

立法會交通事務委員會  
油價對公共交通服務的影響

目的

本文件應交通事務委員會的要求，載述有關油價影響公共交通服務的資料。

現行的票價調整程序

2. 各類公共交通工具的調整票價受不同的法例規管。由於各種公共交通服務的性質不同，運作的模式及規管架構各異，調整票價的機制也有分別。附件 A 扼述各種公共交通工具現行票價調整程序的詳細資料。

加價申請

3. 截至二零零五年九月七日，運輸署接獲 13 宗專線小巴加價的申請，涉及的路線共 51 條，申請加價的幅度由三角至一元二角不等。綠色專線小巴(綠專)總商會有限公司(下稱綠專總商會)在二零零五年八月三十日向運輸署提出徵收燃料附加費的要求。專營巴士營辦商和天星小輪有限公司(天星小輪)亦曾提出燃料附加費的提議。政府並未接獲其他公共交通機構提出的加價申請。

政府對申請的看法

4. 運輸署現正處理專線小巴營辦商的加價申請。該署考慮申請時，會審慎評估一系列因素，包括有關路線組合的整體營利能力、營辦商的財務表現、營辦商過往的服務表現、路線/路線組合的客量，營辦商是否有其他方法可以開源節流，以及乘客的負擔能力和接受程度等。運輸署會考慮上述因素，嚴格審查各宗申請。

5. 對於綠專總商會要求徵收劃一的燃料附加費一事，政府並不同意。這是由於徵收燃料附加費的安排會把燃料成本的變動全部直接轉嫁到乘客身上。然而，由於各條路線的財政狀

況、經營情況及車種(如石油氣小巴或柴油小巴)均不相同，因油價變動而對個別專線小巴路線造成的影響亦可能因此而大相逕庭。若不詳細考慮各條路線個別的營運情況，而讓全部專線小巴路線徵收劃一的燃料附加費，財政表現理想的路線便會增收不必要的附加費。政府認為較審慎的做法是在處理個別專線小巴營辦商提交的加價申請時，考慮油價的變動會否對有關路線的財政表現造成持久而重大的影響。

6. 就專營巴士而言，現時它們已獲豁免繳交燃油稅，而專營巴士作為一種市民常用的服務，一向沒有燃油附加費的安排。除上述考慮外，我們認為專營巴士營辦商透過附加費的安排要求市民全面並即時承擔某一成本項目（例如燃油費）的價格浮動是不適當的做法。巴士營辦商應嚴緊地考慮採取不同方法以有效控制其營運成本。上述的考慮同樣適用於現正營辦專營及領牌渡輪服務的天星小輪。天星小輪所使用的柴油，現時是免稅的。

#### 為減輕對公共交通機構的影響而實行的措施

7. 政府一直與公共交通機構緊密合作，以求定出開源節流的方法，並盡量減低增加收費的需要。各項有助達到這些目的的措施載述如下。

#### 燃油稅的豁免及優惠

8. 自一九九二年三月起，政府豁免專營巴士應繳的燃油稅。另外，渡輪公司的船用輕柴油亦是免稅的。

9. 自從二零零零年七月本港引進超低硫柴油以來，當局一直提供稅務優惠。提供優惠最初的目的是推動環保，往後則希望能減輕運輸業界在經濟不景時的負擔。超低硫柴油的優惠稅率定為每公升 1.11 元，遠低於污染程度較高的普通輕柴油當時的稅率。優惠稅率的有效期曾六度延長，最近一次延至二零零五年十二月三十一日。實施優惠稅率有助降低公共小巴、非專營巴士及貨車業界的經營成本。

## 改用石油氣小巴

10. 二零零零年，政府推出資助計劃，鼓勵柴油的士的車主換車，改用石油氣的士；參加計劃的車主可獲四萬元資助。目前，本港的的士差不多全為石油氣的士，而石油氣屬免稅品。二零零二年八月，當局為公共小型巴士(公共小巴)推出類似的資助計劃。符合資格的公共小巴車主如把柴油小巴換成石油氣小巴或電動小巴，每部小巴可一次過獲得 6 萬元或 8 萬元的資助。由於石油氣較柴油便宜，石油氣小巴燃料成本的增幅較柴油小巴的為低。這項計劃將於二零零五年十二月三十一日結束。當局鼓勵柴油公共小巴的車主接受資助，改用石油氣小巴。長遠而言，此舉可減省小巴在燃料方面的營運開支。

## 其他措施

11. 政府一向鼓勵公共交通機構採取措施以減低燃料開支。各公共交通機構亦已實行或制訂各項減省燃料開支的措施。例如專線小巴及專營巴士公司指示司機把車輛駛進總站後關掉引擎。巴士公司更重組巴士路線，從而縮減車隊的規模以達致節省成本的目標。過去兩年來，九龍巴士(一九三三)有限公司、城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司已縮減巴士的數目，分別減少大約 240 輛(5.5%)、45 輛(4.9%)及 74 輛(4.9%)。巴士公司並且透過重組巴士站、取消不必要的巴士站、訓練車長掌握暢順的駕駛技巧，節省行車燃料。

12. 為減少燃料使用量過高的情況，運輸署正與專營巴士公司研究提高空調車廂溫度是否可行，並且重新編排或取消乘客量不高的巴士路線。

13. 政府已實施一連串利便各運輸業界營運的措施，以期能為業界盡量製造更多商機。例如當局實行措施，放寬禁區的限制，准許的士及公共小巴出入落馬洲管制站，增加業界為乘客服務的機會。此外亦會推出措施讓公共交通機構可以增加車費以外的收入，例如准許專營巴士及公共小巴上安裝多媒體廣播設施。至於渡輪方面，政府負責碼頭結構及碼頭設施的維修工作，以減低渡輪營辦商的營運成本。此外，渡輪公司獲准在碼頭上蓋安裝廣告板以及把碼頭部分範圍分租作商業用途。政府會與公共交通機構保持聯絡，研究各項措施，以達致開源節流的成效。

## 政府對進一步降低稅率的立場

14. 目前每公升超低硫柴油 1.11 元的稅率其實已是優惠稅率，較一般稅率低六成。據財務事務及庫務局(“財經事務局”)估計，把二零零四至零五年優惠稅率的有效期延長一年，政府要少收約 9 億元。自二零零零年計算至今，政府收入因提供超低硫柴油稅率優惠而累積損失達 58 億元。

15. 現行的優惠稅率的有效期會維持到今年年底。財經事務局會考慮各有關因素，包括政府的財政狀況、總體經濟環境以及運輸業的營商情況，再行決定一下步的工作。

環境運輸及工務局  
二零零五年九月

## 各種公共交通服務票價的調整機制

### 鐵路

根據按《地下鐵路條例》(第 556 章)第 4(2)條制定的《營運協議》，地鐵有限公司在考慮公眾對建議票價調整的接受程度（以進行乘客調查的結果為依歸），並徵詢交通諮詢委員會及立法會交通事務委員會的意見後，可經董事局議決通過調整收費。

2. 根據《九廣鐵路公司條例》(第 372 章)第 4(2)(e)條，九廣鐵路公司有權釐定車費。提出調整票價時，該公司一般會考慮公眾的意見，並諮詢交通諮詢委員會及立法會交通事務委員會。

### 專營巴士

3. 根據《公共巴士服務條例》(第 230 章)第 13(1)條，行政長官會同行政會議可釐定任何指明路線或任何一組指明路線運載乘客、行李及貨品可收取的車費的等級表。至於暫時改變指明路線或新辦的暫時路線，該條例第 13(2)條則訂明運輸署署長(署長)須根據按第 13(1)條釐定的適當車費等級表，釐定這些路線的車費。該條例第 13(4)條規定，除非獲署長事先准許，否則專營巴士公司向乘客收取的車費，不得超逾釐定的車費，亦不得低於如此釐定的車費。

4. 調整車費等級表須經行政長官會同行政會議通過。在調整巴士車費方面，行政長官會同行政會議在二零零零年十二月十二日通過經修訂的考慮多方面因素做法。按照這個做法，政府評估巴士調整車費申請時會考慮多方面的因素，包括自上次調整車費以來經營成本和收益的變動；未來成本、收益和回報的預測；巴士公司需要得到合理的回報率；市民的接受程度和負擔能力以及服務的質量，然後向行政長官會同行政會議作出有關釐定巴士車費的建議。

## 公共小型巴士(公共小巴)

5. 本港現有兩類公共小巴，分別為專線小巴和紅色小巴。根據《道路交通條例》(第 374 章)第 29(1)條，署長可在他指明的條件所規限下發出營辦專線小巴服務的客運營業證，當中包括有關所收取的車費的條件。如要修改某項專線小巴服務客運營業證的條件(包括調整車費)，一律須得到署長批准。至於紅色小巴的車費則由服務營辦商考慮經營環境和市場需求等因素後釐定。

## 專營渡輪

6. 根據《渡輪服務條例》(第 104 章)第 19(1)(a)條和(6)條，行政長官會同行政會議可藉命令釐定就任何專營服務中乘客的運載可收取的最高船費，以及因應乘客的類別、專營服務的經營時間及渡輪艙室的水準，釐定船費。專營渡輪公司收取的船費不得超過最高船費，除非獲署長事先准許，否則亦不得收取並非如此釐定的車費。如要調高最高船費，須經行政長官會同行政會議通過。

## 領牌渡輪

7. 根據《渡輪服務條例》(第 104 章)第 33 條，署長可藉憲報公告，釐定就領牌服務中乘客的運載可收取的最高船費。持牌人不得收取較最高船費為高的船費。因此，如要調高經署長藉憲報指明的渡輪服務船費，須經署長批准。

## 的士

8. 《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374 章附屬法例 D)載列行政長官會同行政會議釐定的的士收費率。該規例第 47(2)條訂明的士營辦商所收取的的士租用費，不得超過適當的收費率。如要調整的士收費，須經行政長官會同行政會議修訂法例方可實行。

## 香港電車

9. 根據《電車條例》(第 107 章)第 51 條，經行政長官會同行政會議同意，電車公司可修訂當時已獲批准的電車軌道全程或任

何部分路程的車費率。任何有關修訂須在憲報刊登後一個月或按行政長官會同行政會議所命令在憲報刊登後的較短期間內開始生效。

## 山頂纜車

10. 根據《山頂纜車條例》(第 265 章)第 22 條，山頂纜車有限公司可就纜車的使用，收取由公司不時訂定的車費。