

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)1021/20-21 號文件

檔 號：CB4/BC/2/20

《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費) 條例草案》委員會報告

目的

本文件旨在匯報《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》委員會("法案委員會")的商議工作。

背景

2. 據財政司司長在 2021 年 2 月 24 日發表的 2021-2022 年度財政預算案演辭第 145 段所述，私家車數量持續上升，交通擠塞日益嚴重。此外，私家車的首次登記稅及車輛牌照費分別自 2011 年及 1991 年以來未曾作出調整。因此，財政司司長建議將私家車首次登記稅各稅階的稅率提高 15%，以及將私家車的車輛牌照費水平提高 30%，作為抑制汽車增長的財政手段。

條例草案

3. 《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》("《條例草案》")的首讀日期為 2021 年 3 月 17 日。《條例草案》旨在：

- (a) 修訂《汽車(首次登記稅)條例》(第 330 章)及《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374E 章)，以實施上文第 2 段所述財政司司長的建議，將私家車的首次登記稅稅率以及私家車與電動客車的每年牌照費分別提高 15% 及 30%；及

- (b) 對《2019年道路交通(車輛登記及領牌)(修訂)(寬免費用)規例》(2019年第101號法律公告)作出一項相應修訂。

條例草案的條文

提高首次登記稅稅率及每年牌照費水平

4. 《條例草案》建議修訂第330章附表，藉以自2021年2月24日上午11時("生效時間")起，將私家車的首次登記稅稅率調高15%。第330章所訂的私家車首次登記稅稅率(在生效時間之前有效)及《條例草案》下的擬議私家車首次登記稅稅率(自生效時間起生效)，比較如下：

稅階	根據第330章 在生效時間之前 有效的稅率	《條例草案》下 自生效時間起 生效的擬議稅率
最初的150,000元應課稅價值	40%	46%
其次的150,000元	75%	86%
其次的200,000元	100%	115%
餘額(即500,000元以上的應課稅價值)	115%	132%

5. 《條例草案》亦建議修訂第374E章附表2，藉以自生效時間起將私家車與電動客車的每年牌照費水平調高30%。第374E章所訂就私家車(使用汽油或柴油)與電動客車的每年牌照費(在生效時間之前有效)及《條例草案》下就私家車(使用汽油或柴油)與電動客車的擬議每年牌照費(自生效時間起生效)，比較如下：

私家車

引擎汽缸容量	根據第 374E 章 在生效時間之前 有效的每年牌照費	《條例草案》下 自生效時間起生效 的擬議每年牌照費
	汽油/柴油私家車	
不超過 1 500 立方厘米	3,815 元/ 5,275 元	4,960 元/ 6,858 元
超過 1 500 立方厘米 但不超過 2 500 立方 厘米	5,680 元/ 7,140 元	7,384 元/ 9,282 元
超過 2 500 立方厘米 但不超過 3 500 立方 厘米	7,550 元/ 9,010 元	9,815 元/ 11,713 元
超過 3 500 立方厘米 但不超過 4 500 立方 厘米	9,420 元/ 10,880 元	12,246 元/ 14,144 元
超過 4 500 立方厘米	11,215 元/ 12,675 元	14,580 元/ 16,478 元

電動客車

電動客車	根據第 374E 章 在生效時間之前 有效的 每年牌照費	《條例草案》下 自生效時間起 生效的擬議 每年牌照費
淨重不超過 1 公噸者	440 元	572 元
就每 250 公斤(不足 250 公斤 亦作 250 公斤計算)的淨重而 收取的附加費	95 元	124 元

有關首次登記稅的過渡安排

6. 《條例草案》建議在第 330 章加入新訂第 12 條，就與建議調高私家車首次登記稅稅率有關的過渡安排，訂定條文。簡括而言，如能提出證明使運輸署署長("署長")信納，在生效時間之前，買方已經與註冊分銷商或進口者訂立合約，或已經向註冊分銷商或進口者作出要約，以購買某輛私家車，並已支付全部或部分價格，或某人(正在為某輛私家車申請首次登記而並非是註冊進口者)已經為該輛私家車進口香港而安排付運，則在緊接生效時間前有效的首次登記稅稅率將繼續適用。

有關每年牌照費的過渡安排

7. 《條例草案》建議在第 374E 章加入新訂第 62A 條，就與建議調高每年牌照費水平有關的過渡安排，訂定條文。簡括而言，如某輛私家車或電動客車的牌照有效期將於 2021 年 6 月 23 日當日或之前屆滿，而署長在 2021 年 6 月 23 日當日或之前接獲續發牌照申請書，則在緊接生效時間前有效的每年牌照費將繼續適用。

相應修訂

8. 《條例草案》亦旨在因應其就第 374E 章提出的修訂建議，對 2019 年第 101 號法律公告作出一項相應修訂。

《2021 年公共收入保障(收入)令》(2021 年第 31 號法律公告)

9. 行政長官在徵詢行政會議的意見後，於財政司司長發表財政預算案演辭當日(即 2021 年 2 月 24 日)根據《公共收入保障條例》(第 120 章)第 2 條作出《2021 年公共收入保障(收入)令》(2021 年第 31 號法律公告)("《命令》")，以即時實施《條例草案》中有關調高私家車的首次登記稅稅率以及私家車與電動客車的每年牌照費的建議。《命令》自生效時間起生效。《命令》的附表載有一項修訂第 330 章、第 374E 章及 2019 年第 101 號法律公告的擬議條例草案，其內容與本《條例草案》相同。

10. 《命令》為一項臨時措施。憑藉第 120 章第 5(2)條，《命令》在下列情況(以最早發生者為準)即告有效期屆滿並停止生效：

- (a) 憲報公布立法會已否決《條例草案》；
- (b) 憲報公布《條例草案》或《命令》已被撤回；
- (c) 《條例草案》按一般方式成為法律，不論有否修改；或
- (d) 自《命令》生效日期起計的 4 個月屆滿。

11. 憑藉第 120 章第 6 條，按《命令》繳付的任何稅項或費用，如超過在緊接《命令》有效期屆滿後須繳付的稅項或費用，則多付的款額須付還付款人。

生效日期

12. 《條例草案》如獲通過，須當作自生效時間(即《命令》開始實施的同時)起實施。

法案委員會

13. 內務委員會於 2021 年 2 月 26 日成立小組委員會研究《命令》，小組委員會主席為陳健波議員。由於《條例草案》的內容基本上與《命令》的內容相同，議員在 2021 年 3 月 19 日的內務委員會會議上同意，小組委員會的委員應成為有關法案委員會的委員，而小組委員會無需繼續工作。法案委員會於 2021 年 3 月 31 日舉行首次會議，陳健波議員獲選為法案委員會主席。法案委員會的委員名單載於**附錄 I**。

14. 由陳健波議員擔任主席的法案委員會曾與政府當局舉行兩次會議，討論《條例草案》。法案委員會亦曾邀請公眾就《條例草案》提交書面意見，並收到共 6 份意見書。曾向法案委員會提交意見書的團體/個別人士名單載於**附錄 II**。政府當局已就團體代表在意見書中提出的意見及關注事項作出綜合回應，詳情載於立法會 CB(4)843/20-21(01)號文件。

法案委員會的商議工作

15. 法案委員會的主要商議工作載於下文各段。

控制私家車增長及交通擠塞

16. 委員對《條例草案》意見分歧。部分委員表示支持《條例草案》。鑒於私家車的首次登記稅稅率及車輛牌照費水平分別自 2011 年及 1991 年以來未曾作出調整，他們認為政府當局將私家車的首次登記稅稅率及車輛牌照費水平分別提高 15% 及 30% 屬合理。另一方面，部分委員強烈認為，現時並非提高私家車的首次登記稅稅率及車輛牌照費水平的適當時機。這些委員儘管知悉首次登記稅稅率及車輛牌照費水平已有多年未曾增加，但他們指出，受 2019 年的社會事件及 2020 年爆發的 2019 冠狀病毒病疫情影響，私家車(電動車除外)的銷量近年持續下跌。他們認為，提高私家車首次登記稅稅率及車輛牌照費水平的建議只會加劇業界面對的經營困難，導致更多企業結業及裁員。

17. 政府當局表示，《條例草案》旨在調高私家車的首次登記稅稅率及車輛牌照費水平，以抑制私家車增長和紓緩道路交通擠塞的情況。為確保能有效使用有限的道路空間，政府一直鼓勵市民乘搭公共交通工具，而非駕駛私家車出行。現時，約九成的出行人次乘坐公共交通工具。然而，領牌私家車的數目由 2010 年的 415 000 部增加約 38% 至 2020 年的 573 000 部，佔 2020 年車輛總數約 71%。根據 2019 年交通統計年報的資料，在主要幹道的總交通流量中，私家車佔用率約為 45% 至 70%，而巴士和小巴的佔用率則僅約為 5% 至 22%。政府當局認為，現時私家車的數量及其持續增長將進一步令道路交通擠塞情況惡化。為了追回部分通脹，並考慮到市民的接受程度等因素，政府當局在《條例草案》中建議將私家車的首次登記稅稅率及車輛牌照費水平分別提高 15% 及 30%，作為抑制汽車增長的財政手段。

調高首次登記稅稅率及車輛牌照費水平的建議對抑制私家車增長的成效

18. 部分委員認為，政府當局調高首次登記稅稅率及車輛牌照費水平的建議未必能有效抑制私家車增長。他們指出，參考過往提高首次登記稅稅率及車輛牌照費水平的經驗，擬議措施的效用似乎有限，而且只屬短暫。因此，有委員詢問，過往在首次登記稅稅率及車輛牌照費水平調高後，新登記私家車減少的數目為何。部分委員亦詢問，提高首次登記稅稅率及車輛牌照費水平的建議預期可減少的私家車目標數量為何。

19. 政府當局強調，有關建議的政策原意是控制私家車增長和紓緩交通擠塞。潛在的私家車買家和現有的私家車車主對該等建議的實際反應，將受許多因素影響，例如個人的實際需要和經濟狀況、私家車價格、投資機會等。因此，政府當局難以準確估計在首次登記稅稅率及車輛牌照費水平調高後，對新登記私家車或領牌車輛數目有何影響。不過，政府當局強調，過往已證明提高首次登記稅稅率及車輛牌照費水平能夠令私家車增長率下降。

20. 政府當局表示，在 1991 年，首次登記稅稅率增加約 16%，車輛牌照費水平也調高 10%。領牌車輛數目更能反映可在道路上行駛的車輛數目，以反映相關調整的整體影響。當年加稅和加費 9 至 12 個月後，領牌私家車的平均按年增長率整體下降，由 9.4%¹ 跌至 7.7%²。在 2011 年，首次登記稅稅率增加約 15%，但車輛牌照費水平沒有同時調高。增加首次登記稅稅率 9 至 12 個月後，普通汽油領牌私家車的平均按年增長率由 3.6%³ 跌至 2.3%⁴，但當時也提高了環保汽油私家車的寬減，對沖了該次加稅遏止領牌私家車增長率的整體力度。

21. 部分委員質疑，交通擠塞不一定由私家車增長所導致。他們指出，各地區(觀塘除外)主要幹道在繁忙時間的平均汽車行程時速實際上有所上升，因為不少私家車車主只在周末駕車。委員亦從運輸及房屋局於 2021 年 2 月 24 日發出的立法會參考資料摘要得悉，專營巴士路線在過往 10 年期間增加至 650 條，增幅約為 15%。他們認為，數目龐大的專營巴士車隊其實可能是導致交通擠塞問題的更大原因。此外，這些委員認為，違例泊車、私家車泊車位不足及利用汽車作非法出租或取酬載客用途，亦是導致道路交通擠塞的主要原因。為偏遠鄉郊地區居民提供的公共交通服務不足，亦間接促使這些居民購買私家車，以滿足交通需要。

22. 為回應上述意見，政府當局提供了過去 10 年領牌私家車的數目及增長(載於**附錄 III**)，供委員參閱。委員察悉，由 2010 年至 2020 年，領牌車輛的數目由約 608 000 部大幅增加約 32% 至約 803 000 部。在新增近 20 萬的車輛當中，八成即約 16 萬部新增車輛是私家車，令上述期間的領牌私家車數目由約 415 000

¹ 該數字是 1990 年 11 月至 1991 年 2 月的平均值。

² 該數字是 1991 年 11 月至 1992 年 2 月的平均值。

³ 該數字是 2010 年 10 月至 2011 年 1 月的平均值。

⁴ 該數字是 2011 年 10 月至 2012 年 1 月的平均值。

部大幅增加約 38%至約 573 000 部。此外，私家車的每年總行車里數在 2009 年至 2019 年期間大幅上升了 41%，而同期巴士和小巴的每年總行車里數大致保持穩定，反映了私家車除了數目持續增長外，其使用量亦同步增加。再者，政府當局留意到，雖然近年私家車的增長放緩，但自 2020 年下半年開始，首次登記私家車數目已回復增長，其 2021 年 3 月的按年增長率為 2.5%，而截至 2021 年 3 月底，領牌私家車數量已達 578 000 部，創歷史新高。當局預計待疫情進一步緩和後，私家車的數量將以更大幅度回升。因此，政府當局認為必須採取果斷措施，控制私家車增長。

紓緩道路交通擠塞的方法

23. 委員並不完全信服調高首次登記稅稅率及車輛牌照費水平的建議能夠在中長期減緩私家車的增長，但大部分委員促請政府當局制訂全面計劃，有效解決道路交通擠塞的問題。有委員認為，主要幹道和鐵路網絡的發展跟不上偏遠鄉郊地區居民的交通需求。而且，泊車位的短缺亦加劇了道路的違例泊車問題，以致造成交通擠塞。委員提出多項紓緩交通擠塞的措施，包括改進巴士路線重組工作、增加泊車位的供應、加強針對違例泊車的執法行動、打擊汽車非法出租或取酬載客的活動、引入交通擠塞收費、把巴士專線改為"公共交通專線"、進一步推廣泊車轉乘計劃、合理分布過海交通的流量，以及參考新加坡的經驗引入非繁忙時段用車(紅色字牌)計劃。

24. 政府當局表示，當局一直採取多管齊下的策略，包括改善運輸基礎設施、管理道路的使用及提升公共交通系統，以紓緩道路交通擠塞。政府當局就委員在上文建議的其他措施所作回應的詳情，載於其提交法案委員會的立法會 CB(4)843/20-21(01)號文件。警方已透過科技協助前線執法人員提升執法成效，並已加強打擊未領有有效出租汽車許可證的汽車被用作非法出租或取酬載客的罪行。運輸署會在這方面繼續與警方合作。

25. 政府當局已推展各項主要幹道項目，並已展開《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》，探討鐵路及主要幹道基建的布局，讓大型運輸基建的規劃能配合甚或預留容量，以滿足香港整體長遠發展的需要。此外，政府當局會繼續擴大公共交通服務(包括偏遠鄉郊地區的公共交通服務)的覆蓋面和提升這些服務的效率，以滿足有關居民的需求，並會善用科技，發放實時到站資訊。另外，政府當局會透過例如"擠塞徵費"等研

究制訂計劃，以管理交通及提高整體道路的使用效率，以達致紓緩道路交通擠塞的目標。政府當局亦承諾增設泊車轉乘設施及路旁夜間泊車位、鼓勵學校開放校舍予提供學生服務的旅遊巴士停泊、在合適的"政府、機構或社區"設施和公共休憩用地項目中加設公眾泊車位，以及推展自動泊車系統先導項目等，藉以增加泊車位的供應，同時會繼續保持開放的態度，聽取委員建議的其他可行措施，以改善道路交通擠塞的問題。

控制政府汽車的增長

26. 部分委員詢問，政府當局有否採取任何措施控制/減少政府汽車的數目。何俊賢議員認為，在建議調高首次登記稅稅率及車輛牌照費水平以抑制私家車增長的同時，政府當局應就未來數年須減少的政府汽車數目訂定目標，否則他不會支持《條例草案》。易志明議員亦查詢政府部門用作公務用途的輕型貨車的使用率。姚思榮議員詢問過去數年政府汽車的增長率與私家車的增長率如何比較，以及在使用政府交通工具方面有何指引。

27. 政府當局表示，當局會採購各類車輛(包括汽車)支援各政策局、部門及機構的運作。這些汽車的用途包括接載人員執行職務、運送文件、巡視設施，作實地視察等。截至 2020 年年底，政府車隊共有 1 577 部汽車。私家車在過去 10 年的增長率為 2%至 5%不等，而政府汽車在過去 3 年的增長率為 0.5%至 0.8%。政策局及政府部門已就部門汽車/政府物流服務署汽車的使用制訂相關指引。政府當局會因應有關政策局/部門的運作需要，密切監察政府汽車的增長及使用率。

對汽車代理商及普通車主帶來的負面影響

28. 委員明白到私家車的首次登記稅稅率及車輛牌照費水平已有多多年未曾調高，故此認為政府當局相應調整首次登記稅稅率及車輛牌照費水平以追回部分通脹，亦屬合理。儘管如此，部分委員對當局把首次登記稅稅率及車輛牌照費水平分別大幅調高 15%及 30%深感關注，並認為在目前的經濟情況下加稅和加費不合時宜。部分委員詢問，可否將調高首次登記稅稅率及車輛牌照費水平的措施推遲一年實行，或在兩至三年內分階段調高首次登記稅稅率及車輛牌照費水平，以減輕車主的負擔和盡量減低對相關業界的影響。數名委員亦建議以累進方式調高首次登記稅稅率，向較昂貴汽車徵收加幅較大的稅率，而對較廉宜汽車則徵收加幅較小的稅率。他們亦指出，按照汽車零售

業的慣常做法，大部分私家車的訂單在一年前已下單，車輛進口商難以取消已訂購的私家車。這些委員促請政府當局應在艱難時期推出更多紓困措施支援業界，而非調高首次登記稅稅率及車輛牌照費水平，令業界的經營愈見困難。

《條例草案》如獲通過應延遲生效日期及延長有關首次登記稅的過渡性條文的有效期期的建議

29. 考慮到業界面對的經濟困難，易志明議員及邵家輝議員分別表示有意對《條例草案》提出修正案，訂明《條例草案》如獲通過，應延遲其生效日期一年("第一項建議")。易議員及邵議員進一步表示，若政府當局反對第一項建議，他們將會就《條例草案》提出其他修正案，使在緊接生效時間前有效的首次登記稅稅率繼續適用於在 2021 年 2 月 24 日前已進口香港但仍未售出的私家車，以及在 2021 年 3 月份已經裝船付運出口至香港的私家車("第二項建議")。

30. 政府當局重申，調高私家車首次登記稅稅率及車輛牌照費水平的目標，是控制整體私家車數量及其增長，以期從根源紓緩交通擠塞的問題。對於把擬調高的私家車首次登記稅稅率及車輛牌照費水平的生效日期推遲一年的建議，政府當局表示，該建議(如實施)會變相鼓勵潛在的私家車買家盡快在 2022 年 2 月 24 日前購買私家車，以享受較低的稅率或牌照費用。建議一旦落實，將導致未來 10 個月的汽車銷售以致領牌私家車數量大幅上升。即使由 2022 年起調高私家車的首次登記稅稅率及車輛牌照費水平會令其後的汽車銷售放緩，這些措施在抑制私家車增長方面的成效仍會被今年趁早購入汽車的情況所抵銷。政府當局籲請委員考慮上述意見。

31. 至於第二項建議，政府當局察悉，調高首次登記稅稅率的建議或會令若干潛在的私家車買家卻步，並影響私家車的銷量，難免會對汽車零售市場造成負面影響。政府當局重申，建議調高首次登記稅稅率的政策目標是控制整體私家車數量及其增長。政府當局明白，自 2019 冠狀病毒病疫情爆發以來，交通運輸業一直面臨巨大的經營困難。當局已透過防疫抗疫基金及 2020 年 2 月公布的財政預算案推出一系列紓困措施，以支援該行業。

32. 部分委員對上述兩項建議表示有所保留，並贊同政府當局的看法，認為第一項建議會產生的效果，是在未來數月推高私家車銷量。鑒於委員對此有不同意見，法案委員會在 2021 年

4月13日的會議上，將有關由主席代表法案委員會動議上述修正案的待決議題付諸表決。該項待決議題不獲在上述會議上表決的大部分委員支持。

有關首次登記稅的過渡安排

33. 委員察悉，《條例草案》第3條建議在第330章加入新訂第12條，就與建議調高私家車首次登記稅稅率有關的過渡安排，訂定條文。法案委員會法律顧問("法律顧問")察悉，第330章擬議新訂第12條中的過渡條文並沒有涵蓋根據第330章第4F(3)、(4)及4(A)條須繳付首次登記稅或額外首次登記稅的不同情況。法律顧問要求政府當局澄清，在不同情況下計算私家車的首次登記稅或額外首次登記稅所適用的稅率，以及需否就此訂定合適的過渡條文。法律顧問所作查詢的詳情及政府當局的回應分別載於立法會CB(4)641/20-21(01)及(02)號文件。

有關每年牌照費的過渡安排

34. 委員察悉，《條例草案》第5條建議在第374E章加入新訂第62A條，就與建議調高每年牌照費有關的過渡安排，訂定條文。有委員詢問，在2021年6月23日或之前的任何時間，所有在2021年2月24日或之前合資格續領的車輛牌照，可按在緊接生效時間(即2021年2月24日上午11時)前有效的車輛牌照費水平續期的理據為何。政府當局解釋，《條例草案》如獲通過，須當作自生效時間起實施。根據第374E章所訂，車輛牌照可於有效期屆滿前4個月內續領。因此，對於所有在2021年2月24日或之前合資格續領的車輛牌照(即續領時仍有登記，及其最後生效日為2021年6月23日或之前的牌照)，政府當局建議容許該等牌照在2021年6月23日或之前的任何時間，按在緊接生效時間前有效的車輛牌照費水平續期⁵。

條例草案的擬議修正案

35. 政府當局將不會就《條例草案》提出任何修正案。

⁵ 按照一貫做法，在財政預算案演辭發表前，運輸署會發出新聞公報提醒市民留意此安排，令市民無需因猜測財政預算案演辭可能宣布增加牌照費而趕往運輸署辦事處續領牌照。

36. 法案委員會察悉，一如上文第 29 至 32 段所述，易志明議員及邵家輝議員已分別表示有意對《條例草案》提出修正案。法案委員會將不會對《條例草案》提出任何修正案。

恢復二讀辯論

37. 政府當局曾表示會作出預告，在 2021 年 6 月 2 日的立法會會議上恢復《條例草案》的二讀辯論。法案委員會對此並無異議。

諮詢內務委員會

38. 法案委員會已於 2021 年 5 月 21 日向內務委員會匯報其商議工作。

立法會秘書處
議會事務部 4
2021 年 5 月 26 日

《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)
條例草案》委員會

委員名單*

主席	陳健波議員, GBS, JP
委員	黃定光議員, GBS, JP 謝偉俊議員, JP 何俊賢議員, BBS 易志明議員, SBS, JP 姚思榮議員, BBS 陳恒鑾議員, BBS, JP 鍾國斌議員 邵家輝議員, JP 陳振英議員, JP 陸頌雄議員, JP 劉業強議員, BBS, MH, JP 謝偉銓議員, BBS, JP

(合共：13 名委員)

秘書 劉素儀女士

法律顧問 簡允儀女士

* 委員名單的變動載於附錄 I 的附件

《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)
條例草案》委員會

委員名單的變動

委員	相關日期
鄭松泰議員	至 2021 年 4 月 12 日

《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)
條例草案》委員會

曾向法案委員會表達意見的團體/個別人士名單

1. 一名公眾人士
2. 香港汽車服務業聯會
3. 香港特別行政區政府交通督導員總工會
4. 自由黨
5. 右軚汽車商會(香港)有限公司
6. 香港汽車商會

《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)
條例草案》委員會

過去 10 年私家車的數目及增長

年份	領牌私家車		
	數目	增長	按年增長率(%)
2010	414 966	21 154	5.4
2011	434 843	19 877	4.8
2012	454 697	19 854	4.6
2013	475 752	21 055	4.6
2014	495 038	19 286	4.1
2015	521 852	26 814	5.4
2016	536 025	14 173	2.7
2017	552 710	16 685	3.1
2018	565 213	12 503	2.3
2019	573 932	8 719	1.5
2020	573 003	-929	-0.2
2021 年 (2 月底)	576 201	11 098 (與2020年 同月比較)	2.0 (與2020年 同月比較)

資料來源：立法會 CB(4)750/20-21(02)號文件