

2019

《修訂第3/2007號法律〈道路交通安全法〉及其補充法規》

諮詢文本

諮詢期 2019/01/29 ~ 2019/03/29 (共60日)



交通事務局
Direcção dos Serviços
para os Assuntos de Tráfego

DSAT

2019

《修訂第3/2007號法律〈道路交通法〉及其補充法規》

諮詢文本



交通事務局
Direcção dos Serviços
para os Assuntos de Tráfego





目 錄

前 言	4
第一章 加強打擊影響交通安全或阻礙交通的違法行為	6
一、提高對醉駕、毒駕、酒駕和超速駕駛的刑事處罰幅度	6
二、提高若干輕微違反的處罰幅度	10
三、檢討若干行政違法行為的處罰金額	11
第二章 完善對駕駛員及其他道路使用者的規範	14
一、擴大強制使用安全帶的範圍	14
二、禁止於駕駛重型汽車時利用流動電話的免提功能通話	16
三、禁止或限制車輛前排座位影視設備的使用	18
四、禁止或限制機動平衡車於公共道路上通行	19
五、為機動輪椅訂定通行規則	20
六、完善腳踏車的通行規則	22
七、引入要求汽車停車熄匙的規定	25
第三章 修訂關於酒精測試的監察條款	27
第四章 修訂構成輕微違反累犯的法定要件	30
第五章 修訂關於暫緩執行禁止駕駛或吊銷駕駛執照的規定	31
第六章 探討將輕微違反轉換為行政違法行為的適當性	32
第七章 探討引入“扣分制”的可行性及適當性	34
總結	37
討論重點	38
參考資料	39

前言

現行第3/2007號法律《道路交通安全法》自2007年10月1日生效至今已超逾11年，隨著本澳社會的發展，澳門整體交通環境發生了明顯變化，部分法律條文已難以或未能配合本澳現時的實際環境或交通狀況。

再者，為配合澳門作為「世界旅遊休閒中心」的發展定位，亦有需要從法律層面訂定一套更嚴謹和完善的交通法律制度，以構建一個通達和高效快速的交通運輸體系。

另一方面，根據治安警察局公佈涉及2008年至2018年的“交通資料數據比較”，當中顯示關於道路交通規則的違法行為數字仍處於高企的情況，儘管這一定程度反映了職能部門持續打擊違法行為的成效，但從另一角度看來，違法行為數字高企的情況不期然令人對現行處罰制度的阻嚇力產生疑問。

尤其在交通意外方面，其成因往往出於駕駛員漠視交通規則所致，以醉駕、毒駕、酒駕和超速駕駛為例，該等違法行為近年屢見不鮮，威脅道路交通安全，甚至危害道路使用者的生命、身體完整性及財產。

對此，社會上已有不同程度的呼聲，要求檢討《道路交通安全法》，特別提出加強處罰的阻嚇力、嚴懲違規駕駛員等訴求，以保障道路使用者的人身財產安全。

有見及此，特區政府除委託第三方對現行關於醉駕、毒駕、酒駕和超速駕駛違法行為的處罰制度進行研究外，亦曾經藉不同渠道收集關於修訂《道路交通安全法》及其補充法規的意見；有關研究及意見均一致認為有需要修訂該等法規，方能更好地整頓現時的交通秩序。

為此，特區政府將從違法行為的嚴重性及危害程度，以及對整體交通造成的負面影響等方面作考量，建議適度加強對相關違法行為的懲處，以達致安全、通達及和諧有序的交通環境。

最後，為持續落實《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》所定的以“公

交優先”為核心的政策，亦有需要確保公交路權的優先，對有限的道路資源作出有效利用，故有必要加重對有關違法行為的處罰，從而進一步落實“公交優先”的政策。

基於以上所述，現階段有必要對《道路交通安全法》及其補充法規作出全面檢討，方能達到維護道路交通秩序和保障道路使用者安全的目標，回應社會各方的訴求及配合社會實際需要。

由於《道路交通安全法》及其補充法規所涵蓋的範圍極為廣泛，為此，現以社會各方現時對本澳道路交通問題最為關注的重點內容作為基礎，對有需要修訂的內容進行歸納及分類，並參考其他國家或地區就相關問題制定的政策和規定，製作了本諮詢文本，誠邀廣大市民及社會各界人士對本諮詢文本的內容以及其他認為值得關注的相關內容積極提出建議及發表意見。

歡迎廣大市民、社會各界人士及團體於2019年1月29日至2019年3月29日（共60日）期間，透過下列方式提交建議或意見：

（1）信函方式：郵寄或直接遞交予澳門馬交石炮台馬路33號地下交通事務局；

（2）電子方式：透過澳門特別行政區政府入口網站（www.gov.mo）或交通事務局網站進入專頁（www.dsat.gov.mo/LTR）發表意見。

有關文件的封面或開首處，請註明“關於《道路交通安全法》的立法意見和建議”。

本諮詢文本可在交通事務局網頁下載，網址：www.dsat.gov.mo/LTR。

請參考本諮詢文本附件“諮詢意見表”提出建議及意見。如希望將所提出的意見或建議保密，祈請清楚指明。

在諮詢期結束後，將就所收集到的意見和建議製作諮詢總結報告並將之公佈。

如有任何疑問，歡迎致電8866 6363與交通事務局聯絡查詢。

第一章

加強打擊影響交通安全或阻礙交通的違法行為

為提升駕駛員遵守交通規則的意識、加強保障道路交通安全及對道路使用的監管，建議從違法行為的嚴重性及危害程度，以及對整體交通造成的負面影響等方面作考量，從而適度提高《道路交通安全法》及其補充法規部分處罰條文的阻嚇力，以保障道路使用者的人身和財產安全及構建和諧有序的交通環境，有關建議尤其包括下列內容：

一、提高對醉駕、毒駕、酒駕和超速駕駛的刑事處罰幅度

駕駛員醉駕、毒駕、酒駕和超速駕駛是引發交通意外的主因，很多時造成駕駛員或行人傷亡，使得道路交通安全問題為社會大眾所憂慮和關注。為回應社會訴求、使駕駛員能以更負責任的態度駕駛車輛，並達致一般預防和特別預防效果，嚴懲醉駕、毒駕、酒駕和超速駕駛的駕駛員實屬必要的手段。為此，建議提高對初犯者及累犯者因實施“醉酒駕駛或受麻醉品或精神科物質影響下駕駛”、“受酒精影響下駕駛”及“超速”違法行為的處罰幅度，從而確保公眾的安全。

（一）醉駕、毒駕和酒駕

醉駕、毒駕和酒駕既會增加發生交通意外的風險，同時也增加受傷和死亡的機率，危及和威脅公眾的安全。

現行《道路交通安全法》按駕駛員每公升血液中的酒精含量而分三個不同的等級來處罰酒後駕駛的行為，最嚴重的等級為醉酒駕駛罪，違者最高可判處一年徒刑及禁止駕駛三



年；嚴重性較低的兩個等級為受酒精影響下駕駛的輕微違反，初犯者視乎情況最高可科罰金澳門幣30,000元及禁止駕駛六個月，累犯者視乎情況則最高可判處六個月徒刑或科罰金澳門幣60,000元及禁止駕駛三年。

至於毒駕方面，按現行《道路交通法》規定，任何人受麻醉品或精神科物質的影響下在公共道路上駕駛車輛而其服食行為依法構成犯罪者，則最高可判處一年徒刑及禁止駕駛三年。

按治安警察局統計，在交通意外及一般截查行動的酒精測試中，2018年全年不合格率分別為1.41%及0.51%，當中駕駛員體內每公升血液的酒精含量等於或超過1.2克的個案分別佔62宗及69宗；另外，上述數據亦顯示，受麻醉品或精神科物質影響下駕駛的個案也有3宗，可見雖然現行《道路交通法》已將醉駕和毒駕行為刑事化，但該制裁措施仍未能有效遏止駕駛員實施醉駕和毒駕的違法行為。

無論是醉駕、毒駕還是酒駕，都會影響駕駛員大腦的中樞神經系統，嚴重削弱其駕駛及判斷能力，有研究表明，酒後駕駛及毒後駕駛比正常駕駛反應時間分別慢12%及21%，為交通事故的發生理下隱患，且所導致的後果亦可能不堪設想，故有必要透過加強現行處罰條文的阻嚇力，以打擊上述違法行為並嚴懲違法者，確保道路使用者的安全。

（二）超速駕駛

一般而言，較高的行車速度會增加駕駛員煞車時所需的距離，且當車速越快，撞擊

時產生的衝擊力會越大，故受傷或死亡的機率也會越高。

現行《道路交通安全法》規定，超速駕駛屬輕微違反，並根據有關的違反是在一般的公共道路還是在受特別制度規範的橋樑或其引橋上實施而處以不同的處罰。如駕駛員在一般公共道路上超速駕駛，初犯者視乎情況最高可科澳門幣10,000元罰金及禁止駕駛一年；累犯者視乎情況則最高可科澳門幣20,000元罰金及禁止駕駛三年；對於在受特別制度規範的橋樑或其引橋上超速，初犯者視乎情況最高可科澳門幣20,000元罰金及禁止駕駛一年；累犯者視乎情況則最高可科澳門幣40,000元罰金及禁止駕駛三年。

儘管特區政府近年在本澳各區增設了多個車速偵測點，以便加強執法的力度及提升道路交通安全水平，然而，有部分駕駛員仍漠視其應負有的謹慎駕駛義務，為追求刺激及快感，又或為儘快趕往目的地而超速駕駛，罔顧自身及其他道路使用者的安全，因而造成嚴重的交通事故。

有見及此，亦有必要針對超速駕駛的違法行為採取更嚴厲的懲治措施，以嚴懲不負責任及罔顧安全的駕駛員。

（三）提高處罰幅度的探討

醉駕、毒駕、酒駕和超速駕駛的行為屢禁不止，仍不時造成嚴重人員傷亡，社會上普遍希望通過更嚴厲的處罰方式加以遏止，並認為只有重罰才能取得效用，方能使駕駛員以更負責任的態度駕駛車輛。

此外，亦有意見認為，現時《道路交通安全法》對於醉駕及毒駕所定的刑罰欠缺阻嚇



力，原因是現行法例存在罰金代刑及暫緩執行徒刑等的規定；對於部分初犯的駕駛員，即使被判處徒刑，但往往在符合法定前提條件下，能以罰金代刑或暫緩執行徒刑處理，令處罰條文應有的阻嚇力大大降低，因而認為未能透過制裁措施來懲治這些惡行，做到真正的「醉駕入刑」或「毒駕入刑」，使違法者受到應有的法律制裁，從而確保公眾的安全。

我們明白社會的憂慮，亦認為有必要透過更嚴厲的制裁措施來懲治實施醉駕、毒駕、酒駕及超速駕駛的違法者，使其等能以更負責任的態度駕駛車輛，達致一般預防及特別預防的效果，從而加強保障公眾的人身及財產安全，故此，建議從罪行與罰則相稱的方向檢討對上述違法行為的刑事處罰條文，例如，根據超速行為的嚴重性及危害程度，適當調整及簡化現行的處罰機制，以及提高現行法例對初犯者及累犯者所定的刑事處罰幅度，從而加強相應處罰條文的阻嚇力。

例如：

犯罪	現行處罰	建議處罰
醉酒駕駛（醉駕）	最高一年徒刑及禁止駕駛三年	最高兩年徒刑或罰金澳門幣90,000元及禁止駕駛四年 累犯：最高三年徒刑或罰金澳門幣150,000元及禁止駕駛五年
受麻醉品或精神科物質影響下駕駛（毒駕）	最高一年徒刑及禁止駕駛三年	最高兩年徒刑或罰金澳門幣90,000元及禁止駕駛四年 累犯：最高三年徒刑或罰金澳門幣150,000元及禁止駕駛五年
無合理理由而拒絕接受呼氣酒精測試或醫生檢查	以“違令罪”處罰：最高一年徒刑或一百二十日罰金及禁止駕駛六個月	最高兩年徒刑或罰金澳門幣90,000元及禁止駕駛四年 累犯：最高三年徒刑或罰金澳門幣150,000元及禁止駕駛五年
輕微違反	現行處罰	建議處罰 *倘維持按輕微違反處罰
受酒精影響下駕駛（酒駕）	最高罰金澳門幣30,000元及禁止駕駛六個月 累犯：最高六個月徒刑或罰金澳門幣60,000元及禁止駕駛三年	最高罰金澳門幣60,000元及禁止駕駛兩年 累犯：最高一年徒刑或最高罰金澳門幣90,000元及禁止駕駛四年
超速	一般道路 最高罰金澳門幣10,000元及禁止駕駛一年 累犯：最高罰金澳門幣20,000元及禁止駕駛三年 受特別制度規範的橋樑或其引橋 最高罰金澳門幣20,000元及禁止駕駛一年 累犯：最高罰金澳門幣40,000元及禁止駕駛三年	最高罰金澳門幣30,000元及禁止駕駛兩年 累犯：最高罰金澳門幣60,000元及禁止駕駛四年

二、提高若干輕微違反的處罰幅度

按治安警察局公佈涉及2018年的“交通資料數據比較”，去年因交通意外導致死亡和受傷的事故分別達10人和4,380人，當中涉及行人的事故達543宗，並導致4名行人死亡的嚴重後果。駕駛員不遵守交通規則引發的大量交通意外，使得道路安全問題成為社會憂慮及關注的對象。

在眾多的交通規則中，於斑馬線前讓行人先行是每一位駕駛員熟知的交通常識，也是必須遵守的行為規範。然而，部分駕駛員往往在斑馬線不讓先，當有行人踏足斑馬線時仍繼續甚至加速行駛，有時更會響號提示行人讓路。按治安警察局公佈的上述統計數據顯示，涉及駕駛員不讓先的違規行為達2,048宗，反映現行法例訂定的處罰未能有效遏止相關違法行為。

其次，駕駛員不遵守停車義務，如衝紅燈、忽視交匯處強制停車信號等也時有發生，縱使特區政府持續在本澳某些路段的交通燈路口增設衝紅燈偵測系統，以監察駕駛員遵守交通燈號的情況，但按治安警察局公佈的上述統計數據顯示，駕駛員衝紅燈的違規行為仍達773宗。

在本澳，現行《道路交通安全法》規定駕駛員不讓行人先行，科處罰金澳門幣600元至2,500元；累犯者，科處的罰金則提高至澳門幣1,200元至5,000元及禁止駕駛兩個月至六個月。

另外，《道路交通安全法》亦規定，駕駛員不遵守指揮交通的紅燈或交匯處強制停車信號所規定的停車義務，會被科處罰金澳門幣1,000元至5,000元；累犯者，科處的罰金則提高至澳門幣2,000元至10,000元及禁止駕駛兩個月至六個月。

不遵守停車義務及不讓行人先行所造成的後果可以不堪設想，一旦發生意外，不僅會危及駕駛員及乘客的人身安全，亦會對其他道路使用者，特別是行人的生命或身體完整性構成極大的威脅。鑑於該等違規情況在本澳發生的頻率較高，故針對此等輕微違反行為，建議提高其處罰幅度，以打造有秩序及安全的交通環境。

例如：

輕微違反	現行處罰	建議處罰 <small>*倘維持按輕微違反處罰</small>
不遵守指揮交通的紅燈或交匯處強制停車信號	最高罰金澳門幣5,000元 累犯：最高罰金澳門幣10,000元及禁止駕駛六個月	最高罰金澳門幣10,000元 累犯：最高罰金澳門幣30,000元及禁止駕駛一年
駕駛員不讓行人先行	最高罰金澳門幣2,500元 累犯：最高罰金澳門幣5,000元及禁止駕駛六個月	最高罰金澳門幣5,000元 累犯：最高罰金澳門幣9,000元及禁止駕駛一年

比較法規定

（一）內地

除了衝紅燈會被處罰外，為了減少駕駛員在綠燈轉紅燈時加速衝過路口所導致的事故和安全隱患，內地於2013年元旦開始實施新例，規定列明當“黃燈”亮起時，已超過停止線的車輛可繼續行駛，未越過的車輛則必須停車，否則便是“衝黃燈”，違者同樣被扣分及罰款。

（二）香港

根據第374G章《道路交通（交通管制）規例》規定，當有行人踏足斑馬線上須停車讓行人橫過馬路。駕駛員若違例，首次被定罪可罰款港幣5,000元及監禁三個月，再犯可被罰款港幣10,000元及監禁六個月。

（三）台灣地區

根據《道路交通管理處罰條例》規定，駕駛汽車行經行人穿越道，遇有行人穿越時，不暫停以讓行人先行通過者，可處新臺幣1,200元以上3,600元以下罰鍰。

三、檢討若干行政違法行為的處罰金額

鑑於澳門路面空間有限，部分駕駛員為求個人方便，隨意停車上落，又或將車輛違規停泊在公共道路上，導致交通受阻之餘亦對其他道路使用者造成危險或阻礙。儘管執法當局已持續採取執法行動，然而違規泊車或停車的行為仍然猖獗，故應加強相應交通管理的力度，以便緩和本澳的交通擠塞情況。

根據《道路交通法》規定，違法泊車者，如其他法律規定無訂定較重處罰，則科處澳門幣300元的罰款。因此，有意見認為本澳違法泊車佔用公共道路的違法成本過低，導致有關違法行為屢遏不止，建議檢討違法泊車的處罰金額，增加阻嚇力度。

此外，現行法規對在公共道路上違法泊車所定的罰款金額亦存在不一致，尤其違法停泊在行人道及行人區的罰款金額較違法停泊在黃實線的罰款金額低，以致駕駛員將車輛違法停泊於行人道及行人區的情況日漸增加，阻礙行人通行及危害行人的安全（根據《道路交通法》規定，在行人道及行人區泊車者，如其他法律規定無訂定較重處罰，則科處澳門幣300元的罰款；根據經四月二十八日第17/93/M號法令核准的《道路交通規章》規定，在置於車行道邊緣之實線（標記M12）或置於接近車行道之行人道旁之實線

（標記M12a）泊車，則科處澳門幣600元的罰款）。

另外，根據經第35/2003號行政法規《公共泊車服務》核准的《公共泊車服務規章》規定，未獲許可憑證，將車輛停泊於公共道路的泊車位或將車輛停泊超過准許泊車時間一小時，將視乎車輛的類型為重型汽車、輕型汽車或重型摩托車及輕型摩托車而向違法者分別科處澳門幣300元、澳門幣150元或澳門幣100元的罰款。可見，對違法停泊在設有收費錶的公共道路泊車位所定的罰款金額亦較低，致使駕駛員長時間佔用公共泊車位，削弱了其他合理使用該等泊車位的駕駛員的權利。

因此，為使有關泊車及停車的處罰規定更為合理、更具阻嚇力，建議全面檢討違法泊車及停車的處罰規定，以加強交通管理及維護道路交通的暢通。

與此同時，為持續落實《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》所定的“公交優先”為核心的本澳陸路交通運輸政策，有需要確保公交路權優先，以便更有效地利用有限的道路資源，確保公共交通服務符合社會大眾的需求。

路權優先是公交優先的重要環節，而專道及專用站點的設置和適當使用是確保公交路權優先的重要措施之一。實施公交專道或巴士專道以及設置專用站點的主要目的是在交通主要幹道及繁忙地區的道路提供專用行車線予巴士或的士行駛以提升其行車速度，使該等車輛於指定時段更快捷地駛過交通主要幹道及繁忙地區的道路，以及在適當位置為其提供專用站點以方便乘客上落，從而提高公交運輸的效率。

綜觀鄰近不少地區均實施公交或巴士專道措施，並為該等措施及公交站點的使用訂定具體的規範，且取得不少成功經驗。有關措施可節省公共運輸工具的行駛時間，提高公共運輸的效率，並有助節省乘客的乘車及候車時間，增強公共運輸工具對其他交通工具的競爭能力，亦藉此提升整體公交服務質素。

然而，現時針對違法進入專道、違法停泊於巴士站範圍以及不遵守遇上離站巴士時之停車義務的情況，有關的處罰金額亦較低，從而影響了有關規範的阻嚇力（根據《道路交通規章》規定，違反公共運輸車輛專用道路（標誌27a）的應遵標誌，科處澳門幣600元罰款；根據《道路交通安全法》規定，在標示集體客運車輛停車處的信號前後10公尺以內停車或泊車，如其他法律規定無訂定較重處罰，則科處澳門幣300元；此外，駕駛員應減速或停車，以方便集體客運車輛重新起步以駛離有信號標明的車站，違者科處澳門幣600元罰款）。因此，為使公共運輸工具能發揮最佳的運作效率，建議檢討現時對有關違法行為所科的處罰。

另一方面，隨著澳門的城市發展，往來澳門半島及離島的車流量日漸增加，倘車輛因故障或事故而無法開動，將導致橋樑或其引橋上的交通嚴重受阻，根據經十二月二十



六日第70/95/M號法令核准的《嘉樂庇大橋、友誼大橋及引橋規章》或經第21/2005號行政法規核准的《西灣大橋規章》的規定，損壞的車輛僅得由拖曳車輛拖走，違者科處澳門幣1,500元的罰款。為減低對橋樑或其引橋上所造成的交通阻礙，建議駕駛員應將因故障或事故而無法開動的車輛，儘快由拖曳車輛移離現場，並建議檢討相應違法行為的處罰金額；再者，現時上述規章所訂的處罰制度部分已不合時宜，故亦適宜檢討在相關橋樑或其引橋上實施的行政違法行為的處罰。

此外，為加強道路工程的協調管理及監管道路工程的承建者切實遵從主管實體為此訂定的臨時交通措施，故建議對道路工程的承建者在沒有取得主管實體預先許可或未按其規定的條件下進行的道路工程，並檢討相應違法行為的處罰金額（根據《道路交通安全法》規定，在公共道路上舉行可能影響正常交通的體育比賽、慶典或其他活動，須經主管實體按具體情況預先許可，並須按規定的條件舉行，違者科處澳門幣300元的罰款）。

第二章

完善對駕駛員及其他道路使用者的 規範

澳門地少而人多車多，道路交通安全確實不容忽視，為加強保障駕駛員及其他道路使用者的安全，有需要完善對駕駛員及其他道路使用者的規範，尤其包括下列內容：

一、擴大強制使用安全帶的範圍

安全帶作為發生交通意外時保護汽車駕駛員及乘客的基本防護裝置，並具有緩衝撞擊的作用，能發揮保護駕駛員及乘客的效用。有研究證明，在交通事故中，駕駛員及前排座位乘客如有使用安全帶，傷亡數字或嚴重程度均明顯降低。

另一方面，近年以輕型或重型汽車接載學童往返學校的服務需求轉趨殷切，因而尤應關注及加強保障該等學童的乘坐安全，故有意見認為應強制規定提供接載學童服務的汽車須為乘客座位配置安全帶，並強制乘坐的學童使用。

在本澳，現行《道路交通法》僅規定輕型汽車的駕駛員及前座乘客必須使用安全帶。為加強保障車輛駕駛員及乘客的安全，建議擴大強制使用安全帶的範圍，尤其包括強制輕型汽車後座乘客、重型汽車的駕駛員和前座乘客均須使用安全帶，以及強制提供接載學童服務的汽車座位配置安全帶，並強制乘坐的學童使用。



比較法規定

（一）內地

根據《中華人民共和國道路交通安全法》規定，機動車行駛時，駕駛人、乘坐人員應當按規定使用安全帶。

（二）香港

根據第374F章《道路交通（安全裝備）規例》規定，小型巴士、貨車的司機及前座乘客須配用安全帶，而私家車、的士、公共小巴的司機及前後座乘客亦須配用安全帶。

（三）台灣地區

根據《道路交通安全規則》規定，駕駛人、前座、小型車後座及大客車車廂為部分或全部無車頂區域之乘客均應繫妥安全帶。

（四）新加坡

根據《道路交通法》（第276章）規定，機動車輛的駕駛員及每位乘客都必須繫上安全帶。

各地區機動車輛要求佩帶安全帶之規定						
人員/地區	中國內地	香港	台灣地區	新加坡	澳門	建議
輕型汽車駕駛員	X	X	X	X	X	X
重型汽車駕駛員	X	X	X	X		X
輕型汽車前座乘客	X	X	X	X	X	X
重型汽車前座乘客	X	X (僅限小型巴士、 公共小巴及貨車)	X	X		X
輕型汽車後座乘客	X	X	X	X		X
重型汽車後座乘客	X	X (僅限公共小巴)	X (僅限大客車車廂 為部分或全部無車 頂區域之乘客)	X		
提供接載學童服務的 汽車(供學童使用)		X		X		X

X代表必須佩帶安全帶

二、禁止於駕駛重型汽車時利用流動電話的免提功能通話

有研究顯示，在駕駛時利用免提功能通話與直接手持流動電話進行通話對駕駛員注意力的干擾不相上下，使用上述兩種方式進行通話的駕駛員的反應時間比完全沒有使用電話的駕駛員的反應時間要長40%，由於駕駛員的注意力被分散到通話的內容上，故縱使利用免提功能進行通話，仍然會影響其駕駛時的即時反應，尤其是當面對著複雜的交通狀況時。

根據《道路交通安全法》規定，重型汽車是指設計總重量超過3,500kg或連駕駛員在內載容量超過九人的車輛，並可分為用於載貨的重型貨車、用於載客的重型客車及載客和載貨兼用的重型客貨車。

不論重型汽車屬於何種類型，當發生交通事故時，基於該車輛的自身特徵，往往會造成嚴重人命傷亡及財產損失的後果；有見及此，為著加強對重型汽車駕駛員、乘客及其他道路使用者的人身及財產安全，有意見認為應禁止重型汽車駕駛員於駕駛時利用流動電話的免提功能通話。

在本澳，現行《道路交通安全法》規定禁止駕駛員於駕駛時使用流動電話，但利用免提功能通話除外。

雖然鄰近地區大多只禁止於駕駛汽車時以手持方式使用流動電話，然而，考慮到重型汽車的特性，為提高重型汽車駕駛員在駕駛時的專注力及對發生緊急或突發事故的即

時反應能力，並加強保障重型汽車駕駛員、乘客及其他道路使用者的人身及財產安全，建議禁止重型汽車駕駛員於駕駛時利用流動電話的免提功能通話。

比較法規定

(一) 內地

根據《中華人民共和國道路交通安全法實施條例》規定，駕駛機動車輛時不得撥打接聽手持電話。

(二) 香港

根據第374G章《道路交通（交通管制）規例》規定，所有機動車輛司機在其車輛行駛時，不得以手持或置於頭與肩膀之間的方式使用流動電話，又或以手持方式使用任何流動電話的附件。

(三) 台灣地區

根據《道路交通安全規則》規定，禁止駕駛人駕駛汽車時以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為。

各地區駕駛重型汽車時利用流動電話的免提功能通話之規定

規定/地區	中國內地	香港	台灣地區	澳門	建議
所有駕駛員駕駛時禁止使用/手持流動電話	X	X	X	X	X
重型汽車駕駛員駕駛時禁用免提					X
所有駕駛員駕駛時禁止將手提流動電話置於頭與肩膀之間，或手持任何流動電話的附件		X			
所有駕駛員駕駛時禁止以手持方式使用電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為			X		

三、禁止或限制車輛前排座位影視設備的使用

隨著科技的發展，在車輛上裝設影視娛樂設備的情況日漸普及。然而，倘駕駛員在駕駛時使用該等設備，無疑會降低其注意力，亦會影響其對突發事故的即時反應，因而對道路安全構成危險。

在本澳，現行《道路交通安全法》僅規定禁止駕駛員於駕駛時使用流動電話，未有對影視娛樂設備的使用作出規範。為避免駕駛員因使用影視設備而導致注意力不集中並帶來交通安全風險，建議禁止或限制駕駛員在行車期間操作或觀看安裝於前排座位的影視設備。

比較法規定

(一) 內地

根據《中華人民共和國道路交通安全法實施條例》規定，駕駛機動車輛時不得作出觀看電視等妨礙安全駕駛的行為。

(二) 香港

根據第374A章《道路交通（車輛構造及保養）規例》規定，在車輛駕駛人座椅前面任何地方或駕駛人可看到視像顯示器部分或全部屏幕的地方，均不得安裝視像顯示器。

(三) 台灣地區

根據《道路交通安全規則》規定，駕駛人所裝設使用之娛樂性顯示設備，應與駐煞車或變速箱檔位連動，駐煞車未使用或變速箱檔位處於前進或後退檔位時，不得顯示。雖然台灣地區允許車輛安裝娛樂性顯示設備，但規定駕駛人駕駛汽車時，禁止操作或觀看的，且在起駛前應關閉汽車駕駛人視線範圍內之娛樂性顯示設備，但提供行車輔助顯示除外。

各地區禁止或限制車輛前排座位使用影視設備之規定

規定/地區	中國內地	香港	台灣地區	澳門	建議
未有對影視娛樂設備的使用作出規範				X	
禁止或限制駕駛員在行車期間操作安裝於前排座位的影視設備			X		X
禁止或限制駕駛員在行車期間觀看安裝於前排座位的影視設備	X		X		X
限制安裝影視娛樂設備位置		X			
起駛前關閉汽車駕駛人視線範圍內之娛樂性顯示設備			X		

四、禁止或限制機動平衡車於公共道路上通行

隨著人們對環保意識的增強，使用電動車的數量與日俱增，與此同時，新興的環保節能運輸工具隨之應運而生，包括具技術創新及潮流特徵的機動平衡車。

機動平衡車是一種依靠電力驅動及自我平衡能力控制的代步工具，通過使用者身體的前傾後移，達到人和車子的重心平衡來控制前進的方向。據相關測試顯示，一旦遇到突發情況，機動平衡車依靠身體後傾煞車的反應時間需時長達八秒。本澳道路狹窄且車流量十分頻繁，若容許機動平衡車任意在公共道路上穿梭行駛，將造成極大的安全隱患。

在本澳，現行《道路交通法》僅規定禁止機動或非機動滑板車在公共道路上通行，未有對機動平衡車的通行作出規範。

雖然機動平衡車是一種便捷、靈活及零排放的新興代步工具，但現時某些型號的機動平衡車時速已可達二十四公里，且沒有緊急制動（急煞車）的功能，僅能依靠使用者的自我平衡能力以控制及使其停止運行。倘容許該等運載工具在公共道路任意通行，的確會對公共道路使用者構成一定的安全隱患；而且，綜觀鄰近地區的相關法例，均不容許機動平衡車在公共道路上通行。因此，建議應對機動平衡車於公共道路上通行作出禁止或限制。

比較法規定

（一）內地

在中國，由於滑板車及平衡車不屬於《中華人民共和國道路交通安全法》中所指的機動車，而在非機動車的定義中也沒有被提及，因此，其被歸類為“玩具”或“運動器械”類別，與滑板及輪滑鞋類似，故其等並不具備路權，不能上路行駛。另外，北京及上海已明文規定在道路上駕駛電動平衡車及電動滑板車者，會依據相關法例的規定，處以警告或罰款。

（二）香港

根據第374章《道路交通條例》規定，由於機動平衡車並不符合該條例附表一內所指明的車輛類別，因此，其不能在香港登記及領牌，故不能在行車路上使用；再者，當地政府亦認為機動平衡車的構造及運作會對駕駛員及其他道路使用者構成一定危險，故暫不考慮容許為此類電動裝置的運載工具進行車輛登記和發牌，但在不違反其他法例的情況下，該等電動裝置的運載工具可在室內或其他非道路的地方使用。

(三) 台灣地區

由於當地認為機動平衡車是以電力驅動並具有自我平衡能力之運輸載具，故根據《道路交通安全規則》規定，非屬汽車及動力機械範圍之動力載具、動力運動休閒器材或其他相類之動力器具，不得於道路上行駛或使用。因此，如發現行為人於道路範圍內行駛或使用機動平衡車，將處以罰鍰，並禁止其行駛或使用。

各地區禁止或限制機動平衡車於公共道路上通行之規定					
規定/地區	中國內地	香港	台灣地區	澳門	建議
未有對機動平衡車的通行作出規範				X	
機動平衡車不能上路行駛	X	X	X		
機動平衡車於公共道路上通行作出禁止或限制					X

五、為機動輪椅訂定通行規則

對於行動不便的人士來說，機動輪椅可以大大提高其出行的便利性，故其使用近年日漸普及。儘管普遍認為機動輪椅屬醫療輔助設備，不屬於交通工具，應如同行人一樣可以在行人道上自由通行，然而，偶有發現機動輪椅使用者罔顧輪椅的負重限制及只供單人使用的特徵，擅自於輪椅背部加裝腳踏板，以便運載隨行的人士，又或在其上掛滿雜物，導致輪椅行走時出現平衡困難，容易翻車，對行人及該等輪椅使用者均構成危險。

一般機動輪椅設計時速介乎六至十公里，然而，輪椅使用者可透過修改程式加快輪椅的行駛速度，且時速甚至可高達三十公里，與本澳現行規定駕駛輕型摩托車應遵守的一般最高速度限制相近，造成極大安全隱患。

在本澳，根據《道路交通安全法》規定，輪椅通行（機動或手推輪椅）等同行人通行，因此應遵守適用於行人的通行規則，不可在車行道上通行；對於輪椅的改裝、負重、速度及禁止載客等限制，則未有相應規範。

雖然，現時本澳的機動輪椅使用者可以在行人道、供行人使用的路徑等地方通行，然而，若速度過快或負荷過重，對使用者和旁人也會造成危險，所以機動輪椅的通行規則亦值得公眾關注。

考慮到機動輪椅自身的功能及特徵，且為著更好地保障機動輪椅使用者自身及其他道路使用者的安全，建議為機動輪椅使用者另訂在公共道路上的通行規則，例如訂定機動輪椅的改裝、負重、一般最高速度及禁止載客等限制。



比較法規定

（一）內地

根據《中華人民共和國道路交通安全法》規定，殘疾人機動輪椅車為非機動車輛，應在非機動車道內行使，且最高時速不得超過十五公里及應當遵守有關交通安全的規定；此外，在沒有非機動車道的道路上，殘疾人機動輪椅車應當靠車行道的右側行駛。

另外，《中華人民共和國道路交通安全法實施條例》亦對駕駛殘疾人機動輪椅車的條件作出限制，例如未滿十六周歲及非下肢殘疾的人不得駕駛殘疾人機動輪椅車；並規定殘疾人機動輪椅車的通行規則，例如不得醉酒駕駛、轉彎前應當減速慢行，伸手示意，不得突然猛拐，超越前車時不得妨礙被超越的車輛行駛等，此外，殘疾人機動輪椅車載物時，高度從地面起不得超過1.5米，寬度左右各不得超出車把0.15米，長度前端不得超出車輪，後端不得超出車身0.3米。

（二）香港

輪椅使用者在使用行人路及行人過路處等設施，應遵守適用於行人的規則及指引。輪椅使用者應在任何時間根據當時環境而使用最適當的速度行走，避免對公眾產生危險。任何人士若在公眾地方，罔顧後果或疏忽地使用輪椅，或其速度或使用方式會對公眾產生危險，有可能觸犯第228章《簡易程序治罪條例》規定。

(三) 台灣地區

當地政府認為身心障礙者所使用的“動力式輪椅”有別於一般車輛，應視其為行人活動之輔助器材，故於道路上使用時應遵守《道路交通安全法規則》有關行人之管制規定。

各地區為機動輪椅訂定通行規則之規定					
規定/地區	中國內地	香港	台灣地區	澳門	建議
機動輪椅： 禁止車道通行，只許使用行人路及行人過路設施		X	X	X	X
機動輪椅改裝限制					X
機動輪椅負重限制					X
機動輪椅速度限制	X				X
機動輪椅載客限制					X
機動輪椅載物限制	X				
機動輪椅使用年齡限制	X				

六、完善腳踏車的通行規則

腳踏車除了可用作消閒和娛樂活動外，其亦是一種交通工具，和機動車輛一樣可使用公共道路並須遵守一般的道路交通規則。另外，腳踏車與其他機動車輛共同使用車流量頻繁及狹窄的公共道路，亦會增加發生交通意外的風險。

在本澳，根據《道路交通安全法》規定，由於車輛的定義涵蓋腳踏車的範圍，故此，儘管是腳踏車的駕駛員，同樣須遵守上述法律所定的通行規則，例如禁止駕駛員於駕駛時使用流動電話，但利用免提功能通話除外；或一般情況下，腳踏車的駕駛員有義務讓先；遵守指揮交通的紅燈或交匯處強制停車信號所規定的停車義務等。

另外，上述法律亦訂定了腳踏車駕駛員應遵守的特別規定，包括不得於駕駛時手離手把，但為表明擬進行的行車操作除外；不得於行車時腳離腳蹬或攔腳裝置；不得拖帶其他車輛或被拖帶；不得與其他車輛並排而行，但腳踏車在特別路徑通行時可並排而行；禁止兩輪腳踏車運載乘客，且不得運載可影響駕駛、對人或物構成危險，又或影響交通的物品。

事實上，腳踏車較其他機動車輛而言，其所備有的安全保護裝置相對簡陋，一旦發生交通意外，可能對腳踏車駕駛員造成不堪設想的後果，嚴重者甚至影響其生命。

儘管本澳現行法例已明確規定腳踏車的駕駛員除須遵守法定的一般交通規則外，亦



須遵守為腳踏車的駕駛員訂定的特別規定，但為著更好保障該等駕駛員及其他道路使用者的道路安全，有必要全面檢討及完善現行的腳踏車通行規則，例如，建議訂定倘能見度不足或在惡劣天氣下不得在公共道路上駕駛腳踏車、橫過車行道時應下車推行、駕駛腳踏車時強制使用頭盔、禁止在公共道路上學習駕駛腳踏車等通行規則，以及訂定腳踏車的一般最高速度限制和對容許在車行道駕駛腳踏車的駕駛員設定年齡限制等。

比較法規定

（一）內地

根據《中華人民共和國道路交通安全法》規定，自行車為非機動車輛，應在非機動車道內行駛及遵守有關交通安全的規定；此外，在沒有非機動車道的道路上，自行車應當靠車行道的右側行駛。

另外，根據《中華人民共和國道路交通安全法實施條例》規定，駕駛自行車必須年滿十二周歲，且駕駛自行車在路段上橫過機動車道時，應當下車推行，有人行橫道或者行人過街設施的，應當從人行橫道或者行人過街設施通過；沒有人行橫道、沒有行人過街設施或者不便使用行人過街設施的，則在確認安全後直行通過。此外，亦不得在道路上學習駕駛自行車。



（二）香港

根據第374章《道路交通條例》規定，對魯莽騎踏單車、不小心騎踏單車、在酒類或藥物影響下騎踏單車者均訂定為犯罪，違者將被科處罰款，以及視乎情況可被判處監禁。

此外，第374G章《道路交通（交通管制）規例》亦規定了騎踏單車的規則，例如，在道路上騎單車的人，除超車時，須以單行前進；不得手握任何其他車輛，或容許其車輛被任何其他車輛拖曳，又或拖曳任何其他車輛；不得運載乘客或運載妨礙其視線或阻止完全控制車輛的任何動物或物件；此外，在黑夜時間或能見度低的情況下在道路上騎單車時，須在車頭展示一盞白燈及在車尾展示一盞紅燈。

（三）台灣地區

在台灣，自行車被歸納為「慢車」類別，根據《道路交通安全規則》規定，除了須遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示等一般交通規則外，慢車駕駛員行駛於道路時，亦須遵守特定的通行規則，例如不得使用行動電話等有礙駕駛安全的行為；不得侵入快車道或人行道行駛；不得在禁止穿越地段穿越道路；慢車變換車道時，應讓直行車先行，並應注意安全之距離，以及在夜間行駛時應開啟燈光等。

各地區腳踏車通行規則之規定

規定/地區	中國內地	香港	台灣地區	澳門	建議
須遵守一般車輛通行規則	X		X	X	X
橫過車行道時應下車推行	X				X
駕駛腳踏車時強制使用頭盔					X
禁止在公共道路上學習駕駛腳踏車	X				X
一般最高速度限制					X
在車行道駕駛腳踏車的駕駛員設定年齡限制	X				X
載客和載貨限制	X	X	X	X	X
倘能見度不足或在惡劣天氣下不得在公共道路上駕駛腳踏車					X
黑夜時間行駛燈光規範		X	X		
能見度低行駛燈光規範		X			
不得使用行動電話			X	X	X

七、引入要求汽車停車熄匙的規定

在停車等候時，汽車會因自身運作的需要、保持車內空調運行等原因而讓引擎空轉。空轉引擎時會使汽車釋出廢氣和熱氣，造成空氣污染，亦因所排放的污染物不能消散，積聚於公共道路上，對行人造成滋擾。

為減低汽車的廢氣和熱氣排放，從而改善空氣質素，有意見認為應立法管制汽車引擎空轉的情況。

在本澳，現行《道路交通法》未有對汽車引擎空轉的情況作出管制。為著整體公眾利益，有效改善空氣質素及減低汽車引擎空轉對行人所帶來的滋擾，建議引入要求汽車停車超過3分鐘時強制熄匙的規定。

比較法規定

(一) 內地

根據《中華人民共和國大氣污染防治法》規定，國家宣導環保駕駛，鼓勵燃油機動車駕駛人在不影響道路通行且需停車三分鐘以上的情況下熄滅發動機，減少大氣污染物的排放。

(二) 香港

根據第611章《汽車引擎空轉（定額罰款）條例》規定，除非獲得豁免，任何汽車的司機均不得在車輛停定時讓任何屬於車輛一部分的內燃引擎於任何連續的60分鐘時段內合計運作超過3分鐘，否則可被科處罰款。法定獲豁免停車熄匙的情況包括：因交通情況而停定、機械故障、正有乘客上車或落車、須以引擎作車輛動力以外的運作用途、測試車輛機件、的士站內之的士、小巴站的首兩輛小巴、執行醫療、緊急或執法活動的指明車輛、酷熱天氣及暴雨等。

(三) 台灣地區

根據《機動車輛停車怠速管理辦法》規定，機動車輛於公私立停車場、道路（不含高速公路、快速公路及快速道路）及其他供機動車輛停放、接駁、轉運之場所，停車怠速等候逾3分鐘者，應關閉引擎。只要駕駛人停車未熄火超過3分鐘，將予以開罰，機車處罰新臺幣1,500元，小型車處罰新臺幣3,000元，大型車處罰新臺幣5,000元，並按次處罰，最高罰鍰新臺幣6萬元。

各地區汽車停車熄匙之規定

規定/地區	中國內地	香港	台灣地區	澳門	建議
未有管制				X	
機動車輛停車超過3分鐘以上需熄匙（宣導性）	X				
機動車輛停車超過3分鐘以上強制熄匙			X		X
不得在車輛停定時讓任何屬於車輛一部分的內燃引擎於任何連續的60分鐘時段內合計運作超過3分鐘（但訂定了豁免情況）		X			

第三章

修訂關於酒精測試的監察條款

醉駕和酒駕所導致的後果可以非常嚴重，不但影響涉事駕駛員，也會禍及所有的公共道路使用者。為打擊這種不負責任及不法的駕駛行為，除須透過職能部門持續執法及加強相關處罰條文的阻嚇力外，完善有關酒精測試的監察條款，無疑可更有效打擊該等違法行為，從而減少嚴重交通事故的發生。

在本澳，現行《道路交通法》規定，對駕駛員進行酒精測試可透過呼氣酒精測試、血液酒精測試及醫生檢查的方式進行。如不可能進行呼氣酒精測試，官方或依法指定的醫護場所的醫生應向送檢的涉事者收集血液樣本，供嗣後診斷檢測其受酒精影響的狀況。基於醫學原因或受檢者的拒絕而無法進行血液酒精測試時，應由醫生進行檢查，以診斷受檢者受酒精影響的狀況。倘無合理理由而拒絕接受有關呼氣酒精測試或醫生檢查者，以違令罪處罰，並可被科處禁止駕駛兩個月至六個月。

鑑於拒絕接受呼氣酒精測試或醫生檢查而觸犯違令罪所科處禁止駕駛的處罰較“酒駕”累犯或“醉駕”的處罰為輕（“違令罪”：科處禁止駕駛兩個月至六個月；“酒駕”累犯：視乎每公升血液中的酒精含量而定，低於0.8克者，科處禁止駕駛六個月至一年，而等於或超過0.8克，但低於1.2克者，則科處禁止駕駛一年至三年；“醉駕”：科處禁止駕駛一年至三年），因此，實務上有相當部分駕駛員寧願拒絕接受呼氣酒精測試或醫生檢查，以避免因“酒駕”累犯或“醉駕”而可被科處的禁止駕駛處罰。



為加強酒精測試的監察條款之可操作性，以及杜絕違法者規避倘有的法律責任，建議全面檢討酒精測試的監察條款內容，尤其提高對拒絕接受呼氣酒精測試或醫生檢查者所科處的處罰，以杜絕有關漏洞。

比較法規定

（一）內地

根據《道路交通安全違法行為處理程序規定》，倘車輛駕駛人對酒精呼氣測試等方法測試的酒精含量結果有異議、涉嫌飲酒 / 醉酒駕駛車輛發生交通事故、涉嫌服用國家管制的精神藥品 / 麻醉藥品後駕駛車輛，或者拒絕配合酒精呼氣測試等方法測試，則應當對其進行血液或尿液檢驗，以檢驗體內酒精、國家管制的精神藥品、麻醉藥品含量。此外，對酒後行為失控或者拒絕配合檢驗，可以使用約束帶或者警繩等約束性警械。

（二）香港

根據第374章《道路交通條例》規定，任何人無合理辯解而沒有提供呼氣、血液或尿液樣本作分析，即屬犯罪。

（三）台灣地區

根據《道路交通管理處罰條例》規定，汽車駕駛人肇事拒絕接受酒測者，警方可強制移由受委託的醫療或檢驗機構，對肇事者實施血液或其他檢體的採樣及測試檢定。

對於沒肇事的酒測情況，若駕駛人拒測，警方除可依《道路交通管理處罰條例》規定，處新臺幣90,000元罰鍰，並當場移置保管該汽車、吊銷該駕駛執照及施以道路交通安全講習外，仍可依《刑事訴訟法》規定，報請檢察官核發鑑定許可書，將駕駛人送往醫療或檢驗機構採集血液鑑定。

第四章

修訂構成輕微違反累犯的法定要件

現行《道路交通安全法》規定，自對上一次輕微違反實施日起計兩年內，如違法者已就該次輕微違反自願繳付罰金或有關處罰判決轉為確定，再次實施同一輕微違反者，視為累犯，但法律另有規定除外。

學理上認為，設立累犯處罰制度的原因，乃由於違法者的人身危險性或反社會性較初犯更為嚴重，故應從重處罰。

現行《道路交通安全法》規範了多種輕微違反（包括無牌駕駛、受酒精影響下駕駛、舉辦未經許可的活動、超速、不遵守停車義務、逆駛、掉頭或倒車、不讓特定車輛先行、不讓行人先行及在人行橫道超車），但從現行規定可見，除法律另有規定外，違法者必須是自對上一次輕微違反實施日起計兩年內，如其已就該次輕微違反自願繳付罰金或有關處罰判決轉為確定而“再次實施同一輕微違反”方視為累犯。舉例說，倘違法者第一次實施“超速”的輕微違反，即使其在法定的兩年期限內實施了另一“受酒精影響下駕駛”的輕微違反，亦不會視為累犯。

鑑於社會上有不少意見要求嚴懲危害交通安全的行為，因此，為了令輕微違反的初犯駕駛員隨後能採取更審慎和安全的駕駛態度，以加強保障道路使用者的人身和財產安全，建議檢討現行輕微違反累犯的構成要件，考慮將違法者在兩年內再次實施《道路交通安全法》規定的部分輕微違反視為累犯，即不論再次實施的是否是同一輕微違反都視為累犯。

第五章

修訂關於暫緩執行禁止駕駛或吊銷駕駛執照的規定

由於醉駕、毒駕、酒駕及超速駕駛等犯罪或輕微違反的行為，對公共道路上的安全構成嚴重危險，並可能禍及其他道路使用者的人身及財產安全，且懲治該等違法行為一直是社會強烈的呼聲，故有必要從實際層面上限制該等違法者再次作出不負責任的駕駛行為，以達致特別預防的效果。

禁止駕駛或吊銷駕駛執照的處罰不僅能對違法者的危險行為產生特別預防的作用，亦可對其他駕駛員產生一般預防的作用，因此，該等處罰無疑是有效保障道路使用者安全的重要工具和措施。

然而，現行《道路交通法》規定，如有可接納的理由，法院可暫緩執行禁止駕駛或吊銷駕駛執照的處罰六個月至兩年。事實上，法律所定容許判處暫緩執行禁止駕駛或吊銷駕駛執照的處罰的前提條件（“可接納的理由”）範圍較廣，司法實踐中有不少暫緩執行禁止駕駛或吊銷駕駛執照的個案。由於在暫緩執行處罰期間內並沒有被實際執行有關處罰，現實中亦發現有不少駕駛員在處於暫緩執行禁止駕駛或吊銷駕駛執照的期間再實施道路交通方面的違法行為，容易使人在某種程度上產生違法者免於處罰或不怕被判處處罰的錯覺或誤解，以致有關處罰失去或無法發揮其應有的阻嚇及懲治作用，難以達致特別預防的效果。

為此，建議明確上述容許判處暫緩執行禁止駕駛或吊銷駕駛執照的處罰前提（“可接納的理由”）所涵蓋的範圍，以加強有關處罰的執行力。

第六章

探討將輕微違反轉換為行政違法行為的適當性

對於因違反現行《道路交通安全法》而被定性為具刑事性質的輕微違反的行為，包括：無牌駕駛、受酒精影響下駕駛、舉辦未經許可的活動、超速、不遵守停車義務、逆駛、掉頭或倒車、不讓特定車輛先行、不讓行人先行及在人行橫道超車，在下列情況下，具權限當局須將有關輕微違反的卷宗移交具管轄權的法院審理：（一）所實施的輕微違反可被科處徒刑；（二）在規定的期限內不自願繳付罰金；（三）已自願繳付罰金，但對所實施的輕微違反亦可科處禁止駕駛的處罰。

因此，有意見認為，為著加快對違法者作出懲處（尤其涉及禁止駕駛或吊銷執照的處罰），並減少法院審理的個案，以讓法院有更充裕的時間處理相對較嚴重的案件，建議將現行《道路交通安全法》所定的具刑事性質的輕微違反轉化為不具刑事性質的行政違法行為，將罰金幅度改為定額罰款並加重相應的處罰金額，以便由行政當局主導該等違法行為的處罰程序，從而加快對違法者的違規行為作出應有的懲治。

對於上述建議，社會上存在不同意見。倡議者認為有關處罰如由行政當局主導作出，在一定程度上可能減少處罰程序所需的時間，並能加快對違法者作出懲治；但另一方面，亦有意見認為，如從違法行為對道路安全的危害程度考量，則被定性為輕微違反的行為必然較行政違法行為的危害性大，基於罪刑相適應原則，前者的處罰理應較後者為重，且違法者應負上應有的刑事責任而非單純負繳付罰款的責任，權限當局亦應依法對其有罪裁決作相應的刑事紀錄登記。



因此，對於是否適宜將現行《道路交通法》所定的具刑事性質的輕微違反轉變為不具刑事性質的行政違法行為，尤其需探討該等違法行為對道路安全的危害性與將其被定性為行政違法行為是否相適應、轉換違法行為的屬性是否能加快懲處違法者、改善駕駛員的態度或提高處罰條文的阻嚇力並達致一般預防及特別預防的目的等。

第七章

探討引入“扣分制”的可行性及適當性

社會上有部分聲音提倡仿效內地、香港或台灣地區現時實施的交通違例記分制（俗稱“扣分制”），以達致改善道路安全、阻嚇經常違反交通規例的人士和改善駕駛員的駕駛態度等目的，從而減少交通意外所引致的傷亡。

部分倡議者的意見認為，宜由具權限的行政當局針對駕駛員實施的每一違反道路交通條例的行為進行違規的分數記錄，當被記錄達一定分數時，由行政當局因應駕駛員所達的違規分數而向其實施發出警告信函、強制性進行駕駛改進培訓、扣留駕駛執照或取消駕駛資格等的行政措施。然而，有關倡議者亦提出，行政當局不應對所有違法行為實施扣分制（例如違法泊車等），而應針對對道路交通安全構成危險的違法行為實施扣分制（例如醉酒駕駛或受麻醉品或精神科物質影響下駕駛、超速、不遵守停車義務等）。

在本澳，根據現行《道路交通安全法》及其補充法規規定，按違法行為的嚴重性及危害程度，將違法行為定性為犯罪、輕微違反及行政違法行為。

對於涉及嚴重危害道路安全的違法行為，《道路交通安全法》將其等定性為具刑事性質的犯罪或輕微違反，根據經九月二日第48/96/M號法令核准的《刑事訴訟法典》規定，僅法院有管轄權對刑事案件作出裁判及科處刑罰與保安處分。其中，可被法院在刑事裁決中對違法者直接判處禁止駕駛或吊銷駕駛執照的處罰的犯罪或輕微違反包括：醉酒駕駛或受麻醉品或精神科物質影響下駕駛、受酒精影響下駕駛、超速、掉頭或倒車，以及累犯情況下的不遵守停車義務、逆駛、不讓特定車輛先行、不讓行人先行及在人行橫道超車。



換言之，當違法者被法院判處犯罪或輕微違反罪名成立時，即使其僅單一實施某一犯罪或輕微違反，法院須依法對其科處徒刑或罰金及禁止駕駛的處罰，又或在特定情況下吊銷駕駛執照，而且，根據六月三日第27/96/M號法令的規定，權限當局亦須依法對違法者的有罪裁決作相應的刑事紀錄登記。

至於對道路交通安全的危害性相對較低的違法行為（例如：違法泊車或停車、駕駛員於駕駛時使用流電話、沒有使用安全帶或頭盔等），現行《道路交通安全法》將其定性為行政違法行為，根據十月四日第52/99/M號法令《行政上之違法行為之一般制度及程序》規定，由具權限的行政當局科處相應的罰款，且一旦違法者繳納了有關罰款，其應承擔的違法責任便隨即消滅。

如仿效鄰近地區（如內地或台灣地區）現時實施的“扣分制”，則須待駕駛員所實施的違規記錄達一定分數時並經行政當局開展相應的行政程序（包括聽證及行政申訴等），方可執行法定的行政措施（例如：強制性進行駕駛改進培訓、扣留駕駛執照或取消駕駛資格等）；而且，為配合本澳的整體法律制度，不排除需將現行因違反《道路交通安全法》規定而被定性為具刑事性質的輕微違反轉換成非刑事性質的行政違法行為（尤其包括受酒精影響下駕駛、超速、不遵守停車義務等輕微違反），以便由行政當局主導作出行政處罰及執行有關的行政措施。

因此，對於“扣分制”是否適宜在本澳實施，尤其需研究及探討該制度會否較現行《道路交通安全法》所定的處罰制度或諮詢文本所建議的修訂方向（例如：加強處罰力度、



修訂構成輕微違反累犯的法定要件及修訂關於暫緩執行禁止駕駛或吊銷駕駛執照的規定)更能達致一般預防及特別預防的目的，以有效改善違法者的駕駛態度。

綜上所述，對於本澳是否適宜參考鄰近地區引入“扣分制”的制度，宜在社會上就其可行性及適當性作深入研究及探討，從而達致社會共識。

總結

隨著本澳的城市發展，道路交通愈趨複雜，車流量也不斷增加，截至2018年年底，本澳的註冊機動車輛約有24.1萬輛，而本澳的人口則超過66萬人，在道路使用者爭相使用路面空間的情況下，亦增加發生交通意外的風險。

保障交通安全是政府一項重要工作，因此特區政府一直積極在本澳各區完善交通配套設施、改善交通黑點及優化路口設計，增設交通燈訊號、車速偵測系統及違泊偵測系統，並持續增加公共停車場泊車位以緩解道路交通及車輛停泊的壓力；同時，政府每年均會主動深入學校及社區，針對不同對象或群體開展如講座、工作坊、比賽或嘉年華等各式各樣的活動，從而提高道路使用者的交通守法意識及儘量減少因違法行為而影響交通的情況。

此外，由於交通意外引致傷亡事故不僅對受害者造成身體上的傷害，亦對其乃至其家人造成經濟及精神上的壓力，且在某程度上亦對社會造成一定的成本負擔。

雖然交通違規不至於一定造成事故的發生，但有關行為對其他道路使用者均產生負面的影響，增加眾多與駕駛有關的偏差行為的出現，對道路安全埋下極大隱患，故需要社會大眾正視及共同努力解決有關問題。

我們期望藉著檢討現行《道路交通安全法》及其補充法規，從立法、執法及宣傳教育等幾方面提高並灌輸公眾遵守交通規則的意識，並從違法行為的嚴重性及危害程度，以及對整體交通造成的負面影響等方面，重點打擊影響或危害道路交通安全、阻礙公共道路通行的違法行為，以及完善駕駛員和其他道路使用者的通行規則，從而更進一步保障道路使用者的人身及財產安全，並減低因交通違法行為而對公共道路的通行受阻或造成的其他負面影響。

同時，亦期望從法律層面進一步落實以“公交優先”為主的本澳陸路交通運輸政策，從而有助提升公共交通服務的質素，回應社會大眾的出行需求。

另一方面，對於在本澳是否適宜仿效鄰近地區實施“扣分制”的制度，又或將現行《道路交通安全法》所定的具刑事性質的輕微違反轉換為不具刑事性質的行政違法行為，亦期望透過是次檢討在社會上就其可行性及適當性進行探討和研究，以便凝聚社會共識。

因此，現摯誠邀請及衷心希望廣大市民、社會各界人士及團體對本諮詢文本的各項議題及建議提供寶貴及可行性意見，以便完善《道路交通安全法》及其補充法規的條文內容，使之能緊隨時代步伐並切合澳門社會的實際需要，從而共建安全及和諧有序的交通環境，使本澳成為「宜居宜遊」的世界旅遊休閒中心。

討論重點

1. 您認為加重對初犯者及累犯者因實施“醉酒駕駛或受麻醉品或精神科物質影響下駕駛”、“受酒精影響下駕駛”及“超速”違法行為所定的刑事處罰，是否可有效減少或遏止相關的違法行為發生？
2. 您認為透過提高對不遵守停車義務及不讓行人先行等輕微違反的處罰幅度，是否可有效減少或遏止相關的違規行為發生？
3. 為達致道路暢通及安全的交通環境，對於檢討現時行政違法行為的處罰金額，尤其違法泊車及停車、車輛違法進入“公交專道”及“巴士專道”、不優先讓巴士離站、在橋樑或其引橋上實施違法行為或沒有儘快安排移走因故障或事故而無法開動的車輛，以及未經許可或未按規定的條件下進行道路工程等，您有何意見？
4. 對於強制使用安全帶的措施擴展至輕型汽車後座乘客、重型汽車駕駛員及前座乘客，以及擴展至用於接載學童服務的汽車後座乘客，您有何意見？
5. 對於禁止重型汽車駕駛員於駕駛時利用流動電話的免提功能通話，您有何意見？
6. 對於禁止或限制駕駛員在行車期間使用前排座位的影視設備之措施，您有何意見？
7. 在本澳的道路交通狀況下，您認為是否應完全禁止機動平衡車在公共道路通行？
8. 您認為需要為機動輪椅訂定哪些通行規則，方能更好地保障該等使用者自身及其他道路使用者的安全？
9. 您認為應如何完善現行腳踏車的通行規則，方能更好地保障腳踏車駕駛員及其他道路使用者的安全？
10. 對於建議引入要求汽車停車超過3分鐘時強制熄匙的規定，您有何意見？
11. 對於全面檢討酒精測試的監察條款內容，尤其提高對拒絕接受呼氣酒精測試或醫生檢查者所科處的處罰，您認為是否恰當？
12. 倘違法者在兩年內再次實施《道路交通安全法》規定的部分輕微違反，不論是否屬同一輕微違反，將構成累犯，並因此對違法者加重處罰，您認為此處罰制度是否恰當？
13. 針對明確規定暫緩執行禁止駕駛或吊銷駕駛執照的“可接納的理由”，您有何看法？
14. 針對《道路交通安全法》所定具刑事性質的輕微違反轉換成為不具刑事性質的行政違法行為，您認為是否恰當？
15. 針對涉及駕駛安全的違規行為引入“扣分制”以及其所涵蓋的違規行為及相應後果，您有何看法？

參考資料

1. 治安警察局公佈涉及2008年至2018年的“交通資料數據比較”。
2. 本澳、其他國家或地區的現行法例（詳情請參閱專題網頁：www.dsat.gov.mo/LTR）。

（一） 澳門

第3/2007號法律《道路交通安全法》

經四月二十八日第17/93/M號法令核准的《道路交通規章》

經十二月二十六日第70/95/M號法令核准的《嘉樂庇大橋、友誼大橋及引橋規章》

經第21/2005號行政法規核准的《西灣大橋規章》

經第35/2003號行政法規《公共泊車服務》核准的《公共泊車服務規章》

（二） 內地

《中華人民共和國道路交通安全法》

《中華人民共和國道路交通安全法實施條例》

《道路交通安全法違法行為處理程序規定》

《中華人民共和國大氣污染防治法》

《機動車駕駛證申領和使用規定》

（三） 香港

第374章《道路交通條例》

第374A章《道路交通（車輛構造及保養）規例》

第374F章《道路交通（安全裝備）規例》

第374G章《道路交通（交通管制）規例》

第375章《道路交通（違例駕駛記分）條例》

第228章《簡易程序治罪條例》

第611章《汽車引擎空轉（定額罰款）條例》

（四） 台灣地區

《道路交通安全規則》

《大眾運輸使用道路優先及專用辦法》

《道路交通管理處罰條例》

《機動車輛停車怠速管理辦法》

（五） 新加坡

《道路交通安全法》（第276章）



www.dsat.gov.mo/LTR