

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1051/11-12號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會 2012年2月16日舉行的特別會議

有關過境私家車一次性特別配額試驗計劃的背景資料簡介

目的

此文件載列有關過境私家車一次性特別配額試驗計劃(下稱"配額計劃")的背景資料，並綜述交通事務委員會(下稱"事務委員會")過往在討論配額計劃時曾提出的主要關注事項。

背景

2. 隨着新的陸路口岸投入服務，政府當局認為可以更積極地考慮放寬過境車輛的管制。政府當局在2008年12月曾表示，當局已委聘交通顧問，探討和檢視港珠澳大橋通車後規管過境車輛的各個可行方案(下稱"該研究")，並就規管這些車輛的安排提出建議。該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。

3. 根據該研究所得結果，政府當局提出放寬過境私家車規管安排的建議。有關建議載於政府當局文件[立法會CB(1)614/08-09(03)號文件]，並已提交2009年1月23日的事務委員會會議討論。該文件亦載於**附錄I**，方便委員參閱。

4. 政府當局於2011年10月宣布，粵港雙方已確定於2012年3月推出第一階段的兩地過境私家車配額計劃，讓符合資格的5座位或以下香港私家車車主可以申請一次性特別配額，從香港駕駛私家車經深圳灣口岸進入廣東省。配額計劃若效果理想，日後可在港珠澳大橋實施，增加大橋的使用量，進一步方便跨境交通。

事務委員會就建議放寬過境私家車規管安排進行的討論

5. 事務委員會在2008年12月19日會議上討論政府當局為進行港珠澳大橋主橋的初步設計和工地勘測工作而提出的撥款申請時，曾簡略討論政府當局推行過境私家車一次性特別配額的計劃。在2009年1月23日的會議上，政府當局就放寬過境私家車規管安排的建議進一步諮詢事務委員會。此外，在2009年4月24日事務委員會會議上討論有關港珠澳大橋的撥款申請，以及在2011年10月18日運輸及房屋局局長作出政策簡報時，亦曾討論建議放寬過境私家車規管安排的事宜。

6. 事務委員會委員雖然普遍認為擬議的放寬規管安排可促進過境交通，有助香港與內地進行更頻繁密切的經濟交流，但亦對有關計劃提出多項關注。事務委員會委員促請政府當局制訂充分的配套措施，確保第一階段的配額計劃順利推行；在決定下一步安排前，亦應仔細考慮推行經驗及評估對本港帶來的影響。事務委員會委員曾提出的主要關注事項及建議綜述如下——

(a) 對執法困難的關注

- 來港的內地私家車若違反香港交通法規或不符合香港的車輛廢氣排放標準，當局對有關司機或私家車執法時可能會遇到困難；
- 亦有委員關注如何向有關司機送達傳票及若他們不出庭應訊，可採取哪些行動；

(b) 對道路安全的關注

- 左軚車輛與右軚車輛有別，可能會構成道路安全的問題；
- 由於內地郊區單線雙程行車的情況很普遍，習慣此種道路使用模式的來港內地司機可能會對道路安全構成危險。當局應考慮在推行一次性特別配額初期，只容許在內地城市登記的私家車提出申請；

(c) 車輛檢驗

- 申請一次性特別配額的來港內地私家車，必須先行驗車，以確保符合本港的排放及車輛標準。就此，部分委員建議當局考慮推行一套在香港或內地進行驗車的結果相互認可制度；

(d) 對交通造成的影響

- 部分委員認為不應讓來港內地司機直接駕車前往商業中心區(例如中環)，否則會對這些地區的交通和環境造成影響。這些委員亦提醒政府當局，海底隧道的交通擠塞問題尚未解決，任何可能令交通擠塞問題惡化的安排均應避免。有關委員建議政府當局考慮在配額計劃推行初期，對來港內地司機強制實施泊車轉乘計劃，務求盡量減低對香港道路系統和環境的影響；
- 放寬過境私家車的規管安排可能導致北區的交通擠塞問題惡化；
- 過境車流增加甚至可能會令屯門公路或三號幹線早於原先預計的2016年之前便告飽和；

(e) 第一階段的試驗計劃亦應容許符合資格的7或8座位香港私家車車主申請一次性特別配額；及

(f) 有需要解決香港道路標誌不足的問題，並在本港更廣泛應用全球衛星定位系統的技術，方便對本港道路不熟悉的來港內地司機。

在立法會會議上提出的有關質詢

7. 在2008年12月17日、2009年5月13日及2010年5月19日的立法會會議上，張學明議員及劉江華議員曾就配額計劃提出質詢。有關質詢及政府當局的答覆載於**附錄II**。

最新發展

8. 政府當局建議在2012年2月16日的事務委員會特別會議上，向事務委員會簡介該配額計劃。

相關文件

9. 相關文件一覽表載於**附錄III**。

立法會秘書處
議會事務部1
2012年2月15日

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利便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設計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）。

新聞公報

立法會六題：跨境私家車特別配額

以下是運輸及房屋局局長鄭汝樺今日（十二月十七日）在立法會會議上就張學明議員的提問所作的答覆：

問題：

據悉，自深圳灣口岸去年七月開通以來，每日的雙向車流量一直較預期為低。關於增加該口岸的車輛流量事宜，政府可否告知本會：

（一）鑑於政府表示會在本年年底與廣東省政府成立專家小組，研究增加「香港入出內地私家車」的永久配額及實施臨時配額制度，並以深圳灣口岸北行車輛作試點，政府預計有關研究需時多久，以及何時會公布詳情及落實計劃；

（二）會不會與廣東省政府研究簽發指定數目的臨時配額（例如每天五百個），專供內地居民駕駛私家車經深圳灣口岸來港消費，以提高該口岸的車流量及促進本港經濟；如果不會，原因是甚麼；及

（三）鑑於政府於本年五月向本會提交的報告中表示，正研究全面放寬過境車輛許可證的使用限制，容許持有落馬洲、沙頭角或文錦渡過境車輛許可證的車輛使用深圳灣口岸，該項研究的最新進展是甚麼？

答覆：

主席：

隨着新的陸路口岸投入服務，我們認為有空間可以更積極地考慮放寬私家車過境的限制，尤其是讓一些未符合常規配額申請資格的私家車車主申請一次性特別配額，讓兩地私家車車主多一個通關選擇，進一步促進粵港之間的經濟、社會及文化交流。我們認為有關配額的水平一定要顧及兩地的道路網絡所能承受的能力，以及其他環保、道路安全及保安等方面的考慮。我們已就此建議與廣東省有關當局作初步溝通。雙方同意成立專家小組就有關建議進行可行性研究並制定整體方案。雙方亦初步同意有關措施可分兩步走：第一步先發放香港私家車特別配額，第二步是在香港私家車特別配額成功推行之後才再發放廣東私家車的特別配額。

現就提問分項答覆如下：

（一）我們認為可先在深圳灣口岸推行一次性特別配額試驗計劃，並會於本月內就此建議與廣東省有關當局召開第一次專家小組會議。雙方專家需要深化有關構思，研究整體方案，例如一次性配額數目、發放原則、申請手續和兩地車牌的互認制度、環保、汽車保險和交通執法等要求。初步目標是在一年內公佈實施首階段（即向香港私家車發放一次性特別配額）的安排。具體落實試行日期，需因應專家小組磋商的進展才制訂。我們認為特別配額不應取代現時跨境私家車的基本配額，因為後者可讓投資內地的

企業有一個恆設可靠的通關方法。我們會繼續與廣東省有關當局因應各口岸的通關情況，不時檢討基本配額的數量。

（二）建議的一次性特別配額將會有指定數目供內地居民駕駛私家車來港。有關特別配額的數目可在循序漸進和有控制的情況下按年遞增或因應季節性需求彈性調整。我們會參考香港私家車特別配額的運作經驗才去制訂內地私家車特別配額的具體細節。

（三）現時，深圳灣口岸平均每天的车流已經增至逾六千五百架次，但仍然偏低。跨境貨運公司貨車目前已可免辦手續自由使用深圳灣口岸。為鼓勵私家車車主使用深圳灣口岸，粵港兩地政府已同意持有文錦渡、沙頭角及落馬洲口岸配額的過境私家車，可繼續自由選用深圳灣口岸過境，直至二〇〇九年九月底。此外，粵港雙方亦已同意持深圳灣口岸配額的過境私家車，由二〇〇八年五月二十六日起，可在深圳灣口岸的運作時間外（即凌晨零時至早上六時半）使用落馬洲口岸，以方便他們在深夜時份過境。粵港兩地政府會繼續密切留意深圳灣口岸的交通流量，並適時檢討有關安排。

完

2008年12月17日（星期三）
香港時間14時38分

新聞公報

立法會十九題：過境車輛

以下是運輸及房屋局局長鄭汝樺今日（五月十三日）在立法會會議上就劉江華議員的提問所作的書面答覆：

問題：

政府可否告知本會：

（一）過去三年，當局向過境車輛發出封閉道路通行許可證的數目，並按有關車輛獲准使用的口岸列出分項數字；

（二）過去三年，各口岸於繁忙時間、非繁忙時間及公眾假期的行車量／容車量比率分別為何；

（三）有否研究過境車輛現時是否過於集中使用某些口岸過境，以及有否因而導致該等口岸附近道路經常交通擠塞；若有研究，結果為何；以及當局有否新措施鼓勵過境車輛使用較暢通的口岸過境；及

（四）鑑於當局正考慮實施跨境私家車特別配額制度，並會先在深圳灣口岸推行，有關的時間表為何，以及會否於本年內實施？

答覆：

主席：

（一）過去三年，運輸署向來往本港與內地的車輛發出的封閉道路通行許可證的數字詳見附件一。

（二）過去三年，各口岸的平均每日車流、每日處理量及每日架次最高紀錄詳見附件二。

我們沒有特別就各口岸繁忙時間、非繁忙時間及公眾假期的行車量／容車量比率作出統計。

（三）現時跨境車輛超過半數使用落馬洲口岸出入境。自二〇〇七年七月一日深圳灣口岸啟用以來，使用該口岸的車輛數目正逐步增加，其他口岸（即落馬洲、文錦渡及沙頭角）的車流佔整體車流的比率則有所下跌，反映深圳灣口岸發揮了分流作用。目前各口岸附近的道路交通大致暢順。我們會繼續留意各口岸的使用情況。為鼓勵跨境車輛使用深圳灣口岸，我們和廣東省政府已採取多項措施，包括：

（i）准許所有過境貨運公司的貨車自由使用深圳灣口岸；

（ii）准許持有落馬洲、文錦渡和沙頭角口岸配額的過境私家車繼續選用深圳灣口岸往來，直至二〇〇九年九月底為止；及

(iii) 由二〇〇八年五月二十六日起，准許持有深圳灣口岸配額的過境私家車，在深圳灣口岸運作時間外（即由凌晨零時至上午六時三十分）使用落馬洲口岸，以方便他們在深夜時份過境。

(四) 就引入跨境私家車特別配額制度，我們與廣東省有關當局成立的專家小組已展開研究實施細節及各項相關的技術性工作，希望能盡快在深圳灣口岸推行試驗計劃。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與廣東省政府磋商的進展而定。

完

2009年5月13日（星期三）
香港時間12時40分

過去三年運輸署向來往本港與內地的車輛發出的封閉道路通行許可證的數字

口岸	二〇〇六	二〇〇七	二〇〇八
落馬洲	16,296	16,062	16,301
文錦渡	2,118	1,950	1,949
沙頭角	3,857	3,519	3,002
深圳灣*	不適用	3,389	8,927
一證多口岸 ¹	16,062	15,753	15,443
總數	38,333	40,673	45,622

* 深圳灣口岸於二〇〇七年七月一日通車。

註一：為進一步便利跨境貨運，自二〇〇五年三月起，獲准使用多於一個汽車陸路口岸過境的貨車，只須申領一張封閉道路通行許可證即可通行多個口岸。

過去三年各口岸的平均每日車流、每日處理量及每日架次最高紀錄

口岸	出入境跨境車輛 平均每日架次			預計每日 處理量	過去三年內 每日架次 最高紀錄
	2006	2007	2008		
落馬洲	31,101	30,989	27,883	32,000	41,275
文錦渡	7,511	6,901	5,823	10,000	9,956
沙頭角	2,473	2,297	2,402	2,500	3,482
深圳灣*	不適用	3,103	5,899	29,800	8,838

* 深圳灣口岸方面，若所有配套設施均全面啟動，每日處理量會約 60,000 輛。

新聞公報

立法會四題：港珠澳大橋

以下是署理運輸及房屋局局長邱誠武今日（五月十九日）在立法會會議上就劉江華議員的提問所作的答覆：

問題：

港珠澳大橋的香港口岸（下稱香港口岸）將設於大嶼山機場島東北對開水域，填海工程將會在本年第三季啟動。早於二〇〇六年，已有人建議在香港口岸區附近發展汽車酒店、大型展銷場、大型消閒娛樂和購物等設施，以帶動橋頭經濟，並提高大橋的車流量及拉動大嶼山的經濟發展。當局曾表示會考慮有關建議。就此，政府可否告知本會：

（一）有否具體計劃在香港口岸一帶發展迎合內地車輛及旅客需要的交通配套和上述設施，以發展橋頭經濟；

（二）鑑於本人得悉，現時機場島尚有若干幅土地可作新用途，而香港口岸的興建工程仍處於籌備階段，政府會否考慮聯同香港機場管理局就如何利用有關土地創造橋頭經濟作詳細的規劃；若會，詳情為何；若不會，原因為何；及

（三）香港、內地及澳門三地政府計劃實施的一次性跨境私家車特別配額試驗計劃的最新進展、大致的規劃和配額分配方法為何；會否按車輛類別及按車輛屬政府、企業及個人所有分階段實施？

答覆：

主席：

（一）當我們考慮港珠澳大橋的着陸點暨香港口岸的選址時，經濟效益是重要的考慮因素之一。現時香港口岸將會在香港國際機場東北面，以填海方式興建。口岸佔有通達有利的地理位置，並鄰近香港國際機場；口岸內更會建有四通八達的路段以便往來新界西北和北大嶼山。因此，香港口岸除了提供出入境、海關和公共運輸交匯設施外，將會成為香港西面的一個策略性多式聯運樞紐，其交通及經濟效益會輻射鄰近地區，大大提高該些地區的經濟發展能力。

然而，由於香港口岸涉及填海工程，基於環保及財政的考慮，我們應盡量把填海範圍減至最小（目前估計約為一百三十公頃），並以提供土地以容納港珠澳大橋的過境和交通運輸設施為主要目的。此外，香港口岸位於機場鄰近，有關的建築物須遵從機場障礙物高度限制，介乎主水平基準二十五至五十米之間，亦須避免建築物的體積過於龐大以致可能引起對視覺的影響。基於以上考慮，我們不建議在香港口岸引入大規模的商業發展。但我們同意若有空間應善用該土地發展跟商業活動有關的設施，以帶動口岸的經濟活動，同時方便旅客。就此，我們會在香港口岸的詳細設計階段探討能否容納適度規模的商業活動，以服務和滿足旅客的需求。

要充分發揮港珠澳大橋及香港口岸在促進鄰近地區「橋頭經濟」的效用，我們須在香港口岸與香港國際機場、東涌、大嶼山其他地方和屯門之間提供便捷的運輸服務。該等服務會鼓勵經港珠澳大橋抵港的旅客使用這些地方的商業設施（例如亞洲國際博覽館、鄰近的酒店、東涌的購物商場和大嶼山的觀光地點），為這些地區創造商機。因此，我們會在規劃有關的接駁交通服務安排時，會就此作出相關的考慮，令港珠澳大橋能有效帶動鄰近地區的經濟發展。

至於口岸區鄰近地區的發展，土木工程拓展署聯同規劃署將會待港珠澳大橋香港接線和香港口岸工程敲定詳細規劃，以及《香港國際機場2030規劃大綱》研究完成後，視乎有關的詳細規劃及研究結果，決定可否盡快展開東涌餘下發展的規劃及工程的可行性研究。當局在東涌餘下發展的規劃及工程的可行性研究中會考慮周邊的發展，包括港珠澳大橋及機場發展，以制訂發展建議。當局會評估建議發展的各方面影響，包括環境及交通影響的評估等，並進行公眾諮詢。

（二）政府根據有關土地契約把香港國際機場的土地批給香港機場管理局（機管局）。根據機場管理局條例，機管局須本着維持香港作為國際及地區性航空中心的目標，營運和發展香港國際機場，並須按照審慎的商業原則和顧及安全、保安、經濟原則及營運效率的情況下處理其業務。

位於機場島北面的商業區將會有約七公頃的土地可供發展。機管局正計劃在今年下半年委託顧問公司，研究如何發展該等土地，而在制定發展有關土地的策略時，顧問公司須考慮的因素包括滿足機場運作需求、機場周邊的土地規劃，以及發揮機場因大型跨境基建（特別是港珠澳大橋）與珠三角地區更為通達所帶來的經濟協同效應。有關顧問研究預計需要六至九個月完成。我們相信有關發展策略將會有助創造「橋頭經濟」。

（三）隨着新的陸路口岸投入服務，粵港政府認為有空間可以循序漸進的方式放寬私家車過境的限制，以滿足對跨境交通的不同需要，加快中港融合的步伐。就此，粵港雙方正商討放寬過境私家車的規管安排，計劃在現行私家車常規配額以外，引入一次性特別配額供未符合申請現行私家車常規配額的車主申請，使更多人可使用私家車出行。有關項目亦已被納入《粵港合作框架協議》內。

香港和廣東省當局已原則上同意在深圳灣口岸推行試驗計劃。有關計劃會分兩步走：第一步先發放香港私家車特別配額，第二步是在香港私家車特別配額成功推行之後才再發放廣東私家車的特別配額。雙方仍在商討有關的實施細節，包括擬提供的配額數目、發放條件、申請程序及出入境所需手續等。確實的推行日期，要視乎雙方商討實施細節的進度。

其他過境車輛，包括屬營運性質的貨車、旅遊巴士及出租車，均有恆常的業務需要往來兩地。屬臨時性質的粵港一次性特別配額，不能配合這些車輛的業務和過境需要。所以，把這些車輛納入一次性特別配額計劃之內，並不適合。

另外，粵港澳三方已就使用港珠澳大橋的車輛的規管事宜開始研究。由於涉及三地不同的法規、交通規管、運作模式及道路系統，因此三地政府須小心研究相關的規管事宜並籌劃可行的方案，以便利往來三地的車

流。一次性特別配額試驗計劃若在深圳灣口岸成功推行，對將來把計劃擴展到港珠澳大橋具有示範作用。

完

2010年5月19日（星期三）
香港時間16時05分

附錄III

過境私家車一次性特別配額試驗計劃

相關文件一覽表

會議日期	會議	紀要／文件	立法會文件編號
19.12.2008	交通事務委員會	政府當局就港珠澳大橋主橋提供的文件	立法會 CB(1)406/08-09(03) 號文件
23.01.2009	交通事務委員會	政府當局就過境車輛的規管安排提供的文件	立法會 CB(1)614/08-09(03) 號文件
		會議紀要	立法會 CB(1)1362/08-09 號文件
24.04.2009	交通事務委員會	政府當局就港珠澳大橋：主橋及香港口岸提供的文件	立法會 CB(1)1337/08-09(03) 號文件
		會議紀要	立法會 CB(1)2541/08-09 號文件
18.10.2011	交通事務委員會	政府當局就 2011-2012 年度施政報告及施政綱領所載運輸及房屋局運輸方面的施政措施提供的文件	立法會 CB(1)54/11-12(01) 號文件
		會議紀要	立法會 CB(1)706/11-12 號文件

立法會秘書處
議會事務部1
2012年2月15日