

書面質詢

二零一七年的前夕，當局突然大幅增加各項扣押車輛的費用。當局宣稱有些費用是多年來沒有調整，而當局亦藉着調高費用以增加使用車輛的成本，以制約私人車輛的增長。

多年沒有增加並不成為如今大幅增加的理由，作為政府，官僚經營的成本運作一定遠遠高於一般的商業機構。因此，在費用收取問題上，尤須考慮的是市民的承受能力，而非行政成本之能否回收。況且，以移走車輛為例（一部重型車從原來四百五十元突然增加至六千元），這裏說是「費用」，實質上也是一種針對違泊車輛的處罰，而作為處罰則應以其是否具足夠阻嚇力來作判斷。平心而論，澳門違例泊車情況嚴重，但主因是澳門合法泊車位嚴重不足而非處罰的阻嚇力不足。

至於以此來節制車輛增長，也是值得商榷的。毫無疑問，本澳門的交通問題源於車輛過多，車輛不能有效節制增長，則不論採取甚麼措施，交通情況都必然日趨惡化。所以早在十年前，我們便督促政府尋求措施節制私人車輛增長，可惜當年特首以不能損害年青人圓車主夢之荒謬理由而被拒絕。如今，在車輛狂增後才意識到節制車輛增長之重要，雖失去最佳時機，但仍為時未晚。

只是，節制車輛有許多不同的方法，以資本主義社會的方式，當然就是提高使用車輛的經濟成本。但即使是增加經濟成本，也可以有增加汽車入口稅、燃油稅、每年的行車牌照稅，甚至某些城市還在繁忙地區實行電子道路收費等，這些增收的稅項或費用，都可直接轉化為政府庫房的收益，也算是一種使用車輛的社會成本的補償。可是，近年政府的節制車輛方式，卻是不斷增加泊車費，直接得益的是執行泊車管理的私人公司，而因為公共泊位費用的大幅增加，私人停車位的售價和租金都持續飆升。很巧合，這些節制車輛措施所產生的經濟效益竟然大都沒有化成政府的庫房收入，而是溢出了成為私人泊車管理公和私人停車場擁有者的收益。而這次政府再度出招，所大幅加的鎖車費，同樣歸於執行泊車管理的私人公司。對政府這種奇怪取向，難怪有人質疑當局到底是以增加費用來節制車輛增長，還是以此為名將利益轉移，化公為私呢？

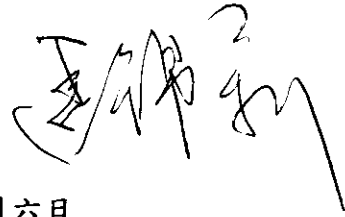
為此，本人向行政當局提出書面質詢：

- 一、 當局於去年除夕夜突然刊登了扣押車輛等的新收費表，大幅增加收費，惹來社會的強烈反彈。行政長官崔世安一直強調「陽光政府」、「科學施政」，但從這次增加收費來看，是既不「陽光」（作出決定事前沒有任何披露和諮詢，甚至連交諮會都被蒙在鼓裏）又不「科學」（胡亂訂定所增費用，根本無以解釋為何是五倍或十多倍，充滿隨意性）。是否在此加費問題上，政府也底氣不足而不敢事前透露或及先作諮詢？
- 二、 節制車輛增長在資本主義社會中採取經濟手段推高開使用車輛的成本，本來是無可厚非。但奇怪的是，當局的增加經濟成本的手段不是着重於增加稅收（汽車入口稅、燃油稅、每年的行車牌照稅），讓庫房直接收益以彌補車輛使用所產生的社會成本。反而是增加車輛停泊費用，令管理泊車的私人公司及私人停車位及停車場的擁有者直接得益？

而此次所增加的費用，更全部甚至大部份落入私人公司身上，政府可否解釋為何會有此節制車輛措施選擇的取向？

- 三、當局近年開始提出節制車輛增長，但所針對的似乎只是私人車輛，但其實政府機關及公營部門的公車也不少，當局會否重新檢視各公營機關所擁的公車是否有壓縮空間，減少過濫使用及互相攀比，更應促使官員上下班多走路，多乘公共交通，以拉近官員與居民之距離，有利於了解民間疾苦？

立法議員 區錦新



二零一七年一月六日