

立法會交通事務委員會
市區及新界的士申請徵收燃油附加費

目的

本文件邀請委員就部分市區及新界的士商會提出徵收燃油附加費的申請提供意見。

申請

(1) 市區的士的申請

2. 部分市區的士商會提交了徵收燃油附加費的申請。申請建議如下：

- (a) 如石油氣每公升價格在 3 至 4 元之間，即每程收取 1 元的燃油附加費；
- (b) 如石油氣每公升價格回落至 3 元或以下，即自動取消燃油附加費；
- (c) 如石油氣每公升價格升至 4 元或以上，即由政府與的士業界商討調整燃油附加費的金額；及
- (d) 政府與的士業界每三個月進行檢討，確保燃油附加費的安排實施妥當。

(2) 新界的士的申請

3. 部分新界的士商會提交了以下的徵收燃油附加費申請：

- (a) 如石油氣每公升價格在 3 元或以上，即每程收取 1 元的燃油附加費；及
- (b) 如石油氣每公升價格回落至 2.99 元或以下，即自動取消燃油附加費。

評估申請

4. 的士業界的營運環境受不同因素，包括經營成本和收入等影響，當中經營成本更包含多個成本項目。每個因素變動的趨勢亦未必相同。目前我們已有車資調整機制，可處理的士業提出的加價申請。在此機制下，我們會全面評估的士業的整體營運環境，以及影響的士營辦商淨收入的所有相關因素的變動。因此，如個別成本項目（包括油價）持續上漲以致影響的士業人士的淨收入，現有機制已經可以處理。

5. 在評估上述的申請時，當局認為日常公共交通服務徵收燃油附加費的提議影響深遠。由於市民大眾每日都使用這些服務，以徵收附加費的方式來處理燃油或其他個別成本項目短暫或頻密的價格上調，直接轉嫁給乘客，似乎並不恰當。較為合適的方法就是整體地考慮的士的收入和所有成本項目的變動對的士業界的影響。

6. 以下第 7 至 15 段載述我們就油價變動對的士業界營運環境的影響的數據分析。

燃油價格變動對的士業界的營運環境的影響

7. 政府於二零零零年曾推出現金資助計劃，鼓勵柴油的士改裝為石油氣的士。該計劃於二零零三年年底結束。在二零零四年時，已有超過 99% 的的士以石油氣作燃料。因此，下文以二零零四年作為對比基準年，詳細分析油價

變動對的士業營運環境的影響。

8. 我們分析所得的觀察如下：

- (i) 與綜合消費物價指數在同期¹的 4.1% 上升幅度比較，市區及新界的士的收入有實質的增長。雖然石油氣價格上升，但自二零零四年以來，市區的士的每日咪錶收入和扣除燃油及車租後的咪錶淨收入，分別增加了 5.9% 及 4.9%，而新界的士則分別增加了 12.2% 及 9.4%；及
- (ii) 自二零零四年以來，石油氣價格的上升沒有對燃油成本佔經營成本的比例造成嚴重的影響。市區的士燃油成本佔經營成本的比例，維持在 17.6% 至 18.7% 之間。新界的士則由 21.6% 逐步上升至 31.1%，其原因不單是因為油價上升，亦與行車車程的增加有關。

詳細的分析及數據如下。

市區的士的營運

石油氣價格與燃油成本的變動

9. 二零零四年，市區的士所用石油氣的平均價格為每公升 2.28 元。過去數年，石油氣價格確實有波動，並逐步上升了 42.5%，二零零七年至八月為止平均價格為 3.25 元。

10. 根據運輸署的士咪錶讀數調查所得的資料，市區的士每日燃油成本上漲的幅度較小，從二零零四年的 134 元，上升至二零零七年的 152 元，即四年內增加了 13.4%。事實上，於二零零六年，儘管石油氣價格上升了 13.2%，

¹ 指由二零零四年一月至二零零七年八月期間。

同年的每日燃油成本卻下降了 2.7%。燃油總成本受數個因素影響，包括石油氣價格、空載車程及載客車程。調查結果顯示，可能由於經濟復蘇，市區的士每日空載車程佔行車總車程的比例，由二零零四年的超過 40%，大幅降至二零零七年首八個月的 25% 左右。這在相當程度上抵銷了石油氣價格上升對市區的士的影響。

11. 以下列表顯示二零零四年至二零零七年間石油氣價格和市區的士的每日燃油成本的變動：

年份	市區的士 石油氣每公 升平均價格	逐年計 變動	市區的士 每日燃油 成本	逐年計 變動	燃油成本 佔經營成 本 ² 的比例
二零零四年	2.28元	---	134元	---	17.6%
二零零五年	2.65元	+16.2%	146元	+9.0%	18.5%
二零零六年	3.00元	+13.2%	142元	-2.7%	17.7%
二零零七年 (一月至 八月)	3.25元	+8.3%	152元	+7.0%	18.7%
二零零四至 二零零七年 累積變動	+0.97元	+42.5%	+18元	+13.4%	---

每日咪錶收入與咪錶淨收入的變動

12. 與二零零四年相比，二零零七年市區的士平均每日咪錶收入增加 5.9%。近年石油氣價格雖然上升，扣除燃油和車租成本後，二零零七年的咪錶淨收入仍較二零零四年增加了 4.9%。詳細數字如下：

² 經營成本包括車租和燃油成本。

年份	每日 咪錶收入 (a)	每日 燃油成本 (b)	每日 車租 (c)	扣除燃油及車 租後淨收入 (d) = (a)-(b)-(c)	毛利 (d / a)
二零零四年	1,431元	134元	627元	670元	46.8%
二零零五年	1,457元	146元	642元	669元	45.9%
二零零六年	1,500元	142元	660元	698元	46.5%
二零零七年 (一月至 八月)	1,515元	152元	660元	703元	46.4%
二零零四至 二零零七年 累積變動	+84元 即+5.9%	+18元 即+13.4%	+33元 即+5.3%	+33元 即+4.9%	---

從以上列表可見，淨收入的毛利（咪錶淨收入除以每日咪錶收入）大致可維持相若。

新界的士的營運

石油氣價格與每日燃油成本的變動

13. 二零零四年，新界的士所用石油氣的平均價格為每公升 2.24 元³。其後，石油氣價格逐步上升 41.1%至二零零七年至八月為止的平均 3.16 元。

14. 與二零零四年相比，二零零七年新界的士的行車車程增加了 16.9%，每日燃油成本則由二零零四年的 112 元增至二零零七年的 185 元，增幅為 65.2%。以下列表顯示二零零四年至二零零七年間石油氣價格和新界的士每日燃油成本的變動：

³ 可能由於新界區土地成本較市區為低，新界區石油氣加氣站的石油氣價格普遍低於市區。

年份	新界的士 石油氣每公 升平均價格	逐年計 變動	新界的士 每日燃油 成本	逐年計 變動	燃油成本 佔經營成 本的比例
二零零四年	2.24 元	---	112 元	---	21.6%
二零零五年	2.65 元	+18.3%	139 元	+24.1%	25.3%
二零零六年	2.93 元	+10.6%	165 元	+18.7%	28.7%
二零零七年 (一月至 八月)	3.16 元	+7.8%	185 元	+12.1%	31.1%
二零零四至 二零零七年 累積變動	+0.92 元	+41.1%	+73 元	+65.2%	---

每日咪錶收入與咪錶淨收入的變動

15. 二零零七年，新界的士的每日平均咪錶收入較二零零四年增加了 12.2%。近年咪錶收入的增長，抵銷了因燃油成本增加對咪錶淨收入的影響。詳細數字如下：

年份	每日 咪錶收入 (a)	每日 燃油成本 (b)	每日 車租 (c)	扣除燃油及車 租後淨收入 (d) = (a)-(b)-(c)	毛利 (d / a)
二零零四年	1,016元	112元	406元	498元	49.0%
二零零五年	1,037元	139元	410元	488元	47.1%
二零零六年	1,078元	165元	410元	503元	46.7%
二零零七年 (一月至八月)	1,140元	185元	410元	545元	47.8%
二零零四至 二零零七年 累積變動	+124元 即+12.2%	+73元 即+65.2%	+4元 即+1.0%	+47元 即+9.4%	---

從以上列表可見，淨收入的毛利（咪錶淨收入除以每日咪錶收入）大致可維持相若。

未來路向

16. 鑑於以上各點，我們對市區及新界的士徵收燃油附加費的申請有所保留。要解決燃油成本等各成本項目上漲的問題，較審慎的做法，是按照現有的車資調整機制，視乎需要作出處理，這亦可避免掀起各種公共交通工具連串徵收附加費的浪潮。

背景

17. 一九九零年十二月十六日，當時的總督會同行政局批准市區、新界及大嶼山的士在收費表中引入每程一元的暫准燃油費。在此之前，於一九九零年五月／六月，市區、新界及大嶼山的士的車資已全面修訂，平均加幅分別為 18%、22.3%及 17.2%。由於波斯灣危機，柴油價格由一九九零年八月二十二日的每公升 4.2 元上漲至同年十一月十四日的 5.3 元，期間柴油價格共上調四次，總增幅超過 26%。一九九零年一月至十一月期間，市區、新界及大嶼山的士司機的平均每日收入，分別實質減少了 5.6%、10%及 17%。一九九一年五月二日，柴油價格回落至每公升 4.84 元，暫准燃油費於同年六月二日取消。

徵詢意見

18. 歡迎委員就上述的評估提出意見。

運輸及房屋局
運輸署
二零零七年十月