

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1082/04-05號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日期 : 2005年2月2日(星期三)
時間 : 上午8時30分
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

缺席委員 : 劉千石議員, JP

出席公職人員 : 參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局
署理首席助理秘書長
劉中健先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2
朱曼鈴小姐

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李頌恩小姐

運輸署助理署長／行政及牌照
葉麗清女士

運輸署總運輸主任／傳訊
蘇祐安先生

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2
朱曼鈴小姐

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李頌恩小姐

運輸署助理署長／管理及輔助客運
何裕文先生

運輸署總運輸主任／的士策劃
許權先生

應邀出席人士：參與議程第IV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

弘達交通顧問有限公司
交通顧問
包賢發先生

參與議程第V項的討論

公共巴士同業聯會有限公司

主席
楊偉雄先生

副主席
黃良柏先生

港粵直通巴士協會

秘書長
周慶旺先生

副理事長
張劍平先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 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)729/04-05 —— 2004年12月14日會議
號文件 的紀要

立法會 CB(1)679/04-05 —— 2004 年 12 月 17 日 會議
號文件 的紀要)

2004年12月17日會議的紀要獲確認通過。

2. 就2004年12月14日特別會議的會議紀要，主席表示鄭家富議員要求作出一項修訂如下：

在第69段的開首，加進「周梁淑怡議員表示，其實政府要做的事情很簡單，只要立法不准任何人駕車，則什麼交通違例也不會發生。」

鄭議員發出的有關函件，於席上提交各委員省覽。

3. 鄭家富議員憶述，會議上各與會人士曾就政府當局提出加重衝紅燈罰則的建議作出激烈的辯論。在事務委員會就劉健儀議員提出的議案投票時，周梁淑怡議員已離席。他對周梁淑怡議員上述的一句發言，有很深刻的印象。他認為以周議員作為行政會議成員及立法會議員，就當局提出加重衝紅燈罰則的建議，作出如此重要的評論，應該在會議紀要內充份地反映。由於會議紀要的擬稿沒有有關的紀錄，他因此要求作出上述的修訂。

4. 周梁淑怡議員表示，那句講話是她當時說的一句反話。她回想起當時很多與會的人士的反應是發笑和鼓掌，這表示當時的大部份與會人士都明白那句說話是說笑式的反話。她認為，該句說話不應該放進會議紀要內。她解釋，這事宜涉及撰寫會議紀要的原則的問題，議員在會議上發言時，很多時會加上一些助語詞、說笑式的講話，以加強語調或說服力等。秘書處一向不是以逐字紀錄形式擬備會議紀要，一般都不會將這類講話放進會議紀要內。要不然，每個會議的會議紀要都會比現時一般的會議紀要長好幾倍。鑑於這個一向沿用的撰寫會議紀要的原則，她不同意將上述那句講話加進會議紀要內。

5. 劉健儀議員表示，當時她也在場，但沒有很清楚聽到那句講話的內容。倘若當時周議員是以那句講話作為一個笑話，是作為一個論點，她當時發言的焦點，便會是政府是否應該立法，但很明顯這不是她當時發言的焦點或論點。她印象中，周議員是幽默地說出那句話，而當時很多與會人士的反應是發笑和鼓掌，似乎是表示接受她的幽默感。劉議員認為按一貫撰寫會議紀要的原則，無須將周梁淑怡議員那句說笑的講話放進會議紀要內。

6. 陳偉業議員表示，引發笑聲的語句也可以是論點。不同人對同一句說話的性質可能會有不同的看法。他當時不在場，但他認為周梁淑怡議員那句話，不是一個無關痛癢的笑話，而是表達了一個很重要的立場和意見，並與一般市民有關。一個如此重要的立場和意見，應該放在會議紀要內。若把那句講話只看成一個笑話而不將它紀錄在案，便是不尊重立法會的議事堂和立法會的會議紀錄，他對這樣的意見表示遺憾。

7. 林健鋒議員表示，當事人，即周梁淑怡議員，最清楚那句講話的性質和含意，而周議員已清楚表明那是說笑的講話。若其他人，尤其是當時不在場的，莽指那是一個意見，便會對當事人不公道。事務委員會的會議紀要在內容選取方面已有一貫的做法，既然周議員已清楚表明那句說話不是立場或意見的表達，其他委員應尊重她。

8. 譚耀宗議員表示，他當時不在場，但他看來，那句話應是一句戲言。由於周梁淑怡議員不滿政府當局在會議上的回應，引發她說出那句戲言。一般人都會明白那句講話內所提的做法，不會在現實發生。若果這一次將那句講話放在會議紀要內，便會成為先例，日後類似的發言也要紀錄在會議紀要內。他相信委員們不願看到這樣的後果。他認為不應將那句講話放在會議紀要內。

9. 回應陳偉業議員的意見，周梁淑怡議員表示只要委員參閱會議紀要擬稿的有關段落，即第69段，便很清楚她當時要表達的意見是什麼，從而很清楚知道她那句講話純是戲言，若鄭家富議員強要將那句戲言指為她當時認真地宣示她的立場，她表示反對。

10. 鄭家富議員強調，他同意會議紀要不是逐字紀錄。當時他聽了那句說話後的感想是，一名行政會議成員，竟然將一個交通規例的精神，以那樣的一句所謂幽默的笑話帶出，博取與會者的掌聲。鼓掌的與會人士可能覺得身為自由黨副主席及兩會成員的周梁淑怡議員是支持他們的。鄭議員續稱，周議員既然說了這些博取掌聲的幽默言論，便應有勇氣接受將這些言論放進會議紀要內。鄭議員堅持必須將那句講話放進會議紀要內，以清楚反映周議員曾作出博取業界掌聲的言論。

11. 主席表示由於委員就鄭家富議員提出的修訂有不同意見，他會將這事付諸表決。

12. 李鳳英議員表示，委員尚未有機會重聽有關的錄音。主席回應說，鄭家富議員已表示他曾多番聆聽當日的錄音，而事務委員會秘書亦已覆聽錄音，確認周梁淑怡議員事實上曾說過那句說話。委員們現在討論的焦點是應否將那句說話放進會議紀要內。

13. 陳偉業議員表示，過去若有會議紀要與事實不附，有關的委員會便會刪除及更正有關紀錄。現在事務委員會要處理的問題是，有委員要求在會議紀要內，加進另一位委員在會議上曾作出的言論，即要求將一個事實紀錄在案。他向事務委員會秘書查詢撰寫會議紀要的精神和原則。他特別關注到若一個委員會拒絕將一名委員在會議上確實曾發表的言論放進有關的會議紀要內，是否合符有關的精神和原則。

14. 秘書表示，由於會議紀要不是逐字紀錄，在撰寫會議紀要時，秘書處主要把議員和其他與會人士的發言重點紀錄下來，以便日後有關方面可參考會議紀要，了解會議當時議員及其他與會人士提出的關注和意見。秘書續表示，以往個別委員就會議紀要提出的修訂，主要涉及該名委員本身的發言或政府當局代表的發言。至於一名委員就另一名委員的發言提出修訂，交通事務委員會從未處理過這樣的修訂建議。

15. 陳偉業議員繼而詢問，根據沿用的撰寫會議紀要的原則，秘書處或有關委員會會否接受議員或政府當局代表提出，將會議紀要內的一些發言事實的紀錄刪除或扭曲。

16. 秘書回應，由於會議紀要是重點地紀錄會議上議員及其他與會人士的發言及主要會議程序，以作日後參考之用，秘書處在撰寫會議紀要時，主要的考慮是盡量將議員及其他與會人士的發言重點，握要清晰地紀錄下來，其間免不了須就有關發言作出取捨及撮要。基於同樣的考慮，秘書處在撰寫周梁淑怡議員就政府當局建議加重衝紅燈罰則的發言時，選取了她在發言時就該建議表達其意見的部份。

17. 主席請委員就是否應該將上述周梁淑怡議員的一句講話放進2004年12月14日的會議紀要內作出表決。兩名委員表示“應該”，7名委員表示“不應該”。按表決的結果，主席宣佈鄭家富議員提出的修訂遭否決。

18. 委員同意通過2004年12月14日的會議紀要(立法會CB(1)729/04-05號文件)。

19. 周梁淑怡議員表示，這次就會議紀要的討論，涉及如何處理會議上說出的戲言，這是個一般性問題，她認為有需要進一步探討這個問題。

20. 主席回應表示，事務委員會已處理了鄭家富議員就2004年12月14日會議紀要提出的修訂。周議員或可向議事規則委員會提出她上述關注的事項。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)625/04-05 ——一位市民於2004年11月(01)及(02)號文件 30日就亂過馬路的罰則和燈號控制過路處的設計提交的意見書及政府當局的回應

立法會CB(1)698/04-05 ——元朗錦田一位居民提交(01)號文件 的意見書，當中建議提供來往西鐵錦上路站免費穿梭巴士服務

立法會CB(1)766/04-05 ——政府當局提供題為“的士及專線小巴在落馬洲管制站營運的試驗計劃”的資料文件

立法會CB(1)775/04-05 ——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)

21. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2005年2月25日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)786/04-05 ——待議事項一覽表(01)號文件

立法會CB(1)786/04-05 ——跟進行動一覽表)(02)號文件

22. 委員同意，2005年2月25日的下次會議上將會討論以下事項 ——

- (a) 西港島線、南港島線及四號幹線；
- (b) 為新私家車及輕型貨車司機而設的暫准駕駛執照的建議；及
- (c) 更換香港仔隧道的配電板及變壓器。

23. 關於上文第(a)項，劉健儀議員憶述，事務委員會在先前的會議上討論同一事項時，南港島線日後發展的規劃是所提出的一項主要事宜。因此，她建議邀請負責規劃事宜的官員出席會議，以利便事務委員會在下次會議上進行討論。議員表示贊同。

24. 亦關於上文第(a)項，主席告知委員，事務委員會接獲爭取地鐵西延大聯盟提出出席2005年2月25日會議的要求，以便就此事作口頭意見陳述。他表示，事務委員會在2004年5月28日討論同一事項時，受影響各方的團體代表曾出席該次會議，口頭陳述意見。他於是就2005年2月25日會議進行討論的安排，徵詢委員意見。經商議後，委員同意事務委員會在2005年2月25日的會議上，只與政府當局討論有關事項。之後，事務委員會將會考慮應否另行安排會議或環節，聽取受影響各方的口頭意見。

IV 調整大老山隧道收費的建議

(立法會CB(1)786/04-05 —— 政府當局提供的資料

(03)號文件 文件

立法會CB(1)786/04-05 —— 大老山隧道有限公司

(04)號文件 提供的資料文件)

25. 大老山隧道有限公司總經理利建文先生借助電腦投影片，簡介調整大老山隧道收費的建議。要點如下——

(a) 合理回報是吸引私營機構參與投資香港基建項目的先決條件。大老山隧道有限公司在興建大老山隧道方面，已投資約20億元。《大老山隧道條例》(第393章)說明，此項投資應獲取“合理但非過多的回報”。

(b) 截至2004年6月底為止(即為期30年的專營權過了16年後)，大老山隧道有限公司的累積虧損為4.53億元，迄今尚未向公司股東派發任何股息。這與該公司專營權標書夾附的“基本隧道費建議書”中所述的13%預期回報率很懸殊。

(c) 在1987年，大老山隧道有限公司決定投資有關隧道工程時，未能預見該公司財政表現未如理想的原因。此等原因主要包括機場遷往赤鱲角，工業活動北移至內地，以及過往數年，經濟持續蕭條。由於這些原

因，隧道實際的交通流量遠低於大老山隧道有限公司“基本隧道費建議書”內所述的預期交通流量。

- (d) 大老山隧道有限公司已竭盡所能，改善隧道的財政表現。在收入方面，該公司曾試行多項推廣計劃，並改善服務，以吸引額外的交通流量。在成本方面，該公司嚴格控制成本，並將隧道每年的營運成本由1996至97年度的8,600萬元減至2003至04年度的7,000萬元。該公司在無需降低服務水平或推行裁員計劃的情況下達致降低成本的目標。然而，這些增加交通流量及減低營運成本的工作，對改善大老山隧道有限公司的財政表現成效有限。
- (e) 在2000年10月，大老山隧道有限公司第四度申請增加隧道費。參照政府當局的意見，有關申請已被押後3次。現時建議增加的隧道費，預計每年可以帶來約3,700萬元的額外收入，將可加速消除大老山隧道公司累積的財務虧損，並最終獲得投資回報。
- (f) 建議的隧道費增幅屬溫和，並可平衡各個考慮因素。建議的貨車隧道費增幅尤其輕微，以盡量減少對貨運業的影響。預期建議的隧道費可以略為將某些車輛分流至獅子山隧道(每日約940架次車輛或1%)及大埔道(每日約260架次車輛或0.8%)。
- (g) 在過往7年，大老山隧道有限公司已投放6,400萬元資本開支；未來7年，該公司計劃投資超過5,600萬元用作資本開支，以保養各項設施及改善服務。
- (h) 據大老山隧道有限公司每年的客戶意見調查顯示，客戶整體的滿意程度正逐年穩定上升。滿意程度由2002年的90%上升至2004年的95%。

26. 王國興議員認為，在現階段提高大老山的隧道費並不恰當。本地經濟剛開始復甦的過程。大老山隧道有限公司在2000至01年度已開始錄得盈利，並已在2004年10月全部還清銀行借貸。鑑於大老山隧道有限公司的財務狀況正在改善，故應在較後階段待本地經濟進一步改善後，才考慮提高大老

山隧道收費。他特別指出，單層及雙層巴士的隧道費分別增加20%及30%，將會促使巴士收費大幅增加，因而加重本地工人的財政負擔。王議員亦關注到建議增加的隧道費對交通造成影響，尤其是會將車輛分流至現時的行車量已超出其容車量的獅子山隧道。

27. 利建文先生回應時表示，大老山隧道第四次調整隧道費一事已經推遲3年。雖然大老山隧道有限公司已完全還清其銀行借貸，但專營權的有效期已過了一半，累積虧損超過4億元。為消除虧損及維持優質服務，必須提高隧道費。大老山隧道有限公司曾試行多項推廣計劃，以吸引其他更多車輛，但結果顯示，汽車流量增加帶來遞增的隧道費收入，不足以彌補提供折扣所造成的損失。

28. 弘達交通顧問有限公司交通顧問包賢發先生表示，將900多輛汽車由大老山隧道分流至現時每日流量約為89 000架次的獅子山隧道，對後者交通流量的影響應非常輕微。馬鞍山鐵路通車後已發揮一定的紓緩作用，並可減低額外分流車輛對獅子山隧道造成影響。

29. 王國興議員仍然認為，考慮到大老山隧道有限公司的財務狀況正在改善、對交通可能造成的影響，以及目前的經濟環境，他不支持增加隧道費的建議。他認為大老山隧道有限公司應集中精力增加隧道的交通流量，從而為公司帶來更多收入。

30. 鄭家富議員表示，民主黨反對增加隧道費的建議。至於“合理但非過多的報酬”此項指導原則，他認為以現今的經濟情況而言，大老山隧道有限公司基本隧道費建議書內所述13.02%的預期內部回報率是過分樂觀。增加隧道費的建議會引致其他交通工具加價，尤其是巴士。政府當局應為私營隧道擬訂客觀及具透明度的調整收費機制，以免就調整隧道費的事宜引發無謂的爭議。關於交通影響方面，將大老山隧道的交通分流至獅子山隧道，明顯會加劇獅子山隧道的交通擠塞情況。他詢問政府當局就增加隧道費建議有何立場，以及政府當局打算就此事會採取哪些行動。

31. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，就每條以“建造、營辦及移交”安排經營的私營隧道而言，當局在批出有關專營權予專營者時，已制定調整收費的程序，而有關程序已在有關條例內有所

規定。政府必須遵照指定程序行事。以大老山隧道的情況而言，《大老山隧道條例》第36(3)條訂明，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。若雙方未能達成協定，任何一方均可訴諸仲裁。

32. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)進一步表示，政府當局現階段對大老山隧道有限公司增加隧道費的建議並無設定立場。政府當局就此事決定其立場時，將會考慮議員的意見。她確認增加隧道費的建議對交通的影響是政府當局的主要關注點。政府當局同意大老山隧道有限公司作出的評估，即實施增加隧道費的建議後，每日會將約960輛車分流至獅子山隧道。由於獅子山隧道的流量已超出其容車量，故額外的流量會在一定程度上令獅子山隧道交通擠塞的情況惡化。然而，最近通車的馬鞍山鐵路可紓緩獅子山隧道交通擠塞的情況，但紓緩的程度仍待作出全面評估。

33. 鄭家富議員表示，鑑於本地經濟剛開始步入復甦期，並考慮到“合理但非過多的報酬”此項指導原則，以及預計造成的交通影響，大老山隧道有限公司增加隧道費的建議並不合理。一如《大老山隧道條例》所訂明，倘若政府或大老山隧道有限公司無法就增加隧道費達成協定，任何一方均可訴諸仲裁，他建議政府當局應將大老山隧道有限公司增加隧道費的建議訴諸仲裁。他其後動議以下議案 —

“本會要求政府當局就大老山隧道有限公司申請調整收費一事上，按照《仲裁條例》的規定訴諸仲裁。”

鄭議員的議案獲得李永達議員附議。有關議案措辭其後影印並在會議席上提交委員參閱。

34. 劉健儀議員指出，政府當局提供的資料文件第10段所述“合理但非過多的報酬”的指導原則是，一如《大老山隧道條例》所規定，若有任何調整隧道費的事宜提交仲裁，仲裁人應以此項原則作為指引。她認為政府當局應首先與大老山隧道有限公司討論有關調整隧道費的建議，看看能否達成協定，然後才訴諸仲裁。因此，政府當局應對大老山隧道有限公司現在提交的建議設定立場。她其後詢問，一如大老山隧道有限公司所評估，增加隧道費

的建議可達致7.62%的內部回報率，政府當局認為該回報率屬合理還是過多。

35. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，政府當局對有關申請沒有設定立場，但當局在決定其立場時，將會考慮議員的意見及政府當局提供的文件中所臚列的相關因素。最終決定由行政長官會同行政會議作出。

36. 劉健儀議員表示，鑑於這次已是大老山隧道有限公司第四次提出大老山隧道第四度增加隧道收費的申請，加上該公司已提供相關的財務資料及交通流量預測，供政府當局考慮其申請，她得悉政府當局對大老山隧道有限公司的申請沒有初步意見後感到詫異。她其後詢問政府當局是否已與該公司就其內部回報率達成任何協定。

37. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，大老山隧道有限公司預期，該公司根據基本隧道費建議書將可達到13.02%的內部回報率。政府向大老山隧道有限公司批出專營權時，只同意大老山隧道通車後初期收取的隧道費。政府並無與大老山隧道公司就該公司日後對隧道費作出的任何更改或內部回報率達成任何協定。

38. 主席於此際告知委員，王國興議員已將其以下的書面議案交給他 ——

“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。”

王議員的議案獲得李鳳英議員附議。有關議案措辭影印後在會議席上提交。

39. 劉秀成議員表示，由於本地的經濟情況正有所改善，加上政府公布在新界推動循環再造業發展的政策，大老山隧道有限公司在財政表現方面的前景可能較其預計為佳。他認為大老山隧道有限公司應試行更多推廣計劃，以增加大老山隧道的流量，而非增加其收費，導致車輛流失至其他道路／隧道。他詢問如何計算出分流至獅子山隧道及大埔道的預計車輛架次。

40. 利建文先生答稱，大老山隧道對上一次在2000年1月增加隧道費時，被分流的車輛總數為每日1 000多架次。至於日後車輛對大老山隧道的需求，

包賢發先生表示，已北移內地的工業以往為香港帶來頻繁的貨車行車次數。觀塘區現正發展的新興工業與北移的工業比較，更多是屬於服務業性質，因此不會帶動頻繁的貨車往來。香港現正發展物流業，但物流活動帶動的交通主要集中在香港西部接近港口及機場的地方。至於在新界發展新興工業的問題，包賢發先生表示，該等工業主要涉及循環再造的高科技操作，亦難望帶來頻繁的貨車往來次數。

41. 何鍾泰議員贊同劉健儀議員的意見，認為政府當局將大老山隧道有限公司提出增加隧道費的申請提交事務委員會考慮時，理應表明其對有關申請的立場。他提述大老山隧道有限公司本身所引述其財政表現未如理想的各項原因，並要求闡述該等原因各自造成的影响程度。他亦質疑，該公司在競投專營權時，該等因素是否在一定程度上是可預知的。他表示，工業活動早在八十年代已開始北移內地，而八十年代的某段時間，亦有跡象顯示政府打算將機場遷往赤鱲角。

42. 利建文先生表示，由於工業活動北移，使用大老山隧道的貨車已由1997至98年的600萬架次減至2003年的400萬架次。機場遷往赤鱲角導致大老山隧道的交通流量減少約10%。大老山隧道有限公司在競投專營權的時候，主要根據政府提供的規劃數據作出評估。

43. 李鳳英議員對於政府當局就大老山隧道有限公司增加隧道費的申請沒有立場表示失望。她察悉由於過往3年經濟不景，大老山隧道有限公司曾3次押後有關申請，她指出，目前的經濟情況並無很大改善，普羅市民普遍覺得，交通開支對他們構成重大的財政負擔。根據迄今就此事進行的討論，她觀察到，事務委員會委員普遍認為現階段不應增加任何隧道費。她詢問，政府當局在考慮過委員的意見後，現在對此事有否設定立場，並因而說服大老山隧道有限公司押後提出增加隧道費的申請。她亦表示，由於增加隧道費的建議會導致車輛流失到其他地方，可能會令大老山隧道有限公司的隧道費收入減少。她要求大老山隧道有限公司顧及社會責任此項因素，重新考慮其申請。

44. 主席詢問政府當局曾否勸諭大老山隧道有限公司押後是次申請。

45. 利建文先生表示，大老山隧道有限公司對上一次在2000年1月增加隧道費對該公司的財務狀況產生非常正面的影響，雖然在增加隧道費後出現輕微的車輛流失的情況。他強調，即使實施增加隧道費的建議，大老山隧道的收費在全港的私營隧道當中仍屬最廉宜。

46. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3重申，政府當局在得出就增加隧道費的申請向行政會議作出的建議時，會考慮所有相關因素，包括議員的意見。她不宜對大老山隧道有限公司的申請表示支持還是反對，但她已在提交予事務委員會的文件內向委員表明政府當局在考慮有關申請時，將會考慮的重要因素。環境運輸及工務局副秘書長(運輸3)進一步表示，在接獲大老山隧道有限公司近期提出的申請後，政府當局曾與該公司討論，請其注意目前的經濟情況，並曾要求該公司考慮再押後其申請。由於大老山隧道有限公司堅持其立場，所以政府當局有責任根據指定程序處理有關申請。

47. 譚耀宗議員表示，大老山隧道有限公司在決定投資有關隧道項目時，可能對潛在的投資回報過分樂觀。現在大老山隧道有限公司似乎對其財務預測過分悲觀。他認為政府當局現階段就有關申請並無立場是可以接受的，因為當局希望就有關申請作出決定前，先徵詢議員的意見。他亦認為事務委員會應就有關申請表明其立場。他對王國興議員動議的議案表示支持，因為該議案可清楚反映事務委員會對此事的立場。他亦指出，事務委員會無需要求政府當局將此事訴諸仲裁，因為《大老山隧道條例》已訂明處理有關申請的程序。

48. 周梁淑怡議員認為，政府當局有責任向委員公開其對大老山隧道有限公司就增加隧道收費申請所提出的理據有何考慮。舉例而言，政府當局應表明可種水平的內部回報率可被視為合理而非過多，以及當局是否認同大老山隧道有限公司就其財政表現未如理想所提出的原因。環境運輸及工務局現在似乎將此事推向事務委員會及行政會議處理，並逃避其責任。這樣做與維持行政主導的原則相違背。她認為，應容許隧道公司為其投資獲取合理的利潤。

49. 劉健儀議員在獲得周梁淑怡議員的支持下，對鄭家富議員的議案動議修正案。鄭議員的議案經劉議員修正後的措辭如下 ——

“本會要求政府當局就大老山隧道有限公司申請調整收費一事上，盡快決定其立場，按照《大老山隧道條例》第36條與隧道公司商討，若未能達成協定，則盡快訴諸仲裁。”

鄭議員的議案經劉議員建議的修正案修正後的措辭於會議席上提交。

50. 陳偉業議員表示，與其他公用事業機構提出的增加收費／票價／隧道費的建議相比，大老山隧道有限公司現在提出的申請的不合理程度較低。他要求澄清，大老山隧道有限公司過往數年在營運方面持續錄得虧損，該公司為何並無要求增加隧道費。他亦要求政府當局證實曾否審核大老山隧道有限公司提交的財務資料，並從而確定有關資料是否準確。他認為，倘若政府當局與大老山隧道有限公司之間無法就增加隧道費的申請達成協定，訴諸仲裁是適當的行動。

51. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，政府當局在其提供的資料文件第10至12段中已載述當局就大老山隧道有限公司的申請作出考慮的相關事宜。政府當局基本上同意大老山隧道有限公司所作的財務預測、提高隧道收費建議對交通影響的估計，以及就大老山隧道有限公司財政表現未如理想的原因作出的分析。她表示，在進行大老山隧道的可行性研究時，並無包括機場遷往赤鱲角此項因素。然而，在1987年施政報告中，當局披露會在香港西部興建新機場。大老山隧道專營權的最後標書在1988年提交。政府當局同意大老山隧道有限公司的意見，認為工業活動北移內地及經濟長期不景氣影響到大老山隧道的交通流量。

52. 利建文先生表示，根據基本隧道費建議書內載述的調整收費時間表，大老山隧道第四次調整隧道費理應在2002年7月實施。鑑於包括經濟不景氣在內的各種原因，大老山隧道有限公司已3次押後有關申請。據他理解，將機場遷往赤鱲角的決定是在1989年施政報告中公開。

53. 主席扼要覆述鄭家富議員及其後王國興議員各自動議的議案。劉健儀議員已對鄭議員的議案動議修正案。他表示，他會先將劉健儀議員動議的修正案付諸表決，然後才將鄭家富議員的議案付諸表決(若劉健儀議員的修正案獲得通過，付諸表決的

議案應是鄭議員經劉議員修正的議案)。之後，他會將王國興議員的議案付諸表決。

54. 王國興議員表示，事務委員會必須就此事清楚表明立場，而他動議的議案可達到這個目的。一如其議案所述，他認為大老山隧道有限公司不宜增加隧道費的主要原因是，該公司的財政狀況正在改善。鑑於目前的經濟情況，在此時增加隧道費會造成重大影響。其他公用事業機構將會跟從，這樣會對普羅市民的生活構成嚴重影響。他籲請各位委員支持他的議案。他亦表示，他不會支持鄭家富議員動議的議案及劉健儀議員動議的修正案，因為有關議案及修正案並無就大老山隧道有限公司增加隧道費的申請清楚顯示立場。

55. 鄭家富議員表示，他支持王國興議員的議案。他的議案促請政府當局將此事訴諸仲裁，已顯示事務委員會不同意大老山隧道有限公司增加隧道費的建議。倘若政府當局聽從事務委員會的意見，便不會就此事與大老山隧道有限公司達成協定。基於合約精神，將此事付諸仲裁是適當的行動。他不會支持劉健儀議員動議的修正案。倘若有關修正案獲得通過，便會為政府當局及大老山隧道有限公司提供迴旋餘地，讓兩者就提高隧道收費的建議或提高收費的修訂方案達成協議。由於政府當局與大老山隧道有限公司之間如此達成的提高隧道收費方案未必為民主黨所接受，所以他不會支持有關修正案。

56. 周梁淑怡議員表示，王國興議員議案所提議處理大老山隧道有限公司申請的方法，與自由黨提議的方法有別。自由黨無法接受政府當局就此事並無立場的情況，並認為政府當局應先決定其立場，然後才開始與大老山隧道有限公司討論此事。倘若政府當局與大老山隧道有限公司經討論後，無法就此事達成協定，政府當局應依循指定程序行事，將此事訴諸仲裁。

57. 劉健儀議員補充，自由黨促請政府當局根據法例行事，並按照維持行政主導的原則履行其責任。鑑於大老山隧道有限公司以商業的形式營運，自由黨支持“合理但非過多的報酬”此項指導原則。政府當局應對有關隧道公司的財務及營運情況有更多的掌握，因而較委員處於更有利的位置，決定提高隧道收費的建議是否符合所述的指導原則。倘若未能達成協議，政府當局應根據《大老山隧道條例》的規定，將此事訴諸仲裁。

58. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3澄清，政府當局肯定會對此事設定立場。然而，政府在此時此刻未有立場，並希望在設定立場前先聽取議員的意見。她保證，政府當局將會遵照《大老山隧道條例》規定的指定程序處理此事。

59. 石禮謙議員申報利益，他是新創建集團有限公司的非執行董事。他表示，泛聯盟支持鄭家富議員動議並經劉健儀議員修正的議案。

60. 主席表示，由於此事非常重要，他亦會參與有關議案的表決。他表明立場，他基於三項原因反對提高隧道收費的建議。第一，根據迄今向事務委員會提交的資料，他看不到大老山隧道有限公司有迫切需要提高隧道費。將增加隧道費押後至較後時間，應不會對大老山隧道有限公司的財政狀況造成重大影響。第二，此時將公共巴士的隧道費提高20%至30%，將會對乘客構成沉重負擔。第三，倘若政府當局批准有關申請，便會帶出一個很壞的訊息，產生促使其他界別增加收費／隧道費／票價的效果。他認為政府當局應以現階段不應提高隧道費為基礎，與大老山隧道有限公司展開商討。倘若大老山隧道有限公司接受政府當局的意見，並同意現時不會要求提高隧道費，便無需訴諸仲裁。他支持王國興議員的議案，並反對鄭家富議員的議案及劉健儀議員的修正案。

61. 主席將劉健儀議員動議的修正案付諸表決。有5位委員贊成，6位委員反對。主席宣布該修正案遭否決。

62. 主席將鄭家富議員動議的議案付諸表決。一位委員贊成，5位委員反對。主席宣布該議案遭否決。

63. 主席將王國興議員動議的議案付諸表決。6位委員贊成，沒有委員反對。主席宣布該議案獲得通過。

V 非專營巴士營運的規管架構及發牌制度

(立法會CB(1)725/04-05 —— 公共巴士同業聯會有限公司
(01)號文件 2005年1月14日
提交的意見書

經辦人／部門

立法會CB(1)837/04-05 —— (01)號文件	港粵直通巴士協會 2005年1月28日提交的意見書
立法會CB(1)810/04-05 —— (01)號文件	政府當局就公共巴士同業聯會有限公司提交的意見書所作的回應(立法會CB(1)725/04-05(01)號文件)
立法會CB(1)786/04-05 —— (06)號文件	政府當局提供的資料文件
立法會CB(1)787/04-05 —— 號文件	立法會擬備有關規管非專營巴士營運的背景資料摘要
立法會CB(1)640/04-05 —— (01)號文件	畢架山花園業主立案法團提交的意見書
立法會CB(1)810/04-05 —— (02)號文件	政府當局就畢架山花園業主立案法團提交的意見書所作的回應(立法會CB(1)640/04-05(01)號文件)
立法會CB(1)823/04-05 —— (01)號文件	綠色專線小巴總商會有限公司提交的意見書
立法會CB(1)823/04-05 —— (02)號文件	環保小巴大聯盟提交的意見書
立法會CB(1)837/04-05 —— (01)號文件	的士、小巴權益關注大聯盟提交的意見書
立法會CB(1)2351/03-04 —— (06)號文件	政府當局提交供2004年7月19日會議參考的資料文件
立法會CB(1)2505/03-04 —— 號文件	2004年7月19日會議的紀要)

64. 主席報告，在舉行是次會議前，兩個來自非專營巴士業界的團體要求出席是次會議，以口頭陳述意見。考慮到此議程項目與該界別直接有關，他便答允它們的要求。其後，來自公共小型巴士(下稱“小巴”)及的士業界的若干其他組織亦要求出席是次會議。鑑於已編排的會議時間，他預料事務委員會沒有足夠時間在是次會議席上聽取各運輸業界的意見。因此，他決定應先聽取非專營巴士業界的意見，若事務委員會認為有需要，其後會聽取其他運輸業界的意見。他請委員就會議安排表達意見，並請委員注意各方(包括小巴及的士業界)提交的書面意見書。

65. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2簡介政府當局的建議，重點講述因應運輸業界對非專營巴士營運提出的關注，政府當局就非專營巴士營運進行了檢討。提出的關注包括：非專營巴士出現供過於求的情況，若干非專營巴士營辦商已超越認可的營運範圍，以及部分非專營巴士的營運甚至違反有關的交通規例。應政府當局的要求，交通諮詢委員會在2003年底成立工作小組，就非專營巴士營運的規管架構及發牌制度進行檢討。有關檢討在2004年7月完成。一直以來，政府當局均與非專營巴士業界保持密切對話。有關業界在政府當局進行諮詢期間所表達的意見，以及當局在徵詢業界的意見後對工作小組的建議所作的修改，已載於政府當局的文件中。她表示，建議措施的目的是平衡受影響各方的關注，並處理所發現的問題。

66. 公共巴士同業聯會有限公司主席楊偉雄先生提出以下各點 ——

- (a) 非專營巴士業界接受政府為打擊未經許可的非專營巴士營運／活動而採取的行動。公共巴士同業聯會有限公司強烈反對當局實施進一步限制，以致對現有非專營巴士營辦商的營運可行性構成不利影響或縮窄非專營巴士的既定營運範圍。政府當局應集中精力打擊未經許可的非專營巴士活動／服務。
- (b) 政府當局已承認非專營巴士出現供過於求的情況。公共巴士同業聯會有限公司要求暫時凍結非專營巴士的數量，但政府當局拒絕這樣做。政府當局的做法是對新的供應量進行非常嚴格的管制。公共巴士同業聯會有限公司認為這個做法不會奏效，因為有關的非專營巴士營辦商可能被迫依靠將其營運擴大至超越其獲許可的服務範圍，以維持營運可行性。這樣會令未經許可經營非專營巴士服務的問題惡化，現有的非專營巴士營辦商亦會受到影響。
- (c) 暫時凍結非專營巴士的數量可為業界帶來喘息的機會，讓業界之間進行討論，並就其營運作出所需的調整。

- (d) 在很多情況下，運輸署拒絕為客運營業證及相關的批註續期，已將非專營巴士既定的營運範圍逐步縮窄。非專營巴士的營運越來越困難。舉例而言，去年只有13輛非專營巴士仍然提供來往商場的穿梭巴士服務。公共巴士同業聯會有限公司促請政府當局給予非專營巴士足夠生存空間。
- (e) 公共巴士同業聯會有限公司不同意載於政府當局文件內的大部分建議措施。當局在2005年1月28日才向公共巴士同業聯會有限公司提供該份文件。因此，公共巴士同業聯會有限公司並無所需的時間，就建議措施徵詢非專營巴士業界的意見。業界內的營辦商超過1 600個，其中1 200個營辦商擁有3輛或以下非專營巴士。建議措施會嚴重影響其在商業上的可行性，甚至非專營巴士營辦商的生計。公共巴士同業聯會有限公司應獲給予足夠時間，就有關建議諮詢非專營巴士營辦商。
- (f) 政府當局就拒絕凍結非專營巴士數量提出的其中一個原因是避免炒賣非專營巴士牌價的活動。另一方面，政府當局一直准許小巴及的士業界進行此類炒賣活動。過去一年，的士牌價由280餘萬元上升至380萬元，而小巴的牌價則由450萬元上升至680萬元。若非專營巴士的營運對小巴及的士的生意帶來負面影響，兩者的牌價理應不會如此大幅地上升。

67. 主席要求團體代表集中就非專營巴士的營運作出陳述。他們就其他運輸業界的營運作出評論並不恰當，因為其他業界的團體代表並無出席是次會議回應此等評論。

68. 港粵直通巴士協會秘書長周慶旺先生表示，跨境直通巴士(下稱“直通巴士”)是其中一類非專營巴士。直通巴士大部分時間在內地營運，並同時受到內地及香港有關當局的規管。將非專營巴士的數量凍結會直接阻礙直通巴士服務的健康發展。過去5年，提供國際乘客服務(A05)的非專營巴士只增加175輛，相比之下，非專營巴士一共增加1 338輛。政府推行各項促進內地及香港人流的政策，導致對過境客運服務的需求不斷增加。目前，政府當局在發出直通巴士客運營業證及其續期方面，已實施嚴

格的管制。凍結非專營巴士的數量會令過境客運服務不足的情況進一步惡化。此外，非專營巴士的牌價難免會飈升至超越若干營辦商財政能力以外的水平。

69. 由於根據議程，討論此項目的時間只剩下5分鐘，但有多位委員表示想就此項目發言，主席就事務委員會應如何跟進此事徵詢委員的意見。

70. 劉健儀議員表示，鑑於時間有限，在是次會議席上就如此重要的事項進行深入討論並不可行。政府當局的建議不僅影響非專營巴士業界，亦會影響其他運輸界。她建議事務委員會應召開另一次會議，討論此事。

71. 石禮謙議員表示，政府當局已努力不懈地擬訂出全面的建議，處理與非專營巴士有關的問題。他對政府當局在資料文件所載列的建議表示支持。

72. 陳偉業議員表示，部分居民組織亦十分關注此事。他建議讓居民組織向事務委員會口頭陳述意見。

73. 譚耀宗議員表示，個別居民組織可能只關注其屋邨的邨巴服務而已。因此，他們的意見未必集中在非專營巴士營運的政策上。

74. 陳偉業議員表示，就有關鐵路項目的事項而言，感興趣的居民組織亦獲准向事務委員會口頭陳述意見。因此，不容許居民組織就此事口頭陳述意見與事務委員會過往的做法不一致。

75. 鄭家富議員表示，很多地區團體對此事有強烈意見，因為有關政策直接影響到他們的交通需要。他亦認為，事務委員會應盡可能讓感興趣各方向事務委員會口頭陳述意見。就此事而言，他明白很多物業管理公司曾積極參與申請居民服務牌照(A06)。他提議事務委員會邀請物業管理界就此事表達意見。

76. 經討論後，委員同意事務委員會將舉行一次歷時約4小時的特別會議，與團體代表及政府當局討論有關事項。事務委員會歡迎任何感興趣人士提交書面意見及／或出席特別會議，就有關事項提出口頭意見。

77. 主席要求政府當局在舉行特別會議前，與有關業界進一步討論有關建議。

(會後補註:特別會議其後定於2005年3月1日上午9時至下午12時30分舉行。)

VI 新界的士的許可營業地區

(立法會CB(1)786/04——政府當局提供的資料文件05(07)號文件)

78. 王國興議員對於政府當局資料文件詳述的有關擴大新界的士營業地區的建議表示支持，因為有關建議將會令公眾及新界的士業同樣受惠。他曾徵詢汽車交通運輸業總工會的士分會的意見，該分會歡迎有關建議，並促請盡早落實。

79. 譚耀宗議員亦對有關建議表示支持。就此，他指出現時的士不獲准在馬灣營運。鑑於馬灣部分居民提出要求，他要求政府當局檢討現行的安排。

80. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，部分馬灣居民曾向政府當局提出此事。政府當局現正因應交通流量及其他相關因素研究此事。她補充，此事只與市區的士有關，因為馬灣並不屬於新界的士的營運範圍。

81. 王國興議員憶述，在立法會議員與荃灣區議會議員最近舉行的會議席上，該區議會議員強烈要求准許的士在馬灣營運。因此，他促請政府當局盡快研究此事。

VII 其他事項

82. 議事完畢，會議於上午10時35分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年3月11日