

書面質詢

區錦新議員

關於輕軌系統保存維護費用之書面質詢

今年八月十日，本人基於公共利益向行政當局索取未使用之輕軌系統及列車車廂的之保存維護開支的資料，提出：

「本來須於二零一四年全部交貨的輕軌運輸系統，因為輕軌土建工程跟不上，甚至即使到二零一九年輕軌氹仔段通車，還有超過一半的輕軌運輸系統是未用得上。由此而須供應商方面繼續為該批設備進行保管、保養及維護，以確保其在未來進入使用時的安全性。

基於公共利益，本人要求當局提供自二零一四年至二零二零年，供應商公司每年就為該批尚未能付運澳門的輕軌系統設備進行保管、保養及維護所收取的費用。」

今年九月十五日，收到當局的回覆稱：「澳門特區政府與三菱重工於 2011年簽訂《供應澳門輕軌系統第一期行車物料及系統之公證合同》，有關氹仔線的系統設備在2017年第2季已全面運抵本澳及陸續進行安裝測試，而列車則於2018年第4季全部抵澳。此外，用作為氹仔線的備件亦都在2020年至2021年期間分批付運來澳，自2020年3月3日後已沒有就設備的保管、保養及維護再產生任何支付費用。」

對上述的回應，本人深感困惑。首先，本人所索取的資料是「自二零一四年至二零二零年，供應商公司每年就為該批尚未能付運澳門的輕軌系統設備進行保管、保養及維護所收取的費用。」當局的回覆是「自2020年3月3日後已沒有就設備的保管、保養及維護再產生任何支付費用。」那意味着2020年3月3日前是一直有產生費用，那為何當局不能提供自二零一四年至二零二零年三月三日前每年的相關費用資料？

其次，更令人困惑的是，當局在回覆本人之索取資料時，只回應氹仔線的系統設備、列車及備件。眾所周知，澳門特區政府在二零一一年與三菱重工簽訂的《供應澳門輕軌系統第一期行車物料及系統之公證合同》，顧名思義是澳門輕軌第一期之行車物料及系統，而當年的第一期是包括以澳門關閘為起點，經黑沙環，外港，南灣，到媽閣，過西灣大橋，到氹仔現時的氹仔線，全長是二十公里。

而回覆中的氹仔線，僅是九點三公里。即有超過十公里的行車系統是不包括在回覆內的。而至二零二一年三月之後，澳門特區政府就再沒有就設備的保管、保養及維護再產生任何支付費用。如所說屬實，那只是兩個可能，一是餘下之超過十公里的系統物料及列車全都已運送來澳門設地安放，所以再無需向供應方支付費用；另一可能就是這批價值超過二十三億的行車系統物料及列車車廂已無故消失或全部報廢，再不必儲存，因而也不會產生費用。到底是哪一種，當局也有責任澄清。

為此，本人向當局提出書面質詢：

一． 本人今年八月所索取的資料是「自二零一四年至二零二零年，供應商公司每年就為該批尚未能付運澳門的輕軌系統設備進行保管、保養及維護所收取的費用。」當局只回覆自2020年3月3日後已沒有再產生任何支付費用。既然自二零一四年至二零二零年三月三日前是有費用產生的，當局為何不能提供這七年的每年相關費用之資料？

二． 當局在回覆本人之索取資料時，只回應氹仔線的系統設備、列車及備件，卻完全忽略了氹仔線以外的其他系統設備、列車及備件。澳門特區政府在二零一一年與三菱重工簽訂的合同是澳門輕軌第一期之行車物料及系統，而第一期是包括以澳門關閘為起點，經西灣大橋到氹仔北安的全長二十公里的輕軌系統。而回覆中的氹仔線，僅是九點三公里。即有超過十公里的行車系統是不包括在回覆之內。而當局表明從二零二一年三月之後，澳門特區政府就再沒有就設備的保管、保養及維護再產生任何支付費用。那是否這餘下超過十公里的系統物料及列車已全數運回澳門安放？若是，安放在哪裏？當局有能力確保其在未來使用時仍能狀態良好嗎？

三． 基於上述之供應合同其總值達46.88億，若第二個問題答案為否，即這批本來應用於澳門半島及連接氹仔的輕軌系統、價值超過二十三億的行車系統物料及列車車廂，並未運回澳門，那到底現時下落如何？是供應方繼續免費代為儲存，抑或已全部報廢而不必儲存，因而不產生費用？