

永續會計準則理事會（SASB）準則

正 體 中 文 版 草 案

公路運輸
永續會計準則

徵 求 意 見 函

（有意見者請於 114 年 12 月 3 日前，將意見以電子郵件方式
寄至 tifrs@ardf.org.tw）

財 團 中 華 民 國 會 計 研 究 發 展 基 金 會
法 人
永 續 準 則 委 員 會

關於永續會計準則理事會（SASB）準則

國際財務報導準則基金會之國際永續準則理事會（ISSB）於 2022 年 8 月承接對永續會計準則理事會（SASB）準則之責任。國際永續準則理事會（ISSB）承諾維護、強化及發展永續會計準則理事會（SASB）準則，並鼓勵編製者及投資者繼續使用永續會計準則理事會（SASB）準則。

國際財務報導準則第 S1 號「永續相關財務資訊揭露之一般規定」（以下簡稱國際財務報導準則第 S1 號）規定個體於辨認可合理預期將影響個體展望之永續相關風險與機會時，參考永續會計準則理事會（SASB）準則中之揭露主題並考量其適用性。同樣地，國際財務報導準則第 S1 號規定個體於決定揭露哪些與永續相關風險與機會有關之資訊時，參考永續會計準則理事會（SASB）準則中之指標並考量其適用性。

國際永續準則理事會（ISSB）於 2023 年 6 月修正永續會計準則理事會（SASB）準則中之氣候相關主題及指標，使其與隨附於國際財務報導準則第 S2 號「氣候相關揭露」之行業基礎指引一致。國際永續準則理事會（ISSB）於 2023 年 12 月修正與「永續會計準則理事會（SASB）準則之國際適用性」計畫有關之非氣候相關之主題及指標。

生效日

此 2023-12 版本之準則對所有個體於 2025 年 1 月 1 日以後開始之年度期間生效，並得提前適用。

目錄

簡介	4
永續會計準則理事會（SASB）準則之概述	4
準則之使用	5
行業描述	5
永續揭露主題及指標	6
溫室氣體排放	7
空氣品質	11
勞工條件、健康與安全	12
事故及安全管理	14

簡介

永續會計準則理事會（SASB）準則之概述

永續會計準則理事會（SASB）準則係一組 77 項行業特定之永續會計準則（「永續會計準則理事會（SASB）準則」或「行業準則」），根據永續行業分類系統[®]（SICS[®]）分類。

永續會計準則理事會（SASB）準則包括：

1. **行業描述**：意圖透過描述參與該行業所特有之經營模式、相關活動及其他共同特性，以協助個體辨認適用之行業指引。
2. **揭露主題**：描述與特定行業中之個體所進行之活動相關之特定永續相關風險或機會。
3. **指標**：搭配揭露主題，旨在單獨（或作為一組指標之一部分）提供與特定揭露主題之個體績效有關之有用資訊。
4. **技術協定**：提供對相關指標之定義、範圍、施行及表達之指引。
5. **活動指標**：量化個體特定活動或營運之規模，且旨在與第 3 點提及之指標結合使用以將資料標準化並便於比較。

使用永續會計準則理事會（SASB）準則作為其國際永續準則理事會（ISSB）準則之施行之一部分之個體應考量攸關之國際永續準則理事會（ISSB）應用指引。

對未適用國際永續準則理事會（ISSB）準則而單獨使用永續會計準則理事會（SASB）準則之個體而言，「永續會計準則理事會（SASB）準則之應用指引」對所有行業準則之使用建立適用之指引，且被視為準則之一部分。除行業準則所包含之技術協定另有規定外，永續會計準則理事會（SASB）準則之應用指引中之指引適用於行業準則中之指標之定義、範圍、施行、編製及表達。

歷來，「永續會計準則理事會（SASB）之觀念架構」訂定指引永續會計準則理事會（SASB）制定永續會計準則之作法之基本觀念、原則、定義及目的。

準則之使用

永續會計準則理事會（SASB）準則意圖協助個體揭露可合理預期將於短期、中期或長期影響個體之現金流量、其對籌資之可得性或資金成本之永續相關風險與機會之資訊。個體決定哪一（哪些）行業準則及揭露主題與其業務攸關，以及報導哪些相關指標。一般而言，個體應使用特定於其主要行業（如永續行業分類系統[®]所辨認）之永續會計準則理事會（SASB）準則。惟重大業務分屬數個永續行業分類系統[®]行業之公司應參考額外永續會計準則理事會（SASB）準則中之揭露主題及相關指標並考量其適用性。

本準則中所包含之揭露主題及相關指標，已被辨認為對投資者可能有用者。惟作出重大性判斷及決定之責任在於報導個體。

行業描述

公路運輸行業之個體提供長程及短程卡車貨運服務。重要活動包括貨櫃及散裝貨物運輸，包括消費品及多種大宗商品。一般而言，該行業可被分類為兩種方式：整車（車輛僅運送一位客戶之貨物）及零擔（車輛運送多位客戶之貨物）。由於相對容易進入，自有車貨運業者構成該行業之絕大部分。少數大型業者透過與主要託運人之合約維持市場份額。大型個體通常與自有車貨運業者簽訂分包合約以支援其自有車隊。

永續揭露主題及指標

表 1. 永續揭露主題及指標

主題	指標	種類	衡量單位	代碼
溫室氣體排放	範疇 1 排放之全球總排放量	量化	公噸(t)二氧化碳當量	TR-RO-110a.1
	對管理範疇 1 排放之長期及短期策略或計畫、排放減量目標以及針對該等目標之績效分析之討論	討論及分析	不適用	TR-RO-110a.2
	(1)總燃料消耗量、(2)天然氣百分比及(3)再生百分比	量化	十億焦耳(GJ)，百分比(%)	TR-RO-110a.3
空氣品質	下列空氣污染物之排放：(1)氮氧化物（不包括氧化亞氮）、(2)硫氧化物及(3)懸浮微粒(PM ₁₀)	量化	公噸(t)	TR-RO-120a.1
勞工條件、健康與安全	(a)直接員工及(b)約聘員工之(1)總可紀錄事件比率(TRIR)及(2)死亡率	量化	比率	TR-RO-320a.1
	所有員工之(1)自願及(2)非自願離職率	量化	比率	TR-RO-320a.2
	管理短期及長期之司機健康風險之作法之描述	討論及分析	不適用	TR-RO-320a.3
事故與安全管理	公路事故及事件之次數	量化	數量	TR-RO-540a.1
	對環境之洩漏及釋放之(1)次數及(2)彙總量	量化	數量，立方公尺(m ³)	TR-RO-540a.3

表 2. 活動指標

活動指標	種類	衡量單位	代碼
收益延噸公里(RTK) ¹	量化	收益延噸公里(RTK)	TR-RO-000.A
裝載率 ²	量化	數量	TR-RO-000.B
員工人數，卡車司機人數	量化	數量	TR-RO-000.C

¹ TR-RO-000.A 之註—收益延噸公里 (RTK) 係定義為一公噸收益運送量運輸一公里。收益延噸公里係以每段行程之行駛車輛公里數乘以該段之收益運送量之公噸數計算。

² TR-RO-000.B 之註—裝載率係容量利用率之衡量數，其係以貨物行駛距離除以行駛總距離計算。

溫室氣體排放

主題彙總

公路運輸行業主要係透過卡車引擎燃燒柴油及其他化石燃料產生排放。溫室氣體（GHG）（包括二氧化碳（CO₂））對關注氣候變遷之政府主管機關，以及對要求低碳或碳中和運輸解決方案之消費者特別重要。因來自卡車之溫室氣體排放占運輸相關排放之重大部分，該行業係限制溫室氣體排放法規之監管重點。提高燃料效率之營運變動可降低燃料成本，同時亦減少對燃料價格波動、監管成本及溫室氣體排放之其他影響之暴險。雖然較新之卡車更節省燃料，其他措施亦可改善現有車輛之效率並減少排放。

指標

TR-RO-110a.1. 範疇1排放之全球總排放量

- 1 個體應揭露其排放至大氣之京都議定書所涵蓋之七種溫室氣體—二氧化碳（CO₂）、甲烷（CH₄）、氧化亞氮（N₂O）、氫氟碳化物（HFCs）、全氟碳化物（PFCs）、六氟化硫（SF₆）及三氟化氮（NF₃）之範疇1溫室氣體（GHG）排放之全球總排放量。
 - 1.1 所有溫室氣體之排放應以公噸二氧化碳當量（CO₂-e）進行彙整及揭露，並依已發布之100年時間區間之全球暖化潛勢（GWP）值計算。迄今，全球暖化潛勢值之較佳來源係政府間氣候變化專門委員會（IPCC）第五次評估報告（2014年版）。
 - 1.2 總排放量係指計入抵換、信用額或其他減除或補償排放之類似機制前，排放至大氣中之溫室氣體。
- 2 範疇1排放應依世界資源研究所及世界企業永續發展協會（WRI/WBCSD）於2004年3月發布之「溫室氣體盤查議定書：企業會計與報導準則（修訂版）」（以下簡稱「溫室氣體盤查議定書」）所包含之方法論定義及計算。
 - 2.1 可接受之計算方法論包括以「溫室氣體盤查議定書」為參考基礎，但提供額外指引（諸如特定行業或區域之指引）者。其例可能包括：
 - 2.1.1 國際航太環境組織（IAEG）所發布之「航太行業溫室氣體報導指引」
 - 2.1.2 美國環境保護署（EPA）所發布之「溫室氣體盤查指引：固定燃燒源之直接排放」
 - 2.1.3 印度溫室氣體盤查計畫
 - 2.1.4 ISO 14064-1
 - 2.1.5 國際石油行業環境保護協會（IPIECA）所發布之「石油行業溫室氣體排放報告指引（2011年第2版）」

- 2.1.6 環境保護個體 (EpE) 所發布之「廢棄物管理活動溫室氣體排放量化議定書」
- 2.2 溫室氣體排放資料應依個體合併其財務報導資料之作法被彙整及揭露，其通常與「溫室氣體盤查議定書」所定義之「財務控制」法及氣候揭露準則理事會 (CDSB) 所發布之「氣候揭露準則理事會之環境與社會資訊報導架構」中REQ-07「組織邊界」所述之作法一致。
- 3 個體可討論其排放量自前一報導期間之任何變動，包括該變動是否係導因於排放減量、撤資、收購、併購、產出之變動或計算方法論之變動。
- 4 在目前向碳揭露專案 (CDP) 或其他個體 (例如，國家監管揭露計畫) 報導溫室氣體排放所使用之範圍及彙整作法不同之情況下，個體可揭露該等排放。惟主要揭露係根據前述指引揭露。
- 5 個體可討論其排放量揭露之計算方法論，諸如資料是否來自連續自動監測設施 (CEMS)、工程計算，或質量平衡計算。

TR-RO-110a.2. 對管理範疇1排放之長期及短期策略或計畫、排放減量目標以及針對該等目標之績效分析之討論

- 1 個體應討論其管理範疇1溫室氣體 (GHG) 排放之長期及短期策略或計畫。
- 1.1 範疇1排放係依世界資源研究所及世界企業永續發展協會 (WRI/WBCSD) 於2004年3月發布之「溫室氣體盤查議定書：企業會計與報導準則 (以下簡稱「溫室氣體盤查議定書」) (修訂版)」所定義。
- 1.2 溫室氣體排放範圍包括京都議定書所涵蓋之七種溫室氣體—二氧化碳 (CO₂)、甲烷 (CH₄)、氧化亞氮 (N₂O)、氫氟碳化物 (HFCs)、全氟碳化物 (PFCs)、六氟化硫 (SF₆) 及三氟化氮 (NF₃)。
- 2 個體應討論其排放減量目標並針對該等目標分析其績效，包括下列項目 (若攸關時)：
- 2.1 排放減量目標之範圍 (例如，總排放量中適用該目標之百分比)；
- 2.2 目標究係採絕對基礎或強度基礎；若係強度基礎目標，應提供其指標分母；
- 2.3 相對於基準年之減量百分比，基準年係為達成排放減量目標而評估排放量之第一年；
- 2.4 減量活動之時間表，包括起始年、目標年及基準年；
- 2.5 為達成目標之機制；及
- 2.6 目標或基準年排放量已經或可能被追溯重新計算，或目標或基準年已被重設之任

何情況。

- 3 個體應討論達成該等計畫或目標所需之活動及投資，以及可能影響達成該等計畫或目標之任何風險或限制因素。
 - 3.1 攸關之活動及投資可能包括對燃料優化所作之之努力，諸如優化路線及裝載、採用諸如引擎及動力系統效率及空氣動力改良之技術、使用電動或天然氣動力車輛、減輕重量、改善輪胎滾動阻力、混合動力化及自動引擎關閉。
- 4 個體應討論其策略、計畫或減量目標之範圍，諸如是否因不同業務單位、地理區域或排放源而不同。
- 5 個體應討論其策略、計畫或減量目標是否與排放限制或排放報導基礎之計畫或法規（例如，歐盟排放交易體系、魁北克總量管制與交易制度，以及加州總量管制與交易計畫）有關或相關，包括地區、國家、國際或產業計畫。
- 6 策略、計畫或減量目標之揭露應限於報導期間內正在進行（現行）或完成之活動。

TR-RO-110a.3. (1)總燃料消耗量、(2)天然氣百分比及(3)再生百分比

- 1 個體應揭露(1)來自所有來源之總燃料消耗量之彙總數（以十億焦耳（GJ）為單位）。
 - 1.1 燃料消耗量之計算方法論應基於燃料之實際消耗量，而非設計參數。
 - 1.2 燃料消耗量可接受之計算方法論可能包括基於下列項目之方法論：
 - 1.2.1 報導期間開始日之期初存貨加上報導期間內購買之燃料，減去報導期間結束日之任何燃料存貨
 - 1.2.2 追蹤車輛消耗之燃料
 - 1.2.3 追蹤燃料費用
- 2 個體應揭露(2)所消耗之燃料中屬天然氣之百分比。
 - 2.1 該百分比應以天然氣之消耗量（以十億焦耳為單位）除以總燃料消耗量（以十億焦耳為單位）計算。
- 3 個體應揭露(3)所消耗之燃料中屬再生燃料之百分比。
 - 3.1 再生燃料通常係定義為符合下列所有條件之燃料：
 - 3.1.1 由再生生質物生產
 - 3.1.2 用以取代或減少運輸燃料、加熱用燃油或航空燃油中所存在之化石燃料數量

- 3.1.3 在其生命週期之基礎上達成溫室氣體（GHG）排放量之淨減少。
- 3.2 個體應揭露用以判定燃料是否屬於再生燃料之標準或法規。
- 3.3 該百分比應以再生燃料之消耗量（以十億焦耳為單位）除以總燃料消耗量（以十億焦耳為單位）計算。
- 4 揭露範圍僅包括個體直接消耗之燃料。
- 5 個體於計算來自燃料之能源消耗量時，應使用高熱值（HHV），亦稱為總熱值（GCV），其係直接衡量或取自政府間氣候變化專門委員會。
- 6 個體對於此揭露下所報導之所有資料應適用一致之轉換係數，諸如將高熱值用於燃料（包括生質燃料）之使用。

空氣品質

主題彙總

相較於其他運輸模式，公路貨運因硫氧化物（SO_x）、氮氧化物（NO_x）及粒狀物（PM）之排放而對空氣品質有較多之地區性負面影響。對柴油燃料之重度依賴特別受關注。雖然柴油引擎較汽油引擎達成更多燃油里程，其產生更多有害空氣污染物。使用替代燃料及在釋放前過濾污染物排放可協助個體遵循空氣品質法規並避免產生城市及人口密集中心之霧霾，其可能損害社會對個體營運之認可。

指標

TR-RO-120a.1.下列空氣污染物之排放：(1)氮氧化物（不包括氧化亞氮）、(2)硫氧化物及(3)懸浮微粒(PM₁₀)

- 1 個體應揭露其釋放至大氣中之空氣污染物排放量（按每一污染物以公噸為單位）。
 - 1.1 揭露範圍包括與個體之所有活動及排放源（其可能包括固定源或移動源、生產設施、辦公大樓及運輸車隊）所導致之直接空氣污染物排放相關之空氣污染物。
- 2 個體應揭露其(1)氮氧化物（NO_x）之排放量（以NO_x報導）。
 - 2.1 氮氧化物之範圍包括一氧化氮及二氧化氮，但排除氧化亞氮。
- 3 個體應揭露其(2)硫氧化物（SO_x）之排放量（以SO_x報導）。
 - 3.1 硫氧化物之範圍包括二氧化硫及三氧化硫。
- 4 個體應揭露其(3)懸浮微粒（PM₁₀）之排放量（以PM₁₀報導）。
 - 4.1 懸浮微粒係定義為空氣中任何細小之固體或液體之物質，其氣動粒徑小於或等於10微米。
- 5 個體可討論其排放量揭露之計算方法論，諸如資料是否來自連續自動監測設施（CEMS）、工程計算，或質量平衡計算。

勞工條件、健康與安全

主題彙總

公路運輸行業面臨司機招募及留任之挑戰。該行業有具挑戰之工作條件及限制工時之法規。潛在之勞工短缺可能提高人工成本及減少行業收入。時間緊迫之運輸對司機係屬高要求，其可能面臨長時間且通常非正常之時間駕駛、長期離家、缺乏睡眠及孤獨感。此等因素再加上高傷害發生率及患病率（主要係因事故），使招募新司機及留任現有員工係屬困難。提供司機較佳工作條件之個體，可能自較低之員工離職率、較高之生產力，以及招聘員工以擴展營運並增加收入之能力而獲益。

指標

TR-RO-320a.1.(a)直接員工及(b)約聘員工之(1)總可記錄事件比率（TRIR）及(2)死亡率

- 1 個體應揭露(1)其工作相關傷害及疾病之總可記錄事件比率（TRIR）。
 - 1.1 若傷害或疾病導致死亡、缺勤、工作受限或轉職、超出急救之治療、或喪失意識，則被視為可記錄事件。此外，經醫師或其他合格之醫療保健專業人員診斷之重大傷害或疾病，即使未導致死亡、缺勤、工作受限或轉職、超出急救之治療、或喪失意識，亦視為可記錄事件。
 - 1.1.1 急救係定義為在可提供正規醫療救助前對病患或傷者提供緊急照護或治療。
 - 1.1.2 個體可使用適用之司法管轄區標準定義可記錄事件及不予記錄之事件（諸如急救）。個體應揭露作為此等標準及定義來源所使用之法律、法規或行業架構。
- 2 個體應揭露(2)其工作相關死亡之死亡率。
- 3 所有揭露之比率應計算為： $(\text{統計數量} \times 200,000) / \text{於報導年度中所有員工之工作總時數}$ 。
 - 3.1 該比率計算中之「200,000」係指每週工作 40 小時、每年工作 50 週之 100 名全職工作人員每年可提供之總時數。
- 4 揭露範圍僅包括工作相關之事件。
 - 4.1 工作相關事件係指工作環境中之事件或暴露於工作環境所導致之傷害及疾病。
 - 4.2 工作環境係一名或多名員工依其聘僱條件而工作或出勤之場所及其他地點。
 - 4.3 工作環境不僅包括實體地點，亦包括員工於工作過程中所使用之設備或材料。
 - 4.4 員工於出差時所發生之事件，若在受傷或生病時員工正從事雇主利益之工作活動，

則該事件係屬工作相關。

4.5 工作相關之事件須係一新案例，而非更新先前已記錄之傷害或疾病。

5 個體應按下列每一員工類別揭露該等比率：

5.1 直接員工，係定義為個體之薪資單上之個人，無論其係全職、短期服務、兼職、行政職、勞動職、固定薪資、季節性、移民身分或時薪之員工。

5.2 約聘員工，係定義為不在個體薪資單上但受個體監督或管理之個人，包括獨立承包商及由第三方（例如，臨時人力之派遣公司及勞工仲介公司）僱用者。

6 揭露範圍包括所有員工，無論員工之所在地或聘僱之類型。

TR-RO-320a.2. 所有員工之(1)自願及(2)非自願離職率

1 個體應揭露所有員工之員工離職率百分比。

1.1 離職率應按(1)自願離職及(2)非自願離職分別揭露。

2 個體應以報導期間內員工主動自願離職（例如，辭職或退休）之人數除以報導期間內受僱勞工之平均人數計算(1)自願離職率。

3 個體應以報導期間內個體發起之離職（例如，解任、裁減、解僱或不續簽合約）人數除以報導期間內受僱勞工平均人數計算(2)非自願離職率。

TR-RO-320a.3. 管理短期及長期之司機健康風險之作法之描述

1 個體應描述其為評估、監控及減少員工暴露於人類健康危害（此可能包括疲勞、睡眠不足、肥胖及相關疾病、高血壓及心理與情緒健康問題）所作之努力。

1.1 討論之攸關努力可能包括風險評估、長期健康研究之參與、健康及福祉監控計畫及電子車載記錄器（EOBRs）之使用。

2 個體應描述其對短期（立即性）風險及長期（長期性）風險之管理作法。

3 揭露應聚焦於卡車司機，但可包括其他員工（如攸關時）。

4 個體可討論對有關服務時數、排班、睡眠呼吸中止及疲勞管理之適用之司法管轄區法令規範及建議之遵循。

事故與安全管理

主題彙總

公路運輸涉及固有之危險，包括機械故障或人為錯誤所導致之事故。該行業中之個體訓練司機及維修人員以最小化事故。傷亡率、相關成本及對安全技術之投資顯示該議題對此行業之重要性。安全管理較有效之個體可改善營運效率、留任司機、減少延遲及避免與嚴重事故相關之成本。反之，安全管理不善之個體可能面臨監管處罰、較高之保費及服務中斷，其減少收入並損害品牌價值。

指標

TR-RO-540a.1. 公路事故及事件之次數

- 1 個體應揭露涉及其直接或約聘員工於聘僱之時間內公路事故及事件之總次數。
 - 1.1 直接員工係定義為個體之薪資單上之個人，無論其係全職、短期服務、兼職、行政職、勞動職、固定薪資、季節性、移民身分或時薪之員工。
 - 1.2 約聘員工係定義為不在個體薪資單上但受個體定期監督或管理之個人，包括獨立承包商及由第三方（例如，臨時人力之派遣公司及勞工仲介公司）僱用者。
 - 1.3 事故係定義為涉及於公路上行駛並從事商業活動之商業車輛之事件，該事故導致一輛或多輛車輛遭受無法行駛之損壞，致使該等車輛需由一拖車或其他車輛運離現場或予以棄置。
 - 1.4 事故不包括：
 - 1.4.1 僅涉及來自靜止中之車輛上車及下車之事件；或
 - 1.4.2 僅涉及貨物之裝載及卸載之事件。
 - 1.5 事件係定義為涉及具牌照之車輛在業務使用中導致某一可記錄事件、車輛損壞或其他財產損壞之任何事件。
 - 1.5.1 若傷害或疾病導致死亡、缺勤、工作受限或轉職、超出急救之治療、或喪失意識，則被視為可記錄事件。此外，經醫師或其他合格之醫療保健專業人員診斷之重大傷害或疾病，即使未導致死亡、缺勤、工作受限或轉職、超出急救之治療、或喪失意識，亦視為可記錄事件。
 - 1.5.2 急救係定義為在可提供正規醫療救助前對病患或傷者提供緊急照護或治療。
 - 1.5.3 個體可使用適用之司法管轄區法律或監管標準定義可記錄事件及急救。
- 2 揭露之最小範圍包括向適用之司法管轄區法律或主管機關報告之事故及事件。

TR-RO-540a.3. 對環境之洩漏及釋放之(1)次數及(2)總體積

- 1 個體應揭露(1)有害材料對環境之洩漏及釋放之總次數。
 - 1.1 有害材料係定義為適用之司法管轄區法律或主管機關已確定於商業運輸時將對健康、安全，以及財產帶來不合理風險（包括爆炸物；放射性材料；感染性物質；易燃或可燃液體、固體或氣體；有毒、氧化性或腐蝕性材料；及壓縮氣體），並依有害材料運輸法律被指定為有害之物質或材料。
 - 1.1.1 有害材料之範圍包括有害物質、有害廢棄物、海洋污染物、高溫材料及被材料生產地之適用之司法管轄區之法律及監管架構指定為有害之材料。
 - 1.1.2 個體可使用來自聯合國環境規劃署（UNEP）之「控制有害廢棄物越境轉移及其處置巴塞爾公約」之有害廢棄物之定義。
- 2 個體應揭露(2)有害材料對環境之洩漏及釋放之總體積（以立方公尺為單位）。
 - 2.1 該體積應以接觸環境之估計洩漏總數額計算，且該數額不得減除後續回收、蒸發或以其他方式損失之材料之數額。
- 3 符合對土壤及水兩者之洩漏者，應報導為單獨對水之洩漏，但將該體積適當分攤予土壤及水。
- 4 個體可額外分別揭露對土壤及水之洩漏。
 - 4.1 符合對土壤及水兩者之釋放者，可報導為單獨對水之釋放，但將該釋放之數量適當分攤予土壤及水。
- 5 若攸關時，個體可按類型細分洩漏及釋放，諸如碳氫化合物及有害物質。