

立法會參考資料摘要

《電車條例》 (第 107 章)

香港電車有限公司加價申請

引言

在二零一八年五月二十九日的會議上，行政會議**建議**，行政長官**指令**根據《電車條例》(第 107 章)(《條例》)第 51 條，同意香港電車有限公司(電車公司)修訂車費，按照《2018 年電車條例(修訂車費)(修訂)公告》(《修訂公告》)所載(見附件 A)，由二零一八年七月二日起實施下表所列的修訂車費率：

A

乘客組別	現時車費	修訂車費 (變動)
12 歲或以上人士 ¹	2.3 元	2.6 元 (+0.3 元)
小童(3 至 11 歲)	1.2 元	1.3 元 (+0.1 元)
月票	200.0 元	220.0 元 (+20.0 元)
遊客票 ²	34.0 元	34.0 元 (不變)

¹ 電車公司為長者(65 歲或以上)提供優惠票價。如加價申請獲得批准，電車公司會由二零一八年七月二日起，把長者票價由 1.1 元增至 1.2 元(+0.1 元)。

² 持票者可於連續四天內不限次數乘搭普通載客電車。

理據

考慮電車公司的加價申請

2. 政府當局須確保電車公司財務穩健，有能力以合理票價提供具效率和質素的電車服務。根據既定政策和機制，政府當局會按下列主要準則，評估電車公司的票價調整申請：

- (a) 所提供的服務和計劃改善項目的質和量；
- (b) 自上次調整票價以來營運成本與收入的變動；
- (c) 未來成本、收入、利潤和回報的預測；以及
- (d) 預期公眾的接受程度。

電車公司的加價申請

3. 電車公司上次加價是在二零一一年六月，12 歲或以上人士的票價(一般稱為「成人票價」)由 2.0 元增至 2.3 元，小童(3 至 11 歲)票價由 1.0 元增至 1.2 元，長者(65 歲或以上)票價由 1.0 元增至 1.1 元³，月票票價由 170 元增至 200 元。遊客票的票價則維持不變。

4. 電車公司在二零一七年八月十七日提交加價申請，建議成人票價由 2.3 元增至 2.6 元(增幅為 13%)，小童票價由 1.2 元增至 1.3 元(增幅為 8.3%)，長者票價由 1.1 元增至 1.2 元(增幅為 9.1%)，以及月票票價由 200 元增至 220 元(增幅為 10%)。遊客票的票價則維持不變。

5. 《條例》第 50 條與《條例》第 51 條一併理解，載列電車公司可收取的電車車費。根據第 51 條，經行政長官會同行政會議同意，電車公司可修訂電車軌道路程的車費率，而任何車費修訂須在憲報刊登後一個月開始生效。現時的電車車費載於《電車條例(修訂車費)公告》(第 107 章，附屬法

³ 就上次加價申請，電車公司建議而政府同意，經修訂的長者票價在其他乘客組別的票價修訂生效一年後(即二零一二年六月)實施。

B 例 D)的附表。相關條文的摘錄和上述附表，載於附件 B。

當局的評估

電車公司的服務表現

6. 電車公司的車隊有 164 輛電車，聘用大約 600 名員工，數十年來一直在港島北部提供令人滿意的服務。電車服務班次頻密、票價廉宜，地面車站方便易達，受到乘客歡迎。在二零一三至二零一七年期間，運輸署接獲有關電車公司的投訴減少了 39.5%，由二零一三年的 152 宗減至二零一七年的 92 宗。在該五年間，涉及電車的交通事故數字維持在每年 50 宗左右。

電車公司的改善項目

7. 二零一零年三月，法國公司威立雅交通中國有限公司(威立雅)向九龍倉運輸投資有限公司收購電車公司。威立雅自二零一零年四月起改稱為 RATP Dev Transdev Asia (RATP DTA)。RATP DTA 接手管理電車公司後，推行了數項改善措施以提升和更新電車系統，並曾於二零一一年要求調高車費。這些改善項目的詳情和現時的進展，撮述於附件 C。

C

8. 除了推行上述措施外，電車公司亦在沒有額外加價的情況下，繼續透過推行一系列改善項目提升電車在安全、服務水平、乘客舒適度和營運效率等方面的服務。電車公司近年已開展下列改善項目：

- (a) 為其軌道維修隊伍購置新裝備，提升整體路軌狀況，從而提升乘客的舒適度及營運安全，並減少交通噪音(自二零一七年七月起)；
- (b) 在主要彎位及路口以「路軌塗層」新技術更換路軌(自二零一七年十二月起)；
- (c) 開展「冷氣電車試驗計劃」，提升乘客乘車的舒適度(自二零一六年六月起引入)；
- (d) 更新公司標誌及視覺形象，以凸顯電車的「香港」

身分及提升企業形象(自二零一七年五月起)；

- (e) 在其網頁及手機應用程式提供實時電車到站數據，並分享有關數據予政府及第三方手機應用程式開發者(自二零一六年三月起)；以及
- (f) 將位於時代廣場內的配電站搬遷至高士威道及摩理臣山道，以確保電車服務的電力供應穩定(自二零一八年一月起)。

D 上述持續進行的改善項目詳情，載於附件 D。

9. 為進一步提升安全、營運效率、服務水平及乘客舒適度，以維持電車服務的競爭力，電車公司擬於未來數年推行下述六項改善項目：

- (a) 在已改裝的電車上安裝新設計的轉向架，以加強行車安全和提升乘客乘車的舒適程度；
- (b) 提升設於控制室內的電車追蹤系統，以更有效地監察電車的實時位置；
- (c) 開發限速提示系統，以提升安全；
- (d) 採用新系統收集更可靠的實時數據資訊，用以分析及改善電車運作，優化車隊及車長的調配，以及分享有關資料予政府、乘客及第三方手機應用程式開發者；
- (e) 繼續為電車進行改裝(包括車身以鋁質結構取代木質結構、加設電子目的地顯示屏、改善車廂通風及照明系統等)，以提升乘客乘車的舒適度和營運效率；以及
- (f) 建造第四輛特別電車，以增加非車費收入。

E 上述建議改善項目的詳情，載於附件 E。電車公司表示，在二零一七至二零二三年期間推行所有建議項目所需的資本開支合共約為 1.10 億元。

10. 電車公司透過推行一系列改善項目並計劃繼續推展新項目，顯示電車公司銳意在安全、服務水平、乘客乘車的舒適度和顧客滿意程度等方面，改善電車服務。政府當局支持電車公司推行各項措施以進一步改善電車服務，因為這樣有助維持電車服務的競爭力及持續營運。此外，有些項目長遠而言有助電車公司減少經常營運成本，特別是維修保養和電費成本。

自上次在二零一一年六月調整票價以來營運成本與收入的變動

11. 電車公司於二零一六年的總收入為 2.548 億元，估計二零一七年的總收入約為 2.541 億元。電車公司的主要收入來自乘客車費及在電車車身和電車站上蓋展示廣告的非車費收入。

12. 乘客車費佔電車公司近年總收入約五成。面對來自其他公共交通工具的競爭，電車的乘客量持續下跌，平均每日乘客量由二零一一年的約 216 300 人次，減少至二零一六年約 176 900 人次，跌幅為 18.2%。乘客量下跌令車費收入相應減少約 13.5%，由二零一一年約 1.551 億元，減至二零一六年約 1.341 億元。

13. 至於在電車車身和電車站上蓋展示廣告所得的收入，佔電車公司近年總收入約四成。二零一六年的廣告收入約為 1.073 億元，較二零一一年增長約 46%，但較二零一四年下跌 10.1%。現時，除數輛古董觀光電車外，基本上所有電車車身皆有展示廣告，而大部分具商業潛力的電車站上蓋均已用作展示廣告。電車公司表示，進一步增加廣告位置和非車費收入的空間相當有限。

14. 自上次在二零一一年調整票價以來，電車公司的總營運成本上升了 9.9%，由二零一一年的約 1.909 億元增至二零一六年約 2.098 億元，估計二零一七年約為 2.266 億元。升幅主要由於員工成本、折舊開支和軌道更新費用等方面的增加。維修保養費用和一般開支減少抵銷了營運成本的部分升幅。

15. 儘管電車公司在二零一一至二零一六年期間每年均錄得盈利，但稅後盈利自二零一四年起一直減少。二零一六年電車公司的稅後盈利為 3,760 萬元，較二零一四年減少約三成半，利潤率為 14.7%。電車公司預計二零一七年的稅後盈利將進一步跌至 2,290 萬元，利潤率再跌至約 9%。假如乘客量下跌趨勢持續而非車費收入未有進一步增加，將對電車服務的長遠持續營運造成影響。

未來成本、收入、利潤和回報的預測

16. 政府當局已審慎檢視電車公司提交的各項假設和財務預測。如實施建議加幅，預測乘客量在二零一八年將減少 2.7%。然而，隨着所有建議改善項目由二零一八年起分階段實施，電車公司預期二零一九年的乘客量會比二零一八年增加約 0.3%，並會保持平穩，由二零二零年起則每年輕微下降 0.2%。車費收入會跟隨這個趨勢，非車費收入則會上升 5.1%。至於營運成本，我們已審視電車公司預測營運成本所依據的假設，包括工資成本及改善項目所涉及的資本開支。我們留意到電車公司已計及政府在二零一八年二月採納的綜合消費物價指數變動預測，即二零一八年至二零二一年為每年 2.5%。我們認為電車公司就營運成本的預測(即在未來兩年的增幅為 3.8%)可以接受。

17. 儘管電車公司預期在不加票價的情況下仍能錄得盈利，電車公司在二零一八年和二零一九年的利潤率將持續分別下跌至 2.5% 及 1.0%。如遇上收入減少或營運成本增加，甚至可能出現虧損。即使實施建議的加幅後，電車公司預計其利潤率在二零一八至二零二零年間將介乎 4.5%至 6.1%之間，仍遠較電車公司過往在二零一一至二零一六年的利潤率為低。此外，電車公司建議方案下的 12.6%加權票價平均加幅，低於電車公司自上次在二零一一年六月加價後的綜合消費物價指數及住戶每月入息中位數的變動。在二零一一年第二季至二零一七年第四季期間，這兩項指數分別累積上升了 21.5%及 39.3%。

公眾的接受程度

18. 電車公司一直進行公眾參與活動，透過安排參觀車廠及舉行簡介會，與主要持份者(包括相關區議會議員、立法會議員、學者、保育團體代表，以及電車愛好者團體)溝通。電車公司表示，持份者的回應普遍正面。

《修訂公告》

19. 《修訂公告》旨在修訂《電車條例(修訂車費)公告》(第107章，附屬法例D)的附表，使上文第1段所述的修訂車費率得以生效。

實施安排及立法程序時間表

20. 立法程序時間表將會如下 –

刊登憲報	二零一八年六月一日
提交立法會進行 先訂立後審議程序	二零一八年六月六日
生效日期	二零一八年七月二日

建議的影響

21. 建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。建議對財政、公務員、競爭、生產力、環境或性別議題均沒有影響，對家庭亦無顯著影響。建議不會影響《電車條例》及其附屬法例的現行約束力。建議對可持續發展及經濟的影響，載於附件 F。

F

公眾諮詢

22. 二零一八年三月十六日，我們就電車公司的加價申請諮詢立法會交通事務委員會。委員大致上認為票價加幅溫和，並支持電車公司的加價建議。

23. 我們在二零一八年三月二十七日徵詢交通諮詢委員會(交諮會)的意見。交諮會委員大致上認為電車公司加價有據可依，尤其考慮到其環保表現和歷史價值。考慮所有相關因素後，委員支持電車公司的建議加價幅度，並歡迎電車公司為提高安全及服務質素而進行的建議改善項目。交諮會已致函運輸及房屋局局長詳述意見，函件載於附件 G。

G

宣傳安排

24. 我們會在二零一八年五月二十九日發出新聞稿，並安排發言人回答傳媒的查詢。

查詢

25. 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
黃志光先生
電話：2829 5210

運輸及房屋局
二零一八年五月二十九日

《2018 年電車條例(修訂車費)(修訂)公告》

(由香港電車有限公司根據《電車條例》(第 107 章)第 51 條經行政長官會同行政會議同意而作出)

1. 修訂《電車條例(修訂車費)公告》

《電車條例(修訂車費)公告》(第 107 章，附屬法例 D)現予修訂，修訂方式列於第 2 條。

附註 ——

第 2 條列出的修訂，在憲報刊登本公告後一個月生效(見《電車條例》(第 107 章)第 51(2)條)。

2. 修訂附表(車費率)

(1) 附表，第 1 項 ——

廢除

“\$2.30”

代以

“\$2.60”。

(2) 附表，第 2 項 ——

廢除

“\$1.20”

代以

“\$1.30”。

(3) 附表，第 4 項 ——

廢除

“\$200”

代以

“\$220”。

香港電車有限公司
董事總經理

2018 年 月 日

行政長官會同行政會議於 2018 年 月 日同意上述車費修訂。

行政會議秘書

行政會議廳

2018 年 月 日

註釋

本公告旨在調高乘搭電車須繳付的若干車費。

《電車條例》第 50 及 51 條

50. 乘客車費

- (1) 公司可向在電車軌道上或其任何路段上乘搭電車的每名乘客要求並收取不超過下列車費率的車費 —

從電車軌道上任	}	3 角*。
何一站至所		
乘電車廂顯示的		
終站		

(由 1972 年第 41 號第 2 條修訂；由 1975 年第 78 號第 3 條修訂)

- (2) 在公司各辦事處及在電車軌道上所使用的每輛電車廂內，均須在顯眼處展示一張以中文及英文印明的車費表，表上列明當其時已獲批准收取的各項車費：

但如該收費表的中文印刷本與英文印刷本有差異，則以該收費表的英文印刷本為準。

(由 1946 年第 32 號第 3 條代替。由 1948 年第 20 號第 4 條修訂)

編輯附註：

* 有關新車費率 — 見《電車條例(修訂車費)公告》(第 107 章，附屬法例 D)

51. 車費率的修訂

- (1) 經行政長官會同行政會議同意，公司可將當其時已獲批准的電車軌道全程或任何部分路程的車費率修訂。
- (2) 任何有關修訂須在憲報刊登後 1 個月或按行政長官會同行政會議所命令在憲報刊登後的較短期間內開始生效。

(由 1946 年第 32 號第 4 條代替。由 1999 年第 62 號第 3 條修訂)

《電車條例(修訂車費)公告》(第 107D 章) 附表

車費率

	每程
1. 12歲或以上的人	\$2.3
2. 12歲以下的人(由12歲或以上的人陪同的3歲以下的人除外)	\$1.2
3. 由12歲或以上的人陪同的3歲以下的人	免費
	每票
4. 月票(只在當個公曆月有效)	\$200
5. 遊客票(由發出該票當日起計連續4天(包括發出當日)有效，可用以無限次乘搭電車；並只供售予根據《入境條例》(第115章)獲准許以訪客身分在香港入境的人) (2009年第33號法律公告)	\$34

(1996年第537號法律公告；1997年第186號法律公告；1998年第95號法律公告；2011年第63號法律公告)

附件 C

電車公司在2011年加價申請時承諾的改善項目

項目	詳情及效益	進展
1. 改善路軌維修	新的維修設備和方法提升乘車舒適度及安全，並可減低運作及維修期間所產生的噪音，同時亦可降低維修成本。	已完成
2. 架空電纜系統改善工程	以更耐用的物料更換懸索，以提升系統的可靠性和安全，亦可減少其更換頻率。	已完成
3. 新緊急剎車系統	額外的剎車系統可改善電車的剎車性能。	持續進行 - 為配合安裝新設計的剎車系統，電車公司現正改善路軌狀況，預計於 2020 年完成。 - 與此同時，電車公司一直維持電車的定期檢查，以確保主要剎車系統的效能符合所需的安全標準。
4. 電車現代化	- 在保留電車傳統外貌的前提下，改善電車的車身和內部設計，提升乘客乘車的舒適度及配套服務。 - 安裝交流牽引摩打，以提升摩打的可靠程度，並減低其維修成本及耗電量。	持續進行 截至 2018 年 3 月中，60 輛電車的改裝工程已完成。

項目	詳情及效益	進展
5. 新服務時間表	調整不同電車路線的班次，以更能切合乘客的需要。	已完成
6. 提供乘客資訊	新設計的路線圖及在電車站上蓋展示的車站名稱，以提升顧客體驗。	已完成

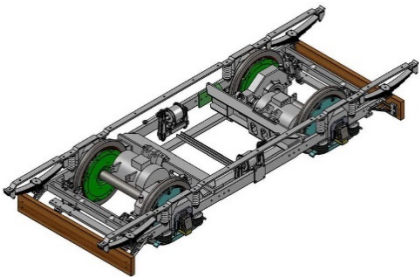
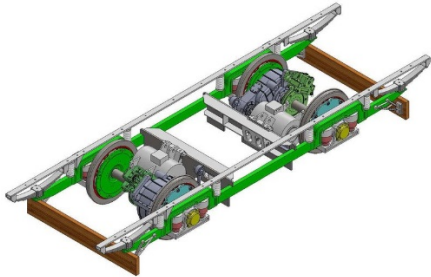
附件 D

電車公司近年開展的改善項目

項目	詳情及效益	進展
1. 為軌道維修隊伍購置新裝備	新裝備改善整體路軌狀況，以提升乘車舒適度、運作安全及減低交通噪音。	已完成
2. 以「路軌塗層」新技術更換路軌	- 新技術可縮短更換路軌工程的時間、延長路軌使用年期及有效增加路軌的避震能力，同時減少電車運作時所產生的噪音，為乘客帶來更舒適的服務。 - 電車公司已於 2015 年 12 月採用「路軌塗層」新技術更換其筲箕灣總站的路軌。 - 考慮到上述效益，為加快在主要彎位和路口以「路軌塗層」新技術更換路軌，政府會以配對方式，在 2017/18 至 2019/20 三年期間向電車公司提供資助，	持續進行 截至 2018 年 4 月底，已完成更換約 450 米的電車路軌（佔資助計劃下約 20% 的路軌）。更換工程預計於 2020 年完成。
3. 冷氣電車試驗計劃	- 為改善乘客乘車的舒適度，一輛設有冷氣系統的電車已投入試驗營運。 - 電車公司現正探討引入更多冷氣電車的可行性。	已完成
4. 更新公司標誌及視覺形象	新公司標誌及視覺形象凸顯電車的「香港」身分及提升電車公司的企業形象。	已完成

項目	詳情及效益	進展
5. 分享實時電車到站數據	電車公司一直在其網頁及手機應用程式提供實時電車到站數據，並分享有關數據予政府及第三方手機應用程式開發者。	已完成
6. 搬遷配電站	現時位於時代廣場內的配電站將搬遷至高士威道及摩理臣山道，以確保電車服務的電力供應穩定。	持續進行 搬遷工程預計於2019年初完成。

電車公司建議的改善項目

項目	詳情及效益	進展
1. 轉向架新設計 現時的轉向架：  改良後的轉向架 (附有改良後的轉向架支架及齒輪箱)： 	• 現時的轉向架於 1950 年代建造，保養工作涉及大量人手。 • 新轉向架包括更堅固的支架、附有軸承的新齒輪箱、新主要懸吊及剎車系統。 • 新轉向架將改善剎車表現、乘車舒適度及路軌／車輪凸緣可使用的年期。新轉向架亦可改善安全、服務質素及維修效率。	• 電車公司在 2016 年就新支架、齒輪箱及懸吊系統完成測試，並現正敲定剎車系統的設計。 • 電車公司計劃在 2019 至 2023 年期間，每年在 12 輛已改裝的電車上安裝新轉向架。
2. 電車追蹤系統 控制室內的職員可透過系統監察電車的實時位置。	• 現時的電車追蹤系統在每輛電車採用無線射頻識別 (RFID) 技術，並在路軌嵌入無源標籤。系統可讓電車公司控制室監察電車的實時位置，以配合車隊及車長的調派。 • 由於系統過時而維修成本上升，有必要升級系統以改善其表現 (包括可靠性、可用性及可維護性)。 • 新系統將提供詳盡、準確及可靠的實時位置數據，從而提升服務質素。	• 將於 2019 年完成

項目	詳情及效益	進展
3. 電車限速提示系統	• 配合採用電車追蹤技術，設於車上的系統將提示車長所在敏感路段(如尖彎及曲彎)之電車車速限制。 • 這將改善安全及緩減超速的風險。	• 將於 2019 年完成
4. 採用新系統收集更可靠的實時數據及應用實時交通資訊	• 開發及使用新系統，在電車不同部分收集更多數據，用以數據分析。配合上文第 2 項所述的電車追蹤系統升級工作，可獲取更多可靠的實時數據。 • 開發「人工智能」工具，根據實時數據優化車隊及車長的調配。 • 此外，電車公司將提升其伺服器，以分享資料予政府、乘客及第三方手機應用程式開發者。 • 上述可使電車營運更為暢順，以及服務更佳。	• 將於 2019 年完成
5. 為電車進行改裝	• 電車公司將繼續改裝電車，採用鋁質車身及現代化車廂設計。 • 改裝的電車更為耐用，並能提升乘客舒適度及營運效率。維修成本將會減少。	• 自 2010 年 10 月起實施，並已於 2018 年 3 月中完成改裝 60 輛電車。 • 將由 2018 年起每年改裝 10 輛電車。
6. 第四輛特別電車	• 電車公司將建造一輛額外「豪華派對電車」以增加非車資收入。	• 將於 2018 年開展

建議對可持續發展及經濟的影響

建議對可持續發展的影響

建議有助維持電車公司財務穩健，讓其繼續為市民提供具質素、效率、廉宜及環保的交通服務。這亦有助電車公司推行其服務改善項目。然而，建議加價會增加電車乘客的開支，尤其是對公共交通支出佔入息較大部分的低收入人士。

建議對經濟的影響

2. 鑑於電車費用在綜合消費物價指數內的比重甚輕，只佔0.01%，建議加價對通脹的影響非常輕微。



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
添美道二號
政府總部東翼二十二樓
運輸及房屋局局長
陳帆先生，JP

陳局長：

香港電車有限公司的加價申請

香港電車有限公司(「電車公司」)在二零一七年八月十七日提交加價申請，詳情如下：

乘客組別	現時票價	建議票價 (變動)
12 歲或以上人士	2.3 元	2.6 元 (+13.0%)
長者(65 歲或以上)	1.1 元	1.2 元 (+9.1%)
小童(3 至 11 歲)	1.2 元	1.3 元 (+8.3%)
月票	200.0 元	220.0 元 (+10.0%)
遊客票	34.0 元	34.0 元 (不變)

2. 交通諮詢委員會(「交諮會」)在二零一八年三月二十七日舉行的會議上，考慮電車公司的申請。本函載述交諮會對電車公司的加價申請的意見。

交諮會的考慮依據

3. 評估電車公司的加價申請時，委員已考慮以下事項：

- (a) 所提供的服務和計劃改善項目的質和量；
- (b) 自上次調整票價以來營運成本與收入的變動；
- (c) 未來營運成本、收入、利潤和回報的預測；以及
- (d) 預期公眾的接受程度。

財務表現及服務改善

4. 電車公司自上次在二零一一年六月加價以來，由於面對其他公共交通工具的競爭，其乘客量持續下跌。每日平均乘客量在二零一一年至二零一六年期間下跌 18.2%，令車費收入相應減少約 13.5%。委員備悉在電車車身和電車站上蓋展示廣告所獲得的非車費收入佔電車公司近年總收入約四成。然而，進一步增加廣告位置和其他非車費收入的空間相當有限。委員亦備悉電車公司的營運成本上升，特別是在員工成本、折舊和軌道更換方面。電車公司最近三年的利潤水平呈現下跌趨勢。

5. 委員備悉電車公司多年來一直提供令人滿意的服務。透過推行多項改善項目，電車公司致力及將繼續在安全、服務水平、乘客的舒適度和營運效率方面提升電車服務。委員尤其備悉電車公司計劃在未來數年推展一系列新項目，以進一步維持電車營運的競爭力及持續性。

6. 委員獲悉在二零一七年至二零二三年期間落實所有建議的改善項目的資本開支合共約 1.1 億元。電車公司在二零一六年的稅後盈利為 3,760 萬元，預計二零一七年的利潤水平會下跌至 2,290 萬元。由於推行各項目涉及相當資本投資，電車公司預計其淨利率可能在二零一七年進一步下降至約 9%，並在二零一八年及以後跌至更低的水平(少於 2.6%)。

公眾的接受程度

7. 與電車公司自上次在二零一一年六月加價以來的綜合消費物價指數及住戶每月收入中位數的變化比較，委員認為建議加價的幅度大致可接受。委員亦備悉公眾普遍歡迎電車公司的建議項目，以提升安全及服務質素。

交諮會的建議

8. 在上述背景下，委員大致認為電車公司有理據調高票價，尤其值得肯定其環保表現和歷史價值。

9. 考慮過所有相關因素後，委員同意當局的建議，接納電車公司的建議加幅(載述於上文第 1 段)。交諮會認為建議加價可取得適當平衡，一方面能保障電車乘客的權益，以相宜的票價享用優質和有效率的交通服務，另一方面又能提供誘因鼓勵電車公司繼續投資，以提供及維持服務。

10. 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

二零一八年四月十六日