

柴油車資助計劃情景分析研究 更新版

2013/5/14

■ 註釋：

香港地球之友就政府本年初提出的 100 億元資助及淘汰柴油車的方案，提出分析研究，並於四月中草擬了背景文件，以利各持份者討論，務求加快計劃進程。

推出背景文件後，我們收到不同持分者的回應，也進一步留意到以下的最新的形勢變化：

- 政府極可能會加入彈性措施，減輕一旦大量換車、割車下可能出現的「抬價」及換車配套壓力；
- 當局在污者自付及關顧基層職業司機生計下，相信會調整資助額度，減少老舊柴油車的換車阻力；
- 部分持分者在理解本會的分析文件時，誤讀我們對「污者自付」和淘汰歐盟三期柴油車的立場，可能會影響判斷。

以上最新的形勢變化，與本會當初部分假設迥異，以致影響部分結

論。因此，我們有必要申述立場如下。我們同時附上背景分析文件，供相關持份者掌握來龍去脈，完善公共政策，盡早改善路邊空氣質素。至於機構的最新立場，以下列三點為準。

- 本會堅持污者自付和保障公眾健康的原則，促請政府不遲於2019年淘汰歐盟四期以前柴油車；
- 政府須提出相應措施及調撥資源，減少計劃可能導致的換車「抬價」、割車配套，以及基層職業司機生計等環節；
- 由於假設條件有變，為免持分者誤解我們對淘汰10年以下車齡車輛的決心，或錯誤將之視作豁免取消淘汰歐三車種的理據，結果拖慢改善空氣質素的進程，我們認為現階段計劃應繼續包攬所有歐三車輛，不設階段性的執行安排。

柴油車資助計劃情景分析研究（2013年4月23日版本）

■ 背景

香港特區政府今年一月承諾，預留一百億元分段淘汰歐盟四期以前的柴油車型號，並且建

議立法強制商業柴油車的行駛年期，以改善路邊空氣質素，保障公眾健康。香港地球之友認同政府增撥資源，軟硬兼施解決柴油車的污染難題。

是次津貼計劃動用一百億公帑，政策一方面要兼顧污者自付原則，不能無限制地補貼柴油車車主及所屬機構，另一方面要確保政策取得更佳成效。然而，按政府這一次針對歐盟前期和一期型號的津貼比例，雖高於過去 3 至 6 個百分點，而且加入淘汰限期，但在業界和工會的強烈反應下，叫價遠高於政府所提方案，甚至超出 100 億元的預算，更未知各方、尤其是立法會的最終取態。

本會當然不希望談判膠著，反而樂見加快達成效果的進程，故此提出進行以下情景分析研究(以下簡稱「研究」)，期望有助盡早淘汰老舊車柴油車，改善路邊空氣質素。

■ 情景分析研究

● 研究目的

- 在污者自付原則下，調節資助範圍及津貼比例，並且在不超逾 100 億元預算內，盡早處理最污染老舊的車種，最終達致 2019 年取締歐四期以前柴油車的目標；
- 政治效益：在調整津貼分配後，增加相關持分者對計劃的支持，減少政策阻力。

● 研究目標：

- 驗證在情景分析結果對財政的可能影響，尤其會否超出 100 億元的上限
- 驗證減排效益：增加老舊車隊的換車誘因，盡早淘汰尤其是最污染的車種

● 假設

- 總結上屆政府兩次資助計劃的經驗，仍有相當比例的柴油車業者在資助額上糾纏，減慢換車進程；
- 政黨及工會壓力：爭取更多撥款而拖慢換車談判，減慢減排效果。

● 研究設計

調整資助計劃：

- 資助對象：暫緩 10 年以下車齡柴油車加入計劃，但 2019 年前淘汰所有歐三車輛目標不變；待這批車輛車齡步入 10 年以上，則會納入資助範圍；
- 資助比例¹：10 年以上車齡的柴油車-- 即歐前至歐二，在情景分析下的參照資助比例分別為：22%、25%、27%和 30%。這個比例的設定，參照以下兩項指標而來：
 1. 政府與業界所提比例的平均數(「叫價」過高者，我們認為有違污者自付原則，故沒有納入考慮)；
 2. 參照美國環保局、紐約州和新澤西海港協會(PANYNJ)提供 25%資助更新柴油車計劃的津貼比例²
- 各類型柴油車計價，以此為計算基準：輕型柴油貨車 35 萬元，中型柴油車 60 萬元，重型柴油車 80 萬元計算；

¹有關資助比例，並非香港地球之友的訴求立場，而是透過情景分析，驗證假設方案對財政構成的可能負擔。

² <http://www.hongkongcan.org/doclib/truck%20backgrounder.pdf>

● 研究限制

- 無法得知最終「割車」及「換車」的比例及時間，無法推算實際財政負擔，故一律以「換車」計算；
- 無法掌握各歐盟型號車種的數量，故以環保署網頁截至 2012 年 12 月的數字推算；
- 只計算換取貨車的津貼額，不包括其他非專營巴士、小巴及的士。

● 情景分析及發現

➤ 預算影響評估

- ✧ 根據情景分析計算結果，在暫緩 10 年以下車齡柴油車提供津貼下，會減省 3.7 億元；
- ✧ 歐前至歐二經調節後的撥款額，增加約 8.2 億元；
- ✧ 在扣減暫緩歐三 3.7 億的津貼額後，整項計劃的總預算會有原來的 85 億元，增加約 4.5 億元或 5.3%；
- ✧ 初步檢算結果：這個重新分配的預算額，未有超出政府 100 億元上限。

➤ 減排效益

- ✧ 情景分析設定中，仍然堅持 2019 年前，淘汰歐盟四期以前這個目標，故沒有打亂政府原來計劃的時間表；
- ✧ 反而在增撥了歐盟前期至歐盟二期車輛的資助比例，增加了經濟誘因，理應相應減輕了反對的阻力之餘，加快了淘汰最老舊柴油車的進程；

在新的資助安排下，或避免出現過多歐三車輛換車，而可能導致阻礙更老舊車輛換車的配套瓶頸風險。

	註銷車輛車齡與特惠資助金額
--	---------------

方案/車齡	>18 年 (歐前)	16-18 年 (歐 1)	13-16 年 (歐 2)	10-13 年 (歐 2)	<10 年 (歐 3)
政府割車津貼	10%	12%	14%	16%	18%
政府割車/換車津貼	18%	21%	24%	27%	30%
業界建議 (只設割車津貼)	30%		35%		40%
地球之友設定情景 (假設在一百億元限制下可提高的津貼額空間，以便比較，最終數額需由政府及業界商定，本會並無既定立場。)	22%	25%	27%	30%	➤ 暫緩津貼； ➤ 2019 年死線不變
車輛數目	18900 架	12400 架	20200 架		39100 架
淘汰年份	2016 年		2017 年		2019 年

不同津貼額下的換車成本估算

	歐前	歐一	歐二	歐三	總數
政府方案	HK\$1,589,400,000	HK\$1,071,000,000	HK\$2,190,000,000	HK\$3,714,000,000	HK\$8,564,400,000
地球之友 情景方案	HK\$1,942,600,000.	HK\$1,267,800,000.	HK\$2,463,750,000	HK\$3,342,600,000	HK\$9,016,750,000

業界方案	HK\$2,649,000,000	HK\$1,530,000,000	HK\$3,193,750,000	HK\$4,952,000,000	HK\$12,324,750,000
------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	--------------------

■ 總結

根據以上情景分析發現，所得結果並未超出政府 100 億元的預算，也可以在污者自付原則下，達至 2019 年淘汰歐盟四期以前柴油車的目標。若果就業界及政黨等持分者的反對假設成立，那麼這個情景方案，或可有助進一步加快各方達成共識的步伐，有助盡快改善路邊空氣質素，保障公眾健康。

我們必須強調，是次研究未必是最佳方案，也肯定不是唯一方案。研究的目的，在促進水到渠成之效。

然而，由於是次研究仍然存在限制，數據或欠周延，這可能導致推算結果有誤，這方面仍須環境局和環境保護署方面的指正，特別是提點當中有欠周延之處，而我們更樂意與相關同事會面、就此交流。

香港地球之友

查詢：香港地球之友高級環境事務經理 朱漢強

香港地球之友高級環境事務主任 周月翔