

二零一三年七月十九日
資料文件

立法會交通事務委員會

檢討現行的電單車駕駛執照簽發制度

目的

本文件告知委員檢討現行電單車駕駛執照簽發制度(“發牌制度”)的結果。

背景

2. 在二零一零年一月十日，香港發生了一宗涉及電單車司機的致命交通意外。涉事司機具有 30 年駕駛私家車和電單車的經驗¹，事發當時所駕駛電單車的引擎汽缸容量為 599 立方厘米。意外發生後，一名立法會議員建議實施“分級執照制度”，根據電單車的引擎汽缸容量，向司機簽發不同級別的駕駛執照，從而加強規管。政府因應有關建議，檢討了與簽發電單車駕駛執照和駕駛測驗相關的規定，以查看現行發牌制度是否需要改變。

3. 截至二零一二年十二月三十一日，全港共有 39 741 輛已領牌電單車和機動三輪車。按引擎汽缸容量劃分的已領牌電單車和機動三輪車的數目載於附件 A。就電單車而言，持有正式和暫准駕駛執照的司機分別有 242 461 人及 2 666 人；至於機動三輪車²，持有正式和暫准駕駛執照的司機則分別有 242 453 人及 2 666 人。

¹ 駕駛經驗是指涉事電單車司機持有駕駛執照的年數。

² 在電單車駕駛測驗及格的司機，會獲發電單車和機動三輪車的駕駛執照。然而，在機動三輪車駕駛測驗及格的司機，則只會獲發機動三輪車的駕駛執照。

現行電單車的發牌規定和駕駛測驗安排

4. 根據《道路交通(駕駛執照)規例》(香港法例第 374B 章)(“《規例》”), 在電單車的相關駕駛測驗及格的人士, 只能申請暫准駕駛執照, 並須通過 12 個月的強制性暫准駕駛期。電單車司機在暫准駕駛期內必須遵守**附件 B**所載的額外駕駛限制。目前, 香港只設有一類正式電單車駕駛執照。完成暫准駕駛期後獲發電單車正式駕駛執照的人士, 會獲准駕駛任何電單車, 不受引擎汽缸容量的限制。

5. 電單車的駕駛測驗由三個部分組成。甲部為筆試; 乙部則為道路能力測驗, 在指定的駕駛學校進行, 以確定申請人有能力控制電單車。通過甲、乙兩個部分後, 申請人可在公用道路或指定駕駛學校練習駕駛電單車, 以準備應考丙部; 該部分為路試, 由運輸署考牌主任主考。根據《規例》, 運輸署署長已指定駕駛測驗所使用的電單車, 引擎汽缸容量不應小於 125 立方厘米; 這項指定的目的, 是為確保能夠全面評核應考人駕駛電單車的能力。

檢討結果

6. 我們研究過涉及電單車的交通意外的統計數字, 以查看引擎較大的電單車的意外比率是否較高, 因而有足夠理據改變現行的電單車發牌制度。我們亦研究了 31 個海外司法管轄區有關電單車的駕駛測驗安排和發牌規定, 以檢視有否可供香港借鑒之處。下文各段載述檢討結果的詳情。

涉及電單車的交通意外的統計數字

7. 載於**附件 C**的電單車涉及意外的比率顯示, 過去 16 年相關比率持續下降。每千輛已領牌電單車中涉及意外的比率, 由一九九七年的 117.1 下跌至二零一二年的 57.7。事實上, 自二零零零年十月實施電單車司機暫准駕駛執照計劃後, 電單車涉及意外的比率已下降近五成。

8. 根據附件 D 所載有關電單車意外統計數字，意外比率與電單車引擎汽缸容量並無明顯關係；換言之，引擎汽缸容量較大的電單車並不是較容易發生意外。我們再進一步研究過按涉事電單車司機駕駛經驗劃分的意外統計數字，也找不到任何證據顯示，經驗不足的司機(即駕駛經驗少於兩年)比經驗豐富的司機在駕駛引擎汽缸容量大的電單車時會較容易發生意外。

9. 引擎汽缸容量 400 立方厘米以上的電單車所涉意外的肇事原因分析，載於附件 E。分析結果顯示，司機無法控制電單車，並非牽涉引擎汽缸容量大的電單車意外的主要肇事原因。以二零一二年為例，只有百分之十六的意外是由於司機失去對電單車的 control 所致，41% 則因與司機無關的因素所致。

海外做法

10. 此外，我們研究了 31 個海外司法管轄區有關電單車的駕駛測驗安排和發牌規定。當中，只有 9 個司法管轄區設有分層式的發牌制度，以確保電單車司機有能力控制引擎汽缸容量較大的電單車。在其餘 22 個司法管轄區中，14 個只設有一類電單車駕駛執照，8 個則為了限制學習駕駛人士在某些道路上使用極低馬力的電單車而設有兩至三類駕駛執照。

11. 總括而言，我們未有在相關海外司法管轄區中見到，為確保司機有能力控制引擎汽缸容量較大的電單車而設立分層式發牌制度的清晰趨勢。有關海外做法的詳情，載於附件 F。

結論

12. 鑑於上文第 7 至 11 段所述的檢討結果，政府認為沒有改變現行電單車的發牌制度的明顯理據。然而，我們會繼續監察相關的統計數字和海外做法，以檢視日後是否需要改變發牌制度。

徵詢意見

13. 請委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局
二零一三年七月

附件 A

二零一二年按引擎汽缸容量劃分的
已領牌電單車和機動三輪車的數目

引擎汽缸容量	已領牌電單車和機動三輪車的數目 (輛)
電動	28
≤125 立方厘米	3 458
126-250 立方厘米	19 846
251-400 立方厘米	8 906
401-750 立方厘米	4 802
>750 立方厘米	2 701
合計	39 741

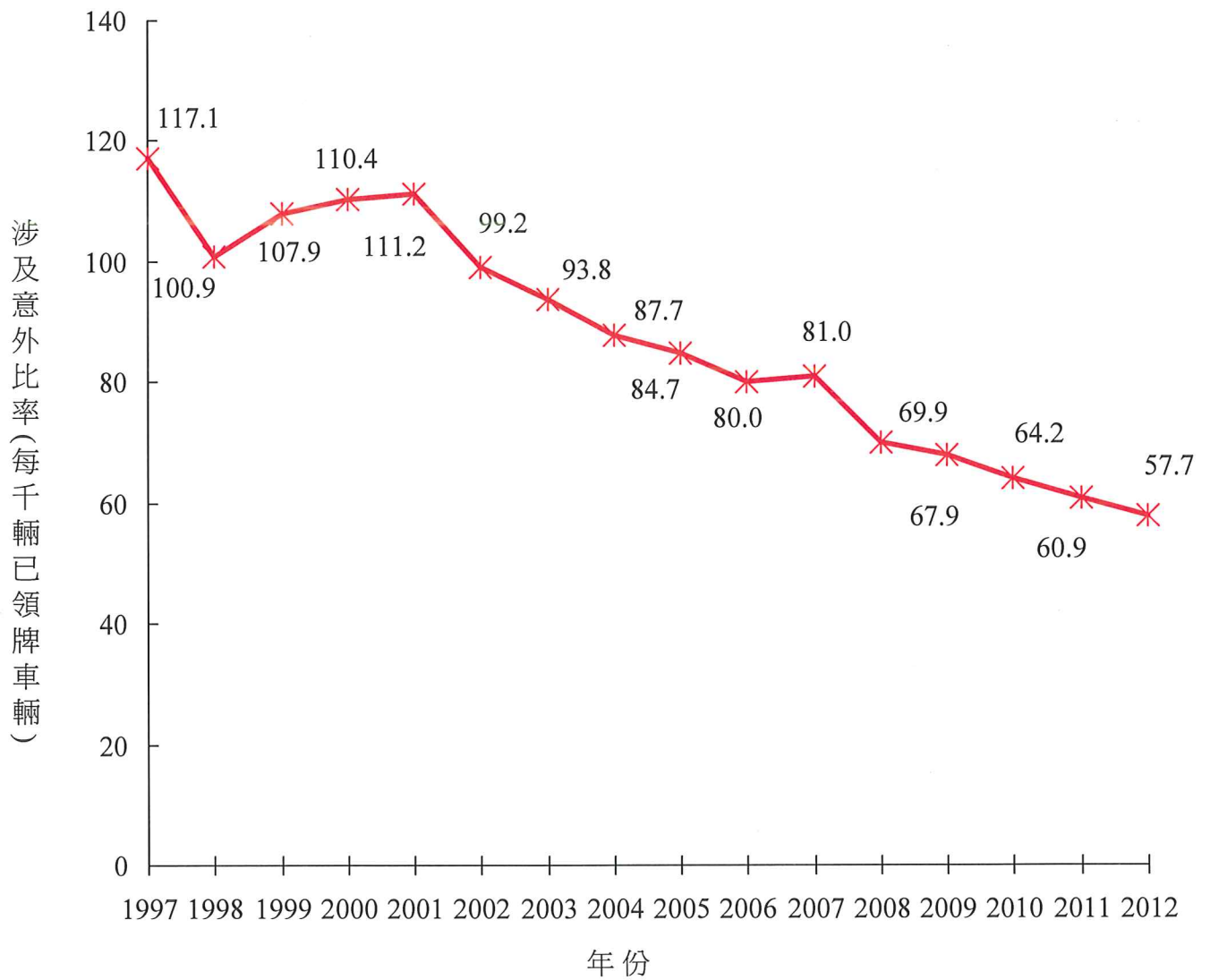
附件 B**暫准駕駛執照持有人所須遵守的額外限制一覽表**

持有暫准駕駛執照的人士：

- (1) 必須在所駕駛車輛的前方和後方展示「P」字牌；
- (2) 不得使用所駕駛的電單車或機動三輪車接載乘客；
- (3) 即使在時速限制超過每小時 70 公里的路段行駛，車速也不得超過每小時 70 公里；以及
- (4) 在設有三條或以上行車線的快速公路上，不得駕駛車輛行駛最右線。

附件 C

一九九七年至二零一二年期間
電單車和機動三輪車涉及意外的比率



附件 D

二零零九年至二零一二年期間
涉及電單車的道路交通意外的統計數字

表 D.1 按引擎汽缸容量劃分的涉及電單車的意外比率

(涉及意外比率 = 就個別引擎汽缸容量，所有已領牌電單車和機動三輪車當中屬同一引擎汽缸容量的電單車涉及意外的數目)

引擎汽缸容量	涉及意外比率			
	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年
≤125 立方厘米	0.11	0.11	0.10	0.10
126-250 立方厘米	0.06	0.06	0.06	0.05
251-400 立方厘米	0.06	0.06	0.05	0.05
401-750 立方厘米	0.05	0.05	0.05	0.05
>750 立方厘米	0.04	0.07	0.03	0.03

表 D.2(a)-(d) 二零零九年至二零一二年期間涉及電單車和機動三輪車的意外中按引擎汽缸容量及涉事電單車司機駕駛經驗劃分的人數分布

(a) 2009 年		
引擎汽缸容量	涉事電單車司機的人數	
	經驗不足的 電單車司機	經驗豐富的 電單車司機
≤125 立方厘米	51 (10.6%)	239 (12.4%)
126-250 立方厘米	289 (60.2%)	1 055 (54.8%)

251-400 立方厘米	95 (19.8%)	379 (19.7%)
401-750 立方厘米	31 (6.5%)	187 (9.7%)
>750 立方厘米	14 (2.9%)	65 (3.4%)
合計	480 (100%)	1 925 (100%)

(b) 2010 年		
引擎汽缸容量	涉事電單車司機的人數	
	經驗不足的 電單車司機	經驗豐富的 電單車司機
≤125 立方厘米	42 (11.0%)	250 (12.9%)
126-250 立方厘米	204 (53.3%)	1 016 (52.5%)
251-400 立方厘米	85 (22.2%)	354 (18.3%)
401-750 立方厘米	35 (9.1%)	195 (10.1%)
>750 立方厘米	17 (4.4%)	120 (6.2%)
合計	383 (100%)	1 935 (100%)

(c) 2011 年		
引擎汽缸容量	涉事電單車司機的人數	
	經驗不足的 電單車司機	經驗豐富的 電單車司機
≤125 立方厘米	63 (14.9%)	228 (13.3%)
126-250 立方厘米	224 (52.8%)	940 (54.9%)

251-400 立方厘米	65 (15.3%)	312 (18.2%)
401-750 立方厘米	57 (13.4%)	164 (9.6%)
>750 立方厘米	15 (3.5%)	68 (4.0%)
合計	424 (100%)	1 712 (100%)

(d) 2012 年		
引擎汽缸容量	涉事電單車司機的人數	
	經驗不足的 電單車司機	經驗豐富的 電單車司機
≤125 立方厘米	55 (14.5%)	256 (15.2%)
126-250 立方厘米	186 (48.9%)	824 (48.9%)
251-400 立方厘米	68 (17.9%)	341 (20.2%)
401-750 立方厘米	58 (15.3%)	187 (11.1%)
>750 立方厘米	13 (3.4%)	78 (4.6%)
合計	380 (100%)	1 686 (100%)

備註：

- (1) 製備上表所列統計數字時，只計及已知電單車引擎汽缸容量和已知電單車司機駕駛年資的意外。
- (2) 經驗不足的電單車司機，即指駕駛經驗少於兩年的司機。

附件 E

二零一零年至二零一二年期間
引擎汽缸容量 400 立方厘米以上的電單車和機動三輪車
所涉意外中
按肇事原因劃分的司機人數

成因	2010 年	2011 年	2012 年
與司機無關的因素	110 (35%)	122 (40%)	138 (41%)
車輛失控	41 (13%)	35 (11%)	53 (16%)
試圖避免相撞或為其他原因： 突然轉向／停車	59 (19%)	55 (18%)	51 (15%)
與駕駛態度有關的成因 (包括行車時太貼近前面的車輛、 不專注地駕駛、疏忽地從右／左邊超車、 不小心地轉換行車線等)	76 (24%)	79 (26%)	78 (23%)
其他與司機有關的因素	31 (10%)	16 (5%)	20 (6%)
合計	317 (100%)	307 (100%)	340 (100%)

附件 F

海外做法的摘要

司法管轄區	電單車 的正式 駕駛執 照 類別的 數目	設立分層式電單車發牌制度 的目的	
		確保司機有能 力控制引擎汽 缸容量較大的 電單車	限制學習駕駛 人士在某些道 路上使用極低 馬力的電單車
澳洲 - 新南威爾斯	1		
- 維多利亞	1		
- 南澳洲	1		
- 塔斯曼尼亞	1		
- 澳洲首都地區	1		
- 北部地區	1		
- 昆士蘭	2	✓	
- 西澳洲	3	✓	
加拿大 - 溫哥華	2		✓
中國內地	2		✓
歐盟	3	✓	
日本	4	✓	
澳門	3	✓	
新西蘭	1		
新加坡	3	✓	
台灣	3	✓	
英國	3	✓	
美國 - 阿拉斯加	2		✓
- 加利福尼亞	2		✓
- 麻省	2		✓
- 密歇根	1		
- 密西西比	1		
- 內華達	3		✓
- 新澤西	2		✓
- 紐約	1		
- 南卡羅來納	1		

- 德克薩斯	1		
- 猶他	4	✓	
- 佛蒙特	1		
- 華盛頓	1		
- 威斯康辛	2		✓