

**立法會福利事務委員會
長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃**

引言

本文件闡述長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(優惠計劃)的要點。

優惠計劃的目的和原則

2. 在二零一一至一二年度的《施政報告》中公布的優惠計劃，旨在讓 65 歲或以上的長者，以及合資格的殘疾人士，可以在任何時間以每程 2 元的優惠票價乘搭港鐵一般路線、專營巴士及渡輪。優惠計劃的目的是鼓勵長者和殘疾人士多些走進社區，建立關愛共融的社會。受惠對象包括：

- (a) 年滿 65 歲或以上的長者；及
- (b) 年齡介乎 12 至 64 歲殘疾程度達 100%的綜合社會保障援助(綜援)受助人及同一年齡組別的傷殘津貼受惠人。

我們預計約有 110 萬人可受惠於優惠計劃，包括約 98 萬名長者和 13 萬名合資格的殘疾人士。

3. 在有關公共交通營辦商會繼續承擔現時自願為長者及殘疾人士提供的票價優惠的前提下，政府會按實報實銷及發還收入的方式，提供額外資源以補足實際票價與 2 元之間的差額。

計劃涵蓋範圍

4. 附件簡列優惠計劃所涵蓋的港鐵、專營巴士及渡輪的服務。根據上文第 3 段所述的基本原則，優惠計劃不會涵蓋現時已提供 2 元或以下票價優惠的車程或船程。

5. 我們注意到，社會上有意見要求把小巴及電車納入優惠計劃之內。就小巴而言，在二零一二年三月底，共有 130 個專線小巴營辦商(營運 3071 輛專線小巴)，以及 765 名紅色小巴車主(擁有 1 279 輛紅色小巴)。他們一般屬小本經營，運作模式及財政狀況各有不同。大部分小巴營辦商現時並沒有為長者及殘疾人士提供票價優惠。此外，運輸署只規管專線小巴的車費水平，紅色小巴的車費水平則不受規管。有鑑於此，如將小巴納入優惠計劃之內，政府便須逐一與個別營辦商討論政府將分擔營辦商少收的車費收入比例，以及發還款項的技術安排。有關討論需時，會大大拖延優惠計劃的推行時間。

6. 香港電車有限公司現已為長者提供 1 元的優惠票價¹，較優惠計劃所訂的 2 元優惠票價為低。就此，優惠計劃並不適用於電車。

7. 須注意的是，優惠計劃並非旨在資助公共交通營辦商的營運，亦非旨在紓緩票價上漲的壓力。優惠計劃旨在鼓勵長者和合資格的殘疾人士多些走進社區，從而豐富社會資本，以及推展關愛共融精神。為了讓長者和合資格的殘疾人士能盡快享用 2 元的優惠票價，我們的重點是在港鐵、專營巴士及渡輪推出優惠計劃。優惠計劃透過包括這三種主要交通工具，已涵蓋二零一一年公共交通每日乘客人次約 72%。

¹ 由二零一二年六月七日起，長者票價為 1.1 元。

優惠計劃的受惠對象

8. 正如上文第 2 段所述，65 歲或以上的長者可受惠於優惠計劃。這個年齡限制大致與政府為長者提供的各項經濟援助項目的年齡限制一致。

9. 至於優惠計劃的受惠殘疾人士對象，我們考慮了立法會研究殘疾人士的交通需要及為他們提供公共交通票價優惠的事宜小組委員會(小組委員會)以往所作的商議。小組委員會於二零零五年在立法會內務委員會轄下成立，負責跟進有關殘疾人士的交通需要及為他們提供公共交通票價優惠的事宜。小組委員會認同，提供公共交通票價優惠，目的在於促進殘疾人士融入社會，並減輕他們的經濟負擔。由於《殘疾歧視條例》(《條例》)(第 487 章)所載的「殘疾」定義²十分廣泛，小組委員會認為，為《條例》所保障的所有殘疾人士提供票價優惠是不切實際的，因為此舉等同整體上幾乎為每一個人削減票價。小組委員會亦備悉，由於「殘疾人士登記證」的申請資格遠比傷殘津貼的申請資格寬鬆，合資格領取「殘疾人士登記證」的人數可能甚多，當中可能包括一些沒有太大需要接受援助及鼓勵的人士。小組委員會經過多番商討，並考慮過殘疾人士和公共交通營辦商的意見後，要求向年齡介乎 12 至 64 歲³ 殘疾程度達 100%的綜援受助人及同一

² 《條例》第 2(1)條訂明，「殘疾」(disability)，就任何人而言，指-

- (a) 該人的身體或心智方面的機能的全部或局部喪失；
- (b) 全部或局部失去其身體任何部分；
- (c) 在其體內存在有機體而引致疾病；
- (d) 在其體內存在可引致疾病的有機體；
- (e) 該人的身體的任何部分的機能失常、畸形或毀損；
- (f) 由於失調或機能失常引致該人的學習情況與無此失調或機能失常情況的人的學習情況有所不同；或
- (g) 影響任何人的思想過程、對現實情況的理解、情緒或判斷、或引致行為紊亂的任何失調或疾病，
亦包括 -
 - (i) 現存的殘疾；
 - (ii) 曾經存在但已不再存在的殘疾；
 - (iii) 在將來可能存在的殘疾；或
 - (iv) 歸於任何人的殘疾。

³ 主要交通營辦商(例如香港鐵路有限公司)已為 11 歲或以下的兒童和 65 歲或以上的長者提供票價優惠。

年齡組別的傷殘津貼受惠人提供公共交通票價優惠。小組委員會考慮過這個組別的綜援受助人及傷殘津貼受惠人的殘疾程度及經濟狀況後，同意他們最需要得到援助和鼓勵，以便融入社會。

10. 我們是基於上述原則，訂定優惠計劃下何人屬合資格殘疾人士。因應上述考慮因素，香港鐵路有限公司(港鐵公司)自二零零九年十二月起，已為同一組別的殘疾人士推出票價優惠計劃(約為半價)。

11. 社會上有意見要求放寬資格，以涵蓋殘疾程度未達 100% 的人士。鑑於《條例》所載的「殘疾」定義十分廣泛，加上優惠計劃提供的票價優惠無須通過經濟審查，涉及的經常性公共開支龐大，因此我們認為優惠計劃的受惠人應是殘疾程度較嚴重的人士，他們有較大需要得到援助和鼓勵，多些外出參與活動，以進一步融入社會。現時，政府給予殘疾人士而不需經濟審查的援助項目(即傷殘津貼)，以及港鐵公司就殘疾人士提供的約半價優惠，亦以此為標準。

推行安排及時間表

12. 優惠計劃的受惠對象將使用八達通卡，以享用優惠計劃下的票價優惠⁴，受惠人因而無須就 2 元票價優惠提出個別申請或攜帶另一張付款卡，便可享用票價優惠。此外，藉着利用八達通卡系統及專為優惠計劃而設的新中央結算平台，政府可取得優惠計劃每日乘客量的準確記錄，以便計算有關公共交通營辦商少收的車/船費收入。這為政府提供一個具效率的方式，處理公共交通營辦商的發還款項申請。不過，在中央結算平台開發期間，為便利盡早推行優惠計劃，運輸署會

⁴ 長者須使用長者八達通卡或個人八達通卡，而殘疾人士則須使用註有「殘疾人士身份」的個人八達通卡。

直接處理港鐵公司及五間專營巴士營辦商其中四間⁵的發還款項申請⁶。因應新大嶼山巴士(一九七三)有限公司及渡輪營辦商在技術層面未及前述營辦商，他們需透過中央結算平台申請發還少收的車費收入。

13. 為推行優惠計劃，有關交通營辦商將須提升／改良其收費系統，以確保長者及合資格殘疾人士乘搭優惠計劃涵蓋的路線時，系統只會從他們的八達通卡扣除 2元，而每日乘客量亦得以妥為記錄，以及少收的車/船費收入得以準確計算。專營巴士營辦商及渡輪營辦商亦須提升其系統及八達通卡閱讀器，以便識別八達通卡公司發出的註有「殘疾人士身份」的個人八達通卡。上述各項工作均涉及政府與有關的公共交通營辦商之間的大量聯繫工作，以及複雜的軟件及硬件系統提升工作。舉例來說，港鐵共有超過 11 000 個路線組合，連同轉乘優惠，需要相當時間更改車費表及測試系統，才能推行優惠計劃。此外，經更改的軟件亦須上載至每部八達通卡閱讀器。現時，84 個港鐵站及 68 個輕鐵站的 2 200 個及 1 500 個出入閘機、5 800 輛專營巴士及 140 輛港鐵巴士均有安裝八達通卡閱讀器。為免影響日常運作，安裝及測試工作只能在有關設施及巴士不提供服務時才能進行。

14. 鑑於上文第 12 及 13 段所述的技術複雜因素，有關的公共交通營辦商將於不同時間完成推行優惠計劃的準備工作。各營辦商技術準備就緒的最新時間表如下：

⁵ 它們是九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司。

⁶ 中央結算平台使用初期會涵蓋新大嶼山巴士(一九七三)有限公司及渡輪營辦商。平台最終可以涵蓋港鐵公司及其他專營巴士營辦商。

公共交通營辦商	技術準備就緒時間(暫定)
港鐵公司	約二零一二年六月底*或七月 (*如在立法會財務委員會二零一二年六月八日的會議上獲得委員會批准撥款)
九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司	約二零一二年九月中
新大嶼山巴士(一九七三)有限公司，及專營和主要持牌渡輪服務營辦商	約二零一三年首季

15. 我們亦正進行修例的工作，以期在二零一二年六月底或之前，為《條例》附表 5 作出修訂，確保在優惠計劃下提供的公共交通票價優惠不會構成違反《條例》。

16. 考慮到上文第 14 段的時間表，以及撥款仍有待立法會在二零一二年六月初審批，我們建議以務實靈活的方式，按照各有關營辦商的技術準備就緒時間而分階段推出優惠計劃，務使受惠對象盡早受惠。

對財政的影響

17. 如撥款獲得批准，而優惠計劃又能按照上文第 14 段所述的暫定時間表推行，我們估計二零一二至一三年度(由六月底起)因推行優惠計劃而須向公共交通營辦商發還的費用約為 2.3 億元。當三種主要公共交通工具全面實施優惠計劃後，計及長者人口和殘疾人士數目的預測增長，在二零一三至一四年度的估計發還費用約為 4 億元。我們作出上述估計時，已

考慮到港鐵公司和專營巴士營辦商現時在自願提供 2元優惠票價的日子較高的乘客量，但沒有計及推行優惠計劃或會導致增加的額外乘客量、日後交通票價的調整和其他轉變的情況，因為這些事宜難以(甚至不可能)預測。

18. 優惠計劃會引致額外的經常性人手開支和行政費用，以及採購和改良資訊科技系統的一筆過開支。我們計劃在二零一二年六月八日向立法會財務委員會申請撥款。

檢討

19. 當優惠計劃落實並順暢運作後，我們會檢討優惠計劃的涵蓋範圍，考慮應否把計劃擴大至涵蓋其他公共交通工具。鑑於涉及的公共資源龐大並可能會增加，我們會在優惠計劃全面實施三年後進行全面評估，以衡量優惠計劃對財政、交通和福利的長遠影響。

勞工及福利局
運輸及房屋局
二零一二年五月

優惠計劃所涵蓋的公共交通營辦商服務

港鐵

- 所有港鐵本地服務，包括輕鐵、港鐵巴士及港鐵接駁巴士的服務；但不包括機場快線、往返羅湖、落馬洲及馬場的東鐵線服務，以及東鐵線頭等服務。

專營巴士

- 九巴、龍運巴士、城巴、新巴及新大嶼山巴士的所有路線，但機場巴士「A」線、馬場路線及可供預約服務的路線^{註 1}除外。

渡輪

	渡輪營辦商 ^{註 2}	計劃涵蓋的路線
1.	新世界第一渡輪服務有限公司	中環 - 長洲 ^{註 3}
2.		橫水渡（坪洲 - 梅窩 - 芝麻灣 - 長洲）
3.		中環 - 梅窩 ^{註 3}
4.		北角 - 紅磡
5.		北角 - 九龍城
6.	港九小輪有限公司	中環 - 坪洲
7.	Islands Ferry Company Limited	中環 - 榕樹灣
8.	城永有限公司	中環 - 索罟灣
9.	愉景灣航運服務有限公司	中環 - 愉景灣
10.	珀麗灣客運有限公司	馬灣 - 中環

11.		馬灣 - 荃灣
12.	珊瑚海船務有限公司	西灣河 - 觀塘
13.		西灣河 - 三家村
14.		坪洲 - 喜靈洲
15.	翠華船務(香港)有限公司	香港仔 - 榕樹灣(經北角村)
16.	全記渡有限公司	香港仔 - 索罟灣(經模達)
17.	富裕小輪有限公司	北角 - 觀塘
18.		屯門 - 東涌 - 沙螺灣 - 大澳
19.	坪洲街渡有限公司	愉景灣 - 梅窩
20.	天星小輪有限公司	中環 - 尖沙咀 ^{註 4}
21.		灣仔 - 尖沙咀 ^{註 4}

註：

- (1) 這是指新大嶼山巴士(一九七三)有限公司以預約及團體租用形式提供的特別服務，以行走與常規服務相同的行車路線。
- (2) 優惠計劃並不涵蓋每日只服務少量乘客的「街渡」服務。由於大部分的「街渡」規模較小，及提供非常規的服務，所以運輸署容許「街渡」服務在營運上(例如班次、票價及時間表方面)有較多彈性。
- (3) 優惠計劃不包括豪華位服務。
- (4) 天星小輪現時在其兩條專營渡輪航線向長者提供免費乘船優惠，以及向殘疾人士提供 1.4 元至 1.8 元優惠票價。如通過立法會「先訂立、後審議」的程序，其殘疾人士假日上層票價會自二零一二年六月二十四日起由 1.8 元加至 2.1 元。如票價按照計劃增加，優惠計劃屆時便會涵蓋天星小輪的兩條專營渡輪航線。