

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會 CB(1)991/98-99 號文件

檔號：CB1/BC/7/98

**1999 年 3 月 12 日內務委員會會議文件**

### **《1998 年道路交通(修訂)條例草案》委員會報告**

#### **目的**

本文件旨在匯報《1998 年道路交通(修訂)條例草案》委員會的商議結果。

#### **條例草案**

2. 條例草案修訂《道路交通條例》(第 374 章)，藉以：
  - (a) 收緊酒精濃度的法定限度，並簡化有關酒後駕駛的執法程序；
  - (b) 把學校私家小巴納入客運營業證計劃；及
  - (c) 紹正政府現行向停車收費錶和新九龍灣驗車中心的營辦商繳付酬金的安排。

(a)及(b)項的建議將於 1999 年 5 月 1 日生效，而(c)項的建議將於條例草案獲通過成為法例後生效。

#### **法案委員會**

3. 在 1998 年 12 月 4 日內務委員會會議上，議員同意成立法案委員會研究此條例草案。法案委員會由劉健儀議員擔任主席，並曾與政府當局先後舉行 4 次會議。法案委員會的委員名單載於**附錄 I**。
4. 法案委員會曾分別接獲學童私家小巴協會有限公司、褓姆司機協會有限公司及關志平先生提交的意見書。法案委員會亦察悉政府當局與香港律師會之間就條例草案的通信。

## 法案委員會的商議過程

5. 法案委員會在詳細研究條例草案的過程中，已考慮到所接獲的一切意見。法案委員會商議的主要事項綜述於下文各段。

### (a) 酒後駕駛

6. 政府當局在 1995 年制定了一套新的酒後駕駛法例，以訂明司機的血液、尿液及呼氣所含酒精濃度的法定限度，並向司機施加一項法律義務，訂明在指定的情況下，司機須提供血液、尿液或呼氣樣本，以供測試。條例草案建議降低司機的血液、尿液及呼氣所含酒精濃度的法定限度，以收緊酒精濃度的訂明限度，並簡化酒後駕駛測試的程序。

#### 訂明限度

7. 現行和建議的酒精濃度限度載列如下：

	容許酒精含量的 現行訂明限度	容許酒精含量的 建議訂明限度
每 100 毫升血液	80 毫克	50 毫克
每 100 毫升呼氣	35 微克	22 微克
每 100 毫升尿液	107 毫克	67 毫克

8. 法案委員會的委員雖然對道路安全的重要性並無異議，但為方便研究條例草案的建議，他們要求當局提供所提建議的理據、國際的一般做法和趨向，以及海外國家在此方面的研究資料。

9. 就所提建議的理據，政府當局解釋，酒後駕駛仍是導致交通意外的主要原因之一。在 1997 年，每 10 名在交通意外中喪生的司機，便有 3 名在事發前曾經喝酒。在 1996 年至 1998 年 10 月期間，共有 39 名司機涉及酒後駕駛的交通意外而喪生，其中 7 名證實在事發前曾經喝酒，血液中的酒精濃度在 50 至 80 毫克之間。此外，醉酒司機亦會危及行人和乘客：在 1995 年 12 月 15 日至 1998 年 6 月 30 日期間，在涉及酒後駕駛的交通意外中，共有 6 名未曾喝酒的司機、19 名乘客和 13 名行人喪生。根據警方在同一時期對涉及交通意外的司機進行檢查測試所得結果，在 3 499 名曾經喝酒的司機中，半數以上的血液中酒精濃度超過每 100 毫升血液含 80 毫克酒精的法定限度。因此，警方認為進一步收緊訂明限度有助強化不可在酒後駕駛此一信息，以及提高市民的道路安全意識。

10. 政府當局補充，雖然在 1995 年提出有關酒後駕駛的法例時，前立法局的部分議員曾建議將可容許的限度訂為 50 毫克，但當時普遍的意見是，作為一個起

步點，此限度可能過分嚴厲。政府當局其後就此進行檢討，並參考過海外國家的有關研究。檢討結果發現，如降低血液中酒精濃度的限度，司機便會更留意自己喝下的酒精分量，他們超過法定限度的機會亦會因而減少。政府當局強調，條例草案所載建議的用意，並非禁止市民在平日或社交場合中喝酒。要喝酒的市民，他們大可選擇使用公共交通服務。

11. 雖然政府當局表示，如把該限度由 80 毫克收緊至 50 毫克，在交通意外發生後警方進行酒精測試時被發現血液中酒精濃度超過現行 80 毫克法定限度的司機當中，因而被檢控者會增加 15%，但政府當局亦承認，酒後駕駛的問題並無惡化。自酒後駕駛的法例在 1995 年制定後，兩年來導致有人死亡或重傷的夜間交通意外減少了 7%，而與喝酒有關的交通意外相對於全日交通意外的總數而言，所佔的百分率只是很小，以 1997 年為例，只有 3.7%。儘管如此，政府當局強調預防措施比補救措施更為重要。

#### 國際的一般做法和有關研究資料

12. 據政府當局所述，大部分海外國家均是以 50 毫克或 80 毫克作為血液中酒精濃度的限度，只有瑞典所採用的限度為 20 毫克。該等國家就酒後駕駛所訂的罰則，是取消有關人士持有或申領駕駛執照的資格一個月至 10 年及／或監禁 3 個月至 5 年。政府當局表示，目前全球的趨向是收緊該等限度，以遏止酒後駕駛。

13. 政府當局又引用醫學界的意見和海外國家的研究資料，以支持其建議。香港醫學會曾在 1995 年大力倡議把法定限度定為 50 毫克，因為 50 毫克的濃度水平已開始影響司機判斷危險的能力，而 80 毫克的濃度水平更有可能嚴重損害司機的駕駛能力。為加強該論點的說服力，政府當局邀請了衛生署的法醫科主任顧問醫生出席法案委員會的會議，向委員講解酒精對司機的影響。政府當局亦補充，世界醫學聯會和歐洲委員會均支持 50 毫克的標準。

14. 在海外的研究方面，政府當局表示，海外有關機構進行的研究證明，把血液中酒精濃度的限度由 80 毫克收緊至 50 毫克會令交通意外中傷亡人數減少的論點正確。該等研究結果顯示，在法國、比利時和德國把血液中酒精濃度的限度由 80 毫克收緊至 50 毫克後，與喝酒有關的交通意外減少了 4% 至 50%。

15. 法案委員會的委員對該建議意見分歧。支持建議的委員同意政府當局的觀點，認為把血液中酒精濃度的限度收緊，可令司機在喝酒時更有節制，從而加強道路安全。由於酒後駕駛不僅影響司機，亦會同時影響其他道路使用者，故此阻嚇司機不要酒後駕駛，會令社會整體受惠；如有需要，政府當局甚至可考慮把限度進一步收緊至 0 毫克。酒後駕駛的問題並未惡化，只可證明現行法例發揮效用，但這並非表示沒有需要把限制進一步收緊。再者，該建議亦符合國際的趨向。

16. 但其他委員卻不支持上述見解。他們認為，把血液中酒精濃度的限度由 80 毫克降至 50 毫克，與降至 0 毫克相比，只能帶來輕微的效益。該等委員亦指出，酒後駕駛與醉酒駕駛不同，而酒精的影響亦會因人而異，須視乎多種因素決定。鑑於並無數據顯示酒後駕駛的問題有惡化跡象，而且亦缺乏具體證據證明司機喝下的酒精分量與意外率之間有密切關係，政府當局實在沒有足夠理據支持收緊限

度的建議，因為很多海外國家亦是以 80 毫克為標準，況且在自由社會中，個人生活方式不應受到過分的干預。一名委員亦質疑，若司機因超過限度而不能駕車，他須支付酬勞予其他人代其將車輛駛回家，如此亦會對司機做成負擔。

17. 部分委員認為問題可能在於酒後駕駛罪行的罰則過輕，當局或有必要檢討罰則水平，藉以恢復其阻嚇作用。就此，政府當局告知法案委員會，酒後駕駛的人士一經循簡易程序或公訴程序定罪，可處的最高罰則分別為罰款 10,000 元或 25,000 元，以及監禁 6 個月或 3 年。政府當局認為該罰則水平已經足夠，無需作任何改變。部分委員建議按血液中酒精濃度超過法定限度的水平，施加不同水平的罰則，政府當局不贊同該做法，因為此舉可能會令人有錯誤印象，以為超過法定限度的不同酒精濃度水平會在不同程度上獲得接納。

18. 鑑於各委員意見分歧，主席請他們就建議的訂明限度表決。在作出表決時，3 名法案委員會委員支持收緊有關限度的建議，6 名委員反對。就此，委員察悉，條例草案有兩項建議與收緊訂明限度有關，即條例草案第 2 條，該條文修訂“訂明限度”的定義，並同時界定“呼氣測試中心”一詞，而委員已表示支持該詞的擬議定義，以及與呼氣樣本的選擇有關的條例草案第 5 條。委員注意到，由於條例草案第 2 條的兩部分建議在條例草案的委員會審議階段會進行獨立投票表決，法案委員會將無需就其反對有關修改訂明限度的建議一事，對條例草案第 2 條動議委員會審議階段修正案。

## 宣傳工作

19. 法案委員會的委員提醒政府當局宣傳工作的重要性。為協助司機評估其血液中酒精濃度的水平，委員認為政府當局有需要仿效外國的做法，就可飲用的啤酒及葡萄酒種類和分量向市民提供指引。

20. 政府當局表示，作為概括的指引，如按建議把血液中酒精濃度限度定為 50 毫克，司機可飲用 1.5 罐啤酒(每罐 350 至 370 毫升，酒精含量 5%)或兩小杯葡萄酒(每杯 100 毫升，酒精含量 15%)。然而，政府當局強調不可能訂定具體的指引，因為不同種類飲料的酒精含量有很大差異，而且酒精對人的影響亦會因體格各異而大有不同。政府當局答允會就此事再作研究，然後始決定採用何種宣傳方法，才最有成效。

## 酒後駕駛測試的程序

21. 除收緊訂明限度外，條例草案亦建議藉下列規定提高執法措施的效率：

- (a) 除醫生外，護士亦獲准為懷疑酒後駕駛的人士抽取血液樣本；
- (b) 除醫院外，亦可在警署和呼氣測試中心要求有關人士提供血液樣本，而有關人士亦可在同樣地方拒絕要求；及
- (c) 除警署和醫院外，亦可在警務處處長指定為“呼氣測試中心”的警察交通部辦事處或車輛內抽取呼氣樣本。

22. 就(a)項而言，委員察悉，條例草案建議除醫生外，註冊護士及登記護士亦可抽取血液樣本，而政府當局已向委員保證該兩類護士均能勝任該工作。委員同意(b)項的安排合理，並有助提高有關程序的效率。

23. 至於(c)項，政府當局證實，只有極少部分司機拒絕接受檢查測試，而警方會行使其酌情權，決定司機提出延遲進行呼氣測試的要求是否合理。法案委員會的委員同意，警務處處長指定某一場所或車輛為呼氣測試中心的公告並非附屬法例。但為免生疑問，委員認為有必要在條例草案中明文規定該類公告並非附屬法例。法案委員會提出此項建議，是基於《1999年道路交通(車輛構造及保養)(修訂)規例》(1999年第14號法律公告)已載有作如此規定的條文。此外，在加入有關條文後，該類公告與根據同一條例(即《道路交通條例》)另一條文(第39F(1)條)發出而性質不同的公告便可予區分，因為根據第39F(1)條由警務處處長發出的公告向來被視作附屬法例，並以附屬法例形式刊登憲報。

24. 政府當局同意委員的意見，並會就條例草案動議委員會審議階段修正案，以加入一項明訂條文，使有關規定更明確。

(b) 把客運營業證計劃的適用範圍擴大至學校私家小巴

25. 目前，所有公共巴士及私家巴士均受客運營業證計劃(下稱“該計劃”)規管。該計劃授權運輸署署長訂立新的條款及條件，以提高該等車輛的運作安全。然而，提供接載學童服務的私家小巴卻不受該計劃規管，而運輸署署長只可依據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》第21(10)條對個別車輛施加發牌條件。政府當局認為此規管機制有欠效率，因為發牌條件只是附加於個別車輛，而當局只可在車主於車輛牌照屆滿申請換牌時，才更改有關條件。有鑑於此，政府當局建議把該計劃的適用範圍擴大至學校私家小巴，藉以設立更為統一的規管機制，並使該類小巴與其他受該計劃規管的巴士服務受到同樣監管。在實施新安排後，運輸署署長在更改發牌條件方面可更為靈活，從而提高學校私家小巴的運作安全。

26. 雖然從行政角度而言，擴大該計劃適用範圍的建議或有其可取之處，但法案委員會的委員懷疑該建議是否確有必要，因為現時已有既定機制，以便有關當局推行強制性安全措施，例如提供跟車保姆服務及在車門裝上發聲警告裝置。此外，委員注意到，學校私家小巴每年的牌照費超過2,749元，遠高於公共巴士的牌照費(司機25元及每個乘客座位50元)，但前者只准提供有限類別的服務，他們質疑此等安排是否公平，而政府當局提出該建議是否另有金錢上或其他目的。

27. 政府當局澄清，提出該建議只是為了在實施新訂或經修訂的發牌條件時更利便和統一。然而，鑑於委員及業界關注到車主的財政負擔，為釋除此方面的疑慮，政府當局答允檢討有關牌照每年牌照費的制度，並會在新計劃實施初期豁免學校私家小巴繳交該計劃所訂的費用，直至有關檢討有結果為止。

(c) 糾正管理協議的付款安排

28. 政府一向會與私人營辦商簽訂管理協議，委託營辦商管理某些政府設施。根據該等管理協議，私人營辦商負責有關設施的運作及管理，包括向使用設施的人士收取費用，而政府會向營辦商繳付一筆議定的款項，作為酬金。其中兩項該類管理協議，分別為管理停車收費錶及新九龍灣驗車中心的管理協議。有關營辦商可保留數額相等於其根據管理協議可獲得的酬金或補還款項的部分，然後把餘款交回政府。

29. 然而，上述安排與《公共財政條例》(第 2 章)第 3(1)條的規定不符。該條文訂明，除第 2 章或任何其他成文法則另有規定外，私人營辦商所收取的法定費用屬於為政府而籌集或收受的款項，應成為政府一般收入的一部分，而營辦商不得保留政府一般收入的任何部分。為糾正上述不符合有關規定的安排，條例草案建議修訂《道路交通條例》，加入一項新條文，規定如停車收費錶管理協議或驗車中心管理協議的條款已獲財政司司長批准，營辦商有權保留部分根據該協議為政府而籌集或收受的款項，作為酬金或補還款項，而該部分款項並不成為政府一般收入的一部分。

30. 法案委員會的委員同意有關糾正付款安排的建議，並認為新安排應盡可能及早實行。同時，委員關注到可能還有其他管理協議的情況與政府當局發現有問題的兩項管理協議相若，例如隧道的管理協議及收取飛機乘客離境稅的管理協議，因此，他們要求政府當局提供一份清單，開列所有該類管理協議及建議的糾正行動。

31. 政府當局已提交一份清單，開列在運輸局管轄範圍內的 5 項管理協議，其中包括當局已發現有問題的兩項管理協議，以及另外 3 項隧道管理協議。政府當局打算在今年較後時間就後述 3 項協議提交一條綜合法案。委員察悉上述情況，並提醒政府當局有必要盡早糾正所有現行協議中不符合規定的安排。

## **委員會審議階段修正案**

32. 上文第 24 段所述已獲法案委員會同意，並將由政府當局動議的委員會審議階段修正案擬本，載於**附錄 II**。

## **建議**

33. 法案委員會大部分委員不支持條例草案有關收緊酒精濃度的法定限度的建議，但法案委員會察悉，基於上文第 18 段所載的理由，法案委員會無需就此事動議委員會審議階段修正案。至於條例草案的其他部分，倘政府當局動議有關的修正案，法案委員會將予以支持。雖然法案委員會已完成條例草案的商議工作，並建議於 1999 年 3 月 31 日恢復條例草案的二讀辯論，但政府當局表示仍未決定恢復二讀辯論的確實日期，並會就此再行知會立法會。

## **徵詢意見**

34. 謹請委員審悉法案委員會的商議結果，並支持上文第 33 段所載的建議。

立法會秘書處

1999 年 3 月 10 日

**附錄 I**  
**Appendix I**

**立法會**  
**《1998 年道路交通（修訂）條例草案》委員會**  
**Legislative Council**  
**Bills Committee on**  
**Road Traffic (Amendment) Bill 1998**

**委員名單**  
**Membership List**

劉健儀議員(主席)	Hon Mrs Miriam LAU Kin-yee, JP (Chairman)
何俊仁議員	Hon Albert HO Chun-yan
何鍾泰議員	Dr Hon Raymond HO Chung-tai, JP
李啓明議員	Hon LEE Kai-ming, JP
夏佳理議員	Hon Ronald ARCELLI, JP
涂謹申議員	Hon James TO Kun-sun
陳智思議員	Hon Bernard CHAN
陳鑑林議員	Hon CHAN Kam-lam
梁智鴻議員	Dr Hon LEONG Che-hung, JP
楊孝華議員	Hon Howard YOUNG, JP
劉江華議員	Hon LAU Kong-wah
劉漢銓議員	Hon Ambrose LAU Hon-chuen, JP
譚耀宗議員	Hon TAM Yiu-chung, JP
鄧兆棠議員	Dr Hon TANG Siu-tong, JP

合共： 14 位議員  
Total: 14 Members

日期: 1998 年 12 月 31 日  
Date: 31 December 1998

# DRAFT

## 《1998 年道路交通（修訂）條例草案》

### 委員會審議階段

#### 由運輸局局長動議的修正案

##### 條次

##### 建議修正案

4(i) 在建議的第 39C(20)條之後加入 —

“(20A)為免生疑問，現宣布第(20)款所指的公告並非附屬法例。”。