

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(4)291/2023(05)號文件

檔 號：CB4/PL/TP

交通事務委員會  
2023年4月21日舉行的會議

## 香港鐵路有限公司票價調整機制檢討結果的 最新背景資料簡介

### 目的

本文件提供有關香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)票價調整機制檢討結果的最新背景資料簡介，並綜述交通事務委員會(“事務委員會”)近期討論港鐵公司票價調整機制所提出的主要意見和關注。

### 背景

#### 港鐵公司票價調整機制

2. 根據政府與港鐵公司於2007年8月就兩鐵合併簽訂的《營運協議》，港鐵公司的票價調整機制須每5年檢討一次。首次檢討於2013年進行，第二次檢討則因應政府要求，提前一年於2017年進行。2017年的檢討結果適用於2017-2018年度至2022-2023年度6年間的票價調整安排<sup>1</sup>。

3. 港鐵公司票價調整機制須於2023年再作檢討。在2022年9月20日至12月19日期間，政府就票價調整機制檢討進行了為期三個月的公眾諮詢，所收集到的主要意見載於**附錄1**。

---

<sup>1</sup> 詳情請參閱THB(T)CR19/5591/00。

4. 政府與港鐵公司已完成有關修訂票價調整機制的談判。在2023年3月21日的行政會議上，行政長官會同行政會議接納有關票價調整機制的方案，並由政府與港鐵公司正式簽訂協議，令方案在2023年票價調整時開始實施。方案的主要重點如下：

- (a) 保留原有直接驅動的票價調整方程式，但將生產力因素的計算方式直接與港鐵公司的香港物業發展利潤掛鈎；
- (b) 2023年提供1.2%的票價特別扣減，並將共1.85%的票價調整幅度延後至2024年實施；
- (c) 提高港鐵公司須就服務延誤事故分享的款額，並引入繁忙時間款額增加安排；
- (d) 保留及簡化票價調整機制“負擔能力上限”，及
- (e) 優化及延長現時各項票務優惠。

有關票價調整機制的細節可參照立法會參考資料摘要(檔號：TLB CR 19/5591/00)第8-24段。

### 港鐵票價的調整

5. 港鐵公司於每年的6月根據票價調整機制調整票價。自2007年兩鐵合併後，港鐵票價一共調整了10次。往年港鐵票價調整的詳情載於**附錄2**。

6. 港鐵公司按照2023年票價調整機制檢討後的最新安排，將2023-2024年度的港鐵票價調整+2.3%，有關計算方法可參考由港鐵公司發出的新聞稿（**附錄3**）。

### **委員提出的主要意見及關注**

7. 委員在先前的事務委員會會議上提出的主要意見及關注，綜述於下文各段。

## 票價調整機制

8. 委員在2021年4月20日及2022年11月25日的會議上表示，現行票價調整機制未能有效反映當前的社會經濟狀況。有建議認為，有關當局應簡化票價調整機制方程式，將票價調整幅度與通脹掛鈎，並應將票價的最高調整幅度限制至整體通脹率的50%。部分委員促請政府當局下次就票價調整機制進行定期檢討時，考慮社會各界的意見。鑒於失業情況不斷惡化，一名委員詢問是否可把失業率列為票價調整機制的考慮因素。港鐵公司解釋，由於在票價調整機制方程式加入過多因素未必可行，港鐵公司已決定在現行票價調整機制以外，提供一次過車費優惠，讓不同層面的港鐵乘客受惠。

9. 對於票價方程式內可用作扣減的生產力因素，只計算港鐵車務營運的收入與支出的增長比率，卻完全沒有計算港鐵在物業發展所得的巨額盈利，委員認為此計算方法不恰當，罔顧市民的負擔能力。此外，面對全球滯脹，即使在經濟下行的情況下，票價方程式卻因港鐵營運成本、工資指數等上漲而保證了升幅。委員敦促港鐵及政府當局解決以上的漏洞，以確保在經濟不景時，有關機制能充分考慮市民的負擔能力。

10. 港鐵公司回應指，票價調整機制是一個直接驅動的方程式，根據政府每年公布的經濟數據調整票價，是一個公開、客觀及具透明度的機制。在該機制下，港鐵的票價水平自2020年至今未曾上調，而在2022-2023年度更按機制下調1.85%。然而，港鐵明白市民的關注，在過去5年為乘客提供了總值150億港元的車費及票務優惠。

## 延後加幅的處理

11. 委員察悉，2019-2020年度及2020-2021年度票價調整時，根據“負擔能力上限”安排而分別延後實施的票價加幅共+2.85%，而在2022-2023年度票價調整時，根據有關安排而延後處理的票價調整幅度則為+0.5%。委員在2022年4月22日及11月25日舉行的會議上深切關注到，即使經濟輕微復甦，來年的港鐵票價增幅也可能超出市民的負擔能力。他們建議應為延後加幅設立限期，倘若一年後有關的延後加幅仍未能實施，該等加幅應予以取消。政府當局表示，“負擔能力上限”安排是2013年票價調整機制檢討時，與港鐵商討後所得的結果，乃港鐵票價調整機制的一部份。政府當局和港鐵公司會在進行下一次的

票價調整機制檢討時，研究有關安排。政府當局補充，根據“負擔能力上限”安排，某一年的任何票價上調幅度不得高於前一年第四季的家庭每月收入中位數按年變動。

### 分享利潤機制及服務表現安排

12. 在2022年4月22日及11月25日的事務委員會會議上，委員認為港鐵多年賺取豐厚盈利，卻只透過“分享利潤機制”以票價優惠的形式回饋乘客，所撥作優惠的金額相比起港鐵賺取的利潤，實在微不足道。他們建議票價調整機制方程式應包括“盈利扣減”因素，按不同盈利水平扣減票價調整幅度，並當港鐵盈利達到某一水平時便凍結票價加幅。此外，“盈利扣減”方案應計及港鐵從鐵路項目的物業發展和其他業務所得的利潤，並可攤分在較長年期扣減。亦有委員建議在票價調整機制方程式中，加入鐵路服務表現的因素，因為相對於港鐵公司的總利潤而言，在現時的服務表現安排下，就嚴重服務延誤撥作票價優惠的金額實在太小。事務委員會在會議上通過一項議案(載於**附錄4**)，以反映委員對票價調整機制的建議。

13. 在2018年5月18日的事務委員會會議上，委員察悉港鐵公司就每宗嚴重服務延誤事故撥作提供票價優惠的最高款額，已由1,500萬元增至2,500萬元。然而，由於歷時超過8小時的服務延誤事故甚少發生，因此港鐵公司不大可能會被罰最高款額。委員建議，政府當局應將按每宗列車服務延誤事故的持續時間訂定的各罰款額提高，以達到預期的阻嚇作用。其他委員認為服務表現安排只是短期減少鐵路服務延誤的權宜之計，而長遠而言，港鐵公司應重視利用先進技術改善鐵路系統的維修保養工作，例如借鑒內地的經驗，透過安裝感應器，適時偵測鐵路網絡的異常情況，從而迅速採取行動。就港鐵服務方面，亦有建議認為港鐵應設立服務指標，涵蓋環境及設施清潔、服務是否有延誤等，以便更有效監察港鐵的服務水平。

14. 政府當局認為在服務表現安排下，現時每宗列車服務延誤事故的罰款額合適，增加罰款或會對港鐵公司的前線人員造成過大壓力。儘管如此，政府當局察悉委員的建議，並會在日後檢討票價調整機制時加以考慮。至於鐵路安全的事宜，港鐵公司回應時表示，公司已投放大量資源進行維修保養、提升及更新鐵路資產的工作，並一直利用先進技術進行鐵路維修保養工作。

## 有關減輕港鐵票價加幅的影響的其他意見

15. 委員曾就如何減輕港鐵票價加幅的影響提出建議，例如運用政府從港鐵公司收取的股息以補貼或抵銷港鐵票價的加幅，或成立票價穩定基金。部分委員認為政府當局應回購港鐵公司的股份，從而全權控制港鐵票價。

16. 政府當局回應時表示，當局一直積極及不時向港鐵公司董事局反映社會的關注，並密切監察港鐵公司的服務表現。至於從港鐵公司收取的股息，是公帑的一部分，政府當局有責任確保將該等股息審慎用於適當的地方。此外，對於港鐵公司在2000年上市及兩鐵在2007年合併，社會上已有全面的討論及普遍的共識。政府當局並已透過在《營運協議》內制訂票價調整機制，保障公眾利益。因此，政府當局沒有計劃回購港鐵公司。

## 票價優惠

17. 委員曾指出，西鐵綫及東涌綫的單程票價是東鐵綫單程票價的兩倍以上，並詢問港鐵公司會否為該兩條鐵路綫推出日票。他們認為，長遠而言，港鐵公司應解決三條鐵路綫票價差距的問題。就此，事務委員會在2019年5月17日的會議上通過一項議案(請參閱**附錄5**)。

18. 港鐵公司答稱，公司已全面改良各類月票，以照顧經常乘搭港鐵的中長途乘客的需要及負擔能力。港鐵公司會不時檢討票價推廣的成效，並盡量推出合適的計劃。

19. 事務委員會委員以往討論票價優惠時曾提出多項建議，包括港鐵公司撥出一個指定比例(例如30%)的利潤與乘客分享，以及提供更多和為期更長的優惠。部分委員認為，港鐵公司可以直截了當地降低票價加幅，惠及所有乘客，而非耗用資源以管理各種票價推廣計劃和惠及特定群組的乘客。政府當局表示，港鐵公司會不時因應不同的市場情況而推出不同的優惠計劃。乘客可因應其個別的乘車習慣，選擇最適合他們的票價優惠。

20. 就轉乘優惠方面，政府當局表示，港鐵公司除了在本身的鐵路網絡提供轉乘優惠外，亦顧及市民的需要，不時與不同公共交通營辦商合作推出轉乘優惠計劃。在2017年4月28日的

事務委員會會議上，委員促請港鐵公司更致力研究及考慮將轉乘優惠延展至城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司等專營巴士公司營運的巴士路線。

## 相關文件

21. 相關文件一覽表載於**附錄6**。

## 最新發展

22. 政府當局正將於2023年4月21日舉行的事務委員會會議上，向委員簡介港鐵票價調整機制檢討的結果。

立法會秘書處  
議會事務部4  
2023年4月17日

## 政府於檢討港鐵票價調整機制的 公眾諮詢期間收集到的主要意見

政府於 2022 年 9 月 20 日至 12 月 19 日期間，就檢討港鐵票價調整機制諮詢公眾，並收到 60 份意見書。這些意見來自社會不同人士、機構及團體，包括立法會議員、政黨、智庫等。主要意見概括如下：

### A. 票價調整機制方程式及其元素

- 收到的意見普遍對保留現時的直接驅動方程式沒有太大異議，認為以此方程式來釐定每年票價調整的幅度，具一定透明度，並能在市民負擔能力與港鐵公司的營運成本之間取得平衡。同時，亦有意見認為港鐵票價調整應交由行政長官會同行政會議作審批。
- 有不少意見支持保留直接驅動方程式的同時，提出一些完善方程式的建議，例如：加入港鐵公司的利潤、服務表現、乘客滿意度及維修保養或營運開支等可直接影響票價調整機制的因素。
- 有小量意見希望港鐵公司繼續提供每年 0.6% 特別調減。
- 有意見期望票價調整機制亦可應用於機場快線、高速鐵路、港鐵都會票及全月通加強版。

## B. 港鐵公司的利潤

- 大部分意見均要求票價調整機制的運行應更適當地反映港鐵公司的利潤情況（尤其是來自物業發展產生的盈利），但亦有部分意見指出港鐵公司的非運輸收入（主要與物業或商務有關的業務）對其鐵路服務極為重要。
- 有建議指當港鐵公司於某一年份的基本利潤達到某一個特定水平，則不應提高票價。
- 有相當數目的意見建議於票價調整機制方程式中加入「利潤指數」，以此減低票價升幅。
- 有意見指應增加現行於「分享利潤機制」下撥作票價優惠的款項。

## C. 市民負擔能力

- 有意見表示現行的「負擔能力上限」安排行之有效，能確保票價加幅不會超越市民的負擔能力。
- 有意見認為應檢討現行的「負擔能力上限」安排，包括應否保留有關安排，以及敦促應取消延後處理票價調整的安排，和取消現時累積未處理的延後票價加幅。
- 有建議提出當家庭住戶每月入息中位數變動為負數時，未處理的延後票價加幅應被抵銷。

## **D. 票價水平及港鐵公司提供的票價優惠**

- 有相當數目的意見表示港鐵公司不應在有可觀利潤的情況下仍然提高票價，但亦有意見認為票價大致跟隨通脹上調屬合理，因港鐵公司需保持財務穩健，而維修保養和資產置換等亦需要資源。
- 大部分意見均指港鐵公司應在票價調整機制下提供更多票價優惠，當中的例子包括 –
  - 提供更多與其他公共交通服務的轉乘優惠；
  - 推廣「學生乘車計劃」至所有全日制學生，並不設年齡限制；
  - 延長「早晨折扣優惠」的時限及擴大其適用範圍；
  - 提供更多不同類型的常客車票計劃；及
  - 設立更多「港鐵特惠站」等。
- 有意見認為現時的票價優惠過於複雜，亦有意見認為現時票價水平過高，要求直接減低票價，而非提供票價優惠，因為這些票價優惠一般附帶條件，而且並不適用於所有乘客。
- 有意見提出如票價優惠能針對有需要人士將更有意義，例如低收入人士或負擔能力較低的地區等。

## **E. 服務表現**

- 部分意見認為港鐵公司的整體服務表現令人滿意。
- 有相當數目的意見提議於票價調整機制中加入一個新指數，以更好地反映港鐵公司的服務表現。
- 有部分意見認為現行的「服務表現安排」已足夠。另一方面，有部分人認為應檢討現時於「服務表現安排」下的罰款水平及計算服務延誤時間的方式。
- 有建議指於釐定港鐵高層管理人員的花紅時，應參考港鐵公司的服務表現。

## F. 其他

- 有建議指政府應引入其他鐵路營運商，以促進良性競爭。
- 有建議指現行的票價調整機制應繼續維持數年而無須變動，但亦有意見希望重新審視檢討票價調整機制的頻率，例如可更頻密地進行檢討。
- 有小量意見促請盡快理順票價不規則的情況，包括「短貴長平」、東鐵線票價較其他鐵路線低及過境票價較高等的情況，同時，亦要求港鐵公司提高釐定票價的透明度。
- 有小量意見認為政府可運用自港鐵公司所收取的股息成立票價基金，以抵銷港鐵票價升幅。
- 有建議指港鐵公司應在車站提供各類增值設施，例如提供洗手間、儲物櫃、隔音的視訊會議室等。
- 有建議指港鐵公司應改善員工的薪酬和事業發展。

## 自 2007 年兩鐵合併的港鐵票價調整

<u>年度</u>	<u>整體票價調整幅度</u>
2008	0%
2009	0%
2010年6月	+2.05%
2011年6月	+2.2%
2012年6月	+5.4%
2013年6月	+2.7%
2014年6月	+3.6%
2015年6月	+4.3%
2016年6月	+2.65%
2017	0%
2018	+3.14%
2019	+3.3%
2020	0%
2021	-1.85%
2022	0%

## 新聞稿

### Press Release

編號零二二/二三 二零二三年三月二十八日

### 港鐵支持疫情後香港經濟復甦 實施特別安排 降低票價調整幅度

港鐵公司今日(二零二三年三月二十八日)宣佈，經計算政府剛公佈的二零二二年十二月運輸業名義工資指數按年變動(+3.6%)後，二零二三/二四年度(本年度)港鐵票價調整幅度為+2.3%。此調整幅度是按照公司於二零二三年三月二十一日公佈的票價調整機制最新安排，以及公司為支持疫情後經濟復甦而作出的一次性特別安排<sup>1</sup>計算所得。

港鐵公司香港客運業務總監楊美珍女士表示：「港鐵公司過去三年與市民一同面對疫情所帶來的持續衝擊及嚴峻挑戰。檢討後的機制及特別安排降低了票價調整幅度，因此我們預計本年度約九成乘客車程的車費將為上調四毫或以下，希望平衡市民的負擔能力，同時確保公司能繼續為乘客提供優質、可靠、便捷的鐵路服務。」

根據政府統計處剛公佈的二零二二年十二月運輸業名義工資指數按年變動(+3.6%)及早前公佈的二零二二年十二月綜合消費物價指數按年變動(+2.0%)，以最新公佈的生產力因素<sup>2</sup>計算方法及特別安排一併計算，所得本年度港鐵整體票價調整幅度<sup>3</sup>為+2.3%(有關計算流程詳見附件)。

(轉下頁)

<sup>1</sup> 公司早前公佈本年度特別扣減票價調整幅度其中 1.2%，並延後合共 1.85%至下年度(二零二四/二五年度)才實施。

<sup>2</sup> 參照二零二二年來自香港物業發展的股東應佔利潤，按機制預設等級表釐訂。

<sup>3</sup> 由於相應兩年的家庭月入中位數變動為+9.43%，無須啟動封頂機制安排。

港鐵公司現正計算個別車程票價的變化。在完成所需的行政程序，包括向政府提交由兩名獨立專家發出票價調整計算符合機制規定的證明書後，稍後會正式公佈二零二三/二四年度車費表及實施日期。

本年度的票價調整幅度已包括早前公佈的特別安排，即特別扣減其中1.2%及延後合共1.85%至二零二四/二五年度實施。自兩鐵合併以來，港鐵平均每年的票價調整幅度，低於同期的香港平均每年通脹率。

另外，公司一直為超過500條指定小巴線的乘客，提供「綠色專線小巴轉乘優惠」，由今年第四季起，優惠金額將由現時每程\$0.3增加至\$0.5。同時，港鐵公司會繼續提供恆常車費優惠，惠及社會各個層面，包括上班族、長者、小童、合資格學生以及殘疾人士等，去年相關優惠總值超過21億元。

有關港鐵公司和政府檢討後的票價調整機制安排，詳情請參閱新聞稿編號二零/二三：[https://www.mtr.com.hk/archive/corporate/en/press\\_release/PR-23-020-C.pdf](https://www.mtr.com.hk/archive/corporate/en/press_release/PR-23-020-C.pdf)

(完)

---

## 關於港鐵公司

港鐵一直讓城市前行，亦致力發展及連繫社區，創建更美好未來。作為世界級可持續鐵路運輸服務的營運商，港鐵公司在安全、可靠程度、顧客服務和效益方面都處於領導地位。

由設計、規劃和建設，以至開通、維修和營運，港鐵擁有全方位的鐵路專業知識和四十多年的鐵路項目發展經驗。除了參與各項鐵路項目及營運，港鐵透過鐵路、商業和物業發展的無縫整合，建設並管理鐵路沿線充滿活力的新社區。

港鐵在香港、英國、瑞典、澳洲和中國內地擁有超過四萬名員工\*，每週日的全球客運量超過一千三百萬人次。讓港鐵與您同步向前，一起載向未來！

如欲進一步了解港鐵公司，請瀏覽 [www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk)。

\* 包括香港及全球各地的附屬公司、聯營公司和合營公司

## 附件

### 本年度(二零二三/二四年度)港鐵票價調整幅度

#### 步驟一：啟動票價調整機制方程式

二零二二年十二月 綜合消費物價指數按年變動 (+2.0% × 0.5)	+	1.0%
二零二二年十二月 運輸業名義工資指數按年變動 (+3.6% × 0.5)	+	1.8%
生產力因素 <sup>1</sup>	-	0.8%
<b>按方程式計算結果</b>	<b>=</b>	<b>+2%</b>
二零二二/二三年度 票價調整幅度轉撥 <sup>2</sup>	+	0.5%
早前因「負擔能力上限」 未實施的票價調整幅度 (如適用) <sup>3</sup>	+	2.85%
<b>計算所得票價調整幅度</b>	<b>=</b>	<b>+5.35%</b>

#### 步驟二：計入特別安排

特別減免	-	1.2%
特別延後至下年度的調整幅度	-	1.65%
自願延後至下年度的調整幅度	-	0.2%
<b>二零二三/二四年度 整體票價調整幅度</b>	<b>=</b>	<b>+2.3%</b>

<sup>1</sup> 參照二零二二年來自香港物業發展的股東應佔利潤，按機制預設等級表釐訂。

<sup>2</sup> 二零二二/二三年度方程式得出票價調整幅度為+0.5%，由於幅度介乎±1.5%之間，按機制轉撥至二零二三/二四年度一併計算。

<sup>3</sup> 早前因「負擔能力上限」而延後至本年實施的票價調整幅度合共+2.85%，按機制於本年度實施。

## 交通事務委員會

### 在 2022 年 4 月 22 日以視像會議形式舉行的遙距會議上 就議程第 III 項“2022 年港鐵票價調整” 通過的議案

#### 陸頌雄、鄧家彪及陳穎欣議員動議經張欣宇議員修正的議案

港鐵「可加可減」票價調整機制雖實行多年，但機制的訂定沒有計及港鐵公司整體的盈利回報，令市民的交通負擔日益加重；而且普遍市民認為其高昂的票價與實際的服務質素不相稱，現有機制未能夠如實將港鐵服務表現反映在市民實際支付的車費當中。因此，本會促請特區政府檢討票價調整機制時，應直接在票價調整方程式內加入「盈利扣減」以及「車務服務表現」元素，將港鐵的服務質素、盈利與票價加幅掛鉤，形成相互補充及平衡的完整體系，並且由行政會議擔當票價最終調整幅度的最後把關；此外，亦建議政府以港鐵股息成立「公共交通票價穩定基金」以減輕全港公共交通的票價加幅，同時優化港鐵公司「服務表現安排」的回贈、轉乘優惠及月票安排等，使港鐵往後的票價調整機制更為合理和透明。

(Translation)

**Panel on Transport**

**Motion passed under agenda item III on  
“MTR Fare Adjustment for 2022”  
at the remote meeting by video conferencing on 22 April 2022**

**Motion moved by Hon LUK Chung-hung, Hon TANG Ka-piu and  
Hon Joephy CHAN Wing-yan as amended by Hon Gary ZHANG Xinyu**

While the Fare Adjustment Mechanism (“FAM”) of the MTR Corporation Limited (“MTRCL”) which allows fares to go upwards and downwards has been in place for many years, the overall profits and returns of MTRCL have not been taken into account in the FAM, thus posing an increasing burden of transport expenses on the public. Also, the public generally considers that its high fares are not commensurate with the actual quality of its service. The existing FAM is unable to faithfully reflect the service performance of MTR in the actual fares paid by the public. Therefore, this Panel urges that the Special Administrative Region (“SAR”) Government should, when reviewing FAM, directly add elements such as “profit-link deduction” and “train service performance” to the fare adjustment formula, so that the service performance and profits of MTRCL will be linked to its fare increase rates, thereby forming a complementary, balanced and integral system, and that the Executive Council should act as the final gatekeeper to determine the final rate of fare adjustment. In addition, the Panel also proposes that the SAR Government establish a “public transport fare stabilization fund” with the dividends from MTRCL to moderate the fare increases of public transport services in Hong Kong, and at the same time enhance the arrangements on fare rebates, interchange concessions and monthly passes, etc. under the ‘Service Performance Arrangement’ of MTRCL to make the future FAM more reasonable and transparent.

**交通事務委員會**

**在 2019 年 4 月 26 日會議上提出，  
並在 2019 年 5 月 17 日會議上通過有關  
"2019年港鐵票價調整"的議案**

本委員會要求政府及港鐵照顧西鐵線和東涌線乘客較重的交通負擔，短期加設「東涌線日票」，並研究大幅減低西鐵線和東涌線的單程票價至接近東鐵線(紅磡至上水)的水平。

動議人：朱凱迪議員

(Translation)

**Panel on Transport**

**Motion on "MTR fare adjustment for 2019"  
proposed at the meeting on 26 April 2019 and  
passed at the meeting on 17 May 2019**

This Panel requests the Government and the MTR Corporation Limited to alleviate the heavier transport fare burden of commuters of the West Rail Line ("WRL") and the Tung Chung Line ("TCL") by introducing "TCL Day Pass" in the short run and studying a substantial reduction of the single journey fares of WRL and TCL to levels close to that of the East Rail Line (between Hung Hom and Sheung Shui).

Moved by : Hon CHU Hoi-dick

## 香港鐵路有限公司的票價調整機制檢討的結果

## 相關文件一覽表

日期	會議	文件
2010年4月23日 (第VI項)	交通 事務委員會	<u>議程</u> <u>會議紀要(立法會CB(1)2320/09-10號文件)</u>
2010年6月9日	立法會會議	<u>第6項質詢——港鐵票價及車站設施</u>
2010年6月29日 (第I項)	交通 事務委員會	<u>議程</u> <u>會議紀要(立法會CB(1)442/10-11號文件)</u>
2011年3月16日	立法會會議	<u>第6項質詢——港鐵的票價結構及票價優惠</u>
2011年4月15日 (第IV項)	交通 事務委員會	<u>議程</u> <u>會議紀要(立法會CB(1)2544/10-11號文件)</u>
2011年5月11日	立法會會議	<u>第14項質詢——港鐵為跨境學童提供的車費優惠</u>
2011年5月16日 (第I項)	交通 事務委員會	<u>議程</u> <u>會議紀要(立法會CB(1)340/11-12號文件)</u>
2011年6月8日	立法會會議	<u>第3項質詢——港鐵服務及票價</u>
2011年11月2日	立法會會議	<u>第2項質詢——減輕市民交通費負擔的措施</u>
2012年4月12日 (第III項)	交通 事務委員會	<u>議程</u> <u>會議紀要(立法會CB(1)2491/11-12號文件)</u>
2012年4月25日	立法會會議	<u>第3項質詢——香港鐵路有限公司的票價調整機制</u>

日期	會議	文件
2012年5月7日 (第I項)	交通 事務委員會	議程  會議紀要(立法會CB(1)2629/11-12號文件)
2012年5月30日	立法會會議	第19項質詢——香港鐵路有限公司的票價調整機制及票價優惠計劃
2012年6月20日	立法會會議	第12項質詢——港鐵加價
2012年6月27日 (第III項)	交通 事務委員會	議程  會議紀要(立法會CB(1)2544/11-12號文件)
2012年9月17日	—	有關檢討香港鐵路有限公司票價調整機制的諮詢文件
2012年10月24日	立法會會議	第12項質詢——港鐵“東涌——香港全月通”月票計劃
2012年10月30日 (第II項)	交通 事務委員會	議程  政府當局的跟進文件(立法會CB(1)161/12-13(01)號文件)  會議紀要(立法會CB(1)407/12-13號文件)
2012年10月31日	立法會會議	第10項質詢——港鐵票價調整機制及優惠計劃
2012年12月5日	立法會會議	有關“港鐵票價，行會把關”的議案  有關“港鐵票價，行會把關”的議案進度報告
2013年1月18日 (第IV項)	交通 事務委員會	議程  會議紀要(立法會CB(1)839/12-13號文件)
2013年4月17日	—	有關香港鐵路有限公司的票價調整機制檢討的立法會參考資料摘要

日期	會議	文件
2013年4月19日 (第III項)	交通 事務委員會	<u>議程</u>  <u>政府當局的跟進文件(立法會CB(1)1804/12-13(01)號文件)</u>  <u>會議紀要(立法會CB(1)1813/12-13號文件)</u>
2013年6月	—	<u>香港鐵路有限公司就2013年港鐵票價調整提供的資料文件</u>
2013年11月6日	立法會會議	<u>第21項質詢——港鐵票價</u>
2013年12月11日	立法會會議	<u>有關“優化新界西北鐵路服務”的議案</u>  <u>有關“優化新界西北鐵路服務”的議案進度報告</u>
2014年5月14日	立法會會議	<u>第15項質詢——港鐵鐵路服務</u>
2014年5月	—	<u>香港鐵路有限公司就2014年港鐵票價調整提供的資料文件</u>
—	交通 事務委員會	<u>鄧家彪議員於2013年5月13日就香港鐵路有限公司推出的月票計劃的來函</u>  <u>政府當局的回應</u>
2014年6月18日	立法會會議	<u>第9項質詢——港鐵盈利情況及票價優惠</u>
2014年6月23日 (第IV項)	交通 事務委員會	<u>議程</u>  <u>會議紀要(立法會CB(1)79/14-15號文件)</u>
2015年1月28日	立法會會議	<u>第2項質詢——輕鐵服務</u>
2015年5月12日 (第VI項)	交通 事務委員會	<u>議程</u>  <u>會議紀要(立法會CB(4)85/15-16號文件)</u>
2015年6月16日 (第IV項)	交通 事務委員會	<u>議程</u>  <u>會議紀要(立法會CB(4)165/15-16號文件)</u>

日期	會議	文件
2015年11月11日	立法會會議	第16項質詢 —— 港鐵學生車費優惠
2016年2月24日	立法會會議	第9項質詢 —— 公共交通工具轉乘優惠
2016年4月20日	—	香港鐵路有限公司發出的新聞稿“港鐵公司同意與政府共同檢討票價調整機制”
2016年4月20日	—	政府就提前檢討港鐵票價調整機制發出的新聞公報
2016年4月29日	—	香港鐵路有限公司發出的新聞稿：“港鐵回應政府修訂綜合消費物價指數 調低2016年整體票價調整幅度至+2.65%”
2016年5月20日	—	政府當局就“檢討港鐵票價調整機制”提供的諮詢文件
2016年5月23日 (第III項)	交通 事務委員會	議程  政府當局的跟進文件(立法會CB(4)54/16-17(01)號文件)  會議紀要(立法會CB(4)1319/15-16號文件)
2016年5月30日	—	香港鐵路有限公司就2016年港鐵票價調整提供的文件
2016年6月1日	立法會會議	第1項質詢 —— 專營巴士票價調整安排和港鐵票價調整機制
2016年6月21日 (第IV項)	交通 事務委員會	議程  政府當局的跟進文件(立法會CB(4)54/16-17(01)號文件)  會議紀要(立法會CB(4)1315/15-16號文件)
2016年6月29日	立法會會議	第8項質詢 —— 港鐵財政狀況及票價優惠
2017年3月1日	立法會會議	第20項質詢 —— 鐵路服務

日期	會議	文件
2017年3月	—	<u>有關香港鐵路有限公司票價調整機制檢討結果的立法會參考資料摘要</u>
2017年3月27日	—	<u>香港鐵路有限公司發出的新聞稿：“二零一七/一八年度港鐵票價不作調整 六個月每程3%車費扣減”</u>
2017年4月28日 (第I項)	交通 事務委員會	<u>議程</u> <u>會議紀要(立法會CB(4)1617/16-17號文件)</u>
2018年1月31日	立法會會議	<u>第4項質詢——鐵路服務延誤</u>
2018年3月27日	—	<u>香港鐵路有限公司發出的新聞稿：“二零一八/一九年度港鐵整體票價調整幅度為+3.14% 八達通乘客今年很可能毋須多付車費”</u>
2018年5月18日	交通 事務委員會	<u>議程</u> <u>會議紀要(立法會CB(4)570/17-18號文件)</u>
2019年3月28日	—	<u>香港鐵路有限公司發出的新聞稿：“港鐵八達通乘客在年中新車費實施時每程獲扣減3.3%至年底 直至年底實際車費維持不變”</u>
2019年4月26日 (第V項)	交通 事務委員會	<u>議程</u> <u>會議紀要(立法會CB(4)1199/18-19號文件)</u>
2020年4月24日 (第III項)	交通 事務委員會	<u>議程</u> <u>會議紀要(立法會CB(4)858/19-20號文件)</u>
2020年4月22日	立法會會議	<u>第22項質詢——香港鐵路有限公司的境外業務</u>
2020年7月8日	立法會會議	<u>第11項質詢——香港鐵路有限公司的海外鐵路業務</u>

日期	會議	文件
2021年3月29日	—	<a href="#">香港鐵路有限公司發出的新聞稿：“二零二一/二二年度港鐵整體票價下調1.7% 公司續推優惠讓乘客早於四月起節省約5%車費”</a>
2021年4月20日 (第IV項)	交通 事務委員會	<a href="#">議程</a> <a href="#">會議紀要(立法會CB(4)1262/20-21號文件)</a>
2021年5月28日	交通 事務委員會	<a href="#">港鐵公司就2021年港鐵票價調整及屯馬綫票價提供的資料文件</a>
2021年5月28日	—	<a href="#">香港鐵路有限公司發出的新聞稿：“因應政府修訂綜合消費物價指數 二零二一/二二年度整體票價調整幅度修訂為-1.85% 新票價將於六月二十七日生效”</a>
2021年6月9日	立法會會議	<a href="#">第20項質詢——港鐵票價調整</a>
2021年7月21日	立法會會議	<a href="#">第6項質詢——港鐵票價</a>
2021年11月23日	—	<a href="#">香港鐵路有限公司發出的新聞稿：“延續車費回贈半年 答謝市民攜手抗疫 八達通乘客實質車費維持不變直至二零二二年六月底”</a>
2022年3月28日	—	<a href="#">香港鐵路有限公司發出的新聞稿：“繼去年減價後港鐵本年度將凍結票價 疫情下3.8%車費回贈延續至二零二三年一月”</a>
2022年4月22日	交通 事務委員會	<a href="#">議程</a> <a href="#">會議紀要(立法會CB(4)635/2022號文件)</a>
2022年9月20日	—	<a href="#">檢討港鐵票價調整機制公眾諮詢(立法會CB(4)839/2022(02)號文件)</a>
2022年11月25日	交通 事務委員會	<a href="#">議程</a> <a href="#">會議紀要(立法會CB(4)1102/2022號文件)</a>
2023年3月21	--	<a href="#">政府就香港鐵路有限公司票價調整機制檢</a>

日期	會議	文件
		<a href="#">討結果發出的立法會參考資料摘要</a>

立法會秘書處  
議會事務部4  
2023年4月17日