# 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16日(星期四)**
**時　間　：　下午2時30分**
**地　點　：　立法會綜合大樓會議室2B**

---

## 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自上次會議後就多項事宜所提供的書面回應。

2.　小組委員會繼續逐項審議《2024年道路交通(車輛構造及保養)(修訂)規例》(2024年第178號法律公告)("《第374A章修訂規例》")的條文(由第6條至11條)。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)：謝偉銓議員、易志明議員、陳紹雄議員、張欣宇議員(主席)、江玉歡議員、陸頌雄議員、黃錦輝議員及陳恒鑌議員。

3.　小組委員會將於下次會議繼續逐項審議條文，秘書處會在適當時候通知議員下次會議日期。

立法時間表

4.　小組委員會察悉，主席已於2025年1月15日的立法會會議上動議議案，將與道路交通有關的4項附屬法例的審議期，延展至2025年2月12日的立法會會議。主席將會在2025年1月17日的內務委員會會議上，口頭匯報小組委員會商議工作的進展。

## II. 其他事項

5. 議事完畢，會議於下午4時44分結束。

立法會秘書處
議會事務部
2025年2月4日

**附錄1**

# 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16日(星期四)**
**時　間　：　下午2時30分**
**地　點　：　立法會綜合大樓會議室2B**

---

## 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
陳恒鑌議員, BBS, JP
陸頌雄議員, 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

### 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2A施君陽先生
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/車輛安全及標準蔡永強先生
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
律政司政府律師黃汶萱女士

**列席秘書**

總議會秘書(3)2麥麗嫻女士

**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)5廖小妮女士

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16日(星期四)
**Date:** Thursday, 16 January 2025

**時　間：** 下午2時30分至4時44分
**Time:** 2:30 pm to 4:44 pm

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

**********

**主席**：各位同事下午好，現在時間到了，法定人數也足夠，我們今天繼續審議這4項與道路交通有關的附屬法例。 [000353]

我現在邀請政府的代表進入會議室。

首先，在上次會議中有些事項，當時說會在會後跟進，我知道政府當局的代表想先做一個口頭回應，書面回應秘書處已發給大家。

**運輸及物流局副秘書長3**：謝謝主席，也謝謝各位議員。我請運輸署的同事向大家介紹一下書面回應，謝謝。

**運輸署助理署長/行政及牌照**：謝謝主席。在上次會議中，有議員關注電動車安裝車輛聲響警報系統的建議。我們參考有關資料，在2020年1月，聯合國歐洲經濟委員會的電動車聲響警報系統的標準生效，其中的國際標準要求所有電動車需要配備不能由使用車輛的人自主暫停的聲響警報系統。目前建議的修訂條文和已加入的國家標準以及聯合國標準等訂明規格，要求車輛警報系統不能配備自主暫停功能，即駕駛者或使用者不能關掉該功能。在加入這項條文後，由2026年1月1日起製造的有關車輛，如果帶有自主暫停功能的車輛聲響警報系統，就不符合條文的規定。 [000515]

翻查我們的紀錄，在2017年至2019年生產的電動車，在香港約有3600輛設有自主暫停功能的警報系統，佔全港電動車大概2.5%。由於這種舊式可自主關閉的車輛聲響警報系統，不能完全符合修訂條文的標準，以及考慮到執法人員可能在現場難以識別有關車輛的車輛聲響警報系統是否長期處於開啟狀態，所以我們考慮之後，不建議進一步修訂條文使新規定適用於舊式車輛聲響警報系統，亦不建議規定司機須保持舊式的系統長期處於開啟狀態。

另一方面，我們也探討過改裝一些電動車上的舊式車輛聲響警報系統以符合現行技術標準的可行性，例如要求修改舊式車輛聲響警報系統，使其不能被自主暫停。但是我們諮詢過車輛製造商的香港代理以及平行進口商後，我們理解有關建議或會影響原有的產品規格，對製造商和車主造成的時間及財務成本會較高，因此我們認為不可行。但是我們的工作沒有在此停步，並進一步考慮過保障道路的安全，運輸署

會在今年展開宣傳教育工作，包括去信通知剛才提及的大概3 600輛車輛的車主，提醒他們應該保持車輛聲響警報系統在開啟狀態。由於涉及的型號很多，我們正與製造商的香港代理及平行進口商收集更多資料，就所涉及型號的電動車制訂相關的提示。此外，若電動車在運輸署的指定車輛測試中心進行驗車時，中心職員也會提醒相關車主或司機保持車輛聲響警報系統在開啟狀態。這是就上次會議議員提問的回覆，謝謝主席。

**主席**：還有兩個回覆。

**運輸署助理署長/技術服務**：就(b)及(c)項的提問，我在此回覆各位。為了避免車輛超載，保障道路安全，在《道路交通(交通管制)規例》(第374G章)第53(1)條中就有明文規定車輛可載人數的計算方法，例如3名3歲或以上但身高不超過1.3米的兒童，則算作兩個成人。這些與兒童乘客相關的計算方法適用於所有車輛，當然包括私家車。 [000916]

第374G章第53(3)條規定，司機不能在道路上駕駛一輛超載的車輛，這是對不能超載作出管控。另外，我們正在討論兒童束縛的建議，與剛才提及的防止超載有不同的規管目的，而這兩項是獨立的規例，所以將來私家車需要同時遵守這兩項要求。個別的私家車司機將來能否符合這兩項要求，視乎當刻有關場景為何。在上次會議中主席提出這個場景：如果有一個司機駕駛一輛有5個座位的私家車，包括司機在內有5個人，接載着3名成年人，另外有3名身高不足1.3米的兒童，這樣會否出現矛盾？

在該兩條法例中，其實就不會發生，第一，那個司機加上那3名兒童總共是5人，符合那輛車最多接載5人的要求；第二，那3名兒童在新的規例下，可以車上安裝兒童束縛裝置，也能符合新例的要求。但現時市面上的私家車，如果已經用了3名兒童束縛設備安置3名兒童，就很大機會沒有足夠的位置給司機以外那兩名成人安坐，在這個情況下，司機就有機會不符合第374G章第53(2)條的規定，即該乘客須坐在一個構造適當並固定於該車輛車身的座位上的要求。

主席，這是我的答覆。

**主席**：針對政府剛才的口頭回應，委員如果有需要，現在可以按鈕補充發問，同樣是每人4分鐘。我現在看到謝偉銓議員，易志明議員。先請謝偉銓議員。

**謝偉銓議員**：謝謝主席，我想再了解清楚關於現時提交的一些建議，因為車輛的登記或出廠時間不同，對於是否符合有關法例的要求，就有不同處理方式。也謝謝政府先說關於車輛聲響警報系統。 [001219]

剛才有提到，基本上2017年至2019年登記的車輛，基於技術及所涉的時間和金錢，可能在這方面就只是鼓勵形式，那3 600輛車輛可能在比例上佔少數。不過在安全的角度而言，就有3 000多部車輛不能使用，這方面希望多做些宣傳。

我想問2019年後至2026年1月1日期間製造的車輛如何處理？請局方再解釋一下，就這個回應我希望跟進，謝謝。

**主席**：請運輸署助理署長回應。

**運輸署助理署長/行政及牌照**：謝謝主席，謝謝議員的提問。在2019後或自2020年始，在香港周邊主要的汽車生產商，因應歐洲的國際標準推出後，生產的電動車都已符合現時規例提出的技術要求，所以現時市面上有超過10萬輛電動車，已經符合我們的要求。加上我們因為看到有關國際標準訂立，自2021年7月1日開始，在車輛類型評定的行政措施下，已經要求所有電動車由生產至進口香港需要配備這樣的系統，不過現在我們希望把這個要求加入法例中，僅此而已。謝謝主席。 [001356]

**謝偉銓議員**：主席，我想跟進一下，即是說我的理解沒有錯，有關系統已有並一直使用中，是不是如此？

**主席**：署長。

**運輸署助理署長/行政及牌照**：是的。

**主席**：謝謝。下一位易志明議員。

**易志明議員**：謝謝主席。我也說說那3 600輛車，可能基於種種原因，局方認為不適合以法例強制在某個時段內重啟，這方面我理解。但我們今天為何要有這項法例的修訂？就是純粹對行人安全的一個設施。所以既然有這種設有聲響的系統符合現有的法規，我認為如果聲響較小就沒有人會投訴，但如果聲響比法定要求為大，會否就有人投訴是噪音？如果這樣是符合規定的話，那我建議政府在法例修訂後，發信勸諭這些司機或車主，盡可能在適合的情況下重啟，免得司機或車主撞倒他人就很麻煩，這也是為他們着想。 [001502]

**主席**：易志明議員的這個意見，希望政府聽到並跟進。

下一位陳紹雄議員。

**陳紹雄議員**：謝謝主席。首先我也同意易志明議員所說的建議，讓政府考慮，我反而關心回覆的(b)和(c)項，當中涉及第374G章及374F章，政府的答覆是從交通安全的角度出發，從有關規例的遵守情況出發，同時要遵守374G章第53(2)條。這裏寫得明白，就是說每個乘客都應該要坐在一個構造適當並固定於該車輛車身的座位上。同時，現時擬議修訂第374F章，要求使用兒童束縛設備等，需要兩項規定一同comply。 [001604]

但是，我回頭想，第374G章第53(1)條的原意究竟是甚麼？因為這真的令人混淆，正如主席在上次提出並請局方今次跟進的問題，既然在第53(1)條寫明3名3歲或3歲以上的兒童如果身高不超過1.3米，就算作兩人，那麼與第53(2)條並讀，是否意味如果有3個3歲或3歲以上兒童的身高不超過1.3米，他們要坐在車子裏，就必須每人都有一個適當座位才行？就是這樣的原意。但是，主席所說的場景是有一輛5人車，實際上其容量可以坐6人，如果是這樣的話，就算作5個人，因為有3名3歲或3歲以上的乘客，而身高低於1.3米，事實上就是一輛5座位的車輛坐3名成人及3名身高不超過1.3米的兒童，就已經違法了。如果澄清了這點，就解決了主席上

次所說的情景問題，但又帶出另一個問題，即剛才我所問的第53(1)條的原意是甚麼。

主席，為何我再跟進這個部分，是因為這次有一項修改，藉這個機會澄清一連串的立法原意是重要的。如果應用到第53(1)條那個場景的話，譬如像主席所說，一輛5座位的車，坐3名成人3名3歲或3歲以上身高不超過1.3米的小童，現時的保險是否涵蓋？現時的汽車保險以車輛內的乘客人數計算，如果一輛5座位的車能坐6人，並不會考慮究竟是否符合身高不超過1.3米的定義，其考慮的就是人數。所以第53(1)條在現時的情景下，也算勉強解釋了新增安全帶的要求，就剛才所說第374G章第53(2)條，加上第374F章的話，那很清楚，但為何還有第53(1)(a)和(b)條的內容呢？保險方面又怎樣處理？能否藉這個機會釐清公眾的疑慮？謝謝主席。

**主席**：請助理署長解答議員的提問。

**運輸署助理署長/技術服務**：謝謝主席，謝謝議員的提問。我希望先講解一下第53(1)條的背景。其實這項規例不止適用於私家車，還有所有車輛，考慮了狀況，即計算座位的時候通常算成人。但事實上在操作上，尤其是如果並非私家車，例如巴士、學校小巴*(計時器響起)*，很多時就會有很多兒童乘客。香港和很多其他外國的做法都類似，考慮到如果有很多兒童乘客，就要容許有關車輛能夠充分使用，所以就有這樣的換算方法。譬如不夠3歲的乘客，可能其重量、身高都有限，就可以當成兩個人，這個算法使我們不會出現盲目超載的情況，最終都會考慮行車安全，這就是第53(1)條的情況。很多外國、歐美國家其實都有類似甚至更寬鬆一些的做法。 [001941]

剛才提到合法性的問題，因為保險其實很針對某件事是否合法。譬如剛才提及的例子，私家車上有3名成人及3名身高不夠1.3米的兒童乘坐，因為換算結果是5人，所以是合乎現時第53(1)條的規定。如果要進一步確立合法性，第53(2)條就是要確保這6人，即3名成人及3名小童都有一個固定的座位，用一個簡單的方法，說得通俗一點，即不可以找一張小椅子放在車上，然後坐在那裏，不可以睡在那個車廂裏，乘客還要坐定，有關車輛能提供固定座位，這就是規例原意。

保險方面，剛剛已提及，如果符合這幾條法例，我相信保險方面應該會涵蓋這些情況，因為這是allow的情況。

**陳紹雄議員**：主席，我明白局方的思路，包括在公共車輛計算人數時，容許手抱或身高不超過1.3米的兒童，3人算成兩人。但是在原來的法例下，通過剛才的討論才知道前文後理的話其實並不理想。套用主席剛才提及的那個場景，一輛5座位的私家車，坐3成人3小童，本身就已經違例，因為有5個座位的私家車，就只有5個合格的正式座椅。如果有3名身高不超過1.3米的乘客，即代表其中一名要麼坐地上，要麼是手抱；至於另外一人，可能就需要在3個座位上坐4人，才會出現這個情況。

所以，這些例子有機會引致混淆甚至困擾的話，是否也適宜修改，寫得清楚些，包括就剛才局方提到適用於公共車輛時，不如將其分開，私家車有私家車的計算方法，公共車輛有公共車輛的計算方法。主席，我明白這次修例不涉及原本第53(1)條那些部分，但我認為既然有機會審視這件事，與時並進，我真的希望局方回去想想，就算不是這次修改，也可以同步檢視其他相關法例時乘機修改，謝謝主席。

**運輸署助理署長/技術服務**：我同意我們將來要看看有關第53條的法例，就與其相關的部分進行修改，一併看看其適用性，以及屆時有些甚麼可以適當地修改，使其應用得更好，謝謝主席。

**陳紹雄議員**：主席，請容許我再補充一句，免得稍後忘記。剛才我們一問一答那些部分，對公眾認識修改有關規例的過程很重要。將來局方會做一些懶人包也好，對外宣傳與教育也好，對這些個案千萬不要掉以輕心，要明明白白說出來，讓大家知道這項規例的應用情況，謝謝主席。

**主席**：接着到我自己提問。第一，也想問問有關聲響警報系統，我知道2017年至2019年有3 600部，我想了解清楚，是否2017年至2019年進口香港的所有電動車，本身都設有這舊式的裝備，還是說除了這3 600部可以自主開關外，會否有些根本連這個功能都沒有，有沒有這些情況？這點希望澄清。 [002423]

第二，跟進剛才紹雄委員所說的，本身“三個當兩個”的原意是想給予一些彈性及寬限，但根據這次審議的大方向，或聽到委員或社會的意見，我們都希望兒童乘車更加安全，甚至可以說我們收緊了有關安全的要求。所以我提出同樣的意見。因為這些道路條例會不斷修訂，希望將來修訂相關規例時，可以把這項有機會造成混淆的規例一併修改，甚至在現實生活中，雖然理論上有其可行性，大家可以共存，同樣是合法，但其實操作上很“刁鑽”，希望屆時一併修改。第二點是意見，第一點是問題，希望署方澄清一下。

**運輸署助理署長/行政及牌照**：謝謝主席。有關那3 600輛車，首先以前沒有這樣的要求，國際也沒有這樣的標準，2017年至2019年有些平行進口的電動車是設有這系統的。至於其他那些，正如我剛才所說，因為國際上根本沒有要求這樣做，所以有些車輛沒有這種聲響裝置。就上次議員的提問，我找到有關數字看看，並與車廠談過有關型號，發覺數量比較多，而且全部都是平行進口香港的電動車。 [002551]

**主席**：明白。如果委員對剛才政府補充回應的事項沒有其他追問，我們現在繼續逐條審議的流程。上次會議結束之前，我們完成了標明修訂事項文本(立法會CB(3)13/2025(01)號文件)的page 0022，請政府代表從第374A章擬議新訂的第38A條開始。

**運輸及物流局首席助理秘書長2**：謝謝主席。修訂規例的第6條，在標明文本的第23頁，加入第38A條，該條文加入車輛聲響警報系統及指明車輛的定義，並規定在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在良好及有效的運作狀態，並提供免責辯護。

**主席**：我看到陳紹雄議員要求發言。

按下列編碼收看
相關會議部分

**陳紹雄議員**：謝謝主席。關於第38A條車輛聲響警報系統，在附表20列明了相關的標準，內容是清晰的。事實上有很多車輛也陸續安裝了，對新車而言也幾乎是必備的標準。 [002751]

在執法方面，因為涉及聲響，按照國際標準要求有若干dB確保在比較靜的環境下也聽到，但同時又不會過於擾民之類。再想想這些實際的情況，如果有警務人員在某個場合看到一輛車，懷疑其聲響太小或太大，或不符合有關標準，有沒有些工具可以讓他測試有關系統是否合法？我理解的是如果車輛定期到車場維修，維修師傅當然很清楚知道用dB計量度。但如果在街上，警務人員是否不能執法？就處理這方面的問題，局方想法為何？

**主席**：哪位回應？

**運輸及物流局首席助理秘書長2**：想請運輸署補充一下。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：謝謝主席。

**主席**：麻煩工作人員幫忙開啟麥克風，請你再試試。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：主席，聽到嗎？

**主席**：聽到。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：執法人員如懷疑路上的車輛其聲響警報系統有問題，沒有發出聲音的情況下，當然可以判斷得到，若懷疑有關聲響系統發出的聲音分貝不夠高，未必可以在路邊確定及準確地量度分貝。如果要確定及量度分貝，就需要安排有關車輛往檢測中心做檢查。謝謝主席。

**陳紹雄議員**：我明白，譬如在不同的環境量度時，就算有dB量度器也無法量度，因為會有環境噪音。這項修訂規例是必

須要作出的，那這是否代表，在操作過程中，平時在路面上也好，在停車場也好，真的判斷不了，就要靠車輛定期到車廠檢查。因為如果警務人員懷疑有關車輛的聲音過高或過低，在現場並沒有輔助工具準確地量度他這個判斷對或不對，貿然要求車輛到車廠檢查，事關重大。所以，在切實可行的情況下，有些甚麼更好的做法？世界各地有沒有一些具參考價值的做法供署方參考？

**主席**：運輸署的同事。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：如果聲響警報系統發出的聲音真的很大聲的話，可能因為是超過標準的聲響分貝範圍，其實車輛聲響警報系統與現時燃油車的有關聲響相若，如果聲響真的很大的話，即是與平時的燃油車發出的音量有很大分別的話，我相信會有一個合理的懷疑，安排有關車輛以作檢查；否則在標準的聲響分貝範圍內的話，我相信未必有需要做檢查。謝謝主席。

**主席**：下一位江玉歡議員。

**江玉歡議員**：謝謝主席。主席，我有幾個問題想問。我翻閱這項附屬法例的現行第38條，這次沒有修改。在現行第38條已訂明每輛車都要配備一些警報儀器。接着到現時擬議新訂的第38A條，改了一個名字叫車輛聲響警報系統。局方能否告訴我，如果修改了這項附屬法例，第38與38A條之間會是怎樣的關係？因為第38條涵蓋所有車輛。我只希望局方向我們解釋一下第38及38A條的關係，讓市民明白有了第38A條之後，其與第38條的關係為何。 [003208]

另外，第38A(4)條，當中有免責辯護。我們上次會議也有約略說過，我想在草擬的層面提出一點，第(4)(a)款下的免責辯護其中一項是有關缺陷是在行程中發生，即不是之前，是要在行程中發生，而該違反要在行程中為人所發覺。我想請問一下，如何證明這一點？有關缺陷在行程前還是行程中發生，以及在行程前和行程中為人所發覺，如何證明？

另外，我想請問一下指明車輛方面，為何不包括電摩托車及電三輪車？只是包括該條文下(a)至(f)項的車輛？謝謝。

**主席**：還有3個問題，請政府同事回應。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：謝謝主席。首先第一個問題，關於警報儀器及車輛聲響警務系統有甚麼分別。其實警報儀器等同平時車輛的響號，是由司機按下響號發出聲音，主要用作警示其他車輛或道路使用者。大家都知道這是所有車輛都需要裝配的裝置。現時修訂建議是關於車輛聲響警報系統，電動車在低速時自動發聲的警報系統，是一個自動的系統。當車輛低速運行時，會自動發出聲音，提示附近的路人或其他道路使用者。這是回應第一個問題。 [003424]

**主席**：清楚。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：第二問題關於免責辯護，即在第38A(4)(a)條下的情景，例如在行車途中時發生交通意外引致有關聲響警報系統受到損壞，或司機在駕駛途中才發現原來有關車輛之前被人破壞過。我們認為這些例子都可能成為免責辯護。

至於第三個問題，指明車輛為何不包括電單車，因為在國際標準上沒有適用於電單車的聲響警報系統標準。我們認為因為電單車的視野比較寬，所以就盲點而言，司機可以看得清楚些，相對風險小一些，未必需要設有一個警報系統。謝謝主席。

**江玉歡議員**：主席，我有事追問。

**主席**：江議員。

**江玉歡議員**：對不起，主席，換言之，如果我開車前就發覺有缺陷，如屬第4(b)款的情況，譬如說我已經預約了車房，過兩天就會修理。換言之，就算我開車前發現有缺陷，這個

缺陷不是行程中發生，但是被抓到時，我仍然可以用第4(b)款作為免責辯護，因為我在違反並被人發覺時，我已經採取步驟，例如我已經預約了車房，過兩天修理，我就不會犯法，對不對呢？

**主席**：我記得我們上次有回應過，應該是這樣理解，請政府再確認。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：我們的理解也是這樣。

**江玉歡議員**：主席，對不起，我想追問，如果我預約兩天和兩個月後才能夠維修，這方面有沒有分別？

**主席**：這是否牽涉合理範圍的問題，請政府看看如何回應。如果是兩個月後才維修，這算不算是一個合理範圍？

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：我認為兩個月比較長一點，要視乎當時的情況而定。譬如，有關車輛的司機去了旅行，不在香港，是否可以把車放置在某處？但如果他仍然在港，我相信兩個月是比較長一點的時間。

**江玉歡議員**：謝謝主席。

**主席**：陳紹雄議員。

**陳紹雄議員**：謝謝主席。我在提問之前，想回應江玉歡議員所提到的情境。我注意到局方的回應似乎有些猶豫。不知道我的理解是否正確？根據規例，與其他相關的汽車設施一樣，例如我左右兩邊的後視鏡壞了，當我駕車外出時，若警務人員看到，是否會立即抄牌？如果我告訴他我正在駕車，並且要將車送往車房更換鏡子，這是否算是合理的辯解？ [003820]

同樣地，如果我的警報系統出現問題，而我已預約並正在駕車前往車房，這是否也是一個合理的辯解？並不是我預約車房兩個月後維修，但仍在該兩個月內駕車外出，那這樣便不合理了。我想確認我的理解是否正確。

我想提出的問題，剛才已經解釋過，第38條和第38A條的內容是兩回事，但我注意到字眼上可能需要調整。第38條提到的是“警報儀器”，而在第38(2)(b)條則稱為“警報器”。另外，第38A條新增的內容中，稱為“車輛聲響警報系統”，其中包含了“警報”這兩個字。

市民大眾可能會感到混淆，但從英文文本來看卻很清晰。在第38條中，“警報器”用的是“siren”，而在第38A條中，雖然中文稱為“警報系統”，但英文用的是“alerting systems”，這樣對於兩者的區別更為清晰。為免混淆，我建議局方可以考慮這個問題。在其他國際標準中，包括我們的國標，使用的字眼較為清晰，不採用“警報”等字眼，而是稱為“電動汽車低速提示器”，這樣就一目了然。這樣，第38條和第38A條兩者的區別就會更清晰。我希望主席能請局方或署方考慮是否需要對此進行修訂。謝謝主席。

**主席**：大家可能會關注陳議員提出的第一個問題，是剛才提到辯解的合理範圍。核心問題是如果我預約進行維修，別說是兩個月後，即使是兩天後去維修，那我這兩天內是否仍然可以駕車？我希望政府能夠澄清這一點。 [004052]

另外，還有字眼的問題，也希望政府能給予回應。

**律政司高級政府律師林嘉璐女士**：謝謝主席，也感謝陳議員提出有關第38條可能造成混淆的問題，感謝陳議員的提醒。 [004122]

據我們理解，“車輛聲響警報系統”的英文用詞與國際標準一致，其主要目的是警示周圍的道路使用者有低速行駛的車輛，例如電動車。至於第38條，正如局方所解釋，這是兩種不同的設備，因此用詞上會有所不同。

至於為何英文用詞不同，而中文卻均使用“警報”，這情況確實可能發生，因為並非每個英文和中文詞彙都能完全對應。我們認為在第38A條使用“警報”來表達“alerting”的意思，

也是能準確傳達該裝置的用途，因此我們認為在條文上是恰當的。謝謝主席。

**陳紹雄議員**：主席，就這方面，我建議局方和署方不要斷然"閂門"。其實很簡單，將第38A條的"警報系統"改為"警示系統"，這樣大家會更加清晰，一目了然。希望你們能回去考慮一下。 [004225]

**主席**：請留意這一點。至於剛才第一個問題，請問哪位回應？

**運輸署助理署長/行政及牌照**：免責問題方面，我們現在討論的是一些假設情境。作為一個負責任的駕駛者，正如剛才陳議員所提到，應該使用符合規例的設備。如果知道車輛存在損害或缺陷，應該立即安排維修。因為這裏不是法庭，我們對整個設想的理解是，負責任的駕駛者明知車輛有問題，是不應該在道路上行駛的。

當然，是否能以兩天後的維修約定作為合理的辯解，這需要在具體案例中才能判斷是否合理。在現在的構想中，任何負責任的駕駛者如果知道自己的車輛存在缺陷，我認為他們不應該在道路上行駛。

**主席**：下一位是陸頌雄議員。

**陸頌雄議員**：主席，我想就第38A(2)條作出補充。該條文提到需符合附表20的任何規格或標準。這裏所指的任何規格和標準，列舉了聯合國、歐盟、日本及其他國家的標準。然而，這4個地區及國家的標準之間可能存在差異，這會否造成法律上的無所適從？我們應該採用最寬鬆的標準，還是最嚴格的標準呢？ [004402]

另外，我想分享我的經驗。不同廠商的車輛聲響也不盡相同，因此可能會造成混亂，令路人無法確定是否是電動車的提示聲。例如我現在駕駛的電動車型號，其警號聲聽起來像雪糕車，路人未必察覺有車輛經過，最終我要響號或等路人走過。

因此，政府會否考慮立法，或至少提出一個標準化的聲響，使全香港的人一聽到這種聲音，就能立刻辨識出是電動私家車駛過？就像我們聽到雪糕車的聲音時會聯想到有雪糕可以買來吃一樣，這樣的標準化是否可行？謝謝。

**主席**：請運輸署同事回答。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：謝謝主席，謝謝陸議員。附表20中的4個標準大致相同。唯一的區別在於國標中，分貝的數值相差一兩個分貝。因此，我們看不到這4個標準有明顯的差異。這是回應第一個問題。 [004544]

**主席**：是否符合其中任何一個標準也算合法？

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：正確。

第二個問題是關於聲音的pattern。究竟是否可以進行規範？在那4個國際標準中，並沒有這樣的要求。事實上，我們看到不同型號的車輛確實會有不同的聲響pattern。我們也嘗試詢問過汽車生產商，是否能夠符合這樣的標準要求，他們的回覆是否定的。因為生產商的車輛要獲得國際認證，並不會特別迎合香港這個相對較小市場的特殊要求，不同的車輛型號會運往世界各地，因此汽車生產商認為不太可能會這樣做。

謝謝主席。

**主席**：這需要考慮可行性。下一位是江玉歡議員。

**陸頌雄議員**：主席。

**主席**：陸頌雄議員。

**陸頌雄議員**：世界上沒有統一標準，並不代表香港不能訂立一個標準。香港在推動電動車方面走得相當前，現在新登記的車輛中接近七成是電動車。至於進口車輛是否能轉用香港的標準化聲響，現在的車輛已經相當智能化，幾乎像一台電腦。主席，你也是修讀工程的，調整某一個聲音應該不是一件難事，除非生產商不想進行調整。政府是否應該探討一下這問題？因為如果每輛車的聲音都不同，就會造成混亂。有些車的聲音輕柔，與其他車輛的提示聲不一致。 [004723]

我由此延伸，如果有人懂電腦，自己修改了車輛的聲音，甚至改成很"過癮"的聲音，這樣是否合法？可能他仍然符合附表20的條件，但如果聲音讓人完全聯想不到是車的提示聲，這是否會影響警示效果？

因此，我認為政府應該認真考慮使用統一的聲音。既然制定這些規例是為了保障安全，為甚麼不踏出多一步呢？

**主席**：我希望政府聽到我們的意見後，能考慮一下這些問題。剛才江玉歡議員也按了"要求發言"的按鈕。

**江玉歡議員**：主席，我想跟進陳紹雄議員剛才的問題，詢問一下"車輛聲響警報系統"是否一個專用的中文名詞？因為據我了解，像中國作為一個大型電動車生產市場，似乎並不是翻譯為"車輛聲響警報系統"，而是使用了例如"聲學車輛警示系統"的名稱。希望局方能回去檢視一下這個問題。 [004904]

如果我們沒有一個統一的中文名稱，是否應該參考國家的用語會更為穩妥？主席，這是我的提議，謝謝。

**主席**：政府對此有否回應？

**律政司高級政府律師蘇珏璵先生**：謝謝主席，謝謝江議員。關於"車輛聲響警報系統"這個用詞，其實並不是根據行內通用的字眼，而是我們根據英文的AVAS一詞，經過局方商議後，認為這是一個較適當的中文用詞。 [004959]

**江玉歡議員**：主席，我建議使用國家的相關用語。我認為英文的AVAS是一個專有名詞，並不適合直接翻譯成中文。應該使用一個更通用、更易被人接納的詞語。這是我的建議，謝謝。 [005028]

**主席**：我也想追問一下。根據國標來看，這個詞是否也指AVAS？

**律政司高級政府律師蘇珏璵先生**：謝謝主席。國標也使用了AVAS，但他們的"電動汽車低速提示音"這個詞與英文文本並不是直接對應的。因此，在草擬時，我們考慮到如果中文使用"電動汽車低速提示音"，而英文則用AVAS一詞，這可能會因不是直接對應而引致混淆。

**主席**：下一位是陳紹雄議員。

**陳紹雄議員**：主席，第一，就我剛才的建議局方會否考慮將"警報器"改為"警示器"等問題，就讓局方考慮，但我們也需要明白這個警示器的作用。它並不是在車輛行駛到某一速度以上才會發聲，而是在低速行駛時發出聲響，特別是在停車場或狹窄的道路上慢駛，讓旁邊的行人知道有車輛接近。因此，國標所寫的"車輛低速警示器"這個表述更為恰當。 [005140]

至於英文的譯法，我認為雖然可以用AVAS來表示，但應該明確寫出"低速警示器"，這樣能更清楚地指向附表20的內容。附表20一清二楚地列出歐盟標準和國標，包括發聲的分貝大小等情況。

然而，對於一般市民來說，如果在法律文件中只看到"警報器"，而從頭到尾沒有提到"低速"兩個字，可能會引起混淆。附表20並非每個標準都明確指明與低速相關，但其實原意是因為低速才會觸動這個警示器發出聲音。因此，我希望局方能考慮在此處清晰地展示中英文的原意。謝謝主席。

**主席**：我想大家的意見都聽到了，這是一個很好的課題。不止這項法例，未來或許會涉及內地、國家或國際的標準，究 [005327]

竟我們是用自己的方式理解中文譯文，還是遵循國家的統一標準？這未必是一個完全對或錯的問題，而是根據不同情境的選擇。

我希望政府能從整體原則的角度進行考量。我們繼續審議條文。

**運輸及物流局首席助理秘書長2**：謝謝主席。下一條是修訂規例的第7條，標明修訂事項文本的第25頁，刊憲中文文本B3762頁。第7條將廢除現有第39條，並代以新的第39條。這一條主要是重編條文，涉及2028年1月1日前製造或首次登記的各種車輛，包括現有車輛均需要配備符合要求的鏡子，以便司機能夠看到汽車後方及後面兩旁的交通情況。這主要是重編條文，我們並未改變現行的安排。

**主席**：下一位是黃錦輝議員。

**黃錦輝議員**：對不起，主席，我想補充之前的意見。因為這份文件讓我想起撰寫論文的過程，當遇到一些新的詞彙時，不是提供詞彙名稱這麼簡單，而是另有附件加以對照，以明確每個詞的含義。正如陳議員所提到，不僅是英語如何翻譯成中文，更重要的是這些辭詞本身表達了甚麼意思。我們可以另行列出這些詞彙，這樣會更清晰。否則，標準與詞彙的意義是兩回事，理解詞彙本身代表的含義才是重要。 [005439]

**主席**：謝謝你的意見。下一位是陳紹雄議員。

**陳紹雄議員**：謝謝主席。第39條的擬議修訂主要是將現行第39條的反射鏡列出，按在2028年1月1日之前或之後製造的車輛進行分類。 [005535]

主席，我不太記得為何2028年1月1日是分水嶺，你能否解釋一下？主要因為今天訂購的車輛，若在2028年1月1日之前交付，現在已正生產中，因此可以繼續使用舊款的左鏡、右鏡和中間鏡。對於2028年1月1日之後製造的車輛，並沒有明確規定必須是左鏡或右鏡，而是任何顯示設備只需要達到

規範的作用，就能合乎規格。按2028年1月1日作為分水嶺的主要原因是甚麼？為何要設立這條界線？

**主席**：可否再解釋一下政策的考量？順便說一說，為何有些條文是寫"製造"，而有些則是"首次登記"？

**陳紹雄議員**：對的，沒錯。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：謝謝主席。剛才陳議員提到的2028年1月1日作為一個分水嶺，是因為這次的修例旨在為將來製造或新登記的車輛的鏡子標準與國際標準接軌，同時不影響現有的車輛。 [005650]

我們已諮詢過車輛製造商，若要遵循新的國際標準，他們需要改變設計或生產線。與他們的討論中，大家認為2028年1月1日作為起始日期是合理的，因為距離現在約有3年時間，這可以給他們足夠的時間來進行改變和取得認證。因此，我們建議將2028年1月1日定為新要求的開始生效日期。

第二個問題是為何有些條文使用"製造日期"，有些則使用"首次登記日期"。我們選擇以製造日期作為生效日期，適用於私家車、的士、小型巴士和客貨車。而首次登記日期則適用於巴士、輕型貨車、中型貨車或重型貨車，換言之，主要對象是較重型的車輛。

使用首次登記日期作為界線，可以確保在此日期之後，所有在路面上出現的新車都符合新的國際標準。而以首次登記日期來劃分則相對嚴謹，因為在界線日期後我們不會為不符合國際標準的車輛登記。特別是重型車，因為它們的盲點或意外率較輕型車為高，而鏡子的設計可減少盲點。從風險角度來看，我認為首次登記日期適用於重型車是相當合理的。相較之下，私家車等輕型車輛的盲點風險則較小。

第二，還有可能出現一些較古舊的車輛，例如古董車，這些車可能在2028年或之後才會運抵香港登記。如要求這些車輛符合新標準是比較困難。因此，這樣的安排可以確保古董車不受影響。

謝謝主席。

**陳紹雄議員**：主席，我想跟進。要讓市民大眾明白，這次修訂將2028年1月1日作為一個分水嶺的原因。趁此機會，我想局方解釋一下。如果我們繼續使用傳統的後視鏡，左鏡和右鏡是安全的。然而，根據這次修訂，2028年1月1日後的車輛可以因應新的科技或顯示方法而取代或附加不一定是實體的鏡子，一些顯示方法也可以替代後視鏡。 [005952]

最重要的是，無論是2028年1月1日之前或之後，如果某些車輛仍然使用實際的鏡子，這也是符合安全要求的，規例是否仍然允許使用實體鏡子？

**運輸署助理署長/行政及牌照**：謝謝主席。就對小型車的要求而言，因小型車數量較多。我們在2028年1月1日將要求小型車的反射鏡符合大小和面積的要求，對現時車輛的實體鏡要求則沒有這麼仔細。我們考慮到一些生產商的生產排程已經在進行中，並與他們溝通過後認為需要大約3年的時間來完成所有的認證、採購和設計等工作。我們也想讓大家放心，今天在道路上即使不符合未來要求的車輛仍然是安全的。 [010053]

**陳紹雄議員**：對。最重要是這一句話。

**主席**：助理署長的回覆很清楚。下一位是江玉歡議員。

**江玉歡議員**：主席，我不確定我是否思考得太慢。剛才局方似乎沒有清楚回答為何第39(1)(a)條是“製造”，第39(1)(b)條是“登記”。我聽了剛才的解釋仍然不太明白。不僅僅涉及這一條，還有其他幾條，一時提到“製造”，一時提到“登記”。因此，我想請你能否為市民簡單解釋一下，為何要用這樣的方式作為分水嶺？ [010141]

另外，我也希望局方釐清第39(2)條英文文本的解釋。關於英文中的“off side”和“near side”，我知道先前規例也有這個用詞，這是我第一次研讀這項規例。我對甚麼是“off side”

和“near side”思考了很久。為此，我做了一些研究，查看了不同的法例。

我注意到，我們的寫法是依照英國，但英國的條例中，“off side”和“near side”是連在一起的，而不是分開的。在規例的其他部分，例如修改body work的時候，卻有將兩個英文單字合成一個詞語。我想請問，為何這一次沒有將這兩個單字連在一起？我查過字典，英文該是連在一起寫的。你們有否對“off side”和“near side”進行過相關研究呢？

**主席**：請政府嘗試進一步澄清第一個問題，並回應第二個問題。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：謝謝主席和江議員。首先，我想回應一下，關於2028年1月1日或之後的製造和首次登記日期的分別。就首次登記日期而言，無論一輛車是何時製造，凡是2028年1月1日或之後登記的車輛，都必須符合新標準。換言之，無論一輛車是很久以前製造的，抑或是最近製造的，只要它在這個日期後登記，也不會出現只符合舊標準的車輛。因此，在2028年1月1日或之後，所有新登記的車輛必須遵循新標準。 [010326]

如果以製造日期來看，假設一輛車在2028年之前製造，仍然可以使用舊標準，即使在2030年首次登記，即有關要求已生效，它也可以用舊標準的鏡子在路上行駛。例如，某輛古董車被運送來港，可能是在1970年代製造的，依然可以在2028年或之後登記在道路上行駛。因此，以製造日期作為界線的做法相對上不如以首次登記日期般嚴謹。

我之前解釋過，有這樣的安排，是因為重型車在盲點方面的風險相對較高。而且，以製造日期作為界線的安排能讓型號較舊的車輛繼續在香港使用。至於英文的用詞，可能需要其他同事補充。

**主席**：請律政司同事回答。

按下列編碼收看
相關會議部分

**律政司高級政府律師林嘉璐女士**：謝謝主席，也感謝江議員仔細留意到這些字眼上的分別。關於“near side”和“off side”，現行包括第374A章等法例也有使用這些字眼。我留意到收錄於字典中的字眼，均包括中間隔了space bar和沒有分隔space bar的例子。 [010537]

另外，剛才江議員也細心留意到我們今次提述的“body work”，所以我們藉此機會將其改回“bodywork”，將兩個字合併為一個字。這是因為查閱了包括Oxford English Dictionary的字典，“body work”確實是一個單詞。因此，我們作出上述修改，感謝江議員的觀察。

**主席**：江議員有否補充？

**江玉歡議員**：主席，我認為我們應該糾正用詞。我為甚麼會有這個問題呢？是因為我在其後提到“near side front of the vehicle”時，乍看英文之下感到很奇怪，即何謂“near side front of the vehicle”？我才查閱英語字典，想了解正確的解釋。 [010619]

因此，我希望能使用一個合適的英文單詞，不希望香港作為一個國際都市，我們法例的英文出錯。如果局方不打算修改，我也沒問題，但我想指出這一點是錯誤的。謝謝主席。

**主席**：律政司有否補充回應？

**律政司高級政府律師林嘉璐女士**：謝謝江議員的觀察，也謝謝主席。我主要補充的是，正如剛才所提到，Oxford English Dictionary收錄了許多不同的例子。由於兩者都有出現，所以其用法未必就是錯。我們也特別留意到江議員觀察得很仔細。 [010706]

**主席**：即是在字典中也看到這兩種用法出現過？

**律政司高級政府律師林嘉璐女士**：字典收錄了不同的例句，兩者都有出現過。我們這次未必有機會能統整地全方面研究這樣的寫法是否一定是錯的。然而，如剛才所解釋的，關於

"body work"的情況確實有些不同，因此我想解釋我們的處理方式。

我們已知悉江議員的觀察，謝謝主席。

**江玉歡議員**：主席，對不起，我能否多說一句？既然英文文本的寫法是依照英國的標準，能否考慮查閱英國的road traffic regulation或law的寫法？我不想我們的寫法選擇性地參考，因為他們在法例中而並非普通英文字典，是用一個單字的。我們是否可以做得更好？我不希望我們的表達顯得不一致和馬虎。謝謝主席。 [010741]

**主席**：下一位是陳紹雄議員。

**陳紹雄議員**：主席，剛才的討論中提到的第39條，是否已經實際介紹了我們將討論的第39AA和39AAB條，還是稍後會再介紹？ [010822]

**主席**：我們現在只討論第39條。

**陳紹雄議員**：我待討論2028年1月1日或之後的相關事項時再提問。謝謝主席。

**主席**：請政府官員繼續處理第8條。

**運輸及物流局首席助理秘書長2**：修訂規例第8條，標明修訂事項文本第27至33頁，是加入第39AA至39AAG條。第39AA條規定，傷殘者的車輛及在2028年1月1日之前製造的電單車和機動三輪車必須配備鏡子的要求，這是重編條文，並未改變現行的規定。 [010855]

第39AAB條規定，2028年1月1日之前製造的小型巴士及在該日期之前首次登記的巴士，用以觀察下車乘客的鏡子的要求，這也是重編條文。

第39AAC條規定，2028年1月1日或之後製造或在該日或之後首次登記的各種車輛，必須配備用以觀察交通情況的鏡子及攝像顯示器系統的要求，且這些鏡子或攝像顯示器系統需符合附表的標準。

第39AAD條規定，2028年1月1日或之後製造的電單車及機動三輪車，必須具備用以觀察交通情況的鏡子的要求，是需要符合附表的標準。

**主席**：陳紹雄議員。

**陳紹雄議員**：謝謝主席。第39AAC條適用於在2028年1月1日或之後製造或首次登記的車輛，包括私家車、的士、小型巴士和客貨車。第39AAC(2)(a)(i)及(ii)條指向"附表標準所指明者"，而"附表標準所指明者"指向附表21，即標明文本第0105至0106頁。附表21有兩個部分，後面的條文會指向第2部，但此處的"附表標準所指明者"只指第1部，對不對？ [011014]

**主席**：陳紹雄議員，這就是你的問題？

**陳紹雄議員**：對。是否只指第1部？因為這樣寫法讓人讀起來難以即時理解。附表第1部和第2部均列出(1)、(2)、(3)及(4)共4項標準，看來分別在於第2部涉及摩托車和輕便摩托車，第1部是指摩托車以外的車輛，即私家車，是否真的這樣分類？那麼似乎在第39AAC條寫明是指附表21第1部的話會更清晰，對不對？不如加上"第1部"？否則讀起來，參閱附表時，還要看看是第1部還是第2部，原來第1部適用，第2部是關於摩托車，因此並不適用。第39AAD(2)條的寫法："屬附表21第2部列明的任何規格"則比較清晰。即是clarity問題，這樣會比較簡潔清晰。謝謝主席。

**運輸及物流局首席助理秘書長2**：主席，就議員的問題，其實可以參考第39AAC(4)條，標明文本第0030頁第一段已寫明"附表標準"是指附表21第1部所列明的標準。

**主席**：是的，(4)已指明是附表21第1部。

**陳紹雄議員**：主席，我同意，但我有以下建議。"附表標準"是指整套附表標準，但實際上第39AAC和39AAD條是指同一附表中不同部分，倒不如寫成"附表標準第1部所指明者"，會較簡單。附表標準本身的字眼亦可作更改，不要分成第1部、第2部，只稱為"附表標準"。這樣讀起來每句可以對應相應的標準，會比較清晰。我只想提出建議，如果覺得有用可以採納。否則閱讀起來比較吃力，要逐項去理解。

**主席**：好的，收到你的意見。江玉歡議員。

**江玉歡議員**：主席，我想問關於第39AAB條。 [011341]

**主席**：第39AAD條？

**江玉歡議員**：第39AAB條。剛才局方講解第39條下的"生產"和"首次註冊"時，我明白是分別適用於普通車和大型車輛。但第39AAB(1)(a)及(b)條分別是指"light bus"和巴士。我想請問有甚麼分別？

**主席**：此處似乎是採取相同原則，小型巴士是計算製造日期，大型巴士是計算登記日期，對不對？

**江玉歡議員**：主席，這點我明白，但我不明白為何存在此分別。剛才討論第39條時，我明白普通私家車和巴士之間的分別，會決定規管有多寬鬆。但如在此處應用相同準則，即以車輛大小作出區別，我便不太明白。就第39AAB條而言，如何以小型巴士和巴士的大小作出區別，以釐定規管有寬鬆？

為何我這樣問？主席，今天這項修訂規例會影響其他人，例如營運商，局方必須告訴他們這是公平的。普通小市民可能會說"I don't care"，剛才局方說得很清楚，安全是一定安全。但對於營運商來說，當局必須確保修訂規例存在合理性。我不是說局方有錯，但局方可否在草擬時解釋清楚，為何小

型巴士和巴士之間也有這樣的分別？以製造日期，還是首次登記日期計算的分別。此處與第39條存在差異。

**主席**：我不太理解，在第39條，小型巴士和私家車都列於“製造”之下。

**江玉歡議員**：不是第39條，主席。我是指第39AAB條。

**主席**：是的，第39AAB條。但你的問題是關於第39條？

**江玉歡議員**：我對第39條沒有問題。

**主席**：不，我希望你看看第39(1)(a)條，其實“製造”方面是包括私家車、的士、小型巴士和客貨車，而巴士及重型貨車列在“首次登記”下，看來兩者是consistent的。

**江玉歡議員**：好的，即是主席認為如果第39條沒有問題，第39AAB條亦沒有問題。主席，我想解釋一下，當局剛才的解釋應用於第39條，fine，沒問題。但是關於這一點，我閱讀法例時讀到第39AAB條便覺得奇怪。這裏同樣是指bus，巴士沒有人坐的時候也只有幾個人；小型巴士坐滿了可以有十多個人，怎麼可以單憑車型大小，作出計算製造日期還是首次登記日期的分別？怎知道巴士必定載很多人？小型巴士有時載的人比巴士還多。我想在這裏指出而已，主席。我不是反對。

**主席**：沒問題，江議員。我只是想更明白你問問題的出發點，我想現在大家都清楚。請政府當局作出回應。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：謝謝主席和議員。 [011741]
其實第39AAB條所指的“鏡子”並不是我剛才所指，觀察車後交通情況的鏡子。其實這裏的“鏡子”是指用以觀察下車乘客的鏡子。而現時巴士和小巴已要求配備觀察下車乘客的鏡子。修訂規例只是將現有規例原文要求照錄，只改動了編排。

因此，第39AAB條是小巴和巴士用以觀察下車乘客的鏡子的現有要求，而在2028年1月1日或之後，對用於觀察下車乘客的鏡子亦有要求，與剛才所說的現有要求相同，列於第39AAE條。因此，這項要求有別於剛才我所說的國際標準。謝謝主席。

**江玉歡議員**：主席，我想補充一句而已，不希望花太多時間。我不是不明白原因，只是不明白為何法例上對於該幾種車輛有這樣的分別。我只是覺得草擬法例時應該盡量精簡，除非有真正原因要作出區別。這只是我的個人意見。

**主席**：好的，聽到你的意見。陸頌雄議員。

**陸頌雄議員**：謝謝主席。第8條建議第374A章下擬議新訂第39AAC(2)(b)(i)條，規定2028年1月1日或之後首次登記的巴士可以使用電子倒後鏡，即文本中的"攝像顯示器系統"。早前已有專營巴士公司試行。請問運輸署是根據甚麼機制和法律條文，為該輛試行巴士作出豁免？這是其一。 [011925]

第二，想了解如果電子倒後鏡出現故障，司機便很難看到車後的情況，將對道路安全構成挺大威脅。這與一般私家車不同，私家車司機較容易看到後方。那麼運輸署會否向巴士公司提供指引應該如何處理？或者會否在設計上要求有些冗餘，例如安裝兩個cam，應該不會兩個同時壞掉，對不對？或者會否有些指引，如果電子倒後鏡失靈，應該如何處理？此外，日後運輸署會否向巴士公司收集有關電子倒後鏡故障的報告？謝謝。

**主席**：好的，兩條問題。請運輸署同事。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：謝謝主席和議員。就現時已採用電子攝像顯示器系統的巴士，由於現行法例並不容許，但有關法例賦予運輸署署長權力作出豁免，故有關攝像顯示器系統的使用已獲運輸署署長豁免批准。 [012107]

至於如果出現故障，我們會向巴士公司跟進，看看如何收集有關數據。

**陸頌雄議員**：那麼日後如果顯示器失靈，會否有指引讓巴士公司處理道路上顯示器臨時失靈的情況？是要立刻停車？完成該車程？還是完成當天的車程？會否提供相關指引？

**主席**：其實現時有沒有類似的指引？就算不是電子儀器，即使是物理上鏡子損毀，亦有機會遇到類似的情況。有沒有類似的指引？

**運輸署助理署長/行政及牌照**：謝謝主席。目前專營巴士的運作上，以我們了解，各巴士公司均向車長提供指引或足夠訓練，特別是如何處理這些突發情況。當然，安全第一，視乎情況和事發地點，如果巴士在道路上突然失靈，應該在安全情況下把車駛到路旁。如果車長認為可以"埋站"，視乎情況，他可能call控制中心，請其後的巴士來"救客"，過來停車接走乘客，會視乎情況處理。各巴士公司在車長的中期訓練均會涵蓋相關危機處理方法。

**主席**：希望能回應議員的問題。下一位，江玉歡議員。

**江玉歡議員**：謝謝主席。關於第39AAC(1)(a)(v)和(vi)條，包括"車身局部或完全包圍駕駛人"的電單車和機動三輪車，請問為何只是"包圍駕駛人"？主席，例如我手機這張圖片中這種車輛連乘客也包圍在內，為何只列明"包圍駕駛人"？為何這項釋義這麼特別？ [012326]

另外想請局方解釋、confirm便可以，第39AAC(2)(a)及(b)條所訂的，是否只須符合(a)或(b)後，而不是"及"？因為(a)(ii)段文末沒有"或"字，請問理解上是否(2)(a)"或(or)"(b)？我想問清楚這點。謝謝主席。

**主席**：兩條問題。

按下列編碼收看
相關會議部分

**運輸及物流局首席助理秘書長2**：就江議員第二條問題，她說的沒錯。第(2)(a)或(b)款只須符合其中一項，是“或”的關係。至於第一條問題，請運輸署同事解答。 [012440]

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：謝謝主席。第39AAC(1)(a)(v)“車身局部或完全包圍駕駛人的電單車”，為何是“包圍駕駛人”？因為鏡子是給駕駛人(即司機)使用的。如電單車的車身是包圍司機的，其實會影響司機視野。因此，此處只指“駕駛人”，而不是指乘客。因電單車的車身“包圍駕駛人”會影響他的視線範圍，鏡子便須符合有關標準。謝謝主席。

**主席**：請繼續。

**運輸及物流局首席助理秘書長2**：第39AAE條規定在2028年1月1日或之後製造的小型巴士及在該日或之後首次登記的巴士用以觀察下車乘客的鏡子或攝像顯示器系統須合乎附表的標準。 [012558]

第39AAF及39AAG條列出關於鏡子及攝像顯示器系統的雜項規定，以確保安全。

**主席**：請繼續。

**運輸及物流局首席助理秘書長2**：修訂規例第9條是關於英文文本的修訂，故中文標明文本中沒有顯示。主要是將“shall”改成“must”，將“body work”由原先分拆開的兩個字合併為一個字。修訂規例第10條亦是作出相同修改。

修訂規例第11條在標明文本第0034至0039頁，是加入第40C至40F條關於汽車可以配備的遙控泊車系統及過高警示系統的規定。第40C條規定汽車可配備的遙控泊車系統的要求，並就遙控泊車設備和遙控泊車系統提供定義，以及為遙距停泊某汽車提供解釋。

**主席**：陳紹雄議員。

**陳紹雄議員**：主席，我關注第40C(2)(b)(iii)條，其中列明標的車輛的遙控泊車系統須符合的條件。其他條件我基本上沒問題，但第(iii)節“標的車輛與該設備之間的距離不超過6米”，請問局方是否已參考世界各地，是否均以此作為條件，要求使用遙控器的司機不能離開該車太遠，這是原意，對不對？但現時的寫法是要求認可遙控泊車系統設定“標的車輛與該設備之間的距離不超過6米”，而不是指控制車輛當刻。假如我是司機，我在距離車子6.5米以外遙控車輛，當刻便違反法例，是不是這個意思？還是說為確保6米以外不能控制車輛、遙控泊車，製造商生產的系統必須設定遙控器的射程在距離車輛6米以內，才能符合條件獲署長發出許可？請局方澄清。 [012725]

**主席**：運輸署。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：謝謝主席及議員。議員後者的說法是正確的。系統設計上，車輛與控制器距離須不多於6米。因此，就算使用者在6米以外操作，根據設計要求上的規定，他亦無法控制車輛。換句話說是以設計來規範使用。謝謝主席。

**主席**：我們的法律顧問亦有意見。

**助理法律顧問8**：謝謝主席。就擬議新訂第40C條，法律事務部曾於2024年12月19日以電郵詢問政府當局，是否適宜就擬議新訂第40C條下的罪行訂定任何法定免責辯護(即如果沒有將遙控泊車系統保持於良好和有效的運作狀態，會否考慮例如以合理辯解為免責辯護)。政府當局於2024年12月31日回應，認為不訂立免責辯護是審慎的做法，因為遙控泊車系統的控制直接與汽車的各種系統相關，而遙控泊車系統亦屬可選擇是否加裝於汽車上的設備。 [012934]

就此，請政府進一步澄清，如果車輛的遙控泊車系統損壞，相關人士決定不修理該遙控泊車系統，而改用傳統的方式泊車，是否仍會觸犯擬議新訂第40C條？

**主席**：運輸署同事。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：如果遙控泊車系統未能保持於良好狀態，如剛才所說系統已失靈，繼續使用該車輛的話會觸犯相關法例第121條。 [013056]

**主席**：意思是系統失靈仍繼續使用，才算犯法？

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：是的。

**主席**：那麼剛才法律顧問所說，如果系統失靈，改用傳統方法泊車便沒有問題。可否這樣理解？

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：我的理解是仍有機會觸犯法例。

**主席**：律政司可否補充？

**律政司高級政府律師林嘉璐女士**：我簡單補充，剛才署方提到現行法例第374A章第121條是關於罪行，當中規定"在任何道路上使用沒有在所有方面均符合本規例的任何車輛，即屬犯罪"，所以是指道路使用方面會觸犯法例。 [013149]

該條文亦訂明另一項罪行："違反或不遵從本規例的任何規定，即屬犯罪"。所以回到第40C(4)條的要求："系統須保持於良好和有效的運作狀態"，此規定與當事人主動選擇使用裝置與否無關，而是如果該裝置不符合此規定而在道路上使用，便已觸犯第121條下的罪行。多謝主席。

**主席**：謝偉銓議員。

**謝偉銓議員**：謝謝主席，我想跟進其中一個問題。正如主席所說，我視之為輔助泊車系統，傳統上是由司機在車內操作的。在可見將來，汽車可能會實現自動控制，不再需要這些輔助系統及其他輔助系統，例如GPS。如果司機對路況熟悉，可以選擇不使用這些配備。因此，我認為值得研究和探討，是否會因不使用這些配備而觸犯法例。當車輛配備了這些功能，而司機選擇不使用時，是否會被視為違法？這關乎選擇使用與否的問題。舉例說，倒後鏡壞了，就使用電子的，因為涉及安全。司機控制泊車的方式一直為社會所接受，也顧及各方面的安全及司機的責任。司機不使用輔助系統，為何會有可能觸犯法例呢？這是我首先想提出的問題。 [013240]

第二，我想問，這個輔助系統是用於司機在車外控制車輛，若司機使用該系統在車內，是否會被視為違法？謝謝。

**主席**：可能先解答第二條問題，因為比較技術性。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：如在車內使用這個系統，第374A章的修訂規例中並沒有這個規則要求。但是在第374G章的修訂規例中關於泊車系統的遙控使用，則有如此規則要求。所以，有關文件指出，我們現在可以拿第374G章…… [013432]

**運輸署助理署長/行政及牌照**：簡單說明，對於司機在車內這個情況，應同時以第374A章和第374G章考慮。使用遙控泊車系統的儀器，例如手機，但是在現行法例下，我們正正就是作出修訂，不容許“玩”手機的。這個情況要同時以第374A章和第374G章檢視，單以第374A章來看，我的同事是回答不了這個問題的。 [013510]

**謝偉銓議員**：簡單來說，我們只是想讓使用者清楚知道這個輔助系統的使用規範。這與法律顧問剛才所提的有關連，這個系統要求司機離開車輛一定距離(即6米)才能使用，如司機選擇坐在車內使用，按我理解署方的解釋，這樣已經違例。也就是說，如果司機在車內，應使用傳統方式。

然而，法律顧問提到，如車輛配置有這項設備，但卻選擇傳統方式泊車，這也構成違例，因車輛是在道路上行駛，除非明確指出該泊車位置不是在道路上。

**主席**：我認為這可能需要運輸署澄清。我們談論的是遙距泊車，遙距的意思應該是指人離開車輛。如果指的是輔助泊車，即人在車內但車輛自行移動，類似於自動泊車系統。這兩者之間是否有區別？我們並不是在討論同一件事。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：謝謝主席。是的，這是兩回事。目前修例是針對遙控泊車，需要司機在車外使用。根據第374G章的擬議修訂，這是明確規定的。如該系統能在車內使用，而司機真的在車內使用了，也屬是違法的，必須在車外操作。

**謝偉銓議員**：主席，我想補充一點。我認為，運輸署可能需要考慮一下是否如此僵化。因為目前許多系統在各地已經存在，駕駛時可以選擇自動駕駛或由人操控，也就是說，這些車輛配備了自動駕駛功能。當然，香港在這方面可能暫時較為落後，未必允許這些功能。

然而，我們需要考慮未來的發展方向。如某些技術已獲視為安全和成熟，可能需要重新修訂規範。因為提到遙距操作時，若司機坐在車內便不能使用遙距系統。這與司機在車內使用自動駕駛系統的情況類似，還可以視作可以控制車輛，遙距或車內也可以控制車輛。

**主席**：我認為需要進一步澄清謝議員所關心的問題。我記得早前溝通時，署方提到，如果司機坐在車內，並使用車內的自動泊車功能，只需按下車上的按鈕，車輛就能自行泊車。在現行規例下，這樣的操作是沒有問題的，不會因為我們對遙距泊車訂立的規例而被禁止。這一點可以確認一下嗎？

**運輸及物流局副秘書長3**：多謝主席，多謝謝議員。我正想補充，目前有兩種技術：第一種是司機坐在車內按鈕，車輛自動泊位，這功能目前已經被允許使用。這次修例處理的是另 [013903]

一種功能，即當司機離開車輛後，用鑰匙或手機遙距控制車輛泊位。經過這次修例後，這種方式也將被允許。

剛才謝議員提到的問題是，會否有人在車內，本應可按鈕泊車，但他不用，選擇用手機或鑰匙進行遙控。運輸署同事可作補充，我記得早前與議員交流時也有提到，現時技術上並不支持這樣的操作。即是說，車行不會讓司機坐在車內，然後用鑰匙或手機按鈕來讓車輛自動泊位，這在技術上是不可能的。

**謝偉銓議員**：主席，我理解這樣的解釋是清楚的，但我想討論的是問題的原則。如果說這在技術上是不可行的，那是另一回事，正如副秘書長剛才所提到的。然而，我想討論的原則問題是，目前似乎感覺上要求過於僵化，即擁有設備也要遙距操作。

我想將問題帶出，目前已有許多軟件能讓司機在車內，不需要使用傳統駕駛方式。我提出的意見，可能目前不是問題，但未來可能會出現相關問題。同時，這涉及法律責任，當大家對安全性緊張且要求過於僵化時，可能會令配置了設備卻被限制在某種情況下的使用。

我們主要考慮的是安全問題。如果安全確實存在問題，我當然接受這樣的限制。謝謝。

**主席**：聽畢剛才的討論，我認為這涉及兩個問題。第一個問題是，當車輛同時具備遙距泊車及自動泊車功能時，根據副秘書長的解釋，這兩種方式都是被允許的。我們修例的目標也是希望兩者都能夠實現。 [014134]

然而，謝議員和法律顧問提出的另一個個問題是：假設車輛配備了這個系統，但系統壞了，司機決定自己泊車。根據我們剛才聽到的，一旦系統故障，即便司機能夠自行泊車，繼續使用車輛也可能會觸犯法例。對於這個問題，我想大家都希望政府能夠清楚解釋其考慮的因素。

**運輸及物流局副秘書長3**：謝謝主席，謝謝議員。首先，我完全同意剛才主席的結論以及謝議員的意見。我們的目的正是 [014227]

容許不同泊車方法，包括遙距操作、車內按鈕及傳統手動泊位，這3種方法都是接受的。這樣可以為車主提供更多選擇，當然我們也要確保安全性。

其次，正如律政司及運輸署的同事所述，法律條文要求，如車輛配備有遙控泊車系統，必須保持良好和有效的運作狀態，必須考慮安全因素。司機當然可以自己駕駛車輛，但不能排除可能會交由他人幫忙泊車，例如交由家人或要用膳而交由他人幫忙泊車。因此，如有他人會使用遙控泊車，系統須保持在良好狀態。

如果發現遙控泊車系統故障，為保護自身及他人安全，車主有責任盡快修理。當然，在修理期間，若需要使用車輛，便要使用手動泊車。我相信這是允許的，但要已作合理安排，例如已經安排車行修理或已聯絡維修人員。這是重要的。

**謝偉銓議員**：主席，這樣的澄清就非常好。因為若車輛的配備損壞，作為車主或駕駛者，我有責任去修理它。但這不代表在修理期間，使用傳統方法泊車就令人覺得會犯法。這正是我之前提到的過於僵化的問題。其實，在可接受的情況下，使用傳統泊車方式並不違法，只是車輛配備了系統，車主便有責任確保那些系統正常運作。這是車主的責任，大家都會接受。

**主席**：我想追問，這些條文的要求本身是針對車主的？即這些條文寫明的要求是針對車主的？

**運輸及物流局副秘書長3**：是司機。

**主席**：是司機，好的。

下一位江玉歡議員。

**江玉歡議員**：謝謝主席。主席，因為剛才唱讀得很快，我想回看一下第39AAG條。主席，我向各位表示抱歉。關於第39AAG(1)條的英文文本與中文文本的分別，第(1)款 [014510]

第四行的英文寫道，if裝配的有關mirror(鏡子)“is struck by any person”，“struck”。中文是甚麼？中文是“碰撞”。我翻查過該英文字詞的解釋，“struck”在英文意指“strike”，即是要很大力的撞擊才稱得上“strike”，不是“hit”這麼簡單，而是要“hit with force”，與中文“碰撞”的意思有所分別，主席。不打緊，或許是我錯也說不定，但當局能否回去審視這一點，主席？因為英文“strike”帶有“hit forcefully and deliberately”的意思，與“碰撞”不盡相同。

接着我想請教一下第40C條，關乎大家剛才討論的遙控泊車系統。“遙控泊車系統”在第40C條的英文heading寫有“s”，稱為“Remote control parking systems”，這便說清楚了。我想請問一下，難不成有很多種systems？當局能否舉些例子？因為正如剛才謝議員所說，我也擔心會否“撞中”，對吧？有這麼多種系統，還有另些不同的。當局能否在此簡單告訴我們，此處用“s”，即是當局內心有很多種遙控泊車系統，那麼究竟涵蓋哪幾種？

另外，第40C(4)條規定：“汽車的遙控泊車系統須保持於良好和有效的運作狀態。”我想請問，譬如我不幸地在很後期才買這輛車，而我確實知道它配備遙控泊車系統，不過我是十分保守的人，出車時一定不會使用該系統，那為何我務必將之“保持於良好和有效的運作狀態”？情況好比音響系統，我一輩子都不會在車上聽音樂，那為何我不使用卻務必將之保持於良好和有效的運作狀態？請問何解？

**主席**：第一個字眼問題是否請律政司同事回答？現在有否回應？

**律政司高級政府律師林嘉璐女士**：謝謝主席。純粹作簡單補充，第39AAG條其實是重編現行第39(3)條的條文所得，用詞上也是參考當時的寫法。本司認為“碰撞”和“struck”兩字在各自中英文本上的意思沒有分別。 [014801]

另外，很快回應一下，關於剛才提到第40C條的英文標題用了“s”的問題，究竟具體種類在實際上有何分別，運輸署同事或可考慮作補充。我純粹想指出，該條規定就標的車輛的型號而言，每個此類遙控泊車系統須獲署長認可，所以不同

的車輛型號或會有多於一個認可系統。因此，本司認為英文標題以眾數形式表示較為恰當。我補充至此。

**主席**：運輸署就該系統有否補充？

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：每個車輛型號的遙控泊車系統可能有所不同，是針對每個車輛型號來設計的。

另外提到的.....

**主席**：關於良好狀態那方面。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：OK，就從不使用遙控泊車系統而言，該系統在法例上並非一項硬性規定，即不是強迫每輛車都要配備該系統。如果司機或車主認為自己從不使用該系統，他可把車輛送去車廠要求消除該系統，這樣也行，變相免受這項法例影響。

**江玉歡議員**：主席，我有追問。即是說，如果我不使用，我便要去消除，對嗎？如果我不消除，根據第(4)款的寫法，我須確保差不多每星期check一下它可否運作，否則便違反第(4)款？ [015011]

主席，另外我想問回律政司，不要緊，司方表示第39AAG條是抄以前的寫法。由於這是法案委員會，既然司方認為“碰撞”與“strike”相同，請問司方能否告訴我，這是指“輕微碰撞”還是“用力碰撞”？我真是很擔心，不如司方解釋清楚給我聽，“碰撞”意指“大力碰撞”還是“輕輕碰撞”？中英文有分別。司方不如藉此機會解釋給我們聽。

**主席**：司方有否補充？

**律政司高級政府律師林嘉璐女士**：多謝主席。回答江議員的提問，此處的用詞上，不論是英文還是中文，均沒有特別要強調碰撞程度的多寡。該條主要想帶出的意思是須將攝像顯

示器系統的顯示器部件的邊緣包圍，以致一旦該顯示器或該等物料被任何在該汽車內或該汽車上的人碰撞到，亦相當不可能對該人造成嚴重割傷。該條的主要精神在於確保不會對車內人士造成嚴重損傷，所以此處中英文的意思一致。

**主席**：下一位，陳紹雄議員。

**陳紹雄議員**：主席，我想跟進的幾個問題，剛才幾位委員已問過。我比較關心這項擬議新訂條文，其原意是非常好的，關乎遙控泊車系統，但新訂第40C條後，變相會帶來很多以前從未遇過的問題。剛才多位委員都提過，對於遙控泊車系統，我們如何視之為輔助泊車工具？應該是我作為司機想使用時便啟動系統，並在6米內遙距控制車輛進行泊車。但在某些情況下，我想自己泊車，而該系統已然存在。我不知現時新推出的車輛是否附有功能讓人刪除該系統；即使不可刪除，也沒關係。假設我不啟動系統，沿用自己的泊車方式泊好車輛，但碰巧該自動泊車系統出了問題而未能運作、使用不了。我已跟車房book(預約)了下周修理，在此期間則選擇用自己的方式泊車，那又是否犯法？這項條文的寫法確實沒有甚麼“走盞位”。舉例而言，正如本法案委員會法律顧問所指，假如訂有免責條款，那便好端端的；可當局現在決定不訂立，便會引起剛才的一連串問題，包括有人就是不喜歡使用該系統而將之刪除，一經刪除即屬“保持於良好和有效的運作狀態”，這一點如何界定？這項條文帶來了諸多疑惑。 [015152]

另一點，局方在剛才的回應提到第374G章有關自動泊車以至第374G章有關車內不能使用手機的情境。其實，現時很多自動泊車均非使用手機控制，而是使用遙控器。根據局方的定義，該遙控器絕對不是手機，對吧？在某些情況下，如果我留在車內使用遙控器——不是手機——我按下的該剎那是否犯法？

第三點，我想藉此機會澄清，因為答案相對明顯，但也有朋友前來問我。引進這項有關遙控泊車系統的條文後，假如有位司機身處6米內，但他讓身旁的小孩按鈕，且按下的動作十分清晰，即屬犯法。然而，對於條文與條文之間如何連帶到控制車輛的人士必須持有駕駛執照，局方應藉此機會向公眾解說一下，千萬不要讓另一位無牌人士按鈕，否則按下當刻即屬犯法。

有3個問題，謝謝主席。

**主席**：在政府回應之前，我想徵詢各位委員的意見。我們原定的會議時間是到4時30分，如果我們將會議延長半小時至5時，大家有沒有意見？ [015520]

如果大家沒有意見的話，請……

**謝偉銓議員**：主席，我覺得延長到5點似乎時間有點過長，況且今天也無法完成審議，可否考慮酌量延長至下一位委員完成提問？主席，這樣好嗎？不知其他同事有何意見？

**主席**：希望大家理解，昨日在立法會會議上已通過將審議期延展至2月12日，由於這段期間適逢農曆新年假期等，因此我們審議4項附屬法例的時間上有所限制。當然我們也要認真審議，但要視乎審議的進度再作調整。不如我先將會議延長15分鐘，然後再看看情況如何。

現在請政府回應陳紹雄議員剛才的問題。運輸署。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：首先，關於6米的距離，我們這次對第374G章的修訂中，要求距離在6米以內……不好意思，是第374A章，該章的設計已令司機已經不能在離開車輛超過6米的情況下使用該車輛，所以系統本身已經包含這個設計，不會發生剛才提到的情況。 [015657]

**陳紹雄議員**：不好意思，我剛才的問題不是關於6米的距離。我其中一個問題是，如果我留在車內，系統保持良好及有效的運作狀態，但我選擇不用它，而是自己泊車。

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：沒有問題。

**陳紹雄議員**：假如我使用遙控泊車系統，但沒有離開車輛，那我是否也符合6米之內的要求？當局剛才的答案提到，如

果遙控泊車設備是手機，法例上可能不容許，因為這會違反第374G章的相關規定。但如果我的遙控泊車設備不是手機，而只是簡單的向前、向後、向左、向右的控制裝置，那就應該不會違反法例？

**運輸署總機電工程師/車輛安全及標準**：在第374G章下，我們要求司機在車外進行遙控泊車，原因是這個系統的用途是針對一些比較狹窄的停車場，讓司機能夠在車外把車泊好，避免因為旁邊的車輛過於貼近而無法開車門離開。這是系統的主要目的用途，這是第一點。

第二個原因是，當司機在車外使用遙控泊車時，視野會比在車內更加清晰。如果司機在車內，可能會過度依賴遙控設備，以為只要按着按鈕，但實際上車內的視野範圍不如車外清晰。因此，從安全角度來說，我們認為在車外使用遙控泊車系統會比在車內更安全，所以我們要求遙控泊車時必須在車外進行。

**陳紹雄議員**：主席，關於這個說法，我上次曾詢問署方，可否指出條文中具體哪部分、哪段指明使用遙控泊車系統必須要在車外，可能我沒有看到相關部分。

**運輸署助理署長/行政及牌照**：在這次修例中，我們在第374G章的擬議新訂第42A條加入了一項新規定，雖然目前尚未審議到該條。該條文指出，如果司機要使用遙控泊車系統，必須是outside the vehicle，即在車輛外使用有關儀器，這已經寫在第374G章第42A條。 [020019]

**陳紹雄議員**：但既然要清晰的話，為何不在第40C條訂明呢？至少應該有一句指出要在第374G章所指的情況下，再有後續的描述，這樣才會清楚。因為如果只看第40C條，從頭到尾並沒有告訴說不能留在車內使用遙控泊車系統。

**運輸署助理署長/行政及牌照**：謝謝陳議員的提問。我再解釋一下，因為第374A章主要是關於車輛的結構和構造，而第374G章則是規管道路使用者的運作、安全及操作等事宜。

因此，我們在構思時將這項規定寫在第374G章。謝謝你的意見。

**陳紹雄議員**：另外，當局還未回答我剛才的問題，即如果我選擇留在車內，自己泊車，而不使用遙控泊車系統，那法例是否准許？

**主席**：剛才說了是准許的。

**陳紹雄議員**：但假如系統故障，我就不會使用該系統，例如我book了兩星期後才維修遙控泊車系統，而在此期間一直是我駕駛，這可否作為合理辯解？若然，那為何不在條文內加入合理辯解，包括剛才那個情境？假如我的車在外行駛時被警務人員攔截，會否因為遙控泊車系統故障而導致我即時違法？

**主席**：運輸署或律政司有否補充回應？

**運輸及物流局首席助理秘書長2**：正如我們剛才多番解說，由於考慮到安全問題，遙控泊車系統與車輛的機動系統有直接關聯，因此我們認為為了安全起見，需要有這樣的規定。不過，我們已收到議員的意見。

**主席**：我想政府的態度很清晰，所以是有這樣的要求。

下一位，江玉歡議員。

**江玉歡議員**：謝謝主席。我剛才感謝局方提到附屬法例第374G章第42A條對遙控泊車設備的解釋，但與我們正在審議的第374A章對遙控泊車設備的解釋相比，第374G章更為詳細。因此，我懇切希望無論是第374A章還是第374G章，至少應像剛才陳紹雄議員所提到的那樣，能夠refer去第374G章。否則，普通市民只是駕車而已，總不會把A至Z全部看了，我是否至少也要去看第374A章，也要知道第374G章對遙控泊車系統的解釋呢，主席？它們的名稱是一樣的，小 [020328]

市民如何知道要看A至Z哪一項？這是我的第一個建議，當局能否回去考慮一下？

第二，主席，我有一個很“卡通”的想法。剛才聽局方和署方這樣說，這個所謂的遙控泊車系統作用其實非常有限，只是在停車位非常狹窄時才使用，而不是在其他更廣闊的範圍使用。舉個例子，主席，國內的遙控泊車系統很先進，大家都知道。如果一個司機去上班，把車停在地面，然後去辦公室，他可以按個按鈕，車輛便自動運行到地下2層泊車。問題是，距離只限6米，對嗎？那麼，我想大家“卡通”地想一想，如果我是陳小姐，OK，我在地面停車，想使用遙控泊車系統，就需要拿着遙控泊車設備，一路跑到地下2層，再使用遙控泊車裝置，是不是真的這樣呢？如果署方告訴我，“對，就是這樣，對不起，我們現在的系統想法比較狹窄”，也沒關係。這表示我們這麼辛苦去修訂法例，其實並沒有先進很多，因為用途非常狹窄，完全未能達致我們所說的遙控泊車系統應有的目的。

最後一個問題，主席，對不起。在擬議新訂第40C(6)(b)條，何謂“遙距停泊某汽車”呢？就是包括“藉着使用遙控泊車設備，將該汽車移出其停泊之處”。實在寫得很奇怪。其實是否意指，停車是包括操控(maneuver)汽車，so that它可以停泊？英文和中文文本的寫法都很奇怪，與其說駛出來，其實是指控制汽車，即maneuver，對嗎？我想問清楚，謝謝。

**主席**：有3個問題，第一個是關於第374A章與第374G章的定義關係。不過我翻看第374A章，請當局確認一下，事實上，第374G章中關於遙控泊車設備的定義是refer去第374A章的，是不是這樣的情況？

第二，請當局解釋清楚，這個遙控泊車的概念與自動駕駛不同，對嗎？我們現在所指的是車輛需要駛到停車位附近，然後由司機下車操控，而不是像江議員所形容的那種人在樓上、車輛自行駛到停車位的情況。希望當局能澄清這一點。

最後就是關於“移出”的情況。

**運輸及物流局首席助理秘書長2**：關於第二個問題，非常感謝江議員的意見。正如剛才運輸署助理署長解釋，第374A章是關於車輛的構造及保養，而第374G章則關於司機的駕駛行為。因此，我們因應其規管的不同部分，將有關規定寫入不同的法例。不過，運輸署在新法例生效後，會做足宣傳工作，向市民整全地解釋使用遙控泊車系統的所有條件，這是會清晰地向市民解說的。 [020736]

**主席**：關於“移出”的字眼？

**運輸及物流局首席助理秘書長2**：關於“移出”的字眼，我請律政司的代表解釋。

**律政司高級政府律師林嘉璐女士**：多謝主席。擬議新訂第40C(6)(a)和(b)條的現行寫法都反映了政策原意，旨在規管遙距停車的行為，包括停泊汽車以及將汽車移出其停泊之處。超出這兩項行為的，並非政策原意所要規管的行為，因此目前的寫法是反映上述原意的。 [020815]

**主席**：好的。

**運輸及物流局副秘書長3**：多謝江議員。關於江議員問到的自動停車安排，內地的情況更先進，我們也需要參考國際和國內的標準如何界定自動駕駛功能，也稱為輔助駕駛功能。目前分為0至5級，共6個級別。0至2級稱為輔助駕駛，並未達到自動駕駛，而3至5級則屬於自動駕駛。當然，我們日後可以再交流，那就更清楚些，而江議員剛才提到的情況，可能屬於3至5級的自動駕駛，因為司機完全不在車內，車輛自主駛入地下停車場再泊車。多謝立法會的支持，其實已經通過了一項關於自動駕駛車輛的條例，上述情況會由該條例規管。 [020841]

至於這次修例涉及的自動泊車功能，仍然屬於0至2級，即輔助駕駛的範疇，未達到自動駕駛的程度，因此會在這項條文中處理。江議員提到的情況是指自動駕駛的功能，已在另一項條例中處理。這項條例主要處理的輔助駕駛功能，是

指車主在近距離按着按鈕，將車輛停泊於某個位置，這是兩種不同的情況。謝謝主席。

**主席**：陳恒鑌議員。

**陳恒鑌議員**：不好意思，主席，我有一點事情澄清，可能我也有點混淆。 [021014]

剛才聽到的解釋很清晰，司機在6米之內拿著一個裝置，按着它，車輛就會退出或移入，OK。如果這個人要在6米之內，那麼他是否可以在車內的任何位置？如果這個人一定要在車外，那麼就不能在車內。如果司機不懂得泊車，他不下車，坐在車上按着按鈕，讓車輛自行泊入，這樣又為何不行呢？為何法例不容許這樣操作？這個問題要弄清楚。

第二個問題是，相關條文目前只限於遙控泊車功能，但是我們都知道，在很多地方，香港也可能很快就會有，就是在車上也好，在車下也好，只要按着按鈕，車輛就會駛進去充電。如果這不算是泊車而是進行充電，那麼這項功能能否使用？如果規例無法涵蓋這項功能，那麼當自動充電普及時，我們是否無法透過規例來使用？

第三個問題是，去年我們去上海看過，有些車可以讓司機坐在車內，按下按鈕，車輛便會自動駛進去充電。司機在車內選擇Yes or No，雙手可以完全離開方向盤，只是在屏幕上操作選擇是否進去。那麼，車內的任何操作是否不受規例規限？若規例有規限，是否當人在車內時，就完全不受規例規限，可以不必握住方向盤，可以拿着電話？我希望弄清楚這個概念，好嗎？

**主席**：陳議員，關於你的第一個問題，當局剛剛已經澄清過，如果是自動泊車，司機可以坐在車內，由車輛自行泊車，這是沒問題的，規例不會影響這種情況。至於你提到的第二和第三種情況，即司機坐在車內，若非單純泊車而是讓車輛進行自動充電，這樣的情況又該如何處理呢？政府可否回應？運輸署同事。

按下列編碼收看
相關會議部分

**運輸署助理署長/行政及牌照**：謝謝陳議員的提問。我們統稱的泊車應該是指將車輛停進停車位，而充電的位置一般不會設在有其他交通通行的公家道路上。因此，從概念上來說，在這個情況下，雖然充電位置可能不是指定停車位，但如果車輛停進去的動作是為了充電，那麼從常理上來看，是可以這樣做的。 [021307]

**主席**：陳議員有否補充？

**陳恒鑌議員**：OK，也就是說，在這種情況下，雙手要按着裝置，那麼如果司機完全放開雙手，這樣是可以還是不可以呢？

**運輸署助理署長/行政及牌照**：完全放開，即是按着遙控泊車設備？

**陳恒鑌議員**：不，我是指在車內使用的那個，是否與此無關？

**運輸署助理署長/行政及牌照**：坐在車內，就不能按着遙控泊車設備，要按自動泊車那個按鈕。

**陳恒鑌議員**：坐在車內，就不能按遙控泊車設備的按鈕？

**主席**：對，此外，運輸署剛才也有提到，根據現時的國際設計標準，即使車輛可以遙距操作或在車內泊車，這兩者是不會同時出現的。

**陳恒鑌議員**：但是將來呢？

**主席**：請運輸署的同事再解釋一下。

**陳恒鑌議員**：假設將來有這樣的功能，有人駕車到停車位時，只會泊"L位"而不懂泊"S位"，那麼是否不能按下按鈕讓車輛自行泊車？難道一定要下車，取走所有物品後才能按鈕泊車？既然未來可能會有這種技術，為何規例不容許呢？

**主席**：陳議員，其實剛才已討論過，如果可以在車上按鈕泊車的話，這是沒有問題的，法律是容許的。你剛才提到的是更特殊的情況.....

**陳恒鑌議員**：我明白，也就是說，如果我的車有個按鈕，可以按下按鈕讓車輛自行泊車，那麼這是可以的，對嗎？但是如果我的車沒有自行泊車的按鈕，只有一個遙控泊車系統，可以在車外使用，而在車內使用則屬違法。這問題似乎有點特別，為何不cater在車內使用？在車內使用遙控系統也是在6米範圍內，為何這樣就是違法呢？

**運輸及物流局副秘書長3**：主席，謝謝陳議員。其實這個問題剛才也有稍作討論，我再多說一點，謝謝你的問題。正如運輸署的同事解釋過，遙控泊車功能只能在車外使用，這是基於安全的考慮。因為司機在6米範圍內能直接看到車輛及其周邊環境，按下遙控泊車裝置時，能夠管控周圍環境，這對於安全非常重要。但是，如果司機坐在車內按着遙控按鈕，視野會被車輛圍着，看得沒那麼清楚，因此在安全方面是要小心的。無論如何，據我們目前所知，目前車廠的遙控泊車功能均需在車外操作。

當然，誠如議員剛才提到，如果未來有車廠確實研發出安全的方法，能夠在車內使用遙控泊車系統，而不是按車內的按鈕，並證明這是安全的，且其他地區也有這種情況，我們當然會考慮是否容許在香港使用。謝謝主席。

**主席**：因為接下來的條文涉及另一項修訂，所以我想今天的審議就到此為止。下次會議的日期將由秘書處通知各位。 [021706]

另外，向大家匯報一下，我們的審議期直至2月12日的立法會會議為止。因此，我明天需要在內務委員會上作口頭報

按下列編碼收看
相關會議部分

告，匯報審議的最新情況。在稍後完成審議後，我們會補交書面報告。

我現在宣布會議結束。

**********