

香港交通擠塞問題嚴重，在中環等繁忙地區推行電子道路收費一直被列為可考慮選項之一，香港政府多年來5度試推道路收費，但都因種種原因未能落實，計劃今年第6度就此展開公眾諮詢。不少海外大城市，包括新加坡、倫敦和斯德哥爾摩等地，已經分別在港府前幾次諮詢期間實施道路收費，並取得一定成果，令愈來愈多城市有意效法，但寓禁於徵及劃一收費的政策在這些城市亦引起爭議，尤其被指對窮人和偏遠地區居民不公，形同讓富人享有特權。

新加坡早於1975年實施區域通行證制度，要求進入市中心的車輛按日或按月購買通行證，並於1998年改革為全球首個電子道路收費系統(ERP)。倫敦亦於2003年引入電子道路收費，結果市中心車流量一度大減近40%。斯德哥爾摩2006年在反對聲中試行繁忙路段收費，不少市民起初質疑是否有效，但由於成效理想，現時多達7成居民贊成繼續收費。

拖低窮人生活水平

鑑於以上成功經驗，多個主要城市紛紛研究實行繁忙路段收費，其中印尼雅加達計劃今年3月地鐵通車後，隨即在指定路段開展電子道路收費，預定分兩期實行。美國洛杉磯縣都會運輸局去年12月亦發表報告，建議在繁忙時間徵收道路使用附加費，預計措施實行首10年，最多可帶來520億美元(約4,080億港元)收益，用作改善運輸基建，並調低公共交通費用。

然而道路收費本質屬累退稅，道路使用者無論收入多寡，收費均相同，意味收入愈低者負擔愈大，變相懲罰窮人。美國華盛頓大學研究顯示，若駕駛者無法尋找替代道路，道路收費對基層人士的負擔，將是中等收入人士的4倍，進一步拖低窮人生活水平。

偏遠地區居民硬食

此外，城市不同地區的公共交通服務水平有別，交通不便地區的居民，往往需依賴駕車進出市中心，一刀切收費恐令偏遠地區居民需「硬食」額外開支。美國華盛頓州的學者多年來研究發現，當地不少公路和大橋向駕駛者收取費用，令經常使用的低收入司機百上加斤，最終部分司機無法負擔，甚至遷往其他州份居住。

英減車流 商戶執笠

倫敦2007年一度把道路收費計劃擴至西部的肯辛頓、切爾西和貝爾格萊維亞等地區，所有進入該區的汽車每天需繳付8英鎊(約81港元)。然而措施實行後，該區大批商戶因車流量減少導致收入大減，甚至被迫關閉，引致保守黨和工黨議員聯手要求取消費用。時任市長約翰遜去年宣佈撤回擴大收費，更承認收費收益被誇大。

美國西雅圖市長杜爾坎去年宣佈，研究在市中心實施道路收費，以紓緩交通擠塞，馬上引起民意反彈，民主黨州參議員謝爾登本月初更提出動議，要求所有道路收費方案需先徵求州議會同意。謝爾登指出，道路收費應僅限於指定道路，而非涵蓋整個市中心，否則將製造「只有富人能夠駕車」的社會。《洛杉磯時報》上週發表社論，形容道路收費效用毋庸置疑，但如何令措施變得更公平，才是政府面對的挑戰。

■綜合報道



道路收費應僅限於指定道路，否則將製造「只有富人能夠駕車」的社會。網上圖片



電子道路收費有助紓緩交通擠塞問題。網上圖片

新加坡實行電子道路收費多年，將研究試行衛星版。網上圖片

全球道路收費 最難辨別貧富

有效紓緩擠塞卻變相懲罰窮人

紐約徵「塞車費」 損的士業生計

美國紐約市政府為改善交通擠塞，計劃規定所有車輛進入曼哈頓最繁忙地區時，需繳交「塞車費」，相關收入將用作資助改善紐約地鐵系統。的士業界人士批評新徵費打擊司機生計，對的士行業造成嚴重影響，入稟法院尋求推翻收費。另一方面，負責營運地鐵的紐約大都會運輸局(MTA)亦承認，改善地鐵設施所費不菲，塞車費根本不足以支付，呼籲紐約州州長科莫徵收其他新稅。

紐約的士目前每程需向當局繳付2.5美元(約19.6港元)載客費、0.5美元(約3.9港元)資助發展公共交通費用，以及0.3美元(約2.3港元)資助無障礙的士費。紐約市政府原定今年1月1日起開徵新收費，要求的士駛入曼哈頓南端至第96街的範圍時，需額外繳付2.5美元(約19.6港元)，電召車的塞車費則為2.75美元(約21.5港元)，至於UberPool或Lyft Line等共乘服務，每程亦需繳付0.75美元(約5.9港元)。

業界入稟 暫緩執行

紐約的士及出租車委員會委員喬希指出，其他出租車或電召車收費較有彈性，他們可稍為減少車資，令新徵費對乘客的影響較少，使的士競爭力進一步遭削弱。的士業界去年入稟法院，指控



紐約的士業界入稟法院，求推翻「塞車費」。網上圖片

徵費不公，要求廢除，法院宣佈在各方完成陳詞前，將暫緩執行徵費。

塞車費預計每年為當局帶來4.15億美元(約32.5億港元)收入，將用作重建和改善紐約地鐵系統，但MTA去年10月表示，提升系統的造價較此前估算上升一倍，達600億美元(約4,700億港元)，即使全面徵收塞車費亦不足以彌補，估計MTA必須尋求其他資金來源。科莫則警告若徵費繼續被拖延，將使MTA每天少收100萬美元(約784萬港元)，無助改善紐約市交通。

■綜合報道

豁免電召車徵費

英國倫敦自2003年起於市中心徵收塞車費，初期成效甚佳，進入收費區的私家車數量截至2014年時大減39%。然而近年Uber等電召車服務興起，由於塞車費不包括此類私營出租車，令道路徵費措施變得不合時宜，要求改革的聲音愈來愈大。



倫敦電召車搶的士司機飯碗，更無須繳付塞車費，令電召車成眾矢之的。網上圖片

倫敦「打回原形」

按目前收費方式，周一至周五上午7時至下午6時進入市中心收費區的車輛，需繳付每日14英鎊(約140港元)費用，居於收費區居民可享一折優惠，殘障人士則可獲豁免。

市內交通再次變得擠塞

不過近年註冊私營出租車數量不斷上升，在2013至2017年間增加超過75%，倫敦居民亦開始傾向乘搭出租車，代替以私家車代步，使市內交通再次變得擠塞。塞車亦導致巴士行車時間延長，使愈來愈多人不願意乘搭巴士，形成惡性循環。

倫敦市議會正開始研究改革道路徵費，按使用者進入收費區的時間、地點及逗留時間長短，分別徵收不同費用，而非劃一收費。另外，倫敦亦可借鑑瑞典斯德哥爾摩等其他城市的經驗，把徵費範圍和時間擴展，尤其是私營出租車使用率較高的周末晚間時段。

■綜合報道

星研衛星版ERP 按行駛距離收費

新加坡為解決鬧市交通擠塞問題，多年來實行電子道路收費(ERP)，記錄進入市中心的車輛並作出收費。當局計劃再進一步，試行衛星版ERP，利用在公路安裝的感應器及採用車牌辨識拍攝系統(ANPR)，記錄車輛在收費路段行駛的準確距離，按距離長短收費，預計在2020年開始投入運作。而執法部門亦可利用ANPR，加強檢控違例車輛。

新加坡國家電腦系統公司(NCS)與日本MHI引擎系統公司組成的財團，2016年以5.56億港元(約32億港元)，投得新加坡陸路交通管理局(LTA)合約，研發全球首個採用衛星的第二代ERP項目。LTA表示，採用衛星導航技術，第二代系統可更準確對車輛進行定位，連同ANPR拍攝系統，將成為未來交通管理系統一部分，「這些技術無須建造大型基建，可使用現有的道路設施」。

印度無線系統阻老爺車入城

另一方面，印度德里市去年在65條專用車道和收費道路，以及13個入城的主要入口，引入無線頻頻識別

(RFID)收費系統。當車輛駛至離開口25米時，系統感應到車上標籤，就會自動開關。這套系統除了能監控車輛進出德里的時間，同時有助阻止10年以上的「老爺車」或黑名單上的車輛進城。

■綜合報道



衛星版ERP記錄車輛在收費路段行駛的準確距離。網上圖片

巴黎免兒童車費 鼓勵家庭坐公交

法國巴黎市政府為鼓勵居民使用公共交通工具，計劃自9月起，11歲以下兒童和20歲以下的殘疾人士，可免費乘搭地鐵和巴士，14至18歲學生車費亦會減半。此舉有助鼓勵未成年人與家人一同使用公共交通工具，估計補貼計劃每年耗資1,500萬歐元(約1.3億港元)。

巴黎去年春季亦曾推出類似的公共乘車優惠，所有低收入殘疾成年人及65歲以上人士，經入息審查後，便可得到全年免費乘車證，而新計劃將受惠對象擴展至更年輕階層。

爭取年輕人支持政府改革

巴黎市政府近年持續改革市內交通，包括擴大行人專用區、減少行車線及禁止排出大量廢氣的車輛進入市中心，長遠更計劃完全禁止汽車進入舊城區，但若果實行，便必須讓公共交通更方面、更便宜，才能成為駕車以外的替代

品。新政策旨在減輕低收入人士的交通費負擔，爭取他們支持政府繼續改革。

■綜合報道



巴黎計劃容許11歲以下兒童免費乘搭地鐵。網上圖片