

第 6 章

環境運輸及工務局

香港警務處

運輸署

政府新聞處

道路安全：交通意外調查及執法

香港審計署

二零零六年三月三十一日

這項帳目審查是根據政府帳目委員會主席在一九九八年二月十一日提交臨時立法會的一套準則進行。這套準則由政府帳目委員會及審計署署長雙方議定，並已為香港特別行政區政府接納。

《審計署署長第四十六號報告書》共有九章，全部載於審計署網頁(網址：<http://www.aud.gov.hk>)。

香港
灣仔
告士打道 7 號
入境事務大樓 26 樓
審計署

電話：(852) 2829 4210

傳真：(852) 2824 2087

電郵：enquiry@aud.gov.hk

道路安全：交通意外調查及執法

目 錄

	段數
第 1 部分：引言	1.1
背景	1.2 – 1.3
《審計署署長第三十號報告書》	1.4 – 1.6
跟進帳目審查	1.7 – 1.8
當局的整體回應	1.9 – 1.10
鳴謝	1.11
第 2 部分：交通意外資料系統所載資料的準確程度	2.1
交通意外資料系統	2.2 – 2.3
審計署在《審計署署長第三十號報告書》提出的意見及建議 已採取的措施	2.4 2.5
現況	2.6 – 2.16
審計署的意見	2.17
審計署的建議	2.18 – 2.19
當局的回應	2.20 – 2.21
第 3 部分：交通意外調查	3.1
警務處就交通意外進行的調查	3.2 – 3.6
審計署的意見	3.7
審計署的建議	3.8
當局的回應	3.9 – 3.11
車輛沒有有效的第三者保險單	3.12
審計署的意見	3.13 – 3.16
審計署的建議	3.17
當局的回應	3.18
第 4 部分：酒後駕駛測試	4.1
背景	4.2
酒後駕駛測試程序	4.3 – 4.4
完成酒後駕駛測試所需的時間	4.5 – 4.6
審計署在《審計署署長第三十號報告書》提出的意見及建議 已採取的措施	4.7 – 4.8 4.9
現況	4.10 – 4.14
審計署的意見	4.15

	段數
審計署的建議	4.16
當局的回應	4.17 – 4.19
第 5 部分：採用自動化偵察車速攝影機	5.1
背景	5.2
審計署在《審計署署長第三十號報告書》就超速駕駛 提出的意見及建議	5.3
已採取的措施	5.4
現況	5.5 – 5.6
審計署的意見	5.7 – 5.12
審計署的建議	5.13
當局的回應	5.14 – 5.16
辨別被自動化管制攝影機偵察到的駕駛人	5.17
審計署的意見	5.18 – 5.24
審計署的建議	5.25
當局的回應	5.26 – 5.27
行車時太貼近前面的車輛	5.28 – 5.31
審計署的意見	5.32
審計署的建議	5.33
當局的回應	5.34 – 5.35
第 6 部分：推廣配用安全帶的措施	6.1
安全帶法例	6.2
審計署在《審計署署長第三十號報告書》提出的意見及建議	6.3 – 6.4
審計署的意見	6.5 – 6.17
審計署的建議	6.18 – 6.20
當局的回應	6.21 – 6.23
	頁數
附錄	
A：交通意外統計(二零零零年至二零零五年)	30
B：環境運輸及工務局與不同政府部門在改善道路安全方面的職責	31
C：海外國家在打擊酒後駕駛方面最近採取的措施	32 – 33

第 1 部分：引言

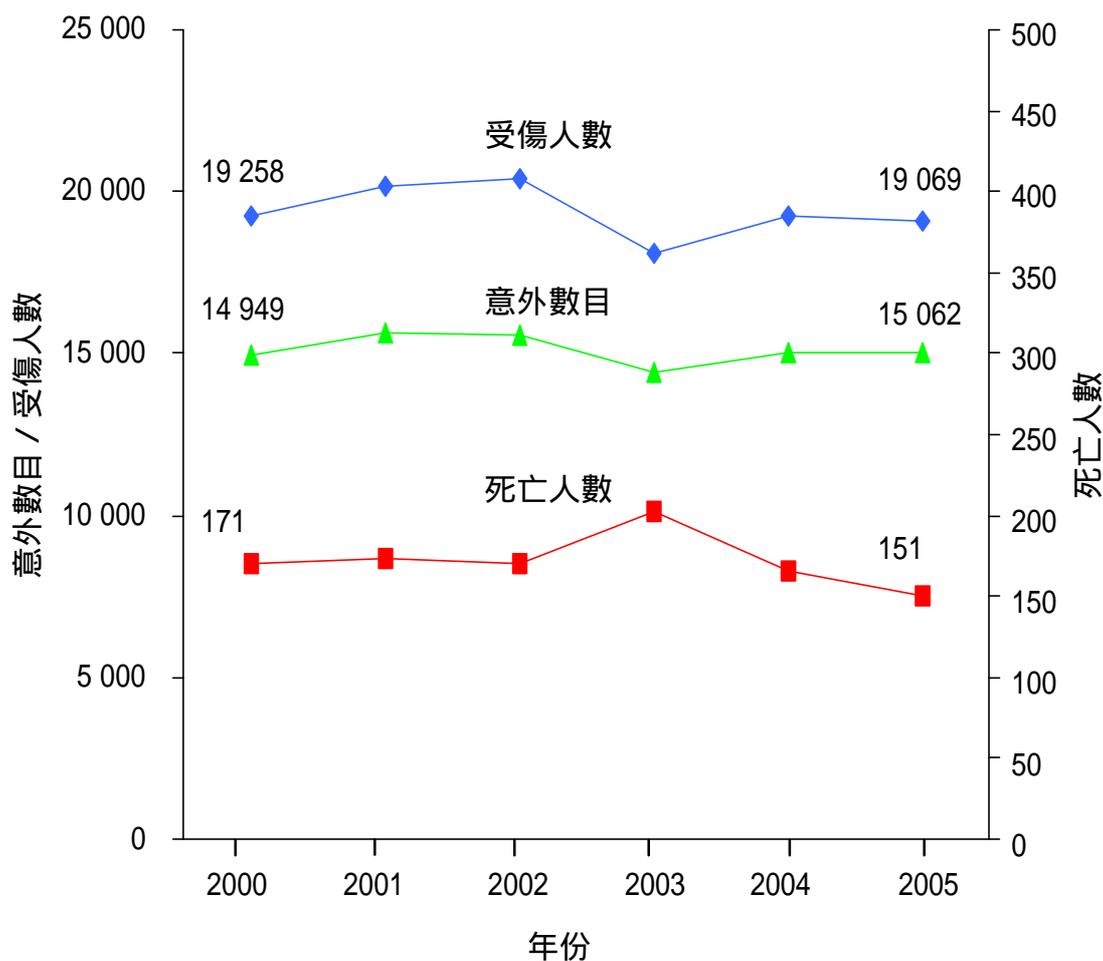
1.1 本部分闡述這項帳目審查的背景，並概述審查目的及範圍。

背景

1.2 道路安全至為重要，絕不可掉以輕心。交通意外不但對意外中的死傷者造成傷害，也累及他們的家人。圖一顯示二零零零年至二零零五年交通意外趨勢。從附錄 A 可見，這段期間的交通意外數目 (每年約 15 100 宗)、受傷人數 (每年約 19 400 人) 及死亡人數 (每年約 170 人)，一直維持在相若的水平。交通意外使社會付出沉重代價，實在有必要持續密切注視道路安全情況。

圖一

二零零零年至二零零五年交通意外趨勢



資料來源：運輸署的記錄

1.3 在香港，改善道路安全的工作主要由環境運輸及工務局、運輸署、香港警務處（警務處）及政府新聞處（新聞處）共同負責。這些決策局／部門的職責，撮述於附錄 B。

《審計署署長第三十號報告書》

1.4 審計署曾在一九九八年就道路安全事宜進行審查，並在一九九八年六月發表的《審計署署長第三十號報告書》匯報審查結果。審計署提出多項事宜，其中包括：

- (a) 運輸署的電腦化交通意外資料系統存有錯誤的資料，原因是輸入資料時出現差錯，或警務人員修正意外成因（見第 2.3 段）後沒有更新交通意外資料系統的資料；
- (b) 警務處需要一段長時間來完成酒後駕駛測試；
- (c) 駕駛人普遍漠視車速限制；及
- (d) 有需要加強宣傳和執法行動，以確保有高的安全帶配用率。

1.5 審計署建議：

- (a) 警務處處長應：
 - (i) 檢討輸入資料的程序，並採取補救措施，以確保交通意外資料系統的資料準確和常新；及
 - (ii) 審慎檢討和簡化酒後駕駛測試程序，以確保進行測試時並無延誤；及
- (b) 當局應：
 - (i) 考慮把自動化車速偵察儀器的使用，盡可能及盡早擴展至其他道路；及
 - (ii) 加強宣傳和執法行動，以確保有高的安全帶配用率。

1.6 當局同意審計署提出的大部分建議，並已採取有關行動。

跟進帳目審查

1.7 審計署最近就道路安全事宜進行跟進帳目審查。審查的目的是：

- (a) 探討當局因應《審計署署長第三十號報告書》所採取的措施的成效；及

(b) 找出如何在道路安全方面作進一步改善。

1.8 是次帳目審查針對下列範疇，並找到可作改善的地方：

- (a) 交通意外資料系統所載資料的準確程度 (第 2 部分)；
- (b) 交通意外調查 (第 3 部分)；
- (c) 酒後駕駛測試 (第 4 部分)；
- (d) 採用自動化偵察車速攝影機 (第 5 部分)；及
- (e) 推廣配用安全帶的措施 (第 6 部分)。

當局的整體回應

1.9 環境運輸及工務局局長表示：

- (a) 在過去二十年，道路安全情況已大有改善；
- (b) 按每 1 000 部車輛計算的交通意外數目，在八十年代至二十一世紀初期間，已減少超過 50%，並在近年趨向平穩；及
- (c) 香港人口眾多，道路網絡發達，相對而言，交通意外及傷亡數字較低，而香港的道路安全情況也較海外城市為佳。

1.10 運輸署署長表示：

- (a) 在過去十年，交通意外的死亡人數已顯著減少。九十年代初平均每年有超過 300 人死於交通意外，二零零五年的死亡人數已減少超過 50%；
- (b) 嚴重受傷人數已由一九九五年的 3 666 人減至二零零五年的 2 688 人，減幅接近 30%。與其他大城市相比，香港是交通意外死亡率最低的城市之一；及
- (c) 運輸署不會因此而自滿，並會繼續推行各項措施進一步改善道路安全。

鳴謝

1.11 在帳目審查期間，警務處及運輸署人員充分合作，審計署謹此致謝。

第2部分：交通意外資料系統所載資料的準確程度

2.1 本部分探討交通意外資料系統所載資料的準確程度。

交通意外資料系統

2.2 運輸署管理的交通意外資料系統儲存交通意外的資料。該系統有助運輸署進行下列工作：

- (a) 找出交通意外黑點；
- (b) 找出道路環境、道路使用者、車輛類別及駕駛行為各方面的問題；及
- (c) 制訂策略解決特定類別的交通意外。

2.3 警務處接獲涉及傷亡的交通意外報告後，便會進行調查。調查的主要目的是找出有關意外須負責任的各方和導致意外的成因(註1)。調查結果和意外資料(例如：肇事地點及所涉駕駛人/車輛的詳情)會輸入交通意外資料系統。

審計署在《審計署署長第三十號報告書》提出的意見及建議

2.4 在《審計署署長第三十號報告書》內，審計署曾隨機抽樣審查了警務處300宗交通意外調查的檔案，以確定交通意外資料系統內所輸入的交通意外成因資料是否準確及常新。審計署發現，有75宗個案(即25%)出現一個或以上資料不準確的錯處，原因是：

- (a) 輸入資料時出現差錯；及
- (b) 經進一步調查後，沒有採取行動修訂/更新交通意外資料系統的記錄。

審計署建議，警務處應檢討輸入資料的程序，並採取必要的改善措施，以確保交通意外資料系統的資料準確及常新。

已採取的措施

2.5 因應審計署的審查結果及建議，警務處自一九九八年六月以來已採取下列措施，務求有效率及準確地更新交通意外資料系統的資料：

註1：交通意外資料系統的交通意外成因共有126項，劃分為環境(27項成因)、駕駛人(52項成因)、車輛(22項成因)和傷亡者(25項成因)等四類。

- (a) 警務處採用了交通行動及管理系統，以便負責調查的警務人員把調查結果及意外資料直接輸入系統內。該系統按照一套更方便使用者使用的格式運作，有助減少輸入資料時出現差錯。此外，該系統直接連接交通意外資料系統，可提高更新資料的效率和準確程度；
- (b) 所有負責調查交通意外的警務人員已接受全面訓練，學習把意外資料輸入交通行動及管理系統；及
- (c) 已發展一套重新提交檔案制度，以確保把調查報告的資料準確輸入。該制度要求有關人員及主管在封存檔案前，重複核對交通意外資料系統和交通行動及管理系統內所輸入的資料。

現況

輸入資料不準確

2.6 為了確定警務處所採取的措施，能否有效率及準確地更新交通意外資料系統的資料，審計署初步審查了 36 宗在二零零四年發生的交通意外個案，結果發現所記錄的 216 項意外成因中，有 38 項 (或 18%) 並不準確。

2.7 審查結果顯示，輸入的個案資料有欠準確。因此，審計署從三個警察總區交通部 (即港島交通部、新界南交通部及新界北交通部) 再抽取 326 宗個案進行審查。審計署發現所記錄的 1 782 項意外成因中，有 239 項 (或 13%) 並不準確。

2.8 審計署認為當局可在三方面作出改善 (見第 2.9 至 2.11 段)。

2.9 **培訓** 在一宗個案中，調查結果顯示駕駛人心臟病病發。警務處把意外成因資料輸入交通意外資料系統時，在駕駛人類別項下輸入“突然病發”的成因，並在傷亡者類別項下輸入“患病”的成因。運輸署表示，警務處在傷亡者類別項下輸入的成因並不正確，正確的做法是輸入“沒有成因”。這宗意外在輸入資料時出現錯誤，顯示有需要加強交通意外資料系統的資料輸入培訓。

2.10 **不同的意外成因一覽表** 審計署注意到，交通意外資料系統和交通行動及管理系統各有不同的交通意外成因一覽表。交通意外資料系統把意外成因分為四類共 126 項，而交通行動及管理系統的意外成因一覽表則有 45 個項目。許多交通意外資料系統的意外成因，並無納入交通行動及管理系統的一覽表內。運輸署及警務處在二零零五年年底回應審計署的查詢時均同意：

- (a) 交通意外資料系統和交通行動及管理系統採用相同的意外成因一覽表，有助減少輸入資料的錯誤；及
- (b) 可把部分現正使用的意外成因合而為一，以縮短一覽表的項目(見表一)。

表一

交通意外資料系統和交通行動及管理系統
意外成因一覽表可作改善的示例

系統	現有意外成因	可作的修改
交通意外資料系統	“疏忽地左轉”、“疏忽地掉頭”和“疏忽地右轉”	“疏忽地轉向”
	“按當時道路環境而言行車太快”和“對其他道路使用的人士而言行車太快”	“行車太快”
交通行動及管理系統	“不當或非法轉彎”和“疏忽地左轉或右轉”	“疏忽地或非法轉向”
	“沒有保持安全的煞車距離”和“行車時太貼近前面的車輛”	“行車時太貼近前面的車輛”

資料來源：交通意外資料系統和交通行動及管理系統的記錄及審計署的分析

2.11 **監管** 審計署審查三個警察總區交通部共 326 宗個案後發現，這三個交通部的資料輸入的誤差率由 9.7% 至 21% 不等。審計署注意到，在兩個誤差率較低的交通部，有關人員和主管會在封存檔案前，重複核對交通意外資料系統和交通行動及管理系統內所輸入的資料。這反映出由監管人員進行複核可減少輸入資料的錯誤。

發生意外的地點

2.12 運輸署根據交通意外資料系統的資料，定期找出容易發生意外的地點以作調查。交通意外資料系統採用座標系統來標明發生意外的地點，可提高運輸署工作的效率和成效。

2.13 運輸署在二零零五年十二月回應審計署的查詢時表示，在許多個案中，不同的交通意外地點使用了同一組座標。該署要花大量時間和資源，才能糾正這些錯誤。

2.14 審計署根據交通意外資料系統的資料編製了一份座標的清單，列出二零零四年經常發生交通意外的地點。審計署選定座標 (東距 20100，北距 32940) 進行詳細審查。根據交通意外資料系統的記錄，在二零零四年，有 20 宗意外在這個地點發生。然而，事實上這 20 宗意外全部在元朗公路的不同地點發生。

2.15 警務處在二零零五年十一月回應審計署的查詢時解釋：

- (a) 儘管交通意外資料系統的座標資料庫差不多覆蓋整個道路網絡，新道路的座標通常未能即時輸入資料庫；
- (b) 假如資料庫未能提供發生意外地點的座標，警務處便無法把正確座標輸入交通意外資料系統；及
- (c) 為確保及時把意外資料輸入系統，一些警務人員只得使用鄰近的座標代替。

2.16 運輸署在二零零五年十二月回應審計署的查詢時解釋：

- (a) 運輸署根據可得的地圖，定期更新交通意外資料系統的座標資料庫，加入新道路的資料。若警務處無法輸入意外地點的座標，運輸署會按既定程序，即時更新座標資料庫；及
- (b) 採用以地圖為基礎的系統，可更方便和準確地輸入意外地點的座標。由於交通意外資料系統快將提升至以地圖為基礎的系統，運輸署預計新系統將有助解決這類問題。

審計署的意見

2.17 準確和常新的交通意外資料，對制訂措施以改善道路安全，至為重要。第2.6至2.16段載述的審查結果顯示，警務處和運輸署必須盡快檢討輸入資料的程序，並採取必要的改善措施。

審計署的建議

2.18 審計署建議警務處處長應與運輸署署長磋商，檢討輸入資料的程序，並採取必要的改善措施，以確保輸入交通意外資料系統的資料準確及常新。舉例來說，這些措施可包括：

- (a) 為警務人員提供更多有關資料輸入的培訓；
- (b) 交通意外資料系統和交通行動及管理系統採用劃一的意外成因一覽表；及
- (c) 確保會由監管人員複核所輸入的資料。

2.19 審計署建議運輸署署長應採取行動，以確保：

- (a) 適時更新交通意外資料系統的座標資料庫；及
- (b) 會即時處理警務處所遇到的任何資料輸入的問題。

當局的回應

2.20 警務處處長大致上同意，該處可在第 2.9 至 2.11 段所述的三方面作出改善，並支持第 2.18 段載述審計署的建議。他表示：

- (a) 警務處已有計劃改善有關情況，包括提醒主管履行監督職責，以及提升交通行動及管理系統。提升系統旨在劃一交通意外資料系統和交通行動及管理系統的意外成因一覽表，並在交通行動及管理系統加入複核資料功能，以進行監督。該處隨後會為有關人員和主管舉辦經修訂的培訓計劃；及
- (b) 鑑於警務處和運輸署的輪班工作模式不同，警務處無法在辦公時間外向運輸署求助，錯誤輸入資料的可能性也相應增加。警務處會與運輸署聯繫，研究適時共用資料的方法。

2.21 運輸署署長同意，交通意外資料系統可予改善。他表示運輸署會：

- (a) 與警務處緊密合作，劃一交通意外資料系統和交通行動及管理系統的意外成因一覽表；
- (b) 把交通意外資料系統提升至以地圖為基礎的系統，以便適時更新座標資料庫；及
- (c) 在現階段，運輸署會與警務處密切聯繫，解決所遇到的資料輸入的問題。

第3部分：交通意外調查

3.1 本部分探討警務處就交通意外進行的調查，以及車輛沒有第三者保險的問題。

警務處就交通意外進行的調查

3.2 警務處接獲交通意外報告後，負責調查的警務人員會展開調查。該名警務人員會拍攝照片、擬備意外現場的草圖、評估意外發生時的天氣和交通情況、向涉案各方和目擊證人錄取初步口供，以及檢查有關的車輛，以決定是否需要驗車。其後，警方會與駕駛人、乘客、傷者和目擊證人會面，錄取詳細口供。

3.3 完成調查後，有關警務人員會擬備調查報告，內容包括意外詳情、調查結果及將會採取的跟進行動。這些資料全部會輸入交通行動及管理系統，再上載於交通意外資料系統。

利用行車數據記錄儀的資料

3.4 審計署審查交通意外調查的檔案後發現，警務處往往要花大量時間和資源，才能完成調查，這是由於缺乏車輛在意外發生前一刻的駕駛情況這項重要證據。在處理一些嚴重個案時，警務處須根據涉案各方的口供及在現場收集到的證據，重組意外經過，以找出誰人須為意外負責。

3.5 審計署注意到，許多車輛都有內置電腦系統。車輛內置電腦系統包括多項組件，其中一項為安全氣袋組件。有些安全氣袋組件備有類似行車數據記錄儀的記錄功能，可以保存行車記錄，例如車速、控制踏板位置、駕駛人是否配用安全帶，以及輕微的碰撞和相撞事故。如測到曾有碰撞，所收集的資料會存於記憶晶片內，供日後下載。安裝這類安全氣袋組件的原意是確保安全氣袋操作正常，以及協助製造商就安全氣袋進行研究，其記錄功能有助交通意外的調查工作。在美國，逾半數的二零零四年型號載客車輛和輕型車輛均具備一些行車數據記錄儀類型的裝置。

3.6 自九十年代末以來，加拿大安大略省警方一直利用可取得的行車數據記錄儀內的資料，進行交通意外調查。美國某些州的州警和地區警方也借助行車數據記錄儀內的資料，進行交通意外的檢控工作。

審計署的意見

3.7 審計署注意到，警務處要花大量時間和資源，才能完成交通意外的調查。一些國家已開始使用行車數據記錄儀所記錄的資料，以提高交通意外調查

和檢控工作的效率和成效。現時，行車數據記錄儀的裝置和使用，在北美洲製造的車輛中較為普遍。審計署認為，運輸署應密切注視行車數據記錄儀技術方面的發展。警務處也應留意利用行車數據記錄儀所記錄的資料，進行交通意外調查的情況。

審計署的建議

3.8 審計署建議運輸署署長應與環境運輸及工務局局長和警務處處長磋商，密切注視汽車製造商研發和應用行車數據記錄儀的情況。

當局的回應

3.9 環境運輸及工務局局長表示，環境運輸及工務局會繼續留意海外國家研發行車數據記錄儀的情況。

3.10 運輸署署長表示，運輸署會密切注視海外國家研發和應用行車數據記錄儀的情況。他並表示：

- (a) 這類裝置的技術規格仍處於研發初期；及
- (b) 必須考慮使用這類裝置所儲存的資料可能涉及的私隱問題。

3.11 警務處處長支持審計署的建議。他表示警務處樂於協助運輸署密切注視海外國家研發行車數據記錄儀的情況。

車輛沒有有效的第三者保險單

3.12 根據《汽車保險(第三者風險)條例》(第272章)第4(1)條，任何人在道路上使用汽車，或致使或允許任何其他人在道路上使用汽車，除非已備有一份有效的第三者風險保險單或保證單，否則並不合法。

審計署的意見

3.13 在審查交通意外調查的檔案期間，審計署注意到，在若干個案中，駕駛人／車主未能出示有效的第三者保險單。根據警務處的記錄，該處在二零零五年針對這類罪行提出了295宗檢控。

3.14 二零零六年二月，香港汽車保險局(汽車保險局——註2)回應審計署的查詢時表示，若交通意外的受害人由於肇事車輛沒有有效的第三者保險而未能獲得應得的賠償，汽車保險局會支付有關的索償。由於這類個案數目急劇上升，汽車保險局對此情況表示關注。在二零零零年，有10宗這類個案轉介汽車保險局。在二零零五年，個案數目已增至16宗(即增加60%)。

3.15 根據《汽車保險(第三者風險)規例》(第272A章)第24條訂明，任何人申請汽車牌照或向運輸署遞交汽車過戶通知書時，必須出示該車輛的第三者風險保險證書或保證證書，而該證書在牌照生效當日須為有效的。

3.16 運輸署指出，部分車主在申領或換領車輛牌照時，只會出示有效期為30天或以下的臨時保單。運輸署並不知道有關車輛在臨時保單到期後有否繼續投保。此外，通過公共服務電子化計劃申請車輛牌照的人士，只須提供臨時保單的電腦掃描副本，因此，可能會出現偽造的情況。

審計署的建議

3.17 審計署建議運輸署署長應與環境運輸及工務局局長和警務處處長磋商，考慮制訂方法，以確保道路上的車輛必須有有效的第三者保險單。

當局的回應

3.18 運輸署署長同意審計署的建議。他表示運輸署會聯同環境運輸及工務局、警務處、保險業和其他相關的關注團體，考慮制訂方法，以確保車輛必須有有效的第三者保險單。

註2：汽車保險局於一九八零年在香港註冊成為一間非牟利的擔保有限公司。香港所有獲授權從事汽車保險業務的保險公司，均須成為汽車保險局的會員。

第 4 部分：酒後駕駛測試

4.1 本部分探討完成酒後駕駛測試所需的時間，並匯報審計署研究海外國家所採取的措施的結果。

背景

4.2 《道路交通條例》(第 374 章) 第 39B 及 39C 條賦權警務人員要求駕駛人接受酒後駕駛測試。目前就駕駛人體內酒精濃度訂明的限度如下：

- (a) 在 100 毫升呼氣中有 22 微克酒精；
- (b) 在 100 毫升血液中有 50 毫克酒精；及
- (c) 在 100 毫升尿液中有 67 毫克酒精。

酒後駕駛測試程序

4.3 酒後駕駛測試共分兩部分。第一部分是檢查呼氣測試。駕駛人如未能通過這部分測試，便會被拘捕並帶返最近的警署 (註 3) 接受第二部分測試，即舉證呼氣測試，或進行血液或尿液測試。

4.4 假如舉證呼氣測試的結果顯示，在 100 毫升呼氣中含有不多於 37 微克酒精，駕駛人可要求進行血液或尿液測試。如血液或尿液測試顯示酒精含量不超過訂明限度 (見第 4.2 段)，駕駛人便會獲得釋放。

完成酒後駕駛測試所需的時間

4.5 大部分酒精會在肝臟代謝。酒精代謝的速度因人而異。因此，把涉嫌酒後駕駛人士逮捕後盡快進行舉證呼氣測試，至為重要。否則，涉嫌酒後駕駛人士可能會因體內酒精含量下降至低於訂明限度而獲釋。

4.6 值得注意的是，在一九九五年審議酒後駕駛法例時，立法會法案委員會委員關注到進行檢查呼氣測試與舉證呼氣測試之間相隔的時間，以及這段時間差距對新法例的成效有何影響。委員會獲告知：

- (a) 進行檢查呼氣測試與舉證呼氣測試之間相隔約 15 至 20 分鐘；及
- (b) 這段時間差距對涉嫌酒後駕駛人士的血液中的酒精含量 (即血液中酒精濃度) 影響輕微。

註 3：根據《警隊條例》(第 232 章)，被逮捕者須立即帶返警署，交付主管人員羈押。

審計署在《審計署署長第三十號報告書》提出的意見及建議

4.7 在《審計署署長第三十號報告書》內，審計署曾分析在一九九五年十二月至一九九七年十二月期間發生的酒後駕駛個案。審計署發現：

- (a) 檢查呼氣測試和舉證呼氣測試平均相隔約 70 分鐘；
- (b) 如駕駛人在接受舉證呼氣測試後，要求進行血液或尿液測試 (見第 4.4 段)，則平均須多花約兩小時。把完成舉證呼氣測試所需的 70 分鐘計算在內，平均合共需時約 190 分鐘；及
- (c) 如駕駛人沒有接受舉證呼氣測試而接受了血液或尿液測試 (例如：受傷的駕駛人被直接送往沒有設置舉證呼氣測試分析儀器的醫院)，則由接受檢查呼氣測試後計算，平均需時約 88 分鐘。

4.8 審計署發現，由接受檢查呼氣測試後計算，完成酒後駕駛測試平均需時 70 分鐘至 190 分鐘不等。審計署認為，當局應審慎檢討和簡化酒後駕駛測試程序，以確保不會延誤完成所規定的酒後駕駛測試。

已採取的措施

4.9 因應審計署的審查結果及建議，當局自一九九八年六月以來已採取數項措施，協助警務處減省完成酒後駕駛測試所需的時間。主要措施如下：

- (a) 於一九九九年修訂有關法例，賦權警務處處長指定某些警車及交通警察辦公室作為呼氣測試中心，以及除醫生外，容許護士抽取血液樣本；
- (b) 增設舉證呼氣測試儀器；及
- (c) 採取行動密切監察完成酒後駕駛測試的時間。如有測試需超逾 90 分鐘才能完成，警務處會進行檢討，以確定延誤的原因。

現況

4.10 為確定當局所採取措施的成效，審計署分析在二零零四年和二零零五年 (截至二零零五年六月) 發生的酒後駕駛個案。把是次審查結果與《審計署署長第三十號報告書》所載的審查結果比較，審計署注意到：

- (a) 檢查呼氣測試和舉證呼氣測試平均相隔時間縮短至約 50 分鐘 (即縮短 20 分鐘)；

- (b) 如駕駛人在接受舉證呼氣測試後，要求進行血液或尿液測試，則平均需時約一小時。因此，完成酒後駕駛測試平均合共需時約 110 分鐘 (即縮短 80 分鐘)；及
- (c) 如駕駛人沒有接受舉證呼氣測試而接受了血液或尿液測試，則由接受檢查呼氣測試後計算，平均需時約 76 分鐘 (即縮短 12 分鐘)。

4.11 雖然已有明顯改善，但檢查呼氣測試和舉證呼氣測試的相隔時間 (即 50 分鐘)，仍然比在一九九五年預計的 15 至 20 分鐘的相隔時間 (見第 4.6 段) 長得多。

4.12 為確定是否可進一步縮短完成酒後駕駛測試所需的時間，審計署在五個警察總區交通部中，選定三個進行探訪，並與一些負責執行酒後駕駛測試的警務人員面談。審計署獲告知：

- (a) 在現實情況中，涉嫌酒後駕駛人士甚少與警務處充分合作，而值日官 (即主管警署報案室的人員) 有其他工作在身而未能立即處理個案的情況也十分普遍；
- (b) 除了完成拘捕和呼氣測試程序需時外，駕駛警車抵達拘捕現場，把涉嫌酒後駕駛人士帶返最近的警署也需要時間。需時多久則視乎拘捕現場與最近警署之間的距離和交通情況；及
- (c) 如最近的警署 (見第 4.3 段註 3) 沒有設置舉證呼氣測試儀器，涉嫌酒後駕駛人士須帶往另一間設有舉證呼氣測試儀器的警署，所需的交通時間便會更長。

4.13 在二零零六年三月初，警務處回應審計署的查詢時表示：

- (a) 進行檢查呼氣測試與舉證呼氣測試之間的“15 至 20 分鐘”時間差距，最多只能視作在一九九五年在法案委員會審議階段時，對可能需要的時間所作出的估計；及
- (b) 其後從處理數以千計個案所得的工作經驗顯示，這時間差距的估計是過於樂觀。

4.14 警務處面對的情況並非香港獨有。附錄 C 概述海外國家最近推行的一些措施，以解決酒後駕駛的問題。

審計署的意見

4.15 審計署注意到，當局已採取措施，縮短完成酒後駕駛測試所需的時間。儘管情況已有改善，完成酒後駕駛測試仍然頗為費時。審計署認為，當局應留意其他國家在打擊酒後駕駛方面所採取的措施和新技術。

審計署的建議

4.16 審計署建議警務處處長應與環境運輸及工務局局長磋商，留意海外國家在打擊酒後駕駛方面所採取的措施和新技術。

當局的回應

4.17 環境運輸及工務局局長支持審計署的建議。

4.18 警務處處長完全支持審計署的建議，並表示警務處經常尋求可提高運作效率而又為法庭所接納的新執法工具。

4.19 運輸署署長表示，該署樂於繼續留意其他國家的有關進展。

第5部分：採用自動化偵察車速攝影機

5.1 本部分探討採用自動化偵察車速攝影機 (偵速攝影機)，辨別車速超出法例訂明的速度限制的駕駛人。

背景

5.2 超速駕駛是嚴重交通意外的主要成因。超速既加長煞車所需的距離，也妨礙駕駛人及時對危險情況作出反應，還會增加車輛相撞後果的嚴重性。凡駕駛人駕駛時車速超過任何道路的速度限制，即觸犯交通罪行。

審計署在《審計署署長第三十號報告書》就超速駕駛提出的意見及建議

5.3 審計署在《審計署署長第三十號報告書》內指出，當時的執法水平未足以阻嚇超速駕駛，以及車速限制在香港廣被漠視。當局計劃測試是否適宜在香港採用自動化偵速攝影機，以阻嚇超速駕駛。審計署支持這項倡議，並認為若測試結果理想，當局應盡可能及盡早擴展自動化偵速攝影機的使用範圍。

已採取的措施

5.4 一九九九年，當局在吐露港公路十個地點，輪流設置兩部自動化偵速攝影機，以測試是否適宜在香港採用。測試結果理想。當局其後擬訂計劃，在其他主要道路及公路，特別是容易發生交通意外或超速的地點，增設自動化偵速攝影機。截至二零零五年十二月三十一日，共有十部自動化偵速攝影機輪流設置於 85 個地點。

現況

5.5 審計署注意到，車速限制在香港仍然經常被漠視，情況如下：

- (a) *交通意外的統計* 根據運輸署交通意外資料系統的記錄，在二零零五年發生的交通意外中，因超速或相關成因而導致的有 419 宗，與二零零零年的 261 宗比較，上升 61%；及
- (b) *檢控超速駕駛的統計* 根據警務處檢控超速駕駛的統計，超速駕駛的個案由二零零零年的 181 000 宗，穩定上升至二零零五年的 227 000 宗 (即上升 25%)。

5.6 警務處在二零零六年三月初回應審計署的查詢時表示：

- (a) 雖然二零零零年至二零零五年期間，因超速或相關成因導致的交通意外數目上升 61%，但在導致交通意外的駕駛人成因中，超速駕駛的排序從未高於第五位(二零零二年)，並經常排於第七位；及
- (b) 儘管警務處有需要持續關注超速問題，超速駕駛個案數目上升，在更大程度上反映近年建立偵速攝影機系統的成果，而並非純粹因違例比率大幅上升所致。

審計署的意見

進一步擴展自動化偵速攝影機的使用範圍

5.7 除了採用自動化偵速攝影機偵察超速車輛外，警務處經常使用人手操作的車速探測器，例如雷射槍、流動雷達攝影機和車內錄像系統，執行車速管制行動。與自動化偵速攝影機比較，人手操作的車速探測器有下列限制：

- (a) **人手密集** 人手操作的車速探測器須由至少一名警務人員操作。如要截停超速的車輛，則須加派警務人員設置路障；
- (b) **有限的覆蓋範圍** 一隊警務人員在同一時間只能監察一小節路段。因此，每次管制行動所覆蓋的地區範圍有限；及
- (c) **短暫的阻嚇作用** 由於人力資源所限，警務處不能長時間監察某一地點。因此，只能對超速駕駛起短暫的阻嚇作用。

5.8 審計署審查警務處的車速管制行動記錄後發現，雷射槍是最常用的人手操作的車速探測器。在二零零四年最後一季，警務處使用雷射槍執行的車速管制行動每月平均有 715 次。在這 715 次行動中，有 411 次(或 57%)都是在同一地點進行達五次或以上。

5.9 環境運輸及工務局在二零零六年二月回應審計署的查詢時解釋：

- (a) 由於資源所限，難以在所有超速黑點裝設自動化偵速攝影機。因此，警務處需要在沒有自動化偵速攝影機覆蓋的地點，使用人手操作的車速探測器執行管制行動；
- (b) 警務處在非固定和不為駕駛人所知的地點，使用人手操作的車速探測器執行行動，駕駛人普遍會因此較為警惕；及
- (c) 自動化偵速攝影機與以人手操作的車速探測器配合使用會起較大的阻嚇作用。

偵速攝影機與設置機箱地點的比例

5.10 審計署注意到，截至二零零五年十二月三十一日，共有十部自動化偵速攝影機輪流設置於 85 個地點。偵速攝影機與設置機箱地點的比例為 1 比 8.5，衝紅燈攝影機 (註 4) 與設置機箱地點的比例則為 1 比 4，相比之下前者較低。關於這方面，值得注意的是，當局已計劃在二零零六年年末或之前設置更多衝紅燈攝影機，以期把衝紅燈攝影機與設置機箱地點的比例改善至 1 比 1.4。

5.11 警務處在二零零五年三月回應審計署的查詢時表示，有一種觀點認為，不論偵速攝影機與設置機箱地點的比例為何，攝影機輪流設置於不同地點，令駕駛人不知道會否被拍攝到，也能起阻嚇作用。

5.12 審計署認為，偵速攝影機與設置機箱地點的比例偏低，會降低超速車輛被偵察的機會。當局應增加自動化偵速攝影機的數目，使偵速攝影機與設置機箱地點的比例維持在適當水平。

審計署的建議

5.13 為加強對超速駕駛的阻嚇作用，以及改善車速管制行動的效率和成效，審計署建議環境運輸及工務局局長應與運輸署署長和警務處處長磋商，考慮：

- (a) 把自動化偵速攝影機的使用範圍，盡可能擴展至經常使用人手操作的車速探測器執行車速管制行動的地點；及
- (b) 增加自動化偵速攝影機的數目，以改善偵速攝影機與設置機箱地點的比例。

當局的回應

5.14 環境運輸及工務局局長同意審計署的建議。她表示：

- (a) 環境運輸及工務局計劃在切實可行範圍內，改善自動化偵速攝影機與設置機箱地點的比例，並在超速黑點及其他策略地點安裝更多這類攝影機及供放置攝影機的機箱；及
- (b) 警務處會採取特遣行動，以配合自動化偵速攝影機的使用。

註 4：當局自一九九三年起設置衝紅燈攝影機。截至二零零五年十二月三十一日，已在 111 個地點設置 28 部衝紅燈攝影機。

5.15 警務處處長大致上同意有需要增加偵速攝影機與設置機箱地點的比例，並完全支持審計署建議擴展自動化偵速攝影機的使用範圍。他表示：

- (a) 警務處同意審計署的意見，認為在某些地點使用自動化偵速攝影機，可更有效地監察車速。但另一方面，由於技術及環境限制，該系統並不適用於所有地點，而額外設備的購置、維修及運作費用也相當可觀；
- (b) 繼續在非固定地點使用由警務人員操作的雷射槍，可保持“突擊”和“靈活”的元素，讓警務處可針對當前的道路情況適時採取執法行動，同時確保駕駛人不會對“固定”地點有所適應；及
- (c) 警務處正與運輸署緊密合作，跟進有關增加人手及設備的費用事宜。

5.16 財經事務及庫務局局長表示，審計署的建議須視乎擴展自動化偵速攝影機的使用範圍與現行的執法措施相比較後，兩者在成本效益方面的評估結果。

辨別被自動化管制攝影機偵察到的駕駛人

5.17 警務人員通常不會立刻截停被自動化偵速攝影機及衝紅燈攝影機錄得超速或衝紅燈的車輛。警務處首先會根據運輸署的記錄，查核車主的身分，然後按車主的登記地址發出通知書，要求他提供在觸犯涉嫌罪行時駕駛該部車輛的人士的資料。駕駛人的身分一經確定，警務處會向其發出定額罰款通知書或申請向其發出傳票。若車主未能確認有關駕駛人的身分，警務處或會檢控車主。

審計署的意見

難以辨認的車牌號碼

5.18 審計署獲悉在二零零四年十月至二零零五年九月期間，自動化偵速攝影機及衝紅燈攝影機偵察到的個案約有 170 000 宗，其中 5 400 宗 (3%) 由於車牌號碼難以辨認而撤銷。審計署注意到，有些撤銷個案是由於部分車牌號碼被遮擋。

運輸署備存的駕駛人和車主記錄

5.19 除了因為部分車牌號碼被遮擋外，另一個影響使用自動化偵速攝影機及衝紅燈攝影機的效率和成效的因素，是運輸署備存的駕駛人和車主記錄有欠準確。在這等個案，警務處須耗用大量的資源來找出車主。二零零五年十二月，警務處回應審計署的查詢時表示，在二零零五年十月，自動化偵速攝影機及衝紅燈攝影機偵察到 18 000 宗個案，其中 3 000 宗 (或 17%) 的地址記錄並不準確。

現行的漏洞

5.20 規定駕駛人和車主須分別更新其個人資料的規例如下：

- (a) 《道路交通條例》下的《道路交通 (駕駛執照) 規例》第 18(1) 條訂明，如駕駛執照內指明的姓名、地址或身分證明文件有任何改變，執照持有人須在改變後 72 小時內，以書面通知運輸署署長；及
- (b) 《道路交通條例》下的《道路交通 (車輛登記及領牌) 規例》第 19(1) 條訂明，凡記入登記文件內的登記車主姓名或名稱、地址或身分證明文件有任何改變，登記車主須在改變後 72 小時內，將改變通知書送交運輸署署長。

5.21 在七十年代，駕駛執照及車輛登記文件的式樣有所更改，由小冊子分別改為卡片及散頁的形式。自此，這些由運輸署發出的文件不再記入任何地址。

5.22 當局更改駕駛執照及車輛登記文件的式樣後，沒有就第 5.20 段所述的規例作出相應修訂，因而出現不一致的情況。雖然法例規定，如地址有所更改，駕駛人和車主須通知運輸署，但駕駛執照及車輛登記文件內已不再需要提供該等資料。因此，對於沒有通知運輸署地址有所更改的人士，當局無法採取任何執法行動。

5.23 *運輸署並無要求提供地址證明* 審計署注意到，雖然《道路交通條例》訂有條文，對提供虛假資料的人士施加懲罰，但運輸署並無規定駕駛人或車主在登記地址時須出示地址證明 (例如：水費單或電費單)。關於這方面，值得注意的是，在二零零一年的一宗訴訟案件中，主審裁判官指出，運輸署應要求車主在登記地址時，出示印有其姓名及地址的信件。

運輸署採取的補救行動

5.24 運輸署在二零零五年十二月回應審計署的查詢時表示：

- (a) 運輸署正採取行動，堵塞在第 5.20 至 5.22 段所述的漏洞；及
- (b) 運輸署預期有關的修訂法例可於二零零六年提交立法會審議，目的是規定駕駛人和車主必須通知運輸署有關的地址更改。運輸署會考慮規定駕駛執照申請人和車主在登記地址時須出示證明文件。

審計署的建議

5.25 審計署建議運輸署署長應：

- (a) 與警務處處長磋商，訂定切實可行的解決辦法，確保車牌號碼可以辨認；及
- (b) 加快落實運輸署同意採取的補救行動，以確保運輸署備存的駕駛人和車主記錄準確及常新(即制訂修訂法例，規定駕駛人和車主必須通知運輸署有關的地址更改，以及考慮是否有需要規定駕駛執照申請人和車主在登記地址時須出示證明文件)。

當局的回應

5.26 運輸署署長同意審計署的建議。他表示：

- (a) 現正制訂有關的修訂法例，規定如地址有所更改，駕駛人及車主必須通知運輸署；及
- (b) 儘管運輸署會考慮是否需要規定申請人在登記地址時須出示證明文件，但運輸署關注到，這項建議未必有助簡化申請程序及鼓勵網上申請。

5.27 警務處處長支持第 5.25(a) 段所述審計署的建議。

行車時太貼近前面的車輛

5.28 跟車太貼(指以高速行車並蓄意太貼近前面車輛的行為)是十分危險的，而且往往是造成連環相撞的原因。近年來，按交通意外的宗數計算，跟車太貼一直是駕駛人意外成因中排行最高的。二零零五年，約有 1 800 宗交通意外是由於跟車太貼所引致。

5.29 目前，跟車太貼在法律上並不構成特定的罪行。根據《道路交通條例》第 38 條，跟車太貼的駕駛人會被控不小心駕駛。警務處主要使用雷射槍收集跟車太貼的證據。雷射槍通常放置的地點，路長不少於 500 至 600 米。該儀器可量度車輛各別的時速，以及兩車之間的距離和時差。除雷射槍外，警務處也使用安裝了交通管制錄像記錄系統的巡邏車，收集跟車太貼的證據。

5.30 審計署注意到，某些國家使用自動化管制系統來收集跟車太貼的證據。使用這類系統，可加強阻嚇駕駛人跟車太貼，有助改善道路安全。

5.31 警務處在二零零六年二月回應審計署的查詢時指出：

- (a) 一些海外國家在隧道等密閉地方使用自動化管制系統。香港的隧道大多十分繁忙，交通流量緩慢。現時已有其他器材 (例如：閉路電視)，協助進行管制工作；
- (b) 海外國家使用的儀器，未必符合香港法庭對證據的要求；及
- (c) 要裝設覆蓋全港道路網絡的自動化管制系統，不但十分困難，而且所費不菲。

審計署的意見

5.32 審計署認為，使用自動化系統有助警務處展開管制行動，打擊跟車太貼問題。當局有需要留意海外國家所採取的措施，並考慮研究有關使用自動化系統收集跟車太貼的證據的可行性。

審計署的建議

5.33 審計署建議警務處處長應與環境運輸及工務局局長磋商：

- (a) 就打擊跟車太貼的管制行動，留意海外國家所採取的措施；及
- (b) 考慮研究有關使用自動化系統收集跟車太貼的證據的可行性。

當局的回應

5.34 環境運輸及工務局局長同意審計署的建議。

5.35 警務處處長完全支持審計署的建議，並表示警務處會繼續密切注視海外國家對支援跟車太貼的特定管制工作的技術發展。他又表示：

- (a) 警務處注意到，由於跟車太貼罪行的性質，涉及長時間“貼近尾隨”及“不小心駕駛”的駕駛行為，因此草擬具體法例時存在一定的困難；及
- (b) 現行執法方式依賴電子設備(車內錄像系統)所收集的證據及警務人員的直接觀察，以確定違例者的駕駛行為。

第6部分：推廣配用安全帶的措施

6.1 本部分就海外國家在宣傳活動和執法方面所採取的措施，探討推廣配用安全帶的措施。

安全帶法例

6.2 強制私家車駕駛人和前排座位乘客配用安全帶的法例於一九八三年實施。多年來，當局已把這項法例的適用範圍修訂，並擴大至包括其他道路使用者。現行的安全帶法例摘要載於表二。

表二

現行安全帶的法例摘要

車輛類別	駕駛人及前排座位乘客	前排中座乘客	後排座位乘客
私家車	如設有安全帶，則必須配用 (一九八三年)	如設有安全帶，則必須配用 (一九九六年)	如設有安全帶，則必須配用 (一九九六年)
的士	如設有安全帶，則必須配用 (一九八九年)		如設有安全帶，則必須配用 (二零零一年)
公共小巴			如設有安全帶，則必須配用 (二零零四年)
私家小巴			不適用
貨車	如設有安全帶，則必須配用 (一九九零年)		不適用
巴士	如設有安全帶，駕駛人必須配用 (一九九七年)	不適用	不適用

資料來源：運輸署的記錄

附註：括號內的年份為有關安全帶法例生效的年份。

審計署在《審計署署長第三十號報告書》提出的意見及建議

6.3 在《審計署署長第三十號報告書》內，審計署就配用安全帶事宜提出了下列意見：

- (a) 安全帶法例能有效減低傷亡率；
- (b) 雖然駕駛人和前排座位乘客配用安全帶的比率理想，但私家車後排座位乘客配用安全帶的比率偏低；
- (c) 警務處通常把不遵守安全帶法例當作次要的違法行為處理。只有在調查其他交通違例事項時發現這類違法行為，才會採取行動；及
- (d) 運輸署建議舉辦更多宣傳活動，並促請警務處採取適當的執法行動，以提高安全帶的配用率。

6.4 審計署建議當局應密切監察後排座位安全帶的使用情況，同時加強宣傳及執法行動，以確保有高的安全帶配用率。審計署也建議當局制訂行動方案，把安全帶法例的適用範圍擴展至的士及小巴。當局同意審計署的審查結果及建議。

審計署的意見

公共小巴的安全帶配用率

6.5 乘客如不配用安全帶，在車輛上裝設乘客安全帶不會發揮任何效用。審計署注意到：

- (a) 根據運輸署的交通意外統計，私家車乘客配用安全帶的比率甚高。在二零零五年，有 1 577 名私家車乘客受傷或死亡，其中只有 35 人 (2%) 沒有配用安全帶；及
- (b) 在二零零五年，警務處進行了三次執法行動，檢舉沒有配用安全帶的駕駛人和乘客。二零零五年十一月展開的行動(註 5) 特別針對公共小巴乘客。行動中，警務處發出了 231 項口頭警告和 455 份傳票。另外兩次行動合共發出 972 項警告和傳票，其中 484 項 (50%) 是向公共小巴乘客發出的。警務處向為數眾多的公共小巴乘客發出警告和傳票，顯示公共小巴乘客在配用安全帶方面未如理想。

註 5：二零零五年十一月發生了一宗致命意外，警務處隨即展開是項行動。

6.6 市民必須了解安全帶法例的內容，並明白不遵守法例規定可能會招致的傷害和懲罰，安全帶法例才會奏效。因此，有效的宣傳活動和執法行動至為重要。審計署審查新聞處和警務處的記錄，以確定當局在推廣公共小巴乘客配用安全帶方面所採取的行動。

宣傳活動

6.7 向公共小巴乘客推廣配用安全帶的宣傳活動在二零零四年七月展開。在最初約六星期內，推廣在公共小巴上配用安全帶的政府宣傳短片，平均每星期在各免費電視頻道播放約 15 次，每星期在各電台頻道播放約 9 次。二零零五年首十個月，這些宣傳短片平均每星期在各免費電視頻道播放約兩次，每星期在各電台頻道播放約 2.5 次。

6.8 根據新聞處的資料，在截至二零零五年七月三十一日的十二個月內，向公共小巴乘客推廣配用安全帶的宣傳短片，接觸到 97% 的目標觀眾 (即四歲或以上的市民)，其中 92% 看過這些宣傳短片 3 次，64% 看過 10 次，33% 看過 20 次。儘管收視率甚高，而且播放次數頻密，但許多公共小巴乘客依然沒有配用安全帶 (見第 6.5(b) 段)。審計署認為，有需要確定向公共小巴乘客推廣配用安全帶的宣傳活動所能達到的成效。

執法行動

6.9 審計署注意到，自宣傳活動於二零零四年七月展開以來，警務處對沒有配用安全帶的公共小巴乘客只採取有限的執法行動 (見第 6.5(b) 段)。

6.10 警務處在二零零六年三月初回應審計署的查詢時解釋：

- (a) 一如所有新訂罪行，警務處給予寬限期，容許公共小巴乘客習慣配用安全帶；及
- (b) 執法行動遇上具體的困難，尤其是難以在車外確定乘客有否配用安全帶，因而需要動員便裝和軍裝人員展開大規模預先計劃的行動。迄今，已先後兩度展開上述行動。假如沒有其他執法工作急需處理，警務處會繼續進行這類執法行動。

海外國家在宣傳活動方面的措施

6.11 英國有關當局在一九九八年展開一項宣傳活動，以提高後排座位乘客配用安全帶的比率。在活動舉辦期間進行的調查顯示，後排座位乘客配用安全帶的比率由 67% 上升至 72%。

6.12 在上述活動開展之前，當局進行詳細調查，以確定後排座位乘客配用安全帶比率偏低的原因。調查結果顯示，公眾認為車輛後座安全，由於後座乘客遠離擋風玻璃，承受的風險較低。當局根據調查結果，把宣傳活動的焦點放在提供新證據上，以糾正公眾的輕忽態度及錯誤觀念。英國的經驗顯示，切實了解安全帶配用率偏低的原因和公眾心態，是宣傳活動成功的關鍵。

海外國家在執法方面的措施

6.13 歐洲運輸安全協會認為，高調地進行廣為宣傳的密集式執法行動，可提高安全帶配用率。美國國家公路安全管理局也認為，進行高姿態的執法行動是促使配用安全帶的最有效方法之一。斯洛文尼亞自二零零三年起，一直採用這個方法推廣配用安全帶。斯洛文尼亞的活動把高調的密集式執法行動與宣傳工作掛鉤。

有需要借鏡海外國家的措施

6.14 審計署認為，當局日後計劃安全帶宣傳活動和執法行動時，可借鏡海外國家所採取的措施。具體而言，當局有需要定期進行調查，以確定公共小巴乘客配用安全帶比率偏低的原因。

不遵守安全帶法例的罰則

6.15 乘客如被發現沒有配用安全帶，會被傳召出庭應訊，並可處罰款 5,000 元及監禁三個月。然而，根據《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)，被發現觸犯相同罪行的駕駛人只會被處定額罰款 320 元。審計署注意到，在二零零五年，因不遵守安全帶法例，有 973 名乘客被傳召出庭，另有 17 481 名駕駛人接獲定額罰款通知書。

6.16 以傳票方式檢控乘客會為警務處、律政司及法庭帶來額外工作量。審計署認為，當局值得考慮的一個方案，是修改法例，使當局可根據《定額罰款(刑事訴訟)條例》下的表列罪行，檢控不遵守安全帶法例的乘客(即向被發現沒有配用安全帶的乘客發出定額罰款通知書)。

把安全帶法例的適用範圍擴展至其他類別的車輛

6.17 審計署認為，由於配用安全帶證實有助減少交通意外傷亡人數，因此值得研究把安全帶法例的適用範圍擴展至其他類別車輛的在座乘客(例如：貨車及私家小巴的後排座位乘客——見第 6.2 段表二)是否可行。

審計署的建議

6.18 審計署建議警務處處長應密切監察警務處對沒有配用安全帶的公共小巴乘客採取執法行動的成效，並在考慮其他執法工作的優先次序後，相應調整這項行動的優先次序。

6.19 審計署建議環境運輸及工務局局長應與運輸署署長、警務處處長和政府新聞處處長磋商：

- (a) 進行調查，以確定公共小巴乘客配用安全帶比率偏低的原因；
- (b) 考慮定期就安全帶配用率進行調查，以評估宣傳活動和執法行動的成效；及
- (c) 留意海外國家有關安全帶法例的執法和宣傳措施，並在適當情況下，考慮在香港採取類似措施。

6.20 審計署建議環境運輸及工務局局長應與運輸署署長和警務處處長磋商：

- (a) 考慮是否可以把乘客沒有配用安全帶的行為列為表列罪行，藉此根據《定額罰款(刑事訴訟)條例》發出定額罰款通知書處理；及
- (b) 留意海外國家應用安全帶法例的措施，以及考慮是否可以把配用安全帶的規定擴大至適用於其他類別車輛的乘客(例如：貨車及私家小巴的後排座位乘客)。

當局的回應

6.21 警務處處長同意第 6.18 段所述審計署的建議，有關建議已經實施。他也原則上支持第 6.20(a) 段所述審計署的建議。

6.22 環境運輸及工務局局長同意第 6.19 及 6.20 段所述審計署的建議。

6.23 政府新聞處處長同意第 6.19 段所述審計署的建議。她表示：

- (a) 進行調查以確定公共小巴乘客配用安全帶比率偏低的原因，會有助當局研訂新策略或措施，提高安全帶的使用率；

- (b) 日後就宣傳工作成效進行調查，也可為制訂和修訂宣傳策略的工作，提供有用的參考資料。新聞處已準備就緒，隨時協助環境運輸及工務局進行這類調查；及
- (c) 新聞處規劃宣傳工作時會繼續留意海外國家的措施。

附錄 A
(參閱第 1.2 段)

交通意外統計
(二零零零年至二零零五年)

年份	意外數目 (a)	受傷人數 (b)	死亡人數 (c)	死傷人數 (d) = (b) + (c)
二零零零年	14 949	19 258	171	19 429
二零零一年	15 631	20 145	173	20 318
二零零二年	15 576	20 429	171	20 600
二零零三年	14 436	18 108	202	18 310
二零零四年	15 026	19 236	166	19 402
二零零五年	15 062	19 069	151	19 220
平均	15 113	19 374	172	19 546

資料來源：運輸署的記錄

附錄 B
(參閱第 1.3 段)

環境運輸及工務局與不同政府部門在改善道路安全方面的職責

決策局 / 部門	職責
環境運輸及工務局	制訂和檢討道路安全政策及法例。
運輸署	通過立法規管、宣傳和教育、釐定道路設計標準、分析交通意外統計資料、就交通意外黑點制訂和實施補救措施、進行車輛檢驗及簽發車輛牌照和駕駛執照，從而促進道路安全。
香港警務處	執行道路交通法例，以及向學生及其他用戶小組發表道路安全演講。
政府新聞處	推行道路安全宣傳計劃。

資料來源：審計署的研究

海外國家在打擊酒後駕駛方面最近採取的措施

1. 本附錄概述海外國家在打擊酒後駕駛方面最近所採取的一些措施。

在路邊進行舉證呼氣測試的儀器

2. 先進的路邊舉證呼氣測試儀器能提供在法庭上可接納的證據。應用這些儀器，可精簡呼氣測試的過程，並容許警方以同等資源，對更多涉嫌酒後駕駛人士進行測試。

3. 二零零四年，英國運輸部測試某些最新款路邊舉證呼氣測試儀器的效能，與一款設於警署的核准舉證呼氣測試儀器作比較，結論是所有經評估的新儀器，在準確性、可靠性和一致性方面表現高度精確。英國運輸部也發現，最新一代的小型手提式舉證呼氣測試儀器有以下三大優點：

- (a) 不會因涉嫌酒後駕駛人士要被帶返指定警署需時，其血液中酒精濃度下降至低於法定限度，以致失去有關證據；
- (b) 警務人員不會因為要把涉嫌酒後駕駛人士帶返警署而擱下在路邊的工作；及
- (c) 涉嫌酒後駕駛人士的血液中酒精濃度若低於法定限度，可立即獲得釋放，免卻須把他帶返警署而造成不便。

4. 二零零五年四月，英國通過一條新法例，賦權英國警方使用路邊舉證呼氣測試結果作為證據。英國皇家防止交通意外學會支持該條新法例，認為警務人員“在同等資源下，可有多些時間巡邏，並對更多涉嫌酒後駕駛人士進行測試”。

5. 其他國家(例如：奧地利、新西蘭和瑞典)、澳洲維多利亞省及美國加利福尼亞州一直採用路邊舉證呼氣測試儀器。瑞典國家法證科學實驗室的研究結果顯示，引入路邊舉證呼氣測試儀器可簡化相關的文件工作。

隨機抽樣進行路邊呼氣測試

6. 在香港，警務處要求駕駛人進行呼氣測試的權力受到限制(註)。世界衛生組織在二零零四年進行的研究結果顯示，有 74 個國家賦權警方隨機抽樣進行路邊呼氣測試。在這 74 個國家當中，24 個報稱經常隨機抽樣進行路邊呼氣測試。

7. 世界衛生組織在二零零四年發表的另一份報告書指出，在一些國家，隨機抽樣進行路邊呼氣測試，令與酒精有關的交通意外整體減少了約 20%。

測酒精點火器聯鎖裝置

8. 測酒精點火器聯鎖裝置(測酒精聯鎖)是設於車輛內的儀器，駕駛人每次開動車輛前，須提供呼氣樣本。如駕駛人的血液中酒精濃度高於指明的限度，點火器便不能啓動。行車途中，駕駛人也須隨時重複進行測試。美國和加拿大自八十年代以來進行的廣泛研究顯示，在全面的監察程式中內置測酒精聯鎖，可把重犯的比率減低 40% 至 95%。據估計，整個北美洲在二零零四年使用的測酒精聯鎖約有七萬個。

資料來源：審計署的研究

註： 根據《道路交通條例》，警務處如遇有駕駛人涉及道路交通意外、觸犯交通罪行，或有合理理由懷疑駕駛人酒後駕駛，才可要求駕駛人進行呼氣測試。