

會議過程正式紀錄

2008 年 6 月 19 日星期四

上午 9 時正會議繼續

出席議員：

主席范徐麗泰議員，大紫荊勳賢，G.B.S., J.P.

何俊仁議員

何鍾泰議員，S.B.S., S.B.ST.J., J.P.

李卓人議員

李柱銘議員，S.C., J.P.

李國寶議員，大紫荊勳賢，G.B.S., J.P.

李華明議員，J.P.

呂明華議員，S.B.S., J.P.

吳靄儀議員

周梁淑怡議員，G.B.S., J.P.

張文光議員

陳婉嫻議員，S.B.S., J.P.

陳鑑林議員，S.B.S., J.P.

梁劉柔芬議員，G.B.S., J.P.

梁耀忠議員

單仲偕議員， S.B.S., J.P.

黃宜弘議員， G.B.S.

黃容根議員， S.B.S., J.P.

曾鈺成議員， G.B.S., J.P.

楊孝華議員， S.B.S., J.P.

楊森議員， J.P.

劉千石議員， J.P.

劉江華議員， J.P.

劉皇發議員， 大紫荊勳賢， G.B.S., J.P.

劉健儀議員， G.B.S., J.P.

劉慧卿議員， J.P.

蔡素玉議員， J.P.

鄭家富議員

霍震霆議員， G.B.S., J.P.

譚耀宗議員， G.B.S., J.P.

石禮謙議員， S.B.S., J.P.

李鳳英議員， B.B.S., J.P.

張宇人議員， S.B.S., J.P.

陳偉業議員

馮檢基議員，S.B.S., J.P.

余若薇議員，S.C., J.P.

王國興議員，M.H.

李國英議員，M.H., J.P.

李國麟議員，J.P.

林偉強議員，S.B.S., J.P.

林健鋒議員，S.B.S., J.P.

梁君彥議員，S.B.S., J.P.

梁家傑議員，S.C.

郭家麒議員

張學明議員，S.B.S., J.P.

黃定光議員，B.B.S.

湯家驊議員，S.C.

詹培忠議員

劉秀成議員，S.B.S., J.P.

鄭經翰議員，J.P.

鄭志堅議員

譚香文議員

陳方安生議員，大紫荊勳賢，J.P.

缺席議員：

田北俊議員，G.B.S., J.P.

涂謹申議員

陳智思議員，G.B.S., J.P.

方剛議員，J.P.

李永達議員

梁國雄議員

張超雄議員

出席政府官員：

保安局局長李少光先生，I.D.S.M., J.P.

財經事務及庫務局局長陳家強教授，S.B.S., J.P.

列席秘書：

秘書長馮載祥先生，J.P.

助理秘書長林鄭寶玲女士

主席：秘書，請響鐘。

(在傳召鐘響後，多位議員進入會議廳)

主席：已有足夠法定人數。會議開始。

議員議案

主席：我現在請蔡素玉議員發言及動議她的議案。

根據《釋義及通則條例》動議的決議案

蔡素玉議員：主席女士，本人謹代表《2008年建築物(垃圾及物料回收房及垃圾槽)(修訂)規例》小組委員會，動議議程所載以本人名義提出的議案。

為了讓小組委員會繼續審議工作及向內務委員會提交報告，委員同意應由本人動議一項議案，延展此修訂規例的審議期至2008年7月9日。

本人謹此陳辭，請各位議員支持這項議案。

蔡素玉議員動議的議案如下：

“議決就2008年5月21日提交立法會會議省覽的《2008年建築物(垃圾及物料回收房及垃圾槽)(修訂)規例》(即刊登於憲報的2008年第125號法律公告)，將《釋義及通則條例》(第1章)第34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第34(4)條延展至2008年7月9日的會議。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：蔡素玉議員動議的議案，予以通過。

主席：是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

主席：第三項議案：延展《2008年電訊(傳送者牌照)(修訂)規例》及《2008年電訊(頻譜使用費的水平)(第二代移動服務)(修訂)規例》的修訂期限。

我現在請單仲偕議員發言及動議他的議案。

根據《釋義及通則條例》動議的決議案

單仲偕議員：主席女士，在2008年5月23日的內務委員會會議上，議員議決成立小組委員會，研究在《電訊條例》下訂立附屬法例，以引入綜合傳送者牌照。

小組委員會在2008年6月6日召開了第一次會議，並認為有需要聽取團體的意見，以及就綜合傳送者牌照的建議費用與政府進行商討。為了讓小組委員會有充裕的時間進行審議工作，本人現謹代表小組委員會動議議案，將該項公告的審議期限延展至2008年7月9日。

主席女士，議案已載列於議程內。謹請議員支持議案。

單仲偕議員動議的議案如下：

“議決就2008年5月21日提交立法會會議省覽的 —

- (a) 《2008年電訊(傳送者牌照)(修訂)規例》(即刊登於憲報的2008年第132號法律公告)；及

(b) 《2008 年電訊(頻譜使用費的水平)(第二代移動服務)(修訂)規例》(即刊登於憲報的 2008 年第 133 號法律公告)，

將《釋義及通則條例》(第 1 章)第 34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4)條延展至 2008 年 7 月 9 日的會議。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：單仲偕議員動議的議案，予以通過。

主席：是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

主席：兩項無立法效力的議案。

主席：第一項議案：立法規管收債行為。

我現在請陳偉業議員發言及動議他的議案。

立法規管收債行為

陳偉業議員：主席，我動議通過印載於議程上的議案，要求政府立法監管收債行為。主席，這個問題過去多年來不斷惡化，提出這項建議的並非我本人，而是由法律改革委員會在 2002 年正式提出。過去多年來，每年其實有數十萬名市民受到收債行為滋擾。

多位議員近日問我，“大耳窿”如何規管呢？黑社會的收債行為如何規管呢？我想向各位議員澄清，這項議案所針對的並非真正的黑社會的收債行為，那些是透過刑事方面的條例進行規管。今天這項議案是要求立法監管那些假冒黑社會的收債行為，或疑似的黑社會收債行為。

主席，我在這個議事堂曾經提出，近年有一個很諷刺的現象，就是香港有許多大財團、大企業、大銀行，包括在香港最有錢、財雄勢大、年賺千億元的銀行，竟然聘用一些收數公司模仿黑社會的收債行為，照辦煮碗，包括把一些字條貼到欠債人的門前，而那些字條跟黑社會的收債字條是一模一樣的。黑社會其實應該向所有這些大銀行、大企業收取版權費。

香港淪落到如斯地步，正正因為政府在這方面缺乏合理監管。政府其實規管不少事情，例如我們昨天通過的《2007 年建築物（修訂）條例草案》，政府連小型工程也要規管。這種收債行為其實是很重大的社會工程，因為受影響的市民眾多，不但涉及欠債人，就是欠債人的家人、鄰居全部也受到影響。有時候，一個人欠債導致一家幾口，包括兄弟姐妹也雞犬不寧，因為被追債的不但是他本人，如果欠債人將哥哥、姐姐、舅父的名字寫下為諮詢人——往往一寫就是 3 個名字——那麼，3 個諮詢人的家庭都同樣受到嚴重滋擾，包括被追上門、接獲追債電話。那些追債的人不但打電話到欠債人家中，甚至打電話到他們工作的公司，令欠債人的親友一旦當了諮詢人，有時候也因而失去工作，這些情況是不斷出現的。

我想讓局長知道，涉及非刑事滋擾的收債個案數字暴增。如果以 2006 年每月的平均數與 1997 年的數字比較，局長，增幅是達到三十八倍。主席，以 2007 年與 2006 年的數字比較，相對地是低了，原因是甚麼？我不知道，數字只是突然暴跌。不過，地區上卻是無日無之出現追債的情況。我的辦事處——荃灣也好、天水圍也好、東涌也好——每天也收到市民就這種滋擾行為作出的投訴。有時候，特別是一些電訊公司，客人的電話帳單只欠百多元，便已經找收數公司滋擾客人，荒謬至此。有些信用卡公司亦很誇張，還款期只過了幾天——只是過了幾天，局長——便已經找收數公司追收。我遇到一宗個案，事主害怕到立即多賠 7,000 元手續費。他欠款兩萬餘元，信用卡公司因為他逾期未償還，所以找收數公司追收，這是上周才出現

的個案。事主向我投訴，由於他恐懼，所以額外多付 7,000 元手續費，因為那是收數公司要收的。

不少這些問題，並非警方循刑事途徑可以處理的。我想局長清楚知道，我現在不是針對那些真正“大耳窿”黑社會的追斬人、潑紅油行為。我多次告訴居民不用擔心，因為如果是香港首富屬下的子公司或香港的超大銀行的收數公司，是一定不會做非法行為的。然而，市民是會恐懼的，他們聽見是收數公司，便會聯想到潑紅油、淋火水、塞鎖匙孔，甚至斬人的行為，因為追債的人所用的術語十分粗魯，電話中的語氣絕不像一間超級大銀行所提供的國際服務般，不會像局長到銀行時所獲得的服務那般好。他們用的是一些粗言穢語，甚至粗口、帶有恐嚇性的詞句，包括“你要小心點，我知道你住在哪裏”、“我知道你兒子在哪裏讀書”。這些語句製造恐懼，收債行為令市民生活在惶恐之中。很多老人家接獲這些電話，或知道家人被追債便不敢回家，這種情況經常出現。

主席，自從 2001 年開始，我在這個議事堂不斷向政府反映這些問題，也曾向局長、律政司反映，但不幸地，政府說沒有立法的需要。政府說沒有需要，理由是即使立法也解決不了問題。我絕對承認立法一定解決不了真正黑社會的收債行為，但卻可以大幅改善這些疑似黑社會、假扮黑社會的卑鄙、卑劣、無良行為，因為是採用一個雙層發牌程序。政府不但要立法規管收數公司，即使收數人也要是持牌收數人。市民一旦有投訴，指出有收數人上門講粗口，政府便可以透過發牌的管制把他“釘牌”，遏止這些不良的行為。

我希望局長真的仔細考慮。我昨天有機會詢問議事堂內不少同事，很幸運，我相信這項議案很大機會將得到這個議事堂內的議員支持。主席，這是很難得的，因為不論是民生問題還是其他問題，政治問題更不用說，過去許多爭拗也很難取得一致意見。如果政府在議事堂通過了這項議案後仍然拒絕立法，政府便是包庇、縱容這些行為，損害了香港的安定繁榮，損害了香港數以十萬甚至百萬計市民的基本權益。我希望局長稍後可以用一些“似人說的話”，向我們交代有關收數行為的問題。多謝主席。

陳偉業議員動議的議案如下：

“鑒於收債行為對不少市民構成嚴重滋擾，更有市民因感到恐慌而自殺，過去多年有關不當收債行為的報案數字每年亦高達數萬宗，而法律改革委員會更在 2002 年向政府建議，將騷擾債務人的行為刑事化，並設立法定的發牌制度，以監管收債公司；基於大量市民受到收債行

為滋擾，而有部分市民更因收債行為感到生命安全受到威脅，本會強烈要求政府應接納法律改革委員會的建議，從速透過立法，監管收債公司及收債行為，以保障市民的生活不受滋擾及威脅。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳偉業議員動議的議案，予以通過。

保安局局長：主席女士，陳偉業議員一直十分關注不良收債行為對市民構成的滋擾，他剛才亦指出，在過去數年，他亦在立法會會議上建議政府透過立法，規管收債公司及收債行為。

首先，我在此必須重申，當局不會容忍不良收債行為破壞社會安寧。為針對性地打擊這問題，當局採取了積極而多管齊下的措施。事實證明，部分措施已取得實際的成效。

大體來說，當局現時透過警方的執法工作及監管機構的行政措施，多方面打擊不良收債行為。首先，在執法層面，現時已有多項法律條文打擊收債公司的違法收債行為。這些條文涵蓋的刑事罪行包括勒索、刑事恐嚇、刑事毀壞和普通襲擊等，這些皆是不良收債公司慣用的收債技倆。警方除鼓勵市民舉報涉及不良收債手法的個案外，亦會以情報為基礎主動作出深入調查。如果收債活動涉及任何違法行為，警方會把個案交由刑事調查隊跟進，依法採取行動。

至於未有涉及刑事成分的個案，警方亦會小心處理。如果收債公司的活動有可能發展至構成刑事罪行，有關個案會被列為“高威脅”案件，交由刑事調查隊跟進調查。大部分非刑事收債案件的舉報均屬“低威脅”個案，雖然這些案件不構成刑事罪行，亦不會升級至刑事活動，但警方亦絕不會掉以輕心。警方會根據情況，密切監察個案、巡查涉案地點或直接介入作出調解等，防止事件惡化或演變成違法行為。

在近數年，涉及與收債活動有關的舉報數字持續下跌，由 2005 年的 20 610 宗下跌至 2007 年的 16 542 宗，當中不論是涉及刑事行為的個案或是非刑事滋擾行為的個案，數字均見大幅回落。刑事案件由 2005 年的 2 355 宗下跌至 2007 年的 1 856 宗，而非刑事滋擾行為的個案則由 2005 年的 18 255 宗下跌至 2007 年的 14 686 宗，跌幅分別為 21.2%及 19.6%，足見警方的執法措施取得了實效。

除了警方的執法工作外，相關的監管機構亦已採取有效的行政措施，打壓不良收債公司的生存空間。例如香港金融管理局（“金管局”）在日常的審查工作中，會監察認可機構有否遵守《銀行營運守則》的要求，規定其必須聘用的收債公司不得採取不正當的收債手段。由 2002 年 3 月起，金管局要求所有認可機構按季度呈報其聘用的收債公司所涉及的投訴數目。自從引入呈報安排以來，有關投訴數目由 2003 年的 717 宗，持續下跌至 2007 年的 103 宗，反映認可機構有採取措施，密切監察其收債公司的收債行為或手法。

此外，證券及期貨事務監察委員會（“證監會”）已向持牌法團（包括從事證券交易、期貨合約交易、提供證券保證金融資及資產管理等法團），發出有關追討債務手法的指引。指引訂明，在追收債務的過程中，不應導致有關人士、其家人或其他人士受到公開的侮辱或騷擾，例如不應在其住所的牆壁張貼欠債通告，以及不應使用暴力或採取任何恐嚇或非法手段。

至於放債人方面，當局已設立發牌制度，由公司註冊處負責處理。香港持牌放債人公會亦已發出《放債業務守則》，要求會員必須確保其收債公司不會從事不當的收債活動。

從觀察所得，基於商譽方面的考慮，即使個別行業未必就收債行為制訂同業指引或守則，各大機構亦有一定誘因，小心選擇僱用的收債公司。一旦出現不良收債行為，這些機構通常亦會終止僱用有關的收債公司。

法律改革委員會（“法改會”）於 2002 年公布《規管收債手法報告書》。當局經仔細研究後，已於 2005 年 9 月就報告書的建議作出詳細回應。法改會其中一項建議是設立法定發牌制度，監管收債公司和個別收債員。

對於立法能否杜絕不良收債公司及其非法行為，我們是有保留的。根據執法部門的經驗，存心違法的經營者為逃避監管，可能根本不會成立受管制的收債公司。至於審慎和操守良好的經營者，即使在現時未有特定的法律監管制度下，也不會從事不良活動。因此，採用立法手段或另訂發牌制度的實際效用，令人存疑。

至於法改會建議把騷擾債務人及他人訂為刑事罪行，政制及內地事務局現正研究及跟進法改會的《纏擾行為研究報告書》，並會在過程中一併考慮與收債活動有關的纏擾行為。

主席女士，政府現時已有一套有效方案，來處理不良收債行為。警方會繼續嚴格執行現有的法例，而相關的金融監管機構亦會密切留意業界有否遵守追討債務手法的指引及守則。我們認為，這些措施既然有實效，便應予支持。

主席女士，我謹此陳辭。待聽取議員就議題發表的意見後，我會再作回應。多謝主席女士。

楊孝華議員：主席女士，收債公司滋擾“債仔”的事件時有所聞，剛剛上星期便發生了“大耳窿”追債而到學校噴漆的事件。這不禁令人再次關注不良收債行為引發的問題，所以今天的議案題目是頗為合時的。

議案內容主要圍繞法律改革委員會（“法改會”）於 2002 年 7 月發表的《規管收債手法報告書》。首先，我們認同法改會的主要觀點，欠債還錢是天經地義的，放債人及其代理人有權採取合理步驟，確保債務人履行還債責任。但是，我們同時亦須確保債務人無須承受不合理的壓力和第三者免受不必要的滋擾。因此，各方面皆有必要在二者之間取得平衡。

關於單獨把騷擾債務人刑事化的問題，我們也留意到，保安局認為並不適宜。政府表示，現行已有多項法例打擊不良的收債行為，例如恐嚇、刑事毀壞等，而警方亦有就收債案件制訂“高威脅”及“低威脅”兩種程序，並制訂相關的跟進措施。例如剛才所說的“大耳窿”收債事件，便可交由警方跟進。

此外，現時亦有多項行政措施監管收債行為。例如香港銀行公會及存款公司公會的《銀行營運守則》，以及香港持牌放債人公會的《放債業務守則》，均要求會員確保其收債公司，不得對任何人在言語上或行動上作出恐嚇或使用暴力，並不得採取騷擾性或不正當的收數手段。

香港金融管理局（“金管局”）亦在 2002 年 3 月起，要求所有認可機構就其聘用的收債公司所涉及的投訴數目提交季度報告。自引入制度以來，投訴數字已由 2003 年的 717 宗，持續下降至 2007 年的 103 宗。可見現有的法規能規管部分不良收債行為，並已令滋擾程度有放緩跡象。

但是，即使如此，不良的追債手法仍時有所聞，不少有關的投訴均關於收債人多番纏擾欠債人，亦有不少例子是騷擾欠債人的家人、同事或僱主，亦聽聞有些例子是外傭欠債，但追債人追討至其僱主，並作出騷擾。這些行為雖不構成刑事罪行，但卻造成莫大滋擾，所以，為了加強阻嚇力，我們也不反對可以研究把騷擾債務人的行為刑事化。

但是，我們必須注意一點，便是追債行為與普通纏擾行為不同，前者只要不涉及刑事罪行及不造成過分滋擾，便不應視作不法活動。如果每天打數個電話便當成滋擾，定會大大損害債權人收債的合法權利，不利於本港信貸

市場的發展。所以，我們在研究立法時，不可過分嚴厲，必須小心界定滋擾行為，以保障放債人合理的收債權利。

不過，我們認為欠債人身邊的人是無辜的，不應被收債人無理滋擾。政府應考慮立法規管，對他們加強保障，把收債的目標局限於欠債人本身，務求做到零滋擾，以保障市民的正常生活。

此外，自由黨亦認為，可以研究以發牌形式規管收債人。這樣或可令行內活動更有秩序及受到合理規範，並可對其他不合法的收債行為作出區分。

主席女士，昨天當我們辯論《2007年商品說明（修訂）條例草案》時，我的演辭中也指出，俗語有云，“法例是用來防君子，不是用來防小人”的。有時候，如果不小心處理，守法者便變成法例的犧牲品，反而小人逃出法網之外。所以，我們決定是否採用發牌制度時，對於這一點我們是有些保留的，但這並不影響我們對這項議案的取態。

我們要特別注意的是，存心違法的收債經營者，特別是由三合會經營的，根本不會申領牌照，而欠缺操守的收債公司亦不會考慮申領牌照，所以我們推行發牌制度時，應要想辦法避免“該管的管不了，不用管的卻管到實”的情況。

主席女士，我謹此陳辭。

李柱銘議員：主席女士，我本來並非這個範疇的發言人，但現在民主黨只有我一人在會議廳內。此外，我記得我第一次進入當時的立法局時，已跟警方高層討論這個問題，現時已是我最後一屆當議員，但這問題仍未談妥。

現在的論據跟我當年的論據一樣。現在其實已有很多法例，我們一定不讓這些人犯法。這是當然的，難道警務處處長會說讓這些人犯法嗎？現在保安局局長又說不會讓人犯法。當然，如果我在他面前拿刀刺傷人，他當然會拘捕我，但那些人不是這樣做，他們的行為很精靈，不是所有人也能清楚看到他們犯法。他們會待沒有人來的時候潑紅油，那怎麼樣？這是否犯法呢？最糟的是大家看不到他們行事，但卻知道是誰做的，因為受害人接着會收到信息，說要他快些還錢，否則後果會更嚴重。很明顯，受害人會知道，因為他自己欠債。這些行為和手法便是這樣。

最要命的是他們很多時候會弄錯了，把同名同姓或姓名差不多的人弄錯，又或是把地址弄錯，因而令很多人受到這些騷擾。陳偉業說得很好，現

在最大的問題是的確有很多法例規管，不讓人犯法，但這些行為事實上是以倍數增加，多年來也在增加。這反映了現行法例不足，未能解決問題。這社會是否要因為警方繼續對自己的法律和執法者有信心，所以我們的政府便甚麼也不做呢？這便是問題所在。

局長說他對立法存疑，他說因為這些收債公司不會登記。好了，如果不登記，如果法例規定凡沒有登記而做出這些行為的便是犯法，這便很容易處理，可以立即拘捕他們，無須證明那麼多。由於他們沒有登記，不受管制，如果在管制之外他們做相同的事情，即收債，警方便可立即提出檢控，這是很容易入罪的。這麼容易的事，為何至死也不做呢？我真的不明白。我們現在的政府經常說要以民為本，如果我們這個立法會今天以絕大多數票通過要求政府立法但政府仍不做，便是與民為敵。多謝主席女士。

劉江華議員：主席女士，自古以來，欠債還錢理應是天公地道。不過，單憑這句說話，不代表債主就可以任何方式追債，要求欠債人還錢。例如每天早上，在門口前面貼上六七條還款通知書，又或每天凌晨都在電話留下一段段追數留言，這些行為令人困擾，亦令家人驚恐，試問這樣追數，又是否天公地道呢？

翻開報章，我們間中就看到一些追債新聞，有時候是在門口潑紅油、有時候是鐵鏈鎖閘、有時候是通街尋人，收債人用盡法寶、各出奇謀，目的就是要透過這些滋擾與纏繞行為，令欠債人或他們的親友感到尷尬，不勝其煩，最終迫他們盡快還錢。

在收債人來說，用這種屬於輕微罪行的滋擾手法追數是最有效，而且本小利大。首先，所謂有效，是指在成功收數之餘，又不容易被警方拘捕，原因是不少受害人覺得這些追債行為雖然很滋擾，但又認為報警有時是無用，所以都不會通知警方。其次，即使報警，又因為欠缺證據，又或當事人基於人身安全等考慮，最後不願意追究上庭指證，都會不了了之。

此外，所謂本小利大，是因為現時追收債務的制度，是收債人可以跟公司分佣，一般來說，是按收回債款的 3%至 4%作為佣金。在這種誘因下，為求快快收錢，收債人定當竭盡所能，“打好呢份工”，盡快成功追債。

其實，除了黑社會張羅大鼓，持刀追債或縱火收債這類窮兇極惡的行為外，市民更多時候要面對一些沒有那麼嚴重的滋擾性追債手法，當中造成的困擾相當痛苦。試問貼大字報公告某某欠債、不斷打電話問你“食咗飯未”，以及親自家訪“噓寒問暖”，提醒你多穿衣服，既無任何威嚇言行，

又無人身攻擊，只是好像一個暗戀你的人，經常出現在你上班或居所附近，對於這些行為，警方又怎可以用打擊刑事罪行的方式來阻止呢？所以，我們認為在法律上界定清楚何謂滋擾、何謂不妥當的收債手法，並且訂立法例，才是照顧到市民所真正面對的做法，令市民安心。

政府一直拒絕建立發牌制度，理由是經營良好的收債公司，會以正當的收債手法行事，而違法的收債者，無論有沒有牌照，都會繼續進行非法放債和收債活動。這聽來好像是大有道理，但其實是一條大有問題的道理。我們當然不會妄想單憑立法，就即時可以規管或杜絕所有違法行為，便是否因為不能夠規管所有違法行為，就不用立法呢？將立法原意本末倒置，這個道理當然不通。

其實，我們認為發牌制度的好處，是可以分別透過外部及內部監察規管，以及禁止違法的追債行為再發生。從外部監察方面，發牌制度可以作為一個明確的識別機制，有牌公司可以放債，無牌公司就不可以，而政府所指的違法收債者，如果不是按法例領取牌照，他們所進行的一切追債活動都屬違法，警方可以不理是不是輕微滋擾，都即時可以封鋪拉人，無須依賴舉證嚴謹的刑事法例。相信這個阻嚇的做法是會非常有效。

在內部監察方面，引入發牌制度後，收債公司就要監察及確保他們的僱員，即收債人，第一，不能夠是黑社會分子；第二，不能夠進行任何不當的收債活動，否則就會直接影響公司續牌的申請。雖然我們不能夠確保他們一定會有效自我監察，但這個發牌的框框，最少會成為一個限制性的枷鎖，不容他們忽視。

事實上，要全面打擊這類非法收債行為，市民所需要的不單是一項清晰法例，而是一個有效規管及完善的放債行業的制度。所以，我們期望政府能夠認真聽取法改會及立法會，以至整個社會的聲音，建立發牌制度，從善如流。多謝主席女士。

主席：是否有其他議員想發言？

何俊仁議員：主席，我相信，與收數公司或跟收數公司有密切關係的財務公司曾有轆轤的人，一定會包括在地區內設有議員辦事處的議員。他們每次在地區會見市民，也會接到一定數目的這類投訴。我必須指出，這類收債行為當然並非始於最近數年，其實已煩擾了我們的社會最少 10 年或 15 年。我們感到非常遺憾的是，直至今天，政府似乎仍沒有甚麼有效的方法處理。主席，我自己更身受其害，我不是因為欠債要被“大耳窿”追討，而是因為我協助這些人。

我曾接過一宗個案，當事人不單遭人收數，他在貸款時更被騙簽署物業的所有文件，包括屋契及法庭文件，原來借方已預先寫了告票和同意交樓文件等。我介入協助後，法庭很快便已禁止財務公司及收數公司強行把物業出售，而當事人已因受驚而搬離抵押了的居所。我接辦案件後，官司方面也頗順利，但我的律師樓竟然在一天內接到四五百個恐嚇電話。我當然第一時間報警，當警員到來調查時，也協助接聽電話。對方在電話上說“你說是警員，你先說是甚麼編號、甚麼級數！”接着，大家也知道是問候的語言，毫不客氣地同樣讓這些警員“享受”。

最後的結局如何呢？警方很快便追查出來源，原來是灣仔一間寫字樓內出租予一間公司的一張寫字檯，而致電的人只利用街頭售買的電話卡來打電話。雖然警方最後能拘捕打電話的人，可能令他入罪及監禁數星期，但也很難把他背後的整個集團繩之以法。從整宗事件可看到，打滋擾恐嚇電話的人及他代表的收數公司，以至財務公司均有勾結的。大家也能看到，背後一定有很大的集團經營這些生意，而收數公司有很多名稱，每次也用不同的名稱。

警方要進行規管，我相信並不是容易的事。可是，他們的活動是有一定模式的。如果警方表示無能為力，任由他們這樣做，這些事件便將會無日無之，不單是收數公司，財務公司更是肆無忌憚，以很多不合理及不合法的方法來詐騙及欺壓普通市民。他們最後得逞，並非依靠法庭的程序，而是依靠威脅的程序，以恐嚇及滋擾的方式迫當事人把財產交出，包括我剛才所說的個案，當事人一家要自行搬離已抵押的居所。

因此，局長不能說他們無能為力。在 1990 年代中，我最初接辦這些案件時，確實有不少銀行利用收數公司。後來，我與香港金融管理局（“金管局”）多次舉行會議，也曾處理很多投訴。據我所知——如果我理解錯誤，陳偉業當然可以告訴我——現時大部分銀行似乎也不敢再用收數公司，如果有例外，我一定不會客氣，與金管局再商討。我記得當時涉及一間很著名的銀行，正如陳偉業議員所說般，其做法真的使我很驚奇，為甚麼可以不僱用律師而利用這些方法收數？但是，現在繼續縱容這些行動的貸款人，我相信全部是一些有背景的財務公司，他們收取的利息接近法律的極限，即差不多是“大耳窿”，但仍然是合法的範圍內。他們收債的方法層出不窮，劉江華剛才已經很生動地描述過。

主席，對付這類公司當然沒有最有效的方式，可以像靈膏妙藥般藥到病除，但政府須表示決心，而發牌規管的不單是收數公司，還包括財務公司。由於現時很多財務公司並非由金管局規管，很多貸款人牌照，即 **money lender's licence**，全部由警務處規管，而警務處並沒有一個良好的監管制度，沒有所謂 **prudential regulation** 的方式，甚至沒有審查申請牌照的人士，這是

最大的弱點。當局不要告訴我，由於監管不到，所以便全部放鬆。如果是這樣，對於外圍賽馬，便不要利用不作規管，會更難控制這藉口來加以規管。現時的情況便正正如此。

因此，作為負責任的政府，在看到很多基層市民所面對的困境，便應作出負責任的行為，作出規管的決定。

主席：是否有其他議員想發言？

余若薇議員：主席，我代表公民黨支持今天陳偉業議員提出的議案。

正如很多同事所指，這個問題已纏擾香港很久，曾經有一段時間，我聽到聘用這些收數公司的機構包括銀行，甚至律師樓。他們當然是覺得這間收數公司有足夠的保證，所以才聘用，但事後卻發現出現了很多投訴。在地產代理管理局方面，我也看到他們就聘用收數公司向地產代理發出一定的指引。

政府的立場是，只要有刑事行為，便一定會採取行動，這是不足夠的。在香港，要證明一些行為觸犯刑事法例未必容易，而且即使政府提出檢控，在舉證責任和各種保障方面，很多時候也須有證人，而這些證人未必有足夠的能力在這些刑事案中提供證據來作出指證，並在毫無疑點下檢控有關收數公司的有關人物。就這類行為，政府應考慮盡快進行立法規管，訂立發牌制度。

其實，從多方面來說，這都是對社會有益的，主席。這不單對一些現時被追債的人或其家人有足夠保障，對於收數公司也有好處，因為可辨別哪些公司是守法的，哪些卻有黑社會成分、不法成分或接近黑社會的成分。一些經營正當業務的公司，如果想將一些拖欠已久的債務，以批發的形式交由一間收數公司收取，從經濟角度考慮，這類行為是必須的。對於這些商業運作的公司，他們也希望把這些債務轉讓給收數公司的做法不會影響其商譽。如果這些收數公司均是持牌的公司，在選擇收數公司時，便會有指引和可以識別。對整體社會而言，這種規管和發牌制度的確有一定的需要，也帶來多方面的好處。

主席，有很多發牌制度也要求負責人沒有刑事紀錄和行為良好的，即英文經常說的 **fit and proper person**。如果有發牌制度，便可附加這些條件，訂明收數公司的負責人要符合某些條件，而公司的運作也要符合某些條件，例

如一定要備有詳盡的紀錄，包括每名員工收數時的行為、時間及所用的措辭。如果員工在這方面的紀錄有欠詳盡，也可能會違反發牌條件。

此外，正如剛才何俊仁議員指出，在追尋有關人等時，會發現連電話卡也找不到，或地址也欠奉。如果有了發牌制度，便可以規管經營收債業務的公司須登記固定的地址和聘用固定的員工。所有資料均要登記，通訊方法也須有規定。這些都是一些所謂 **paper trail**，即一些紀錄，如果有投訴時可以追查。這對收數公司、市民或聘用這些收數公司的人而言，都有保障。

主席，就政府而言，這類發牌制度不會牽涉太多額外的工作，也可在收取牌費時收回成本，這是政府最樂於看到的。主席，我不明白政府為何那麼抗拒在有需要的地方盡快立法，設定發牌制度，在多方面訂明刑罰，包括我剛才所指的條件和詳盡紀錄。這樣，在紀錄不全或所提供的資料不準確的情況下，便可處以罰款，甚至監禁，最後當然可吊銷其牌照。

主席，在香港社會的很多法例中，這類發牌制度是很普遍的。我們認為政府在很多範疇都須有這制度，例如我們經常提及的動物權益，包括售賣寵物或提供寵物的飼養服務。社會上其實是有這些需要的，但政府的有關部門很多時候互相推卸，把責任推給警方。主席，我希望政府或局長今天聽到議員就這問題的一致看法時，可盡快進行諮詢，將發牌制度建立起來，使整體社會、有需要收債的公司和有需要作出這些追債行為的公司，都能夠有足夠的保障。多謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

周梁淑怡議員：我們今天辯論的這項議題，已不是一項新的題目。我們在議會或事務委員會，也會不時就這項議題進行討論。

事實上，我相信大家的立場都很清晰。一般來說，對於這些越軌的收債行為，大家都感到很討厭，認為應該予以打擊。但是，議員跟政府的看法可能有點不同。以往，當談到要發牌規管的時候，自由黨往往都會有所保留，我們經常擔心發牌規管可能會很繁複，又或難以劃定界線，而一旦要發牌規管，便須清楚劃定界線。追債行動的界線，事實上是頗難劃定的。

坦白說，對於那些無論如何也不肯償還債款的欠債者，難道多撥數個電話給他，便一定是不合法的嗎？事實上，雖然我們看到這方面的投訴數字近年有下降的趨勢，但一些極不受歡迎的行為或不妥當的行為，事實上仍然繼

續發生。雖然數字是有所下降了，但這些行為所造成的擾民程度及對市民的威脅，尤其對那些經濟環境不佳的居民所帶來的威脅，確實是存在問題。

對於應否發牌的問題，我當然希望政府能夠積極考慮議員的意見，在極度的情況下，我們認為的確應該考慮。可是，按照政府的說法，即使不發牌，守法的公司也不會採取騷擾的行為，但不守法的公司可能連牌照也不會申請。儘管如此，政府始終要訂定一條界線，以辨別有牌和無牌的公司，而對於無牌的公司，政府更應加以嚴打。如果在這個問題上無法達成共識的話，我擔心爭拗會持續下去。雖然同事要求政府切實考慮這事，但即使政府願意考慮，我相信亦須用一段時間。

在這個過程中，我覺得政府同時要檢討一下，不論是對有牌或無牌的公司，現時的對付手法是否足夠呢？根據我曾代表一些來向我求助的人的經驗，在這些人當中，有些其實是有商譽的殷實商人，他們不是欠下甚麼債項，可能只是牽涉一些錢銀糾紛，例如所託非人或在生意上遇上不好的夥伴或對手，在雙方有爭拗時被對方指控欠債，結果被人四處派發傳單指他們欠債。可是，派發傳單這種做法又不是正式的刑事恐嚇，甚至不是潑紅油，只是四處派發傳單而已。

我認為最妥當的對策當然是報警，便替他們找來合適的人來協助。第一次，當然得到很好的招待，因為我找到當區的高層，告訴他有關的情況，他便替我們找來處理該類案件的警務人員。但是，問題接着便出現了，當這人直接聯絡時，卻找不到該名警務人員，而傳單卻仍然四處派發。我覺得這情況似乎反映了一件事，便是在警察眼中也是有一道界線的，在這道線之下，便構成刑事恐嚇，但在這道線之上，他們便認為這只是錢銀糾紛。以公關來說，他會表示幫忙，但可能只是敷衍了事。我希望局長可以在這方面再研究一下，究竟執法部門有沒有認真處理這些事情，幫助這些苦主呢？

大家都知道，這些行為會為受害人帶來很大的精神困擾，究竟這道界線要如何劃定呢？當然，如果界線模糊的話，便會難以執法。但是，既然那些收數公司可以不斷地騷擾欠債者，政府也可以相同的手法來對付這些不斷騷擾別人的人，便是不斷地向這些收數公司進行調查。為何現時仍然有這麼多聲音對這方面表示不滿呢？我覺得這是反映出現有的執法行動並不足夠。

所以，不論政府最終是否接受議員就發牌或不發牌提出的意見，但這並不表示一旦作出發牌規定，便期望這問題能夠完全解決，這始終有賴我們的執法人員妥善地協助這些受害人。

謝謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

保安局局長：主席女士，我剛才很仔細聆聽了各位議員的發言。首先，我感謝各位議員對議案提出寶貴意見，並且尊重各位議員對這項議案的立場。其實，政府跟議員一樣，非常關注不良收債行為對市民產生的滋擾。我不大同意何俊仁議員所說，警方是無能為力，我覺得這句話說得太重了。其實，在過去數年，政府及各相關監管機構所採取的有效措施，在遏止不良收債行為方面，已取得一定成效。自 2005 年，與收債活動有關的舉報數字，不論是涉及刑事行為的個案或非刑事滋擾行為的個案，均見持續下跌。今年首 4 個月，即 2008 年 1 至 4 月，我們接獲的投訴個案有 5 086 宗，相比 2007 年 1 至 4 月的 5 232 宗有所減少，其中刑事罪行的個案，由去年的 632 宗減至今年的 587 宗。

正如我在開場發言時已經指出，現時有多項法律條文，例如針對勒索、刑事恐嚇、刑事毀壞和普通襲擊等刑事罪行的條文，能夠有效打擊收債公司慣用的不良收債手法。警方一直嚴格執行有關法例。所有懷疑涉及刑事成分的案件，都會交由刑事調查隊作深入調查，如果有足夠證據，警方一定會提出檢控，絕不姑息。

違法的收債行為，往往與三合會或高利貸集團有關。警方會因應情況，以情報為主導，主動對個案作出調查，透過掌握違法集團或非法收債活動的營運模式，加強打擊不法活動。此外，警方亦不時聯同澳門及內地執法機關，執行聯合反黑活動，針對性地打擊跨境高利貸及違法收債活動。這些執法行動，大大有助打擊高利貸集團及相關的不良收債公司。

此外，警方亦已制訂一套周詳程序，處理非刑事收債案件的舉報。警方會按每宗舉報個案的債務起因，或收債公司的背景等因素作出評估。收債活動如果有可能發展至構成刑事罪行，個案會被列作“高威脅”案件，交由刑事調查隊調查。其他“低威脅”的案件，亦會由當區警員密切監察個案的發展，在巡邏時特別留意涉案地點，並會不時檢討個案會否升級為“高威脅”個案，以便能及時採取適當行動，避免事件惡化或演變成違法行為。我相信警方對於這些收債違法行為，不會好像周梁淑怡議員所說般，敷衍了事。

當局對於打擊不良收債行為不遺餘力。不過，警方的有效執法，還得依賴債務人或受害人與警方充分合作。受害人如果因為種種原因（例如不想讓家人、商業夥伴或其他人知道其債務問題或欠債原因）不願意報案、提供資

料或辦理認人手續，將會令警方難以繼續進行調查或提出檢控。因此，我們鼓勵受害市民向警方舉報個案，並且與警方合作，提供一切所知資料。

為了從源頭着手，壓縮不良收債公司的生存空間，警方及各有關監管機構已採取了多項有效的防範措施。近年，警方透過傳媒，大力呼籲市民留意及舉報非法收債活動，同時亦在各住宅物業派發宣傳單張，並且與公共屋邨及私人屋苑的管理公司聯繫，防止高利貸集團在屋苑及大廈範圍內進行宣傳及展示廣告。警方亦會尋求個別債務人所居住屋苑的管理公司或保安公司的合作，加強留意和防止收債公司在屋苑內進行的違法行為。

至於監管機構方面，香港金融管理局一直監察認可機構有否遵守《銀行營運守則》，並由 2002 年 3 月起，要求所有認可機構按季度呈報其聘用的收債公司涉及的投訴數目。證監會亦已向持牌法團發出追討債務手法的指引。此外，當局亦已就放債人設立發牌制度，而香港持牌放債人公會亦已向業界發出《放債業務守則》。這些措施已證明是有實際成效的。

除打擊不良收債活動外，當局亦十分關注有債務問題人士的需要。現時，全港各區共設有 61 間由社會福利署或非政府機構營辦的綜合家庭服務中心，為有需要人士提供輔導和福利支援，協助他們解決困境。當局亦會根據個案情況，為有房屋需要的負債人士提供房屋支援，或轉介他們向房屋署申請體恤安置或申請遷移。

多位議員剛才都提出了問題的一個重點，便是我們現在已有足夠的刑事條例打擊這些觸犯了刑事罪行的收債行為，可是，有些不良的收債公司現正以一些纏擾手段，即非刑事的行為來追收債項。我們認識到，這問題我們是必須處理的。其實，在 2002 年公布的《規管收債手法報告書》提出了 3 項具體建議：第一，建議訂立一項騷擾債務人及他人的刑事罪行；第二，為收債公司發牌（這點我剛才已經說過）；及第三，應不時檢討互通個人信貸資料的做法。

當局已詳細審議各項建議，並於 2005 年正式作出回應。我們其實做了很多工作，包括就第三點“應不時檢討互通個人信貸資料的做法”這方面，政府已經就有關的問題制訂指引，各個財金機構已有指引。至於關於《纏擾行為研究報告書》，我們正在跟進為此立法的建議。現在，政制及內地事務局已承諾會在研究法改會這份報告書時，一併考慮將追債的纏擾行為一併納入將來考慮立法的範疇內。我們會在訂出未來路向後，會向立法會的民政事務委員會匯報。

何俊仁議員：主席，可否請局長重複他剛才所說的話？他說政制及內地事務局會負責研究甚麼呢？

保安局局長：這個政策範疇現在已撥歸政制及內地事務局負責。以前是由民政事務局負責的，但由於我們去年委任了一些新局長，所以內部的工作有了新安排。現在這個問題已撥歸林局長的政策局負責。

何俊仁議員：主席，局長可否再澄清，為何會跟這個政策局有關係呢？我們現在談論的是纏擾行為和收債行為，為何會跟政制及內地事務局有關呢？

保安局局長：這是因為我們在去年重新分配數個政策局的工作時，把這部分本來由民政事務局負責的工作，撥歸政制及內地事務局接手。

法改會認為信貸提供者及其代理，有權採取合理行動追討債項。我們同意這一點。因此，在制訂打擊不良收債行為的措施時，一直力求取得恰當平衡，一方面保障債權人收債的合法需要，另一方面確保債務人無須承受不合理的壓力，而第三者則免受不必要的滋擾。我們認為現行的安排，除了我剛才所說的纏擾行為外，能達致恰當的平衡。

然而，政府明白市民對問題的關注。我們會密切留意情況發展，並會因應政制及內地事務局就上述有關《纏擾行為研究報告書》的研究結果，考慮是否有需要進一步收緊其他現有的法例的規管，予以配合，確保因拖欠債項所引起的問題得到全面處理。

主席女士，我謹此陳辭。

李柱銘議員：主席，局長可否告知本會，如果這範疇是由政制及內地事務局負責，為何現在該政策局沒有官員在席呢？

主席：這是一項很好的問題，但我要考慮這是否保安局局長剛才發言的一部分。李柱銘議員，你可否運用你的智慧，把你這項問題跟保安局局長剛才的發言拉上關係呢？

李柱銘議員：在他回答何俊仁的問題時，我已想到這項問題，而在我提出這項問題時，他尚未坐下。

主席：保安局局長，就你剛才的發言，你是否還有補充？

保安局局長：主席女士，今天是由我代表行政當局出席這項議案辯論。如果我可以回答李柱銘議員的問題，我是很樂意回答的，但我真的無法回答他剛才的問題。

主席：或許這樣吧，請保安局局長把議員這項提問向政制及內地事務局反映，希望日後有機會，政制及內地事務局的官員可以在本會或本會轄下的其他委員會向議員解釋。

保安局局長：主席女士，我會這樣做的。

主席：陳偉業議員，你現在可以發言答辯，你有 6 分 45 秒。

陳偉業議員：主席，不知道政制及內地事務局局長“林公公”是否得悉我計劃修正李永達議員的議案，要求辭退他，因而今天沒有膽量前來。

主席，局長剛才說的最後部分，令很多議員感到相當震驚，便是為何纏擾的問題——我在這議事堂跟進這個問題差不多已有 8 年——突然改由政制及內地事務局負責呢？即使這問題改由另一政策局負責，或是政府決定為纏擾行為立法，我也可以很清楚地告訴局長，這依然無法解決和改善追債行為所構成的問題。雖然局長已準備了演辭，但卻完全沒有回應我的發言的重點，我開宗明義說這是非刑事化的滋擾問題，是涉及疑似黑社會手段的問題。

局長剛才說一些認可機構，包括金融管理局和銀行均已發出指引，而且有關的指引很有用。可是，局長，這正是問題的癥結。如果這些指引是有用的話，政府便可以利用這些指引制定法例，加強監管，那麼問題便得以改善了。然而，政府卻認可這問題的嚴重性，對嗎？警方在 2005 年所接獲非刑事滋擾的投訴有二萬六千多宗，去年已跌至一萬多宗，其中一個原因是市民

沒有信心。我可以很清楚地告訴局長，不但市民沒有信心，甚至追債人也知道警方無能。有一名市民對我說，曾有追債人致電說要追債，於是他回答要他們不要再致電給他，因為他會報警，那追債人竟叫他儘管報警，因為警方是“廢”的。局長，這是直接引述追債人的用詞。所有追債人和追債公司皆知道警方在這問題上是“廢”的，因為他們根本完全沒有任何“把柄”可以讓警方提出檢控或採取任何行動，情況真的是最清楚不過。如果追債人對欠債人說“你要小心，我知道你的子女在哪裏上學，也知道你在哪裏上班”，警方又可以做些甚麼呢？很明顯，現時的機制是完全沒有用的。

局長說銀行方面可以作出改善。我承認在過去兩年所處理的投訴中，涉及大銀行的投訴是減少了，但涉及“邦民”和“電訊盈科”的投訴數字卻如火箭般飆升，局長。市民已經再沒有興趣向警方投訴了，因為他們知道這是沒有用的。現時，香港的高層都似乎患有一種流行病，便是自閉症，由一個傳染另一個。最初是“林公公”染病，接着是陳德霖，現在則是保安局局長。局長已完全跟社會脫節，完全無法感受市民的苦楚，也完全察覺不到問題的嚴重性。即使局長說投訴數字已大幅減少，但每年仍有一萬多宗，即有一萬多名市民被非刑事滋擾，有一萬多名市民因為這問題而向警方報案，這證明局方的指引仍未全面改善。局長不可以在政府總部內自閉，把自己關在鐵閘後說沒有問題的。

我或可嘗試組織一支追債隊伍，專門針對政府高層，仿效那些非刑事纏擾行為，打電話給他們的妻兒，要求局長盡快立法。待我成立這支隊伍後，我會在深夜 12 時打電話給他們，然後又在早上 7 時打電話給他們，甚至聯絡他們的孫兒，要他們請求外公或祖父盡快立法。除了找局長之外，我也會找其他局長，甚至曾蔭權的兒子或孫兒，完全仿效那些手法。我呼籲全港受追債行為影響的市民，對我們的政府高層進行類似的非刑事滋擾行為，例如叫他們要小心一點，並說已經知道他們的孫兒在哪裏唸書，可能會找上他們的孫兒和孫兒的朋友，且看看他們會有甚麼感覺。他們位高權重，年薪動輒四五百萬元，時刻有保安和車輛隨行，自然坐得安寧。可是，那些小市民——我已說過很多次，那些老人家怕得晚上也不敢回家，只能在街上遊蕩。有些老人家更怕得要把所有“棺材本”拿出來為兒子還債。在法律上，追債人是沒有權這樣做的。現在的銀行和信用卡公司真的是壞透了，因為有些十多年前的債務，在法律上已是不能作出追討的了，但不知為何它們以往不追討，現在卻找收債公司追討十多年前的信用卡欠款。有人要求它們提供證明，但它們卻拒絕。

我在昨晚 9 時半接獲李先生的一份傳真文件，他投訴由渣打銀行委任的一間“高柏信用管理有限公司”，對他說了一些令人感到不安及驚恐的說話及語句。這些便是局長所說有指引的收債公司和有證監會監管的大銀行——

是渣打銀行。這份傳真文件是昨晚 9 時半接獲的，內容是投訴銀行的手段。這名事主跟銀行商討條件，但銀行卻不跟他商討，因為已經找了收債公司向他們追討，所以不想跟他談。這樣做也行嗎，局長？局長說問題已有改善，我並非質疑局長的誠意，但我覺得局長過分自閉，只聽圍繞在他四周的人所說的好話，卻完全漠視社會的問題和社會羣眾面對的苦困。局長，市民都在面對這些苦困，所以如果政府高層繼續自閉，政治災難和危機將會一個接一個的不斷出現。如果政府仍然拒絕立法，我一定會發起對政府高層進行非刑事滋擾，並呼籲全港被收債人滋擾的人向政府高層發動這攻勢。多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：陳偉業議員動議的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

主席：第二項議案：削減車用燃油稅。

我現在請劉江華議員發言及動議他的議案。

削減車用燃油稅

劉江華議員：主席，我剛才聽到陳偉業的發言，我感覺到他的血壓節節上升，就好像現時的油價般，因此，油價的問題也要關注。

今時今日，油價暴漲的問題已席捲全球，油價由 6 年前每桶 20 美元，升到今年接近 140 美元，而且升勢仍然凌厲，一些經濟分析員更預測，油價在未來 12 個月可能升至每桶 200 美元的水平。

油價高企，世界各地，包括西班牙、法國、印尼，泰國等地方，皆持續爆發大小規模的民眾示威和罷工等工業行動，無論運輸物流業、旅遊業、漁業或航運業等，均面對着一個很艱難的時期，而這個難關，亦不單是幾個行業的難關，油價高企除了直接引發通脹外，亦涉及複雜的民生及經濟問題，很容易引起民怨。

就以運輸業為例，說的不單是貨櫃物流業，同時亦包括運送水果蔬菜，或冰鮮食物等食品公司。以西班牙為例，運輸業一罷工，立即觸動所有市民的神經，人人恐怕產生“糧食慌”問題，於是人人往超級市場搶購食物，雖然最後糧食供應沒有問題，但試問食物價格又怎會不飆升呢？如果出入口運輸成本繼續增加，最後受影響的，必然是全港市民。

此外，受油價影響的，還有接送學生的校巴、保母車、速遞公司、旅遊巴公司，甚至送蒸餾水公司等，各行各業事實上亦須面對油價飆升的問題，所說的不是 1 元數角的數字。看回車用柴油的售價，在兩年前只不過是 8 至 9 元，在今個年度雖只過了半年，但已經增加了 8 至 9 次價，歐盟 V 期柴油最新價格，已升至每公升超過 11 元。兩年內升幅超過四成，在這種情況下，各行業的經營者為了維持利潤，必定只能選擇將上升成本轉嫁消費者身上，以致商鋪要加價、乘客要付較昂貴的車資、市民的支出增加，全港市民無一幸免。

主席，上述所說的油價問題已經非單一事件那麼簡單，是牽連甚廣關乎社會穩定的大事，油價高企引發通脹加劇，柴、米、油、鹽，甚麼都加價，本港 4 月份最新通脹數字已超過 5%，是過去 10 年以來的第二高。如果當局再不正視的話，將會造成嚴重的問題。特首曾經說過，會在 10 月份的施政報告有所回應。可是，以我看來，10 月已經太遲，政府應該立即採取措施，作出回應，而豁免柴油稅可以是第一步。

最近，曾經有一位經營貨櫃運輸業的東主對我說，兩年前，他的公司在油價方面的支出，大約佔營運成本 12%；最近因為油價節節上升，已經佔成本 30%甚至 40%。又有小巴經營者表示，旗下 60 輛小巴，3 年前，每月油費支出合共大約 80 萬元，但現時已經升到每月 120 萬元，以此趨勢，小巴加價壓力越來越大。最後，受害的又是否市民大眾呢？所以，有些人以為今天的議案辯論只是為了業界的利益，其實，這種說法並不全面，大眾利益才是焦點；亦有人認為，面對早前一些司機的激烈行為，政府不應該低頭。我認為偏激的行為固然不值得鼓勵，但如果因為個別的偏激行為，而忽視廣大市民的困苦，又豈不是另類的偏激思維？作為政府，小問題可以輕輕放下，但公共利益才是大前提。

再者，我想指出另一個問題，而當局是責無旁貸的。政府在去年 12 月推出歐盟 V 期車輛，柴油稅可獲減半的優惠，以鼓勵業界換車，不過，現實的情況是，當政府仍未立法強制使用零硫的歐盟 V 期柴油，當全世界還未全部轉為 V 期汽車時，本港市面上大部分油站已經沒有超低硫柴油供應，而歐盟 V 期柴油售價的加幅亦高於超低硫柴油，結果，明明未轉車，也間接被迫購買貴油；加上業界反映，零硫柴油的耗油情況比較普通柴油更厲害，油貴了，購買的燃油又多了，業界的無奈和怨氣是可以理解的。

除了柴油稅外，我想談談另一個焦點，便是削減一半無鉛汽油稅。無鉛汽油稅率對上一次變動已是 10 年前，當年國際油價每桶大約 20 美元，正如我開始時所說，今時今日升幅已有四倍半；沒錯，私家車車主大部分是中產人士，不過，這羣中產人士面對油價飆升，以至在百物騰貴的通脹環境下，他們既交稅最多，但又甚少在政府福利下受惠，政府的房屋津貼又不惠及他們，大部分更正在供樓，在這樣的環境下，我們是否可以紓緩一下他們的經濟負擔呢？再者，對一些居住在偏遠地區的人士，駕駛汽車是必需品而非奢侈品，政府指私家車不是“搵食車”，但不少人要駕車“搵食”的，政府不能忽視這個現實。

主席，民建聯先後提出了一項議案及修正案，目的是可以讓政府有一個選擇，但看來整個議會已有一致的聲音支持全面豁免柴油稅，我們認為政府應該盡速回應。民建聯期望特區政府不要再“慢兩拍”，要加快一點，減少民間的怨氣，維持社會的穩定。多謝主席。

劉江華議員動議的議案如下：

“鑒於國際油價屢創新高，本會促請特區政府將無鉛汽油稅及歐盟 V 期柴油稅削減一半，以紓緩通脹及油價持續高企對市民和業界構成的壓力。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：劉江華議員動議的議案，予以通過。

主席：有 5 位議員準備就這項議案動議修正案。本會現在就議案及 5 項修正案進行合併辯論。

我會先請王國興議員發言，然後請馮檢基議員、陳鑑林議員、劉健儀議員及單仲偕議員發言；但各位議員在現階段不可動議修正案。

王國興議員：主席女士，隨着環球通脹加劇，亦令香港本地通脹踏入十多年內最大的升溫。目前，本港的通脹已經上升至 5.4%。雖然構成通脹上升是包括多項因素，但當中以油價上升引發的通脹最為嚴重。去年，國際油價已從每桶五十多美元上升至每桶八十多美元，到近日，國際油價已升至接近 140 美元，不但升幅驚人，而且油價急升對整體經濟影響也逐漸浮現出來，真的是“油價猛於虎”。主席女士，我今天特地帶同這一個象徵“油價猛於虎”的油桶，表示“無油”、“乾塘”，以便向政府反映交通運輸業總工會及貨櫃業職工總會在業界內的情況，以及職業司機的困境。局長，無油了。但是，對於油商、“大鱷”加快減慢，變相合謀定價，控制市場，我們覺得政府的監管卻是“無心無力”。我今天提出的修正案一共有 3 部分，首先，我們促請政府全面撤銷每公升 0.56 元的柴油稅；其次，將無鉛汽油稅由每公升 6.06 元減至 3.03 元；及第三，我們促請政府為受影響較嚴重的行業（例如運輸業）提供價格補貼。

近月，世界各國先後因油價高企而觸發大規模示威。遠至歐洲的西班牙，就有成千上萬的司機上街抗議，堵塞邊境道路製造大擠塞。法國和比利時同樣出現大規模的抗爭行動，迫使法國政府推動歐盟暫停徵收燃油稅。比利時更因油價上升令海產價格在 1 個月內漲價一倍。至於亞洲各國，包括馬來西亞、泰國、韓國和台灣也先後因油價而觸發示威浪潮。在泰國，貨車司機就計劃發動 10 萬輛重型車堵塞曼谷，並要求政府提供每公升 7 港元的燃油補貼。本港汽車交通運輸業總工會、貨櫃運輸業職工總會及工聯會其他屬會、代表各個車種的職業司機，聯同業界也不斷提出取消柴油稅，寬減汽油稅，以及補貼最受打擊的行業及車種。

對於業界的訴求，雖然早前財政司司長曾俊華及昨天運輸及房屋局局長鄭汝樺均表示正在考慮，但業界至今仍然未看到具體的措施落實，相反油價卻不斷攀升，今年至今燃油價格已經加價 10 次，每公升油價較半年前增加 2.6 元，加幅高達三成之多。油價升勢之凌厲，早已等不及政府的“急驚風”遇着“慢郎中”的情況。因此，運輸業界也不知道還要加價多少次，才能得到政府的寬減稅務的優惠。

早前，有物流業從業員表示，在每程收費約 500 元中，單是油價便佔去四百多元，加上其他開支，令司機的收入大幅減少。根據貨櫃運輸業職工總會表示，由於高油價的打擊，令貨運業界的競爭力下降，近月，行內的貨櫃車已減了 2 000 輛至 3 000 輛了。主席女士，另一方面，我亦先後接到泥頭車業界的司機投訴，因為油價持續攀升，令他們受到嚴重打擊，他們的實際工資已大幅下降，因此，我很希望政府能考慮他們的處境。雖然我曾為他們約見發展局的官員，以反映他們的情況，而發展局也表示會為該行業制訂標準的收費，以保障司機的收入，但這畢竟是一個折衷方法，最重要的還是要從減低油價方面入手。

主席女士，油價高企不單是運輸業界的問題，高油價已經影響到民生的各個環節，例如巴士、小巴、的士和渡輪等已先後因此而加價，其中本港 5 間專營巴士公司也先後因應油價上升而加價。的士、小巴等也於較早前因經營開支增加而加價。還有渡輪方面，新中標的營運商亦表示要加價 5% 至超過 20%。

此外，航空業也因此而大受影響，考慮徵收燃油附加費。至於捕魚業，由於每次出海也要虧本，所以漁民乾脆不出海。由於漁獲減少，因此魚價亦節節上升。

因此，我提出全面撤銷柴油稅，削減汽油稅，以及提供燃油補貼的修正案，就是希望減輕運輸業界的經營困難，以及紓緩通脹。這項建議不單對運輸業界有利，也是對整體社會紓緩目前一片加風的壓力，保障民生。既然政府對五億多元的紅酒稅都可以這麼慷慨地取消，為何不考慮把與民生息息相關的燃油稅全面寬減，以及撤銷柴油稅呢？早前，工聯會亦就燃油補貼召開記者會，建議仿效內地的做法提供燃油補貼。目前，中國內地是以國民生產總值 0.2% 作補貼金額。以去年本地生產總值達 16,162 億元推算，本港每年車用燃油的總耗油量約為 15 億公升，以這數字來計算，特區政府每年的燃油補貼開支約 40 億元，佔去年財政盈餘只有 3.5%，可謂對庫房影響極微，但卻可以讓交通運輸業在燃油方面的開銷降低 30%，成效十分顯著。

主席女士，在眾多的修正案中，我的修正案提出了燃油補貼，這並非沒有道理的。早在去年，國際油價由六十多元升至八十多元時，業界已經提出取消柴油稅的訴求，但至今，國際油價已飆升至一百四十多元，單靠取消每公升 0.56 元的柴油稅，佔零售價不足 5%。過去 3 個財政年度，每年柴油稅分別是 2007 年的 6.47 億元，2006 年的 7.15 億元及 2005 年的 6.97 億元，對業界的幫補作用其實極之輕微。因此，我希望政府能從價格補貼方面考慮，幫助受嚴重打擊的業界和車種，希望政府真的從這個已乾涸了的油桶，體會到業界經營的困難，希望各位議員能支持我這項修正案，也希望政府盡快落實取消柴油稅，寬減汽油稅，以及對業界進行補貼。多謝主席女士。

馮檢基議員：主席，近年油價升幅已達到瘋狂程度，國際原油價格由 2006 年年底每桶 60 美元，上漲至如今逼近每桶 140 美元，短短年半升了超過一倍，早前俄羅斯國營天然氣公司總裁米勒更大膽預言，在可見的將來，原油價格將會上漲近一倍至每桶 250 美元。事實上，油價持續飆升，已脫離市場正常的供求關係，箇中原因複雜，但效果卻已從金融市場炒作賣買，變成影響民生的頭號大敵。各國政府已開始面對因此而帶來的後遺症，石油危機似乎一觸即發，高油價會否帶來更大的政治動盪和經濟衰退呢？

連月來，世界各地均有大型抗議油價的示威，部分更演變成暴亂，造成人命傷亡。其中在歐洲，數以萬計的葡萄牙、法國及西班牙卡車司機加入抗議高油價的罷駛行列，集體把車開往高速公路，癱瘓法西兩國邊境的交通。此外，油價高企亦觸發印度全國多個城市市民上街，兩個主要州份交通癱瘓，導致商店停業和學校停課。

在香港，運輸界亦在上星期發起一連串的抗議活動，包括發動車隊慢駛遊行，要求政府免收柴油稅，協助業界度過難關。可惜，其間發生了一些不愉快事件，部分司機採取了過激行動，導致中環、灣仔的交通幾近癱瘓，對駕駛者和市民造成不便。

當然，我們不鼓勵採用任何嚴重的手法，以致影響到市民的生活，但政府須明白，這是一個嚴重的警號，提醒當局，香港無法幸免於油價暴漲所帶來的社會動盪，政府不可能再以“油價是由市場決定”作為擋箭牌，坐以待斃。反之，政府必須積極提出相應措施，從徵稅、市場規管等多方面着手，紓緩業界和市民的壓力。

主席，作為立法會議員，我們有沒有聽到市民、聽到運輸業的聲音呢？今天的原議案提出只為歐盟 V 期柴油提供徵稅優惠，箇中可能出於環保的考慮，但現時歐盟 V 期柴油在業界的使用率，其實並不普遍，加上單一的供應來源（即只由新加坡提煉廠供應），導致售價遠高於超低硫柴油，如果只提出減低歐盟 V 期柴油稅，根本不能幫助大部分的業界人士，亦不能起紓緩的作用。

因此，我今天的修正案提出免收所有柴油稅，當中包括超低硫柴油及歐盟 V 期柴油，這正是民協對業界訴求的積極回應，我想強調，這絕對不是置環保於不顧。事實上，油價持續高企已達致某程度上的環保效果，由於燃油費用高企，負擔越來越重，要多養一輛車其實並不容易。大家也看到越來越多耗油量較低的環保車出現，例如油電混合動力車，更有人選擇放棄開車，改乘公共交通工具。所以，在減免柴油稅的問題上，如果說是環保原因而不減的話，這是說不通的，因為高油價已把環保因素也加入在內，變成改善了。我們必須針對焦點，現在要幫助的，正是那些沒有選擇、活在水深火熱的運輸業人士，他們因為油價上升而每月平均收入減少了三至五成。

主席，如果政府落實減免柴油稅，實際稅收損失只不過是 7 億元，相對於“滿瀉”的庫房，根本是微不足道。我希望政府不要持雙重標準，減利得稅、減標準稅率時，便手起刀落，絕不手軟，但談及對民生影響甚巨的柴油稅，便要“大耍太極”，顧左右而言他。不知局長稍後回答我時，會否只重申燃油稅僅佔燃油的整體零售價格約 5%，佔運輸業的成本也很低，即使完全

減免這稅項，紓緩效果也不會太大？但是，局長，你知否在百物騰貴、通脹肆虐和油價高企的環境下，這減幅其實是必要的？問題反而是怎樣確保這些寬免可以完全反映在零售價上，使用家真的得到這個寬免，而不是遭油公司蠶食了。

主席，又或許當局會狡辯，指徵收燃油稅的目的，在於遏抑車輛數目，紓緩路面擠塞，以至減少空氣污染。但是，正如我剛才所說，油價高企已某程度達致上述效果，不用說車輛首次登記稅，單是油價，已昂貴至嚇怕很多人不敢再開車的地步，所以，利用徵收燃油稅以達致作為控制交通和減少空氣污染的手段，明顯不是最重要的方法。我和民協要求免收所有柴油稅的唯一目的，便是要紓緩因油價高企而對業界構成的經營壓力，節省營運成本，並附帶減輕業界把增加的成本轉嫁一般市民身上，令本來面對急劇通脹的市民百上加斤。

政府除了要免收所有燃油稅外，亦應從市場規管方面着手。當然，當局必須確保寬免能否完全反映在零售價上，避免最終被油公司所侵蝕，令免稅失卻應有的紓緩作用。此外，本地油公司“食水深”的問題一直為人詬病，過去不單油價“加快減慢”，更有學者指出，本地油公司所定的稅前零售價，在今年 4 月高達每公升 9.6 元，較同期絕大部分國家及地區高得多。我們不禁要問，在免收柴油稅同時，政府是否要向油公司施壓，要求它們解釋清楚為何香港的油價較其他地方高呢？我們要求油公司必須提高整體定價的透明度。

此外，過去有本地油公司解釋，因油站租金昂貴，令成本高企，導致燃油零售價較其他地方高，因此，有運輸界人士要求減免油站租金，讓油價有下調的空間。民協認為這個建議值得考慮，但前提是必須確保油公司把減免租金的得益，全數反映在零售價上。

主席，油價瘋狂飆升，已完全脫離市場正常的供求關係，所謂非常時期用非常手段，政府必須先從燃油稅減免做起，再從市場規管方面着手，多管齊下，以紓緩油價持續高企對市民和業界所構成的壓力。

多謝主席。

陳鑑林議員：主席，近年國際油價的急升，絕對是瘋狂的，為甚麼這樣說呢？在美國前聯儲局主席格林斯潘在位時，即 1987 年 8 月至 2006 年 1 月期間，除了 1990 年的海灣戰爭外，油價在整個 1990 年代都在每桶 20 美元的範圍上落。直至美國發生九一一事件，油價亦只是每桶 25 美元左右。可是，近年油價卻出現了跳躍式的上升，屢創新高，近期更升至近每桶 140 美元的高位，較 6 年前增加達四倍半。

現時，國際原油價格暴漲，加上美國推出生物能源計劃，令糧食價格飆升，影響已禍及全球所有國家，不論是窮國或富國也無一幸免，當然最受害的是發展中國家，以及所有低收入人士。在油價飆升的局面下，世界各國政府都傷透腦筋，但似乎仍未看到有國家能推出一項像樣的對策。各地都出現不同程度的社會亂象和不穩，示威、罷工，社會上的謠言此起彼落，有些地方更採取若干應急措施，禁止外國車輛加油、縮短上班時間或補貼大學生的生活費等。

另一方面，由於油價高漲，亞洲區內多個國家的通脹亦因而大幅急升，繼而出現的是貨幣開始貶值，股市變得疲弱不堪，大量資金外流。高油價有可能引發一場全球性的經濟及政治危機。因此，面對這個情況，我們是不能掉以輕心的。高油價所帶來的災難絕對不下於一場 8 級大地震，因為高油價正在不知不覺中為世界各國帶來沉重、巨大的傷害。事實上，從世界各地的示威活動的民眾臉上，我們看到的正是他們的恐慌、憤怒和茫然，為甚麼？因為我們實在看不到油價在短期內會大幅回落。油價上漲甚至會引致全球經濟衰退這種嚴重困局。

因此，這可說是自去年下半年燃起的通脹之火，在世界各地累積的民怨已因為油價進一步瘋狂飆升而一下子被催化，能否把這些怒火迅速撲滅，關鍵便在於各國政府有多大能耐、有多少解決方法。

香港是一個小型開放的經濟體系，燃油全靠入口。因此，油價攀升自然會帶動通脹，影響民生。近月，油價好像失控般的上升，令本港市面上的價格節節上調。在油價狂升之下，本港油公司單在今年內已八九度加價，柴油零售價自本年年年初至今已有 24% 的升幅，令運輸業叫苦連天，直接影響全港 32 萬運輸業界的生計。根據不完全的統計顯示，近半年來已有約 10 間物流公司結業。雖然政府估計運輸業界的成本因此只增加了 4%，但根據貨櫃運輸業人士指出，油價佔他們營運成本的比率，已由兩年前的 12%，上升至現時的 30%。在扣除人工及維修等開支後，其實已所剩無幾。運輸業團體亦指出，目前歐盟 V 期柴油零售價每公升 11.61 元，以貨櫃車每天平均行走 80 至 100 公里路程計算，每月的燃油成本已高達 2 萬元，佔總營運成本的四成。有職業司機表示，現時簡直是為油公司打工。

他們在這種惡劣的經營環境下苦拼，但政府對他們的苦況卻似乎一直視若無睹，運輸業界自然怨氣沖天。最近，他們更是怒不可遏，數百輛“搵食車”慢駛遊行，但部分司機突然發難，一度堵塞中環皇后大道中及干諾道中的心臟地帶，最後警方拘捕了有關人等。當然，我們極不鼓勵業界人士以這種偏激行為來表達他們的意見。近日，三大巴士工會亦因公司以油價上升為理由，拒絕調高員工加薪幅度而醞釀工業行動。我們要強調的是，在燃油價

格貴得厲害，運輸行業受到嚴重打擊的問題上，香港唯一可以做的便是減低或取消燃油稅項，然後迫使油公司通過減價將減稅的好處全部轉送予用家。

主席，就車用燃油稅的徵收問題上，政府一直強調主要有 3 個考慮，包括政府收入、控制交通，以及環保的問題。我想指出的是，本港庫房近年有充裕的儲備，政府大有條件在稅收方面作出下調。上一年度，政府的燃油稅收入約為 33 億元，假如根據我的修正案，將無鉛汽油稅減半，並全面撤銷歐盟 V 期柴油稅，預計庫房收入只會減少 16 億元左右，相對於上年度的千億元盈餘，這數目對政府來說一點也不存在壓力。

至於政府要遏抑車輛使用量，以減少空氣污染和路面擠塞，由於現時油價飆升，這兩個政策目的根本不必再一定要由徵稅來達至，其實有很多私家車車主已逐漸改用公共交通工具。因此，徵收燃油稅的理由已不復存在。

我必須強調，面對目前這個全球經濟危機，作為世界上少有的小型自由經濟體系，特區政府應該採取積極進取的態度，在目前財政資源遠較 2004 年議會提出將超低硫柴油稅減半的議案時理想的環境下，便應好好地訂定出良策應付這場潛在的經濟風險，並為促進本港四大支柱行業之一的物流業，以至是整體經濟而努力，從而令香港貨如輪轉，經濟蒸蒸日上。

另一方面，特區政府亦應積極考慮民建聯早前提出的建議，即推動內地在香港設立石油期貨市場，從國家能源戰略的角度出發，自行建立健全、穩定的石油期貨市場，以建立一系列能真實反映亞洲實際供需情況的石油產品價格，為國家在國際能源市場中爭取“話事權”，以謀取亞太區內主要的石油定價中心地位，扭轉現時國家進口石油時須付出額外溢價的困局。我相信這會有助國家和香港的經濟發展，並有助解決區內燃油價格和供應的問題，更好的應對國際石油價格高漲的巨大挑戰。

主席，我謹此陳辭。

劉健儀議員：主席女士，油價飆升，全球民怨四起，世界各地皆有大規模的請願行動。同樣面對油價急升，香港交通運輸業的怨憤亦已達到沸點，上星期便有慢駛遊行，要求政府全面豁免柴油稅。

為免高油價影響民生，近年，世界各地政府均採取不同措施，予以紓緩。在亞洲，中國、印尼、馬來西亞、台灣均採取價格管制策略，通過補貼來抵禦高油價的侵襲。在台灣，客運車輛獲發每公升 7.4 元新台幣（約 1.85 港元）的補助，的士則獲每公升 3.9 元新台幣（約 1 港元）的補助。在馬來西

亞，政府提供每公升汽油和柴油最少 0.3 元馬幣（約 0.72 港元）的折扣。面對香港交通運輸業界的訴求，特區政府行動欠奉，只是重複早前承諾，稍後才檢討歐盟 V 期柴油（即“無硫柴油”）的優惠稅率。

油價高漲，其他行業可能貴買貴賣，把成本轉嫁消費者或用家，交通運輸業卻不能。實情是這樣：加價受規管的公共交通工具（例如專營巴士、綠色小巴、專營／持牌渡輪等）即使獲准加價，加幅亦遠遠未能彌補油價上漲。加價不受規管的公共交通工具（例如紅色小巴、學童車、非專營巴士）即使你要求它們加價，它們也不敢加價，因為在香港，公共交通工具的選擇其實很多，如果市民嫌貴，他們可以改乘其他交通工具，又或干脆走路不乘車，那麼，交通運輸營運者的損失便會更慘重。在貨運方面，業界更不敢動輒加價，因為在內部及外圍的競爭下，不要說加價，甚至還要減價來爭取客戶，須自己“硬啃”額外的油價開支。

大約 4 年前，我要求政府調低超低硫柴油稅至每公升 0.55 元，這是在每公升 1.11 元稅率中間落墨的，當時的柴油價格是每公升七元多，較 2000 年引入超低硫柴油時上漲了大約兩成，當時已對業界造成很大壓力。今天，業界面對的是柴油每公升 11.76 元，較 4 年前增加七成，較 1 年前也增加了四成，交通運輸業界現處於水深火熱之中，恕我不能接受“減半”方案，政府是有必要全面豁免柴油稅的。

再者，基於公平原則，我要求政府減免柴油稅。原因很簡單，現時絕大部分要用柴油的公共交通工具均獲豁免燃油稅，包括專營巴士、專營和持牌渡輪、石油氣的士和小巴。此外，工商業用柴油一直——我強調，是一直——是免稅的，唯獨部分交通運輸業（包括同樣是載客的紅色小巴及公共巴士），不論生意是盈是虧，均要繳交柴油稅。

財政司司長曾表示，他理解交通運輸業所面對的經營困難，但另一方面，他又表示香港的柴油稅是全球最低的，佔零售價格不足 5%。最糟的是，即使有這麼低的稅率，香港的柴油零售價仍然是差不多全亞洲最昂貴的。政府監管不力，多年來未能就高油價為市民及交通運輸業提供任何實際解決方法。事實上，“財爺”的一番說話可以有很多演繹，我不想演繹，只想說實情。實情是，有泥頭車司機以往月入 16,000 元，現在減至不足 12,000 元，家庭生活質素下降，連妻子也要重投社會工作。不少垃圾車司機因要負擔沉重的油費，每月收入大幅減至低於 8,000 元，部分業界更被迫賣車套現。對於升斗小司機來說，如果無須付柴油稅，每月最少可以省下數百元，對“財爺”來說，這數百元是微不足道，但對於升斗小司機來說，卻對他們的生活有很大幫助。

再者，政府形容削減燃油稅是複雜的問題，不單涉及運輸業，亦要顧及環境和整體財政。我希望政府不要再把問題複雜化，忽略了一些簡單的道理。其實，這些簡單的道理我在過去多次的辯論中已說過無數次，但我今天仍然會簡單地多說一次，而且我希望這是最後一次。

從環保角度來說，不論柴油是有稅、無稅、輕稅、重稅，皆不關乎環保，因為柴油是交通運輸業的必需品，不論是有稅、無稅、輕稅、重稅，司機仍要入滿油才可以開工，他們仍是要在路上駕駛他們的車輛的。因此，交通運輸業是沒有選擇的，他們唯一的選擇是，要麼按政府的要求繳交稅款，要麼便停工。再者，如果說柴油會污染環境，我想問政府，為何政府一直 — 我強調，是一直 — 可以給予工商業用柴油有免稅優惠呢？

從財政角度來說，豁免柴油稅當然會令政府減少收入，但少收數億元會否令政府破產？答案當然是否定的。如果是，政府便不會全面豁免紅酒稅。當然，我是支持全面豁免紅酒稅的，因為我相信這樣做會為社會整體帶來經濟效益。同樣，我要求全面豁免柴油稅，因為我堅信，豁免柴油稅可提升物流業的競爭力，為社會帶來更大的經濟效益，並且可以紓解油價上升對社會造成的連鎖反應，減輕普羅市民的生活壓力。

此外，如果政府全面豁免柴油稅，這不等於交通運輸業再無向庫房作出貢獻，因為現時燃油零售價其實已包含最少每公升 1 元或以上的地價成本，業界仍然間接地為油公司向政府支付地價。

不過，政府再三強調，調低柴油稅率已令政府累計少收了數十億元，令人以為政府給了交通運輸業界很大人情。我希望政府不要再誇大這人情，因為一再調低環保柴油稅率，是用來抵銷與前一種柴油的成本差距。2000 年 7 月，我們引入超低硫柴油前，柴油每公升 6.33 元，在引入超低硫柴油（即 **ULSD**）後，政府減油稅每公升 0.89 元，業界仍要付每公升 6.35 元，換句話說，業界其實全無得益，他們仍然要付出甚至是較以往略高的柴油價格。去年 12 月 1 日，政府減柴油稅每公升 0.55 元，以引入無硫柴油（即歐盟 **V** 期柴油），之前超低硫柴油每公升 9.64 元，引入無硫柴油後 3 個月，無硫柴油在今年 2 月已立即升至每公升 9.97 元，較之前還要多，業界根本無福消受政府給他們的稅務優惠。

主席女士，剛才我提及亞洲有些地區用補貼來紓緩高油價對百姓帶來的沖擊，每年的補貼是以千億元計算的。請不要誤會，我不是要求特區政府跟隨這些地區的做法。我只是想，其他地區能體恤市民及業界，坐擁數千億元的香港特區政府是否麻木不仁？連數億元的稅收亦斤斤計較？

當然，除了豁免無硫柴油稅外，政府其實還有其他“板斧”可以協助司機度過“油關”，包括採取有效手段提高油公司的透明度，防止油公司玩弄數字遊戲來謀取暴利，而政府亦可以豁免車輛牌費。

至於補貼問題，我原則上不反對，但我認為我們要小心考慮和研究。我們不想好像內地般，雖然有補貼，但油公司卻賣 1 升蝕 1 升，結果油公司紛紛減少供應，引致鬧油荒。據我所知，有些提供補貼的國家現亦已開始減低補貼，因為支出太龐大。我們希望如果實行提供補貼的話，此舉是可以持續的，而我們的庫房是可以支付的。

昨天早上，我聯同數十名運輸業業界代表會見鄭汝樺局長，當時局長的同事也在場。我們強調業界現正處於水深火熱中，希望政府能在本立法年度內提出決議案，並在本立法年度（即 7 月 9 日的會議上）通過決議案，以減低油稅，讓業界無須捱過這個夏天，令業界的情況能盡快獲得紓緩。

謝謝主席女士。

單仲偕議員：主席女士，首先，我代表民主黨表明，民主黨強烈譴責一小撮運輸業界人士月初藉堵塞市中心要道，令交通癱瘓，作為威脅削減柴油稅的手法。民主黨提出這項修正案，是基於油價高企，希望減輕業界和市民的負擔。

由於今次數項修正案的內容都非常相似，很多議員亦已講述油價高企對業界和市民的影響，我不打算重複。我只想集中談談其中數項修正案的分別。

首先，王國興議員、馮檢基議員和陳鑑林議員的修正案，均要求撤銷或免除所有柴油稅。民主黨覺得上述 3 位同事的修正案有一定的分別：第一和第三位同事都建議撤銷或減免全部柴油稅，民主黨則建議只減免歐盟 V 期柴油稅；第二，王國興議員和陳鑑林議員提出撤銷柴油稅是永久措施，而民主黨提出的免除柴油稅，是因應現時油價高企而減輕業界負擔的措施。

主席女士，現時油價高企的影響十分嚴重，民主黨支持減輕業界負擔，而免除歐盟 V 期柴油稅已能免除所有……簡單來說，我們是贊成免除歐盟 V 期柴油稅。

但是，現時歐盟 V 期柴油含硫量是 0.001%，與超低硫柴油 0.005% 的含硫量比較，低了五倍，簡單來說，0.005% 便相等於歐盟 IV 期標準。簡單來說，歐盟 V 期減少八成的二氧化硫，但法定車用柴油規格是超低硫柴油，到

了 2009 年政府才將歐盟 V 期柴油(含硫量 0.001%)列為法定車用柴油規格。由於較潔淨的柴油往往較昂貴，如果把所有柴油稅免除，我擔心在這期間，司機會使用不潔淨的柴油，我覺得政府須小心考慮，所以我們贊成免除歐盟 V 期柴油稅。不過，正如劉健儀剛才指出，在 11.76 元中稅率只是 0.56 元，只佔整體 3%至 4%而已。即使免收柴油稅，也只是減免 0.56 元，油價仍然較去年增加超過 40%。所以，我希望日後減免柴油稅只是一項紓緩措施，公眾不能期望這會對油價造成很大的影響。

至於補貼柴油價格方面，民主黨想勸王國興議員先想清楚引入補貼的後果，不要令特區政府引入的這項措施成為一個計時炸彈。

不錯，正如劉健儀剛才所說，很多東南亞國家也有油價或燃料補貼，但我不知王國興議員是否知悉或有否從新聞得悉，上月東南亞多個國家也有大規模示威，而觸發示威的原因是政府要削減油價補貼，政府為甚麼要削減補貼呢？簡單而言，就是政府無法承擔下去。台灣過去半年也凍結油價，即實際上是補貼油價，但上月底，台灣政府宣布要增加油價，政府每月要為此負擔四十多億元新台幣的開支，而為了繼續凍結各種交通工具的票價，台灣政府預算下半年要補貼 125 億元新台幣。

至於印尼，當地政府原計劃提高油價三成 — 一次過提高三成 — 希望減少補貼開支 36 億美元，但最後也向示威者讓步，宣布延遲 1 年實施計劃。馬來西亞政府去年以 125 億美元作補貼，今年油價補貼更可能增至 165 億美元，該國正考慮削減補貼。

雖然內地也有油價補貼，但內地發改委最近公布，會“積極穩妥地推進能源價格改革，擇機進一步理順成品油、天然氣價格”。簡單來說，他們也想削減補貼，讓油價更接近市場價格。事實上，由於油價補貼的情況，便正如劉健儀議員剛才所說，“賣 1 升蝕 1 升”，他們寧願不賣，以致購買的人排隊輪候，但排隊輪候購買燃油的情況，業界其實也不希望看到。我們希望香港不要步這些國家的後塵，所以民主黨不贊成補貼。

我舉出一個具體的例子，在 2007 年，進口的柴油約有 43 億公升，每公升補貼 1 元約需款 43 億元，如果以 11.7 元來計算，要回復至 9 元左右，差額已達兩三元，即每補貼 1 元需款四十多億元計，補貼兩元共需款 100 億元。

再者，現在油價是每桶 140 美元，有些 investment banker 已預計會升至 200 美元或甚至 250 美元。如果油價一上升，我們便要自動提高補貼的話，所需款項達 100 億至 300 億元，我們的財政狀況又能否支持呢？所以，我們對補貼有很大保留，我們不贊成設立任何補貼機制。事實上，如果油價高企，

市民多採用一些環保的方式，例如多些走路等，也是一件好事。當然，業界不能作這些轉變，我明白業界十分辛苦，所以，我們支持免除柴油稅，並希望政府能夠盡快推行，在 7 月 9 日前一次過免除歐盟 V 期柴油稅。

至於汽車稅，老實說，雖然大家今天也有提及汽車稅，但這並非今天的辯論重點。

香港每 1 000 人口只有大約 70 輛汽車，我的同事找到西非納米比亞作比較。簡單來說，香港並不是一個擁車量很大的地區，特別是與美國每 1 000 人有 800 輛汽車相比。由於香港細小，簡單來說，就汽車徵稅有兩個方法——道路使用者也須繳付一些費用，因為道路須有燈光及維修——一是 **tax on ownership**，另一是 **tax on usage**。簡單來說，**ownership** 即是牌費，像新加坡般，居民須以數十萬元購買汽車的擁有權。第二，以“用者自付”的原則。當然，我也接獲一些電郵，指居住在偏遠地區的市民，被迫使用汽車等。事實上，我覺得由 13 元左右上升至 17 元左右，對市民的負擔而言是頗大的，是有下調空間的。我也曾經考慮把“削減一半”修訂為“削減不超過一半”，即只減免一些而無須減免一半那麼多。當然，這種情況也並不太可能，因為從約 17 元中減免稅款，然後 **pass** 給市民.....由於真的增加了很多油稅，因此，市民大眾會增加使用汽車的空間也不會很大，但減免少許油稅是可以的。

不過，如果要燃油回復至每公升 13 元左右，對車主來說，不會是壞事，但公道一點來說，在香港這種環境下，擁有汽車的人已是相對富裕的一羣。如果我們要提供協助，是否應該揀選較弱勢的社羣呢？

民主黨覺得我們要衡量多個問題，除了環保和交通擠塞的問題外，還要考慮公平原則，所以我們只會輕度支持削減汽油稅。至於柴油稅方面，我強烈呼籲政府在今個立法年度完結前，提出決議案處理減免歐盟 V 期（即潔淨柴油）柴油稅的問題。

我謹此陳辭。

湯家驊議員：主席，最近在美國民主黨總統提名初選中，奧巴馬曾嘲笑對手希拉莉，因為希拉莉曾在其選舉工程中倡議減油稅，作為紓緩民生的措施，奧巴馬說那只是 **gimmick**，一個政治綽頭。主席，今年是選舉年，我們不希望今天的議程成為一項政治綽頭的討論。

主席，我們必須面對一些事實。第一個事實，主席，稅收有兩種，一種是為政府帶來收入；另一種則與推行或鼓動社會政策相關。煙稅、酒稅及油稅均屬於後者。在油稅方面，其中一項社會政策的重要焦點，便是要推動香港的環保政策。但是，如果有措施可以惠及全港廣大市民，而對環保只有少許影響的話，我相信我們公民黨或其他同事也會積極考慮。但是，我們不要有任何誤解，認為今天的討論可以惠及全港廣大市民，我不相信這是事實。

主席，我想指出，絕大多數的公共交通工具，第一，不會因減油稅而有任何影響；第二，如果它們過往已加價，它們現在沒有表示如果政府減稅便會減價。它們並不會這樣做，為甚麼呢？因為它們在申請加價及政府在批准它們加價時，它們是用以往的油價來計算，而並非以將來的油價來計算。所以，以目前來說，即使政府現時答應減免所有油稅，我們看不到廣大市民能在公共交通費用方面受惠。

第二個事實，在職業司機方面，我們現時所說的減稅，也只會惠及本身也是老闆的職業司機，因為現時有很多運輸公司正大聲疾呼，他們虧蝕了很多錢。如果減稅，他們會否把這些利益直接全數轉送給司機呢？我覺得這是另一個問題。

主席，當然，在減油稅方面，我們要分開有助環保及無助環保的。在這方面，我們絕對支持政府繼續向使用歐盟 V 期柴油的司機提供優惠。所以，如果政府考慮減稅，我們會支持政府削減歐盟 V 期柴油稅，但至於其他燃油，我們覺得能惠及香港普羅大眾的機會是非常小的。

我們必須面對的另一個事實，是我們的燃油市場架構，其實是不容許香港市民受惠的。主席，讓我說出一些大家也知道的數據：由 2007 年 1 月至 2008 年 5 月的期間內，柴油的價格共有 20 次改動，而在這 20 次的改動中，5 間油公司的變動方向和加幅，竟然完全一樣。無鉛汽油的情況較好一點，在 22 次的變動中，5 間油公司有兩次變動的方向，而加幅也有少許不同。最令人心寒的是，在 2007 年的整年中，5 間油公司的柴油價格是完全一樣的，直至歐盟 V 期柴油推出後，價格才有少許差距。

主席，這些事實告訴我們，雖然我們就這項問題在 3 年前已討論過，但經過 3 年後，香港的情況是完全沒有分別的。主席，我重複我在 3 年前所說過的數句話：我們的燃油市場高度集中，操縱油價，黑箱作業。如果政府今天減油價，我相信在一星期後，油公司會以種種理由，把削減的稅項完全放進自己的口袋裏。主席，在政府正視燃油市場非常不公平、不合理的結構問題之前，我很難看到市民會因削減燃油稅的措施而受惠。

主席，今年是選舉年，很多政黨，包括我自己的政黨，都要考慮選民的取向，但我相信在如此具敏感性的討論中，我們必須平衡一下公共利益。我剛才所說的是一些重要的社會政策，包括環保政策、政府收入的政策，以及在何種措施下，香港市民或大多數的香港市民得以受惠。

主席，在面對油價問題時，特區政府的首要工作及可以做得到的的是盡快引入競爭，盡快令香港的燃油市場有公平競爭的基礎，這樣，香港市民才可以在油價方面受惠。

主席，今天的數項修正案，其實都令我們非常難以決定如何投票。正如我剛才所說，我們原則上可以接受政府削減歐盟 V 期柴油稅的做法，因為我覺得這個方向符合我們對環保政策的看法。至於其他建議，例如削減汽車燃油稅或其他柴油稅，我們覺得是有困難的。在這方面，我們只可以作出妥協，我們會支持任何提及削減歐盟 V 期柴油稅的修正案，但很難接受或支持其他的修正案。

主席，我希望特區政府仔細考慮一點，如果要削減汽油稅，對香港的環保工作將會是重大的打擊。另一方面，我亦希望政府知道，如果要削減油稅，會發出錯誤信息，即如果有人以激烈的手法，可迫使政府就範，或在選舉期間，可迫使政府就範，這是非常危險的情況，希望政府能鄭重考慮。

多謝主席。

財經事務及庫務局局長：主席女士，我剛才很小心地聆聽了劉江華議員及各位提出修正案的議員的發言。我想指出，政府一直都非常關注通脹和油價上升的情況，以及對大眾市民的影響。香港的經濟已連續 18 個季度以顯著高於趨勢的速度增長。隨着需求增強，通脹壓力亦逐漸升溫。在過去兩季左右，本地通脹錄得較為顯著的升幅，主要由全球食品價格急漲所致。

香港經濟以服務業為主。與其他地區相比，我們的整體經濟對石油的依賴程度並不算太高。因此油價上升與通脹的關係並不明顯。我想指出，雖然近月石油價格持續急升，但在今年首 4 個月的 4.8% 整體通脹率中，只有 0.3% 是由能源項目的價格上升直接導致的。

雖然油價上升對本地通脹的影響並不算明顯，但由於個別行業例如航空和運輸業使用燃油較多，因此所受影響亦較大。上星期二和昨天，運輸業界就油價問題向政府表達意見。雖然我們不認同個別業界人士以阻礙交通的方式來表達意見，但我們會繼續跟業界代表會面，並認真地聽取他們的訴求。我希望藉着今天的辯論聽到各位議員全面分析有關問題。

主席女士，稍後議員會提出他們的問題和觀點，我會先聽取各位議員的意見，然後再作出綜合回應。多謝。

劉皇發議員：主席女士，最近一段時間，國際油價仿如脫韁野馬般急升，所帶來的負面影響已席捲全球眾多國家和地區，香港自然不能幸免。油價飆升的連鎖反應不但推高了整體的通脹，禍延普羅百姓，物流運輸業界及中產駕車一族更是首當其衝，苦不堪言。

事實上，油價來勢洶洶地不斷攀升，已經對市民的生計及民生造成越來越嚴重的影響，民怨正迅速升溫，而和諧社會的構建正面臨重大的挑戰。面對如此局面，作為一個號稱以民為本的政府，如何還可以無動於中，無所作為呢？

主席女士，油價狂升無疑是國際大氣候，但要是政府掉以輕心，處理不當，油價問題便有可能轉化為具強大破壞力的風暴。政府不時將憂患意識、危機心態掛在嘴邊，如果真的是知行合一的話，政府便應把現時空前高昂的油價問題，置於救災的重要程度來應付。

救災工程不僅速度要快，力度亦要足。就運輸物流界、漁民界等面對的困境，政府如能盡快豁免柴油稅，應是因應實情，力所能及的做法。這項措施所涉及的稅款雖然不是太多，但終究在某程度上會對業界起到一些紓困的作用。更為重要的是，此舉可以顯示政府關注業界的困難，在乎相關人士的感受，並且願意雪中送炭。這樣對緩和業界的憂慮和焦躁情緒，以及對維繫社會和諧，將可發揮積極作用。

主席女士，對於私家車使用的無鉛汽油價格高昂的問題，我認為政府應同樣推出一些措施來減低這些駕駛人士的負擔，而不是繼續以控制車輛增長或環保作擋箭牌，對油價飛升的情況坐視不理。現時，無鉛汽油的油價連同每公升 6.06 元的稅款，已達每公升 16.58 元的新高。

有需要指出的是，不少駕駛一族都是小中產階級，並非大富大貴人士，他們不少居住在新界偏遠且交通不便的地方，以車代步，實在情非得已。因此，我認為政府在財政充裕的情況下，完全有能力，並有道義上的責任，在此非常時期減免汽油稅。我支持在現階段減免一半汽油稅的建議。長遠來說，我建議政府對汽油稅引入可加可減的機制，以緩衝汽油稅對駕駛人士的影響。

主席女士，根據估計，豁免柴油稅和降低無鉛汽油稅合共只會令庫房每年少收十多億元，影響不大。油價不單是經濟問題，更是可大可小的政治問題，付出少收一些稅款的代價，便可達到紓緩物流業、運輸界和駕駛人士負擔的功效，並有助和諧社會的構建，體現以民為本的管治理念，實在是物超所值。

主席女士，我謹此陳辭。

李鳳英議員：主席女士，上周，數百部旅遊巴士和貨櫃車在中環、葵涌和將軍澳發起慢駛遊行，抗議油價高企和要求全面撤銷柴油稅。及後，部分司機更一度堵塞中環幹線，把中環交通癱瘓近一小時。與此同時，財政司司長承諾檢討燃油稅下調的空間，這是一個晚來的承諾。面對油價持續高企，運輸業界已通過各種形式持續表達他們的訴求，本會亦持續跟進有關問題。直至上月，運輸及房屋局局長在回應本會質詢時，仍強調柴油稅佔零售價格不足 5%，為區內最低的水平之一，不願就撤銷柴油稅作出一些承諾。今次運輸業界以堵塞交通表達不滿，歸根究柢，亦是政府一直沒有理會業界呼聲的結果。在這裏，我無意鼓勵阻塞交通的激烈行動，但我仍然想呼籲警方能從寬處理堵塞道路的司機，不要進一步激化社會的矛盾。

主席女士，“大話怕計數”，只要粗略回顧柴油價格近 10 年的變化，我們便會明瞭職業司機承受了多大的生活壓力。這壓力更隨着油價飆升而不斷升級，看不到有任何紓緩的跡象。1998 年，輕質柴油每公升 0.66 元；今年 3 月，輕質柴油每公升 6.04 元，升幅近十倍。政府在 2000 年引入超低硫柴油，當時每公升是 2.08 元；今年 3 月，超低硫柴油每公升是 6.14 元，升幅近三倍。1998 年全年的通脹率是 2.8%，但單單是今年首季，本港的通脹率已達 4.8%。1998 年 9 月，運輸業的平均工資是 13,818 元，到 2007 年 12 月，平均工資是 13,302 元，收入不升反而少了五百多元。數字是最好的說明，近 10 年來，運輸業的工友便一直面對這個殘酷的事實，油價不斷往上升，工資不斷往下調，在經營環境惡劣的同時，近期還要面對百物騰貴的生活壓力。

縱觀政府對運輸業的政策，在 1998 年，政府把柴油稅由每公升 2.89 元減至 2 元。此後，這個稅率便一直沒有改變。2000 年引入的超低硫柴油的稅率定為每公升 1.11 元；去年，最新引入的歐盟 V 期柴油稅率定為每公升 0.56 元，理由都不是要照顧職業司機的經營狀況，而是希望提供一些誘因，希望業界轉用對環境更為友善的燃料。

主席女士，我明白運輸業界所面對的困難很多。全球油價高企，再加上油公司“加快減慢”的調整油價政策，令運輸業界的成本不斷增加，還要面對鄰近地區的競爭等。這些均不是撤銷柴油稅便可以解決的，但政府既不應亦不能對油價飆升和運輸業界的困境無動於中。當政府官員強調本港的柴油稅已是區內最低的水平的時候，他們是否看到運輸業界工友的生活苦況呢？當他們說柴油稅佔零售價不足 5% 的時候，他們有否感受到運輸業界都希望“減得一元得一元”的心情呢？

主席女士，香港的貧富懸殊問題早已響起警號，在通脹高企下，大部分僱員的生活水平都不斷下降，各行各業埋伏着引發衝突的危機。今次運輸業的社會行動，不可以單一事件來看待。我呼籲政府從速採取措施，從撤銷燃油稅開始，減輕通脹對市民，特別是基層市民的影響。如果政府仍以預算案的寬免措施作為理據來推搪，當民憤爆發時，受影響的，將是香港整個社會。

謝謝主席女士。

黃容根議員：主席女士，過去 10 年，香港漁民的漁船用油價格不斷飆升。以 200 公升一桶油計算，1997 年回歸時的價格是 180 元，1999 年 10 月是 240 元，2000 年 2 月是 350 元，2004 年 5 月是 460 元，2006 年是 800 元，2007 年 1 月是 930 元至 1,000 元，同年 12 月份達至 1,100 元，踏入 2008 年 4 月已達至 1,300 元，6 月份剛剛開始是 1,750 元。

從這些數字，可見油價高企。我們跟局長也談了多次，油價高企直接影響漁民出海作業的生計。以一艘 1 000 匹或 1 500 匹馬力的拖船為例，每月出海 27 天，便要 150 桶油，以現時的油價計算，即要二十六萬多元。踏入 2008 年，一轉船的用油便接近三十萬多元，教漁民怎能出海呢？漁民惟有減少出海次數，節約成本，晚上不出海，只在日間作業。漁民是自己改良網具的，政府完全沒有協助，研究如何改良，漁民惟有自己想辦法。

我日前跟一些漁民交談，他們向我表示在休漁期後，能否出海也成問題，因為以目前的油價水平，根本連吃飯也成問題，如何出海呢？目前每桶用油 1,750 元的價格仍在上升，沒人知道又會升多少。就這方面，漁民真的是望天打卦。

主席女士，漁民的柴油一直以來都是免稅的，但在免稅的情況下，油價也升至每桶 1,750 元，漁民的情況非常艱苦。我曾跟局方的同事表達多次，應監管油商，但政府根本無法監管，油商喜歡加多少便多少。這跟陸上的用油加價情況不一樣，我們從電視機也可看見，陸上的用油有時候是加 1 角。

然而，漁船的用油價格卻完全不能掌握，今天舶入時，油價是每桶 1,700 元，明天舶入時，油價可能是每桶 1,800 元，完全是無跡可尋的。

所以，漁民曾多次要求政府監管這類油品，就這方面，政府是否應多做一點工夫？這種情況如果繼續下去，相關行業的前景便可能會非常坎坷，因為油價已令全世界都停頓下來。最近政府也應知道日本、歐洲，甚至法國，發生漁船封港口的事件，為甚麼？漁民想採取過激的行動嗎？只因為他們一直無法出海而致。最近從電視看到日本近海作業的數千艘漁船也停下來不敢出海，為甚麼？因為油價太高昂。

香港政府表示沒有相關政策，所以我支持王國興議員的其中一項修正，便是對個別行業提供油價補貼。看看歐盟的做法，最近我在網頁上看見，歐盟對有關行業每 3 年補貼一次，每次 3 萬歐羅，而由於現時油價高企，他們提出補貼每次 10 萬歐羅。歐洲國家從來都不主張補貼行業，但竟然現在也提出補貼，想辦法解決漁民的生計。

當局為何不考慮採取這種辦法，為何又不考慮內地的做法？內地在 2005 年年底已開始為從事漁農業的漁民提供柴油補貼，每 1 千瓦補貼 300 至 330 元，以 1 000 千瓦為上限。既然政府視漁農業為重要的行業，為何不採取這個辦法？

政府表示沒有這樣的政策。在現時這樣困難的時候，政府不想辦法，還坐在這裏說其他政策，但那些政策是何時定下的？那些是數十年前的政策，不是現時訂下的政策。對於漁農業、運輸行業或交通行業，為何政府不作多方面考慮呢？所以，我認為政府就這方面是失策的。

當然，局長會表示，如果進行這項工作，可能要申請龐大撥款。現時的跨區車船津貼是每位合資格人士可獲補貼 600 元，但我認為不如向一些企業作出補貼，以降低車費水平，這樣做，大家都可受惠。不是每個人均可申請車船津貼的，例如月入 6,000 元的便不能申請車船津貼。如果對企業作出補貼時，則不論是否中產或甚麼人士，總之乘車船的便能受惠。政府是否應效法國內的做法呢？

此外，我想談談澳門的做法。澳門政府會向有關業界人士借出 50 萬元，提供 3 年免息，借款人於 3 年後慢慢償還，這是澳門最近的做法。

另一項我也希望政府考慮的措施是，澳門的漁船牌照是完全免費的，澳門由去年開始已實行這措施，我也曾跟局長就此表達過。局長會否考慮這樣做？現時的漁民希望局長盡快考慮免漁牌費的措施，以解決他們的生計。

主席女士，我謹此陳辭，希望政府重新考慮一套新政策，支持漁業的持續發展。多謝主席女士。

林健鋒議員：主席女士，近年國際油價高企，創出一個又一個的“新高”，彷彿高處未算高，直接令運輸業的經營難上加難，苦上加苦，而且影響亦伸延至其他須由運輸服務支援的行業，例如製造業、旅遊業等，連鎖效應真是一浪接一浪。

劉健儀議員之前已經談及運輸業的艱苦經營情況，我在這裏不再重複，我是想說一說油價持續飆升，運輸業首當其衝之外，亦影響到其他有使用運輸物流的行業。以在內地設廠的本港製造商來說，大批製成品都會經陸路運返本港再出口，運輸成本這筆款項，真是“好襟計”。以旅遊業來說，接待訪港旅客的旅遊車，每天來來回回主要景點和購物區，要令旅客感到服務稱心、賓至如歸，亦無可能縮短路線車程以減省油價開支；又甚至市民電召貨車幫忙搬屋搬寫字樓，亦會因燃油成本增加，收費變得越來越高。

要阻止這些連鎖效應發生，最有效的方法就是在源頭截停，即是在油價方面入手，減輕運輸業的成本壓力。政府在去年 12 月 1 日開始，把歐盟 V 期的柴油稅定為每公升 0.56 元，是之前超低硫柴油稅款 1.11 元的大約一半。雖然稅項是減低了，但柴油的入口價則有增無減，現時歐盟 V 期柴油的零售價，較去年 6 月超低硫柴油零售價，已經增加 34.6%。雖然大家無法控制國際油價的升勢，但政府可以從油稅着手，削減油稅，令司機的燃油開支減少，正所謂“減得 1 蚊得 1 蚊，慳得 1 毫得 1 毫”。

此外，政府徵收柴油稅的其中一個原因，是環保的考慮，希望運輸業用更環保的柴油，減少污染。不過，如果本地柴油價格不斷上升，只會變成一個另類誘因，讓中港司機在內地入油，因為眾所周知，內地的柴油價錢比香港便宜很多。不過，本港的歐盟 V 期柴油比內地柴油潔淨得多，對改善本港空氣污染有着重要作用。

至於無鉛汽油，現時的零售價亦較去年同期上升了 22.9%，對居住偏遠，須依靠私家車出入的駕駛者來說，交通費開支亦越來越重。其實，不少駕車的中產人士開支越來越重，不但油價加、隧道費又加、維修費又加，擔子並不輕。即使他們採用各式各樣的慳油招數，好像避免急加速和急減速、行李箱不放多餘雜物、採用最直接的行車路線等，所能減少的耗油量，都不能抵銷油價的升幅。

主席女士，油價攀升對運輸業和多個行業所產生的骨牌效應，以及對私家車駕駛者帶來沉重的負擔，結果只會推高通脹，所以應該盡快遏止，加上為避免空氣質素受牽連，我認為政府要積極考慮全面豁免柴油稅，以及把無鉛汽油油稅削減一半，估計政府每年會因而少收分別大約 4 億元和 14.3 億元，以現時政府有過千億元的盈餘和龐大儲備來說，相信並不會構成重大的財政壓力。現在香港未加稅前的油價較其他地方高很多，政府一定要“好好把關”，確保油公司的價格有高透明度，不要讓它們加快減慢，以及要將稅務優惠全面反映在零售價格上。

對於這個影響經濟的緊急議題，我作為立法會經濟發展事務委員會主席，現在誠意邀請鄭汝樺局長和有關當局來作進一步討論和商討解決方法，希望局長可以積極考慮。我是很希望可以在下星期一的例會上，立即在議程加入這項議題，使可加快成事。

不過，對於有修正案提到要為受影響較為嚴重的行業提供柴油價格補貼，自由黨便有所保留，因為這是干預市場的措施，不但難以界定哪個行業受影響較嚴重，亦難以監察補貼的最終受益者，而且會帶來另一個連鎖效應，便是其他行業可能會在經濟困難、經營困難的時候，要求政府提供不同名目的補貼。如果先例一開，後果將不堪設想，我們是絕不能慷納稅人之慨的。

主席女士，我謹此陳辭。

林偉強議員：主席女士，日前運輸業界在全港多個地區進行的罷駛、慢駛和遊行抗議行動，充分說明了油價飆升問題，已嚴重影響了大部分市民的生活，當中大批職業司機和居住在新界及離島而須每天到市區上班的市民，更是首當其衝。

從報章的報道，我們也可以看到，今年只是短短五個多月，歐盟 V 期的油價已十度飆升，令運輸業界的燃油成本急升三至四成。相信如果問題不能解決，最終增加的成本只會轉嫁用戶，勢必再推高通脹，甚至影響低下階層市民的生活：例如，垃圾車捱不住高油價便會不營運、學童車便會停業等，這些已不是甚麼杞人憂天，而是隨時可能發生的事實。

主席女士，對於今次議員提出的議案，促請特區政府將無鉛汽油稅及歐盟 V 期柴油稅削減一半，以紓緩通脹及油價持續高企對市民和業界構成的壓力的建議，鄉議局是表示支持的。鄉議局更認為政府應即時採取行動，如果可以的話，更應進一步回應業界和市民的呼籲，最好暫停徵收油稅 1 年，以紓解民困。

不過，我也要指出，本港燃油稅的徵收水平其實並不太高，但燃油的稅前零售價跟國際或其他周邊地區相比，卻是高出了許多，這才是引致本港目前油價讓社會各界都吃不消的根源所在。可惜的是，社會多年來已指出本港油價的癥結就在於此，但政府至今並沒有採取實質行動，也沒有為香港進一步開放燃油市場打下基礎，才會引發今天油價飆升，引起社會大反彈的後果。

主席女士，當然油價飆升是全球各地政府都要面對的頭痛問題，但政府既已承認當年徵收燃油稅是為了控制汽車增長，今天也已證明其意圖已經失敗。再加上本地油價會比許多地區昂貴，也是政府不能早為市場引入更多競爭，放任由少數幾間油公司操縱市場造成所在。分析前因後果，我們看不到政府有不即時削減油稅的理由，這也是政府不可用任何藉口來推卸的責任。

主席女士，我謹此陳辭。

張學明議員：主席女士，全球油價已由 10 年前的每桶十多美元，飆升至現時的每桶 140 美元，油價急速上升，高油價直接影響全港 32 萬名運輸業界的生計。泥頭車司機於 5 月 5 日在全港 4 個地點發起罷駛，又有數百架車輛在 6 月 10 日在全港多區慢駛遊行，並在翌日連續第二天在將軍澳環保大道進行罷駛。業界連串的行動，是希望特區政府知道這並非一個警號，而是這問題已在社會上亮起紅燈，特區政府必須正視處理。

早年，香港政府為了善用資源和減輕交通擠塞的問題，因而採用了“斬腳趾避沙蟲”的方法，通過徵收燃油稅的手段，鼓勵市民乘搭公共交通工具。但是，10 年來，燃油價格和相關稅項不斷上升，不單苦了一羣運輸業從業員，也苦了市民大眾。不止業界經營困難，連小市民也飽受公共交通因燃油成本上漲而帶來車費大幅上升的壓力。

燃油價格持續上揚，這個不止是香港的問題，而是世界各地均面對的重大問題。最近的歐美和亞洲地區均出現示威浪潮，法國漁民封鎖法國的港口達兩星期，而英國亦有數百輛貨車在上月 27 日堵塞倫敦外圍的主要通道。至於本港運輸業界的怨氣和市民的不滿，也可以說在近期連串罷駛事件中表露無遺。我希望燃油漲價問題對特區政府來說只是一個危機，而非外國運輸從業者所形容的災難。

黃容根議員在過往數年的立法會會議均有動議促請政府扶助漁農業的發展，但最近有報道指，由於油價在 1 年內急升了二點四倍，已有漁民減少出海的次數。漁民減少出海，鹹水魚的供應量亦相應減少，魚價便會隨之上升，有些漁民更乾脆賣船上岸止蝕。我看到這段新聞後感到非常失望，究竟特區政府有否正視立法會議員所提出的意見呢？

主席女士，物價高漲是一種惡性循環。油價高企，不單市民的車費貴、食海鮮貴，所有說得出的生活必需品，例如家用石油氣、煤氣、電氣等費用也是加完又加，市民的生活百上加斤。油價高企所引致最壞的情況不單是運輸業受到影響，連帶其他行業，例如旅遊業甚至整個金融體系均受到牽連。我絕對不是庸人自擾，而是希望當局清醒一下。整個社會的運作是環環緊扣的，民建聯並不希望看到本地的運輸業最後會出現司機賣車止蝕的情況。

富蘭克林有一句名言：“必需品從來沒有議價的能力”。燃油是社會經濟的必需品，這是毋庸置疑的。特區政府甚至是世界各國的政府均沒有能力控制它的入口價格，但卻可以控制徵收稅率的多寡。

法國政府建議歐盟取消燃油附加稅，並向漁民提供 5 億美元的補助，而新加坡政府亦已撤銷柴油稅。在香港特區政府現時的財政盈餘下，是有減免燃油稅的空間的。行政長官亦曾說過：“為目前紓困的應急措施，都應該不失時機，啟動併進，為香港的未來發展打好基礎。”我相信近期一連串要求削減燃料稅、減免柴油稅的罷駛和示威行動，業界的聲音特區政府是聽得到的；市民飽受通脹的折磨，特區政府也是看得到的。不過，業界和市民大眾都只是在苦等，希望政府不要議而不決，而應盡快做點務實的工作給大家看。我促請特區政府從善如流，積極回應業界和市民的訴求，從速解決問題。

主席女士，從最近大型貨車堵塞中環街道、車輛罷駛和公共交通工具相繼增加票價的情況來看，很明顯，由於燃油價格高企，不滿的情緒已開始在社會上醞釀。特區政府過往一直以高效率見稱，理應比我們更早一步洞悉民情。我希望特區政府能廣納民意，扶助業界的發展，也為民生做點好事，調低無鉛汽油稅，並全面撤銷柴油稅，以減輕通脹壓力，利民紓困。

主席女士，我謹此陳辭，支持議案。

李卓人議員：主席，現時全球油價飆升，很多人也說油價將會達每桶 200 美元。不過，長遠來說，這其實是一件好事。短期來說，當然會有很大問題，但長遠來說，我覺得這不單是香港的問題，而是全世界的問題。如果這次油價飆升可以驚醒全世界，並且真的可以想到方法推動一些另類能源，從而推動香港以至全世界的發展，我相信將來必會有一番新景象，並且或會演變成第三波的能源調整。過去在 1970 年代油價飆升得很厲害時，便轉用了核電。雖然核電極富爭議性，但確實改變了世界在供電方面依賴油的做法。不過，日後有否新發展可以促進更多研究，以致真的可以改變世界的經濟面貌，便惟有希望未來油價飆升的問題可以有曙光。

主席，關於今天的議題，職工盟每年與財政司司長會面，均要求完全減免燃油稅，我們每年也提出這個要求。今天我看到《明報》的一篇報道，指減免燃油稅即是由中產階級補貼業界。請大家想一想，按這道理，難道我們說減免酒稅又是以中產階級補貼飲酒的人嗎？大家不可以把香港人分為兩類，一類是負責付鈔的人，而另一類則是受惠的人。難道公務員加薪又是中產階級負責付鈔嗎？我們是不應該這樣說的。我覺得今天《明報》這篇社論實在太離譜，把整個社會分化。每件事都應有不同的政策考慮，減免酒稅有本身的政策考慮，希望香港可以發展為紅酒中心，大家同意與否，則是另一個問題，但當中顯然是有政策的。

這次減免燃油稅亦很清楚是有政策的，便是如果政府不減免燃油稅，對環保也沒有好處，因為用作謀生的車輛是沒有可能減少的。大家也知道，香港的經濟必須倚靠泥頭車、垃圾車、小型客貨車、貨車和田螺車，這些車輛都是必需的。即使燃油稅大幅增加，始終也要有這些車輛。它們並非奢侈品，而是經濟必需品。

因此，如果說基於環保的考慮而不能減免燃油稅，我覺得是完全錯誤的，因為無論燃油稅是加是減，這些車輛也是要行駛的。所以，第一點，我覺得減免燃油稅的政策，顯然是希望業界的成本可以在高通脹的情況下得以合理地稍為降低。其實，所涉款額真的是很少。因此，我覺得首先不應把它與環保混為一談，好像我們現時置環保於不顧一樣。

此外，按照《明報》的邏輯，現時專利巴士是無須繳付燃油稅的，而工業也無須繳付燃油稅，那麼，豈不是中產階級在補貼巴士以至整體工業？大家不可以把事情如此對立起來。很簡單，為甚麼專利巴士可以減稅，但其他謀生車輛卻不可以減稅？局長所持的理由是，專利巴士是公共交通工具，減稅是為乘客着想，這是對的，我沒有說這樣有錯。但是，為甚麼謀生車輛卻不可以呢？難道它們沒有為香港經濟服務嗎？難道香港的經濟運作是天降的嗎？所有運作都是一環扣一環的，每一環都在貢獻香港經濟，即使運輸車也在貢獻香港經濟。既然如此，為甚麼不可以跟巴士及工業一樣獲得免稅呢？減免燃油稅本身根本是不合理，而且是沒有需要的。不過，其實也有另一個問題，主席，即使政府減稅，老實說，對業界也沒有太大幫助，因為業界現正面對更大的老虎——不是政府，因為政府的燃油稅只是每公升0.56元。即使政府減稅，但如果油公司繼續壟斷的話，業界根本就是“肉隨砧板上”，任由宰割，業界水深火熱的情況依然會繼續。

因此，更重要的做法是如何監管油公司和解決壟斷的問題。現時，無硫柴油的情況很不妙，因為只有一個供應商，而超低硫柴油則有多個供應商。

因此，如果無硫柴油只有一個供應商並壟斷市場的話，它很快便會加價。即使政府減稅，但亦只會令油公司賺得更多。如果政府不解決油公司賺得多的問題，不監管油公司壟斷的情況，再加上沒有公平競爭，最後油價只會繼續不合理地飆升。香港的一項研究顯示，與台灣、新加坡和其他地方除稅後的零售價比較，香港的售價較它們高出 2 元至 3 元，這是很離譜的，沒有理由比他們還要高出 2 元至 3 元。所以，如果不從大老虎（即油公司）入手，油價只會一直飆升。

主席，我覺得政府真的要考慮，業界現正處於水深火熱之中，亟需援助，燃油稅基本上可以減免。此外，我亦建議政府減免所有車輛牌照費，我是指謀生車輛的牌照費。多謝主席。

何俊仁議員：主席，今天這項議案牽涉兩項問題，第一是稅項應否調整。我請大家記得，這是一種稅項，不是一項補貼，徵稅與否，並不等於會否補貼一個行業，這個道理是很簡單的。第二，當我們考慮這稅項時，請大家記着，不是考慮政府的收入，因為政府不是靠這稅項增加收入的，而是有環保方面的考慮。所以，第二個層面的考慮，是關乎環保和民生之間的問題。

讓我首先談第一點。對於今天某份大報的社論所引用的邏輯，我和李卓人議員也有同感，我們都感到非常驚訝，覺得他們不應該用那樣的邏輯來思考。他們將一些觀點完全扭曲了，覺得取消這稅項便等於補貼某行業，這是完全難以理解的。正如剛才提及的紅酒稅和遺產稅般，是否全香港也在補貼那些最有錢的人呢？我們是不可以這樣想的。雖然反對遺產稅的人有他們的道理，支持的人也有他們的道理，但這並非關乎是否補貼的問題。這個道理是非常簡單的，取消紅酒稅的道理也是一樣。

據我所知，徵收這稅項，目的從頭到尾都是考慮環保，但政府在制訂這稅項時都有考慮民生，否則便不會豁免公共巴士的燃油稅，這是很簡單的道理，因為政府不想增加普羅市民的負擔。所以，這些公共政策，便是這樣定了下來的。我們絕對不應該說寬減了這稅項，便等於補助某個行業，同時還要有中產承擔，我完全看不到有這樣的邏輯關係。

在環保的問題上，我們必須強調，要幹活的人，無論如何也要幹活，他們沒有選擇。對駕駛貨櫃車的人而言，無論是多麼痛苦，難道他們可以停工嗎？他們只能捱，看着收入減少，甚至整個行業漸漸式微。我們是否想看到這情況呢？我們不想看到，因為這個行業的確對香港作出了不少貢獻，但與此同時，亦影響了這個行業很多從業員的生計。我們將來如何改善環保設

施？這不止靠徵稅，還有其他方法，但在今天，當油價以不可以想像的幅度急速上升時，我們絕對應該首要考慮這個行業的生存空間，以及這個行業的人的生計，因為這件事跟社會的穩定有密切關係。

此外，當民主黨考慮今天的議案和修正案時，我們特別提出我們願意寬減歐盟 V 期的柴油稅，因為大家也知道當中是有選擇的：歐盟 V 期和歐盟 IV 期的柴油有很大分別，歐盟 V 期的柴油的確對環境友善得多。所以，在這樣的選擇下，我們覺得我們可以堅持只寬免這類柴油的稅項。有同事刪去了對歐盟 V 期柴油稅的寬免建議，我們不能支持這樣的修正案。我們尊重和關懷運輸行業的人的生計，但與此同時，我們在可能範圍內，也會照顧環保的需要。我覺得就這一點而言，我們是作出了這樣的平衡，亦相信如果歐盟 V 期柴油稅有所寬減，業界也會受惠，亦能讓他們有喘息空間。

最後一點是，有些人說我們向一些民粹主義式的——不是民粹，而是近乎暴力或不負責任的——社會行動低頭，甚至像該報章的社論所說般，某些政客為了曝光、為了取得選票，所以今天便要支持這項議案。我真的不明白他們的邏輯是甚麼。其實，這件事孰對孰錯，不會因為有數個人過激的行動而決定了我們對社會政策的考慮。如果有些事情是應該做的，難道會因為有數個人以不適當的暴力方式爭取，我們便不做應該做的事嗎？我反而在想，我們今天是以甚麼原因，反對這項值得支持的議案呢？有人說因為是由民建聯提出，所以民主黨必定反對，這是黨派鬥爭，情況其實不是這樣，我們黨派之間的關係並非這樣的。有人可能會說民建聯今天取得了不少分數，局長也為他們“撐場”，但我們並不會這樣考慮。我們考慮的，是這件事是香港市民共同面對的民生問題，我們各黨派即使在其他範疇的政見不同，但在這件事上也應該聯合起來。所以，我們很樂意支持劉江華的議案。我亦希望大家不要戴有色眼鏡來看這個問題，不要帶着偏見看今天這項議案背後所爭取的目標。我覺得這個目標是值得大家支持的。

總括而言，我呼籲業界朋友冷靜處理。他們越有道理，便越應該冷靜，社會是會支持他們的。相反，即使是一件好事，如果用不適當的方法做，支持的人便很難給予支持。

我希望政府能夠聽到議會內各黨派……我相信大家是相當一致的。儘管未必是一致支持，但我相信也有不少人有一致的理念或訴求，希望政府照顧運輸行業的民生，甚至照顧有需要使用汽車的中產階級的訴求。

謹此陳辭。

呂明華議員：石油價格飆升，直接或間接地影響到世界上每一個國家和每一個人。當然，用油的工業和各類車輛是最直接的受害者。最近，多輛貨櫃車及私家車堵塞中環要道，令交通大受阻塞，在在顯示柴油價格上升對運輸業的影響，已令運輸業難以繼續營運，以致惟有採取車龍慢駛及擾亂交通，明知犯法亦在所不惜，務求引起社會關注，要求政府免除柴油稅。

運輸業的示威行動，引起兩個課題有需要考慮。其一，運輸業是服務性行業，如果成本增加，為何不可提高服務收費，將成本轉嫁貨主呢？究其原因有二。原因之一，過往貨車多在深圳購買低價油，但現時內地柴油供應量不足，來往兩地的貨車被迫在香港入油。兩地油價的差別，令他們陷入困境。原因之二，由於香港貨運碼頭收費遠遠高於內地，令經香港出口的貨量相對減少，市場萎縮。儘管兩地貨車已減少 5 000 輛，但運輸量仍有過剩之虞。既然競爭激烈，便沒有議價能力，要是向出口貨貨主提出加價，便有可能失去生意，司機自然不願冒險。因此，運輸業的工業行動充分顯示了香港經濟的基本問題，就是在沒有製造業為基礎的經濟體系中，服務業如運輸和航運業，便成為無根之樹，枯謝只待時日而已，其所衍生的問題，是政府難以處理的。

今次運輸業出動“重型裝備”，以多輛貨櫃車堵塞交通，力迫政府讓步，要求取消柴油稅，這種做法應該被批評，但其背後的原因卻是值得同情。再者，現正值立法會選舉季節，為了爭取選票，部分議員也同時向政府施加壓力。看來政府今次不得不順應民意，敗下陣來，取消 5% 的柴油稅。可是，這是運輸業要求的底線嗎？此外，我們可以預見，在這個百物騰貴的年代，通脹肆虐，影響各行各業，很多行業的處境均十分困難。我相信他們也會以強烈行動向政府提出類似要求，以脫困境。政府要如何應付，實在多費周章。如果處理不當，便會演變成政治問題，影響社會穩定，後果堪虞，不可不慎。

如果政府退讓而取消柴油稅，更會觸動政府向來奉行的經濟原則。換言之，在自由經濟的原則下，政府不會向任何行業傾斜，提供補助或干預商品價格。其實，從分析可見，政府如果採取見招拆招的策略，各行業將向政府施壓，社會將無寧日。政府應該採取宏觀的眼光，從香港整體經濟調控着手，推動工業重新落戶香港，服務業如物流業和航運業才有服務對象，才有生存空間。我希望政府能把握時機，重振經濟結構，這樣香港的經濟才可持續發展，市民才可安居樂業，社會才會和諧。多謝主席。

劉慧卿議員：我發言支持劉江華議員的議案。正如何俊仁議員所說，雖然我們親疏有別，但如果是對的事，我們會支持的，主席。

不過，我也同意何議員和剛才很多議員所說，我們要向運輸業界呼籲：不要用暴力行為爭取。我並且向他們（包括主席）呼籲：在七一齊來遊行。想支持減稅，支持民主，支持自由，反歧視，以任何形式支持都可以，全體市民都在七一出席，甚至找貨車一齊來也可以——不過，出動這麼多車輛又可會嚇怕政府了。但是，千萬不要堵塞中環或任何地方，我相信香港市民是很尊敬那些和平、理性、非暴力的人，尤其所說的是數十萬人的遊行，但如果使用暴力，效果反而適得其反。

剛才很多同事已說了很多，我不想重複，不過，我也很想說一句，我很明白業界很辛苦，所以正如何俊仁議員指出，既然多種稅也削減了，為何不能藉減稅來幫助他們呢？我支持取消遺產稅、酒稅、酒店房間稅、利得稅等，但我嫌利得稅減得太多了。

所以，如果當局表示要還富於民，便不單是還給富有的民，尤其是當中層、基層的市民生活均很困苦時，政府也應該做點工夫。可是，政府做工夫的所得，是否真的能放進這些市民的口袋裏呢？這是大家也明白的，主席，不過，這點又另外跟進吧。

我知道立法會很多事務委員會都開了很多會議，大家均覺得目前的情況是只益惠了油公司，益了這一家，又益了那一家，但市民卻完全沒受益。市民現時都站出來要求我們盡力協助，所以我絕對希望當局可以從善如流，紓解民困。

我也同意同事所要求，在今屆立法會休會前把此事處理好，主席，不要讓此事留待到了今年 10 月或以後，我認為尤其當局現時坐擁超過 1 萬億元的儲備，為何不幫助處於水深火熱的市民呢？這是完全說不通的。

至於補貼方面，我自己則有保留，是否完全不可以如此做？在其他地區、其他國家都有提供補貼，如果到了考慮這樣做的地步，我們都認為要經過很長的討論、商議然後才可以提供補貼，我相信今天，我也並沒有聽到很多市民贊成提供補貼的聲音。既然提及徵稅，如果現時有些人已獲減免稅項，他們的這一羣又可否幫助另外的一些人呢？我認為這些均可以考慮，不過，我不支持提供補貼。

至於環保方面，我同意何俊仁議員剛才發言，我同意民主黨的立場。當能夠提供選擇時，是希望以稅項促使他們選擇較環保的，這點也是要做的。有些同事表示，這事件跟環保完全無關，我相信，在好日子裏，人人都把環保的工作掛在唇邊，到了水深火熱時，提及環保便要日後才算。我們經常看見連綿不絕的水災、旱災，全球暖化的現象，所以我希望同事包括我尊敬的

李卓人議員都要就此想想，環保和民生未必可直接掛鈎，但如果我們不用盡一切努力，不論幫助大與不大，也盡力來做，我相信我們對於全球暖化的現象，也很難應付。我希望大家都會盡力，不要在一提到減稅，便不談環保了。我認為不應該這樣，我們一定要這樣做的，主席。

因此，我很希望局長……不過，他是不會讓立法會顯威風的，主席，即使他明明是會做些工夫，但他只會較我們先做，或較我們為後才做，他是不會在這裏與我們一齊做的。但是，我們希望當局仍從善如流，盡快宣布（在我們落任前宣布）進行這項工作。

我也向司機們呼籲，不要再攪這類抗爭，不要堵塞中環、灣仔、銅鑼灣、旺角或尖沙咀。不過，我呼籲所有人要參加七一遊行。多謝主席。

蔡素玉議員：主席，我們今天這項議案，是民建聯一直關注的問題，即香港現時的物價高漲。對於所有物價、民生的問題，市民都是很關心的。我們也提出要反加價、抗通脹。當然，就有些情況而言，我們也在思考政府還有很多工作可以做。例如劉江華議員今天提出削減燃油稅的議案，恰巧便是我們談及政府最低限度可以先做的工作中一個很重要的環節。

主席，很多人都說我這麼支持環保，必然會反對這項議案，因為一旦削減油稅，油價便會變得便宜，乘車的人便會多了，又會多了人乘搭的士。主席，劉慧卿議員、何俊仁議員等剛才已指出了環保和今次這項有關減稅的議案的關係，我是同意的，但我認為即使從環保角度來說，都應該支持今天的議案，因為今天的議案是要求政府削減環保燃油的稅項，即鼓勵更多人使用環保燃油。

此外，如果我們能夠將香港的油價降低，最低限度可減少紅油的問題。我們希望如果我們的油價能再進一步跟國內的油價拉近，便可減少很多本地車輛到深圳或國內加油。國內燃油的含硫量高出香港燃油的含硫量很多，國內的標準是佔 2%，或最高也只佔 0.5%，但香港現時的標準卻是 0.005%，而且正準備減至 0.001%。所以，能夠令我們減少採用一些不潔淨燃油的任何措施，都是我們關心環保的人士最想看見的。

我也很同意有同事指出，面對油價高企，減少環保燃油的稅項，只是幫助市民紓困的其中一節，另一點更重要的是油公司的寡頭壟斷，價格一直都是……即使取消燃油稅，較諸毗鄰珠三角，香港的油價仍高出很多。民建聯並非在今天才提出這一點，我們多年來一直關心政府無法控制、無法監管油公司的油價，我們認為應要改變，也希望政府如果考慮削減燃油稅，也同時要認認真真想出一套機制，監管油公司隨意加價的狀況。

主席，在提出了這項議案後，我收到一封由香港漁業聯盟給我的信。他們在信中提出的建議值得我們關注，讓我把當中有關油價海鮮價的部分讀出來。香港漁業聯盟指出：“近來燃油價格飛漲，漁民已到難以經營地步，傳媒報導了香港柴油全球最貴的事實。我們要求政府監管油商，要油商解釋訂價奇高的原因，尤其是對於船用工業柴油，油供應商隨意加價，有時可以一日數改，比陸上油站起價要事先公布，完全缺欠透明度。我們要求政府對這狀況深入調查，給漁民一個交代！”

這的確與陸上的油價不同，聽聞他們喜歡何時加價和加多少也可以，不用說明。有鑒於此，希望政府能認真考慮。此外，他們亦指出了一些間接的問題。黃容根議員一直也有提及，讓我在這裏讀出來：“此外，對漁民經營困難問題，漁農自然護理處無任何積極對策，視漁民為個別行業，忽視漁民是少數族羣原住民的特殊身份，對政府發展長期填海排污導致漁產減少避而不談，拒絕進行科學論證，任由海洋環境破壞反誘過漁民濫捕，實屬可耻！我們要求漁護處提交鄰近國家地區包括內地保障漁民政策，証明漁民並非無理取鬧，以正市民視聽，並從速落實對漁民解困措施。”這也是黃容根議員一直建議的，他說我們要正視個別行業所碰到的困難，尤其那些正正式式是我們香港的原住民，他們就油價問題提出了意見。希望政府能聽到多位同事今天的意見，真的在游說方面走出第一步，讓我們反加價、抗通脹的要求能得到回應。

主席，我謹此陳辭，支持劉江華議員的議案。

譚香文議員：主席女士，這項議題似乎沒有甚麼人會扮演反對派，各政黨都站在同一陣線要求政府減免柴油稅。既然如此，我認為今天的辯論便應該集中在減油稅，以及如何減。

剛才不少同事已經說過在油價高企下，“搵食車”車主和司機怎樣慘淡經營的情況，我不打算在這裏重複。我反而想就着政府所放的“風”，作出一些回應。

傳媒報道，政府表示可以全面取消柴油稅，這算得上是從善如流，接受意見。雖然取消柴油稅並不能大幅減輕“搵食車”司機的負擔，但至少也表明了政府的誠意。不過，即使政府取消柴油稅，也不代表政府可以功成身退。

目前，政府是向油公司收取柴油稅，政府必須確保油公司真正做到政府減多少、油公司便減多少。我建議政府訂下這項條件：如果油公司沒有減價、或是減不足，便可以懲罰油公司，例如罰款或禁止競投新的油站用地。

主席女士，現在每公升柴油價格是 11.76 元，當中的稅款只佔不足 5%，即使減了稅，對運輸業界來說，也只是聊勝於無。香港油價高企的最大原因，是油公司之間缺之競爭，形成壟斷。

根據一位運輸業人士表示，過去半年運輸業的燃油開支，每月已經增加了六七千元，即使完全取消柴油稅，每個月也只能減少 1,500 元的負擔。所以可以說，免油稅只是聊勝於無。不過，可以節省一點總比不能節省的好。所以，我們一定要支持免除歐盟 V 期柴油稅。

減油稅對運輸業界來說，只是一支強心針。根治問題的方法，是政府盡快落實跨行業的公平競爭法，嚴厲打擊油公司聯手操控價格，加得快、減得慢的情況。否則，運輸業界面對的困境，根本是沒有可能徹底解決的。

政府經常強調，運輸物流業是香港的經濟支柱，但這次卻要等到運輸業界發起集體抗爭，要政黨羣起施壓，政府才乖乖地就範。我實在希望政府告訴我們，政府對運輸和物流業有多看重、有多照顧。如果政府真正體恤運輸業界這羣車主和司機的苦況，便請局長稍後回應時，提出減油稅以外的其他措施，紓緩油價高企為他們帶來的經濟壓力。

最後，我要強調一點，便是我們瞭解到不少同事都期望減汽油稅，使私家車的車主，特別是中產人士受惠。但是，我相信如果讓全港市民，包括中產人士選擇的話，大家都會選擇藍天，而不是減稅。加上香港的交通網和公共交通工具越來越完善，絕大部分香港人都未必要依賴私家車。種種原因告訴我們，我們無須在這一刻便匆匆決定一定要減汽油稅。

主席女士，不少財經分析員都估計，油價今年內可能會升至每桶 150 美元的水平，運輸界只會繼續被高油價折磨。我不希望車輪堵塞中環，影響交通的情況會再次發生，更期待政府可以考慮更多措施，幫助運輸業度過難關，繼續支撐香港的經濟。

我謹此陳辭。謝謝主席女士。

陳婉嫻議員：我一直聽了多位議員的發言，得知議員大致上均認為當前百物騰貴，而當中燃油在這 1 年來出現了 10 次加價，因此各位議員均提出了各自曾接觸到的不同的人的意見。例如，我聽到黃容根的發言時說到漁民的情況，我也感到很不舒服。漁民出海一定要倚靠燃油，但他們用燃油時卻不像車輛用燃油般，駕車司機可到加油站先看價錢才決定購買與否，而漁民購買燃油則是任由供應者出價。我覺得面對着燃油昂貴的問題，供應者卻可能會用盡各種手段維持他們的利益。對此，政府真的要作出考慮。

最近，我們看到香港運輸業的朋友接二連三地提出意見，甚至上街抗議。雖然我們不贊成他們的行動堵塞交通，但我能感受到他們的情緒。有人怪責發起行動者沒有好好管理人羣，但我亦明白，當大家怨氣沖天時，這是很難做得到的。當我們工會屬下運輸業的工會知道立法會有這項辯論後均表現得相當緊張，還要求我們數位同事修正劉江華的議案。

其實，議員已說了很多故事，王國興剛才也提出了，例如泥頭車司機每天能獲得 1,000 元，但卻要支付 900 元的燃油費。又例如我們也看到運輸業一些從業員每程收費 500 元，但油價卻佔了四百多元，所以，當油價的成本如此高昂時，他們的怨氣便會很大。

主席女士，大約在半個月前，我提出了關於油價問題的口頭質詢，本來這議題是王國興的強項，為何會由我提出來呢？便是由於我在街頭派發單張時，碰到一些司機，他們走來跟我說：“‘嫻姐’，我們很不能應付開支。”他們普遍也反映了這類意見，而我碰到的大部分是年輕的一羣。

主席女士，上星期日（即剛過去的數天前），在街上——如果有人當時在場，可能還以為我被人綁架了。當天 9 時多近 10 時，我乘的士回家，當我上車後，司機便開始發出很多怨言，他只有三十多歲，年紀不大，很年輕。他最初說話時，我還以為他對交通諮詢委員會有意見，於是我便問了他一下，他接着卻說了很多，範圍闊得不僅是關於油價，他甚至說連對於生活和前景，他也不知道該怎麼辦，如此說着說着的，他簡直到了茫茫然的地步。最後，他說：“‘嫻姐’，不如把車子停泊在一旁，去喝杯咖啡好嗎？”由於當時已 10 時多了，我不想太夜回家，所以我沒有回應他。其後他便把車子停泊在回我家路上必經的晏頓街。那條路很狹窄，他把車子停泊在一旁，然後跟我聊天，我們當時談了很久，我不能夠……他有很多怨氣，很想跟我傾訴。主席女士，他只有三十多歲，很年輕。政府現時依然說經濟很好，是不用擔心找不到工作的年代，但我想說，這是一個真實的故事。

由於我當晚也很疲累，我便送了自己的卡片給他，說不如另約時間再談。所以，如果這位朋友聽到我現時的發言，我也想跟他道歉，他當天晚上其實還有很多東西想跟我談的。主席女士，我知道第二天早上 8 時半要開會，太晚就寢便會感到相當辛苦，所以我只能很不好意思地送他一張卡片。

主席女士，我之所以說出這兩個故事，因為我相信多位在席的同事，特別是有跟基層接觸的，均知道是有問題存在的。我剛才聽到多位同事提出，我們這次的辯論究竟是否為了選舉而進行的呢？我們這次究竟是否全不理會環保呢？我認為選舉是經常也進行的活動，香港市民其實很聰明，如果我們到了選舉前才做事，他們根本不會對我們投下信任的一票，他們對我們是

累積地進行觀察的。我參與立法會直選已 13 年，我經常跟同事說，單倚靠在選舉前做工夫是沒意思的——主席女士，你也同意吧——而是要倚靠平時累積的工夫、倚靠我們的心、倚靠我們的誠意才可，因為市民是會觀察我們的。如果到了選舉前才做工夫，又怎會有人理睬我們呢？香港市民是很聰明的，所以對於某些報章這樣來報道我們，我是相當不能接受的。它們真的要研究一下我們的個案，我相信我的個案也相當值得它們研究。我覺得市民會觀察我們很久，才投下信任的一票的，他們不會單憑某人一時一事，或做了某個行動而驟然決定的。

所以，我很想提出，當政府要就我們的不同意見作出判斷時，我很擔心我們的局長也是某些報章所說的該類人——我昨天也曾就強積金的問題批評過他——在現時這問題上，局長可能也會覺得我們是為了爭取選票而有這樣的表現，但我覺得我們並不是這樣的。因為局長也是知識分子，他可能只會在“上位”看事物，而沒有在“下方”看事物，他可能還未掌握到民情是有多麼的憤怒。每當我召開居民大會，街坊也會說：“‘孃姐’，不要談其他了，你可知一罐豆豉鯪魚的售價多少嗎？你知道豬肉每斤賣多少錢嗎？”即使是討論醫療融資時，我們也會談及這些問題的。

局長現在搖搖頭，我希望他真的明白，希望他不要單憑我們各人今天表達的不同意見來判斷而覺得沒有甚麼事是必須做的，我覺得還有很多事要做的。我經常跟政府說（當時我是跟董先生說），如果連基層勞工也起來反政府，問題便不是如此簡單了，我們不要以為只是 50 萬人斯文地上街，屆時將會是另一番景象。儘管這種情況很少在香港發生，但在世界上其他地方已出現了很多例子，引發了很多很多社會的不安。

主席女士，談到這裏，我很希望當政府下判斷時仍要想一想。例如政府覺得王國興在這方面的表現是最激進的，因為我們的意見是來自駕駛柴油車輛的司機和貨櫃車司機等，他們的境況真的很淒涼，當全部稅也減了，燃油價格方面卻只有每公升五毫多的減幅，政府是否應該從他們的角度來看而考慮作出補貼呢？難道這樣的減幅足以讓他們度過難關？把徵稅收回便行了嗎？一切也要讓各方說出來，訂定合約才可，就此而言，我是很着重形式的，如果政府今天減了，明天卻又不願意減，那怎麼辦呢？大家要想想辦法，大家一定有“橋”的。

主席女士，談到這一點，我想說，在過程中千萬不要讓那些所謂“加得快、減得慢”的油商一再獲益，請政府做好對所有油商的監察工作。我希望政府最後會順應民情，而不是順應政黨。

主席女士，謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

周梁淑怡議員：主席，劉健儀議員今天應該覺得非常快慰，因為多位同事對她多年來苦口婆心、多次提出的問題，表示關心。以前，有人會說這是關乎業界的利益，但現時大家似乎明白，其實運輸業界與民生及每個人的生活是息息相關的。所以，我相信她應該感到非常安慰。

大家對業界也深表同情。事實上，近期油價飆升，大家也感到該壓力。對於日前中環區的交通癱瘓，大家也有共識，不支持那種偏激的手法。話雖如此，但我相信大家也異口同聲地說希望政府能夠真正考慮現時的困境，而調整油稅，特別是柴油稅。雖然剛才有同事已解釋了很多，但似乎仍然有人對於柴油稅的理解，不能全面掌握，即使劉健儀議員也有所埋怨。劉議員聽到單仲偕議員剛才的發言，提到歐盟 V 期柴油，他說歐盟 V 期柴油較環保，所以絕對支持政府在油價上下工夫，但在採用低硫柴油方面，則認為這是一種倒退。不過，單議員似乎沒有聽到業界的很多聲音。現時對於歐盟 V 期柴油，即使政府提供稅務半價優惠，即每升 0.56 元以資助業界，但以適用於歐盟 V 期車輛的燃油用於香港的歐盟 I 期至 III 期車輛，能源效益是相當差的。事實上，香港政府現時即使撥出 32 億元補貼及鼓勵業界盡量更換歐盟 IV 期車輛，其實反應也平平。如果這類型車輛那麼好，政府又提供補貼，以稅務優惠約 10%至 15%作出鼓勵，車主應該立即更換才對。但是，業界也不願意更換，為甚麼呢？因為有關能源效益有問題、車輛也有問題。

現時，以供應歐盟 V 期車輛的燃油用於絕大部分歐盟 I 期至 III 期的車輛，對業界來說，即使徵收一半稅款，其實也幫助不大。因此，有人說希望超低硫柴油的稅款可與歐盟 V 期車輛的油稅看齊，這才能真正幫助業界。事實上，現時以歐盟 V 期車輛的燃油作標準，在業界來說，政府所提供的幫助不大，而在效能上，甚至在環保的角度上，也未必有幫助。不過，主席，政府曾承諾會研究，我覺得應加快研究，盡快推出措施，不要“死撐”，硬說歐盟 V 期車輛非常好，人人聽到便認為這較環保，必定是好的，但事實並非如此。

主席，我想在此特別一提，很多中產車主在汽油方面，十多年來一直向政府繳付每升汽油 6.06 元的稅款，自 1990 年代初期至今已十多年了，也繳付了這麼多稅款。現時，大家有難，不用說其他方面，只說近數年以來，油價飆升得很厲害，在零售價方面：在 2006 年 6 月是 13 元；在 2007 年 6 月是 13.5 元；今年是 16.58 元，價格飆升得很厲害。

我看到政府在最近兩天“吹風”，不停地說政府願意研究柴油稅，但卻不願意減汽油稅，為甚麼呢？政府的理由真的是氣壞人，它說因為車主沒有訴求。我之後便接到很多電話，非常多人來電，對我說：“誰說沒有訴求？”當然，政府只是單方面這樣想。政府是很奇怪的，如果出現有組織的堵塞交通行動，政府便會害怕；如果沒有組織的人，不是一同發聲或上街遊行，政府便不會理會，還要硬說他們沒有訴求。我翻查有關數字，在今年 2008 年，20 萬元以下的車輛佔了 25%，30 萬元以下的車輛差不多佔六成，這全部是中產小康之家的座駕，而政府完全撇開不理會，更說這些人沒有訴求。

因此，我們很希望政府能夠看看，徵收了多年每升 6.06 元的稅款，可否在現時油價高企的時候，也幫助一下這羣中產人士呢？如果政府的反應是：“這羣人可以支付得起，便讓他們繳付較多吧。”我便覺得這樣做不符合平衡社會及平衡利益的原則，尤其是中產從來不會有甚麼過分的要求，他們只希望政府在艱難時期少收一些稅款。我覺得政府應該作出積極的回應，不要“屈”他們。多謝主席。

郭家麒議員：主席女士，今天的議題很清晰，便是要削減燃油稅。

其實，家家有求，這是很正常的，尤其在今時今日通脹和油價飆升的時候。不過，很有趣的是，這項議題涉及政府以往及最近所做的事情，令我們不能不討論這項議題。

很多同事剛才提出要求削減柴油稅，為運輸業及業界現在所面對的困難，做一點事情。這不是一項新要求，全世界，例如歐洲及其他地方都有這項要求。我原本沒有興趣討論這方面的問題，但我認為這也是值得考慮的。

不過，今次的始作俑者，其實是政府。兩年前，政府向這個議會提交了一份諮詢文件，表示由於香港的稅基過窄，有需要考慮徵收商品及服務稅。根據政府當時的諮詢文件，理由是相當充分的。政府拿了一大堆文件出來，然後告訴我們，香港的稅基是很狹窄的。

但是，在兩年後，政府忽然完全忘記了曾說過的話。大家可記得，在這個很狹窄的稅基之下，政府今年對 4 個重要的稅種作出寬減措施，令這個稅基進一步收窄。其實，這做法是相當短視的。

政府減利得稅 1%，令庫房由今年開始少收 44 億元。減低標準稅率，令庫房再少收 9 億元。減紅酒稅，會再少收 5.8 億元；我們怎樣也想不通，為何要寬減這項相對是富裕階層的稅種。接着，再減酒店房租稅，每年少收 3.5

億元。連香港酒店業主聯會也表示，他們對此其實不太在意，政府要調低這稅率便調低吧，但這是不會影響他們的酒店房價的。政府前言不對後語，可以因為一時的政治快感，而做出一些破壞香港稅基的事情。

政府曾這樣做，而正所謂“你做初一，人家做十五”，是沒有問題的。但是，政府現在如何面對所有要繳稅的人？為何要選擇性地調減某些稅項呢？為何飲紅酒的人可獲多減一些稅款，但現在面對油價飆升的人，卻不獲削減稅款，為何政府會這樣做呢？如果政府認為稅基過窄，便應該擴闊稅基，至少不要再破壞這個稅基，但為何它在 3 月時會作出這些決定呢？

我從今天報章的報道看到，如果今天這項削減燃油稅的議案獲得通過，便會涉及二三十種稅項，而政府亦會受到很大的壓力。但是，政府一定要面對這後果，因為它曾選擇性地幫助某些人士，所以它應該承擔這後果。如果政府真的要這樣做的話，所有稅種都要因應市民的情況而調減。

事實上，一手造成這個局面的，是由政府最初的財政預算開始，因為它把香港財政的穩健性推向更危險的邊緣。不要責怪別人，要責怪的話，便責怪自己。

當然，任何人看這稅項，特別是柴油稅，都明白它只佔油價的 5%，而最終影響油價的，還有很多因素，例如國際油價，以及香港出現很嚴重的油商壟斷情況，這是我們討論已久，大家都知道的，他們甚至可以互相提高價格。政府現在開始做一些工夫，例如推出公平競爭法。但是，第一，我不知道這項充滿漏洞的公平競爭法，會如何對付這些油商；第二，我相信還有很多方法，令這些油商可以繞過政府的監管，而政府亦可能已開着門任由他們繞過的。始作俑者都是政府監管不足，令油商現在可以隨便提高價格。

當然，有些事情我們是不能改變的，包括國際油價。這是一項比較大的問題，是關乎國際政治、地緣政治，以及對經濟的影響，而對這方面，我們是無法控制的。

希望政府今天不要再說一套、做一套，或說：對不起，如果削減燃油稅的話，便接着有數十種稅項要調減，而已經過去的，便不要再理會；不論是紅酒、酒店房租稅、利得稅等，反正已經調減了，便不要再深究了。

政府燃點了這些火種，卻不懂得撲滅。既然政府已經燃點了這些火種，便要承受烈火會燒傷自己的後果，即要負上所有的責任。

我謹此陳辭。謝謝主席女士。

陳偉業議員：主席，有關要求削減燃油稅，在去年財政司司長提交預算案時，社民連已經提出了具體的要求和建議。我不知道今天支持和提出這項議案的政黨，在審議財政預算案時，有否提出這項要求。

社民連去年已清楚看到通脹的問題，以及燃油稅對市民、運輸業和工業的影響。這不單對運輸業構成致命打擊，漁民亦多次提出燃油費用大幅上升，已經令漁民“雞毛鴨血”和“無啖好食”，每出海一次便虧蝕一次。看到其他國家對重點行業的支持，如果香港政府在這方面仍然無動於中的話，可說是極為冷血的。當然，這些政策範圍，不是今天單一位局長要面對的問題。

其實，就燃油稅對香港經濟的影響和要採取的措施方面，香港政府應把問題視之為一個經濟危機或社會危機，由政務司司長率領各政策局和部門考慮相應的措施。正如在 1998 年，當我向政府高層提出負資產的問題時，不要說政府，很多政黨和議員也不理會，指責負資產人士是“輸打贏要”。直至問題爆發，政黨才帶頭請願，要求政府協助。我在 1998 年跟政府討論時，政府也採取同樣的態度，表示這些負資產的問題或樓宇的問題，6 個月後便會平息，只是像我這樣的政客在危言聳聽而已。

我們在去年年底就財政預算案提出建議時，指出經濟的問題和稅項的問題，政府亦採取同樣的態度，在制訂財政預算案時也沒有理會。我曾很清楚告訴政府，所帶來的骨牌效應或連鎖反應是會很嚴峻的。我簡單引述一位我剛在兩天前會見的街坊的說法，他是從事乾洗行業的，他表示約在一兩年前，他買 1 桶燃油 — 因為那些機器是要用燃油推動的 — 當時只是每桶 300 元，但最近卻上升至每桶 1,600 元。即使這樣，提供者甚至可能還偷工減料，每桶燃油的容量似乎是減少了，以前 1 小時也未能用完 1 桶，現在不足 1 小時便已燒完 1 桶燃油了。所以，他們面對的問題是很嚴峻的。他已經打算結業，因為他欠租和欠債，業主已經要求執達吏在本月月底收樓。他現在是無計可施，因為一旦封樓的話，他那些價值二百多萬元的機器便會被充公。所以，這些問題的連鎖反應，是位高權重、每月定期支薪和擁有司機的高官所不能瞭解的。

我真的希望政府的高官落區跟居民作較多接觸。現時的政府高官很多時候只接見有權勢的人或一些友好的政黨，但對於一些弱勢社羣或一些承受苦難的市民，則是完全拒絕接見的。正如數天前，運輸界前往政府總部請願，數小時後仍沒有高官出來接見，以致刺激運輸業的朋友衝出馬路，用貨櫃車封路。我覺得他們未必是沒有理由的，官迫民反，很多議員譴責貨櫃車司機封路，為甚麼不譴責高官不接見貨櫃車司機呢？為甚麼不譴責高官不處理民生問題？為甚麼不譴責高官多年來均沒有就貨運業面對的苦困提供任何具體的協助？

我們不可以只責罵一些因為一時衝動，而做出一些對其他市民不便行為的基層市民，他們的激動並不是沒有理由的。我的血壓也在上升了。問題是高官漠視小市民的需要，有時候是官迫民反。官商勾結，為甚麼大財團的意見，高官們便聽取呢？對於減差餉，是否有很強大的聲音呢？只是因為這是大財團的要求，政府便趕快替它們辦妥。小市民請願示威，在政府總部門口等待，卻不獲任何一個官員接見。這是甚麼態度呢？每一次都要弄至滿城風雨，出現國際醜聞了，例如最近的酒店收樓事件，高官們才如夢初醒，這便是現時的管治問題。到了今天，政府的高層仍然缺乏危機意識，任何事均只看成小事，當作沒有事發生，只是政客、小市民在喧鬧而已。

主席，如果政府的官員仍然不斷停留在這種自閉心態或繼續抱着唯我獨尊的自大心態，不早日找出方法協助紓緩和處理小市民面對的苦困的話，我相信民憤的累積，是一定會越來越大，而且日趨強烈的。屆時，被封的路可能不止是在中環了。我希望官員瞭解現時小市民因為通脹和加價面對的苦困，不要繼續坐視不理，不要繼續說“風涼話”，不要繼續吹噓香港經濟如何好，（計時器響起）……小市民是正在受苦的。多謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

梁耀忠議員：主席，如果大家有留意，我們近期的會議，不論是辯論或質詢，均圍繞着一個十分重要的主題，便是政府如何遏抑現時物價飆升和紓緩通脹的問題。

我記得政府就這問題的回應是，已經有一籃子的措施，只是部分措施現時尚未推出而已，其中包括減租金、調升綜援幅度、提供基金、金錢援助等。主席，這些措施當然能夠為基層市民帶來一些喜訊，這是事實，但能夠解決多少問題呢？這仍是一個疑問。為甚麼我這樣說呢？我們與居民傾談時，大家均覺得即使政府提供了這些措施，也無法追得上現時物價飆升的速度或加幅。所以，政府提供紓緩物價增幅和通脹壓力的措施，其實看不到怎樣奏效。

我們最近看到有些運輸界朋友以遊行形式表達不滿，有些人可能會批評他們看到其他國家這樣做，他們便跟着做。不錯，其他國家不斷有人遊行示威，反映他們對油價飆升的不滿。但是，我相信業界朋友不是有樣學樣那麼簡單，而是感同身受的問題更為深切而已。他們看到其他國家的人對這個問題有深刻的反應，而他們本身亦正面對同樣的問題，為甚麼別人可表達不滿，我們卻不能表達不滿呢？所以，他們也表達對現時油價情況的不滿。

主席，不止是業界朋友對油價表示不滿，其實很多市民也表示不滿，為甚麼呢？大家也知道，油價會產生連鎖反應，因為油價昂貴，自然會帶動運輸行業，以至其他物價的成本上升。所以，這是非常嚴重的問題。即使我們今天要求減低燃油稅，也並非只是簡單地針對運輸界的朋友，而是面對着整體社會的情況來說的，這是連鎖反應的問題。所以，我希望大家不要那麼狹窄，認為這只是為了一羣業界朋友。不錯，業界朋友是首當其衝的，因為他們每月或每天入油的價錢也不同，不斷增加，不斷飆升，他們每天也須多付一點，這是最現實的問題。

但是，除了這個現實外，一些機構或公司把油價飆升的成本轉嫁其他消費者，以致消費者每天購買的物品價格也會提升，因而面對同樣的問題。因此，我們不能如此遲緩地面對這個問題。有些同事剛才亦指出，政府不斷傳出消息，表示有可能減免柴油稅，其實，即使是減免，現在已經太遲了，因為這些問題已經存在了很久。

我現在發言便是想質問政府，為甚麼當問題出現時，當局總是比別人慢數拍才作出回應呢？為甚麼不能在看到問題出現時，早一點預示、早一點提出措施，解決問題呢？為甚麼往往都是這樣的呢？當然，現在也只是傳消息，我也不知道是不是事實，但我希望這是事實，令業界和一般市民的生活壓力能夠在這個通脹嚴重、物價飆升的情況下得到紓緩，這是我們必須做的一件事。我希望局長稍後能夠給予我們一個好的答覆。

我今天翻看近期的社論，也有很多關於是否要減燃油稅的討論。有人提出減柴油稅、燃油稅，對社會未必真的有好處，因為這裏涉及環保的問題。如果政府今天減稅，將來便未必再有誘因或空間以減稅措施來鼓勵市民使用環保燃油。主席，我覺得，減免稅收當然是鼓勵市民使用環保燃油的其中一種做法，但我相信這斷不會是唯一的方法。

如果我們真的要從環保角度來考慮問題，政府其實可以有多種途徑。因此，對於這些社論認為這些做法會有礙推動環保，我覺得是過於看輕我們的政府了。我相信要鼓勵大家推動環保，減稅並非唯一的方法的，對嗎，局長？還有很多方法，或許我未必想得到，但我相信特區政府一定有能力從多種途徑協助業界採用環保燃油，推行環保工作的。所以，我覺得這一點未必是最好的方法——即未必是一個很強的論點。

此外，另有一個論點提出，部分運輸界認為柴油稅只佔營運成本的5%，其實，現時主要是經濟環境不佳，他們沒有甚麼新的發展方向，所以即使減免柴油稅，所得的效益也不是十分大。主席，我們不知道效益會有多大，但最低限度，作為政府的必須表示出一種態度，對於那些面對困難的人要施以

援手，這才是一個重點。效益大與小，我們還可以慢慢研究，但就着主旨和方向，當局必須表示出一種處理的態度，而不是坐視不理。特別是我們的特首說要“以人為本”，甚麼是“以人為本”呢？現在業界和社會上已經出現這麼大的輿論，難道我們還可以視而不見，聽而不聞嗎？

所以，無論稅收在營運、運作方面佔多少個百分比，只要業界出現訴求，並得到市民的支持，我覺得政府便應該面對，不能退縮或逃避問題。所以，我希望政府能夠正視這個問題。（計時器響起）.....

主席，我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有其他議員表示想發言）

主席：如果沒有其他議員想發言，我現在請劉江華議員就 5 項修正案發言。發言時限是 5 分鐘。

劉江華議員：主席，我在提出議案後，共有 5 位議員提出修正案，基本上，我想稍作綜合。

大家今天的發言和修正案內容，其實均顯示了 3 點共識，第一點，現時油價飆升，對社會帶來相當深遠的影響，也會影響社會的穩定。第二點，一方面，我們體恤到業界的困難，但另一方面，我們未必鼓勵偏激的行為，因為我們珍惜現時社會安定的環境。第三點，在油稅方面，雖然提出 3 種油稅，但在無硫柴油的免稅方面，大家的意見是較為一致的，而我們仍然希望政府能考慮電油方面的減免。對於油價補貼方面，爭議似乎較大，亦未必有共識，但我們會繼續提出議案的。

至於王國興提出的修正案，基於其爭議性較大，以及將來可能影響其他業界或其他行業的處理，因此似乎仍未能獲得共識。

財經事務及庫務局局長：主席女士，多謝各位議員剛才就車用燃油稅及運輸業界的經營情況提出意見。我現在綜合回應這些意見。

正如大部分主要經濟體系般，對車用燃油徵稅，是我們的一貫政策。一直以來，政府在訂定燃油稅稅率時都會小心平衡稅收、環保、運輸，以及社會接受程度等各方面的因素，並在適當的時候因應不同政策考慮提出各項措施。

現時，市面上供應的車用燃油分別為私家車使用的無鉛汽油和商業車輛使用的歐盟 V 期柴油。車用燃油稅為政府提供每年約 31 億元的收入，當中約 27 億元來自汽油，其餘約 4 億元則來自柴油。由於兩類燃油的使用者不同，因此我們須從不同的政策角度分別考慮這兩種燃油的減稅建議。

我會首先回應把無鉛汽油稅減半的建議。香港地方細小而且路面空間有限，加上我們擁有完善的公共交通網絡解決市民大眾的交通需要，因此，社會普遍認同私家車並非在香港生活的必需品。政府現時向無鉛汽油徵稅的汽油稅率為每公升 6.06 元，約佔汽油零售價的 36%。有關稅率自 1998 年 10 月以來未有調整。與其他已發展的經濟體系比較，本港目前的汽油稅率並不算特別高。

政府現時向汽油徵稅，不單為政府提供重要而穩定的收入，更有助控制交通擠塞及空氣污染等問題。

統計資料顯示，近年油價上漲並未令香港私家車車主減少汽油使用量。相反，雖然汽油零售價在過去 1 年持續上升了約兩成，但今年首 4 個月的汽油使用量仍然比去年同期上升 1.4%。此外，私家車輛數目近兩年的升幅，亦沒有放緩的趨勢，今年首 4 個月新登記車輛的數目更比去年同期增加了 42%。因此，假如把無鉛汽油稅減半，私家車的使用量可能會增加，因而帶來交通擠塞及空氣污染等問題。

減收汽油稅一半會令政府稅收每年減少約 14 億元，但估計只會減低綜合消費物價指數約 0.14 個百分點。由於私家車畢竟並非生活必需品，削減汽油稅並不會對紓緩普羅大眾的通脹壓力有重大幫助。

基於“能者多付”的原則，以及交通和環保等政策考慮，我們認為現時並不適宜亦無須調低私家車的汽油稅。

至於柴油方面，柴油主要為營業車輛所用，因此，政府長期以來均把柴油稅稅率定得比汽油稅稅率低。政府在 1998 年因經濟逆轉而把柴油稅稅率由每公升 2.89 元調低至 2 元。在 2000 年，我們引入較環保的超低硫柴油，並把稅率進一步下調至每公升 1.11 元。考慮到運輸業界的經營環境，政府更八度把有關優惠稅率延長。去年 12 月，為鼓勵市場盡快轉用更環保的歐盟 V 期柴油，政府更為該類柴油設定每公升 0.56 元的優惠稅率。

香港目前的柴油稅稅率，只佔柴油零售價不足 5%，這點各位議員剛才亦有提到，與區內以至世界其他主要經濟體系相比屬低水平之一。有意見認為香港應效法部分地區不徵收柴油稅。可是，我們得注意一點，某些地區雖然沒有特定的柴油稅，但它們可能對柴油徵收關稅、增值稅或銷售稅等。因此，我們須把各種稅種一併計算在內，才可公平地比較不同地區的柴油稅稅率水平。舉例來說，新加坡沒有徵收柴油稅，但卻徵收 7% 的商品及服務稅，折合港幣約每公升 0.7 元，比香港現時的 0.56 元還要高。其他國家如日本、澳洲的柴油稅率高達 30%（折合港幣每公升 3 至 4 元）。部分西歐國家如西班牙、意大利、德國、法國和英國更達 43% 至 54%（約 6 至 11 港元）。有議員剛才提到近來在歐洲地區因油價上升而引發示威活動，但以上資料清楚顯示，我們的稅率——無論是以每公升徵收稅款或稅款佔零售價的百分比來計算——都遠比這些國家為低。

儘管如此，因應業界及議員最近表達的意見，政府仍承諾會積極加快檢討柴油稅稅率，並會盡快公布結果。在進行檢討時，政府定會小心審視各方面的因素，包括運輸業的情況、香港的整體經濟、政府的財政狀況及環保和交通政策等，並聽取社會各界的意見。就今天某報章提出的一項觀點，指寬免柴油稅等同補貼業界，剛才亦有議員在辯論中質疑此觀點。我想指出，訂立一個稅項，是建基於財政稅收和政策的考慮，而寬免一個稅項，並不等於補貼業界。在作出此決定時，我們一定建基於全面的政策考慮，包括我剛才所提出的各項因素。然而，我必須強調，我們絕不認同任何人或團體以擾亂公共秩序或其他激烈的手段，限令政府在某個時期內必須減免柴油稅。我相信這樣的做法絕對不會得到議會和社會的認同。雖然我們不認同激烈的手段，但政府是會以實事求是的態度，來進行我剛才所說的政策檢討。

我想談談柴油價格補貼。王國興議員提出政府應提供柴油價格補貼的建議。雖然我們留意到鄰近有些國家實施燃油價格補貼並限制油價，但近來油價上漲已令這些國家的財政備受壓力，必須大幅調低補貼以減輕財政負擔，並因此引起社會不安。由納稅人補貼個別行業的營運成本，有違香港一直奉行的自由經濟和公平原則，並非香港社會普遍接受的做法。正如剛才有多位議員在發言中指出，為燃料提供補貼可說是無底深潭，會對公共財政及納稅人造成沉重負擔，並帶來深遠的影響。因此，我們並不贊同王國興議員有關柴油價格補貼的建議。

有很多意見認為政府對油公司調整價格的監管不足，導致燃油價格高企。劉健儀議員提出的修正案要求政府確保油公司將稅務優惠全面反映在零售價上。香港車用燃油的零售價，一向是個別油公司因應國際油價、商業運作原則和本身的運作成本所釐定的。環境局一直密切監察國際油價的走勢和本地車用燃油零售價，並注意到本地車用燃油零售格價的走勢，大致跟隨國際油價的走勢而變動。環境局一直與油公司保持聯絡，並提醒油公司在有下調空間時，應盡快作出回應，調低其零售價格。

在自由市場經濟運作下，政府並無權力釐定燃油的零售價，但政府會致力確保燃油供應的可靠性，維持市場開放和消除進入市場的障礙，以促進競爭。政府正制定跨行業競爭法，以確保更有效地實施現行的競爭政策，以及為商界提供公平競爭的環境。

主席女士，各位議員在今天的議案辯論中發表了很多寶貴的意見，涉及不同的政策範疇及政府不同的政策局及部門，牽涉的問題相當複雜。不過，我們絕對明白運輸及物流業界在柴油價格高企下的經營困難。雖然現時的柴油稅水平已極低，亦並非高油價的成因，但因應業界的訴求和各位議員的意見，我們承諾會積極加快檢討柴油稅，並會盡快公布檢討結果。

多謝主席女士。

主席：我現在請王國興議員就議案動議修正案。

王國興議員：主席，我動議修正劉江華議員的議案。

王國興議員動議的修正案如下：

“刪除“鑒於”，並以“近年由於美元疲弱及全球對石油需求快速增長，”代替；及在“無鉛汽油稅”之後刪除“及歐盟 V 期柴油稅削減一半”，並以“減半，並全面撤銷柴油稅，以及為受影響較為嚴重的行業提供柴油價格補貼”代替。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：王國興議員就劉江華議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

王國興議員起立要求記名表決。

主席：王國興議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 3 分鐘後進行。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作出的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

李鳳英議員、王國興議員及鄭志堅議員贊成。

張文光議員、梁劉柔芬議員、單仲偕議員、楊孝華議員、劉皇發議員、霍震霆議員、石禮謙議員、張宇人議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員、劉秀成議員及譚香文議員反對。

劉健儀議員、郭家麒議員及黃定光議員棄權。

地方選區：

馮檢基議員贊成。

何俊仁議員、李柱銘議員、李華明議員、周梁淑怡議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、陳偉業議員、余若薇議員、梁家傑議員及湯家驊議員反對。

陳鑑林議員、梁耀忠議員、劉千石議員、劉江華議員、蔡素玉議員、李國英議員及張學明議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 19 人出席，3 人贊成，13 人反對，3 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 20 人出席，1 人贊成，11 人反對，7 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

劉健儀議員：主席，我動議若稍後就“削減車用燃油稅”所提出的議案或修正案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：劉健儀議員動議的議案，予以通過。

主席：是否有議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

我命令若稍後就“削減車用燃油稅”所提出的議案或修正案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

主席：馮檢基議員，請你動議你的修正案。

馮檢基議員：主席，我動議修正劉江華議員的議案。

馮檢基議員動議的修正案如下：

“刪除“鑒於”，並以“因應”代替；在“屢創新高”之後加上“並會持續高企”；在“無鉛汽油稅”之後刪除“及歐盟 V 期柴油稅”；及在“削減一半”之後加上“及免收所有柴油稅”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：馮檢基議員就劉江華議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（議員舉手）

單仲偕議員起立要求記名表決。

主席：單仲偕議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作出的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

梁劉柔芬議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、霍震霆議員、石禮謙議員、李鳳英議員、張宇人議員、王國興議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員、郭家麒議員、黃定光議員、劉秀成議員及鄭志堅議員贊成。

譚香文議員反對。

張文光議員及單仲偕議員棄權。

地方選區：

李卓人議員、周梁淑怡議員、陳婉嫻議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、劉千石議員、劉江華議員、蔡素玉議員、馮檢基議員、李國英議員及張學明議員贊成。

余若薇議員、梁家傑議員及湯家驊議員反對。

何俊仁議員、李柱銘議員、李華明議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員及陳偉業議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 19 人出席，16 人贊成，1 人反對，2 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 22 人出席，11 人贊成，3 人反對，7 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

主席：陳鑑林議員，請你動議你的修正案。

陳鑑林議員：主席，我動議修正劉江華議員的議案。

陳鑑林議員動議的修正案如下：

“刪除“鑒於”，並以“近年由於美元疲弱及全球對石油需求快速增長，”代替；及在“無鉛汽油稅”之後刪除“及歐盟 V 期柴油稅削減一半”，並以“減半，並全面撤銷柴油稅”代替。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳鑑林議員就劉江華議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的……

（單仲偕議員站立起來）

主席：單仲偕議員，你也可以先讓我說完，然後才要求記名表決。

單仲偕議員起立要求記名表決。

主席：單仲偕議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作出的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

梁劉柔芬議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、霍震霆議員、石禮謙議員、李鳳英議員、張宇人議員、王國興議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、劉秀成議員及鄭志堅議員贊成。

譚香文議員反對。

張文光議員、單仲偕議員及郭家麒議員棄權。

地方選區：

李卓人議員、周梁淑怡議員、陳婉嫻議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、劉千石議員、劉江華議員、蔡素玉議員、馮檢基議員、李國英議員及張學明議員贊成。

余若薇議員、梁家傑議員及湯家驊議員反對。

何俊仁議員、李柱銘議員、李華明議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員及陳偉業議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 19 人出席，15 人贊成，1 人反對，3 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 22 人出席，11 人贊成，3 人反對，7 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

主席：劉健儀議員，請你動議你的修正案。

劉健儀議員：主席，我動議修正劉江華議員的議案。

劉健儀議員動議的修正案如下：

“刪除“鑒於”，並以“政府由去年 12 月 1 日起，將歐盟 V 期柴油優惠稅率減至每公升 0.56 元，惟”代替；在“屢創新高，”之後加上“大大加重了運輸業界的成本及市民的生活負擔，”；在“無鉛汽油稅”之後刪除“及歐盟 V 期柴油稅”；及在“削減一半，”之後加上“以及完全豁免歐盟 V 期柴油稅，同時要確保油公司將稅務優惠全面反映在零售價上，”。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：劉健儀議員就劉江華議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布修正案獲得通過。

主席：議員已獲通知，如果劉健儀議員的修正案獲得通過，單仲偕議員會撤回他的修正案。

主席：劉江華議員，你現在可以發言答辯，你有 6 分 45 秒。

劉江華議員：主席，大家都有點餓了，所以我的發言會很簡短。

主席，市民有時候會批評我們議會只懂說話，沒有行動。但是，希望這項議案今次能通過，而政府能做到我們的建議。

另一個批評是針對政府的，市民指政府有時候做事是“慢兩拍”。希望局長這次能夠從善如流，盡快公布方案，以便在這個會期內可以落實。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：由劉江華議員動議的議案，經劉健儀議員修正後，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布經修正的議案獲得通過。

下次會議

主席：我現在宣布休會。本會在 2008 年 6 月 25 日星期三上午 11 時正續會。

立法會遂於下午 1 時 32 分休會。