

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2134/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB1/BC/12/99/2

《2000年道路交通法例(修訂)條例草案》委員會 會議紀要

日 期 : 2000年6月5日(星期一)
時 間 : 下午2時30分
地 點 : 立法會大樓會議室A

出席委員 : 陳國強議員(主席)
何鍾泰議員
陳智思議員
陳鑑林議員
楊孝華議員
劉江華議員
劉健儀議員
蔡素玉議員

缺席委員 : 黃宏發議員
鄭家富議員

出席公職人員 : 運輸局副局長
方舜文女士

運輸署署長
霍文先生

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

律政司政府律師
張永良先生

應邀出席人士：城市的士車主司機聯會有限公司

主席
覃友忠先生

香港九龍新界公共專綫小型巴士聯合總商會

主席
梁雄先生

副主席
譚俊達先生

香港公共及專綫小巴同業聯會

主席
黃瑞勳先生

大嶼山的士聯會

主席
吳錦耀先生

混凝土車司機協會

總幹事
黎梅貞女士

西北區的士司機從業員總會

主席
黃永忠先生

新界港九合眾的士聯誼會有限公司

董事局主席
鄧伯榮先生

聯友的士同業聯會

主席
歐陽根先生

市區的士司機聯委會

主席
郭志標先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 助理法律顧問3
馮秀娟小姐

高級主任(1)9
文淑芬小姐

經辦人／部門

I. 與團體代表會晤

主席歡迎各團體的代表出席會議。

各團體的代表陳述意見

城市的士車主司機聯會有限公司

2. 城市的士車主司機聯會有限公司覃友忠先生認為，隨著汽車的性能有所改良，香港某些路段的現行速度限制或已過低。他建議把香港道路的一般最高速度限制由每小時50公里放寬至較高水平。只有在非常特殊的情況下，才可把該等道路的速度限制降為每小時50公里，而在該等情況下，政府當局須就個別情況提出證明以確定需要。覃先生亦指出，根據現行法例，中型和重型貨車的最高車速為每小時70公里。然而，政府當局並無就此豎立適當的交通標誌，以提醒駕車人士。鑑於上述的情況，他要求當局就道路的速度限制制作出檢討，以及在完成設置用以預早提醒駕車人士的限制標誌的工作前，暫緩提出就超速駕駛罪行加重刑罰的建議。

(會後補註：城市的士車主司機聯會有限公司在會上提交的意見書其後隨立法會CB(1)1791/99-00號文件送交委員參閱。)

香港公共及專綫小巴同業聯會
(立法會CB(1)1746/99-00(01)號文件)

3. 香港公共及專綫小巴同業聯會黃瑞勳先生表示，若道路的速度限制定於合理水平，該會支持政府當局提出就嚴重超速駕駛罪行加重刑罰的建議。但他指出，現時大部分超速駕駛罪行均是因司機誤墮速度陷阱而觸犯的，而速度陷阱的形成，主要是因為某些路段的速度限制訂得不切實際，而用以預早提醒駕車人士前面路段的速度限制會突然改變的警告標誌又不足夠。在該

等情況下，就較嚴重的超速駕駛罪行施加更重的刑罰並不公平。他促請政府當局放寬道路的速度限制(即每小時50公里及70公里)，並設置足夠的交通標誌，令駕車人士獲悉道路情況。

大嶼山的士聯會

4. 大嶼山的士聯會吳錦耀先生認為，南環路及暢通道的現行速度限制偏低，並不合理。他要求政府當局放寬該兩段道路的速度限制。

混凝土車司機協會

(立法會CB(1)1746/99-00(03)號文件)

5. 混凝土車司機協會黎梅貞女士指出，儘管該會支持當局提出對較嚴重的超速駕駛罪行加重刑罰的建議，但她認為有必要檢討香港道路的速度限制，並設置足夠的警告標誌，其中包括在速度限制大幅調低的路段髹上黃線道路標記。隨著道路的設計和建造日新月異，以及車輛設計有所改良，中型和重型車輛的最高車速應由每小時70公里放寬至80公里。她指出，在某些情況下，設定不切實際的速度限制或會引致更多交通意外。

新界西北的士司機從業員總會

6. 新界西北的士司機從業員總會黃永忠先生表示，該會普遍支持政府當局提出就較嚴重的超速駕駛罪行加重刑罰的建議。然而，他們要求當局檢討香港的速度限制結構。就此，他認為3級結構(即每小時60/80/100公里)最適合香港的環境。他亦促請政府當局改善執法的透明度。鑑於香港道路的速度限制不切實際，在執法的過程中應實施某程度的彈性。他對於警方在錦繡花園附近採取的執法行動感到不滿，因為該段道路頗直，而且該處車輛和行人的密度不高。他亦特別指出，從道路安全的角度而言，設定不切實際的速度限制可能造成反效果。

新界港九合眾的士聯誼會有限公司

7. 新界港九合眾的士聯誼會有限公司鄧伯榮先生特別指出速度限制由每小時100公里驟降至80公里的潛在危險。鑑於職業司機和一般司機在駕駛技術方面有所差異，他詢問政府當局在執法過程中有否採取不同的處理方法。

聯友的士同業聯會

8. 聯友的士同業聯會歐陽根先生表示支持政府當局提出就較嚴重的超速駕駛罪行加重刑罰的建議。然而，他對於香港某些路段(例如牛頭角下邨對開的觀塘道及鄰近恆安邨的馬鞍山路)的速度限制偏低表示關注。他指出，政府當局應檢討該等道路的速度限制，然後才提出修訂超速駕駛罪行的罰則，否則，駕車人士的利益會受到損害。

市區的士司機聯委會

9. 市區的士司機聯委會郭志標先生表示支持政府當局提出就較嚴重的超速駕駛罪行加重刑罰的建議。然而，他質疑當局就速度限制所作檢討的成效。他指出，一如檢討結果所顯示，當局並無誠意放寬道路的速度限制。現時在某些速度限制定為每小時50公里的路段上，大部分駕車人士均傾向以每小時70公里的車速駕駛。此一情況反映政府當局的做法有不妥善之處，因為當局未能把速度限制定於恰當水平。在該等情況下提出檢控，對駕車人士並不公平，因此他要求當局認真檢討香港道路的速度限制。

香港九龍新界公共專綫小型巴士聯合總商會

10. 香港九龍新界公共專綫小型巴士聯合總商會梁雄先生和譚俊達先生表示，他們支持政府當局提出就較嚴重的超速駕駛罪行加重刑罰的建議。然而，他們認為當局並無設置足夠的交通標誌，讓駕車人士得知前面路段速度限制的突然轉變。他們亦察覺到警方近期就公共小型巴士的超速駕駛所採取的執法行動。他們希望警方避免針對某類車輛，以確保公平。

團體代表就委員的提問作出回應

11. 劉江華議員提到政府當局在回答時表示把市區的道路速度限制由每小時50公里劃一修訂為60公里，在香港的環境中會構成道路安全問題，他要求各團體代表就此發表意見。歐陽根先生回應時表示，設定不切實際的速度限制亦會構成安全問題，因為會引致駕車人士經常轉線。郭志標先生指出，香港道路的一般速度限制應由每小時50公里修訂為70公里。只有在非常特殊的情況下，該等道路的速度限制才應減至每小時50公里。然而，黎梅貞女士對此有不同看法。她認為道路的速度限制應定於合適水平。鑑於香港地狹人稠，在市區的已建設區

內，車輛和行人的密度都很高，把道路的一般速度限制定於每小時70公里並不恰當。

12. 各團體的代表特別指出下述路段驟變的速度限制，並要求政府當局就此事進行檢討，並在有關地點設置足夠的警告標誌及髹上黃線道路標記，以提醒駕車人士：

(a) 北大嶼山公路繳費廣場；及

(b) 三號幹線繳費廣場。

13. 主席感謝各團體代表出席會議。

II. 與政府當局舉行會議

(立法會CB(1)1746/99-00(06)號文件)

就團體代表所陳述的意見作出回應

14. 運輸局副局長回應各團體代表所陳述的意見時表示，就超速駕駛罪行加重刑罰的立法建議已討論了超過兩年。為回應有關各方(其中包括運輸業)所表達的意見，政府當局已修改其建議，並檢討了香港約40個主要路段的速度限制。根據現行建議，較輕微的超速駕駛罪行的罰則將維持不變。

15. 運輸局副局長表示，她對於公眾普遍支持就嚴重的超速駕駛行為施加較重的刑罰表示高興，因為此等駕駛行為對其他道路使用者(包括司機、行人和乘客)構成嚴重的威脅。

16. 關於香港的速度限制結構，運輸局副局長表示，香港的速度限制因道路的種類而有所不同。一般而言，大部分市區道路的車速限制為每小時50公里，市區已建設區以外的主要道路的速度限制為每小時70或80公里，而高速公路則為每小時100公里。在1999年進行的顧問研究所得的結論是，香港採用的速度限制結構大致符合國際的做法，並認為現行速度限制結構恰當，建議不應作出任何改動。她補充，香港是一個人口非常稠密的城市，市區已建設區的車輛和行人密度甚高。把市區道路的速度限制由每小時50公里劃一修訂為60或70公里的做法會引致道路安全問題。事實上，香港市區道路的普遍最高速度限制(即每小時50公里)符合國際的做法。絕大部分歐洲、北美洲及亞洲國家亦把市區道路的一般速度限制定為每小時50公里。

17. 運輸局副局長指出，儘管個別司機的駕駛技術或會有所不同，但司機最好能遵守法定的速度限制，以保障所有道路使用者(包括駕車人士、行人和乘客)的利益。

18. 關於規管和警告標誌的設置，運輸局副局長表示，政府當局會找出哪些路段的路面需要髹上黃線道路標記或其他合適標誌，以預早提醒駕車人士減低車速。

19. 關於駕車人士的駕駛態度，運輸局副局長表示，政府當局會在未來數月間推行連串宣傳活動，以喚醒駕車人士對道路安全，尤其是駕駛態度及適當駕駛方法的認識。

20. 關於鄰近恆安邨的馬鞍山路的速度限制檢討，運輸局副局長表示，鑑於政府當局將於2000年在有關路段進行新的道路工程，該路段的速度限制檢討工作，將於有關工程完結後才可展開。就牛頭角道與康德道之間的觀塘道，她表示政府當局將於重整該路段的巴士站後檢討有關路段的速度限制。關於暢通道，她表示該路段的設計速度為每小時50公里。在考慮過該路段的環境後，當局認為基於安全理由，不宜放寬該路段的速度限制。至於赤鱲角半島的道路，該等道路屬機場管理局的管轄範圍。運輸署曾與機場管理局研究此事，後者經考慮路面環境後，認為不宜放寬有關道路的速度限制。

21. 香港警務處交通部總警司(下稱“交通部總警司”)補充，速度限制的設定須由運輸署的專業人員詳細研究訂定。警方會採取必須的行動，嚴格執行有關的駕駛規則。他關注到業內人士似乎表示超速駕駛在某些情況下是合理的。他強調，不遵守法定速度限制是非常危險的做法，並可引致嚴重的意外。

22. 至於執法的方法問題，交通部總警司表示，為改善執法的透明度，政府當局會在已設置自動偵速攝影機的路段加上指示牌，讓駕車人士知道前面道路設有自動偵速攝影機。他強調，警方無意盡量多發出有關超速駕駛的定額罰款通知書。相反來說，他們倒希望有關檢控數字能夠下降，因為此情況表示問題已受到控制。

23. 至於指警方似乎特別針對某類車輛採取執法行動的說法，交通部總警司強調，警方不可能特別針對某類車輛。警方對於某類車輛經常涉及交通意外表示關注，因此會採取執法行動，藉以加強道路安全。

就委員提出的問題作出回應

24. 蔡素玉議員特別指出若干“速度陷阱”，以致不少駕車人士因此易於遭受警方檢控，該等檢控尤其會發生在交通並不十分繁忙的星期日及公眾假期。她要求政府當局提供有關的檢控數字，同時亦促請當局作出更改，以便把執法行動集中在交通意外黑點。

25. 有關為星期日及公眾假期另訂速度限制結構的建議，運輸局副局長表示，此舉或會令情況更加混亂，因為當局可能須額外制訂速度限制分類方法。作為另一選擇，政府當局將會繼續找出哪些路段需要設置警告標誌或道路標記。

26. 至於執法的方法問題，交通部總警司表示，警方通常不會對輕微的超速駕駛行為採取行動。然而，他們容忍的程度會因應不同地點而作出適當變更。駕車人士自行選擇他們認為適當的速度駕駛，實在是非常危險的；此舉會導致頻密轉線，繼而危害其他道路使用者的安全。

27. 劉江華議員指出，倘某路段的速度限制並不切合實際情況，當局加強檢控超速駕駛的執法行動將會引起其他問題。就政府當局在大涌橋路查察車速的行動，他質疑儘管區議會及市民均支持放寬該處道路的車速限制，但當局仍認為不應放寬該處的車速限制。他要求政府當局提供進一步的資料，說明各個路段在1997及1998年放寬速度限制之前和之後的交通意外情況。

28. 運輸局副局長答允提供所需的資料。她表示，政府當局在1999年完成有關40個主要路段的速度限制所進行的檢討，並分階段修訂了19個路段的速度限制。初步的評估顯示只有兩個路段(即龍翔道及元朗公路)在放寬後錄得交通意外數字有所增加。然而，在現階段就該等路段的“放寬後”情況進行任何有意義的調查實屬言之過早，因為有關交通模式仍未穩定下來，所取得的交通意外數據只屬有限期間錄得的數據。

(會後補註：政府當局表示，運輸署在1997及1998年檢討了本港約60個路段的速度限制，大部分檢討工作在1998年年底或1999年年初已告完成，而大部分道路及高速公路的新速度限制在1999年3月起才開始實施。)

29. 交通部總警司表示，大涌橋路在1999年共發生了36宗交通意外，其中兩宗屬嚴重的意外。該處在2000

年首5個月內共發生了17宗交通意外，造成一人死亡。該等數字有助政府當局考慮是否適宜放寬道路的速度限制。劉江華議員表示，政府當局就該等數字進行有意義的分析前，須研究發生意外的原因。

30. 劉健儀議員引述把深圳交匯處與皇珠路之間的屯門公路的速度限制由每小時70公里放寬至80公里的個案，並認為該處的交通流量自放寬車速後大有改善。因此，她強調把道路的速度限制定於適當水平是很重要的。她對政府當局進行的速度限制檢討的成效亦極表關注。她指出，運輸業及市民大眾普遍不接納檢討的結果。有鑑於此，她詢問政府當局有否認真考慮運輸業所表達的意見。她亦認為，某些路段的標準速度限制原則上應定為每小時70公里。只有在非常特殊的情況下才應把該等路段的速度限制降低為每小時50公里。在該情況下，政府當局亦須就個別情況提出證明以確定需要。

31. 關於速度限制檢討，運輸局副局長表示，政府當局與運輸業一直保持緊密聯繫，並歡迎業內人士提出建議。有關放寬個別道路速度限制的問題，她表示政府當局會按個別情況加以研究。政府當局在1999年檢討速度限制時，曾委託交通研究實驗所就香港的速度限制進行研究。交通研究實驗所是英國一間著名的獨立交通研究機構。當局委託顧問進行該項研究，旨在探討主要海外國家的最新做法，以檢討香港現時的速度限制標準／實施情況，從而確定有關的速度限制結構是否最適合香港的情況。該項研究所得的結論是，香港所採用的速度限制結構大致符合國際的做法，而交通研究實驗所認為現行的速度限制結構實屬恰當，建議不應作出任何改動。

32. 劉健儀議員指出，業內人士曾表明，就中型和重型車輛施加劃一的最高車速限制會導致車輛頻密轉線。她詢問政府當局是否有意放寬此一規定。運輸局副局長表示，政府當局現正研究此事，以考慮所有有關因素，其中包括日新月異的道路建造技術、中型和重型車輛的性能有所改良，以及香港現有車輛的車齡。

33. 蔡素玉議員要求政府當局提供資料，說明警方在過去6個月就超速駕駛罪行所採取的執法行動詳情。

(會後補註：政府當局表示，鑑於時間不足，警方無法整理所需的數據，以列出警方在有關期間就超速駕駛罪行所採取的執法行動次數。)

34. 劉江華議員詢問，超速駕駛的速度如超過每小時45公里會否構成危險駕駛。交通部總警司表示，超速

駕駛本身不一定會構成危險駕駛；就確定是否危險駕駛而言，還須考慮其他有關因素。他亦證實，為偵測超速駕駛而裝設的自動攝影機不可用作評估駕車人士的駕駛態度及行為，以確定是否危險駕駛。

35. 劉健儀議員強調，運輸業支持就嚴重超速駕駛罪行施加較重刑罰此原則。然而，鑑於某些路段的現行速度限制並不合理，而且政府當局亦未有設置足夠的警告標誌，讓駕車人士預早知道前面道路的速度限制會有突然的改變，她要求政府當局考慮撤回有關的立法建議，並在問題解決後，才把法案再次提交立法會審議。無論如何，超速駕駛罪行現時已受現行法例所訂明的罰則所約束。

36. 運輸局副局長表示，有關的立法建議已研究超過兩年時間。在1999及2000年，政府當局接獲公眾(其中包括立法會議員及運輸業人士)提出的建議，要求檢討18個路段的速度限制，當局已相應放寬了其中4個路段的速度限制。公眾越來越關注超速駕駛引致交通意外的問題。鑑於公眾普遍贊成就嚴重超速駕駛施加較重刑罰，有待處理的問題只是放寬少數路段的速度限制。關於限制標誌的設置，政府當局已找出若干急須髹上“減速”及黃線道路標記或其他適當標誌的路段，其中包括主要公路及隧道引道。運輸局副局長表示，新法例擬在2001年1月1日起實施。屆時，安裝道路標誌及髹上道路標記的工作將會完成。鑑於該法案為一項附屬法例，須由立法會以不廢除或不提出修訂即屬通過的程序審議，並根據運輸局局長藉憲報刊登公告所指定的日期起實施，她籲請委員在現階段支持該法案。

37. 運輸署署長表示，現時提出的建議進行討論已超過兩年時間。在該段期間，政府當局曾就有關建議作出重大修改，以顧及運輸業及立法會議員所提出的意見。然而，為帶來所需的阻嚇作用，當局有需要就較嚴重的超速駕駛罪行修訂罰則水平，此舉可提醒駕車人士，超速駕駛會令交通意外的死亡人數增加，應該完全禁止。他表示，關於把某路段的速度限制定於某一水平是否恰當，此等辯論可能永遠無法作出任何結論。儘管政府當局歡迎運輸業或市民大眾提出建議，但有關速度限制的檢討必須審慎進行，以確保道路安全。至於設置限制標誌一事，政府當局會繼續進行有關工作。

38. 劉健儀議員澄清，她完全無意阻延法案的通過。她強調支持就較嚴重的超速駕駛罪行施加較重刑罰的精神。不過，鑑於市民對現時不切實際的速度限制普遍表示關注，她認為有需要檢討某些路段的速度限制，

並設置足夠的警告標誌，以預早提醒駕車人士，然後才提出就嚴重超速駕駛罪行施加更重罰則的建議。鑑於新法例擬在2001年1月1日起實施，她促請政府當局加快行動，為法案獲得通過作好準備，並在完成相關的工作後，重新把法案提交委員審議。

39. 主席請委員就劉健儀議員提出的建議發表意見。

40. 劉江華議員表示，是否就政府提出的法案恢復二讀辯論，此事須由政府當局作出決定。在恢復二讀辯論後，法案是否獲得通過則由議員決定。他贊同劉健儀議員的意見，認為即使委員就政府當局的建議持分歧意見，並不表示他們反對就較嚴重的超速駕駛罪行施加較重刑罰的原則。事實上，現時已有罰則懲罰觸犯嚴重超速駕駛罪行的人士。

41. 蔡素玉議員認為，鑑於某些路段的速度限制不切實際，而當局並未設置足夠的警告標誌，讓駕車人士得知前面路段的速度限制出現突然轉變，她認為難以在現階段通過該法案。她指出，即使政府當局提出此項建議已超過兩年時間，但在該期間並無太大進展。她亦指出，香港的交通意外率偏高，可能是由於香港的指示標誌不足所致。她要求政府當局檢討此事。

42. 運輸局副局長察悉委員的關注。她重申，政府當局致力為駕車人士提供一個安全的環境。當局會把速度限制定於適當的水平。政府當局將會在今年年底前在選定路段上設置警告標誌及標記。政府當局將與運輸業保持緊密聯繫。

43. 經商議後，委員同意押後研究劉議員提出的建議，以等待政府當局提供進一步的資料。法案委員會將在2000年6月9日上午8時30分舉行下次會議。

(會後補註：政府當局提供的補充資料已隨立法會CB(1)1817/99-00號文件發出)

III. 其他事項

44. 議事完畢，會議於下午5時10分結束。

立法會秘書處
2000年9月29日