

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)254/17-18 號文件

檔號：CB4/SS/6/16

2017 年 11 月 24 日內務委員會會議文件

兩項根據《定額罰款(交通違例事項)條例》及 《定額罰款(刑事訴訟)條例》提出的 擬議決議案小組委員會報告

目的

本文件旨在匯報兩項根據《定額罰款(交通違例事項)條例》及《定額罰款(刑事訴訟)條例》提出的擬議決議案小組委員會("小組委員會")的商議工作。

背景

2. 當局現時根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)和《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)，就道路交通罪行發出定額罰款通知書。根據香港法例第 237 章發出的定額罰款通知書，適用於 21 項與泊車有關的罪行，每項罪行的罰款額劃一為 320 元。至於根據香港法例第 240 章發出的定額罰款通知書，則適用於如超速、超重、在限制區內上落乘客等交通罪行，每項罪行的罰款額由 230 元至 1,000 元不等。

3. 政府當局於 2014 年 3 月邀請交通諮詢委員會("交諮會")進行研究，探究導致本港道路交通擠塞的各種因素，並提出可行的建議，以解決有關問題。交諮會在 2014 年 12 月發出的《香港道路交通擠塞研究報告》¹中，提出合共 12 項短、中及長期可行的全港性措施，以紓緩道路交通擠塞。交諮會指出，"與交

¹ 該報告可於以下網址瀏覽：

http://www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/land/Full-Chi_C_cover.pdf

通擠塞相關罪行"²的定額罰款為 320 元或 450 元，該水平自 1994 年起未曾調整。在 1994 年至 2013 年期間，綜合消費物價指數大幅上升了 40%。由於通脹和入息水平增加，罰款的阻嚇作用已逐漸減弱。為此，交諮會認為，政府當局應按綜合消費物價指數自 1994 年以來的升幅調高定額罰款，以恢復阻嚇作用。³ 政府當局回應時表示傾向分階段推展交諮會的建議。因此，政府當局建議按綜合消費物價指數自 1994 年至 2016 年的 53% 上升幅度，把定額罰款調高 50%，以恢復定額罰款的阻嚇作用。

4. 為處理道路交通擠塞問題，政府當局採取多管齊下的方式，並正按部就班推行交諮會提出的建議。為打擊違例泊車，除警方繼續加強執法外，政府當局亦就調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款提交修例建議。此外，政府當局亦會開展商用車輛泊車位顧問研究；採取一系列短期及中長期措施，因應各區的情況增加泊車位供應；推展研究 3 條過海隧道及 3 條連接九龍和沙田的陸上隧道的交通流量的合理分布；及為中環及其鄰近地區推行電子道路收費先導計劃進行可行性研究，利用科技的協助，盡快籌備在香港部分地區推行先導計劃，改善交通。

兩項擬議決議案

5. 運輸及房屋局局長("運房局局長")於 2017 年 2 月作出預告，表示會於 2017 年 3 月 1 日的立法會會議上動議兩項議案，藉以尋求立法會批准由 2018 年 6 月 1 日起，把香港法例第 237 章及第 240 章所訂與交通擠塞相關罪行的定額罰款調高 50%。

6. 根據香港法例第 237 章提出的擬議決議案旨在把第 237 章第 13 條就第 237 章第 4、5、6、7、8、9、10 或 11(1)條所訂任何與泊車相關的交通違例事項訂明的定額罰款，由 320 元調高至 480 元。該等違例事項包括：停泊方式相當可能對道路造成不必要的障礙，或對其他使用該道路的人造成不必要的危險；

² 本文所述的與交通擠塞相關罪行是指香港法例第 237 章所訂的所有罪行，以及香港法例第 240 章所訂的 6 項罪行(即第 240 章附表第 9、12、13、18、20 及 48 項)。該等罪行包括違例泊車、在限制區內裝卸貨物或讓乘客上落等。

³ 交諮會建議按綜合消費物價指數自 1994 年至 2013 年約 40% 的上升幅度，把定額罰款調高至少 40%。

汽車在斑馬綫停下；在不准泊車的地方泊車；及在違反交通標誌或道路標記的情況下停泊。有關詳情載於**附錄 I**。

7. 根據香港法例第 240 章提出的擬議決議案旨在修訂第 240 章的附表，把《道路交通(交通管制)規例》(第 374G 章)及《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374D 章)所訂的 6 項交通罪行的定額罰款調高。根據該擬議決議案，該 6 項罪行的定額罰款(現時定為 320 元及 450 元)將分別調高至 480 元及 680 元。有關詳情載於**附錄 II**。

8. 根據運輸及房屋局於 2017 年 2 月發出的立法會參考資料摘要(檔號：THB(T) L1/12/65)，倘若兩項擬議決議案獲得通過，當局會對《定額罰款(交通違例事項)規例》(第 237A 章)及《定額罰款(刑事訴訟)規例》(第 240A 章)的相關表格作出相應修訂。當局亦會對《房屋(交通違例事項)(定額罰款)附例》(第 283C 章)的相關表格作出相應修訂。⁴

小組委員會

9. 在 2017 年 2 月 24 日的內務委員會會議上，議員同意成立小組委員會研究兩項擬議決議案。小組委員會的委員名單載於**附錄 III**。應內務委員會的要求，運房局局長撤回在 2017 年 3 月 1 日的立法會會議上動議兩項擬議決議案的預告，讓小組委員會有時間詳細研究兩項擬議決議案。

10. 小組委員會由易志明議員擔任主席，曾於 2017 年 3 月 21 日、5 月 5 日、5 月 23 日、6 月 19 日及 10 月 24 日舉行 5 次會議，研究兩項擬議決議案，並曾在其中兩次會議上聽取公眾意見。曾向小組委員會提交意見的團體及個別人士名單載於**附錄 IV**。

小組委員會的商議工作

11. 小組委員會對政府當局以一刀切的方式把與交通擠塞相關罪行的定額罰款劃一調高 50%的做法，有強烈保留。委員普遍反對在未解決泊車位短缺問題的情況下，增加與泊車相關罪

⁴ 香港法例第 283C 章第 6 條訂明，凡違反第 4 條(在受限制道路上泊車)的任何條文，須繳付定額罰款，款項相等於《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)第 13 條所訂的定額罰款。

行的定額罰款。他們促請政府當局檢討商用車輛及私家車的泊車需求。部分委員在考慮把定額罰款調高 50%的幅度時，建議分階段調高罰款。委員認為，要恢復定額罰款的阻嚇作用，更有效的方法是加強執法。有關的商議工作綜述於下文各段。

定額罰款的建議調高幅度

12. 委員在研究建議把定額罰款調高 50%的幅度是否恰當時，曾詢問政府當局依據甚麼作為參考點，以確定建議的調高幅度可以恢復定額罰款的阻嚇作用。他們關注駕駛者的負擔能力，並詢問多年來商用車輛司機的收入增長率是否追得上定額罰款的 50%建議調高比率。

13. 委員擔心調高定額罰款會加重商用車輛司機的負擔，而此舉對解決交通擠塞問題的成效如何卻仍有待觀察。委員察悉，政府當局於 1999 年 3 月藉《1999 年收入條例草案》向立法會建議調高香港法例第 237 章及第 240 章的定額罰款，以反映自 1994 年以來的通脹幅度。然而，由於當時為審議條例草案而成立的法案委員會委員對調高罰款的建議有強烈保留，有關建議其後被撤回。

14. 劉國勳議員認為，干犯與交通擠塞相關罪行的司機只佔少數，但政府當局建議調高定額罰款，卻會殃及整個運輸業和市民大眾。鑒於運輸業的工資水平自 1994 年以來大致上維持不變甚或有所下降，目前與泊車相關罪行的定額罰款應具有足夠的阻嚇作用。他又表示，鑒於泊車位短缺，調高定額罰款的建議可能會進一步推高泊車費，變相鼓勵違例泊車。

15. 政府當局解釋，定額罰款上一次於 1994 年調高時，當時立法局批准的調高幅度有效發揮阻嚇作用。政府當局以 1994 年的定額罰款水平為基線，建議參考由 1994 年至 2016 年綜合消費物價指數約 53%的升幅，以恢復阻嚇作用。建議以 50%作為調高定額罰款的幅度，只是為了恢復定額罰款多年來被通脹削弱的阻嚇作用。如增幅少於該百分比，將會減低阻嚇作用。政府當局進一步表示，在該段期間本港人均本地生產總值的增長高於綜合消費物價指數的增長。

16. 劉國勳議員亦認為，調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款至遠高於其他罪行(如車輛超速及超重等)的水平，並不合理。就此，政府當局解釋，會優先調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款；至於超速或超重等其他罪行，由於未必會直接導致或較少

導致交通擠塞，政府當局在稍後時間亦會檢討是否有需要調高該等罪行的罰款水平。

17. 委員普遍認為，劃一調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，會對運輸行業的生計產生負面影響。黃碧雲議員及許智峯議員促請政府當局分階段調高定額罰款，使公眾較易接受有關加幅。

建議調高與泊車相關罪行的定額罰款

泊車位短缺

18. 小組委員會普遍認同，違例泊車猖獗是泊車位短缺所致。陸頌雄議員指出，對於某些類別的商用車輛(例如校巴)，欠缺合適泊車位的情況尤其嚴重。許多商用車輛司機習慣在棕地上的露天停車場停泊，但近年該等用地許多已用作房屋發展，以致他們須自行找辦法泊車及承擔泊車費。

19. 政府當局認為，一些違例泊車個案與欠缺泊車位無關，因為從部分個案所見，附近其實有公共泊車設施可供使用。政府當局表示，在繁忙地區違例泊車的問題日益嚴重，既會導致交通擠塞，對乘客車程時間和路邊空氣質素帶來不良影響，亦會對社區造成不良的社會及經濟後果。

20. 委員深切關注到，為進行重建，又或需要配合其他工程項目，許多公眾停車場大廈(例如油麻地多層停車場、尖沙咀中間道停車場，以及位於中西區的美利道多層停車場、天星碼頭停車場和林士街停車場)正在或將會拆卸。拆卸這些公眾停車場加劇了有關地區泊車位短缺的情況，令區內的違例泊車問題惡化。委員促請政府當局處理新發展項目所產生的新泊車需求。

21. 委員察悉，在拆卸某幢公眾停車場大廈前，政府當局會先進行交通影響評估，檢視停用有關停車場對附近泊車位需求的影響。除了須按不同用途的總樓面面積參照《香港規劃標準與準則》("《規劃準則》")所訂定的標準提供泊車位，以應付發展項目所產生的泊車需求外，交通影響評估亦會提出建議，以提供公眾泊車位，彌補因拆卸停車場而減少的公眾泊車位數目。

22. 儘管如此，部分委員仍然擔心，由於拆卸現有停車場大廈後重置的泊車位數量將會少於原本提供的數量，有關地區的泊車需要不大可能會得到滿足。他們促請政府當局檢討《規劃準

則》中有關在住宅、商業及工業地區提供泊車位的標準，以顧及最新情況。

23. 政府當局表示會不時檢討《規劃準則》中有關泊車位供應的標準與指引，並在適當時作出修訂。為鼓勵私人發展商提供更多泊車位供市民使用，屋宇署於 2017 年 3 月發出新修訂的《作業備考》，訂明在私人發展項目中配備電動車輛充電裝置的地下公眾泊車位，不會計入總樓面面積(即獲 100%總樓面面積寬免)。

檢討泊車位需求

24. 小組委員會察悉，運輸署快將進行商用車輛泊車位顧問研究，而作為短期措施，運輸署已在不同地點覓得約 390 個額外夜間路旁商用車輛泊車位⁵，當中約 120 個已可供使用。政府當局表示，多年來，泊車位總數呈現正數增長，但部分地區卻出現商用車輛泊位供應錯配的現象。

25. 考慮到有幼兒或長者及居於公共交通不便的偏遠地區的家庭有切實需要使用私家車，小組委員會認為，除商用車輛的泊車需要外，政府當局亦應檢討私家車的泊車需要。委員列舉日本一些創新的泊車方法作為例子(如佔用地面空間相對有限的自動地下停車場)，認為政府當局應探討各種增加泊車位數目的方法，例如在短期租約用地上興建多層停車場、興建地下停車場，以及引入機動泊車系統。

26. 委員認為，政府當局在衡量泊車位需求時，應參考高峰時段的停車場使用率，而不是採用 24 小時的平均使用率。政府當局亦應密切監察公共停車場的泊車位使用情況，以免浪費泊車資源。至於設有收費錶的路旁泊車位，政府當局應考慮縮短泊車時間單位至 30 分鐘或 1 小時，以加快泊車位的流轉，尤其是設於繁忙地區的泊車位。

27. 政府當局表示，會在切實可行的範圍內盡量提供適量的私家車泊位，但強調不斷增加泊車位以配合私家車數目的持續增長，並不可取。政府當局表示其政策是限制私家車數目的增長及鼓勵市民使用公共交通工具，並重申公共交通是香港最主要的出行工具，佔每日乘客人次約九成。私家車數目過度增長，是導致嚴重交通擠塞及空氣污染的原因。政府當局評估某地區

⁵ 截至 2017 年 8 月。

的泊車位需求時，除考慮人口增長外，亦會考慮該區是否有公共交通服務可供使用。

針對與交通擠塞相關罪行加強執法

28. 委員認為，打擊違例泊車的更有效方法是加強執法，例如在黑點重點執法；向涉及違例泊車的駕駛者重複發出定額罰款通知書；增聘交通督導員，以便能夠徹底執法；以及採取更嚴厲的行動，例如拖走違例停泊的車輛；而且應隨時執行該等行動，而非只在特別執法行動期間執行。他們要求政府當局積極推動引入電子定額罰款通知書，以提升執法效率。然而，委員察悉在 2016 年及 2017 年首 3 個月分別只有 54 部及 58 部車輛被拖走，並對此感到失望。

29. 陳振英議員察悉，定額罰款通知書數目與車輛數目的比率，在 2016 年和 2005 年分別為 2.18 和 1.11，較 1994 年的 4.63 為低，但在該期間定額罰款水平卻維持不變，他懷疑近年違例泊車問題猖獗是否真的由於定額罰款水平已失去阻嚇作用。他認為近年定額罰款通知書數目與車輛數目的比率較低，可能意味執法行動缺乏力度。

30. 主席亦指出，根據政府當局提供的統計數字，定額罰款通知書數目與車輛數目的比率由 1994 年的 4.63 下降至 2016 年的 2.18，跌幅超過一半。因此，他不信納執法工作已充分加強。

31. 政府當局強調，警方一直針對與交通擠塞相關罪行採取嚴厲執法行動。警方針對一些在交通黑點可引致交通意外或阻塞交通的不當行為，執行"重點交通執法項目"。此外，警方向把車輛長時間違例停泊在路旁的駕駛者發出了約 163 萬張定額罰款通知書，較 2015 年增加約 20%。在 2016 年，平均每日發出的定額罰款通知書超過 4 000 張，而每個警區發出的定額罰款通知書，每日平均約為 200 至 300 張。對於嚴重罪行，警方會在不作警告下發出定額罰款通知書；如有需要，會對違例停泊車輛發出多於一張定額罰款通知書。

32. 政府當局亦表示，巡邏警務人員和交通督導員均可發出定額罰款通知書。每更約有 20 至 30 名巡邏人員當值。近年的交通督導員數目約為 300 人。政府當局會不時檢討交通督導員職系的編制。政府當局回應部分委員的關注時亦確認，並沒有要求前線警務人員在發出定額罰款通知書時須達到任何配額或目標。除執法行動外，警方亦已加強對公眾的宣傳及教育，務求

提高道路使用者的道路安全意識，及促使道路使用者作出守法行為和培養守法態度。

33. 據政府當局表示，儘管當局已採取執法行動，違例泊車仍然猖獗。在 2015 年至 2016 年期間，交諮會交通投訴組接獲的違例泊車相關投訴數字增加了約 24%。就與交通擠塞相關罪行發出的定額罰款通知書的數目，由 1994 年修訂定額罰款起一直下跌，在調高罰款的翌年的降幅達 7%(即由 1994 年的 2 139 526 張降至 1995 年的 1 982 551 張)，在 2005 年進一步降至 599 233 張，但在 2016 年回升至 1 627 511 張。同期(1994 年至 2016 年)，泊車位數目與車輛數目的比率只有輕微變動。截至 2017 年 2 月，指定泊車位數目為 744 238 個，而指定領有牌照車輛數目則為 710 398 架。

34. 小組委員會普遍認為，在尚欠全面政策及有效方法解決違例泊車的根本問題的情況下，把定額罰款大幅調高 50%，並不合理。

調高香港法例第 240 章所訂與交通擠塞相關罪行的定額罰款額的建議

35. 陳振英議員認為，對於那些嚴重道路交通罪行，例如非法進入黃色方格路口和車輛作"U"字形轉向導致阻礙，政府當局應施加多於 50%的罰款增幅，並配以更嚴厲的執法行動，包括將違泊而造成嚴重阻塞的車輛拖走。對於與泊車位短缺有關的罪行，政府當局應考慮擱置調高香港法例第 237 章所訂與泊車相關罪行的定額罰款的建議，除非有有效方法解決部分地區泊車位及運輸設施不足的根本問題。

36. 部分委員深切關注到，有司機在繁忙地區(尤其是中環)讓僱主上落車，造成違例泊車的常見問題。涂謹申議員認為，政府當局應大幅調高針對在黑點違泊的定額罰款，以加強懲罰效果。

政府當局提出的修訂建議

37. 政府當局聽取小組委員會及團體/人士的意見後，修訂建議的調高幅度，由原來的 50%減至 25%("修訂建議")，希望令公眾較易接受之餘，仍能達到恢復部分被通脹削弱了的阻嚇作用。以修訂標記顯示建議修訂部分的兩項擬議決議案分別載於**附錄 V**及**附錄 VI**。

調高香港法例第 237 章所訂的定額罰款額的修訂建議

38. 許多委員並不信服政府當局在沒有解決泊車位不足問題的情況下，就認為需要調高香港法例第 237 章所訂與泊車相關罪行的定額罰款額所作的解釋。劉國勳議員和陳恒鏞議員均代表民主建港協進聯盟反對劃一調高第 237 章所訂的定額罰款額。他們表明並非認同或縱容違例泊車，但認為政府當局必須首先制訂短、中、長期解決泊車位短缺問題的藍圖。姚思榮議員亦反對劃一調高第 237 章所訂的定額罰款額。陳振英議員認為，可能需要在調高定額罰款額的同時，推展紓緩泊車位短缺情況的措施。

39. 陸頌雄議員重申，許多職業司機因泊車位短缺而被迫違例泊車，而任何調高違例泊車定額罰款的做法，均會影響他們的生計。他要求政府當局竭盡所能，滿足商用車輛的泊車需要，例如協助領展資產管理有限公司("領展")申請豁免地契條款，使其部分貨車泊車位可用來停泊校巴/保姆車，以及把在棕地上的短期租約露天停車場改建為自動化多層泊車系統。

40. 政府當局表示，地政總署已向領展批出多份地契條款臨時豁免書，以出租 456 個貨車泊車位，用來停泊其他類型車輛，包括校巴/保姆車。政府當局亦承諾在商用車輛泊車顧問研究中探討興建多層商用停車場的可能性。

41. 譚文豪議員表示，除非政府當局豁免那些因沒有泊車設施可用而導致的罪行，而非劃一調高香港法例第 237 章所訂的全部罪行的罰款，否則他不會支持調高定額罰款的建議。他告知小組委員會，他正考慮對擬議決議案提出修正案，以就第 237 章第 4、5、6、7、8、9、10 或 11(1)條所訂定的不同罪行，訂明不同水平的定額罰款而非劃一的罰款額。

42. 政府當局指出，香港法例第 237 章第 13 條訂明，"凡違反第 4、5、6、7、8、9、10 或 11(1)條的條文，均須繳付定額罰款，數額為 200 元或由立法局藉決議訂明的較大數額"，而第 13 條只訂明一個定額罰款(目前定於 320 元的水平)。政府當局依據對第 237 章的第 13 條和詳題及《1970 年定額罰款(交通違例事項)條例草案》("1970 年法案")的摘要說明中出現的"a fixed penalty"[底線為本文所加]這個表述的詮釋，提出第 13 條的普通和自然涵義是立法會只可調高法例所載的定額罰款額。簡言之，政府當局認為，立法會並沒有獲賦權藉第 13 條下的決議為第 237 章下的不同違例事項(即違反第 4、5、6、7、8、9、10 或 11(1)條)訂明不同水平的定額罰款。其後，政府當局提供立法

局會議過程正式紀錄中有關 1970 年法案的進一步資料，該等紀錄提述劃一罰款制度，並提到此制度的簡單性及實用性，以進一步確認其觀點，即立法會沒有獲賦權就違反第 237 章中不同條文的事項訂明不同的定額罰款額。換言之，根據第 237 章第 13 條藉決議對定額罰款作出的任何改變，應一律適用於第 237 章第 4、5、6、7、8、9、10 及 11(1)條所訂的全部罪行。

43. 小組委員會法律顧問指出，根據《釋義及通則條例》(第 1 章)第 7(2)條，凡指單數的字及詞句亦指眾數，而指眾數的字及詞句亦指單數。因此，"a fixed penalty"(定額罰款)的涵義可以是一個定額罰款或多於一個定額罰款。香港法例第 240 章可作為參考。雖然當中採用了類似的表述"a fixed penalty"(見第 240 章的詳題及《1974 年定額罰款(刑事訴訟)條例草案》("1974 年法案")的摘要說明)，但第 240 章的附表為不同的交通罪行訂明不同水平的定額罰款。因此不能如政府當局所述，單憑"a fixed penalty"這個表述(一)便確定立法會可否藉決議為香港法例第 237 章下的不同違例事項訂明不同水平的定額罰款。

44. 小組委員會法律顧問進一步指出，根據立法局會議過程正式紀錄中有關 1974 年法案的紀錄，時任律政司在二讀 1974 年法案時聲明，1974 年法案所建議的方案(該等交通違例事項的嚴重程度很參差)，與根據香港法例第 237 章內違例泊車事項有關而設立的定額罰款制度有一主要分別，就是違例泊車事項有相當的一致性，所以適宜只訂定一個定額罰款額。小組委員會法律顧問表示，在判斷委員就擬議決議案提出的擬議修正案是否可予接納時，立法會主席亦會考慮第 237 章的詳題、1970 年法案的摘要說明、第 237 章的其他條文、政府當局負責官員就 1970 年法案及 1974 年法案在立法局作出的聲明、政府當局對擬議修正案的回應，以及其他相關因素。委員若就決議案提出任何擬議修正案，最終均須由立法會主席經考慮所有相關因素後，裁決是否可予接納。

調高香港法例第 240 章所訂的定額罰款額的修訂建議

45. 關於根據香港法例第 240 章提出的擬議決議案，主席、譚文豪議員和陳恒鑌議員同意調高"非法進入黃色方格"及"車輛作 U 字形轉向導致阻礙"的定額罰款的建議。主席反映業界對於就"在限制區內裝卸貨物"的違例事項調高定額罰款的建議有所保留。部分委員表示，他們支持針對在巴士站違例及長時間停車的罪行調高定額罰款。

46. 陳振英議員建議，政府當局不必把全部與交通擠塞相關罪行的定額罰款調高，而可考慮接納委員建議的非劃一方式，對於較嚴重的交通罪行，例如車輛作"U"字形轉向導致阻礙和非法進入黃色方格路口，調高定額罰款 50%。

47. 政府當局表示，以非劃一方式處理香港法例第 237 章及第 240 章所訂罪行的建議，可能會令受交通擠塞影響的市民失望，而且令人誤以為政府當局縱容違例泊車。不過，如果小組委員會委員達成共識，政府當局會適當地考慮委員的建議。譚文豪議員關注到香港法例第 240 章所訂明的不同水平罰款額可能引起執法上的困難或混亂。政府當局回應時表示，第 240 章一向訂明不同水平的罰款額，在執法上未見有重大困難。

小組委員會通過的議案

48. 主席在 2017 年 10 月 24 日的小組委員會會議上動議一項議案，反映小組委員會反對根據香港法例第 237 章提出的擬議決議案中任何就既與交通擠塞相關亦與泊車相關的罪行提出的調高定額罰款額建議，並支持根據香港法例第 240 章提出的擬議決議案中建議調高交通罪行(在限制區內裝卸貨物除外)定額罰款額的幅度由 50%修訂為 25%。議案措辭載於**附錄 VII**。

49. 陸頌雄議員就主席的議案動議修正案，以進一步排除調高關乎在限制區內讓乘客上落的交通罪行的定額罰款的建議。他解釋，鑒於泊車設施不足及路邊違例泊車問題嚴重，的士業界十分關注調高在限制區內讓乘客上落的定額罰款額的建議對他們的影響。陸議員促請政府當局針對上述罪行加強執法行動，而非調高相關的定額罰款額。

50. 就陸議員提出的關注，政府當局表示，建議調高香港法例第 240 章所訂在限制區內讓乘客上落的定額罰款，對的士司機的影響應該有限，因為的士已獲發許可證，可於繁忙時間及"上午 7 時至下午 7 時/8 時"在限制區內讓乘客上落(此措施將會定為長期措施)，而調高在限制區內讓乘客上落的定額罰款會遏阻其他車輛(例如私家車)的駕駛者干犯上述罪行。

51. 小組委員會就陸頌雄議員動議的修正案及主席的原議案進行表決。陸議員的修正議案被否決，而原議案則獲得通過。

52. 政府當局表示會依據小組委員會的意見及獲通過的議案修改關於香港法例第 240 章的決議案，並會重新作出預告，在立法會會議上動議經修改的決議案。

53. 政府當局亦表示，違例泊車問題猖獗，令交通擠塞情況日趨嚴重，須同時調高香港法例第 237 章所訂罪行及香港法例第 240 章所訂的 6 項與交通擠塞相關罪行的定額罰款，方能有助紓緩交通擠塞。雖然政府當局接納小組委員會的意見作為恢復罰款阻嚇力的第一步，但把第 240 章所訂 5 項罪行的定額罰款額僅調高 25% 的建議，或許不是紓緩道路擠塞的最有效方法。政府當局承諾會繼續如行政長官 2017 年施政報告所宣布，採取一系列短期及中長期措施，增加各區的泊車位供應；針對違例泊車加強執法；繼續邀請立法會在有關第 240 章所訂 5 項罪行的法例修訂完成後，調高第 237 章所訂違例泊車罪行的定額罰款；密切監察調高第 240 章所訂 5 項罪行的罰款能否有效遏止有關的交通違例事項；跟進在是次就第 240 章進行的法例修訂中沒有處理的交通罪行定額罰款額，並可能會以溫和幅度但較頻密地調整相關罰款額，以避免急劇的加幅。

擬議修訂

54. 如上文第 52 段所述，政府當局同意就根據香港法例第 240 章提出的擬議決議案提出修訂，以回應委員的關注。以修訂標記顯示的擬議修訂載於**附錄 VIII**。

建議

55. 小組委員會對政府當局的擬議修訂並無異議，並察悉政府當局將會重新作出預告，以動議議案徵求立法會批准已納入該等擬議修訂的擬議決議案。

徵詢意見

56. 謹請議員察悉小組委員會的商議工作。

立法會秘書處
議會事務部 4
2017 年 11 月 22 日

**根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)
提出的擬議決議案**

建議調高香港法例第 237 章所訂罪行的定額罰款

項目	條次	罪行	現行定額罰款	建議定額罰款
1	4	停泊方式相當可能對道路造成不必要的障礙，或對其他使用該道路的人造成不必要的危險	320 元	480 元
2	5	在斑馬綫的範圍內停車		
3	6	在斑馬綫控制區停車		
4	7(1)	在非泊車處停泊		
5	7(2)(a)	在行人路、行人道、中央分道帶、路旁、路肩或交通島上停泊		
6	7(2)(b)	停泊方式對進出毗連車路的處所的車輛造成阻礙		
7	7(2)(c)	停泊方式對由車路至消防龍頭的通道造成阻礙		
8	8(1)	在違反交通標誌或道路標記的情況下在泊車處停泊		
9	8(2)	停泊時不必要地佔用超過一個泊車位，或不必要地跨越該泊車位的任何劃分界綫		
10	8(4)	停泊在被運輸署署長中止或取消的泊車處		
11	8(5)	停泊在被警務處處長中止使用的泊車處		
12	8(6)	在違反交通標誌的情況下在臨時泊車處停泊		
13	9	在違反"不准停泊車輛"的交通標誌或道路標記的情況下停泊		
14	10(1)(a)(i)	停泊在設有硬幣停車收費錶的泊車位，但沒有在泊車後盡快將適當硬幣投入收費錶內		

項目	條次	罪行	現行定額罰款	建議定額罰款
15	10(1)(a)(ii)	停泊在設有儲值卡停車收費錶的泊車位，但沒有在泊車後盡快使用泊車儲值卡或(如適用的話)認可卡繳付泊車費	320 元	480 元
16	10(1)(b)(i)	停泊在憑票泊車車位，但沒有在泊車後盡快將泊車票放在擋風玻璃內向外展示，使該泊車票得以顯示已獲繳付的泊車費、有關的泊車位、繳款日期和已繳費的有效時限		
17	10(1)(b)(ii)	停泊在憑票泊車車位，但停泊時間已超逾車內展示的泊車票註明已繳費用的時限，或車內展示的泊車票並沒有註明使用該車位或在該日使用該車位所需費用已獲繳付		
18	10(4)	停泊在設有硬幣停車收費錶的泊車位時佔用超過一個泊車位，但沒有將適當硬幣投入每個泊車位的收費錶內		
19	10(4)	停泊在設有儲值卡停車收費錶的泊車位時佔用超過一個泊車位，但沒有把泊車儲值卡或(如適用的話)認可卡插進每個泊車位的收費錶內		
20	10(4)	停泊在憑票泊車車位時佔用超過一個車位，但沒有把適當數目的泊車票展示出來		
21	11(1)	停泊在設有停車收費錶的泊車位，但該收費錶沒有顯示泊車費用已獲繳付		

**根據《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)
提出的擬議決議案**

建議調高《道路交通(交通管制)規例》(第 374G 章)及
《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374D 章)
所訂 6 項交通罪行的定額罰款

罪行	現行定額罰款	建議定額罰款
(a) 非法進入黃色方格路口(香港法例第 374G 章第 10(1)條)	320 元	480 元
(b) 在限制區內讓乘客上落(香港法例第 374G 章第 14(6)條)	450 元	680 元
(c) 在限制區內裝卸貨物(香港法例第 374G 章第 14(7)條)	450 元	680 元
(d) 車輛作"U"字形轉向導致阻礙(香港法例第 374G 章第 42(1)(d)條)	320 元	480 元
(e) 未經授權而在巴士站、公共小巴站、的士站或公共小巴停車處停車(香港法例第 374G 章第 45 條)	320 元	480 元
(f) 公共巴士、公共小巴或的士上落乘客時停車超過所需的時間(香港法例第 374D 章第 45(1)(h)條)	320 元	480 元

兩項根據《定額罰款(交通違例事項)條例》及《定額罰款(刑事訴訟)條例》
提出的擬議決議案小組委員會

委員名單

主席 易志明議員, JP

委員 涂謹申議員
林健鋒議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
姚思榮議員, BBS
陳恒鑌議員, JP
黃碧雲議員
盧偉國議員, SBS, MH, JP
陳振英議員
張國鈞議員, JP
許智峯議員
陸頌雄議員
劉國勳議員, MH
譚文豪議員

(合共：14 位委員)

秘書 盧慧欣女士(至 2017 年 10 月 2 日)
胡日輝先生(由 2017 年 10 月 3 日起)

法律顧問 鄭喬丰女士

* 委員名單的變更載於附錄 III 的附件

附錄 III 的附件

兩項根據《定額罰款(交通違例事項)條例》及《定額罰款(刑事訴訟)條例》 提出的擬議決議案小組委員會

委員名單的變更

議員	相關日期
陳淑莊議員	至 2016 年 10 月 10 日

兩項根據《定額罰款(交通違例事項)條例》及
《定額罰款(刑事訴訟)條例》提出的擬議決議案小組委員會

在 2017 年 5 月 5 日及 6 月 19 日會議上
向小組委員會口頭陳述意見的機構/個別人士

1. 香港的士商會有限公司
2. 工黨
3. 公共巴士同業聯會有限公司
4. 泰和車行有限公司
5. 九龍重型貨車聯合商會有限公司
6. 香港公共小巴車主司機協進總會
7. 港粵運輸司機從業員協會
8. 貨櫃運輸業職工總會
9. 荃灣區旅運巴士同業聯會
10. 香港貨櫃車主聯會有限公司
11. 公共小型巴士總商會
12. 民主建港協進聯盟
13. 香港客貨車司機協會
14. 香港貨櫃拖運業聯會有限公司
15. 自由黨
16. 香港物流商會有限公司
17. 香港汽車會
18. CALL4VAN 客貨車

19. 健康空氣行動
20. 汽車交通運輸業總工會貨運車從業員分會
21. 聯友的士同業聯會有限公司
22. 新世界第一巴士服務有限公司
23. 城巴有限公司
24. 思匯政策研究所
25. 香港公共交通智庫
26. 何志強先生
27. 學童車協會有限公司
28. Trans-Consult Asia Ltd.
29. 汽車交通運輸業總工會
30. 汽車交通運輸業總工會非專利巴士分會
31. 城市的士車主司機聯會
32. 勞士正先生
33. 元朗區旅運巴士同業聯會
34. 屯門區旅運巴士同業聯會
35. 九龍巴士(一九三三)有限公司
36. 強記旅運有限公司
37. 強記旅遊服務有限公司
38. 汽車交通運輸業總工會小巴司機分會
39. 落馬洲中港貨運聯會
40. 民建聯

- 41. 香港專業吊運聯會
- 42. 中港澳直通巴士聯會
- 43. 獅子山學會
- 44. 民主黨
- 45. 公共運輸研究組
- 46. 司馬文先生
- 47. 香港公共交通關注組
- 48. 九龍公共小型巴士潮籍工商聯誼會
- 49. 專業吊機貨車聯會
- *50. 香港交通研究學會有限公司
- *51. 新大嶼山巴士(一九七三)有限公司
- *52. 香港大學黃仕進教授, BBS, JP
- *53. 巴士業職工會聯盟
- *54. 香港專線小巴持牌人協會
- *55. 香港交通運輸業職工聯合會
- *56. 林鴻達先生
- *57. 非專利公共巴士從業員協會
- *58. 公民黨
- *59. 綠色力量
- *60. 荃灣區議會議員伍顯龍先生
- *61. 專業吊機貨車聯會有限公司

* 只提交書面意見

《定額罰款(交通違例事項)條例》

立法會決議

立法會於 2017 年 月 日根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)第 13 條提出和通過的決議。

議決自 2018 年 6 月 1 日起 ——

- (a) 訂明~~\$480~~\$400 為違反《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)第 4、5、6、7、8、9、10 或 11(1)條的任何條文的定額罰款；及
- (b) 本決議取代由當時的立法局在 1994 年 2 月 23 日作出與通過，並在憲報以 1994 年第 109 號法律公告刊登的決議。

立法會秘書

2017 年 月 日

註釋

本決議將有關阻路、非法泊車及其他類似的交通違例事項的定額罰款，由\$320 調高至~~\$480~~\$400。

《定額罰款(刑事訴訟)條例》

立法會決議

立法會於 2017 年 月 日根據《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)第 12 條提出和通過的決議。

議決自 2018 年 6 月 1 日起修訂《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)，修訂方式列於附表。

附表

修訂《定額罰款(刑事訴訟)條例》

1. 修訂附表(罪行)

(1) 附表，第 9 項 ——

廢除

“\$320”

代以

“~~\$480~~\$400”。

(2) 附表，第 12 項 ——

廢除

“\$450”

代以

“~~\$680~~\$560”。

(3) 附表，第 13 項 ——

廢除

“\$450”

代以

“~~\$680~~\$560”。

(4) 附表，第 18 項 ——

廢除

“\$320”

代以

“~~\$480~~\$400”。

(5) 附表，第 20 項 ——

廢除

“\$320”

代以

“~~\$480~~\$400”。

(6) 附表，第 48 項 ——

廢除

“\$320”

代以

“~~\$480~~\$400”。

立法會秘書

2017 年 月 日

註釋

本決議修訂《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)的附表 ——

- (a) 將違反《道路交通(交通管制)規例》(第 374 章，附屬法例 G)(《規例》)第 10(1)條(非法進入黃色方格路口)的定額罰款，由\$320 調高至~~\$480~~\$400；
- (b) 將違反《規例》第 14(6)條(在限制區內讓乘客上落)的定額罰款，由\$450 調高至~~\$680~~\$560；
- (c) 將違反《規例》第 14(7)條(在限制區內裝卸貨物)的定額罰款，由\$450 調高至~~\$680~~\$560；
- (d) 將違反《規例》第 42(1)(d)條(車輛作“U”字形轉向導致阻礙)的定額罰款，由\$320 調高至~~\$480~~\$400；
- (e) 將違反《規例》第 45 條(未經授權而在巴士站、公共小巴站、的士站或公共小巴停車處停車)的定額罰款，由\$320 調高至~~\$480~~\$400；及
- (f) 將違反《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374 章，附屬法例 D)第 45(1)(h)條(公共巴士、公共小巴或的士上落乘客時停車超過所需的時間)的定額罰款，由\$320 調高至~~\$480~~\$400。

**兩項根據《定額罰款(交通違例事項)條例》及
《定額罰款(刑事訴訟)條例》提出的
擬議決議案小組委員會**

在2017年10月24日會議上通過的議案

鑒於泊車位供不應求的情況嚴重，在沒有制訂有效的解決方案及落實時間表前，本會要求政府現階段先行收回《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)所建議的13項定額罰款修訂；另外，對於《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)中6項定額罰款修訂建議，考慮到現時嚴重欠缺上落貨泊位，就算增加"在限制區內裝卸貨物"的定額罰款，司機還是會因欠缺上落貨泊位而迫於無奈地繼續違泊，無助改善因違泊造成的道路擠塞，反因增加罰款後把有關成本轉嫁給消費者，因此，本會同意政府提出修訂《條例》(第240章)附表a、b、d、e及f項有關違反交通規則的定額罰款建議調高幅度由原來的50%減至25%，但要求政府擱置增加《條例》(第240章)附表c項之"在限制區內裝卸貨物"的定額罰款，直至政府當局推出有效的措施改善上落貨泊位的問題。

動議人： 易志明議員

註：委員在會議上要求政府當局收回其根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)提出的擬議決議案所建議的所有定額罰款修訂。

《定額罰款(刑事訴訟)條例》

立法會決議

立法會於 2017 年 月 日根據《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)第 12 條提出和通過的決議。

議決自 2018 年 6 月 1 日起修訂《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)，修訂方式列於附表。

附表

修訂《定額罰款(刑事訴訟)條例》

1. 修訂附表(罪行)

(1) 附表，第 9 項 ——

廢除

“\$320”

代以

“~~\$480~~\$400”。

(2) 附表，第 12 項 ——

廢除

“\$450”

代以

“~~\$680~~\$560”。

~~(3) 附表，第 13 項 ——~~

~~廢除~~

~~“\$450”~~

~~代以~~

~~“\$680”。~~

(~~4~~) 附表，第 18 項 ——

廢除

“\$320”

代以

“~~\$480~~\$400”。

(~~5~~) 附表，第 20 項 ——

廢除

“\$320”

代以

“~~\$480~~\$400”。

(65) 附表，第 48 項 ——

廢除

“\$320”

代以

“~~\$480~~\$400”。

立法會秘書

2017 年 月 日

註釋

本決議修訂《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)的附表 ——

- (a) 將違反《道路交通(交通管制)規例》(第 374 章，附屬法例 G)(《規例》)第 10(1)條(非法進入黃色方格路口)的定額罰款，由\$320 調高至~~\$480~~\$400；
- (b) 將違反《規例》第 14(6)條(在限制區內讓乘客上落)的定額罰款，由\$450 調高至~~\$680~~\$560；
- ~~(c) 將違反《規例》第 14(7)條(在限制區內裝卸貨物)的定額罰款，由\$450 調高至\$680；~~
- ~~(d)~~ 將違反《規例》第 42(1)(d)條(車輛作“U”字形轉向導致阻礙)的定額罰款，由\$320 調高至~~\$480~~\$400；
- ~~(e)~~ 將違反《規例》第 45 條(未經授權而在巴士站、公共小巴站、的士站或公共小巴停車處停車)的定額罰款，由\$320 調高至~~\$480~~\$400；及
- ~~(f)~~ 將違反《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374 章，附屬法例 D)第 45(1)(h)條(公共巴士、公共小巴或的士上落乘客時停車超過所需的時間)的定額罰款，由\$320 調高至~~\$480~~\$400。