

立法會參考資料摘要

《行車隧道(政府)條例》(第 368 章)

《道路交通條例》(第 374 章)

《2025 年行車隧道(政府)(修訂)(第 2 號)規例》

《2025 年道路交通(車輛登記及領牌)(修訂)(第 4 號)規例》

《2025 年道路交通(泊車)(修訂)規例》

引言

在二零二五年七月八日的會議上，行政會議**建議**，行政長官**指令**應根據《行車隧道(政府)條例》(第368章)第20條，制定載於**附件A**的《2025年行車隧道(政府)(修訂)(第2號)規例》(《第368A章修訂規例》)；以及根據《道路交通條例》(第374章)第6(2)(a)條，制定載於**附件B**的《2025年道路交通(車輛登記及領牌)(修訂)(第4號)規例》(《第374E章修訂規例》)，以實施下文第3至20段中提出的措施。另外，財經事務及庫務局局長已行使權力，根據《道路交通條例》(第374章)第12(2)條¹制定載於**附件C**的《2025年道路交通(泊車)(修訂)規例》(《第374C章修訂規例》)，以實施下文第21至25段中提出的措施。

理據

2. 財政司司長在二零二五至二六年度《政府財政預算案》中公布，政府會檢視各政府隧道和主幹道的收費，以體現「用者自付」原則。此外，政府亦會檢討電動私家車牌照費和停車收費錶的收費，以更好管理交通。有關檢討工作已完成，現制訂三項修訂：

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

修訂（一）：調整隧道收費

3. 政府以科學為本，遵從四項收費原則檢視政府隧道和主幹道的收費，包括交通管理需要、效率優先、公共交通優先，以及「用者自付」，按優次推展檢討工作。我們綜合考慮了該四項原則和每條隧道和主幹道的具體情況，決定調高香港仔隧道和城門隧道的隧道費，並就使用中九龍繞道徵收隧道費，收費方案撮述如下：

	現行隧道費 (所有車輛)	建議隧道費 (所有車輛)
香港仔隧道	5元	8元
城門隧道	5元	8元
中九龍繞道 (油麻地段隧道) ²	/	8元

4. 上述修訂的理據、預期交通影響，以及預計收入和支出詳見下文第5至7段，以及附件D。

(a) 調高香港仔隧道和城門隧道的隧道費

5. 香港仔隧道和城門隧道已34年未有調整收費，同期通脹超過130%，隧道的營運和維修成本因物價上漲和設備耗損而增加，出現營運虧損³，加上兩條隧道相比其替代路線行程較短及便捷，而其替代路線目前仍有剩餘容量應付車流，因此我們實有財政上的需要和有交通條件調整兩條隧道收費。8元收費對交通造成的影響輕微，預計調整收費後隧道營運可達致收支平衡。

² 中九龍繞道包括兩條獨立隧道，即中九龍繞道（油麻地段隧道）和中九龍繞道（九龍灣段隧道）。我們正在中九龍繞道上增設「易通行」系統。所有使用中九龍繞道的使用者均須通過位於啟德附近的收費點，該收費點位於中九龍繞道（油麻地段隧道）的東面出入口。由於中九龍繞道（九龍灣段隧道）沒有連接啟德的接駁道路，所以使用中九龍繞道（九龍灣段隧道）的車輛均會一併使用中九龍繞道（油麻地段隧道）。因此，在擬議位置設置收費點已可向所有使用中九龍繞道的車輛收取隧道費，而無需為中九龍繞道（九龍灣段隧道）另設收費點。

³ 預計香港仔隧道和城門隧道在二零二四至二五年度分別錄得 1,800 萬元虧損及 5,200 萬元虧損（此為估算數字，相關帳目仍在編製中）。

(b) 就使用中九龍繞道徵收隧道費

6. 中九龍繞道的功能是紓緩現時九龍主要幹路的交通擠塞情況。使用中九龍繞道的路程短、車速高，有助駕駛者節省燃料費和時間，舉例來說，使用中九龍繞道往來九龍灣至油麻地的行車時間由現時約30分鐘大大縮減至約5分鐘，對駕駛者的吸引力甚大。如不就中九龍繞道收費，預計於二零二六年年中九龍繞道剛開通後，繁忙時段的行車量／容車量比率將達到0.97，使用率將接近飽和，而這個最新的車流量估算比數年前籌備中九龍繞道工務工程項目時的估算更高⁴。因此，從交通管理角度而言，我們有需要透過收費為中九龍繞道預留剩餘容車量，以應付新發展區未來的人口和車流增長。此外，中九龍繞道大部分路段為隧道，配備通風、照明設施以及更先進的交通管理信號系統，其營運成本比一般道路為高。隨著我們自二零二三年開始實施「易通行」不停車繳費服務，得以克服在市區密集的地方尋找土地建設收費廣場的技術困難，讓我們有更多空間和彈性，透過有效的交通管理措施，包括收費，推行有效的交通管理方案。在充分考慮公眾負擔能力的前提下，對使用中九龍繞道徵收適量費用可在一定程度上收回成本，同時仍能取得分流交通的果效。

7. 我們已詳細評估不同收費情景的預期交通及收支狀況。在平衡交通管理和收回成本目標的同時，我們亦顧及公交優先和效率優先的原則，盡量發揮中九龍繞道的分流功能。政府在二零二五年六月二十日就隧道費檢討結果諮詢立法會交通事務委員會，其時的立法會討論文件提出10元等幾個收費情景以供聚焦討論。部分議員建議政府考慮適度下調收費，以吸引更多駕駛者使用。考慮到立法會交通事務委員會及社會意見，並吸引更多駕駛者使用中九龍繞道，以達致有效分流，政府現提出8元的收費水平，有效分流九龍區內繁忙主要道路約20%的車流（與10元收費情景的整體交通分流效果相若），亦會更針對性地分流個別繁忙

⁴ 政府於二零一七年籌備中九龍繞道工務工程項目時，估算中九龍繞道在不收費的情景下，繁忙時段行車量／容車量比率達約0.9。然而，根據最新二零二六年的預計人口估算，中九龍繞道附近一帶，包括九龍東及將軍澳的總人口比當年估算上升約6%，最新的交通數據亦顯示，九龍東西走向主要道路車流量亦比當年上升約15%。

幹道的交通⁵，並可收回近八成的基本營運成本⁶，而商用車輛和公交車輛須繳付的費用與體積較小的私家車的溫和收費一致。中九龍繞道收費8元預計能為繞道保留約15%的剩餘容車量以應付未來交通增長，並可保持繞道交通暢順。我們進行的收費情景分析顯示，如進一步下調收費至例如5元甚至不收費，有關收回成本比例會大幅下降至分別約54%和0%，而開通時繞道的剩餘容車量會壓縮至10%至3%，因此此選項並不可取。

8. 我們亦已按上述四大原則逐一審視其他政府隧道及主幹道。總括而言，考慮到其他政府隧道及主幹道的交通管理需要、它們本身及替代路線的交通流量，以及與每條路線相關的未來交通基礎設施，例如將會有新的替代路線落成，我們建議暫時維持它們現有的收費安排，適時再作檢視。

實施日期

9. 香港仔隧道和城門隧道的新收費將於二零二五年九月二十一日生效。

10. 至於中九龍繞道徵收費用方面，我們的首要目標是確保中九龍繞道部分路段（即油麻地段隧道）工程在今年年底完成後開通，預計安裝和測試「易通行」系統的相關工作將能配合中九龍繞道其餘路段（即九龍灣段隧道）的工程進度在二零二六年完成。我們會爭取於二零二六年年中中九龍繞道全線通車時，開始實施收費。我們賦權運輸及物流局局長就使用中九龍繞道的收費方案指定實施日期。

⁵ 例如龍翔道、亞皆老街、加士居道天橋。龍翔道和亞皆老街的繁忙時間車流緩減至交通量低於設計容車量的水平（行車量／容車量比率分別約 0.99 和 0.81），而各替代路線中最繁忙的加士居道天橋也會減少塞車（行車量／容車量比率約 1.22）。

⁶ 預計每年收入約為 2 億 1,900 萬元。若剔除建造費用的資產折舊，隧道基本營運費用每年約 2.8 億元（包括易通行營運開支）。收回成本比率約 78%（不包括資產折舊）。這是初步的成本數字，日後將會更新。

修訂（二）：理順電動私家車牌照費的架構和水平

11. 在各項政策措施的推動下⁷，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，由二零一九年的6.3%上升至二零二四年的71.1%。截至二零二四年年底，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%。隨著車輛技術的不斷發展，以及電動車的日益普及，政府有需要檢討電動私家車每年牌照費的結構。

配合電動車的技術發展

12. 現時，電動私家車的牌照費按車輛淨重⁸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。

與世界各地做法接軌

13. 按額定功率向電動私家車徵收費用或稅款在其他經濟體系亦有類似做法。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。

維持財政紀律

14. 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，同時亦與現時本港對燃油私家車根據引擎汽缸容量收取牌

⁷ 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。

⁸ 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(元)
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。

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。

維持電動車吸引力

15. 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源開支估計較汽油私家車少約89%⁹，能源開支每年更可節省約32,000元¹⁰。再者，電動私家車的維修保養費用相對較低¹¹；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。在理順每年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。

16. 政府將調整電動私家車每年牌照費的收費架構，按電動私家車的額定功率¹²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。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。

(a) 採用「五階段」遞增調整每年牌照費

17. 經諮詢環境及生態局，參考燃油私家車的每年牌照費結構，我們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超過225千瓦，涵蓋高性能的電動私家車。考慮到公眾可負擔程度及立法會交通事

⁹ 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%。

¹⁰ 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。

¹¹ “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。

¹² 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。

務委員會的意見，調整進程會分五階段在六年間進行；我們在法例修訂中一併訂明每年牌照費的總體調整進程和幅度。詳情撮述如下：

電動私家車的額定功率 (千瓦)	每年牌照費(元) ^{#*}				
	2025 年 11 月 1 日至 2027 年 2 月 28 日 (涵蓋 4 個月寬限 期)	2027 年 3 月 1 日 至 2028 年 2 月 29 日	2028 年 3 月 1 日 至 2029 年 2 月 28 日	2029 年 3 月 1 日 至 2030 年 2 月 28 日	2030 年 3 月 1 日 起
≤ 75	1,500	1,750	2,000	2,500	3,000
> 75 – 125	2,000	2,500	3,000	4,000	5,000
> 125 – 175	2,500	3,500	4,500	5,500	7,000
> 175 – 225	3,000	4,500	6,000	7,500	9,000
> 225	5,000	6,500	8,000	9,500	11,000
# 不包括交通意外傷亡者援助基金(一年的徵款為每輛 114 元)。 * 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。					

18. 按照上述的牌費架構，至二零三零年三月一日生效的電動私家車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）不等。按現時登記電動私家車的類型分佈，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 新牌費架構			電動車 新牌費 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)	新牌費 (2030 年 3 月 1 日 起) [#] (元)	
≤1 500	4,960	≤75	19.3%	3,000	-1,960 [-40%]

燃油私家車 現時牌費架構		電動私家車 新牌費架構			電動車 新牌費 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)	新牌費 (2030 年 3 月 1 日 起)# (元)	
>1 500 – 2 500	7,384	>75-125	46.1%	5,000	-2,384 [-32%]
>2 500 – 3 500	9,815	>125-175	33.6%	7,000	-2,815 [-29%]
>3 500 – 4 500	12,246	>175-225	1.0%	9,000	-3,246 [-27%]
>4 500	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 元）。					

(b) 豁免殘疾電動私家車車主牌照費

19. 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寬減安排¹³，但有關安排目前並不適用於電動私家車。我們實施新的電動私家車牌照費架構後，會為擁有電動私家車的合資格傷殘人士提供類似的牌費寬減安排¹⁴，以響應政府提倡的社會共融政策。

¹³ 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) 每年的牌照費則按其引擎汽缸容量層級所訂明應繳的每年牌照費，減去引擎汽缸容量不超過 1 500 立方厘米的私家車所應繳的每年牌費；及

(ii) 四個月的牌照費須為按照(i)計算的每年牌照費的 35%，另加附加費 15 元。

¹⁴ 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，其應繳每年牌照費為其額定功率層級訂明的每年牌照費，減去額定功率不超過 75 千瓦的電動私家車所應繳的每年牌照費。

實施日期

20. 新牌費架構將於二零二五年十一月一日起實施，適用於新登記的電動私家車，而現有電動私家車則可獲四個月寬限期。由於車輛牌照可於屆滿前四個月內續領，為避免合資格續領車輛牌照的電動私家車車主在新架構生效前趕往運輸署續領牌照以享有現有較低的牌照費，所有於新牌費結構生效當日已可續領車輛牌照的現有電動私家車車主，可在生效日期起計四個月內，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四個階段將作調整的牌照費，上述的特別安排不會在往後調整實施。

修訂（三）：調高使用路旁泊車位的最高收費水平

21. 政府在路旁設立泊車位是為回應駕駛者的短期泊車需要，而這些泊車位一般會豎立收費錶（俗稱「咪錶」）收取費用，目的是避免泊車位被長期佔用，讓更多駕駛者可使用這些泊車位。現時全港共設約11 000個咪錶，涵蓋約20 000個路旁泊車位。運輸署經考慮路面的交通情況和泊車需求，一直致力增加咪錶泊車位，例如由二零二零年至二零二四年間，咪錶泊車位增加超過10%。然而，咪錶泊車位的使用率已接近90%（全港平均）至95%（個別繁忙地區）。

22. 自一九九四年至今，使用咪錶泊車位的最高收費定於每15分鐘2元。使用咪錶泊車位的收費已31年沒有調整；期間綜合消費物價指數上漲了超過70%。此外，由於使用咪錶泊車位的收費遠較一般停車場收費為低¹⁵，令部分駕駛者傾向在路上尋找或等候空置的咪錶泊車位，或阻塞交通；駕駛者離開咪錶泊車位的意欲亦較低，導致其他使用者的輪候時間加長。有見及此，為妥善運用有限的泊車位資源，我們認為有需要調整使用咪錶泊車位的最高收費，以加快咪錶泊車位的流轉，滿足駕駛者短期泊車需求。

¹⁵ 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。

調高咪錶泊車位收費

23. 我們會調高使用咪錶泊車位的最高收費，由每 15 分鐘 2 元調整至每 15 分鐘 4 元，即每小時最高收費為 16 元¹⁶。

24. 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。我們會維持貨車¹⁷、巴士及旅遊巴士泊車位的現有收費水平。

實施日期

25. 咪錶泊車位新收費將於二零二五年九月廿八日起實施。

其他方案

26. 我們必須修訂法例，方可實施上述措施，除此之外，別無其他方案。

修訂規例

《第 368A 章修訂規例》

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

《第 374E 章修訂規例》

28. 《第 374E 章修訂規例》旨在修訂《道路交通(車輛登記及領牌)規例》（第 374 章，附屬法例 E），為電動私家車根據額定功率制定新的牌照費架構，並為合資格的殘疾電動私家車車主在

¹⁶ 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。

¹⁷ 輕型貨車能停泊於「供貨車停泊」及「供中型及重型貨車、巴士、電單車及單車以外的車輛停泊」的泊車位。

新每年牌照費結構生效時提供牌照費寬減。

《第 374C 章修訂規例》

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

立法程序時間表

30. 立法程序時間表及生效日期如下：

刊登憲報	二零二五年七月十八日
提交立法會進行「先訂立後審議」的程序	二零二五年七月廿三日
生效日期	按相關文書指明日期

建議的影響

31. 上述修訂規例對公務員、性別議題或家庭並無影響。修訂規例符合《基本法》的規定, 包括有關人權的條文, 亦不會影響《行車隧道(政府)條例》和《道路交通條例》及其附屬法例的現有約束力。

32. 調高香港仔隧道和城門隧道的隧道費, 以及對使用新的中九龍繞道徵收隧道費, 將會提高運輸業界的營運成本, 但對經濟的通脹影響微不足道。在實施新隧道費後, 政府每年可就香港仔隧道、城門隧道和中九龍繞道增加約 3.16 億元的隧道費收入, 總收入估計約增至 5.08 億元。運輸署定期檢討日常管理和程序, 並透過提高效率和精簡程序, 控制服務成本。運輸署在計算提供有關服務的收費時, 已把這些措施所節省的成本計算在內。措施對環境及可持續發展並無影響。

33. 調整電動私家車的每年牌照費對整體消費物價通脹的影響極微。措施估計可為政府在 2025-26 年度、2026-27 年度、

2027-28 年度、2028-29 年度及 2029-30 年度分別帶來約 1,100 萬元、1.7 億元、3.3 億元、5.4 億元及 8.6 億元的額外收入。措施對環境和可持續發展的影響有限。

34. 而調高使用咪錶泊車位的最高收費後，估計可為政府在 2025-26 及 2026-27 起分別帶來約 2.2 億元及約 3.7 億元的額外收入。措施有助加快咪錶停車位的流轉，滿足駕駛者短期泊車需要，令道路交通更暢順，從而減少市民的交通時間、提升社會整體運作效益。措施對環境及可持續發展並無影響。

公眾諮詢

35. 政府於二零二五年四月二十五日就理順電動私家車牌照費的架構和水平及調整咪錶泊車位收費諮詢立法會交通事務委員會。委員普遍支持收費調整，但部分委員認為前者加幅較大，建議實施較低的費用或延長調整期；對於後者，部分委員則建議政府採用累進式收費，並關注泊車位不足的議題。我們經充分考慮委員及公眾意見後，將牌照費調整方案優化為分五階段實施，為期六年，最終增幅則維持原建議水平，讓市民有較長的適應期。

36. 政府在二零二五年六月二十日就隧道費檢討結果諮詢立法會交通事務委員會。委員普遍對建議增加香港仔隧道和城門隧道的收費，以及就使用中九龍繞道收費沒有異議。部分委員對中九龍繞道的收費水平持不同意見，就政府當時在立法會討論文件中提出的其中一個 10 元收費情景，建議政府考慮適度下調，以吸引更多駕駛者使用。中九龍繞道 10 元和現時提出的 8 元收費水平的整體交通分流效果相若，考慮到立法會及社會意見，並為吸引更多駕駛者使用中九龍繞道，以達致有效分流，針對性地加強分流九龍區個別繁忙幹道的交通，因此我們現提出 8 元的收費方案。

宣傳安排

37. 我們會發出新聞稿介紹新收費安排。我們亦會安排發言人回答傳媒和公眾的查詢。當修訂規例開始實施，運輸署會就新收費展開宣傳活動，確保修訂規例順利實施。

查詢

38. 若對本文件內容有任何查詢，請與運輸及物流局首席助理秘書長 2 鄭思翎女士聯絡（電話號碼：3509 8192）。

運輸及物流局

運輸署

二零二五年七月

《2025 年行車隧道(政府)(修訂)(第 2 號)規例》

第 1 條

1

《2025 年行車隧道(政府)(修訂)(第 2 號)規例》

(由行政長官會同行政會議根據《行車隧道(政府)條例》(第 368 章)第 20 條訂立)

1. 生效日期
- (1) 除第(2)款另有規定外，本規例自 2025 年 9 月 21 日起實施。
- (2) 第 3(2)條自運輸及物流局局長以憲報公告指定的日期起實施。
2. 修訂《行車隧道(政府)規例》
- 《行車隧道(政府)規例》(第 368 章，附屬法例 A)現予修訂，修訂方式列於第 3 條。
3. 修訂附表 2(隧道費及其他費用)
- (1) 附表 2，第 1 部 ——
- 廢除
- 所有“\$5”
- 代以
- “\$8”。
- (2) 附表 2，第 1 部 ——
- 廢除在標題之後的所有字句
- 代以

《2025 年行車隧道(政府)(修訂)(第 2 號)規例》

第 3 條

2

“第 1 欄	第 2 欄	第 3 欄	第 4 欄
項	隧道	車輛	隧道費
1.	香港仔隧道	各類車輛	\$8
2.	中九龍繞道(油麻地段隧道)	各類車輛	\$8
3.	獅子山隧道	各類車輛	\$8
4.	城門隧道	各類車輛	\$8”。

行政會議秘書

行政會議廳

2025 年 月 日

註釋

本規例修訂《行車隧道(政府)規例》(第 368 章，附屬法例 A)附表 2 第 1 部 ——

- (a) 調高香港仔隧道及城門隧道的隧道費；及
- (b) 訂定中九龍繞道(油麻地段隧道)的隧道費。

《2025 年道路交通(車輛登記及領牌)(修訂)(第 4 號)規例》

目錄

條次	頁次
第 1 部	
導言	
1. 生效日期.....	1
2. 修訂《道路交通(車輛登記及領牌)規例》	1
第 2 部	
電動客車的每年牌照費新收費表及相關修訂	
3. 修訂第 2 條(釋義).....	2
4. 修訂第 21 條(汽車的領牌).....	2
5. 修訂第 23 條(僅在大嶼山使用的汽車的領牌)	3
6. 修訂第 23A 條(僅在大嶼山私家路使用的汽車的領牌).....	3
7. 修訂第 62A 條(關乎《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例》的過渡條文)	4
8. 修訂附表 2(費用).....	6
第 3 部	
於 2027 年 3 月增加電動客車的每年牌照費	
9. 修訂附表 2(費用).....	8
第 4 部	

條次	頁次
於 2028 年 3 月增加電動客車的每年牌照費	
10. 修訂附表 2(費用).....	10
第 5 部	
於 2029 年 3 月增加電動客車的每年牌照費	
11. 修訂附表 2(費用).....	12
第 6 部	
於 2030 年 3 月增加電動客車的每年牌照費	
12. 修訂附表 2(費用).....	14

《2025 年道路交通(車輛登記及領牌)(修訂)(第 4 號)規例》

(由行政長官會同行政會議根據《道路交通條例》(第 374 章)第 6(2)(a)條訂立)

第 1 部

導言

1. 生效日期

- (1) 除第(2)、(3)、(4)及(5)款另有規定外，本規例自 2025 年 11 月 1 日起實施。
- (2) 第 3 部自 2027 年 3 月 1 日起實施。
- (3) 第 4 部自 2028 年 3 月 1 日起實施。
- (4) 第 5 部自 2029 年 3 月 1 日起實施。
- (5) 第 6 部自 2030 年 3 月 1 日起實施。

2. 修訂《道路交通(車輛登記及領牌)規例》

《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374 章，附屬法例 E)現予修訂，修訂方式列於第 2 至 6 部。

第 2 部

電動客車的每年牌照費新收費表及相關修訂

3. 修訂第 2 條(釋義)

第 2(1)條 ——

按筆劃數目順序加入

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

4. 修訂第 21 條(汽車的領牌)

第 21(9)條 ——

廢除(a)及(b)段

代以

“(a) 如該私家車不是電動客車 ——

- (i) 凡該私家車引擎的汽缸容量不超過 1 500 立方厘米，則無須繳付牌照費；或
- (ii) 凡該私家車引擎的汽缸容量超過 1 500 立方厘米，則 ——
 - (A) 就本條而言，每年牌照費須按照以下公式計算 ——

$$A = B - C$$

公式中：A 指有關每年牌照費；

B 指附表 2 所訂明的適當每年牌照費；及

C 指引擎汽缸容量不超過 1 500 立方厘米的私家車所應繳的每年牌照費；及

(B) 4 個月的牌照費須為按照(A)分節計算的每年牌照費的 35%，另加附加費\$15；或

(b) 如該私家車是電動客車 ——

(i) 凡該私家車的額定功率不超過 75 千瓦，則無須繳付牌照費；或

(ii) 凡該私家車的額定功率超過 75 千瓦，則 ——

(A) 就本條而言，每年牌照費須按照以下公式計算 ——

$$D = E - F$$

公式中：D 指有關每年牌照費；

E 指附表 2 所訂明的適當每年牌照費；及

F 指額定功率不超過 75 千瓦的電動客車所應繳的每年牌照費；及

(B) 4 個月的牌照費須為按照(A)分節計算的每年牌照費的 35%，另加附加費\$15。”。

5. 修訂第 23 條(僅在大嶼山使用的汽車的領牌)

第 23(2)條，但書，(a)段 ——

廢除

“21(9)(b)(i)條”

代以

“21(9)(a)(ii)(A)或(b)(ii)(A)條(視情況所需而定)”。

6. 修訂第 23A 條(僅在大嶼山私家路使用的汽車的領牌)

第 23A(2)條，但書，(a)段 ——

廢除

“21(9)(b)(i)條”

代以

“21(9)(a)(ii)(A)或(b)(ii)(A)條(視情況所需而定)”。

7. 修訂第 62A 條(關乎《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例》的過渡條文)

(1) 第 62A 條，標題 ——

廢除

“2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例”

代以

“2025 年道路交通(車輛登記及領牌)(修訂)(第 4 號)規例”。

(2) 第 62A(1)條，*原有附表 2* 的定義 ——

廢除

“2021 年 2 月 24 日上午 11 時前有效的附表 2；”

代以

“2025 年 11 月 1 日前有效的附表 2。”。

(3) 第 62A(1)條 ——

(a) *經修訂附表 2* 的定義；

(b) 《修訂條例》的定義 ——

廢除該等定義。

(4) 第 62A(1)條 ——

按筆劃數目順序加入

“《修訂規例》(Amendment Regulation)指《2025 年道路交通(車輛登記及領牌)(修訂)(第 4 號)規例》；”。

(5) 第 62A(2)(a)條 ——

廢除

“5 或”。

(6) 第 62A(2)(a)條 ——

- 廢除
“2021 年 6 月 23 日”
代以
“2026 年 2 月 28 日”。
- (7) 第 62A(2)(c)條 ——
廢除
“2021 年 6 月 23 日”
代以
“2026 年 2 月 28 日”。
- (8) 第 62A(2)條 ——
廢除
“(與第 64 條一併理解的)”。
- (9) 第 62A(2)條 ——
廢除
“《修訂條例》未曾制定”
代以
“《修訂規例》未曾訂立”。
- (10) 第 62A(3)(a)條 ——
廢除
“5 或”。
- (11) 第 62A(3)(a)條 ——
廢除
“2021 年 6 月 23 日”
代以
“2026 年 2 月 28 日”。
- (12) 第 62A(3)(b)條 ——

- 廢除
“2021 年 6 月 23 日”
代以
“2026 年 2 月 28 日”。
- (13) 第 62A(4)條 ——
廢除
“與第 64(3)條一併理解的第 21(7)條(該條)，”
代以
“第 21(7)條”。
- (14) 第 62A(4)(a)條 ——
廢除
“2021 年 2 月 24 日”
代以
“2025 年 11 月 1 日”。
- (15) 第 62A(4)(b)條 ——
廢除
“2021 年 2 月 24 日”
代以
“2025 年 11 月 1 日”。
- (16) 第 62A(4)(b)條 ——
廢除
“經修訂附表 2”
代以
“在該天有效的附表 2”。

8. 修訂附表 2(費用)
附表 2，在“每年牌照費”的標題下 ——

廢除第 6 項

代以

“6. 電動客車 ——

- | | |
|-------------------------------|---------|
| (a) 額定功率不超過 75 千瓦 | 1,500 |
| (b) 額定功率超過 75 千瓦，但不超過 125 千瓦 | 2,000 |
| (c) 額定功率超過 125 千瓦，但不超過 175 千瓦 | 2,500 |
| (d) 額定功率超過 175 千瓦，但不超過 225 千瓦 | 3,000 |
| (e) 額定功率超過 225 千瓦 | 5,000”。 |

第 3 部

於 2027 年 3 月增加電動客車的每年牌照費

9. 修訂附表 2(費用)

- (1) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(a)項 ——
廢除
“1,500”
代以
“1,750”。
- (2) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(b)項 ——
廢除
“2,000”
代以
“2,500”。
- (3) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(c)項 ——
廢除
“2,500”
代以
“3,500”。
- (4) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(d)項 ——
廢除
“3,000”
代以
“4,500”。
- (5) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(e)項 ——

廢除

“5,000”

代以

“6,500”。

第 4 部

於 2028 年 3 月增加電動客車的每年牌照費

10. 修訂附表 2(費用)

- (1) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(a)項 ——
廢除
“1,750”
代以
“2,000”。
- (2) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(b)項 ——
廢除
“2,500”
代以
“3,000”。
- (3) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(c)項 ——
廢除
“3,500”
代以
“4,500”。
- (4) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(d)項 ——
廢除
“4,500”
代以
“6,000”。
- (5) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(e)項 ——

廢除
“6,500”
代以
“8,000”。

第 5 部

於 2029 年 3 月增加電動客車的每年牌照費

11. 修訂附表 2(費用)

- (1) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(a)項 ——
廢除
“2,000”
代以
“2,500”。
- (2) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(b)項 ——
廢除
“3,000”
代以
“4,000”。
- (3) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(c)項 ——
廢除
“4,500”
代以
“5,500”。
- (4) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(d)項 ——
廢除
“6,000”
代以
“7,500”。
- (5) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(e)項 ——

廢除
“8,000”
代以
“9,500”。

第 6 部

於 2030 年 3 月增加電動客車的每年牌照費

12. 修訂附表 2(費用)

- (1) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(a)項 ——
廢除
“2,500”
代以
“3,000”。
- (2) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(b)項 ——
廢除
“4,000”
代以
“5,000”。
- (3) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(c)項 ——
廢除
“5,500”
代以
“7,000”。
- (4) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(d)項 ——
廢除
“7,500”
代以
“9,000”。
- (5) 附表 2，在“每年牌照費”的標題下，第 6(e)項 ——

廢除

“9,500”

代以

“11,000”。

行政會議秘書

行政會議廳

2025 年 月 日

註釋

本規例修訂《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374 章，附屬法例 E)(《**主體規例**》)，就電動客車的每年牌照費，引入新的收費表。在新收費表下，牌照費會以客車的額定功率(而非以客車的淨重)計算。

2. 本規例亦 ——
- (a) 對《主體規例》作出相應修訂；
 - (b) 訂定過渡安排；及
 - (c) 預先設定於 2027、2028、2029 及 2030 年 3 月，進一步增加上述牌照費。

《2025 年道路交通(泊車)(修訂)規例》

(由財經事務及庫務局局長憑藉《道路交通條例》(第 374 章)第 12(2)條而根據《釋義及通則條例》(第 1 章)第 29A 條訂立)

1. 生效日期

本規例自 2025 年 9 月 28 日起實施。

財經事務及庫務局局長

2. 修訂《道路交通(泊車)規例》

《道路交通(泊車)規例》(第 374 章，附屬法例 C)現予修訂，修訂方式列於第 3 條。

2025 年 月 日

3. 修訂附表 2(泊車費)

(1) 附表 2，第 1 部，第 1 欄 ——

廢除

“\$2”

代以

“\$4”。

(2) 附表 2，第 2 部，第 1 欄 ——

廢除

“\$2”

代以

“\$4”。

註釋

本規例修訂《道路交通(泊車)規例》(第 374 章，附屬法例 C)的附表 2，將使用設有收費錶泊車位及使用憑票泊車車位的最高收費，由每 15 分鐘\$2 調高至每 15 分鐘\$4。

擬議收費方案摘要

下文概述隧道收費調整、相關隧道及其主要替代路線在繁忙時段的預期行車量／容車量（V/C）比率，以及預期收入和支出：

香港仔隧道

2. 2024-25年度，香港仔隧道錄得約1,800萬元¹的營運赤字。預計此情況將惡化，至2027-28年度赤字將達約3,500萬元。我們將香港仔隧道收費從5元增加至8元，估計年收入將增至約1.57億元。

3. 交通方面，香港仔隧道及其主要替代路線黃泥涌峽道仍有剩餘容量。從5元增至8元的收費措施對交通的影響輕微。預計香港仔隧道的交通流量略減，而黃泥涌峽道交通流量略增。整體路網仍有足夠容量應對交通變化。

收費 情景	預計行車量／容車量比率 ²		2027-28 年度(預算)	
	香港仔隧道	香港仔隧道主 要替代路線： 黃泥涌峽道	收入	開支
\$5 (現時)	0.79	0.78	\$1.07 億	\$1.42 億
\$8	0.75	0.85	\$1.57 億	\$1.42 億

¹ 此為估算數字，相關帳目仍在編製中。

² 行車量／容車量比率是反映道路交通情況的指標。該比率相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量；高於 1.0，則表示交通開始擠塞。該比率若進一步增加，行車愈見緩慢，擠塞情況愈趨嚴重；接近 1.2 時，行車速度更會大幅減慢。

城門隧道

4. 2024-25年度，城門隧道錄得約5,200萬元的營運赤字³。預計此赤字將持續至2027-28年度。我們將城門隧道收費從5元增至8元，估計年收入將增至約1.32億元。

5. 城門隧道及其主要替代路線，即大埔道和八號幹線仍有剩餘容量。從5元增至8元的收費措施對交通的影響輕微。城門隧道及其替代路線的交通量預計基本穩定，相關路段有足夠容量應對交通變化。

收費 情景	預計行車量／容車量比率			2027-28 年度(預算)	
	城門隧道	城門隧道 主要替代路線：		收入	開支
		大埔道	八號幹線		
\$5 (現時)	0.72	0.86	0.84	\$0.85 億	\$1.37 億
\$8	0.70	0.86	0.84	\$1.32 億	\$1.37 億

³ 此為估算數字，相關帳目仍在編製中。

中九龍繞道

6. 中九龍繞道全長8公里（其中7公里為隧道），其建設、營運及維護成本高昂（建設成本約580億元，年營運支出約11.7億元）。對使用中九龍繞道（油麻地段隧道）徵收8元費用，預計每年產生2.19億元隧道費收入。

7. 中九龍繞道徵收8元費用，通車後可達到有效的交通分流效果，預計可分流九龍東西向約20%陸路交通，有效緩解現有主要道路（例如龍翔道、亞皆老街、加士居道天橋、觀塘繞道等）及地區道路（例如九龍城、深水埗及油尖旺區的道路）的擠塞情況；同時，繞道會保留15%剩餘容量以應對未來交通增長。

收費情景	預計行車量／容車量比率				2028-29 年度(預算)	
	中九龍繞道 (油麻地段隧道)	中九龍繞道 主要替代路線：			收入	營運開支 ⁴
		龍翔道	亞皆老街	加士居道天橋		
\$0	0.97	0.96	0.79	1.15	-	\$2.4 億
收費\$8	0.85	0.99	0.81	1.22	\$2.19 億	\$2.8 億
\$10	0.81	1.00	0.82	1.24	\$2.57 億	\$2.8 億

⁴ 中九龍繞道（油麻地段隧道）及中九龍繞道（九龍灣段隧道）的預算總營運開支(包括建造費用的資產折舊及易通行的營運開支)為 11.7 億元。若剔除建造費用的資產折舊，基本營運費用為約 2.8 億元(包括易通行營運開支)。這是初步的成本數字，日後將會更新。