

二零零九年一月二十三日

討論文件

立法會交通事務委員會

過境車輛的規管安排

目的

本文件載述當局放寬過境私家車規管安排的建議。

背景

2. 隨着新的陸路口岸投入服務，我們認為可以更積極地考慮放寬過境車輛的管制。正如較早前就港珠澳大橋向委員會提交的文件所述，我們已委聘交通顧問，探討和檢視大橋通車後規管過境車輛的各個可行方案（下文簡稱“有關研究”），並推薦規管這些車輛的安排。有關研究的重點為私家車的規管安排，但同時涵蓋其他過境車輛（即旅遊巴士、出租汽車及貨車／貨櫃車）的規管安排。

有關研究主要建議摘要

3. 有關研究的主要建議概述如下：

- (a) 維持過境旅遊巴士／出租汽車／貨車現行的規管安排，沒有重大改動。有關詳情載於附件 A；

- (b) 可在有控制的情況下放寬現行的私家車配額制度，即在深圳灣口岸及港珠澳大橋引入一次性特別配額，讓更多人可使用私家車出行及提高其彈性，並應盡快在深圳灣口岸推行試驗計劃。有關詳情載於下文第 4 至 7 段；以及
- (c) 泊車轉乘計劃的好處，在於減低日漸增加來自內地和澳門的私家車對本港道路系統及環境造成的影響。應考慮在港鐵站(例如東涌站、欣澳站、藍地站及錦上路站)和機場等方便地點提供可供自願使用的泊車轉乘設施。泊車轉乘計劃不宜強制實施，理由如下：
- (i) 會減低駕車人士使用港珠澳大橋的意欲，亦會抵銷一次性特別配額對內地和澳門私家車來港的吸引力；
 - (ii) 等候和轉乘公共交通工具需時，令行程延長；
 - (iii) 要前往沒有便捷鐵路連繫的地區較為困難；以及
 - (iv) 需要在港珠澳大橋的過境設施中撥出大幅土地提供泊車設施，並涉及巨額開支。

一次性特別配額的考慮因素

4. 在提出建議的一次性特別配額方案前，已顧及下列因素：

- (a) 建議方案宜建基於現行配額制度之上；

- (b) 建議方案可因應需求以循序漸進方式推行，並能有效控制內地和澳門來港私家車的數目；
- (c) 建議的一次性特別配額制度會適用於三個司法管轄區(香港、內地及澳門)，但各地所訂特別配額的數目無需相同，以確保三地政府接納方案；
- (d) 考慮到本港道路網的容車量，方案實施後新增的交通量應在實際可行的水平；以及
- (e) 需要考慮內地和澳門來港私家車數目增加對環境、安全及保安方面的影響。

5. 考慮過上文第 4 段列述的因素後，我們希望在受控的情況下去促進跨境交通，引入一次性特別配額以便利市民駕駛私家車跨境往來。藉着控制一次性特別配額的數目，過境車流會循序漸增。現行的私家車配額制度將被保留，以維持現有制度的延續性，令現有配額持有人有一可靠(無限制)的通關方法以滿足他們處理業務或工作上的需要。

6. 因應現有口岸、跨境連接路和引路現時的设计容量以及本港道路網的交通流量，一次性特別配額應只在深圳灣口岸及港珠澳大橋實施。

7. 在放寬過境私家車的規管機制之餘，因內地及澳門來港私家車

預期增加所引致的環保、交通安全及保安問題亦應受關注。我們會要求來港車輛必須符合本港預設／現行的排放及車輛標準，並會考慮設立預先登記制度，以便執行相關規定。

一次性特別配額制度的實施安排

8. 我們現正整理一次性特別配額的基本實施框架(見**附件 B**)。雖然有關概念可行，但擬訂實施細節涉及不少複雜問題。舉例來說，由於一次性特別配額屬臨時性質，規定來港短暫逗留的內地／澳門車輛掛上本港車牌號碼並不切實可行，但假如來港車輛沒有本港車牌號碼，運輸署及各執法機構便須攝取／追查這些車輛含有中文字的車牌號碼。要解決這個問題，當局須要修訂法例，並提升相關電腦系統的功能。

試驗計劃

9. 我們已與廣東省有關當局初步同意分兩個階段推行建議計劃：首先發放香港私家車的一次性特別配額，試行情況如令人滿意，廣東私家車的特別配額會在隨後階段發放。

10. 在二零零八年十二月中與廣東省有關當局舉行的專家組會議上，雙方同意在定出實施細節後，盡快在深圳灣口岸推行試驗計劃。雙方專家會繼續研究整體的實施計劃，例如一次性特別配額的數目、發放原則、申請手續、兩地車牌的互認制度，以及環保、汽車保險和交通執法等要求。我們的初步目標，是在本年內公布首個階段(即向香港私家車發放一次性特別配額)的實施安排，但確實的試行日期則視乎

專家小組的磋商進展而定。

11. 如試驗計劃成功，深圳灣口岸的使用量將會增加，並為港珠澳大橋全面實施有關建議作好準備。

徵詢意見

12. 請委員留意本文件的內容。

運輸及房屋局

二零零九年一月

過境旅遊巴士／出租汽車／貨車規管安排的主要建議

(a) 過境旅遊巴士：

- (i) 維持過境旅遊巴士服務現行根據粵港政府有關當局共同管理的配額制度運作的規管機制；
- (ii) 提供取道港珠澳大橋往來香港與澳門以及香港與珠海的穿梭巴士服務；以及
- (iii) 繼續容許其他不同類型的過境巴士服務在港珠澳大橋營運。

(b) 過境出租汽車：

- (i) 沿用過境出租汽車現行的規管機制，即維持配額管制，但不限制發給出租汽車行駛港珠澳大橋的許可證數目，惟不得超過已刊憲的1,500輛上限；以及
- (ii) 根據(b)(i)項所述，當局不宜干預市場提供取道容車量較大的新建跨境道路(包括港珠澳大橋)的出租汽車服務。

(c) 過境貨車：

過境貨車現行的規管機制已相當寬鬆，不設配額限制¹，但宜提高過境貨車的生產力。可考慮的措施包括：

- (i) 取消或放寬每輛過境貨車的登記司機人數上限；或
- (ii) 推行“登記車隊計劃”，讓運輸服務營辦商向兩地有關當局提交車隊和司機的詳細資料，並定期更新；或
- (iii) 提高每輛貨車的登記司機人數上限，讓營辦商較易調配資源。

¹ 然而，過境貨車須就跨境往來向香港及內地當局申請相關許可證(例如封閉道路通行許可證)。

過境私家車一次性特別配額制度

基本實施框架

1. 鑑於一次性特別配額的性質，申請程序應力求簡單。
2. 一次性特別配額只適用於私家車，其他車輛種類並不適用。
3. 只有登記車主才可申請一次性特別配額。
4. 每個配額可讓車主在配額有效期內跨境往來一次；有效期將會短暫，例如數天。
5. 同一車輛在訂明的期限內只獲發放有限數量的一次性特別配額，讓更多私家車受惠，同時避免計劃被濫用。
6. 來港私家車必須購買有效第三者保險，承保期涵蓋整段留港時間。
7. 由於持有一次性特別配額的私家車每次過境只會在目的地短暫停留，加上每年跨境往來的次數有限，登記和發牌規定應予盡量豁免（當中可能涉及法例修訂）。