

二零一二年五月二十五日  
討論文件

## 立法會交通事務委員會 的士加價申請

### 目的

本文件載述市區、新界及大嶼山的士業界提交的加價申請，請委員提供意見。

### 加價申請

2. 有鑑於經營成本(特別是石油氣價格)上升，的士營運環境轉趨困難，市區、新界及大嶼山的士業界於二零一二年三月底及四月中旬分別提交加價申請，要求增加落旗收費(詳見下表)：

	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	20元	16.5元	15元
業界建議收費	22元 (+2元)	19元 (+2.5元)	17元 (+2元)

3. 三個分區的士業界均沒有申請調整落旗後的跳錶收費。不過新界的士業界一併申請增加所運載每件行李、所運載每隻動物或鳥類，以及每程電召預約服務的收費，每項加收1元(即由4元增至5元)，使新界的士就上述三項其他收費與市區及大嶼山的士看齊。

### 處理的士加價申請的考慮

4. 的士提供個人化點到點的公共交通服務。當局一貫按照

以下主要原則來考慮的士加價的申請：

- (a) 有需要確保的士營運的財務可行性，包括考慮其收入和營運成本的轉變；
- (b) 需要維持的士服務在車輛供應、乘客候車時間和乘客意見等方面在可接受的水平；
- (c) 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) 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較高，其後則按不同車程長度而遞減的跳錶收費率計算車費。

5. 《道路交通(公共服務車輛)規例》(第374章附屬法例D)附表5訂明租用的士的收費表。根據《道路交通條例》(第374章)第7(1C)條，行政長官會同行政會議可修訂規例，以調整租用市區、新界及大嶼山的士的收費。在評估的士加價申請時，當局會考慮立法會交通事務委員會，以及交通諮詢委員會的意見，然後向行政長官會同行政會議提交建議。

## 的士業界的財政狀況

### *市區的士*

6. 市區的士上次加價是在二零一一年七月，平均加幅為5.15%。本港現有15,250輛市區的士，從業員約有32,500人<sup>1</sup>，當中租車司機佔63%，出租車主佔13%，車主司機佔24%。

---

<sup>1</sup> 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。出租車主只把的士租予租車司機，並不自行駕駛的士。

(a) 營運收入

7. 自上次加價後，市區的士從業員在二零一一年（七至十二月）及二零一二年（一至四月）期間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
2011年7至12月	25,736元	35,113元	19,273元
2012年1至4月	25,457元	34,834元	19,273元
對比2011年7至12月的變動 (按實質計算)	-1.1% (-3.8%)	-0.8% (-3.5%)	±0.0% (-2.7%)

(b) 營運成本

8. 市區的士從業員在二零一一年（七至十二月）及二零一二年（一至四月）期間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 <sup>2</sup>	車主司機 <sup>3</sup>	出租車主 <sup>4</sup>
2011年7至12月	13,198元	11,875元	9,294元
2012年1至4月	13,508元	12,429元	9,603元
對比2011年7至12月的變動 (按實質計算)	+2.3% (-0.5%)	+4.7% (+1.8%)	+3.3% (+0.5%)

(c) 淨收入

9. 市區的士從業員在二零一一年（七至十二月）及二零一二年（一至四月）期間的每月平均淨收入如下：

<sup>2</sup> 租車司機的每月營運成本包括燃油成本和車租。

<sup>3</sup> 車主司機的每月營運成本包括燃油、車輛維修保養、保險、折舊，以及牌照費等雜項成本。

<sup>4</sup> 出租車主的每月營運成本包括車輛維修保養、保險、折舊，以及牌照費等雜項成本。

市區的士	每月平均淨收入		
	租車司機	車主司機	出租車主
2011年7至12月	12,538元	23,238元	9,979元
2012年1至4月	11,949元	22,405元	9,670元
對比2011年7至12月的變動 (按實質計算)	-4.7% (-7.3%)	-3.6% (-6.2%)	-3.1% (-5.7%)

10. 上述資料顯示，二零一二年（一至四月）市區的士的營運成本有所增加。市區的士三類從業員在二零一二年一至四月的每月平均淨收入，不論按名義價值或實質計算，均在不同程度低於二零一一年七至十二月的相關水平。

### 新界的士

11. 新界的士上次加價是在二零一一年七月，平均加幅為8.05%。本港現有2,838輛新界的士，從業員約有5,200人，當中租車司機佔58%，出租車主佔19%，車主司機佔23%。

#### (a) 營運收入

12. 自上次加價後，新界的士從業員在二零一一年（七至十二月）及二零一二年（一至四月）期間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
2011年7至12月	23,317元	28,472元	13,363元
2012年1至4月	23,814元	28,951元	13,363元
對比2011年7至12月的變動 (按實質計算)	+2.1% (-0.7%)	+1.7% (-1.1%)	±0.0% (-2.7%)

**(b) 營運成本**

13. 新界的士從業員在二零一一年（七至十二月）及二零一二年（一至四月）期間的每月平均營運成本如下：

新界的士	每月平均營運成本		
	租車司機 <sup>5</sup>	車主司機 <sup>6</sup>	出租車主 <sup>7</sup>
2011年7至12月	11,250元	12,423元	9,186元
2012年1至4月	11,781元	13,167元	9,507元
對比2011年7至12月的變動 (按實質計算)	+4.7% (+1.9%)	+6.0% (+3.1%)	+3.5% (+0.7%)

**(c) 淨收入**

14. 新界的士從業員在二零一一年（七至十二月）及二零一二年（一至四月）期間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
2011年7至12月	12,067元	16,049元	4,177元
2012年1至4月	12,033元	15,784元	3,856元
對比2011年7至12月的變動 (按實質計算)	-0.3% (-3.0%)	-1.7% (-4.3%)	-7.7% (-10.2%)

15. 上述資料顯示，二零一二年（一至四月）新界的士的營運成本有所增加。新界的士三類從業員在二零一二年一至四月的每月平均淨收入，不論按名義價值或實質計算，均在不同程度低於二零一一年七至十二月的相關水平。

<sup>5</sup> 租車司機的每月營運成本包括燃油成本和車租。

<sup>6</sup> 車主司機的每月營運成本包括燃油、車輛維修保養、保險、折舊，以及牌照費等雜項成本。

<sup>7</sup> 出租車主的每月營運成本包括車輛維修保養、保險、折舊，以及牌照費等雜項成本。

## 大嶼山的士

16. 大嶼山的士上次加價是在二零一一年七月，平均加幅為4.11%。本港現有50輛大嶼山的士，從業員約有121人，當中租車司機佔64%，出租車主佔23%，車主司機佔13%。

### (a) 營運收入

17. 自上次加價後，大嶼山的士從業員在二零一一年（七至十二月）及二零一二年（一至四月）期間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
2011年7至12月	21,967元	31,555元	19,040元
2012年1至4月	22,074元	31,656元	19,040元
對比2011年7至12月的變動 (按實質計算)	+0.5% (-2.3%)	+0.3% (-2.4%)	±0.0% (-2.7%)

### (b) 營運成本

18. 大嶼山的士從業員在二零一一年（七至十二月）及二零一二年（一至四月）期間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 <sup>8</sup>	車主司機 <sup>9</sup>	出租車主 <sup>10</sup>
2011年7至12月	12,100元	14,175元	11,691元
2012年1至4月	12,533元	14,834元	12,066元
對比2011年7至12月的變動 (按實質計算)	+3.6% (+0.7%)	+4.6% (+1.8%)	+3.2% (+0.4%)

<sup>8</sup> 租車司機的每月營運成本包括燃油成本和車租。

<sup>9</sup> 車主司機的每月營運成本包括燃油、車輛維修保養、保險、折舊，以及牌照費等雜項成本。

<sup>10</sup> 出租車主的每月營運成本包括車輛維修保養、保險、折舊，以及牌照費等雜項成本。

(c) 淨收入

19. 大嶼山的士從業員在二零一一年（七至十二月）及二零一二年（一至四月）期間的每月平均淨收入如下：

大嶼山的士	每月平均淨收入		
	租車司機	車主司機	出租車主
2011年7至12月	9,867元	17,380元	7,349元
2012年1至4月	9,541元	16,822元	6,974元
對比2011年7至12月的變動	-3.3%	-3.2%	-5.1%
(按實質計算)	(-5.9%)	(-5.9%)	(-7.7%)

20. 上述資料顯示，二零一二年（一至四月）大嶼山的士的營運成本有所增加。大嶼山的士三類從業員在二零一二年一至四月的每月平均淨收入，不論按名義價值或實質計算，均在不同程度上低於二零一一年七至十二月的相關水平。

**平均加幅**

21. 的士收費落旗首段車程收費較高，其後則按車程長度而計算跳錶收費。由於建議增加的車費不涉及跳錶收費，長途車程的車費加幅比率會較短途車程的為低。三類的士的車程分布情況各異，新界的士的車程多為短途，而市區和大嶼山的士的車程則較長途。因此，各類的士的落旗收費即使作同樣數額的增加，亦會得出不同的平均加幅。各個分區的士業界申請加價的平均加幅，分別為市區的士4.51%、新界的士8.60%，以及大嶼山的士4.04%。

**石油氣價格在近月上調的影響**

22. 石油氣價格自去年年底開始不斷攀升，由二零一一年十一月的平均每公升4.38元上升至今年四月的6.14元，升幅達四成。雖然二零一二年五月專用氣站車用石油氣的上限價格下降至平均每公升5.29元，但相比二零一一年全年平均的4.71元也高出約12%。

23. 受到石油氣價格上調的影響，市區、新界及大嶼山的士從業員的淨收入自二零一二年年初起有所下降。以二零一二年四月<sup>11</sup>與二零一一年十一月<sup>12</sup>相比，租車司機的每月平均淨收入下降了約11%至13%(由1,097元至1,630元)不等；車主司機的每月平均淨收入下降了約7%至9%(由1,147元至1,748元)不等。雖然出租車主沒有受到石油氣價格上漲的直接影響，但他們的營運成本因維修保養開支的上升，自二零一二年年初起亦有所增加。以二零一二年四月與二零一一年十一月相比，出租車主的每月平均淨收入下降了約2%至5%(由185元至246元)不等。的士業界(不論司機或車主)因此有相當強烈的訴求，希望其加價申請能盡快獲批准，使新收費能盡早落實。

### 燃料附加費機制

24. 除加價申請外，部份的士團體也要求政府研究引入燃料附加費機制，以減低石油氣價格波動對他們的直接影響。他們建議在石油氣價格達致某一水平時向乘客徵收燃料附加費，而該附加費在無須再經諮詢立法會及當局審批的情況下，會隨著石油氣價格的波幅自動向上或向下調整。

25. 的士營運中個別成本項目如燃料價格的波動，一向屬業務營運成本的一部分。當局在處理的士收費調整申請時，一貫會全面考慮及評估各項相關因素，包括的士營運成本和業界收入的變動，以及市民的接受程度等。此做法可確保當不同成本項目互有增減，又或在營運成本及收入均有所增加時，也能考慮到相關的因素能否互相抵銷，而非純粹就個別成本項目徵收附加費，把有關開支的波動完全及直接轉嫁予消費者。我們認為這是最適當和對各方均較公平的做法。事實上，的士營運涉及不同的成本項目，開徵燃料附加費並不一定能直接增加司機的實際收入。但透過開徵燃料附加費來處理燃料支出的變動會動搖現時的士票價調整機制的完整性。而是否應在的士服務引入燃料附加費的最根本的考慮，是有關安排對其他公共交通工具及相關乘客所帶來的連帶影響。

---

<sup>11</sup> 最新數字。

<sup>12</sup> 二零一一年十一月是在上次加價後，不受暑假、黃金週和聖誕等節日假期的效應所影響的月份。二零一一年十一及十二月份的石油氣價格也相對較穩定。



26. 有關的士團體建議燃料附加費隨燃料價格升跌而調整看似簡單，但值得注意的是，徵收隨燃料價格波動的附加費在執行方面均存在不少問題。首先，不時調整而獨立於恆常車資調整機制的附加費對乘客及司機均會造成混淆，容易引起司機和乘客之間的糾紛，甚至可能出現被濫用的情況，一些不法司機或以燃料附加費作為濫收車資的藉口。附加費跟隨燃料價格在不同時期有不同水平，乘客往往難以清楚知悉應付車資的金額。再者，要實施「可加可減」的燃料附加費需要先行討論有關機制的設計、啓動各級別附加費的燃料價格和附加費水平等問題，以及有關法例的修訂事宜。因此，必須要小心考慮。

### 徵詢意見

27. 請委員就上文所述的加價申請提供意見。

運輸及房屋局

運輸署

二零一二年五月