

書面質詢主題：《道路交通安全法》擱置修訂的後續工作

政府計劃大幅增加一系列違規泊車的罰款，社會爭議四起，日前政府宣佈暫時撤回《道路交通安全法》的修訂方案。然而，擱置不等同結束。對於政府是次修法，本人仍有不少疑問。

首先，當局在擬訂及準備推出諮詢文本前，明顯單憑主觀意志，只用一句「阻嚇力不足」，就提出大幅加罰。既拿不出違泊罰款大幅增加的任何依據，忽略最受交通問題影響的一般市民的負擔能力，更無視目前本澳公交系統長期無法負荷居民基本出行需要而私人泊車配套又嚴重不足的嚴峻現實。對上一次澳門在2007年修改違泊罰款金額，比上世紀九十年代推出《道路交通安全法典》時的罰款金額增加50%，已令中下階層特別是職業司機苦不堪言，惟當時交通配套比今日充裕，「被迫」違法的情況較為少見，公眾最終接受以增加違法罰金作為理順交通問題的一個依據。

而且，參照對所有居民都有影響的綜合消費物價指數，2008年1月指數為74.46，2018年4月為112.03，也就上升了50%。然而今次訂定一般違泊需要罰雙倍罰金，即調升100%，是同期通脹升幅的兩倍。參考同樣泊位不足的香港，剛通過了一系列交通違例定額罰款加幅，是從1994年的320元及450元，上調至400及560元，平均加幅是25%左右，而且亦僅限於禁區停車或上落客才需要增加罰款，很明顯是當行政違法行為對交通狀況有即時影響才增加罰款。反觀澳門，即使是不阻街的輕微違泊情狀也擬科處600以至900元的罰款，這是否合乎懲罰的比例原則？

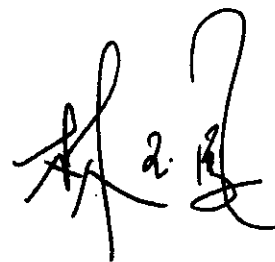
綜上所述，本人提出如下質詢：

1、當局在訂定罰則時，究竟依循何種邏輯？判斷行為後果輕重的標準是什麼？

2、此次修訂《道路交通法》的諮詢擱置，當局會否汲取經驗，改變最近兩年以加罰款、加收費為主的交通管制思維，而是加入更具靈活性的政策？日後擬訂各種道路交通收費以及罰款調整時，會否考慮各種客觀因素，訂立客觀科學的收費機制？

3、當局會否徹底整治好全澳的整體交通配套？包括盤點各區泊車狀況，具針對性地在不同區域增加不同泊車位；增建停車場，並制訂各類鼓勵、引導電單車司機使用的措施，包括加強宣傳指引、推出各種即時泊位實況 APPS、引入電子支付配套，適時更應考慮設立各類收費優惠，鼓勵、培養電單車司機使用公共停車場的習慣？

澳門特別行政區立法會議員



林玉鳳

二零一八年六月十四日