

健康空氣行動就《空氣污染管制(空氣污染物排放)(受管制車輛)規例》 的意見書

背景

特區政府在 2013 年的施政報告建議「加大經濟誘因和嚴厲管制以淘汰老舊商業柴油車」，並為此「預留 100 億元，以資助方法，按污染程度分階段淘汰歐盟前期及 1 至 3 期共 8 萬多輛高污染柴油商業車..... 亦建議為日後新登記的柴油商業車設定 15 年的退役期限。」按政府推算，「若將所有歐盟四期以前的柴油商業車輛更換為歐盟五期型號，車輛排放的氮氧化物及粒子可減少 30% 及 80%。」ⁱ

到今年九月，政府推出修訂方案，加大註銷和更換車輛的資助額至 117 億元，及推遲大部份車輛停止續牌的建議時間表至分別為 2017 年、2018 年及 2020 年，變相縱容不同空氣污染物繼續肆虐。

世界衛生組織去年指出，老舊柴油車的廢氣可以致癌。今年十月，世衛的國際癌症研究所剛發佈公告，列明室外空氣污染物為致癌物質(carcinogenic to humans)。IARC 的 Kurt Straif 醫生指出，我們所呼吸的空氣已變為「致癌物質的混合物」。

按香港大學公共衛生學院的達理指數，在 2012 年，本港因空氣污染而導致社會成本極之高昂：33 億港元實際經濟損失、363 億港元無形經濟損失、3,000 人提前死亡。根據環保署 2011 年排放清單，車輛排放為本港空氣污染其中一個重要源頭（佔全港懸浮粒子排放量 19%）。當中，雖然柴油商業車輛(貨車)只佔車輛總數約 17%，卻引致 74% 的可吸入懸浮粒子排放量ⁱⁱ。由此推算，柴油商業車輛每年造成 8 億港元實際經濟損失、95 億港元無形經濟損失，及 800 多宗提早死亡個案；又假設現行柴油商業車輛的平均車齡為 20 年，它們排放的污染物所引致的社會成本合共為 160 億港元實際經濟損失、1,900 億港元無形經濟損失，及多達 16,000 宗提早死亡個案。

健康空氣行動對續牌時間表推後一年感失望

CAN 一直認為特區政府應以「雙管齊下」的思維——同時向貨車業界採取管制和鼓勵的措施——促使車主盡快更換或註銷高污染車輛，現在「鼓勵措施」加碼，但是「管制法規」卻放鬆——續牌時間表延後，健康空氣行動對環境局放棄底線，及漠視整體空氣污染每年導致 3,000 宗早逝個案和患癌風險的嚴重性，感到非常失望。

要求提前「淘汰死線」

健康空氣，我要! Our Air, Our Health!



CAN 認為，117 億公帑並非小數目，市民期望此措施對減少路邊空氣污染能取得立竿見影的成效；再者，若淘汰該等車輛的時間表再延後，市民健康將續受威脅、因空氣污染而導致的社會成本亦會有所增加。故此，CAN 相信，市民不會希望需待至 2016 年才看見路邊空氣質素開始改善。

CAN 認為，高污染柴油商業車輛的「淘汰死線」不能訂得太遲。CAN 要求，「淘汰死線」要比原方案還要提前一年。詳情請見下表：

特區政府與CAN就停止為歐盟四期以前的柴油商業車續牌的執行時間表

	政府新方案	特區政府原建議	CAN 建議
歐盟前期及一期	2016 年 1 月 1 日	2016 年 1 月 1 日	2015 年 1 月 1 日
歐盟一期	2017 年 1 月 1 日		
歐盟二期	2018 年 1 月 1 日	2017 年 1 月 1 日	2016 年 1 月 1 日
歐盟三期	2020 年 1 月 1 日	2019 年 1 月 1 日	2018 年 1 月 1 日

堅守新登記柴油商業車 15 年法定退役期限

本港的路邊廢氣問題，追本溯源，乃一直沒有制訂淘汰舊型號污染車輛的相關法律，導致今天技術已進展至歐盟六期，但香港卻仍然縱容行走二十多年的歐盟前期車輛大排毒氣（以污染物 PM10 為例，歐盟前期車輛的排放比歐盟四期高出三十四倍）。為免重蹈覆轍，健康空氣行動要求政府堅守新登記柴油商業車 15 年法定退役期限，減少污染排放，以保障市民健康。

健康空氣行動
2013 年 11 月

「健康空氣行動」是一個獨立的非牟利組織，旨在鼓勵公眾就空氣污染及其對健康的影響表達意見。

ⁱ http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/news_events/legco/files/EA_Panel_20130128a_chi.pdf, 第 10 段。

ⁱⁱ 2013 年 3 月，環境局《香港清新空氣藍圖》。

健康空氣·我要! Our Air, Our Health!