

本署檔號
OUR REF:
來函檔號
YOUR REF:
電話
TEL. NO.: 2594 6360
圖文傳真
FAX NO.: 2824 9361
電子郵件
E-MAIL:
網址
HOMEPAGE: <http://www.epd.gov.hk>

Environmental Protection Department
Headquarters
33/F, Revenue Tower,
5 Gloucester Road,
Wan Chai, Hong Kong.

環境保護署總部
香港灣仔
告士打道五號
稅務大樓三十三樓

CB(1) 258/07-08(01)

傳真 : 2869 6794

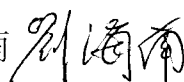
余麗琼女士
香港中區
昃臣道八號
立法會大樓
立法會環境事務委員會秘書處

余女士,

環境事務委員會
2007年11月9日特別會議

因應委員會在十一月九日特別會議上的要求，我們現附上歐盟 V 期標準車用柴油環保效益的更詳細資料文件，以及油公司就有關歐盟 V 期車用柴油零售價格問題的回應。煩請將文件轉交委員參考。

在此亦請委員注意當日會議提交的文件（即「推廣使用環保燃料的措施」）中第三段第三行的「百分之 0.5」應為「百分之 5」。僅為此手誤致歉。

環境保護署署長
(劉海南  代行)

二零零七年十一月十四日

附件

立法會
環境事務委員會

歐盟 V 期車用柴油

因應委員在二零零七年十一月九日特別會議上的要求，我們在本文件闡釋歐盟 V 期車用柴油的環境效益及匯報油公司對歐盟 V 期車用柴油零售價格的進一步回應。

環境效益

2. 歐盟 V 期車用柴油適用於現有的柴油車輛。相比使用符合現時法定車用柴油規格的超低硫柴油，現有的柴油車輛使用歐盟 V 期車用柴油可以減少尾氣中八成的二氧化硫和百分之五的粒子排放。

3. 車用柴油中的硫是車輛尾氣中二氧化硫的主要來源。在燃燒的過程中，這些硫會與空氣中的氧結合成為二氧化硫。由於歐盟 V 期車用柴油的含硫量比超低硫柴油少八成，因此以歐盟 V 期車用柴油替代超低硫柴油為燃料，柴油車輛會減少八成的二氧化硫排放。

4. 此外，一小部分尾氣中的二氧化硫會進一步轉化為硫

酸鹽以粒子形態排出。因此，減少車用柴油的含硫量會減少車輛尾氣的粒子排放。以歐盟 V 期柴油替代超低硫柴油，現時的柴油車輛排放的粒子可減少約百分之五。

5. 車用柴油的硫會減弱催化器消滅粒子的效能及其耐用性。現時不少柴油車¹已裝有催化器減少其粒子排放，以歐盟 V 期柴油取代超低硫柴油可幫助提高催化器的性能。

6. 將來歐盟 V 期柴油車輛²同時使用歐盟 V 期柴油，便會比歐盟 IV 期柴油車輛使用超低硫柴油減少排放三至四成的氮氧化物。對於重量不超逾 3.5 噸的柴油車輛，其粒子排放量更可減少達八成。

零售價格

7. 現時本地燃油供應商供應的歐盟 V 期柴油與超低硫柴油同樣享有每公升\$1.11 的優惠稅率。在今年首 8 個月，大約 40%入口香港的車用柴油已符合歐盟 V 期柴油的規格。根據統計處提供的入口價格資料，歐盟 V 期柴油比超低硫柴油的入口價不多於每公升\$0.1。因應議員要求，我們已諮詢油公司有關影響歐盟 V 期柴油零售價格的因素。主要的油公司都有作出回應。它們均知悉統計處提供有關歐盟 V 期柴油和超低硫柴油的入口價差異。就將來歐盟 V 期柴油的零售價

¹ 歐盟前期的重型車輛已全部按規定裝有催化器，部分歐盟一期或更環保型號的柴油車輛也裝有催化器以減少其粒子排放。

² 政府計劃在二零零九年十月一日開始與歐盟同步分階段為新登記車輛實施歐盟 V 期廢氣排放標準。

格，所有油公司均表示價格將會取決於市場的供求情況，以及引進一種新柴油所需的成本，但油公司早前亦已承諾在扣除所增加的成本後，會適當地把稅務優惠反映在歐盟 V 期車用柴油的零售價格上。政府會繼續留意國際和進口油價的趨勢，以及本地車用柴油的零售價。

環境保護署

二零零七年十一月