

書面質詢

根據地球物理暨氣象局提供的資料顯示，政府自 2012 年把 PM_{2.5} 納入為空氣質量計算指標後，本澳路邊與高密度住宅區的 PM_{2.5} 平均濃度高於標準值，尤其是路邊空氣質量正在惡化。此外，2000 年至 2014 年間，本澳唯一的路邊監測站錄得二氧化氮濃度均超過標準值，且二氧化氮最大 1 小時平均濃度不符合標準的日數明顯多於其餘四處監測站，可見路邊空氣問題最為嚴重¹。而且，有關當局資料顯示，機動車輛尾氣排放是本澳主要的空氣污染源之一。2015 年第 3 季度，本澳共檢測 177 部柴油車輛，其中 48 部被檢驗的車輛廢氣排放超標，不合格率為 27%；超標的車輛中以輕型貨車佔最多，其餘為重型貨車及的士²。

根據內地相關研究資料，一輛達標的國IV重型柴油貨車排放的氮氧化物，相當於 90 輛國IV私家車；不達標或者更低標準的重型柴油車，排放水準能達到國IV私家車的 200 倍。換言之，在同樣階段的排放標準下，柴油車尾氣污染程度大於汽油車，使用不符合排放標準要求的普通柴油時問題更加突出³。反觀本澳，人多車多，加上道路狹窄、建築物密集，機動車尾氣排放造成的污染物往往難以消散。另一方面，部分尾氣排放超標的輕型、的士等柴油車輛大多數在白天穿梭於各區道路，行駛時間較其他車輛長，並且，在交通流量大、路段擁堵的情況下，有關車輛長時間處於低速或怠速行駛狀態，導致燃油燃燒不充分，更加使得尾氣污染物排放增加，加劇對本澳局部區域空氣質量的影響。

事實上，當局在《二零一五年財政年度施政報告》中指出，二零一五年會進一步綜合治理移動空氣污染源，繼續推進在用車尾氣排放標準，以及車用無鉛汽油及輕柴油標準的立法工作；同時亦計劃推出第一階段淘汰高污染車輛的資助計劃⁴。然而，有關工作至今卻未見實質成效。

為此，本人提出下列質詢：

¹ 2014 年澳門空氣簡報。

² 澳門交通事務局“第三季 48 部被檢柴油車輛排煙量超標”（2015.10.10）。

³ 國務院“成品柴油質量升級‘時間表’提前：柴油達標，空氣利好”（2015.05.09）。

⁴ 《二零一五年財政年度施政報告》“運輸工務範疇”。

一、眾所周知，德國大眾汽車公司早前爆出“尾氣門”事件，以致目前最嚴格的歐VI標準柴油車同樣存在嚴重的尾氣問題。而對於本澳這種人口密度高、車輛保有量大的地區，燃油標準、尾氣排放控制等問題是亟需重視的。因此，請問當局，本澳目前柴油車保有量是多少？可否提供相關車輛排放技術標準的比例情況？

二、根據環境保護局的資料顯示，10年或以上老舊柴油車數目約佔總車輛數目的1%，但其PM_{2.5}的排放約佔總車輛排放的40%⁵。可見車輛老化、車況不佳及排放技術標準落後的柴油車尾氣將加劇空氣環境污染問題，因此，請問當局何時才能落實高污染車輛淘汰計劃？短期內有何措施減輕柴油車輛所造成的污染問題？有否計劃針對柴油車進行數量調控管理？

三、由於本澳屬於人口車輛密度高、道路少、基本沒有大型固定污染源的地區，因此空氣質量路邊監測站無疑是最能真實反映居民生活環境的空氣質量，而監測站的選址或多或少會影響監測所得的數據結果。以香港為例，其三個路邊監測站分別設於銅鑼灣、中環和旺角這些人流密集的地區，而其中中環監測站由於所在位置空氣流通較佳，污染物較易吹散，故得出的污染數據相對較低⁶。反觀本澳現有的5個空氣質量監測站，其中僅有一處路邊站，位於水井斜巷，因此，請問當局，目前水井斜巷路邊監測站的數據是否能充分反映本澳的空氣環境質量？有否計劃按照本澳道路、車流狀況增設路邊監測站？

澳門特別行政區立法會議員



何 潤 生

二零一五年十一月六日

⁵ 澳門環境保護局“制訂‘淘汰高污染車輛資助計劃’，加快淘汰高污染車輛，改善道路空氣質量”（新聞稿）。

⁶ 蘋果日報“監測站離地五米 難反映路邊實況”（2015.05.12）。