財委會提交淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛的計劃，何況仍未邀請代表團體就淘汰計劃發表意見。

39. 環境保護署副署長(3)表示，由於委員普遍支持增加財務承擔，用作一次過提早更換歐盟II期柴油商業車輛資助計劃的建議，他提議將該建議和仍須邀請代表團體發表意見的淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛的計劃分開處理。政府當局計劃盡快向財委會提交一次過資助計劃的撥款建議。至於淘汰計劃，政府當局會參與事務委員會的特別會

議，聽取代表團體的意見，然後決定推行建議的未來路向。

40. 單仲偕議員表示，他更為關注專營巴士的排放，因為部分專營巴士的車齡已超過17年。鑒於經常在繁忙商業區行駛的專營巴士排放廢氣影響路邊空氣質素，為淘汰計劃擬議預留的100億元若用於更換專營巴士而不是更換柴油商業車輛，會更符合成本效益。建議的撥款獲批准後，較環保的巴士(例如部分歐洲國家所使用以液化天然氣驅動的巴士)可引進本港，巴士票價亦會下調。這樣，政府只需應付的是數家專營巴士公司，而不是十分反對現有建議的整個運輸業界。環境局局長表示，政府當局已在2013年3月發出"香港清新空氣藍圖"，當中載述香港達致更清新空氣的藍圖。值得注意的是，本港柴油商業車輛的排放量佔車輛排放的百分比甚高，遠超過專營巴士的排放量。當局需採取適用於各類車輛的多管齊下策略，以改善路邊空氣質素，在2020年達致新空氣質素指標。

41. 盧偉國議員贊成有必要增加一次過資助計劃的財務承擔，因為截至2013年4月30日的餘款不足以應付審批計劃各項申請所需的財務承擔。此外，計劃將於2013年6月30日屆滿，隨着日期迫近，預計申請數字會進一步上升。因此，他支持盡早向財委會提交建議。在備受爭議的淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛的計劃方面，他同意有需要邀請公眾表達意見。他並不認同更換造成較大污染的車輛應獲得較高特惠補償金額。他認為商業機構應履行企業責任和安排盡早更換造成污染的舊車，令該等車輛在道路上絕跡，不再污染環境。此外，商業機構為確保舊車安全和操作性能良好，須付出的維修保養費用會較多，因此，更換舊車會較符合成本效益。

42. 環境保護署副署長(3)表示，截至2013年5月9日，在資助計劃下正在處理的申請約有1,080宗。截至2013年4月30日的餘款約8,300萬元，預計金額不足以應付在該計劃下所有將會獲批核

的申請的財務承擔。基於近月申請數目上升，政府當局估計將需要約8,600萬元的額外財務承擔。

43. 主席總結時表示，委員普遍支持增加財務承擔，用作一次過提早更換歐盟II期柴油商業車輛資助計劃的建議，沒有委員反對提交建議供財委會考慮。關於淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛的計劃的撥款建議，她認為政府當局有必要在聽取代表團體意見後進一步諮詢事務委員會的意見，然後才向財委會提交建議。環境保護署副署長(3)回應時表示，政府當局在向財委會提交建議前會就淘汰計劃再次諮詢事務委員會的意見。

(會後補註：經主席同意，事務委員會定於2013年5月25日(星期六)下午3時舉行特別會議，聽取代表團體對淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛的意見。)

III. 其他事項

44. 議事完畢，會議於上午10時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2013年7月18日