

對立法會法案委員會

《為加強道路安全的立法建議》的意見

〈香港交通運輸業職工聯合會〉是由 **15** 個交通運輸行業工會組成的聯合工會，對今次立法會交通事務委員會旨在用重刑加強阻嚇的“立法建議”至為關注。今特發表意見如下：

一、反對提高危險駕駛引致他人死亡罪行的監禁刑期至 **10** 年。

1、危險駕駛引致他人死亡與醉酒駕駛引致他人死亡不同，前者無心而後者有意。

香港法律的核心是維護公正和公平。諸如偷詭拐騙，作奸犯科等蓄意破壞公安者，為了阻嚇，懲罰必較重；而交通意外，即使牽扯人命亦均非蓄意預謀，所以其量刑便一定與前者有別。

2、**2006** 年底之前，所有判罪最高刑期從未超過監禁 **32** 個月，即僅及五年最高刑期的一半，換句話說，就是仍有兩年半的刑期尚未被各位法官動用，一直儲備在這項罪行的『量刑庫』中。

3、從無數案例中無法不令人懷疑法庭判案有選擇性，甚致偏幫。

06 年八旬老婦遭校巴捲入車底輾斃，判 **120** 小時 **社會服務令**；

07 年清明，元朗奪命車禍，被捕司機承認危險駕駛引致他人死亡。被停牌 **2** 年，判 **240** 小時 **社會服務令**；

05 年葵涌，葵福路與興芳路交界，警員駕駛警車（輕型貨車）衝紅燈引致他人受傷、死亡。據說是趕往搶救一自殺者，據說是自動頂替同胞撞車，據說有數百警員聯署求情，據說是個好警員，據說……結果判 **罰款8000 元**，只等同不小心駕駛罪的刑罰。八千元一條人命！諸君有何感想？

4、引發交通意外，當局難辭其名咎。

將軍澳兩巴相撞，兩死十七傷一案。寶邑路同寶順路交界現場，路口原本設有交通燈，是於肇事前半年才取消改為停車線的。否則，也未必會發生該次意外，當局能辭其咎嗎？再者，諸如不準左、右轉的路口，偏在司機要低頭才能看見的路面劃白箭嘴而撤掉司機向前平視即可看見的有紅、白、黑三色的圓型路牌；在大斜坡路段擺放超速探測器，以及各種極盡鬼崇之能以期「偵破」違例駕駛者的技倆…都是容易弄巧反拙人為引發交通意外的因由。

5、反對攻其一點，不及其餘的立論。

2004 年北角英皇道兩小巴亡命賽車引致 **2** 死 **17** 傷一案，**06** 年上訴庭將兩司機改判加刑至最高刑罰 **5** 年監禁。由此引來了“交通意外判得太輕”，“皆因受 **5** 年上限的局限”的所謂輿論，再引來今次的「立法建議」。凡此種種，都是攻其一點，不及其餘的，因而是似是而非的：

第一、該兩名司機是為了爭客，故而爭先，故而飛車、賽車、亡命。有動機，有預謀，後果應在意料中。這就不是意外，而是蓄意而為的事故了。

第二、據上訴庭法官形容，此種行為形同誤殺，可終身監禁，促請提高刑期以阻嚇任意妄為的司機。既可“終身監禁”，“把最高監禁期由五年提高至十年”豈非仍差一大截？顯然，法官指的是蓄意的、人為的交通事故，法官大人的原意被強姦了！

第三、據說，兩個司機案底壘壘，是積犯。其中一人有 27 次違規紀錄，其中有 20 次是駕駛公共車輛，而最後兩次竟在候審期間，駕駛大嶼山的村巴時發生。似此等不知悔改，魯莽如故的能代表數以萬計的職業司機嗎？像這種經典人物，是屈指可數呢還是不計其數？其代表性究有多少？有無必要為此而提高一倍刑期？

第四、究竟是甚麼法律，可以包庇、縱容此等屢教不改分子一直保有駕駛執照？為甚麼不趁今次立法也建議建議呢？

6、反對不顧本土實際，一味崇洋媚外！

據說，香港的〈道路交通條例〉沿襲英國的道路交通法案，英國已於 1993 年將是項刑期提高至 10 年，2004 年更提高至 14 年。言下之意，不問可知。不過請攪清楚：第一是，當年不錯是“沿襲”，但現今仍要沿襲嗎？第二是，當年是“香港皇家 X X X”，現在是中華人民共和國香港特別行政區。天壤之別啊！

據說，澳洲、新西蘭、加拿大等都已把是項刑期提高至 10 年。請問，人家都有最低工資立法，有工時規管，有集體談判權，為什麼香港還沒有？

據說，以嚴刑峻法杜絕危險駕駛是國際趨勢。請問何謂“國際”？地球上要超過多少國才算“際”？知否台灣是項最高刑罰只是 2 年！

參照、援引，都無可厚非。只是切不可“只有外國月亮是圓的”。

7、“刑罰太輕”與最高刑期無關，卻與法官的量刑有關，而量刑的準則又應與法律的精神、核心有關。曾有一份報章的社評談到，法官主要視乎司機肇事時駕駛態度小心謹慎與否，根據『不小心程度』來作出判刑，而對造成的傷亡則不屬考慮因素，導致不少嚴重傷亡個案都顯得判輕了。03 年屯門巴士墮橋 21 人死亡大車禍，原來判監也僅只 18 個月，司機上訴，於 05 年上訴庭裁定得值。改判刑 6 個月（案件編號：CACC 347 / 05）。代表上訴庭三司作一致判決的麥明康法官說，此案後果無疑非常嚴重，但這未必等於上訴犯人所犯的是重罪。這，大概就是所謂“輕判”和“不够阻嚇”，加上法官認為很多求情都符合減刑的要求，於是導至尚有 2.5 年刑期一直放在“量刑庫”中未有動用的原因了。

如此這般，足以說明：輕判也好，不够阻嚇也好，原因是複雜的，〈建議〉指“市民認為這項罪行的最高監禁期與罪行的嚴重程度不相稱”，的確是一般市民的“認為”，而不應是議員、法官、高官這等不一般的人的認為。諸般數盡，也數不着要加五年的原因。〈建議〉宣稱，所有相關運輸業界普遍表示贊成，這真是以偏蓋全，一廂情願，睜著眼睛說瞎話了。

二、贊成提高酒後駕駛罪行的罰則。反對賦權警方隨機進行檢查呼氣測試。

1、酒後駕駛是明知故犯，視人命（包括自身）如草芥，魯莽、無知、自私和殘忍，屬蓄意而非意外，無論受到何種懲罰，都是罪有應得，與人無尤。如果酒後駕駛而發生交

通意外及引致他人死亡，便不是“意外”，而應是早在意料中，所以是人為的、蓄意造成的交通事故！遺憾的是，以 00 年衛理道發生醉酒駕駛釀兩死慘劇為例，當時被認為案情嚴重，又有加刑因素的，結果「重判」亦只是監禁 18 個月。多麼令人費解！

- 2、警方必須有合理懷疑，方可進行檢查呼氣測試，而絕不能“隨機”。正如立法會保安事務委員會副主席涂謹申認為，若警方可隨機要求「吹波波」而缺乏基礎，由於「命中率」不高，或會造成擾民。我們以為；此種「賦權」無異“撥草尋蛇”，無聊已極。

三、贊成強制規定修習駕駛改進課程及增加罰則，用以改善駕駛態度及技巧。

四、贊成把電單車暫准駕駛執照計劃的應用範圍擴大至私家車及輕型貨車的新牌司機，令道路使用者及其他駕車人士可特別留意，減少交通意外發生機會。

總之，道路安全實質是個公民意識的問題。無論刑罰怎麼加法，都只是治標，加強公民教育才是治本之法。

香港交通運輸業職工聯合會
2008/4/17

(附上 15 個工會名單)

運輸及物流業職工會，混凝土業職工會，旅遊巴士司機工會，香港鐵路公司員工協會，城巴有限公司職工會，新世界第一巴士公司職工會，九龍巴士控股有限公司員工協會，貨櫃車司機工會，香港倉庫物流員工協會，機場空運員工協會，交通事業從業員協會，香港收費道路從業員協會，駕駛教師協會，的士司機權益會，香港泥頭車司機協會；『會員人數超過 6,000 人』

聯絡人：

香港交通運輸業職工聯合會

主席 陳三才

電話 27708668

傳真 23840261

地址 彌敦道 557 號 7/f