

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2085/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱
並經主席核正)

檔 號：CB1/BC/4/99/2

《1999年道路交通法例(修訂)條例草案》委員會

會議紀要

日 期 : 2000年6月5日(星期一)
時 間 : 上午8時30分
地 點 : 立法會大樓會議室B

出席委員 : 朱幼麟議員(主席)
陳榮燦議員
劉健儀議員
鄭家富議員
鄧兆棠議員

缺席委員 : 何俊仁議員
何鍾泰議員
許長青議員
劉江華議員

出席公職人員 : 運輸局副局長
方舜文女士

運輸局首席助理局長
盧世雄先生

運輸署助理署長／運輸策劃
譚澄邦先生

香港警務處交通部總警司
鄧厚江先生

政府律師
勵啟鵬先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級助理法律顧問
李裕生先生

高級主任(1)5
歐詠琴女士

經辦人／部門

I. 與政府當局會晤

(立法會CB(1)1750/99-00(01)號文件——政府當局提供的參考文件)

應主席邀請，運輸局副局長向委員講述政府當局對委員於上次會議席上提出的事項所作的回應，有關詳情載於隨立法會CB(1)1750/99-00(01)號文件發出的參考文件。

2. 委員察悉上述文件附件A所載的意外數字，並普遍表示支持政府當局引入暫准駕駛執照計劃，以規管駕駛經驗尚淺的電單車及機動三輪車司機的建議。

3. 就20歲或以下的經驗不足的電單車司機發生交通意外比率(26.7%)特別偏高的問題，鄧兆棠議員詢問，政府當局曾否考慮提高電單車駕駛執照申請者的年齡限制。運輸局副局長回應時指出，現行法例規定，各類車輛駕駛執照持有人的年齡最低為18歲。不過，政府當局會研究委員的建議，並會就有關建議在人權問題的影響徵詢法律意見。倘政府當局認為有需要修訂法例，便會在下個立法年度會期內跟進。

4. 至於部分委員在上次會議上提出的兩項建議，即擴大暫准駕駛執照計劃的適用範圍至包括私家車及輕型貨車司機，以及向公共小型巴士(下稱“公共小巴”)施加最高車速限制，運輸局副局長表示，政府當局認為不宜就《1999年道路交通法例(修訂)條例草案》研究此等建議。委員同意集中討論有關的政策問題。

擴大擬議計劃的適用範圍至包括私家車及輕型貨車司機

5. 鄭家富議員提及他提出擴大擬議計劃的適用範圍至包括私家車及輕型貨車司機的建議，並指出為了確保公眾安全，實在有必要推行該建議。在參考過海外經驗，並考慮到駕駛經驗尚淺的私家車及輕型貨車司機發

生意外的比率在1999年有上升趨勢，他認為假如暫准駕駛執照計劃未能擴大至適用於經驗尚淺的私家車及輕型貨車司機，此項立法建議便無法徹底解決問題。

6. 運輸局副局長回應時強調，一如參考文件附件A所載的統計數字顯示，本港駕駛經驗較淺的電單車司機發生交通意外的比率明顯較高，因此，政府當局認為有迫切需要引入暫准駕駛執照制度以規管這類司機。政府當局與委員對加強道路安全同樣感到關注，所以會密切監察駕駛經驗尚淺的其他種類車輛司機發生交通意外的比率。倘政府當局認為有此需要，會在日後擴大暫准駕駛執照計劃的適用範圍。

7. 劉健儀議員表示，鑒於駕駛經驗尚淺的其他種類車輛司機發生交通意外的比率較低，她認為沒有足夠理據擴大暫准駕駛執照計劃的適用範圍，因此，她不支持在本條例草案的範圍內提出擴大該計劃適用範圍的建議。此外，由於該建議影響所及的司機人數眾多，政府當局須先行研究建議所帶來的後果。

8. 主席贊同劉健儀議員的意見，並表示在進一步研究該建議前必須先進行廣泛諮詢，而當局現時建議的計劃不應因而受到阻延。此外，即使擴大計劃的適用範圍，施加於其他車輛的限制或會有所不同，因為電單車和機動三輪車與其他車輛有很大的分別。陳榮燦議員贊同主席的意見，並表示需要強而有力的理據，才應擴大暫准駕駛執照計劃的適用範圍。

9. 不過，鄭家富議員仍堅持其見解。他認為當局亦沒有就條例草案特別進行公眾諮詢，所以，他不認為有需要就其提出擴大該計劃適用範圍的建議進行另一輪諮詢。他告知與會各人，倘法案委員會不支持他的建議，他會代表民主黨動議有關的委員會審議階段修正案。

向公共小型巴士施加最高車速限制

10. 對於部分委員建議對公共小巴施加最高車速限制，運輸局副局長回應時表示，由於條例草案旨在透過推行暫准駕駛執照計劃，解決駕駛經驗尚淺的電單車司機發生意外比率偏高的問題，因此，政府當局認為小巴超速的問題應在擬議的條例草案範圍以外另行處理。立法會交通事務委員會早前曾討論此事，政府當局當時已表明正積極針對此問題，實施一連串措施。

11. 劉健儀議員表示，她並不贊同向公共小巴施加最高車速限制。她認為中型貨車、重型貨車以及巴士的

最高車速限制定為每小時70公里，是基於對此等車輛的重量及構造的考慮，使其不可以高速行駛，尤其是在多彎的道路上，藉以把發生意外的危險減至最低；然而，相同的限制不應適用於公共小巴。另一方面，劉議員也明白公眾對公共小巴超速的問題非常關注，因此，她促請政府當局對違例的公共小巴司機加強執法行動。

12. 鄭家富議員表示，委員在考慮他所提出向公共小巴施加最高車速限制的建議時，應持較為開放的態度。他認為公共小巴接載大量乘客，並考慮到加強道路安全的政策目的，實在沒有合理理由讓公共小巴免受最高車速的限制。因此，他會考慮就此動議委員會審議階段修正案。

13. 劉健儀議員回應時強調，她歡迎任何能夠加強道路安全的建議。不過，每項建議的利弊必須詳加考慮，同時亦須考慮市民及有關各方的意見。作為立法會的運輸界代表，她表示只要加強道路安全的建議合理而又有理據，業界肯定會給予支持。

14. 運輸局副局長回應鄭家富議員的意見時強調，政府並無政策豁免公共小巴受到管制。但是根據現行法例的規定，只有5.5噸以上的車輛(即巴士、中型貨車及重型貨車)才受時速70公里的最高車速限制。政府當局與公眾人士同樣關注公共小巴超速行駛的問題，並會研究向公共小巴施加最高車速限制的可行性。政府當局希望可以有較多時間進行廣泛諮詢，以便訂出能夠解決問題的周全方案。她向委員保證，在有關計劃備妥後，政府當局將會諮詢市民、業界及交通事務委員會。

逐條審議條例草案的條文

15. 委員逐一審議條例草案的條文，商議結果綜述於下文各段。

條例草案第1條 —— 簡稱及生效日期

16. 運輸局副局長告知委員，政府當局建議就條例草案第1(2)條動議一項委員會審議階段修正案，訂明暫准駕駛執照計劃將於2000年10月1日起實施。委員察悉此項建議並表示贊同。

條例草案第4條 —— 正式駕駛執照的申請

17. 運輸局副局長闡釋，條例草案第4條載有對《道路交通(駕駛執照)規例》(第374章，附屬法例)第10(3)條所作的技術性修訂。修訂的目的，在於清楚訂明70歲或以上的人，在申請任何種類汽車的正式駕駛執照時所需夾附的醫生證明書，須於遞交申請之前的4個月內簽發。

18. 鄭家富議員認為，政府當局提出此項修訂的目的，在於對某類車輛的司機施加限制，藉以提高道路安全，因此，他不信服此項修訂純屬技術性修訂。既然政府當局認為條例草案的目的，只為引入暫准駕駛執照計劃，以規管駕駛經驗尚淺的電單車及機動三輪車司機，他對當局應否把這項修訂納入條例草案表示質疑。

19. 運輸局副局長答稱，有關規定既適用於其他類別的駕駛執照，也適用於為駕駛經驗尚淺的電單車司機而新設的暫准駕駛執照。政府當局在提出立法修訂時，若有需要，會把握機會對現行法例提出技術性修訂。不過，此等技術性修訂必須與條例草案的主題有關。就本條例草案而言，提出有關的技術性修訂的目的，是就政府現時已實施的一項行政做法賦予法律效力。

條例草案第6條 —— 加入條文

20. 劉健儀議員察悉，根據新訂的《道路交通(駕駛執照)規例》(第374章，附屬法例)第12I條，倘駕駛執照持有人被裁定犯了超過一項列於附表12的罪行，其暫准駕駛執照將被取消，因此，她關注到擬議的罰則會否過分嚴苛，因為有關司機極有可能是在一次交通事故中觸犯超過一項列於附表12的輕微罪行。

21. 運輸局副局長回應時指出，為了遏止駕駛經驗尚淺的司機違反有關限制或觸犯附表12列出的其他交通罪行，實有必要在此等情況下施加較嚴厲的罰則。根據現行法例，附表12所列的罪行包括若干嚴重罪行，例如駕駛速度比速度限制高出每小時30公里。

條例草案第IV部 —— 對《定額罰款(刑事訴訟)條例》的修訂

22. 運輸局副局長告知委員，政府當局建議對《定額罰款(刑事訴訟)規例》(第240章，附屬法例)作出相應修訂，以列出條例草案內可導致定額罰款的新罪行。

23. 委員對其他草擬條文未有提出任何問題。

24. 主席總結條例草案的商議工作時表示，法案委員會對政府當局建議於2000年10月1日起向電單車司機實施的暫准駕駛執照計劃並無異議。主席繼而請委員注意立法時間表，並提醒委員，就動議委員會審議階段修正案作出預告的最後限期為2000年6月16日。委員同意，法案委員會將於2000年6月9日向內務委員會會作出口頭報告，並建議在2000年6月26日恢復條例草案的二讀辯論。

II. 其他事項

25. 議事完畢，會議於上午9時40分結束。

立法會秘書處
2000年9月29日