

立法會參考資料摘要

《道路交通條例》 (第 374 章)

的士加價申請 《2013 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》

引言

在二零一三年九月二十四日的會議上，行政會議**建議**，行政長官**指令**根據《道路交通條例》(第 374 章)(《條例》)第 7(1C)條制訂《2013 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》(《修訂規例》)(見**附件 A**)俾使增加租用市區、新界及大嶼山的士¹的收費，落旗收費增加 2 元，落旗後的跳錶收費²則增加 1 角，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。

A

¹ 現時共有 18,138 輛的士，其中 15,250 輛為市區的士，2,838 輛為新界的士，50 輛為大嶼山的士 -

(a) 「市區的士」是指根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374E 章)獲發牌照可供作出租或載客之用的的士，但不包括大嶼山的士及新界的士；

(b) 「新界的士」是指根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374E 章)獲發牌照可在第 374E 章附表 7 第 1 段指明的許可地區供作出租或載客之用的的士；以及

(c) 「大嶼山的士」是指根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374E 章)獲發牌照可在第 374E 章附表 7 第 2 段指明的許可地區供作出租或載客之用的的士。

約 65% 的的士由個人擁有，餘下則屬公司所有。根據已簽發的士司機證的數目，現時約有 57,000 名司機。

² 即以下車程距離內每行駛 200 米跳錶一次的收費 -

(a) 市區的士 2 至 9 公里；

(b) 新界的士 2 至 8 公里；以及

(c) 大嶼山的士 2 至 20 公里。

2. 因應上文落旗收費及落旗後首段跳錶收費的調整，市區的士收費平均加幅為 7.11%，新界的士為 9.04%，大嶼山的士為 8.83%。待立法會進行先訂立後審議的程序後，新收費會由二零一三年十二月八日起生效。

理據

(A) 政府的考慮因素

3. 的士提供個人化、點到點的公共交通服務。一直以來，我們按照以下主要原則考慮的士加價申請 –

- (a) 需要確保的士營運的財務可行性，包括考慮收入和營運成本的轉變；
- (b) 需要維持的士服務在車輛供應、乘客候車時間和乘客對服務意見等方面在令人滿意的水平；
- (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；以及
- (e) 的士收費結構 – 應為落旗首段車程收費較高，跳錶收費率則按不同車程長度而遞減。

4. 的士收費率於《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374D 章) (《規例》)附表 5 中訂明，可由行政長官會同行政會議修改，並須經過立法會先訂立後審議的程序。

(B) 的士業界的加價申請

5. 市區、新界及大嶼山的士業界在二零一三年一月申請增加各自的落旗收費和跳錶收費。加價申請的詳情和政府的建議如下 –

	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)		
現時收費	2-9 公里	2-8 公里	2-20 公里
	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)
現時收費	9 公里後	8 公里後	20 公里後
	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
按業界建議計算的 平均加幅 ³	7.11%	10.71%	10.63%
按政府建議計算的 平均加幅	7.11%	9.04%	8.83%

與此同時，新界的士業界申請增加(a)運載每件行李；(b)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，各增加 1 元(即由 4 元增至 5 元)，俾使與市區及大嶼山的士的同類收費看齊。

³ 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，三類的士一般的車程數目和車程距離分布不變。由於三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。

6. 的士業界提出加價申請，是基於營運成本上升，特別是自二零一一年七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⁴而增加的燃料費、車輛維修保養費和保險費。

(C) 政府的評估

(1) 市區的士

市區的士業界的財政狀況

7. 市區的士上次加價是在二零一一年七月，平均加幅為5.15%。

(a) 營運收入⁵

市區的士從業員在二零一一年(七月至十二月)至二零一三年(一月至三月)的每月平均營運收入如下 –

市區的士	每月平均營運收入		
	租車司機 ⁶	車主司機 ⁶	出租車主 ⁶
2011年(7月至12月) ⁷	24,498元	33,998元	18,990元
2012年(全年)	24,944元	34,704元	19,510元
對比2011年(7月至12月) 的名義變動 ⁸	+1.8%	+2.1%	+2.7%
實質變動 ⁹	(-1.5%)	(-1.3%)	(-0.6%)

⁴ 與二零一一年(七月至十二月)(即上次加價後首六個月)比較，綜合消費物價指數在二零一二年(全年)上升了3.4%，到二零一三年(一月至三月)則合共上升了6.7%。

⁵ 營運收入包括車費收入、小費、車租收入和廣告收入。

⁶ 三類的士從業員的每月收入包括 –

(a) 租車司機(向的士車主租賃的士) – 車費收入和小費；

(b) 車主司機(擁有並自行駕駛的士，部分把其中一更的士租予租車司機) – 車費收入、小費、廣告收入和車租收入(如有將的士出租)；以及

(c) 出租車主(只把的士租予租車司機，並不自行駕駛的士) – 車租收入和廣告收入。

⁷ 二零一一年七月至十二月是上次加價後首六個月。

⁸ 這是在不計及通脹的情況下，二零一二年(全年)與二零一一年(七月至十二月)相比的變動。

市區的士	每月平均營運收入		
	租車司機 ⁶	車主司機 ⁶	出租車主 ⁶
2013年(1月至3月)	25,026元	35,137元	20,212元
對比2011年(7月至12月) 的名義變動 ¹⁰	+2.2%	+3.4%	+6.4%
實質變動 ¹¹	(-4.2%)	(-3.1%)	(-0.2%)

(b) 營運成本

市區的士從業員在二零一一年(七月至十二月)至二零一三年(一月至三月)的每月平均營運成本如下 -

市區的士	每月平均營運成本		
	租車司機 ¹²	車主司機 ¹²	出租車主 ¹²
2011年(7月至12月)	12,324元	10,034元	6,271元
2012年(全年)	12,818元	10,351元	6,300元
對比2011年(7月至12月) 的名義變動	+4.0%	+3.2%	+0.5%
實質變動	(+0.6%)	(-0.2%)	(-2.8%)
2013年(1月至3月)	13,351元	10,790元	6,480元
對比2011年(7月至12月) 的名義變動	+8.3%	+7.5%	+3.3%
實質變動	(+1.6%)	(+0.8%)	(-3.1%)

⁹ 這是在計及 3.4%的通脹後，二零一二年(全年)與二零一一年(七月至十二月)相比的變動。

¹⁰ 這是在不計及通脹的情況下，二零一三年(一月至三月)與二零一一年(七月至十二月)相比的變動。

¹¹ 這是在計及 6.7%的通脹後，二零一三年(一月至三月)與二零一一年(七月至十二月)相比的變動。

¹² 三類的士從業員的每月營運成本包括-

(a) 租車司機 - 燃料和車租；

(b) 車主司機 - 燃料、車輛保養維修、保險、折舊，以及牌照費等雜項成本；以及

(c) 出租車主 - 車輛保養維修、保險、折舊，以及牌照費等雜項成本。

(c) 淨收入

市區的士從業員在二零一一年(七月至十二月)至二零一三年(一月至三月)的每月平均淨收入如下 -

市區的士	每月平均淨收入		
	租車司機	車主司機	出租車主
2011年(7月至12月)	12,174 元	23,964 元	12,719 元
2012年(全年)	12,126 元	24,353 元	13,210 元
對比 2011年(7月至12月) 的名義變動	-0.4%	+1.6%	+3.9%
實質變動	(-3.6%)	(-1.7%)	(+0.5%)
2013年(1月至3月)	11,675 元	24,347 元	13,732 元
對比 2011年(7月至12月) 的名義變動	-4.1%	+1.6%	+8.0%
實質變動	(-10.1%)	(-4.7%)	(+1.2%)

上述資料顯示，自二零一一年七月上次加價以來，雖然市區的士租車司機及車主司機的整體營運收入名義上有所上升，但增幅追不上每月平均營運成本的上升及通脹引致的開支。上述情況導致主要靠車費收入的司機的每月平均淨收入，按實質計算較二零一一年(七月至十二月)為低。因此，市區的士業界提出加價申請理據充分。

批准市區的士收費調整

8. 按上文第 3 段臚列的各項原則，我們在審批加價申請時考慮到市區的士從業員的預計每月實質淨收入在業界申請的加幅(7.11%)下，仍低於二零一一年上次加價後的水平；的士業界的營運成本預計會持續上升；自二零一一年七月上次加價後至二零一四年年初，一般物價水平的增幅預計將達 10.14%；以及上次加價後至二零一三年第一季的家庭住戶每月入息中位數的增幅則為 10%。我們亦考慮了立法會交通事務委員會(事務委員會)和交通諮詢委員會(交諮會)對加價申請不持異議。綜觀各項因素，我們建議而行政長官會同行政會議批准，按照市區的士業界的申請加幅，市區的士落旗收費增加 2 元，以及落旗後首段跳錶收費每跳增加 1 角，平均加幅為 7.11%。

加價對收費差距的預計影響

9. 為免的士服務需求過大，並為確保交通暢順，政府的一貫政策是在的士與其他公共交通工具之間維持合理的收費差距。目前，市區的士與其他公共交通工具的收費差距為 4.78 倍。實施批准加幅後，預料收費差距會變為 5.54 倍。我們認為加價對收費差距變動的影響輕微。

(2) 新界的士

新界的士業界的財政狀況

10. 新界的士上次加價是在二零一一年七月，平均加幅為 8.05%。

(a) 營運收入

新界的士從業員在二零一一年(七月至十二月)至二零一三年(一月至三月)的每月平均營運收入如下 -

新界的士	每月平均營運收入		
	租車司機	車主司機	出租車主
2011年(7月至12月)	21,561元	27,801元	12,480元
2012年(全年)	22,012元	28,512元	13,000元
對比2011年(7月至12月) 的名義變動	+2.1%	+2.6%	+4.2%
實質變動	(-1.2%)	(-0.8%)	(+0.8%)
2013年(1月至3月)	22,396元	29,156元	13,520元
對比2011年(7月至12月) 的名義變動	+3.9%	+4.9%	+8.3%
實質變動	(-2.6%)	(-1.7%)	(+1.6%)

(b) 營運成本

新界的士從業員在二零一一年(七月至十二月)至二零一三年(一月至三月)的每月平均營運成本如下 -

新界的士	每月平均營運成本		
	租車司機	車主司機	出租車主
2011年(7月至12月)	10,296元	9,934元	5,540元
2012年(全年)	10,868元	10,433元	5,622元
對比2011年(7月至12月) 的名義變動	+5.6%	+5.0%	+1.5%
實質變動	(+2.1%)	(+1.6%)	(-1.8%)
2013年(1月至3月)	11,388元	11,053元	5,856元
對比2011年(7月至12月) 的名義變動	+10.6%	+11.3%	+5.7%
實質變動	(+3.7%)	(+4.3%)	(-0.9%)

(c) 淨收入

新界的士從業員在二零一一年(七月至十二月)至二零一三年(一月至三月)的每月平均淨收入如下 -

新界的士	每月平均淨收入		
	租車司機	車主司機	出租車主
2011年(7月至12月)	11,265元	17,867元	6,940元
2012年(全年)	11,144元	18,079元	7,378元
對比2011年(7月至12月) 的名義變動	-1.1%	+1.2%	+6.3%
實質變動	(-4.3%)	(-2.1%)	(+2.8%)
2013年(1月至3月)	11,008元	18,103元	7,664元
對比2011年(7月至12月) 的名義變動	-2.3%	+1.3%	+10.4%
實質變動	(-8.4%)	(-5.0%)	(+3.5%)

以上資料顯示，自二零一一年七月上次加價以來，雖然新界的士租車司機及車主司機的整體營運收入名義上有所上升，但增幅追不上每月平均營運成本的上升及通脹引致的開支。上述情況導致主要靠車費收入的司機的每月平均淨收入，按實質計算較二零一一年(七月至十二月)為低。因此，新界的士業界提出加價申請的理據充分。

批准新界的士收費調整

11. 但按上文第 3 段臚列的各項原則，以及在顧及業界提出的 10.71% 平均加幅較上文第 8 段提及的物價水平預計增幅(10.14%) 及家庭住戶每月入息中位數的增幅(10%) 為高後，我們認為新界的士的落旗加幅應較業界的申請為低。我們建議而行政長官會同行政會議批准新界的士落旗收費增加 2 元 (而非業界提出的 2.5 元)，以及落旗後首段跳錶收費每跳增加 1 角，平均加幅為 9.04%。此外，我們建議而行政長官會同行政會議批准新界的士就 (a) 運載每件行李；(b) 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各增加 1 元(即由 4 元增至 5 元)。

加價對收費差距的預計影響

12. 目前，新界的士與其他公共交通工具的收費差距為 2.71 倍。實施批准加幅後，預料收費差距會變為 3.05 倍。我們認為加價對收費差距變動的影響輕微。

(3) 大嶼山的士

大嶼山的士業界的財政狀況

13. 大嶼山的士上次加價是在二零一一年七月，平均加幅為 4.11%。

(a) 營運收入

大嶼山的士從業員在二零一一年(七月至十二月)至二零一三年(一月至三月)的每月平均營運收入如下 -

大嶼山的士	每月平均營運收入		
	租車司機	車主司機	出租車主
2011年(7月至12月)	22,768元	31,268元	17,000元
2012年(全年)	23,528元	32,241元	17,425元
對比2011年(7月至12月) 的名義變動	+3.3%	+3.1%	+2.5%
實質變動	(0%)	(-0.3%)	(-0.8%)
2013年(1月至3月)	22,584元	31,584元	18,000元
對比2011年(7月至12月) 的名義變動	-0.8%	+1.0%	+5.9%
實質變動	(-7.0%)	(-5.3%)	(-0.7%)

(b) 營運成本

大嶼山的士從業員在二零一一年(七月至十二月)至二零一三年(一月至三月)的每月平均營運成本如下 -

大嶼山的士	每月平均營運成本		
	租車司機	車主司機	出租車主
2011年(7月至12月)	12,288元	13,851元	7,771元
2012年(全年)	12,738元	14,442元	7,897元
對比2011年(7月至12月) 的名義變動	+3.7%	+4.3%	+1.6%
實質變動	(+0.3%)	(+0.9%)	(-1.7%)
2013年(1月至3月)	12,650元	14,777元	8,328元
對比2011年(7月至12月) 的名義變動	+2.9%	+6.7%	+7.2%
實質變動	(-3.5%)	(0%)	(+0.5%)

(c) 淨收入

大嶼山的士從業員在二零一一年(七月至十二月)至二零一三年(一月至三月)的每月平均淨收入如下 -

大嶼山的士	每月平均淨收入		
	租車司機	車主司機	出租車主
2011年(7月至12月)	10,480元	17,417元	9,229元
2012年(全年)	10,790元	17,799元	9,528元
對比2011年(7月至12月) 的名義變動	+3.0%	+2.2%	+3.2%
實質變動	(-0.4%)	(-1.1%)	(-0.1%)
2013年(1月至3月)	9,934元	16,807元	9,672元
對比2011年(7月至12月) 的名義變動	-5.2%	-3.5%	+4.8%
實質變動	(-11.1%)	(-9.5%)	(-1.7%)

以上資料顯示，自二零一一年七月上次加價以來，大嶼山的士租車司機和車主司機在二零一三年(一月至三月)的每月平均淨收入，不論按名義價值或實質計算，均低於二零一一年(七月至十二月)的水平。因此，大嶼山的士業界提出加價申請的理據充分。

批准大嶼山的士收費調整

14. 但按上文第3段臚列的各項原則，以及在顧及業界提出的10.63%平均加幅較上文第8段提及的物價水平預計增幅(10.14%)及家庭住戶每月入息中位數的增幅(10%)為高後，我們認為大嶼山的士的落旗加幅應較業界的申請為低。我們建議而行政長官會同行政會議批准大嶼山的士落旗收費增加2元(而非業界提出的3元)，以及落旗後首段跳錶收費每跳增加1角，平均加幅為8.83%。

加價對收費差距的預計影響

15. 目前，大嶼山的士與其他公共交通工具的收費差距為4.63倍。實施批准加幅後，預料收費差距會變為5.25倍。我們認為加價對收費差距變動的影響輕微。

《修訂規例》

- A 16. 《修訂規例》修改《規例》(見**附件 A**)附表 5 第 1、2、2a、3、4(i)(b)、4(ii)(b)和 4(vii)(b)項所訂市區、新界及大嶼山的士的收費率，以實施獲批准的加幅。由於落旗後的跳錶收費會提高，我們亦須相應修訂等候時間的收費¹³。

立法程序時間表

17. 立法程序時間表將會如下 –

刊登憲報	二零一三年十月十一日
提交立法會進行先訂立後審議的程序	二零一三年十月十六日
生效日期	二零一三年十二月八日

獲批准加價的影響

- B 18. 《修訂規例》對可持續發展及經濟的影響載於**附件 B**，但對公務員、財政、生產力、環境、家庭則無影響。《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《條例》現有的約束力。

公眾諮詢

19. 我們在二零一三年六月二十一日諮詢了事務委員會。委員會察悉的士業界面對不斷上升的營運成本，並不反對加價。另外，我們在二零一三年七月三十日徵詢交諮會的意見。考慮到加價建議有助司機改善收入，而且加幅溫和，應會獲市民接受，交諮會支持政府的建議。交諮會已致函運輸及房屋局局長詳述意見，該函載於**附件 C**。

C

¹³ 法例亦訂明等候時間的收費，每分鐘的收費與落旗後每次跳錶收費相同。

宣傳安排

20. 我們會在二零一三年九月二十四日發出新聞稿，並會安排發言人回答傳媒的查詢。

查詢

21. 若對本文內容有任何查詢，請與以下人員聯絡：

運輸署助理署長
蘇祐安先生
電話：2829 5208

運輸及房屋局
二零一三年九月二十四日

《2013 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)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 2013 年 12 月 8 日起實施。

2. 修訂《道路交通(公共服務車輛)規例》

《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374 章, 附屬法例 D)現予修訂, 修訂方式列於第 3 條。

3. 修訂附表 5(的士收費)

(1) 附表 5 —

廢除

“[第 2、47 及 62 條]”

代以

“[第 2、47 及 62 條及附表 9]”。

(2) 附表 5, 第 1(A)項 —

廢除

“\$20.00”

代以

“\$22.00”。

(3) 附表 5, 第 1(B)項 —

廢除

“\$1.50”

代以

“\$1.60”。

(4) 附表 5, 第 1(B)項 —

廢除

“\$72.50”

代以

“\$78.00”。

(5) 附表 5, 第 1(C)項 —

廢除

“\$72.50”

代以

“\$78.00”。

(6) 附表 5, 第 2(A)項 —

廢除

“\$15.00”

代以

“\$17.00”。

(7) 附表 5, 第 2(B)項 —

廢除

“\$1.30”

代以

“\$1.40”。

(8) 附表 5, 第 2(B)項 —

廢除

- “\$132.00”
代以
“\$143.00”。
- (9) 附表 5，第 2(C)項 —
廢除
“\$132.00”
代以
“\$143.00”。
- (10) 附表 5，第 2a(A)項 —
廢除
“\$16.50”
代以
“\$18.50”。
- (11) 附表 5，第 2a(B)項 —
廢除
“\$1.30”
代以
“\$1.40”。
- (12) 附表 5，第 2a(B)項 —
廢除
“\$55.50”
代以
“\$60.50”。
- (13) 附表 5，第 2a(C)項 —

- 廢除**
“\$55.50”
代以
“\$60.50”。
- (14) 附表 5，第 3(i)(A)項 —
廢除
“\$1.50”
代以
“\$1.60”。
- (15) 附表 5，第 3(i)(A)項 —
廢除
“\$72.50”
代以
“\$78.00”。
- (16) 附表 5，第 3(i)(B)項 —
廢除
“\$72.50”
代以
“\$78.00”。
- (17) 附表 5，第 3(ii)(A)項 —
廢除
“\$1.30”
代以
“\$1.40”。

- (18) 附表 5，第 3(ii)(A)項 —
廢除
“\$132.00”
代以
“\$143.00”。
- (19) 附表 5，第 3(ii)(B)項 —
廢除
“\$132.00”
代以
“\$143.00”。
- (20) 附表 5，第 3(iii)(A)項 —
廢除
“\$1.30”
代以
“\$1.40”。
- (21) 附表 5，第 3(iii)(A)項 —
廢除
“\$55.50”
代以
“\$60.50”。
- (22) 附表 5，第 3(iii)(B)項 —
廢除
“\$55.50”
代以

- “\$60.50”。
- (23) 附表 5，第 4(i)(b)項 —
廢除
“\$4.00”
代以
“\$5.00”。
- (24) 附表 5，第 4(ii)(b)項 —
廢除
“\$4.00”
代以
“\$5.00”。
- (25) 附表 5，第 4(vii)(b)項 —
廢除
“\$4.00”
代以
“\$5.00”。

行政會議秘書

行政會議廳

2013 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)(**主體規例**), 以調整主體規例附表 5 所指明的某些車費。根據調整方案 —

- (a) 領有牌照在香港及九龍經營之的士 —
 - (i) 最初 2 公里或其任何部分的車費, 由\$20.00 增加至\$22.00;
 - (ii) 其後每 200 米或其任何部分的車費, 由\$1.50 增加至\$1.60, 直至達到第(iii)分節所提述的、經本規例修訂的應收款額;
 - (iii) 應收款額(即達到該款額後每 200 米或其任何部分的車費由\$1.60 轉至\$1.00 者)由\$72.50 增加至\$78.00;
 - (iv) 每 1 分鐘或其任何部分的等候時間的車費, 由\$1.50 增加至\$1.60, 直至達到第(v)分節所提述的、經本規例修訂的應收款額; 及
 - (v) 應收款額(即達到該款額後每 1 分鐘或其任何部分的等候時間的車費由\$1.60 轉至\$1.00 者)相應地由\$72.50 增加至\$78.00;
- (b) 領有牌照在大嶼山經營之的士 —
 - (i) 最初 2 公里或其任何部分的車費, 由\$15.00 增加至\$17.00;
 - (ii) 其後每 200 米或其任何部分的車費, 由\$1.30 增加至\$1.40, 直至達到第(iii)分節所提述的、經本規例修訂的應收款額;

- (iii) 應收款額(即達到該款額後每 200 米或其任何部分的車費由\$1.40 轉至\$1.20 者)由\$132.00 增加至\$143.00；
 - (iv) 每 1 分鐘或其任何部分的等候時間的車費，由\$1.30 增加至\$1.40，直至達到第(v)分節所提述的、經本規例修訂的應收款額；及
 - (v) 應收款額(即達到該款額後每 1 分鐘或其任何部分的等候時間的車費由\$1.40 轉至\$1.20 者)相應地由\$132.00 增加至\$143.00；及
- (c) 領有牌照在新界經營之的士 —
- (i) 最初 2 公里或其任何部分的車費，由\$16.50 增加至\$18.50；
 - (ii) 其後每 200 米或其任何部分的車費，由\$1.30 增加至\$1.40，直至達到第(iii)分節所提述的、經本規例修訂的應收款額；
 - (iii) 應收款額(即達到該款額後每 200 米或其任何部分的車費由\$1.40 轉至\$1.00 者)由\$55.50 增加至\$60.50；
 - (iv) 每 1 分鐘或其任何部分的等候時間的車費，由\$1.30 增加至\$1.40，直至達到第(v)分節所提述的、經本規例修訂的應收款額；
 - (v) 應收款額(即達到該款額後每 1 分鐘或其任何部分的等候時間的車費由\$1.40 轉至\$1.00 者)相應地由\$55.50 增加至\$60.50；及
 - (vi) 以下任何項目的附加車費，由\$4.00 增加至\$5.00 —
 - (A) 攜帶的每件行李；
 - (B) 攜帶的每隻動物或鳥類；

- (C) 每次通過電話安排的租用。
2. 以上第 1 段對應收款額的提述，不包括任何根據主體規例附表 5 第 4 項(附加車費)應收的款額。
 3. 本規例亦作出輕微的文字上的修訂。

對可持續發展的影響

加價有助紓緩的士從業員面對營運成本不斷上升所帶來的壓力，以及改善他們（特別是前線司機）的財政狀況。然而，加價同時會增加的士乘客的交通開支，尤其是較常使用的士服務的中產組別人士。

對經濟的影響

在綜合消費物價指數中，的士車費所佔的權數為 0.5%。由二零一三年十二月八日起生效，適用於市區、新界及大嶼山的士的批准加幅，對二零一三年的通脹基本上沒有影響，二零一四年的綜合消費物價指數則會因此上升 0.03 個百分點。不過，三個分類指數¹所反映的消費物價通脹影響並不相同：就二零一四年而言，對甲類消費物價指數及乙類消費物價指數的影響為 0.02 個百分點，而對丙類消費物價指數的影響則為 0.04 個百分點。至於新界的士(a)所運載每件行李、(b)所運載每隻動物或鳥類及(c)每程電召預約服務的收費每項加收 1 元，應不會對通脹帶來任何實質的額外影響。

¹ 甲類消費物價指數、乙類消費物價指數和丙類消費物價指數分別根據較低、中等及較高開支範圍的住戶開支模式編訂。2009/10 年度甲類消費物價指數反映的住戶平均每月開支為 \$4,500 至 18,499 元，乙類為 \$18,500 至 \$32,499 元，丙類為 \$32,500 至 \$65,999 元。



本會檔號 Our Ref.

來函檔號 Your Ref.

香港添馬
添美道 2 號
政府總部東翼 22 樓
運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

張教授：

的士加價申請

市區、新界及大嶼山的士業界在二零一三年一月向政府提交加價申請，分別要求落旗收費增加 2 元、2.5 元和 3 元，以及落旗後首段跳錶收費每跳增加 1 角¹。根據建議，市區的士車費的平均加幅為 7.11%，新界的士為 10.71%，而大嶼山的士則為 10.63%。同時，新界的士業界要求就所運載每件行李、每隻動物或鳥類，和每程電召預約服務的額外收費各增加 1 元，使之與市區及大嶼山的士的同類收費看齊。交通諮詢委員會(下稱「交諮會」)於二零一三年七月三十日會議討論申請。本函載述交諮會對這些申請的意見。

¹ 跳錶收費適用於以下車程距離內每行駛 200 米跳錶一次的車費計算：

- 市區的士 2 至 9 公里；
- 新界的士 2 至 8 公里；以及
- 大嶼山的士 2 至 20 公里。

交諮會的考慮依據

2. 在討論的士加價申請時，交諮會認同的士提供個人化、點到點的公共交通服務，並考慮了所有相關事宜，包括下列主要原則—

- (a) 需要確保的士營運的財務可行性，包括考慮收入和營運成本的轉變；
- (b) 需要維持的士服務在車輛供應、乘客候車時間和乘客對服務意見方面在令人滿意的水平；
- (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；以及
- (e) 的士收費結構：落旗首段車程收費較高，跳錶收費率則按不同車程而遞減。

的士從業員自上次加價後的財政狀況

3. 市區、新界及大嶼山的士上次在二零一一年七月加價，平均加幅分別為 5.15%、8.05%及 4.11%。交諮會委員得悉，的士業界是次加價申請的理由為營運成本上升，特別是自上次加價後，燃料費、車輛保養維修費和保險費等開支的上升。雖然絕大部分前線司機的營運收入有所增加，但該增幅被營運成本的上升及通脹所抵銷。上述情況導致前線司機在二零一三年一月至三月的每月平均實質淨收入，較二零一一年七月加價後下半年的實質水平低。跌幅介乎 4.7%至 11.1%。

加價建議對的士從業員財政狀況的預計影響

4. 鑑於通脹呈上升趨勢，交諮會委員認同市區、新界及大嶼山的士的經營成本在二零一三年和二零一四年應會持續上升。事實上，自二零一一年七月上次加價後至二零一四年年初，一般物價水平的增幅預計將達 10.14%。而交諮會委員察悉就市區的士而言，即使落實落旗收費增加 2 元和跳錶收費增加 1 角(即平均加幅 7.11%)的建議，的士從業員按實質計算的每月淨收入，仍低於二零一一年上次加價後的水平。

5. 至於新界及大嶼山的士，業界建議的平均加幅分別為 10.71%和 10.63%。這會令租車司機的淨收入較顯著增加。有見及此，加上考慮到上文第 4 段所述的物價通脹率，以及上次加價後至二零一三年第一季的家庭住戶每月入息中位數的增幅為 10%後，交諮會委員認為車費增幅應可下調。

6. 至於新界的士業界建議運載每件行李、每隻動物或鳥類，和每程電召預約服務的額外收費各增加 1 元(即由 4 元增至 5 元)，交諮會委員得悉建議可令這些額外收費與市區及大嶼山的士的同類收費看齊。交諮會亦得悉，建議可為新界的士司機帶來額外收入之餘，對的士乘客的影響輕微。

交諮會的建議

7. 鑑於的士為市民提供大眾公共交通服務以外個人點對點較舒適的公共運輸服務，加上的士司機的財政狀況較上次加價後差，交諮會委員考慮到上文第 2 段所述的相關因素後(包括公眾的接受程度)，支持政府就市區、新界及大嶼山的士的落旗收費增加 2 元，和首段跳錶收費每跳增加 1 角的建議。根據建議，市區的士車費

的平均加幅為 7.11%、新界的士為 9.04%，而大嶼山的士則為 8.83%。交諮會委員得悉在建議下，的士與其他公共交通工具在收費差距上的相應變動屬合理。交諮會委員亦支持新界的士的三項額外收費的加價建議。

8. 交諮會委員在討論加價申請時，亦就的士牌價事宜交換意見。交諮會委員支持政府繼續密切監察情況。如發現有損的士服務穩定或有礙業界健康發展的不當情況時，交諮會委員得悉政府會考慮是否及如何採取措施妥善處理。

9. 煩請將以上交諮會的意見轉交行政長官會同行政會議考慮。當行政長官會同行政會議的決定公布後，本函載述的交諮會意見可向公眾發布。



交通諮詢委員會主席郭琳廣

二零一三年八月二十六日