

立法會參考資料摘要

《道路交通條例》 (第 374 章)

的士加價申請 《2024 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》

引言

在二零二四年五月十四日的會議上，行政會議**建議**，行政長官**指令**應根據《道路交通條例》(第 374 章)(《條例》)第 7(1C)條制訂載於**附件 A** 的《2024 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》(《修訂規例》)，以修訂租用市區、新界及大嶼山的士的收費率，經修訂的收費率由二零二四年七月十四日起生效，詳情如下：

A

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

¹ 根據政府建議的收費表，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 102.5 元)；
- (b) 新界的士 2 至 8 公里 (或直至應收款額達 82.5 元)；以及
- (c) 大嶼山的士 2 至 20 公里 (或直至應收款額達 195 元)。

² 根據政府建議的收費表，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 102.5 元後)；
- (b) 新界的士 8 公里以後(或在應收款額達 82.5 元後)；以及
- (c) 大嶼山的士 20 公里以後(或在應收款額達 195 元後)。

理據

(A) 政府的考慮因素

2. 的士提供個人化點對點的公共交通服務。近年，社會和的士業界均促請政府推出措施提升的士服務的質素及可持續性。因應市民的期望和的士業界的的要求，政府早前檢視了的士的整體營運和管理，並推出一系列措施，以期提升個人化點對點交通服務的整體質素和促進的士業界的長遠健康發展。有關措施包括引入的士車隊制度、把的士的最高乘客座位數目由五個增加至六個，以及就某些與的士司機相關的罪行引入的士司機違例記分制度（記分制）和兩級制罰則。相關的條例草案³已於二零二三年十二月中獲立法會通過，並於同月二十二日刊憲。我們預計上述措施的推出（最新進展於下文第 18 至 19 段闡述）將有助提升的士業界的服務質素和整體形象，從而可增加乘客量，並吸引更多新血入行。除了推行上述措施外，適時檢討的士收費和的士營運的財務可行性亦同樣重要，以確保的士業界的長遠健康發展和維持的士服務供應穩定，以滿足乘客的需求。

3. 一貫政策是根據以下五項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、乘客候車時間和乘客服務意見等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⁴；

³ 即《2023 年道路交通法例（提升個人化點對點交通服務）（修訂）條例草案》和《的士司機違例記分條例草案》。

⁴ 收費差距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（交諮會）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，故大嶼山的士並無既定的收費差距。

(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原則。

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)(《主體規例》)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二零二三年三月就各自的加價申請達成共識⁵，要求增加落旗收費和其後跳錶收費。市區的士同時要求縮減跳錶停車等候時間⁶。業界申請的詳情如下：

	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	27元	23.5元	22元
業界建議	32元 (+5元)	28元 (+4.5元)	28元 (+6元)
	落旗後每行駛 200 米的跳錶收費 (即每跳收費) ⁷		
現時收費	2 至 9 公里	2 至 8 公里	2 至 20 公里
	每跳1.9元	每跳1.7元	每跳1.7元

⁵ 不同的士團體在二零二二年十一月至二零二三年一月期間向運輸署提交數個加價申請方案。他們其後於二零二三年三月向運輸署表示上文第 5 段所載者為業界同意的方案。

⁶ 現時，的士已被租用而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。

⁷ 此收費亦適用於的士已被租用而沒有行駛的每一分鐘。

	市區的士	新界的士	大嶼山的士
業界建議	每跳2.1元 (+2角)	每跳1.9元 (+2角)	每跳1.8元 (+1角)
現時收費	9 公里後	8 公里後	20 公里後
	每跳1.3元	每跳1.3元	每跳1.5元
業界建議	每跳1.5元 (+2角)	每跳1.5元 (+2角)	每跳1.7元 (+2角)
跳錶停車等候時間			
現行安排	60秒		
業界建議	45秒 (-15秒)	不變	
按業界建議的 平均加幅 ⁸	16.95%	15.37%	11.68%
按業界建議的 加權平均加幅	16.68%		

6. 另外，市區及新界的士業界申請就所運載的每件行李加收 1 元（由 6 元增至 7 元）；以及每隻動物或鳥類加收 2 元（由 5 元增至 7 元）。大嶼山的士業界則申請每件行李加收 2 元（由 6 元增至 8 元）；每隻動物或鳥類加收 3 元（由 5 元增至 8 元）；以及每程電召預約服務的收費加收 3 元（由 5 元增至 8 元）。

⁸ 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咪錶收入計算。每類的士的收費平均加幅是指在相關的士類別的車程距離分布範圍內，各個不同車程距離分段因加價所致的車費變動率相加的總和；當中假設有關於加價實施後，三類的士的車程距離分布不變。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有所不同。

(C) 的士業界的營運狀況

7. 本港現時有 15 250 輛市區的士、2 838 輛新界的士及 75 輛大嶼山的士，合共 18 163 輛的士。截至二零二四年一月底，約 59% 的士由個人擁有，其餘則由公司擁有。的士行業主要由租車司機、出租車主及車主司機⁹組成。運輸署會定期進行的士咪錶讀數調查，並透過石油氣供應商取得石油氣價格的數據及以問卷調查方式收集的士司機的營運資料。此外，運輸署亦會以問卷調查方式¹⁰向的士車主及業界團體收集的士營運數據。

8. 在上次的士加價於二零二二年七月生效¹¹後，的士營運在某些月份仍然受疫情影響，而整體公共交通的載客量亦自二零二三年二月起與內地通關後才逐漸回升。考慮到二零二二年不穩定的營運環境或令的士營運數據失真，我們沒有比較二零二二年和二零二三年的營運情況，而是比較了二零一九年（即疫情前）和二零二三年的情況，以便更準確地反映的士現時的實際營運狀況。

(D) 理據及分析

9. 下表比較了三類的士的租車司機、車主司機及出租車主在二零一九年和二零二三年的每月平均淨收入。從下表可見，除了市區及新界的士的租車司機，其他的士從業員的淨收入在撇除通脹後均有實質下跌，當中出租車主的收入下跌特別顯著。

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，自己並不駕駛的士。

¹⁰ 運輸署除透過問卷調查方式取得的士營運數據（包括車租、維修費及行政費）外，亦會參考的士咪錶讀數調查取得的行車哩數，從而推算燃料費的開支。

¹¹ 市區、新界及大嶼山的士上次加價是在二零二二年七月，平均加幅分別為 11.54%、13.02% 及 13.83%。

	每月平均淨收入		變動百分比 (即(b)與(a)相比)	
	二零一九年 (a)	二零二三年 (b)	名義變動	撇除通脹後 實質變動 ¹²
租車司機				
市區	19,359 元	21,767 元	+12.4%	+6.2%
新界	17,872 元	19,079 元	+6.8%	+0.8%
大嶼山	20,283 元	20,896 元	+3.0%	-2.7%
車主司機				
市區	30,638 元	28,296 元	-7.7%	-12.8%
新界	25,817 元	24,686 元	-4.4%	-9.7%
大嶼山	28,900 元	27,570 元	-4.6%	-9.9%
出租車主				
市區	11,740 元	6,429 元	-45.2%	-48.3%
新界	7,380 元	4,437 元	-39.9%	-43.2%
大嶼山	8,569 元	6,105 元	-28.8%	-32.7%

B 三類的士各自的營運開支及收入的數據載於附件 B。

10. **租車司機**方面，市區及新界的士於二零二三年的每日咪錶收入較二零一九年實質上升約 0.5% 至 1.1%，而大嶼山的士的每日咪錶收入則較二零一九年下跌約 5%。在成本開支方面，二零二三年的燃料成本較二零一九年上升約 19% 至 35%，而的士車租則下跌約 2% 至 12%。總括而言，在撇除通脹後，市區及新界的士的租車司機在二零二三年的每月平均淨收入分別較二零一九年上升約 6.2% 及 0.8%，但大嶼山的士的租車司機的每月平均淨收入則下跌約 2.7%。以實際數額而言，租車司機在二零二三年的每月平均淨收入約為 19,100 元至 21,800 元，較政府統計處公布的二零二三年第四季的運輸行業平均每月薪金（即 24,800 元）為低。

11. 至於**的士車主**方面，二零二三年的營運開支較二零一九年大幅上升，當中包括保險費用急漲近六成，以及維修保養費用平均增加約三成，大大加重了的士車主的營運成本及財務負

¹² 與二零一九年相比，用作衡量消費市場通脹情況的綜合消費物價指數在二零二三年上升了 5.9%。

擔。另一方面，車主為了避免的士閒置，只能以低於二零一九年水平的租金出租車輛¹³。在營運成本大幅上升而租金收入減少的情況下，出租車主及車主司機於二零二三年的每月平均淨收入（在撇除通脹後）較二零一九年分別減少約 **33%** 至 **48%** 及 **10%** 至 **13%**。

12. 從以上數據可見，在現行的士收費水平下，的士業界確實面臨維持其營運的財務可行性的困難。業界認為的士加價會有助增加前線司機收入和吸引更多新人入行，同時鼓勵他們改善服務和投資更多新設備，以提升的士的整體服務質素，促進業界的長遠健康發展。

13. 基於上述原因，我們認為有理據增加市區、新界和大嶼山的士的收費，惟業界建議的加幅偏高，公眾將難以接受。根據業界的建議，市區、新界和大嶼山的士的平均加幅分別為 16.95%、15.37% 和 11.68%。有關加幅遠高於 4.7% 的預測通脹率¹⁴（比較二零二四年第三季起計的十二個月期間與上次二零二二年七月加價後的首十二個月期間這兩段期間），以及家庭住戶每月入息中位數在二零二二年第三季至二零二三年第四季期間錄得的 5.3% 升幅。

14. 經考慮相關因素，政府建議並獲行政長官會同行政會議接納的方案如下：

¹³ 二零二三年，市區、新界及大嶼山的士的平均車租水平分別約為二零一九年的 88%、98% 及 94%。

¹⁴ 由於綜合消費物價指數並無個別季度的官方預測數字，政府參考了二零二四至二五年度財政預算案公布的官方通脹預測，並假設二零二四年及二零二五年的按年通脹率分別為 2.4% 和 2.5%，以得出由上次二零二二年第三季加價後的首十二個月期間至由二零二四年第三季起計的十二個月期間的綜合消費物價指數累積變動率。政府亦有參考二零二二年第三季至二零二三年第四季期間的綜合消費物價指數變動，有關增幅約為 3.2%。

	市區的士	新界的士	大嶼山的士
落旗收費	29元 (+2元)	25.5元 (+2元)	24元 (+2元)
落旗後首段跳錶收費	每跳2.1元 (+2角)	每跳1.9元 (+2角)	每跳1.9元 (+2角)
落旗後後段跳錶收費	每跳1.4元 (+1角)	每跳1.4元 (+1角)	每跳1.6元 (+1角)
平均加幅	8.86%	9.56%	10.92%
加權平均加幅	8.98%		

15. 考慮到的士提供的是一種個人化點對點的交通服務，而它可運載的乘客數目相對較低，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，以避免的士服務需求過大，並確保交通暢順。在政府建議下，有關的收費差距是在根據交諮會意見而設定的既定範圍（即市區的士為 5 至 7 倍，新界的士為 3 至 4 倍）之內或與既定範圍相若。詳情表列如下：

	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
現時水平 (二零二三年)	6.17	4.32	6.23
按業界的加價建議	6.95	4.81	6.71
按政府的加價建議	6.47	4.57	6.66

16. 基於下述考慮因素，我們建議不接納業界的其他建議：

- (a) 縮短跳錶停車等候時間（由市區的士業界提出）：我們建議不接納市區的士業界把跳錶停車等候時間由 60 秒縮短至 45 秒的建議。根據政府的建議，跳錶收費將會增加，即代表停車等候時間的收費亦會按同等幅度相應增

加，這已可補償的士司機在擠塞地區的等候時間，無須雙重增加收費。

- (b) 運載每件行李和每隻動物或鳥類的額外收費（由所有的士業界提出）：我們不建議接納的士業界的建議¹⁵，因為至今我們並無發現的士乘客在攜帶行李、動物或鳥類方面有特別趨勢，足以支持調整該等附加收費。
- (c) 每程電召預約服務的額外收費（由大嶼山的士業界提出）：我們不建議接納大嶼山的士業界的建議，就每程電召預約服務的額外收費加收 3 元，由 5 元增加至 8 元。此建議會偏離市區和新界的士的現行安排，我們認為大嶼山的士沒有理由向乘客收取不同收費。

其他事宜

的士車租

17. 不少意見關心在調整的士收費後，的士車租會如何變化。的士租賃一直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和其他因素（例如個別的士的車種、車齡和維修情況）而變動。一般而言，的士收費獲調整後，的士車主會先觀察初期的生意及司機收入的變化，然後才按實際市場情況與司機團體商討車租調整的幅度。以上次的士加價為例，雖然的士車主在二零二二年七月的士收費調整後有逐步增加車租，但有關車租至今仍未回復至二零一九年的水平，這反映的士車主調整車租時，會考慮司機的接受程度、業內人手供應等相關因素。

¹⁵ 市區及新界的士業界申請每件行李加收 1 元（由 6 元增至 7 元），以及每隻動物或鳥類加收 2 元（由 5 元增至 7 元）。大嶼山的士業界則申請每件行李加收 2 元（由 6 元增至 8 元），以及每隻動物或鳥類加收 3 元（由 5 元增至 8 元）。

提升的士服務質素

18. 政府已推出一系列措施提升個人化點對點交通服務的整體質素，當中包括引入的士車隊制度。在這個全新的規管制度下，的士車主可集合現有的士組成車隊，並向運輸署申請的士車隊牌照。運輸署會透過法定要求和牌照條件，監察車隊持牌人的表現，以及要求持牌人須滿足各項有關車隊的士或司機的要求（例如須在車隊的士上安裝提升駕駛安全的裝置和便利乘客的設施、提供網約渠道、為司機安排的士服務的職前訓練等）。運輸署已在二零二四年四月十二日發出的士車隊牌照的邀請，以期在今年年中公布申請結果。考慮到籌建車隊所需的時間（包括購置車輛和進行適當改裝、聘請人手和培訓司機、購買保險等），我們會要求的士車隊營辦商在獲批車隊牌照後不多於 12 個月內（即不遲於二零二五年年中）開始營運。我們會積極推動及協助業界組成車隊，盡早投入營運。

19. 至於其他措施方面，隨着的士的最高乘客座位數目上調至六個，已有業界人士表示有計劃引入六乘客座位的士，以提升車輛的舒適度及乘客的乘車體驗。在加強打擊的士司機不當行為方面，針對四項較嚴重罪行（包括濫收車資、兩項與拒載相關的罪行，以及毀損、損壞或更改的士咪錶）的兩級制罰則已經生效¹⁶，而記分制將會在今年九月二十二日生效¹⁷，這兩項措施可有助打擊業內的害群之馬，提升的士行業的整體形象和服務質素。

20. 在立法會於去年審議與的士相關的條例草案時，有立法會議員認為政府應進一步考慮要求全港所有的士在車廂內安裝攝錄系統，以便在的士司機和乘客出現爭拗時，有效保障雙方權益，同時亦有助警方加強執法和搜證。就此，我們已啓動可行性研究，並計劃於今年內諮詢的士業界的意見，從而凝聚共識，考慮是否推行有關強制措施。

¹⁶ 兩級制罰則已於《2023 年道路交通法例(提升個人化點對點交通服務)(修訂)條例》(2023 年第 34 號)刊憲當日（即二零二三年十二月二十二日）生效。

¹⁷ 運輸署在記分制生效前會再詳細向的士業界解釋法例的執行細節，以便業界掌握記分制的運作。

改善的士駕駛安全

21. 如上文提及，二零一九年至二零二三年期間的士的保險費用大幅上漲。有關核保決定及保費水平的釐定，是由保險公司基於商業原則與投保人訂立保單合約，並透過自由市場的調節而定。的士保險的定價水平反映承保有關業務面對的風險，包括的士意外發生率、過往索償紀錄等因素，而的士保險業務在過去多年錄得承保虧損，反映承保風險和保費定價出現錯配。

22. 第六屆立法會於二零二一年一月成立交通運輸業保險事宜聯合小組委員會（小組委員會），探討的士業界購買汽車保險的問題，小組委員會建議業界採取措施加強的士管理和改善的士司機駕駛安全。為推動有關工作，政府和保險業監管局一直跟進小組委員會的各項建議的落實情況，亦積極與的士業和保險業界代表會面，商討應用科技改善的士風險管理等議題。政府亦一直支持的士業界提升其服務的安全水平和改善管理質素，務求從源頭降低承保的士所涉及的風險。據了解，現時已有保險公司提供保費折扣、減低索償自付額等優惠，以鼓勵的士安裝與提升司機駕駛安全有關的科技裝置和報備司機資料。

23. 另外，在的士車隊投入營運後，專業的車隊管理，加上車隊營辦商為其車隊的士配備與行車安全有關的設備（包括全球定位系統裝置、行車記錄器和監察司機駕駛表現的安全裝置），應有助從源頭減少交通意外發生。政府亦相信車隊的士會在行業起示範和帶頭作用，有助進一步鼓勵更多的士應用科技改善的士駕駛安全，令保險費用有下調的空間，同時亦有助改善的士的營運狀況。

《修訂規例》

24. 《修訂規例》修訂《主體規例》附表 5 第 1、2、2a 和 3 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 段所述的加幅。

A

立法程序時間表

25. 立法程序時間表如下：

刊登憲報	二零二四年五月十七日
提交立法會進行先訂立 後審議的程序	二零二四年五月二十二日
生效日期	二零二四年七月十四日

建議的影響

C 26. 建議對可持續發展、經濟及家庭的影響載於**附件 C**。建議對公務員、財政、生產力、環境或性別議題均無影響。建議符合《基本法》的規定，包括有關人權的條文。《修訂規例》不會影響《條例》和《主體規例》的現有約束力。

公眾諮詢

27. 我們在二零二四年四月十二日就的士業界的加價申請諮詢立法會交通事務委員會。不少委員注意到的士業界面對艱難的經營環境，認為的士加價並非不合理。儘管如此，委員認為的士業界建議的加幅過高，公眾將難以接受，並期望政府做好把關工作，把加幅控制在合理水平。一些委員認為的士業界應更努力提升的士服務質素和駕駛安全，以證明的士加價屬合理。另外，有數位委員關注的士車主在加價後會增加的士車租，因而令的士車主而非前線司機得益。

28. 我們亦在二零二四年四月十六日徵詢了交諮會的意見。交諮會認同有合理理據增加的士收費，並支持政府的建議，即落旗收費增加 2 元、落旗後首段跳錶收費每跳增加 2 角，以及落旗後後段跳錶收費每跳增加 1 角，該會備悉有關加幅既有助增加前線司機的實質收入，亦已顧及公眾的接受程度。交諮會已致函運輸及物流局局長詳述意見，該函載於**附件 D**。

D

宣傳安排

29. 我們會在二零二四年五月十四日發出新聞稿，並會安排發言人答覆傳媒的查詢。

查詢

30. 若對本文內容有任何查詢，可與運輸及物流局首席助理秘書長郭善兒女士（電話：3509 8214）或運輸署助理署長馮惠筠女士聯絡（電話：3842 5513）。

運輸及物流局

二零二四年五月十四日

《2024 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》

《2024 年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》

第 1 條

1

《2024 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 2024 年 7 月 14 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
“\$27.00”
代以
“\$29.00”。
 - (2) 附表 5, 第 1(B)項 ——
廢除
“\$1.90”
代以
“\$2.10”。
 - (3) 附表 5, 第 1(B)項 ——
廢除
“\$93.50”
代以
“\$102.50”。

第 3 條

2

- (4) 附表 5, 第 1(C)項 ——
廢除
“\$1.30”
代以
“\$1.40”。
- (5) 附表 5, 第 1(C)項 ——
廢除
“\$93.50”
代以
“\$102.50”。
- (6) 附表 5, 第 2(A)項 ——
廢除
“\$22.00”
代以
“\$24.00”。
- (7) 附表 5, 第 2(B)項 ——
廢除
“\$1.70”
代以
“\$1.90”。
- (8) 附表 5, 第 2(B)項 ——
廢除
“\$175.00”
代以
“\$195.00”。
- (9) 附表 5, 第 2(C)項 ——

- 廢除
“\$1.50”
代以
“\$1.60”。
- (10) 附表 5，第 2(C)項 ——
廢除
“\$175.00”
代以
“\$195.00”。
- (11) 附表 5，第 2a(A)項 ——
廢除
“\$23.50”
代以
“\$25.50”。
- (12) 附表 5，第 2a(B)項 ——
廢除
“\$1.70”
代以
“\$1.90”。
- (13) 附表 5，第 2a(B)項 ——
廢除
“\$74.50”
代以
“\$82.50”。
- (14) 附表 5，第 2a(C)項 ——
廢除

- “\$1.30”
代以
“\$1.40”。
- (15) 附表 5，第 2a(C)項 ——
廢除
“\$74.50”
代以
“\$82.50”。
- (16) 附表 5，第 3(i)(A)項 ——
廢除
“\$1.90”
代以
“\$2.10”。
- (17) 附表 5，第 3(i)(A)項 ——
廢除
“\$93.50”
代以
“\$102.50”。
- (18) 附表 5，第 3(i)(B)項 ——
廢除
“\$1.30”
代以
“\$1.40”。
- (19) 附表 5，第 3(i)(B)項 ——
廢除
“\$93.50”

- 代以
“\$102.50”。
- (20) 附表 5，第 3(ii)(A)項 ——
廢除
“\$1.70”
代以
“\$1.90”。
- (21) 附表 5，第 3(ii)(A)項 ——
廢除
“\$175.00”
代以
“\$195.00”。
- (22) 附表 5，第 3(ii)(B)項 ——
廢除
“\$1.50”
代以
“\$1.60”。
- (23) 附表 5，第 3(ii)(B)項 ——
廢除
“\$175.00”
代以
“\$195.00”。
- (24) 附表 5，第 3(iii)(A)項 ——
廢除
“\$1.70”
代以

- “\$1.90”。
- (25) 附表 5，第 3(iii)(A)項 ——
廢除
“\$74.50”
代以
“\$82.50”。
- (26) 附表 5，第 3(iii)(B)項 ——
廢除
“\$1.30”
代以
“\$1.40”。
- (27) 附表 5，第 3(iii)(B)項 ——
廢除
“\$74.50”
代以
“\$82.50”。

行政會議秘書

行政會議廳

2024 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\$27.00 增加至\$29.00; 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\$1.90 增加至\$2.10, 直至達到\$102.50(現時相應的款額為\$93.50), 並在達到\$102.50 後, 由\$1.30 增加至\$1.40;
- (b) 領有牌照在大嶼山經營之的士 ——
 - (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\$1.70 增加至\$1.90, 直至達到\$195.00(現時相應的款額為\$175.00), 並在達到\$195.00 後, 由\$1.50 增加至\$1.60; 及
- (c) 領有牌照在新界經營之的士 ——
 - (i) 最初 2 公里的車費, 由\$23.50 增加至\$25.50; 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\$1.70 增加至\$1.90, 直至達到\$82.50(現時相應的款額為\$74.50), 並在達到\$82.50 後, 由\$1.30 增加至\$1.40。

的士從業員在二零一九年及二零二三年的
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			
二零一九年	33,500元	43,976元	20,941元
二零二三年	35,641元	44,854元	18,421元
對比二零一九年的變動 ¹ (撇除通脹後實質變動 ²)	+6.4% (+0.5%)	+2.0% (-3.7%)	-12.0% (-17.0%)
(b) 每月平均營運成本³			
二零一九年	14,141元	13,338元	9,201元
二零二三年	13,874元	16,558元	11,992元
對比二零一九年的變動 (撇除通脹後實質變動)	-1.9% (-7.4%)	+24.1% (+17.2%)	+30.3% (+23.1%)
(c) 每月平均淨收入			
二零一九年	19,359元	30,638元	11,740元
二零二三年	21,767元	28,296元	6,429元
對比二零一九年的變動 (撇除通脹後實質變動)	+12.4% (+6.2%)	-7.7% (-12.8%)	-45.2% (-48.3%)

¹ 與二零一九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 與二零一九年相比,用作衡量消費市場通脹情況的綜合消費物價指數在二零二三年上升了5.9%。

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、行政費、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、行政費、保險、折舊,以及牌照費等雜項成本。

新界的士營運數據

	租車司機	車主司機	出租車主
(a) 每月平均營運收入			
二零一九年	29,667元	37,728元	16,121元
二零二三年	31,766元	39,681元	15,823元
對比二零一九年的變動 (撇除通脹後實質變動)	+7.1% (+1.1%)	+5.2% (-0.7%)	-1.9% (-7.3%)
(b) 每月平均營運成本			
二零一九年	11,795元	\$11,911元	8,741元
二零二三年	12,687元	\$14,995元	\$11,386元
對比二零一九年的變動 (撇除通脹後實質變動)	+7.6% (+1.6%)	+25.9% (+18.9%)	+30.3% (+23.0%)
(c) 每月平均淨收入			
二零一九年	17,872元	25,817元	7,380元
二零二三年	19,079元	24,686元	4,437元
對比二零一九年的變動 (撇除通脹後實質變動)	+6.8% (+0.8%)	-4.4% (-9.7%)	-39.9% (-43.2%)

大嶼山的士營運數據

	租車司機	車主司機	出租車主
(a) 每月平均營運收入			
二零一九年	34,928元	44,873元	19,320元
二零二三年	35,140元	44,489元	18,162元
對比二零一九年的變動	+0.6%	-0.9%	-6.0%
(撇除通脹後實質變動)	(-5.0%)	(-6.4%)	(-11.2%)
(b) 每月平均營運成本			
二零一九年	14,645元	15,973元	10,751元
二零二三年	14,244元	16,919元	12,057元
對比二零一九年的變動	-2.7%	+5.9%	+12.1%
(撇除通脹後實質變動)	(-8.2%)	(0%)	(+5.9%)
(c) 每月平均淨收入			
二零一九年	20,283元	28,900元	8,569元
二零二三年	20,896元	27,570元	6,105元
對比二零一九年的變動	+3.0%	-4.6%	-28.8%
(撇除通脹後實質變動)	(-2.7%)	(-9.9%)	(-32.7%)

對可持續發展、經濟及家庭的影響

對可持續發展的影響

建議有助紓緩的士營辦商面對營運成本上漲所帶來的日益沉重的壓力，改善的士營運的財務可行性。不過，加價建議亦會為的士乘客帶來額外開支，特別是一些較常使用的士服務的中產階層。

對經濟的影響

2. 的士車費在綜合消費物價指數中所佔的權數為 0.34%。假設市區、新界及大嶼山的士落旗收費和其後跳錶收費的建議加幅由二零二四年七月十四日起實施，我們預計二零二四年及二零二五年的綜合消費物價指數分別會上升 0.01 個百分點和 0.02 個百分點，對基本通脹基本上沒有影響。三個基本消費物價分類指數¹所反映的影響則稍有不同，介乎甲類消費物價指數在二零二四年及二零二五年均上升 0.01 個百分點至丙類消費物價指數在該兩年均上升 0.02 個百分點。

對家庭的影響

3. 由於建議可能為部分前線司機帶來額外收入，對其家庭的財政能力或會有正面作用。雖然建議會為的士乘客帶來額外開支，特別是一些較常使用的士服務的中產家庭，但影響應該不大。

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。在二零一九年十月至二零二零年九月的基期下，上述住戶平均每月開支分別為 6,500 元至 27,999 元，28,000 元至 48,499 元，以及 48,500 元至 91,999 元。



香港添馬添美道二號政府總部東翼二十樓
20/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
運輸及物流局局長
林世雄先生，GBS, JP

林局長：

的士加價申請

市區、新界及大嶼山的士業界在二零二三年三月就各自的加價申請達成共識，要求增加落旗收費、落旗後的跳錶收費，以及一些附加費用；市區的士同時要求縮減跳錶停車等候時間¹。根據業界提出的方案，市區、新界和大嶼山的士的平均加幅分別為 16.95%、15.37%和 11.68%。交通諮詢委員會（下稱「交諮會」）於二零二四年四月十六日舉行的會議討論上述申請。本函載述交諮會的意見。

¹ 不同的士團體於二零二二年十一月至二零二三年一月期間向運輸署提交數個加價申請方案。他們其後於二零二三年三月向運輸署表示以下為市區、新界及大嶼山的士業界同意的方案：

- (a) 落旗收費分別增加 5 元、4.5 元和 6 元；
- (b) 落旗後首段跳錶收費每跳分別增加 2 角、2 角和 1 角，以及落旗後後段跳錶收費每跳分別增加 2 角、2 角和 2 角；
- (c) 增加運載每隻動物或鳥類的附加收費（市區及新界的士加收 2 元，大嶼山的士加收 3 元）；
- (d) 增加運載每件行李的附加收費（市區及新界的士加收 1 元，大嶼山的士加收 2 元）；
- (e) 市區的士縮減的士已被租用而沒有行駛時的跳錶停車等候時間，由每跳 60 秒縮減至 45 秒；及
- (f) 大嶼山的士增加每程電召預約服務的附加收費 3 元。

交諮會的考慮依據

2. 在討論申請時，交諮會認同的士提供個人化點對點的公共交通服務，以及現行政策是按照下列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、乘客候車時間和乘客對服務意見等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²；
- (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。

的士業界最新的營運狀況

3. 交諮會委員得悉，在撇除通脹後，市區及新界的士租車司機於二零二三年的每日咪錶收入較二零一九年（即疫情前）的水平高約 0.5% 至 1.1%，而大嶼山的士租車司機的每日咪錶收入則較二零一九年的水平低約 5%。成本開支方面，二零二三年的燃料成本比二零一九年的水平上升約 19% 至 35%；而的士車租則較二零一九年的水平下降約 2% 至 12%。綜合而言，在撇除通脹後，與二零一九年的水平相比，市區和新界的士租車司機的每月平均淨收入分別輕微上升 6.2% 及 0.8%，而大嶼山的士租車司機的每月平均淨收入則下跌約 2.7%。以實際數額而言，租車司機在二零二三年的每月平均

² 交諮會的意見是維持市區的士與其他公共交通工具的收費差距在五至七倍，新界的士則維持在三至四倍。

淨收入約為 19,100 元至 21,800 元，較政府統計處所公布的二零二三年第四季的運輸行業平均每月薪金（即 24,800 元）為低。

4. 的士車主方面，交諮會委員備悉二零二三年的營運開支較二零一九年的水平大幅上升，當中包括保險費用急漲近六成，維修保養費用平均增加約三成，以致的士車主的營運成本及財務負擔大幅增加。另一方面，車主為了避免的士閒置，只能以低於二零一九年水平的租金出租車輛。在營運成本大幅上升而租金收入減少的情況下，出租車主及車主司機於二零二三年的每月平均淨收入（在撇除通脹後）均較二零一九年的水平大幅減少，出租車主和車主司機的每月平均淨收入分別減少約 33% 至 48% 及 10% 至 13%。

5. 交諮會委員備悉，上述營運數據顯示的士業界或較難在現時的的士收費水平維持其營運的財務可行性，業界希望透過增加的士收費提高前線司機的收入，吸引更多新人入行，並同時鼓勵業界改善服務及投資更多新設備，以提升整體的士服務質素和促進的士業的長遠健康發展。

交諮會的意見

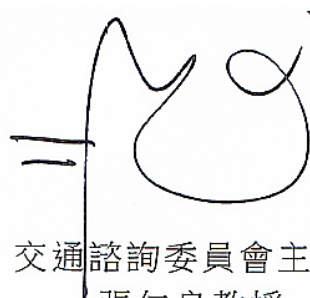
6. 交諮會委員在平衡各方因素後，認同有合理理據增加市區、新界及大嶼山的士車費，但加幅應較業界提出的方案為低。根據業界提出的方案，市區、新界和大嶼山的士的平均加幅分別為 16.95%、15.37% 和 11.68%，加權平均加幅為 16.68%。交諮會委員認為業界的建議加幅過高，公眾難以接受。

7. 考慮到的士業界最新的營運狀況和公眾的接受程度，以及上文第 2 段所述的相關因素後，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**、**落旗後首段跳錶收費每跳增加 2 角**，以及**落旗後後段跳錶收費每跳增加 1 角**的建議。建議的平均加幅分別為市區的士 8.86%、新界的士 9.56%，以及大嶼山的士 10.92%，加權平均加幅為 8.98%。交諮會委員得悉在政府建議下，的士與其他公共交通工具的收費差距會在既定範圍內或接近有關範圍。

8. 至於市區的士業界就跳錶停車等候時間由 60 秒縮減至 45 秒的建議，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，故無需雙重增加收費。就各的士業界建議增加所運載每件行李、以及每隻動物或鳥類的附加收費，交諮會委員知悉的士乘客攜帶行李、動物或鳥類的情況均沒有出現明顯轉變的趨勢，並無理據支持調整相關的附加收費。就大嶼山的士業界建議增加每程電召預約服務的附加收費，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。

9. 在討論加價申請時，交諮會委員亦知悉政府早前已推出一系列措施提升個人化點對點交通服務的整體質素，包括引入的士車隊制度；把的士的最高乘客座位數目由五個增加至六個；以及就某些與的士司機相關的罪行引入的士司機違例記分制度（下稱「記分制」）和兩級制罰則等。相關的條例草案已於去年十二月中獲立法會通過，並於同月二十二日刊憲。另外，政府已啟動可行性研究，探討要求全港所有的士在車廂內安裝攝錄系統是否可行，並將於今年內諮詢業界的意見。政府亦會繼續透過不同措施鼓勵業界提升的士駕駛安全。交諮會得悉隨着上述措施相繼落實，應有助提升的士的整體服務質素。

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
張仁良教授

二零二四年四月二十五日