

道路安全措施的管理

A. 引言

審計署曾就道路安全措施的管理進行審查，審查工作集中於以下範疇：

- 打擊酒後駕駛的措施；
- 打擊超速駕駛和衝紅燈的措施；
- 促進車輛更安全營運的措施；
- 交通意外資料的準確程度；及
- 宣傳與教育活動。

2. **石禮謙議員**申報，他現時是獨立監察警方處理投訴委員會("監警會")的委員，亦是以新世界第一巴士服務有限公司和城巴有限公司經營專營巴士業務的新創建集團有限公司的獨立非執行董事。他進而表示，他持有香港駕駛執照，並曾因超速駕駛而被罰款。

3. **謝偉俊議員**表示，他持有香港駕駛執照，而香港警務處("警務處")有備存他的交通違例判罪紀錄。

4. **梁繼昌議員**申報，他現時是監警會的委員，而警務處有備存他的交通違例判罪紀錄。

5. **陳克勤議員**表示，就本章進行公開聆訊前一星期，警務處曾為他進行隨機呼氣測試。

6. **梁家傑議員**表示他持有香港駕駛執照。

7. 在2013年5月4日的公開聆訊上，**運輸及房屋局局長張炳良教授**發表序辭。他的序辭全文載於**附錄6**。

道路安全措施的管理

8. 審計署署長第六十號報告書("審計署署長報告書")第1.2及1.5段載述，香港的交通意外宗數由2007年的15 315宗，上升至2012年的15 894宗，增幅為4%，而道路交通意外死亡人數由2007年的160人，下跌至2012年的120人，並屬世界上其中一個最低的地方。委員會詢問：

- 香港與主要國際城市的道路交通意外死亡人數的比較情況如何；及
- 運輸署把香港與主要國際城市作出上述比較時，有否考慮公共交通的使用率及香港的發展密度。

9. **運輸署署長楊何蓓茵女士**在聆訊席上及在2013年5月16日的函件(附錄7)中答稱：

- 在2012年，香港每百萬人口的道路交通意外死亡人數為17人，相對於東京在2012年的數字是14人、倫敦在2011年的數字是19人、台北在2011年的數字是31人，以及新加坡在2011年的數字為38人；
- 2012年本港道路交通意外死亡人數為120人，其中15人與快速公路的交通意外有關，佔所有道路交通意外的死亡人數的12.5%；
- 在2012年，香港的道路交通意外死亡人數(120人)，佔2012年所有外在因素引致死亡的人數約8%。其他外在因素種類的典型例子包括自殺、跌倒、意外中毒、火警及兇殺等；
- 在運輸署能取得公共交通涉及意外率相關資料的主要國際城市當中，因應倫敦與香港的公共交通系統及使用率，以及兩地的發展密度，運輸署認為較為適宜將倫敦與本港的涉及意外率作比較；及
- 在比較香港與倫敦的涉及意外率時，整體而言，本港不同公共交通工具的涉及意外率均較倫敦為低。

道路安全措施的管理

**B. 打擊酒後駕駛的措施**

10. 《道路交通條例》(第374章)賦予警務處權力，可要求懷疑在駕駛時曾喝酒、或行車時觸犯交通罪行，或涉及交通意外的駕駛者進行呼氣測試。呼氣測試程序分為兩部分，即檢查呼氣測試及舉證呼氣測試。檢查呼氣測試在現場進行，如駕駛者未能通過檢查呼氣測試，或會被捕以進行舉證呼氣測試。舉證呼氣測試在警署／舉證呼氣測試中心進行，如駕駛者未能通過舉證呼氣測試，便會被控以酒後駕駛罪行。有關法例於2008年作進一步修訂，以賦權警務處在無須合理懷疑駕駛者有否喝酒的情況下，也可以要求他們接受呼氣測試。警務人員可隨機揀選駕駛者，然後在路旁向他們進行隨機呼氣測試。如駕駛者未能通過隨機呼氣測試，便須接受檢查呼氣測試，並按適當情況接受舉證呼氣測試。

推行隨機呼氣測試

11. 據審計署署長報告書第2.9段所述，在2009年2月至2012年12月期間，24%的酒後駕駛相關交通意外是在早上6時01分至傍晚6時(日間)發生，另外的76%則在傍晚6時01分至早上6時(夜間)發生。然而，在2009年2月至2012年12月期間，42%的隨機呼氣測試卻在日間進行，39%則在晚上9時01分至早上6時進行。鑒於夜間的酒後駕駛情況較日間普遍，委員會詢問：

- 當局根據甚麼準則決定進行隨機呼氣測試行動的時間；及
- 當局根據甚麼準則決定進行隨機呼氣測試的地點。

12. **警務處處長曾偉雄先生解釋：**

- 由於酒後駕駛可以造成嚴重後果，當局需要時刻進行足夠次數的隨機呼氣測試，以阻嚇酒後駕駛這不負責任的行為；
- 在夜間進行的隨機呼氣測試次數少於在日間進行的次數，未必等於在夜間進行的隨機呼氣測試行動次數

道路安全措施的管理

少於在日間進行的次數，因為夜間(特別是午夜)的交通流量較日間為低；

- 在日間及入夜時段展開隨機呼氣測試行動，已可提高駕駛者的警覺性，加強阻嚇作用；
- 對酒後駕駛進行執法只是警務處其中一項執法職務，同等重要的還有防止超速駕駛、處理交通意外，以及保持交通暢通。面對各項不同職務，警方需要調配大多數警員在每天早上6時至晚上11時這段期間執勤，以應付繁重的交通流量，這影響到警務處在上述時段以外調撥額外資源以專門打擊酒後駕駛的能力；
- 儘管如此，在資源許可的情況下，警務處會在夜間進行更多隨機呼氣測試行動；及
- 警務處只會在可安全設置路障的地點進行呼氣測試行動。為令隨機呼氣測試得以發揮最大阻嚇作用起見，"隨機"的元素須維持不變，但與此同時，當局採用風險為本的方式決定進行隨機呼氣測試的地點，所考慮的因素包括前往酒吧／酒廊集中地區的路線、酒後駕駛相關意外地點和公眾投訴的宗數。

13. 委員會從審計署署長報告書第2.14段知悉，礙於系統所限，警務處只可記錄每次隨機呼氣測試的時間，不能把每次隨機呼氣測試行動的地點和時間都一一記錄下來。委員會詢問，警務處會採取甚麼措施解決此問題。

14. **警務處處長**回應時表示：

- 警務處的現有系統只記錄每次檢查呼氣測試的地點及時間，以及已進行的隨機呼氣測試次數。由於隨機呼氣測試的數目遠高於檢查呼氣測試的數目，因此，如要記錄所有隨機呼氣測試的地點及時間，難免要為此增撥人力資源，以輸入大量數據，同時亦需要財政資源，把現有系統升級；

道路安全措施的管理

- 雖然現有系統不能把每次隨機呼氣測試的地點和時間都一一記錄下來，但負責進行隨機呼氣測試行動的警務人員須向上司匯報其行動結果；及
- 因應審計署的建議，警務處會探討把隨機呼氣測試行動的日期、時間和地點加入新的通用資訊系統內，方便日後易於翻查行動模式和紀錄數據，就行動作出策略性規劃，以及作分析用途。

執行3級罰則法例

15. 2010年12月，有關法例予以修訂，按照駕駛者體內酒精濃度的比例訂定3級罰則制度。由於酒精濃度通常會因身體新陳代謝而隨時間下降，因此，在最短時間之內完成舉證呼氣測試至為重要，以盡量減低因酒精濃度下降對測試結果的影響。

16. 審計署署長報告書第2.18段載述，在2012年1月至10月期間作出的744宗酒後駕駛拘捕個案中，進行檢查呼氣測試與舉證呼氣測試之間相隔的時間平均為44分鐘(介乎15分鐘至90分鐘)。根據檢查測試結果，254名駕駛者(744宗個案的34%)的體內酒精含量懷疑達第1級水平，351名(47%)達第2級水平，以及139名(19%)達第3級水平。然而，一如審計署署長報告書第2.19段指出，到進行舉證呼氣測試時，182名駕駛者(744宗個案的24%)體內的酒精濃度已降至第1級以下的水平，因而獲得釋放。此外，由於215名駕駛者(744宗個案的29%)體內的酒精濃度亦已降至較低級別的水平，因而被控以較輕的罪名。鑒於檢查呼氣測試與舉證呼氣測試之間的時間差距對測試結果的影響，依委員會之見，當局未能有效執行3級罰則法例。委員會詢問，當局會採取甚麼改善措施，以糾正不足之處。

17. **警務處處長**回應時表示：

- 進行檢查呼氣測試與舉證呼氣測試之間的平均相隔時間，已由70分鐘縮短至44分鐘；

道路安全措施的管理

- 
- 部分舉證呼氣測試的完成時間之所以較44分鐘的整體平均時間為長，是基於以下一項或多項因素：
- (a) 鑒於舉證呼氣測試儀器只設於42個警署中的24個，以及設於4間舉證呼氣測試中心內，因而需要額外的交通時間，把被捕以進行舉證呼氣測試的人士帶到其他設有該等儀器的警署或舉證呼氣測試中心，以接受舉證呼氣測試；
  - (b) 由於部分警署的舉證呼氣測試儀器發生故障，因而需要額外的交通時間，把被捕以進行舉證呼氣測試的人士帶到其他設有該等儀器的警署或舉證呼氣測試中心，以接受舉證呼氣測試；及
  - (c) 被捕以進行舉證呼氣測試的人士不諳中文或英文，因而要求當局提供傳譯服務，或被捕人士要求在法律顧問到場後，才接受舉證呼氣測試；及
- 為確保適時進行舉證呼氣測試，警務處將會／已經採取以下行動：
- (a) 視乎是否有內部資源可供調配，警務處將於一年內在現時尚未設置舉證呼氣測試儀器的警署安裝有關儀器。警務處最初沒有在所有警署安裝有關儀器，是因為空間所限。舊式儀器需要設於獨立的房間，但新式儀器則沒有這個限制；
  - (b) 為免卻在警署進行舉證呼氣測試的需要，警務處於2011年1月購置了兩部流動式舉證呼氣測試儀器，以供進行測試；及
  - (c) 為進一步減少舉證呼氣測試儀器出現故障的情況，除了承辦商每3個月進行一次保養及校準工作外，交通部亦會每周為舉證呼氣測試儀器進行例行檢查。過去15個月，舉證呼氣測試儀器出現故障的情況只佔操作時間的1%。

道路安全措施的管理

18. 委員會從審計署署長報告書第2.16段的註10知悉，根據海外的醫學研究，飲酒後血液的酒精含量在初期會因胃部吸收而有所上升，但其後會因身體的新陳代謝而下降。委員會詢問，當局會否考慮探討，有關科學家可否與律政司刑事檢控科攜手合作，在援引證據以證明酒後駕駛罪行方面，改善舉證呼氣測試的程序。

19. **警務處處長**回應時表示：

- 由於身體的新陳代謝因人而異，因此，不可使用簡單的推算來計算因酒後駕駛被拘捕的人士體內酒精濃度的下降情況；
- 在涉及酒後駕駛的嚴重交通意外當中，警務處會邀請政府化驗所的專家評估因酒後駕駛被拘捕的人士體內的酒精濃度，以確保有關證據可獲法庭接納；
- 在特殊情況下，警務處會按個別個案的情況，考慮是否有需要邀請政府化驗所的專家評估因酒後駕駛被拘捕的人士體內的酒精濃度；及
- 在執行3級罰則法例方面，除了與執法機關交換意見及經驗外，警務處亦會在有需要時考慮其他專家的建議。

20. 委員會詢問，警務處為何需時甚久仍未開始採用流動式舉證呼氣測試儀器。

21. **警務處處長**在聆訊席上及在2013年5月16日的函件(**附錄8**)中解釋：

- 警務處於2011年9月委託一所本地大學為呼氣分析儀器德爾格9510酒精測試儀進行用戶驗收測試。然而，由於在進行用戶驗收測試期間出現了技術問題，因而需要將有關儀器送回德國製造商作調校；

道路安全措施的管理

- 相關的用戶驗收測試其後於2012年12月完成，而送往檢查的所有樣本均符合國際法定計量組織就舉證呼氣分析儀器建議的計量規定，亦符合德爾格9510酒精測試儀操作者手冊所載的技術規格；
- 2013年3月，警務處再委託香港科技大學就舉證分析儀器德爾格9510酒精測試儀，因應一些香港室外的環境因素(例如濕度及溫度等)，以流動模式進行全面流動性效能測試。該測試及其後由香港科技大學提交的專家報告，將成為日後法庭接納該酒精測試儀具可靠性及可接受性的主要法律證據；及
- 預期該測試將於2013年第四季完成，倘若測試結果理想，將落實執行流動舉證呼氣測試。

### C. 打擊超速駕駛和衝紅燈的措施

#### 偵速攝影機系統的操作

22. 委員會從審計署署長報告書第3.10段知悉，其他司法管轄區自1999年起已使用一種名為偵察平均車速攝影機系統的新科技，以便在更長距離影響駕駛者的行為。在使用偵察平均車速攝影機系統時，有關當局會在受監察路段的出入點各設一部攝影機，利用自動車牌識別系統技術，辨認駛經出入點攝影機的車輛，從而計算該車輛在該路段行駛時的平均車速。如平均車速超逾車速限制，系統錄得的數據便可在檢控時用作證據。司機在受偵察平均車速攝影機系統監察的路段行駛時，會更留意本身在整個路段上的車速，而不是只在駛經個別位置時才注意車速。運輸署到2007年才開始研究在香港使用偵察平均車速攝影機系統的可行性，並計劃在2013-2014年度推行這套系統的試驗計劃。在此背景下，委員會問及下述事宜：運輸署為何未能在更早的時間展開該可行性研究、籌備推行偵察平均車速攝影機系統的試驗計劃需時甚久的原因，以及試驗計劃的詳情。



道路安全措施的管理

23. 運輸署署長回應時表示：

- 政府當局花了相當長的時間，考慮使用偵察平均車速攝影機系統是否符合《個人資料(私隱)條例》(第486章)的問題。與只收集違例車輛的數據／照片的偵速攝影機系統不同，偵察平均車速攝影機系統採用自動車牌識別技術，識別每輛駛經相關路段出入點的車輛的車牌號碼以作配對；
- 為解決就侵犯私隱權提出的關注，當局將須採取以下措施：
  - (a) 偵察平均車速攝影機系統的所有影像會在拍攝時隨即加密，使未獲授權人士無法辨認；及
  - (b) 在計算出車輛的平均車速及確定車輛有否違反車速限制後，只保留顯示超速駕駛罪行的數據作檢控用途，所有其他數據和影像會即時刪除；
- 海外地區的做法已經證明，若干司法管轄區於2000年首次推行偵察平均車速攝影機系統時，有關係統尚未成熟。製造商自此一直不斷調整及改良偵察平均車速攝影機系統，以解決各項技術問題。澳洲亦是在2010年才推行偵察平均車速攝影機系統；
- 在2007年，運輸署已聯同運輸及房屋局和警務處開始研究在香港使用偵察平均車速攝影機系統的可行性，包括法庭對系統收集所得證據的接納程度；
- 參考海外地區的經驗，使用偵察平均車速攝影機系統影響駕駛者的行為，主要在快速公路或高速公路有效。為取得理想成效，必須作出審慎考慮，以識別合適地點安裝有關係統；
- 運輸署已於2012年委聘顧問進行初步的設計，以期在深港西部通道的深圳灣公路大橋推行偵察平均車速攝影機系統的試驗計劃；

道路安全措施的管理

- 估計在深港西部通道的深圳灣公路大橋推行為期一年的偵察平均車速攝影機系統試驗計劃，有關的購置及安裝費用預算為1,130萬元；
- 運輸署計劃向立法會財務委員會申請撥款，在2013-2014年度推行偵察平均車速攝影機系統試驗計劃；及
- 選擇深港西部通道的深圳灣公路大橋路段作為試點，是因為橋上約有4公里長的快速公路，沿路設有多個可變速度限制標誌，最高車速上限為每小時100公里；在該處進行試驗計劃，可測試在長距離路段使用偵察平均車速攝影機系統的阻嚇作用，以及該系統在設有可變速度限制的道路上是否適用。另外，亦可測試該系統收集所得的資料／照片在法庭程序中的接納程度，以及評估與操作偵察平均車速攝影機系統相關的私隱風險。運輸署會在推行試驗計劃期間，密切監察偵察平均車速攝影機系統的成本效益及其性能。

24. 關於海外司法管轄區如何處理使用偵察平均車速攝影機系統所引起有關侵犯私隱權的關注，**運輸署署長**在2013年5月16日的函件(附錄7)中答稱：

- 在澳洲，規管使用交通攝影機的法例清楚訂明，有關影像(不論是否含有任何個人資料)只可作與超速及其他交通罪行有關的用途，或法例授權的任何其他用途。偵察平均車速攝影機系統所拍攝的影像只可辨識車牌號碼，不可識別司機或車上其他乘客。此外，所有影像在拍攝時會隨即加密，並以數碼簽署加以保護，用以核實其作為證據的真確性。加密和解密匙只會提供予獲授權人士；
- 在新西蘭，由於法例保障任何各方均不得公開他人的私人產業，因此攝影機不應在無意間拍攝到某人的私人產業內的影像，或攝錄到任何其他個人資料。偵察平均車速攝影機系統只可安裝在道路上，純粹作監察道路交通之用；

道路安全措施的管理

- 在挪威，其資料保護處(Data Protection Agency)獲授權查核偵察平均車速攝影機系統處理個人資料的方法，以確保有關資料按照有關規例予以儲存及刪除。當局亦會檢查相機箱及中央伺服器，以確保所有與偵察平均車速攝影機系統運作有關的個人資料不會從相機箱洩露，並會在測定車輛的車速後立即刪除。在儲存限期(30天)過後，違例車輛的資料亦會以同樣方式處理；及
- 在現時使用偵察平均車速攝影機系統的歐洲聯盟國家中，為保障私隱，系統會自動刪除沒有超速的車輛資料。因此，資料保護的問題應不會對採用偵察平均車速攝影機系統構成重大的法律障礙。然而，各國的法例各有不同。由於當所有車輛進入裝有偵察平均車速攝影機系統的路段時，其資料會先經由系統收集和處理，然後才會最終被刪除，故此已清楚訂明，整個過程必須遵從個別國家的法例規定。

衝紅燈攝影機系統的運作

25. 委員會從審計署署長報告書第3.12至3.14段知悉，現時衝紅燈攝影機系統從後方拍攝違例車輛，以顯示違例車輛在紅燈亮着時正在行駛。於2012年10月至12月期間，在22 871宗由衝紅燈攝影機系統偵察所得的衝紅燈違例個案中，有2 109宗(9%)由於在右邊行車線上的違例車輛的影像被在路旁行車線上的其他車輛阻擋而未能採取行動。委員會詢問：

- 運輸署會採取哪些改善措施，以提高衝紅燈攝影機系統的成效；及
- 當局會否考慮安裝具備多部攝影機的系統，並連同較不眩目的閃光燈，從前方及後方拍攝違例車輛，從而識別違例駕駛者的身份。

道路安全措施的管理

26. 運輸署署長回應時表示：

- 自2009年起，執法攝影機系統開始記錄數碼影像，而影像質素已有大幅改善。當局亦已加強有關系統，設置文字辨識功能，以識別違例車輛的車牌。這安排改善了執法行動的效率及成效；
- 在2012年10月至12月期間，違例車輛影像受到阻擋的情況大多在126個設有衝紅燈攝影機系統的地點發生，當中部分地點的專營巴士交通流量繁重；
- 在設有交通燈的地點安裝更多衝紅燈攝影機系統存在實際困難，因為本港地下設施繁多，路面情況亦相當擠塞，沒有足夠空間興建系統底座；
- 參考海外地區的經驗，即使使用具備多部攝影機的系統，亦無法完全排除衝紅燈個案中的違例車輛的影像受到阻擋的問題；
- 由於在2012年10月至12月期間，只有9%的違例車輛影像被其他車輛阻擋，但安裝具備多部攝影機的系統成本較高，因此，政府當局認為，增撥額外資源以在其他地方安裝衝紅燈攝影機系統，以提高對衝紅燈的整體阻嚇作用，是更具成本效益的方式；
- 運輸署計劃採用遙距資料傳輸技術，讓執法人員無須再前往現場收集資料；及
- 運輸署亦會探討採用其他新技術的可行性，提供更高質素的違例車輛影像及錄影片段，以期進一步改善執法攝影機系統的成效。運輸署會就未來路向，諮詢道路安全議會轄下的道路安全研究委員會。

27. 委員會從審計署署長報告書第3.5段知悉，警務處使用執法攝影機系統，可記錄顯示了違例車輛的車輛登記號碼的照片，從而識別違例的車輛和有關車主。委員會詢問，如無法識別違例駕駛者，當局將會採取甚麼行動。

道路安全措施的管理

28. **警務處處長**回應時表示，警務處在收到透過執法工具收集所得的資料後，會聯絡違例車輛的登記車主，以識別違例駕駛者。如違例車輛的登記車主是個別人士，而他又未能就識別違例駕駛者提供資料，一經定罪，可被判罰款或監禁。如違例車輛的登記車主是一間公司，而該公司又未能就識別違例駕駛者提供資料，一經定罪，可被判罰款，但不會被監禁。

29. 鑒於在的士及其他機動車輛上安裝數碼攝影機的情況十分普遍，委員會認為，除了警務處的執法攝影機系統外，由數碼攝影機所收集並上載至互聯網的照片及／或錄影片段，可作執法及檢控用途。就此，委員會詢問，當局會否考慮使用上載至互聯網的違例車輛照片或錄影片段，作為檢控的證據。

30. **警務處處長**回應時表示，當警務處接獲任何涉嫌觸犯嚴重交通罪行的報告，而相關的照片或錄影片段被上載至互聯網，警務人員會盡力聯絡把照片或錄影片段上載至互聯網的人士，以取得協助。如拍攝違例車輛的照片或錄影片段的人士願意挺身作證，警務處可使用該等照片或錄影片段在檢控時用作證據。如未能識別拍攝有關照片或錄影片段的人士，或該等人士拒絕提供協助，警務處仍會把相關資料轉交各總區交通部，以作參考。

31. **運輸及房屋局局長**在2013年5月16日的函件(**附錄9**)中表示，為有效打擊衝紅燈和超速駕駛的非法行為，運輸署已分別於2010年及2011年完成衝紅燈攝影機系統第三期擴展計劃和偵察車速攝影機系統第二期擴展計劃。運輸署亦已展開衝紅燈攝影機系統第四期擴展計劃，預計於2015年完成，讓警務處可以更有效執法。

#### D. 促進車輛更安全營運的措施

##### 公共小巴

32. 根據審計署署長報告書第4.4至4.6段，裝設乘客安全帶的法律規定只適用於在2004年8月相關法例生效日期當日或以後

道路安全措施的管理

製造或登記的公共小巴。在法例生效日期前已在使用的公共小巴，即使沒有裝設乘客安全帶，亦可獲豁免遵從規定。為鼓勵獲豁免的公共小巴安裝乘客安全帶，自2002年起，政府當局先後推出3項資助計劃，鼓勵舊柴油公共小巴(屬於其中一類柴油商業車輛)車主，把公共小巴更換為較環保型號公共小巴。於2004年8月或以後更換的公共小巴，均已裝設安全帶。申訴專員公署在2010年12月發表調查報告，建議政府當局考慮把安裝乘客安全帶的規定擴展至獲豁免的公共小巴。

33. 根據審計署署長報告書第4.8段圖七，截至2012年12月，在路面行走的公共小巴當中，42%獲豁免遵從安全帶的規定，以致沒有裝設乘客安全帶的公共小巴乘客面對較高的風險。委員會詢問當局將會採取甚麼措施，以糾正這個不理想的情況。

34. **運輸署署長**回應時表示：

- 政府當局於2004年修訂《道路交通條例》以強制公共小巴裝設乘客安全帶時，其立法原意是規定在2004年8月1日以後登記的新公共小巴必須裝有乘客安全帶；及
- 截至2013年3月，共有1 470部柴油公共小巴。行政長官在2013年1月發表的《施政報告》中表明，政府會透過適度加大經濟誘因及採取更嚴厲管制措施，以分階段淘汰歐盟前期及1至3期高污染柴油商業車輛。至於沒有裝設乘客安全帶的公共小巴，運輸署會加大力度鼓勵有關車主參與即將推出的資助計劃，盡早更換車輛為更環保型號，以及裝設乘客安全帶。

35. 一如審計署署長報告書第4.12段所報告，截至2012年12月31日，未裝設乘客安全帶的石油氣公共小巴共981部，而2013年《施政報告》所宣布的管制空氣污染新措施並不涵蓋這些公共小巴。委員會詢問，當局會否考慮資助獲豁免的公共小巴裝設乘客安全帶。

道路安全措施的管理

36. **運輸及房屋局局長**表示，有關安全帶的法例獲通過時，大家都清楚理解，只會規定新登記的公共小巴須裝設乘客安全帶。政府當局已致力在市民對車輛營運安全的關注與公共小巴業界力指安全帶法例給他們帶來經濟困難的強烈意見之間取得平衡。他知悉若政府資助公共小巴加裝安全帶(每部公共小巴加裝成本約為8萬至10萬元)，公共小巴業界會表示歡迎。不過，他相信為妥善管理公帑，並按照審慎原則，政府當局應就各項財政承擔訂定適當的優次。

37. 委員會從審計署署長報告書第4.16段得悉，公共小巴乘客配用安全帶的情況有欠理想，這可從當局向干犯沒有配用安全帶違例行為的公共小巴乘客發出的傳票數目中反映出來：2007年為1 375宗，而2012年則為1 515宗。一如審計署署長報告書第4.17段所報告，在審計署人員進行調查的30程公共小巴的乘客當中，91%乘客並沒有配用安全帶。委員會質疑，當局的執法和宣傳工作是否足夠，以推動公共小巴乘客配用安全帶。

38. **警務處處長**表示：

- 自2007年起，警務處每年均會進行2至3次以教育、宣傳和執法為重點的全港性行動；
- 警務處在2011年和2012年所進行打擊公共小巴乘客干犯沒有配用安全帶違例行為的特別行動中，共有1 280名公共小巴乘客被發現沒有配用安全帶，當中有128名乘客，警務處只向他們發出警告而非傳票；及
- 警務處會考慮審計署的建議，考慮採取更有效的行動，以清楚傳達政府正視有關問題的信息。

39. **運輸署署長**表示，除了政府宣傳短片外，運輸署亦會把提示貼紙分發給公共小巴營辦商，以便張貼在公共小巴每個座位的背後，提醒乘客配用安全帶。

道路安全措施的管理

40. 鑒於獲豁免遵從有關安全帶規定的公共小巴數目，加上乘客配用安全帶的情況未如理想，委員會詢問，當局將會採取甚麼措施，以促進公共小巴更安全營運。

41. **運輸及房屋局局長**在2013年5月16日(附錄9)的函件中表示：

- 當局於2012年4月修訂《道路交通條例》，以遏止公共小巴司機超速和提高小巴的營運安全。其中於2012年4月13日生效的措施包括將公共小巴在道路上行駛的最高車速限制訂立為每小時80公里、強制所有公共小巴安裝車速限制器(並將其預設最高車速限制定為每小時80公里)，以及強制公共小巴司機在公共小巴上展示司機證；
- 自新法例生效後，警務處進行了多次全港性針對公共小巴的執法行動，包括調查公共小巴司機有否超速駕駛，以及公共小巴有否按規定安裝車速限制器等；
- 運輸及房屋局預期在本年內向立法會提交立法建議，以強制規定新登記公共小巴須安裝電子數據記錄儀(即俗稱黑盒)，以及規定申請公共小巴駕駛執照的人士須修習強制職前訓練課程；
- 運輸署會繼續與公共小巴業界合作，不時檢討現時為提升公共小巴營運安全而採取的措施；
- 關於在2004年8月1日前登記的公共小巴，運輸署會繼續鼓勵獲豁免公共小巴的車主為其車輛加裝乘客安全帶；及
- 相關政策局／部門亦會加強宣傳工作，以改變公共小巴乘客的態度和行為。



道路安全措施的管理

專營巴士

42. 根據審計署署長報告書第4.45至4.46段，專營巴士的涉及意外率(例如2012年每千部車輛為379.8)持續高於公共小巴(例如2012年每千部車輛為245.6)及的士(例如2012年每千部車輛為233.9)的涉及意外率。當局多年來曾採取多項措施加強專營巴士的營運安全。有關措施包括在一般車速限制定為每小時70公里以上的道路上，專營巴士的最高速度限於每小時70公里；年滿50歲或以上的巴士司機須每年接受體格檢驗；向新入職巴士司機和在職司機提供訓練；就運輸署訂明的司機工作時間指引的執行情況定期作出匯報；在專營巴士上安裝車速限制器和黑盒；以及安裝其他安全設施。在此背景下，委員會詢問，涉及專營巴士的交通意外的成因為何，以及當局將會／已經採取的額外改善措施。

43. **運輸署署長**在聆訊席上表示及在2013年5月16日的函件(附錄7)中闡釋：

- 專營巴士的涉及意外率包括碰撞式意外和非碰撞式意外。在2012年涉及道路交通意外的2 217部專營巴士中，有1 294部(58%)涉及非碰撞式意外，而923部(42%)則涉及碰撞式意外；
- 專營巴士涉及碰撞式意外的比率與所有機動車輛的數字相若。專營巴士發生碰撞式意外的因素與其他車種類同，惟當中"未能確保乘客安全"的因素所佔比例較高；
- 運輸署定期與專營巴士營辦商舉行會議，會晤期間包括檢討巴士司機的工作時間安排及巴士班次。若有關交通意外的統計數字顯示，意外歸因於某些不當駕駛行為，運輸署會與巴士營辦商聯絡，為在職司機安排複修訓練；
- 專營巴士接載大量乘客，且有乘客站立。在涉及專營巴士的道路交通意外中，有相當高比例的交通意外即使並無發生任何車輛碰撞，亦有乘客受傷的報告。這類意外

道路安全措施的管理

歸類為非碰撞式意外，通常涉及乘客因各種原因在車廂內失去平衡，例如沒有抓緊扶手或上落車時跌倒；

- 運輸署十分關注專營巴士的非碰撞式意外比例偏高的情況，並已聯同專營巴士營辦商，透過教育和宣傳活動(例如電視宣傳短片和電台宣傳聲帶、巴士車廂內的電視廣播，以及在車廂內張貼"緊握扶手"和"切勿在梯級站立"的海報和告示貼)，推廣巴士乘客安全；
- 大部分現役的專營巴士已設有全部或部分下述設施：低地台(供輪椅上落設施)、連續扶手杆、出口車門側扶手，以及為有需要乘客而設的優先座位。此外，新巴士的標準裝置還包括以防滑物料鋪設車廂地台、顏色對比鮮明的梯級邊，以及在巴士出口安裝車門關閉蜂鳴器和提示燈，以令巴士行程更為安全；及
- 專營巴士營辦商本身亦有誘因減少交通意外，因為旗下巴士一旦涉及交通意外，巴士營辦商將會收到更多顧客的投訴，以及因交通意外引致傷亡的申索，並須繳付更高的保費。

44. 委員會從審計署署長報告書第4.45至4.46段知悉，在2012年6月至11月期間，發生3宗據報肇事巴士司機在意外發生時失去知覺的嚴重專營巴士交通意外。委員會知悉，雖然專營巴士營辦商訂有年滿50歲或以上的司機須接受體格檢驗的計劃，但專營巴士營辦商無須向運輸署提交體格檢驗的結果。根據審計署署長報告書附錄B，內地和多個海外司法管轄區的法例對的士司機和巴士司機訂立的體格檢驗規定更加嚴格。委員會詢問，當局會否考慮參考海外地區的經驗，對巴士司機和的士司機制訂更加嚴格的體格檢驗規定。

45. **運輸署署長**在聆訊席上表示及**運輸及房屋局局長**在2013年5月16日的函件(附錄9)中答稱：

- 運輸署正積極協調，檢討各專營巴士營辦商現行的巴士司機體格檢驗安排，以進一步加強專營巴士的行車安全；

道路安全措施的管理

- 政府當局亦正檢討申領或換領駕駛執照的申請人須提供由註冊醫生發出"體格檢驗證明書"的年齡要求；
- 在不影響個人資料私隱的前提下，政府當局現正探討有何措施，可解決必須得到懷疑健康欠佳司機事先同意才可取得其醫療紀錄的問題；及
- 政府各有關部門會繼續緊密合作，致力確保道路安全。

的士

46. 根據審計署署長報告書第4.40段，的士司機所觸犯的超速駕駛罪行總數，由2007年的25 338宗增至2012年的31 258宗，增幅為23%。就2007年至2012年期間每千部車輛的超速駕駛罪行數目而言，的士超速駕駛的問題較公共小巴和專營巴士的問題更為嚴重。委員會詢問，當局會否考慮推出更多措施，以提升的士的營運安全，例如強制的士安裝車速限制器。

47. **運輸署署長**回應時表示：

- 由於的士提供個人化的服務，的士司機通常會應乘客要求而減慢車速；
- 根據現行法例，公共小巴的最高車速為每小時80公里，而的士的最高車速可達每小時110公里。因此，在的士安裝車速限制器未必如在公共小巴安裝般有效；
- 當局已規定的士司機必須在儀錶板上展示他們的司機證及安裝的士計程錶。的士儀錶板上的空間有限，不足以安裝車速限制器和車速顯示器；
- 鑒於上述因素，運輸署並無計劃強制的士安裝車速限制器；及
- 除了執法工作外，運輸署亦為的士司機推行宣傳與教育活動，例如有關職業安全的複修訓練及各道路使用者組別的守則等。

道路安全措施的管理

**E. 交通意外資料的準確程度**

48. 運輸署利用運輸資訊系統內的交通意外資料，以制訂道路安全策略及宣傳／教育活動，以及持續檢討道路安全法例及其他道路安全措施。一如審計署署長報告書第5.10段所顯示，在2011年4月至2012年12月期間所發生的27 755宗意外中，運輸署發現其中7 314宗個案的意外位置座標(佔27 755宗個案的26%)並不準確。審計署署長報告書第5.10段表十顯示，在該7 314宗個案中，4 417宗個案根據不準確座標和經運輸署修訂的座標量度意外位置的距離，介乎超過50米至超過1 000米不等。委員會詢問：

- 警務處輸入其電腦化資料庫的交通意外資料不準確的原因；及
- 將會採取甚麼措施解決有關問題。

49. **警務處處長**在聆訊席上解釋及在2013年5月16日的函件(附錄8)中提供進一步資料：

- 警務處利用電腦化的個案管理資料庫，即交通行動及管理系統，記錄交通意外的資料。運輸署則利用運輸資訊系統從交通行動及管理系統收錄交通意外資料，以識別意外黑點位置及意外趨勢，作深入分析。在完成初步的交通意外調查後，前線警務人員會把有關資料分別輸入上述兩個系統，所輸入的資料包括交通意外位置及其座標、涉案人士的個人資料和涉案車輛的資料，以及意外成因等資料；
- 警務人員可利用運輸署提供的可攜式"全球定位系統"儀器在交通意外現場檢測座標，或可透過運輸資訊系統內的電子地圖查取座標。若運輸資訊系統內的地圖尚未更新，系統會拒絕確認警務人員輸入的座標，在這情況下，警務人員須輸入鄰近位置的一些座標以作替代。有小部分的輸入問題是由於前線人員誤把座標的東行和北行資料逆序輸入所致。在2011年及2012年，根據警務處從運輸署收到的每月審視報告，運輸資訊系統的座標輸入不準確個案分別有205宗及157宗。

道路安全措施的管理

警務處直到2013年3月才知悉，於2011年4月至2012年12月期間所發生的27 755宗意外中，運輸署發現其中8 264宗個案(即佔27 755宗個案的30%)的座標並不準確；

- 一 交通行動及管理系統與運輸資訊系統採用不同的交通意外成因一覽表。運輸資訊系統備存的交通意外成因一覽表有90項成因，而交通行動及管理系統的一覽表則有44項，原因是前者的涵蓋範圍更詳盡(包括駕駛者、車輛、環境和傷亡成因)，後者則主要涵蓋駕駛者成因；及
- 一 關於所輸入的意外成因不準確一事，警務處認為改善運輸資訊系統可提高輸入資料的準確程度。與此同時，警務處亦會加強督導人員的檢查程序，以覆核輸入交通行動及管理系統和運輸資訊系統的交通意外成因。

50. **運輸署副署長／策劃及技術服務杜錦標先生**表示，警務處負責調查交通意外，同時規定調查人員須把調查結果個別存檔，並把意外資料輸入交通行動及管理系統。運輸署利用電腦整理交通意外資料，以助編製一份意外黑點清單，並採用座標系統識別交通意外位置。運輸署會就交通意外黑點優先進行調查，以期制訂預防和補救措施。運輸署自2008年起透過參照警務處輸入的位置描述，就警務處所輸入的座標進行抽樣覆核。運輸署會與警務處合作，糾正座標系統的問題，並制訂適當的補救和改善措施，提升交通意外資料的準確程度。

## F. 宣傳與教育活動

51. 根據審計署署長報告書第6.2至6.4段，道路安全議會透過轄下的道路安全宣傳運動委員會舉辦各項宣傳與教育活動，宣揚道路安全信息，以及向不同道路使用者組別進行教育。活動的經費主要來自政府撥款。2011-2012年度，道路安全議會獲運輸及房屋局撥款470萬元，另外，各項道路安全活動亦獲得不同的商業贊助達26萬元。大多數道路安全宣傳運動全年持續進行，並採用各種宣傳媒介。根據道路安全議會在2005年委託進

道路安全措施的管理

行的調查，在各種宣傳媒介中，電視是讓受眾接收到道路安全信息的最有效媒介。在政府新聞處("新聞處")協助下，道路安全議會每年製作1至3套電視宣傳短片，宣揚道路安全信息。

個案一

52. 委員會從審計署署長報告書第6.5段知悉，一套有關打擊毒後駕駛的政府宣傳短片在2011年1月底至2011年4月初播放兩個月後，一份本地雜誌指稱該套宣傳短片侵犯英國一套反毒後駕駛短片的版權。新聞處看過該套英國短片後，隨即停播政府宣傳短片，並要求承辦商就兩套短片相類似的方面作出解釋，同時向英國短片的版權擁有人收集更多背景資料。承辦商回覆表示短片概念屬其原創，但英國版權擁有人卻告知新聞處，其律師相信侵權行為明確存在。2012年3月，英國版權擁有人提議批予新聞處播放該套宣傳短片的特許權，但須徵收特許費用。2012年4月，當局徵詢法律意見後決定不向承辦商採取法律行動。當局隨後製作了兩套政府宣傳短片以打擊毒後駕駛；有關短片已於2012年3月1日起播放。就此，委員會詢問，新聞處在政府宣傳短片製作方面的角色和責任為何，以及如何監察政府宣傳短片的製作。

53. **政府新聞處處長黃偉綸先生**在聆訊席上及在2013年5月16日的函件(**附錄10**)中表示：

- 政府宣傳短片的擁有權屬委託製作並負責付款的政策局／部門所有。審計署署長報告書第6.5段所指的兩套政府宣傳短片，技術上由運輸及房屋局擁有，因為該局代表道路安全議會委託製作該兩套政府宣傳短片並簽署合約；
- 新聞處是道路安全議會政府宣傳短片製作的代理人。新聞處就該兩套政府宣傳短片所採取的一切行動，均曾與道路安全議會或其秘書處商討並取得其同意。新聞處不能亦不會自行採取行動，而必須按道路安全議會的意見和決定、或按道路安全議會秘書處的要求而行事；

道路安全措施的管理

- 有關主題、信息、內容、創作手法及故事情節由政府宣傳短片所屬的政策局／部門負責；及
- 新聞處宣傳及推廣科轄下的本地宣傳事務組與作為客戶的政策局／部門緊密商議，處理審批程序，以及就製作後勤事宜與承辦商聯絡。《宣傳運動的良好守則》闡明有關的程序。

54. 審計署署長報告書第6.6段載述，個案一的政府宣傳短片內容問題，不但破壞了政府向公眾宣揚道路安全信息所作的努力，更對政府的形象造成影響。審計署觀察到，政府宣傳短片的報價和合約文件中已清楚訂明承辦商在版權問題方面的責任，以及就一切申索向政府作出彌償的責任。委員會詢問：

- 新聞處曾採取甚麼行動，以要求承辦商就沒有履行合約義務(即提供不涉及版權問題的材料)作出補償，包括採取這些行動的結果；
- 新聞處為何決定不向承辦商採取法律行動；
- 為何不向英國的版權持有人支付一筆特許費用，以繼續播放有關反毒後駕駛的政府宣傳短片；及
- 新聞處對政府宣傳短片的製作程序作出了甚麼改善，以防止政府宣傳短片侵犯版權的情況再次發生。

55. **政府新聞處處長**在聆訊席上表示及在2013年5月16日的函件(附錄10)中闡釋：

- 新聞處已就事件徵詢知識產權署和律政司的法律意見。雖然知識產權署是按該套政府宣傳短片的內容作出分析後而給予意見，但並無作出結論。該署表明，到底有否違反版權，最終是由法院決定。根據律政司的意見，除非英國的版權持有人就違反版權事宜採取行動，否則道路安全議會無法就香港承辦商違反版權或沒有履行合約義務向有關承辦商作出申索。律政司

道路安全措施的管理

亦表明，香港承辦商並無義務回答新聞處向該公司提出的任何問題；

- 新聞處無法決定是否採取法律行動。這項決定由道路安全議會聯同負責簽署合約的運輸及房屋局作出。正如《反毒後駕駛電視宣傳短片資料摘要》所見，新聞處已就事件徵詢知識產權署和律政司的法律意見，而知識產權署和律政司意見的要旨亦已交給道路安全議會考慮；
- 一直以來，新聞處及道路安全議會最為關切的，是確保沒有違反知識產權和保護政府這方面的聲譽。政府致力保護知識產權，以及為此而採取的行動，凌駕於政策局／部門與製作政府宣傳短片承辦商之間所可能發生的合約糾紛。這是因為任何對香港作為致力保護知識產權司法管轄區的聲譽的潛在損害，遠超於政府及道路安全議會因終止播放這套政府宣傳短片而承受的任何金錢或其他方面的損失。鑒於當時傳媒對此事的關注，這套在香港製作，但與英國有關短片雷同的政府宣傳短片，倘於保護知識產權的問題尚待解決期間繼續播放，對政府或道路安全議會均屬不利。英國的版權持有人於2013年5月8日通知新聞處，其不會向香港的承辦商採取行動；及
- 個案一屬罕見情況。過去10年，當局製作了超過1 700套電視宣傳短片，這是首宗同類事件。自從反毒駕政府宣傳短片被發現可能涉及版權問題後，新聞處在運作上採取了多項措施，以避免將來發生同類事件。有關措施包括：
  - (a) 承辦商在闡述其創作意念時，新聞處會特別查問，以確定其構思屬原創作品；
  - (b) 透過互聯網搜尋獲甄選的創作概念，以確定在本港或海外是否有類似的創作意念、製作手法、故事情節等，而有關結果將會記錄在案；及



道路安全措施的管理

- (c) 每個政府宣傳短片的檔案，都有"製作清單"附於檔首，以確保所有必要的程序均按計劃完成及有文件證明。

56. **運輸及房屋局局長**表示，雖然當時將個案一的政府宣傳短片擱置是削弱了打擊毒後駕駛宣傳運動的成效，但他認為這是政府負責任的做法，因為有關事件會損害對政府保護知識產權的形象。新聞處已從個案一懷疑侵犯版權的問題中汲取經驗，並已加強採取措施，以防止類似事件再次發生，即透過互聯網，就計劃中的道路安全電視宣傳短片進行搜尋，以確定世界其他地方有沒有以相類似的創作手法製作電視廣告，以及是否可能引起侵犯版權的問題。新聞處於承辦商闡述其創作意念時，亦會特別查問，以確定其創作屬原創作品而不牽涉任何版權問題。此外，政府亦會探討可否按表現安排付款予承辦商，以鼓勵承辦商遵守有關版權規定。

個案二

57. 委員會從審計署署長報告書第6.5至6.6段知悉，一套有關推廣騎單車人士在公用道路上的安全的政府宣傳短片由於運輸署和道路安全議會秘書處接獲投訴和傳媒查詢，指有關政府宣傳短片所使用的單車裝備不恰當，以致該宣傳短片須於2012年7月暫時停播。在拍攝前，承辦商曾以電郵請新聞處批准用作拍攝的單車和車輛，並隨電郵附上顯示單車側面的照片。新聞處徵詢運輸署和警務處的意見後，通知承辦商其建議的單車和車輛可以接受，以及不會有任何政府人員出席拍攝環節。在政府宣傳短片製作中使用的單車沒有安裝車鈴和車尾反光器(違反《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374章，附屬法例A))。然而，當政府宣傳短片的粗剪及最終剪輯版本先後於2011年10月和2012年1月，送交運輸署和警務處(尚包括道路安全宣傳運動委員會其他成員)傳看以提供意見時，有關遺漏卻未被發現。根據新聞處的《宣傳運動的良好守則》，相關政策局／部門應出席電視宣傳短片的拍攝環節，但拍攝騎單車安全的政府宣傳短片期間，政府人員沒有到場。委員會詢問，新聞處對政府宣傳短片的製作程序作出了甚麼改善，以防止與騎單車安全有關的政府宣傳短片所出現的技術問題再次發生。

道路安全措施的管理

58. **政府新聞處處長**在聆訊席上及在2013年5月16日的函件(附錄10)中表示：

- 《宣傳運動的良好守則》是供各政策局／部門在籌辦宣傳運動，包括製作政府宣傳短片時用的一般參考文件。新聞處促請各政策局／部門盡量遵循有關指引行事；
- 鑒於有關騎單車安全的政府宣傳短片所出現的技術問題，新聞處正在更新《宣傳運動的良好守則》，以收錄更多關於宣傳事宜的資料，包括政府宣傳短片的製作；及
- 新聞處還在政府宣傳短片的"製作清單"中加入另一項目，以確保在有需要時必須有相關政策局／部門的技術專家在拍攝現場。新聞處亦會致力確保在拍攝前，政府宣傳短片的故事圖版和劇本已通過相關政策局／部門審核。如果這些條件未能獲得遵從，新聞處會視乎情況，拒絕繼續進行拍攝。視乎情況，新聞處可重新調度現場拍攝時間，以確保有相關政策局／部門的技術專家在場。

59. **運輸署署長**對於有關騎單車安全的政府宣傳短片於拍攝期間，沒有來自運輸署的技術專家在場表示遺憾。進行拍攝工作時有關的技術專家並不在場，這種情況有欠理想。至於政府宣傳短片中出現的單車並不符合《道路交通(車輛構造及保養)規例》有關規定一事，她表示，若運輸署同事在檢查有關騎單車安全政府宣傳短片的粗剪及最終剪輯版本時更加小心的話，應可及早發現不符合規定的地方。因應個案二的情況，日後於有關道路安全的政府宣傳短片拍攝環節，運輸署的技術專家將會在場，亦會小心檢查有關政府宣傳短片的粗剪及最終剪輯版本，以確保短片內容符合法定要求。

60. **警務處處長**回應時表示，根據警務處的既定指引，若有關的政府宣傳短片由警務處負責及委託製作，在政府宣傳短片拍攝環節，警務處的有關技術專家必須在場。不過，有關騎單車安全的政府宣傳短片的情況並非如此。這套政府宣傳短片由

道路安全措施的管理

運輸及房屋局代表道路安全議會委託製作。因此，警務處並無偏離既定指引內的上述原則。此外，對於由政府諮詢／顧問團體委託製作並有政策局／部門參與的政府宣傳短片，基於資源方面的影響和成本效益，有關政策局／部門的負責人員不會在每個拍攝環節均全部在場，這樣的情況並不罕見。儘管如此，因應審計署的建議，**警務處處長**同意，警務處日後會確保，在有關道路安全的政府宣傳短片拍攝環節，有關的技術專家必須在場，以及確保會審核有關的故事情節等。

61. **運輸及房屋局局長**表示：

- 就個案二而言，在騎單車安全的宣傳運動上，相關政策局／部門在協調和問責方面有改善的空間；
- 作為負責聯絡的代理人，新聞處負責處理政府宣傳短片製作的審批程序，以及就製作後勤事宜與承辦商聯絡；及
- 在單車安全配件的法定要求及相關執法工作方面，運輸署和警務處是專家，負責監察有關騎單車安全的政府宣傳短片的內容、信息和闡述方式，並確保在短片中出現的單車符合有關的法定要求。

**G 結論及建議**

62. 委員會：

**整體意見**

- 相信生命無價，政府當局應致力加強道路安全，預防道路交通意外；
- 察悉運輸及房屋局局長同意，運輸及房屋局、運輸署和香港警務處("警務處")將攜手合作，分析交通意外的根源和趨勢，務求制訂更有效措施，進一步減少交

道路安全措施的管理

通意外傷亡數字。此項工作的範疇包括多方面事宜，例如：

- (a) 專營巴士司機的體格檢驗及工作時間安排；
- (b) 在路面公共交通工具安裝道路安全設備，例如在獲豁免的公共小巴上安裝乘客安全帶；
- (c) 為加強安全意識(例如在公共小巴上配用乘客安全帶)而進行的教育及宣傳工作；及
- (d) 道路設計和駕駛行為；

— 知悉運輸及房屋局局長已承諾透過立法、執法、改善道路設施及宣傳與教育工作，致力加強道路安全，冀能達到"路上零意外，香港人人愛"的道路安全願景；

— 對下述情況表示極度遺憾和震驚：政府當局在道路安全措施的管理方面表現自滿，以致未能有效運用資源，減少交通意外，由以下情況可見：

- (a) 截至2013年1月，42個警署中有18個仍未設置舉證呼氣測試儀器，以致未能有效執行針對酒後駕駛的3級罰則法例；
- (b) 在日間(早上6時01分至傍晚6時)發生的酒後駕駛相關交通意外只有24%，而在日間作出的酒後駕駛相關拘捕只有10%，但由2009年2月至2012年12月，42%的隨機呼氣測試卻在日間進行；
- (c) 於2007年至2012年間，在審計署署長報告書所報告的公共交通工具涉及意外率(例如2012年每千部公共小巴為245.6及2012年每千部的士為233.9)中，專營巴士的涉及意外率(例如2012年每千部車輛為379.8)持續最高；儘管如此，專營巴士司機在體格檢驗方面的安排卻不及其他司法管轄區嚴格；

道路安全措施的管理

- (d) 儘管在2007年至2012年間，公共小巴的涉及意外率(例如2012年每千部車輛為245.6)持續高於所有機動車輛的平均意外率(例如2012年每千部車輛為33.1)，但運輸署卻沒有盡力糾正下述情況：截至2012年12月，在路面行走的公共小巴當中，42%獲豁免遵從乘客配用安全帶的法定規定；
- (e) 沒有考慮實施改善措施，例如在的士上安裝車速限制器，以解決的士嚴重超速的問題；
- (f) 運輸署到2007年才開始研究在香港使用偵察平均車速攝影機系統的可行性，並計劃在2013-2014年度推行這套系統的試驗計劃，但其他司法管轄區自1999年起已使用這套系統；及
- (g) 一套反毒後駕駛的政府宣傳短片由於懷疑侵犯版權而於2011年被擱置，以致削弱了原本計劃推行的反毒後駕駛宣傳運動的作用；

— 察悉以下情況：

- (a) 警務處處長承諾：
  - (i) 因應最新的科技和警務處的可用資源，在42個警署中的18個從速設置舉證呼氣測試儀器；及
  - (ii) 視乎是否有資源可供運用，考慮在酒後駕駛相關交通意外及拘捕數字同樣較高的晚間時段，進行更多隨機呼氣測試；及
- (b) 運輸署署長承諾向立法會財務委員會(下稱"財委會")申請撥款，以期在2013-2014年度推行偵察平均車速攝影機系統的試驗計劃；

— 促請警務處處長向立法會交通事務委員會匯報在42個警署中的18個設置舉證呼氣測試儀器的時間表；

道路安全措施的管理

- 對下述情況深表遺憾：相關政策局／部門在推行道路安全措施方面缺乏協調和問責，由以下情況可見：
- (a) 一套有關推廣騎單車安全的政府宣傳短片由於在拍攝期間沒有相關政策局／部門的技術專家在場，結果因為宣傳短片中出現的單車沒有按法例規定安裝車鈴和車尾反光器，以致該宣傳短片須於2012年暫時停播；及
  - (b) 警務署輸入的交通意外資料有欠準確，以致運輸署須多費額外時間和資源作出糾正；
- 察悉以下情況：
- (a) 政府新聞處處長承諾會檢討《宣傳運動的良好守則》，務求在政府宣傳短片的製作方面為相關政策局／部門提供更多指引，同時已更新製作清單，以提供足夠保障，確保相關政策局／部門遵守《宣傳運動的良好守則》的規定；
  - (b) 運輸署署長及警務處處長承諾遵守《宣傳運動的良好守則》中有關在政府宣傳短片的拍攝過程中須有相關部門專家在場的規定；及
  - (c) 警務處處長承諾與運輸署合作，糾正警務處長久以來在運輸資訊系統輸入有欠準確的交通意外位置座標的問題；

<b>具體意見</b>
-------------

打擊酒後駕駛的措施

- 對以下情況表示極度遺憾和震驚：
- (a) 自2009年2月展開隨機呼氣測試行動至今的4年期間，警務處一直沒有備存測試行動的統計數字。因此，警務處於2011年1月向立法會交通事務委員會提供的資料，即60%的測試行動安排在晚上9時

道路安全措施的管理

至早上6時這段期間進行，是以一般觀察為依據，而非經核實的數字；

- (b) 一如2009年2月至2012年12月的隨機呼氣測試數字所顯示，儘管酒後駕駛相關交通意外和拘捕數字在日間都較少(即分別為24%及10%)，但警務處有42%的測試都在這個時段進行；
- (c) 於2012年1月至10月期間，在744宗酒後駕駛拘捕個案中，182名駕駛者(24%)獲得釋放，215名駕駛者(744宗個案的29%)被控以較輕的罪名，因為他們在進行舉證呼氣測試時，體內的酒精濃度已降至較低水平。結果，3級罰則制度所發揮的阻嚇作用事倍功半；及
- (d) 在部分個案中，進行舉證呼氣測試時出現延誤，是因為涉嫌酒後駕駛者被帶往作逮捕案件報告的部分警署並無設置測試儀器，而有些個案則涉及測試儀器故障問題；

- 知悉警務處處長已同意審計署在審計署署長報告書第2.13及2.25段提出的建議；
- 建議警務處處長與律政司及有關科學家攜手合作，在援引證據以證明酒後駕駛罪行方面，改善舉證呼氣測試的程序；

打擊超速駕駛和衝紅燈的措施

- 對以下情況表示極度遺憾和震驚：
  - (a) 現時的偵速攝影機系統只能在有限範圍內起阻嚇作用，因為部分駕駛者在駛過攝影機系統後便可能加速。雖然警務處的紀錄顯示，其他司法管轄區自1999年起已使用偵察平均車速攝影機系統，以便在更長距離影響駕駛者的行為，但運輸署在2007年才開始研究在香港使用該系統的可行性，並計劃向財委會申請撥款，以期在2013-2014年度推行該系統的試驗計劃；

道路安全措施的管理

- (b) 於2012年10月至12月期間，在22 871宗由衝紅燈攝影機系統偵察所得的衝紅燈違例個案中，有2 109宗(9%)由於違例車輛的影像被其他車輛阻擋而未能採取行動，亦不能對違例駕駛者採取處罰措施，以阻嚇他們的危險駕駛行為；及
- (c) 現時的執法攝影機系統只能顯示用以識別違例車輛的資料，而不能顯示違例駕駛者的身份，並曾發生有關車輛的登記車主未能識別違例駕駛者身份的個案；

— 知悉：

- (a) 運輸署署長已同意審計署在審計署署長報告書第3.18段提出的建議；及
- (b) 警務處處長已同意審計署在審計署署長報告書第3.18及3.23段提出的建議；

— 察悉運輸署署長已承諾向財委會申請撥款，以期在2013-2014年度推行偵察平均車速攝影機系統的試驗計劃；

促進車輛更安全營運的措施

— 對以下情況表示極度遺憾和震驚：

- (a) 截至2012年12月31日，在4 350部公共小巴中，有42%(1 815部)沒有裝設乘客安全帶。鑒於公共小巴涉及意外率高於所有機動車輛的平均意外率，公共小巴乘客面對的安全風險較高；
- (b) 儘管當局進行宣傳工作，警務處亦有採取執法行動，但在2007至2012年期間向干犯沒有配用安全帶違例行為的公共小巴乘客發出傳票的數目卻反映出，安全帶配用率沒有明顯改善。審計署於2013年2月在30程公共小巴進行調查，結果亦顯示91%乘客並沒有配用安全帶；



道路安全措施的管理

- (c) 的士超速駕駛的問題(以每千部車輛的超速駕駛罪行數目計算)較公共小巴和專營巴士的問題更為嚴重，並在2012年出現明顯惡化的情況；及
- (d) 相對於涵蓋所有駕駛者的香港現有法例規定，內地和多個海外國家的法例，對的士司機和巴士司機訂有更嚴格的體格檢驗規定；

— 知悉：

- (a) 運輸署署長已同意審計署在審計署署長報告書第4.31、4.34、4.42及4.52段提出的建議；及
- (b) 警務處處長已同意審計署在審計署署長報告書第4.32及4.33段提出的建議；

— 建議運輸署署長探討強制的士安裝車速限制器的可行性；

交通意外資料的準確程度

— 對以下情況深表不滿：

- (a) 在2006年的審查工作中，審計署曾發現在運輸署的運輸資訊系統輸入的交通意外位置座標不準確的問題，但問題至今仍然持續。在2011年4月至2012年12月期間所發生的27 755宗意外中，運輸署截至2012年12月底的覆核顯示，有7 314宗(26%)個案由警務處輸入了不準確的座標。在這7 314宗個案中，根據不準確座標和經運輸署修訂的座標量度意外位置的實質距離超過50米的個案，共有4 417宗；
- (b) 運輸署須多費額外時間和資源糾正輸入不準確座標的問題，而能否及時找出交通意外黑點的資料亦可能受到影響；及
- (c) 在1998年及2006年的審查工作中，審計署曾發現在運輸資訊系統輸入的交通意外成因不準確的問

道路安全措施的管理

題，但問題至今仍然持續。在2013年的審查工作中，抽樣檢查發現，在所輸入的成因中，有13%仍然有欠準確；

— 知悉：

- (a) 警務處處長已同意審計署在審計署署長報告書第5.14及5.22段提出的建議；及
- (b) 運輸署署長已同意審計署在審計署署長報告書第5.14(b)段提出的建議；

宣傳與教育活動

— 對以下情況深表遺憾：

- (a) 一套有關打擊毒後駕駛的政府宣傳短片在播放兩個月後，由於懷疑侵犯版權而在2011年被擱置；
- (b) 迄今尚未確定，到底該套被擱置的打擊毒後駕駛的政府宣傳短片有否侵犯英國一套反毒後駕駛短片的版權；
- (c) 當局在2011年4月初至2012年3月1日期間並無播放任何有關打擊毒後駕駛的政府宣傳短片；及
- (d) 另一套有關推廣騎單車安全的政府宣傳短片由於在短片中出現的單車沒有按法例規定安裝車鈴和車尾反光器，以致該宣傳短片須於2012年暫時停播；

— 知悉以下情況：

- (a) 政府新聞處處長已同意審計署在審計署署長報告書第6.7段提出的建議；
- (b) 警務處處長已同意審計署在審計署署長報告書第6.8及6.17段提出的建議；及

道路安全措施的管理

- (c) 政府新聞處處長已接獲該套英國反毒後駕駛短片的版權擁有人通知，表示不會就被擱置的政府宣傳短片向承辦商採取行動；

— 察悉以下情況：

- (a) 政府新聞處處長承諾會檢討《宣傳運動的良好守則》，務求在政府宣傳短片的製作方面為相關政策局／部門提供更多指引，同時已更新製作清單，以提供足夠保障，確保相關政策局／部門遵守《宣傳運動的良好守則》的規定；及
- (b) 運輸署署長及警務處處長承諾遵守《宣傳運動的良好守則》中有關在政府宣傳短片的拍攝過程中須有相關部門專家在場的規定；及

**跟進行動**

- 希望政府當局繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。