

# 立法會交通事務委員會

## 檢討安全帶法例

### 引言

本文件旨在徵詢委員對下列事項的意見：

- (a) 把安全帶法例引伸至適用於的士後排座位的建議；及
- (b) 其他有關改善現行安全帶法例的建議。

### 背景

2. 為減少司機和乘客的傷亡人數，當局在一九八三年十月首次立法，規定私家車的司機和前排座位乘客必須配用安全帶。其後，當局在一九八九年七月把這項法例引伸至適用於的士和小型巴士的司機以及前排座位乘客；一九九零年一月，當局再把法例的適用範圍擴大至貨車的司機和前排座位乘客。由一九九六年六月一日起，當局進一步把法例擴及在當日或以後登記的私家車的後排座位和前排中座，以及所有在當日或以後登記的的士、小型巴士和貨車的前排中座。如有關的車輛的座位裝設安全帶，乘客必須配用。當局最近一次修訂法例是在一九九七年七月一日，把法例的適用範圍引伸至巴士司機。

### 現行安全帶法例的成效

3. 安全帶法例實施後，交通意外中司機和乘客的傷亡數字得到下降。特別是我們發現在當有關私家車後排座位安全帶的法例實施後12個月內，私家車後排座位乘客的傷亡人數減少了17%之多。這項法例的成效評估摘要載於附件A。

4. 我們注意到在各類車輛的交通意外當中，除私家車外，以的士後排座位乘客的傷亡人數最高。其次是公共小型巴士和巴士。從安全帶法例應用於私家車的後排座位的顯著成效，我們認為應優先將法例伸延至的士。

## 建議

5. 有關立法規定後排座位須裝設安全帶，而後排座位乘客須配用安全帶的事宜，我們研究過外國的做法，結果發現大部分地方都已立法規定的士後排座位須裝設安全帶，而的士後排座位乘客亦須配用安全帶，但這些地方卻沒有就小型巴士和巴士訂立同樣的規定。

6. 的士和私家車基本上屬於同類型車輛；此外，大部分地方已立法規定的士後排座位須裝設安全帶，有關座位的乘客亦須配用這裝備，因此，就技術來說，在的士後排座位裝設安全帶，應不會有太大困難。

7. 政府已徵詢的士業人士對上述建議的意見，他們原則上贊成把安全帶法例引伸至適用於的士後排座位。不過，他們甚為關注是否需要的士司機就的士乘客沒有配用安全帶負上法律責任。

8. 目前，如果的士前排座位和前排中座的乘客沒有配用安全帶，有關司機和乘客都須負上法律責任。有關安排也適用於其他類別的車輛。但鑑於的士的特殊情況，的士司機根本無法控制的士乘客的行為和不能確保乘客全程都遵守這項法例規定。我們認為只由的士乘客自己負上有關的法律責任是一種較公平和實際的安排。

9. 當局現建議把強制後排座位裝設安全帶和後排座位乘客配用安全帶的法例，盡快引伸至適用於的士。為使這規定與現行安全帶法例的通則一致，現有的的士無須補裝安全帶。當局亦建議，如果的士乘客(不論是前座或後座乘客)不配用安全帶，責任應在於乘客本人。為了讓的士供應商可就此作好準備，當局建議給予業內人士六個月時間，以便在新登記的士的後排座位裝設安全帶。

## 其他研究範圍

10. 至於公共小型巴士和巴士，據我們所知，其他國家就後排座位安全帶所作的規定，一般都不適用於這兩類車輛。在香港，公共小型巴士和巴士現有的結構或許不適宜裝設安全帶；如要加裝，便須大幅更改這兩類巴士的設計和結構。雖然目前不宜把這兩類車輛納入後排座位安全帶法例的適用範圍，但政府會繼續與汽車製造商和業內人士研究其他設於車內的安全裝備去加強保障乘客的安全。

## 其他有關改善現行安全帶法例的建議

11. 此外，政府認為現行的安全帶法例可以在兩方面再作改善，以方便警方執法。

### 制定通則

12. 目前，部分“舊”車（即在有關法例生效日期前登記／製造的車輛）的車主雖然不用為車輛安裝認可的安全帶，但卻自發地安裝了這類裝備。由於法例沒有規定這類車輛的司機和乘客必須配用安全帶，警務人員在執法時或會感到混亂，他們可能需要在現場翻查有關法例適用於不同座位及不同車輛的生效日期，才能執行有關法例。

13. 為了保障司機和乘客的安全，並方便警方執法，現建議實施一項簡單的通則，就是車輛如裝設了安全帶，乘客就必須配用。這項通則將適用於受安全帶法例規管的各類車輛。（而目前受規管的，包括私家車、的士、小型巴士、貨車和巴士的司機和前排座位乘客，以及私家車的後排座位乘客。）

### 把違例事項列入定額罰款附表

14. 目前，涉及司機本人或前排座位乘客沒有配用安全帶的司機違例事項，已列入定額罰款附表，但涉及前排中座或後排座位乘客沒有配用安全帶的司機違例事項，則並未列入附表。因此，警方在處理後一類違例事項時，便須按照較為費時的傳票程序辦理。為方便警方執法，現建議把所有涉及安全帶法例的司機違例事項列入定額罰款附表。

### 徵詢意見

15. 現請委員就下述事項發表意見：把安全帶法例引伸至適用於的士後排座位的建議，以及其他有關改善現行安全帶法例的建議（詳情如上文第 12 至第 14 段所載）。

政府總部

運輸局

二零零零年二月十八日

當局制定安全帶法例的發展過程  
和有關法例修訂項目的成效

車輛類別	法例適用於哪些座位的乘客	法例生效日期	成效研究		
			在法例修訂項目生效前12個月內有關座位的乘客傷亡人數總計	在法例修訂項目生效後12個月內有關座位的乘客傷亡人數總計	增減百分率
私家車	司機和前排座位乘客	1983年 10月1日	3 814	2 765	-28%
的士和小型巴士	司機和前排座位乘客	1989年 7月1日	1 780	1 521	-15%
貨車	司機和前排座位乘客	1990年 1月1日	2 594	2 241	-14%
私家車	後排座位和前排中座*的乘客	1996年 6月1日	1 438◆	1 191◆	-17%
的士、小型巴士和貨車	前排中座*乘客	1996年 6月1日	-	-	-
巴士	司機	1997年 7月1日	162	164	+1%

◆ 只包括私家車後排座位乘客的意外傷亡人數

\* “交通意外數據系統”不能分別計算出前排中座乘客和前排座位乘客的傷亡人數。因此，在有關前排中座的安全帶法例制定後，當局未能就這幾類車輛具體地評估法例的成效。