

立法會

Legislative Council

立法會 CB(1)1341/20-21 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB1/PL/EA

環境事務委員會 會議紀要

日 期 : 2021 年 7 月 19 日(星期一)
時 間 : 下午 4 時 30 分
地 點 : 立法會綜合大樓會議室 2

出席委員 : 鄭泳舜議員, MH, JP (主席)
謝偉俊議員, JP (副主席)
黃定光議員, GBS, JP
陳克勤議員, SBS, JP
何俊賢議員, BBS, JP
易志明議員, SBS, JP
郭偉強議員, JP
葛珮帆議員, BBS, JP
盧偉國議員, GBS, MH, JP
何君堯議員, JP
邵家輝議員, JP
劉業強議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS, JP

出席公職人員 : 議程第 III 項

環境局局長
黃錦星先生, GBS, JP

環境局副局長
謝展寰先生, BBS, JP

環境保護署副署長(3)
馮浩然先生, JP

環境保護署助理署長(空氣質素政策)
何德賢先生, JP

環境保護署首席環境保護主任(空氣政策)
劉萬鵬先生

環境保護署首席環境保護主任(空氣科學)
梁啓明博士

發展局副局長
廖振新先生, JP

運輸署總工程師/策略研究
余天翔先生

議程第 IV 項

環境局副局長
謝展寰先生, BBS, JP

環境局首席助理秘書長(能源)
任浩晨先生

機電工程署助理署長/電力及能源效益
朱祺明先生

機電工程署總工程師/能源效益 A
李學賢先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)1
石逸琪女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)1
江健偉先生

議會事務助理(1)1
潘耀敏小姐

I. 自上次會議後發出的資料文件

委員察悉，自上次會議後並無發出任何資料文件。

II. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)——跟進行動一覽表
1113/20-21(01) 號
文件)

立法會 CB(1)——待議事項一覽表)
1113/20-21(02) 號
文件

2. 委員同意在 2021 年 8 月 23 日(星期一)下午 2 時 30 分舉行的下次例會上，討論以下事項：

- (a) 管制即棄膠餐具計劃的公眾諮詢；及
- (b) 改善公眾地方及住用處所的噪音問題和推廣以創新科技管理環境噪音。

3. 主席表示，事務委員會將於 2021 年 8 月 17 日前往位於北大嶼山小蠔灣的 O・PARK1(一座有機資源回收中心)、位於屯門曾咀的 T・PARK[源・區](一座污泥處理設施)及"綠在屯門"(一個位於屯門，提供循環再造支援及環保教育的回收環保站)進行職務訪問。

III. 香港清新空氣藍圖 2035

(立法會 CB(1)——政府當局就"香港清新空氣藍圖 2035"提供的文件
1113/20-21(03) 號)

立法會 CB(1)——立法會秘書處就"改善空氣質素的措施"擬備的最新背景資料簡介
1113/20-21(04) 號

經辦人/部門

立 法 會 CB(1)——商界環保協會提交的
1125/20-21(01) 號 意見書(只備英文本)
文件

立 法 會 CB(1)——香港環專會提交的意
1132/20-21(01) 號 意見書(只備英文本)
文件

立 法 會 CB(1)——5 名公眾人士提交的
1134/20-21(01) 號 聯署意見書(只備英文
本))
文件

政府當局的簡介

4. 環境局局長表示，隨着推行一系列減少本地發電廠、車輛、船舶等源頭排放空氣污染物的措施，至 2020 年，香港已達到《香港清新空氣藍圖》2017 年進度報告中訂下的主要目標。為持續改善空氣質素，政府在 2021 年 6 月公布《香港清新空氣藍圖 2035》("《藍圖》")，展示"健康宜居・低碳轉型・比肩國際"的願景。當局預料，落實《藍圖》中提出的措施亦有助香港達到在 2050 年前實現碳中和的目標。

5. 環境保護署副署長(3)("環保署副署長(3)")借助電腦投影片，說明《藍圖》的兩大主要目標，分別是於 2035 年前引領香港成為空氣質素媲美國際大城市的宜居城市，以及逐步邁向完全符合世界衛生組織《空氣質素指引》("世衛《指引》")所訂最終指標的目標。他隨後向委員簡介《藍圖》下 6 大主要行動範疇，即綠色運輸、宜居環境、全面減排、潔淨能源、科學管理及區域協同。

(會後補註:電腦投影片簡介資料於 2021 年 7 月 19 日隨立法會 CB(1)1137/20-21(01)號文件送交委員。)

討論

政策方向及主要目標

6. 謝偉銓議員及劉業強議員表示支持推行《藍圖》下的政策及措施。葛珮帆議員歡迎當局公布《藍圖》，並認為 6 大主要行動範疇的方向正確。

7. 邵家輝議員表示，他支持環保，但關注到相關措施的裨益是否高於其成本。他及易志明議員認為，政府當局應向市民提供更多環保措施的成本效益分析資料。

8. 環境局副局長回應郭偉強議員關於收緊香港空氣質素指標的進展的提問時解釋，12 項空氣質素指標中，半數已採用世衛《指引》的最終指標。其餘 6 項空氣質素指標與二氧化硫、可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子("PM2.5")及臭氧濃度有關。政府當局會參照世衛的指引，逐步收緊這些空氣質素指標。

綠色運輸

9. 謝偉銓議員及主席促請政府當局繼續加緊努力減少公共交通車輛排放的空氣污染物，以改善路邊空氣質素。謝議員提出以下問題：

- (a) 設立專營巴士低排放區能否有效減少專營巴士排放，以及政府當局為何沒有在 3 個現有低排放區以外設立更多低排放區；
- (b) 其他改善專營巴士排放表現的措施的進展為何；及
- (c) 鑑於過往唯一向香港供應石油氣小型巴士的生產商已停止生產該車種，政府當局會如何推動公共小型巴士("公共小巴")加快採用新能源車輛。

10. 易志明議員指出，內地和英國已引入氫燃料電池巴士。他建議，政府當局應研究如何促進把

氫能應用於香港的交通工具。

11. 環境局局長回應稱，隨着推行淘汰老舊車輛的措施，路邊空氣質素在過去數年來已有大幅改善。政府當局亦積極試驗把新能源車輛應用於公共交通。自《香港電動車普及化路線圖》("《電動車路線圖》")於 2021 年 3 月公布後，一家專營巴士公司已表示有計劃在 2025 年前購置數百輛電動巴士，而另一家專營巴士公司則會積極研究採用氫燃料電池巴士的可行性。

12. 環保署副署長(3)補充，政府當局的長遠目標是在 2050 年前達致車輛零排放，因此有必要推動新能源車輛普及化，以取代傳統燃油車輛。為達到這個目標並改善路邊空氣質素，政府當局會推廣在全港(而非僅限於低排放區)普遍使用低排放或零排放專營巴士。至於減少公共小巴的排放，政府當局正推行電動公共小巴試驗計劃，並已制訂有關電動公共小巴及相關充電設施的技術指引。政府當局正為試驗計劃物色適合進行行駛測試的路線及電動公共小巴的潛在製造商，預料可於 2023 年開始試驗。此外，為配合在香港試驗及應用氫能，政府當局正致力在可行情況下盡快制訂相關標準及規例。

政府當局

13. 謝偉銓議員要求政府當局提供補充資料，說明進一步減少專營巴士及公共小巴空氣污染物排放的措施的推行時間表及目標。

14. 葛珮帆議員不滿《藍圖》下有關綠色運輸的短中期措施有欠進取，難以為公共交通業界帶來能收改善路邊空氣質素之效的必要轉型。鑑於淘汰舊柴油商業車輛的鼓勵與管制並行計劃成功減少路邊空氣污染，她建議政府當局應透過立法及補貼方式，推動公共交通加快採用新能源車輛。由於交通擠塞使路邊空氣污染加劇，她認為政府當局亦應更着力發展智能運輸系統，例如智能泊車系統及智能交通燈系統。就此，她詢問當局會否規定私營停車場的業主或經營者提供停車場空位/佔用情況的實時資訊。

15. 環境局局長回應稱，政府當局一直透過新能源運輸基金支持運輸業界試驗及採用新能源車輛。新能源運輸基金在 2021 年 6 月批出款項，資助一些機構購置單層電動巴士作校車用途。政府當局亦注意到，部分食物送遞服務供應商的車隊計劃試用一些電動電單車。這些例子說明新能源車輛在運輸業界越趨普及。

16. 有關推動智能運輸系統的發展，運輸署總工程師/策略研究表示，政府在合適的新地契中已加入條款，要求設有停車場的相關新發展項目落成後，發展商須向運輸署提供實時空置泊車位資訊。運輸署即將展開一項交通運輸策略性研究，以助制訂政策，配合公共運輸系統直至 2050 年的發展。該項研究涵蓋的課題將包括發展智能交通燈系統及其他疏導交通的方法，以及車聯網通訊及自動駕駛車輛等創新運輸科技的應用。運輸署計劃在 2023 年第三季就第一批相關建議諮詢公眾。葛珮帆議員促請政府當局加快進行該項研究及擬訂相關建議。

17. 盧偉國議員指出，歐洲聯盟提出了一項新規定，自 2035 年起將正式禁售汽油及柴油車輛。由於轉用零排放車輛是全球趨勢，他認為政府當局應擬訂淘汰燃油車輛的藍圖。

18. 環境局局長回應稱，政府當局會注視歐洲聯盟商議上述建議的進展。正如《電動車路線圖》所述，香港將在 2035 年或之前停止新登記燃油私家車(包括混合動力車輛)。政府當局亦會繼續推行電動商用車的試驗，以期日後就採用電動商用車制訂更具體的路線圖及時間表。

19. 易志明議員詢問，政府當局會否考慮設立過渡安排，以退稅方式鼓勵較舊型號燃油私家車的車主轉用環保表現較佳的新型號(例如歐盟 VI 期私家車)，讓不選用電動車的私家車車主亦可為減排出一分力。環保署副署長(3)回應稱，政府當局歡迎各方就如何推動新能源車輛普及化及減少車輛排放提出建議。

20. 主席詢問，EV 屋苑充電易資助計劃("充電易資助計劃")的推行進展為何，以及若該計劃的申請超額，政府當局會否考慮向計劃注入更多資金。

21. 環境局局長表示，市民對充電易資助計劃的反應熱烈。當局原本估算該計劃推出首 3 年將涵蓋約 6 萬個停車位，但自計劃於 2020 年 10 月推出以來，接獲的申請已涉及逾 440 幢私人住宅樓宇中約 10 萬個停車位。部分成功申請者已就裝設工程展開招標，以聘請顧問進行設計工作。隨着這些較早期項目的推展，從中所得的經驗預料有助當局更準確評估提升私人住宅樓宇停車場以供電動車充電所需的資金。政府當局會因應評估結果，研究充電易資助計劃的未來路向。

潔淨能源

22. 鑑於天然氣的價格高於煤價，劉業強議員詢問，政府當局會如何防止電力公司在利用更多天然氣作本地發電時，把燃料成本的增幅轉嫁大眾。他亦詢問政府當局有何計劃促進使用非化石燃料作為發電能源。

23. 環境局局長回應稱，目前全球的主流做法是利用更多天然氣，作為發電的過渡能源。政府的能源政策是確保以合理價格，安全、可靠並有效地滿足社會的電力需求，同時盡量減少發電對環境造成影響。兩間電力公司正在興建的海上液化天然氣接收站，將令供氣更有保障，價格也會更具競爭力，有助把發電成本維持在穩定水平。香港的電費已比許多其他大城市低，但政府當局了解到，某些階層人士的財政負擔是需要處理的問題。有見及此，當局近年提供了電費補貼。展望將來，政府當局會更新《香港氣候行動藍圖》，當中會進一步說明如何推動電力行業減碳及採用多元化能源。與此同時，政府當局會透過上網電價計劃，繼續推動可再生能源發展。

24. 鑑於兩間電力公司正研究發展離岸風力發電場的可行性，而倘若計劃落實，一些漁民可能會永久失去作業捕漁區，何俊賢議員認為，政府當局應協助受影響漁民轉型從事其他業務(例如由商業

捕魚轉而從事休閒漁業或生態旅遊)，以及在這些漁民申請相關業務牌照時給予優先考慮。

25. 環境局局長回應稱，政府當局在推行環保基礎設施項目時，會力求減低相關持份者所受的影響，並協助業界把握新商機。政府當局會繼續就發展離岸風力發電場的建議與相關持份者保持密切溝通。

26. 謝偉銓議員及易志明議員查詢推動或規定遠洋船使用較清潔燃料的計劃及其進展，以及政府當局會否考慮推動在香港引入液化天然氣重型車輛。此外，易議員關注收緊船用輕質柴油含硫量上限的建議(由不得超過 0.05% 收緊至不得超過 0.001%)對運輸業經營者造成的財政影響，並詢問政府當局會否提供任何財政支援以緩減影響。

27. 何俊賢議員評論指，政府當局在推出任何計劃以強制使用較清潔燃料或轉用新能源前，應先確保該等燃料/能源及相關設備的供應存在有效的市場競爭。

28. 環保署副署長(3)表示，預料液化天然氣未來會成為全球遠洋船廣泛採用的燃料。政府當局會積極研究提供離岸設施，供這些船隻補充液化天然氣。假如成功推動本地船隻採用液化天然氣，這種燃料亦大可用於重型車輛。政府當局對液化天然氣在香港的潛在應用持開放態度，並會研究所涉事宜，例如如何為使用液化天然氣的車輛加氣。

29. 至於收緊本地供應船用燃料含硫量上限的建議，環保署副署長(3)表示，政府當局曾在 2020 年與業界商討相關事宜。政府當局尚未就推行該項措施設定時間表，而在擬定推行方案時，亦會考慮相關因素，包括對運輸業經營者的經營成本造成的影响及經濟形勢。

政府當局

30. 謝偉銓議員要求政府當局提供補充資料，說明減少遠洋船空氣污染物排放的措施的推行時間表及目標。

31. 易志明議員提及他在 2019 年 6 月 5 日的立法會會議上就推廣使用生物柴油提出的質詢；他詢問，政府當局會如何確保本地生產的生物柴油有足夠出路。環境局局長表示，政府當局近年已增加使用生物柴油，並會繼續與持份者商討如何擴大生物柴油在香港的應用。

全面減排及創造更宜居的環境

32. 郭偉強議員不滿政府當局的文件(立法會 CB(1)1113/20-21(03)號文件)未有提及推廣使用單車作為市區日常交通工具。他促請環境局與運輸及房屋局通力合作，共同制訂及推行單車友善政策。

33. 發展局副局長回應稱，政府當局致力在新市鎮及新發展區提供配套完善的單車徑網絡，方便市民以單車作為來往公共交通設施與居所或工作地點的短程代步工具。運輸署總工程師/策略研究補充，運輸處一直與發展局緊密合作推廣以單車代步。政府當局的目標是透過增加單車泊位供應及優化單車徑設計等方法，使新發展區(例如洪水橋新發展區)的單車使用率較發展成熟的新市鎮(例如沙田新市鎮)更高。基於市區交通繁忙及其他限制，政府當局並不鼓勵市民使用單車作為市區交通工具。

34. 盧偉國議員認為，香港的公共照明系統在採用發光二極管("LED")技術方面落後於一些鄰近城市。他查詢 LED 公共照明系統目前在香港的覆蓋率。環境局局長表示，他會向路政署轉達盧議員的關注及查詢。

科學管理及區域協同

35. 主席表示，2021 年 6 月青衣南一艘船隻起火，引起公眾關注 PM2.5 的排放及相關健康風險。他詢問，環境保護署("環保署")會否考慮加強監測 PM2.5，以及在火警及其他空氣污染事故發生後，及時向公眾提供資訊。

36. 環境保護署助理署長(空氣質素政策)回應稱，PM2.5 大氣濃度及路邊濃度的數據每小時在相關網站發布。當空氣質素健康指數達到警戒程度

時，政府當局會發出新聞稿提醒市民做好預防措施。火警事故或會引致 PM2.5 濃度在短時間內急升，但對整體空氣質素的影響通常有限。在主席提及的事故發生後，環保署已加強在大型火警事故發生後發布空氣污染物監測數據資訊。

37. 盧偉國議員強調，香港與粵港澳大灣區其他城市合作改善區域空氣質素，十分重要。他認為，政府當局應加強宣傳相關措施，以及這些措施在改善空氣質素方面取得的成果。

38. 環境局局長表示，政府當局會與廣東省政府合作，共同制訂 2025 年及 2030 年減少區域空氣污染物排放的計劃及目標，以期進一步改善區域空氣質素。政府當局會藉此機會提供更多資訊，向市民說明內地當局在改善空氣質素方面所作的努力。

改善空氣質素的措施帶來的效益

39. 邵家輝議員察悉，到 2025 年，與長期暴露在空氣污染物有關的早逝個案估計將比 2015 年減少約 1 900 宗。他詢問當局如何得出上述數字。

40. 環境保護署首席環境保護主任(空氣科學)解釋，該數字是依據本地專家開發的模型推算出來，當中參考了與心血管及呼吸系統疾病相關的死亡及住院病例歷史數字、其他司法管轄區發表的健康風險評估數據、香港空氣質素趨勢等。環境保護署首席環境保護主任(空氣科學)回應邵家輝議員的進一步查詢時承諾會提供補充資料，以說明在過去數年，因香港空氣質素改善而減少的早逝個案宗數。

41. 易志明議員認為，大眾或難以理解"避免早逝個案"此概念。他建議，政府當局應就改善空氣質素的措施帶來的經濟效益進行研究，並公布研究結果供市民參考。政府當局備悉這項建議。

IV. 強制性能能源效益標籤計劃第四階段

(立法會 CB(1)——政府當局就"強制性能
1113/20-21(05) 號 源效益標籤計劃第四
文件 階段"提供的文件

立法會 CB(1)——立法會秘書處就"強制
1113/20-21(06) 號 性能源效益標籤計劃"
文件 擬備的最新背景資料
(簡介)

政府當局的簡介

42. 機電工程署總工程師/能源效益 A("機電署總工程師/能源效益 A")借助電腦投影片，向事務委員會簡介推行強制性能能源效益標籤計劃("強制性標籤計劃")第四階段，以把計劃的涵蓋範圍擴展至氣體煮食爐、即熱式氣體熱水爐及 LED 燈("該 3 類產品")的建議。在機電工程署("機電署")進行的公眾諮詢中，回應者一律贊同這項建議。政府當局計劃在 2022-2023 年度立法會會期向立法會提出相關法例修訂建議，以期在 2023 年第二季推行強制性標籤計劃第四階段。當局建議設立 15 至 18 個月寬限期，在此期間，在最新的自願性能能源效益標籤計劃("自願性標籤計劃")下登記的產品型號的測試結果，可申請轉到強制性標籤計劃。在寬限期屆滿後，強制性標籤計劃第四階段預計會在 2024 年第三或第四季全面實施。

(會後補註:電腦投影片簡介資料於 2021 年
7 月 19 日隨立法會 CB(1)1137/20-21(02)號
文件送交委員。)

討論

涵蓋產品類別及市場情況

43. 郭偉強議員詢問，非獨立包裝並預先安裝在其他電器產品上的 LED 燈(例如移動感應照明產品上的 LED 燈)是否屬強制性標籤計劃第四階段的涵蓋範圍。

44. 機電工程署助理署長/電力及能源效益("機電署助理署長/電力及能源效益")解釋，LED 燈的能源效益將參照國際測試標準 IEC 62612:2013 而評定。此標準適用於最高額定功率為 60 瓦特及配有單燈頭的 LED 燈。由於國際上沒有就預先安裝在其他電器產品上的其他種類 LED 燈(例如 LED 光管及 LED 提燈)設定測試標準，因此強制性標籤計劃第四階段不會涵蓋這些 LED 燈。機電署會留意已納入及有可能納入訂明產品範圍的產品測試標準的發展，並據此檢討是否需要更新強制性標籤計劃。

45. 盧偉國議員表示支持推行強制性標籤計劃第四階段，原因是該計劃有助提高市面上目標產品的整體能源效益。鑑於本港消費者及相關業界對強制性標籤計劃已習以為常，因此他亦預料建議可順利推行。他詢問，目前在香港供應的該 3 類產品的型號在能源效益方面的普遍表現為何。

46. 環境局副局長回應稱，在本地市面上，很大機會能符合強制性標籤計劃第四階段就該 3 類產品所建議的能源效益標準的產品型號眾多。根據過往經驗，當該 3 類產品納入強制性標籤計劃的涵蓋範圍後，預料會影響消費者的選擇，因而令能源效益低的產品型號逐漸被淘汰。

47. 機電署助理署長/電力及能源效益補充，自願性標籤計劃現時涵蓋該 3 類產品。目前列入自願性標籤計劃登記名冊的 LED 燈型號大部分能達到強制性標籤計劃第四階段所建議一級至三級能源效益的評級標準，當中以達到二級標準的型號最為普遍。至於氣體煮食爐及即熱式氣體熱水爐，根據市面產品測試結果，目前列入自願性標籤計劃的型號大部分能達到建議的一級和二級標準。

48. 謝偉銓議員表示支持擴大強制性標籤計劃涵蓋產品的範圍，以助消費者作出有根據的選擇。他察悉，氣體煮食爐的熱效率大多介乎百分之幾十，而電磁爐的熱效率則通常接近 90%。他詢問，這是否表示電氣器具的燃料效益通常較氣體用具高。

49. 環境局副局長解釋，電力的產生及輸送過程會流失一些能量。在計及這個因素及其他條件相同的情況下，電磁爐和儲水式電熱水器(現時已納入強制性標籤計劃涵蓋範圍)的燃料效益與氣體煮食爐及即熱式氣體熱水爐大致相若。

過渡安排

50. 鑑於該 3 類產品已納入自願性標籤計劃範圍達最少 7 年，而業界亦應已為實施強制性標籤計劃第四階段作好準備，謝偉銓議員因此質疑，設立相當長的寬限期(即 15 至 18 個月)的理據為何。他亦詢問，政府當局會如何確保該 3 類產品由自願性標籤計劃過渡至強制性標籤計劃的過程順利無礙。

51. 邵家輝議員表示支持強制性標籤計劃的整體方向，亦不反對推行第四階段的建議。他讚揚政府當局與業界保持密切溝通，使該計劃之前 3 個階段均得以順利推行。他認為，設立寬限期的安排恰當，可讓業界為強制性標籤計劃第四階段的全面實施做好必要準備。

52. 機電署助理署長/電力及能源效益解釋，當局在推行強制性標籤計劃首 3 個階段時，每個階段均有 18 個月的寬限期。由於強制性標籤計劃將首次涵蓋氣體用具，因此業界曾提出第四階段的寬限期應長得足以讓他們做好準備，包括處理沒有能源標籤的產品型號的現有存貨。政府當局會繼續與業界保持密切溝通，以期加快全面實施強制性標籤計劃第四階段的步伐。

53. 至於由自願性標籤計劃過渡到強制性標籤計劃，機電署助理署長/電力及能源效益表示，氣體煮食爐及即熱式氣體熱水爐的自願性標籤計劃目前以"確認式"標籤制度運作，並無就能源效益作出區分。機電署會逐步更新自願性標籤計劃的規定，就氣體煮食爐及即熱式氣體熱水爐採用"級別式"標籤制度，使自願性標籤計劃的最新規定與強制性標籤計劃第四階段的規定看齊，這將有助在自願性標籤計劃下註冊的產品型號順利過渡至強制性標籤計劃。環境局副局長及機電署總工程師/能源

效益 A向委員保證，若事務委員會支持政府當局的建議，機電署會立即着手更新自願性標籤計劃的規定，並與業界商討相關事項。

執法工作及監察循規情況

54. 謝偉銓議員詢問，每年為監察循規情況而抽檢的表列型號所佔百分比為何，以及政府當局如何確保獨立實驗所進行的測試的質素。

55. 機電署助理署長/電力及能源效益表示，機電署每年抽選約 5% 的表列型號進行測試以監察循規情況，並安排獨立的認可實驗所為此進行能源表現測試。機電署與獨立的認可實驗所密切合作，從市場上抽選表列型號，並立即把樣本送到實驗所進行測試。

56. 郭偉強議員詢問，與強制性標籤計劃有關的違規和檢控個案宗數及違規者的判罰為何，以及政府當局如何監察在網上購物平台銷售的產品是否符合規定。

57. 機電署總工程師/能源效益 A表示，由推出強制性標籤計劃實施至 2021 年 5 月，機電署對零售店鋪進行了 8 451 次巡查，當中 8 374 次沒有發現違規情況。至於違規個案，當局已送達 76 份禁止通知書(即根據《能源效益(產品標籤)條例》(第 598 章)第 16 條送達以禁止相關人士供應訂明產品的通知書)，並提出 26 宗檢控。對被定罪人士施加的罰款由 1,000 元至 15,000 元不等。強制性標籤計劃的規定(包括須為產品取得參考編號及把能源標籤附加/貼在該產品上的規定)適用於在網上購物平台上銷售的訂明產品。由於網上購物越趨普遍，機電署自 2017 年起定期訪查網上購物平台，以監察循規情況。透過此等工作，機電署發現了一些違規個案，並有 1 宗成功檢控個案。

減碳目標

58. 何君堯議員支持推行強制性標籤計劃第四階段。他詢問，香港是否已達致《香港氣候行動藍圖 2030+》所載人均碳排放由 2014 年的 6.2 公噸減

少至 2020 年的 4.5 公噸的目標。

59. 環境局副局長回應稱，環保署在 2021 年 7 月 14 日公布 2019 年香港溫室氣體排放清單。根據該排放清單，在 2019 年，人均溫室氣體排放量約為 5.3 公噸。編製每年的溫室氣體排放清單需用上各方面的數據來源，包括政府的數據及其他機構提供的數據。由於部分機構敲定相關數據需時，因此每年的排放清單在該年結束後通常需要 1 年半時間編製，而 2020 年的排放清單預計會在 2022 年年中備妥。按照減排趨勢，政府當局有信心香港已達致 2020 年的人均碳排放目標。

60. 何君堯議員不滿編製每年的溫室氣體排放清單所需時間過長。他籲請政府當局以實時數據(例如廢物處置的統計數字)為基礎，每隔不久公布香港碳排放的粗略估算數字，以便公眾監察本港的減碳進度。他亦關注到，政府當局會如何確保香港符合《巴黎協定》所訂的匯報要求。

61. 環境局副局長回應稱，政府當局編製每年的溫室氣體排放清單的方式符合國際標準，而在其他司法管轄區，相關編製工作需時超過 1 年亦屬常事。以電力及燃料消耗量等現有數據為基礎粗略估算本港的最新碳排放數字，屬可行之舉。政府當局亦是基於這些數據，在 2020 年的溫室氣體排放清單尚未備妥時推算出香港已達致該年的碳排放目標。《巴黎協定》要求《聯合國氣候變化框架公約》各締約方每 5 年檢討一次其應對氣候變化的行動，並提出新的行動。由於中央人民政府決定《巴黎協定》適用於香港，因此香港每 5 年提交的進度報告會與國家的報告一併提交。就此，環境局正在更新氣候行動藍圖，當中會訂出 2050 年的減碳目標及相關行動。經更新的氣候行動藍圖預計在 2021 年第四季公布。

結論

62. 主席請委員示明是否支持當局在 2022-2023 年度立法會會期向立法會提出相關法例修訂建議。委員並無異議。

V. 其他事項

63. 議事完畢，會議於下午 6 時 31 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 1
2021 年 9 月 17 日