

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)1124/20-21 號文件

檔 號：CB4/BC/4/20

《2021 年不停車繳費(雜項修訂) 條例草案》委員會報告

目的

本文件旨在匯報《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》委員會("法案委員會")的商議工作。

背景

2. 目前，駕駛人士使用政府收費隧道¹或青沙管制區(統稱"收費隧道")，可在收費亭停車，以人手方式繳付隧道費，亦可使用"停車拍卡"式電子繳費設施繳費，或使用快易通公司發出的自動繳費貼，在駛經快易通收費亭時自動繳費("有亭模式")。收費隧道的管理、營運、維修以及隧道費，均受《行車隧道(政府)條例》(第 368 章)和《青沙管制區條例》(第 594 章)及兩者的附屬法例規管。

3. 根據 2020 年 12 月公布的《香港智慧城市藍圖 2.0》，其中一項智慧出行措施是在 2024 年年初或之前在收費隧道推行不停車繳費系統。² 推行該系統後，系統的現場設備(即無亭收費設施)可為收取隧道費的目的而讀取貼於車輛擋風玻璃的繳費貼，藉此偵測到有關車輛正在使用收費隧道。政府當局於 2021 年

¹ 政府收費隧道指海底隧道、東區海底隧道("東隧")、獅子山隧道、城門隧道、香港仔隧道及大老山隧道。根據立法會參考資料摘要註腳 1 所載，收費隧道亦將包括兩條以"建造—營運—移交"模式運作的隧道，即專營權將於 2023 年 8 月屆滿的西區海底隧道("西隧")和專營權將於 2025 年 5 月屆滿的大欖隧道。

² 西隧和大欖隧道除外。該兩條隧道會在 2023 年 8 月及 2025 年 5 月分別被政府收回後實施不停車繳費系統。

3月24日向立法會提交《2021年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》("《條例草案》"),旨在為在收費隧道推行不停車繳費系統提供法律依據。

條例草案

4. 《條例草案》旨在：

- (a) 修訂《行車隧道(政府)條例》及《青沙管制區條例》及兩者的附屬法例，以就以下事宜，訂定條文：在不設收費亭("無亭模式")下，根據該等條例營運收費隧道，以及收取和追討須就使用如此營運的收費隧道而繳付的隧道費/使用費(統稱"隧道費")；及
- (b) 修訂《道路交通條例》(第374章)及其附屬法例，以就發出和使用為收取隧道費而偵測車輛的裝置，訂定條文，並就相關目的，訂定條文。

法案委員會

5. 在2021年3月26日的內務委員會會議上，議員同意成立法案委員會研究《條例草案》。法案委員會由易志明議員擔任主席，曾與政府當局舉行兩次會議，並接收公眾就《條例草案》提交的書面意見。法案委員會的委員名單載於**附錄 I**。曾向法案委員會提出意見的團體名單載於**附錄 II**。

法案委員會的商議工作

推行不停車繳費系統的好處

6. 委員普遍歡迎推行不停車繳費系統，讓香港向智慧城市邁進一步。部分委員考慮到不停車繳費系統能為駕駛人士帶來便利等好處的同時，建議更廣泛地應用該系統，藉以制訂更多智慧出行措施。委員察悉，駕駛人士會獲發個別車輛繳費貼或按車輛種類分類的繳費貼("繳費貼(基本版)")作繳費之用，當貼上個別車輛繳費貼或繳費貼(基本版)的車輛通過收費隧道時，會自動由綁定的付款帳戶扣除適當的隧道費或使用費。有委員詢問，政府當局會否探討把個別車輛繳費貼或繳費貼(基本版)進一步應用於其他智慧出行的舉措(例如擠塞徵費)。

7. 政府當局表示，當局一直注視市場的最新發展，並會適當地推出更加便利駕駛人士的措施。在推行不停車繳費系統後，當駕駛人士對使用個別車輛繳費貼或繳費貼(基本版)越來越熟悉時，個別車輛繳費貼或繳費貼(基本版)將會成為推展其他智慧出行措施(例如研究中的擠塞徵費)的良好基礎。

8. 有委員詢問個別車輛繳費貼與繳費貼(基本版)的分別，以及向已領牌車輛的車主發出個別車輛繳費貼的手續。政府當局在回應時表示，每張個別車輛繳費貼與某一輛車相關，主要是因應已領牌車輛的登記車主或已獲發國際通行許可證³的車輛持有人提出的申請而發出。車主可為其個別車輛繳費貼登記一個指定付款方式。繳費貼(基本版)則是一款按車輛種類(例如私家車、貨車和小巴等)分類而非連結某一輛車的繳費貼，任何人皆可於指定銷售點購買而無須出示證明文件，並可以不記名方式於指定服務點為綁定的儲值帳戶增值。

9. 有委員關注到不停車繳費系統的行政費用，並認為有關費用不能太高，以致超出該系統所能帶來的好處。政府當局表示，管理不停車繳費系統的費用主要包括用於委聘隧道費服務商("服務商")處理有關隧道費的工作，以及採購及保養後端系統及收費設施的開支。鑒於當局尚未就委聘服務商進行招標，現階段無法提供費用詳情。在推行不停車繳費系統後，收費工作的效率將會大幅提升，而收費廣場及連接幹道的交通亦會得到紓緩，從而縮短車程及為出行市民帶來便利。

不停車繳費系統的推行

10. 據政府當局表示，不停車繳費系統預計將於 2022 年年底開始在收費隧道推行。在過渡期間，不停車繳費系統將於某些收費隧道推行，而另一些收費隧道會繼續採用有亭模式。有委員關注到，在過渡期間同時以有亭模式及無亭模式收取隧道費，會否令駕駛人士感到混亂。

11. 關於推行安排，政府當局解釋，不停車繳費系統預計將於 2022 年年底開始在收費隧道推行。首先推行不停車繳費系統的或會是獅子山隧道、城門隧道及青沙管制區，這些隧道/管制區對不同類型的車輛採取劃一收費，且地點相近。至於其餘屬

³ 國際通行許可證是發給持有粵港/港澳常規配額的內地/澳門跨境車輛，或由訪港人士從香港境外地方帶入香港的車輛。

交通最為繁忙的隧道，包括香港仔隧道、海底隧道、東隧及大老山隧道，亦會在切實可行的情況下盡早推行不停車繳費系統。這項安排可讓當局制訂合適的交通安排及進行籌備工作，以確保收費隧道從有亭模式順利過渡至無亭模式。當局現時的目標是在 2024 年首季於大部分收費隧道⁴推行不停車繳費系統。不過，運輸署會設法壓縮工程時間，以期盡量縮短過渡期。當局在收費隧道推行不停車繳費系統時會提供清晰指示，盡可能避免對駕駛人士造成混淆。

12. 為使不停車繳費系統得以在收費隧道實施，《條例草案》第 9 及 40 條旨在修訂《行車隧道(政府)條例》和《青沙管制區條例》，賦權運輸署署長("署長")藉在憲報刊登的公告，指定某收費隧道在無亭模式下營運。法律顧問指出，相關條文並無給予署長權力為相同方向的车流就某收費隧道作出不同指定。法律顧問要求政府當局澄清，當局的原意是否不准許為某收費隧道同一方向的车流同時設有不同的收費模式。

13 政府當局解釋，為達致更佳的運作效率及盡量避免對駕駛人士造成混淆，當局的原意是某收費隧道一旦推行不停車繳費系統，便不會同時為同一方向的车流設有不同的收費模式。然而，在過渡期間可能會為某收費隧道不同方向的车流採用不同的收費模式。運輸署會盡量縮短收費隧道同時設有不同收費模式的時間，以避免對駕駛人士造成混淆。

14. 有委員提到《行車隧道(政府)條例》附表 1，當中訂明現時受《行車隧道(政府)條例》規管並會納入不停車繳費系統的推行範圍的收費隧道，並詢問政府當局會否在西隧和大欖隧道這兩條以"建造—營運—移交"模式運作的隧道各自的專營權屆滿前將其加入該附表，以早日於該兩條隧道推行不停車繳費系統。政府當局表示，在西隧和大欖隧道各自的專營權於 2023 年 8 月及 2025 年 5 月屆滿並由政府收回後，該兩條隧道將會納入《行車隧道(政府)條例》附表 1，並會實施不停車繳費系統。

15. 委員察悉，現時收費廣場內的收費亭所佔用的空間將會騰出作交通相關用途，他們認為運輸署應預早計劃如何使用該等空間。政府當局表示，現時正籌劃有關的準備工作，例如調整行車道等。由於據當局觀察，巴士在巴士站輪候上落客是造成交通擠塞的原因之一，預計在拆除現有收費亭後騰出的空間，可用作改善現有巴士站。

⁴ 西隧和大欖隧道除外。詳情見註腳 2。

不停車繳費系統收取及追討隧道費的安排

16. 委員察悉運輸業界就不停車繳費系統收取及追討隧道費的安排所提出的關注。首先，在不停車繳費系統實施後，繳付隧道費的法律責任會由登記車主⁵("負責人")而非司機承擔。由於部分車主可能會把其車輛租予租車司機，負責人的法律責任問題因而引起關注。其次，有意見關注負責人與司機之間分擔隧道費的安排，尤其是商用車輛(例如的士、紅色小巴或貨車)的車主和租車司機，因為這類車輛往往會於不同期間或每日的不同更次租予多名司機。此外，委員察悉，《條例草案》第 28 條旨在修訂《行車隧道(政府)規例》(第 368A 章)，為追討隧道費的機制訂定條文，以訂明可以在 7 個營業日的寬限期內繳付隧道費，而在限期過後，服務商可發出法定附加費通知。業界認為寬限期過短，令他們難以查核和清繳負責人與租車司機拖欠的隧道費。

17. 政府當局在回應業界的上述關注時作出以下解釋：

- (a) 不停車繳費系統的無亭收費設施只會收集及儲存個別車輛繳費貼或繳費貼(基本版)的數據及車輛駛經收費隧道的車輛影像。要辨識須繳付隧道費的駕駛人身份有實際困難，但《條例草案》明文規定，負責人向任何人追討隧道費和附加費的權利不受負責人在《條例草案》下繳付隧道費的法律責任影響；及
- (b) 運輸署會推出行政措施及技術，便利車主及司機分拆隧道費或分開繳付隧道費，包括採用"兩件式裝置"，即是當司機在貼有個別車輛繳費貼的車輛裝設的裝置架插入其擁有的兩件式裝置配件，隧道費便會自動從司機事先登記的付款帳戶扣除。此外，車主可要求提供交易紀錄結單，用以查核隧道費的繳付紀錄，而租車司機可透過流動應用程式以個別付款帳戶繳費。

18. 法案委員會察悉，政府當局已考慮業界所表達的意見，並會提出修正案，把寬限期由 7 個營業日增至 14 個營業日。

⁵ 如某人以國際通行許可證、試車牌照或車輛行駛許可證使用車輛，相關許可證/牌照的持有人均為該車輛的"負責人"。

19. 在現行法例下，欠繳使用收費隧道(包括政府收費隧道及青沙管制區)的費用可被判處監禁。根據《行車隧道(政府)規例》，現時避繳政府收費隧道的費用即屬犯罪，可處罰款 5,000 元及監禁 6 個月。至於青沙管制區，《青沙管制區(隧道費、費用及收費)規例》(第 594B 章)規定，車輛的駕駛人一經定罪，可處第 2 級罰款(即 5,000 元)及監禁 6 個月。委員察悉，政府當局會從所有收費隧道的上述避繳隧道費的刑罰中刪除監禁的罰則。有委員詢問過往曾發生的避繳隧道費個案宗數，以及運輸署有何方法確定欠繳隧道費是由於車輛駛經收費隧道時個別車輛繳費貼或繳費貼(基本版)未被正確讀取這類技術失誤所導致，抑或是由於有關司機蓄意避繳隧道費。

20. 政府當局表示，避繳隧道費的情況在過往不常發生。在 2020 年、2019 年及 2018 年，避繳隧道費的個案宗數相對於政府收費基礎設施⁶的每日平均汽車流量的比例分別為 0.102%、0.064% 及 0.042%。鑒於避繳隧道費的個案比例一直甚低，政府當局認為 5,000 元的罰款(加上分別為 175 元及 350 元的首筆附加費及額外附加費)在比例上屬合適的罰則。在不停車繳費系統下，如某車輛未有貼上或未有妥為貼上繳費貼，自動車牌識別技術會偵測到該車輛使用收費隧道，有關車輛的數據會傳送到不停車繳費系統的後端系統，以要求負責人在《條例草案》訂明的寬限期內繳付有關隧道費。《條例草案》第 80 條為《道路交通條例》新增的第 111A 條已訂立有關偽造或干擾繳費貼的新罪行，而與繳費貼有關的其他罪行，包括貼上不正確的繳費貼及沒有按照運輸署訂明的方式貼上繳費貼等，則會在《條例草案》獲通過後由運輸及房屋局局長訂立的新規例中予以訂明。

21. 就《條例草案》第 28 及 71 條下的《行車隧道(政府)規例》擬議第 12AAD(b)條及《青沙管制區(使用費、費用及收費)規例》擬議第 4B(b)條的免責辯護條文，法律顧問曾要求當局澄清相關的舉證責任和舉證標準，特別是被告人的舉證責任是否只屬"援引證據的舉證責任"(即有足夠證據帶出爭論點)，以及如要確立此項免責辯護，所需證據為何。

22. 政府當局表示，擬議條文的免責辯護均並非刑事性質。有關免責辯護旨在由負責人在遇到追討隧道費的法律程序時提

⁶ 包括收費隧道(西隧和大欖隧道除外)、將軍澳隧道及青嶼幹線。將軍澳隧道及青嶼幹線在 2018 年至 2020 年仍屬收費基礎設施(青嶼幹線自 2020 年 12 月 27 日起豁免收費)。至於將軍澳隧道，一如 2019 年施政報告所公布，其收費將於將軍澳—藍田隧道啟用時豁免。

出，而這些免責辯護並非任何刑事罪行的免責辯護。參照現有法律的類似條文，政府當局認為負責人須以相對可能性的衡量準則證明在上述條文中的免責辯護，而《條例草案》無須明確訂立關乎證明準則的條文。規定負責人須以相對可能性的衡量準則證明他/她提出的免責辯護，亦可達到政策原意，即確保適時和有效率地追討隧道費，這有助盡量減低被告人濫用此等免責辯護的機會。

對服務商施加的罰款

23. 委員察悉，根據《條例草案》第 19 及 48 條(《行車隧道(政府)條例》擬議第 22C 條及《青沙管制區條例》擬議第 24A 條)，如服務商不遵守《行車隧道(政府)條例》或《青沙管制區條例》的任何規定或違反隧道費服務協議，會被施加罰款。當局建議就可補救及無可補救的不遵守或違反事項訂定不同罰款額。委員要求當局澄清，可補救與無可補救的不遵守或違反事項有何分別。

24. 政府當局表示，署長可考慮有關的不遵守或違反事項是否可補救。署長會按個別個案作出評估，當中會考慮該項不遵守或違反事項的性質，特別是可否在服務商取得合理的資源後予以糾正。舉例而言，如不遵守或違反事項是因人手不足所致，這情況可視為可補救，因為服務商可增聘額外人手來補救有關情況。另一方面，如有故障發生，但服務商卻沒有報告該故障，以致在一段相當長的時間內，車輛在使用所有收費隧道時未有被偵測到，此等不遵守規定的情況便可能構成無可補救的違反事項。

25. 有委員建議，如服務商出現涉及員工薪酬/福利或職業安全及健康的違反事項或違規情況，政府當局應可以此為理由對其施加罰款、甚至暫停或終止其服務。政府當局表示，在提供有關隧道費的服務的過程中，服務商須遵守《行車隧道(政府)條例》、《青沙管制區條例》及隧道費服務協議訂明的規定。此外，服務商亦須遵守其他法例，例如《僱傭條例》(第 57 章)、《僱員補償條例》(第 282 章)及《職業安全及健康條例》(第 509 章)的規定。服務商如未有遵守或履行隧道費服務協議所訂明的任何重要責任(例如未有在到期時把所收取的隧道費收入轉交政府)，運輸署可在合約的原屆滿日期前終止合約。

東隧無載客的士行車線

26. 委員察悉，現時無載客的士使用東隧，須繳付 15 元的優惠隧道費，而載客的士則須繳付 25 元的正價隧道費。無載客的士的駕駛人須於人手收費亭停車繳費，以便收費員查看有否載客，才可享受優惠。在實施不停車繳費系統後，為讓無載客的士繼續

享用上述優惠，當局會根據《道路交通(交通管制)規例》(第 374G 章)於東隧指定專供無載客的士使用的行車線為禁區，禁止其他車輛使用。部分委員認為這項安排多此一舉，而且會不必要地增加行政成本。他們建議對載客及無載客的士劃一收取 15 元隧道費，以及所有政府收費隧道一律向的士司機收取優惠隧道費。

27. 政府當局解釋，《條例草案》的目的是為實施不停車繳費系統訂定法律框架，當局無意更改東隧的現行隧道費水平。此外，政府當局須考慮隧道費調整對重新分布各條政府收費隧道交通流量的影響。

收費員重新調配安排

28. 鑒於在不停車繳費系統全面實施後，該系統將成為收費隧道的唯一收費模式，數名委員關注到，不停車繳費系統會淘汰在收費亭以人手方式收取隧道費的職位，導致收費員失業。由於大部分收費員長時間從事相同工作，部分委員憂慮他們或難以另覓新職。一名委員建議政府當局考慮為這些受影響僱員提供財政補償，以協助他們度過難關。

29. 政府當局表示，運輸署會與現有收費隧道營辦商商討為收費員提供適當培訓的事宜，以盡可能讓他們擔任其他隧道職位。此外，在委聘服務商後，運輸署會與獲委聘的服務商聯繫，以了解可為收費員提供的合適職位。運輸署會按需要向受影響僱員提供協助，例如向僱員再培訓局作出轉介，讓收費員學習新技能和提升現有技能，以拓寬就業機會。

保障個人資料私隱

30. 《條例草案》第 16 及 53 條建議，任何人如在與執行關乎收取和追討隧道費(須就使用收費隧道繳付者)的職能相關的情況下取得或收取某資料，並在無合法權限下披露該資料，即屬犯罪。委員詢問運輸署採取了甚麼切實可行的步驟，以確保妥為遵從《個人資料(私隱)條例》(第 486 章)訂明的保障資料原則，尤其是第 4 項保障資料原則，當中訂明資料使用者須採取切實可行的步驟，以保障個人資料不會未經授權或意外地被查閱、處理、刪除、喪失或使用。

31. 政府當局表示，運輸署已就不停車繳費系統的框架徵詢個人資料私隱專員的意見。運輸署會在隧道費服務協議中訂立有關個人資料的清晰規定，確保服務商會採取適當行動以遵從《個人資料(私隱)條例》訂明的保障資料原則。至於取覽資料的權限，運

輸署會確保服務商只授權負責處理隧道繳費相關事宜的特定級別員工取覽所需資料，並只可為該目的取覽資料。

32. 委員察悉，服務商將須根據隧道費服務協議的規定外聘審核人員，在不停車繳費系統推行前進行詳細的私隱影響評估。在此之後，服務商需安排進行周年私隱審核，以確保在收取和追討隧道費方面已採取足夠的保障資料措施。有委員詢問，服務商須聘請兩名不同的審核人員進行上述私隱影響評估及周年私隱審核的規定是否屬強制性質，以確保有關工作的完整性及符合盡職審查的要求。政府當局回應時表示，服務商可指定不同的審核人員進行有關評估及周年審核。運輸署在監察服務商有否遵守隧道費服務協議中有關進行私隱影響評估及周年私隱審核的規定時，會確保有關過程符合相關法例規定，並持守專業及誠信原則。若服務商聘請兩名不同的審核人員，運輸署亦會了解該兩名審核人員所擔當的角色，以及當中會否涉及利益衝突問題。

條例草案在法律草擬方面的事宜

33. 一名委員提到《條例草案》第 19 及 55 條下的《行車隧道(政府)條例》擬議第 22F(2)(c)條及《青沙管制區條例》擬議第 29A(2)(c)條，該名委員認為，該等條文就斷定指明文件(例如附加費通知)被視為以郵遞送達(served)的時間方面欠清晰。根據擬議條文，一份指明文件"如於某日.....以平郵郵遞或掛號郵遞，寄往....."，則視為在"該日後的第二個營業日"送達(served)。由於"該日"(即"於某日.....，寄往....."之日)可能不易確定，有委員建議依據郵件的郵戳日期來確定相關通知於何時送達。

34. 政府當局解釋，一般而言，服務商應在同一天發出和郵寄附加費通知，因此附加費通知可視為在其發出日期之後的第二個營業日送達。當局在審研"送達文件"的規定時，已考慮到香港法例的類似條文，以及收費當局寄出附加費通知後負責人一般需時多久才收到。政府當局亦指出，《行車隧道(政府)條例》擬議第 22F(2)(c)條及《青沙管制區條例》擬議第 29A(2)(c)條皆訂有"在無相反證據的情況下"的限制條件，從而照顧到延誤情況，例如因為郵政局在疫情期間實施特別工作安排而導致延誤。換言之，假如負責人在附加費通知發出之日後一段時間才收到通知，亦可採用郵戳日期作為佐證，對繳付未繳的隧道費及首筆附加費(及視乎情況，加上額外附加費)的期限提出爭議。

恢復二讀辯論

35. 法案委員會對政府當局提出在 2021 年 6 月 23 日的立法會會議上恢復二讀辯論《條例草案》的建議表示支持。

全體委員會審議階段修正案

36. 政府當局將為以下兩個目的對《條例草案》提出修正案：

- (a) 賦權署長指定《行車隧道(政府)條例》下的政府收費隧道及《青沙管制區條例》下的青沙管制區收費區由有亭模式轉至無亭模式的時間(而非日期)；及
- (b) 將繳付隧道費的寬限期由 7 個營業日增至 14 個營業日。

對《條例草案》提出的擬議修正案，以及顯示對《條例草案》現有條文作出的修正的標明修訂事項文本，分別載於**附錄 III 及 IV**。

37. 法案委員會對上述修正案並無異議。

諮詢內務委員會

38. 法案委員會已於 2021 年 6 月 4 日向內務委員會匯報其商議工作。

立法會秘書處

議會事務部 4

2021 年 6 月 16 日

《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》委員會

委員名單

主席 易志明議員, SBS, JP

委員 陳恒鑾議員, BBS, JP

邵家輝議員, JP

柯創盛議員, MH

陸頌雄議員, JP

謝偉銓議員, BBS, JP

(總數：6 名委員)

秘書 劉素儀女士

法律顧問 崔浩然先生

《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》委員會

曾向法案委員會提出意見的團體/個別人士名單

1. 香港物流協會
2. 香港隧道及公路幹線從業員總會

《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》

委員會審議階段

由運輸及房屋局局長動議的修正案

<u>條次</u>	<u>建議修正案</u>
9	在建議的第 8B(1)條中，刪去“日期”而代以“時間”。
9	在建議的第 8B(2)(b)條中，刪去“日期”而代以“時間”。
18(4)	在建議的第 22A(3)條中，刪去在“指定”之後而在“使用”之前的所有字句而代以“自某時間起，就某收費隧道內最少一個方向的車流生效，則就於該時間或之後”。
19	在建議的第 22B(2)條中，在 <u>最早指定日</u> 的定義中 —— (a) 刪去“ <u>日</u> (earliest designation day)”而代以“ <u>時間</u> (earliest designation time)”； (b) 刪去“日期”而代以“時間”。
19	在建議的第 22B(2)條中，在 <u>隧道費相關收入</u> 的定義中，在(a)段中，刪去“日”而代以“時間”。
28	在建議的第 12AAC(1)(b)條中，刪去“7”而代以“14”。
40	在建議的第 8A(1)條中，刪去“日期”而代以“時間”。
40	在建議的第 8A(2)(b)條中，刪去“日期”而代以“時間”。
46	在建議的第 23A(2)條中，在 <u>最早指定日</u> 的定義中 —— (a) 刪去“ <u>日</u> (earliest designation day)”而代以“ <u>時間</u> (earliest designation time)”； (b) 刪去“日期”而代以“時間”。

- 46 在建議的第 23A(2)條中，在*使用費相關收入*的定義中，在(a)段中，刪去“日”而代以“時間”。
- 71 在建議的第 4A(1)(b)條中，刪去“7”而代以“14”。

在《條例草案》原有條文之上
標示委員會審議階段修正案的修正項目

修訂草案第 9 條，即建議的《行車隧道(政府)條例》(第 368 章)第 8B 條

9. 加入第 3 部標題、第 8B 條及第 4 部標題

在第 9 條之前 ——

加入

“第 3 部

有亭收費隧道及無亭收費隧道

8B. 指定無亭收費隧道

- (1) 監督可藉在憲報刊登的公告，指定某收費隧道在不設隧道費收費亭下營運，有關指定自該公告指明的日期時間起生效。
- (2) 為施行第(1)款，監督 ——
 - (a) 可為不同方向的車流，就某收費隧道作出不同指定；及
 - (b) 可指明公告所指的指定，就某收費隧道內不同方向的車流，自不同的日期時間起生效。
- (3) 第(1)款所指的指定，無礙在緊急或特殊情況下，以監督批准的任何方式，收取隧道費。
- (4) 根據第(1)款刊登的公告，不是附屬法例。

修訂草案第 18(4)條，即建議的第 368 章第 22A 條

18. 修訂第 22A 條(管理協議涉及的酬金等)

- (1) 第 22A 條，標題 ——

廢除

“管理協議涉及的酬金等”

代以

“如收費隧道未經根據第 8B(1)條指定，收款可保留作酬金”。

- (2) 第 22A(1)條 ——

廢除

“與政府訂立以管理本條例所適用隧道的協議的條款”

代以

“就某有亭收費隧道訂立的管理協議的條款，”。

- (3) 第 22A(2)條，在所有“協議”之前 ——

加入
“管理”。

(4) 在第 22A(2)條之後 ——

加入

“(3) 如一項第 8B(1)條所指的指定，~~已自某日起就某收費隧道內最少一個方向的车流生效，則在該日或之後就自某時間起，就某收費隧道內最少一個方向的车流生效，則就於該時間或之後~~使用該隧道而籌集或收受的任何款項，不適用本條。”。

修訂草案第 19 條，即建議的第 368 章第 22B 條

19. 加入第 22B 至 22F 條

在第 22A 條之後 ——

加入

“22B. 如第 8B(1)條的指定就收費隧道而有效，收款可付作酬金

(1) 如某指明協議的條款，已獲財政司司長為施行本條而批准，而在隧道費相關收入中的某部分或百分比，是構成根據該指明協議須付予有關承辦商的款項的，則該部分或百分比 ——

- (a) 就《公共財政條例》(第 2 章)第 3(1)條而言，不構成政府一般收入的一部分；及
- (b) 可由監督按照該協議，向該承辦商支付。

(2) 在本條中 ——

承辦商 (contractor)指 ——

- (a) 就屬管理協議的指明協議而言——有關經營人；或
- (b) 就屬隧道費服務協議的指明協議而言——有關隧道費服務商；

青沙管制區 (Tsing Sha Control Area)指《第 594 章》第 2(1)條所界定的管制區；

指明協議 (specified agreement)指任何以下適用於任何指明政府基建的協議 ——

- (a) 管理協議；
- (b) 隧道費服務協議；

指明政府基建 (specified Government infrastructure)指 ——

- (a) 如一項第 8B(1)條所指的指定，已就某收費隧道內最少一個方向的车流生效——該隧道；
- (b) 如無須就使用某隧道繳付隧道費——該隧道；或
- (c) 如一項《第 594 章》第 8A(1)條所指的指定，已就青沙管制區內最少一個方向的车流生效——該管制區；

《第 594 章》 (Cap. 594)指《青沙管制區條例》(第 594 章)；

最早指定日 (~~earliest designation day~~)**時間** (earliest designation time)就某收費隧道而言，指一項第 8B(1)條所指的指定最早就該隧道內最少一個方向的车流生效的**日期時間**；

隧道費相關收入 (toll-related receipts)就指明協議而言，指所有作為任何以下費用而為政府籌集或收受的款項，不論該等款項是否直接付予政府

- (a) 就於該指明協議所適用的收費隧道的最早指定~~日時間~~或之後使用該隧道而收受的隧道費，而不論有關使用是否循(在有一項第8B(1)條所指的指定就某方向的車流具有效力的情況下)該車流的方向行駛；
 - (b) 就沒有繳付隧道費((a)段提述者)或額外收費而繳付的額外收費。
- (3) 在第(1)款中，提述根據有關指明協議須付予有關承辦商的款項，指以下款項的總額：須就該協議所適用的任何指明政府基建，而根據該協議付予該承辦商的酬金或補還款項。
- (4) 如為施行第22A條，已顧及某筆酬金或補還款項，則不得為施行第(3)款而顧及該筆酬金或補還款項。

修訂草案第 28 條，即建議的《行車隧道(政府)規例》(第 368A 章)第 12AAC 條

28. 加入第 III 部第 2 及 3 分部及第 IIIA 部標題

第 3 分部 —— 適用於無亭收費隧道的條文

第 1 次分部 —— 繳付隧道費的規定及附加費

12AAC. 負責人須繳付隧道費

- (1) 車輛的負責人須就該車輛每次使用隧道，負上繳付隧道費的法律責任，並須 ——
 - (a) 按照與收費當局訂立的安排，藉自動繳費；或
 - (b) 在該車輛當次使用而進入該隧道後的 ~~714~~ 個營業日內，按根據第(3)款指明的繳費方式，
全數繳付該筆隧道費。
- (2) 儘管有第(1)款的規定，在緊急或特殊情況下，監督可批准須就某車輛某次使用隧道而繳付的任何隧道費，在任何限期內藉任何繳費方式繳付，而有關負責人須據此繳付(或安排據此繳付)該筆隧道費。
- (3) 為施行第(1)(b)款，監督 ——
 - (a) 可藉在憲報刊登的公告，指明須就使用隧道而繳付的隧道費的繳費方式；及
 - (b) 可為施行(a)段，就不同個案或不同種類個案，指明不同繳費方式。
- (4) 根據第(3)(a)款刊登的公告，不是附屬法例。

修訂草案第 40 條，即建議的《青沙管制區條例》(第 594 章)第 8A(1)條

40. 加入第 2A 部 在第 2 部之後 ——

加入

“第 2A 部

營運模式

8A. 指定以無亭模式營運

- (1) 運輸署署長可藉在憲報刊登的公告，指定收費區在不設收費亭下營運，有關指定自該公告指明的日期時間起生效。
- (2) 為施行第(1)款，運輸署署長——
 - (a) 可為不同方向的車流，就收費區作出不同指定；及
 - (b) 可指明公告所指的指定，就收費區內不同方向的車流，自不同的日期時間起生效。
- (3) 第(1)款所指的指定，無礙在緊急或特殊情況下，以運輸署署長核准的任何方式，收取使用費。
- (4) 根據第(1)款刊登的公告，不是附屬法例。”。

修訂草案第 46 條，即建議的第 594 章第 23A 條

46. 加入第 23A 條

第 4 部，在第 23 條之後——

加入

“23A. 如第 8A(1)條的指定就收費區而有效，收款可付作酬金

- (1) 如某指明協議的條款，已獲財政司司長為施行本條而批准，而在使用費相關收入中的某部分或百分比，是構成根據該指明協議須付予有關承辦商的款項的，則該部分或百分比——
 - (a) 就《公共財政條例》(第 2 章)第 3(1)條而言，不構成政府一般收入的一部分；及
 - (b) 可由運輸署署長按照該協議，向該承辦商支付。
- (2) 在本條中——

使用費相關收入 (toll-related receipts)就指明協議而言，指所有作為任何以下費用而為政府籌集或收受的款項，不論該等款項是否直接付予政府

- (a) 就於收費區的最早指定日期時間或之後使用收費區而收受的使用費，而不論有關使用是否循(在有一項第 8A(1)條所指的指定就某方向的車流具有效力的情況下)該車流的方向行駛；
- (b) 就沒有繳付使用費((a)段提述者)或額外收費而繳付的額外收費；

承辦商 (contractor)指——

- (a) 就屬管理協議的指明協議而言——有關營運者；或
- (b) 就屬使用費服務協議的指明協議而言——有關使用費服務商；

指明協議 (specified agreement)指任何以下適用於任何指明政府基建的協議

- (a) 管理協議；
- (b) 使用費服務協議；

指明政府基建 (specified Government infrastructure)指 ——

- (a) 如一項第 8A(1)條所指的指定，已就收費區內最少一個方向的車流生效——管制區；
- (b) 如一項《第368章》第8B(1)條所指的指定，已就某《第368章》收費隧道內最少一個方向的車流生效——該隧道；或
- (c) 如無須就使用某《第368章》隧道而根據《第368章》繳付隧道費——該隧道；

《第368章》 (Cap. 368)指《行車隧道(政府)條例》(第368章)；

《第368章》收費隧道 (Cap. 368 tolled tunnel)指《第368章》第2(1)條所界定的收費隧道；

《第368章》隧道 (Cap. 368 tunnel)指《第368章》第2(1)條所界定的隧道；

最早指定日 (~~earliest designation day~~)**時間** (~~earliest designation time~~)指一項第8A(1)條所指的指定最早就收費區內最少一個方向的車流生效的**日期時間**。

- (3) 在第(1)款中，提述根據有關指明協議須付予有關承辦商的款項，指以下款項的總額：須就該協議所適用的任何指明政府基建，而根據該協議付予該承辦商的酬金或補還款項。”。

修訂草案第 71 條，即建議的《青沙管制區(使用費、費用及收費)規例》(第 594B 章)第 4A 條

71. 加入第 2 部第 3 分部

在第 4 條之後 ——

加入

“第 3 分部 —— 適用於無亭模式營運的條文

第 1 次分部 —— 繳付使用費的規定及附加費

4A. 負責人須繳付使用費

- (1) 車輛的負責人須就該車輛每次使用收費區，負上繳付使用費的法律責任，並須 ——
 - (a) 按照與收費當局訂立的安排，藉自動繳費；或
 - (b) 在該車輛當次使用而進入收費區後的 **714** 個營業日內，按根據第 (3) 款指明的繳費方式，
全數繳付該筆使用費。
- (2) 儘管有第(1)款的規定，在緊急或特殊情況下，署長可批准須就某車輛某次使用收費區而繳付的任何使用費，在任何限期內藉任何繳費方式繳付，而有關負責人須據此繳付(或安排據此繳付)該筆使用費。
- (3) 為施行第(1)(b)款，署長 ——

- (a) 可藉在憲報刊登的公告，指明須就使用收費區而繳付的使用費的繳費方式；及
 - (b) 可為施行(a)段，就不同個案或不同種類個案，指明不同繳費方式。
- (4) 根據第(3)(a)款刊登的公告，不是附屬法例。
