

財務委員會討論文件

2014 年 1 月 10 日

總目 44－環境保護署

分目 700 一般非經常開支

新項目「特惠資助以逐步淘汰歐盟 IV 期以前柴油商業車輛」

請各委員批准開立一筆為數 114 億 4,400 萬元的新承擔額，用以向約 82 000 輛歐盟 IV 期以前柴油商業車輛的車主提供特惠資助，以逐步淘汰這些車輛。

問題

柴油商業車輛是香港路邊空氣污染的主要源頭。為改善路邊空氣質素，進一步保障市民健康，我們需要採取鼓勵與管制並行的策略，逐步淘汰約 82 000 輛歐盟 IV 期以前柴油商業車輛。

建議

2. 環境保護署(下稱「環保署」)署長建議開立一筆為數 114 億 4,400 萬元的新承擔額，用以向歐盟 IV 期以前柴油商業車輛的車主提供特惠資助，以逐步淘汰這些車輛。環境局局長支持這項建議。在特惠資助計劃下，「商業車輛」包括貨車、小型巴士和非專利巴士。如獲財務委員會批准撥款，我們計劃在 2014 年 3 月 1 日推行特惠資助計劃。

理由

3. 歐盟 IV 期以前柴油商業車輛是可吸入懸浮粒子及氮氧化物的主要排放源。這些空氣污染物引致香港路邊空氣污染。在 2011 年，這些車輛排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物分別佔全港車輛排放量的 86% 和 43%。截至 2013 年 11 月底，香港約有 134 000 輛已登記的柴油商業車

輛，當中約 82 000 輛是歐盟 IV 期以前車輛。這些已登記的柴油商業車輛的概況載於附件 1，歐盟前期至歐盟 V 期柴油商業車輛的排放表現比較則載於附件 2。

4. 為加快淘汰高污染柴油商業車輛，環保署完成了兩個自願性資助換車計劃，在 2010 年完成的計劃針對歐盟前期及歐盟 I 期柴油商業車輛，而另一個在 2013 年完成的計劃則針對歐盟 II 期車輛。兩個自願性資助計劃的參與率分別約為 30% 和 25%。由於自願性資助換車計劃的反應一般，我們需採取更果斷的行動，以逐步淘汰高污染柴油商業車輛。

5. 在 2012 年 6 月，世界衛生組織的國際癌症研究機構把柴油車輛排放的廢氣列為對人類致癌物。為了改善路邊空氣質素及加強保障市民健康，行政長官在 2013 年《施政報告》建議預留 100 億元，為超過 80 000 輛歐盟 IV 期以前的柴油商業車輛的車主提供資助，以逐步淘汰這些車輛，以及為新登記的柴油商業車輛設定 15 年的退役期限。

建議的特惠資助計劃

6. 經諮詢運輸業界、其他相關持份者及立法會環境事務委員會後，我們建議以鼓勵與管制並行的策略逐步淘汰歐盟 IV 期以前的柴油商業車輛。根據此策略，我們會 –

- (a) 向合資格車主提供特惠資助，資助額介乎新車平均應課稅值的 27% 至 33% 不等，以逐步淘汰這些歐盟 IV 期以前的柴油商業車輛；
- (b) 按歐盟 IV 期以前的柴油商業車輛的首次登記日期逐步淘汰這些車輛。造成最嚴重污染的歐盟前期柴油商業車輛的退役期限為 2016 年 1 月 1 日，歐盟 I 期車輛為 2017 年 1 月 1 日，歐盟 II 期車輛為 2018 年 1 月 1 日，而歐盟 III 期車輛則為 2020 年 1 月 1 日；以及
- (c) 為新登記的柴油商業車輛設定 15 年的退役期限，以便在長遠來說可確保適時更換這些車輛。

7. 我們已制定《空氣污染管制(空氣污染物排放)(受管制車輛)規例》(下稱「規例」)，以落實上述退役期限¹。規例將於 2014 年 2 月 1 日生效。

8. 我們建議根據下表，按在 2012 年 12 月 1 日至 2013 年 11 月 30 日期間首次登記的同類別車輛的平均應課稅值，訂定不同類別車輛的特惠資助金額－

	拆毀的柴油商業車輛的車齡 (由首次登記日期起計算至註銷車輛登記日期)		
	16 年或以上	13 年至 少於 16 年	少於 13 年
特惠資助金額 (按新車平均 應課稅值計算)	27%	30%	33%

9. 擬淘汰車輛的車齡愈高，特惠資助的金額會愈少，而且在實施擬議計劃的整段期間，金額會維持不變。車主如選擇在強制退役期限前拆毀車輛，可因應車齡而獲得較高的特惠資助。這將提供額外推動力，促使車主盡早淘汰舊車。不同類別柴油商業車輛的特惠資助金額載於附件 3。建議的車輛分類方法與先前兩次自願換車資助計劃所用的方法基本相同，唯一的分別是新增了雙層非專利巴士的類別，原因是雙層非專利巴士的平均應課稅值明顯較單層巴士的為高。

擬議計劃的實施

10. 運輸署會負責執行特惠資助計劃，包括接收申請、審核申請資格、批准申請，以及就獲批准的申請安排向合資格車主支付特惠資助。

11. 按照先前兩個自願換車資助計劃的做法，我們會－

¹ 規例規定有關車輛由指明退役期限或由首次登記的第 15 個周年日起(視屬何種情況而定)，在每次申請牌照時須符合猶如該車輛在申請牌照當日作首次登記的情況下適用於該車輛的排放標準。如車輛未符合規定，運輸署署長可根據《道路交通條例》(第 374 章)第 25(1)(iic)條，拒絕簽發牌照。因此，除非車主能證明他們的車輛符合上述標準(隨着科技發展，這或可能在將來發生)，否則這些車輛將會被淘汰。

附件 4

- (a) 採用車輛首次登記日期區分不同的排放設計標準，以確保車主清楚知悉。規例亦以同樣方式落實退役期限。對首次登記車輛採用不同歐盟排放標準的日期載於附件 4；以及
- (b) 要求在計劃下被拆毀的柴油商業車輛在註銷車輛登記時必須持有有效牌照，而該車的車主須通知運輸署署長註銷其車輛登記。只有在計劃推出後和下列相關日子或之前拆毀的車輛才符合資格申請特惠資助。運輸署署長不會容許根據計劃拆毀而註銷登記的車輛重新登記，因此，這些車輛不可再在路上使用。

	歐盟前期	歐盟 I 期	歐盟 II 期	歐盟 III 期
申請特惠資助的 相關期限	2015 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日	2019 年 12 月 31 日

12. 為避免特惠資助計劃被濫用，我們會實施以下進一步的保障措施的保障

(a) 申請資格

由於上述政策的目標是透過提供特惠資助逐步淘汰仍在香港路面行駛的歐盟 IV 期以前柴油商業車輛，我們建議只有在 2014 年 1 月 10 日當日已登記的柴油商業車輛符合資格申請特惠資助²。

在先前的自願更換歐盟 II 期車輛資助計劃的特別安排³下，獲批准保留領取資助資格的歐盟 II 期柴油商業車輛車主，將不可以同一歐盟 II 期車輛參加特惠資助計劃。這些車主在 2013 年年中接受特別安排時已同意這要求。

² 在 2014 年 1 月 10 日當日已申請重新登記的柴油商業車輛亦合資格申請特惠資助。

³ 為期 3 年的自願更換歐盟 II 期柴油商業車輛資助計劃在 2013 年 6 月 30 日截止。為照顧趕在限期前訂購新車的車主，我們推出了特別安排，讓在 2013 年 6 月 30 日或之前已訂購新車的車主，在自願資助換車計劃下，申請保留領取資助的資格。車主如獲准保留資格，須在 2014 年 6 月 30 日或之前申請資助。

(b) 拆車商登記名單

為加強計劃的管理和利便車主申請特惠資助，環保署會為特惠資助計劃設立拆車商登記名單。只有已向環保署登記的拆車商所發的車輛拆毀證明書，才可用作申請特惠資助。已登記的拆車商需要保留在計劃下拆毀的車輛的完整記錄，以供運輸署隨機核對和查閱。此外，環保署在審批拆車商的登記申請時會進行實地考察，以確認拆車場的地點。有關拆車商須每年申請重新登記，並須在終止拆車服務後 2 個星期內通知環保署，並提交所有在計劃下拆毀車輛的完整記錄。

預期的利益

13. 逐步淘汰約 82 000 輛歐盟 IV 期以前柴油商業車輛，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%，繼而減少因長期接觸這些污染物而早逝的估計人數。建議除有助達致政府訂定的 2015 年和 2020 年減排目標，以及由 2014 年 1 月 1 日起生效的新空氣質素指標外，亦可降低因接觸柴油車輛廢氣而患癌的風險一半。為新登記的柴油商業車輛設定 15 年的退役期限，長遠有助適時更換這些車輛，改善路邊空氣質素。

對財政的影響

非經常開支

14. 我們建議為擬議特惠資助計劃開立一筆為數 114 億 4,400 萬元的新承擔額，用以逐步淘汰歐盟 IV 期以前柴油商業車輛。計算方法詳載於附件 3。為方便規劃及擬備財政預算，估計的現金流量如下－

財政年度	(百萬元)
2013-14	280
2014-15	3,360
2015-16	3,039
2016-17	1,944
2017-18	1,370

財政年度	(百萬元)
2018-19	829
2019-20	622
總計	11,444

15. 建議的承擔額較 2013 年《施政報告》預留的金額為高，主要由於我們優化了特惠資助方案，包括增加特惠資助金額、只提供一個級別的特惠資助，以及把車齡組別數目由五個減至三個。經考慮運輸業界、其他相關持份者及立法會環境事務委員會的意見、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，以及政府審慎理財及污染者自付的原則後，我們認為優化特惠資助方案是適當的做法。

經常開支

16. 環保署和運輸署均需額外人手以實施擬議的計劃。如財務委員會批准上述建議，調配於計劃上的人力資源會反映在相關年度的預算內。

公眾諮詢

17. 我們已在 2013 年 3 月諮詢環境諮詢委員會及交通諮詢委員會。兩個委員會均支持建議，以鼓勵與管制並行的策略，逐步淘汰歐盟 IV 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。

18. 我們在制定擬議的特惠資助計劃時已考慮了相關業界(包括運輸營辦商、車輛供應商、車身裝嵌商，以及拆車商)對建議的意見。我們已在 2013 年 10 月 2 日就擬議計劃諮詢環境事務委員會。考慮到建議的環境效益，以及特惠資助計劃和逐步淘汰計劃獲運輸業界和其他相關業界普遍支持，環境事務委員會支持我們的建議，包括就特惠資助計劃向財務委員會提交撥款申請。

19. 環保署會每年向環境事務委員會報告強制淘汰車輛計劃的進度。

環境保護署
2014 年 1 月

已登記柴油商業車輛的概況(截至 2013 年 11 月底)

引擎標準 (使用車齡)	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)	9 653	7.2%	7 068	5.3%	669	0.5%	179	0.1%	15	0.0%	315	0.2%	17 899	13.3%
歐盟 I 期 (15 至 18 年)	10 540	7.8%	2 402	1.8%	313	0.2%	131	0.1%	286	0.2%	357	0.3%	14 029	10.4%
歐盟 II 期 (12 至 15 年)	10 645	7.9%	6 074	4.5%	782	0.6%	605	0.5%	512	0.4%	401	0.3%	19 019	14.2%
歐盟 III 期 (7 至 12 年)	17 525	13.0%	9 646	7.2%	515	0.4%	2 616	1.9%	406	0.3%	192	0.1%	30 900	23.0%
歐盟 IV 期或 以上 (0 至 7 年)	29 421	21.9%	15 346	11.4%	2 578	1.9%	4 105	3.1%	235	0.2%	842	0.6%	52 527	39.1%
總計	77 784	57.9%	40 536	30.2%	4 857	3.6%	7 636	5.7%	1 454	1.1%	2 107	1.6%	134 374	100%

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 IV 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 I 期	18	2.3
歐盟 II 期	7.5	2
歐盟 III 期	5	1.4
歐盟 IV 期	1	1
歐盟 V 期	1	0.6

建議的特惠資助金額

欄(1)		欄(2)	欄(3)			欄(4)			欄(5)
柴油商業車輛種類		由 2012 年 12 月 至 2013 年 11 月 的新車平均 應課稅值 (港元)	不同車齡*被拆毀車輛的特惠資助 (港元)			截至 2013 年 11 月 30 日由車輛 首次登記日期開始計算的 不同車齡的車輛數目			特惠資助總金額 (= [欄(3)(a)]×欄 (4)(a)] + [欄(3)(b) ×欄(4)(b)] + [欄 (3)(c)×欄(4)(c)] (港元)
			(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	
			16 年或以上 (欄(2)的 27%)	13、14 或 15 年 (欄(2)的 30%)	少於 13 年 (欄(2)的 33%)	16 年或 以上	13、14 或 15 年	少於 13 年	
輕型貨車	許可車輛總重 ≤ 1.9 公噸	221,226	59,700	66,400	73,000	365	1	4	22,148,900
	客貨車, 1.9 公噸 < 許可車輛總重 ≤ 5.5 公噸	264,143	71,300	79,200	87,200	8 872	5 699	12 844	2,203,931,200
	非客貨車, 1.9 公噸 < 許可車輛總重 ≤ 5.5 公噸	337,095	91,000	101,100	111,200	9 562	3 880	7 136	2,055,933,200
中型貨車	5.5 公噸 < 許可車輛總重 ≤ 10 公噸	414,881	112,000	124,500	136,900	1 456	485	1 540	434,280,500
	10 公噸 < 許可車輛總重 ≤ 13 公噸	508,371	137,300	152,500	167,800	1 086	409	744	336,323,500
	13 公噸 < 許可車輛總重 ≤ 16 公噸	683,427	184,500	205,000	225,500	5 739	2 132	5 904	2,827,257,500
	16 公噸 < 許可車輛總重 ≤ 24 公噸	831,393	224,500	249,400	274,400	2 349	988	2 358	1,420,792,900
重型貨車	許可車輛總重 > 24 公噸	934,240	252,200	280,300	308,300	1 218	404	657	622,973,900
非專利巴士	單層, 17 至 30 個座位	659,316	178,000	197,800	217,600	94	184	1 301	336,224,800
	單層, ≥ 31 個座位	1,091,510	294,700	327,500	360,200	154	79	1 502	612,276,700
	雙層	2,703,266	729,900	811,000	892,100	124	93	0	165,930,600
小型巴士		543,987	146,900	163,200	179,500	840	786	858	405,682,200
								總計	11,443,755,900

* 由車輛首次登記日期開始計算至註銷車輛登記日期。

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	歐盟排放標準適用於申請首次登記車輛的日期			
		歐盟前期	歐盟 I 期	歐盟 II 期	歐盟 III 期
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	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	
