

《審計署署長第四十六號報告書》 — 第 6 章

道路安全：交通意外調查及執法

撮要

1. 道路安全至為重要，絕不可掉以輕心，我們有必要持續和密切注視道路安全情況。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)及政府新聞處共同負責。

交通意外資料系統所載資料的準確程度

2. 運輸署管理的交通意外資料系統儲存交通意外的資料。該系統有助運輸署找出交通意外黑點，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，以及制訂策略解決特定類別的交通意外。保持交通意外資料系統內的資料準確和常新，至為重要。

3. **交通意外成因** 審計署注意到警務處輸入交通意外資料系統內的資料有欠準確。在審計署抽查的 326 宗交通意外個案中，所輸入的交通意外成因，有 13% 並不準確。審計署建議警務處處長應與運輸署署長磋商，在資料輸入方面，採取必要的改善措施。

4. **發生意外的地點** 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。審計署注意到，在許多個案中，不同的交通意外地點使用了同一組座標。審計署建議運輸署署長應採取行動，以確保適時更新交通意外資料系統的座標資料庫。

交通意外調查

5. **利用行車數據記錄儀的資料** 審計署注意到，警務處往往要花大量時間和資源，才能完成意外調查，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。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。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。

6. **車輛沒有有效的第三者保險單** 根據《汽車保險(第三者風險)條例》(第 272 章)，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，否則並不合法。在二零零五年，針對未能出示有效的第三者保險單的人提出的檢控有 295 宗。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，香港汽車保險局會支付有關的索償。轉介給香港汽車保險局的這類個案已由二零零零年的 10 宗增至二零零五年的 16 宗，增幅達 60%。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。

酒後駕駛測試

7. 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，便要接受第二部分測試，即舉證呼氣測試，或進行血液或尿液測試。審計署注意到，檢查呼氣測試和舉證呼氣測試平均相隔約 50 分鐘，比在一九九五年審議酒後駕駛法例時預計的 15 至 20 分鐘的相隔時間長。

8. 審計署注意到，海外國家最近已推行了一些措施，以打擊酒後駕駛。這些措施包括在路邊進行舉證呼氣測試、賦權警方隨機抽樣進行路邊呼氣測試，以及在車輛內設置測酒精點火器連鎖裝置。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。

採用自動化偵察車速攝影機

9. **進一步擴展自動化偵察車速攝影機的使用範圍** 審計署注意到，警務處經常使用人手操作的車速探測器，執行車速管制行動。與自動化偵察車速攝影機(偵速攝影機)比較，人手操作的車速探測器牽涉大量人手，而且在同一時間只能監察一小節路段。由於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。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，衝紅燈攝影機與設置機箱地點的比例則為 1 比 4，相比之下前者較低。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。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，考慮擴展自動化偵速攝影機的使用範圍及增加自動化偵速攝影機的數目。

10. **難以辨認的車牌號碼** 審計署注意到，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。審計署建議運輸署署長應與警務處處長磋商，訂定切實可行的解決辦法，確保車牌號碼可以辨認。

11. **不準確的駕駛人和車主記錄** 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(17%)的地址記錄並不準確。審計署注意到，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。審計署建議運輸署署長應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。

12. **行車時太貼近前面的車輛** 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。目前，警務處主要使用雷射槍收集跟車太貼的證據。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。審計署建議警務處處長應與環境運輸及工務局局長磋商，就打擊跟車太貼的管制行

動，留意海外國家所採取的措施，以及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。

推廣配用安全帶的措施

13. **宣傳活動** 審計署注意到，在二零零五年首十個月，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兩次，每星期在各電台頻道播放約 2.5 次。截至二零零五年七月三十一日的十二個月內，這些宣傳短片接觸到 97% 的目標觀眾，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。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，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。

14. **不遵守安全帶法例的罰則** 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，被發現觸犯相同罪行的駕駛人只會被處定額罰款 320 元。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，考慮是否可以把乘客沒有配用安全帶的行為列為表列罪行，以發出定額罰款通知書處理。

15. **把安全帶法例的適用範圍擴展至其他類別的車輛** 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)是否可行。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。

當局的回應

16. 當局接納審計署的所有建議。

二零零六年四月