

《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》
小組委員會於2000年11月14日會議上
出席團體代表所提意見的摘要

| 團體 | 意見 | 政府當局的回應 |
|-------------------|--|--|
| 1. 汽車交通運輸業總工會 | <p>— 代表3萬2千名從業員。</p> <p>— 反對從12月1日起實施新的黑煙車輛定額罰款，因為該會認為提高定額罰款不能有效改善本港的空氣質素，但卻會嚴重打擊職業司機的生計。同時，由於一系列改善空氣質素的措施尚在推行階段，當局應先行改善汽車排放廢氣的配套設施，才考慮提高相關罰款。</p> | <p>— 政府當局推行一系列改善空氣質素措施，例如安裝柴油催化器及微粒過濾器，主要為減低柴油車輛排出廢氣的粒子和氮氧化物，而非針對車輛的黑煙排放情況。就柴油車輛而言，排放黑煙是車輛維修欠妥的一個明顯跡象。</p> |
| 2. 柴油催化器試驗計劃監察委員會 | <p>— 由環境保護署(環保署)委託香港理工大學進行的柴油催化器試驗計劃的進展如下：</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 該計劃由2000年年初開始，研究及試驗由不同供應商提供適合安裝於重型車輛(5噸以上)的柴油催化器，並由本年8月開始，在56部大型車輛安裝柴油催化器。該等催化器由4個生產商供應，預計於明年年初至年中完成試驗。 ◆ 試驗期間，大部分已安裝柴油催化器的車輛運作正常，唯部分靜態車輛於使用催化器時出現輕微問題，但有關生產商已表示可解決這些問題。 | <p>-----</p> |

| | | |
|--------------------------|---|--|
| <p>3. 香港汽車修理同業商會有限公司</p> | <p>— 代表700至800小型車房。</p> <p>— 基於以下理由，建議政府當局<u>慎重考慮延遲實施</u>新的黑煙定額罰款：</p> <ul style="list-style-type: none">◆ 現時只有小部份汽車修理商剛收到由香港汽車維修管理協會提供有關歐盟前期型號柴油車輛廢氣排放的維修資料。但各代理車廠所提供的資料並不統一，有關數據亦不完整；◆ 汽車維修管理協會只提供了歐盟前型號柴油車輛的維修資料，但未有提供歐盟標準型號的相關資料；及◆ 由於供歐盟前型號柴油車輛使用的微粒過濾器等供應出現缺貨情況，新來貨輪候期遠至2001年2月或3月。如在現階段提高黑煙定額罰款，會對這些輪候中的車主造成不公。 <p>— 歐盟前型號柴油車輛廢氣排放問題是基於車輛本身的設計錯誤及缺乏零件，而非汽車維修業未能掌握維修技術。</p> <p>— 該會促請政府當局應儘快落實為汽車維修業引進一套發牌制度，以統一及確保維修業的技術。</p> <p>— 長遠而言，應要求各汽車代理商全面開放所有汽車維修資料。</p> | <p>— 請參閱第1項的回應。</p> <p>— 政府當局主要透過兩種方法，執行車輛黑煙管制計劃。其一是透過環保署所訓練的檢舉員，向環保署檢舉黑煙車輛，有關車輛須在指定期限內通過黑煙測試，但車主不會被罰定額罰款。第二種方法是透過警方在路面截獲黑煙車輛而發出定額罰款通知書。除此之外，警方亦會轉介有關車輛到環保署進行測試。如有關車輛在指定時間內未能通過測試，其車輛牌照將會被取消。</p> <p>— 就柴油車輛維修問題，根據本年6月的數據顯示，在通過環保署黑煙測試的九成車輛中，有八成屬於歐盟前期的車輛，而當時為這些車輛安裝微粒過濾器和催化器的資助計劃還未展開。在此之前，當局並未引入超低含硫柴油，而有關維修資料亦未全面發放予維修業，但仍有九成車輛通過黑煙測試，可見維修業界已掌握維修黑煙車輛的技術。當局不認為現時的情況會較數月前倒退，問題在於維修不善的車輛，會比維修妥善的車輛排出較大量的污染物。</p> <p>— 至於柴油催化器缺貨問題，當局已與供應商商討，並獲告知下星期起將有充足貨源。但政府重申柴油催化器及</p> |
|--------------------------|---|--|

| | | |
|-------------------|---|---|
| | | <p>微粒過濾器並不能解決黑煙排放問題。</p> <p>— 就修訂規例的生效日期而言，環境食物局局長在2000年5月31日的立法會動議有關定額罰款的決議案時，已表明當局擬由2000年12月1日起實施新的定額罰款水平。用意是讓業界有一段適當的時間就改善車輛維修作出安排。同時，亦可讓當局對《定額罰款(刑事訴訟)規例》附表表格作出相應修訂。</p> <p>— 重申有需要提高定額罰款以保持對車輛排放黑煙的警覺性。為整體市民健康着想，當局認為有關提高定額罰款的生效日期<u>不應押後</u>。</p> |
| 4. 環保汽車(的士)維修同業聯會 | <p>— 代表約250名會員；</p> <p>— <u>建議</u>要求汽車代理商開放所有汽車維修資料；</p> <p>— <u>要求</u>當局加強對業界的支援，例如為柴油車輛提供清洗排氣喉微粒的場地；及</p> <p>— 在未有足夠配套措施前，不應加重對車主的懲罰。</p> | <p>— 請參閱第1及3項的回應。</p> |
| 5. 香港貨櫃車主聯會 | <p>— 代表約400間會員公司，涉及約1萬部貨櫃車。</p> | <p>— 請參閱第1及3項的回應。</p> |

| | | |
|---------------|---|---|
| | <p>— 該會反對當局在2000年12月1日起加重黑煙排放的定額罰款，此舉對重型車及貨櫃車主並不公平，因為：</p> <ul style="list-style-type: none">◆ 柴油催化器試驗計劃尚未完成；◆ 歐盟前型號重型及貨櫃車輛在入口時，其設計基本上是無法符合現今的排氣標準。該等型號車輛約佔市面行駛中重型車輛的6成；◆ 大部分的重型及貨櫃車輛皆交由中、小型車房維修。但由於涉及的車種繁多及有關車房缺乏先進設備，目前維修業仍未能完全掌握維修重型車輛的技術；及◆ 目前仍未有供重型車輛使用的底盤式測功機。 | |
| 6. 九龍的士車主聯會主席 | <p>— 代表約3 000部市區的士車主。</p> <p>— 業界歡迎引入石油氣的士，但由於石油氣的士來貨不足，不少車主會首先在柴油的士安裝催化器及微料過濾器，以減少車輛排出的廢氣。然而柴油催化器及微粒過濾器亦出現缺貨情況，因而該會要求在業界全面安裝催化器及微粒過濾器前，暫緩實施執行新的黑煙定額罰款。</p> | <p>— 請參閱第1及3項的回應。</p> |
| 7. 大嶼山的士聯會 | <p>— 代表約150名會員。</p> | <p>— 柴油的士只要妥善維修，絕對可以通過環保署黑煙車輛測試。石油氣的士</p> |

| | | |
|------------------------|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">— 由於大嶼山並沒有石油氣加氣站，因而在大嶼山行走的的士無法轉換石油氣的士。該會要求在政府未能提供完善配套設施前，<u>延遲實施</u>新的黑煙定額罰款。— 大嶼山缺乏供清洗貨車及輕型貨車內微粒的地方。 | 主要可減少整體氮氧化物的排放，石油氣的士更換計劃與車輛黑煙排放管制並無直接關係。 |
| 8. 香港九龍新界公共專線小型巴士聯會總商會 | <ul style="list-style-type: none">— 要求<u>延遲實施</u>新的黑煙定額罰款，理由是：<ul style="list-style-type: none">◆ 歐盟前型小巴的設計基本上無法符合環保署所訂的廢排放標準；及◆ 石油氣小巴試驗計劃將於本年12月底才有結果。 | — 請參閱第1及3項的回應。 |
| 9. 公共小型巴士總商會 | <ul style="list-style-type: none">— 代表1 085位會員。— 柴油催化器及微粒過濾器的來貨目前未能滿足業界的需求，而石油氣小巴仍在試驗階段，在缺乏足夠配套情況下，業界要求政府當局考慮<u>押後實施</u>新的黑煙定額罰款。 | — 請參閱第1及3項的回應。 |
| 10. 香港泥頭車司機協會 | <ul style="list-style-type: none">— 泥頭車司機曾試用底盤式測功機功率煙霧測試泥頭車所排放的廢氣是否合乎標準，由於環保署對不同車種都採納劃一的合格標準，因而所得結果未必能反映真實排放黑煙的情況。— 政府當局忽略重型車輛的維修問題(如零件供應不全)。 | <ul style="list-style-type: none">— 請參閱第1及3項的回應。— 一般而言，測功機採納的排放標準較其他測試方式嚴謹，其測試結果亦被公認為較準確。 |

| | | |
|--|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none">— 建議當局押後1年才實施新的黑煙定額罰款，好讓業界有足夠時間做好各項配套措施。 | |
| 11. 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] | <ul style="list-style-type: none">— 職業訓練局(職訓局)為汽車維修人員提供各類日間及夜間課程，供在職人士報讀。在過去5年，每年平均有117名在職汽車機械工及420名技工肄業。職訓局會繼續舉辦汽車維修進修課程。— 職訓局將成立「香港汽車工程數據中心」，以儲存汽油及柴油車輛的技術數據，並計劃稍後將該些數據載於互聯網上，方便作教學及業界的普遍參考之用。— 職訓局計劃為業界提供有關汽車維修的諮詢及顧問服務。— 與環保署繼續合辦黑煙檢舉員的訓練課程。— 職訓局每年最少一次邀請海外專家訪港，就提高汽車維修技術進行交流。— 所有車主，不論採用甚麼燃料，都應遵照汽車製造商所建議的預防性保養計劃。車輛得到妥善維修保養，所需燃料會較少，亦會排出較少廢氣，減少污染環境。 | ----- |
| 12. 的士車行車主協會有限公司 [立法會 CB(2)242/00-01(01) 號文件] | <ul style="list-style-type: none">— 代表1 000多名會員。— 由於現有石油氣加油站不足以應付萬多部的士的需求，加上石油氣的士缺貨，因而很多柴油的士 | <ul style="list-style-type: none">— 請參閱第7項的回應。 |

| |
|---|
| 未能及時於12月1日前轉換為石油氣的士。該會要求押後實施新的黑煙定額罰款，待業界有足夠時間更換石油氣的士。 |
|---|

立法會秘書處

2000年11月16日