

立法會

Legislative Council

立法會FC13/08-09號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/1/2

立法會財務委員會 第十八次會議紀要

日期：2008年6月6日(星期五)
時間：下午3時
地點：立法會會議廳

出席委員：

- 譚耀宗議員, GBS, JP (主席)
- 劉慧卿議員, JP (副主席)
- 田北俊議員, GBS, JP
- 何俊仁議員
- 何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
- 李卓人議員
- 李柱銘議員, SC, JP
- 李華明議員, JP
- 呂明華議員, SBS, JP
- 吳靄儀議員
- 周梁淑怡議員, GBS, JP
- 涂謹申議員
- 張文光議員
- 陳婉嫻議員, SBS, JP
- 陳智思議員, GBS, JP
- 陳鑑林議員, SBS, JP
- 梁耀忠議員
- 單仲偕議員, SBS, JP
- 黃宜弘議員, GBS
- 黃容根議員, SBS, JP
- 曾鈺成議員, GBS, JP
- 楊孝華議員, SBS, JP
- 楊森議員, JP
- 劉千石議員, JP
- 劉江華議員, JP
- 劉皇發議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
- 劉健儀議員, GBS, JP

蔡素玉議員, JP
鄭家富議員
石禮謙議員, SBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
陳偉業議員
余若薇議員, SC, JP
方剛議員, JP
王國興議員, MH
李永達議員
李國英議員, MH, JP
李國麟議員, JP
林偉強議員, SBS, JP
林健鋒議員, SBS, JP
梁君彥議員, SBS, JP
梁家傑議員, SC
梁國雄議員
郭家麒議員
張超雄議員
張學明議員, SBS, JP
黃定光議員, BBS
湯家驊議員, SC
詹培忠議員
劉秀成議員, SBS, JP
鄭經翰議員, JP
鄭志堅議員
譚香文議員

缺席委員 : 李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
梁劉柔芬議員, GBS, JP
霍震霆議員, GBS, JP
馮檢基議員, SBS, JP
陳方安生議員, 大紫荊勳賢, JP

出席公職人員 : 應耀康先生, JP 財經事務及庫務局常任秘書長
(庫務)
謝雲珍女士, JP 財經事務及庫務局副秘書長
(庫務)1
霍榮福先生 財經事務及庫務局庫務科首席
行政主任(一般事務)
容偉雄先生, JP 運輸及房屋局副秘書長(運
輸)1
韋志成先生, JP 路政署署長
鄭定寧先生, JP 路政署港珠澳大橋香港工程管
理處處長

周淑貞女士, JP
廖敬良先生

運輸及房屋局副秘書長(房屋)
房屋署物業管理總經理(支援
服務)(二)

列席秘書 : 李蔡若蓮女士 助理秘書長1

列席職員 : 余麗琼小姐 總議會秘書(1)1
鄧曾藹琪女士 高級議會秘書(1)2
張雪嫻女士 高級議會事務助理(1)1
胡清華先生 議會事務助理(1)2

經辦人／部門

項目1 —— FCR(2008-09)19

工務小組委員會在2008年5月21日所提出的建議

由於委員要求就PWSC(2008-09)10及11進行分開表決，主席在抽起PWSC(2008-09)10及11後，把FCR(2008-09)19付諸表決。委員會批准這項建議。

PWSC(2008-09)10 834TH 港珠澳大橋香港口岸

PWSC(2008-09)11 835TH 港珠澳大橋施工前工作

2. 鑒於PWSC(2008-09)10及PWSC(2008-09)11均與港珠澳大橋(下稱"大橋")工程計劃的議題有關，主席建議一併討論這兩個項目，並在討論後就兩個項目進行分開表決。委員表示同意。

經濟效益及費用攤分

3. 鄭家富議員扼要重述工務小組委員會和交通事務委員會委員表達的各項關注，包括交通預測的可靠性、經濟效益計算方法，以及三地政府(即廣東、香港特別行政區(下稱"香港特區")和澳門特別行政區政府)分擔費用的安排。他表示，政府當局在財務委員會會議前不久提供補充資料(PWSC109/07-08)，說明採用四階段運輸模型進行的行車量預測，以及大橋項目帶來的直接和間接經濟效益評估，但該等資料未有回應委員的關注，他對此表示遺憾。鄭議員要求當局解釋經濟效益的計算方法，以及決定分擔費用安排的根據。他並要求政府當局簡潔地闡明如何訂定香港(57.8%)、內地(32.6%)和澳門(9.6%)的估計折減經濟效益比率，以及相應的50.2%、35.1%及14.6%費用分擔比例。

4. 路政署署長及路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長回應時請委員參閱政府當局的文件，當中載述所採用的方法的基本原則。他們解釋，為符合一貫國際慣例，中交公路規劃設計院(下稱"公規院")採用四階段運輸模型這個有系統的方法推算客流和車流，得出行車量預測。該院並分析根據不同調查數據得出的人口特徵、出遊模式、經濟增長及運輸網絡發展，加上人口和經濟增長的預測規劃數據，然後對大橋的客流和車流作出預測。根據行車量預測的結果，顧問在"有大橋項目"與"沒有大橋項目"的兩種情況下評估了交通費用的節省、旅客及陸路貨運節省的時間值、大橋項目為三地帶來的交通量等直接經濟效益。在分攤三地的直接經濟效益時，已考慮旅客的屬地及貨運車輛的起止點。路政署署長及路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長強調，效益計算是十分複雜的過程，須在一個矩陣中總結所有相關變數的累算估計效益。

5. 鄭家富議員仍不信服大橋為香港帶來的估計直接效益超出鄰近地區的程度，足以支持香港及內地分別分擔的費用達到50.2%與35.1%之差。

6. 陳偉業議員亦有同感。他表示，香港與深圳及珠江三角洲(下稱"珠三角")等鄰近地區日益頻繁的鐵路及道路交通連繫，也許可促進跨境融合，但他看不到有何理據香港要分擔最大部分的建造費用。他質疑這項工程計劃是否對香港最有利，抑或到頭來其實惠及鄰近地區，因為香港人前往澳門消費和賭博，將倍感方便。梁國雄議員贊同陳偉業議員的意見，並詢問大橋啟用後，倘若吸引越來越多香港居民前往澳門和內地，則大橋能否為香港帶來任何實質經濟和運輸效益。

7. 路政署署長表示，交通預測及估計經濟效益是根據國際採納的方法得出，而造價則按照效益費用比相等的原則攤分。運輸及房屋局副秘書長(運輸)¹繼而表示，香港與珠三角西部地區之間的客貨流所節省的時間值，估計較內地旅客及貨運所節省的時間值為高。以20年計算，香港從這項工程計劃獲得的經濟淨現值約為人民幣230億元，內地方面約為人民幣130億元，澳門方面約為人民幣40億元。港方項目的經濟內部回報率，以20年計算為8.8%，以40年計算為12%。運輸及房屋局副秘書長(運輸)¹提到，香港與珠三角東部的往來交通便捷，為香港帶來可觀的經濟效益。他特別指出，大橋在促進香港與珠三角西部地區經濟融合方面具策略重要性。他促請委員考慮大橋帶來的長遠經濟效益，包括提升香港在貨運業和旅遊業方面的競爭力，以及在泛珠三角地區的地位。

8. 陳偉業議員依然認為，香港與澳門之間的行車時間大幅縮減，將鼓勵更多香港人前往澳門，刺激當地經濟。他詢問在評估經濟效益時，有否考慮上述對香港的負面影響。就此，運輸及房屋局副秘書長(運輸)1及路政署署長解釋，運輸基建項目的評估符合一貫國際慣例，在評估大橋帶來的直接經濟效益時，已考慮旅遊業增長(即由香港往澳門的旅客增長)。然而，因訪澳的香港旅客的可能開支而為澳門帶來的間接效益，並未納入為決定三地分擔費用的考慮因素，理由是這類評估通常不會用作計算經濟內部回報率。

9. 何鍾泰議員認為，要準確評估基建項目的社會和經濟效益實有困難。任何選定模型免不了會受到質疑。他表示大橋這項基礎建設已拖得太久了，並呼籲委員支持有關撥款建議，以便進行所需的勘測及初步設計工作和施工前工作。如不進行上述工作，政府當局就不能取得足夠資料／數據，以回應委員提出的關注和疑問。

10. 劉健儀議員強調，從長遠宏觀經濟角度而言，大橋是有需要並具策略價值。她表示，物流和貨運業渴望盡快落實大橋項目，如果沒有大橋，珠三角西部的貨物將不能經香港的物流網絡運送，香港將被邊緣化。她認為擬議勘測及初步設計工作和施工前工作，包括與大橋主體項目招標有關的工作，是開展這項龐大工程計劃的必須步驟。她亦促請委員支持撥款建議。

11. 梁君彥議員表示，自由黨的議員支持大橋項目盡早落成，以提供迫切需要的基礎建設，把香港與比珠三角東部大上3倍及具發展潛力的珠三角西部連接。梁議員贊同劉健儀議員的意見，認為大橋這項龐大工程計劃對香港、澳門和珠三角西部地區具策略重要性。大橋可連接三地，將會惠及香港的服務業、旅遊業、金融及商務業。

12. 鄭家富議員指出，民主黨的議員不想阻撓這項工程計劃，但他們仍然深切關注到，政府當局未有充分回應對於估計經濟效益和分擔費用比率的疑問。呂明華議員表示，他支持大橋項目是鑒於它對各行各業有長遠效益，但他極之關注經濟效益計算方法和三地不同的資金比率。由於整條大橋只有10%在香港水域內，他質疑香港要分擔最大部分的建造費用的理據。梁國雄議員表示，他不會支持撥款建議，因為政府當局未有提供足夠資料說明經濟效益的評估，亦未提出充分理據，令人信服三地政府分擔費用的安排。他又質疑，鑒於香港的獨特性，用作計算經濟效益的國際模式是否適用於香港。陳偉業

議員進一步認為，在現時欠缺全面的解釋和理據的情況下，倘若立法會議員匆匆批准撥款建議，就是疏忽職守。

政府當局

13. 路政署署長籲請委員支持撥款建議，以便展開勘測及初步設計工作和有關招標的工作。他強調，政府當局在進行有關勘測及初期工程之前，不便提供詳細資料。為釋除委員的疑慮，知悉如何得出估計經濟效益比率和三地不同的分擔費用比率，路政署署長答允向交通事務委員會提交文件，進一步交代經濟效益計算方法和三地政府的費用攤分。

港珠澳大橋的所有權

14. 何俊仁議員從PWSC109/07-08號文件表17.1得悉，根據香港所佔效益百份比(57.8%)，香港將需承擔最大部分的建造費用(50.2%)。他詢問在"建造、營運及移交"專營權優惠期屆滿後，在決定三地政府各自就大橋的所有權份額時，會否使用同一比率，令香港特區政府佔最大部分的所有權份額。路政署署長回應時表示，與其他大型基建項目的情況相似，這些相關事項通常分階段推展，三地政府仍未討論大橋的所有權。就此，何俊仁議員認為，為免日後有任何爭議，在簽訂正式協議展開工程計劃前，三地政府應盡早決定一切有關安排，包括大橋的所有權。路政署署長回應時表示，工程計劃協議會清楚訂明專營者與三地政府各自對大橋的所有權的責任和權利。

財務可行性及相關安排

15. 李永達議員對大橋的財務可行性提出關注，因為根據建議，大橋會由私人投資者按照"建造、營運及移交"專營權承辦。鑒於2016年的交通預測達每日14 000輛屬偏低水平，只是海底隧道現時每日行車量的10%左右，李議員關注預測行車量偏低，未必能吸引私人投資者承辦大橋項目，除非他們獲得保證有某些保證利潤或政府補貼，以對沖可能出現的虧損。這項安排勢必需要大量公帑。

16. 就此，陳偉業議員感到失望的是，政府當局未有清楚表明是否需要作出進一步財務承擔，以應付大橋日後的營運可能出現的虧損；以及若然，香港特區政府的分擔額會否有上限。

17. 路政署署長及運輸及房屋局副秘書長(運輸)¹回應時表示，根據保守假設，即現行的跨境車輛配額制度維持不變，雙程交通量預測在2016年為每日9 200輛至14 000

輛，在2035年為每日35 700輛至49 000輛。運輸署已委聘顧問研究規管跨境車輛的可行性和方案，並就放寬現行的跨境車輛配額制度建議更好的安排。關於政府的分擔額，運輸及房屋局副秘書長(運輸)1指出，私人投資者或會認為承辦大橋這項大型基建項目在財務上並不可行。政府的資本支出是必須的，以免日後要徵收高昂的隧道費。為改善大橋主體項目的財務可行性，並藉此作為得出合理隧道費的方法，三地政府同意，如有需要，會分擔大橋項目的資金差額。路政署署長補充，在現階段述明政府是否需要為大橋項目分擔資金屬言之尚早。如需分擔資金，分擔額須視乎招標結果和中標者建議的融資安排才可確定。在現時的撥款建議獲批准後，下一階段的施工前工作將制訂大橋主體項目的招標詳情，例如日後融資安排和"建造、營運及移交"專營權的條款。若大橋的結算交通量高於預測數字，三地政府會與中標者磋商他們建議的融資安排，以制訂攤分利潤安排；若交通流量偏低，則制訂分擔風險機制。

政府當局

18. 李永達議員繼而詢問，在與投標者磋商融資安排及與專營者磋商日後隧道費調整機制的過程中，三地政府的角色為何。路政署署長回應時表示，每項決定將由三地政府成立的港珠澳大橋前期工作協調小組作出。與此同時，三地政府會進一步討論招標的安排和招標文件的條款。政府當局會在適當時間向委員匯報討論的結果。

19. 李永達議員要求政府當局在招標和洽商過程中堅守具透明度及無私的原則。他認為在邀請招標競投時，政府當局應說明現行的跨境車輛配額制度會否放寬，如果日後大橋的行車量少於原先的估計，又會否獲得政府補貼。路政署署長回應時強調，為確保具透明度和公平起見，一切有關資料和研究結果，包括規管"建造、營運及移交"專營權的條款、行車量預測、預測人口及經濟增長、跨境車輛配額制度等均會列入招標文件，供有意投標者參考。此外，有意投標者通常會自行分析，評估某項目的財務風險和投資回報。

20. 劉慧卿議員舉深圳灣口岸使用率偏低為例，由於預測行車量偏低，她質疑大橋項目的經濟效益長遠而言會否符合成本效益，以及是否有迫切需要建造大橋。她詢問該項目何時才可回本及開始有盈利。

21. 路政署署長答稱，該項目需時30年才開始有盈利。與深圳灣口岸的情況相似，大橋是長期前瞻性的項目，具策略重要性，應從長遠經濟效益考慮這項龐大工程，而非以行車量和經濟效益的初步估計為基礎。路政署署

長強調，早日建成大橋，有助提高香港的競爭力及其在泛珠三角地區的策略重要性，避免香港被邊緣化。

22. 陳偉業議員對建議按照"建造、營運及移交"方式的融資安排提出關注。他扼要重述他在工務小組委員會會議上表達的意見，即大橋項目應透過由三地政府資助的公共工程計劃，而非牽涉私人投資的方式進行，如有需要，才注入公帑。

23. 劉江華議員提到，在香港以"建造、營運及移交"模式營運以"建造、營運及移交"模式興建的隧道帶來各種問題。他詢問三地政府會否考慮直接撥款的方案，以免重蹈西區海底隧道使用率偏低而隧道費高昂的覆轍。呂明華議員亦質疑，如需30年才可回本，私人投資者會否有興趣承辦建造大橋主體項目。他建議三地政府考慮悉數支付大橋的建造費，從而可保留對這項重要基建的全部控制權。何鍾泰議員亦有同感並進一步建議，若未能選出中標者，可向私人公司批出協議，負責管理和營運大橋。

24. 路政署署長回應時表示，公規院進行的可行性研究初步結果顯示，由政府分擔大橋主體項目的資金差額，令此項目在財務上可行，能吸引私人投資者按照為期50年的"建造、營運及移交"專營權承辦大橋項目。路政署署長強調，根據相對保守的經濟效益估計，大橋項目是值得進行的，若放寬規管跨境車輛，則大橋帶來的潛在經濟效益或會更加可觀。在進行招標後，便會知道大橋項目會否吸引私人投資者。關於由三地政府悉數資助大橋項目的建議，運輸及房屋局副秘書長(運輸)¹表示，三地政府會考慮融資安排的各種可行方案。

25. 王國興議員指出，以"建造、營運及移交"模式興建的項目存在的問題是，政府對使用費沒有控制權，經常無權遏止增加使用費，西區海底隧道和大欖隧道的情況足可證明。他詢問三地政府有否制訂措施，防止大橋項目重蹈覆轍。劉江華議員表達類似的關注，即每當交通流量低於預期，未能帶來足夠的使用費收入，專營者或會訴諸增加使用費。路政署署長回應時表示，在審批"建造、營運及移交"專營權的相關申請時，使用費水平是主要考慮因素。他補充，三地政府下一階段的工作將討論使用費水平及調整機制。

26. 梁國雄議員詢問，若日後的專營者在行車量低於原有估計時隨意增加使用費，當局會否有全面收購安排。路政署署長回應時證實，下一階段的施工前工作將擬備招標文件，列明回購安排的細節。

跨境車輛配額制度

27. 劉江華議員察悉，基於假設跨境車輛配額制度維持不變，預測行車量在2016年為每日9 200輛至14 000輛，在2035年將增加至每日35 700輛至49 000輛。他詢問作出這項預測增幅的根據。路政署署長及路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長回應時解釋，即使現行的配額制度維持不變，由於人口增長、經濟增長和跨境車輛數目增加，結果會令跨境車輛數目增加。

28. 楊孝華議員表明支持大橋項目建議。然而，他關注行車量預測偏低，並促請政府當局在切實可行範圍內，盡早制訂措施增加跨境交通流量，例如發出一、兩天或周末通行證，使西區海底隧道遇到的低使用率問題不會重演。

29. 劉江華議員指出，日後的行車量取決於現行的跨境車輛配額制度會否放寬，而這項政策決定只能由三地政府作出。為盡量提高大橋的使用率，他促請香港特區政府與內地及澳門當局合作制訂措施，以增加大橋的交通流量，例如放寬發出跨境車輛行車證或發出一、兩天的通行證，讓更多香港駕駛人士使用大橋。梁君彥議員亦促請政府當局制訂便利措施，放寬規管跨境車輛。

30. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)¹回應時證實，現正同步研究放寬現行的跨境車輛配額制度的可行措施。他特別指出，行車量預測是建基於假設現行的跨境車輛配額制度維持不變，並未考慮若放寬配額制度所增加的交通流量。

31. 就此，何鍾泰議員表示，如果認為有必要增加大橋的行車量，三地政府協定措施以放寬規管現行的跨境車輛配額制度，應該困難不大。由於正在研究放寬現行的跨境車輛配額制度的可行性，何議員質疑假設配額制度維持不變，作出保守的交通預測，繼而據此作出經濟效益估計，是否切合實際和有用。反之，他認為應使用可反映目前和預測日後交通流量的參數，用作估計經濟效益。路政署署長回應時表示，為計算大橋的經濟效益，作為大橋項目可行性研究的一部分，公規院決定採用相對保守的假設，即配額制度維持不變。

32. 劉江華議員、梁君彥議員及劉慧卿議員察悉，運輸署委託的配額制度顧問研究正在進行，他們詢問該項研究將於何時完成。路政署署長回應時表示，顧問研究將考慮不同方案及委員就規管跨境車輛表達的意見，預計

政府當局

於2008年年底或2009年年初完成。三地政府將討論初步結果及顧問建議的更好安排。政府當局會在適當時間向立法會匯報研究結果。

33. 就此，劉健儀議員指出，以"建造、營運及移交"模式營運的項目(例如大橋項目)如要成功，準確的交通預測是先決條件，以便有意投標者考慮項目的財務可行性。故此，她促請就跨境車輛配額制度盡早作出政策決定。路政署署長察悉劉議員的意見，並表示會在有關招標文件列明相關便利措施的細節。

本地建造業的就業機會

34. 王國興議員詢問，大橋項目會否為失業情況嚴重的本地建造業創造就業機會。他關注到，使用的預製組件大部分均在內地製造，而現時批出合約的政策是價低者得，這樣會大幅削減本地建造業工人的就業機會。王議員舉添馬艦政府總部大樓為先例，他詢問大橋項目會否優先僱用本地建造業工人。他表示，若大橋項目未能惠及本地工人和保障他們的就業機會，香港工會聯合會(下稱"工聯會")的議員不會支持撥款建議。

35. 路政署署長回應時表示，就香港政府的參與程度而言，大橋項目包括3個主要部分，即大橋主體項目、香港口岸和香港接線。他在現階段不便評論使用預製組件的程度，或就該項目為本地工人帶來的就業機會提供準確估計。這是因為香港口岸和香港接線的設計仍未開始，而且大橋的主要部分在內地水域內，其主體項目的設計和建造均須符合內地標準。粗略的估計是約10 000名工人會參與大橋工程。路政署署長表示，政府當局在稍後階段提交興建大橋撥款建議時，會因應現時的人力和採購政策，提供更多估計工作數量的詳情。至於添馬艦政府總部大樓，路政署署長表示，據他所知，基於保安理由，會優先僱用本地建造業工人。

36. 何鍾泰議員表示，在水域興建大橋，將難以在工地進行澆灌工序，因此很可能使用預製組件。梁國雄議員察悉，承建商一般寧可選擇使用預製組件，皆因可能更具成本效益。

37. 陳婉嫻議員提到，行政長官在2007-2008年度施政報告中承諾推動十項大型基建工程，為本地建造業工人創造就業機會。她促請政府當局確定當局會盡一切辦法，保障本地建造業工人在大橋項目的就業機會。鄭志堅議員表示，工聯會向來支持推行大型基建工程，為本地勞動人口創造就業機會。鄭議員察悉，《世界貿易組織政

府採購協定》(下稱《世貿採購協定》)對香港特區政府採購政策及本地就業情況有所影響。他告誡當局不應利用《世貿採購協定》作為限制本地建造業工人就業前景的借口。他促請政府當局採取的政策立場是，大橋項目應促進並為本地勞動人口創造就業機會。鄭議員察悉，《世貿採購協定》的豁免條文會提供某些彈性，讓個別政府作出對其勞動人口有利的調整。因此，他促請政府當局與職工會磋商在大橋項目中，如何最有效促進本地勞動人口的就業。

38. 路政署署長察悉委員表達的意見，並表示若人力和採購政策許可，政府當局會謀求在大橋項目中促進本地建造業工人的就業。政府當局期待與職工會交換意見，磋商有關在工務計劃中促進本地工人的就業。在切實可行範圍內，當局亦會物色合適的工地，以澆灌大橋的預製組件。

環境關注事項及公眾諮詢

39. 黃容根議員關注建造工程對中華白海豚的棲息地，以至對相關地方的海洋養殖、生態及魚類產品的影響。他詢問在工程計劃完成後，有何紓緩措施修復適合中華白海豚棲息的地方。

40. 陳婉嫻議員及梁君彥議員表達類似的關注，並詢問把香港口岸連接大橋香港接線和屯門至赤鱸角連接路，對環境有何影響。路政署署長回應時表示，在三地政府同意“三地三檢”，各自在境內設置口岸後，政府當局已於2007年5月委託進行香港口岸選址研究。研究建議機場島東北對開水域為首選位置，對環境的影響最少。該選址亦可融合香港口岸與擬建的屯門至赤鱸角連接路。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長補充，政府當局物色香港口岸的初步選址時，已考慮可能對環境造成的影響，尤其是對分布於香港水域內的中華白海豚的影響。他向委員保證，當局會盡一切辦法，避免在中華白海豚經常出沒的水域附近施工。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長繼而表示，內地當局已就口岸和境內連接路進行初步環境影響評估研究。香港接線環境影響評估研究亦已展開，並會特別注意可能對東涌造成的空氣和噪音污染。路政署署長及路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長指出，在有關撥款建議獲批准後，政府當局亦會進行香港口岸詳細的環境影響評估研究，以確定對環境的影響及所需的紓緩措施。

41. 黃容根議員促請政府當局確保進行環境影響評估研究時，會諮詢漁業的代表。陳婉嫻議員附和黃容根議員，

並促請政府當局在諮詢及規劃過程中，廣泛聽取綠色團體及漁業代表的意見。

42. 路政署署長回應時表示，當局已初步諮詢環境關注團體和漁民代表，聽取他們對香港口岸位置的意見。路政署署長及路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長均特別指出，政府當局在勘測及初步設計工作的過程中，會積極聽取持份者、漁業、環境關注團體的意見。

43. 主席把PWSC(2008-09)10付諸表決。委員會批准這項建議。

44. 主席把PWSC(2008-09)11付諸表決。委員會批准這項建議。

項目2 —— FCR(2008-09)20

總目62 —— 房屋署

分目700 —— 一般非經常開支

新項目"代公屋租戶繳租"

45. 主席告知委員，政府建議為居於房屋委員會(下稱"房委會")轄下屋邨的租住公屋(下稱"公屋")單位和香港房屋協會(下稱"房協")甲類屋邨單位的低收入家庭，以及居於房協乙類屋邨"年長者居住單位"的租戶，代繳一個月租金(下稱"代繳租金建議")。當局於2008年5月5日就上述建議諮詢房屋事務委員會。

46. 身兼房屋事務委員會主席的李永達議員匯報，事務委員會委員對代繳租金建議雖表支持，但卻認為，該項建議不涵蓋須繳付額外租金的房委會租戶和房協乙類屋邨租戶，是帶有歧視成分，亦有欠公平。房屋事務委員會並通過兩項議案，促請政府當局檢討代繳租金建議，第一，擴大寬免公屋租金的受惠對象至所有公屋租戶，讓所有公屋居民一同分享經濟成果；第二，進一步寬免公屋租金一個月，以紓緩通脹對公屋家庭的壓力。李永達議員認為，倘若代繳租金建議不涵蓋須繳付1½倍或雙倍基本租金的房委會租戶，他們應獲豁免繳付一個月的基本租金。

47. 由於會議定於下午5時結束，主席建議在定於同日下午5時05分開始的下次會議繼續討論此項目。委員表示同意。

經辦人／部門

48. 會議於下午5時結束。

立法會秘書處
2008年10月28日