

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1853/04-05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5月27日(星期五)
時間：上午10時45分
地點：立法會大樓會議室A

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
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
張學明議員, SBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP

缺席委員：譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
梁國雄議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

環境運輸及工務局常任秘書長
羅智光先生

環境運輸及工務局副秘書長
周達明先生

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
趙慰芬女士

路政署署長
麥齊光先生

路政署
港珠澳大橋香港工程管理處處長
林超雄先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局
助理秘書長
劉中健先生

機電工程署
總機電工程師／一般法例
胡建明先生

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
吳文傑先生

運輸署助理署長／
管理及輔助客運
何裕文先生

運輸署署理助理署長／
行政及牌照
周慧芬女士

入境事務處助理處長
(執法及聯絡)
趙偉佳先生

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

經辦人／部門

I 通過會議紀要及續議事項

(立法會 CB(1)1563/04-05 號 —— 2005 年 3 月 18 日
文件 會議的紀要)

2005年3月18日會議的紀要獲確認通過。

對其他地方興建及營運收費隧道及道路的經驗進行研究的建議

2. 主席表示，研究《2005年東區海底隧道條例(修訂附表)公告》小組委員會曾要求本事務委員會跟進與東區海底隧道(下稱“東隧”)加費有關的事宜。他亦察悉，部分學者透過在報章上刊登文章，就此事表達意見。他曾要求政府當局對學者的意見作出回應，現正等待政府當局的回覆。由於此事涉及多項問題，當中部分頗為複雜，他建議，為方便事務委員會日後就此事項進行商議，應要求立法會秘書處的資料研究及圖書館服務部進行研究，為此，他已在席上提交的函件中，就有關研究的目的及將涵蓋的事宜提出若干建議。他要求委員就其建議表達意見。

秘書
政府當局

3. 劉健儀議員表示，她贊成有關建議。就此，她建議應促請政府當局加快進行有關工作，並就改善3條過海行車隧道車輛流量分布的措施，以及就此事與有關兩間隧道公司進行討論的結果，盡快向事務委員會作出匯報。委員同意就此致函政府當局。

4. 委員同意主席提出對其他地方興建及營運收費隧道及道路的經驗進行研究的建議。秘書表示，資料研究及圖書館服務部將會擬備研究大綱擬稿，供事務委員會於下次例會上考慮。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會 —— 屯門區議會交通及運輸委員會主席就釐定專營巴士班次的準則所提交的意見書
CB(1)1458/04-05(01)
號文件

- 立法會 —— 政府當局對屯門區議會就專營巴士班次所提交意見書作出的回應。該意見書已隨立法會CB(1)1594/04-05(01)號文件送交委員
- 立法會 —— 立法會議員與離島區議會在2005年2月3日舉行會議後，就離島渡輪班次及船費的事宜轉交事務委員會備悉
- 立法會 —— 立法會議員與南區區議會在2005年4月7日舉行會議後，就南區運輸基礎設施發展的事宜轉交事務委員會備悉
- 立法會 —— 立法會議員與西貢區區議會在2005年4月7日舉行會議後，就“泥鯁的士”一事轉交處理的事宜
- 立法會 —— 政府當局提供題為“更換跨境渡輪碼頭的航班資料顯示系統”的資料文件
- 立法會 —— 政府當局提供題為“為八號幹線管制區採購特別用途車輛”的資料文件
- 立法會 —— 民主建港協進聯盟於2005年5月4日及6日就東區海底隧道加費及相關事宜的來函
- 立法會 —— 新香港隧道有限公司就民主建港聯盟2005年5月6日的函件作出的回應
- 立法會 —— 一位市民就2005年5月9日發生的交通事故作出的投訴)

5. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2005年6月24日下次會議的討論事項

(立法會——待議事項一覽表
CB(1)1605/04-05(01)號

文件

(立法會——跟進行動一覽表
CB(1)1605/04-05(02)

號文件

(立法會——鄭家富議員於2005年5月3日的來函，要求事務委員會討論為合資格領取公共福利金計劃傷殘津貼的殘疾人士提供公共交通票價半價優惠的事宜)
CB(1)1457/04-05(01)

號文件

6. 委員同意，定於2005年6月24日舉行的下次會議，將會討論由政府當局建議的以下事項——

- (a) 將軍澳——藍田隧道；
- (b) 調整與交通服務有關的政府收費；及
- (c) 建議調低跨境渡輪碼頭的上船費。

7. 鄭家富議員提述其於2005年5月3日的來函，當中轉達張超雄議員的要求，請事務委員會討論有關為合資格領取公共福利金計劃傷殘津貼的殘疾人士，提供公共交通票價半價優惠的事宜。鄭議員建議在2005年7月的事務委員會例會上討論此事，委員表示贊同。

IV 港珠澳大橋的最新進展

(立法會——政府當局提供的資料文件)
CB(1)1605/04-05(03)號

文件

8. 委員察悉在會議席上提交的以下文件——

- (a) 政府當局就港珠澳大橋及北大嶼山公路連接路提供的簡介資料；
- (b) 香港離島區各界協會就港珠澳大橋提交的意見書；及
- (c) 大澳鄉事委員會就港珠澳大橋提交的意見書。

(會後補註：上述文件已於2005年5月30日隨立法會CB(1)1658/04-05號文件發出。)

9. 環境運輸及工務局局長表示，港珠澳大橋是香港特別行政區(下稱“香港特區”)及珠江西岸的陸路運輸通道，有助香港特區在旅遊、物流、金融及貿易方面的發展，亦可鞏固其作為國際航運及航空中心的地位，並促進香港特區與珠江西岸之間的經濟融合。她其後向委員講述有關港珠澳大橋及北大嶼山公路連接路前期工作的最新進展。要點如下 ——

- (a) 香港社會普遍支持興建港珠澳大橋，並籲請盡快落實有關項目。
- (b) 中交公路規劃設計院(下稱“公規院”)就港珠澳大橋提出的各項走線方案，大致上可分為3個類別 —— 北線、南線及極南線，該等方案於2005年4月國家發展和改革委員會在珠海召開的專家評審會議上，已經由來自內地、香港及澳門的專家進行詳細的論證及討論。專家評審會議建議採用北線橋隧方案，著陸點分別定在礮石灣、拱北及明珠，供三地政府考慮。
- (c) 中央政府曾在多個場合表示，期望興建港珠澳大橋的工程可盡快展開。
- (d) 根據現時的時間表，港珠澳大橋前期工作協調小組(下稱“前期工作協調小組”)會在2005年6月向中央政府提交可行性研究報告的定稿。預期中央政府將需數月時間考慮有關報告。待有關報告獲得中央政府批准後，港珠澳大橋工程便會進入設計階段。
- (e) 為了港珠澳大橋的概念設計工作可順利展開，不會被不必要地耽延，政府當局計劃在2005年6月就大橋的概念設計及若干必要的技術研究，向工務小組委員會提出撥款申請，估計費用為2,680萬元(香港特區的分擔部分)，用以委聘顧問進行有關工作。

10. 路政署署長借助電腦投影片，向委員簡介港珠澳大橋建議採用的北線及北大嶼山公路連接路的走線方案。他強調以下各點 ——

- (a) 在所研究的各個走線方案中，考慮到北線在達致港珠澳大橋原定功能方面的效用、其成本效益及其對大嶼山的天然海岸線所造成的滋擾最少等方面的因素，北線被認為是最佳方案。
- (b) 在規劃港珠澳大橋時，保育海豚一直都是主要的考慮因素。就此，有關研究曾參考外國的經驗，尤其是建造活動及橋樑對於三處地方(即美國的切薩匹克灣、佛羅里達基島及蘇格蘭的馬利灣)的海豚棲息地環境的影響。
- (c) 北線對香港水域內的海豚棲息地的影響最少。
- (d) 當局亦曾勘測連接港珠澳大橋至現有道路網絡的北大嶼山公路連接路的各項走線方案。至於機場以西的北大嶼山公路連接路段，初步評估顯示，相對其他方案而言，沿機場水道興建高架橋的方案對環境的影響較少，亦能配合港珠澳大橋以礮石灣作為香港方面屬意的著陸點。至於北大嶼山公路連接路的東面路段，在所研究的各條走線中，發現有4個走線方案值得再作探討。一如政府當局文件附件D所載，相對而言，這些方案各有優劣。
- (e) 政府當局計劃在是次事務委員會會議後，就港珠澳大橋及北大嶼山公路連接路諮詢離島區議會。

對海豚的影響

11. 王國興議員、林健鋒議員及陳偉業議員均對港珠澳大橋工程對棲息在受工程影響水域內的海豚所帶來的影響表示關注。

12. 環境運輸及工務局局長表示，整個珠江河口都是海豚的棲息地。在制訂保護中華白海豚的措施方面，政府當局可參考在赤鱸角機場工程項目所取得的經驗，在進行該項工程時曾成功控制對海豚的影響，並開關了一個海豚保護區。自1995年以來收集的數據顯示，香港水域內的海豚數目不斷增加。

13. 環境運輸及工務局局長又表示，與涉及大規模填海工程的赤鱸角機場工程相比，港珠澳大橋工程對海豚的影響預期會較輕微。公規院研究的初步評估顯示，港珠澳大橋在施工及運作階段，不會對海豚造成不可接受的影響。此外，香港特別行政區政府(下稱“香港特區政府”)將會與廣東省政府合作，利用進行有關工程的機會，將珠江河口建成一個世界級的海豚保護區。

14. 至於王國興議員對港珠澳大橋及北大嶼山公路連接路對東涌環境的影響所表達的關注，環境運輸及工務局局長表示，減輕東涌空氣污染的問題是政府當局優先進行的工作。東涌的臭氧濃度偶然增加，不是來自東涌或其鄰近地區的污染物得引致，而是受到珠江三角洲地區經光化學效應所產生的臭氧影響。每當該地區產生臭氧的光化學效應異常強烈時，香港的整體臭氧水平便會增加。由於汽車排放的一氧化氮可清除部分存在於空氣中的臭氧，所以交通繁忙的市區的臭氧濃度，反而會較其他交通量少的地區為低，例如東涌。

15. 環境運輸及工務局局長指出，要改善東涌的空氣質素，解決區域性的空氣污染問題是唯一的方法。香港特區政府與廣東省政府在2002年4月已達成共識，雙方盡最大努力，在2010年或之前把區域內4種主要污染物的排放量，以1997年為參照年份，分別減少20%至55%。兩地政府亦在2003年12月共同制訂了“珠江三角洲地區空氣質素管理計劃”。港珠澳大橋及北大嶼山公路連接路對環境的影響將會在個別的環境影響評估研究(下稱“環評研究”)中作詳細研究，而有關目標是找出一條影響程度最小的走線。

16. 陳偉業議員表示，他支持港珠澳大橋的著陸點設在礮石灣的建議，以及在香港特區內港珠澳大橋段使用高架橋的結構，因為此項設計可以盡量減低對環境的影響。他詢問在港珠澳大橋位於香港特區境外的路段會否受到香港特區所採用的相同環保規定及標準規限。他關注到，倘若此等路段採用不同的規定及標準，有關工程將會對環境帶來嚴重損害，尤其是對海豚的影響。

17. 環境運輸及工務局局長表示，在香港特區境內港珠澳大橋段及所有連接路，必須符合香港特區現行的相關環保規定及標準。內地的環評法例最近已開始生效。在很多方面，有關法例與香港的環評法例非常相似，而事實上，在草擬有關的內地法例時曾參考香港特區專家的意見。雖然香港特區境外段的環評工作屬於其餘兩地政府的職責範圍，但香港特區的專家將會積極提供意見。環境運輸及工務局局長又表示，根據前期工作協調

小組的機制，三地政府以平等的地位進行討論及作出決定。香港特區政府相信，港珠澳大橋工程不會對海豚帶來負面影響，而香港特區政府及廣東省政府已就此確立非常好的合作機制。

港珠澳大橋的走線

18. 李鳳英議員察悉，離島區部分團體曾表示，他們屬意港珠澳大橋採用南線作為走線，與政府當局採用北線的建議相反。她表示，雖然就走線作出的決定並非由香港特區政府單方面作出，政府當局仍須全面考慮香港居民的意見，尤其是大嶼山的居民。因此，她促請政府當局在立法會考慮港珠澳大橋概念設計的撥款建議之前，諮詢離島區議會。

19. 環境運輸及工務局局長表示，港珠澳大橋的走線將會由三地政府決定，而非單獨由香港特區政府作出。按照南線方案，港珠澳大橋須沿大澳至礮石灣的一段大嶼山西岸現有天然海岸線建造。此方案對會對景觀造成嚴重影響，並且不大可能通過香港的環評程序。鑒於其會帶來嚴重的影響，三地政府均不支持此方案。中央政府亦認為，應避免採用會損害天然海岸線的方案。根據公規院進行的可行性研究結果，位於礮石灣的著陸點所帶來的影響最少。

20. 路政署署長補充，公規院及專家評審會議曾對各走線方案詳加研究，並已顧及環境因素、工程可行性、對通航及錨地的影響等。在經過如此詳細的研究後，三地政府才同意採用北線。

政府當局

21. 應李鳳英議員的要求，政府當局同意提供進一步的詳細資料，說明三地政府曾考慮的各個走線方案，以及就各個方案分別進行的評估。

22. 張學明議員詢問，在衡量有關走線方案時，有否適當地考慮各走線方案對大嶼山經濟發展的影響。就此，他察悉政府當局已擬訂大嶼山發展概念計劃，並詢問當局如何因應該發展概念計劃所建議／構思的未來發展，衡量不同的走線方案。

23. 環境運輸及工務局局長表示，由於港珠澳大橋是一項跨境基建工程，而主要的目的是為香港特區及珠江西岸提供一條陸路運輸通道，對香港特區內某個地區的經濟影響屬於次一級的考慮因素。因此，先就走線取得三地政府的共識，然後才向受影響各方(包括在地區層面的團體)解釋有關選擇，是適當的做法。她提述香港離

島區各界協會及大澳鄉事委員會在會議席上提交的函件時表示，鑒於有關函件內容精簡，她無法完全理解有關團體就其建議的走線所提出的理據何在。

24. 張學明議員認為，港珠澳大橋的目的及離島區居民的期望不一定互相矛盾。因此，他認為政府當局應適當地考慮港珠澳大橋對大嶼山經濟的影響，並建議政府當局應諮詢該區居民，以了解他們的意見。

25. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸1)表示，由財政司司長領導的大嶼山發展專責小組所公布的大嶼山發展概念計劃，旨在提供一個協調的規劃架構，以配合大嶼山不同的土地用途需要。就發展概念計劃進行的第一階段公眾諮詢已經完成。整體的規劃概念主要集中在北大嶼山及大嶼山東北部的經濟基礎建設和城市發展，以期盡量善用規劃中的運輸連接網絡及基礎設施，而南大嶼山的重點則是自然保育及旅遊業設施。發展概念計劃已涵蓋可能採用的港珠澳大橋走線，而發展概念計劃亦預計港珠澳大橋將會與北大嶼山而非大嶼山其他部分的經濟基礎設施互相配合。

26. 劉健儀議員認為，雖然以經濟發展的角度而言，港珠澳大橋採用南線可能對大澳有所裨益，但沿大澳至礮石灣的天然海岸線的路段會對環境造成嚴重影響，預期綠色團體會對此走線提出強烈反對。整體而言，北線較為可行，並且不會就環境影響引發不必要的爭議。

27. 王國興議員認為，委員就港珠澳大橋概念設計的撥款建議設定立場之前，政府當局應先諮詢離島區議會，並將有關結果向委員匯報。

28. 鑒於委員要求政府當局盡速諮詢離島區議會，主席要求政府當局先行諮詢離島區議會，然後才在工務小組委員會討論港珠澳大橋概念設計的撥款建議，政府當局表示同意。

政府當局

在港珠澳大橋工程興建鐵路線

29. 王國興議員詢問，當局會否考慮在港珠澳大橋興建鐵路線。環境運輸及工務局局長表示，港珠澳大橋將會採用橋隧的結構，以保持廣州港的航道。在港珠澳大橋興建鐵路需要龐大的額外費用，因為隧道部分要長很多，以便為鐵路提供一個可接受的斜度。此外，珠江河口西岸的鐵路系統與北大嶼山現時運作的鐵路系統不同。鑒於上述的考慮因素，三地政府的共同意見是，港珠澳大橋興建連接香港及珠海的鐵路線，並非可取的方案。

興建及營運港珠澳大橋的方式

30. 鄭家富議員表示，關於東區海底隧道(下稱“東隧”)增加隧道費一事，環境運輸及工務局局長曾表示，以“建造、營運及移交”的方式興建及營運運輸基建設施已是過時的方法。他詢問會否採用“建造、營運及移交”的方式興建及營運港珠澳大橋；若然，港珠澳大橋採用“建造、營運及移交”方式建造的安排如何避免以往以該種方式建造的工程所出現的問題。

31. 環境運輸及工務局局長澄清，她並非指“建造、營運及移交”的方式本身已屬過時。作為興建基建設施的一種方式而言，“建造、營運及移交”可有多種變化，而以“建造、營運及移交”進行的工程可加入特別安排，以保障公眾利益。東隧是一項以“建造、營運及移交”方式建造的工程，有關的專營協定被認為沒有加入保障公眾利益的足夠條文。

32. 環境運輸及工務局局長表示，港珠澳大橋會是一條收費道路，而北大嶼山公路連接路則是免費的道路，但屬於一項工務工程。前期工作協調小組的意向是讓私營公司參與出資興建及營運港珠澳大橋。有關的三地政府及中央政府現正研究此事，以期作出一個令人滿意的安排。在商議的過程中，有關各方將會參考各國／地方以“建造、營運及移交”方式建造的工程的經驗，並會聽取有興趣各方的意見。

33. 劉健儀議員評論道，港珠澳大橋對於來往珠江河口西岸與香港之間的貨運業發展非常重要。政府當局應就港珠澳大橋日後如何運作設定清晰的立場。倘若此事完全任由私人機構處理，私人機構理所當然會嚴格按照商業因素考慮有關工程，大橋的收費很可能會極高，而導致其使用率偏低。港珠澳大橋的收費必需具競爭力，足以吸引部分現時經內河船或經東莞虎門的陸路運輸進行的部分貨運交通。因此，她詢問三地政府有否打算為港珠澳大橋工程提供財政支持，以便日後可以盡量將收費設於最低的水平，從而令大橋得到充分使用。

34. 環境運輸及工務局局長表示，三地政府在現階段尚未決定有關的財務安排。她確認投資的回報率不會是釐定港珠澳大橋日後收費的唯一依據。三地政府確認有關收費應具有競爭力，以達致目標的交通流量。公規院進行的可行性研究曾探討三地政府如何能在政策層面提供支持，以便港珠澳大橋的營運在符合商業原則的同時，其收費亦是市民可以負擔的。在現階段，三地政府並未就會否為港珠澳大橋工程提供財政支持作出決定。

35. 劉千石議員詢問，前期工作協調小組讓私人機構參與出資興建及營運港珠澳大橋的意向，與香港特區政府的政策意向是否一致。他亦詢問，倘若由私營公司出資興建有關工程，三地政府如何確保盡可能提高投資回報不會成為營運港珠澳大橋的主要考慮因素，以及三地政府如何確保可控制收費。

36. 環境運輸及工務局局長明確表示，三地政府及中央政府持相同意見，認為由私人機構而非政府帶頭出資興建及營運港珠澳大橋更為可取。有關政府完全知悉過往某些以“建造、營運及移交”方式建造的工程所出現的問題。讓私營公司參與基建工程有一定的好處，而這亦是世界趨勢。儘管如此，三地政府確實明白到，基建項目需要政府的規管，以便公共資源(即大橋)的使用可達到其設計的目的。

37. 劉千石議員指出，環境運輸及工務局局長所描繪的是一個知易而行難的理想情況。他重申其問題，就是有何機制可保障公眾利益，以及港珠澳大橋收費的控制權是由三地政府還是出資興建工程的私營公司掌握。

38. 何鍾泰議員詢問，三地政府如何就出資興建及營運港珠澳大橋的方法／模式作出決定。他關注倘若三地政府未能在短期內就此事達成協議，有關工程便會被拖延。

39. 環境運輸及工務局局長明確表示，三地政府完全明白有需要透過合約，保留對收費的控制權，而根據日後的營運安排，港珠澳大橋在經濟上的經營能力不應單靠增加收費來維持。雖然現階段尚未就規管收費的機制設有明確的計劃，但三地政府現正積極探討融資興建及營運港珠澳大橋的可行安排。

40. 環境運輸及工務局局長在答覆何鍾泰議員的詢問時表示，港珠澳大橋的設計及建造會透過國際公開招標批出。何鍾泰議員對此項安排表示支持。他又表示，建造業內以香港為基地的公司在工作質素及控制施工時間方面有一定優勢。不過，該等公司在價格方面相對會較為遜色。他詢問，香港特區政府有否任何策略，協助以香港為基地的公司參建有關工程。

41. 路政署署長表示，對於如港珠澳大橋般規模如此龐大的工程而言，以香港為基地的公司很有可能會在該項工程進行國際招標時，與其他本地公司或海外／內地公司組成合營公司投標。他表示，香港近期就大型工務項目進行的招標顯示，以香港為基地的公司所出的投標價格亦非常具競爭力。

42. 關於如何釐定日後收費的問題，張宇人議員詢問，三地政府如何區分由大橋所帶來的經濟效益，以及有關設施使用者所享受的經濟效益，並根據此差別，三地政府及使用者將為該設施支付各自須承擔的成本。

43. 環境運輸及工務局局長在回應時表示，難以如張宇人議員所建議般作出區分。三地政府已承諾確保透過政策及／或財政支持，使港珠澳大橋的使用可達到其設計目的。由於三地政府仍在考慮此事，她無法說明三地政府會否及在多大程度上提供財政支持。

44. 張宇人議員表示，他希望港珠澳大橋可盡快落成，因此，他對實施時間表示關注。他亦詢問當局何時可提供有關造價、交通流量預測及釐定收費的機制等事宜的詳細資料。

政府當局

45. 環境運輸及工務局局長在答覆時表示，由於港珠澳大橋的概念設計尚未開始，大橋的建造工程不可能在2005年年底展開。環境運輸及工務局常任秘書長表示，三地政府及中央政府需要一定時間考慮有關的財務安排及釐定收費的機制。他向委員保證，此方面的事宜一旦有決定，政府當局會向議員提供有關詳情。

46. 環境運輸及工務局局長在答覆張宇人議員有關港珠澳大橋收費安排的詢問時表示，一般以“建造、營運及移交”方式建造的項目，獲挑選的項目倡議者將會出資興建及營運有關設施，包括收取費用。現時的構思是採用方便使用者的簡單收費方法。

47. 陳偉業議員認為，不應倉猝推行此項目，因為此項目對交通及環境帶來的影響尚有待確定。

48. 鄭家富議員表示，他得出的印象是，環境運輸及工務局局長在某程度上已確認港珠澳大橋的建造及營運將會採用“建造、營運及移交”的方式。他因而促請環境運輸及工務局局長正視“建造、營運及移交”的方式存在的固有問題，並將訂定一個可保障公眾利益及令收費可加可減的釐定收費機制作為優先處理的工作。他補充，如可以的話，三地政府應將方案的範圍擴大，以包含其他融資方法，例如發行政府債券。

49. 劉千石議員促請香港特區政府清楚說明其對於是否需要掌握港珠澳大橋收費的控制權以保障公眾利益一事的立場，並確保香港市民的意見可以有效地在前期工作協調小組中得到反映。

北大嶼山公路連接路的走線方案

50. 關於北大嶼山公路連接路東面路段的走線方案，鄭家富議員表示，民主黨不會接受方案(c)，因為根據此方案，北大嶼山公路連接路將會太接近民居。路政署署長在答覆他就各走線方案下北大嶼山公路連接路的估計建設成本提出的詢問時，提供以下資料——

<u>走線方案</u>	<u>估計建設成本</u>
(a)	70億元至80億元
(b)	90億元至100億元
(c)	約40億元
(d)	約60億元

51. 劉健儀議員認為，從促進物流業的角度而言，走線方案(c)是可取的，因為該走線是現有路線中最短的。然而，東涌居民可能會因為該走線導致的環境影響而反對採用。在其餘的3個方案中，她認為方案(d)屬可取的，因為該條路線最短，建造費用亦最低，加上以隧道的形式興建，因而可以盡量減少對現有發展項目在環境方面的影響。

52. 林健鋒議員詢問，政府當局對於北大嶼山公路連接路的走線方案有否傾向。路政署署長表示，在現階段，政府當局對走線方案持開放態度，並會作進一步研究及聽取公眾意見，以決定最佳的走線。林健鋒議員要求政府當局在其研究時，特別注意道路交通對最受噪音影響的地方可能造成的影響。

53. 路政署署長在答覆劉秀成議員就走線方案(b)及(d)的技術可行性提出的詢問時表示，根據迄今所得的研究結果，雖然預計會遇到若干技術困難，但這些困難並非無法克服，以致走線方案不可行。政府當局會進一步探討全部4個走線方案。

54. 陳偉業議員認為，該4個走線方案會對北大嶼山及東涌的影響甚為不同及重大。他要求政府當局盡快向事務委員會提供更多有關北大嶼山公路連接路走線方案的資料。

55. 環境運輸及工務局局長總結時強調，三地政府及中央政府均希望港珠澳大橋工程可以盡可能快的速度進行，而她希望港方可有效地配合港珠澳大橋工程的整體進度。她亦知悉，大嶼山居民對在該區進行該項工程可能會帶來的效益及影響非常關注，並希望他們亦從整體公眾利益的角度來考慮此事。

56. 主席表示，雖然政府當局希望尋求事務委員會支持港珠澳大橋概念設計的撥款建議，但事務委員會無須就有關撥款建議設定立場，而委員已就該項目表達自己的意見。他重申委員的要求，即政府當局應在工務小組委員會考慮有關的撥款建議前，先諮詢離島區議會。

V 擬議實行的車輛維修業註冊計劃

(立法會——政府當局提供的資料文
CB(1)1605/04-05(04)號文件)
文件

57. 委員察悉在會議席上提交以下的意見書——

- (a) 香港汽車修理同業商會有限公司提交的意見書；及
- (b) 公共巴士同業聯會有限公司提交的意見書。

(會後補註：上述意見書已於2005年5月30日隨立法會CB(1)1658/04-05號文件發出。)

58. 劉健儀議員表示，妥善的車輛維修對道路安全及控制空氣污染很重要。車輛維修業多年來一直爭取實施註冊計劃，因為這樣的計劃將有助提高業界的水平。業界感到頗為失望的是，現時的建議是推行自願性的註冊計劃，如此性質的計劃的成效可能頗有限。雖然業界接受在初時推行自願性質的計劃，但認為政府當局應制定推行強制性計劃的確實時間表。因此，她要求政府當局保證會盡快檢討自願性質的計劃，並在2008年左右實施強制性的計劃。她明白業內有部分從業人士關注強制性計劃會對他們的就業情況帶來負面影響。她認為，香港其他強制性註冊計劃的經驗證明，只要訂定適當的過渡安排，容許現時沒有所需專業資歷的從業人士擔任“老行尊”，便足以釋除此方面的關注。此類人士在過渡期間順利完成有關的訓練課程後，便可正式註冊。

59. 劉健儀議員亦提出以下的意見 ——

- (a) 政府當局初步建議介乎500元至900元的註冊費／續牌費過高。
- (b) 每次註冊及續期的有效期為5年較為恰當，而非政府當局建議的3年。

- (c) 長遠而言，政府當局可考慮，除了持續在業內從事有關工作此項規定外，亦可將完成有關複修課程訂定為註冊續期的一項規定。

60. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸3)表示，長遠而言，政府當局打算設立強制性註冊計劃。然而，政府當局察悉，業界對於有關註冊計劃開始實施時是採取自願還是強制性形式意見紛紜。部分工場負責人及車輛維修技工(尤其是經營小型工場或在小型工場工作的車輛維修技工)擔心他們的生意／就業會受到強制性註冊計劃的負面影響。經考慮業界的關注後，政府當局認為採用按步就班的方法是可取的做法，開始時先推行自願性註冊計劃。政府當局將於2008年檢討有關計劃，並會考慮在施行自願計劃時所得的經驗，決定如何引入強制性計劃。她補充，倘若將註冊的要求定於一個適當的水平，並且提供適合的鼓勵措施，例如向註冊人士頒授可供保存及展示的證書，以鼓勵從業人士參與有關計劃，亦可提高自願計劃的參與率。

61. 關於註冊費／續期費方面，環境運輸及工務局副秘書長(運輸3)表示，政府當局已察悉業界關注建議收費水平過高的情況。考慮到此方面的關注及建議計劃屬自願性質，政府當局將會重新研究費用方面的事宜，並考慮在推行計劃的最初數年，可否將有關費用設定在相當低的水平。

62. 關於每次註冊及續期的有效期問題，環境運輸及工務局副秘書長(運輸3)聽取劉健儀議員的意見，並表示這問題及其他詳細的安排將由建議成立的車輛維修技術諮詢委員會作進一步研究。

63. 王國興議員表示，他支持採用按步就班的方式，讓自願計劃逐步演變為強制性計劃。他贊同劉健儀議員的意見，認為每次註冊及續期的有效期應為5年，而有關的註冊／續期費應盡量低，例如約100元，以鼓勵從業人士加入該項計劃。他建議，日後成立的車輛維修技術諮詢委員會應有來自職工會的代表。他亦詢問政府當局如何鼓勵有關業界的從業人士報讀課程，以更新他們的知識及技能。

64. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸3)表示，在制訂目前的計劃時，政府當局一直與有關的職工會保持密切對話。政府當局將會邀請職工會代表加入車輛維修技術諮詢委員會。至於為車輛維修技工而設的訓練課程，政府當局確知持續專業進修對車輛維修技工掌握最新技

術及發展非重重要。政府當局會與車輛維修技術諮詢委員會及有關院校商討詳細的安排，包括課程時間、地點及課程內容，以及政府會否補貼課程費用。

65. 李鳳英議員提述建議的註冊要求時，表示關注有關要求過於嚴格，因而影響業內部分從業人士的就業，尤其是受僱於小型工場的從業人士。

66. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸3)表示，政府當局明白到，根據建議的註冊要求，超過八成的現職車輛維修技工將會符合資格註冊。其餘的現職車輛維修技工大多是新入行的學徒。在2004年年底向業內人士進行的一項調查顯示，調查所涵蓋的工場負責人及車輛維修技工當中，分別有70.8%的及71.1%同意有關的建議註冊條件。因此，政府當局相信現時建議的註冊最低要求屬於合理，不會引起重大爭議。

67. 張學明議員察悉當局建議訂立監管安排，以確保已註冊技工繼續提供優質服務，並會對表現欠佳的技工採取一些處罰性的措施。他詢問有關監管安排的詳情為何。

68. 李鳳英議員表示，鑒於車輛維修技工若有不當行為，其僱主會對其採取處罰措施，根據建議的註冊計劃，他們將會面臨額外的處罰，這對他們的負擔太重。她要求政府當局作出解釋。

69. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸3)表示，有關註冊計劃是確認業內從業人士具備提供相關車輛維修服務所需的技能及知識的機制。若干性質較為嚴重的不當行為，例如歪曲事實、疏忽或有違安全的行為等，可反映出一個事實，就是有關的已註冊人士已喪失繼續獲得承認的資格。有關業界普遍同意此項原則。政府當局將會與車輛維修技術諮詢委員會訂定監管安排的細節。

70. 劉秀成議員表示，鑒於有關計劃有助提高業界的水準及道路安全，他支持該項計劃。環境運輸及工務局副秘書長(運輸3)在答覆他就註冊分類提出的詢問時表示，當局建議初始階段把車輛維修及服務活動歸類為機械服務、電工服務及車身修理服務。機械服務將會按照車輛大小及引擎種類再作分類。有關詳情將會在諮詢車輛維修技術諮詢委員會後訂定。在有關計劃實施時，政府當局會向車主作出宣傳。

71. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸3)進一步表示，建議的註冊計劃與在工場零售汽車零件並無直接關

係。目前的意向是為車輛維修工場引入工作守則，以推動自我規管，並就最佳的作業方法提供指引。

VI 對現行發出的士駕駛執照的制度及安排的檢討

(立法會——政府當局提供的資料
CB(1)1605/04-05(05)號文件)
文件

72. 主席告知委員，王國興議員已作出書面通知，他會動議以下議案，該議案獲得李鳳英議員附議——

“本會促請運輸署及有關部門必須盡快修訂法例，以堵塞雙程證人士領取的士駕駛執照的漏洞，並定出修訂法例的時間表。”

73. 王國興議員表示，在2005年4月底，他連同汽車交通運輸業總工會曾與政府當局舉行會議，討論此事，以期保障本地工人的利益。政府當局承認，要根本解決有關問題，可能需要修訂有關法例。在該次會議上，政府當局曾表示，將在2005年年底完成對現行發出的士駕駛執照的安排及法例的檢討。然而，他注意到政府當局為是次會議擬備的文件並無顯示有關該項檢討的時間表。因此，他動議議案，促請政府當局加快進行有關工作，並設定明確的時間表。王議員要求政府當局解釋在擬訂有關立法建議方面預期會遇到的困難，以及政府當局文件所載述的中期措施可在多大程度上解決所發現的問題。

74. 鄭家富議員亦促請政府當局加快其工作，以堵塞現行法例中的漏洞。他認為有關問題並不複雜，並可以直接了當的方法來解決，即在法例中清楚訂明，只有香港居民才有資格申請的士駕駛執照。

75. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)在回應時解釋，政府當局內進行的內部討論顯示，對法例作出所需的修訂可能會對整個發牌制度，以及個人資料私隱和人權構成影響。因此，有關檢討並非如表面看來般簡單直接，可能需要更長時間。雖然她現階段無法承諾一個明確的時間表，但她表示，政府當局的目標仍然是在2005年年底完成該項檢討。

76. 關於中期措施成效的問題，環境運輸及工務局副秘書長(運輸3)表示，持有的士駕駛執照的人士須租賃的士才可提供的士服務，有關業界可透過檢查租車人士的香港身份證，可以有效地發揮前線把關作用。

77. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸3)在答覆林健鋒議員的詢問時表示，發出的士駕駛執照時的其中一項規定，是申請人必須持有有效的香港私家車或輕型貨車駕駛執照至少3年。在申請任何類別的車輛(包括的士、私家車或輕型貨車)駕駛執照時，申請人必須出示有效的身份證明文件，當中包括香港身份證、護照或其他旅遊證件，例如雙程證。由於該兩項發牌制度在此方面互有關連，政府當局亦可能需要考慮收緊發出的士駕駛執照的規定將會對私家車或輕型貨車帶來的影響。

78. 林健鋒議員強調，除了的士駕駛執照外，其他類別商用車輛的駕駛執照的發牌制度亦可能存在或出現同樣的問題。環境運輸及工務局副秘書長(運輸3)察悉此點，並表示政府當局將在有關檢討中考慮此問題。

79. 陳偉業議員要求政府當局另行檢討現時發出封閉道路通行許可證(俗稱“禁區紙”)的安排。他明白到不少內地居民已獲發給禁區紙，而他理解基於某些合理的原因而有需要這樣做。但有關安排可能存在若干漏洞，可能對本地的運輸業界的營運帶來負面影響。

80. 陳偉業議員提述王國興議員的議案，並評論說，為解決有關問題而採取的行動不應只針對持雙程證的遊客，而應涵蓋所有旨在非法受僱的遊客。

81. 劉健儀議員指出，更準確來說，有關問題源自任何沒有有效工作簽證而以營運的士或其他商用車輛受僱或做生意的遊客。她認為，這問題不應透過收緊私家車駕駛執照的“身份證明”規定來解決。因為這樣做將會偏離香港和很多其他地方確立已久的做法，就是准許非本地居民申請當地所發出的私家車駕駛執照。這樣的偏離極不可取。有關問題反而應在商用車輛各自的發牌安排下解決。

82. 劉健儀議員亦評論道，中期措施可能產生將政府當局防止出現有關問題的責任推卸到業界身上的效果，即業界須承擔檢查租賃的士者的香港身份證的責任。她認同其他委員的意見，認為政府當局應盡快解決這問題，並應就這方面的工作設定時間表。

83. 周梁淑怡議員認同劉健儀議員的意見。她指出，私家車駕駛執照的申請人須出示有效身份證明文件的現行規定是為了達到證明身份的目的，有關規定與防止遊客在港非法受僱無關。她認為從一個涵蓋所有商用車輛的更廣闊角度來考慮此事是適當的做法。因此，她

建議王國興議員相應修訂其議案。她亦要求政府當局在此段真空時間擔當更為積極的角色，而不應簡單地將責任推卸給業界。

84. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸3)在回應時表示，政府當局打算檢討發出商用車輛駕駛執照的安排，並需要較多時間，研究所需作出的法例修訂可能帶來的影響。政府當局認為，現時採取的中期措施非常有效，因為該等措施可以在前線的層次解決有關問題。有關措施迄今的成效甚佳。雖然如此，入境事務處將會與運輸署合作，繼續針對運輸業界非法勞工的問題採取強有力的執法行動。

85. 李鳳英議員認為，政府當局應為所需的法例修訂設定明確的時間表，並應對各項中期措施作出所需的改善。對於李鳳英議員指載於政府當局文件第8(c)段載列由運輸署向的士駕駛執照申請人發出的通告內的資料有欠明確，環境運輸及工務局副秘書長(運輸3)在回應時澄清，擬發出的有關通告將會清楚地列出政府當局文件第4段所提及的有關法例條文。

86. 王國興議員告知與會者，考慮到委員在會議席上表達的意見，他已將其議案修訂如下 ——

“本會促請運輸署及有關部門必須盡快修訂法例，以堵塞沒有有效工作簽證的非本地居民領取的士等駕駛執照的漏洞，並定出修訂法例的時間表。”

委員一致同意該議案。主席宣布該議案獲得通過。

政府當局

87. 主席要求政府當局察悉該議案，並採取相應的跟進行動。委員同意事務委員會在2005年12月左右再討論此事。

VII 其他事項

88. 議事完畢，會議於下午12時55分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年6月21日