



本會檔號 OUR REF.:

來信檔號 YOUR REF.:

致：香港特別行政區立法會  
 根據《道路交通（違例駕駛記分）條例》及  
 《定額罰款（刑事訴訟）條例》提出的決議案  
 小組委員會

### 反對提高司機『衝紅燈』罰則

各位尊敬的議員：

在去年十二月十四日交通事務委員會的會議上，我們曾就政府擬提高『衝紅燈』罰則的問題向議員們表達過意見，當時出席會議的政府官員根本無力說服各位議員和業界代表。我們很高興交通事務委員會接納業界的意見，以大比數通過議案，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，才考慮增加扣分罰則。

現在，政府在沒有對有關設施進行改善的情況下，正式向立法會提出修訂法例，提高罰則的建議，是不尊重立法會的表現，也是漠視民意的表現，我們懇請各位議員運用您的權力，促請政府：

- （一）立即擱置有關提高司機衝紅燈罰則的建議。
- （二）立即著手研究及推行有關改善工作，特別是這段時間由業界提出的諸如消除馬路『紅燈陷阱』、改善由於道路燈號或標線設計不合理而導致車輛通行困難問題以及延長燈號轉換時間、增設綠燈倒計時器、增加攝影機數目以達至公正執法等等建議。總之，政府必須確保能夠有效界定刻意衝紅燈的駕駛者，避免過重的刑罰施加於守法的司機身上。

此外，我們要求小組委員會儘快安排一次公開會議，邀請業界代表發表意見，讓政府有機會再次聽到業界的聲音。

就政府提高『衝紅燈』罰則的建議，我們曾經對職業司機會員進行了一次問卷調查，結果顯示職業司機普遍反對有關建議（見附件一）。我們認為，現時的罰則，已經有足夠的阻嚇作用，若果增加記分及提高定額罰款，必然對職業司機唯一的謀生手段造成嚴重的影響，甚至危及他們的職業和生計，而且，我們亦質疑有關建議改善整體道路交通安全的實質效用。我們反對政府提出的修訂建議，理由如下：

一、政府當局建議將司機『衝紅燈』的罰則大幅提高，理據並不充足。政府公佈的數字顯示，司機衝紅燈並非造成公共小巴意外的主要原因，而且，在整體交通意外中，因司機衝紅燈而引致的比率極低，政府這次重拳出擊，藉提高司機衝紅燈罰則來改善道路交通安全的建議是避重就輕、捨本逐末之舉。政府將多宗公共小巴意外歸咎於職業司機衝紅燈，是轉移視線、誤導公眾；繼之誇大司機衝紅燈的後果，採取極嚴厲的手段懲罰違例司機，更是嘩眾取寵的做法，對改善道路交通安全的實質幫助並不大。

二、現時罰則已經有足夠的阻嚇作用。『衝紅燈』記 3 分及罰款 450 元，對職業司機已經構成沉重的負擔，況且，司機衝紅燈造成意外，有機會被控不小心駕駛或危險駕駛，面對更為嚴厲的處罰。

三、由於某些道路設計不合理、燈號設施落後、燈號轉換時間太緊促等等因素，導致守法的司機也極易跌入『衝紅燈』的『陷阱』（見附件二）。若政府輕率實施提高罰則的建議，可以預見，由司機在燈位前緊急剎車而引起的交通意外必然大幅上升，而由於司機在燈位前謹慎行車則可能造成交通大混亂、大塞車，對這些後果，政府必須要有充分的評估。

四、純粹提高『衝紅燈』罰則，不但不能提高整體道路交通安全，反而會加重職業司機的心理壓力，令發生交通意外的機會更高。況且，職業司機動輒被停牌而失去工作，所造成的嚴重社會後果，也是政府不容忽視的。

順頌  
台安

勞聯交通運輸業委員會  
九廣鐵路職工會  
非專利公共巴士從業員協會  
香港倉庫運輸物流員工協會  
香港國際貨櫃碼頭集團職工總會  
香港叉式剷車專業人員協會  
政府司機職工總會  
政府貴賓車司機工會  
機場空運員工協會  
2005 年 6 月 9 日

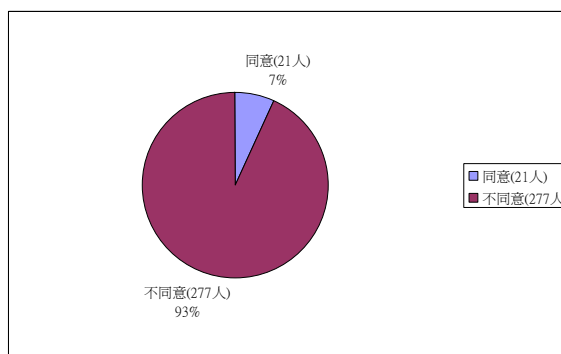
## 勞聯交通運輸業委員會 關於加重『衝紅燈』罰則的問卷調查報告

### 背景

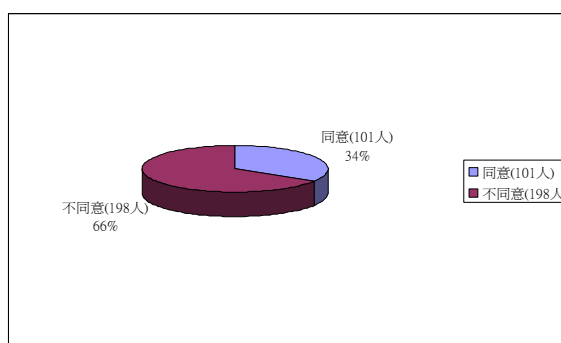
鑒於前一段時間公共小巴發生多次嚴重的交通意外，造成人命傷亡。其中多起事故，當局更加懷疑是由於司機沒有遵守交通燈號行車而引致。為此，政府當局現建議將司機『衝紅燈』扣分及定額罰款提高。爲了了解職業司機對政府此舉的意見，本會於 12 月 1 日至 7 日期間，針對職業司機會員進行了一次問卷調查。這次調查的訪問對象是勞聯交通運輸業委員會各屬會的職業司機會員，共成功訪問了 299 位會員。

### 統計結果

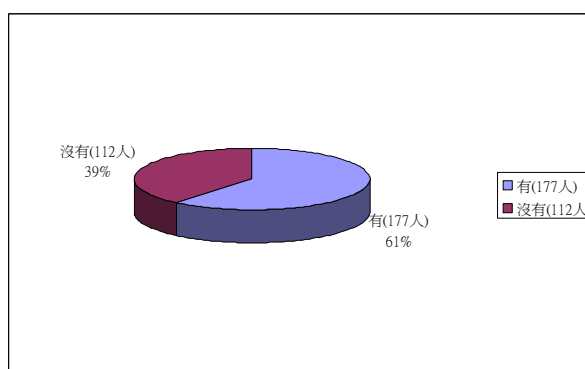
1. 政府建議將司機『衝紅燈』扣分提高，由扣 3 分提高至扣 8 分。您是否同意政府的意見？



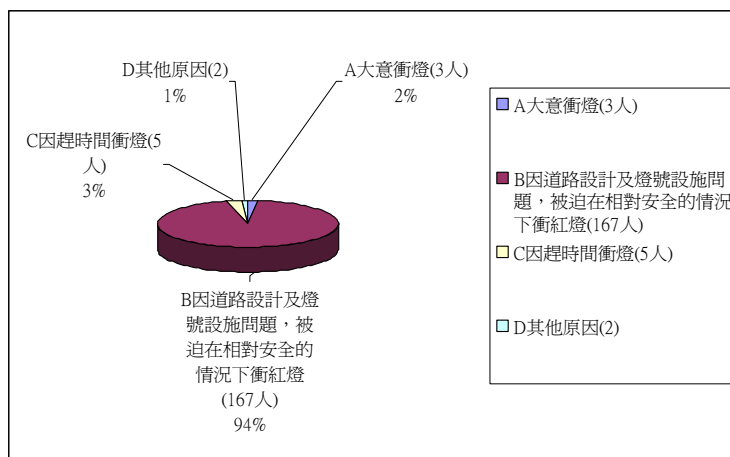
2. 您是否同意將司機『衝紅燈』定額罰款由現時 450 元，提高至 600 元？



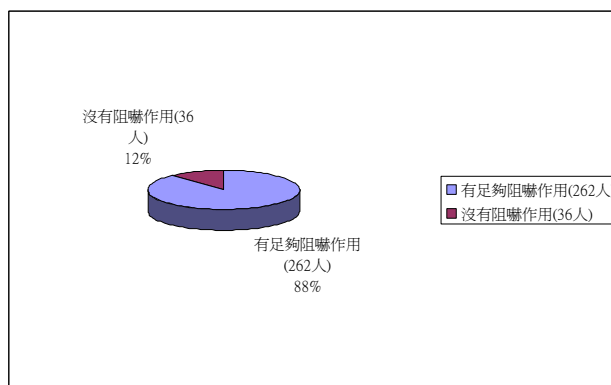
3. 您是否有過『衝紅燈』的經歷？



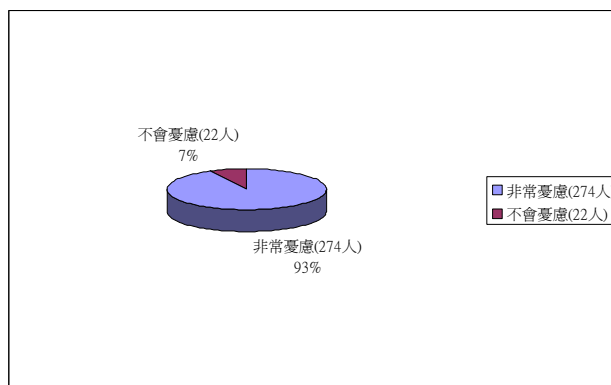
4. 您『衝紅燈』的原因是甚麼？



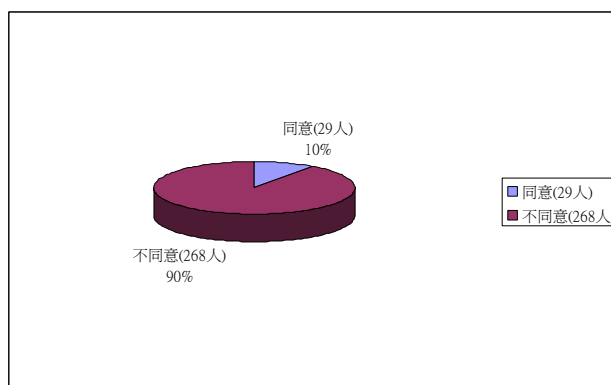
5. 現時『衝紅燈』扣 3 分及定額罰款 450 元，對於您來說是否有足夠的阻嚇作用？



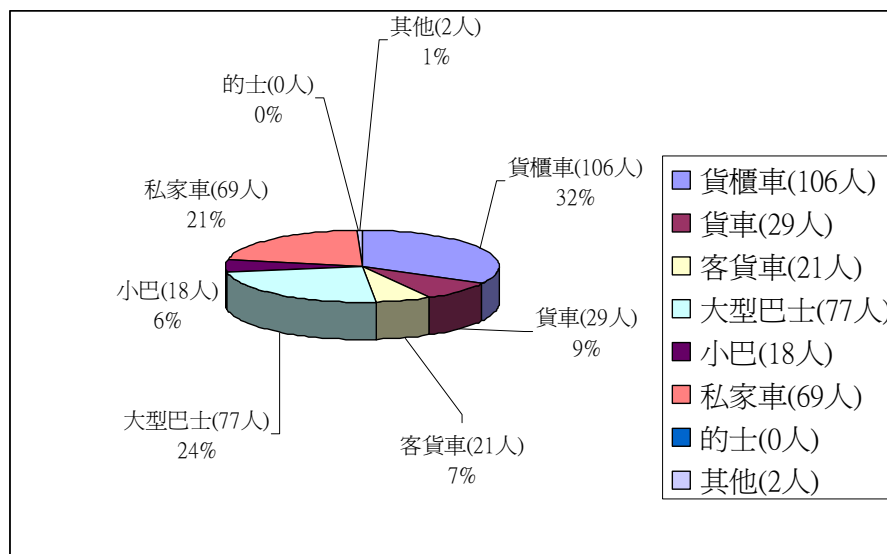
6. 若將『衝紅燈』罰則提高至扣 8 分，您會否憂慮較易累積至 15 分被停牌而失去職業？



7. 有政府官員認為，只要司機守法，不『衝紅燈』，就不必害怕提高刑罰。您是否同意這樣的言論？



## 8.您通常駕駛的汽車種類是：



### 結論

1.絕大多數職業司機(93%)反對提高記分至 8 分，尤其是重型車司機，在合共 183 位駕駛重型車的受訪司機中，有 177 位反對，佔 97%。至於將定額罰款提高至 600 元，則有部份司機同意（佔 34%）。

2.超過六成受訪司機(177 人)有過衝紅燈的經歷，而當中有 95%表示衝紅燈是由於道路設計及燈號設施問題，被迫在相對安全的情況下作出的。

3.大部份受訪者認為現行罰則已經有足夠的阻嚇作用，若再提高罰則，他們將非常憂慮因累積至 15 分被停牌而失去職業。

4.九成受訪者不同意『司機如遵守法例即不會被扣分』的觀點。

# 馬路紅燈陷阱

## 陷阱一：車輛右轉困難

在某些路口，車輛右轉相當困難，由於馬路交匯處已劃黃格線，右轉車輛必須等待轉入之街道暢通無阻時才可駛入。當交通燈號為綠燈時，待轉入之街道往往已經被對面行車線之左轉車輛塞滿，唯有當交通燈轉為黃色時，對面行車線之左轉車輛停止通行，才有機會偷空右轉。紅磡機利士路右轉蕪湖街、彌敦道右轉旺角道、南昌街右轉大埔道都有這樣的情況。



## 陷阱二：車輛等候右轉之『布袋位』

在很多路口之黃格線前劃有俗稱『布袋位』的道路標記，給車輛等候右轉之用。想右轉之車輛可在綠燈時進入『布袋位』等候，當對面行車線沒有直行車通行時，則可駛出『布袋位』右轉。實際上，在很多路段，尤其是繁忙時間，綠燈時對面行車線直行車輛根本沒有可能停止，只有到轉黃燈才會停止。也就是說，在這種情況下，進入『布袋位』等候右轉之車

輛理論上是不可能駛出的。這時，守法的司機會面對兩種難處，其一，不知等到何時才能成功駛出右轉；其二，長時間停車於『布袋位』，嚴重影響路口的交通。因此，很多司機會選擇在剛轉黃燈，對面直行車減少時駛出右轉，而為了避免癱瘓交通，現場交通警員通常都會『隻眼開，隻眼閉』，因為在這種情況下衝燈一般是安全的。







### 陷阱三：重型車燈前剎車難

現時交通燈號設計落後，由綠燈轉黃燈沒有任何預兆，特別在輕鐵交匯處更是如此，而且由黃燈過度至紅燈亦相當之急促，重型車輛在燈位前緊急剎停有一定的困難，很多司機都會在這種情況下加速駛過路口，負責執法的警員都鼓勵司機這樣做，他們告訴司機，攝影機會在紅燈後 2 秒鐘才拍攝，這種情況司機不用擔心被攝影。但是，由於執法尺度問題，有司機反映，在這種情況下，有時也會被現場警員『抄牌』。

### 陷阱四：重型車或雙層巴士阻擋視線

由於本港交通燈極少高空懸掛，高度較低，司機在燈位前極易被重型車或雙層巴士阻擋視線，跌入紅燈陷阱。

**附圖一：**南昌街與大埔道交匯處，路面交通情況相當複雜，司機在這裡衝紅燈或在黃格線上停車都是逼不得已的。



**附圖二：**車輛由南昌街右轉大埔道相當困難，兩架車同時進入“布袋位”等候右轉，已將大埔道長沙灣方向兩條行車線完全阻塞。



**附圖三：**爲了避免大埔道長沙灣方向交通癱瘓，原本停在“布袋位”等候右轉之兩架車(上圖)，逼於無奈在紅燈的情況下駛入並停放於黃格線內。





附圖四：彌敦道右轉旺角道之車輛，由於對面行車線直行及左轉車非常繁忙，就算綠燈，都只能停在“布袋位”等候。

附圖五：當彌敦道方向轉黃燈時，右轉旺角道之車輛才有機會起步，衝紅燈難以避免。



附圖六：紅燈時，該車(上兩圖所指)正在右轉進入旺角道。