

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1864/12-13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25日(星期六)
時 間：下午3時
地 點：立法會綜合大樓會議室1

出席委員：何秀蘭議員(主席)
方剛議員, SBS, JP
陳克勤議員, JP
陳健波議員, BBS, JP
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
黃碧雲議員
葛珮帆議員, JP
謝偉銓議員

列席議員：易志明議員
鄧家彪議員

缺席委員：鍾樹根議員, BBS, MH, JP (副主席)
陳偉業議員
陳恒鑾議員
郭榮鏗議員
單仲偕議員, SBS, JP
盧偉國議員, BBS, MH, JP

鍾國斌議員

出席公職人員： 議程第I項

環境局副局長
陸恭蕙女士, 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

應邀出席者： 議程第I項

的士、小巴權益關注大聯盟

主席
黎銘洪先生

爭氣行動

副主席
湯文海先生

個別人士

林鴻達先生

落馬洲中港貨運聯會

主席
蔣志偉先生

民主建港協進聯盟

民建聯環境事務副發言人
招文亮先生

香港物流協會

物流業發展委員會主席及前任會長(2009-10)
陳鏡治先生

港粵運輸業聯會

主席
謝浪先生

香港地球之友

執行總監
陳美玲女士

香港貨櫃拖運業聯會

主席
黃兆華先生

香港物流商會有限公司

常務副主席
陳富泉先生

尖碼之聲

主席
陳嘉朗先生

健康空氣行動

行政總裁
鄭芯妍女士

個別人士

楊國權先生

新民黨

東區區議員
謝子祺先生

香港貨櫃車主聯會

秘書長
林海達先生

公民黨

新界西地區發展主任
葉耀榮先生

九龍區旅運巴士同業聯會

會長
黎展圖先生

香港區旅運巴士同業聯會

主席
陳志德先生

元朗區旅運巴士同業聯會

委員
葉永清先生

屯門區旅運巴士同業聯會

副主席
文昌明先生

香港貨車買賣商會有限公司

會長
董清良先生

汽車交通運輸業總工會

副秘書長
林天賦先生

香港鮮果業物流協會

主席
周勝先生

鮮果運輸業聯會

財政
姚玉琮女士

港九及新界夾斗車商會有限公司

代主席
鍾引弟女士

貨運車從業員分會

主任
袁祥豐先生

學童車協會

主席
梁剛先生

香港專線小巴持牌人協會

王宇峰先生

香港汽車車體製造商會有限公司

副主席
鄭文釗先生

香港公共交通智庫及城市智庫

香港公共交通智庫幹事
陳廸遙先生

中港澳直通巴士聯會

副理事長
黃良柏先生

港九勞工社團聯會

交通運輸行業委員會幹事
黃文權先生

公共巴士同業聯會

委員
莫華勳先生

香港貨車運輸業協會

公關
李豐年先生

民主關注網絡

晴女士

個別人士

Harry YEUNG先生

九龍重型貨車聯合商會

主席
梁根權先生

香港工程師學會

王耀文博士、工程師

荃灣區旅運巴士同業聯會

委員
羅榮海先生

香港汽車商會

總書記
李之盛先生

錦田廢車場環境關注小組

代理主席

Chapman CHENG 先生

香港廢物處理業協會

幹事

蕭德雄先生

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

I. 舉行會議以聽取各界對"淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛"的意見

(立法會CB(1)1003/12-13 (01)號文件 —— 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 (02)號文件 —— 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)

應主席邀請，42名團體代表／個別人士就淘汰歐盟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年的退役期限的建議陳述意見。團體／個別人士所提意見的摘要載於**附錄**。

2. 委員亦察悉不出席會議的團體／個別人士

提交的意見書如下 ——

立法會CB(1)1099/12-13 (15)號文件 —— 綠色專線小巴(綠專)總商會有限公司提交的意見書(只備中文本)

立法會CB(1)1099/12-13 (16)號文件 —— Markus WOHLGENANT先生提交的意見書(只備英文本)

立法會CB(1)1099/12-13 (17)號文件 —— 香港仔專線小巴有限公司、傑記運輸有限公司、超栢萊有限公司、傑誠集團有限公司、中環專線小巴有限公司、香港專線小巴有限公司、新興運輸有限公司、捷領運輸有限公司及大埔專線小巴有限公司提交的聯署意見書(只備中文本)

立法會CB(1)1099/12-13 (18)號文件 —— 捷輝汽車有限公司提交的意見書(只備中文本)

立法會CB(1)1099/12-13 (19)號文件 —— 香港鮮果業物流協會、香港貨櫃車主聯會、香港廢物處理業協會、港九及新界夾斗車商會、鮮果運輸業聯會、港粵運輸司機從

業員協會、香港運輸業機械操作及維修專業人員協會、貨櫃運輸業聯工總會、汽車交通運輸業總工會、貨運車從業員分會、非專利巴士分會、駕駛教師分會及公共小巴分會提交的聯署意見書(只備中文本)

立法會CB(1)1099/12-13 —— 大強發展有限公司、中西區小巴服務有限公司、天祥運輸有限公司、明裕運輸有限公司、通運專線小巴有限公司、富運專線小巴有限公司、運泰實業有限公司、上水專線小巴有限公司、成功運輸有限公司、金運專線小巴有限公司、樂方投資有限公司、加利信有限公司、冠志實業有限公司、富明有限公司、路榮實業有限公司、人人好汽車有限公司、亨運專線小巴有限公司、冠榮實業有限公司及勝運實業有

限公司提交的聯署意見書(只備中文本)

立法會CB(1)1120/12-13 (01)號文件 —— 香港交通運輸業職工聯合會提交的意見書(只備中文本)

立法會CB(1)1127/12-13 (02)號文件 —— 香港工會聯合會提交的意見書(只備中文本)

立法會CB(1)1134/12-13 (02)號文件 —— 落馬洲中港貨運聯會、貨車車隊聯會、香港貨櫃拖運業聯會、香港物流商會、九龍重型貨車聯合商會、香港貨櫃車主聯會、港粵運輸業聯會及香港(跨境)貨運司機協會提交的意見書(只備中文本)

討論

3. 環境局副局長就團體／個別人士所提出的意見和關注作出綜合回應，內容如下 ——

- (a) 當局與運輸業界一直保持密切聯繫，並瞭解他們的意見和關注；
- (b) 淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛的擬議計劃(下稱"擬議計劃")將有助改善空氣質素，並使公眾健康得到更佳保障；及
- (c) 當局會與持份者作進一步討論，以期

就擬議計劃達成共識。

強制淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛的理據

4. 鄧家彪議員申報他是香港汽車交通運輸業總工會副秘書長。他認為，考慮到擬議計劃所涉撥款為100億元，且提交計劃的時間倉促，委員有需要審慎研究。他質疑當局是否由於即將在2014年實施新的空氣質素指標，以致必須強制淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛。他察悉並關注到，多年來氮氧化物的水平不斷增加，主要是由專營巴士而非柴油商業車輛的排放造成。政府將會為巴士公司支付為歐盟II期和III期的專營巴士加裝選擇性催化還原器(下稱"催化器")所需的資本開支，但在淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛方面卻只會提供資助。鑒於擬議計劃對運輸業界的影響，他認為政府當局有需要再考慮是否必須如此匆忙地推行此項計劃。

5. 環境保護署助理署長(空氣質素政策)回應時表示，位於旺角、中環及銅鑼灣的路邊空氣質素監測站亦顯示，在高污染柴油商業車輛流量高的其他地區有路邊空氣質素問題。由於柴油商業車輛是氮氧化物及可吸入懸浮粒子的主要排放源頭，當局應以鼓勵與管制並行的策略淘汰高污染柴油商業車輛，以改善路邊空氣質素。

6. 葛珮帆議員表示，有需要確保擬議計劃不但具成本效益，而且可行和合理。她詢問可否透過任何其他切實可行的措施，改善歐盟IV期以前的柴油商業車輛的排放表現，而無須將這些車輛淘汰。她希望100億元的撥款既可改善空氣質素，又能確保運輸業界可以維持生計。范國威議員同樣關注到必須確保擬議計劃符合成本效益。他質疑政府為專營巴士加裝催化器，並由政府資助支付資本開支的措施為何不可同樣用於柴油商業車輛，這樣對運輸業界的影響可能會比較輕微。況且，2013年施政報告中表明會透過加裝或更換催化器，協助專營巴士、的士和小巴減少排放。強制淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛的計劃實與該項承諾背道而馳。

7. 環境保護署助理署長(空氣質素政策)回應

時表示，鑒於歐盟IV期以前的柴油商業車輛排放表現欠佳，即使加裝催化器亦不能解決排放問題。該等車輛必須加裝粒子過濾器，但由於排放的粒子過多及引擎狀態欠佳，這些過濾器很容易堵塞。此外，車輛未必有足夠空間加裝兩個器件。除上述種種實際問題外，不同的車輛型號須個別進行測試，才可確定可否加裝這些器件。因此，即使用上數年時間以評估老舊車輛可否加裝這些器件，亦不會迅速紓緩路邊空氣質素的問題。此外，為老舊車輛更換引擎的做法亦不切實際，因為新引擎未必能夠與車輛的其他組件兼容。基於上述因素，當局認為淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛比加裝減排器件的做法更切實可行，而且更為可取。

8. 鄧家彪議員及范國威議員詢問團體／個別人士對改善柴油車輛排放表現的措施有何意見。 林鴻達先生(個別人土)表示，政府當局應負責就車輛可否加裝催化器及粒子過濾器進行測試，並就其減排效能提供意見，而不是強制淘汰柴油商業車輛。他指出，柴油貨車的引擎內應有足夠空間加裝催化器。他提述中華汽車有限公司曾使用的一款舊型巴士，在裝置新引擎後，已出口至澳洲繼續使用。他不理解政府為何選擇採用更換車輛這種費用較高的方法，而不採用加裝器件這個更簡單而對運輸業界影響較小的方法。政府可把節省的金錢用於改善柴油貨車的維修保養。此外，歐盟IV期和V期柴油車輛的維修保養亦必須進行技術轉移。Harry YEUNG先生(個別人土)表示，根據他個人的經驗，定期調校柴油貨車對改善排放表現有很大幫助。他支持引入法例，規定柴油車輛必須定期進行調校。

9. 環境保護署助理署長(空氣質素政策)回應時表示，數年前，當局曾就歐盟前期柴油車輛加裝柴油催化器進行為期一年的試驗。雖然柴油催化器對引擎狀態欠佳的耐受力較柴油粒子過濾器高而清除粒子的效能則較低，但在該次試驗中已遇到一些需長時間才能解決的問題。當局表示催化器及粒子過濾器不能配合狀態欠佳的老化引擎運作，認為不值得再就歐盟IV期以前的柴油商業車輛加裝這些器件進行試驗，因為有關工作需數年才能完成，

政府當局

屆時這些車輛已經退役。提早更換歐盟IV期以前的柴油商業車輛會是適時改善空氣質素的有效方法。雖然環境保護署助理署長(空氣質素政策)同意車輛必須定期保養(包括妥善調校引擎)，但由於造成污染的老舊柴油車輛的引擎設計過時，在排放方面的改善空間始終有限。因此，當局有需要透過訂立停止續牌的期限，強制淘汰該等車輛。應委員的要求，政府當局將提供一份資料文件，說明為歐盟IV期以前的柴油商業車輛加裝減排裝置以代替淘汰該等車輛，在技術上是否可行。

特惠補償金額

10. 易志明議員表示，他一直與運輸業界就擬議計劃保持密切聯繫。易議員不贊成延遲更換歐盟IV期以前的柴油商業車輛的期限，但贊成劃一訂定特惠補償金額，例如不論註銷的車輛是否已被更換，均獲得相同的金額。他亦贊成為在擬議計劃生效前註銷的合資格車輛作出追溯安排。

11. 黃碧雲議員表示支持當局以鼓勵與管制並行的策略淘汰高污染的柴油商業車輛。按照污染者自付的原則，運輸商既然是污染者，便應支付費用。政府在釐定資助車主更換較清潔車輛的特惠補償金額時，應考慮運輸界業多元化的特點及業內的不同利益。民主黨的議員曾建議提供貸款，以協助自僱司機更換車輛。她要求政府當局就業界對訂定更換歐盟IV期以前的柴油商業車輛的期限及劃一訂定特惠補償金額提出的意見作出回應。環境局副局長表示，銀行機構會因應此項建議為擬購買新車以招徠生意的車主提供最佳的按揭條件。關於落實建議方面，政府當局會致力與業界盡快達成共識。

業界的關注

12. 易志明議員表示，運輸業界普遍支持改善空氣質素的措施。他們關注到汽車供應商及車身建造商能否應付因推行擬議計劃而令新車需求增加的情況。他們亦關注到特惠補償金額不足，以及有需要就維修型號較新的歐盟IV期及V期柴油車輛進

行技術轉移，以免該等維修服務被壟斷。當局應為修車場及"割車場"預留更多用地，以便維修及拆卸車輛。業界希望有關方面能盡早達成共識，因為很多商業車輛的車主已把換車計劃擱置，直至當局就此項建議作出最終決定為止。

13. 郭偉強議員指出，政府一直透過自願性資助計劃鼓勵車輛退役，但現時卻更改換車計劃的規則，強制淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛，業界對此表示不滿。此外，當局有需要處理業界提出的各項關注：特惠補償金額不足、歐盟IV期及歐盟V期的柴油車輛表現欠佳及當局就擬議計劃作出決定前的過渡安排。此外，當局亦需處理"單頭車"車主在更換車輛時面對的困難。他認同委員的關注，認為當局提出此項建議的時間倉促，並就停止續牌設下不可更改的限期。考慮到歐盟II期以前和歐盟II期的柴油商業車輛將分別由2016年1月及2017年1月開始不獲續牌，情況尤其令人關注。環境局副局長回應時表示，政府當局完全明白業界的意見和關注，並會與業界再進行討論，以便盡早就擬議計劃達成共識。

14. 鄧家彪議員表示，運輸業界對擬議計劃的意見並不一致。部分人士要求當局及早實施擬議計劃，其他人士則反對實施此項計劃。隨着使用陸路交通的乘客人數不斷增加，從事客運業務的交通營辦商十分希望能運用擬議計劃下的特惠補償更換車輛，反正他們亦需要更換車輛。然而，隨着物流業業務萎縮，貨櫃運輸商已面對很大的財政困難，他們不大可能會有能力更換車輛。政府當局需要制訂一套可滿足運輸業內不同組別的需求的建議，尤其是須顧及佔運輸商總數超過30%的"單頭車"車主的需要。環境局副局長回應時表示，政府當局明白運輸業界不同組別情況各異，並會致力與運輸業界就此項建議達成共識。

改善路邊空氣質素的措施

15. 胡志偉議員詢問，在改善路邊空氣質素方面，是否有其他切實可行的措施。環境局副局長表示，雖然可採取不同的措施改善路邊空氣質素，但

減少尾氣排放是最直接的方法。其他措施包括透過限制造成較高污染的車輛進入特定地區，以設立低排放區。環境保護署助理署長(空氣質素政策)補充，減少排放的措施包括收緊燃料標準、轉用較清潔的汽車型號及加裝減排裝置。目前，本港的燃料標準已收緊至很高的水平，一如在先前的討論中指出，加裝器件的做法並不切實可行。為進一步改善路邊空氣質素，當局有需要及早淘汰造成污染的老舊柴油車輛。

16. 莫乃光議員邀請環保團體就擬議計劃表達意見。香港地球之友陳美玲女士表示，由於有需要達致2020年的減排目標，當局不應進一步延遲註銷歐盟IV期以前的柴油商業車輛的期限。運輸業界及政府當局應就淘汰造成污染的老舊柴油車輛共同制訂一套可行的安排。爭氣行動湯文海先生建議引入法例，規定柴油車輛在使用期限內進行定期保養和檢驗。健康空氣行動鄭芯妍女士表示，為了公眾健康的緣故，有需要改善路邊空氣質素。她希望在鼓勵與管制並行的策略下，可及早更換造成污染的老舊柴油車輛。

17. 主席感謝團體代表及個別人士出席會議。她表示歡迎各界以書面方式提交進一步的意見。

II. 其他事項

18. 議事完畢，會議於下午6時結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2013年10月3日

環境事務委員會

2013年5月25日(星期六)下午3時舉行的特別會議

舉行會議以聽取各界對
"淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛"的意見
團體／個別人士提出的意見及關注事項摘要

編號	團體名稱／ 個別人士姓名	主要意見及關注事項
1.	的士、小巴權益關注大聯盟 [立法會 CB(1)1099/12-13(01) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 建議為淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛而提供的特惠補償應與註銷車輛的車齡掛鉤，但與政府當局提出的建議相反，團體建議向造成較高污染的車輛發放較高的金額；及 • 有需要及早淘汰歐盟前期、歐盟I期和歐盟II期的柴油車輛，因為該等車輛是車輛排放的主要源頭。
2.	爭氣行動 [立法會 CB(1)1099/12-13(02) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 贊成政府當局推行淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛的擬議計劃(下稱"擬議計劃")，作為保障公眾健康的措施； • 贊成設立低排放區，限制造成污染的車輛進入該等地區；及 • 贊成採取鼓勵與管制並行的策略，在此項策略下，車齡較高的車輛每6個月須進行排放檢驗，而在指定日期前訂購的歐盟V期和VI期車輛可獲豁免繳交首次登記稅。
3.	林鴻達先生 [立法會 CB(1)1099/12-13(03) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 質疑當局為何不資助歐盟IV期以前的柴油商業車輛加裝催化器，正如2013年施政報告中對專營巴士、的士和小巴作出的承諾一樣； • 環境保護署、運輸署、機電工程署、運輸業界及車商應合力探討可否為歐盟IV期以前的柴油商業車輛加裝催化器及／或更換引擎； • 有需要修訂驗車指引；及 • 贊成在驗車中心設立用以量度由車輛排放

編號	團體名稱／ 個別人士姓名	主要意見及關注事項
		的氮氧化物水平的設施。
4.	落馬洲中港貨運聯會	<ul style="list-style-type: none"> • 對政府當局提出淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛的擬議計劃表示失望； • 鑒於自公布擬議計劃以來，柴油商業車輛的價格已顯著增加，因此，貨櫃業反對此項會導致向車商輸送利益的計劃； • 贊成無須規定車主更換車輛，只要註銷舊車便可獲得特惠補償； • 擬議計劃會擾亂運輸業界的運作，因為車主必須在指定日期更換車輛。
5.	民主建港協進聯盟	<ul style="list-style-type: none"> • 擬議計劃如能有效改善路邊空氣質素，民建聯會給予支持； • 運輸業界的營運成本已很高，因此關注擬議計劃對成本的影響； • 為新登記的柴油商業車輛設定15年的退役期限及停止為歐盟IV期以前的柴油商業車輛續牌的做法會令業界感到十分混淆；
6.	香港物流協會	<ul style="list-style-type: none"> • 贊成將特惠補償金額提高20%，並豁免更換造成污染的柴油商業車輛的車主繳交首次登記稅； • 贊成將停止為歐盟IV期以前的柴油商業車輛續牌的期限延遲1至2年，以惠及年長的司機，使他們可在退休前多使用其車輛一段時間； • 由於保養良好的柴油商業車輛的使用年期超過15年，設下15年的法定退役期限的做法並不環保；及 • 建議把柴油商業車輛的法定退役期限定為17年，並收緊對車齡已達15年的車輛的檢驗和保養規定。
7.	港粵運輸業聯會 [立法會 CB(1)1099/12-13(04) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 贊成不論註銷車輛有否被更換，亦為註銷車輛的車主提供特惠補償； • 更換新車的規定只會惠及車商而非車主；

編號	團體名稱／ 個別人士姓名	主要意見及關注事項
		<ul style="list-style-type: none"> • 應把特惠補償的金額訂於一個足夠的水平，因為擬議計劃可能會令運輸業界被迫結業；及 • 須考慮擬議計劃對車主及其家人的生計的影響。
8.	香港地球之友	<ul style="list-style-type: none"> • 支持擬議計劃和及早淘汰造成污染的老舊車輛，以期達致2020年的減排目標； • 有需要採用污染者自付的原則，且不應無限期地向柴油車輛司機提供資助；及 • 有需要確保擬議計劃符合成本效益。
9.	香港貨櫃拖運業聯會	<ul style="list-style-type: none"> • 贊成推行改善空氣質素及保障公眾健康的措施，但必須考慮擬議計劃對運輸商生計的影響； • 貨櫃業界面對競爭激烈和營運成本高昂的問題，很難更換車輛； • 運輸業界已達成的共識是：應把更換歐盟前期、歐盟I/II期及歐盟III期的柴油商業車輛可得的特惠補償金額分別定於30%、35%及40%；及 • 擬議計劃應首先淘汰歐盟前期及歐盟I期和II期的柴油商業車輛，然後在較後的階段才淘汰歐盟III期的車輛。
10.	香港物流商會有限公司 [立法會 CB(1)1099/12-13(05) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 應推行更多宣傳和教育公眾的工作，令市民認識保護環境及使用更清潔車輛的需要； • 雖然運輸業界一直有定期保養車輛，並進行年檢，以確保車輛的排放表現符合水準，但擬議計劃將強迫車主把現有車輛註銷並更換新車，而這是他們無法負擔的； • 物流業界面對激烈競爭，不能負擔更換車輛的費用；及 • 設下15年的法定退役期限的做法並不可行。

編號	團體名稱／ 個別人士姓名	主要意見及關注事項
11.	尖碼之聲	<ul style="list-style-type: none"> • 歐盟柴油車輛的使用年期約為20年，若規定歐盟III期車輛必須在2019年或之前退役便是過早，屆時部分車輛的車齡只是13年； • 有些已行駛多年的老舊巴士亦能通過宜於路上行駛的測試，並符合所需的排放標準； • 對柴油商業車輛設定退役期限，但古董私家車則無須遵從這項規定，做法並不公平；及 • 在訂定15年的法定退役期限後，車主會傾向以較廉價型號但性能未必可靠的車輛取代舊車。
12.	健康空氣行動 [立法會 CB(1)1099/12-13(06) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 贊成採取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，因為該等車輛排放的廢氣可以致癌，並影響路邊空氣質素； • 香港的空氣質素欠佳會招致公眾健康成本，因此有需要在改善空氣質素方面投放資源；及 • 應把造成污染的老舊柴油車輛的退役期限提早一年，以便盡早改善空氣質素。
13.	楊國權先生	<ul style="list-style-type: none"> • 質疑是否有必要註銷車輛，因為排放問題可透過加裝催化器及更換引擎解決，正如部分海外國家的做法一樣； • 運輸商已面對很大的經營困難，即使可獲政府資助，亦難以負擔更換車輛的費用； • 根據早前實施換車計劃的經驗，車商會是擬議計劃的最終受益人；及 • 不贊成推行擬議計劃，並呼籲當局取消該計劃。
14.	新民黨	<ul style="list-style-type: none"> • 贊成應分階段實施擬議計劃，並首先淘汰歐盟前期、歐盟I期及歐盟II期的柴油車輛； • 贊成推行改善空氣質素的措施，但必須平衡公眾利益；

編號	團體名稱／ 個別人士姓名	主要意見及關注事項
		<ul style="list-style-type: none"> • 雖然當局透過為電力公司設定排放上限及規定發電時採用更清潔燃料，致力改善環境空氣質素，但路邊空氣質素則並未獲改善； • 政府必須闡釋各項空氣質素改善措施的成效； • 關注到拆卸車輛代理的數目是否足以應付拆卸8萬輛歐盟IV期以前的柴油商業車輛的工作； • 車主關注到特惠補償金額是否足以支付拆卸車輛的費用，因為該項費用可能會因需求增加而提高； • 對車商會否增加新車的售價表示關注； • 在落實擬議計劃前，必須與運輸業界保持密切聯絡。
15.	香港貨櫃車主聯會	<ul style="list-style-type: none"> • 贊成淘汰造成污染的老舊柴油車輛，但必須在保護環境與對業界造成的影響之間取得平衡； • 為歐盟IV期以前的柴油商業車輛設定停止續牌的期限並不公平，因為所有該等車輛在進口時已符合當時的排放標準； • 關注已面對很大經營困難的運輸商無法負擔更換車輛的費用；及 • 同樣關注到當局應透過增加經濟誘因，首先從道路上淘汰造成更大污染的車輛。
16.	公民黨 [立法會 CB(1)1134/12-13(03) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 歡迎當局採取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，此舉應可有效改善路邊空氣質素及公眾健康； • 雖然特惠補償金額與車齡的逆向關係符合污染者自付的原則，但亦有需要鼓勵車主提早更換造成更大污染的車輛； • 贊成為"單頭車"車主提供更多資助，以協助他們更換其老舊車輛；

編號	團體名稱／ 個別人士姓名	主要意見及關注事項
		<ul style="list-style-type: none"> • 為更換車齡在10年以下的柴油商業車輛的車主增加資助的建議可能會鼓勵大批車主註銷／更換車輛，導致更換及註銷車輛的費用增加；及 • 贊成應在2019年或之前停止為歐盟IV期以前的柴油商業車輛續牌。
17.	九龍區旅運巴士同業聯會	<ul style="list-style-type: none"> • 鑒於旅遊巴的價格介乎150萬元至180萬元，故此關注到在擬議計劃下，把特惠補償的最高金額定於新車應課稅值的30%並不足夠；及 • 贊成應把特惠補償金額定於新車應課稅值的50%。
18.	香港區旅運巴士同業聯會	<ul style="list-style-type: none"> • 由於歐盟III期巴士在2019年後仍可繼續使用，擬議計劃會把這些車輛的使用期限縮短數年，因而造成浪費； • 政府起初建議業界使用歐盟III期巴士，但其後又告訴業界該等巴士並不環保，應予以更換。這種做法對運輸業界的營運造成不利的影響；及 • 贊成推行擬議計劃，但認為應把特惠賠償金額增加至新車應課稅值的40%至50%，以補償業界的損失。
19.	元朗區旅運巴士同業聯會	<ul style="list-style-type: none"> • 元朗區旅運巴士同業聯會歡迎和支持淘汰歐盟IV期以前的柴油商業車輛的擬議計劃，因為他們必須定期更換巴士； • 旅遊車及小型巴士的營運商(尤其是那些可參與自願性資助計劃的歐盟II期車輛的車主)在更換車輛與否的問題上猶豫不決。很多商業車輛的車主已擱置換車計劃，直至政府就此項建議作出最後決定為止，結果對車商及車身建造商造成不利影響；及 • 政府必須闡釋由現時推行歐盟II期柴油商業車輛自願性資助計劃至實施擬議計劃前有何過渡安排。

編號	團體名稱／ 個別人士姓名	主要意見及關注事項
20.	屯門區旅運巴士同業聯會	<ul style="list-style-type: none"> • 根據已轉用歐盟V期柴油車輛的運輸商提供的意見，這些車輛的引擎容易出現問題，如未能妥善保養，其排放表現未必比歐盟III期車輛好； • 關注到日後如大量使用歐盟V期的柴油車輛，現有的保養設施可能不敷應用； • 必須先確定歐盟V期柴油車輛的表現良好和轉用這些車輛是可行的做法，才鼓勵車主轉用新車；及 • 即使當局會向歐盟IV期以前的柴油商業車輛的車主提供資助，但車主因其車輛運作良好，對換車一事反應冷淡。
21.	香港貨車賣買商會有限公司	<ul style="list-style-type: none"> • 香港貨車賣買商會有限公司贊成推行保護環境的措施，並會盡力配合政府的政策；及 • 贊成及早實施擬議計劃。
22.	汽車交通運輸業總工會	<ul style="list-style-type: none"> • 擬議計劃並無考慮運輸商在經營上遇到的困難； • 很多小型運輸公司會因實施擬議計劃而被迫結業，導致市場被大型企業壟斷； • 雖然當局已提醒市民柴油車輛的排放對健康造成不良影響，但並無提供證據證明此說法。此外，司機的健康似乎並未受到影響；及 • 從事維修保養歐盟IV期以前的柴油商業車輛的修車場營運商關注到，在轉用歐盟IV期和V期的柴油車輛後，他們會被迫結業，因為保養歐盟IV期和V期的柴油車輛的工作會被大規模的汽車公司壟斷。
23.	香港鮮果業物流協會	<ul style="list-style-type: none"> • 鑒於新型柴油車輛價錢昂貴，大部分運輸商因只能負擔購買二手車而無法從擬議計劃中受惠； • 擬議計劃會令運輸業界在經營上出現更大困難；及

編號	團體名稱／ 個別人士姓名	主要意見及關注事項
		<ul style="list-style-type: none"> • 必須解決擬議計劃所產生的矛盾。
24.	鮮果運輸業聯會	<ul style="list-style-type: none"> • 鑒於新車價錢昂貴，同時是歐盟前期、歐盟I期及歐盟II期車輛車主的運輸商在更換車輛方面會遇到很大的財政困難。此外，他們亦難以獲取銀行貸款以購買新車；及 • 運輸商(尤其是從事水果業的運輸商)在路上很少車輛行駛的清晨時分工作，因此，他們並無在繁忙時間製造污染。
25.	港九及新界夾斗車商會有限公司	<ul style="list-style-type: none"> • 提出的要求如下 —— <ul style="list-style-type: none"> (a) 取消註銷歐盟IV期以前的柴油商業車輛的期限； (b) 劃一訂定特惠補償金額；及 (c) 提高特惠補償金額； • 柴油車輛的排放並未對司機的健康造成不利影響；及 • 柴油商業車輛如得到妥善保養，可使用一段長時間。
26.	貨運車從業員分會 [立法會 CB(1)1099/12-13(07) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 擬議計劃強制規定所有歐盟IV期以前的柴油商業車輛在指定日期後便不獲續牌，因而會被淘汰，那些已就車輛取得有抵押按揭的車主將會面對很大的財政困難； • 擬議計劃會令運輸商被迫結業； • 促請當局取消註銷歐盟IV期以前的柴油商業車輛的期限；及 • 規模大的汽車公司將會壟斷維修保養歐盟IV期和V期柴油車輛的市場。
27.	學童車協會 [立法會 CB(1)1134/12-13(01) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 要求延遲對註銷16座位或少於16座位的車輛所設定的期限；及 • 即將退休的自僱學童車司機應可額外獲得5%的特惠補償金額。

編號	團體名稱／ 個別人士姓名	主要意見及關注事項
28.	香港專線小巴持牌人協會 [立法會 CB(1)1099/12-13(08) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 原則上支持擬議計劃； • 歐盟IV期柴油車輛性能欠佳，且不時中途壞車，不但擾亂行車時間表，而且影響司機生計，業界對此表示關注； • 認為歐盟IV期及V期的柴油車輛不適合為香港提供公共小巴服務； • 運輸業界因石油氣加氣設施不足而不願轉用石油氣車輛，因此，他們會繼續依賴歐盟IV期以前的車輛； • 要求把註銷車輛的期限推遲2至3年，以便有足夠時間尋找合適的替換型號；及 • 政府必須與運輸業界保持密切聯絡，以瞭解他們的需要，並提供所需的援助。
29.	香港汽車車體製造商會有限公司 [立法會 CB(1)1099/12-13(09) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 在2016年或之前會有超過2萬輛歐盟II期以前的柴油車輛被淘汰，製造新型號車輛的場地和能力未必足以應付這種情況； • 應考慮准許汽車生產商在空置的工業邨生產汽車； • 有需要增加人力資源和改變生產程序，以應付擬議計劃導致新車需求增加的情況；及 • 有需要延遲註銷歐盟IV期以前的柴油商業車輛的期限。
30.	香港公共交通智庫及城市智庫 [立法會 CB(1)1099/12-13(10) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 註銷歐盟IV期以前的柴油商業車輛會加重堆填區的壓力； • 提升車輛的標準會對成本造成影響；及 • 香港的交通擠塞及空氣污染問題，是汽車數目增加所造成。
31.	中港澳直通巴士聯會	<ul style="list-style-type: none"> • 鑒於歐盟IV期和V期車輛的保養費較歐盟IV期以前的車輛高50%，贊成把特惠補償金額提高至新車應課稅值的40%； • 由於跨境旅遊巴大部分為進口車輛，其應

編號	團體名稱／ 個別人士姓名	主要意見及關注事項
		<p>課稅值為150萬元，而非政府當局估計的110萬元；</p> <ul style="list-style-type: none"> • 必須及早實施擬議計劃，以取代將於2013年6月30日屆滿的自願性資助更換歐盟II期車輛的現行計劃；及 • 因接納政府當局的建議而把其歐盟II期以前的車輛更換為歐盟IV期車輛的運輸商對歐盟IV期車輛性能欠佳感到不滿。
32.	港九勞工社團聯會	<ul style="list-style-type: none"> • 反對把歐盟III期柴油商業車輛納入擬議計劃，因為該等車輛的排放表現遠比歐盟II期以前的車輛好，強制規定歐盟III期柴油車輛須於2019年1月1日或之前退役會造成浪費； • 反對為新登記的柴油商業車輛設定15年的法定退役期限； • 反對特惠補償金額與車齡之間存在逆向關係； • 運輸商(尤其是"單頭車"車主)要達到收支平衡已很困難，他們大多不能負擔更換新車的費用； • 贊成把特惠補償金額劃一設定為新車應課稅值的30%，以淘汰歐盟II期以前的車輛；及 • 鑒於收緊車輛標準對業界有嚴重影響，當局在決定將註銷的車輛類別前，必須與運輸業界溝通。
33.	公共巴士同業聯會	<ul style="list-style-type: none"> • 要求把特惠補償金額提高至新車應課稅值的30%至40%； • 新旅遊巴的應課稅值遠比政府當局估計的高； • 有需要令現行的歐盟II期柴油商業車輛自願性資助計劃與擬議計劃緊密銜接； • 有需要開放歐盟IV期及歐盟V期車輛的汽

編號	團體名稱／ 個別人士姓名	主要意見及關注事項
		<p>車保養服務市場，因為該等服務現時已被汽車供應商壟斷；及</p> <ul style="list-style-type: none"> • 由於缺乏為汽車進行保養的場地，當局有需要分配更多土地作此用途；及 • 應考慮容許老舊的古董車在路上行駛，以保留香港的本土特色。
34.	香港貨車運輸業協會	<ul style="list-style-type: none"> • 贊成保護環境及推行擬議計劃； • 贊成應提供更多誘因，以鼓勵車主提早更換造成較大污染的車輛； • 運輸商(尤其是"單頭車"車主)即使獲得特惠補償，亦很難可以更換其老舊車輛。政府有需要以貸款形式提供支援，協助車主換車； • 由於運輸業界可能會因實施擬議計劃而被迫結業，政府應考慮協助他們另找工作； • 關注到歐盟IV期及歐盟V期車輛的保養服務被車商壟斷而導致保養費用高昂的問題；及 • 為柴油商業車輛設定15年的法定退役期限會對二手車的銷售不利，因為車主會選擇購買新車。
35.	民主關注網絡 [立法會 CB(1)1099/12-13(11) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 準備協助受影響人士就擬議計劃提出司法覆核或申請禁制令；及 • 運輸商對社會有很大貢獻。
36.	Harry YEUNG先生	<ul style="list-style-type: none"> • 據廣州當局表示，內地使用高硫柴油令可吸入懸浮粒子的水平偏高，因而導致空氣污染問題； • 柴油商業車輛如得到妥善保養，可使用20至25年，強制規定柴油商業車輛的退役期限為15年會造成浪費； • 投放100億元於擬議計劃不符合成本效益，亦缺乏理據支持；及

編號	團體名稱／ 個別人士姓名	主要意見及關注事項
		<ul style="list-style-type: none"> 有需要開放歐盟柴油車輛的汽車保養服務市場，並提供一站式服務。
37.	九龍重型貨車聯合商會 [立法會 CB(1)1099/12-13(12) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> 擬議計劃會令貨車商被迫結業；及 鑒於更換貨車費用高昂，對特惠補償金額不足的問題表示關注。
38.	香港工程師學會 [立法會 CB(1)1127/12-13(01) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> 擬議計劃會為香港各方面(包括公眾健康、醫療費用及社會經濟利益)帶來很多好處，因此對計劃表示歡迎和支持； 不可在香港以外的地點拆卸歐盟前期的柴油商業車輛，否則，只會把環境問題輸送到其他地方； 建議容許行車里數偏低的歐盟IV期以前的柴油商業車輛繼續行駛，只要該等車輛在續牌前能通過宜於路上行駛的測試便可； 擬議計劃將強制規定柴油商業車輛的退役期限為15年，這方面必須容許彈性，並在數年後進行檢討，屆時須考慮柴油引擎科技的最新發展； 應在預留的100億元中把部分撥款用於推動更廣泛使用電動車輛；及 政府當局應提供更多有關擬議計劃及改善路邊空氣質素的額外措施的資料。
39.	荃灣區旅運巴士同業聯會	<ul style="list-style-type: none"> 贊成推行擬議計劃，但關注到現行的歐盟II期柴油商業車輛資助計劃將於2013年6月30日屆滿，而擬議計劃卻不能在該日期後立即生效，令前後兩個計劃能緊密銜接； 車主已把換車計劃擱置，直至當局就擬議計劃作出最後決定為止；及 贊成為那些在擬議計劃生效前註銷的合資格車輛作出追溯安排。

編號	團體名稱／ 個別人士姓名	主要意見及關注事項
40.	香港汽車商會 [立法會 CB(1)1099/12-13(13) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 應給予汽車製造商及供應商足夠時間，以便為香港製造及供應歐盟IV期及歐盟V期的柴油車輛，以應付因開始實施計劃而導致需求增加的情況； • 關注到土地和人力資源是否足以應付將於香港進行的車身建造服務需求增加的情況，以及政府應在這方面提供更多支援； • 應調配更多人手到運輸署營辦的驗車中心，以應付車輛檢驗及登記數目增加的情況；及 • 有需要制訂由現時推行歐盟II期柴油商業車輛資助計劃至實施擬議計劃前的過渡安排。
41.	錦田廢車場環境關注小組 [立法會 CB(1)1099/12-13(14) 號文件]	<ul style="list-style-type: none"> • 關注到因大量歐盟IV期以前的柴油商業車輛會在未來數年內被拆卸而引起的環境污染問題；及 • 強制規定歐盟IV期以前的柴油商業車輛退役令車商有機會牟取暴利，團體質疑當局提出此項建議的理據。
42.	香港廢物處理業協會	<ul style="list-style-type: none"> • 贊成推行擬議計劃； • 關注到特惠補償金額不足； • 大部分運載廢物車輛的營辦商不能負擔更換貨車的高昂費用，並會因實施此項計劃而被迫結業；及 • 必須為強制規定歐盟IV期以前的柴油商業車輛退役的建議提供彈性，因為該等車輛如得到妥善保養，可改善排放表現。