



社區發展動力培育

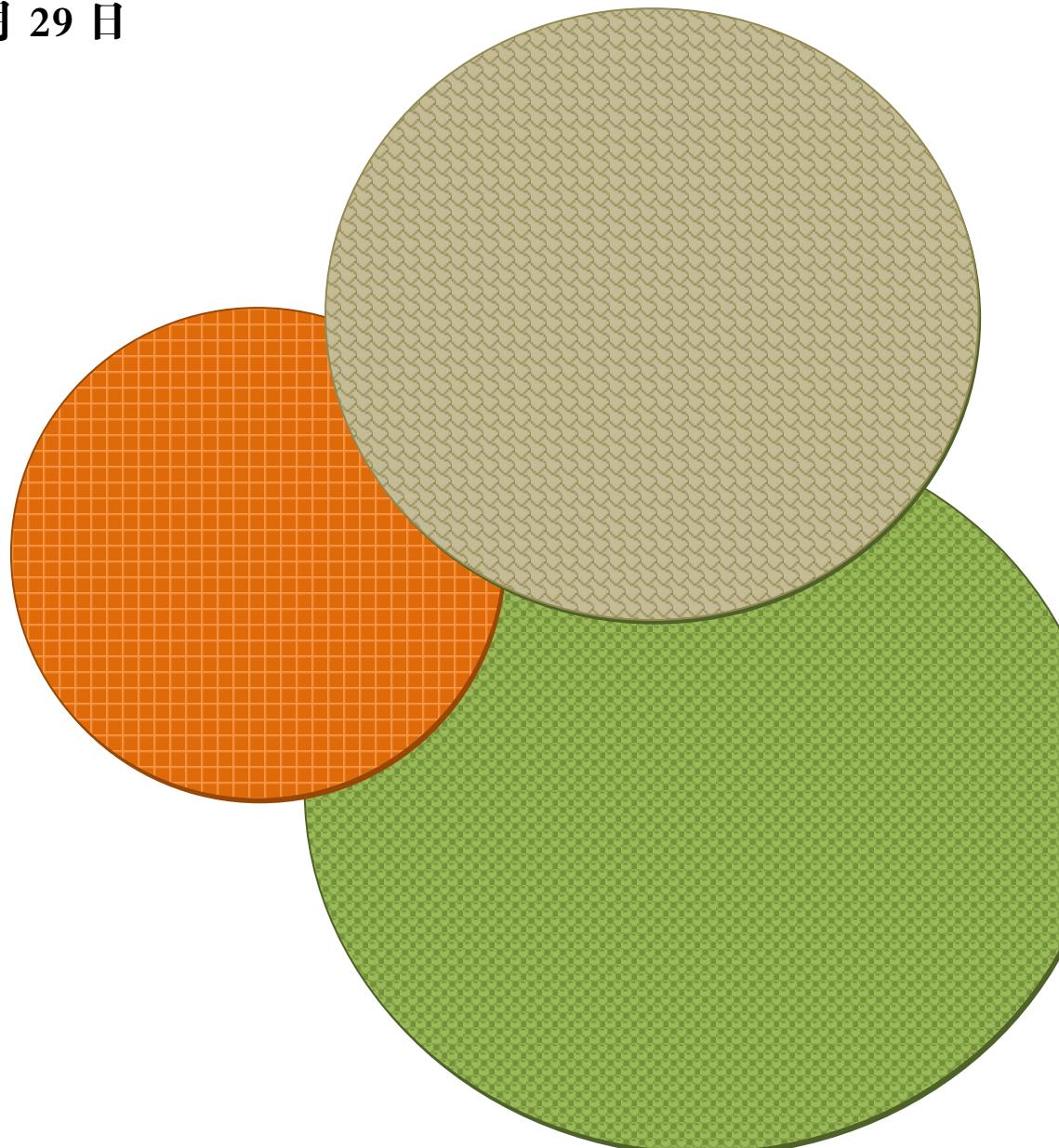
就

過境私家車一次性特別配額試驗計劃

向立法會交通事務委員會

提交之意見書

2012年2月29日



本人及代表組織「社區發展動力培育」對俗稱「粵港自駕遊」的「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」，現向立法會交通事務委員會及特區政府當局提交書面意見：

計劃可行性及透明度成疑

政務司司長林瑞麟與廣東省副省長招玉芳在今年1月進行「粵港合作聯席會議第十七次工作會議」，簽署了落實《粵港合作框架協議》的《2012年重點工作》等相關協議之後，便宣佈將在3月展開「粵港自駕遊」計劃。當中涉及到「粵港自駕遊」計劃的條文內容，特區政府並沒有公開向公眾披露，便宣佈倉促展開該計劃。政策及協議的不透明，實在令香港市民對上述協議的內容產生猜疑。

運輸署在2月13日舉行記者招待會，宣佈展開首階段的「粵港自駕遊」計劃(NOW新聞台報導的網上連結：<http://news.now.com/home/local/player?newsId=25286>)，先行在3月30日開放申請香港車輛「北上」。可是，署方所公佈的內容，於執行安排細節可謂完全欠奉，充份反映出特區政府根本未有作好準備。一直以來，政府當局公佈政策時通常已具備細節，或最低限度已有整個政策實施的框架。從這次記招的情況，不難發現「粵港自駕遊」計劃執行得如此倉促，令市民質疑其可行性。實在耐人尋味。

而匆忙的背後，運輸及房屋局局長鄭汝權等多位官員一再強調，現時只為第一階段的「港車北上」先作試行，至於「粵車南下」則未有具體落實安排。政府於政策制訂的過程中實在粗疏及欠缺透明度，令政策增添不穩定性，與市民對政府施政透明公開及可持續的要求，可謂南轅北轍。

計劃與現行道路使用及環保政策自相矛盾

在去年(2011-12年度)財政預算案，財政司司長曾俊華指出，為有效壓抑私家車增加減低道路負荷，建議增加私家車首次登記稅15%，並且即時生效。

可是「粵港自駕遊」預計「粵車南下」的數目將達每日500輛，而每輛每次可停留7天。即是每日將有多達3,500輛大陸車在香港的道路上：

第一日	第二日	第三日	第四日	第五日	第六日	第七日
	500 → 第七日					
		500 → 第八日				
			500 → 第九日			
				500 → 第十日		
					500 → 第十一日	
						500 → 第十二日
						500 → 第十三日
當日總數	500	1000	1500	2000	2500	3000
						3500

這些未有預計在香港出現的車流，將會令香港道路更為擠塞。

回顧「運輸署車輛登記及領牌統計數字」，2010年新登記私家車數量為41,240輛，比2009年的28,432輛多出逾45%，政府繼而以加稅作為壓抑私家車增長的手段。可是，「粵港自駕遊」將增加全年的汽車流量達182,500架次，相當於約4倍2010年新登記私家車數目，令政府各司局部門之間出現政策不協調的現象。

182,500 輛汽車數目，相比目前私家車總數約 472,000 輛，就已經佔了接近 40%本地車輛數目。如此自相矛盾，令市民，特別是私家車車主對「粵港自駕遊」感到不滿。

法律方面的問題

綜合特區政府就本計劃公佈的資訊，政府完全沒有提及任何保證港人港車在內地發生交通事故時，所得到的保障和相關處理。在此，得問特區政府：

- 特區政府當局與廣東省公安部有否就自駕遊作出任何安排？如有，內容為何？
- 如有的話，為何當局未有公佈？

至於「粵車南下」的執法問題，就是目前的俗稱左軌公務車的大陸來港車輛，也不難發現執法困難重重。

根據 2009 年 11 月 18 日立法會會議余若薇議員向運輸及房屋局局長鄭汝樺提出的書面質詢，當中問到「當局現時處理上述涉嫌違反本港道路交通規例的人士及車輛的機制為何，以及過去五年的檢控數字」而局長回應表示「在過去五年我們並沒有在這方面的檢控紀錄」；而且局長更對「使用緊急響號和非用作顯示轉向的閃燈」的非法救護車都沒有作出檢控，足見對大陸來港的車輛進行執法是非常困難。更可以理解為警方對大陸來港的左軌公務車是「零檢控」。可是，單純近期在網上流傳關於大陸來港的左軌公務車的違例片段/照片已有相當數量；今年 2 月 11 日《東方日報》標題「內地車已襲港享特權」的報道，（網址

http://orientaldaily.on.cc/cnt/news/20120211/00176_013.html?pubdate=20120211

引述警務人員表示執法存在困難，即使發出告票進行檢控，車主/司機不繳交罰款也只能「廢票」。

若說警方根本無法對大陸來港的左軌公務車進行有效執法，本人認為這說法是合適的。由此而引伸出來的道路安全風險、其他車輛和行人的安全危機問題，也因為大陸來港車輛可以無需面對被檢控，於是普遍市民擔心的「小悅悅事件」，即意外後逃逸、甚至棄車然後透過非法方式潛離香港等問題，現階段可說是根本束手無策。但受傷甚至失去生命的香港市民，卻將難以得到合理的賠償和追究責任。

協議相對本港的法律授權問題

現時的大陸來港的左軌公務車，是根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(Cap. 374E) Sect. 31 – 37 就有關「國際通行許可證」的條文批准車輛駛入香港道路。

但是「粵港自駕遊」計劃的執行是否同樣根據 Cap. 374E Sect. 31 – 37 批准「粵車南下」，還階段仍未見到特區政府有任何公佈。我們認為，特區政府必須先行公開釐清有關的法律問題，並確定「粵港自駕遊」有關「粵車南下」的安排會否構成任何法律風險。

可是我們的研究發現，根據 sect. 33 所指的「帶走車輛」已經可能存在法律問題：在目前的做法是大陸來港的左軌公務車，經陸路口岸駛離香港時，未見該些車輛有交還「國際通行許可證」和香港的登記號碼膠牌。

得問特區政府當局：

- 到底 Cap. 374E sect. 33 所指的「帶走車輛」的訂義到底是如何？
- 為何目前大陸來港的左軚公務車在離開香港境的時候，無需交還「國際通行許可證」和任何相關的文件、物品？
- 為何這些車輛離開香港境而不算是「帶走車輛」？
- 到底目前大陸來港的左軚公務車根據甚麼的法律理據、或運輸署署長行使何種權力予以可容許這些車輛長期(不超過 12 個月) 持有「國際通行許可證」而自由出入香港境內？

就是從上述的四個問題，已經反映出即使「粵港自駕遊」是有足夠的本港法律基礎，但基於目前大陸來港的左軚公務車使用「國際通行許可證」的情況下，最終做成法律漏洞，使「粵港自駕遊」計劃中的「粵車南下」的車主可以運用香港的法律制度，導致大陸車輛可隨時「自出自入」駛來香港。

再者，中華人民共和國並非「1949 Convention」的締約成員，而香港則基於「一國兩制」之下仍以獨立身份為締約成員，因此中國的交通管理仍未與國際接軌。可是中國駕駛執照持有人可在香港免試簽發駕駛執照、然後再能申請國際駕駛執照到海外駕駛，不單變相形成漏洞，更是因為大陸人的駕駛習慣和態度所引發的問題，在歐洲已經成為道路安全甚至恐襲風。英國廣播公司在今年 2 月 13 日報道，英國及歐盟已警告可能撤銷承認香港發出的國際駕駛執照（網址：<http://www.bbc.co.uk/news/uk-england-london-16996938>）。由此可見「粵港自駕遊」更是可能嚴重影響本港市民到外國旅遊駕車的合理權益。

結語及立場確認

基於上述的內容，本人及代表組織對「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」發表以下立場。

1. 「港車北上」令「粵車南下」變成不可推諉的理據，因此無論如何，俗稱「粵港自駕遊」的計劃，在未有任何具體而合理保障本港市民的交通安全的情況下，並不能展開；
2. 要求特區政府即時全面公開所有與「粵港自駕遊」計劃相關的任何文件，包括政務司司長林瑞麟與廣東省副省長招玉芳在今年 1 月進行「粵港合作聯席會議第十七次工作會議」，簽署了落實《粵港合作框架協議》的《2012 年重點工作》等的任何文件；
3. 對於粵港兩地的人民往來的交通安排，本人及代表組織認為目前已有足夠的公共交通服務，根本無需特意開放私家車越境駛入；另一方面，深圳和香港已有不少合法的租車公司提供租車服務。如特區政府和廣東省政府希望提高滿足渴望駕駛車輛的人士的需要，可以加強發展租車服務產業；
4. 加強粵港邊境泊車設施，提升過境公共交通服務及改善出入境手續，以使粵港兩地居民更便利的利用公共交通服務，或配合發展租車產業，便利不同的跨境旅遊需要。事實上，鄰近「皇巴站」的青山公路已有不少停車場，特區政府可與經營者商討提升設施和管理質素；皇崗口岸有一個落成多年但空置的多層停車場，廣東省政府絕對可以更好的運用有關的配套。深圳灣口岸方面，粵、港兩地的邊境各有大量土地空間可建設大型停車場。我們認為這會是更有效的做法。
5. 基於「粵港自駕遊」衍生的駕駛執照問題，必須同時撤銷中港兩地免試互認駕駛執照的安排。

以上為向立法會提交的書面意見，並可能在會議上作口頭補充。

林鴻達
社區發展動力培育政策會員