



理由陳述

特區政府第一期輕軌系統的路線規劃，在二零零九年諮詢定案，全長二十一公里，連接關閘、新口岸、南灣、媽閣，經大橋底層往離島，連接北安碼頭。二零零九年十月，運輸基建辦公室主任李鎮東公開表示，輕軌系統第一期的主體土木工程於二零一零年下半年啟動，二零一四年投入運作，估計開支四十七億。後來打算推出的第二期輕軌系統，經內港連接媽閣與關閘，更可同時改造沿岸環境結構，根治澳門半島舊區水患。

可是，輕軌系統的第一期竟陷於「預算無數，完工無期」。審計署公佈《輕軌系統—第三階段》專項審計報告已經進一步印證「預算無數，完工無期」的事實。二零一四年完全沒有通車，開支由四十二億一再暴增至一百四十多億仍未封頂。第二期輕軌系統更不只延至何年？其實在二零零九年公開表示輕軌系統第一期在二零一四年投入運作之後，在二零一零年已開始陸續出現各種超支延誤，卻只因沒有有效監察機制而沒有及時揭發糾正。

從哪裡倒下，就要從哪裡站起。特區政府新領導層應當在政府過去大量諮詢研究設計規劃工作的基礎上，確定公佈整個輕軌系統第一期（包括澳門半島南段、澳門島北段、氹仔路段、由離島跨海至媽閣等）的完具體站線決定、完工時間表和開始通車時間表，以及立即著手研定輕軌系統第二期及相關沿岸結構整治的方案，在今年內公開諮詢定案，此後，而任何超支延期須主動提交立法會公開辯論解釋。

根據二零一四年諾貝爾經濟學獎得主 Joan Tirole 的分析，政府官僚以單一部門監督專業實體工作，很容易陷於博弈串謀局面。監督者與受監督者只要不把問題揭發出來就免受批評，形成互相包庇榮辱與共的狀態。加上行政官僚與專業領域實體之間資訊不對稱。監察部門反而要依賴被監督實體。因此，必須設雙重監督機制以防弊端。針對澳門特區最大的輕軌系統公共工程投資，應當率先引入機制，讓立法會參與起承擔雙重監督的責任。展望將來，在法制上尚可進一步設定重大公共工程公開設定整體預算及完工時間表提交立法會接受公眾監察，由立法會參與承擔雙重監督的責任，當可興利除弊。

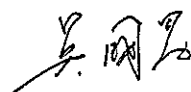
辯論動議

基於重大公共利益，我們根據基本法第七十一條第五項及立法會議事規則第二條B項向全體會議提出辯論動議，並要求行政長官派出相關領域的主管官員列席立法會參與辯論。辯論動議內容如下：

為補救輕軌系統工程「預算無限，完工無期」所揭示的重大漏弊，特區政府應下決心今年內公開設定輕軌系統的整體預算及完工時間表接受公眾監察，而任何超支延期須主動提交立法會公開辯論解釋。

上述動議期請全體會議接納。

澳門特別行政區立法會議員吳國昌



二零一五年二月二日



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

全體會議第 /2015 號議決 (草案)

立法會全體會議根據《議事規則》第一百三十九條第一款規定議決如下：

獨一條

通過吳國昌議員於二零一五年二月二日提出就下列公共利益事項，根據《議事規則》第一百四十條及第一百四十一條規定，進行辯論：

“為補救輕軌系統工程「預算無限，完工無期」所揭示的重大漏弊，特區政府應下決心今年內公開設定輕軌系統的整體預算及完工時間表接受公眾監察，而任何超支延期須主動提交立法會公開辯論解釋。”

二零一五年 月 日通過。

立法會主席

賀一誠