

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)407/12-13號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號： CB1/PL/TP/1

交通事務委員會特別會議紀要

日 期： 2012年10月30日(星期二)
時 間： 上午9時30分
地 點： 立法會綜合大樓會議室1

出席委員： 陳鑑林議員, SBS, JP(主席)
范國威議員(副主席)
涂謹申議員
王國興議員, MH
湯家驊議員, SC
陳克勤議員, JP
梁國雄議員
陳偉業議員
田北辰議員, BBS, JP
吳亮星議員, SBS, JP
易志明議員
胡志偉議員, MH
陳恒鑾議員
郭家麒議員
葛珮帆議員, JP
潘兆平議員, BBS, MH
鄧家彪議員
鍾國斌議員
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員

其他出席議員： 張超雄議員

缺席委員 : 李卓人議員
林健鋒議員, GBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
盧偉國議員, BBS, MH, JP

出席公職人員 : 參與議程第II項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
潘婷婷女士, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
陳帥夫先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
任浩晨先生

運輸署助理署長／特別職務
李萃珍女士

應邀出席人士 : 參與議程第II項的討論

民主陣線

民主陣線代表及元朗區議員
麥業成先生

天主教勞工事務委員會

政策研究幹事
羅佩珊小姐

民主建港協進聯盟(下稱"民建聯")

民建聯副發言人
顏汶羽先生

專業動力青年團

李思朗先生

個別人土

西貢區議員
方國珊小姐

天水圍社區發展陣線

社工
江健成先生

新界福傳大使

組員
周勁先生

北區就業問題關注組

召集人
郭婉兒女士

天主教香港教區教區勞工牧民中心(新界)

程序幹事
余少甫先生

個別人土

楊佩艮小姐

關注綜援低收入聯盟

組織幹事
李大成先生

街坊工友服務處

團體代表
梁靜珊小姐

葵涌邨勞工權益關注組

關注組代表
梁錦威先生

葵涌社區工會

代表
黃詠芝小姐

關注公共交通事務聯盟

發言人
詹妙璋女士

港九勞工社團聯會

交通運輸行業委員會幹事
湯宇澄先生

新民黨

黃楚峰先生

個別人士

劉展鵬先生

個別人士

沙田區議員
鄭楚光先生

個別人士

葵青區議員
徐生雄先生

個別人士

西貢區議員
林少忠先生

個別人士

鄧熾昌先生

社會民主連線

黃俊邦先生

自由黨青年團

主席

李梓敬先生

獅子山學會

助理研究員

馮瑞閑小姐

香港工會聯合會社會事務委員會

委員

何啟明先生

公民黨

新界西地區發展主任

梁玉鳳小姐

列席秘書 : 總議會秘書(1)4
司徒少華女士

列席職員 : 總議會秘書(1)2
劉素儀女士

高級議會秘書(1)2
伍美詩女士

議會秘書(1)2
鄭慶鴻先生

經辦人／部門

I 考慮鍾樹根議員逾期提出加入事務委員會的申請

(立法會 CB(1)66/12-13(01)號 —— 鍾樹根議員
文件 於 2012 年 10
月 16 日的來
函)

主席提及鍾樹根議員於2012年10月16日的來函，並邀請委員就鍾議員逾期提出加入事務委員會的申請表達意見。委員同意接納鍾議員逾期加入事務委員會的申請。

II 檢討香港鐵路有限公司的票價調整機制

(立法會 CB(1)66/12-13(02)號 —— 政府當局就
文件 檢討香港鐵
路有限公司
的票價調整
機制提供的
文件

立法會 CB(1)66/12-13(03)號 —— 立法會秘書
文件 處擬備有關
港鐵票價調
整及香港鐵
路有限公司
的票價調整
機制的文件
(最新背景資
料簡介)

立法會 CB(1)67/12-13(01)號 —— FGG 提交的
文件 意見書

立法會 CB(1)67/12-13(02)號 —— 民建聯離島
文件 支部提交的
意見書

立法會 CB(1)67/12-13(03)號 —— 沙田區議員
文件 李子榮先生

	提交的意見書
立法會 CB(1)67/12-13(04)號文件	—— 一位市民提交的意見書
立法會 CB(1)67/12-13(05)號文件	—— 青年區動提交的意見書
立法會 CB(1)67/12-13(06)號文件	—— 東區區議員楊位醒先生提交的意見書)

與團體代表／個別人土及政府當局舉行會議

民主陣線

(立法會CB(1)104/12-13(05)號文件)

2. 麥業成先生陳述民主陣線的意見，詳情載於他的意見書。民主陣線建議取消香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")現行的票價調整機制；設立扣分制以監察港鐵公司的服務表現；並修訂票價調整機制，增訂立法會在港鐵票價調整程序中的審批權力。

天主教勞工事務委員會

3. 羅佩珊小姐提及政府當局於2012年9月17日就檢討港鐵公司票價調整機制所發表的諮詢文件。她認為該份文件缺乏詳細資料，例如沒有分析現行票價調整機制的漏洞，政府當局亦沒有提出相關建議，令市民難以表達意見。她認為，政府作為港鐵公司的大股東，未有履行保障公眾利益的職責，包括引導港鐵公司撤回加價，以及與港鐵公司商討，爭取最大幅度的票價優惠。她亦指出，並非所有港鐵乘客均能受惠於港鐵公司所推出的各項票價推廣計劃。她希望政府當局及港鐵公司認真檢討現行的票價調整機制，並為改善此機制提出實質建議，以減輕市民的交通費用負擔。

民建聯

4. 顏汶羽先生就改善票價調整機制提出下列建議——

- (a) 保留現行票價調整機制，並與更能反映市民負擔能力的指數掛鈎。根據票價調整機制方程式計算所得的票價調整幅度不應高於名義工資指數或每月住戶入息中位數的變動；
- (b) 運用港鐵公司來自物業發展的部分收入或政府作為港鐵公司大股東所收取的股息，成立票價穩定基金，以抵銷票價增幅；及
- (c) 為票價調整機制設立扣分制，把鐵路事故的數目計算在內。

專業動力青年團

(立法會CB(1)79/12-13(01)號文件)

5. 李思朗先生陳述專業動力青年團的意見，詳情載於他的意見書。他表示，當港鐵公司的利潤達到某水平時，便應凍結或調低票價，反之亦然。他亦建議設立扣分制，以確保港鐵服務的質素及安全。

西貢區議員方國珊小姐

(立法會CB(1)79/12-13(02)號文件)

6. 方國珊小姐陳述意見，詳情載於其意見書。她促請港鐵公司在短期內推出適用於所有鐵路線的全港性月票，長遠而言，政府應回購港鐵公司。

天水圍社區發展陣線

(立法會CB(1)79/12-13(04)號文件)

7. 江健成先生陳述該陣線的意見，詳情載於他的意見書。他認為，政府當局的諮詢文件缺乏方

向，政府亦未有就檢討票價調整機制進行廣泛諮詢。

新界福傳大使

8. 周勁先生認為，當局應取消票價調整機制，並調低港鐵票價。他補充，雖然長者乘客可以每程2元的優惠票價乘搭港鐵，但此優惠並不適用於同行的朋友／親屬，委實沒有作用。他認為政府忽視了長者的需要。

北區就業問題關注組

9. 郭婉兒女士認為，政府應運用其在港鐵公司的權力，制止港鐵提高票價。她指出，當交通票價跟隨通脹向上調整時，基層工人的薪金卻沒有增加。另外，並非所有乘客均能享用港鐵公司的票價推廣優惠。舉例而言，有些工人需要在周六或日工作，然後在周一至五其中一天休息，因而未能受惠於"搭十送一"計劃。她又表示，儘管港鐵公司先後推出了數種月票，但某種月票的持有人如往來月票所指定的適用範圍以外的車站，便需要繳付該段額外車程的正價車費。故此，她促請港鐵公司推出適用於所有鐵路線的月票。

天主教香港教區教區勞工牧民中心(新界)

10. 余少甫先生認為，諮詢文件缺乏實質內容，而票價調整機制只求榨取市民的血汗錢，所以應予取消。他建議向更多營辦商開放鐵路服務，以增加港鐵票價的競爭力。此外，港鐵的票價調整應交由立法會審批。

關注綜援低收入聯盟

11. 李大成先生不滿港鐵公司在賺取巨額利潤的情況下，依然尋求每年增加票價。結果，部分乘客須選乘交通時間較長但比較便宜的交通工具，以減低交通費用開支。他促請政府當局為"N無人士"提供交通津貼。他亦指出，專營巴士的票價調整須

獲得行政長官會同行政會議通過，但有關規定卻不適用於港鐵，認為此安排並不公平。

街坊工友服務處

12. 梁靜珊小姐不滿政府容許港鐵公司不合理地提高票價。她促請港鐵公司為居住於偏遠地區的市民提供更多票價優惠，並認為檢討票價調整機制的諮詢期太短，當局亦沒有為諮詢工作進行宣傳。就票價調整機制所採用的方程式，她提出下列意見——

- (a) 綜合消費物價指數未能真正反映市民的負擔能力；
- (b) 運輸業名義工資指數涵蓋運輸業的所有工種，因此未能真正反映港鐵公司的員工成本；及
- (c) 設定的生產力因素(於2013年前設定為0%，由2013年起則為0.1%)過於保守，而且對於2013年前根據票價調整機制計算所得的票價調整幅度，影響不大。

葵涌邨勞工權益關注組

13. 梁錦威先生提出下列各點——

- (a) 政府當局在整理是次諮詢工作所收集的意見後，應進行第二階段諮詢，提供實質的建議；
- (b) 鑒於公共交通的票價在過去數年不斷上升，政府當局應檢討鼓勵就業交通津貼計劃所提供的津貼金額；及
- (c) 儘管運輸業名義工資指數於2011年12月錄得按年增長，但扣除通脹後，市民的實際工資並無任何增長。港鐵

票價在2012年增加5.4%，加幅已遠超越市民的負擔能力。

葵涌社區工會

14. 黃詠芝小姐贊同部分團體代表的意見，認為檢討票價調整機制的諮詢期過短。她認為，採用綜合消費物價指數反映香港的宏觀經濟環境並不可取，而且市民的負擔能力及工人薪金的增幅亦未能追及通脹。她認為，港鐵的票價調整應交由政府審批，並應為票價增幅設定上限。

關注公共交通事務聯盟

15. 詹妙璋女士認為，港鐵公司已連續3年加價，反映政府當局及港鐵公司忽視基層市民的困境。她表示，對於當局就檢討票價調整機制進行諮詢一事，市民毫不知情。她希望政府當局能顧及市民的需求，並就其建議及時間表徵詢公眾的意見。

*港九勞工社團聯會(下稱"勞聯會")
(立法會CB(1)104/12-13(03)號文件)*

16. 湯宇澄先生向委員簡介勞聯會的意見，詳情載於他的意見書。總括來說，勞聯會關注到，若票價調整機制對港鐵公司的服務表現作出評估，可能會對前線鐵路員工構成額外壓力。勞聯會建議增加基本綜合消費物價指數的比重，以更充分反映基層市民的負擔能力。此外，票價調整機制亦應考慮港鐵公司的非票務收入，以反映港鐵公司所賺取的利潤及其社會責任。

新民黨

17. 黃楚峰先生認為票價調整機制應納入以下新元素：

- (a) 港鐵公司的非票務收入，包括來自物業發展及商業單位租賃的收入；

- (b) 實質工資指標，並以此指標取代現行票價調整機制中的運輸業名義工資指數；
- (c) 港鐵公司的服務表現，包括服務延誤的宗數；及
- (d) 港鐵公司的社會責任。

劉展鵬先生

(立法會CB(1)104/12-13(01)號文件)

18. 劉展鵬先生向委員簡介其意見，詳情載於他的意見書。他表示，由於東涌位置偏遠，區內居民乘客需要支付昂貴的港鐵車資。如港鐵公司劃一提高所有港鐵車程的票價，東涌居民將會大受影響。他認為港鐵公司所提供的票價優惠未能有效紓緩東涌居民的交通費用負擔，並促請港鐵公司檢討“東涌——香港全月通”月票計劃，因為只有少數在香港島中環工作的居民才能受惠於該計劃。

沙田區議員鄭楚光先生

19. 鄭楚光先生認為，政府當局應推出措施以壓抑港鐵公司的票價增長，一如政府當局曾採取措施壓抑樓價飆升。

葵青區議員徐生雄先生

20. 徐生雄先生認為，港鐵公司的票價調整機制只會助長港鐵公司年年加價，最終令市民受苦，所以應該取消此票價調整機制。

西貢區議員林少忠先生

21. 林少忠先生認為，當局應設立票價穩定基金，以減低港鐵公司的票價增幅。基金收入應來自港鐵公司從物業發展所賺取的利潤，以及由乘客量增長所帶來的額外票務收入。

鄧熾昌先生

22. 鄧熾昌先生提出下列各點：

- (a) 除了綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數外，票價調整機制亦應考慮其他因素，例如失業率、就業不足率及低收入人士的薪酬；
- (b) 從港鐵公司的鐵路營運成本可見，九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")與地鐵公司合併後，未能達致協同效應；及
- (c) 在監察及管理鐵路的電訊科技方面，港鐵公司應參考新加坡地鐵有限公司(SMRT Trains Limited)。

社會民主連線

23. 黃俊邦先生認為，現行票價調整機制未能顧及市民的負擔能力、港鐵公司的利潤水平及服務表現。此外，港鐵每年加價，亦會推高綜合消費物價指數，從而導致下一年又再加價。他認為政府當局應回購港鐵公司，因為港鐵公司成為上市公司後，只關注股東的利益。

自由黨青年團

(立法會CB(1)104/12-13(04)號文件)

24. 李梓敬先生向委員簡介自由黨的意見，詳情載於他的意見書。自由黨建議政府當局推行"港鐵分紅計劃"，將5%來自基本業務的股東應佔利潤回饋市民，以抵銷票價加幅；若分紅所得款項在完全抵銷票價加幅後仍有餘款，則餘額將留在該計劃內滾存，留待日後再次加價時用作降低加幅，若分紅款額未能完全抵銷當年票價加幅，餘數才按票價調整機制作出調整。

獅子山學會

(立法會CB(1)79/12-13(03)號文件)

25. 馮瑞閑小姐陳述該學會的意見，詳情載於她的意見書。總括而言，該學會反對政府採取任何形式的價格管制、政府以鐵路作為香港運輸系統骨幹的政策，以及設立票價調整機制。該學會建議政府讓運輸業存在競爭。

香港工會聯合會(下稱"工聯會")社會事務委員會

(立法會CB(1)104/12-13(02)號文件)

26. 何啟明先生陳述工聯會的意見，詳情載於他的意見書。扼要而言，工聯會提出以下建議：

- (a) 港鐵公司的票價調整應交由行政長官會同行政會議及立法會審批；
- (b) 就票價調整機制方程式而言，應以港鐵公司的員工薪酬指數變動取代運輸業名義工資指數變動。此外，應檢討現行票價調整機制中綜合消費物價指數的元素，該機制亦應考慮市民的購買能力；及
- (c) 港鐵公司應凍結票價，並提供長期的票價優惠。

公民黨

27. 梁玉鳳小姐批評，現行的票價調整機制未有考慮市民的負擔能力及港鐵公司所賺取的利潤水平。此外，政府亦沒有誠意就檢討票價調整機制諮詢市民。她認為，兩個月的諮詢期並不足夠，而諮詢文件亦缺乏方向。她要求——

- (a) 取消現行的票價調整機制；
- (b) 港鐵公司所賺取的利潤(包括來自鐵路營運、物業發展、商業單位租賃及

海外收入的利潤)應用以減低票價的增幅；及

- (c) 港鐵的票價架構應予檢討，以減輕居住於偏遠地區市民的交通費用。

楊佩艮小姐

28. 楊佩艮小姐認為，港鐵公司透過每年加價榨取市民的金錢。她期望港鐵公司會認真檢討票價調整機制，並建議政府檢討鼓勵就業交通津貼計劃所提供的津貼金額，因為自推出該計劃以來，當局從沒有提高有關金額。

政府當局對團體代表所提意見的初步回應

29. 主席及委員感謝團體代表出席會議表達意見。應主席之請，運輸及房屋局副局長就團體代表提出的事項作出以下的整體回應——

- (a) 檢討港鐵公司票價調整機制的諮詢工作公開而具透明度，市民可自由表達意見；
- (b) 政府當局察悉並感謝團體代表就下述事宜所表達的意見：公眾諮詢工作、現行的票價調整機制方程式、政府審批港鐵公司票價調整的權力，以及是否與如何把新元素納入票價調整機制；
- (c) 政府當局已書面通知港鐵公司，表示將會根據《營運協議》檢討票價調整機制。《營運協議》規定，任何一方均可在2007年12月兩鐵合併起，每隔5年要求檢討票價調整機制。政府當局正就有關事宜收集市民、交通事務委員會(下稱"事務委員會")及區議會的意見，並會研究改善票價調整機制的最佳方法。政府當局的目標是於2013年年初完成檢討工作，以便港鐵票價

下次作出按年調整時採用經改良的機制；及

- (d) 公眾諮詢於2012年9月17日展開，原定於2012年10月31日結束。因應有意見要求延長諮詢期，當局已將截止日期延長至2012年11月18日。

討論

諮詢工作

30. 鄧家彪議員認為，政府未有就檢討票價調整機制進行廣泛諮詢，包括徵詢區議會的意見。他表示，諮詢活動低調進行，市民對此並不知情。他促請政府將諮詢期延長至2012年年底，讓市民有足夠時間表達意見。王國興議員認同鄧議員的意見，並表示由於票價調整機制影響大量乘客的利益，政府當局應廣泛宣傳諮詢活動，以鼓勵更多市民表達意見。他亦認為，政府當局所擬備的諮詢文件過於簡短，當中並無提出任何方法或建議，供市民考慮。郭家麒議員持相若的意見。

31. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局已透過不同的渠道收集社會對檢討港鐵公司票價調整機制的意見，包括應要求出席區議會會議，討論有關的議題。至於諮詢期，他指出，政府當局的工作時間表非常緊迫，難以進一步延長諮詢期。他重申，政府計劃在2013年年初完成檢討及與港鐵公司商討的工作，使新的票價調整機制適用於2013年的港鐵票價調整。

32. 運輸及房屋局副局長進而表示，其實港鐵公司的票價及其票價調整機制過去一直為社會廣泛討論的議題。在第四屆立法會，事務委員會已於2012年4月至6月的3次會議上，就港鐵公司的票價及其票價調整機制進行討論。因此，政府當局充分瞭解公眾及立法會對這個議題的意見，政府是次的諮詢不是由零開始。運輸及房屋局今次發表諮詢文件展開公眾諮詢，目的是進一步收集市民對港鐵公司票價調整機制的意見。政府當局明白票價調整機

制有改善的空間，並認為提出檢討有關機制的做法恰當。運輸及房屋局副局長補充，在進行檢討時，當局需要與港鐵公司作深入討論，因此應提供充裕時間進行有關討論。他向委員保證，當局會向港鐵公司充分反映委員及團體代表在會議上發表的意見。

33. 對於政府當局已聽取委員及市民的意見多年，但卻沒有在諮詢文件中就如何改善票價調整機制表明立場，郭家麒議員表示不滿。他詢問政府當局何時就如何改善票價調整機制提出實質建議，以供事務委員會及市民考慮。

34. 運輸及房屋局副局長重申，政府當局對於如何改善票價調整機制持開放態度，因此希望先聽取市民就此事宜的意見。政府當局在整理諮詢期間所收集的意見後，便會制訂一些建議，與港鐵公司進行討論。運輸及房屋局副局長強調，由於港鐵公司是一間上市公司，政府當局與該公司就票價調整機制所進行的商討或涉及可能影響該公司股價的商業敏感資料。故此，政府當局會於適當時候以合適方法，向委員匯報討論的進展情況。

35. 湯家驊議員及張超雄議員關注到，若在政府當局與港鐵公司達成共識後，委員才就最終的方案表達意見，便為時已晚。他們認為，政府當局應盡快與委員會晤討論其初步建議，有關會議並應有政府當局及港鐵公司代表出席。湯議員亦希望政府當局將諮詢期延長。

36. 運輸及房屋局副局長重申，諮詢期已延長至2012年11月18日。鑒於檢討票價調整機制的時間緊迫，實不宜進一步延長諮詢期。政府當局整理所收集的意見後，便會制訂建議，並在適當時候再次諮詢事務委員會。

37. 副主席同意當局應延長諮詢期，並關注到進行諮詢的方法，以及政府當局如何因應於諮詢期間所收集的意見，制訂一些實質的建議，與港鐵公司進行討論。他詢問，政府當局與港鐵公司進行討

論前，會否先就其初步建議向事務委員會作出匯報。

38. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局會繼續透過不同渠道聆聽市民及委員的意見。不過，對於向市民披露初步建議一事，政府當局宜小心行事，以便與港鐵公司討論時更具靈活性。此外，披露未經深思熟慮的建議，亦未必符合公眾的最佳利益。儘管如此，政府當局願意在適當時候向事務委員會匯報有關的進展情況。

39. 儘管政府當局作出上述回應，易志明議員認為，就算沒有詳情，政府當局仍有需要尋求委員同意其初步方案，然後才與港鐵公司進行討論。他認為當局無需進一步延長諮詢期，因為社會人士已就此課題進行多番討論。

政府作為港鐵公司大股東，在港鐵票價調整及票價調整機制所擔當的角色

40. 鄧家彪議員指出，政府是港鐵公司的大股東，並詢問現任港鐵公司董事局(下稱"董事局")非執行董事的3位政府官員，是否有權在董事局會議上否決票價調整的建議。他建議政府當局考慮委任更多董事加入董事局，以監察港鐵公司就票價調整建議作出的各項考慮及提出的理據，並評估調整幅度是否符合公眾利益及是否為社會接受。他亦詢問，委任董事局主席的準則為何。

41. 運輸及房屋局副局長回應時表示，《香港鐵路條例》(第556章)規定了可由行政長官委任成為董事局非執行董事的政府官員數目。目前，運輸及房屋局局長、財經事務及庫務局局長和運輸署署長分別獲委任為董事局非執行董事。政府當局在委任董事局主席時，已考慮所有相關因素，包括維持管理層持續性的需要。

42. 梁國雄議員認為，政府當局作為港鐵公司的大股東，在如何改善票價調整機制時應行使影響力。他亦認為，政府當局應回購港鐵公司的股份，使政府當局在調整票價事宜上無須受到任何約束。

43. 運輸及房屋局副局長察悉梁議員的意見。他表示，雖然政府是港鐵公司的大股東，但小股東的利益也不應忽視。如果大幅修改票價調整機制，可能需要召開股東大會，邀請小股東出席，以通過經修訂的票價調整機制。他強調，政府必須依循檢討票價調整機制的適當程序。

44. 胡志偉議員指出，港鐵公司受惠於政府以鐵路作為香港運輸系統骨幹的政策。他詢問政府當局對下述事宜的意見：港鐵公司如何履行在運輸系統中所承擔的責任，以及政府當局作為港鐵公司大股東的監管角色。

45. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府優先發展鐵路運輸，並協調公共交通服務的政策，獲得市民大力支持。鐵路發展項目涉及龐大資金投資，需要政府直接撥款或其他資助，在財政上才可行。他補充，政府當局一直要求港鐵公司提供安全及優質的鐵路服務。

有關如何改善票價調整機制的意見

46. 潘兆平議員察悉，一位團體代表關注到，"服務質素"可能納入為票價調整機制的其中一項考慮因素。此舉可能會對前線鐵路員工構成額外壓力。他詢問，如何將該因素納入票價調整機制。

47. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局會仔細研究在檢討票價調整機制時，可用甚麼方式提出服務質素此項因素。政府當局會留意，任何建議不應對鐵路前線人員構成不必要的額外壓力。他進而表示，其實港鐵公司一直為香港市民提供非常具效率的鐵路服務。自2007年兩鐵合併以來，99.9%的乘客旅程可在不超過編定時間5分鐘內抵達目的地，被國際公認為世界上其中一個最可靠和表現最佳的鐵路系統。儘管如此，港鐵公司仍應繼續努力，避免任何鐵路事故發生。

48. 易志明議員指出，自由黨認為維持港鐵公司財政方面的可持續性很重要，以便該公司在鐵路維修方面作出投資並提供優質的鐵路服務。鑒於建

議納入票價調整機制的若干新元素難以量化，政府亦以公帑補貼港鐵公司，易議員建議政府當局推行“港鐵分紅計劃”，詳情載於第24段。運輸及房屋局副局長察悉易議員的建議，並答允研究該建議的可行性。

49. 除了只曾在兩鐵合併後即時調低票價外，港鐵公司自2010年起每年都根據票價調整機制提高票價，陳克勤議員對此表示失望。雖然他同意應設立機制監察票價的調整，但認為現行票價調整機制太缺乏彈性。他建議票價調整機制應考慮通脹因素，使票價增幅不會高於通脹率。陳議員指出，從物業發展所得的利潤可用於補貼鐵路發展，並質疑為何不能運用該等利潤穩定港鐵的票價。他認為如設立票價穩定基金，將可避免港鐵加價。

50. 運輸及房屋局副局長察悉陳議員提出為港鐵公司的票價增幅設定上限的建議，並同意在關注到公眾利益和港鐵公司的財政可持續性下，研究此建議的可行性。他進而指出，根據鐵路加物業發展模式，從港鐵項目所得的物業發展利潤，已用於填補在財政上不可行的項目在資金方面的不足之數，使有關的鐵路得以興建，並在無需政府提供經常性補貼的情況下以合理的票價水平提供必需的服務。同樣地，在興建新鐵路線時已計及從物業發展所得的利潤。

51. 副主席表示，雖然政府採用鐵路加物業發展模式推展部分鐵路項目，並向港鐵公司授予物業發展權，作為發展鐵路項目的財務資助，但亦有部分鐵路項目以非經常補助金方式作資助，或以服務經營權模式推展，當中不涉及授予物業發展權形式的財務資助。對該等鐵路項目而言，政府當局曾直接向立法會申請在相關工務計劃項目下撥款興建。

52. 運輸及房屋局副局長解釋，政府曾採用不同財務資助模式發展新鐵路項目，而鐵路加物業發展模式是其中之一。有些項目(如西港島線)是以非經常補助金方式資助。政府當局瞭解市民的關注，

即票價調整機制亦應考慮港鐵公司從物業發展所賺取的利潤。

53. 田北辰議員憶述，在港鐵公司與九鐵公司於2007年12月合併前，兩間公司均有票價自主權，按審慎的商業原則來釐定票價。兩間公司曾經每年增加票價，引起廣大市民的不滿。在進行兩鐵合併時，很多市民支持設立機制，以監察港鐵票價的調整。他進而表示，當時他作為九鐵公司主席，雖然沒有參與制訂票價調整機制，但認為所採用的機制過於簡單。他解釋，根據現行票價調整機制，綜合消費物價指數與運輸業名義工資指數互為相關，因為通脹率越高，運輸業名義工資指數便越高，而港鐵票價加幅亦會越高。

54. 田議員又表示，社會普遍認為票價調整機制的方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平和服務表現的元素。然而，重新訂定方程式定必曠日持久、費時及未必有結果，因為社會各界就上述元素的定義、量度方式及各元素所佔比重都難以達到共識。因此，他建議維持票價調整機制現行的方程式，並應將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議審批，及授予行政會議作出最後調整的權力。他認為，這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司和其股東在預算港鐵公司的盈利時有所依據。

55. 鄧家彪議員與田議員持相若的意見。他認為，任何調整港鐵票價應經行政長官會同行政會議批准，務求與其他公共交通營運商提出票價調整所作出的安排一致。

(為提供足夠時間進行討論，主席把會議時間延長15分鐘。)

56. 張超雄議員指出，港鐵是主要的公共交通工具，如何改善票價調整機制將大大影響公眾利益。他詢問，政府當局在檢討票價調整機制的立場。

57. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局明白市民要求為港鐵票價調整機制訂立客觀及具透明度的方程式，以增加明確性和可預測性。他補充，在過去數年曾有意見指出，在每年檢討港鐵票價時，應考慮港鐵公司的利潤水平、服務表現，以及市民的負擔能力和接受程度等因素。政府當局會聽取市民的進一步意見，並研究日後的票價調整機制如何更充分回應市民的主要關注事項。

58. 主席代表民建聯表示，港鐵公司不能以作為上市公司為藉口，不顧市民的關注及他們的負擔能力。他表示，港鐵公司受政府的大幅資助，獲批予土地作物業發展。因此，由此所得的部分利潤應用作抵銷港鐵票價的加幅。他促請政府研究委員及團體代表在會議席上所表達的意見。

議案

59. 經討論後，鄧家彪議員動議以下議案，並獲王國興議員附議——

"鑑於政府就港鐵可加可減機制，並未進行廣泛諮詢，促請政府延長諮詢期至2012年年底。"

60. 主席把議案付諸表決。8名委員表決贊成議案；並無委員表決反對議案。主席宣布議案獲得通過。

(會後補註：政府當局對該議案的回應已於2012年11月13日隨立法會CB(1)161/12-13號文件送交委員。)

III 其他事項

61. 議事完畢，會議於下午12時15分結束。

經辦人／部門

立法會秘書處
議會事務部1
2013年1月11日