

立法會  
交通事務委員會  
會議紀要

---

日期 : 2025年4月25日(星期五)  
時間 : 上午8時30分  
地點 : 立法會綜合大樓會議室2

---

**出席名單**

出席議員及官員、應邀出席者和列席秘書及職員名單載於[附錄1](#)。  
(會議程序的逐字紀錄本載於[附錄2](#)。)

**I. 自上次會議後發出的資料文件**

自上次會議後，秘書處曾向事務委員會發出1份資料文件  
(立法會CB(3)378/2025(01)號文件)。

2. 主席表示，截至2025年3月28日的指明限期，沒有委員就上述文件提出意見。政府當局計劃在今年上半年向立法會提交相關附屬法例的修訂，以進行先訂立後審議的程序。

**II. 2025年度會期餘下時間的會議安排**

3. 事務委員會同意2025年7月至10月的例會於以下日期和時間舉行：

- (a) 2025年7月18日上午10時45分；
- (b) 2025年9月19日上午10時45分；及
- (c) 2025年10月10日上午10時45分。

**III. 下次會議的討論事項**

4. 事務委員會同意於2025年5月16日(星期五)舉行的下次例會討論以下事項：

- (a) 加強公共道路維修保養策略的行動計劃；及

(b) 更換/更新策略性道路的交通管制及監察系統。

#### **IV. 2025年港鐵票價調整及機場快線票價調整**

5. 政府當局及香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)向事務委員會簡介2025年港鐵票價調整的結果，以及機場快線票價調整的建議。

6. 事務委員會就項目進行討論，政府當局及港鐵公司就議員的意見和提問作出回應。曾發言的議員包括(按發言次序)：姚柏良議員(副主席)、林筱魯議員、李梓敬議員、盧偉國議員、梁文廣議員、陳穎欣議員、陳沛良議員、周小松議員、葉劉淑儀議員、嚴剛議員、陳學鋒議員、易志明議員、田北辰議員、陸頌雄議員、張欣宇議員及陳恒鑽議員。政府當局及港鐵公司察悉議員就此項目提出的意見。

#### **V. 檢討電動私家車牌照費、交通違例事項定額罰款及停車收費錶的收費**

7. 政府當局就電動私家車牌照費架構和水平、交通違例事項的定額罰款，以及路旁停車位收費錶的最高收費的檢討結果和建議，徵詢事務委員會的意見。

8. 事務委員會就項目進行討論，政府當局就議員的意見和提問作出回應。曾發言的議員包括(按發言次序)：易志明議員、陸頌雄議員、陳恒鑽議員、盧偉國議員、周小松議員、田北辰議員、陳沛良議員、陳學鋒議員、林筱魯議員、姚柏良議員(副主席)及梁文廣議員。

#### 跟進行動

9. 事務委員會要求政府當局就以下事宜提供資料/作出回應：

(a) 面對商用車輛泊車位不足的問題，政府當局有何短、中、長期措施增加商用車輛泊車位的供應。議員要求當局按商用車輛的種類(貨車、校巴及旅遊巴等)分項列出有關措施的詳情、目標數量及供應時間表；

(b) 過去3年，每年政府當局增加了多少個日間及夜間商用車輛泊車位，並要求按商用車輛的種類(貨車、校巴及旅遊巴等)分項列出該等泊車位的數量、地區及位置；

- (c) 當局會否考慮在非繁忙時段(如晚間時段)，在沒有構成道路安全風險的情況下，容許商用車輛在非繁忙路段停泊，例如准許的士或公共小巴於晚上停泊於的士站/小巴站內；及
- (d) 警方處理違例泊車的相關指引及原則，以及會否行使酌情權處理商用車違例停泊。

## **VI. 其他事項**

10. 議事完畢，會議於上午11時13分結束。

立法會秘書處

議會事務部

2025年5月13日

立法會  
交通事務委員會  
會議

---

日期 : 2025年4月25日(星期五)  
時間 : 上午8時30分  
地點 : 立法會綜合大樓會議室2

---

出席情況

出席(事務委員會委員)

陳紹雄議員, JP (主席)  
姚柏良議員, MH, JP (副主席)  
陳克勤議員, SBS, JP  
葉劉淑儀議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP  
田北辰議員, BBS, JP  
易志明議員, GBS, JP  
陳恒鑽議員, BBS, JP  
盧偉國議員, GBS, MH, JP  
陸頌雄議員, JP  
劉業強議員, SBS, MH, JP  
李世榮議員, MH, JP  
李梓敬議員  
周小松議員  
林筱魯議員, SBS, JP  
梁文廣議員, MH  
陳沛良議員  
陳穎欣議員  
陳學鋒議員, MH, JP  
張欣宇議員  
嚴剛議員, JP

列席(非事務委員會委員)

尚海龍議員

## **出席官員**

### 議程第IV項

運輸及物流局副秘書長2葉海鷹先生  
運輸及物流局首席助理秘書長4吳泳珊女士

### 議程第V項

運輸及物流局副局長廖振新先生, JP  
運輸及物流局副秘書長3麥震宇先生, JP  
運輸及物流局首席助理秘書長2鄭思翎女士  
環境及生態局署任首席助理秘書長(空氣質素政策)梁偉文先生  
運輸署助理署長/行政及牌照李美鳳女士  
運輸署助理署長/策略研究梁世豪先生  
運輸署首席行政主任/牌照電腦計劃及牌照事務李威儀女士  
運輸署總工程師/策略研究鄭君能先生  
香港警務處總警司(交通)梁珣先生  
香港警務處高級警司(行政)(交通總部)潘瑞屏女士  
香港警務處總督察(法例檢討及策劃)(交通總部)莊金印先生

## **應邀出席者**

### 議程第IV項

香港鐵路有限公司常務總監 - 香港客運服務楊美珍女士  
香港鐵路有限公司總經理 - 市場策劃及收益管理趙敏女士  
香港鐵路有限公司總經理 - 市務及客戶體驗梁靜雯女士  
香港鐵路有限公司總經理 - 企業關係顧雅娟女士

## **列席秘書**

總議會秘書(3)2麥麗嫻女士

## **列席職員**

高級議會秘書(3)2朱靄儀女士  
議會事務助理(3)2余穎智女士

**附錄2  
Appendix 2**

\*\*\*\*\*

**立法會交通事務委員會會議  
逐字紀錄本  
Panel on Transport of the Legislative Council  
Verbatim record of meeting**

**日 期 : 2025年4月25日(星期五)**  
**Date: Friday, 25 April 2025**

**時 間 : 上午8時30分至11時13分**  
**Time: 8:30 am to 11:13 am**

**地 點 : 立法會綜合大樓會議室2**  
**Venue: Conference Room 2 of the**  
**Legislative Council Complex**

\*\*\*\*\*

**主席**：各位委員上午好。歡迎各位委員出席交通事務委員會的會議。現在時間已到，而且法定人數足夠，交通事務委員會的會議開始。

會議議程第I項，“自上次會議後發出的資料文件”。請委員察悉，自上次會議後秘書處向委員發出的一份資料文件，已經詳列在議程內。請各位參考立法會CB(3)378/2025(01)號文件，關於政府當局就中九龍幹線和T2主幹路及茶果嶺隧道有關營運和管理新落成隧道的技術性法例修訂提供的資料文件。這份資料文件簡介了我剛才提述的項目，當局擬就《行車隧道(政府)條例》及《行車隧道(政府)規例》作技術性修訂，將中九龍繞道油麻地段隧道及九龍灣段隧道，納入現行的政府隧道管理、營運和維修的規管理制度內。截至2015年3月28日的指明限期，沒有委員就上述文件提出意見。政府當局計劃在今年上半年向立法會提交相關附屬法例的修訂，以進行先訂立後審議的程序。請大家察悉。

會議議程第II項，“2025年度會期餘下時間的會議安排”。我建議本年度會期餘下時間的會議按照既定的安排，繼續在每月的第三個星期五上午10時45分舉行例會，而在10月份的例會，我建議稍微提早一個星期，即在10月10日舉行。請問委員有沒有意見？(沒有委員提出意見)如果委員都同意，沒有意見，請參閱已經放在席前的擬議會議時間表。

會議議程第III項，“下次會議的討論事項”。各位請參考立法會CB(3)542/2025(01)號文件，是待議事項一覽表。另外一份文件是立法會CB(3)542/2025(02)號文件，是跟進行動一覽表。下次例會將於5月16日星期五上午10時45分至下午12時45分舉行。政府當局建議討論以下兩項議題，第一項是“加強公共道路維修保養策略的行動計劃”，以及第二項是“更換/更新策略性道路的交通管制及監察系統”。請問委員對剛才提議的兩項議題有沒有意見？(沒有委員提出意見)如果各位沒有意見，下次會議就安排討論剛才所述的兩項議題。

我們進入議程第IV項，“2025年港鐵票價調整及機場快線票價調整”。請工作人員邀請政府當局及港鐵公司的代表進入會議室。請各位參考立法會CB(3)542/2025(03)號文件，即政府當局提供的文件，以及立法會秘書處擬備的背景資料簡介，即立法會CB(3)542/2025(04)號文件。

在這裏首先歡迎政府當局及港鐵代表，分別有運輸及物流局副秘書長2葉海鷹先生、運輸及物流局首席助理秘書長4吳泳珊女士、香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務楊美珍女士、香港鐵路有限公司總經理—市場策劃及收益管理趙敏女士、香港鐵路有限公司總經理—市務及客戶體驗梁靜雯女士，以及香港鐵路有限公司總經理—企業關係顧雅娟女士。

接下來我想請政府當局的代表先發言，安排投影片向各位作簡短的介紹後，就進入委員的提問時間。各位委員如果有意提問的話，請按掣示意。我看到現在暫時有11位委員表示有意發問，稍後我按情況，安排發言時限。

接下來請葉先生。

**運輸及物流局副秘書長2：**主席、各位委員，早晨。今天我們連同港鐵公司的代表，向事務委員會報告2025年港鐵票價調整機制的結果，也就港鐵公司有關機場快線票價調整的建議諮詢委員。[\[000902\]](#)

現行的港鐵票價調整機制，在2007年兩鐵合併後就開始採用，透過一個直接驅動的方程式，也根據定期公布的客觀數據，當中包括綜合消費物價指數，以及運輸業名義工資指數，以計算每年的票價調整幅度。機制也設有一個負擔能力上限的安排，規定任何票價調整的幅度，不能高過同期家庭住戶每月入息中位數的變動。政府與港鐵公司對上一次在2023年檢討了票價調整機制，也引入了一些優化安排，使機制在穩定票價及維持港鐵財務可持續性兩方面，盡量取得平衡。

根據票價調整機制的方程式計算，2025年票價調整的幅度為1.45%，由於幅度較1.5%低，根據我們的機制，2025年的港鐵票價會維持不變，而加幅將會轉撥到2026年。在2026年及票價調整機制的餘下周期，機制中的負擔能力上限安排會繼續發揮把關的作用，照顧市民的負擔能力。政府會繼續要求港鐵公司在平衡社會經濟環境、營運狀況等因素後，適切地回應市民的訴求，提供更多不同的乘車優惠，也會持續監察票價調整機制的運作情況，確保機制能夠維持港鐵公司的財政穩健，配合各項鐵路項目的推展，以及鐵路系統的日常維修保養，同時充分照顧市民的負擔能力。

另一方面，根據政府及港鐵公司簽訂的營運協議，港鐵票價調整機制沒有包括機場快線的票價，即機場快線的票價在過去沒有根據票價調整機制下的客觀經濟指標作自動調整。事實上，機場快線在1998年通車以來，曾經只有一次在2017年調整票價，至今天已有8年，期內的累積通脹率達到13.8%。為了確保有持續的收入應付不斷上漲的營運成本，以及鐵路更新、資產更新的投資需要，港鐵公司審慎考慮過市場環境及經營成本等各項因素後，建議調整機場快線的票價，加幅為9.4%，以成人八達通由市區車站前往機場站或博覽館站為例，每程的票價會上調5元至10元。政府會繼續監察港鐵公司就機場快線票價調整建議的方案，確保港鐵公司符合營運協議列明的程序要求，並且能夠平衡公眾接受程度，以及機場快線的營運情況和競爭力。

我現在邀請港鐵公司常務總監—香港客運服務楊美珍女士，就2025年港鐵票價調整機制及機場快線的票價調整建議作詳細介紹，稍後我們與港鐵公司的代表樂意回答委員的提問，謝謝主席。

**主席：**現在請楊總監。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：**多謝主席，各位委員早晨。港鐵的票價調整機制，正如剛才副秘書長所說，每年都以直接驅動的方式進行，考慮市民的負擔能力及香港經濟的狀況。上月公布了按此機制得出今年的數據，我們今年會凍結票價。[\[001228\]](#)

這個機制可以說是充分照顧市民的負擔能力，而且是一個公開、客觀及透明的機制。根據各項數據，今年的方程式計算得出的結果為1.45%，由於較±1.5%為低，所以未能觸及票價調整，而1.45%會帶到2026年的票價作一次性的計算。至於早前延至今年實施的調整幅度，也會延後至明年處理。

總括而言，今年市民在乘搭港鐵的時候，票價會維持不變。在凍結票價時，我們一直顧及營運環境、社會經濟情況，以及維持持續性的發展，並會繼續提供一些票務優惠，涵蓋社會的不同層面。例如，我們會繼續推出月票、都會票，以及很多乘客都能夠享用的小巴轉乘優惠等。另外，長者、小童、殘疾人士的特惠票價，以及港鐵獨有的學生半價優惠，也會繼續提

供。我們去年在這方面的恆常優惠，總共牽涉31億元的資金，合共全年約有6億人次受惠。

回看上一個機制的周期，即從2017年開始，港鐵公司在9年間按票價調整機制，合共有5次凍結票價或減價，累積的調整幅度也大概只是通脹率的六成左右。當機制計算出要減價時，當然就會減價；計算出要凍結票價時就會凍結。但計算出票價需要上調時，尚有一個“負擔能力上限”機制把關，發揮封頂的作用，規定該年的實際調整幅度，不能高於家庭月入中位數的按年變動，確保市民能夠有足夠的負擔能力應付票價。

回顧較為久遠的情況，自兩鐵合併以來，港鐵的票價調整幅度每年都平均低於同期的通脹率，同時當鐵路的網絡持續擴展並日趨成熟時，我們需要投放在鐵路的資產更新資源，其實也越來越多，亦要面對營運成本的上升。從屏幕中可以看到，我們每年的平均票價調整幅度遠低於同期營運成本的升幅。各位可以看到我們的營運開支顯示為紅線。

早前我們提過，為了維持高服務水平及可靠的鐵路服務，港鐵會於2023年至2027年期間投放650億元在更新、保養及鐵路資產方面。這方面每年投放的開支也一直上升，在圖中可以看到，譬如在2012年度，這方面的開支是50多億元，至2024年，我們已經有超過100億元投放在資產更新，即各項設施的更換方面，可以說是翻了一倍。港鐵的網絡近年也擴展了大概一成六，但是我們的乘客量、車站商務、票務及非票務收入等，至今仍然未能回復到疫情前的水平。

另一方面，我也想說一下機場快線。機場快線方面，我們當然也面臨同樣的挑戰。香港擁有世界級的機場，旅客一到埗就能直接乘搭機場快線享受無縫而且非常方便的連接體驗，而乘搭機場快線從香港國際機場到中環市區，全程只需要24分鐘，為旅客提供全城最快、最舒適及可靠的交通服務。機場快線與其他本地鐵路網絡一樣，準點率達到99.9%。旅客及商務乘客乘搭機場快線，可以說是不需要擔心路面的交通狀況，或者有些甚麼突發的事情影響他們的行程，旅程可靠、穩定並能讓他們安心。

[001650]

在2017年後，即機場快線通車20多年來第一次調整票價之後，鐵路的營運成本繼續上升，接近8年來無論是薪金或電費，都一直有一定程度的上升。在這段時間，香港的累積通脹率是13.8%，而能源成本更是增加了27%，雖然我們已經一直採用

不同方法優化或提高效率，控制成本，但是與我們的票價和營運成本的增幅相比，仍然有一大段距離。加上自2020年開始，疫情可以說是重創旅遊業，航空活動近乎停擺，機場快線也面臨很大的財務挑戰。近年，面對公路的基建發展，有些隧道收費的減免或下調，以及在其他公共交通工具的競爭下，機場快線的乘客量雖然是逐步復蘇，但仍然只是回復到疫情前的大概七成。

雖然機場快線面臨一系列的挑戰，但是我們仍然很用心繼續投放資源保持高水平的服務。例如，我們陸續恢復市區的預辦登機服務，並且引入智能登機及自助行李的託運櫃台，還增設一些支援電子支付方式的新售票機，以迎合旅客的需要。機場站的客務中心也設立了智能大使Tracy，提供多一個選擇讓乘客發問，或者當他們有些甚麼需要幫助的時候，可以有更好的服務。我們的列車也提供了免費的Wi-Fi及充電設施等。我們亦趁疫情期間，更換了列車的座椅椅套及地毯，令機場快線的乘客感到耳目一新。

未來幾年，我們也會繼續有一些資源投放在資產更新上，目前的預算大概是20億元，有幾項主要的項目已經正在進行。例如，當新的機場二號客運大樓開通時，在設施上我們也要予以配合，例如是月台或其他的設備等。機場站的出入閘機也正計劃更換，並會支援更多的付費方式，便利不同乘客及旅客的需要。用了20多年的機場快線列車已進入更新周期，我們現正設計新車，準備採購整列新的機場快線列車。

為了確保有持續的收入以應付營運及鐵路資產更新的需要，經過審慎考慮市場環境及經營成本競爭等各項因素後，我們釐定了一個調整方案，希望可以讓我們繼續維持服務水平。概括來說，機場快線的票價調整，建議整體的調整幅度是9.4%，比同期累積通脹率13.8%為低。就成人的票價而言，往返市區車站至機場或博覽館站，八達通的建議價格調整是5元至10元，單程票是10元至15元。往返機場到博覽館站，八達通及單程票建議價格調整1元，成人即日來回博覽館的特別車費優惠，建議調整8元至10元，30日內有效的來回票票價建議調整10元。至於機場員工使用八達通乘搭機場快線，將一直享有票價折扣優惠，本年度的優惠維持不變。這次建議的機場快線票價調整，並不會影響在機場工作的人員。

具體來說，例如使用成人八達通在香港站往機場站，新票價會是120元，九龍站往機場則是105元，青衣站往機場是73元。特別一提，如果一直使用八達通乘搭機場快線，可以免費接駁港鐵。乘搭港鐵後在香港站、九龍站或青衣站轉乘機場快線，或乘搭機場快線後轉乘港鐵，可以獲免費接駁港鐵旅程。如乘客選擇在旺角往青衣，再轉乘機場快線，全程只需73元。如乘客選擇即日來回，他更可以享受回程免費的優惠，即是說如在旺角即日來回機場，兩程總共只是73元，即每程36.5元。

在調整票價的同時，我們同時推出一系列的優惠，在接下來的暑假及聖誕節，我們會有小童免費的優惠。現時復活節也在提供一個優惠，配合香港人一家大小外遊，而機場快線團體票的定價也會維持凍結半年不變。當然，還有很受歡迎，剛才提及的港鐵免費接駁優惠及即日來回免費回程優惠。另外，我們也會繼續提供的士轉乘機場快線的優惠，亞博舉行大型活動時提供的特別優惠，以及泊車轉乘優惠等。

除此之外，我也想在這裏簡報一下，其實我們與業界有很多不同的緊密合作，當然也感謝業界的大力支持，吸引香港的旅客選乘機場快線。例如，我們與不同的航空公司合作推出聯乘的票務折扣優惠，透過多個旅遊代理及社交平台，還有一些支付平台等，推出特別的票價及特別的套票優惠，以吸引旅客選乘機場快線。我們也與其他旅遊夥伴合作，推出機場快線及景點的旅遊套票，吸引旅客之餘，希望也讓他們覺得香港旅遊時有更好的體驗。[002423]

為了吸引本地旅客或外地旅客乘搭機場快線，使他們在乘搭機鐵時，感覺一上車就已能享受愉快的旅程，我們在過去都有定時推出一些主題列車，包括熊貓列車、多啦A夢列車，都令旅客在乘搭機鐵時更加開心。事實上，機場快線的服務一直都備受讚譽，乘客的滿意程度長期維持在80分或以上。在考慮是否需要建議調整票價之前，我們也與上次一樣做了乘客意見調查，了解乘搭機場快線的乘客對不同票價調整幅度的接受程度。根據去年第三季的報告顯示，過半數的乘客可以接受票價調整10%。另外，我們也與業界保持緊密的溝通，希望得到業界的理解。

最後，各位委員，興建鐵路涉及巨大的資本投入，而營運鐵路及持續更新資產，都需要很龐大資金，有時往往還要比原

本投入的資金為多。要達致服務與時並進及常新，給乘客良好體驗，票務收入是一個非常主要的收入來源，所以我們需要不時檢討及調整。機場快線作為其中一個聯繫旅客及市區的重要交通工具之一，在種種挑戰下平衡不同的因素及需要，機場快線的票價，其實都已相隔8年才作出調整，希望委員都能夠理解。港鐵會繼續致力維持可負擔的票價，同時確保業務可以持續為社會創造價值及回報，為香港市民繼續提供安全、可靠、高水平的鐵路服務，繼續推動城市前行。

簡報到此為止，多謝主席。

**主席：**多謝楊女士的詳盡簡介。在進入委員的提問時間之前， [002727] 我想預告一下，因為這個及稍後討論的議題都與民生、交通息息相關，涉及價格調整、政府服務收費，以及違規罰款的調整等，委員應該都非常關注。如果有需要的話，我會延長會議，

在現時這個環節裏，我看到已經有16位委員表示想提問，我讀出他們的次序，每人4分鐘連問連答。第一位是姚柏良副主席、然後是林筱魯委員、李梓敬委員、盧偉國委員、梁文廣委員、陳穎欣委員、陳沛良委員、周小松委員、葉劉淑儀委員、嚴剛委員、陳學鋒委員、易志明委員、田北辰委員、陸頌雄委員、張欣宇委員以及陳恒鑽委員。每人4分鐘，我也要抓緊時間，因為這個題目大家關心之餘，我也要控制時間及進度，希望大家可以簡潔，騰出多一點時間讓官員或港鐵的代表回應。

首先請第一位發言，姚柏良副主席。

**姚柏良議員：**多謝主席。首先我比較關注機鐵加價這個議題。 [002858] 大家都知道，我們有世界級的機場，配上世界級的機鐵，便利旅客及市民來往機場，過往非常成功。不過，大家看到自從疫情之後，也許隨着屯赤隧道開通，青嶼幹線大橋免費，點對點服務方面的整體需求已有變化，來往機場的客路似乎有很大的變化。當然，我看到機鐵有加價的需要，這點我完全看到，加價的原因也是希望未來再有多點投資，能夠更新列車，我完全認同有關理據。

不過，我想了解多一點，其實旅遊業界非常關注如何善用機鐵，一直以來港鐵都與業界有很密切的聯繫和溝通，希望有

多點合作，這方面也看到港鐵的努力。譬如，航空公司能夠與機鐵多點合作，酒店是否也可以與機鐵多點合作，例如提供接駁的穿梭巴士服務，可否提供多點誘因，鼓勵酒店提供穿梭巴士服務，以連接機鐵的部分車站。

旅遊業界、旅行代理商……我要申報，我們的公司應該也一直有合作，很積極地配合港鐵推廣機鐵的服務。因此，看到大家都很希望能夠善用機鐵，令旅客及市民前往機場時更為便捷，有更好的體驗。機鐵對香港旅遊發展是非常重要的基建。

就這方面，我想向港鐵了解，現時進行的調查指有過半數的乘客支持、接受10%的加幅，到底港鐵掌握的乘客資料中，旅客佔多少百分比，本地的乘客又佔多少百分比？我有此一問，因為我們要看清楚到底現時機鐵的主要客戶為何，我相信旅客及本地乘客對加幅及價格彈性而言，應該有分別。有沒有這方面多點的資料能夠提供給我們？

另外，有沒有一些更加具體的計劃可以與業界加強合作，以推廣、善用機鐵？多謝主席。

**主席：**兩個問題，有待葉先生及楊女士回應，一題有關旅客的組合，另外一題有關跨行業，在業界方面旅遊相關的交通配套設施。

楊女士。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：**多謝主席。讓我 [003225] 回答這兩個問題。簡單而言，旅客和本地乘客大概各佔一半，近期多了一點，因為旅客人數沒有完全回復以往水平。

至於如何針對機鐵的市場，可以說數目不是很多，但其實很複雜。正如議員提到，有訪港旅客，也有離港旅客，有本地的、外面的、商務的，還有旅遊的。我想(計時器響起)，我們現在其中一項要做的工作就是針對某些復蘇的市場，我們更致力與一些旅行社平台或旅行社合作，吸引外地的旅客前來，因為旅客比較能夠接受使用機鐵的服務，可能他們的酒店都比較接近機場站。

另外一項要大力推進的工作是穿梭巴士服務，剛才提到，我們正與酒店積極商討，即使可能要提供一些誘因，我們也準備會這樣做，希望更多酒店巴士接送旅客前往機鐵站。因為根據我們的分析，我們嘗試大幅減票價，也未能吸引很多乘客，因為關乎點對點的問題。剛才議員提到的問題很重要，最重要是方便。為此，我們會繼續努力，並與不同平台合作，航空公司會繼續非常努力。其實我們正與很多航空公司商討，一方面希望他們多點提供市區預辦登機服務，另一方面也希望與他們聯乘合作，推廣優惠。

**主席：**下一位是林筱魯委員。

**林筱魯議員：**多謝主席。票價始終與港鐵整體未來的財務狀況、營運有相當大的關係，所以我比較關注就是，長遠來說，還有很多鐵路在規劃之中，究竟是否全部由港鐵承擔投入，這是另外一回事。但我們看到未來的實際人口分布可能有所不同，但增長的速度未必很大。在這樣的情況下，多了鐵路當然是方便了，但在實際的營運上，負擔也會大了。這就是大家想看到的，但在財務上未必是一個特別好的情況。

正是如此，我們正在說可持續財務，即是剛才提到的，我第一個問題就想了解究竟港鐵有沒有做過比較中長期的估算，尤其是敏感測算，我是說營運的部分，不是說投資的部分。這是第一點。

參考剛才港鐵分享的一些數據，在維修保養方面的投入和支出，對照上個月公布的財務資料，在整體開支方面，根據所公布的數據，有關開支有將近一半是員工的薪酬及相關開支，對比2023年的數字，增幅接近10%。但反之，根據同一報表的數字，投放做維修保養的數字雖然也有上升，增幅並不大。

整體來說，我想了解一下，港鐵說要維持好的服務、好的營運，當然我理解，但在管理財務上，是否也有一直做內部檢討？否則如何說服市民，加了票價，有關收入大部分不是投放至提供更好的服務，或為更安全服務而做的維修保養，而是加工資而已？多謝主席。

**主席**：兩個問題，是不是由楊女士回答？有關可持續財務、關於營運方面的測算、整體開支的員工薪酬佔比，以及港鐵未來預算為何？

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：我盡量簡短回答一下。有關未來預算，我們這次調整了票價，加上我們預算旅客來港的情況會繼續復蘇，我們希望可能在2028-2029年度，機場快線能夠做到收支平衡。持續下去，我們相信會有正數，這是我們看機場快線的情況。  
[003700]

剛才提到整體開支，員工的薪酬的確佔很大比數。因為大家都看到，這幾年雖說經營環境都很困難，但員工人手仍有一些短缺，所以薪酬加幅高於通脹率一定幅度。另外，當然也有一些人手的增加，不在機鐵，而在另外一些方面，我們的維修保養人手也有所增加，所以委員會看到工資方面的開支有所上升。但是維修保養的費用沒有大幅增加(計時器響起)，有很多是外判合約。我們每次就工程或維修保養的續期或合約需要再制訂時，都會檢視如何作出優化，希望達到效率，大致上的原則就是如此。

**主席**：下一位是李梓敬委員。

**李梓敬議員**：多謝主席。如果曾到外國乘搭當地鐵路，大家都會覺得香港的鐵路相比起來非常好，傲視世界。作為香港人，我們都覺得非常自豪。港鐵公司在楊總監領導之下，近年來也推出很多措施，包括八達通在內地的連接，社區聯繫又做得好了很多，而去年港鐵公司的事故延誤減少了30%，這些都值得認可。  
[003825]

這次按機制凍結主線票價，相信大部分市民應該認同這個做法，而比較關注機場快線票價增幅問題。根據港鐵公司的文件，港鐵公司表示其中一個原因是乘客量只回復到疫情前的七成。按照機場或另外一些航空公司的數據，它們恢復的客量不止七成。所以如果港鐵公司以此作為加價的原因，是否顯示在疫情之後，有部分過往向來乘搭機鐵的市民，選擇用其他出行模式前往機場？如果港鐵公司再增加票價，特別是加幅達9.4%，會否進一步影響乘客量？

另外，機場快線加價也很影響經常可能出行的中產人士或遊客。所以在優惠方面，港鐵公司會否考慮推出進一步的優惠，照顧譬如經常往返機場的常客，又或者推出家庭計劃，提供進一步優惠，以減輕他們受到這次增幅的影響？

最後，成本方面，港鐵公司會否考慮應用AI或自動化方法，進一步減省成本，避免了未來要再增加票價的壓力？

**主席：**謝謝。是否楊女士回應問題？第一個問題關於優惠，第二個問到是會否利用包括AI在內的創新科技減省成本。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：**我很簡單說明方向，然後我請梁女士說說現時提供的優惠及未來的方向。

關於AI或者科技，是的，我們會多用，希望可以令成本得到控制及可以持續性發展。

我請梁女士說明我們現時有甚麼優惠，而未來又有甚麼想法。

**香港鐵路有限公司總經理—市務及客戶體驗：**機場快線一直為乘客提供很多不同的優惠及推廣。這次增加票價的同時，我們會承諾推出更多優惠，希望能滿足不同乘客的需要。譬如，像我們一直很受歡迎的團體票，即2人行、3人行、4人行，票價會在接下來半年維持不變，這意味着乘客可以取得更大的折扣，而折扣可達差不多6折。除此以外，我們也在隨後的旅遊旺季，譬如暑假或聖誕節，會推出小童免費，繼續希望能為家庭旅遊帶來更多方便。

當然，我們還有很多接駁優惠，譬如免費接駁我們的市區線、我們有的士轉乘機場快線半價的接駁優惠，以及如果有泊車的乘客，也可以在我們的停車場享有泊車優惠。我們會繼續不時檢討優惠，希望為乘客提供更多出行好選擇。

**主席：**有否追問？

**李梓敬議員：**有關減省成本。

**主席：**減省成本那部分，楊女士。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：**會的，譬如現時在機場快線我們有一個名為Tracy的AI服務大使。我們長遠會思考，除了增強服務，使之更好外，如何利用AI幫忙減省成本。

**主席：**沒有追問。

下一位是盧偉國委員。

**盧偉國議員：**多謝主席。主席，首先就港鐵本身票價的問題，[[004231](#)]這次計算得出的調整幅度是+1.45%。根據機制，這個幅度不會在今年作出調整，要累積到下一年。為何幅度都不是那麼高？我看到這次調整機制中的生產力因素是0.8%。就0.8%，我看回資料，意思是指在港鐵物業發展利潤有100億元或以上，因為這部分和這項利潤掛鈎。我覺得這足以再一次證明我常說的，香港“鐵路加物業”這個模式相當成功。曾經有一段時間不知道為何政府又有另一些想法。沒關係，現時就數個新鐵路項目，政府初步的說法都是會沿用“鐵路加物業”模式，接着有很多個特別是北都、跨境的鐵路項目，受到大家關注，希望能夠做得好，也希望“鐵路加物業”模式能夠對這方面的融資帶來重要的助力。這是一項建議而已。

另外，關於機鐵票價，我也理解的，港鐵公司表示“哎呀，根據通脹要加，使用率也真的不如理想”。但是，機鐵非常好，我很希望能夠“做大個餅”，而不是靠增加票價，因為我擔心會出現“因加得減”的情況。雖然港鐵公司的調查指，如果是10%加幅，應該超過半數受訪者都會覺得可以接受，說是這樣說，可是機鐵有競爭對手。

甚麼競爭對手？主席，機場三跑現時還遠遠未達最終運力上限，但是私家車、的士上落已經相當堵塞。據其中一個觀察，現時旅客，包括香港市民，多了用各種網約車服務，我相信這可能影響了機鐵的生意，我不知道港鐵公司有否更詳細的調查，我們觀察所得覺得是這樣。所以機場運作方面，要想辦法如何應對這個情況。

當然，將來我們新的T2客運廊開通後，會紓緩很多。在此我也要申報，我是機管局現任成員，但我並非由機管局本身利益講機鐵，而是它對於整體服務重要，所以我覺得“機鐵+”這個概念相當重要。航空公司機票會否加上機鐵？我們去外地有時也有這個選擇，原來可以機票免費使用當地的機場快線，或者折扣使用等，如“機鐵+酒店”。這些對於外來旅客用機鐵很有幫助，他們習慣了用機鐵，下次來港也如是。我希望這方面能做得更積極。

**主席：**是否楊女士回應“機鐵+”這個概念如何能促使更多人乘機鐵？

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：**很同意盧議員 [004631] 所說的(計時器響起)，我們正積極和很多不同航空公司商討，因為除了可以推廣外，機鐵對他們來說也是個好體驗。我相信全世界沒有甚麼機鐵、機場快線的車站正位於入境大堂中，所以我認為推廣坐完飛機馬上乘搭機鐵，對香港也是好的推動，對旅客來說是個好體驗。

另外，我們會繼續做好接駁，因為我們覺得，對市民來說，接駁問題也是不選擇機鐵的原因。我們也曾嘗試推廣，不如市民乘了機鐵才來機場站call車或call的士，我們還在進行，不容易。不過我們也正在鼓勵機場旅客來到市區才call車，一來省錢，二來也不需要在機場這麼擠塞。我們有這樣做。

**主席：**下一位是梁文廣委員。

**梁文廣議員：**多謝主席。對於機場快線的服務，我自己是讚賞的，可乘搭機鐵從市區直達機場。剛才提到機場快線可到達入境大堂。綜觀世界各地的大機場或內地機場，旅客都要步行一段頗長的距離才能乘搭當地的機場鐵路。相對上，機場快線在世界機場上的接駁來說是個挺好的，我個人覺得滿意。

但是如何吸引更多旅客使用機場快線服務，我覺得這是未來最重要的課題，其中一項當然是在疫情之後我們經常提的

在市區預辦登機。服務上，可以在市區預辦登機的航空公司數量，是否可以再繼續商討再提升？

另外，針對現時很多年青人未必會拿大包小包，可能背個背包，不需要託運行李。如果在市區的機鐵站，可以有簡單的自助登機服務，他們不需要託運行李，而是自助登機選擇座位後，便可以在市區九龍站、香港站的商場逛街購物後，才慢慢坐機鐵到機場。我相信這也能吸引一些年青外國旅客在新旅遊模式之下，使用機場快線服務。就此，希望了解港鐵方面和不同航空公司商討的情況是如何？

另外，如何吸引和附近的其他交通樞紐的聯動，包括吸引旅客從高鐵站或由機場快線往高鐵站，或由港珠澳大橋的車站到機場快線站。我想這些可以在未來多想一點，吸引更多不同旅客使用相關設施往返市區及機場，希望了解港鐵的看法，多謝主席。

**主席：**都是同樣的關心和問題，楊女士，關於吸引旅客多使用機鐵。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：**主席，多謝梁議員的意見，就部分意見，我們也循那些方向研究。特別在高鐵與機鐵聯繫上，或許稍後梁女士可以說說我們最近做了甚麼工作加強接駁。

另外，市區預辦登機服務，我們和很多航空公司正在商討，會繼續努力，因為疫後大家的經營模式都有些轉變。現時我相信大家的人手、成本都很緊張，我們會繼續努力和他們商討，我們也很希望有更多航空公司能夠回復提供市區預辦登機服務。

梁女士可以說說高鐵與機鐵的聯繫。

**香港鐵路有限公司總經理—市務及客戶體驗：**我們看到有很多高鐵乘客需要去機場，然後在香港乘坐飛機到其他地方，所以我們在空鐵聯運方面，希望可以多做工夫。現時我們在高鐵站已設有機場快線自助售票機，乘客坐完高鐵，在高鐵站便可以即時買到機鐵票，同時我們也在高鐵站中增設很多很清晰

的指示，令乘客們很簡單地、很容易地可以依據路線前往九龍站。到九龍站後，他們便可以使用市區預辦登機手續，把行李放下，舒舒服服乘車去機場。我們也希望在這方面再多想不同方法或利用不同科技，希望可將高鐵及機鐵連接得更好，令乘客在當中轉乘更方便，吸引到更多乘客使用這項服務。謝謝。

**主席：**梁文廣委員有否跟進？

如果沒有，下一位是陳穎欣委員。

**陳穎欣議員：**謝謝主席。剛才介紹時說做過問卷調查，市民也很滿意港鐵服務，我也有乘搭港鐵，我也覺得不錯，尤其是比較世界各地的鐵路服務。[\[005121\]](#)

關於一點，我看文件沒有寫，但是剛才港鐵介紹有提到，我以為聽錯，幸好姚柏良議員在提問時也有提及，有指過半數的受訪者同意加價10%。我覺得問題是否一條必選選擇題？是否這樣問市民：同意加價(a)10%、(b)20%或(c)30%，所以受訪市民會回答同意加價10%？我覺得有少許匪夷所思，因為10%高於通脹，我希望可以澄清一下。我覺得市民不會希望加價這麼多的，現時問一下美國的人民都知道。所以希望稍後可以解釋究竟怎樣進行問卷調查。

按照2023年經過檢討的票價調整機制，今年雖然不會觸及1.5%的加價門檻，所以凍結票價，但是方程式的1.45%也仍然會累積延後加幅的，推算共高達3.41%。我也想問政府及港鐵會否考慮就每年的延後加幅設定有效期，在期滿後自動撤銷，或者延後加幅可以封頂，以免市民承受更大潛在票價壓力？

另外，文件第10段也提到，港鐵票價調整機制不適用於機場快線票價，現時一下子加9.4%，觀感上不那麼好。在2023年檢討機制時，沒有趁機把機場快線納入其中，我也想問一下這是否“漏招”？

先問這3個問題，謝謝主席。

**主席：**有3個問題。都是請楊女士回答。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：我回答第二及三個問題，然後請趙女士講解問卷調查的做法。機場快線的性質和本地線路很不同，可以說不是通勤或不是日常用法，所以我相信一直沒有納入票價調整機制，也是因為這個原因，即性質很不同。

[005317]

另外提到我們設有封頂安排，那麼會否將封頂安排下的延後加幅設定“一筆勾消”的期限，我們也討論過這個問題數次，但我認為封頂安排已經充分考慮市民的負擔能力，而我們看到過去增幅都遠低於通脹。如此一來，延後加幅已顧及市民的負擔能力，是一個穩妥的做法。但是若把它取消，對公司的財務影響比較大，因為可以說在基數中便永遠消失，一個很小的比率(percentage)，計算後長遠對公司財務負擔會造成頗大的影響。所以，希望看到每一次調整都會有按入息中位數而作出封頂安排，這也會顧及到市民的能力，譬如明年是否真的可以達到3.41%增幅？尚不得而知。我想請趙女士略述問卷。

**主席**：趙女士。

**香港鐵路有限公司總經理—市場策劃及收益管理**：在每一次建議價格調整的過程中，我們必須訪問市民大眾及使用機鐵的乘客。調查方式沿用我們上一次2017年的方式。在去年的Q3，我們訪問了超過1 000名乘客，包括本地乘客及外國遊客。接受程度方面，剛才已說過，有多於50%，即超過半數。以外國遊客來說(計時器響起)，若把香港的機鐵票價和外國的機鐵票價相比，性價比更高，因為以時間、速度、準繩度及服務滿意度計。其調查方式沒變，而且訪問了超過1 000人，是非常有代表性的。

**主席**：下一位是陳沛良委員。

**陳沛良議員**：多謝主席。我也比較關心機場快線增加票價。回顧2024年，機場客運量有5 300多萬人次，增加多於34%，但機鐵的乘客量回復到七成，根據剛才介紹大約回復到疫情前七成的水平。機鐵乘客量與機場客運量的增長之間，應該有些落差。很明顯，有部分旅客可能用了其他交通工具，沒有乘搭

[005543]

機鐵。就這方面，港鐵有否進行獨立研究，譬如現時在這方面機鐵的競爭對手是誰、究竟現時這些旅客使用甚麼交通工具，是網約車、的士抑或巴士？我不知道有沒有進行；如沒有，港鐵公司會否進行這樣的分析或調查，從而得出比較準確的競爭對手對比之後，可以針對性地制訂方案，以爭取一些乘客？這是第一個問題。

第二個問題，我同意剛才有委員提到關於市區預辦登機服務的看法，從剛才回答得知港鐵正在這方面積極爭取。但是我希望可以更大力度地爭取，同時也可以重新爭取一大部分客人使用機場快線，因為市區登機服務非常便捷，但是現在只是在九龍站和香港站提供，而且好像只有兩家航空公司，提供的服務時間亦有限。希望可以加快市區預辦登機服務恢復至以往的水平。

最後一個問題，關於團體票，有否機會提供更多優惠？因為現時看來，若3人乘機鐵，與乘搭的士比較，我計算後發現車資好像相差不遠，但的士有可以點對點的好處。如果乘機鐵，可能不是在機鐵站附近居住，他還要乘一程的士到機鐵進行接駁，那麼在便捷程度上還是稍遜。所以如果團體票可以多做些優惠，可能吸引較多家庭、其他方面的客人使用機鐵。在這方面會否也多考慮一下？謝謝。

**主席：**有3個問題，楊女士。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：**或許我先說說 [005824] 競爭，然後我稍後請梁女士說說團體票如何能更具吸引力。

關於競爭，的確是的，我認為巴士在香港可以說做得很好，路面情況或隧道收費等各方面在這幾年都有所轉變，這也令其具吸引力。巴士亦有好處，可以點對點，加上剛才提到的因素，的確是吸引一些客量的。我們的市佔率也輕微地下跌。但是說到機場客量復蘇，據我們知道，譬如以2024年整體數字來看，都是相若的，即不是相差太遠，但是我們的市佔率也的確輕微下降。

另外說到市區預辦登機服務，會繼續努力的，因為不容易，我有親自和一些航空公司的ground handling agents討論，的確

他們現時挑戰很多。我們會繼續努力說服更多航空公司更快回復提供市區預辦登機服務。

或許梁女士略為講解團體票的優惠。

**主席：**梁女士。

**香港鐵路有限公司總經理一市務及客戶體驗：**在團體票方面，接下來加價後，我們也會將團體票優惠價格凍結，即乘客可以用今天的價格享受優惠，意味着乘客享受到更大的優惠，而我們的優惠差不多可達六折(計時器響起)。當然，我們也會不時檢視競爭對手的情況，我們也會檢視票價的競爭性，作出適當調整。謝謝。

**主席：**下一位是周小松委員。

**周小松議員：**多謝主席。首先歡迎港鐵把今年的票價調整按照機制凍結。但是，就票價調整機制，我有兩點意見表達。首先，大家不要忘記，按照公式計算出來的1.45%加幅，港鐵不是說一筆勾消，今年不加了，不是的，會延後到下一年。正如剛才穎欣議員所說，明年需要處理的累積加幅是3.41%，這也是一個不低的加幅。事實上，這樣的機制令我們今年可能覺得挺舒服，但是明年便痛苦，累積起來一次過加。所以我希望港鐵或當局在下一次檢討機制時，可以充分考慮這個因素，把做法進行優化改善。

第二點，關於生產力因素的扣減，當然，我們都很歡迎政府和港鐵應議員的要求，在新機制下的生產力因素中，加入物業收益這個因素。但正如我們當初討論時所說，確實扣減微不足道。現時，港鐵物業收益超過120多億元，但是在生產力因素中扣減的票價，只是多了區區0.2%，即以10元票價來算，只減兩毫子，額外減兩毫子我覺得相當微不足道，港鐵公司也好意思拿得出來。我希望未來5年後或4年後檢討時，這個因素可以略加改善。這一次按照機制沒有辦法，但是我同時希望港鐵能夠推出一些更實在的票價優惠措施，不要像以前那樣每次都“縮下縮下”，希望推出一些更加實質的優惠措施。

第三個，關於機鐵增加票價，我只有兩句話，第一，正如很多議員所說，會否稍後擔心“因加得減”？當增加票價後，乘客量減少，港鐵公司的收入便更少，有否評估過有關方案，通過減價、通過優化一些接駁等做法，令乘客增加，令經營成本的結構會更好？第二，港鐵公司對機場員工提供的優惠，會否進一步加強，吸引更多這些常客(機場員工)乘搭機鐵？多謝主席。

**主席：**請葉先生先回應第一個有關機制的問題。然後楊女士才回應另外兩個問題。謝謝。

**運輸及物流局副秘書長2：**謝謝主席，多謝周小松議員的意見。[\[010309\]](#)  
我們會繼續虛心聆聽大家對於票價檢討機制的意見，因為我們也會定時進行檢討，我們會繼續聆聽大家意見。

現時的“負擔能力上限”機制也會繼續發揮作用的，也就是說，即使下一年按方程式計算出加幅後，“負擔能力上限”機制也依然會有把關作用，照顧市民的負擔能力。在機制的把關下，下一年就算有延後加幅納入計算，機制也會以當時的數據作考慮，整體加幅不會超過家庭月入中位數的變動。

**主席：**楊女士。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：**簡單說說，我想以另一個角度講解一下0.8%，看起來好像很少，但它是公式內的一個百分比、是一項調整。但0.8%的調整或扣減(計時器響起)，對我們公司的長遠財務狀況來說，等於80億元左右，所以不是一個小數目，希望議員明白。

另外說到機場快線的接駁，我們由經驗或分析看到，接駁或其他服務，較價錢重要，因為有部分乘客難以選擇機鐵，譬如不是居住於九龍站附近，要接駁才能乘搭，不是太方便。所以我們一向的方向是，繼續做好其他服務，希望可以繼續吸引本身有競爭力的客群來選用機鐵。

**周小松議員：**主席，關於員工優惠，能否回應一句？

**主席：**關於員工優惠，可否很快簡單回應？

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：**員工優惠不變，因為這次在機鐵價格調整中，不會影響到在機場上班員工的車費。

**主席：**下一位是葉劉淑儀委員。

**葉劉淑儀議員：**謝謝主席。最近英國旅遊雜誌《Time Out》[\[010503\]](#) magazine再次評選香港為全球交通運輸系統最佳的城市，這至少是第二次，港鐵高效的服務也給遊客留下良好印象。我主要關注機場快線的票價調整，我認為調整理由合理，但時機上正值許多事物價格上漲，稍後的議程項目也將討論加價問題。這可能會給市民留下不太好的印象。

我想問，為何港鐵機場快線8年才調整一次票價？港鐵機場快線不受公司直接驅動的公式管理，未來的票價調整頻率如何？又是否會靠做“post”，或採用其他因素作為考慮？

**主席：**首先請葉先生回應政府的看法，然後請楊女士補充，為何8年才調整一次？會否建立一個檢討機制，設定較短或較長的檢討周期？

請葉先生。

**運輸及物流局副秘書長2：**多謝主席，多謝議員的意見。關於營運協議，剛才港鐵代表已介紹，當中涉及歷史因素。目前的安排下，機場快線不納入票價調整機制的直接驅動方程式計算，這是因為機場快線本身的性質與日常出行的重鐵系統有所不同。因此，機場快線的票價調整須視乎自身的營運情況。例如，若港鐵營運的機場快線能實現利潤，正如以往在某段時間內亦曾做到，未必需要特別因素來推動票價調整。我們目前是按照現時營運協議的安排進行。

**葉劉淑儀議員**：即是說沒有機制，也沒有計劃未來是否經常檢討調整票價的頻率？

**運輸及物流局副秘書長2**：要視乎港鐵的營運情況。現時營運協議已有機制，若港鐵公司有理由提出票價調整，須按規定的程序進行，譬如要來立法會交通事務委員會聽取委員意見，亦須諮詢交通諮詢委員會，平衡港鐵公司財務需求與市民的負擔能力。或許港鐵同事可補充。

**主席**：葉太剛才的問題是，政府是否僅在港鐵提交檢討後才進行審批，決定是否增加票價？政府的角色是否應更積極？葉先生請回應。

**運輸及物流局副秘書長2**：我們對港鐵整體營運有監察。以機場快線票價調整為例，一如以往的經驗，港鐵要從自身營運角度評估是否需要加價，同時平衡市民的接受程度及自身的競爭力。若港鐵提出建議，我們會依據營運協議的程序和機制審視。

**主席**：請楊女士補充，港鐵如何及何時檢討此機制。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：多謝主席，多謝議員的提問。我簡單說說我們的理念，機場快線是一項競爭性很強的服務，雖然服務質素高，但我們會考慮自身的可持續發展。若能彌補開支等各項成本，我們未必希望頻繁調整票價。因此，當營運出現問題，(計時器響起)我們才會考慮調整票價。我們不希望頻繁干擾市民和業界，理想是數年調整一次。但前幾年因疫情及社區剛復蘇，我們未有調整，直到今年才提出建議。

**主席**：下一位是嚴剛委員。

**嚴剛議員**：多謝主席。機場快線的效率和服務屬世界一流，身為香港人我們深感自豪。剛才幾位同事關注到，隨着網約車和巴士覆蓋範圍擴大，機鐵面臨的競爭壓力日益增加。成本方

[[010930](#)]

面，近年因通脹上升，成本無疑增加。但我認為港鐵最大的固定成本，最大part是員工薪酬、維修及保養費用。真正的變動成本不一定與乘客量掛鈎，即使乘客增減100人，浮動成本幾乎可忽略不計。因此，我們應把目標專注於提升乘客量。我身邊的同事乘搭地鐵，他們反映地鐵的載客率目測僅約三至四成，最多只是四成。港鐵有否統計數據顯示過去一年的平均載客率？相比之下，巴士從九龍到機場車資僅20多元，港島到機場不超過50元。這方面，如果加上時間，機鐵的確有優勢，從中環到機場僅需24分鐘，但若從家中出發，拖行李到地鐵站加上轉乘時間，與乘搭巴士的總時間相差不多，這方面也要考慮。

剛才很多同事關注增加票價會否導致“因加得減”。若反過來看，減低票價會否“因減得加”，港鐵有否評估？此次加價後，港鐵有否評估未來5年的盈利水平？會否票價增加10%，一年後，收入是否同步增加10%？若票價增加10%，但收入反而減少，港鐵的調整機制是否應更靈活？會否考慮例如推出“二人行”、“三人行”等大幅折扣？若效果不理想，能否即時調整，還是未來幾年持續上調票價？這是第一個問題。

第二個問題.....

**主席：**因時間關係，請簡短。

[011236]

**嚴剛議員：**第二個問題很簡單。關於博覽館和盛事經濟，若有大型活動，是否考慮以持有門票便獲補貼的形式提供優惠，推動盛事經濟，推動更多在博覽館舉行的活動？

**主席：**兩個問題。楊女士。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：**謝謝主席。我簡單回答關於盈利影響的問題。根據過往經驗，票價調整可能影響部分乘客，但整體盈利會有所增加。我們預計，票價調整後，隨客量復蘇，大約2028年可實現收支平衡，這是我們的估算。

關於盛事經濟，我們與亞洲國際博覽館的項目已有特別票務優惠(計時器響起)，例如購票即享特惠車票。我們會聽取

議意見，繼續做多點來幫忙推動盛事經濟，並吸引更多乘客乘坐機場快線。

**主席：**謝謝。我會管理時間，目前還有6位委員表示有意發言，我會控制時間。陳學鋒委員發言後，我會“劃線”。其他委員，不好意思，可能無法讓你們進行第二輪提問。

請陳學鋒委員發言。

**陳學鋒議員：**多謝主席。剛才大家提到一些現實情況，機鐵受先天條件限制，主要服務香港西面或市區的旅客。港島東或九龍東的乘客大多不會使用此服務。此外，機鐵的客群以商務旅客為主。我有些擔憂，這樣的營運模式是否會越來越難以持續？為何這樣說？剛才楊女士提到預計未來客量有機會回升，但面對現時的競爭對手、競爭優勢逐漸減弱的情況，再加價的話，我看不到客量回升的理由。

關於增加票價的理據，我認為只有一個情況：當機鐵的載客率達到100%，仍無法維持營運時，才值得加價。但現在載客率未達此水平，若再加價，只會導致載客率進一步下降，令營運更加困難。因此，我不理解為何會預期未來帳目收入會增加。我反而想提出一些建議供港鐵考慮。

當機鐵的服務客群主要是商務團體或商務旅客時，可否考慮與商業機構合作，提供年度優惠票價？譬如讓公司購買年票，套票包括100張優惠票，從而吸引這些公司的商務旅客使用服務，增加客流量，擴大客群，而不是純粹依賴傳統的模式，就是在地鐵站拍卡買票。我認為未來這是很重要。譬如香港即將舉行多場大型展覽，可否與貿易發展局等機構合作，提供優惠票價，吸引商務旅客？我認為應集中針對這些人士，而非與其他交通工具競爭家庭旅客。家庭旅客搶不到，因為機鐵缺乏優惠和優勢，試問一家大小怎會願意拖着行李，走幾條街再轉車？因此，集中做好商務客群的服務，反而是機鐵的增長點。

**主席：**楊女士回應有關客源方面，如何爭取更多相關乘客？

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：我同意陳議員的意見，我們正朝此方向努力。例如，與大型展覽及亞洲國際博覽館合作，推出更多推廣優惠，並針對商業機構或常客、商務旅客，我們會繼續努力，依循此方面吸引更多客量。雖然近兩年市佔率輕微下跌，但仍維持穩定，因為我們也確實做了很多不同的工夫，吸引內地旅客或不同客群。

**主席**：陳學鋒委員。

**陳學鋒議員**：我想再提出意見。目前機鐵的車廂座椅，我不知道是否仍是絨面座椅。對商務旅客而言，這類座椅顯得很骯髒，也不夠高級。如果目標客群是商務旅客，我建議應對車廂環境執整一下。

**主席**：楊女士。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：我補充一點，我們已在2022年疫情期間全面翻新了座椅套(計時器響起)，現在的座椅狀況應該相當良好。

**主席**：謝謝。下一位是易志明委員。

**易志明議員**：謝謝主席。多位議員提到擔心“因加得減”，港鐵確實面臨很大的競爭，不論巴士或的士。若兩人或以上同行，肯定選擇的士到機場，而不會接駁機鐵站，這樣比轉乘機鐵更划算。因此，港鐵應整體檢討機鐵的未來運作。[011818]

我今天主要想談的是票價調整機制。目前我參考的文件是立法會CB(3)542/2025(04)號文件的第9段。文件中提到，過去大家已討論過的，就是在票價調整公式中，生產力因素僅計算物業發展所得利潤，而不包括物業出租收入。港鐵方面的說法是，物業出租收入較為波動，我並不同意此觀點。我估計，為何會認為出租收入波動較大？現在根據財務報表，每年須進行re-evaluation，即物業價值重估，因此價值有高低變化，但這與公司營運沒有關係，財務報表僅反映資產價值。若剔除重

估影響，租務收入相對穩定，甚至比物業發展收益更穩定。因此，物業出租收入應納入計算，不應被排除。相反，若認為出租收入不穩定，我並不認同。我希望在接下來的檢討中，未必需要現在回應我，但應考慮這一點，因為現有說法我認為不成立。

此外，我還有一點發言時間，也想提及另一問題。港鐵現時的營運成本中，除資本投資外，最大開支是工資。其中，維修保養成本尤為高昂。我多次指出，港鐵總是強調“黃金兩小時”維修，此模式不可持續。隨着鐵路網絡不斷擴展，每晚僅兩小時的維修時間，需要多大規模的維修團隊才能應付？即使想招聘，也未必能招聘足夠人手。否則，孫局長年中也不會推出技術員的輸入計劃。因此，港鐵正面臨嚴重問題。港鐵最近也幾次成功推行長時間停運，以有更長維修時間，我認為這是長遠必須考慮的方向。謝謝主席。

**主席：**兩個問題。第一，關於票價調整機制的檢討，請葉先生回應或簡單說明。第二，關於“黃金兩小時”及維修人力成本的問題。請葉先生先行回應。

**運輸及物流局副秘書長2：**多謝主席，多謝易議員的意見。我們明白並會虛心聽取大家的意見，即是關於我們定期檢討時，看看有否空間可優化機制。我們過去亦考慮到，票價調整機制方程式計及港鐵公司香港物業發展所得的利潤，會有穩定票價效果，同時較易為公眾理解，當利潤達一定水平時會有相應的扣減，從而產生穩定票價的效果。

**易志明議員：**對不起，主席，我必須再次反駁。若計算物業發展利潤，未來5年若沒有新物業落成，該部分收益將為零，這反而不好。相反，物業出租收入才是穩定。若剔除重估價值的影響，就看到實際情況，我覺得這反而穩定。[\[012128\]](#)

**主席：**請葉先生回去再研究，未來有機會時考慮納入此因素。請楊女士回應。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：多謝主席，多謝易議員的意見，也感謝對於我們擴展維修時間的支持，不一定僅在晚上進行工程。我們會陸續向此方向走，譬如現時大型電梯更新工程已於late traffic hour，即晚上11時多開始，(計時器響起)而非如以往般，待車站關閉後才進行。我們會多循此方向進行，以更持續地做好維修保養工作。

**主席**：下一位是田北辰委員。

**田北辰議員**：多謝主席。我一直認為港鐵的票價調整機制應該應用於香港所有公共交通。該機制透明、自動調整，不用每次經行政會議審批。政府一提到加價就“騰雞”，結果一年又拖一年，累積通脹後，加幅便是數倍，巴士及的士皆如此。港鐵機制沒有繁瑣程序，每年自動計算，並以市民負擔能力為封頂，累積延後加幅不少。但是客觀的效果就是，過去8年，從2017年至今，方程式算出的年均加幅為1.66%，低於平均通脹1.8%，證明此方程式可接受。實際乘客負擔更僅1.24%，因為設有封頂機制等調整，長期來看乘客實際要給的等於通脹的七成，這種加幅全球罕見。  
[\[012230\]](#)

我當然希望的士及巴士也能如此，主席。我認為港鐵的公共交通票價調整機制，應該是全香港公共交通的金標準。我今日不在此推銷此事，政府這方面做得不錯。Okay。但有意見認為累積兩年的延後加幅應予註銷。延後加幅因何而來？因票價加幅沒有達到應有調整。既然應有加幅低於通脹，我認為應允許加價，不能“輸打贏要”。因此我不贊成註銷累積加幅。

我跟政府說，我唯一不滿的是，就是利用掛鈎扣減機制“佔便宜”。沒有計算整體利潤，僅計算物業買賣。營運及商業方面沒有鐵路的話，鐵路商場有人流嗎？有人付費刊登燈箱廣告嗎？車站有人購物嗎？這些都是業務的“主菜”。我在此坦白說，我認為政府失職。沒有理由只是計算非常不穩定的物業買賣利潤，還有就是每50億元利潤扣減多0.1%，但超過100億元後，無論是200億元、500億元或1,000億元，也僅扣減0.2%，我不覺得應該是這樣。為何設限？應按比例扣減。本年應扣減0.3%，因利潤超過150億元，為何只扣0.2%？希望兩年後檢討時處理此漏洞。請回應。

最重要的反而是機場快線，我支持此次加幅，因其低於累積通脹，是七成，尚可接受。我唯一很不同意的就是將博覽館站與機場站票價相提並論。我認為博覽館站應凍結票價，機場站可照常加價。我計算過，機場站票價由110元加至120元，最終達150元，最後的效果就是博覽館站不用加票價、可維持是80元。為何我覺得博覽館站票價不應加價？現在去東涌的票價僅20多元，而博覽館站單程票價已達四五十元，價格高這麼多是毫無意義。去博覽館多為本地人，主席，因此我要求長期凍結博覽館站票價，(計時器響起)直至其接近東涌票價。

**主席：**田委員已用完發言時間。

**田北辰議員：**不好意思。

**主席：**請葉先生及楊女士簡單回應，一兩句即可。

**運輸及物流局副秘書長2：**多謝主席，多謝議員意見，我們聽到。簡單一句，我們明白市民對公共交通票價調整的關注，我們絕對理解，我們處理所有公共交通票價調整時，以照顧市民負擔能力為大原則，同時會取得平衡，維持高效公共交通服務。[\[012641\]](#)

**主席：**楊女士有否補充？簡單一句。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：**下次檢討機制時我們會再研究。但我想說，從長遠角度看，0.1%看似很低，但對公司財務影響卻達10億元。

對於博覽館站票價的意見，我們聽到，會盡力透過推出優惠等措施，保持博覽館站票價的競爭力。

**田北辰議員：**不是，我要求不加價，凍結票價。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：多謝田議員的意見。**

**主席：**下一位是陸頌雄委員。

**陸頌雄議員：**多謝主席。延後加幅是大家關注的重點。本年不加價，日後須補回加幅。目前延後加幅為3.41%，在現行機制下，在負擔能力上限之下，只有每月家庭入息中位數增幅高於票價調整的增幅，才可觸發延後加幅。因此即使日後也未必容易動用此機制。我們擔心，延後加幅本來是好東西，但是如果不斷滾存，一次過加幅可能很大。因此我們希望，特別是在現時盈利豐厚的情況下，港鐵能設定延後加幅有效期，期滿自動撤銷，或至少設訂封頂，譬如let's say最多是5%，以免累積到一定程度，未來一次過加幅或達到10%。主席，延後加幅機制能否進一步優化？

第二，關於服務表現回贈，即事故延誤的罰款回贈。現時每2,500萬元罰款會在周末推出一天的特別車費日。但與以往直接提供3%車費回贈不同。對日常通勤乘客的補償，為何選擇周末而非平日？乘搭港鐵的多為上班族，為何與以往補償方式不同？市民和我都認為平日回贈更適合。

再說服務表現回贈，現時計算方法未必能直接反映受影響乘客或事故延誤程度。何謂延誤？是否需停運才算？列車疏落多少才計算？我認為現時機制不夠清晰。是否應將延誤分鐘數目乘以受影響乘客數目來考慮？因繁忙與非繁忙時間的影響範圍差異很大。我們都覺得要加上受影響的人數，把其納入考慮。

最後，我想公開與港鐵“約會”。甚麼是“約會”？主席，兩星期前，我們9個鐵路工會到港鐵總部門口請願，要求就CuC外判問題與公司對話。當時公司答應與議員及工會再談，但後來只與議員談，我認為這是不重視工會的表現。我公開……

**主席：**陸委員，第三個問題與這個議題無關。

**陸頌雄議員**：有關係，沒有好的員工關係，無法提供好的服務，主席，這絕對有關。謝謝主席。

**主席**：請葉先生及楊女士回應，因時間有限，請簡潔回應。

**陸頌雄議員**：請問楊總監何時安排與工會見面的日期？謝謝主席。

**主席**：葉先生。

**運輸及物流局副秘書長2**：多謝主席，多謝議員意見。簡單回應，延後加幅方面，我們每年會透過“負擔能力上限”安排把關，以照顧市民負擔能力。

服務表現回贈方面，機制會定期檢討，探索如何更準確反映事故對乘客的影響及延誤程度。最重要的是整體鐵路安全及可靠，我們會多管齊下，例如事故發生時，港鐵如何盡量維持服務，(計時器響起)將對乘客的影響減至最低。

**主席**：請楊女士簡單回應。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：我想強調，外判是為解決員工人手緊張問題，提供更好服務。據我了解，同事正在與陸議員安排見面時間，我們會再安排。

**陸頌雄議員**：不是安排時間只見我，是否也能與工會見面？[\[013155\]](#)楊總監，能否在此回答我？這是關鍵。只見我沒有意義，是否只是lobby我？

**主席**：陸委員可以在會後與港鐵再協商。

**陸頌雄議員**：楊總監在場，能否答應也與工會見面？這是十分重要的勞資關係。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：我們會後再與同事商量。

**主席**：Okay。你們約定時間，不用在此回應。

下一位是張欣宇委員。

**張欣宇議員**：多謝主席，我的問題有兩部分，一個是整體票價。[\[013220\]](#)我覺得當某一年盈利表現非常好甚至創新高，例如過百億元的情況下，除了恆常優惠，那一年應該有些特別優惠。雖然我們也理解票價表方面，如就加幅更改票價表會有很長的複利效應，這是明白的。但是如果某一年盈利真的非常好，應該在該年提供特別回贈給市民，讓大家都能分享港鐵表現好的成果，這是第一個意見。

第二個都是關於機鐵，機場快線顧名思義就是服務機場，所以港鐵和機管局的合作是非常重要的，回看整條機場快線首尾兩端的車站，都有改善或開拓客源的空間。剛才有同事說到九龍站及西九龍站的連接問題，剛剛梁女士都說已加了很多指示，這一點我看到，因為我經常到那邊。但是其實那裏的問題主要不是指示不足，而是那條路真的很難走，大家可以試試，提着大行李，走經圓方到達機鐵乘車大堂，其實真不是太好的經歷，需上落升降機好幾次，走到圓方要乘一部很小的升降機才能下去機場快線的車站大堂。所以不是指示的問題，而是根本上那條路在設計上很坦白說是有缺陷的。

如何加強這兩個站的接駁呢？我看到陳美寶局長其實也給了港鐵一個辦法，剛剛4月11日她說到，鼓勵港鐵與機管局研究，如何用自動駕駛的方式進行兩個站之間的接駁，使得空鐵聯運的客人不用提着行李穿過這麼長的路。我覺得局長這個辦法是非常好的，希望看看港鐵有沒有開始和機管局去談這件事。

另外，起點車站那一邊，到達港珠澳大橋後，其實那裏都是機遇，機鐵每天的客量為3萬多人次，港珠澳大橋就算是在屏風期，即非繁忙的日子，客量也超過10萬人次。所以如果能吸引其中可能十分一乘客來乘坐機鐵到市區，對機鐵的營運

表現、客量表現都有很大的幫助。現在港珠澳大橋人工島都是由機管局管理，也有不少基建將港珠澳大橋人工島和機場連接，這方面港鐵會不會和機管局談談，如何方便地引流，將使用港珠澳大橋的乘客到達港珠澳後，除了乘巴士，其實也可以很方便地經過機場，使用機場快線出港九市區，這個都想看看港鐵和機管局的討論是如何，謝謝主席。

**主席：**楊女士。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：**多謝張議員的意見，港珠澳大橋方面是很好的提議，我們會和機管局繼續跟進。我們和局方有定期會議，希望整體機場快線，特別與高鐵連接等方面可以做得更好，我們會跟進。  
[\[013528\]](#)

在高鐵與機鐵站的聯繫方面，我們各方面都會很積極地研究如何更方便旅客，有如張議員說的，不只是指示，途經的路也是。這方面我們其實正在準備一部新的升降機，希望可以盡快投入服務，但是工程需時。另外，有沒有其他方法令乘客更容易在兩個站之間遊走，我們都會積極研究。

**主席：**張委員有沒有其他？

**張欣宇議員：**主席，還有特別優惠，盈利特別好的年份(計時器響起)，提供一次性的特別優惠。

**主席：**簡潔回應。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：**我們不時推出不同優惠，不同的優惠我們都會考慮的。

**主席：**下一位是陳恒鑛委員。

**陳恒鑽議員**：多謝主席。幾年前在可加可減機制下進行票價檢討的時候，當時我提出兩個要求，一個是與物業的收益掛鈎，當時這個建議是獲政府接受，加入可加可減機制之中。

另一個建議，即延後加幅隔年取消的做法不為接受。這次雖然我們沒有啟動可加可減機制，因為可加可減機制之下加價有封頂，啟動有門檻。其實加幅延後，接下來怎麼加，加幅也不可能達到百分之3點多，延後加幅這樣一直累積下去、一直滾雪球其實意義是不大的。所以，我也希望未來很快，可能一兩年後會檢討，政府也可以和港鐵談談其實延後加幅如果是隔年取消，對於港鐵的收益甚至估算是不會有太大影響的。因為加幅保留，甚麼時候才能加到百分之3點多？所以希望延後加幅可以取消，增加港鐵可加可減機制對市民的說服力。

今天我也想說說機鐵的加票價，加價與否，最主要視乎機鐵的競爭力。觀乎現時巴士及的士的方便程度，的士可以到達酒店門口和家門，其實從機場出市區，價錢和乘坐機鐵是相差無幾，甚至比機鐵更加划算的時候，我相信市民是會有所選擇的。所以加價和不加價，最主要都是看競爭力，加票價後，會不會令機鐵的競爭力進一步削弱？現在機鐵客量只剩下七成，即2019年之前的七成，而每一程車乘客量只有五成，即是說有一半位置還有空間。

這麼多年沒有加價，加價時加幅不是雙位數，對我來說可以接受。不過問題在於如何提升載客率，使營運可以回到合理水平，我覺得這一方面才重要。我早前也向港鐵建議推出票價優惠，這些優惠不是要市民記住今天有優惠，明天沒有優惠，而是直接“3人同行，2人價格”，行不行呢？或是2人同行，回程有優惠，是否可以呢？有一些比較直接能驅動的優惠，我相信對於提升載客率是有幫助的，我想聽聽港鐵的看法。

**主席**：請楊女士。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：我也同意議員的意見，就是我想最重要是如何能夠吸引乘客。在優惠方面我想我們都會積極去思考，針對不同的客群或常客，如何令他們多一點使用機場快線，我們會積極研究。

**陳恒鑽議員**：但是加票價之後積極回應，現在要加票價，港鐵都沒有方案，甚麼時候會回應呢？

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：我補充一下，其實我們在加價的同時也會保障本地客人，所以我們的團體票，剛才議員說2人同行、3人同行、4人同行的優惠，其實折扣比今天會更加大，因為我們凍結了票價，希望這樣已經可以(計時器響起)令本地客人不會因為這次票價調整而覺得機鐵沒有那麼吸引。但是剛才提及的其他票務優惠，我們都會繼續思考。

**主席**：港鐵楊女士都回應了好幾次，他們都會檢討一籃子的因素，將來當然希望你們能有一個具競爭力的方案。好，這個議程項目現在審議完畢。不好意思，由於時間關係，所以沒有機會給委員第二輪發言。這個議程到此完結，首先感謝當局及港鐵的代表。

[014043]

我們進入議程第V項，就是“檢討電動私家車牌照費、交通違例事項定額罰款及停車收費錶的收費”，請工作人員邀請政府當局代表進入會議室。我請各位參考政府當局提供的文件，就是立法會CB(3)542/2025(05)號文件。請有意提問的委員按鈕示意發言。我視乎有多少位委員有意提問，考慮分配發言時間。

首先感謝亦歡迎政府當局出席會議，來自運輸及物流局的代表是廖振新副局長及他的同事，還有警務處和運輸署的代表等等。在議程中已經列出出席官員的姓名及職銜，我這裏不花時間詳細讀出。

我現在看到示意發言的委員暫時有10位，我分別讀出名字，讓大家好作準備。時間關係，10位委員，會議預定在10時30分完結，我會延長15分鐘，即約有40分鐘時間，我想讓每人3分鐘時間，然後我估計有些委員可能陸續會示意發言。我先讀出次序，第一位是易志明委員，之後是陸頌雄委員、陳恒鑽委員、盧偉國委員、周小松委員，田北辰委員、陳沛良委員、陳學鋒委員、林筱魯委員、姚柏良副主席、梁文廣委員，暫時有11位。3分鐘，還有……

(田北辰議員詢問是否有其他會議在此會議室接着舉行)

**主席**：沒有會議在這個會議室接着舉行。

**田北辰議員**：Okay，那能不能再延長15分鐘，因為其實這個議題涉及很多加費，每人3分鐘真的搞不定，能不能4分鐘？多1分鐘而已。

**主席**：田委員，你的建議是可以的，我們先進行第一輪發言，每人3分鐘，然後延長會議時間15分鐘，我們再看看有沒有需要是第二輪發言，有需要我們再延長時間，希望各位盡量精簡提問，讓政府當局可以比較詳盡回應大家的問題，到時候我會控制交流及提問的時間。

第一位發言的是易志明委員。

**易志明議員**：謝謝主席。政府上一次增加違規泊車的罰款是2018年，過去這幾年私家車泊車位數目的確有些改善，但是商用車輛方面比例仍然維持在1:0.6。雖然運輸署多次說晚上會在適合的地方加設泊車位，但進度非常緩慢，我們業界不時就認為可行的地方作出建議，但十居其九運輸署都說不行，所以進度很慢。

另一個問題是短期租約的臨時停車場，現在政府聽了我們意見，指定了一定數量的私家車停車位及大型車輛停車位，但我們發覺有一些停車場操作者不遵守這項要求，讓更多小車停泊，取消大型車輛停車位，因為收入會好些。但是政府只給他警告信，沒有阻嚇力。我最近向地政署反映，要罰重一點才行，發出警告信完全沒有阻嚇力。

我的業界對於增加罰款很有意見，他們覺得會增加司機壓力，使司機流失，尤其是有些司機人有三急，去一會兒洗手間回來便被抄牌，尤其是現在電子抄牌“快到無影”，所以他們覺得使運輸業界更加困難。希望政府考慮一下，第一，私家車及商用車輛在違規泊車罰款調整能不能分開處理，即是說商用車輛不要調整，因為沒有地方供泊車，也希望政府能夠承諾短

期內在一些比較繁忙的地區提供適合的上落客貨點，以滿足業界的要求，否則他們要求我反對政府的加幅。

當然，停車位收費錶收費調整方面我是接納的，但是有一個問題，就是商用車輛泊車位不增加。的士也是商用車輛，但卻不能停泊在這些貨車和商用車輛泊車位，只能泊在普通私家車的咪錶停車位，這樣便無法享受優惠了，因而受到影響。我不知道局方在這方面有些甚麼方法可以處理。

另外，我已多次提出，希望可以提供位置讓學校校巴在晚上停泊。香港合共有1 000間中小學，我上次提出書面質詢，當局的答覆中指出，竟然只有40間學校提供所謂泊車的空間，這個數字少得可憐。我希望運輸及物流局和教育局商討一下，這個是三贏方案，司機可以多睡一點，減少一點罰款，車費相對地可以便宜一點，對學生也有好處，為何學校不肯做呢？只有40間學校(計時器響起)。

**主席：**在這裏我想說明，剛才先請易志明委員發言，是因為易委員稍後要主持一個會議，我先請他提問。剛才易委員所提的問題，有一部分可能在副局長稍後向各位簡單以電腦投影片簡介時會有所回應。以下時間，副局長已經準備了電腦投影片……

(有委員建議政府官員簡短介紹)

**主席：**或者這麼說，其實文件很完整，電腦投影片的內容應該基本上是文件所載的資料。副局長，我讓你說一兩句……

**運輸及物流局副局長：**容許我作一點開場發言。

**主席：**讓他說開場白，然後我們可以再進入提問，好嗎？政府當局準備了，就不要浪費。

**運輸及物流局副局長：**或許讓我作開場發言，然後再回答易議員的問題，好嗎？

**主席：**好。

**運輸及物流局副局長：**多謝主席。各位委員，今天我們就2025- [014829] 2026年度……

**主席：**簡潔一點，副局長。

**運輸及物流局副局長：**可以，需時幾分鐘而已。

**主席：**幾分鐘？

**運輸及物流局副局長：**財政預算演辭提及的3項收費/罰款水平檢討的結果和建議徵詢委員的意見，讓我作概括的介紹。

第一是理順電動私家車牌照費的架構和水平，為了推動環保，政府已經推出一系列措施鼓勵駕駛者轉用綠色車輛。電動車普及化已經取得顯著的成果。在2024年，電動私家車佔新登記私家車的比率超過七成。現時，電動私家車的牌照費按照車輛的淨重收費。隨着電動車技術的進步，電池的重量和體積越趨輕巧，令電動車在淨重大致相若的情況下，性能不斷提升。按電動車淨重計算牌費已經不再合適，也未必能夠全面反映電動私家車的價值。

事實上，現時香港電動私家車的牌費，與燃油私家車的牌費之間相差近6倍。因此，經諮詢過環境及生態局後，我們認為有需要調整電動私家車牌照費的收費架構，按額定功率向電動私家車徵收牌費，配合科技發展，緊貼國際的做法，同時維持吸引用家轉用電動車的誘因。參考燃油私家車牌照費結構，我們建議將電動私家車的牌照費按額定功率分為5個層級，收費建議訂立於低於燃油私家車的水平。考慮到公眾可以負擔的程度，調整將會分3年逐步增加，但會一次性在修例中述明。現在市場已經有不同的品牌、型號及價格的電動私家車以供選擇，加上較低的能源開支、保養費用及車輛牌照費，預計仍有足夠的誘因鼓勵駕駛者轉用電動車。

第二項是調整交通違例事項的定額罰款水平，違例泊車和大部分交通違例事項的定額罰款自1994年(即是31年以來)維持不變。然而從1994年至今的通脹已經上升超過70%，罰款額的阻嚇力或有所抵銷。我們注意到，部分交通罪行仍有上升或居高不下的趨勢。交通意外的數字方面，在今年第一季的交通意外中，致命交通意外宗數和死亡人數均比去年同期大幅上升四成。

香港有關的定額罰款水平遠較多個海外地區為低，以違例泊車為例，新加坡、倫敦及澳洲新南威爾斯州的罰款水平最高達香港水平的10倍。至於超速駕駛.....

**主席：**副局長，我建議你不要照稿讀出，委員關心的其實基本已載於文件，請只講解你認為特別的要點。如照稿讀的話，我想委員都比較焦急，擔心沒有時間提問，不如讓大家多一點時間交流，好嗎？

**運輸及物流局副局長：**好，那我簡單說明。就交通違例事項定額罰款，我們建議違例泊車罰款上調25%，其他違例事項罰款則上調50%。調整停車收費錶的收費方面，我們建議因為多年沒有調整，現時收費是每15分鐘2元，31年來都沒有調整，我們建議調整至每15分鐘4元，以確保咪錶停車位能夠盡快流轉。

**主席：**副局長，不如你直接回應易志明委員剛才所提出的意見和問題，好嗎？

**運輸及物流局副局長：**易議員有幾個問題的。

**主席：**簡單回應。

**運輸及物流局副局長：**好。私家車和商用車輛的罰款可否分開處理呢？據我們的資料及政策原意，違例泊車罰款的政策原意是阻止阻塞交通及構成道路安全的問題。無論是私家車或

商用車輛，其實都有類似的問題。所以在政策上我們沒有理由針對這兩類車輛訂出不同罰則。

另外，增加上落客貨點及學校私家小巴泊車位，這些工作我們一直在做。剛才易議員的3個提議，其實我們盡力進行中。我們會繼續做這項工作，希望盡量增加更多泊車位。多謝主席。

**主席：**我想易委員可能都不太滿意這個答案，不過請你會後與局方再溝通。

下一位是陸頌雄委員。

**陸頌雄議員：**主席，我先說規程問題，不要算我發言時間。 [\[015347\]](#)

**主席：**好。

**陸頌雄議員：**現在討論的是3個重要的收費加幅，現在就算加上延長會議時間的15分鐘，剩下只有20多分鐘，我們有10個人排隊發言，每人只有3分鐘，多準時的人怎樣都會超時，也不可能3分鐘說完3件這麼重要的事。我建議不如真的“擇日重賽”了，因為之前的議程討論得太久。我會覺得這樣的諮詢及討論對議會不是太負責任。

**主席：**我剛才說延長15分鐘，其實還可以再次延長的。因為這個議題真的比較重要，我也知道各位委員可能要出席其他會議，如果能騰出時間，希望各位就這個如此重要的議題盡量留下，繼續參與會議。

我現在先給每人3分鐘，連問連答。第一是希望以3分鐘時限為制約，讓各位提問更為精簡，讓局方代表有更多時間作回應。如果延長會議15分鐘不足夠，我可以徵詢各位意見，得到各位同意後，再延長15分鐘，好使我們有充足時間與局方進行交流及互動，讓委員要提問的都可以提問得到。

所以，陸頌雄委員，請你發言，3分鐘，連問連答。

**陸頌雄議員**：請補回我的時間，謝謝主席。第一個問題是“牛肉乾加價”的問題，雖然大家理解違泊罰款30多年沒有增加，但是始終都要關注職業司機的考慮，特別是的士。現在的士都很難經營，如果司機上廁所或買飯盒便被人抄牌，損失大部分工資，這是很慘的。“搵食艱難”，主席。我們曾詢問的士的相關工會，他們都提議增加禁區上落客的寬免區。其實的士和其他車輛不同，一落客便立即離開，這對於減少被抄牌及使運營上更有彈性是有幫助的。

[015514]

第二是電動車的收費，由按車輛淨重收費，現在變成5個層級制，對於一些已購買電動車的人來說，其實是稍為失了預算。其中有些意見指，他們不介意增加牌費，但是現時的電動車車主，或是某個日期前登記的車主，可不可以按車輛淨重計算牌費，牌費可以稍為多繳一點，但就不要改為現在的5個層級收費。

另外，我想問，就5個層級的制度，政府的說法是牌費大概是傳統燃油車的七折。但是近年，傳統燃油車大多屬於第一和二層級，因為氣缸downsize了，即容量縮小了。我想問這麼多輛燃油車的平均牌費攤分開來，以及現在政府預計建議的電動車牌費，實際的對比是多少？電動車的牌費有不少將屬於第三層級，反而燃油車屬第三層級是不多的。所以我想了解實際的平均牌費金額。而且，政府有否平衡及考慮這項牌費建設對電動車普及化的影響，會否繼續和進一步在充電設施等各方面提供支持，特別是“EV屋苑充電易資助計劃”，有些屋苑希望延長計劃及放寬標準，謝謝主席。

**主席**：副局長。

**運輸及物流局副局長**：主席，陸議員提了幾個問題，在平均數字方面，一會兒我請運輸署同事說一說。

[015732]

他也有提及現有的電動車可不可以用舊的方法來收牌費，這個問題關乎每年釐定牌費的問題。每年的牌費釐定，當然我們是有數字，但不確保將來會不會有調整。現在所有車的牌費的收取及調整(計時器響起)，即如果調整了之後，所有車無論是新買的車或舊車都是收取新的牌費。我們不覺得電動車可以是例外。

另外，開放更多上落客禁區，或者提供更多合法上落客的地點，其實運輸署一直在審視，各區如果有適合的地方會推展。

請運輸署同事說說兩類車輛的牌費比較。

**主席：**哪位運輸署代表？

**運輸署助理署長/行政及牌照：**多謝主席，多謝議員。現時電動車牌費的數字，一輛電動車每年的牌費平均約1,000元，而根據我們的建議增加牌費，實施3年後，每輛電動私家車的牌費平均約5,300元，燃油車約7,500元。

**主席：**下一位是陳恒鑽委員。

**陳恒鑽議員：**多謝主席。對於“牛肉乾加價”，我理解已多年未加，也要有阻嚇力，不過對於營運車輛，停車位不夠卻要增加罰款，會讓人質疑是不義之舉，政府應就營運車輛停車位實質增長提供路線圖及時間表。如果只是信口說加，但過去幾年我們看到營運車輛停車位數目不加反減，現在還要再增加罰款，我覺得對運輸業界較難交代。政府是否應該提交時間表及路線圖，告訴我們在哪些地方增加停車位、如何增加、何時增加，讓本會考慮及讓公眾參考。現在能回答就回答，不然就書面回應。

第二個問題，關於電動車建議的收費架構，電動車生命周期短，科技進步快，現建議改為按功率分層級徵收牌費，但未來科技發展下可能有不少車的功率會越來越大，政府會否考慮再修改收費表或定時檢討，以回應科技發展及時代需要，謝謝。

**主席：**兩個問題，副局長，有關路線圖。

**運輸及物流局副局長：**主席，增加停車位，尤其是商用車輛停車位，我們近年作了很大努力，文件中也有詳細說明，短中長

期不同方法增加停車位。是否可以定出路線圖，路線圖是我們用短中長期的方法。時間表就要根據實際情況，尤其是市區，要找很多新的地方設置商用車輛停車位，有實際困難。

就電動車收費架構，明白的，科技會進步，當然，我們的收費架構不會永遠一成不變，如有需要，我們會檢討。多謝主席。

**陳恒鑽議員**：主席，副局長說加停車位很難，等於告訴運輸業界，只能接受增加罰款，過去幾年局方盡力增加停車位了，但停車位說是要加(計時器響起)，卻減少了，政府是否可以有些較破格的做法？比如我之前說，可以在一些較靜的區域，劃出一些位置，晚上某些時段內准許泊車，至少有些供應，政府有否實質回應？不能夠說會盡力增加停車位，但被問到怎樣增加，卻只說沒有辦法。

**主席**：我同意陳委員所說，副局長說難，但難也要做。

**運輸及物流局副局長**：我們有做，我想提供一些數字給大家，主席，請副秘書長。

**主席**：簡單說說數字。

**運輸及物流局副秘書長3**：謝謝。

**主席**：請開麥先生的麥克風。

**運輸及物流局副秘書長3**：多謝主席，多謝議員。我們近年努力增加商用車輛停車位。我舉一些例子，夜間商用車輛停車位，我們現在一共劃設了近2 000個夜間停車位。另外，剛才有幾位議員都提到禁區，我也舉些例子，以英皇道、彌敦道為例，都是比較繁忙的地區，我們策略上，在橫街加設一些上落客貨區……

**主席**：麥先生，我建議，正如陳委員提過，如果局方現在沒有具體數字，或只是說這裏做了甚麼、那裏做了甚麼，並非我們所想見到的路線圖。不如會後準備文件，說明局方的思路，結合所有能夠和需要做的事項，提交本會參考。

**運輸及物流局副秘書長3**：主席，我們會這樣做。

**主席**：下一位是盧偉國委員。

**盧偉國議員**：多謝主席。今天有幾個題目，關於電動私家車牌照費，我覺得以功率計算比較公平，也是適合的做法，建議中的牌費大致等於同類燃油車的70%左右，這樣的牌費我覺得適合，並表示支持。[\[020415\]](#)

至於交通違例定額罰款，的確有調整需要，不過也凸顯了現時罰款水平很多不合理之處。最不合理的是，行人衝紅燈比汽車衝紅燈罰得高很多。這是匪夷所思的，按道理汽車衝燈比行人衝燈危險，當然行人衝燈也會危害生命，這些是完全不合理的，我想不到為何會這樣設計。

至於增加停車收費錶收費，我覺得無可厚非，不過，最大問題是不夠停車位。我手邊的資料，私家車停車位與車輛數目比例大致上是1.14。三輛商業車只有兩個停車位，兩輛電單車大致只有一個停車位。私家車尚且可以盡量不去擠迫的地方，所以我常說泊車轉乘，泊車後乘東鐵過海到中環，有些朋友是這樣做。但是商業車輛不行，難道要商業車輛落貨，然後泊車轉乘？抱歉，我要講一句，貴部門是製造香港最多怨氣的部門！因為停車位嚴重不足，怎麼辦？晚上，商業車輛的司機下班，就有三分一商業車輛違例泊車，等抄牌。

對於一些“牛肉乾”，我真的替朋友氣憤，在九龍塘最偏僻的住宅區，晚上11:56的“牛肉乾”，指車主沒有“入錶”。大家都知道九龍城那一帶很多購物、飲食的地方，算是香港較有特色和興旺的地方。以前，晚上下班後水靜河飛，貨車泊在自己店鋪前面，例如雜貨鋪前面泊貨車不會抄牌。有一晚我看見已關門拉閘的雜貨鋪前面的貨車，有兩張“牛肉乾”，這些小店可能一天都賺不到兩張“牛肉乾”的錢。你說氣不氣憤？(計時器響起)荃灣的紅色小巴站也是，整排小巴停泊在站頭，晚上讓幾

輛紅色小巴停泊也不行。我時限已到了，沒辦法。這些怨氣不說不行。

**主席**：副局長，盧委員的怨氣，你簡單回應當局可以怎麼做。

**運輸及物流局副局長**：主席，明白盧議員的理據。就違例泊車抄牌，警方有一套做法，剛才舉出的例子也有處理方法，我請警方同事講解現在抄牌的實際操作。請警方同事。[\[020737\]](#)

**香港警務處總警司(交通)**：謝謝主席，謝謝盧議員。

**主席**：梁先生？

**香港警務處總警司(交通)**：沒錯，簡單說，我們明白過去幾年，社會經濟活動下滑，尤其現在面對很多經濟不肯定因素，也更明白職業司機所面對的困難。警務處前線人員根據既定指引，包括每年的處長首要行動項目及重點交通執法項目，進行執法工作，兼顧法理情，以成果為本作為執法工作。[\[020813\]](#)

我們的人員過去一段時間一直適度行使酌情權處理違例泊車，我先交代一些數字。在2022年，我們全年發出336萬張違例泊車的定額罰款通知書(俗稱“牛肉乾”)，至2024年降至254萬張，整體下跌近25%，這也和運輸署投訴組數字相若，投訴組過去幾年也記錄了相當跌幅，投訴下降了約50%。我們的人員在工作方面，重點針對的是……

**盧偉國議員**：主席，我覺得這些數字沒有意思，警方說抄牌少了，要解釋具體情況，為何紅色小巴站下班後，還是在交通絕不繁忙的地段，仍要抄這些紅色小巴牌。要較為人性化處理，問題是我剛才說的，三輛商業車只有兩個停車位，晚上下班時間有三分之一商業車只能違例泊車等抄牌。

**主席**：我想在交通事務委員會多次會議，就停車位不足，尤其商用車輛、營運車輛停車位不足的問題，當局要通盤解決。就剛才提到的路線圖等，當局應該要讓我們看到比較清晰的決

心和計劃，讓人心中有數，不然就如剛才有些委員所說，增加違例泊車罰款，叫人“硬食”。凡此總總，我想稍後也會有很多委員會提及，不如副局長回去再想想。希望你會後真的清晰交代如何讓我們市民大眾更為安心。

**運輸及物流局副局長**：主席，聽到意見。

**主席**：下一位是周小松委員。

**周小松議員**：多謝主席。時間關係，我只是表達兩點而已。就第一個“牛肉乾加價”的問題，我是很清晰反對的，尤其是我關注商用車輛職業司機的苦況，上個廁所，買個飯盒或短暫落貨都會被抄牌。他們其實真的很苦、很慘。那我為何要反對呢？確實是停車位不足。平均每每一輛車只有0.6個停車位，如何找位置泊車才行？政府發牌，也要有位置停泊才行，沒有位置停泊就罰錢，這是甚麼邏輯呢？政府常說會加快去解決，並正在做，但看看數字，由2013年到現在，商用車輛比率維持在1:0.63至1:0.67之間，目前是1:0.66。盧偉國議員說得對，三輛車中只有兩輛車有停車位，另一輛車則無法停泊，這一定是鐵律。所以，我反對“牛肉乾加價”。

第二點，關於電動私家車的牌費問題。長遠而言，增加一點牌費，我認為是合理的。但我提醒運輸署留意，第一，這次加幅畢竟比較大，因為是從1,000元左右增加至數千元，這個數倍的加幅，會否窒礙市民轉用環保能源車的意欲，從而導致普及化的目標未能達成呢？就這個方面，我希望政府能夠考慮，或者把整個年期再延長一點，不要在3年內達到目標，甚至可以考慮用10年時間，每3年調整一次，這樣又會如何呢？希望能減輕對用家的影響，並能繼續鼓勵市民轉用環保能源車。多謝主席。

**主席**：在政府回應之前，我想徵詢各位委員的意見。接下來有1、2、3、4、5，共6位委員示意要發言。我想徵詢各位，是否同意會議再延長會議15分鐘？

如果沒有問題，okay，請副局長回應。

**運輸及物流局副局長**：主席，我們已經聽到周議員的兩點意見，我們會回去考慮一下。關於違例泊車的意見，其實剛才已有數位委員提及。我認為，按照主席之前的說法，我們會回去看看如何在停車位方面做得更好。

[021325]

**周小松議員**：主席，即局方現時無法回應，我趁尚有時間再說兩句。我們在工務小組委員會審議過很多工程項目，政府並非沒有辦法解決停車位的問題。舉例而言，有一個地區要規劃後重建，並取消了300個停車位，政府其實是有辦法在區內找到補回300個停車位，這是事實(計時器響起)。但為何政府沒有主動意識去增加停車位呢？最大的問題是，有車輛，但沒有停車位停泊，平均每輛車只有0.6個停車位。為何政府不主動去解決問題呢？十多年來一直如是，所以我認為政府有責任盡快解決。

**主席**：副局長可能了解到，委員不斷追問這個問題。如果當局未能清楚交代，究竟有甚麼決心和計劃，徹底解決停車位不足的問題，特別是對營運車輛而言，我認為委員在會上反覆追問，亦代表了不少市民大眾的心聲。副局長，你可能真是需要“戰起床板”想想，如何能回應這一部分。

**運輸及物流局副局長**：主席，已聽取意見。按照主席剛才所說，我們在會後再補充相關資料。

**主席**：下一位，請田北辰委員。

**田北辰議員**：多謝主席。其實我起初提議4分鐘發言限時，是不足夠的，現在每名委員發言都要五六分鐘。主席，政府建議調整電動車牌照費，我們實政圓桌不反對政府分層級的原則，但對於新收費的增幅程度持很大意見。現在電動車的牌費大約是1,100元，因為是按重量計算，每輛車都差不多。分層級新收費實施後，到2028年第一層級增加至3,000元，第五層級更厲害，由現在1,100元增加至11,000元，加幅達10倍，實在非常離譜。政府要推動電動車普及化，卻自己打自己耳光，這樣的加幅根本是幫倒忙。

[021503]

實政圓桌認為，按照新的分層級制度是okay的，我們支持政府，因為很多國家都是這樣做，但這個加幅實在離譜。我們認為第一層級應該由現在1,100元，在3年後接通脹加至1,300元。至於第五層級，政府表示現時馬力較高的車和燃油車的概念差不多，開頭是3,200元，建議3年後增加至3,800元。也就是說，我支持政府的分層級制度，但不支持離譜亂加牌費。

政府一面叫人轉用電動車，一面又將牌費加至1萬多元，這是甚麼意思呢？主席，很多人打電話給我，因為他們數年前買了電動車，當時政府表示，電動車為他們省油，並表示會安裝很多充電樁，而且牌費又便宜的，只需1,100元，對不？現在大家“落咗疊”，“入咗局”後，現在要開始“擺他們的命”，他們有很大意見。凡政府政策“轉軛”往往都會出現這個問題，他們要求我向當局反映，對於已經購買電動車的人士，政府不如豁免他們的牌照費，繼續按照舊的標準根據通脹調整，等到他們的車用完之後，對新購的電動車才執行新收費。如果不是這樣的話，下次政府再有新的政策想吸引參與，就沒有人會相信了，有些人覺得一旦“入局”，政府就會所謂pull the rug，然後“跣佢一鑊”。

至於調整咪錶停車位收費，其實目標是避免咪錶停車位長期被人佔用，我們實政圓桌完全認為達到這個目的，並可以再優化一下。建議第一個小時每15分鐘收費從2元加到3元，和其他地方一樣，只是增加了五成而已，因為很久沒有調整過。第二個小時收費達到5元，平均也是4元，不過這樣第一個小時加了50%，第二個小時達到5元。其實這個做法就是鼓勵駕駛者盡快將車駛走，把停車位讓給別人。如果政府連這個建議都不考慮的話，我就有很大意見(計時器響起)。

最後談談定額罰款。關於罰款，已有多位委員提及，我不再多說。不過現在有很多路段，既沒有咪錶停車位，又不允許泊車，我要求政府加快安裝咪錶停車位。如果不想劃分停車位，可以在地面劃線，用CCTV標示上落車位。現在整條街道既不允許泊車，又不安裝咪錶；不如劃出一段來安裝咪錶停車位，另一段用作上落車，否則就會浪費路面空間。

**主席：**副局長，由於時間所限，這3個問題我希望你從中選擇一至兩個回答。

**運輸及物流局副局長**：主席，田議員提出的數個問題主要是他 [021842] 的意見，我們已收到這些意見，並會回去考慮一下。

至於鼓勵電動車普及化，當局現在建議增加牌費是否自打嘴巴的問題，其實我們認為，即使電動車牌費增加後，與燃油車相比仍是較低的，大約只有七成。再加上電動車的燃料費用比傳統燃油車低很多，而且現在也有很多不同品牌的電動車，價格也很具吸引力，所以我們認為即使增加牌費，仍然有很大的誘因，鼓勵燃油車的車主轉用電動車。

至於其他主要是田議員的意見，我們會回去考慮一下。

**主席**：好。

**田北辰議員**：不是，主席，我現在用了4分鐘而已。除了我提出的意見外，對於豁免牌費這項建議，當局又是否願意考慮？

**運輸及物流局副局長**：剛才已經回答過豁免牌費的問題了，其實另一位委員已有問及。主要的原因是，牌費是每年收取的，當牌費進行調整時，無論是新車還是舊車，我們都是採用新的牌費標準，所有車輛都是一樣的。所以，目前我們並沒有看到有非常強烈的理由。

**田北辰議員**：關於增加咪錶停車位的問題？

**主席**：時限到了，謝謝田委員。

**田北辰議員**：主席，每個人都關注增加咪錶停車位的問題。現在的情況是，很多路段既不加裝咪錶停車位，又不允許停泊。

**運輸及物流局副局長**：主席，對於增加咪錶停車位的意見，我們接受，並會盡力增加。

**田北辰議員**：很好，政府終於有意見肯接受了。

**主席**：下一位是陳沛良委員。

**陳沛良議員**：多謝主席，我簡單提出兩個問題。第一，正如大家剛才提到，香港路面的禁區多泊位少。當然，在增加罰款之後，對於道路使用者和車輛來說會有一定的負擔。所以，我想建議的是，在執法酌情權方面，能否訂得更為清晰？當局是否可以為前線的執法人員制訂更為清晰的執法酌情權標準呢？對於一些並非真正嚴重影響交通堵塞的路段，又或者是在一些禁區內有上落需求的情況，比如老年人需要上落時，其實可以適當行使酌情權，這樣也能夠舒解一下這方面的怨氣。[\[022023\]](#)

第二個問題是關於咪錶停車位方面的。我反而有一個建議，目前我們採用了遙距入錶的方式，並且遙距入錶是可以免費續泊一次的，對吧？現在我看到路面上有很多兩小時咪錶。其實，如果想增加咪錶停車位的流轉率，是否可以將這些兩小時咪錶的時限改為一小時呢？這樣一來，在一小時後，車主再通過遙距續泊，其實也能達到兩小時的停車時間。因為如果維持兩小時的設定，再加上免費續泊一次，就變成了4小時，我覺得時間太長了。希望在這一方面，當局可以考慮一下我的建議，以便更好地疏導咪錶停車位的使用情況。謝謝。

**主席**：副局長，兩個問題。

**運輸及物流局副局長**：關於執法酌情權的問題，其實剛才警方的同事已經解釋過。事實上，他們目前設有一套執法酌情權機制，讓前線執法人員在實際執法過程中，能達到相關法例的目標，也就是說，主要是避免阻塞交通及引發道路安全問題。

至於咪錶停車位的流轉方面，我們現時設有不同類型的咪錶停車位，有的允許停車時間較長，有的則較短。不過，我已經聽取了議員提出的意見，我們會回去研究一下，看看是否存在一些原本允許停車兩小時的車位，適合改為允許停車一小時，在這方面我們可以回去再研究一下。

**主席：**陳沛良委員，有沒有跟進？

**陳沛良議員：**沒有，謝謝。

**主席：**謝謝。下一位，請陳學鋒委員。

**陳學鋒議員：**多謝主席。我認為市民對目前的一些政策感到混亂，包括教育津貼減了2,500元，然而轉頭又告訴市民生育子女可獲兩萬元。同樣的情況也體現在這次政府的政策上，政府一方面表示支持環保，希望能促使更多車輛轉用電動車，另一方面卻又增加電動車的牌費。我覺得政府內部的部門確實需要審視一下這種政策混亂的狀況，不要讓市民不知道政府想做甚麼。[\[022236\]](#)

我也要跟局長說說，他剛才提到，即現在增加電動車的牌費後，電動車仍具競爭力，但我想跟他說不是。因為現在電動車的保費相當貴，比普通汽油車的保費貴很多。因此，在增加牌費後，電動車的整體費用增多了。大家以為電動車充電很便宜嗎？不好意思，電動車要進入停車場充電，停車場是要收停車費的。這些費用都需要計算在內，而不是單純計算電費。到任何一個停車場，都要先付停車費，然後再付充電費，這些都是實際運作的狀況，希望局方能夠真正了解，不要說一些不說一些。

此外，我也覺得目前牌費的計價方式很混亂。現在電動車牌費按照功率計算，而以往汽油車是按照排量計價。據我理解，汽油車按照排量計價主要是出於環保的考慮。但對於電動車來說，其功率大小其實與排污問題關係不大，因為電動車本身排污量就很少。那麼，為甚麼還要按照功率來計算牌費呢？我實在無法想象。不如乾脆按照車價來計算牌費，比如說根據車價多少個10萬元來釐定牌費，這樣可能大家會更容易理解，對嗎？我實在無法想象，而電動車牌費增加的幅度也太大了。

還有一個關於咪錶停車位的問題。委員都提到停車位不足的問題，而另一個更重要的問題是，很多咪錶停車位被人非法佔用。大家可以通過運輸署的APP查看，很多街邊的咪錶停車位顯示是空置可以泊車的，但當車主把車駛過去時，卻無法泊

車，因為全部沒有入錶，尤其是在商店門口的咪錶停車位經常被人佔用。如何解決這個問題呢？我認為單純提高停車收費錶的收費是解決不了問題的，到最後仍然會供不應求。我希望局方能夠認真考慮這個問題。

最後，我希望主席在會議總結時，不要說委員支持這項建議，因為我們沒有人支持這項建議。

**主席：**副局長。

**運輸及物流局副局長：**主席，先說說關於功率計算牌費的問題。其實電動車的功率與傳統燃油車的排量，即多少cc，大致上是相關的(計時器響起)。目前我們建議採用額定功率來計算牌費，這其實也能反映出車價。一般來說，功率較大的車輛，車價也會相對較高。[\[022528\]](#)

第二點，我明白並認同，要判斷電動車是否仍然具有吸引力，從而吸引市民轉用電動車，應該從整體方面來考慮，這包括牌費、燃油費、保險費用，以及日常使用成本等。不過，根據我們的估計，即使從整體角度來看，電動車仍然具有吸引力。

至於咪錶停車位被非法佔用的問題，我認為主要還是要加強執法。目前，我們已經從多個方面着手處理這個問題。除了警方外，咪錶承辦商及交通督導員也會協助巡邏。希望通過這些措施，盡可能減少上述情況。

主席，以上是我的回應。

**主席：**下一位，請林筱魯委員。

**林筱魯議員：**多謝主席。我提出兩點。第一點，今天很多同事都提到罰則及停車位供求失衡的問題。我認為，無論如何調整，這個問題其實源於承接多年以來交通政策的擺動和失誤。一方面，政府沒有積極控制汽車增長量；另一方面，曾經很長時間壓抑了停車位的興建。政府在短時間內無論如何調整，我都明白這是困難的。至於如何細調，我今天就不多說了。但從

實質上來說，如果大政策不能往前看，不能大膽地提出一個藍圖——主席也多次提到藍圖的問題——那一輩子都解決不了這個問題。我真的期望能盡快有一個清晰的政策。當然，一定會有人反對，要麼壓縮汽車增長，要麼想辦法大幅增加停車位。然而，現實來說，在市區內如何大幅增加停車位呢？我也看不到有何方法，我也替政府覺得辛苦。但政府總要有一個政策方向，否則不斷地微調是沒用的，對嗎？

第二點，我也同意一些同事的看法。如果我回看相關罰則，特別是那些影響交通安全的違例事項的罰則，我看不到阻嚇性。以我個人觀察，衝燈問題情況越來越嚴重。剛才盧偉國議員也提到，在這種情況下，為甚麼還要微調呢？我真的視作微調。副局長剛才在開場白中也提到，相關的傷亡數字正在急劇飆升。那為何不大幅度、大手大腳，釋出一個清晰的信息呢？

我提出上述兩點，多謝主席。

**主席：**請副局長回應。

**運輸及物流局副局長：**關於泊車位的問題，很多委員已提出意見。正如主席所說，我們會回去好好研究，然後再回覆事務委員會。

至於其他交通違例事項的罰款是否有再調高的空間，目前建議的罰款已經調高了50%，其實這個幅度已經不算小了。至於是是否有其他需要加重罰則的個別事項，我們回去會進一步檢視。

**主席：**接下來還有兩位委員示意發言，我想向各位建議，考慮在11時後再延長會議時間，直至兩位委員提問完畢，我們才結束這項議程。我稍後也會做一個簡單的總結。

現在請副主席姚柏良委員發言。

**姚柏良議員：**多謝主席。我盡量簡短，因為知道時間緊迫。我和很多同事都非常關注商用車輛泊位不足的問題，這個問題 [023009]

長期困擾業界，特別是旅遊巴方面，一直是長期遇到的問題。香港要發展“無處不旅遊”，旅客體驗必須提升，所以在合適的旅遊熱點設置合法的上落客點是十分重要的。當然，我也明白這需要平衡當地的交通流量控制，但我希望局方能夠在這方面配合業界發展，對旅客更加友善，讓上落客點更切合旅客的需要。這方面其實還有改進的空間，可以做到更好的平衡。事實上，現在旅遊巴在很多地方上落客時都面臨很大困難，特別是將來要增加罰款的話，我相信會對業界造成更大壓力。現在招聘旅遊巴司機已經不易，若再有這麼多困擾，旅遊巴的經營將更加困難。這可說是我提出的一個要求。

另外，對於電動車牌費的新調整架構，我在方向上是同意的，我認為以功率計算是合理的。不過，我還是有些擔心。我想知道局方是如何評估這樣的調整。對於如何平衡正如林筱魯議員所說的車輛增長以至車輛數量，以及傳統燃油車轉用電動車這方面的情況，局方如何評估電動車牌費調整所帶來的影響？我希望能了解更多一些，謝謝主席。

**主席：**副局長。

**運輸及物流局副局長：**主席，多謝姚議員的意見。就第二個問題，其實我們在評估時，正如我剛才所說，我們是考慮整體的費用是否仍具有吸引力。經過研究，我們發現即使調整了目前的電動車牌費，從整體來看，轉用電動車無論在購車成本、日常維修開支，還是日常的燃油費用及保險費等方面，我們認為仍然是具有吸引力的。

至於商用車輛泊車位不足的問題，尤其是希望能有更多地方讓旅遊車停泊，做到更為旅客友善，我們也同意這個方向(計時器響起)。然而，這要視乎實際的操作情況及實際地點。如有地點被認為是適合的話，我們會盡量考慮。如有個別的建議，我們非常歡迎姚議員與我們聯絡，我們會看看能否盡量多做一點工作。

**主席：**下一位，請梁文廣委員。

**梁文廣議員**：多謝主席。首先，就電動私家車的牌照費用而言，我認同根據電動車的功率來調整牌費的方向。因為這與燃油車依據引擎容積來確定牌費，實際上都是與馬力相關的，我覺得這個方向是好的。

不過，過去有很多電動車車主，也就是現有的這批車主，他們都受惠於當時的牌費及各項費用的優惠而轉用電動車。在現在實施牌照費調整的階段，是分3年逐步調升的。那麼，有沒有機會考慮，除了這3年的調升方式以外，對於現有的電動車車主，可否暫時不增加他們的牌費呢？比如說直到車輛發牌滿6年需要驗車續牌時，才開始按照現時建議的5個層級收費方式來處理，這樣可以讓現有的電動私家車車主更容易接受和理解相關安排，這難道不是一種可以考慮的微調處理方式嗎？這是關於電動車方面的問題。

第二，關於咪錶停車位收費的情況，其實剛才有議員同事已經提到，現在霸佔咪錶停車位的現象仍然非常嚴重，有時甚至投訴無門。個別案例中，可能部門同事也知道，甚至鬧到上電視，搞了幾場“大龍鳳”，最後才把佔用者趕走，但還不是永久趕走，風聲一鬆他們又回來了。特別是一些“夜冷店”、車房這類地方，門前霸佔咪錶停車位的情況尤為嚴重，導致普通市民找不到咪錶停車位。我認為這可能真的需要不同部門之間加強執法來處理。

另外，最後是關於定額罰款的事項。有些地方是否可以考慮，除了定額罰款之外，採取一些加強監控的方法呢？例如近期警方和運輸署在這方面的工作有些連結，在嚴重交通違例的地方設置系統，派專人查看，一旦發現違例泊車就立即截圖並進行檢控。特別是在這次調整罰款方面，有關一些車輛佔用巴士站位置的情況。舉例而言，我們經常提到的南昌站A出口的巴士站，經常被長長的士車龍佔據，導致巴士無法正常上落客，荔盈街的巴士站也是如此，被的士佔用。所以我之前和同事去現場視察，看到那些車甚至要逆線行駛來避開的士，存在很多問題。當然，這也涉及到附近的士站規劃不足的問題，這亦是需要考慮的問題，但對於相關情況，是否可以通過其他科技執法手段，來避免這些問題持續發生呢？多謝主席。

**主席**：副局長。

**運輸及物流局副局長**：主席，這兩個問題都涉及執法問題(計時器響起)，我請警方的同事簡單回應一下

**香港警務處總警司(交通)**：[\[023635\]](#) 謝謝主席，謝謝議員。首先回應一下有關運用科技的問題。最近這個星期，我們推出了一項新猷，即借用運輸署的閉路電視系統，在皇后大道中及黃泥涌道共4個地點進行執法。其實，除了執法之外，我們也希望能夠讓駕駛者養成良好的駕駛習慣。為此，我們在附近懸掛了banner(橫額)，也開展了相關的教育工作，希望通過整體的配套措施，起到警醒的作用，提醒駕駛者在途經這些地點附近時，要遵守相關的交通規定。

至於針對佔用咪錶停車位的執法，剛才在討論中也有提及。其實警方，無論是前線巡邏人員在巡查過程中，還是我們的交通督導員在巡邏工作期間，一旦發現有違例的情況，都會作出適當的處理。去年，我們大約發出了25萬張告票，這些告票都是針對濫用咪錶停車位，也就是車輛沒有駛離咪錶停車位的違例情況而發出的。以上是我的回應。

**主席**：謝謝。副局長。

**運輸及物流局副局長**：就幾位委員提出的問題，關於現有電動車是否可以沿用現有的收費方法，我剛才已經作出回應。不過，我們也聽到有幾位委員表達了這樣的意見。

**主席**：[\[023755\]](#) 請回去再研究一下吧。有意發言的委員都已經發言完畢。我在此作一個小結。

就這個議題，我們看到原則上大家都支持相關的方向，特別是部分收費多年未經檢討，因此大家原則上支持進行檢討及相關調整。不過，委員們有一個很強烈的意見，就是停車位不足，尤其是商用車輛的停車位不足。希望當局能夠正視這個情況，不僅要研究解決方案，還要盡快落實。因為這次提出要增加違例泊車的罰款，雖然相對來說加幅尚算溫和，但畢竟這個加幅以及相關執法，交通違例者都幾乎是“硬食”。

很多委員同事都代表市民大眾的心聲，希望當局在調整違例停車或相關違例事項罰款的同時，也要有充足的配套。雖然可能無法在今天或短期內完全達到要求，但至少要讓大家看到當局的信心和決心，在這方面會有一個清晰的計劃，分階段逐步落實，包括短期、中期和長期的規劃，向大家作出交代。所以，很多委員其實是支持政府對相關違例事項進行費用調整的，但請當局一定要交代，打算如何逐步改善停車位不足的問題？從剛才討論可見，這是委員很一致的意見。

第二部分是關於電動車牌費改為按額定功率計算的問題。我也聽到絕大部分委員都支持這個方向。不過，有少數委員認為在調整時，是否可以分階段進行，或者對現有的電動車車主給予特殊考慮，例如以不同方式處理呢？我聽到剛才副局長的回應，你們會回去考慮。我們的同事們都非常有心，提出了很多意見，希望副局長帶回去，再重新思考有哪些地方可以進行修改或微調。

最後，委員都很關心執法問題。我們聽到警務處的代表說會有一些酌情，希望會後能提供你們所謂酌情處理的含義，因為我們擔心酌情處理可能會出現應該抄牌的不抄，不應該抄牌的卻抄了的情況。所以，純粹的酌情處理，最終需要讓市民大眾知道，執法的酌情權何在。例如對於嚴重阻塞交通的情況一定要執法，但有些情況對交通沒有那麼嚴重的影響，又該如何判斷呢？凡此種種，是要讓市民大眾有一個比較清晰的了解。委員同事們支持政府調整交通違例事項的定額罰款收費及相關法例修訂等，我們都應該會支持，但最重要的是當局要給我們信心。

副局長，希望你能聆聽我們的意見，並在會後考慮進行微調，我們歡迎你們的調整。但對於剛才大家提出的意見，希望你以書面回應。

**運輸及物流局副局長**：好，主席。對於你最後提到的建議，關於如何酌情權更加清晰，我們將在會後以書面形式提供更多相關資料。[\[024148\]](#)

**主席**：梁委員，有何問題？

**梁文廣議員**：我想補充一點。主席剛才提到有些資料需要以書面形式回覆，因為剛才我聽到很多議員同事都關注商用車輛停車位的問題，特別是晚間商用車輛停泊的情況。當局能否一併向委員提供過去幾年在香港增加的、容許商用車輛在晚上使用的停車位的區域及數量，讓大家可以通盤看看整體情況？

**運輸及物流局副局長**：主席，沒問題。

**主席**：副局長剛才也提過多項措施，希望可以逐步增加停泊車輛的位置，包括路邊、天橋底等，其實已經有一連串的工作在進行。希望就這些措施再有通盤的交代，讓我們都能有所知悉。

此外，有幾位委員都擔心晚上執法時，例如對於不阻礙路面的小巴或小巴站附近的車輛執法，有時我聽到很多業界或市民大眾的意見，都感到大惑不解，不明白為何會出現過度執法的情況。這是一連串的問題。

我看到警務處的代表想發言，是不是，梁先生？

**香港警務處總警司(交通)**：是，多謝主席，多謝議員。剛才會議上委員都很關心針對商用車輛的執法情況，或者借這個機會稍為補充一下，讓各位對情況有更多了解。

其實截至去年年底，全香港共有90萬輛汽車登記，其中商用車輛(即貨車、的士及小巴)大概有14萬輛，佔15%至16%左右。在2024年，共有88人死於交通意外，當中涉及86輛車輛，而這86輛車中接近一半是上述3種商用車輛。雖然法例並沒有清晰訂明“營業車輛”的定義，我們目前是按車種進行簡單劃分。我們發現，無論是商用車輛還是普通汽車，無論是在行駛中還是停泊時，造成的危險程度相若。為甚麼呢？例如商用車輛通常體積較大，如果亂停在彎位、學校附近等地方，很容易阻擋行人和司機的視線，導致行人過馬路時被迫“攝車縛”，從而造成危險。

因此，我們不能一刀切地處理這些問題。我們看到去年交通意外死亡人數中，一半是行人，共42位，其中三分之二(即

26位)是65歲以上人士。所以，我們對商用車輛的執法並非針對性執法，而是以風險為本進行執法行動。同事到達現場後會因應不同場景作出決定，例如是否有彎位、附近是否有民居或學校等，並根據這些情況行使酌情權。我們也希望同事做到將心比己。

剛才我分享了一些數字。從數字上看，香港在過去幾年做得很好，交通意外的嚴重傷亡數字降至自1954年以來新低，同時我們的交通執法數字也有所下降。

以上是我的補充，謝謝主席。

**主席：**感謝警務處代表的補充，但我還想重申一點。其實大家關心的問題，除了剛才提到的導致交通意外或嚴重阻塞交通的情況，我們並不反對有關情況的執法，以及相關罰款的提升。我們關注的是那些在街邊、晚上不妨礙其他道路使用者的情況下，無端被抄牌的一系列車輛。這對商用車輛的營運者造成很大困擾，主要原因是嚴重的車位不足，尤其是對於這些商用車輛而言。所以，希望請副局長回去後，按照原來的部署和計劃，作為一個書面交代，讓委員們了解政府的短、中、長期路線圖及計劃，如何能切實可行地解決停車位不足的問題。

**運輸及物流局副局長：**好。

**主席：**就議程第V項的討論完畢。在進入議程第VI項之前，我 [024637] 首先感謝政府當局的代表，謝謝他們。

議程第VI項，“其他事項”。我沒有其他事項。請問各位委員有沒有其他事項。如果沒有，我宣布會議到此結束，謝謝。

\*\*\*\*\*