

跨境車輛 — 自動駕駛「整體組合式駕駛輔助系統」及「遙控泊車系統」須知

引言

「駕駛輔助系統」利用安裝于車上的感測器，主要為駕駛者提供車輛的運作狀況與車外的行駛環境變化等資訊，并在最短的時間內提醒駕駛者採取措施，從而提升駕駛安全。有些車輛所配備的系統具備若干自動駕駛功能，當駕駛者發出指令及在適當的條件下執行橫向和縱向的車輛控制，協助駕駛者完成駕駛操作。

除此以外，有些車輛具有「遙控泊車系統」，讓司機得以身處車外時使用設備（例如流動電話或汽車匙扣）遙距控制車輛，使其停泊在指定的泊車位。

「整體組合式駕駛輔助系統」與「駕駛輔助系統」的分別

各種「駕駛輔助系統」當中，自動駕駛「整體組合式駕駛輔助系統」¹（個別車廠或命名為「FSD (Full Self Driving)」，「NOA (Navigate on Autopilot)」，「NGP (Navigation Guided Pilot)」，「NCA (Navigation Cruise Assist)」等功能）有別于一般只能執行單一功能「駕駛輔助系統」，此類功能使車輛可以在駕駛員監控下，自動從一個地點行駛到另一個地點，即在其設計運行條件下車輛可持續地控制車輛橫向和縱向行駛，當中系統會探測車輛附近的環境及發出回應的訊息，但不論車輛能否全自動操作，該系統仍需要全程由駕駛者的監控及控制。

使用「整體組合式駕駛輔助系統」的要求

因應啟動「整體組合式駕駛輔助系統」後，會系統持續執行多項動作（例如根據車輛周邊行駛環境，持續控制車輛橫向和縱向行駛，輔助駕駛員在相同行駛方向的车道間執行換道過程），當中會涉及處理路面資訊及交通規則。由于香港的交通標誌、交通燈號和道路標記等不同于內地，而香港的交通規則亦不同于內地（例如內地的道路系統就是左邊為快綫、右邊為慢綫，香港則相反；在內地即使前方的交通燈顯示是紅燈，只要符合規例指明的條件及不會妨礙到其他車和行人的情況之下就可以右轉，但在香港只要前方的交通燈顯示是紅燈，則在任何正常的情况下都要停車；內地在快速公路壞車時應靠右停，香港則靠左停等），考慮到以上因素或會造成道路的安全隱患，因此未獲香港特別行政區政府運輸署批准的「整體組合式駕駛輔助系統」，不可在香港道路上使用。若車輛已裝有「整體組合式駕駛輔助系統」，該車輛的司機在香港的路上行駛時不應啟動車輛的自動

¹ 自動駕駛「整體組合式駕駛輔助系統」仍屬第二級駕駛自動化，車輛生產商一般稱為「2+級」。「2+級」只是車輛生產商的用語。

駕駛「整體組合式駕駛輔助系統」。

使用「遙控泊車系統」的要求

根據香港法例第 374A 章第 40C(3)條規定，有關車輛所屬型號的相關遙控泊車系統須獲香港特別行政區政府運輸署以書面明示認可。因此未獲香港特別行政區政府運輸署批准的「遙控泊車系統」不可在香港道路上(包括停車場)使用。若車輛已裝有「遙控泊車系統」，該車輛的司機在香港的路上行駛時不應啟動車輛的「遙控泊車系統」。

香港特別行政區政府
運輸署
2025 年 6 月