

立法會參考資料摘要

《大老山隧道條例》
(第 393 章)

大老山隧道有限公司增加隧道費的申請

引言

在二零一五年六月二十三日的會議上，行政會議**建議**，行政長官指令批准大老山隧道有限公司(“隧道公司”)的加費申請，新隧道費會由二零一六年一月一日起生效。

理據

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 30 年的專營權(連建造期在內)，負責建造及營運大老山隧道。該隧道的建造成本為 19.6 億元。隧道在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，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。如無法達成協定，則任何一方均可訴諸仲裁。

隧道公司的加費申請

4. 隧道公司至今曾七度增加隧道費，先後在一九九五年五月一日、一九九六年十一月一日、二零零零年一月二日、二零零五年八月一日、二

零零八年十一月三十日、二零一零年十二月二十五日及二零一三年八月一日生效。政府和隧道公司就之前全部的七次加費申請均能達成協定，無須訴諸仲裁。大老山隧道上次增加隧道費，生效日期為二零一三年八月一日，當時除電單車以外的各類車輛和兩條車軸以上每條額外車軸均增收 2 元，而電單車則增收 1 元。當時的隧道費加權平均增幅為 11.1%。

5. 二零一四年九月二十三日，隧道公司第八次提交加費申請，要求在二零一五年八月一日起增加大老山隧道各項收費，詳情如下：

- (a) 各類車輛和兩條車軸以上每條額外車軸（“額外車軸”）的隧道費增加 3 元，電單車除外；以及
- (b) 電單車的隧道費增加 2 元。

各類車輛隧道費的增幅介乎 9% 至 18%，隧道費加權平均增幅為 15%¹。這樣的加費可讓隧道公司在 30 年專營期內取得 6.91% 的名義稅後股本內部回報率（“內部回報率”）。

6. 政府收到隧道公司的加費申請後，促請隧道公司重新考慮是否確有需要增加隧道費和建議的加幅是否適當，並進一步游說隧道公司調低申請的隧道費增幅，特別是減低加費對公共交通車輛（即公共小型巴士和巴士）及貨車的影響。隧道公司其後在二零一五年三月二十六日修訂原有的建議，並同意調低建議的隧道費增幅如下：

- (a) 公共小型巴士和各類貨車的隧道費不予增加；
- (b) 單層及雙層巴士的隧道費增加 1 元；
- (c) 電單車和私家小型巴士的隧道費增加 2 元；以及
- (d) 私家車、的士和每條額外車軸的隧道費增加 3 元。

¹ 隧道費的加權平均增幅，是根據建議隧道費和大老山隧道實際行車量計算所得隧道費總收入增加的百分比。

經修訂的加費建議，隧道費的增幅介乎公共小型巴士及貨車的零增幅，至私家車及的士的 18%，而隧道費加權平均增幅則為 11.9%。另外，隧道公司同意把上述增加隧道費的生效日期延後至二零一五年十二月一日，並作出書面承諾，表明在現時的專營期內，不會再申請增加隧道費。

7. 立法會交通事務委員會(“立法會事務委員會”)於二零一五年四月十七日的會議上討論上述修訂建議。隧道公司經考慮立法會事務委員會委員的意見，以及與政府進一步磋商後，於二零一五年四月二十一日提交再經修訂的加費建議，其中包括不增加私家小型巴士的收費，以及在新隧道費生效後的三個月內，向在午夜至翌晨六時期間使用隧道的沒有載客的士提供 3 元折扣優惠(其後會就優惠再作檢討)。現時的隧道費與隧道公司建議的新收費表列如下：

	電單車	私家車 及 的士	私家 小型 巴士	公共 小型 巴士	輕型 貨車	中型及 重型 貨車	單層 巴士	雙層 巴士	額外 車軸
現時的隧道費	13 元	17 元	24 元	23 元	24 元	28 元	31 元	34 元	21 元
原來的 建議隧道費 (二零一四年九月)	15 元	20 元	27 元	26 元	27 元	31 元	34 元	37 元	24 元
增幅% (加費)	15% (2 元)	18% (3 元)	13% (3 元)	13% (3 元)	13% (3 元)	11% (3 元)	10% (3 元)	9% (3 元)	14% (3 元)
經修訂的 建議隧道費 (二零一五年三月)	15 元	20 元	26 元	23 元	24 元	28 元	32 元	35 元	24 元
增幅% (加費)	15% (2 元)	18% (3 元)	8% (2 元)	0% (-)	0% (-)	0% (-)	3% (1 元)	3% (1 元)	14% (3 元)
再經修訂的 建議隧道費 (二零一五年四月)	15 元	20 元	24 元	23 元	24 元	28 元	32 元	35 元	24 元
增幅% (加費)	15% (2 元)	18% (3 元)	0% (-)	0% (-)	0% (-)	0% (-)	3% (1 元)	3% (1 元)	14% (3 元)

8. 我們已於二零一五年四月就第七段所述再經修訂的建議，諮詢交通諮詢委員會（“交諮會”）。隧道公司就其加費申請為交諮會擬備的簡介文件載於**附件 A**。在審議隧道公司的加費申請期間，交諮會提出了一些建議供隧道公司考慮。交諮會委員建議，隧道公司應考慮不增加非繁忙時段的隧道費，藉此吸引車輛繼續使用隧道，以免車輛改行獅子山隧道（“獅隧”）或其他替代路線。委員亦建議，隧道公司應考慮延長由午夜至翌晨六時期間向沒有載客的士提供 3 元折扣的優惠期，而政府則應要求隧道公司提交具法律效力的承諾書，確認其在專營期屆滿前，不會再提交任何加費申請。交諮會對加費申請的詳細意見載於**附件 B**。

9. 隧道公司在與政府再商討交諮會上述的建議後，同意把沒有載客的士的 3 元折扣優惠，額外延長三個月（即優惠期合共六個月），視乎檢討結果有可能再予延長。另外，隧道公司已向政府發出由其主席簽署的信函，明確承諾在專營期屆滿前，不會再提交任何加費申請。至於在非繁忙時段不增加收費的建議，隧道公司則表示難以實施，因為要在非繁忙時段向所有類別的車輛收取不同費用，現行收費系統有技術上的限制。再者，非繁忙時段折扣（即不會加費）的安排，會在收費亭位引起混淆，例如司機可能會爭辯說，他們是在非繁忙時段完結前已開始排隊繳費。

10. 在評估公眾的負擔能力及對加費申請的接受程度時，我們會把自上次隧道加費後的綜合消費物價指數累積變動，與是次加費的加權平均增幅作出比較。是次建議加費的加權平均增幅為 11.9%（根據隧道公司二零一五年四月的建議方案）。參考了政府統計處於二零一五年五月二十一日公布的二零一五年四月綜合消費物價指數，以及政府在《二零一五年第一季經濟報告》所預測的二零一五年綜合消費物價指數 3.2% 的增幅，我們估計，自上次隧道加費以來，即由二零一三年八月一日至二零一五年十一月底期間，綜合消費物價指數的累積變動約為 11.8%。因此，是次加費的加權平均增幅將會高於根據最新預測的綜合消費物價指數的累積變動。政府就此再與隧道公司商討，隧道公司並於二零一五年五月回覆同意把加費實施日期由二零一五年十二月一日延至二零一六年一月一日²。

² 自上次在二零一三年八月一日增加隧道費至二零一五年十二月底期間綜合消費物價指數的估計累積變動為 12.1%，高於隧道費加權平均增幅的 11.9%。

隧道公司的財務狀況

11. 截至二零一四年六月底，隧道公司的累積盈利為 12.83 億元，較該公司競投專營權時在基本方案所預期 53.40 億元的累積盈利少 40.57 億元。隧道公司多年來的實際盈利／虧損與基本方案預期盈虧比較，差額如下：

盈利／虧損 (百萬元)			
年度 (由七月一日 至六月三十日)	基本方案預測 (A)	實際盈利／虧損 (B)	差額 (B-A)
1991/92	(149)	(176)	(27)
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)
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 ³	-	120	120
2003/04	370	97	(273)
2004/05	372	112	(260)
2005/06	448	142	(306)

³ 採用經修訂的會計準則得出的遞延稅項調整。

盈利／虧損 (百萬元)			
年度 (由七月一日 至六月三十日)	基本方案預測 (A)	實際盈利／虧損 (B)	差額 (B-A)
2006/07	447	146	(301)
2007/08	446	157	(289)
2008/09	446	156	(290)
2009/10	443	177	(266)
2010/11	442	189	(253)
2011/12	427	208	(219)
2012/13	425	212	(213)
2013/14	421	238	(183)
累計	5,340	1,283	(4,057)

隧道公司由 2000/01 年度開始轉虧為盈，並在二零零四年十月還清銀行貸款，然後在 2004/05 年度還清股東貸款。隧道公司在 2007/08 年度抵銷累積虧損，在 2013/14 年度完結時累積盈利為 12.83 億元。公司在 2008/09 年度開始派發股息。

財務表現未如理想的原因

12. 隧道公司認為，隧道費收入低於預期的原因如下：

- (a) 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大老山隧道的隧道費調整。然而，這個假設並無實現）；
- (b) 可供選擇的交通工具和道路增加，造成分流效應；以及
- (c) 本港的工業／製造業活動遷往內地。

專營權標書基本方案的交通預測與實際交通流量比較如下：

平均每日行車量 (以千輛計)			
年度 (由七月一日 至六月三十日)	基本方案預測	實際	差距
1991/92	64.7	56.6	-12%
1992/93	69.2	68.7	-1%
1993/94	73.8	79.6	+8%
1994/95 ⁴	78.3	80.7	+3%
1995/96	82.9	75.5	-9%
1996/97 ⁴	87.0	71.9	-17%
1997/98	90.6	69.5	-23%
1998/99	93.1	62.5	-33%
1999/2000 ⁴	93.8	64.1	-32%
2000/01	93.8	64.0	-32%
2001/02	93.8	63.5	-32%
2002/03	93.8	61.5	-34%
2003/04	93.8	61.2	-35%
2004/05	93.8	60.0	-36%
2005/06 ⁴	93.8	55.3	-41%
2006/07	93.8	55.6	-41%
2007/08	93.8	56.4	-40%
2008/09 ⁴	93.8	51.5	-45%
2009/10	93.8	51.5	-45%

⁴ 七次加費分別在一九九五年五月、一九九六年十一月、二零零零年一月、二零零五年八月、二零零八年十一月、二零一零年十二月及二零一三年八月實施。

平均每日行車量 (以千輛計)			
年度 (由七月一日 至六月三十日)	基本方案預測	實際	差距
2010/11 ⁴	93.8	53.0	-43%
2011/12	93.8	54.6	-42%
2012/13	93.8	56.2	-40%
2013/14 ⁴	93.8	55.7	-41%

政府的評估

(A) 指導原則 — 確保隧道公司獲得合理但非過多的報酬

13. 《條例》雖無訂明釐定隧道費調整的準則，但《條例》第 36(3) 條規定，如行政長官會同行政會議與隧道專營商未能就更改隧道費達成協定，可把相關事宜提交仲裁。第 36(4) 條亦規定，仲裁人須以有需要確保隧道公司獲得合理但非過多的報酬為準則，並須顧及多個因素，包括自上一次釐定隧道費以來經濟情況的任何重要變動。《條例》第 36 條的副本載於附件 C。

14. 過往在考慮隧道公司的加費申請時，內部回報率一直被視為釐定隧道專營商有否獲得合理但非過多的報酬的指標。根據隧道公司於一九八八年提交的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% 的名義內部回報率。政府在一九八八年考慮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，亦沒有就保證可取得的回報率達成協定。

15. 隧道公司的目標名義內部回報率，在本港四條“建造、營運及移交”模式隧道中是最低的。三號幹線(郊野公園段)的目標名義內部回報率是 15.18%，東區海底隧道(“東隧”)和西區海底隧道的目標則同為 16.5%。按照目前情況，如隧道公司在專營期屆滿前不再增加隧道費，在 30 年專營期內只會取得 6.81% 的名義內部回報率(或 3.40% 的實質內部回報率)。隧道公司預測，如載於上述第 7 至 10 段的再經修訂的加費申

請獲得批准並可在二零一六年一月一日實施，隧道公司則可在 30 年專營期內取得 6.91% 的名義內部回報率。

16. 雖然《條例》並無為隧道公司訂明何謂“合理但非過多的報酬”，但由於大老山隧道與東隧都採用類似的隧道費調整和仲裁機制，我們可參考先前就東隧專營商的隧道費加費申請所作的仲裁決定。在前兩次於一九九七年和二零零五年就東隧加費的仲裁中，仲裁人裁定，東隧專營商可獲取的合理但非過多的報酬，應在 15% 至 17% 名義內部回報率的範圍內。在二零一二年的第三次仲裁中，仲裁人認為適宜計及財政或經濟轉變，例如整個專營期內香港當前的通脹率，因為專營權標書採用了有關假設。仲裁人的意見是，按當時的隧道費計算，東隧專營商可享有的實質內部回報率(即 9.09%)，遠高於預測的回報率(即約為 6.5% 或 6.8% 的實質內部回報率)，因此無需也不宜再增加隧道費。第三次仲裁結果為政府勝訴。基於大老山隧道是一項大型和長遠的基礎設施，從財務和投資的角度而言，如與東隧的專營商所取得的回報相比，6.91% 的名義內部回報率(或 3.49% 的實質內部回報率)並非不合理或過多。

17. 根據《條例》，如行政長官會同行政會議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》(第 609 章) 訴諸仲裁。因此，如增加隧道費的申請被行政長官會同行政會議否決，隧道公司有權訴諸仲裁。就先前所有七次加費申請，行政長官會同行政會議與隧道公司一直均能達成協定，從未訴諸仲裁。有鑑於此，交諮會建議，雙方宜盡可能就加費達成協定，勝於動用公帑支付訟費以進行仲裁來解決分歧。

(B) 公眾的負擔能力和接受程度

18. 正如在上文第 10 段所述，為評估公眾的接受程度和負擔能力，我們比較了隧道費加權平均增幅，以及自上次增加隧道費至隧道公司建議今次加費的生效日期(即二零一六年一月一日)期間綜合消費物價指數的累積變動。我們已提醒隧道公司，在訂定收費策略時，必須顧及公眾的負擔能力和接受程度。根據隧道公司最新修訂的加費建議(即隧道公司二零一五年四月二十一日的建議方案)，隧道費增幅介乎公共小型巴士、私家小型巴士及貨車的零增幅，至私家車及的士的 18%；而隧道費加權平均增幅則為 11.9%，低於自上次在二零一三年八月一日增加隧道費至二零一

五年十二月底期間綜合消費物價指數 12.1%⁵ 的估計累積變動。(正如在上文第 10 段所述，假如隧道公司並無同意把加費實施日期由二零一五年十二月一日延後至二零一六年一月一日，截至二零一五年十一月底的綜合消費物價指數的累積變動將為 11.8%。)雖然如此，經再修訂的加費建議，特別是私家車和的士的隧道費加幅仍有可能會備受部分市民批評。

(C) 交通影響

19. 大老山隧道的設計行車量為平均每日 78 500 架次，而二零一四年該隧道的平均每日行車量則為 57 000 架次。隧道公司估計，如實施建議加費，每日分別會約有 700 架次轉用獅隧（該隧道的走線與大老山隧道大致平行），約 100 架次改行大埔公路，以及約 300 架次改行八號幹線長沙灣至沙田段。我們的評估結果是，建議的隧道加費對連接沙田至九龍的道路系統的交通應不會構成重大影響，而乘客亦可選擇其他路線及交通工具。

(D) 服務表現與經營成本

20. 隧道公司於二零一四年進行的客戶意見調查顯示，超過 98% 的受訪客戶對隧道公司的服務表示滿意。隧道公司的營運支出(撇除向政府繳交的差餉及專利稅)在過去十七年持續下降，由 1996/97 年度約 8,600 萬元下調至 2013/14 年度約 7,000 萬元。儘管大老山隧道是全港最長的行車隧道，但在各條“建造、營運及移交”模式隧道中，其每公里的營運支出是最低的。由於營運支出主要為員工開支及公用設施費用，因此，可進一步大幅減省開支的空間不大。

實施加費的時間

21. 行政長官會同行政會議已批准最新修訂的加費申請，並於二零一六年一月一日生效。立法會 2015-16 年度會期將在二零一五年十月中旬

⁵ 此估計數字是根據政府統計處於二零一五年五月二十一日公布的二零一五年四月綜合消費物價指數，以及政府在《二零一五年第一季經濟報告》所預測的二零一五年綜合消費物價指數 3.2% 的增幅計算而得。

展開。運輸署署長根據《條例》第 36(7)條刊登新隧道收費的憲報公告⁶，有充足時間通過立法會的先訂立後審議程序。

建議的影響

22. 隧道費加費建議對財政及經濟的影響載於**附件 D**。有關建議符合《基本法》包括有關人權的條文。建議對環境、可持續發展、生產力、競爭、家庭、性別議題方面或公務員均沒有影響。

公眾諮詢

23. 立法會事務委員會於二零一五年四月十七日的會議上，討論了隧道公司的修訂加費申請。委員強烈反對加費建議。有委員建議隧道公司應考慮撤回對巴士、的士、電單車及私家小型巴士的加費建議，並為沒有載客的士提供折扣。部分委員擔心加費建議會令駕駛人士轉用收費較低的獅隧，加劇該處的擠塞情況。一名委員認為加費建議會引發其他公共交通營運商一連串的加費申請。在立法會事務委員會的會議後，政府繼續促請隧道公司因應立法會事務委員會委員的意見考慮其加費建議。隧道公司於二零一五年四月二十一日提交再經修訂的加費申請，就兩個項目作出讓步，詳情見上文第 7 段。

24. 正如第 8 至 9 段所述，政府就隧道公司二零一五年四月二十一日提交的申請諮詢交諮會，而該會在討論有關申請時提出了三項建議。政府把交諮會的建議轉交隧道公司考慮。隧道公司接納三項建議中的其中兩項（請參閱第 9 段）。在衡量所有相關因素⁷後，交諮會認為隧道公司此次的加費申請並非不合理，而且理據充足。交諮會的意見詳載於其於二零一五年六月九日發給運輸及房屋局局長的信件中（**附件 B**）。

⁶ 根據《條例》第 36(7)條，運輸署署長須在行政長官會同行政會議與隧道公司根據第 36(6)條就更改隧道費作出協定後，在切實可行範圍內盡快作出憲報公告(法律公告)。

⁷ 該等因素包括隧道公司的財務狀況、經營成本、服務表現、公眾的負擔能力和接受程度、隧道公司是否得到合理但非過多的報酬，以及對交通的影響。

宣傳安排

25. 我們會在運輸署署長在二零一五年七月三日藉憲報公告前發出新聞稿。

查詢

26. 如對本參考資料摘要有任何查詢，請致電 3509 8192 與運輸及房屋局首席助理秘書長林瑋琦女士聯絡。

運輸及房屋局
二零一五年七月

交通諮詢委員會會議

大老山隧道有限公司

調整收費申請簡介

調整收費的理據

大老山隧道專營權乃以「建造、營運、轉移」模式批出，吸引私營機構參與投資香港基建項目。投資興建大老山隧道的金額約 20 億元。大老山隧道條例列明投資者應獲得合理但非過多的報酬。

截至 2014 年 6 月底，大老山隧道有限公司〔以下簡稱「隧道公司」〕於 1988 年開始共 30 年的專營權已屆 26 年，其累積盈利為 12.83 億元，遠遜於基本方案中(i)同期預算為 53.40 億元之累積盈利及(ii)達致項目預算回報率 13.02%。其偏差源於隧道公司控制範圍以外的因素引致收入不足。

隧道公司在第 20 年抵銷其累積虧損。但與同業東區海底隧道比較，其累積虧損則於第 7 年抵銷。

隧道費為隧道公司之主要收入來源，於2013/14年度約佔總收入之96%。以下擬訂之新隧道收費，有助增加收入，最終希望取得合理之投資回報。

汽車類別	現時收費	擬訂新收費	增幅
電單車	\$13	\$15	\$2
私家車及的士	\$17	\$20	\$3
公共小型巴士	\$23	\$23	-
私家小型巴士	\$24	\$24	-
輕型貨車	\$24	\$24	-
中型及重型貨車	\$28	\$28	-
單層巴士	\$31	\$32	\$1
雙層巴士	\$34	\$35	\$1
額外車軸	\$21	\$24	\$3

預計生效日期

2015年12月1日

在累計隧道費收入倒退的壓力下，隧道公司一直積極控制營運支出。營運支出〔撇除向政府繳交的差餉及專利稅〕在過往十七年持續下降，由1996/97年度約8,600萬元下調至2013/14年度約7,000萬元。儘管大老山隧道為全港最長的行車隧道，隧道公司的營運支出相對其他「建造、營運、轉移」的隧道公司絕不遜色，而有關的節約政策並不涉及裁減員工或降低服務水平。

交通影響

根據最新預測，鑑於隧道公司現時提出的收費增幅對交通分流影響十分輕微，預期每日約700架次車輛將改用獅子山隧道，每日約100架次車輛改用大埔道及約300架次車輛改用八號幹線。基於上述分析，隧道公司現時提出的收費增幅將不會對交通造成重大影響。

服務表現

隧道公司每年的客戶意見調查顯示，客戶整體滿意度企於高水平：

<u>年份</u>	<u>滿意度</u>
2010	95.6%
2011	97.6%
2012	98.2%
2013	97.6%
2014	98.2%

大老山隧道有限公司呈上
2015年4月



香港添馬添美道二號政府總部東翼二十一樓
21/F., East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong
電話 Telephone 3509 8198
傳真 Fax 3904 1774

香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼 22 樓
運輸及房屋局局長
張炳良教授，GBS，JP

張局長：

大老山隧道有限公司申請增加隧道費

交通諮詢委員會（“交諮會”）在二零一五年四月二十八日的會議上，詳細審議由大老山隧道有限公司（“隧道公司”）提交有關增加隧道費的申請。本函闡述交諮會對加費申請的意見，以及向行政長官會同行政會議提出的建議。

交諮會委員得悉，隧道公司最初在二零一四年九月二十三日向政府提交增加隧道費的申請。在與政府磋商後，隧道公司再在二零一五年三月二十六日提交經修訂的加費申請。隧道公司在修訂加費申請時，已力求減低加費對公共交通車輛及貨車的影響。經修訂的加費建議增幅，介乎公共小型巴士及貨車的零增幅，至私家車及的士的 18%，而隧道費加權平均增幅則為 11.9%。隧道公司亦承諾，假若加費申請獲批，則在專營期內不會再提交加費申請。

委員亦得知，隧道公司考慮了立法會交通事務委員會委員在二零一五年四月十七日會議上提出的意見，並與政府進行另一輪磋商後，在二零一五年四月二十一日提交再經修訂的加費建議。經再修訂的加費申請增添的優惠包括：隧道公司同意(i)不增加私家小型巴士的收費，以及(ii)在新隧道費生效後的三個月內，向在午夜至翌晨六時期間使用隧道的沒有載客的士提供 3 元折扣優惠，並其後會再檢討。經再修訂的加費建議的隧道費加權平均增幅仍為 11.9%。

交諮會在審議隧道公司的加費申請時，已考慮所有相關因素和情況，包括隧道公司的財務狀況、經營成本、服務表現、公眾的負擔能力和接受程度、隧道公司是否取得合理但非過多的報酬，以及對交通的影響。下文撮述交諮會的審議結果和意見。

委員注意到，雖然過去十年隧道公司的財務表現有所改善，但隧道公司要在 2007/08 年度才能抵銷累積虧損，並在 2008/09 年度才開始派發股息，即約專營權開始生效後的 20 年。委員亦得知，隧道公司已採取各種措施以降低經營成本（由 1996/97 年度約 8,600 萬元降至 2013/14 年度約 7,000 萬元），而該公司的隧道每公里的經營成本，也是在各條以“建造、營運及移交”模式運作的隧道中最低的。

委員亦注意到，隧道公司在一九八八年提交專營權標書時，預期在 30 年專營期內可取得 13.02% 的名義稅後股本內部回報率（“內部回報率”）。然而，基於種種因素，多年來隧道費收入較預期為低，令隧道公司至今只能取得 6.81% 的名義內部回報率。如再經修訂的加費申請獲批，隧道公司將可在專營期內取得 6.91% 的名義內部回報率。由於大老山隧道是大規模和長年期的基礎設施，從財務及投資角度而言，6.91% 的名義內部回報率，與其他類近的專營項目的回報率比較，並非不合理或過多。

在考慮市民的負擔能力和接受程度時，委員注意到，隧道公司經再修訂的加費申請加權平均增幅為 11.9%，略低於由該公司上次在二零一三年八月一日增加隧道費至二零一五年十一月底期間綜合消費物價指數的估計累積變動（按二零一五年四月初的估計為 12.4%）。

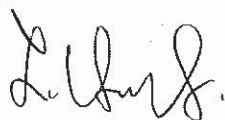
從交通管理的角度來看，委員知悉，按經再修訂的加費申請，每日大約有 700 架次的車輛轉用獅子山隧道，另外每日分別有大約 100 架次和 300 架次的車輛分別改行大埔道和八號幹線長沙灣至沙田段。連接沙田與九龍的道路系統所受到的交通影響不會很大，而駕車人士和乘客亦會有其他路線和交通工具可供選擇。

在審議隧道公司的加費申請期間，委員亦提出了數項建議供隧道公司考慮。委員建議，隧道公司應考慮不增加非繁忙時段的隧道費，藉此吸引車輛繼續使用隧道，以免該等車輛改行其他替代路線。此舉甚或有助改善隧道公司的財政狀況。委員亦建議，隧道公司應考慮延長沒有載客的士優惠計劃的優惠期，而政府則應要求隧道公司提交有法律效力的承諾書，確認其在專營期屆滿前，不會再提交任何加費申請。

委員得悉，政府已把交諮會上述建議轉達隧道公司考慮。隧道公司已同意把沒有載客的士的 3 元折扣優惠，額外延長三個月（即優惠期合共六個月，其後會再檢討）。隧道公司亦已向政府發出由其主席簽署的信件，以確認有關不再申請加價的承諾。至於在非繁忙時間不增加收費的建議，隧道公司表示難以實施。這是由於現行收費系統有技術限制，要為所有類別的車輛在非繁忙時段收取不同於其他時段的費用，操作上有困難。再者，非繁忙時段折扣（即不會加費）的安排，會在收費亭引起混淆，例如司機可能會爭辯，表示他們在非繁忙時間完結前已開始排隊繳費。委員已得悉隧道公司的回覆。

委員十分明白無論任何加費都不會受到公眾歡迎，但亦知道根據法例，隧道公司有權訴諸仲裁。因此，如認為隧道費的增幅並非不合理，政府和隧道公司宜盡可能就加費達成協議，勝於動用公帑支付訟費以進行仲裁以解決分歧。

交諮會在衡量所有相關因素後，認為隧道公司是次加費申請並非不合理，理據亦充分。請向行政長官會同行政會議轉達交諮會的意見。



交通諮詢委員會主席郭琳廣

二零一五年六月九日

大老山隧道有限公司加費建議的影響

對財政的影響

隧道公司的加費申請如能於二零一六年一月一日起實施，估計政府在2015/16年度的專營權費收入大約會由2,445萬元增加102萬元至2,547萬元。

對經濟的影響

2. 由於車輛使用大老山隧道所繳付的隧道費只佔平均住戶開支極小部分，因此隧道公司的加費建議對通脹構成的壓力甚微。