

立法會
Legislative Council

立法會CB(1)1563/04-05號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日期：2005年3月18日(星期五)
時間：上午10時
地點：立法會會議廳

出席委員：劉江華議員, JP (主席)
陳偉業議員(副主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
張學明議員, SBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP

出席議員：何俊仁議員

出席公職人員：參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

環境運輸及工務局常任秘書長
羅智光先生

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3
蔡淑嫻女士

署理環境運輸及工務局
首席助理秘書長
伍樹雄先生

香港警務處總警司(交通總部)
韓家傑先生

香港警務處總督察(交通總部)
葉松年先生

運輸署副署長／策劃及技術服務
劉家強先生

運輸署首席運輸主任／市區
張展鵬先生

應邀出席人士：參與議程第V項的討論

九龍的士車主聯會有限公司

主席
任太平先生

新界的士司機權益大聯盟

理事
梁于榮先生

全港職業司機反對衝燈加重扣分大聯盟

秘書
梁靜珊女士

香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會

主席
梁雄先生

右軚汽車商會(香港)有限公司

創會會長
羅少雄先生

香港汽車高級駕駛協會

副主席
蒙海強醫生

混凝土車司機協會

秘書
陳三才先生

新界電召的士聯會有限公司

主席
藍貴強先生

聯友的士同業聯會

主席
歐陽根先生

中重型貨車關注組

主席
黎劍德先生

的士權益協會有限公司

代表
黃濤先生

四海的士車主司機聯會有限公司

代表
劉劍魂先生

香港計程車會

主席
黎海平先生

貨櫃車司機工會

理事長
余國安先生

香港貨櫃車主聯會有限公司

理事
陳富泉先生

環保的士車主聯會有限公司

主席
李子良先生

落馬洲中港貨運聯會

主席
蔣志偉先生

香港汽車會

副會長
雲維熹先生

香港公共小巴車主司機協進總會

秘書長
黎銘洪先生

香港的士小巴商總會有限公司

理事長
陳洲先生

香港教車協會

副主席兼公關
黎兆鈞先生

九龍重型貨車聯合商會

主席
梁根權先生

的士車行車主協會有限公司

會長
吳坤成先生

公共小型巴士總商會

副主席
萬振輝先生

市區的士司機聯委會有限公司

主席
郭志標先生

汽車交通運輸業總工會

主席
李永生先生

汽車交通運輸業總工會(公共小巴分會)

主任
歐陽明先生

香港九龍的士貨車商會有限公司

代表
謝明鑄先生

香港物流協會

常務副會長
鄭會友先生

交通運輸業職工聯合會

代表
譚偉濤先生

個別人土
許穎苗女士

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 助理法律顧問3
馮秀娟女士

高級議會秘書(1)9
薛鳳鳴女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

* * * * *

V 加強道路安全的措施

(立法會 —— 新界港九合眾的士
CB(1)1096/04-05(04) 號 聯誼會有限公司提
文件 交的意見書
立法會 —— 政府當局提供的資
CB(1)1096/04-05(05) 號 料文件)
文件)

55. 委員察悉運輸業關注違例駕駛記分小組的意見書在會議席上提交。

(會後補註：有關意見書在會後於2005年3月21日隨立法會CB(1)1141/04-05號文件發出。)

56. 主席歡迎政府當局的代表及團體代表出席會議。

57. 環境運輸及工務局局長表示，在亞洲區內，香港在交通管理方面的聲譽非常好。政府當局有責任制訂足夠措施，促使道路使用者遵守交通規例。在2004年10月，傳媒廣泛報道一宗因衝紅燈而釀成的嚴重交通意外，因而引起社會人士對衝紅燈問題的重大關注。她強調，政府當局並非純粹為了回應這宗事故或其後發生的多宗類似事故，而對有關問題採取行動。一直以來，政府當局均參考交通意外的統計數字，密切注意香港的道路安全情況。在2004年，平均每日針對衝紅燈提出的檢控有107宗，與2002年相比，增加了60%。因衝紅燈而造成的傷亡數字亦增加了16%。每日平均有一宗交通意外是由衝紅燈所造成。以檢控／意外率而言，每432宗針對超速駕駛提出的檢控中有一宗涉及傷亡的意外，而衝紅燈的情況則是每111宗檢控，便有一宗涉及傷亡。有見及此及其他相關的統計數字，政府當局認為有關情況值得認真關注。經進行全面檢討後，政府當局在推出打擊不當駕駛行為的其他措施的同時，亦提出了解決衝紅燈問題的措施。

58. 環境運輸及工務局局長續稱，政府當局理解運輸業界的關注，並認同業界的建議，即應加強針對駕駛者及行人的宣傳及教育。鑒於他們的意見及建議，政府當局曾檢查是否有些交通燈號黃燈亮起的時間不符合3秒的標準，並檢討針對衝紅燈的執法政策及手法。此外，在若干交通黑點已安裝懸掛式交通燈號，而政府當局計劃安裝更多衝紅燈攝影機及衝紅燈攝影機箱。除了行人及駕駛者的安全外，政府當局亦關注公共小型巴士(下稱

“小巴”)的保險費由於去年致命意外的數字增加而急升的情況。關於提高針對衝紅燈罰則的建議，環境運輸及工務局局長強調，政府當局認為，有關措施是必要的，以達致預期的阻嚇作用，並因而為駕駛者及行人維持一個安全的道路環境。大部分奉公守法的駕駛者將會受惠於有關措施。為蒐集公眾對此事的意見，政府當局曾委聘香港大學進行一項民意調查。在包括駕駛者在內的約1 500名受訪者當中，普遍的共識是針對衝紅燈的違例駕駛記分為5分是恰當的。

新界的士司機權益大聯盟

59. 大聯盟理事于榮先生表示，要加強道路安全，改善交通管理設施，尤其是交通燈號，較提高針對衝紅燈的罰則更加有效。交通燈號的設計應予改善，讓司機在駛近交通燈控制的路口時就應繼續前駛還是停車作出正確判斷。

九龍的士車主聯會有限公司

60. 聯會主席任太平先生表示，聯會不反對提高針對蓄意衝紅燈者的罰則。然而，聯會反對提高針對該等因安全理由而無法在黃燈亮起時停車者的罰則。他建議

- (a) 在黃燈亮起前，綠燈應最少閃動5次；
- (b) 應盡快安裝懸掛式交通燈號；
- (c) 應考慮對違反《道路交通(交通管制)規例》(第374章G)(下稱“該規例”)第17條所指明不同燈號規定的人士，施加不同的罰則。

61. 任太平先生續稱，針對衝紅燈的檢控應有證據支持，因為僅憑警務人員的個人觀察進行檢控，駕駛者很容易面對不公平的執法行動。

全港職業司機反對衝紅燈加重扣分大聯盟 (立法會CB(1)401/04-05(01)號文件)

62. 大聯盟秘書梁靜珊女士表示，運輸業界強烈反對政府當局提高衝紅燈的違例駕駛記分數目，以及不遵守交通燈號的罰款，即使建議的違例駕駛記分數目已由8分修訂為5分。大聯盟呼籲政府當局撤回有關建議，以待對現行交通燈號及其他交通管理設施的設計進行所需的改善工程。她強調，香港應提供在內地廣泛使用的閃動

燈號。她促請環境運輸及工務局局長聽取運輸業界的意見。

香港九龍新界公共專綫小型巴士聯合總商會
(立法會CB(1)1127/04-05(03)、CB(1)478/04-05(01)及CB(1)323/04-05(01)號文件)

63. 總商會主席梁雄先生表示，總商會強烈反對政府當局增加違例駕駛記分的數目及衝紅燈罰款的建議。交通事務委員會亦於2004年12月14日的會議上通過一項議案，要求政府先採取一切實際可行措施改善道路交匯處及交通燈顯示設施，確保有效界定刻意衝紅燈的駕駛者，才考慮增加記分罰則。然而，政府當局無視事務委員會的意見，並堅持在進行所需的改善工程之前，提高針對衝紅燈的罰則。

64. 梁雄先生續稱，政府當局使用香港大學進行民意調查的結果為其建議提供理據是不公平。問卷假設駕駛者是蓄意衝紅燈，因此一如所料，差不多所有受訪者都支持有關建議。總商會曾多次指出，由於交通燈號的設計不合時宜及設施不足，職業司機容易跌入陷阱，無意中便會違反交通燈號。

右軚汽車商會(香港)有限公司

65. 商會創會會長羅少雄先生表示，香港車輛保險生意的承保利潤由2003年的5,000餘萬元增加至2004年的5億餘元，顯示香港的駕駛者在駕駛時已加倍謹慎。他指出在若干燈號控制路口安裝的行人倒數器廣受當區市民歡迎，並認為應把倒數器的安裝範圍擴大至適用於車輛。

香港汽車高級駕駛協會
(立法會CB(1)516/04-05(07)號文件)

66. 協會副主席蒙海強醫生表示，協會支持增加違例駕駛記分數目及針對不遵守交通燈號的罰款的建議。他提出以下各點——

- (a) 香港是一個大都會，因此，其交通燈號的設計應符合相關的國際標準。
- (b) 根據《道路使用者守則》，當黃燈亮起時，駕駛者應減速及停車。就此方面並無含糊不清之處。

- (c) 以時速50公里行駛的車輛在3秒內可行駛41米。因此，目前黃燈亮起的3秒時間，可使所有類別車輛有足夠時間，在有燈號控制的路口停車。
- (d) 針對衝紅燈的罰則應較現時針對不小心駕駛記5分及罰款的罰則更高。因此，衝紅燈應記多於5分。

混凝土車司機協會

(立法會CB(1)401/04-05(04)號文件)

67. 混凝土車司機協會秘書陳三才先生表示，該協會反對政府當局對道路交匯處及交通燈顯示設施作出所需的改善前，提高針對衝紅燈罰則的建議。該協會建議黃燈亮起的時間應延長至4或5秒，而所有燈號控制路口須受到劃一的車速限制。

新界電召的士聯會有限公司

(立法會CB(1)401/04-05(06)號文件)

68. 聯會主席藍貴強先生表示，儘管運輸業界提出建議，但政府當局在改善道路交匯處設計及交通燈顯示設施方面所做的工作不多。他感失望的是，政府當局堅持在作出所需的改善工作前便提高針對衝紅燈的罰則。他強調，現時把車停在交通燈後但超越停車線的駕駛者，可能會被控衝紅燈。提高針對衝紅燈的罰則會令職業司機承受過大的壓力。

聯友的士同業聯會有限公司

(立法會CB(1)401/04-05(07)號文件)

69. 聯會主席歐陽根先生表示，政府當局應參考外國將蓄意衝紅燈及不慎衝紅燈加以區分的法例。他認為衝紅燈所造成的傷亡率相對較高，某程度上反映出香港的交通燈現時的設計已經過時，因此為駕駛者製造了陷阱。汽車保險生意的承保利潤增加，亦反映出駕駛者在駕駛時已更為小心。他要求政府當局應先改善道路交匯處及交通燈顯示設施的設計，並修訂法例，將蓄意衝紅燈及不慎衝紅燈區分開來，以達致施加適當罰則的目的。

中重型貨車關注組

70. 關注組主席黎劍德先生表示，關注組不反對針對該等蓄意衝紅燈的駕駛者施加重罰。問題在於現時的道路環境有不少陷阱，而司機很容易會在無意中衝紅

燈。他強調，黃燈亮起3秒的時間，不足夠讓中、重型車輛安全地在停車線前煞車。關注組要求，除了對道路交匯處及交通燈顯示設施的設計作出所需的改善外，政府當局亦應修訂法例，對蓄意衝紅燈及不慎衝紅燈加以區分。

的士權益協會有限公司

71. 協會代表黃濤先生表示，2004年年底在北角發生的交通意外，是一宗涉及兩名魯莽司機的獨立事件。要所有司機承擔個別交通意外的後果，是不公平的做法。現行的衝紅燈法例存在模糊不清的地方。政府當局不應在未消除模糊不清之處前提高針對衝紅燈的罰則。

四海的士車主司機聯會有限公司

72. 聯會代表劉劍魂先生表示，雖然香港的交通燈號符合國際標準，但它們確實已過時，並且有缺陷。大部分駕駛者同意，現時的道路環境有很多陷阱，而現行的交通規例亦不夠清晰明確。在對相關的設施並未作出所需的改善，亦未消除交通規例中模糊不清的地方時，便提高針對不遵守交通燈號的罰則並非改善道路安全的有效措施。

香港計程車會

73. 計程車會主席黎海平先生列舉以下的例子，說明交通燈顯示設施的問題——

- (a) 輕型貨車若尾隨一輛大型貨車，並打算由皇后大道中右轉入畢打街，輕型貨車司機的視線便會完全被擋。
- (b) 英皇道沿途，一邊是電車路，另一邊是巴士站，駕駛者往往無法看清楚交通燈號。

他認為當局應架設行車倒數器及懸掛式交通燈號，以方便司機遵守交通燈號。

貨櫃車司機工會

74. 工會理事長余國安先生對政府當局為加強道路安全而提高針對衝紅燈的罰則的建議的成效深表懷疑。根據他本人的駕駛經驗，若他嘗試在黃燈亮起時，立即煞停一輛駛近停車線前的貨櫃車，便極有可能發生交通意外及／或後面的車輛會感到煩擾。鑒於交通燈號的現

行設計，以及香港普遍的道路情況，提高針對衝紅燈的罰則是一項嚴苛的措施，而且對職業司機不公平，尤其是重型車司機。他表示，環境運輸及工務局局長應先透徹了解職業司機面對的實際情況，然後才實施提高針對衝紅燈的罰則的建議。

香港貨櫃車主聯會有限公司
(立法會CB(1)401/04-05(14)號文件)

75. 聯會理事陳富泉先生表示，雖然聯會支持針對蓄意衝紅燈的司機施加重罰，但反對提高針對衝紅燈的違例駕駛記分數目。聯會認為政府當局應檢討規管有關罪行的現行法例，並改善有關設施。現行法例並無將蓄意衝紅燈及不慎衝紅燈加以區分。現時黃燈亮起的時間過短，不足夠讓重型車在停車線前安全煞停。當黃燈亮起時，司機未能在停車線後煞停，亦可被控衝紅燈。倘若將有關罪行的違例駕駛記分數目提高至5分或以上，職業司機的生計便會大受影響。

環保的士車主聯會有限公司

76. 聯會主席李子良先生表示，香港的道路交通情況非常複雜。部分衝紅燈個案並非因為駕駛行為欠佳所致。加強道路安全的更有效措施是減少駕駛者不慎衝紅燈的機會，而非提高針對有關罪行的罰則。他相信，倘若在黃燈亮起前綠燈閃動數次，便可減低衝紅燈的機會。他亦指出，根據針對不遵守交通燈號罪行的現行檢控程序，駕駛者很容易因警方不恰當的執法行動而受害。

落馬洲中港貨運聯會
(立法會CB(1)516/04-05(14)號文件)

77. 聯會主席蔣志偉先生不滿政府當局沒有聽取運輸業界就需要作出改善的道路環境所提的意見，並批評政府當局最初建議將衝紅燈的違例駕駛記分數目增至8分，其後將所增加的記分數目減至5分的伎倆。他亦認為，倘若施加較重的罰則，有必要檢討現時針對有關罪行的檢控程序。

香港汽車會
(立法會CB(1)516/04-05(02)號文件)

78. 汽車會副會長雲維熹先生表示，該會贊成提高針對衝紅燈的罰則。與此同時，政府當局應加強對司機的教育及針對有關罪行的執法。其他司法管轄區的經驗顯示，安裝行車倒數器無助減少衝紅燈個案。在美國，

黃燈亮起的時間亦是3至3.5秒。該時間應足夠讓所有類別車輛在有燈號控制的路口停下來，尤其是車輛的設計多年來已大有改進。然而，該會認同若干其他團體代表的意見，認為倘若綠燈在黃燈亮起前閃動數次，司機可作出更好的準備，及時煞車。

香港公共小巴車主司機協進總會

(立法會 CB(1)1096/04-05(03)、CB(1)401/04-05(05) 及 CB(1)332/04-05(03)號文件)

79. 協進總會秘書長黎銘洪先生表示，主要問題是有需要將蓄意衝紅燈及不慎衝紅燈區分開來。協進總會不反對針對蓄意衝紅燈的司機施加重罰。不過，在一定程度上由於有關交通規例存在模糊不清之處，警方往往無法以合理及公平的方式採取執法行動。在法庭內，職業司機難以就警方的起訴替自己辯護。

80. 黎銘洪先生提述事務委員會在2004年12月14日會議上通過的議案時強調，當局理應在實施提高針對衝紅燈的罰則的建議前採取適當的措施，以確保可有效偵測蓄意衝紅燈者。

香港的士小巴商總會有限公司

81. 總會理事長陳洲先生表示，總會與其他運輸業界團體代表的意見相類似，亦反對將針對衝紅燈的違例駕駛記分數目增加至5分的建議。

香港教車協會

82. 協會副主席黎兆鈞先生表示，協會反對將針對衝紅燈的違例駕駛記分數目增加至5分的建議。他認為當局應在所有交通黑點及十字路口為車輛安裝較大型的交通燈號。雖然駕駛者應經常提高警覺，並保持良好的駕駛行為，但政府當局應採取足夠及迅速的行動，以改善道路環境，利便駕駛者遵守交通規例。

九龍重型貨車聯合商會

83. 聯合商會主席梁根權先生表示，對於一個正常的駕駛者而言，對交通燈號作出反應的時間是1.25秒。對於重型車輛而言，現時黃燈亮起3秒鐘的時間，不足夠讓重型車輛在駛近交通燈控制的路口時減速及停下來。重型車輛在交通燈控制的路口前突然煞停是非常危險的事。政府當局應認真考慮延長黃燈亮起的時間，或加入

一段綠燈閃動的時間，使駕駛者在黃燈亮起時可安全地將他們的車輛煞停。

的士車行車主協會有限公司
(立法會CB(1)401/04-05(10)號文件)

84. 協會會長吳坤成先生認同運輸業界其他團體代表的意見，認為政府當局對道路環境進行所需的改善工程，以及就安全駕駛進行更多宣傳及教育工作前便提高針對衝紅燈的罰則，是不公平的做法。政府當局應理解職業司機的處境，倘若向他們施加更嚴苛的罰則，他們會承受過大的壓力。

公共小型巴士總商會
(立法會CB(1)401/04-05(11)號文件)

85. 總商會副主席萬振輝先生表示，總商會完全認同小巴業其他團體代表的意見。總商會贊成對蓄意衝紅燈的該等司機施加較重的罰則。不過，政府當局在施加更重的罰則前，應認真考慮以下建議，並就此採取行動

- (a) 應盡快在十字路口及交通黑點安裝衝紅燈攝影機；
- (b) 如有需要，應安裝懸掛式交通燈號，以確保駕駛者可清楚看見有關燈號；及
- (c) 應檢討有關法例及執法政策，以避免警方及駕駛者就衝紅燈的控罪產生爭議。

市區的士司機聯委會有限公司
(立法會CB(1)401/04-05(12)號文件)

86. 聯委會主席郭志標先生表示，政府當局在提出增加針對衝紅燈的違例駕駛記分數目的建議時所採用的策略，尤如在街市討價還價。過去數月，當局在改善道路環境方面所做的工作不多，而現在又提出一個修訂建議，將針對衝紅燈的違例駕駛記分數目增加至5分，而非8分。儘管作出有關修訂，但該建議依然會對職業司機造成過大壓力，並會因而導致更多交通意外。作為一位主要官員，環境運輸及工務局局長應理解職業司機的情緒，並在推行任何懲罰性的措施時採取審慎的做法。

汽車交通運輸業總工會
(立法會CB(1)332/04-05(02)號文件)

87. 總工會主席李永生先生表示，於2004年年底在北角發生的交通意外，曾引起公眾對衝紅燈一事的強烈情緒，而政府當局在其進行的民意調查中利用市民這種情緒。一如所料，調查結果是贊成對有關罪行施加較重的罰則。然而，倘若只是對駕駛者進行一項類似調查，其結果應有很大差別。總工會不反對針對蓄意衝紅燈的駕駛者施加較重的罰則，但根據政府當局的建議，駕駛者不慎違反交通燈號，亦會受重罰。

汽車交通運輸業總工會(公共小巴分會)

88. 總工會主任歐陽明先生表示，所有職業司機同意，現時的道路環境存在很多陷阱。他強調港島有很多交通燈號正正架設於電車月台前，而駕駛者觀看交通燈號的視線嚴重受阻。鑒於現行設施不足，交通事務委員會在2004年12月14日通過議案，促請政府當局落實提高罰則的建議前，應進行所需的改善工作。業界不能接受政府當局倉猝推行有關建議，而不先行實質改善道路環境。

香港九龍的士貨車商會有限公司
(立法會CB(1)1127/04-05(04)號文件)

89. 商會代表謝明鑄先生表示，不對道路的交通管理設施進行所需的改善工作便提高針對衝紅燈的罰則，對於打擊衝紅燈而言，這並非一項有效的措施。對於不慎或非自願衝紅燈的司機而言，有關措施亦不公平。商會認為，現行針對衝紅燈的罰則已經足夠，須緊記衝紅燈並釀成意外的駕駛者，會被控以較重罰則的不小心駕駛或危險駕駛罪名。

90. 謝明鑄先生續稱，商會提出以下建議 ——

- (a) 應安裝懸掛式交通燈號；
- (b) 綠燈在黃燈亮起前應閃動5次；及
- (c) 應在所有主要的交通燈控制路口，安裝衝紅燈攝影機。

香港物流協會

91. 協會會長鄭會友先生表示，協會認為，要加強道路安全，著眼點應放在教育及宣傳之上，而非施加較重的罰則。舉例而言，政府應宣傳黃燈的正確意思，即在黃燈亮起之際，駕駛者應開始減速及把車煞停。鄭先生援引他本人的駕駛經驗時表示，如何在交通規例中區分蓄意衝紅燈及不慎衝紅燈，需作進一步研究。

交通運輸業職工聯合會

92. 聯合會代表譚偉濤先生表示，運輸業界一致認為，倘若政府當局真正關心道路使用者的安全，便應迅速採取行動，改善道路上的交通管理設施，以利便遵守交通規例，而非堅持提高針對衝紅燈的罰則。透過強調提高罰則的需要，政府當局根本上是將其責任推卸給運輸業界及一般的駕駛者。導致職業司機衝紅燈的潛在原因很多，例如過長的工時及複雜的道路環境。在加強道路安全方面，提高不遵守交通燈號的罰則成效不大。

與政府當局／團體代表進行討論

93. 劉健儀議員表示，普羅市民對“衝紅燈”的觀感是，一輛汽車在紅燈亮起時不停車，反而繼續往前駛過路口。有關規例第17及18條共同界定如何構成不遵守交通燈號，或一般人所指的“衝紅燈”。有關罪行涵蓋多種情況，包括：一輛汽車在紅燈亮起時依然往前駛；一輛汽車在紅燈亮起時煞停，但在該輛汽車煞停前已越過了停車線或該輛汽車停在黃色方格路口的方格內；一輛汽車在黃燈亮起時越過了路口；一輛汽車在黃燈亮起時已停車，但在該輛汽車煞停之前，已越過了停車線。後述3種情況通常不牽涉重大的道路安全問題。現時有關規例第18及61條對所有此等不遵守交通燈號的情況訂下劃一的罰則。劉議員續稱，政府當局的建議所引起的爭議，源於記5分及罰款600元的相同罰則將適用於所有不遵守交通燈號的情況。運輸業界所要求的是，倘若要加重罰則，應只針對蓄意衝紅燈的行為，即一輛汽車在紅燈亮起時，依然往前駛的情況。至於其他不遵守交通燈號的情況，現行罰則應已足夠。她接着詢問政府當局會否聽取運輸業界的意見，並相應修訂其建議。

94. 境運輸及工務局局長理解運輸業界大部分均同意有關建議，對蓄意衝紅燈的魯莽司機施加較重的罰則。過往數月，政府當局曾就運輸業界提出的多項建議進行深入研究，包括安裝汽車閃動及倒數器。海外國家進行的研究及試驗顯示，由於駕駛者對為汽車而設的預

先警告器所展示的資料有不同的反應，這可能會大大增加前車與後車碰撞的風險。基於這個原因及若干其他技術理由，廣州和深圳已拆除其行車倒數器。

95. 環境運輸及工務局局長續稱，指政府當局甚麼也沒有做而只尋求提高打擊衝紅燈的罰則的說法並不正確。為方便有效執法，政府當局已決定安裝更多衝紅燈攝影機及衝紅燈攝影機箱。當局正在超過20個地點安裝懸掛式交通燈號，而若有特殊情況需要提供懸掛式交通燈號，運輸署將會考慮安裝更多此等設施。當局歡迎職業司機就有潛在需要的地點提出建議。運輸署持續推行宣傳及教育計劃，以推廣安全駕駛意識，並將會加強推行這些計劃。

96. 至於檢討不遵守交通燈號罪行的規例的建議，環境運輸及工務局局長表示，一如若干團體代表所提及，黃燈一般意味車輛應減速，並在停車線後停下來，或該處沒有停車線，便在交通燈號後面停下來。就針對衝紅燈的執法政策引起的關注，她邀請香港警務處總警司(交通總部)就此事發言。她亦告知與會者，市民許穎苗女士想就此事發言。(許女士曾獲政府當局告知有機會在是次事務委員會會議席上就此事發言。)

97. 香港警務處總警司(交通總部)表示，有關規例第17條中已訂明一輛汽車因應交通燈號而須停下來的情形，並反映在《道路使用者守則》中。衝紅燈或衝交通燈是香港近年排在首10個的交通意外成因之一。執行交通規例以確保道路安全，是警務處的優先工作。近年來，安裝在全港各處的衝紅燈攝影機箱數目越來越多，再加上運輸署的合作，這為在地面執行規例的警員提供協助。他強調，不管有關執法行動是透過警員的觀察，還是根據衝紅燈攝影機拍攝的照片進行，所有案件的舉證標準及執法政策都是一致的。據理解，交通燈號一旦由綠轉黃，3秒後才會轉紅燈。黃燈亮起的目的是讓駕駛者可以在轉紅燈前停車。然而，法例特別容許某些例外情況。一輛駛近停車線的汽車可能會太接近停車線，或尾隨的車輛與其太接近，以致該輛汽車無法安全煞停。在該等情況下，該輛汽車可以繼續向前駛。

98. 關於檢控政策，香港警務處總警司(交通總部)表示，當提出檢控時，警方會要求目睹有關罪行的警員，根據他或她在事發時的觀察所得，就所有有關情形作出報告，包括道路情況、其他車輛及有關車輛可能的車速。至於衝紅燈攝影機箱所拍攝的照片，每宗案件最少要有兩張照片(在較大的路口須拍攝3幅或以上的照片)。他表示，當一輛駛近的汽車嘗試煞停，但不幸輕微超越停車

線，就該等案件的檢控政策而言，須逐一研究每宗案件，查看現場的證據及所有照片，以決定是否有人蓄意衝交通燈，還是確曾嘗試停車。假如一輛汽車輕微越過停車線，但並未釀成意外及損傷，有關政策是不會進行檢控。有些情況可能會是某輛汽車三分之一或一半車身越過界線，或許踏進行人過路處，在這種情況下，警方便會研究有關案件的情況，看看應否作出檢控。警方在這些情況下多數不會進行檢控。

99. 香港警務處總警司(交通總部)續稱，在某些情形下，某輛汽車合法地駛過交通燈，然後被迫停在路口，因為前面的交通情況令該輛汽車無法駛出路口。如果拍下照片，從照片證據中可清楚看到有關車輛無法駛出路口。在這些情況下，警方不會進行檢控。

100. 劉健儀議員表示，業界支持使用衝紅燈攝影機箱，以方便有效及公平執法。有關爭議主要源於根據警員的個人觀察而進行的檢控。雖然香港警務處總警司(交通總部)曾表示，警方在某些情形是不會進行檢控，但根據運輸業界的經驗，他們很多時仍會被檢控。甚至當他們嘗試在法庭為有關情況抗辯時，法庭會根據有關規例第17條訂明的情況維持有關控罪。鑒於這樣的現實，業界無法接受提高衝紅燈違例駕駛記分數目的建議。劉議員接著建議該等明顯在紅燈亮起時不煞停並繼續前駛的車輛的司機才應被記5分及罰款600元。至於其他情況，則應維持現行的罰則。與此同時，政府當局應對道路上的交通管理設施作出改善。就此，業界曾指出，重型貨車很多時無法在黃燈亮起的3秒內安全煞車。因此，他們建議延長黃燈亮起的時間，或安裝行車倒數器或閃燈裝置，讓他們有更多時間因應交通燈號的變更而作出反應，但這些建議全部被政府當局否決。似乎政府當局只著眼於推行提高針對衝紅燈的罰則的建議。

101. 環境運輸及工務局局長表示，香港警務處總警司(交通總部)已清楚解釋有關衝交通燈的執法政策，並確定不管執法行動是根據照片證據還是警員的實地觀察進行，亦會採用相同的執法政策。政府當局亦曾詳細解釋為何不採納延長黃燈亮起時間的建議，以及不安裝供汽車使用的倒數器。至於檢討相關法例以便將衝紅燈及其他交通燈號罪行加以區分的建議，環境運輸及工務局局長表示，該局需與警方討論此事，以決定應否採納有關建議。

102. 許穎苗女士表示，她是兩年前在威非路道因衝紅燈而導致的交通意外的其中一名受傷途人。該宗意外令她意識到道路安全的重要性。雖然她並沒有受重傷，

但該次事故令她在心理上嚴重受創。在意外發生後超過半年時間，她害怕過馬路。有好一段日子，她的情緒受到該次經歷所困擾。她居於天后，曾多次目睹衝紅燈的情況，她本人近期又再經歷一次事故。她支持提高針對衝紅燈的罰則的建議，以加強阻嚇作用。她察悉部分職業司機的意見，指提高罰則會令司機承受過分的壓力，她呼籲該等職業司機明白，他們輕率的駕駛行為會危害自身及行人的安全。倘若衝紅燈成為普遍情況，行人過馬路時亦會有極大的焦慮。

103. 王國興議員表示，運輸業界的所有團體代表均一致認為，蓄意衝紅燈者應予嚴懲。但須承認的是，由於道路上的陷阱，駕駛者很多時在無意間，以及在他們無法控制的情況下衝紅燈。政府當局應採用適當的措施解決此問題。由於交通諮詢委員會內沒有運輸業的代表，該委員會就有關建議進行的商議時並無適當顧及職業司機所經歷的問題。鑒於運輸業界強烈認為，有需要改善道路上的交通管理設施，以及分開處理蓄意及不慎衝紅燈者，他要求政府當局作出具體回應。

104. 環境運輸及工務局局長表示，運輸業界團體代表在是次會議上提出的大部分意見，曾在運輸署與他們舉行的例會上向政府當局反映。因此，她不同意王國興議員的說法，即由於交通諮詢委員會內沒有運輸業的代表，政府當局不知業界的意見。原則上，司機在駛近道路交匯處時便要減慢車速。職業司機尤其要完全了解此項原則。香港大部分引向道路交匯處的道路，其車速限制為每小時50公里。3秒鐘應足夠讓所有類別的車輛在停車線前停車，除非有關車輛正以高速行駛。交通燈號或道路交匯處的設計並無問題。職業司機不應向公眾傳達錯誤訊息，指他們不能妥當地控制一輛重型貨車，以及對交通燈號適時作出反應。

105. 環境運輸及工務局局長續稱，社會上對改善道路安全的需要有一個清楚的共識。交通意外統計數字證明，現行針對衝紅燈的罰則所產生的阻嚇作用並不足夠。由於關乎公眾安全，政府當局絕不能繼續就此事拖延下去。她重申，環境運輸及工務局將會就與警方討論有關檢討與交通燈號罪行有關的法例的建議。

106. 梁國雄議員表示，他完全明白不小心駕駛的嚴重後果，因此，他同意蓄意衝紅燈者應受重罰。主要爭議在於政府當局有否已採取足夠及迅速的措施，改善道路環境，以方便司機遵守交通燈號，以及應否修訂有關法例，對蓄意衝紅燈者及不慎衝紅燈施加不同的罰則，以便更能反映有關罪行的相對嚴重性。運輸業界已就所

需的改善工作提出具體意見及關注，政府當局有責任提供令人滿意的回應。政府當局不應僅是促請議員支持其施加較重罰則的建議。他認識部分在壓力很大的環境下工作的職業司機。提高針對衝紅燈的罰則可能會令他們承受過分的壓力，結果反而會對道路安全造成負面影響。他促請政府當局加快對道路環境作出所需的改善，並研究劉健儀議員有關修訂法例的建議，以便分開處理蓄意衝紅燈及無意間衝紅燈的情況。

107. 環境運輸及工務局局長表示，政府當局已進行多項改善工作，包括安裝衝紅燈攝影機及懸掛式交通燈號。安裝工程已經開始，並會持續進行。直至目前為止，當局正在安裝28套懸掛式交通燈號。政府當局已解釋，考慮到其他司法管轄區的相關經驗，當局不會安裝行車倒數器或閃燈裝置。至於執法方面，香港警務處總警司(交通總部)已清楚解釋有關衝交通燈的執法政策。雖然提高衝紅燈的違例駕駛記分數目可能會加大駕駛者所承受的壓力，但這樣無可置疑會加強阻嚇作用，令駕駛者在駕駛時提高警覺及更加小心。

108. 李鳳英議員表示，運輸業界及委員有相同的意見，認為蓄意衝紅燈者應予重罰。她認為提高罰則的建議必須在對有關道路設施作出所需的改善後才落實。她感到不滿的是，儘管運輸業界已提出多項建議，以及事務委員會曾在2004年12月14日的會議上通過一項議案，但政府當局並沒有採取積極的跟進行動，反而堅持透過於2005年5月引入立法修訂，實施提高針對衝紅燈的罰則的建議。因此，她質疑政府當局是否採用雙重標準，一方面急於實施提高針對衝紅燈的罰則的建議，而另一方面則在改善道路設施方面採用拖延手法。她強調，目前衝紅燈最少會被記3分及罰款450元，而因衝紅燈引致傷亡可能會受到更重的懲罰。她促請環境運輸及工務局局長考慮有關各方的意見，並相應重新編定各項措施的優先次序。

109. 環境運輸及工務局局長表示，不存在政府當局採用雙重標準的問題。有必要同步採取立法及其他措施，以達致加強道路安全的目標。某些措施是否實施需作進一步研究及／或獲批撥款，因此，實行所需的程序及工作需要一些時間。她強調，過往6個月，與加強道路安全有關的事宜已在不同的場合討論過。在這段期間，因衝紅燈而導致的交通意外繼續頻密發生，部分更造成嚴重傷亡。倘若政府當局拖延落實為阻嚇少數駕駛者的魯莽駕駛行為而必須採取的提高針對衝紅燈罰則的措施，便是不負責任的表現。

110. 主席於此際表示，由於多位委員表示有意就此事發言，但是次會議訂於下午12時45分結束，他就下一個議程項目“新界西北交通及基建檢討2004／屯門公路重建及改善工程”的安排徵詢委員的意見。劉健儀議員表示，下一個議程項目涉及複雜問題，並建議將該事項押後到下一次事務委員會會議。委員表示贊同。

111. 鄭家富議員表示，民主黨基本上認同政府當局的意見，認為提高針對衝紅燈的罰則不會影響奉公守法的駕駛者，而有關措施只會對魯莽的駕駛者產生阻嚇作用。民主黨亦同意政府當局就此事所編定的優先次序。然而，他理解運輸業界的要求，政府當局應盡其本份改善道路環境，以方便司機遵守交通燈號，並認為政府當局不應忽視業界的關注及意見。

112. 鄭家富議員問及安裝衝紅燈攝影機及衝紅燈攝影機箱的進度，運輸署副署長／策劃及技術服務答稱，政府當局計劃提供合共96個衝紅燈攝影機箱，並開始制訂實施詳情。所需撥款一經批出，政府當局便會進行採購及安裝工程。由於需要一定時間製造衝紅燈攝影機箱及進行安裝工程，故整項計劃不大可能在2005至06年財政年度內完成。

113. 鄭家富議員察悉上文所述，認為政府當局應加快採購及安裝衝紅燈攝影機。衝紅燈攝影機箱亦應盡快架設。他估計，財務委員會會毫不猶豫地批出所需的撥款，並促請政府當局在下一個財政年度完成採購及安裝額外衝紅燈攝影機的工作。

114. 環境運輸及工務局局長向委員保證，政府當局一直全力進行此事。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3補充，現時有28部衝紅燈攝影機及111個衝紅燈攝影機箱。政府當局打算額外採購68部衝紅燈攝影機，並於另外20個地點安裝衝紅燈攝影機箱，合共有96部衝紅燈攝影機及131個衝紅燈攝影機箱。衝紅燈攝影機與衝紅燈攝影機箱的比例將變為3比4，而大部分其他大城市的比例是1比4。政府當局打算在2005至06年尋求撥款，然後便會就採購及安裝工程招標。

115. 林健鋒議員表示，警方針對衝紅燈的執法方式是一項重要的關注事項。由於衝紅燈攝影機並非安裝在所有的道路交匯處，針對衝燈罪行採取執法行動的方法，通常由警務人員酌情決定。他曾有一次在黃燈亮起時已減速及橫過一個路口，但結果被警務人員警告衝紅燈。該次他完全無意衝紅燈。他認為其他駕駛者經常會遇到類似情況。因此，他理解提高衝紅燈的違例駕駛記

分數目的建議會令職業司機更為擔心不適當的執法方法。政府當局應認真處理這確實存在的憂慮。

116. 環境運輸及工務局局長表示，其中一項與減少警方及駕駛者就檢控衝紅燈行為而產生的爭議有關的措施是安裝更多衝紅燈攝影機及攝影響箱。她並認為，一如警務處總警司(交通總部)所解釋，有關的執法政策非常清晰。

117. 陳偉業議員指出，由警方高層所制訂的執法政策與前線警務人員的實際執法行動可能存在重大差異。因此，職業司機對於提高針對衝紅燈的罰則的建議有極大關注是可以理解的。雖然他完全支持有關建議背後的精神及原則，但他關注部分駕駛者(尤其是職業司機)會成為不合理執法下的犧牲者。他認為，現有建議的主要問題在於所加重的罰則均會適用所有不遵守交通燈的情況，而不理會不同情況對安全所構成的風險存在重大差異。他並指出，根據現行法例，涉及較嚴重衝紅燈個案的駕駛者可被控以不小心駕駛或其他嚴重罪行。他促請政府當局檢討及修訂現行法例，以便不遵守交通燈的不同情況面對適當的處罰，以公平反映有關罪行的嚴重程度。

118. 環境運輸及工務局局長表示，由於道路交匯處是人車交匯的地方，任何衝紅燈事故均可令行人嚴重受傷。這亦是衝紅燈所導致的傷亡率偏高的原因。

119. 警務處總警司(交通總部)在答覆陳偉業議員有關在何種情況下衝紅燈的司機會被控以不小心駕駛或其他嚴重交通罪行的詢問時表示，若因衝紅燈造成意外或有警務人員在現場目擊或相片證據明顯顯示幾乎發生意外，警方會控以較衝紅燈罪行更為嚴重的罪名。若發生嚴重意外，有關司機視乎情況可被控以不小心駕駛或甚至危險駕駛罪名。

120. 周梁淑怡議員表示，政府當局不應就此問題將運輸業界及公眾放在對立位置上。事實上，包括運輸業界在內的整個社會有很強的共識，就是蓄意衝紅燈的行為應被重罰。引起爭議的地方在於相關法例存在灰色地帶。一如警務處總警司(交通總部)所解釋，在某些情況下是容許衝黃燈的。第二，在執法方面亦非沒有含糊的情況。她認為，在實施提高針對衝紅燈的罰則的建議前，鑒於部分委員及團體代表曾舉出執法行動偏離當局聲稱的執法政策的例子，政府當局應首先研究實際執法行動是否毫不含糊地一致及公正，否則，對警務人員憑個人觀感執法的關注是有根有據的，當局需在加重針對衝紅

燈的罰則前適當地釋除此方面的關注。周梁淑怡議員又建議業界邀請環境運輸及工務局局長乘坐重型車輛，以親身體驗黃燈維持3秒不足以令重型車輛減慢速度及安全停車的關注。

121. 環境運輸及工務局局長堅稱，改善道路設施的工作與提高針對衝紅燈的罰則有需要同步進行，因為保障道路使用者的安全實在刻不容緩。政府當局已聽取業界的意見，並已採取迅速行動改善道路設施。她不同意周梁淑怡議員指政府當局將普羅市民與業界放在對立位置的說法。她解釋，由於出席是次會議的大多數團體代表均來自運輸業界，而只有一人曾親身經歷衝紅燈所引致的交通意外，故她有需要向委員講述她從普羅市民聽取的有關打擊不負責任駕駛行為的迫切性的意見。

122. 關於警方在執法時採用的手法，環境運輸及工務局局長表示，政府當局已與警方檢討有關政策，而警務處總警司(交通總部)已解釋現時的做法。她又表示，她會考慮接受業界的邀請，乘坐重型車輛，但條件是有關司機必須安全駕駛。

123. 主席表示，有關衝紅燈的實際執法情況是非常重要的議題。他的印象是警務處總警司(交通總部)所描述的執法政策與職業司機及部分委員所經歷的有別。他建議政府當局進一步檢討執法時採用的手法，再就此事向委員匯報。

124. 石禮謙議員表示，他在出席是次會議前，對此事並無特別立場。他在聽取團體代表的陳述後，曾出外觀察附近道路交界處的情況，並發覺衝黃燈的情況是普遍現象，而衝紅燈的情況亦頗頻密地出現。作為一名負責任的主要官員，環境運輸及工務局局長應立即對付此問題，不應再拖延。鑒於問題的嚴重程度，泛聯盟支持政府當局實施提高針對衝紅燈罰則的建議。泛聯盟並認為，政府當局應聽取業界的意見，並改善道路設施，以便從根源解決此問題。

125. 張宇人議員表示，政府當局經常利用個別事故作為對有關的行業一刀切實施嚴苛的處罰措施的理據。在此個案而言，他觀察到政府當局傾向採用類似的手法。他認為重點突出運輸業界與普羅市民的分歧既不可取亦無必要，而事實上，他們對道路安全的問題有共同的關注。他從環境運輸及工務局局長處得悉，政府當局正在28處道路交匯處安裝懸掛式交通燈號，他詢問當局有否就有需要安裝該設施的道路交匯處的數目作全港性的評估，以及相關安裝工程的時間表。

126. 環境運輸及工務局局長回應時表示，雖然個別事故確實引起公眾的廣泛關注，但政府當局一直留意交通意外的統計數字，以監察情況。由2002年至2004年期間，針對衝紅燈的檢控數目上升了60%，而同期的傷亡數字則由583宗增至675宗。現行的建議是建基於客觀的數據。若政府當局不採取適當行動應付問題，這將是不負責任的行為及對公眾不公平。至於安裝懸掛式交通燈的問題，她表示，若有特別情況證明有理由在更多地點安裝該等設施，運輸署會考慮予以提供。她歡迎公眾(特別是職業司機)就可能安裝的地點提供建議。

127. 九龍的士車主聯會有限公司聯會主席任太平先生表示，最有效的措施是改善交通燈號的設計。舉例而言，倘若在黃燈亮起前綠燈閃動數次，駕駛者便會有更多時間作出反應及煞車。政府當局迄今的反應顯示其不信任駕駛者的判斷，他對此表示失望。

128. 新界電召的士聯會有限公司主席藍貴強先生表示，政府當局應完成所有在主要道路交匯處安裝懸掛式交通燈號的工程，然後才推行提高罰則的建議。

129. 中重型貨車關注組主席黎劍德先生表示遺憾的是，政府當局在是次會議上作出特別安排，試圖在市民及運輸業界之間搞分化。業界一直關注警方針對衝紅燈行為的執法方式。目前，警方獲給予過多的酌情權。此外，有關的交通燈號罪行的法例存在模糊不清之處，當局有需要檢討有關法例，剔除模糊不清的地方，並防止武斷執法的情況。否則，在實施較重罰則後，職業司機便要承受過分的壓力。

130. 的士權益協會有限公司代表黃濤先生感不滿的是，在諮詢業界前數天，政府當局便公布了將衝紅燈的違例駕駛記分數目修訂至記5分的建議。他警告，倘若政府當局不理會運輸業界的的要求，在實施較重的罰則前，對道路設施作出所需的改善工作，業界可能要訴諸強烈的對抗行動。他促請環境運輸及工務局局長透過與業界商討解決此事。

131. 香港計程車會主席黎海平先生表示，在珠海，由於技術問題拆除了行車倒數器，並以綠燈閃動來取代。採用綠燈閃動的措施後，交通意外數字大幅下降。現時深圳正安裝類似的裝置。他質疑環境運輸及工務局局長有否徹底研究其他地方的有關經驗。

132. 貨櫃車司機工會理事長余國安先生表示，在他駕駛重型車的10年經驗中，他並無被記任何違例駕駛記分。環境運輸及工務局局長誤解了他的論點。他較早時強調的是，鑒於香港現時交通燈號的設計，司機在黃燈亮起的一、兩秒之間，便要即時因應當時的交通情況，決定究竟停車還是往前駛。在很多情況下，一輛汽車(尤其是重型車)在黃燈亮起時無法安全地煞停。

133. 香港公共小巴車主司機協進總會秘書長黎銘洪先生質疑政府當局會否尊重事務委員會於2004年12月14日通過的議案，以及委員會否從他們在議案中所述的立場退縮。

134. 九龍重型貨車聯合商會梁根權先生表示，他自七十年代便擔任職業司機，並無被記任何違例駕駛記分。他一直十分安全地駕駛，亦不曾說自己無法控制一輛重型車。他剛才的陳述是嘗試解釋現行的交通燈號設計令重型車司機所面對的困難。

135. 落馬洲中港貨運聯會主席蔣志偉先生表示，他對環境運輸及工務局局長的印象是，她的工作方式頗為衝動。為說明這一點，他援引2003年新界的士減價以及最近實施的容許的士在落馬洲禁區營運的事件為例。至於後述事件，蔣先生批評有關措施對過境巴士不公平，因為他們須取得在禁區營運的許可證。

136. 香港汽車高級駕駛協會副主席蒙海強醫生表示，該協會曾提出建議，將衝黃燈及衝紅燈的行為區分開來處理。現行針對衝黃燈的罰則應已足夠，但衝紅燈則應記8分。關於若干團體代表對交通燈號設計的意見，他認為交通燈號是一個國際性語言，因此應盡量避免特別裝置。他認同政府當局所述，即其他地方的經驗證實，由於駕駛者對所展示的資料反應各有不同，行車倒數器及閃動裝置甚至會對道路使用者的安全構成更大的危機。懸掛式交通燈號亦不適宜在市區使用。

137. 環境運輸及工務局局長表示，在聽取了團體代表的意見後，她可以確定其信念，即職業司機是奉公守法的市民。她強調，提高針對衝紅燈的罰則的建議只以魯莽駕駛者為目標。事實上，由於少數小巴司機妄顧他人安全的駕駛行為，令小巴所需支付的保險費大幅增加，影響整個行業。她相信業界可以從有關建議中受惠。她亦呼籲團體代表理解政府當局需向普羅市民問責，因而應採取迅速及適當的措施，對付衝紅燈的問題，不能拖延。她其後補充，政府當局將會檢討有關交通燈號罪行的法例。

138. 劉健儀議員建議政府當局考慮修訂有關規例第18條，訂明不遵守第17(a)條所述的交通燈號的駕駛者將被記5分及罰款600元，而不遵守交通燈號的其他情況的罰則則維持不變。

139. 主席感謝團體及政府當局的代表出席會議。

* * * * *