

# 立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)604/2023 號文件

檔號：CB4/BC/5/23

## 《2023年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》 委員會報告

### 目的

本文件旨在匯報《2023年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》委員會(“法案委員會”)的審議工作。

2. 《2023年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)旨在修訂《行車隧道(政府)條例》(第368章)(“《條例》”)及其附屬法例，以：

- (a) 將其適用範圍擴及西區海底隧道(“西隧”)<sup>1</sup>；
- (b) 賦權行政長官會同行政會議，就在某日的不同時段或在某日的某時段的不同部分訂出不同的隧道費；
- (c) 在政府接管西隧後，就東區海底隧道(“東隧”)、海底隧道(“紅隧”)及西隧(統稱“3條過海隧道”)訂定新的隧道費；

---

<sup>1</sup> 西隧以“建造、營運及移交”模式建造。政府把為期30年的“建造、營運及移交”專營權批予西區海底隧道有限公司，並在1993年制定《西區海底隧道條例》(第436章)(“《西隧條例》”)，以規管專營期內西隧的建造、營運及維修。政府將隨著“建造、營運及移交”專營權於2023年8月1日屆滿後，接收西隧。

- (d) 就3條過海隧道訂定不同時段徵收不同隧道費(“不同時段不同收費”);
- (e) 授權運輸署署長(“署長”)就繁忙時段的隧道費、時間及時限作出調整; 及
- (f) 就過渡事宜訂定條文, 以及作出相關修訂。

## 背景

3. 現時, 《西區海底隧道條例》(第436章)就西隧的運作作出規定, 而《條例》適用於其附表1指明的隧道(“政府隧道”), 包括紅隧和東隧。根據立法會參考資料摘要, 政府在2023年8月2日接收西隧後, 西隧會成為政府隧道, 其運作應納入《條例》之內。政府當局認為這是一個全面檢視3條過海隧道收費的契機, 以期理順過海交通流量。目前, 紅隧、東隧和西隧的私家車隧道費分別為20元、25元和75元。

4. 在2021年, 即使2019冠狀病毒病疫情令過境車輛與旅遊活動相關車流大幅減少, 各過海隧道的交通需求仍遠超其總容量, 尤以繁忙時間為甚。同年, 在平日早上繁忙時間, 紅隧、東隧和西隧的交通需求, 分別是各隧道容車量的150%、146%和98%, 或等於3條過海隧道合計的126%。政府當局打算於2023年8月2日起, 對使用3條過海隧道的某些車輛實施新的固定收費, 為過渡至在2023年年底或之前, 就使用3條過海隧道實施不同時段不同收費作準備。

### 633 固定收費方案

5. 政府在2023年8月2日接收西隧後, 3條過海隧道全為政府隧道。就私家車而言, 政府當局建議下調西隧的實際固定收費, 同時略為調高紅隧和東隧的收費, 以盡量維持目前的整體過海交通流量。西隧、紅隧和東隧的私家車隧道費水平修訂如下:

	西隧	紅隧	東隧
現時收費	75 元	20 元	25 元

擬議收費(由政府接收西隧 當日起)	60 元	30 元	30 元
----------------------	------	------	------

經調整後，西隧與紅隧和東隧的私家車隧道費的差距將會收窄。當局預料，部分駕駛者會較為願意按其目的地取道西隧，這將有助減少駕駛者繞道行駛，並使紅隧和東隧交通擠塞的壓力得以紓緩。

6. 至於的士方面，政府建議向使用任何一條過海隧道的的士，劃一收取25元全日固定收費。一如現行的附加費安排，的士乘客(如非在過海的士站上車)須支付去程及回程隧道費(即整段車程合共50元)。這安排可改變現時空載的回程的士集中取道收費較低的紅隧和東隧過海的情況，減輕兩條隧道擠塞的壓力。

7. 根據立法會參考資料第7段，在引入不同時段不同收費方案之前，以633固定收費方案作為一個臨時安排將有助駕駛者適應調整後的收費水平，為稍後在3條過海隧道實施不同時段不同收費鋪路。

#### 實施不同時段不同收費的賦權條文

8. 為實施不同時段不同收費，以進一步紓緩過海交通擠塞，當局建議在《條例》加入賦權條文，授權行政長官會同行政會議制訂附屬法例，使政府可在任何政府隧道實施不同時段不同收費。行政長官會同行政會議亦可制訂附屬法例，就使用不同政府隧道的不同車輛類別訂定具體的收費方案。

9. 在是次法例修訂工作中，當局建議只向使用 3 條過海隧道的私家車及電單車<sup>2</sup>實施不同時段不同收費。星期一至六(非公眾假期)每日各收費時段的詳情如下：

- (a) 繁忙時段：指早上及傍晚的繁忙時間<sup>3</sup>，這是全日交通最繁忙的時間。西隧和紅隧/東隧的繁忙時段的實際

<sup>2</sup> 本文中的“電單車”包括機動三輪車。

<sup>3</sup> 一般來說，平日和星期六的上午七時半至十時半，以及下午四時半至七時半，是過海交通最繁忙的時段，但經進一步的交通管理需求評估，當

時限有所不同，而由於西隧須應對龐大人口和主要交通設施所帶來的交通需求，因此西隧需要收取較高的“繁忙時段收費”（即私家車使用西隧收取60元，對比私家車使用紅隧/東隧收取40元）；

- (b) 一般時段：指早上繁忙時段結束後至傍晚繁忙時段開始前的時間。為免引發大量額外車流，同時維持過海交通流量低於各隧道容車量的水平，當局會在這時段向使用3條過海隧道的私家車收取30元的“一般時段收費”；以及
- (c) 非繁忙時段：指全日的其餘時間。為了讓在非繁忙時段使用過海隧道的駕駛者得以受惠，並保留收費隧道可帶來收入的功能，當局會在這時段向使用3條過海隧道的私家車收取20元的“非繁忙時段收費”。

10. 在公眾假期(包括星期日)，鑒於交通流量一般較低，在相對交通流量較大的上午十時十五分至下午七時十五分之間的9小時內，向使用3條過海隧道的私家車收取25元，其餘時間則收取20元。

11. 不同時段不同收費的安排也將適用於電單車。當局建議電單車在各時段的相應收費，訂於私家車收費的四成水平。

12. 至於其餘車輛類別，在過海隧道實施上述不同時段不同收費方案後，第6段所述3條過海隧道向的士收取的全日固定收費將繼續適用。至於其他商用車輛<sup>4</sup>，基於效率優先原則，當局建議3條過海隧道劃一收取全日固定收費50元。

---

局現建議在上述兩個“三小時時間”內，早晚繁忙時段只須維持約兩個半小時(紅隧/東隧)及兩小時(西隧)。為顧及道路安全，早晚繁忙時段之前和之後將設有一個過渡時段。過渡時段將在3條過海隧道同時啟動，讓公眾容易記住。由於紅隧/東隧和西隧的繁忙時段收費不同，因此西隧所需的過渡時段較長，其繁忙時段亦較短。

<sup>4</sup> “商用車輛”在本文中涵蓋除私家車、電單車以及的士以外的其他車輛類別。它們包括輕型貨車、中型貨車、重型貨車、公共及私家小型巴士、公共及私家單層巴士，以及公共及私家雙層巴士。

13. 不同時段不同收費將於運輸及物流局局長另行指定的日期起生效，目標是在2023年內予以實施。633固定收費方案下有關私家車的收費，將會隨上述不同時段不同收費的實施而廢除。

### *過渡收費安排*

14. 擬議不同時段不同收費方案訂明，私家車和電單車在繁忙時段、一般時段和非繁忙時段須支付的隧道費用會有所不同。當局建議設立一個過渡收費安排，以有序地銜接這些時段。對於私家車而言，在兩個時段之間，3條過海隧道的收費將以每兩分鐘2元的幅度逐漸增加/減少；類似的安排適用於電單車，但幅度按四成的比例調整(即每兩分鐘0.8元)。此舉旨在減少駕駛者為避開較高的收費而加速或減速的誘因。《條例草案》訂明《行車隧道(政府)規例》(第368A章) (“《規例》”)會訂立該過渡收費安排，其任何修訂均須由行政長官會同行政會議訂立附屬法例，並提交予立法會進行先訂立後審議的程序處理。

### *按需要有效調整不同時段不同收費的行政機制*

15. 繁忙時段及非繁忙時段的時間或會隨時間改變，尤其是因為駕駛者或會因應過海隧道實施不同時段不同收費而改變出行習慣。因此，以不同時段不同收費調節隧道交通的成效，取決於能否在早上及傍晚繁忙時間過海交通需求達高峯時，因應情況適時靈活地有效按需要調整繁忙時段的開始/結束時間和收費水平。當局建議提供彈性，讓署長可藉行政方式有效地微調繁忙時段的時間、收費水平和總時限。為讓市民清楚了解署長運用這行政權力作出有關調整的規限，當局建議在《條例》的新訂附表 1B 中，列明署長在行使有關權力時須遵從的條件，以及署長可作出調整的幅度。該附表的任何修訂須經行政長官會同行政會議訂立附屬法例作出，並提交立法會進行先訂立後審議的程序處理。

## **《條例草案》的條文**

16. 《條例草案》的主要條文如下：

- (a) 草案第3條在《條例》第2(1)條加入四個定義(包括調整、

繁忙時段、上午繁忙時段，以及下午繁忙時段)；

- (b) 草案第4條修訂《條例》第14A條的訂明設施的定義；
- (c) 草案第5條修訂《條例》第20條，賦權行政長官會同行政會議訂立規例，以—
  - (i) 將使用隧道須繳付及追討的隧道費，訂於高於收回成本水平；
  - (ii) 訂定就以下其中一項或兩項，須繳付不同隧道費—
    - (A) 不同種類車輛使用隧道；
    - (B) 在某日的不同時段(或在某時段的不同部分)，使用隧道；及；
  - (iii) 就使用隧道而指明某日的兩個時段，為上午繁忙時段及下午繁忙時段；
- (d) 草案第6條在《條例》加入新訂第20AA條，訂定凡有時段就某隧道而指明為繁忙時段，署長在符合新訂附表1B所列的條件下，可藉在憲報刊登的公告，以調整—
  - (i) 就不同種類車輛於繁忙時段使用隧道而須繳付的隧道費；
  - (ii) 繁忙時段的開始及結束時間；及
  - (iii) 繁忙時段的時限；
- (e) 草案第7條就廢除《西隧條例》及其附屬法例，訂定條文。亦訂定在《條例》新訂附表4列出的相關保留條文及過渡安排；
- (f) 草案第8條修訂《條例》附表1，在該附表加入西隧，將《條例》的適用範圍擴及該隧道；
- (g) 草案第9條在《條例》加入新訂附表1B，列出署長根據《條例》新訂第20AA(1)條作出調整所須符合的條件；
- (h) 草案第10條在《條例》加入新訂附表4，列出政府收回西隧時的相關保留條文及過渡安排；

- (i) 草案第11至21條修訂《規例》，以—
- (i) 將其適用範圍擴及西隧；
  - (ii) 就3條過海隧道訂定新的隧道費；
  - (iii) 就3條過海隧道徵收不同時段不同隧道費，訂定條文；
  - (iv) 訂定以下條文：就無亭收費隧道而言，凡就在某日的不同時段(或在某時段的不同部分)、就某特定種類車輛使用該隧道而指明不同隧道費，則就使用該隧道而須繳付的隧道費款額，須按照無亭收費系統所顯示的該車輛使用該隧道的時間釐定；
  - (v) 訂定凡署長根據《條例》新訂第20AA(1)條，就某隧道的繁忙時段作出調整，則新訂附表2A(經草案第21條在《規例》加入者)就該隧道的上午非繁忙時段、一般時段、下午非繁忙時段及過渡時段，均具有效力；及
  - (vi) 因應署長就某隧道的繁忙時段作出所述的調整後，對(v)段所述的該隧道的各個時段的開始及結束時間、時限及隧道費所作出的調整，訂定條文；及
- (j) 草案第22至32條載有對若干成文法則的相關修訂。

## 法案委員會

17. 在2023年3月31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》。

18. 法案委員會由陳恒鑽議員擔任主席，法案委員會曾與政府當局舉行5次會議，並邀請公眾就《條例草案》提交書面意見。法案委員會的委員名單載於**附錄1**。曾向法案委員會提出意見的團體共有7個，名單載於**附錄2**。應法案委員會的要求，政府當局就意見書提供了書面回應(請參閱立法會CB(4)444/2023(02)號文件)。

## 法案委員會的審議工作

19. 委員普遍同意政府當局修訂《條例》，以收取隧道費作為調節過海交通的工具。委員在審議過程中亦關注到接收西隧後的隧道收費方案、隧道費用可訂於高於收回成本水平、署長可藉行政方式調整繁忙時段的隧道費、時間及時限的權力、不同時段不同收費及過渡收費安排的細節，以及對商用車輛收取的隧道費。以下綜述法案委員會的審議工作。

### 接收西隧後的隧道收費方案

20. 委員普遍認同政府當局透過調整 3 條過海隧道的收費，以期改變駕車過海人士的出行習慣，從而理順繁忙時段過海交通流量的政策目標。有部分委員關注到當局收回西隧後實施的隧道收費方案的成效，並要求當局交代相關資料及數據，如車流量的估算、隧道入口的車龍長度、預計交通時間的縮減等，以支持有關收費方案能妥善處理過海隧道交通擠塞的問題。

21. 政府當局指出，運輸署剛在去年進行全港性的交通習慣調查（“交通習慣調查”），就市民的出行習慣及模式，收集最新的數據。運輸署利用運輸模型評估 633 收費方案及不同時段不同收費方案對過海隧道交通的影響時，亦有參考從交通習慣調查收集所得的數據。當局亦已經另行與委員分享交通習慣調查的相關初步數據和結果。

22. 有委員認為，當局在所有政府收費隧道和青沙管制區陸續實施“易通行”後，除可令隧道入口的行車更為暢順外，“易通行”系統所收集到的即時數據，亦可幫助當局更迅速掌握交通數據，例如過海隧道車流量於繁忙時段的變化、駕車人士出行時間及習慣的改變等，從而作出相應調整以迅速及有效管理交通，這將比運輸署進行交通調查收集出行數據更加有效直接。就此，委員敦促當局加快“易通行”的推行進度，向市民多加宣傳，加快“易通行”的普及。



23. 除上述意見，亦有委員認為，繁忙時段的過海交通流量已超出 3 條隧道的總容量，故興建第四條過海隧道才是解決過海隧道擠塞的最有效方案。此外，委員促請當局改善過海隧道連接道路的設計及容量，以及改善運輸基建設施、擴展和改善公共交通服務和增加泊車轉乘設施，以方便和鼓勵駕駛人士轉用公共交通工具。

#### 隧道費用可訂於高於收回成本水平

24. 委員察悉，《條例草案》第 5(1)條擬修訂《條例》第 20(1)(m)(i)條，賦權行政長官會同行政會議訂定規例，可就使用《條例》附表 1 所指明的隧道而須繳付的隧道費，訂於高於收回成本水平。委員關注到，有關修訂或會令公眾認為當局推行不同時段不同收費方案的目的，是為了增加庫房收入。就此，委員促請當局解釋有關修訂的立法原意，以及當局會否考慮取消《條例草案》第 5(1)條，不在《條例》加入“該等隧道費可訂於高於收回成本水平”的字句。

25. 政府當局強調，推行不同時段不同收費方案的目的，是為了理順過海交通流量，解決繁忙時段過海交通擠塞的問題，而收取隧道費是一項有效的交通管理措施。為配合交通管理的目的，建議的不同時段不同收費方案將按交通情況劃分不同的收費時段，以更全面調節全日不同時段的過海交通，故此隧道費或會高於收回成本水平。實際上，是次過海隧道收費調整方案所帶來的總收入，預計會少於在收回西隧後保持現有收費水平所帶來的總收入。為求能反映隧道收費方案的政策原意，當局參照律政司的法律意見，建議按已確立的法律原則，在《條例》中賦權政府可徵收高於收回成本水平的隧道費，使政府能有效地透過徵收隧道費以管理交通的政策及其效果，得以清晰及明確地反映。

26. 就委員關注如何讓公眾明白實施不同時段不同收費方案的政策原意，當局指出會透過不同渠道，以淺白易明的方式向市民解說有關收費方案的目的及細節，加深市民的了解。有委員指出，《條例草案》的摘要說明中，已有闡明《條例草案》的主旨及目的，這或有助公眾對此項立法建議的理解。

#### 不同時段不同收費

27. 委員察悉，在是次法例修訂工作中，當局建議只向使用 3 條過海隧道的私家車和電單車實施不同時段不同收費。有部分委員關注到，當局是否亦可對其他車種(如商用車)或於其他政府隧道實施不同時段不同收費。故此，委員詢問《條例草案》有否列明，若當局擬修改不同時段不同收費的適用車種和實施細節，有關的程序和限制。

28. 政府當局解釋，《條例草案》第 5(2)條擬在《條例》第 20 條加入賦權條文，授權行政長官會同行政會議可透過訂立附屬法例，在政府隧道實施不同時段不同收費。而當局會對哪一種類車輛或在哪一條隧道實施不同時段不同收費，須在《規例》的附表 2 中訂明，方有法律效力。若政府將來計劃對其他車種或在其他政府隧道實施不同時段不同收費，須經過行政長官會同行政會議制訂附屬法例，並經立法會進行先訂立後審議的程序後方可實施。在上述的賦權框架下，《條例草案》擬修訂《規例》現有的附表 2，訂明不同時段不同收費的安排只適用於使用 3 條過海隧道的私家車和電單車<sup>5</sup>。若政府將來計劃對其他車種或在其他政府隧道實施不同時段不同收費，亦須經過行政長官會同行政會議修訂《規例》，並經立法會進行先訂立後審議的程序後方可實施。

### *就賦權署長可作的調整*

29. 為了讓當局可因應交通情況適時及靈活地按需要作出調整，當局建議在《條例》加入第 20AA 條，賦權署長可經行政方式，藉在憲報刊登的公告，在《條例》新加入的附表 1B 所列的適用條件均獲符合的情況下，調整 3 條過海隧道於繁忙時段的隧道費、開始、結束時間及/或時限。有委員注意到第 20AA(1)(a)條的有關條文字句，即“.....監督可藉在憲報刊登的公告，調整以下任何一項或多於一項事宜——(a) 就不同種類車輛於繁忙時段使用該隧道而須繳付的隧道費”，或會令公眾誤解署長亦獲賦權就私家車和電單車以外的其他車種調整繁忙時段內的隧道費。

30. 就以上的關注，政府當局解釋，如上文第 28 段所言，《條例草案》擬修訂《規例》現有的附表 2，訂明不同時段不同收

---

<sup>5</sup> 附表 2 第 2、3 及 3B 部分別為紅隧、東隧及西隧訂定相關隧道費。

費的安排只適用於使用 3 條過海隧道的私家車和電單車。因此，對於未有在《規例》的附表 2 中訂明有繁忙時段所適用的車種，署長是絕不能經行政方式調整其收費安排。署長在行使上述的行政權力時，必須遵從《條例》的新訂附表 1B 中的條件，而該等條件是關乎各項調整的限制幅度和考慮因素。如日後須對附表 1B 所列的各項調整的限制和考慮因素作出修訂，須由行政長官會同行政會議訂立附屬法例，並提交立法會進行先訂立後審議的程序處理。

### *就署長可作出調整的時間*

31. 有委員指出《條例》的新訂附表 1B 第 2 部，似乎旨在為署長按擬議新訂第 20AA(1)(a)條所賦予的權力，訂定頻率(而非時間)上的規限，委員因此詢問當局會否修訂附表 1B 第 2 部的標題，以更清楚反映該部的立法原意。

32. 政府當局解釋，附表 1B 第 2 部旨在訂定一個關於署長可調整繁忙時段的隧道費、時間及時限的期間的計算方法，即在每個接續 6 個月的期間內，署長只可行使有關權力一次，而該等期間的計算，取決於附表 1B 第 2(a)、(b)及(c)條所指明事件的生效日期，即(a)就某種類車輛首次指明任何繁忙時段；(b)就某種類車輛在某日加入繁忙時段；(c)對關乎某繁忙時段的隧道費、開始及結束時間或時限的調整。此外，署長須按照附表 1B 第 5 部列明的考慮因素決定是否行使有關權力(包括有關隧道是否經常擠塞，向上游形成的車龍是否對關鍵地點的交通有持續及不利的影響等)，因此未必會依照一個規律來行使有關權力。由於“頻率”一詞通常指反覆出現的次數，因此不適宜作為附表 1B 第 2 部的標題。

### *就署長對繁忙時段隧道費可作的調整*

33. 《條例》的附表 1B 第 3 部第 4 及 6 條訂明署長每次調整私家車隧道費的幅度不得多於 3 元，而累積調整的總款額，不得高於或低於私家車隧道費的現行基準款額超過 15 元。有委員指出在不同時段不同收費方案下，私家車於繁忙時段使用西隧、紅隧和東隧的隧道費分別訂為 60 元、40 元及 40 元，若署長行使權力，將西隧的隧道費累積下調至 45 元及將紅隧和東隧的隧道費累積上調至 55 元，則可能會出現紅隧和東隧的隧道費高於西隧的隧道費

的情況，故建議將累積調整的總款額定為 10 元，以避免出現上述情況。

34. 政府回應指，繁忙時段及非繁忙時段或會隨時間改變，尤其是駕駛者或會因應當局實施不同時段不同收費而改變出行習慣，故此有需要制定一個有彈性的框架，允許署長因應情況適時靈活地調整繁忙時段的開始或結束時間和收費水平。在釐定隧道費方案及調整幅度的框架時，當局會考慮不同的因素，包括調節效果、市民的負擔能力及接受程度等。至於紅隧的收費，當局指出該隧道已多年未有作出調整，並認為現時是理順有關隧道費的契機，以回復隧道費作為調節交通的重要和有效工具的功能，及紓緩多年來紅隧於繁忙時段的擠塞問題。

#### *署長作出調整時需要考慮的因素*

35. 委員邀請當局解釋載列於《條例》的附表 1B 第 5 部有關署長作出調整時需考慮的因素，包括如何判斷隧道的交通需求已經常超出該隧道的容量，以及第 5 部第 12(a)條列出需考慮有關隧道向上游(而非上下游)形成的車龍的原因。

36. 政府當局解釋，當有意使用隧道的車輛數量(即交通需求)超出隧道的容量時，過量的交通將導致通往隧道的道路(“隧道連接路”)出現車龍，並可能造成交通擠塞。因此隧道的交通狀況可以透過比較交通需求與隧道的容量作客觀評估，而交通需求則是根據隧道的車流和隧道連接路的車龍而定。為了提供客觀依據供署長考慮是否須啟動隧道收費調整機制，運輸署將在有關的隧道和隧道連接路上，進行交通流量及車龍的調查。一般而言，每當車流超出隧道容量時，車龍就會形成，並從隧道向上游延伸至隧道連接路上。如果在調查的一個月內，有一半以上的平日出現從隧道向上游形成的車龍，有關隧道的交通需求就會被斷定為經常超出隧道的容量。視乎超出隧道容量的程度，車龍甚至可能延伸至關鍵地點，堵塞非隧道及跨區交通，造成更廣泛的擠塞。如果在調查的一個月內，有一半以上的平日，任何一個在隧道連接路沿路的關鍵地點被從隧道向上游形成的車龍所堵塞，該關鍵地點的交通將被視為廣泛地受到持續和不利的影響。

#### 過渡收費安排

37. 由於在不同時段不同收費方案下，私家車和電單車在繁忙時段、一般時段和非繁忙時段須支付的費用會有所不同，有見及此，當局建議設立一個過渡收費安排，有序地銜接這些時段，以減少駕駛者為避開較高的收費而加速或減速的誘因。對於私家車而言，在兩個時段之間，3 條過海隧道的收費將以每兩分鐘 2 元的幅度逐漸增加或減少，類似的安排亦適用於電單車(但幅度按四成的比例調整)。有委員批評擬議的過渡收費安排過於複雜，市民難以理解，亦不能掌握過隧道時將須繳付的隧道費，建議當局簡化有關安排，例如將 3 條過海隧道過渡時段的時限劃一，讓市民易於掌握。

38. 政府當局解釋，過渡收費安排是為減少駕車者為避開較高的收費而加速或減速的誘因。若署長根據新訂《條例》第 20AA 條所賦予的權力就繁忙時段的隧道費、時間或時限作出調整，過渡時段的收費安排亦會按《規例》擬議新訂附表 2A 內載列的方式調整，有關方式務求令有關時段的收費調整安排更清晰及有所依循。

39. 此外，政府當局亦指出，過渡時段最初將在 3 條過海隧道同一時間啟動，是為了讓公眾容易記住，而將隧道費增加或減少的速度定於每兩分鐘 2 元，亦是基於道路安全的考慮。由於紅隧/東隧和西隧的繁忙時段收費不同，因此西隧所需的過渡時段較長，其繁忙時段亦較短，故將 3 條過海隧道過渡時段的時限劃一的方法並不可行。當駕駛者使用 3 條過海隧道時，懸掛在隧道收費點附近新設的指示牌，將會清楚顯示實時的隧道費資訊(即有關隧道的無亭收費系統所顯示的相關隧道費)。由於屆時“易通行”已在 3 條過海隧道實施，駕駛者在使用隧道後亦會透過電子方式收到“易通行”系統發出的訊息，通知駕駛者被收取的隧道費用。當局相信以上安排將有助駕駛人士理解有關收費的安排，避免混亂。

### 商用車輛的收費

40. 委員對於政府當局建議在不同時段不同收費方案下，劃一向除的士以外的商用車輛收取 50 元的隧道費表達關注。他們關注到為數不少的中小微企如物流業、非專營小巴、營辦學童服務、

僱員服務或居民服務的非專營巴士等，現時皆使用收費較低的紅隧過海。在全日劃一收費 50 元的建議下，其經營成本將大漲 4-5 倍，但面對運輸行業劇烈的競爭、經濟前景不明，有關行業卻難以將上升的成本轉嫁予客戶，這勢必對經營者的營運造成打擊。委員促請當局考慮調低商用車輛的收費，以減輕經營者的營運負擔。

41. 另外，有委員指當局曾表示將以效率優先原則訂定隧道收費，即載客或運貨量較高的運輸工具可享較低的收費。但當局建議所有除的士以外的商用車輛，不論大小劃一全日收費 50 元，將有違效率優先的原則。至於的士收費方面，私家車在實施不同時段不同收費方案下的最低隧道費為 20 元，較的士的 25 元收費還低，這將變相鼓勵市民在有關時段乘搭非法“白牌車”(即非法出租或取酬載客用途的車輛)。

42. 政府當局回應指，紅隧的大部分商用車輛收費已接近 40 年沒有調整，而東隧的商用車輛收費水平亦已沿用 18 年，因此其現有收費未必適宜作為參考。有關商用車輛的收費方案已吸納運輸業界及立法會事務委員會的意見，採納全日固定和 3 隧劃一的收費安排。全日固定收費能令業界更容易掌握隧道收費成本，而 3 隧劃一收費可達致更理想的交通分流，亦讓業界可以按目的地選擇行車路線，節省因取道收費較低的隧道而衍生的額外行車時間和燃油成本。就中型和重型貨車以及單層和雙層巴士而言，建議的 50 元收費水平較這些車種現時 3 隧的平均收費約 60-97 元為低，而輕型貨車的建議隧道費亦與現時 3 隧平均隧道費相若，西隧收費更是大幅下調。當局相信建議收費方案能讓業界整體受惠。

43. 就小巴而言，運輸署在 2021 年第四季進行的交通調查所得，於平日大部分時間，約 66% 的小巴使用收費較高的西隧及東隧過海(分別佔約 34% 及約 32%)，可見在現行收費水平下，小巴會按交通狀況或營運需要(而非只是隧道費)而選擇使用過海隧道。建議小巴隧道費劃一 50 元，與現時小巴使用 3 隧的平均收費相若，屆時使用西隧的小巴隧道費更可下調約 41%。此外，不同時段不同收費可改善整體的過海交通，節省行車時間，有助提升非專營巴士和小巴的載客效率和對乘客的吸引力，優化商用車輛整體的營運時間和燃油成本。至於對“白牌車”方面的關注，政府會繼續

採取多管齊下的方法，包括執法、教育及宣傳，以打擊汽車非法出租或取酬載客。

44. 有委員建議將商用車輛(的士除外)的隧道費分兩級制，而非劃一收取 50 元；亦有委員認為現行法例下輕型貨車的定義過闊，建議當局作出檢討。

45. 政府當局指出，由於大型車輛(如貨車和巴士)所佔用的路面空間較大及對路面造成的耗損較多，現時其隧道費一般高於小型車輛。在建議的不同時段不同收費方案下，車輛不再以大小或重量來收取費用，而是按效率優先的原則，使更具效率和效益的大型商用車輛，能從普遍較高的收費下調至跟小型商用車輛相同的水平，這安排亦簡化了商用車輛的收費結構，利便業界運作。此外，由於小型商用車輛當中大部分為輕型貨車，佔繁忙時段過海交通量達 14%，對隧道收費敏感度亦較高，若將商用車輛的隧道費劃分為兩級，並向小型商用車輛收取較低的隧道費，所引發的額外車流將增加繁忙時段的過海交通壓力，與當局期望透過建議的收費方案理順交通的目標不相符。雖然如此，當局會考慮檢視現時輕型貨車的定義，以便將來優化與車輛分類相關的收費安排。

#### 在法律草擬方面的意見

46. 不同委員曾就《條例草案》在法律草擬方面提出意見，有關意見及政府當局的回應載於附錄 3。

### **全體委員會審議階段修正案**

#### 易志明議員擬提出的修正案

47. 易志明議員在 2023 年 5 月 2 日向法案委員會發出函件，表示擬就《條例草案》提出修正案。易議員建議在政府於 3 條過海隧道實施不同時段不同收費的安排時，除私家車及電單車以外的車輛，即的士以及其他商用車輛(包括輕型貨車、中型貨車、重型貨車、公共及私家小型小巴、公共及私家單層巴士，以及公共及私家雙層巴士)的擬議收費，由 3 條過海隧道每日劃一分別收取

固定收費 25 元及 50 元，一律下調為 20 元。易議員提出擬議修正案的理據及有關修正案的建議文本載於附錄 4。

#### 當局就釐定商用車輛費用的回應

48. 政府當局曾就易議員擬提出的修正案作出回應，指出建議的收費方案是一個經深思熟慮和平衡整全的方案。當局已按效率優先的原則，建議將現時普遍較高的商用車輛收費，拉近至與繁忙時段私家車收費相若的水平，就中型和重型貨車以及單層和雙層巴士而言，建議的 50 元收費水平均較現時 3 條過海隧道的平均收費為低，西隧的收費更大幅下調；至於輕型貨車，建議收費亦與現時 3 條過海隧道的平均收費相若，相比西隧現時收費更下調約 41%。

49. 至於小巴，據運輸署曾進行的交通調查，約 66% 的小巴使用收費相對較高的西隧及東隧過海(分別佔約 34% 及 32%)。建議小巴隧道費劃一 50 元，與現時小巴使用 3 條過海隧道的平均 44 元收費相若，西隧的隧道費更可下調 41% (即 35 元)。非專營巴士方面，現時普遍以單層巴士營運，建議的 50 元隧道費比現時單層巴士使用過海隧道約 67 元的平均收費為低，使用西隧的隧道費更將由現時的 140 元大幅下調至 50 元(即約下調 64%)。故此，當局認為建議收費方案能讓業界受惠。

50. 的士方面，當局考慮到的士提供個人化點對點交通服務，佔為數不少的過海車流，加上的士對隧道費的敏感度高，以上性質和載客效率類近一般私家車。經諮詢的士業界和立法會事務委員會的意見後，因應的士行業實際運作上的需要，當局建議於 3 條過海隧道向的士收取劃一 25 元全日固定收費。這收費水平亦低於私家車在首階段 633 固定收費方案的建議收費，以及不同時段不同收費下繁忙時段和一般時段的建議收費(即 30 元至 60 元)。

#### 部分修正案內容具有由公帑負擔的效力

51. 此外，政府當局指出，按擬議修正案(指特定車輛種類使用指定隧道的收費)與現行法例的相關條文作比較，當局認為有關修正案的部分內容令政府損失按現行法定權力可收取的收入：就易議員建議將的士及其他商用車輛使用紅隧和東隧的隧道費用



劃一減至 20 元，這將低於重型貨車使用紅隧的現時法例所訂收費 (30 元)，以及所有車輛種類(包括的士<sup>6</sup>)使用東隧的現時法例所訂收費<sup>7</sup>，令政府損失涉及該等車輛種類使用紅隧及東隧的隧道費收入，因此認為擬議修正案的內容具有《議事規則》第 57(6)條所指的由公帑負擔的效力。

52. 就上述政府當局的觀點，有委員認為政府當局建議的收費方案，乃涵蓋 3 條過海隧道的一個整全方案，收費方案的內容將影響 3 條過海隧道的整體交通布局，因此在評估有關修正案是否具有由公帑負擔的效力時，應衡量修正案整體上有否減少當局按現行法定權力可收取的收入(而非只衡量政府就某個別車輛種類使用紅隧及/或東隧所得的收入)。第二，現時西隧的運作仍未納入政府隧道之內，所以實在難以評估當局接收西隧後有關的收入水平。此外，委員認為 633 方案及不同時段不同收費方案的實施皆會影響 3 條過海隧道的交通流量，委員對於當局如何準確評定有關車流量及收入的轉變，存有疑問。就此，委員曾要求當局提供進一步資料，供委員考慮。

53. 政府當局的進一步回應指，就修正案的整體財政影響而言，政府建議的隧道費調整方案目的並不是為了增加收入，而是透過調節隧道費管理交通，紓緩困擾香港多年的過海擠塞問題。西隧於專營權屆滿後將在 2023 年 8 月 2 日由政府接收，隧道收入將成為政府收入一部分，若易議員的擬議修正案獲立法會通過，即使計及部分相關車流或有所增加，政府估算於 2024-2025 年每年隧道費，相比起實施不同時段不同收費方案下的 34 億元預期收入，將減少約 7 億元。就修正案對過海交通的影響而言，相比政府建議的不同時段不同收費方案，下調有關收費將會引發額外車流，導致在早上繁忙時段每小時的交通流量增加約 700 架次，加重過海隧道的交通壓力，令各隧道車龍延伸約 0.7 公里，堵塞各隧道上游連接路的關鍵路口，廣泛地影響非過海交通。考慮到上述的影響，政府當局並不支持易議員提出的擬議修正案。

---

<sup>6</sup> 由於在 3 條過海隧道劃一的士收費的情況下，將不再有“沒有運載乘客之的士”的收費類別。

<sup>7</sup> 現時東隧不屬於“沒有運載乘客”類別之的士及商用車輛的收費由 25 元至 75 元不等。

54. 經法案委員會討論後，易志明議員表示將考慮以個人名義動議有關修正案。

### **恢復二讀辯論**

55. 法案委員會已完成審議《條例草案》。法案委員會對政府當局提出擬在 2023 年 6 月 28 日的立法會會議上恢復《條例草案》的二讀辯論的建議，並無異議。

### **諮詢內務委員會**

56. 法案委員會已於 2023 年 6 月 9 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

2023 年 6 月 16 日

《2023 年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》委員會

委員名單

主席	陳恒鑾議員, BBS, JP
委員	易志明議員, SBS, JP
	郭偉強議員, JP
	盧偉國議員, GBS, MH, JP
	陸頌雄議員, JP
	謝偉銓議員, BBS, JP
	江玉歡議員
	李梓敬議員
	林筱魯議員, SBS, JP
	洪雯議員
	梁熙議員
	梁毓偉議員, JP
	陳紹雄議員, JP
	陳學鋒議員, MH, JP
	楊永杰議員

(總數：15位委員)

秘書	劉素儀女士
----	-------

法律顧問	李凱詩小姐
------	-------

《2023年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》委員會

曾向法案委員會提交書面意見的團體名單

團體

1. 香港倉庫運輸物流員工協會
2. 香港運輸物流業工會聯會
3. 公共小型巴士職工會
4. 中港客運從業員工會
5. 自由黨
6. 非專營巴士業界(公共巴士同業聯會、荃灣區旅運巴士同業聯會、香港區旅運巴士同業聯會、九龍區旅運巴士同業聯會、元朗區旅運巴士同業聯會、屯門區旅運巴士同業聯會)
7. 汽車交通運輸業總工會

## 《2023年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》委員會

## 委員會就條例草案在法律草擬方面提出意見及政府當局的回應

委員提出的意見	政府當局的回應	結果
<p>1. 2023年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(“條例草案”)第3條，擬在《行車隧道(政府)條例》(第368章)(“第368章”)第2(1)條加入“下午繁忙時段”及“上午繁忙時段”的定義。就“下午繁忙時段”的定義而言，雖然該定義的中文文本第(a)段有明確述明“下午繁忙時段”是“指根據第20(4)(ca)條訂立的規例所指明為下午繁忙時段的時段”，但在草擬該定義的英文文本時，似乎沒有就“下午繁忙時段的時段”這個描述作出清晰明確的提述，而是以“means a time slot specified as such by regulations made under section 20(4)(ca)”表達。類似的草擬方式亦出現在“上午繁忙時段”的定義的中、英文文本。請當局澄清以上中、英文文本在草擬及/或行文上的差異的原因，以及當局會否考慮作出修正</p>	<p>1. 在英文定義中，<i>peak time slot (a.m.)</i>(上午繁忙時段) –</p> <p>(a) means a time slot specified as such by regulations made under section 20(4)(ca); and (b) includes the time slot mentioned in paragraph (a) the starting and end time or the duration of which is adjusted by the Authority under section 20AA;</p> <p><i>peak time slot (p.m.)</i>(下午繁忙時段) –</p> <p>(a) means a time slot specified as such by regulations made under section 20(4)(ca); and (b) includes the time slot mentioned in paragraph (a) the starting and end time or the duration of which is adjusted by the Authority under section 20AA ;</p> <p>2. 在中文定義中，<i>上午繁忙時段(peak time slot (a.m.))</i> –</p>	<p>兩個中文定義<i>上午繁忙時段</i>及<i>下午繁忙時段</i>的(a)段無須更改。</p>

(詳情可參閱立法會  
[CB\(4\)408/2023\(01\)](#)號文件)

- (a) 指根據第20(4)(ca)條訂立的規例所指明為上午繁忙時段的時段;及
- (b) 包括符合以下說明的(a)段所述時段：經監督根據第20AA條調整該時段的開始及結束時間或時限；

*下午繁忙時段(peak time slot (p.m.))*—

- (a) 指根據第20(4)(ca)條訂立的規例所指明為下午繁忙時段的時段;及
- (b) 包括符合以下說明的(a)段所述時段：經監督根據第20AA條調整該時段的開始及結束時間或時限。

3. 根據Concise Oxford Dictionary，“such”一字意指“of the type previously mentioned”。上述兩個英文定義(a)段均採用“such”字，用意就是分別提述*peak time slot (a.m.)*及*peak time slot (p.m.)*。中文定義(a)段把“such”字表達為中文的“上午繁忙時段”及“下午繁忙時段”，清晰簡潔地表達了該字的意思。中文定義(a)段既反映了政策原意，亦傳達出英

	<p>文定義的相同意思。此外，該等中文定義亦合乎文法規則</p>	
<p>2. 當局會否考慮接納委員在會議上就上述“下午繁忙時段”及“上午繁忙時段”的定義的第(b)段的中文文本提出的修訂建議，即：“(b)包括(a)段所述時段，該時段的開始及結束時間或時限由監督根據第20AA條調整”，使有關定義的行文更為暢順</p> <p>(詳情可參閱立法會 <a href="#">CB(4)408/2023(01)</a>號文件)</p>	<p>1. 在英文定義中，<b><i>peak time slot (a.m.)</i></b>(上午繁忙時段) –</p> <p>(a) means a time slot specified as such by regulations made under section 20(4)(ca); and</p> <p>(b) includes the time slot mentioned in paragraph (a) <u>the starting and end time or the duration of which is adjusted by the Authority under section 20AA;</u></p> <p><b><i>peak time slot (p.m.)</i></b>(下午繁忙時段) –</p> <p>(a) means a time slot specified as such by regulations made under section 20(4)(ca); and</p> <p>(b) includes the time slot mentioned in paragraph (a) <u>the starting and end time or the duration of which is adjusted by the Authority under section 20AA;</u></p>	<p>兩個中文定義 <b>上午繁忙時段</b> 及 <b>下午繁忙時段</b> 的(b)段無須更改</p>

2. 在中文定義中，**上午繁忙時段**(*peak time slot (a.m.)*) –

(a) 指根據第20(4)(ca)條訂立的規例所指明為**上午繁忙時段**的時段；及

(b) 包括符合以下說明的(a)段所述時段：經監督根據第20AA條調整該時段的開始及結束時間或時限；

**下午繁忙時段**(*peak time slot (p.m.)*) –

(a) 指根據第20(4)(ca)條訂立的規例所指明為**下午繁忙時段**的時段；及

(b) 包括符合以下說明的(a)段所述時段：經監督根據第20AA條調整該時段的開始及結束時間或時限。

3. 上述中文定義(b)段冒號後的字句，即“經監督根據第20AA條調整該時段的開始及結束時間或時限”(簡稱“經調整的”)，是一個修飾長句，對(a)段所述的被調整的時段進行修飾，其效果是使(b)段的經如此調整的時段(“經調整的”(a)段所述時段)落入各自定義的範圍內。



這種做法亦使該等定義在條例草案正文出現時，與文意妥為配合。上述中文定義既反映政策原意，又傳達出英文定義的相同意思，而且合乎文法規則。

4. 此外，在英文文本中，修飾語可加插在名詞之前或之後，藉以修改該詞的涵意；但在中文文本中，修飾語一般置於名詞之前。在草擬(b)段時，我們曾考慮按以下方式把修飾語置於“時段”之前：“(b)包括經監督根據第20AA條調整上午繁忙時段的開始及結束時間或時限的(a)段所述的時段”
5. 這樣的修飾語過分冗長，使句末的事宜“(a)段所述的時段”含糊不清，令(b)段難以理解。經衡量不同的草擬手法後，當局決定採用現時清晰簡潔的句式。就草擬常規而言，“符合以下說明的[...]：……”也屬香港法例的常用句式。

	<p>6. 當局感謝委員提出建議。委員的建議句式“(b)包括(a)段所述時段，該時段的開始及結束時間或時限由監督根據第20AA條調整”由兩個句子組成。根據文意，第二句“該時段的...”是非限定關係子句，對首句“(a)段所述時段的...”詳加解釋(但並非加以界定)。反觀英文定義(b)段，關於“the starting and end time or the duration of which is adjusted by the Authority under Section 20AA”的提述，是限定關係子句，對(a)段所述時段加以界定。在此情況下，有關建議句式並不起着修飾語的作用，亦與以下英文定義的平行結構相悖：(a) means a time slot... ; and (b) includes the [adjusted] time slot...</p>	
<p>3. 擬議新訂附表1B第12(a)及(b)條訂明署長按新訂第368章第20AA條調整隧道費須考慮的因素，即“有關隧道的交通需求.....是否已經常超出隧道的容量，並已經常導致擠塞.....”及“從有關</p>	<p>1. 在附表1B中，如繁忙時段的隧道費須予調整，第8條規定：“監督只有在顧及(並僅顧及)本附表第5部所列的考慮因素後，方可作出第20AA(1)(a)條所指的調整。”</p>	<p>附表1B第12條(a)及(b)段的“constantly”一字，乃恰當之選，而且該字的</p>

<p>隧道向上游的車龍，是否...對...交通有<u>持續</u>.....的影響。”，但有關條文的英文文本卻一律以“constantly”表達“經常”和“持續”的意思(即“whether the traffic demand...has been constantly exceeding the capacity of the tunnel and resulting in congestion...”及“whether the traffic queues tailing back from the tunnel...constantly...affects traffic...”)。請當局澄清如此草擬上述中、英文文本的原因，以及當局會否考慮修訂有關條文的英文文本，以更準確反映“經常”及“持續”各自的意思</p> <p>(詳情可參閱立法會 <a href="#">CB(4)444/2023(01)</a>號文件)</p>	<p>2. 如繁忙時段的時間及時限須予調整，第11條規定：“監督只有在顧及(並僅顧及)本附表第5部所列的考慮因素後，方可作出第20AA(1)(b)條所指的調整。”</p> <p>3. 附表1B第5部第12條的中文文本是：“考慮因素為——</p> <p>(a) 有關隧道的交通需求 (以車流及車龍作例證)，是否已經常超出該隧道的容量，並已經常導致擠塞；及</p> <p>(b) 從有關隧道向上游形成的車龍，是否廣泛地對香港任何關鍵地點的交通有<u>持續</u>及不利的影響。”</p> <p>4. 第5部第12條的英文文本是：“The considerations are —</p> <p>(a) whether the traffic demand (as exemplified by traffic flow and traffic queues) for the tunnel concerned has been <u>constantly</u> exceeding the capacity of the tunnel and resulting in congestion; and</p>	<p>意思在該等段落的文意中非常清晰。鑑於中英兩個文本傳達同樣意思，當局認為不必作出修改</p>
--	---	--

	<p>(b) whether the traffic queues tailing back from the tunnel concerned <u>constantly</u> and adversely affects traffic in any critical location in Hong Kong in an extensive manner.”</p> <p>5. 根據 Concise Oxford Dictionary , “constant”(形容詞)意指 “occurring continuously, remaining the same” , 而 “constantly”是其副詞</p> <p>6. 根據《牛津高階英漢雙解詞典》(Oxford Advanced Learner’s English-Chinese Dictionary) , “constant”(形容詞)意指：  (1) going on all the time ; happening again and again (經常的、不斷發生的)；  (2) unchanging, fixed (不變的、恆定的、穩定的)；  (3) firm, faithful (堅定的、忠實的)；  及 “constantly”(副詞)意指 continuously and frequently (不斷地、經常地)</p>	
--	---	--

7. 從以上所見，“constantly”一字具有多種意思；至於選用哪一個意思，須視乎有關條文的文意而定。
8. 根據第12(a)條的文意，“constantly”一字在描述交通需求狀況超出隧道容量並導致擠塞時，是帶有“frequently”的意思。從交通管理的角度而言，隧道若經常出現車龍和擠塞，即交通需求經常超出隧道的容量，是一個客觀的事實基礎供監督考慮是否需要調整繁忙時段的隧道費、時間及時限。因此我們認為中文的對應字句“經常超出該隧道的容量，並已經常導致擠塞”，在該文意中是恰當及清晰的。
9. 根據第12(b)條的文意，在“constantly and adversely affects”一語中，“constantly”一字在描述車龍對關鍵地點的交通影響時，是帶有“continuously”的意思。我們認為中文的對應字句“對香港任何關鍵地點的交通有持續及不

	<p>利的影響”，在該文意中是較為恰當及清晰的。</p>	
<p>4. 就條例草案第17條擬於《行車隧道(政府)規例》(第368A章)加入新訂的第12AAA條，請當局解釋該擬議新訂的第12AAA條沒有提述擬議新訂的第368章第20AA(1)(c)條的原因，以及當局會否考慮作出修訂</p> <p>(詳情可參閱立法會 <a href="#">CB(4)471/2023(01)</a>號文件)</p>	<p>1. 條例草案第6條擬在《行車隧道(政府)條例》(第368章)(“條例”)加入新訂的第20AA條，該條賦權監督(即運輸署署長)可就某繁忙時段，調整以下任何一項或多於一項事宜——</p> <p>(a) 就不同種類車輛於繁忙時段使用該隧道而須繳付的隧道費；</p> <p>(b) 繁忙時段的開始及結束時間；</p> <p>(c) 繁忙時段的時限。</p> <p>2. 根據擬在《行車隧道(政府)規例》(第368A章)(“規例”)加入的新訂第12AAA條，凡監督就某隧道的繁忙時段，對在條例第20AA(1)(a)或(b)條提述的任何事宜作出調整，新訂的規例附表2A就以下事宜，均具有效力——</p> <p>(a) 該隧道的上午非繁忙時段的結束時間及時限；</p>	<p>擬議新訂的第12AAA條無須修改</p>

	<p>(b) 該隧道的一般時段的開始及結束時間；</p> <p>(c) 該隧道的下午非繁忙時段的開始時間及時限；</p> <p>(d) 該隧道的過渡時段的開始及結束時間、分段數目、時限及每個分段的隧道費。</p> <p>3. 規例附表2A，就因應監督對繁忙時段所作的調整，而對非繁忙時段、一般時段及過渡時段的開始及結束時間、時限及隧道費等需作出的相應調整(“相應調整”)，訂定條文。相應調整的計算方法，詳列在該附表，而依據監督對在條例第20AA(1)(a)或(b)條提述的事宜所作出的調整，便已可得出相應調整的結果。</p> <p>4. 因此，在規例第12AAA條提述條例第20AA(1)(c)條並無需要，而沒有這項提述，亦不影響相應調整的計算結果</p>	
--	--	--



致：立法會《2023年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》委員會主席  
陳恒鑽議員, BBS, JP

### 就《2023年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》提出的修正案建議

本人建議在政府實施西隧、紅隧及東隧一日內「不同時段不同收費」安排時，除私家車、電單車及機動三輪車以外的車輛（包括的士、輕型貨車、中型貨車、重型貨車、公共及私家小型巴士、公共及私家單層巴士，以及公共及私家雙層巴士）擬議收費，由三條隧道劃一每日收取固定收費 25 元及 50 元一律下調為 20 元。修訂建議理據如下：

#### 1. 鼓勵市民使用公交

《條例草案》的目的是旨在透過隧道收費的調節，改變出行習慣，以改善隧道的擠塞情況，由於私家車佔過海車流約 60%，因此，隧道的「不同時段不同收費」安排以針對私家車為主，倘若能夠配合調低公交的隧道收費，必然有助減少公交調高收費的壓力，鼓勵市民乘坐公交過海，有助進一步減少利用私家車過海的車流，隧道交通擠塞的壓力亦可進一步舒緩。

#### 2. 減少對的士業影響

政府建議向使用任何一條過海隧道的的士，劃一收取 25 元全日固定收費。但在實施「不同時段不同收費」安排時，為了讓在非繁忙時段（全日的其餘時間）使用過海隧道的駕駛者得以受惠，在這時段向使用三條過海隧道的私家車收取 20 元的「非繁忙時段收費」。由於私家車的「非繁忙時段收費」的 20 元較的士的 25 元高，加上如市民在非過海的士站上車過海，須支付來回程隧道費，即合共 50 元；但如乘坐「白牌車」，乘客只需繳付 20 元的隧道費，變相鼓勵市民乘搭「白牌車」，因此，建議把的士全日固定收費 25 元調低至 20 元。

#### 3. 減少對商用車輛的影響

政府表示紅隧已接近四十年沒有調整商用車輛的收費，經參考三隧的平均收費後，決定把公共小型巴士（紅色小巴）和公共巴士（非專營巴士）及指定商用車輛的收費調整為全日劃一 50 元。但現時以非專營巴士行走的邨巴、旅遊巴及校巴均因種種理由而以行走紅隧過海為主，包括（一）巴士行走的時



間一般能夠避開繁忙時間；（二）泊車位不足令司機居所與泊車點分開，不時有居住在港島區的司機需要前往九龍區取車開工；（三）旅遊景點及酒店以集中在紅隧為主，旅遊巴需要經常穿梭港、九，一旦把紅隧的收費如小巴及單層巴士的 10 元收費大幅調升至 50 元，大大增加小巴及非專營巴士營辦商的成本。以合約及包車形式提供服務的非專營巴士營辦商難以即時把成本轉嫁給乘客；就算如紅色小巴可以隨意調整收費，只會增加市民負擔或導致乘客流失，不但令已經營困難的公交雪上加霜，還有違政府鼓勵市民乘搭公交的原則。

#### 4. 落實效率優先原則

政府曾向立法會表達，當收回西隧後，將引入「不同時段不同收費」的模式，並說明經濟效益高或簡稱效率優先的收費原則，即載客量高的運輸工具或不同類型貨車，將承擔不同的收費，基本原則是載客量高或載貨量高的車種可享受較低的隧道費；但政府目前看來是放棄了此重要原則，建議除的士全日劃一收費為 25 元外，所有其他商用車輛則劃一全日收費為 50 元。小巴業界、學童巴士業界及重型貨運車輛均質疑政府偏離了原先的收費原則，並加重了他們的隧道費用開支，令他們的經營更為困難！再者，不論在任何情況下，若私家車非繁忙時段只收取 20 元，他們認為所有商用車輛的收費應最少劃一下調至 20 元，與私家車看齊！

有鑒於上述因素，政府透過收取隧道費只是作為管理隧道交通的一個手段，並非旨在增加政府收入，因此，本人建議把商用車輛包括的士隧道收費一律下調至 20 元，隨函附上修正案的建議文本，以供參閱。

易志明

易志明 謹啓

2023 年 5 月 2 日

附件

《2023 年行車隧道 (政府) (修訂) 條例草案》

易志明議員建議的修正案

條次

建議修正案

- |       |   |
|-------|---|
| 20(4) | 在建議的第 2 部第 3 分部中，刪去 “\$25” 而代以 “\$20”。  |
| 20(4) | 在建議的第 2 部第 4 分部中，刪去 “50” 而代以 “\$20”。    |
| 20(7) | 在建議的第 3 部第 3 分部中，刪去 “25” 而代以 “\$20”。    |
| 20(7) | 在建議的第 3 部第 4 分部中，刪去 “50” 而代以 “\$20”。    |
| 20(9) | 在建議的第 3B 部第 3 分部中，刪去 “\$25” 而代以 “\$20”。 |
| 20(9) | 在建議的第 3B 部第 4 分部中，刪去 “\$50” 而代以 “\$20”。 |