

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1860/04-05號文件

檔號：CB1/SS/8/04

2005年6月24日內務委員會會議文件

根據《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章)及 《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)提出的決議案 小組委員會報告

目的

本文件旨在匯報根據《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章)及《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)提出的決議案小組委員會的商議工作。

背景

2. 在2005年5月，環境運輸及工務局局長(下稱“局長”)作出預告，表示將於2005年6月15日的立法會會議席上動議兩項議案，分別是根據《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章)(下稱“《違例駕駛記分條例》”)第4(3)條動議的議案，以及根據《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)(下稱“《定額罰款條例》”)第12條動議的議案。該兩項議案旨在推行若干措施，以改善道路安全。

根據《道路交通(違例駕駛記分)條例》第4(3)條提出的決議案

3. 此項決議案請求立法會批准修訂《違例駕駛記分條例》附表第12項，將《道路交通(交通管制)規例》(第374章，附屬法例G)(下稱“《交通管制規例》”)第18條所訂沒有遵從交通燈指示的罪行的被記違例駕駛分數由3分增加至5分。

根據《定額罰款(刑事訴訟)條例》第12條提出的決議案

4. 此項決議案的主要目的是請求立法會批准修訂《定額罰款條例》的附表，將沒有遵從交通燈指示的罪行的定額罰款由450元增加至600元，並以定額罰款的方式檢控3項現有的交通罪行。該3項交通罪行分別是——

- (a) 在駕駛的車輛移動時，以手持的方式使用電訊設備(《交通管制規例》第42(1)(g)條)；

- (b) 在沒有亮着強制性車燈的情況下駕駛電單車或機動三輪車(《交通管制規例》第47(1A)條)；及
- (c) 沒有在快速公路車路的左邊行車線上駕駛(《道路交通(快速公路)規例》(第374章，附屬法例Q)第12(1)條)。

上述決議案若獲得通過，將於2006年1月1日開始實施。

小組委員會

- 5. 內務委員會在2005年6月3日的會議上同意成立小組委員會，研究有關決議案。局長其後被要求撤回她在2005年6月15日立法會會議上動議有關決議案的預告。
- 6. 小組委員會由梁家傑議員擔任主席，先後舉行了3次會議，討論有關的決議案。小組委員會的委員名單載於**附錄I**。
- 7. 小組委員會亦聽取了運輸業界及汽車商會的意見。曾向小組委員會提出意見的團體名單載於**附錄II**。

小組委員會的商議工作

- 8. 小組委員會認同衝紅燈是非常嚴重的罪行，其後果不堪設想。衝紅燈不僅危害有關車輛的司機及乘客，亦對其他的道路使用者構成危險，尤其是在撞車時首當其衝，生命受到重大威脅的行人。針對衝紅燈的檢控個案由2003年的22 590宗增加至2004年的39 376宗。現時，每天偵獲的衝紅燈罪行約有100宗，而平均每天有兩人因衝紅燈的交通意外而傷亡。衝紅燈釀成意外的可能性亦較超速駕駛高出4倍。因此，小組委員會同意有需要打擊蓄意衝紅燈的行為，以加強道路安全，而公眾及運輸業界對此亦表支持。
- 9. 小組委員會亦察悉，近年衝紅燈引致的嚴重交通意外持續上升，導致不少類別營業車輛的保險費大幅上升。這對運輸業界造成額外的負擔。提高衝紅燈罰則的建議將會減少意外率，並因而有助減低業界的保險費及改善其經營環境。
- 10. 雖然提高針對蓄意衝紅燈行為的罰則以收更大阻嚇作用的建議獲得普遍支持，但政府為提高沒有遵從交通燈指示罪行的罰則所提出的現行建議，卻引起頗大爭議，因為該項罪行所涵蓋的不僅是衝紅燈，亦包括衝黃燈及其他情況，例如沒有將車輛停在車路上與交通燈一併設置的停車線之後的位置。鑒於團體代表深切關注到，警務人員憑觀察來採取執法行動會存在衝紅燈或衝黃燈的灰色地帶，小組委員會曾檢討相關的檢控政策，以及有否需要將衝紅燈及衝黃燈劃分為兩項罰則不同的罪行。

11. 小組委員會亦察悉團體代表的意見，即現時在道路交匯處存在許多陷阱，導致司機很容易在無意中衝紅燈。團體代表認為政府當局應改善現時的交通燈系統及道路環境，以便司機遵從交通燈的指示。在完成所需的改善工作前，政府當局應押後實施提高針對沒有遵從交通燈指示罪行的罰則。小組委員會理解運輸業界提出的關注，並曾與政府當局探討以下建議的實施計劃：

- (a) 擴大衝紅燈攝影機的覆蓋範圍，盡量減少警方與司機就衝紅燈控罪發生的爭議；
- (b) 安裝高架交通燈號，以提高交通燈指示的清晰度；
- (c) 研究安裝行車倒數器或綠燈閃動系統的可行性，以便司機遵從交通燈指示；及
- (d) 研究延長黃燈亮着時間的可行性，讓駕駛者可及時在停車線前停車。

小組委員會商議工作的詳情載於下文各段。

檢控政策及規管沒有遵從交通燈指示的相關法例

12. 《交通管制規例》第18條訂明，除非《道路交通條例》(第374章)另有規定，任何在道路上的車輛的司機，不得違反交通燈在按照第16或17條發出紅色燈光或黃色燈光或間歇紅色燈光時所表示的指示。第17條的規定包括：

- (a) 紅色交通燈顯示禁止，即交通車輛不得越過車路上與交通燈一併設置的停車綫，或如停車綫當其時不是清晰可見的，或並無停車綫，則交通車輛不得越過該交通燈；及
- (b) 如設有黃色交通燈時，而該黃色交通燈單獨亮着，則顯示禁止，即交通車輛不得越過停車綫，或如停車綫在當其時不是清晰可見的，或並無停車綫，則交通車輛不得越過該交通燈；除非當黃色交通燈剛亮着時，車輛是如此接近停車綫或交通燈，以致其不能安全地在經過停車綫前或在該交通燈前面停下，則不在此限。

13. 由於沒有遵從交通燈指示的罪行不僅包括衝紅燈，亦包括其他情況，小組委員會質疑有何理據提高針對衝黃燈的罰則，以及提高此項罰則是否亦獲得公眾支持。

14. 政府當局指出，從道路安全的角度而言，司機在紅燈或黃燈亮起時停車至為重要。這是現行法例的精神。至於檢控政策方面，政府當局指出：

- (a) 不管有關執法行動是透過警務人員的觀察，還是根據衝紅燈攝影機拍攝的照片進行，所有案件的舉證標準及執法政策都是一致的；
- (b) 警方一貫的檢控政策是，除非有足夠證據證明有關罪行無合理疑點，否則不會檢控衝黃燈的司機。如有不確定的情況，疑點的利益歸於有關的司機；
- (c) 假如一輛汽車輕微越過停車線，但並未釀成意外及損傷，在正常情況下不會採取檢控行動；
- (d) 某輛汽車合法地駛過交通燈，然後被迫停在路口，因為前面的交通情況令該輛汽車無法駛出路口，在正常情況下不會採取檢控行動；及
- (e) 感到受屈的人士可以向交通總部提出上訴，覆核有關控罪。

15. 關於將衝紅燈及衝黃燈的罪行區分開來以施加不同罰則的建議，政府當局的初步意見是，此舉將會對前線警務人員的執法帶來重大問題，因為罰則水平的差異會令衝紅燈的司機有很大誘因，辯稱自己只是衝黃燈。如此產生的執法問題不容忽視。

16. 政府當局明白到有論點認為，在特殊情況下，部分司機可能在無意之中觸犯衝黃燈罪行，因此未必需要施以較高的罰則。就此，政府當局已提供以下資料：

- (a) 現時針對衝紅燈罪行進行檢控的個案，有80%是以攝影機佐證的檢控個案。到了2006年年底，由於額外安裝了68部衝紅燈攝影機，衝紅燈黑點合共設有96部衝紅燈攝影機，以攝影機佐證的檢控個案數字將會逐步增加至97%。這些攝影機只會“拍攝”衝紅燈而非衝黃燈的行為；及
- (b) 至於其餘並非借助攝影機提出檢控的個案，警方的檢控政策是，由於《交通管制規例》第17(1)(e)條訂有法定抗辯條文，若有不確定的情況，則疑點的利益通常會歸於有關的司機。基於這原因，過去3年並無針對衝黃燈行為作出任何檢控。政府當局確定會繼續實行這項檢控政策。

17. 然而，鑒於委員提出的建議，政府當局同意在新的罰則實施後，檢討規管沒有遵從交通燈指示的有關法例。當局會考慮衝紅燈及衝黃燈的統計數字、執法方面的問題，以及海外的做法，研究有否合理理由將衝紅燈及衝黃燈的罪行區分。政府當局的目標是在2006年年底前完成有關檢討。

18. 部分委員依然對政府當局的回覆並不信服。他們堅持認為，有關法例應予以修訂，以便對沒有遵從交通燈指示的不同情況施加不同罰則，從而更確切地反映有關罪行的相對嚴重性。為此，他們認為所需的修訂應在是次立法工作中一併處理。

19. 然而，部分其他委員認為，只要現行的檢控政策維持不變，政府當局建議的時間表是可以接受的。委員特別要求政府當局在檢討中考慮下列情況：

- (a) 衝黃燈應否被視作一項罪行；若然，該罪行的罰則應否與衝紅燈相同；
- (b) 會否為了方便檢控而對衝黃燈者作出衝紅燈的檢控；
- (c) 將一輛汽車輕微越過停車線或駛進入過路處應否被視作沒有遵從交通燈指示的罪行；及
- (d) 某輛汽車合法地駛過交通燈，然後被迫停在路口，因為前面的交通情況令該輛汽車無法駛出路口，應否將這種情況視作沒有遵從交通燈指示的罪行。

20. 關於《交通管制規例》第17(1)(e)條的法定抗辯條文，小組委員會要求政府當局以書面清楚列明警務人員如何行使酌情權，以提高檢控政策的透明度。一位委員認為，政府當局應公開其對法例的詮釋，即規則第17(1)(e)條中有關除非車輛如此接近停車線或交通燈，以致其不能安全地在經過停車線前或在該交通燈前面停下的例外情況的舉證責任應否由警方承擔；若然，有關條文應予檢討，以清楚訂明，證明該例外情況的證據須由警方負責。該位委員又建議，若需進行這樣的檢討，為了在檢討工作完成前令司機得到保障，政府當局應公開就沒有遵從黃色交通燈指示的行為所採取的檢控做法。

擴大衝紅燈攝影機覆蓋範圍的實施計劃

21. 為使在作出是否檢控的決定時更為客觀，部分委員及運輸業界認為政府當局應在所有道路交匯處安裝衝紅燈攝影機，以盡量減少司機與警方就衝紅燈的控罪產生的爭議。有關建議亦有助加強道路安全，因為衝紅燈的司機會被當時拍下有關過程，予以檢控。

22. 政府當局指出，現時香港有超過1 700個交通燈控制的路口，而大部分路口均安裝了兩組或以上的交通燈。在所有路口安裝攝影機既不切實際，亦不符合成本效益。儘管如此，政府當局將會額外添置68部攝影機，並另外加裝20個攝影機箱，令攝影機及攝影機箱總數分別達96部及131個。有關計劃會包括購置專為法庭舉證要求而設計的攝影機，安裝新的攝影機箱及輔助設備，以及購置配合調查及檢控工作的設備。政府當局打算在2005年7月8日請求財務委員會批准撥款。隨後，當局便會開始進行招標工作。製造及安裝這些設備的工作將會在2005年下半年開始，並於2006年下半年之前完成。政府當局向委員保證，即使在完成這項工作後，當局仍會繼續加裝攝影機及攝影機箱，以便進一步擴大該等設備在全港的覆蓋範圍。在完成有關工作後，絕大部分的檢控個案將會以攝影機佐證。

23. 部分委員依然認為，政府當局不應在完成衝紅燈攝影機加裝計劃前，提高針對沒有遵從交通燈指示的罰則。

改善道路交匯處及交通燈的工作

24. 小組委員會察悉團體代表的意見，即香港現行的交通燈設計可能存在缺陷，司機或會在無意中衝紅燈。因此，運輸業界強烈促請政府當局採取措施，以便司機遵從交通燈的指示。

行車倒數器或綠燈閃動系統

25. 對於運輸業界提出安裝行車倒數器或綠燈閃動系統的建議，政府當局認為有關建議須小心研究。政府當局指出，香港電腦化的交通燈系統與行車倒數器和綠燈閃動系統不能兼容。除此以外，若干先進城市曾對紅綠燈訊號轉變這一段猶豫時間進行廣泛研究，而這些研究均有豐富的實際例子作論證。外國(如英國、澳洲、以色列及奧地利等)的研究及試行結果顯示，此類設備會大大增加前後車相撞的危險，因為司機會對該等設備產生不同反應，當綠燈開始閃動／倒數時，有些司機會衝過路口，有些則會停下來。這些研究所得的結論是，減少意外的最有效方法是完全不讓司機有任何選擇，並將猶豫時間盡量縮短。在接近任何路口時的金科玉律是“減低車速，並準備停車”。政府當局指出，當局須進一步研究加裝行車倒數器或綠燈閃動系統的建議，以確保所推行的新措施能有效加強道路安全。

26. 小組委員會察悉運輸業界持有不同意見，而他們認為加裝行車倒數器或綠燈閃動系統會有助司機在紅燈亮起前停車。

安裝高架交通燈號

27. 關於安裝更多高架交通燈號的建議，小組委員會注意到政府當局已開始在40個較闊的路口安裝高架交通燈號，使交通燈號更加清晰易見。政府當局指出，當局歡迎運輸業提出建議，並會繼續視乎需要進行改善工程。

延長黃燈亮着的時間

28. 政府當局向小組委員會表示，當局已研究延長黃燈亮着時間的建議。所得的結論是，假如司機駕駛時遵從速度限制，現時3秒的黃燈時間應已足夠。延長黃燈亮着的時間會影響整體的交通流量，並可能會增加前後車相撞的危險。然而，政府當局會考慮因應有關的道路情況及設計布局，按照實際需要而調整個別路口黃燈亮着的時間。

29. 關於對道路交匯處及交通燈號進行全面改善工程的時間表和政府當局提高針對沒有遵從交通燈指示罰則的計劃，部分委員認為，政府當局採用雙重標準，一方面倉卒提出提高針對沒有遵從交通燈指示的罰則的建議，但另一方面則拖延對有關的道路設施進行改善工

作。他們亦感失望的是，政府當局並未聽取運輸業界所提各項加強道路安全及利便司機遵守交通燈號指示的建議。

30. 政府當局澄清，政府當局並沒有採用雙重標準。立法及其他措施有需要同步進行，以達致加強道路安全的目標。某些措施的實施需作進一步研究及／或獲批撥款，因此，完成所需的程序及工作需要一定時間。政府當局強調，在過往8個月，與加強道路安全有關的事宜已在不同的場合討論過。在該段期間，因衝紅燈而導致的交通意外繼續發生，部分更造成嚴重傷亡。延遲實施提高針對衝紅燈罰則的措施，並非可取的做法。

3項常見的交通罪行

31. 現時，在駕駛的車輛移動時，以手持的方式使用電訊設備；在沒有亮着所需車燈的情況下駕駛電單車或機動三輪車；以及沒有在快速公路車路的左邊行車線上駕駛，均是透過發出傳票的方式進行執法。政府當局向小組委員會表示，針對此類罪行的檢控數目在過去3年大幅上升，顯示該等罪行頗為常見。因此，政府當局建議簡化檢控程序，將這些罪行納入《定額罰款(刑事訴訟)條例》的附表，以便可透過發出定額罰款通知書的方式作出檢控。此舉有助提高執法效率及加強阻嚇作用。

32. 當局對在沒有亮着強制性車燈的情況下駕駛電單車或機動三輪車的罪行所建議的定額罰款是320元。至於其餘兩項罪行，建議的定額罰款均為450元。據政府當局所述，當局在考慮該3項罪行的定額罰款額時，已顧及法院對該等罪行所施加的罰款額，以及其他可以定額罰款的方式處罰的類似罪行的罰則。

開始生效的日期

33. 小組委員會察悉，決議案到2006年1月1日才開始實施，但政府當局打算在今個立法會會期內完成此項立法工作。政府當局解釋，立法會通過有關決議案後，政府當局將須為修訂《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章，附屬法例A)附表內的表格1而將有關的附屬法例提交立法會省覽，以反映針對沒有遵從交通燈指示的罰則已作出更改，以及另外3項常見的交通罪行被納入為表列罪行。考慮到附屬法例的審議期可長達7星期，故有需要在今個立法會會期內完成有關的立法工作，以確保能適時將相關的附屬法例提交立法會審議，以便經修訂的罰則可由2006年1月1日起生效。早日通過決議案，亦可讓司機在經修訂的罰則由2006年1月1日開始生效前，有時間調整及改變其駕駛行為。

34. 部分委員認為無須匆匆完成有關的立法程序。政府當局應聽取運輸業界的的要求，並採取足夠的配套措施，以便司機遵從交通燈的指示。政府當局亦應在立法會夏季休會期間，檢討有關法例，以便將衝紅燈及衝黃燈區分，並加快安裝衝紅燈攝影機，以確保作出公正的檢控。即使押後至2005年10月才通過有關決議案，政府當局仍有充足

時間完成立法程序，而經修訂的衝紅燈罰則仍可在2006年1月1日生效。他們警告，政府當局在未完成對配套措施進行相應的改善工作之前，便提高針對沒有遵從交通燈指示的罰則，此舉可能引起運輸業界的強烈反對，令社會產生不安。政府當局應以調解求和的取態，與運輸業界商討，以期達到加強道路安全的效用，而這是有關各方的共同目標。

35. 部分其他委員認為，提高針對衝紅燈的罰則對奉公守法的司機不會構成影響，而有關建議將對魯莽的司機會產生有效的阻嚇作用。為了紓解運輸業界的疑慮，委員促請政府當局在切實可行的情況下，盡快進行所需的改善工程。他們亦籲請政府當局確保可客觀地作出檢控，並從速檢討有關的法例。

36. 小組委員會察悉，民主黨、民主建港協進聯盟及泛聯盟的議員均支持政府當局的建議。

建議

37. 小組委員會察悉，局長已作出預告，表示將於2005年7月6日的立法會會議上動議兩項有關議案，並謹請議員察悉小組委員會的商議工作。

徵詢意見

38. 謹請議員察悉第37段所載小組委員會的建議。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年6月23日

根據《 道路交通(違例駕駛記分)條例 》(第375章)及
《 定額罰款(刑事訴訟)條例 》(第240章)提出的決議案
小組委員會

委員名單

主席	梁家傑議員, SC
委員	何鍾泰議員, S.B.St.J., JP 李卓人議員 李柱銘議員, SC, JP 吳靄儀議員 陳智思議員, JP 梁耀忠議員 楊孝華議員, SBS, JP 劉江華議員, JP 劉健儀議員, GBS, JP 鄭家富議員 石禮謙議員, JP 李鳳英議員, BBS, JP 陳偉業議員 余若薇議員, SC, JP 王國興議員, MH 林健鋒議員, SBS, JP 張學明議員, SBS, JP 詹培忠議員 劉秀成議員, SBS, JP
	(總數：20位議員)

秘書 劉國昌先生

法律顧問 李裕生先生

日期 2005年6月10日

根據《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章)及
《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)提出的決議案
小組委員會

以就決議案提出意見的團體名單

1. 九龍的士車主聯會有限公司
2. 四海的士車主司機聯會有限公司
3. 的士權益協會有限公司
4. 香港九龍新界公共專綫小型巴士聯合總商會
5. 汽車交通運輸業總工會
6. 混凝土車司機協會
7. 香港汽車會
8. 綠色專線小巴總商會有限公司
9. 城巴有限公司職工會(職工盟屬會)
10. 新世界第一巴士公司職工會
11. 聯友的士同業聯會
12. 新界電召的士聯會有限公司
13. 香港計程車會
14. 中重型貨車關注組
15. 香港教車協會
16. 的士、小巴權益關注大聯盟
17. 市區的士司機聯委會有限公司
18. 九龍重型貨車聯合商會

19. 西貢的士工商聯誼會有限公司
20. 環保小巴大聯盟
21. 九龍巴士控股有限公司員工協會
22. 香港九龍的士貨車商會有限公司
23. 新界的士商會有限公司
24. 落馬洲中港貨運聯會
25. 香港汽車高級駕駛協會
26. 香港泥頭車司機協會
27. 公共巴士同業協會有限公司
28. 港九勞工社團聯會
29. 全港職業司機反對衝紅燈加重扣分大聯盟
30. 新界的士司機權益大聯盟
31. 香港交通運輸業職工聯合會
32. 右軌汽車商會(香港)有限公司
33. 城市的士車主司機聯會有限公司
34. 香港公共小巴車主司機協進總會
35. 香港物流協會
36. 香港(跨境)貨運司機協會