

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(4)268/15-16號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號： CB4/PL/TP/1

## 交通事務委員會特別會議紀要

日 期： 2015年7月22日(星期三)  
時 間： 上午9時  
地 點： 立法會綜合大樓會議室1

出席委員： 田北辰議員, BBS, JP (主席)  
鄧家彪議員, JP (副主席)  
李卓人議員  
涂謹申議員  
陳鑑林議員, SBS, JP  
王國興議員, BBS, MH  
林健鋒議員, GBS, JP  
陳克勤議員, JP  
葉劉淑儀議員, GBS, JP  
謝偉俊議員, JP  
陳偉業議員  
易志明議員, JP  
胡志偉議員, MH  
范國威議員  
陳恒鑾議員, JP  
郭家麒議員  
葛珮帆議員, JP  
潘兆平議員, BBS, MH  
盧偉國議員, SBS, MH, JP  
謝偉銓議員, BBS

缺席委員： 湯家驊議員, SC  
梁國雄議員  
毛孟靜議員  
鍾樹根議員, BBS, MH, JP

**出席公職人員：議程第I項**

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3  
羅翠薇女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)6  
陳婉雯女士

環境局首席助理秘書長(能源)  
馬周佩芬女士

機電工程署助理署長／氣體及一般法例  
彭耀雄先生

機電工程署總工程師／氣體標準B  
白諫鳴先生

屋宇署助理署長／樓宇(1)  
灌志明先生

消防處助理處長(牌照及審批)  
劉克能先生, FSMSM

運輸署助理署長／管理及輔助客運  
李萃珍女士

勞工處助理處長(職業安全)  
胡偉雄先生

環境保護署首席環境保護主任(區域東)  
陳樹濤先生

**列席秘書**：總議會秘書(4)6  
劉素儀女士

**列席職員**：高級議會秘書(4)1  
朱靄儀女士

議會事務助理(4)6  
廖小妮女士

**I. 石油氣車輛維修工場的規管事宜**

(立法會 CB(4)1344/14-15(01)——政府當局就石油氣車輛維修工場的規管事宜提供的文件  
號文件

立法會 CB(4)1344/14-15(02)——立法會秘書處擬備有關石油氣車輛維修工場規管事宜的文件(資料摘要)  
號文件

立法會 CB(4)1344/14-15(03)——鄧家彪議員就慈雲山車輛維修工場爆炸事故發出的函件  
號文件

立法會 CB(4)1344/14-15(04)——政府當局對鄧家彪議員就2015年4月慈雲山車房爆炸事件相關事宜的信件所作的回應  
號文件

立法會 CB(4)1344/14-15(05)——鄧家彪議員再就石油氣車輛維修工場的規管事宜發出的函件  
號文件

立法會 CB(4)1357/14-15(01)——政府當局對鄧家彪議員再就石油氣車輛維修工場的規管事宜發出的信件所作的回應)  
號文件

## 致開會辭

主席歡迎不同政府政策局及部門(下稱"政策局／部門")的公職人員出席會議。他表示，車輛維修工場(下稱"車輛工場")的規管事宜，錯綜複雜，涉及多個政策局／部門的不同政策範疇。他讚揚運輸及房屋局努力協調不同政策局／部門出席是次會議。

## 政府當局作簡介

2. 應主席之請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)<sup>3</sup>向委員簡介本港規管車輛工場的現行法例，有關詳情載於政府當局提供的文件(立法會CB(4)1344/14-15(01)號文件)。她表示，現時沒有總體地規管車輛工場營運的法例，但工場營運的不同範疇，例如危險品儲存、位置和消防安全規定、僱員職業安全與健康及氣體安全等，均須符合多項法例的要求；這些法例分屬不同政策局／部門的工作範疇。除了法例規定外，機電工程署(下稱"機電署")亦分別於2007年、2013年及2015年推行車輛維修技工自願註冊計劃、車輛維修工場約章計劃，以及車輛維修工場自願註冊計劃，以提升車輛維修業界的服務質素。政府當局會在大約一年後檢討車輛維修工場自願註冊計劃的運作成效。

## 討論

### *位於住宅建築物內的車輛工場*

3. 范國威議員及陳鑑林議員表示，2015年4月一間位於住宅建築物地面的車輛工場發生爆炸，事故引起市民廣泛關注車輛工場的安全問題。兩位議員均關注到，位於住宅建築物及／或包含住宅用途的綜合用途建築物的車輛工場，可能會對有關建築物的居民構成潛在危險。他們詢問，政府當局就此方面有何規管。陳議員認為，車輛工場進行維修及保養工作(例如噴漆)所產生的噪音、污染物和氣味，或會在衛生和環境方面構成滋擾，以及增加火警風險。他建議政府當局逐步將位於住宅及／或綜合用途建築物的車輛工場，遷往較適合業界營運的指定地區。

4. 易志明議員贊同陳議員的建議，並表示為解決安全問題，政府當局應探討以下做法是否可行可取：在新發展區或遠離住宅區的工業用地，劃定地方用作車輛維修保養。

5. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3答稱，車輛工場的營運受多項法定規例所規管。關於委員提出將車輛工場遷往若干指定地區的建議，運輸及房屋局副秘書長(運輸)3表示，當局已就車輛工場的位置和營運訂立清晰的規定。車輛工場東主選擇在何處設立工場，屬他們的商業決定，因此政府未必適宜在這方面過分參與。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3補充，據她了解，發展局會探討以下做法是否可行：在若干棕地發展多層式工業大廈，為現時營運的行業提供其他處所。

6. 至於在非工業建築物內噴漆，勞工處助理處長(職業安全)表示，由於此工序潛在火警危險，根據現行規例，為保障僱員的職業健康及安全，位於非工業建築物的車輛工場不得進行噴漆工序。如發現車輛工場在非工業建築物內進行噴漆工序，勞工處會向工場東主發出禁止通知書，即時禁止有關工序。

7. 謝偉銓議員認為，政府當局不應准許在住宅樓宇內營運車輛工場。在住宅樓宇內進行工業活動，有違良好城市規劃及土地用途的原則。他要求當局澄清，若住宅樓宇內的車輛工場遵從所有規管車輛工場的法定要求，政府當局是否便會容忍有關工場存在；如否的話，政府當局採取執法行動的時間表為何。

8. 屋宇署助理署長／樓宇(1)表示，《建築物(規劃)規例》(第123F章)第49(1)條清楚訂明，在用作或設計作住用用途或居住用途的建築物內，不得營運任何車輛工場。如有車輛工場對生命或財產明顯構成威脅或迫切危險，又或嚴重危害健康或造成環境滋擾，當局可根據現行的執法政策，即時採取執法行動。屋宇署會在考慮其他相關政策局／部門的意見後，採用風險為本的方法，決定應採取何種適當的執法行動。

政府當局

9. 應謝議員要求，運輸及房屋局副秘書長(運輸)3答允統籌相關部門的資料，說明過去3年針對車輛工場的檢控及定罪個案數目，並列出所觸犯的相關規例的詳情。

#### *石油氣車輛維修工場的規管事宜*

10. 范國威議員察悉，本港已登記的石油氣車輛約有22 000架，但獲批准可進行石油氣車輛維修及保養工作的車輛工場只有29間。他認為，由於獲批准可維修石油氣車輛的工場數目不足，石油氣車輛車主可能會光顧一般的車輛維修技工，修理其車輛，因而令人關注未獲批准的車輛工場進行石油氣車輛維修及保養工作的安全問題。

11. 機電署助理署長／氣體及一般法例回應時表示，進行涉及石油氣車輛燃料系統和相關配件的維修及保養以及更換石油氣燃料缸工作的車輛工場，須受《氣體安全條例》(第51章)的條文規管。根據《氣體安全條例》，上述工作須由機電署批准的"第六類勝任人士"或在其監督下進行。已聘請"第六類勝任人士"的車輛工場可進行與石油氣車輛燃料系統相關的維修及保養工作。另一方面，涉及石油氣燃料缸結構或缸內配件的維修工作，則必須在獲得機電署批准的石油氣燃料缸工場內，由機電署認可的"第一類勝任人士"或在其監督下進行。目前，本港有超過1 100名"第六類勝任人士"及5間石油氣燃料缸工場。政府當局認為，整體而言，本港車輛維修業界可應付石油氣車輛在維修及保養方面的需要。

12. 關於范議員提及的"29間車輛工場"，機電署助理署長／氣體及一般法例解釋，上述車輛工場獲得機電署批准，可儲存超過130公升的石油氣，但並非只有這類車輛工場才可以進行與石油氣車輛燃料系統相關的維修保養工作。一如剛才所述，不獲批准儲存超過130公升石油氣的車輛工場，如已聘有"第六類勝任人士"，亦可進行與石油氣車輛燃料系統相關的維修保養工作。

13. 主席指出，機電署會定期巡查已獲批准儲存超過130公升石油氣的車輛工場。由於2015年4月發生爆炸事故的地點是一般車輛工場，他詢問機電署會否亦對所有一般車輛工場進行定期巡查。此外，他要求當局解釋，為何儲存少於130公升的石油氣便無須得到機電署批准。

14. 機電署助理署長／氣體及一般法例答稱，儲存大量石油氣可能會造成不可接受的風險。根據《氣體安全條例》，儲存超過130公升的石油氣，須獲得機電署批准，以確保該等氣體裝置的設計、建造及地點符合相關的安全規定。機電署會定期巡查車輛工場內的有關氣體裝置，確保其符合《氣體安全條例》所訂的相關規定。至於儲存少於130公升石油氣的車輛工場，若得悉有關工場處理更換燃料缸的工作，或接獲市民投訴或其他政策局／部門轉介個案，機電署便會展開巡查及調查。

15. 主席強調，政府當局應主動定期巡查所有車輛工場，確保其沒有儲存過量的石油氣，並已聘請合資格的車輛維修技工進行石油氣車輛的維修保養工作。當局單靠市民投訴或政策局／部門轉介個案來揭發車輛工場的安全問題和違規個案，實在並不足夠。依他之見，2015年4月發生的爆炸事故，是由於政府當局疏忽、巡查不足，對車輛工場監管不力所致。

16. 環境局首席助理秘書長(能源)表示，當局已訂立妥善機制，規管車輛工場營運的不同範疇。各政策局／部門會按其職責範圍所涉及的法例，採取風險為本的方式，巡查車輛工場。如在巡查期間發現違規個案，便會按有關政策局／部門現行的執法政策採取適當的執法行動，或在有需要時將個案轉介其他合適的政策局／部門作出跟進。機電署助理署長／氣體及一般法例補充，在該宗爆炸事故發生後，機電署已巡查全港約3 000間車輛工場，確保有關工場並無違反《氣體安全條例》的規定，即是沒有在未獲得機電署批准的情況下儲存超過130公升的石油氣，並且維修燃料系統和更換燃料缸的工作是由"第六類勝任人士"或在其監督下進行。

17. 副主席表示，機電署在該宗爆炸事故後增加巡查次數，這只是政府當局為回應公眾廣泛關注車輛工場安全問題而採取的補救措施。他擔心，若當局不定期巡查所有車輛工場，便難以發現違規情況，防止日後發生同類事件。他補充，本港在1999年引入石油氣車輛時，政府當局向立法會提交的文件清楚表示，基於安全理由，石油氣車輛的維修保養工作須在獲批准的石油氣車輛工場進行。他認為政府當局在規管車輛工場方面的工作鬆懈，因為現時車輛工場無須獲得批准便可進行石油氣車輛的維修保養工作。石油氣車輛車主可把車輛交給任何工場，由"第六類勝任人士"或在其監督下進行維修。此外，他又不滿政府當局遲遲未回覆其書面提問。

18. 盧偉國議員對於副主席的關注亦有同感，並表示當年在港引入石油氣車輛時，社會曾就石油氣車輛的維修保養需要進行廣泛討論和諮詢。事實上，現時石油氣車輛車主可能並不知悉《氣體安全條例》中有關石油氣車輛維修保養的法定要求，而對於哪些工場已聘有符合資格維修其車輛燃料缸及相關配件的"第六類勝任人士"，更是所知不多。他認為，政府當局應加強規管和監督車輛工場的表現，以保障車主的利益。

19. 環境局首席助理秘書長(能源)回應時表示，石油氣車輛維修工場須受《氣體安全條例》中有關氣體安全的規例所規管。政府當局一直根據《氣體安全條例》的相關條文履行執法職務。為了加強規管工作，政府當局已採取行政措施，例如向"第六類勝任人士"簽發證書，供其在工作地點當眼處展示，方便顧客識別；以及教育車主，凡涉及石油氣車輛燃料缸或相關配件的任何車輛維修工序，須交由已聘用"第六類勝任人士"的車輛工場進行，這實屬至為重要。機電署助理署長／氣體及一般法例補充，政府當局已向車輛維修業界簡介《氣體安全條例》中有關石油氣車輛維修保養工作的相關法律規定。此外，機電署已備存"第六類勝任人士"的登記冊，勝任人士如轉職或更改工作地點，須知會機電署。



20. 至於鄧議員就車輛工場規管事宜的書面提問，環境局首席助理秘書長(能源)表示，整理相關的統計數據和資料需時，政府當局會盡快作出書面回應。

[會後補註：政府當局就副主席的書面提問所作的回應，已於2015年7月29日隨立法會CB(4)1377/14-15(01)號文件送交委員。]

政府當局

21. 林健鋒議員認為，本港在1999年引入石油氣車輛時，政府當局便應就車輛型號、車輛維修保養需要、加氣設施、規管和發牌規定等事宜，制訂全面的規劃。應林議員的要求，環境保護署首席環境保護主任(區域東)答允提供資料，說明政府當局於1999年將石油氣車輛引入本港時就各方面所考慮的因素，以及日後在本港引入新車種時，當局是否會有全面的考慮。

22. 王國興議員認為，由不同政策局／部門按其相關職責所涉及的法律規定進行各項巡查，可能會產生成效不彰和資源重疊的問題。他建議政府當局考慮成立跨部門小組，協調車輛工場的巡查工作。他亦問及機電署和消防處在該宗爆炸事故後巡查車輛工場的結果為何。

23. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)<sup>3</sup>表示，當局已成立一個由保安局領導的跨部門專責小組，跟進慈雲山的意外事件。她會向專責小組轉達王議員的建議，以供考慮。至於巡查結果方面，機電署助理署長／氣體及一般法例表示，截至2015年6月底，機電署已完成巡查本港約3 000間車輛工場，在巡查期間發現的違例個案，亦已轉介相關的政策局／部門跟進。消防處助理處長(牌照及審批)表示，消防處已巡查本港超過3 000間車輛工場，確保有關工場已按《危險品條例》(第295章)的規定，並無儲存過量危險品。處方會跟進所發現的違例個案，並考慮採取適當的執法行動。

24. 涂謹申議員要求消防處澄清，就儲存過量危險品方面，處方是否設有定期巡查車輛工場的計劃。消防處助理處長(牌照及審批)答稱，根據《危

險品條例》，當局會定期巡查領有危險牌照的車輛工場，確保其已遵從《危險品條例》中有關儲存危險品超過表列於法例的數量的發牌要求。至於一般車輛工場方面，消防處會採用風險為本的方法來進行巡查，防止儲存過量危險品的情況出現。

政府當局

25. 胡志偉議員詢問，消防處、機電署、勞工處、屋宇署及環境保護署有否按各自的職責範圍，設有定期巡查車輛工場的計劃，以執行相關規例。如無上述計劃的話，他促請政府當局考慮盡快設定有關計劃。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3承諾在會後與不同政策局／部門協調，就定期巡查計劃的詳情(如有的話)作出回覆。

26. 盧偉國議員察悉，機電署已向車輛維修業界頒布4套有關石油氣車輛的指引，並詢問指引是否具法律效力的法定文件。機電署助理署長／氣體及一般法例答稱，有關指引分別為《香港石油氣車輛維修工場指引》、《石油氣車輛燃料缸覆檢指引》、《棄置石油氣車輛燃料缸指引》及《石油氣車輛燃氣系統維修及保養工作守則》。上述指引和守則並非法定文件，而是以行政方式發出及推行，為求提升石油氣車輛的維修工作和促進車輛工場的安全，並且更具體地說明相關法定要求及達致相關要求的建議技術措施，讓業界有所遵循。機電署會派員抽樣巡視車輛工場，提醒工場須確保安全，並促請其根據相關指引內容運作。若在上述巡查期間發現違規情況，便會按情況適當採取執法行動或轉介個案予其他政策局／部門跟進。當局最近亦向車輛工場發出機電署、屋宇署及勞工處的聯署函件，提醒他們相關條例中的安全規定。

政府當局

27. 應盧議員要求，運輸及房屋局副秘書長(運輸)3承諾統籌相關部門的資料，說明在過去5年，根據已頒布的指引進行巡查的總次數，並按檢控的個案、轉介政策局／部門跟進的個案，以及向車輛工場發出警告信的個案，分項列出數字。

車輛維修技工和車輛維修工場自願註冊計劃及車輛維修工場約章計劃

28. 陳鑑林議員察悉，政府當局近期推出了車輛維修工場自願註冊計劃，他認為這只是當局為回應市民廣泛關注2015年4月發生的爆炸事故而推出的權宜措施。他籲請政府當局制訂長遠策略，處理有關車輛維修業界安全和服務水平的事宜。

29. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3澄清，車輛維修工場自願註冊計劃的原意，並非為回應該宗爆炸事故，亦不應被視作是為此目的而採取的一項措施。車輛工場向來須遵從多項法例規管要求。關於該兩項自願註冊計劃，在2004年，當時的環境運輸及工務局向交通事務委員會作出匯報時表示，當局認為有必要提升車輛維修業的服務水平，並一直與車輛維修業着手進行有關推出車輛維修技工和車輛工場註冊計劃的工作。當局推行註冊計劃的目的，除了是為發布車輛維修業須遵從的規管要求外，亦是要發布良好作業模式。經過與業界詳細討論推行註冊計劃的事宜後，雙方同意應採取按部就班的方式。機電署於2007年推出車輛維修技工自願註冊計劃，並在2013年推出車輛維修工場約章計劃(下稱"約章計劃")，以及在2015年推出車輛維修工場自願註冊計劃。長遠而言，政府當局會研究推行車輛維修業強制註冊計劃的做法，是否可行。

30. 潘兆平議員及范國威議員認為，車輛維修業界對約章計劃反應冷淡，只有440多間車輛工場簽署了約章。由於簽署約章出於自願，因此車輛工場不見得會踴躍簽署約章。他們詢問當局會採取甚麼進一步措施，鼓勵車輛工場參與有關計劃。

31. 胡志偉議員所持意見相若，並認為車輛工場自願參與約章計劃的誘因不大。他要求政府當局提供資料，說明已參加約章計劃的車輛工場，與沒有參加約章計劃的工場，兩者在營運和規管要求、安全和技術標準，以及須予遵從的工作程序方面有何分別；以及政府當局為鼓勵車輛工場參加約章計劃而制訂的獎勵措施。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3答允在會後提供委員所要求的資料。

32. 關於委員就約章計劃參與率提出的關注，機電署助理署長／氣體及一般法例回應時表示，由運輸及房屋局局長委任，並負責就有關制訂各項註冊計劃的事宜向政府當局提出意見的車輛維修技術諮詢委員會(下稱"諮詢委員會")，曾在約章計劃推出後進行檢討，其結論是，車輛工場參與約章計劃的興趣不大，因為該項計劃並無區別規模不同的車輛工場。經考慮車輛維修業界的意見後，政府當局在推行車輛維修工場自願註冊計劃時已將車輛工場分類。在計劃下註冊的車輛工場會分為不同類別，以便顧客能在掌握充分資料的情況下選擇車輛維修服務。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3補充，對顧客而言，車輛維修工場自願註冊計劃是品質保證的標記。已註冊的車輛工場須按其註冊類別，遵從有關要求，而機電署會進行巡查及抽樣突擊視察，確保工場符合有關規定。如接獲並證明屬實的投訴，機電署或會視乎違規情況的嚴重程度，向有關車輛工場發出警告信，甚至撤銷其註冊。

33. 潘兆平議員及易志明議員提述政府當局提供的文件附件G，並察悉在車輛維修工場自願註冊計劃推行滿3年後將不接受第四類別車輛工場的新申請。他們詢問，那些未有在計劃下註冊為第四類車輛工場的工場，在上述限期屆滿後可否營運。

34. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3答稱，在初期首3年註冊的第四類車輛工場，如符合續期要求，可保留在註冊名單上。此外，車輛維修工場自願註冊計劃並非一項發牌計劃，而是一項自願參與計劃，參與的車輛工場答允／承諾會遵從該計劃所訂的服務標準要求。基於計劃是自願參與性質，如車輛工場已遵從現行法例的所有法定要求，即使有關工場沒有在該計劃下註冊，仍可繼續營運。

35. 陳偉業議員認為，只有推行強制註冊計劃，政府當局才能有效監察車輛維修業，而靠業界自願改善安全和服務水平，根本無補於事。易志明議員及胡志偉議員均認為，既然車輛維修業界已同意推行強制註冊計劃，他們對於政府當局遲遲未推行強制註冊計劃表示關注。

36. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3表示，經考慮車輛維修業界的意見後，政府當局已採取按部就班的方式，為業界推行註冊計劃。政府當局會因應推行車輛維修技工及車輛工場兩個自願註冊計劃的經驗，以及就有關制度進行的規管影響評估，着手深入研究為車輛維修業訂立強制註冊制度的可行性。

37. 胡志偉議員表示，政府當局於2005年向交通事務委員會簡介推行車輛維修技工自願註冊計劃的事宜時，曾表示當局的意向是在長遠而言訂立強制註冊計劃，並會在2008年進行檢討，決定如何推行強制計劃。隨着時間流逝，胡議員關注到，推行此項強制計劃的進展不大。

38. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3回應時表示，在2005年，當時的環境運輸及工務局向事務委員會作出匯報時指，就車輛工場應否註冊一事，車輛維修業界人士意見分歧。於是，當局決定採取按部就班的方式，先推行車輛維修技工自願註冊計劃。多年來，機電署和諮詢委員會一直與車輛維修業界保持緊密合作，制訂各項註冊計劃。有賴上述各方的努力，以下計劃均取得穩定的進展：2007年的車輛維修技工自願註冊計劃、2013年的約章計劃，以及2015年的車輛維修工場自願註冊計劃。政府當局會因應推行上述自願註冊計劃的經驗，研究推行車輛維修業強制註冊計劃是否可行。

政府當局

39. 應胡議員要求，運輸及房屋局副秘書長(運輸)3答允在會後提供補充資料，說明以下事項：對於為推行強制計劃作好準備而推出的車輛維修技工自願註冊計劃，政府當局就此項計劃的成效所作的評估為何；政府當局曾否向交通事務委員會匯報評估的結果，如有的話，是何時匯報。

40. 關於易志明議員詢問，政府當局會否推行車輛維修技工強制註冊計劃，機電署助理署長／氣體及一般法例回應時表示，大部分車輛維修技工願意參與強制註冊計劃，但他們認為應同時就車輛工場推行強制計劃，因為他們擔心，若無須強制車輛

工場註冊，已註冊的車輛維修技工便要負上全部法律責任。再者，若車輛工場及車輛維修技工同樣須受強制註冊計劃規管，這將會有助提升業界的服務水平。

結語

41. 主席向出席會議的公職人員致謝，並籲請政府當局在車輛工場的規管事宜上，考慮委員提出的意見。

**II. 其他事項**

42. 議事完畢，會議於上午10時52分結束。

立法會秘書處  
議會事務部4  
2015年11月25日