

# 立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(1)233/19-20(06)號文件

檔號：CB1/PL/EA

## 環境事務委員會

2019年12月16日舉行的會議

### 立法會秘書處就改善空氣質素的措施 擬備的背景資料簡介

#### 目的

本文件旨在提供改善香港空氣質素的措施的背景資料，並概述立法會相關委員會在討論有關事宜時，議員提出的主要意見和關注。

#### 背景

2. 香港一直面對兩大空氣污染問題，分別為路邊空氣污染和區域性的煙霧問題。有關路邊空氣污染，汽車尾氣排放是路邊空氣污染物的主要源頭，這些污染物主要包括可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子、二氧化氮和二氧化硫。目前，商業車輛和專營巴士排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物佔本地車輛排放總量約95%。至於煙霧問題，則是由香港和珠江三角洲("珠三角")地區的車輛、船舶、工業及發電廠排放的污染物引起。

3. 政府當局一直有實施多項措施改善本港空氣質素，包括每隔一段指定時間檢討空氣質素指標("指標")及為發電廠分配排放限額的技術備忘錄("技術備忘錄")，以探討是否有空間收緊指標及技術備忘錄下發電廠的指明排放量、推廣綠色道路運輸、收緊對揮發性有機化合物及船舶和非道路移動機械的排放管制。該等持續推行的措施的詳情載於**附錄 I**。

4. 在 2018 年及 2019 年的行政長官施政報告中，政府當局建議推行一系列新措施以改善本港空氣質素及加強與廣東相關當局合作，以應對區域空氣污染問題。主要措施載列於下文各段。

#### 減少車輛的排放

##### *淘汰歐盟 IV 期柴油商業車輛*

5. 政府當局於 2014 年 3 月推出鼓勵與管制並行計劃，以期在 2019 年年底分階段淘汰約 82 000 輛歐盟 IV 期以前的柴油商業車輛("現行計劃")，並預留 114 億元特惠資助金協助受影響的車主。為進一步加強管制，政府當局計劃於 2021 年推出另一項鼓勵與管制並行計劃，在 2023 年年底分階段淘汰約 4 萬輛歐盟 IV 期柴油商業車輛("新計劃")。當局預計新計劃可於 2024 年減少整體車輛排放的氮氧化物約 1 250 公噸(15%)和可吸入懸浮粒子約 70 公噸(25%)。

##### *將首次登記電單車的排放標準收緊至歐盟 IV 期*

6. 鑒於歐洲聯盟、日本和內地已就電單車實施歐盟 IV 期或同等的排放標準，而香港現時亦有足夠符合歐盟 IV 期排放標準的電單車型號(現有 130 個型號獲運輸署批核)供應，政府計劃修訂相關法例，由 2020 年起將首次登記電單車的排放標準收緊至歐盟 IV 期。

##### *收緊專營巴士低排放區的排放要求及為歐盟 IV 期及 V 期專營巴士加裝強化選擇性催化還原器*

7. 政府當局自 2015 年 12 月 31 日起在 3 個繁忙路段設立專營巴士低排放區<sup>1</sup>，只讓低排放專營巴士(即符合歐盟 IV 期或以上排放標準的巴士，或已加裝選擇性催化還原器和柴油粒子過濾器的歐盟 II 期和 III 期巴士)在區內行走。為進一步改善專營巴士低排放區內的路邊空氣質素，政府當局計劃由 2019 年 12 月 31 日起，要求專營巴士公司調派符合歐盟 V 期或以上排放標準的低排放巴士行駛會途徑專營巴士低排放區的路線。

---

<sup>1</sup> 3個專營巴士低排放區分別位於銅鑼灣怡和街、中環德輔道中與畢打街交界，以及旺角彌敦道與荔枝角道交界。

8. 政府已於 2017 年年底完成全數資助專營巴士公司為 1 030 輛歐盟 II 期和 III 期雙層巴士加裝選擇性催化還原器的計劃，以提升它們的排放表現至歐盟 IV 期或以上水平。參照海外經驗，政府當局將全數資助專營巴士公司為約 60 部主要型號的歐盟 IV 期和 V 期雙層巴士試驗加裝強化選擇性催化還原器，以減少這些類型的巴士排放的氮氧化物，藉此審視其技術可行性及在本地環境下的減排成效。倘若試驗結果滿意，政府當局擬全面資助專營巴士公司為約 3 900 輛合適的歐盟 IV 期和 V 期雙層巴士(佔整體專營巴士總數約三分之二)加裝強化選擇性催化還原器。

#### *籌備推行電動公共小型巴士試驗計劃*

9. 為推動電動公共小型巴士("電動小巴")的發展和克服電動小巴在香港應用的問題，例如多斜坡、每日行駛路程長及充電時間長，政府當局已於 2019 年 3 月聘請香港生產力促進局擔任顧問，負責制訂電動小巴及其充電設施的基本技術要求和規格，以便就該等電動小巴推出試驗計劃。根據政府當局的初步評估，在本港行走固定路線的小巴(即綠色專線小巴)，將會有較大潛力率先轉為電動小巴。

#### *為現有私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電的基礎設施*

10. 因應近期市場上一般電動私家車的續航力已全面提升，政府當局的政策方針是電動車車主應在其居所、辦公室或其他適當場所為其車輛作日常充電；而公共充電網絡則讓車主在駕駛途中偶有需要時為其電動車補充電力。按此方針，政府當局認為，推動在新建及現有私人住宅樓宇安裝電動車充電設施，對促進電動私家車逐步普及相當重要。政府當局明白不少現有私人住宅樓宇停車場的業主在安裝電動車充電裝置方面可能遇到困難，因此當局擬籌備一個先導資助計劃，涉及 20 億元承擔額，以資助符合特定條件的現有私人住宅樓宇停車場業主安裝電動車充電的基礎設施。

#### *檢討綠色運輸試驗基金*

11. 政府當局於 2011 年 3 月成立 3 億元綠色運輸試驗基金("基金")，以鼓勵運輸業界試驗創新綠色運輸技術。公共運輸業界(包括的士、小巴、巴士及渡輪)、貨車(包括特別用途車輛)的

營運人士，以及提供運輸服務的慈善/非牟利機構皆可申請。<sup>2</sup> 為進一步推動運輸業界更廣泛使用新能源運輸技術，以及鼓勵業界更廣泛地使用經基金試驗證明適用於本地用途的技術，政府正檢討基金現時的資助範圍。政府當局期望於 2019 年內完成檢討。

### 減少船舶的排放

12. 為減少船舶的排放，政府當局計劃在維多利亞港內渡輪航線推行電動渡輪試驗計劃。計劃的細則將於 2020 年制訂。此外，為推動船舶使用更清潔的燃料，政府當局會研究將本地供應的船用輕質柴油的最高含硫量由現時的 0.05%，進一步收緊至 0.01%。

### 改善空氣質素方面的區域合作

13. 粵港兩地一直共同運作珠三角區域空氣監測網絡。<sup>3</sup> 由於監測結果顯示臭氧問題仍待改善，政府當局正聯同廣東及澳門相關當局把揮發性有機化合物(揮發性有機化合物與氮氧化物在陽光下會經光化學作用形成臭氧)納入珠三角區域空氣監測網絡常規監測中，以更深入了解臭氧污染的成因，協助制訂有效的控制策略。此外，政府當局建議投放 3 億元，延續清潔生產伙伴計劃至 2025 年 3 月，<sup>4</sup> 鼓勵在香港及廣東的港資廠商採用清潔生產技術，以持續改善區域環境，特別是空氣質素。

## **議員提出的主要意見及關注**

14. 在 2018 年 10 月 22 日及 2019 年 10 月 28 日的政策簡報會及會議上，環境事務委員會("事務委員會")討論的事項，包括分別載於 2018 年及 2019 年施政報告，政府當局為改善空氣質素而推行的措施。在事務委員會多次會議上，以及近年審核開

---

<sup>2</sup> 截至2019年8月底，基金共批出168個試驗項目，包括102個電動車項目、58個混合動力車項目及8個適用於巴士或渡輪的項目，涉及的資助金額共約1億4,700萬元。

<sup>3</sup> 香港環境保護署與廣東省環境監測中心於2005年共同建立珠三角區域空氣監控網絡，而該網絡隨着澳門於2014年加入而優化。現時珠三角區域設有23個空氣監測子站。

<sup>4</sup> 2008年4月，環境保護署聯同當時的廣東省經濟和信息化委員會(現稱廣東省工業和信息化廳)推出清潔生產伙伴計劃。截至2019年2月底，已批出超過3 100個資助項目。

支預算期間，議員亦有提出相關事項。議員提出的主要意見及關注綜述於下文各段。

### 淘汰歐盟 IV 期柴油商業車輛的時間表

15. 部分議員建議政府當局將淘汰最後一批歐盟 IV 期柴油商業車輛的期限，由 2023 年年底延伸至 2025 年年底，以盡量減低對業界運作造成的負面影響。有意見認為，歐盟 IV 期柴油商業車輛普遍較歐盟 IV 期以前柴油商業車輛昂貴，因此註銷車輛在新計劃下的特惠資助金額水平，應高於現行計劃之下的金額。議員促請政府當局就新計劃的推行細節，與所有相關持份者(包括車輛維修工場)保持緊密溝通。政府當局表示，會就新計劃諮詢公眾，並會在考慮特惠資助金額水平時，尋求在提供足夠誘因予柴油商業車車主與確保審慎運用公帑之間取得平衡。

### 推廣使用電動車輛及其他新能源車輛

16 議員普遍認為採用沒有尾氣排放的電動車輛，將可大大改善空氣質素。然而，政府當局推廣使用電動車輛的政策前後不一，力度亦不足夠。他們特別批評，當局無法提供足夠的財政誘因，吸引私家車車主轉用電動私家車。議員亦促請政府當局加快擴大電動車充電網絡及為公共電動車充電器升級。

17. 政府當局表示，環境局已聯同其他相關政策局/部門檢討與電動車輛有關的政策及措施。檢討涵蓋的主要事項之一，是如何進一步推動電動車輛輔助設施(例如電動車充電器)的發展。政府當局正尋找合適地點試驗設立公共快速充電站，供電動私家車充電。<sup>5</sup> 至於採用電動私家車的財政誘因，政府當局表示，現時電動私家車首次登記稅的寬免額上限為 97,500 元(有效期至 2021 年 3 月 31 日)。此外，當局亦於 2018 年 2 月推出"一換一"計劃，私家車車主安排拆毀及取消其符合條件的舊私家車(配備內燃引擎的私家車或電動私家車)的登記，而之後首次登記一輛新電動私家車，可獲較高的首次登記稅寬免額，上限為 25 萬元。在該計劃下，大眾化型號電動私家車(應課稅價值不高於 377,500 元)的買家無需繳付任何首次登記稅。

---

<sup>5</sup> 快速充電器(即功率輸出不少於 50 千瓦的充電器)，可以在 15 至 30 分鐘內為電動私家車提供足夠其行駛 50 至 100 公里的電量。

18. 就政府當局推出先導計劃，資助現有私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電的基礎設施，部分議員認為該計劃主要是利便公眾採用電動私家車而非電動商業車輛。鑒於該計劃將會為 6 萬個停車位安裝電動車充電的基礎設施，部分議員質疑，每個停車位平均約 33,000 元的資助額是否足夠。另一些議員關注，有關樓宇的業主組織難以就進行所需的改裝工程取得共識。再者，倘若樓宇的核准地積比率已經用盡，該等改裝工程未必切實可行。

19. 政府當局回應稱，由於以新能源車輛取代傳統私家車已成為全球趨勢，預期在未來 10 多年內，香港電動私家車的數目會顯著增加。因此，當局有需要提升部分現有私人住宅樓宇的基礎設施，使這些樓宇備有電動車充電基礎設施，讓電動車車主日後可在他們位於這些樓宇的停車位安裝充電器。上述先導計劃旨在協助樓宇業主解決在私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施時經常遇到的技術及財政問題，包括樓宇業主之間就分擔所涉費用取得共識這項棘手問題。此外，由於新樓宇及現有樓宇停車場的電動車充電基礎設施(例如機房)不會計入總樓面面積，因此即使現有樓宇的核准地積比率已經用盡，亦不成問題。

#### 綠色運輸試驗基金的檢討範圍

20. 議員歡迎政府當局計劃就基金進行檢討，包括其資助水平及每類綠色運輸相關技術的申請數目限額。他們建議擴大資助範圍、進一步放寬申請者的資格，以及縮短審批申請所需的時間。

21. 政府當局回應稱，基本上，現時基金批出資助進行試驗的條件(即有相當機會能切合本地運作需要，並於試驗成功後可能被相關運輸業界接納作廣泛採用的技術)應予以保留。政府當局會檢討各範疇是否有需要改善之處，例如擴大資助範圍至現時未納入資助的車種、資助水平、獲資助電動車技術所需的測試時間、申請者資格等。檢討亦會研究有何途徑鼓勵業界更廣泛使用經試驗證明相對成熟並適合本地採用的技術。

#### 減少水上運輸排放的空氣污染物

22. 議員提到環境保護署近年發表的《香港空氣污染物排放清單報告》，他們關注水上運輸排放的二氧化硫、氮氧化物、可吸入懸浮粒子及微細懸浮粒子等污染物的數量為最多，並強

調必需減少渡輪及其他船舶的排放量。議員詢問新能源渡輪試驗計劃的資助範圍，以及發放予渡輪營辦商以採購新能源渡輪的預算資助金額。

23. 政府當局回應稱，遠洋船排放的二氧化硫和可吸入懸浮粒子分別佔整體船舶的總排放量 95% 和 68%。自 2015 年 7 月 1 日起，當局已規定遠洋船在香港水域停泊期間必須使用低硫燃料。《空氣污染管制(船用燃料)規例》(第 311AB 章)自 2019 年 1 月 1 日起實施，規定所有船隻在香港水域內必須使用合規格燃料。相比 2015 年的排放量，實施上述規例預計在 2020 年可減少船舶排放約 6 300 公噸二氧化硫和約 710 公噸可吸入懸浮粒子。

24. 至於新能源渡輪試驗計劃，政府當局表示，試驗計劃會由環境局和運輸及房屋局共同推行，兩者將會分別負責港內航線及離島航線。將來如開辦或重開更多港內航線，該等航線亦會納入試驗計劃。環境局正與渡輪營辦商商討，以便物色合適的電動渡輪型號。由於尚未決定將會採購的電動渡輪的大小及型號，政府當局認為現階段估算資助金額水平屬言之尚早。

#### 香港與廣東省在改善空氣質素方面的合作

25. 議員詢問，政府當局與廣東省相關當局將會如何合作，以應對珠三角地區內的臭氧及懸浮粒子問題。有建議指，可以設立空氣質素通報機制，規定空氣質素未達標時，區內相關當局必須互相通報。鑒於香港將會設立空氣污染物立體監測網絡，部分議員詢問廣東當局會否使用類似的器材設立本身的空氣污染物立體監測網絡以收集數據，與本港的網絡取得的數據發揮互補作用。

26. 政府當局回應稱，粵港兩地相關當局一直共同致力改善區內空氣質素，包括開展《2020 年後區域空氣污染物減排目標和濃度水平研究》，並會在該研究下制訂 2020 年後的減排方案。現時粵港均設有實時在網上發布空氣質素數據的系統，兩地相關政府部門及市民可透過該系統取得最新空氣污染情況及在空氣污染嚴重時應採取的預防措施的資訊，此外，廣東省政府正在設立本身的空氣污染物立體監測網絡。預期兩地的監測網絡取得的數據，可配合兩地為應對臭氧問題而採取的監測揮發性有機化合物聯合工作，並有助設定 2020 年後珠三角區域的減排措施及目標。

## 立法會質詢

27. 在 2017 年 2 月 22 日、2018 年 2 月 7 日、2019 年 2 月 27 日及 2019 年 5 月 22 日的立法會會議上，陳志全議員、莫乃光議員、陳克勤議員及葛珮帆議員提出有關改善本港空氣質素的質詢。該等質詢及政府當局答覆的超連結載於**附錄 II**。

## 最新發展

28. 在 2019 年 12 月 16 日的會議上，政府當局會向事務委員會簡介改善空氣質素的擬議進一步措施，當中涵蓋行政長官 2018 年及 2019 年施政報告中的多項相關措施。

## 相關文件

29. 相關文件一覽表載於**附錄 II**。

立法會秘書處  
議會事務部 1  
2019 年 12 月 12 日

**為改善本港空氣質素而  
持續推行的措施**

	<b>範疇</b>	<b>進度</b>
1	空氣質素指標檢討	<p>1.1 現行空氣質素指標(指標)於 2014 年 1 月 1 日生效。《空氣污染管制條例》規定政府須每 5 年最少檢討指標一次，然後向環境諮詢委員會(環諮會)呈交檢討報告。評估和檢討 2025 年空氣質素的改善情況及收緊指標的空間已於 2018 年 12 月完成。環境局於 2019 年 3 月就檢討結果諮詢環諮會及本委員會，隨後於本年 7 月至 10 月進行公眾諮詢。我們現正分析從各方收到的意見及擬備檢討的最終建議，稍後會再諮詢環諮會和本委員會。如需收緊指標，我們會向立法會提交修訂條例草案，以期盡快落實新的指標。</p> <p>1.2 政府計劃在 2020 年籌備下一個週期的空氣質素指標檢討，以審視進一步改善空氣質素的措施，及評估在 2030 年進一步收緊空氣質素指標的空間。</p>
2	綠色道路運輸	<p>2.1 自 2014 年 3 月推行鼓勵與管制並行的計劃以來，截至 2019 年 8 月底，約有 74 000 輛，即約 90%的歐盟 IV 期以前柴油商業車參與特惠資助計劃並被拆毀。政府自 2016 年 1 月 1 日、2017 年 1 月 1 日和 2018 年 1 月 1 日起分別停止為歐盟前期、歐盟 I 期和歐盟 II 期柴油商業車續牌，並將於 2020 年 1 月 1 日起停止為歐盟 III 期柴油商業車續牌。</p> <p>2.2 為繼續改善路邊空氣質素，政府正全力研究計劃細節，分階段淘汰約 4 萬輛歐盟 IV 期柴油商業車，我們會於稍後諮詢業界。</p>

	範疇	進度
		<p>2.3 政府已全數資助專營巴士公司購置 36 輛單層電動巴士(28 輛電池電動巴士和 8 輛超級電容巴士)作試驗行駛。26 輛電池電動巴士及 6 輛超級電容巴士已開展為期兩年的試驗。其餘的電動巴士，預計於 2019 年下半年至 2020 年初陸續投入服務。</p> <p>2.4 政府將全數資助專營巴士公司進行試驗，為總數約 60 輛歐盟 IV 期及 V 期雙層柴油巴士的主要型號加裝強化選擇性催化還原器，以試驗其技術的可行性，及確認各供應商的強化選擇性催化還原器在本地路況和營運環境下的減排效能。我們已為試驗計劃成立了一個由專營巴士公司、環境保護署(環保署)、運輸署及本地專家組成的專責小組。環保署正與運輸署及專營巴士公司草擬試驗的技術規格及詳細安排。</p> <p>2.5 政府一直積極推廣使用電動車，措施包括寬減電動車的首次登記稅、容許購買電動車的開支可全數扣減利得稅、以"綠色運輸試驗基金"提供資助試驗電動車、為配備電動車基礎充電設施的新建樓宇停車場提供寬免樓面面積、優化電動車公共充電網絡及設立了一支專責隊伍和服務熱線提供裝設充電設施的資訊及技術支援。</p> <p>2.6 全港電動車的數量由 2010 年的 184 輛增加至 2019 年 8 月底的 12 299 輛(包括特別用途車輛及政府車輛)。</p> <p>2.7 政府會繼續優化電動車的充電網絡。除了那些位於將會拆卸的運輸署停車場內，以及近 100 個同時兼備標準及中速功能的充電器外，運輸署及政府產業署開放予公眾使用的停車場標準充電器已全部提升為中速充電器。政府會撥款</p>

	範疇	進度
		<p>1.2 億元，在未來 3 年擴大政府停車場提供的電動車公共充電網絡，包括在運輸署、政府產業署、康樂及文化事務署及旅遊事務署轄下向公眾開放的停車場安裝額外的中速充電器。預計到 2022 年政府的公共充電器會增至約 1 700 個。</p> <p>2.8 政府由 2017 年 7 月 1 日起，按車輛類型分階段把首次登記車輛(柴油私家車、設計重量不逾 9 公噸的巴士、設計重量逾 3.5 公噸的小型巴士、電單車及機動三輪車除外)的廢氣排放標準，由歐盟 V 期收緊至歐盟 VI 期；及由 2017 年 10 月 1 日起把首次登記柴油私家車的廢氣排放標準，由加利福尼亞廢氣排放標準 LEV II 收緊至 LEV III。我們正在籌備由 2020 年下半年起分階段將首次登記的電單車的廢氣排放標準收緊至歐盟 IV 期，並將首次登記的小型巴士(設計重量逾 3.5 公噸)及巴士(設計重量不逾 9 公噸)的廢氣排放標準收緊至歐盟 VI 期。</p> <p>2.9 政府自 2014 年 9 月 1 日起設置流動遙測儀器，偵測排放過量廢氣的汽油和石油氣車輛。過量排放車輛的車主須在指定時間內維修車輛以糾正過量排放的問題。截至 2019 年 8 月底，這計劃共監察約 375 萬車輛架次。其間，政府發出約 2 萬張廢氣測試通知書和吊銷約 700 輛車的牌照。</p> <p>2.10 政府會繼續密切留意新能源車輛在國際上及本地的發展趨勢，以考慮下一步的發展策略。</p>

	範疇	進度
3	檢討發電廠第七份技術備忘錄及提交第八份技術備忘錄	3.1 政府於 2017 年 11 月 15 日按照《空氣污染管制條例》發出《第七份技術備忘錄》，訂定發電廠由 2022 年起的排放上限。政府已完成檢討《第七份技術備忘錄》，並計劃於今年內以先訂立後審議的程序向立法會提交一份新的技術備忘錄(《第八份技術備忘錄》)。與《第七份技術備忘錄》訂定的排放上限相比，《第八份技術備忘錄》對電力行業在 2024 年起排放的二氧化硫、氮氧化物和可吸入懸浮粒子，將分別進一步收緊。
4	船舶排放管制	4.1 《空氣污染管制(船用燃料)規例》已於 2019 年 1 月 1 日生效，規定船隻在香港水域內必須使用合規格燃料(包括含硫量不超過 0.5% 的低硫燃料)。
5	非道路移動機械的排放管制	5.1 由 2019 年 1 月 1 日起，政府已分階段收緊新核准非道路車輛的法定廢氣排放標準至歐盟 VI 期，與新登記道路車輛的最新排放標準看齊。
6	區域合作	6.1 香港與廣東省政府將繼續合作，進行空氣質素科學研究，並在"珠江三角洲地區空氣質素管理計劃"下推行空氣質素改善措施，重點在減少電廠、車輛、船舶和嚴重污染工業程序的排放。 6.2 粵港兩地政府亦正共同進行《2020 年後區域空氣污染物減排目標和濃度水平研究》，以制定 2020 年後的減排目標。 6.3 珠江三角洲區域空氣監測網絡的監測結果顯示，近年區內錄得的二氧化硫、二氧化氮及可吸入懸浮粒子等污染物的濃度已明顯下降，但臭氧問題仍待改善。我們正聯同廣東省及澳門特區政

	範疇	進度
		<p>府逐步落實珠江三角洲區域空氣監測網絡常規監測揮發性有機化合物，以更深入理解臭氧污染的成因，協助制訂有效的防控策略。針對珠江三角洲區域空氣重污染日子，粵港兩地政府將試行技術層面的空氣質素預報會商，共同研究區內空氣重污染日的發展過程和判斷成因<sup>6</sup>，協助制訂有效的防控策略。</p> <p>6.4 針對珠江三角洲區域空氣重污染日子，粵港兩地政府將試行技術層面的空氣質素預報會商，共同研究區內空氣重污染日的發展過程和判斷成因，從而及早制訂和採取適當的防治措施。</p>

[資料來源：根據政府當局就"2019年施政報告——環境局的政策措施：環境保護"所提供文件(立法會 CB(1)31/19-20(03)號文件)的附件修訂而成]

<sup>6</sup> 臭氧不是由污染源直接排出，而是由空氣中的揮發性有機化合物及氮氧化物在陽光下經光化學反應形成。現時珠江三角洲區域空氣監測網絡已有監測氮氧化物。

## 改善空氣質素的措施

## 相關文件一覽表

日期	事項	文件
2017年 5月22日	環境事務委員會 ("事務委員會") 會議	政府當局就"改善路邊空氣質素"提供的 文件 (立法會 <u>CB(1)949/16-17(03)</u> 號文件)  會議紀要 (立法會 <u>CB(1)1369/16-17</u> 號文件)  政府當局提供的跟進文件 (立法會 <u>CB(1)1375/16-17(02)</u> 號文件)
2018年 4月17日	財務委員會("財委會")審核 2018-2019年度開 支預算的特別 會議	議員提出的書面問題及政府當局的答覆 (答覆編號： <u>ENB107、125、139、186、 237</u> )
2018年 10月22日	事務委員會政策 簡報會及會議	政府當局就"2018年施政報告——環境 局的政策措施：環境保護"提供的文件 (立法會 <u>CB(1)10/18-19(01)</u> 號文件)  會議紀要 (立法會 <u>CB(1)276/18-19</u> 號文件)
2018年 12月19日	事務委員會會議	政府當局就"改善路邊空氣質素的進展" 提供的文件 (立法會 <u>CB(1)319/18-19(04)</u> 號文件)  政府當局就"設立空氣污染物立體監測網 絡"提供的文件 (立法會 <u>CB(1)319/18-19(06)</u> 號文件)  會議紀要 (立法會 <u>CB(1)720/18-19</u> 號文件)  政府當局提供的跟進文件 (立法會 <u>CB(1)537/18-19(02)</u> 號文件)

日期	事項	文件
2019年 4月9日	財委會審核 2019-2020年度開 支預算的特別 會議	議員提出的書面問題及政府當局的答覆 (答覆編號：ENB055、078、081、105、 <u>144、161、281</u> )
2019年 10月28日	事務委員會政策 簡報會及會議	政府當局就"2019年施政報告——環境 局的政策措施：環境保護"提供的文件 (立法會 <u>CB(1)31/19-20(03)</u> 號文件)

**相關立法會質詢的超連結：**

日期	立法會質詢
2017年2月22日	有關陳志全議員所提立法會質詢(書面)的 <u>新聞公報</u>
2018年2月7日	有關莫乃光議員所提立法會質詢(口頭)的 <u>新聞公報</u>
2019年2月27日	有關陳克勤議員所提立法會質詢(書面)的 <u>新聞公報</u> 有關葛珮帆議員所提立法會質詢(書面)的 <u>新聞公報</u>
2019年5月22日	有關陳志全議員所提立法會質詢(書面)的 <u>新聞公報</u> 有關陳克勤議員所提立法會質詢(書面)的 <u>新聞公報</u>