

節錄本

擬稿  
**立法會**  
*Legislative Council*

立法會CB(1) /04-05  
(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：2005年3月18日(星期五)  
時間：上午10時  
地點：立法會會議廳

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  
石禮謙議員, JP  
李鳳英議員, BBS, JP  
張宇人議員, 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

出席議員：何俊仁議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局常任秘書長  
羅智光先生

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3

蔡淑嫻女士

署理環境運輸及工務局  
首席助理秘書長(運輸)2  
劉中健先生

署理運輸署助理署長／  
管理及輔助客運  
呂瑩女士

律政司高級政府律師  
陳佩珊女士

### **參與議程第V項的討論**

環境運輸及工務局局長  
廖秀冬博士

環境運輸及工務局常任秘書長  
羅智光先生

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3  
蔡淑嫻女士

署理環境運輸及工務局  
首席助理秘書長  
伍樹雄先生

香港警務處總警司(交通總部)  
韓家傑先生

香港警務處總督察(交通總部)  
葉松年先生

運輸署副署長／策劃及技術服務  
劉家強先生

運輸署首席運輸主任／市區  
張展鵬先生

### **參與議程第VI項的討論**

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1  
周達明先生

環境運輸及工務局  
首席助理秘書長(運輸)5  
王瑤琪女士

路政署署長  
麥齊光先生

路政署  
主要工程管理處處長  
伍國基先生

運輸署總工程師／運輸策劃  
杜錦標先生

**應邀出席人士：參與議程第IV項的討論**

新香港隧道有限公司

營運部經理  
鄭瑞明先生

項目經理  
馮麗玉女士

法律顧問  
陳依玲女士

顧問  
陳少娟女士

**參與議程第V項的討論**

九龍的士車主聯會有限公司

主席  
任太平先生

新界的士司機權益大聯盟

理事  
梁于榮先生

全港職業司機反對衝燈加重扣分大聯盟

秘書  
梁靜珊女士

香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會

主席

梁雄先生

右軚汽車商會(香港)有限公司

創會會長  
羅少雄先生

香港汽車高級駕駛協會

副主席  
蒙海強醫生

混凝土車司機協會

秘書  
陳三才先生

新界電召的士聯會有限公司

主席  
藍貴強先生

聯友的士同業聯會

主席  
歐陽根先生

中重型貨車關注組

主席  
黎劍德先生

的士權益協會有限公司

代表  
黃濤先生

四海的士車主司機聯會有限公司

代表  
劉劍魂先生

香港計程車會

主席  
黎海平先生

貨櫃車司機工會

理事長  
余國安先生

香港貨櫃車主聯會有限公司

理事  
陳富泉先生

環保的士車主聯會有限公司

主席  
李子良先生

落馬洲中港貨運聯會

主席  
蔣志偉先生

香港汽車會

副會長  
雲維熹先生

香港公共小巴車主司機協進總會

秘書長  
黎銘洪先生

香港的士小巴商總會有限公司

理事長  
陳洲先生

香港教車協會

副主席兼公關  
黎兆鈞先生

九龍重型貨車聯合商會

主席  
梁根權先生

的士車行車主協會有限公司

會長  
吳坤成先生

公共小型巴士總商會

副主席  
萬振輝先生

市區的士司機聯委會有限公司

主席  
郭志標先生

汽車交通運輸業總工會

主席  
李永生先生

汽車交通運輸業總工會  
(公共小巴分會)

主任  
歐陽明先生

香港九龍的士貨車商會有限公司

代表  
謝明鑄先生

香港物流協會

常務副會長  
鄭會友先生

交通運輸業職工聯合會

代表  
譚偉濤先生

許穎苗女士

**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
- 

經辦人／部門

**I. 確認通過會議紀要及續議事項**

(立法會CB(1)1082/04-05——2005年2月2會議的紀  
號文件 要

2005年2月2日會議的紀要獲確認通過。

**II 自上次會議後發出的資料文件**

2. 自上次會議後並無發出資料文件。

**III 2005年4月22日下次會議的討論事項**

(立法會CB(1)1096/04-05(01)號——待議事項一覽  
文件 表

立法會CB(1)1096/04-05(02)號——跟進行動一覽  
文件 表

立法會CB(1)1047/04-05(01)號——王國興議員的  
文件 函件，要求事務委員會跟進  
專利巴士車長的聘任安排事宜)

3. 委員察悉，政府當局建議在2005年4月22日下次  
會議上討論以下項目：

- (a) 的士乘客使用過海隧道回程費；
- (b) 《道路交通條例》附屬法例的雜項修訂；
- (c) 智能運輸系統的最新進展情況；
- (d) 94TB —— 沙田新市鎮第2期 —— 沙田獅子橋  
行人及單車隧道；

- (e) 705TH —— 沙田新市鎮第2期 —— T4號主幹路；及
- (f) 屯門及元朗區區域交通控制系統及閉路電視系統。

4. 委員同意暫定安排在2005年4月22日討論(b)及(c)項。至於涉及立法建議的(a)項及涉及撥款建議的(d)、(e)及(f)項，委員同意政府當局應先就此4個事項向事務委員會提交資料文件以供考慮。若委員在審閱有關資料文件後認為有需要，事務委員會將會在日後安排會議，討論有關事項。

(會後補註：在討論議程第IV項期間，委員同意事務委員會應在2005年4月22日的會議上，進一步討論東區海底隧道增加隧道費及相關事宜。此外，由於時間不足，會上並無討論有關“西北交通及基建檢討2004／屯門公路重建及改善工程”的議程第VI項。因此，有關事項將押後至2005年4月22日的會議處理。鑒於2005年4月22日會議的議程項目繁多，事務委員會主席其後表示，政府當局應就上文(c)項提供資料文件，以供考慮。2005年4月22日會議的預告已於2005年3月23日隨立法會CB(1)1153/04-05號文件發出。)

#### 專營巴士車長的聘任安排及巴士營運的安全

5. 委員察悉王國興議員2005年3月2日的函件，當中要求事務委員會跟進有關專營巴士車長的聘任安排。主席詢問有關事宜是否涉及運輸政策，因而屬於事務委員會的職權範圍。王國興議員在回應時解釋，近年來，在九龍巴士(一九三三)有限公司帶頭下，若干非專營巴士營辦商已將其車長的聘任條件更改為合約制，而部分的合約期只有一年。車長在僱用合約屆滿後，是否繼續獲得聘用要視乎巴士公司檢討的結果，導致車長缺乏職業保障。他強調，新的聘任安排對車長造成沉重的心理壓力，因而直接影響非專利巴士營運的安全。因此，他建議交通事務委員會應跟進此事項。

6. 委員同意將此事項列入事務委員會待議事項一覽表內。劉健儀議員認為，事務委員會應從確保非專營巴士營運安全的角度與政府當局討論此事項。



#### IV 東區海底隧道增加隧道費

(檔號：ETWB(T)CR 1/3/4651/92 —— 有關東區海底隧道增加隧道費仲裁的立法會參考資料摘要

立法會 CB(1)1127/04-05(01) 號 —— 新香港隧道有限公司的來函文件

立法會 CB(1)1127/04-05(02) 號 —— 相關法定條文的撮錄)

7. 主席表示，現時不在香港的新香港隧道有限公司董事局主席曾要求事務委員會將有關此事的討論押後一個星期，以便他可以親自出席有關會議。然而，為了令事務委員會可盡早討論此事及跟進相關的事宜，他決定如期舉行是次會議。倘若事務委員會認為有需要，可另行安排與該公司的董事局主席舉行會議。

8. 環境運輸及工務局常任秘書長表示，政府當局對於東區海底隧道(下稱“東隧”)增加隧道費的仲裁結果感到非常失望，並且極為關注增加隧道費一事。然而，政府當局必須尊重法律及仲裁結果。政府當局在2005年1月底接獲仲裁人的裁決後，曾與新香港隧道有限公司進行討論，並要求該公司考慮公眾對是次加費幅度的接受程度及負擔能力，減少增加隧道費，押後增加隧道費的生效日期，或分階段實施新隧道費。令政府當局失望的是，新香港隧道有限公司只同意將加費的實施日期稍為押後。

9. 環境運輸及工務局常任秘書長進一步表示，運輸署將會在新收費生效後，密切監察海底隧道(下稱“海隧”)的交通情況。運輸署將會向駕駛人士發放交通資料及作出宣布，鼓勵公眾利用公共交通工具，以及盡量避免在繁忙時間使用海隧。政府當局一直在探討各項有助更好地分布過海交通的可能財務及交通管理措施，以及聽取市民的意見。然而，目前距離政府當局就研究中的任何一項措施(包括有報導所指的收購東隧及西區海底隧道(下稱“西隧”)專營權的方案)作出決定還很遙遠。在考慮此等措施的可行性時，政府當局肯定會顧及可能帶來的財務影響，以及保存公有資產價值的需要。政府當局會保持開放的態度，並繼續聽取社會各方面的意見，以及與隧道專營公司保持對話。

10. 新香港隧道有限公司項目經理馮麗玉女士表示，該公司董事局主席非常希望出席是次會議，但由於

須出席歐洲的會議，故未能前來。她向委員轉達董事局主席的歉意。馮女士接着重點說明以下各點——

- (a) 這次是自19年前新香港隧道有限公司獲批給專營權以來，東隧第二次加費。雖然該公司有責任服務市民，但亦有責任根據《東區海底隧道條例》(第215章)，為股東提供合理但非過多的報酬，以保障股東的利益。
- (b) 政府及新香港隧道有限公司雙方均同意，對採用“建造、營運及移交”方式參與工程項目的公司而言，量度其報酬是否合理的適當尺度，應為整個專營期內除稅後的股本內部回報率。在1997年及是次仲裁中，仲裁人均裁定，新香港隧道有限公司合理報酬的範圍是在整個專營期內的內部回報率在15%至17%之間。進行是次仲裁的兩位仲裁人亦裁定，要達列合理報酬，把私家車及的士的隧道費增加10元，由15元調高至25元，以及相應調高其他車輛的隧道費，是必需及適當的做法。
- (c) 新香港隧道有限公司在2002年9月提出申請，要求由2003年1月1日起，將私家車的隧道費調高5元(而其他類別車輛的隧道費亦按比例相應調高)，有關申請於2003年7月遭政府否決後，在2004年9月進行仲裁聆訊。經研究所有相關因素，並考慮已過去的時間，仲裁人裁定新香港隧道有限公司可以將其隧道費調高10元，高於該公司在2002年申請的加幅，以便該公司可在專營權於2016年屆滿前，恢復及維持一個合理水平的報酬。
- (d) 在1986年，新香港隧道有限公司投資超過22億元興建有關隧道。在最初9年的營運，股東就所作出的投資並無獲得任何回報。由第10年開始，該公司才可向其股東派發股息。
- (e) 香港必須維護法治，而法治是香港賴以成功的基石之一及核心價值。仲裁結果應予尊重。根據在“建造、營運及移交”的合夥模式，政府已承諾，新香港隧道有限公司有權就其投資獲取合理而非過多的報酬。倘若該公司不獲准爭取這個目標，便會嚴重破壞香港的營商環境，日後私人企業將難以有信心地參與類似的基建項目，因而危害香港的長期發展。

- (f) 東隧自1989年通車以來，為香港市民提供安全、可靠及高效率的過海服務。東隧整個團隊期望在未來的日子繼續這樣做。

11. 林健鋒議員表示，自東隧對上一次在1998年增加隧道費以來，香港大部分時間均處於經濟低迷的境況，到了今年經濟才開始有起色。近年來，社會上有強烈意見，認為交通費昂貴，構成香港市民日常開支的一個重要部分。自由黨認為，根據法律，新香港隧道有限公司在無法與政府達成協定時，有權將有關更改隧道費的問題提交仲裁，而自由黨尊重仲裁的結果。自仲裁結果公布後，社會上對隧道費的加幅反應強烈。他懇切要求政府當局及新香港隧道有限公司探討可行的措施，以減輕增加隧道費對公眾的影響。

12. 新香港隧道有限公司營運部經理鄭瑞明先生表示，該公司理解公眾對加隧道費的反應。他強調，根據《東區海底隧道條例》的規定，該公司可就其對隧道的投資，享有合理而非過多的報酬。為了獲取這個水平的回報，有必要將私家車及的士的隧道費調高10元，而其他車輛的隧道費亦需要相應調高。倘若再次押後加費，日後的隧道費的加幅甚至會更大。仲裁人及新香港隧道有限公司持有相同的意見，認為逐步調高隧道費合乎公眾利益。法治及合約精神是香港持續保持成功的基石。不應為了短期的利益而犧牲這些原則，以免危害香港的長期發展及破壞營商環境。至於提供優惠方面，他表示若有關優惠會導致公司的收入減少，便需增大日後的加費幅度，以達到該公司根據仲裁結果有權獲取的回報。

13. 林健鋒議員表示，最近很多公用事業公司已因應現時的經濟情況及社會氣氛，降低增加收費或票價的幅度。他促請該公司認真考慮減低增加隧道費幅度，以及／或提供隧道費優惠等，他認為這樣做有助達致和諧的社會氣氛。

14. 馮麗玉女士答允向新香港隧道有限公司董事局轉達林健鋒議員的要求，以供考慮，但她不能在是次會議上作出任何決定。她補充，隧道費連同車輛牌照費及車輛保險費在消費物價指數成份中佔1.5%。

15. 鑒於馮麗玉女士同意向該公司的董事局轉達社會的關注，以作進一步考慮，主席詢問，政府當局會否押後將經修訂的隧道費附表刊憲。環境運輸及工務局常任秘書長表示，政府的立場是沒有理據支持是次加費。政府當局認為，現時13.64%的內部回報率對新香港隧道有限公司而言已屬於合理而非過多報酬。雖然政府一開

始時否決了新香港隧道有限公司增加隧道費的申請，但須尊重東隧增加隧道費的仲裁結果。在接獲仲裁結果後，政府當局曾要求新香港隧道有限公司調低實際的加幅，押後加費的生效日期，或分階段實施新的隧道費。經一番討論後，新香港隧道有限公司同意將所有車輛增加隧道費的日期由2005年4月3日押後至2005年5月1日，而另外有關沒載客的士及小巴的增加隧道費生效日期則分別押後至2005年7月1日及2005年10月1日。他從會議上得悉，該公司打算重新考慮此事。政府當局將會繼續與該公司商討，希望得出更理想的結果，然後才考慮刊憲安排。

16. 王國興議員對新香港隧道有限公司根據仲裁結果增加隧道費的決定深表失望。他表示，加費將會產生促使其他業界(尤其是公共交通業)爭相加價的連鎖反應，從而加重公眾的財政負擔。他批評政府當局在此事上並無盡力履行其角色，並認為政府當局應訂定抗衡東隧增加隧道費的可行措施。他詢問政府當局何時會提交具體措施，供事務委員會考慮。他亦質疑政府當局為何在上訴期限過後才公布有關的仲裁結果。他認為此項安排是不尊重立法會。

17. 王國興議員進一步表示，他曾於2005年3月17日與環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3會晤，並獲她告知政府當局現正研究收購東隧及西隧專營權的方案，並預期數月內可制訂建議。然而，在同日下午，環境運輸及工務局局長和財經事務及庫務局局長均公開表明，距離政府當局就正在研究中的任何一項措施作出決定還很遙遠，目前尚未有具體計劃。因此，他要求當局澄清此事。

18. 王國興議員亦建議，由於中信泰富有限公司是新香港隧道有限公司的大股東，事務委員會應邀請中信泰富有限公司主席出席下次會議，以便進一步討論此事。

19. 環境運輸及工務局常任秘書長表示，作為一個行政主導的政府，應否就仲裁結果提出上訴是由政府當局決定。政府當局在此事上已盡力履行其角色。政府當局在接獲仲裁結果後，已積極考慮應否提出上訴，與此同時並與新香港隧道有限公司商討，看看可否及如何減低加費幅度。這些需要若干時間進行。政府當局有責任提供全面資料，向立法會作出匯報，當中包括當局所採取的行動及應否就仲裁結果提出上訴所作的決定。

20. 律政司高級政府律師表示，仲裁一般而言與民事訴訟不同。政府作為仲裁的一方，只可就仲裁結果引

起的任何法律問題提出上訴。倘若仲裁人在法律觀點方面並無任何錯誤，便沒有提出上訴的理據。在考慮應否就仲裁結果提出上訴時，政府當局曾進行內部研究，並向在是次仲裁中代表政府的兩位領訟大律師(一位來自海外及一位本地律師)尋求意見，詢問有否上訴理據，以及就仲裁結果提出上訴是否可取。該兩位領訟大律師的共同意見是，仲裁人在法律觀點上並無錯誤。因此，政府當局決定不上訴。

21. 關於日後的行動，環境運輸及工務局常任秘書長表示，政府當局非常關注現時3條道路海底隧道的交通流量分布不均的情況，以及東隧增加隧道費對交通的影響。政府當局將會研究各項措施，包括收購東隧及西隧專營權的方案、出售海隧及其他措施。過往，政府當局曾就此事與各隧道公司商討，並發現難以就若干重大事宜(例如隧道未來的車流量、現金流量的預測等)達致相近意見。他強調，每項措施／方案所涉及的問題繁多，在研究過程的不同階段或需尋求專家意見。至於與隧道公司達成協議的時間表問題，他表示，倘若就此事設定時間表，將會令政府在與隧道公司可能進行的任何談判中的地位受損。此外，倘若此類談判涉及任何與上市公司有關的敏感資料，政府當局必須極為小心。他向委員保證，政府當局會在適當時間向事務委員會匯報。

22. 劉千石議員強烈反對東隧增加隧道費。他表示，仲裁人未有適當考慮加費對市民的生活和香港的整體經濟的影響，以及東隧在交通分流方面的功能。他亦對新香港隧道有限公司迄今的回應表示失望，並批評新香港隧道有限公司只著眼於短期利益，因為該公司未能適當地考慮增加隧道費對社會及經濟造成的整體及長期影響。他促請中信泰富有限公司主席認真重新考慮整件事。他舉例稱社會上許多人呼籲政府當局考慮收購該兩條私營道路海底隧道的專營權，因為該等隧道未有得到充分使用。他詢問政府當局有何較長遠的措施，以解決東隧大幅增加隧道費預計會引起的交通問題。他亦詢問政府當局有何客觀指標或依據決定適當的交通管理措施，以應付東隧在增加隧道費之後，海隧進一步加劇的交通擠塞問題。

23. 環境運輸及工務局常任秘書長表示，在研究令3條道路海底隧道的交通流量分布更為平均的任何可行方法時，政府當局會顧及以下各項考慮因素——

- (a) 應符合公眾的整體利益；

- (b) 應保障政府的一般收入；
- (c) 對專營公司而言應合乎商業原則；
- (d) 應有助達致交通管理的目的，即各條隧道的車流分布情況更為平均；
- (e) 有關道路海底隧道的估價須公平，尤其是海隧，因為對公眾而言，它是寶貴的資產；
- (f) 應制訂一個市民、政府及隧道營辦商均接受的隧道收費調整機制；及
- (g) 應訂定一個既符合成本效益又有效率的組織架構，管理該3條隧道。

上述考慮因素涉及非常複雜的財務、行政及法律事宜，而政府當局必須詳細研究任何可行方案利弊。環境運輸及工務局常任秘書長進一步表示，東隧加費一旦生效，運輸署及警方將會密切監察交通情況，而運輸署將會啓動緊急事故交通協調中心。若有需要，便會實施特別的交通管制措施。他藉此機會鼓勵公眾在繁忙時間使用公共交通工具，並盡量避免使用海隧。

24. 劉千石議員進一步詢問政府當局在東隧增加隧道費後，擬採取哪些具體措施紓緩海隧進一步加劇的交通擠塞問題，環境運輸及工務局常任秘書長回應時表示，顯而易見，鑒於海隧隧道費的水平及所處位置，該條隧道的交通流量將繼續是最高的。政府當局將會研究各項有助令3條道路海底隧道的車流分布更為平均的措施。雖然一如社會上部分人士所建議，其中一項可行的措施是調整海隧的隧道費，但政府當局目前的立場是，只有在其他措施未能達到將交通分流的目標，當局才會考慮此項措施。然而，倘若議員及公眾認為此方案可予考慮，政府當局願意探討此方案。

25. 劉千石議員申明，他並非建議增加海隧的收費。

26. 鄭家富議員憶述，自西隧通車以來，議員曾一再促請政府當局探討可行措施，令各條道路海底隧道的交通流量分布較為平均。政府當局迄今的回應給他的印象是，此方面並無任何進展。他指出，三條海底隧道每日的汽車流量總數為250 000架次。據部分學者及經濟專家所述，假設每一輛車每次使用任何一條隧道繳付20元，東隧及西隧很容易便可達到10至12%的內部回報率。鑒於海隧所處的位置較東隧及西隧優越，要達到平衡各

條隧道的交通流量的目標，政府當局必須考慮由隧道之間相互補貼的方案。包括上海及紐約在內的其他大都市均採用此做法。政府當局理應一早便主動與隧道公司商討此事。鑒於現時的仲裁結果，政府當局的議價能力已被削弱。

27. 鄭家富議員又批評，政府當局在此事上確實令公眾失望。政府當局的延誤令公眾因交通擠塞而浪費時間方面付出高昂的代價。即使在是次會議前的一天，政府當局仍在告訴公眾，距離就所研究的任何一項措施作出決定的時間還很遙遠。他認為，政府當局必須果斷地提出可行方案，讓公眾討論。鄭議員警告，大老山隧道增加隧道費的申請亦可能會付諸仲裁，而政府當局可能面對類似的仲裁結果，他要求政府當局清楚交代將會採用甚麼措施或方案。

28. 環境運輸及工務局常任秘書長表示，一如較早時向事務委員會提供的文件(立法會CB(1)1912/03-04(26)號文件)所披露，自2001年以來，政府當局一直有與香港西區隧道有限公司商討令各條道路海底隧道的交通流量達致較為平均的可行方案。他較早時引述的原則正是政府當局在處理此事時一直依循的原則。雖然政府當局希望有關商討會有成果，但結果是雙方所持的某些基本數據及假設存在重大差異，而這些差異不易調解。因此，有關此事的進展有限。然而，政府當局明白，各條道路海底隧道的交通流量不均的問題需要處理。購回西隧及東隧的擁有權是其中一個方案。其他方案包括將海隧出售予東隧及西隧的大股東；將兩條隧道的建造、營運及移交的專營期延長；及使用海隧的收入補貼其餘兩條隧道的使用者。政府當局將以開放的態度積極研究各個方案。

29. 鄭家富議員表示，民主黨在2001年已向政府當局建議成立隧道及橋樑管理局。現在政府當局只強調其與隧道營運者在若干重要假設方面存在重大分歧。鑒於隧道營運者很可能不會接受政府的購回方案，政府當局應訂出其他方案，例如興建第四條海底隧道或將海隧擴闊，以解決海隧的擠塞問題。他要求政府當局在事務委員會進一步討論此事時，提出具體方案。

30. 環境運輸及工務局常任秘書長答稱，購回東隧及西隧的擁有權是其中一個方案。正如他較早時提及，有其他可予考慮的方案，而政府當局正在積極考慮當中。

31. 譚耀宗議員表示，新香港隧道有限公司並非必須依照仲裁所決定的幅度增加隧道費。該公司決定作如

此大幅度的增加隧道費已引起公眾對該公司極之反感。該公司應顧及此事對其形象的影響。政府當局亦顯示出採取被動及迴避的態度。東隧大幅增加隧道費可能導致海隧的交通嚴重擠塞及公共交通服務的票價上升。政府當局有需要防止或紓緩這個惡果。他提及他致主席的函件，他在函中預告會在此議程項目下動議一項議案。他讀出該議案的措辭——

“本委員會對於東區海底隧道在完全漠視市民的負擔能力及意願下，瘋狂加價，表示震驚及強烈不滿。為此，本委員會促請政府審慎考慮市民大眾利益，盡快檢討三條過海隧道的收費，以改善三隧現時汽車分流失衡的情況。另外，本委員會要求政府在未來一年盡快積極研究有關收購東隧及西隧事宜的可行性，在此期間與隧道公司商討延遲東隧加價一年，並向立法會匯報有關研究結果。”

32. 譚耀宗議員表示，鑒於是次增加隧道費對社會的影響深遠及重大，政府當局必須審慎訂出可行措施，處理此問題。當局以往就提供及營運隧道沿用的政策引致現時的問題。因此，當局亦需要徹底檢討該政策。他呼籲委員支持其議案。

33. 劉健儀議員表示，事務委員會近年來曾多次討論平衡各條隧道交通流量的問題。政府當局對此事一直採取拖字訣。政府當局有責任解決社會正面對的交通問題。關於購回東隧及西隧的擁有權的方案，她關注此舉可能立下不良的先例，可能帶出這樣的含意：政府若不滿某項以建造、營運及移交專營權形式營運的基建設施的收費水平，便會透過購回擁有權或其他手段來取得該設施的控制權。此外，購回方案會對公帑產生巨大的財政影響。自由黨因而不支持此方案。故此，自由黨不會支持譚耀宗議員的議案。她認為，政府當局應與隧道營運者一同研究其他可行措施，以期達到平衡各條道路海底隧道的交通流量的目標。不論採取何種措施，均須維護法治及合約精神，而政府當局不應向商界傳遞錯誤訊息，令人覺得其可能或將會背棄這些原則。

34. 劉健儀議員提及當局有關在東隧的增加隧道費生效後，車輛會由東隧分流至海隧及西隧的預測(載於有關的立法會參考資料摘要附件B)，她對於該預測的可靠程度表示懷疑。她預期，鑒於其他兩條海底隧道的收費較高，運輸業界將會盡量使用海隧。因此，她相信海隧的交通流量將會增加超過3%。她詢問政府當局心目中有



何具體措施，應付在東隧增加隧道費後海隧的擠塞進一步惡化的問題。

35. 環境運輸及工務局常任秘書長表示，3條海底隧道的交通流量預測是由運輸署運用相關的交通流量模擬數據作出，而該模擬數據已計及過海交通隧道費的彈性及其他相關因素。政府當局會密切監察增加隧道費生效後的實際交通情況。

36. 劉健儀議員強調，政府當局應計劃將來，為海隧極可能出現的交通甚為擠塞的情況作好準備。劉議員特別指出，的士及公共小巴將無法將隧道的增加隧道費完全轉嫁到乘客身上，她詢問新香港隧道有限公司會否因應運輸業界的經營情況，為該界別調低增加隧道費的幅度。

37. 鄭瑞明先生同意將劉健儀議員有關調低營業車輛增加隧道費幅度的要求向新香港隧道有限公司董事局反映，以供考慮。然而，他表示，實施這樣的措施會對日後的收費調整帶來影響。鄭先生進一步表示，政府與新香港隧道有限公司亦有共同的理解，即隧道費應逐步及相隔適當的時間調整。由於興建東隧需要鉅額的資本性投資，政府已承諾向營運者就其投資提供合理但非過多的回報，而此項承諾已在《東區海底隧道條例》內明文規定。在作出此項投資時，適逢利率高企。有關的專營期為期30年，而在頭9年，新香港隧道有限公司的股東並無收取任何股息。根據新香港隧道有限公司的收費調整時間表，東隧的收費在2003年便已應調高至25元(私家車及的士)。在1997年的仲裁及現時的仲裁中，仲裁人均裁定，對新香港隧道有限公司而言屬合理但非過多的報酬應是在為期30年的專營期內除稅後股本內部回報率在15%至17%之間。當該公司只是根據仲裁人的裁決實施收費調整時，政府當局及委員批評該公司要求過高的回報是不公平。他呼籲委員理解該公司的立場。

38. 李鳳英議員提及有關的立法會參考資料摘要附件B所載政府當局就東隧增加隧道費對經濟的影響所作的評估，當中指出，“由於東隧隧道費只佔家庭平均開支的極少部分，因此調高隧道費對消費物價指數構成的上升壓力很少。”。她對這樣的評估有所保留。她認同部分其他委員的關注，認為增加隧道費會產生引發影響民生的其他界別的價格上升的效果。她要求政府當局說明其所作為評估基礎的詳情。

39. 李鳳英議員又評論說，是否有理據支持增加隧道費將由公眾作出公平判斷。重要的是新香港隧道有限

公司有否適當地顧及其企業社會責任。該公司在專營期內即使不加價，仍可賺取利潤及達到13.64%的內部回報率。在目前的經濟環境下，這樣的內部回報率在同類企業中屬於相對偏高。她促請該公司認真考慮降低增加隧道費的幅度，尤其應體諒現時正面對經濟困境的許多本地工人。

政府當局

40. 環境運輸及工務局常任秘書長表示，有關東隧增加隧道費的經濟影響的評估是由政府經濟顧問作出。他同意在會後向委員提供評估的詳情。至於委員關注增加隧道費會引發公共交通服務的票價上升，他表示，這亦是政府當局的關注重點。政府當局目前仍未接獲此等申請，若接獲此等申請，政府當局會根據相關的訂明機制，小心考慮有關申請，期間會顧及加價建議的理據，有關公司的財政狀況及服務表現，營運成本的變化及公眾的負擔能力等。

政府當局

41. 李鳳英議員要求政府當局亦要評估增加隧道費會否引發公共交通服務的票價上升及其對香港市民生活的整體影響。

42. 陳偉業議員表示，新香港隧道有限公司的財政狀況極佳。其內部回報率在1986年至2003年期間為8.5%，而由2001年至2003年期間，每年賺取的利潤均超過2億元。在現時的經濟環境下，該公司已賺取超出合理水平的回報。然而，該公司仍要求大幅增加隧道費，並利用法例的有關條文為加費提供理據。因此，公眾對這樣的商業行為極為不滿是可以理解的。當日支持通過有關法例的立法會議員應在一定程度上要為今天的惡果負責。關於購回的方案，他認為政府當局可透過發行債券籌集購回有關隧道所需的資金，而非直接動用公帑。鑒於道路海底隧道的業務前景甚佳，此等政府債券將會很受歡迎。他亦建議，作為一項抗衡新香港隧道有限公司隧道費的措施，政府當局可大幅調低海隧在非繁忙時間的隧道費，藉以透過競爭從東隧分流部分車輛。

43. 關於購回的方案，環境運輸及工務局常任秘書長表示，一如部分委員所提醒，有關營運者已根據法律獲批予專營權，因此，需由政府及專營者進行商討，看看雙方能否就某些合理條件達成協議。除此之外，由於現有專營權已為專營者提供調整隧道費的機制，故仍將有賴專營者的合作才可制訂一套雙方均能接受的調整隧道費新機制。可以預期的是，雙方要達成協議並非易事，談判將會是一個非常複雜的過程。至於陳偉業議員有關在非繁忙時間調低海隧收費的建議，他表示，政府當局可考慮該項建議，但又指出，由於現時的問題是海隧在

繁忙時間交通擠塞，在非繁忙時間調低海隧收費未必是解決問題的有效措施。

44. 陳偉業議員進一步詢問，政府當局可否基於公眾利益收購東隧的專營權。環境運輸及工務局常任秘書長表示，香港必須維護法治及合約精神，而這對維持良好的營商環境非常重要。他看不到政府當局如何可以公眾利益為由，單方面收購已獲專營權營運一條隧道的私人公司的營運權。然而，他對於委員旨在協助政府當局增加在與隧道專營者談判時的籌碼的意圖表示讚賞。

45. 周梁淑怡議員表示，立法會應以中肯的角度看待此事。事實上，當新香港隧道有限公司當年投資22億元興建東隧時，當時的利率高達20%。該公司原先只要求將收費增加5元，並在2003年生效，但遭政府當局否決。事務委員會當時討論該項增加隧道費申請時，委員基於有需要保障消費者利益而普遍不支持申請，這是可以理解的。該公司根據《東區海底隧道條例》的規定將增加隧道費申請付諸仲裁亦是正常的。雖然仲裁人的仲裁不受消費者歡迎，但這是在完全符合法律之下經過一個合理程序所得的結果。她認為部分委員對該公司的批評並不公正。然而，她希望該公司體諒委員對於大幅增加隧道費對普羅市民尤其是運輸業的影響所表達的關注。自由黨誠意要求該公司適當地顧及增加隧道費在社會及經濟方面的影響，以及社會的情緒反應，因而考慮在增加隧道費之餘提供優惠。她呼籲各方採取包容及合作的態度解決此事。她又促請政府當局加快制訂可行措施，以解決交通問題。

46. 梁國雄議員表示，合理但非過多的報酬並未由法律界定，而是透過仲裁裁定。他評論說，該公司不應期望其就隧道所作的投資保證會有回報，因為投資畢竟是一項商業決定，而所有商業決定均附帶風險。他認為，仲裁人所作的仲裁不合理及對公眾不公平。他尤其不同意1997年仲裁的其中一項結論，即“有需要調整收費以確保新香港隧道有限公司的報酬不會低於合理範圍的下限(15%)。要有權增加收費，新香港隧道有限公司無需展示其報酬已低於該範圍的下限，而是不增加隧道費便會出現這樣的情況，其報酬在專營期內低於這個下限將是無可避免的。”。他認為，在各條海底隧道的交通流量達到合理分布之前，根據前述原則增加隧道費是不能接受的。他呼籲新香港隧道有限公司不要增加隧道費，因為沒有理據支持加費。

47. 石禮謙議員表示，以今天的眼光來指責政府要為目前的情況負責或批評建造、營運及移交的安排並不

公平。更有意義的是由有關各方共同合作及制訂出可達致雙贏局面的措施或方案。他要求新香港隧道有限公司適當地顧及大幅增加隧道費對本地經濟及普羅市民的生活的影響，而不應只著眼於獲取最大的回報。

48. 譚耀宗議員表示，因應事務委員會部分其他委員的建議，他同意將其議案的措辭修訂如下——

“本委員會對於東區海底隧道在完全漠視市民的負擔能力及意願下，瘋狂加價，表示震驚及強烈不滿。為此，本委員會促請政府審慎考慮市民大眾利益，盡快檢討三條過海隧道收費，以改善三隧現時汽車分流失衡的情況。另外，本委員會要求政府在未來一個月內提出解決過海隧道汽車流量不均的方案，並呼籲隧道公司延遲東隧加價。”

譚耀宗議員表示，雖然他仍然認為政府當局積極研究購回方案很重要，但為了取得更多委員的支持，他同意將議案修訂，申明事務委員會要求政府當局在一個月內提出具體建議，解決3條道路海底隧道交通流量不均的問題。他在答覆主席的詢問時確認這樣的理解：在訂出解決3條道路海底隧道交通流量不均的問題的建議時，政府當局應研究委員在是次會議上及過去所建議的各個方案／計劃。

49. 鄭家富議員表示，各委員均關注交通流量不均的問題，並同意政府當局必須提出具體建議，不得進一步拖延。由於自由黨對購回隧道的方案有保留，他向譚耀宗議員建議修訂議案，以便將焦點集中在解決交通流量不均問題的需要之上。

50. 劉千石議員警告政府當局不要妄想以提高海隧的收費作為解決因東隧增加隧道費所引致的交通擠塞問題的手段。他對譚耀宗議員經修訂的議案表示支持，並申明鑒於該公司在沒有增加隧道費的情況下已取得13.64%的內部回報率，他反對任何增加隧道費方案。

51. 王國興議員亦對譚耀宗議員經修訂的議案表示支持。他表示，事務委員會下次討論此事時，應邀請環境運輸及工務局局長參與討論。

52. 環境運輸及工務局常任秘書長表示，政府當局將繼續積極研究各種可能的方案。然而，他引用“需有兩人才可跳探戈”的說法，並指出，若要某些方案變得可行，隧道專營者的合作具關鍵作用。

53. 主席將譚耀宗議員的議案付諸表決。由於參與表決的委員大多數贊成議案，主席宣布議案獲得事務委員會通過。

54. 主席要求新香港隧道有限公司的代表將委員的意見及所通過的議案向該公司的管理層轉達。他表示，依照委員的建議，事務委員會將在2005年4月22日的下次會議上進一步討論此事，並會邀請環境運輸及工務局、財經事務及庫務局和中信泰富有限公司的代表出席會議。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2005年4月11日