

中方將向世貿提訴 反制美國加關稅

A4



港泰合作 救出被禁錮港女

A8

新春金多寶 一注派1.93億

A6

大公報

Ta Kung Pao

2025年2月3日 星期一

乙巳年正月初六日 第43638號
今日出紙二疊六張 零售每份十元
香港特区政府指定刊例法律性廣告之有效刊物

◀長者2元乘車優惠計劃的實際公帑支出，至去年增至近40億元，有議員建議巴士公司設分段收費，解決長車短搭問題。

檢視



乘車優惠計劃建議

調整年齡門檻

- 取消60至64歲人士優惠
- 未來某年份「劃線」，該年期後年滿60歲長者不再享

限制使用次數、津貼金額、車程

- 對60至64歲人士施加一定限制
- 限定每月津貼金額
- 限制每月津貼的車程次數
- 限制每日使用時間（例如繁忙時間後才可使用）

調整乘車金額

- 由2元優惠，改為3元或4元
- 由2元優惠，改為2折優惠（車資10元以下維持2元不變，10元以上支付車資2折）
- 根據通脹調整優惠金額，並定期檢討

改由公共交通營辦商自行向長者提供優惠

精準控制支出，例如要求巴士公司實施分段收費，在巴士落車處加裝拍卡機

資料來源：綜合政黨、議員、政府官員言論



2元優惠風波①



政府本月26日將發表新一份財政預算案，預料今年度財政赤字接近1000億元，社會正熱烈討論長者2元乘車優惠計劃的調整。財政司司長陳茂波昨日表示，社會上有共識，如果2元乘車優惠「咩都唔改」，長遠上財政不可行。他承諾，年滿65歲長者可享2元乘車優惠「絕對不會取消」，惟自從優惠門檻由原本65歲下降為60歲後，導致公帑開支大增，政府正研究不同意見，檢視「究竟點改」，包括考慮讓公共交通營辦商自行向長者提供優惠。

多個政黨向《大公報》表示，優惠計劃是一項德政，受全體市民歡迎，政策調整前應謹慎考慮。有政黨呼籲限制優惠使用次數，或根據通脹調整優惠金額，要求巴士公司實施分段收費等，以減輕公帑負擔。

大公報記者 義昊（文） 何嘉駿（圖）

2元乘車優惠初期目標對象為65歲以上長者，政府數據顯示，2019/20至2021/22年度，每年補貼金額約10億至13億元，佔政府經營開支比例維持於0.1%至0.2%。不過，自2022年3月起，2元乘車擴至惠及年滿60歲人士，2022/23年度政府發還的資助額急增2.2倍，突破30億元，2023/24年度更逼近40億元，佔政府開支增至0.7%（見表）。

倡限使用次數 提高年齡門檻

政府在去年財政預算案估計今年度政府財赤481億元，早前調整至少於1000億元。陳茂波昨日出席電台節目時表示，維持早前少於1000億元的預測，並主動提到近日社會熱議的2元乘車優惠計劃，指出疫情後由於一些逆周期措施，令政府出現赤字，現行一些福利計劃，例如2元乘車優惠或其他計劃，其可持續性「大家都拎出嚟傾」。

他指出，2元計劃「政策意圖非常好」，對長者是很好的措施，鼓勵他們多出來跑動，但受惠年齡由65歲降到60歲，享有優惠人數大增，政府開支也大增，社會關注長久下去能否持續，政府正就此研究不同數據。

行政會議成員林正財在一個電台節目表示，2元乘車優惠值得保留，但可考慮限制使用次數，加上有交通津貼計劃，可重新思考兩者定位，探討優化60至64歲人士的乘車優惠。

行政會議成員、自由黨黨魁張宇人表示，優惠年齡應回復為65歲或以上，紓緩財赤壓力。他相信60至64歲人士很多仍在工作，與政策鼓勵65歲或以上長者「周末多郁動」初衷有出入。去年60歲以上人數佔總人口約30%，預計2028年、2046年增至佔33%及40%，若2元優惠維持現安排，政府負擔將會是天文數字。

可按通脹調整 巴士分段收費

經民聯副主席梁美芬向大公報記者表示，2元優惠實施十多年，應按通脹等因素調整，每年檢討優惠金額。她指出，濫用問題惹關注，相較於取消優惠，她認為應嚴打濫用，或限制每日使用次數、時段，以及可搭乘路線範圍等。

工聯會立法會議員鄧家彪表示，2元優惠計劃是德政，受全體市民歡迎，鼓勵長者出行增加社交，釋放長者勞動力，而且是中產長者可享為數不多的免審查福利。他希望不要削減長者福利，而是更精準控制支出，例如針對「長車短搭」，要求巴士公司實施分段收費，在巴士落車處加裝拍卡機、下車時拍卡才可享優惠。

立法會議員梁文廣表示，政府應蒐集數據進行分析，再研究應否調整優惠幅度；政策原意是鼓勵長者出行，長者頻繁搭車就是多多出行，希望政府充分研究後提出適當政策，把對市民影響降至最低。

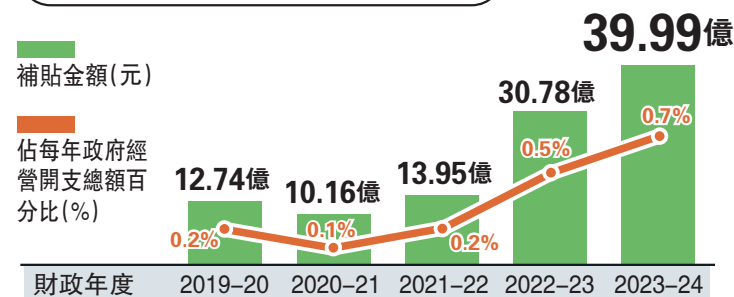
德政受歡迎 濫用惹爭議

2元乘車優惠 調整如箭在弦



中「長車短搭」情況引起大量討論。其

2元優惠計劃近年開支



備註：由2022年3月起，2元乘車計劃擴展至60歲以上

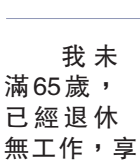
資料來源：勞工及福利局

市民有SAY



梁女士

平衡各方
2元乘車優惠可以調整，但絕對不能取消，畢竟是對基層長者的支援，最重要是做好教育，提醒長者不要長車短搭；政府可考慮乘車金額設限，但需要各方面做好平衡。



黃女士

保留優惠
我未滿65歲，已經退休無工作，享受2元優惠可以到處去玩，我從來不會長車短搭。最好不要調整優惠，否則搭車過海來回都要幾十元，負擔好重。

大公報記者 易曉彤

極端個案：月乘逾400程車

嚴重濫用

兩元乘車優惠計劃在2012年至2015年間分階段推行，先後涵蓋港鐵的本地服務、專營巴士路線、渡輪航線和大嶼山專營巴士路線，以及綠色專線小巴服務。至2021年，政府推行優化措施，包括把合資格年齡由65歲下調至60歲，以及在特定條件下擴展二元優惠計劃至涵蓋紅色小巴、電車和街渡，由2022年2月27日起生效。

「長車短搭」冒充長者受關注

政府曾經委託顧問公司進行全面檢討，並在2021年發表報告。報告分析指出，2018年長者／殘疾人士平均使用兩元優惠乘搭公

共交通工具305次，即每天0.84次。不過在同年10月，曾有極端個案乘搭400多程，即日均13次。絕大多數長者／殘疾人士的乘搭次數甚低，約九成持卡人士在該月內乘搭次數，不多於70次。

社會關注濫用問題，包括「長車短搭」。報告也揭示，有人以欺詐方式獲得優惠，包括冒充長者、假裝殘疾人士，惟因難以單靠外表來識別，故被檢舉風險較低。

為確保兩元優惠的資源用得其所，政府由2024年8月25日起，規定60歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，才可以繼續享用兩元乘車優惠，透過採用實名制，打擊違規和濫用情況。

大公報記者 賴振雄

京滬深推不同措施防止濫用

他山之石

全球不少主要城市有為長者或殘疾人士提供公共交通優惠，通常會透過市政府擁有的交通營辦商提供。香港公共交通主要由私人企業經營，政府只擔當整體規劃、協調及規管的角，許多海外公共交通業務也並非盈利企業，甚至無法自負盈虧，一定程度上依賴公帑維持，對訂票價格結構及設計優惠安排方式，也有一定影響。

倫敦長者優惠按年齡分級

年齡資格方面，長者優惠的最低年齡門檻一般是60或65歲，對殘疾人士則沒有年齡限制。採用60歲門檻的城市包括悉尼、

新加坡、廣州、深圳，以及近期採用同一年齡門檻的北京；其他大多數採用的門檻為65歲。

東京的情況與香港近似，面對人口老化，長者的比例較高，故把門檻定為70歲。在倫敦，政府對60歲和66歲人士的優惠有分級安排，分別由各級地方政府資助，年齡較大的長者得到較多的補貼。

香港在去年8月25日起推出樂悠咭，等同實名制，美國及加拿大等城市，多年前已規定合資格長者要享用乘車優惠，必須使用個人化優惠卡，部分城市例如紐約、多倫多、溫哥華等，訪客也可以受惠。不過，推出個人化優惠卡，並不代表杜絕濫用情況，

例如在紐約，部分人依然少付巴士車資，甚至由巴士後門進入車廂，未有繳付車費，結果在2018年票務損失達2.25億美元（即約17.55億港元），其中巴士佔1.28億美元（近10億港元）

另外，北京、上海、深圳、廣州等城市，也曾出現偽造或改造優惠卡的情況，北京會利用面部辨識去識別逃票者，上海則發布逃票者影像。在北京及深圳，偽造優惠卡將影響個人信用紀錄。

大公報記者 賴振雄

