

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2089/04-05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：2005年6月15日(星期五)
時間：上午8時30分
地點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉江華議員, JP (主席)
陳偉業議員(副主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
張學明議員, SBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP

缺席委員：石禮謙議員, JP
張宇人議員, JP

出席公職人員：參與議程第I及II項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局助理秘書長
劉中健先生

環境運輸及工務局
總庫務會計師
李光明先生

運輸署首席運輸主任
呂瑩女士

應邀出席人士：參與議程第I項的討論

三號幹線(郊野公園段)有限公司

總經理
方平先生

副總經理
謝宏璣先生

公司傳訊經理
李潔瑤女士

參與議程第II項的討論

大老山隧道有限公司

總經理
利建文先生

財務及行政部總監
文惠存先生

企業傳訊經理
葉可恩女士

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 助理法律顧問3
馮秀娟女士

高級議會秘書(1)9
薛鳳鳴女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

I 三號幹線(郊野公園段)加費

(立法會 CB(1)1764/04-05(01) —— 政府當局提供的
號文件 資料文件

立法會 CB(1)1764/04-05(02) —— 三號幹線(郊野
號文件 公園段)有限公司於2005年6月
10日的來函)

II 大老山隧道加費

(檔號：ETWB(T)CR 1/4651/94 —— 立法會參考資料
摘要)

主席表示，三號幹線(郊野公園段)下稱(“三號幹線”)加費一事並未經事務委員會討論。事務委員會曾於2005年2月2日討論大老山隧道有限公司申請加費一事。在該次會議席上，事務委員會通過以下議案 ——

“鑑於大老山隧道公司的財務狀況漸入佳境，本會認為在現階段不宜加價。”

主席進一步表示，政府當局沒有再向事務委員會匯報大老山隧道有限公司申請加費一事，便在2005年6月10日將新收費刊登在憲報公告內。事務委員會委員認為有需要舉行一次緊急會議，與政府當局討論兩條隧道增加收費的事宜。他亦告知委員，事務委員會已邀請環境運輸及工務局局長出席是次會議，但政府當局回覆，局長有其他公務在身，故未能出席會議。

2. 主席建議事務委員會將兩條隧道增加隧道費的事宜合併作單一事項討論。委員表示贊同。

3. 環境運輸及工務局副秘書長表示，該兩條隧道調整收費的機制分別載於政府當局的資料文件內。就兩條隧道是次增加隧道費一事而言，政府當局依循以往就三號幹線及大老山隧道加費分別採用的做法。大老山隧道以往3次增加隧道費時，政府當局均先就申請加費一事諮詢事務委員會，隨後便會將有關申請呈交行政會議考慮。當行政會議決定批准有關加費的申請後，政府當局便會公布有關決定，並在憲報相應刊登修訂《大老山隧道條例》(第393章)附表的公告。

4. 王國興議員表示強烈不滿的是，當局完全沒有諮詢事務委員會，便在憲報刊登三號幹線加費一事，至於大老山隧道的加費，儘管事務委員會曾通過反對加費申請的議案，但政府當局卻沒有先再向事務委員會作出

匯報，便將新收費的公告刊登憲報。他認為政府當局處理加費一事的手法是完全不尊重立法會。他質疑政府當局為何在沒有適當考慮普羅大眾利益的情況下，便輕易答允隧道公司加費的請求。他亦質疑政府當局為何在公布新收費及刊登相關的憲報公告之前，沒有事先向事務委員會解釋其對加費的立場。

5. 環境運輸及工務局副秘書長表示，《大欖隧道及元朗引道條例》(第474章)已訂定三號幹線指明的隧道費調整機制。隧道公司不必請求政府批准加費。《大欖隧道及元朗引道條例》規定，若出現根據指明的隧道費調整機制增加收費的情況，運輸署署長須藉憲報公告修訂指明隧道收費的附表1。《大欖隧道及元朗引道條例》第45(3)條亦明文規定，《釋義及通則條例》(第1章)第34條並不適用於運輸署署長刊登用以反映根據《大欖隧道及元朗引道條例》容許的新收費水平的公告。以三號幹線是次增加收費的情形而言，政府當局純粹依循以往在2000年4月及2001年4月兩次增加隧道費時的做法，就是公布三號幹線(郊野公園段)有限公司(下稱“三號幹線公司”)增加三號幹線收費的決定，並相應刊登憲報公告。

6. 環境運輸及工務局副秘書長進一步表示，根據三號幹線公司2000至01年度的營業淨收入報表，該公司有權在2002年1月1日增加收費。當時該公司已應政府當局的要求，同意延遲加費。該公司近期通知政府當局其隧道費收入持續未能達到令公司財政穩健所需的水平，該公司因而決定在2005年6月19日開始增加收費，政府當局曾與該公司討論進一步延遲加費的可能性，但該公司決定不會再次延遲加費。

7. 至於大老山隧道加費一事，環境運輸及工務局副秘書長表示，大老山隧道更改收費的機制與東區海底隧道相同。根據《大老山隧道條例》相關的條文，有關收費可以由行政長官會同行政會議及大老山隧道有限公司的協定而予以更改，或並無協定時，將更改隧道費的問題提交仲裁。運輸署署長應在協定或仲裁裁決作出後，在切實可行範圍內盡快藉憲報公告修訂條例附表，以實施收費更改。政府當局在2004年10月接獲大老山隧道有限公司的加費申請後，曾作出諮詢事務委員會的安排，並於2005年2月2日的事務委員會會議上進行有關的討論。政府當局在將有關申請提交行政會議考慮時，已一併匯報在事務委員會會議上所進行討論的情況，包括事務委員會通過的議案。由於行政長官會同行政會議決定批准加費申請，運輸署署長必須相應地在憲報公告刊登新收費。在大老山隧道以往在1995年、1996年及1999年三度加費時，均依循相同的程序。在所有這些以往的

例子中，政府當局均沒有在刊登憲報公告前，再向事務委員會作出匯報，而是同時發出立法會參考資料摘要，告知議員行政會議的決定。

8. 張學明議員對政府當局繞過立法會批准兩條隧道加費的做法表示遺憾。他表示，一直以來，立法會議員均關注深港西部通道通車後，新界西北現行道路網絡將會無法應付有所增加的交通流量，新界西北因而會飽受交通擠塞的問題。故此，議員曾一再呼籲政府當局盡速採取行動，將屯門公路的交通分流至三號幹線。然而，直至目前為止，這方面的進展不大。他詢問政府當局有否因應深港西部通道即將通車而評估三號幹線加費對交通的影響。

9. 環境運輸及工務局副秘書長表示，預期深港西部通道所帶來的交通絕大多數是貨運車輛，而三號幹線是次加費時，三號幹線公司已決定保留現時為電單車、中重型貨車，以及有額外車軸的車輛所提供的優惠收費。私家車及的士隧道費實際只增加3元而已。而隧道費實際有所增加的其他類別車輛主要是該等行走固定路線的車輛，因此，這些車輛由三號幹線改行其他行車道的意向不大。考慮到所有這些因素，政府當局估計三號幹線加費對交通的影響只屬微不足道。加費後估計約有1 000輛汽車會分流至吐露港公路或屯門公路。隨着時間過去，有關影響可能會減輕。

10. 張學明議員要求索取支持得出深港西部通道主要行走貨運交通評估結果的資料，環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，此項評估建基於規劃深港西部通道時進行的交通研究及預測。她承諾在會後提供有關資料。

政府當局

11. 鄭家富議員扼要複述，在2005年2月2日事務委員會會議上討論大老山隧道有限公司的加費申請時，他曾動議議案要求政府當局將此事提交仲裁，但有關議案被否決。他認為，倘若隧道公司以過往數年因經濟困難未能獲取預期的隧道費收入而加費是合理的理由，這將表示普羅大眾總是要承擔如此產生的差距。這對公眾極不公平。此外，加費無可避免會引發各項公共運輸服務加價。

12. 鄭家富議員進一步表示，大老山隧道加費後，大批私家車及商用車輛將會由大老山隧道分流至獅子山隧道，令後者交通擠塞的情況惡化。一如立法會議員多次提出，政府當局有迫切需要全面改變其規管隧道的政策及策略。現時的“建造、營運及移交”機制毫無疑問存

在嚴重問題。他詢問政府當局，會否採取如處理3條過海行車隧道的做法，主動與大老山隧道及三號幹線兩間隧道公司商討，以期達致可控制隧道收費的目標。可考慮的方案可以是由政府及各自隧道公司共同持有有關隧道，或由政府購回隧道的擁有權。若採取此做法，則可以考慮不同的融資方案，包括將隧道收入證券化。

13. 劉千石議員憶述該兩間隧道公司過往曾表示對政府購回隧道擁有權的方案感興趣時，亦詢問政府當局會否跟進此方案，以便盡量發揮該兩條隧道分流交通的功能。

14. 環境運輸及工務局副秘書長表示，大老山隧道的情況與3條過海行車隧道有頗大分別。就後者而言，現在有交通流量分布不均的問題。至於大老山隧道方面，駕車人士可以選擇其他路線，包括政府持有及收費的獅子山隧道及城門隧道。除了收費道路之外，駕車人士亦可使用免費的大埔道。目前，大老山隧道、獅子山隧道及城門隧道每天的車輛流量分別為約60 000架次、80 000架次及50 000架次。就車流量而言，大老山隧道及其他隧道的差異並不如3條過海行車隧道的差異般大。由於政府已擁有獅子山隧道、城門隧道及大埔道，政府當局認為購回大老山隧道的擁有權的作用不大，況且這樣做涉及鉅額公帑，亦違背“大市場，小政府”的原則。更重要的是，政府與大老山隧道有限公司簽訂了屬商業合約的專營協議。政府若企圖終止合約及購回隧道的擁有權的任何企圖可能會引起負面反應，並會對香港作為國際金融中心及奉行自由市場經濟的形象造成不良影響。

15. 關於鄭家富議員及劉千石議員提出將隧道收入證券化作為資助購回三號幹線及大老山隧道擁有權方案的建議，環境運輸及工務局副秘書長表示，將公共資產證券化涉及很多複雜的事宜。就於2004年5月完成的政府收費隧道及大橋的收入證券化的工作而言，有關隧道及大橋均無尚未償還的借貸，而來自隧道及大橋的收益亦非常穩定。劉議員表示，他預計政府在購回大老山隧道及三號幹線後便可獲取盈利。他要求政府當局就此方案進行詳細研究。環境運輸及工務局副秘書長同意進一步探討改善隧道使用率的措施。

政府當局

16. 譚耀宗議員表示，由於三號幹線可能是深港西部通道通車後的主要受惠者，而政府當局現時仍在與三號幹線公司討論將屯門公路的車輛分流的措施，將於2005年6月19日生效的是次加費並不合理。他察悉該公司已有4億元的累積虧損，他詢問該公司過往多年營運的每年淨收入為何。

17. 環境運輸及工務局副秘書長證實，政府當局現在仍然與三號幹線公司一併討論延長三號幹線專營期，以及興建連接后海灣幹線及三號幹線的東行連接路和減低隧道費的事宜。該公司最近通知政府當局其加費決定時，當局曾提出類似觀點。該公司回應，現時所討論的是較長遠的事情，但該公司的財務狀況卻須立即採取措施，即增加隧道費。

18. 三號幹線公司總經理方平先生表示，該公司在三號幹線項目共投資了70億元，而截至2004年7月31日為止，該公司有4億元的累積虧損，而尚未償還的銀行借貸為37億元。在釐定加費時，該公司已竭盡所能，在該公司所面對的財政壓力及公眾對建議加費的接受程度方面求取平衡。

19. 至於該公司每年淨收入的資料，三號幹線公司副總經理謝宏璣先生表示，4億元的累積虧損是根據該公司經審計的帳目計算出來。方平先生承諾提供資料，說明該公司過往多年營運的淨收入及財政狀況。

(會後補註：三號幹線公司提供的資料已於2005年6月17日以機密文件方式隨立法會CB(1)1822/04-05號文件發出。)

20. 林健鋒議員表示，雖然他理解增加隧道費會令隧道使用者受影響，但他認為香港作為一個國際金融中心，維護合約精神至為重要。然而，他亦要求該兩間隧道公司為使用者提供優惠收費。以三號幹線而言，他認為加費的主要原因是有關隧道使用率偏低。在深港西部通道通車後，現時的運作已接近飽和的屯門公路的交通需求難免會有所增加。增加三號幹線的使用率可以紓緩屯門公路的交通需求，並可減輕該公司面對的財政壓力，以及進一步增加隧道費的需要。他憶述議員曾多番促請政府當局考慮興建連接后海灣幹線及三號幹線的東行連接路，以便分流屯門公路的交通時，詢問東行連接路目前的情況及其實施時間表為何。

21. 環境運輸及工務局副秘書長表示，一如較早前解釋，估計三號幹線加費會將約1 000輛汽車分流至屯門公路及吐露港公路，對其他道路的影響不大。以大老山隧道的情況而言，估計每天會把約900輛汽車分流至獅子山隧道。獅子山隧道目前每天的车流量超過80 000架次，額外增加的車輛應不會對其交通流量造成重大影響。儘管如此，政府當局將會密切監察有關情況。

22. 環境運輸及工務局副秘書長表示，東行連接路只可以將車程所需的時間減少兩至4分鐘。由於三號幹線公司會直接因興建該連接路而受惠，政府當局認為以公私營合作模式興建連接路是一個可行的方案。因此，考慮到連接路預計為三號幹線帶來的額外交通流量，該項目是否值得進行由該公司作出評估。

23. 林健鋒議員認為，政府有責任解決屯門公路及三號幹線交通流量分布不均的問題。雖然目前的估計是有關連接路只可將車程時間縮短兩至4分鐘，但當交通需求在深港西部通道開始通車後增加，天水圍及屯門地區的交通擠塞情況便會變得嚴重。新界西北的交通擠塞問題惡化難免會產生更多車輛廢氣，因而令空氣污染的情況更趨嚴重。他因而警告，不興建東行連接路將會導致更嚴重的空氣污染及交通擠塞問題。因此，他要求政府當局考慮可行的方案，包括興建東行連接路及／或其他連接路，將車輛由屯門公路分流至三號幹線。他亦詢問有何交通管理措施，以應付三號幹線加費後其他道路交通流量增加的問題。

24. 環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局將會繼續研究可行的措施及方案，以應付新界西北道路網交通需求增加的問題，並會透過新界西北交通及運輸基建檢討密切監察有關的交通情況。不興建東行連接路，元朗公路仍然是后海灣幹線與三號幹線的主要連接路。目前，元朗公路正進行擴闊工程。政府當局認為，東行連接路的效用有限，因此認為不值得耗用公帑興建連接路。至於空氣污染的關注，她確認這是一個極為重要的參數。事實上，在規劃任何公路項目時，均須對施工及運作階段對空氣質素的影響作出審慎評估。

25. 林健鋒議員評論道，考慮到空氣污染及交通擠塞的因素，東行連接路可能帶來的益處遠較縮短兩至4分鐘車程時間為多。他促請政府當局小心重新評估連接路的成本效益，並盡速採取相應行動。

26. 李鳳英議員表示，加費難免會在社會上引起強烈不滿，鑒於現時的失業率仍然高企，而本地工人的薪金持續下滑。她對於政府當局在是次加費事件中維護保障公眾利益的決心表示懷疑。政府當局曾多番聲稱曾要求隧道公司考慮延遲加費，但與此同時，當局認為隧道費的增幅不大，對交通的影響屬微不足道。因此，她要求政府當局澄清，究竟當局是否已完全接受隧道公司所要求的加費，抑或會與有關公司進一步商討延遲加費的可能性，以及當局會否針對加費提出上訴。李議員亦詢

問，有關隧道公司會否考慮目前的經濟情況及公眾情緒，從而同意延遲加費。

27. 大老山隧道有限公司總經理利建文先生表示，該公司此際並無計劃提供優惠收費。然而，一如過往，該公司將來會考慮不同使用者組別的市場需求，聯同其他企業提供優惠。

28. 三號幹線公司總經理方平先生表示，該公司過往多年一直有提供優惠收費。是次加費已因應過往一段期間的經濟環境而延遲了超過3年。該公司將會保留現時為電單車、中重型貨車及裝設額外車軸的車輛提供的優惠收費，並會在加費後繼續向私家車、的士及輕型貨車提供優惠。該公司在擬訂任何與優惠有關的策略時，最終目標是為公司爭取較高的總收入。鑒於該公司正面對沉重的財政壓力，故有需要按照原定時間實施加費。

29. 環境運輸及工務局副秘書長表示，以大老山隧道的情況而言，其加費申請已獲得行政長官會同行政會議批准。在研究有關申請時，政府已顧及有需要在專營公司的利益及公眾利益之間求取平衡。自從專營期在1988年開始生效以來，大老山隧道有限公司的股東一直沒有收取任何股息。政府當局認為，該公司申請的隧道費加幅合理。加費申請於2000年首次提出，並已應政府當局的要求押後了3次。經考慮所有這些因素後，行政長官會同行政會議已批准有關申請。以三號幹線而言，隧道公司有權根據《大欖隧道及元朗引道條例》指明的隧道費調整機制加費。因此，該兩個個案並不存在針對加費提出上訴的問題。環境運輸及工務局副秘書長強調，一直以來，政府當局均與有關公司保持聯繫，研究有否機會提供隧道費優惠，以增加隧道的使用率。

30. 周梁淑怡議員認為，環境運輸及工務局局長應出席是次會議，向議員解釋政府當局對加費的立場。她對於各條以“建造、營運及移交”方式興建的隧道未能有效發揮分流交通的功能尤其表示關注。在大部分的情況下，最初的交通流量預測與實際交通流量有很大的差異。由於實際交通流量低出很多，營辦商備受加費的財政壓力。她指出，在深港西部通道通車後，新界西北可能要面對嚴重的交通擠塞問題。鑒於屯門公路是一條免費公路，而三號幹線則是一條收費道路，故必須提供一定的誘因吸引駕車人士改用三號幹線。政府當局有責任解決屯門公路及三號幹線之間交通流量不均的情況。她詢問政府當局與三號幹線公司的談判有否設定時間表。

31. 環境運輸及工務局副秘書長表示，由於環境運輸及工務局局長另有公務而未能出席是次會議，她希望轉達局長的歉意。至於交通預測方面，她表示，就每個以“建造、營運及移交”方式經營的項目而言，有關的投標商會在其專營權標書內自行作出交通流量及財務預測。以三號幹線而言，由於新界西北的人口增長較預期為低，以及過往數年經濟放緩，實際的交通流量較三號幹線公司的基準預測為低。政府當局和隧道公司均無法預見這些因素。

32. 至於興建東行連接路的問題，環境運輸及工務局副秘書長表示，鑒於屯門公路是一條免費的公路，預計使用連接路的益處(即車程時間縮短兩至4分鐘)不會提供足夠誘因，吸引駕車人士轉往三號幹線。三號幹線的交通需求主要視乎隧道費的水平。因此，政府當局現時正與隧道公司一併談判降低收費的可能性，以及利用公私營合作模式興建東行連接路和可否延長專營期。為有關談判設定限期並不恰當，因為這樣做對政府在談判時的立場不利。

33. 關於深港西部通道通車後為新界西北帶來額外的交通需求所引起的關注，環境運輸及工務局副秘書長表示，新界西北現有的運輸網在深港西部通道通車後一段時間內仍可應付交通需求。至於較長遠的交通需求，政府當局已在新界西北交通及基建檢討中制訂多項方案。新道路的最終組合會在適當時推行，以配合新界西北及北大嶼山各項發展方案的規劃。

34. 劉健儀議員認為，就例如隧道加費這樣重要的事，環境運輸及工務局局長應主動就有關建議／決定向事務委員會作出簡報，而非只是透過傳媒及憲報公告宣布有關建議／決定。即使政府當局認為增加隧道費一事應予接受，當局亦應向議員解釋其立場。事務委員會曾促請政府當局研究方案／措施，令各條過海行車隧道的車流量分布較為平均，同樣的原則亦適用於三號幹線及大老山隧道。三號幹線的情況尤其迫切。該條幹線的營運一直出現鉅額虧損，並要與一條免費道路(即屯門公路)競爭。據她所知，由於隧道費高昂，部分貨運公司的政策是除非遇到特殊情況，否則會避免使用三號幹線。她認為，政府當局有責任解決三號幹線使用率不足的問題。

35. 劉健儀議員進一步表示，若隧道公司的財政狀況沒有改善，它們很可能在不久的將來再次要求加費。因此，政府當局有必要從根源解決問題。政府當局應檢討因何採用“建造、營運及移交”模式的項目未能達到交通目標，並應研究可行措施，以避免在不久的將來再次

增加隧道費的情況。環境運輸及工務局亦應與經濟發展及勞工局聯絡，一同研究物流業的交通需求，並評估有關的道路網能否配合物流業的發展。

36. 環境運輸及工務局副秘書長重申，就大老山隧道及三號幹線是次增加隧道費的情況而言，政府當局已依循該兩條隧道以往加費時所依循的程序。她又重申，政府當局一直與隧道公司探討各個旨在改善三號幹線使用率的方案。至於大老山隧道，就車流量而言，大老山隧道與政府擁有的隧道及道路並無重大差異，而政府當局認為現階段沒有需要就大老山隧道的收費水平或車流量制訂特別措施。

37. 陳偉業議員評論說，大老山隧道及三號幹線加費須經過的諮詢過程有重大分別，而政府當局分別提供的文件在資料詳盡程度方面差異極大。他認為政府當局有責任就隧道公司的營運情況提供全面的資料，尤其是有關公司的財政狀況。有關三號幹線加費的文件便沒有這方面的資料。據他理解，該公司近年來一直有盈利，但此點卻完全沒有向公眾披露。他因而要求獲提供有關三號幹線公司在先前一年淨收入的資料。

38. 陳偉業議員又評論說，政府當局面對隧道公司的加費要求顯得一籌莫展是有關法例不合理所致，因此，立法會要為現時的困局負上部分責任。另一方面，政府當局亦未能符合市民的期望。隨著深港西部通道通車，新界西北的交通情況將會變得危急，然而，直至今天，政府當局仍沒有任何具體方案改善三號幹線的使用率。他又表示，鑒於運輸署的無能(近期連串的交通災難事件可見一斑)，他詢問政府當局會否考慮整頓環境運輸及工務局和運輸署的組織架構，以設立一個更有效的機構組成。

39. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，有關三號幹線及大老山隧道加費的文件有不同的敘述模式，主要是由於有關的隧道費更改機制有所不同。有關文件的敘述是參照大老山隧道及三號幹線以往加費的有關文件。

40. 三號幹線公司的方平先生表示，三號幹線的營運情況近年來逐步改善，但仍有累積虧損。三號幹線公司會在會後提供有關該公司淨收入及財政狀況的資料。對於陳偉業議員要求該公司在會上即時披露其在先前的淨收入情況，三號幹線公司的謝宏璣先生強調，不應以某年的營運利潤／虧損情況作為檢視該公司的財政表現的根據，因為單憑有關資料並不足以反映該公司在

三號幹線所作投資的回報。該公司因而不希望在會上以一個有偏頗的方式提交有關資料。

41. 環境運輸及工務局副秘書長回應部分委員要求政府當局公開三號幹線公司先前一年淨收入資料一事時表示，她並沒有有關資料在手。此外，該公司已同意提供委員所要求的資料。

42. 王國興議員表示強烈不滿的是，既然政府當局代表公眾負責監察隧道公司，很難想像政府當局不知道三號幹線公司對上一年的淨收入。雖然該兩間公司作為商業機構，其首要考慮是賺取最大的利潤，這點是可以理解的，但政府當局不應隨便讓隧道公司加費，以及不做任何事以維護公眾利益。政府當局實際上是助紂為虐。他表示，環境運輸及工務局應被譴責。

43. 環境運輸及工務局副秘書長澄清，政府當局知悉有關資料，但她沒有該等資料在手。無論如何，既然該公司的代表在場，該公司應可提供有關資料。

44. 環境運輸及工務局副秘書長又表示，她不同意指政府當局助紂為虐的言論。她已解釋，三號幹線加費無須獲得政府批准。有關法例已訂明隧道費調整機制。然而，該公司已應政府當局的要求，將加費一事押後超過3年。

45. 鄭家富議員表示，有理由相信兩間隧道公司的財政狀況正逐年改善。“建造、營運及移交”機制是一項歷史錯誤。政府當局不應容許隧道公司利用過去數年的經濟不景氣作為增加隧道費的藉口。就此，他已一再要求政府當局採取若干果斷行動及改變，以糾正現時的情況。他對環境運輸及工務局副秘書長指是次加費的幅度溫和的說法表示失望。他認為若立法會不同意增加隧道費，政府當局便不應批准加費。若有需要，可根據法例將此事提交仲裁。雖然仲裁可能得出更壞的結果，但應維護原則。他要求隧道公司對由政府購回隧道擁有權及共同擁有隧道的意見作出回應。他亦要求獲提供法律意見，說明立法會是否有權要求政府當局撤回憲報公告。

46. 大老山隧道有限公司總經理利建文先生表示，大老山隧道有限公司對於有關大老山營運的任何建設性建議持開放態度。至於香港以“建造、營運及移交”模式興建的隧道是否失敗，他評論說，基於歷史原因，所有以“建造、營運及移交”模式興建的隧道的收費政策均與各自隧道的建造費掛鉤。各條隧道是在不同時間興建，其建造成本有重大差異。鑒於隧道費主要是參照建造成

本釐定，其結果是各條隧道之間的收費存在重大差異，尤其是3條過海行車隧道。至於各條過海行車隧道現時的車流量分布不均的困局，這可歸究於西區海底隧道收費過高或相反，即紅磡海底隧道的收費過低此一“事實”。

47. 助理法律顧問3表示，根據《大老山隧道條例》第36條，可收取的隧道費須為《大老山隧道條例》附表所指明者。附表所指明的隧道費可由行政長官會同行政會議與大老山隧道有限公司協定而予以更改，在並無協定時，可將更改隧道費的問題提交仲裁。運輸署署長須在協定或仲裁裁決作出後，在切實可行範圍內盡快藉憲報公告修訂附表。此項隧道費更改機制與《東區海底隧道條例》(第215章)第55條所訂明的相同。就是次大老山隧道加費的情況而言，據政府當局所述，行政長官會同行政會議已同意大老山隧道有限公司增加隧道費的建議。根據上述條文，運輸署署長須藉憲報公告修訂該條例附表。除非行政長官會同行政會議改變其就大老山隧道有限公司提出的加費建議所作的決定，否則，運輸署署長不得撤回有關的憲報公告。

48. 陳偉業議員表示，他明白政府當局在三號幹線增加隧道費方面沒有甚麼可以做。儘管如此，政府當局應採取行動，透過購回三號幹線的擁有權及／或興建新的道路以便將車輛分流的方式，對目前的情況作出補救，以便有關的隧道公司無法利用現時的困局得益。

49. 劉健儀議員表示，與“建造、營運及移交”機制有關的問題在本地經濟不景氣期間及之後已顯露出來。在面對有關問題時，政府當局展示出被動及欠果斷的態度。她亦對政府當局的評估感到困惑，儘管現時屯門公路的行車量／容車量比率已達1.1，並會在中短期內達到1.19，但政府當局仍認為，在深港西部通道通車後的中短期內，現有公路網可應付交通需求，無需興建新的大型公路項目。她雖然理解三號幹線及大老山隧道是次加費符合法例訂明的隧道費更改機制，但重要的是政府當局完全理解即將面對的交通問題，並有決心盡快訂出可行的解決方案。

50. 環境運輸及工務局副秘書長呼籲委員理解與三號幹線公司就改善三號幹線所發揮的分流交通的功能進行的談判涉及複雜問題。她確認，政府當局有決心推動此事，但不能為談判設定時間表。

51. 陳偉業議員強調，隨著深港西部通道即將通車，未來數年在屯門公路進行改善工程以及三號幹線加費，新界西北的交通狀況很可能會惡化至危急境地。他

詢問當局會採取甚麼具體措施紓緩新界西北的交通狀況。

52. 環境運輸及工務局副秘書長表示，一如較早時所解釋，政府當局預計，三號幹線加費所帶來的影響只屬微不足道，因為中重型貨車的隧道費實際上沒有增加，而其他類別車輛的加幅亦不大。在深港西部通道通車後的一段時間內，新界西北現有的道路網應可應付交通需求。當局會密切監察新界西北及北大嶼山較長遠的交通需求，以便適時落實新公路項目的最佳組合。至於屯門公路的改善工程，現時的計劃是在重建期間，在繁忙時段維持現行數目的行車線，從而避免對交通造成影響。

53. 主席讀出鄭家富議員動議並獲得劉千石議員及王國興議員附議的以下議案——

“本會要求政府撤回批准三號幹線(郊野公園段)有限公司及大老山隧道有限公司加費的公告。”

54. 鄭家富議員表明其觀點，認為政府當局應撤回有關加費的憲報公告，然後與隧道公司商討達致車輛分流目的的可行方案。若在大老山隧道的個案中未能達成協定，政府當局應將此事提交仲裁。

55. 譚耀宗議員表示，他感覺議案的主要目的是反映委員對加費的感受，不可能令政府當局撤回就加費所作的決定。他表示，屬於民主建港協進聯盟的委員不支持將此事提交仲裁的建議，因為仲裁的結果難以預測，並可能得出較現時更壞的結果。

56. 陳偉業議員建議押後至較後的會議才處理有關議案，屆時應已取得三號幹線公司的資料。他預期在更為充分地掌握該公司的財政狀況後，會有更多委員支持議案。

57. 劉健儀議員表示，雖然自由黨的議員認為加費會帶來眾多問題，但基於是次加費完全合法及有理據支持的事實，他們不會支持基本上是為了表達感受的議案。

58. 王國興議員建議，不論議案是否獲得通過，均應要求政府當局全面檢討“建造、營運及移交”機制。主席表示將在下次事務委員會例會上考慮王議員的建議。

59. 鄭家富議員表示，他的議案不應單純被視作表達不滿或感受的議案。議案的目的是定出理性的途徑。鑒於增加隧道費所帶來的嚴重問題及影響，政府當局有需要撤回其決定，並採取適當行動糾正目前的情況。他呼籲認同此意見的所有委員支持議案。他補充，若有需要，政府當局應付諸仲裁。

60. 主席將議案付諸表決。結果6位委員支持議案，4位委員反對，並有兩位委員放棄表決。主席宣布議案獲得事務委員會通過。

III 其他事項

61. 議事完畢，會議於上午10時10分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年7月18日