

立法會

Legislative Council

立法會CB(2)2575/99-00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 : CB2/BC/11/99

《2000年道路交通(修訂)條例草案》委員會

第2次會議紀要

日期 : 2000年4月3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 : 劉健儀議員(主席)
何俊仁議員
吳靄儀議員
陳國強議員
陳智思議員
陳榮燦議員
陳鑑林議員
楊孝華議員
劉江華議員
鄭家富議員
鄧兆棠議員

缺席委員 : 何鍾泰議員

出席公職人員 : 運輸局副局長
方舜文女士

運輸局首席助理局長
盧世雄先生

運輸署助理署長(管理及牌照)
呂崇義先生

交通部總警司
鄧厚江先生

副首席政府律師(署理)
羅君偉先生

高級政府律師
朱映紅女士

列席秘書 : 總主任(2)5
羅榮樂先生

列席職員 : 助理法律顧問5
張炳鑫先生

高級主任(2)6
馬健雄先生

經辦人／部門

I. 通過2000年3月16日會議的紀要

(立法會CB(2)1539/99-00號文件已於2000年3月31日
隨立法會CB(2)1543/99-00號文件發出)

該份會議紀要獲確認通過。

II. 與政府當局會晤

(立法會CB(2)1540/99-00(01)號文件)

2. 主席歡迎政府當局的代表出席會議。

3. 應主席的邀請，運輸局副局長向委員簡介有關“如何驗證危險駕駛”的文件；該份文件詳載政府當局就委員在上次會議中提出的疑問所作回應。

4. 吳靄儀議員引述她在會議席上提交的文件所載一宗英國案例時表示，根據*R v Lawrence [1982] AC 510*一案的判決，要證明被告曾魯莽駕駛，必須符合兩項條件。第一，被告人當時的駕駛方式顯然會造成很大的危險，令正在使用道路的其他人身體受傷或對財產造成嚴重損害。第二，被告人以此方式駕車時，沒有考慮到可能有很大的危險，或者雖然知道會有一些危險，但仍甘於冒險。倘陪審團信納被告人的駕駛方式顯然會造成很大的危險，陪審團有權推斷被告人的精神狀況屬足以構成罪行的精神狀況。

5. 吳靄儀議員進一步表示，鑑於有上述的詮釋，她對於當局指現行“魯莽駕駛”定義，令有關方面難以證明被告曾魯莽駕駛的論點，並不信服。她堅持本身意見，認為“危險駕駛”是“不小心駕駛”的一種，而“魯莽駕駛”屬不同類別的嚴重不當駕駛行為。她並認為刑罰水平應與犯了該罪行的司機的駕駛行為相稱。

6. 運輸局副局長解釋，要取得有關司機個人精神狀況的證據，實際上並不容易做到。政府當局建議以“危險駕駛”取代“魯莽駕駛”，而為了就危險駕駛行為訂立更客觀的標準，當局建議規定法院在釐定一名合格而謹慎的司機應達到的駕駛標準時，須考慮一切的有關情況。根據條例草案的建議，要斷定司機的駕駛行為是否危險駕駛，更客觀的評定基準是以該司機的駕駛行為與一名合格和謹慎的駕駛人應達到的駕駛標準相比，而非該駕駛行為所引致的意外後果。

7. 主席詢問，當英國在1991年改革主要的交通罪行法例，以打擊不良駕駛行為時，有否考慮保留“魯莽駕駛”。

8. 運輸局副局長解釋，英國當局明白到，很多時都不能以“魯莽駕駛”及“魯莽駕駛引致死亡”此兩項控罪入罪，原因是如要定罪，必須令陪審團信納肇事司機在不良駕駛行為發生時的個人精神狀況。因此，英國政府引入“危險駕駛”及“危險駕駛引致他人死亡”此兩項新的罪行，以作替代。

9. 陳榮燦議員要求政府當局闡釋甚麼情況才是駕駛水準遠遜於一名合格和謹慎的司機應達到的標準。

10. 運輸局副局長回應時表示，在英國，要判斷如何才構成危險駕駛，主要是驗證被告人駕駛行為的性質，而非其精神狀況。英國政府在1991年修訂有關法例的用意，是採用絕對的準則來衡量駕駛標準，而不考慮其他因素，如經驗不足、年紀或殘障等。她認為一名合格而謹慎的司機是不會以危險的駕駛行為駕駛，例如在一段路程持續超速駕駛或在對面行車線上駕駛。她補充，根據英國有關當局所述，在過去9年，英國當局在執行危險駕駛法例及檢控違例者方面，並沒有遇到重大的困難。

11. 交通部總警司解釋，警方現時已訂有嚴謹的內部指引，供前線警務人員就嚴重的駕駛罪行提出檢控時依循。警方在建議提出危險駕駛罪的檢控之前，會先參考英國的判例法。

12. 劉江華議員要求政府當局澄清，根據“危險駕駛”的新定義，在服食藥物後駕駛、在健康狀況欠佳(例如患有心臟病或糖尿病)的情況下駕駛，會否被視為違法。他並要求政府當局就英國的有關案例提供詳細資料，供委員參考。

13. 運輸局副局長表示，倘某人駕車時服用了藥物，又或感到疲倦或患病，有關的駕駛行為本身不會構成危險駕駛罪。她強調危險駕駛罪成立與否，須通過兩項驗證。首先，司機的實際駕駛行為是危險的，例如超速駕駛或在對面行車線上駕駛。第二，法庭須顧及有關個案的所有情況，包括道路的性質、狀況及使用情況、交通情況及有關汽車的狀況等。法庭亦須顧及所有經證明為被告人所知悉的有關情況，而對於一名合格和謹慎的司機而言，在有關情況下駕駛顯然是危險的。由於每個人對藥物及疾病的反應不同，因而難以辯說在上述情況下駕駛對於一名合格和謹慎的司機而言，顯然是危險的。不過，她答應提供資料，講述有關危險駕駛罪行的英國案例。

14. 何俊仁議員認為，若干駕駛罪行不應被納入立法會參考資料摘要附件C所載的其他轉控罪行一覽表內。他並詢問有關《裁判官條例》第27條所訂明主審裁判官就申訴、告發或傳票作出修訂的權力。

15. 主席表示，有關建議把“不小心駕駛”及其他駕駛罪行列為可用以代替“危險駕駛引致他人死亡”及“危險駕駛”的轉控罪行一事，交通事務委員會亦曾討論。她指出，因應事務委員會提出的關注事項，政府當局會提出委員會審議階段修正案，刪除條例草案中擬議新訂第36及37條所載下列6項較輕微的罪行——

- (a) 超速駕駛(《道路交通條例》第41條)；
- (b) 參與競賽和速度試驗(《道路交通條例》第55條)；
- (c) 橫過雙白線(《道路交通(交通管制)規例》第11條)；
- (d) 沒有遵從交通燈的指示(《道路交通(交通管制)規例》第18條)；
- (e) 沒有讓斑馬線上的行人先行(《道路交通(交通管制)規例》第31條)；及

(f) 沒有遵從學校交通安全隊交通標誌的指示(《道路交通(交通管制)規例》第38條)。

16. 吳靄儀議員指出，《裁判官條例》第27條訂明如主審裁判官覺得任何申訴、告發或傳票在內容或形式上有欠妥善之處；或申訴、告發或傳票與為支持申訴、告發或傳票而提出的證據之間有任何差異，則須對有關申訴、告發或傳票作出修訂。助理法律顧問5回應時答應為委員提供該條例第27條的文本[立法會CB(2)1780/99-00(02)號文件已於2000年4月25日發出]。

17. 鄭家富議員擔心在條例草案制定成為法例後，若干理應控以不小心駕駛的罪行最終會納入危險駕駛的範疇內。他認為，為使司機更為了解何種駕駛行為會構成危險駕駛，政府當局應在一本小冊子或《道路使用者守則》中，列明各種危險駕駛行為。劉江華議員贊同鄭家富議員的意見。

18. 運輸局副局長回應時表示，要訂定一份詳細無遺的一覽表，載列所有的危險駕駛行為，實際上並不可行。她重申，雖然危險駕駛此項控罪是絕對的，法庭無須證明被告人是否清楚知道其行為的後果，但在判案時必須顧及被告人明顯所知的情況。她指出，《道路使用者守則》沒有任何法律效力。該守則載述為各類道路使用者(包括司機、騎單車人士、乘客及行人)而設的各項規則、提示及資料。她進一步表示，交通事務委員會的部分委員曾表示，《道路使用者守則》所載列的駕駛標準過分嚴謹，不宜用作衡量某名司機的駕駛方式是否超出對合格和謹慎的司機所預期的標準。

19. 鄭家富議員建議就危險駕駛行為擬備另一套守則或詳細的指引，供駕駛人士參考。他同意採用《道路使用者守則》所載列的駕駛標準用作衡量某名司機的駕駛方式是否超出對合格和謹慎的司機所預期者，並不適宜。

20. 主席要求政府當局就危險駕駛行為擬備一套新的指引，以釋除委員的疑慮。她補充，該套新的指引同時可作教育公眾及宣傳用途。

21. 運輸局副局長回應時表示，政府當局會慎重考慮印製一份一覽表，開列各種根據條例草案所訂被視為危險駕駛的駕駛行為。

經辦人／部門

22. 陳榮燦議員認為，條例草案就危險駕駛所建議的刑罰過重，其中尤以向裁定犯了“危險駕駛引致他人死亡”及“危險駕駛”罪行的人士所處的取消駕駛資格期為甚。

23. 運輸局副局長表示，為了加強阻嚇作用，實有必要提高《道路交通條例》所處刑罰。她指出，現行刑罰所定的罰款額，由4,000元(“不小心駕駛”)至25,000元(“魯莽駕駛引致死亡”)不等，該等罰則由1982年訂立至今不曾修訂。政府認為現時是把罰款額提高的適當時機，因此，現建議按照《刑事訴訟程序條例》附表8所列的現行6級罰款額，把罰款額調整為5,000元至50,000元不等。她指出，經調整的罰款額仍比若干海外國家(包括英國、加拿大及澳洲)就相若的駕駛罪行所判處的罰款額為低。

24. 吳靄儀議員要求政府當局提供資料，列出過去控方對不小心駕駛的判決提出上訴的數目。她認為此類資料將有助委員更清楚了解現行刑罰水平是否適當的問題。副首席政府律師(署理)答應跟進此事。

條例草案的草擬方式

25. 吳靄儀議員詢問可否將條例草案第36及37條合併為一項條文。運輸局副局長同意考慮此意見。

下次會議日期

26. 委員同意於2000年4月27日上午8時30分舉行下次會議。

III. 其他事項

27. 議事完畢，會議於下午4時30分結束。

立法會秘書處
2000年9月14日