

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)602/10-11號文件

檔 號：CB1/BC/9/09

《2010年道路交通(修訂)條例草案》委員會報告

目的

本文件旨在匯報《2010年道路交通(修訂)條例草案》委員會(下稱"法案委員會")的商議工作。

背景

2. 為加強打擊酒後駕駛的行為，《2008年道路交法例(修訂)條例》於2008年制定，以推行多項措施，包括提高對酒後駕駛罪行的罰則，首次被定罪者會被取消駕駛資格最少3個月和強制修習駕駛改進課程，以及賦權警方進行隨機呼氣測試。自從這些措施在2009年2月9日起實施後，涉及酒後駕駛的交通意外大幅減少67%¹。

3. 然而，酒後駕駛可以引致嚴重後果，不但影響涉案司機，亦會殃及其他道路使用者，因此依然備受關注。市民大眾不時要求提高酒後駕駛和危險駕駛(下稱"危駕")罪行的刑罰，使法庭在判刑時，更能反映涉及酒後駕駛的交通意外造成的嚴重人命傷亡和財物損毀。鑒於市民對2009年1月落馬洲致命意外²的反應，政府當局參照外國做法，建議透過制定《2010年道路交通(修訂)條例草案》(下稱"條例草案")加重刑罰，進一步阻遏酒後駕駛罪行和其他不當駕駛行為。

¹ 2009年2月9日至2009年12月31日與2008年同期比較的酒後駕駛意外數目。

² 2009年1月23日落馬洲發生一宗嚴重交通意外，導致6人死亡。據傳媒報道，一輛中型貨車沿青山公路往落馬洲方向行駛途中撞向一輛在對面線行駛的的士。中型貨車司機因涉嫌酒後駕駛及危險駕駛引致他人死亡被捕。

條例草案

4. 條例草案旨在修訂《道路交通條例》(第374章)，以推行以下措施，進一步阻遏酒後駕駛和其他不當駕駛行為 ——

- (a) 按照被定罪司機體內酒精濃度的3個級別，為最短的駕駛資格取消期間(下稱"停牌期")訂定條文；
- (b) 增訂危駕引致他人身體受嚴重傷害的罪行；
- (c) 在所有危駕罪行中把酒後駕駛定為犯罪情節特別嚴重；
- (d) 為再次被裁定觸犯嚴重交通罪行的司機的監禁期和停牌期分期執行訂定條文；
- (e) 延長若干罪行的最短停牌期；及
- (f) 提出其他相關或文字上的修訂。

法案委員會

5. 在2010年5月14日內務委員會會議上，議員同意成立法案委員會研究該條例草案。劉健儀議員當選法案委員會主席。法案委員會的委員名單載於**附錄I**。法案委員會曾與政府當局舉行6次會議，並於其中一次會議上聽取各持份者(包括運輸業界)的意見。曾向法案委員會表達意見的團體／個別人士的名單載於**附錄II**。

法案委員會的商議工作

6. 法案委員會普遍支持條例草案的立法原意，即加重刑罰，以進一步阻遏酒後駕駛罪行和其他不當駕駛行為。在商議過程中，委員對下述事宜表示關注：按照司機體內酒精濃度量刑的3級刑罰制度、增訂危駕引致他人身體受嚴重傷害的罪行、監禁期和停牌期分期執行，以及藥後駕駛。

3級刑罰制度

7. 根據《道路交通條例》第39A條，任何人駕車時如呼氣、血液或尿液中的酒精比例超過訂明限度³，無論酒精濃度為何，可被處的罰則(即最高罰款額、最長監禁期和最短停牌期)相同。目前，根據呼氣分析結果每100毫升呼氣中酒精含量少於37微克的司機，有權選擇以血液或尿液樣本代替呼氣樣本。有關條文在1995年最初實施酒後駕駛法例時引入，以減輕公眾對呼氣測試儀器準確度的疑慮。

8. 鑒於停牌是禁止酒後駕駛者在路上駕駛的最直接方法，政府當局建議訂立3級刑罰制度，體內酒精濃度越高，最短停牌期越長。現行及建議的最短停牌期表列如下：

呼氣、血液或尿液中的酒精比例	建議的最短停牌期		現行的最短停牌期	
	首次被定罪	第二次／再次被定罪	首次被定罪	第二次／再次被定罪
第1級 (超過訂明限度，但低於每100毫升呼氣／血液／尿液分別含有35微克／80毫克／107毫克酒精的比例)	6個月	2年		
第2級 (超過第1級，但低於每100毫升呼氣／血液／尿液分別含有66微克／150毫克／201毫克酒精的比例)	12個月	3年	3個月	2年
第3級 (超過第2級)	2年	5年		

³ 根據《道路交通條例》第2條，"訂明限度"意指

- (a) 在100毫升呼氣中有22微克酒精；
- (b) 在100毫升血液中有50毫克酒精；或
- (c) 在100毫升尿液中有67毫克酒精。

9. 政府當局亦建議藉延長以下酒後駕駛相關罪行的最短停牌期，將最短停牌期定於第3級，以保持酒後駕駛的法例完整有效：

- (a) 在酒類或藥物影響下駕駛汽車，以致沒有能力妥當地控制該汽車；
- (b) 無合理辯解而沒有提供呼氣樣本以作檢查呼氣測試；及
- (c) 無合理辯解而沒有提供呼氣、血液或尿液樣本以作分析。

10. 鑒於呼氣測試儀器現已證實性能可靠，能夠提供準確數據，政府當局建議取消司機可以血液或尿液樣本代替呼氣樣本的選擇權。此舉將有助防止體內酒精濃度偏高的司機試圖藉要求進行血液或尿液測試而延遲提供樣本，以逃避刑罰。

11. 法案委員會曾參考多個海外司法管轄區在訂定酒後駕駛罪行罰則方面的經驗。委員察悉，若觸犯酒後駕駛第3級而第二次或再次被定罪，雖然建議的最短停牌期與澳洲(新南威爾士州)的法例一致，但較英國和新加坡的刑罰嚴厲。

12. 鄭家富議員認為，鑒於酒後駕駛問題性質嚴重，香港又地少人多，故此即使酒後駕駛罪行的建議罰則比政府當局所研究的其他司法管轄區嚴厲，亦不應妨礙香港引入較重的罰則。他建議針對第二次／再次被裁定觸犯第3級的罪行，把建議的最短停牌期定為終身停牌。此舉不單可永久禁止屢次違例司機在路上駕駛，亦可發揮有效的阻嚇作用，並加強公眾安全。

13. 政府當局表示，香港嚴懲酒後駕駛罪行，是全球罰則最重的司法管轄區之一。現行的建議罰則，是經平衡有關各方意見後訂定的。停牌期只是最低的標準，在有需要的情况下，法庭可判處遠較此為長的停牌期。條例草案亦建議在所有危駕罪行(包括危駕、危駕引致他人死亡及危駕引致他人身體受嚴重傷害)中，將體內酒精濃度達第3級定為犯罪情節特別嚴重的情況。因此，如果有酒後駕駛者在上述情況下觸犯危駕罪行，有關的最高罰款額、最長監禁期和最短停牌期各增加50%。此外，條例草案亦為再次被裁定觸犯嚴重交通罪行的司機的監禁期和停牌期分期執行訂定條文，以加強阻嚇力。故此，總體而言，條例草案會令重犯酒後駕駛的司機長時間不得在路上駕車。

14. 林健鋒議員關注到，訂立按照體內酒精濃度量刑的3級刑罰制度，可能令人誤以為在駕車前喝少許酒是可以接受的。他建議政府當局加強宣傳以消除此誤解，並建議除最短停牌期外，當局亦應就監禁期和罰款額訂立遞進罰則。

15. 政府當局表示，"切勿酒後駕駛"這個口號所表達的信息清晰明確，就是不管司機曾喝了多少酒，酒後都不應該駕駛。根據醫學證據，發生意外的風險會隨司機體內酒精濃度增加而上升。在3級刑罰制度下，刑罰的門檻並沒有降低。相反，最短停牌期則有所延長。當局認為停牌是禁止酒後駕駛者在路上駕駛的最直接方法。法庭若認為適當，仍有空間在罰款額和監禁期方面加重刑罰。

16. 主席認為"切勿酒後駕駛"的口號無助打擊酒後駕駛。她促請政府當局採取新的方法以提高市民對按照體內酒精濃度量刑的3級刑罰制度的認識，包括其對停牌期的影響。政府當局會與道路安全議會合作，加強宣傳和教育工作，配合新的措施，以進一步阻遏酒後駕駛罪行。

危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害

17. 目前，司機在路上危險駕駛，會視乎情況被控以危駕或危駕引致他人死亡；一經循公訴程序定罪，前者的最長監禁期為3年，後者為10年。如司機危險駕駛並引致他人身體受嚴重傷害，他可能會被裁定危駕，監禁期最長為3年。

18. 政府當局建議增訂危駕引致他人身體受嚴重傷害的罪行，並打算依據"身體受嚴重傷害"在普通法的定義，以盡量避免純粹因技術問題而令涉案司機獲無罪釋放。對建議新罪行所定的刑罰介乎危駕與危駕引致他人死亡的刑罰之間，詳情表列如下——

<div style="text-align: center;"> 罪行 罰則 </div>	<div style="text-align: center;"> 危險駕駛 </div>	<div style="text-align: center;"> 危險駕駛 引致他人 身體受嚴 重傷害的 建議罪行 </div>	<div style="text-align: center;"> 危險駕駛 引致他人 死亡 </div>
<div style="text-align: center;"> 最高罰款額 </div>			
<div style="text-align: center;"> 循公訴程序定罪 </div>	<div style="text-align: center;"> 2.5萬元 </div>	<div style="text-align: center;"> 5萬元 </div>	<div style="text-align: center;"> 5萬元 </div>
<div style="text-align: center;"> 循簡易程序定罪 </div>	<div style="text-align: center;"> 1萬元 </div>	<div style="text-align: center;"> 2.5萬元 </div>	<div style="text-align: center;"> 2.5萬元 </div>

罪行 罰則	危險駕駛	危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害的建議罪行	危險駕駛引致他人死亡
<u>最長監禁期</u>			
循公訴程序定罪	3年	7年	10年
循簡易程序定罪	12個月	2年	2年
<u>最短停牌期</u>			
首次被定罪	6個月	2年	2年
第二次或再次被定罪	18個月 (建議增至 2年)	5年	3年 (建議增至 5年)

19. 葉偉明議員轉達運輸業界的關注，認為政府當局試圖以打擊酒後駕駛為藉口，引入危駕引致他人身體受嚴重傷害的罪行。葉議員贊同部分團體代表的意見，認為酒後駕駛和危駕罪行應分開處理，因為除酒後駕駛外，亦有很多因素可導致危駕，而部分因素是司機無法控制的。

20. 政府當局表示，在現行法例下，並沒有訂定足以完全反映交通意外受害人所受身體傷害的嚴重程度的相應刑罰。從公眾諮詢收集到的意見認為，危駕只要沒有引致他人死亡，現行的刑罰是過於寬鬆。鑒於危駕與危駕引致他人死亡兩項罪行在罰則上的差距，以及危駕行為令這些受害人及其家人蒙受的身心創傷，政府當局認為，為法庭提供更多判刑選擇，使法庭可判處較危駕為重的罰則，是適當的做法。當局在參考海外司法管轄區(包括澳洲和北愛爾蘭)的經驗後，建議引入危駕引致他人身體受嚴重傷害的條文，目的是加重刑罰，以反映該罪行的性質較為嚴重，並加強阻嚇作用。

21. 政府當局以2009年1月落馬洲發生的致命意外為例，說明在很多個案中，酒後駕駛和危駕密切相關。由於酒後駕駛往往構成危駕，故此在調整酒後駕駛的罰則水平時，有需要同時調整危駕的罰則水平，以確保所作懲處公平一致。有關危駕引致他人身體受嚴重傷害及酒後駕駛的建議罰則，將會分載於法例的不同條文。

22. 主席轉達團體代表的關注，表示引入危駕引致他人身體受嚴重傷害的罪行，可能會對在日常工作中沒有喝酒或服藥的職業司機造成嚴重影響。目前，警方先提出危駕的檢控，然後以罪行較輕的不小心駕駛取代的做法並不罕見。職業司機擔心在增訂危駕引致他人身體受嚴重傷害的罪行後，控方日後將較不願意接納不小心駕駛的答辯，因為法例並無"不小心駕駛引致他人身體受嚴重傷害"的罪行。就此，主席及葉偉明議員曾詢問，政府當局會否就危駕罪行採取公平一致的檢控政策，特別是在引入危駕引致他人身體受嚴重傷害罪行後，並詢問危駕引致他人身體受嚴重傷害的罪行會否只適用於酒後駕駛及藥後駕駛。

23. 政府當局表示，警方的法定職務就是保障市民的生命財產，避免人命傷亡及財物損毀，據此，本港道路交通警務工作的主要目的，是減低道路交通意外所引致的傷亡人數和財物損毀。為貫徹此一目的，警務處處長一直推行政策，以識別出容易引致道路交通傷亡的交通罪行，並就這些罪行進行嚴厲執法。根據該政策，危駕和危駕引致他人死亡均屬這類交通罪行。

24. 政府當局又表示，在考慮提出危駕罪行的檢控之前，警方必須確立有關司機確曾危險駕駛。根據《道路交通條例》第37條，如某人駕駛汽車的方式遠遜於對合格和謹慎的駕駛人所可預期者，以及合格和謹慎的駕駛人會認為該人以該方式駕駛汽車顯然是危險的，則須視該人以該方式駕駛汽車為危險駕駛。一如處理所有嚴重的案件一樣，警方會對危駕案件進行詳細調查，並會循多個來源收集證據，包括涉案司機和目擊證人的證供，以及法證、車輛和醫護方面的專家證據。警方的督導級人員會仔細研究並考慮所有證據，然後才提出檢控。如須就案件的證據是否充分、控罪是否適當或審訊場地是否合適尋求法律意見，警方會諮詢律政司。

25. 政府當局解釋，除酒後駕駛和藥後駕駛外，危駕行為包括所有可能導致嚴重交通意外和人命傷亡的不當駕駛行為，例如逆線行車、衝紅燈、超速和非法賽車。如危駕引致他人身體受嚴重傷害罪行只限適用於酒後駕駛和藥後駕駛，則就所有其他不當駕駛行為而言，判刑差距的問題將繼續存在。這做法會為社會帶來錯誤信息，而基於道路安全的考慮因素，政府當局不支持這做法。

26. 主席轉達運輸業界的關注，即虛報因交通意外引致頸椎過度屈伸損傷而提出人身傷害申索及保險索償的個案越來越多。她詢問，在決定是否構成危駕引致他人身體受嚴重傷害時

所採用的標準為何，以及頸椎過度屈伸損傷會否構成該罪行。她亦提醒政府當局在處理涉及頸椎過度屈伸損傷的交通案件時須格外小心。

27. 政府當局表示，該罪行的焦點首先應是涉案司機究竟有否危駕。在決定傷者的身體是否受嚴重傷害時，可參考傷者的醫療報告結果。其實在傷人案件中，身體受嚴重傷害是已確立的概念。根據普通法，"身體受嚴重傷害"指"身體確實受嚴重傷害"，不一定是指永久傷害或危及生命的傷害，但包括非身體形式傷害或精神傷害。在決定刑事法律責任時，最重要的考慮因素將是司機的駕駛態度、交通情況及意外造成的後果。警方會採取常理推斷，並以現時有關身體受嚴重傷害的刑事判例為指引。至於頸椎過度屈伸損傷會否構成危駕引致他人身體受嚴重傷害，並無明文規定。當局會就該控罪的引用事宜向律政司尋求法律意見。

28. 鄭家富議員建議採用客觀的指標(例如受害人永久喪失行為能力的程度或喪失謀生能力的百分比)作為標準，以決定甚麼情況才構成危駕引致他人身體受嚴重傷害的罪行。政府當局表示，若以永久喪失行為能力的程度作為決定是否構成危駕引致他人身體受嚴重傷害的標準，便會與傷人案件所採納的身體受嚴重傷害的定義不一致。一如所有的刑事案件，舉證責任由控方承擔；控方必須在無合理疑問下證明被告人有罪。關於交通意外中的傷者是否身體受嚴重傷害，最好交由法庭裁定。應鄭家富議員的要求，政府當局會考慮透過運輸及房屋局局長在條例草案恢復二讀辯論的發言，就此事作出回應。

29. 法案委員會察悉，在循簡易程序定罪的情況下，被裁定危駕引致他人身體受嚴重傷害的司機的罰則與被裁定危駕引致他人死亡者的罰則相同(即罰款25,000元及監禁2年)。委員建議政府當局考慮，在循簡易程序定罪的情況下，就危駕引致他人身體受嚴重傷害訂定不同的監禁期，以配合3級刑罰制度，藉以反映危駕引致他人死亡、危駕引致他人身體受嚴重傷害及危駕罪行的不同嚴重程度。

30. 政府當局表示，根據現行條文，觸犯危駕引致他人死亡罪行和危駕罪行的人士循公訴程序定罪可處的最長監禁期差距甚大。當局需要收窄差距，對觸犯危駕引致他人身體受嚴重傷害罪行的司機施以較重罰則，從而加強阻嚇作用。另一方面，若循簡易程序定罪，可處的最長監禁期差距則甚小。鑒於危駕引致他人身體受嚴重傷害罪行對受害人及其家屬所造成的傷害

未必少於危駕引致他人死亡罪行，政府當局認為應劃一該兩項罪行循簡易程序定罪可處的罰則(包括監禁期和罰款額)。

監禁期和停牌期分期執行

31. 根據《道路交通條例》的現行規定，如法庭或裁判官裁定某人觸犯危駕等駕駛罪行，該人會被處以最短停牌期，但如法庭或裁判官基於特別理由另有命令，則作別論。停牌期須與任何監禁期同期執行。根據從公眾諮詢所得的意見，如停牌期與監禁期同期執行，根本沒有實質的阻嚇作用，有市民要求明文規定監禁和停牌的刑罰分期執行，讓法庭可以依法判處兩者分期執行，令觸犯危駕罪行的司機更長時間不得在路上駕駛。

32. 因此，政府當局建議增訂條文，訂定涉案司機如第二次或再次被裁定觸犯《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章)的附表中分數為10分的罪行(不論該項定罪就相同還是不同罪行而作出)時，法庭須命令停牌期在監禁期結束後才執行，除非法庭認為兩者適合同期執行。

33. 法案委員會察悉，條例草案第18條為再次被裁定觸犯嚴重交通罪行的司機的監禁期和停牌期分期執行訂定條文；該條訂明"法庭或裁判官須指示在該人獲釋放之前，駕駛資格取消期間不得開始計算，但如法庭或裁判官基於特別理由，決定不作出此項指示，則作別論。"根據條例草案的政策原意，"獲釋放"一詞的意思，是指已完成根據《刑事訴訟程序條例》(第221章)第67A條計算的服刑期，並計及根據《監獄規則》(第234章，附屬法例A)第69條獲給予的任何減刑。在這方面，法案委員會的法律顧問曾要求政府當局澄清，是否在所有監禁期完結之前，停牌期不得開始計算。

34. 政府當局表示，在所有監禁期或羈留期屆滿前，停牌期不得開始計算，但如法庭基於特別理由，決定不作出此項指示，則作別論。在若干情況下，被法庭下令停牌期在監禁期結束後才執行的人，可在監禁期滿前獲釋放。舉例來說，在囚人士可在監禁期內獲給予外出許可，參加家屬婚禮或葬禮，或者出席考試或求職面試。此外，參加囚犯監管試釋計劃和釋前就業計劃的人，或在更生中心受訓的人，可在懲教署的監管下獲釋，並受僱在核准地方工作。他們或在自己的居所居住，或在指定中途宿舍留宿。事實上，在這期間，他們並非在囚，可以駕車。為免生疑問，政府當局將會對條例草案提出委員會審議階段修正案(下稱"修正案")，表明：

- (a) 任何被監禁或羈留人士如在指定情況下(該等情況會在條例草案中列明)在監禁期或羈留期滿前獲釋外出並可駕車之期間，必須視為被停牌；及
- (b) 該人將經受的停牌期須扣除其獲釋外出的日數。

政府當局又表示，觸犯交通罪行者或會同時因觸犯其他罪行而被檢控及定罪，政府當局將動議修正案，確切訂明停牌期須待該人服滿所有監禁期後才開始計算。

藥後駕駛

35. 法案委員會十分關注近期有司機在藥物(尤其是毒品)影響下駕駛而導致交通意外的情況。部分委員(包括主席及鄭家富議員)籲請政府當局引入措施打擊藥後駕駛，並考慮動議修正案，把有關措施納入條例草案。然而，部分其他委員(包括林健鋒議員)則認為，酒後駕駛和藥後駕駛應分開處理。他們認為政府當局應迅速採取行動，盡快針對酒後駕駛進行立法工作；他們並認為當局應避免倉卒就藥後駕駛立法，應先全面研究每種藥物服後對駕駛行為所產生的影響。

36. 政府當局強調其非常重視打擊藥後駕駛。鑒於藥後駕駛個案有上升趨勢，政府當局已在2010年年初成立跨部門專責工作小組⁴，全力進行相關工作。工作小組正盡速採取行動，研究所需的管制架構，包括以"零容忍"的方式處理特定的數種常被濫用而沒有或只有極少醫療用途的危險藥物的可行性。

37. 政府當局表示，為了有效應付藥後駕駛的複雜問題，政府當局不僅須研究規管的範圍，亦須研究更根本的問題，就是如何以最有效的方法利便警方搜集證據及執法。當局在訂定新罪行時必須加倍謹慎，並須平衡警方的執法權，既要令受藥物影響或服藥後駕駛能力受損的司機會被繩之以法，以保障道路使用者，亦要確保相關罪行不會殃及大多數奉公守法的駕駛人士，因為他們可能需要服用藥物作真正醫療用途。

38. 政府當局亦指出，《道路交通條例》第39條訂明，任何人在任何道路上駕駛汽車，而該人當時是受藥物的影響，以致沒有能力妥當地控制該汽車，即屬犯罪。這條文的涵蓋範圍廣泛，足以包括所有藥物，警方亦曾成功援引該條文對涉及藥後

⁴ 工作小組由運輸及房屋局的人員出任主席，成員來自香港警務處、運輸署、政府化驗所、衛生署、醫院管理局和保安局。

駕駛的個案作出檢控。然而，現行法例並無賦權警方要求懷疑曾服藥的司機進行快速測試，或提供血液或其他體液樣本以作分析。在缺乏客觀證據下，警方難以在法庭上證明司機違反第39條。政府當局又指出，為了讓警方能有效執法，在引入新罪行時，必須同時賦予警方所需的執法權，否則，即使訂立了新的罪行，結果也是徒勞無功。工作小組需以極為小心謹慎的態度考慮如何賦權警方，令警方能有效針對藥後駕駛採取執法行動，同時須確保駕駛人士的權利不會受到不公平的損害。因此，政府當局認為，將酒後駕駛和藥後駕駛分開處理是審慎和適當的做法。

39. 法案委員會部分委員(包括主席及鄭家富議員)認為，政府當局應提供就藥後駕駛提出立法建議的時間表。與此同時，政府當局亦應制訂臨時行政措施，例如推行初步測試，以應付有關問題。

40. 政府當局表示，為打擊藥後駕駛，有必要賦權警方進行初步測試，即行為反應測試或口腔液測試或全部兩項，以辨別受藥物影響的司機。該等初步測試可作為客觀的方法，協助警務人員先確立表面證據，然後要求受疑司機提供血液或／及尿液進行化驗，以確定該司機曾否服用任何藥物。根據海外經驗，引入初步驗毒需要立法，透過行政措施不能有效進行有關測試。現時本港尚未引入藥後駕駛的初步測試。政府當局仍在市場找尋測試氯胺酮的快速口腔液測試儀器，因為在偵破的案件中，氯胺酮是香港司機主要濫用的違禁藥物。警方打算培訓一支訓練員隊伍，為前線交通警務人員提供進行初步測試的內部培訓。警方正就這方面的培訓事宜諮詢海外專家。

41. 政府當局強調十分關注司機在違禁藥物影響下駕駛而導致交通意外的趨勢，並決意盡快推出措施應付藥後駕駛的問題。事實上，政府當局擬訂了打擊藥後駕駛的初步建議，最近亦已就有關議題完成公眾諮詢工作。諮詢期間，醫護及藥劑專業人士、運輸業界和市民就建議的新訂罪行和初步測試提出不同意見。雖然打擊藥後駕駛獲普遍支持，但一些人士對執行的安排表示關注。他們特別關注當局如何進行行為反應測試，例如測試程序、地點和所需時間，以及是否設有制衡機制等。政府當局現正擬備詳細的立法建議，當中會充分考慮諮詢所得的意見，並會於2010年11月底前向交通事務委員會(下稱"事務委員會")匯報相關事宜。如獲事務委員會支持，政府當局會立即展開法律草擬工作。由於有關建議牽涉複雜的法律問題，整個過程(當中涉及草擬法例、諮詢工作及就擬稿進行研究)需時最少數月。

政府當局會竭盡全力，務求在2010-2011年度立法會會期下半年內向立法會提交另一項條例草案。應法案委員會的要求，政府當局會在向立法會提交有關修訂條例草案時，一併提供已受訓並可進行藥後駕駛罪行初步測試的前線警務人員的估計數字或百分比，以及所有前線警務人員均已完成這方面培訓的時間表。

42. 法案委員會部分委員(包括主席)建議，政府當局應考慮對條例草案提出修正案，以加入受"零容忍"管制的違禁藥物清單，在所有危駕罪行中涉案司機如被發現曾服用此等藥物，即構成犯罪情節特別嚴重，藉以發揮阻嚇作用，除對付酒後駕駛外，亦對付藥後駕駛。

43. 經考慮委員的建議後，政府當局同意對條例草案動議修正案，以對下列事宜作出規定：

- (a) 如任何人犯危駕罪行時，該人的血液或尿液含有任何分量的附表1A所指明的藥物，其犯罪情節即屬特別嚴重；
- (b) 為施行上文(a)段的規定，會在附表1A指明6類違禁藥物⁵，而運輸及房屋局局長可藉附屬法例(先訂立後審議的程序)修訂該附表。該6類違禁藥物為——
 - (i) 海洛英；
 - (ii) 氯胺酮；
 - (iii) 甲基安非他明；
 - (iv) 大麻；
 - (v) 可卡因；
 - (vi) 3,4-亞甲二氧基甲基安非他明；及
- (c) 任何人如觸犯危駕罪行而犯罪情節特別嚴重，一如第(a)段所述情況，則就相關罪行可判處的最高罰款額、最長監禁期和最短停牌期各增加50%。

44. 鄭家富議員促請政府當局加快打擊藥後駕駛的立法程序，並於本年度立法會會期的上半年向立法會提交有關的修訂條例草案。他認為應盡快賦權警方向司機進行行為反應測試。在這方面，他建議動議修正案，就藥後駕駛的行為反應測試訂定守則。政府當局認為有關事宜應由政府當局處理，在下一項修訂條例草案中作更周詳的考慮。

⁵ 上述6類違禁藥物，與政府當局就打擊藥後駕駛提出初步建議時擬納入零容忍藥後駕駛罪行的違禁藥物相同。

委員會審議階段修正案

45. 法案委員會已審閱政府當局將動議的擬議修正案，對修正案並無異議。法案委員會將不會以其名義動議任何修正案。鄭家富議員曾表示他可能就條例草案提出修正案。

恢復條例草案的二讀辯論

46. 法案委員會支持在2010年12月8日的立法會會議上恢復條例草案的二讀辯論。

諮詢內務委員會

47. 法案委員會曾於2010年11月26日諮詢內務委員會，並獲內務委員會支持於2010年12月8日的立法會會議上恢復條例草案的二讀辯論。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年11月29日

《 2010年道路交通(修訂)條例草案 》委員會

委員名單

主席	劉健儀議員, GBS, JP
委員	鄭家富議員
	林健鋒議員, SBS, JP
	張學明議員, GBS, JP
	湯家驊議員, SC
	陳健波議員, JP
	黃成智議員 (由2010年10月5日起)
	葉偉明議員, MH
	(合共：8名委員)
秘書	余天寶女士
法律顧問	李家潤先生

《2010年道路交通(修訂)條例草案》委員會

曾向法案委員會表達意見的團體／個別人士的名單

1. 荃灣區旅運巴士同業聯會
2. 聯友的士同業聯會有限公司
3. 新大嶼山巴士(1973)有限公司
4. 九龍的士車主聯會有限公司
5. 香港九龍的士貨車商會
6. 汽車交通運輸業總工會 —— 的士司機分會
7. 的士前線司機總會
8. 屯門區旅運巴士同業聯會
9. 元朗區旅運巴士同業聯會
10. 新界電召的士聯會有限公司
11. 香港區旅運巴士同業聯會
12. 新界西巴士聯會
13. 綠色專線小巴總商會
14. 的士、小巴權益關注大聯盟
15. 灣仔區議會議員麥國風先生
16. 冠榮車行有限公司
17. 落馬洲中港貨運聯會
18. 泰和車行有限公司
19. 南區區議會議員楊默博士*
20. 貨車車隊聯會有限公司*
21. 一位市民*

*只提交書面意見