

立法會交通事務委員會

新香港隧道有限公司增加隧道費的申請

目的

本文件徵詢委員對新香港隧道有限公司(隧道公司)申請增加東區海底隧道(東隧)收費的意見。

背景

2. 一九八六年四月七日，隧道公司獲批為期 30 年的專營權，負責建造及營運東隧。東隧在一九八九年九月二十一日啟用通車。

3. 《東區海底隧道條例》(第 215 章)第 55(3)(a)條訂明，該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。如無法達成協議，任何一方均可根據《仲裁條例》(第 341 章)訴諸仲裁。雖然《東區海底隧道條例》並無訂明調整收費的準則，但卻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該條例授予的義務時獲得合理但非過多的報酬為準則。該條例第 55 條的副本，載於附件 A。

4. 一九九五年五月，隧道公司首次提出加費申請，要求把私家車的隧道費增加 10 元(增幅為 100%)，其他類別車輛的收費增幅與此相若。同年十月，當時的總督會同行政局否決申請。隧道公司在一九九六年一月正式通知政府訴諸仲裁。雙方在該月內議定仲裁人，仲裁聆訊隨後在一九九七年二月展開。

5. 一九九七年四月，仲裁人作出最終臨時裁決，裁定私家車及的士的隧道費由一九九八年一月一日起增加 5 元(由 10 元增至 15 元)，其他類別車輛的收費亦相應調高。仲裁人並裁定隧道公司的合理但非過多的報酬介乎內部回報率的 15%至 17%。仲裁人相信，定期實行增幅小的加費，較加費次數少但每次增幅大的做法理想。因此，仲裁人預計，假設專家所推測及同意的行車量證實合理準確，日後每五年左右隧道費就要調高 5 元。

6. 雖然日後的仲裁人或會引述這宗在一九九七年所作的裁決，但有關裁決對日後的仲裁並無約束力。

新香港隧道有限公司增加隧道費的申請

7. 二零零二年九月二十七日，隧道公司申請由二零零三年一月一日起，把私家車的隧道費增加 5 元(增幅為 33.3%)，其他類別車輛的收費則按比例調高。現行收費和建議收費載於附件 B。

新香港隧道有限公司的加費理據

8. 隧道公司擬備的加費申請紀要，載於附件 C。現把該公司提出的理據概述如下：

- (a) 根據一九九七年的裁決，“合理回報”被界定為內部回報率介乎 15%至 17%。即使隧道公司實行現時建議增加的收費，整個專營期所得的內部回報率可能也只有 14.76%，低於“合理回報”的下限。如不增加隧道費，整個專營期內所得的內部回報率為 13.73%，同樣低於“合理”內部回報率的下限；
- (b) 把東隧目前的營運狀況，與一九九六年向仲裁人提交資料時的狀況比較，會發現很多細節跟預測時並不一樣。在計算整個專營期內可能取得的股本回報率時，無論如何組合各項合理的假設，亦無法得出與合理回報率上限接近的回報；以及
- (c) 如押後實行現時建議的增幅，為確保隧道公司能取得合理回報，日後調高收費的幅度可能就要更大。這樣會造成不公平的情況，因為日後的隧道使用者實際上是補貼了前期的使用者。

前一條文

下一條文

轉換語言

返回法例名單

條文內容

章： 215 標題： 東區海底隧道條例 憲報編號：
條： 55 條文標題： 道路公司就行車隧道的使用版本日期： 30/06/1997
而收取經批准的隧道費

第IX部

收取隧道費

- (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。

(由1986年制定)

東區海底隧道收費表

車輛類別	現時收費水平 (元)	建議收費水平 (元)
電單車	8	10
私家車／的士	15	20
小型巴士	23	30
輕型貨車	23	30
中型貨車	30	40
重型貨車	45	60
單層巴士	30	40
雙層巴士	45	60
額外車軸	15	20

新香港隧道有限公司
加價申請
撮要

背景

- (1) 東區海底隧道(簡稱東隧)是一「建造、營運、轉移」的基建項目，由新香港隧道有限公司(簡稱公司)根據政府批授的30年專營權建造及經營，東隧期在1986年8月7開始。東隧在符合預算下並準時於1989年9月21日正式通車。
- (2) 東隧對疏導香港的交通擔當一重要角色 - 每天74,000車次使用東隧。
- (3) 根據東區海底隧道條例，公司在擁有至2016年8月的30年專營權期內，為其承擔相當大的建造風險及持續營運，有權獲得合理但非過多的回報。增加隧道費需由行政長官會同行政會議與公司協定；倘無協定時，獨立仲裁人將作決定性的裁決。
- (4) 當公司在1986年被授予專營權時，財務計劃中已併入定期由1992年或1993年起至2003年，每5年增加私家車/的士的隧道費5元，及按比例增加其他種類車輛的隧道費。政府指示希望隧道收費制度在開始時能維持於稍低的水平，然後按時逐步遞增。
- (5) 由於預計必須加價才能在專營權期內獲得合理的回報，公司分別於1992年11月和1994年2月向運輸局提出加價申請。運輸局不支持該等申請，在此情況下公司唯有同意暫緩其加價申請，並按年檢討其財務狀況。
- (6) 公司於1995年10月再提出申請，將私家車的隧道費從10元增加至20元，根據計算，在20元隧道費的價格水平下，很大可能在專營權期內無須再次加價，公司的回報已能達至合理水平。由於該申請遭當時的行政局否決，遂於1996年1月由仲裁人仲裁。

- (7) 仲裁人的決定如下：(一) 專營權期內的內部資金回報率為衡量投資回報的適當指標；(二) 公司合理回報水平的下限應為15%，上限為17%；(三) 公司毋須證明投資回報已跌至低於合理水平的下限；只要證明在專營權期內，假如不調整隧道費便會導致公司的投資回報下跌低於該水平，便可調整隧道費；(四) 政府和公司均認同隧道費應在專營權期內逐步遞增，以避免早期的使用者補貼後期的使用者。
- (8) 故此，仲裁人指令隧道費由1998年1月1日起上調，私家車的隧道費增加5元，而其他種類車輛的隧道費按比例增加；並建議將來大概每5年增加5元收費至為恰當。
- (9) 這是公司自從1989年9月21日開始營運以來，首次及唯一一次的加價。2003年1月1日是仲裁人建議再加價的時間。

2003年的加價申請

- (10) 公司申請加價前，已就東隧現況，與當日呈報給仲裁人的預測情況比較。雖然很多實況細節跟預測時不一樣，但在合理的假設下，沒有一個組合能令回報率在專營權內，可以接近合理回報的上限。大部分測試的例子均顯示回報將低於合理水平的下限。
- (11) 公司於2002年9月27日，經環境運輸及工務局局長，向行政會議申請，由2003年1月1日起，增加私家車的隧道費5元，並按比例增加其他種類車輛的隧道費。東隧現時的收費及建議收費已詳列於附表。
- (12) 公司已於2002年10月17日向環境運輸及工務局局長提供交通及財政數據，並於2002年11月及12月和2003年1月提供詳細資料，以便其處理公司的加價申請，包括於2003年4月29日向交通諮詢委員會匯報。
- (13) 公司在1995年，東隧計劃開始九年後，才第一次派發股息。直至2002年底，內部資金回報率僅為7%。

- (14) 根據公司的財務預測和顧問公司的交通流量預測，2003年1月1日加價5元後，直至專營權完結的內部資金回報率估計為14.76%。不加價，回報率則為13.73%。
- (15) 14.76% 的內部資金回報率仍低於仲裁人認為合理回報水平下限的15%。
- (16) 延遲加價，將來則需要更大加幅，才能令公司獲得合理的回報，這情況很不理想，因會導致不公平的現象，令後期的隧道使用者補貼早期的使用者。

結論

- (17) 公司是根據獨立仲裁人經考慮各有關因素後的決定而行。雖然仲裁人對有關未來的加價建議，不像1998年的加價裁決在法律上具約束力，但不接納其原則，再一次為同一問題仲裁，只會浪費相當可觀的資源。
- (18) 公司於2002年9月啟動的申請加價程序，和現時透過政府呈交給立法會交通事務委員會的加價申請，設定的乃是公司向顧客收取的最高收費。公司在決定更改實質收費時，會充分考慮其經營的經濟環境。

新香港隧道有限公司

2003年6月23日

新香港隧道有限公司加價申請
現時收費及建議收費

	現時 隧道費 \$	建議 隧道費 \$
私家車 / 的士	15	20
電單車	8	10
小型巴士	23	30
單層巴士	30	40
雙層巴士	45	60
輕型貨車	23	30
中型貨車	30	40
重型貨車	45	60
額外車軸	15	20