

「牛肉乾」加價五成

交通違例罰款20年未變 隨物價調升 2017年元旦實施

香港文匯報訊（記者 文森）「牛肉乾」也要加辣！香港特別行政區政府昨日宣佈，為恢復定額罰款(罰單俗稱「牛肉乾」)的阻嚇力，建議由2017年元旦日起，將與交通擠塞相關罪行，如違例泊車及非法上落客的定額罰款調高50%，即現時320元的罰款將增至480元；目前450元的則增至680元，日後駕車人士必須加倍小心。香港特區運輸及房屋局局長張炳良昨日指出，相關罪行的定額罰款已逾20年不變，是次加幅是參考1994年調整罰款至今的綜合消費物價指數升幅。

港府昨日宣佈將與交通擠塞相關罪行的定額罰款調高50%，建議由2017年1月1日起將違例泊車、非法上落客或裝卸貨物，及進入黃格等罪行的定額罰款調高50%，即現時320元的罰款調高至480元；而現時450元的罰款則調整至680元。張炳良指出，上次調整定額罰款已是1994年，而本地綜合消費物價指數自1994年至今年9月已上升約50%，罰款增幅是跟隨物價指數的增長。他又認為措施針對的是違反交通規例的駕駛者，不會影響奉公守法的市民。



■張炳良昨日公佈，即日起就「中環電子道路收費先導計劃」展開為期3個月諮詢，並宣佈將調高部分交通違例罰款。黃偉邦攝

張炳良：違例上升 須增阻嚇

對於有人批評當局建議加強罰則前未有諮詢公眾，張炳

良指定額罰款並非新的政策，修改過程中必定會聽到社會各方面意見，又指自己今年5月到立法會回應政府如何看交諮會各項建議時，聽到交通事務委員會相當多贊成加強定額罰款的意見，而「修改最終需要由立法會審議，為一個正式的法例修訂。」

資料顯示，涉及干犯與交通擠塞相關罪行的個案由2010年的約75萬宗升至2014年的逾108萬宗，增幅高達44%；而今年首9個月已有約96萬宗，張炳良認為足以反映交通違規情況相當嚴重。他表示，為了恢復定額罰款的阻嚇作用，交諮會建議參考綜合消費物價指數自1994年至今的升幅，調高定額罰款額，認為罰款增幅與物價指數升幅相若，可恢復定額罰款多年來被通脹削弱了的阻嚇作用，又指如增幅少於物價指數的升幅，將會減低阻嚇作用。

運房局擬明年2月交立會審議

張炳良表示，立法會交通事務委員會將於下星期的會議討論有關建議，當局會聽取立法會議員的意見後，提

交正式的法例修訂予立法會審議。局方提交立法會的文件顯示，運房局計劃在明年2月將相關的修例建議提交立法會審議。

現時政府根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(法例第237章)及《定額罰款(刑事訴訟)條例》(法例第240章)，就道路交通罪行發出定額罰款通知書。根據第237章發出的定額罰款通知書，適用於其附屬法例內訂明的全部21項與泊車有關的罪行，每項罪行的罰款額劃一為320元；而根據第240章發出的定額罰款通知書，是針對干犯《道路交通條例》及其附屬法例所規管的交通罪行，包括超速、超重、在限制區內上落乘客，定額罰款額由230元至1,000元不等。

■政府建議由2017年元旦日起，將違例泊車及非法上落客等犯規行為的定額罰款調高50%。

職業司機：做一日不夠交罰款

香港文匯報訊（記者 文森）政府公佈與交通擠塞相關罪行的定額罰款調高50%，惹來社會極大反響，的士及小巴業界均認為此舉直接影響前線司機生計，有職業司機直言調高罰款後會「做一日都交唔晒(罰款)」。

立法會交通事務委員會委員、民建聯立法會議員陳恒鑌指出，加強違例泊車罰則亦不適合在現階段推行，因為只會令部分用於工作的車輛，尤其是貨車的停泊更加艱難，認為政府應先解決車位不足問題，之後才考慮加強罰則。

田北辰：效星閉路電視監管

交通事務委員會主席田北辰則表示，定額罰款的成效不在於提高罰款，反而在於當局的執法次數。他認為當局在很多政策上都想以立法方式規管，但問題在於沒有足夠人手執法，令法例形同虛設。他建議當局充分利用科技進行執法工作，例如仿效新加坡以閉路電視作監管，在不用增加罰則的情況下提高成效。

小巴業：影響前線司機生計

措施引起職業司機反對，公共小型巴士總

商會主席凌志強指旗下司機每天最多賺約500元，直言增加罰款後會「做一日都交唔晒」，直接影響前線司機生計。他又批評政府事前沒有諮詢業界，指「加5至10%都可考慮容忍，加50%卻不能接受。」工聯會汽車交通運輸業總工會的士司機分會主任杜榮棠認為，調高罰款等於「向基層溫食車司機開刀」，建議政府先加強執法，無效才考慮加價。

市民：望政府增加咪錶泊位

有駕車習慣的市民陳先生同樣反對加罰款，指曾見警方在一些繁忙要道並無對違例泊車執法，質疑他們針對窮人及職業司機，認為政府應加設電子咪錶，令司機更易得知哪裡有泊位。同有駕車的市民黃先生則認為加價合理，因的確有司機「偷雞」偷泊街頭，但他認為政府應同時改善泊位及咪錶不足問題。

中環電子道路收費 諮詢3月

香港文匯報訊（記者 文森）為紓緩香港日趨嚴重的交通擠塞情況，香港特區政府將30年前曾提出的電子道路收費概念，重新提上日程。運輸及房屋局局長張炳良昨日公佈，港府即日起就「中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃」展開為期3個月公眾諮詢，之後再就具體收費區、時段、收費機制等進行可行性研究。他指出，根據外國經驗，實施電子道路收費可令車輛流量大減16%，平均車速提升20%，對紓緩擠塞大有幫助。

望減16%車流 增20%車速

張炳良昨日會見傳媒時指出，過去10年，香港各區平均行車速度普遍有減慢趨勢，部分主要道路如德輔道西及遮打道的車速，於早上或傍晚繁忙時段時速只有約10公里，僅比成人的平均步行速度，即4至5公里略快。交通擠塞不單影響城市的通達性及宜居性，亦影響香港經濟、空氣質素及國際都會形象。

張炳良表示，交通諮詢委員會早前向政府提交解決交通擠塞問題的研究報告，其中一項建議是促請政府盡早籌劃電子道路收費先導計劃，並認為中

環是合適試驗地點。且根據海外經驗，例如在新加坡、英國倫敦及瑞典哥德堡，實施道路收費計劃後，繁忙時段收費區交通流量可減少15至16%，平均車速更提高20%或更多，可見措施有效。

提供一條不收費替代路線

張炳良表示，政府認同交諮會建議，於經常出現持續性嚴重交通擠塞的中環區推行電子道路收費先導計劃。當日後中環灣仔繞道開通後，可提供一條不收費的替代路線，方便起點及終點均非中環的駕駛者。他指出，政府認為這是合適時機，籌劃以用者自付為原則的電子道路收費方式理順中環的擠塞問題。

張炳良強調，會以開放態度聽取社會不同持份者對計劃的意見，包括具體收費區域、收費機制、時段、水平及應用科技，之後進行深入的可行性研究，並提出具體推行建議供社會討論，再進行相關立法程序。對於原定於2017年通車的中環灣仔繞道或有延誤，張炳良表明，不會待中環灣仔繞道完成才推行計劃，「現在開始做，相信時間上可互相配合。」

收費參考倫敦或星洲模式

當局建議在中環及鄰近地區實行的先導計劃，範圍大約東起夏慤道，西至摩利臣街及南至堅道一帶。收費時間建議於周一至周五朝七晚八、周六朝八晚八；周日及公眾假期則不收費。收費水平可考慮劃一收費，或按車輛大小或載客量釐定不同水平。

收費機制則可參考倫敦模式的「區域為本」，只需繳費一次，即可在同一日多次進出收費區及在區內行駛。倫敦收費是每日11.5英鎊(約140港元)。另一模式是「周界為本」，車輛在收費時段每次駛經收費區邊界的收費點，便需繳費，各收費點的收費水平可因應不同時間、地點及駕駛方向而不同，可針對不同程度交通擠塞，新加坡和哥德堡均採用此模式。

■政府希望實施電子道路收費可令中環汽車流量減少16%，平均車速提升20%，有助紓緩交通擠塞。資料圖片

道路收費 議員學者意見分歧

香港文匯報訊（記者 文森）特區政府計劃在中環實施電子道路收費先導計劃，立法會交通事務委員會委員、民建聯立法會議員陳恒鑌建議有所保留，認為市民對電子道路收費的私隱及公平性問題仍有憂慮，現時推出不利社會發展。不過，理工大學土木及環境工程學系副教授熊永達則表示支持，認為現時是推出計劃的最好時機，又指現有技術可毋須收集車輛行駛紀錄用作收費，並無私隱問題。

陳恒鑌：私隱及公平存憂慮

陳恒鑌認為，現時不適宜引入電子道路收費系統，因為即將完成的中環灣仔繞道已可解決及疏導中環區的交通擠塞問題，且設收費系統會引起公平使用道路問題，令人感覺「有錢才可使用道路」，公眾亦關注計劃涉及私隱，加上社會上已有許多爭議性問題，若現時計劃推行電子道路收費，不利於社會發展。

立法會交通事務委員會主席、新民黨議員田北辰亦認為，政府只在中環試行電子道路收費有欠全面，未必能有效紓緩市區交通擠塞；且措施亦變相鼓勵司機逗留在收費區內，反而弄巧成拙，建議政府按汽車逗留時間收費，以

加快汽車流轉。他又促請政府在巴士轉乘站及鐵路站附近寬地興建大型泊車設施，又建議興建行人過海隧道。

熊永達：實施計劃最好時機

熊永達卻支持計劃，並指配合中環灣仔繞道開通時實施是最好時機。他建議計劃實施初期，收費毋須過高，以便市民適應，同時可考慮豁免公共交通工具的收費。他又指出，現有技術毋須收集車輛行駛紀錄用作收費，故不會出現私隱問題。

環保組織：疏交通勢在必行

環保組織「健康空氣行動」回應指出，未來10年道路增長率每年只有0.4%，但同期車輛增長率達每年3%，採取交通管理措施勢在必行，且未來中環灣仔繞道可提供替代路線，可只向駛入中環而引致交通擠塞的車輛收費，故同意政府推行計劃，但認為當局必須同時推出相關配套措施，以鼓勵及促使市民以步行、騎單車、乘搭電車或地鐵等環保交通工具出入中環，減少車流帶來的空氣污染。

先導計劃道路收費範圍



■政府擬在地圖所示的中環及其鄰近地區，劃設為先導計劃的收費區。諮詢文件圖片