

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)1114/16-17 號文件

檔號：CB4/SS/9/16

2017 年 6 月 2 日內務委員會會議文件

與港珠澳大橋交通安排相關的技術性法例修訂 小組委員會報告

目的

本文件旨在匯報與港珠澳大橋交通安排相關的技術性法例修訂小組委員會("小組委員會")的商議工作。

背景

2. 港珠澳大橋("大橋")是粵港澳三地合作共建的一項跨境跨海大型交通基礎設施項目。藉着大橋的聯繫，珠江三角洲西部會納入香港方圓 3 小時車程可達的範圍內。整項大橋工程分為兩部分：

(a) 由港珠澳大橋管理局在內地水域進行的大橋主橋工程(即 22.9 公里長的橋樑及 6.7 公里長的海底隧道工程)；及

(b) 由三地政府各自負責的連接路及口岸工程。

3. 大橋主橋工程於 2009 年 12 月中動工。大橋的相關主要本地基建工程包括香港口岸、香港連接路及屯門至赤鱗角連接路("屯赤連接路")的工程。

4. 政府當局表示，根據由三地政府組成的三地聯合工作委員會所作的綜合評估，大橋主橋預期於 2017 年 12 月建成，三地力爭於 2017 年年底完成整項大橋工程，以期早日三地同步通車，但須視乎跨境交通安排的落實情況等因素而定。根據路政署就工程進度進行的最新評估，香港段工程會於 2017 年

年底完成，具備通車條件。至於屯赤連接路，路政署預計，南面連接路全部建造工程最快可於 2019 年上半年完成，北面連接路則於 2020 年完成。

5. 為了在大橋通車後妥善管理使用香港口岸和香港連接路的車輛，政府當局會採取合適的交通安排。為此，政府當局建議對相關交通法例作技術性修訂，藉以為下列交通安排提供法律基礎：

- (a) 位於香港口岸的吊閘的運作；¹
- (b) 兩條新的非收費政府隧道(即觀景山隧道和機場隧道)的運作和管理；²
- (c) 連接大橋主橋的香港連接路(包括觀景山隧道)的"右上左落"行車安排；
- (d) 青嶼幹線實施雙向收費安排下，的士乘客使用青嶼幹線須支付之的士附加費；³ 及
- (e) 新界的士和大嶼山的士的許可營業地區。

與港珠澳大橋交通安排相關的技術性法例修訂

第 60 號法律公告至第 65 號法律公告

6. 就上文第 5 段，政府當局於 2017 年 4 月 21 日在憲報刊登 6 項附屬法例：

- (a) 《2017 年行車隧道(政府)(修訂)(第 2 號)規例》(第 60 號法律公告)；

¹ 吊閘即類似設於停車場出入口的欄杆，以容許或阻止車輛通過。

² 觀景山隧道(長約 1 公里)屬於香港連接路其中一段；機場隧道(長約 0.6 公里)則連接香港口岸與香港國際機場。

³ 根據《青馬管制區(使用費、費用及收費)規例》(第 498A 章)第 2 條，運輸署署長可藉刊登於憲報的政府公告而決定是否就使用青嶼幹線的車輛實施單向收取使用費或雙向收取使用費。該公告不屬附屬法例。運輸署擬於 2017 年 8 月 20 日起就使用青嶼幹線(包括進出馬灣)實施雙向收費。

- (b) 《2017 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)(第 2 號)規例》(第 61 號法律公告)；
- (c) 《2017 年道路交通(車輛登記及領牌)(修訂)規例》(第 62 號法律公告)；
- (d) 《2017 年道路交通(交通管制)(修訂)規例》(第 63 號法律公告)；
- (e) 《2017 年道路交通(快速公路)(修訂)規例》(第 64 號法律公告)；及
- (f) 《2017 年行車隧道(政府)條例(修訂附表 1)公告》(第 65 號法律公告)。

7. 上述 6 項附屬法例在 2017 年 4 月 26 日的立法會會議席上提交，並以先訂立後審議的程序處理。該等附屬法例自以下日期起實施：

- (a) 第 60 號法律公告及第 63 號法律公告至第 65 號法律公告自 2017 年 12 月 15 日起實施；
- (b) 第 61 號法律公告自 2017 年 8 月 20 日起實施；及
- (c) 第 62 號法律公告自 2017 年 12 月 15 日起實施(但第 3(3)條(只限於該條文關乎屯赤連接路南面連接路的範圍內)及第(4)條(關於屯赤連接路北面連接路)將自運輸及房屋局局長("運房局局長")以憲報公告指定的日期起實施)。

8. 政府當局表示，各項法例修訂項目的生效日期，並不同大橋的通車日期。

修訂《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)附表的擬議決議案

9. 為配合《2017 年道路交通(快速公路)(修訂)規例》(第 64 號法律公告)(該規例旨在修訂《道路交通(快速公路)規例》(第 374Q 章)，藉此在大橋及香港連接路實施"右上左落"行車安排)，政府當局建議根據《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)第 12 條，對"左上右落"的快速公路的相關駕駛罪行項目編號及描述作出相應修訂，以及參照現行規定，在第 240 章附表內引入

適用於"右上左落"的快速公路的駕駛罪行。⁴ 為此，運房局局長已作出預告，擬於 2017 年 5 月 17 日的立法會會議上動議一項議案，尋求立法會批准根據第 240 章第 12 條提出的擬議決議案("擬議決議案")。擬議決議案須以先審議後訂立的程序處理。倘獲立法會通過，相關修訂將於 2017 年 12 月 15 日起生效。

小組委員會

10. 在 2017 年 4 月 28 日的內務委員會會議上，議員同意成立小組委員會，研究第 60 號法律公告至第 65 號法律公告。議員其後在 2017 年 5 月 5 日的內務委員會會議上進一步同意，由於擬議決議案亦與港珠澳大橋交通安排有關，應交由小組委員會一併進行研究。

11. 應內務委員會要求，運房局局長撤回他就在 2017 年 5 月 17 日的立法會會議上動議擬議決議案所作的預告，讓小組委員會有時間詳細研究擬議決議案。至於第 60 號法律公告至第 65 號法律公告，小組委員會主席於 2017 年 5 月 24 日的立法會會議上動議一項議案，把審議期延展至 2017 年 6 月 14 日的立法會會議。該議案獲得通過。

12. 小組委員會的委員名單載於**附錄**。小組委員會由陳恒鑽議員擔任主席，曾在 2017 年 5 月 12 日及 5 月 22 日舉行兩次會議，研究第 60 號法律公告至第 65 號法律公告及擬議決議案。

小組委員會的商議工作

13. 小組委員會不反對根據第 60 號法律公告至第 65 號法律公告及擬議決議案所作的技術性法例修訂。在商議過程中，委員集中討論香港連接路的"右上左落"行車安排，以及大橋通車後的多項運作事宜，包括交通管理及執法、一旦發生意外/緊急事故時的救援安排、為使用大橋的跨境車輛投購保險，以及口岸的泊車安排。他們又關注青嶼幹線實施雙向收費對其日後收費水平的影響，以及是否需要增加大嶼山的士數目，以應付大橋所帶來的新需求。有關的商議工作綜述於下文各段。

⁴ 政府當局表示，擬議決議案如獲立法會通過，運房局局長會根據《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)第 11 條行使權力，相應修訂《定額罰款(刑事訴訟)規例》(第 240 章，附屬法例 A)附表的表格 1。

香港連接路採用"右上左落"行車安排

14. 委員普遍支持香港連接路採用"右上左落"行車安排。由於大橋主橋和香港連接路在邊境的交接點是一段時速 100 公里的快速公路，他們同意，若在該交接點轉換行車安排，車輛將需要在高速行車的情況下切線，此舉並不可取。他們認為合適的做法是安排"左上右落"與"右上左落"的行車安排在香港口岸銜接，讓司機可透過合適的道路設施改行正確的行車線。

15. 另一些委員質疑，香港連接路位於香港水域，採用"右上左落"行車安排的理據為何。陳淑莊議員指出，粵港兩地現有的陸路邊境管制站當中，在沙頭角、文錦渡及落馬洲邊境管制站橫跨沙頭角河及深圳河的各道橋樑均採用"左上右落"行車安排。深圳灣公路大橋亦採用"左上右落"行車安排。此外，香港及澳門均採用"左上右落"行車安排。政府當局回應時表示，由於大橋是一條時速高達 100 公里的快速公路，為大橋及香港連接路制訂合適的行車安排時所考慮的因素，與制訂上述各個邊境管制站的行車安排時所考慮的不同。關於深圳灣公路大橋，政府當局解釋，該大橋受香港法律管轄並由香港管理，因此該大橋(包括位於內地水域的路段)採用"左上右落"行車安排。至於大橋主橋，則會根據屬地原則採用"右上左落"行車安排。

16. 委員又察悉，"左上右落"與"右上左落"的行車安排在邊境管制站而非邊境交接點銜接，並非沒有先例。政府當局列舉"泰國－老撾友誼大橋"及"第二泰國－老撾友誼大橋"的例子作為說明。轉換"左上右落"和"右上左落"行車安排的道路設施分別設於老撾及泰國境內的過境口岸附近，⁵ 兩道橋樑上的邊境交接點並沒有設置轉換設施。委員相信，大部分香港司機在轉換至"右上左落"行車安排方面應不會有任何困難。除內地外，很多海外地方亦常採用此行車安排。

17. 為保障行車安全，委員認為安排適當及足夠的交通標誌和道路標記，預先提醒駕駛者轉換行車安排及選擇正確的行車線，實至為重要。就此，委員察悉，政府當局會在香港口岸的車輛通關廣場以北，設置合適的道路設施，使兩種行車安排安全銜接。政府當局亦會就大橋的新交通安排(包括香港連接路採用"右上左落"行車安排)展開宣傳和教育工作，包括印製單張及在運輸署網頁登載相關資料。

⁵ 據運輸署表示，泰國和老撾分別採用"左上右落"和"右上左落"的行車安排。

18. 鑒於政府當局建議修訂法例以調高各類交通罪行的定額罰款，小組委員會要求當局澄清，擬議決議案中因應香港連接路採用"右上左落"行車安排而訂定的相關駕駛罪行的定額罰款，會否受上述調高定額罰款的建議影響。政府當局予以否定的答覆。

19. 委員進一步察悉，根據第 64 號法律公告，"靠右駛快速公路"被界定為根據《道路交通條例》(第 374 章)第 123(1)條指定為快速公路的香港連接路的路段。就此，政府當局會在第 64 號法律公告於 2017 年 12 月 15 日生效前，根據第 374 章第 123(1)條，藉憲報公告指定香港連接路的相關路段為快速公路。

交通管理及執法

20. 委員察悉，為籌備大橋通車，三地政府已積極研究及商議跨境交通安排、交通管理、執法協調、救援及應急預案等。

21. 鑒於大橋跨越三地邊界，委員關注相關司法管轄區的法律將如何有效地在大橋上執行。委員詢問會否有明確的標誌及標記，向駕駛者示明在大橋主橋上的邊境交接點所在位置，讓他們知道須遵守哪個司法管轄區的法律。委員亦關注在行使司法管轄權方面存在的灰色地帶。舉例而言，若一名駕駛者在香港境內干犯交通罪行，事後駕駛車輛越過香港邊界，要執行香港法律可能會有問題。除利用閉路電視系統監察路面情況外，有委員建議在邊境交接點部署人手，以便有效執法。

22. 政府當局表示，在執法方面，三地政府將採取屬地原則，即按照屬地法律處理所有事宜。鑒於大橋主橋座落於內地水域，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。同樣，在香港境內干犯的罪行，會按香港法例處理。來往粵港或港澳兩地的跨境車輛，必須取得分別由粵港或港澳兩地政府簽發的相關許可證/執照。駕駛跨境車輛的司機亦須分別按照兩地法律持有所需的駕駛許可證/執照。

23. 政府當局向委員確認，多年來一直有既定機制，在各個邊境管制站有效地執行香港和內地各自的法律。此機制同樣適用於大橋。在大橋主橋上的邊境交接點會設有適當的標誌及標記，提醒駕駛者他們已越過香港與內地之間的邊界。這些標誌及標記的性質屬指導性而非限制性，因此無需修訂法例。

24. 郭家麒議員關注到，許多內地司機缺乏安全意識，駕駛態度差劣，他建議增加沿大橋設置的警告性標誌數目、在隧道內作出聲音廣播，以及在交通標誌上加上駕駛罪行的罰則。

25. 政府當局回應時強調，香港警務處會繼續對所有罪行採取嚴厲執法行動，不論涉事者是本地或內地司機。根據運輸署的資料，在香港涉及內地車輛的交通意外數字並不特別令人憂慮。該等意外只佔 2014 年至 2016 年期間的意外總數約 0.07%。至於在交通標誌上提供額外資料，政府當局表示，在快速公路的交通標誌上提供大量資料並不可行，而有關在隧道內作出聲音廣播的建議則會予以考慮。

26. 鑒於香港與內地的交通標誌系統截然不同，何況內地的交通標誌使用簡體字，而香港的交通標誌則使用繁體字，委員關注到兩地駕駛者可能會不熟悉另一方的系統。就此，政府當局表示，大多數限制性和提示性的交通標誌均設計成圖像，所以應該容易理解。此外，內地跨境商用車輛的司機須通過駕駛考試獲取相關的商用車輛駕駛執照，方可在香港駕駛，所以他們應熟悉香港的交通標誌系統。憑內地駕駛執照申請直接簽發正式香港駕駛執照的非商用車輛司機，可參閱運輸署網頁上有關交通規則的簡體中文資料。

27. 小組委員會察悉，三地政府同意實施配額制度，以限制使用大橋的跨境車輛數目。就此，委員要求政府當局在準備就緒時提供資料，包括配額數目及實施時間表。另外，委員從政府當局得悉，粵港兩地政府已表示“過境私家車一次性特別配額試驗計劃”第二階段沒有具體推行時間表。

意外/緊急事故時的救援安排

28. 委員曾詳細討論大橋一旦發生意外/緊急事故時的救援安排。他們察悉，雖然三地政府正在討論操作細節，但三方同意以採取最快捷有效的救援安排拯救傷者作為指導原則，而且不會排除跨境救援行動的需要。三方亦會建立通報機制，不論使用大橋的市民撥打任何一方的緊急熱線，三方的相關部門/單位亦會知悉他們的求助。香港連接路(包括觀景山隧道)及大橋上的適當位置亦會安裝監察及緊急通訊設施，例如閉路電視，以便在大橋開放時間內監察路面情況，以及一旦發生事故時可迅速作出跟進行動。

29. 除以上所述外，委員亦促請政府當局全面檢討其他相關運作事宜，例如設定救護車的召達時間服務承諾、在交通標誌

上展示緊急熱線號碼、研究在大橋上是否可以清晰地接收電訊訊號，以及一些慣常說廣東話的人士講普通話時帶口音會否造成溝通問題(反之亦然)。委員又詢問本地拖車會否獲准越過大橋上的邊界，將車輛拖回香港。政府當局察悉委員的關注並作出回應，表示將與內地及澳門對口單位商討有關事宜，原則上會以實事求是的態度作出跟進。

跨境車輛的保險安排

30. 對於有委員關注使用大橋的跨境車輛的保險承保範圍及索償事宜，政府當局表示，跨境車輛前往香港、內地及澳門三地，須在三地分別購備保險。就此，政府當局將與保險業監理處聯絡，商討方便駕駛者向內地及澳門的保險公司投購汽車保險的途徑。

口岸的泊車安排

31. 委員查詢在大橋上港珠澳三地口岸的私家車泊車安排。三地政府負責建造各自的口岸設施。澳門方面，據政府當局理解，將會設有泊車轉乘設施，讓跨境私家車司機泊車後通過邊境管制站，再轉乘當地的公共交通工具。珠海方面，據政府當局理解，由於空間所限，將不會設置該等設施。至於香港口岸，旅檢大樓旁的非禁區範圍將設有公共停車場，提供約650個私家車泊車位供本地使用。根據現時的設計，香港口岸不會在禁區範圍內設置入境私家車停車場，但會為穿梭港珠或港澳兩地的旅客提供足夠的本地及跨境交通服務，包括來往香港口岸/珠海口岸及香港口岸/澳門口岸的穿梭巴士。此外，發展局、土木工程拓展署及規劃署現正為香港口岸人工島的上蓋發展進行規劃、工程及建築研究。有關部門在上述上蓋發展研究的第一階段社區參與活動，就初步發展概念徵詢公眾意見時，建議在香港口岸人工島興建入境私家車停車場。

青嶼幹線的雙向收費安排

32. 委員關注到，由於青嶼幹線實施雙向收費後將有新增的收費亭投入使用，營運成本將會上升，收費亦會相應增加。政府當局回應時表示，按既定機制，政府當局提出增加收費建議前，會考慮一籃子因素，包括市民的接受程度及負擔能力等。任何增加收費的建議均須經立法會審議。

新界的士和大嶼山的士的許可營業地區

33. 委員察悉，政府當局曾就香港口岸公共交通交匯處的交通安排，徵詢市區、新界及大嶼山的士業界意見。業界普遍支持有關安排。議員表示，當區居民曾提出，目前大嶼山的士供應未必能應付大嶼山區內的服務需求，而隨着大橋通車而新增的的士服務需求，或會令供應更加緊絀。因此，他們要求政府當局檢視及考慮增加大嶼山的士數目。政府當局解釋，當局知悉該等關注，而對新界的士和大嶼山的士的營業地區所作的擬議修訂，旨在確保香港口岸會有的士服務供應，以及兩類的士有各自的營業地區。

轉介交通事務委員會跟進的事宜

34. 鑒於小組委員會審議的技術性法例修訂的範圍，小組委員會主席及大部分委員均認為，較廣泛的運輸政策問題及有關大橋的其他運作事宜，大體上並不屬小組委員會的職權範圍。他們亦察悉，政府當局仍與內地及澳門當局討論此等事宜。他們認為較適宜由交通事務委員會("事務委員會")處理相關的事宜(特別是上文第 20 至 33 段所提述的事宜)。經商議後，小組委員會同意把有關事宜轉交事務委員會在適當情況下作出跟進，包括決定應否及何時安排公聽會，聽取持份者的意見。

建議

35. 小組委員會支持該 6 項附屬法例(第 60 號法律公告至第 65 號法律公告)及擬議決議案。小組委員會和政府當局均不會提出任何修訂。

36. 另外，小組委員會察悉，政府當局會重新作出預告，於 2017 年 6 月 28 日的立法會會議上動議一項議案，尋求立法會通過擬議決議案。

徵詢意見

37. 謹請議員察悉小組委員會的商議工作。

立法會秘書處

議會事務部 4

2017 年 5 月 31 日

與港珠澳大橋交通安排相關的技術性法例修訂小組委員會

委員名單

主席 陳恒鑌議員, JP

委員 涂謹申議員
黃定光議員, SBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
謝偉俊議員, JP
易志明議員, JP
姚思榮議員, BBS
郭家麒議員
盧偉國議員, SBS, MH, JP
朱凱迪議員
林卓廷議員
周浩鼎議員
容海恩議員
陳振英議員
陳淑莊議員
陸頌雄議員
劉國勳議員, MH
譚文豪議員
姚松炎議員

(總數：19 名委員)

秘書 盧慧欣女士

法律顧問 崔浩然先生