



1. 引言

1.1 在香港，的士提供個人化點到點的公共交通服務，是公共交通網絡的重要一環。現時全港共有 15 250 輛市區的士、2 838 輛新界的士及 50 輛大嶼山的士，每天載客約 100 萬人次。本港的士從業員分 3 類，分別為租車司機、出租車主及車主司機。租車司機向的士車主租賃的士，而出租車主並不自行駕駛其的士，只把的士租予租車司機。車主司機身兼車主與司機，部分把其中一更的士租予租車司機駕駛。

1.2 近年，一些的士商會建議向乘客收取燃料附加費，令的士在恆常的車資調整機制之外，另有渠道隨燃料價格變動而增加收費。¹ 根據資料研究組所作的初步研究，很多海外地方(特別是亞太區城市)均沒有徵收的士燃料附加費。然而，新加坡、倫敦、費城及溫哥華，則曾經徵收或現正徵收的士燃料附加費作為臨時措施，以減輕燃料成本上升對的士司機構成的負擔。本資料摘要旨在研究上述 4 個海外地方在這方面的經驗。在是次研究涵蓋的全部 4 個地方，的士營運均是按錶收費。除此之外，在倫敦、費城及溫哥華，的士營辦商必須獲得相關政府機構的批准，才能調整的士車資，情況與香港相近，但新加坡則容許的士營辦商因應市場情況自行釐定的士車資。

2. 新加坡

2.1 在新加坡，的士營辦商及的士服務由陸路交通管理局(下稱"陸交局")規管。陸交局是一個法定機構，負責規劃、營運及維持新加坡的陸路交通基建設施及系統。陸交局於 1998 年解除對的士

¹ 有關的士商會表示，根據現行機制，的士營辦商只能在行政會議批准，並待立法會進行先訂立後審議的程序後，才可以增加車資，做法欠缺彈性。此外，增加車資或會觸發車主增加的士車租，因此租車司機亦未必能夠受惠。見南華早報(2013)及立法會秘書處(2013)。

車資的規管，其後更於 2003 年停止規管的士的供應量。撤銷管制的目的，是加強的士業界內的競爭，並由市場力量決定最切合服務需求之的士供應量及車資。雖然的士營辦商可按所提供的服務，自由釐定的士車資，但在調整任何收費前，須預先知會公共交通理事會²。

2.2 新加坡的士於 2007 年年底調整收費後，所有的士營辦商旋即於 2008 年 7 月引入的士燃料附加費，每程收取 0.3 新加坡元 (1.74 港元)，以紓緩當時柴油價格急升對的士司機構成的壓力。然而，在 2008 年年中，全球爆發金融危機，燃料價格應聲回落，加上備受公眾批評，燃料附加費遂於實施短暫時間後，於 2008 年 11 月被撤銷³。自此之後，即使燃料價格出現波動，的士營辦商亦再沒有引入燃料附加費。

2.3 隨著當局解除對的士市場結構的規管，新加坡的士營辦商各自採用不同的車資結構，令乘客感到混亂，故此新加坡政府於 2015 年 3 月建議劃一的士車資結構⁴。雖然的士營辦商獲准自行釐定標準的士和高級的士的落旗收費，但卻必須按相同的距離和時間計算單位收費⁵。至於附加費方面，的士營辦商只獲准徵收特定時段附加費(繁忙時段及午夜時段的附加費)，以及特定地區附加費，而所有的士營辦商收取的附加費金額必須相同。

3. 倫敦

3.1 在 2014 年，倫敦有超過 22 000 輛的士，在市內營業之的士司機有接近 25 000 名。倫敦市內所有的士的發牌、管理和規管事宜，均由倫敦交通管理局負責；該管理局是一個成立於 2000 年的地方政府機構，專責大倫敦交通事務。該市自 1981 年起採用一個成本指數，的士車資通常在每年 4 月按該指數的變動調整一次。上述指數由的士業界人士議定，結合營運成本的變動和國民收入，從而計算出平均車費的調整幅度，令司機在減去營運成本後，能維持其收入水平。

² 公共交通理事會於 1987 年成立，與陸交局保持緊密合作，負責規管巴士營辦商的服務、巴士票價及地鐵系統票價等事宜。

³ 請參閱 ComfortDelGro (2008)、SMRT (2009)，以及 The Straits Times (2008)。

⁴ 請參閱 Public Transport Council (2015)。

⁵ 單位收費按車程距離和等候時間計算。公共交通理事會規定，所有的士公司須採用相同的單位車程距離和單位等候時間。單位收費按每 400 米(適用於首公里後的 1 至 10 公里)及其後每 350 米(10 公里以上)計算，和每 45 秒等候時間計算。

3.2 自 2008 年 7 月起，當局訂立特別規定，倘若倫敦的柴油平均價格達到某個上限⁶，便可在的士車資以外收取額外的附加費用。當時擬定的燃料附加費為 0.5 英鎊(6.0 港元)⁷，其後在 2009 年下調燃料附加費至 0.4 英鎊(4.8 港元)。倫敦交通管理局在 2015 年 2 月舉行董事會會議，會上通過，在 2015 年 4 月 11 日至 2016 年 4 月 1 日期間，如倫敦的柴油零售價格每公升升至 164.5 便士(19.6 港元)的上限，的士每程可額外收取 0.4 英鎊(4.8 港元)的費用。柴油價格一旦升至觸發徵收附加費的水平，即使其後燃料價格回落，乘客亦須支付 0.4 英鎊(4.8 港元)的附加費，直至下一次進行年度車資檢討為止。

3.3 倫敦交通管理局於 2014 年年底就的士車資檢討諮詢公眾，內容包括應否延續徵收燃料附加費的措施。大多數回應者認為，當局在進行年度收費調整前，針對年中燃料價格飆升的情況，容許的士司機收取車資以外的額外收費，是恰當的做法，但亦有回應者認為，有關安排會令乘客感到混亂。

4. 費城

4.1 費城是美國人口排名第五的城市，在 2014 年人口估計有 156 萬人。費城政府把市內營運之的士數目限於 1 600 輛。費城的士業界原先由賓夕法尼亞州的公用事業規管機關——賓夕法尼亞公用事業委員會⁸規管，此項規管工作於 2005 年交由費城泊車管理局接手。費城泊車管理局負責處理的士規例、牌照及收費事宜。增加的士收費的建議必須由的士業界主動提出。上次收費檢討於 2008 年進行，自此，的士落旗收費一直維持在 2.70 美元(20.9 港元)⁹。

⁶ 鑒於自 2007 年年初以來柴油燃料價格飆升及其後的士商會游說當局於年中增加的士收費，倫敦遂於 2008 年 7 月實施燃料附加費。

⁷ 倫敦交通管理局表示，燃料費用佔的士營運開支約 10%。在 2008 年，燃料附加費 0.5 英鎊(6.0 港元)約佔平均車資的 4.6%，相對燃料費用 46%的增幅。

⁸ 賓夕法尼亞公用事業委員會於 1937 年成立，負責規管州內的公用事業收費及服務。

⁹ 資料研究組曾致函費城泊車管理局，查詢有關費城的士收費檢討機制的資料。截至本資料摘要發表當日，該管理局尚未就資料研究組提出的要求作覆。

4.2 費城泊車管理局委員會於 2012 年 4 月 23 日舉行會議，通過費城的士實施燃料附加費的措施。燃料附加費是按每程徵收，計算基礎是當前平均每程的汽油成本與 2003 年¹⁰平均每程的汽油成本(1.35 美元(10.5 港元))的差額。簡而言之，汽油平均價格越高，的士獲准收取的附加費便越多。費城泊車管理局在每月的第三個星期五評估汽油平均價格，並因應汽油價格釐定的士獲准收取的附加費(如有的話)，而新釐定的附加費將於緊接的月份首日起生效。

5. 溫哥華

5.1 溫哥華是不列顛哥倫比亞省("卑斯省")陸平原地區一個沿岸海港城市，市內的士業界由溫哥華市議會和卑斯省乘客運輸局共同規管。乘客運輸局於 2004 年成立，屬於省級機關，負責多項職務，包括規管的士業界、處理的士申請和發牌，以及檢討的士車資。溫哥華市議會必須遵循乘客運輸局通過之的士規例及車資檢討結果，但市議會可主動提出檢討的士車資，惟須得到乘客運輸局的批准。

5.2 乘客運輸局每年檢討的士車資一次，而檢討所依據的是的士及豪華轎車成本指數(Taxi and Limousine Cost Index)。該指數剛於 2015 年 4 月中旬引入，取代自 2000 年開始使用之的士成本指數(Taxi Cost Index)。推出的士及豪華轎車成本指數後，的士車資的增幅不再依據業界數據和消費物價指數，而只是由消費物價指數一個元素決定，因為乘客和的士業界均認為消費物價指數是客觀的數據，而且具透明度。在推出的士及豪華轎車成本指數之前，的士車資檢討的依據是的士成本指數，該指數由 4 項成本元素組成，分別為工資、燃料、的士保險費及消費物價指數，比重各有不同，以反映在卑斯省營運的士的平均成本。¹¹

¹⁰ 在 2003 年，普通無鉛汽油平均價格為每加侖 1.35 美元(10.5 港元)，汽油價格其後大幅上升；燃料附加費因而以此為計算基礎。

¹¹ 2013 年的士成本指數是根據以下比重計算：工資 31%、燃料 19%、保險費 13%，以及消費物價指數 37%。

5.3 乘客運輸局曾在 2005 年及 2008 年，於當時定期每隔兩年才進行一次之的士成本指數檢討之間，推出臨時燃料附加費¹² (分別為 4.5% 及 3.5%)。對於的士營辦商而言，因應持續大幅度上升的燃料價格，臨時燃料附加費能發揮短暫的紓緩作用。當年燃料成本飆升，與對上一次調高的士成本指數那一年比較，平均成本上升至少 30%。

5.4 2012 年 3 月，乘客運輸局委託顧問檢討的士成本指數計算方法的成效目標。檢討完成後，乘客運輸局決定由每兩年檢討一次的士成本指數，改為每年第二季進行檢討，並取消臨時燃料附加費。由於的士成本指數更能反映燃料價格變動，故的士業界代表在 2012 年 12 月的會議上，贊成廢除徵收臨時燃料附加費。在此之前，主要持份者一直批評：(a) 燃料成本上升與推出燃料附加費之間往往有時間差距；以及(b) 改動、檢查及重新封蓋的士咪錶，往往需要專業的咪錶技術人員及監督人員，而在改動咪錶期間，的士亦有一段時間需要停用，這都會招致額外的成本。

¹² 在當時來說，若燃料價格較對上一次調整的士成本指數時高出 25%，乘客運輸局便會研究推出的士燃料附加費。價格增幅一旦達到 25% 這個門檻，乘客運輸局會考慮是否通過徵收燃料附加費；若通過徵收臨時附加費，便考慮何時開始徵收燃料附加費，以及應徵收多少燃料附加費。有關的臨時附加費會一直生效，直至下次調高的士成本指數為止，或直至乘客運輸局基於燃料價格出現重大變動而決定取消或調整附加費。

參考資料

香港

1. Legislative Council Secretariat. (2013) *Taxi Fare Adjustments*. Background brief submitted to the Panel on Transport of the Legislative Council for information on 21 June 2013. LC Paper No. CB(1)1298/12-13(04). Available from: <http://www.legco.gov.hk/yr12-13/english/panels/tp/papers/tp0621cb1-1298-4-e.pdf> [Accessed July 2015].
2. South China Morning Post. (2013) *Taxi operators may get green light for fuel surcharge*. Available from: <http://www.scmp.com/news/hong-kong/article/1266146/taxi-operators-may-get-green-light-fuel-surcharge> [Accessed July 2015].

新加坡

3. ComfortDelGro. (2008a) *ComfortDelGro to Remove Diesel Surcharge*. Available from: <http://www.comfortdelgro.com.sg/uploads/pr/228.pdf> [Accessed July 2015].
4. ComfortDelGro. (2008b) *Diesel Surcharge for ComfortDelGro Taxis to be Introduced*. Available from: <http://www.comfortdelgro.com.sg/uploads/pr/221.pdf> [Accessed July 2015].
5. Public Transport Council. (2015a) *Some Parts of Taxi Fare Structure to be Standardised to Prevent Future Fare Complexity*. Available from: <https://www.ptc.gov.sg/News.aspx> [Accessed July 2015].
6. Public Transport Council. (2015b) *Taxi Fares Regulations*. Available from: <http://www.ptc.gov.sg/regulation/taxiFares.htm> [Accessed July 2015].
7. SMRT. (2009) *SMRT Corporation Ltd Annual Report 2009*. Available from: http://www.smrt.com.sg/Portals/0/PDFs/Annual%20Reports/2009_AR.pdf [Accessed July 2015].
8. Tan, C. (2008) All cab operators to drop fuel levy. *The Straits Times*. 30 October.

倫敦

9. Transport for London. (2008a) *London Taxi Fares to Increase if Fuel Prices Reach 154p Per Litre, 31 July 2008*. Available from: <https://www.tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2008/july/london-taxi-fares-to-increase-if-fuel-prices-reach-154p-per-litre> [Accessed July 2015].
10. Transport for London. (2008b) *Taxi Fares and Fuel Prices*. 16 July.
11. Transport for London. (2010) *Taxi Fares and Regulations*. Available from: <https://www.tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/Item-11-Taxi-fares-and-Regulations.pdf> [Accessed July 2015].
12. Transport for London. (2015) *Taxi Fares and Tariffs Review 2015*. Available from: <http://www.tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/board-20150204-part-1-item-09-taxi-fares-tariffs-2015.pdf> [Accessed July 2015].

費城

13. Pennsylvania Public Utility Commission. (2012) *Taxicab and Limousine Division: Fuel Surcharge Comments and Public Hearing*. Available from: <http://www.pabulletin.com/secure/data/vol42/42-15/715.html> [Accessed July 2015].
14. Philadelphia Parking Authority. (2012) *Petition for Fuel Surcharge*. Available from: <http://philapark.org/wp-content/uploads/2011/01/TWA-Petition-P-12-03-07-1.pdf> [Accessed July 2015].
15. Philadelphia Parking Authority. (2015) *July 2015 Fuel Surcharge Notice*. Available from: <http://www.philapark.org/wp-content/uploads/2015/06/Jul-2015-Fuel-Surcharge-Notice1.pdf> [Accessed July 2015].

溫哥華

16. Passenger Transportation Board. (2013) *Report on Taxi Cost Index (TCI) Methodology*. Available from: <http://www.th.gov.bc.ca/ptb/documents/Report-TCI-Methodology.pdf> [Accessed July 2015].

17. Passenger Transportation Board. (2014) *Surcharges and Tolls*. Available from: <http://www.ptboard.bc.ca/surcharges.htm> [Accessed July 2015].
18. Passenger Transportation Board. (2015) *Changes to Indexed Rate Reviews*. Available from: <http://www.th.gov.bc.ca/ptb/documents/ia-changes-to-indexed-rate-reviews.pdf> [Accessed July 2015].
19. Vancouver City Council. (2005) *Temporary Fuel Surcharge for Taxicabs*. Available from: <http://former.vancouver.ca/ctyclerk/cclerk/20051101/documents/a13.pdf> [Accessed July 2015].

立法會秘書處
資訊服務部
資料研究組
蔡筱雯
2015年7月13日
電話：2871 2114

資料摘要為立法會議員及其轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應以該等資料摘要作為上述意見。資料摘要的版權由立法會行政管理委員會（下稱“行政管理委員會”）所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製資料摘要作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響，並須註明出處為立法會秘書處資料研究組，而且須將一份複製文本送交立法會圖書館備存。