

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(2)161/13-14(02)號文件

檔號：CB2/SS/1/13

《2013年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》 小組委員會

立法會秘書處擬備的 背景資料簡介

目的

本文件提供有關調整租用市區、新界及大嶼山的士收費的背景資料，並綜述當局就收費調整申請諮詢交通事務委員會(下稱"事務委員會")時，事務委員會所表達的意見及關注事項。

背景

的士收費調整的機制和考慮因素

2. 政府當局按照下列主要原則審核的士加價申請——
 - (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；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，其後車程收費則按不同車程長度而遞減的收費率計算¹。

3. 《道路交通(公共服務車輛)規例》(第374章附屬法例D)附表5訂明租用的士的收費表。根據《道路交通條例》(第374章)第7(1C)條，行政長官會同行政會議可訂立修訂規例，以實施租用市區、新界及大嶼山的士的收費調整。在評估的士加價申請時，政府當局會考慮事務委員會及交通諮詢委員會的意見，然後向行政長官會同行政會議提交建議。

4. 市區、新界及大嶼山的士上次是在2011年7月加價，平均加幅分別為5.15%、8.05%及4.11%。相關的修訂規例在2011年5月18日的立法會會議席上提交議員省覽。內務委員會並無成立小組委員會研究有關事宜。

議員對以往的士加價申請提出的主要關注事項

2012年的加價申請

5. 2012年5月，當局就市區、新界及大嶼山的士業界提出的收費調整申請諮詢交通事務委員會。事務委員會部分委員指出，的士司機長久以來均投訴石油氣價格反覆波動，並支持透過收取的士燃料附加費而不是增加的士車費，以應付燃料成本上升。該等委員贊同某些的士團體的意見，認為加價建議未必能惠及租車司機²，因為車主可能因此增加的士車租，結果抵銷車費調整可能帶來的收入增長。

6. 然而，政府當局認為，如引入燃料附加費，乘客會因為燃料成本的短期或極端的變動而承受頻繁、不可預見的大幅收費調整。政府當局表示，調整的士收費會較可取，因為的士車費調整由相關法例所訂明的機制規管，並須由行政長官會同行政會議批准。的士業界如要反映成本的上升，較為合適的做法是透過現行的收費調整機制行事，而非收取燃料附加費。政府當局亦解釋，收費調整機制的好處，是除考慮燃料價格上升外，

¹ 交通諮詢委員會在2008年6月5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 的士從業員分為3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。出租車主只把的士租予租車司機，並不自行駕駛的士。

亦能顧及業界的收入及其他成本項目，例如維修及保養費用的變動，就此，政府會對的士業的營運狀況進行全面的評估。

7. 運輸署其後宣布，部分的士團體態度出現逆轉，導致業界的士加價一事上意見分歧。待業界達成主流意見後，政府會重新考慮業界的加價申請。

2013年的加價申請

8. 在2013年9月24日的會議上，行政長官會同行政會議批准增加租用市區、新界及大嶼山的士的收費，落旗收費增加2元，落旗後的跳錶收費則增加1角，以及讓新界的士就(a)所運載每件行李；(b)所運載每隻動物或鳥類；以及(c)每程電召預約服務的額外收費，每項加收1元。市區、新界及大嶼山的士業界提出加價申請，是基於營運成本上升，特別是自2011年7月上次的士加價後因工資上漲(例如車輛機械工的工資)、零件價格上升和通脹³而增加的燃料費、車輛維修保養費和保險費。

9. 按立法會參考資料摘要所載，的士業界申請和獲批准的收費調整幅度如下——

	市區的士	新界的士	大嶼山的士
	落旗收費 (最初2公里或以下路程)		
現時收費	20元	16.5元	15元
業界建議	22元 (+2元)	19元 (+2.5元)	18元 (+3元)
政府建議	22元 (+2元)	18.5元 (+2元)	17元 (+2元)
	落旗後每行駛200米的跳錶收費 (即每跳收費)		
	2-9公里	2-8公里	2-20公里
現時收費	每跳1.5元	每跳1.3元	每跳1.3元
業界建議	每跳1.6元 (+1角)	每跳1.4元 (+1角)	每跳1.4元 (+1角)
政府建議	每跳1.6元 (+1角)	每跳1.4元 (+1角)	每跳1.4元 (+1角)
	9公里後	8公里後	20公里後
現時收費	每跳1元	每跳1元	每跳1.2元
業界建議	維持不變	維持不變	維持不變
政府建議	維持不變	維持不變	維持不變

³ 與2011年(7月至12月)(即上次加價後首6個月)比較，綜合消費物價指數在2012年(全年)上升了3.4%，到2013年(1月至3月)則合共上升了6.7%。

	市區的士	新界的士	大嶼山的士
按業界建議計算的平均加幅 ⁴	7.11%	10.71%	10.63%
按政府建議計算的平均加幅	7.11%	9.04%	8.83%

諮詢事務委員會

10. 當局於2013年6月21日就的士業界提出的收費調整申請諮詢事務委員會。鑒於各項經營成本上升及通脹導致司機和車主的實質收入下跌，大部分委員支持的士加價的建議。部分委員非常關注炒賣的士牌照的問題，有關活動已導致的士牌價飆升至超過700萬元。有委員擔心的士加價可能會進一步助長的士牌照的炒賣活動，所以不支持的士加價，認為加價建議未必能惠及租車司機，因為車主可能因此增加的士車租，結果抵銷車費調整可能帶來的收入增長。

11. 部分委員籲請政府當局應確保的士加價可令司機的收入增加。其他委員建議，政府當局應引入的士服務分級制，並容許設備較佳的的士收取較高的車資。這做法或有助增加的士司機的收入。此外，委員亦關注的士司機老化的問題，因為委員觀察到，的士司機收入有限，加上福利少，所以願意投身這個行業的青年人不多。其他委員建議，政府當局可考慮引入低租值的士牌照，一如為低收入家庭提供廉租屋的做法。他們並促請政府當局增設石油氣加氣站，以縮短輪候的時間。

12. 此外，事務委員會再次探討引入燃料附加費的方案，這樣便無需透過的士加價來減輕燃料成本。政府當局向委員表示會研究海外實施及不實施燃油附加費的經驗，看看這些經驗如何切合香港的情況。政府當局了解業界的意願，是政府先按照現行機制處理的士加價的申請。

⁴ 收費平均加幅是根據運輸署的士咪錶讀數調查所得的平均車費收入計算。每種的士的收費平均加幅，為相關的士類別的車程距離分布內每段不同車程距離分段因加價所致的車費變動率相加起來的總和。當中假設有關於加價實施後，3類的士一般的車程數目和車程距離分布不變。由於3類的士車程距離分布各異，即使落旗收費增加的金額相同，不同類別的士的平均收費加幅亦會有所不同。

最新發展

13. 《2013年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》(下稱"2013年修訂規例")在2013年10月11日刊登憲報，以實施批准的市區、新界及大嶼山的士收費調整，由2013年12月8日起生效。修訂規例的主要條文載於立法會參考資料摘要。2013年修訂規例已於2013年10月16日提交立法會。在2013年10月18日舉行的內務委員會會議上，議員同意成立小組委員會，研究2013年修訂規例。

相關文件

14. 相關文件一覽表載於**附錄**。

立法會秘書處
議會事務部2
2013年10月28日

《2013年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》小組委員會

相關文件一覽表

會議日期	委員會／會議	會議紀要／文件	立法會文件編號
2012年5月24日	交通事務委員會	會議文件	http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/agenda/tp20120524.htm
		會議紀要	CB(1)2511/11-12 http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/minutes/tp20120524.pdf
2012年5月24日	—	關於運輸署對的士加價申請的回應的新聞公報	http://www.td.gov.hk/tc/publications_and_press_releases/press_releases/transport_department/index_id_1884.html
2013年6月21日	交通事務委員會	政府當局就的士加價申請提供的文件	CB(1)1298/12-13(03) http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/papers/tp0621cb1-1298-3-c.pdf
		立法會秘書處就的士收費調整擬備的背景資料簡介	CB(1)1298/12-13(04) http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/papers/tp0621cb1-1298-4-c.pdf
2013年9月24日	—	有關"的士加價申請"的立法會參考資料摘要	http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/subleg/brief/151brf.pdf