

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)2225/05-06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 : 2006年6月23日(星期五)  
時間 : 上午10時45分  
地點 : 立法會大樓會議室A

**出席委員** : 劉江華議員, JP (主席)  
鄭家富議員(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  
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  
陳偉業議員  
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  
鄭經翰議員

**其他出席議員** : 張超雄議員

**出席公職人員** : 參與議程第V項的討論

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

運輸署總工程師／  
道路安全及標準研究  
梁德輝先生

運輸署  
署理首席運輸主任／市區  
蘇祐安先生

香港警務處總警司(交通)  
韓家傑先生

香港警務處  
高級警司(行政)(交通總部)  
趙啟丁先生

香港警務處  
高級警司(交通管理及違例檢控)  
華樂思先生

### **參與議程第VI項的討論**

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

運輸署總工程師／  
道路安全及標準研究  
梁德輝先生

香港警務處總警司(交通)  
韓家傑先生

香港警務處  
高級警司(行政)(交通總部)  
趙啟丁先生

香港警務處  
高級警司(交通管理及違例檢控)  
華樂思先生

### **參與議程第VII項的討論**

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

運輸署助理署長／市區  
盧劍聰先生

運輸署總工程師／  
道路安全及標準研究  
梁德輝先生

**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)6  
袁家寧女士

議會事務助理(1)5  
鄭維賢小姐

---

經辦人／部門

**I 通過會議紀要及續議事項**

(立法會 CB(1)1786/05-06 號 —— 2006 年 4 月 28 日  
文件 會議的紀要)

2006年4月28日會議的紀要獲確認通過。

**II 通過事務委員會向立法會提交的報告**

(立法會 CB(1)1788/05-06 號 —— 事務委員會向立  
法會提交的報告  
文件 擬稿)

2. 2005至06年度立法會會期的事務委員會報告獲  
得通過。

**III 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會 CB(1)1628/05-06(01) —— 政府當局對的  
士、小巴權益關  
注大聯盟就鐵路  
政策提交的意見  
書作出的回應  
號文件)

## 經辦人／部門

立法會 CB(1)1742/05-06(01) —— 號文件	一名的士司機就部分的士司機向乘客提供非法折扣提交的意見書
立法會 CB(1)1806/05-06(01) —— 號文件	政府當局提供題為“規管非專營巴士營運的規管架構和發牌制度”的資料文件
立法會 CB(1)1823/05-06(01) —— 號文件	西貢的士工商聯誼會就新界的士的許可營業地區提交的意見書)

3. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

### **IV 2006年7月28日下次會議的討論事項**

(立法會 CB(1)1789/05-06(01) —— 待議事項一覽表號文件	
立法會 CB(1)1789/05-06(02) —— 跟進行動一覽表號文件	
立法會 CB(1)1741/05-06(01) —— 鄭經翰議員於2006年6月8日的來函，要求事務委員會討論檢討規管使用兩輪電動踏板車或單車法例的事宜)	

4. 委員察悉港粵運輸業聯會有限公司於2006年6月21日提交的意見書。

(會後補註：該意見書已於2006年6月26日隨立法會CB(1)1850/05-06(01)號文件發出。)

5. 委員察悉鄭經翰議員在2006年6月8日的來函，當中要求事務委員會討論檢討規管使用兩輪電動踏板車或單車的法例的事宜。考慮到沒有急切性討論此建議事項，而政府當局亦沒有就7月的會議建議任何討論事項，委員同意取消7月的會議，而鄭議員建議的事項則應在2006至07年度立法會會期開始時討論。依照王國興議員的建議，委員亦同意討論透過各種方法(如流動電話網絡)即時發放重大交通事故資訊一事，尤其是運輸署與流動電話網絡營辦商、香港無線發展中心和政府資訊科技總

監辦公室就向流動電話使用者即時發放運輸署閉路電視系統所捕捉的交通資訊的安排進行討論的進展情況。

(會後補註：將取消7月的會議一事通知各委員的通告已於2006年6月26日隨立法會CB(1)1853/05-06(01)號文件發出。)

## V 加強公共小型巴士及的士營運安全的措施

(立法會CB(1)1789/05-06(03) —— 政府當局提供的號文件 資料文件)

### 一般的道路安全措施

#### 債速攝影機

6. 王國興議員強調必須制止超速駕駛及衝紅燈行為，以便盡量減少交通意外，他不滿當局雖然已在85個地點裝設債速攝影機箱，但這些攝影機箱中只有10部攝影機輪流運作。鄭家富議員認同他的意見。環境運輸及工務局副秘書長在回答他們就改善攝影機及攝影機箱比例的計劃提出的詢問時解釋，除了在固定地點安裝債速攝影機外，政府當局亦使用車內錄影系統或雷射槍，在各個超速駕駛黑點進行流動作業。她亦匯報，政府當局現正就擴大債速攝影機安裝計劃進行研究。有關研究預計可以在數月內完成，並會在2006至07年度申請撥款，以便在其他主要道路安裝更多此等攝影機和攝影機箱。與此同時，當局會繼續採取上文所述的流動作業，以保持阻嚇作用。

7. 王國興議員及鄭家富議員認為必須盡快在所有債速攝影機箱安裝攝影機，並指出立法會議員樂意支持這方面的撥款建議。環境運輸及工務局副秘書長解釋，由於香港的道路網絡的長度接近2 000公里，純粹依賴債速攝影機來阻嚇超速的罪行，是不切實際的做法。此外，由於技術問題及地點的限制，部分地點亦不可能安裝債速攝影機。再者，由於出現超速駕駛罪行的位置經常改變，故流動作業在打擊超速方面同樣重要。儘管如此，政府當局已採取措施進行上述的研究，以確定更多潛在的地點及訂出詳細的實施計劃。環境運輸及工務局副秘書長在回答王議員就實際的實施時間表提出的詢問時表示，當局在完成上述的研究後才能擬備時間表。然而，政府當局的目標是在今個財政年度的下半年申請所需的撥款。

## 執法行動

8. 譚耀宗議員察悉，針對在駕車時使用手提電話或電訊設備違例情況的檢控數字由2005年首4個月的2 091宗增至2006年同期的7 512宗，增幅超過250%。他對如此大的增幅表示關注，並詢問有何計劃加強這方面的教育及宣傳工作，以改善有關情況。環境運輸及工務局副秘書長在回應時向委員保證，政府當局已一直加強上述的工作，並會在這方面繼續不懈努力。她亦解釋，檢控數目增加是由於自2006年1月1日起，可藉發出定額罰款通知書的形式進行此方面的檢控。

### 針對公共小型巴士的具體措施

#### 安裝車速顯示器

9. 梁國雄議員認為安裝車速偵測器在防止超速方面甚為有用。因此，他要求政府當局研究規定公共小型巴士(下稱“公共小巴”)安裝以全球衛星定位系統運作，並可在該系統偵測到車輛超過速度限制時馬上發出聲響提示的車速探測器。環境運輸及工務局副秘書長在回答時指出，香港公共小巴現時所安裝的車速顯示器在車速超過80公里時亦會發出聲響。隨著當局將在公共小巴上強制安裝此等設備列為發出公共小巴牌照或續牌的新條件，全部公共小巴當中已有超過98%安裝了車速顯示器。與此同時，政府當局亦正準備修改法例，在《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)中規定車速顯示器為公共小巴上一項標準裝置，並訂明濫用或使用不當均屬犯法。

#### 安裝車輛監察系統

10. 李鳳英議員察悉，運輸署自2004年起，一直委託供應商測試公共小巴的車輛監察系統。在2004年，當局曾在4輛專線小巴上進行試驗，但由於技術問題，該項計劃在2005年年初擱置。今年年初，政府當局覓得願意在公共小巴重新進行測試的新供應商。環境運輸及工務局副秘書長在答覆她就參加新測試的公共小巴數目及2004年測試與新測試的不同之處所提出的詢問時表示，該兩項測試有重大分別，因為2004年測試所用的設備在技術上並不可行。當局已覓得提供新儀器的新供應商。當局計劃在十數輛行走於不同距離及操作特性的路線的公共小巴上測試新的型號，以便全面測試該裝置。

11. 鄭家富議員認為，儘管一再發生涉及公共小巴的致命意外，並已引入一套加強道路安全及公共小巴營

運安全的措施，但由於政府未能積極及有效推動該等措施，許多措施仍無法實行。尤其是在公共小巴上安裝車輛監察系統的進展強差人意，在覓得新供應商進行新測試之前，在公共小巴上測試有關裝置的工作暫停超過一年。新測試在7個月後才能展開，並需另外6個月進行有關測試。依他之見，這樣一拖再拖及政府當局沒有決心推動有關措施，將會影響業界合作的意願。環境運輸及工務局副秘書長在回應時重申政府當局推動有關措施的決心。然而，她重申由於技術問題，先前的測試需暫停，而政府當局現正安排進行另一次測試，以確定在公共小巴上安裝此類裝置作為一項長遠措施的可行性。

12. 李永達議員關注在公共小巴測試車輛監察系統的結果，他認為應委託更多供應商進行2004年的測試，並作為鼓勵參加新測試的供應商盡一切努力確保有關測試成功的誘因，政府當局應向有關供應商承諾，將會要求所有公共小巴在安裝有關裝置時使用成功進行測試的供應商的服務。環境運輸及工務局副秘書長在回應時強調，2004年只有一個這樣的供應商，而測試失敗是因為該系統所儲存的記錄有錯。鑑於行內的供應商數目不多，政府當局難以物色願意進行測試的新供應商。政府當局沒有向新供應商作出任何承諾，因為仍未確定其設備的可靠性及成本。

13. 環境運輸及工務局副秘書長在回應李永達議員就測試公共小巴上的車輛監察系統因何需要甚長時間的詢問時重申，有需要對營運環境不同的各條路線進行測試，以確保該系統的可靠性，而此方面的要求令有關的供應商需要一定時間才能提供測試所需的裝置。主席及李永達議員仍然不信服需要甚長時間進行測試，他們指出該系統並不涉及複雜的技術。環境運輸及工務局副秘書長回應主席提出向學者尋求協助的建議時解釋，除了確定該系統在理論上可行之外，亦須進行實地測試，以確保其可靠性。然而，主席仍促請政府當局尋求學者提供意見。

#### 在公共小巴安裝車速限制系統

14. 梁國雄議員表示，在公共小巴安裝車速限制系統或有助防止公共小巴超速。環境運輸及工務局副秘書長在回應時證實，有關裝置只可用於柴油車輛。由於現時很多公共小巴都是使用石油氣，在公共小巴安裝此類裝置會有技術問題。她進一步匯報，政府當局事實上曾直接與車輛供應商聯絡，查詢在公共小巴安裝有關裝置的可行性，但所得的反應是尚未有這方面的技術。儘管

如此，政府當局會繼續留意這方面的科技發展及海外的做法。

#### 安裝乘客安全帶及高靠背座椅

15. 譚耀宗議員察悉，為協助在2004年8月1日前登記而未有裝設高靠背座椅及安全帶的公共小巴車主加裝此等設施，政府當局已委託技術承辦商擬備符合公共小巴安全規定的設計圖。環境運輸及工務局副秘書長在答覆他就預計的加裝成本及政府在這方面有否資助提出的詢問時表示，預計每輛公共小巴的加裝成本介乎40,000元至50,000元不等，但需待在公共小巴測試該裝置的工作完成後，才會有較確實的數字。再者，雖然部分營辦商表示有興趣在其公共小巴加裝有關設施，但最終所需的費用亦視乎會在公共小巴加裝該等設施的車主數目而定。至於政府有否提供資助，目前並無這樣的計劃。此外，部分營辦商寧願更換新的公共小巴。當局亦相信，當公共小巴營辦商看到安裝此類設施可加強乘客安全的好處後，會有很多營辦商願意為其公共小巴加裝該等設施。

16. 陳偉業議員對在2004年8月1日前登記的公共小巴上加裝乘客安全帶及高靠背座椅的進度表示不滿，他指出就公共小巴是否需要配備有關設施一事已討論超過10年。環境運輸及工務局副秘書長在評論陳議員提出就規定所有公共小巴配備有關設施訂明限期的建議時解釋，由於規定所有公共小巴須配備有關設施的法例在開始實施之前，在2004年8月1日前登記的公共小巴已投入服務，強制該等小巴加裝此類設施並不公平。然而，大部分公共小巴車主會在其小巴行駛了8至10年後更換新車。鑑於現時約有1 040輛公共小巴(佔公共小巴總數的24%)已行駛8年或以上，政府當局預期這些小巴會在未來的一或兩年內被新車淘汰。至於較新及短期內尚未到期更換的公共小巴，則有需要確保有關的加裝設施設計圖符合公共小巴的安全規定。

17. 陳偉業議員及主席均認為上述答覆不可接受，因為事務委員會曾多次促請政府當局確保所有公共小巴配備安全帶及高靠背座椅。環境運輸及工務局副秘書長在答覆主席就補裝設施設計圖何時才準備就緒的詢問時表示，有關設計圖應在2006年下半年備妥。然而，屆時有需要在公共小巴上測試有關設施，以確定它們可否在發生意外時承受有關設施所需的額外固定點所造成的撞擊。倘若有關結果令人滿意，政府當局便可與公共小巴車主商討加裝設施的詳情，以加快加裝的過程。倘若結果未能令人滿意，政府當局將需修改有關設計，並再作

測試。因此，此方面實難以及不可能給予確切的實施時間表。

政府當局

18. 陳偉業議員強烈不滿上述的加裝計劃，並指出加裝乘客安全帶及高靠背座椅無須借助先進科技來進行。主席亦很不滿意有關的進度計劃，並強調有關設施對保障公共小巴乘客的重要性，主席強調政府當局有需要確保安裝工程可在特定的時限內完成。他因而要求政府當局在兩星期內提供流程表，顯示為確保在2004年8月1日前登記的公共小巴加裝有關設施而依從的程序。該流程表應顯示因應在上述型號公共小巴測試有關設施的不同結果而採取的各個步驟，連同每個步驟估計所需的时间。

(會後補註：該流程表已於2006年7月17日隨立法會CB(1)1996/05-06(01)號文件送交委員。)

19. 劉健儀議員指出，雖然經過多年研究，但據相關行業的專家所述，在該等原先並非為了加裝此類設施而設計的公共小巴上加裝乘客安全帶及高靠背座椅確實有困難。除了在確保加裝此等設施會有效果方面有困難外，亦需小心確保有關設施符合安全規定，以免該等設施非但不能保護乘客，反而會對他們構成危險。上述意見亦有相關的研究及文獻支持。因此，在促請政府當局加快加裝過程之餘，她亦強調有需要確保補裝設施設計圖確能符合安全規定。作為應變措施，她亦促請政府當局研究上述工作一旦失敗而需採取的行動，因為公共小巴的生意並非很好，公共小巴營辦商未必可負擔更換配備有關設施的新小巴的成本。政府當局察悉她的意見。

20. 梁國雄議員認為政府當局應透過退稅來資助以新車更換在2004年8月1日前登記的公共小巴，從而鼓勵公共小巴加裝安全帶，因為安全帶可以加強道路安全，並將意外中的傷亡人數盡量減少。環境運輸及工務局副秘書長在答覆時表示，當局曾提供資助，鼓勵柴油小巴車主轉用石油氣小巴。然而，有關的資助計劃已結束。

21. 鄭家富議員亦認為在2004年8月1日前登記的公共小巴上加裝乘客安全帶及高靠背座椅的進展不理想，他指出在2004年8月1日至2006年第三季期間，當局並沒有做過任何工作。依他之見，政府當局如此被動無助令業內產生糾正目前情況的迫切感。環境運輸及工務局副秘書長在回應他作出盡早採取行動的呼籲時，重申政府當局在這方面的決心，以及加裝有關設施確實存在技術問題，但政府當局會探討解決有關問題的方法。

政府當局

22. 陳偉業議員表示，儘管涉及公共小巴的致命交通事故意外數字不斷上升，但政府當局仍未能加快在2004年8月1日前登記的公共小巴上加裝乘客安全帶及高靠背座椅的工作，以確保公眾安全。故此，他對政府當局進行相關工作的能力失去信心，並認為負責的政府官員應受到懲罰。他建議的另一個方法是由事務委員會就公共小巴加裝乘客安全帶及高靠背座椅的可行性和市場上最新技術的發展趨勢，尋求學者及汽車製造商的意見。環境運輸及工務局副秘書長在回應時重申，加裝工作並不簡單，並匯報政府當局已尋求香港大學及香港理工大學的協助。當局亦曾進行公開招標，確定由目前的技術承辦商負責擬備補裝設施設計圖。鑑於不同專家可能有不同意見，陳議員建議事務委員會應另行致函本地大學及汽車製造商，請他們就相關的事宜提供意見，委員表示贊同。委員亦同意請專家就公共小巴安裝車輛監察系統的可行性提供意見。就此，林健鋒議員建議事務委員會再去信香港生產力促進局香港汽車零部件研發中心。委員對此表示贊同。

(會後補註：上述函件已於2006年6月27日發出。將發出上述函件一事通知委員的通告已於2006年6月29日隨立法會CB(1)1896/05-06號文件發出。)

#### 針對公共小型巴士採取執法行動

23. 陳偉業議員認為，鑑於警方有需要打擊更嚴重的罪行，因此不能期望警方針對公共小巴司機的不當駕駛行為持續採取大規模行動。因此，長遠而言，運輸署在遏止有關問題方面應擔當更積極的角色，例如確定超速駕駛的黑點。環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，每當運輸署職員得悉涉及公共小巴的超速個案，他們便會把有關資料(例如有關的公共小巴路線)轉交警方，以便警方採取針對性的執法行動。此類行動甚為有效，因為除了有助當局檢控有關的公共小巴司機外，亦可阻嚇其他司機，令他們不會超速駕駛。事實上，由於當局在2006年的首4個月採取這些行動，公共小巴司機超速駕駛和衝紅燈的問題已減少。當局會繼續進行這些行動，並同時加強教育及宣傳工作。

24. 李永達議員認為，在成功在公共小巴測試車輛監察系統前，除了採取執法行動外，在阻止超速駕駛行為方面可以做的工作並不多。因此，他促請警方繼續針對公共小巴超速的問題採取高層次及高調的行動。這樣做可向業界傳遞一個明確的信息，就是警方不會容忍危及其他道路使用者生命的魯莽駕駛行為。香港警務處總

警司(交通)在回應時解釋，警方能夠在多宗案件中採取高層次及高調的行動，原因是有關路線及司機的情報顯示有需要針對嚴重漠視交通燈號、車速限制及乘客生命的情況採取行動。他向委員保證，除了一周7天，每天24小時針對不當駕駛行為採取行動外，警方亦針對對市民生命構成最大危險的車輛類別加強採取行動。鑑於公共小巴是此類別的核心，當局會繼續針對公共小巴採取執法行動。

#### 強制展示公共小巴司機證及投訴熱線的電話號碼

25. 張學明議員提及強制在公共小巴車廂內展示公共小巴司機證及交通投訴組熱線的電話號碼一事時指出，政府當局應規定公共小巴營辦商在公共小巴的車身展示這些資料，並把此項規定列為客運營業證的條件。環境運輸及工務局副秘書長表示，公共小巴和的士站亦有展示該熱線的電話號碼。然而，張議員表示，在公共小巴車身展示該熱線的電話號碼將有助市民在目睹違例駕駛行為時作出投訴。環境運輸及工務局副秘書長同意研究張議員的建議是否可行。

#### 為在職公共小巴司機提供訓練

26. 張學明議員要求當局提供詳細資料，說明曾修讀“公共小巴司機訓練課程”、“公共小巴司機道路安全工作坊”及“高級公共小巴司機訓練課程”的小巴司機的百分比，並詢問倘若有關的出席率未如理想，當局有何計劃加強此方面的宣傳。環境運輸及工務局副秘書長在回覆時表示，有關的出席率並不高。因此，政府當局已正在努力游說公共小巴營辦商鼓勵旗下的司機及容許他們在工作時間內參加上述課程及工作坊。

#### 頒布公共小巴司機安全約章

27. 譚耀宗議員欣悉約有2 600名公共小巴司機已簽署公共小巴司機安全約章，並呼籲政府當局考慮要求這些司機在其公共小巴內展示該約章，以提醒他們對安全駕駛作出的承諾，以及宣揚安全駕駛的信息。環境運輸及工務局副秘書長多謝他提出建議，並答允加以考慮。她又表示，當局會致力簡化有關信息。

28. 劉健儀議員指出，在落實加強公共小巴營運安全的具體措施方面，業界一直採取合作的態度。事實上，當中很多措施(例如安裝車速顯示器和公共小巴司機安全約章)均由業界建議。然而，她認為安全約章的推行不太成功，因為已簽署該約章的公共小巴司機不足三成。

她呼籲當局加強這方面的宣傳。她明白安全駕駛的承諾應發自內心，亦因而認為有需要規定有關司機在公共小巴內展示該約章作為簡單直接的提示。因此，她不滿政府當局沒有恪守在推出該約章前訂出展示約章的方法的承諾。環境運輸及工務局副秘書長同意跟進此事。

政府當局

#### 對公共小型巴士具體措施的其他意見及關注

29. 李鳳英議員雖然承認加強執法行動及宣傳工作的重要性，但由於這些都是以公共小巴司機為目標的措施，她強調亦有需要解決與專線小巴營辦商管理旗下司機有關的問題。據她瞭解，司機(尤其是綠色專線小巴司機)有時會被迫超速，以趕及完成僱主規定他們行駛的班次，而有關班次的數目有時並不合理。因此，她認為要解決職業司機的超速問題，運輸署應擔當積極角色，確保司機每天被要求行駛的班次合理。環境運輸及工務局副秘書長在回應時匯報，政府當局已就這方面與公共小巴營辦商(尤其是綠色專線小巴營辦商)緊密聯繫，因為營辦商的服務時間表須與政府當局商定。她向委員保證，政府當局會密切監察所有綠色專線小巴路線的時間表，以確保其班次合理。

30. 然而，梁國雄議員指出，政府當局在確保公共小巴司機每天行駛合理數目的班次方面可以做的工作並不多，因為以紅色小巴而言，司機的生意及生計會受行車班次影響；而以綠色專線小巴而言，並無法例規管有關司機每天最多的工作時數。

31. 王國興議員關注在公共小巴司機位旁加裝數碼影像光碟設備對安全的影響。環境運輸及工務局副秘書長證實，加裝這樣的設備屬違法，而警方可針對安裝這些設備採取執法行動。至於警方有否就此進行隨機抽查，香港警務處總警司(交通)證實警方在執法行動期間並無發現任何加裝這些設備的情況。他指出任何此類設備均應安裝在司機的後面。環境運輸及工務局副秘書長促請王議員將上述個案轉交政府當局跟進。王議員認為當局亦應進行更多隨機抽查，以制止這類情況。

#### 保障的士司機及乘客的措施

32. 劉健儀議員提述在的士加裝氣袋，以便為的士司機及乘客提供更大保障的建議，並詢問政府當局在這方面的計劃，她指出，倘若不把加裝氣袋訂為一項法定規定，的士供應商就不會將氣袋列為標準的設備。環境運輸及工務局副秘書長在答覆時解釋，目前香港並無規定車輛(包括的士)需配備氣袋。同樣地，作為本地的士主

要供應地的日本，配備氣袋也既非一項法定規定，亦非標準的設備。應注意的是，大部分海外國家，包括作為在香港行駛的汽車的主要來源地的日本及歐洲聯盟，均沒有法例規定車輛必須安裝氣袋。該等國家亦沒有就車輛上的氣袋規定任何標準。雖然很多私家車已安裝氣袋，但對於氣袋的最理想數目及其安裝位置仍有不同意見。鑑於上述不同的意見及做法，加上欠缺法例及國際標準，政府當局會繼續留意海外的標準及做法，以期可確定適用於香港的新規定及標準。她向委員保證，政府當局就此方面採取下一個步驟前，會與汽車製造商及運輸業界討論相關的事宜，例如安裝和保養氣袋的成本及所安裝的數目。

政府當局

33. 王國興議員對政府當局在推動在的士安裝氣袋一事的被動態度表示遺憾。環境運輸及工務局副秘書長承諾就這方面的海外標準及做法進行研究，務求可以找出適合香港的新規定及標準，並在3個月後就有關研究提交報告。

## VI 打擊酒後駕駛的措施

(立法會 CB(1)932/05-06(11) —— 政府當局提供予  
號文件 2006年2月24日會議討論的資料文  
件)

立法會 CB(1)1789/05-06(04) —— 環境運輸及工務  
號文件 局局長在2006年6  
月14日就酒後駕  
駛議案辯論發表  
(的演辭)

### 一般性意見

34. 王國興議員對政府當局沒有就此議程項目提供新的文件而只要求委員參閱為2006年2月24日會議討論而發出的做法表示遺憾。依他之見，這意味政府當局並沒有因應委員在2006年2月24日的會議上所表達的意見而採取額外措施，以打擊酒後駕駛行為。環境運輸及工務局副秘書長在回應時解釋，當局沒有擬備額外文件的原因是有關數字及資料自2006年2月以來並沒有改變。此外，在此方面所建議的新措施均已由環境運輸及工務局局長在2006年6月14日立法會會議上就打擊酒後駕駛措施的議案辯論發言時綜述，而這篇演詞已隨立法會CB(1)1789/05-06(04)號文件送交委員參閱。

35. 環境運輸及工務局副秘書長表明政府當局支持該議案，並指出，若有合理懷疑，可在路旁對駕駛人士進行抽樣呼氣測試是現有法例所訂明的現行做法。政府當局正考慮吊銷因觸犯酒後駕駛罪行而被首次定罪的人士的駕駛執照的建議，並正研究實施的細節，例如吊銷的時間及此項罰則與類似罪行的罰則的比較如何。政府當局亦會就此諮詢公眾。

36. 李鳳英議員認為，儘管已作出多方面的努力，但每年仍有超過80宗涉及酒後駕駛的意外，這是不能接受的，她又指出，由於涉及家庭，受影響的市民的數目實遠超過80名。環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局將會檢討現有法例及其他針對酒後駕駛的各項措施。她亦同意在2006年12月匯報檢討的結果，並就打擊酒後駕駛行為提出具體建議。

### 隨機呼氣測試

37. 王國興議員憶述，鑑於在決定是否有合理懷疑方面存在困難，許多議員在上述議案辯論時曾要求引入隨機呼氣測試，以便警方可路旁設立測試站，即使事先沒有發生任何交通意外或甚至沒有懷疑司機酒後駕駛，亦可隨機截停車輛及要求司機接受呼氣測試。環境運輸及工務局副秘書長指出，雖然政府當局察悉王議員及部份其他議員在2006年6月14日立法會會議上就隨機呼氣測試所表達的意見，但她請委員留意立法會在2006年6月14日的會議上所通過的議案的措辭，當中訂明“…賦權警方以隨機抽樣方式截查車輛，並在有合理懷疑的情況下，對駕車人士進行路邊酒精呼氣測試…”。事實上，以往曾多次討論引入隨機呼氣測試的建議，但由於若干議員對警權問題的關注，有關建議並沒有實施。若委員認為適當，政府當局願意再次研究該建議。

38. 劉健儀議員認為，雖然有關議案代表議員就有需要加重酒後駕駛的罰則方面達成共識，但當中有關在有合理懷疑的情況下對駕車人士抽樣進行路邊酒精呼氣測試的呼籲，事實上與現時的做法沒有分別，這並不理想。她因而建議，若能訂出內部機制防止濫權，應賦權警方進行隨機呼氣測試。事實上，許多非常重視人權的國家亦賦權各自的警方進行隨機呼氣測試。舉例而言，美國有關當局透過向司機傳達若被發現酒後駕駛將會被監禁的明確訊息，有效制止酒後駕駛行為。這是因為這些國家認識到有迫切需要打擊會造成嚴重後果的酒後駕駛行為。她促請政府當局在進行檢討時考慮她的關注。環境運輸及工務局副秘書長強調，政府當局對於賦權警方進行隨機呼氣測試的建議持開放態度，並會在公眾及

立法會深入細致討論此事後才作決定。主席察悉當局的回應後評論說，立法會議員及公眾均明顯支持進行隨機呼氣測試，而不希望維持現狀。

有否需要加重罰則

吊銷駕駛執照

39. 林健鋒議員認為，鑑於酒後駕駛的嚴重後果，有需要進一步加強針對該種行為的措施。儘管如此，他對於吊銷首次被定罪的司機的駕駛執照的建議表示有保留。這是因為香港每100毫升血液中含50毫克酒精的血液中酒精濃度法定限制頗為嚴格，只有少數國家採用如此嚴格的水平。他因而促請政府當局小心考慮有關建議，以及首先研究外國採用如此激烈的措施的效果。環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，不同國家針對酒後駕駛採取不同罰則，吊銷駕駛執照的時間各有不同。她向委員保證，政府當局會研究外國為打擊酒後駕駛而採取的措施。她在回應林議員及主席的詢問時確定，政府當局會在2006年年底向委員簡報有關檢討的結果。她又補充，有關檢討所涵蓋的細節將包括各項打擊酒後駕駛措施的利弊，吊銷駕駛執照的時間的長短(亦適用的話)，以及有關檢控的統計數字。

40. 另一方面，鄭家富議員指出，香港是唯一酒後駕駛首次定罪的罰則不包括吊銷駕駛執照的地方。依他之見，這是本地針對酒後駕駛措施的最大不足之處。為有效確保司機會認真考慮酒後應否駕駛，應加重罰則。就此，他認為，要產生足夠阻嚇力，吊銷駕駛執照應為期至少一年，並應強制規定犯事者須出席駕駛改進課程，以改善駕駛態度，以及須通過駕駛考試才可再次獲發駕駛執照。鑑於立法會議員支持有關議案所強調的上述額外措施，他呼籲當局立即提交修改法例的方案。

41. 環境運輸及工務局副秘書長在回應時向委員保證，環境運輸及工務局局長已在議案辯論發言時提及此項建議措施。有關建議將在2006年年底備妥供委員考慮。預期有關立法建議可在議員的任期在2008年屆滿前制定，在獲得議員支持下，有關的立法程序應不會很長。環境運輸及工務局副秘書長在回應鄭家富議員的詢問時進一步確認，政府當局同意對首次定罪者引入吊銷駕駛執照的建議。尚待進行的工作是制訂實施細節。

42. 劉健儀議員表明支持暫時吊銷因酒後駕駛而首次被定罪的司機的駕駛執照。然而，由於香港就血液中酒精濃度訂明的法定限制在全球最低之列，而酒後駕駛

導致的致命意外均涉及極高的血液中酒精濃度，她認為，為確保公平，應考慮當有關司機血液中酒精濃度大幅超出法定限制時才吊銷其駕駛執照。環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，在決定應否吊銷首次被定罪的司機的駕駛執照時，會考慮委員的建議。

### 其他建議及意見

43. 陳偉業議員指出，在路旁展示酒後駕駛的意外數字具有很強的阻嚇作用。他其後提及每年平均86宗的酒後駕駛導致的意外數字，並要求當局提供進一步詳情，例如這些意外的死亡及重傷人數比率及法庭對有關司機施加的處罰。

44. 環境運輸及工務局副秘書長在回應時提供以下數字 ——

- (a) 在2001年至2005年期間，酒後駕駛導致的死亡人數平均為3人。包括死亡人數在內的嚴重傷亡人數約為38人。總傷亡人數超過145人；
- (b) 可援引《道路交通條例》(第374章)的不同條文檢控酒後駕駛人士，罰則各有不同。舉例而言，若意外導致其他人士死亡，有關司機可被控以危險駕駛導致他人死亡罪名。至於酒後駕駛的罰則則包括罰款及吊銷駕駛執照，所持續的時間由法庭決定。此外，酒後駕駛罪行的最高刑罰是監禁3年，但有關罰則由法庭決定；及
- (c) 在2005年，當局曾成功就182宗涉及死亡及重傷的酒後駕駛個案作出檢控。當中有9宗的涉案者被監禁，刑期由2至9個月不等。另對4宗危險駕駛導致死亡的個案成功作出檢控。然而，只有兩人被定罪，各被監禁8個月，而駕駛執照則被吊銷24個月。

45. 陳偉業議員認為，法庭實際施加的刑罰並不足以反映酒後駕駛罪行的嚴重性。環境運輸及工務局副秘書長在回應時報告，在2006年2月24日對上一次討論打擊酒後駕駛措施的會議後，政府當局已立即將委員認為法庭有需要對酒後駕駛罪行加重刑罰的意見向司法機構轉達。司法機構的回應是，法庭是獨立運作，並會在顧及每宗個案不同的考慮因素後決定刑罰。陳議員察悉有關回應後，建議參考加拿大的做法，考慮修改法例，實施額外措施，例如對涉及致命交通意外的司機控以誤殺罪。這是因為首先，鑑於酒後駕駛的嚴重後果，任何司

機均不應明知而故意酒後駕駛，若他這樣做，便應受到適當處罰。第二，對引致他人死亡的酒後駕駛罪行監禁3年的最高刑罰過輕，不能達到預期的阻嚇作用。第三，考慮到上文第44(c)段引述的法庭案例，法庭可能不會判較監禁8個月為重的刑罰。但若實施他的建議，最高刑罰便是終身監禁。政府當局被要求考慮陳議員的建議。

執法及檢控行動

46. 鄭家富議員要求當局提供因應喝酒情況較為普遍的世界盃月而加強執法行動的檢控數字。香港警務處總警司(交通)在回應時表示，警方在節日期間是從三方面加強採取行動，包括預防、教育及執法。在預防方面，警方在過去兩星期曾巡視超過1 000處通常會有人喝酒的場所，例如酒吧、食肆等，並派發超過50 000份宣傳單張，警告切勿酒後駕駛及列出酒後駕駛可能面對的刑罰及後果。此外，警方亦使用在路旁測試時使用的相同裝備，為1 600人次進行自願性呼氣測試。在執法方面，警方在同期曾進行1 400次執法測試，結果發現38人超出法定限制。與2004年的3.6%、2005年的3.1%及2006年的3.2%的命中率比較，上述2.7%的命中率可顯示，多管齊下的努力是有成效的，以致儘管現時是世界盃月，但越來越多人意識到酒後不應駕駛。然而，他雖然向委員保證，警方不會滿足現狀，並會在各方面繼續努力，但他亦指出，酒後駕駛導致的交通意外在所有交通意外中所佔的百分比僅為2%。儘管如此，若公眾及立法會決定賦權警方進行隨機呼氣檢查測試，警方樂意貫徹執行。

教育及預防工作

47. 劉健儀議員認為，要協助預防酒後駕駛，應生動地向出席駕駛改進課程的學員講述其後果，令他們銘記其行動的嚴重後果。環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，酒後駕駛已是駕駛司機培訓／改進計劃的組成部分。儘管如此，當局會考慮劉議員的建議。

48. 張學明議員認為，除收緊相關法例以預防酒後駕駛外，政府當局亦應利用市面上的最新科技遏止酒後駕駛。例如有內置呼氣測試裝置的酒精測試車匙(Alcokey)，該裝置可測試司機血液中的酒精濃度，若司機曾飲下過多酒，汽車的引擎會被自動關閉。環境運輸及工務局副秘書長指出，該裝置有嚴重缺點。司機很容易就可以找沒有喝酒的人替他開啟引擎，因此，最有效的措施是培養負責任的駕駛文化。儘管如此，政府當局仍會監察此方面科技的進展情況，並研究上述科技可否在香港有效應用。在回應張議員提出規定被多次定罪的

司機使用該裝置的要求時，環境運輸及工務局副秘書長表示，司機可能會想方設法避過該裝置。然而，主席認為，若其他地方可有效使用該裝置，有關做法可能值得探討。此外，即使司機要求其他人替他進行呼氣測試，但該人亦可能會協助說服他不要駕車。

使用手提流動電話

49. 王國興議員察悉，當局在2006年1月針對在駕車時使用手提流動電話的違例行為發出的定額罰款通知書已達1 547張，相當於2002年檢控總數的超過50%及2005年的近乎20%。他關注有關數字大幅上升的情況，並質疑此方面的罰則是否足夠確保具阻嚇作用，並詢問政府當局會否對第二次違例者加重處罰。

50. 環境運輸及工務局副秘書長解釋，上述針對在駕車時使用手提流動電話違例行為的檢控數目有所增加是由於由2006年1月1日開始，此方面的檢控工作可透過發出定額罰款通知書作出。由於加強執法行動通常會產生更大的阻嚇作用，預期當司機察覺當局在此方面加強執法行動後，日後的相關數字可能會下降。若在過了一段時間後沒有改善，政府當局會考慮是否需要加重相關罰則。至於加重對第二次或屢次違例者的罰則的建議，鑑於有關處罰是以發出定額罰款通知書的形式作出，其後多次違例的處罰是相同的。由於此方面的定額罰款通知書在2006年1月1日才引入，當局將需要更多時間觀察該問題是否持續，以及是否有需要採取進一步的措施。與此同時，政府當局會提醒司機注意有所加強的執法行動。

**VII 巴士、的士及公共小型巴士上落客點的位置**

(立法會CB(1)1789/05-06(05) —— 政府當局提供的  
號文件 資料文件

51. 委員察悉在會議席上提交涉及巴士、的士及公共小型巴士(下稱“公共小巴”)上落客點方便出入程度問題的下列意見書 ——

- (a) 張超雄議員提交的意見書；
- (b) 自強協會提交的意見書；及
- (c) 香港復康聯盟提交的意見書。

(會後補註：上述意見書已於2006年6月26日隨立法會CB(1)1850/05-06(02)至(04)號文件送交委員。)

安全考慮

52. 陳偉業議員認為政府當局就此議程項目提交的文件過於簡單。他其後解釋，他建議討論此事是由於部分巴士、的士及公共小巴的上落客點過於接近路口、行人過路處及停車場出入口，由於視線受阻而導致對道路使用者的安全構成危險。然而，儘管多次呼籲將這些上落客點遷移，但當局並沒有任何行動。就此，他認為運輸署《運輸策劃及設計手冊》關於設置此類上落客點的指引(下稱“有關指引”)存在重大缺失，並認為為確保視線不會受阻及道路安全，政府當局應訂明此等上落客點與道路彎位及路口的規定距離。

53. 環境運輸及工務局副秘書長解釋，根據有關指引，巴士、公共小巴及的士上落客點與道路彎位及路口的距離最好至少有30米。但在實際上，鑑於香港面積細小、其道路網絡甚長、有大量道路設施，以及不同類別市民有不同的要求，當局在設定此等上落客點時有需要顧及個別情況。故此，在引用上述指引時需有彈性。若建議的位置未能完全符合有關指引所定下的標準，但從乘客的角度而言是可取及有吸引力的，政府當局會採用其他紓緩措施，例如提供避車處，豎立適當的交通標誌及道路標記，以期改善情況，從而在安全局限範圍內令乘客得益。若不這樣做，巴士、公共小巴及的士上落客點的數目便可能大幅減少，令乘客感到不便。同樣地，雖然較理想的做法是令此等上落客點與行人過路處保持適當距離，但亦有需要考慮若距離過大，乘客下車後可能傾向胡亂過馬路，這可能導致更多意外。因此，在設定該等上落客點時，有需要在不同的要求及需要之間求取平衡，以確保道路安全。

54. 陳偉業議員雖然承認上述求取平衡的需要，但他強調，在所有相關考慮因素中，安全應佔最優先位置。因此，運輸署應透過訂定巴士、公共小巴及的士上落客點與路口、行人過路處或停車場出入口的最小距離，確保最低限度的安全標準，以便基於方便的考慮不會優於安全考慮。依他之見，儘管此等上落客點的位置因欠理想而導致的意外一再發生，但由於地區人士強烈反對，當局並無作出改善，這種情況是不能接受的。環境運輸及工務局副秘書長在回應時促請陳議員將此等個案交由政府當局跟進。她其後重申在設定此等上落客點時需有彈性，並對於就此訂定一成不變的安全標準的建議有保留。這是因為有時受有關情況所局限，並不能在其他地

點設定上落客點。就其他情況而言，若有關停車場並不繁忙，是否接近其出入口可能並非備受關注的事宜。故此，應同時考慮所有相關因素。若不這樣做，可能無法滿足認為方便程度與安全同樣重要的當地居民的需要。

55. 陳偉業議員未被說服。他強調永遠不應危及他認為至為重要的道路安全，並促請政府當局修改有關指引，澄清及重申所有相關的安全規定。他又對政府當局現時按個別情況來處理巴士、公共小巴及的士上落客點位置欠理想問題的做法表示不滿，並表示，若政府當局不主動作出適當的整體調整及改善，他會跟進此事。環境運輸及工務局副秘書長察悉他的意見。

56. 劉健儀議員認同政府當局有關在設定巴士、公共小巴及的士上落客點時需有彈性及作全盤考慮的意見。然而，她指出，安全應是最重要的基本考慮因素，而這應是底線，在此之上可在有需要時放寬有關規定。政府當局察悉她的意見。

### 商業考慮

57. 劉健儀議員藉此機會促請政府當局因應的士營運的性質(即的士提供點到點的個人客運服務，因而需要更多上落客點以確保服務質素)，放寬對的士上落客點的限制。就此，她提及西貢的士工商聯誼會就新界的士的許可營業地區一事提交的意見書，並指出該聯誼會長期以來一直尋求獲准在現時屬新界的士許可營業地區以外的坪石彩虹地鐵站營運。事實上，運輸署官員曾承諾答允他們的要求，但表示所要求的上落客點只可在坪石公共交通交匯處落成後才能設定。劉議員雖然承認有關要求非常敏感，因為這涉及市區的士及新界的士業的許可營業地區，但她認為有理據答允該項要求，因為當局較早前已在接近坑口地鐵站的地方設定一處新的新界的士站，而該處亦在新界的士的許可營業地區以外。故此，政府當局應安排該兩組別的的士司機進行商議，訂出回應該聯誼會要求的方法。

58. 環境運輸及工務局副秘書長解釋，有關法例已訂明新界的士的許可營業地區。她繼而表示，政府對於調整新界的士的許可營業地區的立場是，為方便新界的士乘客轉乘其他交通工具，尤其是鐵路，以及照顧乘客在主要公共設施的特別需要，新界的士會獲准進出位於新界的士原有許可營業地區邊緣的主要公共交通交匯處及某些主要公共設施。當局正是基於上述原則修改新界的士的許可營業地區，讓新界的士可循指定路線來往坑口地鐵站附近的一個新的新界的士站，以方便來自西貢

區的新界的士乘客轉乘地鐵將軍澳線。然而，坪石彩虹地鐵站卻不能作出類似的安排，因為該處位於九龍，既非最接近西貢區新界的士原有營業地區的地鐵站，亦非主要公共設施。

59. 劉健儀議員堅稱有需要解決當區居民對新界的士服務的需求，聯誼會提交的意見書正反映出這方面有強烈需求。依她之見，政府當局應透過向市區的士業解釋有關情況，盡力協助新界的士來往坪石彩虹地鐵站。環境運輸及工務局副秘書長在回應她時承諾向有關官員轉述她的要求，以便在適當時刻作出回應。

60. 林健鋒議員認同劉健儀議員對放寬的士上落客點的限制的意見，但他同時亦認為有需要處理的士在這些地點排長龍的問題，此舉造成不必要的交通擠塞，甚至對其他車輛的安全構成危險。環境運輸及工務局副秘書長在回應時向委員保證，政府當局將會實施交通執法措施，同時亦會小心行事，避免影響的士的生意。在這方面，警方每當接獲交通問題的報告後，便會採取執法行動。當局會繼續這方面的工作，但亦希望的士業界會自律。林議員指出，儘管曾就此向政府當局轉介若干黑點，以便採取行動，但情況沒有多大改善。鑑於經濟正在復甦，交通擠塞的問題因而可能會惡化，他促請政府當局盡更大努力，以確保早日作出改善。政府當局察悉他的意見。

#### 殘疾人士使用交通工具

61. 張超雄議員借助錄影帶指出，殘疾人士在使用公共交通服務方面仍有困難，因為方便他們上落交通工具的設施，例如設有低地台的巴士的延伸斜道、公共交通交匯處的下斜路緣及巴士、的士及公共小巴的上落客點等，在設計及提供方面都有不足之處及缺陷。環境運輸及工務局副秘書長承認上述個案存在設計問題。她要求張議員向政府當局提供更多有關這些個案的資料，以便跟進，而運輸署亦會在會後與他詳細討論有關個案。

62. 張超雄議員認為，除了個別跟進上述不足之處外，當局亦有需要系統地處理整體的問題。因此，運輸署應主動就香港所有主要公共交通交匯處進行全面檢討，以確定有否任何類似的不足之處，並擬訂糾正有關情況的時間表。一如他及主席所建議，政府當局被要求採取以下行動 ——

## 經辦人／部門

- (a) 對香港所有主要公共交通交匯處進行全面檢討，以確定該等交匯處是否已全部妥當地設置上述設施；
- (b) 就新的公共交通交匯處和巴士、的士及公共小巴的上落客點制訂這方面的指引；及
- (c) 紹正轉介予政府當局採取行動的個別個案所涉及的不足之處。

政府當局

政府當局亦被要求在6個月後就上述事宜向事務委員會提交進度報告。

## **VII 其他事項**

63. 議事完畢，會議於下午1時結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2006年9月19日