



# 汽車交通運輸業總工會

## 對《2010年道路交通（修訂）條例草案》的意見書

作為汽車交通運輸業界的工會組織，本會長年以來都努力地向會員和業界勞工倡導良好的駕駛態度，從而致力提升香港整體交通安全的質素。我們深知，良好的駕駛態度和交通安全質素是每個前線司機的人身安全和職業生計的最基本保障，同時是作為香港市民的一項最起碼責任，因此本會一直都十分重視和推動這方面的工作。從另一方面說，對於那些忽略交通安全的駕駛態度，尤其是酒後駕駛和屢次違反道路交通管理法規的行為，本會向來都是嚴正批評和強烈反對態度的，並且不斷地提醒會員以及業界勞工這些行為所導致的嚴重後果和必須付起的沉重代價。在多年努力工作下，據本會所掌握的情況來看，絕大部份職業司機都是嚴於律己，並且盡自己最大努力來確保所有道路使用者的生命安全。對此，本會認為，這些司機長年的努力和堅持應當得到政府和社會各界人士的充份肯定和支持。

然而，運輸署在2009年8月24日發表了《打擊酒後駕駛的立法建議》中，則以打擊酒後駕駛作為幌子，借機大幅增加危險駕駛的刑罰，使守法司機被迫要無奈地增加駕駛時的工作壓力，因此可以說是一項非常缺乏專業水平的立法建議。儘管如此，本會仍然予以高度的重視，並且在深入探討後，於2009年10月5日與運輸署人員舉行專題會議時，不僅詳細地指出上述立法建議的內容和方法存在著很多欠妥之處，而且認真負責地提出本會的多項意見。可惜的是，署方人員不但固持己見和不肯接納本會的善意，反而將前述立法建議改頭換面為《2010

年道路交通（修訂）條例草案》，然後以運輸及房屋局的名義於 2010 年 5 月 12 日提交給立法會首讀和開始二讀辯論。對此，本會認為政府在打擊酒後駕駛行為持與處理一般交通事故的檢控工作混為一談，並且試圖魚目混珠，故對此條例草案持強烈的反對立場。

本會反對這項修訂的主要原因在於，雖然從表面上來看，酒後駕駛的各種情境和後果基本上都是在道路上發生，因此引用《道路交通法例》似乎是「理所當然」的事情。可是，實際情況是，在現行法例的規定、政府的多番宣傳教育以及社會上發生多宗因酒後駕駛而導致嚴重交通事故的教訓之下，有關人士明知酒後駕駛可能造成的各種嚴重後果和必須付起的責任，仍然強行要在酒後駕駛車輛，那麼他們的行為顯然已經脫離道路交通法例的規範，故應引用其他法例或在不同法律範疇裡增設條文來檢控。以內地為例，四川省成都市中級法院近期已經引用「以危險方法危害公共安全罪」來檢控肇事的司機。儘管這項判罰的標準引起不少爭議，但是不少內地律師亦已經上書全國人大常委會，要求將酒後駕駛列為刑事行為，以加強阻嚇作用。

由此來看，我們強烈地建議政府在開展打擊酒後駕駛的工作中，應當引用不同法例條文來處理酒後駕駛和一般道路交通中發生狀況的檢控工作，而現時關乎一般道路交通的檢控標準則不應作任何變動。另外，如果政府仍然傾向於引用道路交通法例來檢控酒後駕駛的行為，那麼亦應在一般道路交通的檢控標準不作任何變更的情況下，將酒後駕駛的檢控工作分開處理，以免攪混社會人士的視聽。

在於上述建議，本會還必須在此指出的是，對於廣大前線司機來說，他們在政府於 2000 年 7 月 1 日起將「魯莽駕駛」和「魯莽駕駛引致他人死亡」改為「危險駕駛」和「危險駕駛引致他人死亡」，以及政府在 2009 年 2 月 9 日開始將危險駕駛罪行的刑罰再次加重當中，已經作出了巨大的承擔和蒙受很多不合理的對

待。如本會前列所述，廣大前線司機在日常操作當中，他們都嚴於律己和認真地遵守道路交通法例規定，因此政府絕對不能以酒後駕駛作為借口而加重相關罰則，使他們無辜受到牽連。

另一方面，從警務處公佈的《各警察總區按月統計的交通意外數字》中，我們也可以看到，在 2010 年 1-5 月的統計數字為 5,733 宗，而 2009、2008 和 2007 年的同期數字則分別為 5,758、6,095 和 6,187 宗，明顯地呈一個下降的趨勢。如以全年交通意外的數字來看，2009、2008 和 2007 年所發生交通意外的具體數字分別為 14,316、14,576 和 15,315 宗，同樣呈一個明顯的下降趨勢，因此更加凸顯出政府所提出修訂條例草案來增加相關法例罰則建議的不合理之處。

再者，從政府提交給立法會參考資料摘要中可以看到，「酒後駕駛導致交通意外佔交通意外總數的比率相對低，只有 0.6%」。不僅如此，資料摘要也列明，海外的研究顯示，駕車前曾經喝酒的司機涉及意外的風險遠高於沒有喝酒的司機。由此來看，我們可以十分容易便推算出酒後駕駛的人士在整體駕駛人士中只佔一個極低的比例。可是，為了打擊這些酒後駕駛的不負責任行為，政府則把所有駕駛人士，尤其是長年需要在馬路上奔波的職業司機都列為懲處的對象，故本會認為這只是在重演「一人獲罪，萬人擔枷」的悲劇。

本會之所以在此強烈反對立場的另外一個主要原因是，在汽車交通運輸業的日常操作當中，由於道路上的變數極多，因此很容易導致各種各樣的交通事故。在這種情況下，前線司機不但在這些事故當中首當其衝，使其生命安全受到極大的威脅，而且在事故發生後，還要面臨著執法人員的無情檢控。對此，本會很多會員都投訴，執法人員近年動不動便以「危險駕駛」的罪名來檢控遇到交通事故的司機。其中一個明顯的例子便是，2009 年年初曾發生一名年長乘客在乘搭巴士期間因跌傷而身亡的事件，但是警方在未經任何調查之下，便以「危險駕駛引致

他人死亡」的罪名來控告這名司機，使該名車長含冤莫白多時。後來，在本會的強烈抗議請願下，警方才修正這項錯誤。對此，本會認為，由於廣大前線司機在過往多年裡已經作出極大的承擔，再加上執法人員在處理問題時經常使用簡單粗暴的檢控手法，使職業司機被迫承受著極大的心理壓力。可惜的是，負責這項條例草案修訂的官員似乎沒有充份地注意到立法與執法之間存在著不少的差距，因此在資料摘要中的建議的影響裡，簡單地作出「控罪會視乎個別案件的事實，並根據無合理疑點的證據提出」的描述，因此根本不能取信於廣大的職業司機。

從以上種種情況來說，本會在此需要再次強調的是，我們向來都支持政府打擊酒後駕駛的不法行爲，從而能夠更加有效地提升本港交通安全質素和保障所有道路使用者的人身安全。事實上，這對於長年需要在馬路上奔波的職業司機來說，有效地減少和阻遏這種不法行爲也能夠給他們提供一個更為安全的工作環境，使他們得以更為安心地工作，因而對此予以充份的肯定和強而有力的支持。不過，問題的關鍵在於，政府官員在進行加強打擊酒後駕駛的工作時，並沒有針對整項工作的癥結所在，即更好地完善現時酒後駕駛法例的內容，反而採用一刀切的方式，提高所有涉及危險駕駛的刑罰，使根本沒有觸犯酒後駕駛法例的職業司機亦慘遭誅連。在這種情況下，這項條例草案遇到廣大業界勞工強烈反彈也就是必然之事。對此，本會謹請各位立法會議員三思！



**汽車交通運輸業總工會**

2010年6月21日