

二零零九年十二月十五日
討論文件

立法會交通事務委員會

大老山隧道有限公司 增加隧道費的申請

目的

大老山隧道有限公司(隧道公司)申請增加隧道費。本文件徵詢委員對該項申請的意見。

背景

2. 根據《大老山隧道條例》(第 393 章)(《條例》)，隧道公司由一九八八年七月起獲批專營權，負責建造並營運大老山隧道。專營權連建造期在內，為期 30 年。隧道於一九九一年六月通車。隧道公司的專營權將於二零一八年七月屆滿。

3. 《條例》第 36(3)條訂明，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更改。若雙方未能達成協定，則任何一方均可訴諸仲裁。《條例》並無訂明釐定隧道費調整的準則，只規定如把有關事宜提交仲裁，仲裁人須以有需要確保隧道公司在履行《條例》授予的義務時獲得合理但非過多的報酬為準則。

隧道公司申請增加隧道費

4. 隧道公司至今已五度增加隧道費，有關加費分別於一九九五年五月、一九九六年十一月、二零零零年一月、二零零五年八月及二零零八年十一月生效。二零零九年七月，隧道公司申請第六度加費，把各類車輛收費一律調高 1 元。

5. 現行隧道費以及隧道公司建議的新收費如下：

	電單車	私家車及的士	小型巴士及輕型貨車	中型及重型貨車	單層巴士	雙層巴士	額外車軸
現行隧道費	11元	14元	21元	25元	28元	31元	18元
建議隧道費	12元	15元	22元	26元	29元	32元	19元
增幅	9%	7%	5%	4%	4%	3%	6%

隧道公司的財務狀況

6. 截至二零零八年六月底，隧道公司的累積盈利為 1.03 億元，較該公司競投專營權時在基本方案預測所估計的 27.36 億元累積盈利少 26.33 億元。隧道公司過往實際盈利／虧損與基本方案的預測，兩者差額如下：

盈利／虧損(百萬元)			
年度 ¹	基本方案預測 (A)	實際盈利／虧損 (B)	差額 (B-A)
1991/92	(149)	(176)	(26)
1992/93	(148)	(159)	(11)
1993/94	(147)	(147)	0
1994/95	(69)	(143)	(74)
1995/96	(56)	(94)	(38)
1996/97	41	(71)	(112)
1997/98	66	(43)	(109)
1998/99	88	(41)	(129)

¹ 隧道公司的財政年度由七月一日起計，至翌年六月三十日結束。

盈利／虧損(百萬元)			
年度 ¹	基本方案預測 (A)	實際盈利／虧損 (B)	差額 (B-A)
1999/2000	194	(10)	(204)
2000/01	212	18	(194)
2001/02	265	92	(173)
2002/03	356	103	(253)
遞延稅項調整 ²	—	120	120
2003/04	371	97	(273)
2004/05	372	112	(260)
2005/06	448	141	(307)
2006/07	447	146	(301)
2007/08	446	157	(290)
累積	2,736	103	(2,633)

7. 隧道公司由 2000/01 年度開始轉虧為盈。該公司在二零零四年十月清還銀行貸款，其後在 2004/05 年度清還股東貸款。隧道公司在 2007/08 年度清除累積虧損，在該年度終結時累積盈利為 1.03 億元，並在 2008/09 年度開始派發股息。

8. 隧道公司認為，隧道費收入低於預期水平是基於以下原因：

- (a) 獅子山隧道(獅隧)與大老山隧道的收費差距不斷擴大(根據隧道公司的資料，一九八八年擬備專營權標書時，其中一個關鍵假設，是獅隧的隧道費大致會隨通脹提高。然而，這個假設沒有實現)；

² 採用經修訂的會計準則得出的遞延稅項調整。

- (b) 機場搬遷；
- (c) 可供選擇的交通工具和道路增加，例如三號幹線(大欖隧道)、馬鞍山鐵路和八號幹線相繼開通，造成分流效應；以及
- (d) 本港的工業／製造業活動遷往內地。

考慮因素

(A) 指導原則－合理但非過多的報酬

9. 根據隧道公司專營權標書所夾附的《基本隧道費建議書》，該公司預期在 30 年專營期內可取得 13.02% 的內部回報率。政府在一九八八年審議隧道公司的專營權標書時，同意通車初期的隧道費，但沒有就日後調整隧道費作出任何承諾，亦沒有就保證可得的回報率達成協定。

10. 隧道公司的目標內部回報率，是本港四條「建造、營運及移交」隧道中最低的。三號幹線(郊野公園段)的目標回報率是 15.18%，東區海底隧道及西區海底隧道的目標則同為 16.5%。隧道公司預測，若是次加費申請獲得批准，可在 30 年專營期內取得 6.1% 的內部回報率。倘專營期屆滿前不加隧道費，隧道公司只會取得 6.0% 的內部回報率。

(B) 對交通的影響

11. 大老山隧道的設計行車量為平均每日 78,500 架次。目前該條隧道的行車量為平均每日 54,300 架次³。隧道公司估計大老山隧道按建議增加收費後，每日大約會有 500 架次改用獅隧，另外大約會各有 100 架次改行大埔公路及長沙灣至沙田的八號幹線。

³ 根據二零零八年的交通統計數字計算。

(C) 公眾的負擔能力和接受程度

12. 隧道公司建議各類車輛一律加費 1 元，增幅由 3% 至 9% 不等，加權平均加費幅度為 5.9%。對 97% 的車輛而言，建議增幅介乎 3% 與 7% 之間。

(D) 仲裁

13. 正如上文第 3 段所述，若政府與隧道公司無法就增加隧道費達成協定，任何一方均可根據《仲裁條例》訴諸仲裁。因此，假如增加隧道費的申請被行政會議否決，隧道公司有權訴諸仲裁。

徵詢意見

14. 請委員就隧道公司提交的增加隧道費申請提出意見。

運輸及房屋局
二零零九年十二月