

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2133/99-00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5月29日(星期一)
時間 : 下午2時30分
地點 : 立法會會議廳

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
鄭家富議員

缺席委員 : 黃宏發議員

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

律政司政府律師
張永良先生

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)9
文淑芬小姐

經辦人／部門**I. 與政府當局會晤**

(立法會CB(1)1682/99-00(01)號文件及由政府當局發出的立法會參考資料摘要(檔號：TRAN 3/9/21 Pt 6))

應主席邀請，運輸局首席助理局長向委員簡介《2000年道路交通法例(修訂)條例草案》(下稱“條例草案”)的立法用意。他表示，超速駕駛仍是本港一大問題。為了應付超速駕駛，政府當局建議對超速駕駛的人士加重刑罰，因為這種駕駛行為嚴重危及其他道路使用者。條例草案的建議如下：

- (a) 對超速每小時30至45公里和超速每小時45公里以上的駕車人士處以的超速駕駛定額罰款，由現時的450元分別增至600元及1,000元；
- (b) 修改就超速每小時30至45公里的超速駕駛罪行須扣的違例駕駛分數，由5分增至6分；至於超速每小時45公里以上的超速駕駛罪行，須扣的違例駕駛分數則由8分增至10分；及
- (c) 規定犯了《道路交通規例》(第374章)第41條所訂的超速駕駛罪行被定罪而其駕駛速度超速每小時45公里的人士，須被強制取消持有或領取駕駛執照資格不少於6個月。

2. 委員察悉政府當局提供的參考文件。

3. 委員大致上支持對較嚴重的超速駕駛罪行加重刑罰。但他們關注到，現時若干路段的速度限制低得不切實際，形成超速駕駛的陷阱。此外，他們對於若干道路沒有裝置警告標誌，讓駕車人士得悉前面路段速度限制突然改變，亦表關注。他們因而質疑，在此等情況下向較嚴重的超速駕駛罪行加重刑罰，是否適當及公平。法案委員會的商議過程綜述於下文各段。

超速駕駛的分項統計數字

4. 陳鑑林議員要求政府當局提供在不同路段的速度限制中就超速駕駛罪行採取執法行動的分項統計數字。運輸局首席助理局長答稱警方現時沒有備存有關偵察超速駕駛罪行的分項數字。然而，由於粉嶺公路及吐露港公路裝置了偵察車速攝影機，政府當局已取得1999年在這兩條公路發生的超速駕駛案件的一些統計數字，供委員參考。交通部總警司補充，政府當局可作出特別安排，為委員提供所需資料。不過，警方將需若干時間整理有關統計數字。

5. 部分委員認為大多數的超速駕駛罪行均發生在速度限制較低(每小時50公里或每小時70公里)的道路上。若警方在該等道路若干選定地點採取執法行動，幾乎每輛駛過的車輛均會被警方截停。他們指出，由於道路上缺乏警告標誌及道路標記，駕車人士可能並不察覺須從每小時80公里減速至每小時50公里，又或沒有足夠時間這樣做。在該情況下，他們便會犯了超過速度限制每小時30至45公里的超速駕駛罪行；根據現行的建議，將須面對較重的刑罰。因此，他們質疑對超過速度限制每小時30至45公里的超速駕駛罪行加重刑罰，是否公平及適當。

6. 交通部總警司表示，現時的速度限制，是由運輸署的專業人士詳細研究後訂出的。警方會採取必須行動，以嚴格的方式執行此駕駛規則。不過，他對駕車人士不遵守法定的速度限制表示憂慮。他指出，若駕車人士選擇以他們認為是適當的速度限制駕駛，以致出現頻頻切線等危害其他道路使用者(包括乘客及行人)安全的行為，情況便非常危險。

7. 關於執法的方法，交通部總警司表示，為提高執法的透明度，政府當局已在路邊裝設顯示已安裝自動偵速攝影機的提示性標誌，預先向駕車人士提出警告。有關當局選擇採取執法行動的地點，他表示，政府當局會考慮多項因素，例如路段發生意外的紀錄；個別路段的實際環境(如安裝偵速攝影機的可行性)等。政府當局並會因應市民的投訴採取執法行動。他強調警方無意盡量發出有關超速駕駛的定額罰款通知書；相反地，當局倒希望有關檢控數字能減少，以顯示問題已受到控制。

本港的速度限制結構

8. 由於道路設計及建造方法已較前為佳，汽車的性能亦有所改良，主席認為市區現時每小時50公里的速度限制或已不合時宜。

9. 何鍾泰議員認為現行的速度限制結構，應由五級簡化為兩級(即在已建設區內的道路採用一種速度限制，而在公路則採用另一種速度限制)。

10. 運輸局首席助理局長表示，當局實施速度限制，基本上是為了促進道路安全。本港目前採用三級制的速度限制結構，即每小時50/80/100公里。一般而言，不論是港島、九龍或新界的已建設區，道路的標準速度限制為每小時50公里。在已建設區以外範圍的新建道路，速度限制為每小時80公里。若干市區內較舊的快速公路及郊區的雙程行車道，速度限制為每小時70公里。至於高水準的快速公路，速度限制則為每小時100公里。但本港亦有一個例外的情況，就是北大嶼山公路的速度限制為每小時110公里。該條公路頗長，在工程設計上容許車輛以較高的速度行駛，並且沿途甚少支路。

11. 何鍾泰議員並不接納政府當局的解釋。他與部分其他委員認為，本港道路其實有5種不同的速度限制(即每小時50/70/80/100/110公里)。

12. 鄭家富議員指出，大部分國家均採用三級速度限制結構。他促請政府當局把速度限制結構簡化為三級(即每小時50/70/100公里或每小時60/80/100公里)，以及按不同的速度限制結構及罪行的嚴重程度，就不同的超速駕駛罪行施加不同的違例駕駛記分。舉例說，在採用每小時50/70/100公里的三級速度限制結構的情況下，在速度限制為每小時50公里的道路上犯上輕微的超速駕駛罪行，便應處以較輕的刑罰。但對速度限制重整至另一結構(即每小時60/80/100公里)的類別，在速度限制為每小時60公里的道路上，即使犯上輕微的超速駕駛罪行，亦應施以較重的刑罰。

13. 陳鑑林議員亦建議，根據道路的速度限制，就不同的超速駕駛罪行施加不同的刑罰(即在速度限制為每小時50公里的道路上超速駕駛，應處以較輕的刑罰；在速度限制較高的道路上超速駕駛，便應處以較重的刑罰)。

14. 劉江華議員要求政府當局考慮修改最高速度限制，規定車輛在任何道路上均可以每小時50公里至60公里的速度行駛。

15. 運輸局首席助理局長答稱，本港市區道路的最高速度限制一般定為每小時50公里，與國際慣常做法相符。絕大部分歐洲、北美洲和亞洲國家都是採用每小時50公里為市區道路的一般速度限制。假如在本港環境下全面放寬市區道路的速度限制，由每小時50公里改為每小時60公里，便會影響道路安全。

16. 運輸局首席助理局長進一步表示，香港地狹人稠，在市區的已建設區內，行人及車輛的密度均十分高。根據道路的速度限制，就不同的超速駕駛罪行施加不同的刑罰，可能會令道路使用者產生誤解，以為在速度限制較低的道路上超速駕駛，其嚴重或危險程度不及在速度限制較高的道路上超速駕駛。此誤解與政府當局致力加強道路安全的宗旨背道而馳。事實上，在市區內速度限制較低的道路上超速駕駛，可能比在快速公路上超速駕駛構成更大的危險，因為使用市區路段的行人及車輛較多。

17. 運輸局首席助理局長亦認為擬議的每小時50/70/100公里的速度限制結構並不可行。由於大部分新建的郊區分隔車路和市區快速公路的設計，都容許每小時80公里的速度限制，假如採用每小時50/70/100公里的速度限制結構，則該等速度限制為每小時80公里的道路便須把速度限制調低至每小時70公里，此項改變會影響交通流量。另一方面，當局亦認為每小時60/80/100公里的速度限制結構不可行，因為把道路的一般速度限制從每小時50公里修訂至每小時60公里會影響道路安全。事實上，根據1999年一項顧問研究得作出的結論，本港採用的速度限制結構大致符合國際的慣常做法，並認為現行的速度限制結構切合本港的情況，無須作出更改。

18. 鄭家富議員雖支持加強道路安全的政策宗旨，但認為政府當局未能解決本港複雜的速度限制結構引起的混亂情況。他要求政府當局詳細研究他在上文第12段提出的建議。

19. 劉江華議員並不接納政府當局的解釋。他指出，訂定不切實際的速度限制亦可能會影響道路安全。他質疑因何設計速度為每小時50公里的某些路段，其速度限制可予放寬，而其他路段的速度限制則不獲放寬。他認為政府當局不應把設計速度每小時50公里作為藉

經辦人／部門

口，以拒絕市民日後提出放寬某一路段速度限制的要求。

20. 運輸局首席助理局長表示，在檢討道路的速度限制時，政府當局會考慮多項因素，不但包括路段的設計速度，還會考慮有關路段以往發生意外的紀錄及周圍環境。當局亦會參考大多數輕型車輛司機在非繁忙時段常用的車速。

限制標誌

21. 劉健儀議員認為，為解決超速駕駛的問題，駕車人士應獲告知前面路段的速度限制會突然改變。由於沒有裝置預先警告標誌，顯示速度限制將會有所改變，在某些情況下，駕車人士可能沒有充分時間作出準備，相應地調低車速。因此，她要求政府當局加強警告標誌的清晰度，以及提供裝設標誌計劃的詳盡資料。當局並應相應地裝設“減速”警告標誌提醒駕車人士。

22. 運輸局首席助理局長表示，當局一向實行一項常規措施，就是在某些路段的前方主要路面的速度限制如減速每小時20公里或以上，便會設有一組交通標誌向駕車人士作出提示。政府當局會在本年底前巡查所有有關路段，以及完成在此等路段裝置該等標誌的工作。為加強提醒駕車人士，政府當局現已推行一項試驗計劃，在速度限制大幅下降之處(例如在通往北大嶼山公路收費廣場的引道上)髹上黃線道路標記。政府當局將會把此等道路標記擴大至其他合適的地點。

23. 何鍾泰議員認為，當局應提供道路標記，預早提醒駕車人士前方路面的速度限制會出現大幅改變。他表示，單是髹上道路標記，並不足以達致上述目標，因為駕車人士的視線容易被其他正在移動的車輛所阻。

個案研究

24. 劉江華議員認為，或有需要進行個案研究，以探討因何有關區議會及市民均支持放寬某一路段的速度限制，但當局卻拒絕接納。

25. 委員對下列路段的速度限制表示關注：

- (a) 公主道通往尖東；
- (b) 獅子山隧道公路通往大涌橋道；
- (c) 荃灣路；
- (d) 通往香港電台的一段窩打老道；

- (e) 觀塘道；及
- (f) 通往告士打道怡東酒店外的一段東區走廊。

26. 運輸局首席助理局長答稱，政府當局會研究有關事宜，並探討有關地點是否已裝置足夠的警告標誌。如情況適宜，當局並會檢討上述路段的速度限制。

27. 委員要求政府當局對下列事項作出考慮，並在下次會議上提供進一步資料：

- (a) 把車輛在任何道路上行駛的最高速度限制，由每小時50公里提高至每小時60公里；
- (b) 根據道路的速度限制和罪行的嚴重程度，就不同的超速駕駛罪行，處以不同的刑罰；
- (c) 簡化速度限制結構為三級(即每小時50/70/100公里或每小時60/80/100公里)，並根據不同結構下的道路速度限制和超速駕駛罪行的嚴重程度，施行不同的違例駕駛記分分數；及
- (d) 檢討並加快設置限制和警告標誌，顯示速度限制的改變。

(會後補註：有關資料已隨立法會CB(1)1746/99-00(06)號文件送交委員)

28. 下次會議將於2000年6月5日下午2時30分舉行，屆時法案委員會將聽取代表團體的意見及繼續與政府當局進行討論。

II. 其他事項

29. 議事完畢，會議於下午4時15分結束。

立法會秘書處
2000年8月9日