

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)1270/15-16號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB4/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期 : 2015年12月16日(星期三)
時 間 : 上午8時30分
地 點 : 立法會綜合大樓會議室3

出席委員 : 田北辰議員, BBS, JP (主席)
鄧家彪議員, JP (副主席)
李卓人議員
涂謹申議員
陳鑑林議員, SBS, JP
王國興議員, BBS, MH
林健鋒議員, GBS, JP
陳克勤議員, JP
梁國雄議員
陳偉業議員
易志明議員, JP
胡志偉議員, MH
姚思榮議員, BBS
范國威議員
莫乃光議員, JP
梁志祥議員, BBS, MH, JP
郭家麒議員
葛珮帆議員, JP
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS

缺席委員 : 葉劉淑儀議員, GBS, JP
黃毓民議員
毛孟靜議員
陳恒镔議員, JP

出席公職人員 : 議程第III項

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
羅翠薇女士

運輸署署長
楊何蓓茵女士, JP

運輸署助理署長／策劃
陳于遠先生

香港警務處總警司／交通
連達誠先生

香港警務處
警司(法例檢討及策劃)／交通
陳偉邦先生

議程第IV項

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
羅翠薇女士

運輸署署長
楊何蓓茵女士, JP

運輸署助理署長／策劃
陳于遠先生

香港警務處總警司／交通
連達誠先生

香港警務處
警司(法例檢討及策劃)／交通
陳偉邦先生

列席秘書

: 總議會秘書(4)6
劉素儀女士

列席職員

: 高級議會秘書(4)6
伍美詩女士

議會事務助理(4)6
廖小妮女士

經辦人／部門

副主席表示，主席因有急事需於稍後才能出席會議，因此他代表主席主持會議。

I. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(4)248/15-16(01)——鄧家彪議員就中環的交通問題及螺旋形迴旋處的設計和使用事宜發出的函件

立法會CB(4)316/15-16(01)——鄧家彪議員就港珠澳大橋工程延誤一事發出的函件

立法會CB(4)347/15-16(01)——毛孟靜議員要求就九龍巴士(一九三三)有限公司巴士網絡的專營權事宜舉行公聽會而發出的函件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

II. 訂於2016年1月15日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會CB(4)344/15-16(01)——待議事項一覽表
號文件

立法會CB(4)344/15-16(02)——跟進行動一覽表)
號文件

3. 委員同意在2016年1月15日舉行的下次例會上，討論以下事項——

(a) 運輸及房屋局局長就行政長官2016年施政報告作出簡報；及

(b) 九龍巴士(一九三三)有限公司巴士網絡的專營權事宜。

4. 副主席建議，下次會議提前在上午10時15分開始並於下午1時結束，以便有充足時間進行討論。委員對此表示贊同。

(在上午8時43分，主席接手主持會議。)

III. 調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款

(立法會CB(4)344/15-16(03)——政府當局就調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款提供的文件
號文件

立法會CB(4)344/15-16(04)——立法會秘書處就與交通擠塞相關罪行擬備的文件(背景資料簡介))
號文件

5. 應主席之請，運輸及房屋局局長向委員簡介政府當局就調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款的建議。

6. 運輸及房屋局局長表示，在2010年至2014年期間，涉及干犯與交通擠塞相關罪行的個案增幅達44%，發出的定額罰款通知書數目由大約75萬增加至大約108萬。此外，交通諮詢委員會(下稱“交諮詢會”)提交的《香港道路交通擠塞研究報告》建議政府當局調高定額罰款，以恢復阻嚇作用。有鑑於此，政府當局建議把定額罰款額調高50%，即把交通罪行的定額罰款額，由現時的320元及450元，分別調高至480元及680元，並建議在2017年1月1日起生效。

7. 運輸及房屋局局長亦解釋，政府當局認為，將定額罰款額調高至與綜合消費物價指數的升幅，將可恢復定額罰款多年來被通脹削弱了的阻嚇作用。如增幅少於該百分比，將會減低阻嚇作用。他補充，在執法方面，警方一方面會繼續優先採取行動，打擊危害道路安全的交通罪行，另一方面亦會加強監察中環及尖沙咀等特別擠塞地區的交通情況。

泊車位短缺

8. 易志明議員反映運輸業界不滿政府當局建議調高違例泊車定額罰款的意見，並認為泊車位短缺是導致違例泊車的主要原因。由於欠缺泊車設施，一些駕駛者須把車輛停泊在路旁，尤以商用車輛為然。因此，他建議政府當局增設泊車位，例如興建更多公眾停車場。此外，易議員及郭家麒議員均擔憂，近期一些公眾停車場相繼關閉，例如尖沙咀中間道停車場，此情況會加劇泊車位短缺的問題。由於缺乏合適的上落客貨停泊位，郭議員認為貨車司機被迫違例停泊車輛，故此他要求政府當局推行措施，以解決有關問題。

9. 運輸及房屋局局長回應時解釋，除了建議調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款外，政府當局其實會採取多管齊下的方式，以解決道路擠塞的問題。舉例而言，政府當局會進行泊車政策檢討，優先考慮及配合商用車輛的泊車需要，並且提供為商用車輛而設的夜間泊車位。

10. 陳鑑林議員、莫乃光議員及王國興議員亦關注泊車位短缺的問題。陳議員察悉有關問題已持續多年，並促請政府當局在切實可行範圍內盡快增加公眾停車場的泊車位數目。莫議員建議當局利用智能電話應用程式向市民發布停車場內空置泊車位的實時資訊，以免駕駛者為搜尋泊車位而在路面繞圈，令交通擠塞的情況惡化。

11. 潘兆平議員表示，在受旅客歡迎的熱門地點附近一帶，泊車位短缺的問題尤其嚴重。他表示，隨着啟德發展計劃逐步推行，啟德發展區內幾個商用車輛的臨時停車場停止營運，令情況更趨嚴重。他認為，在欠缺足夠泊車位的情況下，政府當局應擱置調高違例泊車定額罰款額的建議。姚思榮議員亦認為，旅遊車泊車位不足，加劇了土瓜灣等若干地區的交通擠塞問題。鑑於政府當局在增設上述泊車位時遇到困難，他希望當局先解決有關問題，然後才調高任何違例泊車的定額罰款。

12. 運輸及房屋局局長回應時解釋，政府當局會跟進交諮詢會提出的建議，採取多管齊下的方式解決道路交通擠塞的問題，例如加強宣傳和教育工作，以鼓勵市民遵守交通規則和規例。他亦表示，政府當局在制訂措施以改善交通狀況時，會致力平衡社會各界別的需要，包括駕駛者及區內居民的需要。

13. 林健鋒議員詢問政府當局有何長遠措施，以紓緩泊車位不足的問題。運輸及房屋局局長回應時表示，現時約有645 000個私家車及輕型客貨車的泊車位，數目較這些類別領有牌照的車輛總數約55萬架為多。雖然泊車位總數大致可應付需求，但政府當局會研究若干地區是否存在泊車位供求錯配的情況。

14. 副主席表示，上述的本港泊車位整體供求情況，未能反映各區(例如東涌)泊車位錯配的情況。由於政府當局須藉收回土地來增加住宅供應量，他擔心現時用作臨時停車場的土地的數目會逐步減少。運輸及房屋局局長回答時表示，鑑於香港

土地資源有限，政府當局會盡力平衡住屋、社會和經濟發展的需要。

15. 李卓人議員亦認為，政府當局匯報的泊車位整體供求情況，未能如實反映現時泊車位不足的問題。他認為，政府當局應正視此問題，而不是以調高定額罰款以針對任何與交通擠塞相關的罪行。鑑於路旁停泊位短缺，他擔心工人無法在最短的距離上落貨，最終可能會對工人的職業安全構成威脅。運輸及房屋局局長回答時重申，政府當局會採取多管齊下的方式解決道路擠塞的問題，例如增加若干地區的泊車位以應付泊車需要。此外，運輸及房屋局局長表示，某些公眾停車場的平均使用率並不高，例如大會堂停車場的平均使用率約為29%。

16. 鍾樹根議員促請政府當局提供各區泊車位的詳細資料，讓委員加深了解本港泊車位的供求情況。關於上述公眾停車場的使用率，易志明議員建議政府當局不應只考慮平均的使用率，同時亦應顧及繁忙時段的有關數據。

交通管理及執法

17. 王國興議員察悉，在若干繁忙地區，特別是中環，一些司機為了接載僱主而違例泊車。他擔心調高交通罪行的定額罰款，未必能夠解決問題。然而，他建議當局加強採取交通執法行動，例如將違例停泊的車輛拖走，以紓緩道路交通擠塞的情況。鑑於交通管理欠佳，王議員表示，在交通嚴重擠塞時，一些車輛被迫違例停在交匯處黃格內，而對這些司機施以罰則，實在有欠公允。香港警務處總警司／交通回應時表示，警方會視乎各區的獨特情況，按需要採取適當的執法行動。

18. 莫乃光議員、潘兆平議員及李卓人議員亦關注到，在某些繁忙地區，司機為了接載僱主而違例泊車，導致道路交通擠塞，中環的情況尤其嚴重。鍾樹根議員補充，商業區違例泊車的情況猖獗，尤以中環為然，雙行甚至是三行泊車，時有發生。因此，他們促請政府當局注重加強交通管理和執法工作，以紓緩道路交通擠塞的問題。此外，

莫議員建議警方應參考其他地方／國家(例如內地)的經驗，以改善他們發出定額罰款通知書的科技。

19. 有關違例泊車問題猖獗及路面交通情況惡化，林健鋒議員建議當局加強執法行動，包括調派更多警務人員或交通督導員，在最受影響的地區執行職務，打擊與交通擠塞相關的罪行。陳鑑林議員提出類似意見，認為政府當局應加強執法行動，否則調高定額罰款額也起不了任何阻嚇作用。運輸及房屋局局長解釋，警方會繼續採取交通執法行動，如有需要，會把違例停泊的車輛拖走。香港警務處總警司／交通補充，警方會適當採取執法行動，解決違例泊車的問題。

20. 由於在元朗南等一些新發展區的交通服務不足，郭家麒議員關注到，居民在別無選擇的情況下，只好駕車上班。運輸及房屋局局長回應時解釋，政府當局的政策是鼓勵市民盡量使用公共交通工具，避免以私家車代步。

21. 由於雙行泊車可能會對其他道路使用者構成安全問題，主席促請警方加強執法，以及更頻密地監察交通擠塞特別嚴重的地區。他建議參照新加坡在道路交通管理方面的經驗，在本港安裝路口電子監測的攝錄機系統，監察交通燈號控制的主要路口的交通情況。運輸及房屋局局長回答時表示，政府當局在制訂相關政策時會考慮他的意見。

22. 易志明議員及梁志祥議員質疑，為何在過去數個月，當局於午夜過後才採取針對違例泊車的執法行動。梁議員認為應加強在日間執法，以紓緩道路交通擠塞的問題，確保交通暢通無阻。他亦關注警方如何就影響道路安全的各種罪行執法，訂定緩急次序，例如將各區劃分為不同顏色的區域。香港警務處總警司／交通回答時解釋，警方會訂定交通執法的緩急次序以加強道路安全，並會針對嚴重的交通罪行，特別是雙行泊車的情況，採取執法行動。如有需要，違例停泊的車輛會被拖走。

對職業司機生計的影響

23. 王國興議員轉達運輸業界的意見，他們反對政府當局調高違例泊車定額罰款的建議，因為此舉或會對職業司機的生計造成不良影響。因此，他建議舉行公聽會，聽取職業司機的意見。委員表示贊同，並建議在公聽會上討論調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款一事，以及在中環及其鄰近地區推行電子道路收費先導計劃的事宜；後者為接下來將討論的議程項目。

(會後補註：有關的公聽會已於2016年1月5日舉行。)

24. 鑑於經濟不景氣，加上泊車設施不足，林健鋒議員及梁志祥議員擔憂，調高交通罪行的定額罰款，會加重職業司機的負擔。郭家麒議員促請政府當局先調高私家車繳付的定額罰款，而商用車輛繳付的定額罰款則不作調整。副主席亦提出意見指，現時的定額罰款額相等於職業司機約半天的薪金，已相當具阻嚇作用，加上未來數年持牌貨車的總數預期會減少，他認為政府當局不應調高職業司機繳付的定額罰款額。

25. 運輸及房屋局局長回應時表示，從法律角度而言，政府當局對所有觸犯罪行的司機，應一視同仁。然而，由於職業司機在日常營運中對泊車位有實質的需求，政府當局就提供泊車位的現行政策，是盡可能優先考慮及配合商用車輛的泊車需求。

建議調高幅度

26. 為紓緩道路交通擠塞的問題，易志明議員認為當局可調高與交通擠塞相關罪行(例如在限制區上落乘客)的現時罰款水平，但他表示當局建議的增幅過高，市民難以接受。陳鑑林議員、潘兆平議員及姚思榮議員均認為把與交通擠塞相關罪行的定額罰款上調50%，增幅實在過高，並建議政府當局分階段實施有關建議。

27. 運輸及房屋局局長回應時表示，香港的道路交通情況近年不斷惡化，違例泊車、在限制區上落客貨等違規行為猖獗，令交通情況進一步惡化。政府當局建議將針對與交通擠塞相關罪行的定額罰款額上調50%，以恢復阻嚇作用。運輸及房屋局局長解釋，有關定額罰款的水平自上次於1994年檢討後，至今一直維持不變。政府當局參考了過去20年綜合消費物價指數的升幅，建議調高定額罰款，以恢復定額罰款通知書的阻嚇作用。他補充，政府當局歡迎委員及市民對上述建議提出意見。

議案

28. 經討論後，李卓人議員動議以下議案，並獲易志明議員附議 —

"本委員會反對政府在未解決車位錯配，執法乏力的情況下，增加違例泊車罰款。"

29. 主席將議案付諸表決。8名委員表決贊成議案，沒有委員反對，1名委員棄權。主席宣布議案獲得通過。

30. 運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款的建議，其實亦涵蓋與泊車無關的罪行。政府當局會考慮委員提出的意見和關注事項。

IV. 中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃公眾參與

(立法會CB(4)344/15-16(05)——政府當局就中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃提供的文件
號文件

立法會CB(4)344/15-16(06)——立法會秘書處擬備有關電子道路收費的文件(背景資料簡
號文件

31. 應主席之請，運輸及房屋局局長向委員簡介中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃(下稱 "先導計劃")。

32. 運輸及房屋局局長表示，香港的道路交通擠塞不斷惡化，各區行車速度普遍有減慢的趨勢。部分位於港島區的主要道路(例如德輔道西和遮打道)在繁忙時間的行車速度，往往只有約每小時10公里，僅較成年人每小時4至5公里的平均步行速度略快。道路交通擠塞令城市的通達和宜居程度降低。運輸及房屋局局長表示，交通擠塞也會令香港的經濟、空氣質素，以至作為一個世界級都會的形象受到不良影響。

33. 運輸及房屋局局長又表示，政府一直致力解決道路交通擠塞的問題，為加大力度，他於2014年邀請了交諮詢會研究相關課題。交諮詢會已於2014年12月提交研究報告，建議合共12項短、中及長期措施，以解決道路交通擠塞問題。政府原則上同意交諮詢會的建議，並認為有需要採取多管齊下的策略，解決道路交通擠塞問題。交諮詢會的其中一項建議，是政府應盡早籌劃在中環推行電子道路收費先導計劃。運輸及房屋局局長表示，香港在1980年代考慮推行電子道路收費時，市民關注的其中一個問題是私隱保障不足。在過去多年，電子道路收費計劃已在新加坡、倫敦及哥德堡等多個海外城市成功推行，而隨着科技進步，私隱問題已大致上可以解決。運輸及房屋局局長從立法會秘書處擬備的資料文件得悉，事務委員會曾於2014年派訪問團到訪新加坡，研究其電子道路收費系統。訪問團認為香港可參照新加坡的經驗，推行電子道路收費。運輸及房屋局局長指出，政府贊同交諮詢會的意見，認為電子道路收費是有效的交通管理工具，能令繁忙地區的交通流量合理化。中區是香港的商業中心區，區內交通擠塞，加上將有免費替代路線及有多項公共交通服務可供選擇，故此中區是推行電子道路收費先導計劃的合適地點。委員察悉，政府當局已展開為期3個月的公眾參與活動，即由2015年12月11

日至2016年3月18日為止，收集市民對先導計劃的意見。

一般意見

34. 主席及李卓人議員支持推行先導計劃。主席表示，由於市區的平均行車速度在過去10年減少約30%，新民黨支持推行電子道路收費計劃，以解決繁忙地區在繁忙時間的交通擠塞問題。李卓人議員轉達工黨的意見，指當局應為香港利益着想，從環保和交通管理角度出發，鼓勵市民使用公共交通工具。

35. 盧偉國議員認為，鑑於中環灣仔繞道將於未來數年通車啟用，現時是適當時候討論是否需要推行電子道路收費計劃。他要求政府當局在展開公眾參與活動時提供更多資料，包括為終點並非中環但現時被迫途經中環方可到達目的地的駕駛者，提供建議安排和方案。他認為，委員或有需要徵詢專業機構、運輸業界及市民的意見，以便在公眾參與活動期間向政府當局妥為反映意見。

36. 王國興議員卻認為，根據他身為和富中心業主立案法團成員的經驗，加強對違例泊車採取執法行動來解決交通擠塞問題，可能較推行電子道路收費計劃更具成效。他建議政府當局考慮在平日連續5天推行試驗計劃，於中環違例泊車猖獗的相關黑點，將違例停泊的車輛上鎖及拖走。

37. 鍾樹根議員亦關注中環違例泊車問題嚴重、相關執法行動欠奉，以及中環欠缺泊車位的情況。他建議政府當局應先處理上述問題，並在中環灣仔繞道及新鐵路線通車後分析有關的交通數據，然後才考慮推行電子道路收費計劃。

38. 運輸及房屋局局長回應時解釋，違例泊車只是導致中環交通擠塞的其中一項因素，而事實上，中環的交通流量非常龐大。由於現時沒有替代路線，即使駕駛者的出發地點和目的地並非中環，也要被迫駛經中環的道路。他表示，當中環灣仔繞道通車後，上述駕駛者可取道中環灣仔繞道，作為

替代路線。然而，政府預期仍會有大量車輛使用中環的道路。

39. 香港警務處總警司／交通補充，現時警方會向違例泊車的人士發出定額罰款通知書，如違例者拒絕停止違例泊車，警方會再向違例者發出進一步的定額罰款通知書。當局會視乎情況，將造成阻塞的車輛拖走。他表示，警方一直有在繁忙地區採取執法行動，確保沒有雙行泊車的情況出現。他察悉王議員的意見，並同意會在中環區加強交通執法，針對違例泊車採取行動。

40. 易志明議員表示，自由黨向來反對以徵稅的方式來解決交通擠塞問題。易議員雖然表示不反對政府當局徵詢市民對先導計劃的意見，但他認為當局應先評估中環灣仔繞道及其他新鐵路線通車後的交通情況，然後才考慮推行電子道路收費計劃。他亦促請政府當局與西區海底隧道("西隧")的專營公司磋商回購方案，以便制訂隧道收費調整計劃，令3條過海隧道的交通流量合理地分布。他相信，如能達至交通流量合理分布的情況，中環交通擠塞的問題可能會得到紓緩。此外，政府當局可針對與交通擠塞相關的罪行，加強採取執法行動。梁國雄議員亦提醒政府當局，如在中環推行電子道路收費計劃，會打消駕駛者駕車前往中環的念頭，因而大大削弱西隧的交通分流作用。

41. 姚思榮議員贊同易志明議員的意見，並認為政府當局應待中環灣仔繞道通車後，先檢討其成效，因為屆時可提供更多最新的交通數據以作分析，讓市民考慮是否應該推行先導計劃。他補充，在中環推行電子道路收費計劃，可能會導致港島西區及灣仔交通擠塞。

42. 運輸署署長回應時表示，當局規劃中環灣仔繞道時，運輸署確曾評估中環的交通狀況。根據估算，中環灣仔繞道可將起點和終點並非中環的車輛分流，讓這些車輛無需駛經繁忙的干諾道中。干諾道中的行車量／容車量比率會因此由超過1.0(中環灣仔繞道通車前)下降至0.9(中環灣仔繞道通車後)，即稍微低於有關道路的容車量。不過，中環灣

仔繞道在紓緩德輔道中或皇后大道中交通負荷方面的成效非常有限，交通擠塞情況仍會持續，故此運輸署認為有必要推行額外的交通措施，解決中環交通擠塞的問題。運輸及房屋局局長向委員保證，日後提出推行電子道路收費計劃的具體方案時，政府當局定必會考慮中環灣仔繞道通車後最新推算的交通數據。此外，運輸及房屋局局長強調，交通擠塞不僅影響個別駕駛人士，整體社會亦因此要付出代價，而推行電子道路收費計劃的原理，就是要所有導致交通擠塞的駕駛者承擔相關的社會成本。

43. 莫乃光議員認為，當局考慮推行電子道路收費計劃時亦應一併考慮其他事宜，包括是否有足夠車位以利便推行泊車轉乘計劃、與交通擠塞相關罪行的罰則水平、在中環劃定行人和電車專用區的建議，以及巴士路線重組事宜。他亦認為，如推行電子道路收費計劃，政府當局便應制訂措施，禁止僱主將電子道路收費的成本轉嫁至其司機僱員身上。

44. 郭家麒議員指出，根據已推行電子道路收費計劃的海外城市的居民反映，該計劃在實施初期可能具有成效，但成效會隨着時間過去而降低，交通擠塞情況會回復至實施電子道路收費之前的模樣。他認為，推行電子道路收費計劃並非有效解決中環交通擠塞問題的方法，原因是駕駛者在出發前已考慮時間價值的因素和因交通擠塞而需要花的時間。他建議政府當局考慮其他更具成本效益的替代方法，減少某些地區的路邊廢氣排放量及交通流量，例如在顧及在中環生活的居民的情況下，在該區劃定只供環保車輛或公共交通車輛使用的專區；或針對與交通擠塞相關的罪行加強採取執法行動。

45. 運輸及房屋局局長回應時解釋，在過去30年，本港一直在討論電子道路收費計劃，當中的考慮因素包括海外城市在推行該計劃方面的成效。他向委員保證，政府當局會採取多管齊下的策略以解決交通擠塞問題，而電子道路收費計劃只是其中的一項措施。應郭家麒議員要求，運輸及房屋局局長答允提供資料，說明海外城市推行電子道路

收費多年後，在減少收費區內的交通量和提高平均車速方面的成效為何；以及推行電子道路收費計劃的成本。

46. 胡志偉議員關注到，富裕的一羣根本不介意付出額外費用，因此推行電子道路收費計劃未必能有效減少屬這類人士的車輛。他認為在推行電子道路收費計劃的同時，應同步實施以公共交通為主導的政策，並讓公共交通工具的乘客可優先使用道路。

47. 運輸及房屋局局長表示，即使撇除那些由司機接送的車輛，中環的交通依然繁忙。他亦表示，政府一向採取以公共交通主導的政策。

(在上午10時22分，主席把會議時間延長15分鐘至上午10時45分。)

有關電子道路收費計劃實際運作的意見

收費機制及採用的科技

48. 主席認為，電子道路收費計劃的收費時段應只為平日上午8時至晚上8時。他亦屬意採取周界為本的收費機制，即當車輛於收費時段每次駛經收費點時，便需要繳費；以及採用更能保障私隱的短距離微波通訊科技。他亦希望記錄車輛停留在收費區的時間，以便向長時間停留的車輛徵收較高的費用。

49. 運輸署署長答允考慮探討以短距離微波通訊科技記錄車輛停留在收費區的時間，做法是否可行。然而，她指出，即使有車輛長時間停留在收費區，該車輛亦可能只是在停車場停泊，並無佔用路面。在此情況下，短距離微波通訊科技便無法記錄車輛佔用路面的實際時間。對於主席進一步建議採用全球導航衛星系統來記錄有關車輛是否在路面的資料，運輸署署長回應時表示，此舉亦可能會產生私隱問題。

50. 莫乃光議員要求政府當局如推行電子道路收費計劃，便應採用最新的科技。他亦要求運輸及房屋局局長說明，科技進步可如何解決私隱的問題。

51. 運輸及房屋局局長向委員保證，倘若推行電子道路收費計劃，政府當局會參考最新的技術，並會顧及香港的特殊情況及私隱等其他相關因素。他指出，海外城市推行電子道路收費計劃時亦面對私隱問題。運輸及房屋局局長補充，政府當局會在未來3個月聽取市民的意見，並會展開詳盡的可行性研究，制訂詳細方案，供市民進一步討論。

推行計劃的地區

52. 鍾樹根議員察悉，除中環外，銅鑼灣、灣仔及金鐘等其他地區亦出現交通擠塞問題。由於香港地方非常細小，他對於只在中環推行電子道路收費計劃的成效存有疑問。他察悉，中環交通擠塞，很多時候其實是由於毗鄰地區交通擠塞所致。他將有關問題歸咎於通往中環的道路設計欠佳，並認為推行電子道路收費計劃亦不能解決問題。

53. 謝偉銓議員表示，他不反對就先導計劃進行公眾諮詢，但他知悉除了中環及其鄰近地區外，其他路段的行車時速亦非常低。他亦指出，電子道路收費計劃的成效，很大程度上取決於選用相關路段的車輛類型，因為商用車輛在營運上需要進入收費區，故此推行電子道路收費亦不大可能減少進入收費區的商用車輛數目。因此，他要求政府當局提供資料，列出本港哪些路段的行車速度少於每小時10公里，當中涉及哪些種類的車輛及車輛的相關比例為何。謝偉銓議員及潘兆平議員分別詢問政府當局所指中環的鄰近地區的界線為何，以及當局屬意在哪些地區推行電子道路收費計劃。

54. 運輸及房屋局局長解釋，市民普遍認為中環的交通擠塞問題非常嚴重，加上中環灣仔繞道通車後，為駕駛者提供一條替代路線，因此政府當局認為適宜在中環及其鄰近地區推行先導計劃。他表示，待接獲市民的意見後，當局會在可行性研究的

較後階段，研究先導計劃的各項細節，例如收費區的界線。應謝議員要求，運輸及房屋局局長答允提供補充資料，列出本港哪些路段的行車速度少於每小時10公里，當中涉及哪些種類的車輛及車輛的相關比例為何。

55. 郭家麒議員認為，倘若當局推行電子道路收費計劃，便不應把金鐘納入適用範圍，因為私家車違例泊車的問題主要出現在中環，而不是金鐘。此外，由於往來中環的步程較遠，預期上述車輛不會在金鐘停泊。他又認為，在太多地區推行電子道路收費計劃實在不可行，因為會遭到市民反對，而且推行計劃的成本高昂。

(在上午10時29分，主席建議把會議時間進一步延長10分鐘至上午10時55分，以便有充足時間進行討論。委員對此並無異議。)

豁免

56. 副主席、王國興議員、易志明議員、李卓人議員及潘兆平議員認為，倘若推行電子道路收費計劃，商用車輛應獲豁免支付電子道路收費。李卓人議員亦認為，貨車(特別是大型貨車)基於運作需要而無法由公共交通工具取代，因此商用車輛應獲豁免支付電子道路收費。王國興議員及易志明議員補充，公共交通車輛亦應獲豁免支付電子道路收費。

57. 郭家麒議員、鍾樹根議員及李卓人議員關注推行電子道路收費計劃對中環居民的影響。李議員要求為居住在收費區的居民提供豁免，原因是居民不應因為駕駛私家車往返住所而受到懲罰。

58. 運輸及房屋局局長回答時表示，政府當局對豁免準則持開放態度，並會就此聽取不同持份者的意見。他請委員注意，若提供的豁免和優惠越多，電子道路收費計劃的成效便會越低。為了達到預期的成效，需要就不獲豁免或優惠的車輛類別訂定較高的收費。

59. 對於運輸及房屋局局長表示需要就不獲豁免或優惠的車輛類別訂定較高的收費，謝偉銓議員質疑政府當局是否計劃以徵收費用的方式，收回推行電子道路收費的成本。

60. 運輸及房屋局局長澄清，徵收電子道路收費的目的是管理道路使用的情況，而不是增加政府收入。因此，政府當局釐訂電子道路收費時，不會考慮推行有關計劃的建設成本。

61. 副主席察悉在海外城市適用的豁免範圍非常有限，並憂慮當局會在商用車輛不獲豁免的情況下推行電子道路收費計劃。他詢問，目前駛入中環的商用車輛的比例為何。

62. 運輸署署長表示，在一般平日的16小時繁忙時段內，就使用中環道路的所有車輛而言，私家車和的士各佔40%；商用車輛及公共交通車輛則各佔約10%。

推行時間表

63. 潘兆平議員及胡志偉議員關注政府當局推行先導計劃的時間表。胡議員詢問，當局會否在中環灣仔繞道通車後推行計劃，以及是否需要為此立法。

64. 運輸及房屋局局長回答時表示，經現時進行的公眾參與活動收集市民的意見後，政府當局會聘請顧問為先導計劃制訂多個可行方案，以便在一階段的公眾參與活動時討論。當局會視乎收集所得的意見，為先導計劃制定新法例，並向立法會申請撥款以推行計劃。之後，當撥款申請獲得通過後，便會進行詳細設計和展開工程，並且試行運作。他估計，展開可行性研究後，需要約一年時間制訂先導計劃的可行方案。他補充，推行先導計劃的前決條件是要有免費的替代路線，因此，如要推行先導計劃的話，也要待中環灣仔繞道通車後方可推行。

V. 其他事項

65. 議事完畢，會議於上午10時55分結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2016年7月27日