

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1042/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局
審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

立法會交通事務委員會及 立法會環境事務委員會 聯席會議紀要

日 期：1999年12月16日(星期四)

時 間：下午2時30分

地 點：立法會會議廳

出席委員：交通事務委員會委員

- * 劉健儀議員(主席)
何承天議員
- * 何鍾泰議員
周梁淑怡議員
陳鑑林議員
- * 鄭家富議員
馮志堅議員

環境事務委員會委員

陸恭蕙議員(主席)
許長青議員(副主席)
夏佳理議員
劉慧卿議員

(* 亦為環境事務委員會委員)

其他出席議員：田北俊議員

缺席委員 : 交通事務委員會委員

- * 劉江華議員(副主席)
- 何俊仁議員
- 李永達議員
- 李啟明議員
- * 陳榮燦議員
- 黃宏發議員
- 劉千石議員
- 譚耀宗議員
- 鄧兆棠議員

環境事務委員會委員

李柱銘議員
吳清輝議員
吳靄儀議員
張文光議員
梁智鴻議員
梁劉柔芬議員
黃容根議員
蔡素玉議員
羅致光議員

(* 亦為環境事務委員會委員)

出席公職人員 : **規劃環境地政局**

首席助理局長(環境)
陳偉基先生

運輸局

運輸局首席助理局長
盧世雄先生

環境保護署

助理署長(空氣質素)
謝展寰先生

機電工程署

高級工程師(氣體系統)
王錫章先生

運輸署

運輸署助理署長
譚澄邦先生

職業訓練局

助理執行幹事(工業訓練)
麥炳勳先生

汽車業訓練中心主任
黃振強先生

香港警務處

交通總部總警司
史丹敦先生

應邀出席人士：環保教育研究社

研究員
蔡秀炎先生

環保汽車(的士)維修同業聯會

主席
林慶昌先生

梁耀發先生

香港汽車會

總經理
簡健全先生

香港右軌汽車總商會有限公司

會長
馮葉強先生

香港汽車修理同業商會有限公司

理事長
李耀培先生

副秘書長
霍雨深先生

職業訓練局香港專業教育學院(李惠利分校)

汽車工程系系主任
施文彥先生

香港汽車工業學會

理事
鄧永漢先生

香港汽車商會

主席
莫裕生先生

副主席
Mike RUSHWORTH先生

皇冠汽車有限公司
曾林堂先生

仁孚行有限公司
李達成先生

環宇汽車有限公司
李之盛先生

香港汽車商會顧問
Jeff HESELWOOD先生

獨立人士

David Mckirdy先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)6
文淑芬小姐

經辦人／部門

I. 選舉主席

陸恭蕙議員獲選為是次聯席會議的主席。

II. 管制柴油車輛噴出的廢氣 —— 車輛的維修及測試

個別人士／代表團體陳述意見

2. 主席邀請代表團體就管制柴油車輛噴出廢氣的問題陳述意見。

環保教育研究社

(立法會CB(1)605/99-00(01)號文件(只備英文本))

3. 環保教育研究社研究員蔡秀炎先生表示，自1999年9月採用底盤式測功機以來，許多車輛均未能通過黑煙排放測試。他認為合格率偏低有4個原因：合格標準訂得過高；長期缺乏適當的維修保養，以致柴油車輛過早出現耗損；修車工場的车辆機械工技術欠佳；以及柴油品質低劣等。他建議政府當局就此問題進行更廣泛詳盡的研究，以找出問題的根源。蔡先生亦關注到自1999年11月放寬黑煙排放測試標準以來，合格率上升至約80%，他擔心空氣質素會因放寬測試標準而下降。此外，他指出本港許多柴油車輛已頗為殘舊，而且長期缺乏適當的維修保養。以1995年前進口的歐盟1型前柴油車輛為例，便須安裝柴油催化器及微粒過濾器。他要求政府當局為車輛維修業提供所需設施，以確定車輛的問題所在。他建議政府當局設立中央車輛檢測中心，為修車工場提供服務，他亦認為政府有需要進行更廣泛詳盡的研究，以提高成本效益。

環保汽車(的士)維修同業聯會

(立法會CB(1)637/99-00號文件(文件在會上提交，並於會後發出供委員參閱))

4. 環保汽車(的士)維修同業聯會主席林慶昌先生對引進車輛環保措施表示支持，但他指出，政府當局並未有告知汽車維修業有關引進底盤式測功機一事，而業界亦缺乏有關車輛維修的資料，讓其可依循並符合廢氣排放測試的規定。因此，他要求政府當局設立維修資料中心，並為車輛維修業提供更多底盤式測功機。

香港汽車會

(立法會CB(1)605/99-00(02)號文件(只備中文本))

5. 香港汽車會總經理簡健全先生贊成管制柴油車輛排放廢氣，以保護環境。但他提醒與會人士須就車輛機械工訂立一套公認的標準，管制才會有

成效。他希望政府當局協助汽車維修業提供合資格的技工。

香港右軚汽車總商會有限公司

6. 香港右軚汽車總商會有限公司會長馮葉強先生表示，該商會一直與環境保護署保持聯絡，以確保所有進口車輛均符合有關環境保護條例的規定。

香港汽車修理同業商會有限公司
(立法會CB(1)605/99-00(03)號文件)

7. 香港汽車修理同業商會有限公司理事長李耀培先生談到政府當局改善空氣質素的政策，是透過以石油汽車輛代替柴油車輛，以及為柴油車輛安裝柴油催化器和微粒過濾器；他表示，政府當局在管制柴油車輛排放廢氣方面，向汽車維修業提供的援助很少。汽車機械工的技術、維修設備及技術資料的提供，對各類型車輛的維修保養工作起重要作用。因此，李先生建議政府當局為註冊汽車機械工制定一套認可標準，並為汽車維修業提供維修資料及培訓。此外，亦應設立一所中心，為業界提供維修設施。

職業訓練局香港專業教育學院
(立法會CB(1)605/99-00(04)號文件(只備英文本))

8. 職業訓練局(職訓局)香港專業教育學院汽車工程系系主任施文彥先生認為，香港社會普遍對汽車保養的需要意識不足。由於許多以車輛經營業務的人士均沒有完全遵照或甚至漠視車輛製造商的保養指示，因此有需要改變公眾的態度，令他們重視車輛的預防性保養工作，從而改善廢氣的排放。有鑒於此，他贊成設立汽車機械工發牌制度，根據他們的學歷、工作經驗及通過技術測驗而發牌，以確保維修服務的質素。他亦認為，車主應把車輛交由地方充裕、有合格機械工及適當設備的修車工場維修。此外，沒有適當保養維修的汽車，其每年的車輛牌照不應獲續期。職訓局過往的經驗顯示，許多受過良好專業訓練的畢業生可能仍未獲得車輛維修業吸納，他建議須為汽車機械工及汽車修理商分別設立發牌及登記制度，使品質圈得以確立，從而提升維修業的質素和地位。

9. 施文彥先生透露，由於職訓局的圖書館儲存一系列(未齊備)對汽車維修行業或會有用的維修

數據、維修指南(及科技書籍)，他現正研究為業界提供更多維修資料的可行性，惟尚有待解決(i)經費及(ii)版權限制等問題。他表示，政府當局對監管專利巴士營運方面值得表揚，但貨車、公共小型巴士、校巴及的士卻沒有受到同樣關注或同等程度的監管。

香港汽車工業學會

(立法會CB(1)619/99-00(01)號文件(只備英文本))

10. 香港汽車工業學會理事鄧永漢先生指出，汽車維修業很難取得設計精密的車輛的維修資料。即使工場有合資格的機械工，倘缺乏有關的維修資料，亦很難進行維修工作。在加拿大及美國等國家，維修資料以手冊及視像光碟等形式出售。但香港的車主卻別無選擇，只得把汽車交由代理商的修車工場維修。他贊成為汽車機械工訂立註冊制度，以維持車輛維修的水平，就像其他技術界別的做法一樣。此外，政府當局可透過在工業學院及大學發展研究項目，改善業內受訓人士的事業發展前景，以協助該行業。他亦贊成設立中央車輛檢測中心，並建議中心可以自給自足的方式經營，中心內的設施供業界為已進行維修的車輛進行測試。

香港汽車商會

(立法會CB(1)619/99-00(02)號文件(只備英文本))

11. 香港汽車商會副主席Mike RUSHWORTH先生表示，香港汽車商會願意以市價向公眾人士提供維修手冊。然而，由於未獲認可的汽車修理商在未有接受專門訓練前，根本不能掌握有關維修新式汽車的技術。他擔心一旦汽車商向該等修理商及其他無特許權的代理商提供維修手冊，而他們又未能購置昂貴器材配合使用，公眾安全可能會受到影響。此外，未經許可的汽車修理商通常會採用不合標準的零件，此舉同樣會危害公眾安全。故此，他強調香港汽車商會在公開維修手冊及有關技術資料後，對於由未獲認可人士所維修的車輛的安全，將不會負上責任。商會建議，未獲許可的汽車修理商應直接與原廠聯絡，索取技術數據，並向公眾表明其維修範圍及器材的標準，以此作為他們的作業守則。與此同時，政府當局應實施足夠的防禦措施，以保障公眾安全。他亦贊同其他代表團體的意見，即為汽車機械技工提供專業培訓及設立註冊制度，對汽車維修業十分重要。

個別人士

(立法會CB(1)605/99-00(05)號文件(只備英文本))

(立法會CB(1)605/99-00(06)號文件)

12. David Mckirdy先生認為，車輛廢氣污染的問題是由於駕駛人士違反交通規則所造成，可見現時的罰款水平並不具備足夠的阻嚇作用。他認為市民尊重及遵守社會訂定的標準是很重要的。

與代表團體的討論

中央車輛檢測中心

13. 劉健儀議員感謝業界發表意見，使委員更加了解業界在汽車維修方面所面對的困難。她詢問設立擬議的中央車輛檢測中心須具備的條件為何，以及外國在這方面的經驗。蔡秀炎先生回應時表示，外國的檢測及維修中心是由私人個別經營，但由於全港汽車數目約只有50萬部，未必值得作如此龐大的投資，因此香港難以採用類似的制度。然而，設立中央車輛檢測中心，可為業界提供昂貴的器材及檢測設施，並盡量使用資源；此一做法尤其令規模細小的修車工場受惠。

14. 鄧永漢先生贊同蔡先生的意見，倘有問題的車輛先送交中央車輛檢測中心檢測，將會提高車輛維修的效率。政府當局可助業界成立這類中心，以便在為車輛進行檢查和測試後，再把車輛轉介到其他修車工場維修。中心更可由私人經營或以自給自足的方式營運。林慶昌先生亦贊成由政府當局提供檢測器材及維修數據的建議，因規模細小的修車工場難以負擔昂貴的設備。

15. 田北俊議員表示，由於不同牌子的汽車或需不同的器材進行檢測，他請各團體代表詳述建議的中央車輛檢測中心的預計規模及數目。鄧永漢先生解釋，不同牌子的車輛通常採用通用的電子附件，設立指定的中心可為這類車輛提供檢測。在汽車檢測完畢後，車主可選擇把車輛交由修車工場維修，而不一定須交由代理商維修。這些中心在澳洲、歐洲及北美等地證實效果理想，因此值得在香港設立。作為工業學院的講師，鄧先生關注到本港的學院缺乏資源在校內裝設所需的維修器材及設備。若

在學院內設立中央車輛檢測中心，學生及業界皆受惠，因業界可以合理費用取得服務。

16. 蔡秀炎先生補充時建議設立3間中央車輛檢測中心，分別為汽油、柴油及石油氣車輛提供服務。他表示，雖然汽油車輛所需的檢測器材非常昂貴，但車齡在4年或以上的車輛才須進行檢測。現時本港的柴油車輛型號不多，當中只有少數是以複雜的電子系統操作。另一方面，石油氣車輛只需簡單的檢測器材。

17. 就私人營辦商向車輛維修業提供所需的測試器材方面，周梁淑怡議員詢問外國在這方面的經驗。蔡秀炎先生解釋，在外國引進底盤式測功機前，當地政府會為業界提供培訓，協助他們找出車輛的問題，然後予以糾正。基於這種情況，他建議政府當局在大學或其他地方，設立臨時中央車輛檢測中心(如為期6至12個月等)，以協助汽車維修業找出汽車的問題。

18. 鄧永漢先生重申，政府當局應為業界設立車輛檢測中心，中心設立初期由政府撥款購置器材，隨後以自給自足的方式，透過向顧客收取費用經營。現時香港理工大學亦有推行這種做法，即提供設施同時作培訓學生及供業界之用。政府當局可考慮以類似方式，資助職訓局等機構，一方面為培訓學生，另一方面為業界提供所需服務。

訂明維修業水平

19. 周梁淑怡議員同意有需要提高香港汽車維修業的水平。在得悉職訓局的畢業生接受技術訓練後，未能獲得汽車維修業吸納表示失望。她詢問施文彥先生，倘政府當局制訂監管汽車維修水平的政策，這種情況會否獲得改善。

20. 施文彥先生澄清時指出，現於李惠利分校就讀的學生中，約85%已受僱於汽車維修業。學院開辦的文憑及證書課程，旨在培訓合資格的技術員／機械工，而院方亦會協助畢業生求職。由於課程內容包括廣泛的環保問題，他相信考試會為學徒及機械工訂立服務的質素標準。此外，學生還須參加業內舉辦的測驗，另具備相當的工作經驗，以及接受持續的專業訓練，以適應日新月異的科技環境。

21. 鑒於汽車的設計日趨精密，Mike RUSHWORTH先生同意專業培訓對保持業界的維修

水平至為重要。他支持委員的建議，要求政府當局實施監管汽車維修業水平的政策，使受過良好訓練的機械工獲得承認。

22. 劉慧卿議員詢問，為提高汽車維修業的水平，汽車維修業會否接納香港汽車商會的建議，為汽車機械工制訂一套作業守則或指引，並向市民公布他們的資格及技能。李耀培先生回應時表示，業界已向政府當局建議，設立汽車機械工註冊制度，以提倡業內的專業精神。政府當局亦與業界代表成立工作小組，探討建議的可行性。鄧永漢先生亦歡迎當局為學徒、技術員，甚至工程師設立一個公平及公開的汽車機械工註冊制度。他指出，許多接受了6年部分時間制訓練的專業機械工因未獲業界承認而感到氣餒。

修車工場的限制

23. 鑒於現時不少汽車均由電腦控制，田北俊議員詢問，一般修車工場即使配備所需的維修器材，但是否具備維修的士及小型巴士等車輛所需的技術及空間。他亦詢問，倘修車工場並非透過認可代理商購得維修器材，他們能否取得維修手冊。

24. 李耀培先生指出，大部分商業車輛，例的士及公共小型巴士等的維修工作，均在私人修車工場進行，而並非交由認可代理商進行。可是，隨着1999年9月引進底盤式測功機後，業界便需要更多有關不同牌子車輛的維修資料，以符合環保要求，同時亦需增設精密器材，以便準確地為有問題的汽車檢測。他承認中小型修車工場的業務將日漸困難，因此他要求政府當局提供協助，為業界投入更多維修的資源，令業界可達致當局的環保目標。

25. 田北俊議員詢問，修車工場會否因認可代理商所施加的控制，以致在取得維修配件及測試器材方面遇到困難。李耀培先生表示，除非修車工場直接向外國代理商索取，否則難以取得汽車的維修資料。然而，由於私人修車工場的收費低廉，許多商業及私家車輛的車主，在認可代理商提供的3年保用期屆滿後，通常都把車輛交由這些工場維修。可是，自1999年9月引進底盤式測功機以來，由於汽車維修業所得的技術數據及培訓不足，以致黑煙排放測試的合格率急劇下降。

26. 主席詢問，某些器材在維修若干汽車問題上是否必需。RUSHWORTH先生解釋，載客車輛，

尤其是汽油車輛的設計變得非常精密，而被指為引致大部分污染問題的車輛，如的士和公共小型巴士等，由於機件設計已過時，因而需要使用某些器材和技術進行調校，方可通過黑煙排放測試。大部分器材均須裝置電子零件，以進行測試。

關注維修手冊公開後的安全問題

27. 劉慧卿議員表示理解汽車維修業面對的困難。在跟進香港汽車商會所關注的問題時，即公開維修手冊，讓技術及器材均未符合標準的私人修車工場取得，或會構成安全問題一事，她詢問維修手冊是否只會有條件地提供予該等合資格而又遵守作業守則的修車工場，她又詢問這種安排是否公平。RUSHWORTH先生回應時表示，昂貴的器材及專業的培訓對維修車輛極為重要，以保障市民的安全。他表示倘修車工場的維修水平能由指定機構，如職訓局等予以認可，則會較為理想。若是如此，香港汽車商會將會願意公開維修手冊。

28. 然而，李耀培先生指出，現時並非所有香港汽車商會會員的維修中心均設有底盤式測功機，事實上，本港約有90%的柴油車輛的維修服務是由修車工場所提供。他相信業界具備豐富的維修經驗及所需技術。此外，只有少數的交通意外是因維修上的錯誤而引致的。不過，倘政府當局為業界提供底盤式測功機等新器材，以協助其符合黑煙排放標準的規定，業界將會非常感激。

29. 由於香港汽車商會建議，未獲認可的汽車修理商可聯絡製造商，索取維修手冊，許長青議員詢問，製造商會否向認可代理商以外的人士提供維修手冊。由於香港汽車商會不會向未獲認可的汽車修理商透露車輛的設計和構造等保密資料，許議員詢問提供給認可代理商的維修手冊會否包括這些保密資料。RUSHWORTH先生澄清時表示，有關車輛設計和構造的技術資料，製造商只會向認可代理商提供而不會向公眾公開。但這卻不會影響本地修車工場的維修工作，因汽車的構造和維修乃屬兩個不同的範疇。假如當局實施足夠的防禦措施，香港汽車商會將可向公眾提供維修手冊，並准許修理商提供全面的車輛維修服務。

30. 周梁淑怡議員對香港汽車商會關注到向未經認可人士提供維修手冊所引致的安全問題，表示理解，並詢問有關手冊在外國是否只會提供給註冊機械工。RUSHWORTH先生解釋，由於香港缺乏適

當的檢測器材，因此香港汽車商會非常關注維修手冊提供予未經訓練人士所引致的安全問題。然而，他承認，在歐洲、日本及美國等地，人們可輕易購得用於檢測車輛的維修手冊和視像光碟。鑒於香港汽車商會只在3年的保用期內向顧客負責車輛問題，而車主在保用期屆滿後或會選擇把汽車交由本地的修車工場維修，該會促請政府當局制訂一套汽車維修標準，以確保向本地修車工場提供維修手冊後的車輛安全。

與政府當局討論

(立法會CB(1)605/99-00(07)號文件)

31. 規劃環境地政局首席助理局長(環境)回應主席的問題時表示，政府當局將詳細考慮代表團體的意見，然後盡快作出書面回覆。政府當局就所提事項的初步立場如下：——

(a) 汽車維修水平

政府當局承認有需要透過加強汽車機械工的培訓及提升其維修技術水平，以提高本港的汽車維修水平。有關當局已與業界代表成立一個工作小組，研究制訂若干短期措施以協助業界，並發展長遠規管架構，如研究設立發牌制度的可行性，藉以提高汽車維修業水平。

(b) 汽車維修資料

政府當局歡迎香港汽車商會原則上同意向公眾公開汽車維修手冊。香港汽車商會將獲邀出席汽車維修服務工作小組的會議，以便討論公開手冊的細節安排。

(c) 維修器材及設備

政府當局察悉代表團體對若干規模細小的修車工場缺乏適當維修器材感到憂慮。但政府當局對直接資助工場設置器材有所保留，因此舉可能干預自由市場的運作，同時亦令其他修車工場失去改善本身的器材的主動性。政府當局須謹慎考慮在這方面為業界提供援助的形式和範圍。

提供維修器材及資料

32. 鑒於當局在引進底盤式測功機前，未有給予業界充分通知期，亦未有提供足夠的培訓，劉健儀議員促請政府當局盡快為汽車維修業提供底盤式測功機，以減低污染問題。周梁淑怡議員一方面對業界的急切需要表示理解，但另一方面亦明白政府當局憂慮提供有關設施會對市場競爭構成長遠的影響。周議員詢問由私人營辦商盡快提供檢測器材，以協助維修業的做法是否可行。

33. 環境保護署助理署長(空氣質素)回應時表示，政府當局已與若干認可檢測中心聯絡，該等中心同意把底盤式測功機租予修車工場。由於政府每年只進行30 000宗車輛檢測，而現有的底盤式測功機則每年可處理90 000宗測試，他相信現時的供應量足以應付市場需求。此外，最近有4間公司就裝設底盤式測功機一事接觸環保署，顯示底盤式測功機的供應量，其實會因應市場的需求而上升。

34. 規劃環境地政局首席助理局長(環境)補充，環保署及職訓局就解決黑煙車輛問題，一直有為業界舉辦研討會。環保署於未來6個月會舉辦多個研討會，參加人數預計約為1 000人。此外，職訓局已購置了一部底盤式測功機，並於2000年初開辦有關維修柴油車輛的新課程，以減低黑煙排放的問題。對於設立中央車輛檢測中心，為業界提供維修器材的建議，政府當局表示樂意為有興趣落實這項計劃的私營或公營機構提供適當的協助。

35. 鑒於車輛維修問題已討論多時，對於規劃環境地政局首席助理局長(環境)代表團體的許多意見，均是初次得悉，劉慧卿議員表示失望。她亦對釐定合資格修車工場的準則深表關注，因維修手冊只會提供予合資格的工場。規劃環境地政局首席助理局長(環境)澄清，政府已與委員及業界代表就車輛維修問題進行深入的討論，然而，代表團體提出的若干具體建議，如訂明每部車輛的最低程度維修要求，並將此要求列為車輛申請續牌的其中一項條件，以及香港汽車商會公開維修手冊的附帶條件等，均是在會議不久前才獲悉。就香港汽車商會公開維修服務手冊的安排，政府當局須與香港汽車商會及業界跟進有關事宜。

調整測試標準

36. 自黑煙排放測試標準放寬後，合格率上升至80%，主席對此情況對環境造成的影響表示關注。環境保護署助理署長(空氣質素)解釋，許多車輛未能通過採用底盤式測功機的黑煙排放測試，主要由於業界還未適應所致。然而，政府當局並沒有為提高合格率而放寬黑煙排放的標準。合格率上升是由於多個原因：如維修技術的改進，以及業界適應新的測試方式等。政府當局只是將馬力額定功率由60%放寬至50%，黑煙排放標準單位則維持在50單位。當業界對採用底盤式測功機的新測試方法適應後，馬力功率將會再次調高。現行做法將於2000年1月檢討。

汽車機械工的發牌制度

政府當局

37. 周梁淑怡議員對汽車機械工的註冊制度及實施的時間表表示關注。規劃環境地政局首席助理局長(環境)表示，政府當局將在2000年1月舉行的首次工作小組會議上徵詢業界對設立發牌制度的意見。

III. 其他事項

38. 劉健儀議員指出，委員未有足夠時間討論文件，尤其是有關政府當局將開辦的培訓課程的詳情。她要求在2000年1月召開另一次聯席會議。委員同意於2000年1月20日(星期四)下午2時30分舉行另一次會議。議事完畢，會議於下午4時45分結束。

立法會秘書處

2000年2月22日