

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)632/08-09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： 2008年11月28日(星期五)
時 間： 上午8時30分
地 點： 立法會大樓會議室A

出席委員： 張學明議員, SBS, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
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
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
黃成智議員
葉偉明議員, MH
葉劉淑儀議員, GBS, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
朱經文先生

運輸署助理署長／行政及牌照
呂瑩女士

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
容偉雄先生

土木工程拓展署新界東拓展處處長
鄭慶業先生

土木工程拓展署新界東拓展處副處長
郭譚玉英女士

運輸署總部助理署長/策劃
杜錦標先生

參與議程第VI項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
朱經文先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2
羅淑佩女士

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

列席職員 : 助理法律顧問1
李家潤先生

高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

經辦人／部門

I 通過會議紀要及續議事項

(立法會 CB(1)251/08-09 —— 2008年10月24日會議的紀要)
號文件

2008年10月24日會議的紀要獲確認通過。

II 自2008年10月14日會議後發出的資料文件

(立法會 CB(1)52/08-09 —— 有關重組 101 號及
(01)號文件 113號專營巴士線的
意見書

立法會 CB(1)56/08-09 —— 有關重組若干過海
(01)號文件 巴士線的意見書及
政府當局的書面回覆

立法會 CB(1)70/08-09 —— 有關重組若干過海
(01)及(02)號文件 巴士線的兩份意見
書

立法會 CB(1)126/08-09 —— 政府當局就香港西
(01)號文件 區隧道有限公司所
提交的 2007-2008
年度淨收入報表提
交的文件

立法會 CB(1)126/08-09 —— 政府當局就三號幹
(02)號文件 線(郊野公園段)有
限公司所提交的
2007-2008 年 度 淨
收入報表提交的文
件

立法會 CB(1)161/08-09 —— 有關汽車車頭燈的
(01)號文件 意見書

立法會 CB(1)269/08-09 —— 政府當局就
(01)號文件 7811TH —— 屏廈
路改善工程 ——
餘下工程(廈村段)
提供的文件

立法會 CB(1)284/08-09 —— 有關重組若干過海巴士線的意見書及政府當局的書面回覆)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 訂於2008年12月19日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會 CB(1)253/08-09 —— 待議事項一覽表(01)號文件

立法會 CB(1)253/08-09 —— 跟進行動一覽表(02)號文件

立法會 CB(1)253/08-09 —— 政府當局擬透過提交資料文件向事務委員會匯報的事項一覽表)

3. 委員同意，將在2008年12月19日(星期五)上午8時30分舉行的下次例會上討論政府當局建議的下列事項——

(a) 港珠澳大橋；

(b) 建議在路政署開設兩個總工程師職位；

(c) 建議在運輸署管理及輔助客運科開設一個首席運輸主任常額職位；及

(d) 工務計劃項目第6720TH號 —— 舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程 —— 第1期。

4. 由於下次會議席上需要討論的事項較多，委員同意把會議時間延長1小時。

(會後補註：應政府當局的要求，並經主席同意，有關(c)項的討論將押後進行。)

IV 《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章)的修訂建議

(立法會 CB(1)253/08-09 —— 政府當局就改善《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章)下傳票送達機制的立法建議提供的文件

立法會 CB(1)253/08-09 —— 有關違例駕駛記分制度下送達傳票問題的新聞剪報)

5. 運輸及房屋局局長向委員簡介涉及修訂《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章)(下稱"該條例")及《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)(下稱"該規例")的立法建議，藉以改善違例駕駛記分制度下送達傳票的機制。委員察悉，當局相信有些司機刻意迴避接收法庭根據該條例發出的傳票及取消其駕駛資格的命令，藉此繞過違例駕駛記分制度，為解決在送達傳票方面出現的問題，政府當局已制訂立法建議，以便 ——

- (a) 修訂該條例，訂明如有關傳票是按運輸署署長(下稱"署長")根據該規例備存的駕駛執照記錄所示的登記地址，以掛號郵遞方式向當事人送達，則即使傳票因無法派遞予當事人而被退回，傳票也當作已送達論(擬議的"當作已送達"條文)；及
- (b) 修訂該規例，讓署長不得向沒有因應法庭根據該條例所發傳票(包括當作已送達的傳票)出庭應訊的人士簽發、重新簽發或續發駕駛執照。

加強現行送達傳票機制的效用的措施

6. 王國興議員雖然歡迎有關立法建議，但卻關注有報道稱現時有約1900名屢次違反交通規例且已被記違例駕駛分數達15分或以上的司機，藉繞過違例駕駛記分制度，仍然持有駕駛執照。他詢問在透過立

法改善現行的送達傳票機制前，當局有何措施保障公眾安全。

7. 運輸及房屋局局長和運輸及房屋局副秘書長(運輸)3向委員匯報當局為對付繞過違例駕駛記分制度的問題而已採取的以下措施——

- (a) 由2007年5月起，任何人向署長申領駕駛執照時均須提供地址。根據該規例第44B條，署長在處理有關申請時，亦可要求申請人出示其地址的證明；並可在該等證明被出示之前，暫停處理該項申請。運輸署已加強向市民宣傳此方面的規定；
- (b) 根據該規例第18條，司機的個人詳情(包括地址)如有任何改變，須在改變出現後72小時內通知署長(下稱"通知規定")。違反有關規定最高可被罰款2,000元。運輸署已加強有關通知規定的宣傳；
- (c) 在適當的情況下，運輸署會與其他部門(例如入境事務處及房屋署)合作，以便更新司機的地址；及
- (d) 倘若有理由相信涉及欺騙情況或其他罪行，當局會把案件轉交警方，以便調查懷疑欺騙行為。

8. 王國興議員詢問，若追蹤到該1900名屢次違反交通規例的司機，當局會對他們採取什麼行動。運輸及房屋局局長在回應時表示，該1900名司機當中，很多正等候出庭應訊。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3表示，當局未能成功將傳票送達予約690名司機；當中超過100名司機已被發出超過兩張傳票(即他們已被記30分或以上)。

9. 王國興議員強調有需要採取有效措施，追蹤屢次違反交通規例而又繞過違例駕駛記分制度的司機。運輸及房屋局局長和運輸及房屋局副秘書長(運輸)3在回應時表示，除了上述措施外，當局亦作出特別安排，在屢次違反交通規例的司機續領駕駛執照

時，由警務人員向他們送達傳票。在實施這個安排後，當局已將傳票送達數十名此類司機。再者，如適當的話，部分未能送達傳票的個案會轉介警方調查。

10. 李鳳英議員詢問涉及司機刻意迴避接收傳票，藉此繞過違例駕駛記分制度的個案的百分比及有關司機的類別(例如職業司機)。運輸及房屋局副秘書長(運輸)³表示，只有少數司機刻意逃避接收向他們發出的傳票。在2007年，法庭根據該條例共發出4 460張傳票，當中有4 053張取消駕駛資格命令(即超過91%)成功發出。過去數年的成功率同樣高。他指出，被記分的司機大都是干犯輕微交通罪行。在2008年首10個月，被記分的司機共150 000人，當中約52%是干犯超速駕駛，其餘所干犯的是例如沒有遵從交通燈的指示及橫過雙白線等罪行。至於有關司機的類別，當局並無這方面的資料。

11. 劉健儀議員詢問，如司機在出席取消其駕駛資格的法律程序時沒有攜帶其駕駛執照，當局如何取銷該名被取消駕駛資格人士的駕駛執照。運輸署助理署長／行政及牌照在回應時表示，如出現此情況，法庭可命令該名司機在指定時間內向法庭交出其執照，否則，會有法律程序處理違反法庭命令的事宜。運輸署助理署長／行政及牌照在回應劉議員的詢問時表示，她並無涉及司機未有交還已被取銷牌照的個案的資料。

擬議的"當作已送達"條文

12. 黃成智議員關注到，一旦制訂擬議的"當作已送達"條文，其他政府部門(例如稅務局)可否參照這項新條文，把部門發出的任何信函亦當作已送達收件人論，即使有關收件人因為例如搬遷等原因而未能收到有關信函。

13. 運輸及房屋局局長在回應時表示，法例修訂建議不會造成這方面的影響。就傳票的送達而言，除非另有訂明，否則將裁判官所發傳票送達的方式受到《裁判官條例》(第227章)第8(2)至8(4)條規管，而有關機制已在政府當局文件第3段說明。

14. 運輸及房屋局局長又表示，當局認為擬議的"當作已送達"條文合情合理，理由如下——

- (a) 擬議的"當作已送達"條文只會在傳票第2次或多次以郵遞方式(除了首次以普通郵遞方式外，其餘均以掛號郵遞方式)送達時才會援引；及
- (b) 運輸署現行的安排是，某名司機被記的分數如在8分或以上，運輸署會向他發出一份違例駕駛記分通知書，提醒他注意再被記分的後果。因此，有關司機應知道本身已干犯了哪些交通罪行及被記的分數。

15. 湯家驊議員詢問，以郵遞方式送達傳票的做法在其他刑事程序是否許可。運輸及房屋局副秘書長(運輸)³在回應時表示，《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)有"當作已送達"的類似安排。湯議員認為所引用的例子可能不宜用作比較。他建議，在考慮擬議的"當作已送達"條文及有關程序時，應參考相關的民事訴訟程序。民事訴訟程序雖然准許以郵遞形式送達傳票，但法庭必須信納當局已用盡一切其他方法試圖將有關傳票送達，而當局並須就傳票的送達在3份報章刊登公告，有關傳票才可當作已送達論。

16. 運輸及房屋局局長在回應時表示，現建議制訂的"當作已送達"條文是恰當的，鑒於該規例已載有通知規定，因此署長相信運輸署記錄的地址為最新地址，並可按該地址把根據該條例發出的傳票送達當事人是合理和公平的。她重申，一如上文所解釋，擬議的"當作已送達"條文只會在傳票第2次或多次以郵遞方式送達後才會援引。

17. 湯家驊議員關注到，假如運輸署記錄的地址是錯誤的地址，因此有關司機一直沒有收到定額罰款通知書及傳票，他對於自己已被記15分或以上可能毫不知情。運輸署助理署長／行政及牌照表示，只有在有關司機已繳付或遭法庭下令繳付定額罰款，又或被法庭定罪後，被記的違例駕駛分數才會累積計算並記錄在運輸署的電腦系統，因此，累積被記15分或以上的司機應知道本身干犯了哪些交通罪行及被記的分

數。倘若司機沒有繳付其所須繳付的定額罰款，警方可向法庭申請向有關司機施加附加罰款。再者，《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)賦權署長可拒絕向沒有繳付定額罰款人士發給駕駛執照或拒絕為其駕駛執照續期。

立法建議的影響和保障人權

18. 李鳳英議員提及政府當局文件第12及13段，並詢問倘若在該條例加入新條文，明確規定裁判官無權在當事人缺席聆訊的情況下作出取消其駕駛資格的命令，則擬議的"當作已送達"條文可帶來哪些具體的改善。

19. 運輸及房屋局局長解釋，建議引入新條文，主要是基於需要保障當事人接受公平審訊的權利方面的考慮；該項權利受《香港人權法案》第十條保障。她指出，根據現行的違例駕駛記分制度，取消駕駛資格的命令和取消的時間是由法庭考慮作出。鑒於取消駕駛資格的命令會帶來深遠的影響，尤其會嚴重影響職業司機的生計，政府當局認為，即使司機已被記15分或以上，仍然有需要讓他有機會出庭申辯，並參與有關取消其駕駛資格的法律程序。

20. 劉健儀議員詢問，如某名司機被記15分或以上，但卻藉繞過違例駕駛記分制度，或由於警方未能追蹤及逮捕他，而仍持有駕駛執照，有關司機的僱主(例如的士車主)會否亦負上法律責任。劉議員指出，在這樣的情況下，倘若警方可執行逮捕令，該名司機的駕駛執照理應已被取銷。運輸及房屋局局長在回應時表示，根據法例，只有法庭才可取銷司機的駕駛執照，事實上，有千多名已被記15分或以上的司機正等待出庭應訊。在法庭取銷他們的駕駛執照前，他們仍可在道路上駕駛。運輸及房屋局局長表示，政府當局曾探討在司機已被記15分或以上時暫時吊銷其駕駛執照的方案，但現已放棄這個構思，主要是考慮到需要保障當事人接受公平審訊的權利。

21. 副主席雖然表明屬於民主黨的議員支持擬議的立法建議，但他認為有需要採取更嚴格的措施，例如賦權署長，當司機累積被記30分或以上而沒有依照向其發出的傳票出庭應訊時，可吊銷其駕駛執照。

王國興議員亦關注到逾百名已累積被記30分或以上但沒有出庭應訊的司機對市民構成的危險。

22. 運輸及房屋局局長在回應時重申，有需要在確保道路安全與保障當事人接受公平審訊的權利之間取得平衡。她指出，在送達傳票後，安排取消駕駛資格的法律程序需時4至5星期。她表示，經內部商議和諮詢律政司後，政府當局不擬推行以行政手段自動吊銷司機駕駛執照的方案。

23. 副主席對政府當局的答覆仍感不滿。他重申，考慮到屢次違反交通規例的司機對公眾構成的危險，如他們沒有遵守規定向運輸署提供正確地址，並已累積被記30分或以上，應向他們採取更嚴厲的行動。運輸及房屋局局長表示，政府當局會進一步考慮委員的意見。

V 工務計劃項目第7823TH號 —— 將軍澳 — 藍田隧道及工務計劃項目第7822TH號 —— 將軍澳跨灣連接路

(立法會CB(1)1999/07-08 —— 政府當局就823TH號工程計劃 —— 將軍澳 — 藍田隧道及822TH號工程計劃 —— 將軍澳跨灣連接路提供的文件

立法會 CB(1)281/08-09 —— 政府當局就823TH號工程計劃 —— 將軍澳 — 藍田隧道及822TH號工程計劃 —— 將軍澳跨灣連接路提供的補充資料文件

立法會CB(1)254/08-09號 —— 立法會秘書處就823TH號工程計劃 —— 將軍澳 — 藍田隧道及822TH號工程計劃 —— 將軍澳跨灣連接路擬備的文件(背景資料簡介)

24. 運輸及房屋局副局長向事務委員會簡介政府當局的建議，即把823TH號及822TH號工程計劃的一部分提升為甲級，以便委聘顧問為將軍澳 — 藍田隧道及跨灣連接路(下文統稱"該等工程項目")進行勘測及初步設計，並進行相關的工地勘測。政府當局計劃在2009年3月展開勘測及初步設計研究，以期於2011年5月完成。

25. 土木工程拓展署新界東拓展處處長在回應王國興議員詢問相關區議會對該等工程項目的意見時表示，一如政府當局在文件所詳載，政府當局曾諮詢西貢區議會、觀塘區議會及村民組織。他告知委員，該等工程項目已因應區議會和受影響居民提出的關注作出改良。當政府當局就該等工程項目最新的設計作出諮詢時，兩個區議會均歡迎擬議的改良，並表明支持及早推展該等工程項目。

26. 李鳳英議員支持及早推展該等工程項目，以應付預期的交通需求，並為建造業創造職位。李議員提及政府當局文件(立法會CB(1)1999/07-08(01)號文件)第17至19段，並詢問經過茶果嶺村的路段採用隧道方案興建的可行性研究何時完成。為加快落實的工作，她建議政府當局應同步研究其他方案(如有的話)的可行性，以便就將軍澳 — 藍田隧道諮詢有關區議會和財務委員會時，可一併提供所有可行方案的資料，以供考慮。

27. 土木工程拓展署新界東拓展處處長在回應時表示，政府當局的目標是積極推進隧道方案，因為這個方案可以避免清拆茶果嶺村和可保留該社區。不過，政府當局需要在隨後的勘測階段，勘探所涉地點的地質，以確定隧道方案是否可行。土木工程拓展署新界東拓展處處長解釋，政府當局亦需要就勘測及初步設計研究進行環境影響評估，並進行工地勘測，以便為相關設計工作提供資料。待政府當局就隧道方案的可行性及走線達成初步意見後，大概會在2010年初再諮詢觀塘區議會和茶果嶺村。土木工程拓展署新界東拓展處處長指出，經過茶果嶺村的路段僅約500米長，為確定隧道方案可行性所需進行的勘測工作將會適時進行，以便推展將軍澳 — 藍田隧道。

28. 鄭家富議員表示，當地居民對該等工程項日期待已久，因為現時將軍澳隧道在繁忙時間交通經常擠塞，實有迫切需要增建另一條對外連接路。考慮到若沒有妥善回應居民的關注，可能會導致工程嚴重延誤，鄭議員建議，雖然採用隧道方案很可能會令工程造价上

升，政府當局仍應採用這個方案，以回應村民對保留其社區的關注。

29. 土木工程拓展署新界東拓展處處長重申，積極推展隧道方案是政府當局的明確目標。政府當局樂意釋除有關區議會或村民進一步提出的關注。不過，落實的細節仍需待勘測階段確定有關的地質情況後才能敲定。

30. 鄭家富議員進一步詢問，該等工程項目的造價會否因為經濟不景氣而有所下降。他要求政府當局在2008年12月把現行建議提交工務小組委員會考慮時，提供最新的成本數字。

31. 土木工程拓展署新界東拓展處處長解釋，現行建議的目的只是申請撥款進行勘測及初步設計研究和相關的工地勘測。他表示，政府當局文件第7段所載有關該等工程項目的預算造價及隧道方案可能需要的20億元額外開支僅供參考。最新造價會在稍後就開展建造工程申請撥款時提供。

32. 運輸及房屋局副局長在回應湯家驊議員的詢問時確認，政府不會採用"建造—營運—移交"模式興建將軍澳—藍田隧道，而會自資興建。

33. 主席在總結時表示，事務委員會支持把現行建議提交工務小組委員會進一步考慮。

VI 令"建造 — 營運 — 移交"模式隧道的使用情況合理化的措施

(立法會CB(1)253/08-09——政府當局就使"建造、營運及移交"模式隧道的使用率較合理化的措施提供的文件

立法會CB(1)255/08-09號——立法會秘書處擬備的背景資料簡介)

34. 運輸及房屋局副局長向委員簡報政府當局文件詳細載列的當局就改善"建造 — 營運 — 移交"模式隧道使用情況的工作方針。

35. 王國興議員對於政府當局在改善"建造 — 營運 — 移交"模式隧道使用情況方面沒有進展表示

遺憾。運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局已就此與"建造 — 營運 — 移交"模式隧道的專營公司保持緊密對話。然而，政府當局不能披露其與有關隧道公司談判的細節，因為當中涉及敏感商業資料。他解釋，鑒於政府與有關專營公司在未來交通流量及隧道費收入的預測方面存在分歧，要達致共識非常困難。有關商討迄今並未取得重大進展。然而，政府當局將繼續積極與"建造 — 營運 — 移交"模式隧道的專營公司商討，以期達成協議。

36. 湯家驊議員表示，屬於公民黨的議員反對延長專營期的方案，並建議政府探討例如回購及聯營等方案。運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府對於所有方案均持開放態度。在努力使三條過海行車隧道的交通流量合理化方面，政府當局已要求有關顧問研究所有可行方案，以便為將來可能與東區海底隧道（下稱"東隧"）及西區海底隧道（下稱"西隧"）的專營公司進行的談判提供基礎。他向委員保證，政府當局一直有就所有可行方案與有關隧道公司對話。

37. 湯家驊議員詢問八號幹線的使用率。該條幹線似乎由於西隧的使用量偏低而同樣得不到充分使用。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)²表示，八號幹線平均每日的車流量為20 000架次，而其設計每日容量為120 000架次。她表示，新道路及隧道的使用量看似偏低的情況並不罕見，因為司機需要時間適應新道路。此外，八號幹線是作為幹道而設計的，會連接大嶼山與沙田，在2008年3月通車的長沙灣至沙田路段只屬其一部分。八號幹線將會在青衣至長沙灣的其餘路段(包括南灣隧道及一條長跨度的斜拉橋(即昂船洲大橋))完工及全面通車後才會完全發揮作用。

38. 湯家驊議員認為，採用"建造 — 營運 — 移交"模式令政府無法使有關隧道得到充分使用。甘乃威議員指出因3條過海行車隧道的交通流量不均而導致中環及灣仔的交通擠塞。他認為西隧及東隧調整收費無須得到立法會批准是導致3條過海行車隧道的交通流量不均的主因。他呼籲政府當局日後興建道路及隧道時不要採用"建造 — 營運 — 移交"模式。

39. 何鍾泰議員建議政府當局詳細研究規管"建造 — 營運 — 移交"模式隧道使用費調整機制的有關專營權協議，據他理解，有關協議並不容許有關專營公司任意加價。何議員指出，"建造 — 營運 — 移交"模式在海外曾成功推行，他認為政府當局應研究海外的經驗，並探討為何在香港採用該個模式並不成功。

40. 王國興議員提及政府當局文件附件B，並詢問當局為確定有助3條過海行車隧道的交通流量合理化的長遠措施而委托進行的顧問研究的詳情。運輸及房屋局副局長在回應時表示，雖然顧問研究為期一年，但會與政府當局就各項旨在令3條過海行車隧道的交通流量合理化的可行方案而與有關隧道經營者的談判同步進行。他進一步指出，顧問研究的範圍包括在不同收費水平及收費調整機制下的交通預測及分析。有關研究將會帶來有用的資料及數據，為與有關專營公司進行的談判提供堅實基礎。

41. 何鍾泰議員質疑，由於政府當局仍在研究各條過海行車隧道的價值，政府當局現在如何能夠就各個方案與有關專營公司進行談判。他認為，政府當局可能只曾與有關專營公司進行初步商討。

42. 議員普遍質疑顧問研究為何需要一年時間完成。李永達議員認為，顧問研究最多只需3個月便可完成，因為政府當局只餘下數項可行方案進行研究。何鍾泰議員認為，4至6個月已足夠讓顧問確定3條過海行車隧道最理想的交通流量分布。甘乃威議員質疑當局為何將"建造 — 營運 — 移交"模式隧道的收費調整機制納入顧問研究的範圍，因為政府在此事上並沒有任何決定權。他認為顧問研究只應集中在隧道的價值，以推動就回購方案進行的談判。

43. 運輸及房屋局副局長及運輸及房屋局副秘書長(運輸)3均強調有需要按部就班進行顧問研究，因為要計算3條過海行車隧道的剩餘價值及其估值，便須首先確定3條過海行車隧道最理想的交通流量分布，此方面要顧及該等隧道的位置及連接道路網絡的容量。李永達議員指出，有關的連接路，例如中環灣仔繞道早已規劃好，而其容量亦已設計好，因而不應由顧問研究處理。

44. 甘乃威議員詢問顧問研究會否研究設立民主黨所建議的隧道及橋樑管理局的可行性，以便擁有及管理所有隧道及橋樑，包括回購後的"建造 — 營運 — 移交"模式隧道。

45. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，在沒有各條過海行車隧道的價值前無法探討設立隧道及橋樑管理局的建議，而有關價值只可根據一套假設及預測的交通及收費變動因素決定。此外，該等資料亦有助當局進一步探討建議的管理局的營運應否由管理局本身發行債券或股份資助，或依靠政府資助。運輸及房屋局副局長在答覆甘乃威議員時表示，顧問研究的費用為700餘萬元。顧問研究亦會就可能需要成立的新機構較為可取的管理及組織架構提供意見，而成立所建議的管理局可能是可供考慮的方案之一。

46. 陳偉業議員表示，立法會多年來一直關注各條過海行車隧道交通流量不均的問題，政府當局竟然認為仍有需要進行顧問研究，而非把握中信泰富最近陷入財困的機會購回該公司在西隧及東隧的股份，實在令人難以接受。陳議員表明反對進行顧問研究，並質疑當局刻意將顧問研究的費用定在700萬元，以避免需要尋求財務委員會批准撥款。他要求將他對於政府當局未有顧及市民的最佳利益及借助卑劣手段避過立法會表示的遺憾記錄在案。

47. 副主席對於政府當局無視他促請政府當局不要進行顧問研究的修正案表示強烈不滿。該修正案在2007年11月19日的有關議案辯論中獲得通過。他認為動用700萬元進行顧問研究是浪費公帑及政府當局採取的拖字訣手段。

48. 副主席提及政府當局文件附件B，並質疑研究的目的(即建議的"解決方案應對公共開支造成最小負擔")存在問題，因為這樣的方案從盈利角度而言實難以吸引隧道營運商。他又質疑顧問研究的範圍為何是確定一個"盡可能使公眾在交通及財務方面獲最大益處，同時又符合東、西隧專營公司的商業利益"的收費方案。他表示，從中可得出的唯一結論是政府當局打算增加紅磡海底隧道的收費。然而，劉健儀議員認為，副主席提及的顧問研究的目的及範圍是合理

的，因為政府當局有責任審慎運用公帑，而另一方面，也應讓隧道營運商有機會為其投資賺取合理回報。

49. 副主席表示，政府當局不能逃避承認其所犯的錯誤，即高估西隧的交通流量及容許專營公司在未能取得預期回報(根據預測的交通流量計算)時增加收費。何鍾泰議員表示，政府當局根本不應採用"建造 — 營運 — 移交"模式興建西隧。當局理應透過與有關公司合營來承擔部分建造費。他表示，這樣便可避免西隧收費偏高的情況。運輸及房屋局副局長解釋，各條"建造 — 營運 — 移交"模式隧道的收費調整機制是在過往不同的歷史因素和從利息水平及投資機會的角度而言的經濟情況之下訂立的。香港經濟情況在回歸前後的改變及搬遷機場均在不同程度上造成交通流量不均的問題。因此，以今天的目光來評論以往所作的決定可能並不恰當。

50. 葉偉明議員亦質疑是否需要進行顧問研究，因為監察各條隧道及其連接道路的交通流量是運輸署的日常工作。此外，西隧及東隧的有關專營公司亦未必接受顧問研究的結果。他認為政府當局應改而與專營公司商討一項減費試驗計劃，以測試對3條過海行車隧道的車流分布所帶來的實際影響。

51. 運輸及房屋局副局長解釋，顧問研究的目的是確定合理的車流分布模式及可取的收費機制，而此方面須根據詳細研究及比較分析作出。他表示，一如部分學者指出，單單減費可能只會激發被壓抑的需求及導致交通流量增加。他表示，需進行詳細研究才能得出真正有效解決車流分布不均問題的長遠措施。

52. 劉健儀議員對於顧問研究可否真正有助政府當局與有關專營公司就預測的交通流量及隧道費收入達成共識表示懷疑。她認為當局應進行減費試驗計劃，以提供經過測試及可靠的對交通流量實際影響的數據，供政府當局在與專營公司就改善"建造 — 營運 — 移交"模式隧道的使用率的方案進行談判時使用。她又極為關注顧問研究所得出的交通流量預測的準確程度，因為有關預測可能與隧道公司及政府當局各自委聘的顧問以往所作的交通流量預測同樣錯誤。

53. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，雖然政府當局不會排除如劉健儀議員及葉偉明議員所建議一樣進行試驗計劃的可能性，但顧問研究仍應進行，以便為與有關專營公司進行的談判提供基礎。他補充，可考慮在進行顧問研究的過程中，與有關隧道公司合作進行建議的試驗計劃。

VII 其他事項

54. 議事完畢，會議於上午10時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2009年1月22日