

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)1254/11-12號文件

檔 號：CB1/BC/12/10

### 內務委員會文件

### 《2011年道路交通(修訂)(第2號)條例草案》委員會

#### 目的

本文件旨在匯報《2011年道路交通(修訂)(第2號)條例草案》委員會的商議工作。

#### 背景

2. 截至2011年5月31日，共有4 350輛登記公共小巴在本港營運，計有1 310輛紅色小巴和3 040輛專線小巴<sup>1</sup>。據政府當局所述，多年來，當局推行了多項改善措施<sup>2</sup>，以加強公共小巴的營運安全。儘管如此，公共小巴在2009年和2010年的意外率和傷亡率，仍較其他汽車種類為高。以2009年和2010年每千車輛涉及交通意外的車輛數目計算，公共小巴涉及交通意外的比率分別為255.2輛和263.7輛，而所有汽車種類的比率則分別為34.1輛和34.3輛。

3. 2009年6月發生了一宗涉及專線小巴的致命意外，令公眾更加關注公共小巴的安全，交通事務委員會曾於2009年6月26日及11月27日舉行兩次會議，討論加強公共小巴營運安全的措施，包括規定所有公共小巴安裝車速限制器；強制把電子數據記錄儀(下稱"記錄儀")(俗稱"黑盒")列為新登記公共小巴的基

---

<sup>1</sup> 紅色小巴提供不固定服務，即路線、時間表、車輛編配和票價均不是固定的；專線小巴則提供固定服務，即路線、票價、車輛編配和時間表皆是固定的，並受運輸署規管。

<sup>2</sup> 已落實的措施包括：向公共小巴司機推廣安全駕駛；強制公共小巴安裝車速顯示器；加強針對公共小巴司機超速和其他不當駕駛行為的執法行動；以及規定2004年8月1日或以後登記的公共小巴裝設乘客座位安全帶和高靠背座椅等乘客保護裝置。

本設備；以及強制規定修習和完成職前課程。在2011年2月25日事務委員會會議上，政府當局提供有關安裝車速限制器及制訂供本港公共小巴使用的記錄儀規格的最新進展情況。政府當局告知事務委員會，當局的目標是在2010-2011年度立法會會期向立法會提交所需的法例修訂建議。

## 條例草案

4. 條例草案於2011年7月13日提交立法會，其目的是修訂《道路交通條例》(第374章)(下稱"該條例")及其附屬法例，以推行一套措施，改善公共小巴的營運安全，並對該條例作出若干相關及雜項修訂。建議推行的一套措施，旨在阻遏某些公共小巴司機的不當駕駛和超速行為，以及更有效控制和規管公共小巴的行車速度。

5. 條例草案所載的主要建議包括——

- (i) 就公共小巴可行駛的最高速度(每小時80公里)施加上限；
- (ii) 規定每輛公共小巴均須裝配經運輸署署長(下稱"署長")認可的車速限制器；
- (iii) 規定符合運輸及房屋局局長指明的說明的公共小巴均須裝配經署長認可的記錄儀；
- (iv) 規定申請公共小巴駕駛執照的人士必須修習並完成職前課程，才可獲發駕駛執照；
- (v) 規定每名公共小巴司機均須於公共小巴提供服務時於公共小巴內展示司機證；及
- (vi) 訂明根據條例草案，不遵從上述新規定(第(iv)項除外)即構成罪行，並指明判處的罰則。

## 法案委員會

6. 在2011年10月7日的內務委員會會議席上，議員成立法案委員會審議條例草案。法案委員會的委員名單載於**附錄I**。

7. 法案委員會由劉健儀議員擔任主席，曾與政府當局舉行6次會議，並在其中一次會議上聽取公眾及多個團體(包括公共小巴業)代表的意見。曾向法案委員會表達意見的團體名單載於**附錄II**。法案委員會曾於2012年2月21日前往運輸署，觀看署方示範記錄儀的功能及展示該儀器所記錄的數據種類。

## 法案委員會的商議工作

8. 法案委員會普遍支持條例草案加強公共小巴營運安全的立法目的。法案委員會委員對強制規定新登記公共小巴安裝記錄儀的建議，提出多項關注事項，例如該儀器所記錄的資料；其對加強公共小巴營運安全的成效；所收集的數據的用途；以及能否將此新規定應用於所有現役公共小巴。

### 建議強制規定新登記公共小巴安裝記錄儀

#### *記錄儀的功能及所記錄的資料*

9. 法案委員會委員曾詢問記錄儀的功能和建議強制規定公共小巴安裝記錄儀的理據。政府當局表示，記錄儀記錄車速和其他行車狀態數據。政府當局所提供有關記錄儀功能及所記錄資料的詳情載於**附錄III**。法案委員會察悉，公共小巴所使用的記錄儀，會儲存數據最少30日。鑒於記錄儀旨在協助管理車隊和調查投訴及交通意外，以及阻遏公共小巴司機的不當駕駛行為，政府當局認為30日的數據已經足夠。

10. 政府當局表示，公共小巴安裝記錄儀，有助管理車隊和阻遏公共小巴司機的不當駕駛行為，記錄儀收錄的數據亦會用於協助運輸署聯同小巴營辦商調查公共小巴服務相關的投訴，確保記錄儀正常操作，以及加強監察公共小巴服務的營運(如小巴司機的駕駛表現等)。如有合理理由相信已安裝記錄儀的公共小巴涉及交通意外或該條例的罪行，記錄儀的數據亦可供警方作調查之用。政府當局指出，本港約85%的專營巴士已裝有記錄儀<sup>3</sup>。應法案委員會之請，政府當局已提供例子，說明警方曾經利用專營巴士上記錄儀所錄得的數據，協助進行交通意外的檢控工作。有關例子的詳情載於**附錄IV**。

---

<sup>3</sup> 專營巴士營辦商以自願性質為專營巴士安裝記錄儀，作為車隊管理的工具。專營巴士營辦商把記錄儀所錄得的數據，用以管理車隊、調查意外和監察駕駛行為。

## 記錄儀的規格

11. 法案委員會察悉，條例草案第15條所訂擬議附表19載明記錄儀的性能規定。在呈交記錄儀供認可時，記錄儀供應商須根據相關工業標準測試其產品，以證明符合規定。法案委員會部分委員(包括劉健儀議員、李鳳英議員及陳淑莊議員)關注，政府當局缺乏把記錄儀應用於公共小巴的實際經驗，因此未必掌握該儀器對加強安全的成效及可能引起的實際問題的資料，在此情況下立法建議強制規定公共小巴安裝記錄儀，是否為時過早。法案委員會亦關注市場上是否有符合規定的型號供應。

12. 政府當局解釋，在制訂強制公共小巴安裝記錄儀的建議時，政府當局曾參考本港專營巴士安裝及使用記錄儀的經驗，以及內地和其他地方的經驗。此外，政府當局在與記錄儀供應商磋商後確定，有關供應商有意及有能力在條例草案制定成為法例後一段合理時間內，製造合適的產品供新購公共小巴使用。

13. 關於有否需要立法訂明記錄儀的性能規定，政府當局解釋，當局有需要立法訂明此規定，讓記錄儀供應商在法例實際生效日期頒布前依循，使產品設計符合本港規定，並安排測試和製造合適的產品。若沒有在法例中清楚列明記錄儀的安裝和性能規定，要供應商投資製造符合訂明要求的產品，會比較困難。政府當局解釋，待運輸署肯定市場上確實已有可在新購公共小巴上裝配，並完全符合法例所載各項規定的合適記錄儀型號時，當局才會提交所需的附屬法例，由立法會以先訂立後審議的程序審批，以實施安裝記錄儀的規定。政府當局向委員保證，在安裝規定生效前，當局會給予充分時間，進行記錄儀的設計、生產、測試、審批和安裝。當局預期，強制安裝記錄儀的新規定可在條例草案制定後12個月內適用於新登記的公共小巴。

14. 政府當局表示，雖然本港不曾就在公共小巴上使用記錄儀進行試驗，但政府當局有信心記錄儀可有助阻遏公共小巴司機的不當駕駛行為。政府當局解釋，記錄儀可記錄車輛的車速概況，能夠促使和鼓勵司機在執行職務的整段期間，小心謹慎駕駛；換言之，記錄儀可在司機一開始執行駕駛職務時便能發揮效用，對其駕駛思維產生正面影響。如果司機駕駛不當，便會面對市民的投訴及甚至當局的檢控。運輸署會使用記錄儀所儲存的記錄，聯同營辦商調查與公共小巴服務有關的投訴，從而加強監察公共小巴的營運情況。

15. 關於公共小巴所用記錄儀的保用期，政府當局表示，當局會在認可記錄儀產品時，規定供應商提供最少12個月的保用服務，以及每周7天的維修服務。

#### *檢索及使用記錄儀所記錄的數據*

16. 為協助監察記錄儀的正常操作及公共小巴服務的營運，條例草案建議賦權署長，在根據他藉該條例第78(1)條發出的通知或第79條發出的檢驗命令，對已經安裝記錄儀的公共小巴進行檢驗時，檢索認可記錄儀所儲存的任何數據。為方便調查意外和該條例及其附屬法例所訂的其他罪行，亦建議賦權警方檢索經認可記錄儀所儲存的任何數據，並訂明有關數據可在任何刑事法律程序中獲接納為該數據所顯示的事項的證據，而無須再作證明。

17. 法案委員會詢問，擬議增訂第67A(5)條賦權警方使用記錄儀所收集的數據作為任何刑事法律程序的證據而無須再作證明，理據為何。法案委員會委員察悉，只有當警方合理地相信相關汽車曾涉及意外或任何該條例所訂的罪行時，警方才可從記錄儀檢索數據。部分委員要求政府當局考慮，限制數據只可用於與涉及該條例所訂罪行相關的法律程序。

18. 政府當局表示，根據律政司刑事檢控科解釋，增訂的第67A(5)條訂明，在任何刑事法律程序中，一份文件如看來是根據第(4)(b)款檢索的數據的記錄(即警方從記錄儀檢索的數據)，即須獲接納為該記錄所顯示的事項的證據，而無須再作證明。該條文本身並無就從記錄儀檢索的數據的用途設定範圍或限制，而只是提供"技術上的便利"，以讓記錄儀的數據可在刑事法律程序中獲接納為證據而無須再作證明(法例已有條文訂定嚴密的保安和防干預措施，以確保數據準確無誤)。該等數據在法庭上用作證據時仍可受到質疑，法庭會決定該等數據作為證據的比重如何。這條文是法例中常見的條文(例如《放債人條例》(第163章)第6A條、《淫褻及不雅物品管制條例》(第390章)第33條及《機動遊戲機(安全)條例》(第449章)第44(1)條亦訂有相類似條文)，用以訂明有些事項可接納為證據，以免除控方在每宗檢控個案中確立該等事項為可接納證據的需要。如沒有該條文，控方僅就確立記錄儀數據用作證據的一般可接納性，便要經過非常累贅及冗長的過程，並須耗用大量的資源。

19. 政府當局進而解釋，如沒有擬議的增訂第67A(5)條，只要從記錄儀檢索的數據與所涉罪行有關，該等數據仍可用於與

任何罪行相關的刑事法律程序(不論是否涉及該條例的罪行),但控方則須證明——

- (a) 記錄儀的數據準確無誤；
- (b) 已實施防止該等數據被非法干擾的措施(控方或須援引各證人的證供，以證明曾駕駛涉案公共小巴的每位司機在記錄儀安裝並加上封條後均無干預過記錄儀)；及
- (c) 記錄儀在關鍵時刻操作正常等，

然後才可在法庭上把數據用作證據。

20. 舉例來說，如無證人證明記錄儀在關鍵時刻操作正常(在部分個案中未必有這些證人)，又或沒有證據證明記錄儀所儲存的數據準確，但該等數據為主要證據，則相關數據很可能不可在任何法律程序中獲接納為證據，包括與該條例所訂罪行相關的法律程序，而疑犯亦很可能因為缺少了記錄儀的數據作為法律程序的主要證據而不被檢控。這樣便會嚴重影響規定公共小巴安裝記錄儀擬達成的一個主要目的，就是協助意外調查。因此，政府當局認為第67A(5)條是必需及適當的。

21. 陳克勤議員詢問，若記錄儀所收集的數據顯示，公共小巴曾一度超速，駕駛該小巴的司機會否被檢控。政府當局表示，若要起訴司機超速罪行，當局必須知悉案發地點(由於記錄儀並無全球衛星定位傳感器，故沒有記錄有關數據)，並掌握由已獲驗證的偵速器(例如雷射偵速器)所收集的車速數據。據警方所述，警方不大可能純粹根據記錄儀的數據而提出起訴。

22. 據政府當局所述，專營巴士營辦商會每日或每月下載記錄儀所儲存的數據。李鳳英議員關注，公共小巴營辦商會否使用記錄儀所記錄的數據，作為監察司機表現的工具；若然，這會否對司機的日常工作造成不必要的壓力。她認為當局應要求營辦商只在接獲投訴的情況下，才下載數據以調查有關司機的駕駛行為，以免司機承受過大的壓力。政府當局表示，根據專營巴士公司所述，至今並無接獲巴士車長的有關投訴。日後，營辦商可自行決定定期而又無須過於頻繁地下載儲存的數據，供日後參考。

## 將擬議強制規定擴及所有現役公共小巴的建議

23. 鄭家富議員及李卓人議員認為，為進一步加強公共小巴的營運安全，當局亦應強制規定所有現役公共小巴安裝記錄儀。鄭家富議員要求政府當局提供資料，述明若強制規定安裝記錄儀的建議亦適用於現役公共小巴，有關小巴所須作出的技術修訂及涉及的額外開支。

24. 政府當局表示，目前，本港現役公共小巴共有17款不同型號(附錄V)。這些小巴使用不同的燃油種類，其廢氣排放標準和引擎設計也不一樣。這些型號當中，有些已經陳舊過時，安裝符合條例草案所建議規定的記錄儀技術上較複雜及具挑戰性。另外，不同型號和出廠年份的公共小巴，各有不同的感應器和訊號傳輸規格，例如電壓、脈衝、訊號產生方法及渠道等，所以當局須就公共小巴型號和記錄儀規格的各個不同組合，逐一考慮實際可行的安裝方法和防干預措施。政府當局表示，如要在所有現役公共小巴安裝記錄儀，會需要相當多的時間及工作去核實及測試不同的安裝方法和防干預措施，才可確定安裝的可行性和費用。此外，如要研發如此多種類的記錄儀，籌備時間將會很長。

25. 考慮到本港測試記錄儀所得的經驗、海外經驗和現時車隊中公共小巴型號眾多，並顧及符合本港規定的記錄儀仍有待製造和審批這個事實，政府當局認為先強制規定新購公共小巴安裝記錄儀的做法，會較為審慎和合適。根據這項強制規定，車主、記錄儀供應商和安裝商將可有充足時間，解決在不同公共小巴安裝不同牌子／型號記錄儀可能出現的技術、安裝、軟件和操作問題。這樣亦有助提高記錄儀的整體安裝效率及可靠程度。

26. 鄭家富議員認為，即使是次法例修訂工作未能涵蓋所有現役公共小巴，政府當局仍應盡快使強制安裝記錄儀的規定適用於所有現役公共小巴(合共4 350輛)，以進一步加強公共小巴的營運安全。否則，條例草案提出強制規定安裝記錄儀的成效只會有限，因為日後大部分公共小巴將不會納入是項建議的涵蓋範圍。他要求政府當局提供有關歐盟IV或V期型號及歐盟III期型號的現役公共小巴安裝記錄儀估計所需時間和所涉費用的資料。政府當局答允聯絡公共小巴製造商和記錄儀供應商，以索取所需資料。

## 罰則水平

27. 根據條例草案，違反記錄儀相關規定(例如使用沒有安裝認可記錄儀的公共小巴，或使用已安裝認可記錄儀，但該記錄儀未能保持於良好及有效的運作狀態的公共小巴)列為罪行，違例者會被處以《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)第121(1)條所訂一般罪行的罰則，即罰款10,000元及監禁6個月。條例草案亦建議，把干預記錄儀(例如在沒有合法權限或合理辯解下干預其正常操作或捏改其內儲存的任何數據)列為罪行，罰則相同，即罰款10,000元及監禁6個月。政府當局表示，警方會調查涉嫌干預的行為並搜集證據。關於干預記錄儀的檢控，只會在有足夠憑證的情況下才提出。

28. 鄭家富議員認為，干預記錄儀正常操作或捏改其內儲存的任何數據的罪行，較未能保持記錄儀於良好及有效的運作狀態的罪行更為嚴重，因此，前述罪行應處以較重罰則。政府當局表示，干預記錄儀正常操作罪行的建議罰則水平合適，亦與適用於類似罪行(例如香港法例第374A章規例第121條所訂，使用裝配未獲認可的士計程錶之的士來回兜客或運載乘客，以及無合法辯解更改的士計程錶的罪行)的罰則一致。政府當局認為，為發揮擬達到的阻嚇作用，建議罰則水平合適。

## 強制規定安裝車速顯示器、車速限制器及記錄儀的需要

29. 法案委員會部分委員(包括劉健儀議員)關注，鑒於現行法例已規定公共小巴必須安裝車速顯示器，是否真的需要在條例草案下再強制規定公共小巴安裝車速限制器及記錄儀。政府當局表示，不同的安全裝置發揮不同的作用。車速限制器有效防止司機駕駛時超逾設定車速，藉此減低交通意外的發生率和嚴重程度。因此，政府當局優先進行強制規定為新購和現役公共小巴安裝車速限制器的工作。至於記錄儀，其所儲存的數據對車隊管理、監察司機駕駛行為和意外調查均有用處。在公共小巴上安裝車速顯示器的目的，是讓乘客知道車速，而該裝置的聲音訊號，可有效提醒和警惕司機時常以安全的車速和恰當謹慎的態度駕駛。因此，車速顯示器可作為重要的監察和警惕裝置。在市區的大多數道路，一般車速上限設定為每小時50公里。車速顯示器所顯示的車速，有助乘客監察公共小巴有否超逾50公里的時速限制。

30. 據政府當局所述，車速顯示器亦可幫助公共小巴的乘客和司機監察車上的車速限制器是否正常操作，又或是否曾被干預。如車速顯示器所示車速超過每小時80公里，即公共小巴所



安裝車速限制器的設定車速上限，則可能表示車速限制器出現問題，車上乘客便可提醒司機，公共小巴已超出設定車速。如果司機不理勸諭，乘客可作出投訴或向警方舉報。當被車上乘客提醒時，公共小巴司機可減低車速至設定車速或以下，並採取有關車速限制器操作情況的適當跟進行動。

31. 劉健儀議員察悉，規定所有公共小巴安裝車速限制器的行政措施<sup>4</sup>已自2010年6月起實施。她詢問為何仍然需要立法強制規定公共小巴安裝車速限制器。政府當局解釋，透過立法，有關車速限制器的類型認可、安裝、密封和保養的規定，以及相關罪行的罰則，均可在法例清楚列明，以提供清晰的規管架構供公共小巴營辦商及司機依循。擬議法例會訂明罰則，以阻嚇不遵守有關規定或干預該儀器的行為。政府當局解釋，運輸署雖可繼續透過行政措施執行上述規定，但如不立法，便不能處以罰則，亦較難就涉嫌犯規行為舉證。

#### 在發出公共小巴駕駛執照前強制規定申請人修習職前課程

32. 法案委員會察悉，條例草案規定申請公共小巴駕駛執照的人士修習和完成強制職前課程(擬為期一天)，才可獲發公共小巴駕駛執照。政府當局表示，此建議是為回應市民的訴求(即透過改善司機的駕駛態度，以提升公共小巴的安全和服務質素)。根據建議，運輸署將指定職前訓練學校，以及制訂《實務守則》(包括課程內容、課程導師的資歷、學校設施和發出證書等)，以供營運學校的人士遵循。在條例草案制定成為法例後，運輸署會邀請有興趣人士提出營辦職前訓練課程的申請。當局預計需要6至9個月時間才能實施此項新規定。

33. 法案委員會部分委員(包括劉健儀議員和潘佩璆議員)建議政府當局探討是否有合適安排(例如僱員再培訓服務／計劃)，為報讀職前課程人士提供若干形式的資助。政府當局已接納委員的建議。運輸署在2012年2月初與僱員再培訓局接觸，研究可否把建議的職前課程以該局新技能提升計劃課程的方式推出，令這個兼讀課程的學員可按該局的現行收費政策獲得資助。運輸署亦會物色其他合適機構提供職前課程，無論會否提供資助。

---

<sup>4</sup> 自2010年6月起，運輸署已推出行政措施，藉新增發牌條件，規定所有新登記公共小巴必須安裝經運輸署認可型號及最高設定速度已預設為每小時80公里的車速限制器，而所有現役公共小巴亦須加裝同樣的儀器。

## 條例草案制定成為法例後的生效日期

34. 法案委員會察悉，條例草案第1條訂明，條例草案制定成為法例後(除第4部關於在發出公共小巴駕駛執照前強制要求申請人修習職前課程的新規定外)，於刊登憲報當日開始實施。憑藉條例草案第1(3)條，條例草案第4部將自運輸及房屋局局長以憲報公告指定的日期起實施。此外，新的附表18指明強制安裝記錄儀的新規定適用的公共小巴。該附表現時留空，運輸及房屋局局長可稍後修訂該附表，以藉任何說明指明該等公共小巴。

## **委員會審議階段修正案**

35. 政府當局將會動議對某些條文的草擬方式作出輕微修訂。法案委員會同意政府當局建議的各項委員會審議階段修正案(下稱"修正案")，該等修正案載於**附錄VI**。法案委員會並無就條例草案提出任何修正案。

## **恢復二讀辯論**

36. 在政府當局動議擬議修正案的前提下，法案委員會支持於2012年3月28日的立法會會議上恢復條例草案的二讀辯論。

## **徵詢意見**

37. 謹請議員察悉法案委員會的商議工作。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2012年3月14日

《2011年道路交通(修訂)(第2號)條例草案》委員會

委員名單

**主席** 劉健儀議員, GBS, JP

**委員** 李卓人議員  
黃宜弘議員, GBS  
鄭家富議員  
李鳳英議員, SBS, JP  
張學明議員, GBS, JP  
陳克勤議員  
黃成智議員  
潘佩璆議員  
陳淑莊議員  
黃毓民議員

(合共：11 位委員)

**秘書** 麥麗嫻女士

**法律顧問** 易永健先生

《2011年道路交通(修訂)(第2號)條例草案》委員會

曾向法案委員會表達意見的團體／個別人士名單

*I. 曾向法案委員會作出口頭陳述的團體*

1. 九龍公共小型巴士潮籍工商聯誼會
2. 漢華小型巴士商會有限公司
3. 藍田惠海小巴商會
4. 鯉魚門高超道公共小巴商會
5. 大埔專線小巴有限公司
6. 綠色專線小巴總商會
7. 荃灣區旅運巴士同業聯會
8. 香港區旅運巴士同業聯會有限公司
9. 公共巴士同業聯會
10. 的士、小巴權益關注大聯盟
11. 公共小型巴士總商會

*II. 只提交意見書的團體／個別人士*

1. 林鴻達先生
2. 香港仔專線小巴有限公司
3. 港九勞工社團聯會交通運輸行業委員會
4. 金萬利有限公司
5. 創建香港
6. 獅子山學會

### 電子數據記錄儀(下稱"記錄儀")的功能及所記錄的資料

#### 記錄儀的功能及所記錄的資料

記錄儀是以數碼方式記錄和儲存車輛行車數據的裝置。記錄儀包括一個感應器(用作感應行車數據)，車載記錄器(用作傳送數據至記錄媒介)，記錄媒介(用作儲存數據)，以及由分析軟件和閱讀器組成的分析系統。

2. 建議在公共小巴安裝的記錄儀，要能記錄和儲存至少30日的下列數據——

- (i) 時間、日期；
- (ii) 車輛的實際速度記錄(間歇不多於一秒)；
- (iii) 最近15次的急劇加速／減速記錄；
- (iv) 車輛超速(即超過指定的速度限值)記錄；
- (v) 最近30組的事故數據，包括車輛在緊接停車之前最後20秒的實際速度、大燈及轉向指示器的訊號及行車制動系統的狀態；及
- (vi) 電源狀態、數據下載、更改記錄儀設定、記錄儀系統故障記錄。

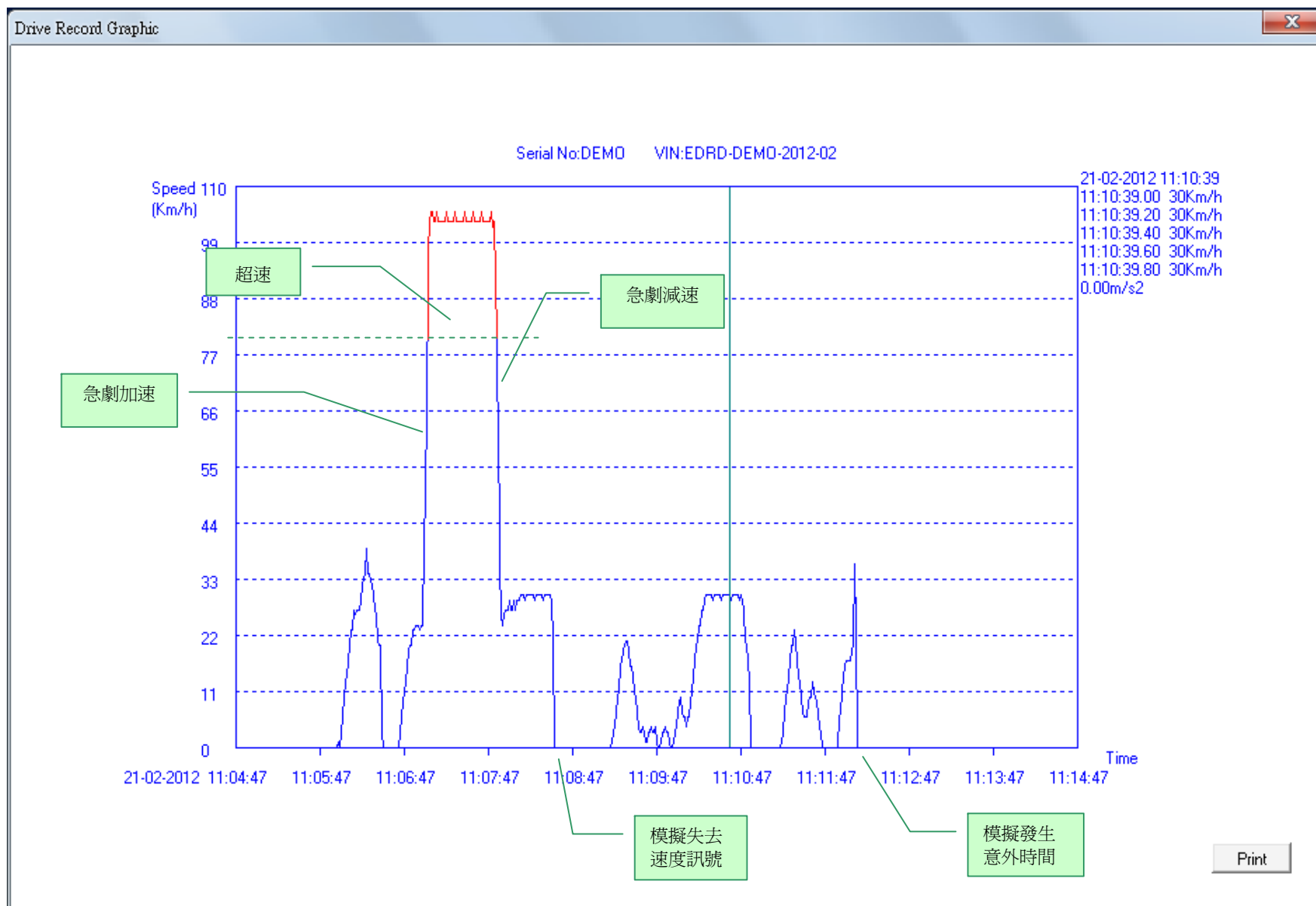
3. 記錄儀的數據記錄圖表樣本載於**附件(a)及(b)**。

#### 防止干預的措施

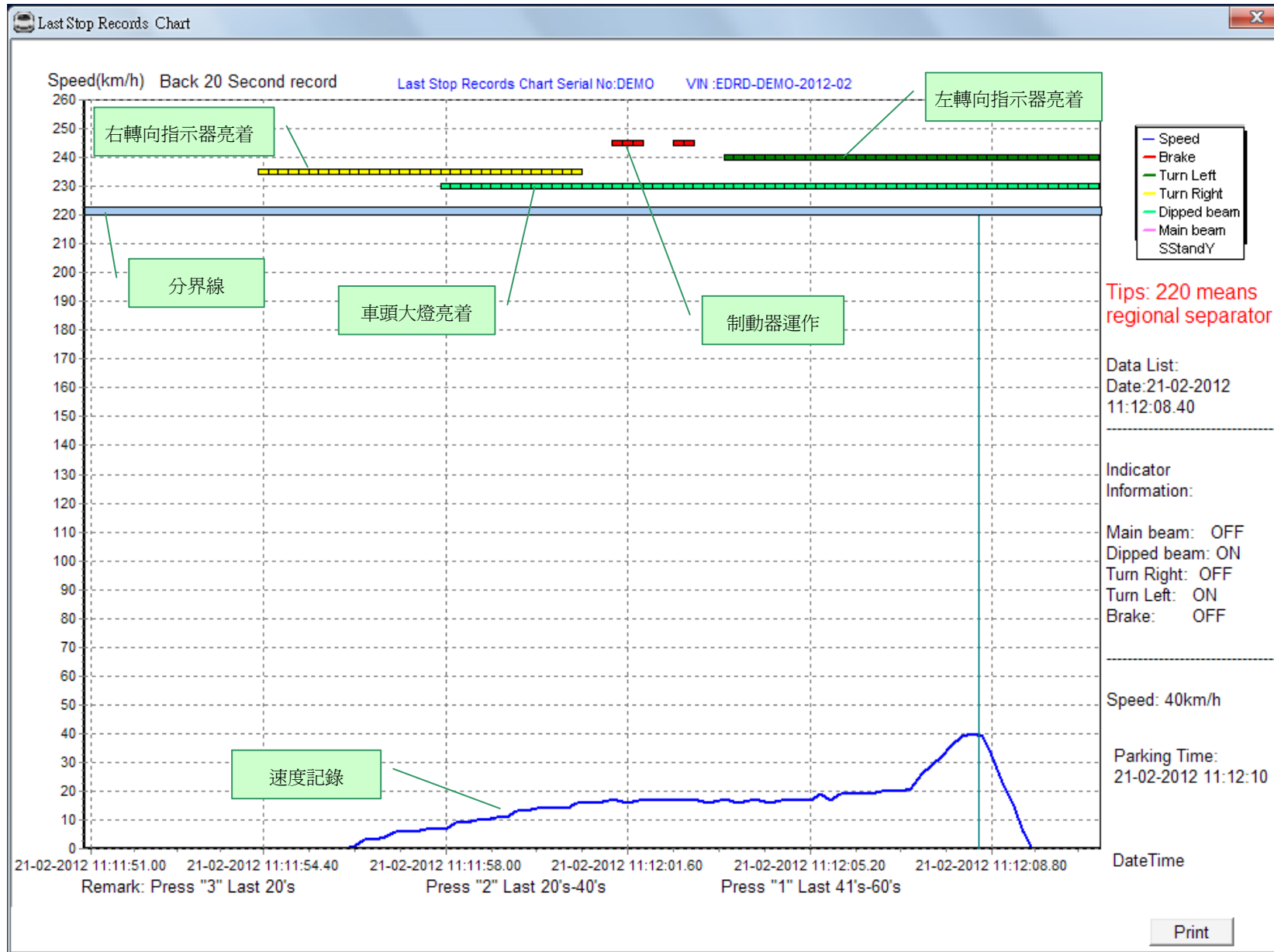
4. 司機或執法人員可藉兩盞信號燈得悉記錄儀出現故障，記錄儀上備有一盞指示燈號顯示數據收集和記錄功能運作正常，而另一盞指示燈號則顯示其他方面有故障或異常操作。記錄儀亦已加入設計，以防止所儲存數據被干預或更改。記錄儀的車載記錄器會加上封條。儀器的電線駁位亦須密封，以防一旦被截斷而造成檢測不到的數據更改或損失。因此，司機或執法人員可藉目測封條來偵察記錄儀曾否被人企圖干預。記錄儀所儲存的實際車速和時間數據、數據下載記錄，以及儀器故障和設定更改的記錄，可就竄改或干擾行為提供進一步的證據。

資料來源：運輸及房屋局

車輛實際速度記錄圖表樣本



停車前 20 秒的數據記錄圖表樣本



**警方使用專營巴士上記錄儀所收錄數據  
以協助進行交通意外檢控工作的個案**

個案一

意外日期：	2009年11月9日
事發地點：	將軍澳
意外概要：	一輛專營巴士由迴旋處駛進一條馬路時失控，翻側在第二條行車線上。巴士上兩名乘客死亡，連司機在內33名人士受傷。
警方調查：	警方要求巴士公司提供巴士上記錄儀所錄得的數據。根據記錄儀所載的車速數據和專家的分析，法庭確定巴士司機駛離迴旋處時超速，導致該嚴重交通意外。其後，巴士司機被控危險駕駛引致他人死亡。
審判結果	巴士司機最後罪成判監4年及停牌3年。

個案二

意外日期：	2010年9月17日
事發地點：	元朗
意外概要：	一輛專營巴士在路口與一輛中型貨車相撞。巴士司機受傷，兩輛車輛輕微損毀。貨車司機指稱，巴士當時高速行駛，巴士司機在路口並無減速，導致交通意外。
警方調查：	警方要求巴士公司提供巴士上記錄儀所錄得的數據。 貨車司機被控不小心駕駛。被告在審訊中堅持抗辯。
審判結果	經考慮所有證據，包括涉事巴士上記錄儀所錄得的數據，法庭判處貨車司機罪名成立。貨車司機最後罪成罰款\$2,500。



## 現役公共小巴的型號和數量

	製造商	型號	引擎種類	引入年份	公共小巴數目(輛) (截至 2011 年 12 月)
1.	豐田	BB42R COASTER	柴油(歐盟 1)	1993	8
2.	豐田	BB42R-ZCMSS	柴油(歐盟 1)	1994	336
3.	豐田	BB43R-ZCMSW	柴油(歐盟 2)	1998	497
4.	豐田	BB43R-ZCMSW	柴油(歐盟 3)	2001	7
5.	豐田	BZB40R-ZCMSC	石油氣(歐盟 3)	2001	2,357
6.	豐田	BZB40R-ZCMSC	石油氣(歐盟 4/5)	2006	429
7.*	豐田	BZB40R-ZCMSC	石油氣(歐盟 5)	2011	3
8.	豐田	BB50R-ZCMSZ	柴油(歐盟 3)	2003	371
	豐田	BB50R-ZEMQZ-HH	柴油(歐盟 3)	2003	6
9.	豐田	BZB50R-ZCMSC	石油氣	2003	56
10.	豐田	XZB50R-ZCMSY	柴油(歐盟 4)	2007	27
		XZB50R-ZEPQY	柴油(歐盟 4)	2007	1
11.	豐田	XZB40R-ZCMSY	柴油(歐盟 4)	2008	62
12.*	豐田	XZB40R-ZCMSY	柴油(歐盟 5)	2009	48
13.	三菱	BE639ERMHDAA	柴油(歐盟 2)	2000	4
		BE639ERMDAA	柴油(歐盟 3)	2001	3
14.	三菱	BE649ERMDAA	柴油(歐盟 3)	2002	37
15.	三菱	BE649ERMDA	柴油(歐盟 4)	2005	7
16.	三菱	BE639GRMDA	柴油(歐盟 4)	2005	61
17.	三菱	BE63DGRMDA	柴油(歐盟 4)	2008	30
				<b>總數</b>	<b>4,350</b>

\* 本港有售的最新型號

## 《2011 年道路交通(修訂)(第 2 號)條例草案》

## 委員會審議階段

由運輸及房屋局局長動議的修正案

<u>條次</u>	<u>建議修正案</u>
7	<p>(a) 在建議的第 67A(1)條之前加入 —</p> <p>“(1A) 在本條中 —</p> <p style="padding-left: 40px;"><b>已裝配電子數據記錄儀</b> (fitted EDRD)具有《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374 章, 附屬法例 A)第 2 條給予該詞的涵義。”。</p> <p>(b) 刪去建議的第 67A(7)條。</p>
8	<p>(a) 刪去建議的第 102I(2)(b)條而代以 —</p> <p>“(b) 只有在根據第(5)(a)款而須就該項指定繳付的費用已獲繳付的情況下, 該項指定方屬有效。”。</p> <p>(b) 在建議的第 102I(7)(a)條中, 在“指定”之前加入“職前訓練學校的”。</p> <p>(c) 刪去建議的第 102I(10)(b)條而代以 —</p> <p>“(b) 只有在根據第(5)(a)款而須就該項續期繳付的費用已獲繳付的情況下, 該項獲續期的指定方屬有效。”。</p> <p>(d) 在中文文本中, 在建議的第 102J(6)(b)條中, 刪去“人”。</p>

- 12
- (a) 在中文文本中，在建議的第 24B(10)(e)條中，刪去“製造商”而代以“廠名”。
  - (b) 在中文文本中，在建議的第 24C(10)(e)條中，刪去“製造商”而代以“廠名”。

15 在中文文本中，在建議的附表 19 中 —

- (a) 在第 2 條中，刪去“等性”而代以“特性”；
- (b) 在第 12 條中，刪去“準確性”而代以“的操作”。