

2025 年 4 月 25 日

討論文件

立法會交通事務委員會

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

目的

本文件旨在就下列關於 2025-26 年財政預算案演辭當中三項收費 / 罰款水平檢討的結果和建議徵詢委員的意見：

- (a) 理順電動私家車牌照費的架構和水平；
- (b) 調整交通違例事項的定額罰款水平；以及
- (c) 調整路旁停車位收費錶的最高收費水平。

背景與理據

理順電動私家車牌照費架構和水平

2. 在各項政策措施的推動下¹，電動車普及化在香港已取得顯著成果。電動私家車佔新登記私家車的比率顯著上升，由 2019 年的 6.3% 上升至 2024 年的 71.1%。截至 2024 年

¹ 為推動綠色運輸，達致 2050 年車輛零碳排放，前環境局在 2021 年公布《香港電動車普及化路線圖》（《路線圖》）。《路線圖》訂下目標於 2035 年或以前停止新登記燃油私家車（包括混合動力車）。政府亦推出一系列措施鼓勵駕駛者轉用電動車，包括寬減電動車首次登記稅、於 2018 年起設立「一換一」計劃，為拆毀舊私家車以更換電動私家車的車主提供更高的首次登記稅寬免額（當時最高為上限 287,500 元）、持續多方面擴展電動車充電網絡等。

底，香港已領牌電動私家車的數量為 105 609 輛，佔全港已領牌私家車數量的 18.3%。

3. 現時，電動私家車的牌照費按車輛淨重²收費。隨著電動車技術的進步，電池的重量和體積愈趨輕巧，令電動車在淨重大致相若的情況下，性能不斷提升。按車輛淨重計算牌照費已不再合適，亦未必能全面反映電動私家車的價值。因此，政府有需要調整電動私家車牌照費的收費架構，配合科技發展、緊貼國際做法。

4. 按額定功率向電動私家車徵收費用或稅款在國際間亦有類似做法。例如新加坡向私家車徵收年度道路稅時，電動私家車會按其最大輸出功率計算；而部分經濟體（如意大利和西班牙），在計算電動車每年所需向政府繳付的費用時亦會考慮包括其功率在內的因素。由於電動私家車的售價及用電量通常與其額定功率成正比關係，按額定功率收取牌照費將更適切地秉持能者多付的財政考慮。按電動私家車的總額定功率作收費基準亦與現時本港對燃油私家車根據引擎汽缸容量收取牌照費的做法一致，因為兩者均分別反映電動車馬達和汽油車內燃機的馬力。

5. 現時香港電動私家車的加權平均每年牌照費（約 1,100 元），與燃油私家車的加權平均每年牌照費（約 7,500 元）之間的差距為約六倍。而電動私家車每行駛一公里的能

² 現時電動私家車按淨重收取的每年牌照費架構表列如下－

電動客車	每年牌照費（\$）
淨重不超過 1 公噸者；及	572
就其後每 250 公斤（不足 250 公斤亦作 250 公斤計算）的淨重而收取的費用	124

註：上列每年牌照費不包括交通意外傷亡者援助基金徵款。

源開支估計較燃油私家車少約 89%³，能源開支每年更可節省約 32,000 元⁴。再者，電動私家車的維修保養費用亦相對較低⁵；而近年市場亦有更多品牌和款式，包括價格較相宜的電動私家車供市民選擇。在理順電動私家車牌照費架構和水平後，我們預計電動私家車仍具一定吸引力。未來我們將會持續鼓勵駕駛者轉用電動車。

6. 故此，政府建議調整電動私家車牌照費的收費架構，按電動私家車的額定功率⁶收取牌照費，以取代按車輛淨重收費，並適當地調整牌照費水平（詳見第 17 段），以配合電動車的技術發展、與世界其他地區的類似做法接軌。現時當汽車入口商向運輸署提交類型評定申請時，已需包括額定功率資料，而電動私家車的額定功率，亦已清楚列明於每一輛電動私家車的車輛登記文件和車輛牌照上。

調整交通違例事項定額罰款

7. 警務處現時根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)和《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)就道路交通

³ 根據機電工程署發表的能源消耗指標（運輸組別），電動私家車每行駛 100 公里耗電量為 19.7 千瓦小時。另一方面，引擎汽缸容量為 1,501 至 2,500 立方厘米的汽油私家車（即本港最常見的汽油私家車引擎汽缸容量類別）每行駛 100 公里耗油量為 11 公升；參考 2025 年 3 月 21 日的無鉛汽油零售價，假設每公升汽油售價為 26.64 元，汽油私家車每行駛 1 公里需用約 2.93 元。至於電動私家車，參考香港電燈有限公司在 2025 年 1 月的平均淨電費為每千瓦小時 167 仙，電動私家車行走相同距離所需的電費約為 0.33 元，較汽油車輛的費用低約 89%。

⁴ 根據運輸署的 2023 交通統計年報及 2023 年 12 月私家車領牌數據，每輛領有牌照的私家車於 2023 年每日行車里數為 33.74 公里。

⁵ “Consumer Reports, Inc.” 在 2020 年 10 月發布的“Electric Vehicle Ownership Costs: Today’s Electric Vehicles Offer Big Savings for Consumers”的結果顯示，純電動車和插電式混合動力車的生命年期平均維修和保養的成本估計分別為內燃引擎車輛的約一半。

⁶ 某些電動私家車有超過一部驅動的電動馬達。在此情況下，該電動私家車的額定功率將為其每部驅動的電動馬達的綜合額定功率，相關數字已反映在其車輛登記文件內。

罪行發出定額罰款通知書。根據第 237 章發出的定額罰款通知書，適用於與泊車有關的罪行，每項罪行的罰款額劃一為 320 元。至於根據第 240 章發出的定額罰款通知書，是針對干犯《道路交通條例》（第 374 章）及其附屬法例所規管的交通罪行，包括超速駕駛、超重駕駛、在限制區內上落乘客等共 71 項罪行，定額罰款額由 230 元至 1,000 元不等。

8. 違例泊車和大部份交通違例事項的定額罰款自 1994 年（即 31 年以來）來維持不變，最近一次調整交通違例事項的罰則已在 2018 年，當時立法會通過政府建議調高五項⁷與交通擠塞相關違例事項（不包括違例泊車）的定額罰款，並降低上調幅度至 400 元至 560 元。然而，自 1994 年及 2018 年至今的消費物價指數已分別上升超過 70% 和 10%，罰款額的阻嚇力或有所抵銷。警務處一直按照「重點交通執法項目」切實執法，打擊各類型的交通罪行，保障交通安全與暢通，然而部分交通罪行仍有上升或居高不下的趨勢，例如超速駕駛、沒有遵從道路標記、橫過連續雙白綫、駕駛時使用流動電話⁸。交通意外數字方面，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。而 2022 至 2024 年每年因違例泊車而發出定額罰款通知書的數字分別達 336 萬宗、301 萬宗和 254 萬宗，數目持續高企，相比 1994 年平均上升 43%。

⁷ 獲立法會通過的五項交通違例事項及其調整幅度如下-

非法進入黃色方格路口	由 320 元調高至 400 元
在限制區內讓乘客上落	由 450 元調高至 560 元
車輛作“U”字形轉向導致阻礙	由 320 元調高至 400 元
未經授權而在巴士站、公共小巴站、的士站或公共小巴停車處停車	由 320 元調高至 400 元
公共巴士、公共小巴或的士上落乘客時停車超過所需的時間	由 320 元調高至 400 元

⁸ 2022 年至 2024 年就其他主要交通罪行發出定額罰款通知書的數字-

交通罪行	2022 年	2023 年	2024 年
超速駕駛	262,757	251,183	193,409
沒有遵從道路標記	23,139	29,831	32,720
橫過連續雙白綫或附有虛綫的連續白綫	23,620	29,573	32,233
駕駛時使用流動電話	25,267	26,881	25,969

9. 事實上，香港的交通違例事項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、倫敦和澳洲新南威爾斯州的罰款水平（折換成港元計算）分別約 400 至 2,500 元、500 至 1,200 和 600 至 3,200 元，最高達香港水平（即 320 元）的 10 倍。至於超速駕駛，新加坡、倫敦和澳洲新南威爾斯州的罰款水平（折換成港元計算）分別約 800 至 2,200 元、900 和 700 至 22,000 元，最高達香港水平（即 320 至 1,000 元）的 22 倍。

10. 因此，我們建議調高部份交通違例事項（包括違例泊車）的定額罰款水平（詳見第 22 段），以加強阻嚇作用，保障交通安全和交通暢順。與此同時，警務處會繼續根據「重點交通執法項目」，對於危害道路安全或造成嚴重阻塞的不負責任行為進行執法打擊行動。在 2024 年，警務處就違例泊車及違例行車分別發出 254 萬張及近 48 萬張定額罰款通知書，以及將超過 2 300 部涉及違例停泊的車輛拖走。此外，警務處亦加強對公眾的宣傳及教育，務求提高道路使用者的道路安全意識，以改變他們的不當行為和態度。

調整停車收費錶收費

11. 政府在路旁設立停車位是為回應駕駛者的短期泊車需要，而這些停車位一般會豎立收費錶（俗稱「咪錶」）收取費用，目的是避免停車位被長期佔用，讓更多駕駛者可使用這些停車位。現時全港共設約 11 000 個咪錶⁹，涵蓋約 20 000 個路旁停車位。運輸署經考慮路面的交通情況和泊車需求，一直致力增加咪錶停車位，例如由 2020 年至 2024 年間，咪錶停車位增加超過 10%。然而，咪錶的使用率已接近 90%（全港平均）至 95%（個別繁忙地區）。自 1994 年至今，咪錶停車位的最高收費定於每 15 分鐘 2 元。咪錶收費已 31 年沒有調整；期間綜合消費物價指數上漲了超過 70%。政府過往曾於 2001 年及 2018 年兩度向立法會建議增加咪錶收費，但未獲支持。

⁹ 咪錶停車位可分為三類：(i)供中型及重型貨車、巴士、電單車及單車以外的車輛停泊；(ii)供貨車停泊；及(iii)供巴士停泊。

12. 此外，由於現時的咪錶收費遠較一般停車場收費為低（包括私營停車場、短期租約停車場、政府產業署轄下停車場、香港房屋委員會轄下停車場及由運輸署管理的停車場），令部分駕駛者傾向在路上尋找或等候空置的咪錶停車位，或阻塞交通；駕駛者離開咪錶停車位的意欲亦較低，導致其他使用者的輪候時間加長。

13. 有見及此，為妥善運用有限的資源，我們認為有需要調整咪錶最高收費（詳見第 24 段），以加快咪錶停車位的流轉，滿足駕駛者短期泊車需求。

14. 政府提供泊車位的宏觀政策，是優先照顧和配合商用車輛的泊車需求，並在整體發展容許的情況下，提供適量的私家車及電單車泊車位，但不鼓勵慣常乘搭公共交通工具的市民轉用私家車或電單車，以免加劇路面交通負荷。儘管如此，政府理解部分市民基於不同原因選擇以私家車代步，因此政府一直持續積極推展一系列短期及中長期措施，在情況允許下適度增加泊車位供應，措施包括：

- (i) 於合適地點增加路旁泊車位，包括停車收費錶；
- (ii) 於合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位；
- (iii) 善用高架天橋橋底空間劃設泊車位；
- (iv) 與地政總署保持緊密聯繫，物色合適的用地用作短期租約停車場，並在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目；
- (v) 在非辦公時間開放更多政府大樓的泊車位予公眾使用；
- (vi) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；
- (vii) 依據 2021 年 8 月修訂的《香港規劃標準與準則》（《準則》）所訂定的泊車位標準，要求新發展項目提供適當的泊車位。修訂後的《準則》增加了私人和資助房屋發展項目的私家車附屬泊車位數目，並增加資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目，以及上落客貨處數目，並開放這些上落客貨處供大型商用車輛通宵泊車；
- (viii) 遵循「一地多用」原則，在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位；以及

- (ix) 在合適的工務工程項目和短期租約停車場推展自動泊車系統，以增加泊車位密度並便利市民泊車。

15. 近期，運輸署正與房屋署積極探討將上文第 14(vii)段所述的靈活共用模式推廣至現有的公營房屋。考慮到不少商用車輛司機居住在公營房屋，如可以將現有資助房屋的上落客貨處在夜間也開放給商用車輛停泊，將有助提高商用車車位供應。與此同時，運輸署會繼續致力增加咪錶停車位（尤其是在短期泊車需求較大和現有咪錶使用率較高的地區如觀塘、灣仔、葵青、元朗等），亦會繼續透過咪錶後台電腦系統識別未繳費而被佔用的泊車位，與警務處分享有關資訊，以便利執法。

16. 此外，於 2024 年 11 月啟用的上水嘉富坊公眾停車場是首個透過上文第 14(viii)段所述的「一地多用」原則建成的公眾停車場項目，提供 326 個泊車位。加上另外十多個正在或即將施工的公眾停車場項目，預期於 2030 年前合共提供約 3 200 個泊車位。而市場提供的私人停車場和短期租約停車場亦會是增加泊車位供應的來源。隨著政府近年多管齊下增加泊車位，並控制車輛增長，過去數年泊車位與領牌車輛數目的比例逐漸回升；就私家車而言，比例已由 2020 年的 1.10 上升至 2024 年的 1.14。

建議

理順電動私家車牌照費架構和水平

(a) 調整牌照費

17. 經諮詢環境及生態局，參考燃油私家車的牌照費結構，我們建議把電動私家車的牌照費結構按額定功率分為五個層級，額定功率為 75 千瓦或以下者為首個層級，涵蓋入門級的電動私家車，其後以每 50 千瓦按四級遞增至最高層級的 225 千瓦，涵蓋高性能的電動私家車。我們建議將電動私家車的牌照費訂立在低於燃油私家車的水平，以配合鼓勵駕駛者轉用電動私家車的方向，並考慮到公眾可負擔程度，調整進程會分三年進行；我們計劃在法例修訂建議中一併訂明牌照費的總體調整進程和幅度。詳情如下：

電動私家車的額定功率（千瓦）	每年牌照費（元） ^{#*}		
	2025 年底至 2026 年 12 月（涵蓋 4 個月寬限期 [@] ）	2027 年	2028 年
≤ 75	1,500	2,000	3,000
> 75 – 125	2,000	3,000	5,000
> 125 – 175	2,500	4,500	7,000
> 175 – 225	3,000	6,000	9,000
> 225	5,000	8,000	11,000
# 不包括交通意外傷亡者援助基金（一年的徵款為每輛\$114）。 * 四個月的牌照費用為相關每年牌照費的 35%，以及附加費 30 元。 @ 見下文第 19 段			

18. 按照上述的建議牌費架構，至 2028 年的牌費水平與現時燃油車的牌費比較，仍會低 25%（第五層級）至 40%（第一層級）。按現時的登記電動私家車的分佈，有 99% 的車輛處於第一、二及三層級；而處於第四及第五層級的車輛數目比例僅分別為 1% 和 0.1%，詳見下表：

燃油私家車 現時牌費架構		電動私家車 建議牌費架構			建議電動 車牌費與 燃油車牌 費比較 (元)
汽缸容量 牌費層級 (立方厘米)	牌費(元)	額定功率 牌費層級 (千瓦)	已領牌電 動私家車 佔牌費層 級的比例 (截至 2024 年底)	建議新牌 費(第三 年) [#] (元)	
≤1500	4,960	≤75	19.3%	3,000	-1,960 [-40%]
>1500- 2500	7,384	>75-125	46.1%	5,000	-2,384 [-32%]
>2500- 3500	9,815	>125-175	33.6%	7,000	-2,815 [-29%]
>3500- 4500	12,246	>175-225	1.0%	9,000	-3,246 [-27%]
>4500	14,580	>225	0.1%	11,000	-3,580 [-25%]
[#] 不包括交通意外傷亡者援助基金(一年的徵款為每輛\$114)。					

19. 由於車輛牌照可於屆滿前四個月內續領，為確保合資格續領車輛牌照的電動私家車車主無需在新架構生效前趕往運輸署續領牌照，我們建議所有於新牌費結構生效當日已可續領車輛牌照的電動私家車車主，可在生效日期起計四個月內，按原有的車輛牌照費水平續領一年或四個月的車輛牌照。然而，由於市民已知悉其後兩年將作調整的牌照費，上述的特別安排不會在 2027 及 2028 年實施。

20. 按建議調整電動私家車的牌照費，估計可為政府在 2025-26、2026-27 及 2027-28 起分別帶來約 3 千 3 百萬、2.2 億及 5.5 億元額外收入。

(b) 豁免殘疾電動私家車車主牌照費

21. 在現行法例下，合資格傷殘人士擁有的燃油私家車可享有牌費優惠安排¹⁰，但有關安排目前並不適用於電動私家車。我們建議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類似的牌費優惠安排¹¹，以響應政府提倡的社會共融政策。

調整交通違例事項罰則

22. 我們建議調整以下交通違例事項的定額罰款水平—

(a) 第 237 章訂明的全部罪行：

這些罪行均與違例泊車相關。如干犯有關罪行會令道路的容車量下降，影響整體交通的暢順程度。建議每項的罰款額由現時 320 元調高至 400 元；以及

(b) 第 240 章附表訂明罪行的其中十九項（詳見附件）：

這些罪行均與道路安全和交通擠塞相關，例如超速駕駛、沒有遵從交通標誌和道路標記、橫過連續雙白綫、駕駛時使用流動電話等。如干犯這些罪行會直接危害其他道路使用者的安全或阻礙附近交通。建議每項的罰款

¹⁰ 現時，如私家車的登記車主為合資格傷殘人士，若私家車引擎汽缸容量不超過 1 500 立方厘米，則無須繳付牌照費。若私家車引擎的汽缸容量超過 1 500 立方厘米—

(i) 每年的牌照費則按應繳牌照費減去引擎汽缸容量不超過 1 500 立方厘米的應繳牌費計算；及

(ii) 四個月的牌照費須為每年牌照費的 35%，另加附加費\$15。

¹¹ 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。如其額定功率超過 75 千瓦，其每年應繳的牌照費為其額定功率組別訂明的牌照年費，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。

額由現時由 320 元至 1,000 元不等，調高至 480 元至 1,500 元不等。其他罪行的罰款額則維持不變。

23. 調高定額罰款的建議，旨在加強罰則的阻嚇作用。實際的財政影響，將取決於針對違法個案發出定額罰款通知書的數目。

調整停車收費錶收費

24. 我們建議調高停車收費錶（供貨車、巴士及旅遊巴士停泊的車位除外）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 16 元¹²，以加快咪錶停車位的流轉，應付駕駛者的短期泊車需要。調整後的收費水平會較接近由香港房屋委員會或運輸署管理的停車場的收費中位數，估計在 2025-26 及 2026-27 起可為政府分別帶來約 2.2 億及約 3.7 億元的額外收入。

25. 商用車輛負責客貨運輸，在物流業、旅遊業以至整體經濟方面擔當重要角色，在日常運作中對短期泊車位有實質需求。因此，政府提供泊車位的政策，是優先照顧和配合商用車輛的泊車需求。我們建議貨車、巴士及旅遊巴士咪錶位¹³收費維持不變。

法例修訂建議

26. 就(a)理順電動私家車牌照費架構和水平；(b)調整交通違例事項定額罰款水平；及(c)調整停車收費錶收費的建議，政府須分別修訂：(a)《道路交通（車輛登記及領牌）規例》（第 374 E 章）；(b)《定額罰款(交通違例事項)條例》（第 237 章）、《定額罰

¹² 調整後，現時收費每 15 分鐘 2 元的收費錶會調整至每 15 分鐘 4 元；而收費每 30 分鐘 2 元的收費錶會調整至每 30 分鐘 4 元。

¹³ 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。

款(刑事訴訟)條例》(第 240 章);及(c)《道路交通(泊車)規例》(第 374 C 章),為上述調整提供法律基礎。

下一步工作

27. 我們計劃在 2025 年第二季向立法會提交上述法例修訂建議。理順電動私家車牌照費架構和水平及調整停車收費錶收費的兩項建議須遵循先訂立後審議的立法程序,而調整交通違例事項定額罰款水平的建議則須由立法會藉決議通過(即先審議後訂立的程序)。如獲立法會通過決議,我們便會作出其他相應修訂¹⁴。

28. 上述修訂可於立法會完成審議後約三至六個月內陸續實施。

徵詢意見

29. 請委員就本文件所載的建議提供意見。

運輸及物流局

運輸署

香港警務處

2025 年 4 月

¹⁴ 包括《定額罰款(交通違例事項)規例》(第 237A 章)附表所載表格 1 指明的定額罰款額、《定額罰款(刑事訴訟)規例》(第 240A 章)附表所載表格 1 指明的十九項選定罪行的定額罰款額,以及《房屋(交通違例事項)(定額罰款)附例》(第 283C 章)附表 3 表格 1 指明的定額罰款額。根據第 283C 章第 6 條的規定,凡違反第 4 條的任何條文,須繳付定額罰款,數額相等於第 237 章第 13 條所訂的定額罰款。因此,待立法會根據第 237 章第 13 條通過調高定額罰款的決議後,我們也須對第 283C 章附表 3 表格 1 指明的定額罰款額提出相應的修訂動議。

《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)中
十九項表列罪行現時和建議的定額罰款額

項 ^註	描述 ^註	現時 定額罰款額	建議 定額罰款額
1	以比速度限制高出每小時 15 公里或以下的速度駕駛	\$320	\$480
2	以比速度限制高出逾每小時 15 公里的速度駕駛，但第 2A 或 2B 項適用的情況除外	\$450	\$675
2A	以比速度限制高出逾每小時 30 公里的速度駕駛，但第 2B 項適用的情況除外	\$600	\$900
2B	以比速度限制高出逾每小時 45 公里的速度駕駛	\$1,000	\$1,500
6	駕駛未獲發牌照的車輛	\$450	\$675
9	非法進入黃色方格路口	\$400	\$600
9A	非法進入交通燈控制的黃條過路處	\$320	\$480
10	橫過連續雙白綫或附有虛綫的連續白綫	\$450	\$675
12	在限制區內讓乘客上落	\$560	\$840
13	在限制區內裝卸貨物	\$450	\$675
14	沒有遵從交通燈的指示	\$600	\$900
16	沒有讓斑馬綫上的行人先行	\$450	\$675
17	沒有為學校交通安全隊員而停車	\$450	\$675
18	車輛作“U”字形轉向導致阻礙	\$400	\$600
18A	在汽車移動時，使用流動電話或其他電訊設備或該等電話或設備的附件	\$450	\$675
20	未經授權而在巴士站、公共小巴站、的士站、車隊的士停車處或公共小巴停車處停車	\$400	\$600
26	沒有遵從交通標誌	\$450	\$675
27	沒有遵從道路標記	\$450	\$675
48	公共巴士、公共小巴或的士上落乘客時停車超過所需的時間	\$400	\$600

註：按第 240 章附表中的項目編號和描述。