

香港的空氣污染管制工作

本節概述香港在處理空氣污染方面的有關工作。詳細資料則分別收錄於以下題項：[空氣污染管制策略](#)、[空氣質素指標](#)、[空氣質素健康指數與空氣質素](#)、[室內空氣質素](#)、[保護臭氧層](#)、[問題與解決方案](#)、[公眾諮詢](#)、[資料與統計數字](#)、[研究報告及指引與參考資料](#)。請從選項目錄進入查閱。

香港的空氣污染管制工作概覽



香港現正面對兩類空氣污染問題 —— 路邊空氣污染和區域性的煙霧問題。路邊空氣污染主要來自柴油車輛的廢氣；而區域性的煙霧問題則是由香港和珠江三角洲地區的车辆、工業及發電廠排放的污染物引起。由於受有關空氣污染問題影響，香港仍未能完全達致現行的空氣質素指標（見[目前香港的空氣質素指標及達標情況](#)）

香港特區政府一直致力改善路邊空氣污染和區域性的煙霧問題。主要的策略是：

在本港實施多項措施，以管制車輛、發電廠及工商作業程序排放的空氣污染物。

與廣東省政府部門合作，落實聯合計劃以解決區域性的煙霧問題。

[附表](#)介紹政府空氣政策發展和提供空氣質素管理服務的架構。

減少車輛廢氣在過去多年，香港路邊空氣中的可吸入懸浮粒子和二氧化氮水平持續超出本港的空氣質素指標，這主要是由車輛排放的污染物所致。其中柴油車輛排放的廢氣，更是這些污染物的主要來源。



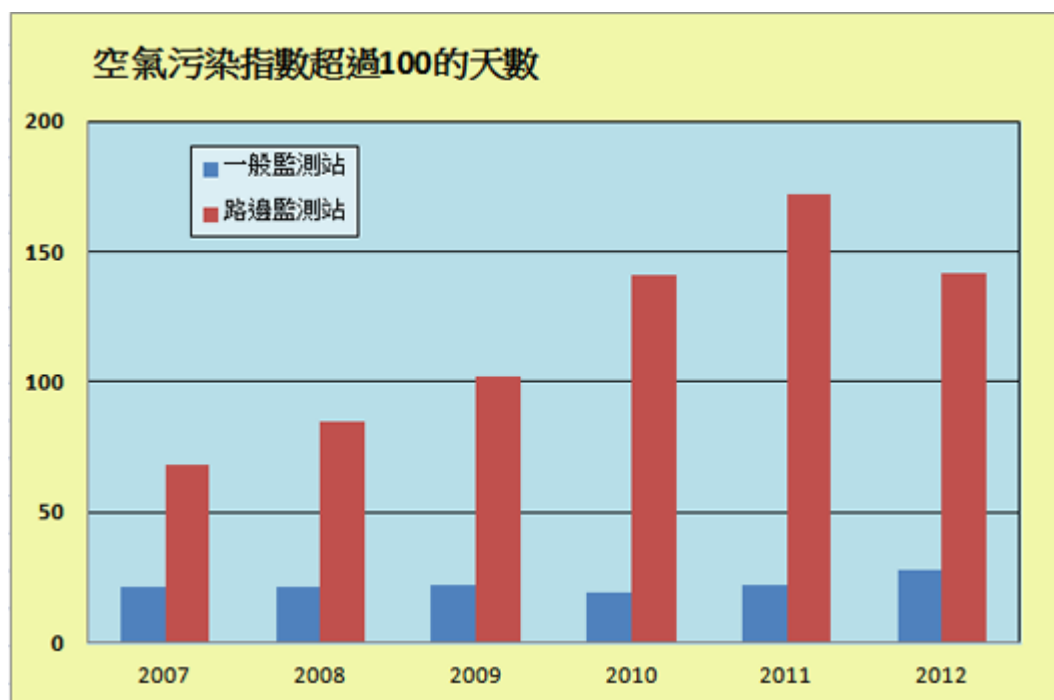
為了解決這個問題，政府自一九九九年後推行多項措施，以減少車輛排放的廢氣。有關措施包括：

資助車主把柴油的士/小巴更換為石油氣車輛的計劃；在切實可行的情況下收緊車用燃料及車輛廢氣排放標準；資助舊式柴油車輛車主安裝減少排放物器件；提供資助鼓勵車主把老舊型號的柴油車輛更換為符合現時新車註冊排放標準的新車輛；加強管制黑煙車輛及寬減新登記環保車輛的汽車首次登記稅等。

上述措施已帶來一些改善。與一九九九年相比，繁忙地區的路邊在二零一一年錄得的一些主要空氣污染物濃度已有所下降：

可吸入懸浮粒子、二氧化硫和氮氧化物的濃度，分別減少33%,56%和28%；而路上遭檢舉的黑煙車輛數目亦減少了約八成。

不過，路邊的二氧化氮水平卻在同期間上升了23%。由於路邊的二氧化氮水平上升，引致近年路邊空氣污染指數達致「甚高」(空氣污染指數超過100)的日數有所增加。



為進一步改善空氣質素和處理路邊二氧化氮的問題，我們已採取新增的管制措施，以減少車輛排放的廢氣。我們已開展為歐盟二期及歐盟三期專營巴士加裝選擇性催化還原器的試驗。連同早前為巴士加裝的柴油粒子過濾器，加裝選擇性催化還原器可提升巴士的廢氣排放表現至歐盟四期或五期巴士的水平。倘若試驗成功，政府將全數資助歐盟二期及歐盟三期專營巴士加裝選擇性催化還原器。政府亦已成立了三億元綠色運輸試驗基金，以資助試驗適用於公共運輸業界及貨車的綠色創新運輸技術。另外，政府亦正為加強管制汽油和石油氣車輛的廢氣排放(包括使用路邊遙測設備及採用「底盤式功率機煙霧測試」)

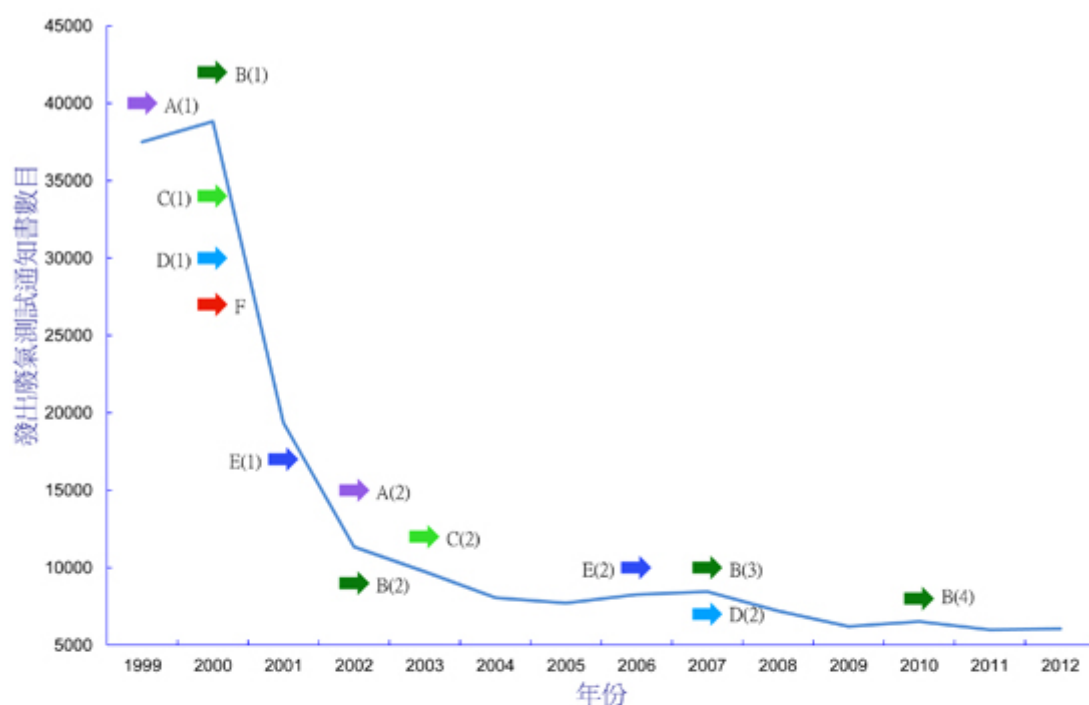
的建議諮詢持分者。



政府引進較環保的石油氣的士，取代柴油的士



措施與減低黑煙車輛數目的成效



減少車輛排放物之措施

引入先進的測煙方法：

- ➡ A(1) - 引入為輕型貨車進行底盤式功率機煙霧測試法 (1999年9月)
- ➡ A(2) - 引入為重型貨車進行底盤式功率機煙霧測試法 (2002年1月)

資助更換環保車輛：

- ➡ B(1) - 資助更換為石油氣的士 (2000年8月)
- ➡ B(2) - 資助更換為石油氣小巴 (2002年8月)
- ➡ B(3) - 資助更換歐盟前期及一期之商用車輛 (2007年4月)
- ➡ B(4) - 資助更換歐盟二期之商用車輛 (2010年7月)

資助車輛安裝減少排放物器件：

- ➡ C(1) - 資助歐盟前期輕型車輛加裝減少排放粒子器件 (2000年9月)
- ➡ C(2) - 資助歐盟前期重型車輛加裝減少排放粒子器件 (2003年1月)

引入環保柴油：

- ➡ D(1) - 超低硫柴油 (2000年7月)
- ➡ D(2) - 歐盟五期柴油 (2007年12月)

收緊新登記車輛的廢氣排放標準：

- ➡ E(1) - 歐盟三期 (2001年10月)
- ➡ E(2) - 歐盟四期 (2006年10月)

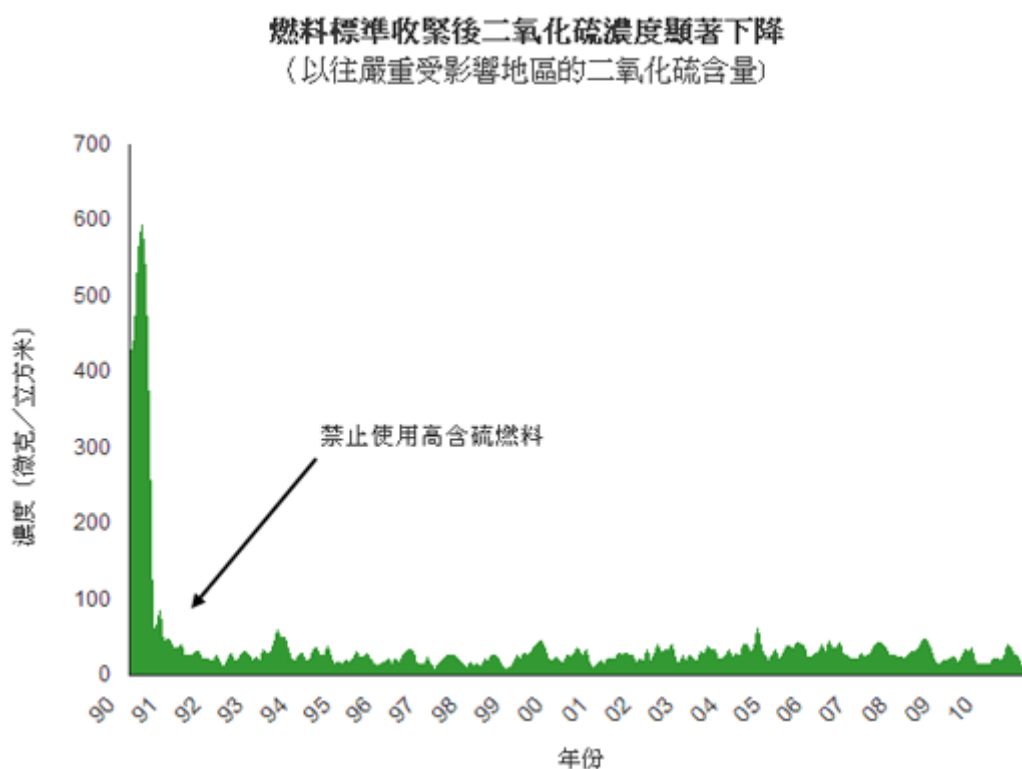
懲罰黑煙車輛：

- ➡ F - 黑煙車輛定額罰款增至\$1,000 (2000年12月)

近年推行的車輛廢氣減排措施，令黑煙車輛的數目大幅下降。

有關詳情，請瀏覽[改善路邊空氣質素](#)部分。**減少工業及發電廠排放的污染物**《空氣污染管制條例》及其附屬規例對各類空氣污染源作出規管，當中包括發電廠、工商業工序、建築工程、露天焚燒、含石棉物料、油站、乾洗機等。

政府在一九九零年立例規限工業燃料的含硫量，這項措施已即時令香港空氣中的二氧化硫濃度大幅降至甚低水平。政府更於二零零八年修訂有關規例，規定工商業工序使用超低硫柴油(即含硫量以重量計不超過 0.005% 的清潔柴油)。

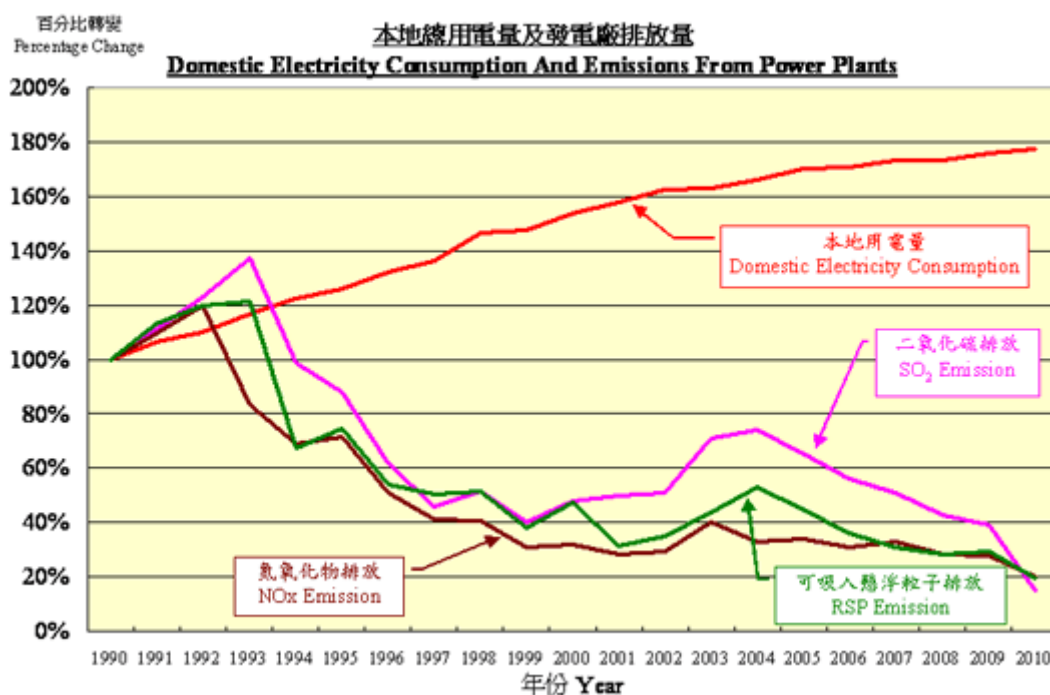


發電是香港空氣污染的最大來源。為減少發電時所產生的污染物排放，政府自一九九七年起，禁止興建新的燃煤發電機組，鼓勵使用天然氣。自二零零五年起，政府透過發牌制度，對發電廠的空氣污染物排放作出嚴格的限制。政府在二零零八年以技術備忘錄方式訂定發電廠在二零一零年及以後的排放總量上限。

。在二零一零年我們檢討首份技術備忘錄，

並收緊從二零一五年起電力行業的排放總量上限，務求令發電廠在發電時盡量使用現有燃氣機組，並優先使用已裝置減排設施的燃煤機組。

在過去多年實施嚴格管制措施下，本港的電力需求雖然不斷增加，但發電廠的污染物排放量卻大幅減少。有關詳情，請瀏覽[空氣污染管制策略](#)部分。

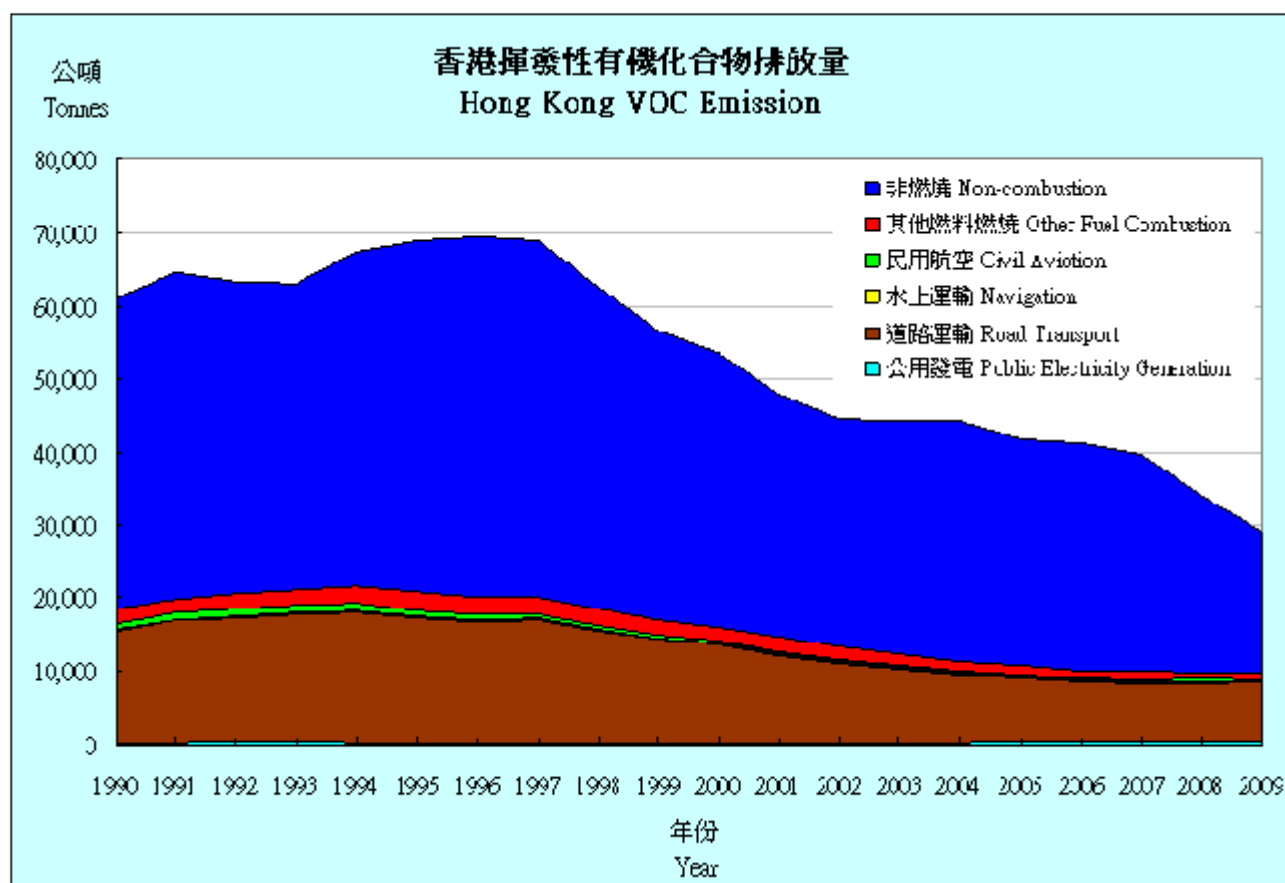


減少排放揮發性有機化合物

很多產品都含有揮發性有機化合物，如溶劑漆料、印墨、許多消費品、有機溶劑和石油產品等。除了車輛之外，使用這些產品也會釋放出揮發性有機化合物，造成空氣污染和煙霧問題([揮發性有機化合物與煙霧](#))。為減少排放揮發性有機化合物，政府已實施各類管制措施，包括[回收油站在卸油和加油時釋出的汽油氣體](#)，及收緊汽車廢氣排放的標準至歐盟標準。此外，在《空氣污染管制條例》下制訂的[揮發性有機化合物規例](#)，由二零零七年四月一日起生效，管制建築漆料/塗料、印墨和六大類消費品

(即空氣清新劑、噴髮膠、多用途潤滑劑、地蠟清除劑、除蟲劑和驅蟲劑)

的揮發性有機化合物含量，及要求某些印刷機裝置管制排放物器件。有關規例於二零零九年十月作出修訂，擴大其管制範圍至其他高揮發性有機化合物含量的產品，包括黏合劑、密封劑，以及汽車修補漆料/塗料及船隻和遊樂船隻漆料/塗料，並於二零一零年一月一日起分階段實施。

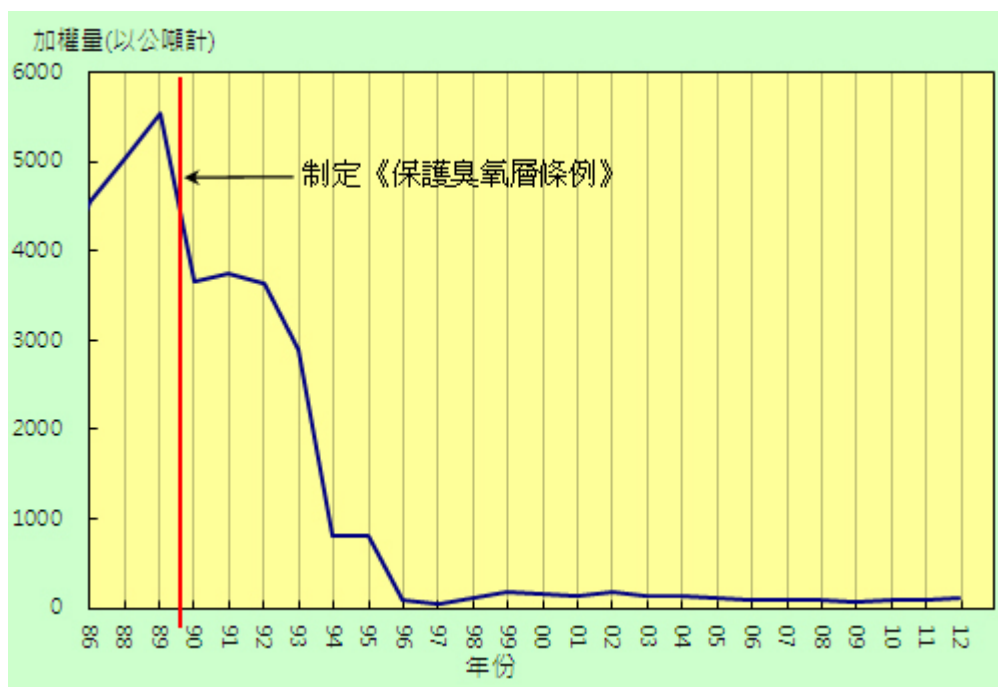


解決區域性的空氣污染問題香港和珠江三角洲地區的車輛、工廠和發電廠是華南地區空氣污染和煙霧的主要來源。香港特區政府和廣東省政府現正致力推行聯合計劃，以減少區內空氣污染物的排放量，目標是盡快遏止區內空氣污染惡化的趨勢，長遠令珠江三角洲地區的整體空氣質素達致理想的水平。由於粵港兩地政府近年聯手實施了多項排放管制措施，包括要求電廠安裝脫硫裝置、淘汰珠三角較污染設施，引入更環保的車用燃料及低污染車種等，近年的區域空氣質素已得到改善。根據粵港珠江三角洲區域空氣監控網絡的空氣質量監測結果顯示，從二零零六年監控網絡啟動至今，區內錄得的二氧化硫、二氧化氮和可吸入懸浮粒子的年均值已分別下降47%、7%和14%。

有關詳情，請瀏覽[空氣污染管制策略](#)部分。

履行國際責任、保護環境

保護臭氧層香港為履行《蒙特利爾議定書》訂明的國際責任，頒布實施《保護臭氧層條例》，以逐步淘汰損耗臭氧層的物質，以及管制這類物質的進出口活動。有關詳情，請瀏覽[保護臭氧層](#)部分。



空氣質素資訊

環保署設有空氣質素監測網絡，以測量空氣中可吸入懸浮粒子、氮氧化物及其他污染物的含量。我們每小時公布最新的空氣質素健康指數，每年亦會發表空氣質素年報。有關詳情，請瀏覽[空氣質素健康指數與空氣質素](#)部分。

室內空氣質素

由於市民對室內空氣質素日益關注，因此，環保署設立了室內空氣質素資訊中心，為公眾提供室內空氣質素資訊及良好的管理方法。中心並展出多種可改善室內空氣質素的產品和技術。有關詳情，請瀏覽[室內空氣質素](#)部分。

同心協力、改善環境

市民可在日常生活當中協力改善香港的空氣質素，例如盡量選乘公共交通工具而減少使用私家車、關掉毋須使用的電燈和電器等。有關詳情，請瀏覽[齊來保持空氣清新](#)部分。

至於工業機構、發展商和其他業界人士，亦可透過遵守空氣污染管制法例和採用良好的運作方法，協力改善香港的空氣質素。有關各指引和良好守則，請瀏覽[指引與參考資料](#)部分。