

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)689/12-13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： 2012年12月14日(星期五)  
時 間： 上午10時45分  
地 點： 立法會綜合大樓會議室1

出席委員： 陳鑑林議員, SBS, JP(主席)  
范國威議員(副主席)  
李卓人議員  
涂謹申議員  
王國興議員, MH  
林健鋒議員, GBS, JP  
湯家驊議員, SC  
陳克勤議員, JP  
葉劉淑儀議員, GBS, JP  
梁國雄議員  
陳偉業議員  
田北辰議員, BBS, JP  
吳亮星議員, SBS, JP  
易志明議員  
胡志偉議員, MH  
陳恒鑾議員  
郭家麒議員  
葛珮帆議員, JP  
潘兆平議員, BBS, MH  
鄧家彪議員  
盧偉國議員, BBS, MH, JP  
鍾國斌議員  
鍾樹根議員, BBS, MH, JP  
謝偉銓議員

## **出席公職人員：參與議程第III項的討論**

運輸及房屋局副局長  
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3  
陳子敬先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)財務監察  
竇頌康先生

## **參與議程第IV項的討論**

運輸及房屋局副局長  
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2  
陳帥夫先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1  
鄭嘉慧女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)財務監察  
竇頌康先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路(署理)  
許權先生

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路  
關翠蘭女士

## **參與議程第V項的討論**

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3  
陳子敬先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2(署理)  
林玉婷女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運  
蘇祐安先生

機電工程署助理署長／1  
張丙權先生

**應邀出席人士：參與議程第III項的討論**

大老山隧道有限公司  
總經理  
黃子建先生

大老山隧道有限公司  
財務及行政部總監  
李翠珊女士

大老山隧道有限公司  
企業傳訊經理  
葉可恩女士

**參與議程第IV項的討論**

九龍巴士(一九三三)有限公司  
董事總經理  
何達文先生

九龍巴士(一九三三)有限公司  
副董事總經理  
歐陽杞浚先生

九龍巴士(一九三三)有限公司  
企業事務總監  
陳碧君女士

**列席秘書** : 總議會秘書(1)2  
劉素儀女士

**列席職員** : 高級議會秘書(1)2  
伍美詩女士

議會事務助理(1)9  
盧惠銀女士

文書事務助理(1)2  
岑珀欣小姐

**I 自上次會議後發出的資料文件**

- (立法會 CB(1)280/12-13(01)號 —— 一位市民就  
文件的士票價事宜提交的意見書)
- 立法會 CB(1)280/12-13(02)號 —— 尖碼之聲就  
文件旅遊巴士泊車位事宜提交的意見書)

委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

**II 訂於2013年1月18日舉行的下次會議席上討論的項目**

- (立法會 CB(1)249/12-13(01)號 —— 待議事項一  
文件覽表)
- 立法會 CB(1)249/12-13(02)號 —— 跟進行動一  
文件覽表)

2. 委員察悉，運輸及房屋局局長將於2013年1月18日舉行的交通事務委員會(下稱"事務委員會")下次例會上，向委員簡介行政長官2013年度施政報告中有關交通的政策措施。委員亦同意在該次會議上討論"車輛登記細節證明書"。

(會後補註：有關"車輛登記細節證明書"的議項其後被"對《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章)的附表作出修訂"的議項所取代。秘書處已於2013年1月3日就有關事宜發出立法會CB(1)376/12-13號文件。)

3. 主席邀請委員就下次會議的議程提出意見。鄧家彪議員及副主席回應時表示，事務委員會應邀請政府當局向委員簡介檢討香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")票價調整機制的進展情況。鄧議員補充，由於與票價調整機制方程式中的元素相關的最新數據即將公布，港鐵公司可能會根據現行機制申請加價。就此，他認為有迫切需要再次討論此事。

主席  
4. 主席表示，因應鄧家彪議員在2012年11月16日會議席上提出的建議，事務委員會已要求立法會秘書處資料研究部進行研究，收集全球主要城市的鐵路營辦商所提供的乘車月票的有關資料。他表示，該份研究報告將為事務委員會再次討論有關事項時提供有用的參考資料。他承諾會與政府當局聯絡，商討當局應於何時向事務委員會匯報有關事項。

政府當局  
5. 副主席提述尖碼之聲就旅遊巴士泊車位事宜提交的意見書[立法會CB(1)280/12-13(02)號文件]，該意見書已於2012年12月7日發給委員。他要求在下次例會上討論該事項。主席指示，應先要求政府當局就該意見書作出回應，然後才進一步考慮應否在日後的會議上討論該議題。委員表示贊同。

秘書  
6. 鄧家彪議員提述他在會議席上提交的函件[立法會CB(1)325/12-13(01)號文件]，當中表達他對的士車身規格和安全配套事宜的關注。他要求事務委員會討論該事項。委員察悉鄧議員的要求。

(會後補註：按照主席的指示，事務委員會已要求政府當局就鄧家彪議員在其函件中提出的關注事項作出回應。政府當局的回應已隨立法會CB(1)413/12-13(01)號文件發出(文件中、英文本分別於2013年1月14日及1月16日發出。)

### III 大老山隧道有限公司增加隧道費的申請

(立法會CB(1)249/12-13(03)號——政府當局就文件  
大老山隧道有限公司增加隧道費的申請提供的文件

立法會CB(1)282/12-13(01)號——大老山隧道有限公司就增加隧道費的申請提供

立法會CB(1)249/12-13(04)號——立法會秘書處擬備有關大老山隧道有限公司增加隧道費的申請的文件(最新背景資料簡介)

7. 應主席之邀，大老山隧道有限公司總經理利用電腦投影片向委員簡介大老山隧道有限公司(下稱"隧道公司")增加隧道費的申請。扼要而言，隧道公司申請把各種類車輛和額外車軸的隧道費增加2元(電單車除外)，電單車的隧道費則增加1元。根據隧道公司匯報，截至2011年6月底，隧道公司的累積盈利為6億2,500萬元，若以該公司在基本方案預計可取得13.02%的內部回報率計劃，預期累積盈利應為40億6,700萬元。大老山隧道有限公司總經理補充，如加費申請獲得批准，隧道公司可在30年專營期內取得6.76%的內部回報率。他強調，隧道公司是根據合理但非過多的報酬的指導原則申請加費，建議的加權平均增幅為11.1%，低於自上次在2010年12月增加隧道費至2013年6月底期間，綜合消費物價指數估計為11.3%的累積變動。

8. 運輸及房屋局副局長匯報，政府當局在2012年3月收到隧道公司的加費申請後，曾敦促隧道公司重新考慮增加隧道費是否確有需要，並游說隧道公司調低申請的隧道費增幅，以盡量減低加費對公共交通服務的影響。他表示，隧道公司其後同意把隧道費的加權平均增幅由原來的19.6%調低至11.1%，並在2012年11月8日提交經修訂的加費申請。根據隧道公司的加費申請，新的收費將於2013年7月1日生效。運輸及房屋局副局長進而表示，政府當局會依循既定機制考慮隧道公司提出的加費申請，並會先徵詢事務委員會及交通諮詢委員會的意見，然後才將加費申請提交行政長官會同行政會議考慮。

對隧道公司提出加費申請的整體意見

9. 王國興議員認為，隧道費的加權平均增幅為11.1%，幅度過大，亦遠高於通脹率。由於增加隧道費的建議會觸發其他公共交通營辦商紛紛增加收費，他認為政府當局應拒絕隧道公司的加費申請。鑒於隧道公司在過往10多年盈利不斷上升，他認為假若隧道公司為了賺取在基本方案預計可得的40億6,700萬元累積盈利而增加隧道費，實屬不可接受。他認為隧道公司應考慮各種類車輛的收費一律只增加1元。

10. 大老山隧道有限公司總經理表示，隧道公司提交加費申請時，已充分考慮市民的負擔能力，並曾參考兩年半(即自上次在2010年12月增加隧道費至2013年6月底期間)的綜合消費物價指數的累積變動，有關變動估計為11.3%。他解釋，隧道公司作為大老山隧道的投資者，投資金額高達20億元，實有需要在30年的專營期內賺取合理的報酬。隧道公司注意到需要履行其社會企業責任，因此所提出的加費幅度，並未能令公司如基本方案預計般賺取40億6,700萬元的累積盈利。

11. 胡志偉議員詢問，綜合消費物價指數累積變動為11.3%的數字是如何計算出來。大老山隧道有限公司總經理表示，該百分比是根據真確數據推算出來，並同意在會後提供相關的資料。

政府當局

12. 對於王國興議員關注到增加隧道費對通脹的影響，運輸及房屋局副局長表示，由於隧道費(包括香港所有隧道)及相關支出(如車輛牌照費或汽車保險等)只佔綜合消費物價指數約1.58%，假如大老山隧道增加隧道費，對通脹的影響不大。

13. 李卓人議員表示，即使在專營權屆滿前一直不增加隧道費，隧道公司仍能取得6.61%的內部回報率。他認為在目前經濟環境下，該回報率已經很理想。他問及隧道公司在2011-2012年度賺取了多少盈利，以及隧道公司為何認為6.61%的內部回報率並不足夠。胡志偉議員提出相若的問題。

14. 大老山隧道有限公司總經理表示，2011-2012年度審計帳目尚未備妥，但在2011-2012年度賺取的盈利與2010-2011年度的盈利相若，即約為2億元。他強調，雖然隧道公司在2000-2001年度開始錄得營運盈利，但公司在專營期第20年(即2007年)才能抵銷累積虧損。截至2011年6月底，隧道公司的累積盈利亦只有6億2,500萬元。他表示，與為期30年共20億元投資額相比，此盈利數字實屬偏低。

15. 陳克勤議員認為，隧道公司增加隧道費的建議不能接受，因為加費會推高通脹，影響普羅市民及司機的生計。他察悉大老山隧道的專營權將在5年後屆滿，並關注到隧道公司會否在餘下的專營期內每年加費，以謀取最大的盈利。陳恒鑞議員及鄧家彪議員表達相若的關注。

16. 大老山隧道有限公司總經理重申，隧道公司提交加費申請前，已充分考慮市民的負擔能力。他表示，隧道公司原本建議把私家車隧道費增加3元，其他種類車輛的隧道費亦按比例提高，其後已修訂為把各種類車輛和額外車軸的隧道費增加2元(電單車除外)。他補充，隧道公司目前未有就日後的收費水平制訂具體計劃。

17. 運輸及房屋局副局長表示，對於隧道公司增加隧道費的申請，政府當局尚未有最終的定案。他向委員指出，《大老山隧道條例》(第393章)(下稱"隧道條例")第36(3)條訂明，隧道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更改。如無法就加費達成協定，則任何一方均可訴諸仲裁。隧道條例並無訂明釐定隧道費調整的準則，只規定如把相關事宜提交仲裁，仲裁人須以有需要確保隧道公司在根據隧道條例履行義務或行使權利時，獲得合理但非過多的報酬為準則。

18. 對於隧道公司在2010-2011年度已賺取1億8,900萬元盈利的情況下，仍然申請增加隧道費11.1%，鄧家彪議員表示不滿。他認為隧道費增幅太大，亦會馬上成為巴士公司增加票價的理由。由



於加費或會引致使用量減少，他詢問隧道公司為何仍然申請加費。

19. 大老山隧道有限公司總經理回應時表示，隧道公司是次加費申請理據充分，合情合理。他表示，隧道公司截至2011年的累積盈利為6億2,500萬元，遠遜於《基本隧道費建議書》中所預測的40億6,700萬元。

20. 對於隧道公司投資20億元興建大老山隧道，但在該公司的基本方案卻預期累積盈利達40億6,700萬元，陳恒鑞議員對此推算是否實際可行存疑。他詢問，當隧道公司現有專營權在2018年7月屆滿時，政府當局的取向為何。

21. 運輸及房屋局副局長表示，基本方案預測是根據隧道公司在80年代競投專營權當時的情況及經濟環境而制訂，因此不宜以目前的環境判斷該預測是否合理。他表示，隧道公司的實際累積盈利少於預期，是由隧道公司控制範圍以外的因素所引致，例如當時未能預計機場在1998年遷往赤鱸角，但相關的使用量已計入隧道公司的基本方案預測。他補充，大老山隧道專營權以"建造、營運及轉移"的模式批出，在現有專營權屆滿後，大老山隧道將歸予政府當局擁有。

22. 潘兆平議員對隧道公司的加費申請有所保留，並認為11.1%的建議增幅過大。他從隧道公司的年報得悉，該公司成功削減經營開支，與截至1997年6月止財政年度的數字相比，2010-2011年度的經營開支減少了2,340萬元。因此，他認為隧道公司事實上有減費的空間。

23. 葛珮帆議員認為，11.1%的隧道費增幅高於通脹率，實屬不可接受。她表示，雖然新界居民可使用替代路線前往香港島，但其實他們別無選擇，因為該等替代路線不是十分擠塞(如獅子山隧道(下稱"獅隧")及經海底隧道)，就是收費甚高(如西區海底隧道)。陳恒鑞議員持相若的意見。

24. 易志明議員察悉，根據隧道公司的預測，如已修訂的加費申請獲得批准，隧道公司可在30年專營期內取得6.76%的內部回報率。他認為此回報水平不算高，而在內部回報率如此低的情況下，除非政府當局提供盈利保證，否則將來難以吸引私人機構以"建造、營運及轉移"的模式在香港投資興建基建項目。他明白，任何加費計劃一概不受歡迎，亦明白政府當局在審核加費申請時一直謹慎行事，不會容許隧道營辦商動輒增加隧道費。他指出，如把有關事宜提交仲裁，仲裁人只會以有需要確保隧道公司獲得合理但非過多的報酬為準則作出仲裁。

#### 政府當局就隧道公司的加費申請所作評估

25. 李卓人議員問及政府當局如何以容許隧道公司在專營期內賺取"合理但非過多的報酬"為指導原則，評估隧道公司的加費申請。郭家麒議員詢問政府當局曾否承諾，隧道公司可根據其基本方案預測，賺取40億6,700萬元的預期累積盈利。

26. 運輸及房屋局副局長表示，隧道條例並無訂明釐定隧道公司的"合理報酬"的準則。然而，東區海底隧道(下稱"東隧")的專營公司曾先後兩次就其加費申請訴諸仲裁，仲裁人裁定東隧專營公司的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。他表示，雖然上述的範圍或會因應不同情況而有不同，但政府當局在考慮隧道公司的加費申請時，亦會參考上述的比率。運輸及房屋局副局長補充，如政府當局在沒有合理原因的情況下拒絕隧道公司的加費申請，未必符合大老山隧道使用者的最佳利益。根據東隧提出仲裁的經驗，仲裁庭裁定東隧的隧道費增幅就高於原來的建議。他表示，政府當局在評估隧道公司的加費申請時，會考慮一籃子因素。

27. 副主席察悉，根據隧道公司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%的內部回報率。他亦察悉，政府在1988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。他認為，隧道公司不應使用預期的內部回報率，把加費申請合理化，並詢問政府當局如何在評估隧道公司的加費申請時，考慮市民的負擔能力。

28. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局在評估隧道公司的加費申請時，會考慮隧道公司的財務表現、香港的經濟環境(包括通脹率)，以及拒絕隧道公司加費申請所帶來的影響。

29. 部分委員(包括陳克勤議員、王國興議員、鄧家彪議員、葛珮帆議員及郭家麒議員)關注到政府當局在處理隧道公司的加費申請時，如何做好把關的角色。

30. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局在評估隧道營辦商的加費申請時，一直擔當把關的角色，並引述行政長官會同行政會議曾在2011年拒絕東隧的加費申請為例。他表示，政府當局會密切監察所有根據"建造、營運及轉移"模式營運的隧道營辦商的財務表現。

#### 對交通的影響

31. 潘兆平議員及葛珮帆議員關注到加費建議對交通所造成的影響，運輸及房屋局副局長回應時表示，隧道公司估計，大老山隧道按建議增加收費後，每日約500架次車輛將改用獅隧，另外每日約少於100架次車輛改行大埔公路及八號幹線長沙灣至沙田段。政府當局認為，隧道公司增加收費後，將不會對交通造成重大影響。

32. 運輸及房屋局副局長補充，根據隧道公司上次在2010年12月增加隧道費的經驗，大老山隧道增加收費後，預計只會為獅隧的使用量帶來短暫的增長。他相信，八號幹線可發揮分流作用，因此，與大老山隧道以往的加費相比，是次加費建議對獅隧的交通不會帶來太大的影響。

33. 主席指出，在早上繁忙時間，大老山隧道及獅隧均出現交通擠塞的情況。他促請政府當局認

真研究大老山隧道增加隧道費對交通的影響，並在有需要時制訂有效措施，減輕對獅隧交通造成的負面影響。

34. 葛珮帆議員認同主席的意見，並認為政府當局除了評估大老山隧道增加隧道費對交通的影響外，亦應評估加費對公共交通工具的票價及市民的交通費用的影響。就大老山隧道交通擠塞的情況，她詢問有關問題是否源於快易通的使用率偏低及缺乏其他付款方法。

35. 大老山隧道有限公司總經理表示，快易通是人手收費外的另一個選擇，約50%大老山隧道使用者選用快易通付款。運輸及房屋局副局長補充，政府當局現正研究採用不同電子收費方式收取隧道費的可行性。

#### 其他方案

36. 陳克勤議員認為，隧道公司應採取措施，如出租廣告板，增加非隧道費收入，以補貼該公司的營運，紓緩加費的壓力。易志明議員認同陳議員的意見。

37. 大老山隧道有限公司總經理表示，雖然來自出租廣告板的收入去年有所增加，但非隧道費收入只佔隧道公司總收入約5%。他解釋，隧道營運是該公司的主要業務，隧道公司亦已盡力在其權限內增加非隧道費收入。他表示，雖然大老山隧道的廣告板使用率理想，但這方面的收入日後仍難以與其他隧道媲美。

38. 潘兆平議員建議隧道公司採取調低收費水平令使用量上升的策略，以增加盈利。大老山隧道有限公司總經理回應時表示，隧道公司曾經研究潘議員的建議。鑒於難以釐定一個合理的減費幅度，而且調低隧道費未必一定能增加使用量，因此隧道公司並無採用該方案。

39. 鄧家彪議員詢問，政府當局會否考慮使用隧道所支付的專營權費，以減低隧道費增幅。

運輸及房屋局副局長表示，隧道支付予政府的專營權費應視作政府一般收入。政府當局考慮應否運用公帑減低隧道費增幅時，必須顧及是否有真正需要補貼隧道使用者的交通開支，以及該等使用者是否可選用替代路線。

政府當局

40. 應鄧家彪議員的要求，運輸及房屋局副局長同意在會後提供資料，述明隧道公司過去向政府支付的專營權費款額。

41. 梁國雄議員建議，隧道公司每次申請加費時，均應訴諸仲裁，並反對政府採用"建造、營運及轉移"模式興建隧道的政策。他認為，當局不宜讓私營機構以壟斷形式經營公共設施，因為這樣只會讓私營機構從市民身上謀取最大的利潤。他表示，社會民主連線一直主張政府回購大老山隧道。副主席表達相若的關注，並認為政府當局應研究回購大老山隧道的可行性，並就延長隧道公司的專營期或回購大老山隧道，以換取隧道公司有限度的隧道費增幅徵詢市民的意見，運輸及房屋局副局長察悉梁議員及副主席的意見。

42. 主席期望政府當局在評估隧道公司的加費申請時，會考慮委員的意見。運輸及房屋局副局長承諾在評估有關的加費申請時酌情行事。

#### IV 九龍巴士(一九三三)有限公司的加價申請

(立法會 CB(1)249/12-13(05)號 —— 政府當局就  
文件 九龍巴士(一九三三)有限公司加價申請提供的文件

立法會 CB(1)249/12-13(06)號 —— 立法會秘書處擬備有關專營巴士票價調整安排的文件(最新背景資料)

簡介)

立法會 CB(1)249/12-13(07)號 —— 鄧家彪議員  
文件 於2012年11月  
30日的來函  
立法會 CB(1)249/12-13(08)號 —— 一名市民提  
文件 交的意見書)

43. 九龍巴士(一九三三)有限公司董事總經理何達文先生(下稱"九巴董事總經理")應邀利用電腦投影片向委員簡介九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱"九巴")的加價申請。扼要而言，九巴董事總經理表示，九巴受到其控制範圍以外的因素影響而出現虧損，有關因素包括燃料價格高企，以及乘客在鐵路網絡擴展後轉乘鐵路，令九巴乘客量大幅下跌。為使九巴的財政狀況回復穩健，以繼續提供優質的服務，該公司已提出加價申請，增幅為8.5%。

### 討論

#### *對於九巴申請加價的整體意見*

44. 委員普遍不滿九巴申請加價，並認為8.5%的建議增幅過高。副主席及鄧家彪議員分別表示將動議一項議案，反對九巴申請加價。

45. 王國興議員指出，若批准九巴的加價申請，必定會增加市民的財政負擔，並會導致公用事業紛紛增加收費及其他公共交通服務上調票價，繼而引發民怨。他表示，若委員動議議案，反對九巴的加價申請，他一概表示支持。

46. 李卓人議員認同王議員的意見，並表示工黨反對九巴的加價申請。他指出，九巴今次申請加價8.5%，此增幅遠高於根據專營巴士票價調整安排所採用的方程式運算的結果。按當時最新的數據計算，方程式運算得出的增幅只有+4.34%。

47. 儘管委員反對九巴申請加價8.5%，田北辰議員相信，行政長官會同行政會議在處理九巴今次

的加價申請時，會一如以往，做好把關的工作。據他瞭解，雖然九巴上一次於2010年提交加價8.6%的申請，但行政長官會同行政會議只批准整體平均加幅為3.6%。

48. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局向行政會議提交建議前，會參考票價調整安排所訂的一籃子因素，亦會考慮事務委員會及交通諮詢委員會委員的意見。

### *九巴的專營帳目*

49. 部分委員(包括副主席、鄧家彪議員、王國興議員、葛珮帆議員、李卓人議員、陳偉業議員、郭家麒議員、陳克勤議員及胡志偉議員)批評九巴使用財技呈列財政數據，以支持其加價申請。例如，九巴從物業發展所得收益(特別是九巴有關連公司把荔枝角車廠舊址重建為住宅樓宇)，以及同為九巴有關連公司的路訊通(控股)有限公司(下稱"路訊通")的收益，一律沒有計入九巴的專營帳目。他們認為，如把上述收益計入九巴的專營帳目，九巴便不會出現虧損，亦沒有需要申請加價。他們促請政府當局要求九巴公開九巴或其有關連公司所賺取的有關收益，而政府當局在審核九巴的加價申請時，亦應計算該等收益。

50. 運輸及房屋局副局長回應時解釋，關於巴士車廠舊址的物業發展方面，該幅土地是九巴股東很久以前在公開市場以當時的市價購入，政府並無提供任何資助。因此，根據有關的專營條款，出售土地的損／益不會計入九巴的專營帳目內，亦不屬票價調整安排的考慮因素。他補充，政府當局在處理該公司出售本身所購入的土地的申請時，須尊重私人物業的業權。他表示，當局曾於1997年發出立法會參考資料摘要，解釋有關荔枝角車廠舊址的安排。

51. 九巴董事總經理補充，發展"曼克頓山"的荔枝角用地由九巴在1955年從私人企業購入，當時作車廠用途(即荔枝角車廠)。他強調，有關用地並非由政府批出或補貼，該宗土地交易的相關資料隨

時可於土地註冊處檢索得到。他指出，九巴是目前唯一使用自己的土地營運專營巴士服務的專營巴士公司，九巴亦不得藉每年為該土地進行估值，以賺取市場回報。

52. 九巴董事總經理進而表示，事實上，前荔枝角車廠已使用數十年，直至1990年代才停止運作，車廠的設施已經過時。例如，車廠在興建時原為容納車身9米長的巴士，但現已無法容納主要是12米長的九巴現代化車隊。此外，美孚新邨居民亦經常投訴車廠所在位置造成環境滋擾，所以確實有需要重建車廠。當時，西九龍填海區可提供一幅替代用地，只要九巴繳付市值租金，便可以短期租賃形式興建一個新車廠。他補充，由於根據《城市規劃條例》(第131章)，有關土地劃為"綜合發展區"用地，因此該土地並無用途限制，亦無需就物業發展向政府繳付額外地價。

53. 陳偉業議員詢問，為何港鐵公司從物業發展所得盈利會計入港鐵公司的財政帳目，但有關安排卻不適用於九巴。他亦批評運輸及房屋局局長沒有出席會議，參與討論此議項。運輸及房屋局副局長表示，港鐵公司與九巴的情況並不相同，政府是藉物業發展，為財政上不可行的新鐵路項目提供財務資助。因此，不宜將兩間公司的財政安排相提並論。

54. 郭家麒議員詢問，政府與巴士公司以往曾就實施"利潤管制計劃"達成協議，是否政府的過失。該計劃訂明專營巴士公司在任何一個會計年度可賺取的准許收益，而該准許收益是以有關專營巴士公司的固定資產平均淨值按其專營權所指明的每年回報率計算得出。他察悉，"固定資產"指專營公司為其專營巴士營運的目的或與其專營巴士營運相關而使用或備存的屬於資本物品存貨的物料及備用品、土地投資、建築物、巴士及其他汽車。他表示，"利潤管制計劃"鼓勵專營巴士公司在過往過度擴張及提高資產價值。

55. 運輸及房屋局副局長回答時表示，政府當局在考慮應否將巴士公司的賣地收益計入專營帳



目時，已考慮到巴士公司擁有發展其私人土地的權利。政府當局如要求九巴將其土地作指定用途，便需就此向九巴作出補償，例如將九巴買入土地的市值列入專營帳目，如此一來，難免會導致巴士票價上調。運輸及房屋局副局長表示，政府認為此舉並不符合乘客的利益。因此，賣地收益不會計入專營帳目，否則，物業發展的利潤或同樣可能出現的虧損，將有機會影響巴士營運。

56. 副主席察悉，路訊通在2012年上半年賺得約1,500萬元盈利。九巴同期的財政表現卻錄得除稅後虧損1,520萬元。他認為，如把路訊通的盈利計入九巴的專營帳目，九巴便不會出現任何虧損。他亦察悉，九巴的姊妹公司龍運巴士有限公司(下稱"龍運")所賺取的盈利並沒有計入九巴的專營帳目。他指出，九巴與城巴有限公司(下稱"城巴")的財政安排有所不同。城巴擁有兩個專營權，但兩者的專營帳目並非互相獨立。他亦察悉，雖然新世界第一巴士服務有限公司(下稱"新巴")及城巴擁有的巴士數目較九巴少，但新巴及城巴每條巴士路線的盈利能力遠高於九巴。

57. 運輸及房屋局副局長解釋，專營巴士公司的主要業務為巴士營運，而廣告收益只佔總收益較小部分。況且，巴士公司以盈利攤分形式，透過公開招標將廣告銷售業務外判，是常見做法，而九巴亦是採用此安排。他表示，九巴從其廣告代理所得的所有廣告收益已悉數列入其專營帳目。

政府當局

58. 胡志偉議員要求政府當局提供書面資料，述明路訊通從九巴巴士廣告賺取的收入，會否計入九巴的專營帳目內。

#### *檢討票價調整安排*

59. 盧偉國議員指出，票價調整安排採用的方程式包含生產力增幅的因素，以鼓勵巴士公司提高效率及生產力。然而，他察悉行政長官會同行政會議在2009年12月通過，把生產力增幅的數值定為零，直至3年後再作檢討。他詢問此舉有何理據，

以及進行檢討的時間表。潘兆平議員提出相若的問題。

60. 運輸及房屋局副局長表示，根據現行票價調整安排所採用的方程式運算所得的結果只為政府當局提供基本參考，以考慮當時巴士票價調整幅度是否公平合理。他表示，政府當局即將檢討票價調整安排，並解釋行政會議在2009年檢討專營巴士的票價調整安排時，鑒於燃料成本急升，以及與其他交通工具(特別是網絡不斷擴張的鐵路)的競爭日益激烈，使生產力增幅下跌至負值，為乘客的利益着想，政府當局建議把方程式中生產力增幅的數值定為零，直至下次檢討為止。

61. 鄧家彪議員認為，政府當局在檢討票價調整安排時，應考慮在審核巴士票價調整的申請方面，加入專營巴士公司從物業發展及廣告所得盈利的因素。運輸及房屋局副局長察悉他的意見。

#### *巴士路線重組*

62. 對於九巴將未能成功重組巴士路線歸咎於區議會，更聲稱因而增加了加價的壓力，副主席及葛珮帆議員表示不滿。葛珮帆議員指出，事實上，區議會已就巴士路線重組提出多項合理建議，以期改善九巴的財務可行性，但九巴有時卻聲稱相關建議被政府當局否決。她表示，有關的交通擠塞問題已存在多時，政府當局有責任加以解決。

63. 副主席察悉，九巴較早時在2012年提出重組156條重疊的巴士路線，該建議只會令九巴的收入略為增加2%。對於九巴將加價的其中一個原因歸咎於未能成功重組巴士路線，他認為並不合理。他懷疑九巴有意在下年度就巴士路線發展計劃進行諮詢時，將政治壓力轉嫁區議會。

64. 盧偉國議員及鍾國斌議員認為有需要重組巴士路線，以免巴士加價。由於區內居民提出反對，令相關計劃難以落實，盧議員建議在等待重組有關路線前，九巴應採取措施，如調派不同類型的巴士，以提升這些路線的效率及盈利水平。

65. 九巴董事總經理回應時表示，九巴一直致力落實巴士路線重組，以將使用率偏低路線的資源重新調配到需求殷切的路線。他亦期望能與政府當局及區議會進行更多討論，以便於2013年就巴士路線發展計劃進行諮詢時，更多巴士路線重組建議可以獲得批准。運輸及房屋局副局長指出，政府當局在審核巴士公司提交的巴士路線重組計劃時，對於那些切合市民需要的路線，即使未必能賺取盈利，當局亦會要求巴士公司保留。

66. 運輸及房屋局副局長回應胡志偉議員的詢問時表示，政府當局一直致力重組巴士路線。運輸署每年會就巴士路線發展計劃進行諮詢，內容包括建議取消、改善或調整現有巴士服務及推出新服務。此外，當新運輸基建(如西港島線及南港島線(東段))啟用後，運輸署亦會研究如何重整公共運輸服務。

政府當局

67. 胡志偉議員要求政府當局提供書面資料，述明除了區議會提出反對外，重組巴士路線時，是否遇到任何問題，以及政府當局解決有關問題所採取的措施。他建議政府當局可與有關巴士公司商討調低巴士票價，為尋求區議會支持相關建議提供誘因。他亦要求政府當局提供書面資料，述明政府當局會否為巴士重組路線工作訂定目標。

(為提供足夠時間進行討論，主席把會議時間延長15分鐘。)

### *九巴的服務表現*

68. 對於九巴過去服務表現欠佳，特別是以往脫班率高企，部分委員(包括葛珮帆議員、李卓人議員、潘兆平議員及陳克勤議員)表示不滿。他們促請九巴在申請加價前，先改善其服務表現。李卓人議員認為，雖然數據顯示，九巴的脫班率由2011年的8.0%下跌至2012年9月的3.22%，但九巴可能曾調派空車，往返兩個巴士總站，藉此玩弄數據。

69. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局十分關注九巴的脫班情況，並已向九巴作出警告，要求九巴在多方面採取有效應對措施。九巴董事總經理補充，導致巴士脫班率高企的因素眾多，例如交通擠塞及改道、封路及人力資源問題，當中一些因素是超出九巴控制範圍以外的。不過，九巴透過積極招募車長，加上政府協助改善交通擠塞的問題，脫班率已在2012年9月回落至大約3%。

70. 田北辰議員詢問運輸署是否在巴士車程的起點站或其他車站計算脫班率。依他之見，運輸署應在車程的某個車站或終點站計算脫班率，因為對乘客來說，相關數據更為真確。他認為，運輸署應考慮突擊檢查巴士的班次，並公布有關結果，而不應在收到乘客投訴後，才調查脫班的問題。

71. 運輸署助理署長／巴士及鐵路(署理)回答時表示，運輸署在收到有關巴士脫班的投訴後，便會逐一進行調查，於巴士車程的起點站檢查實際的巴士班次，是否符合運輸署批准的服務詳情表所訂的巴士班次。田北辰議員促請運輸署認真檢討現行安排。運輸署察悉他的意見。

72. 梁國雄議員建議巴士公司使用資訊科技，在巴士站記錄巴士的到站時間，以便計算脫班率。政府當局及九巴察悉他的意見。

#### 其他意見

73. 梁國雄議員表示，既然港鐵受惠於政府以鐵路作為香港運輸系統骨幹的政策，港鐵公司的收益便應用以補貼其他公共交通工具的營運。他認為，運輸系統應交由政府經營，以便可以靈活管理有關的資源。

74. 運輸及房屋局副局長回應時表示，由於香港的路面空間有限，政府既定的運輸政策是以鐵路作為本港公共客運系統的骨幹，輔以其他協調得宜的公共交通服務。他表示，此政策廣受市民歡迎。

75. 潘兆平議員詢問九巴有否考慮推出月票吸引更多乘客，以提升公司的財政可行性。

76. 九巴董事總經理表示，只有在成功落實巴士路線重組計劃的情況下，九巴才能為乘客推出額外票價優惠。由於九巴已出現虧損，推出額外票價優惠會令虧損情況惡化，並影響九巴日後為改善服務作出的投資。儘管如此，九巴亦會研究潘議員的建議是否可行。

(為提供足夠時間進行討論，主席把會議時間再延長15分鐘。)

### 議案

77. 主席裁定，由副主席及鄧家彪議員提出的議案與商議中的議程項目直接相關。委員同意逐一處理有關議案。副主席動議以下議案——

"由於九龍巴士(一九三三)有限公司未有披露詳細財務資料及未有足夠理據的情況下申請加價，本委員會反對九巴在現階段申請加價。"

78. 主席把議案付諸表決。7名委員表決贊成議案；並無委員表決反對議案。主席宣布議案獲得通過。

79. 鄧家彪議員動議以下議案——

"本會反對九巴公司申請大幅加價8.5%，要求政府審批九巴加價以市民接受程度及負擔能力，及九巴的服務表現為主要考慮因素。儘快敦促九巴落實全面路線重組、分段收費，及解決嚴重脫班問題。同時，政府有責任主動展開檢討現時的票價調整安排，將九巴及其母集團的租賃收益和媒體收益納入票價考慮因素。"

80. 主席把議案付諸表決。7名委員表決贊成議案；並無委員表決反對議案。主席宣布議案獲得通過。

81. 主席期望政府當局在審核九巴的加價申請時，會考慮委員的意見。

## V 更換城門隧道照明系統和監控及管理系統

(立法會CB(1)283/12-13(01)號——政府當局就  
文件 更換城門隧道  
照明系統  
和監控及管  
理系統提供  
的文件)

82. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3向委員簡介政府當局的文件，即當局建議更換城門隧道現有的照明系統和監控及管理系統(下稱"更換工程")，估計費用為1億3,197萬元，以確保運作安全、可靠及有效率。有關工程預計於2013年2月展開，約在44個月內完成。

### 討論

83. 王國興議員支持政府當局的撥款建議，並認為有需要展開相關的更換工程。他提述外國最近一宗因隧道內部分天花倒塌而釀成的致命意外，並詢問政府當局會否定期檢查本港隧道內的天花，以策安全。他亦詢問，當局有否制訂任何緊急應變計劃，以應付在隧道發生火警的情況。

84. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3回應時表示，政府當局非常重視隧道安全，相關政府部門亦會定期檢查隧道內的各項設施(包括天花)，確保運作安全。

85. 運輸署助理署長／管理及輔助客運補充，隧道維修工程已外判給承建商，他們會在晚上交通流量較低且實施單管雙程行車時進行清潔及維修工程。他進一步表示，除了由隧道營辦商以目視檢

查隧道設施外，運輸署及相關政府部門均會定期檢查隧道的結構。至於有意見關注隧道內發生火警及向使用者發出警告等事宜，他表示運輸署和相關政府部門及隧道營辦商已制訂緊急應變計劃，以應付隧道內發生火警及其他緊急事故的情況。此外，火警演習亦會定期舉行，確保可有效率及迅速地執行緊急應變計劃。

86. 盧偉國議員表示，市民會歡迎政府當局打算為照明系統和監控及管理系統購置質素較高且更具節能效益的新設備。他詢問政府當局會否在照明系統採用發光二極管。胡志偉議員亦問及採用上述節能設備可節省多少能源。

87. 機電工程署助理署長／1及運輸署助理署長／管理及輔助客運回應時表示，政府當局已計劃採用高效能的T5光管。與現有的照明系統相比，採用T5光管可節省約20%的耗電量。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3及機電工程署助理署長／1補充，雖然發光二極管較節省能源，但其價格是T5光管的3至4倍。因此，政府當局建議採用整體而言較具成本效益的T5光管。主席提出發光二極管的價格可能會在合約期內下調，並要求政府當局進一步考慮是否可按適當情況，在進行更換工程時採用發光二極管。

88. 主席總結時表示，事務委員會原則上支持上述撥款建議，以及在2013年1月將有關建議提交財務委員會進一步討論。

## VI 其他事項

89. 議事完畢，會議於下午1時15分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2013年3月12日