

二零零零年一月二十日會議

討論文件

**立法會**  
**環境事務委員會及交通事務委員會**  
**有關管制柴油車輛廢氣排放、**  
**改善車輛維修及減少黑煙車輛的策略**

**引言**

在一九九九年十二月十六日立法會環境事務委員會及交通事務委員會聯席會議上，議員討論多個團體就車輛維修事宜方面提交的意見書。除了當局在該會議前提交的文件外，議員亦要求當局就以下事宜提出政府的意見，以作進一步討論：

- (a) 就團體提交的意見書作出的回應 ；
- (b) 為汽車維修行業引進一套發牌／證書制度 ；
- (c) 有關汽車維修行業的培訓計劃 ；
- (d) 讓汽車維修行業取得維修手冊及技術資料 ；
- (e) 由政府提供初期資本，讓財政獨立的機構設立車輛檢測中心的可行性。若此舉不可行的話，政府又否會考慮提供其它形式的協助，使這些設施能盡快設立 ； 及
- (f) 有關汽車維修服務工作小組就如何改善汽車維修業服務水平得出的結論及建議，包括實施這些建議的計劃詳情。

2. 本文件載述當局就以上事宜作出的回應。

環境食物局

二零零零年一月

政府就一九九九年十二月十六日  
立法會環境事務委員會及交通事務委員會  
會議上所提意見作出的回應

A. 有關汽車維修保養及測試的意見/評論

|     | 有關團體的意見/評論   | 政府的回應   |
|-----|--|---|
| 1.  | 汽車機械工的訓練及發牌制度  |   |
| 1.1 | <p><u>環保教育研究社</u></p> <p>為已接受先進在職教育的機械工建立發牌制度。汽車機械工必須接受先進的在職教育，方可追上最新技術，維修以更先進技術製造的汽車，例如符合歐盟 III 標準的電腦化車輛。</p>   | <p>我們同意有需要提供最佳的訓練課程，使機械工和技工獲得在妥善維修車輛方面所必備的知識和技巧。職業訓練局(職訓局)現時為有意入行人士提供範圍廣泛的訓練課程，也為在職汽車機械工和技工提供進修課程。該局亦會定期檢討汽車維修業界的培訓需要，並按需求提供適當的訓練課程。現有的訓練課程載於附件 1。此外，汽車維修服務工作小組亦會研究車輛維修業界的培訓需要，並就如何改善有關汽車維修業訓練課程提出建議。</p> <p>汽車維修服務工作小組同時亦正研究是否有需要為汽車維修行業引進一套發牌／證書制度。工作小組會研究規管性的發牌制度的好處及其對汽車維修業的影響，亦會參照本港為電工、氣體工人等行業人員發牌的做法，以及外地為汽車維修行業發牌的經驗，從而探討有關發牌／證書制度的各種技術問題以及可行的方式。</p> |
| 1.2 | <p><u>環保汽車(的士)維修同業聯會有限公司</u></p> <p>政府須有計劃地加速培訓汽車維修人員。職業訓練局提供汽車維修課程的學位有限。更未能為汽車維修人員提供訓練學習，特別在針對有關底盤式功率機(跑步機)之車頭調校技術。舉例而言，業界十分踴躍報讀之石油氣車輛維修課程，現有超過 800 多人報名，但職業訓練局每年只提供 180 個學位。</p> | 請參閱第 1.1 項的回應。  |

|     |   |                |
|-----|---|----------------|
| 1.3 | <p><u>香港汽車會</u></p> <p>現在本港缺乏一個統一車輛維修員的標準，故難以評估其水準及作出監管。各車房及維修中心宜有確認合格技術員的準則，確保車輛維修後(例如噴出的廢氣)是符合標準的。這除了讓駕駛人士有多些維修中心選擇外，維修人員的質素經驗也令車主有信心。</p>  | 請參閱第 1.1 項的回應。 |
| 1.4 | <p><u>香港汽車修理同業商會有限公司</u></p> <p>要提高技師質素，人力培訓至為重要。汽車維修技術員是所有汽車維修廠的主力。本會亦藉此機會，促請政府盡快立例規管汽車業技師發牌制度，以便提高質素去改善環保及道路安全。</p>   | 請參閱第 1.1 項的回應。 |
| 1.5 | <p><u>Ir. Iain Seymour-Hart</u></p> <p>汽車機械工/技術員均須發牌以作規管。為確保有良好的汽車維修水準，機械工和技術員必須具備良好資歷及適當的技術。因此，為汽車機械工和技術員訂立類似目前為電氣技工及氣體技工而設的發牌制度，可保障市民不需受到因差劣的汽車維修而引致的不良影響。有關牌照應規定持有人須(i)具備良好的認可學歷，(ii)已有足夠訓練/服務年資，及(iii)具備良好技術水平。</p> | 請參閱第 1.1 項的回應。 |
| 1.6 | <p><u>香港汽車工業學會</u></p> <p>要提高汽車機械工的質素，訓練是非常重要的環，尤其是有關最新技術的培訓。此外政府必須訂立合格汽車機械工發牌註冊制度，並確立各項有關規例，確保汽車機械工達到一定技術水平，以改善他們的質素，提高環境保護和道路安全。</p>  | 請參閱第 1.1 項的回應。 |

|     |  |                       |
|-----|--|-----------------------|
| 1.7 | <p><u>香港汽車商會</u></p> <p>香港不像德國、法國、英國等其他國家，並沒有就汽車機械工和技術員訂立認可、強制的註冊制度。不過，香港汽車商會屬下的成員，都有定期舉辦訓練課程，他們所有合資格的技術員都有接受由香港汽車商會成員的主管人員所提供的駐廠培訓。至於未經製造商認可的修理工場或其僱員，則沒有這類訓練，而製造商自然會關注到這類沒有受過適當訓練的技術人員，能力是否足夠。香港汽車商會建議所有未經製造商認可的修理人員採用一套工作準則，向公眾說明他們的能力、設備的水準以及其員工的訓練水平。</p> | <p>請參閱第 1.1 項的回應。</p> |
|-----|--|-----------------------|

|     |  |   |
|-----|--|---|
| 2.  | 讓公眾可取得汽車維修手冊/資料  |   |
| 2.1 | <p><u>環保汽車(的士)維修同業聯會有限公司</u></p> <p>政府須為業界向香港代理商原廠維修資料/數據。雖然維修人員擁有足夠專業知識，但在未能取得原廠維修資料的情況下，只得在實踐中摸索，實在不利優質的調校。</p>  | <p>香港汽車商會在 1999 年 12 月 16 日向立法會環境事務委員會和交通事務委員會提交的文件中，表示該會的會員願意在某些條件下公開維修服務手冊的有關部分。汽車維修服務工作小組稍後會安排與香港汽車商會會晤，詳細討論有助汽車維修行業取得維修手冊的安排。</p> <p>我們同時亦正研究可否邀請一個中立機構設立一個汽車技術資料庫，供業內人士查閱資料。</p> |
| 2.2 | <p><u>香港汽車修理同業商會有限公司</u></p> <p>本會已發信有關部門提出技術員發牌制度，並配合適當之培訓及設立汽車維修技術資料庫和設備中心，使一般之中小型車廠可在公平及公正之原則下繼續發展本港之汽車業。</p>   | 請參閱第 2.1 項的回應。  |
| 2.3 | <p><u>Ir. Iain Seymour-Hart</u></p> <p>應要求汽車製造商把所有維修手冊，公開給本港公眾人士查閱。許多其他國家，汽車維修手冊可以從多個渠道購買，這可反映這類資料是可以「公開閱覽」的。(香港專業教育學院的汽車工程系備存相當多這類手冊，但並非所有牌子/型號車輛的手冊都備有)。</p> | 請參閱第 2.1 項的回應。  |
| 2.4 | <p><u>香港汽車工業學會</u></p> <p>政府/職業訓練局應設立一個汽車技術資料中心，備存各類汽車技術資料，以供汽車維修保養業人士公開查閱。這類資料中心可提供必要、有用和正確的技術資料，以便利汽車維修工作。</p>   | 請參閱第 2.1 項的回應。  |

|            |  |                       |
|------------|--|-----------------------|
| <p>2.5</p> | <p><u>香港汽車商會</u></p> <p>香港汽車商會及其成員皆贊成把維修手冊及有關的技術資料，按市場價格公開發售，但須強調香港汽車商會、其成員和成員的主管人員皆不得因未經認可人士所維修的汽車的安全而負上責任。同時，在若干情況下，如果車輛交由未經認可的汽車修理工場維修，可能使到製造商所提供的保證失效。</p> <p>未經認可的汽車修理商如要取得有關技術資料，將須向有關汽車製造商證明其僱員具備足夠技術和專業知識，能妥善維修車輛。儘管技術資料可以公開，一些有關車輛設計和構造的保密資料則不可以透露。</p> <p>香港汽車商會建議未經認可的修理商如希望取得這些資料，可直接聯絡有關製造商。不過，香港汽車商會促請政府實施足夠的防禦措施，以免因此而有損公眾安全。</p> | <p>請參閱第 2.1 項的回應。</p> |
|------------|--|-----------------------|

|     |   |  |
|-----|---|--|
| 3.  | 設立檢驗測試中心  |  |
| 3.1 | <p><u>環保教育研究社</u></p> <p>設立一個檢測中心，可有助從故障車輛中找出有問題的機件部分。有關資料對維修業進行檢查/維修評估非常重要。</p> <p>本港有超過 2,300 汽車工場，基於規模和費用問題，實在無法要求所有工場都裝置各類不同的檢測設備。因此，也許有需要在香港設立中央的檢測中心，讓維修同業可按合理價錢共用這類設備。</p> | <p>對於設立檢測中心的建議，我們表示歡迎。但我們認為這類計劃應由市場推動；由政府提供資助設立這些檢測中心並不恰當。然而，我們會研究有甚麼方法可鼓勵及促使這類設施得以設立。</p>           |
| 3.2 | <p><u>環保汽車(的士)維修同業聯會有限公司</u></p> <p>政府應與汽車維修業緊密合作，以了解業內人士所面對的問題。此外，政府應撥出合適地點協助該業設立一個汽車維修資料中心。這個中心應提供有關製造商的汽車維修數據/資料，並設有先進的車輛調校設備(如底盤式測功機等)。</p>                                   | <p>除了如第 3.1 項的回應外，我們現正考慮與指定黑煙檢驗中心聯合推行一項試驗計劃，讓車主/汽車機械工在其車輛被檢舉為黑煙車輛前，能透過底盤式測功機測試車輛所排放的煙度，作為一個防預措施。</p> |



|     |  |   |
|-----|--|---|
| 4.  | 汽車修理工場的註冊  |   |
| 4.1 | <p><b><u>Ir. Jain Seymour-Hart</u></b></p> <p>為加強保障公眾，並引進可執行的最低程度汽車保養政策，汽車維修業(車房)有需要註冊。為符合規定，車房必須：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) 僱用具備合適資歷和技術(持牌)的機械工及/或技術員；</li> <li>(b) 設備水平足夠並備有合適的維修資料(原廠資料)，以適應所負責修理的車輛類型要求；</li> <li>(c) 讓屬下機械工/技術員定期修讀提高技術水平的課程；</li> <li>(d) 遵守所有衛生、安全及環保的規例；</li> <li>(e) 把廠房設於適宜作此用途的處所內，而且要有足夠的內部空間；及</li> <li>(f) 安裝備有與運輸署電腦聯繫界面(以傳送有關維修資料)的資訊科技系統。</li> </ul> | <p>有關汽車維修車房需要註冊的建議，請參閱第 1.1 項的回應。對於提出車房就註冊需符合某些規定的建議，我們會轉達汽車維修服務工作小組以作考慮。</p> |

|     |  |  |
|-----|--|--|
| 5.  | 有關汽車維修及測試的其他建議/評論  |  |
| 5.1 | <p><b><u>Ir. Jain Seymour-Hart</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 禁止保養欠佳的汽車使用道路。其中一個構思是要求「註冊車房」每次為每部車輛提供維修服務(保養、安全及廢氣排放處理)，把有關的「最低程度維修」數據輸入運輸署的電腦。當該車車主向運輸署申請續牌時，如果運輸署的電腦顯示該車在過去4個月內有接受所需水平的保養，申請才獲接納。</li> <li>● 政府現正嚴格監察專利巴士公司的車輛維修質素。然而，對大量貨車、的士和公共小巴，則看來沒有這樣做。因此，對所有出租或取酬的車輛皆應採用一套相類的管制措施。(註：可處理經營貨車運作事宜的規例不多)。</li> </ul> | <p>意見備悉。所有商業車輛及私家車(車齡超過六年)須每年接受車輛安全檢驗，確保車輛維修妥善，能安全地在道路上行駛。為保證車輛維修妥善，以符合我們的廢氣排放標準，我們會逐步對所有商業及私家車輛實施廢氣排放測試，作為車輛安全年檢的一部分。</p> |
| 5.2 | <p><b><u>Mr. David Mckirdy</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 應鼓勵商業的柴油車營辦商，把預算用來修理車輛的開支，用於預防性的保養方面，而非出現問題後才修理。經常更換汽車機油會比更改引擎機件便宜許多。</li> <li>● 找出各主要代理商定期保養車輛的收費是多少，及所建議的保養期相隔多久。如果收費是每行車10,000公里2萬元，則顯然是昂貴，但如每20,000公里收費3,000元，則價格相宜。相信各主要代理商可提供可以負擔的維修保養組合計劃，其中要包括預防車輛需要大修的保障成分(私家車已有這類計劃可供採用)。</li> </ul>                   | <p>意見備悉。我們相信藉着加強黑煙測試、實施更嚴格的廢氣排放標準，以及宣傳有需要妥善保養柴油車輛以減少排放廢氣等措施，可以令商業柴油車輛營辦商採取更多積極措施，確保他們的車隊得到妥善的維修保養。</p>                     |

## B. 有關減少汽車廢氣排放措施的建議/評論

|     |   |   |
|-----|---|---|
| 6.  | <u>Ir. Iain Seymour-Hart</u>  |   |
| 6.1 | 所有汽車，不論採用什麼燃料，都必須妥善保養。因此，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，所需燃燒的燃料會較少，因此亦排出較少廢氣，減少污染環境。  | 我們同意這意見。                                      |
| 6.2 | 必須大力執行各項有關規例。本港現時已有適當的關於汽車「構造及保養」、「安全、衛生及環境保護」及「空氣質素」的規例。不過，這些規例能否發揮良好效用，有賴執行工作的推行。因此，有關當局必須探討更有效執行現行規例的方法。                   | 政府現時有定期檢討執法的成效。                               |
| 6.3 | 改變市民大眾的想法/文化，顯然有急切的需要。如果公眾對環境保護沒有認識並熱烈認同，縱非完全不可能也會極難取得持久的改善。(註：愈來愈多商界重要人士都肯定本港需要一個清潔健康的環境，以吸引專門人員前來工作。)                       | 我們同意這意見，並會繼續推行公眾教育，提高大眾對環境保護的意識。              |
| 6.4 | 必須降低車隊中各類汽車的車齡，使我們能從減少廢氣排放的最新科技中，得到最大的裨益。   | 我們正擬備一項建議，逐步實施車齡限制，並於本年為此進行公眾諮詢。              |
| 6.5 | 不鼓勵粗暴的駕駛方式，例如急劇加速和猛烈剎車。平穩的駕駛方式，可減輕車輛的損耗和燃油的消耗，並減少廢氣排放，提高道路安全水平。平穩的駕駛方式的好處，是大大減輕運作成本。因此，應加強有關選擇司機的機制，及有關商業司機的培訓和專業發展專為而設計的系統等。 | 政府會繼續舉辦公眾教育活動，指導個人及社會各界別如何協助減少空氣污染，並介紹環保駕駛方法。 |

|      |   |   |
|------|---|---|
| 6.6  | 我們必須防止劣質的燃油進入本港。看來現時的邊境檢查措施並不足以發揮效用!其中一個解決辦法，是設法使現時走私燃油的不法份子無利可圖。含硫量高的劣質燃油，會增加患上呼吸道毛病的危險，導致產生更高濃度的酸雨，甚至損壞汽車引擎。此外，新式的汽車裝有精密的引擎和排放控制系統，必須使用高質燃油(如超低含硫量柴油)，才可有效運行/達到擬定的排放水平。 | 我們與廣東當局正在成立一個工作小組，研究協調兩地燃油標準的可行性。<br><br>在本地燃油規格方面，我們計劃在二零零一年進一步降低車用柴油的含硫量至 0.035%，並探討引進超低含硫量柴油在本港使用的可行性。 |
| 6.7  | 我們必須確保新車不單能夠符合現時標準(車輛型號檢定)，而且在整段使用期內都能夠繼續符合這些標準。  | 定期妥善維修車輛，對減少廢氣排放起關鍵作用。  |
| 6.8  | 我們需要盡快對的士、小巴和小型貨車，引入已證明具有良好效能的石油氣技術。  | 我們正制定詳細建議，加快的士轉用石油氣的進度，並快將展開一項試驗計劃，讓小巴試行轉用較低污染的替代燃料。  |
| 6.9  | 我們應鼓勵多人共同乘搭汽車、的士往市區，以減少車輛的使用次數，從而減少駛入市區的車輛數目。當車輛供兩人乘搭而非一人，燃油耗用量就可實際減半!此外，一部接載 90 至 100 人的巴士，按每人計的燃油耗用量，自然更比大部分汽車優勝。   | 政府一向都鼓勵私家車使用人士轉乘公共交通工具。此外，政府會改善公共交通服務的協調工作，使各項服務更能配合需求，並減少市區的交通流量。  |
| 6.10 | 要減少駛入市區的車輛數目，是有方法的。在巴黎，當空氣污染指數很高的時候，有關當局會採取隔日分流的方式，在某一天只容許雙數車牌的車輛駛進市區，翌日才容許單數車牌的車輛駛入。德國則在污染水平惡劣的日子，只限能展示「低污染」標識的車輛才可使用道路。   | 請參閱第 6.9 項的回應。  |
| 6.11 | 我們應該教導市民避免不必要地乘搭車輛，尤其是在空氣污染水平極高的日子。應讓市民認識這些不必要的車程，會導致浪費資源和排出有害物質。   | 政府會繼續舉辦公眾教育活動，指導個人及社會各界別如何協助減少空氣污染，並介紹環保駕駛方法。   |

|      |   |  |
|------|---|--|
| 6.12 | 為鼓勵駕車人士改用集體運輸工具前往市區，地鐵、九廣鐵路和巴士設於郊區的車站，以及渡輪碼頭等地方，應提供廉價(補助)的停車位。  | 我們已在九廣鐵路上水車站實施一項名為“停車後再轉乘公共交通工具”的試驗計劃，成效理想。並會在各市鎮外圍地區的主要交通交匯站設置這項設施。 |
| 6.13 | 我們應訂立罰則，處罰那些當車輛非開動時亦過度使引擎空轉的司機。   | 我們正就空轉引擎擬備建議，目標是在二零零零年年初徵詢公眾對建議的意見。                                  |
| 6.14 | 我們應致力減輕交通擠塞。停着不開的車輛，完全浪費燃料，並同時污染附近環境。同樣，慢駛的車輛亦降低燃油效率，因而造成更大污染。塞車通常在市區出現，而市區人口密集，行人嚴重受到車輛排出的大量污染物和熱氣影響。必須實施交通控制和道路規劃制度，使車輛暢順運行，讓他們知道什麼時候駕車最好，以及應選擇什麼路線來避免塞車。可採用衛星導航系統，以協助駕車人士避開塞車。 | 政府已就本港發展交通運輸資訊系統的可行性展開研究，該系統的目的是收集、處理及發放本港的交通運輸資訊，協助改善交通管理及紓緩擠塞。     |
| 6.15 | 有需要闢設「無車」購物/市區的地帶，讓行人享受安全、舒適健康的環境。在這些新闢的地帶可開設餐廳和咖啡室，因此吸引遊客和購物人士。在世界各地許多城市現時都設有廣受歡迎可供購物、休憩娛樂和進餐行人專區。   | 政府正打算在銅鑼灣、尖沙咀及旺角實施行人專用區計劃。為行人提供更舒適、安全及健康的環境。這項計劃預計由二零零零年年中起分階段實施。    |
| 6.16 | 車輛黑煙檢舉計劃應擴大，並應大幅增加針對污染者的罰款額。  | 我們會繼續訓練更多檢舉人員，並設法修訂法例，提高對排放過量黑煙車輛的定額罰款。                              |
| 6.17 | 最重要的工作，是教導各方人士，特別是兒童，加深認識環保的重要性。  | 政府會繼續舉辦很多教育計劃及外展活動，教育學生環保知識。   |

|     |   |   |
|-----|---|---|
| 7.  | <p><u>香港汽車工業學會</u></p> <p>政府應邀請本地機構和大學進行一些研究計劃、測試和實驗，以發展改善柴油黑煙的新科技。</p>   | <p>我們歡迎本地機構、大學及工業界就改善柴油黑煙的排放問題進行試驗及發展新技術，並與他們在這方面在為合作夥伴。我們已經和一家巴士公司合作，就巴士安裝柴油催化器展開試驗計劃，並支持一家本地一家學院機構發展低成本的微粒過濾器。</p>  |
| 8.1 | <p><u>Mr. David Mckirdy</u></p> <p>應透過懲罰性的罰款，鼓勵公眾遵守法例。有關的罰款用意不是令到商業車輛的運作成本加重，而是要令到所有道路使用者都不敢違反會影響社會大眾的法例。大部分違反其他交通法例的情況，都不致直接影響到大眾，所以我只特別針對污染而言。也許在其他的交通改革建議措施中作出配合，可使這項重要的修訂最終得到接納。</p>                                | <p>我們會提出法例修訂建議，提高排放過量黑煙車輛的定額罰款。</p>   |
| 8.2 | <p>如果不執行法例，提高罰款水平也不能產生作用。如果僅是偶然一次，即使罰款一萬元也是可以負擔的。本人每日至少要駕駛 100 公里路程，而我經常都遇到偵測超速駕駛的設施。但在過去五年內，我記不起有否看過一個路旁的廢氣排放/燃料檢查站。在財政開支緊縮的日子，加強執勤所得的收入增加，足可彌補所需額外資源的成本，亦可為香港帶來健康的收入。此外，既然南華早報每日可以在銅鑼灣買到非法柴油，為何警方不能每日捉到觸犯這類罪行的人士？</p> | <p>我們已加強管制排放過量黑煙的車輛，警方並在去年添置了 12 個煙度計，以加強執法行動。環保署在去年九月對 5.5 公噸以下柴油車輛實施底盤式測功機檢驗，提高黑煙車輛管制計劃的成效。此外，海關亦已加強對入口非法柴油的執法。</p> |
| 9   | <p>有關汽車維修服務工作小組就如何改善汽車維修業服務水平得出的結論及建議，包括實施這些建議的計劃詳情。</p>  | <p>請參閱附件 2。</p>   |

## 汽車機械工訓練課程

職業訓練局(職訓局)現有的訓練課程載於附錄 A 和 B。

2. 為配合政府大規模引入石油氣的士的計劃，職訓局已於 1998 年 10 月開辦石油氣車輛維修訓練課程。至今，已有 235 名石油氣車輛機械工受訓完畢。鑑於石油氣車輛機械工對培訓的需求殷切，職訓局正着手把上述機械工的訓練名額由每年 180 個增至 400 個。
3. 為協助汽車維修業界解決柴油車輛排放黑煙的問題，職訓局將於 2000 年年初為汽車機械工開辦短期的測功機使用課程，以提高車輛維修水準。職訓局會視乎需求而增辦這類課程。
4. 除了職訓局的訓練課程之外，環境保護署也舉辦了一連串的研討會，講解如何適當地維修車輛以防止黑煙排放，及使業界更了解測功機的黑煙測試。環保署有意在以後 6 個月內為行內約 1 000 名從業員舉辦更多同類的研討會。必要時，該署會增辦研討會，讓所有對此感興趣的修車工場都可以派出至少一名機械工出席。

職業訓練局  
汽車業訓練中心  
二〇〇〇年課程計劃

|      | 課程名稱              | 上課<br>模式            | 修讀<br>時間       | 班數  | 每班<br>學員人數 | 學員總數 |
|------|-------------------|---------------------|----------------|-----|------------|------|
| 職前課程 | 汽車維修基本技術課程        | 全日制長期               | 44 週           | 14  | 20         | 280  |
|      | 基本汽車維修及保養         | 全日制短期               | 9 週            | 3   | 20         | 60   |
| 增修課程 | 汽車噴漆增修課班          | 全日制短期               | 5 天            | 2   | 12         | 24   |
|      | 汽車冷氣系統維修及保養       | 夜間制                 | 10 晚           | 2   | 12         | 24   |
|      | 柴油噴注系統維修及保養       | 夜間制                 | 16 晚           | 1   | 12         | 12   |
|      | 汽車測試儀器的使用         | 夜間制                 | 10 晚           | 2   | 12         | 24   |
|      | 汽車噴漆              | 夜間制                 | 25 晚           | 2   | 12         | 24   |
|      | 自動變速器的維修          | 夜間制                 | 10 晚           | 2   | 12         | 24   |
|      | 電子汽油噴注系統          | 夜間制                 | 8 晚            | 1   | 12         | 12   |
|      | 石油氣汽車維修           | 混合制及<br>日間部份時間<br>制 | 45 小時<br>或 6 天 | 40  | 10         | 400  |
|      | 汽車廢氣控制(柴油<br>車引擎) | 夜間及日間               | 3 晚<br>或 1 天   | 168 | 12         | 2016 |
| 總數   |                   |                     |                | 237 |            | 2900 |



香港專業教育學院  
汽車工程系  
提供之課程

1. 一年全日制汽車工程技術員預修證書[1999/2000 年後停辦]
2. 二年全日制汽車工程文憑
3. 全日制汽車工程高級文憑[2001/2002 引入]
4. 二年夜間制汽車工程文憑[2001/2002 引入]
5. 三年部份時間(日間及夜間)制技工證書課程：
  - 修理技工
  - 車身修理技工\*
  - 車身噴漆技工\*
  - 電器技工\*

\*只舉辦日間課程

6. 日間部份時間制汽車系統技工深造證書  
*註：本課程為'單元'制高級課程，為應屆完成學徒訓練計劃的技工及在職技工進修而設。其中一個單元為"石油氣系統及引擎控制"。*
7. 二年制部份時間(日間及夜間)制汽車工程證書
8. 二年部份時間(日間及夜間)制汽車工程高級證書  
[2001/2002 開始替代舊有二年制課程]
9. 汽車工程管理增修證書
10. 為汽車工業界舉辦多項自付盈虧的持續專業發展短期程。

## 汽車維修服務工作小組 職權範圍及工作時間表

汽車維修服務工作小組已經成立，成員包括有關政府部門／決策局和汽車維修業的代表。工作小組第一次會議已於二零零零年一月五日舉行。現將工作小組的職權範圍、主要工作及工作時間表臚列如下：

### 職權範圍

- 研究如何提升汽車維修業的服務水平。
- 建議短期切實可行的改善措施。
- 研究是否有需要監管汽車維修業的服務，以及提議如何發展合適的監管機制。

### 主要工作

- 找出汽車維修業現存的問題，並打算對汽車維修業展開一個較深入的研究。
- 研究可以幫助提升汽車維修業服務水平的短期和長遠改善措施。工作小組已提出以下可能的措施，作進一步研究：
  - 汽車維修機械工/技工的培訓
  - 提供維修汽車所需的有關技術數據／資料
  - 改善汽車維修器材／設施
  - 發牌／證書制度

### 工作時間表

工作小組的目標是在 12 個月內(即在二零零一年年初)完成研究工作，並會提交報告，列出有關改善汽車維修服務的建議措施。此外，工作小組亦計劃在 6 個月內提交有關研究工作進展的中期報告。