

財務委員會討論文件

2024年6月21日

基本工程儲備基金

總目 710－電腦化計劃

運輸署

新分目「提升車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統的基本設施和應用系統」

請各委員批准開立一筆為數 312,883,000 元的新承擔額，用以提升運輸署車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統的基本設施和應用系統。

問題

運輸署需要提升第五代車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統(下稱「電腦發牌系統」)的基本設施和應用系統，並更換其老化的數據庫系統及架構，以配合運作需要及提升系統功能和性能。

建議

2. 運輸署署長建議開立一筆為數 312,883,000 元的新承擔額，用以更換第五代電腦發牌系統的基本設施及應用系統，以提升其功能、性能和容量，支援各項運輸署牌照相關的電子化措施，配合運輸署未來數碼化發展，向公眾提供更具效率的牌照服務。運輸及物流局局長和政府資訊科技總監均支持這項建議。

理由

優化系統以向市民提供更優質的服務

3. 為持續改進服務及配合政府的「精明規管」計劃，以及回應市民對牌照服務持續增加的需求，運輸署一直致力推出電子牌照措施，以進一步提高運作效率，在申請過程中為公眾提供便利。運輸署現時已提供 20 項網上牌照服務¹，並自 2022 年年底起分階段推出電子許可證²，以及計劃在 2024 年內推出電子車輛牌照³，並會在 2024 年年底至 2025 年年初推出電子駕駛執照⁴。運輸署亦會在 2024 年下半年推出「牌證易」網站，以儀表板方式顯示公眾用戶的牌照資料，公眾用戶亦可透過網站連結遞交申請、查詢牌照的屆滿日期及申請進度，以及就即將屆滿的牌照接收提醒通知等。此外，運輸署計劃在 2024 年年底推出網上拍賣車輛登記號碼，讓市民可在網上競投部分傳統車輛登記號碼。運輸署正就各項牌照申請逐步引入以人工智能方式審批所收到的申請，加快處理程序。

4. 以上各種電子化措施的推行，都需要透過電腦發牌系統取得相關資料，電腦發牌系統亦須為了配合有關電子化牌照業務作出相應的升級。由於第五代電腦發牌系統逐漸未能配合資訊科技的發展，因此以往在開拓電子化服務時，運輸署往往需時開發臨時系統／功能以彌補現有第五代電腦發牌系統的能力和容量的限制。然而，這些臨時系統／功能均存在局限性，未能有效節省處理時間。例如臨時系統／功能未必能反映實時數據，亦不能提高電腦發牌系統的可用性。另外，第五代電腦發牌系統與臨時系統／功能須長時間持續交換大量資料，

¹ 包括續領車輛牌照、新領駕駛執照及國際駕駛許可證等。

² 電子許可證以「可攜式文件格式」(pdf)簽發，並通過電子郵件發送給申請人，供他們列印和展示。相關措施進一步提高運作效率，並在申請過程中為公眾提供便利，改善市民申請牌照服務時的體驗。

³ 當運輸署推出電子車輛牌照後，紙本車輛牌照將不再載有屆滿日期。當車主獲發首張不再載有屆滿日期的紙本車輛牌照後，便無須在每次續期後更換紙本車輛牌照。同時，運輸署會設立網上免費查詢平台，方便車主日後查詢車輛牌照的屆滿日期。運輸署亦會簡化遞交續領車輛牌照申請時所需的證明文件(包括無須再提交／上載車輛宜於道路上使用證明書(即「驗車紙」)、車輛登記文件(即「牌簿」)及第三者保險單)。

⁴ 運輸署會繼續發出實體駕駛執照，而電子駕駛執照則以流動應用程式在智能手機上顯示。駕駛執照持有人可在流動應用程式完成身分核證程序後登入，並於駕駛時自行選擇攜帶實體或電子駕駛執照。

因此需要額外增加支援措施以保障資料完整性。長遠而言，電腦發牌系統需要構建相關的能力和容量，以取替採用獨立的臨時系統／功能的運作模式，方可長遠更有效支援各種電子化措施的推行，從而向市民提供更優質的服務。

5. 擬議的電腦發牌系統提升項目會採用更創新的技術取代第五代電腦發牌系統的臨時系統，包括設置全新的查詢數據庫(下稱「查詢數據庫」)⁵。「查詢數據庫」會提高服務的可用性，並為運輸署及其他用戶部門的系統提供標準化的應用程式界面，便利系統間的配合，讓其他系統可以更直接地獲取電腦發牌系統的最新資料。提升電腦發牌系統的容量和性能，能更好配合電子化措施的推行及其他用戶部門透過系統檢索大量資料的需求。「查詢數據庫」亦能支援接近即時的數據更新。

減低系統供應鏈受阻的風險

6. 現有第五代電腦發牌系統採用專利產品，對接其他產品的兼容性並不理想。如果關鍵組件供應鏈意外受阻，會帶來電腦發牌系統無法繼續使用的風險。因此，運輸署計劃同時將關鍵數據庫組件轉用開源產品或國家或本地品牌軟件。由於擬議項目涉及遷移整個第五代電腦發牌系統核心數據庫至新的管理系統，屬於規模龐大的計劃，運輸署會小心處理遷移安排以保障系統的日常運作暢順。

⁵ 擬議新設置的「查詢數據庫」能夠為其他系統及用戶提供大量及即時檢索有關車輛牌照及駕駛執照資料的服務，從而減輕電腦發牌系統負荷，並減低資料不準確的風險。另外，現時第五代電腦發牌系統採用主備(Active-Standby)運作模式，透過擬議的電腦發牌系統提升項目，擬議的「查詢數據庫」將採用雙主(Active-Active)運作模式，當電腦發牌系統進行維護時，仍能繼續運作，提升相關資料檢索服務的可用性。運輸署已邀請其他用戶部門就電腦發牌系統的新業務需求等方面提供意見，讓新一代電腦發牌系統可以建構充足的容量及能力，為各部門更快捷穩定地提供所需的更新資料。運輸署在設計新一代電腦發牌系統時，將諮詢相關用戶部門，就新的系統整合需求提供意見，以應付未來需求。

保障系統持續運作及加強資訊保安

7. 現有第五代電腦發牌系統的保養合約將在 2027 年 11 月屆滿，新的電腦發牌系統須於有關保養合約屆滿前完成。第五代電腦發牌系統部分核心組件更是建基於早期的設計，已使用超過 15 年；雖然沿用至今仍能正常運作，但部分有關的核心組件已停產。電腦發牌系統的可靠運作對於運輸署及多個政府部門的有效服務至關重要。若系統因欠缺保養而影響運作，或在資訊保安上出現問題，會嚴重影響相關部門的正常運作，阻礙市民辦理牌照事務，更可能影響運輸業界的營運。另外，電腦發牌系統載有超過 200 萬駕駛執照持有人及 80 萬登記車主的資料，我們需要繼續採取有效措施保障個人資料私隱安全。因此我們有必要適時更換日漸老化的系統安全組件，維持有效的保養與支援服務，並引入新一代的保安管理措施及監控機制。運輸署會透過更換過時的組件，維護電腦發牌系統的安全，並採納新一代的資訊科技保安解決方案⁶。運輸署亦會根據政府資訊科技總監辦公室(下稱「資科辦」)轄下政府雲採用架構的要求，建立政府雲端服務衛星站點，以提升系統資料的安全性。

預期效益

8. 擬議的電腦發牌系統提升項目完成後，將提高電腦發牌系統的可擴展性，並便利與其他部門系統的連接，為日後持續引入新科技和優化各項服務提供基礎。運輸署將可更快捷地開發新的電子化服務，並進一步優化公眾用戶體驗和服務效率。具體而言，擬議的項目透過提升電腦發牌系統的容量、性能和數據更新能力，強化電腦發牌系統的可持續性。設置「查詢數據庫」後，相關系統可直接通過「查詢數據庫」獲取所需接近即時更新的資料，取代為推行電子化措施而設的臨時系統，例如向香港警務處的電子交通執法系統提供車輛及司機的資料查詢功能、電子車輛牌照及電子駕駛執照的資料查詢服務等。

⁶ 提升電腦發牌系統能加強保安資訊與事件管理，集中蒐集系統中各設備的日誌和事件記錄，以便偵測異常活動，實現對潛在安全威脅的全面主動監控，並能更快地回應保安問題和事件。

9. 擬議電腦發牌系統提升項目能為進一步提供電子化牌證服務打好根基，預期會吸引更多牌證申請人透過網上提交申請，省卻他們前往輪候櫃位服務的需要和時間，促進數碼化服務的發展，為整體社會帶來效益。電腦發牌系統現時支援運輸署處理超過 200 萬駕駛執照持有人及 80 萬登記車主的牌證申請。除親身前往牌照事務處輪候即時櫃位辦理申請牌照外，申請人亦可經其他非櫃位方式遞交申請，例如網上、投遞箱或郵寄。正如上文所述，運輸署一直致力擴展電子牌照措施及網上牌照服務，並簡化申請程序，以進一步提高運作效率，讓市民可隨時隨地透過「智方便」的數碼簽署及／或「填表通」功能提交牌照申請，無須前往牌照事務處輪候櫃位服務⁷。例如，在簡化遞交續領車輛牌照申請所需的證明文件(包括無需再提交／上載車輛宜於道路上使用證明書(即「驗車紙」)、車輛登記文件(即「牌簿」)及第三者保險單)後，我們預計處理申請時間會由 10 個工作日縮短至 3 個工作日，並逐步邁向全面自動化的處理程序。另外，當一站式「牌證易」網上平台推出後，市民可更容易掌握及管理其名下的車輛牌照、駕駛執照和許可證，有助提升各項網上牌照申請的體驗。長遠而言，如櫃位服務需求減少，牌照事務處的櫃位可更集中處理仍需要親身提交的申請，例如車輛過戶、免試簽發駕駛執照等。透過靈活調配人手，申請人於牌照事務處輪候櫃位服務的時間亦可縮短。概括而言，擬議項目有助省卻車輛牌照及駕駛執照申請人的時間。擬議項目可帶來社會效益的情景分析，載於附件 1。

附件 1

10. 在提升電腦發牌系統的基本設施和應用系統的同時，運輸署將為電腦發牌系統的關鍵數據庫組件轉用開源產品或國家／本地品牌軟件，讓我們在採購中有更廣泛的軟件可供選擇，避免發生供應商阻礙供應配件和服務的情況，並應對因地緣政治對科技產品供應所帶來的潛在憂患，減低因服務中斷而影響市民和其他相關政府部門運作的風險。

11. 擬議的項目會透過更換過時的組件，維持有效的保養與支援服務；除此以外，新系統將會提升資訊科技保安措施，加強系統保護。整體而言，運輸署有必要透過擬議的項目確保電腦發牌系統的持續運作和配合未來更多牌照服務電子化的發展。

⁷ 現時，牌照事務處向市民提供網上或電話預約櫃位服務，一經預約，市民一般只需約 30 分鐘內便可完成辦理申請。市民如經駕駛執照相關服務派籌輪候系統取得即日籌號，亦無須一直逗留在牌照事務處等候，並可在叫籌後約 30 分鐘內完成櫃位服務。

對財政的影響

非經常開支

12. 我們預計擬議項目在 2024-25 至 2029-30 年度涉及的非經常開支為 312,883,000 元，分項數字如下－

| | 2024-25 (千元) | 2025-26 (千元) | 2026-27 (千元) | 2027-28 (千元) | 2028-29 (千元) | 2029-30 (千元) | 總計 (千元) |
|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|
| (a) 硬件 | — | 8,465 | 16,929 | — | — | — | 25,394 |
| (b) 軟件 | — | 3,718 | 7,437 | — | — | — | 11,155 |
| (c) 通訊網絡 | — | 2,968 | 5,858 | 333 | 333 | 79 | 9,571 |
| (d) 系統推行 服務 | — | 20,890 | 48,625 | 55,038 | 34,147 | — | 158,700 |
| (e) 合約員工 | 10,274 | 11,208 | 11,208 | 11,208 | 10,520 | 510 | 54,928 |
| (f) 培訓 | — | — | — | 350 | 350 | — | 700 |
| (g) 其他 | 990 | 8,998 | 3,826 | 3,826 | 3,755 | 2,596 | 23,991 |
| (h) 應急費用 | 1,126 | 5,625 | 9,388 | 7,076 | 4,911 | 319 | 28,444 |
| 總計 | 12,390 | 61,872 | 103,271 | 77,830 | 54,016 | 3,504 | 312,883 |

13. 關於上文第 12 段(a)項，25,394,000 元的預算開支是用於購置電腦硬件，包括伺服器、儲存區域網絡儲存器、虛擬備份設備及系統保安設備等。

14. 關於上文第 12 段(b)項，11,155,000 元的預算開支是用於購置各類軟件，包括虛擬平台軟件、應用程式系統、網絡及系統管理軟件、系統保安軟件(如保安資訊與事件管理解決方案)，以及數據庫管理系統等。

15. 關於上文第 12 段(c)項，9,571,000 元的預算開支是用於購置通訊網絡，包括網絡設備及系統建構期間的電訊線路租賃費用。

16. 關於上文第 12 段(d)項，158,700,000 元的預算開支是用於委聘外部服務供應商就推展項目提供服務，包括整體項目管理、基本設施設計和設置、系統遷移、數據庫遷移、開發全新的「查詢數據庫」、加強系統及保安設備設置、程式改進、數據轉換、提供用戶驗收測試技術支援，以及系統推出和維護等。擬議項目涉及遷移整個電腦發牌系統核心數據庫至新管理系統，屬於規模龐大的計劃；而因應擬議項目的複雜性和電腦發牌系統的重要性，此項目須以穩妥的方式推行，亦需確保將現有系統順利遷移到新系統，以避免可能影響車輛牌照和駕駛執照服務及相關交通執法。因此，運輸署需要委聘外部服務供應商就推展項目提供服務，以保障系統的運作暢順。

17. 關於上文第 12 段(e)項，54,928,000 元的預算開支是用於聘請專業資訊科技合約人員。由於擬議項目涉及遷移整個電腦發牌系統核心數據庫至新管理系統，屬於規模龐大的計劃，除了下文所述由運輸署現有人手所兼任的內部管理及監督團隊外，運輸署需要聘請具相關技術及經驗的專業資訊科技合約人員，以進行前期準備、項目規劃、監察和系統驗收測試的工作。

18. 關於上文第 12 段(f)項，700,000 元的預算開支是用於為內部員工提供相關培訓服務。

19. 關於上文第 12 段(g)項，23,991,000 元的預算開支是用於其他款項，包括系統開發及驗收測試的相關安排，以及進行第三者獨立保安風險評估及私隱影響評估等。

20. 關於上文第 12 段(h)項，28,444,000 元的預算開支是應急款項，款額相等於第 12 段(a)至(g)項開支總和的 10%。

其他非經常開支

21. 推行擬議項目需要在運輸署設立內部管理及監督團隊，以進行招標、項目管理、監督系統分析和設計，以及用戶驗收測試。預計在 2024-25 至 2028-29 年度涉及非經常員工開支為 19,946,000 元，由運輸署現有資源承擔。

經常開支

22. 擬議項目的預計經常開支在 2027-28 年度為 16,221,000 元，並會由 2029-30 年度起增加至每年 37,157,000 元(分項數字表列如下)。在扣除下文第 32 段提及每年可變現的相關節省款額 27,533,000 元後，由 2029-30 年度起，這項建議需要的淨經常開支為每年 9,624,000 元。

| | 2027-28 年度 (千元) | 2028-29 年度 (千元) | 由 2029-30 年度起 (千元) |
|-------------------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|
| (a) 硬件和軟件維修 保養 | 7,993 | 11,989 | 11,989 |
| (b) 通訊網絡 | 547 | 821 | 821 |
| (c) 雲端服務 | 560 | 840 | 840 |
| (d) 系統持續支援 服務 ⁸ | — | 8,550 | 12,825 |
| (e) 合約員工 | 6,600 | 9,900 | 9,900 |
| (f) 消耗品 | 227 | 340 | 340 |
| (g) 其他 | 294 | 442 | 442 |
| 總計 | 16,221 | 32,882 | 37,157 |

23. 關於上文第 22 段(a)項，每年 11,989,000 元的預算開支是用以繳付系統硬件的維修保養費用，以及軟件的使用許可續期費用，以支援新的基本設施。

24. 關於上文第 22 段(b)項，每年 821,000 元的預算開支是用以支付電訊線路租賃費用。

25. 關於上文第 22 段(c)項，每年 840,000 元的預算開支是用以繳付政府雲端服務衛星站點技術的服務費用。

⁸ 運輸署將與承辦商訂立一份合約，涵蓋第六代電腦發牌系統的構建服務和持續支援服務。持續支援服務預計由電腦發牌系統第二階段完成後(即 2028-29 年度)開始，有關開支屬經常開支。

26. 關於上文第 22 段(d)項，每年 12,825,000 元的預算開支是用以提供持續的系統維修保養和支援、求助台服務，以及小型的應用程式提升服務等。
27. 關於上文第 22 段(e)項，每年 9,900,000 元的預算開支是用以支付資訊科技合約員工費用，以就提升後的電腦發牌系統進行日常系統監察和支援持續系統提升。
28. 關於上文第 22 段(f)項，每年 340,000 元的預算開支是用以購置數據中心的消耗品，例如數據磁帶及打印機色粉盒等。
29. 關於上文第 22 段(g)項，每年 442,000 元的預算開支是用以支付牌照事務處電腦設備的維修保養費用和數據中心的雜項開支等。
30. 此外，現有支援及管理第五代電腦發牌系統的員工會繼續負責新系統的支援及管理工作，所涉及的每年員工開支為 13,857,000 元。

可節省及可減免的開支

31. 推行擬議項目可讓運輸署節省為維持現有第五代電腦發牌系統基本運作的開支。所節省的款額包括減免一筆為數 21,463,000 元的非經常開支，原用以改善現有數據中心的相關設備及系統保安設備的必要升級工作；以及由 2028-29 年度起，減免原用以維持第五代電腦發牌系統在進行前述升級後每年所需的額外維修保養經常開支 5,573,000 元。
32. 隨着擬議項目的推行，預計由 2029-30 年度起，每年可變現的節省款額為 27,533,000 元，這筆維修保養和支援現有第五代電腦發牌系統和相關臨時系統的開支，可以抵銷新電腦發牌系統的部分經常開支。
33. 此外，因無須支援現有第五代電腦發牌系統所需的臨時系統可減省零碎人手，由 2029-30 年度起理論上可節省的員工開支為每年 441,000 元。由於相關人手現同時支援其他應用系統，故無法藉刪除職位來變現，但減省的零碎人手會調配以支援運輸署其他系統的日常工作。

附件2 34. 擬議項目的成本效益分析載於附件 2。

推行計劃

35. 運輸署已就擬議項目完成技術研究，並向市場上的相關服務供應商發出徵求資料書，邀請服務供應商為項目開支提供估算，並在制訂相關開支估算時參考有關資料。

36. 因應擬議項目的複雜性和電腦發牌系統的重要性，此項目須以有序穩妥的方式推行，亦需要足夠時間確保將現有系統順利遷移到新系統，以避免可能影響車輛牌照和駕駛執照服務及相關交通執法。運輸署會嚴格依循資科辦的相關指引，包括加強大型資訊科技系統項目的管治機制，確保新系統建構順利完成並穩妥地推出，以配合部門運作及滿足公眾服務的期望。

37. 考慮到上述因素和相關參考資料，擬議項目的開發工作預計可在項目開展後約 52 個月內完成，其中包括為期 16 個月的前期工作⁹，以及分為兩個階段共 36 個月的系統實施工作。首階段的系統實施工作在 2025 年第三季開展，為期 24 個月，以達至在新基礎設施上重新設置現有的電腦發牌系統功能、將系統支援服務合約順利轉交給新承辦商，以及完成數據庫系統遷移。在進行第一階段計劃工作的同時，第二階段工作會在 2027 年第二季開展，主要為擴展系統的應用功能，設置全新的「查詢數據庫」及進行系統最佳化設定，第二階段工作預計在 2028 年第三季完成。建議的實施計劃如下－

| 工作 | 預計完成日期 |
|------------------------------|-----------|
| (a) 向立法會財務委員會(下稱「財委會」)提交撥款申請 | 2024 年第二季 |
| (b) 場地準備 ¹⁰ 及招標工作 | 2025 年第三季 |

⁹ 前期工作包括將關鍵數據庫組件轉用開源產品的概念驗證工作、招標的前期工作，以及系統數據中心及系統測試場地的準備等工作。

¹⁰ 場地準備工作包括整理數據中心的基礎設施(例如電力、通風、網絡等)，以供新系統相關設備使用，確保系統構建工程順利展開。另外，亦需要預備相關場地及設施給予開發和測試人員使用。

| 工作 | 預計完成日期 |
|---------------------|-----------|
| (c) 項目推行 | |
| — 系統設計 | 2026 年第一季 |
| — (第一階段)系統推行及用戶驗收測試 | 2027 年第二季 |
| — (第一階段)系統運作 | 2027 年第三季 |
| — (第二階段)系統推行及用戶驗收測試 | 2028 年第二季 |
| — (第二階段)系統運作 | 2028 年第三季 |

公眾諮詢

38. 我們已在 2024 年 3 月 15 日就上述建議諮詢立法會交通事務委員會。委員支持將撥款建議提交財委會審批。因應部分委員的查詢，我們已就擬議項目的成本效益、項目為社會帶來的整體裨益及效率提升等，於本文件內補充有關資料。

背景

39. 電腦發牌系統自 1976 年推出後，一直支援車輛牌照及駕駛執照的發牌服務，例如車輛登記、簽發及續領車輛牌照和許可證、簽發及續領駕駛執照和許可證、安排駕駛考試，以及預留、保留及分配車輛登記號碼。電腦發牌系統除了支援運輸署 4 個牌照事務處外，同時提供服務予其他申請途徑，包括郵遞、投遞箱等，為市民提供共 60 種牌照服務。在第三代電腦發牌系統在 2007 年提升至第四代電腦發牌系統時，由於第三代電腦發牌系統仍然沿用主機電腦系統架構，並不能支援網上申請服務的發展，運輸署需要將整個基礎系統架構重新開發，提升至第四代電腦發牌系統，以採用萬維網為基礎的系統架構。為此，財委會在 2001 年 6 月 29 日批准開立一筆為數 110,000,000 元的承擔額。詳情見立法會文件 FCR(2001-02)21。

40. 財委會在 2014 年 1 月 24 日批准開立一筆為數 71,284,000 元的承擔額，用以提升第四代電腦發牌系統的基本設施至第五代。詳情見立法會文件 FCR(2013-14)54。由於當時沒有重大的業務需求改變，無須重新設計或提升主體應用系統，亦無須購買和建構全新的系統並轉移所有牌證資料至新系統，項目主要涉及更換電腦發牌系統的老化硬件和軟件。

41. 現時第五代電腦發牌系統因應不同政府部門的需要，與運輸署內外合共超過 40 個系統連接，包括相關網上申請服務系統等進行資料互換，支援各部門的日常工作。在 2023 年，電腦發牌系統共處理 7 443 000 宗個案，當中包括平均每個工作天超過 1 萬宗的車輛牌照和駕駛執照相關事宜和平均每日協助處理近 1 萬宗交通告票相關事宜。另外，電腦發牌系統亦配合運輸署分階段推出的一系列電子牌照措施。在科技日新月異的情況下，第五代電腦發牌系統相關的硬件和軟件亦逐漸過時，因而限制了其在回應公眾及用戶部門對現有服務與日俱增的需求及應付未來需求的能力。另外，第五代發牌系統亦面對供應鏈受阻的潛在風險。為確保系統能夠切合日後的需求及應對有關供應鏈風險，運輸署需要提升電腦發牌系統的基本設施及應用系統，更換老化的數據庫系統及架構，並遷移整個核心數據庫至新的開源產品或國家／本地品牌軟件管理系統，以確保系統能夠切合日後的需求及將服務提升。

運輸及物流局
運輸署
2024 年 6 月

擬議項目可帶來社會效益的情景分析

在省卻車輛牌照及駕駛執照申請人時間的社會效益方面，運輸署在 2023 年處理約 90 萬宗車輛牌照相關申請及約 70 萬宗駕駛執照相關申請，合共約 160 萬宗申請。與親身前往牌照事務處辦理申請相比，使用網上服務的申請人足不出戶便可完成辦理申請手續，因而可省卻申請時間(例如輪候櫃位服務時間)。

2. 第六代電腦發牌系統將配合運輸署推出各項電子牌照措施，假設在各項電子牌照措施推出後有額外兩成申請人(即每年約 32 萬宗¹)會轉用網上服務而無須到牌照事務處辦理申請，並假設每次使用網上服務每人能節省約 1 小時申請時間，預計社會每年能節省約 32 萬小時²。

¹ 每年 160 萬宗申請 x20% =32 萬宗申請。

² 作為參考，若要估算效益，其中一個方法是以工資中位數推算。根據政府統計處最新公布，本港僱員的每小時工資中位數為 80 元。若因為更多申請人轉用網上服務而不用再親身前往牌照事務處辦理相關申請，每年可節省共 32 萬小時，即有關效益為每年約 2,560 萬元(32 萬小時 x 每小時工資中位數 80 元)。

提升車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統的基本設施和應用系統未來 10 年的成本效益分析

| 項目 | 現金流量(千元) | | | | | | | | | | |
|--------------------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | 2024-25 | 2025-26 | 2026-27 | 2027-28 | 2028-29 | 2029-30 | 2030-31 | 2031-32 | 2032-33 | 2033-34 | 總計 |
| 1. 非經常 | | | | | | | | | | | |
| 開支 | 12,390 | 61,872 | 103,271 | 77,830 | 54,016 | 3,504 | — | — | — | — | 312,883 |
| 員工開支 | 2,697 | 2,945 | 6,828 | 4,375 | 3,101 | — | — | — | — | — | 19,946 |
| 非經常開支總額 | 15,087 | 64,817 | 110,099 | 82,205 | 57,117 | 3,504 | — | — | — | — | 332,829 |
| 2. 經常 | | | | | | | | | | | |
| 開支 | — | — | — | 16,221 | 32,882 | 37,157 | 37,157 | 37,157 | 37,157 | 37,157 | 234,888 |
| 經常開支總額 | — | — | — | 16,221 | 32,882 | 37,157 | 37,157 | 37,157 | 37,157 | 37,157 | 234,888 |
| 非經常及經常開支總額(A) | 15,087 | 64,817 | 110,099 | 98,426 | 89,999 | 40,661 | 37,157 | 37,157 | 37,157 | 37,157 | 567,717 |
| 3. 可節省和可減免的開支 | | | | | | | | | | | |
| 可減免的非經常開支 ¹ | — | — | — | 21,463 | — | — | — | — | — | — | 21,463 |
| 可減免的經常開支 ² | — | — | — | 1,858 | 5,573 | 5,573 | 5,573 | 5,573 | 5,573 | 5,573 | 35,296 |
| 可變現的節省經常開支 ³ | — | — | — | 8,522 | 25,566 | 27,533 | 27,533 | 27,533 | 27,533 | 27,533 | 171,753 |
| 理論上可節省的經常開支 ⁴ | — | — | — | — | — | 441 | 441 | 441 | 441 | 441 | 2,205 |
| 節省總額(B) | — | — | — | 31,843 | 31,139 | 33,547 | 33,547 | 33,547 | 33,547 | 33,547 | 230,717 |
| 節省淨額(C)=(B) - (A) | (15,087) | (64,817) | (110,099) | (66,583) | (58,860) | (7,114) | (3,610) | (3,610) | (3,610) | (3,610) | (337,000) |
| 累計節省淨額 | (15,087) | (79,904) | (190,003) | (256,586) | (315,446) | (322,560) | (326,170) | (329,780) | (333,390) | (337,000) | |

- ¹ 這是一次過可減免的開支。如運輸署未能開展擬議項目，便須為現有第五代電腦發牌系統進行改善現有數據中心的相關設備及系統保安設備的必要升級工作，因而帶來上述開支。
- ² 這是每年可減免的開支。如運輸署未能開展擬議項目，便須為現有第五代電腦發牌系統進行必要系統及環境設施升級，因而帶來升級後所需的額外維修保養經常開支。
- ³ 這是現有第五代電腦發牌系統和相關臨時系統每年的維修保養及運作開支。在推出新系統後，運輸署無須再維持第五代電腦系統的運作，從而帶來可變現的節省款額。有關節省款額可以抵銷新電腦發牌系統的部分經常開支。
- ⁴ 這是支援現有第五代電腦發牌系統所需的相關臨時系統每年的員工開支。在推出新系統後，運輸署無須再維持相關臨時系統的運作可減省零碎人手，相關減省的零碎人手將來會調配支援運輸署相關系統其他日常優化工作，從而帶來的理論上可節省款額。
