

立法會參考資料摘要

《道路交通條例》 (第 374 章)

的士加價申請

《2008 年道路交通(公共服務車輛) (修訂附表 5)規例》

引言

A 在二零零八年一月二十二日的會議上，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)(修訂附表 5)規例》(見附件 A)，以增加市區及新界的士落錶收費一元，由二零零八年二月二十八日起生效。

理據

的士政策

2. 的士提供個人化點到點的公共交通服務，亦被視為私家車以外的選擇。當局按照以下主要原則審核的士加價的申請：

- (a) 考慮到的士業在收入和營運成本方面的轉變，有需要確保的士業在財政上可行的情況下營運；
- (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等方面，維持在可接受的水平；
- (c) 有需要維持的士與其他公共交通工具之間的合理收費差距；以及
- (d) 市民對建議收費的接受程度。

的士加價申請

3. 不斷上升的燃油價格，令的士業的經營環境越來越困難，尤以的士司機的情況為甚。自二零零四年當大部分的士已轉用石油氣以來，石油氣價格已由二零零四年一月每公升2.24元上升至二零零七年十二月的每公升4.10元，增幅為83.0%。二零零七年十一月及十二月，石油氣價格分別上升了10.4%及10.2%。部分市區和新界的士團體較早前提出申請，當石油氣價格每公升達三元或以上，即收取一元燃油附加費。當局及交通諮詢委員會(交諮會)不支持有關申請，是考慮到的士收取燃油附加費，或會令其他公共交通工具仿效要求收取燃油附加費，影響深遠。這附加費在未顧及營運收入和其他成本項目的變動下，把燃油成本的負擔直接轉嫁市民。我們認為，較恰當的做法，是通過現行的車資調整機制處理營運成本(包括燃油成本)上揚對業界造成的負面影響。這個做法既可顧及所有影響的士業的相關因素(包括收入及所有成本項目)，又能讓市民獲得較大保障。我們已向的士業解釋我們的立場，他們接受以現行車資調整機制處理燃油價格上升的影響，以替代一元燃油附加費。

4. 部分市區及新界的士團體其後正式申請增加落錶收費一元。這些團體的會員，大多是直接受燃油價格飆升影響的的士司機。鑑於近月燃油價格不斷上漲，有關團體促請當局應盡快處理申請，以及早紓緩的士司機的壓力。

5. 與此同時，的士業表示會藉現時交諮會進行有關檢討(見第26至第29段)，提出更改的士車資結構的建議，增加短程車資以及降低長程車資。換言之，車資結構將分兩步重整以加強的士業的競爭力，及同時在某程度上打擊“折扣黨”，而落錶收費增加一元的建議正是車資結構重整的第一步。

評估申請

*市區*的士業的財政狀況

6. 市區的士上一次在一九九八年六月加價，平均加幅為5.9%。目前本港共有15,250輛市區的士，從業員約有32,500人。這

些從業員¹大致可分為租車司機(佔63%)、出租車主(佔13%)和車主司機(佔24%)三類。

(a) 營運收入

7. 根據運輸署進行的調查²，自上次加價及二零零四年（即轉以石油氣營運的一年），市區的士租車司機營運收入的變動如下。

每月平均收入 ³	1998	2004	2007	變動 (2007 對比 1998)	變動 (2007 對比 2004)
咪錶收入	22,844 元	19,533 元	20,680 元	-2,164 元 或 -9.5%	+1,147 元 或 +5.9%
雜項收入 ⁴	1,930 元	972 元	827 元	-1,103 元 或 -57.2%	-145 元 或 -14.9%

8. 自一九九八年以來，市區的士租車司機的每月收入有所下降，主要是由於鐵路和專營巴士擴大服務網絡，提升服務水平，並提供長程票價優惠，令市區的士每日乘客量由一九九八年的110萬降至二零零七年的90萬⁵。

(b) 營運成本

9. 二零零七年市區的士租車司機的每月營運成本，較於一九九八年上次加價後稍為下降2%。各項成本當中，燃油成本下降了42.2%，車租成本卻上升了17.6%。燃油成本下降，主要因為的士由使用柴油改為用石油氣。以二零零七年十二月的價格計算，使用柴油的每公里成本約為1.1元，而石油氣則約為0.79元。與二零零四年（即轉以石油氣營運的一年）相比，營運成本因租金和燃油成本上升而增加了7.5%。

10. 由上次加價至二零零七年，的士車主負擔的成本(包括泊

¹ 租車司機向的士車主租賃的士。出租車主只出租的士，而並不自行駕駛的士。車主司機身兼車主與司機，部分更把其中一更的士租予租車司機駕駛。

² 一九九八年每月咪錶收入、車租收入及車租成本的數據來自的士營運財政報告。二零零七年的咪錶收入數據按的士咪錶調查的資料推算，車租則按每月的士車租調查的資料推算。二零零七年的調查與一九九八年的所採用的方法並不相同。

³ 以每日駕駛一更計算。

⁴ 租車司機所得的雜項收入，主要包括乘客的小費。

⁵ 二零零七年一月至六月的平均數字。

車、維修保養、保險等)下降了21.2%(同期一般物價水平的變動為-10.9%)。成本下降的主要原因是石油氣的士維修保養的費用較低。

(c) 淨收入

11. 以上三類市區的士從業員在一九九八、二零零四及二零零七年每月平均淨收入載述如下。

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
2007年	10,341元	21,674元	10,473元
對比1998年的變動	-22.7% (-13.2%) ⁶	+10.2% (+23.7%)	+51.1% (+69.6%)
對比2004年的變動	+2.2% (-2.7%)	+8.6% (+3.4%)	+30.5% (+24.2%)

12. 營運總成本稍減，卻不足以彌補營運收入下降(的士使用石油氣所節省的燃油成本，大部分被車租成本上升所抵銷)，市區的士租車司機(佔市區的士從業員63%)每月平均淨收入因而減少。

13. 由於車租收入增加，營運成本下降，市區的士車主司機及出租車主每月平均淨收入自上次加價以來有所增加。

新界的士業的財政狀況

14. 新界的士上一次於一九九七年四月加價，平均加幅為7.4%。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%，出租車主佔19%，車主司機佔23%。

(a) 營運收入

15. 根據運輸署進行的調查，自上次加價及二零零四年新界的士租車司機平均營運收入的變動如下。

⁶ 括號內的百分率指扣除綜合消費物價指數的變動後的實質變動。

每月平均收入 ⁷	1997	2004	2007	變動 (2007 對比 1997)	變動 (2007 對比 2004)
咪錶收入	17,368 元	13,767 元	15,447 元	-1,921 元 或 -11.1%	+1,680 元 或 +12.2%
雜項收入	469 元	354 元	309 元	-160 元 或 -34.1%	-45 元 或 -12.7%

16. 新界的士每日乘客量由一九九七年的19.9萬微降至二零零七年的 19.6萬。新界的士租車司機咪錶收入下降，部分是由於新界區內其他公共交通工具與的士的競爭所致。

(b) 營運成本

17. 就租車司機而言，二零零七年的每月營運成本較一九九七年上次加價後下降了14.9%，主要由於的士由柴油轉為用石油氣，燃油成本因而下降。的士車主負擔的成本，自上次加價以來下降了10.0%(主要在維修保養方面)，同期一般物價水平的變動為-6.7%。

(c) 淨收入

18. 以上三類新界的士從業員在一九九七、二零零四及二零零七年每月平均淨收入載述如下。

每月平均淨收入	租車司機	車主司機	出租車主
1997年	8,230元	9,700元	2,271元
2004年	7,102元	11,303元	4,507元
2007年	7,585元	11,942元	3,521元
對比1997年的變動	-7.8% (-1.2%) ⁸	+23.1% (+32.0%)	+55.0% (+66.2%)
對比2004年的變動	+6.8% (+1.7%)	+5.7% (+0.6%)	-21.9% (-25.6%)

⁷ 以每日駕駛一更計算。

⁸ 括號內的百分率指實質變動。

19. 就新界的士租車司機(佔新界的士從業員58%)而言，營運成本(特別是燃油開支)的減少不足以彌補咪錶收入的下跌，因此每月平均淨收入仍有所下降。

20. 由於車租收入增加，營運成本下降，新界的士車主司機及出租車主每月平均淨收入自上次加價以來有所增加。

服務水平

21. 運輸署曾在港九新界部分的士站進行調查。在一九九七年的調查中，八成受訪的士站的乘客最長候車時間不超過15分鐘，其餘兩成則由16至30分鐘不等。在二零零六年的調查中，八成受訪的士站的乘客最長候車時間不超過7分鐘，其餘兩成則由8至23分鐘不等。整體來說，的士服務能滿足乘客平日的需求。

收費差距

B

22. 從交通管理的角度來看，的士與其他公共交通工具之間適宜維持一個合理的收費差距，以鼓勵乘客使用其他更能善用路面空間的公共交通服務。附件B列出一九九七、一九九八及二零零七年的士與其他公共交通工具的收費差距。

23. 就市區的士而言，其收費差距略為收窄，這大多因為其他公共交通工具票價上調。新界的士與其他公共交通工具的收費差距收窄的幅度較大，相信是由於西鐵通車，加上過往十年為配合新界的發展而開辦了更多長途巴士路線，而通常較長途的路線每程車費較高。預料落錶收費增加一元，對收費差距的影響甚微。

加價對乘客的影響

24. 市區及新界的士每名乘客的每程平均車資分別為27.49元及14.81元。在落錶收費增加一元生效後，市區及新界的士平均每名乘客每程車資的加幅分別為2.7%及4.5%。

每次跳錶收費和服務附加費

25. 市區和新界的士業並沒有建議調整每次跳錶收費(即其後每0.2公里或每分鐘等候時間的收費)和服務附加費(例如行李或電

召服務的附加費)。

26. 交諮會現正檢討本港的士服務的營運模式和質素。事實上，的士業已表示，會藉此機會提出修改的士車資結構的建議。

27. 交諮會展開上述檢討的原因，是的士業在運輸服務市場(尤其是長途路線)的競爭力，隨鐵路和專營巴士擴大服務網絡、提升服務水平、提供長程票價優惠而起變化。為增加乘客量，部分的士司機提供收費折扣或讓乘客分租乘搭，這令業界甚為關注。

28. 交諮會檢討的目標，是研究有否可行而合適的改善措施，拓展的士行業的商機，同時提供切合市民需要而具競爭力的的士服務，讓市民受惠。檢討範圍包括處理折扣黨的問題，以及研究的士車資結構。

29. 交諮會會向政府提交建議以作考慮。假如交諮會最終建議修改的士車資結構並獲當局接納，則現時一元的加幅將被納入將來提交行政長官會同行政會議審批的重整車資結構的建議內。

立法程序時間表

30. 立法程序時間表如下—

刊登憲報	二零零八年一月二十五日
提交立法會	二零零八年一月三十日
生效日期	二零零八年二月二十八日

加價申請的影響

C

31. 修訂規例對經濟的影響載於附件C。修訂規例符合《基本法》，包括有關人權的條文。修訂規例不會影響《道路交通條例》(第374章)現有的約束力，對生產力、環境或可持續發展沒有影響。

公眾諮詢

32. 我們已於二零零七年十二月二十日諮詢交諮會。交諮會認為市區及新界的士租車司機的營運情況日漸困難，亦得悉他們的淨收入自上次加價後有所下跌。交諮會贊成落錶收費增加一元，以幫助租車司機改善其營運情況。交諮會已致函運輸及房屋局局長詳述其意見及建議(見附件D)。

D

33. 立法會交通事務委員會(委員會)大致認為，的士業正面對經營困難，不斷上升的石油氣價格對的士從業員造成壓力。二零零七年十月三十日，委員會通過動議，要求政府接納市區和新界的士收取燃油附加費的申請。委員會其後得悉，部分的士團體接納當局對燃油附加費的立場，繼而改為申請落錶收費增加一元。其後委員會再無提出其他意見。

宣傳安排

34. 我們會在二零零八年一月二十二日下午發出新聞稿，並安排發言人回答傳媒的查詢。

背景

35. 的士以往隨一般物價的上升，差不多每年加價一次，直至上次在一九九七及一九九八年新界及市區的士分別加價為止。

查詢

36. 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

二零零八年一月

附件目錄

附件 A — 《道路交通(公共服務車輛)(修訂附表 5)規例》

附件 B — 的士與其他公共交通工具收費的差距

附件 C — 加價申請的影響

附件 D — 交通諮詢委員會的意見

《2008 年道路交通(公共服務車輛)(修訂附表 5)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 2 月 28 日起實施。

2. 的士收費

《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374 章，附屬法例 D)附表 5
現予修訂 —

- (a) 在第 1 項中，廢除“\$15.00”而代以“\$16.00”；
- (b) 在第 2a 項中，廢除“\$12.50”而代以“\$13.50”；
- (c) 在第 4(vi)項中，在中文文本中，廢除“費”而代以
“費。”；
- (d) 在第 4(via)項中，在中文文本中，廢除“\$30”而代
以“\$30.00”。

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)附表 5 以調高若干在該附表指明的收費。據此 —

- (a) 就領有牌照在香港及九龍經營之的士而言，最初 2 公里或其任何部分的收費由\$15.00 調高至\$16.00；及
- (b) 就領有牌照在新界經營之的士而言，最初 2 公里或其任何部分的收費由\$12.50 調高至\$13.50。

2. 本規例亦糾正附表 5 中文文本中的兩項文書錯誤。

的士與其他公共交通工具收費的差距¹

(A) 市區的士

年份	每名乘客平均車資		市區的士與其他公共交通工具收費的差距
	市區的士 ²	其他公共交通工具 ³	
1998	27.15 元	5.61 元	4.84
2007 (1 月至 6 月)	27.49 元	6.19 元	4.44
2008 年 3 月 預測數字(加價後)	28.24 元	6.19 元 ⁴	4.56

(B) 新界的士

年份	每名乘客平均車資		新界的士與其他公共交通工具車資的差距
	新界的士	其他公共交通工具 ⁵	
1997	16.55 元	4.45 元	3.72
2007 (1 月至 6 月)	14.81 元	6.70 元	2.21
2008 年 3 月 預測數字(加價後)	15.48 元	6.70 元	2.31

¹ 收費差距指的士與其他公共交通工具每名乘客平均車資的比例。

² 的士每名乘客的平均車資，按照載客車程平均收費(包括等候時間收費)以及每程乘客平均人數計算。

³ 市區的士方面，其他公共交通工具指九龍巴士(一九三三)有限公司、新世界第一巴士服務有限公司、城巴有限公司、地鐵有限公司及專線小巴。這些其他公共交通工具的每名乘客平均車資，是按照總收入除以所載乘客總人數而計算的。

⁴ 二零零八年三月的預測收費差距並未計及兩鐵合併後鐵路公司修訂的收費。

⁵ 新界的士方面，其他公共交通工具指九龍巴士(一九三三)有限公司、九廣鐵路公司及專線小巴。

對經濟的影響

的士加價實施後第一個月，預料綜合消費物價指數會上升 0.02 個百分點。二零零八年的綜合消費物價指數則預料會上升約 0.01 個百分點。



香港中環
下亞厘畢道
中區政府合署
中座及東座 2 樓
運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士，JP

鄭局長：

的士加價申請

本信件闡述交通諮詢委員會（交諮會）就市區及新界的士團體提出的一元加價申請向行政長官會同行政會議提出的意見。

委員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) 考慮到的士業在收入和營運成本方面的轉變，有需要確保的士業在財政上可行的情況下營運；
- (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等方面，維持在可接受的水平；
- (c) 有需要維持的士與其他公共交通工具之間的合理收費差距；以及
- (d) 市民對建議收費的接受程度。

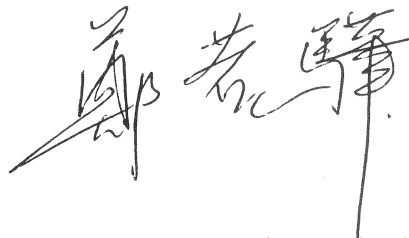
/P.2

委員得悉，市區及新界的租車司機的淨收入自上一次分別在一九九八年及一九九七年加價以來出現下降，假如目前燃油價格上揚的趨勢持續，他們的淨收入預期將會繼續下跌。委員亦知悉租車司機們的收入減少而其他經營成本，例如車租，卻有所增加。至於的士車主司機及出租車主，他們自上次加價後，因車租收入上升而平均每月淨收入有所增加。

委員亦得悉落錶收費增加一元的建議，預期對的士與其他公共交通工具之間的收費差距的影響不大。委員普遍認為，一元的建議加幅對公眾而言是可以接受的。此外，委員認為採取這方式來提出加價與現有的安排符合，這相對實行燃油附加費的方法更可取。

在考慮所有相關的情況及得悉的資料後，交諮會支持市區及新界的士落錶收費增加一元的申請，以幫助的士司機改善其營運情況。

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。



交通諮詢委員會主席鄭若驊

二零零八年一月八日