

2019年12月16日

討論文件

立法會環境事務委員會

改善空氣質素的整體策略

目的

本文件旨在向委員匯報政府就改善空氣質素的整體策略。

香港的空氣污染問題和目標

2. 本港的空氣污染問題的關注主要有三方面。首先是路旁的空氣污染問題，大家在路上走動或工作時都可以受到影響，這個問題主要是由本港車輛排出的廢氣所引致。其次是一般空氣質素，就是一般市民大眾生活起居吸入的空氣。除車輛廢氣外，發電、工商業活動、船舶和建築地盤的運作，都會排出污染，影響一般空氣質素。第三方面是本地和南中國一帶的發展，亦使整個區域的空氣質素受到影響，導致煙霧問題，影響景觀外，形成煙霧的微細懸浮粒子也會影響健康。

3. 為保障公眾健康，世界衛生組織的《空氣質素指引—2005年全球更新版》（「世衛《指引》」）參考了大量有關空氣污染對健康影響的研究，就各種主要空氣污染物，包括可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子、二氧化硫、二氧化氮、臭氧、一氧化碳和鉛，發表了一套空氣質素的最終指標和中期目標，讓各地政府按當地情況，通過訂定中期目標和採取措施，逐步改善空氣質素以達致世衛所訂的最終指標。各地政府持續努力中改善空氣質素，因為世衛《指引》是前瞻性的嚴格目標，現時尚未有任何國家全面訂定世衛《指引》為其法定空氣質素標準。

4. 香港的空氣質素管理政策是以保障公眾健康為目標，持續改善空氣質素，最終達致世衛《指引》。按照《指引》，我們需要訂立目標以制訂短期空氣質素改善計劃。故此我們按照世衛建議

的中期目標來制訂了本港的空氣質素指標和清新空氣藍圖，透過實施各種減排措施以管制發電廠、工業活動、路面車輛等污染源的排放來持續改善空氣質素。政府會每五年檢討空氣質素指標和改善空氣的進度，以確定措施的成效和所需要的更新，逐步達致世衛《指引》的最終指標。

進度和未來的挑戰

5. 我們多年來實施的空氣質素改善措施已帶來實質改善，以觀塘一般空氣監測站為例，相較八十年代的污染物濃度水平，本港在 2018 年的二氧化硫、可吸入懸浮粒子及二氧化氮分別下降了約九成、四成和五成。近年本港的整體空氣質素的改善更是明顯。在 2013 至 2018 年五年間，一般空氣中主要污染物（包括可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子、二氧化氮及二氧化硫）濃度減少了 28% 至 54%，而路邊空氣中同樣的污染物亦減少 32% 至 36%。在煙霧方面，本港空氣低能見度的時數亦從 2013 年的 978 小時減少至 2018 年的 518 小時，大幅改善了 47%。

6. 面對未來，本港的空氣質素挑戰包括：

- （一）欠佳的路邊空氣質素，二氧化氮、柴油粒子對公眾的日常健康仍然構成威脅。我們必須對嚴重污染車輛（老舊柴油車如巴士、卡車、貨車及旅遊車）採取果斷的行動，以及提升本港充電基建，以準備迎接未來的電動車普及使用，才能得到顯著成效；
- （二）由於航道的關係，很多船隻都在靠近人口稠密的地區停泊和航行時排放污染物，香港特別易受到船隻排放污染廢氣影響；
- （三）本地發電廠排放的污染物已大大減少。要進一步減排，主要是透過改變發電燃料組合，減少依賴燃煤；及
- （四）香港亦受到區域及超級區域污染影響，污染源頭可來自廣東及甚至更遠的地區。因著過去長期與廣東省合作改善區域污染，微細懸浮粒子的水平已明顯下降，使到煙霧問題有所改善，但是臭氧背景水平仍處於慢慢上升的階段。

7. 要應對這些挑戰，除政府政策局和部門間合作外，亦須市民大眾同心攜手，合力改變以獲得最佳的公眾健康裨益和其他社會效益。下文闡述政府就針對上面的挑戰在短中期採取的改善空氣質素措施，包括減少車輛排放、推廣使用電動車、減少船舶排放、發電廠排放管制、空氣質素指標檢討及區域合作六方面的工作。

減少車輛排放

8. 車輛排放的路邊空氣污染物主要為可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子和氮氧化物。商業車輛（包括貨車、巴士、小型巴士和的士）佔整體車輛數目約 20%，但卻是路邊主要空氣污染物的排放源頭，其排放的污染物佔全港所有車輛排放量的 90% 以上。因此，商業車輛一直是政府改善路邊空氣質素的重點對象，政府會致力應付這個主要挑戰，並正實施下列措施，以持續改善路邊空氣質素。

淘汰柴油商業車輛

9. 柴油商業車是路邊空氣污染主要源頭之一。為改善路邊空氣質素和保障市民健康，政府於 2014 年 3 月推行鼓勵與管制並行計劃，目標是在 2019 年年底分階段淘汰約 82,000 輛歐盟四期以前的柴油商業車，包括貨車、小型巴士和非專營巴士。同時，立法會批出了 114 億元的特惠資助，以協助受影響車主。

10. 截至 2019 年 10 月底，已有約 76 000 輛歐盟四期以前柴油商業車在特惠資助計劃下退役，約佔合資格車輛 93%，已批核的特惠資助金額約 100 億元。其中歐盟前期、歐盟一期或歐盟二期柴油商業車已全部退役。

11. 歐盟三期柴油商業車的特惠資助申請將於 2019 年底截止。然而，政府明白運輸業界因目前經濟狀況而面對的經營困難。部份車主或未能於截止日期或之前完成拆毀其歐盟三期柴油商業車、取消其車輛登記及提交特惠資助申請的所需程序。因應上述情況，政府現提供一項特別安排，將淘汰歐盟三期柴油商業車的特惠資助申請截止日期延期六個月至 2020 年 6 月 30 日。

12. 為持續改善路邊空氣質素，《行政長官 2018 年施政報告》建議推出新的鼓勵與管制並行計劃，分階段淘汰約 40 000 輛歐盟四期柴油商業車。政府正全力研究計劃細節，詳情將於下月委員會會議詳細交代。

收緊首次登記車輛的廢氣排放標準

13. 政府由 2017 年 7 月 1 日起，按車輛類型分階段把首次登記車輛（柴油私家車、設計重量不逾 9 公噸的巴士、設計重量逾 3.5 公噸的小型巴士、電單車及機動三輪車除外）的廢氣排放標準，由歐盟五期收緊至歐盟六期；及由 2017 年 10 月 1 日起把首次登記柴油私家車的廢氣排放標準，由加利福尼亞廢氣排放標準 LEV II 收緊至 LEV III。我們正在籌備由 2020 年下半年起分階段將首次登記的電單車的廢氣排放標準收緊至歐盟四期，並將首次登記的小型巴士（設計重量逾 3.5 公噸）及巴士（設計重量不逾 9 公噸）的廢氣排放標準收緊至歐盟六期。我們已分別於 2018 年 12 月 3 日及 12 月 19 日諮詢環境諮詢委員會及立法會環境事務委員會，現正著手準備修訂《空氣污染管制（車輛設計標準）（排放）規例》（第 311J 章），以落實上述建議。

加強管制廢氣排放

14. 政府自 2014 年起設置流動遙測儀器，偵測排放過量廢氣的汽油和石油氣車輛。過量排放車輛的車主須在指定時間內維修車輛以糾正過量排放的問題。截至 2019 年 10 月底，這計劃共監察約 400 萬車輛架次。其間，政府發出約 21 000 張廢氣測試通知書和吊銷約 710 輛車的牌照。

15. 我們在 2018 年逐步加強使用流動路邊遙測設備，由原本每天最多有三個監察點運作增加至最多有五個。截至 2019 年 6 月的數據顯示，排放過量廢氣的石油氣和汽油車的比例分別由 2014 年前的 80% 及約 10% 減少至 16% 及少於 3%。

試驗為專營巴士加裝強化選擇性催化還原器

16. 按照 18 年車齡退役上限作估算，全數淘汰歐盟四期及五期專營巴士分別需要大概 10 及 18 年。為這些巴士安裝新的減排裝置，可有效地減低它們在退役前的排放量。

17. 政府將全數資助專營巴士公司進行試驗，為歐盟四期及五期雙層柴油巴士的主要型號加裝強化選擇性催化還原器，以試驗其技術的可行性，及確認各供應商的強化選擇性催化還原器在本地路況和營運環境下的減排效能。我們已為試驗計劃成立了一個由專營巴士公司、環境保護署（環保署）、運輸署及本地專家組成的專責小組，並正與運輸署及專營巴士公司草擬試驗的技術規格及詳細安排。

推廣使用電動車

18. 政府一直積極推廣使用電動車，措施包括寬減電動車的首次登記稅、容許購買電動車的開支可在計算利得稅時全數扣減、透過「綠色運輸試驗基金」提供資助試驗電動商用車、資助專營巴士公司試驗單層電動巴士、為配備電動車基礎充電設施的新建樓宇停車場提供寬免總樓面面積、優化電動車公共充電網絡及設立了一支專責隊伍和服務熱線提供裝設充電設施的資訊及技術支援等。全港電動私家車的數量已由 2010 年的 70 輛，增加至 2019 年 10 月底的 12 800 輛，佔整體私家車的 2%。根據我們的網上資料搜集所得，香港的電動私家車使用率在亞洲僅次於北京¹。

試驗電動巴士、公共小型巴士及的士

19. 政府全數資助專營巴士公司購置 36 輛單層電動巴士（28 輛電池電動巴士和八輛超級電容巴士）作試驗行駛。26 輛電池電動巴士及七輛超級電容巴士已開展為期兩年的試驗。其餘的電動

¹ 我們在網上搜集了亞洲主要城市包括北京、香港、上海、新加坡、首爾及台北使用電動私家車的情況，當中，香港的電動私家車使用率僅次於北京。

巴士，預計於 2020 年陸續投入服務。

20. 為推動電動公共小型巴士的發展，政府已於 2019 年聘請顧問進行研究，以制定適合香港環境使用的電動公共小型巴士及其充電設施的基本技術要求和規格，並籌備推行電動公共小型巴士試驗計劃。

21. 的士在正常營運模式下，每天行駛超過 20 小時及 500 公里。在本港推行電動的士需要有合適的電動的士型號，亦要建立一個快速充電網絡，讓司機可適時為車輛補充電力。政府已於今年 10 月聘請顧問尋找合適地點作快速充電站用途，亦會繼續鼓勵供應商引入更多適合本地使用的電動的士型號。

提升充電基建

22. 政府會繼續提升電動車的充電基建以準備迎接未來的電動車普及使用。除了那些位於將會拆卸的運輸署停車場內，以及近 100 個同時兼備標準及中速功能的充電器外，運輸署及政府產業署開放予公眾使用的停車場標準充電器已全部提升為中速充電器。政府已撥款 1.2 億元，在未來三年擴大政府停車場提供的電動車公共充電網絡，包括在運輸署、政府產業署、康樂及文化事務署及旅遊事務署轄下向公眾開放的停車場安裝額外的中速充電器。預計到 2022 年政府的公共充電器會增至約 1 800 個。

23. 我們 2011 年已經推出措施，鼓勵新建樓宇停車場設置可為電動車安裝充電裝置的基礎設施。政府亦正籌備一個 20 億元先導資助計劃，資助符合條件的現有私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施。計劃詳情請見另一討論文件《改善空氣質素的進一步措施（第一部分）》。

「綠色運輸試驗基金」

24. 政府於 2011 年 3 月成立三億元「綠色運輸試驗基金」，以鼓勵運輸業界試驗創新綠色運輸技術。截至 2019 年 11 月底，基

金共批出 163 個試驗項目²，包括 99 個電動車項目及 56 個混合動力車項目，及八個適用於巴士或渡輪的項目，涉及的資助金額共約 1.46 億元。政府正檢視現時基金的資助範圍，詳情將於下月委員會會議詳細交代。

減少船舶排放

25. 船舶是香港主要的空氣污染排放源。2017 年船舶所排放的二氧化硫、可吸入懸浮粒子及氮氧化物，分別佔全港相關污染物總排放量的 52%、34% 及 37%。為減少船舶排放，政府已實施下列措施：

- (a) 《空氣污染管制（船用輕質柴油）規例》（第 311Y 章）
自 2014 年 4 月 1 日起，規定供應本地船用輕質柴油的含硫量上限為 0.05%，較之前的船用輕質柴油的含硫量上限 0.5% 減少 90%；為使船舶採用更清潔的燃料，政府計劃研究將本地供應的船用輕質柴油的含硫量進一步收緊至 0.001%，並會諮詢相關持份者的意見。
- (b) 《空氣污染管制（船用燃料）規例》（第 311AB 章）
自 2019 年 1 月 1 日起，所有船隻在香港水域內，不論其正在航行或停泊，都必須使用合規格燃料（包括含硫量不超過 0.5% 的低硫燃料）³。預計遠洋船隻排放的二氧化硫和可吸入懸浮粒子較 2017 年可分別進一步減少 7,300 噸（91%）和 740 噸（79%）。

新能源渡輪試驗計劃

26. 為減少渡輪的排放及提升香港的形象，政府計劃在維多利亞港內渡輪航線推行電動渡輪試驗計劃，以測試它們在港內航線的運作。我們已成立了一個由環保署、運輸及房屋局、運輸署、海事處等相關部門組成的工作小組，制訂試驗計劃的詳情及預算，詳情將於下月委員會會議詳細交代。

² 已獲批但其後撤回申請的項目並不包括在內。

³ 自 2015 年 7 月 1 日起，遠洋船隻在香港停泊期間已經必須使用合規格燃料。

發電廠排放管制

27. 電力行業是香港空氣污染物的主要排放源之一，並受到《空氣污染管制條例》（第 311 章）的發牌管制及排放上限管制。在 2017 年，電力行業的二氧化硫、氮氧化物和可吸入懸浮粒子佔全港排放量 43%、27%和 16%。

28. 為減低發電廠的空氣污染物排放量，我們已實施嚴厲的管制措施，包括自 1997 年起禁止興建新的燃煤發電廠機組及在 2020 年或之前，提高本地燃氣發電的百分比至佔發電整體燃料組合約五成。

29. 另外，從 2005 年 8 月開始，我們陸續為所有發電廠（包括青山、龍鼓灘、竹篙灣和南丫發電廠）訂明排放上限，並在續發牌照時，按實際可行的情況逐步收緊有關上限，以減少公用發電行業的排放。

30. 政府在 2008 年修訂《空氣污染管制條例》，賦權政府通過發出《技術備忘錄》設定發電廠的排放上限，並在 2008 至 2017 年期間先後發出了七份《技術備忘錄》，逐步收緊發電廠在 2010 至 2022 年及以後的排放上限。

31. 政府在今年檢討了《第七份技術備忘錄》後，制定了一份新的技術備忘錄（《第八份技術備忘錄》），並於今年 11 月獲立法會通過。與《第七份技術備忘錄》訂定的排放上限相比，《第八份技術備忘錄》對電力行業在 2024 年起排放的二氧化硫、氮氧化物和可吸入懸浮粒子，分別進一步收緊 40%、29%和 20%。

空氣質素指標檢討

32. 現行空氣質素指標（指標）於 2014 年 1 月 1 日生效⁴。《空氣污染管制條例》（第 311 章）規定政府須每五年最少檢討指標一次。環境局於 2018 年 12 月完成了檢討。

33. 根據檢討結果，透過實施現行和承諾推出的新措施，2025 年香港的空氣質素將會進一步改善。現行香港空氣指標當中已有六項採納了世衛《指引》的最終指標。我們建議進一步收緊以下二氧化硫及微細懸浮粒子的指標：

- （一）二氧化硫的 24 小時指標，從世衛《指引》的中期目標-1（125 微克/立方米）收緊至中期目標-2（50 微克/每立方米），並維持目前容許超標次數（即每年三次）不變；
- （二）微細懸浮粒子的一年指標，從中期目標-1（35 微克/立方米）收緊至中期目標-2（25 微克/立方米）；及
- （三）微細懸浮粒子的 24 小時指標，從中期目標-1（75 微克/立方米）收緊至中期目標-2（50 微克/立方米），而容許超標次數從目前的九次調整至 35 次。

34. 現行的指標和建議收緊的指標列於附件一。

35. 我們在今年 3 月就檢討結果諮詢了本委員會⁵，並於今年 7 月至 10 月進行公眾諮詢。我們舉辦了公眾及持份者諮詢論壇，與專業團體、商會及關注組交流意見。我們亦設立了一個諮詢網頁，並上載了諮詢文件及問卷，以收集公眾的意見。我們共收到 282 份意見，包括 246 份問卷和 36 份書面意見。整體上公眾對檢討建議收緊指標的意見撮述如下，其他分析資料及問卷的分項結果則載於附件二：

⁴ 現行的指標是以世界衛生組織《空氣質素指引》（「世衛《指引》」）的中期目標和最終指標為基準。在 12 項指標當中，二氧化硫（10 分鐘）、二氧化氮（一小時及一年）、一氧化碳（一小時及八小時）及鉛（一年）六項指標已訂於世衛最終指標水平，其餘則訂於世衛的中期目標水平。

⁵ 《空氣質素指標檢討》立法會 CB(1)723/18-19(03)號文件。

- (一) 絕大部份的問卷回覆認同我們應按世衛《指引》的建議，持續探討改善空氣質素的新措施，同時平衡社會的發展，逐步收緊空氣質素指標至世衛《指引》的最終指標；
- (二) 公眾未有就收緊二氧化硫的 24 小時指標及微細懸浮粒子的一年指標提出反對；
- (三) 略超過一半回覆對建議收緊指標（包括微細懸浮粒子的 24 小時指標）表示理解或無意見，亦有意見明確表示支持建議收緊微細懸浮粒子的 24 小時指標和調整可容許超標次數至 35 次。另外，約有四份之一的回覆反對調整指標的可容許超標次數至建議的 35 次，或表示對建議有所保留。

36. 就收緊微細懸浮粒子的 24 小時指標和調整可容許超標次數至 35 次的建議，按照世衛《指引》，在訂立短期（例如 24 小時）的空氣質素指標時，我們需要考慮在控制範圍以外出現的超標情況。就香港而言，影響懸浮粒子（包括微細懸浮粒子）濃度水平的未能控制因素包括不利的氣象條件或區域空氣污染。根據環保署的數據，2011 至 2017 年間本港一般空氣質素監測網絡錄得微細懸浮粒子 24 小時平均濃度超過現時指標 17 次，但錄得超過建議的新指標則有 30 次。可見在科學上，建議收緊的指標確實比現時的指標更為嚴格。雖然現階段未能滿足部分人的期望把微細懸浮粒子的 24 小時在的 2025 年指標收緊至更嚴格水平，但指標會每五年作出檢討，逐步收緊指標的做法符合世衛《指引》的原則。

37. 經考慮到不同因素及意見，以及保障公眾健康和逐步收緊空氣質素指標以持續改善空氣質素的原則，我們建議繼續按上述第 33 段的檢討建議，收緊二氧化硫的 24 小時指標和微細懸浮粒子的一年及 24 小時指標。我們稍後會就上述建議諮詢環境諮詢委員會。若建議獲得本委員會及環境諮詢委員會的支持，我們會盡快向立法會提交修訂條例草案以實施新指標。

區域合作

38. 香港特別行政區政府與廣東省政府及澳門特別行政區政府一直攜手合作改善區域空氣質素。粵港雙方於 2018 年共同開展《2020 年後區域空氣污染物減排目標和濃度水平研究》。有關研究將制訂 2020 年後五種主要空氣污染物(包括二氧化硫、氮氧化物、可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子和揮發性有機化合物)的減排方案,及預測可達至的空氣質素水平,預計於 2022 年公布減排目標。

39. 另外,針對臭氧背景水平仍處於上升階段,粵港澳三地政府將於 2020 年共同開展《大灣區光化學臭氧污染及區域和跨區域傳輸特徵研究》,以深入了解大灣區內臭氧的成因、區域和跨區域傳輸的特性及協助制訂有效的管制措施;推進行常規監測空氣中的揮發性有機化合物,以加強對區域臭氧問題的管理;探討構建大灣區空氣污染物激光雷達監測網絡;及加強粵港空氣質量預報工作的交流,開始技術層面的預報會商,從而及早採取適當的防治措施。

未來路向

40. 請委員備悉改善空氣質素的整體策略。我們會繼續落實各項改善空氣質素的措施,當今次空氣質素指標檢討和更新的工作完成後,我們會更新清潔空氣藍圖,進一步為持續改善本港的空氣質素作出長遠規劃。

環境局/環境保護署

2019 年 12 月

現行和建議的香港空氣質素指標與
世衛《指引》的中期目標和最終指標

污染物	平均時間	世界衛生組織《空氣質素指引》 (微克/立方米)				香港空氣質素 指標 容許超標次數	
		中期目標 -1	中期目標 -2	中期目標 -3	最終指標		
二氧化硫(SO ₂)	10分鐘	--			<u>500</u>	3	
	24小時	<u>125</u>	50	-	20	3	
可吸入 懸浮粒 子(PM ₁₀)	1年	70	<u>50</u>	30	20	不適用	
	24小時	150	<u>100</u>	75	50	9	
微細 懸浮粒 子(PM _{2.5})	1年	<u>35</u>	25	15	10	不適用	
	24小時	<u>75</u>	50	37.5	25	<u>9</u>	35
二氧化 氮(NO ₂)	1年	--			<u>40</u>	不適用	
	1小時	--			<u>200</u>	18	
臭氧 (O ₃)	8小時	<u>160</u>	-	-	100	9	
一氧化碳 (CO)	1小時	--			<u>30,000</u>	0	
	8小時	--			<u>10,000</u>	0	
鉛 (Pb)	1年	--			<u>0.5</u>	不適用	

註：

XX
XX

綠色方格為香港的現行空氣質素指標

橙色方格為建議收緊的香港空氣質素指標及容許超標次數

空氣質素指標檢討公眾諮詢

背景

環境局及環境保護署(環保署)於2019年7月12日至2019年10月11日展開為期三個月的公眾諮詢，就空氣質素指標檢討的結果及建議收集公眾意見。我們編制了公眾諮詢文件及單張，和設定了一個公眾諮詢網頁，讓公眾人士了解是次諮詢的內容。另外，我們亦制定了一份問卷，讓市民透過在網上填寫問卷或以電郵、傳真及郵寄等方式提交意見。

2. 在諮詢期間，我們共舉辦四場持份者及公眾諮詢論壇¹，並出席由專業團體（香港工程師學會及香港合資格環保專業人員學會）、商會（香港總商會）及關注組織舉辦共四次的討論會，與會總人數接近400人。我們亦透過電子媒體宣傳是次諮詢活動，包括合共五份中文及英文電子報章、公眾諮詢的專屬網頁、環保署及政府一站通的諮詢網頁及「大咗鬼」社交媒體。另外，我們亦在公共設施如運動場、公共圖書館、環保設施（如[源·區]訪客中心及「綠在區區」）及公共屋邨等約680個地點張貼海報。

公眾諮詢的結果及分析

公眾意見

3. 在諮詢期間，我們共接獲282份意見，當中大部份的意見（接近九成即246份）回答了環保署設定的問卷，其餘的意見則以電郵、傳真及郵寄等方式提出。約八成意見屬於個人意見、約一成為團體意見（包括環保團體及關注組織、商會、政黨等），其

¹ 我們以電郵邀請持份者出席持份者諮詢論壇，例如：環保團體、專業機構、工商組織、專上學院、運輸業界、政黨、婦女及青年團體、智庫等，我們另通知立法會議員、鄉議局和十八區區議會秘書處有關公眾諮詢事宜，合共發出約600個邀請函。

餘意見則沒有表示是以個人或團體的名義提出。另有四份意見於公眾諮詢期（即 2019 年 10 月 11 日）完結後提交，它們並未包括在分析之內。

問卷分析

4. 公眾諮詢的問卷設定了四條問題。公眾對個別問題的意見分析如下：

問題一：香港近年的空氣質素正在改善當中，你是否知悉空氣質素及能見度正在改善？

5. 儘管 2013 年至 2018 年間一般空氣及路邊的可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子、二氧化硫及二氧化氮的濃度大幅減少 28% 至 54%，在 246 份的問卷回覆，有略少於一半的回覆表示知悉或略為知悉過去數年空氣質素和能見度的改善。其餘的回覆表示不知悉空氣質素和能見度的改善，有可能是近年臭氧的濃度仍未下降，導致空氣質素健康指數仍間歇上升至高水平，因而令公眾覺得空氣質素未有改善。

問題二：世衛《指引》建議各地政府持續探討改善空氣質素的新措施，同時平衡社會的發展，逐步收緊空氣質素指標至世衛《指引》的最終指標，你認同這方向嗎？

6. 在 246 份的問卷回覆，接近九成的意見認同政府以循序漸進的方式逐步收緊指標致世衛《指引》的最終目標；只有約一成的意見不同意逐步收緊空氣質素指標。有少數意見認為政府應實施更多措施以改善空氣質素，從而可立即或在 2030 年或以前採納世衛《指引》的最終指標為本地的指標。

問題三：你對今次檢討建議收緊微細懸浮粒子和二氧化硫的空氣質素指標有何意見？

7. 綜合 246 份的問卷回覆及 36 份的書面回覆，有 41%（115 份）的回覆表示理解建議收緊微細懸浮粒子和二氧化硫的空氣質素指標，而 12%（33 份）對建議沒有意見。其餘 134 份回覆（包

括 98 份問卷回覆和 36 份其他書面回覆) 提出其他意見，當中沒有回覆表示反對收緊二氧化硫的 24 小時指標及微細懸浮粒子的年均指標；至於收緊微細懸浮粒子 24 小時的指標至更嚴格的世衛《指引》中期目標-2 水平，但同時調整可容許超標次數至 35 次的建議，有 70 份的回覆(佔 282 份回覆約四分之一)反對或對建議有保留，但亦有部分意見支持建議。另外，48 份提出其他意見時表示建議收緊的指標過於寬鬆，或政府應進一步收緊指標或甚至即時收緊指標至世衛《指引》的最終標準。另有意見認為應同時收緊可吸入懸浮粒子及臭氧等其他污染物的空氣質素指標。

問題四：你認為進行下一次的空氣質素指標檢討時，有哪些工作需要注意和涵蓋？

8. 綜合 246 份的問卷回覆，有 33% (82 份) 表示政府在下次檢討應採用與今次檢討相同的做法、13% (33 份) 對做法沒有意見，其餘的 131 份問卷回覆 (53%) 和另外 36 份書面回覆則提出其他意見。意見涉及多個範疇，較常見的意見如下：

- 政府應以保障公眾健康作為更新空氣質素指標的優先考慮，而不是考慮實施空氣質素改善措施的可行性；
- 執行空氣質素改善措施應基於它的成本效益而非單靠實施的可行性；
- 政府應為何時達致世衛《指引》的最終指標訂立路線圖；
- 空氣質素指標檢討工作小組委員的範圍需要擴大，讓健康專業、弱勢群體、社區團體和專業團體等的代表可表達意見；
- 政府應成立一個常設委員會監督檢討工作；及
- 政府應增加諮詢論壇的次數，收集更多公眾人士和持份者的意見。

9. 另一方面，一些意見是關於增加空氣質素監測站的數目、加強教育、加強宣傳空氣質素的改善情況及措施的成效，以及藉著發展粵港澳大灣區的機遇解決區域空氣污染的問題等。這些意見與下一次檢討指標的做法沒有直接關係。

諮詢論壇及討論會議

10. 有一個專業團體和一些環保團體表示，政府以 2020 年珠江三角洲（珠三角）的排放量評估 2025 年的空氣質素，未有考慮珠三角在未來數年執行不同減排措施後所帶來的潛在空氣質素改善，令 2025 年的空氣質素評估結果趨於保守。我們已在論壇/會議解釋，2020 年珠三角的排放數據是目前唯一經廣東省官方確認的排放數據。為確保檢討的公信力，我們必須採用官方確認的數據，來評估 2025 年的空氣質素變化。

11. 有環保和關注團體質疑建議將微細懸浮粒子的 24 小時指標由現時的 75 微克/立方米收緊至 50 微克/立方米，但同時將可容許超標次數由 9 次調整至 35 次，是否比現時的指標更為嚴格。我們在會上作出解釋，設定短期指標的可容許超標次數是基於 2025 年空氣質素的科學評估結果。為讓公眾更容易比較兩個指標，我們引用以往監測站的數據，在 2011 至 2017 年間，本港一般空氣質素監測網絡錄得 24 小時平均 PM2.5 濃度超過現時指標 17 次，但錄得超過建議的新指標則有 30 次，可見建議收緊的指標比現時的指標更為嚴格。

12. 有出席諮詢論壇的人士對路邊的高二氧化氮濃度及臭氧的上升趨勢對健康的影響表示關注，亦有意見表示政府應加強珠三角區域合作以致在粵港澳大灣區的層面進一步改善區域的空氣質素。

13. 有個別關注團體在不同的諮詢論壇對同一個正在施工，並獲環保署按照《環境影響評估條例》發出環境許可證的道路工程所引致的空氣質素影響表示關注，要求政府加強在鄰近工程的住宅大廈監測空氣質素。

- 完 -