

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2078/99-00號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱  
並經主席核正)

檔 號：CB1/SS/5/99/2

## 《2000年道路交通(安全裝備)(修訂)規例》及 《2000年道路交通(車輛構造及保養)(修訂)(第2號)規例》小組委員會

### 會議紀要

日 期：2000年6月8日(星期四)  
時 間：下午4時30分  
地 點：立法會大樓會議室B

出席委員：劉健儀議員(主席)  
何秀蘭議員  
陳國強議員  
鄭家富議員

缺席委員：劉江華議員  
馮志堅議員

出席公職人員：運輸局

運輸局副局長  
方舜文女士

運輸局助理局長  
馮浩然先生

運輸署

運輸署助理署長／運輸策劃  
譚澄邦先生

運輸署助理署長／管理及牌照  
呂崇義先生

香港警務處

交通部總警司  
鄧厚江先生

## 環境保護署

首席環境保護主任／車輛廢氣  
莫偉全先生

## 律政司

高級政府律師  
蔡敏儀女士

政府律師  
張美寶女士

**列席秘書** : 總主任(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 助理法律顧問3  
馮秀娟小姐

高級主任(1)5  
歐詠琴女士

---

## 經辦人／部門

### **I. 選舉主席**

何秀蘭議員在出席會議的委員中排名最先，因此由她主持小組委員會主席的選舉。何秀蘭議員提名劉健儀議員，陳國強議員附議。劉健儀議員接受提名。由於並無其他提名，劉健儀議員當選小組委員會主席，並接手主持會議。

### **II. 與政府當局會晤**

有關文件：

- (a) 運輸局於2000年5月17日發出的兩份立法會參考資料摘要(檔號：TRAN 3/10/7(00)及TRAN 3/9/13)；及
- (b) 在2000年5月22日發出的法律事務部報告(檔號：立法會LS142/99-00號文件)。

《2000年道路交通(安全裝備)(修訂)規例》

2. 應主席邀請，運輸局副局長向委員簡介《2000年道路交通(安全裝備)(修訂)規例》，其目的是：

- (a) 把安全帶法例引伸至適用於的士後排座位；及
- (b) 改善和糾正現行安全帶法例不一致的地方。

運輸局副局長請委員注意，修訂規例一經通過成為法例，將在2001年1月1日生效。

3. 委員歡迎政府當局提出把安全帶法例引伸至適用於的士後排座位的建議。

4. 運輸局副局長回應陳國強議員的詢問時解釋，的士現時的設計及構造並不容許在後排座位裝設超過3條認可的安全帶。因此，若5名乘客同時乘搭一輛的士，其中兩人須坐在前排座位，其餘3人則須坐在後排座位。主席在會上轉述的士行業在安全方面提出的關注事項，他們表示鑒於空間有限，若一名乘客坐在前排中座，司機駕駛時在操控車輛方面會相當困難，從而引起安全問題。

5. 主席提出另一關注事項，就是的士是否設有足夠安全帶供乘客使用。根據現行法例，每輛的士最多可接載5名乘客。不過，就計算的士可接載的人數而言，3名3歲或以上而每人身高不超過1.3米的兒童，會當作2人計算。陳國強議員及何秀蘭議員認同主席提出的關注，並指出按此方式計算，便可能出現安全帶不敷應用的情況，例如，乘客為3名成人加3名身高不超過1.3米的兒童，又或在極端的情況下，乘客為7名身高不超過1.3米的兒童。因此，在執行擴大安全帶適用範圍的規例時會有實際的困難。除了是否有足夠安全帶供乘客使用的問題外，委員亦關注到容許兒童坐在的士後排座位乘客的膝上，在發生意外時可能引致的危險。

6. 運輸局副局長察悉委員提出的關注事項，並表示政府當局會全面研究有關事宜，包括把的士最高載客數目由5人減至4人的建議。當局並會研究應否廢除上述計算的士乘客數目的方程式，使的士上每名乘客(不論是成人或兒童)均有安全帶可用。助理運輸署署長／運輸策劃作出補充時告知委員，英國最近已廢除一項類似的規則。

7. 陳國強議員關注到如何加強市民對實施擴大安全帶適用範圍的建議的認識。運輸局副局長回應時表示，雖然的士車主將須按照法例的規定，確保在車內展示適當的告示，政府當局亦會加強宣傳工作，以提高市民的意識，使他們明白如不遵守的士安全帶的新法例，乘客本身也須負上責任。

8. 主席在總結討論時表示，委員原則上支持修訂規例，但建議政府當局應跟進委員提出有關安全方面的關注事項；否則，原意為保障乘客安全的法例反而會危及乘客安全。應主席邀請，運輸局副局長承諾日後會向立法會交通事務委員會匯報有關情況。

《2000年道路交通(車輛構造及保養)(修訂)(第2號)規例》

9. 運輸局副局長告知委員，《2000年道路交通(車輛構造及保養)(修訂)(第2號)規例》旨在將廢氣測試的適用範圍擴大至包括汽油及石油氣車輛，使此類測試成為車輛性能測試的一部分，並為此等車輛引入排氣污染物排放標準。修訂規例如獲通過成為法例，將自2000年11月1日起實施。

10. 委員歡迎政府當局提出規定汽油車輛及石油氣車輛須接受廢氣測試的建議，藉以確保車輛有基本的維修保養。

11. 主席及鄭家富議員察悉，當局會採用歐洲委員會所訂的標準，作為汽油車輛廢氣排放的標準，他們因而關注到建議的標準是否適合，以及在歐洲委員會標準實施前製造的車輛會否難以符合該等標準。

12. 首席環境保護主任／車輛廢汽回應時指出，歐洲委員會所訂的標準普遍獲其他國家採納為汽油車輛廢氣排放的標準。此外，該等標準亦具有一定彈性，因為它會根據車輛的製造日期及汽車製造商指明的廢氣排放最高許可水平，對不同類別的車輛施加不同的廢氣排放標準。此做法確保所施加的標準切實可行，因為製造商應最熟悉其所生產汽車的性能。如沒有汽車製造商指明的標準，當局會根據車輛的製造年份對不同類別車輛施行訂明的標準。首席環境保護主任／車輛廢汽向委員保證，此等標準合理，而本港的車輛維修業應可應付所須進行的維修工程。政府當局亦曾諮詢香港汽車商會、汽車維修管理協會及香港汽車修理同業商會等組織，它們對此建議均表示支持。

13. 主席及鄭家富議員進一步關注到政府當局會採取甚麼措施確保中小型維修車廠可取得有關車輛的技術數據／資料，以及具備所需的技術和器材維修車輛。就修訂規例而言，首席環境保護主任／車輛廢汽表示，政府當局已諮詢業界人士，他們並無表示在維修車輛方面會有任何困難，並且亦沒有為符合新規定而要求提供額外資料。雖然政府當局表示已進行諮詢，主席表示會另行收集中小型維修車廠的意見，從而瞭解他們在維修車輛並使之符合所訂水準方面會否遇上困難。

14. 首席環境保護主任／車輛廢汽回應鄭家富議員的詢問時表示，本港目前有600至700部在1975年1月1日前出廠的古董汽車，這些汽車將獲豁免進行廢氣測試。

15. 陳國強議員詢問，加入廢氣測試的項目，會否令每年一次的車輛性能測試的過程出現延誤。運輸局副局長表示不會，因為測試程序十分簡單，只需數分鐘便可取得測試結果。就陳國強議員進一步的查詢，運輸局副局長證實，由於廢氣測試的額外支出將由車輛測試中心承擔，車輛測試費用會維持不變。

16. 主席總結討論時表示，小組委員會支持政府當局將廢氣測試的適用範圍擴大至包括汽油車輛及石油氣車輛的建議。不過，她要求政府當局加倍努力，確保中小型維修車廠取得所需的技術數據／資料。

17. 委員繼而逐條審議兩條修訂規例的條文。委員沒有就草擬條文提出任何問題。

18. 在總結小組委員會的商議結果時，主席請政府當局注意委員支持該兩條修訂規例。主席繼而請委員留意有關的立法時間表，並提醒委員，對修訂規例作出修訂預告的限期為於2000年6月14日。委員同意小組委員會將於翌日(即2000年6月9日)向內務委員會提交口頭報告，並於2000年6月16日向內務委員會提交書面報告。

### III. 其他事項

19. 議事完畢，會議於下午6時10分結束。

立法會秘書處  
2000年9月28日