

立法會參考資料摘要

《道路交通條例》 (第 374 章)

的士加價申請 《2017 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》

引言

在二零一七年二月七日的會議上，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《2017 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》(《修訂規例》)(載於附件 A)，以 –

A

- (a) 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，落旗後首段跳錶收費¹增加 1 角，落旗後後段跳錶收費²則增加 2 角；以及
- (b) 增加市區、新界及大嶼山的士所運載每件行李的額外收費 1 元。

¹ 首段跳錶收費適用於以下車程距離內，每行駛 200 米或沒有行駛的每一分鐘跳錶一次的收費 –

- (a) 市區的士 2 至 9 公里(或直至應收款額達 83.5 元)；
- (b) 新界的士 2 至 8 公里(或直至應收款額達 65.5 元)；以及
- (c) 大嶼山的士 2 至 20 公里(或直至應收款額達 154 元)。

² 後段跳錶收費適用於以下車程距離內，每行駛 200 米或沒有行駛的每一分鐘跳錶一次的收費：

- (a) 市區的士 9 公里以後(或在應收款額達 83.5 元後)；
- (b) 新界的士 8 公里以後(或在應收款額達 65.5 元後)；以及
- (c) 大嶼山的士 20 公里以後(或在應收款額達 154 元後)。

2. 因應上文(a)段關於落旗收費及落旗後的跳錶收費調整，市區的士的平均加幅為 9.98%，新界的士為 11.15%，大嶼山的士為 8.60%。待立法會進行先訂立後審議的程序後，新收費會由二零一七年四月九日起生效。

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。政府一貫按照以下主要準則，考慮的士加價申請－

- (a) 需要確保的士營運的財務可行性，包括考慮其收入和營運成本的轉變；
- (b) 需要維持的士服務在車輛供應、乘客候車時間及乘客對服務意見等方面在可接受水平；
- (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³；
- (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，其後則按不同車程長度而遞減的跳錶收費率計算車費。

4. 租用的士的收費率於《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374 章附屬法例 D)(《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。

³ 收費差距是指的士與其他公共交通工具在收費水平上的比率。根據交通諮詢委員會的意見，既定做法是分別維持市區的士及新界的士與其他公共交通工具的收費差距在五至七倍及三至四倍。由於大嶼山的士數量較少，加上大嶼山區內的交通依賴巴士和的士，大嶼山的士並沒有既定的收費差距。

(B) 的士業界的加價申請

5. 市區、新界及大嶼山的士業界在二零一六年四月申請增加各自的落旗收費和跳錶收費，以及縮減跳錶停車等候時間⁴。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(首 2 公里或以下路程)		
現時收費	22元	18.5元	17元
業界建議	24元 (+2元)	21元 (+2.5元)	21元 (+4元)
政府建議	24元 (+2元)	20.5元 (+2元)	19元 (+2元)
	落旗後每行駛 200 米的跳錶收費(即每跳收費) ⁵		
現時收費	2-9 公里	2-8 公里	2-20 公里
	每跳 1.6元	每跳 1.4元	每跳 1.4元
業界建議	每跳 1.8元 (+2角)	每跳 1.6元 (+2角)	每跳 1.6元 (+2角)
政府建議	每跳 1.7元 (+1角)	每跳 1.5元 (+1角)	每跳 1.5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	每跳 1.2元 (+2角)	每跳 1.2元 (+2角)	每跳 1.4元 (+2角)
政府建議	每跳 1.2元 (+2角)	每跳 1.2元 (+2角)	每跳 1.4元 (+2角)

⁴ 現時的士沒有行駛的每一分鐘設有收費，每分鐘的收費等同於落旗後每行駛 200 米的跳錶收費。

⁵ 此收費亦適用於的士沒有行駛的每一分鐘。

	市區的士	新界的士	大嶼山的士
	跳錶停車等候時間		
現行安排	60秒		
業界建議	45秒 (-15秒)		
政府建議	60秒 (不變)		
⁶ 按業界建議 的平均加幅 ⁷	15.97%	17.35%	18.18%
按政府建議的 平均加幅 ⁸	9.98%	11.15%	8.60%

⁶ 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。每類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。

⁷ 市區的士的平均乘客行程距離為 6.2 公里。在現行收費水平下，的士收費為 55.6 元；收費在按業界加價申請調整後，金額則為 61.8 元。
新界的士的平均乘客行程距離為 4.8 公里。在現行收費水平下，的士收費為 38.1 元；收費在按業界加價申請調整後，金額則為 43.4 元。
大嶼山的士的平均乘客行程距離為 8.0 公里。在現行收費水平下，的士收費為 59 元；收費在按業界加價申請調整後，金額則為 69 元。

⁸ 市區的士的平均乘客行程距離為 6.2 公里。在現行收費水平下，的士收費為 55.6 元；收費在按政府建議的加幅調整後，金額則為 59.7 元。
新界的士的平均乘客行程距離為 4.8 公里。在現行收費水平下，的士收費為 38.1 元；收費在按政府建議的加幅調整後，金額則為 41.5 元。

此外，三個的士業界一併申請增加所運載每件行李的額外收費，每件加收 1 元，由 5 元增至 6 元。大嶼山的士業界亦申請增加所運載每隻動物或鳥類，以及每程電召預約服務的額外收費，每項加收 1 元，由 5 元增至 6 元。政府建議增加市區、新界和大嶼山的士所運載每件行李的額外收費 1 元，並建議拒絕大嶼山的士業界就每隻動物或鳥類和每程電召預約服務建議增加的額外收費。

(C) 的士業界的營運狀況

行業背景

6. 目前，全港共有 18 163 部的士，其中 15 250 部為市區的士、2 838 部為新界的士、75 部為大嶼山的士。截至二零一六年十一月底，約六成的士由個人擁有，餘下則屬公司擁有。的士行業主要由租車司機、車主司機及出租車主⁹組成。根據已簽發的士司機證的數目，估計現時約有 4 萬名的士司機。

營運數據

7. 運輸署定期進行的士咪錶讀數調查，並調查收集的士司機收入的資料。另外，運輸署每年會以問卷調查等方式向的士車主及的士業團體收集的士營運成本的數據，並透過石油氣供應商取得石油氣的價格。

8. 市區、新界及大嶼山的士上次加價是在二零一三年十二月，平均加幅分別為 7.11%、9.04%及 8.83%。自該次加價

大嶼山的士的平均乘客行程距離為 8.0 公里。在現行收費水平下，的士收費為 59 元；收費在按政府建議的加幅調整後，金額則為 64 元。

⁹ 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。

後，市區、新界及大嶼山的士的 租車司機 在二零一六年(一月至六月)的每月平均淨收入對比二零一四年(一月至十二月)的每月平均淨收入，均有輕微的實質增幅(撇除通脹後)，介乎 4.7%至 8.8%。車主司機 方面，市區司機的每月淨收入下跌(-1.4%)，而新界及大嶼山司機則輕微上升，幅度介乎 1.5%至 3.3%。所有 出租車主 的每月平均淨收入則下跌，幅度介乎-3.2%至-11.5%。詳情表列如下－

	每月平均淨收入			2016 年(1 月至 6 月) 和 2014 年(1 月至 12 月) 期間的百分比變動 (即(c)對比(a))	
	2014 年 (1 月至 12 月) (a)	2015 年 (1 月至 12 月) (b)	2016 年 (1 月至 6 月) (c)	名義變動	實質變動 (撇除 通脹後) ¹⁰
租車司機					
市區	15,850 元	17,584 元	17,463 元	+10.2%	+4.7%
新界	13,857 元	15,332 元	15,581 元	+12.4%	+6.8%
大嶼山	16,127 元	18,998 元	18,476 元	+14.6%	+8.8%
車主司機					
市區	29,842 元	31,270 元	30,966 元	+3.8%	-1.4%
新界	21,889 元	23,633 元	23,790 元	+8.7%	+3.3%
大嶼山	26,361 元	29,098 元	28,161 元	+6.8%	+1.5%
出租車主					
市區	14,286 元	13,995 元	13,820 元	-3.3%	-8.1%
新界	7,729 元	7,969 元	7,871 元	+1.8%	-3.2%
大嶼山	10,325 元	10,036 元	9,621 元	-6.8%	-11.5%

B 三類的士各自的營運開支及收入的數據載於附件 B。

¹⁰ 與二零一四年(一至十二月)相比，用作衡量消費市場通脹情況的綜合消費物價指數在二零一六年(一至六月)上升了 5.3%。

(D) 分析

9. 大部分的士司機(約八成)為租車司機。儘管上述數據顯示租車司機自二零一四年一月至二零一六年六月期間在撇除通脹後的每月平均淨收入有實質增長，但增幅溫和¹¹，主要原因是燃料成本在過去兩年維持在較低水平¹²。然而，燃料價格向來波動，未來或會出現上行風險¹³。通脹情況預料亦會持續(儘管增幅溫和)。這些成本上漲的風險或會令租車司機實際收入下降。另外，鑑於新鐵路線相繼落成啟用，業界表示經營壓力愈來愈大。事實上，與其他一些主要城市比較，香港的士收費水平普遍較低(詳情載於附件 C)。新收費因要通過立法程序才能施行，最快只可於二零一七年年中左右才能生效，相距上次二零一三年年底加價約三年半。

10. 現時租車司機的每月平均淨收入為 16,000 元至 18,000 元左右。根據政府統計處的資料，運輸行業在二零一六年第二季的平均每月薪金已達 19,215 元。相比之下，的士業界較難吸引新人入行。此外，現時的士司機有八成為 50 歲或以上，平均年齡為 58 歲。與此同時，的士服務質素受到公眾關注¹⁴。業界希望透過增加司機收入，吸引新人入行，並藉

¹¹ 儘管租車司機在二零一五年的實質收入對比二零一四年增加了 7.4%至 14.4%不等，但其實質收入在二零一六年首六個月對比二零一五年(全年)卻下降了 -0.6%至 -4.8%不等。二零一六年首六個月的實質收入對比二零一四年(全年)則上升 4.7%至 8.8%不等。

¹² 二零一四及二零一五年專用氣站石油氣的上限價格分別為平均每公升 4.78 元和 3.05 元。

¹³ 布蘭特原油現貨價格由二零一六年九月中每桶 44.8 美元，上升至十月中每桶 51.6 美元，其後在十一月中又一度下跌至每桶 43.7 美元。截至十二月三十日，其現貨價格為每桶 55.4 美元。另外，一年期貨價格則由二零一六年九月初每桶 49.2 美元升至十二月底每桶 58.6 美元。

¹⁴ 根據交通諮詢委員會交通投訴組的資料，的士服務投訴數字過去兩年輕微上升，分別為二零一四年的 10 060 宗和二零一五年的 10 359 宗。二零一六年首九個月的數字與過去兩年同期比較，大致穩定。具體而言，數字分別為 7 710 宗(二零一六年)、7 691 宗(二零一五年)及 7 562 宗(二零一四年)。

此鼓勵業界改善服務和投資更多新設備，以提升整體的士業的服務質素。

11. 基於上述原因，我們認為有理據支持市區、新界和大嶼山的士業界提出加價建議。

12. 我們分析了的士業界的加價建議對的士從業員財政狀況的影響。按市區、新界和大嶼山的士業界所提出的建議，平均加幅分別為 15.97%、17.35%和 18.18%。考慮到二零一四年首季(上次加價的生效時間)至二零一七年第二季(新加價預計生效時間)期間，預測通脹率僅為 9%¹⁵，而二零一四年首季至二零一六年第三季的家庭住戶每月入息中位數亦只增加 13%。我們認為業界的建議加幅偏高，公眾難以接受。

13. 因此，政府建議並獲行政會議接納－

- (a) 落旗收費增加 2 元；
- (b) 首段跳錶收費增加 1 角；以及
- (c) 後段跳錶收費增加 2 角。

按照上述建議，市區的士收費的平均加幅為 9.98%、新界的士為 11.15%，大嶼山的士為 8.60%。儘管政府的建議將分別增加首段和後段跳錶收費 1 角和 2 角，但因為首段車程內的每次跳錶收費(例如市區的士建議增加的收費落實後，每 200 米的收費為 1.7 元)，會高於後段車程的收費(例如市區的士建議增加的收費落實後，每 200 米的收費為 1.2 元)，故我們仍能維持既有的收費結構(即落旗後首段車程的收費較高，其後則按遞減的跳錶收費率計算車費)。

14. 政府亦建議批准業界的申請，增加所運載每件行李的

¹⁵ 官方沒有就綜合消費物價指數按季作預測。我們嘗試參考二零一六年首三季的實際情況，以及二零一六至二零一七財政年度政府財政預算案所公布的二零一七至二零二零年全年預測綜合消費物價指數變動的平均數，計算出二零一七年第二季的綜合消費物價指數。

額外收費，由 5 元增加至 6 元。此建議會為的士司機帶來額外收入，但對乘客的影響輕微。

15. 然而，我們並不建議採納業界的建議，將跳錶停車等候時間由 60 秒縮短至 45 秒¹⁶。按照我們的建議，跳錶收費將會增加，而車停等候時間的收費將會相應按同等幅度增加。這足以補償的士司機在交通擠塞地區的等候時間，而無需雙重增加收費。

16. 此外，我們並不建議採納大嶼山的士業界的建議，就所運載每隻動物或鳥類和每程電召預約服務的額外收費增加 1 元，由 5 元增加至 6 元。此建議會偏離現時市區和新界的士的安排，大嶼山的士沒有理由有不同待遇。

收費差距

17. 我們亦考慮了收費差距的因素。為免的士服務需求過大，並確保交通暢順，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。現時市區的士、新界的士及大嶼山的士與其他公共交通工具之間的收費差距分別為 5.60 倍、3.45 倍及 4.61 倍。按業界的加價建議和政府的加價建議，收費差距的情況表列如下－

	的士與其他公共交通工具之間的收費差距		
	市區	新界	大嶼山
現時	5.60	3.45	4.61
按業界的加價建議	6.66	4.01	5.24
按政府的加價建議	6.31	3.80	4.81

18. 我們認為加價對收費差距所帶來的變動合理。

¹⁶ 業界提出該項要求，是為了補償司機接載乘客到擠塞地區和避免司機拒絕接載乘客到擠塞地區。

其他事宜

19. 一直以來，的士租賃是車主與司機在自由市場下的商業安排，租金價格會隨市場供求而變動，而車種、車齡、維修情況等因素亦會影響個別車輛的租金水平。據我們理解，如車費有調整，車主一般情況下會先觀察車費調整後司機生意及收入的變化，然後才按實際情況與司機團體商討調整車租。就是次加價申請，我們知悉部分主要的士車主會在加價後觀察司機的收入情況三至六個月，然後才會考慮是否調整車租。

20. 政府注意到市民普遍關注的士服務質素，而業界亦認同服務應予改善。就此，17 個的士業團體在二零一五年十一月起組成了的士業議會(「議會」)，旨在以業界自我監管模式改善服務質素。議會已推出或考慮不同措施，例如與僱員再培訓局開辦的士司機再培訓課程，以提升司機服務水平。課程預計在今年第一季開辦。議會亦於二零一六年五月推出召喚的士服務的手機應用程式，讓乘客可利用應用程式召喚的士，並可揀選乘坐由認證司機駕駛之的士，及就司機的服務評分及提出意見。由於該程式不太受歡迎，議會現正因應施行所得經驗研究作出更新。另外，市場已出現更多營辦商依法以「包車」形式提供較高質素、可供預約的的士服務，適用的收費率或收費表由提供和接受服務雙方在租用前自行議定¹⁷。這些營辦商普遍以車廂較大和設備較佳的的士提供包車服務，車輛數目已由二零一五年初的 20 部增加至現時超過 150 部。政府會繼續與業界保持密切溝通，務求提升服務水平。至於有關引入優質的士的建議方面，我們會於二零一七年第一季向立法會交通事務委員會(「委員會」)匯報如何優化個人點對點交通服務。

¹⁷ 「包車」形式的法定要求載於《規例》第 38 條。

《修訂規例》

A 21. 《修訂規例》修改《規例》附表 5 第 1、2、2a、3 和 4(i)項所訂市區、新界及大嶼山的士的收費率(見附件 A)，以實施上文第 1 段所述的建議加幅。

立法程序時間表

22. 立法程序時間表將會如下 –

刊登憲報	二零一七年二月十日
提交立法會進行先訂 立後審議的程序	二零一七年二月十五日
生效日期	二零一七年四月九日

建議的影響

D 23. 建議對可持續發展、經濟及家庭的影響載於附件 D，但對公務員、財政、生產力、環境或性別議題則無影響。建議符合《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

24. 我們在二零一六年十二月十六日，就業界的加價申請諮詢了立法會交通事務委員會。基於的士業的經營環境(包括營運成本上升、司機老化問題，以及與公共交通業界的其他司機相比下收入偏低)，委員會普遍支持加價。一名委員反對加價，並提出動議作出反對，但該動議被其他委員否決。此外，委員會所有委員都關注的士服務質素，促請業界進一步提升服務水平。另外，我們在二零一六年十二月二十日徵詢交通諮詢委員會(「交諮會」)的意見。交諮會支持政府的建議，並備悉加價建議有助為業界提供誘因，以改善服務，當

E

中包括加快更換舊車，以及吸引新人入行。交諮會已致函運輸及房屋局局長詳述意見，該函載於附件 E。

宣傳安排

25. 我們會在二零一七年二月七日發出新聞稿，並會安排發言人回答傳媒查詢。

查詢

26. 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
李艷芳女士
電話：2829 5208

運輸及房屋局
二零一七年二月七日

《2017 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》

《2017 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》

第 1 條

1

《2017 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 2017 年 4 月 9 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，第 1(A)項 ——
廢除
“\$22.00”
代以
“\$24.00”。
 - (2) 附表 5，第 1(B)項 ——
廢除
“\$1.60”
代以
“\$1.70”。
 - (3) 附表 5，第 1(B)項 ——
廢除
“\$78.00”
代以
“\$83.50”。

第 3 條

2

- (4) 附表 5，第 1(C)項 ——
廢除
“\$1.00”
代以
“\$1.20”。
- (5) 附表 5，第 1(C)項 ——
廢除
“\$78.00”
代以
“\$83.50”。
- (6) 附表 5，第 2(A)項 ——
廢除
“\$17.00”
代以
“\$19.00”。
- (7) 附表 5，第 2(B)項 ——
廢除
“\$1.40”
代以
“\$1.50”。
- (8) 附表 5，第 2(B)項 ——
廢除
“\$143.00”
代以
“\$154.00”。
- (9) 附表 5，第 2(C)項 ——

- 廢除
“\$1.20”
代以
“\$1.40”。
- (10) 附表 5，第 2(C)項 ——
廢除
“\$143.00”
代以
“\$154.00”。
- (11) 附表 5，第 2a(A)項 ——
廢除
“\$18.50”
代以
“\$20.50”。
- (12) 附表 5，第 2a(B)項 ——
廢除
“\$1.40”
代以
“\$1.50”。
- (13) 附表 5，第 2a(B)項 ——
廢除
“\$60.50”
代以
“\$65.50”。
- (14) 附表 5，第 2a(C)項 ——
廢除

- “\$1.00”
代以
“\$1.20”。
- (15) 附表 5，第 2a(C)項 ——
廢除
“\$60.50”
代以
“\$65.50”。
- (16) 附表 5，第 3(i)(A)項 ——
廢除
“\$1.60”
代以
“\$1.70”。
- (17) 附表 5，第 3(i)(A)項 ——
廢除
“\$78.00”
代以
“\$83.50”。
- (18) 附表 5，第 3(i)(B)項 ——
廢除
“\$1.00”
代以
“\$1.20”。
- (19) 附表 5，第 3(i)(B)項 ——
廢除
“\$78.00”

- 代以
“\$83.50”。
- (20) 附表 5，第 3(ii)(A)項 ——
廢除
“\$1.40”
代以
“\$1.50”。
- (21) 附表 5，第 3(ii)(A)項 ——
廢除
“\$143.00”
代以
“\$154.00”。
- (22) 附表 5，第 3(ii)(B)項 ——
廢除
“\$1.20”
代以
“\$1.40”。
- (23) 附表 5，第 3(ii)(B)項 ——
廢除
“\$143.00”
代以
“\$154.00”。
- (24) 附表 5，第 3(iii)(A)項 ——
廢除
“\$1.40”
代以

- “\$1.50”。
- (25) 附表 5，第 3(iii)(A)項 ——
廢除
“\$60.50”
代以
“\$65.50”。
- (26) 附表 5，第 3(iii)(B)項 ——
廢除
“\$1.00”
代以
“\$1.20”。
- (27) 附表 5，第 3(iii)(B)項 ——
廢除
“\$60.50”
代以
“\$65.50”。
- (28) 附表 5，第 4(i)(a)項 ——
廢除
“\$5.00”
代以
“\$6.00”。
- (29) 附表 5，第 4(i)(b)項 ——
廢除
“\$5.00”
代以
“\$6.00”。

- (30) 附表 5，第 4(i)(c)項 ——
廢除
“\$5.00”
代以
“\$6.00”。

行政會議秘書

行政會議廳

2017 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 公里的車費，由\$22.00 增加至\$24.00；及
 - (ii) 其後每 200 米的車費，以及每 1 分鐘的等候時間的車費，均由\$1.60 增加至\$1.70，直至達到\$83.50(現時相應的款額為\$78.00)，並在達到\$83.50 後，由\$1.00 增加至\$1.20；
- (b) 領有牌照在大嶼山經營之的士 ——
- (i) 最初 2 公里的車費，由\$17.00 增加至\$19.00；及
 - (ii) 其後每 200 米的車費，以及每 1 分鐘的等候時間的車費，均由\$1.40 增加至\$1.50，直至達到\$154.00(現時相應的款額為\$143.00)，並在達到\$154.00 後，由\$1.20 增加至\$1.40；
- (c) 領有牌照在新界經營之的士 ——
- (i) 最初 2 公里的車費，由\$18.50 增加至\$20.50；及
 - (ii) 其後每 200 米的車費，以及每 1 分鐘的等候時間的車費，均由\$1.40 增加至\$1.50，直至達到\$65.50(現時相應的款額為\$60.50)，並在達到\$65.50 後，由\$1.00 增加至\$1.20；及
- (d) 在所有的士上攜帶的每件行李的附加車費，由\$5.00 增加至\$6.00。

的士從業員在二零一四年至二零一六年（一至六月）期間的
每月平均營運收入、成本及淨收入

市區的士營運數據

	租車司機	車主司機	出租車主
(a) 每月平均營運收入			
2014年1至12月	31,229元	41,907元	21,299元
2015年1至12月	31,624元	42,471元	21,637元
2016年1至6月	31,256元	42,103元	21,637元
對比2014年1至12月的變動 ¹ (撇除通脹後實質變動 ²)	+0.1 % (-4.9 %)	+0.5 % (-4.5%)	+1.6 % (-3.5%)
(b) 每月平均營運成本³			
2014年1至12月	15,379元	12,065元	7,013元
2015年1至12月	14,040元	11,201元	7,642元
2016年1至6月	13,793元	11,137元	7,817元
對比2014年1至12月的變動 (撇除通脹後實質變動)	-10.3% (-14.8%)	-7.7 % (-12.3%)	+11.5 % (+5.9%)
(c) 每月平均淨收入			
2014年1至12月	15,850元	29,842元	14,286元
2015年1至12月	17,584元	31,270元	13,995元
2016年1至6月	17,463元	30,966元	13,820元
對比2014年1至12月的變動 (撇除通脹後實質變動)	+10.2% (+4.7%)	+3.8% (-1.4%)	-3.3% (-8.1%)

¹ 與二零一四年一至十二月(即的士上次加價後首年)的每月平均營運數據作比較後的名義價值(即沒有計及通脹因素)的變動。

² 與二零一四年一至十二月相比，用作衡量消費市場通脹情況的綜合消費物價指數在二零一六年一至六月，上升了 5.3%。

³ 就租車司機而言，每月營運成本包括燃油成本和車租。
就車主司機而言，每月營運成本包括燃油、車輛維修保養、保險、折舊，以及牌照費等雜項成本。
就出租車主而言，每月營運成本包括車輛維修保養、保險、折舊，以及牌照費等雜項成本。

新界的士的營運數據

	租車司機	車主司機	出租車主
(a) 每月平均營運收入			
2014年1至12月	25,674元	32,824元	14,300元
2015年1至12月	26,161元	33,805元	15,288元
2016年1至6月	26,215元	33,885元	15,340元
對比2014年1至12月的變動	+2.1%	+3.2%	+7.3%
(撇除通脹後實質變動)	(-3.0%)	(-1.9%)	(+1.9%)
(b) 每月平均營運成本			
2014年1至12月	11,817元	10,935元	6,571元
2015年1至12月	10,829元	10,172元	7,319元
2016年1至6月	10,634元	10,095元	7,469元
對比2014年1至12月的變動	-10.0%	-7.7%	+13.7%
(撇除通脹後實質變動)	(-14.5%)	(-12.3%)	(+8.0%)
(c) 每月平均淨收入			
2014年1至12月	13,857元	21,889元	7,729元
2015年1至12月	15,332元	23,633元	7,969元
2016年1至6月	15,581元	23,790元	7,871元
對比2014年1至12月的變動	+12.4%	+8.7%	+1.8%
(撇除通脹後實質變動)	(+6.8%)	(+3.3%)	(-3.2%)

大嶼山的士的營運數據

	租車司機	車主司機	出租車主
(a) 每月平均營運收入			
2014年1至12月	31,403元	40,741元	18,676元
2015年1至12月	32,811元	42,311元	19,000元
2016年1至6月	31,739元	41,239元	19,000元
對比2014年1至12月的變動	+1.1%	+1.2%	+1.7%
(撇除通脹後實質變動)	(-4.0%)	(-3.8%)	(-3.3%)
(b) 每月平均營運成本			
2014年1至12月	15,276元	14,380元	8,351元
2015年1至12月	13,813元	13,213元	8,964元
2016年1至6月	13,263元	13,078元	9,379元
對比2014年1至12月的變動	-13.2%	-9.1%	+12.3%
(撇除通脹後實質變動)	(-17.5%)	(-13.6%)	(+6.7%)
(c) 每月平均淨收入			
2014年1至12月	16,127元	26,361元	10,325元
2015年1至12月	18,998元	29,098元	10,036元
2016年1至6月	18,476元	28,161元	9,621元
對比2014年1至12月的變動	+14.6%	+6.8%	-6.8%
(撇除通脹後實質變動)	(+8.8%)	(+1.5%)	(-11.5%)

附件 C

的士收費比較

	香港 ¹ (現時收費)	東京	倫敦	紐約	悉尼
落旗收費	首 2 公里為 港幣 22 元	首 1.052 公里約 為港幣 28.2 元	首 0.15 英里約為 港幣 27 元	首 0.2 英里約為 港幣 19.4 元	首 1 公里約為 港幣 21.3 元
其後收費	2 至 9 公里每 200 米跳錶收費為港 幣 1.6 元 9 公里後每 200 米跳錶收費為港 幣 1 元	每 237 米跳錶 收費約為 港幣 5.5 元	每 123.9 米或 86.9 米(視乎短 程或長程而定) 跳錶收費約為港 幣 2.1 元	每 0.2 英里跳錶 收費約為 港幣 3.9 元	每公里跳錶收費 約為港幣 13 元
繁忙/深夜時段/ 特定地區 附加費	沒有	有	有	有	有

¹ 市區的士收費

對可持續發展、經濟及家庭的影響

對可持續發展的影響

加價建議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，加價建議會增加的士乘客的開支，尤其是較常使用的士服務的中產組別人士。

對經濟的影響

2. 在綜合消費物價指數中，的士車費所佔的權數為 0.4%。擬由二零一七年四月九日起生效，適用於市區、新界及大嶼山的士的建議加幅，對二零一七年的通脹基本上沒有影響，二零一七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，就二零一七年而言，影響介乎甲類消費物價指數的 0.02 個百分點至丙類消費物價指數的 0.04 個百分點，視乎受影響住戶屬於的開支範圍。而建議增加三類的士所運載每件行李的收費 1 元，應不會對通脹帶來任何實質的額外影響。

對家庭的影響

3. 由於加價建議或可為前線司機帶來額外收入，對他們家庭的經濟能力或有正面影響。雖然加價建議或會增加的士乘客的開支，尤其是較常使用的士服務的中產組別家庭，但影響應屬輕微。

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。2014/15 年度甲類消費物價指數反映的住戶平均每月開支為 5,500 元至 24,499 元，乙類為 24,500 元至 44,499 元，丙類為 44,500 元至 89,999 元。



交通諮詢委員會
TRANSPORT ADVISORY COMMITTEE

香港添馬添美道二號政府總部東翼二十一樓
21/F, East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong
電話 Telephone 3509 8198
傳真 Fax 3904 1774

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二零一六年四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 4 元、落旗後首段及後段跳錶收費每跳各增加 2 角。業界亦要求縮減跳錶停車等候時間，由 60 秒縮減至 45 秒。根據建議，市區的士車費的平均加幅為 15.97%，新界的士為 17.35%，大嶼山的士則為 18.18%¹。同時，三個的士業界一併申請增加所運載每件行李的收費，每件加收 1 元。大嶼山的士業界亦個別申請增加所運載每隻動物或鳥類，以及每程電召預約服務的收費，每項加收 1 元。交通諮詢委員會（下稱「交諮會」）於二零一六年十二月二十日會議討論申請。本函載述交諮會對這些申請的意見。

¹ 市區的士的平均乘客行程距離為 6.2 公里。在現行收費水平下，的士收費為 55.6 元；收費在按業界加價申請調整後，金額則為 61.8 元。

新界的士的平均乘客行程距離為 4.8 公里。在現行收費水平下，的士收費為 38.1 元；收費在按業界加價申請調整後，金額則為 43.4 元。

大嶼山的士的平均乘客行程距離為 8.0 公里。在現行收費水平下，的士收費為 59 元；收費在按業界加價申請調整後，金額則為 69 元。

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，包括下列主要準則－

- (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；以及
- (e) 的士收費結構應為落旗首段車程收費較高，其後則按不同車程長度而遞減的跳錶收費率計算車費。

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二零一三年十二月加價，平均加幅分別為 7.11%、9.04% 及 8.83%。交諮會委員得悉，對比二零一六年一月至六月和二零一四年一月至十二月，三種的士租車司機的每月平均淨收入有輕微的實質增長，介乎 4.7% 至 8.8%。車主司機方面，市區司機的每月淨收入下跌（1.4%），而新界及大嶼山司機則輕微上升，幅度介乎 1.5% 至 3.3%。所有出租車主的每月平均淨收入則下跌，幅度介乎 3.2% 至 11.5%。租車司機和車主司機的每月淨收入有溫和增長，主要原因是燃料成本在過去兩年維持在較低水平。

4. 交諮會委員察悉燃料價格的上行風險、通脹持續，以及新鐵路線落成啟用，或會令租車司機實際收入下降。另外，新收費即使能得到行政會議的支持和批准，以及得到立法會透過先訂立後審議程序而獲得通過，最快只可於明年年中左右才能生效，相距上次二零一三年年底加價約三年半。交諮會委員亦得悉業界希望透過增加司機收入待遇，從而吸引新人入行和鼓勵業界改善服務質素。基於以上考慮，交諮會委員在平衡各方因素後認同有合理理據增加市區、新界及大嶼山的士車費。

加價建議對的士從業員財政狀況的預計影響

5. 市區、新界及大嶼山的士業界的建議加幅分別為 15.97%、17.35% 和 18.18%，這會增加租車司機的每月實質平均淨收入，幅度介乎 16% 至 31%。二零一四年第一季（上次加價生效時間）至二零一七年第二季（預計新收費生效時間）的預測通脹率只為 9%，而二零一四年第一季至二零一六年第三季的家庭住戶每月入息中位數只上升 13%。交諮會委員認為業界的建議加幅偏高。就建議跳錶停車等候時間由 60 秒縮減至 45 秒，交諮會委員知悉增加落旗後跳錶收費已補償的士司機在擠塞地區的等候時間，無需雙重增加收費。基於以上原因，交諮會委員認同三種的士的車費加幅應作適度調整。

6. 就三個業界建議運載每件行李的收費增加 1 元，交諮會委員察悉建議可為司機帶來額外收入，但對乘客的影響輕微。而就大嶼山業界建議運載每隻動物或鳥類，以及每程電召預約服務的收費各增加 1 元，交諮會委員知悉建議會偏離現時市區和新界的士的安排，大嶼山的士沒有理由有不同待遇。

交諮會的建議

7. 鑑於的士為市民提供公共交通服務以外、較為舒適的個人化公共運輸服務，以及的士業界在上次加價後的財政狀況，並考慮到上文第 2 段所述的相關因素後（包括公眾的接受程度），交諮會委員支持政府就市區、新界及大嶼山的士的落旗收費增加 2 元、首段跳錶收費每跳增加 1 角，以及後段跳錶收費每跳增加 2 角的建議。根據建議，市區的士車費的平均加幅為 9.98%、新界的士為 11.15%，大嶼山的士為 8.60%²。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。交諮會委員亦支持三種的士增加所運載每件行李額外收費的建議。

8. 交諮會委員在討論加價申請時，亦有就改善的士服務質素事宜交換意見。交諮會委員察悉業界就改善服務質素所作出的努力和所推出的各項措施，並預期調整收費應為業界提供誘因，使其更努力改善服務，包括加快把舊車更換為新車。委員亦察悉調整收費應有助吸引新人入行。政府會就這方面繼續與業界保持密切溝通。至於引入優質的士的建議方面，委員知悉政府將於明年第一季向立法會交通事務委員會匯報如何優化個人點對點交通服務。就此，交諮會成員建議就長遠改善的士服務的質素而言，政府應研究新服務模式，如就的士車輛設置車齡限制，並可探討更具彈性的收費模式，如增設繁忙時間附加費。

² 市區的士的平均乘客行程距離為 6.2 公里。在現行收費水平下，的士收費為 55.6 元；收費在按政府建議的加幅調整後，金額則為 59.7 元。

新界的士的平均乘客行程距離為 4.8 公里。在現行收費水平下，的士收費為 38.1 元；收費在按政府建議的加幅調整後，金額則為 41.5 元。

大嶼山的士的平均乘客行程距離為 8.0 公里。在現行收費水平下，的士收費為 59 元；收費在按政府建議的加幅調整後，金額則為 64 元。

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

二零一七年一月四日