

二零零五年四月二十二日
討論文件

立法會交通事務委員會
的士乘客使用過海隧道回程費

目的

隨着東區海底隧道(“東隧”)增加隧道費,當局現建議調整的士乘客過海的隧道回程費。請議員就建議提出意見。

背景

東區海底隧道增加隧道費的仲裁

2. 二零零二年九月,東隧的專營權持有人新香港隧道有限公司(“隧道公司”)申請增加隧道費。二零零三年七月,行政長官會同行政會議否決其申請。同年八月,隧道公司就政府的決定展開仲裁。仲裁人在二零零五年一月作出裁決,裁定東隧的私家車及的士隧道費應由 15 元調高至 25 元,以及相應增加其他車輛的隧道費。政府與隧道公司經多次討論後,隧道公司同意新收費由最初計劃的二零零五年四月三日延遲至二零零五年五月一日生效。隧道公司亦同意將沒載客的士的新收費延遲至二零零五年七月一日實施。

現行的士收費政策

3. 目前,的士乘客如取道海底隧道、東隧或西區海底隧道(“西隧”)過海,除收費錶顯示的收費外,還須繳付附加車費。附加車費由以下收費組成:

- (a) 隧道費(海底隧道 10 元、東隧 15 元、西隧 35 元)一須向的士司機付還乘車時由司機墊支的隧道費;以及

- (b) 隧道回程費—適用於並非在過海的士站登車的車程，以彌補的士司機過海後未能接得乘客而須空車回程返回慣常營業地區的隧道費。

4. 的士乘客經三條過海隧道過海現行的隧道費及隧道回程費如下：

過海隧道	海底隧道	東隧	西隧
的士隧道費	10 元	15 元	35 元
的士乘客隧道回程費	10 元	15 元	15 元
總計	20 元	30 元	50 元

當局把隧道回程費訂在現有的水平，目的是讓接載乘客經東隧和西隧過海的的士司機即使在過海後未能接得乘客，亦可選擇使用海底隧道和東隧這兩條路線過海回程而無須自掏腰包支付隧道費。

的士業界的建議

5. 鑑於東隧的士隧道費由 15 元調高至 25 元，的士業界建議相應調高乘客經東隧和西隧過海繳付的隧道回程費至等同東隧新收費的水平，以維持現有安排，讓接載乘客經東隧或西隧過海後未能接得乘客的的士司機，仍可選行兩條過海路線返回慣常營業的地區。

當局考慮的方案和評估

6. 連同的士業界的建議計算在內，當局共考慮過以下三個方案：

方案 A：按現有的收費安排，把東隧和西隧的隧道回程費由 15 元調高至 25 元(此為的士業界的建議)；

方案 B：維持現狀，三條過海隧道的隧道回程費均不作調高；
以及

方案 C：只提高東隧的隧道回程費，由 15 元調高至 25 元，海底隧道和西隧的隧道回程費維持不變。

這些方案的詳情載於附件 A。當局考慮過的士業界和乘客的利益，以及方案對交通情況的影響後，現建議採用方案 A。各個方案的利弊評述如下。

(A) 對的士業界的影響

7. 隧道回程費的水平直接影響每日約 5 萬架次的過海的士。的士業界一致支持方案 A，因為此方案可讓接載乘客經東隧和西隧過海的的士司機繼續選行兩條過海路線返回慣常營業的地區。的士業界認為，隧道回程費水平應該依照現有收費安排釐定，以使當的士空車經東隧過海的新收費於二零零五年七月一日實施後，的士司機的收入及經營情況才不至比現時更差。

8. 雖然可以說實施方案 B 不用提高的士收費，因此可避免的士生意額下降，但業界認為這個方案不能接受。據業界估計，因的士收費提高而令乘客減少所造成的損失有限，他們反而寧願盡量減低因自掏腰包繳付隧道費回程而引致的損失。業界亦反對採用方案 C，因為東隧加費後，的士隧道費由 15 元調高至 25 元；如採用這個方案，接載乘客經西隧過海的的士司機只能收取 15 元的隧道回程費，根本不足以支付經東隧回程的隧道費。屆時，他們只能取道交通更為擠塞的海底隧道返回慣常經營的地區。

(B) 對乘客的影響

9. 基於的士服務獨特的性質，乘坐的士過海的乘客通常認為方便快捷較來回隧道費的水平更為重要。就此預期的士乘客可以理解採納方案 A 的原因是，讓接載乘客經東隧和西隧過海的的士司機繼續選行兩條過海路線返回慣常營業的地區而毋須自掏腰包繳付隧道費，及避免令海底隧道的塞車情況進一步惡化。再者，的士乘客如選擇在過海的士站登車，便無須支付隧道回程費。目前，全港共有 24 個過海的士站。運輸署會考慮乘客需求、道路空間、交通情況、駛往隧道是否方便以及市民和的士業界的意見，繼續研究在適當地點增設過海的士站。

(C) 對交通情況的影響

10. 東隧增加的士隧道費後，預料初期選擇經海底隧道過海的乘客會增加。不過當乘客一旦適應新收費後，預期會有較多乘客改回使用東隧和西隧。雖然的士司機必須使用乘客選擇的隧道，但空車返回慣常經營的地區的路線可以自行決定。方案 A 可令的士空車行車量分布得較為平均，因為的士司機可選擇經東隧或海底隧道返回慣常經營的地區。目前，海底隧道的每日行車量中，的士佔 27%，是繼私家車之後最多使用海底隧道的一類車輛。附件 B 載列過海行車量的分布情況。如採用方案 B 或 C，會有更多的士空車使用海底隧道，使這條行車量本已極高的隧道，交通更為繁忙。海底隧道行車量增加的幅度取決於多個因素，包括海底隧道的交通情況、的士業界的營商環境以及三條過海隧道收費的差異。從交通管理的角度來看，方案 A 可分散三條現有過海隧道的的士的行車量，故較為可取。

建議

11. 考慮上述因素並平衡市民和的士業界的利益後，現建議並非在過海的士站登車的乘客乘坐的士經東隧或西隧過海須支付的隧道回程費，應由 15 元修訂為 25 元。目前，有關的士費用(包括隧道回程費)的條文在《道路交通(公共服務車輛)規例》(“規例”)附表 5 訂明。現建議行政長官會同行政會議修訂該規例，以反映上述變動。我們亦建議新的隧道回程費應在二零零五年七月一日起實施，以配合由該日起空車使用東隧繳付 25 元的新收費。

12. 此外，我們亦建議藉此機會修訂該規例，以刪除訂明乘客租用的士使用汽車渡輪服務過海應支付附加費用的條文，因為來往北角與九龍城的汽車渡輪服務已在一九九八年因持續虧損而停辦，目前再無汽車渡輪接載的士往返海港兩岸。

徵詢意見

13. 請議員對上述建議提出意見。

環境運輸及工務局
二零零五年四月

的士乘客經三條過海隧道過海所繳附加車費的三個方案

	海底隧道			東區海底隧道			西區海底隧道		
	隧道費	隧道回程費	總計	隧道費	隧道回程費	總計	隧道費	隧道回程費	總計
方案 A (的士業界的建議)	10 元	10 元	20 元	25 元	25 元	50 元	35 元	25 元	60 元
方案 B (維持現狀)	10 元	10 元	20 元	25 元	15 元	40 元	35 元	15 元	50 元
方案 C (只增加東隧 隧道回程費)	10 元	10 元	20 元	25 元	25 元	50 元	35 元	15 元	50 元
現行收費	10 元	10 元	20 元	15 元	15 元	30 元	35 元	15 元	50 元

附件 B

二零零四年按交通工具類別統計平均全日過海行車量分布情況(架次)

車輛類別	海底隧道		東區海底隧道		西區海底隧道		每日過海交通總流量	
	架次	百分比	架次	百分比	架次	百分比	架次	百分比
私家車	45,338	37.3%	41,157	56.0%	21,436	54.7%	107,931	46.1%
的士	32,577	26.8%	10,318	14.0%	6,438	16.4%	49,333	21.1%
輕型貨車	21,064	17.3%	11,873	16.2%	3,436	8.8%	36,373	15.5%
雙層巴士	6,274	5.2%	2,407	3.3%	3,146	8.0%	11,827	5.0%
電單車	5,186	4.3%	2,954	4.0%	443	1.1%	8,583	3.7%
單層巴士	3,807	3.1%	579	0.8%	1,142	2.9%	5,528	2.4%
中型貨車	3,461	2.8%	2,756	3.8%	637	1.6%	6,854	2.9%
小型巴士	3,165	2.6%	1,114	1.5%	2,450	6.3%	6,729	2.9%
重型貨車	799	0.7%	319	0.4%	60	0.2%	1,178	0.5%
全日總行車量	121,671	100.0%	73,477	100.0%	39,188	100.0%	234,336	100.0%