

附錄2

過去香港進行電子道路收費研究的總結

1. 政府過去曾三次研究採用電子道路收費，以解決道路交通擠塞問題。不過，礙於當時經濟環境轉變、對私隱的關注以及未能凝聚社會共識，電子道路收費最終未有推行。下文扼要概述各研究的目的和主要研究結果。

第一次研究：《香港電子道路收費試辦計劃》（1983 至 1985年）

2. 1983年，政府宣布有意在香港引入電子道路收費系統，以解決市區的道路交通擠塞問題，並展開研究，以設計和在中環進行試辦計劃。
3. 試辦計劃在1983年7月至1985年3月期間進行，約有2 500部汽車自願參與計劃進行測試，但過程中沒有實際收費。計劃採用一種科技，在每部自願參與試辦計劃的汽車底部安裝附有獨有識別碼的電子板。當車輛駛經收費點，路旁電腦會將車輛的識別碼傳送到控制中心，以作印製模擬月結單。路旁亦安裝了閉路電視執法攝影機，自動拍攝電子板故障或車牌曾遭改動的車輛。
4. 該次試辦計劃的結論是，不論在科技、行政和法律層面上，電子道路收費均屬可行。不過，當時公眾普遍關注系統有可能侵犯私隱，而且認為在1982年推出多項抑制擁有和使用車輛的財政措施²，再加上1985年地下鐵路港島線通車後，當時的交通情況大致令人滿意。

2. 有關的財政措施包括將首次登記稅增加一倍、牌照年費增加兩倍，以及燃油稅增加一倍。

第二次研究：《電子道路收費可行性研究》（1997 至 2001年）

5. 上世紀九十年代初，私家車數目急速增加，引起社會討論應如何控制汽車增長和解決交通擠塞。政府在1995年決定應進一步探討以電子道路收費紓緩擠塞情況。
6. 政府其後展開可行性研究，以檢視在香港實施電子道路收費系統的可行性，並評估是否有需要採用這系統以配合運輸政策目標。
7. 研究的主要結果如下—
 - (a) 從交通管理角度而言，如私家車數目的按年增長率不多於3%，在2006和2011年前分別在港島和九龍推行電子道路收費的理據並不充分；
 - (b) 兩種電子道路收費科技，即短距離微波通訊和全球導航衛星，均適合應用於香港作為電子道路收費計劃。不過，前者在科技應用上比較成熟，後者則仍在發展階段；以及
 - (c) 社會必須達致廣泛共識，方能令電子道路收費計劃成功推行。

第三次研究：《交通擠塞收費運輸模型－可行性研究》（2006至2009年）

8. 該項研究的主要目的，是建立一個以電腦為基礎的運輸數據模型，對擠塞收費作分析，以便評估各種紓緩香港交通擠塞的電子道路收費方案和策略。此外，是項研究利用運輸數據模型檢視不同收費方案，評估研究範圍內可能受到的交通、社會、經濟和環境方面的影響。
9. 研究的主要結果如下—
 - (a) 電子道路收費對交通管理大有幫助，而且帶來多方面的運輸效益，並配合可持續發展；
 - (b) 電子道路收費可紓緩地區性道路交通擠塞，為公共交通和商用車輛提供具有效率的營運環境；
 - (c) 較可取的電子道路收費方案是採用以港島商業中心區為收費區的周界為本收費機制。由於商業中心區的道路網絡在工作天普遍十分繁忙，故能夠提供收費優惠的空間不大。為達至最大成效，進出收費周界兩個行車方向的車輛均須繳費，但仍可考慮按行車方向徵收不同費用，以針對不同的交通需求。此外，由於週六整天的交通流量亦很高，尤其在午膳時間，因此也建議在週六徵費；
 - (d) 應採用「用者自付」的原則向所有車輛（緊急服務車輛除外）徵收費用，而收費可按車輛大小而釐定；
 - (e) 就香港情況，短距離微波通訊科技是較為可取的方案，但亦應密切留意其他科技的發展。短距離微波通訊科技使用不具名的付款卡繳費，可為已繳費的駕駛者提供私隱保障；
 - (f) 若有一條免費替代路線讓駕駛者可繞過收費區，可公平和有效地推行電子道路收費計劃；以及
 - (g) 在推行電子道路收費計劃前，必須先取得社會共識。