

## 二零零六年十二月二十日會議 討論文件

### 立法會環境事務委員會 透過提供一筆過資助鼓勵車主盡早更換 歐盟前期及歐盟 I 期柴油商業車輛

#### 目的

政府建議在指定時限內提供一筆過資助，鼓勵車主盡早更換歐盟前期及歐盟 I 期<sup>[註 1]</sup>柴油商業車輛，請委員就這項建議提出意見。

#### 建議

2. 行政長官在施政報告中宣布向舊型柴油商業車輛的車主提供一筆過資助，鼓勵他們更換新車。
3. 建議內容如下 -
  - (a) 歐盟前期及 I 期柴油商業車輛的車主將這些舊型號車輛註銷並更換為歐盟 IV 期型號新車，可獲一筆過資助，資助額載於附件 A；
  - (b) 歐盟前期柴油商業車輛(如為四公噸以上須長時間空轉引擎的車輛，並已根據政府資助計劃<sup>[註 2]</sup>安裝減排器件，則屬例外)的資助期在資助計劃推出後 18 個月內結束。歐盟 I 期柴油商

---

[註 1] 歐盟前期車輛在一九九五年四月一日前首次登記。至於歐盟 I 期車輛，巴士和四公噸以上的貨車在一九九五年四月一日至一九九七年三月三十一日期間首次登記。其他柴油商業車輛則在一九九五年四月一日至一九九八年九月三十日期間首次登記。就這項資助計劃而言，“商業車輛”包括輕型／中型／重型貨車、公共／私家小巴，以及非專利公共／私家巴士。

[註 2] 二零零五年六月至十二月，政府推行資助計劃，提供一筆過資助給車主，以便為四公噸以上引擎需長時間空轉的歐盟前期柴油車輛安裝減排器件。約有 2,500 輛合資格車輛按該計劃安裝減排器件。

業車輛資助期則為三年。四公噸以上引擎需長時間空轉的歐盟前期柴油商業車輛，如已參加政府的資助計劃安裝減排器件，資助期亦為三年；及

(c) 資助額會按原有或新購置車輛所屬的類別而定，以資助額較低者為準。

4. 如立法會財務委員會批准撥款，我們計劃在二零零七年四月一日推出資助計劃。

### 理據

5. 車輛是香港空氣污染第二大源頭，排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物分別佔全港總排放量 25%和 27%。在各類車輛中，以柴油商業車輛造成的空氣污染最為嚴重，排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物分別佔全港車輛總排放量的 90%及 80%。**附件 B** 列出全港車輛(包括柴油商業車輛)的污染物排放量。在柴油商業車輛的污染物總排放量當中，歐盟前期及 I 期柴油商業車輛佔相當大比重，跟實際的車輛數目不成比例 -

歐盟廢氣 排放標準	佔柴油商業 車輛數目 比例(%)	佔柴油商業 車輛排放可吸 入懸浮粒子 的比例(%)	佔柴油商業 車輛排放 氮氧化物的 比例(%)
歐盟前期	36	60	51
歐盟 I 期	17	18	15
歐盟 II、III 及 IV 期	47	22	34

6. 相對於歐盟 IV 期車輛，歐盟前期車輛排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物分別高出 30 倍及 2 倍，歐盟 I 期車輛排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物則分別高出 15 倍和 1.5 倍。如果歐盟前期及歐盟 I 期柴油商業車輛全數更換為歐盟 IV 期車輛，所有車輛排放的可吸入懸浮

粒子和氮氧化物會分別減少 74% 和 38%，全港排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物則會分別減少 18% 和 10%。如背景空氣污染水平維持不變，上述減排效果將會令路邊空氣質素顯著改善。

7. 現時，本港許多歐盟前期車輛的車齡均已超逾正常的使用年期(12 至 15 年)，理論上已無甚剩餘價值。然而若不提供資助額，車主將不願意註銷這些舊車。假設歐盟前期車輛平均尚能運作 1 至 2 年，政府建議把資助金額按照車輛類別分類，定為平均汽車應課稅價值(以新登記車輛計算)<sup>[註 3]</sup>的 12%；這資助金額水平跟中型及重型貨車的首次登記稅率(15%)相若。

8. 歐盟 I 期車輛的車齡相對較短，而且部分車輛仍屬於正常運作車齡。我們建議把資助金額按照車輛類別分類，定為平均汽車應課稅價值(以新登記車輛計算)的 18%，比歐盟前期的建議資助金額高出 50%。資助旨在補償車主的損失，並使資助換車計劃具吸引力。

9. 現時小巴以石油氣作燃料，較柴油小巴更環保。電動小巴和石油氣小巴在市面均有供應。電動／石油氣小巴資助計劃在二零零五年年底完成，我們參考該計劃後，建議歐盟前期或 I 期柴油小巴的車主如改用電動小巴，可獲資助 8 萬元；改用歐盟 IV 期石油氣小巴，則可獲資助 6 萬元。另外，由於某些小巴路線附近並無石油氣加氣站，這些經營者在換車時會傾向考慮購買柴油小巴，因此我們建議向他們提供 4 萬元資助，鼓勵他們把歐盟前期及 I 期柴油小巴更換為歐盟 IV 期柴油小巴。電動小巴、石油氣小巴和柴油小巴的資助額不同，反映三類小巴在環保效益上的差別。

## 諮詢

10. 我們已經徵詢有關運輸業界對本建議的意見，他們對建議均表示贊成，並提出以下意見：

---

<sup>[註 3]</sup> 以二零零五年六月一日至二零零六年五月三十一日平均汽車應課稅價值計算。

- (a) 政府不應以立法或其他手段強行淘汰在用的歐盟前期及 I 期柴油商業車輛；
- (b) 車主如在資助計劃推出前已經把歐盟前期或 I 期柴油商業車輛註銷並更換歐盟 IV 期型號，亦應該獲得一筆過資助；
- (c) 即使新購置車輛屬於資助額較低的類別，車主可獲的資助額仍應按照原有車輛所屬類別計算；
- (d) 部分跨境運輸業經營者要求把資助額提高一倍，及把歐盟前期和 I 期車輛的資助期限分別延長到三年和六年；
- (e) 部分運輸業界人士建議，合資格的車主只須把舊車註銷便可獲得資助，無須購買及更換新車；及
- (f) 部分非專利巴士業界人士建議界定車輛是否符合資助條件時，應以該車輛的生產日期或引擎設計標準為準。他們認為當由較低的廢氣排放標準過渡至較高標準時，有部分只符合舊標準的舊型號車輛存貨可能於引入新標準後仍在市場售賣；另一方面，當尚未實施新標準前亦會有一些符合新標準的車輛已在市場供應。因此，他們建議應參考引擎設計標準，以決定車輛是否符合資助條件。

11. 此外，我們已經諮詢各車輛供應商，包括香港汽車商會、香港右軚汽車總商會，及並非香港汽車商會會員的認可代理商。他們均贊成建議計劃。

12. 我們已經詳細考慮第 10 段的意見，並回應如下：

- (a) 政府沒有計劃強行淘汰在用歐盟前期及 I 期柴油商業車輛。更換新車所費不菲，會對經營者構成頗沉重的財政負擔。假如政府採取強制方式淘汰這些車輛，無力更換新車的經營者只有被迫結束營業；

- (b) 假如立法會財務委員會批准撥款，資助計劃將於二零零七年四月一日生效；
- (c) 假如資助額只按照原有車輛所屬類別計算而不考慮新購置車輛的類別，那麼有關車主只要購買資助額較低類別的替換車輛，便可賺取兩者的現金差額。這與我們審慎運用公帑的原則背道而馳；
- (d) 對於把跨境柴油商業車輛的資助額提高一倍的要求，我們認為並無理據支持。我們亦對延長資助限期有所保留，以免有違計劃的原意 – 即鼓勵車主盡早把較為污染的舊車更換為歐盟 IV 期型號新車；
- (e) 我們要求合資格車主必須購置歐盟 IV 期型號新車作替換，方可獲得資助。這是因為政府提供資助金旨在協助有意繼續經營的營辦商，而不是向打算即將結束業務的營辦商派發金錢；及
- (f) 車輛必須符合《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第 311J 章)的規定，方可在本港首次登記。因此，以首次登記日期判別當車輛究竟按照哪一期廢氣排放標準作首次登記，非常清晰明確；既令車主易於明白，亦有助車主計劃更換歐盟前期及歐盟 I 期車輛。我們推行歐盟前期柴油車輛加裝減排器件的資助計劃時，亦同樣地以首次登記日期界定車輛是否屬於歐盟前期型號。

### **對財政及公務員的影響**

13. 假如所有合資格車主均領取一筆過資助，涉及的資助額總數估計約為 31 億 7 千 6 百萬元。詳細分析載於附件 C。

14. 另外，運輸署將會調配為數約 353 萬元的有時限資源以執行資助計劃。

## 徵詢意見

15. 請委員就建議提出意見。

## 石油氣/電動公共小巴資助計劃

16. 政府於二零零五年完成一項資助計劃，透過提供一筆過資助鼓勵車主盡早把柴油公共小巴更換為石油氣或電動小巴。因應委員在二零零五年十一月二十七日會議上的要求，我們把資助計劃的成效詳列於**附件 D**。

環境保護署  
二零零六年十二月

資助額

各類貨車的資助額

貨車	重量(W)	歐盟前期	歐盟 I 期
輕型貨車(非客貨車)	$W \leq 1.9 \text{ t}$	\$17,000	\$25,000
	$1.9 \text{ t} < W \leq 5.5 \text{ t}$	\$29,000	\$43,000
輕型貨車(客貨車)	$W \leq 1.9 \text{ t}$	\$10,000	\$14,000
	$1.9 \text{ t} < W \leq 5.5 \text{ t}$	\$20,000	\$30,000
中型貨車	$5.5 \text{ t} < W \leq 10 \text{ t}$	\$34,000	\$51,000
	$10 \text{ t} < W \leq 13 \text{ t}$	\$41,000	\$61,000
	$13 \text{ t} < W \leq 16 \text{ t}$	\$52,000	\$77,000
	$16 \text{ t} < W \leq 24 \text{ t}$	\$65,000	\$97,000
重型貨車	$24 \text{ t} < W$	\$76,000	\$113,000

註：重量一欄單位“t”是指公噸。

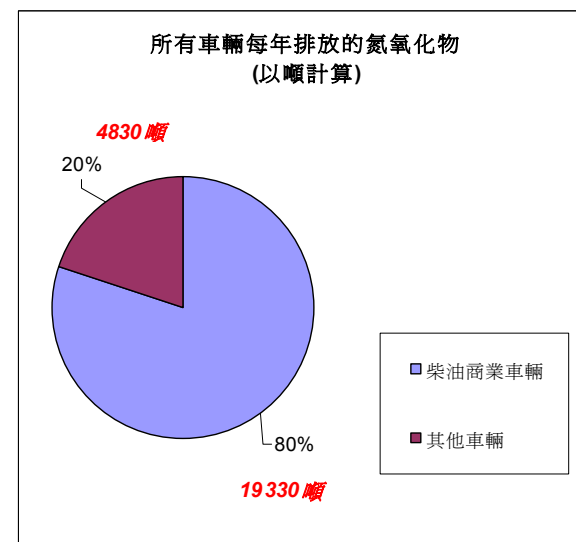
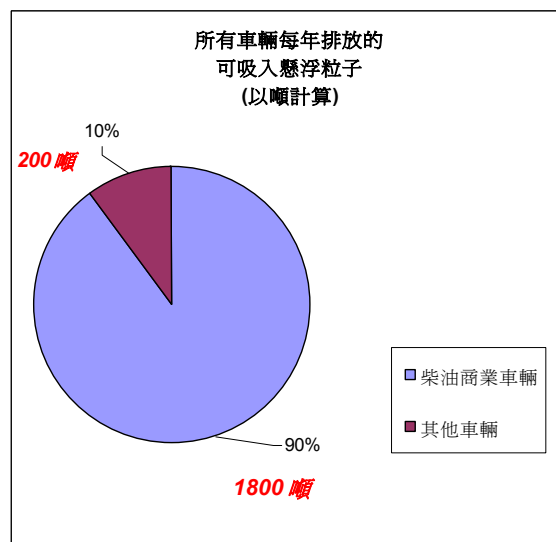
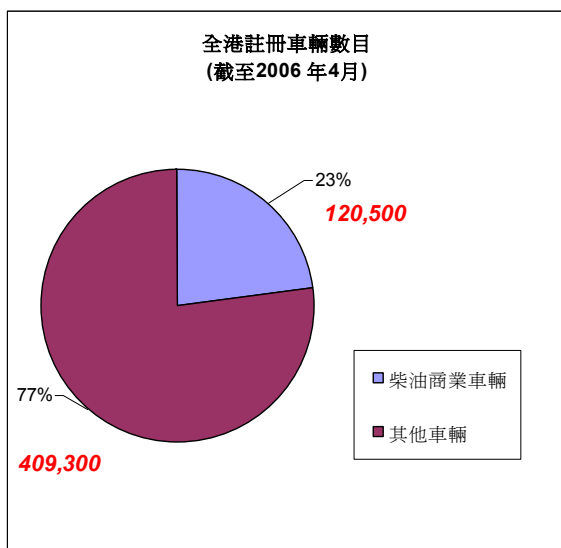
各類非專利公共巴士及私家巴士的資助額

非專利公共巴士及私家巴士	歐盟前期	歐盟 I 期
17 至 30 座位	\$48,000	\$73,000
31 座位及以上	\$115,000	\$173,000

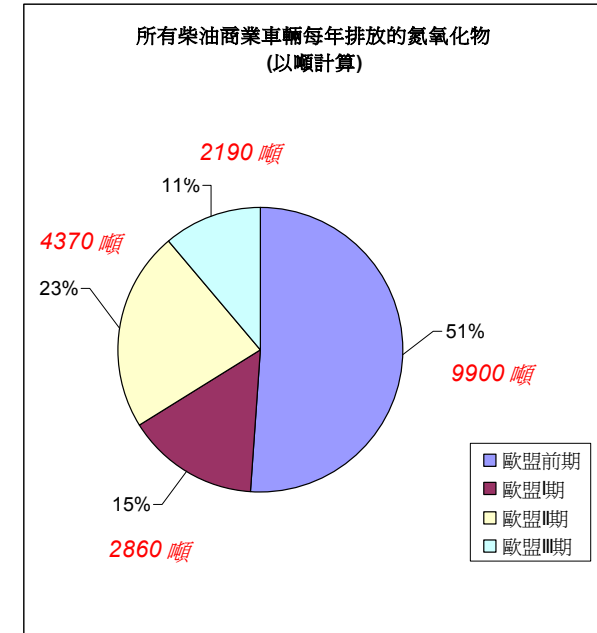
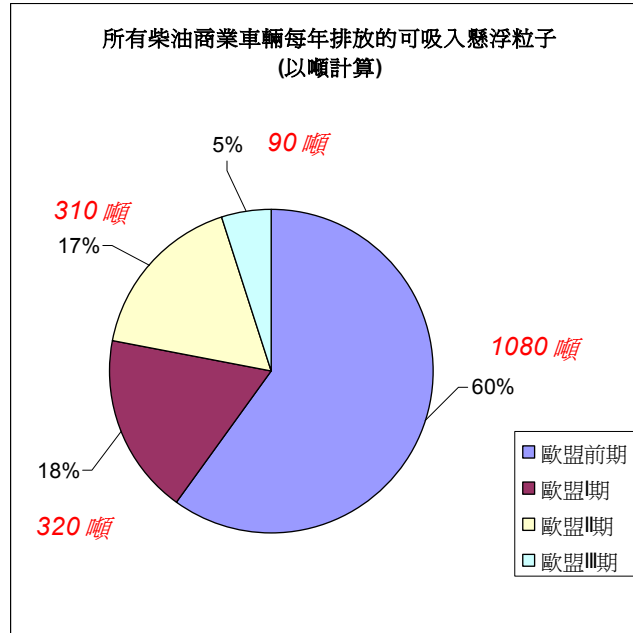
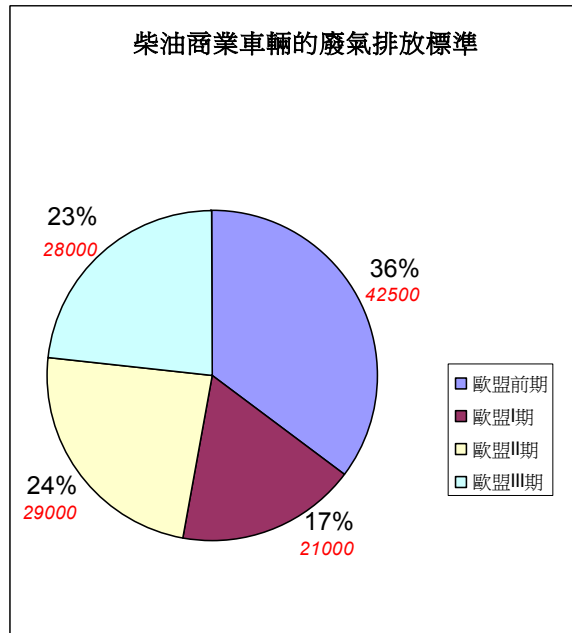
各類公共小巴及私家小巴的資助額

現有舊型號 柴油小巴	新購置小巴		
	電動小巴	歐盟 IV 期 石油氣小巴	歐盟 IV 期 柴油小巴
歐盟前期和歐盟 I 期 柴油小巴	\$80,000	\$60,000	\$40,000

### 全港註冊車輛 按車輛類型及污染物排放量分類



## 柴油商業車輛 廢氣排放標準及污染物排放量



對財政的影響

<b>公共及私家小巴(更換石油氣小巴)</b>			<b>小巴資助總額</b>
假設50%小巴更換石油氣小巴			<b>105,000,000</b>
數目	每輛車資助額	資助總額	
1,050	60,000	63,000,000	
小計	1,050	63,000,000	
<b>公共及私家小巴(更換柴油小巴)</b>			
假設50%小巴更換柴油小巴			
數目	每輛車資助額	資助總額	
1,050	40,000	42,000,000	
小計	1,050	42,000,000	
<b>輕型貨車 (非客貨車, 重量 ≤ 1.9 噸)</b>			<b>輕型貨車(非客貨車)資助總額</b>
車輛平均應課稅值 140,000			<b>708,217,000</b>
數目	每輛車資助額	資助總額	
歐盟前期	1	17,000	17,000
歐盟 I 期	-	25,000	-
小計	1	17,000	
<b>輕型貨車 (非客貨車, 1.9 &lt; 重量 ≤ 5.5噸)</b>			
車輛平均應課稅值 240,000			
數目	每輛車資助額	資助總額	
歐盟前期	13,300	29,000	385,700,000
歐盟 I 期	7,500	43,000	322,500,000
小計	20,800	708,200,000	
<b>輕型貨車 (客貨車, 重量 ≤ 1.9 噸)</b>			<b>輕型貨車(客貨車)資助總額</b>
車輛平均應課稅值 80,000			<b>560,500,000</b>
數目	每輛車資助額	資助總額	
歐盟前期	800	10,000	8,000,000
歐盟 I 期	-	14,000	-
小計	800	8,000,000	
<b>輕型貨車 (客貨車, 1.9噸 &lt; 重量 ≤ 5.5噸)</b>			
車輛平均應課稅值 165,000			
數目	每輛車資助額	資助總額	
歐盟前期	12,325	20,000	246,500,000
歐盟 I 期	10,200	30,000	306,000,000
小計	22,525	552,500,000	

<b>中型貨車 (5.5噸 &lt; 重量 ≤ 10噸)</b>				<b>中型貨車資助總額</b>
車輛平均應課稅值	284,000			1,392,400,000
	數目	每輛車資助額	資助總額	
歐盟前期	2,200	34,000	74,800,000	
歐盟 I 期	300	51,000	15,300,000	
小計	2,500		90,100,000	
<b>中型貨車 (10噸 &lt; 重量 ≤ 13噸)</b>				
車輛平均應課稅值	340,000			
	數目	每輛車資助額	資助總額	
歐盟前期	1,300	41,000	53,300,000	
歐盟 I 期	400	61,000	24,400,000	
小計	1,700		77,700,000	
<b>中型貨車 (13噸 &lt; 重量 ≤ 16噸)</b>				
車輛平均應課稅值	430,000			
	數目	每輛車資助額	資助總額	
歐盟前期	11,700	52,000	608,400,000	
歐盟 I 期	2,400	77,000	184,800,000	
小計	14,100		793,200,000	
<b>中型貨車 (16噸 &lt; 重量 ≤ 24噸)</b>				
車輛平均應課稅值	540,000			
	數目	每輛車資助額	資助總額	
歐盟前期	4,100	65,000	266,500,000	
歐盟 I 期	1,700	97,000	164,900,000	
小計	5,800		431,400,000	
<b>重型貨車 (24噸 &lt; 重量)</b>				<b>重型貨車資助總額</b>
車輛平均應課稅值	630,000			147,700,000
	數目	每輛車資助額	資助總額	
歐盟前期	1,200	76,000	91,200,000	
歐盟 I 期	500	113,000	56,500,000	
小計	1,700		147,700,000	
<b>非專利公共巴士及私家巴士 (17-30 座位)</b>				<b>非專利公共巴士及私家巴士資助總額</b>
車輛平均應課稅值	404,000			262,343,000
	數目	每輛車資助額	資助總額	
歐盟前期	460	48,000	22,080,000	
歐盟 I 期	460	73,000	33,580,000	
小計	920		55,660,000	
<b>非專利公共巴士及私家巴士 (31 座位及以上)</b>				
車輛平均應課稅值	960,000			
	數目	每輛車資助額	資助總額	
歐盟前期	675	115,000	77,625,000	
歐盟 I 期	746	173,000	129,058,000	
小計	1,421		206,683,000	
		資助總額		3,176,160,000
				(約 32 億)

**總計**

車輛總計			資助總額
	數目	%	
歐盟前期	49,161	66%	1,886,622,000
歐盟 I 期	25,206	34%	1,289,538,000
總計	74,367		3,176,160,000

**政府提供一筆過資助鼓勵柴油公共小巴車主  
更換為石油氣或電動小巴  
資助計劃的成效**

政府為鼓勵車主盡早以石油氣小巴取代柴油公共小巴而推出的一筆過資助計劃，已於二零零五年結束，資助計劃已取得成效。

2. 總共有 2 370 輛柴油公共小巴參與該計劃更換為石油氣小巴，佔全港公共小巴總數約 55%。這批柴油公共小巴換車時，平均車齡為 11.6 年，遠較一般公共小巴的正常壽命(14 年)為低。若不提供一筆過資助，這些舊柴油小巴很多仍然會在路上繼續行走，又或被歐盟 III 期柴油小巴而非石油氣小巴取代。石油氣小巴幾乎不排放懸浮粒子。跟石油氣小巴比較，歐盟 III 期柴油小巴的可吸入懸浮粒子排放量高出很多，氮氧化物排放量亦多出一倍。

3. 截至二零零六年十月底，本港的石油氣公共小巴總數已增加至 2 436 輛，佔公共小巴總數 56%。二零零六年一月至十月期間，差不多 80%新登記公共小巴均為石油氣小巴。

4. 至今，尚未有電動公共小巴在本港登記使用。電動公共小巴一直未見普及，這是因為對公共小巴的營辦商來說，經常為小巴充電是營運上的一大限制。