

立法會參考資料摘要

《道路交通條例》

(第 374 章)

的士加價申請

《2011 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》

引言

在二零一一年五月三日的會議上，行政會議建議，行政長官指令根據《道路交通條例》(第 374 章)第 7(1C)條制訂《2011 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》(《修訂規例》)(見附件 A)，以增加租用市區、新界及大嶼山的士¹的收費，由二零一一年七月十日起生效。

A

¹ 就本文件而言：

- 「新界的士」是指根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》獲發牌照可在該規例附表 7 第 1 段指明的許可地區供作出租或載客之用的的士；
- 「大嶼山的士」是指根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》獲發牌照可在該規例附表 7 第 2 段指明的許可地區供作出租或載客之用的的士；以及
- 「市區的士」是指根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》獲發牌照可供作出租或載客之用的的士，但不包括 新界的士及大嶼山的士。

理據

(A) 的士加價申請的考慮因素

2. 的士提供個人化點到點的公共交通服務。當局按照以下主要原則考慮的士加價申請：

- (a) 考慮到收入和營運成本的轉變，有需要確保的士業在財政上可行的情況下經營；
- (b) 有需要使的士服務在供應情況、乘客候車時間和乘客意見方面，維持在可接受的水平；
- (c) 有需要把的士與其他公共交通工具的收費差距維持在合理水平；
- (d) 預期市民對建議收費的接受程度；以及
- (e) 的士收費結構應為落旗首段車程收費採用較高收費率，其後車程收費則以按不同車程長度而遞減的收費率計算。

3. 租用的士的收費率由行政長官會同行政會議釐定，並於《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374 章附屬法例 D)(「主體《規例》」)附表 5 中訂明，須經過立法會先訂立後審議的程序。

(B) 加價申請

4. 市區、新界及大嶼山的士業界在二零一零年九月分別申請增加落旗收費 2 元，他們沒有申請改動落旗後跳錶收費、等候時間收費或任何附加費。其申請詳情如下：

	落旗收費(最初2公里或其任何部分)		
	市區的士	新界的士	大嶼山的士
現時收費	18元	14.5元	13元
業界建議收費	20元	16.5元	15元
平均收費加幅 ²	5.15%	8.05%	4.11%

的士業界申請加價，理由是燃料、保險和車輛維修保養等營運成本上漲。

(C) 政府的評估

5. 由於業界的建議只涉及增加落旗收費，因此的士以落旗首段車程收費採用較高收費率的收費結構將維持不變。此外，建議的加價對目前的的士服務水平應沒有多大影響。

(1) 市區的士

市區的士業界的財政狀況

6. 市區的士上次加價是在二零零八年十一月，平均加幅為 5.46%。目前本港共有 15,250 輛市區的士，從業員約有 32,500 人³，當中租車司機佔 63%，車主司機佔 24%，出租車主佔 13%。

² 收費平均加幅是根據運輸署進行的「的士咪錶讀數調查」所得的平均咪錶收入數字計算，方法是假設加價 2 元後，的士的平均車程數目和車程距離分佈不變，然後把平均車程距離分佈中，每個車程距離分段因加價而引致的收費變動相加起來，對比加價前的收費，從而得出車費加幅。雖然三類的士的落旗收費加價金額相同，但由於路程距離分佈各異，因此收費加幅並不相同。

³ 的士從業員分為三類，即租車司機、車主司機及出租車主。租車司機向的士車主租賃的士。車主司機身兼車主與司機，部分把其中一更的士租予租車司機駕駛。出租車主只出租的士，並不自行駕駛的士。

(a) 營運收入

市區的士從業員在二零零九年和二零一零年(一月至六月)的每月平均營運收入如下：

市區的士	每月平均營運收入		
	租車司機	車主司機	出租車主
2009年	22,369元	29,865元	16,192元
2010年(1月至6月)	22,715元	30,207元	16,192元
對比2009年的變動 (按實質計算)	+1.5% (-0.6%)	+1.1% (-1.0%)	0.0% ⁴ (-2.1%)

(b) 營運成本

市區的士從業員在二零零九年和二零一零年(一月至六月)的每月平均營運成本如下：

市區的士	每月平均營運成本		
	租車司機 ⁵	車主司機 ⁶	出租車主 ⁷
2009年	10,872元	9,259元	7,784元
2010年(1月至6月)	11,454元	10,477元	8,451元
對比2009年的變動 (按實質計算)	+5.4% (+3.1%)	+13.2% (+10.7%)	+8.6% (+6.2%)

⁴ 出租車主在二零一零年(一月至六月)的每月平均收入維持在二零零九年的水平，原因是車租沒有變動。

⁵ 租車司機的每月營運成本包括燃料和車租。

⁶ 車主司機的每月營運成本包括燃料、保險、車輛維修保養、折舊，以及牌費等雜項費用。

⁷ 出租車主的每月營運成本包括保險、車輛維修保養、折舊，以及牌費等雜項費用。

(c) 淨收入

市區的士從業員在二零零九年和二零一零年(一月至六月)的每月平均淨收入如下：

市區的士	每月平均淨收入		
	租車司機	車主司機	出租車主
2009年	11,497元	20,606元	8,408元
2010年(1月至6月)	11,261元	19,730元	7,741元
對比2009年的變動 (按實質計算)	-2.1% (-4.2%)	-4.3% (-6.3%)	-7.9% (-9.9%)

以上資料顯示，相對二零零九年，市區的士的營運成本顯著上升。市區的士三類從業員在二零一零年上半年的每月平均淨收入，不論按名義價值或實質計算，均低於二零零九年的相關水平。因此，市區的士業界有理據提出加價建議。

批准市區的士收費調整

7. 考慮到上文第 2 段的各項相關因素，包括市區的士從業員在增加落旗收費 2 元後的預計營運收入，的士業的營運成本開支大增，市民在接受程度，立法會交通事務委員會以及交通諮詢委員會（「交諮會」）的意見後，我們建議而行政長官會同行政會議批准市區的士落旗收費增加 2 元。

加價對收費差距的預計影響

8. 為避免令的士服務需求過大，並確保交通暢順，政府的一貫政策是在的士與其他公共交通工具之間維持一個合理的收費差距。現時市區的士與其他公共交通工

具的收費差距⁹為 4.84 倍。實施批准加幅後，預料收費差距會變為 5.11 倍。當局認為加價對收費差距變動的影響輕微。

(2) 新界的士

新界的士業界的財政狀況

9. 新界的士上次加價是在二零零九年一月，平均加幅為 4.95%。目前本港共有 2,838 輛新界的士，從業員約有 5,200 人，當中租車司機佔 58%，車主司機佔 23%，出租車主佔 19%。

(a) 營運收入

新界的士從業員在二零零九年和二零一零年(一月至六月)的每月平均營運收入如下：

新界的士	每月平均營運收入		
	租車司機	車主司機	出租車主
2009 年	18,116 元	23,468 元	10,661 元
2010 年 (1 月至 6 月)	19,145 元	24,501 元	10,661 元
對比 2009 年的變動 (按實質計算)	+5.7% (+3.4%)	+4.4% (+2.2%)	0.0% ¹⁰ (-2.1%)

(b) 營運成本

新界的士從業員在二零零九年和二零一零年(一月至六月)的每月平均營運成本如下：

⁹ 收費差距是指的士與其他公共交通工具在收費水平上的比率。

¹⁰ 出租車主在二零一零年(一月至六月)的每月平均收入維持在二零零九年的水平，原因是車租沒有變動。

新界的士	每月平均營運成本		
	租車司機 ¹¹	車主司機 ¹²	出租車主 ¹³
2009年	8,351元	9,474元	7,656元
2010年(1月至6月)	9,309元	10,945元	8,300元
對比2009年的變動 (按實質計算)	+11.5% (+9.1%)	+15.5% (+13.0%)	+8.4% (+6.1%)

(c) 淨收入

新界的士從業員在二零零九年和二零一零年(一月至六月)的每月平均淨收入如下：

新界的士	每月平均淨收入		
	租車司機	車主司機	出租車主
2009年	9,765元	13,994元	3,005元
2010年(1月至6月)	9,836元	13,556元	2,361元
對比2009年的變動 (按實質計算)	+0.7% (-1.4%)	-3.1% (-5.2%)	-21.4% (-23.1%)

以上資料顯示，相對二零零九年，新界的士的營運成本顯著上升。新界的士三類從業員在二零一零年上半年的每月平均淨收入，按名義價值或實質計算，相若或低於二零零九年的相關水平。因此，新界的士業界有理據提出加價建議。

¹¹ 租車司機的每月營運成本包括燃料和車租。

¹² 車主司機的每月營運成本包括燃料、保險、車輛維修保養、折舊，以及牌費等雜項費用。

¹³ 出租車主的每月營運成本包括保險、車輛維修保養、折舊，以及牌費等雜項費用。

批准新界的士收費調整

10. 考慮到上文第 2 段的各項相關因素，包括新界的士從業員在增加落旗收費 2 元後的預計營運收入，的士業的營運成本開支大增，市民在接受程度，立法會交通事務委員會以及交諮會的意見後，我們建議而行政長官會同行政會議批准新界的士落旗收費增加 2 元。

加價對收費差距的預計影響

11. 現時新界的士與其他公共交通工具的收費差距為 2.69 倍。實施批准加幅後，預料收費差距會變為 2.93 倍。當局認為加價對收費差距所引致的變動輕微。

(3) 大嶼山的士

大嶼山的士業界的財政狀況

12. 大嶼山的士上次加價是在二零零八年十一月，平均加幅為 7.67%。目前本港共有 50 輛大嶼山的士，從業員約有 91 人，當中租車司機佔 55%，車主司機佔 16%，出租車主佔 29%。有別於市區的士及新界的士以每天兩更的方式運作，大嶼山的士每天只以一更營運。

(a) 營運收入

大嶼山的士從業員在二零零九年和二零一零年(一月至六月)的每月平均營運收入如下：

大嶼山的士	每月平均營運收入		
	租車司機	車主司機	出租車主
2009年	38,488元	34,332元	16,828元
2010年(1月至6月)	38,938元	34,716元	16,828元
對比2009年的變動 (按實質計算)	+1.2% (-1.0%)	+1.1% (-1.1%)	0.0% ¹⁵ (-2.1%)

(b) 營運成本

大嶼山的士從業員在二零零九年和二零一零年(一月至六月)的每月平均營運成本如下：

大嶼山的士	每月平均營運成本		
	租車司機 ¹⁶	車主司機 ¹⁷	出租車主 ¹⁸
2009年	19,150元	13,141元	9,927元
2010年(1月至6月)	20,350元	14,939元	10,695元
對比2009年的變動 (按實質計算)	+6.3% (+4.0%)	+13.7% (+11.2%)	+7.7% (+5.4%)

(c) 淨收入

大嶼山的士從業員在二零零九年和二零一零年(一月至六月)的每月平均淨收入如下：

¹⁵ 出租車主在二零一零年(一月至六月)的每月平均收入維持在二零零九年的水平，原因是車租沒有變動。

¹⁶ 租車司機的每月營運成本包括燃料和車租。

¹⁷ 車主司機的每月營運成本包括燃料、保險、車輛維修保養、折舊，以及牌費等雜項費用。

¹⁸ 出租車主的每月營運成本包括保險、車輛維修保養、折舊，以及牌費等雜項費用。

大嶼山的士	每月平均淨收入		
	租車司機	車主司機	出租車主
2009年	19,338元	21,191元	6,901元
2010年(1月至6月)	18,588元	19,777元	6,133元
對比2009年的變動 (按實質計算)	-3.9% (-5.9%)	-6.7% (-8.7%)	-11.1% (-13.0%)

以上資料顯示，相對二零零九年，大嶼山的士的營運成本顯著上升。大嶼山的士三類從業員在二零一零年上半年每月的平均淨收入，不論按名義價值或實質計算，均低於二零零九年的相關水平。因此，大嶼山的士業界有理據提出加價建議。

批准大嶼山的士收費調整

13. 考慮到上文第 2 段的各項相關因素，包括大嶼山的士從業員在增加落旗收費 2 元後的預計營運收入，的士業的營運成本開支大增，市民在接受程度，立法會交通事務委員會以及交諮會的意見後，我們建議而行政長官會同行政會議批准大嶼山的士落旗收費增加 2 元。

加價對收費差距的預計影響

14. 現時大嶼山的士與其他公共交通工具的收費差距為 4.26 倍。實施批准加幅後，預料收費差距會變為 4.46 倍。當局認為加價對收費差距變動的影響輕微。

《修訂規例》

15. 《修訂規例》修改主體《規例》附表 5 第 1、2、2a 及 3 項訂明的市區、新界及大嶼山的士收費率(見附件 A)，以實施獲批准的加幅。

A

立法程序時間表

16. 立法程序時間表如下：

刊登憲報	二零一一年五月十三日
提交立法會以進行 「先訂立後審議」 的程序	二零一一年五月十八日
生效日期	二零一一年七月十日

獲批准加價的影響

B 17. 《修訂規例》對可持續發展及經濟的影響載於附件 **B**，在公務員、財政、生產力或環境方面，則無影響。建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。《修訂規例》不會影響相關條例現有的約束力。

公眾諮詢

C 18. 我們在二零一一年二月二十二日徵詢交諮會的意見。交諮會備悉的士從業員的營運環境和財政狀況。交諮會理解的士提供個人化點到點的公共交通服務供市民選擇、的士普遍為較有負擔能力的市民使用，加上的士司機的生計受到不斷上升的營運開支所影響，因此支持政府的建議，按的士從業員所提出，市區、新界及大嶼山的士的落旗收費增加 2 元。交諮會已致函運輸及房屋局局長詳述意見，該函載於附件 **C**。我們在二零一零年十二月十七日諮詢立法會交通事務委員會。

宣傳安排

19. 我們會在二零一一年五月三日下午發出新聞稿，並會安排發言人回答傳媒的查詢。

查詢

20. 若對本文內容有任何查詢，請與以下人員聯絡：

運輸署助理署長
袁立本先生
電話：2829 5208

運輸及房屋局
二零一一年五月

《2011 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)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 7(1C)條訂立)

1. 生效日期

本規例自 2011 年 7 月 10 日起實施。

2. 修訂《道路交通(公共服務車輛)規例》

《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374 章, 附屬法例 D)現予修訂, 修訂方式列於第 3 條。

3. 修訂附表 5(的士收費)

(1) 附表 5, 第 1(A)項 —

廢除

“\$18.00”

代以

“\$20.00”。

(2) 附表 5, 第 1(B)及(C)項 —

廢除

“\$70.50”

代以

“\$72.50”。

(3) 附表 5, 第 2(A)項 —

廢除

“\$13.00”

代以

“\$15.00”。

(4) 附表 5, 第 2(B)及(C)項 —

廢除

“\$130.00”

代以

“\$132.00”。

(5) 附表 5, 第 2a(A)項 —

廢除

“\$14.50”

代以

“\$16.50”。

(6) 附表 5, 第 2a(B)及(C)項 —

廢除

“\$53.50”

代以

“\$55.50”。

(7) 附表 5, 第 3(i)(A)及(B)項 —

廢除

“\$70.50”

代以

“\$72.50”。

(8) 附表 5, 第 3(ii)(A)及(B)項 —

廢除

“\$130.00”

代以

“\$132.00”。

(9) 附表 5，第 3(iii)(A)及(B)項 —

廢除

“\$53.50”

代以

“\$55.50”。

行政會議秘書

行政會議廳

2011 年 月 日

註釋

本規例修訂《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374 章，附屬法例 D)(**主體規例**)，以調整主體規例附表 5 所指明的若干項車費。根據調整方案 —

- (a) 領有牌照在香港及九龍經營之的士 —
 - (i) 最初 2 公里或其任何部分的車費，由\$18.00 增加至\$20.00；
 - (ii) 其後每 200 米或其任何部分的車費由\$1.50 轉至 \$1.00 的應收款額*，相應由\$70.50 增加至\$72.50；而
 - (iii) 每 1 分鐘或其任何部分的等候時間(的士被租用但沒有行駛的時間)的車費由\$1.50 轉至\$1.00 的應收款額*，亦同時由\$70.50 增加至\$72.50；
- (b) 領有牌照在大嶼山經營之的士 —
 - (i) 最初 2 公里或其任何部分的車費，由\$13.00 增加至\$15.00；
 - (ii) 其後每 200 米或其任何部分的車費由\$1.30 轉至 \$1.20 的應收款額*，相應由 \$130.00 增加至 \$132.00；而
 - (iii) 每 1 分鐘或其任何部分的等候時間的車費由\$1.30 轉至\$1.20 的應收款額*，亦同時由\$130.00 增加至 \$132.00；而
- (c) 領有牌照在新界經營之的士 —
 - (i) 最初 2 公里或其任何部分的車費，由\$14.50 增加至\$16.50；

- (ii) 其後每 200 米或其任何部分的車費由\$1.30 轉至 \$1.00 的應收款額*，相應由\$53.50 增加至\$55.50；
而
- (iii) 每 1 分鐘或其任何部分的等候時間的車費由\$1.30 轉至\$1.00 的應收款額*，亦同時由\$53.50 增加至 \$55.50。

***應收款額** (chargeable amount)一詞指根據經本規例修訂的主體規例附表 5 應收的車費款額，但不包括任何根據該附表第 4 項應收的款額。

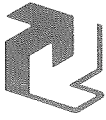
對可持續發展的影響

是次加價有助紓緩的士司機面對營運成本不斷攀升的壓力，然而，加價會增加的士乘客的交通開支，尤其是較常使用的士服務的中產組別人士。

對經濟的影響

二零一一年七月十日生效的市區、新界及大嶼山的士收費增幅，估計會令二零一一年的綜合消費物價指數增加 0.02 個百分點，令二零一二年的綜合消費物價指數再增加 0.02 個百分點。不過，三個分類指數¹所反映的消費物價通脹影響並不相同，就二零一一年及二零一二年而言，由甲類消費物價指數及乙類消費物價指數的 0.01 個百分點至丙類消費物價指數的 0.02 個百分點不等，視乎受影響住戶所屬的開支組別而定。現時，除了的士加價外，尚有其他票價或收費調升，一併來說，將加重市民日常生活的開支。這是社會普遍日漸關注的事宜。

¹ 甲類消費物價指數、乙類消費物價指數和丙類消費物價指數分別根據較低、中等及較高開支範圍的住戶開支模式編訂。2004-05 年度甲類消費物價指數反映的住戶平均每月開支為 4,000 至 15,499 元，乙類為 15,500 至 27,499 元，丙類為 27,500 至 59,999 元。



本會檔號 Our Ref.

來函檔號 Your Ref.

香港中環花園道
美利大廈 16 樓
運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士，JP

鄭局長：

的士加價申請

市區、新界及大嶼山的士從業員均在二零一零年九月提交加價申請，分別要求把落旗收費增加 2 元。交通諮詢委員會(「交諮會」)在二零一一年二月二十二日舉行的會議上考慮上述申請。本函載述交諮會對這些的士加價申請的意見。

交諮會的考慮依據

2. 在評估上述的士加價申請時，交諮會已考慮下列主要原則：

- (a) 鑑於收入和營運成本的轉變，有需要確保的士營運的財務可行性；
- (b) 有需要令的士服務在供應情況、乘客候車時間和乘客反饋方面，維持在可接受的水平；
- (c) 有需要在的士與其他公共交通工具的收費之間維持合理的差距；
- (d) 預期市民對建議收費的接受程度；及

- (e) 的士之收費結構，應為落旗首段車程使用較高的收費率，而其後之收費則按不同車程而遞減的收費率計算。

的士從業員自上次加價後的財政狀況

3. 市區及大嶼山的士上次加價是在二零零八年十一月，平均加幅分別為 5.46% 和 7.67%；新界的士上次加價是在二零零九年一月，平均加幅為 4.95%。委員得悉，市區、新界及大嶼山的士的營運成本自二零零九年以來顯著增加。市區、新界及大嶼山的士的三類從業員(即租車司機、車主司機及出租車主)在二零一零年上半年的每月平均淨收入，不論按名義價值或實質計算，大多低於二零零九年的相關水平。

建議加幅對的士從業員的財政狀況的影響之評估

4. 鑑於通脹上升的趨勢，委員認同市區、新界及大嶼山的士的營運成本在二零一一年會繼續大增，尤其是石油氣價格在二零一一年一月已升至高位，而的士保費亦大幅攀升。委員注意到，即使落旗收費增加 2 元，市區、新界及大嶼山的士的三類從業員在二零一一年的淨收入，不論按名義價值或實質計算，普遍仍會低於二零零九年的相關水平。

收費差距

5. 為避免的士服務需求過大及保持交通暢順，政府的一貫政策是確保的士與其他公共交通工具的收費維持合理差距。委員知悉市區、新界及大嶼山的士加價對收費差距變動的影響輕微。

交諮會的意見

6. 委員認為的士服務的特性，仍是為消費能力較高的乘客提供個人化及點到點公共交通服務的選擇。委員同意不斷增加的營運成本會損及的士司機的生計，並估計建議加幅即使落實，的士從業員的收入亦未必大增。委員在考慮市民

的接受程度和所有其他相關因素後，支持當局的建議，即按的士從業員所提議，將市區、新界及大嶼山的士的落旗收費分別增加 2 元。

7. 煩請將以上交諮會的意見轉交行政長官會同行政會議考慮。當行政長官會同行政會議的決定公布後，本函載述的交諮會意見可向公眾發布。

Handwritten signature in blue ink, reading '袁國強' (Yuen Kwok-keung).

交通諮詢委員會主席袁國強，S.C.

二零一一年三月二十八日