

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(3)1270/2025號文件

檔 號：CB3/SS/3/25

2025年8月29日內務委員會會議文件

與行車隧道及道路交通收費有關的3項附屬法例 小組委員會報告

目的

本文件匯報與行車隧道及道路交通收費有關的3項附屬法例小組委員會(“小組委員會”)的商議工作。

背景

2. 財政司司長在2025-2026年度《政府財政預算案》中公布，政府會檢視各政府隧道和主幹道的收費，以體現“用者自付”原則。此外，當局亦會檢討電動私家車牌照費和路旁泊車位的收費錶(“咪錶”)的收費，以更好管理交通。當局已完成有關檢討工作，並提出調整收費的建議。為實施有關新收費，當局制訂了以下3項修訂規例：

《2025年道路交通(泊車)(修訂)規例》(“《第374C章修訂規例》”)(第165號法律公告)

3. 《第374C章修訂規例》旨在修訂《道路交通(泊車)規例》(第374C章)附表2第1及2部，將使用設有咪錶泊車位及使用憑票泊車車位的最高收費，由每15分鐘2元調高至每15分鐘4元。

《2025年道路交通(車輛登記及領牌)(修訂)(第4號)規例》
 (“《第374E章修訂規例》”)(第169號法律公告)

4. 《第374E章修訂規例》旨在修訂《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第374E章)附表2，為電動私家車根據額定功率制定新的牌照費架構，以取代現行按電動客車的淨重收取每年牌照費，並為合資格的殘疾電動私家車車主¹在新的每年牌照費結構生效時提供牌照費寬減。

《2025年行車隧道(政府)(修訂)(第2號)規例》 (“《第368A章修訂規例》”)(第171號法律公告)

5. 《第368A章修訂規例》旨在修訂《行車隧道(政府)規例》(第368A章)附表2第1部，以調高香港仔隧道及城門隧道的隧道費，以及訂定中九龍繞道(油麻地段隧道)的隧道費。

與行車隧道及道路交通收費有關的3項附屬法例(“3項修訂規例”)(第165、169及171號法律公告)

6. 3項修訂規例的內容概述如下：

- (a) 財經事務及庫務局局長根據《道路交通條例》(第374章)第12(2)條²制定《第374C章修訂規例》，以調高使用路旁咪錶泊車位的最高收費，由每15分鐘2元調整至每15分鐘4元，即每小時最高收費為

¹ 根據第374E章第21(9)條，有關駕駛者須依據《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)第9條證明他適宜駕駛。

² 第374章第12(2)條訂明行政長官會同行政會議可訂立規例，訂明任何泊車處或任何泊車處內泊車位可徵收的最高費用。《釋義及通則條例》(第1章)第29A條賦權財政司司長(根據該條例第3條亦指財經事務及庫務局局長)更改由行政長官會同行政會議訂立的附屬法例所指明或由該等附屬法例以其他方式定出或釐定的費用。

16元³。貨車⁴、巴士及旅遊巴士泊車位則維持現有收費水平。新收費將於2025年9月28日起實施；

- (b) 行政長官會同行政會議根據第374章第6(2)(a)條制定《第374E章修訂規例》，修訂電動客車的每年牌照費架構，引入5層級的每年牌照費收費架構，電動客車的每年牌照費會以額定功率(而非以淨重)計算，分5階段在6年間遞增調整每年的牌照費，詳情如下：

電 動 私 家 車 的 額 定 功 率 (千瓦)	每年牌照費(元)#*				
	2025 年 11月1日 至 2027 年 2月28日 ^	2027 年 3月1日 至 2028 年 2 月 29日	2028 年 3月1日 至 2029 年 2 月 28日	2029年 3月1日 至 2030年 2 月 28日	2030年 3月1日 起
≤75	1,500	1,750	2,000	2,500	3,000
>75 - 125	2,000	2,500	3,000	4,000	5,000
>125 - 175	2,500	3,500	4,500	5,500	7,000
>175 - 225	3,000	4,500	6,000	7,500	9,000
>225	5,000	6,500	8,000	9,500	11,000
^ 涵蓋4個月寬限期。 # 不包括交通意外傷亡者援助基金(一年的徵款為每輛114元)。 * 4個月的牌照費用為相關每年牌照費的35%，以及附加費30元。					

³ 調整後，現時收費每15分鐘2元的咪錶會調整至每15分鐘4元；而收費每30分鐘2元的咪錶會調整至每30分鐘4元。

⁴ 輕型貨車能停泊於“供貨車停泊”及“供中型及重型貨車、巴士、電單車及單車以外的車輛停泊”的泊車位。

新牌費架構將於2025年11月1日起實施，適用於新登記的電動私家車，而現有電動私家車則可獲4個月寬限期。⁵ 而關乎於2027、2028、2029及2030年3月進一步增加電動客車每年牌照費，則分別自2027年3月1日、2028年3月1日、2029年3月1日及2030年3月1日起實施。當局會在實施新的電動私家車牌照費架構後，為擁有電動私家車的合資格傷殘人士提供牌費寬減安排⁶，以響應社會共融政策；及

- (c) 行政長官會同行政會議根據《行車隧道(政府)條例》(第368章)第20條制定《第368A章修訂規例》，以調高香港仔隧道和城門隧道的隧道費，以及訂定中九龍繞道(油麻地段隧道)⁷的隧道費。有關收費方案如下：

	現行隧道費 (所有車輛)	建議隧道費 (所有車輛)
香港仔隧道	5元	8元
城門隧道	5元	8元
中九龍繞道 (油麻地段隧道) ⁸	-	8元

⁵ 由於車輛牌照可於屆滿前4個月內續領，所有於新牌費結構生效當日已可續領車輛牌照的現有電動私家車車主，可在生效日期起計4個月內，按原有的車輛牌照費水平續領1年或4個月的車輛牌照。

⁶ 如合資格傷殘人士名下電動私家車的額定功率不超過75千瓦，則無須繳付牌照費，這與現行就合資格殘疾人士擁有的燃油私家車的安排相若。如其額定功率超過75千瓦，其應繳每年牌照費為其額定功率層級訂明的每年牌照費，減去額定功率不超過75千瓦的電動私家車所應繳的每年牌照費。

⁷ 中九龍繞道包括兩條獨立隧道，即中九龍繞道(油麻地段隧道)和中九龍繞道(九龍灣段隧道)。

⁸ 當局正在中九龍繞道上增設“易通行”系統。所有使用中九龍繞道的使用者均須通過位於啟德附近的收費點，該收費點位於中九龍繞道(油麻地段隧道)的東面出入口。由於中九龍繞道(九龍灣段隧道)沒有連接啟德的接駁道路，所以使用中九龍繞道(九龍灣段隧道)的車輛均會一併使用中九龍繞道(油麻地段隧道)。因此，在擬議位置設置收費點已可向所有使用中九龍繞道的車輛收取隧道費，而無需為中九龍繞道(九龍灣段隧道)另設收費點。

香港仔隧道及城門隧道的新收費將於2025年9月21日起實施，中九龍繞道(油麻地段隧道)的收費將自運輸及物流局局長以憲報公告指定的日期起實施；

7. 上述3項修訂規例於2025年7月18日在憲報刊登，並於2025年7月23日提交立法會進行先訂立後審議的程序。

小組委員會

8. 在2025年7月25日的內務委員會會議上，議員同意成立小組委員會研究3項修訂規例。小組委員會的委員名單載於[附錄](#)。小組委員會由陳恒鑽議員擔任主席，曾與政府當局舉行1次會議。

小組委員會的商議工作

隧道收費調整

9. 有關中九龍繞道收費方案，部分委員關注該方案對龍翔道和加士居道天橋的分流效果以及對觀塘繞道交通的影響。有委員建議當局重新考慮實施免費方案(預計繁忙時段行車量/容車量比率為0.97)，或5元收費方案(預計繁忙時段行車量/容車量比率為比率為0.9)，以達較佳分流效果。另有委員建議當局實行隧道分時段收費，將非繁忙時段收費降至4元，並定期檢討剩餘容車量，適時再下調收費。有委員關注8元收費方案對運輸業界經營成本的影響，提出商用車免費通行的建議，以減輕運輸業界負擔，及避免車輛回流原有道路。另有委員要求當局在實施是次收費方案1年後進行檢討。

10. 政府當局表示，隧道收費需兼顧四大原則(交通管理需要、效率優先、公交優先及“用者自付”)。由於分時段收費是以較高收費遏抑和分散繁忙時段的過量車流，但預計中九龍繞道繁忙時段流量未達飽和，故未擬採取分時段收費；而8元收費方案可預留剩餘容車量應對未來車流增長。政府原建議中九龍繞道收費10元，經考慮議員早前提出的意見後已下調

至8元，以平衡“用者自付”與交通分流的需要。當局承諾未來會根據實際車流量定期檢討收費。

11. 當局在回應商用車豁免收費的建議時指出，在現行8元的建議收費下，商用車仍可節省燃料成本，例如即使以燃料開支較低的輕型貨車而言，按其燃料費計算，每公里約為4元。以此計算，使用中九龍繞道可縮短約3公里的路程，共可節省約12元，當中還未計算在時間上的節省。因此，即使在8元的收費下，商用車亦會有很大得益。當局認為，商用車免費通行的建議將影響“用者自付”原則及營運成本的回收。

12. 就收費方案對龍翔道和加士居道天橋的分流效果，當局指出，預計中九龍繞道收費8元能有效分流九龍區內東西走向主要繁忙道路約20%的車流⁹，並為繞道保留約15%的剩餘容車量，並可收回近八成的基本營運成本¹⁰。此方案不但能保留剩餘容車量以應付未來的交通增長，並可保持中九龍繞道交通暢順。觀塘繞道方面，根據當局的評估，2026年下半年實施中九龍繞道收費後，作為替代路線的觀塘繞道的行車量/容車量比率將由現時約1.08下降至約0.96，達致分流效果。

13. 有委員關注部份巴士路線或會因使用中九龍繞道縮短了行車時間而提高票價，而相關巴士線實際上路程縮短、行車時間加快及成本降低，市民卻要支付更高車資。委員要求政府在中九龍繞道通車後，加強監控使用中九龍繞道的巴士路線的服務及收費水平，並要求巴士公司新增使用中九龍繞道的將軍澳至機場巴士的路線，或將部分往機場巴士路改道經中九龍繞道。

⁹ 例如龍翔道、亞皆老街、加士居道天橋。龍翔道和亞皆老街的繁忙時間車流緩減至交通量低於設計容車量的水平(行車量/容車量比率分別約0.99和0.81)，而各替代路線中最繁忙的加士居道天橋也會減少塞車(行車量/容車量比率約1.22)。

¹⁰ 預計每年收入約為2億1,900萬元。若剔除建造費用的資產折舊，隧道基本營運費用每年約2.8億元(包括“易通行”營運開支)。收回成本比率約78%(不包括資產折舊)。當局表示這是初步的成本數字，日後將會更新。

14. 政府當局表示，根據現時的規劃並計及新增及改經的路線，使用中九龍幹線的巴士線將約有9條，其收費會以既定方法釐定，不會因為使用該幹線而有所提高。

15. 委員普遍不反對香港仔隧道及城門隧道的收費調整建議，但有委員關注香港仔隧道的路面維修狀況欠佳。政府當局承諾在調整收費的同時，將會加強隧道路面的維修工作。

理順電動私家車牌照費的架構和水平

16. 委員普遍支持按額定功率分級計算電動私家車牌照費，以配合電動車的技術發展及與其他經濟體系的做法接軌，並且支持當局現時所建議把牌照費調整進程分5階段在6年間進行，讓市民有較長的適應期。委員反映有市民認為新的架構及調整方案對已購買電動私家車的車主不公平。

17. 政府當局表示，按現時建議，新牌照費架構將於2025年11月1日起實施，適用於新登記的電動私家車，而現有電動私家車則可獲4個月寬限期。經考慮公眾可負擔程度及立法會交通事務委員會的意見後，當局已把原先建議的分3階段增加牌照費，延長至分5階段調整，合共為期6年。當局表示，若某架電動車已有相當的年份加上過渡期，屆時車齡可能已有8至9年，有關車主可能會考慮換車。而牌照費向來是逐年收取，如有改動，車主均須按新的牌照費繳費。

18. 有委員要求加強配套措施(如增設充電樁)吸引市民轉用電動車。政府當局表示，全港目前已設有14 500個充電樁，是2021年的4倍。此外，《行政長官2024年施政報告》宣布，政府會投入3億元推出“高速充電樁鼓勵計劃”，目標是提供3 000支高速充電樁，以額外支援約16萬輛電動車，預計所有高速充電樁將陸續於2026年至2028年年底投入服務。

19. 就《第374E章修訂規例》第3條建議在現行第374E章第2條(釋義)加入“電動客車”的定義¹¹，有委員關注

¹¹ 第3條——

修訂第2條(釋義)第2(1)條——

按筆劃數目順序加入

“電動客車(electrically powered passenger vehicle)指只由馬達驅動的私家車；”。

“電動客車”指“只由馬達驅動的私家車”的定義未能排除混能車，並建議政府考慮修訂該定義，在“只由馬達驅動”之後加入“及沒有廢氣排放”，以免一些能從電網為車輛電池充電的插電式混能私家車車主，因聲稱該車符合“電動客車”的定義而要求按電動車的新牌費架構繳付牌照費，因而引起法律爭議。

20. 政府當局表示，在斷定私家車的驅動方式時，需考慮車輛製造商對驅動裝置本身的設計及構造，尤其是所需要的(一種或多種)能量來源，如當中涉及來自燃燒汽油、柴油或石油氣等化石燃料引發的動力，該私家車便不能說是“只由馬達驅動”。由於插電式混能私家車除以電能驅動馬達外，還會使用化石燃料驅動內燃機，所以它並不符合《第374E章修訂規例》中對“電動客車”所作的定義，即不能說是“只由馬達驅動”。

21. 政府當局補充，擬議的“電動客車”定義與第374章下其他跟電動車有關的條文一致，例如參考第374A章對“車速限制器”所作的定義，當中對汽油車的表述為“只由內燃引擎驅動的汽車”；混能車的表述為“可由內燃引擎及馬達一同或分別驅動的汽車”；而電動車表述為“只由馬達驅動的汽車”，可見現行條文針對混能車與電動車的定義有明確區分。對應在汽車登記及領牌事宜上，當局認為“只由馬達驅動的私家車”能清晰表達“電動客車”的定義並不包含任何類型混能私家車的一貫原則。儘管如此，當局表示會繼續密切留意新能源車輛的發展，在未來考慮是否有需要檢視相關定義。

調高使用路旁泊車位的最高收費水平

22. 有委員關注增加使用咪錶泊車位的最高收費，或會觸發私營停車場上調收費。另外，多名委員關注咪錶泊車位被非法霸佔的情況嚴重，影響咪錶泊車位正常流轉。委員要求香港警務處(“警務處”)、地政總署及食物環境衛生署(“食環署”)等部門加強執法。

23. 政府當局表示，按目前建議，即每小時最高收費為16元，與私營停車場的收費仍有一段距離，相信不會令大量車主轉而使用私營停車場，因而促使其經營者提高收費。當局強調，有關部門一直致力打擊非法霸佔咪錶位的情況。運輸署委聘的咪錶營辦商會定期巡查各區的咪錶位，如發現咪錶位被

不當佔用，營辦商會通報警務處、地政總署及食環署等執法部門以作跟進。此外，運輸署會繼續透過後台電腦系統並使用創新科技如人工智能感光元件，偵測咪錶位的佔用和付費狀況，識別未繳費而被佔用的咪錶位，以便向相關部門報告資料並採取執法行動。就安裝人工智能感光元件，有委員關注私隱問題，詢問該些元件是監察車輛本身或是車內的物品等，政府當局表示，相關人工智能感光元件仍在規劃中，屬光學感應元件，並不會拍攝車牌，因此無需擔心私隱問題，當局亦會依照所有相關的私隱要求推展這項計劃。

24. 委員察悉，按當局的建議作出調整後，現時收費每15分鐘2元的咪錶會調整至每15分鐘4元；而收費每30分鐘2元的咪錶會調整至每30分鐘4元。有委員建議政府作出檢討，增加在更多地點設置上述較低收費水平的收費錶。政府當局解釋，運輸署訂定不同地區的咪錶收費標準時，主要考慮該地區的泊車需求及咪錶使用率。在泊車需求及咪錶使用率相對較高的地區，收費通常較高，以鼓勵車輛流轉，避免長時間佔用泊車位。

25. 委員進一步詢問，在不同地區的咪錶泊車位的實際收費水平及相對最高收費水平的比例為何。政府當局回覆表示，截至2025年5月底，全港共有20 333個咪錶泊車位分布在不同地區，其數目、實際收費水平及收取最高收費水平的比例表列如下：

地區	每15分鐘2元的咪錶位數目	每30分鐘2元的咪錶位數目	收取最高收費水平的比例
中西區	600	0	100%
東區	551	38	93.5%
南區	688	0	100%
灣仔區	995	37	96.4%
九龍城區	2609	17	99.4%
觀塘區	642	0	100%
深水埗區	1 350	40	97.1%
黃大仙區	412	0	100%
油尖旺區	1 945	5	99.7%
離島區	175	0	100%

地區	每15分鐘2元的 咪錶位數目	每30分鐘2元的 咪錶位數目	收取最高 收費水平的 比例
葵青區	585	0	100%
北區	759	356	68.1%
西貢區	1 971	4	99.8%
沙田區	1 472	229	86.5%
大埔區	1 618	15	99.1%
荃灣區	660	35	95%
屯門區	1 285	14	98.9%
元朗區	1 186	40	96.7%
總計	19 503	830	95.9%

26. 委員歡迎商用車的咪錶泊車位收費維持不變，但關注部分商用車如的士、小巴及俗稱“紫帶”的保姆車/校巴，由於須停泊在路旁的一般私家車車位而未能受惠。委員關注當局有何措施協助的士、小巴及保姆車/校巴解決泊車問題。

27. 政府當局指出，部分的士、小巴及保姆車/校巴須停泊在一般路旁私家車車位，反應了上述商用車對泊車位的殷切需求。當局表示，已採取一系列措施增加商用車泊車位的供應，例如在新發展區預留更多路旁位置用作停泊商用車輛；以及將房屋署轄下屋邨的上落客貨處在夜間開放給商用車輛停泊等。當局承諾致力落實有關措施，以期逐步改善商用車泊車位短缺的情況。

建議

28. 小組委員會已完成3項修訂規例的審議工作。小組委員會及政府當局均不會提出任何修訂。

徵詢意見

29. 謹請議員察悉小組委員會的商議工作。

立法會秘書處

議會事務部

2025年8月28日

與行車隧道及道路交通收費有關的3項附屬法例小組委員會

委員名單

主席 陳恒鏞議員, BBS, JP

委員 易志明議員, GBS, JP
郭偉強議員, BBS, JP
陸頌雄議員, JP
李世榮議員, MH, JP
周小松議員
林素蔚議員
梁子穎議員, MH
楊永杰議員
顏汶羽議員
何敬康議員

(合共：11位委員)

秘書 麥麗嫻女士

法律顧問 鄭喬丰女士