

資料文件

立法會交通事務委員會

檢討沒有遵從交通燈指示的罪行

目的

本文件載述當局就沒有遵從交通燈指示的罪行進行檢討的結果。

背景

法例

2. 《道路交通(交通管制)規例》(第 374G章)(規例)第 18 條規定，任何在道路上的車輛的司機，不得違反按照第 16 或 17 條發出的紅色燈光或黃色燈光或間歇紅色燈光的指示。第 17 條規定那些行為會構成沒有遵從交通燈指示的規例¹。

¹ 第 17 條的規定包括：

- (i) 紅色交通燈顯示禁止，即交通車輛不得越過車路上與交通燈一併設置的停車線，或如停車線當其時不是清晰可見的，或並無停車線，則交通車輛不得越過該交通燈(根據第 17(1)(a)條)；以及
- (ii) 黃色交通燈如單獨亮着，則顯示禁止，即交通車輛不得越過停車線，或如停車線在當其時不是清晰可見的，或並無停車線，則交通車輛不得越過該交通燈；除非當黃色交通燈剛亮着時，車輛是如此接近停車線或交通燈，以致其不能安全地在經過停車線前或在該交通燈前面停下，則不在此限(根據第 17(1)(e)條)。

提高罪行的罰則

3. 為加強道路安全和加強對沒有遵從交通燈指示的阻嚇作用，當局在二零零五年七月通過修訂法例，把這項罪行的違例駕駛記分由 3 分提高至 5 分，定額罰款由 450 元提高至 600 元。新罰則由二零零六年一月一日起生效。

檢控數字

4. 自二零零六年一月一日新罰則生效以來，檢控衝紅燈的宗數大幅下降。二零零六年首六個月的檢控總數為 14 014 宗，較二零零五年同期的 19 845 宗減少近三成。不過，我們認為，正如當局針對其他多種交通罪行推行的措施一樣，提高罰則、加強宣傳和執法，對遏止司機不遵從交通燈指示的長遠實際成效，需要更長時間觀察。

5. 二零零六年，我們分階段增加衝紅燈攝影機的數目，並擴大其覆蓋範圍²。衝紅燈攝影機的數目已由 28 部逐步增至 96 部(+243%)。隨着攝影機數目增加，二零零六年最後一季至二零零七年的檢控數字，相信會較往年為高³，原因是衝紅燈攝影機可以全日 24 小時在指定的路口捕捉車輛衝燈的情況。

檢控政策及一貫做法

6. 警方現時採取的檢控政策及一貫做法如下：

² 原來有 111 個交通燈控制路口裝有衝紅燈攝影機箱，由 28 部攝影機輪流擺放運作。為加強對衝紅燈的執法工作，我們擴充衝紅燈攝影機系統，添置 68 部攝影機，並在 20 個地點增設攝影機箱。現時共有 96 部衝紅燈攝影機及 131 個攝影機箱，機箱數目增加 18%，攝影機與機箱比例增加約三倍，由 1 比 4 提高至 1 比 1.4。

³ 不過，由於裝設的衝紅燈攝影機數目前後不同，不宜把兩年的檢控總數逐年直接比較。

- (a) 鑑於規例第 17(1)(e)條訂有法定抗辯條文⁴，警方一向的檢控政策是除非有足夠證據證明及無合理疑點，否則不會檢控衝黃燈的司機。如有不確定的情況，疑點的利益歸於有關的司機；
- (b) 按照檢控的一貫做法，通常警方不會在下列情況檢控司機違反交通燈指示：
 - (i) 車輛位置稍微超出停車線或越過行人過路線，但沒有造成意外，也無人受傷；以及
 - (ii) 車輛遵從交通燈指示駛過後，前面交通情況不容許車輛駛離路口交界處，車輛只好停在路口交界處。
- (c) 警方已向所有前線警務人員發出一套指引，確保有關人員按照上述檢控政策及一貫做法執法。
- (d) 任何人士如因遭檢控而感到受委屈，可向警方交通總部上訴，要求覆檢控罪。

基於實行上述檢控政策及一貫做法，二零零五及零六年均沒有司機因衝黃燈而遭檢控的個案。警方檢討現行檢控政策後，認為現行法例及檢控政策公平清晰。

7. 隨着衝紅燈攝影機數目大幅增加，借助衝紅燈攝影機進行電子檢控的比例，由二零零四年的 70% 提高至二零零六年年底的 88%。我們預期借助攝影機執法的控檢數字會進一步增加⁵。由於攝影機系統只會在車輛衝紅燈時(而不是衝黃燈時)

⁴ 請參考第 2 段及註 1。

⁵ 雖然借助攝影機進行檢控的個案會持續增加。不過，為遏止不當的駕駛行為，派員往主要地點及交通黑點，以針對衝燈罪行的人手執法行動，仍是警方執法策略的一個重要元素。

才會啟動拍攝，有司機無意之中衝黃燈而被警方檢控的機會相當之低。

8. 有見於上述檢控政策及一貫做法，我們認為，從執法角度而言，有需要繼續把衝黃燈定為罪行，而罰則也需要與衝紅燈相同，否則會對前線人員執法造成極大困難。兩者的罰則若有差別，會成為司機辯稱只是衝黃燈的誘因。這樣不但可能增加警民之間的潛在衝突，還會對衝紅燈的檢控更難確定，增添執法困難，交通亦會受到不必要的阻延。

不遵從交通燈指示造成的交通意外

9. 自從二零零六年一月一日提高沒有遵從交通燈指示的罰則以來，涉及司機不遵從交通燈指示的交通意外，數目顯著下降。二零零六年，涉及司機不遵從交通燈指示的交通意外有 256 宗，較二零零五年的 331 宗減少超過 23%。有關的傷亡數字，亦由二零零五年的 608 人，減至二零零六年的 434 人，減幅近 29%。

10. 道路安全是我們首要的考慮因素。向司機清楚表明紅燈或黃燈亮起時必須停車的訊息十分重要。這是現行法例的要旨精神，也是燈號控制路口設計的依歸。減輕衝黃燈的罰則，或不再把衝黃燈列為交通罪行，會向司機發出錯誤訊息，以為衝黃燈不會造成嚴重後果。若是這樣，從不同方向駛來的車輛在燈號控制路口相撞，以及車輛在燈號控制過路處撞倒行人，造成重傷的人數均可能大大增加。此外，可能會有更多司機衝紅燈。而車輛在紅燈亮起時突然剎停而造成的意外亦可能會增加。因此，不再把衝黃燈列為交通罪行，無助我們一向致力加強道路安全的工作，尤其不能有助於本港人口密集、交通繁忙的環境。

外地有關衝黃燈的做法

11. 我們曾研究外地有關對沒有遵從交通燈指示施加罰則的做法，發現各地的做法不一⁶。我們研究的大多數國家／城市，不是與香港的做法一樣，對衝黃燈和衝紅燈施加相同罰則，就是不把衝黃燈列為罪行。鑑於國際間沒有一致的標準或做法，加上上文第 10 段提到須顧及道路安全的因素，我們認為，與其考慮放寬立法要求，不再把衝黃燈列為罪行，不如採取更審慎的做法，沿用現時行之有效的做法。

徵詢意見

12. 請委員注意本文件內容。

環境運輸及工務局
二零零七年三月

⁶ 根據我們研究的結果，各地的做法並不一致：

- (a) 英國、澳洲新南威爾士州、加拿大安大略省、美國威斯康辛州及北京，與香港的做法一樣，沒有把衝紅燈與衝黃燈區分，兩種罪行的罰則相同。
- (b) 荷蘭、新加坡、瑞典及美國的緬因州、加利福尼亞州和紐約市沒有把衝黃燈列為罪行。
- (c) 芬蘭區分衝紅燈與衝黃燈為不同罪行，而且罰則不同。不過，司機衝黃燈通常只會遭警方警告。