

二零一六年二月二十九日
討論文件

立法會交通事務委員會

就港珠澳大橋跨境交通安排 與廣東和澳門政府討論的最新進展

目的

本文件載述香港特別行政區政府與廣東省政府和澳門特別行政區政府就討論港珠澳大橋（下稱「大橋」）跨境交通安排的最新進展。

背景

2. 大橋是首條連接香港、珠海和澳門的跨境陸路連繫（見附圖）。大橋落成後，將成為粵港之間第五個陸路口岸，亦是首條連接港澳陸路交通的幹道，促進香港、澳門和珠三角西部的進一步經濟發展和聯繫。車輛取道大橋可大幅縮減往來香港與珠三角西部的行車時間¹，將珠三角西部納入香港 3 小時車程可達的範圍內，從而減省陸路客運和貨運的成本和時間，對本港各主要行業均會帶來新機遇。

3. 為配合大橋開通，粵港澳三地政府（下稱「三地政府」）一直積極研究和商討大橋跨境交通安排以訂定一套切合三地居民、旅客和業界需要的跨境交通安排，讓大橋發揮最大的經濟和運輸效益。三地政府已舉行多次會議，討論大橋的跨境交通安排。與此同時，

¹ 現時往來珠海與香港國際機場的行車時間為約 4 小時，取道大橋只需約 45 分鐘，節省 8 成以上的行車時間。現時往來珠海與葵涌貨櫃碼頭的行車時間為約 3.5 小時，取道大橋只需約 75 分鐘，節省 6 成以上的行車時間。

運輸署亦一直與本地相關業界保持緊密聯絡，聆聽業界對大橋跨境交通安排的意見。

跨境交通安排

考慮因素

4. 為確保跨境交通暢順，跨境交通流量須顧及三地口岸處理能力及對當地交通可能造成的影響。因此，三地政府同意大橋跨境交通安排以現行粵港跨境交通安排（詳見附件）為基礎，實施配額制度以限制跨境車輛的數目。來往粵港和港澳的跨境車輛須持有有效的配額（除香港跨境貨車和口岸穿梭巴士外）及由粵港或港澳政府發出的相關文件（包括所需牌證）。粵港政府設有既定的制度，以公開及公平方式發放配額予合資格的人士。

5. 在規管方面，三地政府將採取屬地原則，即適用屬地法律處理各項事務。故此，來往粵港或港澳兩地的跨境車輛，必須取得由粵港或港澳兩地政府發出的相關文件²，並符合兩地法例對車輛登記、牌照、車輛排放及規格等要求。駕駛跨境車輛的司機亦須持有兩地所需的駕駛執照。大橋的主體部份座落內地水域，所有跨境車輛和車上的過境旅客經過內地司法管轄範圍時須受內地法律管轄。

跨境車輛種類

6. 三地政府同意在大橋提供不同種類的跨境交通工具，讓運輸業界在有健康競爭的環境下，為跨境旅客和跨境貨運提供不同選擇、優質到位的服務，以體現大橋的經濟和運輸效益。有關各類行經大橋的跨境車輛的討論的最新進展詳列於下文。由於三地政府的

² 例如，現時來往粵港兩地的跨境車輛，必須取得香港運輸署發出「封閉道路通行許可證」及廣東省公安廳發出的「粵港澳機動車輛往來及駕駛員駕車批准通知書」。

討論仍在進行中，以下所述安排以三地政府最終公佈為準。

(i) 口岸穿梭巴士

7. 口岸穿梭巴士是大橋口岸之間的主要交通工具，提供頻密的接駁服務³，讓旅客便捷地來往香港和珠海口岸，以及香港和澳門口岸。口岸穿梭巴士只限在口岸內接載旅客。旅客到達香港、澳門或珠海口岸後，可利用當地公共交通，前往各區。

8. 口岸穿梭巴士的運作與落馬洲－皇崗跨境穿梭巴士（即「皇巴」）相近，將由一個營辦商以商業模式營運有關服務，自負營虧。營辦商必須為粵港澳三地企業組成的聯營公司。三地政府將共同以公開、公平、公正方式遴選營辦商。三地政府在遴選營辦商時，會考慮營辦商的建議票價、服務安排、車隊管理等因素。三地政府爭取最早於 2016 年第二季左右展開有關遴選口岸穿梭巴士營辦商的工作。

9. 獲選的營辦商須簽訂營運協議，並遵守相關的營運條款。三地政府會共同監管口岸穿梭巴士的營運，包括服務質量和票價，確保服務質素和穩定性。營辦商的營運牌照設有期限（即 5 年），期限屆滿時營辦商的服務表現須接受評核，以決定其營運牌照能否獲得續期，最多可獲續期一次（即最長 10 年）。當整個營運牌照有效期屆滿，須重新公開遴選營辦商。

(ii) 跨境巴士

10. 三地政府同意參照現時粵港跨境巴士的安排，設立經大橋來往粵港⁴和港澳的跨境巴士，為旅客提供

³ 繁忙時間的基本班次為每 5 分鐘一班，非繁忙時間為每 10 至 20 分鐘一班。

⁴ 根據現時粵港跨境巴士的管理機制，營辦商將來亦可根據內地的相關批准文件申請營辦來往香港與廣東省以外的地區（例如廣西省）的跨境巴士服務。

定時和定點的跨境交通服務。跨境巴士為非專營巴士，在香港須遵守非專營巴士（國際乘客服務）的相關條款。為配合大橋的開通，運輸署正就豁免行經大橋的跨境巴士(包括口岸穿梭巴士)須從香港現有車隊採購非專營公共巴士的措施與業界溝通。

11. 跨境巴士受配額制度規管，服務班次與配額數量掛鈎⁵。在大橋開通後首 3 年，三地政府將發放共 300 個配額⁶，可讓營辦商每日提供最多 300 個來回班次的服務。為鼓勵競爭以提升服務質素，經大橋的跨境巴士的配額將設有期限(即 6 年)，期限屆滿時營辦商的服務表現須接受評核，以決定其所持配額能否獲得續期。每個配額只獲續期最多一次(即最長為 12 年)。續期的期限屆滿後，有關配額將被收回，並重新公開發放。

12. 粵港跨境巴士將沿用現有安排，由合資格的內地及香港合營公司營運⁷。港澳跨境巴士則會分別由合資格的香港營辦商或澳門營辦商獨立營運。跨境巴士的票價由營辦商自行決定，不受政府監管。三地政府爭取最早於 2016 年第二季左右發放跨境巴士配額。

(iii) 跨境出租車

13. 粵港和港澳之間將設有跨境出租車提供個人化、點對點的跨境交通服務，接載旅客經大橋往來預定目的地。粵港和港澳跨境出租車在香港須遵守出租汽車許可證——私家服務（豪華房車）（過境服務）的

⁵ 營辦商每持有一個跨境巴士配額，每天可提供來回班次各一，即離開香港和進入香港各一次。

⁶ 包括 200 個新配額及 100 個由現有粵港口岸轉走大橋的粵港配額。供現有粵港口岸轉走大橋的粵港配額旨在便利經現有口岸往來珠江三角洲西部城市和香港的跨境巴士，將來可取道大橋。在獲發轉走大橋的配額時，有關的粵港跨境巴士營辦商須放棄現有口岸的配額。如有需要，粵港政府可將屬其他口岸因轉走而剩餘的配額重新發放。

⁷ 根據內地《外商投資道路運輸業管理規定》，在內地投資經營客運服務的公司，須為內地與外地（包括香港）的合資公司。

條款。

14. 沿用現有安排，行走大橋的跨境出租車將受配額制度規管，車輛數目與配額數量掛鉤⁸。在大橋開通後首 3 年，三地政府計劃發放共 250 個配額。為鼓勵市場競爭及提升服務質素，經大橋的跨境出租車的配額亦將設有期限（即 3 年），配額只可續期一次（即最長為 6 年）。跨境出租車營辦商的准入資格與跨境巴士相同，即粵港出租車由合資格的內地及香港合營公司營運，而港澳跨境出租車則會分別由合資格的香港營辦商或澳門營辦商獨立營運。

15. 粵港政府將爭取最早於 2016 年第二季左右，發放粵港跨境出租車配額。由於澳門仍就開通港澳跨境出租車進行有關的籌備和立法工作，港澳跨境出租車的開通日期將容後公佈，而港澳跨境出租車配額會適時發放。

(iv) 跨境私家車

16. 現時，持常規配額的粵港跨境私家車可在指定口岸進出內地。在深圳灣口岸通車初期，粵港政府曾臨時讓持有其他口岸常規配額的粵港跨境私家車，可免手續試用深圳灣口岸過境⁹。此外，現時合資格的香港私家車可通過「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」（試驗計劃）第一階段（即港車北上）經深圳灣口岸進出內地。

17. 三地政府計劃容許跨境私家車經大橋來往粵港和港澳，有關討論以現有粵港跨境私家車的安排為基礎。具體安排仍在討論當中，未有定案。另外，由於粵港政府在 2012 年已明確表示「過境私家車一次性特

⁸ 營辦商每持有一個跨境出租車配額，可登記一輛跨境出租車，每天過境次數不限。

⁹ 該等跨境私家車可繼續使用原來的指定口岸。試用安排已於 2014 年 3 月 3 結束。

別配額試驗計劃」第二階段（即粵車南下）沒有具體推行時間表，因此上述有關跨境私家車的商討，並不包括粵車南下。

(v) 跨境貨車

18. 粵港跨境貨車將沿用現有安排¹⁰，以繼續便利兩地貨運和物流業的發展。現時行走粵港兩地約 13 000 輛香港跨境貨車，將來除可繼續使用現有的陸路過境口岸外，亦可免卻向廣東省有關部門申請審批增加大橋的批註而使用大橋往來粵港兩地；惟有關安排不適用於往來福田保稅區的貨車，該等貨車須經指定關口（即落馬洲口岸（皇崗））進出福田保稅區。我們仍與廣東省有關部門商討實施細節。

19. 至於港澳貨車，基於澳門當地交通情況的考慮，澳門政府已表示不容許香港跨境貨車駛經澳門口岸，進入澳門市區。澳門政府將在澳門口岸設置貨物裝卸設施，讓香港跨境貨車前往該貨物裝卸設施，與澳門本地貨車進行交收。香港跨境貨車可運送貨物至澳門口岸，亦可從澳門口岸運送貨物至香港。另一方面，香港口岸面積有限，沒有設置貨物裝卸設施供跨境貨車使用。我們正研究不同方案（包括澳門跨境貨車停泊於香港指定裝卸設施），與澳門政府商討澳門跨境貨車的安排，有關討論仍正進行中。

大橋通行費

20. 三地政府在大橋的設計階段已就釐定大橋車輛通行費的原則達成共識。三地政府同意大橋通行費的

¹⁰ 現時，粵港跨境的香港貨車不設配額限制，經營跨境貨運的公司只需為內地及香港合營公司，並取得內地相關批文（批文上列明過境貨車指標及過境口岸批註）和經營許可證，以及獲香港運輸署發出的「封閉道路通行許可證」，便可進行跨境陸路貨運。粵港跨境的內地貨車數目則受配額限制，有關配額由兩地政府共同商討及訂定，並由內地分發。現時配額數目為 800，並已全數發出。

釐定應考慮以下因素：

- (a) 大橋屬公共基礎設施；
- (b) 車輛通行費用於償還貸款本息及滿足主體部份運營、維護和管理費用；
- (c) 港珠澳大橋車流量及車主的承受能力；及
- (d) 在可行的情況下，盡量降低收費以增加車流量。

21. 大橋的主體部份座落內地水域，而收費廣場亦位處內地範圍，大橋通行費將以人民幣結算。目前，三地政府仍就大橋通行費進行研究和討論，未有定案。當三地政府完成有關討論，我們會作出公佈。

下一步工作

22. 三地政府爭取最早於 2016 年第二季左右就遴選口岸穿梭巴士營辦商和發放跨境巴士及出租車配額開展相關工作，好讓營辦商有足夠時間籌備，在大橋開通時提供到位的跨境客運服務。

23. 我們會繼續與廣東省政府和澳門特區政府商討大橋跨境交通的具體安排細節，並會繼續與相關業界維持溝通。

徵詢意見

24. 請委員察悉本文件的內容。

運輸及房屋局
運輸署
二零一六年二月

現時粵港跨境交通安排

現時，粵港之間共有四個陸路口岸，包括落馬洲（皇崗）、文錦渡、沙頭角和深圳灣，以及兩個鐵路口岸，即羅湖和落馬洲支線。

配額制度

2. 粵港兩地政府自 1982 年起實施及共同管理跨境車輛配額制度。除了香港跨境貨車及皇巴外，所有跨境車輛均受配額制度規管。粵港政府設有既定的制度，以公開及公平方式發放配額予合資格的人士。

3. 獲得配額的跨境車輛只可使用指定的出入境口岸，以使跨境交通流量與口岸處理能力相稱，從而確保跨境交通暢通無阻。除配額外，現時跨境車輛必須符合粵港兩地有關車輛及司機牌證的要求，並取得香港運輸署發出「封閉道路通行許可證」及廣東省公安廳發出的「粵港澳機動車輛往來及駕駛員駕車批准通知書」。

跨境交通車輛種類

跨境巴士

4. 跨境巴士的配額由粵港政府共同審批和發放。根據內地《外商投資道路運輸業管理規定》，粵港跨境巴士的營辦商必須為香港與內地合營公司。就跨境巴士配額而言，每一個配額只可讓相關的跨境巴士營辦商經指定的過境口岸，每天提供來回班次各一次在指定地點接載乘客。跨境巴士服務在香港境內是以非專營公共巴士營運，並受客運營業證的條款所規管。

跨境出租車

5. 跨境出租車是指提供個人化出租服務的跨境私家車，用以接載跨境旅客往來預定目的地，其配額由粵港政府共同審批和發放。行駛粵港兩地的跨境出租車服務之始發地和終點須分別在香港及廣東省境內，並需預約。有關出租車必須在指定口岸過境，但每天進出境次數則沒有限制。根據內地《外商投資道路運輸業管理規定》，營辦商必須是香港與內地合營公司。在香港，跨境出租車須符合出租汽車許可證—私家服務(豪華房車)(過境服務)的條款。

跨境貨車

6. 來往粵港兩地的香港跨境貨車不設配額限制，經營跨境貨運的公司只需為內地及香港合營公司，並取得內地相關經營許可證，便可進行跨境陸路貨運。粵港跨境的內地貨車數目則受配額限制，有關配額由兩地政府共同商討及訂定，並由內地分發。現時內地貨車的配額數目為 800。

跨境私家車

7. 現時，持常規配額的粵港跨境私家車主要可分為香港跨境私家車和內地跨境私家車（又稱「內地出港商務車」）兩類。申請有關私家車的資格如下：

- (a) 香港跨境私家車 - 在廣東省非山區投資在 100 萬美元(800 萬港元或人民幣)或以上，及在內地上一年度納稅達 30 萬元人民幣;或在山區投資額在 40 萬美元(320 萬港元或人民幣)或以上，及在內地上一年度納稅達 15 萬元人民幣的香港商戶;或擔任全國、廣東省人大代表、政協的香港人士;或在廣東省捐贈興辦公益事業的累計金額達 1,000 萬元人民幣以上的香港居民；及
- (b) 內地跨境私家車 - 註冊資本 5,000 萬元人民幣以上、年銷售額 5,000 萬元人民幣以上、資產總額 5,000 萬元人民幣以上或在香港投資 1,000 萬港

元以上的國有企業、集體企業、民營企業

8. 除上述持常規配額的跨境私家車外，香港私家車可透過「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」(「試驗計劃」) 第一階段(即港車北上)，申請一次性特別配額，經深圳灣口岸前往內地。「試驗計劃」第一階段自 2012 年 3 月 30 日起實施，讓符合資格的五座位或以下香港非商用私家車車主，可以申請一次性配額駕駛自己的私家車經過深圳灣口岸進入廣東省，逗留不超過七天。就「試驗計劃」的第二階段(即粵車來港)，粵港兩地政府已公開表示沒有具體的實施時間表。

落馬洲－皇崗跨境穿梭巴士（即「皇巴」）

9. 粵港設有一條跨境穿梭巴士的路線，往來落馬洲的新田與深圳的皇崗管制站，途經落馬洲管制站。皇巴不受配額限制。

附圖

