

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1948/07-08號文件

檔號：CB1/BC/6/07

《2008年道路交通法例(修訂)條例草案》委員會報告

目的

本文件旨在匯報《2008年道路交通法例(修訂)條例草案》(下稱"條例草案")委員會的商議工作。

背景

2. 道路安全是極重要的事，影響遍及每一人。在2005年2月及2006年12月，政府當局就旨在打擊及遏止酒後駕駛及其他不當駕駛行為以加強道路安全的方案，徵詢交通事務委員會(下稱"事務委員會")的意見。政府當局除了建議提高酒後駕駛及危險駕駛引致他人死亡的交通罪行的罰則外，亦建議強制規定某些干犯交通罪行者修習駕駛改進課程，並將暫准駕駛執照計劃擴大至涵蓋私家車及輕型貨車的新手司機，以便進一步加強道路安全。

3. 在事務委員會及交通諮詢委員會的支持下，政府當局就加強道路安全的建議措施再進行諮詢，當中包括道路安全議會轄下道路安全研究委員會、汽車協會及所有相關的運輸業界。在2008年2月20日，政府當局向立法會提交本條例草案。

條例草案

4. 本條例草案的主要目的是 ——
- (a) 提高危險駕駛引致他人死亡罪行及酒後駕駛交通罪行的罰則；
 - (b) 給予警務人員一般權力，進行隨機呼氣測試，並引入預檢設備，以方便進行有關測試；
 - (c) 規定重複干犯交通罪行者或被裁定犯了嚴重交通罪行(包括酒後駕駛)的人修習和完成駕駛改進課程；
 - (d) 將暫准駕駛執照計劃擴展至私家車及輕型貨車新手司機；及
 - (e) 就由交通審裁處覆核運輸署署長所作出的某些決定，訂定條文。

法案委員會

5. 在2008年2月22日的會議上，內務委員會同意成立法案委員會，研究本條例草案。法案委員會由劉健儀議員擔任主席，先後與政府當局舉行了8次會議，討論本條例草案。法案委員會的委員名單載於**附錄I**。除了與政府當局研究條例草案外，法案委員會亦曾邀請公眾提交意見。有5個組別曾向法案委員會提交意見書及／或口頭陳述意見。該等團體的名單載於**附錄II**。

法案委員會的商議工作

6. 委員普遍支持條例草案為加強道路安全而進一步打擊酒後駕駛及不當駕駛行為的政策目的。在商議過程中，委員曾就酒後駕駛罪行及危險駕駛引致他人死亡罪行的建議罰則是否適當提出問題，並將條例草案內的建議罰則與海外國家的相關罰則作出比較。他們亦曾檢討警方為進行隨機呼氣測試而擬採取的建議安排，並研究建議賦權警方無須合理懷疑亦可要求司機在隨機呼氣測試進行期間提供呼氣樣本的條文，會否違反《基本法》保障人權的條文或損害對有關人士免使自己入罪的保障。

酒後駕駛罪行

7. 根據《道路交通條例》(第374章)，干犯酒後駕駛罪行者，最高可被判罰款25,000元及監禁3年，第二次或隨後再次定罪可被取消駕駛資格至少兩年。視乎駕駛行為及其他相關情況，若司機因酒後駕駛而導致交通意外，並引致他人死亡，當局可控告司機危險駕駛或危險駕駛引致他人死亡。

8. 目前，警方必須有合理因由，懷疑某人在路上駕駛或企圖駕駛車輛時體內有酒精，或該人曾涉及交通意外，又或行車時曾干犯交通罪行，才可要求該人接受檢查呼氣測試。

9. 政府當局在條例草案中建議一套額外措施，以遏止酒後駕駛。該等措施包括——

- (a) 取消干犯酒後駕駛罪行首次被定罪者的駕駛資格至少3個月，並強制規定其修習駕駛改進課程；
- (b) 給予警方一般權力，讓穿着制服的警務人員無須合理懷疑，也可要求正在道路上駕駛或企圖在道路上駕駛車輛的人接受呼氣測試；及
- (c) 引入預檢設備，以方便進行隨機呼氣測試的行動。

10. 法案委員會曾研究酒後駕駛罪行的建議罰則是否適當，並與其他司法管轄區(包括澳洲(新南威爾士州)、新加坡、加拿大(魁北克省)、英國、新西蘭及美國(亞利桑那州)及日本)的相關罰則作出比較。

法案委員會察悉，雖然本港酒後駕駛罪行的罰款水平及監禁期與其他海外司法管轄區大致相若，但本港干犯酒後駕駛罪行首次被定罪者不會被取消駕駛資格，而在海外地方，酒後駕駛首次被定罪者通常會被取消駕駛資格。因此，法案委員會支持取消酒後駕駛罪行首次被定罪者的駕駛資格，並強制規定有關人士修習駕駛改進課程，以加強道路安全。

11. 然而，法案委員會察悉鄭家富議員的意見，即鑒於酒後駕駛罪行的嚴重性，應將酒後駕駛首次被定罪者被取消駕駛資格的時間延長，以發揮擬達到的阻嚇作用。

12. 政府當局向法案委員會表示，建議取消駕駛資格為期3個月的時間，是最低而非最高的罰則。法庭經考慮每宗個案的相關情況後，如認為適合，可判處任何為期多於3個月的取消駕駛資格時間。就酒後駕駛罪行所作的判決顯示，法庭在作出判決時會考慮多項因素，當中包括酒精濃度的水平、有否導致交通意外、是否有人受傷，以及若有，傷者數目為何、認罪個案的背景情況等。在 *HKSAR v Tse Wai Lun [HCMA 401/2004]* 一案中，法庭認為酒精濃度超出訂明限度的程度是與判決有關的事宜。在 *HKSAR v Wong Man [HCMA 1088/2006]* 一案中，法庭建議，若酒精水平只稍微超出訂明限度，應該判處相對較短的取消駕駛資格時間，而這可能是一個明顯較12個月短的時間。若酒精水平大大超出訂明限度，則12個月的時間將屬適宜。若超出限度一倍或以上，則適宜判處更長的取消駕駛資格時間。若超出訂明限度接近4倍，則應考慮判處18個月以上的取消駕駛資格時間。在該兩宗個案中，法庭亦曾考慮其他相關的因素，例如違例者的駕駛紀錄。

13. 鑒於取消首次被定罪者駕駛資格至少3個月的建議，只是整套遏止酒後駕駛的建議新增措施的其中一環，並考慮到上訴法庭的判決亦顯示除其他相關因素外，酒精濃度的水平亦是上訴法庭決定合適刑罰的相關因素，政府當局建議先行實施現時建議的整套遏止酒後駕駛的措施。當局會密切監察新法例生效後的成效，包括接受隨機呼氣測試後發現超出法定限度的比率，以及交通意外和檢控統計數字的趨勢，並在有需要時，考慮就酒後駕駛罪行引入更重的罰則。

14. 至於是否適宜在條例草案針對不同酒精濃度的水平引入不同級別的罰則，政府當局表示，有多項因素影響酒精令駕駛能力受損的程度。一個血液裏含酒精濃度較低的司機，其駕駛能力受損程度未必低於另一個血液裏酒精濃度較高的司機。如把罰則分級，亦可能會傳達錯誤信息，令人以為稍微超過訂明限度便不算嚴重罪行。再者，由於現時已有法庭案例，為超過訂明限度的水平施加不同水平的罰則提供參考，政府當局認為，由法庭視乎每宗個案的情況作出判決，可能更為適合。

15. 經考慮政府當局的解釋後，法案委員會大部分委員認為建議的酒後駕駛罰則屬於適當。然而，鄭家富議員堅持其意見，並表明會動議委員會審議階段修正案(下稱"修正案")，將因酒後駕駛首次被定罪

或在指明情況下，未能提供血液、尿液或呼氣樣本供測試的人士被取消駕駛資格的時間，由至少3個月延長至不少於6個月。

隨機呼氣測試

16. 法案委員會同意，越來越多市民認為酒後駕駛是嚴重罪行，所造成的嚴重後果不但影響有關車輛的司機，更會殃及其他道路使用者。因此，法案委員會同意，賦權警方無須合理懷疑亦可要求司機接受隨機呼氣測試的建議，將會產生很大的阻嚇作用。為了令市民有更大信心，相信警方會以最負責任的態度行使此項額外權力，法案委員會曾詳細研究進行隨機呼氣測試的安排。就此，政府當局表示：

- (a) 初期只限曾接受處理酒後駕駛案件訓練的交通警務人員才可進行隨機呼氣測試，因為考慮到他們具備所需的知識和經驗進行有關測試，同時亦可確保他們本身及市民的安全；
- (b) 一般而言，警方不會要求行駛中車輛的司機接受隨機呼氣測試。為了有關警務人員的安全，並確保進行有關測試時，對司機及其他駕駛者帶來的不便可減至最少，隨機呼氣測試通常在路障行動時進行，或者作為其他交通執法偵察行動的一部分；
- (c) 隨機呼氣測試不會受到時間或地點所限，因為這樣做會失去有關測試"隨機"的性質；及
- (d) 對運用隨機呼氣測試權力的人員的職級並無限制，因為現時所有警務人員均獲賦予相當權力，而他們均以負責任的態度行使這些權力。

17. 為了紓解運輸業界對警方在進行隨機呼氣測試行動時會針對某些司機的疑慮，法案委員會獲警方保證，會為所有隨機呼氣測試備存完整紀錄，包括記錄例如駕駛執照號碼、車輛登記號碼、進行測試的次數及地點等詳細資料。這樣將有助警方調查感到受屈者透過警方現行的投訴機制作出的投訴。

預檢設備進行的呼氣測試

18. 為減少在進行隨機呼氣測試行動時對司機造成阻延及不便，法案委員會察悉，警方正積極研究使用一種快速簡單的手提式預檢設備，以加快隨機呼氣測試的檢查過程。這項預檢呼氣測試可在短至10秒內完成，而現時檢查呼氣測試的過程一般需時4分鐘才能完成。為了引入預檢設備，政府當局原先建議，任何人如已提供呼氣樣本以供使用認可預檢設備進行測試，而測試結果並無顯示該人體內有任何酒精，則該人無須提供呼氣樣本，以供檢查呼氣測試之用。

19. 法案委員會支持引入預檢設備，以減少在隨機呼氣測試行動期間對司機造成的不便，但認為不應純粹因為透過預檢設備發現某名

司機體內含有酒精，則不論有關呼氣樣本的酒精濃度水平為何，亦會要求該名司機接受檢查呼氣測試。

20. 經考慮委員的意見後，政府當局建議校準預檢設備，當測試出呼氣中的酒精濃度達每100毫升呼氣含20微克酒精或以上水平時會發出信號。將酒精濃度校準在這個水平的原因是這個水平已經相當接近訂明限度¹，而且確實可成為警方合理地懷疑某人體內酒精濃度相當可能超出訂明限度的基礎，從而可要求司機接受檢查呼氣測試。

21. 政府當局表示，預檢設備將予以校準，以便會發出以下兩個不同的信號——

- (a) 顯示每100毫升呼氣含低過20微克酒精的信號(綠色燈號)；及
- (b) 顯示每100毫升呼氣含20微克或以上酒精的另一個信號(紅色燈號)。

若在測試後發出紅色信號，有關司機便須接受檢查呼氣測試。若在測試後發出綠色信號，有關司機便無須接受檢查呼氣測試。若司機拒絕接受預檢呼氣測試，警方可要求他接受檢查呼氣測試。同樣地，若有司機在隨機呼氣測試行動中被截停，並有明顯跡象顯示他體內的酒精濃度相當可能超出訂明限度，他會被要求直接進行檢查呼氣測試。這做法與現行法例所賦予的權力下的做法一致。

22. 法案委員會亦關注到在隨機呼氣測試行動中採用的預檢設備的準確度和可靠性，以及這些預檢設備的獲認可類型在刊登憲報前的程序。政府當局表示，警方現正與各個製造商探討可能會符合建議規格的此類設備的類型，以供試用和測試。當獲得適用的預檢設備後，警方會安排政府化驗所或獨立實驗室，就有關設備的準確度和可靠性進行測試。至於最終選用何款預檢設備，則視乎測試和招標的結果而定。

23. 法案委員會亦曾研究認可預檢設備類型的評定程序，並獲得政府當局保證，每一件設備都會按照製造商的建議進行定期保養及維修檢查。有關設備亦會由獨立機構作定期檢查，以確保準確及可靠。

24. 政府當局亦向法案委員會保證，警方會不時檢討隨機呼氣測試行動實施後的經驗。政府當局如要對隨機呼氣測試行動的擬議安排，以及就要求司機接受隨機呼氣測試而校準預檢設備的酒精濃度水平，建議作出任何更改，均會諮詢事務委員會。運輸及房屋局局長已獲請在恢復條例草案二讀辯論的演辭中納入上述承諾。

¹ 根據《道路交通條例》第2條的定義，現時“訂明限度”指在100毫升呼氣中有22微克酒精。任何人在道路上駕駛或企圖駕駛汽車，而其呼氣中的酒精比例超過訂明限度，即屬違法。

人權的考慮因素

25. 法案委員會曾研究賦權警方無須合理懷疑亦可在隨機呼氣測試期間要求司機提供呼氣樣本，會否違反《基本法》保障人權的條文或損害對有關人士免使自己入罪的保障。

26. 政府當局表示，條例草案符合《基本法》，包括涉及保障人權的條文。關於建議賦權穿着制服的警務人員無須任何合理懷疑，亦可要求司機提供呼氣樣本作呼氣測試，以確定有關司機是否受酒精影響，政府當局認為，要測試有關的侵擾是否屬可以容許，必須考慮相稱原則，衡量各種情況後才能決定。需予考慮的有關情況載於下文各段。

27. 政府當局表示，酒後駕駛可引致嚴重後果，不但影響有關車輛的司機，更會殃及其他道路使用者。酒後駕駛交通意外的死亡及重傷人數平均比率為22.4%，遠高於整體交通意外的15%。隨機呼氣測試可以阻嚇司機酒後駕駛，並有助防止酒後駕駛釀成的交通意外和減低傷亡數字。

28. 根據建議的權力，即使司機沒有涉及交通意外或沒有干犯交通罪行，仍有可能會被要求接受呼氣測試；如被發現駕駛時體內酒精濃度超過法定限度，則有可能會被控以酒後駕駛及被定罪。這項建議會對酒後駕駛產生很大的阻嚇作用，並可警惕司機切勿心存僥倖而在酒後駕駛。

29. 政府當局指出，海外的經驗顯示，隨機呼氣測試能有效減少酒後駕駛導致的意外²。海外多個國家及城市均會進行隨機呼氣測試，當中包括新西蘭、澳洲、法國、比利時、瑞典、荷蘭等。事實上，有關建議是因應市民的意見而提出。為了減少酒後駕駛導致的意外，並有見於隨機呼氣測試可有效阻嚇酒後駕駛行為，而且一些海外國家亦已採用，立法會議員一再要求政府當局提高酒後駕駛罪行的罰則，並賦權警方可要求司機接受隨機呼氣測試。

30. 再者，建議在隨機呼氣測試行動中進行的呼氣測試，將屬短暫及不會造成干擾。為了加快隨機呼氣測試的過程，以及避免對司機造成過度阻延或不便，警方現正積極研究引入一種快速簡單的手提式預檢設備，該項設備能在短至10秒的時間內完成隨機呼氣測試所需的預檢測試。

31. 基於上述情況，政府當局認為，現時建議的措施實在合情合理，而且與保障公眾安全的需要相稱。建議的權力不會對《基本法》及《香港人權法案》所保障的人權構成不能容許的侵擾。

32. 法案委員會察悉涂謹申議員的意見，即為了確定隨機呼氣測試不會對《基本法》及《香港人權法案》所保障的人權構成不能容許的侵擾，政府當局不應單靠隨機呼氣測試屬合情合理，而且與保障公

² 法國及澳洲的研究顯示，與酒精有關的致命交通意外減少13%至36%。

眾安全的需要相稱的假定，而應進一步研究其他和隨機呼氣測試相似的範疇的有關案例，以便為日後在法律上可能受到的質疑作好準備。

33. 法案委員會又察悉，涂謹申議員關注到一名裁判官所作的裁決。根據該項裁決，《道路交通條例》第63條規定，車輛車主須提供被指控干犯沒有遵從交通燈指示罪行的該車輛司機的身份，該規定違反《基本法》對免使自己入罪作出保障的人權條文，以及這對賦權警務人員無須合理懷疑亦可進行隨機呼氣測試的建議，會否有任何影響。就此，法案委員會已分別取得有關裁判官的裁決，以及政府當局為申請覆核有關裁判官的決定而須提交的“控方論點大綱及典據列表”。

34. 經審閱政府當局提供的所有相關資料後，涂謹申議員仍未完全信服政府當局的解釋，即隨機呼氣測試不會對《基本法》及《香港人權法案》所保障的私隱權構成不能容許的侵擾。

免使自己入罪的特權

35. 至於提供呼氣樣本的要求會否造成使自己入罪的問題，政府當局的意見是，免使自己入罪的特權並非一項絕對權利，而是一項受約制的權利。樞密院及歐洲人權法院均認同，若有關當局基於清晰及恰當的公眾目標，合理地指令對包括免使自己入罪的特權在內的某些權利實行有限度的約制，而有關的約制不會大於有關情形所要求的程度，則此等有限度的約制是可以接受的。酒後駕駛是會導致死傷的嚴重罪行，當局有需要採取有效預防措施，以保障市民大眾，這是不容置疑的。

法庭採納有關呼氣中酒精比例的證據

36. 法案委員會察悉，就呼氣樣本而言，《道路交通條例》現行第39D(1)條規定，法庭須採納根據第39C(3)(a)條所提供的樣本(即用作分析的樣本，一般稱作舉證用的呼氣測試)，以作為呼氣中酒精比例的證據。不過，法案委員會關注到在隨機呼氣測試過程中，透過預檢設備所取得的呼氣樣本，亦可能單獨用作呈堂證據。

37. 為回應此項關注，政府當局建議動議修正案，修訂條例草案第3、9(1)及(11)條，訂明認可預檢設備的用途是顯示某人的呼氣中的酒精比例是否達致某一水平，以致對該比例相當可能超出訂明限度產生合理懷疑，因而須進行檢查呼氣測試。建議的修正案，再加上預檢設備會校準為訂明限度以下的水平(即每100毫升呼氣含20微克酒精)，而且不會以數字或文字顯示呼氣中的酒精比例，將會毫無疑問地表明，預檢測試的結果不可能用作顯示司機呼氣樣本的酒精比例超出訂明限度的證據。

危險駕駛引致他人死亡的罰則

38. 根據《道路交通條例》第36條，任何人在道路上危險駕駛汽車引致他人死亡，可被控以危險駕駛引致他人死亡的罪名，一經定罪，

最高可被判處罰款50,000元及監禁5年；如屬首次被定罪，可被取消駕駛資格至少兩年，第二次或隨後再次定罪可被取消駕駛資格至少3年。

39. 法案委員會同意，該罪行的最高監禁期與其嚴重程度不相稱。為此應加重罰則，目的不僅是為了懲罰，亦在於加強阻嚇作用，以減少致命交通意外。因此，法案委員會接納政府當局的建議，將危險駕駛引致他人死亡的最高監禁期由5年增至10年。

40. 在商議過程中，法案委員會關注到法庭過去就危險駕駛引致他人死亡罪行所判處的刑罰水平。法案委員會曾研究由2003年至2007年期間就危險駕駛引致他人死亡被定罪個案判刑的統計數字，發現在被定罪的81名司機當中，63名(78%)被判處的監禁期由20天至5年不等。被取消駕駛資格的時間則由3個月至12年不等。在有關個案當中，有93%涉及被取消駕駛資格兩年或以上。

41. 政府當局又表示，法官在判刑前，通常會參考最高刑罰及所有相關因素。因此，若某項罪行的最高刑罰被提高，將會表達出立法機關及社會對該項罪行的嚴重性的看法，法庭在判刑前會作參考。將危險駕駛引致他人死亡的最高刑罰由監禁5年增至10年後，此類案件較大可能會由高等法院及區域法院(而非裁判法院)審理，並有較大機會判處較重的刑罰。政府當局因而預期，經修訂的最高監禁期會在日後的判刑中反映出來。

暫准駕駛執照計劃

42. 法案委員會察悉外國向新手司機施加的各種限制，並支持政府當局的建議，將暫准駕駛執照計劃擴展至涵蓋私家車及輕型貨車新手司機。

強制規定修習駕駛改進課程計劃

43. 法案委員會亦同意政府當局的建議，強制規定某些干犯交通罪行的人士修習教育課程。

委員會審議階段修正案

鄭家富議員動議的修正案

44. 法案委員會察悉，鄭家富議員將會動議修正案，將酒後駕駛首次被定罪或在指明情況下，未能提供血液、尿液或呼氣樣本供測試的人士被取消駕駛資格的時間由至少3個月延長至不少於6個月。

45. 法案委員會察悉，石禮謙議員及鄭志堅議員對鄭家富議員建議的修正案有所保留。他們認為政府當局所建議的罰則水平是適當的。

政府當局動議的修正案

46. 除委員對酒後駕駛罪行的建議罰則水平表達了不同意見外，法案委員會普遍支持政府當局擬就條例草案動議的修正案。政府當局的修正案載述於下文各段。

以認可預檢設備進行呼氣測試

47. 法案委員會支持引入預檢設備，以減少進行隨機呼氣測試時對司機造成的不便，但認為不應僅因司機透過預檢設備提供的呼氣樣本顯示其體內含有酒精，而不論酒精濃度的水平高低，均要求司機接受檢查呼氣測試。政府當局經考慮法案委員會的意見後，同意提出修正案，以達致以下的目的——

- (a) 在《道路交通條例》第2及39F(1)條清楚界定，認可預檢設備是指用作顯示某人的呼氣中酒精比例是否達到理應懷疑該比例相當可能超過訂明限度的水平的設備；及
- (b) 某人如已提供呼氣樣本，以供使用認可預檢設備作測試，則該人只應在預檢結果顯示該人的呼氣中酒精比例，達至理應懷疑該比例相當可能超過訂明限度的水平時，才須接受檢查呼氣測試。

《道路交通條例》第72A條有關"法庭或裁判官"的提述

48. 政府當局在條例草案中建議，在《道路交通條例》中若干條文對"法庭"一詞的提述之後加入對"或裁判官"的提述，但沒有建議對第72A條作出類似修訂。鑒於法案委員會認為條文應採取統一的表達方式，為求統一起見，當局建議提出修正案，修訂第72A條，刪去"法庭"一詞的定義，並在該條文內每項對"法庭"的提述之後加上"或裁判官"。

49. 《2008年道路交通(駕駛執照)(修訂)規例》(2008年第3及第55號法律公告)(下稱"修訂規例")旨在修訂《2008年道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)。修訂規例於2008年3月在當局提交條例草案後生效。條例草案第28條(旨在修訂第374B章規例第11條)的某些提述與經修訂規例修訂後的第374B章規例第11條不相符。因此，當局建議動議修正案，以修正不相符之處。而大部分的修訂均涉及重新編訂規例第11條各段落的編號。

對中文文本作出的修改

50. 《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章)為違例駕駛的記分制度的施行提供法定框架。在第375章的英文文本中，"incurring of points"的提述意指某人因表列罪行而被定罪或負上繳付定額罰款的法律責任，而累積適當的違例駕駛分數。第375章的中文文本則用"扣分"一詞。為使中文文本的意思更為清晰，並使該條例的用詞與第375章的名稱相符，政府當局建議——

- (a) 在第375章及第374B章第12I和12L條的中文文本，以"記分"取代"扣分"；及
- (b) 以"扣減"取代"補回"，以便更準確反映第375章英文文本中"deducted"或"deduction"的涵義。

建議

51. 法案委員會支持在2008年6月25日恢復條例草案的二讀辯論。

諮詢內務委員會

52. 法案委員會曾在2008年6月13日諮詢內務委員會，內務委員會支持第51段所載法案委員會的建議。

立法會秘書處
議會事務部1
2008年6月18日

《 2008年道路交通法例(修訂)條例草案 》委員會

委員名單

主席 劉健儀議員, GBS, JP

委員 田北俊議員, GBS, JP
涂謹申議員
劉江華議員, JP
鄭家富議員
石禮謙議員, SBS, JP
張超雄議員
張學明議員, SBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP
鄭志堅議員
譚香文議員

(總數：11位委員)

秘書 劉國昌先生

法律顧問 李家潤先生

日期 2008年3月12日

《 2008年道路交通法例(修訂)條例草案 》委員會

曾向法案委員會提出意見的團體／人士名單

1. 的士、小巴權益關注大聯盟
2. 落馬洲中港貨運聯會
3. 香港交通運輸業職工聯合會
4. 一位姓鄭的先生
5. 一名市民

立法會秘書處
議會事務部1
2008年6月12日