

立法會參考資料摘要

《東區海底隧道條例》 (第 215 章)

東區海底隧道加費仲裁

引言

在二零零五年二月二十二日的會議上，行政會議獲悉東區海底隧道(東隧)¹加費仲裁的結果。仲裁人裁定將私家車及的士隧道費增加 10 元，由 15 元調高至 25 元，以及相應調高其他車輛的隧道費。

背景

《東區海底隧道條例》

2. 《東區海底隧道條例》(條例)第 55(3)(a)條規定，該條例附表所訂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。如無法達成協定，任何一方均可將更改隧道費的問題提交仲裁(條例第 55(3)(b)條)。該條例並無列明釐定調整隧道費的準則，而只訂明一旦提交仲裁，仲裁人須以有需要確保隧道公司在根據該條例履行其義務或行使其權利時，獲得合理但非過多的報酬為準則，並顧及在該條例實施之後或自上一次釐定隧道費以來香港經濟情況的任何重要變動等因素。

¹東隧包括了道路隧道及鐵路隧道。是次仲裁只涉及道路隧道的費用。

是次仲裁

3. 二零零二年九月，東隧的專營者新香港隧道有限公司(隧道公司)申請增加私家車隧道費 5 元(由 15 元增至 20 元)，並相應調高其他車輛的隧道費。該公司擬於二零零三年一月一日起加費。

4. 由於建議加費在交通管理及財政方面均無理據，二零零三年七月，行政長官會同行政會議否決隧道公司的申請。二零零三年八月，隧道公司就政府的決定展開仲裁。

上一次於一九九七年進行的仲裁

5. 這次並非政府與隧道公司之間首度就隧道加費進行仲裁。一九九五年，當隧道公司首次加費申請被政府否決後，該公司亦曾經把有關事宜提交仲裁。

6. 在一九九七年的仲裁中，雙方均同意就採用「建造、營運及移交」方式進行項目的公司來說，量度其報酬是否合理的適當尺度，應為整個專營期內的除稅後股本內部回報率。仲裁人裁定隧道公司合理報酬的範圍是整個專營權內介乎 15% 至 17% 的內部回報率。仲裁人亦裁定為了維持一個合理但非過多的報酬，則有需要防止該公司的報酬低於 15% 的股本內部回報率。為達此目的，由一九九八年一月一日起，私家車及的士的隧道費需要調高 5 元，而其他車輛的隧道費亦需要相應調高。仲裁人並預計日後需要每隔五年左右再作出類似加費，讓該公司的報酬維持在合理但非過多的範圍之內。不過，仲裁人亦承認他不宜裁定日後的加費，因為他並沒有這方面的權限。

是次仲裁

隧道公司的理據

7. 在是次仲裁中，隧道公司要求由二零零五年一月一日起把私家車及的士的隧道費由 15 元調高至 25 元，以及相應調高其他車輛的隧道費，以確保其合理報酬得以維持在上次於一九九七年進行的仲裁所裁定的 15% 至 17% 的範圍之內。該公司的預測顯示，是次加費以及於二零一零年一月一日再度將私家車及的士的隧道費調

高 10 元(以及相應調高其他車輛的隧道費)，能令公司在整個專營期內取得 15.03%的除稅後股本內部回報率。

政府的理據

8. 政府認為調高隧道費並無理據，因為 —
 - (a) 上次仲裁裁定的合理但非過多報酬的範圍，並非固定或不可改變的；
 - (b) 根據條例第 55(4)條的規定，仲裁人判斷更改隧道費的問題時，須顧及自上一次於一九九七年釐定隧道費以來香港經濟情況的重要變動；以及
 - (c) 鑑於自上一次於一九九七年釐定隧道費以來香港經濟情況的逆轉，合理但非過多報酬的範圍應下調至介乎 12% 至 14% 之間。政府及隧道公司的財政專家均同意，假如不調高隧道費，該公司的內部回報率（根據雙方交通專家就東隧流量的預測）為 13.64%，這個回報率在 12% 至 14% 的除稅後股本內部回報率的範圍之內，因此對隧道公司來說是一個合理的報酬。
9. 仲裁聆訊於二零零四年九月二十日至二十四日進行。

仲裁人的裁決

10. 我們於二零零五年一月二十六日收到仲裁人的裁決及其理由。
11. 仲裁人認為上次於一九九七年釐定隧道費後，本港經濟情況發生的變化並非「重要」。當把這些變化與項目展開後已知的變化相比，即可見不足以影響整個專營期（於一九八六年八月七日開始）內合理但非過多報酬的整體水平。仲裁人認為雖然在項目的經營期間出現的某些急劇而持久的經濟環境變化會引致檢討的需要，但若在 30 年專營期內在經濟並無出現重大波動時不斷檢討及調整隧道費，並不符合雙方及公眾的利益。
12. 因此仲裁人總結認為，該公司的合理但非過多的報酬水平應為整個專營期內 15% 至 17% 的除稅後股本內部回報率。

13. 仲裁人考慮過各個加費方案後，最終認為裁定私家車及的士的隧道費提高 10 元，以及相應增加其他車輛的隧道費，是適當及必須的。仲裁人作出這項裁決，亦預計到隧道公司約五年後需要再有類似的加費。附件 A 載有仲裁人的裁決及其理由²。

14. 下表列出東隧現行隧道費及按仲裁人裁決調高的新收費 —

	現行收費	新收費
電單車	8 元	13 元
私家車、電動載客車輛及的士	15 元	25 元
公共及私家小型巴士	23 元	38 元
輕型貨車	23 元	38 元
中型貨車	30 元	50 元
重型貨車	45 元	75 元
公共及私家單層巴士	30 元	50 元
公共及私家雙層巴士	45 元	75 元
超過兩條車軸的每條額外車軸	15 元	25 元

執行仲裁人的裁決

實施新收費

15. 在仲裁裁決最初於一月底發出後，我們向隧道公司表示對仲裁人裁定的增幅非常關注，並要求該公司減低實際增幅、押後實施日期或將新收費分階段實施。在經過討論後，隧道公司同意以下安排 —

- (a) 所有車輛（小型巴士及沒載客的士除外）的新收費將延遲至二零零五年五月一日實施；

² 這是仲裁人於二零零五年二月二十八日修訂的版本，當中糾正了一些文書錯誤及包括了一些雙方協定的輕微改動。在原本於二零零五年一月二十六日收到的未經修訂的版本中，仲裁人裁定新隧道費須於二零零五年四月一日或其後加費可盡早妥善實施之日生效。但是，在與隧道公司討論後，該公司同意將生效日期延遲至二零零五年五月一日。

(b) 沒載客的士的新收費將延遲至二零零五年七月一日實施；
及

(c) 小型巴士的新收費將延遲至二零零五年十月一日實施。

16. 律政司已就是否有理據上訴及就裁決上訴的好處徵詢了在是次仲裁中代表政府的兩位領訟大律師（一位來自海外、一位來自本地）的意見。兩位領訟大律師均表示並沒有合理的機會在上訴中勝出。律政司亦同意他們的意見。

17. 根據條例第 55(6)條的規定，運輸署署長須按裁決在切實可行的範圍內盡快藉憲報公告修訂隧道費附表。

財政及交通管理措施

18. 我們預計在新收費生效後，往海底隧道的道路將更加擠塞。所以，除了在下文第 22 段內所述的宣傳安排外，我們亦會在五月一日前向公眾發出公告，鼓勵他們盡量利用公共交通工具及避免在繁忙時間使用海底隧道。我們亦會繼續探討一些更長遠的措施，以減輕三條過海隧道交通流量不平均的問題。

影響

19. 仲裁人對東隧調高隧道費所作的裁決，對環境、可持續發展、生產力或公務員均無影響。對財政、經濟及交通的影響已載於附件 B。

20. 鑑於仲裁人的裁決，我們需要檢討乘客乘坐的士過海的附加費問題。目前，的士乘客如取道海底隧道、西區海底隧道(西隧)或東隧過海均須繳付附加費。附加費由以下收費組成 —

(a) 隧道費 — 須向的士司機付還乘車時由司機墊支的隧道費(海底隧道 10 元、東隧 15 元、西隧 35 元)；以及

(b) 回程隧道費 — 如乘客並非在過海的士站登車，須支付過海的回程隧道費(海底隧道 10 元、東隧及西隧均為 15 元)。

21. 由於仲裁人的裁決會對的士隧道費有影響，一些的士業界人士或會認為經東隧/西隧過海的回程隧道費亦應調高至 25 元，讓過海後未能接得乘客的的士司機無需另外自費 10 元使用東隧/西隧回程，或要往海底隧道忍受擠塞之苦及花上較長的時間排隊過海。我們會就是否應修改回程隧道附加費，徵詢的士業界、交通諮詢委員會及立法會交通事務委員會。假使需要增加的士乘客使用過海隧道附加費，必須要由行政長官會同行政會議修訂《道路交通（公共服務車輛）規例》（第 374D 章）。

宣傳安排

22. 我們會於二零零五年三月十一日發出新聞稿及安排發言人處理傳媒的查詢。同日，隧道公司亦會另外發出其新聞稿。

查詢

23. 如對本參考資料摘要有任何查詢，請致電 2189 2102 與署理環境運輸及工務局首席助理秘書長劉中健先生聯絡。

環境運輸及工務局
二零零五年三月十一日

立法會參考資料摘要

《東區海底隧道條例》

(第 215 章)

東區海底隧道加費仲裁

附件一覽表

附件 **A** — 仲裁人的裁決及裁決理由

附件 **B** — 仲裁人就東隧加費裁決帶來的影響

[此乃中文譯本，以英文本為準]

關於《東區海底隧道條例》(第 215 章)第 55 條

新香港隧道有限公司

申索人

與

律政司司長代表香港特別行政區政府

答辯人

的仲裁事宜

最終臨時裁決

茲因：

1. 根據在一九八六年八月一日制定的《東區海底隧道條例》(“該條例”)第 4 條，新香港隧道有限公司(“該公司”)獲授予以下專營權：
 - (a) 由茶果嶺建造沉管至鰂魚涌，橫跨香港維多利亞港，包括兩條行車管道、兩條鐵路管道及一條為輸送設施及公用設施而設的管道；
 - (b) 建造工程項目中鐵路工程以外的所有其他工程；
 - (c) 妥善保持(a)及(b)段所提述的工程，以及經營行車隧道區(即行車管道所在的劃分地區)，供公眾在向該公司繳付第 IX 部及附表所指明的隧道費後使用，由開始建造日期起，至開始建造日期的 30 周年當日為止；

2. 該條例第 55(3)條(修訂後)規定可於下列情況更改附表指明的隧道費：
 - (a) 由行政長官會同行政會議與該公司協定；或
 - (b) 在並無協定時，由行政長官會同行政會議或該公司根據《仲裁條例》(第 341 章)將更改隧道費的問題提交仲裁。

又因：

3. 御用大律師 **Kenneth Rokison** 根據該條例上述第 55(3)條在一九九七年三月四日(經協議後修訂為一九九七年四月十日)仲裁後裁決並裁定：
 - (a) 該條例附表指明的隧道費應予更改；
 - (b) “私家車、電動載客車輛及的士”的隧道費應提高港幣 5 元，新隧道費為港幣 15 元，而其他車輛的隧道費則按本仲裁裁決附件所載相應調高；
 - (c) 上述已訂明於附件的隧道費增幅及更改後的新隧道費應在一九九八年一月一日起生效。
4. 二零零二年九月二十七日，該公司致函環境運輸及工務局局長，基於函件所載理由申請再度提高隧道收費。
5. 二零零三年七月十五日，行政長官會同行政會議拒絕該公司的申請，遂出現該條例第 55(3)(b)條“並無協定”的情況。
6. 二零零三年八月二十日，該公司代表律師孖士打律師行發出通知書，表明根據該條例第 55(3)(b)條將申請提高隧道費事宜提交仲裁，同時委任御用大律師 **Kenneth Rokison**(地址：20 Essex Street, London WC2R 3AL)為仲裁人。
7. 二零零三年八月二十七日，答辯人的代表律師律政司發出通知書，表明委任御用大律師 **Barry Mortimer**(地址：3/4 South Square, Gray's Inn London WC1R 5HP)為仲裁人。
8. 二零零四年五月七日，經雙方同意，我等仲裁人邀請御用大律師 **Michael Thomas** (地址：Essex Court Chambers, Temple, London EC4Y)接受提名為公斷人，獲其應邀接受。

9. 雙方已交換下列正式書面狀書：
 - (a) 二零零三年十二月十九日發出的申索論點；
 - (b) 二零零四年四月十六日發出的抗辯論點；
 - (c) 二零零四年五月七日發出的抗辯論點詳情；以及
 - (d) 二零零四年七月十三日發出的答覆論點。
10. 二零零四年九月二十日、二十一日、二十二日、二十三日及二十四日，有關仲裁在香港中環交易廣場第二期 38 樓香港國際仲裁中心進行口頭聆訊。申索人法律代表為資深大律師 **Mr Joseph Fok**，答辯人法律代表為御用大律師 **Mr Stewart Boyd** 及資深大律師 **Mr Anderson Chow**。仲裁程序已進行錄音，並交由 **Wordwave International Asia** 記錄謄寫。
11. 聆訊開始時，雙方同意應由 **Michael Thomas** 主持聆訊，惟假如各仲裁人意見一致，他不會以任何方式“對提述提出意見”。仲裁人在此最終臨時裁決意見一致，他並無以任何方式“對提述提出意見”。
12. 雙方在聆訊前交換並提交書面論點綱要，再各自提交書面陳詞。
13. 聆訊前，雙方在二零零四年九月十七日簽訂書面協議“隧道費收入協議”(載於裁決理由附件 1)，同意交通專家(申索人的交通專家為 **MVA Hong Kong Limited**，答辯人的交通專家則為施偉拔有限公司)的證據。
14. 根據“隧道費收入協議”，代表申索人的 **Mr Morrison**、代表答辯人的 **Mr Macleod** 及雙方同意在仲裁中採用二零零四年九月十八日書面開列的計算方法(載於裁決理由附件 2)。
15. 申索人送達報告書及陳述書後，曾傳召下列財務專家及證人作供：
 - (a) **Mr Meocre Li**(證人陳述書日期為二零零四年七月十五日)；以及
 - (b) **Mr Kenneth Morrison** (報告書日期分別為二零零三年十二月十九日、二零零四年七月十三日及二零零四年九月七日的一份補充陳述書)。

16. 申索人亦把 **Mr Joseph Ferrigno** 一九九七年一月八日為一九九七年仲裁提交的陳述書列為證供。**Mr Ferrigno** 沒有在是次仲裁中作供。
17. 答辯人送達報告書及陳述書後，曾傳召下列財務專家及證人作供：
 - (a) **Mr Iain Macleod** (報告書日期分別為二零零四年四月十六日、二零零四年八月二十日及二零零四年九月十八日)；以及
 - (b) **Mr Roger Thomas Best** (證人陳述書日期為二零零四年七月三十一日)。
18. 雙方在聆訊期間協議，如我等決定應更改經修訂後該條例附表指明的隧道費，我等應指明加費金額並訂出新隧道費(參照“私家車、電動載客車輛及的士”的隧道費)，而雙方可協定附表所載其他車輛的有關相應隧道費。
19. 在聆訊期間，申索人的代表大律師請我等交代裁決的理由。
20. 雙方同意我等在現有階段對堂費暫不裁決，但應作出最終臨時裁決。如雙方未能協定堂費，則日後再行陳詞及另行裁決。

因此，我等，即 **Kenneth Rokison** 及 **Barry Mortimer**，全面考慮所提交的口頭及書面陳詞及在我等面前援引的證據後，作出最終臨時裁決如下：

基於“裁決理由”及其附件(附件 B)所載的理由，而該等理由屬本裁決的一部分及附於本裁決之後，

我等現裁決並裁定：

1. 經修訂的該條例附表指明的隧道費須予更改；
2. “私家車、電動載客車輛及的士”的隧道費須提高港幣 10 元，新隧道費為港幣 25 元，以及按照附件 A 相應提高其他車輛的隧道費；
3. 上述隧道費增幅及載列於附件 A 的更改後的新隧道費須於二零零五年五月一日生效。

日期：二零零五年一月二十日

於二零零五年二月二十八日由雙方協議修訂。

御用大律師 **Kenneth Rokison**
(簽署)

御用大律師 **Barry Mortimer**
(簽署)

附件 A

最終臨時裁決的附件

車輛類型	收費 (港元)
電單車、機動三輪車	13
私家車、電動載客車輛、的士	25
公共及私家小型巴士	38
許可車輛總重不超逾 5.5 公噸的輕型貨車及特別用途車輛	38
許可車輛總重為 5.5 公噸或以上但不超逾 24 公噸的中型貨車特別用途車輛	50
許可車輛總重為 24 公噸或以上但不超逾 38 公噸的重型貨車特別用途車輛	75
公共及私家單層巴士	50
公共及私家雙層巴士	75
超過兩條車軸的每條額外車軸	25

[此乃中文譯本，以英文本為準]

關於《東區海底隧道條例》(香港法例第 215 章)第 55 條

新香港隧道有限公司

申索人

與

律政司司長代表香港特別行政區政府

答辯人

的仲裁事宜

仲裁裁決理由

(二零零五年一月二十日作出的最終臨時裁決的一部分)

概述及背景

- 1.1 如裁決書正文第 19 段所述，申索人的代表大律師要求我等作出一份列明裁決理由的裁決書，故現列述如下。下述裁決理由為我等於二零零五年一月二十日作出的裁決不可分割的一部分。在上述裁決中，我等裁決並判定該條例修訂附表指明的隧道費應根據裁決所述的幅度更改。修訂附表所指明的隧道費，為一九九七年三月四日御用大律師 Mr Kenneth Rokison 在其列明理由的裁決(一九九七年的裁決)中裁決的隧道費。
- 1.2 申索人新香港隧道有限公司為數家大型公司合組的公司。答辯人持有申索人少量股份。下稱申索人為“該公司”，答辯人為“政府”。
- 1.3 雙方均清楚知道該公司如何獲批授 30 年專營權，以建造、融資支持及經營東區海底隧道，以及融資支持及建造該條鐵路隧道。詳情載於一九九七年的裁決。

1.4 雙方協議，30 年專營權由該條海底隧道建造工程展開起計，即一九八六年八月七日。因此，專營權將於二零一六年八月六日屆滿。

1.5 上述專營權受《東區海底隧道條例》(香港法例第 215 章)(“該條例”)規管。該條例經制定後於一九八六年八月一日生效。

該條例

2.1 該條例的有關條款載錄於本裁決理由附件 B。

2.2 該條例的附表指明通車時隧道費如下：

<u>分類</u>	<u>車輛</u>	<u>隧道費</u>
1.	電單車、機動三輪車	5 元
2.	私家車、電動載客車輛、的士	10 元
3.	公共及私家小型巴士	15 元
4.	許可車輛總重不超逾 5.5 公噸的輕型貨車及特別用途車輛	15 元
5.	許可車輛總重為 5.5 公噸或以上但不超逾 24 公噸的中型貨車及特別用途車輛	20 元
6.	許可車輛總重為 24 公噸或以上但不超逾 38 公噸的重型貨車及特別用途車輛	30 元
7.	公共及私家單層巴士	20 元
8.	公共及私家雙層巴士	30 元
9.	超過兩條車軸的每條額外車軸	10 元

2.3 更改附表所指明的隧道費，須符合該條例第 55(3)及 55(4)條的規定。

第 55(3)條規定：

(3) 附表所指明的隧道費—

(a) 可由總督會同行政局與道路公司協定而予以更改；或

(b) 在並無協定時，由總督會同行政局或道路公司根據《仲裁條例》(第 341 章)將更改隧道費的問題提交仲裁。

第 55(4)條規定：

- (4) 對於根據第(3)款提交的仲裁，仲裁人須以有需要確保道路公司在根據本條例履行其義務或行使其權利時，獲得合理但非過多的報酬為準則，並顧及以下各點—
- (a) 自本條例制定或自上一次根據本條釐定隧道費(視屬何情況而定)以來，香港經濟情況的任何重要變動；
 - (b) 道路公司根據第 75 條所作出的任何上訴遭駁回；
 - (c) 任何影響道路公司行使其根據第 4(1)條獲批授的專營權權利的其他情況，有任何重要變動；
 - (d) 引進或更改就使用行車隧道而徵收的任何稅項或徵費的效果；
 - (e) 隧道費或收取隧道費的未來權利不得用作建造鐵路工程的融資的原則，亦不得用以直接或間接解除本條例所施加於鐵路公司的任何義務的原則；及
 - (f) 任何其他有關事宜。

一九九七年的裁決

3.1 雙方“並無協定”，於是根據第 55(4)條進行仲裁，其後得出一九九七年的裁決，裁定隧道費於一九九八年一月一日起更改如下：

<u>分類</u>	<u>車輛</u>	<u>隧道費</u>
1.	電單車、機動三輪車	8 元
2.	私家車、電動載客車輛、的士	15 元
3.	公共及私家小型巴士	23 元
4.	許可車輛總重不超逾 5.5 公噸的輕型貨車及特別用途車輛	23 元
5.	許可車輛總重為 5.5 公噸或以上但不超逾 24 公噸的中型貨車及特別用途車輛	30 元
6.	許可車輛總重為 24 公噸或以上但不超逾 38 公噸的重型貨車及特別用途車輛	45 元
7.	公共及私家單層巴士	30 元
8.	公共及私家雙層巴士	45 元
9.	超過兩條車軸的每條額外車軸	15 元

- 3.2 在一九九七年的仲裁中，雙方均同意量度第 55(4)條所指的合理但非過多的報酬，適當的尺度應是該公司的除稅後股本內部回報率。仲裁人亦應考慮該公司的現金流量及累計除稅後純利與該公司投標及／或獲批專營權時提交的相關預測數字的比較。
- 3.3 御用大律師 Mr Kenneth Rokison 在一九九七年的裁決中表示，根據第 55(4)條，對該公司來說，合理但非過多的報酬確有幅帶或範圍。關於這點，他表示同意一九九零年十一月十二日 Sir Michael Kerr 在考慮海底隧道專營者增加隧道費的申請時的裁決中所作的分析。
- 3.4 御用大律師 Mr Kenneth Rokison 並在一九九七年的裁決中表示，合理報酬的“範圍”應是整個專營期內介乎大約 15%至 17%的除稅後股本內部回報率。再者，更改隧道費以確保除稅後股本內部回報率不低於大約 15%亦屬恰當。
- 3.5 基於上文所述，私家車、電動載客車輛及的士的隧道費被裁定應增加港幣 5 元，其他車輛的隧道費也應相應調高。御用大律師 Mr Kenneth Rokison 提出裁決理由時，已估計隧道費將需每隔約五年作出類似的增加。

本仲裁中出現第 55(3)條所述的“並無協定”情況

- 4.1 二零零二年九月二十七日，該公司致函環境運輸及工務局局長，申請把私家車及的士的隧道費增加港幣 5 元，其他車輛的隧道費則按比例調高。該公司的理據是基於一九九七年的裁決總結(詳載於該份函件)，以及仲裁人估計隧道費將需每隔約五年再作類似增加。再者，(雖然一九九七年評估時所作假設大多未有如期實現)發信當日可能取得的除稅後股本內部回報率，與 17%的上限相距甚遠，而且“大部分情況”顯示該公司的回報低於合理回報的 15%下限。
- 4.2 二零零三年七月十五日，行政長官會同行政會議否決上述申請。下文撮述抗辯論點中陳述的否決理由：
- (a) 該公司的財政狀況持續穩健。銀行貸款已於二零零一年七月償清，到二零零二年年末時，累計利潤會達港幣 21.35 億元。截至二零零三年五月，該公司所派股息總額達港幣 17.5875 億元。
 - (b) 與其他隧道公司比較，該公司的財政表現非常理想。
 - (c) 交通諮詢委員會認為，“合理回報”的水平定於香港經濟蓬勃之時，但其後情況逆轉，該水平不再適用。因此，以目前的經濟情況來看，13.73%的內部回報率似乎高於“合理”回報。

- (d) 一九九三至九七年間，綜合物價指數的升幅介乎 5.8%(1997)至 9.1%(1995)，通脹下跌至一九九八年的 2.8%。香港自一九九九年開始出現通縮，當年的比率為 4.0%。
- (e) 東區海底隧道的引道並無出現過度擠塞的情況。
- (f) 基於上述理由，不論是財政還是交通管理方面，均沒有合理理據支持加費。

上述各項理由與政府於二零零三年七月十五日發出的新聞稿並非完全相符，惟此點未在考慮之列。

雙方同意的論點

- 5.1 在一九九七年的仲裁中，雙方均同意整個專營期內適當的除稅後股本內部回報率是量度合理但非過多報酬的適當尺度。
- 5.2 雙方亦同意，仲裁的目的應是防止報酬降至低於內部回報率的合理但非過多幅帶或範圍下限，以確保該公司在專營期內所得的報酬達致上述水平。
- 5.3 二零零四年九月十七日，雙方的運輸專家根據一系列不同的隧道費方案作出的交通預測，達成協議。同年九月十八日，財務專家就雙方各自所提的除稅後股本內部回報率達成協議。他們亦協定只根據方案 A（即不會再行調高隧道費）就該公司計算至二零零四年年底及專營期完結時的累計純利及累計股息的預測。
- 5.4 下文載述在聆訊中提出的各項方案：

方案	隧道費增幅(1)	隧道費增幅(2)	內部回報率
A	不適用	不適用	13.64%
B	5 元 (二零零五年一月一日)	5 元 (二零一零年一月一日)	14.50%
C	10 元 (二零零五年一月一日)	不適用	14.74%
D	8 元 (二零零五年一月一日)	8 元 (二零一零年一月一日)	14.84%
E	10 元 (二零零五年一月一日)	5 元 (二零一零年一月一日)	14.91%
F	10 元 (二零零五年一月一日)	10 元 (二零一零年一月一日)	15.03%

- 5.5 協議顯示，如日後不再調高隧道費，該公司在整個專營期內的預計稅後股本內部回報率會是 13.64%。按此回報率計算，於二零零四年年底以及專營期完結時，該公司的累計利潤分別會達 2,673,007,000 元及 6,434,337,000 元，而累計股息分別會達 2,288,502,000 元及 6,434,337,000 元。

問題

- 6.1 作出決定的關鍵在於有需要確保該公司根據該條例履行其義務或行使其權利為準則，並考慮該條例第 55(4)條所載“顧及的事項”後，該公司的報酬是否低於或必會降至低於合理但非過多的水平。因此界定何謂合理但非過多的報酬是進行本聆訊時的一項主要工作。
- 6.2 第二個重要問題是，假如該公司的報酬低於這個水平，隧道費的增幅應為何及隧道費應由何時起調高？
- 6.3 另外還有下述兩個附帶問題：
- (a) 根據該條例第 55(4)(a)條，自上一次釐定隧道費以來，香港經濟情況的變動是否相對合理報酬來說屬重要的變動？如有的話，幅度為何？
 - (b) 基於一九九七年的裁決考慮，是否應禁止政府進行聆訊時指稱合理報酬的水平應低於 15%的內部回報率。

禁止重提已裁決事項：問題

- 7.1 在處理其他事項前，宜先判定禁止重提已裁決問題的事項。
- 7.2 雖然該公司並未陳請禁止重提已裁決的問題，但在最後陳詞時，資深大律師 Mr Joseph Fok 經仲裁庭鼓勵後提出這點。我等亦已收到雙方就此作出的書面陳詞，謹此致謝。
- 7.3 簡而言之，該公司以一九九七年的裁決作為判定雙方提出的報酬水平是否合理的依據。
- 7.4 由於香港法例第 341 章《仲裁條例》(第 2AB 條)適用於這項法定仲裁，因此該公司接納仲裁與“公眾”攸關。不過，該公司指政府不能重提已裁決的問題，原因是基於第 18 條的規定，仲裁協議須“包括如下的規定，即：仲裁人……所作的裁決即為最終裁決，且對各方……具約束力”。

- 7.5 即使我等接納該公司就禁止重提已裁決的問題作出的陳詞，該公司仍請我等審理證據是否可信以作判斷。
- 7.6 政府陳詞，扼要言之，是：該條例第 55(4)(a)條規定仲裁人爲本個案作出裁決時，必須考慮自上一次根據一九九七年的裁決釐定隧道費以來香港經濟環境的任何重要變動，因此政府並未被禁止重提已裁決的問題。再者，香港經濟的確出現上述的重要變動，因此合理報酬的幅帶並非固定或不可改變的。
- 7.7 其次，政府認爲裁決牽涉公眾利益，因此就算政府已重行考慮釐定內部回報率合理水平的理據，仍不宜阻止政府提出論據。政府提出，*已裁事實*的原則不適用於牽涉公眾利益的公法事務，這次仲裁正是如此。

禁止重提已裁決事項：結論

- 8.1 在一般情況下，雙方不得在其後的程序中重新討論已在仲裁中作出最終裁決的同一事宜。法定仲裁如訂有最終性條文，一如上述裁決，則這項原則更須恪守。
- 8.2 但是，進行這些程序期間，毫無疑問，政府未遭禁止指稱上一次釐定隧道費以來香港的經濟環境出現重要變動。否則，該條例第 55(4)(a)條即形同虛設。政府顯然可以此爲理據，重新討論合理報酬的問題。
- 8.3 一般而言，政府是否應被禁止重新討論同一問題，仍存疑問。
- 8.4 我等考慮兩項因素後得出結論：政府一般而言不應被禁止在進行這些程序期間提出理據。
- 8.5 第一是該條例第 55(4)條所需顧及的事項的範圍，特別是第 55(4)(f)條：“任何其他有關事宜”。
- 8.6 第二是釐定隧道費的仲裁程序與大眾攸關。雖然 R(Munjaz) v Mersey Care NHS Trust [2003] 3 WLR 1505 涉及司法覆核，但其法律程序牽涉公眾，性質與這次仲裁相似。(當時的)大法官 Hale 在判詞第 1535 頁中指出：

“但禁止重提已裁決的問題是一個適用於私法程序的原則……在司法覆核中，……總會牽涉不在場的第三方：廣大公眾或公眾利益。他們不應因爲公共機關當局未能在首次審訊中向法庭鋪陳所有相關資料及論據而遭受不公平的對待。若公共機關當局確已根據先前判決重行考慮，但卻得出與法庭首次審訊的結論不完全相符的結論時，他們更不應因而遭受不公平的對待。因此，R v

Secretary of State for the Environment Ex p Hackney London Borough Council [1984] 1 WLR 592 一案中禁止重提已裁決的問題的原則是否根本適用於司法覆核程序的問題，我等與本庭同樣存疑。”

- 8.7 為全面起見，應當指出在某些情況下，即使是與公眾相關的程序，公共機關當局若重新討論已裁決問題，仍可能屬於濫用程序。惟此情況與本個案無關。

我等在這次仲裁中的工作

- 9.1 認清工作內容有助我等考慮各項問題。為確保該公司在履行其義務或行使其權利時，可獲合理但非過多的報酬，在判定隧道費是否需要更改，以及一旦需要更改時應有的幅度，我等必須：

- a) 釐定何謂合理但非過多的報酬水平；
- b) 釐定該公司是否曾經一直、現正或將會達致或保持該報酬水平；
- c) 如未能達致或保持，則釐定隧道費的更改幅度，以確保可達致該水平。

- 9.2 處理這項工作時，仲裁庭理論上可以有許多方法評估該公司報酬是否合理。正如一九九七年的裁決第 24 頁指出，仲裁庭擁有頗大的酌情權。對此我等二人均表同意。

- 9.3 正如我等在這次仲裁中指出，而一九九七年的仲裁亦曾提及，雙方已同意量度合理報酬的適當尺度為該公司在整個專營權期內的除稅後股本內部回報率。

- 9.4 須知上述內部回報率的主要作用，是在項目開展之時投入所需資金之前預測預計回報率，然而這並非其唯一用處。在項目進行期間或在結束時，都可以此衡量項目的預計內部回報率現正或已經達致或保持在哪一個水平。

原則問題

- 10.1 衍生的原則問題，是合理但非過多的報酬的水平一旦確立須予保持後，應否隨香港特殊的經濟變化或其他變化而變動，又或是否可視乎當前情況不時更改及重新評定。

- 10.2 顯然，若純粹從實際角度而言，如果有最高程度的肯定性，不單對該公司有利，對政府甚至對公眾都有好處。雖則該公司作出投資時，未能預期現有比率相對日後經濟各種不明朗因素的影響應如何衡量，而

以預期回報率比照一個隨時變動的目標，亦會帶來相當程度的不明朗情況—稍後研究該條例第 55(4)(a)條的影響以及何謂“重要”的經濟環境變動時，我等會重提此點。

一九九七年的仲裁的細節

- 11.1 政府並不是因為御用大律師 **Mr Kenneth Rokinson** 處理仲裁的手法有任何謬誤，而重提一九九七年的仲裁有助裁決本個案。政府認為，視作合理的內部回報率，應按照最新的資本資產訂價模式，並考慮經濟環境期間的變化而加以更改。即時或日後應按照資本資產訂價模式計算評估或更改內部回報率的主張，在一九九七年時未有提出爭辯。
- 11.2 雙方雖可直截了當請仲裁人審閱該公司在決定開展這項業務之時意圖的證據，不過其實雙方已同意在資訊備忘錄及說明備忘錄說明的東區海底隧道預計內部回報率，以及其他類似的採用“建造、營運及移交”方式進行的隧道工程項目的預計內部回報率之間取其平均數為預計回報率。雖然曾經計算過海底隧道按資本資產訂價模式計算所得，並加入比照數字的平均數，但當時這樣做全因原本投資時明顯沒有任何預計或預期內部回報率而已。
- 11.3 根據一九九七年的仲裁的背景，仲裁人總結如下(其中包括)：
- a) 報酬確有合理範圍；
 - b) 量度該公司報酬是否合理的適當尺度是整個專營期內的內部回報率；
 - c) 衡量該公司的報酬是否合理，唯一的方法是參考最終可達致適當內部回報率的某些假設模式，此外還需考慮該公司的現金流轉，以及特別考慮其累計除稅後純利，把這些數字與該公司投標及／或授予專營權時提交的預測數字比較；
 - d) 說明備忘錄及資訊備忘錄中不利情況的數字較基本情況的數字能提供較佳指引，說明有關一方認為合理幅帶應採用的下限(因為投資者得悉存在風險，其回報不會高於不利情況下預測的數字，但看來仍願意讓資金承受風險)；
 - e) 如要釐訂報酬合理的水平，便應參考所有可用證據，包括其他類似項目的預計報酬水平，即使此類項目是在東區海底隧道有關條例實施後才發展，而相關預測是在條例實施後才作出；

- f) 最後，按專家及雙方提出的數字為基礎，整個專營期內的內部回報率的合理水平應介乎大約 15% 至 17%；隧道費需要更改在於確保該公司的報酬不會低於大約 15%。

指稱出錯

- 12.1 雙方就進行一九九七年的仲裁而協定的數字一般而言並無爭議，惟政府認為海底隧道資本資產訂價模式的數字 16.92%(經代表政府的 Mr Best 及代表該公司的 Mr Li 同意)不準確。Mr Best 認為無風險利率為最優惠貸款利率減約 3%，所以上述數字應該下調。因此他提出把數字定為 14.41% 而非雙方協定的 16.92%，藉此減低平均值，從而把內部回報率的合理幅帶下限由 15% 改定為大約 14.5%。
- 12.2 進行一九九七年的仲裁時，為何 Mr Best 不願接受 Mr Li 提出的數字而雙方仍同意輸入 16.92% 作平均值，我等只能猜測。Mr Li 在作供時解釋如何計算出 16.92% 的數字。Mr Best 則無法追述雙方協定這個數字的始末，也許雙方只不過就是接受 Mr Li 的意見。不過，Mr Best 在一九九七年的仲裁協議書另一份資料文件中明確提出異議，所以協議訂定之時，雙方及雙方律師定必知悉其意見，因此不能總結說此協議錯誤訂立。為此，我等不能以上述理由，把一九九七年的決定視為有謬誤。
- 12.3 為此，我等認為在缺乏清晰證據的情況下重新審定一九九七年的仲裁時協定的數字，並無理據。此舉不但有如取去標示水道的浮標(一九九七年的裁決中御用大律師 Mr Kenneth Rokison 所作比喻)帶來不明朗的情況，對該公司亦有欠公平。
- 12.4 再者，若取海底隧道項目達致的實際內部回報率而不用資本資產訂價模式計算所得暫代預計內部回報率，則 16.92% 的數字可算合理。一九九零年 Sir Michael Kerr 進行仲裁時此數為 18.4%，最終一九九九年時，Mr Morrison 稱內部回報率已升至 18.9%。

處理仲裁的手法

- 13.1 我等已表示一九九七年的裁決不會引起禁止重提已裁決的事項，然而亦不代表現在應完全不理會所作裁定。該項決定基於雙方在多個範疇協定的意見作出的，這些範疇不止限於交通及財務，亦關乎量度報酬是否合理的適當尺度。這些協定意見只為一九九七年的仲裁而作出，我等非常清楚，惟內部回報率涵蓋項目的 30 年期。因此，期間香港經濟情況出現變化，亦應已在預料之內。
- 13.2 既無有力證據證明一九九七年的仲裁應作相反結論，則該結論應得到重視。對雙方及市民來說，這個做法既務實又公平。

- 13.3 另有兩點值得一提。第一，內部回報率既然涵蓋項目的 30 年期，若落實政府提出的論點，下調內部回報率就得追溯至項目展開之時，等同於否定一九九七年的裁決。第二，雙方雖明白仲裁人無權在一九九七年的裁決決定增加隧道費一次之外作出其他裁決，不過亦請仲裁人提供日後仲裁的指引，以判斷假若仲裁之時所作交通預測證實準確，則再調整隧道費是否適當。這個處理手法與政府目前提出可不時重新評定適當的內部回報率的建議並不一致。若證據證實這點，亦理當這樣處理。

證據

- 14.1 政府所提出的論據，核心是自隧道費於一九九七年仲裁中裁定後，香港經濟情況重大的負面改變的後果。換言之，15%不再視作內部回報率合理報酬的底線。政府的論點綱要準確扼述有關變化的證據如下：

“……自上次在一九九七年三月釐定隧道費後，香港的經濟情況急劇惡化，主要是由於一九九七年下半年起出現亞洲金融風暴以及二零零三年本港爆發嚴重急性呼吸系統綜合症。從本地生產總值、綜合物價指數、恆生指數、高失業率等指標清晰可見，經濟不景影響範圍之廣、持續時間之久，自一九六一年政府開始統計本地生產總值增長及通脹數字以來，前所未見。

從一九八六年(批出專營權)到一九九七年(上一次釐定隧道費)，除一九九五年全年本地生產總值增幅僅達 6.5%之外，其餘每年的增幅由 10.5% 至 23%不等。可是，從一九九八年到二零零三年六年間，其中五年本地生產總值萎縮(幅度由 0.8%至 4.8%不等)，只有二零零零年一年錄得 3.4%的增長。

一九八六年至一九九七年間，全年通脹率在 3.8%與 11.6%之間。一九九八年，通脹率降至 2.8%，隨後一九九九年至二零零三年的五年間，通縮幅度為每年 1.6%至 4%。”

- 14.2 與此同時，同一期間發生兩場股災。
- 14.3 傳召的各位專家均對研究這個項目的發展以及周邊的經濟環境，進行極為深入的研究。政府傳召的 Mr Macleod 在德意志銀行的研究小組協助之下進行的研究同樣出色。特別一提的是 Mr Macleod 認為 15%的內部回報率不再是合理回報幅帶的下限。他指出該項目當時的資本資產訂價模式，若以今日計算，應低於 15%，以闡明其論點。其證據為合理回報現應為介乎 12%至 14%的內部回報率，不過，若假設從二零零三年至專營期完結時名義上隧道費維持不變，則按目前的交通預測計算 30 年整個專營期內的內部回報率可達致 13.82%。

- 14.4 資本資產訂價模式通常用作計算資金的成本；換言之，投資者投資某個項目前以這個方法釐定預計可取得的回報。資本資產訂價模式不過用作反映計算時資金成本的大概情況，只與當時的資金成本有關，並非為某個特定時段而設定，亦沒有將日後所作的財政假設或行車量的預測數字的因素包含在內。
- 14.5 此外，Mr Macleod 接受盤問時同意不論內部回報率為何，資金成本都可以變動的看法。其實，利用資本資產訂價模式評估投入資金的價格或價值時，並非以該項投資的預計回報為依歸，而是按同額資金投入股票市場在某段時期理論上可取得的回報計算。
- 14.6 證據清楚表明，資本資產訂價模式與內部回報率的比較並非對等的比較，代表政府的 Mr Best 傳召作供時亦說明這點。
- 14.7 考慮一九九七年起經濟不景或經濟的變化是否該條例第 55(4)(a)所指“重要”時，應把這些變化與項目的 30 年期一併考慮。首先，根據政府的預測，二零零四年的本地生產總值有可能(只屬可能)出現正數。此外，雖然經濟不景的程度為前所未有，二零零三年的綜合物價指數仍較一九九二年高出 28%，與一九九五年的數字幾乎完全相同。同樣恒生指數自項目展開以來的升幅亦應考慮。雖然一九九八年八月發生股災時指數為 6,545 點，二零零一年九月時為 8,894 點，到二零零三年十二月時已升至 12,576 點。此外，二零零三年年底時，恒生指數為 12,240 點，一九九五年年底時只有 10,073 點。
- 14.8 即使是二零零三年的本地生產總值，亦略高於一九九六年的數字，對比一九九五年的數字更大幅提高。
- 14.9 我等得悉，雙方均沒有以項目展開之時至一九九七年的仲裁之間一段時間內本港經濟增長迅速為理由，藉再提高隧道費增加該公司的報酬，而將公司報酬穩定於保持預計內部回報率的水平。

結論

何謂合理報酬水平？

- 15.1 我等憑呈交的證據以釐定現今合理但非過多的報酬水平，並判斷此水平是否曾經一直、現正或將會達致或保持時，該條例規定我等須考慮(因素之一是)香港自一九九八年一月一日以來經濟環境的重要變化。
- 15.2 因雙方均同意評估合理報酬範圍的適當基準應為項目 30 年期內除稅後股本內部回報率，仲裁庭需要衡量工程展開後一九九八年以來各種變化對經濟帶來的確實而重大變化。在這個背景之下，我等必須衡量自一九九七年的仲裁以來各種變化的重要程度。

- 15.3 我等已於上文第 14.7 至 14.9 段作出比較。我等可予補充支持所述各點，所根據者為政府預測目前顯示，經濟不景的嚴重程度正在減退。惟我等目前選擇不計及此證據。
- 15.4 我等審慎考慮呈交的所有證據後，認定上次釐定隧道費後，本港經濟情況後發生的變化並非“重要”。這些變化一旦與項目展開後已知的變化相比，即可見不足以影響整個專營期合理但非過多報酬的整體水平。
- 15.5 此外，考慮該條例第 55(4)條所述其他需要“顧及的事項”時，呈交的證據不能令我等信服整個專營期內以除稅後股本內部回報率計算的合理但非過多的報酬範圍，應有別於一九九七年的裁決所釐定的水平。
- 15.6 我等雖明白在項目的經營期間出現的某些急劇而持久的經濟環境變化會引致檢討的需要，但若在 30 年專營期內在經濟並無出現重大波動時不斷檢討及調整隧道費，並不符合雙方及公眾的利益。據我等理解，此為該條例真正的作用。
- 15.7 是以我等總結如下：該公司的合理但非過多的報酬水平應為整個專營期內除稅後股本內部回報率 15% 至 17%，因此仍然是一九九七年的裁決釐定的水平。

報酬水平是否得以保持？

- 16.1 財務專家之間的協議顯示，如不實施加費，報酬水平會下降至低於 15% 的範圍。從方案 A 可見，預測內部回報率在專營期結束時只達致 13.64%。
- 16.2 此外，該協議顯示，如不實施加費，在專營期結束時，預測累計純利及預測累計股息都會遠低於資訊備忘錄所載的不利情況預測。在專營期結束時，預算累計利潤及股息均為港幣 6,434,337,000 元，若根據上述不利預測計算則均為港幣 8,111,901,000 元。
- 16.3 如要保持合理但非過多的報酬，則需增加隧道費。

所需增幅為何？

- 17.1 在評估所需的增幅時，我等以處理一九九七年的仲裁的手法為準。因此，我等會盡力裁定一個增幅，讓該公司所獲報酬能回復並保持在內部回報率的合理幅帶或範圍的下限(大約 15%)。
- 17.2 代表政府的 Mr Boyd 在論據中表示，要隧道用者在出現前所未有的通縮時承擔隧道費的增幅，並不公平。我等固然會盡力只裁定准予作出

必需的增幅，但亦必須指出，廣義來說，該條例着重作出投資的該公司所獲報酬的合理程度，而非隧道費的合理程度。此外，與其他海底隧道相比，東隧收費較為相宜。

- 17.3 我等考慮過各個提呈的方案後，最終認為批准私家車、電動載客車輛及的士的隧道費提高港幣 10 元是適當而必須的，而其他車輛隧道費則按雙方協定並載於最終臨時裁決附件 A 的增幅相應提高。各項加費將於二零零五年五月一日生效。我等作出這項裁決，已料到約五年後東隧需再有類似加費。

堂費

- 18.1 聆訊結束前，雙方邀請我等對堂費問題暫不裁決。如雙方未能因應本裁決協定堂費，則日再行陳詞另行裁決。

御用大律師 Kenneth Rokison
(簽署)

御用大律師 Barry Mortimer
(簽署)

附件 B

《東區海底隧道條例》(第 215 章)的有關係文

.....

4. 道路專營權

- (1) 在符合本條例的規定下，道路公司擁有專營權以—
 - (a) 建造沉管；
 - (b) 建造工程項目中鐵路工程以外的所有其他工程；
 - (c) 為(d)段所指明的目的，及在第(2)款所指明的期間內，妥善保持(a)及(b)段所提述的工程(根據工程項目協議會移交政府的工程除外)；及
 - (d) 在第(2)款所指明的期間內，經營行車隧道區，供公眾在向道路公司繳付第 IX 部及附表所指明的隧道費後使用。
- (2) 第(1)款所提述的期間，由開始建造日期起，至開始建造日期的 30 周年當日為止。

..... 13. 政府可持有道路公司的權益

- (1) 政府有權—
 - (a) 在(b)段所述事項發生前，持有百分之五的股份；及
 - (b) 當由沙田範圍經大老山之下或大老山範圍的隧道通往東九龍的接駁幹道開放供公眾使用時，另外持有百分之二點五的股份。
- (2) 在有關事項發生後 14 天內，道路公司須促致有足夠數目的股份轉讓給政府，以確保一經移轉後，政府在緊接該事項發生後持有其藉第(1)款有權持有的股份.....

- ……15. 建造工程所需的開支由道路公司負擔
- (1) 道路公司須按照工程項目協議及本條例，以及在第 17 條所指明的期限內，進行建造工程，並負擔有關的開支……
- ……17. 完成工程的期限
- (1) 除本條另有規定外，道路公司須在由開始建造日期起計 42 個月內，或經總督會同行政局批准延長的期限內完成建造工程……
- ……37. 沉管及道路工程的修葺
- (1) 直至根據第 4(1)條批授的專營權屆滿或遭撤銷為止，道路公司須將下述結構及工程保持在修葺妥善的狀況，達到路政署署長滿意的程度—
- (a) 沉管的結構，包括全部封口元件、分隔道路和鐵路管道的隔牆，以及保護巖層；及
- (b) 道路公司根據第 4(1)(c)條有權妥善保持的全部工程，不論該等工程位於沉管之內或之外……
- ……44. 道路開始經營日期
- (1) 行車隧道及其引道須在由運輸署署長所決定及藉憲報公告的日期開放供公眾使用……
- ……45. 道路公司提供隧道設施
- 在符合本條例的規定下，道路公司須在道路開始經營日期當日及之後，以及在藉第 4 條批授的專營權根據第 4(2)條持續的整段期間內，提供及操作達到運輸署署長滿意的程度的足夠、能發揮效用及安全的設施，以供汽車通過行車隧道。
46. 隧道設施的使用權
- 在符合本條例的規定下—
- (a) 行車隧道須供已繳付附表所指明的隧道費的汽車通過；及

- (b) 道路公司不得在沒有合理理由的情況下阻止或拒絕讓行車隧道作該用途。

47. 隧道交通的管制及安全

- (1) 道路公司須為行車隧道區內的汽車及人的管制及安全，提供人員及設施，以達到運輸署署長滿意的程度。
- (2) 提供該等人員及設施的開支須由道路公司支付。

……51. 行車隧道區內的廣告宣傳

- (1) 道路公司如事先取得運輸署署長的書面批准，可按道路公司就收費及其他事宜所釐定的條件，使用或准許使用行車隧道區的任何部分作廣告宣傳之用……

……

第 IX 部

收取隧道費

55. 道路公司就行車隧道的使用而收取經批准的隧道費

- (1) 在符合本條例的規定下，道路公司可就汽車通過行車隧道而索取及收取隧道費。
- (2) 根據第(1)款可收取的隧道費，須為附表所指明者。
- (3) 附表所指明的隧道費—
 - (a) 可由總督會同行政局與道路公司協定而予以更改；或
 - (b) 在並無協定時，由總督會同行政局或道路公司根據《仲裁條例》(第 341 章)將更改隧道費的問題提交仲裁。
- (4) 對於根據第(3)款提交的仲裁，仲裁人須以有需要確保道路公司在根據本條例履行其義務或行使其權利時，獲得合理但非過多的報酬為準則，並顧及以下各點—

- (a) 自本條例制定或自上一次根據本條釐定隧道費(視屬何情況而定)以來，香港經濟情況的任何重要變動；
- (b) 道路公司根據第 75 條所作出的任何上訴遭駁回；
- (c) 任何影響道路公司行使其根據第 4(1)條獲批授的專營權權利的其他情況，有任何重要變動；
- (d) 引進或更改就使用行車隧道而徵收的任何稅項或徵費的效果；
- (e) 隧道費或收取隧道費的未來權利不得用作建造鐵路工程的融資的原則，亦不得用以直接或間接解除本條例所施加於鐵路公司的任何義務的原則；及
- (f) 任何其他有關事宜。

(5) 凡根據第(3)款—

- (a) 總督會同行政局及道路公司協定更改隧道費；或
- (b) 依據提交仲裁的仲裁裁決，決定應更改隧道費，

則附表所指明的隧道費須遵從該協定或仲裁裁決(視屬何情況而定)作出更改。

- (6) 運輸署署長須在第(5)款所提述的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。

仲裁人就東隧加費裁決帶來的影響

對財政的影響

政府持有隧道公司 7.5% 的股份。調高隧道費後，政府在二零零五至零六年度可獲派約 1,000 萬元的額外股息。

對經濟的影響

2. 由於東隧隧道費只佔家庭平均開支的極小部分，因此調高隧道費對消費物價指數構成的上升壓力很小。

對交通的影響

3. 根據運輸署的預測，調高東隧收費會令東隧的行車量減少 17% 左右(由目前每日 73,500 架次減少 12,500 架次)。西隧的行車量則會增加 21%(由目前每日 39,200 架次增加 8,400 架次)，海底隧道流量則會增加約 3%(由目前每日 121,700 架次增加 3,800 架次)。