

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)549/05-06號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會特別會議紀要

日期 : 2005年11月17日(星期四)
時間 : 下午2時30分
地點 : 立法會會議廳

出席委員 : 劉江華議員, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
林健鋒議員, SBS, JP
鄭經翰議員

其他出席議員 : 劉慧卿議員, JP

缺席委員 : 周梁淑怡議員, GBS, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
張宇人議員, JP
李永達議員
梁國雄議員
張學明議員, SBS, JP

出席公職人員 : 參與議程第I項的討論

環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

環境運輸及工務局常任秘書長
羅智光先生

環境運輸及工務局副秘書長
朱曼鈴女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李頌恩女士

環境運輸及工務局
總庫務會計師(運輸)
李光明先生

運輸署署長
黃志光先生

運輸署副署長／公共運輸事務及管理
葉麗清女士

運輸署助理署長／巴士及鐵路
袁立本先生

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路
王偉銘先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)9
薛鳳鳴女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 檢討調整巴士票價的考慮因素及新專營權的申請
(立法會CB(1)309/05-06——政府當局提供題為
(01)號文件 “檢討調整巴士票價
的考慮因素”的資料
文件
立法會CB(1)309/05-06——政府當局提供題為
(02)號文件 “城巴有限公司(港島
和過海路線專營權)、

	新大嶼山巴士(1973)有限公司及九龍巴士(1933)有限公司就新專營權的申請”的資料文件
立法會CB(1)309/05-06——(03)號文件	一套有關“檢討調整巴士票價的考慮因素”的簡介資料(只備中文本)
立法會CB(1)310/05-06——號文件	立法會秘書處擬備“有關檢討調整巴士票價的考慮因素”的背景資料摘要)

上述文件在是次會議席上提交，並在2005年11月18日隨立法會CB(1)309/05-06號文件發出。

2. 環境運輸及工務局局長向委員簡介政府當局建議對現時在考慮調整巴士票價時所採用的“經修訂的考慮多方面因素做法”作出的修訂。

3. 運輸署署長向委員簡介政府當局對城巴有限公司(港島和過海路線專營權)、新大嶼山巴士(1973)有限公司及九龍巴士(1933)有限公司就新專營權的申請進行的評核。

4. 王國興議員恭賀環境運輸及工務局局長訂出容許巴士車費可加可減的票價調整新安排，雖然該項安排來得遲了一點。王議員提及專營巴士公司同意的車費減價措施(下稱“減價措施”)時指出，巴士公司亦應減低短途路線的車費，並進一步調低中途路線的車費。他詢問有否可能將單程票價介乎10元至14.9元的路線劃一減價10%，而單程票價在10元以下的路線則劃一減價5%。他亦詢問當局為何沒有藉此機會為殘疾人士提供票價優惠。

5. 環境運輸及工務局局長表示，在過去的通縮期間，巴士公司共動用8億元提供票價優惠措施。根據政府當局的研究結果，本港短途路線的巴士票價相對較其他大城市為低，但本港較長途路線的巴士票價則相對較所研究的海外城市為高。研究結果亦顯示，高昂的交通開支是影響本港市民跨區就業意欲的其中一項因素。因此，從促進就業及協助最有需要的人士的角度而言，政府當局認為向需長途跋涉前往工作的人士提供較大的減價幅度是適當的。

6. 關於為殘疾人士提供公共交通票價優惠一事，環境運輸及工務局局長表示，此事涉及福利問題。她知悉內務委員會將會成立小組委員會研究此事。

7. 劉健儀議員澄清，成立小組委員會研究為殘疾人士提供公共交通票價優惠事宜的建議將於2005年11月18日由內務委員會考慮。因此，現時尚未就有關建議作出決定。

8. 關於某間專營巴士公司獲得的回報如超過某個回報率，其高出該回報率的利潤將由該公司與乘客平均分配的安排，王國興議員詢問達到分享回報的新啓動點(即加權平均資金成本的9.7%)如何釐定出來。環境運輸及工務局常任秘書長表示，新啓動點是政府的顧問經研究市場上反映巴士業債務成本及股本相關的財務數據(包括現行的無風險回報率、債務風險溢價及股本風險溢價等)後計算出來的。

9. 鄭家富議員表示，過往通縮期的累積通縮率達15%。現時的減價措施只會讓巴士每日總乘客人次當中的約四分之一受惠，而減費是以預繳同日回程車費為條件。此外，若在實施新票價調整安排後持續出現通脹，巴士乘客很快便要面對加費。因此，大部分巴士乘客在受惠於新的票價調整安排前便要蒙受加價之苦。這對巴士乘客極不公平。因此，他促請環境運輸及工務局局長繼續與各巴士公司磋商，爭取更實惠的減價措施。他認為，全部路線應至少減價一成。其次，他關注到在實施新安排後，巴士公司啟動加價的步伐會很快速，而政府當局啟動減價的行動則會遲緩。為避免出現這種情況，並確保公眾利益受到保障，立法會在啟動減價方面應有一定的角色。他認為《公共巴士服務條例》(第230章)應訂明調整巴士收費的新機制及立法會在啟動減價方面的角色。

10. 環境運輸及工務局局長表示，實施一項純粹為補償以往所蒙受“損失”的新安排既不恰當亦不合理。因此，累積的通縮率不應作為新票價調整安排的基礎。她呼籲委員理解，政府當局已竭盡全力反映公眾的需要，因而得到各巴士公司同意落實減價措施。她相信現時的整套減價措施屬合理，並且可以達致令該等最需要減低交通開支的人士受惠的目標。

11. 至於政府當局在啟動減價方面行動遲緩的關注，環境運輸及工務局局長指出，工資指數及綜合消費物價指數是啟動巴士收費更改的方程式的兩大要素，該兩項指數均是政府統計處每季及每月分別公開發表的數

據。有關方程式所得結果的任何變更是向公眾公開的，並且易於監察。政府當局將會每季運算票價調整方程式，以監察可依據的票價調整變更，並會在考慮方程式運算結果及“經修訂的考慮多方面因素做法”的所有相關因素後，考慮啟動減價。另一方面，巴士公司提出的任何加價申請均須獲得行政長官會同行政會議批准。由於在《公共巴士服務條例》中已訂明行政長官會同行政會議可釐定車費等級表，而日後批給巴士公司的新專營權將會充分反映建議對“考慮多方面因素的做法”的修訂，故政府當局看不到有需要依靠立法措施實施新的安排。

12. 劉健儀議員察悉啟動巴士票價變更的程式只是考慮巴士票價調整的起點，在決定票價調整方面仍須考慮多項其他因素，她評論道，嚴格來說，擬議的新票價調整安排不可視作一個新“機制”，而且未能達到她所預期的一套相當機動及客觀的票價調整機制。儘管如此，她接受，引入啟動票價變更的程式已是對現行安排的改善。她亦認為專營巴士公司同意將現時觸發回饋乘客安排的啓動點由固定資產平均淨值回報率13%降低至平均資金成本的9.7%，是政府當局取得的成績。關於減價措施，她評論道，預繳同日回程車費的條件頗為苛刻，並詢問可否放寬該項條件。她亦要求當局澄清減價措施會否適用於聯營的過海路線。

13. 環境運輸及工務局局長回應時表示，擬議的新票價調整安排並不是要機械式地運用。政府當局相信，普羅市民及立法會議員屬意一個靈活的安排，以便在決定調整票價時可以考慮所有相關因素。根據擬議的新安排，行政長官會同行政會議保留決定巴士票價的最終控制權，而政府當局將會就票價調整方案繼續諮詢此事務委員會。

14. 環境運輸及工務局局長證實，專營巴士公司已同意減價措施將會適用於聯營的過海路線。由於有需要解決與提升八達通系統的軟件／硬件有關的技術問題，各巴士公司將會另行宣布此等路線實施減價措施的日期。

15. 關於預繳同日回程車費的條件，環境運輸及工務局局長表示，政府當局曾與巴士公司詳細討論這方面的事宜。巴士公司拒絕以單程車程為基礎減價。政府當局明白從巴士公司的角度而言，它們希望將減價的範圍局限於經常使用其服務的乘客。

16. 劉健儀議員表示關注的是，新訂的票價調整安排有否適當考慮專營巴士公司因政府的運輸政策(例如

落實鐵路項目)而在車費收入方面蒙受的損失。環境運輸及工務局局長表示，《鐵路發展策略2000》已清楚訂明政府就各項公共交通工具各自所擔當角色的運輸政策及鐵路發展計劃。有關策略亦已列明鐵路及其他公共交通工具的市場佔有率的長遠目標。鑑於政府的政策非常清晰，如何經營服務來達到本身的目標回報將由專營巴士公司自行決定。

17. 陳偉業議員表示，環境運輸及工務局局長在訂定客觀及具透明度的票價調整機制方面的誠意及努力應獲得肯定。他亦藉此機會代表東涌及天水圍的居民，感謝環境運輸及工務局局長爭取得減價措施。然而，他評論道，此刻難以評估新機制是否為公眾利益提供足夠保障。新機制的重大弊端是其不適用於兩間鐵路公司。他認為，政府作為九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)唯一擁有人及地鐵有限公司(下稱“地鐵”)的大股東，不應拖延落實有一定幅度的減價，以及為兩鐵實施可加可減的新票價調整機制。政府當局應視之為當務之急，無須待兩間鐵路公司合併成事才處理。

18. 陳偉業議員關注，專營巴士公司將會運用財技避過新機制。他詢問政府當局如何確保在實施新機制後，公眾利益不會因為專營巴士公司運用財技或其他不道德手段而受損。

19. 環境運輸及工務局局長回應時表示，由於各專營巴士公司現行的專營期將在未來一兩年內屆滿，而巴士公司已向當局申請批給專營權，政府當局可藉此機會與有關公司商談更改現時巴士調整車費及減低車費的模式。同樣地，在鐵路方面，政府當局認為適宜藉兩間鐵路公司可能合併的機會引入該機制。兩間鐵路公司須依法按審慎的商業原則運作，而政府當局必須遵守與有關公司簽訂的項目協議。她指出，“採用一個更客觀及透明度更高的票價調整機制”及“取消轉乘車費，並以減低票價為目標，檢討收費結構”是政府為地鐵與九鐵商討合併所設定的五個主要範疇的其中兩項。她就此事呼籲委員諒解及有耐性。

20. 關於擬議新安排可能存在的技術漏洞，環境運輸及工務局局長表示，政府當局是在進行非常詳細的研究及深入徵詢專家意見後得出新的安排。政府當局相信，新安排不存在專營巴士公司可利用的技術漏洞。

21. 劉慧卿議員表示，擬議的新票價調整安排確實來得很遲。她認為，除專營巴士服務外，其他公共交通服務(尤其是鐵路服務)的票價調整機制亦應予以更改，令

其可加可減。她認同其他委員的關注，認為減價措施只令巴士每日總乘客人次當中的四分之一受惠，以及預繳同日回程車費的減價條件過於苛刻，難以接受。她詢問減價措施有否改善的空間。她又促請政府當局圓滿回應殘疾人士提出提供公共交通票價優惠的要求。該項要求得到立法會議員支持。

22. 李鳳英議員評論說，由於有預繳同日回程車費的條件，相當部分的巴士乘客將完全無法因減價而受惠。這對他們不公平。

23. 環境運輸及工務局局長表示，香港長期以來均沒有經歷通縮，直至上世紀九十年代下半段。因此，現行的公共交通票價調整安排在設計時並無顧及通縮期的情況。政府當局在制訂巴士票價調整的新安排的過程中遇到重重困難。她雖然理解公眾希望更大的減價幅度，但政府當局在制訂新安排時必須平衡各項考慮因素，包括有需要維持專營巴士公司的營運能力。事實上，現時的整套方案是與巴士公司進行冗長談判後得出的結果。至於預繳同日回程車費的條件，她表示，雖然有關條件令部分乘客不滿，但巴士公司的立場是可以理解的。

24. 李鳳英議員關注減價措施會否只適用於根據巴士公司的意願而選定的路線。環境運輸及工務局常任秘書長澄清，根據減價措施，15%的減幅將適用於所有單程收費在15元或以上的路線，而5%的減幅則會適用於所有單程收費介乎10元至14.9元的路線(機場“A”線、旅遊路線及馬場線除外，15%及5%的減幅均不會適用於此等路線)。他亦告知委員，此兩類路線分別約有三分之一及38%的經營出現虧蝕。

25. 環境運輸及工務局局長向委員保證，專營巴士公司有責任為有需要的地區提供巴士服務，即使某些路線可能令其蒙受虧損。專營巴士公司的巴士路線及班次均須獲得運輸署批准，而運輸署在決定巴士路線及班次時會徵詢有關區議會的意見。

26. 主席要求政府當局澄清其簡介資料中有關“減價措施會維持3年，隨後便會與新的票價調整安排一併進行檢討。”一段。他特別詢問政府當局在未來3年會否考慮任何加價的申請。

27. 環境運輸及工務局局長確認有關巴士公司不得在未來3年撤回減價措施。新訂票價調整安排實施後，任何票價調整的申請將會按照新安排來處理。此外，每次提交的票價申請將會與先前提交的申請分開考慮。

28. 鄭經翰議員表示，雖然擬議的新票價調整安排來得太遲，但他認為新安排可以接受。依他之見，政府與專營巴士公司就批給新專營權進行談判時有很強的議價能力，尤其在與環境改善措施及為殘疾人士提供票價優惠方面。他指出，殘疾人士大多在非繁忙時間使用公共交通服務。為殘疾人士提供票價優惠可增加非繁忙時間的巴士服務乘客量，因而亦可以令巴士公司受惠。他促請政府當局與巴士公司談判新專營權時加入此方面的因素。他詢問政府會否要求巴士公司調派在外國廣泛使用的石油氣巴士行走平地的路線，以協助減少在路旁排放的廢氣。他亦要求當局澄清，在決定巴士票價調整時，會否考慮來自與巴士附屬／增設服務(例如巴士廣告)有關的收入。

29. 劉慧卿議員亦促請政府當局把握批出新專營權的機會，推行強而有力的環境改善措施。

30. 環境運輸及工務局局長表示，政府當局向來非常關注專營巴士公司推行的環境改善措施，並一直鼓勵該等公司增加使用如石油氣及氫氣等較環保燃料巴士的數目。

31. 運輸署署長表示，根據新專營權的規定，巴士公司必須調派歐盟二型或符合更高標準的巴士，並重整巴士路線，減少繁忙交通走廊的巴士班次，以協助減少在路旁排放的廢氣。新專營權規定須實施的各項環境改善措施載於政府當局有關申請新專營權的文件(立法會CB(1)309/05-06(02)號文件)內。他亦表示，根據新安排，來自與巴士附屬／增設服務(例如巴士廣告)有關的收入將會計入專營帳戶內，當局在決定巴士票價調整時會考慮此等收入。過往，來自非車費的收入約佔專營巴士公司總收入的2%。

32. 主席表示，檢討調整巴士票價的考慮因素及新專營權的申請此兩項事宜將於2005年11月25日事務委員會的會議上再作討論。

II 其他事項

33. 議事完畢，會議於下午3時40分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年12月19日