

立法會參考資料摘要

《道路交通條例》

(第 374 章)

1998 年道路交通(修訂)條例草案

引言

在一九九八年十一月十日的會議上，行政會**建議**，行政長官**指令**《1998 年道路交通(修訂)條例草案》(載於附件 A)應提交立法會以-

- (a) 收緊酒精濃度的法定限度，並簡化有關酒後駕駛的執法程序；
- (b) 把學校私家小巴納入客運營業證計劃；及
- (c) 糾正政府現行向停車收費錶和新九龍灣驗車中心的營辦商繳付酬金的安排，並讓政府日後可採用類似的付款安排。

背景和論據

(A) 酒後駕駛

2. 當局在一九九五年十二月制定了一套新的酒後駕駛法例(《道路交通條例》第 39A 至第 39G 條)，以訂明：

- (a) 司機的血液、尿液和呼氣所含酒精濃度的法定限度，分別是每 100 毫升血液可含 80 毫克酒精；100 毫升尿液可含 107 毫克酒精；以及每 100 毫升呼氣可含 35 微克酒精；及
- (b) 司機有法律義務，在指定情況下，提供血液、尿液或呼氣樣本，以供測試。

3. 酒後駕駛法例的實施，已經向市民傳遞了一個重要的信息，讓他們知道不可在酒後駕駛。據統計數字顯示，在過去的兩年內(即

一九九六年和一九九七年)，導致有人死亡或重傷的夜間交通意外，下降了 7%。

4. 儘管如此，酒後駕駛仍然是導致交通意外的主要原因之一。在一九九七年，每十名在交通意外中喪生的司機，便有三名在事發前曾經喝酒。酒後駕駛亦會危及行人和乘客。過去兩年半，在涉及酒後駕駛的交通意外中，共有 6 名未曾喝酒的司機、19 名乘客和 13 名行人喪生。我們認為有需要進一步收緊酒精濃度的訂明限度，加強阻嚇酒後駕駛。

5. 現建議把血液中酒精濃度的法定限度，由每 100 毫升血液含 80 毫克酒精，降低至 50 毫克，並相應把呼氣所含酒精濃度的限度，由每 100 毫升呼氣含 35 微克降低至 22 微克，以及把尿液所含酒精濃度的限度，由每 100 毫升尿液含 107 毫克降至 67 毫克。這些措施符合國際趨勢。海外的研究也證實採用建議的法定限度確有成效（詳情載於附件 B）。

6. 現行執法程序的簡要說明載於附件 C。我們曾對有關程序進行檢討，現建議採取以下三項措施，以提高執法程序的效率：

- a) 除醫生外，護士亦可獲准為懷疑酒後駕駛的人士抽取血液樣本；
- b) 除在醫院外，警員亦可在警署和呼氣測試中心要求有關人士提供血液樣本，而有關人士亦可在同樣地方拒絕警方的要求；以及
- c) 除警署和醫院外，抽取呼氣樣本也可在警務處處長指定為“呼氣測試中心”的警察交通部辦事處或車輛內進行。

上述建議的詳情載於附件 D。

(B) 把客運營業證計劃的適用範圍擴大至學校私家小巴

7. 目前，所有公共和私家巴士均受客運營業證計劃規管。這項計劃授權運輸署署長訂立新的條款和條件，以提高公共和私家巴士的運作安全。不過，提供接載學童服務的私家小巴，並不受這項計劃所規管。運輸署只能依據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》第 21(10)條的規定，讓運輸署署長對個別車輛施加他認為適合的發牌條件。由於發牌條件只根據個別車輛而制定，這種規管機制的效率並不高。當局只可以在車輛牌照屆滿和車主申請換領牌照時，更改這些條件。因此，我們須等待個別的學校小巴到期換領牌照時，才可逐一對有關小巴施加新的安全規定。

8. 把客運營業證計劃的適用範圍擴大至學校私家小巴，可以提供一個更加統一的規管機制，並使這類小巴與其他受客運營業證計劃規管的巴士服務受到同樣的監管。當局會在客運營業證計劃下增設一類新的服務，並訂定一套適用於所有學校私家小巴的劃一發牌條件。運輸署署長獲授權在諮詢有關持牌人的意見後，給予他們三個月通知，便可修訂客運營業證的條款或條件。在這項新安排下，運輸署署長將可享有更大的靈活性，更改發牌條件，從而提高學校私家小巴的運作安全。

(C) 糾正管理協議的付款安排

9. 政府向來都有與私人營辦商簽訂管理協議，委託營辦商管理某些政府設施，以提高工作效率。根據這些協議，私人營辦商負責這些設施的運作和管理，包括向使用這些設施的人士收取費用。政府則向營辦商繳付一筆議定的款項，作為酬金。

10. 目前，政府與私人營辦商簽訂了兩份管理協議，由有關營辦商分別管理停車收費錶和新九龍灣驗車中心。根據協議所載條款，營辦商首先會代政府收取驗車以及在設有收費錶的停車位泊車的法定費用。營辦商可在所收到的款項中，保留數額相等於他們根據管理協議可得的酬金和補還款項的部分，然後把餘款交回政府。

11. 我們最近檢討過交還款項的安排，發現上述安排在技術上與《公共財政條例》的規定不符。除非《公共財政條例》或其他成文法則另有規定，否則由私人營辦商收取的法定費用，即那些為政府而籌集或收受的款項，均為《公共財政條例》第 3(1)條所指的政府一般收入的一部分。如未根據《公共財政條例》所訂的法定程序辦理，營辦商不得保留政府一般收入的任何部分。

12. 為糾正這項技術問題，我們建議修訂《道路交通條例》，加入一項新條文，規定如停車收費錶和驗車中心的管理協議條款已獲財政司司長批准，營辦商有權保留部分根據該協議為政府籌集或收受的款項，作為酬金或補還款項，而該部分款項並不屬於政府的一般收入。這些修訂亦使政府日後在訂立有關停車收費錶和驗車中心的管理協議時，可以採用相若的付款安排。

條例草案

13. 條例草案的修訂條文分為三部分。條例草案**第 II 部**旨在收緊各類酒精濃度的訂明限度，從而加強對酒後駕駛的監管；以及改善有關的執法程序。

14. 條例草案**第 III 部**擴大客運營業證計劃的適用範圍，把學校私家小巴包括在內。至於草案**第 IV 部**的條文，則規定營辦商有權保

留部分根據停車收費錶或驗車中心的管理協議籌集或接受的款項，作為酬金或補還款項，而該部分款項並不屬於政府的一般收入。

生效日期

15. 關於酒後駕駛和學校私家小巴的修訂條文，分別載於條例草案**第 II 和 III 部**，這兩部將於**一九九九年五月一日**生效。草案內並加入一項過渡性條文，規定學校私家小巴牌照如在一九九九年五月一日至二零零零年八月三十日這 16 個月內屆滿，有關的營辦商須在其牌照屆滿時申領客運營業證。

16. 條例草案**第 IV 部**一經制定，**會即時生效**。

公眾諮詢

17. 有關修訂酒後駕駛法例的建議，已分別在一九九七年十二月和一九九八年一月提交交通諮詢委員會和臨時立法會交通事務委員會審議，兩個委員會均表贊同。有關的團體(例如香港醫學會和道路安全議會)亦表示支持上述建議。

18. 上述把客運營業證計劃的適用範圍擴展至學校私家小巴的建議，是當局為促進校巴安全而制定的一系列措施之一。有關建議已在一九九六年十二月獲得前立法局交通事務委員會贊同。業內人士亦已在一九九六年獲悉上述建議的安全措施，並在一九九八年六月得悉政府計劃在一九九九年實施新安排，業內人士並無異議。

19. 當局在一九九八年九月向立法會交通事務委員會提交了一份資料文件，介紹條例草案的內容。立法會議員、市民或傳媒都沒有提出反對意見。

與人權的關係

20. 律政司認為，建議的修訂條文與《基本法》內有關人權的條文並無抵觸。

對財政和人手的影響

21. 因實行建議的修訂條文而增加的工作，會由警務處和運輸署承擔。除此之外，修訂條文不會對財政和人手造成任何影響。

對經濟的影響

22. 建議的條文對經濟並無重大影響。

立法程序時間表

23. 條例草案的立法程序時間表如下：

刊登憲報	一九九八年十一月二十日
首讀和開始二讀辯論	一九九八年十二月二日
恢復二讀辯論、委員會 審議階段和三讀	另行通知

宣傳安排

24. 當局會在一九九八年十一月十三日發出新聞稿，並會安排發言人解答傳媒的查詢。

運輸局

一九九八年十一月十二日

(TRAN 1/12/126)

《1998 年道路交通（修訂）條例草案》

目錄

條次		頁次
	第 I 部	
	導言	
1.	簡稱及生效日期	1
	第 II 部	
	與酒後駕駛有關的修訂	
2.	釋義	1
3.	檢查呼氣測試	2
4.	提供樣本以作分析	2
5.	呼氣樣本的選擇	3
	第 III 部	
	與私家小巴有關的修訂	
6.	釋義	4
7.	公共服務車輛的規例	5
8.	拒發或取消牌照、以及對 的士施加條件的權力	5

條次		頁次
9.	客運營業證	5
10.	車輛使用的限制	5
11.	過渡性條文	6
相關修訂		
《道路交通（車輛構造及保養）規例》		
12.	學校私家小巴的標誌	7
《道路交通（公共服務車輛）規例》		
13.	客運營業證的申請	7
14.	收費	8
第 IV 部		
與管理協議涉及的酬金等有關的修訂		
15.	加入條文	
	115A. 管理協議涉及的酬金等	8

本條例草案

旨在

修訂《道路交通條例》。

由立法會制定。

第 I 部

導言

1. 簡稱及生效日期

- (1) 本條例可引稱為《1998 年道路交通（修訂）條例》。
- (2) 第 I 及 IV 部自本條例在憲報刊登當日起實施。
- (3) 第 II 及 III 部自 1999 年 5 月 1 日起實施。

第 II 部

與酒後駕駛有關的修訂

2. 釋義

《道路交通條例》（第 374 章）第 2 條現予修訂—

(a) 在“訂明限度”的定義中，廢除“35”、“80”及“107”而分別代以“22”、“50”及“67”；

(b) 加入一

““呼氣測試中心”（breath test centre）指警務處處長根據第 39C（20）條指定為呼氣測試中心的場所或車輛；”。

3. 檢查呼氣測試

第 39B 條現予修訂—

(a) 在第（2）款中，廢除首次出現的“車輛”而代以“汽車”；

(b) 在第（4）款中，在“警署”之前加入“呼氣測試中心、”；

(c) 在第（6）款中，在“樣本”、之前加入“呼氣”。

4. 提供樣本以作分析

第 39C 條現予修訂—

(a) 在第（1）款中—

(i) 廢除“在無合理辯解下”；

(ii) 在“作檢查呼氣測試”之後加入“而有合理辯解”；

(b) 在第（2）（b）款中，在“警署”之前加入“呼氣測試中心、”；

- (c) 在第(4)款中，廢除“在被告同意下”之後的所有字句而代以“由一名醫生、註冊護士或登記護士從被告體內取得的證據，可藉出示核證該事實並看來是由該名醫生、註冊護士或登記護士（視屬何情況而定）簽署的文件而提供。”；
- (d) 在第(6)款中—
 - (i) 在“警署”之前加入“呼氣測試中心、”；
 - (ii) 廢除“呼吸”而代以“呼氣”；
- (e) 在第(7)款中，在“醫院”之前加入“呼氣測試中心、警署或”；
- (f) 在第(8)款中，在兩度出現的“警署”之前加入“呼氣測試中心、”；
- (g) 在第(10)款中，在“醫生”之後加入“、註冊護士或登記護士”；
- (h) 在第(11)款中，廢除“由醫生”；
- (i) 加入—

“(20) 警務處處長可藉憲報公告指定某一場所或車輛為呼氣測試中心。

(21) 就本條而言，“註冊護士”(registered nurse)和“登記護士”(enrolled nurse)具有《護士註冊條例》(第164章)分別給予它們的涵義。”。

5. 呼氣樣本的選擇

第39D(2)條現予修訂，廢除“50”而代以“37”。

第 III 部

與私家小巴有關的修訂

6. 釋義

第 2 條現予修訂—

(a) 廢除“私家小巴”的定義而代以—

““私家小巴”(private light bus)指—

(a) 學校私家小巴；或

(b) 作以下用途或擬作以下用途的小型巴士(學校私家小巴除外)—

(i) 出租或取酬以外的用途；或

(ii) 只運載傷殘人士以及協助該等人士的人(不論是否為出租或取酬)；”；

(b) 加入—

““學校私家小巴”(school private light bus)指主要用以或擬主要用以載人往返某教育機構(不論是否為出租或取酬)的小型巴士，而所載的人為該教育機構的學生、陪同或看管該等學生的人、該教育機構的教員或僱員；”。

7. 公共服務車輛的規例

第 7(1)(1) 條現予修訂，廢除“私家巴士及公共小巴”而代以“公共小巴、私家巴士及學校私家小巴”。

8. 拒發或取消牌照、以及對的士施加條件的權力

第 25(1)(vii) 條現予修訂，在“私家巴士、”之後加入“學校私家小巴、”。

9. 客運營業證

第 27 條現予修訂—

- (a) 在第(1)款中，廢除“私家巴士或公共小巴”而代以“公共小巴、私家巴士或學校私家小巴”；
- (b) 在第(3)款中—
 - (i) 在(b)段中，廢除“或”；
 - (ii) 在(c)段中，廢除句號而代以“；或”；
 - (iii) 加入—
 - “(d) 學校私家小巴服務。”。

10. 車輛使用的限制

第 52 條現予修訂—

- (a) 在第(3)款中—
 - (i) 在第(ii)段中—
 - (A) 廢除“或私家小巴”；
 - (B) 廢除末處的“或”；
 - (ii) 加入—
 - “ (iia) 該車輛獲發私家小巴牌照，並—
 - (A) 用作學校私家小巴；或
 - (B) 只運載傷殘人士以及協助該等人士的人；或”；
- (b) 在第(4)(a)款中，在“私家巴士”之後加入“、學校私家小巴”。

11. 過渡性條文

在緊接本部的生效日期之前，如根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第374章，附屬法例)第21條發出的牌照就某私家小巴而言是有效的，則本部並不就該私家小巴而適用，直至—

- (a) 該牌照屆滿為止；或
- (b) (如該牌照是在2000年9月1日以後的某個日期屆滿)2000年9月1日為止。

相關修訂

《道路交通（車輛構造及保養）規例》

12. 學校私家小巴的標誌

《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374 章，附屬法例）第 51 條現予修訂—

(a) 在第 (1) 款中—

(i) 廢除 (a) 段之前的所有字句而代以—

“ (1) 為出租或取酬而提供服務的學校私家小巴—”；

(ii) 在 (d) 段中，廢除“所接送學生、教員或僱員”而代以“其運載乘客”；

(b) 在第 (3) 款中，在“私家小巴”之前加入“學校”。

《道路交通（公共服務車輛）規例》

13. 客運營業證的申請

《道路交通（公共服務車輛）規例》（第 374 章，附屬法例）第 4 (1) 條現予修訂，廢除“或公共小巴服務”而代以“、公共小巴服務或學校私家小巴服務”。

14. 收費

附表 1 現予修訂—

- (a) 在 A 部中，加入—
 - “3A. 學校私家小巴服務.....每年\$396”；
- (b) 在 B 部中，加入—
 - “3A. 學校私家小巴....每年每輛\$160”。

第 IV 部

與管理協議涉及的酬金等有關的修訂

15. 加入條文

《道路交通條例》（第 374 章）現予修訂，在第 XII 部中加入—

“115A. 管理協議涉及的酬金等

(1) 凡政府及任何人之間訂有停車收費錶管理協議或驗車中心管理協議，而協議的條款已獲財政司司長為施行本條而批准，如根據該協議，該人有權保留根據該協議為政府而籌集或接受的款項中的某些部分或某百分比作為酬金或補還款項，則就《公共財政條例》（第 2 章）第 3（1）條而言，該等部分或該百分比並不成為政府一般收入的一部分。

(2) 第（1）款就《1998 年道路交通（修訂）條例》（1998 年第 號）第 IV 部生效日期之前訂立的停車收費錶管理協議或驗車中心管理協議而適用，一如該款就該生效日期當日或其後訂立的該等協議而適用，但本條不得解釋為適用於第（1）款所指的財政司司長批准的日期之前為政府而籌集或接受的款項。

(3) 在本條中—

“停車收費錶管理協議”（parking meter management agreement）指任何人與政府訂立的、授權該人按照署長所施加的條款及條件承擔署長所指明關乎停車收費錶的職能的協議；

“驗車中心管理協議”（vehicle examination centre management agreement）指根據第 88(3) 條訂立以授權某人經營某地方為驗車中心的協議。”。

摘要說明

本條例草案的主要目的為—

- (a) 收緊駕駛人血液、尿液及呼氣中所容許的酒精濃度的法定上限，並修改有關的取得樣本的程序；
- (b) 將為學生提供運輸服務的私家小巴納入現有的客運營業證計劃的管制之內；及
- (c) 規定根據停車收費錶管理協議或驗車中心管理協議營辦商有權保留根據協議為政府而籌集或收受的款項中作為酬金或補還款項的某部分，並不成為政府一般收入的一部分。

2. 草案第 2 條—

- (a) 修訂“訂明限度”的定義，將在呼氣、血液及尿液中構成訂明限度的酒精比例降低；
- (b) 加入“呼氣測試中心”的定義。

3. 草案第 3 條修訂第 39B 條，以便檢查呼氣測試能在呼氣測試中心進行。

4. 草案第 4 條修訂第 39C 條一

- (a) 使提供呼氣或尿液樣本的要求可在呼氣測試中心提出（(d) 及 (f) 段）；
- (b) 使提供血液樣本的要求可在警署及呼氣測試中心提出（(e) 段）；
- (c) 使護士能抽取血液樣本（(g) 段）；
- (d) 使警務處處長能指定某一場所或車輛為呼氣測試中心（(i) 段）。

5. 草案第 5 條因收緊駕駛人呼氣中所容許的酒精濃度的法定上限而作出相應修訂。

6. 草案第 6 條修訂“私家小巴”的定義，並加入“學校私家小巴”的定義。

7. 草案第 7 至 10 及 12 至 14 條修訂現有適用於現時受客運營業證計劃管制的車輛的條文，使該等條文亦適用於學校私家小巴。

8. 草案第 11 條為過渡性條文，規定在緊接本條例第 III 部的生效日期之前領有有效車輛牌照的私家小巴不受該部規限，直至牌照屆滿或 2000 年 9 月 1 日為止（以較早者為準）。

9. 草案第 15 條加入新條文，規定凡停車收費錶管理協議或驗車中心管理協議的條款已獲財政司司長為施行該條文而批准，根據協議營辦商有權保留根據協議為政府而籌集或收受的款項中作為酬金或補還款項的某部分，就《公共財政條例》（第 2 章）第 3（1）條而言，並不成為政府一般收入的一部分。

酒後駕駛法例的國際趨勢和海外的研究

現把目前的酒精濃度限度和建議的限度載於表 A。

表 A — 含酒精量的訂明法定限度

	<u>目前就體內含酒精量 訂明的法定限度</u>	<u>建議就體內含酒精量 訂明的法定限度</u>
每 100 毫升血液	80 毫克	50 毫克
每 100 毫升呼氣	35 微克	22 微克
每 100 毫升尿液	107 毫克	67 毫克

2. 血液中酒精濃度目前的限度為 80 毫克；對大多數人來說，這相等於在喝下大約三、四罐淡啤酒或三小杯葡萄酒之後頭一小時內血液中的酒精濃度。現建議的限度為 50 毫克，較目前限度更為嚴格，對大多數人來說，是相等於喝下大約兩罐淡啤酒或一小杯半葡萄酒之後頭一小時內血液中的酒精濃度。

3. 外國最常採用的限度為每 100 毫升血液含 50 毫克或 80 毫克酒精，詳情如下：

- (a) 以每 100 毫升血液含 80 毫克酒精為法定限度的國家：奧地利、比利時、丹麥、德國、愛爾蘭、意大利、馬來西亞、新加坡、西班牙、瑞士、英國、美國(13 個州)。
- (b) 以每 100 毫升血液含 50 毫克酒精為法定限度的國家：澳洲、芬蘭、法國、希臘、日本、韓國、荷蘭、挪威、葡萄牙。

4. 世界各地與香港的酒後駕駛統計數字載於附錄 A，以供比較。從數字可見，亞洲國家的酒後駕駛問題沒有其他國家那麼嚴重。不過，在香港，因酒後駕駛導致死亡的司機所佔百分率(13%)，卻較新加坡和日本等亞洲國家為高。

5. 目前全球的趨向是收緊血液中酒精濃度的限度，以遏止酒後駕駛。此外，海外的醫療機構和道路安全當局(例如世界醫學聯會和歐洲委員會)均大力推薦把血液中酒精濃度的限度降低至 50 毫克。世界醫學聯會也採納這個限度，作為國際標準。美國 13 個州已收緊血液中酒精濃度的法定限度，由 100 毫克降至 80 毫克。澳洲、葡萄牙、比利時和法國則把限度由 80 毫克改為 50 毫克。

6. 澳洲的一項研究顯示，發生交通意外的危險會隨着司機血液中的酒精濃度上升而逐漸增加。不過，司機血液中的酒精濃度一旦達到或超過 80 毫克的水平，發生交通意外的危險便會劇增，比血液中沒有酒精的司機高出多倍：

<u>血液中的酒精濃度</u> (每100毫升血液含酒精毫克量)	<u>發生交通意外的危險程度</u> (比正常高出的倍數)
50	1
80	3.5
100	7

澳洲的研究並顯示，新南威爾士和昆士蘭兩省把法定的限度由每 100 毫升血液最高含 80 毫克酒精，降低至含 50 毫克酒精後，夜間的交通意外死亡人數減少了 4%，受傷人數則減少 8%。

7. 採用更嚴格的標準，也可遏止易生危險的酒後駕駛行為。根據澳洲所得的研究結果，降低血液中酒精濃度的限度後，司機大多會更留意自己喝下的分量，也就減低了超過法定限度的機會。這可幫助他們在喝酒時更有節制，使駕駛更加安全。因此，把限度定為 50 毫克，較諸把限度定為 80 毫克更能防止交通意外。

執行酒後駕駛法例的程序

測試程序簡述如下：

- (a) 被懷疑者通常會在現場作檢查呼氣測試。
- (b) 假如檢查呼氣測試的結果顯示喝酒量超過法定限度，被懷疑者會被帶往警務處有關總區總部，用呼氣分析儀器再進行測試，測試結果可用作呈堂證據。
- (c) 假如被懷疑者可作為證據的呼氣測試結果為：
 - (i) 0 至 35 微克 — 他體內所含酒精低於訂明限度；
 - (ii) 35 至 40 微克 — 考慮到儀器準確程度的問題，他會在被警告後獲釋；
 - (iii) 40 至 50 微克 — 他可選擇再提供樣本作進一步測試，並由負責有關案件的警務人員決定該人應提供血液抑或尿液樣本。尿液樣本可在警署或醫院內收集，而血液樣本只可在醫院內由註冊醫生抽取；以及
 - (iv) 超過 50 微克 — 警方會落案控告該人體內所含酒精超過訂明限度，無須再進行尿液／血液測試。

關於酒後駕駛法例 為提高執法效率所採取的措施

I. 准許護士抽取血液樣本

現行法例訂明，抽取血液樣本的工作，必須由註冊醫生在醫院內進行。根據以往的經驗，警方通常需時 30 至 60 分鐘才可以在醫院得到醫生的協助，進行這項程序。由於人體內的酒精成分會隨着時間而減少，因此盡快抽取血液樣本是很重要的。其中一個可提高效率的簡單方法，是准許護士抽取血液樣本。因此，現建議修訂有關法例，准許護士(包括註冊護士和登記護士)在醫院內替懷疑酒後駕駛的人士抽取血液樣本。

II. 容許司機在警署內拒絕提供血液樣本

根據現行法例，警方只可在醫院向被懷疑者提出要求，請他提供血液樣本。因此，即使被懷疑者已在出事現場或警署拒絕提供血液樣本，警方仍須把他帶到醫院，以確定他是否拒絕提供血液樣本。為了簡化有關程序，現建議修訂法例，使警方可以在警署和呼氣測試中心要求被懷疑者提供血液樣本，而被懷疑者也可在警署和呼氣測試中心拒絕這樣做。但如果被懷疑者同意提供血液樣本，則抽取血液的程序，仍須在醫院進行。

III. 容許在指定的中心收集呼氣樣本

根據現行法例，要求提供呼氣樣本以進行可作證據用的分析，必須在警署或醫院提出。由於某些警務處總區受地理環境所限，如能把一些呼氣分析儀器裝設在警察交通部的辦事處或警車內，可方便採取執法行動，並有助於提高效率。不過，律政司表示，這些辦事處和車輛按定義並不屬於“警署”。現建議修訂法例，授權警務處處長藉憲報的公告，指定上述辦事處和車輛為認可的“呼氣測試中心”。