

公共運輸研究組

對《定額罰款(交通違例事項)條例》及 《定額罰款(刑事訴訟)條例》修訂的意見陳述

本組對有關條例修訂的意見如下：

我們原則上支持針對上述定額罰款金額修訂的議案，但必須強調，此次罰款金額的修訂幅度，一來增幅有限，只是追回通脹差距，談不上增強阻嚇力；二來如警方的執法強度一如既往，僅以間歇性重點打擊來遏制，則單靠上調定額罰款金額，最終成效仍只能是局部和間歇的，並不能徹底解決問題；三來定額罰款金額除非高漲到某一特定水平，猶如亂拋垃圾的定額罰款般，否則純以調整罰款額度的手段，是不會對目前交通違例的情況有任何根本的改善。但另一方面，如果將定額罰款金額訂定在特別高的水平，亦可能誘使更多的駕駛者在違法後傾向作出逃避責任的行為，造成更多問題。

因此我們認為，如單只在今天的會議中討論定額罰款的事宜，則必然不會對目前交通違例(主要是違例泊車)的情況有實際效果。對此，我們的看法是：

首先，不解決目前私家車及商用車泊位嚴重供應不足的問題，違泊問題幾乎不可能解決，因為他們根本沒有地方合法停泊車輛。當局在上一個泊車位規劃的公聽會中提交的文件顯示，商用車泊位不足的問題尤其嚴重。當局提高罰款金額之舉若要達到預期的作用，則必不可能在繞過泊車位問題的情況下，要議員和社會將這個問題來作單獨判斷的。

再者，因規劃上輕視貨運需求而帶來的泊位不足情況必須得到解決與緩解，違泊或違例上落貨的誘因才可能真正減少。目前《香港規劃標準與準則》中給出的標準對貨運所需的泊位需要估計偏低，常令職業司機需要枯候車位，或冒險在禁區上落貨。不論司機選擇如何，最終仍是造成交通擠塞。禁區上落貨的罰則固有增加阻嚇力的必要，但讓司機在外枯候，其實也並不會對路面交通的狀況有所改善。因此需在調高相關規劃要求下，才可能讓違例定額罰款更動的效力維持一段相當長的時間。

最後，在當局利用及發展土地的同時，我們亦留意到當局常在收回短期租約停車場後，沒有及時補充該等停車場泊位的缺口之餘，在相關土地上的樓宇建成後亦沒有補償該類泊位的損失，在此情況下，不少需要使用該類停車場的車輛便因同區內沒有替代，因而鋌而走險，在街上違泊。當局如果不能解決此類問題，只靠調高罰款，也是不會有積極效果的。