立法會
Legislative Council

立法會CB(1)2273/02-03號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔　號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日　期　　：2003年6月27日(星期五)
時　間　　：上午11時45分
地　點　　：立法會會議廳

出席委員　：劉健儀議員, JP (主席)
朱幼麟議員, JP
何鍾泰議員, JP
陳國強議員
劉江華議員
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP

其他出席議員：李家祥議員, JP
張文光議員
陳鑑林議員, JP

缺席委員　：石禮謙議員, JP (副主席)
何俊仁議員
周梁淑怡議員, GBS, JP
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
鄧兆棠議員, JP
黃成智議員
劉炳章議員

出席公職人員： 環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)
方舜文女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)
葉李杏怡女士

應邀出席者 ：新香港隧道有限公司

總經理
陳星璋先生

列席秘書 ：總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 ：高級主任(1)5
歐詠琴女士

議會事務助理5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 通過會議紀要及續議事項
(立法會CB(1)2040/02-03號文件 —— 2003年5月23日會議的紀要)

2003年5月23日會議的紀要獲得確認通過。

II 通過提交立法會的事務委員會報告
(立法會CB(1)2041/02-03號文件 —— 交通事務委員會提交立法會的報告擬稿)

2. 委員通過事務委員會將於2003年7月9日提交立法會的報告擬稿(立法會CB(1)2041/02-03號文件)。

經辦人／部門

III 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1833/02-03(01)號文件 —— 立法會議員與中西區區議會舉行會議後轉交處理有關提供公共交通服務的事宜；

立法會CB(1)1868/02-03(01)號文件 —— 政府當局所提交有關"為使用屯門渡輪碼頭部分地方以營辦跨境客運渡輪服務進行招標"的資料文件；

立法會CB(1)1884/02-03(01)號文件 —— 有關"新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 —— 透露更詳盡財務及營運資料"的資料文件；

立法會CB(1)1940/02-03(01)號文件 —— 大埔區議會就檢討道路車速限制事宜提出的意見；

立法會CB(1)2049/02-03(01)號文件 —— 政府當局所提交有關"改善方向指示標誌"的資料文件；

立法會CB(1)2050/02-03(01)號文件 —— 政府當局所提交有關"泊車位需求及供應報告及有關改善措施的進展"的資料文件；及

立法會CB(1)2061/02-03號文件 —— 立法會議員與元朗區議會議員舉行會議後轉交處理有關提供運輸基礎設施及服務的事宜)

3. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。主席特別提請委員注意政府當局所提交有關"改善方向指示標誌"的資料文件(立法會CB(1)2049/02-03(01)號文件)。主席表示，政府當局打算在未來數年實施該文件所載述的一系列建議措施，以改善本港的方向指示標誌。委員並未有就擬議的改善措施提出任何特別意見。

4. 主席進一步表示，倘委員擬在日後的事務委員會會議上討論任何和上述資料文件有關的事項，可於會後通知秘書。

5. 主席提述立法會CB(1)1833/02-03、CB(1)1940/02-03(01)及CB(1)2061/02-03號文件時表示，區議會議員與立法會議員舉行會議時就各項交通及運輸事宜提出的意見和關注事項，不時會轉交事務委員會研究。她請委員就如何處理該等轉介事宜提出意見。

6. 委員表示，事務委員會樂意聽取區議會提出的意見，並會盡量協助解決區議會議員所提出的關注事項。委員又同意，為確保妥善處理此等事項，事務委員會會按適當情況就有關事項所引起的較廣泛政策事宜作出跟進。至於涉及地區上的事務，則應在立法會議員與區議會議員舉行的有關會議結束後，即時透過會議召集人轉交政府當局要求提交書面回覆，以便有關的區議會知悉當局正在採取的跟進行動。主席要求秘書處提請區議會會議的召集人留意有關安排。

IV 2003年7月25日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)2042/02-03(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及

立法會CB(1)2042/02-03(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

7. 委員察悉，政府當局表示九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")預料將於7月底決定西鐵的票價。因此，政府

當局建議將事務委員會下次例會押後至2003年8月1日舉行，以討論下列事項：

(a) 公共交通票價；

(b) 西鐵票價；及

(c) 新界西北交通運輸檢討。

8. 經商議後，委員同意事務委員會的下次例會將訂於2003年8月1日(星期五)上午10時45分在會議室A舉行，而非按原來所訂在2003年7月25日舉行。屆時，事務委員會將討論政府當局所提出的上述3項事宜。

(*會後補註*：由於議程加入有關"與團體代表會晤聽取有關新界西北交通運輸事宜的意見"的項目，訂於2003年8月1日舉行的會議其後改為提前於上午10時開始。)

9. 關於事務委員會先前決定於2003年7月再作討論，有關"隧道與收費道路的建設和營運"的事項，委員察悉政府當局將於今年年底前向事務委員會作出匯報。

V 東區海底隧道的加費事宜

(立法會CB(1)2042/02-03(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；及

立法會CB(1)2042/02-03(04)號文件 —— 東區區議會2003年6月17日有關東區海底隧道收費水平的函件)

10. 委員察悉東區區議會於其來函(立法會CB(1)2042/02-03(04)號文件)中所載，有關東區海底隧道(下稱"東隧")收費水平的意見。

11. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)應主席所請，簡介政府當局所提交有關新香港隧道有限公司(下稱"隧道公司")申請增加東隧收費的文件(立法會CB(1)2042/02-03(03)號文件)。在2002年9月27日，隧道公司申請由2003年1月1日起，把私家車的隧道費增加5元(增幅為33.3%)，而其他類別車輛的收費則按比例調高。在接獲有關申請後，政府當局曾促請隧道公司顧及現時的經濟狀況，重新考慮增加隧道費的需要及時間。此外，

政府當局亦提醒隧道公司，在制訂收費策略時平衡整體社會利益及商業考慮因素的重要性，但卻未為該公司所接納。隧道公司堅持盡快把有關申請提交行政長官會同行政會議審議。

12. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)進一步表示，根據《東區海底隧道條例》(以下簡稱"東隧條例")(第215章)第55(3)(a)條，該條例附表所指明的隧道費，可由行政長官會同行政會議與隧道公司協定而予以更改。倘無法達成協定，其中一方可根據《仲裁條例》(第341章)訴諸仲裁。根據東隧條例的規定，倘有關問題被提交仲裁，仲裁人須以有需要確保隧道公司在根據該條例履行其義務時，獲得合理但非過多的報酬為準則。在1996年，隧道公司於當時的總督會同行政局否決該公司所提出，有關把私家車的隧道費增加10元(增幅為100%)及以相若增幅提高其他類別車輛收費的申請後，將有關問題提交仲裁。仲裁人於1997年4月作出最終臨時裁決，裁定私家車及的士的隧道費由1998年1月1日起增加5元(由10元增至15元)，而其他類別車輛的收費亦相應調高。然而，此項裁決對日後的仲裁並沒有約束力，而每宗個案均須按其個別情況作出考慮。根據東隧條例的規定，仲裁人亦須考慮自上一次釐定隧道費以來，香港經濟情況的任何重要變動。

13. 隧道公司總經理陳星璋先生表示，該公司是遵照獨立仲裁人的裁決提出申請，而獨立仲裁人在1997年作出裁決時已考慮所有有關因素。他請委員參閱立法會CB(1)2042/02-03(03)號文件附件C所載，隧道公司提出加費建議的理據。扼要而言，隧道公司認為：

(a) 根據仲裁裁決，"合理回報"被界定為介乎15%至17%的內部回報率。即使隧道公司實行現時的加費建議，在東隧整個專營期內所得的內部回報率也可能只有14.76%，低於"合理回報"的下限。倘不增加隧道費，整個專營期內所得的內部回報率將為13.73%，同樣低於合理內部回報率的下限；

(b) 仲裁人亦裁定，倘隧道公司能夠證明在專營期內，其股本回報率低於合理回報的下限(即15%)，便有權增加收費。在提出申請前，隧道公司曾檢討用以計算整個專營期內可能取得的股本回報率的各項有關交通及財政預測的假設。然而，無論如何組合各項合理的假設，隧道公司亦無法得出與合理回報率上限接近的回

報。測試過的不少組合均顯示，所得回報皆低於仲裁人所訂的合理回報下限；及

(c) 押後實行現時的加費建議，將意味隧道公司日後可能須作出幅度更大的加費措施，以取得合理的回報。此舉會造成日後的隧道使用者實際上補貼前期使用者的不公平情況。

委員對增加隧道費的立場

14. 譚耀宗議員代表民主建港聯盟及香港工會聯合會發言時表示，由於隧道公司的財政狀況穩健，有關的加費建議全無充分理據支持。鑒於加費建議會對乘客的交通費用負擔及海底隧道現時的擠塞情況造成不良影響，他強烈籲請政府當局向行政長官會同行政會議作出建議時，不要支持隧道公司的加費申請。

15. 梁富華議員贊同譚耀宗議員的意見，並指出由於隧道公司現在已經賺取可觀的利潤，因此在現時的經濟狀況下提出加費要求，實屬極不恰當。他亦關注到隧道公司在賺取巨額利潤的情況下，仍試圖降低其員工的服務條件。

16. 劉江華議員亦表示，鑒於經濟環境不斷惡化，隧道公司應考慮撤回其建議提高收費的申請。

17. 鄭家富議員批評隧道公司埋沒社會良知，在現時經濟不景的情況下竟然要求增加隧道費。因此，他認為倘隧道公司的申請遭行政長官會同行政會議否決，該公司便不應堅持將有關問題訴諸仲裁。

18. 陳偉業議員亦譴責隧道公司在香港面對嚴重經濟困難而該公司卻賺取可觀利潤之時，要求增加隧道費。

19. 隧道公司總經理回應時表示，隧道公司於1992或1994年提出的加費申請倘獲得批准，便無須在現時申請加費。此外，按照該公司在1995年作出的計算，倘在1995年收取20元隧道費(私家車收費)，將令該公司有極大機會在整個專營期內取得“合理回報”，而無需在日後再次提高收費。他強調，隧道公司在過去多年來一直努力減低開支及提高運作效率。然而，隧道公司亦有責任確保其股東獲得合理回報。

20. 隧道公司總經理堅稱隧道公司只是遵照仲裁人於1997年作出的裁決行事。隧道公司其後於1998年增加隧道費，是該公司自東隧於1989年投入服務以來首次及唯一一次的加費。此外，仲裁人亦建議日後每隔5年左右將隧道費調高5元，是恰當的做法。因此，2003年1月1日是仲裁人建議加費的時間。他籲請委員理解，仲裁人於1997年所作建議背後的原則應獲得接納，而就相同事項訴諸另一次仲裁是浪費資源之舉。他補充，由於有關的申請程序已進行至目前的階段，隧道公司董事局決定會完成整個程序，而估計需時可能超逾一年。

21. 隧道公司總經理進一步表示，隧道公司於2002年9月展開的申請加費程序，是就該公司可向客戶收取的隧道費設定上限。在訂出隧道收費策略時，隧道公司會留意其經營業務的經濟環境。

政府當局的評估

22. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)告知委員政府當局就此事所作的評估時表示，從交通管理的角度而言，東隧的設計行車量為每日78 500架次車輛。自機場搬遷後，東隧的每日平均行車量一直維持在70 000至74 000架次車輛的水平。隧道引道並沒有出現過度擠塞的情況。

23. 就隧道公司的財政狀況而言，環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)證實，該公司的財政狀況持續穩健，在2001年7月已償清所有銀行貸款。截至2002年年底，該公司的累計利潤共有21億3,500萬元。隧道公司自1994年起派發股息，由2001年10月起更每月派息。

24. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)進一步表示，所有此等因素均會提交行政長官會同行政會議考慮。倘行政長官會同行政會議否決有關的加費申請，隧道公司可能會訴諸仲裁。此事將由隧道公司作出決定。倘將有關事宜提交仲裁，仲裁人可能會參考1997年的裁決，以決定何者構成“合理但非過多的報酬”。然而，她強調該項裁決對日後的仲裁並沒有約束力，而每宗個案均須按其個別情況作出考慮。根據《東區海底隧道條例》的規定，仲裁人須考慮自上一次釐定隧道費以來，香港經濟情況的任何重要變動。鑒於自1997年以來出現嚴重的經濟不景及持續通縮問題，仲裁人在現時的經濟環境下，對何者構成“合理但非過多的報酬”極可能會有不同意見。

日後的收費調整

25. 陳偉業議員引述政府當局處理公務員減薪的做法，並表示鑒於此事與公眾利益攸關，政府當局應考慮以立法手段促使隧道公司調低隧道費。

26. 鄭家富議員關注到現行的仲裁機制不足以保障公眾利益，以避免隧道營辦商提出不合理的大幅提高收費要求。他認為政府當局應檢討應否修訂東隧條例的有關條文。為確保隧道營辦商日後作出的任何收費調整建議可普遍獲得市民接納，他重申其意見，表示當局應把隧道費同時納入政府當局現正制訂的票價調整機制內。

27. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)回應時表示，有關法例已清楚訂明現行的東隧收費調整機制。政府當局應恪守與隧道公司所訂合約的精神及具體規定行事。政府當局現時制訂的票價釐定機制所涵蓋的是公共交通服務的票價。由於隧道的營運與營辦公共交通服務頗為不同，因此，將隧道費納入擬議機制並非恰當之舉。她表示政府當局察悉委員對隧道費的關注。當局就日後建成的隧道訂定收費調整機制時，會考慮有關意見。

VI 其他事項

28. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年7月29日