

二零一三年十月二日

討論文件

立法會環境事務委員會

強制淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛

目的

當局現提出修訂建議，以鼓勵與管制並行的策略淘汰歐盟四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。本文件徵求委員支持此項建議。

背景

2. 為改善路邊空氣質素，進一步保障市民健康，行政長官在二零一三年《施政報告》中，建議以鼓勵與管制並行策略，淘汰約 80,000 輛歐盟四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。這些柴油商業車輛包括貨車、小巴和非專營巴士。實施建議可分別減少車輛排放的可吸入懸浮粒子及氮氧化物 80% 及 30%。除了有助達致將於二零一四年生效的新空氣質素指標外，建議亦能減低因接觸柴油車輛排放廢氣患癌的風險。世界衛生組織早前確定柴油車輛廢氣為會致癌。歐盟前期至歐盟五期柴油商業車輛的排

放表現比較載於**附件 A**。截至二零一三年三月底，香港約有 131,200 輛已登記柴油商業車輛，當中約 84,600 輛是歐盟四期以前車輛。這些車輛的概況載於**附件 B**。

3. 我們在二零一三年五月十五日就建議諮詢本委員會。委員會在二零一三年五月二十五日就此項建議與來自運輸業界和其他持份者的代表團體會面。運輸業界建議提升特惠補償金額、將補償金額與車主是否購置新的替代車輛脫鈎，以及延長車輛淘汰時間表。貨車車身裝嵌商建議分別給予最少兩年以淘汰歐盟二期以前、歐盟二期以及歐盟三期的貨車。環保團體則期望早日實施建議和審慎使用公帑。基於收集所得的意見、在切實可行範圍內盡快減少歐盟四期以前柴油商業車輛所造成空氣污染的目標、政府審慎理財及污染者自付的原則，我們建議提高特惠補償，並推遲歐盟一、二及三期柴油商業車輛的退役期限；但對新登記柴油商業車輛所建議的 15 年退役期限，則維持不變。

修訂建議

特惠補償

4. 我們建議增加特惠補償金額、只提供一個級別的特惠補償，以及把車齡組別數目由五個減至三個，以優化特惠補償方案。原有及修訂的特惠補償建議和我們的考慮因素如下：

		註銷車輛的車齡及特惠補償金額 (按新車平均應課稅值計算)				
		18年或以上	16年-少於18年	13年-少於16年	10年-少於13年	少於10年
原有建議	沒有更換新車	10%	12%	14%	16%	18%
	有同類的新替代車輛	18%	21%	24%	27%	30%
修訂建議	不論車主有否以新車更換其車輛	16年或以上 27%		13年-少於16年 30%	少於13年 33%	

5. 修訂建議回應了運輸業界的主要關注，包括：

- (a) 只提供一個級別的特惠補償(即不論車主會否更換新車，特惠補償金額只會與被淘汰車輛的車齡掛鈎)讓車主可更靈活選擇是否和何時購買新車，並消除運輸業界擔心由於車主須在特定期限前購買新車，車輛供應商可能藉此提高車價的情況。修訂建議亦會減少因高峰期效應對車身建造業的壓力。
- (b) 合併原有兩個車齡最高的組別，加上把特惠補償金額由先前的新車平均應課稅值的 10%至 30%增至 27%至 33%，將

為柴油商業車輛車主(特別是歐盟前期和一期車輛的車主)提供更高補償，從而紓緩運輸業界最為關注的財困問題。

二零一二至一三財政年度所有有關車輛種類的平均應課稅值載於**附件 C**。修訂特惠補償方案的總額將約為 117.1 億元，較二零一三年一月原有建議估計所需的 87 億元提高約 30 億元。

退役期限

6. 我們建議因應業界的關注，將歐盟一期、歐盟二期及歐盟三期柴油商業車輛的退役期限，各推遲一年。原有及修訂的淘汰時間表如下：

	歐盟前期	歐盟一期	歐盟二期	歐盟三期
原有建議	2016 年 1 月 1 日		2017 年 1 月 1 日	2019 年 1 月 1 日
修訂建議	2016 年 1 月 1 日	2017 年 1 月 1 日	2018 年 1 月 1 日	2020 年 1 月 1 日

7. 修訂後的退役期限可讓“劊車”業及車身建造業有更多時間應付因淘汰計劃而激增的需求。但污染最嚴重的歐盟前期柴油商業車輛的退役期限將維持不變，即二零一六年一月一日。

8. 若進一步延長建議的退役期限，將無法實現在二零二零年或之前達致新空氣質素指標和符合香港特區政府訂立的二零一五年及二零二零年的減排目標。

新柴油商業車輛的退役期限

9. 建議的 15 年退役期限，長遠來說有助確保適時更換柴油商業車輛，並可改善路邊空氣質素，因此我們建議維持不變。運輸業界亦普遍接受此建議。

實施

10. 如修訂建議獲委員會支持，環境局局長會根據《空氣污染管制條例》(第 311 章)增訂新規例，要求已登記的歐盟四期以前柴油商業車輛，在指定期限後每次申請牌照，均須符合當時的排放設計標準(以該車申請牌照時適用於首次登記的同類及同一設計重量的柴油商業車輛者為準)。運輸署署長可以車輛未符合規定為理由，拒絕根據《道路交通條例》(第 374 章)簽發牌照。

11. 按照先前兩個更換歐盟三期以前柴油商業車輛的資助計劃，以及強制歐盟前期柴油車輛安裝減排裝置計劃，我們建議擬議規例以首次登記日期區分不同排放標準的歐盟四期以前車輛。由於車輛登記文件載有首次登記日期，歐盟四期以前柴油商業車輛的車主可清楚知道適

用於其車輛的淘汰期限。對首次登記車輛採用不同歐盟排放標準的日期表列於**附件 D**。

12. 為了實施建議的 15 年退役期限，擬議規例須訂明，在規例生效後首次登記的柴油商業車輛，由首次登記的第 15 個周年日起，每次申請牌照，均須符合當時的排放設計標準(以該車申請牌照時適用於首次登記的同類及同一設計重量的柴油商業車輛者為準)。運輸署署長可以車輛未符合規定為理由，拒絕簽發牌照。

13. 為防止特惠補償計劃被濫用，被淘汰的柴油商業車輛在拆毀時必須持有有效牌照。如**附件 E**所示，申請特惠補償計劃的期限，將是相關淘汰期限之前一天。

14. 為了在切實可行範圍內反映最新的車價，我們在向財務委員會提交撥款申請前，會根據最近 12 個月期間首次登記車輛的平均應課稅值更新特惠補償的金額。因此，計劃的預計所需撥款可能會作進一步調整。特惠補償的金額在整個建議計劃中將保持不變。

15. 如獲委員支持，我們會在二零一三年十月底/十一月初向立法會提交擬議規例，進行先訂立後審議的程序。當規例在完成審議程序獲通過後，我們會盡快向財務委員會提交所需的撥款申請，以便在二零一四年第一季推出特惠補償計劃。

16. 此計劃並不適用於專營巴士，因為政府已有另一套計劃處理歐盟四期以前專營巴士引致的排放問題。根據既定的更換巴士計劃，專營巴士須在車齡達 18 年之前予以更換。現時，所有歐盟前期巴士已被淘汰，而歐盟一期巴士將會在二零一五年或之前被淘汰。至於歐盟二期及三期巴士，政府會全數資助為約 1,400 輛歐盟二期和三期專營巴士加裝選擇性催化還原器的資本開支，以提升它們的排放表現至與歐盟四期巴士相若或更佳的水平。此計劃亦不適用於約 1,600 輛特別用途車輛，它們由於用途獨特，本身並不受排放規定管制。在先前自願性資助換車計劃的特別安排下，獲批准保留領取資助資格的歐盟二期柴油商業車輛車主，將不可以同一歐盟二期車輛參加特惠補償計劃。

徵詢意見

17. 請委員支持第 4 至 9 段所載淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛及為新登記的柴油商業車輛設定 15 年的退役期限的修訂建議。

環境保護署

二零一三年九月

不同車輛設計標準的柴油商業車輛的排放表現比較

車輛設計標準	相對於歐盟四期柴油商業車輛的廢氣排放量	
	可吸入懸浮粒子	氮氧化物
歐盟前期	34	2.6
歐盟一期	18	2.3
歐盟二期	7.5	2
歐盟三期	5	1.4
歐盟四期	1	1
歐盟五期	1	0.6

已登記柴油商業車的概況(截至二零一三年三月底)

引擎標準 (使用車齡)	輕型貨車		中型貨車 (5.5<許可車輛 重量≤24公 噸)		重型貨車 (許可車輛重量 >24公噸)		非專營巴士		公共小巴 (柴油)		私家小巴 (柴油)		整體柴油商業 車輛	
	車數	百分比	車數	百分比	車數	百分比	車數	百分比	車數	百分比	車數	百分比	車數	百分比
歐盟前期 (18+ 年)	10,394	7.9%	7,515	5.7%	674	0.5%	192	0.1%	15	0.0%	322	0.2%	19,112	14.6%
歐盟一期 (15-18 年)	9,573	7.3%	2,502	1.9%	315	0.2%	135	0.1%	306	0.2%	365	0.3%	13,196	10.1%
歐盟二期 (12-15 年)	12,377	9.4%	6,373	4.9%	824	0.6%	822	0.6%	535	0.4%	392	0.3%	21,323	16.3%
歐盟三期 (7-12 年)	17,581	13.4%	9,666	7.4%	515	0.4%	2,662	2.0%	389	0.3%	157	0.1%	30,970	23.6%
歐盟四期或 以上 (0-7 年)	25,856	19.7%	13,780	10.5%	2,271	1.7%	3,805	2.9%	225	0.2%	669	0.5%	46,606	35.5%
總計	75,781	57.8%	39,836	30.4%	4,599	3.5%	7,616	5.8%	1,470	1.1%	1,905	1.5%	131,207	100%

附件 C

二零一二至一三財政年度的車輛平均應課稅值

車輛種類	平均應課稅值 (港幣\$)	截至2013年3月 31日的歐盟四期 以前車輛數目
輕型貨車 (重量不超過1.9公噸)	213,000 ¹	389
輕型貨車(客貨車) (重量超過1.9公噸但不超過5.5公噸)	260,880	28,279
輕型貨車(非客貨車) (重量超過1.9公噸但不超過5.5公噸)	332,871	21,257
中型貨車(5.5公噸 < 重量 ≤ 10公噸)	418,035	3,567
中型貨車(10公噸 < 重量 ≤ 13公噸)	550,361	2,300
中型貨車(13公噸 < 重量 ≤ 16公噸)	691,998	14,319
中型貨車(16公噸 < 重量 ≤ 24公噸)	832,433	5,870
重型貨車(重量超過24公噸)	901,782	2,328
非專利巴士(17至30個座位)	646,863	1,795
非專利巴士(≥ 31個座位)	1,139,649	2,016
小型巴士	532,959	2,481

¹ 由於在二零一二至一三財政年度沒有這個重量類別的車輛登記，車輛平均應課稅值是根據在同一財政年度登記的重量相若車輛計算而得。

不同歐盟排放標準的首次登記日期

柴油商業車輛	許可車輛總重	對申請首次登記車輛歐盟排放標準的適用日期			
		歐盟前期	歐盟一期	歐盟二期	歐盟三期
			包括首尾兩天		
貨車	不超過 1.7 公噸	1995 年 4 月 1 日前	1995 年 4 月 1 日至 1998 年 9 月 30 日	1998 年 10 月 1 日至 2000 年 12 月 31 日	2001 年 1 月 1 日至 2005 年 12 月 31 日
	超過 1.7 但不超過 2.5 公噸		1995 年 4 月 1 日至 1999 年 6 月 30 日	1999 年 7 月 1 日至 2001 年 12 月 31 日	2002 年 1 月 1 日至 2006 年 12 月 31 日
	超過 2.5 但不超過 3.5 公噸		1995 年 4 月 1 日至 1998 年 9 月 30 日	1998 年 10 月 1 日至 2001 年 9 月 30 日	2001 年 10 月 1 日至 2006 年 9 月 30 日
	超過 3.5 但不超過 4 公噸		1995 年 4 月 1 日至 1997 年 3 月 31 日	1997 年 4 月 1 日至 2001 年 9 月 30 日	
	超過 4 公噸				
小型巴士	不超過 1.7 公噸	1995 年 4 月 1 日前	1995 年 4 月 1 日至 1998 年 9 月 30 日	1998 年 10 月 1 日至 2000 年 12 月 31 日	2001 年 1 月 1 日至 2005 年 12 月 31 日
	超過 1.7 但不超過 2.5 公噸		1995 年 4 月 1 日至 1999 年 6 月 30 日	1999 年 7 月 1 日至 2001 年 12 月 31 日	2002 年 1 月 1 日至 2006 年 12 月 31 日
	超過 2.5 但不超過 3.5 公噸		1995 年 4 月 1 日至 1998 年 9 月 30 日	1998 年 10 月 1 日至 2003 年 7 月 31 日	2003 年 8 月 1 日至 2006 年 9 月 30 日
	超過 3.5 但不超過 4 公噸		1995 年 4 月 1 日至 1997 年 3 月 31 日	1997 年 4 月 1 日至 2001 年 9 月 30 日	2001 年 10 月 1 日至 2006 年 9 月 30 日
	超過 4 公噸				
非專利巴士	超過 3.5 但不超過 4 公噸	1995 年 4 月 1 日前	1995 年 4 月 1 日至 1998 年 9 月 30 日	1998 年 10 月 1 日至 2001 年 9 月 30 日	2001 年 10 月 1 日至 2006 年 9 月 30 日
	超過 4 公噸		1995 年 4 月 1 日至 1997 年 3 月 31 日	1997 年 4 月 1 日至 2001 年 9 月 30 日	

申請特惠補償的期限

	歐盟前期	歐盟一期	歐盟二期	歐盟三期
退役期限	2016 年 1 月 1 日	2017 年 1 月 1 日	2018 年 1 月 1 日	2020 年 1 月 1 日
申請特惠補償 計劃的期限	2015 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日	2019 年 12 月 31 日