

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2084/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱
並經主席核正)

檔 號 : CB1/BC/4/99/2

《1999年道路交通法例(修訂)條例草案》委員會

會議紀要

日期 : 2000年5月30日(星期二)
時間 : 下午2時30分
地點 : 立法會大樓會議室B

出席委員 : 朱幼麟議員(主席)
何鍾泰議員
許長青議員
劉江華議員
鄭家富議員
鄧兆棠議員

缺席委員 : 何俊仁議員
陳榮燦議員
劉健儀議員

出席公職人員 : 運輸局首席助理局長
盧世雄先生

運輸署助理署長／運輸策劃
譚澄邦先生

香港警務處交通部總警司
鄧厚江先生

政府律師
陳元新先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級助理法律顧問
李裕生先生

高級主任(1)5
歐詠琴女士

I. 與政府當局會晤

有關文件

- (a) 於1999年11月26日隨立法會CB(3)263/99-00號文件送交議員參閱的法案文本；
- (b) 運輸局於1999年11月24日發出的立法會參考資料摘要(檔號：TRAN 3/07/20 Pt. 4)；
- (c) 於1999年12月15日發出的法律事務部報告(立法會LS43/99-00號文件)；及
- (d) 於2000年5月23日隨立法會CB(1)1649/99-00號文件送交議員參閱的已註明修訂標記的法案文本。

應主席邀請，運輸局首席助理局長向委員概述《1999年道路交通法例(修訂)條例草案》建議對駕駛經驗較淺的電單車司機實施的暫准執照計劃。他表示，根據現行的《道路交通(駕駛執照)規例》(第374章，附屬法例)，任何人如在駕駛測驗取得合格，可申請領取正式駕駛執照。不過，鑑於駕駛經驗尚淺的電單車及機動三輪車司機發生交通意外的比率偏高，政府當局現建議任何人在電單車駕駛測驗取得合格成績後，應先獲發給暫准駕駛執照。暫准駕駛期為期12個月。在該段期間，駕駛經驗尚淺的電單車及機動三輪車司機須遵守條例草案訂明的各項限制。該類司機 ——

- (a) 須在電單車或機動三輪車的前後展示“P”字牌；
- (b) 不得接載任何乘客；
- (c) 駕駛速度不得超過每小時70公里；及
- (d) 除非出現某種情況，否則不得使用快速公路的右線。

駕駛經驗尚淺的司機如在暫准期內被裁定犯了擬議附表12列出的任何一項交通罪行，包括上述的限制及某些所扣分數少於10分的交通罪行，例如不小心駕駛、沒有遵從交通燈的指示、橫過雙白線及超速駕駛等，則暫准駕駛期須延長6個月。運輸局首席助理局長補充表示，政府當局曾就原建議於1998年12月諮詢立法會交通事務委員會，而交通事務委員會委員當時所提出的意見和建議，已收納於擬議的暫准執照計劃之內。

2. 法案委員會經研究本港過去數年的道路交通意外統計數字後，察覺駕駛經驗尚淺的電單車司機發生交通意外的比率持續偏高。委員普遍歡迎政府當局提出建議，為駕駛經驗尚淺的電單車及機動三輪車司機設立暫准駕駛執照計劃。他們認為，建議的安排可使此類駕駛經驗尚淺的司機在較多限制、但因而亦較為安全的駕駛環境中汲取更多路面駕駛經驗，然後才獲發給正式駕駛執照。為進一步加強道路安全，部份委員還建議擴大擬議計劃的適用範圍至包括私家車及輕型貨車司機，以及對公共小型巴士實施最高車速限制。法案委員會的商議工作概述於下文各段。

3. 運輸局首席助理局長回應鄧兆棠議員的詢問時表示，根據擬議的計劃，駕駛經驗尚淺的司機如在暫准駕駛期間多於一次被裁定觸犯了擬議的附表12內的某一項罪行，或觸犯超過一項列於該附表的罪行，其暫准駕駛執照將被取消。

4. 鄧兆棠議員就條例草案對人權的影響提出另一項詢問，運輸局首席助理局長回應時證實，根據律政司的意見，擬議的修訂與《香港人權法案條例》(第383章)的條文並無牴觸。

5. 許長青議員對暫准駕駛的電單車司機如觸犯擬議限制可遭判處的罰則表示關注。運輸局首席助理局長回應時表示，暫准駕駛的電單車司機如觸犯交通罪行，除了延長暫准期和吊銷暫准駕駛執照之外，亦會被判罰款和監禁。此外，根據現行道路交通法例實施的違例駕駛計分制度亦適用於他們。

6. 何鍾泰議員雖然對條例草案表示支持，但亦指出部分暫准駕駛的電單車司機可能會在不同的暫准駕駛期間重複觸犯某些嚴重的交通罪行，他因而認為應在該等電單車司機的暫准駕駛執照被吊銷後，增設為期6個月或12個月的凍結期，規定這些司機在凍結期過後才可以申請重考路試。鄧兆棠議員贊同何議員的意見。運輸局首席助理局長回應時表示，倘暫准駕駛的電單車司機在暫准駕駛期間被裁定觸犯了嚴重的交通罪行，例如酒後駕駛罪，其暫准駕駛執照會被即時吊銷。若再加設凍結期，則可能會構成雙重罰則，與現行的做法不一致。雖然當局有此解釋，何鍾泰議員仍然希望政府採取措施對付多次在暫准期內觸犯交通條例的司機。政府當局察悉何議員的意見。

擴大擬議計劃的適用範圍至包括私家車及輕型貨車司機

7. 鑑於駕駛經驗尚淺的私家車及輕型貨車司機發生意外的比率在1999年有上升趨勢，鄭家富議員代表民主黨建議把為電單車及機動三輪車司機而設的暫准駕駛執照計劃擴大至適用於私家車及輕型貨車司機。鄭議員認為，既然條例草案的立法原意是為駕駛經驗尚淺的司機提供較安全的駕駛環境，藉以加強道路安全，他所提出的建議應屬於條例草案範圍內的事宜。

8. 運輸局首席助理局長回應時向委員指出，當局曾就本港過去5年(1995至1999年)的道路交通意外數字進行分析，發現電單車司機發生交通意外的比率(平均每1 000名司機有21人發生意外)，遠高於私家車及輕型貨車司機(分別為每1 000名司機有6.4人及3.7人發生意外)。在電單車司機當中，經驗較淺的司機(駕駛經驗少於1年)發生交通意外的比率，約為經驗較豐富司機的5倍。至於私家車及輕型貨車司機方面，駕駛經驗較淺的司機發生交通意外的比率，分別為經驗較豐富司機的1.8倍及1.9倍。鑑於本港駕駛經驗較淺的電單車司機發生交通意外的比率明顯較高，政府當局建議先對駕駛經驗尚淺的電單車及機動三輪車司機實施暫准駕駛執照制度。運輸局首席助理局長強調，政府當局會密切留意其他類型車輛駕駛經驗較淺的司機發生意外的數字，以及對電單車司機實施暫准駕駛執照計劃的成效，以便日後研究是否需要把此項計劃的適用範圍擴大至包括其他類型車輛。

9. 何鍾泰議員贊同鄭家富議員的意見，並認為應先考慮公眾安全，然後才考慮可能對剛獲發駕駛執照的司機所構成的不便。何議員同時表示，他不同意政府以外意外數字作為選擇規管車輛類別的唯一標準。他以澳洲及新加坡為例，指出當地也有類似的暫准駕駛執照計劃，剛剛獲發給其他類別車輛駕駛執照的司機均只獲發暫准駕駛執照。何議員質疑，按當局的邏輯，這是否表示當地各個類別車輛新獲發牌照的司機發生交通意外的比率均極高。運輸局首席助理局長重申政府當局對此事的立場，並答允提供有關澳洲及新加坡兩地駕駛經驗尚淺的電單車、私家車，以及輕型貨車司機發生交通意外的統計數字，供委員參考。

(會後補註：有關資料其後隨立法會
CB(1)1750/99-00(01)號文件送交委員。)

10. 主席認為由於立法程序時間表的編排相當緊密，鄭議員所提出的建議或許不適宜納入本條例草案之內，因為實在難以於短時間內就此進行廣泛而有意義的

諮詢工作。他認為把暫准駕駛執照計劃的適用範圍擴大至包括私家車及輕型貨車司機的建議應另行處理，並須考慮到私家車與輕型貨車發生意外比率的趨勢，以及受影響各方的意見。

11. 鄭家富議員對此並不贊同。他指出，為私家車及輕型貨車司機設立暫准駕駛執照計劃的構想，在政府當局於1998年就電單車司機的暫准駕駛執照計劃諮詢交通事務委員會時，經已提出予當局考慮。因此，他不能接受其建議須暫時擱置，以待當局進行另一輪的諮詢工作。

(商議過程進行至此，主席因事退席，會議改由許長青議員主持。)

政府當局

12. 鑑於駕駛經驗較淺的電單車司機發生交通意外的比率遠較其他司機為高，劉江華議員贊同政府當局的意見，認為應先對電單車司機實施暫准駕駛執照制度。不過，他更加關心的是如何從根本着手解決問題。他建議政府當局詳細研究導致交通意外比率偏高的原因，而其中涉及的因素，可能包括電單車駕駛學員相對較低的年齡，香港駕駛學院所提供的訓練、考試和發牌制度等。應劉議員要求，運輸局首席助理局長答允就其所提問題進行研究，並向委員提供有關電單車、私家車及輕型貨車司機按年齡劃分發生意外比率的分項數字。

(會後補註：所需資料其後隨立法會
CB(1)1750/99-00(01)號文件送交委員。)

訂立公共小型巴士最高速度限制

13. 鄭家富議員引述條例草案第2條，該條對《道路交通條例》(第374章)第40條作出修訂，規定暫准駕駛執照持有人所駕駛的車輛不得以超過每小時70公里的速度行駛。他建議修正條例草案，同時為公共小型巴士(下稱“公共小巴”)訂立最高速度限制。鄭議員認為，鑑於公共小巴接載大量乘客，並考慮到加強道路安全的政策目的，實在沒有合理理由讓公共小巴免受上述限制。

14. 運輸局首席助理局長回應時表示，條例草案的目的，是通過引進暫准駕駛執照計劃，解決經驗尚淺的電單車司機發生意外比率偏高的問題，而公共小巴超速則是另一個課題。政府當局與交通事務委員會商議後，已實施一連串措施，處理公共小巴超速的問題。基於政府當局理解到交通事務委員會的委員尚須就訂立公共小巴最高速度限制一事達成共識，因此，當局現正積極研

究有關的主要問題，例如建議是否可行和可取，以及最高行車速度應訂於甚麼水平等。在此情況下，當局認為這方面的問題宜另行處理。運輸局首席助理局長向委員保證，政府當局在作出任何決定之前，必定先行諮詢公眾人士、交通運輸業，以及交通事務委員會的意見。

15. 鄭家富議員詢問就中型貨車、重型貨車及巴士訂立最高行車速度限制的理據，運輸局首席助理局長解釋，基於有關車輛的重量及結構，當局認為有必要訂立最高速度限制，以保障道路安全。政府當局認為，為確保車輛行車穩定和安全，不論是5.5噸以上的重型車輛或是容許乘客在下層車廂站立的雙層巴士，均不得以高速行駛，尤其要嚴禁在多彎的道路上以高速行駛。

16. 鄭家富議員不接受政府當局的立場，因為他認為從加強道路安全的觀點出發，他的建議定能獲市民大力支持。他對政府當局未能把握條例草案所提供的機會解決這項重要的道路安全問題感到失望。為此，他要求高級助理法律顧問就委員可否動議委員會審議階段修正案，以便訂立公共小巴最高速度限制一事提供法律意見。高級助理法律顧問回應時表示，根據《議事規則》，委員會審議階段修正案所涉及的事項必須屬於條例草案所涵蓋的範圍，並且須與條例草案的主題有關。由於本條例草案的主題是關乎對電單車司機實施的暫准駕駛執照制度，他認為就訂立公共小巴速度限制而提出的修正案未必屬於本條例草案的涵蓋範圍，亦未必與條例草案的主題有關。不過，最終仍須視乎立法會主席於議員動議有關的委員會審議階段修正案後所作裁決而定。

政府當局

17. 應主持會議的議員之請，運輸局首席助理局長同意就委員在這次會議上所提出的意見和建議作進一步回應。為此，鄭議員告知各委員，他會視乎政府當局的回應，考慮動議委員會審議階段修正案，以實施其加強道路安全建議。

(會後補註：政府當局的回應其後隨立法會CB(1)1750/99-00(01)號文件送交委員。)

18. 委員同意法案委員會於2000年6月5日舉行的下次會議上繼續就未決事項進行討論，並對條例草案各項條文逐一進行審議。

III. 其他事項

19. 議事完畢，會議於下午3時35分結束。

立法會秘書處
2000年9月29日