

二零一一年一月二十八日會議
討論文件

立法會交通事務委員會
加強推行隨機呼氣測試

目的

本文件載述警方為打擊酒後駕駛而進行隨機呼氣測試行動的結果，並建議加強推行隨機呼氣測試的工作。

背景

2. 駕車前曾喝酒的司機涉及意外的風險，遠高於沒有喝酒的司機。一九九五年，《道路交通條例》(第374章)(《條例》)增訂第39A條，引入一項新罪行：如司機血液、呼氣或尿液中酒精比例超過訂明限度，即屬犯罪。法例賦予警方相關權力，可要求懷疑曾喝酒、干犯交通罪行或涉及交通意外的司機進行呼氣測試。《條例》於一九九九年修訂，大幅降低有關訂明限度¹。

3. 二零零八年，《條例》進一步修訂，賦權警方無需合理懷疑司機曾經喝酒，也可要求進行檢查呼氣測試。為盡量減少對市民造成不便，當局決定在相關程序中加入以預檢設備進行預檢測試，一般稱為‘隨機呼氣測試’。隨着相關法例於二零零九年二月九日生效，警方展開隨機呼氣測試行動。為加強市民對警察能以負責的態度行使權力以進行該測試的信心，當局同意採取多項措施，包括最初只限已受訓處理酒後駕駛個案的交通警務人員進行隨機呼氣測試、一般只以路障行動中被截停車輛而非行駛中車輛的司機為隨機呼氣測試對象、以

¹ 訂明限度由每100毫升呼氣中有35微克酒精降至22微克，血液和尿液中酒精比例的訂明限度也相應修訂。

及採用快速簡便的手提預檢設備，加快測試過程和避免對駕駛人士造成不必要的延誤或不便。

4. 二零零九年六月，當局向立法會交通事務委員會（委員會）匯報，警方在二零零九年二月九日至六月九日期間進行了 657 次隨機呼氣測試行動，涉及 13,632 名司機。自隨機呼氣測試推行以來，酒後駕駛個案的數目與涉及酒後駕駛的交通意外數目均大幅減少。二零零九年二月至五月期間，酒後駕駛個案的數目較二零零八年同期減少 37%，涉及酒後駕駛的交通意外數目則減少 65%，顯示隨機呼氣測試的法例和程序產生了阻嚇作用。由於效果顯著，警方會繼續進行隨機呼氣測試行動。此外，當局向市民保證，警方會密切監察隨機呼氣測試的推行情況、並參考有關結果以考慮日後的執法行動，及把相關發展告知委員會。

最新情況

5. 自從二零零九年二月九日引入隨機呼氣測試至二零一零年十月三十一日期間，警方在 7,373 次隨機呼氣測試行動中為 113,151 名司機進行呼氣測試，當中 715 名司機因體內酒精比例超過訂明限度或拒絕接受測試而被拘捕。不計隨機呼氣測試行動中被捕的司機，與實施隨機呼氣測試前的情況比較，因酒後駕駛被捕的人數減少了 13%²。涉及酒後駕駛的意外數目減幅更見顯著，比較引入隨機呼氣測試前的情況，二零零九年減少 62%，二零一零年減少 68%。

² 二零零九年二月至十月期間有關酒後駕駛的被捕總人數為 691 人，其中 190 人在隨機呼氣測試行動中被捕；二零一零年二月至十月期間有關酒後駕駛的被捕總人數為 858 人，其中 420 人在隨機呼氣測試行動中被捕。

³ 二零零八年二月至十月期間涉及酒後駕駛的交通意外數目為 510 宗，在二零零九年和二零一零年同時期的相應數字分別為 194 宗及 164 宗。

6. 此外，警方分析了有喝酒的司機的統計數字。推行隨機呼氣測試前，並無明確數字顯示本港酒後駕駛情況的規模和程度。以往，酒後駕駛的司機，只會在涉及交通意外、干犯交通罪行或懷疑駕車時體內有酒精而遭警方截查時，才會被發現。推行隨機呼氣測試後，警方便能透過在測試中取得的數據，首次得知本港司機在‘喝酒後駕車’的情況的普遍程度，相關結果載於附件A。有關數字顯示，二零零九年二月至二零一零年十月期間曾接受隨機呼氣測試的司機當中，2.7% 在駕車時體內有‘若干份量’酒精，0.6% 體內酒精比例超過訂明限度。該兩項數字的長遠變化，可反映駕駛人士中喝酒風氣的轉變。

7. 附件B的圖表顯示隨機呼氣測試實施以來司機體內酒精比例的趨勢。圖表並載有已進行隨機呼氣測試的次數，以顯示司機對警方執法行動的反應。在首四個月，被驗出曾喝酒的司機所佔百分比介乎2.3%至2.6%，其後逐漸呈現升勢，於二零零九年十一月達到4.1%的高位。同期被驗出體內酒精比例超過訂明限度的司機所佔百分比介乎0.7%至0.4%，其後逐步上升，於二零零九年十一月達到1.1%的高位。隨機呼氣測試行動的次數自二零零九年十一月起增加，體內酒精比例超過訂明限度的司機以及駕車時體內有若干份量酒精的司機的百分比均隨之大幅下降。二零一零年五月，警方把執法地點由以往只限於隨機呼氣測試的專設路障，擴展至所有交通執法路障，上述兩項數字自此均呈明顯跌勢。被驗出曾喝酒的司機所佔百分比有所上升，部分原因可能是警方選擇進行隨機測試的時間和地點更具成效，以及推行隨機呼氣測試的阻嚇作用逐漸減退。不過，相關數字的趨勢顯示，警方的執法力度確能產生正面的影響，減低司機‘喝酒後駕車’與涉及酒後駕駛交通意外的百分比。只要持續執法的努力，我們預期司機的態度會逐漸改善，避免酒後駕駛。總括而言，我們相信，二零零九年十一

月至二零一零年二月期間駕車時體內有若干份量酒精的司機所佔百分比由 4.1% 大幅減少至 2.4%，同樣是因為警方在該段期間加強隨機呼氣測試行動，令部分司機有正面反應，在喝酒後不駕車。

結論及前瞻

8. 推行隨機呼氣測試後，涉及酒後駕駛的被捕個案和交通意外的數目有所減少，可見隨機呼氣測試行動對酒後駕駛行為持續發揮明顯的阻嚇作用。不過，本港司機‘喝酒後駕車’的情況的普遍程度與涉及酒後駕駛的個案的整體數字，顯示有些司機仍會在喝酒後駕車，而有些司機在當局加強推行隨機呼氣測試行動時，會避免喝酒後駕車。

9. 對司機和其他道路使用者來說，於路障進行隨機呼氣測試的現行模式向來有效，但該模式須靠使用路障。設置路障會受天氣和道路環境等外在條件限制，而一般司機也察覺到在快速公路上不常設置路障，故此，經常喝酒後駕車的司機往往能預先計劃行車路線，避免遇上警方的隨機測試行動。由於在駕車前喝酒的司機取道快速公路會比選行其他道路較少機會遇到交通路障，因此，單靠使用路障進行隨機呼氣測試的策略應予檢討。

10. 為了讓執法行動對酒後駕駛持續發揮阻嚇作用，並因應上文第 8 和第 9 段所述情況，警方建議繼續在路障進行隨機呼氣測試行動，作為其中一項重點交通執法。此外，警方建議可要求(a)因干犯交通罪行而被截停的司機(即日常巡邏執法中被截停車輛的司機而並非限於在路障被截停車輛的司機)；以及(b)在行駛中(包括在快速公路上行駛中)的車輛的司機進行隨機呼氣測試⁴。

⁴ 目前，除在警方路障被截停車輛的司機外，警務人員可要求在其他地方因干犯交通罪行而被截停車輛的司機進行檢查呼氣測試，亦可要求行駛中車輛的司機進行該測試。

警務人員可截停該等車輛要求司機接受測試。我們預期落實上述建議可進一步提高阻嚇力，以打擊酒後駕駛行為。

徵詢意見

11. 請委員留意本文件的內容。

香港警務處
二零一一年一月

附件A

本港酒後駕駛的普遍程度

	2009 年 (2 月至 12 月)	2010 年 (1 月至 10 月)	2009 年 2 月至 2010 年 10 月
駕車時體內沒有酒精的司機所佔百分比	97.3%	97.4%	97.4%
駕車時體內酒精比例超過訂明限度的司機所佔百分比	0.7%	0.5%	0.6%
駕車時體內有若干份量酒精的司機所佔百分比	2.7%	2.6%	2.7%
已進行測試總數(次)	36,312	76,839	113,151
行動次數(次)	2,249	5,124	7,373
涉及酒後駕駛的交通意外數目(宗)	251	179	430

附件B

經隨機呼氣測試驗出駕車時 體內有不同酒精比例的司機所佔百分比

