二零零四年十二月十七日
討論文件

立法會交通事務委員會
檢討打擊不當駕駛行為的措施

目的

本文件檢討各項打擊不當駕駛行為措施的成效。

道路安全策略

2. 我們一向從多方面加強道路安全，除了提供安全和高效率的運輸基建和交通管理系統外，我們並制定合適的道路安全法例，採取執法行動，應用不同的科技及推行重點宣傳教育活動。在立法方面，具體的工作包括在過去數年作出下列一連串與道路安全有關的法例修訂：

- (a) 一九九九年十月一日起收緊酒後駕駛的法例；
- (b) 二零零零年七月一日起禁止駕駛時以手持方式使用流動電話，二零零一年七月一日起禁止駕駛時以手持方式使用電訊設備；
- (c) 二零零零年七月一日起以“危險駕駛”取代“魯莽駕駛”，以通過採納更客觀的標準，提高執法效率；
- (d) 二零零零年十月一日起為初次領牌的電單車司機推出暫准駕駛牌照計劃；
- (e) 二零零一年一月一日起把安裝和配戴安全帶的規定擴展至的士後座；
- (f) 二零零一年一月一日起提高超速駕駛罪行的罰則；

- (g) 於二零零二年九月九日推出駕駛改進計劃；以及
- (h) 二零零四年八月一日起規定公共小型巴士裝設高靠背座椅，並把安裝和配戴安全帶的規定擴展至公共小巴後座。

3. 為加強學校巴士乘客的安全，我們會規定新登記的學校巴士須依照運輸署所定規格裝設更安全的座椅¹。我們現正擬備詳細的規格，並會修訂有關法例。我們亦正在修訂客運營業證的條件，以規定 16 座位或以下的幼稚園校巴須提供跟車保姆²。

各項打擊不當駕駛行為措施的成效

4. 下文評述各項打擊不當駕駛行為的措施。

酒後駕駛

5. 酒後駕駛的法例在一九九五年十二月實施後，與酒精相關的交通意外比率³已顯著下降。於夜間（下午八時至上午八時）發生的致命交通意外的數目⁴亦有所減少。一九九九年十月一日起，我們進一步收緊司機血液、尿液和口氣所含酒精濃度的法定限制，由每 100 毫升血液含酒精 80 毫克減至 50 毫克。

¹ 更安全的座椅是指堅固並加有防撞軟墊，而座椅之間的空位盡量減少的高背座椅。

² 我們在一九九七年二月起已規定 16 座位以上的小學和幼稚園校巴須提供跟車保姆。

³ 與酒精相關的交通意外比率由一九九六年度的 10.2% 減至二零零三/零四年度的 3.9%。

⁴ 根據警方資料，酒後駕駛在下午八時至上午八時的夜間時段較為普遍。夜間致命交通意外數目由一九九五年的 112 宗減至二零零三至零四年度的 71 宗，減幅為 36.6%。

6. 目前，司機體內含酒精濃度如超過限制，最高可被罰款 25,000 元和監禁三年，並可被扣十分⁵。這些罰則與海外國家⁶的罰則相若。我們認為，讓市民清楚明白酒後駕駛帶來的嚴重後果，至為重要。為此，我們已加強這方面的宣傳工作，並會繼續努力，特別在節日期間酒後駕駛較為常見的日子加強宣傳。警方亦會嚴厲執法，以提高阻嚇作用。

⁵ 根據《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第 375 章)，任何人如在兩年內被扣分達 15 分或多於 15 分，(a)如該人以往未曾被取消駕駛資格，則須取消該人持有或領取駕駛執照的資格三個月；以及(b)如該人以往曾被取消駕駛資格，則須取消該人持有或領取駕駛執照的資格六個月。

⁶ 海外國家對酒後駕駛實施的罰則如下：

國家	懲處	
	罰款	監禁
美國 (亞利桑那州)	<ul style="list-style-type: none"> ● 首次定罪：≥ 250 美元 ● 第二次定罪：≥ 500 美元 ● 第三次或其後定罪：≥ 750 美元 	<ul style="list-style-type: none"> ≥ 10 日 ≥ 90 日 4 至 8 個月
美國 (內華達洲)	<ul style="list-style-type: none"> ● 首次定罪：400 至 1,000 美元 ● 第二次定罪：750 至 1,000 美元 ● 第三次或其後定罪：2,000 至 5,000 美元 	<ul style="list-style-type: none"> 2 日至 6 個月 10 日至 6 個月 1 至 6 年
澳洲 (新南威爾士)	<ul style="list-style-type: none"> ● 首次定罪：1,000 至 3,500 澳元 ● 第二次或其後定罪：2,200 至 5,500 澳元 	<ul style="list-style-type: none"> 9 至 18 個月 1 至 2 年
新西蘭	<ul style="list-style-type: none"> ● 首次／第二次定罪：≤ 4,500 新西蘭元 ● 第三次或其後定罪：≤ 6,000 新西蘭元 	<ul style="list-style-type: none"> ≤ 3 個月 ≤ 2 年
加拿大 (魁北克省)	<ul style="list-style-type: none"> ● 首次定罪：≥ 600 加拿大元 ● 第二次定罪：— ● 第三次或其後定罪：— 	<ul style="list-style-type: none"> — ≥ 14 日 ≥ 90 日
新加坡	<ul style="list-style-type: none"> ● 首次定罪：1,000 至 5,000 新加坡元 ● 第二次或其後定罪：3,000 至 10,000 新加坡元 	<ul style="list-style-type: none"> ≤ 6 個月 ≤ 12 個月
英國	<ul style="list-style-type: none"> ● 首次定罪：≤ 5,000 英鎊 ● 第二次或其後定罪：≤ 5,000 英鎊 	<ul style="list-style-type: none"> ≤ 6 個月 ≤ 6 個月

藥後駕駛

7. 根據《道路交通條例》(第 374 章)第 39 條，任何人士如受藥物影響，以致駕駛汽車時沒有能力妥當控制汽車，即屬違法。現時藥後駕駛並非一個造成交通意外的主因，而與服用藥物有關的交通意外數字亦相對較低⁷。

8. 不過，我們已就這方面展開研究，並注意到有不少問題有待解決。首先，要為藥後駕駛設下法定限制並不容易。許多類別的藥物都會影響駕駛能力，不同類別的藥物對不同的人產生的藥力亦不相同。因此，服用某種藥物與司機的駕駛行為，兩者之間實難清楚定出因果關係。假如司機服用的藥物不止一種，情況則更為複雜。

9. 另外一個主要的障礙是沒有可靠的藥物測試設施，配合執法工作⁸。此外，還有其他舉證方面的問題，例如進行藥物測試的時間，在路旁進行快速測試的困難，和測試結果是否可靠（尤其當司機不只服用一種藥物）等。這些問題，加上沒有藥物的法定限制，致令我們在可見的未來難以就藥後駕駛制定新法例或執法措施。

10. 我們一方面會繼續密切留意這方面的最新發展，另一方面我們亦會不斷借助電台及電視，宣傳藥後駕車的危險，並且派發宣傳單張和海報，為司機以及日後或會駕車的人士舉辦座談會和講座。此外，駕駛改進課程亦已加入“藥物對駕車的影響”的單元。

跟車太貼

11. 沒有與前車保持安全距離往往是造成連環相撞的原因。目前這種行為會被控以“不小心駕駛”。我們發現這種違例事項的數目大幅上升，由二零零三年一月至十月的 175 宗增至二零零四年一月至十月的 454 宗，增幅達 259%。上升的趨勢實在令人關注。我們正研究可否針對跟車太貼訂立一項新的罪行。由於牽涉到要為新的罪行訂定新的檢控程序及舉證規定的問題，我們需要參考海外的經驗，審慎研究有關的細節及方案。

⁷ 二零零一年、二零零二年及二零零三年與服用藥物有關的交通意外，分別有 9 宗、3 宗及 2 宗。

⁸ 現有藥物測試主要針對四氫大麻酚、可卡因、苯二氮平類藥品、安非他明、大麻等藥物。本港濫用藥物者常有服用的氯氨酮不在測試之列。我們必須有一些可測試本港常用藥物的藥物測試設施。

不小心轉線

12. 不小心轉線是另一個造成交通意外的主因。目前不小心轉線會被控以“不小心駕駛”。我們發現，自二零零一年起，不小心駕駛罪行的數目整體持續下降，不過，因不小心轉線而造成的交通意外，數目卻大致相若⁹。我們亦留意到這些交通意外大多屬輕微意外，只造成車輛損毀而未有釀成嚴重傷亡，因此未必需要修訂法例。我們會繼續留意這方面的罪行及交通意外的數字。雖然如此，警方亦會加強執法，打擊這種不當的駕駛行為。此外，不小心轉線亦將會是道路安全宣傳教育工作的重點。

超速駕駛

13. 二零零一年一月一日起，以比速度限制高出逾每小時 30 公里而不超過 45 公里的速度駕駛的定額罰款由 450 元增至 600 元。而高出逾每小時 45 公里的罰款亦由 800 元增至 1,000 元，被扣的違例駕駛分數則由 8 分提高至 10 分。除了提高罰則外，我們還計劃增加偵速攝影機的數目，並擴大偵速攝影機在主要幹道的覆蓋範圍，以加強執法，提高阻嚇作用。這個建議已於另外一份提交予本委員會的文件（立法會 CB(1)298/04-05(06)號文件）中提及。

駕車時使用流動電話

14. 據研究顯示，駕車時使用流動電話令司機分神，一旦發生緊急事故會影響司機的反應，令撞車的危險提高四至六倍。二零零零年七月一日起，法例禁止司機在駕駛汽車時以手持的方式使用流動電話，其後在二零零一年七月一起，使用電訊設備，例如的士內的無線電通話器，亦屬被禁之列。這項罪行目前以發出傳票的方式執法。

⁹ 不小心駕駛(包括不小心轉線)罪行的數字，由二零零一年的 20 579 宗降至二零零二年的 18 710 宗，二零零三年為 16 020 宗，二零零四年一月至十月為 13 454 宗。至於不小心轉線導致的意外，二零零一年有 704 宗，二零零二年有 230 宗，二零零三年有 949 宗，二零零四年一月至十月則有 874 宗。

15. 正如較早前提交予本委員會的文件(立法會CB(1)298/04-05(06)號文件)所闡釋,有關罪行的檢控數字由二零零一年的2 988宗大幅增至二零零三年的6 188宗,可見違例的情況頗為普遍。為方便執法,並加強阻嚇作用,我們現計劃簡化檢控方式,把這項罪行加入《定額罰款(刑事訴訟)條例》的附表,以定額罰款的方式進行檢控。定額罰款的款額擬定為450元。

危險駕駛

16. 由二零零一年七月一日起,我們以“危險駕駛”取代“魯莽駕駛”。證明司機危險駕駛有客觀的標準,關鍵在於司機實際的駕駛行為;要證明司機魯莽駕駛,則要有司機的犯罪意圖,即司機的精神狀況方面的證據。實施這項修訂後,由於無需證明司機個人精神狀況,檢控工作較以往順利。實施這項有關危險駕駛的法例前12個月內,成功檢控司機魯莽駕駛的個案有170宗。在二零零二年及二零零三年成功檢控司機危險駕駛的個案,則分別有233宗及281宗。我們會密切留意情況,並繼續大力推動教育宣傳。

有關安全帶的規定

17. 我們自一九八三年起開始訂定法例,規定不同類別的車輛安裝安全帶,並規定乘客必須配戴。目前,這項規定適用於私家車及的士車上所有座位以及輕型貨車、中/重型貨車及掛接車輛的前座座位。我們亦已於本年八月一日起於公共小型巴士實施這項規定¹⁰。

18. 統計數字顯示,各個類別的車輛落實有關安全帶的規定後,涉及該類車輛的交通意外傷亡數字均大為減少。例如私家車及貨車實施有關安全帶的規定後,前座乘客的傷亡人數較實施前分別減少77%及58%。

¹⁰ 至今已有一百三十九部公共小型巴士裝設安全帶。我們相信鼓勵柴油公共小巴車主轉用石油氣小巴的資助計劃,將有助加快業界把現有小巴更換為設有安全帶的新小巴。

駕駛改進計劃

19. 駕駛改進計劃在二零零二年九月推出，目的是鼓勵司機改善並糾正其駕駛行為及態度，從而促進道路安全。運輸署已指定四間駕駛訓練學校提供駕駛改進計劃。課程費用由 650 至 830 元不等。學員若修畢課程而表現合格，可獲發給證書，並可從先前被扣的違例駕駛總分中補回 3 分¹¹。

20. 截至二零零四年十月底，已有 3 722 名學員修畢課程並獲頒發證書。鑑於該計劃實施至今已有兩年，我們打算稍後檢討其成效，研究是否在課程內容方面可再作改善。我們預計檢討可於二零零五年年中完成。

暫准駕駛執照計劃

21. 以電單車司機為對象的暫准駕駛執照計劃在二零零零年十月起已經實施。現建議把這項計劃推展至私家車及輕型貨車的新牌司機。詳情已載於另一份提交予本委員會的文件(立法會 CB(1)298/04-05(05)號文件)中，在另一議程項目下審議。

徵詢意見

22. 請議員閱覽本文內容。

環境運輸及工務局
二零零四年十二月

¹¹ 根據《道路交通(違例駕駛記分)條例》第 6A 條，運輸署署長須在司機修畢駕駛改進課程時安排在其被扣的總分數中補回 3 分。如該名司機已經被扣滿 15 分，或該名司機沒有被扣分或署長曾於過去兩年內以同一理由補回分數，則不得作出這個安排。