

二零一三年五月十五日

討論文件

立法會環境事務委員會

淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛

目的

二零一三年的施政報告建議，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。本文件就上述建議徵詢委員意見。

背景

2. 截至二零一二年十二月底，香港約有 129,000 輛柴油商業車輛(不包括專營巴士)¹。在二零一一年，這些車輛排放的可吸入懸浮粒子約佔全港車輛排放量的 90%，而氮氧化物則約佔 50%，直接威脅市民健康。已登記柴油商業車輛的概況載於**附件 A**，而它們的排放水平載於**附件 B**。二零一二年六月，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。為消弭有關健康

¹ 在 129,000 輛柴油商業車輛中，有 122,000 輛為領有有效牌照的車輛。

風險，我們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。

3. 在推行一系列空氣質素改善措施後，儘管大氣中的空氣質素普遍改善，但路邊空氣污染則惡化。在二零零六年至二零一二年期間，路邊二氧化氮水平增加 24%，導致路邊空氣污染指數超過 100(即達到甚高水平)的日數由 57 天增至 145 天。

4. 在 129,000 輛柴油商業車輛中，約 86,000 輛或三分之二屬歐盟四期以前的柴油商業車輛。這些車輛合共排放的可吸入懸浮粒子，佔所有柴油商業車輛的排放量約 90%，氮氧化物則佔排放量約 80%。為加快淘汰高污染柴油商業車輛，政府推出兩個自願性資助換車計劃—二零零七年針對歐盟前期及歐盟一期柴油商業車輛的計劃(參與率約為 30%)，以及二零一零年針對歐盟二期柴油商業車輛的計劃(截至二零一三年三月底的參與率為 18%)。歐盟二期柴油商業車輛的資助換車計劃將於二零一三年六月三十日結束。

5. 兩個自願性資助換車計劃的反應未如理想，顯示需

採取更果斷的行動，以淘汰高污染柴油商業車輛。行政長官在二零一三年《施政報告》中，建議適度加大經濟誘因和以嚴厲管制措施淘汰歐盟四期以前的柴油商業車輛。

建議

6. 根據建議，政府會：

(a) 向車主提供高達新車應課稅值 30% 的特惠補償，以淘汰歐盟四期以前的柴油商業車輛。建議特惠補償金額的詳情載於**附件 C**。與過往的資助換車計劃不同，車主只註銷歐盟四期以前的柴油商業車輛而不購置新車，也可獲得特惠補償。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。這將提供額外推動力讓車主盡早採取行動；

(b) 由指定日期起，停止為歐盟四期以前的柴油商業車輛續牌。這建議將分階段實施。污染最嚴重的歐盟前期及一期柴油商業車輛由二零一六年一月一日起將不獲續牌；歐盟二期和歐盟三

期柴油商業車輛將分別由二零一七年一月一日
和二零一九年一月一日起不獲續牌；以及

- (c) 為新登記柴油商業車輛定下 15 年的法定退役期限，透過持續提升商業車輛整體的排放標準，長遠解決老舊柴油商業車輛帶來的污染問題。

7. 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。如諮詢運輸業界時獲得正面反應，以及得到立法會支持，我們計劃在立法會批准就落實停止續牌的立法建議後，向財務委員會申請撥款用作發放特惠補償。

對環境及公眾健康的影響

8. 淘汰所有歐盟四期以前的柴油商業車輛，有助改善路邊空氣質素，以及減少因接觸柴油車輛排放的廢氣而導致的患癌風險。我們的評估如下：

- (a) 如實施上文第 6 段的建議，車輛排放的可吸入懸浮粒子及氮氧化物會分別減少 80% 及 30%。

減幅有助路邊可吸入懸浮粒子及微細懸浮粒子水平符合建議相關新的空氣質素指標(將於二零一四年生效)，並使因長期接觸這些污染物而早逝的估計人數每年減少約 14%，估計因接觸柴油車輛排放的廢氣而導致的患癌風險可每年減少約 50%；以及

- (b) 根據建議時間表以歐盟五期車輛更換該等車輛，加上實施其他已承諾的空氣質素改善措施後，到二零二零年大氣中二氧化氮的濃度會大致符合新的空氣質素指標。在繁忙交通通道的二氧化氮濃度會減少約 40%。我們會實施額外措施，進一步改善路邊空氣質素。

諮詢

9. 我們曾就建議諮詢相關業界(包括運輸營辦商、車行、車身裝嵌商及“劊車”場)。他們的關注主要有四點，即特惠補償金額、淘汰時間表、在相關法例生效後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。

特惠補償金額

10. 業界一致要求提高特惠資助金額。有業界建議，車齡 10 年或以下的車輛，特惠補償金額應由新車應課稅值的 30% 提高至 40% 甚至 50%，而其他車齡組別的車輛亦應獲相若增幅。不少業界人仕更建議取消低一級的特惠補償金額，即不論有否購置新車，金額只與被淘汰車輛的車齡掛鉤。部分貨車營運商並建議取消貨車的首次登記稅，或降低稅額至旅遊巴士或小巴的水平。

11. 旅遊巴士營運商建議，建議的特惠補償應與新購置車輛的類別掛鉤。例如，以一輛小型巴士(可載客最多 30 人)替代一輛大型巴士(可載客超過 30 人)，特惠補償會按新購的小型車輛的水平計算(這是提早更換歐盟前期／歐盟一期及歐盟二期柴油商業車輛的資助換車計劃的做法)。反過來說，特惠資助金額應根據新購的大型車輛計算(與現行的做法相反)。

淘汰時間表

12. 就淘汰時間表而言，車主主要關注是停止為歐盟三期車輛續牌的生效日期，即二零一九年一月一日。屆

時，最新的歐盟三期柴油商業車輛的車齡只有約 13 年。有業界建議把生效日期押後兩年或以上。他們亦關注貨車車身建造業的承受能力。貨車車身裝嵌商建議，給予最少 24 個月的期限，以淘汰歐盟二期以前的貨車。他們亦認為需給予 24 個月的期限，以淘汰歐盟二期及歐盟三期貨車。

新登記柴油商業車輛的 15 年退役期限

13. 新柴油商業車輛的 15 年退役期限並不是運輸業界的關注焦點，因為要經較長時間才會感受其效應。然而，有業界提議把退役期限由 15 年延長至 18 年。

過渡安排

14. 旅遊巴士及小巴營運商、車行及車身裝嵌商要求新計劃與現行的自願性歐盟二期計劃緊密銜接，這表示新計劃應在現行的歐盟二期資助換車計劃結束後立即展開，或為在建議生效前註銷的合資格車輛作出追溯安排。基於運作需要，載客車輛營運商必須更換舊車，但他們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二期車輛車主為甚。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。

其他

15. 有業界建議，政府應容許車主選擇把舊車現有引擎的質素提升或更換，而不是將舊車註銷。不過，運輸業中只有極少數人持這個觀點。

16. 我們已在二零一三年三月就建議諮詢環境諮詢委員會和交通諮詢委員會，兩個委員會均支持建議，透過鼓勵及規管的策略，淘汰歐盟四期以前的柴油商業車輛，和為新登記的柴油商業車輛設定 15 年的法定退役期限。兩個委員會的委員均同意建議是改善路邊空氣質素及減低公眾健康風險的關鍵。

17. 環保團體普遍支持政府以鼓勵及規管的策略在可行的情況下盡早淘汰高污染柴油商業車輛，這較以前只提供經濟誘因自願更換車輛更為堅決及有效。此外，因建議涉及一筆龐大的特惠補償金，有環保團體要求政府審慎使用公帑。要為社會帶來最大的利益，必須設定一個合理但短的期限以盡快完成更換車輛工作。他們支持向

願意盡早更換老舊車輛的車主提供較多經濟支援這個原則。

18. 醫療專業人員對建議表示歡迎，這表明政府要從源頭減少排放及減少市民暴露在路邊有毒空氣污染物的承諾，以改善空氣質素和保護公眾健康。

徵詢意見

19. 請委員就上文第 6 段所述的建議提出意見。

環境保護署
二零一三年五月

已登記柴油商業車輛的概況(截至二零一二年十二月)

引擎標準 (使用年期)	輕型貨車		中型貨車(5.5< 許可車輛總重 <=24 公噸)		重型貨車 (許可車輛總重 >24 公噸)		非專利巴士		公共小型巴士 (柴油)		私家小型巴士 (柴油)		所有柴油 商業車輛	
	車輛 數目	佔車輛 總數的 百分比	車輛 數目	佔車輛 總數的 百分比	車輛 數目	佔車輛 總數的 百分比	車輛 數目	佔車輛 總數的 百分比	車輛 數目	佔車輛 總數的 百分比	車輛 數目	佔車輛 總數的 百分比	車輛 數目	佔車輛 總數的 百分比
歐盟前期 (超過 18 年)	10,625	8.2%	7,629	5.9%	678	0.5%	192	0.1%	15	0.0%	329	0.3%	19,468	15.0%
歐盟一期 (15-18 年)	9,643	7.4%	2,509	1.9%	316	0.2%	140	0.1%	315	0.2%	371	0.3%	13,294	10.3%
歐盟二期 (12-15 年)	12,681	9.8%	6,645	5.1%	882	0.7%	1,013	0.8%	540	0.4%	375	0.3%	22,136	17.1%
歐盟三期 (7-12 年)	17,608	13.6%	9,670	7.5%	516	0.4%	2,687	2.1%	389	0.3%	156	0.1%	31,026	24.0%
歐盟四期 或以上 (0-7 年)	24,335	18.8%	12,817	9.9%	1,954	1.5%	3,580	2.8%	218	0.2%	634	0.5%	43,538	33.6%
合計	74,892	57.8%	39,270	30.3%	4,346	3.4%	7,612	5.9%	1,477	1.1%	1,865	1.4%	129,462	100%

柴油商業車輛的排放

下表顯示 122,000 輛領有牌照的柴油商業車輛的排放。歐盟四期以前車輛排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物，較歐盟五期車輛分別多 5 至 34 倍和 2.5 至 4.5 倍。

歐盟標準	領有牌照車輛數目	使用年期 (截至 2012 年年底)	佔柴油車隊的百分比	佔整體車輛排放的可吸入懸浮粒子的百分比	佔整體車輛排放的氮氧化物的百分比	佔整體車輛排放的二氧化氮的百分比
歐盟前期	16,000	超過 18 年	13%	41%	9%	6%
歐盟一期	12,000	15-18 年	10%	15%	5%	4%
歐盟二期	21,000	12-15 年	17%	18%	14%	10%
歐盟三期	30,000	7-12 年	25%	12%	14%	8%
歐盟四期及五期	43,000	少於 7 年	35%	6%	9%	12%

鼓勵與管制並行的策略以淘汰歐盟四期以前的柴油商業車輛

建議給予車主的特惠資助

	註銷車輛的車齡及特惠資助金額				
	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
車主不會以新登記車輛更換舊車	10%	12%	14%	16%	18%
車主會以同類別的新登記車輛更換舊車	18%	21%	24%	27%	30%

停止為歐盟四期以前的柴油商業車輛續牌的建議時間表

	歐盟二期以前	歐盟二期	歐盟三期
在此日期後停止為車輛續牌	2016 年 1 月 1 日	2017 年 1 月 1 日	2019 年 1 月 1 日
在停止為車輛續牌的建議日期的車輛車齡	約超過 18 年	16 至 19 年	13 至 18 年