

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)729/04-05號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會特別會議紀要

日 期：2004年12月14日(星期二)
時 間：下午2時30分
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉江華議員, JP (主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
李鳳英議員, BBS, JP
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
張學明議員, SBS, JP

缺席委員：陳偉業議員(副主席)
張宇人議員, JP
劉秀成議員, SBS, JP

出席公職人員：環境運輸及工務局副秘書長
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
戴家珮女士

運輸署副署長／策劃及技術服務
劉家強先生

運輸署助理署長／管理及輔助客運
何裕文先生

運輸署高級工程師／道路安全
霍偉傑先生

運輸署首席運輸主任／市區
張展鵬先生

香港警務處總警司(交通)
林善政先生

香港警務處總督察(道路安全)(交通總部)
周映汝女士

應邀出席人士： 香港九龍新界公共專綫小型巴士聯合總商會

主席
梁雄先生

副主席
杜志強先生

全港職業司機反對加重扣分大聯盟

發起人
梁靜珊女士

聯署團體成員
曾慶光先生

的士、小巴權益關注大聯盟

主席
黎銘洪先生

司庫
宋國明先生

司機權益關注組

聯絡人
李匡晉先生

勞聯交通運輸業委員會

委員
蔡光家先生

委員
區細海先生

混凝土車司機協會

秘書
陳三才先生

香港空運運輸業協會

主席
曾志洪先生

香港計程車會

主席
黎海平先生

香港公共小巴車主司機協進總會

總務
曾國威先生

新界的士商會有限公司

監事長
陳愛蓮女士

新界港九合眾的士聯誼會

主席
鄧伯榮先生

新界電召的士聯會有限公司

主席
藍貴強先生

港九三的士商會聯合委員會 ——
聯友的士同業聯會有限公司

主席
歐陽根先生

貨櫃車司機工會

組織幹事
王宇來先生

理事長
余國安先生

新世界第一巴士公司職工會

代表
麥兆基先生

香港交通運輸業職工聯合會

主席
譚偉濤先生

運輸及搬運業職工會

總幹事
陳昭偉先生

中重型貨車關注組

主席
黎劍德先生

香港教車協會

副主席
黎兆鈞先生

的士車行車主協會有限公司

主席
鄭克和先生

公共小型巴士總商會

代表
凌志強先生

市區的士司機聯委會

主席
郭志標先生

香港的士小巴商總會有限公司

理事長
陳洲先生

四海的士車主司機聯會有限公司

主席
劉劍魂先生

汽車交通運輸業總工會

主席
李永生先生

權益主任
歐陽明先生

環保的士車主聯會有限公司

主席
李子良先生

交通事業從業員協會

外務總幹事
張耀豐先生

新界的士司機權益大聯盟

代表
梁于榮先生

右軚汽車商會(香港)有限公司

代表
羅少雄先生

的士權益協會有限公司

代表
黃濤先生

香港貨櫃車主聯會

理事
陳富泉先生

九龍重型貨車聯合商會

代表
梁根權先生

香港泥頭車司機協會

會務主任
何洪輝先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)9
薛鳳鳴女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I. 加強道路安全及公共小型巴士營運安全的措施

(立法會 CB(1)478/—— 香港九龍新界公共專綫小
04-05(01)號文件 型巴士聯合總商會2004年
12月提交的意見書

立法會 CB(1)323/—— 香港九龍新界公共專綫小
04-05(01)號文件 型巴士聯合總商會2004年
12月提交的意見書

立法會 CB(1)401/—— 全港職業司機反對衝燈加
04-05(01)號文件 重扣分大聯盟2004年12月
提交的意見書

立法會 CB(1)478/—— 的士、小巴權益關注大聯盟
04-05(02)號文件 2004年12月提交的意見書

立法會 CB(1)401/—— 司機權益關注組2004年12
04-05(02)號文件 月提交的意見書

立法會 CB(1)244/—— 司機權益關注組2004年12
04-05(01)號文件 月提交的意見書

立法會 CB(1)401/—— 勞聯交通運輸業委員會
04-05(03)號文件 2004年12月提交的意見書

立法會 CB(1)401/—— 混凝土車司機協會2004年
04-05(04)號文件 12月提交的意見書

立法會 CB(1)401/—— 香港公共小巴車主司機協
04-05(05)號文件 進總會2004年12月提交的
意見書

經辦人／部門

- 立法會 CB(1)332/—— 香港公共小巴車主司機協
04-05(03)號文件 進總會2004年12月提交的
意見書
- 立法會 CB(1)401/—— 新界電召的士聯會有限公司
04-05(06)號文件 2004年12月提交的意見書
- 立法會 CB(1)401/—— 港九三的士商會聯合委員
04-05(07)號文件 會 —— 聯友的士同業聯
會有限公司2004年12月提
交的意見書
- 立法會 CB(1)401/—— 香港交通運輸業職工聯合
04-05(08)號文件 會2004年12月提交的意見
書
- 立法會 CB(1)401/—— 運輸及搬運業職工會2004
04-05(09)號文件 年12月提交的意見書
- 立法會 CB(1)401/—— 的士車行車主協會有限公
04-05(10)號文件 司2004年12月提交的意見
書
- 立法會 CB(1)401/—— 公共小型巴士總商會2004
04-05(11)號文件 年12月提交的意見書
- 立法會 CB(1)401/—— 市區的士司機聯委會2004
04-05(12)號文件 年12月提交的意見書
- 立法會 CB(1)332/—— 汽車交通運輸業總工會
04-05(02)號文件 2004年12月提交的意見書
- 立法會 CB(1)401/—— 交通事業從業員協會2004
04-05(13)號文件 年12月提交的意見書
- 立法會 CB(1)401/—— 香港貨櫃車主聯會有限公
04-05(14)號文件 司2004年12月提交的意見
書
- 立法會 CB(1)298/—— 政府當局提供題為“加強道
04-05(06)號文件 路安全的措施”的資料文件
- 立法會 CB(1)297/—— 由立法會秘書處擬備有關
04-05號文件 加強公共小型巴士營運安
全的措施的背景資料摘要)

主席歡迎來自多個運輸業團體的代表出席是次會議。他接著邀請各團體就加強道路安全及公共小型巴士營運安全的措施，輪流表達意見。

2. 委員察悉以下未能出席會議的組織及個別人士所提交的意見書 ——

- 立法會 CB(1)516/ —— 香港保險業聯會提交的意
04-05(01)號文件 見書
- 立法會 CB(1)516/ —— 香港汽車會提交的意見書
04-05(02)號文件

經辦人／部門

- 立法會 CB(1)516/——道路安全宣傳運動委員會
04-05(03)號文件 委員／灣仔區道路安全運
動委員會委員提交的意見
書
- 立法會 CB(1)516/——香港交通安全會提交的意
04-05(04)號文件 見書
- 立法會 CB(1)516/——香港交通安全隊提交的意
04-05(05)號文件 見書
- 立法會 CB(1)516/——灣仔區少年警訊活動委員
04-05(06)號文件 會主席／九龍樂善堂常務
總理張德忠先生提交的意
見書
- 立法會 CB(1)516/——香港汽車高級駕駛協會提
04-05(07)號文件 交的意見書
- 立法會 CB(1)516/——香港課外活動主任協會提
04-05(08)號文件 交的意見書
- 立法會 CB(1)516/——中西區道路交通安全運動
04-05(09)號文件 籌備委員會 2004-2005 提
交的意見書
- 立法會 CB(1)516/——何淑賢女士提交的意見
04-05(10)號文件 書；及
- 立法會 CB(1)516/——落馬洲中港貨運聯會提交
04-05(14)號文件 的意見書

(會後補註：上述意見書連同出席是次會議若干團體的4份意見書已於會議席上提交。該等意見書其後於2004年12月15日隨立法會CB(1)516/04-05號文件發出。)

香港九龍新界公共專綫小型巴士聯合總商會

(立法會CB(1)478/04-05(01)及CB(1)323/04-05(01)號文件)

3. 總商會主席梁雄先生表示，總商會強烈反對政府當局有關將不遵守交通燈指示的違例駕駛記分數目由3分增至8分的建議(下稱“增加衝紅燈記分的建議”)。雖然近期的交通意外引起公眾對道路安全的關注，但政府當局不應大幅提高將會劃一適用於所有駕車人士的針對衝紅燈違例駕駛的記分數目。總商會認為此舉對香港大部分駕車人士不公平。梁先生其後扼述交通燈號及路口設計的缺陷，並指出由於這些缺陷，駕車人士一不留神便很容易衝紅燈。

4. 梁雄先生進一步表示，公共小型巴士(下稱“公共小巴”)業界已主動自行商討，並提出7項加強公共小巴營運安全的措施，有關詳情載於總商會2004年11月22日提交的意見書(立法會CB(1)323/04-05(01)號文件)內。

全港職業司機反對衝燈加重扣分大聯盟
(立法會CB(1)401/04-05(01)號文件)

5. 扣分大聯盟發起人梁靜珊女士表示，大聯盟由職業及非職業司機組成。大聯盟籲請政府當局撤回增加衝紅燈記分的建議，並首先對道路標誌、標記及交通燈的架設及交通燈號的位置等作出必要的改善，以確保其清晰可見等。大聯盟亦建議安裝行車倒數器，以作為輔助駕車人士遵守交通燈號的額外工具，以及裝置更多衝紅燈攝影機，方便警方針對衝紅燈罪行採取有效及公平的執法行動。

的士、小巴權益關注大聯盟
(立法會CB(1)478/04-05(02)號文件)

6. 權益關注大聯盟主席黎銘洪先生表示，對於職業司機而言，增加衝紅燈記分的建議是一項苛政，並嚴重威脅到他們的生計。他特別指出，交通燈號現時的設計存在缺陷，尤其是黃燈的亮著時間太短。這些缺陷往往是間接導致衝紅燈的成因。過往，權益關注大聯盟曾多次建議運輸署安裝行車倒數器或行車綠燈閃燈，讓駕車人士作出正確決定，在交通燈控制的路口前應繼續前行還是停車，但政府當局並無理會這些建議。

7. 黎銘洪先生特別說明權益關注大聯盟的各項建議，包括黃燈亮著的時間應延長至5秒；在適當的情況下，當局應提供更多懸掛式的高架交通燈號，以確保駕車人士可清楚看見交通燈號；在所有繁忙路口及交通黑點裝設衝紅燈攝影機；以及加強對行人及駕車人士進行道路安全教育及宣傳。

司機權益關注組
(立法會CB(1)401/04-05(02)及CB(1)244/04-05(01)號文件)

8. 關注組聯絡人李匡晉先生表示，關注組反對提高針對不遵守交通燈號罰則的任何建議，因為這樣的建議會令職業司機承受過大的精神壓力。他特別指出，若衝紅燈導致他人受傷或死亡，有關的駕車人士將會被控不小心駕駛，而非只會被扣違例駕駛記分3分及罰款。危險駕駛的現行罰則已有足夠的阻嚇作用。被報道的衝紅燈個案有所增加，主因是當局裝設了更多衝紅燈攝影機，並加強針對有關罪行的執法，而非純粹因為衝紅燈個案上升所致。

經辦人／部門

9. 李匡晉先生進一步表示，然而，關注組支持加強執法、教育及宣傳的行動。關注組籲請政府當局採取積極措施，改善道路環境，尤其是交通燈號的清晰能見度及安裝行車倒數器。

勞聯交通運輸業委員會

(立法會CB(1)401/04-05(03)號文件)

10. 委員會委員蔡光家先生表示，委員會反對增加衝紅燈記分及增加衝紅燈罰款的建議，因為這些措施會對職業司機的精神狀態帶來不良影響，尤其是重型車輛的司機，這樣甚至還會導致更多交通意外。衝紅燈並非釀成交通意外的主要成因；衝紅燈只佔涉及公共小巴的交通意外宗數的1.9%。委員會認為，香港交通燈號目前的設計存有缺陷，黃燈亮著的時間太短，又沒有倒數或閃動信號，讓駕車人士正確地決定應否停車還是繼續向前。然而，委員會同意，應裝設更多衝紅燈攝影機箱及衝紅燈攝影機，以方便針對衝紅燈採取有效而公平的執法行動。

混凝土車司機協會

(立法會CB(1)401/04-05(04)號文件)

11. 協會秘書陳三才先生表示，協會反對有關增加衝紅燈記分的建議，並促請政府當局改善道路環境，包括交通燈號及路口的設計。在制訂任何道路安全的立法措施時，政府當局應向運輸業界進行全面諮詢。就此，交通諮詢委員會及道路安全議會應邀請運輸業界及職業司機加入成為委員。

香港空運運輸業協會

12. 香港空運運輸業協會主席曾志洪先生表示，在針對衝紅燈施加令職業司機承受更大壓力的較高罰則前，政府當局應先對道路環境作出改善，包括交通燈號及路口的設計，在協助駕車人士正確決定在交通燈控制的路口前應停車還是繼續前駛方面，目前的設計很不理想。

香港計程車會

13. 計程車會主席黎海平先生認為，政府當局不應提高衝紅燈的違例駕駛記分數目及罰款。政府當局應加強向駕車人士及行人進行道路安全教育，安裝行車倒數器以改善交通燈號的設計，並因應相關的道路組合情況，適當調校燈號的位置，從而令駕車人士可更清晰地看到交通燈號。

經辦人／部門

香港公共小巴車主司機協進總會

(立法會CB(1)401/04-05(05)及CB(1)332/04-05(03)號文件)

14. 協進總會總務曾國威先生表示，協進總會並無補充意見。

新界的士商會有限公司

(立法會CB(1)516/04-05(11)號文件)

15. 商會監事長陳愛蓮女士表示，商會會員強烈關注增加衝紅燈記分的建議。陳女士特別指出元朗及屯門一帶的士司機一不留神便容易在輕便鐵路(下稱“輕鐵”)交匯處衝紅燈的情況。由於這些交匯處交通燈號的設計是讓輕鐵列車優先通行，當轉紅燈時，的士司機因其視線被前面的車輛(尤其是重型車輛)阻擋而可能無法及時煞車。商會促請政府當局檢討由交通燈控制的路口的設計，尤其是輕鐵交匯處。

新界港九合眾的士聯誼會

16. 聯誼會主席鄧伯榮先生表示，增加衝紅燈的違例駕駛記分數目及罰款的建議會嚴重影響職業司機及威脅到他們的生計。聯誼會不支持有關建議。聯誼會反而建議將黃燈亮著的時間延長至4秒。

新界電召的士聯會有限公司

(立法會CB(1)401/04-05(06)號文件)

17. 聯會主席藍貴強先生批評政府當局只提高針對駕車人士的罰則，而沒有努力對道路環境作出必要的改善。此舉對駕車人士不公平，而過份嚴苛的增加衝紅燈記分的建議並不有效改善道路安全。他要求委員及政府當局參考該聯會提出的各項改善交通燈號設計的建議，有關建議詳載於聯會的意見書內。

港九三的士商會聯合委員會 —— 聯友的士同業聯會有限公司

(立法會CB(1)401/04-05(07)號文件)

18. 港九三的士商會聯合委員會 —— 聯友的士同業聯會有限公司主席歐陽根先生表示，聯合委員會反對提高衝紅燈違例駕駛記分數目及罰款的建議。聯合委員會認為，為有效加強道路安全，政府當局應 ——

經辦人／部門

- (a) 加強道路安全教育，並強制規定新領牌照的駕車人士須參加道路安全課程；
- (b) 加快在繁忙路口安裝衝紅燈攝影機；
- (c) 延長黃燈亮著的時間，並在綠燈亮著的時候，加入閃動的效果；及
- (d) 將直桿式設計的交通燈號改為高架式的設計。

貨櫃車司機工會

19. 工會組織幹事王宇來先生表示，工會會員主要在新界西北經營業務。會員司機在交通燈控制路口遇到其他團體所提及的難處，並認同新界的士商會有限公司對輕鐵交匯處的設計的關注。工會認為政府當局在採取積極行動，改善交通燈號及路口設計前，不應施行增加衝紅燈罰款及違例駕駛記分的建議。

新世界第一巴士公司職工會

(立法會CB(1)516/04-05(12)號文件)

20. 職工會代表麥兆基先生表示，道路運輸系統包括3個主要組成部分，即道路使用者、道路基建及車輛。職工會認為道路上現有的交通管理設施仍有很多改善的餘地，而駕車人士一不留神便很容易衝紅燈。職工會籲請政府當局採取積極措施，改善設施以消除黑點，並安裝行車倒數器以協助駕車人士。在作出改善前，政府當局應撤回有關增加衝紅燈罰款及違例駕駛記分的建議。

香港交通運輸業職工聯合會

(立法會CB(1)401/04-05(08)號文件)

21. 香港交通運輸業職工聯合會主席譚偉濤先生特別指出，大部分駕車人士是奉公守法的市民，任何時候均無意衝紅燈。然而，現時的道路環境存在很多陷阱，令駕車人士一不留神便很容易衝紅燈。提高衝紅燈違例駕駛記分及罰款的建議將會加重職業司機的壓力，而大部分職業司機均需長時間工作。過往，運輸業界曾多番對交通燈號設計的缺陷提出關注及改善建議，但政府當局並無理會這些建議。政府當局對安裝行車倒數器建議的反應模稜兩可。政府當局對此項措施進行研究的程度亦不清楚。職工聯合會促請政府當局撤回有關衝紅燈的建議，並在諮詢運輸業界之下，重新研究有關事宜。

經辦人／部門

運輸及搬運業職工會

(立法會CB(1)401/04-05(09)號文件)

22. 職工會總幹事陳昭偉先生表示，大部分駕車人士均是奉公守法的市民。當局沒有安裝行車倒數器是導致駕車人士不慎衝紅燈的主要原因。提高衝紅燈的罰款及記分的建議將會威脅到職業司機的生計，並且不能有效減少衝紅燈的機會。職工會亦不滿在最近發生多宗涉及公共小巴的交通意外後，政府當局一再將矛頭指向公共小巴司機。另一方面，政府當局漠視公共小巴司機面對的困境。就此，職工會促請政府當局採取具體措施，減低公共小巴的車租及車用柴油的零售價，以改善公共小巴的營運環境，而非集中精力加重針對職業司機的罰則。

中重型貨車關注組

23. 關注組主席黎劍德先生表示，為免阻擋尾隨的車輛及對其構成危險，重型貨車司機往往很容易跌進不小心衝紅燈的陷阱。關注組促請政府當局檢討交通燈號及路口的設計，提供足夠的執法工具，以免警方出現酌情執法的情況，並就加強道路安全的措施全面諮詢運輸業界。

香港教車協會

24. 協會副主席黎兆鈞先生表示，當局有需要為駕車人士改善交通燈號設計的大小及清晰度。就此，他指出行人交通燈號的面積較駕車人士的交通燈號大。另一方面，他舉例稱元朗凹頭的一個交匯處設有道路標記，預先提示駕車人士前面設有交通燈控制的路口。他建議在適當情況下，應在其他交通燈控制的路口或道路提供類似的道路標記。

的士車行車主協會有限公司

(立法會CB(1)401/04-05(10)號文件)

25. 協會主席鄭克和先生表示，政府當局在提高針對違例駕駛的罰則前，應努力改善相關的交通設施。就此，協會已在其建議書內提出多項建議。

公共小型巴士總商會

(立法會CB(1)401/04-05(11)號文件)

26. 總商會代表凌志強先生表示，總商會同意應嚴懲刻意衝紅燈的駕車人士。然而，總商會促請政府當局加快在十字路口交匯處及交通黑點裝設衝紅燈攝影機，以

經辦人／部門

協助警方可針對衝紅燈的駕車人士採取有效而公平的執法行動，並在適當的路口提供懸掛式的高架交通燈號。

市區的士司機聯委會

(立法會CB(1)401/04-05(12)號文件)

27. 聯委會主席郭志標先生強調，很少職業司機會刻意衝紅燈。聯委會曾建議安裝行車倒數器，但運輸署卻回應，某些駕車人士會在倒數器倒數期間加速衝過路口，而這樣反而會導致更危險的情況。這顯示出運輸署對駕車人士存有偏見。

香港的士小巴商總會有限公司

28. 總會有限公司理事長陳洲先生表示，鑒於近期發生多宗涉及公共小巴的交通意外後，引起公眾對公共小巴營運安全的廣泛關注，總會連同其他公共小巴商會共同訂出7項旨在加強公共小巴營運安全的措施。另一方面，商會促請政府當局檢討交通燈號及路口的設計。商會認為政府當局在對有關設施作出必要的改善前，不應提高違例駕駛的罰則。

四海的士車主司機聯會有限公司

29. 聯會主席劉劍魂先生表示，各方不應假設在北角發生的一宗涉及公共小巴的交通意外是有關公共小巴司機犯錯所致，因為該宗意外現時仍在調查當中。他特別指出，他在1993年觀察內地行車及行人倒數器的成功經驗後，曾在1995年提出在香港提供類似設施的建議；並在1998年再次提出有關建議。運輸署的回應是，在香港安裝這些設施在技術上並不可行。劉先生表示，在沒有行車倒數器的情況下，駕車人士在駛近交通燈控制的路口時，將難以作出正確的決定。

汽車交通運輸業總工會

(立法會CB(1)332/04-05(02)號文件)

30. 總工會主席李永生先生強調，倘若職業司機需為一宗交通意外負上責任，他會被重罰，並需承擔嚴重的後果。因此，職業司機完全明白安全駕駛的重要性，在任何情況下亦不會蓄意觸犯交通罪行。他進一步指出，熙來攘往的道路情況及道路上交通管理設施的設計欠佳，為駕車人士設下很多陷阱。駕車人士在駛近交通燈控制的路口時，很容易作出錯誤的判斷。總工會強烈不滿政府當局忽視道路上交通管理設施現存的問題，並將道路安全的問題歸咎於職業司機。

環保的士車主聯會有限公司

31. 聯會主席李子良先生表示，聯會不接受增加衝紅燈記分的建議。他特別指出，交通燈號目前的設計存有很多問題，所提供的車速標誌及道路標記存在不劃一的情況。他建議黃燈亮著的時間應延長至5秒，並應在臨近交通燈控制的路口處提供更多道路標記，提示駕車人士減速。

交通事業從業員協會

(立法會CB(1)401/04-05(13)號文件)

32. 協會外務總幹事張耀豐先生表示，政府當局建議增加衝紅燈的罰則，而沒有對道路上相關的交通管理設施作出所需的改善，是不負責任的做法。協會促請政府當局馬上作出改善，清除該等會間接令駕車人士不小心衝紅燈的陷阱，以及安裝更多衝紅燈攝影機，以協助警方有效及公平地執法。

新界的士司機權益大聯盟

33. 大聯盟代表梁于榮先生表示，他曾親身經歷一次不公平的衝紅燈事件，當時他盡力在黃燈亮起時煞車，並在停車線上停下來，但依然被扣3分及罰款。他在庭上的辯護不獲接納，原因是當交通燈轉紅燈時，他的汽車越過了停車線。這事件說明駕車人士經常面對的難題，以及警方在欠缺證據下執法的問題。

右軚汽車商會(香港)有限公司

34. 商會代表羅少雄先生表示，商會反對增加衝紅燈記分的建議。政府當局應對道路上的現有交通管理設施作出改善，並針對交通罪行加強執法，然後才提出增加衝紅燈記分的建議。商會得悉，甚少地方會對不遵守交通燈號的駕駛人士施加扣除8分如此嚴厲的懲罰。香港的交通意外率與其他地方相比並非特別高。施加如此嚴厲的罰則將會直接打擊市民的買車意欲，並因而影響汽車零售業的生意前景。

的士權益協會有限公司

35. 協會代表黃濤先生表示，協會反對提高不遵守交通燈號記分數目的任何建議。發生數宗個別交通意外事件，不足以支持將衝紅燈的記分由3分增加至8分。他以其駕駛經驗為例指出，駕車人士在交通燈控制的路口

經辦人／部門

時常陷於困境。他認為安裝行車倒數器是一項有效改善道路安全的措施。

香港貨櫃車主聯會有限公司
(立法會CB(1)401/04-05(14)號文件)

36. 聯會理事陳富泉先生表示，政府當局應採用客觀及科學的方法，確定駕車人士衝紅燈的真正成因，並制訂解決有關問題的有效措施。衝紅燈不僅是差劣的駕駛行為所致，亦有很多潛在的原因，例如道路基建的缺陷、職業司機的工作時間過長及運輸業界的營運成本上漲。因此，聯會促請政府當局對整件事情進行全面檢討，研究直接及間接的成因，以訂出有效的道路安全措施。

九龍重型貨車聯合商會

37. 商會代表梁根權先生表示，香港現時交通燈號黃燈亮著的時間是兩至三秒。一名正常的駕車人士對交通燈號作出反應的時間是1.7秒。因此，駕車人士只有餘下的1.3秒作出行動把車煞停。對於一輛重型貨車而言，1.3秒是否足夠讓司機在駛近交通燈控制的路口時減速及停下來實在令人懷疑。商會強調，政府當局應對交通燈號及路口的設計進行所需的改善，然後才提出加重衝紅燈罰則的措施。

香港泥頭車司機協會

38. 協會會務主任何洪輝先生表示，協會同意，應嚴懲刻意衝紅燈的駕車人士。然而，他特別指出，在繁忙的路口，由於缺乏預先作出提示的標誌或標記，以及交通燈號並非清晰可見，重型車司機經常發現，當交通燈號轉紅燈時，他們的車輛尚未完全駛過路口。他補充，香港的路面情況既繁忙又複雜，對職業司機已構成重大壓力，尤其是重型車司機。至為重要的是當局應妥善設計道路上的交通管理設施，以協助駕車人士遵守交通規例。

與政府當局／團體進行討論

39. 王國興議員表示，出席這次會議的團體在運輸業界具有廣泛的代表性。業界之間已有一個清楚的共識，就是應嚴懲刻意衝紅燈的魯莽司機。然而，有關團體指出，在大部分的情況下，駕車人士並非刻意衝紅燈。因此，增加衝紅燈罰則的建議不能有效減少衝紅燈的情況。大部分團體指出，他們反對有關建議，並認為運輸署應採取積極措施，改善交通燈號和路口及過路處的設

計。他要求政府當局對團體的意見作出回應。他亦詢問，交通諮詢委員會曾否考慮有關衝紅燈的各項建議；若然，運輸業界的意見有多少曾在交通諮詢委員會內反映。

40. 環境運輸及工務局副秘書長表示，道路安全是政府當局優先處理的事宜。在2004年1月至9月期間，因衝紅燈而造成的交通意外超過270宗，而每日針對衝紅燈的檢控個案接近100宗。情況實在值得認真關注。鑒於出現這樣的趨勢，政府當局提出一整套建議，當中涵蓋立法、執法、宣傳、教育，以及利用科技打擊不當駕駛行為及加強道路安全。政府當局建議，此等措施應同步實施，以達致預期的效果。她強調道路安全涉及不同的道路使用者，包括行人、駕車人士及乘客，並且人命攸關。雖然提高衝紅燈的罰則不應是應付有關問題的唯一措施，但政府當局認為有關措施實屬必要，以達致預期的阻嚇作用。醉酒駕駛的情況證明，提高相關罰則水平是一項有效打擊不當駕駛行為的措施。她進一步表示，在香港180萬名持有駕駛執照的人士當中，已累積違例駕駛記分超過3分者少於5%。因此，目前的各項建議不會對大部分小心謹慎的駕車人士構成影響。

41. 環境運輸及工務局副秘書長證實，現時建議的各項措施是由政府當局提出，而非交通諮詢委員會。政府當局察悉各團體在這次會議上提出的意見及建議，並會透過運輸署和業界團體的定期會議，蒐集運輸業界的進一步意見。

42. 王國興議員要求政府當局就各團體對交通燈號的設計及位置的意見，以及裝設更多衝紅燈攝影機的建議，作進一步回應。他亦詢問政府當局如何確保在沒有裝設衝紅燈攝影機的路口，針對衝紅燈者採取公平的執法行動。

43. 運輸署副署長／策劃及技術服務表示，香港的交通燈號系統符合相關的國際標準。在其他發達國家，如美國、英國及澳洲，亦使用與香港相同備有紅、黃及綠燈的交通燈號。因此，在其他發達國家的合格駕車人士很容易適應香港的交通燈號系統。他澄清，全港所有交通燈號，黃燈亮著的時間均為3秒。至於3秒時間是否恰當的問題，他解釋謂，一輛以時速60公里行駛的汽車而言，所需的煞車距離是35米。香港大部分路口的時速限制是每小時50公里，而一輛汽車在3秒內可行駛40米。因此，目前黃燈亮著的3秒時間，可以讓各類型車輛有足夠時間在交通燈控制的路口前停下來。

44. 至於交通燈號的位置問題，運輸署副署長／策劃及技術服務表示，除非在十分寬闊的道路上，否則駕車人士在察看裝設在道路路口的直桿式交通燈號時，視線不會受阻。此外，每個路口均裝設至少3組交通燈號，以確保所有駕車人士可清楚看到至少一組燈號。其中兩組安裝在停車線附近，而第三組則安裝在更前的位置。他強調，香港現時的交通燈號的位置，不會引起道路安全問題。然而，他表示，運輸署正試驗懸掛式高架交通燈號。視乎此項試驗的結果，運輸署可能會考慮在更多路口採用此項安排，尤其是在有超過3條行車線及前來的車輛的車速可能較高的寬闊道路。

45. 關於安裝額外的衝紅燈攝影機的事宜，運輸署副署長／策劃及技術服務表示，政府當局打算把設置衝紅燈攝影機箱的地點由111個增至131個，並採購68部新數碼相機，令衝紅燈攝影機總數達到96部。政府當局將會加快進行這方面的工作。

46. 劉健儀議員認為，政府當局應參考海外國家打擊衝紅燈行為的措施。就此，她曾蒐集美國、加拿大及澳洲相關做法的一些資料。在這些國家，因衝紅燈而被扣的違例駕駛分數由兩分至5分不等，但大部分地方是扣3分。黃燈亮著的時間由3秒至6秒不等，因此，香港採用的3秒時間屬於偏短。很多地方已將該段時間延長至4或5秒，而來自實際觀察的相關研究顯示，此項措施可減少發生衝紅燈的個案，因為駕車人士有較多時間對交通燈號作出反應。她詢問政府當局會否考慮將黃燈亮著的時間延長。

47. 劉健儀議員引述美國聯邦公路管理局的一項研究指出，該項研究就防止衝紅燈所提出的建議，主要集中在改善路口及相關設施的設計，以提高駕車人士的道路環境意識，因而避免在無意之下衝紅燈。她進一步表示，雖然很少海外地方採用行車倒數器，但有海外地方採用為駕車人士而設的其他輔助設備，例如閃動的黃燈、閃動的紅燈及道路標記等。她詢問政府當局對海外地方所採用的措施進行了多少研究，以及政府當局會否考慮採用類似的輔助措施。

48. 運輸署副署長／策劃及技術服務表示，黃燈亮著時間的國際標準是3至5秒。黃燈亮著的時間若較所必要的更長，更會可能會令駕車人士產生不同的反應，結果反而會增加前後車相撞的危險。多年來，香港均劃一採用黃燈亮3秒的時間。直至目前為止，政府當局認為有關安排適合香港的交通情況，但政府當局將會密切留意外國的發展情況，並在有需要時檢討現行的安排。

49. 關於安裝行車倒數器的建議，運輸署副署長／策劃及技術服務表示，一直以來，政府當局亦有留意行車倒數器的發展情況。政府當局察悉不同國家(包括以色列、英國、奧地利及美國)進行的相關研究及試驗。所有這些研究及試驗均得出的結論是，安裝行車閃燈或行車倒數器會令前後車相撞的情況增加達100%。美國的多項研究亦顯示，安裝行車閃燈或行車倒數器會鼓勵駕車人士在黃燈亮著期間，高速越過路口。從技術角度而言，香港所有交通燈號均接駁到一個電腦系統，以便更好地管制交通。市場上提供的行車倒數器與電腦系統未能兼容。經考慮道路安全及技術因素後，政府當局認為行車閃燈及行車倒數器均不適合在香港使用。他補充，運輸署觀察到，內地若干地方在行車倒數器的運作方面出現若干技術問題，並得悉廣州及深圳正拆除已安裝的行車倒數器。

政府當局

50. 在改善為駕車人士而設的輔助設施方面，運輸署副署長／策劃及技術服務表示，運輸署會因應每宗交通意外進行深入檢討。根據個別路口的特定情況，對交通黑點進行改善，是運輸署持續不斷的工作。舉例而言，當局在某些路口，已提供面積較大的汽車交通燈號及懸掛式的高架交通燈號，以加強交通燈號的清晰度。運輸署副署長／策劃及技術服務在回應主席的建議時表示，他會向劉健儀議員索取由她蒐集的資料，作進一步研究。

51. 李鳳英議員表示，除了交通燈號外，團體亦指出道路上現行的交通管理設施的其他缺陷，該等缺陷很容易令駕車人士在不遺意的情況下衝紅燈。她詢問政府當局會否聽取各團體的意見，先作出改善，然後才實施提高罰則的措施。

52. 環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局歡迎各方就改善道路管理設施提出建議，而運輸署肯定會跟進有關建議。然而，她強調，詳載於政府當局文件的整套建議，包括提高衝紅燈罰則的建議應同步施行，以有效地減少交通意外。事實上，公眾廣泛關注道路安全問題，而社會上很多人均期望政府當局盡快提高罰則以加強道路安全。

53. 李鳳英議員對政府當局的回應表示失望。她認為政府當局應參照團體的意見，認真研究道路上的現行交通管理設施是否存有缺陷。倘若道路上確實存在令駕車人士很容易在不遺意之下衝紅燈的陷阱，政府當局對駕車人士施加較重的罰則是不合理的做法。

54. 環境運輸及工務局副秘書長表示，香港現時的交通燈號及路口均符合相關的國際標準。若某些路口仍有需予改善的地方，政府當局歡迎各方提出意見，並會認真跟進。由於此類改善工作正持續進行，其他加強道路安全的措施，包括教育及提高衝紅燈的罰則，不應待“完成”此類改善工作後才實施。

55. 鄭家富議員提及香港汽車會提交的意見書(立法會CB(1)516/04-05(02)號文件)，汽車會在意見書中建議將衝紅燈的違例駕駛記分由3分增加至5分，並將罰款由650元增加至1,000元，以代替政府當局就針對衝紅燈行為提出的建議。他表示，他曾與部分運輸業界人士討論此事，而他們表示這是一個可以接受的方案。鑒於亂拋垃圾的罰款是1,500元，而衝紅燈會危及生命安全，故他認為汽車會的代替建議是合理的。他請各團體及政府當局就上述代替建議作出回應。

56. 司機權益關注組聯絡人李匡晉先生表示，現行的交通法例已有足夠的阻嚇作用。不小心駕駛的罰款是2,000元及監禁6個月。當局只應對刻意犯法的駕車人士施予重罰。由於現時的道路環境令駕車人士很容易在不留神之下衝紅燈，他強烈反對任何提高衝紅燈罰則的建議。

57. 中重型貨車關注組主席黎劍德先生表示，根據運輸署在這次會議上作出的回應，該署不接納來自運輸業界及資深職業司機就道路管理設施所需進行的改善提出的任何建議。中重型貨車關注組強烈認為，為著對駕車人士公平起見，政府當局應先消除道路上現有交通管理設施的所有缺陷，然後才推行任何對駕車人士施加較重罰則的措施。

58. 香港計程車會主席黎海平先生表示，警方可酌情針對衝紅燈執法，對駕車人士不公平。他認為警方需在有充分證據之下才應檢控觸犯不遵守交通燈號罪行的人士。

59. 新界的士司機權益大聯盟代表梁于榮先生引述以其親身經歷為例指出，儘管他在黃燈亮著時已盡力煞車，但仍被控衝紅燈。警方指稱他刻意衝紅燈，只因他察覺有警員在場才煞車。主席表示，由於這是個別案件，他要求警方代表在會後與梁先生跟進此案件。

政府當局

(會後補註：警方在特別會議後立即聯絡梁于榮先生，跟進他提及的個案。然而，梁先生拒絕提供進一步詳細資料，並表示不希望再追究此事。)

60. 香港泥頭車司機協會會務主任何洪輝先生表示，在法律面前應人人平等。政府當局現在只針對駕車人士而非行人施加較重的罰則。他質疑當局何以為行人提供綠色閃動燈號，但不為駕車人士提供同樣設施。他強烈要求政府當局在全面改善道路上的交通管理設施前，擱置增加衝紅燈違例駕駛記分的建議。

61. 港九三的士商會聯合委員會——聯友的士同業聯會有限公司主席歐陽根先生表示，現行的衝紅燈違例駕駛記分的數目及罰款已有足夠的阻嚇作用。提高罰則的水平無助減少交通意外。歐陽先生提及政府當局較早前的評論，指增加醉酒駕駛的罰則後，成功將觸犯醉酒駕駛罪行的個案減半，他表示，醉酒駕駛與衝紅燈完全是兩回事。職業司機可以選擇在駕車前不喝酒，但道路上現有的交通管理設施很容易令駕車人士在不慎之下衝紅燈。

62. 的士車行車主協會有限公司主席鄭克和先生表示，亂拋垃圾和衝紅燈不能相提併論。他曾遇過在離斜坡彎位不遠處的一個交通燈控制的十字路口位，他的汽車被一輛重型貨車從後緊貼的情形。他表示，可以想像在轉黃燈時突然煞車有多危險。他促請政府當局對駕車人士在香港某些道路上行駛時所面對的困難之處更為敏感。

63. 混凝土車司機協會秘書陳三才先生表示，運輸業界要求當局對道路上的交通管理設施進行必要的改善，以及針對行人衝紅燈加強宣傳工作。在執行這些工作前，當局不應施行增加衝紅燈罰則的建議。

64. 環境運輸及工務局副秘書長在回應團體進一步提出的意見時表示，根據現行的交通法例，行人不遵守交通燈號會被罰款2,000元。至於為行人提供綠色閃動燈號倒數裝置一事，她解釋，個別路口的綠燈亮著的時間是固定的。因此，為行人提供綠色閃動燈號倒數裝置在技術上並無問題。此外，以行人而言，行人對閃動的燈號產生不同反應所引起的後果，遠遠不及汽車所引起的後果般嚴重。就此，她表示政府當局打算在更多交通燈控制的十字路口安裝為行人而設的閃動綠燈倒數裝置。

65. 環境運輸及工務局副秘書長進一步表示，雖然《道路交通條例》(第374章)已訂明不小心駕駛的罪行，但有需要另行訂明其他易於察覺的個別交通罪行，以便有效執法。依賴有關不小心駕駛的條文進行針對衝紅燈的有效執法行動實屬不切實際。至於黃燈亮著的時間問題，

她表示駕車人士應在黃燈亮著時停車，而事實上，“衝黃燈”也是一種罪行。假如駕車人士正駛近交通燈控制路口，黃燈亮起3秒的時間，應足以讓他們減速及煞車。當綠燈轉黃燈時，倘若車身某部分已越過停車線，3秒應足夠讓該部汽車橫過路口。

66. 環境運輸及工務局副秘書長重申，現在建議的整套措施只有在同步實施的情況下，才可達致預期的效果，而且必須確保針對衝紅燈罪行的罰則有足夠的阻嚇作用。政府當局就有關建議的細節作決定時，會考慮各方的意見，如有需要，會向立法會提出相關的立法修訂。政府當局願意考慮鄭家富議員就衝紅燈罰則的提出的建議。

67. 梁國雄議員表示，政府當局似乎正在利用近期廣泛報道的多宗涉及公共小巴的交通意外，加重對職業司機施加的壓力。經聽取團體作出的陳述及政府當局的回應後，他發現衝紅燈此項罪行似乎存在不清晰的情況。大部分團體特別指出的重要一點是，駕車人士經常為了避免產生嚴重的後果而不得不衝黃／紅燈。政府當局對團體多番特別指出的問題無動於中，並堅持一定要提高有關罰則。他認為團體提出的問題若然屬實，將衝紅燈的罰則提高亦不是有效加強道路安全的措施。由於團體已就需予改善的交通管理設施提出非常清晰的建議，例如延長黃燈亮著的時間、安裝為汽車而設的閃燈及倒數裝置等，政府當局應就這些提議清楚表明其立場。假如當局拒絕採納有關建議，應詳細交代原因。

68. 環境運輸及工務局副秘書長反駁指政府當局正試圖為近日的多宗交通意外找尋代罪羔羊的指控。她強調，由2004年1月至9月，針對衝紅燈而提出的檢控個案較去年同期增加超過50%。平均而言，每日便有一宗因衝紅燈而造成的交通意外。近期發生多宗涉及公共小巴的交通意外，確實引起公眾廣泛關注，因應事務委員會有關盡早討論此問題的要求，政府當局便加快制定加強道路安全措施的工作。雖然政府當局非常樂意跟進駕車人士及運輸業界的提議，但應該留意的是，香港目前使用的交通管理設施符合相關的國際標準，並且已使用多年。政府當局會密切注意海外地方的有關發展情況，並在適當的時候，會將證實有效的設施引入香港。然而，她強調對有關設施作出改善不應是提高衝紅燈罰則的先決條件，提高衝紅燈罰則的建議是為了達致預期的阻嚇作用。

69. 對於政府堅持以提高罰則處理衝紅燈的問題而不考慮其他改善方案，周梁淑怡議員笑言政府倒不如立法不准任何人駕車，這便不會有任何交通違例的情況出現。她指出，大部分駕車人士接受應對刻意衝紅燈的駕駛者施予重罰。問題是涉及衝紅燈的問題目前存有很多灰色地帶。她強調在很多情況下，駕車人士須作出困難的決定，當交通燈號轉黃燈時，究竟要前駛還是停車。視乎當時的情況如何，駕車人士可能認為前駛較停車更加安全。因此，衝紅燈的罪行很容易引起爭議。政府當局似乎不理會各團體特別指出的與“衝紅燈”罪行相關的灰色地帶，堅持當局就有關罪行將會採取的唯一措施是提高罰則。她促請政府當局持更為開放的態度，並要求政府當局就以下兩點作出回應 ——

- (a) 針對刻意衝紅燈的現行法例及執法成效如何；及
- (b) 政府當局是否已有效地運用其執法工具(如衝紅燈攝影機)來打擊刻意衝紅燈的行為。

70. 環境運輸及工務局副秘書長答稱，2004年首9個月針對衝紅燈提出的檢控數字顯示有關罪行有上升的趨勢。政府當局相信針對有關罪行的現行罰則水平未能達到預期的阻嚇作用，因此有需要將罰則提高。她強調，除了增加衝紅燈違例駕駛記分及罰款的建議外，政府當局已推出16項其他措施，該等措施詳載於政府當局供事務委員會參考的文件內。在實施增設衝紅燈攝影機及衝紅燈攝影機箱的計劃後，衝紅燈攝影機及衝紅燈攝影機箱的比例將會是1比1.4；而在大部分其他國家，有關比例是1比4。此外，政府當局會繼續在較寬闊的道路安裝懸掛式的高架交通燈號，以提高交通燈號的清晰可見度。至於為汽車而設的閃動燈號及倒數裝置，政府當局曾解釋，大部分海外地方都不採用這些裝置，而廣州及深圳曾試用這些裝置，但現在已將其拆除。政府當局亦已解釋為何香港適宜採用黃燈劃一亮著3秒的做法。

71. 周梁淑怡議員表示，在其他地方例如美國，有關當局不會完全借助提高罰則的措施，但會先透過其他措施處理衝紅燈的問題。她質疑政府當局為何認為香港的情況有理據支持在未有試行或實施其他措施的情況下，便大幅提高罰則水平。

72. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，政府當局曾研究其他地方的衝紅燈罰則，並注意到在新加

坡，駕駛者衝紅燈而被扣的分數是12分，若在一年內被扣13分或以上，該駕駛者會被吊銷駕駛執照一段時間。在若干其他地方，有關罰則是扣3分，但可累積的最高分數可能低於15分。

73. 周梁淑怡議員進一步表示，主要爭議點是在現行的道路情況下，駕車人士是否很容易便在無意間衝紅燈。她認為政府當局必須提供全面資料，說明其他地方如何打擊衝紅燈的行為，以及這些地方採取哪些措施來減低司機不慎衝紅燈的機會。政府當局同意提供有關資料。

74. 主席表示，各團體及委員已指出與衝紅燈罪行有關的若干問題，並提出多項建議。他促請政府當局持開放態度，並認真考慮這些意見及提議。

75. 劉健儀議員於此際提出一項議案，措辭如下——

“本會要求政府先採取一切實際可行措施改善道路交匯處及交通燈顯示設施，確保有效界定刻意衝紅燈的駕駛者，才考慮增加扣分罰則。”

有關議案的副本在席上送交各委員參閱。議案獲得李鳳英議員及王國興議員附議。委員同意處理該議案。主席於是將議案付諸表決。結果有4位委員投票支持議案。

76. 鄭家富議員於此時表達意見，認為提高衝紅燈罰則及對相關設施作出改善的工作應同步實施及進行。雖然他理解各團體的憂慮，但他強調確保道路安全至為重要。他提及劉健儀議員的議案時表示關注，“一切實際可行措施”一語頗為含糊。因此，有關議案所傳達的感受及意見，可能與確實關注衝紅燈罪行有所增加的普羅大眾的感受及意見相違背。他因而要求劉健儀議員詳細解釋“一切實際可行措施”一語的含意，並詢問劉議員會否考慮為採取該等措施加入具體的時間表。

77. 劉健儀議員表示，各團體已提出多項建議，而她亦曾參考其他地方涉及衝紅燈的研究。該議案的目標是促請政府當局先研究團體建議的各項措施的可行性及在其他地方採用的措施，並決定哪些措施值得進一步研究。劉議員強調，現行法例已訂有針對衝紅燈為道路使用者的安全提供保障的條文。政府當局可選擇加強針對此項罪行的執法行動。在這次會議討論中出現的主要爭議點是，衝紅燈作為一項交通罪行，在定義及執法方面均有模糊不清之處，而且有時衝紅燈的情況亦非完全可以由有關的駕車人士控制。因此，她認為在未完全釐清

圍繞有關罪行出現的問題前，不應施行提高有關罪行罰則的建議。

78. 鄭家富議員表示，他知悉政府當局已承諾研究可否改善某些路口及交通燈號的設計，但運輸業界可能認為有關工作並不足夠。他表明民主黨所持的立場，就是由於衝紅燈會導致非常嚴重的後果及危及生命安全，改善路口及交通燈號的設計與提高衝紅燈罰則水平的建議應同步實施及進行。因此，他不支持劉健儀議員的議案，並會投反對票。

79. 由於大部分委員投票贊成劉健儀議員的議案，主席宣布有關議案獲得通過。

80. 主席其後請委員就未來路向表達意見。經商議後，委員商定事務委員會應召開另一次會議，進一步討論此事。主席要求政府當局進一步考慮各團體及委員提出的意見及建議，並跟進事務委員會通過的議案。為方便政府當局採取跟進行動，主席亦要求各團體在3星期內將路口設計存在缺陷的個案送交事務委員會秘書，以便請政府當局作出相應回應。經諮詢政府當局後，委員商定下次討論此事的會議，約在兩個月後舉行。

II 其他事項

馬鞍山鐵路

81. 委員察悉在會議席上提交由九廣鐵路公司提供題為“馬鐵票價、環保事項及通車事宜”的資料文件。鄭家富議員建議，有關事宜應在將於2004年12月17日舉行的事務委員會會議上討論。經商議後，委員同意將馬鞍山鐵路票價的事項加入2004年12月17日的會議議程內，而有關會議的開始時間應提前至上午10時。

82. 議事完畢，會議於下午5時05分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年1月19日