



香港申诉专员公署
Office of The Ombudsman, Hong Kong



主动调查报告
Direct Investigation Report

政府土地上弃置车辆的问题
Problem of Abandoned Vehicles on Government Land

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

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

调查报告中文版，并附有中、英文摘要。
报告亦载于本署网页 www.ombudsman.hk。
报告的英文版稍后亦会上载。

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.

English version of the report will be uploaded soon.

目录

报告摘要

章节	段落
1 引言	
背景	1.1 - 1.4
调查范围	1.5
调查过程	1.6
2 车辆登记及领取牌照的规定	2.1
车辆登记及领牌	2.2 - 2.5
车辆登记资料的改变及记录	2.6 - 2.7
车辆被拆毁后须取消登记	2.8
未领牌车辆可被取消登记	2.9
近年车辆未领牌的情况	2.10 - 2.14
运输署研究加强规管车辆登记及处置的法规	2.15 - 2.16
3 政府部门跟进弃置车辆问题的情况	
相关法例	3.1
政府部门跟进弃置车辆问题的权责和工作	
警务处	3.2
地政总署	3.3 - 3.8
运输署	3.9 - 3.12
路政署	3.13
跨部门联合行动	3.14 - 3.16
民政总署的协调工作	3.17 - 3.19
4 弃置车辆问题的概况	
投诉数字	4.1
地政总署移除弃置车辆的数目	4.2

公共泊车位调查	4.3 - 4.4
本署实地视察	4.5 - 4.9
5 本署的评论及建议	
整体评论	5.1 - 5.4
(I) 运输署应及早修订法例追究车主须妥善 处置其废弃车辆的责任	5.5 - 5.8
(II) 运输署应主动提醒车主适时续领车牌及 妥善处置废弃车辆	5.9 - 5.12
(III) 运输署及地政总署应协作以加强搜证， 提升检控机会以加强阻吓力	5.13 - 5.14
(IV) 执管工作曾经出现真空期	5.15 - 5.17
本署的建议	5.18
鸣谢	5.19

政府土地上弃置车辆的问题

主动调查报告摘要

引言

本港废弃车辆长期停放在公共泊车位、公共道路上或行人路上的问题持续多时且遍布多区。路旁长期堆积弃置车辆，会浪费公共泊车位及阻碍市民使用道路，而在公共道路及其他政府土地上的弃置车辆，亦会衍生街道管理及环境卫生等问题。

2. 自从香港警务处（「警务处」）在 2000 年停止跟进对交通和安全不构成影响的弃置车辆后，当局采取的执法策略，是尝试利用《土地（杂项条文）条例》（第 28 章）检控被弃置在政府土地上的车辆的登记车主。然而，地政总署认为举证方面的困难令检控的成效不高，该署于 2007 年开始停止相关的搜证和检控工作。有关部门自 2018 年起反复讨论如何处理相关问题，直到 2021 年民政事务总署（「民政总署」）介入，才开展跨部门联合清理弃置车辆的行动。

3. 本署认为问题的症结是政府没有确立及追究车主须妥善处置其车辆的责任，导致车主可以随意弃置车辆。即使政府当局加大力度清理路旁的弃置车辆，其实等如免费替车主处理弃置车辆，治标不治本，无助长远有效解决问题。

本署调查所得

4. 在审视相关政府部门^註跟进弃置车辆问题的工作后，本署有以下的评论和建议。

(I) 运输署应及早修订法例追究车主须妥善处置其废弃车辆的责任

5. 审计署在 2000 年的第三十四号报告书已指出，本港欠缺规定登记车主须负责妥善处置其废弃车辆的法例，并建议当局考虑

^註 警务处向本署提供了相关资料。由于法定职权所限，本署不会调查或评论警方的行动。

修例以加入罚则，惩罚没有妥善处置其车辆的车主。运输署负责车辆登记及发牌，掌握全港所有车辆登记资料，该署所负责的法则亦涵盖车辆的整个使用周期，包括制造规格、进口登记、维修检验和拆毁等，每个环节都与运输署的职能息息相关。本署认为，该署应主动研究可如何善用车辆登记制度，有效地促使登记车主妥善处置其废弃车辆，并在有需要时建议修订法例。

6. 然而，上述报告发布后二十多年来，没有资料显示运输署有积极进行这方面的工作。即使地政总署其后指出根据《土地（杂项条文）条例》检控将车辆弃置于政府土地上的人士成效不高，未能检控相关违法者，运输署亦只顾清理车辆而没有着重确立和追究车主责任的工作，将弃置车辆占用公共道路及公共泊车位问题简单界定为土地管理问题，本署认为并不恰当。由于缺乏有效的惩处，车主将车辆弃置于公共泊车位、路旁或政府土地的成本十分低，弃置车辆问题无法根本改善。

7. 本署欣悉运输署在本署公布对本课题展开主动调查后，开展完善车辆登记法规的研究工作，并有较具体的修例建议，总算是亡羊补牢。本署认为，运输署应密切跟进并尽快推展修例的工作，订立清晰的目标及立法时间表。修例内容应清晰订明登记车主须负责妥善处置其废弃车辆，违例者须负上刑责；有关条文亦应赋权当局要求车主承担政府代为处理弃置车辆的费用，及 / 或施加具阻吓力的罚款。

(II) 运输署应主动提醒车主适时续领车牌及妥善处置废弃车辆

8. 资料显示，每年有不少车辆因连续两年未有续领牌照而被运输署根据《道路交通（登记及领牌）规例》（第 374E 章）（「《登记及领牌规例》」）第 15 条取消车辆登记，2016 年至 2021 年被取消登记的电单车共有 8,540 辆，私家车有 68,521 辆。

9. 这些没有领牌或被取消登记的车辆数量不少，状况及去向不明，对土地（包括道路）使用、市容和环境卫生都构成隐患。运输署负责车辆登记及发牌，对这些车辆的去向应有所关注。然而，运输署在取消该些车辆的登记时，只书面通知车主在 15 天后取消其车辆的登记，没有同时了解相关车辆的实际状况或去向；若车主

已放弃有关车辆，他们有否作妥善处理。从行政管理角度而言，本署认为情况并不理想。

10. 本署认为，若要在修例工作完成前监察及防止弃置车辆问题，运输署应主动提醒车主须妥善处理废弃的车辆及在车辆被拆散、销毁或永久送离本港后，按《登记及领牌规例》第 20(1)条的规定适时通知运输署。对于有一段时间（例如行车证已逾期一年）没有续领车辆牌照的车辆，运输署宜提醒相关车主适时续领牌照及须妥善处理有关车辆。

(III) 运输署及地政总署应协作以加强搜证，提升检控机会以加强阻吓力

11. 现时针对公共道路、公共行人路及公共泊车位的弃置车辆问题而进行的跨部门联合清理行动，以至地政总署处理其他政府土地上的弃置车辆时，都是根据《土地（杂项条文）条例》行事，但成功检控的数字甚低。其中，地政总署提到，若车辆的登记已取消，该署便较难追查占用人的身份。

12. 地政总署自 2007 年开始不再就弃置车辆个案进行搜证及检控的工作。本署认为，只清理弃置车辆而不作检控，无助于解决问题。为提升成效，地政总署应积极考虑重启相关的搜证和检控工作，而运输署亦应积极配合，提供相关的车主资料，以及调整或暂缓主动取消车辆登记的工作，以便地政总署追查涉案占用人的身份。

(IV) 执管工作曾经出现真空期

13. 在 2018 年 12 月及 2019 年 12 月，地政总署两度修订其内部指引，先后指示分区地政处将公共道路上弃置车辆的个案转交警务处及路政署跟进。然而，根据记录，警务处当时并未接纳地政总署的个案转介安排；而地政总署亦没有将个案转介的安排直接通知路政署。在这情况下，自 2018 年 12 月，实际上没有政府部门跟进公共道路上弃置车辆的投诉，其间出现一个长达逾两年的「真空期」，情况极不理想。本署须指出，即使地政总署认为由该

署跟进弃置车辆个案成效不理想，影响该署的资源运用，亦不应在未有其他部门接手前，单方面停止这方面的工作。

14. 幸而，在民政总署的协调下，相关部门自 2021 年初开始以跨部门联合行动模式，协作处理停放在公共行车路、公共行人路、公共泊车位及公共运输交汇处的弃置车辆，但仍有部分个案（例如公共后巷的弃置电单车）的跟进权责谁属有待厘清，以致有关的弃置车辆一直未获处理。就此事，本署认为地政总署及运输署有必要主动与其他相关部门（包括路政署及警务处）进行实质的商讨，加强部门间的协作，共同制订处理在公共后巷上弃置电单车的程序。

15. 此外，本署认为，民政总署作为推动地区行政发展的部门，可按各区的情况，更主动地适时启动跨部门联合清理行动，以及清晰地向投诉人及公众交代有关跟进行动。

本署的建议

16. 因应是次主动调查所得，申诉专员提出以下七项改善建议：

- (1) **运输署**须密切跟进并尽快推展修例的工作，清晰订明登记车主须负责妥善处置其车辆，否则须负上刑责；
- (2) **运输署**进行上述修例工作时，考虑加入条文，使政府可向相关人士追讨代为处理弃置车辆的费用及 / 或施加罚款；
- (3) **运输署**主动提醒车辆牌照已逾期一段时间的车主应适时续领车辆牌照及须妥善处置其车辆；
- (4) **地政总署**积极考虑重启就弃置车辆个案的搜证和检控工作，包括与运输署合作，翻查相关车辆最后登记车主的记录，从而追查占用人的身份；
- (5) **运输署**积极配合地政总署的搜证工作，包括考虑调整或暂缓取消超过两年没有续领牌照车辆的登记程序，以便地政总署追查涉案占用人的身份；

- (6) **地政总署及运输署**主动跟其他相关部门（包括路政署及警务处）加强协作，共同制订处理公共后巷的弃置电单车之程序；及
- (7) **民政总署**主动不时检视各区的情况，适时启动跨部门联合行动以清理区内的弃置车辆，以及清晰地向投诉人及公众交代有关跟进行动。

申诉专员公署

2022 年 9 月

公署会不时在社交媒体上载个别投诉个案的调查报告，欢迎赞好或追踪本署社交媒体专页，以获取最新资讯：

Facebook:

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

Instagram:

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^{Note} 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.

^{Note} 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，不时有市民反映，本港多区有废弃车辆长期停放在公共泊车位、路旁或其他政府土地，但相关政府部门既没有迅速移走车辆，亦没有透过执法或其他有效措施遏止有关行为，令问题持续。

1.2 现时，若公共道路上的弃置车辆造成危险或阻碍交通，香港警务处（「警务处」）会根据《道路交通条例》（第 374 章）处理。至于在政府土地上而不涉及危险或交通阻塞的弃置车辆，则由地政总署（或授权运输署）根据《土地（杂项条文）条例》（第 28 章）在事涉车辆上张贴通告，要求占用人在限期前将车辆移走，否则政府会将车辆移走及充公，并考虑检控相关占用人。然而，自 2007 年至今未有成功检控案例。据了解，对于在政府土地弃置车辆的个案，即使地政总署能取得最后登记车主的资料，亦往往难以追查占用人的身份及掌握足够证据提出检控。

1.3 事实上，审计署在 2000 年的第三十四号报告书¹中已指出本港欠缺规定登记车主须负责妥善处置其废弃车辆的法例，并建议当局考虑修订法例，惩罚没有妥善处置废弃车辆的车主。

1.4 就上述，申诉专员在 2021 年 6 月 22 日根据《申诉专员条例》（第 397 章）第 7(1)(a)(ii)条向运输署及地政总署展开主动调查，以审研政府当局对政府土地上弃置车辆的问题所作的应对措施是否有效。

¹ 《审计署署长第三十四号报告书》第 1 章的题目为「香港警务处提供移走车辆服务和辟设永久车辆扣留中心」（2000 年 2 月）。

调查范围

1.5 这项主动调查的审研范围包括：

- 现时香港车辆登记及领取车辆牌照的制度和规定；
- 政府部门²处理弃置车辆问题的工作和成效；
- 跨部门联合清理弃置车辆行动的安排；及
- 其他可予改善之处。

调查过程

1.6 本署于 2021 年 6 月 22 日公布展开此项主动调查，并邀请公众人士就此课题提供意见。2022 年 4 月 1 日，本署将调查报告的初稿送交相关部门置评。经考虑和适度纳入部门的意见后，本署于 2022 年 8 月 30 日完成这份报告。

² 警务处向本署提供了相关资料。由于法定职权所限，本署不会调查或评论警方的行动。

2

车辆登记及领取牌照的规定

2.1 《道路交通条例》（第 374 章）及《道路交通（车辆登记及领牌）规例》（第 374E 章）（「《登记及领牌规例》」）赋权运输署对所有汽车进行车辆登记及发出牌照，并就相关事宜作规管。在该两条法例下涉及车辆登记及领牌范畴规管并与是次主动调查课题有关的事项载列于表 1。

表 1：《道路交通条例》及《登记及领牌规例》下部分有关车辆登记及领牌的规管事项

	法例章节	内容	违法者的最高刑罚
	在道路上驾驶或使用的车辆必须登记及领牌		
(1)	《道路交通条例》 第 52(1)条	除非车辆已按照该条例登记及获发牌照，任何人不准在道路上驾驶或使用该条例附表 1 所指明种类的车辆 ³ 。	首次定罪可处罚款 5,000 元及监禁三个月。第二次定罪或随后定罪可处罚款 10,000 元及监禁六个月。
	车辆登记号码(即车牌)的展示		
(2)	《登记及领牌规例》 第 8 条	登记车主须在有关的车辆上展示运输署配予其车辆的登记号码（即车牌）。	罚款 2,000 元。

³ 私家车、的士、公共小巴、私家小巴、各类货车、公共巴士、私家巴士、特别用途车辆、电单车、机动三轮车、伤残者车辆及拖车。

	法例章节	内容	违法者的最高刑罚
	因未领牌而取消登记		
(3)	《登记及领牌规例》 第 15 条	任何车辆在两年内未有有效的车辆牌照（即行车证），运输署可在向登记车主发出通知书 15 天后取消该车辆的登记。	（不适用）
	登记车主详情的改变		
(4)	《登记及领牌规例》 第 19 条	登记车主的姓名或名称、通讯地址或电子联络方式等资料有任何改变，须在更改后 72 小时内书面通知运输署。	罚款 2,000 元。
	车辆被拆散、销毁或永久送离香港后的通知		
(5)	《登记及领牌规例》 第 20(1)条	登记车主须在其车辆已被拆散、销毁或永久送离香港后 15 天内书面通知运输署。	罚款 2,000 元。
	车辆牌照(即行车证)的展示		
(6)	《登记及领牌规例》 第 25 条	任何车辆在路上出现或使用，须按照规定的方式展示有效的车辆牌照（即行车证），否则登记车主或有关司机违法。	罚款 2,000 元及监禁三个月。

车辆登记及领牌

2.2 根据《道路交通条例》，本港所有车辆必须向运输署登记及领取牌照，方可在道路上行驶或使用（上文第 2.1 段，表 1 第(1)

项)。运输署在接纳一辆汽车的登记后，会编配一个车辆登记号码（即车牌号码）及发出一份载有该车辆细节的车辆登记文件予登记车主。

2.3 任何车辆在运输署登记之后，亦须领取牌照（即行车证）。运输署发出车辆牌照，容许有关车辆合法地在道路上使用。行车证须展示于汽车的车头挡风玻璃的左方；而电单车及无挡风玻璃的车辆，则须要展示在车辆前面左方的当眼处（上文**第 2.1 段，表 1 第(6)项**）。

2.4 车辆牌照有效期分一年及四个月两种，登记车主可以在现有车辆牌照有效期届满前四个月内申请续领。牌照一旦过期，有关车辆便不能合法地在道路上行驶。

2.5 此外，根据《汽车保险（第三者风险）条例》（第 272 章），登记车主及司机须为其在道路上所使用的汽车备有一份有效的和符合该条例规定的第三者风险保险单或保证单，否则便属违法，运输署可因车辆欠缺有效的第三者风险保险单而拒绝发出有关车辆牌照或取消该车辆的牌照。

车辆登记资料的改变及记录

2.6 《登记及领牌规例》规定，车辆登记资料（包括车身颜色、引擎号码、登记车主的姓名、其通讯地址及电子联络方法等详情）如有任何更改，登记车主必须在 72 小时内通知运输署（上文**第 2.1 段，表 1 第(4)项**）。

2.7 运输署以电脑系统记录及管理本港所有登记车辆及驾驶执照持证人的相关资料。即使某车辆的登记号码被取消，与车辆有关的一切资料，包括车辆底盘号码⁴（Chassis Number）、引擎号码（Engine Number）及登记车主（包括所有曾经登记的车主）的身份证号码及驾驶执照资料等，均会一直保留在运输署的电脑系统内。运输署表示，执法部门若基于执法需要，且根据《个人资料

⁴ 车辆底盘号码是汽车底盘生产商根据国际标准为每部汽车提供，独一无二的识别码，由 17 个位的阿拉伯数字及英文字母组成。该号码包含汽车的规格、出厂年份、生产商及汽车特征等资料。

（私隐）条例》（第 486 章）第 8 部获得豁免⁵，以及能够提供正确的车辆底盘号码，运输署技术上可以协助部门查核相关车辆的登记车主记录。

车辆被拆毁后须取消登记

2.8 登记车主如使用商营废车回收公司提供的服务以拆毁登记在其名下的车辆，他 / 她须依照《登记及领牌规例》第 20(1) 条（上文 **第 2.1 段，表 1 第(5)项**），在 15 天内将相关文件，包括已填妥的取消登记通知书、车辆登记文件及由废车回收公司发出的车辆拆毁证明书（俗称「割车纸」），交回运输署牌照事务处办理取消登记手续⁶。运输署表示，如登记车主没有妥善弃置其车辆，且没有办理取消车辆登记手续，有关车主须承担该车辆所引起的一切法律责任。

未领牌车辆可被取消登记

2.9 倘若某车辆连续两年未有续领牌照，运输署可根据《登记及领牌规例》第 15 条，在发出书面通知予相关登记车主 15 天后取消该车辆的登记（上文 **第 2.1 段，表 1 第(3)项**）。登记被取消后，有关车辆不能续领车辆牌照及在道路上行驶或使用。日后，该车辆必须接受并通过由政府车辆检验中心进行的车辆检验，证明其为安全及适宜在路上行驶、重新登记及领牌，方可再次在道路上使用。运输署认为，这做法可有效地保障道路使用者的安全。然而，法例并没有授权运输署跟进车辆被取消登记后的实际状况和去向，也没有订明被运输署取消车辆登记后，相关车主需要负起甚么法律责任。

⁵ 《个人资料（私隐）条例》第 8 部订明在个别情况下，个人资料可获豁免而不受若干条文所管限，例子包括防止罪行或检控、保安及防卫、统计及研究、新闻活动、保障资料当事人的健康等。

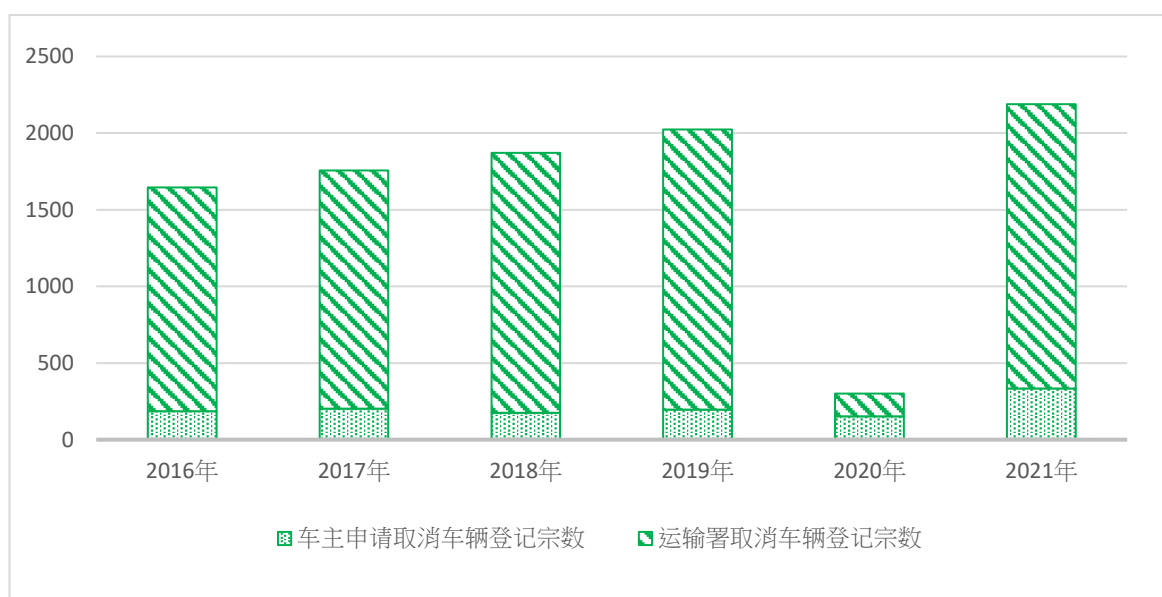
⁶ 登记车主须确保车辆拆毁证明书载有废车回收公司的商业登记证号码。废车回收公司签署人亦须声明车辆日后不能在路上行驶或重新装配为汽车。若发现任何失实声明，签署人将会违反《道路交通条例》第 111(3)条，可处罚款 5,000 元及监禁六个月。

近年车辆未领牌的情况

2.10 根据运输署 2021 年的「运输资料年报」，全港已登记的车辆在 2011 年至 2020 年的十年间，数目由 707,231 辆增长至 928,041 辆（截至 2020 年底）。其中电单车有 92,622 辆，数目在所有车辆类别中排列第二；私家车有 651,358 辆，排列首位。在已获登记的电单车及私家车当中，未领牌（即没有有效行车证）的电单车有 27,939 辆（占有所有已获登记电单车的 30.2%），未领牌的私家车则有 78,355 辆（占有所有已获登记私家车的 12%）。换言之，截至 2020 年底，本港共有逾 100,000 辆电单车及私家车（占该两类车辆所有已获登记数目的 14.3%）因没有有效行车证而不能在道路上行驶或使用。

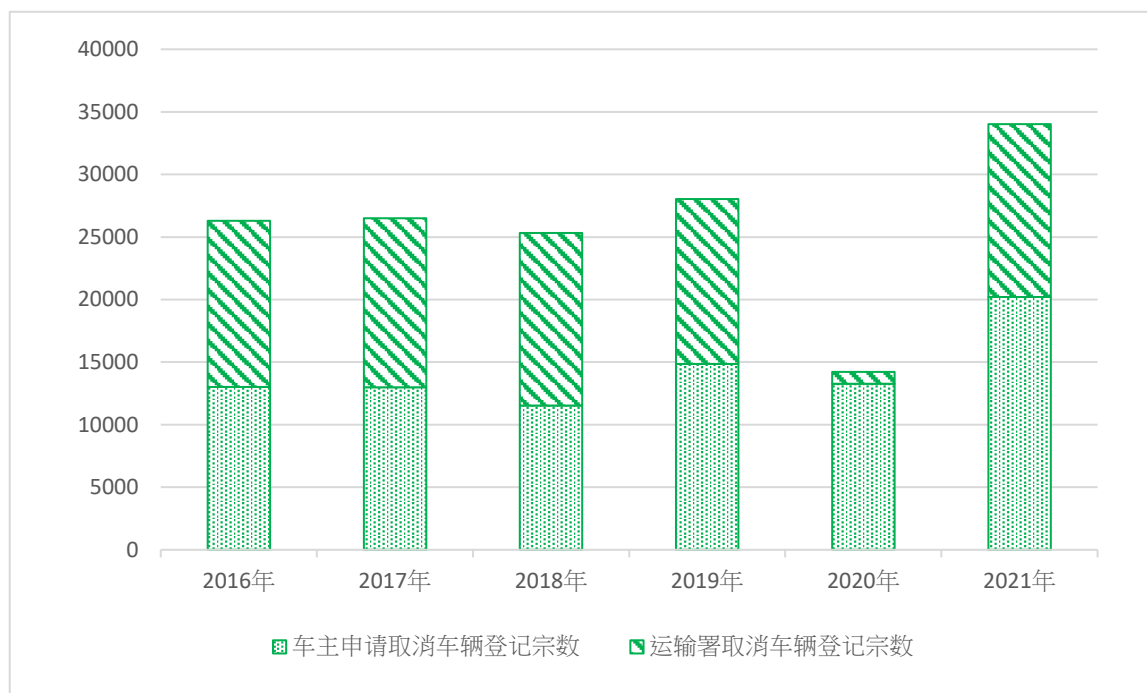
2.11 表 2 及表 3 分别显示电单车及私家车在 2016 年至 2021 年期间，每年车辆登记被取消的数目。

表 2: 2016 年至 2021 年取消电单车登记的数目



年份	2016	2017	2018	2019	2020	2021
车主申请取消车辆登记宗数	186 (11.3%)	203 (11.6%)	176 (9.4%)	197 (9.7%)	152 (50.5%)	334 (15.3%)
运输署取消车辆登记宗数	1,459 (88.7%)	1,554 (88.4%)	1,696 (90.6%)	1,827 (90.3%)	149 (49.5%)	1,855 (84.7%)
总数	1,645	1,757	1,872	2,024	301	2,189

表 3: 2016 年至 2021 年取消私家车登记的数目



年份	2016	2017	2018	2019	2020	2021
车主申请取消车辆登记宗数	13,016 (49.5%)	12,982 (49.0%)	11,520 (45.5%)	14,851 (53.0%)	13,280 (93.5%)	20,204 (59.4%)
运输署取消车辆登记宗数	13,271 (50.5%)	13,520 (51.0%)	13,797 (54.5%)	13,182 (47.0%)	928 (6.5%)	13,823 (40.6%)
总数	26,287	26,502	25,317	28,033	14,208	34,027

2.12 从以上两个图表可见，在 2016 年至 2021 年期间（2020 年除外，下文第 2.13 段），运输署每年引用《登记及领牌规例》第 15 条（上文第 2.9 段）取消逾 1,400 辆电单车及 13,000 辆私家车的车辆登记。而同期由登记车主主动申请取消登记的车辆，则每年平均约 190 辆电单车及 13,000 辆私家车。换句话说，近年接近九成电单车登记的取消，是由运输署主动进行，只有约一成多是由登记车主作出申请；而私家车取消车辆登记的情况，则是两者大约各占一半。

2.13 自 2020 年初，本港受 2019 新型冠状病毒病疫情影响，运输署考虑到部分内地与香港跨境车辆因疫情而滞留内地，未能

回港验车及续领牌照，该署在 2020 年 2 月至 2021 年 3 月期间暂停引用《登记及领牌规例》取消车辆登记。因此，2020 年取消车辆登记的个案数字较以往数年为少。

2.14 运输署指出，登记车辆没有领牌的原因众多，例如车主长时间离港、预计长期不使用该车辆或该车辆有待出售，而目前的法例并没有硬性规定登记车主必须为已登记的车辆领取牌照。为了保障道路安全，现行法例禁止未领有有效牌照的车辆在路上使用。

运输署研究加强规管车辆登记及处置的法规

2.15 运输署同意按照用者或污染者自付的原则，登记车主或有需要处置车辆的人士有责任处置其废弃车辆。在本署公布展开此主动调查后，运输署开始研究如何完善现行车辆登记法规，包括考虑修订《登记及领牌规例》，就两年没有领牌的车辆，规定登记车主须在指定期限内为该车辆续领牌照，或向运输署取消车辆登记，否则即属违法。

2.16 与此同时，运输署亦考虑修订《登记及领牌规例》第 15 条（上文第 2.1 段，表 1 第(3)项），更改因长期未有领牌而自动取消车辆登记的安排，以确保车主在其名下车辆按例取消车辆登记（上文第 2.15 段）之前，仍须一直为该车辆负上法律责任。日后若在政府土地（包括公共道路）上发现有车辆牌照已逾期的弃置车辆时，有关部门仍可有效地向车主作出检控及追究责任。运输署拟在 2022 年下半年推展上述的修例工作，并且暂定新法例在 2024 年第一季度实施。

3

政府部门跟进弃置车辆 问题的情况

相关法例

3.1 现时，政府当局在处理政府土地（包括公共道路）上的弃置车辆时，通常由警务处或地政总署分别根据《道路交通条例》及《土地（杂项条文）条例》所赋予的权力行事，相关法例条文列于表 4。

**表 4：《道路交通条例》及《土地（杂项条文）条例》赋权
政府部门处理在道路上及政府土地上的弃置车辆之条文**

	法例章节	执行部门	部门可采取的行动
(1)	《道路交通条例》 第 103 及 104 条	警务处	移走并扣留留在道路上不动的车辆，而该车辆的状态及情况相当可能危及其他道路使用者或干扰道路的使用。
(2)	《道路交通条例》 第 106 条	警务处	如按上项所述情况扣留的车辆无人认领，可处置有关车辆。
(3)	《道路交通条例》 第 107 条	警务处	移走并扣留留在道路上相信已被弃置的车辆。
(4)	《土地（杂项条文）条例》 第 6 条	地政总署	在占用未批租或未拨用的政府土地的车辆上张贴通知，饬令占用人于限期前停止占用该土地。 如占用人未有遵照通知停止占用有关土地，可接管并移走该车辆，以及检控相关占用人。

政府部门跟进弃置车辆问题的权责和工作

警务处

3.2 以往，警务处会根据《道路交通条例》第 107 条移走、扣押及处置道路上的弃置车辆（上文第 3.1 段，表 4 第(3)项）。审计署在 2000 年的报告书（上文第 1.3 段，注 1）建议警务处不应动用昂贵资源处理在公共道路上可被视为废物的弃置车辆，以及运输署应考虑修订法例，规定登记车主有法律责任妥善处置其车辆，并在有需要时，引进惩罚条款，惩罚没有妥善处置废弃车辆的不负责任车主，以收阻吓作用。自此以后，警务处决定只根据《道路交通条例》第 103 条（上文第 3.1 段，表 4 第(1)项），移走及扣留对道路使用者构成即时危险或交通阻塞的车辆；其他不涉及通缉中车辆或失车的弃置车辆个案，警务处会转介地政总署跟进（下文第 3.3 段至 3.5 段）。即使地政总署曾在 2018 年 12 月至 2019 年 12 月期间恢复将涉及在公共道路、行人路及公共泊车位上的弃置车辆的个案转交警务处跟进，警务处亦重申，只会处理对交通及安全构成影响的车辆。

地政总署

3.3 因应上段所述审计署的修例建议，当时主管运输政策的运输局与地政总署商议，在 2001 年 7 月获地政总署答允引用《土地（杂项条文）条例》对没有妥善处置其废弃车辆的登记车主提出检控，以增加阻吓作用。当地政总署收到投诉或部门转介，会派员进行实地视察，并分别向警务处及运输署查询，以确定车辆是否失车，以及索取登记车主资料及地址。

3.4 如确定车辆与警方的调查无关，地政总署会根据《土地（杂项条文）条例》第 6(1)条（上文第 3.1 段，表 4 第(4)项）在有关弃置车辆上张贴通知书（即法定通知），饬令有关占用人在指明限期⁷届满前停止占用有关政府土地。地政总署同步会根据运输署提供的最后登记车主的资料，发信要求该名登记车主遵守有关法定通知的规定（即在指定限期前移走有关弃置车辆），否则会被检控。

⁷ 根据地政总署内部指引，通知期为七天或以下。

3.5 倘若在指定限期届满后有关车辆仍然原封不动，地政总署会将车辆移走、充公及处置⁸。由通知期届满至移走车辆，一般需时约两至三个星期，实际时间视乎车辆所在位置及该地点的运输是否便利等因素。

3.6 地政总署表示，若要根据《土地（杂项条文）条例》检控将车辆弃置于政府土地上的占用人，除了必须掌握足够证据以证明有人干犯罪行，该署必须识别及确定占用人的身份。然而，碍于举证方面的困难（例如因车辆的登记已取消而难以追查占用人的身份），地政总署过往根据上述条例检控将车辆弃置于政府土地的人士之成效不高。在 2002 年至 2006 年的五年间，该署仅录得八宗成功检控的个案。考虑到投放在弃置车辆个案的资源与成功检控有关人士的机会不成比例，地政总署基于资源运用的考虑，决定从 2007 年开始不再对弃置车辆个案进行搜证和检控的工作。

3.7 除搜证和检控的工作外，地政总署有继续进行上文**第 3.4 段**所述的其他工作。直至 2018 年，地政总署认为弃置车辆属于交通执法事宜，不属于该署的主要工作范畴，遂先后向警务处及运输署提出交还处理公共道路上弃置车辆的责任，以便该署集中资源处理其他土地执管工作。2018 年 12 月 28 日，地政总署修订处理弃置车辆的内部指引，若发现弃置车辆停放在公共道路上（包括行人路及公共泊车位），该署会将个案转交警务处跟进。其后，地政总署在 2019 年 12 月再次修订相关指引，指示职员日后将公共道路上弃置车辆的个案转介路政署跟进。

3.8 然而，由于路政署未有承诺会接手处理公共道路上弃置车辆的个案，该署拒绝跟进当其时由政府热线 1823 或分区地政处转介的个案。及至 2020 年 12 月，相关政府部门就处理弃置车辆问题达成共识，决定以跨部门联合行动模式清理在公共道路上的弃置车辆，地政总署遂于 2021 年 1 月通知各分区地政处，在公共道路上（包括公共行车路、公共行人路、公共泊车位及公共运输交汇处）的弃置车辆将以跨部门联合行动的模式清理（下文**第 3.14 段至 3.16 段**）。地政总署会继续处理在未批租及未拨用政府土地上的弃置车辆。

⁸ 以往，法定通知订明的期限届满后，地政总署会通知运输署的外判承办商移走有关弃置车辆。2013 年 5 月，运输署通知地政总署，将会终止该外判承办商的合约，地政总署自此须自行安排移走及处理根据《土地（杂项条文）条例》充公的弃置车辆。

运输署

3.9 运输署负责规管公共交通及运输事宜。该署表示，处理在政府土地上（包括公共道路）的弃置车辆属于政府土地的管理事宜。地政总署或其他执法部门在执法时如有需要，运输署会按每宗个案的情况，协助部门查核弃置车辆的登记车主资料（上文第 2.7 段）。

3.10 因应审计署第七十二号报告书⁹的建议，运输署自 2019 年底开始约每半年进行一次定期调查，以核查非收费表泊车位（包括电单车泊车位）被弃置车辆或其他物件非法占用的情况。如发现怀疑被弃置的车辆，运输署会转介个案至地政总署及警务处跟进，以确保路旁非收费表泊车位获得有效使用。

3.11 另外，运输署在部门网页上载资料，提醒登记车主取消废弃车辆的车辆登记的重要性、方法及需注意事项（上文第 2.8 段），以期减少车主不当弃置车辆的情况。

3.12 至于各区公共道路上的弃置车辆，运输署认同，以跨部门联合行动模式清理，是务实及有效的处理（下文第 3.14 段至 3.16 段）。运输署在联合行动中接受地政总署的授权，协助向停留在公共道路上的弃置车辆张贴法定通知（上文第 3.4 段）。

路政署

3.13 路政署为工务部门，主要职能包括建造和维修保养辖下公共道路及其附属道路设施，该署以往一直没有参与处理公共道路上弃置车辆及相关非法占用政府土地问题的执法或清理工作。2019 年，路政署曾探讨由该署根据现行法例参与处理公共道路上弃置车辆的可行性，但经征询法律意见后，路政署认为根据相关法例赋予该署的权力难以处理弃置车辆，故该署最终未有参与相关的恒常执法或清理弃置车辆的工作。尽管如此，路政署仍有参与跨部门联合行动，协助移走跨部门联合清理行动中在公共道路上发现的弃置车辆（下文第 3.14 段至 3.16 段）。

⁹ 《审计署署长第七十二号报告书》第 1 章的题目为「公众泊车位的规划、提供和管理」（2019 年 4 月）。

跨部门联合行动

3.14 民政事务总署（「民政总署」）于 2020 年上半年先后收到多区民政事务处（「民政处」）反映，弃置电单车问题在地区层面上与相关部门讨论多时，但仍然未能解决。2020 年 7 月及 10 月，政府部门在地方行政督导委员会工作小组及地方行政督导委员会¹⁰的会议开始讨论应该如何处理弃置车辆问题。警务处、地政总署、运输署及路政署在同年 12 月达成共识，同意以跨部门联合行动模式清理在公共道路上的弃置车辆。

3.15 分区民政处负责统筹及协调有关联合行动，以及处理与行动有关的公众查询和投诉。运输署接受地政总署授权，根据《土地（杂项条文）条例》向停放在四类地点（即公共行车路、公共行人路、公共泊车位及公共运输交汇处）的弃置车辆张贴法定通知，饬令占用人在限期前移走占用政府土地的车辆。如相关弃置车辆在限期届满后仍原封不动，路政署负责将有关车辆移送往地政总署管理的储存中心。地政总署负责被充公的弃置车辆之后续处理，包括按政府的相关规定，联络政府物流服务署以安排拍卖或其他方式处置有关车辆。

3.16 一般而言，部门在联合行动下会优先处理弃置车辆数目较多及投诉情况较严重的地区。由 2021 年 1 月至 2022 年 3 月，部门在 18 区进行了 182 次联合行动，共移走约 1,300 辆弃置车辆。民政总署指，随着公众开始关注弃置车辆的问题，各部门收到有关弃置车辆的举报及投诉有所增加，因而导致个别地区的联合行动或比原本预算需要更多时间处理。

民政总署的协调工作

3.17 民政总署表示，处理弃置车辆不属该署的政策范畴。该署在协调过程中，只能透过了解各部门的立场和考虑，尽量提出解决方案，说服他们透过联合行动的模式，利用各自的资源优势 and 职权，合作处理弃置车辆。

¹⁰ 由民政事务局常任秘书长担任主席及各相关部门代表组成的地方行政督导委员会，旨在为政府部门提供一个平台，就相关议题作跨部门的讨论及协商，共同致力处理街道管理等地区问题。

3.18 尽管各部门表示愿意参与联合行动，但要找出主理部门行使法例赋予的权力，带头张贴通知和领导清理行动，相当困难和费时。目前仍未能解决的问题包括弃于公共后巷的弃置电单车，运输署认为公共后巷没有实际的交通运输功用，该地方亦非运输署所管理，故该署无权责跟进。地政总署则认为公共后巷属于《道路交通条例》所界定的道路，如有关后巷由路政署负责维修，则根据联合行动模式，应由运输署 / 路政署负责该后巷上的弃置电单车。然而，运输署和路政署对此并不认同。路政署强调，该署只担当协作角色，负责将被充公的弃置车辆移送往政府的储存中心（上文**第3.15段**），由地政总署作后续处理。

3.19 民政总署认为，加强宣传教育及引入车主责任制是长远解决弃置车辆问题的可行方案。鉴于目前大部分公共后巷并没有管理部门，该署认为，地政总署作为管理政府土地的部门之一，可考虑行使《土地（杂项条文）条例》权力，对后巷的弃置电单车张贴通知，而其他部门可提供拖车及查证车主资料等协助。如获相关部门同意，民政总署可就建议作进一步磋商。

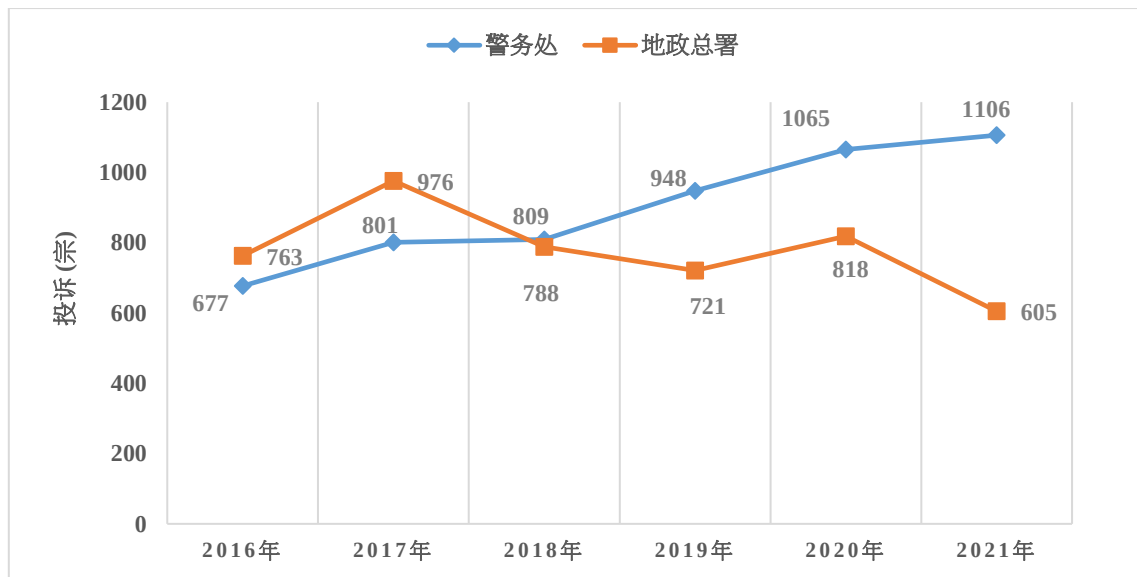
4

弃置车辆问题的概况

投诉数字

4.1 警务处及地政总署接获的弃置车辆投诉由 2016 年的 1,440 宗，反复递增至 2020 年的 1,883 宗（见表 5），增幅接近 31%，反映弃置车辆问题持续。虽然政府部门在 2021 年初展开了跨部门联合行动（上文第 3.14 段至 3.16 段）清除在公共道路上的弃置车辆，但 2021 年的投诉数字未见显著回落，部分原因可能是市民见到有关联合行动的消息后更主动提出相关投诉，但亦反映弃置车辆的情况仍有待改善。

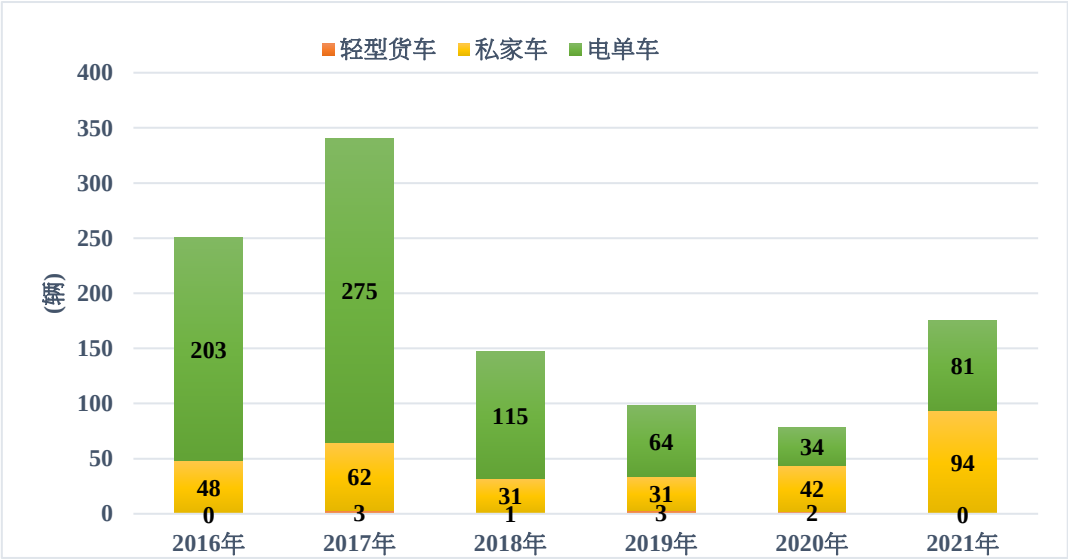
**表 5: 2016 年至 2021 年警务处及地政总署
接获的弃置车辆投诉**



地政总署移除弃置车辆的数目

4.2 表 6 显示近年地政总署从政府土地(包括公共道路在内)上移除的弃置车辆数目。在 2016 年,该署移除了 251 辆政府土地上的弃置车辆。地政总署在 2018 年 12 月起停止跟进在公共道路上的弃置车辆后(上文第 3.7 段),该署 2019 年及 2020 年移除的车辆数目分别下降至 98 辆及 78 辆,2021 年回升至 175 辆。在 2019 年以前,地政总署移除的车辆主要是电单车,其次是私家车。

表 6: 地政总署从政府土地移除弃置车辆¹¹的数目



公共泊车位调查

4.3 2016 年至 2021 年期间,运输署(包括经政府热线 1823 转介的投诉)收到关于电单车泊车位被弃置电单车或其他物件非法占用的投诉个案,每年介乎 14 至 29 宗不等。

4.4 运输署自 2019 年开始为辖下非收费表泊车位进行定期调查(上文第 3.10 段),首两次调查,涵盖 9,000 余个非收费表泊车位。在 2019 年底进行的首次调查中,约 390 个泊车位被弃置车辆或其他物件非法占用;而在 2020 年中进行的调查,则发现约 300 个泊车位被占用。相关占用率占被纳入调查的车位数目约为 4.3%

¹¹ 经地政总署充公及拍卖的弃置车辆只有电单车、私家车及轻型货车三类。

及 3.2%。运输署认为，公共泊车位被弃置电单车或其他物件占用的情况虽然存在，但不普遍。

本署实地视察

4.5 2020 年 8 月至 2021 年 6 月期间（即包括联合清理行动展开前和后的时间（上文第 3.14 至 3.16 段）），本署人员曾到港、九、新界不同区分（包括铜锣湾区、湾仔区、油尖旺区、深水埗区、九龙城区、黄大仙区、观塘区、西贡区、荃湾区、北区及屯门区）的路旁公共泊车处实地视察，亦曾视察多个广受传媒报道的弃置车辆黑点，例如荃锦公路、屯门虎坑路等。

弃置电单车

4.6 本署人员以目测方式评估电单车的状况，如果车辆没有展示车辆登记号码（即车牌）及 / 或车辆牌照（即行车证）、没有倒后镜，及有电线外露、车身严重锈蚀、车轮漏气等迹象，我们相信该些电单车已长期无人驾驶，属于弃置车辆。

4.7 本署在上述地区发现逾 370 辆符合上文第 4.6 段的描述的电单车被弃置于公共泊车位、附近行车路、行人路或后巷。部分弃置电单车的车身即使贴有行车证，但大多已逾期，其中一部电单车的行车证到期日距离视察当日超过八年。



4.8 此外，本署人员亦曾在泊车位附近的道路（如行人路及后巷）发现弃置电单车。视察期间，有电单车驾驶人士主动向本署人员表示，没有政府部门愿意处理弃置车辆占用公共泊车位的问题，他们长期无法使用该些泊车位，曾逼于无奈地将泊车位内的弃置车辆推到路旁、附近的行人路或后巷。



摄于湾仔菲林明道（行人路）



摄于大角咀万安街（后巷）

其他弃置车辆

4.9 根据本署的观察，有异于电单车，私家车、货车或货柜车的弃置地点集中在郊区较不起眼或偏远的道路，例如荃锦公路及川龙一带、元朗区及屯门区的公众停车场及行人路，相信是因为这些车辆体型较大。该些车辆的行车证大部份已失效多时，甚或没有展示车牌及行车证，这方面跟弃置电单车的情况相近。



摄于荃锦公路



摄于屯门虎坑路

5

本署的评论及建议

整体评论

5.1 审计署在 2000 年（上文第 1.3 段）已指出本港有废弃车辆长期停泊在公共泊车位、公共道路上或行人路上的问题；而从上文第 4 章阐述的近况可见，有关问题持续多时且遍布多区。运输署进行公共泊车位调查后，指该些公共泊车位被废弃车辆或其他物件占用的情况虽然存在但不普遍（上文第 4.4 段）。但正如上文第 4.8 段提到，有电单车驾驶人士表示，他们长期无法使用弃置车辆占用的公共泊车位，曾逼于无奈地将泊车位内的弃置车辆推走，换句话说，所谓问题不普遍，可能只是因为市民已经自行将部分弃置电单车推走。路旁长期堆积弃置车辆，会浪费公共泊车位及阻碍市民使用道路，而在公共道路及其他政府土地上的弃置车辆，亦会衍生街道管理及环境卫生等问题。即使自 2021 年底相关部门透过联合行动加快清理公共道路上的弃置车辆，但当局未能有效遏止不当弃置车辆的行为，情况除未能达到市民的期望外，亦虚耗多个部门不少资源。

5.2 本署认为，弃置车辆问题持续的近因是处理相关问题的部门权责不清而且方法欠缺成效，有关措施对不负责任的车主亦没有阻吓力。自从警务处在 2000 年停止根据《道路交通条例》第 107 条跟进对交通和安全不构成影响的弃置车辆后，当局采取的执法策略，是尝试利用《土地（杂项条文）条例》检控被弃置在政府土地上的车辆的登记车主。然而，地政总署认为举证方面的困难令检控的成效不高，该署于 2007 年开始停止相关的搜证和检控工作（上文第 3.6 段）。有关部门自 2018 年起反复讨论如何处理相关问题（上文第 3.7 段），直到 2021 年民政总署介入，才开展跨部门联合清理弃置车辆的行动（上文第 3.14 段）。

5.3 本署认为问题的症结是政府没有确立及追究车主须妥善处置其车辆的责任，导致车主可以随意弃置车辆。即使政府当局

加大力度清理路旁的弃置车辆，其实等如免费替车主处理弃置车辆，治标不治本，无助长远有效解决问题。

5.4 本署基于调查所得，有以下的评论和建议：

(I) 运输署应及早修订法例追究车主须妥善处置其废弃车辆的责任

5.5 审计署早于 2000 年已指出本港欠缺规定登记车主须负责妥善处置其废弃车辆的法例，并建议当局考虑修例以加入罚则，惩罚没有妥善处置其车辆的车主（上文**第 1.3 段**）。本署认为，运输署既认同用者自付的原则，实应强制登记车主承担处置其车辆的责任，以从根本上解决弃置车辆问题。虽然《登记及领牌规例》第 20(1)条要求登记车主须在车辆被拆毁后的 15 天内，通知运输署取消车辆登记（上文**第 2.8 段**），否则便属违法，但大部分路旁的弃置车辆没有被拆散或拆毁，该条文无助于遏止车主不当弃置车辆的行为。

5.6 运输署负责车辆登记及发牌，掌握全港所有车辆登记资料，有关法例亦涵盖车辆的整个使用周期，包括制造规格、进口登记、维修检验和拆毁等，每个环节都与运输署的职能息息相关。本署认为运输署实应主动研究可如何善用车辆登记制度，有效地促使登记车主妥善处置其废弃车辆，并在有需要时建议修订法例。然而，上述审计报告发布后二十多年来，没有资料显示运输署有积极进行这方面的工作。即使其后地政总署指出未能有效地检控相关的违法者，运输署亦只顾清理车辆而没有着重确立和追究车主责任的工作，将弃置车辆占用公共道路及公共泊车位问题简单界定为土地管理问题（上文**第 3.9 段**），本署认为并不恰当。

5.7 由于缺乏有效的惩处，车主将车辆弃置于公共泊车位、路旁或政府土地的成本十分低。若不针对这个问题，将无法根本地改善情况。

5.8 本署欣悉运输署在本署公布对本课题展开主动调查后，开展完善车辆登记法规的研究工作，并已有较具体的修例建议（上文**第 2.15 至 2.16 段**），总算是亡羊补牢。本署认为，运输署应密切跟进并尽快推展修例工作，订立清晰的目标及立法时间表。修例

内容方面，相关条文须清晰订明登记车主须负责妥善处置其废弃车辆，违例者须负上刑责；条文亦应赋权当局要求车主承担政府代为处理弃置车辆的费用，及 / 或施加具阻吓力的罚款。

(II) 运输署应主动提醒车主适时续领车牌及妥善处置废弃车辆

5.9 每年均有不少车辆因连续两年未有续领牌照而被运输署根据《登记及领牌规例》取消登记（上文**第 2.11 段至 2.12 段**），2016 年至 2021 年被取消登记的电单车共有 8,540 辆，私家车则有 68,521 辆。

5.10 本署明白车主可能有合理原因没有为登记车辆领牌（上文**第 2.14 段**），例如车主长期离港、预期车辆长时间不用、车辆有待售出或纯粹作收藏观赏用途，但估计这些情况在数以万计被运输署取消登记的个案中只属少数，而绝大部分车辆其实已被弃用。即使车辆并非被随意弃置而是被妥善拆散、销毁或永久送离香港，相关车主未有在其后 15 天内书面通知运输署，其实已经违反《登记及领牌规例》第 20(1)条的规定（上文**第 2.1 段，表 1 第(5)项**），令该署无法掌握这些车辆的去向。

5.11 这些没有领牌或被取消登记的车辆数量不少，状况及去向不明，对土地（包括道路）使用、市容和环境卫生都构成隐患。运输署负责车辆登记及发牌，对这些车辆的去向应有所关注。然而，运输署在取消该些车辆的登记时，只书面通知车主该署会在 15 天后取消该车辆的登记，而没有同时了解相关车辆的实际状况或去向，例如是否已拆毁、拆散或出口；倘若登记车主已放弃有关车辆，他们有否妥善处理弃置的车辆。从行政管理角度而言，本署认为，情况并不理想。

5.12 本署认为，若要在上述修例工作完成前监察及防止弃置车辆问题，运输署应主动提醒车主须妥善处理废弃的车辆及在车辆被拆散、销毁或永久送离香港后按法例要求适时通知该署。对于有一段时间没有续领车辆牌照（例如行车证已逾期一年）的车辆，运输署宜提醒相关车主适时续领牌照及须妥善处置其名下的车辆。

(III) 运输署及地政总署应协作以加强搜证，提升检控机会以加强阻吓力

5.13 在规定登记车主须妥善处置其车辆的修例工作完成前，现时针对公共道路、公共行人路及公共泊车位的弃置车辆问题而进行的跨部门联合行动，以至地政总署处理其他政府土地上的弃置车辆时，都是根据《土地（杂项条文）条例》行事，但成功检控的数字甚低（上文**第 3.6 段**）。其中，地政总署提到，若车辆的登记已取消，该署便较难追查占用人的身份。

5.14 地政总署由 2007 年开始不再就弃置车辆个案进行搜证及检控的工作。本署认为，只清理弃置车辆而不作检控，无助于解决问题。为提升成效，地政总署应积极考虑重启相关的搜证和检控工作，而运输署亦应积极配合，提供相关的车主资料，以及调整或暂缓主动取消车辆登记的工作，以便地政总署追查涉案占用人的身份。

(IV) 执管工作曾经出现真空期

5.15 在 2018 年 12 月及 2019 年 12 月，地政总署两度修订其内部指引，先后指示分区地政处将公共道路上弃置车辆的个案转交警务处及路政署跟进（上文**第 3.7 至 3.8 段**）。然而，根据记录，警务处当时并未接纳地政总署的个案转介安排；而地政总署亦没有将个案转介的安排直接通知路政署。在这情况下，自 2018 年 12 月，实际上没有政府部门跟进公共道路上弃置车辆的投诉，其间出现一个长达逾两年的「真空期」，情况极不理想。本署须指出，即使地政总署认为由该署跟进弃置车辆个案成效不理想，影响该署的资源运用，亦不应在未有其他部门接手前，单方面停止这方面的工作。

5.16 幸而，各相关部门最终在民政总署的协调下，同意以跨部门联合行动模式，协作处理停放在公共行车路、公共行人路、公共泊车位及公共运输交汇处的弃置车辆；自 2021 年初开始，各地区积累的弃置车辆个案方按序得到跟进。但仍有部分个案（例如公共后巷的弃置电单车）的跟进权责谁属仍有待厘清，以致有关的弃置车辆一直未获处理。就此事，本署认为地政总署及运输署有必要主动与其他相关部门（包括路政署及警务处）进行实质的商讨，加

强部门间的协作，共同积极制订处理公共后巷的弃置电单车的程序。

5.17 此外，本署留意到，弃置车辆问题在不同地区的情况和严重程度均有所不同，例如某些地区只涉弃置电单车，某些地区的弃置车辆数目增长较快。就此，本署认为，民政总署作为推动地区行政发展的部门，可按各区的情况，更主动地适时启动跨部门联合清理行动，以及清晰地向投诉人及公众交代有关跟进行动。

本署的建议

5.18 因应是次主动调查所得，申诉专员提出以下七项建议：

- (1) **运输署**须密切跟进并尽快推展修例的工作，清晰订明登记车主须负责妥善处置其车辆，否则须负上刑事责任（上文第**5.8**段）；
- (2) **运输署**进行上述修例工作时，考虑加入条文，使政府可向相关人士追讨代为处理弃置车辆的费用及/或施加罚款（上文第**5.8**段）；
- (3) **运输署**主动提醒车辆牌照已逾期一段时间的车主应适时续领车辆牌照及须妥善处置其车辆（上文第**5.12**段）；
- (4) **地政总署**积极考虑重启就弃置车辆个案的搜证和检控工作，包括与运输署合作，翻查相关车辆最后登记车主的记录，从而追查占用人的身份（上文第**5.14**段）；
- (5) **运输署**积极配合地政总署的搜证工作，包括考虑调整或暂缓取消超过两年没有续领牌照车辆的登记程序，以便地政总署追查涉案占用人的身份（上文第**5.14**段）；

- (6) **地政总署及运输署**主动跟其他相关部门(包括路政署及警务处)加强协作,共同制订处理公共后巷的弃置电单车之程序(上文**第 5.16 段**); 及
- (7) **民政总署**主动不时检视各区的情况,适时启动跨部门联合行动以清理区内的弃置车辆,以及清晰地向投诉人及公众交代有关跟进行动(上文**第 5.17 段**)。

鸣谢

5.19 本署进行调查期间,运输署及地政总署全力配合,亦获得民政总署、路政署、警务处、环境保护署及政府热线 1823 协助提供资料,申诉专员谨此致谢。

申诉专员公署

档案编号: **OMB/DI/451**

2022 年 9 月

公署会不时在社交媒体上载个别投诉个案的调查报告,欢迎赞好或追踪本署社交媒体专页,以获取最新资讯:

Facebook:

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

Instagram:

https://www.instagram.com/ombudsman_hk/

