

立法會交通事務委員會

公共交通票價 補充資料

目的

本文件告知委員各公共交通營辦商將會推出的新減價 / 優惠措施，以及政府如何促成落實有關的新措施。

詳情

2. 當局在二零零三年七月二十八日發出立法會文件第CB(1)2291/02-03 號，該文件概述各公共交通營辦商過去一年提供的減價 / 優惠措施。其後，兩家鐵路公司公布會推行更多優惠計劃，詳情如下：

- (a) 九廣鐵路公司將東鐵“第二程折扣優惠”計劃的期限延長一年，至二零零四年九月三十日為止；以及
- (b) 地鐵有限公司會在二零零三年八月二日至三十一日期間，為長者和小童在星期六、日乘搭地鐵¹提供優惠，票價一律2元。

3. 四家專營巴士公司，即九龍巴士(1933)有限公司(“九巴”)、城巴有限公司(“城巴”)、新世界第一巴士服務有限公司(“新巴”)和龍運巴士有限公司(“龍運”)公布，由二零零三年十月一日起為所有使用八達通卡的乘客推行下列新的減價措施，為期一年：

- (a) 長者在星期日和公眾假期乘搭所有路線²，其車費一律減為1元；
- (b) 票價15元或以上的路線³，會有10%車費折扣優惠；以及
- (c) 票價10至14.9元的路線³，會有5%車費折扣優惠。

九巴和龍運會按每程計算提供(b)及(c)項車費折扣。城巴和新巴就其單獨經營的路線會以即日回程車費折扣的形式提供(b)及(c)項的票價折扣。

¹ 機場快線除外。

² 馬場路線和往返機場的“A”線除外。

³ 旅遊路線和往返機場的“A”線除外。

4. 新大嶼山巴士(1973)有限公司亦會由二零零三年八月底起逢星期一至五，就其 11 條大嶼山區內的路線為長者提供特別票價優惠。在這項特別計劃下，長者除可享有現有的半價優惠外，還可額外得到 0.3 至 1 元的票價折扣。

5. 預計以單日計算，上文第 3 至 4 段所載措施每天會惠及約多至 100 萬名乘客。這個數字尚未包括受惠於各專營巴士公司已實施的優惠計劃的乘客，這些乘客估計每天約有 12 萬名。

6. 行政長官會同行政會議決定，將適用於考慮巴士票價調整申請的“經修訂的考慮多方面因素做法”中所訂的專營巴士公司高於平均的回報中 50% 的用途擴大，以使這 50% 的回報(如有的話)可用作促成推行新的巴士減費措施。現附上有關這項決定的立法會參考資料摘要，供議員參閱。

環境運輸及工務局
二零零三年八月一日

立法會參考資料摘要

專營巴士票價

引言

在二零零三年七月二十二日行政會議席上，行政會議**建議**，而行政長官**指令**將適用於考慮巴士票價調整申請的“經修訂的考慮多方面因素做法”中所訂的巴士公司高於平均回報其中 50%（這 50%回報）的用途，按以下方式擴大以使這 50%回報除可繼續用以減輕未來巴士加價的壓力，亦可用作促成巴士減價：

- (a) 讓這 50%回報繼續作原來用途，即當作巴士公司日後的收益，在當局評估巴士調整票價的申請時會加以考慮，以助紓緩日後的加價壓力；以及
- (b) 這 50%回報亦可用作促成巴士減價，即個別巴士公司因推出與當局協定的減價新措施而令其收益有損失時，有關損失可從該巴士公司的這 50%回報抵銷。

理據

一般背景

2. 鑑於當前的經濟環境，政府一直都鼓勵公共交通營辦商在衡量其經營狀況後，考慮盡可能減低其票價或推出優惠措施，讓乘客受惠。在過去五年，通縮情況持續，其他物價有所下調，市民不滿交通收費維持於既有水平。根據自由營商的制度及精神，政府的立場是減低票價或提供優惠與否屬個別營辦商的商業決定。

3. 本港三間主要的專營巴士公司、兩間鐵路公司、多個渡輪、公共小型巴士及非專營巴士營辦商，已經自行推出不同的優惠措施。自二零零二年七月以來，他們共推出了 39 項優惠計劃，當中包括額外的

免費乘車優惠、回程車費折扣及巴士轉乘優惠計劃等。這些優惠計劃為乘客(特別是經常乘坐公共交通工具的乘客)省回不少支出。

使用這 50% 回報以促成減低巴士車費

4. 我們一直都與各主要巴士公司討論是否可推出更多措施，以調低車費或提供更多優惠。這些巴士公司已同意在二零零三至零四年度以本身的財政資源推行共 33 項新的巴士轉乘優惠計劃。此外，這些巴士公司亦願意探討新的減費措施。

5. 不過，二零零三年三月嚴重急性呼吸系統綜合症的爆發，削弱了巴士公司全面承擔新減費措施的財政影響的能力。在疫症爆發後，各主要巴士公司的乘客量整體下降 20% 左右。雖然在疫情自六月起開始緩和後，巴士乘客量已逐步回升，但仍未回復到疫症爆發前的水平。有跡象顯示，乘客的乘車模式在疫症爆發後可能已有所改變，例如乘車前往遊玩及夜間的乘客人數下降。相信巴士乘客量需要較長時間才可完全回復至以往水平。

6. 在這情況下，我們須設法以促成新的巴士減費措施。一個可行的方法，是使用九龍巴士(1933)有限公司(“九巴”)及城巴有限公司港島和過海隧道路線的專營權(“城巴(專營權 1)”)根據“經修訂的考慮多方面因素做法”計算而累積的高於平均回報的一部分以作推動。

經修訂的考慮多方面因素做法

7. 行政長官會同行政會議在二零零零年十二月十二日決定當局應採用“經修訂的考慮多方面因素做法”，審核巴士票價調整申請，以向行政長官會同行政會議提出建議。根據這個做法，假如一家巴士公司在某年獲得的回報超過專營巴士服務業按固定資產平均淨值計算的平均回報率(即固定資產平均淨值的 13%)，其高於平均的回報應由該巴士公司與乘客均分，雙方各佔一半。換言之，當局審核巴士票價調整申請時，會把有關巴士公司高於平均的回報的 50% 當作其日後的收益，以助紓緩未來巴士加價的壓力。

8. 現時九巴的這 50%回報約為 3.4 億元，而城巴(專營權 1)則有約為 5,000 萬元。其他巴士公司沒有任何高於平均回報。

建議

9. 根據我們的建議，巴士公司因實行減低巴士車費新措施而引致的實際收入損失，可從其這 50%回報中扣除相等數額以作抵銷；這筆款額如不動用，則會當作日後的收益，以紓緩未來的加價壓力。至於收益損失的數額，將在實行減費措施後須經當局與有關的巴士公司同意，並會根據巴士公司的八達通報告所反映的實際收入損失來計算。若實際收入損失超出有關巴士公司這 50%回報，則該巴士公司會承擔差額。

新的巴士減費措施

10. 根據上文第 9 段的建議，九巴和城巴(專營權 1)已同意實行新的巴士減費措施，而其他巴士公司會推行以下措施：

- (a) 新世界第一巴士服務有限公司(“新巴”)、營辦機場和大嶼山北部路線的龍運巴士有限公司(“龍運”)及城巴機場和北大嶼山路線的專營權(“城巴(專營權 2)”)，目前並無任何高於平均回報。雖然如此，這幾家巴士公司表示若有關九巴和城巴(專營權 1)的建議獲接納，它們亦擬推出相同的巴士減價計劃；以及
- (b) 在大嶼山營運一個小規模巴士網絡的新大嶼山巴士(1973)有限公司(“新大嶼山巴士”)，由於其二零零三及二零零四年的營運前景並不理想，故未能推出相同的減費計劃。雖然如此，新大嶼山巴士已同意在平日就其營辦的大嶼山區內巴士路線提供長者特別票價優惠。

11. 建基於上文第 9 段所述的安排，各巴士公司(新大嶼山巴士除外)都計劃為八達通卡使用者推出以下減價計劃，為期一年：

- (a) 逢星期日及公眾假期長者乘搭任何路線⁴，其車費一律減為 1 元；
- (b) 為車費為 15 元或以上的路線²提供 10%車費折扣優惠；以及
- (c) 為車費在 10 元至 14.9 元之間的路線⁵提供 5%車費折扣優惠。

在提供上文(b)及(c)項的車費折扣時，九巴和龍運會以每程計算。至於城巴和新巴，由於只有城巴(專營權 1)有高於平均回報，而且數額相對較小，這兩家巴士公司計劃就城巴或新巴單獨經營的路線，以即日來回車費折扣的形式提供上文(b)及(c)項的建議措施，從而減輕這些減費措施對它們營運的財政影響。

12. 預計以單日計算，會有約多至 100 萬名乘客因這些建議的新措施而受惠。這個數字並未把受惠於各巴士公司現時正提供的各項優惠計劃的乘客人數(估計約為每日 12 萬人)計算在內。

13. 有關巴士公司表示，實行這些減費措施所需的籌備工作約需時兩個月。籌備工作包括修改每輛巴士的八達通卡閱讀器軟件，以及修訂各有關巴士站的車費公告。我們相信建議的減費措施可於二零零三年十月開始實施。

⁴ 馬場路線和往返機場的‘A’線除外。

⁵ 旅遊路線和往返機場的‘A’線除外。

建議的影響

14. 建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。建議對生產力、可持續發展、財政或公務員都沒有影響。

對經濟的影響

15. 預計每天平均約有 16% 的巴士乘客會因減費計劃而受惠。雖然建議會減少用以穩定日後巴士票價的專營巴士公司的這 50% 回報，但新的減費計劃會令乘客即時受惠。

對環境的影響

16. 新的減費措施或會令巴士乘客量增加。現有巴士服務的載客量應足以應付額外的需求，因此預計建議不會對環境有重大影響。

公眾諮詢

17. 我們會於二零零三年八月一日，就使用這 50% 回報以促成巴士減費措施一事，向立法會交通事務委員會作出簡報，並會在同日向交通諮詢委員會簡報此事。

宣傳安排

18. 我們會安排發言人解答查詢。

查詢

19. 如對本參考資料摘要有任何查詢，請與下述人員聯絡：

葉麗清女士
運輸署助理署長
電話：2829 5206

環境運輸及工務局
二零零三年八月一日