

香港申訴專員公署  
Office of The Ombudsman, Hong Kong



主動調查報告  
Direct Investigation Report

政府土地上棄置車輛的問題  
Problem of Abandoned Vehicles on Government Land

報告完成日期：2022年8月30日  
Completion Date: 30 August 2022

報告公布日期：2022年9月1日  
Announcement Date: 1 September 2022

調查報告中文版，並附有中、英文摘要。  
報告亦載於本署網頁 [www.ombudsman.hk](http://www.ombudsman.hk)。  
報告的英文版稍後亦會上載。

This report is published in Chinese and supplemented by  
an Executive Summary in Chinese and English.

This report is also available on our website at  
[www.ombudsman.hk](http://www.ombudsman.hk).

English version of the report will be uploaded soon.

# 目錄

## 報告摘要

章節	段落
1 引言	
背景	1.1 - 1.4
調查範圍	1.5
調查過程	1.6
2 車輛登記及領取牌照的規定	2.1
車輛登記及領牌	2.2 - 2.5
車輛登記資料的改變及記錄	2.6 - 2.7
車輛被拆毀後須取消登記	2.8
未領牌車輛可被取消登記	2.9
近年車輛未領牌的情況	2.10 - 2.14
運輸署研究加強規管車輛登記及處置的法規	2.15 - 2.16
3 政府部門跟進棄置車輛問題的情況	
相關法例	3.1
政府部門跟進棄置車輛問題的權責和工作	
警務處	3.2
地政總署	3.3 - 3.8
運輸署	3.9 - 3.12
路政署	3.13
跨部門聯合行動	3.14 - 3.16
民政總署的協調工作	3.17 - 3.19
4 棄置車輛問題的概況	
投訴數字	4.1
地政總署移除棄置車輛的數目	4.2

公共泊車位調查	4.3 - 4.4
本署實地視察	4.5 - 4.9
<b>5 本署的評論及建議</b>	
<b>整體評論</b>	5.1 - 5.4
(I) 運輸署應及早修訂法例追究車主須妥善處置其廢棄車輛的責任	5.5 - 5.8
(II) 運輸署應主動提醒車主適時續領車牌及妥善處置廢棄車輛	5.9 - 5.12
(III) 運輸署及地政總署應協作以加強搜證，提升檢控機會以加強阻嚇力	5.13 - 5.14
(IV) 執管工作曾經出現真空期	5.15 - 5.17
本署的建議	5.18
鳴謝	5.19

# 政府土地上棄置車輛的問題

## 主動調查報告摘要

### 引言

本港廢棄車輛長期停放在公共泊車位、公共道路上或行人路上的問題持續多時且遍佈多區。路旁長期堆積棄置車輛，會浪費公共泊車位及阻礙市民使用道路，而在公共道路及其他政府土地上的棄置車輛，亦會衍生街道管理及環境衛生等問題。

2. 自從香港警務處（「警務處」）在 2000 年停止跟進對交通和安全不構成影響的棄置車輛後，當局採取的執法策略，是嘗試利用《土地（雜項條文）條例》（第 28 章）檢控被棄置在政府土地上的車輛的登記車主。然而，地政總署認為舉證方面的困難令檢控的成效不高，該署於 2007 年開始停止相關的搜證和檢控工作。有關部門自 2018 年起反覆討論如何處理相關問題，直到 2021 年民政事務總署（「民政總署」）介入，才開展跨部門聯合清理棄置車輛的行動。

3. 本署認為問題的癥結是政府沒有確立及追究車主須妥善處置其車輛的責任，導致車主可以隨意棄置車輛。即使政府當局加大力度清理路旁的棄置車輛，其實等如免費替車主處理棄置車輛，治標不治本，無助長遠有效解決問題。

### 本署調查所得

4. 在審視相關政府部門<sup>註</sup>跟進棄置車輛問題的工作後，本署有以下的評論和建議。

#### **(I) 運輸署應及早修訂法例追究車主須妥善處置其廢棄車輛的責任**

5. 審計署在 2000 年的第三十四號報告書已指出，本港欠缺規定登記車主須負責妥善處置其廢棄車輛的法例，並建議當局考慮

---

<sup>註</sup> 警務處向本署提供了相關資料。由於法定職權所限，本署不會調查或評論警方的行動。

修例以加入罰則，懲罰沒有妥善處置其車輛的車主。運輸署負責車輛登記及發牌，掌握全港所有車輛登記資料，該署所負責的法例亦涵蓋車輛的整個使用週期，包括製造規格、進口登記、維修檢驗和拆毀等，每個環節都與運輸署的職能息息相關。本署認為，該署應主動研究可如何善用車輛登記制度，有效地促使登記車主妥善處置其廢棄車輛，並在有需要時建議修訂法例。

6. 然而，上述報告發布後二十多年來，沒有資料顯示運輸署有積極進行這方面的工作。即使地政總署其後指出根據《土地（雜項條文）條例》檢控將車輛棄置於政府土地上的人士成效不高，未能檢控相關違法者，運輸署亦只顧清理車輛而沒有著重確立和追究車主責任的工作，將棄置車輛佔用公共道路及公共泊車位問題簡單界定為土地管理問題，本署認為並不恰當。由於缺乏有效的懲處，車主將車輛棄置於公共泊車位、路旁或政府土地的成本十分低，棄置車輛問題無法根本改善。

7. 本署欣悉運輸署在本署公布對本課題展開主動調查後，開展完善車輛登記法規的研究工作，並有較具體的修例建議，總算是亡羊補牢。本署認為，運輸署應密切跟進並盡快推展修例的工作，訂立清晰的目標及立法時間表。修例內容應清晰訂明登記車主須負責妥善處置其廢棄車輛，違例者須負上刑責；有關條文亦應賦權當局要求車主承擔政府代為處理棄置車輛的費用，及／或施加具阻嚇力的罰款。

## **(II) 運輸署應主動提醒車主適時續領車牌及妥善處置廢棄車輛**

8. 資料顯示，每年有不少車輛因連續兩年未有續領牌照而被運輸署根據《道路交通（登記及領牌）規例》（第 374E 章）（「《登記及領牌規例》」）第 15 條取消車輛登記，2016 年至 2021 年被取消登記的電單車共有 8,540 輛，私家車有 68,521 輛。

9. 這些沒有領牌或被取消登記的車輛數量不少，狀況及去向不明，對土地（包括道路）使用、市容和環境衛生都構成隱患。運輸署負責車輛登記及發牌，對這些車輛的去向應有所關注。然而，運輸署在取消該些車輛的登記時，只書面通知車主在 15 天後取消其車輛的登記，沒有同時了解相關車輛的實際狀況或去向；若車主

已放棄有關車輛，他們有否作妥善處置。從行政管理角度而言，本署認為情況並不理想。

10. 本署認為，若要在修例工作完成前監察及防止棄置車輛問題，運輸署應主動提醒車主須妥善處理廢棄的車輛及在車輛被拆散、消毀或永久送離本港後，按《登記及領牌規例》第 20(1)條的規定適時通知運輸署。對於有一段時間（例如行車證已逾期一年）沒有續領車輛牌照的車輛，運輸署宜提醒相關車主適時續領牌照及須妥善處置有關車輛。

### **(III) 運輸署及地政總署應協作以加強搜證，提升檢控機會以加強阻嚇力**

11. 現時針對公共道路、公共行人路及公共泊車位的棄置車輛問題而進行的跨部門聯合清理行動，以至地政總署處理其他政府土地上的棄置車輛時，都是根據《土地（雜項條文）條例》行事，但成功檢控的數字甚低。其中，地政總署提到，若車輛的登記已取消，該署便較難追查佔用人的身份。

12. 地政總署自 2007 年開始不再就棄置車輛個案進行搜證及檢控的工作。本署認為，只清理棄置車輛而不作檢控，無助於解決問題。為提升成效，地政總署應積極考慮重啟相關的搜證和檢控工作，而運輸署亦應積極配合，提供相關的車主資料，以及調整或暫緩主動取消車輛登記的工作，以便地政總署追查涉案佔用人的身份。

### **(IV) 執管工作曾經出現真空期**

13. 在 2018 年 12 月及 2019 年 12 月，地政總署兩度修訂其內部指引，先後指示分區地政處將公共道路上棄置車輛的個案轉交警務處及路政署跟進。然而，根據記錄，警務處當時並未接納地政總署的個案轉介安排；而地政總署亦沒有將個案轉介的安排直接通知路政署。在這情況下，自 2018 年 12 月，實際上沒有政府部門跟進公共道路上棄置車輛的投訴，其間出現一個長達逾兩年的「真空期」，情況極不理想。本署須指出，即使地政總署認為由該

署跟進棄置車輛個案成效不理想，影響該署的資源運用，亦不應在未有其他部門接手前，單方面停止這方面的工作。

14. 幸而，在民政總署的協調下，相關部門自 2021 年初開始以跨部門聯合行動模式，協作處理停放在公共行車路、公共行人路、公共泊車位及公共運輸交匯處的棄置車輛，但仍有部分個案（例如公共後巷的棄置電單車）的跟進權責誰屬有待釐清，以致有關的棄置車輛一直未獲處理。就此事，本署認為地政總署及運輸署有必要主動與其他相關部門（包括路政署及警務處）進行實質的商討，加強部門間的協作，共同制訂處理在公共後巷上棄置電單車的程序。

15. 此外，本署認為，民政總署作為推動地區行政發展的部門，可按各區的情況，更主動地適時啟動跨部門聯合清理行動，以及清晰地向投訴人及公眾交代有關跟進行動。

## 本署的建議

16. 因應是次主動調查所得，申訴專員提出以下七項改善建議：

- (1) **運輸署**須密切跟進並盡快推展修例的工作，清晰訂明登記車主須負責妥善處置其車輛，否則須負上刑責；
- (2) **運輸署**進行上述修例工作時，考慮加入條文，使政府可向相關人士追討代為處理棄置車輛的費用及／或施加罰款；
- (3) **運輸署**主動提醒車輛牌照已逾期一段時間的車主應適時續領車輛牌照及須妥善處置其車輛；
- (4) **地政總署**積極考慮重啟就棄置車輛個案的搜證和檢控工作，包括與運輸署合作，翻查相關車輛最後登記車主的記錄，從而追查佔用人的身份；
- (5) **運輸署**積極配合地政總署的搜證工作，包括考慮調整或暫緩取消超過兩年沒有續領牌照車輛的登記程序，以便地政總署追查涉案佔用人的身份；

- (6) **地政總署及運輸署**主動跟其他相關部門（包括路政署及警務處）加強協作，共同制訂處理公共後巷的棄置電單車之程序；及
- (7) **民政總署**主動不時檢視各區的情況，適時啟動跨部門聯合行動以清理區內的棄置車輛，以及清晰地向投訴人及公眾交代有關跟進行動。

**申訴專員公署**

**2022年9月**

公署會不時在社交媒體上載個別投訴個案的調查報告，歡迎讚好或追蹤本署社交媒體專頁，以獲取最新資訊：

**Facebook:**

<https://www.facebook.com/Ombudsman.HK>

**Instagram:**

[https://www.instagram.com/ombudsman\\_hk/](https://www.instagram.com/ombudsman_hk/)



# **Executive Summary**

## **Direct Investigation Report**

### **Problem of Abandoned Vehicles on Government Land**

#### **Introduction**

Unwanted vehicles being left on public parking spaces, public roads or pavements for prolonged periods is a persistent and pervasive problem in Hong Kong. Abandoned vehicles sitting at the roadside for months on end would lead to a waste of public parking spaces and obstruction to road users; while vehicles abandoned on public roads and other government land would also bring street management and hygiene problems.

2. Since 2000 when the Hong Kong Police Force (“HKPF”) ceased to follow up on abandoned vehicles that pose no danger to traffic or road safety, the Government has been adopting an enforcement strategy that tries to prosecute the registered owners of those vehicles abandoned on government land by invoking the Land (Miscellaneous Provisions) Ordinance (Cap 28, “LMPO”). Nevertheless, the Lands Department (“LandsD”) considered that difficulty of proof had rendered prosecution efforts largely ineffective. The Department thus suspended its work on evidence collection and prosecution for those cases since 2007. The relevant departments have been engaging in rounds of discussions to resolve the issue since 2018. It was not until 2021 when the Home Affairs Department (“HAD”) intervened that inter-department joint clearance operations were launched to remove abandoned vehicles.

3. The crux of the problem, as The Ombudsman sees it, is that the Government has yet to establish the responsibility of vehicle owners to dispose of their vehicles properly and hold the owners liable for non-compliance. As a result, vehicle owners can wilfully abandon their vehicles. Stepped up efforts by the Government to remove vehicles abandoned at the roadside have in effect helped vehicle owners dispose of their vehicles for free. The removal efforts only address the symptoms and offer no long-term solution to the problem.

## **Our Findings**

4. Having examined how the relevant Government departments<sup>Note</sup> have been handling the problem of abandoned vehicles, we have the following comments and recommendations.

### ***(I) Transport Department (“TD”) Should Promptly Amend the Legislation to Hold Vehicle Owners Responsible for Proper Disposal of Their Unwanted Vehicles***

5. The Audit Commission, in its Report No. 34 published in 2000, had already pointed out the absence of any legislation in Hong Kong to hold the registered owners of vehicles responsible for the proper disposal of their vehicles, and recommended that the current legislation be amended to impose penalties on owners who fail to dispose of their vehicles properly. TD is responsible for vehicle registration and licensing and holds the registration details of all vehicles in Hong Kong. The legislation enforced by the Department also covers the whole life cycle of vehicles in Hong Kong, from their specifications, importation and registration, maintenance and inspection, to their destruction, etc. Each and every phase in the cycle comes under TD’s powers and functions. We are of the opinion that TD should proactively examine ways to make better use of the vehicle registration system so that vehicle owners can be prompted to dispose of their unwanted vehicles properly, and to propose legislative amendments as and when necessary.

6. It has been more than 20 years since the publication of the aforementioned Report. Yet, there is no information showing that TD has been taking proactive actions as recommended. Even after LandsD later pointed out that prosecution actions against those who had abandoned their vehicles on government land had been largely ineffective and unsuccessful, TD just continued to focus on removing abandoned vehicles, rather than establishing the responsibility of vehicle owners and holding them liable for violations. We consider it inappropriate of TD to define occupation of public roads and public parking spaces by abandoned vehicles merely as a land administration problem. In the absence of effective penalties, it costs vehicle owners extremely little to simply abandon their vehicles on public parking spaces, at the roadside or on government land and the situation would not improve at all.

---

<sup>Note</sup> While HKPF has provided us with information, statutory restrictions preclude this Office from investigating or commenting on its actions.

7. We are glad to learn that upon our declaration to launch this direct investigation, TD has commenced a study to enhance the regulatory regime for vehicle registration and put forward more concrete legislative amendment proposals. This is a step towards rectifying the problem. We opine that TD should closely follow up on and press ahead with the legislative amendments, formulate clear objectives and set a timetable for enacting the amended legislation. The amendments should include provisions stating outright the vehicle owners' responsibility for the proper disposal of their unwanted vehicles and their legal liability for non-compliance. The relevant provisions should also confer power on the Government to require vehicle owners to bear the cost incurred by the authorities in disposing of the vehicles on their behalf, and/or impose a fine with sufficient deterrent effect.

***(II) TD Should Take Initiative to Remind Vehicle Owners to Renew Vehicle Licence in A Timely Manner and Dispose of Unwanted Vehicles Properly***

8. Information shows that each year, quite a number of vehicles have had their registration cancelled by TD pursuant to section 15 of the Road Traffic (Registration and Licensing of Vehicles) Regulations (Cap. 374E, the "RLV Regulations") because of non-renewal of licence for two consecutive years. Between 2016 and 2021, a total of 8,540 motorcycles and 68,521 private cars had been so de-registered by TD.

9. The sheer number of unlicensed or de-registered vehicles with status and whereabouts unknown would have latent implications for use of land (including roads), cityscape and environmental hygiene. As the authority responsible for vehicle registration and licensing, TD should be concerned about the whereabouts of these vehicles. Nevertheless, before cancelling a vehicle's registration, TD would only notify its owner in writing that de-registration would be done after 15 days, but not take the opportunity to enquire about the current status and whereabouts of the vehicle, or in case the owner decides to give up the vehicle, whether the vehicle has been properly disposed of. We consider TD's practice unsatisfactory from an administrative perspective.

10. To monitor and prevent the problem of abandoned vehicles before completion of the legislative amendments, TD should proactively remind vehicle owners of their responsibility to properly dispose of their vehicles and to notify the Department after their vehicles have been broken up, destroyed or despatched permanently out of Hong Kong, as required under section 20(1) of the RLV Regulations. In respect of vehicles whose licence has remained unrenewed for a certain period (say, the licence has expired for more than a year), TD should remind their owners to renew the licence in a timely manner and to properly dispose of the vehicles.

***(III) TD and LandsD Should Strengthen Collaboration in Evidence Collection to Raise Chance of Successful Prosecution for Greater Deterrent Effect***

11. At present, the inter-departmental joint clearance operations to remove abandoned vehicles on public roads, public pavements and public parking spaces, as well as LandsD's enforcement actions against vehicles abandoned on other government land, are largely conducted pursuant to the LMPO. Yet, the number of successful prosecutions was minuscule. LandsD has mentioned the difficulty in tracing the identity of the occupier if the vehicle in question had already been de-registered.

12. Since 2007, LandsD has suspended its work on evidence collection and prosecution for abandoned vehicle cases. Our view is that removals short of prosecution cannot help solve the problem. For more effective enforcement, LandsD should consider relaunching its work on evidence collection and prosecution; while TD should proactively assist in providing information about the vehicle owners concerned and modify the procedures for or postpone de-registration of vehicles to facilitate LandsD's tracing the identity of the occupiers.

***(IV) There Had Been an Enforcement Vacuum***

13. Between December 2018 and December 2019, LandsD had twice revised its internal guidelines to instruct District Lands Offices to refer cases of abandoned vehicles on public roads to HKPF and the Highways Department ("HyD") for their follow-up actions. However, records show that HKPF had not accepted LandsD's referral arrangement, while LandsD had failed to directly notify HyD of the arrangement. Under such circumstance, no Government department was actually responsible for handling complaints about abandoned vehicles on public roads since December 2018, resulting in an extremely undesirable enforcement vacuum that lasted for as long as two years. We must point out that even if LandsD considered it ineffective and resource-draining for the Department to follow up on cases of abandoned vehicles, it should not have ceased related efforts unilaterally before some other department took over the matter.

14. Fortunately, with HAD's coordination, the departments concerned eventually agreed to collaborate and adopt the mode of inter-departmental joint operations since early 2021 to handle vehicles abandoned on public roads, public pavements, public parking spaces and public transport interchanges. However, the responsibility for handling certain cases (e.g. motorcycles abandoned in public rear lanes) is yet to be

confirmed, and as a result, the vehicles concerned are yet to be handled. On this matter, we consider that LandsD and TD must take the initiative to engage in substantive discussions with other relevant departments (including HyD and HKPF) to strengthen inter-departmental cooperation with a view to formulating together the procedures for handling the motorcycles abandoned in rear lanes.

15. Furthermore, we consider that HAD, as the department that drives the development of district administration, can be more proactive in organising joint clearance operations in a timelier fashion based on the actual situation of individual districts. It should also explain clearly the relevant follow-up actions to complainants and members of the public.

### **Our Recommendations**

16. In light of our findings in this direct investigation, The Ombudsman has made seven recommendations, as follows:

- (1) **TD** to closely follow up on and press ahead with the legislative amendments to stipulate clearly that vehicle owners are responsible for proper disposal of their unwanted vehicles and they are liable for non-compliance;
- (2) **TD**, in the process of legislative amendments, to consider adding provisions that allow the Government to recover from the persons concerned the cost incurred in disposing of the abandoned vehicles on their behalf, and/or impose a fine;
- (3) **TD** to proactively remind owners of vehicles of which vehicle licence have already expired for a certain period to renew the vehicle licences and to dispose of their vehicles properly;
- (4) **LandsD** to consider relaunching its work on evidence collection and prosecution in abandoned vehicle cases, including collaborating with TD to check the information of the last owner of vehicle concerned in order to trace the identity of the occupier;

- (5) **TD** to proactively collaborate with LandsD in evidence collection, including considering modifying the procedures of de-registering a vehicle which has remained unlicensed for more than two years or postponing its de-registration so as to facilitate LandsD's tracing the identity of the occupier;
- (6) **LandsD and TD** to strengthen cooperation with other relevant departments (including HyD and HKPF) with a view to formulating together the procedures for handling the motorcycles abandoned in public rear lanes; and
- (7) **HAD** to proactively monitor the situation of various districts and organise joint clearance operations in a timelier fashion to remove abandoned vehicles in a district. It should also explain clearly its follow-up actions to complainants and members of the public.

**Office of The Ombudsman**

**September 2022**

## 背景

**1.1** 近年，不時有市民反映，本港多區有廢棄車輛長期停放在公共泊車位、路旁或其他政府土地，但相關政府部門既沒有迅速移走車輛，亦沒有透過執法或其他有效措施遏止有關行為，令問題持續。

**1.2** 現時，若公共道路上的棄置車輛造成危險或阻礙交通，香港警務處（「警務處」）會根據《道路交通條例》（第 374 章）處理。至於在政府土地上而不涉及危險或交通阻塞的棄置車輛，則由地政總署（或授權運輸署）根據《土地（雜項條文）條例》（第 28 章）在事涉車輛上張貼通告，要求佔用人在限期前將車輛移走，否則政府會將車輛移走及充公，並考慮檢控相關佔用人。然而，自 2007 年至今未有成功檢控案例。據了解，對於在政府土地棄置車輛的個案，即使地政總署能取得最後登記車主的資料，亦往往難以追查佔用人的身份及掌握足夠證據提出檢控。

**1.3** 事實上，審計署在 2000 年的第三十四號報告書<sup>1</sup>中已指出本港欠缺規定登記車主須負責妥善處置其廢棄車輛的法例，並建議當局考慮修訂法例，懲罰沒有妥善處置廢棄車輛的車主。

**1.4** 就上述，申訴專員在 2021 年 6 月 22 日根據《申訴專員條例》（第 397 章）第 7(1)(a)(ii)條向運輸署及地政總署展開主動調查，以審研政府當局對政府土地上棄置車輛的問題所作的應對措施是否有效。

---

<sup>1</sup> 《審計署署長第三十四號報告書》第 1 章的題目為「香港警務處提供移走車輛服務和關設永久車輛扣留中心」（2000 年 2 月）。

## 調查範圍

**1.5** 這項主動調查的審研範圍包括：

- 現時香港車輛登記及領取車輛牌照的制度和規定；
- 政府部門<sup>2</sup>處理棄置車輛問題的工作和成效；
- 跨部門聯合清理棄置車輛行動的安排；及
- 其他可予改善之處。

## 調查過程

**1.6** 本署於 2021 年 6 月 22 日公布展開此項主動調查，並邀請公眾人士就此課題提供意見。2022 年 4 月 1 日，本署將調查報告的初稿送交相關部門置評。經考慮和適度納入部門的意見後，本署於 2022 年 8 月 30 日完成這份報告。

---

<sup>2</sup> 警務處向本署提供了相關資料。由於法定職權所限，本署不會調查或評論警方的行動。

# 2

## 車輛登記及領取牌照 的規定

**2.1** 《道路交通條例》(第 374 章)及《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374E 章)(「《登記及領牌規例》」)賦權運輸署對所有汽車進行車輛登記及發出牌照,並就相關事宜作規管。在該兩條法例下涉及車輛登記及領牌範疇規管並與是次主動調查課題有關的事項載列於表 1。

**表 1 :《道路交通條例》及《登記及領牌規例》下  
部分有關車輛登記及領牌的規管事項**

	法例章節	內容	違法者的最高刑罰
	在道路上駕駛或使用的車輛必須登記及領牌		
(1)	《道路交通條例》 第 52(1)條	除非車輛已按照該條例登記及獲發牌照,任何人不准在道路上駕駛或使用該條例附表 1 所指明種類的車輛 <sup>3</sup> 。	首次定罪可處罰款 5,000 元及監禁三個月。第二次定罪或隨後定罪可處罰款 10,000 元及監禁六個月。
	車輛登記號碼(即車牌)的展示		
(2)	《登記及領牌規例》 第 8 條	登記車主須在有關的車輛上展示運輸署配予其車輛的登記號碼(即車牌)。	罰款 2,000 元。

<sup>3</sup> 私家車、的士、公共小巴、私家小巴、各類貨車、公共巴士、私家巴士、特別用途車輛、電單車、機動三輪車、傷殘者車輛及拖車。

	法例章節	內容	違法者的最高刑罰
<b>因未領牌而取消登記</b>			
(3)	《登記及領牌規例》 第 15 條	任何車輛在兩年內未有有效的車輛牌照（即行車證），運輸署可在向登記車主發出通知書 15 天後取消該車輛的登記。	（不適用）
<b>登記車主詳情的改變</b>			
(4)	《登記及領牌規例》 第 19 條	登記車主的姓名或名稱、通訊地址或電子聯絡方式等資料有任何改變，須在更改後 72 小時內書面通知運輸署。	罰款 2,000 元。
<b>車輛被拆散、消毀或永久送離香港後的通知</b>			
(5)	《登記及領牌規例》 第 20(1)條	登記車主須在其車輛已被拆散、消毀或永久送離香港後 15 天內書面通知運輸署。	罰款 2,000 元。
<b>車輛牌照(即行車證)的展示</b>			
(6)	《登記及領牌規例》 第 25 條	任何車輛在路上出現或使用，須按照規定的方式展示有效的車輛牌照（即行車證），否則登記車主或有關司機違法。	罰款 2,000 元及監禁三個月。

## 車輛登記及領牌

**2.2** 根據《道路交通條例》，本港所有車輛必須向運輸署登記及領取牌照，方可在道路上行駛或使用（上文第 2.1 段，表 1 第(1)

項)。運輸署在接納一輛汽車的登記後，會編配一個車輛登記號碼（即車牌號碼）及發出一份載有該車輛細節的車輛登記文件予登記車主。

**2.3** 任何車輛在運輸署登記之後，亦須領取牌照（即行車證）。運輸署發出車輛牌照，容許有關車輛合法地在道路上使用。行車證須展示於汽車的車頭擋風玻璃的左方；而電單車及無擋風玻璃的車輛，則須要展示在車輛前面左方的當眼處（上文**第 2.1 段，表 1 第(6)項**）。

**2.4** 車輛牌照有效期分一年及四個月兩種，登記車主可以在現有車輛牌照有效期屆滿前四個月內申請續領。牌照一旦過期，有關車輛便不能合法地在道路上行駛。

**2.5** 此外，根據《汽車保險（第三者風險）條例》（第 272 章），登記車主及司機須為其在道路上所使用的汽車備有一份有效的和符合該條例規定的第三者風險保險單或保證單，否則便屬違法，運輸署可因車輛欠缺有效的第三者風險保險單而拒絕發出有關車輛牌照或取消該車輛的牌照。

## 車輛登記資料的改變及記錄

**2.6** 《登記及領牌規例》規定，車輛登記資料（包括車身顏色、引擎號碼、登記車主的姓名、其通訊地址及電子聯絡方法等詳情）如有任何更改，登記車主必須在 72 小時內通知運輸署（上文**第 2.1 段，表 1 第(4)項**）。

**2.7** 運輸署以電腦系統記錄及管理本港所有登記車輛及駕駛執照持證人的相關資料。即使某車輛的登記號碼被取消，與車輛有關的一切資料，包括車輛底盤號碼<sup>4</sup>（Chassis Number）、引擎號碼（Engine Number）及登記車主（包括所有曾經登記的車主）的身份證號碼及駕駛執照資料等，均會一直保留在運輸署的電腦系統內。運輸署表示，執法部門若基於執法需要，且根據《個人資料

---

<sup>4</sup> 車輛底盤號碼是汽車底盤生產商根據國際標準為每部汽車提供，獨一無二的識別碼，由 17 個位的阿拉伯數字及英文字母組成。該號碼包含汽車的規格、出廠年份、生產商及汽車特徵等資料。

《(私隱)條例》(第 486 章)第 8 部獲得豁免<sup>5</sup>，以及能夠提供正確的車輛底盤號碼，運輸署技術上可以協助部門查核相關車輛的登記車主記錄。

## 車輛被拆毀後須取消登記

**2.8** 登記車主如使用商營廢車回收公司提供的服務以拆毀登記在其名下的車輛，他／她須依照《登記及領牌規例》第 20(1)條(上文**第 2.1 段，表 1 第(5)項**)，在 15 天內將相關文件，包括已填妥的取消登記通知書、車輛登記文件及由廢車回收公司發出的車輛拆毀證明書(俗稱「割車紙」)，交回運輸署牌照事務處辦理取消登記手續<sup>6</sup>。運輸署表示，如登記車主沒有妥善棄置其車輛，且沒有辦理取消車輛登記手續，有關車主須承擔該車輛所引起的一切法律責任。

## 未領牌車輛可被取消登記

**2.9** 倘若某車輛連續兩年未有續領牌照，運輸署可根據《登記及領牌規例》第 15 條，在發出書面通知予相關登記車主 15 天後取消該車輛的登記(上文**第 2.1 段，表 1 第(3)項**)。登記被取消後，有關車輛不能續領車輛牌照及在道路上行駛或使用。日後，該車輛必須接受並通過由政府車輛檢驗中心進行的車輛檢驗，證明其為安全及適宜在路上行駛、重新登記及領牌，方可再次在道路上使用。運輸署認為，這做法可有效地保障道路使用者的安全。然而，法例並沒有授權運輸署跟進車輛被取消登記後的實際狀況和去向，也沒有訂明被運輸署取消車輛登記後，相關車主需要負起甚麼法律責任。

---

<sup>5</sup> 《個人資料(私隱)條例》第 8 部訂明在個別情況下，個人資料可獲豁免而不受若干條文所管限，例子包括防止罪行或檢控、保安及防衛、統計及研究、新聞活動、保障資料當事人的健康等。

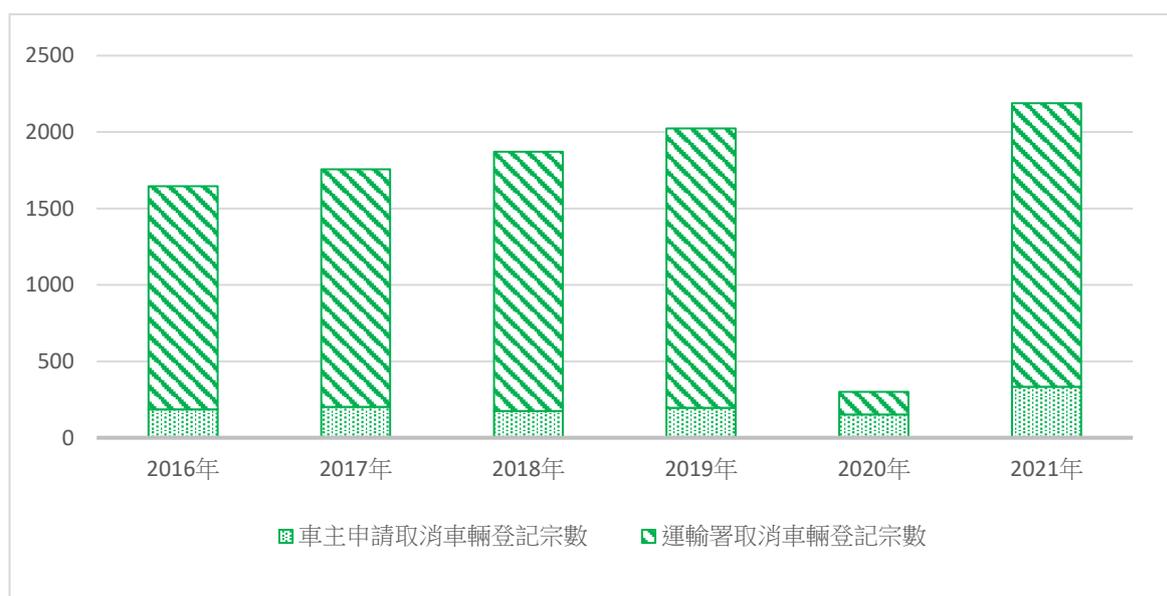
<sup>6</sup> 登記車主須確保車輛拆毀證明書載有廢車回收公司的商業登記證號碼。廢車回收公司簽署人亦須聲明車輛日後不能在路上行駛或重新裝配為汽車。若發現任何失實聲明，簽署人將會違反《道路交通條例》第 111(3)條，可處罰款 5,000 元及監禁六個月。

## 近年車輛未領牌的情況

**2.10** 根據運輸署 2021 年的「運輸資料年報」，全港已登記的車輛在 2011 年至 2020 年的十年間，數目由 707,231 輛增長至 928,041 輛（截至 2020 年底）。其中電單車有 92,622 輛，數目在所有車輛類別中排列第二；私家車有 651,358 輛，排列首位。在已獲登記的電單車及私家車當中，未領牌（即沒有有效行車證）的電單車有 27,939 輛（佔所有已獲登記電單車的 30.2%），未領牌的私家車則有 78,355 輛（佔所有已獲登記私家車的 12%）。換言之，截至 2020 年底，本港共有逾 100,000 輛電單車及私家車（佔該兩類車輛所有已獲登記數目的 14.3%）因沒有有效行車證而不能在道路上行駛或使用。

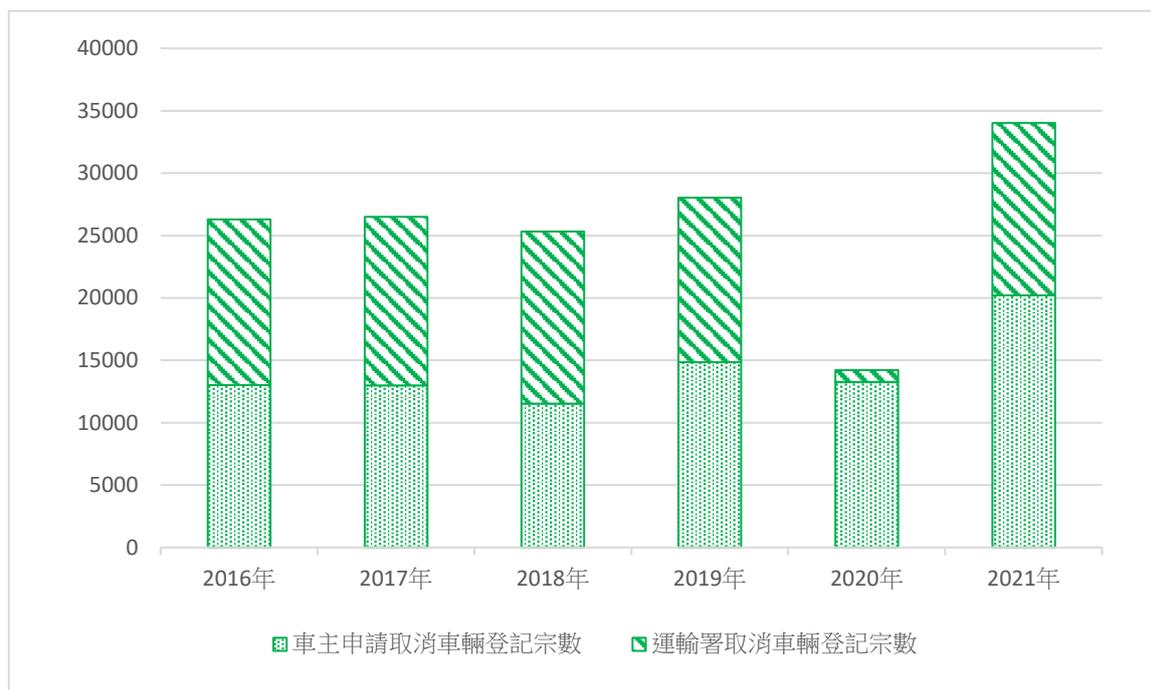
**2.11** 表 2 及表 3 分別顯示電單車及私家車在 2016 年至 2021 年期間，每年車輛登記被取消的數目。

**表 2: 2016 年至 2021 年取消電單車登記的數目**



年份	2016	2017	2018	2019	2020	2021
車主申請取消車輛登記宗數	186 (11.3%)	203 (11.6%)	176 (9.4%)	197 (9.7%)	152 (50.5%)	334 (15.3%)
運輸署取消車輛登記宗數	1,459 (88.7%)	1,554 (88.4%)	1,696 (90.6%)	1,827 (90.3%)	149 (49.5%)	1,855 (84.7%)
總數	1,645	1,757	1,872	2,024	301	2,189

**表 3: 2016 年至 2021 年取消私家車登記的數目**



年份	2016	2017	2018	2019	2020	2021
車主申請取消車輛登記宗數	13,016 (49.5%)	12,982 (49.0%)	11,520 (45.5%)	14,851 (53.0%)	13,280 (93.5%)	20,204 (59.4%)
運輸署取消車輛登記宗數	13,271 (50.5%)	13,520 (51.0%)	13,797 (54.5%)	13,182 (47.0%)	928 (6.5%)	13,823 (40.6%)
總數	26,287	26,502	25,317	28,033	14,208	34,027

**2.12** 從以上兩個圖表可見，在 2016 年至 2021 年期間（2020 年除外，下文第 2.13 段），運輸署每年引用《登記及領牌規例》第 15 條（上文第 2.9 段）取消逾 1,400 輛電單車及 13,000 輛私家車的車輛登記。而同期由登記車主主動申請取消登記的車輛，則每年平均約 190 輛電單車及 13,000 輛私家車。換句話說，近年接近九成電單車登記的取消，是由運輸署主動進行，只有約一成多是由登記車主作出申請；而私家車取消車輛登記的情況，則是兩者大約各佔一半。

**2.13** 自 2020 年初，本港受 2019 新型冠狀病毒病疫情影響，運輸署考慮到部分內地與香港跨境車輛因疫情而滯留內地，未能

回港驗車及續領牌照，該署在 2020 年 2 月至 2021 年 3 月期間暫停引用《登記及領牌規例》取消車輛登記。因此，2020 年取消車輛登記的個案數字較以往數年為少。

**2.14** 運輸署指出，登記車輛沒有領牌的原因眾多，例如車主長時間離港、預計長期不使用該車輛或該車輛有待出售，而目前的法例並沒有硬性規定登記車主必須為已登記的車輛領取牌照。為了保障道路安全，現行法例禁止未領有有效牌照的車輛在路上使用。

### 運輸署研究加強規管車輛登記及處置的法規

**2.15** 運輸署同意按照用者或污染者自付的原則，登記車主或有需要處置車輛的人士有責任處置其廢棄車輛。在本署公布展開此主動調查後，運輸署開始研究如何完善現行車輛登記法規，包括考慮修訂《登記及領牌規例》，就兩年沒有領牌的車輛，規定登記車主須在指定期限內為該車輛續領牌照，或向運輸署取消車輛登記，否則即屬違法。

**2.16** 與此同時，運輸署亦考慮修訂《登記及領牌規例》第 15 條（上文第 2.1 段，表 1 第(3)項），更改因長期未有領牌而自動取消車輛登記的安排，以確保車主在其名下車輛按例取消車輛登記（上文第 2.15 段）之前，仍須一直為該車輛負上法律責任。日後若在政府土地（包括公共道路）上發現有車輛牌照已逾期的棄置車輛時，有關部門仍可有效地向車主作出檢控及追究責任。運輸署擬在 2022 年下半年推展上述的修例工作，並且暫定新法例在 2024 年第一季度實施。

# 3

## 政府部門跟進棄置車輛 問題的情況

### 相關法例

**3.1** 現時，政府當局在處理政府土地（包括公共道路）上的棄置車輛時，通常由警務處或地政總署分別根據《道路交通條例》及《土地（雜項條文）條例》所賦予的權力行事，相關法例條文列於表 4。

**表 4：《道路交通條例》及《土地（雜項條文）條例》賦權  
政府部門處理在道路上及政府土地上的棄置車輛之條文**

	法例章節	執行部門	部門可採取的行動
(1)	《道路交通條例》 第 103 及 104 條	警務處	移走並扣留留在道路上不動的車輛，而該車輛的狀態及情況相當可能危及其他道路使用者或干擾道路的使用。
(2)	《道路交通條例》 第 106 條	警務處	如按上項所述情況扣留的車輛無人認領，可處置有關車輛。
(3)	《道路交通條例》 第 107 條	警務處	移走並扣留留在道路上相信已被棄置的車輛。
(4)	《土地（雜項條文）條例》 第 6 條	地政總署	在佔用未批租或未撥用的政府土地的車輛上張貼通知，飭令佔用人於限期前停止佔用該土地。  如佔用人未有遵照通知停止佔用有關土地，可接管並移走該車輛，以及檢控相關佔用人。

## 政府部門跟進棄置車輛問題的權責和工作

### 警務處

**3.2** 以往，警務處會根據《道路交通條例》第 107 條移走、扣押及處置道路上的棄置車輛（上文第 3.1 段，表 4 第(3)項）。審計署在 2000 年的報告書（上文第 1.3 段，註 1）建議警務處不應動用昂貴資源處理在公共道路上可被視為廢物的棄置車輛，以及運輸署應考慮修訂法例，規定登記車主有法律責任妥善處置其車輛，並在有需要時，引進懲罰條款，懲罰沒有妥善處置廢棄車輛的不負責任車主，以收阻嚇作用。自此以後，警務處決定只根據《道路交通條例》第 103 條（上文第 3.1 段，表 4 第(1)項），移走及扣留對道路使用者構成即時危險或交通阻塞的車輛；其他不涉及通緝中車輛或失車的棄置車輛個案，警務處會轉介地政總署跟進（下文第 3.3 段至 3.5 段）。即使地政總署曾在 2018 年 12 月至 2019 年 12 月期間恢復將涉及在公共道路、行人路及公共泊車位上的棄置車輛的個案轉交警務處跟進，警務處亦重申，只會處理對交通及安全構成影響的車輛。

### 地政總署

**3.3** 因應上段所述審計署的修例建議，當時主管運輸政策的運輸局與地政總署商議，在 2001 年 7 月獲地政總署答允引用《土地（雜項條文）條例》對沒有妥善處置其廢棄車輛的登記車主提出檢控，以增加阻嚇作用。當地政總署收到投訴或部門轉介，會派員進行實地視察，並分別向警務處及運輸署查詢，以確定車輛是否失車，以及索取登記車主資料及地址。

**3.4** 如確定車輛與警方的調查無關，地政總署會根據《土地（雜項條文）條例》第 6(1)條（上文第 3.1 段，表 4 第(4)項）在有關棄置車輛上張貼通知書（即法定通知），飭令有關佔用人在指明限期<sup>7</sup>屆滿前停止佔用有關政府土地。地政總署同步會根據運輸署提供的最後登記車主的資料，發信要求該名登記車主遵守有關法定通知的規定（即在指定限期前移走有關棄置車輛），否則會被檢控。

---

<sup>7</sup> 根據地政總署內部指引，通知期為七天或以下。

**3.5** 倘若在指定限期屆滿後有關車輛仍然原封不動，地政總署會將車輛移走、充公及處置<sup>8</sup>。由通知期屆滿至移走車輛，一般需時約兩至三個星期，實際時間視乎車輛所在位置及該地點的運輸是否便利等因素。

**3.6** 地政總署表示，若要根據《土地（雜項條文）條例》檢控將車輛棄置於政府土地上的佔用人，除了必須掌握足夠證據以證明有人干犯罪行，該署必須識別及確定佔用人的身份。然而，礙於舉證方面的困難（例如因車輛的登記已取消而難以追查佔用人的身份），地政總署過往根據上述條例檢控將車輛棄置於政府土地的人士之成效不高。在 2002 年至 2006 年的五年間，該署僅錄得八宗成功檢控的個案。考慮到投放在棄置車輛個案的資源與成功檢控有關人士的機會不成比例，地政總署基於資源運用的考慮，決定從 2007 年開始不再對棄置車輛個案進行搜證和檢控的工作。

**3.7** 除搜證和檢控的工作外，地政總署有繼續進行上文**第 3.4 段**所述的其他工作。直至 2018 年，地政總署認為棄置車輛屬於交通執法事宜，不屬於該署的主要工作範疇，遂先後向警務處及運輸署提出交還處理公共道路上棄置車輛的責任，以便該署集中資源處理其他土地執管工作。2018 年 12 月 28 日，地政總署修訂處理棄置車輛的內部指引，若發現棄置車輛停放在公共道路上（包括行人路及公共泊車位），該署會將個案轉交警務處跟進。其後，地政總署在 2019 年 12 月再次修訂相關指引，指示職員日後將公共道路上棄置車輛的個案轉介路政署跟進。

**3.8** 然而，由於路政署未有承諾會接手處理公共道路上棄置車輛的個案，該署拒絕跟進當其時由政府熱線 1823 或分區地政處轉介的個案。及至 2020 年 12 月，相關政府部門就處理棄置車輛問題達成共識，決定以跨部門聯合行動模式清理在公共道路上的棄置車輛，地政總署遂於 2021 年 1 月通知各分區地政處，在公共道路上（包括公共行車路、公共行人路、公共泊車位及公共運輸交匯處）的棄置車輛將以跨部門聯合行動的模式清理（下文**第 3.14 段至 3.16 段**）。地政總署會繼續處理在未批租及未撥用政府土地上的棄置車輛。

---

<sup>8</sup> 以往，法定通知訂明的期限屆滿後，地政總署會通知運輸署的外判承辦商移走有關棄置車輛。2013 年 5 月，運輸署通知地政總署，將會終止該外判承辦商的合約，地政總署自此須自行安排移走及處理根據《土地（雜項條文）條例》充公的棄置車輛。

## 運輸署

**3.9** 運輸署負責規管公共交通及運輸事宜。該署表示，處理在政府土地上(包括公共道路)的棄置車輛屬於政府土地的管理事宜。地政總署或其他執法部門在執法時如有需要，運輸署會按每宗個案的情況，協助部門查核棄置車輛的登記車主資料(上文**第 2.7 段**)。

**3.10** 因應審計署第七十二號報告書<sup>9</sup>的建議，運輸署自 2019 年底開始約每半年進行一次定期調查，以核查非收費錶泊車位(包括電單車泊車位)被棄置車輛或其他物件非法佔用的情況。如發現懷疑被棄置的車輛，運輸署會轉介個案至地政總署及警務處跟進，以確保路旁非收費錶泊車位獲得有效使用。

**3.11** 另外，運輸署在部門網頁上載資料，提醒登記車主取消廢棄車輛的車輛登記的重要性、方法及需注意事項(上文**第 2.8 段**)，以期減少車主不當棄置車輛的情況。

**3.12** 至於各區公共道路上的棄置車輛，運輸署認同，以跨部門聯合行動模式清理，是務實及有效的處理(下文**第 3.14 段至 3.16 段**)。運輸署在聯合行動中接受地政總署的授權，協助向停留在公共道路上的棄置車輛張貼法定通知(上文**第 3.4 段**)。

## 路政署

**3.13** 路政署為工務部門，主要職能包括建造和維修保養轄下公共道路及其附屬道路設施，該署以往一直沒有參與處理公共道路上棄置車輛及相關非法佔用政府土地問題的執法或清理工作。2019 年，路政署曾探討由該署根據現行法例參與處理公共道路上棄置車輛的可行性，但經徵詢法律意見後，路政署認為根據相關法例賦予該署的權力難以處理棄置車輛，故該署最終未有參與相關的恆常執法或清理棄置車輛的工作。儘管如此，路政署仍有參與跨部門聯合行動，協助移走跨部門聯合清理行動中在公共道路上發現的棄置車輛(下文**第 3.14 段至 3.16 段**)。

---

<sup>9</sup> 《審計署署長第七十二號報告書》第 1 章的題目為「公眾泊車位的規劃、提供和管理」(2019 年 4 月)。

## 跨部門聯合行動

**3.14** 民政事務總署(「民政總署」)於 2020 年上半年先後收到多區民政事務處(「民政處」)反映，棄置電單車問題在地區層面上與相關部門討論多時，但仍然未能解決。2020 年 7 月及 10 月，政府部門在地方行政督導委員會工作小組及地方行政督導委員會<sup>10</sup>的會議開始討論應該如何處理棄置車輛問題。警務處、地政總署、運輸署及路政署在同年 12 月達成共識，同意以跨部門聯合行動模式清理在公共道路上的棄置車輛。

**3.15** 分區民政處負責統籌及協調有關聯合行動，以及處理與行動有關的公眾查詢和投訴。運輸署接受地政總署授權，根據《土地(雜項條文)條例》向停放在四類地點(即公共行車路、公共行人路、公共泊車位及公共運輸交匯處)的棄置車輛張貼法定通知，飭令佔用人在限期前移走佔用政府土地的車輛。如相關棄置車輛在限期屆滿後仍原封不動，路政署負責將有關車輛移送往地政總署管理的儲存中心。地政總署負責被充公的棄置車輛之後續處理，包括按政府的相關規定，聯絡政府物流服務署以安排拍賣或其他方式處置有關車輛。

**3.16** 一般而言，部門在聯合行動下會優先處理棄置車輛數目較多及投訴情況較嚴重的地區。由 2021 年 1 月至 2022 年 3 月，部門在 18 區進行了 182 次聯合行動，共移走約 1,300 輛棄置車輛。民政總署指，隨著公眾開始關注棄置車輛的問題，各部門收到有關棄置車輛的舉報及投訴有所增加，因而導致個別地區的聯合行動或比原本預算需要更多時間處理。

## 民政總署的協調工作

**3.17** 民政總署表示，處理棄置車輛不屬該署的政策範疇。該署在協調過程中，只能透過了解各部門的立場和考慮，盡量提出解決方案，說服他們透過聯合行動的模式，利用各自的資源優勢和職權，合作處理棄置車輛。

---

<sup>10</sup> 由民政事務局常任秘書長擔任主席及各相關部門代表組成的地方行政督導委員會，旨在為政府部門提供一個平台，就相關議題作跨部門的討論及協商，共同致力處理街道管理等地區問題。

**3.18** 儘管各部門表示願意參與聯合行動，但要找出主理部門行使法例賦予的權力，帶頭張貼通知和領導清理行動，相當困難和費時。目前仍未能解決的問題包括棄於公共後巷的棄置電單車，運輸署認為公共後巷沒有實際的交通運輸功用，該地方亦非運輸署所管理，故該署無權責跟進。地政總署則認為公共後巷屬於《道路交通條例》所界定的道路，如有關後巷由路政署負責維修，則根據聯合行動模式，應由運輸署／路政署負責該後巷上的棄置電單車。然而，運輸署和路政署對此並不認同。路政署強調，該署只擔當協作角色，負責將被充公的棄置車輛移送往政府的儲存中心(上文**第3.15段**)，由地政總署作後續處理。

**3.19** 民政總署認為，加強宣傳教育及引入車主責任制是長遠解決棄置車輛問題的可行方案。鑑於目前大部分公共後巷並沒有管理部門，該署認為，地政總署作為管理政府土地的部門之一，可考慮行使《土地(雜項條文)條例》權力，對後巷的棄置電單車張貼通知，而其他部門可提供拖車及查證車主資料等協助。如獲相關部門同意，民政總署可就建議作進一步磋商。

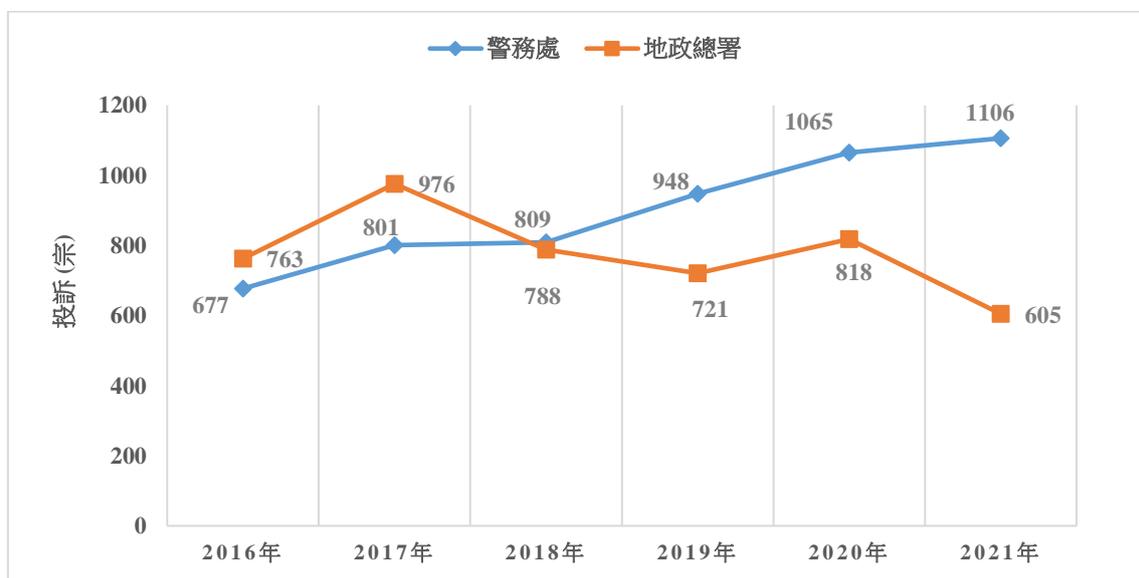
# 4

## 棄置車輛問題的概況

### 投訴數字

4.1 警務處及地政總署接獲的棄置車輛投訴由 2016 年的 1,440 宗，反覆遞增至 2020 年的 1,883 宗(見表 5)，增幅接近 31%，反映棄置車輛問題持續。雖然政府部門在 2021 年初展開了跨部門聯合行動(上文第 3.14 段至 3.16 段)清除在公共道路上的棄置車輛，但 2021 年的投訴數字未見顯著回落，部分原因可能是市民見到有關聯合行動的消息後更主動提出相關投訴，但亦反映棄置車輛的情況仍有待改善。

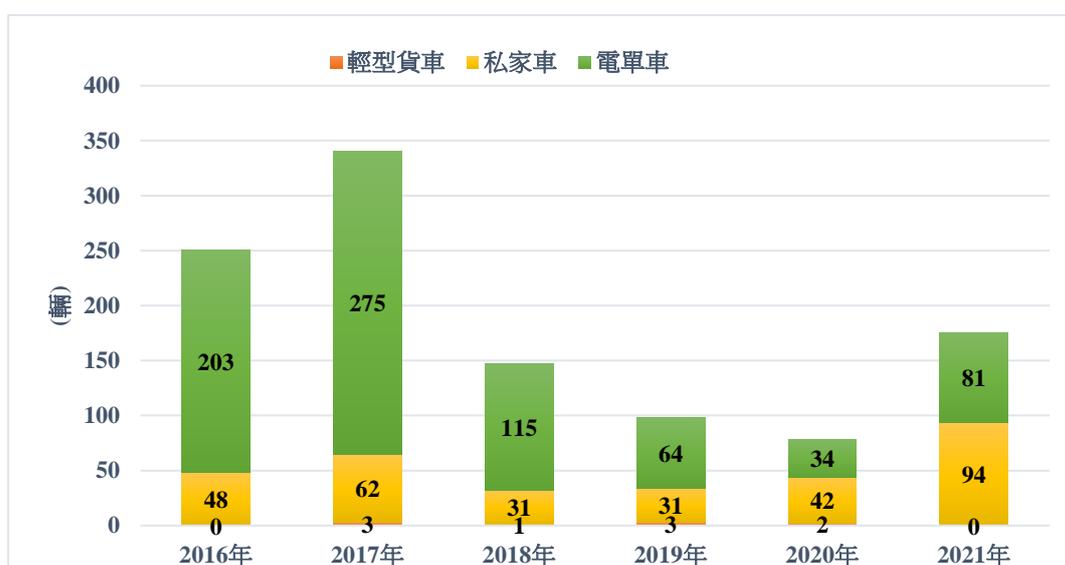
**表 5: 2016 年至 2021 年警務處及地政總署  
接獲的棄置車輛投訴**



## 地政總署移除棄置車輛的數目

4.2 表 6 顯示近年地政總署從政府土地(包括公共道路在內)上移除的棄置車輛數目。在 2016 年,該署移除了 251 輛政府土地上的棄置車輛。地政總署在 2018 年 12 月起停止跟進在公共道路上的棄置車輛後(上文第 3.7 段),該署 2019 年及 2020 年移除的車輛數目分別下降至 98 輛及 78 輛,2021 年回升至 175 輛。在 2019 年以前,地政總署移除的車輛主要是電單車,其次是私家車。

表 6: 地政總署從政府土地移除棄置車輛<sup>11</sup>的數目



## 公共泊車位調查

4.3 2016 年至 2021 年期間,運輸署(包括經政府熱線 1823 轉介的投訴)收到關於電單車泊車位被棄置電單車或其他物件非法佔用的投訴個案,每年介乎 14 至 29 宗不等。

4.4 運輸署自 2019 年開始為轄下非收費錶泊車位進行定期調查(上文第 3.10 段),首兩次調查,涵蓋 9,000 餘個非收費錶泊車位。在 2019 年底進行的首次調查中,約 390 個泊車位被棄置車輛或其他物件非法佔用;而在 2020 年中進行的調查,則發現約 300 個泊車位被佔用。相關佔用率佔被納入調查的車位數目約為 4.3%

<sup>11</sup> 經地政總署充公及拍賣的棄置車輛只有電單車、私家車及輕型貨車三類。

及 3.2%。運輸署認為，公共泊車位被棄置電單車或其他物件佔用的情況雖然存在，但不普遍。

## 本署實地視察

**4.5** 2020 年 8 月至 2021 年 6 月期間（即包括聯合清理行動展開前和後的時間（上文**第 3.14 至 3.16 段**）），本署人員曾到港、九、新界不同區分（包括銅鑼灣區、灣仔區、油尖旺區、深水埗區、九龍城區、黃大仙區、觀塘區、西貢區、荃灣區、北區及屯門區）的路旁公共泊車處實地視察，亦曾視察多個廣受傳媒報道的棄置車輛黑點，例如荃錦公路、屯門虎坑路等。

## 棄置電單車

**4.6** 本署人員以目測方式評估電單車的狀況，如果車輛沒有展示車輛登記號碼（即車牌）及／或車輛牌照（即行車證）、沒有倒後鏡，及有電線外露、車身嚴重銹蝕、車輪漏氣等跡象，我們相信該些電單車已長期無人駕駛，屬於棄置車輛。

**4.7** 本署在上述地區發現逾 370 輛符合上文**第 4.6 段**的描述的電單車被棄置於公共泊車位、附近行車路、行人路或後巷。部分棄置電單車的車身即使貼有行車證，但大多已逾期，其中一部電單車的行車證到期日距離視察當日超過八年。



**4.8** 此外，本署人員亦曾在泊車位附近的道路（如行人路及後巷）發現棄置電單車。視察期間，有電單車駕駛人士主動向本署人員表示，沒有政府部門願意處理棄置車輛佔用公共泊車位的問題，他們長期無法使用該些泊車位，曾逼於無奈地將泊車位內的棄置車輛推到路旁、附近的行人路或後巷。



攝於灣仔菲林明道（行人路）



攝於大角咀萬安街（後巷）

#### 其他棄置車輛

**4.9** 根據本署的觀察，有異於電單車，私家車、貨車或貨櫃車的棄置地點集中在郊區較不起眼或偏遠的道路，例如荃錦公路及川龍一帶、元朗區及屯門區的公眾停車場及行人路，相信是因為這些車輛體型較大。該些車輛的行車證大部份已失效多時，甚或沒有展示車牌及行車證，這方面跟棄置電單車的情況相近。



攝於荃錦公路



攝於屯門虎坑路

# 5

## 本署的評論及建議

### 整體評論

**5.1** 審計署在 2000 年（上文第 1.3 段）已指出本港有廢棄車輛長期停泊在公共泊車位、公共道路上或行人路上的問題；而從上文第 4 章闡述的近況可見，有關問題持續多時且遍佈多區。運輸署進行公共泊車位調查後，指該些公共泊車位被廢棄車輛或其他物件佔用的情況雖然存在但不普遍（上文第 4.4 段）。但正如上文第 4.8 段提到，有電單車駕駛人士表示，他們長期無法使用棄置車輛佔用的公共泊車位，曾逼於無奈地將泊車位內的棄置車輛推走，換句話說，所謂問題不普遍，可能只是因為市民已經自行將部分棄置電單車推走。路旁長期堆積棄置車輛，會浪費公共泊車位及阻礙市民使用道路，而在公共道路及其他政府土地上的棄置車輛，亦會衍生街道管理及環境衛生等問題。即使自 2021 年底相關部門透過聯合行動加快清理公共道路上的棄置車輛，但當局未能有效遏止不當棄置車輛的行為，情況除未能達到市民的期望外，亦虛耗多個部門不少資源。

**5.2** 本署認為，棄置車輛問題持續的近因是處理相關問題的部門權責不清而且方法欠缺成效，有關措施對不負責任的車主亦沒有阻嚇力。自從警務處在 2000 年停止根據《道路交通條例》第 107 條跟進對交通和安全不構成影響的棄置車輛後，當局採取的執法策略，是嘗試利用《土地（雜項條文）條例》檢控被棄置在政府土地上的車輛的登記車主。然而，地政總署認為舉證方面的困難令檢控的成效不高，該署於 2007 年開始停止相關的搜證和檢控工作（上文第 3.6 段）。有關部門自 2018 年起反覆討論如何處理相關問題（上文第 3.7 段），直到 2021 年民政總署介入，才開展跨部門聯合清理棄置車輛的行動（上文第 3.14 段）。

**5.3** 本署認為問題的癥結是政府沒有確立及追究車主須妥善處置其車輛的責任，導致車主可以隨意棄置車輛。即使政府當局

加大力度清理路旁的棄置車輛，其實等如免費替車主處理棄置車輛，治標不治本，無助長遠有效解決問題。

**5.4** 本署基於調查所得，有以下的評論和建議：

**(I) 運輸署應及早修訂法例追究車主須妥善處置其廢棄車輛的責任**

**5.5** 審計署早於 2000 年已指出本港欠缺規定登記車主須負責妥善處置其廢棄車輛的法例，並建議當局考慮修例以加入罰則，懲罰沒有妥善處置其車輛的車主（上文**第 1.3 段**）。本署認為，運輸署既認同用者自付的原則，實應強制登記車主承擔處置其車輛的責任，以從根本解決棄置車輛問題。雖然《登記及領牌規例》第 20(1)條要求登記車主須在車輛被拆毀後的 15 天內，通知運輸署取消車輛登記（上文**第 2.8 段**），否則便屬違法，但大部分路旁的棄置車輛沒有被拆散或拆毀，該條文無助於遏止車主不當棄置車輛的行為。

**5.6** 運輸署負責車輛登記及發牌，掌握全港所有車輛登記資料，有關法例亦涵蓋車輛的整個使用週期，包括製造規格、進口登記、維修檢驗和拆毀等，每個環節都與運輸署的職能息息相關。本署認為運輸署實應主動研究可如何善用車輛登記制度，有效地促使登記車主妥善處置其廢棄車輛，並在有需要時建議修訂法例。然而，上述審計報告發布後二十多年來，沒有資料顯示運輸署有積極進行這方面的工作。即使其後地政總署指出未能有效地檢控相關的違法者，運輸署亦只顧清理車輛而沒有著重確立和追究車主責任的工作，將棄置車輛佔用公共道路及公共泊車位問題簡單界定為土地管理問題（上文**第 3.9 段**），本署認為並不恰當。

**5.7** 由於缺乏有效的懲處，車主將車輛棄置於公共泊車位、路旁或政府土地的成本十分低。若不針對這個問題，將無法根本地改善情況。

**5.8** 本署欣悉運輸署在本署公布對本課題展開主動調查後，開展完善車輛登記法規的研究工作，並已有較具體的修例建議（上文**第 2.15 至 2.16 段**），總算是亡羊補牢。本署認為，運輸署應密切跟進並盡快推展修例工作，訂立清晰的目標及立法時間表。修例

內容方面，相關條文須清晰訂明登記車主須負責妥善處置其廢棄車輛，違例者須負上刑責；條文亦應賦權當局要求車主承擔政府代為處理棄置車輛的費用，及／或施加具阻嚇力的罰款。

## **(II) 運輸署應主動提醒車主適時續領車牌及妥善處置廢棄車輛**

**5.9** 每年均有不少車輛因連續兩年未有續領牌照而被運輸署根據《登記及領牌規例》取消登記（上文**第 2.11 段至 2.12 段**），2016 年至 2021 年被取消登記的電單車共有 8,540 輛，私家車則有 68,521 輛。

**5.10** 本署明白車主可能有合理原因沒有為登記車輛領牌（上文**第 2.14 段**），例如車主長期離港、預期車輛長時間不用、車輛有待售出或純粹作收藏觀賞用途，但估計這些情況在數以萬計被運輸署取消登記的個案中只屬少數，而絕大部分車輛其實已被棄用。即使車輛並非被隨意棄置而是被妥善拆散、消毀或永久送離香港，相關車主未有在其後 15 天內書面通知運輸署，其實已經違反《登記及領牌規例》第 20(1)條的規定（上文**第 2.1 段，表 1 第(5)項**），令該署無法掌握這些車輛的去向。

**5.11** 這些沒有領牌或被取消登記的車輛數量不少，狀況及去向不明，對土地（包括道路）使用、市容和環境衛生都構成隱患。運輸署負責車輛登記及發牌，對這些車輛的去向應有所關注。然而，運輸署在取消該些車輛的登記時，只書面通知車主該署會在 15 天後取消該車輛的登記，而沒有同時了解相關車輛的實際狀況或去向，例如是否已拆毀、拆散或出口；倘若登記車主已放棄有關車輛，他們有否妥善處理棄置的車輛。從行政管理角度而言，本署認為，情況並不理想。

**5.12** 本署認為，若要在上述修例工作完成前監察及防止棄置車輛問題，運輸署應主動提醒車主須妥善處理廢棄的車輛及在車輛被拆散、消毀或永久送離香港後按法例要求適時通知該署。對於有一段時間沒有續領車輛牌照（例如行車證已逾期一年）的車輛，運輸署宜提醒相關車主適時續領牌照及須妥善處置其名下的車輛。

### **(III) 運輸署及地政總署應協作以加強搜證，提升檢控機會以加強阻嚇力**

**5.13** 在規定登記車主須妥善處置其車輛的修例工作完成前，現時針對公共道路、公共行人路及公共泊車位的棄置車輛問題而進行的跨部門聯合行動，以至地政總署處理其他政府土地上的棄置車輛時，都是根據《土地（雜項條文）條例》行事，但成功檢控的數字甚低（上文**第 3.6 段**）。其中，地政總署提到，若車輛的登記已取消，該署便較難追查佔用人的身份。

**5.14** 地政總署由 2007 年開始不再就棄置車輛個案進行搜證及檢控的工作。本署認為，只清理棄置車輛而不作檢控，無助於解決問題。為提升成效，地政總署應積極考慮重啟相關的搜證和檢控工作，而運輸署亦應積極配合，提供相關的車主資料，以及調整或暫緩主動取消車輛登記的工作，以便地政總署追查涉案佔用人的身份。

### **(IV) 執管工作曾經出現真空期**

**5.15** 在 2018 年 12 月及 2019 年 12 月，地政總署兩度修訂其內部指引，先後指示分區地政處將公共道路上棄置車輛的個案轉交警務處及路政署跟進（上文**第 3.7 至 3.8 段**）。然而，根據記錄，警務處當時並未接納地政總署的個案轉介安排；而地政總署亦沒有將個案轉介的安排直接通知路政署。在這情況下，自 2018 年 12 月，實際上沒有政府部門跟進公共道路上棄置車輛的投訴，其間出現一個長達逾兩年的「真空期」，情況極不理想。本署須指出，即使地政總署認為由該署跟進棄置車輛個案成效不理想，影響該署的資源運用，亦不應在未有其他部門接手前，單方面停止這方面的工作。

**5.16** 幸而，各相關部門最終在民政總署的協調下，同意以跨部門聯合行動模式，協作處理停放在公共行車路、公共行人路、公共泊車位及公共運輸交匯處的棄置車輛；自 2021 年初開始，各地區積累的棄置車輛個案方按序得到跟進。但仍有部分個案（例如公共後巷的棄置電單車）的跟進權責誰屬仍有待釐清，以致有關的棄置車輛一直未獲處理。就此事，本署認為地政總署及運輸署有必要主動與其他相關部門（包括路政署及警務處）進行實質的商討，加

強部門間的協作，共同積極制訂處理公共後巷的棄置電單車的程序。

**5.17** 此外，本署留意到，棄置車輛問題在不同地區的情況和嚴重程度均有所不同，例如某些地區只涉棄置電單車，某些地區的棄置車輛數目增長較快。就此，本署認為，民政總署作為推動地區行政發展的部門，可按各區的情況，更主動地適時啟動跨部門聯合清理行動，以及清晰地向投訴人及公眾交代有關跟進行動。

## 本署的建議

**5.18** 因應是次主動調查所得，申訴專員提出以下七項建議：

- (1) **運輸署**須密切跟進並盡快推展修例的工作，清晰訂明登記車主須負責妥善處置其車輛，否則須負上刑責（上文**第 5.8 段**）；
- (2) **運輸署**進行上述修例工作時，考慮加入條文，使政府可向相關人士追討代為處理棄置車輛的費用及／或施加罰款（上文**第 5.8 段**）；
- (3) **運輸署**主動提醒車輛牌照已逾期一段時間的車主應適時續領車輛牌照及須妥善處置其車輛（上文**第 5.12 段**）；
- (4) **地政總署**積極考慮重啟就棄置車輛個案的搜證和檢控工作，包括與運輸署合作，翻查相關車輛最後登記車主的記錄，從而追查佔用人的身份（上文**第 5.14 段**）；
- (5) **運輸署**積極配合地政總署的搜證工作，包括考慮調整或暫緩取消超過兩年沒有續領牌照車輛的登記程序，以便地政總署追查涉案佔用人的身份（上文**第 5.14 段**）；

- (6) **地政總署及運輸署**主動跟其他相關部門(包括路政署及警務處)加強協作,共同制訂處理公共後巷的棄置電單車之程序(上文**第 5.16 段**);及
- (7) **民政總署**主動不時檢視各區的情況,適時啟動跨部門聯合行動以清理區內的棄置車輛,以及清晰地向投訴人及公眾交代有關跟進行動(上文**第 5.17 段**)。

## 鳴謝

**5.19** 本署進行調查期間,運輸署及地政總署全力配合,亦獲得民政總署、路政署、警務處、環境保護署及政府熱線 1823 協助提供資料,申訴專員謹此致謝。

## 申訴專員公署

檔案編號：**OMB/DI/451**

**2022 年 9 月**

公署會不時在社交媒體上載個別投訴個案的調查報告,歡迎讚好或追蹤本署社交媒體專頁,以獲取最新資訊:

**Facebook:**

<https://www.facebook.com/Ombudsman.HK>

**Instagram:**

[https://www.instagram.com/ombudsman\\_hk/](https://www.instagram.com/ombudsman_hk/)

