

立法會

Legislative Council

立法會CB(2)1778/00-01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14日(星期二)
時 間 : 下午2時15分
地 點 : 立法會大樓會議室A

出席委員 : 田北俊議員, JP (主席)
陳智思議員
劉健儀議員, JP
劉慧卿議員, JP
石禮謙議員, JP
胡經昌議員, BBS

缺席委員 : 何秀蘭議員
李卓人議員
陳國強議員
梁耀忠議員
蔡素玉議員
鄭家富議員
羅致光議員, JP
鄧兆棠議員, JP
葉國謙議員, 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

應邀出席人士： 汽車交通運輸業總工會主席
李永生先生

宏天拖運有限公司董事長
劉石達先生

柴油催化器試驗計劃監察委員會秘書
熊永達博士

香港汽車修理同業商會有限公司理事長
李耀培先生

環保汽車(的士)維修同業聯會
周卓英先生

香港貨櫃車主聯會秘書長
黃基先生

九龍的士車主聯會主席
任太平先生

大嶼山的士聯會主席
吳錦耀先生

香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會主席
梁雄先生

公共小型巴士總商會會長
馮泉先生

香港泥頭車司機協會會務主任
何洪輝先生

汽車維修管理協會主席
鄭薛海先生

汽車維修管理協會義務秘書
陳沛成先生

職業訓練局香港專業教育學院汽車工程系主任
施文彥先生

的士車行車主協會有限公司永遠會長
鄭克和先生

的士車行車主協會有限公司會長
吳坤成先生

西北區的士司機從業員總會主席
黃永忠先生

西貢的士工商聯誼會有限公司主席
劉克溪先生

香港的士小巴商總會理事
葉耀亮先生

公共小型巴士總商會副主席
凌志強先生

的士同業聯會副主席
梁平寬先生

環保的士車主聯會主席
李子良先生

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. 與代表團體會晤

主席歡迎12個代表團體的代表出席是次會議。各代表團體應主席邀請，就黑煙車輛的新定額罰款水平的實施日期表達意見。

汽車交通運輸業總工會

2. 汽車交通運輸業總工會主席表示，該會現時共有超過32 000名運輸從業員。該會反對政府當局建議從2000年12月1日起，實施新的黑煙車輛定額罰款水平。該會認為提高定額罰款的建議不能改善本港的空氣質素，但卻會對職業司機造成財政負擔。由於政府當局的黑煙排放管制措施的成效仍有待證實，該會認為應押後對黑煙車輛實施新的定額罰款水平，直至政府當局全面落實所有為協助業界減少車輛排放黑煙的配套措施。

柴油催化器試驗計劃監察委員會

3. 柴油催化器試驗計劃監察委員會的代表熊永達博士告知委員，環境保護署(下稱“環保署”)已委託香港理工大學進行一項柴油催化器試驗計劃。他表示，試驗計劃於2000年年初展開，旨在研究在重型車輛(5噸以上)安裝柴油催化器的可行性。自2000年8月起，由供應商所提供不同類型的柴油催化器，分別裝於超過56輛重型車輛。有關的試驗計劃預計會在2001年年中完成。熊博士補充，在試驗計劃進行期間，大部分已安裝柴油催化器的重型車輛均運作正常。雖然車輛在停車不動的狀態時會有輕微問題，但供應商已表示可解決此項問題。

香港汽車修理同業商會有限公司

4. 香港汽車修理同業商會有限公司主席表示，該會代表700至800間小型車房。他促請政府當局基於下述原因，慎重考慮將新定額罰款水平的生效日期押後——

- (a) 大部分汽車維修商仍未收到汽車維修管理協會所發放有關歐盟廢氣排放標準生效前製造的(下稱“歐盟前期”)柴油車輛的廢氣排放技術資料。不同製造商所發放的資料並不統一及有欠完整，而製造商至今仍未發放符合歐盟廢氣排放標準的柴油車輛的技術資料；
- (b) 微粒過濾器出現缺貨的情況，而新貨需輪候至2001年2月／3月間才可供應安裝。如車主在輪候安裝微粒過濾器期間被判罰，對他們實有欠公允；及
- (c) 歐盟前期柴油車輛排放過量廢氣是因設計欠佳所致，而非因汽車維修業在維修歐盟前期車輛引擎時在技術方面出現問題。

香港汽車修理同業商會有限公司促請政府當局應考慮實施汽車維修技工的強制性註冊／發牌措施，以及長遠而言，所有汽車製造商必須發放有關汽車維修的資料。

環保汽車(的士)維修同業聯會

5. 環保汽車(的士)維修同業聯會的代表表示，該會約有250名會員。該會要求政府規定所有汽車製造商須發放有關汽車維修的資料。此外，該會亦促請政府加強對運輸業的支援，例如為司機提供清洗汽車廢氣排放系統

的場地，及在協助業界減少車輛排放黑煙的所有配套措施實施前，不增加黑煙車輛的定額罰款。

香港貨櫃車主聯會

6. 香港貨櫃車主聯會秘書長表示，該會代表逾400間會員公司，涉及約10 000輛貨櫃車。該會反對政府當局在2000年12月1日起就黑煙車輛實施新定額罰款水平的建議，原因如下——

- (a) 由香港理工大學進行的柴油催化器試驗計劃尚未完成，並最少需要一年時間才能確定柴油催化器的效能；
- (b) 歐盟前期柴油車輛的廢氣排放系統有著基本的問題，因而未能符合現今的煙霧排放標準。而歐盟前期重型車輛在全港市面上行駛中的重型車輛中佔60%；及
- (c) 要求業界掌握維修不同類型車種所需的技術，即使並非絕無可能，亦屬非常困難。此外，不少中小型汽車維修商並未具備先進的測試／維修器材，亦沒有可供重型車輛使用的底盤式測功機。

九龍的士車主聯會

7. 九龍的士車主聯會主席表示，該會代表約3 000輛(約25%)市區的士車主。他表示，運輸業歡迎政府當局推行各項措施以改善香港的空氣質素，但認為提高定額罰款並非打擊排放過量黑煙的有效措施。雖然將有不少的士車主會轉換石油氣的士，但他們卻受到石油氣的士供應量不足及近期才被廢除的配額制度所影響。因此，大部分的士車主均已為其柴油的士安裝柴油催化器及微粒過濾器，作為減少廢氣排放的臨時措施。然而，他們仍受到柴油催化器及微粒過濾器的供應量不足，以及石油氣加氣站不敷應用等問題所困擾。因此，運輸業要求政府當局將新定額罰款水平的實施日期押後。

大嶼山的士聯會

8. 大嶼山的士聯會主席表示，該會代表逾150名會員。他指出，由於大嶼山並未設有石油氣加氣站，在大嶼山行駛的的士根本無法轉換石油氣的士。該會希望政府當局在減少車輛排放黑煙的配套措施全面實施前，把新定額罰款的生效日期押後。

香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會

9. 香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商主席促請政府當局將黑煙車輛的新定額罰款水平的實施日期押後，原因如下 ——

- (a) 由於歐盟前期柴油車輛的廢氣排放系統的設計不能作出轉換，以符合現有的煙霧排放標準，因此，政府當局不應輸入該類汽車；
- (b) 石油氣小巴試驗計劃將須待至2000年年底才有結果；及
- (c) 微粒過濾器的供應量不足。

公共小型巴士總商會

10. 公共小型巴士總商會主席表示，該會共有1 085名會員。他指出，運輸業亦有意改善空氣質素，惟目前為協助業界減少車輛排放黑煙的配套措施仍未全面落实。此外，柴油催化器及微粒過濾器出現缺貨的情況，而石油氣的士小巴的試驗計劃亦尚未完成。因此，該會促請政府當局將新定額罰款水平的實施日期押後。

香港泥頭車司機協會

11. 香港泥頭車司機協會主席指出，該會會員對於實施排放過量黑煙的新定額罰款水平表示憂慮。他表示，政府當局一直忽略重型汽車的維修問題，例如零件缺貨。此外，業界亦發現在重型車輛使用底盤式測功機所得的結果經常並不一致，而執法部門所採用的測試方法或未能準確反映汽車排放黑煙的情況。該會促請政府當局應將新定額罰款水平的生效日期押後，以便讓運輸業有充分時間採取適當的措施，減少車輛排放的廢氣。

職業訓練局香港專業教育學院

[立法會CB(2)242/00-01(02)號文件]

12. 職業訓練局香港專業教育學院汽車工程系主任在提述其意見書時，向委員簡介職業訓練局(下稱“職訓局”)為汽車維修業所提供的訓練課程 ——

- (a) 為各級汽車維修技工及技術員提供一系列全日制、兼讀及短期課程，而現時共有1 300名學員修讀此等課程。在過去5年，每年平均有117名技術員程度學員及420名技工程度學員修畢有

關課程。此外，職訓局亦會提供持續專業進修課程，並在有需要時，與環保署合辦黑煙車輛檢舉員課程；

- (b) 職訓局將成立汽車工程數據中心，方便汽車維修業及運輸業取得所有種類汽車的全面維修資料；
- (c) 職訓局將透過一支由教職員組成的專責小組，就如何運用汽車維修資料及利用各種測試／維修器材，向業內人士提供諮詢及顧問服務；及
- (d) 職訓局將會每年安排專家來港，與本地學者、職訓局學員及主要業界參與者分享他們的經驗和知識。

他強調，不論汽車採用何種燃料，均須獲得妥善保養。他表示，車主必須遵照汽車製造商所建議的預防性保養計劃。汽車如獲得妥善保養，所耗用的燃料會較少，而黑煙排放問題亦會較輕微。

的士車行車主協會有限公司

[立法會CB(2)242/00-01(01)號文件]

13. 的士車行車主協會有限公司永遠會長表示，該會共有會員1 000多名。他指出，由於石油氣加氣站不足，而新石油氣的士亦缺貨，很多柴油的士車主將未能趕及在2000年12月1日(即新定額罰款水平的擬議實施日期)前轉換石油氣的士。因此，該會要求押後實施新的定額罰款水平。

討論內容

車輛維修保養

14. 關於《汽車(石油氣、電油及柴油)維修車房及機械工調查終期報告》的第5.10及5.15段，劉健儀議員指出，只有約三分之一的機械維修工場備有汽車廢氣排放監察儀，以及約有60%汽車維修技工只有中三或以下的學歷，甚至完全沒有任何學歷。劉健儀議員要求職訓局香港專業教育學院汽車工程系主任澄清，此情況是否符合在其意見書(立法會CB(2)242/00-01(02)號文件)第4段所載有關妥善汽車維修的條件。

15. 職業訓練局香港專業教育學院汽車工程系主任指出，職訓局在過去20年一直為汽車維修技工提供訓練。他認為現時的情況仍未完全符合妥善汽車維修的先決條件；需具備的條件分別是提供合資格的汽車維修技工／技術員、開設器材齊備安全及符合環保條件的工場，並可取得各類型車種的正確資料。他贊成在實施黑煙車輛的新定額罰款水平前，先行實施汽車維修技工的發牌制度。他指出，有關引進汽車維修技工強制性發牌／註冊的建議，獲得汽車維修服務工作小組的一致支持；該工作小組由業界及專業團體的代表組成。

16. 香港汽車維修同業商會有限公司理事長回應劉健儀議員時表示 ——

- (a) 不少須接受環保署黑煙排放測試的黑煙車輛均在進行維修保養後通過有關的測試；
- (b) 雖然市面上已有汽車維修保養的刊物(包括有關歐盟前期型號車輛的刊物)，但該類資料過於一般，令人無法掌握實際的技術。如沒有由製造商提供的所需技術資料，將極難維修某些汽車型號的部分系統；及
- (c) 汽車維修管理協會近期所發放有關歐盟前期型號車輛的資料並不完整。此外，製造商並未提供有關符合歐盟廢氣排放標準的型號車輛的資料。

17. 劉健儀議員詢問汽車在維修後是否會有一段保用期，代表團體作出下述回應 ——

- (a) 香港汽車維修同業商會有限公司理事長表示，經常清洗廢氣排放系統可減少排放黑煙。然而，就中小型車房而言，他們不能保證汽車在維修後，不會在指定時間內再次排放過量黑煙。
- (b) 汽車維修管理協會主席指出，認可汽車代理商一般會為其汽車維修保養服務提供為期6至12個月的保用期。如汽車在進行維修／保養後，在保用期內出現任何問題，代理商便會免費提供維修服務。如有關汽車在保用期內再被發現排放過量黑煙，部分代理商更會代為支付定額罰款通知書的罰款。

- (c) 職業訓練局香港專業教育學院汽車工程系主任強調，如車主嚴格遵從製造商所建議的預防性保養計劃，汽車的運作必定暢順，而其廢氣排放系統亦然。

環保署檢舉員

18. 宏天拖運有限公司董事長表示關注環保署檢舉員的訓練及工作表現。鑒於環保署廢氣測試的合格率偏高，他質疑某些被檢舉的“黑煙”車輛其實狀況良好，實在無須為通過測試而進行維修。

安裝微粒過濾器及柴油催化器

19. 九龍的士車主聯會主席引述他個人的經驗，並指出他的車輛最近雖已通過由香港大學及電視廣播有限公司利用底盤式測功機所進行的煙霧測試，但卻僅能勉強通過警察檢查站的煙霧測試，而此項測試所採用的煙霧排放標準應相對較低。他表示，運輸業對於在警察檢查站所進行的廢氣測試的準確程度極為關注，因為一旦未能通過測試，警方便會發出定額罰款告票。因此，業界促請政府當局在所有汽車妥善安裝微粒過濾器及柴油催化器前，不應實施經提高的黑煙車輛定額罰款水平。

II. 與政府當局會晤

新定額罰款水平的實施日期

20. 胡經昌議員表示，他覺得代表團體均同意有需要保護環境，亦不反對提高定額罰款的水平。然而，他察悉業界提出了若干困難之處，例如保養資料不全及缺乏保養或維修汽車的器材以符合現行的煙霧排放標準。由於有關微粒過濾器及石油氣的士的試驗計劃或研究尚未完成，胡議員要求政府當局澄清，於2000年12月1日實施新定額罰款水平的理據為何。

21. 劉慧卿議員亦詢問，政府當局會否因應代表團體所表達的關注，考慮進一步押後新定額罰款水平的實施日期。此外，她又要求當局闡述現時減少汽車排放過量黑煙措施的成效如何。

22. 環境食物局副局長解釋在何種情況下會向黑煙車輛發出定額罰款通知書。他表示，車輛黑煙管制計劃主要透過兩種方法執行。若某輛汽車在警方的檢查站被發現排放過量黑煙，便會獲發定額罰款通知書。除此之外，

警方亦會把黑煙車輛轉介到環保署進行黑煙排放測試。若有關車輛在指定時間內未能通過測試，其牌照便會被取消。另一項措施是透過環保署所訓練的檢舉員舉報黑煙車輛。被檢舉的車輛須在指定期間內接受環保署的黑煙測試。若車輛未能通過測試，其牌照便會被取消，但當局不會發出定額罰款通知書。

23. 關於新定額罰款水平的實施日期，環境食物局副局長表示，當環境食物局局長於2000年5月31日動議決議案，把黑煙車輛的定額罰款由450元提高至1,000元時，曾表示政府當局擬於2000年12月1日起實施新的定額罰款水平，讓汽車維修業及運輸業有時間提高車輛維修保養的水平。此外，政府當局亦需要時間對《定額罰款(刑事訴訟)規例》附表表格1中有關提高黑煙車輛定額罰款的規定，作出相應修訂。該項決議案於2000年5月31日立法會會議上獲得通過。環境食物局副局長強調，政府當局並沒有承諾在全面落實所有配套設施後，才實施新定額罰款水平。

24. 環境食物局副局長指出，由2000年6月至9月期間，超過90%曾接受環保署黑煙排放測試的車輛可通過有關測試。其中超過80%屬於歐盟前期型號。此外，約80%已通過測試的黑煙車輛，無需於6個月後再次進行測試。此等數字顯示，即使當時仍未向業界發放汽車維修資料及推行安裝微粒過濾器的資助計劃，而柴油催化器試驗計劃亦尚未完成，汽車維修業已大致掌握維修黑煙車輛所需的技術。儘管黑煙排放測試的合格率令人滿意，環境食物局副局長表示每日會發出約300份定額罰款通知書，顯示排放過量黑煙問題仍然嚴重。為加強打擊黑煙車輛及為公眾健康提供更佳保障，政府當局看不到為何要暫緩實施新定額罰款水平。

25. 關於黑煙排放測試的標準，環境食物局副局長表示，環保署所採用的煙霧排放標準較警方檢查站的標準更為嚴格。他希望取得更多有關九龍的士車主聯會主席在上文第19段所述情況的詳情。環境食物局副局長強調，雖然安裝微粒過濾器及柴油催化器和使用石油氣有助減少微粒及二氧化氮的排放量，但此等措施不能令車輛減少排放過量黑煙，因為車輛排放過量黑煙是欠缺妥善保養所致。

26. 關於在歐盟前期型號的車輛安裝微粒過濾器一事，環境保護署助理署長(空氣質素)解釋，微粒過濾器可減少微粒排放量達30%至50%。因此，政府當局認為，為改善本港的空氣質素而向業界提供補助，協助他們在歐盟前期型號的車輛安裝微粒過濾器，是符合成本效益之舉。

經辦人／部門

環境保護署助理署長(空氣質素)補充，政府當局已獲供應商保證，在持續供應微粒過濾器方面應不會有問題，而在未來一星期內將有足夠數量的柴油催化器應付需求。環境食物局副局長在回應主席時澄清，雖然微粒過濾器及柴油催化器有助改善一般空氣質素，但卻不能完全消除車輛排放的廢氣。

27. 主席感謝代表團體及政府當局的代表出席會議。他提醒委員，小組委員會將於2000年11月17日上午8時30分舉行下次會議。

28. 議事完畢，會議於下午4時35分結束。

立法會秘書處

2001年6月8日