

致：
立法會環境事務委員會主席何君堯議員
(經辦人：石逸琪女士)

健康空氣行動回應 2018 年施政報告

就 2018 年施政報告有關空氣質素及交通的內容，健康空氣行動的回應如下：

交通及車輛減排

1) 2023 年年底分階段淘汰約 40 000 輛歐盟四期柴油商業車

健康空氣行動歡迎有關建議，歐盟四期的柴油商業車約佔所有柴油商業車的 23%，提早退役更換歐六型號有助改善路邊空氣污染質素，但應參考倫敦等地的例子，儘快訂立商業車電動化的時間表，不遲於 2040 年全面電動化。

2) 在 2019 年上半年提出實行電子道路收費先導計劃的具體方案

健康空氣行動認為，電子道路收費計劃必須與污染掛勾(polluters-pay principle)，即較高排放污染的車輛，應該繳付較高的費用，而所得費用可用作補貼公共交通，減輕市民的通勤負擔，鼓勵更多人放棄在交通繁忙時段使用私家車，減少交通擠塞及路面空氣污染。

另外，健康空氣行動反對增加私家車泊車位，認為此舉與電子道路收費計劃的政策原意相違背。

3) 全數資助試驗為歐盟四期及歐盟五期專營巴士加裝強化選擇性催化還原器

由於選擇性催化還原器的壽命一般只有一年半至兩年，健康空氣行動認為有關措施的減排成效有限，我們建議政府應該不遲於 2036 年全面電動化巴士，特首任期內應推動提升現有低排放區的排放標準至零排放巴士。健康空氣行動估算，假如現時所有駛經低排放區的巴士，都轉變為零排放巴士，一年將可減少 650 噸的氮氧化物排放¹，幾乎是香港所有私家車一年的排放量。

¹ 有關巴士的排放因子(emission factor)的估算來自環保署文件，Carol Wong. (2016). Recent Findings in On-board Vehicle Emission Measurement and Modelling in Hong Kong. Retrieved from <https://www.polyu.edu.hk/cee/MOVE2016/4c-04-WONG.pdf>

4) 檢討綠色運輸試驗基金

商業車輛為路邊空氣污染的主要源頭。然而，自 2011 年綠色運輸試驗基金設立至今，投入服務之綠色商用車輛數目寥寥可數。例如，綜觀 6,000 部專型巴士，現時只有 36 輛為電動，服務極少數路線。明顯地，綠色運輸試驗基金未能達到減低車輛排放以改善路邊空氣質素之政策目標。

健康空氣行動認為，綠色運輸試驗基金多年來成效不彰，政府除應檢討基金的資助範圍外，亦應全面檢討基金的問責及管理是否出現問題。

推動綠色運輸，財政支援只為其中一環。面對多年的交通亂局，香港急切需要的，是一份整全及具理念的綠色運輸政策。例如，政策應提出若干年後零排放商用車輛的份額；除陸上公共交通外，單車、步行、船隻佔全港通勤行程的比重；以至相應的城市設計、基建及技術支援等。

區域臭氧及有機揮發性排放物(VOC)控制

5) 聯同廣東省及澳門特區政府把揮發性有機化合物納入珠江三角洲區域空氣監測

健康空氣行動歡迎所有實證為本的政策建議，不過監測 VOC 只是解決臭氧高企問題的第一步，我們認為政府在《2020 年後粵港空氣污染物減排目標和濃度水平》的研究報告，必須訂立臭氧的具體減排的濃度目標。

船舶污染

6) 規定自 2019 年 1 月起在香港水域內的船隻必須使用低硫燃料

這是經過一眾環保團體、學界及業界共同爭取的成果。健康空氣行動認為，香港必須保持在珠三角以至全國範圍的先行者角色，盡快推動在香港水域內的船隻的燃料含硫量，由 2019 年的 0.5%，降低至 0.1%，以進一步減低對香港市民的健康影響，及配合國際船舶行業的減排趨勢。

7) 制訂綠色渡輪試驗計劃

健康空氣行動歡迎有關計劃，健康空氣行動一直爭取在香港興建岸電，本地渡輪的全面電動化(包括船隻及岸電設施)，將有助減低市民海路通勤時曝露的空氣污染。

健康空氣行動
2018 年 10 月 31 日