

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)307/02-03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：2002年10月25日(星期五)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)
朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
陳國強議員
黃宏發議員, JP
劉江華議員
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
張宇人議員, JP
梁富華議員, MH, JP
劉炳章議員

缺席委員：石禮謙議員, JP (副主席)
陳偉業議員
黃成智議員
劉千石議員, JP

出席公職人員：參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局

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
劉吳惠蘭女士

環境運輸及工務局副秘書長(T)1
鄧國威先生

環境運輸及工務局副秘書長(T)2
何健華先生

環境運輸及工務局副秘書長(T)3
方舜文小姐

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士

主任(1)1
羅偉志先生

經辦人／部門

I. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)79/02-03號文件 —— 2002年10月10日會議的紀要)

2002年10月10日會議的紀要獲得確認通過。

II. 自2002年7月18日會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)2354/01-02(01)號文件 —— 政府當局所提交有關“西區海底隧道費”的資料文件；
立法會CB(1)2361/01-02(01)號文件 —— 西區海底隧道有限公司就西區海底隧道費提交的新聞稿；
立法會CB(1)2379/01-02(01)號文件 —— 立法會議員與南區區議會議員舉行會議後轉交處理的建議興建七號幹線及第二條鴨脷洲大橋的事宜；

立法會CB(1)2389/01-02(01)號文件	——	政府當局所提交有關“重新分配環境運輸及工務局常任秘書長的職責”的資料文件；
立法會CB(1)2456/01-02(01)、 CB(1)2534/01-02(01)至(03)及 CB(1)80/02-03(01)號文件	——	香港公共小巴車主司機協進總會就公共小巴及非專利巴士的營運提交的意見書，以及交通諮詢委員會和政府當局作出的回覆；
立法會CB(1)2456/01-02(02)號文件	——	立法會議員與荃灣區議會議員舉行會議後轉交處理的實施楊屋道擴闊工程的事宜；
立法會CB(1)2456/01-02(03)號文件	——	立法會議員與觀塘區議會議員舉行會議後轉交處理的觀塘道地下鐵路觀塘線沿線交通噪音問題；
立法會CB(1)2500/01-02(01)號文件	——	政府當局所提交有關“放寬禁止停車限制時段”的資料文件；

立法會 CB(1)2543/01-02(01) 及 (02) 號文件	——	立法會議員與東區區議員舉行會議後轉交處理的柴灣地鐵站鐵路噪音問題，以及環境保護署作出的回應；
立法會 CB(1)118/02-03(01) 號文件	——	靜巴運動就專利巴士上播放多媒體廣告所產生的噪音滋擾而提交的意見書；及
立法會 CB(1)126/02-03(01) 號文件	——	政府當局所提交有關更新港島區區域交通控制及閉路電視系統的資料文件)

2. 委員察悉自2002年7月18日會議後發出的上述資料文件。

3. 委員察悉政府當局打算於2002年11月13日向工務小組委員會提交立法會 CB(1)126/02-03(01) 號文件所載，有關更新港島區區域交通控制及閉路電視系統的撥款建議，以供審議。

4. 主席回應梁富華議員時表示，委員可在稍後於下午舉行的內務委員會會議上決定是否成立小組委員會，研究關於在公共小巴車廂內提供安全設備的《2002年道路交通(車輛構造及保養)(修訂)(第2號)規例》及《2002年道路交通(安全設備)(修訂)規例》。

III. 2002年11月22日下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)97/02-03(01) 號文件 —— 待議事項一覽表；及

立法會 CB(1)97/02-03(02) 號文件 —— 跟進行動一覽表)

5. 委員察悉政府當局建議在2002年11月22日舉行的下次例會，討論有關“東鐵支線 —— 上水至落馬洲支線的主要基建工程”的事項。委員同意由於有關事項屬鐵路事宜小組委員會的職權範圍，故應交由該小組委員會處理。

6. 經商議後，委員同意於2002年11月22日舉行的下次會議討論有關“擴闊吐露港公路”的事項。除了向委員匯報該工程計劃的進度外，政府當局亦應就舊政務司官邸附近道路交匯處與馬料水道路交匯處之間一段吐露港公路裝設隔音屏障一事提供有關的資料。委員亦同意第二項討論事項暫定為“政府興建隧道及隧道營運的政策”。若有關資料尚未備妥以供討論，主席會與政府當局聯絡，以便商定另一討論事項。

(會後補註：其後商定在2002年11月22日會議上討論的事項為“落馬洲、文錦渡及沙頭角的旅客及車輛交通情況”。)

IV. 成立小組委員會研究和鐵路有關的事宜

(立法會CB(1)97/02-03(03)號文件 —— 職權範圍擬稿)

7. 主席扼要重述在2002年10月10日上次會議上，委員同意在事務委員會轄下成立的研究和推行鐵路發展計劃有關的事宜小組委員會的職權範圍，應擴大至包括已投入服務的現有鐵路系統。因此，小組委員會的名稱及職權範圍均會相應作出修改。

8. 委員審議立法會CB(1)97/02-03(03)號文件所載的鐵路事宜小組委員會職權範圍擬稿。經商議後，委員同意應在小組委員會的職權範圍內訂明，和兩間鐵路公司的公司管治、合併可行性及票價調整有關的事宜，應交由事務委員會處理。委員通過小組委員會的職權範圍。

(會後補註：經事務委員會通過的小組委員會職權範圍已隨立法會CB(1)156/02-03號文件附錄I送交委員。)

9. 主席表示按照事務委員會較早前作出的決定，小組委員會將重新邀請委員表明是否有意加入成為其委員，並進行小組委員會主席的選舉。委員將於稍後獲告

知有關安排。小組委員會將於短期內舉行會議，討論有關“東鐵支線——上水至落馬洲支線的主要基建工程”的事項。

(會後補註：秘書處其後發出立法會CB(1)156/02-03號文件，告知委員有關的加入小組委員會及選舉主席安排。小組委員會將於2002年11月8日舉行首次會議，選舉小組委員會的主席。)

V. 環境運輸及工務局局長簡報有關運輸事宜的政策措施

(立法會CB(1)97/02-03(04)號文件——政府當局提交的資料文件)

10. 環境運輸及工務局局長應主席所請，簡介政府當局所提交而題為“交通事務：重點工作”的文件(立法會CB(1)97/02-03(04)號文件)。該文件列述在其職權範圍內和交通事務有關的下述重點工作：

- (a) 公共交通工具的票價；
- (b) 地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)與九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)合併可行性研究；
- (c) 鐵路發展；及
- (d) 跨界基礎建設。

11. 環境運輸及工務局局長亦就委員特別提出的下述事項作出回應：

- (a) 七號幹線及南港島線的實施情況；
- (b) 釐訂及提供巴士轉乘計劃的政策；
- (c) 非專利巴士服務營運政策；
- (d) 鐵路系統與其他公共交通服務之間的協調；及
- (e) 經營開支行將削減所帶來的影響。

公共交通工具的票價

12. 劉江華議員提述立法會於2002年10月23日就“調低交通費”進行的議案辯論，並重申其深切關注到交通開支對廣大乘客造成沉重的負擔，其中尤以需要使用

不同交通機構提供的轉乘服務的長程乘客為然。就此，他詢問政府當局與各公共交通機構就提供不同交通工具的轉乘票價優惠進行討論的進展如何，並詢問環境運輸及工務局局長作為政府在兩間鐵路公司董事局的代表，是否已正式要求兩間鐵路公司考慮調低票價或向乘客提供長期優惠。

13. 環境運輸及工務局局長回應時強調，政府當局理解委員及市民對公共交通費用的關注，並已聯絡主要的公共交通機構，鼓勵他們因應本身的營運狀況，盡可能調低票價或向乘客提供優惠。不同公共交通機構最近實施的優惠計劃，是一個好的開始，並可顯示公共交通機構在目前的經濟困境中願意承擔本身的社會責任，以及採取可惠及乘客的措施。然而，她強調，按照自由營商的制度及精神，是否及如何調低票價或提供優惠是個別機構的商業決定。

14. 關於不同交通工具的轉乘票價優惠，環境運輸及工務局局長解釋，由於涉及不同交通機構，加上提供折扣優惠幾乎必定會對支出造成影響，因而需要較長時間進行磋商，以解決不同機構之間在分攤折扣支出方面的分歧。磋商工作已取得進展，並可望於未來數個月得出成果。她向委員保證，政府當局會繼續努力。

15. 環境運輸及工務局局長進一步表示，儘管政府是九鐵公司及地鐵公司的股東，但亦須容許兩間鐵路公司按照審慎的商業原則經營其業務。此亦為地鐵公司於2000年私有化時，政府在該公司初次公開招股章程中作出的承諾。倘在釐訂票價上沒有自主權，兩間公司的信貸評級將會受到不良影響。政府當局會繼續鼓勵兩間鐵路公司調低票價或提供優惠，但同時亦須適當顧及維持香港自由市場運作的需要。

16. 劉江華議員指出，《公共巴士服務條例》(第230章)所指明的九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱“九巴”)現行收費表，是於1997年消費物價高峯期時訂定的。因此，當局實際上容許九巴票價維持於不合理的高水平。他認為現在是政府當局因應當前經濟狀況檢討九巴收費表的適當時候。

17. 環境運輸及工務局局長回應時表示，雖然九巴自1997年開始凍結其票價，但該公司在期間亦引入了多條新路線，為乘客提供服務。據九巴所稱，在該公司根據專營權條款必須經營的路線中，約有三分之一出現虧損。政府當局一直就改善有關情況的措施與九巴進行商

討。其中一個可行方法是研究可否把部分未能獲得利潤的路線，交由其他公共交通工具如綠色專線小巴經營。

18. 鄭家富議員重申其要求，籲請政府當局設立合理及客觀的票價調整機制，以便協助減輕市民的生活負擔。鑒於個別公共交通機構立場強硬，加上若干經濟學者最近以可能會對經濟復甦造成不利影響為理由，指出當局不應向公共交通機構施加壓力，使之調低票價，他擔憂政府當局對付有關問題的決心可能會動搖。在此方面，鄭議員認為最重要的是由政府當局適當平衡各種不同的意見，以便訂出一個可為各方接受的票價調整機制，並令到市民真正受惠。

19. 環境運輸及工務局局長回應時表示，政府當局現正因應目前的經濟狀況，研究公共交通服務的票價調整機制。有關機制應容許對公共交通收費作出上調或下調，並應按照自由營商的制度和精神運作。為達到此目的，當局已成立由不同背景及代表不同界別利益的人士(例如學術界及消費者委員會)組成的工作小組，研究當中所涉及的複雜問題。政府當局在考慮他們的意見時會擔當“把關”的角色，以確保在商業利益與乘客利益之間取得適當的平衡。環境運輸及工務局局長強調以循序漸進方式處理有關事宜的重要性，並表示有關研究預期可於年底完成，而政府當局會盡快向委員匯報研究結果。

20. 鄭家富議員對環境運輸及工務局局長就此事作出的努力表示讚賞，但他特別指出，政府當局就設立合理客觀的票價調整機制的未來路向作出決定時，有需要廣泛聽取包括立法會議員在內的不同界別的意見。此外，政府當局亦應考慮作出法例修訂，以整頓專營巴士服務的不合理收費表及收費結構。環境運輸及工務局局長回應時表示，她歡迎委員就此事提出任何意見。

21. 梁富華議員提述因過多巴士使用主要交通走廊而造成的嚴重擠塞問題，其中以商業中心區的情況尤為嚴重。他關注到在如此惡性競爭下，巴士資源不能獲得有效運用，以致增加專營巴士公司的經營成本，讓部分交通機構可以此作為藉口拒絕調低票價。因此，他詢問政府當局採取了何種措施，以維持專營巴士公司之間的良性競爭，使之可以最具效益的方式經營，從而有作出票價調整的空間。

22. 環境運輸及工務局局長回應時強調，除了維持市場競爭外，政府亦須確保有效運用有限的道路資源。在此方面，巴士公司必須按照固定行車時間表經營巴士

服務。此外，在考慮專營巴士公司提出的巴士路線發展建議時，運輸署會顧及多項因素，例如交通影響及區內居民的意見。當局亦已採取其他措施以提高專營巴士服務的效率，例如重整巴士路線及實施巴士轉乘計劃。

地鐵公司與九鐵公司合併可行性研究

23. 譚耀宗議員提述兩間鐵路公司在競投沙田至中環線的經營權方面出現的資源重疊情況，並詢問政府當局的初步意見是否認為若地鐵公司與九鐵公司合併，將能確保以更理想及更有效率的方式運用資源，以致鐵路票價可以下降。梁富華議員亦詢問，政府當局是否認為在實施合併建議後，本港鐵路票價有可能全面下調。

24. 環境運輸及工務局局長回應時強調，政府對於應否進行合併一事並無定見。因此，環境運輸及工務局現正聯同財經事務及庫務局進行研究，探討地鐵公司與九鐵公司合併的利弊。將會納入考慮範圍的因素包括：合併建議對各利益相關者有何影響、它會否促使有關方面更理想運用資源，以及政府在以合理收費提供交通服務方面將如何能確保公眾利益可獲得保障。

25. 環境運輸及工務局局長重新確認政府會致力維持市場競爭，但她表示在某些情況下，可能會因為各種限制而不能進行真正的競爭，以致出現惡性競爭的情況。以沙田至中環線為例，批出其發展權難免令一間鐵路公司得益，而另一間則受損。因此，作為提供本港公共交通服務的調節者，政府會檢討每一個案，探討從中可汲取何種教訓。

26. 關於對票價水平的潛在影響，環境運輸及工務局局長表示，進行合併預期可提高營運效率，從而令鐵路公司節省成本，特別是在調配人力資源以應付服務需求方面。舉例而言，如兩間鐵路公司真的合併，則地鐵公司在完成將軍澳綫後暫時尚未有新工作的工程計劃管理專家小組，便可調派往處理九鐵公司即將展開的鐵路發展計劃。因此，她認為在合併後，鐵路票價應有下調的空間。

27. 鄭家富議員關注到在合併後可能會出現裁員的情況，以及政府在監察規模如此龐大的公司方面將擔當何種角色。他表示由於會出現上述嚴重影響，政府當局應審慎研究合併建議而不應草率作出決定。他認為政府當局應首先專注於調低公共交通服務的票價水平，以減輕市民的生活負擔，而其中一個優先課題是設立劃一的

鐵路收費架構。無論如何，他要求政府當局保證不會因進行合併而採取裁員行動。

28. 環境運輸及工務局局長回應時表示，政府當局在考慮有關事宜時將緊記有必要為社會帶來整體利益，並同時確保政府擔當的調節角色不會受到影響。她同時強調，當局會詳細研究合併建議的利弊。待完成該項研究後，政府當局會非常仔細地檢討其研究結果及建議，然後才決定未來路向。

29. 環境運輸及工務局局長察悉鄭議員對可能出現的失業問題感到關注，但她強調合併建議亦能在人手調配方面達到雙贏的局面，尤其是在兩間鐵路公司仍在擴充其鐵路網絡的情況下。然而，她不能就合併後的公司日後的人員編制狀況作出任何承諾。如該項建議付諸實行，合併工作將需要若干時間方可完成，當局不宜在現階段過早作出任何預測。因應主席的要求，環境運輸及工務局局長答允在該項研究完成後向委員匯報有關結果。

政府當局

鐵路發展

30. 何鍾泰議員支持早日興建沙田至中環線，但他提述九龍塘站及旺角站的轉車安排極為不便，並籲請政府當局確保兩間鐵路公司通力合作，就沙田至中環線的轉車站(即鑽石山、會展及金鐘)作出更佳規劃，以便建立一個暢通的鐵路網絡，為乘客提供服務。他認為政府當局應在此事上擔當協調的角色，並確保不會因為兩間鐵路公司之間的競爭而犧牲公眾利益。

31. 環境運輸及工務局局長察悉何議員的關注，並表示儘管當中涉及商業利益，但政府當局會確保兩間鐵路公司通力合作，以便為乘客提供最佳服務。在此方面，合併建議可能有助進行協調工作。因應何議員提出的建議，環境運輸及工務局局長答允於適當時向鐵路事宜小組委員會匯報沙田至中環線的轉車安排。

政府當局

32. 鄧兆棠議員提述立法會於2002年10月9日所通過有關“加快興建北環線”的議案，並重申其強烈要求當局在興建上水至落馬洲支線前先行興建北環線，因為北環線不僅能紓緩羅湖的嚴重擠迫情況，且能為西部地區居民提供一條前往邊界的更直接鐵路線。由於北環線可為第二條鐵路過境通道提供較廉宜的方案，他認為政府當局堅持推行上水至落馬洲支線計劃的決定是浪費大量公帑之舉。

33. 鄧議員亦指出，若不興建北環線，西鐵在財政上的可行性將受到嚴重影響，因為西鐵將因此喪失主要的過境服務收入來源。即使政府當局最近決定加快興建九龍南環線，以連接西鐵及九龍市區的主要上班／商業活動地區，但他並不相信此安排可帶來重大改善。反之，兩間鐵路公司因興建九龍南環線而出現的惡性競爭，可能會導致更嚴重浪費公共資源的情況。在此情況下，鄧議員認為要求新界西北部地區的居民承擔較高昂的西鐵票價，實在極不公平。

34. 環境運輸及工務局局長回應時確認政府將致力興建九龍南環線，以便將東鐵與西鐵連接起來，從而令西鐵乘客在前往南九龍的商業中心區時更為方便。她承認自西鐵工程計劃最初推行以來，規劃環境已出現重大轉變，其中較為明顯的是新界西北部的人口增長幅度較小及速度較慢。不過，她表示興建九龍南環線將有助本港西部地區的進一步發展，同時可改善西鐵在財政上的可行性。關於北環線，環境運輸及工務局局長表示，在推行該工程計劃方面涉及許多考慮因素，例如本港西部及西北部地區的未來發展。

35. 然而，鄧議員對於政府當局所作解釋依然不感信服。他同時批評政府當局在推行鐵路發展計劃方面欠缺彈性，並沒有因應情況轉變而認真檢討其整體規劃。

跨界基礎建設

36. 劉炳章議員強調有需要增設香港至珠江三角洲西部地區之間的陸上交通通道，並詢問政府當局與內地當局就各項建議進行的有關研究的進展如何。

37. 環境運輸及工務局局長回應時表示，在上個月舉行的第三次內地與香港特區大型基礎設施協作會議上，香港特區與內地當局已達成共識，同意就香港至珠江西部連接路的有關事宜進行聯合研究，該等事宜包括貨運及交通流量預測、定線及經濟效益。政府當局會與國家發展計劃委員會跟進有關的未來路向。

38. 劉江華議員歡迎政府當局作出決定，就香港至珠江西部連接路的香港着陸點的可能選址進行初步環境影響評估。關於建議中的廣深港高速鐵路，劉議員表示其屬意採取“番禺－深圳－香港”的路線方案。在此方面，他表示如該高速鐵路能在元朗連接西鐵，便能充分利用香港的現有鐵路網絡。因應主席提出的建議，環境運輸及工務局局長答允於適當時就兩項工程計劃的有關規劃詳情向委員作出匯報。

政府當局

私營機構就運輸基建作出投資

39. 劉炳章議員認為，鑒於目前出現財政赤字，政府當局應認真考慮在興建主要運輸基建如建議中的香港至珠江西部連接路時，讓私營機構參與投資。環境運輸及工務局局長察悉劉議員就容許私營機構對基建工程作出更大投資所提出的意見，並表示建議中的香港至珠江西部連接路的財務安排，將於稍後階段作出研究。

40. 周梁淑怡議員表示理解透過私人投資就運輸基建作出融資所帶來的好處，但她擔憂過去以“建造、營運及移交”機制運作的隧道的失敗經驗，或已削弱私營機構作出進一步投資的信心。就此，她籲請政府當局檢討“建造、營運及移交”模式的應用情況，以便私人投資可獲得較佳保障。政府當局在規劃基建工程項目時，尤其應採取較開放及樂於聽取意見的態度，更要避免任意作出任何改變，以致可能對專營公司的運作造成不良影響。

41. 環境運輸及工務局局長回應時向委員保證，政府當局會確保在規劃可採取上述模式進行的工程項目時，及早讓私營機構參與其事。就此，她歡迎委員及有關各方就如何能改善“建造、營運及移交”模式提出意見。然而，她表示由於需要直接投入大量資金，以“建造、營運及移交”模式進行的工程計劃必定屬長期投資。因此，專營公司在其營運的最初數年須承受沉重的財政負擔。以本港情況而言，根據觀察所得，隧道專營公司通常須在經營4至5年後(亦即專營權開始生效後，包括建造期在內的第7或8年)才開始錄得盈利。

42. 主席表示，事務委員會將於日後舉行的會議跟進政府當局興建隧道及隧道營運的政策。

渡輪服務

43. 何俊仁議員對於香港渡輪服務的未來發展表示關注，並籲請政府當局採取行動，以促進及支援香港水上運輸的發展。當局應考慮充分利用本港的海港資源，以應付市民的交通需求及推廣旅遊業的發展。他提述離島航線的票價水平偏高，並詢問政府當局將會採取何種措施，協助改善渡輪服務營辦商面對的困難經營環境，從而有助減輕離島居民的交通費用負擔，因為他們別無其他對外公共交通工具可供選用。

44. 環境運輸及工務局局長回應時強調，為本港提供高效率及符合成本效益的運輸系統以應付市民的需

要，是政府的一貫目標。在此方面，政府會繼續在香港營造有利營商的環境，以便渡輪服務營辦商經營及發展其服務。環境運輸及工務局副秘書長(T)2亦表示，政府當局已就香港本地客運渡輪服務的未來發展進行檢討。鑒於渡輪服務的市場佔有率一直下降，政府當局曾研究各種可改善渡輪服務業的財政可行性的方法，例如重整業績極為差劣的航線，以及提高渡輪服務營辦商增加船費以外收入的機會。環境運輸及工務局副秘書長(T)2回答何俊仁議員進一步提出的問題時證實，大部分現有渡輪服務營辦商的利潤幅度均出現負數。

45. 鑒於屯門在地理上與澳門及珠江三角洲一帶其他城市(如珠海)相當接近，何俊仁議員認為將屯門碼頭改為跨境客運渡輪碼頭的建議，既可應付區內居民的需求，亦可紓緩現時各主要陸路過境通道的擠迫情況。就此，他詢問環境運輸及工務局與經濟發展及勞工局在推行有關建議方面如何分工。

46. 環境運輸及工務局局長答稱，關於提供和運輸有關的渡輪服務的事宜屬其職權範圍內的事務，和旅遊業發展有關的渡輪服務則由經濟發展及勞工局負責規劃。環境運輸及工務局常任秘書長告知委員政府當局研究將屯門碼頭改為跨境客運渡輪碼頭的建議的最新情況，並表示當局打算於2002年11月邀請各界表達經營跨境渡輪服務的意向。視乎有興趣的營辦商提交的方案，政府當局會決定應否在下一階段進行招標。環境運輸及工務局常任秘書長亦向委員保證，當局將會優先處理此項工程計劃。她更答允在適當時向事務委員會進一步提供資料，說明該工程計劃的實施時間表及進展情況。

政府當局

鐵路服務與其他公共交通服務之間的協調

47. 何鍾泰議員支持政府以鐵路為本的政策，並詢問當局是否只容許其他公共交通工具提供接駁鐵路的服務。他認為當局應為其他公共交通服務提供發展空間，特別是在繁忙市區提供服務方面。因此，政府不應為了保障鐵路公司而禁止營辦商調低票價或提供票價優惠。

48. 環境運輸及工務局局長回應時表示，根據既定政策，鐵路是香港運輸網絡的骨幹。專營巴士及其他公共交通工具會為未為鐵路系統所涵蓋的地區提供服務，並提供接駁鐵路系統的服務。政府在履行其調節角色時，會力求改善其他交通工具與鐵路服務的融合，並促進良性競爭。就此，政府會以積極持平的態度考慮調低票價及提供票價優惠的建議和申請。

經辦人／部門

VI. 其他事項

49. 議事完畢，會議於下午12時50分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2002年11月19日