

**立法會
與道路交通有關的4項附屬法例小組委員會
會議紀要**

日期 : 2025年1月13日(星期一)
時間 : 上午10時45分
地點 : 立法會綜合大樓會議室2A

出席名單

出席議員及官員和列席秘書及職員名單載於[附錄1](#)。

(會議程序的逐字紀錄本載於[附錄2](#)。)

I. 與政府當局舉行會議

政府當局向小組委員會簡介與道路交通有關的4項附屬法例 (“4項附屬法例”)，該4項附屬法例旨在提升道路安全和促進汽車科技應用，包括規定電動/混合動力車輛安裝車輛聲響警報系統、規定有可延伸架空結構的車輛安裝過高警示系統、引入遙控泊車系統的規定並修訂駕駛規則，以及強制規定在私家車上使用兒童束縛設備等建議。

2. 小組委員會就4項附屬法例的政策事宜進行討論。政府當局就議員的意見和提問作出回應。曾發言的議員包括(按發言次序)：陳紹雄議員、黃錦輝議員、陸瀚民議員、林琳議員、陳學鋒議員、陳恒鑽議員、謝偉銓議員、江玉歡議員、易志明議員及張欣宇議員(主席)。

跟進行動

3. 小組委員會要求政府當局提供以下補充資料：

- 當局會否修訂《2024年道路交通(車輛構造及保養)(修訂)規例》，要求2026年1月1日之前製造及已在香港登記的電動車，並且已配備符合《第374A章修訂規例》新增附表20列明的任何規格或標準的聲響系統，有關車主必須在指定日期或之前開啓並且保持該聲響系統長期開啟(其運作不能以人手暫停或停止)，以確保道路安全；

- (b) 有關兒童乘客在私家車內使用兒童束縛設備的新規定，其效力和執行上與《道路交通(交通管制)規例》(第374G章)第53(1)條是否有所抵觸；及
 - (c) 就一輛5座位的汽車乘載3名成人乘客和3名未滿8歲而身高少於1.35米的兒童乘客，而該車輛沒有配備足夠安全帶或兒童束縛設備供該6名乘客使用的情況而言，澄清如何同時符合現行有關安全帶的法例以及《2024年道路交通(安全裝備)(修訂)規例》下新規定的要求。
4. 小組委員會同意邀請公眾就4項附屬法例提交書面意見。
5. 小組委員會將於2025年1月16日(星期四)舉行下次會議，繼續逐項審議4項附屬法例的條文。秘書處會於稍後發出會議通告。

II. 其他事項

6. 議事完畢，會議於下午12時44分結束。

立法會秘書處
議會事務部
2025年1月27日

**立法會
與道路交通有關的4項附屬法例小組委員會
會議**

日期 : 2025年1月13日(星期一)
時間 : 上午10時45分
地點 : 立法會綜合大樓會議室2A

出席情況

出席(小組委員會委員)

張欣宇議員(主席)
易志明議員, GBS, JP
陳恒鑽議員, BBS, JP
謝偉銓議員, BBS, JP
江玉歡議員
林琳議員
邱達根議員
陳紹雄議員, JP
陳學鋒議員, MH, JP
陸瀚民議員
黃錦輝議員, MH

缺席(小組委員會委員)

陸頌雄議員, JP

出席官員

議程第I項

運輸及物流局副秘書長3麥震宇先生, JP
運輸及物流局首席助理秘書長2鄭思翎女士
運輸及物流局助理秘書長2B曾柔美女士
運輸署助理署長/行政及牌照李美鳳女士
運輸署助理署長/技術服務區家傑先生
運輸署總工程師/道路安全及標準研究胡建國先生
運輸署總機電工程師/車輛安全及標準岑毅安先生

律政司高級政府律師林嘉璐女士
律政司高級政府律師蘇珏璵先生
律政司高級政府律師衛潤霖先生
律政司政府律師黃汶萱女士

列席秘書

總議會秘書(3)4黃安琪女士

列席職員

助理法律顧問8容芷羚小姐
高級議會秘書(3)2朱靄儀女士
議會事務助理(3)2余穎智女士

**附錄2
Appendix 2**

**立法會
與道路交通有關的4項附屬法例小組委員會會議
逐字紀錄本**

**Subcommittee on Four Pieces of Subsidiary Legislation Relating to
Road Traffic of the Legislative Council
Verbatim record of meeting**

**日 期 : 2025年1月13日(星期一)
Date: Monday, 13 January 2025**

**時 間 : 上午10時45分至下午12時44分
Time: 10:45 am to 12:44 pm**

**地 點 : 立法會綜合大樓會議室2A
Venue: Conference Room 2A of the
Legislative Council Complex**

主席：各位委員早晨，現在會議時間到了，法定人數也足夠，我們開始審議關於道路交通及車輛的4項附屬法例。會議的文件已載列於議程上。

現在我邀請政府當局的代表進入會議室。

我知道政府當局將以電腦投影片作簡介。

如果政府當局同事、副秘書長準備好的話，隨時可以開始介紹。

運輸及物流局副秘書長3：早晨，主席。早晨，各位委員。政府一直密切留意國際車輛的標準、科技發展及香港的路面情況，致力提升道路安全，並促進新的汽車科技在香港使用。為此運輸及物流局局長已經訂立合共4項附屬法例的修訂，涵蓋8項建議，旨在通過修例優化車輛設計和構造標準，為香港的道路使用者締造更加安全便利的道路環境。

有關8項建議包括，第一，規定電動/混合動力車輛(“電動車”)安裝車輛聲響警報系統；第二，規定有可延伸架空結構的車輛安裝過高警示系統；第三，允許使用攝像顯示器代替傳統反射鏡，並訂明反射鏡和攝像顯示器系統的規格及標準；第四，放寬車內視象顯示器在車輛已停泊時的資料顯示限制；第五，更新對車輛照明燈、反光體和單層巴士的最大全高度的要求；第六，容許駕駛者使用遙控泊車功能；第七，規定在私家車上的兒童乘客使用兒童束縛設備；以及第八，容許電動商用車輛無需申領快速公路許可證，便可以在快速公路上行駛。上述8項建議的規管細節及生效日期有所不同。一息間我建議請運輸署的同事向各位議員介紹。

政府感謝立法會交通事務委員會早前就這次立法建議提出意見及支持。在議定規管細節時，我們已經充分考慮立法會議員的意見，以及在諮詢期間，業界代表及其他持份者給予我們的寶貴意見。我們也諮詢了道路安全研究委員會、道路安全議會及交通諮詢委員會，吸納了他們的意見，也獲得委員的普遍支持。

主席，現在我建議請運輸署的同事以投影片作簡介。之後我及運輸署的同事都很樂意聽取委員的建議及提問，謝謝。

主席：請運輸署同事介紹。

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：謝謝主席。接下來我會逐一介紹8項修訂規例的具體內容。建議(1)，規定電動車安裝車輛聲響警報系統，在低速行駛時發出警報聲。我們建議，由2026年1月1日起製造的電動車須裝配符合相關國際標準的有關系統，方可在香港登記和領牌。現時大多數新電動車已安裝車輛聲響警報系統。

建議(2)，規定設有可延伸架空結構的車輛安裝過高警示系統。當車輛行駛中，如發現沒有適當收回可延伸架空結構時，系統會發出警示提醒司機，以減少事故發生。考慮到有部分使用歐盟四期引擎的車輛，將於法例生效後約2年內被淘汰。此類設有可延伸架空結構的柴油車輛，可獲豁免加裝過高警示系統的規定。就現有車輛，我們建議分兩階段實施。

左圖為適用於首階段的機動式起重吊車，將於2025年9月1日生效。右圖展示第二階段涵蓋的主要車輛種類，當中包括自卸車、流動吊臂、升降台車等車輛，將於2026年9月1日生效。圖中顯示適用於機動式起重吊車(俗稱吊臂車)的過高警示系統，一般於吊臂位置安裝感應器。當車輛行駛時，感應器偵察吊臂超出該車輛種類的車輛高度上限時，位於駕駛室的警報器會發出警示，以提醒司機。不同可延伸架空結構的車輛需要有不同的警報器，價格約數千元左右，視乎複雜程度而定。

建議(3)，修訂反射鏡的法定要求，並加入攝像顯示器系統的要求。我們建議修訂反射鏡和攝像顯示器系統的規格和標準，包括安裝和性能的要求(例如影像質素、反射鏡面積和視野範圍等)，並允許使用攝像顯示器系統(俗稱電子後視鏡)作為傳統反射鏡的替代品。考慮到部分業界需要時間調整車輛的設計、生產計劃，以及取得相關認證，我們建議規定在2028年1月1日或之後製造或首次登記的車輛必須符合反射鏡及/或攝像顯示器系統的要求。

左圖展示為了減低車輛盲點而在重型車輛上安裝的各種符合國際標準的反射鏡與前視角鏡，有助司機觀察接近車輛前方邊緣的景物。補盲視鏡則有助司機觀察接近另一邊車門邊緣的景物。右圖為車外攝像器及在車內安裝的顯示器。

建議(4)，修訂視象顯示器的法定要求。修訂規例建議放寬視象顯示器及可顯示的資料的限制。當車輛的停泊制動器啟動時(即車輛已停泊)，視象顯示器可顯示的資料不設限制。修訂規例將於2025年3月1日生效。

建議(5)，更新對車輛構造的雜項要求。修訂規例建議放寬單層巴士最大全高度，由3.5米增至4米。放寬後，相關規定將與內地和歐盟的標準一致。同時，修訂規例建議允許使用發光二極管模塊(LED)作為車燈，並使照明和反光體要求與當前的國際標準一致。

建議(6)，加入遙控泊車系統的要求，並修訂駕駛規則，使司機能夠使用遙控泊車功能。我們建議修訂《道路交通(交通管制)規例》(第374G章)的駕駛規則，容許司機使用流動電話或其他電訊設備進行遙控泊車。同時，我們建議修訂第374A章規管遙控泊車系統的構造及保養。汽車只可配備就其型號而言已獲運輸署署長批准的有關系統。修訂規例將於2025年3月1日生效。

如左圖所示，司機以手提設備，例如車匙或手提電話在車外進行遙控泊車。當遙控泊車系統啟動時，車輛可以自動偵測泊車時行駛路線上的障礙物，並可以在緊急情況下自動煞停車輛，減少觸碰其他車輛或附近結構物體的意外。在操作過程中，司機必須緊靠車輛，以便全程監察和控制車輛。

建議(7)，修訂《道路交通(安全裝備)規例》(第374F章)，強制規定在私家車上使用兒童束縛設備。我們建議私家車內8歲以下的前排或後排的兒童乘客，除非身高已達1.35米，否則必須使用兒童汽車座椅。為提供足夠時間予駕駛者準備，修訂規例將於本年11月1日生效。

市面上有各種類型的兒童束縛設備，例如投影片所示的安全帶調節器、汽車嬰兒床、穿戴式安全約束背心、兒童增高座位等，因此私家車的駕駛者能因應兒童乘客的需要，購買合適的兒童束縛設備。運輸署會透過道路安全宣傳及教育活動，向駕駛者建議符合相關標準的兒童束縛設備類型，我們相信這項修訂更有效保障兒童安全。

建議(8)，擴闊可在快速公路上使用的電動車輛種類，修訂《道路交通(快速公路)規例》(第374Q章)，准許額定功率不少於7千瓦的電動的士、電動私家小巴、電動巴士、電動貨車和

電動救援車輛在快速公路上行駛，以致無須向運輸署署長申領快速公路許可證。修訂規例將於2025年3月1日生效。以上講解完畢。謝謝主席。

主席：現在有意對這數項附屬法例的政策事宜提問的委員，可以按掣發言。每位4分鐘，連問連答。我讀出次序：第一位是陳紹雄議員，第二位是黃錦輝議員，第三位是陸瀚民議員，第四位是林琳議員，然後是陳學鋒議員、陳恒鑽議員、謝偉銓議員及江玉歡議員。

第一位是陳紹雄議員。

陳紹雄議員：謝謝主席。首先，謝謝政府提出這8項的修例建議，記起2022年及2023年分別在交通事務委員會討論過，獲得一致或普遍的支持，但現在上到來，略為慢了點，不過最重要是當局提供修例的考慮是比較清晰，知道現在有關修例不會變成擾民或有考慮得不周全的地方。稍後我們會逐條審議時，希望看看，因為魔鬼在細節，希望條文清晰、可以有執行性及管用。

在數項建議中，主席，不如我先選一個，因為它們都獲很多業界或消費者或市民大眾關心，尤其是兒童束縛設備。就此，我和局方溝通了數次。首先，我是非常支持的，但考慮到安全要緊的話，無論兒童、小朋友乘坐私家車或公共交通工具，安全也同樣重要。但這次修例只應用在私家車，為何不包括公共交通工具，如小巴、的士，甚至巴士？局方在任何時候都表示過正在考慮，只不過如果一下子應用在公共車輛的話，牽涉層面可能比較闊，我想聽聽局方進一步的想法，局方是否有計劃下一步除了私家車外會延伸到其他交通工具？考慮時，如何不會構成乘車時的麻煩，或究竟是否切實可行？這個很快，第一點而已。

第二點，提到兒童束縛設備，剛才局方介紹時，我看到有投影片顯示兒童束縛設備或兒童座椅等。但是，有很多家長及很多朋友看到政府有這項修例，表示歡迎之餘，突然間又會想到有些憂慮，就是隨時在網上購物平台，很容易找到一些兒童束縛設備，圖文並茂，網上的甚至很便宜。究竟這樣的兒童束縛設備或調節器，他們在其他網上平台上買回來，它們究竟是否合規？在有關修訂中，我看到政府當局列出若干標準，這些

標準對於消費者在坊間買到的，便有信心，但是如果通過其他渠道購買，是否不安全？又或者如果警察或交通警察查看時，便馬上檢控他？希望就此借機會澄清一下。謝謝主席。

主席：總共兩條問題，請副秘書長。

運輸及物流局副秘書長3：謝謝主席，謝謝陳議員。我們這次修例的目的，就是希望在兒童束縛座椅方面進一步提升對於兒童乘客的保護。有兩樣，主要都是在私家車。我們看回交通意外的數據，過去數年，8歲以下的小朋友在意外中有傷亡，在總數中佔一半大概是私家車(計時器響起)。其他那些便是其他類別車輛。

我們這次首先聚焦在私家車，先處理了其情況。我們亦參考了一些外國法例，可能是歐洲、美國的例子，他們也先規管私家車，他們對於其他公交車輛也會有一些豁免安排。在實際運作上，我們考慮過會不會公交車也可以，但是想到譬如在存放上，以及它們的兒童乘客的高度或年紀都會比較不同，有一定的困難，但是我們先走第一步，即私家車。至於公交車，我們會繼續和公交的營辦商討論有沒有辦法再進一步提升交通安全。另外，關於網上.....

陳紹雄議員：sorry，不好意思，主席，我想問，譬如的士，當局有沒有下一步計劃，例如現在會推行的士車隊，找的士先試，會不會有這個想法？

運輸及物流局副秘書長3：主席，謝謝。就此，當然，在的士車隊方面，我們會和的士車隊的營辦商討論。相信能夠提供到這些裝置給小朋友乘客，大家都會放心，相信也是一項好措施，我們會跟他們討論。但我們也為意，的士也是其中一款公交。我們亦留意到，其他地方的法例都會就的士有豁免，所以我們都會在法例中先在私家車實施，但我們會和的士營辦商討論。謝謝主席。

主席：關於合規的問題？

運輸及物流局副秘書長3：合規方面，我想請運輸署的同事補充，如何可以多做宣傳，我們會放甚麼資料在網上，可以讓市民看到，謝謝。

主席：好。

運輸署總工程師/道路安全及標準研究：謝謝主席。我們現擬在法例中的Schedule內會包括我們准許的兒童束縛設備的標準。另一方面，我們會進行宣傳教育，向市民介紹在購買時要注意甚麼事項，例如標準及按小朋友的年齡、身高、體重及重量，選購適合兒童的安全座椅，這兩方面都很重要，我們會在這方面加強宣傳和教育工作。[\[002322\]](#)

陳紹雄議員：主席，我想更明確，因為譬如我現在在網上隨便找的這些，可能從數元到十多元到100多元都有，但一般市民大眾真的不意識到究竟這些是合規，還是不合規，但他們就買了回來，因為貪它們漂亮又便宜。但是，如果在警方或交通警執法時，如何判斷設備合規與否？當然，如果出了事，是可大可小的，有佩戴也可能不構成幫助兒童的行車安全，就這個部分，我覺得當局真的要關注。

主席：這個意見政府當局已備悉。

下一位是黃錦輝議員。這裏說說，我們討論政策這方面，我在時間上也會較鬆，不過，我希望大家盡量如果是4分鐘便問一條；如果你有數條問題想問，可以第二輪。黃錦輝議員。

黃錦輝議員：謝謝主席。我基本上同意這8項的修改條文。[\[002503\]](#)

首先我想問有關遙距泊車技術。這項技術不新，在2015年已經有好幾家大車廠推出，而英國在2018年6月也正式把它合法化。至於香港，似乎接受這些新的汽車科技，步伐好像有點慢，政府當局會否考慮真真正正檢視現時汽車科技有甚麼新進展？甚至與香港的汽車科技研發中心(APAS)進行更多合

作，看看有甚麼可以用到。另外，當局同時也要留意在國際上道路交通法例有甚麼更新。

第二個問題，有關在車內安裝的警報系統，車輛在低速運行時發出聲響。但是，似乎我們路面比較吵，而且司機大多數關上車窗聽音樂，那麼司機會否聽不到這樣的警報？外地現時有些系統，即用車聯網系統，直接由前車或後車通知現在正在行駛的車輛，如距離有多遠。當局有否考慮用這些車聯網技術，如有，時間表為何？

主席：兩條問題，一個關於整體的與時並進，一個關於車聯網。

運輸及物流局副秘書長3：謝謝主席，謝謝黃議員。政府一直密切留意車輛科技進展。誠如議員提到，我們與汽車科技研發中心有很多合作，推動智慧出行及科技發展。我們這次就譬如議員提到的遙距泊車系統，也注意到有科技出現。我們在諮詢交通事務委員會後，亦比較花時間向各個主要的廠、汽車生產商索取資料閱覽，詳細確保可以安全情況之下用到這一項技術。

第二，有關這次我們進行的是“8合1”修訂，所以有不同的條文，可能又有其他條文，我們亦集合在一起，並一併修訂。我們展望未來，會繼續不斷留意科技發展，也盡快進行修訂。至於利用車聯網輔助及通知司機，我想請運輸署的同事補充現在我們在做的工作，謝謝。

主席：運輸署同事。

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：謝謝主席。就車聯網技術，我們都會留意現時國際上的科技發展。就這些車聯網技術，如果我們察覺現有法例有地方阻撓這些科技發展，我們會研究這方面的法例修改工作。

黃錦輝議員：至於現擬使用的警報方法，正如剛才提到，實際情況是地面或路面上很吵，以及司機關了車窗聽音樂(計時器響起)，效果會怎樣？

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：剛才提及的車輛聲響警報系統的主要目的是，在車輛低速行駛時警示其他道路使用者，主要是向車外人士使用的；對於車內的駕駛者或其他乘客，影響應該很輕微。

[002906]

主席：即主要是讓車外面的行人聽到，是嗎？

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：是的，沒錯。

主席：下一位是陸瀚民議員。

陸瀚民議員：謝謝主席。主席，有關這8項建議，我相信立法目標是好的，但是我相信，如何能夠做到立法初衷、能夠做到圓滿？就是在細節上我們也要更多討論。

[002935]

我這次提問比較關注兒童束縛設備的情況。當然明白，剛才局方亦有說，有一半交通意外的兒童都是在私家車上發生意外的，所以我相信這項建議保障到那一半的兒童。不過，我反為關注另一半兒童也需要保護，是嗎？譬如在校巴上、在的士上，我們經常在新聞看到發生一些比較嚴重的交通意外。我也很想知道，如何能保障整體兒童在汽車上的安全。所以局方會否在立法上都有計劃或時間表，如何能夠整體上在其他交通工具或車輛上，可以推行兒童束縛設備？因為我們看到投影片上，局方告知我們，安全帶調節器，看來也想告訴我們，挺方便的。那麼可否告知我們在立法上有沒有想法令政府當局可以保障所有在車輛上的兒童？這是第一個問題。

第二個問題，我希望從市民日常生活角度去看，特別是這項措施牽涉到數十萬私家車車主。現在農曆新年快到，當然這項立法建議在2025年11月1日實施，即今年年底才生效。我可以很容易地想象到，如果在明年農曆新年，有部分車主建議不如載親戚的小朋友。如果車上沒有兒童束縛設備，那便犯法，是不是這樣？當中局方會否考慮，就算立法後都有緩衝期，可以讓車主有緩衝的時間？

第三個問題，有關兒童束縛設備在市場上的數量，因為我們有數十萬私家車車主，如果他們想載兒童的話，都需要有有關設備的話，那便是個挺大的數目，而且我相信，現在網上購物這麼盛行，在認證上，運輸署或局方會否都參與在當中？因為如果我們要車主判斷哪個適合，哪個不適合，也挺難的。會否有例如“Q嘜”認證識別，總之有了這個標誌，便是政府認可的兒童束縛設備？否則，到頭來消費者委員會又要做research，之後又說哪些合適哪些不合適，那實在挺擾民。謝謝主席。

主席：問題比較多，請政府當局簡短回答或分成數條。

運輸及物流局副秘書長3：謝謝議員的提問，在兒童束縛的座椅設備方面，剛才我們也有提到，我們現在先聚焦私家車，而公交車輛方面，我們確實會與各公交營辦商討論。的士方面，我們也會和他們討論，譬如在車隊會否可以提供這些束縛設備？公交的營辦商一直很關注乘客安全，包括兒童乘客，所以我們有信心可以和他們一同討論，制訂方案。[\[003249\]](#)

談到保障兒童，校巴方面，我們早已經譬如對其座椅要求(計時器響起)也有規定，即保護兒童的座椅已經有。我們另外在做的工夫亦是修例，是關於安全帶，希望在今年稍後時間會來到立法會，涉及所有的座椅，如我們所謂“搵食車”的後座乘客座位，包括巴士，都要安裝安全帶，我們會進行這項工作。

另外，關於11月1日擬議生效日期。我們已經想到有大概大半年的時間給各位市民準備，我們亦會致力做好宣傳。關於那個產品，剛才陳紹雄議員問到，我們都會知道這些產品有些標準，可能是歐洲或其他地方的標準，有些編碼，我們會告知市民，讓他們買產品時會容易辨認。就我們的理解，市場上都有供應，產品譬如150元到1,000多元都有，有各種不同的，可以給市民選擇。

至於譬如我們會載朋友的小朋友，我們真的有平衡過、有想過能否在法例上載入辯解，但是有困難，因為如果有這麼一個辯解，一次而已，剛剛載朋友而已，無論辯方還是控方，都會挺難證明。不過，我們與律政司商量過，就算沒有這項辯解註明在法例上，法官也會予以考慮辯方解說的，但是我們的辦法是有不同的產品，譬如剛才所看到的調節器便比較簡單，可

能是100多元，希望可以更容易，又易於存放，可以給車主做選擇，目標都是保障好兒童乘客。謝謝主席，謝謝議員。

主席：下一位是林琳議員。

林琳議員：謝謝主席，我亦關注兒童束縛設備那條條例。增加保護度，是絕對支持，作為家長、作為社會。鑑於這次交上來的所有法例，都是關於保護性做得更好，但是我始終覺得，剛才很多同事亦有說過，當局說要符合歐盟、英國、歐洲、澳洲、日本、國標等，很難去judge的。作為家長，我們上網購物，現在只有兩個途徑，如果到商店購買，所有東西多一個0，不是198元，而是1,980元或2,980元這樣賣給你，而同一件東西，如果我online買，可能198元，這樣的狀態。

說回剛才有同事問到的，如果我online去買，我很難judge。最簡單的做法，便是如果香港有香港自己的標準，是最容易做到的事，那麼我們會否考慮這方面？否則，我foresee到的情況是，今天我們有個討論，今天便會有新聞，新聞出來後，所有這些產品今晚立即加價，最少加200元。條例出來後，在11月1日加一個0，198元便全部變成1,980元，我相信情況會是這樣。

另外，執法方面，我認為警察很難去judge這樣東西究竟是如何？假如現在“執”人醉酒駕駛，在夜晚架設路障，“執到架車”，當中有名小朋友，我要看那東西是否合乎規格。以scenario這樣去想如何去執法、如何查看？是否一定要一併查看？我不看，作為警察是否失職？真是有很多這樣的情況。

第三我想說的是，明白是就私家車作出規定，但如果以同一條線來保護兒童的話，當局接下來是否會有時間性或plan向公共交通工具推展這項做法？或許當局可否清楚說明，剛才所說外國的例子，是比較難推行的，我覺得當局這方面可以借助今天的平台仔細講講，哪些東西是否做到、有沒有地方做到、如何做得到，令大家比較明白。否則，大家便會想，當局的界線這樣劃，私家車又要這樣，不是私家車就是一輛的士而已，同樣狀態的車怎麼又不用？我想當局要更仔細說說曾經做過的比較，使我們比較容易judge這件事。

主席：副秘書長。

運輸及物流局副秘書長3：謝謝林議員。說回那些法例，我們也有翻看譬如加拿大、澳洲、美國、新西蘭等地都要求在私家車上用兒童束縛裝置，但其他車輛卻不用。有部分地方也會註明，譬如的士或其他公交予以豁免。我們確實檢視其他法例，但是我們有考慮香港這個城市是否做得到。

香港的公交營辦商真的很注重交通安全，但是我們也看到其他地方的看法，我們也想起香港，始終兒童乘客的年紀，因為我們是由8歲以下，即是1至7歲都要用兒童束縛設備，又要兒童高於1.35米才不須用，這樣一來，兒童的高度或身高不同，年齡不同，需要的產品都會不同，而有可能會要墊高的，高低也可能不同。如果要在公交車實行，他們也有存放等問題，未必可以做到，但我們為了安全，會繼續與公共交通營辦商討論(計時器響起)，看看能否想到辦法從這方面去做。

另外，有關標準問題，我們知道在產品上會標明一些產品認證碼，易於讓大家識別。如果做一個香港標準，又有困難，因為始終不少生產汽車的國家，例如我們自己的國家、內地、歐洲、日本都有生產，如果我們自己又制訂標準，但生產是位於其他國家。所以我們把這些其他數個國家的標準寫下來，然後宣傳給香港市民知道，似乎這又會是比較實際可行的辦法。

至於執法方面，運輸署已經和警方討論，連同其他部分，就這次項目仔細討論如何就條文執法。我們也會和警方就有甚麼產品是合法合規的，發放信息，並不斷更新，以及與警方聯絡的，謝謝主席。

主席：下一位是陳學鋒議員。

陳學鋒議員：謝謝主席。這次8項的修訂也主要集中在安全及科技與時並進，我是支持的。事實上安全那方面，我相信還有很多細項可能在這次未能考慮，希望未來也能夠加強，包括甚麼？其一是我不知道大家有沒有留意，現在有部分垃圾車叫做開斗，即不是密封斗。現時泥頭車需要有蓋，但是有很多垃圾車或斗車，是沒有蓋的。沒有蓋會出現甚麼狀況？車在道路行駛時，隨時有東西“跌落街”，雖然我明白現在有法例規定如果“跌落街”，即跌下車，都是犯法的。然而，要想想，對駕駛

人士來說，這亦構成安全隱患。局方未來會否就這類要求所有載貨車輛都要密斗，以確保行駛的安全？這個不包括在這次修例之中，但希望也能夠有清晰的表示。

另外，科技方面，我覺得這次是與時並進的，事實上電動車的發展一日千里，現時有很多科技，我們在電動車是用不到，浪費了，我那輛電動車也如是，有部分功能用不到，但是我想問，譬如這次有關低速警報方面，當局現時要求的分貝數量在繁忙高速公路上，我覺得ok的，我接受的，但如果在夜間，在一些比較靜的地方，會否變成噪音影響到居民作息？老實說，本來正常汽車行駛會有聲音但不會很吵，但是當局現時要求它達到某個分貝的響聲，反而會導致在安靜的環境造成噪音滋擾，這方面有沒有考慮？

還有，現在如果是電動泊車，即自動泊車的功能，在車外的話，責任問題誰屬？並且保險費用會否因此而增加，令消費者付出更多？我希望多聽這方面的意見。

主席：副秘書長。

運輸及物流局副秘書長3：謝謝主席，謝謝陳議員。首先，關於貨車斗，正如議員剛才提到，我們有不同的條例現時進行規管。在《道路交通條例》下，司機要穩固、固定承載物，另外還有一個是《公眾潔淨及防止妨擾規例》，以及一些有關廢物處置的條例，會有不同的法定要求。對於議員提到的建議，我們會否安排及要求它是密斗車，我們一定會就車輛構造發展及其他地方法律要求進行檢視，看看會不會有需要進一步加強規管。

至於電動車低速時的聲響方面，我們參照國標及其他一些歐洲等地的標準，我們發覺他們的標準都是大概50至75分貝左右。據我們詢問的車行，車輛的警報聲大概做到60多分貝左右。我們也和環保署談過，環保署覺得可以符合現時在噪音方面的規定。倒過來，我們與一些組織討論(計時器響起)，他們還反過來覺得香港會是一個鬧市，警報聲會否不夠響亮？兩個看法都有，但我們現在作出平衡，跟隨其他地方的標準，而我們知道車的標準是50至75分貝的中間，大概60多分貝左右，希望可以適用於香港的情況。謝謝主席。

主席：還有保險、保險的責任。

運輸及物流局副秘書長3：是的，關於自動泊車。由於按現行法例，會由司機負責，而且我們在法例上也要求他會在6米的近距離，直視的視線見到車子的情況下，用遙距泊車裝置，所以我們覺得會是安全穩妥，司機做泊車的動作，便承擔那個責任，對於保險，應該不會有問題、不會影響到。謝謝主席。

主席：下一位是陳恒鑛議員。

陳恒鑛議員：謝謝主席。這一組法例，我都贊成，因為當中有部分是增加安全的。不過，有些地方希望部門澄清。在當局這些建議中，我看文件有部分，當局表示參考國際標準。譬如高度，在同一條條例中當局說，過高警示參考國際及國內標準。LED車頭燈方面，當局便參考國際標準。有時候是國際標準，有時候是國家標準，當局就兩者如何決定究竟用哪個標準？因為過去有不少的內地車來港，車主拿去驗車時，有時可能大家都要識別究竟是國家標準可行，還是國際標準可行。希望政府當局也借這個機會澄清一下，香港參考國家標準也可行，還是國際標準可行，還是就這些我們要如何判斷這個問題？有時候不少來港汽車也受這個問題困擾，尤其是現在主流的電動車都是國家生產的，他們按照國家標準，但是來到香港有時候要搞很久，不知道要符合這個標準、那個標準。希望政府當局能在這裏澄清，究竟這些標準如何？因為文件裏亦有不同標準。

主席：關於標準的問題。

運輸及物流局副秘書長3：感謝議員的提問。過去，運輸署一直容讓不同地方的車輛，更包括內地的一些新能源汽車進入香港。過去有不少品牌的車輛已經取得香港的類型評定，然後能夠在香港予以銷售。我們看這些標準的時候，也看過國家標準，譬如會否在香港用得到？如果國家標準能套用在香港，我們都會盡量容讓它們在香港使用，我們在法例建構如何寫？有國標，如果是適用的話，便寫國標；有歐標，可能有日本的

標準便會載入。另外，我們通常會寫在最後，也隨着運輸署署長覺得在安全上可以接受的標準，都可以接納。這容讓當有一些譬如原本國標未有的，後來有了、出到，我們又合用，運輸署署長亦覺得可以，便也可以套用，未必需要改例，大概是這樣。

譬如議員剛才提到的LED車燈，我們也和運輸署看過——如果我不夠準確，同事可以補充——如果是那些燈，國標暫時未有，因為左右軛，駕駛方向調轉，那些燈未必適合香港的用法，但為何歐標會可行？歐標在標準中已處理左右。因此暫時未必有一定合用的國標。不過，我們最重要的是我們一定有彈性。此外，就國家的標準，我們盡量會容讓的，每一個車輛部件的部分，我們都用這個原則處理。謝謝主席。

主席：陳議員。

陳恒鑽議員：(計時器響起)我認為，政府當局剛才的解釋是對的，有部分國家的標準可能未必適合香港，但是我也希望政府當局可以總結，到目前為止，我們驗車有很多不同的經驗，有時候可以接受的，有的情況不接受的。可否發出指引，讓大家把車輛拿去檢驗時，會事先已經檢查自己車輛有這些狀況，而我們經常出現這些情況，令我們知道要這樣才能達標，不要待車輛來到才知道？一來很多車要等候檢驗，人手又不夠，另一方面是在等候標準時，大家都不知道怎辦。有些過往經驗可以累積下來，讓所有車企有參考，希望政府當局可以梳理一下，讓大家清楚如何做。至於其他，我第二輪提出，謝謝。[005025]

主席：希望政府當局備悉這個意見及作出跟進。下一位是謝偉銓議員。

謝偉銓議員：謝謝主席。主席，對我來說，修訂規例內容大部分可說是千呼萬喚始出來。不過，我也樂見這次提議至少涵蓋8個建議，所以原則上我支持。我有幾點想了解多點，第一，就規定電動車安裝聲響警報系統，建議是規管2026年1月1日起製造的車輛，而不涵蓋此日期之前領牌的車輛。據我所知，現時大部分在道路行駛的電動車，已經安裝AVAS系統。原因為何？這些其實是很簡單的東西，安全問題，為何不要求已獲[005136]

發牌車輛在一段時間之內啟動此系統？這是第一點。第二點，大家關注市場能否在限期前完成？當中的建議(2)，規定有可延伸架空結構的車輛安裝過高警示系統。可否提供這方面資料，即現時有多少車輛可立即啟動，有些或要安裝？我看到很多規定最遲要在本年9月1日實施。最後，建議(8)的修訂規例將於2025年3月1日生效。這是否假設我們一定會通過？抑或若我們不通過此修訂規例，他們也有權這樣做？日期是3月1日，是基於甚麼基礎而訂？謝謝主席。

主席：有3個問題。

運輸及物流局副秘書長3：謝謝主席，我首先回答有關生效日期。這次8個項目有不同的生效日期，有些是較後時間生效，容讓業界或市民有多點時間適應。至於有關3月1日，我們已經考慮到要經過立法會的審議期，把附屬法例以先訂立後審議的程序處理，我們已經預計審議期會持續49天，之後容讓一點時間，就是3月1日。當然如果我們在立法會和各位討論時，情況不是這樣，而或要修訂條例，則予以修訂後，生效日期或條文等也會改變，但是我們已經算及了需時49天。

謝偉銓議員：主席，我想問是否我們不通過，附屬法例亦可執行？即現在你的修訂是按先訂立後審議來處理，也有了時間表。關於條例的修訂，現在只在談論而已。現在已是1月，我不知道是否即是假設我們一定通過，假設時間上亦能做到，這件事的時間很奇怪。

主席：能否在立法程序這方面再解釋清楚一點？

運輸及物流局副秘書長3：主席，關於生效日期，我們就是已經按照《議事規則》，計及立法會審議工作需時49日。如果立法會議員有意見，我們當然會採納，採納後，可能就是條文會改變，又或生效日期可能會改變。所以我們就是通過和議員討論，如果立法會不支持，日期也會更改，(計時器響起)情況是這樣。

主席：即是說程序上，不會是不通過也照樣生效？

運輸及物流局副秘書長3：對。然後關於聲音的問題。電動車低速行駛時的聲響裝置。議員說得對，數年前起，我們已經透過車輛類型評定機制，要求車輛安裝此儀器，但是我們也有和一些車行談過，問到可否要求其後來安裝回去，他們說是有困難和有難度的，安裝工作並非只是購買一個聲響裝置放進車子，而是要配合車輛的速度器等，涉及連接很多電子部件。所以如果後來要安裝，第一，價格會昂貴，第二就是要重新送交自己廠房做評定。所以經平衡後，我們就是也因應議員所說，不少現在來港的車輛已經有此裝置，所以我們沒有要求他符合後來補回安裝的規定，反而就是新來港的車輛，便強制要設有。最後，我請運輸署給出一些數字，關於可延伸架空結構車輛，我們的一些數字。

主席：請簡短一點。

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：謝謝主席。就可延伸架空結構的車輛，譬如首階段，我們正在說的吊臂車輛數目，市場上約有3700輛需要安裝回過高警示系統，而第二階段，其他的設有可延伸架空結構的車輛約有6000輛。我們也曾和業界聯絡，市場是可以配合有關要求於本年9月1日起生效，第一階段可處理到為吊臂車安裝過高警示系統，而第二階段將在2026年9月1號生效的安排，市場也能配合。

主席：下一位是江玉歡議員。

江玉歡議員：謝謝主席。主席，基本上我也明白有關修訂是為了與時並進，所以我支持。不過我有一個觀察，我有一點意見，即我看到在不同修訂當中，譬如牽涉私家車新要求的生效日期，在8個建議當中，譬如關於私家車，每個生效日期也幾乎不盡相同。有些是3月1日，有些是2026年1月1日，有些是11月，有些是9月。我明白，局方訂立不同生效日期可能有原因，譬如要用時間做改裝。但是當這些規例生效時，我很希望你們確實做好公眾教育及宣傳，因為市民對於突然如此大量的修改，而且差不多每月也有新項目生效，市民確實感到很混亂，就是

對駕駛者而言，我很希望最好是所有事情能有一個最後的日子，否則，主席，我坦白說，市民犯了法也不知道。所以這裏我有一個小建議。

另外，主席，我有一兩個簡單的問題，就是有關建議(1)，即車輛聲響警報系統。文件指出，此適用於製造日期是2026年1月1日後的車輛。我有些擔心，主席，因為特別在停車場，我自己也親身見過多次，因為電動汽車低速行駛的聲響很低，有時確實會對停車場的其他使用者構成危險。我相信過往說不定曾有意外發生。現在此建議只涵蓋2026年1月1日之後生產的汽車，那麼大部分車輛，即2026年前也有很多這些類似的電動汽車。你如何處理？因為一定是很大量的。另外我又想請問，是短問題而已，主席，如果回答不了沒關係，我下一輪都可提問。第二就是有關可延伸架空結構，文件第6段提到兩種汽車，就是譬如機動式起重吊車或機動式起重吊車以外可延伸架空結構的車輛。對兩者的新要求，其生效日期相差幾乎一年，即2025年9月1日及2026年9月1日。為何會有此空隙？為何要相差一年？我剛才所說的第二類車輛，即機動式起重吊車，以及第三類車輛，數目分別有多少？現在他們為何要有此分別？謝謝主席。

主席：副秘書長。

運輸及物流局副秘書長3：謝謝主席。謝謝議員。首先在做好宣傳方面，我們確實一定會做好，我們訂立的生效日期，是以他們能最快達到目標的時間為準，但我們就是知道，有可能是私家車車主，尤其是汽車製造商，我們和他們討論時，知道他們確實需要時間，譬如我最記得有關反射鏡，他要3年時間才行。主要原因是廠商，即這次，第一(計時器響起)，我們會向市民宣傳好，但是第二，最重要的是廠商，因為最重要的是，他做出來輸入香港的車輛能符合法例要求。在廠商層面處理好，然後市民也可安心，就是他去車行買車就已經沒問題。此事我們會做。至於低速聲響裝置，現時我們已經通過車輛的類型評定，誠如剛才謝議員也有問到，不少這些車輛已經安裝低速聲響警報器，所以緊接着在2026年，我們相信，絕大部分車輛都已經裝設聲響裝置。至於機動式起重吊車以及其他有吊臂的起重吊車，兩者有一年的分別是基於兩大原因。我們想快速實施，但亦要有時間給車主或司機安裝儀器，我們知道在香港已經有公司可提供儀器安裝，但確實要分批進行，若一次

過，我們大概共有1萬輛車要做安裝，所以一次過未必能夠來得及，我們於是按風險來決定。我們發覺按以往意外的數字等，機動式起重吊車的意外風險較高，所以我要它們先做，其他便稍晚一年，這就是我們這樣訂定的大致原因。謝謝主席。

主席：下一位是易志明議員。

易志明議員：謝謝主席。第一，我跟進剛才謝偉銓議員的問題，[\[010330\]](#)副秘書長回答錯了問題，他的問題是甚麼？是問之前入口的車、即現時在市區行走的車，有些已經安裝這些東西，不過因為當時未有法例規定，你們要求disable了它。現在問題就是，如果車輛本身已裝設了，你會否給予時限要求其開啟？因為此亦關乎對市民的安全，即汽車已經有聲響警報系統，不過當時因為條例沒有規定，故disable了。現在應否設時限要其開啟？你會否做這事？此是第一個要回答的問題。

第4段你們提到有抗辯的理由，我不太明白，如果車輛行走時，突然線路有問題，聲音沒有了，外人通知他，這個我理解。但是說“在該項違反為人所發覺時，已有人採取步驟，在合理範圍內盡快補救有關缺陷”。我不太明白甚麼叫做“有人採取步驟”，是甚麼意思？可否舉例解釋？

另外，修訂建議(2)的架空結構也有這樣的說法，“已有人採取步驟”的意義是甚麼？請解釋。另外，建議(4)的視象顯示器的生效日期，是2025年3月1日，時間很快便到。這是因為你們已經掌握在香港所出售的車輛已符合安裝標準？另外就是建議(5)的第14(a)段，說到放寬單層巴士的最大全高度，但是卻不談寬度？是否代表寬度現在亦是沒有問題，沒有人超過有關寬度？我想確認這件事而已。第17段是關乎建議(6)。說到在司機所駕駛的汽車移動時，允許他使用流動電話或其他電訊設備，使他在指定條件下得以使用遙控泊車功能。指定條件是甚麼？是否剛才所說要能夠眼見得到即6米範圍內？是否就是針對這東西？我想多說一件事，就是很多同事很關心，為何你只是針對私家車，卻不用於公交。你剛才也解釋，外國有很多都豁免。我身為過來人，解釋給大家聽，是很難執行的。舉例是巴士，車上應該擺放多少條這些額外安全帶？擺放1條？30條？乘客或上來問，司機，我有小孩，請提供安全帶供其使用。你從哪裏拿給他？然後他會說我不懂裝配，你可否教我？於是巴士不用行駛了。對公交服務的影響非常嚴重，這是

一個很複雜的問題，不是那麼簡單，不是為何A車有而B車沒有那麼簡單。

主席：謝謝易議員的分享，剛才都問了不少問題，我希望政府先是原則性地回應，如果易議員有具體追問，可在下一輪提出。[\[010551\]](#)

運輸及物流局副秘書長3：主席，多謝議員。請運輸署同事幫[\[010701\]](#)忙回答剛才的提問。

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：議員剛才說到AVAS為早期的設計，可容讓司機關掉AVAS。根據這方面我們現在所訂立有關AVAS的要求是不能夠關掉的。(計時器響超)對於已安裝舊的AVAS車輛，我們也和廠家聯絡過，知道更改系統有困難，所以現在我們的修訂建議只適用於新製造的汽車。[\[010710\]](#)

就着VDU，可以透過驗車程序測試得到，車輛視象顯示器可否依據我們新的法例要求，能否在停定車輛，啟動parking gear或parking brake時，才可播放任何錄像於視象顯示器。至於巴士闊度，現在的巴士闊度最大是2.5米，我們也會考慮特別情況，即若其需要將巴士全闊度放寬，我們也可作個別考慮。

另外剛才議員問到，遙距泊車時，所謂的指定條件就是距離車輛6米，是能直接看到車輛進行遙控泊車，以及在泊車時，必須持續按住手機或車輛鑰匙。

易志明議員：主席，還有一個簡單跟進問題，就是關於車輛的聲響。你剛才都說，你們當時是要求他關閉而已。現在既然我們都要立法強制其發出聲響，能否要求開啟這些原已安裝的東西？就這麼簡單而已，沒有東西要加裝和改裝。除非你告訴我，舊有這些車輛出來的dB level不合標準，則另作別論。[\[010920\]](#)

主席：運輸署同事。

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：剛才所說的是早期AVAS的設計，其有一個開關按鈕。所以我們現在要求就是，如設有開關按鈕，我們會建議司機開啟發聲系統。

易志明議員：主席，這樣說不對。既然今天都預備要強制執行，如果明知過去系統是有，我們就應和謝議員的說法一樣，如果已裝設的話，規定立法後3個月內要重啟，否則便違法，應該是這樣，因為要提升安全的話，既然已裝設，為何不要求他開啟？

主席：即既然有此功能，雖然技術上他可自行關閉，但是法例上能否要求他保持開啟？

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：這方面我們可研究一下。

主席：下一位是黃錦輝議員，現在是第二輪發言，但我亦給予4分鐘。

黃錦輝議員：我很快說，我首先回應，就是echo陳學鋒議員所說，因為我住在一個比較安靜的地方，譬如說一輛車突然駛過，他有sensor detect得到，因為一般也有些內部sensor保安裝置，會發出聲響，屆時便非常擾民，我便會被吵醒。現在的情況，如果確實有此響鬧系統，晚上在安靜的地方駛過便會發出聲響，每個人一進去泊車，當然是慢駛，就是一直發響，人怎能睡覺？實際的情況就是這樣。

另外一個問題就是我自己提出的，這裏說到將會推出許可證，讓特定的電動車可駛上高速公路。我們現在正研究採用新能源汽車，請問推出氫能汽車後，若駛進隧道和駛上高速公路等，要否要申請快速公路許可證？

主席：副秘書長，兩個問題。

運輸及物流局副秘書長3：謝謝主席，請運輸署同事回答，謝謝。

[011208]

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：我先說AVAS。我們要求它符合國際標準及在慢速時發出聲響。我們就着這方面的要求，大約是50至75分貝，以及其在慢速時才會發出聲響。我們也就着這方面詢問環保署的意見，他們覺得此聲響對附近市民的影響不大。

[011215]

運輸署總工程師/道路安全及標準研究：(收音不清)我們這次就着其他車輛使用快速公路的問題，現在我們改動，就會寫成准許純馬達驅動的車輛，即新能源汽車，例如氫能汽車，因為他本身亦是用氫能轉化為電力並以馬達驅動，所以如果他是用馬達驅動，便不需要申領快速公路許可證而使用快速公路。

[011258]

主席：有否補充問題？

黃錦輝議員：會否落實聲響標準後再多點觀察？在很寧靜的夜晚和地方，我自己有體驗，的確也挺擾民，不過當然現在還沒做，大家便不知道，屆時大家都花多點工夫去監察。

[011331]

主席：政府已聽到意見。下一位是陳紹雄議員。

陳紹雄議員：因為隔壁正舉行小組委員會會議，所以我“兩邊走”，不知道我問的問題會否重複剛才同事的提問。我的問題就是涉及自動泊車責任誰屬以及保險賠償。剛才有否問到？

[011350]

主席：有議員曾提到。

陳紹雄議員：我問題的觀點是甚麼？我在2022年的交通事務委員會會議提出此問題時，政府當局說得很明確。這次在草案當中都列明原意，就是說任何人士在使用遙距控制停車功能時，駕駛人士應承擔法律責任。即是操控自動泊車功能人士在操作時發生任何交通事故或相關意外等，他要負上責任，OK？

但是在國內或外國，在自動駕駛或這類所謂遙控操作，都曾出現不大不小的意外，包括自動駕駛車輛有系統問題引致失控，在停車場不斷繞圈。問題在於，我是駕駛者，我是用自動泊車功能，我在6米內想控制它，但是我已離開車輛，如果車輛出事，我根本沒有辦法回到車輛控制和按停。我只是依靠遙控，但是如果系統出問題，責任會否追溯回去為車輛提供有關系統的機構或汽車製造廠（即車廠）？法例沒有說明此事，你們想法如何？因為這類自動駕駛功能，成也是它、敗也是它，確實很多時候超出自己控制範圍越久，是否稍後可通過其他如民事或刑事責任程序追究？但同樣一個問題就是保險，上次說過就是你們在2022年商討時，說會和有關方面商討保險事宜。保險賠償方面，現在是如何包括？謝謝主席。

主席：亦是關於責任問題，不過問題較具體，自動駕駛會有這樣的情況，車輛本身其他的一些方面或有技術原因，也有機會未必是駕駛者造成，而是車子本身損壞等，可能也有機會出現類似情況。現在的安排是如何，又或我們將來修例後的安排是否一致等？請政府幫忙澄清。[011611]

運輸及物流局副秘書長3：請運輸署同事回答。[011635]

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：就着剛才議員所說，如果使用遙控泊車系統，現在我們審視遙控泊車系統，第一件事就是其系統一旦出現任何故障，是會立即停止車輛操作遙距泊車系統會立刻停止，避免出現任何意外。若此保護裝置都出現問題，確實出現以至發生意外時，我們會就着此系統的設計，與有關汽車生產商跟進。[011640]

陳紹雄議員：司機或駕駛人在當時事件中，其負擔的責任就是不能脫身？

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：出現意外時，身為司機，當然首先要負上責任。至於往後會否發現是因為系統故障或設計方面的問題（計時器響起），則要看情況才決定我們要如何跟進。

主席：即如果因為機件故障或自動駕駛系統故障而造成交通事故，屆時上法庭會否是一個辯解理由？委員或想澄清此問題。

運輸及物流局副秘書長3：主席，多謝議員，與現時一樣，汽車有機件故障問題，未必是司機的責任。所以無論是現時的車輛，又或我記得之前我們的自動車輛修例工作亦是這樣，按照法例，去到法庭，也會有合理辯解，就是那是廠商問題，然後要追究責任，就是向生產商追究。此事一定能在法庭予以處理。謝謝。

主席：關於與保險業界溝通。

運輸及物流局副秘書長3：請運輸署同事說明有關溝通工作，[\[011847\]](#)謝謝。

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：[\[011855\]](#)就着使用自動泊車系統方面，我們都與保險業界接觸過，接收回來的意見，是運輸署如果審批了有關系統，他們亦會接受。

陳紹雄議員：他們接納便OK。

主席：下一位是陳學鋒議員。

陳學鋒議員：[\[011917\]](#)謝謝主席，我有兩個新的問題想跟進，第一，這次放寬汽車視象系統的調節，有些功能以前不能用，現在則可開放。現在是開放車廠原先設有的功能，還是說他有一個“mon”，因為現在有些外面的車廠或車房，可新增功能到顯示屏，使顯示屏的功能比原廠更多。這套做法在法例上是否合法？我也想弄清楚，因為很多車廠或車房會有這些新增功能。第二就是兒童安全帶方面，剛才同事也說了很多，反而我有一個問題，就是有時候若家裏有小朋友，安裝兒童安全帶便很合理，家長也會購買安全的兒童安全帶，我不擔心。反而就是有時候接載朋友的小朋友，我不知道他年齡多少，然後我又沒有

適合的安全帶。如果因為這樣而犯法，會否有些無辜？在這方面有否辯解的理由，如果出現這樣的情況，讓司機有一個說法？

主席：兩條問題，第一個有關視象系統、第二個有關兒童安全帶。

運輸及物流局副秘書長3：謝謝主席，多謝陳議員，一會兒我會請運輸署說明如果在外找其他公司幫忙在車上安裝VDU有否問題。[\[012049\]](#)

至於兒童束縛座椅，我們之前也有些討論，我們會在法例列明兩個辯解，第一個辯解，就是在緊急情況下接載有關小朋友，第二個就是司機有理由相信該兒童已年滿8歲或身高達到1.35米。這亦是一個法定辯解。誠如我們剛才也有說到，我們希望，通過公眾宣傳讓車主和司機知道，市面上有不同款式的適用裝置，價格約由150元至千多元不等，希望大家一同協力配備裝置，保障兒童的安全。我請運輸署說明視象系統。

主席：請發言。

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：就着視象系統的情況，如果車子在維修時新增功能，我們在驗車時會測試這輛車的視象系統是否符合法例要求，在車輛停定，啟動parking gear/parking brake時，才可播放其他資訊。[\[012220\]](#)

陳學鋒議員：主席，我的說法是停車期間是不違反，但譬如有些車輛的屏幕本身無法播放視象影片，看不到串流平台影像，他能否後來到車房，要求對方新增原廠在停車的狀態下沒有的功能，這樣會否違法？(計時器響起)

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：就着這些新增功能，我們也會依靠驗車時，審視該車輛是否在車子停定以及已拉下parking gear/parking brake的情況下，才播放剛才所說的影片。

主席：簡單來說，車輛行走時，若能夠有方法播放影片，基本上就是犯法？

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：沒錯。[\[012337\]](#)

主席：下一位是陳恒鑽議員。

陳恒鑽議員：多謝主席。在新條例下關於聲音的要求，大家也明白，因為對於視障人士，當車輛低速行走時，可能較寧靜，他過馬路時聽不到或在未必知道附近有車輛，所以要加設發聲裝置，50至70分貝和現在普通的汽油車，會有多大分別？我曾駕駛電車，噪音也挺厲害，像有飛碟走過的聲音。就這類聲音，在較寧靜的地方會比較滋擾，所以我希望，你們制訂要求、指引時，雖然不要說到是很吵很擾民，但是有必要留意。現在有部分混能車，有時要操作engine，機件會運作，但是有時卻用電池操作。電池操作時很安靜，尤其是低速時可能用到電池，一旦高速行駛時才會用到電機。在此狀況下，這項條例會否牽涉它們？因為混能車在香港已存在很久一段時間，在新例下會否有影響？因為它有時用電機操作，有時候用內燃機操作，這是第一個問題。

第二個問題就是視象系統，香港很多要求與內地不同，也有些很特別，故很多車輛輸港便要特別再做一套系統。譬如說有些車輛來到，明明在內地已大量使用，譬如司機座位旁邊的顯示器，行車時當然不能看視頻，但司機位旁邊的乘客座位則有顯示器，就是可看視頻，但是由於要輸港，全部亦被要求廢除。在新例下如何界定？即是否前座乘客都不能有視頻設備，還是只是司機旁邊的大顯示器不可有視頻？就此有否清晰界定？

主席：兩條有關技術的問題。

運輸及物流局副秘書長3：主席，我請運輸署同事解答，謝謝。[\[012639\]](#)

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：我先說視象顯示器。我們規管的視象顯示器，必須是司機可看得到的視象顯示器才適用於此條例，即applicable。剛才議員說到，如果司機座位旁邊乘客的前方設有視象顯示器，我們首要視乎司機坐在司機位時，能否看得到視象顯示器。若他能看到視象顯示器所顯示的資訊，條例的有關要求會apply。至於AVAS，現在也會涵蓋hybrid vehicle，即混能車，只要車輛在行駛狀態(計時器響起)，確實有情況只使用電動馬達推動，AVAS的要求也applicable。

陳恒鑽議員：目前正行走的就不會受影響？

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：沒錯。現在更改條例，沒有retrofit要求。

主席：下一位是江玉歡議員。

江玉歡議員：多謝主席。主席，我第一個問題就是有關辯護。[\[012814\]](#)此條例修訂內容出現好幾次有關可辯護情況，即免責辯護。其中有一個免責辯護，說到在該項違反為人所發覺時，已有人採取步驟，在合理範圍內盡快補救有關缺陷。條例修訂是這樣寫，當中出現過好幾次，包括規定電動車安裝車輛聲響警報系統。你當中意思為何？當然逐項審議階段也可再問，不過因為牽涉不止一項事宜，所以我想問清楚，甚麼叫做“採取步驟，在合理範圍內盡快補救有關缺陷”？我們試想象情景，譬如拘捕犯事者，對方是否說已經有在合理範圍內盡快補救便行？答應便行？還是我要提供甚麼東西讓你看，才能有免責辯護？我想問清楚。

第二，就是和剛才陳恒鑽議員的提問也有關聯的，現在我們做這幾樣東西非常好，但是問題是現在譬如和國內的聯繫很大，以後越來越多車輛可南下。我不是很熟悉國內汽車市場，請問我們現在做的這些和他們是否同步？譬如我們有如此多規則會放寬，與他們國內的標準是否一致？我為甚麼這樣問？主席，我有些擔心，就是以後放寬車輛南下，如何確保大家是在說一致的東西？是否他掛上兩地車牌，我們便不用執法？我擔心此事，所以如果你告訴我江玉歡，現在第(1)至

(8)項標準會在這一兩年內看齊，我便可安心點？如果不是，你如何執行？

第三就是我上網做過研究，知道現在我們有很多車輛北上，又很喜歡在車房改裝。我明白，改裝的話是活該，如果我知道法例如此卻仍去改裝，就是不對。在這方面，就算是顯示器，我也看到上面有車房會替人改裝。對於這些個案，你會如何教育公眾不要知法犯法？

主席：有3個問題。

運輸及物流局副秘書長3：多謝主席，多謝議員。關於辯解方面，一會兒請同事詳細解釋。關於汽車的標準，我們現在的條文已經就着車輛部件盡量採用國標，剛才陳恒鑽議員也有問到，盡量已經採用國標，我們這次同樣把國家標準列為適用，適用的我們也放到法例。我們在法例會列明容讓運輸署署長，如果其覺得有些標準現在沒有列明在條例，但也合乎香港安全標準並可予批核，於是我們會採用此方法，盡量令我們國家的標準在香港採納。至於我們將來如何確保，譬如這些南下的車輛，與現在的雙牌車是一樣的，也有驗車要求，要符合香港驗車標準。通過驗車，我們就會看到，原來內地的標準是這樣，我們接着可能很容易就已經批核到，驗車時，(計時器響起)如果原來有問題，然後再去商討或再考慮能否批核，做評定時，我們便用此方法處理，但是基本信息就是我們很多的國標，我們現行香港法例已經容許。至於改裝車方面，我們與警方和運輸署一直也有進行宣傳教育。我們一旦發現有涉嫌改裝車輛，便會發出指示要他拿回去運輸署的車廠驗車。關於改裝汽車，我們做宣傳時也會提到其危險性，所以大家一定要小心，不要隨意改裝汽車。剛才江議員提到，不少車輛譬如香港車上去內地進行安裝，然後回港。我們也要說，內地對於改裝車輛也很重視，所以若有違反，譬如港車北上也是，如果有違反，則港車北上參與的資格也會被暫停一段時間。所以這是一個嚴重情況，我們會繼續加強宣傳，我們現時也已經進行。我請同事說明辯解方面，謝謝。

運輸及物流局首席助理秘書長2：多謝主席。關於免責辯護，司機如果發現系統有缺陷，他採取步驟，舉例就是譬如他發現有缺陷時，便即時聯絡車房安排車輛接受維修，舉出證據的

話，法庭會視為已經採取步驟，在合理範圍內盡快補救缺陷的免責辯護例子。

主席：下一位是易志明議員。

易志明議員：謝謝主席，我跟進的問題就是，如果是自己發現，那麼如何向法庭證明就是我已經和維修商有預約booking，證明給法庭知道，我便可免責，否則便不行，是嗎？應該這麼說？

運輸及物流局首席助理秘書長2：這是一個比較合理的例子。

易志明議員：即要證明，不只是說說，而是要證明已經叫人處理。

運輸及物流局首席助理秘書長2：沒錯。法庭也會考慮有關證明。

易志明議員：我有一個原則性的問題，剛才說有些人私下去車房加裝東西到車子，以我一向理解，所有後加的東西亦是違法。因為當天審批車輛的type approval就是這樣。但是現在你們說得很輕描淡寫。驗車時發現不對的話，便拆除，拿走。沒有刑責嗎？於是我喜歡便改裝一下，最多一年便拆除delete，然後再裝回去？這是安全問題，為何說得這麼輕描淡寫？我覺得有些奇怪。

另外，回到剛才的問題就是有關聲響，既然剛才運輸署同事都認同，你們會看看，現在車子已有並符合現在要求標準的，只不過當時因為沒有要求開啟，那麼現在你會否訂定期限，請其開啟？你會否在法例修訂處理此事？我想問這幾個問題。

主席：關於改裝的原則性問題及剛才的聲響問題。

運輸及物流局副秘書長3：請運輸署的同事，謝謝主席。

[[013536](#)]

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：就汽車改裝，現在有一個汽車的投訴機制。運輸署同事會接受公眾人士有關汽車改裝的投訴。舉例就是使用響喉或定風翼過大。我們收到投訴後會作出跟進，要求車主安排車輛到運輸署檢驗。如發現個案屬實，我們會要求車主修正，如果他不理會我們的驗車令，我們會採取法律行動，如取消其行車證等。

易志明議員：主席，我先跟進這件事，我現在就是覺得，如果我喜歡響喉，原來每年在車房弄一次便行，我每天便可響喉。你現在到彌敦道觀察，每天晚上12時便響喉。是擾民的，卻原來沒有刑責，我被人投訴便拆了它，檢驗後便重新裝上，原來是沒事的。這是否有問題？

主席：刑責方面，政策上有否甚麼考慮？

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：警方會就着這些在道路設置block。

易志明議員：我知道。你們會否考慮？現在很明顯是沒有刑責。除非我弄錯了。

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：警方會就着這方面提出檢控。

易志明議員：罰則是甚麼？是非法改裝。

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：不符合道路安全條例。

易志明議員：罰款還是監禁？最高罰則是甚麼？

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：條例有列明罰款及監禁。

主席：當局即是澄清，本身這些非法改裝已構成刑責，這是第一個澄清。(計時器響起)請回應關於聲響方面。[\[013750\]](#)

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：聲響方面，我們會就着早期已安裝聲響系統的電動車，我們會看其能否更換重啟早期系統。[\[013800\]](#)

易志明議員：主席，當局沒有回答我的問題，我不是說能否重新開啟，而是會否強制要求他在某時限內重新開啟？你會否在這次條例修訂內作出修訂？

運輸及物流局副秘書長3：主席，多謝議員的提問。我估計運輸署的意思是要回去看一下並聯絡車輛入口商，即廠商，誠如剛才討論，看其能否重新開啟，就是要先處理此事，然後容讓我們之後提供補充資料。能否重開，然後究竟車輛數目有多少？然後看看我們是否要處理等，因為剛才也提到，早期有這些車輛，數目是多少？我們亦須與有關車輛進口商商談才行。

主席：今天的討論提出數個可進一步改善的課題，將一併跟進。[\[013911\]](#)

運輸及物流局副秘書長3：我們同樣會跟進。

主席：下一位是陳紹雄議員。第三輪發言，先是3分鐘。

陳紹雄議員：OK，很快的。第一，跟進易志明議員剛才再提議的事宜，如果從公眾安全、交通安全的角度出發，如果車輛已有聲響裝置，從前刪除了，現在要其重新啟用，從安全角度，我是非常支持，但正如當局回應，我也有點擔心，就是會否因此要那些已關掉的，要再啟動，因而帶來擾民或成本上的考

慮，這真的要小心，與製造商或香港代理商看看，這個所謂關掉後重啟，是否輕而易舉的事，在立例時，究竟是車輛到下次回車廠維修時，才要其重新啟動，還是條例生效後，便給予一個日子，這個日子之前如不重新啟動便違法？這真要很小心處理，兩者要平衡。

另一個問題，主席，我不知道有否同事問過，剛才大家提到標準的問題，關於安全帶，我注意到，因為這次就着兒童束縛設備，在374章附屬法例F附表2第1分部及第2分部，而第2分部在(j)段加入中華人民共和國國家標準GB 27887-2011，這是好的。但我注意到，是否漏了單？在附表2第1分部，原來的字眼是安全帶標準，望來望去，都沒有中華人民共和國國家標準，是甚麼原因？還是漏了單？我想當局澄清。

主席：請政府澄清。

運輸及物流局副秘書長3：請運輸署同事回答，我們有留意到 [014119] 這個，有國標和沒有國標的問題，請回答。

運輸署總工程師/道路安全及標準研究：在同時間，我們有另一項立法工作進行中，有關將安全帶擴展到其他車種，例如貨車後排、巴士後排等，其實我們已知道這個情況，我們會在那項法例加入此事，因為這次有關兒童束縛座椅的改動，我們會先集中處理兒童安全座椅的標準，所以這次先更新兒童安全座椅的標準。我們會在下一項立法跟進該部分。其實我們已知悉。

陳紹雄議員：但例如這次藉此機會簡單修改了，因為稍後，我不知道稍後，因為是排隊上來的，對嗎？3年後的事。現在順道一次過修改，其實這沒甚麼爭議，對嗎？(計時器響起)

運輸及物流局副秘書長3：主席，其實我們另外關於安全帶的法例，因為有整體性，與其他車種不同的安全帶，是有其整體性，而我們已是爭取今年內，也是以附屬法例形式到來立法會，所以很快會到。所以，那裏會有較整體性的想法，也感謝

剛才陳議員提到，我們也要想想，聲響裝置重開的問題，誠如議員提到，我們要和廠商商討，看看情況，然後回覆，謝謝。

陳紹雄議員：主席，很快，他剛才提到安全帶的整體，他們會做檢討，可能需要修例。我想問，如以現在來說，你所知進口香港的車輛，其安全帶，就是現在這個條例中，並沒有中華人民共和國國標，會否因為沒了這個標準，導致很多，從內地進入香港的進口車輛要做一定的修改，才可符合你的條例？而相關的成本，或引致很多車種不能進來，除非進行改動，有否這些情況出現？如果情況不是這麼惡劣，我覺得也可等一等，否則便藉機一併修改。

[014307]

主席：據我理解，運輸署署長本身是有權進行評估的。

運輸及物流局副秘書長3：評估後也可做一些豁免，請運輸署 [014357] 同事回答。

運輸署總機電工程師/車輛安全及標準：謝謝主席，謝謝議員 [014403] 的提問，就現在國內品牌的車輛，基本上進來香港的，如果是右軸車，多數都已取得歐盟認證。歐盟認證方面，已能符合現在安全帶法例上要求的安全標準。

主席：好，最後是我本人的跟進問題。首先，剛才不同委員都有提出一些問題，就是大家都明白，這些修訂要與時並進，希望政府回去後，關於所提出的問題，都可再進一步準備，可能下次再修改時，便可包括在當中，例如，剛才陳學鋒議員提出的斗車問題，另外我關注的是，如果斗車的斗太長，對於碰撞或有意外時，帶來的安全風險，其實現在其他地區都有立法規管，也希望運輸署看看這方面的情況。還有就是兒童安全裝置方面，現在第374G章，其實對於車輛可運載人數，對於兒童都有些規定，例如規定未滿3歲的小朋友可不計算在車輛可運載人數，或3名3歲或以上的小朋友，如身高不超過1.3米，則3人可算作2人。這是已存在的法例。但如這條附屬法例通過後，我們基本上是要求每名身高不足1.35米的小朋友，也要有一個自己的安全座椅又好，或安全裝置也好，其實這兩者在理論上

[014428]

或操作上是無法共存的，你們如何看這兩條不同法例的安排，以及會否也統一處理？

運輸及物流局副秘書長3：謝謝主席。我會請運輸署同事說明車輛可運載人數，斗車方面，誠如剛才討論，我們會參看其他地方的法例，看看其技術及法例上，有否可借鑒的地方，以做到更安全。請運輸署同事述說運載人數的問題，謝謝。[\[014611\]](#)

運輸署總工程師/道路安全及標準研究：謝謝主席。其實現在第374G章第53條提到3人算作2名乘客，是針對人數計算，例如車輛本身例如可以准許接載多少人，便會針對這方面計算，至於安全帶法例，是針對安全帶，所以如果接載數名這些年紀較小的小朋友時，原則上應該盡量配合，要遵守這兩條條例各自的要求。[\[014636\]](#)

主席：是，但你想想，當我們要求每名小朋友都要用這個安全裝置之後，其實第374G章形容的情況是不會出現的。現在是一輛車你當是乘坐5人，如果有6人當中3人是小朋友，這是合法的，但當通過這條附屬法例後，其實這輛車當中有3名小朋友及3名成人，是不可能再是合法，如果根本上沒有可能再合法的情況下，我們在法例上是否繼續要這樣寫，予人誤會或誤導？

運輸署總工程師/道路安全及標準研究：是，謝謝主席。其實現在於安全帶的法例下，另外還有一個要求，有一條條款，就是如果車內安裝了安全帶，才需要配戴。如果車上沒有安全帶，乘客或兒童乘客是沒有需要佩戴安全帶。假設剛才你提到的情況，如果車上有6人……

主席：3名小朋友，3名大人。

運輸署總工程師/道路安全及標準研究：6人，可能有3名大人，3名小朋友(計時器響起)，有一人由於車上沒有足夠安全帶，那位乘客便不需要佩戴安全帶，因為沒有。

主席：再回來該例子，3名小朋友，3名大人，一輛車本身有5個座位。你的意思是，只要有座位的5人有佩戴安全帶或兒童安全座椅，有一個可能是手抱等，將來改例後這都是合法的？

[014848]

運輸署總工程師/道路安全及標準研究：例如，查看第53條，只純粹要求是坐在一個座位上而已，不是與佩戴安全帶直接有關係，純粹是計算人數的安排，即第53條提到的要求。

[014909]

主席：那麼，這個出到來的情況不就很奇怪？即我們要求所有小朋友需要有安全裝置，但原來根據第374G章的演繹，就算抱住他，沒有任何裝置，其實都是可以的。

運輸署總工程師/道路安全及標準研究：如要滿足所有條件，車上是要沒有剩餘的安全帶。假如我用另一個例子表達，例如有3名小朋友坐在後排，便3人同時都需要佩戴安全帶，根據新法例，因為他們在後面，一定要使用安全帶。但如果在剛才的例子，他們純粹是1.3米以下的小朋友，在該例子，這是很獨特的例子，在這個情況下，如果在計算人數上，他們又滿足到第53條的要求，也能同時配合第374F章當中，對於佩戴安全帶的要求，是並無違反第374F章當中的要求。

主席：我覺得你們可能要回去思考清楚這個問題，因為這樣聽下去，當我們現在要求每名小朋友，凡1.35米以下，都要有安全裝置的情況下，原來你說將來有種情況，3名小朋友加3名大人乘坐同一輛5人車當中，都是可以合法，我是有一個很大的問號，不是很理解這如何能出現。你們可能回去研究這方面，我們再跟進，好嗎？由於大家對政策方面的提問已完結，我們現在可以開始逐項條文審議，我知道法律顧問其實在一些具體規定方面有意見。首先，第一是《2024年道路交通(車輛構造及保養)(修訂)規例》，請政府當局帶領我們逐項審議條文。

[015049]

運輸及物流局首席助理秘書長2：謝謝主席，我們現在進入逐項審議的階段。第1條是《2024年道路交通(車輛構造及保養)(修訂)規例》，第178號法律公告。這條規例修訂第374A章。修訂規例第一條是“生效日期”，是註明本規例自2025年3月1日

[015150]

起實施，除非另有訂明不同的生效日期。第2條是介紹本修訂規例現修訂《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)，修訂方式列於相關條文。本修訂規例共有28條條次，修訂規例第3條是標明文本第5至20頁，刊憲中文文本的B3750頁，是修訂第374A章第2條有關最外部分、全高度、全長度、全寬度的定義，並且在第2條加入新的定義，主要的定義包括可延伸架空結構及攝像顯示器系統。

主席：委員對於剛才審議的條文有否意見？

運輸及物流局首席助理秘書長2：是第5至20頁的標明文本。

主席：如沒有意見便繼續。

運輸及物流局首席助理秘書長2：修訂規例第4條，是修訂第5條(構造及保養)，這牽涉英文文本的文字修改，所以在中文標明文本沒有標示，主要將“body work and fittings shall”改為“must”的字眼。[\[015318\]](#)

主席：好。

運輸及物流局首席助理秘書長2：修訂規例第5條是中文標明文本的第21頁，刊憲中文文本的B3756頁，第5條是修訂第374A章的第37條，以使當某汽車的停泊制動器在運用時，該汽車的視象顯示器可顯示的資料不受限制。[\[015336\]](#)

主席：委員有否意見？下一條。

運輸及物流局首席助理秘書長2：修訂規例第6條，標明文本的第23頁。[\[015404\]](#)

主席：稍等，法律顧問有問題提出，請開啟法律顧問的麥克風。

助理法律顧問8：謝謝主席。就第374A章新訂的第37(4)條，指明如任何視象顯示器的安裝方式，令其能夠輕易拆除，則第37條並不適用於該等顯示器。法律事務部曾於2024年12月19日發送電郵，請政府當局考慮有否需要明文規定“能夠輕易拆除”的定義，並且澄清手提電話及平板電腦是否不受第37條規管。政府當局已在2024年12月31號回覆澄清，當局認為“可以輕易自有關車輛拆除”的一般涵義是可以應用並足夠清晰，所以無須明文規定相關定義。另外，政府當局也曾補充有關規管手提電話及平板電腦的立法建議詳情，議員亦可參閱交通事務委員會在2022年7月15日會議席上的文件，文件編號是CB(4)629/2022(02)。

[015419]

主席：好，陳紹雄議員。

陳紹雄議員：請當局也講解，因為我未有機會找回2022年當時討論的部分。法律顧問提到我們關注的題目，就是如果車上有4、5部手提電話放置着，在這裏修例後，第(4)款便不適用的話，其實原意是司機不要因這些顯示器受到干擾，行車時要集中精神，但如旁邊有名乘客，小朋友也好，或大朋友也好，他放着一個電話，一直在播串流、電影。那麼，其實司機都會在行車過程中受到干擾，聲響加上畫面，哪怕是平板電腦，現在平板電腦可以是14吋甚至20吋，插在一個所謂可輕易拆除，這與你的立法原意豈不是有差別？安全為緊，這些為何不一併規管？

[015548]

主席：請政府代表回應。

運輸及物流局副秘書長3：主席，謝謝主席，謝謝議員。其實剛才法律顧問有提到，當時我們曾諮詢交通事務委員會關於流動電話裝置的使用，其實我們的修例工作也差不多結束，那份文件也是我們爭取今年內提交立法會。在那裏，我們會有相應的處理，我們會朝着限制使用手提電話的用途，何謂司機能用得到的手提電話，例如可能剛才提到，我放在乘客座位，但司機又完全清晰看到，這些我們都會處理，有多少部？用作甚麼用途？我們都會處理，屆時會採納議員之前一些意見，吸納進去，然後很快會在那邊再與議員商討情況，謝謝。

[015700]

陳紹雄議員：是，主席，我記得2022年那時候，在交通事務委員會我們曾討論過，政府當局也是這樣回應，他說在研究修例，防止現在坊間見到，包括的士司機或乘客也好，好像真的放了很多部機，而你們會作出修訂，規管有關方面的行為。但因為這次兩項修訂並不匹配，先提交了這個，但如果今天這個第37(4)條的寫法，我們批准了，屆時再修例時，有關字眼和這個有否機會抵觸？我現在沒有判斷，但我擔心屆時修例時，會否又要回來參看第37(4)條，把有關字眼作相應修訂。

你們現在去到甚麼階段，或有關字眼，我希望你們兩邊可以同步，不是說，接着回來這裏第37(4)條，因為你稍後修例時，又要回來再修訂這一條。

主席：副秘書長。

運輸及物流局副秘書長3：謝謝主席，我們確實同步進行草擬的，所以，兩邊都會留意着字眼及政策原意，確保不會有漏洞，即這些事情跌進洞中，規管不了。這次，為何要感謝法律顧問指出，能夠輕易拆除，我們這邊是主力處理安裝好，剛才投影片所看到，即安裝在車輪，內置的一些顯示器。其他的，手提的、拆出來的，我們於另外一邊的條例處理，大家的時間不會差很遠，我們都爭取很快提交立法會，亦有留意到，即確保不會有漏洞，以致有事情規管不了。

主席：好，因為時間差不多，我建議下一條審議完畢後結束會議。

運輸及物流局首席助理秘書長2：修訂條例第6條，標明文本第23頁，是加入第38A條。就該條文，我們會加入車輛聲響警報系統及指明車輛的定義，並且規定在2026年1月1日或之後製造的電動車須配備符合規格的車輛聲響警報系統，要求車輛聲響警報系統須保持於良好和有效的運作狀態，並提供免責辯護。[\[020006\]](#)

主席：委員對這條有否意見？如果沒有，今天審議在此終止。這裏也想聽聽大家的意見，關於是否需要邀請公眾表達對這4條附屬法例的意見，我想剛才我們關於政策的討論都非常充分，大家的方向都是支持，我想這是未必有需要。下一次會議定於本星期四下午，具體時間稍後通知委員。陳紹雄議員。

陳紹雄議員：主席，我基本上同意你的建議，在這裏經過業界多輪討論，基本上都反映了無論業界或持份者的意見，但我們雖然未必打算舉辦公聽會等，但也希望歡迎任何人有任何意見，可以書面提交，看看會否因為修例已有具體字眼寫明在當中，引致他們可能有某種程度的疑慮，或提出一些建議與意見，尤其我們剛才討論到的政策事宜，可能會引起部分人有些想法，或可給予機會讓業界、各持份者或市民大眾寫進來。

主席：陳紹雄議員的意見非常好，我們會把接收書面意見的安排放在網頁。

易志明議員：主席，可否說明星期四甚麼時間續會？ [020203]

主席：星期四，我們現在遷就大會的時間，要看看，也不希望大家在星期四，如果時間定得太晚，大會結束後，中間等待太久才開始，我們會遷就時間，盡快通知大家，方向是希望大會結束後，我們盡快可召開這個會議，早一點開始。如果沒有其他事項，我宣布今天會議結束。
