

二零零四年十一月二十六日  
討論文件

## 立法會交通事務委員會

### 建議為私家車及輕型貨車推行暫准駕駛執照計劃

#### 目的

本文件載述當局為私家車及輕型貨車推行暫准駕駛執照計劃的建議。

#### 電單車駕駛者暫准駕駛執照計劃

2. 以電單車司機為對象的暫准駕駛執照計劃自二零零零年十月起實施。根據有關計劃，新近考獲暫准執照的司機領牌後必須經過 12 個月的暫准駕駛期，並須在該期間遵守以下規定：

- (a) 在電單車或機動三輪車掛上“P”牌；
- (b) 不得載客；
- (c) 即使路段的車速限制為時速 70 公里以上，其行車速度仍不得超過時速 70 公里；以及
- (d) 在三線或更多行車線的快速公路行駛時，不得使用右線。

3. 暫准駕駛執照持有人如觸犯嚴重的交通違例事項而被定罪，並根據《道路交通(違例駕駛記分)條例》被扣 10 分或以上<sup>1</sup>，其駕駛執照即會被吊銷。如其觸犯的違例事項性質較為輕微，被扣分數少於 10 分；或他/她違反上文所述規定，其暫准駕駛期會被延長 6 個月；如他/她其後再違反交通規例而被定罪，其暫准駕駛執照即會被吊銷。

4. 這項計劃可視作延展的駕駛訓練，可以讓經驗淺的電單

---

<sup>1</sup> 如駕駛者違反《道路交通(違例駕駛記分)條例》附表所列違例事項，會被扣 3 分、5 分或 10 分，視乎違例事項的嚴重程度而定。

車司機累積足夠的路面駕駛經驗。與此同時，電單車掛上“P”牌，可提醒其他駕駛人士對這些新牌司機，更小心和更有耐性。

5. 計劃推出後，新牌(即駕駛經驗不足一年)電單車司機的涉及意外率即時下降。在法例實施前三年，平均每年每一千名電單車司機中有 63.94 名涉及意外，而在法例實施後三年，有關數字減為 33.64 名，可見這項計劃能有效減少涉及新牌電單車司機的意外。二零零二年<sup>2</sup>及二零零三年<sup>3</sup>的統計數字進一步顯示，計劃實施後領牌的電單車司機在第二及第三年的意外率，仍持續低於以往同組別的駕駛者。由此可見，計劃有持久的成效。

## 外地的做法

6. 許多海外國家對各類車輛的新牌司機都有限制。澳洲及新加坡的新牌司機都要掛上“P”牌。在加拿大、新西蘭和美國某些州郡，新牌司機必須遵守有關晚間駕駛和載客的限制。有些國家規定新牌司機必須有駕駛導師陪同方可駕駛。如司機因違犯交通規例而被定罪，有關當局會延長新牌的有效期甚或暫時吊銷牌照。實行這些措施，目的在於提高經驗淺的司機的警覺性，減少他們面對高危情況的機會，從而減低遇上意外的風險。

## 為私家車及輕型貨車推行暫准駕駛執照計劃

7. 目前，香港的交通法例規定的士、小型巴士、中型／重型貨車及巴士駕駛執照的申請人，最少必須具有三年的駕駛經驗。申請私家車及輕型貨車駕駛執照卻無此規定。換言之，的士、小型巴士／巴士及中型／重型貨車的新牌司機在學習駕駛另一新類別的車輛前，應已累積足夠的路面經驗。私家車及輕型貨車新牌司機，則沒有這樣的經驗。

8. 我們亦曾研究過去數年私家車及輕型貨車司機涉及交通

---

<sup>2</sup> 在二零零二年，持牌兩年的電單車司機，每一千人中有 27.07 人涉及交通意外。一九九九年、二零零零年及二零零一年內，駕駛經驗相近的電單車司機涉及意外的數字，分別是 44.88、48.24 及 54.75。

<sup>3</sup> 在二零零三年，持牌三年的電單車司機，每一千人中有 16.21 人涉及交通意外。二零零零年、二零零一年及二零零二年內，駕駛經驗相近的電單車司機涉及意外的數字，分別是 34.01、49.99 及 37.26。

意外的數字<sup>4</sup>。正如註 4 所列，駕駛年資只有一年的私家車司機涉及意外的比率，是駕駛年資超過一年的司機的 2.3 倍。平均計算，領牌後首年內涉及意外的比率在每一千名司機中有 9.86 名，但從第二年開始，比率則降至 4.35 名。輕型貨車的情況與此類似，領牌首年的司機涉及意外的比率為 4.79，而駕駛年資超過一年的司機的意外涉及比率為 2.48，前者較後者高出差不多一倍。此外，由於本港道路空間有限，道路使用者眾多，因此私家車及輕型貨車一旦發生意外，較電單車更容易引致其他道路使用者傷亡。

4

每一千名私家車司機涉及意外的比率

年份	駕駛年資	
	少於一年	一年或以上
一九九九年	11.68	4.91
二零零零年	10.37	4.68
二零零一年	9.71	4.41
二零零二年	10.16	4.26
二零零三年	7.39	3.49
平均	9.86	4.35

每一千名輕型貨車司機涉及意外的比率

年份	駕駛年資	
	少於一年	一年或以上
一九九九年	6.07	2.78
二零零零年	4.79	2.72
二零零一年	4.81	2.41
二零零二年	4.72	2.42
二零零三年	3.55	2.06
平均	4.79	2.48

9. 另外，屯門公路交通事故獨立專家小組<sup>5</sup>研究改善本港公路安全的措施時，建議政府探討可否推行以私家車及輕型貨車為對象的暫准駕駛執照計劃，讓新牌司機可得到更多實地訓練，特別是在快速公路駕駛的經驗。這項建議獲議員支持。

10. 我們考慮過本港的交通情況、私家車及輕型貨車新牌司機意外率較高、獨立專家小組的建議以及國際常規，現建議為私家車及輕型貨車的新牌司機推行暫准駕駛執照計劃。

### 建議計劃的要點

11. 實行這個計劃後，在私家車駕駛測驗中合格的申請人會獲簽發私家車暫准執照。輕型貨車駕駛測驗合格者會獲發給可駕駛私家車及輕型貨車的暫准執照，與現行做法<sup>6</sup>一致。兩種情況下，暫准駕駛期同為 12 個月。現建議暫准執照訂明下列規定：

- (a) 車身須掛上“P”牌；
- (b) 即使路段的車速限制為時速 70 公里以上，其行車速度仍不得超過時速 70 公里；
- (c) 在三線或更多行車線的快速公路行駛時，不得使用右線；
- (d) 如觸犯嚴重的交通違例事項而被定罪，根據《道路交通(違例駕駛記分)條例》被扣 10 分或以上，暫准駕駛執照即告吊銷；

---

<sup>5</sup> 屯門公路在二零零三年七月十日發生交通意外後，行政長官委任一個獨立專家小組研究安全措施並提出建議，以防止同類慘劇再發生。專家小組在《改善公路安全研究報告》中提出逾百項建議，內容涵蓋駕駛行為、道路工程設計、護欄設計、道路安全法規及交通管理。委員會及當局已接納各項建議。

<sup>6</sup> 根據現行發牌制度，輕型貨車駕駛執照的申請人如在輕型貨車駕駛測驗中合格，即可獲發私家車及輕型貨車的駕駛執照。

- (e) 如觸犯輕微的交通違例事項(被扣 10 分以下者)而被定罪或違反上文(a)至(c)所列任何一項限制，暫准駕駛期即延長 6 個月；以及
- (f) 如在暫准駕駛期間再違反交通規例而被定罪，不論其輕重程度，暫准駕駛執照即告吊銷。

12. 有關上文第 11(d)及(f)段提到的規定，必須留意的是假如持牌人違反交通規例以致其正式執照要被吊銷或暫停，則不論事發時駕駛車輛屬何種類型，該執照所有列出的類別車輛同受影響。因為駕駛行為欠佳的司機如屢次犯例，就應禁止在路上駕駛，以免危及其他駕車人士及道路使用者。此外，司機駕駛不同類別的車輛被扣分，分數都會從同一人名下扣除；要分辨所扣分數涉及哪個類別的車輛，從而執行取消駕駛資格／停牌的行動，並不可能。同一道理，持有超過一類暫准駕駛執照的人士，則不論違反交通規例時駕駛哪個類別的車輛，其執照所有列出的類別車輛都應受影響，理由是暫准駕駛執照持有人所受限制不應較正式駕駛執照持有人寬鬆。

## 諮詢

13. 我們已徵詢道路安全議會轄下道路安全研究委員會對上述建議的意見。大部分成員都贊成這項建議，只有數名成員對這項計劃或會影響經驗淺的輕型貨車司機的生計，又或會被視為歧視新牌司機表示關注。委員會的意見摘要載於附件 A。

14. 我們亦已徵詢香港汽車會及香港汽車高級駕駛協會的意見。前者原則上不反對把暫准駕駛執照計劃推展至私家車及輕型貨車的新牌司機，後者則表示全力支持建議，並認為計劃有助經驗淺的司機熟習道路系統及駕駛環境。

15. 我們亦已徵詢貨車運輸業的意見。各有關行業的協會<sup>7</sup>普遍贊成這項建議，部分會員則對計劃中的某些限制提出意見。貨車司機職工會<sup>8</sup>原則上不反對建議。不過，一名成員認為計劃會影響新近領牌的輕型貨車司機受僱的機會和收入。他並認為，掛上“P”牌的規定，會令經驗淺的司機感到被歧視。業界的意見摘要載於附件B。

16. 此外，我們已徵詢交通諮詢委員會的意見。委員全力支持這個計劃，並建議規定觸犯輕微道路交通違例事項的新牌司機須參加駕駛改進課程。

### 徵詢意見

17. 請議員對第 11 及 12 段的初步建議提出意見。收集議員的意見後，我們會擬備立法建議。

環境運輸及工務局  
二零零四年十一月

---

<sup>7</sup> 包括港粵運輸業聯會有限公司、香港貨櫃拖運業聯會有限公司、香港貨櫃車主聯會有限公司、九龍重型貨車聯合商會有限公司、香港工業總會、落馬洲中港貨運聯會、中港混凝土有限公司及貨車車隊聯會有限公司。

<sup>8</sup> 包括貨櫃運輸業職工總會、貨櫃車司機工會、香港九龍的士貨車商會有限公司、混凝土車司機協會、汽車交通運輸業總工會、全港司機大聯盟、派安混凝土車主聯會、香港客貨車從業員職工會及運輸及搬運業職工會。

道路安全研究委員會的意見

1. 為私家車及輕型貨車推行暫准駕駛執照計劃—贊成者的意見
  - (a) 實施這項計劃，可以讓經驗淺的司機在暫准駕駛期間鞏固駕駛技術，令他們在沒有駕駛教師在旁的情況下，能更為自信自如地駕車。
  - (b) 這項計劃可視作延展的訓練，提醒司機駕駛時要特別小心。
  - (c) “P”牌和駕駛限制有助經驗淺的司機逐步熟習駕駛環境。
  - (d) “P”牌可視為一個標記，為其他道路使用者提供資料，提醒經驗豐富的司機對新牌司機要多加忍讓，加倍注意。
  - (e) 為司機定出暫准駕駛期，有助提高道路安全。
  
2. 為私家車及輕型貨車推行暫准駕駛執照計劃—保留意見者的憂慮和建議
  - (a) 建議可能影響以駕駛為生而經驗淺的輕型貨車司機的收入。
  - (b) 經驗淺的司機大可在暫准駕駛期的一年內完全不駕車，然後在期限屆滿時取得正式牌照。
  - (c) 延長學車時間或加強訓練，讓經驗淺的司機取得正式牌照前累積足夠的駕駛經驗，這個做法更為可取。當局亦可考慮再教育違反交通規例的司機，或施加較重的罰則。
  - (d) 掛“P”牌會令經驗淺的司機感到受歧視。

貨車業界意見摘要

項目	業界的意見	回應
諮詢代表重型貨車及貨車車主的貨車運輸業		
1	各協會原則上支持建議這項建議。	
2	其他建議包括： <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) 暫准駕駛執照持有人駕駛私家車時，前座不應載客。</li> <li>(b) 時速 70 公里的車速限制應予提高。</li> <li>(c) 暫准駕駛執照持有人應獲准參加駕駛改進課程，讓他們在暫准駕駛期內亦可扣除違例記分。</li> </ul>	我們會詳加考慮。
3	憂慮如何杜絕“抵補式的行爲”(即司機在暫准駕駛期內不駕車，期限過後才恢復駕駛)。  業界普遍認為回應合理，可予接受。	即使不實施暫准駕駛執照計劃，這些“抵補式的行爲”也可能出現。要定出一套涓滴不漏、萬無一失的計劃亦不可能。不過，計劃既然能讓大多數人受惠，就不應因為少數人的行爲而裹足不前。
諮詢貨車司機職工會		
4	各職工會原則上贊成建議，只有一名成員基於以下原因作出強烈反對： <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) 掛“P”牌會令司機感到被歧視；以及</li> <li>(b) 計劃會令經驗淺的輕型貨車司機難以在行內立足，影響生計。</li> </ul>	我們明白業界可能面對的困境。暫准駕駛執照計劃是一項延展的訓練，並非為懲罰經驗淺的司機而設。掛“P”牌可讓他們累積更多路面經驗。“P”牌亦可提醒其他經驗豐富的司機要對這些經驗淺的司機加倍留神，多加忍讓。
5	其他建議／問題： <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) 對輕型貨車牌照的申請人增設駕駛年資的規定，與其他類別車輛看齊；以及</li> <li>(b) 收緊駕駛測試的要求。</li> </ul>	我們會詳加考慮。