

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)2090/04-05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6月24日(星期五)  
時間：上午10時45分  
地點：立法會會議廳

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  
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

其他出席議員：陳鑑林議員, JP  
湯家驊議員, SC

缺席委員：周梁淑怡議員, GBS, JP  
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

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1  
周達明先生

環境運輸及工務局  
首席助理秘書長(運輸5)  
王瑤琪女士

土木工程拓展署  
新界東拓展處處長  
陳貴生先生

土木工程拓展署  
高級工程師／房屋  
李天生先生

運輸署  
總工程師／主要公路發展  
蘇欽達先生

### **參與議程第V項的討論**

環境運輸及工務局副秘書長(運輸3)  
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局  
首席助理秘書長(運輸6)  
吳文傑先生

路政署助理署長／新界區  
朱健康先生

運輸署署理助理署長／行政及牌照  
周慧芬女士

香港警務處  
署理總警司(交通)  
趙啟丁先生

香港警務處  
總督察(行政及支援)(交通)  
麥民基先生

### **參與議程第VI項的討論**

環境運輸及工務局副秘書長(運輸3)  
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局  
首席助理秘書長(運輸6)  
吳文傑先生

財經事務及庫務局  
首席助理秘書長  
劉鳳儀女士

海事處助理處長／策劃及海事服務  
廖漢波先生

**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 確認通過會議紀要及續議事項**

(立法會CB(1)1833/04-05 —— 2005年4月22日會議  
號文件 的紀要  
立法會CB(1)1853/04-05 —— 2005年5月27日會議  
號文件 的紀要  
立法會CB(1)1883/04-05 —— 資料研究及圖書館服  
(01)號文件 務部擬備的文件)

確認通過會議紀要

2005年4月22及戶5月27日會議的紀要獲確認通過。

續議事項 —— 就選定地方的收費道路、大橋及隧道的營運進行研究的建議

2. 委員察悉建議的研究大綱。

3. 劉健儀議員建議，是次研究亦應涵蓋內地的經驗，“影子收費”機制及任何與維持收費在合理低水平此一目標以善用運輸基建設施有關的任何其他機制。主席建議，為了加深了解“建造、營運及移交”模式的世界趨勢，是次研究亦應探討英國以“建造、營運及移交”模式興建的新項目——諾丁漢輕鐵系統。

4. 資料研究及圖書館服務部主管表示，雖然可將內地的經驗及“影子收費”機制納入研究範圍內，但另行研究諾丁漢輕鐵系統較為可取，因為是次研究主要集中在收費道路、大橋及隧道。委員表示贊同。

5. 主席表示，近期東區海底隧道(下稱“東隧”)增加隧道費引起公眾廣泛關注，部分評論員及學者曾就加費及各項相關事宜提出意見。為方便事務委員會跟進此事，他建議資料研究及圖書館服務部亦就東隧加費進行

研究，以便為事務委員會提供有關加費及相關事宜的詳盡分析。委員表示贊同。

## II 通過事務委員會向立法會提交的報告

(立法會CB(1)1817/04- —— 事務委員會向立法會  
05號文件 提交的報告擬稿)

6. 2004至05年度立法會會期事務委員會報告獲得通過。

## III 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1826/04- —— 歷豐諮詢集團於2005  
05(01)號文件 年6月15日就港珠澳大  
橋提交的意見書

立法會CB(1)1829/04-05 —— 政府當局提供題為“私  
(01)號文件 人駕駛教師執照”的資  
料文件

立法會CB(1)1842/04-05 —— 政府當局對香港民主  
(01)及(02)號文件 建港協進聯盟就東區  
海底隧道加費及相關  
事宜的兩封函件所作  
的回覆(已隨立法會  
CB(1)1618/04-05(01)  
及(02)號文件發出)

立法會CB(1)1852/04- —— 政府當局提供題為“添  
05(01)號文件 置衝紅燈攝影機系統”  
的資料文件)

7. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

## IV 2005年7月22日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1830/04- —— 待議事項一覽表  
05(01)號文件

立法會CB(1)1830/04- —— 跟進行動一覽表  
05(02)號文件

立法會CB(1)1844/04- —— 王國興議員於2005年6  
05(01)號文件 月16日的函件，當中要  
求事務委員會對本港  
所有以“建造、營運及  
移交”模式興建的運輸  
基建設施進行全面檢  
討)

8. 委員同意，2005年7月22日的下次會議上將會討論以下事項——

- (a) 為殘疾人士提供公共交通票價優惠的事宜；
- (b) 跨境運輸服務最近的發展情況；及
- (c) 檢討交通諮詢委員會的成員組合、角色及職能。

9. 主席表示，根據政府當局較早前的意見，緊急交通事故協調工作專責小組在舉行下次事務委員會會議之前應已完成其報告。委員同意，倘若有關報告已準備就緒，可公布，事務委員會將於下次例會上討論有關報告，而該次會議將於上午9時而非通常在上午10時45分開始，以便有更多時間討論各事項。

10. 陳偉業議員提述政府當局提供題為“私人駕駛教師執照”的資料文件(立法會CB(1)1829/04-05(01)號文件)，並注意到，政府當局最近進行檢討後得出結論，無須發出任何新的私人駕駛教師執照。他認為這樣的結論在政策方面有重要影響，他因而建議事務委員會討論此事。委員同意暫定於2005年10月的例會上討論此事。

11. 關於王國興議員提出事務委員會對全港以“建造、營運及移交”模式興建的所有運輸基建設施進行全面檢討的要求，李永達議員建議留待前述研究完成後才討論此事，因為該項研究將為委員提供各個地方以“建造、營運及移交”模式興建的項目的經驗。委員得悉資料研究及圖書館服務部估計在2005年10／11月左右完成該項研究，並同意李議員的建議。

## V 將軍澳 —— 藍田隧道

(立法會CB(1)1830/04- —— 政府當局提供的資料  
05(03)號文件 文件

12. 委員察悉在會議席上提交的立法會秘書處申訴部的便箋，當中載列在2005年6月23日當值議員及其他獲邀請的議員與西貢區議會議員舉行會議討論包括建議的將軍澳——藍田隧道在內的多項事宜的紀錄。

(會後補註:上述文件已於2005年6月29日隨立法會CB(1)1950/04-05號文件發出。)

13. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，現時將軍澳的對外道路交通主要包括將軍澳隧道、寶琳路、坑口道及清水灣道。鑒於將軍澳的進一步發展計劃，西貢區議會一直呼籲為將軍澳提供額外的對外交通道路網絡。土木工程拓展署最近完成了將軍澳進一步發展可行性研究(下稱“該研究”)。規劃地政及工程事務委員會於上星期獲告知該研究的結果。該研究的其中一個環節是考慮應如何興建西岸公路(現改稱“將軍澳——藍田隧道”)。該研究曾對隧道定線方案及海岸定線方案作出比較，並建議採用隧道定線方案。根據該研究，該隧道可與東隧連接。此外，採用海岸定線方案將需在維多利亞港內填海約9公頃，而隧道定線方案則無需在維多利亞港內填海。在維多利亞港內填海須符合《保護海港條例》(第531章)所訂的非常嚴格的原則。兩個方案均需在將軍澳作一定程度的填海(約12公頃)，以興建收費廣場。考慮到公眾對於填海的感受及情緒，政府當局在擬備該項目的詳細設計方案時，會研究可如何盡量縮小填海的規模。為落實建議的將軍澳——藍田隧道，政府當局將申請撥款，為該項目作進一步的研究及規劃，包括進行環境影響評估研究。

14. 湯家驊議員要求當局詳細解釋海岸定線方案與隧道定線方案在建造成本和時間及對使用者的成本的比較。他並指出，海岸定線方案亦可服務鯉魚門及油塘兩處地方，但隧道定線方案則不能。

15. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1答稱，採用隧道定線方案的其中一個重要考慮因素是此方案無需在維多利亞港內填海。在過去進行諮詢時，鯉魚門的酒家經營者對建議的西岸公路提出強烈反對，因為西岸公路會以高架橋的結構跨越鯉魚門的海岸線，影響環境及他們的生意。另一固考慮因素是將軍澳——藍田隧道可連接東隧，但西岸公路則不能。將軍澳——藍田隧道的預計建造成本會較西岸公路高2至3億元。儘管成本較高，但考慮到各項相關因素，當局屬意採用隧道定線方案。至於對使用者的成本，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，政府當局會將將軍澳——藍田隧道的隧道費定在可令其有效地分流現有將軍澳隧道交通的水平。

#### 實施時間表

16. 委員普遍認為，由將軍澳——藍田隧道、跨灣連接路及P2號道路伸延部分(由將軍澳市中心開始)組成的建議新道路網絡是將軍澳不可或缺的基建設施。委員察悉，根據現行計劃，新的將軍澳對外道路網絡定於2016年落成，他們表示關注該實施時間表未必能應付將軍澳

日益增加的對外交通需求。他們要求當局提供相關的人口及交通預測詳細資料。

17. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1回應時表示，根據審慎理財原則，有必要將依靠政府出資的各項公共基建項目定下優先次序，以便在適當時間落實各項措施，以滿足公眾的需要。根據現時的評估，預期將軍澳現有的道路網絡應可應付直至2016年的交通需求。將軍澳隧道及坑口道的行車量／容車量比率在2016年左右將超過1.2，因此，屆時有需要提供一個新的對外道路網絡。政府當局會密切監察各項相關的發展及規劃參數，並相應地檢討實施時間表。

18. 鄭家富議員指出，過去多年來，將軍澳的目標人口數目及計劃的發展步伐出現許多轉變。他要求政府當局提供有關人口預測的詳細資料，包括將軍澳的目標人口數目及人口增長步伐，並解釋這些數據如何影響將軍澳的交通需求。

政府當局 19. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1同意提供有關將軍澳交通預測及相關規劃參數的詳細資料。

政府當局 20. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1答覆陳鑑林議員就新的將軍澳對外道路網絡不同階段的實施時間表提出的詢問時表示，根據在2016年完成有關網絡的現有時間表，當局必須在2008年展開詳細設計工作，並在2010年動工。他同意在會後以書面提供詳細資料。

21. 劉健儀議員憶述，興建西岸公路的計劃在上世紀九十年代未曾進行討論。該計劃其後因受到鯉魚門商戶及居民的反對而撤回。劉議員對於在2016年左右完成新的將軍澳對外道路網絡的現有時間表表示強烈保留，並詢問西岸公路原先的實施時間表。

22. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1回應時表示，當局是根據最新的規劃數據擬定現時的實施時間表。政府當局已因應將軍澳新的人口目標、估計遷入人口的步伐、土地使用建議及工業發展等因素，得出日後不同時間的預測交通需求及現有道路相應的行車量／容車量比率。政府當局會密切監察將軍澳的各項相關發展及交通情況，並會適當考慮新的將軍澳對外道路網絡現時的實施時間表。

23. 土木工程拓展署新界東拓展處處長表示，西岸公路原先計劃落成的時間較現時的計劃為早。然而，應

注意過去數年的目標人口數目及影響將軍澳發展步伐的發展計劃有所轉變等情況。

24. 委員察悉，將軍澳——藍田隧道是六號幹線的東面部分，該幹線是由將軍澳往西九龍的策略性連接路，而據政府當局所述，將軍澳——藍田隧道的實施計劃應與六號幹線的其他兩個路段(即T2幹線及中九龍幹線)的工程配合，以免對東九龍的交通造成不利影響，並盡量發揮六號幹線的功能。劉健儀議員詢問，六號幹線其他路段的任何延誤會否推遲將軍澳——藍田隧道的實施。

25. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，T2幹線是以往進行的東南九龍發展研究所建議的。沒有T2幹線，將軍澳——藍田隧道的功效將大減。因此，將軍澳——藍田隧道的實施時間表應配合T2幹線的實施時間表。T2幹線現正在啟德規劃檢討之下進行覆檢，而他知悉，房屋及規劃地政局會在短期內向規劃地政及工程事務委員會匯報該項檢討的進展。根據現時的進展，政府當局預期，亦計劃在2016年左右完成的T2幹線不會被大大推遲。然而，若T2幹線的計劃出現重大改變，政府當局會考慮應否先行興建將軍澳——藍田隧道。

26. 張學明議員表示關注在新的將軍澳對外道路網絡落成前，將軍澳現有道路網絡將無法應付不斷增加的交通需求，他詢問當局有否任何改善將軍澳隧道及清水灣道的計劃。

27. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1重申，現時的交通預測顯示，將軍澳現有交通設施可應付直至2016年的交通需求。雖然他理解委員普遍希望盡早建成將軍澳——藍田隧道，但他必須指出，鑒於資源有限，提早展開此項目會產生推遲為滿足市民需要而可能有更大迫切性的若干其他項目的後果。他表示，不可能透過改善工程增加將軍澳隧道的容車量。政府當局會密切監察交通情況，並採取適當的交通管理措施。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1承諾在向事務委員會提供的補充資料文件內加入有關清水灣道、坑口道及將軍澳隧道公路的交通預測數字。

政府當局

28. 土木工程拓展署新界東拓展處處長表示，在2016年前將軍澳對外交通需求有所增加的一部分可由地鐵將軍澳支線應付，當局已計劃在未來數年展開對環保大道部分路口的改善工程。他補充，將軍澳現有道路頗為寬闊，而有關這些道路交通擠塞的投訴甚少。



## 項目的興建模式

29. 王國興議員詢問，會否採用“建造、營運及移交”模式興建將軍澳——藍田隧道。他關注若採用“建造、營運及移交”模式，由於現有將軍澳隧道由政府擁有，兩條隧道的交通流量會出現不均的情況。由於以往以“建造、營運及移交”模式興建的隧道已暴露嚴重問題，他詢問政府當局會如何確保將軍澳——藍田隧道不會重蹈覆轍。

30. 鄭家富議員促請政府當局特別關注從以往採用“建造、營運及移交”模式的項目所汲取的教訓，並考慮各種社會融資的方式，例如發行債券，為該項目集資。他認為，應參考將軍澳隧道的收費釐定將軍澳——藍田隧道的收費，以確保新隧道可充分發揮其原先設計的功能。他要求政府當局在作出最後決定前，再次就此等事宜向事務委員會匯報。

31. 李永達議員表示，鑒於政府當局在採用不同模式興建公共基建項目方面已累積大量經驗，現時是政府當局進行全面檢討的適當時候，以期為日後的項目訂定方向及策略。“建造、營運及移交”模式可有許多變化，重要的是讓立法會在將軍澳——藍田隧道日後的規管架構中擔當角色。他其後詢問就將軍澳——藍田隧道及將軍澳隧道之間的交通分流及收費差異擬採取的策略。

32. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，政府當局仍未決定該項目的興建模式，但會確保將軍澳——藍田隧道可有效發揮分流交通的功能。他同意李永達議員的意見，認為“建造、營運及移交”模式有許多變化。政府當局在制訂新的基建項目的模式時，會參考以往各項以“建造、營運及移交”模式興建的項目的經驗。政府當局持開放態度，不會純粹因為以往採用“建造、營運及移交”模式的項目所遇到的問題而排除採用該模式的可能性。他進一步表示，當局在決定該項目的財務安排時，會考慮鄭家富議員有關利用社會融資興建將軍澳——藍田隧道的意見。

33. 至於將軍澳——藍田隧道與將軍澳隧道之間的交通流量，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，預計當將軍澳——藍田隧道通車後，會有約40%來往將軍澳及九龍的車輛會分流到該隧道。政府當局日後在釐定將軍澳——藍田隧道的收費時，會參考將軍澳隧道當時的實際收費，以期在該兩條隧道達致適當的交通流量，從而令交通更為暢順。

34. 劉千石議員評論說，若採用“建造、營運及移交”模式，而政府保留對隧道費的控制權，私人機構將不會有興趣參與興建該項目。另一方面，若政府不保留對隧道費的控制權，隧道費可能過高，以致將軍澳——藍田隧道無法發揮分流交通的功能。他認為，既然該項目的主要目的是有效分流交通，政府應將該項目當作工務工程而自行出資興建。他要求政府當局保證，當局就該項目的財務安排作決定前，會否先諮詢事務委員會。

35. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，將軍澳——藍田隧道的主要功能是分流將軍澳隧道的交通，而將軍澳隧道收費的任何調整均需獲得立法會批准。不論將軍澳——藍田隧道採用何種模式興建，其隧道費的釐定均是以令其可有效發揮分流交通的功能為依歸。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1進一步表示，一如其他大型工程，政府當局在規劃新的將軍澳對外道路網絡時，會不時徵詢議員的意見。該項目的興建模式將肯定是政府當局會徵詢議員意見的一個環節。

#### 其他事宜

36. 土木工程拓展署新界東拓展處處長在答覆鄭家富議員及李永達議員就將軍澳——藍田隧道的“S”型定線提出的詢問時表示，這只是標示設計。“S”型定線將有助順利地與隧道兩端的引道連接，並符合適用於隧道架構的曲線要求。

37. 陳鑑林議員表示，隧道使用者廣泛使用自動繳費系統可有助紓緩交通擠塞情況，但現時隧道使用者使用該系統的情況並不普遍。他詢問政府當局會否考慮將自動繳費系統作為將軍澳——藍田隧道的主要收費系統。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1答覆時表示，政府當局有意在隧道使用者當中推廣使用自動繳費系統。若將軍澳——藍田隧道只提供自動繳費車道，收費廣場所需的土地面積可減半，而填海範圍亦可相應減少。然而，司機及車主未必接受此安排。他同意跟進陳議員提出的將自動繳費系統作為將軍澳——藍田隧道的主要收費系統的建議。

38. 李鳳英議員詢問當局在決定隧道定線時，在多大程度上考慮了該項目對環境的影響，尤其是噪音影響。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，將軍澳——藍田隧道將是《環境影響評估條例》(第499章)所指定的工程，故需進行環境影響評估研究。在進行環境影響評估研究時，會評估該工程在施工及運作階段的各項環境影響，包括隧道噪音對噪音感應強的地方所帶來的影

響。噪音影響受法定限制，若無法透過消減措施將噪音影響控制在有關限制之下，環境影響評估報告將不獲批准。

39. 李鳳英議員詢問政府當局有否評估該項目將會創造的就業機會。她亦關注是否有機制協調各項工務工程的落實，以期為本地建造工人維持穩定的職位供應。

40. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，政府當局在現階段並無預測該項目將會創造的職位數目。土木工程拓展署新界東拓展處處長表示，就建造工程而言，所創造的職位數目在很大程度上取決於所採用的建造方式。最近的趨勢是，使用通常在內地製造的預制組件的情況日漸普遍。他補充，當局會將預測將會創造的職位數目納入日後向工務小組委員會提交的撥款建議(如適用的話)內。

41. 政府當局在答覆主席時確認，將軍澳——藍田隧道不會直接與現有的觀塘繞道連接。

42. 關於交通噪音影響，李永達議員請政府當局注意他的以下觀察——

- (a) 在為新道路工程規劃興建隔音屏障時，經常忽視了沿新道路兩旁的潛在發展項目。
- (b) 在一條新的幹線的現有連接路興建隔音屏障時經常出現爭議。會否在連接路興建隔音屏障往往取決於該連接路是否被納入新幹線工程的工地範圍內。

43. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，根據《環境影響評估條例》的技術備忘錄，某項工程的倡議者在評估該項工程的噪音影響時，除現有發展項目外，亦應考慮已計劃的任何發展項目。若有需要，可向規劃署查詢是否有任何已計劃的發展項目可能會受有關工程影響。至於在連接新道路的現有道路興建隔音屏障的問題，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，若現有道路被確定符合資格加裝隔音屏障，並且在技術上可行，政府當局的政策是利用任何連接道路工程所提供的機會，在適當的情況下於進行同一工程時為現有道路加裝隔音屏障。李永達議員表示，他的觀察是，該等工程的工地範圍經常被任意界定。

## VI 調整與交通服務有關的政府收費

(立法會CB(1)1830/04- —— 政府當局提供的資料  
05(04)號文件 文件)

44. 李永達議員察悉在建議調整的22項收費中，有17項建議減低收費，部分更涉及頗大的減幅，李永達議員詢問調低收費的原因。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3回覆時表示，過往數年，有關的3個部門已作出很大努力精簡有關的工作程序，並推行提高效率的措施，以減低或控制提供服務的成本。這些部門廣泛推行電腦化，從而節省了職員費用。

45. 劉健儀議員提述建議調整取消每個收費錶停車位的收費(在未來6年每年增加15%，以便全部收回成本)及重新裝設每個收費錶停車位的收費(在未來5年每年增加20%，以便全部收回成本)，並詢問哪些人士會使用這些服務。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，這些服務的使用者主要是地產發展商及公用事業公司或其承辦商，他們需要在設有收費錶停車位的地點進行工程。

46. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在答覆主席就處理在燈柱懸掛橫額及燈飾的申請費用提出的詢問時表示，不論所涉及的燈柱數目為何，每次申請均會收取相同費用，即在2005至06年調整收費後，每次申請的費用為1,270元。

47. 劉健儀議員詢問當局對與運輸有關服務的收費作出檢討的頻密程度，環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)6表示，政府會定期及在有需要時檢討各項政府收費。據悉，財經事務及庫務局預計，是次建議調整的22項收費會在新收費生效約一年後進行下次檢討。

## VII 建議調低跨境渡輪碼頭的上船費

(立法會CB(1)1830/04- —— 政府當局提供的資料  
05(05)號文件 文件)

48. 劉健儀議員質疑，為何將乘客上船費由每名乘客18元調低至15元的建議要到2005年12月才開始實施。她知悉在2004年12月，財經事務及庫務局已表示每名乘客的上船費可調低3元。然而，當局直至現在才將有關建議提交本事務委員會考慮。

49. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，調低上船費的初步建議於數月前才訂定。政府當局內部進行過若干討論後，決定推行該建議，並於2005年5月要求在

本事務委員會討論該建議。視乎是次事務委員會會議的討論結果，政府當局計劃在2005年10月將有關立法修訂刊登憲報。有關的立法修訂須由立法會以先審議後訂立的程序處理。考慮到立法會審議及修訂附屬法例的審議期，調低上船費的建議預計可在2005年12月實施。

50. 劉健儀議員詢問政府當局為何沒有計劃在2005年7月初將有關的立法修訂刊登憲報，以便可以更早實施調低上船費的建議。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，倘若立法修訂在2005年7月而非2005年10月刊登憲報，調低上船費建議的實施時間並無重大差異。她解釋，即使有關的立法修訂在2005年7月6日提交立法會省覽，由於2005年7月6日是今個立法會會期舉行最後一次立法會會議的日期，有關立法修訂的審議期仍需延展至下個立法會會期。此外，建議的立法修訂刊登憲報前，必須獲得行政會議批准。

51. 儘管政府當局所作的解釋，劉健儀議員對於政府當局處理此事時行動遲緩表示不滿。她認為，若非政府當局行動遲緩，調低上船費的建議可在較2005年12月早很多的時間實施。

52. 王國興議員亦對政府當局處理此事時行動遲緩表示不滿。從政府當局的文件察悉，調整上船費可以減低渡輪營辦商的營運成本，並為他們提供更多減低船費的空間，他要求當局澄清上船費調低3元的得益會否歸乘客全數享有。

53. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3回應時表示，由於有關的立法修訂刊登憲報後，應讓立法會有時間進行審議，提早實施調低上船費建議的空間不大。至於上船費調低3元的得益是否全數歸乘客享有的問題，她表示，根據《船舶及港口管制(渡輪終點碼頭)規例》(第313章，附屬法例H)第34條，渡輪船隻的擁有人須就在跨境渡輪碼頭內登上其渡輪船隻的每名乘客，繳付乘客上船費。跨境渡輪營辦商在釐定船費時會顧及市場情況，包括與其競爭的渡輪營辦商所收取的船費，以及與其競爭的其他交通工具的收費。一直以來，上船費均包括在渡輪營辦商所收取的船費內。過往在1998年調低上船費時，渡輪營辦商藉相應調低船費，將有關優惠全部轉移給乘客。至於今次的情況，政府當局知悉，渡輪營辦商處打算減低船費，所減的款額與上船費建議下調的款額相同。

54. 王國興議員要求政府當局保證，渡輪營辦商會相應減低船費而將有關優惠全部轉移給乘客。環境運輸

及工務局副秘書長(運輸)3解釋，根據現行法例，政府無權強迫渡輪營辦商這樣做。然而，根據過往的經驗及今次從渡輪營辦商處所得的信息，政府當局估計，渡輪營辦商會將船費調低，所減的款額與上船費建議調低的款額相同。如今次渡輪營辦商沒有這樣做，政府當局日後與渡輪營辦商就調整上船費及其他相關事宜進行討論時，肯定會考慮此一情況。

55. 主席建議由他致函7個跨境渡輪服務營辦商，要求他們保證會透過相應減低船費將上船費所調低的3元全部轉移給乘客。當立法會審議調低上船費的附屬法例時，便可參考渡輪營辦商的答覆。

56. 王國興議員批評道，作為一個行政主導的政府，政府當局並無恰當地履行其責任，以確保乘客可全數享有建議調低上船費的得益。

57. 劉健儀議員表示，她與政府當局的理解相同，即乘客將會全數享有建議調低上船費的得益。她同意，若渡輪營辦商可就此方面作出保證，當然是更理想。她強調，目前渡輪營辦商在船票內特別註明船費內包括18元的上船費。她相信調低後15元的上船費日後仍會在船票內註明，因此，乘客仍然可以知道船費內所包括的上船費的款額。

58. 劉健儀議員進一步表示，上船費實際上是一項離境稅。一直以來，跨境渡輪服務營辦商均質疑現時不平等的安排，即當局只向從海路離開香港的人士徵收離境稅，但卻不向從陸路離開香港的人士徵收類似稅項，造成不公平的競爭環境。事實上，渡輪營辦商一直代政府收取上船費，而沒有向政府收回有關的行政費用。

59. 鄭家富議員認同王國興議員對於乘客能否全數享有建議調低上船費的得益欠缺保證的關注。他理解根據現行的法例，政府當局無權強迫渡輪服務營辦商相應調低他們的船費。他表示，由於調低上船費會導致政府收入每年減少2,980萬元，倘若渡輪營辦商不保證他們會將船費相應調低3元，以便將上船費的減幅全部轉移給乘客，民主黨不會支持實施調低上船費的附屬法例。

60. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3在答覆鄭家富議員的詢問時澄清，第313H章附表已指明上船費的款額。政府根據第313H章規例第34條向渡輪營辦商收取上船費，但在釐定船費時在多大程度上顧及上船費則由渡輪營辦商決定，政府無權在這方面干涉渡輪營辦商的營運。

61. 鄭家富議員認同劉健儀議員的意見，認為政府對使用不同交通工具離港徵收離境稅的政策存在不一致的情況。就此，他建議政府當局全面檢討有關政策及實施安排。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3承諾向財經事務及庫務局轉達有關建議。

62. 鄭家富議員認為，鑒於委員與政府當局的共識是，對上船費所作的任何調整應全面反映在船費上，有關法例可予修訂，以準確反映此立法意向，並向渡輪營辦商施加必須遵守有關安排的法定責任。他建議要求立法會秘書處法律事務部就這方面提供意見，而政府當局應考慮在實施調低上船費建議的立法建議中加入有關的立法修訂。

63. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3回應時表示，透過法例收取上船費的安排是在超過20年前訂立。政府當局需要詳細研究鄭家富議員的建議。她認為，為了盡快實施調低上船費的建議，更為實際的做法是要求渡輪營辦商保證，他們會在船費中全數反映上船費下調的款額。她承諾向渡輪營辦商轉達委員的意見。

64. 主席總結時表示，事務委員會將會致函渡輪營辦商，要求他們保證會在船票中全數反映上船費調低的款額。政府當局及立法會秘書處法律事務部將會進一步研究鄭家富議員的意見及建議。立法會在審議實施調低上船費建議的附屬法例時，將會參考渡輪營辦商的答覆。

## **VIII 其他事項**

65. 議事完畢，會議於下午12時30分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2005年7月18日