

# 佳保通訊

## Best News

二零一一年一月 第三十八期

Editor: Best Surveying & Recovering Services Ltd.

電郵: best@bestrecovering.com

網址: www.bestrecovering.com

© 版權所有未經許可, 不得轉載或翻印

© Copyright reserved

如欲重溫以往多期「佳保通訊」,

可瀏覽本公司之網頁: www.bestrecovering.com

佳保公証行:

你的交通意外專門店。

『交通意外後.....』

讓您的煩惱不安得以減緩,  
讓您的交通常識有所提昇,  
讓您的意外損失獲得補償。』

佳保公証行有限公司 編印 新界沙田小瀝源 安心街 19 號匯貿中心 820 室 電話: 2652 5998 傳真: 2696 4998

〈佳保透視〉

A) 滄海一聲笑: 恭喜發財!

B) 重賞之下, 可有勇夫?!

C) 「企業社會責任」12式 — 可以更好!?

〈佳保信箱〉

〈汽車保險放大鏡之三十三〉

〈民事索償盲公竹之三十二〉

〈交通時事速遞〉

〈安全港自由講〉

〈網頁精選〉

無的士牌都可以揸的士?

誰可相依: “保監局”與“保監處”

“因工”受傷, 勞保不賠?

人類「排」放, 變廢為用, 減低污染

汽車玻璃隔熱膜【鳴謝: 車証行有限公司供稿】

駕駛路線搜尋服務: 運輸署(試驗版)與 Google Map

<http://drss.td.gov.hk/drss/index.php?lang=TC>

<http://maps.google.com.hk>

『過得自己過得人』— 正確轉線及超車技巧【鳴謝: 香港駕駛學院供稿】



〈安全學堂〉

〈「佳保通訊」各欄均歡迎專業人士或有興趣者來稿或來函討論。來稿一經接納及刊登, 薄酬港幣\$3,000, 或等值禮品。

未獲刊登於印刷版的稿件, 亦酌情給予薄酬(最高可達HK\$500, 或等值禮品), 為防止「垃圾稿件」或「文抄作品」, 本刊保留稿酬的最終決定權。編者對來稿有刪減權。來稿需未曾在其他刊物上刊登過。投稿者需提供真實姓名、筆名、投稿者所任職行業和職位、聯絡電話等資料, 以作核對。)

本期要目

## 佳保透視

### A) 滄海一聲笑: 恭喜發財!

2010年剛過去, 有值得開心的,

有值得憂慮的, 也有一些不明白又很想去探索、去討論的話題: 趙連海怎會從原告變被告? 劉曉波事件有沒有更好的處理方法? 政府建議推行的自願性醫療保險計劃, 誰最受益? 值得支持嗎? 「集體訴訟」和「有條件式收費」會在香港實施嗎? 如果不能, 為什麼?.....

話題有點複雜, 有些還有點敏感, 我等蟻民, 除了盡公民責任發表一點看法外, 過去的最好還是「滄海一聲笑」給笑走了, 把多些心神放在未來吧! 新的一年, 還是那句: 祝各讀者友好「兔年快樂, 恭喜發財!」

### B) 重賞之下, 可有勇夫?!

過去多年「佳保通訊」各欄目下的稿件, 大多是公司的員工「嘔心瀝血」辛勤勞動下的成果, 目標是希望能給讀者一份有水準有內容的讀物。同時公司亦一直希望能有讀者友好可提供稿件, 以使刊物更生色, 並予薄酬(HK\$1,000或以上, 或等值禮品)。不知是否酬金不夠吸引, 過去供稿的讀者寥寥可數。為了增加讀者友好投稿的興趣, 從2011年1月1日起:

- (1) 獲刊登於「佳保通訊」印刷版的讀者友好來稿, 薄酬HK\$3,000 (或等值禮品)
- (2) 未獲刊登於「佳保通訊」印刷版的讀者友好來稿, 公司酌情給予薄酬最高可達HK\$500 (或等值禮品) (視稿件性質及內容而定, 為防止「垃圾稿件」或「文抄作品」, 本公司保留稿酬的最終決定權。)

希望重賞之下, 能有勇夫! 其實, 區區薄酬實不足掛齒, 最重要的還是希望透過多方有識之仕來稿, 能給讀者一些有水準有內容的文章, 啟發讀者思考, 進而推動香港的保險業, 汽車業及法律服務業的發展!

### C) 「企業社會責任」12式 — 可以更好!?

“大家樂事件”後(即一方面提升工資以符合即將實施的「最低工資」條例, 但另一方面卻減扣員工「飯鐘錢」的事件), 各大企業都更意識到, 社會大眾對企業要承擔的“社會責任”的要求已大為提高。市民要求的, 不是法例的最低要求, 而是希望企業能做到比法例要求的更好, 不要處處“賺到盡”!

其實, “承擔社會責任”, 不單是大企業的事, 有條件的中小企, 亦應盡一分力。皆因“中小企”佔全港企業的總數超過90%, 而聘用的僱員人數亦佔私人企業總數近60%。如果有條件的“中小企”都能盡一分力, 社會就會更和諧!

公司過去都緊貼市場並嘗試超越市場, 希望可在「企業社會責任」薄盡綿力, 現列舉一二, 盼與各“中小企”分享及共勉:

- 1) 鼓勵環保: 沒有使用的房間要關燈關冷氣、鼓勵循環用紙(如雙面列印或複印)、換上節能燈管等。
- 2) 注重空氣質素: 聘請專業環境公司為公司測定「室內空氣質素」(獲最佳級別), 公司並提供室內空氣清新機以保障員工呼吸清新空氣。
- 3) 就業保障: 盡量不因經濟週期低潮而裁員(過去的低潮如1997金融風暴、2000科網股爆破、“911”恐怖襲擊、2003“沙士”、2008金融海嘯, 公司都未有裁員)。
- 4) 慈善捐款及義工服務: 過去多年均有捐助獎學金予學校及慈善團體, 亦容許員工帶薪每年去作一天義工服務。
- 5) 男性產假: 合條件的男性員工, 於太太分娩期間, 可獲2天“產假”。
- 6) 工作/生活平衡: 極少要求員工加班, 絕大多數情況下員工都可準時下班。除特殊情況外(例如有員工離職或長期病假), 員工相等於每週工作五天。
- 7) 容許帶同子女上班: 阿媽病了, 不是隨便可找到人照顧子女。公司容許員工在有需要時帶同子女上班, 既不太影響工作, 又可多些時間親子及照顧子女安全!

(下接最後一頁)

『交通意外後.....讓您的煩惱不安得以減緩, 讓您的交通常識有所提昇, 讓您的意外損失獲得補償。』

佳保公証行: 你的交通意外專門店。專業追討交通意外因工受傷等疏忽責任之保險賠償。



- 8) 善待長期員工：有loyalty的員工，是公司的重資產，故會得到較佳的福利待遇，在選擇放假日、五週年十週年等重要日子，均會得到禮待。
- 9) 提供工作培訓：公司有充足的在職培訓，以幫助員工熟悉工作，並可提昇員工的技能以提高員工的價值！
- 10) 支持及推動業界發展：「佳保通訊」鼓勵環保、促進駕駛者交通安全之意識，為業界及一般道路使用者提供有用之資訊。
- 11) 沒有欠帳：公司經營多年，從沒欠帳，所有供應商及服務提供者的債務大多準時清繳，以示對合作伙伴及持份者的尊重及承擔應有的“企業責任”。

以上是我們過去所做的，亦期望可一直堅持做下去的。將來，有沒有可以做得更多或更好的呢？有，在力所能及下會一步一步做得更好！2011年，我們會增加多一項：

- 12) 優待老弱傷殘：為更好地，盡企業的社會責任，由2011年1月1日起，超過65歲的長者的新個案，本公司會免費提供服務。此外，低於18歲或被專家醫生判定為“完全沒有行為能力”的受害人，本公司亦會如常免費提供服務。以上免費優惠，如客戶自願支付或捐助，不論金額多少，均會作為員工的福利或慈善用途。

作為一間“中小企”，能夠做到上面12點，對承擔“企業社會責任”方面，實在不敢說好，只能說是“比上不足，比下有餘”，頂多只敢說是不算太差而矣！當然，我們希望將來透過員工的努力，客戶的支持及業界的理解，並隨著公司的實力進一步提昇及盈利進一步改善，我們可以做得更好！

各“中小企”，加油！！



## 網頁精選

### 駕駛路線搜尋服務：運輸署(試驗版)與 Google Map

<http://drss.td.gov.hk/drss/index.php?lang=TC>

<http://maps.google.com.hk>



運輸署最近搞了個路線搜尋網(試驗版)，此網頁可供各駕駛者搜尋起步點至目的地的最短路徑、最低道路收費及最短時間等資訊。使用者可以透過文字或六大分類功能去查找並定位起點和終點；此六大分類為教育/醫療、康樂、公共服務、社區設施、交通/膳宿及運輸署服務。當結果路線需經過海底隧道時，它可提供給你行走各條隧道的路線，並根據你設定的條件顯示合適的過海隧道。使用者亦可從主要路線中，設定避開路段及必經路段，一條新的路徑便會提供給你。

也許你也有用過Google的路線搜尋服務(進入上面Google Map 的網址後再Click“規劃路線”)，現在不妨也試試運輸署的路線搜尋服務(試驗版)以作比較，然後向他們提出意見，以作改善。運輸署有本土的優勢，加上對本港道路的設計及交通條例的熟悉，透過各位車友提供的改善意見，相信最終一定會發展出一套更適合港人使用的駕駛路線搜尋服務！

香港人，是否應多支持一下香港人的本土創作呢？



## 安全學堂

### 『過得自己過得人』--- 正確轉線及超車技巧

【鳴謝：香港駕駛學院供稿】

昌仔：老豆，我今日新車落地，帶你遊車河。(昌仔帶同老豆，坐上紅色跑車，絕塵而去...)  
 老豆：... 昌仔，你“爬頭”嘅時候唔好揸咁慢，你爬架貨車時，差D俾後面架貨 Van 撞到，個司機重猛響按住我地鬧。  
 昌仔：我架新車夠勁，“駛唔駛埋佢”!(昌仔一臉得意輕浮。)  
 老豆：...  
 老豆：昌仔，你過線小心D呀！左邊有架私家車咬緊，唔好“駛埋”左邊，撞車喇！！  
 呸.....呸！

香港交通繁忙，車輛眾多，無論在市區道路或快速公路上，有部份駕駛者，當遇上一些慢行車輛，例如：巴士或重型車輛時，以搶佔第一位置自滿，為求爭車攝位，無所不用其極，罔顧其他道路使用者安全。

根據運輸署2009年度道路交通意外統計，因不小心轉換行車線而導致意外的司機人數佔 1,240 人(未計算因沒有人受傷而未有報案的數字)，平均每日三人，昌仔只是其中一個例子。

#### 轉線與超車有無分別呢？

轉線和超車都是屬於高風險、高難度的危機處理 (“Hazard Drills”)。當中涉及到駕駛者的駕駛技巧、駕駛態度和對路面空間、距離等等環境因素的判斷。

香港交通事故的案例顯示，駕駛者往往選擇了不適當的時空進行轉線或超車，而與其他車輛發生相撞。所以，深入了解轉線和超車的處理，對避免交通事故的發生，有很大的警惕作用。

轉線是指在同一方向之行車道上，由原本的行車線，改行到另一行車線，當中不涉及迎面方向的車輛。

超車是指超越前方之車輛時，需要完成兩次之轉線動作，以返回原本的行車線；有可能需要借用迎面的行車線進行，要同時兼顧迎面方向的車輛，所以處理時更加要特別小心。

#### 轉換行車線之準則：

- 有需要時，應及早轉線
- 轉線前不可騎越行車線
- 轉線時要預留足夠空間，切勿急速扭軚駛出或切入
- 在觀察交通情況(回頭望盲區)之同時，切勿扭軚
- 轉線時必須穩定地加速
- 轉線時必須要與前後方車輛保持一定的安全空間

#### 超車之準則：

- 「超車」即涉及超越前車，因此前車之行駛車速及距離非常重要。並且應預留空間，因在「超車過程中」交通情況出現變化，可能會引致「前無去路」、「後有追兵」的尷尬或驚險現象。因此，在「超車前」先確定安全顯得非常重要。
- 超車前，必需確定己車能安全地返回適當的行車線，而又不會對迎面及被你超越的車輛構成任何影響(如涉及迎頭車輛時，務必特別小心，由此而產生雙倍的撞擊力極為嚴重！)
- 另外，在一般情形下，只可從右方超車
- 超車時要與被超越的車輛或障礙物保持一定的安全空間

#### 切勿在下列的地方 / 環境下進行超車：

- 當你前面的視線受阻，例如：太接近前面的大型車輛，不能看清楚較遠的路面環境
- 其他駕駛人士可能不察覺你的存在(在盲區位置)
- 前面的空間不足夠
- 接近路口、迴旋處、斑馬線的「之」字線區(“Zig Zag” area)及連續雙白線(我方是連續白線)
- 路上設有「禁止超車」的標誌
- 道路頂斜坡的「死位」
- 在彎位、前車正進行超車等情況

謹記：如有懷疑，切勿進行轉線 / 超車。





# 佳保信箱

## 無的士牌都可以揸的士？



### 上期問題：

讀者周太來信問：她爸爸是一名的士司機，近年百病纏身，爸爸為健康及安全起見，早前退休並留下一部的士給她丈夫周先生。可是，周先生沒有的士牌只有1、2牌，並剛巧想買部私家車代步及送兩名兒子上學。周太想知道周先生可否將這部的士當私家車駕駛呢？

### 上期答案：

按照《道路交通條例》第374章第42條 — “駕駛時無執照” 第1款訂明，『除本條例另有規定外，任何人不得在道路上駕駛汽車，除非他持有其駕駛的車輛所屬車輛種類的駕駛執照。』但其實大家都知道，的士和私家車都是屬於“同一種類”的車輛（“小轎車”或“Sedan”），那麼，可不可以的士停止營業後，當私家車去揸，在這情況下，持有有效的私家車或輕型貨車駕駛執照，是否便可合法駕駛的士呢？可以是可以，但司機須遵守以下規定：

根據《道路交通駕駛執照條例》第374B章第19條 — “有權駕駛其他種類車輛的規定” 的條文

『(1) 任何人如持有令他有權駕駛私家車或輕型貨車的有效駕駛執照，則他憑藉該執照亦有權駕駛的士或小型巴士；但 —

- (a) 車前須出示紅底白字的字牌，以高度不少於75毫米的正楷字體註有英文字 “OUT OF SERVICE” 及中文字 “暫停載客”；
- (b) 除司機外，該車輛最多可載人數為1人；及
- (c) 如屬的士，的士計程錶指示器須予掩蓋，使的士外的人不能看見。(1984年第259號法律公告)』

來信中，周太表示周先生打算駕駛該的士送兩名兒子上學，但本條文(b)項明確列出可載人數，司機除外，車輛最多可載人數只為一人，周先生和兩名兒子合共三人已超出可載人數，故此，在這條例下，周先生不可以使用該的士同時接載兩名兒子上學或一家大小外出，否則違法。

另外，本法例也保障的士業界及職業司機的利益，根據本條文第3款規定，『不授權任何人使用汽車供出租或取酬載客或貨運。』意即就算閣下(只有1、2牌但沒有的士牌)根據第374B章19條，駕駛出示了“暫停載客”字牌及掩蓋了計程錶之的士，並且只載了一位乘客，但卻不可向該乘客收取酬勞或運費，亦不可以將車作貨運用途，否則即屬犯法。

很多車房在維修完的士後“試車”時，有時會載上超過一個伙計“兜翻轉”，或者的士車主在收工後會載幾個老友去“遊車河”兼晚飯吹水，不去了解上述條例，可能違了法還懵然不知！

(本文並非法律意見，如有疑問，請諮詢閣下的律師或專業人士。)



### 飲左酒去踩單車算唔算酒後駕駛？

讀者阿奕來電查詢，他說前晚和朋友飲酒後在公園騎單車，未幾，他朋友突然變得十分慌張，因為有兩個阿Sir從公園另一端走過來，朋友害怕給阿Sir發現他們酒後騎單車會被控告「酒後駕駛」，一經定罪，會監禁兼罰款。幸好，兩個阿Sir只是路經公園，故未有去調查他們有否酒後駕單車。

阿奕想問喝酒後騎單車算不算是「酒後駕駛」呢？如是，罰則是什麼？

(答案下期刊出)



## 汽車保險放大鏡之三十三

### 誰可相依：“保監局”與“保監處”

上期「佳保透視」提到政府正在進行“建議成立獨立保險業監管局”的諮詢，有讀者來電，希望多了解現行的保險業監管的工作是怎樣的呢？為什麼政府建議成立一個獨立保險業監管局呢？筆者現借此機會為大家作一簡介。

《保險公司條例》第41章中，載有規管香港保險公司及保險中介人的法例條文。保險業監理處(“保監處”)於1990年6月成立，負責執行《保險公司條例》。由於《保險公司條例》規定，保險公司必須獲得保監處的授權，才可以於香港經營保險業務。保監處會對保險公司進行密切監管。若保險公司出現問題，保監處可採取干預行動，以保障保單持有人或潛在保單持有人的利益。

保險代理人及保險經紀卻並非由保監處直接監管。保險代理需於香港保險業聯會(“保聯”)轄下的保險代理登記委員會成功登記成為保險代理人後，保險公司會對其委任的保險代理人進行監管，保險代理人出現問題或投訴，則由保聯負責處理及執行紀律行動。保險經紀需要成為香港保險顧問聯會或香港專業保險經紀協會其中一個成員，並須符合保監處所訂定的有關股本及淨資產、資格及經驗等要求。如果保險經紀出現問題，則由所屬的保險經紀團體負責處理及執行紀律行動。除了上述團體外，保險索償投訴局及消委會也會處理有關投訴。

政府分別於2007年11月及2009年委聘了羅兵咸永道會計師事務所作為顧問進行了兩次研究。研究報告指出現存監管機制的數個主要問題，第一、自我規管機構的營運資金是由會員資助，故此存在利益衝突的問題。第二、有關保險公司、保險代理及保險經紀的監管及行政分散由不同機構負責，在投訴處理、調查及紀律處分上有不同的準則和機制。第三、各個自我規管機構的調查及懲處力有限。第四、自我規管的做法，相比其他國際金融中心由獨立的保險業監管機構直接規管中介人的做法不一致。第五、現時的保監處仍在政府架構內運作，並非財政、運作及政治獨立，受制於繁複的政府規則及程序。

成立獨立的保險業監管局(“保監局”)，統一發牌、統一規管保險中介人，適度地賦予保監局權力使整個規管實施更有效。脫離政府架構的保監局，政策更具彈性，可更加靈活和迅速地應付市場變化。保監局亦能承擔更進一步的職能，例如舉辦公眾教育活動及持續研究和探討市場發展趨勢等等。財經事務及庫務局計劃於諮詢結束後，制訂詳細的立法建議並於2011年向立法會提交條例草案。有興趣作更深入了解的讀者，不妨登入財經事務及庫務局網頁瀏覽！  
(<http://www.fstb.gov.hk/fsb/chinese/ppr/consult/ia.htm>)

“保監局”與“保監處”，誰更能適合香港的需要，並可推動香港保險業的發展？你的看法呢？

(本文並非法律意見，如有疑問，請諮詢閣下的律師或專業人士。)

佳保醒一醒：交通意外或因工受傷後，如有人身傷害，從政府或有關團體機構所得的賠償，可能只是你應得的一部份。請與我們的專業顧問聯絡，確保你的權益，獲得更大的賠償！





# 民事索償盲公竹之三十二

## “因工”受傷，勞保不賠？



《僱員補償條例》中有關的“勞工保險”是保障僱員“因工受傷”而可獲法定賠償。但員工為了上班而搭乘的士/巴士並途中發生意外引致傷亡，是否屬於“因工受傷”？

大家對09年農曆年廿八落馬洲發生奪六命的交通意外可能記憶猶新，當中引起大眾關注的除了是醉酒駕駛刑罰太輕的問題外，還有是現行《僱員補償條例》第282章的保障範圍。

是次車禍有5名死者乘坐的士返工，在途中被重型車撞倒死亡，5名死者均是同事，都是為返工而乘坐的士。這5名死者雖可說是“因（返）工受傷”（或“因為了工作而坐的士受傷”），但根據現時僱員補償條例，他們都沒有受到條例的保障，大家可看看《僱員補償條例》第282章的部份內容：

### 第282章第5條(4)(d)款：

如僱員遭遇意外時，僱員正在僱主明訂或默示許可下，以乘客身分乘用某種交通工具往來工作地點，而意外發生時該種交通工具符合下述規定，則僱員遭遇的意外，須當作是在受僱工作期間因工遭遇的意外—

- (i) 該種交通工具的運作是由僱主或僱主的代表所執行的，或是由他人依據與僱主作出的安排所執行的；及
- (ii) 該種交通工具並非作為公共交通服務的一部分而運作的；

### 第282章第5條(4)(e)款：

如僱員遭遇意外時，僱員正在其居所與其工作地點之間，駕駛或操作由僱主或僱主的代表安排或提供的交通工具，或由他人依據與僱主作出的安排而提供或安排的交通工具，並採用直接路線前往下述地點，則僱員遭遇的意外，須當作是在受僱工作期間因工遭遇的意外—

- (i) 為了其受僱從事的工作的目的並在與此工作有關下前往其工作地點；或
- (ii) 在處理與上述目的有關的事宜後前往其居所；

由於車禍死者當時所乘的是的士，是公共交通工具，且不屬以上(4)(d)及(4)(e)情況，所以是不獲《僱員補償條例》第282章保障的。

意外後，有工運團體要求政府修改《僱員補償條例》，把上、下班及午膳時段員工發生意外傷亡也納入保障範圍。但政府回應表示，將保障範圍擴大，當中很難平衡僱主及僱員雙方利益，執行上也會有困難。

你認為呢？

修改法例涉及僱主/僱員利益的平衡，看來也不是一時三刻可做到的事，員工上下班乘坐交通工具時，看來暫時唯有盡量小心及自求多福了！

(本文並非法律意見，如有疑問，請諮詢閣下的律師或專業人士。)



## 交通時事速遞

### 人類「排」放，變廢為用，減低污染



石油的儲存量不斷減少，加上地球暖化問題日益嚴重，很多公司都在努力找尋更乾淨及可再生的替代能源(特別是電油汽車的替代能源)。

英國Bristol的一家能源開發公司「GENeco」，主要業務就是垃圾處理，不過對於再生能源開發更加不遺餘力，剛推出了一輛「環保甲虫」，將汽車的引擎改進後可使用「甲烷」為燃料，而這甲烷的生產則來自將人類的排泄物進行提煉轉化而成。根據「GENeco」所進行的測試，這輛開篷甲虫使用了70個英國家庭洗手間排泄物所提煉出的甲烷，便可讓車子行駛超過1萬6千多公里，相當是一輛車子1年左右的行駛里程。

而以「甲烷」為燃料動力並不會對車輛的性能產生影響，極速仍可超過180km/h以上，且其動力系統還可同時支援電油與甲烷兩種燃料，啟動引擎時會以汽油燃料來提升引擎溫度，而在引擎達到工作溫度後，就會轉用氣樽的甲烷，若用光氣樽的甲烷後，車子會自動轉換電油作燃料。

「GENeco」表示，每1立方公尺體積的甲烷氣體，可讓這輛甲虫行駛約8.4公里。以一座英國污水處理廠一年處理的污穢物產生1800萬立方公尺甲烷氣體來計算，足夠讓這一部甲虫行駛“1.53億”公里，並減少排放1.9萬噸的二氧化碳！

這新技術看來十分值得期待！



## 安全港自由講

### 汽車玻璃隔熱膜【鳴謝：車証行有限公司供稿】

大家有否留意到，近年多了一些車主為自己的座駕貼上一種名為“汽車玻璃隔熱膜”的東西？車主此舉也許只是為了美觀、增加個人私隱或防曬隔熱，但對其效用及法例的監管也許不太明瞭。其實車主在加裝前必須先弄清楚明白，否則易會浪費金錢及違反法例。

要了解“汽車玻璃隔熱膜”，首先要了解太陽光。當太陽光到達地面時，會分為紫外線(UV)、可見光線(VISUAL LIGHT)及紅外線(IR)。而當中的紫外線及紅外線是不可視之光源，前者會令物件褪色、皮膚變黑老化、誘發白內障及皮膚癌，後者則會令皮膚感覺熱燙。而產生七色光譜的可見光線是會令人產生刺眼及暈眩感。了解上述陽光特質，就能令你明白為何汽車玻璃隔熱膜的生產商會標榜產品的UV阻隔率、透光率及紅外線阻隔率等數字。



為保障駕駛安全，運輸署對車輛玻璃的透光率是有監管的，為符合《道路交通（車輛構造及保養）規例》第28（1）（b）條規定，車頭擋風玻璃、司機座位兩側及B支柱後面車窗玻璃的透光率分別為75%、70%和44%。現時市面的汽車玻璃隔熱膜的產地主要分美、日和韓國三地，收費由2千至4千元不等。

而車主為車輛裝上“汽車玻璃隔熱膜”後，必須向運輸署提出“申請車輛豁免《道路交通（車輛構造及保養）規例》第28（2）條規定”，當運輸署收到申請後2星期左右，就會發信通知車主安排到指定的政府驗車中心，做玻璃透光率測試，通過測試後就會向車主發出一份合格證明。

如車主安裝不符規定的“汽車玻璃隔熱膜”，最高可被判罰款HK\$10,000及監禁6個月。車主安裝前需明白法例規定，免「賠了夫人又折兵」！