



汽車交通運輸業總工會

對《2011年道路交通(修訂)條例草案》的回應

首先，讓我們檢視一下政府近年在增加道路交通罰則方面的部份內容：

1. 「危險駕駛引致他人死亡」的罰則由 2009 年 2 月 9 日開始，最高可被判處監禁的刑期由 5 年增至 10 年。不僅如此，被控的駕駛者亦可同時被判處最高罰款港幣 50,000 元；如屬首次被定罪，可被取消駕駛資格至少 2 年；如第二次或再次被定罪，則可被取消駕駛資格至少 3 年；記 10 分違例駕駛記分；以及強制修習駕駛改進課程。另外，此類案件由高等法院及區域法院（而非裁判法院）審理，有較大機會判處較重的刑罰。
2. 從 2010 年 12 月 17 日開始，新增「危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害」的罪行條文，即被控的駕駛者最高可被判處罰款港幣 50,000 元及監禁 7 年；如屬首次被定罪，可被取消駕駛資格至少 2 年；如第二次或再次被定罪，則可被取消駕駛資格至少 5 年；記 10 分違例駕駛記分；以及強制修習駕駛改進課程。不僅如此，危險駕駛罪行（包括「危險駕駛」和「危險駕駛引致他人死亡」）的刑罰亦再次加重。
3. 在 2011 年 5 月 3 日，行政會議建議行政長官指令《2011 年道路交通(修訂)條例草案》提交立法會審議，並且建議《條例草案》第 6 條把被裁定危駕引致他人死亡罪名的人的停牌期延長，首次定罪由不少於兩年增至五年，再次定罪由不少於五年增至 10 年。如涉案者被裁定再犯同一罪行，法庭在考慮犯罪情節後，可判處終身停牌；以及《條例草案》第 20 至 25 條修訂《道路交通(駕駛執照)規例》(第 374B 章)，以加入嚴重交通罪行，訂明曾有該等罪行定罪記錄者沒有資格申請商業車輛駕駛執照，以及沒有資格持有、申請或續領駕駛教師執照。

雖然以上只是政府在短短的兩年多裡增加/建議道路交通罰則方面的舉措，但是其嚴厲程度實在令人咋舌。如果對香港情況不是很了解的話，很可能誤以為香港的道路交通情況已經回到蠻荒無序的年代。

其實，根據政府所表述的理由，採取這些措施的主要目的是要打擊社會上日益嚴重的酒駕和毒駕行爲，以保障廣大市民的生命安全。可惜的是，在政府的用心良苦、獨出機杼和匠心獨運的推動之下，根本沒有觸犯酒駕和毒駕行爲的守法職業司機，亦無緣無故地遭到牽連，結果令他們感到異常的迷惑和苦惱。萬一他們不幸遇到嚴重的交通事故，那麼他們更要無可奈何地面對著這些猛增的刑罰和陷入人生的絕境。對此，我們不禁要問一問那些追求卓越和福爲民開的官員們，情何以堪啊！

對於上述問題，本會（汽車交通運輸業總工會）在過往一段長時間裡都不斷地向有關部門反映意見，並且力陳現時政府在推行加大打擊酒駕和毒駕罪行的力度時所存在的各種弊端，故強烈地建議政府參考內地所採取的有途措施（參閱附註#），在開展打擊酒駕和毒駕罪行的工作中，應當訂立不同法例條文來處理這些罪行和一般道路交通中發生狀況的檢控工作，而現時關乎一般道路交通的檢控標準則不應作出任何變動。本會認為，採用這種分開處理方式不但能讓政府得到極爲廣濶的發揮空間，因此可以盡心、盡力、盡情和盡職地打擊酒駕和毒駕罪行和發揮強而有力的阻嚇及震懾作用，而且可以有效地回應社會大眾的強烈訴求，再順便制止某些水平低下但自以爲是的所謂民意代表所發出的噪音。從另一方面來說，根本沒有觸犯酒駕和毒駕罪行的守法職業司機亦可以不受影響和繼續安心地工作。

*中國最高人民法院在 2009 年 9 月 8 日發表的《最高人民法院關於醉酒駕車犯罪法律適用問題的意見》中指出，行爲人明知酒後駕車違法、醉酒駕車會危害公共安全，卻無視法律醉酒駕車，特別是在肇事後繼續駕車衝撞，造成重大傷亡，說明行爲人主觀上對持續發生的危害結果持放任態度，具有危害公共安全的故意。對此類醉酒駕車造成重大傷亡的，應依法以以危險方法危害公共安全罪定罪。根據刑法第一百一十五條第一款的規定，醉酒駕車，放任危害結果發生，造成重大傷亡事故，構成以危險方法危害公共安全罪的，應處以十年以上有期徒刑、無期徒刑或者死刑。資料來源：新華網，http://news.xinhuanet.com/legal/2009-12/23/content_12693377.htm。2009 年 12 月 23 日。

對於這一點，運輸及房屋局局長鄭汝樺在2010年7月19日就打擊藥後駕駛的初步建議會見傳媒時便明確地表示：

「我們經過一段時間的研究，現在提出一籃子的初步建議，其精神是一方面要有效地將那些不負責任的駕駛人士繩之於法；另一方面要作出平衡，有一百七十多萬的人士擁有駕駛執照，亦有五十九萬的車輛行駛道路上，這些其實大部份都是負責任的司機，我們亦不想將來的法例殃及他們，帶來太大的不便。」

由此可見，負責處理加強打擊酒駕和毒駕行爲的政策局官員也充份意識到需要採取不同方式來解決問題。

可惜的是，不知道是言不由衷，還是出爾反爾，或是上情不能下達。政府在2011年5月13日於憲報刊登了《2011年道路交通（修訂）條例草案》（下稱《條例草案》），並且在5月25日正式提交給立法會審議。縱觀整個《條例草案》的內容，我們可以看到政府仍然沿襲打擊酒駕和毒駕罪行時所使用的障眼法，即大字標題地講明要設立推行嚴厲打擊毒駕措施的立法框架，但是實際上則使廣大沒有觸犯這些罪行的前線司機要無辜地受到牽連，因而再次要面對著整體罰則大幅加重的問題。對於這一點，我們只要將《條例草案》中的第6條內容，即：

「如罪行涉及指明毒品（即在上文第6段所述的任何指明毒品的影響下駕駛），該人則須承受更嚴厲的懲處。如屬首次定罪，最短的取消駕駛資格期間（停牌期）為五年，再次定罪，則為10年。此外，為使在指明毒品影響下駕駛罪行的罰則發揮最大阻嚇作用，我們建議在法例中訂明，如違例者曾被裁定相同罪行，法庭經考慮犯罪情節和違例者的行爲後，認為不宜容許該人繼續駕駛汽車，則除可判處相關罪行應有的罰則外，還可判處該人終身取消持有或申領駕駛執照的資格（終身停牌）。」

與第16條（a）內容，即：

「《條例草案》第6條把被裁定危駕引致他人死亡罪名的人的停牌期延長，首次定罪由不少於兩年增至五年，再次定罪由不少於五年增至10年。如涉案者被裁定再犯同一罪行，法庭在考慮犯罪情節後，可判處終身停牌；」

作一個比較的話，不難看出《條例草案》在前面講了一大堆嚴厲打擊毒駕罪行的

理據，但是最終解決方式則是將整體道路交通的刑罰提高。對此，本會認為孤傲的政府官員並沒有接納我們要求分開處理打擊毒駕行為與一般道路交通檢控工作的建議，而是一味固持己見，並在錯誤中越走越遠，使根本沒有觸犯毒駕罪行的守法職業司機為此付出沉重的代價。本會認為，這是極不合理和不公平的！

同樣令人感到憤慨的是，本會就政府在 2010 年 7 月發表的《打擊藥後駕駛的初步建議》所作出的回應中，已經明確地指出，有關建議應將服用危險藥物後駕駛車輛的行為以業界通俗稱法的「毒駕」來進行表述，並使之與守法司機在生病時服用各種藥物有所區別，以免產生混淆。不僅如此，本會在這份意見書中也指出，在現時的交通運輸業中，不少司機的年齡偏大，而且在歲月的流逝下，他們很可能患有各種隱性或慢性疾病而需要長期遵照醫生的指示和服用各種藥物來控制病情。另一方面，在警務人員進行行為反應測試時，部份司機很可能當時正處於身體開始出現各種病癥和已經服用了藥物，再加上長時間工作的勞累，使他們未能通過有關測試。在這種情況下，儘管他們可以提出免責辯護，但是由於各項客觀結果都對這些事實上並非毒駕的司機很不利，使他們很可能遇到有理說不清，甚至遭到檢控的問題。

然而，不知道基於什麼考慮或原因，政府在提出《條例草案》的修訂內容時，竟將現行《道路交通條例》（第 374 章）（《條例》）第 39 條進行翻新工程，增訂和重新命名為一般藥駕罪行。不過，令人詫異的是，《條例草案》在列舉近年因毒駕及藥駕而被捕個案時，我們從文件只是看到，在 2010 年的 84 宗被捕個案中，73 宗（即 87%）涉及氯氨酮，其餘涉及可卡因和大麻等毒品，12 宗涉及交通意外，期間並沒有觸犯一般藥駕的罪行。可見，政府官員在提交《條例草案》時刻意採用含糊其詞的手法，以達到掩人耳目的目的。對此，本會認為這種手法不但極不高明，而且讓社會人士感到擔任政策部門的官員欠缺應有理性和專業水平，甚至對本港的法治精神帶來了嚴重的衝擊。

此外，從汽車交通運輸業界的實際運作角度來說，本會作為一個業內最大型的勞工組織，長年以來都努力地向會員和業界勞工倡導良好的駕駛態度，從而致力提升香港整體交通安全的質素。我們深知，良好的駕駛態度和交通安全質素是

每個前線司機的人身安全和職業生計的最基本保障，同時是作為香港市民的一項最起碼責任，因此本會一直都十分重視和推動這方面的工作。從另一方面說，對於那些忽略交通安全的駕駛態度，包括酒駕和毒駕的行為，本會向來都是持批評和反對態度的，並且不斷地提醒會員和業界勞工這些行為所導致的嚴重後果和必須付起的沉重代價。在多年努力工作下，據本會所掌握的情況來看，絕大部份職業司機都是嚴於律己，並且盡自己最大努力來確保所有道路使用者的生命安全。對此，本會認為，這些司機的努力和堅持，應當得到政府和社會各界人士的充份認同和支持。不僅如此，這也從另一個側面反映出，政府沒有任何理據加重根本沒有觸犯酒駕和毒駕罪行的守法職業司機的刑罰，使他們蒙受不白之冤。

本會之所以強烈反對政府建議修訂《條例草案》的另外一些主要原因在於，由於香港路少車多和交通十分繁忙，使道路上的變數極多，因此很容易導致各種各樣的交通事故。在這種情況下，前線司機不但在這些事故當中首當其衝，令其生命安全受到極大的威脅，而且在事故發生後，還要面臨著執法人員的無情檢控。對此，本會接到不少會員的投訴，指執法人員近年動不動便以「危險駕駛」的罪名來檢控遇到交通事故的司機。其中一個明顯的例子便是，2009年1月曾發生一名年長乘客在乘搭巴士期間因跌傷而身亡的事件，但是警方在未經任何調查之下，便以「危險駕駛引致他人死亡」的罪名來控告這名司機，使該名車長含冤莫白多時。後來，在本會的強烈抗議下，警方才修正這項錯誤。

另一方面，雖然我們都努力地相信本港的道路設計和建設達到國際水平，但是本港特殊地理環境的影響，一些道路在實際的使用和管制當中，很可能存在著一些不足或誤差的地方。舉例來說，在2009年11月於將軍澳發生的巴士翻側和導致多名乘客傷亡的意外後，多個政府部門的官員都跳出來和強調這個發生意外路段的設計和交通指示合乎國際標準，以回應前線司機、學者以及社會人士的多番質疑。不過，政府官員的這種表現反而令人產生「此地無銀三百兩」的聯想，而其結果亦因技術和資料所限，使問題最終不了了之。儘管如此，對於前線司機來說，這仍然是疑竇重重。

還一個前線司機認為很可能導致交通意外的因素是交通燈號的指示問題，而其中一個明顯例子便是在 2003 年 1 月於銅鑼灣興發街與維園道交界點發生及造成多名途人傷亡的嚴重車禍。其實，對於這個被業界人士指為交通黑點的路段，本會人員已經多次向政府部門反映意見和要求作出改善。可惜的是，有關官員只是以這些交通燈號的設計和應用符合國際標準而沒有及時處理，結果發生了這種慘絕人寰的交通悲劇。其後，有關部門在百般無奈之下，只好靜悄悄地進行改善工程和清理上址的交通隱患。

本會提出上述三個交通意外個案的主要目的是要在此清楚地說明，當不幸交通事故發生後，前線司機往往會處於一個十分被動的位置，並且要面對著無情的檢控和刑罰。然而，對於那些負責道路和交通燈號的設計和管理，以至檢控工作存有錯失的政府官員，很多前線司機往往會質疑的是，難道他們不需要負起應有責任？更為可惜的是，從本港近年數次修訂本港道路交通法例的過程中，我們可以看到，政府官員只是藉著打擊各種不負責駕駛罪行來作借口，而且不斷地提高各項罰則，使守法司機被迫面對著極不合理的對待及在很大程度上加重他們工作時的心理壓力。在這種情況下，本會認為有關政府官員應當作出反省和立即停止所有壓迫守法司機的舉措。否則的話，政府一直倡談的提升本港交通安全質素和保障所有道路使用者人身安全的主張只能是一種空談。

汽車交通運輸業總工會

2011 年 7 月 12 日