

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)1563/04-05號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

### 交通事務委員會會議紀要

日期 : 2005年3月18日(星期五)  
時間 : 上午10時  
地點 : 立法會會議廳

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

出席議員 : 何俊仁議員

### 出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局常任秘書長  
羅智光先生

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3  
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局  
署理首席助理秘書長(運輸)2  
劉中健先生

署理運輸署助理署長／  
管理及輔助客運  
呂瑩女士

律政司高級政府律師  
陳佩珊女士

### **參與議程第V項的討論**

環境運輸及工務局局長  
廖秀冬博士

環境運輸及工務局常任秘書長  
羅智光先生

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3  
蔡淑嫻女士

署理環境運輸及工務局  
首席助理秘書長  
伍樹雄先生

香港警務處總警司(交通總部)  
韓家傑先生

香港警務處總督察(交通總部)  
葉松年先生

運輸署副署長／策劃及技術服務  
劉家強先生

運輸署首席運輸主任／市區  
張展鵬先生

### **參與議程第VI項的討論**

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1  
周達明先生

環境運輸及工務局  
首席助理秘書長(運輸)5  
王瑤琪女士

路政署署長  
麥齊光先生

路政署  
主要工程管理處處長  
伍國基先生

運輸署總工程師／運輸策劃  
杜錦標先生

**應邀出席人士：參與議程第IV項的討論**

新香港隧道有限公司

營運部經理  
鄭瑞明先生

項目經理  
馮麗玉女士

法律顧問  
陳依玲女士

顧問  
陳少娟女士

**參與議程第V項的討論**

九龍的士車主聯會有限公司

主席  
任太平先生

新界的士司機權益大聯盟

理事  
梁于榮先生

全港職業司機反對衝燈加重扣分大聯盟

秘書  
梁靜珊女士

香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會

主席  
梁雄先生

右軌汽車商會(香港)有限公司

創會會長  
羅少雄先生

香港汽車高級駕駛協會

副主席  
蒙海強醫生

混凝土車司機協會

秘書  
陳三才先生

新界電召的士聯會有限公司

主席  
藍貴強先生

聯友的士同業聯會

主席  
歐陽根先生

中重型貨車關注組

主席  
黎劍德先生

的士權益協會有限公司

代表  
黃濤先生

四海的士車主司機聯會有限公司

代表  
劉劍魂先生

香港計程車會

主席  
黎海平先生

貨櫃車司機工會

理事長  
余國安先生

香港貨櫃車主聯會有限公司

理事  
陳富泉先生

環保的士車主聯會有限公司

主席  
李子良先生

落馬洲中港貨運聯會

主席  
蔣志偉先生

香港汽車會

副會長  
雲維熹先生

香港公共小巴車主司機協進總會

秘書長  
黎銘洪先生

香港的士小巴商總會有限公司

理事長  
陳洲先生

香港教車協會

副主席兼公關  
黎兆鈞先生

九龍重型貨車聯合商會

主席  
梁根權先生

的士車行車主協會有限公司

會長  
吳坤成先生

公共小型巴士總商會

副主席  
萬振輝先生

市區的士司機聯委會有限公司

主席  
郭志標先生

汽車交通運輸業總工會

主席  
李永生先生

汽車交通運輸業總工會  
(公共小巴分會)

主任  
歐陽明先生

香港九龍的士貨車商會有限公司

代表  
謝明鑄先生

香港物流協會

常務副會長  
鄭會友先生

交通運輸業職工聯合會

代表  
譚偉濤先生

個別人士  
許穎苗女士

**列席秘書**

: 總議會秘書(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 助理法律顧問3  
馮秀娟女士

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. 確認通過會議紀要及續議事項**

(立法會CB(1)1082/04-05 —— 2005年2月2會議的紀號文件 要)

2005年2月2日會議的紀要獲確認通過。

**II 自上次會議後發出的資料文件**

2. 自上次會議後並無發出資料文件。

**III 2005年4月22日下次會議的討論事項**

(立法會CB(1)1096/04-05(01)號 —— 待議事項一覽文件 表

立法會CB(1)1096/04-05(02)號 —— 跟進行動一覽文件 表

立法會CB(1)1047/04-05(01)號 —— 王國興議員的文件，要求事務委員會跟進專利巴士車長的聘任安排事宜)

3. 委員察悉，政府當局建議在2005年4月22日下次會議上討論以下項目：

(a) 的士乘客使用過海隧道回程費；

(b) 《道路交通條例》附屬法例的雜項修訂；

(c) 智能運輸系統的最新進展情況；

(d) 94TB —— 沙田新市鎮第2期 —— 沙田獅子橋行人及單車隧道；

- (e) 705TH —— 沙田新市鎮第2期 —— T4號主幹路；及
- (f) 屯門及元朗區區域交通控制系統及閉路電視系統。
4. 委員同意暫定安排在2005年4月22日討論(b)及(c)項。至於涉及立法建議的(a)項及涉及撥款建議的(d)、(e)及(f)項，委員同意政府當局應先就此4個事項向事務委員會提交資料文件以供考慮。若委員在審閱有關資料文件後認為有需要，事務委員會將會在日後安排會議，討論有關事項。

(會後補註：在討論議程第IV項期間，委員同意事務委員會應在2005年4月22日的會議上，進一步討論東區海底隧道增加隧道費及相關事宜。此外，由於時間不足，會上並無討論有關“西北交通及基建檢討2004／屯門公路重建及改善工程”的議程第VI項。因此，有關事項將押後至2005年4月22日的會議處理。鑑於2005年4月22日會議的議程項目繁多，事務委員會主席其後表示，政府當局應就上文(c)項提供資料文件，以供考慮。2005年4月22日會議的預告已於2005年3月23日隨立法會CB(1)1153/04-05號文件發出。)

#### 專營巴士車長的聘任安排及巴士營運的安全

5. 委員察悉王國興議員2005年3月2日的函件，當中要求事務委員會跟進有關專營巴士車長的聘任安排。主席詢問有關事宜是否涉及運輸政策，因而屬於事務委員會的職權範圍。王國興議員在回應時解釋，近年來，在九龍巴士(一九三三)有限公司帶頭下，若干非專營巴士營辦商已將其車長的聘任條件更改為合約制，而部分的合約期只有一年。車長在僱用合約屆滿後，是否繼續獲得聘用要視乎巴士公司檢討的結果，導致車長缺乏職業保障。他強調，新的聘任安排對車長造成沉重的心理壓力，因而直接影響非專利巴士營運的安全。因此，他建議交通事務委員會應跟進此事項。

6. 委員同意將此事項列入事務委員會待議事項一覽表內。劉健儀議員認為，事務委員會應從確保非專營巴士營運安全的角度與政府當局討論此事項。

#### IV 東區海底隧道增加隧道費

(檔號 : ETWB(T)CR 1/3/4651/92 ——有關東區海底隧道增加隧道費仲裁的立法會參考資料摘要

立法會 CB(1)1127/04-05(01) 號 ——新香港隧道有限公司的來函

立法會 CB(1)1127/04-05(02) 號 ——相關法定條文的撮錄)

7. 主席表示，現時不在香港的新香港隧道有限公司董事局主席曾要求事務委員會將有關此事的討論押後一個星期，以便他可以親自出席有關會議。然而，為了令事務委員會可盡早討論此事及跟進相關的事宜，他決定如期舉行是次會議。倘若事務委員會認為有需要，可另行安排與該公司的董事局主席舉行會議。

8. 環境運輸及工務局常任秘書長表示，政府當局對於東區海底隧道(下稱“東隧”)增加隧道費的仲裁結果感到非常失望，並且極為關注增加隧道費一事。然而，政府當局必須尊重法律及仲裁結果。政府當局在2005年1月底接獲仲裁人的裁決後，曾與新香港隧道有限公司進行討論，並要求該公司考慮公眾對是次加費幅度的接受程度及負擔能力，減少增加隧道費，押後增加隧道費的生效日期，或分階段實施新隧道費。令政府當局失望的是，新香港隧道有限公司只同意將加費的實施日期稍為押後。

9. 環境運輸及工務局常任秘書長進一步表示，運輸署將會在新收費生效後，密切監察海底隧道(下稱“海隧”的交通情況。運輸署將會向駕駛人士發放交通資料及作出宣布，鼓勵公眾利用公共交通工具，以及盡量避免在繁忙時間使用海隧。政府當局一直在探討各項有助更好地分布過海交通的可能財務及交通管理措施，以及聽取市民的意見。然而，目前距離政府當局就研究中的任何一項措施(包括有報導所指的收購東隧及西區海底隧道(下稱“西隧”專營權的方案)作出決定還很遙遠。在考慮此等措施的可行性時，政府當局肯定會顧及可能帶來的財務影響，以及保存公有資產價值的需要。政府當局會保持開放的態度，並繼續聽取社會各方面的意見，以及與隧道專營公司保持對話。

10. 新香港隧道有限公司項目經理馮麗玉女士表示，該公司董事局主席非常希望出席是次會議，但由於

須出席歐洲的會議，故未能前來。她向委員轉達董事局主席的歉意。馮女士接着重點說明以下各點 ——

- (a) 這次是自19年前新香港隧道有限公司獲批給專營權以來，東隧第二次加費。該公司一方面有責任服務市民，但另一方面亦有責任根據《東區海底隧道條例》(第215章)，為股東提供合理而非過多的報酬，以保障股東的利益。
- (b) 政府及新香港隧道有限公司雙方均同意，對採用“建造、營運及移交”方式參與工程項目的公司而言，量度其報酬是否合理的適當尺度，應為整個專營期內除稅後的股本內部回報率。在1997年及是次仲裁中，仲裁人均裁定，新香港隧道有限公司合理報酬的範圍是在整個專營權期內的內部回報率在15%至17%之間。進行是次仲裁的兩位仲裁人亦裁定，要達致合理報酬，把私家車及的士的隧道費增加10元，由15元調高至25元，以及相應調高其他車輛的隧道費，是必需及適當的做法。
- (c) 新香港隧道有限公司在2002年9月提出申請，要求由2003年1月1日起，將私家車的隧道費調高5元(而其他類別車輛的隧道費亦按比例相應調高)，有關申請於2003年7月遭政府否決後，在2004年9月進行仲裁聆訊。經研究所有相關因素，並考慮已過去的時間，仲裁人裁定新香港隧道有限公司可以將其隧道費調高10元，高於該公司在2002年申請的加幅，以便該公司可在專營權於2016年屆滿前，恢復及維持一個合理水平的報酬。
- (d) 在1986年，新香港隧道有限公司投資超過22億元興建有關隧道。在最初9年的營運，股東就所作出的投資並無獲得任何回報。由第10年開始，該公司才可向其股東派發股息。
- (e) 香港必須維護法治，而法治是香港賴以成功的基石之一及核心價值。仲裁結果應予尊重。根據在“建造、營運及移交”的合夥模式，政府已承諾，新香港隧道有限公司有權就其投資獲取合理而非過多的報酬。

倘若該公司不獲准爭取這個目標，便會嚴重破壞香港的營商環境，日後私人企業將難以有信心地參與類似的基建項目，因而危害香港的長期發展。

(f) 東隧自1989年通車以來，為香港市民提供安全、可靠及高效率的過海服務。東隧整個團隊期望在未來的日子繼續這樣做。

11. 林健鋒議員表示，自東隧對上一次在1998年增加隧道費以來，香港大部分時間均處於經濟低迷的境況，到了今年經濟才開始有起色。近年來，社會上有強烈意見，認為交通費昂貴，構成香港市民日常開支的一個重要部分。自由黨認為，根據法律，新香港隧道有限公司在無法與政府達成協定時，有權將有關更改隧道費的問題提交仲裁，而自由黨尊重仲裁的結果。自仲裁結果公布後，社會上對隧道費的加幅反應強烈。他懇切要求政府當局及新香港隧道有限公司探討可行的措施，以減輕增加隧道費對公眾的影響。

12. 新香港隧道有限公司營運部經理鄭瑞明先生表示，該公司理解公眾對加隧道費的反應。他強調，根據《東區海底隧道條例》的規定，該公司可就其對隧道的投資，享有合理而非過多的報酬。為了獲取這個水平的回報，有必要將私家車及的士的隧道費調高10元，而其他車輛的隧道費亦需要相應調高。倘若再次押後加費，日後的隧道費的加幅甚至會更大。仲裁人及新香港隧道有限公司持有相同的意見，認為逐步調高隧道費合乎公眾利益。法治及合約精神是香港持續保持成功的基石。不應為了短期的利益而犧牲這些原則，以免危害香港的長期發展及破壞營商環境。至於提供優惠方面，他表示若有關優惠會導致公司的收入減少，便需增大日後的加費幅度，以達到該公司根據仲裁結果有權獲取的回報。

13. 林健鋒議員表示，最近很多公用事業公司已因應現時的經濟情況及社會氣氛，降低增加收費或票價的幅度。他促請該公司認真考慮減低增加隧道費幅度，以及／或提供隧道費優惠等，他認為這樣做有助達致和諧的社會氣氛。

14. 馮麗玉女士答允向新香港隧道有限公司董事局轉達林健鋒議員的要求，以供考慮，但她不能在是次會議上作出任何決定。她補充，隧道費連同車輛牌照費及車輛保險費在消費物價指數成份中佔1.5%。

15. 鑑於馮麗玉女士同意向該公司的董事局轉達社會的關注，以作進一步考慮，主席詢問，政府當局會否押後將經修訂的隧道費附表刊憲。環境運輸及工務局常任秘書長表示，政府的立場是沒有理據支持是次加費。政府當局認為，現時13.64%的內部回報率對新香港隧道有限公司而言已屬於合理而非過多報酬。雖然政府一開始時否決了新香港隧道有限公司增加隧道費的申請，但須尊重東隧增加隧道費的仲裁結果。在接獲仲裁結果後，政府當局曾要求新香港隧道有限公司調低實際的加幅，押後加費的生效日期，或分階段實施新的隧道費。經一番討論後，新香港隧道有限公司同意將所有車輛增加隧道費的日期由2005年4月3日押後至2005年5月1日，而另外有關沒載客的士及小巴的增加隧道費生效日期則分別押後至2005年7月1日及2005年10月1日。他從會議上得悉，該公司打算重新考慮此事。政府當局將會繼續與該公司商討，希望得出更理想的結果，然後才考慮刊憲安排。

16. 王國興議員對新香港隧道有限公司根據仲裁結果增加隧道費的決定深表失望。他表示，加費將會產生促使其他業界(尤其是公共交通業)爭相加價的連鎖反應，從而加重公眾的財政負擔。他批評政府當局在此事上並無盡力履行其角色，並認為政府當局應訂定抗衡東隧增加隧道費的可行措施。他詢問政府當局何時會提交具體措施，供事務委員會考慮。他亦質疑政府當局為何在上訴期限過後才公布有關的仲裁結果。他認為此項安排是不尊重立法會。

17. 王國興議員進一步表示，他曾於2005年3月17日與環境運輸及工務局副秘書長(運輸)會晤，並獲她告知政府當局現正研究收購東隧及西隧專營權的方案，並預期數月內可制訂建議。然而，在同日下午，環境運輸及工務局局長和財經事務及庫務局局長均公開表明，距離政府當局就正在研究中的任何一項措施作出決定還很遙遠，目前尚未有具體計劃。因此，他要求當局澄清此事。

18. 王國興議員亦建議，由於中信泰富有限公司是新香港隧道有限公司的大股東，事務委員會應邀請中信泰富有限公司主席出席下次會議，以便進一步討論此事。

19. 環境運輸及工務局常任秘書長表示，作為一個行政主導的政府，應否就仲裁結果提出上訴是由政府當局決定。政府當局在此事上已盡力履行其角色。政府當局在接獲仲裁結果後，已積極考慮應否提出上訴，與此同時並與新香港隧道有限公司商討，看看可否及如何減低加費幅度。這些需要若干時間進行。政府當局有責任

提供全面資料，向立法會作出匯報，當中包括當局所採取的行動及應否就仲裁結果提出上訴所作的決定。

20. 律政司高級政府律師表示，仲裁一般而言與民事訴訟不同。政府作為仲裁的一方，只可就仲裁結果引起的任何法律問題提出上訴。倘若仲裁人在法律觀點方面並無任何錯誤，便沒有提出上訴的理據。在考慮應否就仲裁結果提出上訴時，政府當局曾進行內部研究，並向在是次仲裁中代表政府的兩位領訟大律師(一位來自海外及一位本地律師)尋求意見，詢問有否上訴理據，以及就仲裁結果提出上訴是否可取。該兩位領訟大律師的共同意見是，仲裁人在法律觀點上並無錯誤。因此，政府當局決定不上訴。

21. 關於日後的行動，環境運輸及工務局常任秘書長表示，政府當局非常關注現時3條道路海底隧道的交通流量分布不均的情況，以及東隧增加隧道費對交通的影響。政府當局將會研究各項措施，包括收購東隧及西隧專營權的方案、出售海隧及其他措施。過往，政府當局曾就此事與各隧道公司商討，並發現難以就若干重大事宜(例如隧道未來的車流量、現金流量的預測等)達致相近意見。他強調，每項措施／方案所涉及的問題繁多，在研究過程的不同階段或需尋求專家意見。至於與隧道公司達成協議的時間表問題，他表示，倘若就此事設定時間表，將會令政府在與隧道公司可能進行的任何談判中的地位受損。此外，倘若此類談判涉及任何與上市公司有關的敏感資料，政府當局必須極為小心。他向委員保證，政府當局會在適當時間向事務委員會匯報。

22. 劉千石議員強烈反對東隧增加隧道費。他表示，仲裁人未有適當考慮加費對市民的生活和香港的整體經濟的影響，以及東隧在交通分流方面的功能。他亦對新香港隧道有限公司迄今的回應表示失望，並批評新香港隧道有限公司只著眼於短期利益，因為該公司未能適當地考慮增加隧道費對社會及經濟造成的整體及長期影響。他促請中信泰富有限公司主席認真重新考慮整件事。他舉例稱社會上許多人呼籲政府當局考慮收購該兩條私營道路海底隧道的專營權，因為該等隧道未有得到充分使用。他詢問政府當局有何較長遠的措施，以解決東隧大幅增加隧道費預計會引起的交通問題。他亦詢問政府當局有何客觀指標或依據決定適當的交通管理措施，以應付東隧在增加隧道費之後，海隧進一步加劇的交通擠塞問題。

23. 環境運輸及工務局常任秘書長表示，在研究令3

條道路海底隧道的交通流量分布更為平均的任何可行方法時，政府當局會顧及以下各項考慮因素 ——

- (a) 應符合公眾的整體利益；
- (b) 應保障政府的一般收入；
- (c) 對專營公司而言應合乎商業原則；
- (d) 應有助達致交通管理的目的，即各條隧道的車流分布情況更為平均；
- (e) 有關道路海底隧道的估價須公平，尤其是海隧，因為對公眾而言，它是寶貴的資產；
- (f) 應制訂一個市民、政府及隧道營辦商均接受的隧道收費調整機制；及
- (g) 應訂定一個既符合成本效益又有效率的組織架構，管理該3條隧道。

上述考慮因素涉及非常複雜的財務、行政及法律事宜，而政府當局必須詳細研究任何可行方案利弊。環境運輸及工務局常任秘書長進一步表示，東隧加費一旦生效，運輸署及警方將會密切監察交通情況，而運輸署將會啓動緊急事故交通協調中心。若有需要，便會實施特別的交通管制措施。他藉此機會鼓勵公眾在繁忙時間使用公共交通工具，並盡量避免使用海隧。

24. 劉千石議員進一步詢問政府當局在東隧增加隧道費後，擬採取哪些具體措施紓緩海隧進一步加劇的交通擠塞問題，環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，顯而易見，鑑於海隧隧道費的水平及所處位置，該條隧道的交通流量將繼續是最高的。政府當局將會研究各項有助令3條道路海底隧道的車流分布更為平均的措施。雖然一如社會上部分人士所建議，其中一項可行的措施是調整海隧的隧道費，但政府當局目前的立場是，只有在其他措施未能達到將交通分流的目標，當局才會考慮此項措施。然而，倘若議員及公眾認為此方案可予考慮，政府當局願意探討此方案。

25. 劉千石議員申明，他並非建議增加海隧的收費。

26. 鄭家富議員憶述，自西隧通車以來，議員曾一再促請政府當局探討可行措施，令各條道路海底隧道的交通流量分布較為平均。政府當局迄今的回應給他的印

象是，此方面並無任何進展。他指出，三條海底隧道每日的汽車流量總數為250 000架次。據部分學者及經濟專家所述，假設每一輛車每次使用任何一條隧道繳付20元，東隧及西隧很容易便可達到10至12%的內部回報率。鑑於海隧所處的位置較東隧及西隧優越，要達到平衡各條隧道的交通流量的目標，政府當局必須考慮由隧道之間相互補貼的方案。包括上海及紐約在內的其他大都市均採用此做法。政府當局理應一早便主動與隧道公司商討此事。鑑於現時的仲裁結果，政府當局的議價能力已被削弱。

27. 鄭家富議員又批評，政府當局在此事上確實令公眾失望。政府當局的延誤令公眾因交通擠塞而浪費時間方面付出高昂的代價。即使在是次會議前的一天，政府當局仍在告訴公眾，距離就所研究的任何一項措施作出決定的時間還很遙遠。他認為，政府當局必須果斷地提出可行方案，讓公眾討論。鄭議員警告，大老山隧道增加隧道費的申請亦可能會付諸仲裁，而政府當局可能面對類似的仲裁結果，他要求政府當局清楚交代將會採用甚麼措施或方案。

28. 環境運輸及工務局常任秘書長表示，一如較早時向事務委員會提供的文件(立法會CB(1)1912/03-04(26)號文件)所披露，自2001年以來，政府當局一直有與香港西區隧道有限公司商討令各條道路海底隧道的交通流量達致較為平均的可行方案。他較早時引述的原則正是政府當局在處理此事時一直依循的原則。雖然政府當局希望有關商討會有成果，但結果是雙方所持的某些基本數據及假設存在重大差異，而這些差異不易調解。因此，有關此事的進展有限。然而，政府當局明白，各條道路海底隧道的交通流量不均的問題需要處理。購回西隧及東隧的擁有權是其中一個方案。其他方案包括將海隧出售予東隧及西隧的大股東；將兩條隧道的建造、營運及移交的專營期延長；及使用海隧的收入補貼其餘兩條隧道的使用者。政府當局將以開放的態度積極研究各個方案。

29. 鄭家富議員表示，民主黨在2001年已向政府當局建議成立隧道及橋樑管理局。現在政府當局只強調其與隧道營運者在若干重要假設方面存在重大分歧。鑑於隧道營運者很可能不會接受政府的購回方案，政府當局應訂出其他方案，例如興建第四條海底隧道或將海隧擴闊，以解決海隧的擠塞問題。他要求政府當局在事務委員會進一步討論此事時，提出具體方案。

30. 環境運輸及工務局常任秘書長答稱，購回東隧及西隧的擁有權是其中一個方案。正如他較早時提及，有其他可予考慮的方案，而政府當局正在積極考慮當中。

31. 譚耀宗議員表示，新香港隧道有限公司並非必須依照仲裁所決定的幅度增加隧道費。該公司決定作如此大幅度的增加隧道費已引起公眾對該公司極之反感。該公司應顧及此事對其形象的影響。政府當局亦顯示出採取被動及迴避的態度。東隧大幅增加隧道費可能導致海隧的交通嚴重擠塞及公共交通服務的票價上升。政府當局有需要防止或紓緩這個惡果。他提及他致主席的函件，他在函中預告會在此議程項目下動議一項議案。他讀出該議案的措辭——

“本委員會對於東區海底隧道在完全漠視市民的負擔能力及意願下，瘋狂加價，表示震驚及強烈不滿。為此，本委員會促請政府審慎考慮市民大眾利益，盡快檢討三條過海隧道的收費，以改善三隧現時汽車分流失衡的情況。另外，本委員會要求政府在未來一年盡快積極研究有關收購東隧及西隧事宜的可行性，在此期間與隧道公司商討延遲東隧加價一年，並向立法會匯報有關研究結果。”

32. 譚耀宗議員表示，鑑於是次增加隧道費對社會的影響深遠及重大，政府當局必須審慎訂出可行措施，處理此問題。當局以往就提供及營運隧道沿用的政策引致現時的問題。因此，當局亦需要徹底檢討該政策。他呼籲委員支持其議案。

33. 劉健儀議員表示，事務委員會近年來曾多次討論平衡各條隧道交通流量的問題。政府當局對此事一直採取拖字訣。政府當局有責任解決社會正面對的交通問題。關於購回東隧及西隧的擁有權的方案，她關注此舉可能立下不良的先例，可能帶出這樣的含意：政府若不滿某項以建造、營運及移交專營權形式營運的基建設施的收費水平，便會透過購回擁有權或其他手段來取得該設施的控制權。此外，購回方案會對公帑產生巨大的財政影響。自由黨因而不會支持此方案。故此，自由黨不會支持譚耀宗議員的議案。她認為，政府當局應與隧道營運者一同研究其他可行措施，以期達到平衡各條道路海底隧道的交通流量的目標。不論採取何種措施，均須維護法治及合約精神，而政府當局不應向商界傳遞錯誤訊息，令人覺得其可能或將會背棄這些原則。

34. 劉健儀議員提及當局有關在東隧的增加隧道費生效後，車輛會由東隧分流至海隧及西隧的預測(載於有關的立法會參考資料摘要附件B)，她對於該預測的可靠程度表示懷疑。她預期，鑑於其他兩條海底隧道的收費較高，運輸業界將會盡量使用海隧。因此，她相信海隧的交通流量將會增加超過3%。她詢問政府當局心目中有何具體措施，應付在東隧增加隧道費後海隧的擠塞進一步惡化的問題。

35. 環境運輸及工務局常任秘書長表示，3條海底隧道的交通流量預測是由運輸署運用相關的交通流量模擬數據作出，而該模擬數據已計及過海交通隧道費的彈性及其他相關因素。政府當局會密切監察增加隧道費生效後的實際交通情況。

36. 劉健儀議員強調，政府當局應計劃將來，為海隧極可能出現的交通甚為擠塞的情況作好準備。劉議員特別指出，的士及公共小巴將無法將隧道的增加隧道費完全轉嫁到乘客身上，她詢問新香港隧道有限公司會否因應運輸業界的經營情況，為該界別調低增加隧道費的幅度。

37. 鄭瑞明先生同意將劉健儀議員有關調低營業車輛增加隧道費幅度的要求向新香港隧道有限公司董事局反映，以供考慮。然而，他表示，實施這樣的措施會對日後的收費調整帶來影響。鄭先生進一步表示，政府與新香港隧道有限公司亦有共同的理解，即隧道費應逐步及相隔適當的時間調整。由於興建東隧需要鉅額的資本性投資，政府已承諾向營運者就其投資提供合理但非過多的回報，而此項承諾已在《東區海底隧道條例》內明文規定。在作出此項投資時，適逢利率高企。有關的專營期為期30年，而在頭9年，新香港隧道有限公司的股東並無收取任何股息。根據新香港隧道有限公司的收費調整時間表，東隧的收費在2003年便已應調高至25元(私家車及的士)。在1997年的仲裁及現時的仲裁中，仲裁人均裁定，對新香港隧道有限公司而言屬合理但非過多的報酬應是在為期30年的專營期內除稅後股本內部回報率在15%至17%之間。當該公司只是根據仲裁人的裁決實施收費調整時，政府當局及委員批評該公司要求過高的回報是不公平。他呼籲委員理解該公司的立場。

38. 李鳳英議員提及有關的立法會參考資料摘要附件B所載政府當局就東隧增加隧道費對經濟的影響所作的評估，當中指出，“由於東隧隧道費只佔家庭平均開支的極少部分，因此調高隧道費對消費物價指數構成的上升壓力很少。”。她對這樣的評估有所保留。她認同部分

其他委員的關注，認為增加隧道費會產生引發影響民生的其他界別的價格上升的效果。她要求政府當局說明其所作為評估基礎的詳情。

39. 李鳳英議員又評論說，是否有理據支持增加隧道費將由公眾作出公平判斷。重要的是新香港隧道有限公司有否適當地顧及其企業社會責任。該公司在專營期內即使不加價，仍可賺取利潤及達到13.64%的內部回報率。在目前的經濟環境下，這樣的內部回報率在同類企業中屬於相對偏高。她促請該公司認真考慮降低增加隧道費的幅度，尤其應體諒現時正面對經濟困境的許多本地工人。

政府當局

40. 環境運輸及工務局常任秘書長表示，有關東隧增加隧道費的經濟影響的評估是由政府經濟顧問作出。他同意在會後向委員提供評估的詳情。至於委員關注增加隧道費會引發公共交通服務的票價上升，他表示，這亦是政府當局的關注重點。政府當局目前仍未接獲此等申請，若接獲此等申請，政府當局會根據相關的訂明機制，小心考慮有關申請，期間會顧及加價建議的理據，有關公司的財政狀況及服務表現，營運成本的變化及公眾的負擔能力等。

政府當局

41. 李鳳英議員要求政府當局亦要評估增加隧道費會否引發公共交通服務的票價上升及其對香港市民生活的整體影響。

42. 陳偉業議員表示，新香港隧道有限公司的財政狀況極佳。其內部回報率在1986年至2003年期間為8.5%，而由2001年至2003年期間，每年賺取的利潤均超過2億元。在現時的經濟環境下，該公司已賺取超出合理水平的回報。然而，該公司仍要求大幅增加隧道費，並利用法例的有關條文為加費提供理據。因此，公眾對這樣的商業行為極為不滿是可以理解的。當日支持通過有關法例的立法會議員應在一定程度上要為今天的惡果負責。關於購回的方案，他認為政府當局可透過發行債券籌集購回有關隧道所需的資金，而非直接動用公帑。鑑於道路海底隧道的業務前景甚佳，此等政府債券將會很受歡迎。他亦建議，作為一項抗衡新香港隧道有限公司隧道費的措施，政府當局可大幅調低海隧在非繁忙時間的隧道費，藉以透過競爭從東隧分流部分車輛。

43. 關於購回的方案，環境運輸及工務局常任秘書長表示，一如部分委員所提醒，有關營運者已根據法律獲批予專營權，因此，需由政府及專營者進行商討，看看雙方能否就某些合理條件達成協議。除此之外，由於

現有專營權已為專營者提供調整隧道費的機制，故仍將有賴專營者的合作才可制訂一套雙方均能接受的調整隧道費新機制。可以預期的是，雙方要達成協議並非易事，談判將會是一個非常複雜的過程。至於陳偉業議員有關在非繁忙時間調低海隧收費的建議，他表示，政府當局可考慮該項建議，但又指出，由於現時的問題是海隧在繁忙時間交通擠塞，在非繁忙時間調低海隧收費未必是解決問題的有效措施。

44. 陳偉業議員進一步詢問，政府當局可否基於公眾利益收購東隧的專營權。環境運輸及工務局常任秘書長表示，香港必須維護法治及合約精神，而這對維持良好的營商環境非常重要。他看不到政府當局如何可以公眾利益為由，單方面收購已獲專營權營運一條隧道的私人公司的營運權。然而，他對於委員旨在協助政府當局增加在與隧道專營者談判時的籌碼的意圖表示讚賞。

45. 周梁淑怡議員表示，立法會應以中肯的角度看待此事。事實上，當新香港隧道有限公司當年投資22億元興建東隧時，當時的利率高達20%。該公司原先只要求將收費增加5元，並在2003年生效，但遭政府當局否決。事務委員會當時討論該項增加隧道費申請時，委員基於有需要保障消費者利益而普遍不支持申請，這是可以理解的。該公司根據《東區海底隧道條例》的規定將增加隧道費申請付諸仲裁亦是正常的。雖然仲裁人的仲裁不受消費者歡迎，但這是在完全符合法律之下經過一個合理程序所得的結果。她認為部分委員對該公司的批評並不公正。然而，她希望該公司體諒委員對於大幅增加隧道費對普羅市民尤其是運輸業的影響所表達的關注。自由黨誠意要求該公司適當地顧及增加隧道費在社會及經濟方面的影響，以及社會的情緒反應，因而考慮在增加隧道費之餘提供優惠。她呼籲各方採取包容及合作的態度解決此事。她又促請政府當局加快制訂可行措施，以解決交通問題。

46. 梁國雄議員表示，合理但非過多的報酬並未由法律界定，而是透過仲裁裁定。他評論說，該公司不應期望其就隧道所作的投資保證會有回報，因為投資畢竟是一項商業決定，而所有商業決定均附帶風險。他認為，仲裁人所作的仲裁不合理及對公眾不公平。他尤其不同意1997年仲裁的其中一項結論，即“有需要調整收費以確保新香港隧道有限公司的報酬不會低於合理範圍的下限(15%)。要有權增加收費，新香港隧道有限公司無需展示其報酬已低於該範圍的下限，而是不增加隧道費便會出現這樣的情況，其報酬在專營期內低於這個下限將是無可避免的。”。他認為，在各條海底隧道的交通流量達到

合理分布之前，根據前述原則增加隧道費是不能接受的。他呼籲新香港隧道有限公司不要增加隧道費，因為沒有理據支持加費。

47. 石禮謙議員表示，以今天的眼光來指責政府要為目前的情況負責或批評建造、營運及移交的安排並不公平。更有意義的是由有關各方共同合作及制訂出可達致雙贏局面的措施或方案。他要求新香港隧道有限公司適當地顧及大幅增加隧道費對本地經濟及普羅市民的生活的影響，而不應只著眼於獲取最大的回報。

48. 譚耀宗議員表示，因應事務委員會部分其他委員的建議，他同意將其議案的措辭修訂如下——

“本委員會對於東區海底隧道在完全漠視市民的負擔能力及意願下，瘋狂加價，表示震驚及強烈不滿。為此，本委員會促請政府審慎考慮市民大眾利益，盡快檢討三條過海隧道收費，以改善三隧道現時汽車分流失衡的情況。另外，本委員會要求政府在未來一個月內提出解決過海隧道汽車流量不均的方案，並呼籲隧道公司延遲東隧加價。”

譚耀宗議員表示，雖然他仍然認為政府當局積極研究購回方案很重要，但為了取得更多委員的支持，他同意將議案修訂，申明事務委員會要求政府當局在一個月內提出具體建議，解決3條道路海底隧道交通流量不均的問題。他在答覆主席的詢問時確認這樣的理：在訂出解決3條道路海底隧道交通流量不均的問題的建議時，政府當局應研究委員在是次會議上及過去所建議的各個方案／計劃。

49. 鄭家富議員表示，各委員均關注交通流量不均的問題，並同意政府當局必須提出具體建議，不得進一步拖延。由於自由黨對購回隧道的方案有保留，他向譚耀宗議員建議修訂議案，以便將焦點集中在解決交通流量不均問題的需要之上。

50. 劉千石議員警告政府當局不要妄想以提高海隧的收費作為解決因東隧增加隧道費所引致的交通擠塞問題的手段。他對譚耀宗議員經修訂的議案表示支持，並申明鑑於該公司在沒有增加隧道費的情況下已取得13.64%的內部回報率，他反對任何增加隧道費方案。

51. 王國興議員亦對譚耀宗議員經修訂的議案表示支持。他表示，事務委員會下次討論此事時，應邀請環境運輸及工務局局長參與討論。

52. 環境運輸及工務局常任秘書長表示，政府當局將繼續積極研究各種可能的方案。然而，他引用“需有兩人才可跳探戈”的說法，並指出，若要某些方案變得可行，隧道專營者的合作具關鍵作用。

53. 主席將譚耀宗議員的議案付諸表決。由於參與表決的委員大多數贊成議案，主席宣布議案獲得事務委員會通過。

54. 主席要求新香港隧道有限公司的代表將委員的意見及所通過的議案向該公司的管理層轉達。他表示，依照委員的建議，事務委員會將在2005年4月22日的下次會議上進一步討論此事，並會邀請環境運輸及工務局、財經事務及庫務局和中信泰富有限公司的代表出席會議。

## V 加強道路安全的措施

( 立 法 會 —— 新界港九合眾的士  
CB(1)1096/04-05(04) 號 聯誼會有限公司提  
文件 交的意見書  
立 法 會 —— 政府當局提供的資  
CB(1)1096/04-05(05) 號 料文件)  
文件

55. 委員察悉運輸業關注違例駕駛記分小組的意見書在會議席上提交。

(會後補註：有關意見書在會後於2005年3月21日隨立法會CB(1)1141/04-05號文件發出。)

56. 主席歡迎政府當局的代表及團體代表出席會議。

57. 環境運輸及工務局局長表示，在亞洲區內，香港在交通管理方面的聲譽非常好。政府當局有責任制訂足夠措施，促使道路使用者遵守交通規例。在2004年10月，傳媒廣泛報道一宗因衝紅燈而釀成的嚴重交通意外，因而引起社會人士對衝紅燈問題的重大關注。她強調，政府當局並非純粹為了回應這宗事故或其後發生的多宗類似事故，而對有關問題採取行動。一直以來，政府當局均參考交通意外的統計數字，密切注意香港的道

## 經辦人／部門

路安全情況。在2004年，平均每日針對衝紅燈提出的檢控有107宗，與2002年相比，增加了60%。因衝紅燈而造成的傷亡數字亦增加了16%。每日平均有一宗交通意外是由衝紅燈所造成。以檢控／意外率而言，每432宗針對超速駕駛提出的檢控中有一宗涉及傷亡的意外，而衝紅燈的情況則是每111宗檢控，便有一宗涉及傷亡。有見及此及其他相關的統計數字，政府當局認為有關情況值得認真關注。經進行全面檢討後，政府當局在推出打擊不當駕駛行為的其他措施的同時，亦提出了解決衝紅燈問題的措施。

58. 環境運輸及工務局局長續稱，政府當局理解運輸業界的關注，並認同業界的建議，即應加強針對駕駛者及行人的宣傳及教育。鑑於他們的意見及建議，政府當局曾檢查是否有些交通燈號黃燈亮起的時間不符合3秒的標準，並檢討針對衝紅燈的執法政策及手法。此外，在若干交通黑點已安裝懸掛式交通燈號，而政府當局計劃安裝更多衝紅燈攝影機及衝紅燈攝影機箱。除了行人及駕駛者的安全外，政府當局亦關注公共小型巴士(下稱“小巴”)的保險費由於去年致命意外的數字增加而急升的情況。關於提高針對衝紅燈罰則的建議，環境運輸及工務局局長強調，政府當局認為，有關措施是必要的，以達致預期的阻嚇作用，並因而為駕駛者及行人維持一個安全的道路環境。大部分奉公守法的駕駛者將會受惠於有關措施。為蒐集公眾對此事的意見，政府當局曾委聘香港大學進行一項民意調查。在包括駕駛者在內的約1 500名受訪者當中，普遍的共識是針對衝紅燈的違例駕駛記分為5分是恰當的。

## 新界的士司機權益大聯盟

59. 大聯盟理事于榮先生表示，要加強道路安全，改善交通管理設施，尤其是交通燈號，較提高針對衝紅燈的罰則更加有效。交通燈號的設計應予改善，讓司機在駛近交通燈控制的路口時就應繼續前駛還是停車作出正確判斷。

## 九龍的士車主聯會有限公司

60. 聯會主席任太平先生表示，聯會不反對提高針對蓄意衝紅燈者的罰則。然而，聯會反對提高針對該等因安全理由而無法在黃燈亮起時停車者的罰則。他建議

- 
- (a) 在黃燈亮起前，綠燈應最少閃動5次；

- (b) 應盡快安裝懸掛式交通燈號；
- (c) 應考慮對違反《道路交通(交通管制)規例》(第374章G)(下稱“該規例”)第17條所指明不同燈號規定的人士，施加不同的罰則。

61. 任太平先生續稱，針對衝紅燈的檢控應有證據支持，因為僅憑警務人員的個人觀察進行檢控，駕駛者很容易面對不公平的執法行動。

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

62. 大聯盟秘書梁靜珊女士表示，運輸業界強烈反對政府當局提高衝紅燈的違例駕駛記分數目，以及不遵守交通燈號的罰款，即使建議的違例駕駛記分數目已由8分修訂為5分。大聯盟呼籲政府當局撤回有關建議，以待對現行交通燈號及其他交通管理設施的設計進行所需的改善工程。她強調，香港應提供在內地廣泛使用的閃動燈號。她促請環境運輸及工務局局長聽取運輸業界的意見。

香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會  
(立法會CB(1)1127/04-05(03)、CB(1)478/04-05(01)及  
CB(1)323/04-05(01)號文件)

63. 總商會主席梁雄先生表示，總商會強烈反對政府當局增加違例駕駛記分的數目及衝紅燈罰款的建議。交通事務委員會亦於2004年12月14日的會議上通過一項議案，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，才考慮增加記分罰則。然而，政府當局無視事務委員會的意見，並堅持在進行所需的改善工程之前，提高針對衝紅燈的罰則。

64. 梁雄先生續稱，政府當局使用香港大學進行民意調查的結果為其建議提供理據是不公平。問卷假設駕駛者是蓄意衝紅燈，因此一如所料，差不多所有受訪者都支持有關建議。總商會曾多次指出，由於交通燈號的設計不合時宜及設施不足，職業司機容易跌入陷阱，無意中便會違反交通燈號。

右軌汽車商會(香港)有限公司

65. 商會創會會長羅少雄先生表示，香港車輛保險生意的承保利潤由2003年的5,000餘萬元增加至2004年的

## 經辦人／部門

5億餘元，顯示香港的駕駛者在駕駛時已加倍謹慎。他指出在若干燈號控制路口安裝的行人倒數器廣受當區市民歡迎，並認為應把倒數器的安裝範圍擴大至適用於車輛。

### 香港汽車高級駕駛協會 (立法會CB(1)516/04-05(07)號文件)

66. 協會副主席蒙海強醫生表示，協會支持增加違例駕駛記分數目及針對不遵守交通燈號的罰款的建議。他提出以下各點 ——

- (a) 香港是一個大都會，因此，其交通燈號的設計應符合相關的國際標準。
- (b) 根據《道路使用者守則》，當黃燈亮起時，駕駛者應減速及停車。就此方面並無含糊不清之處。
- (c) 以時速50公里行駛的車輛在3秒內可行駛41米。因此，目前黃燈亮起的3秒時間，可使所有類別車輛有足夠時間，在有燈號控制的路口停車。
- (d) 針對衝紅燈的罰則應較現時針對不小心駕駛記5分及罰款的罰則更高。因此，衝紅燈應記多於5分。

### 混凝土車司機協會 (立法會CB(1)401/04-05(04)號文件)

67. 混凝土車司機協會秘書陳三才先生表示，該協會反對政府當局對道路交匯處及交通燈顯示設施作出所需的改善前，提高針對衝紅燈罰則的建議。該協會建議黃燈亮起的時間應延長至4或5秒，而所有燈號控制路口須受到劃一的車速限制。

### 新界電召的士聯會有限公司 (立法會CB(1)401/04-05(06)號文件)

68. 聯會主席藍貴強先生表示，儘管運輸業界提出建議，但政府當局在改善道路交匯處設計及交通燈顯示設施方面所做的工作不多。他感失望的是，政府當局堅持在作出所需的改善工作前便提高針對衝紅燈的罰則。他強調，現時把車停在交通燈後但超越停車線的駕駛者，可能會被控衝紅燈。提高針對衝紅燈的罰則會令職業司機承受過大的壓力。

聯友的士同業聯會有限公司  
(立法會CB(1)401/04-05(07)號文件)

69. 聯會主席歐陽根先生表示，政府當局應參考外國將蓄意衝紅燈及不慎衝紅燈加以區分的法例。他認為衝紅燈所造成的傷亡率相對較高，某程度上反映出香港的交通燈現時的設計已經過時，因此為駕駛者製造了陷阱。汽車保險生意的承保利潤增加，亦反映出駕駛者在駕駛時已更為小心。他要求政府當局應先改善道路交匯處及交通燈顯示設施的設計，並修訂法例，將蓄意衝紅燈及不慎衝紅燈區分開來，以達致施加適當罰則的目的。

中重型貨車關注組

70. 關注組主席黎劍德先生表示，關注組不反對針對該等蓄意衝紅燈的駕駛者施加重罰。問題在於現時的道路環境有不少陷阱，而司機很容易會在無意中衝紅燈。他強調，黃燈亮起3秒的時間，不足夠讓中、重型車輛安全地在停車線前煞車。關注組要求，除了對道路交匯處及交通燈顯示設施的設計作出所需的改善外，政府當局亦應修訂法例，對蓄意衝紅燈及不慎衝紅燈加以區分。

的士權益協會有限公司

71. 協會代表黃濤先生表示，2004年年底在北角發生的交通意外，是一宗涉及兩名魯莽司機的獨立事件。要所有司機承擔個別交通意外的後果，是不公平的做法。現行的衝紅燈法例存在模糊不清的地方。政府當局不應在未消除模糊不清之處前提高針對衝紅燈的罰則。

四海的士車主司機聯會有限公司

72. 聯會代表劉劍魂先生表示，雖然香港的交通燈號符合國際標準，但它們確實已過時，並且有缺陷。大部分駕駛者同意，現時的道路環境有很多陷阱，而現行的交通規例亦不夠清晰明確。在對相關的設施並未作出所需的改善，亦未消除交通規例中模糊不清的地方時，便提高針對不遵守交通燈號的罰則並非改善道路安全的有效措施。

香港計程車會

73. 計程車會主席黎海平先生列舉以下的例子，說明交通燈顯示設施的問題——

## 經辦人／部門

(a) 輕型貨車若尾隨一輛大型貨車，並打算由皇后大道中右轉入畢打街，輕型貨車司機的視線便會完全被擋。

(b) 英皇道沿途，一邊是電車路，另一邊是巴士站，駕駛者往往無法看清楚交通燈號。

他認為當局應架設行車倒數器及懸掛式交通燈號，以利便司機遵守交通燈號。

## 貨櫃車司機工會

74. 工會理事長余國安先生對政府當局為加強道路安全而提高針對衝紅燈的罰則的建議的成效深表懷疑。根據他本人的駕駛經驗，若他嘗試在黃燈亮起時，立即煞停一輛駛近停車線前的貨櫃車，便極有可能發生交通意外及／或後面的車輛會感到煩擾。鑑於交通燈號的現行設計，以及香港普遍的道路情況，提高針對衝紅燈的罰則是一項嚴苛的措施，而且對職業司機不公平，尤其是重型車司機。他表示，環境運輸及工務局局長應先透徹了解職業司機面對的實際情況，然後才實施提高針對衝紅燈的罰則的建議。

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

75. 聯會理事陳富泉先生表示，雖然聯會支持針對蓄意衝紅燈的司機施加重罰，但反對提高針對衝紅燈的違例駕駛記分數目。聯會認為政府當局應檢討規管有關罪行的現行法例，並改善有關設施。現行法例並無將蓄意衝紅燈及不慎衝紅燈加以區分。現時黃燈亮起的時間過短，不足夠讓重型車在停車線前安全煞停。當黃燈亮起時，司機未能在停車線後煞停，亦可被控衝紅燈。倘若將有關罪行的違例駕駛記分數目提高至5分或以上，職業司機的生計便會大受影響。

## 環保的士車主聯會有限公司

76. 聯會主席李子良先生表示，香港的道路交通情況非常複雜。部分衝紅燈個案並非因為駕駛行為欠佳所致。加強道路安全的更有效措施是減少駕駛者不慎衝紅燈的機會，而非提高針對有關罪行的罰則。他相信，倘若在黃燈亮起前綠燈閃動數次，便可減低衝紅燈的機會。他亦指出，根據針對不遵守交通燈號罪行的現行檢控程序，駕駛者很容易因警方不恰當的執法行動而受害。

落馬洲中港貨運聯會  
(立法會CB(1)516/04-05(14)號文件)

77. 聯會主席蔣志偉先生不滿政府當局沒有聽取運輸業界就需要作出改善的道路環境所提的意見，並批評政府當局最初建議將衝紅燈的違例駕駛記分數目增至8分，其後將所增加的記分數目減至5分的伎倆。他亦認為，倘若施加較重的罰則，有必要檢討現時針對有關罪行的檢控程序。

香港汽車會  
(立法會CB(1)516/04-05(02)號文件)

78. 汽車會副會長雲維熹先生表示，該會贊成提高針對衝紅燈的罰則。與此同時，政府當局應加強對司機的教育及針對有關罪行的執法。其他司法管轄區的經驗顯示，安裝行車倒數器無助減少衝紅燈個案。在美國，黃燈亮起的時間亦是3至3.5秒。該時間應足夠讓所有類別車輛在有燈號控制的路口停下來，尤其是車輛的設計多年來已大有改進。然而，該會認同若干其他團體代表的意見，認為倘若綠燈在黃燈亮起前閃動數次，司機可作出更好的準備，及時煞車。

香港公共小巴車主司機協進總會  
(立法會CB(1)1096/04-05(03)、CB(1)401/04-05(05)及  
CB(1)332/04-05(03)號文件)

79. 協進總會秘書長黎銘洪先生表示，主要問題是有需要將蓄意衝紅燈及不慎衝紅燈區分開來。協進總會不反對針對蓄意衝紅燈的司機施加重罰。不過，在一定程度上由於有關交通規例存在模糊不清之處，警方往往無法以合理及公平的方式採取執法行動。在法庭內，職業司機難以就警方的起訴替自己辯護。

80. 黎銘洪先生提述事務委員會在2004年12月14日會議上通過的議案時強調，當局理應在實施提高針對衝紅燈的罰則的建議前採取適當的措施，以確保可有效偵測蓄意衝紅燈者。

香港的士小巴商總會有限公司

81. 總會理事長陳洲先生表示，總會與其他運輸業界團體代表的意見相類似，亦反對將針對衝紅燈的違例駕駛記分數目增加至5分的建議。

香港教車協會

82. 協會副主席黎兆鈞先生表示，協會反對將針對衝紅燈的違例駕駛記分數目增加至5分的建議。他認為當局應在所有交通黑點及十字路口為車輛安裝較大型的交通燈號。雖然駕駛者應經常提高警覺，並保持良好的駕駛行為，但政府當局應採取足夠及迅速的行動，以改善道路環境，利便駕駛者遵守交通規例。

九龍重型貨車聯合商會

83. 聯合商會主席梁根權先生表示，對於一個正常的駕駛者而言，對交通燈號作出反應的時間是1.25秒。對於重型車輛而言，現時黃燈亮起3秒鐘的時間，不足夠讓重型車輛在駛近交通燈控制的路口時減速及停下來。重型車輛在交通燈控制的路口前突然煞停是非常危險的事。政府當局應認真考慮延長黃燈亮起的時間，或加入一段綠燈閃動的時間，使駕駛者在黃燈亮起時可安全地將他們的車輛煞停。

的士車行車主協會有限公司  
(立法會CB(1)401/04-05(10)號文件)

84. 協會會長吳坤成先生認同運輸業界其他團體代表的意見，認為政府當局對道路環境進行所需的改善工程，以及就安全駕駛進行更多宣傳及教育工作前便提高針對衝紅燈的罰則，是不公平的做法。政府當局應理解職業司機的處境，倘若向他們施加更嚴苛的罰則，他們會承受過大的壓力。

公共小型巴士總商會  
(立法會CB(1)401/04-05(11)號文件)

85. 總商會副主席萬振輝先生表示，總商會完全認同小巴業其他團體代表的意見。總商會贊成對蓄意衝紅燈的該等司機施加較重的罰則。不過，政府當局在施加更重的罰則前，應認真考慮以下建議，並就此採取行動

- 
- (a) 應盡快在十字路口及交通黑點安裝衝紅燈攝影機；
  - (b) 如有需要，應安裝懸掛式交通燈號，以確保駕駛者可清楚看見有關燈號；及

(c) 應檢討有關法例及執法政策，以避免警方及駕駛者就衝紅燈的控罪產生爭議。

市區的士司機聯委會有限公司  
(立法會CB(1)401/04-05(12)號文件)

86. 聯委會主席郭志標先生表示，政府當局在提出增加針對衝紅燈的違例駕駛記分數目的建議時所採用的策略，尤如在街市討價還價。過去數月，當局在改善道路環境方面所做的工作不多，而現在又提出一個修訂建議，將針對衝紅燈的違例駕駛記分數目增加至5分，而非8分。儘管作出有關修訂，但該建議依然會對職業司機造成過大壓力，並會因而導致更多交通意外。作為一位主要官員，環境運輸及工務局局長應理解職業司機的情緒，並在推行任何懲罰性的措施時採取審慎的做法。

汽車交通運輸業總工會  
(立法會CB(1)332/04-05(02)號文件)

87. 總工會主席李永生先生表示，於2004年年底在北角發生的交通意外，曾引起公眾對衝紅燈一事的強烈情緒，而政府當局在其進行的民意調查中利用市民這種情緒。一如所料，調查結果是贊成對有關罪行施加較重的罰則。然而，倘若只是對駕駛者進行一項類似調查，其結果應有很大差別。總工會不反對針對蓄意衝紅燈的駕駛者施加較重的罰則，但根據政府當局的建議，駕駛者不慎違反交通燈號，亦會受重罰。

汽車交通運輸業總工會(公共小巴分會)

88. 總工會主任歐陽明先生表示，所有職業司機同意，現時的道路環境存在很多陷阱。他強調港島有很多交通燈號正正架設於電車月台前，而駕駛者觀看交通燈號的視線嚴重受阻。鑑於現行設施不足，交通事務委員會在2004年12月14日通過議案，促請政府當局落實提高罰則的建議前，應進行所需的改善工作。業界不能接受政府當局倉猝推行有關建議，而不先行實質改善道路環境。

香港九龍的士貨車商會有限公司  
(立法會CB(1)1127/04-05(04)號文件)

89. 商會代表謝明鑄先生表示，不對道路的交通管理設施進行所需的改善工作便提高針對衝紅燈的罰則，對於打擊衝紅燈而言，這並非一項有效的措施。對於不慎或非自願衝紅燈的司機而言，有關措施亦不公平。商

## 經辦人／部門

會認為，現行針對衝紅燈的罰則已經足夠，須緊記衝紅燈並釀成意外的駕駛者，會被控以較重罰則的不小心駕駛或危險駕駛罪名。

90. 謝明鑄先生續稱，商會提出以下建議 ——

- (a) 應安裝懸掛式交通燈號；
- (b) 綠燈在黃燈亮起前應閃動5次；及
- (c) 應在所有主要的交通燈控制路口，安裝衝紅燈攝影機。

## 香港物流協會

91. 協會會長鄭會友先生表示，協會認為，要加強道路安全，著眼點應放在教育及宣傳之上，而非施加較重的罰則。舉例而言，政府應宣傳黃燈的正確意思，即在黃燈亮起之際，駕駛者應開始減速及把車煞停。鄭先生援引他本人的駕駛經驗時表示，如何在交通規例中區分蓄意衝紅燈及不慎衝紅燈，需作進一步研究。

## 交通運輸業職工聯合會

92. 聯合會代表譚偉濤先生表示，運輸業界一致認為，倘若政府當局真正關心道路使用者的安全，便應迅速採取行動，改善道路上的交通管理設施，以利便遵守交通規例，而非堅持提高針對衝紅燈的罰則。透過強調提高罰則的需要，政府當局根本上是將其責任推卸給運輸業界及一般的駕駛者。導致職業司機衝紅燈的潛在原因很多，例如過長的工時及複雜的道路環境。在加強道路安全方面，提高不遵守交通燈號的罰則成效不大。

## 與政府當局／團體代表進行討論

93. 劉健儀議員表示，普羅市民對“衝紅燈”的觀感是，一輛汽車在紅燈亮起時不停車，反而繼續往前駛過路口。有關規例第17及18條共同界定如何構成不遵守交通燈號，或一般人所指的“衝紅燈”。有關罪行涵蓋多種情況，包括：一輛汽車在紅燈亮起時依然往前駛；一輛汽車在紅燈亮起時煞停，但在該輛汽車煞停前已越過了停車線或該輛汽車停在黃色方格路口的方格內；一輛汽車在黃燈亮起時越過了路口；一輛汽車在黃燈亮起時已停車，但在該輛汽車煞停之前，已越過了停車線。後述3種情況通常不牽涉重大的道路安全問題。現時有關規例第18及61條對所有此等不遵守交通燈號的情況訂下劃一

的罰則。劉議員續稱，政府當局的建議所引起的爭議，源於記5分及罰款600元的相同罰則將適用於所有不遵守交通燈號的情況。運輸業界所要求的是，倘若要加重罰則，應只針對蓄意衝紅燈的行為，即一輛汽車在紅燈亮起時，依然往前駛的情況。至於其他不遵守交通燈號的情況，現行罰則應已足夠。她接着詢問政府當局會否聽取運輸業界的意見，並相應修訂其建議。

94. 境運輸及工務局局長理解運輸業界大部分均同意有關建議，對蓄意衝紅燈的魯莽司機施加較重的罰則。過往數月，政府當局曾就運輸業界提出的多項建議進行深入研究，包括安裝汽車閃動及倒數器。海外國家進行的研究及試驗顯示，由於駕駛者對為汽車而設的預先警告器所展示的資料有不同的反應，這可能會大大增加前車與後車碰撞的風險。基於這個原因及若干其他技術理由，廣州和深圳已拆除其行車倒數器。

95. 環境運輸及工務局局長續稱，指政府當局甚麼也沒有做而只尋求提高打擊衝紅燈的罰則的說法並不正確。為方便有效執法，政府當局已決定安裝更多衝紅燈攝影機及衝紅燈攝影機箱。當局正在超過20個地點安裝懸掛式交通燈號，而若有特殊情況需要提供懸掛式交通燈號，運輸署將會考慮安裝更多此等設施。當局歡迎職業司機就有潛在需要的地點提出建議。運輸署持續推行宣傳及教育計劃，以推廣安全駕駛意識，並將會加強推行這些計劃。

96. 至於檢討不遵守交通燈號罪行的規例的建議，環境運輸及工務局局長表示，一如若干團體代表所提及，黃燈一般意味車輛應減速，並在停車線後停下來，或該處沒有停車線，便在交通燈號後面停下來。就針對衝紅燈的執法政策引起的關注，她邀請香港警務處總警司(交通總部)就此事發言。她亦告知與會者，市民許穎苗女士想就此事發言。(許女士曾獲政府當局告知有機會在是次事務委員會會議席上就此事發言。)

97. 香港警務處總警司(交通總部)表示，有關規例第17條中已訂明一輛汽車因應交通燈號而須停下來的情形，並反映在《道路使用者守則》中。衝紅燈或衝交通燈是香港近年排在首10個的交通意外成因之一。執行交通規例以確保道路安全，是警務處的優先工作。近年來，安裝在全港各處的衝紅燈攝影機箱數目越來越多，再加上運輸署的合作，這為在地面執行規例的警員提供協助。他強調，不管有關執法行動是透過警員的觀察，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。據理解，交通燈號一旦由

綠轉黃，3秒後才會轉紅燈。黃燈亮起的目的是讓駕駛者可以在轉紅燈前停車。然而，法例特別容許某些例外情況。一輛駛近停車線的汽車可能會太接近停車線，或尾隨的車輛與其太接近，以致該輛汽車無法安全煞停。在該等情況下，該輛汽車可以繼續向前駛。

98. 關於檢控政策，香港警務處總警司(交通總部)表示，當提出檢控時，警方會要求目睹有關罪行的警員，根據他或她在事發時的觀察所得，就所有有關情形作出報告，包括道路情況、其他車輛及有關車輛可能的車速。至於衝紅燈攝影機箱所拍攝的照片，每宗案件最少要有兩張照片(在較大的路口須拍攝3幅或以上的照片)。他表示，當一輛駛近的汽車嘗試煞停，但不幸輕微超越停車線，就該等案件的檢控政策而言，須逐一研究每宗案件，查看現場的證據及所有照片，以決定是否有人蓄意衝交通燈，還是確曾嘗試停車。假如一輛汽車輕微越過停車線，但並未釀成意外及損傷，有關政策是不會進行檢控。有些情況可能會是某輛汽車三分之一或一半車身越過界線，或許踏進行人過路處，在這種情況下，警方便會研究有關案件的情況，看看應否作出檢控。警方在這些情況下多數不會進行檢控。

99. 香港警務處總警司(交通總部)續稱，在某些情形下，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。如果拍下照片，從照片證據中可清楚看到有關車輛無法駛出路口。在這些情況下，警方不會進行檢控。

100. 劉健儀議員表示，業界支持使用衝紅燈攝影機箱，以方便有效及公平執法。有關爭議主要源於根據警員的個人觀察而進行的檢控。雖然香港警務處總警司(交通總部)曾表示，警方在某些情形是不會進行檢控，但根據運輸業界的經驗，他們很多時仍會被檢控。甚至當他們嘗試在法庭為有關情況抗辯時，法庭會根據有關規例第17條訂明的情況維持有關控罪。鑑於這樣的現實，業界無法接受提高衝紅燈違例駕駛記分數目的建議。劉議員接著建議該等明顯在紅燈亮起時不煞停並繼續前駛的車輛的司機才應被記5分及罰款600元。至於其他情況，則應維持現行的罰則。與此同時，政府當局應對道路上的交通管理設施作出改善。就此，業界曾指出，重型貨車很多時無法在黃燈亮起的3秒內安全煞車。因此，他們建議延長黃燈亮起的時間，或安裝行車倒數器或閃燈裝置，讓他們有更多時間因應交通燈號的變更而作出反應，但這些建議全部被政府當局否決。似乎政府當局只著眼於推行提高針對衝紅燈的罰則的建議。

101. 環境運輸及工務局局長表示，香港警務處總警司(交通總部)已清楚解釋有關衝交通燈的執法政策，並確定不管執法行動是根據照片證據還是警員的實地觀察進行，亦會採用相同的執法政策。政府當局亦曾詳細解釋為何不採納延長黃燈亮起時間的建議，以及不安裝供汽車使用的倒數器。至於檢討相關法例以便將衝紅燈及其他交通燈號罪行加以區分的建議，環境運輸及工務局局長表示，該局需與警方討論此事，以決定應否採納有關建議。

102. 許穎苗女士表示，她是兩年前在威非路道因衝紅燈而導致的交通意外的其中一名受傷途人。該宗意外令她意識到道路安全的重要性。雖然她並沒有受重傷，但該次事故令她在心理上嚴重受創。在意外發生後超過半年時間，她害怕過馬路。有好一段日子，她的情緒受到該次經歷所困擾。她居於天后，曾多次目睹衝紅燈的情況，她本人近期又再經歷一次事故。她支持提高針對衝紅燈的罰則的建議，以加強阻嚇作用。她察悉部分職業司機的意見，指提高罰則會令司機承受過分的壓力，她呼籲該等職業司機明白，他們輕率的駕駛行為會危害自身及行人的安全。倘若衝紅燈成為普遍情況，行人過馬路時亦會有極大的焦慮。

103. 王國興議員表示，運輸業界的所有團體代表均一致認為，蓄意衝紅燈者應予嚴懲。但須承認的是，由於道路上的陷阱，駕駛者很多時在無意間，以及在他們無法控制的情況下衝紅燈。政府當局應採用適當的措施解決此問題。由於交通諮詢委員會內沒有運輸業的代表，該委員會就有關建議進行的商議時並無適當顧及職業司機所經歷的問題。鑑於運輸業界強烈認為，有需要改善道路上的交通管理設施，以及分開處理蓄意及不慎衝紅燈者，他要求政府當局作出具體回應。

104. 環境運輸及工務局局長表示，運輸業界團體代表在是次會議上提出的大部份意見，曾在運輸署與他們舉行的例會上向政府當局反映。因此，她不同意王國興議員的說法，即由於交通諮詢委員會內沒有運輸業的代表，政府當局不知業界的意見。原則上，司機在駛近道路交匯處時便要減慢車速。職業司機尤其要完全了解此項原則。香港大部分引向道路交匯處的道路，其車速限制為每小時50公里。3秒鐘應足夠讓所有類別的車輛在停車線前停車，除非有關車輛正以高速行駛。交通燈號或道路交匯處的設計並無問題。職業司機不應向公眾傳達錯誤訊息，指他們不能妥當地控制一輛重型貨車，以及對交通燈號適時作出反應。

105. 環境運輸及工務局局長續稱，社會上對改善道路安全的需要有一個清楚的共識。交通意外統計數字證明，現行針對衝紅燈的罰則所產生的阻嚇作用並不足夠。由於關乎公眾公全，政府當局絕不能繼續就此事拖延下去。她重申，環境運輸及工務局將會就與警方討論有關檢討與交通燈號罪行有關的法例的建議。

106. 梁國雄議員表示，他完全明白不小心駕駛的嚴重後果，因此，他同意蓄意衝紅燈者應受重罰。主要爭議在於政府當局有否已採取足夠及迅速的措施，改善道路環境，以方便司機遵守交通燈號，以及應否修訂有關法例，對蓄意衝紅燈者及不慎衝紅燈施加不同的罰則，以便更能反映有關罪行的相對嚴重性。運輸業界已就所需的改善工作提出具體意見及關注，政府當局有責任提供令人滿意的回應。政府當局不應僅是促請議員支持其施加較重罰則的建議。他認識部分在壓力很大的環境下工作的職業司機。提高針對衝紅燈的罰則可能會令他們承受過分的壓力，結果反而會對道路安全造成負面影響。他促請政府當局加快對道路環境作出所需的改善，並研究劉健儀議員有關修訂法例的建議，以便分開處理蓄意衝紅燈及無意間衝紅燈的情況。

107. 環境運輸及工務局局長表示，政府當局已進行多項改善工作，包括安裝衝紅燈攝影機及懸掛式交通燈號。安裝工程已經開始，並會持續進行。直至目前為止，當局正在安裝28套懸掛式交通燈號。政府當局已解釋，考慮到其他司法管轄區的相關經驗，當局不會安裝行車倒數器或閃燈裝置。至於執法方面，香港警務處總警司(交通總部)已清楚解釋有關衝交通燈的執法政策。雖然提高衝紅燈的違例駕駛記分數目可能會加大駕駛者所承受的壓力，但這樣無可置疑會加強阻嚇作用，令駕駛者在駕駛時提高警覺及更加小心。

108. 李鳳英議員表示，運輸業界及委員有相同的意見，認為蓄意衝紅燈者應予重罰。她認為提高罰則的建議必須在對有關道路設施作出所需的改善後才落實。她感到不滿的是，儘管運輸業界已提出多項建議，以及事務委員會曾在2004年12月14日的會議上通過一項議案，但政府當局並沒有採取積極的跟進行動，反而堅持透過於2005年5月引入立法修訂，實施提高針對衝紅燈的罰則的建議。因此，她質疑政府當局是否採用雙重標準，一方面急於實施提高針對衝紅燈的罰則的建議，而另一方面則在改善道路設施方面採用拖延手法。她強調，目前衝紅燈最少會被記3分及罰款450元，而因衝紅燈引致傷亡可能會受到更重的懲罰。她促請環境運輸及工務局局

長考慮有關各方的意見，並相應重新編定各項措施的優先次序。

109. 環境運輸及工務局局長表示，不存在政府當局採用雙重標準的問題。有必要同步採取立法及其他措施，以達致加強道路安全的目標。某些措施是否實施需作進一步研究及／或獲批撥款，因此，實行所需的程序及工作需要一些時間。她強調，過往6個月，與加強道路安全有關的事宜已在不同的場合討論過。在這段期間，因衝紅燈而導致的交通意外繼續頻密發生，部分更造成嚴重傷亡。倘若政府當局拖延落實為阻嚇少數駕駛者的魯莽駕駛行為而必須採取的提高針對衝紅燈罰則的措施，便是不負責任的表現。

110. 主席於此際表示，由於多位委員表示有意就此事發言，但是次會議訂於下午12時45分結束，他就下一個議程項目“新界西北交通及基建檢討2004／屯門公路重建及改善工程”的安排徵詢委員的意見。劉健儀議員表示，下一個議程項目涉及複雜問題，並建議將該事項押後到下一次事務委員會會議。委員表示贊同。

111. 鄭家富議員表示，民主黨基本上認同政府當局的意見，認為提高針對衝紅燈的罰則不會影響奉公守法的駕駛者，而有關措施只會對魯莽的駕駛者產生阻嚇作用。民主黨亦同意政府當局就此事所編定的優先次序。然而，他理解運輸業界的要求，政府當局應盡其本份改善道路環境，以方便司機遵守交通燈號，並認為政府當局不應忽視業界的關注及意見。

112. 鄭家富議員問及安裝衝紅燈攝影機及衝紅燈攝影機箱的進度，運輸署副署長／策劃及技術服務答稱，政府當局計劃提供合共96個衝紅燈攝影機箱，並開始制訂實施詳情。所需撥款一經批出，政府當局便會進行採購及安裝工程。由於需要一定時間製造衝紅燈攝影機箱及進行安裝工程，故整項計劃不大可能在2005至06年財政年度內完成。

113. 鄭家富議員察悉上文所述，認為政府當局應加快採購及安裝衝紅燈攝影機。衝紅燈攝影機箱亦應盡快架設。他估計，財務委員會會毫不猶豫地批出所需的撥款，並促請政府當局在下一個財政年度完成採購及安裝額外衝紅燈攝影機的工作。

114. 環境運輸及工務局局長向委員保證，政府當局一直全力進行此事。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3補充，現時有28部衝紅燈攝影機及111個衝紅燈攝影機

箱。政府當局打算額外採購68部衝紅燈攝影機，並於另外20個地點安裝衝紅燈攝影機箱，合共有96部衝紅燈攝影機及131個衝紅燈攝影機箱。衝紅燈攝影機與衝紅燈攝影機箱的比例將變為3比4，而大部分其他大城市的比例是1比4。政府當局打算在2005至06年尋求撥款，然後便會就採購及安裝工程招標。

115. 林健峰議員表示，警方針對衝紅燈的執法方式是一項重要的關注事項。由於衝紅燈攝影機並非安裝在所有的道路交匯處，針對衝燈罪行採取執法行動的方法，通常由警務人員酌情決定。他曾有一次在黃燈亮起時已減速及橫過一個路口，但結果被警務人員警告衝紅燈。該次他完全無意衝紅燈。他認為其他駕駛者經常會遇到類似情況。因此，他理解提高衝紅燈的違例駕駛記分數目的建議會令職業司機更為擔心不適當的執法方法。政府當局應認真處理這確實存在的憂慮。

116. 環境運輸及工務局局長表示，其中一項與減少警方及駕駛者就檢控衝紅燈行為而產生的爭議有關的措施是安裝更多衝紅燈攝影機及攝影響箱。她並認為，一如警務處總警司(交通總部)所解釋，有關的執法政策非常清晰。

117. 陳偉業議員指出，由警方高層所制訂的執法政策與前線警務人員的實際執法行動可能存在重大差異。因此，職業司機對於提高針對衝紅燈的罰則的建議有極大關注是可以理解的。雖然他完全支持有關建議背後的精神及原則，但他關注部分駕駛者(尤其是職業司機)會成為不合理執法下的犧牲者。他認為，現有建議的主要問題在於所加重的罰則均會適用所有不遵守交通燈的情況，而不理會不同情況對安全所構成的風險存在重大差異。他並指出，根據現行法例，涉及較嚴重衝紅燈個案的駕駛者可被控以不小心駕駛或其他嚴重罪行。他促請政府當局檢討及修訂現行法例，以便不遵守交通燈的不同情況面對適當的處罰，以公平反映有關罪行的嚴重程度。

118. 環境運輸及工務局局長表示，由於道路交匯處是人車交匯的地方，任何衝紅燈事故均可令行人嚴重受傷。這亦是衝紅燈所導致的傷亡率偏高的原因。

119. 警務處總警司(交通總部)在答覆陳偉業議員有關在何種情況下衝紅燈的司機會被控以不小心駕駛或其他嚴重交通罪行的詢問時表示，若因衝紅燈造成意外或有警務人員在現場目擊或相片證據明顯顯示幾乎發生意外，警方會控以較衝紅燈罪行更為嚴重的罪名。若發生

嚴重意外，有關司機視乎情況可被控以不小心駕駛或甚至危險駕駛罪名。

120. 周梁淑怡議員表示，政府當局不應就此問題將運輸業界及公眾放在對立位置上。事實上，包括運輸業界在內的整個社會有很強的共識，就是蓄意衝紅燈的行為應被重罰。引起爭議的地方在於相關法例存在灰色地帶。一如警務處總警司(交通總部)所解釋，在某些情況下是容許衝黃燈的。第二，在執法方面亦非沒有含糊的情況。她認為，在實施提高針對衝紅燈的罰則的建議前，鑑於部分委員及團體代表曾舉出執法行動偏離當局聲稱的執法政策的例子，政府當局應首先研究實際執法行動是否毫不含糊地一致及公正，否則，對警務人員憑個人觀感執法的關注是有根有據的，當局需在加重針對衝紅燈的罰則前適當地釋除此方面的關注。周梁淑怡議員又建議業界邀請環境運輸及工務局局長乘坐重型車輛，以親身體驗黃燈維持3秒不足以令重型車輛減慢速度及安全停車的關注。

121. 環境運輸及工務局局長堅稱，改善道路設施的工作與提高針對衝紅燈的罰則有需要同步進行，因為保障道路使用者的安全實在刻不容緩。政府當局已聽取業界的意見，並已採取迅速行動改善道路設施。她不同意周梁淑怡議員指政府當局將普羅市民與業界放在對立位置的說法。她解釋，由於出席是次會議的大多數團體代表均來自運輸業界，而只有一人曾親身經歷衝紅燈所引致的交通意外，故她有需要向委員講述她從普羅市民聽取的有關打擊不負責任駕駛行為的迫切性的意見。

122. 關於警方在執法時採用的手法，環境運輸及工務局局長表示，政府當局已與警方檢討有關政策，而警務處總警司(交通總部)已解釋現時的做法。她又表示，她會考慮接受業界的邀請，乘坐重型車輛，但條件是有關司機必須安全駕駛。

123. 主席表示，有關衝紅燈的實際執法情況是非常重要的議題。他的印象是警務處總警司(交通總部)所描述的執法政策與職業司機及部分委員所經歷的有別。他建議政府當局進一步檢討執法時採用的手法，再就此事向委員匯報。

124. 石禮謙議員表示，他在出席是次會議前，對此事並無特別立場。他在聽取團體代表的陳述後，曾出外觀察附近道路交界處的情況，並發覺衝黃燈的情況是普遍現象，而衝紅燈的情況亦頗頻密地出現。作為一名負責任的主要官員，環境運輸及工務局局長應立即對付此

問題，不應再拖延。鑑於問題的嚴重程度，泛聯盟支持政府當局實施提高針對衝紅燈罰則的建議。泛聯盟並認為，政府當局應聽取業界的意見，並改善道路設施，以便從根源解決此問題。

125. 張宇人議員表示，政府當局經常利用個別事故作為對有關的行業一刀切實施嚴苛的處罰措施的理據。在此個案而言，他觀察到政府當局傾向採用類似的手法。他認為重點突出運輸業界與普羅市民的分歧既不可取亦無必要，而事實上，他們對道路安全的問題有共同的關注。他從環境運輸及工務局局長處得悉，政府當局正在28處道路交匯處安裝懸掛式交通燈號，他詢問當局有否就有需要安裝該設施的道路交匯處的數目作全港性的評估，以及相關安裝工程的時間表。

126. 環境運輸及工務局局長回應時表示，雖然個別事故確實引起公眾的廣泛關注，但政府當局一直留意交通意外的統計數字，以監察情況。由2002年至2004年期間，針對衝紅燈的檢控數目上升了60%，而同期的傷亡數字則由583宗增至675宗。現行的建議是建基於客觀的數據。若政府當局不採取適當行動應付問題，這將是不負責任的行為及對公眾不公平。至於安裝懸掛式交通燈的問題，她表示，若有特別情況證明有理由在更多地點安裝該等設施，運輸署會考慮予以提供。她歡迎公眾(特別是職業司機)就可能安裝的地點提供建議。

127. 九龍的士車主聯會有限公司聯會主席任太平先生表示，最有效的措施是改善交通燈號的設計。舉例而言，倘若在黃燈亮起前綠燈閃動數次，駕駛者便會有更多時間作出反應及煞車。政府當局迄今的反應顯示其不信任駕駛者的判斷，他對此表示失望。

128. 新界電召的士聯會有限公司主席藍貴強先生表示，政府當局應完成所有在主要道路交匯處安裝懸掛式交通燈號的工程，然後才推行提高罰則的建議。

129. 中重型貨車關注組主席黎劍德先生表示遺憾的是，政府當局在是次會議上作出特別安排，試圖在市民及運輸業界之間搞分化。業界一直關注警方針對衝紅燈行為的執法方式。目前，警方獲給予過多的酌情權。此外，有關的交通燈號罪行的法例存在模糊不清之處，當局有需要檢討有關法例，剔除模糊不清的地方，並防止武斷執法的情況。否則，在實施較重罰則後，職業司機便要承受過分的壓力。

130. 的士權益協會有限公司代表黃濤先生感不滿的是，在諮詢業界前數天，政府當局便公布了將衝紅燈的違例駕駛記分數目修訂至記5分的建議。他警告，倘若政府當局不理會運輸業界的要求，在實施較重的罰則前，對道路設施作出所需的改善工作，業界可能要訴諸強烈的對抗行動。他促請環境運輸及工務局局長透過與業界商討解決此事。

131. 香港計程車會主席黎海平先生表示，在珠海，由於技術問題拆除了行車倒數器，並以綠燈閃動來取代。採用綠燈閃動的措施後，交通意外數字大幅下降。現時深圳正安裝類似的裝置。他質疑環境運輸及工務局局長有否徹底研究其他地方的有關經驗。

132. 貨櫃車司機工會理事長余國安先生表示，在他駕駛重型車的10年經驗中，他並無被記任何違例駕駛記分。環境運輸及工務局局長誤解了他的論點。他較早時強調的是，鑑於香港現時交通燈號的設計，司機在黃燈亮起的一、兩秒之間，便要即時因應當時的交通情況，決定究竟停車還是往前駛。在很多情況下，一輛汽車(尤其是重型車)在黃燈亮起時無法安全地煞停。

133. 香港公共小巴車主司機協進總會秘書長黎銘洪先生質疑政府當局會否尊重事務委員會於2004年12月14日通過的議案，以及委員會否從他們在議案中所述的立場退縮。

134. 九龍重型貨車聯合商會梁根權先生表示，他自七十年代便擔任職業司機，並無被記任何違例駕駛記分。他一直十分安全地駕駛，亦不曾說自己無法控制一輛重型車。他剛才的陳述是嘗試解釋現行的交通燈號設計令重型車司機所面對的困難。

135. 落馬洲中港貨運聯會主席蔣志偉先生表示，他對環境運輸及工務局局長的印象是，她的工作方式頗為衝動。為說明這一點，他援引2003年新界的士減價以及最近實施的容許的士在落馬洲禁區營運的事件為例。至於後述事件，蔣先生批評有關措施對過境巴士不公平，因為他們須取得在禁區營運的許可證。

136. 香港汽車高級駕駛協會副主席蒙海強醫生表示，該協會曾提出建議，將衝黃燈及衝紅燈的行為區分開來處理。現行針對衝黃燈的罰則應已足夠，但衝紅燈則應記8分。關於若干團體代表對交通燈號設計的意見，他認為交通燈號是一個國際性語言，因此應盡量避免特別裝置。他認同政府當局所述，即其他地方的經驗證實，

## 經辦人／部門

由於駕駛者對所展示的資料反應各有不同，行車倒數器及閃動裝置甚至會對道路使用者的安全構成更大的危機。懸掛式交通燈號亦不適宜在市區使用。

137. 環境運輸及工務局局長表示，在聽取了團體代表的意見後，她可以確定其信念，即職業司機是奉公守法的市民。她強調，提高針對衝紅燈的罰則的建議只以魯莽駕駛者為目標。事實上，由於少數小巴司機妄顧他人安全的駕駛行為，令小巴所需支付的保險費大幅增加，影響整個行業。她相信業界可以從有關建議中受惠。她亦呼籲團體代表理解政府當局需向普羅市民問責，因而應採取迅速及適當的措施，對付衝紅燈的問題，不能拖延。她其後補充，政府當局將會檢討有關交通燈號罪行的法例。

138. 劉健儀議員建議政府當局考慮修訂有關規例第18條，訂明不遵守第17(a)條所述的交通燈號的駕駛者將被記5分及罰款600元，而不遵守交通燈號的其他情況的罰則則維持不變。

139. 主席感謝團體及政府當局的代表出席會議。

## **VI 新界西北交通及基建檢討2004／屯門公路重建及改善工程**

( 立 法 會 —— 政府當局提供的資料文  
CB(1)1096/04-05(07) 件  
號文件

立 法 會 —— 立法會秘書處就新界西  
CB(1)1097/04-05號文 件  
北交通及基建發展擬備  
件 的背景資料摘要

立 法 會 —— 政府當局提供的資料文  
CB(1)1096/04-05(08) 件)  
號文件

140. 鑑於會議時間不足，委員同意將此事項押後至訂於2005年4月22日舉行的事務委員會下次會議上討論。

## **VII 其他事項**

141. 議事完畢，會議於下午1時20分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2005年5月17日