

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(2)1388/2025號文件

檔 號：CB2/BC/5/25

《2025年氣體安全(修訂)條例草案》委員會報告

目的

本文件旨在匯報《2025年氣體安全(修訂)條例草案》委員會(“法案委員會”)的商議工作。

背景

2. 現時，氫氣被列為第2類危險品，受《危險品條例》(第295章)規管。為協助香港把握氫能經濟發展所帶來的環境及經濟機遇，政府當局於2024年6月公布《香港氫能發展策略》，其中一個提出的策略是完善法規，以穩慎有序地營造有利本地氫能發展的環境。其後，行政長官在2024年10月發表的《施政報告》中宣布，在2025年內向立法會提交條例草案，規管用作或擬用作燃料的氫氣，以確保氫燃料的安全使用。

3. 在此背景下，鑒於《氣體安全條例》(第51章)已就煤氣、天然氣、石油氣和其混合物的進口、生產、儲存、運送、供應及使用提供規管架構，政府當局認為將作為燃料的氫氣納入第51章的規管是合適的做法，具立法和行政效率，亦受到業界支持。

《2025年氣體安全(修訂)條例草案》

4. 《2025年氣體安全(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)於2025年4月3日在憲報刊登，並於2025年4月16日的立法會會議上首讀。《條例草案》旨在：(a)建立一個規管架構，管限

用作或擬用作燃料的氫氣的進口、生產、儲存、運送、供應及使用；及(b)就相關事宜，訂定條文。

5. 政府當局所闡釋《條例草案》的主要條文的詳情，載於環境及生態局和機電工程署(“機電署”)於2025年4月發出的[立法會參考資料摘要](#)(檔案編號：EEB(EB)CR1/3231/25)第7至10段。

法案委員會

6. 內務委員會在2025年4月25日的會議上，同意成立法案委員會研究《條例草案》。李浩然議員擔任法案委員會的主席。法案委員會的委員名單載於[附錄1](#)。

7. 法案委員會與政府當局舉行了4次會議，並曾邀請各界就《條例草案》提交意見書。曾向法案委員會提交意見書的團體名單載於[附錄2](#)。¹

法案委員會的商議工作

8. 委員普遍支持《條例草案》，認為建立氫氣的規管架構有助營造有利本地氫能發展的環境，推動氫能應用。法案委員會就《條例草案》的相關政策事宜及個別條文的意見及關注綜述於下文。

《條例草案》的相關政策事宜

規管範圍

9. 委員察悉，根據《條例草案》第3(36)條，“受規管氫氣”擬指主要是氫氣的、作為或擬作為(a)推進車輛或列車；或(b)運作任何機械(船隻的機械或航空器的機械除外)的燃料的氣體。

10. 委員關注到《條例草案》獲得通過後，受規管氫氣和不受第51章規管的氫氣將如何區分，兩者在何種情況下(a)僅受修訂後的第51章規管；(b)僅受修訂後的第295章規管；

¹ 詳情請參閱[意見書及政府當局的回應](#)。

(c)同時受上述兩項條例規管；或(d)同時不受上述兩項條例規管。委員以氫氣作為升降動力的氣球和以氫燃料推動且載有冷卻用途的氫氣容器的貨車為例，詢問政府當局有關例子受哪項法例規管，以及會否出現重覆監管或規管不足的問題。

11. 政府當局表示，任何符合“受規管氫氣”擬議定義的氫氣，在進口、生產、儲存、運送、供應及使用方面，均受修訂後的第51章規管。至於其他不受第51章規管的氫氣，包括用於實驗室及電廠發電機冷卻劑等用途的氫氣，則繼續受修訂後的第295章規管。就此，《條例草案》會對第295章進行相應的修訂，以排除上述“受規管氫氣”於第295章的規管範圍，因此不會出現氫氣同時受第51章和第295章規管的情況。

12. 政府當局指出，載於氣球內的氣體，大多為氮氣而非氫氣。即使在氣球內注入氫氣，不涉及燃點或使用氫氣作為燃料使用的情況，其風險程度與作為燃料使用的氫氣亦有所差別，故不屬於修訂後的第51章的規管範圍。另一方面，根據《2012年危險品(適用及豁免)規例》(第295E章)第25F條，第2類危險品如載於充氣球類或氣球(擬供教育、康樂、科學或其他非工業目的使用者)內，則獲豁免受第295章的規管。

13. 政府當局又指出，“受規管氫氣”的容器和運載車輛須按照根據修訂後的第51章訂立的附屬法例或實務守則展示合適的標籤，以資識別。而用作“受規管氫氣”以外的氫氣的容器及其運載車輛，亦須按第295章訂明的危險品類別展示合適的標籤。當局強調，兩類氫氣不能互換使用。

船隻的機械或航空器的機械不受《條例草案》規管

14. 委員詢問“受規管氫氣”的擬議定義將船隻的機械或航空器的機械豁除在規管範圍外的原因，並關注到《條例草案》未能涵蓋可能應用於低空經濟的氢能推動無人機，或會阻礙香港推動低空經濟發展。

15. 政府當局表示，按照第51章的原來法律框架，《條例草案》只規管陸地上受規管氫氣的安全事宜，海上遠洋氢能船隻及本地氢能船隻等應用分別由《商船(安全)條例》(第369章)及《商船(本地船隻)條例》(第548章)規管。至於航空器的機械，氢能飛機和氢能無人機等受《民航條例》(第448章)規管，而氢能小型無人機則由《小型無人機令》(第448G章)

規管。換言之，如《條例草案》獲得通過，航空器在陸地上的氫氣加注等事宜由經修訂的第51章規管。

16. 委員指出，隨著科技發展，預期將出現更多海陸或陸空兩用交通工具。鑒於該等跨域交通工具或需要多個部門同時進行監管，他們認為《條例草案》應具備前瞻性及預留彈性，使規管制度能涵蓋未來氫能在技術和應用上的發展，為跨域交通工具的監管機制預留適當空間。政府當局亦應與發展低空經濟工作組協調配合，確保未來該等交通工具引入香港時，可適時更新相關法例規管該等交通工具。

17. 政府當局表示，《條例草案》的擬議修訂已涵蓋各類氫能應用，包括氫能源跨部門工作小組已審視並原則上同意的26個氫能源試驗項目(截至2025年5月)，因此，《條例草案》有利推動氫能在香港的未來發展。海陸或陸空兩用交通工具在陸地應用時會受第51章的規管，在空中或海上應用時則受其他相關法例規管，有關的政策局及部門(如環境及生態局、海事處、民航處等)會緊密合作，亦會檢視各自的規管範圍。

香港在氫能產業鏈中的定位

18. 委員關注香港在氫能產業鏈的策略定位，詢問政府當局會否考慮以發展綠氫製造及相關認證體系作為未來的重點發展方向。當局表示，香港土地資源匱乏，且人口稠密，難以發展成為氫能的主要生產基地，但亦有開展在已修復堆填區製氫的試驗項目，這屬於綠氫發展的一部分。此外，為協助香港把握氫能發展所帶來的環境和經濟機遇，並在未來國際氫能市場中掌握主導地位，當局計劃在2027年擬備適用於香港發展情況的氫能標準認證模式，以推動綠氫或低碳氫能在香港應用的長遠發展。

19. 政府當局推動香港成為氫能源技術的示範基地的工作進展備受委員關注。有委員建議當局考慮將東平洲或蒲台島等沒有電網的島嶼發展為氫能供電的試點。當局表示，機電署與國家市場監督管理總局簽訂了合作備忘錄，以實現與內地氫能標準對接。此外，當局一直與內地保持緊密聯繫，透過粵港環保及應對氣候變化合作小組開展氫能技術交流及經驗分享。當局亦透過向國際示範不同的氫能應用項目(如氫燃料電池雙層巴士)，促進商業合作、技術交流及貿易機會，從而協助打造香港成為氫能技術的示範基地。當局表示會進一步研究委員的

建議的可行性。委員強調，當局應善用香港國際金融中心的地位及“一國兩制”優勢，在國際層面提升影響力，成為氢能發展的示範區。

20. 就本地氢能的應用場景，委員詢問以氢燃料推動的交通工具(如巴士及列車等)行走過海隧道的可行性，以及政府當局就氢氣相關意外的應急處理機制與演練情況。政府當局表示，雖然運載氢氣車輛不得使用隧道，但機電署已完成氢燃料車輛行走隧道的風險評估，在符合相關實務守則的安全要求以及車輛發牌指引的情況下，氢燃料車輛可以安全地使用隧道。當局指出，目前已有投入載客服務的氢燃料電池雙層巴士行經過海隧道的路線。就氢燃料列車行走過海隧道的可行性，當中涉及更複雜的安全考量，當局需要作進一步研究。

人才培訓及資源

21. 鑒於氢能應用預期將來會更普及，委員關注有關的氢能技術專業人才供應及未來相關培訓規劃，以及政府當局如何協助現有煤氣及石油氣從業員獲取氢能專業技能。當局表示，除氢燃料系統生產商將為相關的氢燃料從業員提供培訓外，機電署正與職業訓練局探討，為氢燃料從業員提供安全培訓課程，第一類着重提升從業人員的氢能安全意識的培訓課程預計將於2025年中推出，而第二類為有志成為註冊氢燃料車輛維修技工人士提供的專業培訓，計劃在2025年內開始提供培訓。

22. 委員關注《條例草案》如獲通過，政府當局是否具備足夠資源處理隨之增加的規管工作，以及是否有相關專業人員審核上述培訓課程的質素。當局表示會檢視現有人手安排、優化工作流程，並善用科技以有效應對新增的規管職責。此外，當局在過去3年已透過實地考察及參與培訓，持續提升其氢能專業知識儲備。

《條例草案》第2部第3條—修訂第51章第2條(釋義)

第3(1)條—擬議修訂“解除運作”的定義

23. 《條例草案》第3(1)條建議，在“解除運作”的定義中，在“氣體裝置”之後加入“氢氣裝置或氢氣系統”的表述。考慮到兩者均涉及受規管氢氣，委員詢問為何在《條例草案》

第3(36)條有關“氫氣裝置”及“氫氣系統”的擬議定義，前者指明是適用於受規管氫氣，而後者則未包含類似表述。委員認為，政府當局可考慮在“氫氣系統”的擬議定義中加入“受規管氫氣”的表述，或在《條例草案》增加“氫氣”的定義並明確其指受規管氫氣，以提高條文的可讀性及明確性。委員亦要求當局以車輛為例解釋“解除運作”的實際操作含義。

24. 政府當局表示，“氫氣裝置”的擬議定義包括用於進口受規管氫氣的接收站等裝置，而“氫氣系統”的擬議定義包括車輛或列車的氫氣儲存器等指明設備，其中“氫氣儲存器”的擬議定義已明確指明適用於受規管氫氣，因此可透過關聯的條文推定“氫氣系統”的擬議定義中的“氫氣”是指受規管氫氣。此安排亦旨在回應業界希望維持現有運作模式的訴求，故保留“解除運作”原定義中僅適用於天然氣、煤氣和石油氣的“應具報氣體裝置”，而另行加入“氫氣裝置或氫氣系統”以擴展“解除運作”的適用範圍。就氫燃料車輛的“解除運作”操作，當局闡明是指抽出氫氣儲存器內所有氫氣的程序，相關的實務守則會詳述“解除運作”過程所需遵循的相關安全規定，以確保車輛和環境安全。

第3(3)及3(4)條—擬議修訂“氣體”的定義

25. 委員察悉，《條例草案》第3(3)及3(4)條修訂“氣體”的現有定義，以涵蓋受規管氫氣，使第51章的相關現有條文亦適用於受規管氫氣。有委員詢問擬修訂的“氣體”定義是否涵蓋固體狀態的氫氣。政府當局表示，從科學角度而言，純固體狀態的氫氣在自然條件下無法存在。網上所提及的固態氫氣實為氫與其他金屬混合或化合後以固態形式存在的物質，本質上並非氫氣。視乎該物質的危險性，或會受第295章的規管。

第3(5)條—擬議修訂“氣體用具”的定義

26. 委員要求政府當局澄清《條例草案》第3(5)條將受規管氫氣排除於“氣體用具”定義之外的原因。當局表示，“氣體用具”、“氣體配件”及“供氣主喉”等原定義主要針對家用煤氣或石油氣，為避免混淆規管，故加入排除受規管氫氣的敘述。

第3(9)至3(13)條—擬議修訂“生產”的定義

27. 就《條例草案》第3(9)至3(13)條“生產”定義的擬議修訂，委員詢問在將受規管氫氣由一個氫氣儲存器輸往另一個氫氣儲存器的過程中，其氣壓、形態或成分的改變是否符合“生產”的定義。政府當局解釋，生產過程包括氫氣製造廠生產氫氣後將其輸入氫氣瓶或車輛的步驟，該轉移過程被視為生產的一部分。

第3(23)條—擬議修訂“上給供氣分喉”的定義

28. 委員關注《條例草案》第3(23)條“上給供氣分喉”定義的擬議修訂，是否涵蓋用以供應或能供應氣體至建築物內半層樓(如閣樓)的供氣分喉情況。政府當局確認委員的理解正確並解釋廢除該定義中“超過樓宇的一層”而代以“超過一個樓層”的修訂純粹是優化相關中文用字，使其更淺白易明，其原有定義維持不變。

第3(33)條—擬議修訂“供應”的定義

29. 委員要求政府當局澄清為何“供應”的擬議新定義第(b)段不包括只用一次的氫氣瓶。當局表示，受規管氫氣的規管範圍涵蓋只用一次及多次使用、用以供應氫氣的容器，而“供應”的擬議新定義第(a)段所述的只用一次的石油氣瓶是指一經盛載石油氣後便不再重新注入該種氣體的石油氣瓶，包括噴霧罐，而受規管氫氣預期不會有此應用。

第3(36)條—擬議新增“受規管氫氣”的定義

30. 委員察悉，法案委員會法律顧問(“法律顧問”)要求當局就《條例草案》第3(36)條有關“受規管氫氣”的擬議定義的以下問題作出澄清：(a)如何確定某種氣體的主要成分是氫氣；及(b)其他氣體會否與氫氣混合，用作或擬用作燃料；若會，此類與氫氣混合的氣體是否會在“受規管氫氣”的擬議定義中予以指明。當局在回覆法律顧問時表示，某一種氣體的成分中氫氣佔大多數，即被視為以氫氣為主要成分。由於“受規管氫氣”的擬議定義指任何以氫氣為主要成分的氣體，因此無需特別列明與氫氣混合的其他氣體。

31. 委員要求政府當局進一步解釋，如何更清晰界定某種氣體的主要成分是氫氣、說明會否在“受規管氫氣”擬議定義中列明氫氣的濃度、純度或壓力標準作為“受規管氫氣”中有關“主要是氫氣”的表述，以及“受規管氫氣”的擬議定義是否已經參照內地及外國(例如歐盟等)的相關法律法規。委員亦指出，在《條例草案》未能列明“受規管氫氣”擬議定義中“主要是氫氣”的情況下，或會影響行政長官會同行政會議根據經《條例草案》第4條修訂的第51章第8條，就“受規管氫氣”及相關事宜訂立規例的擬議新訂權力。

32. 政府當局指出，現時內地及外國相關法例並沒有以氫氣的濃度、純度或壓力標準界定氫氣定義的例子。第51章現時所規管的天然氣、石油氣和煤氣的定義，同樣採用“主要是”的表述，例如天然氣的定義是“主要是甲烷的氣體”。經考慮委員意見，政府當局表示將會提出修正案，參考有關氫氣品質的國際標準ISO 14687:2025，修改“受規管氫氣”的擬議定義，以述明如何界定某氣體為受規管氫氣。當局建議不再在“受規管氫氣”的擬議定義使用“主要是氫氣”的表述，以作出更清晰的界定。政府當局認為，在採用“受規管氫氣”的擬議新定義後，行政長官會同行政會議根據《條例草案》第4條就受規管氫氣及相關事宜訂立規例的擬議新訂權力並不會受影響。

33. 有委員建議，在“受規管氫氣”的擬議新定義加上註腳以說明其根據的國際標準。政府當局表示在建議上述的擬議新定義上，除主要參考了ISO 14687:2025外，亦有一併考慮其他適用標準和香港的實際情況，因此認為不宜加入註腳，以避免引起讀者的誤會，並保留足夠彈性配合氢能科技的發展及應用。

第3(36)條—擬議新增“指明實體”的定義

34. 委員察悉，根據《條例草案》第3(36)條擬議新增“指明實體”的定義，如該氫氣系統用於或擬用於推進車輛，指明實體是指“該車輛的、《道路交通條例》(第374章)所指的擁有人”。英文文本為“the owner within the meaning of the Road Traffic Ordinance (Cap. 374) of the vehicle”，該條文以“擁有人”作為“owner”的對應詞。另一方面，委員注意到在《條例草案》第3(18)條擬議修訂的第51章第2條“車主”的定義，在該條中“車主”為“owner”的中文對應詞，委員詢問政府當局兩者採用不同對應詞的原因。

35. 政府當局表示，“指明實體”的擬議定義除了指用於或擬用於推進車輛或列車的氫氣系統外，亦包括用於或擬用於特定機械的運作的系統。就前者而言，“車主”的擬議定義僅適用於敘述氣體車輛或運載氫氣車輛(例如以油渣作為燃料驅動並運載氫氣的長管拖車)的擁有人，與“指明實體”擬議定義所指利用氫氣系統推進的車輛或列車(例如城巴有限公司的氫燃料電池雙層巴士)的擁有人並不相同，故此在“指明實體”擬議定義中，以“擁有人”作為“owner”的對應詞，而非“車主”，為兩者作更清晰界定；就後者針對特定機械的擁有人而言，“車主”一詞並不適用，亦更適合採用“擁有人”一詞。

36. 法律顧問請政府當局考慮修改“指明實體”擬議定義的中文文本草擬方式以幫助讀者的理解。委員認為，政府當局應參考《道路交通條例》(第374章)第2條有關“擁有人、車主”(owner)的定義的表述方式，修訂第51章第2條有關“車主”(owner)的定義，加入“、擁有人”作為“owner”的中文對應詞。當局表示，以兩個不同的中文字詞對應一個英文字詞屬昔日的草擬方式，做法並不理想，故《條例草案》不再採用此草擬方式。

37. 有委員建議把擬議新增的“指明實體”的定義中有關“《道路交通條例》(第374章)所指的擁有人”的提述，改以第374章第2條有關“擁有人、車主”的定義內容取代。政府當局表示，現行草擬方式與第51章中其他通過提述第374章定義來界定字詞的條文的做法一致。該方式將能直接將第51章的字詞與第374章中的定義連結，既保持行文簡潔，亦為讀者提供清晰的導讀指引，使其明白某字詞是採用另一成文法則中的現有定義。

第3(36)條—擬議新增“運載氫氣車輛”的定義

38. 委員關注在實際操作時，若屬“運載氫氣車輛”的擬議定義的車輛，是否亦可運載不受第51章規管的氫氣。政府當局表示，車輛可同時貼有第51章及第295章的標籤，但運載受規管氫氣時不可同時運載其他危險品，反之亦然。若車輛運載不明氣體而出現可能需要進行執管的情況，機電署已與消防處協定，先由機電署跟進處理，若確認為危險品而不是受規管氫氣，則會交由消防處跟進處理。

《條例草案》第2部第4條—訂立與受規管氫氣有關的規例

39. 委員察悉，《條例草案》第4條旨在修訂第51章第8條，以賦權行政長官會同行政會議就受規管氫氣及相關事宜訂立規例，該等規例將屬附屬法例，須經立法會根據《釋義及通則條例》(第1章)第34條以先訂立後審議的程序處理。委員對將會訂立的擬議規例的初步構思內容、規管方向及時間表表示關注。

40. 政府當局表示，擬議規例主要的規管範圍包括：(a)“受規管氫氣”的供應品質；(b)從事“受規管氫氣”的進口、生產或供應等業務的公司註冊；(c)“氫氣裝置”建造及使用的管制；(d)“氫氣容器”的管制；(e)“受規管氫氣”在《條例草案》中定義的氫氣系統中的使用；(f)“運載氫氣車輛”的許可；及(g)負責涉及車輛的氫氣系統的建造、接駁、截離、試驗、投入運作、解除運作、維修、修理或更換的人士的註冊。當局計劃於2026年上半年完成擬議規例的草擬，並表示不會修改現有第51章的附屬法例，而是就受規管氫氣新增一項附屬法例。

41. 委員察悉，根據《條例草案》第4(6)條，行政長官會同行政會議可藉擬議規例就受規管氫氣的配件作出規定。委員關注政府當局會否以行政措施界定需要進行執管的受規管氫氣配件。有委員指出，鑒於第51章第2條已就“氣體配件”作出定義，建議當局亦應就受規管氫氣的配件作出明確定義。

42. 政府當局表示會按照國際或國家標準及一般工程知識，對相關配件(包括閥門及喉管內較細小的組件)進行審批，如《條例草案》獲得通過，該等配件或會同時受經修訂的第51章和第295章規管。當局解釋，第51章的氣體配件主要適用於家用範疇，該等配件一般較簡單及標準化；而受規管氫氣的配件則較為複雜且多樣化，若訂立具體的定義，可能會在技術上排除未來氫能發展所採用的配件。當局強調，目前的草擬方式可維持必要的彈性，且受規管氫氣的配件一般作為氫氣系統或氫氣裝置的一部分，會在整體審批過程中一併處理。

《條例草案》第2部第6條—關於敦促改善通知書的附帶規定

43. 委員察悉，《條例草案》第6條修訂第51章第13AA條，使氣體安全監督所發出的敦促改善通知書，可包括關於氫氣

裝置或氫氣系統的指示。委員要求政府當局檢視《條例草案》第6(13)條的英文文本中的“alternations”一字是否正確或需要修改。當局經檢視後，表示會提出修正案，在該條的英文文本中廢除“alternations”而代以“alterations”。

《條例草案》第2部第7條—監督獲取資料

44. 委員察悉，《條例草案》第7條修訂第51章第14條，賦權氣體安全監督向氫氣系統的指明實體、氫氣裝置的擁有人或運載氫氣車輛的車主獲取資料。有委員關注《條例草案》第7(1)及7(2)條以性別中立的提述，取代該條中帶有性別色彩的提述，並詢問政府當局進行有關修訂所根據的法律草擬原則，以及會否就第51章的其他條文作出類似的修訂。

45. 政府當局表示，在合適情況下，會藉修例機會建議額外修訂，以優化現有條文的表達方式，使其符合現今的草擬規範。廢除帶有性別色彩的提述而代以性別中立的提述，正屬於此類額外修訂。從法律效力角度而言，此類額外修訂並非絕對必要，其修訂幅度最終取決於具體情況。相關考慮因素包括《條例草案》本身必要作出的修訂所涉及的條文、其本身必要作出的修訂的數量及涵蓋範圍，以及原有條文中帶有性別色彩的提述的數量等。因應委員的意見，當局將會提出修正案，對第51章第12條作出類似的修訂。

《條例草案》第2部第9至13條—以“只”取代“祇”

46. 就委員關注在第51章及其附屬法例和《能源效益(產品標籤)條例》(第598章)的相關條文作出以“只”取代“祇”的技術修訂的原因，政府當局指出，“祇”是異體字，而“只”是正體字。由於以異體字在電子版香港法例搜索時可能無法找到相關內容，將異體字修正為正體字可便利市民查閱和理解相關法律條文。

《條例草案》第3部第14條—危險品的製造等所需的牌照

47. 委員察悉，《條例草案》第14條修訂第295章第6條，以將所有受第51章規管的氣體，摒除於該章第6條的牌照規定之外。鑒於政府當局指出業界對該條的原來中文文本已有清晰理解，委員要求當局檢視是否可以保留該條原本中文文本的表述方式。

48. 因應委員的意見，政府當局將會提出修正案，只對第295章第6條進行必要的修訂，以盡量保留該條原本中文文本的表述方式。

《條例草案》的擬議修正案

49. 除上文第32、43、45及48段所闡述將由政府當局擬提出的修正案外，政府當局亦會就《條例草案》提出其他行文及技術修訂。法案委員會對該等修正案並無異議。

50. 法案委員會不會就《條例草案》提出任何修正案。

恢復《條例草案》二讀辯論

51. 法案委員會已完成《條例草案》的審議工作。政府當局表示擬於2025年7月16日的立法會會議上恢復《條例草案》的二讀辯論。在政府當局動議相關修正案的前提下，法案委員會對此並無異議。

諮詢內務委員會

52. 法案委員會已於2025年7月4日向內務委員會匯報其商議工作。

立法會秘書處
議會事務部
2025年7月11日

《2025年氣體安全(修訂)條例草案》委員會

委員名單

主席	李浩然議員, MH, JP
委員	陳克勤議員, SBS, JP 易志明議員, GBS, JP 謝偉銓議員, SBS, JP 江玉歡議員 林筱魯議員, SBS, JP 梁子穎議員, MH 陳紹雄議員, BBS, JP 陸瀚民議員 鄧家彪議員, BBS, JP 黎棟國議員, GBS, IDSM, JP

(合共：11名委員)

秘書	胡日輝先生
----	-------

法律顧問	容芷羚女士
------	-------

**《2025年氣體安全(修訂)條例草案》委員會
曾向法案委員會表達意見的團體的名單**

1. 中國夢智庫