

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(3) 204/12-13號文件

檔 號 : CB(3)/M/MM

電 話 : 3919 3300

日 期 : 2012年12月4日

發文者 : 立法會秘書

受文者 : 立法會全體議員

2012年12月5日的立法會會議

就田北辰議員“港鐵票價，行會把關”議案 提出的修正案

繼於2012年11月29日發出立法會CB(3) 194/12-13號文件後，謹請議員注意，立法會主席已批准以下6位議員(即馮檢基議員、胡志偉議員、鄧家彪議員、易志明議員、陳鑑林議員及范國威議員)提出**經修改的修正案**。為方便議員參閱，原議案及議案在不同情況下經修正後的措辭載於**附錄**(只備中文本)。

2. 上述6位議員經修改的修正案，以及動議修正案的議員在不同情況下撤回其修正案的詳情載於以下列表：

	動議修正案的 議員	經修改修正案的 措辭載於	在以下情況會 撤回修正案
(a)	李卓人議員 (動議第二項修正案)	--	若郭家麒議員的 修正案獲得通過
(b)	馮檢基議員 (動議第三項修正案)	附錄第 5 及 6 項	--
(c)	胡志偉議員 (動議第四項修正案)	附錄第 8 至 12 項	--

	動議修正案的 議員	經修改修正案的 措辭載於	在以下情況會 撤回修正案
(d)	鄧家彪議員 (動議第五項修正案)	附錄第 14 項	若郭家麒議員、 李卓人議員及／ 或馮檢基議員的 修正案獲得通過
(e)	易志明議員 (動議第六項修正案)	附錄第 16 至 18 項	若郭家麒議員、 李卓人議員及／ 或馮檢基議員的 修正案獲得通過
(f)	陳鑑林議員 (動議第七項修正案)	附錄第 20 項	若郭家麒議員、 李卓人議員、 馮檢基議員、 鄧家彪議員及／ 或易志明議員的 修正案獲得通過
(g)	范國威議員 (動議第八項修正案)	附錄第22至24項	若郭家麒議員、 李卓人議員、 馮檢基議員、 易志明議員及／ 或陳鑑林議員的 修正案獲得通過
(h)	梁繼昌議員 (動議第九項修正案)	--	若有任何在他的 修正案之前動議 的修正案獲得 通過

3. 如任何議員希望參閱附錄內任何措辭的英譯本，請致電 3919 3307與高級議會秘書(3)3陳玉鳳女士聯絡，以便秘書處準備有關議員所需措辭的英譯本，以供參閱。

4. 為節省用紙，秘書處只會透過**電郵發放**該共有25個情況的附錄。然而，在有關立法會會議舉行的整段期間，該附錄連同相關通告的複本會分別放置在會議廳前廳內面向主要入口的長木桌上，

以及會議廳內梁耀忠議員及陳恒鑌議員座位後的桌上。如議員希望索取複本自用，請致電3919 3311與議會事務部3聯絡。

5. 此外，就這項議案發出的通告(包括此通告及附錄)已上載立法會網站，供議員參閱。

立法會秘書

(梁慶儀代行)

連附件(附錄只透過電郵發放)

2012年12月5日的立法會會議
“港鐵票價，行會把關”議案辯論

1. 田北辰議員的原議案

香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；然而，重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：

- (一) 維持現行的方程式，並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據；
- (二) 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；及
- (三) 要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔。

2. 經郭家麒議員修正的議案

香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但**地鐵有限公司及九廣鐵路公司於2007年12月2日合併為現時的香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)**；**港鐵公司現時市值約1,500億元，香港政府**

持有當中76.8%股份，是香港唯一以商業模式運作的公共鐵路企業；合併後港鐵票價隨可加可減機制調整，機制根據綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數自行調節，政府無權審批票價；鑒於綜合消費物價指數持續上升，而港鐵公司連續3年的純利分別為2009年的96.39億元、2010年的120.59億元及2011年的147.16億元，按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，~~分別增加2.05%、2.2%及5.4%，3年累加接近一成~~，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、**車站商鋪**租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)、**發展車站上蓋物業、物業管理服務、出租商場設施及鐵路沿線廣告等收益**，以及其他港鐵公司持有**股權的公司收益(包括八達通控股有限公司及其他香港以外的鐵路附屬公司的收益)**等元素；然而，~~重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：~~

- (一) ~~維持現行的方程式，並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議及立法會審批，而行政會議及立法會有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議及立法會就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據；~~
- (二) **應撥出從港鐵公司得到的股息收益，成立票價穩定基金，抵消港鐵連年票價的加幅，以維持公共交通開支在市民可接受的水平；**
- ~~(一)(三)~~ 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；及
- ~~(三)(四)~~ 要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；**及**

- (五) **全數購回港鐵公司餘下的23.2%股份，以完全取回港鐵公司，令行政會議及立法會可全面監察港鐵公司的全盤營運狀況及持有控制票價的自主權。**

註：郭家麒議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

3. 經李卓人議員修正的議案

~~香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；然而，重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則；就此，本會促請作為港鐵公司~~**香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)**大股東的政府：

- (一) ~~維持現行的方程式，並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據；~~**修改現行票價調整機制的方程式，將‘整體票價調整幅度’改為‘整體票價調整幅度上限’，並加入列車服務受阻事故因素，即方程式改為：**
$$\text{‘整體票價調整幅度上限’} \leq (0.5 \times \text{綜合消費物價指數變動}) + (0.5 \times \text{運輸業名義工資指數變動}) - \text{生產力因素} - \text{列車服務受阻事故因素}$$
；其中列車服務受阻事故因素，是指根據過去1年因機件故障或人為因素導致列車服務延誤20分鐘或以上的個案數目而設定的票價扣減幅度；
- (二) **修訂《香港鐵路條例》，規定港鐵票價調整須以附屬法例形式、按先訂立後審議程序，由立法會審議並通過；港鐵公司每年向政府提交的票價調整申請必須根據上述方程式，行政長官會同行政會議經考慮港鐵公司的票價調整理據、利潤水平、列車服務**

表現和市民負擔能力後，可決定票價調整幅度，並向立法會提交相關的附屬法例；

(三) 修訂《香港鐵路條例》，規定港鐵公司須從物業發展收益中撥出若干比例，設立鐵路票價穩定基金，用於穩定港鐵票價，減輕市民負擔；

(二)(四) 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批**決定**港鐵公司的票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；及

(三)(五) 要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔。

註：李卓人議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

4. 經馮檢基議員修正的議案

港府佔約百分之七十六股權的香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，**港府所收股息達33億元**，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，**相等於額外約6億元的票價收入**，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時**故政府應**就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；然而，重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則**深入和徹底的檢討**；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：

(一) 維持**改變**現行的方程式，**加入市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、上蓋物業、租賃和海外收入、營運效率和服務表現等元素，避免港鐵公司在賺取豐厚利潤下仍肆意加價；利用政府所得的股息抵銷部分票價加幅；成立票價穩定基金，減輕票價飆升對市民的影響，並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議和立法會審批，而行政會議和立法**

~~會有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議和立法會就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司和其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據；~~

- (二) 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議和立法會在審批港鐵公司的票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；及
- (三) 要求港鐵公司**重整鐵路票價結構**，推出價格合理的‘全港通’月票，**以及推出更多跨鐵路線和在線的月票計劃、港鐵轉乘其他交通工具的優惠和加設更多港鐵特惠站等**，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔。

註：馮檢基議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

5. 經郭家麒議員及馮檢基議員修正的議案

~~香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但地鐵有限公司及九廣鐵路公司於2007年12月2日合併為現時的香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)；港鐵公司現時市值約1,500億元，香港政府持有當中76.8%股份，是香港唯一以商業模式運作的公共鐵路企業；合併後港鐵票價隨可加可減機制調整，機制根據綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數自行調節，政府無權審批票價；鑒於綜合消費物價指數持續上升，而港鐵公司連續3年的純利分別為2009年的96.39億元、2010年的120.59億元及2011年的147.16億元，按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，分別增加2.05%、2.2%及5.4%，3年累加接近一成，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、車站商鋪租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)、發展車站上蓋物業、物業管理服務、出租商場設施及鐵路沿線廣告等收益，以及其他港鐵公司持有股權的公司收益(包括八達通控股有限公司及其他香港以外的鐵路附屬公司的收益)等元素；然而，重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款~~

專用’的做法偏離政府的公共理財原則；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：

- (一) ~~維持現行的方程式，並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議及立法會審批，而行政會議及立法會有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議及立法會就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據；~~
- (二) **應撥出從港鐵公司得到的股息收益，成立票價穩定基金，抵消港鐵連年票價的加幅，以維持公共交通開支在市民可接受的水平；**
- ~~(二)~~(三) 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；及
- ~~(三)~~(四) 要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；及
- (五) **全數購回港鐵公司餘下的23.2%股份，以完全取回港鐵公司，令行政會議及立法會可全面監察港鐵公司的全盤營運狀況及持有控制票價的自主權；及**
- (六) **要求港鐵公司重整鐵路票價結構，以及推出更多跨鐵路線和在線的月票計劃、港鐵轉乘其他交通工具的優惠和加設更多港鐵特惠站等。**

註：郭家麒議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

馮檢基議員的修正案以下加單橫線標示。

6. 經李卓人議員及馮檢基議員修正的議案

香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢

討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；然而，重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則；就此，本會促請作為港鐵公司**香港鐵路有限公司**(‘**港鐵公司**’)大股東的政府：

- (一) ~~維持現行的方程式，並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據；~~**修改現行票價調整機制的方程式，將‘整體票價調整幅度’改為‘整體票價調整幅度上限’，並加入列車服務受阻事故因素，即方程式改為：‘整體票價調整幅度上限 ≤ (0.5 x 綜合消費物價指數變動) + (0.5 x 運輸業名義工資指數變動) - 生產力因素 - 列車服務受阻事故因素’；其中列車服務受阻事故因素，是指根據過去1年因機件故障或人為因素導致列車服務延誤20分鐘或以上的個案數目而設定的票價扣減幅度；**
- (二) **修訂《香港鐵路條例》，規定港鐵票價調整須以附屬法例形式、按先訂立後審議程序，由立法會審議並通過；港鐵公司每年向政府提交的票價調整申請必須根據上述方程式，行政長官會同行政會議經考慮港鐵公司的票價調整理據、利潤水平、列車服務表現和市民負擔能力後，可決定票價調整幅度，並向立法會提交相關的附屬法例；**
- (三) **修訂《香港鐵路條例》，規定港鐵公司須從物業發展收益中撥出若干比例，設立鐵路票價穩定基金，用於穩定港鐵票價，減輕市民負擔；**
- ~~(二)~~**(四)** **要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批決定港鐵公司的票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；及**

- (三)(五) 要求港鐵公司**重整鐵路票價結構**，推出價格合理的‘全港通’月票，**以及推出更多跨鐵路線和在線的月票計劃、港鐵轉乘其他交通工具的優惠和加設更多港鐵特惠站等**，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔。

註：李卓人議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

馮檢基議員的修正案以下加單橫線標示。

7. 經胡志偉議員修正的議案

~~鑒於~~香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；然而，~~重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：~~

- (一) 維持**完善**現行的方程式，並將按方程式計算所得的**市民的接受程度和負擔能力、港鐵公司的事務數字及其利潤水平等重要因素，納入釐定票價調整幅度的方程式中，使港鐵公司的票價維持在合理水平，並反映港鐵公司的服務質素；同時，研究把港鐵公司的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據及作最後把關的可行性；**
- (二) 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的**在釐定**票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；及

- (三) 要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票 **及適用於全線的周票和日票**，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；**及**
- (四) **針對政府所收取的港鐵公司的股息，或公共交通工具營運者藉其‘非交通運輸業務’所獲取的利益，例如港鐵公司每年的物業收益，從中撥出若干百分比，設立票價穩定基金，以穩定票價。**

註：胡志偉議員的修正案以 **粗斜字體** 或刪除線標示。

8. 經郭家麒議員及胡志偉議員修正的議案

香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但 ~~地鐵有限公司及九廣鐵路公司於2007年12月2日合併為現時的香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)~~；港鐵公司現時市值約1,500億元，香港政府持有當中76.8%股份，是香港唯一以商業模式運作的公共鐵路企業；合併後港鐵票價隨可加可減機制調整，機制根據綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數自行調節，政府無權審批票價；鑒於綜合消費物價指數持續上升，而港鐵公司連續3年的純利分別為2009年的96.39億元、2010年的120.59億元及2011年的147.16億元，按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%、~~分別增加2.05%、2.2%及5.4%，3年累加接近一成~~，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、**車站商舖**租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)、**發展車站上蓋物業、物業管理服務、出租商場設施及鐵路沿線廣告等收益**，以及其他港鐵公司持有**股權的公司收益(包括八達通控股有限公司及其他香港以外的鐵路附屬公司的收益)**等元素；然而，~~重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：~~

- (一) ~~維持現行的方程式，並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議~~ **及立法會**審批，而行政會議 **及立法會**有權作出最後的調整，~~但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議~~ **及立法會**就港鐵票價作最後把

關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據；

- (二) **應撥出從港鐵公司得到的股息收益，成立票價穩定基金，抵消港鐵連年票價的加幅，以維持公共交通開支在市民可接受的水平；**
- ~~(三)~~(三) 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；及
- ~~(三)~~(四) 要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；及
- (五) **全數購回港鐵公司餘下的23.2%股份，以完全取回港鐵公司，令行政會議及立法會可全面監察港鐵公司的全盤營運狀況及持有控制票價的自主權；**
- ~~(六)~~ **要求港鐵公司推出適用於全線的周票和日票；及**
- ~~(七)~~ **針對公共交通工具營運者藉其‘非交通運輸業務’所獲取的利益，例如港鐵公司每年的物業收益，從中撥出若干百分比予票價穩定基金。**

註：郭家麒議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

胡志偉議員的修正案以下加單橫線標示。

9. 經李卓人議員及胡志偉議員修正的議案

~~香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；然而，重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理~~

財原則；就此，本會促請作為港鐵公司**香港鐵路有限公司**（‘**港鐵公司**’）大股東的政府：

- (一) ~~維持現行的方程式，並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據；~~**修改現行票價調整機制的方程式，將‘整體票價調整幅度’改為‘整體票價調整幅度上限’，並加入列車服務受阻事故因素，即方程式改為：‘整體票價調整幅度上限 ≤ (0.5 x 綜合消費物價指數變動) + (0.5 x 運輸業名義工資指數變動) - 生產力因素 - 列車服務受阻事故因素’；其中列車服務受阻事故因素，是指根據過去1年因機件故障或人為因素導致列車服務延誤20分鐘或以上的個案數目而設定的票價扣減幅度；**
- (二) **修訂《香港鐵路條例》，規定港鐵票價調整須以附屬法例形式、按先訂立後審議程序，由立法會審議並通過；港鐵公司每年向政府提交的票價調整申請必須根據上述方程式，行政長官會同行政會議經考慮港鐵公司的票價調整理據、利潤水平、列車服務表現和市民負擔能力後，可決定票價調整幅度，並向立法會提交相關的附屬法例；**
- (三) **修訂《香港鐵路條例》，規定港鐵公司須從物業發展收益中撥出若干比例，設立鐵路票價穩定基金，用於穩定港鐵票價，減輕市民負擔；**
- ~~(二)~~**(四)** 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批**決定**港鐵公司的票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；及
- ~~(三)~~**(五)** 要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；
- (六) 要求港鐵公司推出適用於全線的周票和日票；及**

(七) 針對政府所收取的港鐵公司的股息，或港鐵公司藉其‘非交通運輸業務’所獲取的利益，從中撥出若干百分比予票價穩定基金。

註：李卓人議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

胡志偉議員的修正案以下加單橫線標示。

10. 經馮檢基議員及胡志偉議員修正的議案

港府佔約百分之七十六股權的香港鐵路有限公司（‘港鐵公司’）2011年的純利達147.16億元，港府所收股息達33億元，但按票價調整機制（即可加可減機制）的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，**相等於額外約6億元的票價收入，**令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時**故政府應**就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，~~於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現（包括處理事故的水平）等元素；然而，重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則~~**深入和徹底的檢討**；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：

- (一) ~~維持改變~~現行的方程式，**加入市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、上蓋物業、租賃和海外收入、營運效率和服務表現等元素，避免港鐵公司在賺取豐厚利潤下仍肆意加價；利用政府所得的股息抵銷部分票價加幅；成立票價穩定基金，減輕票價飆升對市民的影響，**並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議**和立法會**審批，而行政會議**和立法會**有權作出最後的調整，~~但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議和立法會就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據；~~
- (二) 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議**和立法會**在審批港鐵公司的票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；及

(三) 要求港鐵公司 **重整鐵路票價結構**，推出價格合理的‘全港通’月票，**以及推出更多跨鐵路線和在線的月票計劃、港鐵轉乘其他交通工具的優惠和加設更多港鐵特惠站等**，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；

(四) **要求港鐵公司推出適用於全線的周票和日票；及**

(五) **針對公共交通工具營運者藉其‘非交通運輸業務’所獲取的利益，例如港鐵公司每年的物業收益，從中撥出若干百分比予票價穩定基金。**

註：馮檢基議員的修正案以 **粗斜字體** 或刪除線標示。

胡志偉議員的修正案以下加單橫線標示。

11. 經郭家麒議員、馮檢基議員及胡志偉議員修正的議案

香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但**地鐵有限公司及九廣鐵路公司於2007年12月2日合併為現時的香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)**；港鐵公司現時市值約1,500億元，香港政府持有當中76.8%股份，是香港唯一以商業模式運作的公共鐵路企業；**合併後港鐵票價隨可加可減機制調整，機制根據綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數自行調節，政府無權審批票價；鑒於綜合消費物價指數持續上升，而港鐵公司連續3年的純利分別為2009年的96.39億元、2010年的120.59億元及2011年的147.16億元，按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%、分別增加2.05%、2.2%及5.4%，3年累加接近一成**，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、**車站商鋪租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)、發展車站上蓋物業、物業管理服務、出租商場設施及鐵路沿線廣告等收益，以及其他港鐵公司持有股權的公司收益(包括八達通控股有限公司及其他香港以外的鐵路附屬公司的收益)**等元素；然而，**重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：**

- (一) ~~維持現行的方程式，並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議及立法會審批，而行政會議及立法會有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議及立法會就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據；~~
- (二) **應撥出從港鐵公司得到的股息收益，成立票價穩定基金，抵消港鐵連年票價的加幅，以維持公共交通開支在市民可接受的水平；**
- ~~(二)~~(三) 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；及
- ~~(三)~~(四) 要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；及
- (五) **全數購回港鐵公司餘下的23.2%股份，以完全取回港鐵公司，令行政會議及立法會可全面監察港鐵公司的全盤營運狀況及持有控制票價的自主權；及**
- (六) 要求港鐵公司重整鐵路票價結構，以及推出更多跨鐵路線和在線的月票計劃、港鐵轉乘其他交通工具的優惠和加設更多港鐵特惠站等；
- (七) 要求港鐵公司推出適用於全線的周票和日票；及
- (八) 針對公共交通工具營運者藉其‘非交通運輸業務’所獲取的利益，例如港鐵公司每年的物業收益，從中撥出若干百分比予票價穩定基金。

註：郭家麒議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

馮檢基議員的修正案以下加單橫線標示。

胡志偉議員的修正案以下加雙橫線標示。

12. 經李卓人議員、馮檢基議員及胡志偉議員修正的議案

香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；然而，重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則；就此，本會促請作為港鐵公司**香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)**大股東的政府：

- (一) 維持現行的方程式，並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據；**修改現行票價調整機制的方程式，將‘整體票價調整幅度’改為‘整體票價調整幅度上限’，並加入列車服務受阻事故因素，即方程式改為：‘整體票價調整幅度上限 $\leq$ (0.5 x 綜合消費物價指數變動) + (0.5 x 運輸業名義工資指數變動) - 生產力因素 - 列車服務受阻事故因素’；其中列車服務受阻事故因素，是指根據過去1年因機件故障或人為因素導致列車服務延誤20分鐘或以上的個案數目而設定的票價扣減幅度；**
- (二) **修訂《香港鐵路條例》，規定港鐵票價調整須以附屬法例形式、按先訂立後審議程序，由立法會審議並通過；港鐵公司每年向政府提交的票價調整申請必須根據上述方程式，行政長官會同行政會議經考慮港鐵公司的票價調整理據、利潤水平、列車服務表現和市民負擔能力後，可決定票價調整幅度，並向立法會提交相關的附屬法例；**
- (三) **修訂《香港鐵路條例》，規定港鐵公司須從物業發展收益中撥出若干比例，設立鐵路票價穩定基金，用於穩定港鐵票價，減輕市民負擔；**

- (二)(四) 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批**決定**港鐵公司的票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；及
- (三)(五) 要求港鐵公司**重整鐵路票價結構**，推出價格合理的‘全港通’月票，**以及推出更多跨鐵路線和在線的月票計劃、港鐵轉乘其他交通工具的優惠和加設更多港鐵特惠站等**，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；
- (六) 要求港鐵公司推出適用於全線的周票和日票；及
- (七) 針對港鐵公司藉其‘非交通運輸業務’所獲取的利益，從中撥出若干百分比予票價穩定基金。

註：李卓人議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

馮檢基議員的修正案以下加單橫線標示。

胡志偉議員的修正案以下加雙橫線標示。

13. 經鄧家彪議員修正的議案

自地鐵有限公司與九廣鐵路公司合併以來，現時的香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%佔據壟斷性的公共交通運輸地位，而憑着車務和物業收益，港鐵公司連年賺取巨額利潤；然而，現行的票價調整機制(即可加可減機制)嚴重低估港鐵公司在合併後的生產力，並未能顧及其利潤水平及市民承擔能力，導致港鐵公司在賺取巨額利潤下年年加票價；過去3年的票價加幅更高於通脹，成為推高通脹的源頭之一，令基層市民，特別是偏遠地區如東涌、元朗、天水圍、屯門和北區居民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，現行票價調整機制的方程式只顧及港鐵公司股東利益，而漠視公眾利益，故政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；然而，重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；，同時廣泛吸納社會意見，制訂以公眾利益為優

先的票價調整機制，而在未落實新機制前，港鐵公司應凍結現時票價及延續票價優惠措施；此外，鑒於社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則政府應該積極考慮及果斷落實有關建議；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：

(一) 考慮修訂《香港鐵路條例》(第556章)第8條，讓行政長官可委任超過3人為港鐵公司的增補董事，從而監察港鐵公司在提出票價調整時的各項考慮及理據，並評估調整幅度能否符合公眾利益及為社會所接受等；

(一)(二) 維持現行盡快研究及落實新票價調整機制的方程式，並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議及就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據；

(二)(三) 要求港鐵公司加強人力資源和深化員工培訓，以維持其營運水平及人手的穩定性，從而切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的票價調整幅度時，亦應考慮港鐵公司在這方面處理事故、車務人手是否足夠及員工是否具足夠經驗等多方面的表現；及

(三)(四) 要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票，及彈性的分區制月票；檢討‘搭十送一’或‘搭一百賞一票’優惠模式，無限期落實即日回程優惠；在偏遠新市鎮鐵路站，例如北區及東涌，增設免費轉乘的港鐵接駁巴士服務；敦促港鐵公司在各區廣泛興建‘港鐵特惠站’；讓12歲以下的傷殘人士和單肢傷殘人士同享兩元乘車優惠，以及讓60歲至64歲的準退休人士享有半價乘車優惠等，以惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔交通開支；

- (五) 在5年內完成所有鐵路站月台興建幕門，並立即停止向使用八達通卡乘搭地鐵的乘客徵收每程額外1毫的費用；
- (六) 在審批港鐵公司的票價調整申請時，將港鐵公司改善車站設施的進度，例如洗手間、育嬰室、飲水機及其他無障礙設施等列為考慮因素之一，從而促使港鐵公司全面改善站內設施，方便乘客；及
- (七) 關注港鐵範圍內發生意外的傷者補償問題，將涉及港鐵的意外及傷亡數字用作評估服務水平的指標之一，以此作為調整票價的其中一項考慮因素，藉此推動港鐵公司仿效輕鐵的做法，向交通意外傷亡援助基金注資，使涉及港鐵意外的傷者也得到合理保障。

註：鄧家彪議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

14. 經胡志偉議員及鄧家彪議員修正的議案

鑒於香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；然而，~~重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：~~

- (一) **維持完善現行的方程式，並將按方程式計算所得的市民的接受程度和負擔能力、港鐵公司的事故數字及其利潤水平等重要因素，納入釐定票價調整幅度的方程式中，使港鐵公司的票價維持在合理水平，並反映港鐵公司的服務質素；同時，研究把港鐵公司的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵**

~~公司~~和其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據及作最後把關的可行性；

- (二) 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的在釐定票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；及
- (三) 要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票及適用於全線的周票和日票，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；及
- (四) 針對政府所收取的港鐵公司的股息，或公共交通工具營運者藉其‘非交通運輸業務’所獲取的利益，例如港鐵公司每年的物業收益，從中撥出若干百分比，設立票價穩定基金，以穩定票價；
- (五) 廣泛吸納社會意見，制訂以公眾利益為優先的票價調整機制，而在未落實新機制前，港鐵公司應凍結現時票價及延續票價優惠措施；
- (六) 考慮修訂《香港鐵路條例》(第556章)第8條，讓行政長官可委任超過3人為港鐵公司的增補董事，從而監察港鐵公司在提出票價調整時的各項考慮及理據，並評估調整幅度是否符合公眾利益及為社會所接受等；
- (七) 要求港鐵公司加強人力資源和深化員工培訓，以維持其營運水平及人手的穩定性，而在審批港鐵公司的票價調整幅度時，亦應考慮港鐵公司在處理事故、車務人手是否足夠及員工是否具足夠經驗等多方面的表現；
- (八) 要求港鐵公司推出彈性的分區制月票；檢討‘搭十送一’或‘搭一百賞一票’優惠模式，無限期落實即日回程優惠；在偏遠新市鎮鐵路站，例如北區及東涌，增設免費轉乘的港鐵接駁巴士服務；敦促港鐵公司在各區廣泛興建‘港鐵特惠站’；讓12歲以下的傷殘人士和單肢傷殘人士同享兩元乘車優惠，以及讓60歲至64歲的準退休人士享有半價乘車優惠等，以減輕勞工的交通開支；

- (九) 在5年內完成所有鐵路站月台興建幕門，並立即停止向使用八達通卡乘搭地鐵的乘客徵收每程額外1毫的費用；
- (十) 在審批港鐵公司的票價調整申請時，將港鐵公司改善車站設施的進度，例如洗手間、育嬰室、飲水機及其他無障礙設施等列為考慮因素之一，從而促使港鐵公司全面改善站內設施，方便乘客；及
- (十一) 關注港鐵範圍內發生意外的傷者補償問題，將涉及港鐵的意外及傷亡數字用作評估服務水平的指標之一，以此作為調整票價的其中一項考慮因素，藉此推動港鐵公司仿效輕鐵的做法，向交通意外傷亡援助基金注資，使涉及港鐵意外的傷者也得到合理保障。

註：胡志偉議員的修正案以 **粗斜字體** 或刪除線標示。

鄧家彪議員的修正案以下加單橫線標示。

15. 經易志明議員修正的議案

鑒於香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，**經已是連續3年加價**，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；然而，重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息**的利潤**設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，~~但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：~~

- (一) 維持現行的方程式，並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議審批，~~而行政會議有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據~~**推行‘港鐵分紅**

計劃’，將5%來自基本業務的股東應佔利潤回饋市民，以抵消票價加幅；若分紅所得款項在完全抵消票價加幅後仍有餘款，則餘額將留在該計劃內滾存，留待日後再次加價時用作降低加幅，若分紅款額未能完全抵消當年票價加幅，餘數才按機制作出調整；

- (二) 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，~~而行政會議在審批港鐵公司的票價調整幅度時~~**在計算票價加幅時**，應考慮港鐵公司在這方面的表現；~~及的服務表現；~~
- (三) 要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；~~及~~
- (四) **將為所有車站增設月台幕門或自動月台閘門的進度列為調整票價的考慮因素之一，以加強保障乘客安全。**

註：易志明議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

16. 經胡志偉議員及易志明議員修正的議案

鑒於香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；然而，~~重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：~~

- (一) 維持**完善**現行的方程式，並將按方程式計算所得的**市民的接受程度和負擔能力、港鐵公司的事故數字及其利潤水平等重要因素，納入釐定票價調整幅度的方程式中，使港鐵公司的票價維持在合理水平，並反映港鐵公司的服務質素；同時，研究把港鐵公**

~~司的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據及作最後把關的可行性；~~

- (二) ~~要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的在釐定票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；及~~
- (三) ~~要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票及適用於全線的周票和日票，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；及~~
- (四) ~~針對政府所收取的港鐵公司的股息，或公共交通工具營運者藉其‘非交通運輸業務’所獲取的利益，例如港鐵公司每年的物業收益，從中撥出若干百分比，設立票價穩定基金，以穩定票價；~~
- (五) ~~推行‘港鐵分紅計劃’，將5%來自基本業務的股東應佔利潤回饋市民，以抵消票價加幅；若分紅所得款項在完全抵消票價加幅後仍有餘款，則餘額將留在該計劃內滾存，留待日後再次加價時用作降低加幅，若分紅款額未能完全抵消當年票價加幅，餘數才按機制作出調整；~~
- (六) ~~在計算票價加幅時，應考慮港鐵公司的服務表現；及~~
- (七) ~~將為所有車站增設月台幕門或自動月台閘門的進度列為調整票價的考慮因素之一，以加強保障乘客安全。~~

註：胡志偉議員的修正案以 **粗斜字體** 或刪除線標示。

易志明議員的修正案以下加單橫線標示。

17. 經鄧家彪議員及易志明議員修正的議案

自地鐵有限公司與九廣鐵路公司合併以來，現時的香港鐵路有限公司（‘港鐵公司’）2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制（即可加可減機制）的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%。佔據壟斷性的公共交通運輸地位，而憑着車務和物業收益，港鐵公司連年賺取巨額利潤；然而，現行的票價調整機制（即可加可減機制）嚴重低估港鐵公司在合併後的生產力，並未能顧及其利潤水平及市民承擔能力，導致港鐵公司在賺取巨額利潤下年年加票價；過去3年的票價加幅更高於通脹，成為推高通脹的源頭之一，令基層市民，特別是偏遠地區如東涌、元朗、天水圍、屯門和北區居民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，現行票價調整機制的方程式只顧及港鐵公司股東利益，而漠視公眾利益，故政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現（包括處理事故的水平）等元素；然而，重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；，同時廣泛吸納社會意見，制訂以公眾利益為優先的票價調整機制，而在未落實新機制前，港鐵公司應凍結現時票價及延續票價優惠措施；此外，鑒於社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則，政府應該積極考慮及果斷落實有關建議；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：

- (一) 考慮修訂《香港鐵路條例》(第556章)第8條，讓行政長官可委任超過3人為港鐵公司的增補董事，從而監察港鐵公司在提出票價調整時的各項考慮及理據，並評估調整幅度能否符合公眾利益及為社會所接受等；
- (一)(二) 維持現行盡快研究及落實新票價調整機制的方程式，並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議及就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據；
- (二)(三) 要求港鐵公司加強人力資源和深化員工培訓，以維持其營運水平及人手的穩定性，從而切實執行‘8分鐘

通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的票價調整幅度時，亦應考慮港鐵公司在這方面**處理事故、車務人手是否足夠及員工是否具足夠經驗**等多方面的表現；及

- (三)(四) 要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票**—及彈性的分區制月票；檢討‘搭十送一’或‘搭一百賞一票’優惠模式，無限期落實即日回程優惠；在偏遠新市鎮鐵路站，例如北區及東涌，增設免費轉乘的港鐵接駁巴士服務；敦促港鐵公司在各區廣泛興建‘港鐵特惠站’；讓12歲以下的傷殘人士和單肢傷殘人士同享兩元乘車優惠，以及讓60歲至64歲的準退休人士享有半價乘車優惠等，以惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔交通開支；**
- (五) 在5年內完成所有鐵路站月台興建幕門，並立即停止向使用八達通卡乘搭地鐵的乘客徵收每程額外1毫的費用；
- (六) 在審批港鐵公司的票價調整申請時，將港鐵公司改善車站設施的進度，例如洗手間、育嬰室、飲水機及其他無障礙設施等列為考慮因素之一，從而促使港鐵公司全面改善站內設施，方便乘客；及
- (七) 關注港鐵範圍內發生意外的傷者補償問題，將涉及港鐵的意外及傷亡數字用作評估服務水平的指標之一，以此作為調整票價的其中一項考慮因素，藉此推動港鐵公司仿效輕鐵的做法，向交通意外傷亡援助基金注資，使涉及港鐵意外的傷者也得到合理保障；
- (八) 推行‘港鐵分紅計劃’，將5%來自基本業務的股東應佔利潤回饋市民，以抵消票價加幅；若分紅所得款項在完全抵消票價加幅後仍有餘款，則餘額將留在該計劃內滾存，留待日後再次加價時用作降低加幅，若分紅款額未能完全抵消當年票價加幅，餘數才按機制作出調整；
- (九) 在計算票價加幅時，應考慮港鐵公司的服務表現；及

(十) 將為所有車站增設月台幕門或自動月台閘門的進度列為調整票價的考慮因素之一，以加強保障乘客安全。

註：鄧家彪議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

易志明議員的修正案以下加單橫線標示。

18. 經胡志偉議員、鄧家彪議員及易志明議員修正的議案

~~鑒於香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；然而，重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：~~

- (一) ~~維持~~**完善**現行的方程式，並將按方程式計算所得的**市民的接受程度和負擔能力、港鐵公司的事故數字及其利潤水平等重要因素，納入釐定票價調整幅度的方程式中，使港鐵公司的票價維持在合理水平，並反映港鐵公司的服務質素；同時，研究把港鐵公司的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據及作最後把關的可行性；**
- (二) ~~要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的~~**在釐定**票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；~~及~~
- (三) ~~要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票~~**及適用於全線的周票和日票**，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；~~及~~

- (四) 針對政府所收取的港鐵公司的股息，或公共交通工具營運者藉其‘非交通運輸業務’所獲取的利益，例如港鐵公司每年的物業收益，從中撥出若干百分比，設立票價穩定基金，以穩定票價；
- (五) 廣泛吸納社會意見，制訂以公眾利益為優先的票價調整機制，而在未落實新機制前，港鐵公司應凍結現時票價及延續票價優惠措施；
- (六) 考慮修訂《香港鐵路條例》(第556章)第8條，讓行政長官可委任超過3人為港鐵公司的增補董事，從而監察港鐵公司在提出票價調整時的各項考慮及理據，並評估調整幅度是否符合公眾利益及為社會所接受等；
- (七) 要求港鐵公司加強人力資源和深化員工培訓，以維持其營運水平及人手的穩定性，而在審批港鐵公司的票價調整幅度時，亦應考慮港鐵公司在處理事故、車務人手是否足夠及員工是否具足夠經驗等多方面的表現；
- (八) 要求港鐵公司推出彈性的分區制月票；檢討‘搭十送一’或‘搭一百賞一票’優惠模式，無限期落實即日回程優惠；在偏遠新市鎮鐵路站，例如北區及東涌，增設免費轉乘的港鐵接駁巴士服務；敦促港鐵公司在各區廣泛興建‘港鐵特惠站’；讓12歲以下的傷殘人士和單肢傷殘人士同享兩元乘車優惠，以及讓60歲至64歲的準退休人士享有半價乘車優惠等，以減輕勞工的交通開支；
- (九) 在5年內完成所有鐵路站月台興建幕門，並立即停止向使用八達通卡乘搭地鐵的乘客徵收每程額外1毫的費用；
- (十) 在審批港鐵公司的票價調整申請時，將港鐵公司改善車站設施的進度，例如洗手間、育嬰室、飲水機及其他無障礙設施等列為考慮因素之一，從而促使港鐵公司全面改善站內設施，方便乘客；及
- (十一) 關注港鐵範圍內發生意外的傷者補償問題，將涉及港鐵的意外及傷亡數字用作評估服務水平的指標之

一，以此作為調整票價的其中一項考慮因素，藉此推動港鐵公司仿效輕鐵的做法，向交通意外傷亡援助基金注資，使涉及港鐵意外的傷者也得到合理保障；

(十二) 推行‘港鐵分紅計劃’，將5%來自基本業務的股東應佔利潤回饋市民，以抵消票價加幅；若分紅所得款項在完全抵消票價加幅後仍有餘款，則餘額將留在該計劃內滾存，留待日後再次加價時用作降低加幅，若分紅款額未能完全抵消當年票價加幅，餘數才按機制作出調整；

(十三) 在計算票價加幅時，應考慮港鐵公司的服務表現；及

(十四) 將為所有車站增設月台幕門或自動月台閘門的進度列為調整票價的考慮因素之一，以加強保障乘客安全。

註：胡志偉議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

鄧家彪議員的修正案以下加單橫線標示。

易志明議員的修正案以下加雙橫線標示。

19. 經陳鑑林議員修正的議案

~~鑒於香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；然而，重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：~~

(一) 維持**研究修訂**現行的方程式，**考慮在方程式加入市民的負擔能力、港鐵公司的利潤水平及整體鐵路服**

務表現等因素，並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據；

(二) 設立票價穩定基金，以減輕加價壓力；

(二)(三) 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；及

(三)(四) 要求港鐵公司**調低跨境線票價至合理水平；取消現有‘搭十送一’車票優惠計劃累積車程的期限；與其他交通機構合作，推出更多轉乘優惠；**推出價格合理的‘全港通’月票，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；及

(五) **改善車站設施，包括全線安裝月台幕門、全線提供洗手間、增設更多無障礙設施等，並確保有關設施的費用不會構成增加港鐵票價的成因。**

註：陳鑑林議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

20. 經胡志偉議員及陳鑑林議員修正的議案

鑒於香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；然而，~~重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：~~

(一) **維持完善現行的方程式，並將按方程式計算所得的市民的接受程度和負擔能力、港鐵公司的事務數字**

及其利潤水平等重要因素，納入釐定票價調整幅度的方程式中，使港鐵公司的票價維持在合理水平，並反映港鐵公司的服務質素；同時，研究把港鐵公司的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據及作最後把關的可行性；

- (二) 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的**在釐定**票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；及
- (三) 要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票**及適用於全線的周票和日票**，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；及
- (四) **針對政府所收取的港鐵公司的股息，或公共交通工具營運者藉其‘非交通運輸業務’所獲取的利益，例如港鐵公司每年的物業收益，從中撥出若干百分比，設立票價穩定基金，以穩定票價；**
- (五) **要求港鐵公司調低跨境線票價至合理水平；取消現有‘搭十送一’車票優惠計劃累積車程的期限；與其他交通機構合作，推出更多轉乘優惠；及**
- (六) **改善車站設施，包括全線安裝月台幕門、全線提供洗手間、增設更多無障礙設施等，並確保有關設施的費用不會構成增加港鐵票價的成因。**

註：胡志偉議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

陳鑑林議員的修正案以下加單橫線標示。

21. 經范國威議員修正的議案

自從地鐵有限公司與九廣鐵路公司合併後，政府改用票價調整機制(即可加可減機制)的方程式釐定現時香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機

制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；~~票價調整幅度~~；然而，~~改用此機制後，港鐵公司已連續3年(即由2010年至2012年)在賺取大量盈利下仍大幅增加票費，令市民交通費負擔沉重；過去，港鐵公司的發展完全是依賴政府的免補地價發展地鐵站上蓋物業權優惠政策；政策的原意是作出財務上的安排，以方便港鐵公司融資，拓展鐵路網絡，但現在政策卻成就了港鐵霸權的出現；因此，社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃地產業務收入、服務表現(包括處理事故的水平)、公共資源投放等元素；然而，重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則~~**社會亦有強烈聲音要求設立港鐵票價穩定基金以穩定票價**；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：

- (一) 維持~~改變~~**現行**的方程式，並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議**及立法會**審批，而行政會議**及立法會**有權作出最後的調整，~~但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議及立法會就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據~~**確保港鐵公司在賺取合理利潤之餘，並履行社會責任；**
- (二) 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議**及立法會**在審批港鐵公司的票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；~~及，~~**並考慮根據事故數字扣減票價加幅；**
- (三) 要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；~~及~~
- (四) **設立港鐵票價穩定基金，以港鐵公司的非鐵路收入，例如廣告、物業發展、商鋪租金等收益抵消票價上調的壓力。**

註：范國威議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

22. 經胡志偉議員及范國威議員修正的議案

~~鑒於~~香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；然而，~~重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：~~

- (一) ~~維持~~**完善**現行的方程式，並將按方程式計算所得的**市民的接受程度和負擔能力、港鐵公司的事務數字及其利潤水平等重要因素，納入釐定票價調整幅度的方程式中，使港鐵公司的票價維持在合理水平，並反映港鐵公司的服務質素；同時，研究把港鐵公司的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據及作最後把關的可行性；**
- (二) 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的**在釐定**票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；及
- (三) 要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票**及適用於全線的周票和日票**，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；及
- (四) **針對政府所收取的港鐵公司的股息，或公共交通工具營運者藉其‘非交通運輸業務’所獲取的利益，例如港鐵公司每年的物業收益，從中撥出若干百分比，設立票價穩定基金，以穩定票價；及**

(五) 將按方程式計算所得的票價調整幅度交由立法會審批。

註：胡志偉議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

范國威議員的修正案以下加單橫線標示。

23. 經鄧家彪議員及范國威議員修正的議案

自地鐵有限公司與九廣鐵路公司合併以來，現時的香港鐵路有限公司（‘港鐵公司’）2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制（即可加可減機制）的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%佔據壟斷性的公共交通運輸地位，而憑着車務和物業收益，港鐵公司連年賺取巨額利潤；然而，現行的票價調整機制（即可加可減機制）嚴重低估港鐵公司在合併後的生產力，並未能顧及其利潤水平及市民承擔能力，導致港鐵公司在賺取巨額利潤下年年加票價；過去3年的票價加幅更高於通脹，成為推高通脹的源頭之一，令基層市民，特別是偏遠地區如東涌、元朗、天水圍、屯門和北區居民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，~~現行票價調整機制的方程式只顧及港鐵公司股東利益，而漠視公眾利益，故政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現（包括處理事故的水平）等元素；然而，重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；~~同時廣泛吸納社會意見，制訂以公眾利益為優先的票價調整機制，而在未落實新機制前，港鐵公司應凍結現時票價及延續票價優惠措施；此外，鑒於社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則政府應該積極考慮及果斷落實有關建議；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：

(一) 考慮修訂《香港鐵路條例》(第556章)第8條，讓行政長官可委任超過3人為港鐵公司的增補董事，從而監察港鐵公司在提出票價調整時的各項考慮及理據，並評估調整幅度能否符合公眾利益及為社會所接受等；

(一)(二) 維持現行盡快研究及落實新票價調整機制的方程式，並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整，但

~~調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議及就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據；~~

- (二)(三) 要求港鐵公司**加強人力資源和深化員工培訓，以維持其營運水平及人手的穩定性，從而切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的票價調整幅度時，亦應考慮港鐵公司在這方面處理事故、車務人手是否足夠及員工是否具足夠經驗等多方面的表現；及**
- (三)(四) 要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票**一及彈性的分區制月票；檢討‘搭十送一’或‘搭一百賞一票’優惠模式，無限期落實即日回程優惠；在偏遠新市鎮鐵路站，例如北區及東涌，增設免費轉乘的港鐵接駁巴士服務；敦促港鐵公司在各區廣泛興建‘港鐵特惠站’；讓12歲以下的傷殘人士和單肢傷殘人士同享兩元乘車優惠，以及讓60歲至64歲的準退休人士享有半價乘車優惠等，以惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔交通開支；**
- (五) **在5年內完成所有鐵路站月台興建幕門，並立即停止向使用八達通卡乘搭地鐵的乘客徵收每程額外1毫的費用；**
- (六) **在審批港鐵公司的票價調整申請時，將港鐵公司改善車站設施的進度，例如洗手間、育嬰室、飲水機及其他無障礙設施等列為考慮因素之一，從而促使港鐵公司全面改善站內設施，方便乘客；及**
- (七) **關注港鐵範圍內發生意外的傷者補償問題，將涉及港鐵的意外及傷亡數字用作評估服務水平的指標之一，以此作為調整票價的其中一項考慮因素，藉此推動港鐵公司仿效輕鐵的做法，向交通意外傷亡援助基金注資，使涉及港鐵意外的傷者也得到合理保障；**
- (八) **將按方程式計算所得的票價調整幅度亦交由立法會審批；及**

(九) 設立港鐵票價穩定基金，以港鐵公司的非鐵路收入，例如廣告、物業發展、商鋪租金等收益抵消票價上調的壓力。

註：鄧家彪議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

范國威議員的修正案以下加單橫線標示。

24. 經胡志偉議員、鄧家彪議員及范國威議員修正的議案

~~鑒於香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；然而，重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：~~

- (一) ~~維持~~**完善**現行的方程式，並將按方程式計算所得的**市民的接受程度和負擔能力、港鐵公司的事務數字及其利潤水平等重要因素，納入釐定票價調整幅度的方程式中，使港鐵公司的票價維持在合理水平，並反映港鐵公司的服務質素；同時，研究把港鐵公司的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據及作最後把關的可行性；**
- (二) ~~要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的~~**在釐定**票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；~~及~~
- (三) ~~要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票~~**及適用於全線的周票和日票**，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；~~及~~

- (四) 針對政府所收取的港鐵公司的股息，或公共交通工具營運者藉其‘非交通運輸業務’所獲取的利益，例如港鐵公司每年的物業收益，從中撥出若干百分比，設立票價穩定基金，以穩定票價；
- (五) 廣泛吸納社會意見，制訂以公眾利益為優先的票價調整機制，而在未落實新機制前，港鐵公司應凍結現時票價及延續票價優惠措施；
- (六) 考慮修訂《香港鐵路條例》(第556章)第8條，讓行政長官可委任超過3人為港鐵公司的增補董事，從而監察港鐵公司在提出票價調整時的各項考慮及理據，並評估調整幅度是否符合公眾利益及為社會所接受等；
- (七) 要求港鐵公司加強人力資源和深化員工培訓，以維持其營運水平及人手的穩定性，而在審批港鐵公司的票價調整幅度時，亦應考慮港鐵公司在處理事故、車務人手是否足夠及員工是否具足夠經驗等多方面的表現；
- (八) 要求港鐵公司推出彈性的分區制月票；檢討‘搭十送一’或‘搭一百賞一票’優惠模式，無限期落實即日回程優惠；在偏遠新市鎮鐵路站，例如北區及東涌，增設免費轉乘的港鐵接駁巴士服務；敦促港鐵公司在各區廣泛興建‘港鐵特惠站’；讓12歲以下的傷殘人士和單肢傷殘人士同享兩元乘車優惠，以及讓60歲至64歲的準退休人士享有半價乘車優惠等，以減輕勞工的交通開支；
- (九) 在5年內完成所有鐵路站月台興建幕門，並立即停止向使用八達通卡乘搭地鐵的乘客徵收每程額外1毫的費用；
- (十) 在審批港鐵公司的票價調整申請時，將港鐵公司改善車站設施的進度，例如洗手間、育嬰室、飲水機及其他無障礙設施等列為考慮因素之一，從而促使港鐵公司全面改善站內設施，方便乘客；及
- (十一) 關注港鐵範圍內發生意外的傷者補償問題，將涉及港鐵的意外及傷亡數字用作評估服務水平的指標之

一，以此作為調整票價的其中一項考慮因素，藉此推動港鐵公司仿效輕鐵的做法，向交通意外傷亡援助基金注資，使涉及港鐵意外的傷者也得到合理保障；及

(十二) 將按方程式計算所得的票價調整幅度交由立法會審批。

註：胡志偉議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

鄧家彪議員的修正案以下加單橫線標示。

范國威議員的修正案以下加雙橫線標示。

25. 經梁繼昌議員修正的議案

香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；然而，~~重新訂定方程式定必曠日持久、費時失事，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識；社會上亦有建議利用港鐵公司分派的股息設立票價穩定基金，以抵消票價加幅，但政府及學者均認為這種‘專款專用’的做法偏離政府的公共理財原則；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：~~

(一) ~~維持現行的方程式，並~~**全面檢討現時港鐵公司的票價調整機制，於方程式內加入可量化的數值或指標，以加強通脹幅度、市民負擔能力及港鐵公司整體業務利潤水平等因素的比重；並規定如港鐵公司的整體業務利潤超出某一上限，則不可上調票價；同時，要求港鐵公司**將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整，但調整幅度不能與按方程式計算所得的調整幅度相差超過三成；這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據；

- (二) 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；及
- (三) 要求港鐵公司推出價格合理的‘全港通’月票，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔。

註：梁繼昌議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。