

稅收邊汽車增長 香港更清新宜居

近日天氣潮濕，加上長期質素欠佳的空氣，令不少人的過敏症都出來湊熱鬧，你有鼻敏感，我有哮喘，大家都在談論空氣污染的禍害！

原來繼吸煙、飲食和肥胖之後，空氣污染已經成為導致全球人類提早死亡的第四大主因。華盛頓大學健康與指標評估研究所早前發表了一份報告指出，**2015** 年全球有 **900** 萬人因污染問題死亡，包括空氣、土壤、水質、化學及工作環境污染。空氣污染是人類健康的頭號殺手，單單一年已導致 **650** 萬人死亡，當中以東南亞發展中國家尤其嚴重，科學家更警告污染危機已漸漸威脅人類的存亡，受影響國家必須正視並致力改善空氣質素，否則後果不堪設想。

去年臭氧平均濃度 創 18 年高

香港面對兩類空氣污染問題，分別為區域性煙霧和路邊空氣污染。根據環保署早前公布的 **2017** 年空氣質素報告，去年「空氣質素健康指數」錄得「高」或以上的總日數較 **2016** 年為多。環保署指出，受到氣象因素影響，去年錄得臭氧的平均濃度創 **18** 年新高，而本港西面地區如屯門、元朗及東涌由於較接近珠江口，區域性污染相對嚴重。

除了區域性空氣污染問題，本地污染源亦不容忽視，數據顯示路邊空氣污染情況有惡化趨勢，路邊主要空氣污染物二氧化氮及可吸入懸浮粒子，分別對比 **2016** 年上升 **5%** 及 **3%**，而本港三個路邊監測站的二氧化氮濃度，一如以往未能符合 **1** 小時及全年空氣質素指標。世衛指出空氣污染物會導致呼吸道感染、心血管疾病和肺癌，嚴重威脅市民健康。

5 年汽車增 12% 減排成效不彰

香港為了改善路邊空氣質素，近年已實施了多項減排措施，包括撥款 **114** 億元於 **2020** 年前逐步淘汰歐盟 **4** 期以前柴油商用車、資助公共小巴和石油氣的士更換催化器、以路邊遙測加強檢測及管制汽車的廢氣排放、資助歐盟 **2** 期及 **3** 期專營巴士安裝減排裝置、透過 **3** 億元的「綠色運輸試驗基金」，資助綠色創新運輸技術等。為何政府落實多項減排措施，香港路邊空氣污染仍沒有明顯改善？路邊二氧化氮水平 **20** 年來都未達世衛標準？

失控的汽車增長正是罪魁禍首，本港已登記車輛總數於 **2017** 年底已突破 **83** 萬輛，比 **2013** 年多出 **9** 萬輛，**5** 年內汽車數量增加 **12%**，當中超過 **9** 成增幅來自私家車。交通諮詢委員會的研究報告顯示，部分市區路段於繁忙時間出現嚴重交通擠塞情況，有些路段的行車速度比人行速度更慢。交通擠塞會令路邊空氣惡化，嚴重影響市民健康，更會影響市民的生活質素。

調高牌照費 引車輛配額制度

政府過往實施多項措施控制車輛廢氣排放，可惜私家車的大幅增長已抵銷了減排措施的成效，以致路邊空氣污染長期處於高水平。政府應對症下藥，控制車輛增長，如透過提高私家車首次登記稅和牌照年費，減少市民買車意慾。若私家車繼續失控增長，政府長遠應引入車輛配額制，以限制車輛發牌數目，新加坡亦有做類似的車輛配額系統政策，成效顯著。

改善路面擠塞方面，政府應加快於繁忙路段推行電子道路收費，透過「用者自付」原則以紓緩交通擠塞情況，外國多個城市如倫敦、斯德哥爾摩和新加坡等早已實施電子道路收費，有效減少繁忙路段汽車流量，值得香港借鏡。

另一方面，政府應完善以公共交通系統為骨幹的政策，加強公共交通網絡並提升配套措施，例如增加行人專用區和締造「單車友善環境」，將步行和單車代步的概念融入城市發展，並連接公共交通網絡，鼓勵市民使用公共交通工具，從而紓緩路面擠塞。香港政府早前發布《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》，目標令香港成為宜居、具競爭力及可持續發展的「亞洲國際都會」。根據英國《經濟學人》去年底公布的全球城市宜居度排名，指出空氣污染問題嚴重令本港宜居度下跌。

財政司司長將於下周三發表 2018/19 年度財政預算案，市民都期望政府能推出利民紓困措施。與此同時，政府應透過稅收遏抑私家車車輛增長，若市民呼吸一口清新空氣變得奢侈，香港豈能談上宜居。

洪藹誠博士 香港地球之友科研及政策經理
經濟日報 | 24.02.2018