

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(4)1277/15-16號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號： CB4/PL/TP/1

交通事務委員會特別會議紀要

日 期： 2016年1月5日(星期二)
時 間： 下午4時30分
地 點： 立法會綜合大樓會議室1

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
葉劉淑儀議員, GBS, JP
陳偉業議員
毛孟靜議員
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
陳恒鏞議員, 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

缺席委員： 梁國雄議員
黃毓民議員
梁志祥議員, BBS, MH, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS

出席公職人員：議程第I項

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
羅翠薇女士

副運輸署署長／策劃及技術服務
杜錦標先生, JP

助理運輸署署長／策劃
陳于遠先生

香港警務處
總警司／交通(署理)
李國忠先生

香港警務處
警司(法例檢討及策劃)／交通
陳偉邦先生

應邀出席人士：議程第I項

香港交通運輸業職工聯合會

副主席
余國安先生

工黨

代表
宋子明先生

個別人土

趙恩來先生

青年民建聯

主席
顏汶羽先生

惠益港九及新界的士車主聯會

副主席
李國英先生

民建聯

副發言人
葉文斌先生

汽車交通運輸業總工會公共小巴分會

主任
陳逢源先生

汽車交通運輸業總工會的士司機分會

副主任
勞士正先生

汽車交通運輸業總工會貨運車從業員分會

主任
孫浚誠先生

香港的士商會

主席
黃保強先生

落馬洲中港貨運聯會

主席
蔣志偉先生

公共巴士同業聯會

主席
黃良柏先生

香港鮮果業物流協會

周勝先生

健康空氣行動

社區關係經理
龍子維先生

個別人士

中西區區議會議員
陳浩濂先生

自由黨

代表
符傳富先生

香港物流商會

陳富泉先生

聯友的士同業聯會有限公司

主席
余國強先生

香港的士業議會

副主席
吳坤成先生

關注香港空氣大聯盟

羅沛雯女士

九龍的士車主聯會有限公司

主席
任太平先生

新昌運輸香港有限公司

經理
黃偉倫先生

中港澳直通巴士聯會

秘書長
陳宗彝先生

九龍區旅運巴士同業聯會有限公司

執行委員
黎正邦先生

荃灣區旅運巴士同業聯會有限公司

主席
鄧子強先生

捷迅旅運有限公司

東主
郭思源先生

捷達客運有限公司

經理
文海迪先生

香港區旅運巴士同業聯會

副主席
張英發先生

泰和車行有限公司

副主席
伍海山先生

進智公共交通控股有限公司

執行董事
黃靈新先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)6
劉素儀女士

列席職員 : 議會秘書(4)6
陳嘉瑩小姐

議會事務助理(4)6
廖小妮女士

I. 調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款的建議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

與團體代表／個別人士及政府當局舉行會議

(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

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)

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

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(背景資料簡介))

政府當局作出簡報

應主席之請，運輸及房屋局副局長表示，政府當局早前於2015年12月向委員簡介為解決交通擠塞問題而提出的措施，即調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款的建議，以及在中環及其鄰近地區推行電子道路收費先導計劃。他扼要覆述，上述措施為交通諮詢委員會(下稱"交諮會")在其《香港道路交通擠塞研究報告》中建議推行的其中兩項措施。政府當局認為，原則上該兩項措施是有效解決道路交通擠塞情況的方法。

2. 運輸及房屋局副局長進一步解釋，與交通擠塞相關罪行的定額罰款水平，自上次於1994年調高後一直維持不變，但綜合消費物價指數由1994年至2015年9月底期間已大幅上升約50%。因此，政府當局建議把定額罰款額調高50%，以恢復其阻嚇作用，同時，政府當局在2016-2017年度展開泊車政策檢討，優先考慮及配合商用車輛的泊車需要。運輸署亦正研究在夜間提供額外路旁泊車位供商用車輛使用的做法是否可行。

3. 此外，運輸及房屋局副局長表示，政府當局正展開為期3個月的公眾參與活動，收集市民對電子道路收費先導計劃的意見。政府當局對電子道路收費先導計劃的各項基本元素，例如收費水平及若干種類的車輛獲得豁免，抱持開放態度。待收集公眾意見後，政府當局會進行深入的可行性研究，在下一階段制訂更詳細的方案，以供討論。

團體代表／個別人士陳述意見

4. 主席邀請團體代表／個別人士陳述意見，並提醒有關人士，他們在會議上向事務委員會發言時，將不會享有《立法會(權力及特權)條例》(第382章)所訂的保障及豁免，其意見書亦不受上述條例所涵蓋。在會議上，共有30個團體代表／個別人士陳述意見，他們的意見摘錄於**附錄**。

5. 扼要而言，大部分團體代表／個別人士均反對調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，因為違例泊車情況猖獗，主要由於泊車位短缺所致。此外，當中大部分人士憂慮，建議措施會對職業司機的生計構成不良影響。為解決違例泊車的問題，他們建議政府當局增設泊車位及供上落客貨用的合法停車處，警方亦須加強交通管理和執法行動。

6. 關於推行電子道路收費先導計劃一事，部分團體代表／個別人士支持政府當局就在本港實施電子道路收費展開進一步研究，但他們關注收費水平，並建議公共交通車輛及商用車輛可獲

豁免繳付電子道路收費。此外，部分團體代表／個別人士認為，在推行電子道路收費先導計劃之前，政府當局應先評估中環灣仔繞道和其他正在興建的新鐵路線通車後的交通情況。

7. 運輸及房屋局副局長回應團體代表／個別人士的意見時表示，政府當局理解兩項建議措施可能會令部分營辦商和職業司機的營運成本增加。他又解釋，政府當局察悉有關泊車位短缺的意見，並會在短期內展開泊車政策檢討。政府當局會就電子道路收費先導計劃展開公眾參與活動，務求取得社會共識。政府當局強調，當局對該計劃的基本因素，抱持開放態度。運輸及房屋局副局長重申，政府當局會採取多管齊下的方式，紓緩交通擠塞的情況，並會在推行相關政策時適當考慮市民的意見。

8. 委員亦察悉以下不出席會議的團體／個別人士提交的意見書：

立法會 CB(4)426/15-16(01)——一名市民提交
號文件 的意見書

立法會 CB(4)426/15-16(02)——城巴有限公司
號文件 及新世界第一
巴士服務有限
公司提交的意
見書

立法會 CB(4)426/15-16(03)——創建香港提交
號文件 的意見書

立法會 CB(4)426/15-16(04)——香港電車提交
號文件 的意見書

立法會 CB(4)426/15-16(05)——爭氣行動提交
號文件 的意見書

立法會 CB(4)426/15-16(06)——一名市民提交
號文件 的意見書

討論

泊車位短缺

9. 鑒於泊車位不足是導致違例泊車的原因之一，而有關核心問題又未能解決，易志明議員因此反對調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款。他亦關注到，隨着啟德地區進行發展，在啟德發展區內的臨時商用車輛停車場會關閉，泊車設施將日趨短缺。他建議政府當局加快檢討泊車政策及增設泊車位，例如興建更多公眾停車場，以及在夜間提供額外的路旁泊車位。姚思榮議員持相若意見，並促請政府當局充分顧及若干地區旅遊車泊位不足的問題，當中以土瓜灣及尖沙咀的情況尤為嚴重。

10. 陳恒鑌議員及李卓人議員認為，由於交通擠塞及違例泊車的問題主要因泊車位不足所致，建議增加與交通擠塞相關罪行的定額罰款及實施電子道路收費，並不能解決有關問題。因此，他們希望政府當局同時推行交諮會所建議的一系列措施。此外，陳議員促請政府當局檢討泊車政策及《香港規劃標準與準則》，並且增設泊車位。李議員認為，除非泊車位不足的問題得到解決，否則政府當局不應調高任何違例泊車的定額罰款。

11. 運輸及房屋局副局長回應時解釋，在顧及公眾的意願及持份者的意見等不同因素後，政府當局傾向分階段實施交諮會提出的各項建議。他又解釋，政府當局會在2016-2017年度展開泊車政策檢討，優先考慮及配合商用車輛的泊車需要。由於泊車設施不足，運輸署正研究在夜間提供額外路旁泊車位供商用車輛使用的做法是否可行。

12. 胡志偉議員察悉運輸署上述有關在夜間提供額外路旁泊車位的研究，並詢問該項研究的推展時間和細節。他亦促請政府當局檢討現行《香港規劃標準與準則》所訂的商用車輛泊車事宜。副運輸署署長／策劃及技術服務回答時解釋，運輸署正研究在全港各區提供額外100至200個夜間泊車位，但大前題是交通流量及道路安全均不會受到影響。在

敲定有關細節之前，運輸署亦會在2016年上半年徵詢相關區議會對建議措施的意見。

交通管理和執法

13. 王國興議員、潘兆平議員、易志明議員、李卓人議員、陳恒鑌議員及姚思榮議員均認為，政府當局應加強交通管理和執法。王議員及潘議員認為，如要解決違例泊車所引致的交通擠塞問題，加強針對違例泊車的執法行動，可能比推行電子道路收費更為有效。一如在早前的會議所建議，王議員促請政府當局在平日連續5天推行試驗計劃，將違例停泊的車輛上鎖及拖走。易議員及李議員亦建議政府當局調派更多警務人員在最繁忙的地區執行職務，以紓緩交通擠塞的問題。

14. 運輸及房屋局副局長回應時表示，就交通管理而言，電子道路收費與警方擔當的角色有所不同。政府當局認為，前者大概能減少進入收費區的車輛數目，因此是解決地區性交通擠塞的有效交通管理工具。副運輸署署長／策劃及技術服務補充，根據海外的經驗，除非收費水平訂得太低，否則電子道路收費計劃普遍能有效減低交通流量。

15. 香港警務處總警司／交通(署理)解釋，警方會按最新的"靈活執行交通法例政策"，訂定交通執法的緩急次序，以加強道路安全。警方亦會針對嚴重交通罪行而採取執法行動，尤其是針對雙行泊車的情況。如有需要，違例停泊的車輛會被拖走。他匯報指，由2015年1月1日至12月25日期間，在中環共有103輛違例停泊的車輛被拖走。

16. 除了最新的"靈活執行交通法例政策"外，副主席促請警方採取更嚴厲的做法，例如劃分不准私家車輛進入的區域，以紓緩若干繁忙地區的道路交通擠塞情況。香港警務處總警司／交通(署理)回答時表示，警方已加強在上述繁忙地區的交通執法行動。

豁免

17. 副主席認為，私家車數目的增加導致交通擠塞問題惡化，但建議增加與交通擠塞相關罪行的定額罰款及推行電子道路收費先導計劃，未能直接遏止私家車數目的增長。因此，他建議政府當局在增加定額罰款及徵收電子道路收費時，只應針對私家車。運輸及房屋局副局長回答時解釋，政府當局會推行交諮會建議的相關措施，致力控制私家車的數目。他表示，從法律角度而言，政府當局應對所有駕駛者一視同仁，故不宜只增加私家車的定額罰款水平。至於電子道路收費先導計劃方面，政府當局重申，當局對該計劃的各項基本因素抱持開放態度。

(在下午6時22分，主席將會議時間延長15分鐘至下午6時45分。)

18. 關於團體代表／個別人士對電子道路收費先導計劃的意見，主席詢問政府當局會否豁免商用車輛和公共交通車輛繳付電子道路收費。他察悉，私家車及的士各佔中環繁忙道路的交通流量約40%，並關注到倘若這兩類車輛獲豁免繳付電子道路收費，電子道路收費先導計劃的成效便會大大降低。胡志偉議員認為，由於商用車輛只會短暫進入收費區，所以政府當局應豁免該些車輛繳付電子道路收費。

19. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局正舉行為期3個月的公眾參與活動，收集市民對電子道路收費先導計劃的意見。在現階段，政府當局對於該計劃的基本元素，包括收費水平及豁免事宜，抱持開放態度。在收集市民的意見後，政府當局會在下一階段制訂更詳細的方案，以供討論。副運輸署署長／策劃及技術服務補充，除了作出豁免外，一些曾採用電子道路收費計劃的海外城市亦向部分使用者提供折扣優惠。

對職業司機生計的影響

20. 王國興議員憂慮，調高違例泊車定額罰款及推行電子道路收費先導計劃，可能會對職業司機的生計造成不良影響。姚思榮議員持相若意見，並認為政府當局應考慮的士和公共小型巴士司機所面對的經營困難，特別是在西港島線通車後的情況。鑒於團體代表不滿調高違例泊車定額罰款的建議，潘兆平議員詢問，政府當局會否分階段實施建議，甚或擱置有關建議。

21. 運輸及房屋局副局長回答時解釋，對上一次檢討定額罰款水平，是在1994年，而罰款水平至今一直維持不變。政府當局考慮到綜合消費物價指數在過去20年的升幅，遂建議將與交通擠塞相關罪行的定額罰款額提高50%，以恢復阻嚇作用。他補充，政府當局會考慮事務委員會委員和團體代表／個別人士就建議措施提出的意見。

推行電子道路收費先導計劃的時間表

22. 副主席認為，政府當局在推行電子道路收費先導計劃之前，應先評估中環灣仔繞道和南港島線(東段)通車後的交通情況。他亦詢問，在西港島線於2014年年底通車後，港島行車時速是否會有所改善。副運輸署署長／策劃及技術服務回答時解釋，在西港島線通車後，中環繁忙道路的交通流量雖已輕微下降約3%至4%，但道路交通擠塞問題依然嚴重。

23. 易志明議員表示，政府當局應暫緩推行電子道路收費先導計劃，待中環灣仔繞道通車、實施隧道收費調整計劃以令3條過海隧道的交通流量合理分布，以及採取措施紓緩中環的違例泊車問題後才推行。陳恒鑌議員及姚思榮議員亦認為，較恰當的做法，是在中環灣仔繞道通車後才推行電子道路收費先導計劃。

(在下午6時41分，主席建議將會議時間再延長15分鐘，直至下午7時，以便有足夠時間進行討論。委員對此並無異議。)

24. 胡志偉議員詢問，是否有需要就電子道路收費計劃立法；如是的話，所需時間為何。運輸及房屋局副局長答稱，由於電子道路收費先導計劃涉及多方面事宜，包括電子道路收費水平及私隱問題，政府當局有需要就推行該計劃制定新法例。

II. 其他事項

25. 議事完畢，會議於下午7時結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2016年8月3日

交通事務委員會

2016年1月5日(星期二)下午4時30分舉行的特別會議

調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款的建議以及
在中環及其鄰近地區推行電子道路收費先導計劃的事宜

團體代表／個別人士提出的意見及關注事項摘錄

編號	團體代表／個別人士名稱	意見書／主要意見及關注事項
1.	香港交通運輸業職工聯合會	陳述意見書所載的意見(立法會CB(4)448/15-16(02)號文件)(只備中文本)
2.	工黨	- 反對政府建議調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，原因是此舉會對職業司機的生計造成不良影響 - 為解決違例泊車問題，政府應增設供上落客貨用的合法停車處及停車收費錶泊位，以及興建更多公眾停車場
3.	趙恩來先生	- 調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款的建議，並不能解決違例泊車猖獗的問題，因為問題主要由於泊車位短缺，以及若干地區泊車位供求嚴重失衡所致 - 工黨支持在中環及其鄰近地區推行電子道路收費先導計劃，但商用車輛應獲豁免繳付電子道路收費

編號	團體代表／個別人士名稱	意見書／主要意見及關注事項
4.	青年民建聯	- 政府在推行電子道路收費先導計劃之前，應先評估當局接管東區海底隧道，以及中環灣仔繞道和其他新鐵路線通車後的交通情況 - 政府亦應留意電子道路收費計劃的行政成本、收費水平、運作、私隱問題及成效方面的事宜
5.	惠益港九及新界的士車主聯會	- 強烈反對調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，因為擬議增幅過高；以及私家車數目增長及泊車位錯配，才是導致違例泊車問題猖獗的主要原因 - 反對推行電子道路收費先導計劃，原因是徵收電子道路收費會刺激通脹，變相對本地經濟造成不良影響
6.	民建聯	- 違例泊車主要由於泊車設施不足所致，因此民建聯建議推行10項短、中及長期措施，以解決有關問題，例如善用政府多層停車場，以及在非繁忙時段將部分空置的政府土地用作公眾停車場 - 政府應先評估中環灣仔繞道通車後的成效，因為屆時會有更多數據可供市民大眾考慮推行電子道路收費先導計劃的事宜

編號	團體代表／個別人士名稱	意見書／主要意見及關注事項
7.	汽車交通運輸業總工會公共小巴分會	● 反對政府建議調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，因為此舉會對公共小型巴士(下稱"公共小巴")司機的生計造成不良影響 ● 倘若商用車輛不能獲豁免繳付電子道路收費，則會反對推行電子道路收費先導計劃
8.	汽車交通運輸業總工會的士司機分會	● 現時與交通擠塞相關罪行的定額罰款額已對的士司機產生很大的阻嚇作用 ● 關於推行電子道路收費先導計劃，政府應先評估中環灣仔繞道通車後的交通情況 ● 要紓緩道路交通擠塞情況，警方應加強採取執法行動
9.	汽車交通運輸業總工會貨運車從業員分會	● 強烈反對政府建議調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，原因是貨車司機的生計會受到不良影響
10.	香港的士商會	● 反對調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，因為在過去20年，的士司機的每月收入大約維持不變，即保持在1萬元的水平，調高罰款會對他們構成負擔 ● 政府應加強交通管理和執法，並增設泊車位，務求紓緩交通擠塞的情況 ● 倘若的士不能獲豁免繳付電子道路收費，則會強烈反對推行電子道路收費先導計劃

編號	團體代表／個別人士名稱	意見書／主要意見及關注事項
11.	落馬洲中港貨運聯會	● 反對調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，因為重型車輛泊車位不足的問題，是導致違例泊車的主要原因 ● 政府應增設重型車輛泊車位，並為此提供更多以短期租約出租的土地 ● 原則上同意研究推行電子道路收費先導計劃的可行性
12.	公共巴士同業聯會	● 陳述意見書所載的意見(立法會CB(4)448/15-16(01)號文件)(只備中文本)
13.	香港鮮果業物流協會	● 油麻地鮮果批發市場一帶道路交通擠塞嚴重，原因是缺乏可供上落貨物的合法泊車處，以及泊車位不足所致 ● 政府應增設泊車設施，例如利用附近天橋下的空間，供車輛停泊以作上落鮮果貨物之用
14.	健康空氣行動	● 陳述意見書所載的意見(立法會CB(4)425/15-16(02)號文件)(只備中文本)
15.	中西區區議會議員陳浩濂先生	● 反對實施電子道路收費先導計劃，因為中環道路交通擠塞，主要由於違例泊車情況猖獗所致 ● 要紓緩道路交通擠塞情況，政府應加強交通管理和執法，調派更多警務人員在最受影響的地區執行職務

編號	團體代表／個別人士名稱	意見書／主要意見及關注事項
		如實施電子道路收費先導計劃，住在中環的居民便會因駕駛私家車或乘坐的士代步而受到懲罰
16.	自由黨	- 反對調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，原因是此舉無法紓緩道路交通擠塞情況；以及建議當局增設泊車位，例如在夜間提供額外的路旁泊車位 - 在推行電子道路收費先導計劃之前，政府應先評估中環灣仔繞道通車後的交通情況、推行措施以紓緩中環的違例泊車問題，以及實施隧道收費調整計劃以令過海隧道的交通流量合理分布 - 公共交通車輛應獲豁免繳付電子道路收費，並應作出特別安排，分階段向貨車收取電子道路收費的全費
17.	香港物流商會	陳述意見書所載的意見(立法會CB(4)425/15-16(03)號文件)(只備中文本)
18.	聯友的士同業聯會有限公司	- 反對調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，因為此舉會對的士司機的生計造成不良影響，而且違例泊車問題主要是由於泊車位不足所致 - 政府應豁免的士繳付電子道路收費
19.	香港的士業議會	反對調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，原因是此舉會對的士司機構成不必要的壓力

編號	團體代表／個別人士名稱	意見書／主要意見及關注事項
		- 建議當局加強執法行動，以紓緩中區因私人司機駕駛的車輛所導致的交通擠塞問題；採取有效方法，遏止私家車數目的增長；以及增設泊車設施 - 關於推行電子道路收費先導計劃，政府應先評估中環灣仔繞道通車後的交通情況 - 的士應獲豁免繳付電子道路收費
20.	關注香港空氣大聯盟	- 支持電子道路收費先導計劃，原因是中區的道路交通擠塞情況將會得以紓緩 - 建議按照車輛廢氣排放量的不同水平及載客人數徵收電子道路收費；並應禁止載客人數較少的車輛在繁忙時段駛入繁忙地區
21.	九龍的士車主聯會有限公司	- 強烈反對調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，原因是此舉會對的士司機構成壓力；以及建議調派更多警務人員在最受影響的地區執行交通管理工作 - 倘若的士可獲豁免繳付電子道路收費，便不反對推行電子道路收費先導計劃；以及建議當局參考新加坡的經驗，引入車輛配額制度，規定任何人士如欲登記新車輛，應先以競投方式取得汽車擁有權證明書

編號	團體代表／個別人士名稱	意見書／主要意見及關注事項
22.	新昌運輸香港有限公司	● 與交通擠塞相關罪行的定額罰款的建議增幅過高 ● 憂慮推行電子道路收費先導計劃會令公共小巴的營運成本增加；並建議政府先評估即將啟用的中環灣仔繞道和南港島線(東段)通車後的交通情況
23.	中港澳直通巴士聯會	● 反對調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，因為交通擠塞的原因是旅遊車泊位不足；並建議參考深圳的經驗，在夜間增設額外的路旁泊車位 ● 建議商用車輛應可獲豁免繳付電子道路收費
24.	九龍區旅運巴士同業聯會有限公司	● 反對調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款；以及建議增設非專營巴士泊車位 ● 支持推行電子道路收費先導計劃，但政府應考慮到電子道路收費對公共交通營辦商造成的任何額外成本，最終可能會轉嫁至市民身上
25.	荃灣區旅運巴士同業聯會有限公司	● 強烈反對調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，原因是此舉會推高通脹及泊車費用 ● 建議政府應優先增設非專營巴士泊車位 ● 贊同政府的建議，就本港實施電子道路收費展開進一步研究，但商用車輛應獲豁免繳付電子道路收費

編號	團體代表／個別人士名稱	意見書／主要意見及關注事項
26.	捷迅旅運有限公司	● 反對調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，原因是此舉不能解決違例泊車的問題；以及建議增設商用車輛的泊車位和停車收費錶泊位 ● 建議警方加強採取執法行動，以紓緩道路交通擠塞的情況，特別是中環和其他旅遊點 ● 建議裝設以電子發票方式操作的新收費錶，以針對停泊較長時間的情況
27.	捷達客運有限公司	● 反對調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，並促請政府優先增設非專營巴士泊車位
28.	香港區旅運巴士同業聯會	● 強烈反對調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款，並要求政府優先增設非專營巴士泊車位 ● 建議停車場應設於司機所居住的屋邨附近 ● 原則上支持推行電子道路收費先導計劃，但商用車輛應獲豁免繳付電子道路收費
29.	泰和車行有限公司	● 反對調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款 ● 建議警方加強交通管理和執法行動，以解決受歡迎地區(如中環)的違例泊車問題，因為有關地區交通擠塞，並不是車輛數目過多所致，而是由於太多車輛違例停泊，造成道路阻塞

編號	團體代表／個別人士名稱	意見書／主要意見及關注事項
		● 支持政府就本港實施電子道路收費展開研究，但公共交通車輛應獲豁免繳付電子道路收費
30.	進智公共交通控股有限公司	● 支持推行電子道路收費先導計劃，以紓緩繁忙地區交通擠塞的情況，但認為向公共交通車輛，特別是專線小巴徵收電子道路收費的做法有欠公允，因為乘客為普羅大眾，而且專線小巴路線是由政府訂定，不能改動 ● 專線小巴及其他公共交通車輛應獲豁免繳付電子道路收費，否則有關車輛的營運成本便會增加 ● 雖然在倫敦，不管是公共還是私家車輛，均須繳付劃一的電子道路收費，但香港的情況並不相同，因為倫敦的公共交通營辦商獲英國政府補貼，而本港的公共交通營辦商並沒有獲得政府的任何資助

立法會秘書處
議會事務部4
2016年8月3日