

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)406/2024(04)號文件

檔號：CB4/PL/TP

交通事務委員會 2024年4月12日舉行的會議

有關的士加價申請的背景資料簡介

目的

本文件就的士收費調整申請的審批機制提供背景資料，並綜述交通事務委員會（“事務委員會”）就的士加價申請曾提出的主要意見及關注。

的士行業的背景

2. 根據政府當局，全港共有 18 000 多部的士。普通的士牌照屬永久性質，持有牌照的個人約有 10 000 名，其餘牌照由公司擁有。的士行業主要由租車司機、出租車主及車主司機組成。租車司機向出租車主租賃的士；出租車主不自行駕駛的士，只把的士租予租車司機；車主司機身兼車主與司機，部分亦會撥出一更，把的士租予租車司機駕駛。

的士加價申請的審批準則

3. 政府當局一直按照下列主要準則考慮的士加價申請——

- 需要確保的士營運的財務可行性，考慮收入和營運成本的轉變；

- (b) 需要維持的士服務在可接受的水平，包括車輛供應、乘客候車時間和乘客對服務意見等方面；
- (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；及
- (e) 的士收費結構，即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. 《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374D 章)附表 5 訂明租用的士的收費表。根據《道路交通條例》(第 374 章)第 7(1C)條，行政長官會同行政會議可訂立修訂規例，以調整租用市區、新界及大嶼山的士的收費，政府當局在評審的士加價申請時，會考慮事務委員會及交通諮詢委員會(“交諮會”)的意見，然後向行政長官會同行政會議提交建議。實施新收費的相關修訂規例須經過立法會“先訂立後審議”的程序確立。

2019 年的士加價申請

5. 市區、新界及大嶼山的士業界於 2018 年 9 月向運輸署申請加價，政府曾於 2019 年 3 月向事務委員會簡介業界的加價建議，並徵詢交諮會的意見。然而，因應當時的社會情況，政府未有進一步處理有關申請。

6. 政府在 2022 年 4 月重新就的士加價申請進行評估，當中考慮了最新的經濟狀況及的士營運環境，包括近年士保險費用及燃料成本上升，以及的士司機收入等因素，有關的士從業員在 2019 年及 2021 年期間的營運及收入數據載於附件 1。當局在 2022 年 4 月就的士加價諮詢事務委員會的意見。行政長官會同行政會議最終批准的士業界調整收費，¹新收費於 2022 年 7 月 17 日生效。

¹ 市區、新界和大嶼山的士平均加幅分別為 11.54%、13.02%、13.83%。調整後，市區的士落旗收費 27 元、新界的士 23.5 元、大嶼山的士 22 元。以首段車程計，市區的士每跳 1.9 元，新界和大嶼山的士 1.7 元；以後段車程計，市區和新界的士每跳 1.3 元，大嶼山的士 1.5 元。

(https://www.news.gov.hk/chi/2022/05/20220510/20220510_170805_020.html)

事務委員會提出的主要意見及關注

對的士加價的意見

7. 在 2019 年 3 月 15 日的事務委員會會議上，有委員認為，與的士上次在 2017 年加價後同期的通脹率及每月家庭入息中位數的變動比較，建議的加幅過高。另一方面，支持的士加價申請的委員指出，的士業界的營運環境正變得更困難，這情況是由於多項因素所致，包括非法出租汽車服務普遍、司機高齡化及難以吸引新血入行。他們認為香港的士收費水平相對低於世界其他城市，有上調空間。此外，的士司機的平均薪金遠低於相關行業的平均薪金，因此有必要增加的士收費，以改善業界的營運環境及前線司機的收入。

8. 政府表示，在評審的士業界提交的加價申請時，政府會考慮多項因素，包括市民對建議收費的接受程度，及的士營運的財務可行性等。對於有委員詢問有何方法紓減因燃料成本增加而產生的的士加價壓力，政府答覆指當局一直鼓勵的士業界安排旗下車隊轉用更節能的電動車或混合動力車。運輸署會繼續鼓勵的士業界提升旗下車隊，以提供更佳服務和減低燃料成本。

9. 部分委員認為，的士加價會導致的士車租增加，繼而會直接影響前線司機的入息和生計。他們詢問政府如何確保前線的士司機亦可受惠於的士加價。政府引述過往的經驗，指出在上次的士加價後的首 12 個月內，租車司機的實質入息有輕微增長，但出租車主的入息有所下跌。在自由市場中，的士車租是車主與司機之間的商業安排。其實，由於的士司機短缺，因此的士車租自上次的士加價後大致維持不變。政府表示，就是次加價申請而言，大部分車行及的士車主商會已表示在的士加價實施後約 3 至 6 個月內不會調整的士車租，並會在其後視乎情況決定是否調整車租。

10. 關於委員對的士保險費用飆升的關注，政府當局表示，的士保險業務近年錄得虧損。就此，運輸署一直與業界及保險業監管局進行磋商，探討有何措施可改善此情況。除採取措施改善駕駛安全外，政府當局亦鼓勵業界建立一個有關的士司機的交通意外和保險索償資料庫，以便保險公司進行更準確的風險評估，從而為個別司機釐定合適的保費。的士司機亦會有誘因保持恰當的駕駛態度，以期減少交通意外和保持良好紀錄。

的士業界的經營環境

改善的士業界經營環境的措施

11. 事務委員會委員不時就的士業界經營環境困難提出關注。他們促請政府當局採取改善措施，例如設置更多的士站、增加的士上落客點的數目，以及開徵的士燃料附加費，以減輕燃料價格波動對的士司機收入造成的影響。

12. 政府表示已採取措施協助改善的士業界的經營環境，包括在合適地點設置的士站及指定上落客點。運輸署已於2018年1月成立的士服務質素委員會，討論各項改革策略及措施，以提升的士業界的服務質素。該等策略及措施包括改善對違規行為投訴的處理，以及鼓勵業界善用科技提升營運效率及服務質素。與此同時，政府已推出多項便利措施，例如將的士司機證的有效期由一年延長至10年，以及讓的士業界無須每年續領限制區許可證。

13. 在吸引年青司機入行方面，政府當局建議將商用車輛駕駛執照申請人須持有有效私家車或輕型貨車駕駛執照的規定年期，由目前最少3年放寬為最少一年，從而吸引新血入行。

相關文件

14. 相關文件一覽表載於**附錄 2**。

最新發展

15. 政府當局將於2024年4月12日舉行的事務委員會會議上，就的士收費調整諮詢事務委員會。

立法會秘書處
議會事務部 4
2024年4月8日

的士從業員在 2019 年及 2021 年期間的
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			
2019年	33,500元	43,976元	20,941元
2021年	30,504元	37,802元	14,589元
對比2019年的變動 ¹ (撇除通脹後實質變動 ²)	-8.9% (-10.6%)	-14.0% (-15.6%)	-30.3% (-31.6%)
(b) 每月平均營運成本³			
2019年	14,141元	13,338元	9,201元
2021年	10,926元	13,814元	9,709元
對比2019年的變動 (撇除通脹後實質變動)	-22.7% (-24.1%)	+3.6% (+1.7%)	+5.5% (+3.6%)
(c) 每月平均淨收入			
2019年	19,359元	30,638元	11,740元
2021年	19,578元	23,988元	4,880元
對比2019年的變動 (撇除通脹後實質變動)	+1.1% (-0.7%)	-21.7% (-23.1%)	-58.4% (-59.2%)

¹ 與2019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2019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2021年上升了1.8%。

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			
2019年	29,667元	37,728元	16,121元
2021年	27,286元	32,834元	11,095元
對比2019年的變動 (撇除通脹後實質變動)	-8.0% (-9.7%)	-13.0% (-14.5%)	-31.2% (-32.4%)
(b) 每月平均營運成本			
2019年	11,795元	11,911元	8,741元
2021年	9,143元	12,066元	9,044元
對比2019年的變動 (撇除通脹後實質變動)	-22.5% (-23.9%)	+1.3% (-0.5%)	+3.5% (+1.6%)
(c) 每月平均淨收入			
2019年	17,872元	25,817元	7,380元
2021年	18,143元	20,768元	2,051元
對比2019年的變動 (撇除通脹後實質變動)	+1.5% (-0.3%)	-19.6% (-21.0%)	-72.2% (-72.7%)

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			
2019年	34,928元	44,873元	19,320元
2021年	29,418元	35,783元	12,365元
對比2019年的變動 (撇除通脹後實質變動)	-15.8% (-17.3%)	-20.3% (-21.7%)	-36.0% (-37.1%)
(b) 每月平均營運成本			
2019年	14,645元	15,973元	10,751元
2021年	10,824元	15,844元	11,120元
對比2019年的變動 (撇除通脹後實質變動)	-26.1% (-27.4%)	-0.8% (-2.6%)	+3.4% (+1.6%)
(c) 每月平均淨收入			
2019年	20,283元	28,900元	8,569元
2021年	18,594元	19,939元	1,245元
對比2019年的變動 (撇除通脹後實質變動)	-8.3% (-10.0%)	-31.0% (-32.2%)	-85.5% (-85.7%)

有關的士加價申請的背景資料簡介

相關文件一覽表

委員會	會議日期	文件
交通事務 委員會	2016年12月 16日	議程第IV項:的士加價申請 會議紀要
	2017年3月 17日	議程第V項：公共交通策略研究角色定 位檢視 - 個人化點對點交通服務 會議紀要
	2019年3月 15日	議程第VI項：的士加價申請 會議紀要
	2022年4月8 日	議程第III項：提升個人化點對點交通 服務 會議紀要

立法會會議	文件
2019年2月20日	會議過程正式紀錄第 4823-4827 頁(第 22 項質詢:的士 司機人手短缺)
2020年2月26日	會議過程正式紀錄第 3380-3383 頁(第 8 項質詢:的士 保險費)
2020年6月10日	會議過程正式紀錄第 5746-5752 頁(第 3 項質詢:投購 的士保險)
2021年1月20日	會議過程正式紀錄第 2115-2118 頁(第 15 項質詢:政府 租用的士及其他車輛)
2021年9月8日	會議過程正式紀錄第 6869-6875 頁(第 6 項質詢:改善 的士服務)

2021年9月29日	<u>會議過程正式紀錄第 7232-7235 頁(第 21 項質詢:的士業面對的問題)</u>
2022年1月19日	<u>第 3 項質詢:投購的士保險</u> <u>第 14 項質詢:支援運輸業</u>
2022年2月16日	<u>第 11 項質詢:減少涉及的士交通意外的措施</u>
2022年5月4日	<u>第 14 項質詢:推動的士業界轉用電動的士</u>
2022年12月14日	<u>第 20 項質詢:對的士業界的支援</u>
2023年1月18日	<u>第 22 項質詢:非鐵路公共交通工具的票價調整</u>
2023年3月29日	<u>第 18 項質詢:減少涉及的士交通意外的措施</u>
2023年4月26日	<u>第 3 項質詢:打擊的士司機欺騙旅客的行為</u>
2023年5月24日	<u>第 22 項質詢:無障礙的士服務</u>
2023年11月1日	<u>第 19 項質詢:在的士安裝電子支付系統</u>
2024年3月20日	<u>第 21 項質詢:推動電動的士普及化</u>

立法會秘書處
議會事務部 4
2024年4月8日