



港鐵聯同政府剛完成現行票價調整機制之檢討。於2017/18至2022/23年間，港鐵會撥出更多利潤，推出3項回贈計劃，惠及所有乘客。而現有票價調整方程式¹保持不變，以確保港鐵能維持高水平及優質的鐵路服務。

¹ 票價調整幅度 = [0.5 x 前一年12月份的綜合消費物價指數之按年變動] + [0.5 x 前一年12月份的運輸業名義工資指數之按年變動] - [生產力因素]

想了解更多檢討後的票價調整機制，請上 www.mtr.com.hk 或掃描QR碼



提供六年特別調減

根據機制下嘅方程式計算出嚟嘅票價調整幅度²減0.6個百分點。假設原本調整幅度為+2.6%，減0.6個百分點得出+2.0%。

而於2017/18年度更會額外將車費調整幅度再9折。以上述例子嚟計就係+2.0%再9折，得出+1.8%。

² 2017/18 - 2022/23年間生產力因素為0%。



程程車費回贈3%

從過去一年利潤，連同根據服務表現狀況撥出更多款項，用作車費回贈，扣減乘客每程車費。使用八達通嘅乘客每程都享有3%車費回贈³。

回贈期每年最少6個月。

³ 不適用於機場快綫、東鐵綫頭等額外費及港鐵接駁巴士。



港鐵⇌綠色專線小巴 \$0.3轉乘優惠

使用八達通乘搭綠色專線小巴接駁港鐵的乘客，往返每程都可享\$0.3車費扣減優惠，目標覆蓋全港超過500條路線。現有路線嘅扣減優惠則不變。

有關嘅轉乘優惠須與綠色專線小巴經營者商討安排，詳情將於稍後公佈。

61萬MPF賬戶料投「懶人基金」

新計劃下月1日出台 40基金減行政費迎戰

香港文匯報訊（記者何寶儀）積金局於下月1日起，推出「預設投資策略」（俗稱「懶人基金」），截至1月底尚有61萬沒有作出投資指示的賬戶，下月1日起，將會自動轉至新計劃，其特色之一為管理費較低廉，以0.75%為上限。據悉，「懶人基金」尚未推出，已先掀起基金減行政費熱潮。積金局表示，由去年宣佈推出「預設投資策略」起，市面上已有40個基金計劃相繼減價，減幅最多達55%。



積金局於下月1日起推出「懶人基金」。何寶儀攝

「預設投資策略」為一個現成的投資方案，由進取的核心累積基金(CAF)及保守的65歲後基金混合而成，隨著成員接近退休年齡自動調低風險。其管理費用設上限，受託人不能收取多於基金每年淨資產值的0.75%的管理費用，加上經常性的實付開支，賬戶的總收費上限為0.95%，遠低於目前平均基金開支比率1.57%。32個強積金計劃中，逾九成的管理費用為法定上限的0.75%，其餘3個的費用介乎0.745%至0.52%。

若退出需在42日內申請

積金局陳唐芷青表示，宣佈推出「預設投資策略」後，已有40個基金減費，最高

減幅為55%。為促進服務提供者的競爭，以進一步減低收費，有關計劃三年後會作檢討，期望屆時平均基金的開支比率可降至1%。

積金局表示，新法例生效將直接影響沒有作出投資指示的現有賬戶，截至1月底涉及61萬個賬戶，共82億元。該類成員戶口內的累積供款將自動轉至新計劃進行投資。受託人會在4月份內寄出「預設投資策略重新投資通知書」，若成員選擇退出預設投資，須在信件發出的42日內，填寫退出表格。

不影響有投資指示賬戶

至於569萬個有投資指示的賬戶則不受影響。

而300萬沒有就新存入的供款給予指示的個人賬戶，大多因離職後無處理賬戶形成，已累積的供款則不受影響，按原有的指示投資，惟在4月1日或之後存入的新供款，會按預設投資進行。

積金局主管(受託人)李啟宏提醒，該批個人賬戶不會接獲受託人寄出的「預設投資策略重新投資通知書」，但不代表沒有任何指示，只要成員存入新的供款，受託人會聯絡成員確認投資的指示。

積金局呼籲，預設投資的開支比率較為低廉，成員考慮主動參加計劃，但若只購買其中一款基金，即核心累積基金或65歲後基金，而非整個策略，其投資風險的比例不會按年齡自行調低。

工聯運輸業抗議「牛肉乾」勁加價

香港文匯報訊（記者文森）政府建議於明年6月起大幅提升俗稱「牛肉乾」的交通違例定額罰款金額，昨日遞交文件予立法會審議，多個團體約百人到場抗議。工聯會汽車交通運輸業總工會、陸路交通運輸業大聯盟昨日於立法會請願，要求議員否決議案，要求運輸當局先從源頭上解決道路設計及配套問題，同時加強道路疏導措施，然後再行探討是否推行增加定額罰款的建議。

運輸及房屋局副秘書長羅翠薇指出，違反交通條例的定額罰款自1994年起未曾調整過，為追回通脹及保持阻嚇力，建議將非法泊車、非法進入黃色方格，或在巴士站上落客貨罰款由450元調高至680元，加幅約50%。

汽總：若票控將影響生計

工聯會汽車交通運輸業總工會代表陳兆華表示，職業司機，尤其是的士、小巴及貨車

司機過往受制於行業陋習，多以租車/買車的方式自負盈虧，難受《勞工法例》保障。另在政府交通政策失當、行業營運環境轉差、業界出現惡性競爭的情況下，前線司機陷入收入不斷減少的困境。

陳兆華擔心大幅調高定額罰款後，一旦遭到票控，從業者一天至兩天的收入便會化為烏有，影響生計。

他指出，運輸當局以定額罰款在過往23年內未曾作出調整為由調高罰款數額，但從業者過往20多年裡收入亦未有增加，部分司機收入甚至減少。

陳兆華批評政府只引用冰冷數據，一味加重從業者營運負擔而未體恤實際處境。

批車位不足泊位問題嚴重

陳兆華又指運輸當局多年來都着眼於使用處罰司機的手法來解決道路交通方面的問題，而無認真檢視及解決構成道路擠塞的原因。他指出，過去10年私家車數量增加約40%，造成交通擠塞的主要原因是運輸當局



大聯盟向議員遞交請願信，稱加價會影響前線司機的生計。

未能有效控制私家車的增長速度。另本港不足40萬個住宅泊車位根本無法滿足約48萬輛領牌私家車的需要。泊位問題嚴重，不但導致交通擠塞問題無法得到解決，也給職業司機的營運帶來諸多不便。

陸路交通運輸業大聯盟指出，現時的定額罰款額相等於職業司機約半天的薪金，如按



工聯會汽車交通運輸業總工會、陸路交通運輸業大聯盟昨日於立法會請願，要求議員否決提升交通違例定額罰款金額的議案。

政府建議大幅調高罰款額，抄一次牌，分分鐘貼倒工資。另因貨車、公共小巴、旅遊巴士及的士欠缺上落客貨泊車位，經常被迫停於路邊被抄牌，有業界表示一個月曾被抄牌高達22次。

大聯盟批評當局既不明現時違泊的問題根源所在，更不知運輸業疾苦，強烈要求政府

擱置增加違泊罰款額的建議，並盡快展開泊車需求研究。

民建聯立法會議員劉國勳表示，在未有足夠停車泊位情況下，一刀切調高定額罰款達50%，對大部分車主不公。他認為定額罰款增加後區內停車場費用只會越來越貴，反對提高罰款金額。