

立法會參考資料摘要

《道路交通條例》
(第 374 章)

大嶼山及市區的士收費調整申請

《2008 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》

引言

在二零零八年九月二十三日的會議上，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《2008 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》(“修訂規例”)(見附件 A)，以調整租用大嶼山及市區的士的收費，由二零零八年十一月三十日起生效。

理據

(A)的士收費調整申請的考慮因素

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審核的士收費調整申請：

- (a) 考慮到收入和營運成本的轉變，有需要確保的士營運的財務上可行性；
 - (b) 需要使的士服務在供應情況、乘客候車時間和乘客意見等方面，維持在可接受的水平；
 - (c) 需要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；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¹。
3. 租用的士的收費表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)收費調整申請及評估

(1) 大嶼山的士收費調整申請

4. 大嶼山的士聯會²向運輸署提交以下的收費調整申請：

¹ 交通諮詢委員會在二零零八年六月五日發表《的士營運檢討報告書》，提出這項修訂的士收費結構政策的建議。

² 代表大嶼山的士業界的唯一團體。

大嶼山的士	收費	
	現時	申請
落旗收費(最初2公里或其任何部分)	12元	15元
跳錶收費(其後每200米或其部分及每1分鐘或其部分的等候時間)	1.20元	20公里以下 1.30元
		20公里起計 1.20元
平均加幅	---	+9.17%

大嶼山的士業界的財政狀況

5. 大嶼山的士上次在一九九八年三月加價，平均加幅為9.1%。目前共有50輛大嶼山的士，約有91名大嶼山的士從業員³，當中包括26名出租車主(佔29%)、15名車主司機(佔16%)及大約50名租車司機(佔55%)，其中部分為兼職司機。

(a) 營運收入

6. 自上次加價及二零零四年(即轉以石油氣營運的一年)以來，大嶼山的士租車司機每月平均營運收入的變動如下：

大嶼山的士					
年份	1998	2004	2008 (1至3月)	變動 2008(1至3月) 對比1998年	變動 2008(1至3月) 對比2004年
每月平均 總收入 ⁴	25,645元	29,443元	35,703元	+10,058元 或+39.2%	+6,260元 或+21.3%

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。

⁴ 以每輛大嶼山的士計算。一輛大嶼山的士一天內通常由一名司機駕駛。

(b) 營運成本

7. 就租車司機而言，二零零八年一至三月的每月平均營運成本，較一九九八年每月平均情況上升了 49.3%。在各項成本當中，燃料成本和車租成本分別上升 30.6%和 60.9%。與二零零四年的情況相比，每月平均營運成本增加了 32.4%，其中燃料成本上升 138.1%，車租成本上升 8.3%。同期，燃料價格飆升 109%，燃料消耗量亦因行車里數增加而上升 14%。

8. 二零零八年第一季的士車主每月平均泊車、維修保養和雜項成本所涉開支，自一九九八年以來上升了 30.1%，自二零零四年以來則上升 14.8%。

(c) 淨收入

9. 大嶼山的士從業員在一九九八年、二零零四年及二零零八年一至三月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
1998年	10,277元	10,659元	4,054元
2004年	12,103元	17,734元	7,928元
2008年1至3月	12,753元	17,298元	8,111元
對比1998年的變動 (按實質計算)	+24.1% (+33.3%)	+62.3% (+74.3%)	+100.1% (+114.9%)
對比2004年的變動 (按實質計算)	+5.4% (-3.2%)	-2.5% (-10.4%)	+2.3% (-6.0%)

10. 一般物價水平自一九九八年以來下降了 6.9%，自二零零四年以來則上升了 8.9%。按實質計算，二零零八年第一季大嶼山的士從業員的每月平均淨收入高於一九九八年，但低於二零零四年。

11. 上文的分析顯示，業界近年的營運成本大幅上揚，對營運狀況造成相當壓力。大嶼山的士每月平均淨收入，實質低於二零零四年的水平。因此，大嶼山的士是有理據去提出加價申請。

批准的大嶼山的士收費調整

12. 按照申請，的士收費的平均加幅為 9.17%。考慮到上文第 2 段的各項相關因素，包括營運成本和收入的轉變，市民的接受程度，以及交諮會建議的修訂的士收費結構政策，我們認為業界建議的加幅偏高。批准的大嶼山的士收費平均加幅為 7.67%，詳情如下：

大嶼山的士	收費				
	現時	申請		批准的收費調整	
落旗收費(最初2公里或其任何部分)	12元	15元		13元	
跳錶收費(其後每200米或其部分及每1分鐘或其部分的等候時間)	1.20元	20 公里(即132元 ⁵)以下	1.30元	130元(20 公里 ⁶)以下	1.30元
		20 公里(即132元)起計	1.20元	130元起計	1.20元
平均加幅	---	+9.17%		+7.67%	

⁵ 這是在沒有涉及等候時間收費的情況下，根據申請所建議的收費率而計算 20 公里車程的總收費。

⁶ 在沒有涉及等候時間收費的情況下，根據批准的收費調整，20 公里車程的總收費將會是 130 元。

批准的收費調整對乘客的預計影響

13. 預計對不同車程收費的影響⁷如下：

車程	現時收費	申請收費	批准的收費調整
2公里以下	12元	15.0元 (+25.0%)	13.0元 (+8.3%)
8公里	48元	54.0元 (+12.5%)	52.0元 (+8.3%)
16.7公里	100元	110.6元 (+10.6%)	108.6元 (+8.3%)
33.3公里	200元	211.8元 (+5.9%)	209.8元 (+4.9%)
50公里	300元	312元 (+4.0%)	310.0元 (+3.3%)
平均加幅	--	+9.17%	+7.67%

服務水平

14. 為監察大嶼山的士服務水平，運輸署在大嶼山的士站進行調查。調查結果顯示，雖然假日時乘客候車時間較長，但大嶼山的士服務水平大致上能夠滿足平日的乘客需求。

收費差距

15. 預料批准的方案對收費差距的影響甚微。現時大嶼山的士與其他公共交通工具的收費差距⁸為 4.32，在批准的方案實施後，預料收費差距會變為 4.65。

⁷ 這預測沒有將車程可能涉及的等候時間收費計算在內。

⁸ 收費差距是指的士及其他公共交通工具在收費水平上的差別。

(2) 市區的士收費調整申請

16. 運輸署收到市區的士團體提交以下兩個不同的收費調整申請：

市區的士	收費				
	現時	申請 A		申請 B	
落旗收費(最初2公里或其任何部分)	16元	18元		18元	
跳錶收費(其後每200米或其部分及每1分鐘 ⁹ 或其部分的等候時間)	1.40元	8公里以下	1.50元	11公里以下	1.50元
		8公里起計	1元	11公里起計	1元
平均加幅	---	+4.64%		+6.69%	

市區的士業界的財政狀況

17. 目前本港共有 15,250 輛市區的士，從業員約有 32,500 人。當中租車司機佔 63%，出租車主佔 13%，車主司機佔 24%。

18. 在二零零八年二月落旗收費增加 1 元之前，市區的士對上一次於一九九八年六月加價，平均加幅為 5.9%。市區的士業界去年提出落旗收費增加 1 元的申請時，業界正商討較長遠的收費結構重整建議。在商討有結果之前，業界申請落旗收費增加 1 元作為臨時措施，以緩解部分因營運成本上揚而對業界所造成的影響。為評估的士業界現時的財政狀況，現提供反映一九九八年、二零零四年(轉以

⁹ 申請 B 建議把計算等候時間跳錶收費的單位由“每 1 分鐘”改為“每 50 秒”。

石油氣營運的一年)和二零零八年年初的情況的數據，以作參考。

(a) 營運收入

19. 市區的士租車司機每月平均營運收入的變動如下。

市區的士					
年份	1998	2004	2008 (1至3月) ¹⁰	變動 2008 (1至3月) 對比1998年	變動 2008 (1至3月) 對比2004年
每月平均 總收入 ¹¹	24,774元	20,505元	22,121元	-2,653元 或-10.7%	+1,616元 或+7.9%

(b) 營運成本

20. 就租車司機而言，二零零八年一至三月的每月平均營運成本較一九九八年的情況上升了 5.0%，其中車租成本上升 17.6%，燃料成本則下降 21.1%。與二零零四年相比，每月平均營運成本增加了 15.1%，其中燃料成本和車租成本分別上升 61.2%及 5.3%。燃料消耗量因行車里數減少而下降了 19%，所以雖然燃料價格在過去數年大幅飆升，燃料成本並沒有以同一幅度上升。

21. 二零零八年第一季市區的士車主每月平均泊車、維修保養和雜項成本所涉開支，自一九九八年以來下降了 13.9%，自二零零四年以來則上升 1.2%。

¹⁰ 這反映落旗收費增加 1 元後的最新收入情況。

¹¹ 以每名市區的士租車司機計算。一輛市區的士一天內通常由兩名司機駕駛。

(c) 淨收入

22. 市區的士從業員在一九九八年、二零零四年及二零零八年一月至三月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
1998年	13,381元	19,663元	6,932元
2004年	10,117元	19,965元	8,026元
2008年1至3月	10,164元	20,969元	9,886元
對比1998年的變動 (按實質計算)	-24.0% (-17.7%)	+6.6% (+15.5%)	+42.6% (+54.5%)
對比2004年的變動 (按實質計算)	+0.5% (-7.7%)	+5.0% (-3.5%)	+23.2% (+13.2%)

以上分析顯示，市區的士業界近年的營運成本大幅上揚，對其營運狀況造成相當壓力。二零零八年年初，市區的士租車司機每月平均淨收入，即使計及落旗收費增加 1 元，實質仍然低於二零零四年的水平。因此，業界是有理據去提出收費調整申請。

--	--	--	--	--	--

批准的市區的士收費調整

23. 申請 A 及申請 B 的收費平均加幅分別為 4.64% 及 6.69%，如計及本年二月落旗收費增加 1 元的措施，平均加幅則為 7.0% 及 9.1%。

在評估上述的士收費調整申請時，我們必須同時考慮乘客及業界整體所受的影響。

24. 申請 B 的收費平均加幅較高，達到 9.1%，市民的接受程度相對會較低。

25. 另一方面，申請 A 會令租車司機的收入有溫和的增長。然而，假如成本繼續上升，例如石油氣價格增加，預期很容易便抵銷租車司機和車主司機在這方案下增加了的淨收入。

26. 總括而言，我們批准把落旗收費定為 18 元，跳錶收費則定於 1.5 元直至總收費為 70.50 元(即 9 公里車程的總收費¹²)，在總收費達 70.50 元後跳錶收費 1 元。這個方案介乎申請 A 與申請 B 之間，但較為接近申請 A。除可令租車司機和車主司機的收入合理而溫和增長外，建議方案能讓租車司機有若干空間可應付成本上升，另外還可大大緩和折扣黨侵蝕市場的情況。簡而言之，這提供一個較公平的安排，以平衡的士業內各方利益，並與交通諮詢委員會(“交諮會”)建議的修訂的士收費結構相符。批准的收費平均加幅為 5.46%，如計及二零零八年二月起落旗收費增加 1 元，加幅則為 7.8%。考慮到的士提供個人化的交通服務讓乘客有額外的選擇，批准的收費調整能夠在協助的士業界應付營運困難與顧及消費者利益之間取得平衡。

¹² 根據當局建議的方案，在不涉及等候時間收費的情況下，9 公里車程的總收費為 70.50 元。

批准的車費調整對乘客的影響

27. 預計對不同車程收費的影響¹³如下：

車程	現時收費	申請A (8公里以後 收費1元)	申請B (11公里以後 收費1元)	批准的收費 調整 (\$70.50(9公里 ¹⁴)以後 收費1元)
2公里以下	16元	18.0元 (+12.5%)	18.0元 (+12.5%)	18.0元 (+12.5%)
8公里	58元	63.0元 (+8.6%)	63.0元 (+8.6%)	63.0元 (+8.6%)
14公里	100元	93.0元 (-7.0%)	100.5元 (+0.5%)	95.5元 (-4.5%)
28.3公里	200元	164.5元 (-17.8%)	172.0元 (-14.0%)	167.0元 (-16.5%)
42.6公里	300元	236.0元 (-21.3%)	243.5元 (-18.8%)	238.5元 (-20.5%)
平均加幅	--	+4.64%	+6.69%	+5.46%
計及落旗收費增加 1元後的平均加幅	--	+7.0%	+9.1%	+7.8%

服務水平

28. 為監察市區的士服務水平，運輸署在的士站進行調查。調查結果顯示，市區的士服務水平大致上足以應付乘客需求。

收費差距

29. 預料批准的收費調整對收費差距的影響甚微。現時市區的士與其他公共交通工具的收費差距為 3.96。在批准的收費調整實施後，預料收費差距會變為 4.18。

¹³ 這預測沒有將車程可能涉及的等候時間收費計算在內。

¹⁴ 在不涉及等候時間收費的情況下，9公里車程的總收費為 70.50元。

(C)香港法例第 374D 章第 62 條所需修訂

30. 在現時的主體規例第 62(1)及(1A)條下，規定在的士內必須於顯眼處展示運輸署署長所指明的換算表，以及於向乘客發出之收據上以手寫方式列出經修訂收費表應收的車費總款額，直至的士計程錶妥為校準以顯示行政長官會同行政會議核准的修訂收費為止。假如沒有遵從主體規例第 62(1)或(1A)條的規定，租用的士的收費應為計程錶所示的舊車費，儘管有主體規例第 47 條¹⁵的規定。如果經修訂的收費高於舊收費，問題不會出現。然而，根據批准的收費調整，較長途車程的收費總額，一般會低於根據現行收費表收取的車費。為堵塞漏洞以保障乘客利益，我們修訂主體規例第 62 條，清楚訂明按照這規例，租用的士的收費不高於按主體規例附表 5 所列出經修訂收費表的應收費用。

修訂規例

31. 修訂規例的主要條文如下 —

- (a) 第 1 條訂明修訂規例的生效日期為二零零八年十一月三十日；
- (b) 第 2 條在主體規例第 2 條釋義條文中，加入“應收款額”的定義；
- (c) 第 3 條就現時有關過渡安排條文(規例第 62 條)作出修訂，以訂明在的士計程錶尚未調校至可記錄按經修訂收費表計算的車費，以及
 - (i) 沒有在的士內顯眼處展示運輸署署長所指明的換算表；或

¹⁵ 主體規例第 47 條訂明，租用的士的收費率須為附表 5 指明的收費率，以及任何的士之登記車主或司機所收取之的士租用費不得超過附表 5 指明的適當收費率。

(ii) 沒有於向乘客發出之收據上以手寫方式列出經修訂收費表應收的車費總款額

的情況下所應收取的車費。

在以上情況下的車費應為新規例第62(3)條的收費，這收費並不高於經修訂收費表的應收費用；及

(d) 第4條修改主體規例附表5第1、2、3項，以實施當局在第16及35段所批准的收費調整。

立法程序時間表

32. 立法程序時間表如下：

刊登憲報	二零零八年十月三日
提交立法會	二零零八年十月八日
生效日期	二零零八年十一月三十日

建議的影響

B 33. 修訂規例對經濟的影響載於附件 B，對公務員、財政、生產力、環境或可持續發展方面，則無影響，並且符合《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

34. 我們已於二零零八年七月二十九日徵詢交諮會的意見，該會贊成加價建議。交諮會認為當局建議的方案能夠在協助的士業界應付營運困難與顧及消費者利益之間取得平衡。交諮會已致函運輸及房屋局局長詳述意見(見附件 C)。我們於二零零八年六月三十日諮詢立法會交通事務委員會。

宣傳安排

35. 我們會在二零零八年九月二十三日下午發出新聞稿，並會安排發言人回答傳媒的查詢。

背景

36. 市區的士業界在二零零七年年底申請落旗收費增加 1 元，並表示會因應交諮會就香港的士服務的營運模式和質素作的檢討，提出有關改變的士收費結構的建議。交諮會在二零零八年六月五日發表《的士營運檢討報告書》，建議的士收費結構應為“落旗首段車程收費採用較高的收費率”，其後車程收費則以按不同車程長度而遞減的收費率計算。

查詢

37. 如有任何查詢，請聯絡運輸署助理署長何裕文先生(電話：2829 5208)。

運輸及房屋局

運輸署

二零零八年九月

《2008 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 2008 年 11 月 30 日起實施。

2. 釋義

《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374 章, 附屬法例 D)第 2(1)條現予修訂, 加入 —

““應收款額”(chargeable amount)指根據附表 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;”。

3. 過渡安排。的士計程錶的換算

(1) 第 62 條現予修訂, 廢除標題而代以“**與的士計程錶的換算有關的過渡性條文**”。

(2) 第 62(2)(a)條現予修訂, 在英文文本中, 在“subregulation (1)”之前加入“in”。

(3) 第 62(2)條現予修訂, 廢除在“則”之後的所有字句而代以“租用的士之車費須為第(3)款指明的車費。”。

(4) 第 62 條現予修訂, 加入 —

“(3) 如 —

(a) 的士計程錶記錄的車費不超逾根據附表 5 應收的適當款額, 為施行第(2)款而指明的車費為的士計程錶記錄的車費; 及

(b) 的士計程錶記錄的車費超逾根據附表 5 應收的適當款額, 為施行第(2)款而指明的車費為該款額。”。

4. 的士收費

附表 5 現予修訂 —

(a) 廢除 “[第 47 條]” 而代以 “[第 2、47 及 62 條]” ；

(b) 在第 1 項中，廢除 “最初 2 公里或其任何部分 \$16.00，其後每 200 米或其部分 \$1.40。” 而代以 —

“(A) 最初 2 公里或其任何部分 \$18.00 ；

(B) 其後每 200 米或其任何部分 \$1.50，直至應收款額達 \$70.50 ；及

(C) 在應收款額達 \$70.50 後，每 200 米或其任何部分 \$1.00。” ；

(c) 在第 2 項中，廢除 “最初 2 公里或其任何部分 \$12.00，其後每 200 米或其部分 \$1.20。” 而代以 —

“(A) 最初 2 公里或其任何部分 \$13.00 ；

(B) 其後每 200 米或其任何部分 \$1.30，直至應收款額達 \$130.00 ；及

(C) 在應收款額達 \$130.00 後，每 200 米或其任何部分 \$1.20。” ；

(d) 廢除第 3(i) 項而代以 —

“(i) 領有牌照在香港及九龍

經營之的士

(A) 的士被租用但沒有行駛的每 1 分鐘或其任何部分 \$1.50，直至應收款額達 \$70.50 ；及

- (B) 在應收款額達 \$70.50 後，的士被租用但沒有行駛的每 1 分鐘或其任何部分 \$1.00。”；
- (e) 廢除第 3(ii) 項而代以 —
- “ (ii) 領有牌照在大嶼山經營
 之的士 (A) 的士被租用但沒有行駛的每 1 分鐘或其任何部分 \$1.30，直至應收款額達 \$130.00；及
- (B) 在應收款額達 \$130.00 後，的士被租用但沒有行駛的每 1 分鐘或其任何部分 \$1.20。”。

行政會議秘書

行政會議廳

2008 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 所指明的某些車費。調整方案如下 —

- (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\$16.00 增加至\$18.00 ;
 - (ii) 其後每 200 米或其任何部分的車費由\$1.40 增加至\$1.50, 直至應收款額*^T達\$70.50 ;
 - (iii) 在應收款額*^T達\$70.50 後, 每 200 米或其任何部分的車費調整至\$1.00 ;
 - (iv) 的士被租用但沒有行駛的每 1 分鐘或其任何部分的車費由\$1.40 增加至\$1.50, 直至應收款額*^T達\$70.50 ; 及
 - (v) 在應收款額*^T達\$70.50 後, 的士被租用但沒有行駛的每 1 分鐘或其任何部分的車費調整至\$1.00 ; 及
- (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\$12.00 增加至\$13.00 ;
 - (ii) 其後每 200 米或其任何部分的車費由\$1.20 增加至\$1.30, 直至應收款額*^T達\$130.00 ;
 - (iii) 在應收款額*^T達\$130.00 後, 每 200 米或其任何部分的車費復調整至\$1.20 ;
 - (iv) 的士被租用但沒有行駛的每 1 分鐘或其任何部分的車費由\$1.20 增加至\$1.30, 直至應收款額*^T達\$130.00 ; 及

- (v) 在應收款額*達\$130.00 後，的士被租用但沒有行駛的每 1 分鐘或其任何部分的車費復調整至 \$1.20 。

* “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。

對經濟的影響

批准的收費調整，會令二零零八年十二月綜合消費物價指數較去年同期大約增加 0.03 個百分點。以二零零八年全年計算，收費調整（將於十一月底實施）只會令綜合消費物價指數上升不足 0.01 個百分點。若計及二零零八年二月市區的士落旗收費增加 1 元，對二零零八年綜合消費物價指數的累計影響約為 0.01 個百分點。



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：

大嶼山及市區的士加價申請

本信件闡述交通諮詢委員會就大嶼山及市區的士加價申請向行政長官會同行政會議提出的意見。

交諮會就是次的士的加價申請，於提出意見時已考慮了下列的主要原則：

- (a) 考慮到收入和營運成本的轉變，有需要確保的士營運的財務上可行性；
- (b) 需要使的士服務在供應情況、乘客候車時間和乘客意見等方面，維持在可接受的水平；
- (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) 根據交諮會在二零零八年六月五日發表的《的士營運檢討報告書》所建議，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跳錶收費率計算。

委員得悉，大嶼山及市區的士業界近年的營運成本大幅上揚，對營運狀況造成相當壓力。大嶼山及市區的士司機在二零零八年首季的每月平均淨收入，實質低於二零零四年（本港的士於該年全面轉用石油氣）的水平。當營運成本隨著通脹持續上升，如維持現時的收費，他們的淨收入預期將繼續下降。

就大嶼山的士的加價申請，平均加幅為9.17%。考慮到市民的接受程度以及大嶼山的士在收入和營運成本方面的轉變後，交諮會認為建議加幅偏高。委員獲悉車程分佈紀錄顯示大部分車程的里數少於二十公里。對於業界提議以二十公里作為跳錶收費率開始遞減的分界線，交諮會認為恰當。在落旗收費方面，交諮會認為申請中建議改為十五元屬過高，而當局所建議由十二元增加一元的溫和加幅會較為乘客所接受。委員認為當局所建議的平均加幅7.67%的方案較可平衡的士業界與乘客的利益，並認為這個方案較可取。

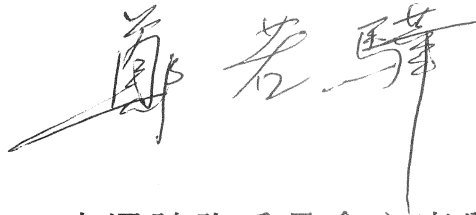
至於市區的士，委員得悉當局收到來自市區的士團體的兩項申請，平均加幅分別為4.64%和6.69%。當計及本年二月落旗收費增加一元的措施，平均加幅分別為7%及9.1%。兩項申請的唯一分別在於跳錶收費率開始遞減的分界線，其中一項申請建議定於八公里，另一項申請則建議定於十一公里。

當局建議接納落旗收費改為十八元的申請，委員認為此增幅合理並會為乘客所接受。申請的建議跳錶收費率亦符合在交諮會的《的士營運檢討報告書》所提出有關遞減收費率的原則，委員亦認為這普遍會被大眾接受。當局進一步指出大部分車程的里數少於九公里。當局建議以九公里作為跳錶收費率遞減的分界線。委員知悉，如有關建議方案得以落實，當車程超越約十四公里時，的士收費將低於現時水平。

在當局的建議方案下，平均加幅為5.46%，或7.8%（若計及本年二月落旗收費增加一元的措施）。委員認為這方案比該兩項申請中的建議恰當。

交諮會認為7.67%的大嶼山的士平均車費加幅及7.8%市區的士的平均車費加幅合理以及大致相若。在這前提下並在考慮所有相關的情況及得悉的資料後，交諮會支持當局就大嶼山及市區的士收費調整所提出的建議方案。

請向行政長官會同行政會議轉達交諮會的意見，以作考慮。交諮會的意見可在行政會議的決定公布後於適當時候發表，讓公眾知悉。

A handwritten signature in black ink, consisting of the Chinese characters '鄭若驊' (Cheng Si-ming) written in a cursive style.

交通諮詢委員會主席鄭若驊

二零零八年八月二十九日