

政府對羅致光議員在一九九九年十一月十二日就改善空氣措施提問的回應

問題	回應
維修	
<p>1. 政府將會採取哪些措施協助公眾取得維修手冊？這些措施會在何時推行？</p>	<p>運輸業及車輛維修業指出市面缺乏汽車維修手冊，因而令他們難以解決車輛排放廢氣的問題，政府很明白他們對此的關注。我們正要求車輛供應商提供維修所需的汽車維修手冊。同時，我們亦正與職業訓練局商議成立維修手冊資料庫的可行性。</p>
<p>2. 為改善汽車維修服務水平而成立的工作小組包括哪些成員？工作小組的短期和長期工作目標是什麼？相隔多久舉行一次會議？在要求立法會通過提高排放黑煙車輛的罰款前，工作小組希望達到甚麼目標？政府有否計劃推行修車業發牌制度，以保持維修服務的水準？工作小組會否把這個事項列入議程？</p>	<p>汽車維修服務工作小組的成員包括：</p> <p>政府方面 運輸局 規劃環境地政局 (現已轉為環境食物局) 環境保護署 運輸署 機電工程署 其他有關決策局／部門(按需要而邀請參與)</p> <p>非政府機構 職業訓練局 香港汽車工業學會 香港工程師學會 汽車維修管理協會 香港汽車修理同業商會 環保汽車(的士)維修同業協會 將予考慮的其他有關團體</p> <p>工作小組的目標，是研究如何提高車輛維修業的服務水準。工作小組第一次會議訂於二零零零年一月初舉行，屆時將會制定職權範圍。暫時來說，小組會研究的事項包括為車輛維修業建立發牌／證書制度的可能性，以及如何協助車輛維修業取得所需的車輛維修資料。</p>

<p>3. 工作小組如何能達到其工作目的？他們能否令車輛代理商提供所有車輛組件的技術規格？汽車修理工場能否負擔購買驗車所需器材的費用？</p>	<p>工作小組將會詳細研究這些事項。</p>
<p>4. 政府會怎樣及於何時協助提高修車工場的維修服務水平？政府怎樣可以確保這些修車工場能趕及在二零零一年應用新的技術，修理符合歐盟 III 廢氣排放標準的柴油車輛？職業訓練局(職訓局)會否不斷提供所需的培訓？</p>	<p>政府已採取下列措施，協助汽車維修業提高他們的維修服務水平：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 為協助車輛維修業人士加深了解底盤式測功機的運作，環保署已在廢氣測試中心派駐了人員，在現場向那些未能通過測試的人士講解及示範如何適當調校引擎。 ● 環保署已聯同香港生產力促進局和職訓局，為運輸業人士和車輛機械工舉辦多個講座和工作坊，講解如何妥善維修引擎以減少廢氣排放，以及協助他們加深認識以測功機測試黑煙的要求。環保署打算在未來六個月為大約 1 000 名業內人士舉辦至少 12 個同類的講座。如有需要，環保署會舉辦更多講座，以期讓有興趣參與的所有修車工場能派出至少一名機械工出席講座。 ● 除了繼續舉辦現有的車輛機械工訓練課程之外，職訓局亦計劃為車輛機械工開辦一些有關使用測功機以協助維修車輛的短期課程。我們除盡力鼓勵業界人士修讀這些課程外，也會積極推廣修畢課程後發出的證書，以助車主揀選適合的車輛機械工，解決其車輛的廢氣排放問題。 ● 我們正要求車輛供應商提供維修車輛所需的修理手冊。 ● 為了讓業界更加意識到預防性的保養對減少黑煙排放的重要性，運輸署已在一九九九年九月底舉辦了一個為期四星期的計

劃，在九龍灣驗車中心提供免費黑煙排放檢驗。本港一間油公司亦聯同一個環保團體，在一九九九年十月至十二月期間在三個加油站為駕車人士提供免費黑煙排放檢驗。現有的車輛廢氣測試中心營辦商，在星期日亦以收費方式，讓車輛維修業人士使用測功機以調校車輛引擎。我們會繼續鼓勵有關方面採取這些措施，以推動業界定期對車輛進行預防性保養。

- 各車輛測試中心的黑煙測試會陸續改為採用底盤式測功機進行，車輛的黑煙測試程序及標準亦會有所協調。
- 我們正成立一個工作小組，研究各項協助業內人士提高車輛維修水準的方法。

職訓局在一九九八年三月的一次人力調查中，得悉本港有 5 575 名車輛機械工。該項調查雖然沒有提供從事柴油車輛引擎維修的機械工數目，但職訓局估計需要接受進階訓練的人數大約會是 1 000 名左右。我們的目標，是在未來六個月內協助有關機械工提升他們對維修柴油車輛的整體服務水準。

至於需要就維修新類型車輛提供訓練的問題，職訓局會繼續開辦新課程，以配合業界的需要。就技術層面而言，符合歐盟 II/III 廢氣排放標準的柴油車輛，與在歐盟廢氣排放標準實施前生產的柴油車輛在維修方面的技術要求分別不大。改善汽車廢氣排放(如減少產生氮氧化物，以及達致更佳的燃燒效果等)主要是從車輛設計方面去達到的，但如要保持車輛於良好運作狀態，最重要是定期進行妥善的預防性維修；否則，即使符合歐盟 II/III 廢氣排放標準的車輛，也可能排放大量有害氣體／微粒。

廢氣排放管制	
<p>1. 如果能提供測功機予柴油車車主使用，便可鼓勵他們檢查車輛，並能推動修車工場提高維修服務水準。政府會否考慮添置兩部測功機，以改良測試商業車輛的工作？測試費用是多少，以及應由何人支付？政府能如何協助車輛維修業正確地找出有問題的構件？</p>	<p>我們估計如在現有的政府處所裝設測功機作測試用途，建設費用約高達180萬元（包括測功機的成本，由50萬元至100萬元，視乎測功機的大小而定，另80萬元為其他輔助設施所需的費用），另外每年至少需要120萬元的經常性開支。如要興建一所全新的測試中心，所需的建設成本會更為昂貴。我們相信，如要使用測功機以推廣妥善保養車輛的概念，最符合經濟效益的方法，是利用在現有指定廢氣測試中心內的測功機提供所需服務。到了下月份，使用測功機的指定廢氣測試中心會由3個增加到5個，屆時這些中心將有能力應付額外的測試工作。因此，我們正研究可否與這些廢氣測試中心合辦一項試驗計劃，讓車主自發在這些中心進行車輛黑煙排放檢驗。我們會根據推行試驗計劃的結果，評估運輸業在這方面的需要，並研究未來的路向。</p>
<p>2. 環保署是否降低了以測功機進行的先進黑煙測試的標準以提高合格率？如是的話，請告知問題何在，以及環保署會在何時檢討經修訂的測試標準？過去兩年，環保署在使用測功機測試方面進行了甚麼研究？</p>	<p>環保署把測試時規定的引擎馬力功率由60%降至50%。這次放寬規定只是一項過渡性措施，原因是在原先的引擎動力規定下，維修從業員對掌握如何改善車輛維修的技術有一定的困難，故有關的放寬是為了協助他們熟習有關的測試。我們會在二零零零年年初檢討是否還需要這項過渡安排。</p> <p>即使在引進測功機當天即時實施上述的放寬規定，我們相信及格率也不會即時得到改善。事實上，及格率上升的原因，主要是由於我們舉辦了示範活動、講座及工作坊。這些活動均旨在幫助維修業明白如何正確維修車輛，才可以通過測功機測試。</p> <p>在以往兩年推行的上述兩項試驗計劃，顯示出車輛如經妥善維修保養，便可符合黑煙排放標準。</p>

<p>微粒收集器</p>	
<p>很多人都知悉定期清洗微粒收集器是減少黑煙和微粒的關鍵因素。政府可否告知：</p>	
<ol style="list-style-type: none"> 1. 微粒收集器的費用多少？ 2. 目前清洗一個收集器過濾隔的費用是多少？ 3. 我們可以在哪裏清洗收集器過濾隔？如何清洗？ 4. 政府有否考慮以下建議？ <ul style="list-style-type: none"> ● 給予駕駛人士兩個過濾隔作替換之用；以及 ● 在加氣站撥出一些地方，以收集用過的過濾隔及存放清潔的過濾隔，供駕駛人士替換；以及 ● 招商承辦清洗過濾隔的工作。 5. 政府如何確保所有駕駛人士會妥善清洗收集器？ 6. 每年的成本和效益(降低每公噸微粒含量的成本)為何？每年可收集多少微粒(以公噸計)？ 7. 收集器應多久清洗一次？ 8. 是否需要引入新的器材，對裝有收集器的車輛進行黑煙測試？ 	<p>預計一個微粒收集器的費用會在港幣1,000元以下。</p> <p>我們正與香港理工大學合作，測試微粒收集器及柴油催化器的功效。由於研究尚在進行，須待在二零零零年首季研究完成時，才可以有更多資料回答第(2)至(8)項的問題。</p>

柴油催化器	
1. 柴油催化器的費用為何？	4噸以上車輛的柴油催化器，費用約為港幣6,500元，較大型柴油車輛的柴油催化器，費用約為港幣12,000元。
2. 安裝柴油催化器後，可減低車輛可吸入懸浮微粒排放量的百分比為何？	平均為25%
3. 柴油催化器的效能，是否很受車輛的狀況和燃油質素所影響？	催化器的保用行車里數為250 000公里，但車輛的狀況對廢氣排放量和催化器的耐用程度均有影響。新式的柴油催化器，在使用高含硫量柴油的情況下耐用程度仍然很好。外國的經驗顯示，即使柴油含硫量高達1%，這類催化器也可適用。採用柴油催化器，並不會增加有毒物質的排放量。雖然車輛會排放出二氧化硫或硫酸化合物，但這純粹是燃料的含硫量較高使然，與催化器無關。