

2007年1月5日

立法會環境事務委員會特別會議

### 資助車主更換歐盟前期及歐盟 I 期柴油商業車輛 公民黨 意見書

1. 2006年10月，政府建議撥款32億元，鼓勵歐盟前期和歐盟 I 期的柴油商業車的車主，盡早更換為歐盟 IV 期型號的車輛。目前本港約有74,000輛這類車輛，其中歐盟前期（1995年4月前登記）的車輛約49,000部，歐盟 I 期（1995年4月至1997/98年期間登記）約25,000部。車輛類型及所牽涉的資助額分布如下：<sup>1</sup>

車輛種類	歐盟前期	歐盟 I 期	總數	資助額 (億元)
公共及私家小巴	—	—	2,100	1.05
輕型貨車(非客貨車)	13,301	7,500	20,801	7.08
輕型貨車(客貨車)	13,125	10,200	23,325	5.61
中型貨車	19,300	4,800	24,100	13.90
重型貨車	1,200	500	1,700	1.48
非專利及私家巴士	1,135	1,206	2,341	2.62
總計	<b>49,161</b>	<b>25,206</b>	<b>74,367</b>	<b>31.76</b>

#### 污者自付與苦主自付

2. 公民黨認同，如無足夠誘因，很難要求商業車輛的車主提早註銷舊車。但政府提供資助的同時，須考慮以下問題。
3. 治理污染，社會公認的原則是落實「污者自付」，政府亦在廢物管理及污水處理等範疇上，逐步落實此原則。但在減少車輛廢氣排放上，政府的策略顯然與該原則背道而馳，由庫房撥款資助運輸業界轉用較清潔的車輛，例如資助的士和小巴轉用石油氣、資助

<sup>1</sup> 環境保護署，《透過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》(立法會文件編號 CB(1) 513/06-07(03))，公共及私家小巴的分項數字未有註明，當局假設半數公共及私家小巴更換為石油氣小巴，或外一半更換為柴油小巴。

歐盟前期車輛加裝減排器件等。此外，政府近年來多次延續超低硫柴油的稅務優惠，石油氣徵收的稅率，亦較燃油為低，以鼓勵運輸業界使用清潔燃料。

4. 提供種種資助之餘，政府並沒有相應提高車主使用這些高污染車輛的成本，形成有賞無罰的局面。至於受污染影響的市民，反而健康和錢包雙重受罰，污者自付成爲「苦主自付」( sufferer-pays principle)。
5. 誠然，運輸業界絕大部份是服務提供者，最終使用者是使用貨運服務的公司，以至公共運輸車輛的乘客。但政府不能迴避這個問題，必須因應社會大眾對於清新環境的期望，貫徹污者自付原則，以較爲進取的措施，要求污染者爲其造成的環境損害付出較高代價。服務提供者自會因應其營運狀況，將新增成本與其顧客分擔。

#### 資助成效與道德風險

6. 單純提供資助，是否能夠促使車主更換污染車輛？此前，資助的士業轉換爲石油氣的士之計劃，似乎極爲成功，至今 99%以上的士已轉用石油氣。然而，資助柴油小巴車主更換爲石油氣小巴的計劃，反應卻未如理想。2005 年計劃結束時，全港只有 55%的公共小巴更換爲石油氣小巴。
7. 當局指出該計劃「已取得成效」，理由是「這批柴油公共小巴換車時，平均車齡爲 11.6 年，遠較一般公共小巴的正常壽命（14 年）爲低」。<sup>2</sup>
8. 不過，根據 2003 年環境及環輸工務局一份有關放寬公共小巴重量限制，以便安裝高椅背座位及安全帶的文件，公共小巴的平均壽命 ( average life span ) 爲 8 年。<sup>3</sup> 兩者究竟孰是孰非？若小巴的正常壽命爲 14 年，則計劃的成效是使二千多輛小巴提早兩年半換車。但若小巴的正常壽命僅爲 8 年，則政府的資助計劃並沒有鼓

<sup>2</sup> 環境保護署，《透過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》(立法會文件編號 CB(1) 513/06-07(03))，附件 C。

<sup>3</sup> 立法會參考資料摘要，《道路交通(修訂)條例 2003》(ETWB(T)CR6/3231/00 Pt 4)，頁 3。

勵提早換車，反而促使車主延遲換車。

9. 石油氣小巴計劃反應未如理想，政府現建議延續計劃，並放寬資助條件，該更換歐盟 IV 型號柴油小巴的車主亦可獲資助。不更換舊車的小巴車主，非但不會面對更嚴厲的管制，反而有更寬厚的計劃讓他們受惠。這可能使其他種類車輛的車主持觀望態度，形成「壞孩子有獎」的道德風險。

### 評估環保效益

10. 另一個問題是如何評估這 32 億資助的環保效益。當局的計算準則，是將資助金額定為平均汽車應課稅價值（以新登記車輛計算）的 12%（歐盟前期車輛）和 18%（歐盟 I 期車輛）；小巴資助額則視乎更換的車輛類型，定為 4 萬元至 8 萬元不等。
11. 姑勿論這些資助金額有何根據，是否合理。更重要的問題是，單純提供這些數據，市民無從得知庫房向運輸業界提供的資助，是否用得其所。當局應提供詳細數據，例如按各種主要污染物，以每噸計算，列出資助各種車輛減排的成本。長春社的意見書亦計算出，資助歐盟前期車輛減排，每噸成本約為 31 萬元；而資助歐盟 I 期車輛減排，每噸成本卻高達 103 萬元，是前者的三倍多。<sup>4</sup>
12. 此外，資助金額亦可以較為細緻地反映環保效益。對車主而言，一般來說愈遲換車愈好，若車輛仍可正常運作，則拖延至最後一刻才領取資助。但對社會整體來說，車主愈早換車，環保效益愈高。因此，當局可考慮將兩類車輛的資助期（分別為 18 個月和 3 年）和資助金額掛鉤，資助金逐漸遞減，以加強換車誘因：

<u>歐盟前期車輛</u>	<u>歐盟 I 期車輛</u>	<u>資助金額</u>
首 6 個月	第 1 年	100%
次 6 個月	第 2 年	75%
最後 6 個月	第 3 年	50%

<sup>4</sup> Submission by the Conservancy Association, Legco paper No. CB(1)617/06-07(10).

## 強制淘汰和加強誘因

13. 公民黨認為，治理污染必須雙管齊下，賞罰兼備。例如配合是次資助方案的限期，表明在資助限期屆滿後，高污染車輛不能再續牌。具體而言，歐盟前期柴油商業車輛，至 2009 年起不獲續牌；歐盟 I 期柴油商業車輛，至 2010 年中起不獲續牌。這是最徹底的做法。
14. 或有人指出，強制淘汰高污染的商業車輛，形同侵奪私人財產。然而，強制淘汰不等於沒收或徵用，只是限制使用。高污染車輛排放的廢氣如同二手煙，影響公眾健康。尤其是歐盟前期車輛，車齡超過十年，重售價值極低。若在一定期限內不予續牌，應可促使車主在資助期限屆滿前換車。
15. 較為溫和的限制方案，是加入經濟或其他誘因促使車主換車，例如按年逐步增加這兩類車輛的牌費，又或者限制此類車輛在日間繁忙時段駛進行人眾多的地區，使高污染車輛須為其造成的社會成本付出代價。
16. 最後，運輸署應加強現時的驗車程序，例如規定車輛每年驗車時，除檢驗黑煙排放外，應一併檢驗空氣污染物的排放量，包括一氧化碳、碳氫化合物、氮氧化物、懸浮粒子等。為免車輛在驗車前勤加保養以求過關，過後則故態復萌，運輸署應與環境保護署合作，仿倣檢驗黑煙排放的做法，在路面突擊截查車輛的廢氣排放，作為輔助的阻嚇措施。只有訂立明確的不予續牌期限，並實施全面的監控制度，才能夠逐步淘汰高污染車輛，減少路面空氣污染。

公民黨

2007 年 1 月 4 日

公民黨環境及可持續發展政策支部