

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1833/04-05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4月22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
梁國雄議員
劉秀成議員, SBS, JP

其他出席議員 : 陳鑑林議員, JP
劉慧卿議員, JP

缺席委員 : 林健鋒議員, SBS, JP
張學明議員, SBS, 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)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

運輸署助理署長／策劃
高朗勤先生

運輸署總交通工程師／新界西
李欣明先生

署理運輸署總工程師／運輸策劃
何建成先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3
蔡淑嫻女士

署理環境運輸及工務局
首席助理秘書長
劉中健先生

財經事務及庫務局
副秘書長
郭立誠先生

運輸署助理署長
何裕文先生

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
朱曼鈴女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長(運輸)1
李頌恩女士

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V項的討論

新香港隧道有限公司

中信泰富有限公司董事及
新香港隧道有限公司董事局主席
莫偉龍先生

董事
白禮德先生

法律顧問
白樂天先生

項目經理
馮麗玉女士

營運部經理
鄭瑞明先生

香港中文大學

財務學副教授
蘇偉文博士

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

I. 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1179/04- —— 2005年2月25日會議
05號文件 的紀要
立法會CB(1)1291/04- —— 2005年3月1日特別會
05號文件 議的紀要)

- 2005年2月25日及3月1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

(立法會CB(1)1190/04- —— 一位市民就“如何令
05(01)號文件 三條海底隧道的流量
較為平均”提交的意見書
立法會CB(1)1224/04- —— 政府當局提供題為
05(01)號文件 “《道路交通(安全裝備)規例》(第374F
章)、《道路交通(交通管制)規例》(第374G
章)及《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第
374E章)的雜項修訂”的資料文件
立法會CB(1)1228/04- —— 一名市民於2005年4月
05(01)號文件 1日提交的意見書，建議推廣在公共交通設
施上讓座予長者及有
需要人士的做法
立法會CB(1)1283/04- —— 政府當局提供題為
05(01)號文件 “705TH號 —— 沙田
新市鎮第2階段 ——
T4主幹道路”的資料
文件
立法會CB(1)1284/04- —— 政府當局提供題為
05(01)號文件 “94TB號 —— 沙田
新市鎮第2階段 ——
沙田獅子橋行人及單
車隧道”的資料文件
立法會CB(1)1297/04- —— 政府當局提供題為“屯
門及元朗區域交通控
制系統及閉路電視系
統”的資料文件

立法會CB(1)1324/04- —— 公共巴士同業聯會有限公司於2005年4月18日就非專營巴士營運的規管架構及發牌制度提交的意見書)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2005年5月27日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1298/04- —— 待議事項一覽表
05(01)號文件
立法會CB(1)1298/04- —— 跟進行動一覽表
05(02)號文件
立法會CB(1)1228/04- —— 王國興議員2005年4月6日的來函，要求將非香港居民符合資格申請的士駕駛牌照的事宜列入事務委員會的待議事項一覽表內，以供討論)

3. 委員察悉，政府當局已建議在2005年5月27日下次會議上討論以下事項 ——

- (a) 港珠澳大橋的最新進展；
- (b) 擬議實行的車輛維修業註冊計劃；及
- (c) 為八號幹線管制區採購專用車輛。

4. 委員亦察悉，王國興議員曾致函要求事務委員會討論非香港居民符合資格申請的士駕駛牌照的事宜。王議員要求盡快討論此事，因為此事會對香港居民的就業構成影響。委員同意，下次事務委員會會議將討論上文第(a)和(b)項所載項目，以及王議員提出的事項，至於上文涉及撥款建議的第(c)項，政府當局應提供資料文件，供事務委員會參閱。委員參閱有關資料文件後若認為有需要，事務委員會將會安排在日後的會議上討論有關事項。

IV 新界西北交通及基建檢討2004／屯門公路重建及改善工程

(立法會CB(1)1096/04- —— 政府當局提供題為
05(07)號文件 “2004年新界西北交通及運輸基建檢討”的資料文件

經辦人／部門

立法會CB(1)1096/04- —— 政府當局提供題為“屯門公路重建及改善工程”的資料文件
05(08)號文件

立法會CB(1)1097/04- —— 立法會秘書處擬備有關新界西北交通及基建發展的背景資料摘要)
05號文件

政府當局作出簡介

5. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1借助電腦投影片向委員簡介2004年新界西北交通及運輸基建檢討(下稱“該項檢討”)及因應該項檢討的結果而訂定的工作計劃。關於該項檢討，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1亦向委員簡介將屯門公路荃灣至三聖墟之間的快速公路段由雙程3線擴闊至雙程4線的可行性研究結果，以及擬為改善屯門公路的交通情況而實施的短期至中期措施。

程序事宜

6. 李永達議員建議，鑑於是次及日後的交通事務委員會的議程項目眾多，安排討論這些項目的時間非常緊迫，委員在每輪的提問及答覆時段應獲分配5分鐘。此項安排將令所有委員獲得公平對待，並能更好地控制會議的時間。委員同意由是次會議開始實施李議員建議的安排。

討論

7. 何鍾泰議員讚揚政府當局擬定一個落實必要的公路基建設施的概括性時間表，以應付新界西北及北大嶼山的交通需要。他認為，影響新界西北交通需求的主要因素是該地區的人口增長及深港西部通道和港珠澳大橋所產生的交通。他詢問當局對該兩項跨境基建項目所產生的交通量的預測數字為何。

8. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，屯門公路的設計容量是每日125 000架次的車輛。屯門公路在2004年每日的車流量是102 000架次。在深港西部通道於2006年通車後，預計該通道初期每日的車流量約為31 000架次。與2004年比較，將有額外6 000架次的車輛會使用屯門公路。屯門公路每日的總車流量仍低於其設計容量。

9. 至於港珠澳大橋通車後的交通需求，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，預計在2016年，深港西部通道每日的車流量約為60 000架次。與2004年比較，到時每日會有約41 000架次的車輛會使用新界西北的主要

策略性道路(即屯門公路及三號幹線)。此外，每日約有4 200架次來自港珠澳大橋的車輛亦會使用屯門公路及三號幹線。故此，與2004年比較，到2016年將有額外45 000架次的車輛會使用屯門公路及三號幹線。在2016年屯門公路繁忙時間的行車量／容車量比率預計為1.2或以下。

10. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1又表示，該項檢討的結果顯示，基本公路網大致上可應付交通需求，直至2016年仍處於可控制的水平內。政府當局文件附件2所顯示以行車量／容車量比率表達的基本公路網的交通情況預測，是依據大嶼山發展概念計劃所建議的所有項目均會落實的假設而作出。因此，即使在“最壞”的情況下，可以說在2016年之前亦不會需要大型的道路基建項目。

11. 何鍾泰議員對於當局得出基本公路網大致上可應付交通需求，直至2016年仍處在可控制的水平的結論表示懷疑。他質疑政府當局對交通量預測的可靠程度。

12. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，現時的交通量預測是根據規劃署所提供的最新數據推算出來，有關的數據已考慮到內地最新的規劃參數。在此時此刻，在各項數據的假設方面確有不明朗的地方，因此，為審慎起見，政府當局現時會就各項大型工程計劃進行勘測及工程可行性研究，以便一旦日後的發展形式更為清晰時，可在最早時間落實最佳的方案。

13. 譚耀宗議員指出，1.2的行車量／容車量比率已顯示有一定程度的交通擠塞。鑑於有多項跨境基建項目正在規劃及興建當中，新界西北及北大嶼山的交通需求可能會在一段短時間內急速增長，嚴重加劇這些地區的交通擠塞情況。譚議員因而表示極為關注，政府當局現時建議的實施時間表(最早要到2017年才有新的公路基建項目通車)可能遠遠無法應付短期至中期的交通需求。譚議員認為，在實施將車輛由屯門公路分流至三號幹線的適當措施方面不容有進一步的延誤。他詢問當局在這方面的工作進度。

14. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1向委員保證，政府當局會繼續密切監察影響新界西北及北大嶼山的交通需求的任何發展，並會相應檢討各個方案的實施時間表。深港西部通道通車會帶來額外的交通需求，但增加的幅度不足以成為立即在該區落實任何大型公路項目的理據。

15. 至於將車輛由屯門公路分流至三號幹線的問題，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，政府當局一直與三號幹線的經營者積極商討。在2004年年中，政府當局已開始探討與三號幹線經營者合作興建連接后海灣幹線與三號幹線的東行連接路的方案。政府當局將努力達致一項在交通及財務方面均符合公眾利益的安排。政府當局會在適當時候向事務委員會匯報此事的進展情況。

16. 譚耀宗議員提醒，政府當局在探討以“合作”安排興建東行連接路時，須記取以建造-營運-移交方式興建的各條隧道所帶來問題的教訓。他又評論說，鑑於某些大型公路項目最終確有需要，以及本地建造業普遍仍處於不景氣狀態，立即落實一項或數項大型公路項目對本地的整體經濟，新界西北居民及道路使用者均有益處。

17. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1雖然察悉譚議員的提醒，但表示，一如在早前的討論所披露，東行連接路只會將車程時間減省2至4分鐘。政府當局認為，若以工務工程的方式落實該項目並不符合成本效益的做法，因此決定以公私營合作的方式落實。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1答覆主席的詢問時表示，由於與三號幹線經營者進行的談判涉及商業敏感資料，政府當局在現階段不能披露談判的詳情。政府當局亦不會就談判訂立具體的時間表，但會在適當時候向事務委員會匯報。

18. 王國興議員亦表示關注，政府當局現時建議的落實時間表可能遠遠無法應付短期至中期的交通需求。他認為，鑑於包括深港西部通道通車、港珠澳大橋落實及難以將屯門公路擴闊至雙程4線在內的多項預期的發展情況，現時有很強的理據支持早日落實屯門西繞道及屯門至赤鱲角連接路。

19. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，根據審慎財務管理原則，當局必須為各項需動用公帑的措施訂立優先次序，以便各項措施可在適當的時間實施，滿足市民的需要。政府當局會密切監察有關的發展情況，並會相應檢討各項可能落實的公路項目的落實時間表。

20. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1在答覆王國興議員有關政府當局曾否諮詢屯門區議會的詢問時表示，政府當局認為恰當的做法是先與事務委員會討論此事。政府當局正安排與屯門區議會舉行會議討論此事。

21. 李永達議員憶述，立法會曾在2002年考慮十號幹線——北大嶼山至元朗公路(十號幹線北段)的撥款

建議。當時民主黨支持該建議，但該建議最終被財務委員會否決。民主黨認為，十號幹線北段是新界西北運輸基建設施不可或缺的組成部分。他詢問政府當局是否仍計劃興建十號幹線北段。他察悉屯門公路的容量將在短期內(約2011年)達到極限，其行車量／容車量比率將為1.2，他並質疑為何在2017年前沒有任何大型公路項目落實。李議員其後動議以下議案——

“本會要求政府立即研究興建十號幹線北段。”

22. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1澄清，1.0至1.2的行車量／容車量比率顯示在繁忙時間的擠塞情況尚可控制，而就運輸規劃目的而言，一條策略性道路的行車量／容車量比率為1.2，其交通量被視作尚可接受。故此，根據該項檢討的結果，屯門公路可應付直至2016年的交通需求。政府當局文件所載列的3個實施方案會產生不問的效果。沒有即時需要就採用哪個方案作出最後決定。

23. 路政署署長表示，屯門公路、三號幹線及擴闊後的青山公路是連接新界西北與荃灣／青衣的重要道路。另一方面，作為方案2道路基建設施的屯門至赤鱲角連接路將會將新界西北與北大嶼山連接起來。鑑於3個實施方案的任何一個均涉及超過350億元的巨額投資，政府當局必須非常小心規劃，要考慮各項大型發展建議的規模及發展步伐，以及因而對新界西北及北大嶼山帶來的交通影響。由於相關的發展建議仍有不明朗，政府當局認為，審慎的做法是在現階段對各項可能落實的公路項目進行勘測及工程可行性研究。以便一旦日後的發展形式更為清晰時，可在最早時間落實最佳的方案。

24. 李永達議員表示一項大型公路項目需要長達7至10年時間完成，若政府當局仍然採取觀望態度，在任何新的大型公路落成以應付有所增加的交通需求前，新界西北的交通擠塞情況極可能已變得無法容忍。

25. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1答覆鄭家富議員的詢問時表示，十號幹線北段在政府當局的資料文件中是以C1“藍地隧道”的形式出現，是方案1的組成部分。

26. 鄭家富議員強調三號幹線仍有大量的剩餘容車量，並詢問政府當局有否就政府購回三號幹線擁有權的可能性作出評估。他認為，若能將屯門公路的車輛有效地分流到三號幹線，訂定合適的運輸策略以應付新界西北的交通需要的工作便會簡單得多。

27. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，該項檢討及政府當局文件所載列的建議實施時間表並無考慮建議政府購回三號幹線擁有權的情況。

28. 鄭家富議員評論說，鑑於需要動用超過300億元興建新道路以改善新界西北的交通情況，以及採用建造－營運－移交方式興建的隧道普遍存在的問題，政府當局應採取務實態度，認真考慮購回三號幹線擁有權的方案。否則將會浪費公共資源。

29. 劉健儀議員認為，只有方案1及方案2值得進一步考慮。方案3似乎是一項差劣的方案，因為該方案主要涉及對現有道路進行改善，這樣做既要花很長時間，亦會為交通及居民構成嚴重的滋擾。她認為除應付新界西北的交通需要外，將要實施的公路項目組合亦應配合香港經濟基礎設施的發展。她據此認為，為新界西北及北大嶼山提供一條更為直接的連接路的方案2是較為可取的方案，應作進一步研究。

30. 關於使用行車量／容車量比率進行運輸規劃的問題，劉健儀議員憶述，政府當局以往通常透過強調現有道路的行車量／容車量比率已超越或即將接近1.0作為興建新公路項目的理據，故有需要落實有關的新公路項目，以舒緩交通擠塞情況。就現時的情況而言，儘管屯門公路小欖段及屯門公路深井段的行車量／容車量比率已達1.1，短期內更會達到1.2，但政府當局仍堅稱，現有道路網在短期至中期內仍可應付交通需求，沒有需要興建新的大型公路項目。她詢問政府當局是否已更改其規劃標準。她又質疑為何需等至2017年才落實新的大型公路項目。

31. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，在規劃地區性道路時，除行車量／容車量比率外，有關路口的交通情況亦是重要的考慮因素。當局為所有策略性道路一直採用1.2的行車量／容車量比率作為可接受的交通情況的上限。根據現行的運輸規劃原則，當某條路的行車量／容車量比率達到或即將達到1.0時，政府當局會進行最高層次的準備工作，以便當有關項目確有需要時，可盡早落實。以目前的情況而言，政府當局並非由現時至2017年期間不做任何事情。相反，政府當局將會展開準備工作，以便一旦日後的發展形式更為清晰時，可在最早時間落實最佳的方案。政府當局已就某些可能落實的項目完成勘測及工程可行性研究，並計劃為餘下的4項可能落實的項目展開研究。在完成這些研究後，所有項

目將已準備就緒，可進入設計及施工階段，包括將有關的道路計劃刊登憲報及將有關的建築合約招標。

32. 周梁淑怡議員對於政府當局提出的實施時間表有強烈保留。她認為，鑑於若干大型跨境運輸基建項目即將落成或落實，跨境貨運及客運量的增長趨勢，任何人均可合理地預期新界西北及北大嶼山的交通需求在未來數年將會大幅增加。由於政府當局過去在交通方面的預測往往不準確，她擔心政府當局這次可能再次嚴重低估短期至中期的交通需求。她認為，政府當局應提供更多資料，述明其在得出現時對交通的預測數字時曾考慮甚麼因素。此外，政府當局亦應盡快為有需要的公路項目訂定確切的實施計劃，以免確有需要的道路基建設施太遲落成，令港人要付出高昂的代價。

33. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1答稱，鑑於規劃所涵蓋的時間很長及各項數據的假設存在不明朗情況，政府當局承認對中期及長期的交通需求預測頂多只是粗略估計。因此，政府當局有需要密切監察各項相關的發展項目。在此時此刻，這些發展項目有一部分尚處於構思階段，例如大嶼山擬建的物流園，機場的進一步擴建，十號貨櫃碼頭的規模及發展步伐。政府當局文件所提出的實施時間表只屬暫時性質，當局會不時進行檢討。若日後確有需要，有關的公路項目有可能提前落實。

34. 周梁淑怡議員重申，她對政府當局在現時檢討所作的交通需求預測缺乏信心。她強調，新界西北與珠江三角洲地區的發展息息相關，重要的是政府當局採取積極的態度規劃有需要的基礎設施。

35. 陳偉業議員對於政府當局這次所表現出的猶豫不決及被動態度極為失望。他表示，與這次比較。政府當局以往提交運輸計劃時的信心強很多。當局所提交的計劃通常經過深思熟慮，有明確的優先次序及實施時間表。但這次所提交的計劃既不符常理，又不明確。“預計實施時間”與新界西北、北大嶼山及珠江三角洲的發展完全脫節。十號幹線北段早應已落實，並於2007年落成。在3項實施方案中，他傾向採用方案2。不過，無論最終採用哪個方案，均有確切需要將實施時間提前。政府當局應定出明確的實施計劃諮詢公眾，然後進入已選定的公路項目的施工階段。

36. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1澄清，政府當局文件的“預計實施時間”是指有關項目的施工已完成及啟用的預計時間。有關項目有可能提前落實，並在2017年之前完成。他不同意指政府當局缺乏信心及沒有一套

經過深思熟慮的方案的說法。事實上，在此時此刻，政府當局無法承諾採用哪個組合方案，因為各項影響新界西北及北大嶼山交通需要的大型發展建議仍有多項不明朗因素。政府當局將會因應相關發展調整現時的計劃。

37. 陳偉業議員認為，鑑於深港西部通道即將啟用及政府當局承諾興建港珠澳大橋，當局有急切需要盡早決定實施哪個組合方案，因而有需要立即進行公眾諮詢。

38. 王國興議員動議以下議案，並獲得周梁淑怡議員附議——

“本委員會促請政府盡快研究興建組合D，即屯門西繞道及屯門至赤鱲角連接路。”

39. 李永達議員表示，他的議案是促請政府當局加快研究十號幹線北段，以便該項目可實施，不再拖延。

40. 王國興議員表示，他的議案與李議員的議案有所不同。他的議案促請政府當局採用組合D。組合D為屯門與赤鱲角提供重要的策略性連接路，並可有效配合來往新界西北及北大嶼山之間的交通。組合C在過去已經過考慮，其後被認為並非最佳的方案，因為三號幹線可發揮類似功能。

41. 陳偉業議員認為，該兩項議案並沒有矛盾。政府當局應進一步研究組合C及組合D，並應在作進一步研究後就實施哪個組合作出決定。

42. 周梁淑怡議員認為，該兩項議案建議不同的優先次序及傾向。鑑於資源及時間限制，有需要在兩個組合中作出選擇。

43. 鄭家富議員表示，他明白屯門區議會對於十號幹線有強烈意見，並曾一再促請當局落實該項目。李永達議員的議案正是反映此項要求。民主黨亦會支持王國興議員的議案。他認為，對該兩個組合進行詳細研究將可在較後時間作出明智的決定。因此，不應將該兩項議案視作相互排斥。

44. 譚耀宗議員表示，民主建港協進聯盟(下稱“民建聯”)經詳細研究十號幹線後認為，三號幹線可發揮類似功能。鑑於資源有限，民建聯認為可取的做法是政府當局應將規劃工作集中在組合D，令其可早日落實。

45. 李永達議員表示，他明白屯門區議會議員(包括屬於民建聯的區議員)要求落實十號幹線。他對於譚耀宗議員的意見感到困惑。

46. 周梁淑怡議員表示，屯門區議會討論此事時，未必掌握當局現時向事務委員會所提供的詳細資料。自由黨亦傾向採用組合D，但確認有需要在決定實施有關項目前進行詳細研究。

47. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)答覆主席的詢問時表示，政府當局並無向屯門區議會提供是次會議的政府當局文件所載列的資料。政府當局計劃稍後向屯門區議會簡報此事。

48. 譚耀宗議員表示，民建聯屯門區議會議員非常關注跨境基建設施所產生的額外交通量，並一直要求當局改善新界西北的道路網，以應付不斷增加的交通需求。政府當局以往正是為此目的而建議興建十號幹線北段，因此，他們支持該項目。包括擔任屯門區議員在內的民建聯成員現在認為，與十號幹線北段比較，屯門西繞道及屯門至赤鱲角連接路可更有效地配合不斷增長的跨境道路交通量及將車輛由屯門區分流過來。

49. 陳偉業議員認為，在現階段該兩個組合並非相互排斥。在決定採用哪個方案前，當局有需要詳細研究所有相關因素。因此，政府當局應對所有3個方案進行全面研究。從地區發展策略的角度而言，他傾向採用方案2。他促請政府當局提供進行公眾諮詢的時間表，並表示，應就實施哪一個方案作出決定後才進行工程可行性研究。

50. 主席裁定，由於該兩項議案只促請政府當局就有關組合進行研究，故兩項議案沒有相互排斥。委員若希望的話，可就該兩項議案進行表決。

51. 主席其後將李永達議員的議案付諸表決。4位委員支持議案，而4位委員則反對議案。主席依照慣例投決定性一票，而他對議案投反對票。該項議案被否決。

52. 主席其後將王國興議員的議案付諸表決。8位委員支持議案，並無委員反對議案。主席宣布議案獲得通過。

V 東區海底隧道加費及相關事宜

(立法會CB(1)1298/04- —— 政府當局提供題為
05(03)號文件 “改善3條過海行車隧道
流量分布的情況”
的資料文件

檔號：ETWB(T)CR 1/ —— 有關“東區海底隧道
3/4651/92 加費仲裁”的立法會
參考資料摘要

立法會CB(1)1347/04- —— 政府當局提供有關其
05(01)號文件 就東區海底隧道增加
隧道費對經濟的影響
所作的評估的補充資料

立法會CB(1)1352/04- —— 香港中文大學財務學
05(01)號文件 副教授蘇偉文博士就
新香港隧道有限公司
內部股本回報率的計
算方法的來函

立法會CB(1)1293/04- —— 立法會秘書處擬備
05號文件 “有關3條道路過海隧道
道行車量分布”的背
景資料摘要

立法會CB(1)1339/04- —— 2005年3月18日會議
05(01)號文件 紀要擬稿的節錄本)

53. 委員察悉在會議席上提交的以下文件 ——

- (a) 新香港隧道有限公司主席的發言稿；及
- (b) 新香港隧道有限公司就香港中文大學財務學副教授蘇偉文博士對該公司計算內部股本回報率的方法所提交的意見書作出回應的來函。

(會後補註：上述文件已於2005年4月25日隨立法會CB(1)1360/04-05號文件送交委員。)

改善3條過海行車隧道流量分布的方案

54. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，政府當局文件所載列的12項旨在令3條過海行車隧道的車流分布較為平均的措施並不意味這已屬詳盡無遺。政府當局對於該等方案持開放態度，並歡迎立法會議員及其他有興趣的各方提出進一步建議。

55. 王國興議員評論說，作為行政主導的政府，政府當局不應只提出12個方案，而沒有就應實施哪些方案

提出建議。他提及身兼中信泰富有限公司董事及新香港隧道有限公司董事局主席的莫偉龍先生在發言稿中的聲明，“我們感到滿意的是，只在數星期前，環境運輸及工務局局長表示，延長專營期，以及其他政策轉變現在被認為屬可能之事。隧道經營者已即時同意重新展開及更新較早前的工作，以探討將3條隧道合併的可行性，在令車流量分布較為平均的同時，符合商業原則。”，並要求政府當局澄清其是否屬意某個方案。

56. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3回應時表示，環境運輸及工務局局長有關延長專營期及其他政策轉變現在被認為屬可能之事的言論與政府當局現時的立場一致，即當局對各個方案持開放態度。政府當局在現階段並不屬意或傾向採用某個方案。政府當局會聽取立法會議員及公眾的意見，對有關方案作進一步研究，並在有需要時與東區海底隧道(下稱“東隧”)及西區海底隧道(下稱“西隧”)的經營者磋商。她強調，一如政府當局文件所提及，無論選定哪個方案，均須符合以下原則——

- (a) 必須為公眾帶來整體利益；
- (b) 必須對納稅人公平；及
- (c) 應有助減輕隧道及鄰近關鍵道路和路口的擠塞問題。

若某個方案涉及現有隧道擁有權和專營權的改變時，以下原則亦是非常重要——

- (a) 3條過海行車隧道的估價必須公平，特別是紅磡海底隧道(下稱“紅隧”)的估價，因為它是極具價值的公共資產；
- (b) 必須對納稅人公平；及
- (c) 應連同一個公眾、政府及隧道專營商均接受的收費調整機制。

57. 鄭家富議員表示，民主黨將會就此事向政府當局提交詳細的意見書。在各個方案當中，民主黨認為方案2C — “紅隧、西隧及東隧的共同擁有權”是可行方案，而該方案亦可有效改善3條過海行車隧道車流分布不均的情況。新香港隧道有限公司董事局主席的發言稿顯示，該公司亦接受該方案。他要求新香港隧道有限公司與政府當局合作，積極推動該方案，並在與政府當局達成協議前，押後增加東隧的收費。他亦促請新香港隧道

有限公司與政府當局共同制訂一套可加可減及會獲有關各方接受的隧道費調整機制。

58. 莫偉龍先生表示，現時隧道費大幅增加的原因根本上是以往的加價被推遲所致。若政府尊重1997年東隧加費仲裁人的意見，並容許在2003年1月將(私家車及的士的)隧道費增加5元，今次的加幅將不會這樣大。新香港隧道有限公司認為，進一步推遲加費並不符合其顧客的長遠利益，因為進一步推遲的唯一後果將是日後加費時的幅度將會更大。

59. 陳鑑林議員認為紅隧、西隧及東隧的共同擁有權可能導致壟斷情況，追求最大利潤可能成為所產生的壟斷者的主要目標。故此，該方案未必符合公眾的長遠利益。他又評論說，作為行政主導的政府，政府當局不應只拋出12個方案，而應指出可行的未來路向。他強調，在此時此刻，政府與新香港隧道有限公司仍就何為該公司合理但非過多的報酬存在分歧。他認為重要的是政府當局應先就此方面與新香港隧道有限公司達成協議。

60. 劉千石議員申明，他反對以提高紅隧的收費作為舒緩紅隧交通擠塞問題的手段。此舉將對公共交通服務及本地經濟帶來嚴重影響。他認為政府當局應探討可確保其可控制3條過海行車隧道收費的方案。由於西隧的經營一直虧損及使用量不足，他詢問政府當局會否考慮首先解決西隧的問題。他亦要求當局提供有關中信泰富有限公司在新香港隧道有限公司及香港西區隧道有限公司的股權的資料，以及中信泰富有限公司分別成為兩間隧道公司的大股東的時間。

61. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，除增加紅隧的收費外，政府當局亦列出其他與隧道費有關的措施(即第一組方案)，供委員參考。這些方案對隧道使用者及經濟的影響各有不同，須作更詳細的研究。至於政府應控制3條過海行車隧道收費的建議，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，第二組方案與此相關，而這些方案對東隧及西隧的專營權有影響。若採用這些方案，政府當局將需與隧道經營者談判。談判的方向及進度將很大程度上取決於隧道經營者的立場及意願。由於新香港隧道有限公司與香港西區隧道有限公司有相同的大股東，有關的大股東可能傾向在談判時同時包括東隧及西隧。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3同意在會後提供資料，述明中信泰富有限公司在新香港隧道有限公司及香港西區隧道有限公司的股權情況。

62. 劉千石議員進一步詢問，政府當局與隧道經營者的談判會否及何時展開，以及談判將持續多長時間。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，一如政府當局文件所提及，政府當局一直與西隧探討各項措施，務求提高西隧的使用率。在商討期間發現，政府當局與香港西區隧道有限公司就某些重要的假設數據存在實質性分歧。故在現階段難以確定與隧道經營者的談判會持續多長時間。

63. 陳偉業議員強烈反對方案2D——“延長東隧及西隧的專營權”。他認為若這樣做，公眾便需忍受完全罔顧其社會責任的新香港隧道有限公司一段更長的時間。他認為政府當局應採用更為果斷的做法，以便讓新香港隧道有限公司知悉，面對該公司對公眾的不負責任行為，政府當局並非無能為力。政府當局文件所載列的12個方案過於溫和，會令政府當局處於很被動的位置。他建議政府當局考慮更激烈的抗衡措施，例如調低紅隧的收費，將東隧及西隧的車輛吸引過來，及／或積極探討興建第4條過海行車隧道。

64. 關於調低紅隧收費的建議，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，必須考慮此項措施對紅隧交通情況的影響，紅隧現時的流量已遠超其設計容量。除此之外，隨著政府收費隧道及橋樑的收入在2004年5月證券化，若來自收費的收入減少，政府可能要為償還債券作出“直接付款”，以彌補收入上的差額。

65. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3進一步回應，興建第4條過海行車隧道或增加紅隧的容量是政府當局文件列出的方案之一(方案3A)。視乎公眾的反應，政府當局願意考慮此方案。然而，應注意的是，此方案需解決若干問題，而所需的時間亦是重要關注點。

66. 劉健議議員促請政府當局與兩條隧道的經營者認真商討可行措施，以達致車流分布較為平均及降低隧道首費的目的。她認為，由於政府與新香港隧道有限公司簽署專營權協議時已向對方承諾，該公司可就所作投資獲得合理但非過多的回報，就今次增加隧道費批評新香港隧道有限公司對該公司並不公平，因為加費是經過合法的適當程序後得出的結果。她續稱，雖然方案2C - “紅隧、西隧及東隧的共同擁有權”有助改善車流量分布情況，但隧道費會居高不下，因為隧道費仍需定在可令隧道經營者在各自專營期內獲得合理但非過多的回報的水平。她反而認為，方案2D - “延長東隧及西隧的專營權”是可行方案，根據此方案，隧道公司可調低隧道費，因為所損失的收入可透過延長專營權獲得補償。

67. 劉健儀議員又質疑政府當局對東隧加費後流失的車輛預測數據。她強調，加費後營業車輛大多可能會選用紅隧，因為東隧及西隧高出很多的貨車隧道費會直接影響此類車輛的經營能力。她因而預期紅隧的擠塞情況將會嚴重惡化。她要求東隧考慮押後增加營業車輛的隧道費，以舒緩紅隧的擠塞情況。

68. 莫偉龍先生表示，該公司的評估是，由於進一步押後加費會令日後的加幅更大，故適時地增加隧道費符合東隧顧客的利益。從更長遠及更廣泛的角度而言，盡早加費符合東隧顧客的利益。

69. 王國興議員對於新香港隧道有限公司一再拒絕接納委員有關將加幅減低及押後增加若干類別車輛隧道費的要求極為失望。新香港隧道有限公司的回應與其指自己是香港負責任的企業公民的聲稱毫不相稱。王議員促請政府當局積極行動，探討可行方案，解決增加隧道費對交通及經濟造成的影響，並要求政府當局作出具體回應，述明為解決增加隧道費而即將引發的問題將會採取的行動。王議員亦表明，應就新香港隧道有限公司無視立法會議員的意見對該公司作出譴責。

70. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，東隧加費是進行仲裁所得出的結果，而政府當局必須尊重仲裁結果。自從發出載列12項方案的現有文件後，政府當局察悉社會上許多方面已就此事表達意見。政府當局將會蒐集這些意見，並會進一步研究每項方案的影響及評估公眾對每一項方案的接受程度。

71. 劉秀成議員詢問，政府當局會否考慮動用來自紅隧的部分收入來補貼東隧及西隧的使用者。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，非紅隧使用者與紅隧使用者之間的交叉補貼亦是政府當局文件所列出的部分方案的元素。其中一項重要考慮因素是，根據五隧一橋交易，若來自紅隧的隧道費收入減少，政府可能要為償還債券作出“直接付款”，以彌補收入上的差額。

72. 劉秀成議員詢問政府當局會否與新香港隧道有限公司這一步商討押後增加隧道費的可能性。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，政府當局曾與新香港隧道有限公司多次商討押後增加隧道費及／或降低加幅的可能性，但有關決定最終取決於該公司。政府當局在實施加費方面可做的不多。

73. 鄭家富議員表示，鑑於新香港隧道有限公司已表示願意與政府當局討論某些方案，政府當局應在定出一個可行方案方面擔當更積極的角色。政府當局應盡快作出抉擇，以便與隧道經營者的談判可在短期內取得成果。他又表示，雖然東隧今次加費完全合法，但加費將會對普羅市民造成慘重打擊。他因而要求新香港隧道有限公司押後增加隧道費，並與政府當局商討，以期就可行方案達成協議，從而降低加幅及令車流量分布較為平均。他亦請新香港隧道有限公司就方案2C - “紅隧、西隧及東隧的共同擁有權”表達意見。該方案包含一套可加可減的隧道費調整機制。他認為，若有需要，方案2C可與方案2D - “延長東隧及西隧的專營權”合併。

74. 莫偉龍先生表示，新香港隧道有限公司在2005年1月接獲仲裁結果時，亦曾擔心增加隧道費對使用交通工具的市民可能造成的影響。新香港隧道有限公司因而向政府當局表示，該公司願意考慮政府當局建議的任何商業上可行的補償安排，以減低所造成的影響。新香港隧道有限公司已押後1個月才增加隧道費，但並無獲得政府當局的實質性回應。過去7年來，新香港隧道有限公司及香港西區隧道有限公司曾就如何解決車流量不均的問題向政府當局提出多項構思，並曾自資進行有關的研究。該兩間公司對於如何有效解決問題有頗為肯定的方案，但它們須知悉政府當局的意向。除非及直至政府當局披露其意向及屬意的方向，該兩間公司將難以進一步推動此事。

75. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)³明確表示，政府當局會視乎情況與隧道經營者討論有關方案中的共同擁有權方案。然而，她強調，政府當局的底線是，無論選定那一個方案，均須符合政府當局文件所載列的原則。政府當局絕不會為求與隧道經營者達成協議而在該等原則上作出妥協。

76. 陳偉業議員表示，鑑於新香港隧道有限公司只顧其商業利益，故他不期望該公司會作出讓步。他認為，促請政府當局落實措施以舒緩增加隧道費對交通及經濟帶來的影響更為實際。他憶述，設立隧道及橋樑管理局的建議在過去10餘年曾多次提出及經過討論。他認為不論探討何種方案，可首先成立該個管理局。該個管理局將是一個法定機構，負責監管所有政府隧道及橋樑的運作，管理局本身可以商業原則運作。管理局在與以建造-營運-移交方式運作的隧道經營者談判時，將有更大的靈活性及所需的專業知識及資源。管理局亦可負責監察日後大型橋樑／隧道工程。因此，盡快成立該個管理局是

可取的，以處理與以建造-營運-移交方式運作的隧道經營者的談判事宜及監察新的大型橋樑／隧道工程的發展。

77. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，政府當局現時的理解是，一如政府當局文件在討論方案2A——“購回東隧及西隧的專營權”時所述，若政府當局完全控制3條過海行車隧道，便可能有需要成立這樣一個管理局。雖然陳偉業議員的建議可作研究，但這樣的架構能否有效解決車流量分布不均的問題令人存疑，因為政府實質上受到有關的專營協議及條例所約束。東隧及西隧的擁有權及專營權的任何變更將須對專營協議作出修改。因此，政府當局認為，成立隧道及橋樑管理局並非應優先進行的工作，但當局會從第二組方案的角度加以研究。

東隧增加隧道費對交通的影響

78. 陳鑑林議員詢問，政府當局有否詳細評估東隧增加隧道費對交通的影響，特別是對紅隧及其接駁道路的影響，以及會採取何種措施(例如鼓勵駕車人士使用快易通)舒緩紅隧預期的擠塞情況。

79. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，一如有關的立法會參考資料摘要附件B所載，根據運輸署的預測，增加隧道費會令東隧的行車量減少約17%(由現時的每日73 500架次減少12 500架次)。西隧的行車量將增加21%(由現時的每日39 200架次增加8 400架次)，而紅隧的行車量將增加約3%(由現時的每日121 700架次增加3 800架次)。預期紅隧的擠塞情況在2005年5月初會特別嚴重。政府當局已與警方及運輸署擬定一系列的交通管理及控制措施。在開始的兩星期，運輸署會啟動緊急事故交通協調中心，以監察交通情況。警方會在主要路口及道路部署更多警員，以指揮交通及處理任何可能發生的事故。此外，當局已提醒公共交通服務營辦商在有需要時加強服務。

80. 譚耀宗議員詢問政府當局有何根據預測，以數量而言，轉用西隧的車輛會較轉用紅隧的車輛為多。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，運輸署的預測是建基於對使用東隧的駕車人士進行的相關調查及過去調整隧道費後3條過海行車隧道的車流量變化情況。預期部分原先使用東隧的駕車人士(尤其是來往新界的駕車人士)可能因使用紅隧的車程時間較長而棄用紅隧，改用西隧。另外，由東隧轉往紅隧的車輛亦可能會擠走原先使用紅隧的駕車人士，他們當中部分可能轉用西隧。

81. 譚耀宗議員認為，政府當局的評估不符常理。他特別關注政府當局可能低估東隧加費後紅隧的交通擠塞情況。

82. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3答稱，政府當局亦預期東隧加費後紅隧的交通擠塞情況會惡化。由於現時使用東隧的相當大比例的駕車人士是來往新界的，政府當局因而估計，鑑於使用紅隧的車程時間會較長，這些使用者可能在加費後使用西隧。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3進一步表示，由於難以非常準確地預測人類的行為，上述估計只不過是根據駕車人士對加費的可能反應的普遍情況而作出的粗略預測。實際影響可能要待加費後一段時間才看到。

83. 主席要求政府當局提供其就東隧加費對3條過海行車隧道交通的影響所作評估的詳細理據，政府當局同意提供有關資料。

(會後補註：《2005年東區海底隧道條例(修訂附表)公告》小組委員會亦曾討論東隧加費對交通的影響，而載於立法會CB(1)1413/04-05(01)號文件的政府當局回應已在2005年4月28日的小組委員會會議上提交。)

新香港隧道有限公司的股本回報率的計算方式

84. 王國興議員察悉香港中文大學財務學副教授蘇偉文博士的來函，當中對新香港隧道有限公司的股本回報率的計算方式提出質疑。他請蘇博士詳述其質疑／意見。李永達議員感謝蘇博士出席會議。他亦請蘇博士詳述其質疑，尤其是他質疑新香港隧道有限公司可能運用財務管理技巧壓低過去多年的股本回報率，以便在現時達致較高的隧道費加幅。

85. 蘇偉文博士表示，他用來評估新香港隧道有限公司股本回報率的方法與該公司使用的方法有別，後者是計算股本內部回報率。根據新香港隧道有限公司的年報，其截至2003年年底的股本內部回報率為8.4%，但年報並無交代如何計算出這個股本內部回報率。

86. 蘇博士其後簡介了他的方法。有關的方法著眼於累積盈利與股本的比例。該公司的股本為7億5,000萬元，而累積盈利(截至2003年)為25億元，過去17年的整體股本回報率已達333%或每年19.6%。以單一年計算，新香港隧道有限公司在2003年的盈利約為2億5,000萬元，而該年的股本回報率為33%。蘇博士又指出，股本內部回報

率很大程度上取決於何時向股東派發股息及有關數額。越遲向股東派發股息，相關期間的股本內部回報率便越低。此外，向股東派發股息的數額越少，相關期間內的股本內部回報率便越低。

87. 莫偉龍先生評論說，蘇博士可能用了錯誤的方法進行計算。計算股本內部回報率時必須顧及現金流量及現金流量的時間因素。他強調，在1997年及2003年就東隧增加隧道費進行的仲裁中，有關的財務專家、法律代表及仲裁人曾審核新香港隧道有限公司擬備的財務資料，當中沒有一方曾對有關的計算方式提出質疑。

88. 李永達議員要求政府當局指令新香港隧道有限公司向事務委員會披露所有有關的計算方式。譚耀宗議員認為，政府當局應就蘇偉文博士所提出的質疑表明其立場。當局亦應確定有否詳細審核新香港隧道有限公司為增加隧道費而擬備的財務資料。

89. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3答稱，東隧是一項以建造-營運-移交方式興建的設施。此類設施的特點是專營者並不擁有有關設施，但獲批在一段時間內經營有關設施的專營權。在計算香港參與建造-營運-移交設施的公司的投資回報率時是採用在整個專營期內的除稅後股本內部回報率。政府當局察悉，蘇博士的計算並非建基於在相關期間內來自及派給投資者的現金流量，並沒有考慮資金的時間值，而採用新香港隧道有限公司及政府當局所同意的計算方式則有考慮這些因素。

90. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3又確認，政府當局曾覆檢新香港隧道有限公司申請增加隧道費而擬備的財務資料，並不發覺當中有特別問題。由於新香港隧道有限公司是一間商業機構，是否披露該公司的財務資料的決定應由該公司作出。

91. 蘇偉文博士承認，由於欠缺有關資料，他計算股本回報率時沒有考慮來自及派給投資者的現金流量及資金的時間值。他表示，採用股本內部回報率計算投資回報會產生問題，因為股本內部回報率取決於股息的派發，而股息的派發屬商業決定。他懷疑新香港隧道有限公司過去多年保留高出合理水平的盈利，沒有向股東派發，藉以壓低股東獲得的回報，以換取較高的隧道費增幅。蘇博士表示，若他獲提供相關資料，他樂意就此事進行深入研究。

92. 莫偉龍先生表示，他認為沒有需要披露有關資料及計算方式，因為有關資料及計算方式已在兩次仲裁中經過專家審核。

93. 李永達議員對於新香港隧道有限公司拒絕披露與增加隧道費有關的財務資料表示遺憾。劉千石議員表示，既然有關資料已經過多名專家審核，沒有理由不可以向立法會議員披露。譚耀宗議員認為，為釋除公眾的憂慮，新香港隧道有限公司應披露有關資料，而政府當局應促請該公司披露該等資料。

94. 陳偉業議員感謝蘇博士就此事提出意見及出席是次會議。他表示，政府當局應檢討新香港隧道有限公司所擬備的財務資料及全部有關的計算方式，看看當中有否任何錯誤。如屬恰當，政府當局應邀請蘇博士在檢討過程中提供協助或意見。由於有關的財務資料及計算方式直接影響仲裁結果，此方面的任何錯誤將會對加費有重大影響。

95. 王國興議員表示，政府當局應向立法會議員提供其就新香港隧道有限公司財務狀況作出的評估，作為保證當局在處理該公司的加費申請及仲裁時，確曾徹底審核及研究有關的財務詳情。政府當局亦應就蘇博士提出的疑問提供詳細的回覆。

96. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，她在較早前已證實，政府當局及其財務顧問曾審核新香港隧道有限公司所擬備的財務資料。至於邀請蘇博士檢討有關資料及計算方式的建議，她表示政府已有委聘財務顧問的既定程序，因此她不能在這方面作出任何承諾。然而，她同意研究蘇博士提出的疑問，並提供書面回應。她重申，應否披露新香港隧道有限公司為加費而擬備的財務資料應由該公司決定。她相信，出席是次事務委員會會議的新香港隧道有限公司代表，完全明白委員所提出披露有關資料的要求。

(會後補註:政府當局就為何以內部股本回報率而非其他方法來衡量新香港隧道有限公司所得報酬是否合理所作的回應，以及政府當局就新香港隧道有限公司就加費而擬備的財務及交通資料的可靠性及準確程度作出的評估，均載於已在2005年4月28日舉行的研究《2005年東區海底隧道條例(修訂附表)公告》小組委員會會議席上提交的立法會CB(1)1413/04-05(01)號文件內。)

97. 李永達議員表示，既然新香港隧道有限公司聲稱該公司是香港負責任的企業公民，便應以行動證明。現在，立法會議員及公眾對該公司迄今提出與加費有關的財務資料有疑問，該公司應披露有關資料，而該等資料亦未必屬商業敏感的資料，以減輕議員及公眾的疑慮。他要求新香港隧道有限公司重新考慮其立場。

98. 莫偉龍先生回應時表示，在最近一次仲裁時，已將大量財務資料(包括有關交通流量預測的資料)向仲裁人提交。他承諾要求負責擬備提交予仲裁人的有關資料及計算方式的財務顧問致函事務委員會，向委員保證所擬備的有關資料準確無誤。

99. 石禮謙議員贊同李永達議員的意見，認為若新香港隧道有限公司有信心所擬備的有關資料準確無誤，該公司應願意將有關資料送交蘇博士作出評論，以便立法會議員可獲得第三者意見的協助，並可保證所有疑問可獲答覆。

100. 新香港隧道有限公司法律顧問白樂天先生評論道，問題在於此刻質疑仲裁結果的做法是否恰當。就仲裁結果提出上訴的法定期限已屆滿。因此，雖然就與加費有關的財務事宜進行討論可減少某些人的疑慮，但無法改變仲裁結果。

101. 石禮謙議員表示，由於關乎公眾利益，公眾有權知道有關資料。現時的討論會否對仲裁結果產生影響是另一回事。

102. 莫偉龍先生察悉委員的意見，並同意向事務委員會提供摘要，說明用以計算出新香港隧道有限公司截至2003年年底的內部股本回報率的現金流量情況。

(會後補註:新香港隧道有限公司其後向研究《2005年東區海底隧道條例(修訂附表)公告》小組委員會提供有關資料，而有關資料已於2005年4月27日及2005年4月29日分別隨立法會CB(1)1388/04-05(01)及立法會CB(1) 1413/04-05(02)號文件發出。)

103. 主席要求新香港隧道有限公司進一步考慮可否向事務委員會披露更多涉及加費的相關資料。他表示，假如涉及商業敏感的資料，可以安排閉門會議讓委員參閱有關資料，在此情況下，有關資料便不會向大眾公開，而只有委員才可參閱。他又表示，研究《2005年東區海

底隧道條例(修訂附表)公告》小組委員會可能會再召開會議，研究與東隧加費有關而尚未解決的事宜。

104. 主席感謝政府當局、蘇博士及新香港隧道有限公司的代表出席是次會議。

VI 的士乘客使用過海隧道回程費

(立法會CB(1)1298/04- —— 政府當局提供的資料
05(04)號文件 文件)

105. 鄭家富議員表示，鑑於東隧即將增加隧道費，他認為沒有理由反對政府當局的建議，即並非在過海的士站登車的乘客乘坐的士經東隧或西隧過海須繳付的隧道回程費應由15元修訂為25元。關於的士車費，他提及的士以向乘客提供折扣車費的方式招攬生意的手法。他認為，政府當局應考慮修改法例，處理現時乘客可要求獲車費折扣但司機卻不得(例如透過提供車費折扣)吸引乘客乘坐其車輛的情況。政府當局亦應與業界討論，看看的士車費有否下調空間。

106. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，根據現行法例，的士司機有權收取收費錶上顯示的車費，而的士乘客有責任支持有關車費。換言之，的士司機可拒絕接受乘客提議的較低車費，而乘客無權迫使的士司機接受其建議的車費。若乘客拒絕支付收費錶所顯示的車費，即屬犯法。政府當局曾與的士業定期對話。業界表示，若的士司機拒絕接受乘客提議的較低車費，可能會受到乘客的不禮貌對待。業界又表示關注奉公守法的的士司機的生意受到“八折黨”的活動影響。政府當局認為，“八折黨”的活動違反現行法例。現行法例訂明，任何公共巴士、公共小巴或的士司機或宣稱代表有關司機的人均不得以任何方式吸引或嘗試吸引任何人，以誘使該人使用有關車輛。應業界的要求，政府當局已進行大量的宣傳工作，提高公眾對這些非法行為的警覺性。關於乘客主動要求獲得的士車費折扣的問題，政府當局在最近與業界討論時察悉，業界內對此事的意見分歧。政府當局現正等待業界的進一步意見，然後會決定未來路向。

107. 劉健儀議員表示，她支持方案A(即按現有安排把東隧和西隧的隧道回程費由15元調高至25元)，而這方案亦是政府當局建議採用的。她解釋，只有採用此方案，已接載乘客經東隧和西隧過海的的士司機才會有兩條路線可供選擇，在無需自掏腰包支付已增加的東隧隧道費

的情況下返回習慣營業的地區。她呼籲其他委員支持方案A。

108. 陳偉業議員表示，對他來說這是一個艱難的抉擇，許多過海的士在回程時會等待過海乘客。因此，未必有許多沒有載客的的士使用過海行車隧道返回習慣營業的地區。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2答覆他的詢問時證實，的士業一致支持方案A。她補充，方案A很可能可減少沒有載客使用紅隧的的士數量。若回程費只夠支付紅隧的隧道費，大多數的士司機可能在回程時選用紅隧，而這樣會加劇紅隧的擠塞情況。

109. 陳偉業議員表示，政府當局假設將回程費增至足夠支付東隧的隧道費便可有效吸引過海的士在回程時使用東隧。但這個假設未必成立。他要求政府當局提供資料，述明現時及過去沒有載客而分別使用3條過海行車隧道的的士數目及所佔百分率，以說明更改回程隧道費對沒有載客過海的的士數目的影響。

110. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，的士每更的車租是300元，即每小時的車租約為30元。的士司機若在沒有載客的情況下遇上塞車，其收入將受到嚴重影響。為避開紅隧的擠塞，許多的士司機可能會在回程時使用東隧。在東隧上次於1998年增加隧道費時，使用東隧及西隧過海的的士的回程費亦增加與東隧的士隧道費的加額相同的款額。其後，沒有載客使用西隧的的士數目大幅增加。在1997年7月，只有3%的沒有載客的的士使用西隧。在1998年10月，該百分率上升至7%。考慮到過往的經驗，政府當局相信，增加回程費的建議會在一定程度上減輕紅隧的交通需求。她又同意提供更詳細資料，述明現時及以往沒有載客而使用3條過海行車隧道的的士數目及所佔百分率。

(會後補註：政府當局所提供的補充資料已於2005年5月31日隨立法會CB(1)1683/04-05號文件發出。)

VII 其他事項

111. 議事完畢，會議於下午12時46分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年6月20日