

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會 CB(2)1928/99-00號文件

檔號：CB2/BC/11/99

**2000年5月19日內務委員會會議文件**

**《2000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《2000年道路交通(修訂)條例草案》(下稱“條例草案”)委員會的商議結果。

### **條例草案**

2. 條例草案旨在藉修訂《道路交通條例》(下稱“該條例”)，改善現行法例中有關魯莽駕駛及不小心駕駛的條文，從而達致以下目的——

- (a) 以“危險駕駛”取代“魯莽駕駛”，使法例變得更為客觀；
- (b) 除“不小心駕駛”外，加設其他罪行，使法院可酌情轉以其他罪行作出判罪；及
- (c) 加重刑罰，以加強阻嚇作用。

3. 條例草案如獲通過成為法例，將自2000年7月1日起實施。

4. 在2000年2月18日內務委員會會議上，議員同意成立法案委員會，研究條例草案。法案委員會由劉健儀議員擔任主席，先後與政府當局舉行了4次會議。法案委員會的委員名單載於**附錄I**。

### **法案委員會的商議過程**

5. 法案委員會商議過程的要點綜述於下文各段。

6. 法案委員會部分委員質疑是否有必要以“危險駕駛”取代“魯莽駕駛”，因為他們認為“魯莽駕駛”、“危險駕駛”及“不小心駕駛”的定義，所指的是不同的駕駛行為。他們認為普通法的其中一項原則，是任何人不應為其不小心而須承擔後果，而刑罰水平應與犯了該罪行的司機的駕駛行為相稱。

7. 政府當局解釋，過去曾發生多宗嚴重交通意外，造成人命傷亡，引致輿論抨擊指《道路交通條例》有不足之處，有鑑於此，當局提出了條例草案所載的建議修訂。政府當局指出，有不少此類案件由於難以證明犯罪意圖(即司機的精神狀況)，案中被告人結果沒有被判犯“魯莽駕駛”或“魯莽駕駛引致死亡”等較嚴重的罪行，只是被判犯了較輕的“不小心駕駛”罪行，而所處的刑罰亦因此輕得多。

8. 政府當局曾進一步解釋，該條例並沒有界定如何才構成魯莽駕駛。由於要證明司機曾“魯莽駕駛”，須取得有關司機個人精神狀況的證據，而此點實際上不易做到，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。政府當局認為，“危險駕駛”的擬議定義應可解決一個難題，就是當局無須為控告司機魯莽駕駛而證明司機的犯罪意圖，而把重點由司機的精神狀況，轉移至司機實際上的駕駛行為。

9. 政府當局又表示，在擬訂以“危險駕駛”取代“魯莽駕駛”的建議時，曾參考英國及其他國家解決此問題的做法。在英國，“魯莽駕駛”在1991年已由“危險駕駛”所取代。英國有關當局就危險駕駛所下的定義包含下列兩項主要元素——

- (a) 肇事司機的駕駛水準遠遠不及一名合格而謹慎的司機應達到的標準；及
- (b) 肇事司機的駕駛行為明顯地有潛在或實際危險，會對人身造成損傷或對財產造成嚴重損害。

10. 政府當局進一步表示，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。據政府當局所述，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. 委員關注到根據“危險駕駛”的新定義，在下列情況下駕駛會否被視為違法——

- (a) 在服食藥物後駕駛；
- (b) 在健康狀況欠佳的情況下駕駛，例如患有心臟病或糖尿病；及
- (c) 在徹夜長時間工作後缺乏休息或睡眠的情況下駕駛。

12. 政府當局指出，雖然危險駕駛此項控罪是絕對的，即在判斷對於一名合格而謹慎的司機而言，有關駕駛行為是否明顯地會有構成他人受傷或嚴重損壞物件的危險時，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。政府當局引述英國一宗案件為例，以資說明。案中被告人為一糖尿病患者，在該宗致命意外發生前6個月內，被告人曾多次出現低血糖的情況。英國法院裁定，該名被告人一定知道在駕駛時其低血糖病症有復發的危險，而這應該視為他所知悉的情況。

13. 政府當局解釋，倘某人駕車時只是服用了必理痛藥片，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。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的行車線上駕駛。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。由於每個人對必理痛藥片及疾病的反應不同，因而難以辯說在上述情況下駕駛對於一名合格而謹慎的司機而言，顯然是危險的。

14. 委員關注到條例草案並無清楚訂明，在判斷甚麼情況才會被視為危險駕駛時，法庭或裁判官須顧及的情況應否包括司機的健康狀況。法案委員會建議，條例草案第2條擬議的第36及37條中“法庭或裁判官……須顧及”及“法庭或裁判官……可顧及”等措辭，應刪去對“法庭或裁判官”的提述而分別改為“在……須顧及”及“在……可顧及”。政府當局同意按法案委員會的建議，對條例草案提出修正案。

15. 委員詢問，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”。政府當局表示，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“危險駕駛引致死亡”此兩項新的罪行，以作替代。

16. 一位委員指出，根據英國判例法，要證明被告曾魯莽駕駛，必須符合兩項條件。第一，被告人當時的駕車方式顯然會造成很大的危險。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。對於當局辯說目前的“魯莽駕駛”定義，令有關方面難以證明被告曾魯莽駕駛，該位委員對此並不信服。該位委員堅持本身意見，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。因此，該位委員不接納當局提出以“危險駕駛”取代“魯莽駕駛”的建議。

17. 若干委員關注到在“魯莽駕駛”被“危險駕駛”取代後，有些應被控以不小心駕駛的罪行，最終可能被納入危險駕駛的範圍。

18. 政府當局表示，現時已訂有嚴謹的內部指引，供前綫警務人員就嚴重的駕駛罪行提出檢控時依循。控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。政府當局舉出以下可能構成危險駕駛行為的例子——

- (a) 在裝設了交通燈、有多個急彎或交通匯合處的道路上嚴重超速駕駛；
- (b) 在急彎大幅度越過雙白線，或駛進對面的行車線並持續駕駛一段路程；
- (c) 在急彎越過雙白線超越前車；
- (d) 在繁忙的道路交匯處高速衝過紅燈；
- (e) 高速駛過由燈號控制的過路處並撞倒行人，而當時前面的車輛顯然已經停下，應可發揮警告作用；及
- (f) 企圖逃避警方明顯已展開的追捕行動，因而嚴重危及他人的安全或對他人造成實際傷害。

政府當局提供了一些英國的案例，說明何種駕駛行為會根據有關危險駕駛的條文而遭檢控。

19. 除了一位委員外，法案委員會其他委員均表示支持以“危險駕駛”取代“魯莽駕駛”的建議。

20. 應委員的要求，政府當局答允在條例草案制定成為法例後，印製一本小冊子，讓市民更清楚明白怎樣的駕駛行為才會被視為危險駕駛。

21. 政府當局表示，現正對大約10宗案件展開積極調查，該等案件可能導致違例者被控以魯莽駕駛／魯莽駕駛引致死亡的罪名。案件所涉及的調查工作及法律程序，預期不會在新訂的“危險駕駛”條文於2000年7月1日生效之前完成。因此，政府當局提出修正案，在條例草案中加入過渡性條文。該等修正案旨在避免有人或會質疑，指當局對於任何人在條例草案生效日期前所犯的“魯莽駕駛引致死亡”或“魯莽駕駛”罪行，或在條例草案生效日期前就該等罪行所展開的刑事法律程序，均不得在2000年7月1日之後繼續提出檢控、施加懲罰或展開有關程序。

## **委員會審議階段修正案**

22. 除上文第14與21段所述的修正案外，政府當局亦會就各有關條例動議若干相應修訂。由政府當局動議的整套委員會審議階段修正案載於**附錄II**。

## **建議**

23. 法案委員會支持條例草案，並建議於2000年5月31日恢復條例草案的二讀辯論，惟政府當局須動議載於附錄II的各項委員會審議階段修正案。

## **徵詢意見**

24. 請議員察悉法案委員會的商議過程，並支持上文第23段所述的建議。

立法會秘書處  
2000年5月18日

## 附錄I

### 《2000年道路交通(修訂)條例草案》委員會

#### 委員名單

劉健儀議員(主席)

何俊仁議員

何鍾泰議員

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

總數：12 名委員