

駕車時使用流動電話

目的

當局曾檢討駕車時使用流動電話的問題。本文件旨在闡述檢討結果，並請委員就規管司機在駕車時使用手提流動電話的建議，發表意見。

背景

2. 對於流動電話日益普遍，以及司機在駕車時使用流動電話可能危害自身和其他道路使用者的安全等問題，各界人士甚感關注。運輸署曾研究海外的規管措施和交通意外統計數字。

海外的規管制度

3. 關於規管司機在駕車時使用流動電話的情況，運輸署曾研究其他 13 個國家和地區的法例架構。研究結果詳載於附件 A。

4. 流動汽車電話基本上分為兩類，即手提流動電話和免手提流動電話。上述 13 個國家和地區都沒有禁止司機在駕車時使用免手提的流動電話。

5. 在上述 13 個國家和地區當中，有五個國家已制定法例，禁止司機在駕車時使用手提流動電話，這些國家包括瑞士、以色列、馬來西亞、新加坡和澳洲(只限於新南威爾士和維多利亞兩省)。不過，根據這些國家所提供的資料，他們大多是因為意識到使用流動電話會影響駕駛，而不是基於全面的科學研究，才頒布禁令。

6. 至於那些沒有特別立例禁止司機在駕車時使用流動電話的國家和地區，則是鑑於科學證據不足，以及因使用流動電話所引起的交通意外數字不多，而沒有為此制定法例。香港現行的道路交通法例規定司機須謹慎和專心駕駛；如果司機因使用流動電話影響其駕駛能力，可能會被控以不小心駕駛的罪名。英國、新西蘭以及澳洲多個省也採取類似的措施。

海外的研究

7. 瑞典、加拿大、美國和日本曾研究在駕車時使用流動電話所造成的影響，研究結果撮要載於下文。

加拿大

8. 多倫多大學評估了在駕車時使用流動電話和發生撞車意外的關係。這項研究以 699 名司機為調查對象，他們在一段 14 個月的期間內曾牽涉於造成重大損害的交通意外中。結果發現，在駕車時使用流動電話，撞車的危險會增加四倍。雖然研究並未歸結到這些車禍全都歸咎於司機，但卻指出使用流動電話可能會減低司機在緊急情況下的應變能力。

美國

9. 在一項有關使用流動電話與發生交通意外的關係的研究中，調查了司機每月在汽車上使用流動電話，以及進行另外 18 種令人分心的活動(例如飲食、吸煙、談話、調校收音機等)所花的時間。研究人員以隨機抽樣方式，分別選出了 100 名在過去十年曾涉及交通意外的司機，以及 100 名在同期內未曾涉及交通意外的司機，然後比較從這兩類司機得來的數據。結果顯示，每月在車上使用流動電話逾 50 分鐘的司機，發生交通意外的機會率增加了 5.59 倍，而使用流動電話這一種行為，與發生交通意外的關係最為密切。不過，上述研究未能確定在駕車時使用流動電話是引發交通意外的原因。

瑞典

10. 瑞典曾進行多項模擬研究，探討司機在使用免手提流動電話時駕駛行為方面的變化，結果發現：

- a) 司機作出反應的時間，延遲了大約 0.4 秒；
- b) 司機駕駛車輛沿行車線正中行駛的能力，略受影響；
- c) 通電話的時間愈長，司機愈見分心；以及
- d) 在年老的司機身上，上述影響更為明顯。

上述研究結果顯示，在駕車時使用流動電話，對司機在駕駛方面的表現可能會有不良影響。

日本

11. 汽車安全駕駛中心調查研究委員會曾研究駕車時使用流動電話所造成的影響。結果顯示，駕車時使用流動電話，會影響司機視線移動的能力，因而減低他們對路面情況的注意力。研究又發現，司機在通電話時，需要較長時間剎車，因而會降低他們在緊急情況下的應變能力。此外，以駕駛方面的表現來說，與免手提的流動電話相比，使用手提流動電話所造成的不良影響更為嚴重，而司機接聽電話時，把視線移離路面的時間也較長。

海外的交通意外統計數字

12. 在運輸署調查的 13 個國家和地區當中，只有三個編備了涉及司機駕車時使用流動電話的交通意外統計數字。這三個國家是澳洲(新南威爾士省)、新西蘭和日本。

13. 新南威爾士省在一九八九年實施有關手提汽車電話的法例。在一九九三至一九九五年這三年內，有兩宗導致死亡和三宗導致重傷的撞車意外，涉及司機使用流動電話。在有人嚴重傷亡的撞車意外當中，這五宗意外佔 0.03%，而因在車內活動使司機分心而導致有人嚴重傷亡的撞車意外當中，這五宗意外則佔 3%。

14. 新西蘭沒有制定關於使用汽車電話的法例。在一九九五年，懷疑因一些車內活動使司機分心，結果導致有人受傷的撞車意外共有 265 宗，其中只有 10 宗(約 4%)涉及使用流動電話。調查發現，其他在車內進行並會使人分心的活動，例如調校收音機(導致 42 宗撞車意外)或吸煙(導致 19 宗撞車意外)，是較使用流動電話更為常見的撞車成因。

15. 日本也沒有制定關於汽車電話的法例。根據紀錄，在一九九七年發生的 780 399 宗導致有人受傷的交通意外當中，有 2 297 宗(0.29%)涉及司機在駕車時使用流動電話，其中約三分之二的意外，是在司機打電話或接聽電話時發生的。

本港情況

16. 目前，香港沒有特別立例管制駕車時使用流動電話。如果司機未能適當地控制所駕駛的車輛，則不論原因為何（包括使用流動電話），都可能被控“不小心駕駛”。《道路使用者守則》載明，司機在駕車時不應使用流動電話；如必須使用，則應先在安全的地方停車，或請乘客代勞。

17. 分析過去五年本港交通意外的統計數字後，可見涉及使用流動電話而導致有人受傷的交通意外甚少(本港每年約共有 15 000 宗導致有人受傷的交通意外，當中涉及使用流動電話的，平均約有兩宗(0.013%))。這些交通意外的分項數字載於附件 B。不過，上述統計數字也許未能真正反映問題的嚴重程度，因為涉及交通意外的司機按常理都不願向警方承認自己在意外發生時正使用流動電話。

18. 本港擁有流動電話的人數，佔總人口的 35%。與外國相比，本港市民擁有流動電話比率之高，在世界上可說數一數二。世界各地擁有流動電話的人口比率，載於附件 C。

建議

19. 雖然海外的研究未能確立使用流動電話會導致交通意外的發生，但卻指出在駕車時使用流動電話會令司機分心，使司機在緊急情況下未能迅速作出反應，發生交通意外的危險因而大大增加。研究並發現，在駕車時使用流動電話的司機，撞車的機會較大。

20. 由於目前沒有真憑實據，證明在駕車時使用流動電話，會令發生交通意外的危險增加，這使就應否立法禁止在駕車時使用流動電話，很難作出一確實的定論。考慮到目前海外所採取的措施，假如我們實行立法，則應集中立法禁止在駕車時使用手提的流動電話。這法例會有助於促進駕駛安全，並可傳遞一個更明確的信息，提醒市民“切勿一面駕車，一面用電話”。

21. 我們曾研究流動電話的免手提配件在本地市場的供應情況，並發現大部分流動電話的型號，都有這類配件供應。一套免手提配件通常包括一個底座、一個夾式有線咪和一個揚聲器。免手提配件的售價由 1,000 元至 2,500 元不等，視乎型號而定；部分型號須付安裝費用，收費由 1,000 元至 1,500 元不等。不過，假如當局實行禁止

在駕車時使用手提流動電話的建議，市民對這類設備的需求很可能增加，加上流動電話的免手提配件發展日新月異，預料免手提配件的售價會告下降。對確有需要在車上使用流動電話的司機來說，須承擔的額外費用會有所減少。

22. 我們亦須考慮應否取締的士、旅遊巴士、速遞車輛等汽車的司機常用的流動無線電通話器。我們知道，上述司機在工作上確有需要使用這類通訊設備。流動無線電通話器的操作相當簡單，司機與無線電控制中心的對話通常都很簡短。以操控車輛來說，使用這類設備所造成的影響，會較使用流動電話的影響為少。我們會徵詢有關業內人士的意見，研究有何方法可克服技術上的困難，以符合“免手提”的規定。

23. 我們會根據在諮詢過程中收集得來的意見，檢討立法加以管制的理據。

徵詢意見

24. 請委員就應否進行下列工作提供意見：

- (i) 立法禁止在駕車時使用手提流動電話；以及
- (ii) 諮詢一向有使用流動無線電通話器的有關業內人士，研究他們能否也符合“免手提”的規定。

運輸局

一九九八年十一月

外地對駕車時使用流動電話實施管制的概況

| 國家和地區 | 針對汽車電話而制定的法例 | 罰則 | 支持／反對特別立例的理由 | 其他現行的法例管制 |
|-------|---------------------------|---|--|---|
| 以色列 | 有（只禁止使用手提電話） | 罰款 750 新以色列鎊 | 並無解釋立法理由 | 沒有資料 |
| 馬來西亞 | 有（只禁止使用手提電話） | <ul style="list-style-type: none"> ● 初犯：最高罰款 1,000 馬來西亞元或監禁達三個月 ● 再犯：最高罰款 2,000 馬來西亞元或監禁達六個月，或同時判處罰款和監禁 | 當局曾就駕車時使用流動電話一事進行評估，結果顯示這樣使用流動電話會影響駕駛方面的表現。 | 沒有資料 |
| 新加坡 | 有（只禁止使用手提電話） | 罰款 170 新加坡元和扣減 9 分 | 並無解釋立法理由 | 沒有資料 |
| 瑞士 | 有（只禁止使用手提電話） | 罰款 100 瑞士法郎 | 瑞士的《交通規例》第 3 條規定，駕車人士必須經常留意路面和附近的交通情況。根據瑞士聯邦法院在一九九四年的裁決，在駕車時使用流動電話，有可能觸犯上述規例，因為此舉會令司機較難控制車輛。不過，司機在駕車時仍可使用免手提的電話。因此，當局特設定額罰款的罰則，懲處在駕車時使用手提電話的人。 | 沒有資料 |
| 澳洲 | 有（只有新南威爾士和維多利亞兩省禁止使用手提電話） | 沒有資料 | 公眾關注到在駕車時使用流動電話的潛在危險，以及免手提設備的供應情況，當局因而制定法例。 | 在其他省，有條文規定司機必須謹慎和專心駕駛，亦即規管了在駕車時使用汽車電話的行為。 |

| 國家和地區 | 針對汽車電話而制定的法例 | 罰則 | 支持／反對特別立例的理由 | 其他現行的法例管制 |
|-------|-----------------|-----|--|-------------------------|
| 加拿大 | 無 | 不適用 | 沒有足夠科學證據，證明有需要加以規管。 | 沒有資料 |
| 新西蘭 | 無 | 不適用 | 在有人傷亡的撞車意外當中，涉及使用流動電話的意外不多，因此，未能證明有需要特別立例加以管制。 | 以不小心駕駛汽車，引致有人受傷的罪名提出起訴。 |
| 日本 | 無 | 不適用 | 須有更多關於海外個案的研究，以證明有需要加以規管。 | 沒有資料 |
| 韓國 | 無 | 不適用 | 沒有研究 | 沒有資料 |
| 台灣 | 無 | 不適用 | 沒有研究 | 沒有資料 |
| 英國 | 無 | 不適用 | 沒有研究 | 現行規例的管制範圍，已涵蓋這種不當行爲。 |
| 美國 | 國家沒有制定禁用汽車電話的政策 | 不適用 | 駕車人士如遇到麻煩，可利用流動電話求助；發生車禍時也可召喚醫護人員到場救援。 | 《統一車輛法典》禁止戴着耳機駕駛。 |
| 瑞典 | 無 | 不適用 | 曾進行不少研究，探討使用流動電話與交通意外的關係，但沒有特別立例管制汽車電話的使用。 | 沒有資料 |

司機承認在駕車時使用流動電話的本港交通意外

(一九九二年至一九九八年)

| 年份 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 (1月至3月) |
|------|------|------|------|------|------|------|-----------------|
| 嚴重程度 | | | | | | | |
| 死亡 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 重傷 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 |
| 輕傷 | 3 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 總計 | 3 | 1 | 2 | 0 | 3 | 1 | 2 |

使用流動電話的人數佔總人口的百分率

香港 35% 截至 1998 年 5 月

禁止在駕車時使用手提電話的國家

| | | |
|------|-----|---------------|
| 澳洲 | 31% | 截至 1998 年 1 月 |
| 以色列 | 40% | 截至 1998 年 1 月 |
| 馬來西亞 | 11% | 截至 1998 年 3 月 |
| 新加坡 | 28% | 截至 1998 年 5 月 |
| 瑞士 | 18% | 截至 1998 年 6 月 |

沒有禁止在駕車時使用手提電話的國家和地區

| | | |
|-----|-----|---------------|
| 加拿大 | 16% | 截至 1998 年 1 月 |
| 法國 | 12% | 截至 1998 年 5 月 |
| 德國 | 12% | 截至 1998 年 5 月 |
| 日本 | 32% | 截至 1998 年 5 月 |
| 韓國 | 17% | 截至 1998 年 1 月 |
| 新西蘭 | 16% | 截至 1998 年 3 月 |
| 瑞典 | 38% | 截至 1998 年 3 月 |
| 台灣 | 7% | 截至 1998 年 1 月 |
| 英國 | 16% | 截至 1998 年 5 月 |
| 美國 | 22% | 截至 1998 年 5 月 |