

## 關注政府註銷柴油商業車聯盟

### 對政府全面淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛之意見書

自從香港特區行政長官在 2013 年 1 月 16 日發表的《施政報告》中，提出以資助方法和按類別分階段淘汰歐盟前期及 1 至 3 期共 8 萬 8 千輛柴油商業車輛，以及為日後新登記的柴油商業車輛設定 15 年使用期限之政策後，引起了很多汽車交通運輸業人士的憂慮。其後，環保當局就此提出具體方案。然而，由於環保當局考慮欠缺週詳和沒有顧及汽車交通運輸行業運作的實際情況，使業界的營運和發展將受到很大衝擊，亦令業界人士產生極大怨氣。為此，多個業界團體組成了「關注政府註銷柴油商業車聯盟」（下稱聯盟），並對政府推出全面淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛計劃（下稱方案）提出下述意見：

1. 缺乏理據：在政府提出全面淘汰歐盟前期及 1 至 3 期柴油商業車輛的政策後，環保當局為了「順利」地推行方案，在有意無意間把歐盟四期以前柴油商業車渲染成主要道路的路邊空氣污染元兇。然而，在業界運作中，大部份柴油商業車輛都很少在這些道路上營運，結果使業者蒙上不白之冤。從另一方面來說，由於香港早期的城市規劃欠佳，故在許多主要交通道路兩旁興建起各種高樓大廈，因而形成巨大的「走廊效應」和加劇路邊空氣污染的程度。不僅如此，在天氣欠佳時，珠江三角洲所排放的各種廢氣和污染物也會隨風飄到香港，更突顯出空氣污染的嚴重性。由此來說，聯盟認為，孤立地指責柴油商業車為路邊空氣污染的主要源頭是不合理的。

還有一點，聯盟需要在此指出的是，根據環境保護署發佈的「2012 年香港空氣質素報告」（1999 年至 2012 年空氣污染物的濃度變化）中，可以看到 2012 年的可吸入懸浮粒子（一般和路邊）數據較 2005 年分別減少 24% 和 29%，亦比 1999 年分別減少 19% 和 42%。其中最為明顯的是，2012

年的二氧化硫（一般和路邊）數據較 2005 年分別減少 50% 和 55%，更比 1999 年分別減少 39% 和 63%。由此可見，香港的空氣質素，無論是一般還是路邊的情況都在不斷改善之中。對此，聯盟認為，環保當局如果只是為了強行落實方案，因而試圖將大部份責任推到業者身上，實在毫無道理可言。

2. 製造對立：在多個場合裡，環保當局為了要證實方案之合理性，因此大肆批評「歐盟四期以前柴油商業車所排放的可吸入懸浮粒子及氮氧化物分別佔全港柴油車排放的 90% 及 63%，而世界衛生組織去年確認柴油車輛排放的廢氣會致癌」。對此，聯盟認為，倘若這項理據成立的話，那麼每天駕駛柴油商業車在馬路上為口奔波的業者便毫無疑問地成為一個「高危人群」。假若環保當局再堅持這種論調的話，那麼聯盟認為政府必須向業界人士列舉出從業員的患病比率，藉以說服廣大業者支持這個方案。可惜的是，環保當局一味地利用負面的健康代價作為借口，因此在很大程度上增加社會人士的誤解和恐慌，並很可能和業者產生對立的情緒，其結果自然不利於香港社會的穩定與和諧。
3. 環保效益：雖然方案之主要目的是要提升本港的路邊空氣質素，但是聯盟認為，環保當局在推行的過程中，只是簡單粗暴地使用全面淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛的手法，其間沒有認真和全面地考慮其他的可行方式，如採用各種新科技來改善現有車輛的效能，從而達到減低這些車輛的廢氣排放效果。另一方面，環保當局顯然忽略一旦強制實施方案的話，必然會造成大量車輛在短時間裡被淘汰成廢料的問題。與此同時，現時維修業所儲存的大批作為維修用途的零件亦會因此報廢，等於製造一大堆廢物。由此來說，方案所產生的後果是與環保當局提倡保護環境之目標相違背的。此外，部份業者為了減低損失，很可能把被淘汰的車輛出售到發展程度相對落後的國家或地區，結果只是將香港的問題轉移到其他地方，情況實在令人無奈。

4. 補助不足：雖然行政長官在《施政報告》中指出，政府將預留 100 億元，並且使用特惠補償金的方式來協助業界更換新型車輛。可是環保當局在落實具體方案時，則採取兩種手法，即「車主淘汰舊車不換新車」和「車主購買同類別新車取代舊車」，而資助數額（按新車應課稅值計算）亦只有 10%-30%。然而，對於業者來說，車輛的價格一般都高達數十萬，甚至超過一百萬，使很多業者認為他們要支付購買新車價格的 70%-90%之餘額，均感到負擔十分沉重。舉例來說，一輛歐盟前期的壓縮斗垃圾車的車主在政府的換車方案下購買一輛新車，每月便需要負擔 3 萬多元的供車款項，使很多業者均感沒能力承擔。另一方面，環保當局在推行方案時，只是提出購買新車方面的補償，並沒有考慮到很多車種都需要更換配套裝置（如冷凍、吊臂、夾斗等）才能運作，結果使很多業者感到難以負擔，以至產生抗拒的情緒。
5. 導致壟斷：由於現時業界的大型企業已經擁有各種資源和行業上的優勢，使小規模公司和個體經營的車主難以與之競爭。然而，環保當局為了強行落實方案，因此沒有合理地考慮整個行業的實際情況，使很多車主迫於種種壓力而無奈地退出這個行業。在這種情況下，大型企業自然順勢增加其在行業上的佔有率，甚至很可能逐步形成寡頭壟斷的局面。對此，聯盟認為這不但不利於行業朝著多元經營的方向發展，而且很多業者亦因此產生「官商勾結」的聯想和頗大的怨氣。
6. 難以受惠：很多業者向聯盟代表投訴，指出很多大型汽車生產/分銷商在《施政報告》公佈後，便窺準業者必須購買新車才能營運的時機，於是提高多種車輛的售價。對此，很多業者認為，即使他們接受政府提供的特惠補償金，但是在購買新車時，其中大部份資助都會白白地落入這些汽車生產/分銷商的腰包之中，使他們無法受惠。舉例來說，一輛日本生產的 30 噸泥頭車在政府推出淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛的方案後，其零售價便在短短的一兩個月裡上漲至 100 萬港元左右，漲幅高達 15%。值得注意的是，日元在這段時

間裡正在持續貶值，因此令業者感到十分無奈，同時突顯出整個方案存在著極大的漏洞。更甚者，對於部份車種來說，業者在這種提價之下，更可能要付出超出特惠補償金額的款項來購買新車。可惜的是，環保當局根本沒有認識到這個問題的嚴重性，結果造成業者任由汽車生產/分銷商宰割的局面。

7. 導致失業：以當前的行業情況來說，很多業者都遇到年紀偏大的問題，再加上整個交通運輸業市場近年來一直都受到前景不明朗、成本高企和利潤偏低等多項不利因素影響，使很多業者在沒有能力購買新車的情況下，被迫提早退出這個行業，而他們的生計亦即時陷入手停口停的困境。不僅如此，在環保當局推行方案之下，很多汽車維修業人士也因為需要維修的車輛數量急劇減少，因此同樣要痛苦地面臨著失業的難題。據聯盟估計，在受影響的八萬八千輛商業柴油車中，一半以上是屬於個體或小型的經營者。如果加上維修業人士的話，那麼人數可能高達五萬人。對於這些業者來說，他們在方案全面落實後將失去在行業裡營運的機會，因此很可能在無計可施之下，向政府申領綜合社會保障援助。由此來看，聯盟認為方案不但衝擊業者的生計，而且在很大程度上增加政府和社會的負擔，可謂得不償失。

針對上述問題，聯盟提出下列幾項要求：

1. 只推行「不以同類別的新登記車輛取代舊車（俗稱為剷車）」方案，以及取消「以同類別的新登記車輛取代舊車（即購買新車）」的方案；
2. 提高發放給註銷車輛的車主的特惠補償額至按新車應課稅值計算的 40%；
3. 對於一些需要更換配套裝置（如冷凍、吊臂、夾斗等）才能運作的車種，政府應補助業者 60%的相關費用；
4. 暫緩執行「停止為歐盟四期以前的柴油柴商車續牌的建議時間表」，讓業者有較多的選擇機會；
5. 加強監管汽車廠商/代理商，並對藉機提高新車售價和掠取業界特惠補償之行為作出嚴厲的處罰；

6. 協助購買新車之業者解決銀行按揭和購買保險等問題；
7. 提供各種培訓課程和就業輔導給沒法繼續經營之業者，減低他們所受的衝擊。

聯盟認為，廣大業者長年以來在自食其力的同時，亦為香港社會的發展作出巨大的貢獻，故政府和社會各界人士必須對此作出充份的認同和肯定。然而，環保當局在推行方案時，只是依照自己的主觀看法，而沒有充份考慮到業界的實際情況和存在的困難，結果令業者遇到極不公平的對待。不僅如此，在業界代表多番反映這個方案所存在的問題後，環保官員仍然態度僵化，遲遲不肯接納業界的意見及作出合理調整，結果在更大程度上增加業界人士的怨氣。在這種情況下，倘若環保當局一意孤行的話，勢對整個業界造成極大衝擊，並且很可能發生社會各界人士不願意看到的事件。對此，本聯盟懇請各位議員在整個交通運輸業發展和整體社會利益的大前提下，敦促環保當局參考本聯盟的建議，合理地調整和改善上述方案。

如對本意見書有任何意見的話，請致電 2782-6630 與本聯盟發言人袁祥豐先生（[2782-6630](tel:27826630)）或副發言人江仕強先生（[13993311000](tel:13993311000)）聯絡。

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

貨櫃運輸業職工總會

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 公共小巴分會

聯署

2013 年 5 月 25 日