

## 健康空氣行動回應收緊新登記車輛廢氣排放標準意見書

就環保署提出有關建議，健康空氣行動的回應如下：

1. 健康空氣行動歡迎環保署把新登記車輛廢氣排放標準收緊至歐盟六期標準的建議，認為此舉有助改善路邊空氣污染質素。
2. 路邊空氣污染質素一直是嚴重的問題。過去二十年，香港的路邊空氣污染維持在高污染的水平，反映車輛排放的二氧化氮水平，一直都超出香港空氣質素指標的兩倍有多。最近幾年的改善，只是從一個不可接受的高峰稍為回落。
3. 為保障市民的健康，減低路邊空氣污染物的政策，便不能單靠聚焦於尾氣減排的策略。收緊排放標準的政策，其成效正呈邊際遞減的趨勢，這反映在路邊空氣污染，在經歷推動高污染商業柴油車全面分階段退役等政策之後，仍然高居不下的事實之中。
4. 香港路邊空氣污染面對的最大挑戰，是汽車增長嚴重失控，引致車輛出行需求的大幅增加，由此產生的交通擠塞，才是一直無法降低路邊空氣污染的主因。過去二十年，交通擠塞一直影響環境及市民的生活質素，但政府放任車輛數目增長接近一倍至超過 80 萬，令市區的行車速度不斷下降，加劇交通擠塞的問題，令路邊空氣污染的情況無法改善。
5. 這情況之所以出現，是因為政府的解決方法未能對症下藥，過去十四年，政府在控制車輛排放的公共開支高達 145 億港元，但香港二十年來二氧化氮水平一直超過世衛上限。自 1998 年開始至今，因空氣污染而引致的直接經濟損失高達 7930 億，健康生命價值的損失更是天文數字的 7 兆 2060 億，交通規劃的失誤，以至車輛增長失控，為香港帶來巨大的經濟損失，亦耗用了鉅額的公共開支。
6. 健康空氣行動敦促新一任政府正視問題，聚焦於交通需求管理及城市規劃的解決方案。我們建議政府參考倫敦的超低排放區做法，擴大現時中環、銅鑼灣及旺角的「低排放區」至整個區域，對進入低排放區的高污染車輛徵收費用針對空氣污染，另外配合商業核心區設立電子道路收費針對交通擠塞，以疏導市區交通擠塞。同時政府必須打破偏重車輛的規劃格局，放棄無謂的基建工程及無效益的新市鎮規劃，集中提升市區的可步行性及單車設施，讓馬路回歸行人。
7. 健康空氣行動認同環保署的觀察，柴油私家車的廢氣排放比汽油私家車高得多，現時香港柴油私家車數目已上升至 7900 架，放任柴油私家車數目增長，將會對路邊空氣污染質素造成重大的風險。把柴油私家車的排放標準訂為較嚴格的 LEVIII 只是暫時治標的方法，政府應繼續監察柴油私家車的廢氣排放及車輛增長的趨勢，有必要時應考慮立法禁止有關車輛登記。

2017 年 2 月 13 日