

《空氣污染管制（空氣污染物排放）（受管制車輛）規例》

思匯政策研究所提交立法會《空氣污染管制（空氣污染物排放）（受管制車輛）規例》 小組委員會意見書

2013年11月21日

1. 為改善路邊空氣質素以及進一步保障公眾健康，特區政府提出淘汰歐盟四期以前（即歐盟前期及歐盟一至三期）的柴油商業車輛及為新登記的柴油商業車輛設定15年的退役期限。《空氣污染管制（空氣污染物排放）（受管制車輛）規例》（下稱“規例”）於2013年10月25日刊憲，並於同年10月30日提交立法會。
2. 思匯政策研究所考慮到公眾健康的重要性，原則上支持上述規例。然而，淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛的規例實在來得太遲。有不少研究顯示從柴油商業車輛排放的廢氣能引致肺癌¹，並與膀胱癌、心肺疾病發病率及死亡率、低出生率以及其他負面健康影響風險增加有關²。從歐盟四期以前柴油商業車輛排放出的粒子，即廢氣中的致癌部分，比歐盟四期及五期車輛的排放高出4至34倍。由於香港大部份人口每日均暴露於柴油商業車輛的廢氣之中，所以以較清潔的車輛取代及淘汰高排放的柴油商業車輛是改善路邊空氣質素及保障公眾健康的關鍵措施。全港市民已為嚴重的空氣污染付出沉重的代價—2012年，空氣污染已導致超過3,000人提早死亡及390億港元的損失（即每名香港市民損失近5,500港元）。³因此，現在已經再沒有任何藉口推遲改善空氣質素的措施，包括此規例提及的淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛的建議。
3. 思匯政策研究所在此特別強調，經修訂的規例將淘汰歐盟一期至三期柴油商業車輛的時間表延長一年，我們對此做法絕不苟同，因為延長淘汰舊車的期限，只會減低市民從此規例中所得到的健康保障。我們固然明白這安排是因考慮到車主經濟上的困難而作出修訂，但香港市民卻要承受更長時間暴露於從老舊柴油商業車

¹ Benbrahim-Tallaa L, Baan RA, Grosse Y, et al, on behalf of the International Agency for Research on Cancer Monograph Working Group (2012) 'Carcinogenicity of diesel-engine and gasoline-engine exhausts and some nitroarenes', *The Lancet Oncology*, 13(7), pp.663-664. (只供英文版)

² See for example R. D. Brook (2007) 'Is Air Pollution a Cause of Cardiovascular Disease? Updated Review and Controversies', *Reviews on Environmental Health*, 22(2), pp.115-137; Pedersen M, Giorgis-Allemand L, Bernard C, et al. (2013). 'Ambient air pollution and low birthweight: a European cohort study (ESCAPE)', *Lancet Respiratory Medicine*, 1(9), pp.695-704. (只供英文版)

³ Ying-kit, Lai (2013). Hong Kong air pollution causes 3,000 deaths, causes billions annually. *South China Morning Post*. 15 January 2013. <http://www.scmp.com/news/hong-kong/article/1128685/air-pollution-causes-3000-deaths-costs-hk39b-annually> (只供英文版)

Visit us at: www.civic-exchange.org

CIVIC EXCHANGE IS A COMPANY WITH LIMITED LIABILITY AND A REGISTERED CHARITY IN HONG KONG

23/F, CHUN WO COMMERCIAL CENTRE, 23-29 WING WO STREET, CENTRAL, HONG KONG.

香港中環永和街23-29號俊和商業中心23樓

TEL 電話：(852) 2893 0213 FAX 傳真：(852) 3105 9713

輛排放的廢氣之中。在考慮到柴油車廢氣對人體健康的不良影響，我們已沒有理由進一步延長淘汰老舊柴油商業車的時間表。

4. 儘管歐盟五期柴油商業車輛（或規例實施時可能已推出市場的歐盟六期車輛）應該比歐盟四期或以前的車種有更優越的排放表現，可是，車輛即使得到適當的維修保養，在行駛若干時間後因排放控制部件逐漸老化，柴油粒子（已被世界衛生組織定性為致癌物⁴）及氮氧化物（製造臭氧的污染物之一）之排放量亦會隨之而增加。除非政府能對在用柴油商業車輛實施嚴謹而合理的排放標準，否則規例中建議的 15 年退役期限已經十分合理，以確保舊的柴油商業車輛會被排放量較低的車輛逐步取締。
5. 綜合以上各點，思匯政策研究所敦促各位立法會議員儘快通過規例，令香港市民的健康及早得到保障。

⁴ World Health Organization (2012), *IARC: Diesel Engine Exhaust Carcinogenic*, Press Release, 12 June 2012. http://www.iarc.fr/en/media-centre/pr/2012/pdfs/pr213_E.pdf. (只供英文版)