

文匯

WEN WEI EDITORIAL

夏千福干預港政制須懸崖勒馬

美國駐港總領事夏千福昨日發表公開演說，再次赤裸裸干預香港政制發展問題。他今年7月底履新後，就不斷對香港政制發展問題指指點點，被外交部駐港特派員宋哲當面警告。但夏千福卻毫不悔改、一意孤行，在昨天的演說和接受記者採訪時，多次表示支持香港反對派提出的所謂「真普選」，並變相力撐和推動「佔中」；他強調美方有權選擇對中央和香港特區政府處理的事務作出評論，公然挑戰中國主權。夏千福不顧中方警告，明目張膽干預香港政制發展，是踐踏《維也納領事關係公約》的行為，必須懸崖勒馬，否則將成為「不受欢迎人員」，落得不光彩的下場。

夏千福7月底履新後，除了經常落區行街，還頻頻約晤各政黨代表，一是就「倒梁」密謀劃策，二是就政改「收風」，明確發出操控反對派政黨企硬「真普選」方案，要反對派「入關」的訊號。他在昨天的演說中強調美國支持香港達至「真正普選」的政策不會改變。「真普選」是香港反對派的政治術語，其涵義是對抗基本法和人大決定關於香港普選的規定，另搞一套奪取管治權的方案。夏千福在演說中多次提到所謂「真正普選」，顯然是與香港的反對派相呼應，不僅是無視基本法和人大決定，而且是企圖在香港面臨特首普選的關鍵時刻，把他在台灣策動「寧靜革命」的經驗，搬來香港再來一次「寧靜革命」，使香港管治權落入美英支持的反對派之手，令香港成為美國的

第五十一個州，並將香港作為對中國推行「顏色革命」的橋頭堡。這充分暴露夏千福是要更充分地扮演奧巴馬「重返亞太」的馬前卒角色。

夏千福聲稱美國有權選擇評論認為重要的事，聲言倘有關事件影響美國利益，或觸及美國核心價值，美國會「毫不猶豫」作出「評論」，以後亦會這樣做。請問：香港普選干預美國什麼事？夏千福所言是赤裸裸的干預中國主權和香港事務的行徑，完全是霸權主義邏輯。美駐港總領事館不久前通過facebook帳戶做了一個所謂的「民意調查」，指有90%受訪者表示最希望「香港獨立」云云。夏千福罔顧中央對香港政制發展有憲制主導權，挑撥離間稱港人對政制發展有「最終發言權」。夏千福的言論是在公然煽動「港獨」，與美領館的「港獨」調查互相呼應。夏千福的前任楊魁棟臨走前已公開支持反對派「佔中」行動，聲稱「佔中」是港人行使表達自由和示威自由的權利。夏千福昨又聲稱美方支持言論、和平集會及示威自由的原則，其實是變相力撐和推動「佔中」。

《維也納領事關係公約》和各國雙邊領事條約均規定，領館成員有不干預受國內政的義務。夏千福必須遵守中國法律和国际法，懸崖勒馬，停止干預香港政制發展問題，不要成為「不受欢迎之人員」。反對派也不能幫助或邀請美國干預香港事務，淪為中華民族的罪人。

(相關新聞刊A2版)

特首施政見效 政府支持躍升

港大民意研究計劃昨日公佈最新民調顯示，港人對特區和中央政府的信任度均較3個月前大幅上升。事實上，梁振英上任一年多以來，包括土地規劃、老人問題等都受到諸多掣肘。難能可貴的是，梁振英迎難而上，與其施政團隊努力工作，積極回應市民訴求。即使遭到激烈的挑戰、承受巨大政治壓力，梁振英依然不放棄落實政綱，堅持落區拉進與市民的距離，把握民意的走向。市民的眼睛是雪亮的，梁班子勤政愛民、關注民生，理所當然受到市民的不斷支持。相反，反對派借政治議題不斷「倒梁」，千方百計阻礙特區施政，其後果最終是損害市民的利益，越來越不得人心。

梁振英上任一年多時間，一直強調把搞好民生作為施政重點，包括推出調控樓市的「辣招」、發放每月2,200港元的長者生活津貼、零雙非、限奶令、叫停深圳非戶籍居民「一簽多行」等一系列政策。儘管這些民生政策一開始有爭議，但經過實踐一段時間後，政策效果逐步顯現，市民生活得到實質的改善，對特首和特區政府的看法也發生改觀，由以往的觀望、懷疑，轉為認同、理解和支持，對特區政府的信任度也明顯上升。

梁振英為民服務不畏艱難阻力、擇善

更趨加暢順。多項民調都顯示，本港市民最關心仍是經濟民生。特區政府支持度大幅上升，也證明準確把握了民意所向。因此，未來特區政府的施政重點，仍要下決心努力發展經濟，解決長期困擾本港的住屋、養老等民生問題，關顧基層及其他弱勢社群，想市民所想、急市民所急，讓市民分享到更多實惠，同時更重視與社會各界溝通，維護政府形象，定能繼續擴大民意支持度，令政府的施政更加暢順。

(相關新聞刊A3版)

港府加碼30億 淘汰老舊柴油車

補償率27至33% 業界料六成車主接受

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）港府與運輸業界和政黨經大半年商討後，昨日公布30億元的「汰換柴油車」終極加碼方案，以改善空氣質素。新方案不再劃分劃車和換新車，資助金額比率由原建議的10%至30%上調到27%至33%，總補償金額將較原估計的87億元增至117.1億元。運輸業界雖稱無奈接受，但估計「劃車」和換車率合計達六成。

現時香港約有131,200輛已登記的商業柴油車輛，當中約84,600輛是歐盟四期以前車輛。梁振英今年初在施政報告提出，建議預留約100億元，以鼓勵與管制並行的方式，淘汰老舊商業柴油車。當時方案建議，向換車車主按舊車車齡提供18%至30%的資助；廢棄舊車但不買新車的（俗稱「劃車」），則提供10%至18%的資助。



環境局局長黃錦星

與業界議員商討大半年

不過，政府經過大半年與運輸業界和立法會議員商討後，昨日提出新方案。新方案不再區分「劃車」和換車類別，而舊車車齡組別亦由5個減至3個，特惠補償金額比例亦全面提高，車齡少於13年的車輛可獲33%補償，13年至少於16年車輛為30%，車齡達16年或以上亦有27%。政府預計，特惠補償方案「加碼」後的總額增至117.1億元。

環保署發言人表示，政府於今年初推出方案後，運輸業界反映現時最老舊柴油車的車主多為經濟能力最差的一群，期望可照顧他們的經濟需要，增加資助金額。業界亦擔心若車主須在特定期限前購買新車，方可獲得較高資助金額，車輛供應商可能藉此提高車價，亦會對「劃車」和組裝車輛業界構成壓力。

終極方案守底線顧民生

發言人稱，今次方案務實，並已平衡各方考慮，包括「善用公帑，應使則使、污者自付」的原則，同時衡量空氣污染對健康的影響，但最重要的目的是爭取業界和立法會的支持，以成功推行今次計劃。發言人補充，政府若不修改方案，再拖延兩三年後，受害的始終是市民。環保署又強調，今次方案已是「終極方案」，亦是政府的「底線」，不可能再「加碼」。

環境局局長黃錦星出席另一活動時說，今次方案一方面更關顧運輸業界，同時要維護整體市民的健康，而底線是繼續在2020年達至新空氣質素指標，無論與業界怎樣討論，底線並無折衷。他相信今次方案為大家所接受。

最快明年推出補償計劃

運輸業界昨日聽取「終極加碼方案」，關注政府註銷柴油商業車聯盟代表袁祥豐於會後表示，無奈接受政府建議，估計30%至40%車主會換車，但相信亦有20%至30%車主領取資助後或「劃車」不再換，選擇轉行或退休，擔心會影響業界人手。

立法會環境事務委員會將於下周三討論新方案，10月底至11月初提交撥款規例，獲通過後向財務委員會提交撥款申請，預計最快可於明年首季推出特惠補償計劃。



港府推出新方案，全面提高資助額，吸引車主淘汰老舊商業柴油車。 資料圖片

柴油車新舊補償金比率比較

	18年或以上	16年至<18年	13年至<16年	10年至<13年	<10年
原方案					
劃車	10%	12%	14%	16%	18%
換新車	18%	21%	24%	27%	30%
新方案	劃車及換車 27%		30%	33%	

註：註銷舊車獲補償金的比率按車齡分級，並按同類新車的平均應課稅值計算。

新舊方案補償金額比較

車種	平均應課稅值	舊資助額(10%至30%)	新資助額(27%至33%)
輕型客貨車(1.9至5.5噸)	260,880元	26,088至78,264元	70,438至86,090元
中型貨車(13至16噸)	691,998元	69,200至207,599元	186,839至228,359元
非專利巴士(31座位或以上)	1,139,649元	113,965元至341,895元	307,705元至376,084元

資料來源：環保署 製表：香港文匯報記者 羅繼盛

民建聯工聯會接受新方案

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）政府昨日就資助淘汰舊商業柴油車提出「加碼」方案，但需待立法會通過條例和撥款後，才可落實。主要政黨對新方案均表示支持，民建聯歡迎新方案，認為統一「劃車」和換車的資助額，同時又提升補償比率是好事。工聯會則肯定政府長時間就新方案進行討論，但擔心仍會影響基層司機生計，只能無奈接受。

政府與各政黨和運輸業界磋商大半年後，昨提出新方案。民建聯立法會議員陳克勤認為提升補償比率，同時統一「劃車」和換車的資助額，回應了車主及司機的訴求是好事，他對此表示歡迎。至於延遲歐

盟一期至三期柴油車的退役期限，他認為此舉可減輕車主或年長司機有被「打爛飯碗」的感覺。他希望當局繼續關注一手及二手車行會否藉機「抬價」，以確保資助金額能順利協助車主更換新車。

工聯會立法會議員鄧家彪則表示，政府接納「劃車」和換車資助劃一的建議，不單提高了資助額，同時亦可防止車行利用市場「抬價」或囤積車輛。政府就方案與他們開會不下5、6次，他予以肯定。

鄧家彪又估計，不少從業員對計劃仍持觀望態度，如車齡達16年或以上的柴油車車主，可能會留待最後一刻「劃車」；至於否換車，便要視乎當時的車價。

垃圾徵費再諮詢 港府無立場

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）都市固体废物收費討論多時，可持續發展委員會將就有關議題展開第二階段公眾諮詢。環境局局長黃錦星表示，政府不會有預設立場，讓委員會有空間與市民商

討，當局亦會盡量尊重委員會的結果。可持續發展委員會今日公布「都市固体废物收費」社會參與過程細節。黃錦星昨日出席公開活動時表示，自己以往亦有參與委員會兩個

與民共議的過程，形容委員會以較有系統的方法，由下而上討論社會上比較複雜的議題。他期望委員會可找出一套適合香港獨特環境的廢物按量徵費的機制。

黃錦星又說，政府不需要就固體廢物收費預設立場，以讓委員會有很大空間與市民討論。而委員會經討論後會將結果交予環境局，局方會盡量尊重有關結果。

商業柴油車退役期限				
日期*	歐盟前期	歐盟一期	歐盟二期	歐盟三期
原方案	2016年	2016年	2017年	2019年
新方案	2016年	2017年	2018年	2020年

*限制退役日期均為1月1日
資料來源：環保署 製表：香港文匯報記者 羅繼盛

歐盟一至三期車延役恐礙減排

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）政府昨日提出淘汰老舊商業柴油車的新方案，對淘汰柴油車補償金額「加碼」，歐盟一期至三期的柴油車淘汰期限亦獲延遲一年，歐盟前期商業柴油車淘汰期限則維持不變，同時保留新柴油車的15年退役期限。環保團體認為「加碼」方案可增加車主換車誘因，但擔心當局延遲淘汰柴油車期限，會影響減排政策的成效。

政府提出的新方案增加商業柴油車的特惠補償金額，同時建議延長部分柴油車輛的退役期限。政府建議將歐盟一期、歐盟二期及歐盟三期商業柴油車輛的退役期限各推遲一年，即分別為2017年、2018年和2020年的1月1日。而污染程度最嚴重的歐盟前期柴油車輛，退役期限則維持於2016年1月1日。至於新登記的柴油車輛，政府維持原有方案，即設立15年退役期限，以確保適時更換柴油商業車，並可改善路邊空氣質素。

黃錦星：淘汰多影響廣

環境局局長黃錦星表示，若一下子太快將車輛淘汰，「劃車」等各方面的承受力也有影響，故政府建議延長部分車種退役期限是實事求是。雖然業界要求進一步推遲退役期限，但當局認為推遲一年是較平衡的做法。他呼籲業界及早更換車輛，令空氣質素得以改善。環保署亦補充，若進一步延長建議的退役期限，將無法實現2020年或之前達致新空氣質素指標和符合香港特區政府訂立的2015年及2020年的減排目標。

前期車排污動 如期退役

至於歐盟前期柴油車輛的退役期限維持不變，黃錦星指歐盟前期車輛污染物的排放較其他車種高出很多，從空氣質素及公眾健康的角度來看，其退役期限不應該再推遲，加上有關車輛已使用相當長時間，排出的可吸入懸浮粒子排放量，是歐盟四期車輛的34倍。

香港地球之友高級環境事務主任周月翔表示，修訂方案大幅增加基層業界換車的誘因，而劃車及換車津貼合併，一方面加快淘汰舊車的速度，另一方面可防止車行藉以抬高車價。不過，她擔心，淘汰年期押後，減排成效必定受影響，促請政府依原方案建議，於2019年前淘汰歐四期以前的柴油車。



歐盟前期柴油車輛退役期限維持於2016年1月1日。香港地球之友主張2019年前淘汰歐四期以前的柴油車。 資料圖片