

立法會

Legislative Council

立法會CB(2)1777/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB2/SS/2/00

《2000年定額罰款(刑事訴訟)(修訂)(第3號)規例》及
《立法會決議(2000年第206號法律公告)2000年
(生效日期)公告》
小組委員會
會議紀要

日 期 : 2000年11月3日(星期五)
時 間 : 下午5時10分
地 點 : 立法會會議廳

出席委員 : 田北俊議員, JP (主席)
何秀蘭議員
陳國強議員
劉健儀議員, JP
蔡素玉議員
鄭家富議員
羅致光議員, JP
鄧兆棠議員, JP
石禮謙議員, JP
胡經昌議員, BBS
葉國謙議員, JP

缺席委員 : 李卓人議員
陳智思議員
梁耀忠議員
劉慧卿議員, JP

出席公職人員 : 環境食物局副局長
周達明先生

環境食物局首席助理局長
陳偉基先生

環境保護署助理署長(空氣質素)
謝展寰先生

列席秘書 : 總主任(2)5
李蔡若蓮女士

列席職員 : 助理法律顧問4
林秉文先生

高級主任(2)1
馬淑霞小姐

經辦人／部門

I. 選舉主席

田北俊議員獲選為小組委員會主席。

II. 與政府當局舉行會議

(立法會CB(2)180/00-01(01)號文件)

2. 環境食物局副局長應主席邀請，向委員闡述當局擬於2000年12月1日起把黑煙車輛的定額罰款由450元提高至1,000元的新水平的背景。環境食物局副局長表示，環境食物局局長在2000年5月31日立法會會議上動議通過提高黑煙車輛定額罰款的決議案時，已表明政府當局擬於2000年12月1日起實施新的定額罰款水平。決議案獲立法會以大比數通過，目的是讓汽車維修業和運輸業有足夠時間提高車輛維修保養的水平。環境食物局副局長進一步表示，過去一年，政府當局與汽車維修業共同合作，致力提高汽車維修工作的水平。當局於2000年1月成立了汽車維修服務工作小組，成員包括汽車維修業、政府部門及專業團體的代表，負責研究改善車輛維修的方法。環境保護署(下稱“環保署”)與運輸業及維修業共同舉行多次研討會，藉以提高業界在維修引擎和使用底盤式測功機測試黑煙車輛方面的知識。當局又為業界舉辦了連串汽車維修工作坊及訓練課程。為推廣使用底盤式測功機測試黑煙車輛，環保署自1999年9月至2000年5月起在廢氣測試中心向車主提供即場指導及示範正確的引擎調校方式。環保署亦容許車主以自願方式到指定的驗車中心，為其車輛進行廢氣排放測試。

3. 在提供汽車維修資料方面，環境食物局副局長表示，汽車維修管理協會已發放歐盟廢氣排放標準生效前製造(下稱“歐盟前期”)的柴油車輛的技術資料。該等維修資料已發給經營汽車維修業務的人士。此外，職業訓練局(下稱“職訓局”)將會成立一個汽車工程數據中心，方便汽車維修業及運輸業取得更詳盡的汽車維修資料。

4. 環境食物局副局長表示，在作出以上種種努力後，業界維修黑煙車輛的技術水平已有重大改善。2000年9月，成功通過環保署黑煙排放測試的車輛比率為90%，而1999年9月的比率則為40%。

車輛維修保養水平

政府當局

5. 劉健儀議員表示，香港生產力促進局(下稱“生產力促進局”)最近就汽車維修業進行了一項調查。她要求政府當局向本小組委員會提供有關的調查結果，以供參考。環境食物局首席助理局長表示，生產力促進局已向汽車維修服務工作小組提交有關汽車維修車廠及技工的調查報告，而該工作小組最近亦已發表進度報告。他答允於會後向委員提供生產力促進局的調查報告及汽車維修服務工作小組的進度報告。

6. 劉健儀議員從政府提交的文件(立法會CB(2)180/00-01(01)號文件)察悉，職訓局開辦了有關維修黑煙車輛的訓練課程，每年提供約2 000個訓練學額。她詢問曾修讀上述課程的汽車維修技術員的百分率為何，以及政府當局有否評估此等課程的實用價值。

7. 環境食物局首席助理局長答稱，職訓局每年可就檢驗和維修黑煙柴油車輛提供約2 000個訓練學額。約有180名學員已完成上述訓練課程。為吸引更多汽車維修業務人士接受訓練，職訓局會加強宣傳，鼓勵業界人士報讀此等課程。

8. 劉健儀議員表示，生產力促進局的調查結果顯示，約有六成汽車維修技工沒有接受有關汽車維修的正規訓練。她注意到只有180名汽車維修技工曾修讀職訓局課程，並認為修讀率偏低是因為汽車維修業並無設立強制性的註冊制度所致。她認為現時政府當局作出汽車維修業已掌握維修黑煙車輛所需知識和技術的判斷，未免言之過早。

9. 環境食物局首席助理局長表示，約有1 200間本地車房對生產力促進局的調查作出回覆。根據調查結果顯示，約有六成技工只有中三或以下的程度，或並無任何學歷。然而，他指出超過九成回覆者在行內有10年以上的經驗，而只有兩成回覆者表示他們面對缺乏熟練／合資格技術員的困難，或行內缺乏熟練／合資格技工。

提供維修資料

10. 葉國謙議員表示，大部分經營汽車維修業務的人士尚未獲得有關歐盟前期柴油車輛的資料。他亦查詢供市面上出售的汽車維修手冊是否適用於在香港行駛的車輛。

11. 環境食物局副局長回應時表示，汽車維修管理協會剛剛接獲有關歐盟前期柴油車輛的技術資料，並會由下星期起將有關資料寄予業內約2 000名經營人士。職訓局亦會成立一個汽車工程數據中心，以便汽車維修業及運輸業能取得更詳盡的汽車維修資料。此外，職訓局會開設一項熱線查詢服務，協助業界人士解決在車輛維修保養方面遇到的問題。長遠而言，職訓局亦會在互聯網上提供汽車維修資料。他補充，市面上亦有各種刊物出售，提供的維修資料差不多涵蓋本港所有種類的車輛。

12. 胡經昌議員表示，他注意到本港仍有不少黑煙車輛。他詢問維修業務人士是否可以隨時找到有關各類車輛(例如歐盟前期的型號)的維修資料。他感到關注的是，有關車輛若未能通過黑煙排放測試，其牌照會被取消。

13. 環境食物局副局長重申，製造商最近發放的所有維修資料會於短期內寄予汽車維修業務人士，當局並訂有第11段所述的其他措施協助業界。他強調，在九成通過環保署黑煙測試的黑煙車輛中，超過八成屬歐盟廢氣排放標準生效前的設計。此等數字顯示，即使在發放維修資料前，汽車維修業已掌握維修黑煙車輛所需的技術。他補充，部分車輛可能過於殘舊，進行維修並不合乎經濟原則，因此車主選擇不換領牌照，而此等車輛的牌照其後亦已被取消。

14. 環境保護署助理署長(空氣質素)回應主席時表示，在2000年1月至10月期間需接受黑煙排放測試的24 000輛柴油車輛中，其牌照後來被取消的只有1 700輛。他補充，在車輛經妥善維修並通過廢氣排放測試後，車輛可重新獲發牌照。他強調，各類車輛經妥善維修後均可通過黑煙排放測試；除非車輛十分殘舊及市場上再沒有提供有關零件，否則各類車輛均可予修復。

安裝微粒過濾器及柴油催化器

15. 葉國謙議員得悉，政府當局只核准兩種型號的微粒過濾器。他詢問，未經批准而安裝於車輛的微粒過濾器是否需在車輛每年檢驗前先行拆除。他進一步詢問，政府當局會否考慮核准其他型號的微粒過濾器，因為部分新型號經證實效能更佳。

16. 環境食物局副局長表示，車主如擬在車輛安裝新型號微粒過濾器，並不需要徵求環境保護署(下稱“環保署”)的同意。然而，有關裝置必須通過運輸署的道路性能測試。環境食物局副局長解釋，在試驗計劃中，只有兩種型號的微粒過濾器被認為適合本地柴油車輛使用。該兩種型號已獲得核准，並符合政府的資助計劃。只有核准型號的微粒過濾器才符合資助計劃的條件，目的是要確保公帑的運用符合成本效益及審慎理財原則。

17. 環境保護署助理署長(空氣質素)補充，政府當局在擬備安裝微粒過濾器的獎勵計劃詳情時，已邀請微粒過濾器的供應商遞交標書。在接獲的申請中，只有兩種型號證實有效，並適合本港的車輛使用。按照資助計劃的規定，在安裝未經測試的微粒過濾器前，必須取得運輸署的批准。運輸署所需的批核時間，須視乎就有關型號的效能所提供的資料是否充分而定。

18. 葉國謙議員表示，運輸業覺得政府當局根本不願意批准安裝新型號的微粒過濾器。他促請政府當局在此事上採取較開明的態度。羅致光議員對此亦有同感。環境保護署助理署長(空氣質素)向委員保證，政府當局歡迎任何現時不在核准名單上的供應商與他們聯絡，以便當局安排其微粒過濾器進行是否適用的測試。環境保護署助理署長(空氣質素)在回應葉議員的進一步詢問時澄清，車主無須在其車輛每年接受檢驗前將已裝妥的微粒過濾器拆除。

19. 環境食物局副局長指出，在實施有關安裝減少微粒裝置的資助計劃前，在2000年9月已有超過90%排放過量黑煙的車輛通過黑煙排放測試。他澄清，安裝微粒過濾器及柴油催化器可以減少微粒及二氧化氮的排放量，但不能令車輛減少排放過量黑煙，因為排放過量黑煙是由於車輛欠缺妥善維修所致。

政府當局

20. 環境食物局副局長應主席邀請，答允提供有關資料，說明測試新型號微粒過濾器以批核其安裝所需的程序及時間。

使用底盤式測功機

21. 關於政府當局提交的文件的第10段，羅致光議員詢問政府當局在提高黑煙車輛定額罰款開始生效後，會否考慮擴大以自願方式進行黑煙檢查的範圍。

22. 環境保護署助理署長(空氣質素)回應時表示，有關車主將車輛送往指定的驗車中心接受黑煙排放檢查的自願計劃，是應業界的要求而實施的宣傳教育計劃的一部分。然而，在2000年6月至9月期間，只有55部車輛被送往該等指定驗車中心接受黑煙排放檢查。鑒於使用率偏低及政府須承擔使用該等驗車中心設施的開支，因此，政府認為繼續長期推行該計劃並不符合成本效益。

對黑煙車輛採取執法行動

23. 陳國強議員表示得悉在2000年9月被檢舉的黑煙車輛中，超過90%可通過黑煙排放測試，對此他感到高興。他認為，現時排放過量黑煙車輛的定額罰款水平已足以產生阻嚇作用。因此，他認為不必提高定額罰款水平，而政府只需加強對黑煙車輛採取執法行動。

24. 對於陳國強議員認為不必提高黑煙車輛的定額罰款水平，鄭家富議員不表贊同。他認為合格率有所提高，可能是受立法會在2000年5月通過的新定額罰款水平所影響。至於劉健儀議員建議押後實施新定額罰款一事，他表示，民主黨的議員會就協助業界遵行黑煙排放標準的配套措施的進展情況，聽取業界及政府當局的意見後，才作出決定。

25. 劉健儀議員指出，有關在重型車輛安裝柴油催化器的試驗計劃已於2000年3月展開，但在重型車輛安裝的微粒過濾器至今仍未在本地市場供應。此外，底盤式測功機現時是用作測試輕型柴油車輛而非重型車輛。因此，她希望得知政府當局將採取何種措施，以協助業界遵行新的黑煙排放標準。此外，她對於政府當局指維修業已掌握維修各類柴油車輛的技術亦有所保留。她建議政府當局考慮押後提高黑煙車輛的定額罰款的開始實施日期。

26. 環境食物局副局長重申，當環境食物局局長於2000年5月31日動議有關提高黑煙車輛定額罰款的決議案時，已明確表示會給予汽車維修業及運輸業6個月時間改善維修水平；有關的決議案亦在此基礎上獲立法會通過。因此，政府當局把2000年12月1日指定為新訂定額罰

款水平開始實施的日期。環境食物局副局長進一步表示，使用底盤式測功機測試重型柴油車輛的黑煙排放量的措施，將於2000年年底實施，而政府當局會與業界就實施的細節進行磋商。然而，環境食物局副局長指出，警方檢查站內的底盤式測功機並非為了實施定額罰款計劃而對車輛的黑煙排放量進行測試。環境食物局副局長強調，引擎保養的情況，是決定車輛排放黑煙量的主要因素，而安裝微粒過濾器及柴油催化器均不能令車輛減少排放過量黑煙。

27. 環境食物局首席助理局長補充，被環保署的檢舉員舉報排放過量黑煙的車輛，必須在指定期間內接受環保署的黑煙排放測試，而屆時該署會採用底盤式測功機進行有關的測試。他表示，被檢舉排放過量黑煙的重型車輛的數目遠低於其他類型的車輛。

28. 環境食物局副局長回應何秀蘭議員時表示，專利巴士已被納入車輛黑煙管制計劃內。

政府當局

29. 鑒於委員提出的關注事項，主席要求政府當局提供被檢舉排放過量黑煙的重型車輛以及未能通過環保署黑煙排放測試的重型車輛的分項數字。環境食物局副局長答允此項要求。

石油氣的士計劃

30. 何秀蘭議員表示，部分的士車主因其的士十分殘舊，進行維修已不合乎經濟原則，故此有意轉用石油氣的士。有見及此，她詢問石油氣的士的供應量及的士付運來港所需時間為何。環境食物局副局長回應時表示，據供應商表示，視乎訂購數量而定，每月約有700輛新石油氣的士運抵本港。石油氣的士的存貨量會因應市場需求而相應增加，而付運時間一般約為兩至三個月。據供應商表示，石油氣的士的供應量足以應付現時的需求。

31. 環境食物局副局長進一步指出，石油氣的士為環境帶來的好處是減少微粒排放量達90%，而二氧化氮的排放量亦減少20%至40%。他表示，使用石油氣不能令車輛減少排放過量黑煙，因為排放過量黑煙是因車輛欠缺妥善維修保養所致。

政府當局

32. 環境食物局副局長應鄭家富議員的請求，答允提供有關現時石油氣的士供應量及存貨量的資料。

III. 其他事項

33. 鑒於業界提出的關注事項，主席建議邀請運輸業及汽車維修業的代表和汽車代理商出席於2000年11月13日舉行的下次會議，以發表其意見。委員同意於2000年11月17日舉行另一次會議。

(會後補註：為會晤團體代表而舉行的下次會議，其後已改期至2000年11月14日下午2時15分舉行。)

34. 會議於下午6時30分結束。

立法會秘書處

2001年6月8日