

資料文件立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會**停止為在38個港鐵車站加裝月台幕門及自動月台閘門而
向使用八達通卡的乘客每程加收一毫的安排**

目的

在2013年11月22日舉行的小組委員會會議上，委員曾討論東鐵綫及馬鞍山綫加裝自動月台閘門工程進度及相關財務安排的文件(立法會文件編號CB(1)308/13-14(03))。本文件提供更多詳情，闡釋為在荃灣綫、觀塘綫和港島綫的38個港鐵車站加裝月台幕門及自動月台閘門而向使用八達通卡的乘客每程加收一毫的安排。

背景

2. 兩鐵合併前的地鐵有限公司(下稱「地鐵公司」)於1999年宣布，在荃灣綫、觀塘綫和港島綫的30個地底車站進行月台幕門加裝工程。根據當時估算，工程費用為20億元，當中一半由地鐵公司支付，餘下一半(即10億元)則由乘客分擔，方法是向使用八達通卡乘搭兩鐵合併前的地鐵網絡¹的乘客每程加收一毫。這項收費安排自2000年7月起實施。

3. 地鐵公司其後於2007年決定，在8個高架及地面車站加裝自動月台閘門。工程費用約為3億元，當中一半(即1.5億元)同樣由使用八達通卡的乘客以每程加收一毫的方式分擔。因此，地鐵公司為了加裝月台幕門和自動月台閘門，會向使用八達通卡的乘客收取合共11.5億元。地鐵公司在計算應收金額時，沒有計及通脹因素，把收費劃一為一毫。

4. 兩鐵合併後的香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)於2013年11月12日宣布，由同年12月1日起(較原訂日期提前約三個月)停止向使用八達通卡的乘客每程加收一毫的安排。按照

¹ 兩鐵合併前的地鐵綫為：荃灣綫、觀塘綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫和迪士尼綫。

當時估算，港鐵公司截至2013年11月30日時已收取的金額約為11.3億元，較11.5億元這個原訂目標少約2,000萬元。為簡化計算工作，港鐵公司上述估算並無計及之前票價調整對加收一毫安排下收取的金額的影響。向使用八達通卡的乘客每程加收一毫的安排於2013年12月1日正式停止。

5. 加收一毫的安排並不適用於兩鐵合併前的九廣鐵路公司(下稱「九鐵公司」)網絡的票價。因此，停止加收一毫的安排也只適用於兩鐵合併前的地鐵綫。

市民對加收一毫安排計算方法的意見

6. 在2013年11月22日的小組委員會會議上，委員要求港鐵公司回應一名市民對加收一毫的安排計算方法的意見。該意見載於 附件 A。

7. 港鐵公司對此事作出了深入的分析，認為在計算向乘客加收的金額是否已多於所需的11.5億元總額時，必須計及自2000年起的所有地鐵／港鐵票價調整，不論票價是向下調整(2007年兩鐵合併後)，抑或是向上調整(2010至2013年期間)。自2000年起的地鐵／港鐵票價調整詳請，載於 附件 B。歷次票價調整對加收一毫的安排下收取金額的影響，載於 附件 C。

8. 如計及歷次票價調整，加收一毫的安排下的收取金額只得約11.06億元，較按原來以劃一收費一毫計算的11.26億元少2,000萬元，也較11.5億元這個原訂目標少4,400萬元。因此，在兩個計算方法下，港鐵公司均沒有向乘客多收費用。其計算方法詳載於 附件 D。

調整受管制票價在2013年調整票價後的加權平均值

9. 由載於 附件 C的資料可見，在2013年6月調整票價後，加收一毫安排下的實際加收金額稍稍高於一毫，多了0.45仙。港鐵公司在2013年11月12日宣布由同年12月1日起停止加收一毫的安排後，八達通票價便已調低一毫。鑑於八達通票價的調整以一毫為單位，港鐵公司計劃在下一輪調整港鐵票價時(即2014年6月29日)，會由受管制票價加權平均值內撇除0.45仙。港鐵公司亦知悉，在2013年12月1日至2014年6月28

日期間(即 2014 年票價調整實施前)，這 0.45 仙的餘額將累積成約 280 萬元的額外票價收入。港鐵公司計劃把這筆收入撥入票價優惠帳戶，經由 2014 年 6 月 29 日起實施「即日第二程車費九折」計劃提供優惠予乘客。

10. 按照政府與港鐵公司為規管港鐵運作而簽訂的《營運協議》，票價調整的數值必須調整至最接近的小數點後 4 個位。票價調整詳情如下：

受管制票價在停止就加裝月台幕門及自動月台閘門而加收一毫的安排後及 2014 年調整票價前的加權平均值[a]	8.6313 元
就加裝月台幕門及自動月台閘門而加收一毫的安排所造成的餘額[b]	0.0045 元 (即 0.45 仙)
用作 2014 年票價調整的經調低的受管制票價加權平均值[a]-[b]	8.6268 元

11. 在 2014 年票價以 +3.6% 進行調整前，從受管制票價加權平均值扣減 0.45 仙的做法適用於所有港鐵票價，包括八達通票價和單程車票票價，兩鐵合併前的九鐵網絡的乘客也一樣受惠，縱使加收一毫安排並不適用於前九鐵網絡的票價。

12. 港鐵公司委聘了外界核數師核實計算方法。外界核數師確認港鐵公司的計算恰當。

13. 港鐵公司在 2014 年 6 月 29 日實施 2014 年票價調整時，將採用經調低的受管制票價加權平均值，即 8.6268 元。2014 年票價調整的詳情，將按《營運協議》的規定在另一份文件匯報。

徵詢意見

14. 請各委員備悉此事的最新進展。

香港鐵路有限公司
2014年5月

20-NOV-2013 11:26 FROM LEGCO

TO 21368016

P.01
Annex A
頁 1 / 2

CB(1)367/13-14(01)

From: panel_t/LEGCO
To:Date: Friday, November 15, 2013 03:38PM
Subject: Fw: 就港鐵停收月台幕門1毫子附加費的意見To: panel_t@legco.gov.hk
From: Raymond Cheung <>
Date: 11/13/2013 01:50PM
Subject: 就港鐵停收月台幕門1毫子附加費的意見

立法會交通事務委員會主席：

就港鐵停收月台幕門1毫子附加費的意見

本人認為港鐵將於2013年12月1日起停收月台幕門1毫子附加費的決定為不合理的決定。港鐵應繼續停收月台幕門附加費\$0.12以取代上述停收1毫子的決定。

港鐵（前身為地鐵）收取1毫子月台幕門附加費的決定是由2000年開始一直延續至今，已經有13年的時間了。根據立法會CB(1)1715/00-01(02)、CB(1)2333/09-10(01)、CB(1)2321/10-11(01)、CB(1)1995/11-12(01)和CB(1)1253/12-13(01)號文件，港鐵（或前地鐵）在這13年內於2002年4月1日、2010年6月13日、2011年6月19日、2012年6月17日和2013年6月30日分別加價2.3%、2.05%、2.2%、5.4%和2.7%，累計加價為15.49%（自2000-2013年計算）。每一次的加價都沒有把月台幕門附加費分離出來而獨立去增加基本票價，反而是以一個整體票價去作出加價。換言之13年以來，那1毫子的月台幕門附加費已經靜靜地加了15.49%的價，即是今天的\$0.12而非\$0.10，如果港鐵認為月台幕門附加費的歷史任務已經完結，那麼相關的費用就應該全部停收而不是部份停收，月台幕門相關的附加費以今天計算是\$0.12而非\$0.10，所以如果港鐵決定停收月台幕門附加費，理應一律減收\$0.12票價。如果只停收\$0.10月台幕門附加費，就是變相加價\$0.02。以今天特惠票價大埔墟到太和\$1.50為例，扣除了\$0.12月台幕門附加費的票價為\$1.38，變相加價\$0.02後為\$1.40，幅度為1.45%。這1.45%變相加價是繞過票價調整機制和立法會，所以是次決定是大有問題的。

本人亦知道在這13年內港鐵亦有作出減價的決定，但那只是因應兩鐵合併而作出的決定，事件跟月台幕門無關，應視為獨立事件，不應作為借口為月台幕門附加費已加價15.49%，和繞過票價調整機制和立法會去加價的事實作辯護。

港鐵假如今日發價加價1.45%，那麼今後每一年的票價調整的基準票價價位就會被抬高，以後累計的額外加價就更為龐大，市民每年就要額外付出數以千萬計的不合理的費用。

另外，昨日港鐵稱截至本月底已累積收取11.3億元月台幕門附加費，這11.3億是怎樣計算出來也有很大問題。以港鐵認為月台幕門附加費一直以來都是1毫子的態度來估計，這11.3億元月台幕門附加費是13

[http://sobmal01/mail/panel_t.nsf/\(%24Drafts\)/\\$new/?OpenDocument&Form=h_Print...](http://sobmal01/mail/panel_t.nsf/(%24Drafts)/$new/?OpenDocument&Form=h_Print...) 15/11/2013

年以來有113億人次每次收取1毫子而得來的。以平均每年(113億人次/13年)8.69億人次推算,2002年至2010年8年內有69.52億人次乘坐港鐵,港鐵認為在這期間收取了6.952億元月台幕門附加費,但其實收取了7.114億元月台幕門附加費,因為自2002年起加價了2.3%。如些類推,2010港鐵認為收取了8.69千萬元月台幕門附加費,但其實收取了9.07千萬元月台幕門附加費;2011港鐵認為收取了8.69千萬元月台幕門附加費,但其實收取了9.27千萬元月台幕門附加費;2012港鐵認為收取了8.69千萬元月台幕門附加費,但其實收取了9.27千萬元月台幕門附加費;2013港鐵認為收取了8.69千萬元月台幕門附加費,但其實收取了9.77千萬元月台幕門附加費;13年內已累積多收取3.667千萬元月台幕門附加費,數目驚人,港鐵以此掩耳盜鈴的方式多收市民數以千萬計的費用,本人認為十分之不合理。

本人在此懇請立法會交通事務委員會討論有關港鐵停收月台幕門1毫子附加費的事宜,並促請港鐵停收月台幕門附加費\$0.12,和交代已收取的11.3億元月台幕門附加費的計算方法。

小市民

張煒權

2013年11月13日

自2000年起的地鐵／港鐵票價調整

(A) 2007年兩鐵合併前

自加收一毫的安排於2000年實施後，地鐵票價直至2007年12月2日前不曾調整。

(B) 2007年兩鐵合併時票價下調

2. 兩鐵於2007年12月2日合併時，港鐵公司以不同方式降低票價，整體票價因而平均下調7.4%。

(C) 2007年兩鐵合併後的票價調整

3. 兩鐵合併後，港鐵公司引入採用直接驅動方程式的票價調整機制如下：

整體票價調整幅度 = $(0.5 \times \text{該年12月綜合消費物價指數按年變動}) + (0.5 \times \text{該年12月運輸業名義工資指數按年變動}) - \text{生產力因素}$ (2013年前是0%；2013至2017年是0.6%)

4. 自2007年兩鐵合併時票價下調後，港鐵票價曾經四度上調如下：

<u>年份</u>	<u>整體票價調整幅度</u>
2008	0%
2009	0%
2010年6月	+2.05%
2011年6月	+2.2%
2012年6月	+5.4%
2013年6月	+2.7%

自 2000 年起地鐵／港鐵票價調整
對加收一毫的安排下收取額的影響

年份 ¹		整體票價 調整幅度 ²	使用八達通卡乘客的 每程實際加收費用 ³
2000 至 2006		0%	\$0.10
2007	1 月 1 日至 12 月 1 日	0%	\$0.10
	12 月 2 至 31 日	-7.4%	\$0.0926
2008	上半年		
	下半年		
2009	上半年	0%	\$0.0926
	下半年		
2010	上半年	0%	\$0.0926
	下半年		
2011	上半年	+2.05%	\$0.0945
	下半年		
2012	上半年	+2.2%	\$0.0965
	下半年		
2013	上半年	+5.4%	\$0.1017
	下半年(截至 2013 年 11 月)		

¹ 根據《營運協議》訂明的票價調整機制，票價調整於每年六月實施。

² 整體票價調整幅度適用於所有地鐵／港鐵票價，包括兩鐵合併前的地鐵綫和九鐵綫。

³ 《營運協議》規定受管制票價加權平均值必須調整至最接近的小數點後 4 個位。

向乘客加收總金額比較：
 (a)按劃一收費一毫計算；以及
 (b)計及地鐵／港鐵票價調整

年份		向乘客加收總金額	
		(a)按劃一收費一毫計算 (百萬元)	(b)計及地鐵／港鐵 票價調整 (百萬元)
2000 至 2006		\$470.2	\$470.2
2007	1 月 1 日至 12 月 1 日	\$75.4	\$75.4
	12 月 2 至 31 日	\$7.2	\$6.7
2008	上半年	\$87.6	\$81.1
	下半年		
2009	上半年	\$89.4	\$82.7
	下半年		
2010	上半年	\$94.7	\$88.5
	下半年		
2011	上半年	\$99.7	\$95.2
	下半年		
2012	上半年	\$104.1	\$103.2
	下半年		
2013	上半年	\$97.5	\$100.5
	下半年(截至 2013 年 11 月)		
總計		\$1,126	\$1,106¹
原訂目標		\$1,150	\$1,150 (-\$44)

¹ 包括 2013 年 12 月 1 日至 2014 年 6 月 28 日期間(即 2014 年票價調整實施前)0.45 仙的餘額累積而成的約 280 萬元額外票價收入。