

會議過程正式紀錄

2010年5月5日星期三

上午11時正會議開始

出席議員：

主席曾鈺成議員，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

李國寶議員，大紫荊勳賢，G.B.S., J.P.

李華明議員，S.B.S., J.P.

吳靄儀議員

涂謹申議員

張文光議員

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

黃宜弘議員，G.B.S.

黃容根議員，S.B.S., 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.

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.

馮檢基議員，S.B.S., J.P.

余若薇議員，S.C., J.P.

方剛議員，S.B.S., J.P.

王國興議員，M.H.

李永達議員

李國麟議員，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.

張學明議員，G.B.S., J.P.

黃定光議員，B.B.S., J.P.

湯家驊議員，S.C.

詹培忠議員

劉秀成議員， S.B.S., J.P.

甘乃威議員， M.H.

何秀蘭議員

李慧琼議員

林大輝議員， B.B.S., J.P.

陳克勤議員

陳茂波議員， M.H., J.P.

陳健波議員， J.P.

梁美芬議員

梁家騶議員

張國柱議員

黃成智議員

黃國健議員， B.B.S.

葉偉明議員， M.H.

葉國謙議員， G.B.S., J.P.

葉劉淑儀議員， G.B.S., J.P.

潘佩璆議員

謝偉俊議員

譚偉豪議員， J.P.

出席政府官員：

政務司司長唐英年先生，大紫荊勳賢，G.B.S., J.P.

食物及衛生局局長周一嶽醫生，G.B.S., J.P.

財經事務及庫務局局長陳家強教授，S.B.S., J.P.

環境局局長邱騰華先生，J.P.
(2010年5月5日上午)

環境局局長潘潔博士，J.P.
(2010年5月5日下午)

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士，J.P.

商務及經濟發展局局長劉吳惠蘭女士，J.P.

列席秘書：

秘書長吳文華女士

助理秘書長李蔡若蓮女士

助理秘書長林鄭寶玲女士

提交文件

下列文件是根據《議事規則》第21(2)條的規定提交：

附屬法例／文書	法律公告編號
《逃犯(南非)令》	43/2010
《2010年專業會計師(修訂)附例》	44/2010
《2010年進出口(戰略物品)規例(修訂 附表1及2)令》	45/2010

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。第一項質詢。

收取及追收的稅款

1. 林健鋒議員：主席，關於稅務局的工作，政府可否告知本會：

- (一) 有否評估金融海嘯對上個財政年度稅收(包括利得稅和薪俸稅)的影響，以及與再上一年比較，繳交最高額薪俸稅的10位人士和最高額利得稅的10家企業所繳交的稅款有否因金融海嘯而大為減少；若有評估，結果為何；
- (二) 在上個財政年度，稅務局共完成處理多少宗暫緩繳稅的申請及所涉金額，以及逾期仍未繳付利得稅和薪俸稅的個案各有多少和所涉金額為何，以及當局有何措施協助未能全數繳付稅款的企業和僱員；及
- (三) 過去5個財政年度，稅務局收到利得稅的補繳稅款和罰款的金額分別為何；上個財政年度收到的最高額補繳利得稅的款額為何，以及該金額是否過去3年內的最高；現時處理中的追收利得稅個案數目和估計所涉款額；稅務局會如何加快追收欠稅的工作，以免因逾期而無法追收？

財經事務及庫務局局長：主席，

- (一) 在2009-2010財政年度，稅務局整體稅收的臨時數字為1,791億元，較2008-2009財政年度下跌6%。在2009-2010財政年度，首10位繳交最多薪俸稅的納稅人合共繳納3.67億元稅款，較前一年度減少9,200萬元，而首10位繳交最多利得稅的納稅人則合共繳納110.7億元稅款，較前一年度減少86.3億元。

由此可見，金融海嘯對稅務局上個財政年度的整體稅收情況造成一定程度的影響。

- (二) 在2009-2010財政年度，稅務局共處理了約47 600份緩繳薪俸稅暫繳稅的申請及7 100份緩繳利得稅暫繳稅的申請，獲緩繳的薪俸稅暫繳稅稅款及利得稅暫繳稅稅款分別約有27億元及121億元。

截至2010年3月31日，逾期未繳薪俸稅稅款個案約有28 300宗，涉及金額約16億元，而逾期未繳利得稅稅款個案約有5 000宗，涉及金額約59億元。

如果納稅人在本年度有資格申領新的免稅額，或預計在本年度的入息或利潤將較上年度下跌超過一成，又或已停工或結業等，便可在交稅限期28天前向稅務局申請相應緩繳部分或全數的暫繳稅。如果個別納稅人因經濟困難而未能依期繳稅，亦可向稅務局申請分期繳稅。

- (三) 稅務局只有評定的補繳稅款和罰款的整體數字，並沒有就個別稅項(如利得稅)的補繳稅款和罰款作分項統計。過去5個財政年度，稅務局評定的補繳稅款和罰款的總額，表列如下：

財政年度	2005-2006 年度	2006-2007 年度	2007-2008 年度	2008-2009 年度	2009-2010 年度 (臨時數字)
評定的補 繳稅款及 罰款 (百萬元)	2,118	2,196	2,529	2,181	2,590

由於個別調查個案的補繳利得稅稅款和罰款金額涉及敏感的私隱資料，故此不能向公眾透露，以免引起揣測。

此外，稅務局一般採用“先評後核”的機制來進行評稅工作，即納稅人提交的報稅表上所申報的數據會首先被用作評稅。然後，稅務局的電腦程式會篩選這些利得稅個案，供評稅人員審核。在2009-2010年度，經電腦程式篩選以供稅務局人員跟進的個案有7 000宗，如果最終證實納稅人的收入或利潤較其所申報的為多，稅務局便會向有關人士或公司追收利得稅。由於稅務局難以在調查工作完結前評定有關個案的補加稅款，所以我們未能提供有關個案所涉及的金額。

稅務局設有特定組別跟進及打擊逃稅個案，並會因應社會情況、個別行業的發展和經營手法的演變，不時調整其選取審核個案的準則，以提高追收稅款的成效。

林健鋒議員：主席，新上任的稅務局局長效率非常高，他在5月第一個工作天已發布了詳盡的稅收數字，以往沒有提及的，今次都有提到，還發出了入稟狀，不知道他是否一早知悉我會提出這項質詢，而預早公布有關的數字。可是，局長在主體答覆的回應卻比較簡單。最近，稅務局發出入稟狀追收稅款，當中包括一筆3.4億元的稅款——我們不知道這是否歷來最大的追收稅款，以及將如何入帳。

局長在主體答覆第(三)部分提到“稅務局設有特定組別跟進及打擊逃稅個案，並會因應社會情況、個別行業的發展和經營手法的演變，不時調整其選取審核個案的準則，以提高追收稅款的成效。”局長，當局在檢討現行申報收入方法的時候，有甚麼措施可加強監察及更主動調查，並釐清何謂饋贈和服務費，從而避免有人利用灰色地帶來逃稅呢？

財經事務及庫務局局長：主席，多謝林議員的補充質詢。關於個別個案，我們是不會談論的。但是，議員提出的問題是有趣的，是稅務範疇中一項有趣的問題。我在主體答覆中提到稅務局有一個機制跟進每個行業的情形，會因應社會情況及行業運作模式的改變而因時制宜，訂定一些追討的政策和方法。至於何謂饋贈和經營，是完全有事實根據的，所以稅務局一定會因應不同的資料來跟進這些個案。

主席：你補充質詢哪部分未獲答覆？

林健鋒議員：局長沒有回答何謂饋贈或服務，他說會有其根據，但他沒有回答何謂饋贈，以及如何處理這些問題？

主席：局長，你是否還有補充？

財經事務及庫務局局長：簡單來說，饋贈一般是無須繳稅的，但服務則要繳稅。每件事情均有其事實根據，稅務局一定會透過不同方法來搜集資料，有需要跟進的，便自然會跟進。

黃宜弘議員：我知道很多風水師都受陳振聰所累，他們原本是無須繳稅的，不過，只由於他的case而被稅務局追稅。局長會如何釐定風水師的收入呢？很多時候，他們的收入都是以“利是”形式收取，是沒有收據的，請問局長如何釐定他們的收入呢？

財經事務及庫務局局長：主席，黃議員的補充質詢很簡單，收入有其一定的定義。所有有收入的人士都有稅務責任，這是大家的責任。整體來說，對於逃稅和避稅，我們都有一些經常跟進的方式。至於運用資源來跟進哪些個別的行業，我們會視乎行業逃稅和避稅的嚴重情況，才會針對行業採取行動。

梁君彥議員：主席，局長在最後一段提到稅務局設有特定組別跟進及打擊逃稅個案，財政司司長在財政預算案第30段亦提到稅務局有既定程序追蹤炒賣物業的交易。我想瞭解稅務局過去對炒賣樓宇是否跟進不足？有多少逃稅個案呢？我從報章知悉，稅務局指有外籍人士炒賣樓宇，由於他們並不是香港居民，所以較難追收稅款。請問政府有甚麼方法追收這些稅款？這是香港的整體資源，政府如何做好這工作呢？

財經事務及庫務局局長：主席，多謝梁議員的補充質詢。財政司司長所提出的，其實是稅務局過去多年來的工作，對於炒賣物業的交易，稅務局一向有跟進是否牽涉須繳納的稅款。稅務局本身有很龐大的資料庫，記錄所有物業買賣的資料，亦會定期以電腦程式分析物業買賣交易，以篩選可能涉及物業炒賣的個案。以2008-2009年度為例，經過電腦程式篩選為懷疑炒賣物業的個案，有一萬三千多宗，而經過稅務局人員覆核後，再有需要進一步跟進的個案亦超過4 000宗。我們可以看到，稅務

局有利用資源來跟進這些事情，不論是本港居民或非本港居民，稅務局均會用不同方法追討稅款。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

梁君彥議員：有報道指，部分非本港居民炒賣物業後逃稅，但稅務局難以追收稅款。局長沒有回應當局如何作出跟進？

財經事務及庫務局局長：主席，多謝梁議員。當然，在不同情形下有不同的跟進方法。在稅務原則下，對於應該跟進的個案，我們一定會想方法跟進。

黃國健議員：主席，局長在主體答覆第(二)部分第二段指出，截至2010年3月31日，逾期末繳的薪俸稅涉及金額約16億元，而利得稅則涉及59億元，兩者加起來也頗多，共有七十多億元未繳稅款。我想問局長，這是去年度的金額，還是到2010年3月31日為止的一個積累數字？政府又有何特別措施，確保能夠追收這筆稅款？

財經事務及庫務局局長：主席，多謝議員提出這項補充質詢。這是上一個財政年度的稅款。我們的追討行動包括甚麼呢？對一些逾期末繳的稅款，稅務局會立即採取各種追討行動，包括加徵附加費，向僱主、銀行和其他欠該納稅人金錢，或代該納稅人保管金錢的人士發出追稅通知信，以及在區域法院進行民事訴訟。如果欠稅人士意圖離開香港或已經離開香港前往其他地方居住，稅務局可向區域法院申請阻止離境指示，阻止該納稅人離境或再次離境。

石禮謙議員：主席，局長在主體答覆第(一)部分指出，首10間繳交最多利得稅的公司所繳納的稅款，較前一年減少了約86億元。局長只是很簡單地交代這是由於金融風暴所致，但這少收的86億元稅款，有否反映這些公司和機構在行業內面對的問題呢？

財經事務及庫務局局長：主席，多謝石議員的補充質詢。關於利得稅方面，整體來說，我覺得金融風暴是影響整體經濟的主要因素。從其他數

字看到，整體利得稅收入與前一年相比是下跌的，這亦反映了在金融海嘯之下，公司利得稅是最受經濟影響的一項收入，以致出現下跌。

石禮謙議員：這些公司主要是甚麼行業……

主席：你只能重複你剛才補充質詢中未獲答覆的部分。

石禮謙議員：是的，主席，他沒有回答。我想問這些公司是否面對轉型，這對香港亦是很重要的。如果較一年前減少了86億元稅款，是否代表那些公司正面對轉型等問題？

主席：局長，你是否有這方面的資料？

財經事務及庫務局局長：主席，我的答案是，這反映了整體收入的下降。我相信這是整體經濟面對金融海嘯的情形，而我覺得這是主要的因素。

張宇人議員：局長剛才提到整體利得稅收入下跌，其實，除了印花稅上升32%和物業印花稅上升了62%外，我同意局長所說，香港整體經濟存在着問題，特別是中小型企業的盈利下降，仍要艱苦經營。我想問局長，在此情形下，有否研究採取刺激經濟的措施或進一步推出稅務寬免？例如特首在競選時也曾承諾把利得稅由16.5%逐漸下降至15%，局長有否考慮採取這些措施呢？

財經事務及庫務局局長：主席，就張議員的補充質詢，我認為金融海嘯是相當巨大的經濟沖擊，我們各方面的直接稅收入下降是可以理解的，但隨着現時經濟復蘇，我希望我們看到的數字會有所改善。當然，面對金融海嘯，政府推出了不少措施來“保就業、撐經濟”，大家對這方面亦耳熟能詳。這方面的成果，也令我們整體的稅收數字即使是下跌了，但相對來說仍有可觀的收入。

張宇人議員：主席，局長沒有回答關於將利得稅逐步減至15%的部分。

主席：局長，你會否予以考慮？

財經事務及庫務局局長：主席，我認為我的答案主要是分析過去稅收的數字，我樂於就這方面回答補充質詢。

梁劉柔芬議員：主席，我只要求局長澄清一點。因為在主體答覆第(三)部分的第三段提及：“在2009-2010年度，經電腦程式篩選以供稅務局人員跟進的個案有7 000宗，如果最終證實納稅人的收入或利潤較其所申報的為多，稅務局便會向有關人士或公司追收利得稅。”這些經調查的個案，如果證實公司或個人申報的稅款，比他們應繳納的金額多，而是應該較少的，當局會否向他們退回稅款呢？我想局長澄清這一點。

財經事務及庫務局局長：你是說如果納稅人多繳納了稅款？如果多付了，是應該可以向稅務局申索的。

梁劉柔芬議員：或許我再說清楚一點，納稅人以為自己已清楚申報了，但經過篩選後，個案有了結果，即經過稅務人員調查後，發現他不但沒有少報，反而是多報了——因為他的身份問題或各類情況，然後提醒他其實他多報了，這情況又會怎樣處理呢？

財經事務及庫務局局長：據我理解，在這情況下，納稅人當然可以向稅務局提出申請，要求退還已繳納的稅款。

陳茂波議員：我的補充質詢與局長的主體答覆最後一段有關，是關於打擊逃稅個案的。一些境外人士或部分人士透過離岸公司在香港“炒樓”賺取利潤，稅務局有何特別方法跟進，確保可收取相關稅款，局長剛才回答其他同事的質詢時，沒有具體說明怎樣可以取回稅款，因為那些人“炒樓”後便會離開，是找不到他們的。如果政府目前沒有特別措施，會否考慮立法，要求負責處理這些物業買賣的律師行扣起部分利潤，在該人士完成報稅程序後，才把相關金額交給他？

財經事務及庫務局局長：主席，我認為我剛才回答議員關於追稅方面的補充質詢時，已提出了很多現有的追稅方法，這對各方人士，包括本地

居民和外地人士均有作用。當然，在不同情況下，我不會排除有不同的跟進程序。至於更改現行稅制，這方面的困難是很大的，大家要慎重考慮。目前來說，香港的稅制是根據地域概念，而非根據居民概念，即是說，不會由於你是非香港居民而會有不同的稅務責任，這方面是很清楚的。如果要更改制度，動作相信會很大。

主席：你補充質詢哪部分未獲答覆？

陳茂波議員：主席，沒有回答會否要求律師扣起部分款項，待他們完成報稅……因為他們離開了，即使電腦找出這些個案，亦未能找出這些人士。

主席：你是詢問關於境外人士？

陳茂波議員：是有關境外人士。

主席：我認為局長剛才已經作答。本會就這項質詢已用了超過22分鐘。第二項質詢。

增加不同汽油產品供應的措施

2. 李慧琼議員：主席，據報，消費者委員會(“消委會”)的調查發現，本港出售的各型號汽油車中，超過六成即使採用售價較低的95辛烷值汽油，仍可達到汽車的最佳性能，調查結果與消委會10年前進行的類似調查的結果相若；然而，油公司現時未有跟隨美國、英國、法國、日本及新加坡的做法，提供不同辛烷值的汽油供車主選擇，而只出售較昂貴的98辛烷值汽油，本港二十多萬名車主在沒有選擇下被迫使用。估計在過去10年，車主因此多付的汽油開支逾20億元。有評論認為，出現上述現況的原因是汽車燃料行業存在寡頭壟斷。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去10年，政府曾採取甚麼措施，鼓勵油公司把辛烷值較低的汽油引入香港；有否評估油公司沒有引入低辛烷值汽油對本港車主的影響；若有，結果為何；

- (二) 過去5年，當局有否研究其他地方的經驗，以瞭解如何解決同時供應不同辛烷值汽油的技術困難；若否，會否進行研究；當局會否考慮在加油站用地招標時，把供應較低辛烷值的汽油列為地契條款之一；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 政府有何措施增加汽油產品的供應渠道及促進行業的競爭，以保障消費者的權益？

環境局局長：主席，多謝李慧琼議員的質詢。

就質詢的第(一)及(二)部分，我嘗試作覆如下。現時，《空氣污染管制(汽車燃料)規例》(第311L章)規定，在本港出售的車用汽油的辛烷值不得低於95。根據消委會在今年4月發表的調查，在本港現時出售的550款汽油車型號中，有337款(61.3%)汽車的生產商建議使用95辛烷值的汽油，而213款(38.7%)汽車的生產商建議使用98辛烷值的汽油。駕駛者一般須注意其汽車的生產商所建議使用的汽油辛烷值，因為如果汽車使用低於生產商建議辛烷值的汽油，可能會增加車輛的耗油量、減弱引擎的性能，並且可能因汽油在引擎內過早燃爆而降低汽油的效率，令引擎不能發揮最佳性能，導致車輛可能排放更多污染物，包括碳氫化合物、一氧化碳和二氧化碳等。所以，簡單來說，如果從環保角度出發，使用一些與汽車性能相符的辛烷值汽油，其實會有助減少空氣污染。

在1991年4月當香港最初引進無鉛汽油時，汽油的辛烷值是95。由於汽油供應商表示，有駕駛人士認為無鉛汽油的馬力似乎較含鉛汽油稍遜，所以在同年10月，供應商便開始引入98辛烷值的無鉛汽油，以回應消費者的訴求。在1991年10月至1992年3月期間，有兩種辛烷值的汽油同時在市場售賣，讓市民有所選擇。其後由於95辛烷值的汽油不太受駕駛人士歡迎，因此市場上再無供應。

在2006年，我們曾發表一份車用燃油零售市場顧問研究報告，當時亦曾探討有否需要提供其他辛烷值的汽油的建議。考慮到香港油站的面積及市場規模等因素，研究報告並不建議規定零售商同時提供一如李議員所說的兩種辛烷值的汽油。

就李議員質詢的第(三)部分，香港現時從多個國家或地方輸入車用燃油產品。在2009年，超過四成燃油產品由新加坡入口，而從內地及南韓入口的亦分別佔市場的25%及16%。油公司當然會因應成本和價格等市場考慮，決定從哪裏引入這些產品。

在自由市場競爭的環境下，汽油零售價格其實主要由市場決定，而供應商亦會因應顧客需求及市場因素等，決定提供產品的類型或種類。

就競爭方面來說，政府其實已採取下列措施，以期促進車用燃油市場的競爭，包括：

- (i) 取消油站投標者必須持有特別進口牌照或燃油供應合約的規定；
- (ii) 其次，在現有油站的租約期滿後，不再自動讓現有的承租人續約，而把油站用地推出，以招標形式邀請新的承辦商競投；及
- (iii) 第三，自2003年6月起，將油站用地以分批形式進行招標，並視乎土地供應情況，有時候會以2至5幅為一批。這種方法是希望有助新加入的營運者可盡快取得相當數量的油站用地，以達到規模效益，從而在車用燃油市場中進行較為有效的競爭。

自引入新的招標安排後，我們看到有兩個新營辦商合共投得37幅公開招標的加油站用地之中的24幅，成功進入市場，令原有的3個主要營辦商所佔的油站數目份額，由原來的九成三降至現時的七成四。這些數字顯示，新的招標安排其實有效促進車用燃油市場的競爭。

李慧琼議員：主席，在主體答覆第(三)部分，局長說政府過去做了很多工作，以提升車用燃油市場的競爭力，但對於廣大駕駛者或市民來說，大家其實都覺得是沒有選擇，因為縱使多了供應商，他們所提供的產品以至價格均十分接近，對於他們加快減慢的做法，市民覺得是沒有選擇的。局長，我在主體質詢說：“有評論認為，出現上述現況的原因是汽車燃料行業存在寡頭壟斷”，第一，局長是否認為現時的行業存在着寡頭壟斷的情況呢？第二，他不久將來會做些甚麼，來令這個市場能更具競爭力呢？

主席：李議員，提出補充質詢時只能問1個問題，所以你提問時不要說第一、第二，因為你只能問1個問題。

李慧琼議員：好的。我的補充質詢是，局長是否認為現時的汽車燃料行業存在寡頭壟斷的情況，以及他將會有些甚麼措施增加市場的競爭力呢？

環境局局長：多謝李議員的補充質詢。我相信李議員的問題的重點是一如她原先在主體質詢第(三)部分所提出般，汽車的燃油市場有否足夠的有效競爭，這是市民所關心的。如果我們看燃油市場的競爭情況，從競爭角度來看，我們一般會看兩方面，第一方面是訂定價格時有否合謀定價，或該價格有否高的透明度，而第二方面便是市場的准入，即有沒有人利用他本身在市場上的力量，阻礙其他人加入。

就這兩方面來說，主席，我記得我以往在立法會也曾說，我們在過往數年做了一連串的工作。有關市場價格，大家也記得，我們在2008年11月與消委會合作，在扣除了所有油站的任何折扣、使用任何的積分後，定期公布油價淨價，市民除了可以在我們環境局的網頁看到有關數字外，也可從消委會的網頁下載，目的是希望市場間的價格能有高透明度，促進業內競爭。

至於第二方面的市場准入，這正正是我剛才在主體答覆第(三)部分提及的，便是過往我們鑒於在香港……譬如在數年前，供應燃油作為零售的油站數目很少，而且首3間已佔了市場的九成以上，我們採取了一系列措施，希望擴大市場准入的機制，讓新人可以加入，而且在他們加入行列時，也可以達到規模效益。所以，我剛才所講述的方法便是循着這個方向，希望增加市場的准入。從數字我們可以看到，首3間營運者佔市場的比例，已從93%降至七成四，我們認為這似乎已達到了一定的效果。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

李慧琼議員：他沒有回答我的補充質詢。局長剛才只是重複講述他過去的工作，但我是問他將來會否有一些新的想法，促進這個市場的競爭，最後會讓消費者受惠的？

主席：局長，有沒有新的措施？

環境局局長：主席，就着能源管制方面，我們覺得現時所採取的措施(包括我剛才所提及的)是有效的，尤其是那些新增措施，在提高價格的透明度方面，我們看到是有效的，而且亦看到油站現時是以很清晰的方式標示油價，希望以價格來競爭。我們當然也會審視市場情況。如果有任何新意見，我們是樂意聽取的。

李華明議員：主席，局長有否留意到，很明顯，大多數汽車是無須使用98辛烷值的汽油的，他只是說如果是要使用98辛烷值，但卻用了95辛烷值的汽油，後果會是有多麼差，對環保不好。主席，我的補充質詢是，消費者現時是被迫使用較貴——而並非較便宜——的98辛烷值汽油，但他們本身是沒有這個需要的。如果情況是如此，有沒有環保的問題呢？此外，這又有否損害消費者的權益呢？

環境局局長：主席，多謝李華明議員的提問。消委會的調查是審視了現時在全香港出售的550款汽車。我同意李議員所說，有六成車輛使用95辛烷值的汽油已經足夠，但當中亦有接近四成車款是指明要使用辛烷值達98的汽油的，我認為當中是要取得平衡。當然，我們看到如果使用合乎指明辛烷值的汽油，對於汽車的性能是會有好處，而站在環境局的環保立場亦是合適的，但市場應否提供多一條渠道，則政府認為是可以交由市場討論或處理。

一如2006年的研究報告所指出，政府並不認為須訂明必須售賣哪款汽油，因為95和98辛烷值的汽油現時均有需要。我們不認為政府要透過作出訂明，指定油站一定要提供這兩款汽油。我們過往看到要否提供這兩款汽油，是視乎市場的供求而定。市場以往曾有提供，但後來因為不受歡迎，所以被其他產品取代了。站在消費者的立場，我同意大家提出的意見，問題在於有否需要由政府訂明。

主席：你補充質詢哪部分未獲答覆？

李華明議員：主席，局長沒有回答的是，如果車輛本身使用95辛烷值的汽油已經足夠，但現在卻被迫使用98辛烷值的汽油，當中有否涉及環保問題呢？

環境局局長：主席，在由專家同事提供給我的資料中，並沒有證據指出在環保方面會引發負面影響。

黃定光議員：競爭是多樣化的，如果有一間新公司願意供應95辛烷值的汽油，當局會否願意讓它加入香港的汽車燃油供應市場呢？目前，香港的汽車燃油市場是清一式供應98辛烷值的汽油，所謂的競爭其實只是獨

頭壟斷，似有還無。如果有一間專門售賣95辛烷值汽油的外來公司，讓香港的消費者可以自由選擇的，政府會否願意這樣做呢？

環境局局長：主席，政府絕對歡迎，而我亦同意黃定光議員的建議。

劉健儀議員：主席，局長並沒有回答主體質詢的第(一)部分，即沒有評估對本港車主的影響，亦沒有回應在過往10年，為何車主在油價方面要多支付了超過20億元。

局長在主體答覆提到，在1991年年尾至1992年年初，香港曾經引入兩種辛烷值的汽油，但局長說由於不受歡迎，因此最後取消了。可是，如果把現時的汽油價格與1991年時相比，現時的價格其實是增加了一倍以上，在今時今日，我深信所有車主也一定會歡迎較便宜的汽油。局長在主體答覆說，2006年的研究報告不建議規定有兩種辛烷值的汽油，原因在於油站的面積和市場規模。可是，油站的面積其實不應構成問題。在1991年和1992年已經可以有兩種汽油供應，為何今時今日不可以呢？現時的油站其實是提供了兩款汽油，分別是普通汽油及較昂貴的超級汽油，那麼為何不可以同時提供95和98辛烷值的汽油呢？

環境局局長：主席，有關劉議員提出的補充質詢，尤其是後半部分，我剛才在回答黃定光議員的補充質詢時其實已經說了，便是政府歡迎油站提供合乎香港法例規定的汽油，例如是95辛烷值的汽油，油站是絕對可以這樣做的。如果將來有新的油站競投者想專門提供這種汽油，它是可以這樣做，法例是容許的，而我們亦歡迎。至於補充質詢的前半部分，即要怎樣評估經濟價值等，我們手上並沒有具體數據指出兩者之間的差距是怎樣。如果我們想作出比較，最容易的方法是比較原油的離岸價格。以新加坡的95和97辛烷值的汽油離岸價為例，差異並非如我們想像般大，可能只有1%至2%。當然，我們不能單是比較這個數值，因為在不同地方的營運，除了油價外，還涉及其他很多方面。

我認為議員的重點是政府應否鼓勵油公司引入95辛烷值的汽油，就此，政府是完全沒有問題的，但要否作出規定，則我相信2006年進行的研究已經提供了基礎。環境局亦曾去信油公司，鼓勵它們如果看到市場上有這種要求時，我們便建議它們考慮95辛烷值的汽油會否是一種受歡迎的產品。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

劉健儀議員：主席，局長並沒有回答我的問題。我是要求政府考慮可否作出規管。我已經指出了2006年的研究報告的謬誤，它說油站的面積和市場規模並不容許出售兩款辛烷值的汽油，但我已經指出了這個論點的謬誤。所以，政府會否再予以考慮，規定油站須提供兩款不同辛烷值的汽油呢？這是我的重點。

環境局局長：主席，我剛才在回答兩位議員的提問時已重複說了，對於油站引入不同的產品，只要產品符合法定要求，政府是歡迎甚至鼓勵的，但對於應否作出規定，我們認為如果兩種汽油也符合規定，甚或在兩種產品之間還有沒有其他種類的產品，則我們認為是可以交由市場決定的。所以，我們不同意要作出規定，但我們是表示歡迎，而且亦曾向油公司反映。

葉國謙議員：我的補充質詢跟劉健儀議員的補充質詢基本上是一致的。2006年發表的研究報告，為市場提供了一個藉口，因為報告不建議同時提供兩種辛烷值的汽油，導致消費者現時沒有選擇，只能選用98辛烷值的汽油。

所以，政府應否考慮採取一種明確的態度，從消費者的角度出發，讓他們得以選擇購買95辛烷值的汽油呢？這是否政府的責任呢？以現時來說，如果讓市場自由發展，是否便未能照顧消費者的權益呢？

環境局局長：主席，多謝葉國謙議員的提問。政府是從數個角度看這件事的。第一，基於汽油的性能，我們必須制訂一個最低限度的標準，而現時透過法例已可以做到，便是規定出售的汽油的辛烷值要在95以上；第二，多位議員關心如果有兩款產品，而其中一款的價格是較便宜，政府是否有責任引入較便宜的產品呢？從消費者的權益來看，消委會的研究是合理的，即如果看到市場上有需求，便應充分反映出來，但問題的癥結在於政府是否要以規定的方法來實行呢？如果政府作出規定，正如我在主體答覆第(一)部分說，38%的汽車在出廠時指明要使用98辛烷值的汽油，如果政府規定所有油站都要引入兩款汽油，政府便要考慮此規定會對汽車性能及空氣污染造成影響。所以，明顯地，我們是不應該作出全面的硬性規定的。針對第二點，由個別油站引入又是否可行呢？我認為這應該是可以的，市場應該有這個空間，至於所採取的方法應否是

向油公司指出現時市場上有這種需要，而並非作出規定呢？這便是政府現在面對這個問題時要考慮的地方。

主席：本會就這項質詢已用了22分鐘，有兩位議員未能提問。第三項質詢。

虐待動物

3. 劉健儀議員：主席，為了加強部門間的合作，警方、漁農自然護理署(“漁護署”)及食物環境衛生署(“食環署”)在2008年年初就處理懷疑有人虐待動物的舉報、後續調查工作及跟進行動，制訂了新的工作程序。警方亦於同期採取了新措施，針對虐待動物案件有上升趨勢的地區，安排指定隊伍跟進偵查。然而，據報虐待動物的行為近來有變本加厲的趨勢，例如有流浪貓分別被人從高處擲下慘死、被浸在水泥中因而皮膚潰爛，以及被切斷左腳。此外，亦有野生猴子被人用氣槍及電槍射擊而受傷。就此，政府可否告知本會：

- (一) 上述新工作程序推出至今及之前的1年，政府分別接獲涉及虐待動物的投訴數字；當中作出跟進、提出檢控及涉案人士被定罪的個案各有多少，以及被定罪人士的判罰為何；
- (二) 過去3年，警方在哪些地區採取了上述的新措施；及
- (三) 當局有否檢討上述各項措施的成效；若有，根據甚麼準則進行檢討，以及結果為何；若否，會否盡快進行檢討？

食物及衛生局局長：主席，多年來，政府一直透過教育、宣傳及執法等多管齊下的措施，致力提高社會各界維護動物權益的意識。《防止殘酷對待動物條例》(“條例”)(香港法例第169章)正是為打擊殘酷對待動物而設的法例。根據條例，殘酷對待動物主要包括殘酷地打、踢、惡待、折磨、激怒或驚嚇動物，使其受到不必要的痛苦。殘酷對待動物亦包括不適當運載、關禁動物等。不同的政府人員，包括高級獸醫師、衛生主任、衛生督察、警務人員及獲授權的漁護署人員可以按不同的情況執行條例。

在立法會的支持下，政府於2006年將條例的最高罰則由罰款5,000元及監禁6個月大幅提高至罰款20萬元及監禁3年。為更有效執法，漁護署、食環署、警務處聯同香港愛護動物協會等機構於2007年年底檢討了在案發現場初步處理涉嫌虐待動物舉報、後續調查工作及跟進行動的程序。

除了條例外，根據《野生動物保護條例》(香港法例第170章)，香港的野生動物，例如野生猴子、箭豬、蝙蝠、雀鳥，均屬於受保護動物。任何人故意干擾或非法捕捉受保護野生動物，一經定罪，最高罰款10萬元及監禁1年。由於殘酷對待動物案件有其獨特性質，加上大多數舉報所涉及的動物都是流浪貓狗，執法人員在搜集證據及舉證方面難免會遇到較大的困難，但這並不是香港獨有的現象。儘管如此，執法人員一向仍嚴肅依法處理殘酷對待動物的問題。現答覆質詢的各部分如下：

- (一) 在2007年、2008年和2009年，政府分別接獲190宗、187宗及157宗懷疑虐待動物的投訴和舉報，情況有輕微下降的趨勢。檢控數字方面，在2007年和2008年各有18人，2009年有9人。當中絕大部分被定罪和判罰，詳情見附件。

(二)及(三)

正如上述答覆所述，警方亦是條例的執法部門。警方在獲得漁護署及食環署及香港愛護動物協會給予專業意見後，於2008年1月發出新內部指引，訂明在接獲懷疑涉及虐待動物舉報的初步處理程序，案件也會交由刑偵人員調查。指引在所有總區實施，如果警方察覺該類案件在某警區有上升趨勢，會靈活調配資源，有需要會考慮調派指定隊伍調查同類案件。

現時處理涉及虐待動物個案的機制運作良好。部門會不時交換資訊和檢討執法措施的成效。漁護署亦設有專責隊伍負責動物管理及福利事宜。此外，我們亦呼籲市民舉報懷疑殘酷對待動物的罪行。如果市民發現任何殘酷對待動物的行為，可致電警方，或致電1823電話中心向漁護署舉報。當執法部門收到舉報後，會盡快作出跟進。如果有足夠證據顯示有人觸犯條例，執法部門便會提出檢控。

事實上，除了執法工作以外，宣傳教育對於提高市民愛護動物的意識亦尤為重要。為此，漁護署致力透過鄉村和社區宣

傳計劃，教育市民要對所飼養的寵物負責，包括須遵守防疫注射及領牌規定。漁護署不但在電視台、電台播放宣傳短片及聲帶、在公共交通工具張貼愛護動物信息海報，亦製作宣傳單張、海報及紀念品派發予市民，更舉辦其他宣傳活動，以加強效果。漁護署會繼續靈活調配人員推動這方面的工作，提醒市民要善待寵物、盡寵物主人的責任及尊重動物生命。

附件

舉報、檢控數字及被定罪人士的判罰情況

	數字		
	2007年	2008年	2009年
舉報數字	190	187	157
檢控人數	18	18	9
被定罪的人數	18	16	9
被定罪的人的判罰			
(i) 即時監禁	6	4	2
(ii) 社會服務令	3	5	1
(iii) 感化令	1	0	0
(iv) 簽保／有條件釋放	0	0	1
(v) 罰款	6	7	4
(vi) 緩刑	2	0	1

劉健儀議員：主席，雖然警方有指引，涉嫌虐待動物的案件會交由刑偵人員，即CID作出跟進，但不少愛護動物人士向警方舉報後都作出投訴，指警方的態度很不認真，沒有積極跟進，甚至連開設檔案的工作也不會做。事實上，CID主責始終是有關人的刑事案件，要他們偵查動物，工作難免有優次或主次之分。因此，政府會否要求警方考慮特別培訓一小隊專責處理虐待動物案件的動物警察？這樣做便可以向社會傳達清楚的信息，執法部門是十分重視虐待動物的案件，亦可加強阻嚇不法之徒虐待動物。

食物及衛生局局長：主席，按照警方執法的經驗和分析，現時他們的做法較特設一些動物警察更好，因為警方是採用刑偵的專業隊伍在各區進行這方面的工作，同時，如果有需要，他們亦會與政府高級獸醫師、衛

生主任及香港愛護動物協會的專業人士溝通，每次發生這些事件時，他們會合作分析每宗事件，包括可能導致虐待動物的病理、原因、手法及犯法者的心理推測等，這是可以幫助警察破案的。此外，我們看到在檢控方面，每次提出檢控，差不多也可成功令虐待動物的人受到適當的處罰。

張學明議員：主席，主體答覆最後一段提到，“除了執法工作以外，宣傳教育對於提高市民愛護動物的意識亦尤為重要。為此，漁護署致力透過鄉村和社區宣傳計劃，教育市民要對所飼養的寵物負責”。

主席，局長的答覆可能說的是狗和貓，或野狗和野貓。我今天想問的是野牛，究竟這方面如何處理呢？局長，不知道你是否知悉現時在新界地區，甚至不偏僻的地區，也有野牛橫行，造成很多交通意外，例如牛隻被車輛撞死、撞傷的交通意外也經常發生。局長的答覆提到要尊重動物的生命，請問政府對待這些野牛與對待其他寵物有何分別，以及可採用甚麼措施呢？

食物及衛生局局長：主席，至於野牛問題，我記得兩年前在立法會也答覆過同樣的問題。香港的野牛大體上有黃牛與水牛之分，基於香港由農村的環境轉為工業及商業的環境，導致很多牛隻被棄置，特別是棄置在鄉郊地方，現時香港有接近2 000隻野牛生活在不同的地方，包括西貢及大嶼山等地。我們的看法是，如果牠們不影響民居而自行找到地方生存的話，我們也容許牠們自由生活。但是，如果牠們走入民居而影響某些村民的生活及其農作物等，漁護署便會採取行動捉捕牠們；在捉捕後，亦會跟循現行程序看看牠們有沒有主人，如果沒有主人，我們便會將牠們作出處理。

就牛隻的繁殖問題，我們亦曾考慮如何能減低牠們的數目。漁護署曾嘗試採用不同方法，但這不是容易的工作。如果將所有牛隻絕育，也是不容易全部處理的。以現時的情況來看，牠們的數字並沒有大量增長的趨勢。因此，關於這問題，我們認為大家暫時可以探討一下，在哪方面可以容許牛隻繼續在自然生態環境下生存。如果牛隻真的造成影響，例如張議員剛才提到牠們在交通繁忙的地方出現，或對鄉村農作物造成影響時，我們會按現行的情況及策略來處理。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

張學明議員：我想問局長.....

主席：你只能重複你剛才補充質詢中局長沒有回答的部分。

張學明議員：對於局長剛才的答覆，我想局長澄清一些地方。

主席：那麼，請你再輪候提問。

李華明議員：主席，局長在答覆中提到，由於個案中大多數涉及流浪狗隻，以致舉報困難。我認為出現很多流浪狗的原因，是因為牠們濫交，誕下了很多小狗，而一直再繁殖下去。政府曾諮詢區議會，其中有8個區議會贊成實施捕捉流浪狗，替牠們絕育，然後放回大自然的政策，認為這樣便可以減輕流浪狗濫交的問題。我想問政府，為何不在這些區議會實施有關試驗計劃，從而減少流浪狗的數字，亦減少牠們被人們虐待的機會？

食物及衛生局局長：主席，我在1月時也答覆過相同的質詢，我們現時很積極地與一些志願團體探討，是否可以在某些地方進行試驗。我記得在18區中，大約有一半區域是願意實施這些試驗計劃的。然而，根據現行的法例，有關狗隻是要有主人的。如果狗隻進行了絕育手術而被放回大自然，那麼誰才是牠們的主人呢？這是一項很大的問題。如果有志願團體願意擔當牠們主人的身份，我們當然便能容易地容許進行這方面的試驗。但是，如果做不到的話，我們便一定要探討有否更佳的方法來處理這些問題。

至於捕捉、絕育，然後再放生的做法，這亦有一定的限度。從外國(美國和意大利)的經驗來看，這亦不是一種可容易控制野狗數字的做法。李議員說得對，狗隻是很濫交的，只要有一隻雄犬，便會有很多小狗誕生；只有替所有或大部分雌性狗隻絕育，才可以減低這方面的數字。在這方面，我們是要很小心地處理的。

關於我們現時處理野狗的方法，當狗隻被送到漁護署時，很多時候牠們身上可能會有傷痕、患了病或有其他問題，那是未必可以醫治得到的。因此，很多這類問題令我們不可以完全做好這方面的工作。然

而，最重要的是，在進行這項試驗計劃前，狗隻一定要有狗主人的這個問題，是必須先行解決的。

陳克勤議員：主席，我想跟進主體答覆的第(二)及(三)部分。雖然警方說他們在2008年時，已經有指引訂明如何處理一些被虐待動物的初步程序，但有義工向我投訴，他們在北區拯救了一隻貓，那隻貓被砍掉了一隻腳，他們在報案時，警務人員竟然問他們，那隻貓是否做完手術後自行到街上玩耍，這令他們感到非常憤怒。主席，你可以看到，這句說話其實反映了前線警務人員對虐待動物的罪案，是如此的不重視及輕視。我想問的是，警方有否一項培訓制度，讓現時的前線警務人員對這些越來越嚴重的虐待動物行為，能以更重視的心態來處理？

主席，我知道周局長未必可以回答這項補充質詢，但我亦要提問，因為今天保安局及警方代表均不出席這個會議及就質詢作答，便正正反映了他們對虐待動物這項問題的輕視。

食物及衛生局局長：主席，我不可以準確地回答陳議員現時提出的這項補充質詢，因為他問警方內部是如何培訓警務人員，特別是在處理動物方面。然而，我知道警方對任何涉及刑事的個案，一直也是很注重的。如果他們認為那是涉及刑事的個案，他們一定會跟進，一定會開設檔案，並一定會作出調查，尤其是我們在2008年1月便已經有訂明整項程序的機制，他們是一定會跟進這些個案的。至於個別警務人員的態度如何，我們當然不能在此作出任何判斷，但我認為就任何事件，如果真的懷疑是涉及刑事成分，警方是一定會嚴肅地處理的。

何俊仁議員：主席，在新指引發出後，我們其實看到：第一，檢控的數字仍然偏低；第二，正如劉健儀議員也提過，我們感到虐殺動物的個案似乎是有上升的趨勢。政府今天回應我們的補充質詢時說，第一，它不願意考慮加設一些受過專門培訓的動物警察，即參考外國的經驗來加強這種意識；第二，它也不願意實施一些所謂捕捉、絕育，然後放回大自然的政策，即兩種方法也不願意進行。因此，我們看到街頭越來越多流浪貓狗，而牠們可能被虐待的機會亦增加，但警方卻是無能為力的。

然而，主席，更大的問題是，政府現時每年捕捉到很多流浪貓狗或其他動物，如果牠們沒有被認領的話，便會大規模、活生生地被殺死。牠們大多數也是健康的，而這些貓狗每年便有一萬四千多隻。我想問局

長，這項政策是否一項更令人難以接受的虐待動物的政策呢？對於健康的動物，只由於當局沒有其他辦法處理，便要將牠們大規模地屠殺，政府會否考慮更改這項政策呢？

食物及衛生局局長：主席，何議員不能這樣說，他好像說政府是很樂意地進行人道毀滅的工作。其實，無論是政府也好，是漁護署的同事也好，他們均不想進行這方面的工作。但是，有些動物，特別是貓狗，被送到漁護署時，可能已經相當年老、病重或有殘弱，而未必可以好好地生存。這些動物畢竟是一種寵物，有需要在家庭內被主人愛護牠們才行。如果沒有人adopt牠們，即把牠們領養回家，而這樣便把牠們放在野外，在沒有野外生存的能力下，牠們的生命將會更痛苦或更淒慘。

因此，漁護署進行人道毀滅的需要，是要視乎有關動物的福利，以及牠們的健康情況的。我要稍為糾正有關的數字，何議員提到我們好像越來越多這類問題，實際上不是這樣的。在人道毀滅及投訴的數字方面，我為大家提供更準確的數字：在2007年，投訴貓狗的個案有27 800宗，被人道毀滅的個案有16 770宗；在2008年，投訴貓狗的個案減少了一點，有21 940宗，被人道毀滅的個案也減少了，有14 500宗；在2009年，投訴貓狗的個案有20 460宗，而被人道毀滅的個案有13 310宗，數字是陸續地輕微下降了。

當然，我們不會對這些數字而感到滿足。但是，在2006年，我們通過了這項條例而增加了罰則，亦進行了不少宣傳工作，這的確令香港市民瞭解他們作為寵物主人的責任。我們會繼續做這方面的工作，亦希望議員或其他社會人士繼續加以配合，一起做好這方面的工作。單靠政府是不能做好所有這方面的工作的，我們要教育市民善待他們的寵物，不要輕易放棄寵物；如果有需要的話，便要徵詢像獸醫等專業人士的意見，以及好好地對待他們的寵物，這反而是最重要的。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

何俊仁議員：主席，局長沒有回答他是否願意檢討這項每年或定期大規模地人道毀滅這些健康動物的政策？

主席：局長，會否進行檢討？

食物及衛生局局長：主席，如果議員在這方面有更佳的意見，可以不用把這些動物人道毀滅，而同樣可以讓牠們保持良好的生活方式的，以及可讓更多人來領養牠們的話，我們當然會樂意考慮。很多志願團體現時申請做這方面的工作，漁護署亦與它們合作，一起做好這方面的工作。

主席：本會就這項質詢已用了超過23分鐘，有4位在輪候的議員未能提問。第四項質詢。

會議及展覽業的發展

4. 湯家驊議員：主席，有會議及展覽業的人士於今年4月20日本會工商事務委員會的會議上指出，現時該行業可能存在壟斷的情況。就此，政府可否告知本會：

- (一) 當局會否考慮邀請獨立的學術機構進行研究，以檢視現時的會議及展覽業市場是否有壟斷的情況；若會，詳情是甚麼；若不會，原因為何；當局會否按現時的公平競爭政策檢討會議及展覽業的政策，包括由香港貿易發展局(“貿發局”)促進市場競爭的政策；若會，詳情是甚麼；若不會，原因是甚麼；
- (二) 當局會否考慮制訂新的政策及措施，為會議及展覽業引入更多的市場參與者；若會，詳情是甚麼；若不會，原因是甚麼；及
- (三) 鑒於有報道指出，現時貿發局與負責管理香港會議展覽中心(“會展中心”)的公司所簽訂的經營協議內包括違反公平競爭政策的“無競爭權”條款，政府會否要求貿發局與該公司修訂或刪除簽訂的協議中“無競爭權”條款；如果會，詳情是甚麼；如果不會，原因是甚麼；政府會如何向公眾交代會議及展覽業被壟斷的情況？

商務及經濟發展局局長：主席，本年4月20日舉行的工商事務委員會會議上，有超過40個個人和團體出席，發表了很多及不同的意見，當中有不少是肯定和支持貿發局舉辦展覽的，藉此促進、協助和發展香港的出口貿易。我亦在席上闡述了發展香港展覽業的政策和貿發局擔當的職能及角色。政府一直致力提升香港作為國際會展旅遊之都的優勢和吸引

力，我們會繼續積極爭取主要國際會展旅遊活動來港舉行。我就質詢的答覆如下：

- (一) 我們不應單以市場佔有率來決定市場是否出現壟斷的情況，我們也須考慮其他因素，審視市場的整體狀況，包括進入市場的門檻；市場內是否有公平競爭的環境；有否出現濫用市場地位及妨礙自由貿易的情況，導致經濟效益降低和損害香港的整體利益。就市場佔有率來說，貿發局在2008年和2009年單獨籌辦的貿易展覽數目分別為22個和26個，佔該年貿易展覽總數的25%和29%，並無壟斷市場。按此市場狀況，我們現時未有計劃進行展覽業的研究。政府會繼續監察展覽業的發展及保持與業界的溝通。
- (二) 香港的會議展覽業的市場是自由開放的，並無設立任何門檻。再加上政府致力推動有利營商環境，提供便利及支援措施，本港會展業得以蓬勃發展。財政司司長在2008-2009年度財政預算案中額外撥留1.5億元，用以發展香港成為國際展覽及會議之都。香港旅遊發展局並於2008年11月成立“香港會議及展覽拓展部”(“MEHK”)，專責推廣香港的會展旅遊。自成立以來，MEHK一直與會展業界、貿發局、政府駐外經濟貿易辦事處(“經貿辦”)及投資推廣署一同在多個目標市場加強推廣，並為會展項目籌辦機構提供一站式專業支援。這些措施可望吸引更多來自外地的企業、專業機構、行業協會管理公司及會展項目籌辦機構等，來港舉辦會議、展覽及獎勵旅遊活動，有利引入更多市場參與者。

在2010-2011年度，MEHK會推出一項新措施，開設“電子互動市場”，作為拓展業務的一站式網上平台，方便會展項目主辦機構和策劃機構物色合適場地和產品、計劃行程、向本地供應商徵求計劃書，以及瞭解本港提供的最新優惠。

此外，投資推廣署會繼續在世界各地物色合適的辦展商，邀請他們來港投資，並為他們提供適切的信息及支援服務。

- (三) 貿發局與會展中心的經營機構(即寶利城有限公司)簽訂了經營協議，其中的“互不競爭”條款，約束雙方不得在合約期內參與發展在香港的新展覽設施，目的是要保障雙方的利益。該條款並無限制貿發局在會展中心以外的場地舉辦展覽。

事實上，貿發局在亞洲國際博覽館(“亞博”)啟用後，先後舉辦了超過20場展覽。在2010年，貿發局會繼續在亞博舉辦4項展覽，包括香港國際印刷及包裝展、亞洲運動用品展、國際環保博覽和香港國際建築裝飾材料及五金展。

“互不競爭”條款是貿發局與寶利城有限公司簽訂的經營協議的一部分，是具約束力的商業合約，政府無意及不會要求他們刪改有關條款。

湯家驊議員：局長似乎沒有掌握問題的中心點。

主席，納稅人花了很多公帑發展機場的亞博。但是，我們從一些數字可以看到，例如2006年，有6個展覽在亞博舉行，但在最近1年，正如局長剛才回答時所說，在三十多個展覽中，只有4個在亞博舉行，僅佔很小部分。

我想問局長，政府當局會否與貿發局研究一些適當的政策，推廣亞博場地的發展，特別是利便展覽業繼續發展？我認為這是必需的，因為現時亞博場地予人的感覺是始亂終棄。雖然花了很多錢，但結果仍是一幅空地，一直空置而未被充分利用。

因此，我想問局長，有何政策準備與貿發局合作，盡力推廣亞博展覽業的發展？

商務及經濟發展局局長：主席，亞博其實是在2005年年底才開始啟用的。所有展覽業也要時間建立其客戶網絡及推廣使用場地，而亞博正在這方面付出了很大的努力。

湯議員提到推廣亞博的使用及擴大貿發局與亞博之間的合作，令我們的會展場地得以充分利用，我們對此是完全認同的。貿發局已循這方向推廣香港的展覽服務業，並在海外宣傳推廣在亞博所舉辦的一些展覽。我們會在這政策大綱的前提下，鼓勵雙方多合作以推展這行業。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

湯家驊議員：我的問題是，實質上，當局與貿發局有何措施盡量推廣空置場地的使用，令展覽業有更進一步的發展？我的問題是會採取甚麼實際措施，但局長完全沒有回答。

主席：局長，你是否還有補充？

商務及經濟發展局局長：主席，我想再補充的是，除貿發局外，正如我剛才在主體答覆所說，我們亦成立了MEHK，它也肩負推廣香港會展之都的職能。所以，我們會循多個方向行事，MEHK會做，貿發局也會做，而商務及經濟發展局則會在兩個理事會監察有關的使用率，並尋求新的合作空間以推動亞博的使用。

梁君彥議員：主席，局長在主體答覆提到4月20日的工商事務委員會會議，我記得當時貿發局曾表示，樂意與亞博研究雙方如何合作及如何推動香港的會展業。局長在會後有否與貿發局繼續跟進，雙方可以做些甚麼來推動會展業，正如局長剛才所說，成為一個展覽之都？其實，推動會展業可以幫助很多中小型企業（“中小企”）。雙方曾討論些甚麼呢？

商務及經濟發展局局長：多謝梁議員的補充質詢。貿發局已在數方面積極跟進彼此的合作。第一，在現時一貫推動展覽業的研討會和工作坊上，當局也有推廣不同的會展場地。此外，當局也很歡迎不同的參展商在貿發局主辦的展覽中設立展台，推廣其即將舉行的展覽，而這亦是其中一個有效的渠道，讓來港參加展覽的人得知有哪些即將舉辦的展覽會，以吸引他們參加。

當然，我們主要集中處理的是，如何吸引更多外地展覽商來港。因此，貿發局的海外宣傳及我剛才提及的MEHK均會加大力度，並與香港的駐外經貿辦共同進行這項工作。我們會繼續加大力度，處理這項工作。

林健鋒議員：主席，在4月20日的工商事務委員會會議上，我們已清楚聽到業界的意見。參加展覽會的工商界人士、出口商和廠商在選擇場地時，均希望找一個可以接到生意的場地，因此，如果貿發局或其他展覽商所安排的場地令他們無法接到生意，對他們整年的發展會有很大影響。既然特區政府清楚表明要“撐企業、保就業”，所以如果他們未能接

到生意，便會對經濟造成很大影響。因此，我們不能只看哪個地方多或哪個地方少，以為把總和除以二便可以解決問題。市場使用者的意見是非常、非常重要的，故此我們必須小心聆聽業界，特別是中小企的意見，不要只聽少許意見、從報章看到或從個別人士口中知悉，便提出有關壟斷的問題。

主席，貿發局始終是一個法定機構，負責推廣貿易.....

主席：你的補充質詢是甚麼？

林健鋒議員：主席，我現在便提問。貿發局會如何加強與其他辦展商、場地擁有人及行業商會——行業商會是很重要的，因為它們是使用者——在舉辦展覽方面的合作？

商務及經濟發展局局長：正如林議員所說，貿發局的職能是非常清楚的，而所舉辦的展覽也是應業界的要求而進行的，並會進行市場調查確定展覽有成效才會做。在這過程中，貿發局與所有商會，無論大小(當然也包括中小企的商會)，均有直接的溝通渠道，所以在回應業界訴求方面是很清楚的。

至於如何應要求推廣和落實會展工作，其實當中包括吸引買家來港參觀展覽，我們主要是通過洽商，確保有買家來港參展。所以，有關工作不單要在本地進行，在海外吸引買家來港亦是同樣重要的。

我想在此重申，海外宣傳必須多方面和持久地進行，並非進行一次便能成功吸引買家來港。所以，貿發局會繼續跟MEHK和海外辦事處，透過大型廣告、外展探訪、舉辦研討會及叩門等措施，把香港展覽的信息傳達到我們的目標市場，吸引買家來港。貿發局和相關機構會繼續進行這些工作。

黃國健議員：主席，香港舉辦展覽的兩個主要場地分別是會展中心和亞博，而它們在位置上其實處於不公平競爭的狀況：一個位於市中心，而另一個則在較偏遠的地方。因此，現時的情況是會展中心場地不足，即使已擴展至中庭，但仍要進一步擴展至毗鄰的灣仔運動場，但亞博卻生意淡泊，致令有人提出壟斷的情況。貿發局作為香港展覽的主要籌辦

者，卻跟會展中心簽訂合約，因而難免會令人產生錯覺。我想問局長，有否準備推出一些特別措施，協助或支援亞博向海外用家推廣，以增加其使用量，令香港的會展場地得以平衡發展？

商務及經濟發展局局長：簡單的答案是：一定有的。由於亞博的董事局內有政府的代表，所以我們是非常銳意推動亞博的使用的。不過，我想提出數點。第一，自亞博投入服務這4年多以來，可以看到其使用率是不斷增加的，這是第一點。所以，我們仍會繼續這方面的工作，而且會更努力做。第二，政府也有協助亞博爭取舉辦展覽。亞博的設計有異於市區的會展中心，因為當時的構思是亞博會舉辦一些較大型或對用地和樓底均有較高要求的工業展覽，故此其目標亦應該是朝着這個方向的。

至於政府做過些甚麼工作，我想告訴黃議員，亞博去年再度舉辦的航空展，政府其實也有極力游說，使這個展覽能來港舉行。我很高興看到這個每兩年舉辦一次的展覽，在第一次展覽結束後，我們便成功爭取到第二次機會，並會在兩年後再次在港舉辦航空展，而這可說是全亞洲較大型的航空展。簡單回應黃議員，其實政府也有參與推動亞博的使用。亞博的配套措施現已陸續投入服務，而在啟用初期，那裏甚至沒有酒店服務，即沒有酒店可供參展商入住，但我們現已有酒店了。由此可見，配套已大有改善。此外，我們亦為亞博向港鐵公司爭取一些優惠，例如在展覽期間提供更好的優惠，讓參展商或買家可以乘機鐵前往亞博。

劉慧卿議員：主席，局長在主體答覆的第(三)部分提到，貿發局與會展中心的經營機構訂有一項“互不競爭”的條款，而局長表示這是要約束雙方不得在40年的合約期內參與發展在香港的新展覽設施，但貿發局絕對有能力亦可以替亞博尋找商機。主席，納稅人花了20億元發展亞博，局長可否清楚說明，由於灣仔會展中心的生意很好，所以現時當局和貿發局最重要的是把生意轉移到機場的亞博，使其更蓬勃。至於發展方面，當局答應如果日後再興建新設施，緊接亞博的便是亞博第二期，然後才會考慮灣仔方面的發展，現時的安排是否這樣的呢？

商務及經濟發展局局長：主席，這項“互不競爭”條款的而且確是純粹針對新設施的互不競爭，對於貿發局在灣仔會展中心以外地方舉辦展覽是不適用的。所以，貿發局當然可以這樣做。正如我在主體答覆所說，貿發局在過去已在亞博舉辦超過20場展覽，因此，即使有這項條款，但也是做得到的。

此外，劉議員問到政府發展展覽業的新政策，我其實已經一再強調，政府在推廣展覽業的硬件上，一定要視乎當時市場的情況。關於整項計劃，我們已在提交立法會的文件中告訴大家，我們的政策是要確立有供不應求的情況，並從香港整體利益的角度考慮，也要充分考慮包括亞博第一期及第二期可額外提供的場地，然後才能清楚看到實際的需求情況。作為亞博的股東，我們當然會顧及其利益，因為這是公私營合作的計劃，所以政策是很清楚的。至於會否開展第三期工作，正如我們之前也說過，由於現階段正進行調研的工作，包括交通、環境和配套措施等，故此對於是否開展第三期公眾諮詢仍未有定案。不過，當政府完成所有評估並決定進行第三期公眾諮詢時，我們一定會先向立法會清楚交代的。

主席：本會就這項質詢已用了超過23分鐘。第五項質詢。

處理沙塵暴的影響的措施

5. 何秀蘭議員：主席，據報，香港受華北沙塵暴的影響，在本年3月21日晚上至22日早上的十多個小時期間，環境保護署(“環保署”)設置的空氣質素監測站連續錄得異常高的空氣污染指數，而當局亦已因應情況，啟動應急機制及採取措施。就此，政府可否告知本會：

- (一) 3月20日沙塵暴吹襲華北期間，當局有否就該現象與內地當局互相通報；若有，通報的時間及詳情為何；
- (二) 3月21日至22日期間，曾參與商議應急機制的政策局或政府部門的名稱，以及當時決定採取的具體措施的詳情；及
- (三) 由環保署領導的“氣候變化跨部門工作小組”(“氣候變化小組”)有否參與應對是次沙塵暴所引起的問題，以及會否跟進研究沙塵暴與氣候變化的關係、香港應採取的應變措施和啟動應變程序的程序；若會，詳情為何；若否，原因為何？

環境局局長：主席，多謝何秀蘭議員的質詢。就質詢的第(一)及第(二)部分，我想先解釋“沙塵暴”的定義。根據專家指出，沙塵暴是指強風將地面大量的沙和土粒捲起，使空氣變得混濁，能見度大為降低的天氣現象。由於中國西北部和蒙古一帶有廣闊的沙漠，大面積的沙地提供了沙

塵源，當出現強烈的地面風和垂直而不穩定的氣流或氣象條件時，便很容易產生所謂的沙塵暴。

華北的沙塵暴一般在冬末至春季發生，每年3月至5月期間發生頻率較高。華北的沙塵可經氣流從西往東移到日本、韓國和北太平洋等地。沙塵暴在移動過程中，沙粒會逐漸沉降，因此，粒子濃度會隨着傳送距離而逐漸下降。香港距離北方沙漠源頭數千公里，因此，北方發生的沙塵暴所引致的惡劣情況在香港出現的機會甚微。然而，經過3月21日的事件，我們當然不可以說沒有此機會。事實上，在過往多年，即使華北出現大規模的沙塵暴，亦沒有對香港的空氣質素造成明顯影響。香港以往因華北沙塵暴影響而錄得的最高空氣污染指數，是在2001年所錄得的109。今年3月中因華北沙塵暴而引致本港空氣污染指數上升至500的情況，是以往未有發生過的。

我們一直均有緊密監察本港和珠江三角洲(“珠三角”)的空氣質素，並透過共同網絡監察空氣質素的變化。因此，在今年3月21日晚上，當環保署察覺到本港空氣粒子濃度的上升趨勢異常，便即時與天文台聯絡，瞭解香港及鄰近地區的天氣狀況。兩個部門亦即時搜集及分析當時本地及周邊地方的眾多氣象及空氣質素資料，包括內地及台灣的沙塵及空氣質素報告、氣流移動途徑及速度等。環保署當晚亦曾致電廣東省環境監測單位，以瞭解珠三角的空氣情況。經綜觀及分析相關資料後，我們當晚確定華北的沙塵正往南移並影響香港。

當我們確定本港受內地的沙塵影響後，環境局透過政府新聞處在3月22日凌晨時份，即在我們發覺這情況的數小時之內，發布新聞稿予所有傳媒。電子傳媒，即電台及電視台亦隨即向市民發送消息；我記得當晚於1時50分發送消息後，在凌晨2時的新聞中已有報道。我們亦於當晚同時通知教育局，以及安排環保署同事於早上透過電子傳媒講解情況。此外，為了更有效監察污染情況及協調部門之間的應變工作，環境局在22日早上與相關部門舉行第一次跨部門會議。我也在當天中午聯同相關政策局及專業部門的同事會見傳媒，向公眾解釋最新情況，以及我們採取的應變措施。

主席，在這次事件中，環境局負責統籌信息通報及應變措施，我們得到食物及衛生局、教育局、環保署、衛生署、天文台、康樂及文化事務署(“康文署”)、勞工處、政府新聞處及醫院管理局(“醫管局”)等政府部門或機構的協助。當天，相關政府部門或機構所採取的具體措施包括下列數項：

- (i) 環保署和天文台當天聯手分析及密切監察本地及周邊地區最新的氣象資料和空氣污染情況，以便向公眾提供最新的消息。其中天文台透過人造衛星圖片及國際氣象信息網絡監察內地及台灣的沙塵情況，環保署亦透過網絡監察內地、珠三角及台灣的空氣質素數據；
- (ii) 教育局於22日早上7時前透過電子傳媒提醒學校須按一份有關取消體育活動及運動會的指引，採取相應措施，並隨後將有關指引傳真至學校，供學校參考；
- (iii) 環保署提醒市民注意污染指數高和考慮因應健康情況而減少體力消耗活動。康文署亦於同日在其轄下的康樂及體育場地張貼告示，提供同樣的忠告；
- (iv) 醫管局在22日密切監察轄下各公共醫院、診所及急症室的求診個案，以便在有需要時作出人手調動安排。同時，衛生署亦通知各註冊西醫及中醫師是次空氣污染情況，以及呼籲他們協助提醒市民及病人採取適當措施；
- (v) 在污染紓緩措施方面，環保署在22日安排暫停化學廢物處理中心焚化爐的運作，並要求電力公司增加使用天然氣發電，以減低廢氣的排放；及
- (vi) 除了上述在22日多次發放消息外，我們在當天指數逐步下降時，亦在晚上再次發出新聞稿，透過傳媒向市民提供最新的空氣污染情況，並提醒市民注意高污染指數和考慮因應健康情況而減少體力消耗活動。勞工處也透過該新聞稿忠告戶外工作的人士，特別是患有心臟或呼吸系統疾病的人士，如果對其身體狀況是否適宜戶外工作有疑問，應徵詢醫生意見，並將有關意見通知僱主，以及與僱主商討適當的工作安排。

至於何秀蘭議員質詢的第(三)部分，華北沙塵暴首次對本港空氣質素造成如此嚴重的影響，進一步喚醒我們關注沙漠化、氣候變化等全球環境問題，而在這些問題之上，區域之間的互動、影響或合作是重要的，香港因此不能獨善其身，必須加強區域環境合作。環保署會與氣候變化小組的相關部門緊密聯繫，以便更好準備應對氣候變化的工作。

此外，因應今次內地沙塵暴影響香港的事件，天文台與環保署已加強合作，每天監察本地及周邊地區，包括內地、台灣、日本及韓國有關

沙塵的氣象和空氣質素資料。當有跡象顯示內地沙塵可能會影響香港時，我們會盡早向公眾發布信息。同時，政府內部的通告機制會進一步完善，以便盡快作出適當的資源調動和聯絡有關機構和團體，採取相應措施，包括透過傳媒及適當渠道，提醒市民因應健康情況，減少體力消耗活動，醫療當局會留意求診個案，須否增加診所人手，以及學校須否因此而停止舉辦運動會等活動。

何秀蘭議員：沙塵暴是我們避不開的，但可以做到的，是預警和採取有效措施保障市民健康。不過，我們看到主體答覆最後一段所提及，政府在經過今次沙塵暴後所能採取保障市民的措施，其實與局長回答主體質詢第(一)及第(二)部分所說的，即第一次發生這類事件時所採取的措施，是沒有分別的，尤其是對保障勞工方面更是沒有分別的。

主席，我一定要先提供一些資料，便是說當天的空氣污染指數達500，其實是不止的，因為指數500已經“爆燈”，更嚴重的情況便不能在指數上顯示出來。所以，關於這方面，當局最低限度要進行研究。可是，勞工處只忠告戶外工作人士，如果有心臟病或呼吸系統毛病，便應停止工作，但戶外體力勞動工人是沒有議價能力的，他們不能單靠勞工處的忠告便可停止戶外工作。我想問局長，為何不研究和推動採取與颱風警告訊號一樣的做法，當空氣污染指數超過某標準時，以立法或行政措施的手段，規定停止戶外體力勞動工作？政府為何甚至不曾考慮研究一下，這種空氣污染指數高的情況對體力勞動工人的健康有何影響？

環境局局長：主席，多謝何秀蘭議員的補充質詢。關於工人工作方面，在這次事件中，當香港受到沙塵暴影響而引致空氣污染指數甚高的時候，我們曾經徵詢醫生的意見。無論是醫管局或衛生署的醫生所提供的忠告均是，在這類情況下，由於來到香港的沙塵微粒較為細小，所以最重要的是市民應減少體力勞動或進行劇烈運動，以減低吸入微粒的情況，我們便是以此作為最佳的應對方法。至於勞工方面，由於每一工種的工作情況可能也有不同，我們現時透過勞工處發出指引，便是希望受影響的勞工可以因應本身的情況或在徵詢醫生意見後與僱主商討，我們亦希望僱主在此等情況下體恤勞工的情況。至於能否採用規定的方式，我相信必須先作出進一步的商討。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

何秀蘭議員：是的。局長剛才說，醫管局的醫生都說了，對一個.....

主席：請你重複剛才補充質詢中未獲局長答覆的部分。

何秀蘭議員：好的。我剛才問的是，為何當局甚至連研究空氣污染指數高對戶外體力勞動者的健康情況有何影響，也沒有做呢？

環境局局長：主席，這個問題不單適用在勞工方面。我們在面對這情況的時候，醫學界向我們提供的意見是，在甚麼情況下有甚麼最大的影響，即如果由沙塵引起空氣污染指數高的情況，會對市民的健康造成甚麼程度的最大影響？醫生提供的意見，正如我在主體答覆所說，便是減少體力勞動及劇烈活動。至於生活的方式是否需要戶外或戶內，其實沒有很清晰一定要這樣做的方法。

主席：尚有7位議員在輪候提問。本會就這項質詢已用了13分鐘，請大家盡量精簡。

甘乃威議員：主席，局長在主體答覆第三段提到，環保署在今年3月21日晚上，才察覺到本港空氣粒子濃度的上升趨勢異常，換言之，沙塵暴吹襲來到香港，我們政府才忽然醒覺。當然，局長在第二段也提到，這是以往從未曾發生過的，情況很難預料。我只想問局長，他在最後一段提到，日後會盡早向公眾發布這些資料，但政府在這方面有否服務承諾呢？如果再遇沙塵暴情況，政府承諾會在多少時間前提早告知市民呢？雖然天有不測之風雲，但實際上，現時天文台也會預報數天的天氣情況，那麼政府會否就預早通報的程度作出承諾，可以提早多少時間通知市民會有沙塵暴出現呢？

環境局局長：主席，多謝甘乃威議員的補充質詢。我相信，站在專業部門的角度來說，我們較甘乃威議員還要着緊。如果我們能夠確定到由於沙塵暴引致空氣污染指數上升，我們必定會第一時間作出通知。關於3月21日的情況——我以往也向新聞界提過——當晚我們看到了異常情況，除了在部門之間引證外，也曾向境外其他相關單位索取資料，而我們亦罕有地在深夜約1時許發出通告，這亦是盡我們所能，凡知道

有此情況便立即做這些工作。日後在進行這些工作時，經過了一次這樣的經驗，加上部門之間有更好的協調，我們當然更能夠掌握時間，如果能盡早1分鐘或1小時發出通知，我們也會盡量做。此外，還有一點資料可以提供，便是我們當晚發出這項警告的時候，空氣污染指數其實只是百多點，但正正有鑒於我們看到周邊其他地方的資料，我們感到會有上升趨勢，便及早做了這些預警工作。

陳克勤議員：主席，我們看到跨境空氣污染的問題，其實與天文台如何探測空氣流動、污染物的質素及風向等有很大關係。局長在主體答覆提到會與天文台加強溝通，但我們其實是希望有一個互換資訊及資料的平台，令政府更容易掌握沙塵暴對市民的影響。我想問局長，在這方面所謂互換資料是否一個以平台的形式進行，以及是常設的制度呢？

環境局局長：多謝陳克勤議員的補充質詢。我們在這事件發生之前和之後，也一直在進行這工作。當然，大家也可以看到，在3月21日發生這事件後，我們其實已加強了互相溝通，無論是天文台氣象方面的數據，即它本身與周邊地區氣象局交換的資料，以至環保署本身與周邊地區交換的空氣質素資料，我們也希望能掌握多些。在現時的機制之下，我們會與天文台進行互相通報及討論。大家也看到，由於近期發生了3月21日的事件，所以市民也特別關心空氣質素。有時候，市民在聽聞周邊地區出現沙塵暴，也會提出查詢，而天文台在處理日常的天氣預告時，如果遇到這些問題，經過與我們討論後，亦有作出一些回應。這正正反映出無論是陳議員說的資料互通，以至雙方共同分析和利用網絡這兩方面，均已走前了一步。

葉偉明議員：我始終想追問，局長其實可否代勞工處回答呢？因為我看到，局長在主體答覆提到有很多跨部門合作會議，而剛才才有議員問到，局長會否為戶外工作人士制訂工作指引，但我們似乎聽不到比較積極的回應。主體答覆的說法其實是將責任推卸到工人身上，要求工人徵詢醫生的意見，我覺得一般體力勞動工人根本不知道應怎樣向醫生查詢，或向哪位醫生查詢，而工人在得到醫生的意見後，還要與僱主商討。因此，這樣似乎對一些基層工人不太公平，亦是.....

主席：請你提出補充質詢。

葉偉明議員：..... 不恰當的，我想問，在將來進行跨部門工作時，局方會否與勞工處再商討制訂工作指引，甚至就這事立法呢？

環境局局長：主席，多謝葉偉明議員的補充質詢。勞工處備有一份就空氣污染處於高水平而工人要進行戶外工作的風險評估指引，是存放在其網頁上的。我相信制訂這份指引，便是要針對我們剛才所說的情況：如果空氣污染指數處於高水平，對於患有呼吸道或心臟毛病的職工應如何處理？這份指引現時正是針對這些情況。至於這份指引將來有否進一步改善的空間，我相信議員與相關部門會有一個討論的空間。

王國興議員：主席，我看了局長的主體答覆後，最少有10個問題想要提問，不過，我現在當然只會問一項補充質詢。主席，我想問局長，政府是最大的僱主，可否起一個帶頭作用？因為政府轄下有很多直屬僱員，也有外判合約僱員，他們須進行戶外工作的。如果出現“爆燈”的指數，可否讓政府的僱員及間接僱員(即外判合約工人)暫停戶外工作？如果不能暫停戶外工作，例如警察必須巡邏，政府可否提供保護裝置或設施，最低限度讓警察在街上巡邏時戴上口罩？因為即使空氣污染指數達到“爆燈”的500，他們也完全沒有任何防護裝置。我希望局長回應，政府可否起帶頭作用？

環境局局長：主席，請先容許我回答一個細節問題，因為我們也曾問過相同的問題，即是在這種沙塵暴的情況下，佩戴口罩是否最好的方法，醫生向我們提供的意見是有時候未必如此。醫生反而認為，在這種情況下，減少不必要的劇烈運動，可能是一個最有效的方法。關於王國興議員提出的第一點，我並非作為政府僱主的角色來看，但我同意王議員說的方法，作為一個負責任的僱主，如果我部門的同事遇到這種情況，我也會建議應採取體諒的方式，減少工人在空氣污染情況下工作，以及採取合適的措施。然而，無論任何措施，也須因應不同僱員及其身體狀況，在得到專業意見後才實行。

主席：本會就這項質詢已用了超過22分鐘。由於局長剛才的主體答覆用了較長時間，所以我多讓一位議員提問。

梁耀忠議員：主席，今次出現這種沙塵暴給予我們很好的經驗，因為這是以往沒有發生過的。我想問局長，他在主體答覆差不多每一段也說，

當他知道有這情況後便立即呼籲公眾盡快知悉這污染情況，然後採取相應的措施。但是，很可惜，很多市民也不知道究竟應在甚麼指標下採取甚麼相應措施。就此，局長可否在將來向公眾提供更詳細的資料，例如空氣污染指數多少，市民便應採取甚麼相應措施，特別是學生，到了甚麼程度，便應怎樣做？作為工人，到了甚麼程度，又應怎樣做？因為大家是完全不知道的，而今次的情況很特別，空氣污染指數“爆棚”當然是很嚴重，但是否在“爆棚”之前，我們也須採取一些相應的措施呢？就這方面，局長並沒有詳細作出交代。局長，無論是從教育、勞工或公眾健康的角度來看，這項工作也是必須做的，他可否提供這些相應措施的指引呢？

環境局局長：主席，多謝議員這項意見。我們現時在發布消息時，其實會按不同級別的空氣污染指數提出相應建議，例如在空氣污染指數極高的時候，我們會忠告市民，如果心臟或呼吸道有問題，應該注意減少戶外活動。我同意，如果日後再有相類似的情況，我們會着重闡述相應的應對措施。

主席：最後一項口頭質詢。

在行人路上進行的工程

6. 何鍾泰議員：主席，近日有報道指出，一間電訊服務公司在只獲路政署發出的挖掘准許證，但未獲得地政總署的批准下，在若干行人路上豎立鐵柱，以供安裝其固網服務器材。就此，政府可否告知本會：

- (一) 路政署發出上述挖掘准許證前，有否核實豎立鐵柱的工程已獲得有關政府部門批准；及
- (二) 有否定期派員檢查該等鐵柱是否穩固，並要求該公司移除未經批准下安裝的鐵柱，以確保道路使用者的安全；如果有，詳情為何？

運輸及房屋局局長：主席，固網電訊商為提供其服務，有需要在未批租的政府土地(包括道路上)設置轄下電訊系統和相關設施，並可能不時作出修訂及進行維修，為此，地政總署會向固網電訊商發出集體牌照，固網電訊商須遵從集體牌照內的各項有關規定。

上述地政總署發出的集體牌照有條款規定，固網電訊商在公共道路或未來道路專用範圍內安裝固網設施時，該設施或其任何部分的詳細走線和布局，例如高度、外形、佔用空間資料等，均須達到路政署滿意的程度。

此外，如設施設置的工程涉及挖掘工作，固網電訊商亦須按集體牌照內有關挖掘安排的條款進行。整體而言，挖掘工作的批核政策屬發展局的範疇。固網電訊商在未批租的道路上展開任何挖掘工作前，須向路政署申請和取得挖掘准許證。申請人須提交有關工程的詳細資料，包括工程的目的和計劃安置的裝置的詳細資料，讓監管部門可以就挖掘工作及設施設置工程作全面的評估。除此以外，為了方便公用事業機構及固網電訊商等有需要經常在公共道路進行小型工程的機構，適時地進行一些小型維修或接駁工程，路政署在挖掘准許證制度下設立了簡易申請機制。根據此機制，小型工程是指進行挖掘面積小於4平方米的工程。就不涉及行車道的小型工程而言，須在48小時內完成及修復。至於涉及行車道的工程，須在24小時內完成及修復。工程的倡議人只須在展開有關工程的最少兩個工作天前，根據有關的電腦系統程序進行登記，在登記時只須提供簡單的資料，包括進行工程的地點和開工及完工日期等。此外，透過簡易機制獲得挖掘准許證的機構，亦有責任確保其工程須完成其他所需的批准程序，方可進行有關工程。例如，涉及行車道的工程，其臨時交通改動建議要取得警務處交通部和運輸署的同意，方可進行。

一直以來，路政署與經常在公共道路進行掘路工程的公用事業機構及固網電訊商，在不同層次是設有聯絡機制，讓有關機構明白上述安排的目的及運作，並在個別工程的安排上亦有充分溝通。有關機構都遵從這制度下的安排，這機制多年來亦運作暢順。

就質詢的兩個部分，我答覆如下：

- (一) 涉及今次事件的電訊服務公司所進行的工程，為覆蓋面廣泛的設置工程。有關固網電訊商並沒有在進行挖掘及設置電訊系統或相關設施前，向路政署及相關部門提交工程的計劃書。該固網電訊商利用了挖掘准許證的簡易機制，把涉及為數眾多的設置掘路工程斬件式地向路政署提交，這顯然是不恰當使用簡易機制。鑒於此個案，路政署現正研究收緊挖掘准許證制度下的簡易機制的申請要求，防止不恰當地使用。
- (二) 公用事業機構(包括固網電訊商)有責任確保他們鋪設於道路的設施不會影響道路使用者的安全。路政署的維修隊伍會定

期巡查各區的公共道路，如發現路面上有公用事業機構負責管理或保養的設施損毀時，會即時通知有關公用事業機構進行維修。路政署亦會視乎情況，在有需要時圍封該設施的所在路段，以保障公眾安全。

就今次牽涉的固網電訊商，路政署已明確要求其移除所有安裝的鐵柱。鑒於該固網電訊商並未按路政署要求移除鐵柱，並提出爭議，路政署已通知地政總署有關固網電訊商所安裝的固網設施的詳細走線和布局，是未令路政署署長滿意。地政總署及路政署現正徵詢法律意見。

何鍾泰議員：香港的道路和行人路窄狹，行人眾多。今次這固網電訊商有需要豎立數以五六百計的鐵柱，但卻沒有在它的申請文件上清楚列明鐵柱位置，然而，政府批發了集體牌照，讓他們以“斬件式”的方法進行今次豎立鐵柱的工程。我想問局長，事實上，有數個部門，例如路政署、地政總署或電訊管理局等也與今次的事件有關，部門之間有否與有關電訊服務公司訂立雙方同意採用的指引或程序，讓工程得以跟隨進行，不會出現像今次的情況，即是出現了有些鐵柱在安裝後可能並不安全，隨時也有可能倒塌，以致傷害途人的情況出現呢？

主席：哪位局長作答？

運輸及房屋局局長：主席，集體牌照的運作，向來其實均是非常清晰的。一直以來，固網電訊商如果有需要鋪設一些設施，它們是明白到有關的詳細走線、布局、高度、外形和佔用空間等的資料，是有需要令路政署署長滿意，同時，路政署作為統籌者亦會向有關部門作出諮詢的。

今次我們可以看到，這家固網電訊商其實是利用了簡易機制——簡易機制的原意本是好的，大家也知道，香港有很多的公用事業和固網電訊商，我們的服務水平一般也是很高的。平日當然會有已鋪設的設施有需要進行維修或接駁，這點是可以理解的。因此，我們便設立了簡易機制，以幫助它們進行這些小型工程。一直以來，大型的鋪設建設以至小型工程的區分，也是很暢順及清晰的。不過，鑒於今次個案的出現，我們亦將會就簡易機制方面檢討有否作出改善的空間。

至於部門當中的協調以至與固網電訊商的溝通指引，我們一向也有機制，有關的掘路工程會有3層協商架構：公用設施政策統籌組將會就

政策層面等各方面在每季展開一次會議；在技術層面上亦已設有公用設施技術聯絡委員會；在掘路層面上，我們的前線工作層面，不論是政府、固網電訊商或其他的公用事業每個月也有進行溝通的。

黃國健議員：主席，香港市民經常被各式各樣的掘路情況所困擾，很多時候，這些工程甚至令行人有需要走避到馬路上。但是，我們卻只能冷眼旁觀。當然，有些工程是必須進行的，但其他一些掘路情況似乎卻是曠日持久，未必是真的為了工程需要，我希望政府可以加強有關方面的規管。

在今次的案例中，我們看到現時的情況似乎更為惡劣了。一方面，這間公司利用了政府的一些漏洞，事後卻連補救的措施，例如拆除鐵柱的行動也不願意進行，當政府的有關監管部門“冇到”般，而政府的監管部門又似乎是無可奈何，只能回答我們說現時正在諮詢法律意見，並沒有即時可以施行的措施。我想問政府，究竟是我們的法例出現了漏洞，抑或是政府真的害怕了這些大財團，以致沒膽量採取即時措施呢？政府有否意圖檢討現行法律以加強監管，令日後的路面情況得以改善呢？

運輸及房屋局局長：主席，根據集體牌照下的規定，牌照中的條款指明當局可以要求有關固網電訊商在獲當局通知後的3個月內，移除有關裝置。如果該固網電訊商不予遵從，我們是可代為把裝置移除，並在移除後向有關固網電訊商收取所需費用的。如果個案涉及了違反牌照規定，我們是可以取消其有關牌照的，現時的牌照中是有這項條款的。根據《土地(雜項條文)條例》(第28章)第10條指出，任何人如果未取得挖掘准許證，或在違反挖掘准許證的條件下進行採挖，即屬犯罪。在現時法例下的違規懲處，是可以判處第5級罰款(罰款5萬元)及監禁6個月的。

一如我剛才所說，由於個案現時進入了諮詢法律意見的階段，所以我不便詳細評論有關個案。可是，我們認為現時的制度本身是適當的。第一，它是有周全的……例如當有網絡設施裝置工程時，路政署是會考慮其需要、密度和所需空間等而作出審批。我們亦備有涉及小型維修工程的簡易機制。像我剛才所說，我們有這麼多的公用事業——其實，香港的地方細小，很多工程也是在路面上進行鋪設，我們是應該協助他們進行一些小型的維修工程。

在2009年，我們說到的這類型小型工程，有四萬三千多宗，所以，我們不認為現時的制度上有任何缺失。至於在落實方面會否存在灰色地

帶，像今天的個案便是以“斬件式”……固網電訊商本來應該循着集體牌照的程序來申請，但它卻使用簡易機制來進行。對於這種情況，我們是會繼續進行研究和檢討的。

李卓人議員：主席，在香港的行人路上設置這麼多鐵柱，最後令此情況變成城中笑話。其實，這情況真的是非常不好看，我們認為這亦對行人的安全構成影響。發生了這事件後，政府當然也有解釋，不過，主要是固網電訊商其實有點“搏懵”，利用了簡易機制來提出申請。但是，政府現時用的字眼——局長，你說它——是“不恰當使用”，這字眼的使用似乎比較弱，“不恰當使用”即是它可以如此使用的，可以“搏懵”，只是“不恰當地搏懵”而已。

剛才局長提到“集體牌照”的條文，說可以收回它的牌照，又說如果它是違法的話，可以被處監禁6個月及判罰第5級的罰款。這些會否只是說說罷了，當局其實也只是“紙老虎”般，它根本不怕當局，即使說明它現在有需要移除，它也不理會，並提出爭議。

局長，我想知道它提出了甚麼爭議？是否它真的可以利用現時簡易機制的一些漏洞，所以連當局也不敢說它違法，只說它是“不恰當使用”，但它卻真的可以“搏懵”行事，你們是否也無法處理呢？

運輸及房屋局局長：主席，我們在這方面，正如我剛才所說，地政總署及路政署正在徵詢法律意見，所以我們不便在此作詳盡的評論。不過，正如我剛才所說，現時是有規則的，我們就這類裝置工程是有機制的，在簡易工程方面亦有機制。說到簡易機制，我們當然是不希望它利用簡易機制來大量擴展其網絡。另一方面，我們也明白，例如地下鋪設了這麼多光纖，有時候是要進行一些接駁、維修等工作的，我們對這情況是明白的。所以，這便是我們為何在主體答覆中表示我們是很清楚訂明，如果在行人路進行挖掘4平方米範圍的工程，須在48小時內完成及修復；如果涉及道路上的工程的話，便須在24小時內完成，這是清楚定出的。但是，如果固網電訊商利用灰色地帶或我們所說的涉嫌對此機制的濫用，我們當然要依循法理及牌照的規定執法，現時正正是在進行這項工作。

香港是一個法治的社會，我們亦會參照牌照內的規定等，來採取適當的行動。但是，我或許有些資料的補充，這件事發生得其實很快，是在大約1月中至2月初，雨後春筍般設置了數百支鐵柱。我們現已正在跟

進，亦同時研究如果它利用了任何灰色地帶的話，應如何修改現行的機制。但是，我想說的是，這個機制其實已運作了數年，一直是相安無事的，因為各種公用事業及固網電訊商皆明白當中的要求。我們未來是會着實地跟進這宗個案的。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

李卓人議員：我問的是，可否讓它“搏懵”呢？例如很簡單，你要求它在4平方米的範圍內進行工程，它便只挖掘4平方米，然後設置一根柱，根據簡易機制是沒表示不批准設置一根柱的，是否就是在這方面出現了可供“搏懵”的地方呢？

我想問她可供“搏懵”的地方何在？當局就是不敢說它違反了甚麼，只說它是“不恰當使用”。我只想知道可供“搏懵”的地方。

運輸及房屋局局長：主席，在現行的機制下，是容許它進行維修，包括維修電燈柱。希望大家明白，在我們的路面上也有很多已裝置的鐵柱，但它利用這個機制，把工程當作是進行維修，然後設置新的鐵柱，而所設置的，不是一根半根，而是數百根的鐵柱。所以，我們現在說明我們一定會着實跟進該個案。

謝偉俊議員：主席，剛才有同事說這些不恰當的設置會影響市民，其實，對旅遊業來說，這也是非常不好看的現象，旅客會覺得很奇怪，不明白為何市容會如此。但是，我真正想提出的問題是，今次事件似乎是因為有些報道才發現的。有關當局有否就這事件，馬上檢討香港現時究竟有多少類似的情況是我們不知道的？有多少這類鐵柱是豎立了，“冤枉”地破壞了我們香港的市容，而我們根本上不知道有這種事存在的呢？如果是有的話，如何馬上跟進呢？

運輸及房屋局局長：主席，我們在2月初已經截停了它的工程，即已經通知該網絡商不可以再利用這個方式進行。至於質詢中第(二)部分所問及，會否有其他個案？我們翻查過紀錄，發覺在新界區會有一些零星的

個案。在市區內利用這個方式，似乎是第一次讓我們看到，但我們現在仍然在檢討整體的資料庫，因為正如我剛才所說，在2009年，這類的小型工程有四萬三千多個。我們是明白其箇中情況的，因為香港地少人多，很多設備均是鋪設在地下。所以，無論就機制或在跟進這宗個案方面，我們現時皆在進行中。

何鍾泰議員：主席，因為我們皆關注行人的安全問題，太多鐵柱——即使是交通牌的標誌也好，或其他有需要的鐵柱也好——其實也會阻礙橫過馬路的行人的視線。同時，在設置這些鐵柱而挖掘路面時，令在行人路上挖掘很多洞，這亦可能引致危及行人的情況出現。現時出現了這個問題，路政署的維修隊伍表示會定期每個月巡查一次，但在驗收的程序方面，是否可以加強巡查小型工程？又會如何加強呢？

運輸及房屋局局長：主席，就現行的巡查機制而言，我們在每項工程完成後，也會檢查它是否完成了修復，亦會進行抽查的行動，例如在2009年，我們的抽查個案多達五千多個分項。所以，在這方面，我們會繼續檢討，看看在人手資源方面可否予以提升。

李卓人議員：主席，剛才局長也說了……我認為這是本世紀最大的“搏懵”，即是說維修卻變成了設置鐵柱。可是，局長在主體答覆中並沒有提出解決的時間表。因為局長說現正在徵詢法律意見，我剛才亦聽到局長這樣說。其實，你說理論上是有3個月期限的，而到了這個限期，當局應該可以代它拆除鐵柱，然後要求它墊還費用的。其實，我認為3個月也太久了，兼且由2月至今亦已過了差不多3個月的時間。局長心中有沒有一個時間表可提供給市民呢？局長表示現正徵詢法律意見等，可不知要多少年才行，這便很糟糕了。局長有沒有一個時間表，真的能讓市民看到當局可要求把所有鐵柱拆除的呢？

運輸及房屋局局長：主席，照我理解，自從2月初便已經凍結了該情況，現時因為已進入了涉及法律訴訟的程序，我亦知道地政總署及路政署現正與律師商量此事。但是，在現階段來說，我並未有一個實質的時間表。我想議員都能夠理解此情況，因為我們也希望在法理上把事情弄清楚。

李卓人議員：*即是我說3個月的.....是，即是.....*

主席：你是問局長有關時間方面是怎樣？

李卓人議員：*.....她沒有回答時間。因為她本來也提過3個月時間，亦說3個月之後就.....是否3個月的時間？是怎樣的呢？*

主席：局長，時間方面是怎樣？

運輸及房屋局局長：主席，我剛才說的是關於牌照的規定，但在現階段來說，我們的要求已經是做到了。我們要繼續與律師商討最適當的跟進方法。

主席：最後一項補充質詢。

謝偉俊議員：主席，局長剛才的答覆已作答，但我仍想瞭解一下，這間個別的機構似乎頗兇惡，即“不恰當使用”機制，設置了那些鐵柱之餘，還不肯“執手尾”，而且好像仍要“死撐”似的。

我想瞭解一下，局長有否跟進該間機構就其他工程是否也有類似的不恰當行為呢？如果有的話，當局有否想辦法較有效地防止該機構似乎有組織、有計劃地不斷破壞香港這個本來方便大家而訂立的機制？

主席：哪位局長作答？

運輸及房屋局局長：主席，就批准挖掘的工程方面，這宗是我們發現的個案，但我不知道其他，例如在電訊方面的情況。當然，我相信，對於任何牌照的規定，所有固網電訊商及其他公用事業皆應該依循的。

主席：口頭質詢到此為止。

議員質詢的書面答覆

分區計劃大綱圖

7. **劉秀成議員**：主席，有業界人士向本人反映，根據《城市規劃條例》(第131章)，規劃署只可在發展審批地區圖涵蓋的地方進行土地利用的執管工作。此外，他亦指出有發展商涉嫌違規，計劃於沙田分區計劃大綱圖中規劃為“綠化地帶”的赤坭坪村興建私營骨灰龕。然而，由於赤坭坪村不屬於發展審批地區圖涵蓋的範圍，故此，規劃署署長不能就該違規行為執法。就此，政府可否告知本會：

- (一) 當局有何計劃堵塞上述的法例漏洞，以確保任何人士在發展土地時，必須符合法定分區計劃大綱圖定下的土地用途要求；及
- (二) 當局有何機制確保在發展審批地區圖涵蓋範圍以外的地方興建的建築物符合《建築物條例》(第123章)的規定？

環境局局長(在發展局局長缺席期間)：主席，

- (一) 根據《城市規劃條例》(第131章)第23條，規劃監督(即規劃署署長)可在發展審批地區圖涵蓋的地方(即新界鄉郊)進行土地用途的執管工作。規劃署在擬備發展審批地區圖時，會為有關圖則的涵蓋範圍制訂全面的土地用途紀錄，以便規劃監督日後如果發現土地用途被更改至不符合條例的規定時，有足夠證據採取執管行動。

不受發展審批地區圖涵蓋的地方主要為市區及新市鎮。就該些地方的土地用途的執管工作，由屋宇署及其他簽發各類牌照的部門，視乎個別情況，透過建築圖則及各種牌照制度等來處理。地政總署如果發現某項發展不符合地契條款，會採取適當執行契約條款行動；如果業權人要求更改地契條款以配合發展，地政總署在考慮該申請時，會諮詢有關部門，包括規劃署等的意見。如果申請獲批，則可能在地契中加入適當條款，包括土地用途限制的條款。

上述安排並非法例漏洞，《城市規劃條例》第13條清楚指明核准圖須由所有公職人員及公共機構在行使其所獲賦予的權力時使用作為指引的標準。

我們無意將規劃監督的執管權力伸展至發展審批地區圖沒有涵蓋的分區計劃大綱圖地區。由於市區及新市鎮的發展密度高及建築物的用途十分混雜，土地用途更見複雜。如果要把規劃監督執管違例發展的權力擴大至包括這些地區，將須為有關地區制訂全面的土地用途紀錄，技術上有極大困難。這種做法亦需大量人手資源。過去在討論《2003年城市規劃(修訂)條例草案》的過程中，曾有公眾意見認為應將規劃執管權力伸展，但由於未能解決上述技術困難，有關意見最終未被接納。

- (二) 除受《建築物條例(新界適用)條例》(第121章)豁免的新界豁免管制屋宇外，《建築物條例》(第123章)適用於全港(包括不受發展審批地區圖涵蓋的範圍)的私人建築物及建築工程。根據條例的規定，任何人如果有意在私人土地上進行建築工程(《建築物條例》指明的豁免審批工程除外)，必須事先向建築事務監督提交建築圖則，並獲得批准。建築事務監督在收到申請審批的建築圖則後，會根據《建築物條例》及其附屬規例的規定審批該等圖則。條例第16(1)(d)條規定，如果申請審批的建築圖則所顯示的建築工程與根據《城市規劃條例》製備的任何經批准的圖則或草圖有抵觸，建築事務監督可拒絕批准有關圖則。為協調處理建築圖則的程序，相關部門已設立中央處理建築圖則的機制，建築事務監督在處理建築圖則的審批時，會就上述事宜徵詢規劃署的意見。

根據《建築物條例(新界適用)條例》興建的新界豁免屋宇，業權人須向地政總署申請審批，地政總署在考慮個別申請時，一般會諮詢有關部門包括規劃署等，再作決定。

無遺囑者遺產的法定分配方式

8. 劉江華議員：主席，近日有市民向本人反映，指其年老的叔父在世時沒有訂立遺囑，亦沒有子女等法定繼承人，以致在他逝世後親人無法使用其遺產辦理其身後事。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，每年共有多少名無遺囑者留下遺產；政府每年接收該等遺產的金額為何，以及如何處理及運用該等遺產；
- (二) 鑒於《無遺囑者遺產條例》(第73章)第4條所指明的無遺囑者遺產的法定繼承人的類別，並不包括外甥／外甥女等親屬，不包括該等類別的原因及法律精神為何；

- (三) 會否修訂法例，以增加無遺囑者的遺產繼承人的類別；及
- (四) 會否加強宣傳及教育市民及早就其財產分配訂立遺囑？

民政事務局局長：主席，就劉江華議員有關“無遺囑者遺產的法定分配方式”的質詢，現答覆如下：

- (一) 每年無遺囑者留下遺產的人數，以及政府每年接收該等遺產的金額，司法機構並沒有全面的資料。但是，過去3年，就無遺囑者的遺產而提出申請授予書之數據如下：

2007年	2008年	2009年
9 552宗	9 475宗	10 430宗

根據《遺囑認證及遺產管理條例》(第10章)第15和16條，遺產管理官可就遺產作出管理。根據條例第15(2)及23A至C條，遺產管理官可把無人申索的遺產餘額轉撥入政府一般收入內。遺產管理官在過去3個財政年度轉移無人認領財產的餘額往政府一般收入的情況如下：

2007-2008年度	2008-2009年度	2009-2010年度
7,007,488元	27,010,993元	7,983,283元

(二)及(三)

現行的《無遺囑者遺產條例》(第73章)已涵蓋無遺囑者的甥侄對其遺產的享有權。根據第73章第4條，按照遺產的分配次序，無遺囑者的甥侄是其兄弟姊妹的後嗣，如無遺囑者的兄弟姊妹已去世，甥侄可以法定信託形式持有無遺囑者部分剩餘遺產。此外，根據《遺囑認證及遺產管理條例》(第10章)第60B條，當局可向死者的家人或親屬等發出證明書，以支用死者生前只以本人姓名開立的銀行戶口的款項，支付殯殮開支。根據以上所述，當局無須修訂現行法例。

- (四) 政府已就遺囑、遺囑認證及財產繼承的事宜編製多份刊物，市民可於各民政事務處、民政事務總署遺產受益人支援組及遺產承辦處取閱。我們會繼續加強及更新這些資料的內容，以配合市民的需要。

私營安老院舍的管理

9. 黃成智議員：主席，近日，有報道指有私營安老院舍的管理出現問題，有院舍以“走鬼更”或“專業走鬼職員”假裝有充足人手，另一些院舍則為了節省膳食開支而向長者提供每人每餐成本只兩三元的青菜餐。就此，行政機關可否告知本會：

- (一) 當局去年就私營安老院舍進行的慣常巡查及突擊巡查的次數分別為何；
- (二) 當局安排突擊巡查的準則為何；及
- (三) 過去3年，當局在巡查私營安老院舍時有否發現院舍以“走鬼更”或“專業走鬼職員”假裝有充足人手的情況；若有，當局如何跟進、有否提出檢控，以及檢控個案的數目為何？

勞工及福利局局長：主席，

- (一) 過去1年，社會福利署(“社署”)安老院牌照事務處(“牌照處”)對全港私營安老院舍共作出約4 600次巡查，即平均巡查每所院舍約8次。除非情況特殊(例如在巡查新申領安老院舍牌照所涉及的處所時，督察會先預約經營者以確保處所內有職員可協助巡查)，否則牌照處在巡查之前不會預先通知有關院舍。
- (二) 為了確保安老院舍符合牌照的要求，牌照處會按個別院舍的風險程度調整突擊巡查的頻次；除在辦公時間巡查外，亦會於清晨、晚間以至假日進行突擊巡查。在收到投訴後，牌照處亦會即時突擊巡查有關院舍，而對於那些曾違規或紀錄欠佳的安老院舍，牌照處更會加強巡查，密切監察其服務情況。
- (三) 巡查所涵蓋的範圍十分全面，包括藥物管理、護理及起居照顧服務、感染控制、意外處理、環境衛生、膳食、人手等。在人手方面，牌照處社工督察除了點算員工當值人數和核對其身份證外，亦會查核員工的僱用合約、輪更表、出勤紀錄、外出工作紀錄等，並會與個別員工會面。為確保安老院舍在任何時候都符合《安老院規例》附表1訂明的最低人手要求，安老院舍須在員工放取事假、例假或病假時，安排其他員工暫代其職務，並須備存相關的證明文件，以供查閱。由於巡

查時已有嚴謹的程序核對員工的身份，因此，發生院舍安排“走鬼職員”冒充員工的機會不大。

若督察於巡查時發現院舍的人手不足，會按其違規的性質及嚴重性，向有關安老院舍作出勸諭或警告，並密切跟進個案，以確保院舍作出相應的改善。若嚴重違規的情況持續，社署會考慮作出檢控。過去3年，社署一共成功檢控6間未能符合最低人手要求的私營安老院舍。

質詢亦提到私營安老院舍的膳食安排。牌照處社工督察在巡查時，均會核對安老院舍為住客提供的餐單、觀察預備食物的過程和檢視食物的質量，並會搜集住客對膳食的意見，以便對安老院舍的膳食情況作全面的評估。在過去1年的巡查中，大部分院舍的膳食情況均能符合《安老院實務守則》內有關指引的要求。

在灣仔合和中心二期發展計劃下興建行人道及隧道

10. 余若薇議員：主席，據悉，灣仔合和中心二期發展計劃包括興建連接堅尼地道至該項目的行車天橋暨行人道和隧道，發展商可從土地補價中扣除該等工程的費用。就此，政府可否告知本會：

- (一) 上述行人道除了連接堅尼地道至合和中心二期的酒店外，還會連接到甚麼其他地方；
- (二) 該行人道是否屬於私家路；
- (三) 該行人道和隧道的公眾使用權限的詳情(包括開放時間和使用該段道路的規限等)；
- (四) 有否評估政府會因該行人道和隧道少收多少土地補價；若有評估，詳情為何；若沒有評估，原因為何；及
- (五) 當局會以何種形式規管該行人道和隧道的興建、使用及管理？

環境局局長(在發展局局長缺席期間)：主席，城市規劃委員會(“城規會”)於1994年就合和中心二期發展項目有條件批出規劃許可，條件包括發展項目須按申請人所建議，擴闊和改善堅尼地道，於該處興建連接酒

店用地的新天橋和隧道以配合擬議發展所需，以及為擬議發展設計行人通道，而有關情況必須符合規劃署署長或城規會的要求。這些工程將有助應付將來在堅尼地道路面上所有右轉進出現時合和中心及日後合和二期的車輛，從而減低發展項目對堅尼地道一帶的交通所造成的影響。同時，天橋附設的行人路可令行人更安全地橫過堅尼地道，消減項目帶來的交通影響。

就質詢各部分，答覆如下：

(一) 如上文所述，擬議的行車天橋暨行人路和隧道會連接合和中心二期發展至堅尼地道。

(二)及(三)

該行車天橋暨行人路和隧道位於政府土地上，會24小時開放給公眾人士使用，所以並不會屬於“私家路”。

(四) 合和二期發展項目尚未進入補地價階段，地政總署須待有關當局批准道路改善工程及發展商提交詳細資料後，才可敲定換地安排。

根據現行換地安排，發展商的換地申請須按十足市價繳付補地價，補付的地價是發展商擁有的土地在換地前的地價和換地後批予發展商的土地的地價的差額。地政總署的專業估價師在評估地價時，一貫的做法是會從土地發展後的“評估收益”中扣減發展商須投放在發展項目上的“發展成本”和合理利潤。換地後的“評估收益”，一般是指該土地可完成的發展項目的銷售價值。就合和二期發展項目而言，評估的銷售價值亦會考慮到合和二期地段將會受惠於包括項目內的改善道路工程，而由於包括道路改善工程費用在內的發展成本是由發展商支付，專業估價師會評估有關道路改善工程所需的費用，並把它納入“發展成本”，從土地發展後的“評估收益”中扣減出來。

(五) 有關發展商維修保養和管理的責任，以及確保公眾使用的條款，會在換地條款中清楚訂明。有關當局將來會進行監察，以確保堅尼地道天橋暨行人路及隧道的使用和運作(包括管理和維修保養)符合有關換地條款的規定。

政策局的重組

11. 李國寶議員(譯文)：主席，關於不時進行的政府總部政策局重組，政府可否告知本會：

- (一) 有否就現時用以指導該等重組的程序進行任何正式的檢討；若有，該等檢討相隔多久進行一次；
- (二) 有否對在2007年7月1日生效的重組進行實施後的檢討；若有，檢討的性質為何；及
- (三) 政府有否記錄所有與在2007年7月1日生效的重組有關的投訴；該等投訴是向申訴專員、有關政策局，還是任何其他政府機構作出；以及是否有任何投訴證實成立，因而須更改政策局或政府部門的程序或運作方式？

政制及內地事務局局長：主席，關於質詢的第(一)和第(二)部分，我們的回應如下。政府總部在2007年進行重組，以配合第三屆特區政府上任。根據重組方案，當局由2007年7月1日起，重新組合了某些政策局負責的政策範疇，政策局的數目亦由原來的11個增至12個。

正如行政長官在2007年5月4日的立法會會議上宣布重組計劃時表示，重組的主要目標有兩個：

- (i) 第一，合理分配各政策局的職責和工作，特別是令相關的職能可以由同一政策局負責，令各項相關工作可以更融會貫通。這亦有助政府更專注處理重要和複雜的事務。
- (ii) 第二，使行政長官能更有效地推行重大政策，以應對未來的機遇與挑戰，貫徹他在特首選舉時所作的各項承諾。

在提出重組方案前，當局已考慮到公眾和立法會議員的意見。這些意見表示有需要檢討當時的政策分工，以顧及各項政策在工作量及涵蓋範疇上的轉變。當局提出的重組方案，正是在考慮有關意見後所作的回應。

當局認為，整體而言，2007年進行重組，已達到其目標。各政策局之間的工作量，分配已更為均勻。各政策局所統管的政策範疇之間，配搭亦更為合宜。公眾均普遍接受重組後的架構。

當局會繼續細心聆聽市民的意見，亦會留意是否有需要調整其組織架構。然而，我們目前沒有計劃把政府總部各政策範疇進行任何重大的重組。

關於質詢的第(三)部分，我們一直密切留意申訴專員自2007年所發表的報告。有關報告至今並沒有提及政府總部各政策範疇在2007年7月所進行的重組。我們會繼續留意公眾對於此事的進一步意見。

資本投資者入境計劃

12. 林大輝議員：主席，保安局局長在本年4月21日的本會會議上表示，資本投資者入境計劃(“投資者計劃”)自2003年10月實施以來，已為香港帶來約500億元的投資。他亦指出，投資者計劃只是外地投資者來港定居的其中一個途徑，外地企業家亦可根據一般就業政策申請來港開設業務及居留，而政府會不時就投資者計劃的安排作出檢討。就此，政府可否告知本會：

- (一) 投資者計劃自實施以來，每年申請人的分類數字、投資類別的分布及投資金額分別為何(以表列形式列出)；
- (二) 是否知悉，現時已獲准來港的投資者計劃申請人投資的房地產項目中，住宅及非住宅物業的數目及比例分別為何；當中住宅物業的平均資產價值和所在地區，以及現時分別有多少名申請人將其投資的物業單位出租、自住或空置；
- (三) 有否統計，投資者計劃自實施以來，共有多少名申請人在獲准來港後的兩年內將其投資的房地產項目出售；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (四) 有否評估，投資者計劃自實施以來，所帶來的資金共開創了多少個本地職位；若有，按年份及工種列出分項數字；若否，原因為何；
- (五) 何時會再次檢討投資者計劃及詳情(包括何時完成及公布檢討的結果)為何；
- (六) 有否任何措施鼓勵投資者計劃申請人投資在屬於本港四大支柱產業及6項優勢產業的資產類別；若有，詳情為何；若否，原因為何；

- (七) 有否評估投資者計劃將房地產項目定為其中一種獲許投資資產類別的規則對現時本港樓價的影響，以及取消該規則對本港經濟的影響為何；若有，結果為何；若否，會否進行該等評估；及
- (八) 鑒於保安局局長表示，企業家可根據一般就業政策申請來港開設業務及居留，自該政策實施以來，申請來港開設業務及居留的企業家類別、他們的業務範疇、涉及的投資金額及所開創的職位數目，以及他們對本港經濟作出的貢獻為何(以表列形式列出)？

保安局局長：主席，我們在4月28日回覆一位議員就投資者計劃的口頭質詢時已表示，特區政府會就投資者計劃的安排作出檢討，並在檢討時，考慮議員和社會各界的意見。視乎檢討結果，我們可進一步完善投資者計劃，確保其為香港帶來最大的整體利益。

就此質詢的8個細節問題，我們綜合答覆如下：

(一)及(四)

投資者計劃在2003年10月開始至本年3月31日，共有6 689申請人獲批准來港。

申請人分類(國籍)

	2003年至 2006年	2007年	2008年	2009年	2010年 (1月至3月)	
擁有外國永久性居民身份的 中國籍人士	553	561	1 204	2 282	643	5 243
外國公民	279	157	224	241	72	973
其他*	146	104	119	83	21	473
總數	978	822	1 547	2 606	736	6 689

註：

* 主要為台灣、澳門居民

資產類別

	總值(百萬港元)					
	2003年至 2006年	2007年	2008年	2009年	2010年 (1月至3月)	
房地產	2,120	1,363	3,204	5,617	2,048	14,352
指定金融資產	4,875	4,465	7,820	12,604	3,146	32,910
股票	2,704	3,050	5,322	9,269	2,370	22,715
債券	1,439	821	1,304	2,168	429	6,161
集體投資計劃	517	545	1,046	1,146	344	3,598
其他*	215	49	148	21	3	436
總數	6,995	5,828	11,024	18,221	5,194	47,262

註：

* 包括存款證及後償債項

投資者計劃會直接或間接帶動本地不同行業，特別是裝修業、物業代理、金融及商業服務等的經濟活動。同時，投資者及其受養人在本港居住，亦會增加本地消費及相關經濟活動。我們相信這些經濟活動會創造就業機會，但由於數據限制，政府未能就此作詳細的量化分析。

(二)、(三)及(七)

投資者計劃下房地產的143.5億元投資中，住宅及非住宅物業分別佔133.5億元(93%)及10億元(7%)。絕大部分投資在住宅物業的申請人只投資一個物業，平均價值約為1,000萬元。至於物業是否出租、自住或空置，入境事務處(“入境處”)並沒有相關的統計資料。以最近的200宗申請個案分析，物業所在地分布如下：

地區	百分比
九龍西	29%
港島	25%
新界東	23%
九龍東	14%
新界西	9%
總數	100%

投資房地產的申請人，如買賣相關的房地產，必須在7個工作天內通知入境處，並須在指定時限內向入境處提出證明，他仍然具備投資者計劃規定的數額投資在指定的投資資產類別，並一併將相關資料呈報。此外，申請人在申請獲批後，須每兩年向入境處申請延長逗留，屆時入境處會按現行政策對有關申請作出審核。入境處資料顯示，在審視最近獲批延期逗留的100宗個案中，只有10名申請人曾在其間轉換物業，而他們在出售物業前均持有物業超過1年。

物業價格主要取決於市場供求、按揭利率及投資環境等因素。我們相信入境處推行的投資者計劃，對本地物業價格應該沒有實質的直接影響。

- (五) 我們已經就投資者計劃開始檢討，期望在年底完成。我們會向相關的立法會事務委員會，匯報檢討結果。
- (六) 檢討會包括是否須擴闊投資者計劃的適用範圍及指定投資資產類別，而我們亦會參考投資者計劃自實施以來的經驗及海外類似計劃的做法，以求在吸引外來資金推動香港經濟及防止計劃被濫用兩者間取得平衡。
- (八) 在投資者計劃以外，海外企業家亦可選擇透過“一般就業政策”申請在港居留及開設業務。在處理有關申請時，入境處會考慮申請人可為香港帶來的經濟利益，包括新設職位的數目等。在2007年至2009年3年內，共有775位企業家經此途徑成功申請來港，落實原先承諾的創業計劃。就質詢所要求的細項分類數字，入境處特別分析了最近獲批准的100宗個案，資料顯示：

行業界別	申請宗數	直接創造職位 數目	投資資本金額 (百萬港元)
一般貿易	40	150	30
電子	19	31	15
顧問服務	15	33	2
珠寶	13	37	29
其他	13	43	17
總數	100	294	93

本港智能運輸系統的發展

13. 甘乃威議員：主席，運輸署近年推動本港智能運輸系統的發展，並研發運輸資訊系統，除陸續設置可變信息顯示屏，亦在互聯網上發放閉路電視交通情況快拍，以提供即時路面交通情況的資料。然而，不少駕駛人士向本人抱怨當局只在港島區主要道路幹線設置該等設施，而未有覆蓋其他多個主要交通位置。就此，政府可否告知本會：

- (一) 自落實發展智能運輸系統至今，在港島區設置的上述可變信息顯示屏及用以拍攝在互聯網上發放的交通情況快拍的閉路電視攝影機的位置、啟用日期及造價分別為何；當局會否在港島區增設該類設施；若會，詳情為何；
- (二) 鑒於現時不少在港島區設置的閉路電視攝影機主要供政府部門監察交通之用，該等閉路電視攝影機的數目為何；現時運輸署決定在互聯網上發放閉路電視交通實況影像的準則為何；會否在公眾強烈要求下在互聯網上發放所有由該等攝影機拍攝的影像；若會，程序為何；
- (三) 運輸署會否在短期內在東及西半山、薄扶林、鴨脷洲和深水灣等地區增設更多可變信息顯示屏，以便向駕駛人士發放即時交通實況信息；若否，原因為何；區議會可否斥資自置及管理該類顯示屏，並接駁運輸署的中央系統，但由運輸署統籌建造及保養等工作，以推動智能運輸系統的發展；及
- (四) 政府未來有何新計劃在港進一步發展實時交通資訊服務，供公眾參考或使用？

運輸及房屋局局長：主席，就質詢的4個部分，我的答覆如下：

- (一) 港島區現時設置了4個可變信息顯示屏，聯同運輸署“交通情況快拍”網站提供影像的21部閉路電視，為市民提供港島區的實時路面資訊。有關顯示屏和閉路電視的位置和啟用日期詳列於附表一及附表二。每個可變信息顯示屏及閉路電視的平均造價分別為150萬元及30萬元。

運輸署計劃在今年年底在黃竹坑道西行近黃竹坑遊樂場增設一個可變信息顯示屏，並在中環灣仔繞道各入口位置附近道路加設顯示屏，顯示屏會在繞道工程完成後開始運作。

- (二) 運輸署在港島區共設有41部閉路電視，當中20部主要用於事故管理，另外21部監察主要幹道的路面情況的閉路電視，除有需要用於事故管理的時間外(屆時電視鏡頭須調校至另一些位置，因此不能提供主要幹道的路面情況)，會向“交通情況快拍”網站提供影像。為增加向市民發放實時交通影像及避免影像因事故管理的需要而中斷，運輸署已取得撥款，在港島區加裝31部獨立閉路電視，專門向“交通情況快拍”網站提供影像，工程預計於今年下半年完成。工程完成後，這31部獨立閉路電視將取代上述現時可用於事故管理用途的21部閉路電視向市民發放資訊。
- (三) 在計劃安裝可變信息顯示屏這類交通設施前，其設計及運作均有需要考慮地區整體的交通管理安排，以及安裝顯示屏支架及建造地基的可行性等。此外，安裝顯示屏的路段前方須有一段較長的直路，讓駕駛者安全閱讀顯示屏上的信息，而顯示屏亦需要佔用一部分路面附近的空間。港島南區及半山區的道路大多狹窄多彎，這類彎窄的道路一般並不適合加裝顯示屏。區議會如就設置可變信息顯示屏的地點有具體建議，我們歡迎他們向運輸署提出，該署會詳細研究建議的可行性。
- (四) 運輸署一直透過傳媒如電視及電台向市民發放特別交通消息。在過去數年，該署亦致力利用網頁發放或顯示特別交通消息、閉路電視“交通情況快拍”、從港島經過海隧道前往九龍的估計時間及各主要幹道的行車速度圖。此外，該署亦開發了新的發放信息渠道，包括為上述網上服務提供電子手帳版及為流動電話公司提供資料以便向其用戶發放閉路電視交通情況及特別交通消息等。未來，運輸署計劃在港島東區及九龍區共7個地點裝設過海隧道行車時間顯示器，工程預計於今年年中完成。此外，該署亦計劃於屯門公路、吐露港公路和粉嶺公路裝置可變信息顯示屏，工程預計於2014年完成，又會在新界區5個地點安裝行車速度屏，以圖示方式提供前方路段的交通狀況，工程預計於2012年年初完成。我們會繼續研究使用更多新的渠道發放實時交通信息，使公眾更能掌握最新交通實況、選擇合適的路線及交通工具，以及減少和紓緩交通擠塞。

附表一

香港島區現有可變信息顯示屏

位置	啟用日期
告士打道東行近分域街	2010年4月
維園道西行近百德新街	2010年4月
香港仔隧道北行管道入口處	2004年1月
香港仔海傍道近逸港居	2004年1月

附表二

放置於運輸署“交通情況快拍網站”內的
香港島區閉路電視攝影機

下列閉路電視攝影機於1990年代相繼啟用，
“交通情況快拍網站”於1999年啟用，
並提供港島區閉路電視影像

位置	
1	干諾道中近交易廣場
2	畢打街
3	皇后大道中近雪廠街
4	皇后大道中近花園道
5	干諾道中近信德中心
6	軒尼詩道近軍器廠街
7	怡和街近軒尼詩道
8	菲林明道近港灣道
9	鴻興道近杜老誌道
10	海底隧道香港入口
11	香港仔隧道灣仔入口
12	夏慤道近紅十字會總部
13	渣華道近海裕街
14	高士威道近興發街
15	英皇道近電廠街
16	東區走廊近民康街
17	東區走廊近北角
18	柴灣道近大潭道
19	香港仔隧道黃竹坑入口
20	西區海底隧道香港入口
21	干諾道西

社會企業的發展

14. 馮檢基議員：主席，最近有組織就社會企業(“社企”)進行研究調查，結果顯示，在2007年、2008年及2009年分別只有27.1%、22.9%及30.5%的受訪社企錄得盈利，而在調查期間，更有約40間(即16%)的社企結束了業務。就此，政府可否告知本會：

- (一) 現時推動社企發展的措施；有否就這些措施的成效，以至整體推動社企發展的策略作檢討；若有，結果為何；若否，原因為何；及
- (二) 新成立的社會企業諮詢委員會(“諮詢委員會”)的工作目的、方向和時間表；政府會如何落實諮詢委員會的建議；諮詢委員會會否就整體推動社企發展的策略作出檢討及提出新的建議？

民政事務局局長：主席，

- (一) 政府主要循加深公眾對社企認識、促進跨界別合作、培育社會企業家和加強支援社企4方面推動社企發展。

加深公眾對社企認識

我們在2006年推出社企專題網站，提供與社企相關的資訊。在地區層面，我們舉辦展銷日、招聘日、交流會和嘉年華會等活動宣傳社企，並安排社企在合適的場合如工展會、食品嘉年華及東亞運動會煙花匯演等，參與展銷活動，展示產品或服務。為協助社企發布銷售資訊，我們印製社企優惠券，在超過300個民政事務總署(“民政署”)和康樂及文化事務署轄下的場地免費派發。我們亦會安排傳媒訪問社企，以及印製社企小冊子，介紹社企的經營模式和社會目的。

促進跨界別合作

民政署在2008年推出“社會企業伙伴計劃”，通過配對平台和社會企業師友計劃(“師友計劃”)，提供一個促進夥伴合作的平台。配對平台至今已成功夥拍約20個跨界別合作的社企計劃，而師友計劃亦反應良好，已為超過15組社企營辦者及商業機構／專業人士作配對。

培育更多社會企業家

為了向年輕一代推廣社企精神，我們自2007年起委託香港中文大學舉辦商業計劃書撰寫比賽，目的是培養更多人才，為社企發展注入新力量。2009年的比賽已於本年2月結束，我們現正與中文大學商討2010年的合作計劃，以發掘及培養更多有潛質的社會企業家。

向社企提供支援

政府在2006-2007年度財政預算案預留1.5億元，在其後5年加強以地區為本的扶貧工作，協助社會上的弱勢社羣自力更生，包括為社企提供援助。民政署自2006年推行“伙伴倡自強”社區協作計劃（“協作計劃”），為合資格的機構提供種子基金，資助社企初期的營運。協作計劃自推出以來已審批7期申請，共撥款約1億元給約100個新的社企項目，為弱勢社羣創造約1 600個工作職位。能否錄得盈利並不是評估社企成效的唯一準則。根據獲資助社企提交的進度報告，批出項目中約有三分之二達到甚或超越其計劃書訂定在銷售額及利潤等方面的目標。至目前為止，共有53個項目的資助期已屆滿，除了5個社企考慮到業務表現未達預期目標而決定停辦外，餘下的仍繼續營運。協作計劃5年期將在明年完結，我們現正檢討協作計劃的成效。

政府亦在2008年推出先導計劃，讓多個社企在優先競投的安排下成功投得16份政府清潔合約，總值約660萬元，帶來超過150個工作職位。政府在2009-2010年度繼續推行這項計劃，讓社企優先競投53份政府合約，範圍由清潔擴展至園藝服務，結果社企成功投得32份合約，總值達1,100萬元，創造超過200個就業機會。

經過政府數年的努力，市民對社企已經有一定認識，不少民間組織更會自發成立或推動社企。政府會不時檢討社企發展的政策，以配合社會需要。

（二）諮詢委員會於2010年1月成立，其職能包括：

- 就制定政策及策略以支援香港社企持續發展，向政府提供意見；

- 就促進社企發展的計劃／活動，向政府提供意見，並監察有關計劃／活動的推行情況；
- 加深各持份者的認識，並鼓勵各方更緊密合作，以推動社企發展；及
- 就與社企發展的相關議題進行研究。

諮詢委員會於本年3月召開了首次會議，委員聽取了政府現行發展社企的政策和措施，並就他們對諮詢委員會工作的期望及未來會議探討的主要議題交換意見。我們現正整合委員提出的意見，並計劃於2010年第二季召開第二次會議，進一步討論委員提出的建議。此外，諮詢委員會也會因應協作計劃的檢討提供意見。

區議會議員的薪酬和津貼安排

15. 劉慧卿議員：主席，由本屆立法會開始，本會議員獲提供任滿酬金及實報實銷的醫療津貼。然而，區議會議員(“區議員”)並未獲得類似的薪津安排。就此，行政機關可否告知本會：

- (一) 香港特別行政區區議會議員薪津獨立委員會(“獨立委員會”)有否就下一屆(即2012年至2015年)的區議員的薪津安排進行檢討；若有，向他們提供醫療津貼及任滿酬金的詳情為何；若否，原因為何；
- (二) 會否考慮為下一屆區議員提供強積金；若會，詳情為何；若否，原則為何；及
- (三) 除了第(一)及(二)部分的安排，獨立委員會會否考慮其他改善區議員的薪津安排；若會，詳情為何？

民政事務局局長：主席，我們一貫的做法，是在下一屆區議會選舉前完成檢討區議員的薪津安排。此舉可讓有意參選者在決定參選前，瞭解議定的薪津安排。為此，我們已開始檢討區議員的薪津安排，並會在適當時候諮詢獨立委員會。

我們知悉本屆立法會議員獲提供任滿酬金及醫療津貼的新安排。我們在檢討時會考慮這項新發展，也會考慮獨立委員會及區議員提出的意見，確保薪津安排能與時並進。

優質旅遊服務計劃

16. 謝偉俊議員：主席，近日有旅客向本人反映，表示他們對獲香港旅遊發展局(“旅發局”)設立的優質旅遊服務計劃(“服務計劃”)的認證商戶的服務不滿。他們向旅發局作出投訴卻不得要領，旅發局員工的態度亦不友善。就此，政府可否告知本會：

- (一) 自服務計劃推出至今，每年共有多少間商戶獲認證為優質旅遊服務商戶；旅發局每年接到多少宗與服務計劃有關的投訴，以及有多少間優質旅遊服務商戶因被投訴或被評審其服務水平未達標而被終止其資格；
- (二) 當旅客不滿旅發局對關於上述商戶的投訴的處理時，有何途徑要求進行覆檢；及
- (三) 現時哪個政府部門負責監管服務計劃；具體監管措施為何；當局有否因應旅客對服務計劃作出的投訴要求旅發局檢討服務計劃的成效；若有，詳情為何？

商務及經濟發展局局長：主席，旅發局推出的服務計劃，旨在幫助旅客選擇服務良好的商戶，並鼓勵商戶提高服務水平。服務計劃目前涵蓋零售、餐飲、旅客住宿服務設施及美髮等行業。

旅發局有嚴謹的機制，評審和監察獲得“優質旅遊服務”認證的商戶。服務計劃的秘書處(“秘書處”)設有專責小組，處理旅客對認證商戶的投訴。專責小組收到投訴後，會分別向投訴人及商戶瞭解事件和進行調查，並尋求雙方可接受的處理方法。

如果投訴成立，秘書處會根據個案的性質和商戶是否重犯等因素，向旅發局轄下的“優質旅遊服務”小組委員會建議對商戶扣分，由小組委員會作出裁決。商戶積累被扣若干分數後，會收到警告，更嚴重者則會被取消認證。此外，專責小組會去信被投訴商戶的管理層，提醒他們注意投訴內容，改善服務質素。秘書處每月亦向小組委員會匯報投訴個案的調查進度或結果等。

現就分項質詢答覆如下：

- (一) “優質旅遊服務”認證工作自2000年開始至今，每年認證的商戶、旅發局接獲的投訴及被處分的商戶數目如下：

年份	認證商戶累計數目	投訴數目	被扣分商戶數目 ⁽¹⁾	被警告商戶數目	被取消認證資格的商戶數目 ⁽²⁾
2000	1 853	4	不適用	不適用	0
2001	2 073	67	不適用	不適用	0
2002	2 935	126	不適用	不適用	0
2003	3 252	155	不適用	不適用	0
2004	3 623	292	67	4	1
2005	5 268	348	111	1	0
2006	6 055	387	118	0	1
2007	6 562	416	141	3	3
2008	6 638	334	107	1	0
2009	7 149	282	68	0	0

註：

(1) 扣分及警告制度自2004年起實施。

(2) 如個案性質嚴重，旅發局可不予警告而終止商戶的認證資格。

- (二) 旅客如不滿投訴的處理方法，可向旅發局理事會提出要求或申訴，也可向消費者委員會尋求協助。服務計劃實施以來，旅發局並無收到旅客對該局處理投訴不滿而要求覆檢，或表示投訴不得要領和員工態度不友善等。事實上，旅發局一向提醒員工，提供服務時必須有禮貌及持專業態度。

一直以來，秘書處都能成功調解所有成立的投訴。至於不成立的個案，旅發局亦會盡力協調，不少商戶在以客為先的前提下，也會盡量滿足旅客的要求。

- (三) 由於服務計劃由旅發局推行，屬旅遊事務署監察範圍。如有需要，該署會與旅發局理事會商討服務計劃可以改善之處。

《保護瀕危動植物物種條例》的執行情況

17. 葉劉淑儀議員：主席，《保護瀕危動植物物種條例》(“《條例》”)(第586章)訂明，為履行《瀕危野生動植物種國際貿易公約》(“《公約》”)的規定，任何人進口屬瀕危物種的石珊瑚目、角珊瑚目、笙珊瑚科、海馬及巨蚌等，須持有漁農自然護理署(“漁護署”)發出的許可證，以及該物種來源地的《公約》證明文件。此外，有報道指商戶須持有許可證，才可公開展示和售賣屬瀕危物種的海洋生物。然而，據本人瞭解，很多沒持有許可證的商戶違法展示和售賣屬瀕危物種的海洋生物，而在互聯網上買賣該等海洋生物的情況也十分猖獗。就此，政府可否告知本會，會否就如何加強執法行動進行檢討；若會，詳情為何？

環境局局長：主席，政府致力保護瀕危物種，並透過立法、執法和公眾教育，在香港落實《公約》。《公約》按有關瀕危物種所面臨的威脅，把有關物種分別列於《公約》的3個附錄中。香港的《條例》亦按《公約》的附錄分類，將有關物種在《條例》的附表中列出，以對這些瀕危物種的貿易進行嚴格監管。

石珊瑚目、角珊瑚目、笙珊瑚科、海馬及巨蚌等，均屬《公約》的附錄II物種，即代表它們未必瀕臨絕種，但必須管制其貿易，以避免因過度利用而影響它們的存活。如果這些物種為活生的及來自野生來源，則就它們進行商業貿易(包括售賣和展示它們作商業用途)，必須按《條例》事先得到漁護署發出的管有許可證，否則售賣和展示這些物種作商業用途，即屬違法。

漁護署除定期巡查領有許可證售賣瀕危物種的本地商鋪外，亦對售賣寵物及水族生物的商鋪進行巡查及教育探訪。透過巡查工作，漁護署會提醒貿易商關於《條例》內規管瀕危物種貿易的要求。在今年至今對商鋪進行的224宗巡查中，漁護署發現了1宗違規個案，該案件的調查工作仍在進行中。此外，漁護署亦有監察可能在互聯網上就瀕危物種進行的非法交易。如果懷疑有任何的違法行為，漁護署會展開調查。在過去兩年，漁護署共調查了97宗懷疑非法售賣瀕危物種的案件，當中35宗與互聯網上的交易有關。此外，漁護署亦自1999年起，設立了賞酬制度，以加強從不同渠道(包括互聯網的渠道)收集與瀕危物種相關的非法售賣的資料，任何已登記成為漁護署的線人如果能向漁護署提供資料，以助該署成功檢獲被非法售賣的瀕危物種或就這些售賣進行檢控，將可獲得賞酬。

除執法行動外，我們亦透過宣傳和教育以提升公眾人士對保護瀕危物種的意識。一直以來，漁護署舉辦了多項這方面的教育及宣傳活動，當中包括透過傳媒、廣告及互聯網，並印製有關的單張及海報。此外，漁護署亦有舉辦展覽及講座，以及在瀕危物種資源中心安排導賞服務，以教育公眾保護瀕危物種的重要性。例如，漁護署於2009年舉辦了82場相關的展覽和講座，以及於瀕危物種資源中心接待了超過6 200名訪客。此外，漁護署亦有透過信件、諮詢會及講座向業界發放與瀕危物種管制有關的信息。

行人專用區的街頭藝術表演

18. 何鍾泰議員：主席，據報，近日有街頭藝術表演者在銅鑼灣行人專用區表演期間，多番被市民投訴阻礙行人，並被警方驅趕及票控。此外，在該行人專用區亦擺放了不少商業宣傳易拉架等物件，妨礙市民使用公共空間。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於現時在上述行人專用區擺放易拉架等物件所造成的阻街問題仍然嚴重，去年當局有否定期巡查，以確保市民善用公共空間；若有，詳情為何；及
- (二) 鑒於文化及創意產業是政府推動的6項優勢產業之一，當局有否計劃進一步推動特色的街頭藝術表演文化，保障該等表演者在合法的情況下在公共空間進行表演的權利；若有計劃，詳情為何？

民政事務局局长：主席，

- (一) 食物環境衛生署(“食環署”)在2008年檢討執法和檢控方針，以加強規管未經許可而在公眾地方展示招貼和海報的行為，尤其是商業機構未經准許而在街上使用易拉架或標語牌展示招貼和海報，推廣產品及服務。

按新修訂的執法程序，食環署會引用《公眾衛生及市政條例》(第132章)的有關條文檢走在街道上非法展示的招貼或海報，以及有關的展示器具(例如易拉架或標語牌)，作為檢控展示宣傳品的人及該宣傳品的受益人的證據，無人認領的展

示器具則向法庭申請沒收。同時，該署亦會引用《簡易程序治罪條例》(第228章)第4A條，檢控在街上設置推銷攤檔造成阻礙的人。

修訂的執法安排已於2008年10月開始在灣仔區(包括銅鑼灣行人專用區)執行。在實施前，食環署曾徵詢灣仔區議會的意見並取得其支持。該署亦在正式採取檢控行動前進行了一系列宣傳及教育活動，包括去信曾使用易拉架及類似裝置進行街頭推廣活動的公司，提醒他們未經准許而在公眾地方展示招貼和海報可能會引致的後果，以及向進行街頭推廣活動的人派發宣傳單張，提醒他們在街上進行推廣活動時未經准許展示招貼和海報，有機會被檢控。現時，食環署人員有定期巡視灣仔區內包括銅鑼灣行人專用區的各黑點，如發現有違規情況，該署會採取適當的執法行動。

在採取上述行動後，銅鑼灣行人專用區的情況已有顯著的改善。在2009年，食環署在銅鑼灣行人專用區共檢走462件招貼和海報及相關展示器具，以及向在街上設置推銷攤檔造成阻礙的人士，提出9宗檢控。

食環署會繼續留意有關行人專用區的情況及採取適當行動。

- (二) 為鼓勵社區參與，讓藝術融入社區，民政事務局在徵詢相關區議會轄下委員會的意見後，擬議在本年7月推出為期6個月的試驗計劃，在3個人流較為暢旺，而環境上有利進行戶外表演的地點，即香港文化中心廣場、沙田大會堂廣場及葵青劇院廣場，設立表演區供個人或團體表演。

試驗計劃會採用先到先得的登記制度，表演者／團體無須繳付場租。為確保演出符合一定的藝術水平，擬議表演項目須經專責小組作試演評核。小組成員包括場地管理的代表、文化界代表，以及當區區議會的相關委員會代表。表演者／團體在表演區內不可收取賞金，但可展示或出售其原創藝術產品，例如唱片等。

我們希望試驗計劃能為藝術愛好者開拓更多創作和表演空間，同時讓市民有更多機會接觸藝術，以進一步豐富城市的特色。

家庭暴力受害人支援計劃

19. 黃成智議員：主席，社會福利署(“社署”)在本年3月底宣布，將每年撥款500萬元予保良局推行家庭暴力受害人支援計劃(“支援計劃”)，為家庭暴力受害人提供法律諮詢、情緒支援及輔導等服務。就此，行政機關可否告知本會：

- (一) 當局如何選擇撥款資助的機構；為何撥款予單一機構；
- (二) 當局如何釐定撥款金額；支援計劃的服務內容及人手如何分配，以及將如何評核支援計劃的成效；及
- (三) 會否在全港各區推行類似的計劃，以協助不同地區的居民？

勞工及福利局局長：主席，就黃成智議員的質詢的3個部分，政府當局的回應如下：

- (一) 社署透過公開邀請非政府機構遞交營辦支援計劃服務建議書，選出由保良局負責營辦支援計劃。在挑選營辦機構時，社署採用了質素評估方法，考慮了多項因素，包括申請機構在提供與家庭暴力個案有關的服務和發展義工服務網絡方面的經驗、如何提供和管理支援計劃的服務、申請機構的網絡及與相關持份者連繫的能力、服務營運中心的運用及其他創新和增值服務等。社署認為由具備上述經驗及能力的一間非政府機構提供這項服務，可讓有關機構全盤地統籌和管理支援計劃的運作，並能更有效地運用相關的資源和調配人手，為家庭暴力受害人提供適切的服務。
- (二) 社署會每年撥款約500萬元予保良局營辦支援計劃，為虐待配偶及虐待兒童個案的受害人(包括正進行司法程序的受害人)提供相關的司法程序和社會支援服務的資訊，以及情緒和其他支援服務。支援計劃並會透過動員義工為受害人提供合適的支援服務。鑒於服務津助是以整筆撥款模式提供，保良局可靈活地調配適當人手以提供服務，確保服務質素和應付服務需要。社署會根據《津貼及服務協議》中訂明的服務量指標與服務質素標準訂明的要求監督有關服務。

- (三) 這項計劃服務範圍涵蓋全港，保良局會在全港不同的區域提供多個服務點，以方便家庭暴力受害人獲取服務。

常額教師及合約教師的聘用

20. 張文光議員：主席，本人得悉，現時不少資助學校在其核准教師編制內有常額教師職位出缺時，只會聘請合約教師填補。就此，政府可否告知本會：

- (一) 現時以核准教師編制內的常額教師職位聘用合約教師的資助中小學數目、該等合約教師的人數，並按區議會分區以下列表格列出分項數字；

區議會 分區	當區 資助 中學 數目 (所)	以核准教師編制內的 常額職位聘用 合約教師 (資助中學)		當區 資助 小學 數目 (所)	以核准教師編制內的 常額職位聘用 合約教師 (資助小學)	
		學校數目 (所)	合約教師 (人)		學校數目 (所)	合約教師 (人)
(本列為 模擬例子)	30	5	0	35	3	1
		4	1		5	2
		3	3		4	3
		1	2			
總數						

- (二) 資助中小學以核准教師編制內的常額教師職位聘請合約教師的各項原因；及
- (三) 當局如何處理或跟進有學校以核准教師編制內為數不少的常額教師職位聘用合約教師的情況？

教育局局長：主席，

- (一) 現時，資助學校核准教師編制內的職位是常額教席，出任的教師(除了一些臨時或代課教師外)都是常額教師，並可參與津貼／補助學校公積金計劃。根據學校聘用教師的資料，大部分常額教師沒有任期規限，但有小部分的常額教師有清楚列明合約的期限。在2009-2010學年，教育局轄下各分區資助中、小學的數目，以及學校以有時限合約期方式聘請常額教師的統計數字列於附件。
- (二) 據學校所報，以有時限合約期方式聘請常額教師的各種原因，總結如下：
- 出現常額教席空缺時，學校仍須考慮學校的課程規劃與組織、教師與科目配對等問題。例如，有學校以有時限合約形式聘用部分任教新高中科目的教師，以便因應學生須調整選修科目組合時，可彈性安排人手。
 - 辦學團體或學校預計學校未來幾年的班級結構會有所改變而出現超額教師，故此引入彈性安排，減少日後處理超額教師的困難，以穩定現有的教師團隊。
 - 近年，因應一些教育措施推行初期時所需的支援，我們增設了一些有時限的教席。部分學校在聘用教師填補常額教席空缺時，或會一併以有時限合約形式處理，方便在聘用初期，觀察教師的表現，再作實缺考慮。
- (三) 一直以來，教育局鼓勵學校按校本的持續發展需要，以最合適的安排聘用教師，為學生提供優質教育，與此同時，學校亦要盡可能為教師提供穩定的工作環境，以保留人才和提昇教師專業水平。若學校聘用教師的安排出現異常，教育局會向學校瞭解情況和原因，為學校提供意見，希望能協助學校穩定發展，以及維持現有教師團隊的士氣。

附件

資助學校以有時限合約期方式聘請的常額教師

教育局 分區	當區資 助中學 數目 (所)	以核准教師編制內的常額職位 聘用合約教師(資助中學)		當區資 助小學 數目 (所)	以核准教師編制內的常額職位 聘用合約教師(資助小學)	
		學校數目(所)	合約教師(人)*		學校數目(所)	合約教師(人)*
中西區	8	5	0	16	12	0
		2	1		2	1
		1	9		1	3
					1	4
灣仔	9	4	0	14	10	0
		2	1		1	1
		1	2		1	2
		1	3		2	5
		1	8			
東區	24	12	0	24	14	0
		3	1		8	1
		4	2		2	4
		1	3			
		1	7			
		1	10			
		1	11			
		1	15			
南區	14	4	0	11	4	0
		5	1		2	1
		1	2		2	2
		1	4		1	3
		1	8		1	5
		1	12		1	7
		1	16			
深水埗	15	9	0	17	8	0
		1	1		5	1
		1	2		2	2
		1	3		1	4
		1	5		1	10
		1	7			
		1	14			

教育局 分區	當區資 助中學 數目 (所)	以核准教師編制內的常額職位 聘用合約教師(資助中學)		當區資 助小學 數目 (所)	以核准教師編制內的常額職位 聘用合約教師(資助小學)	
		學校數目(所)	合約教師(人)*		學校數目(所)	合約教師(人)*
油尖旺	12	1	0	19	8	0
		3	1		6	1
		1	2		3	2
		1	3		2	3
		2	4			
		1	5			
		1	9			
		1	11			
		1	20			
九龍城	28	15	0	27	17	0
		2	1		5	1
		3	2		3	2
		6	4		1	8
		1	8		1	16
		1	9			
黃大仙	22	10	0	28	17	0
		5	1		7	1
		1	3		1	2
		1	4		1	3
		1	5		2	5
		1	6			
		2	7			
		1	16			
觀塘	25	12	0	30	18	0
		2	1		3	1
		1	2		1	2
		3	3		2	3
		1	6		3	4
		1	7		2	5
		3	8		1	7
		1	10			
		1	11			

教育局 分區	當區資 助中學 數目 (所)	以核准教師編制內的常額職位 聘用合約教師(資助中學)		當區資 助小學 數目 (所)	以核准教師編制內的常額職位 聘用合約教師(資助小學)	
		學校數目(所)	合約教師(人)*		學校數目(所)	合約教師(人)*
荃灣	13	4	0	20	9	0
		4	1		7	1
		1	2		1	2
		1	4		2	3
		1	5		1	6
		1	16			
		1	17			
屯門	36	15	0	38	27	0
		4	1		4	1
		2	2		2	2
		4	3		3	3
		1	4		1	4
		1	5		1	5
		1	6			
		1	7			
		1	8			
		1	9			
		1	10			
		2	11			
		1	12			
		1	13			
元朗	30	13	0	43	31	0
		3	1		6	1
		2	2		1	2
		2	3		3	3
		1	4		2	4
		1	5			
		2	7			
		2	12			
		1	15			
		1	16			
		1	17			
		1	18			

教育局 分區	當區資 助中學 數目 (所)	以核准教師編制內的常額職位 聘用合約教師(資助中學)		當區資 助小學 數目 (所)	以核准教師編制內的常額職位 聘用合約教師(資助小學)	
		學校數目(所)	合約教師(人)*		學校數目(所)	合約教師(人)*
北區	17	9	0	27	18	0
		2	1		5	1
		1	3		1	3
		2	4		1	5
		1	5		1	8
		1	6		1	9
		1	10			
大埔	19	7	0	20	12	0
		3	1		5	1
		2	4		2	3
		1	5		1	6
		3	6			
		1	13			
		1	14			
沙田	38	16	0	38	26	0
		4	1		5	1
		4	2		5	2
		4	3		1	3
		1	5		1	6
		1	6			
		1	7			
		3	10			
		1	12			
		1	15			
		1	19			
		1	25			
西貢	18	5	0	21	12	0
		3	1		4	1
		2	2		1	2
		1	3		1	3
		1	4		1	6
		1	5		1	9
		1	6		1	14
		2	8			
		1	10			
		1	11			

教育局 分區	當區資 助中學 數目 (所)	以核准教師編制內的常額職位 聘用合約教師(資助中學)		當區資 助小學 數目 (所)	以核准教師編制內的常額職位 聘用合約教師(資助小學)	
		學校數目(所)	合約教師(人)*		學校數目(所)	合約教師(人)*
離島	7	1	0	16	8	0
		1	1		4	1
		1	2		2	2
		1	3		1	4
		1	6		1	7
		1	10			
		1	13			
葵青	31	17	0	30	19	0
		4	2		4	1
		2	3		3	2
		2	4		1	4
		2	6		1	5
		2	7		1	8
		2	8		1	10
總數	366	159	0	439	270	0
		49	1		83	1
		28	2		28	2
		23	3		20	3
		20	4		12	4
		10	5		10	5
		12	6		4	6
		11	7		3	7
		11	8		3	8
		4	9		2	9
		9	10		2	10
		6	11		1	14
		5	12		1	16
		3	13			
		2	14			
		3	15			
		5	16			
		2	17			
		1	18			
		1	19			
		1	20			
		1	25			

註：

* 有時限合約期的常額教師統計數字包括全職及兼任教師。

法案

法案首讀

主席：法案：首讀。

《2010年印花稅(修訂)條例草案》

秘書：《2010年印花稅(修訂)條例草案》。

條例草案經過首讀，並依據《議事規則》第53(3)條的規定，受命安排二讀。

法案二讀

主席：法案：二讀。

《2010年印花稅(修訂)條例草案》

運輸及房屋局局長：主席，我謹動議二讀《2010年印花稅(修訂)條例草案》(“條例草案”)，以落實2010-2011年度財政預算案(“預算案”)中有關印花稅的建議。

條例草案的目的，是修訂《印花稅條例》(第117章)，藉以把2,000萬元以上的樓宇買賣印花稅稅率提高至4.25%，以及不再容許該等樓宇的買家延交印花稅。

目前，在全球資金充裕的情況下，外來資金流入，推高了高價樓宇的價格，加上極低息環境及按揭市場的激烈競爭，房地產市場存在泡沫風險。政府的政策目標，是確保樓市健康平穩發展。要處理樓市出現泡沫化的風險，政府的其中一項措施是遏抑投機活動。就此，財政司司長在2010-2011年度預算案中，提出了上述兩項增加投機的交易成本的措施，以減低樓市泡沫的風險。

考慮到2,000萬元以上的私人住宅物業有較大的潛在炒賣風險，以及參考了香港金融管理局在2009年10月把銀行對2,000萬元或以上的住宅樓宇的按揭成數由七成降至六成的指引，政府認為適宜把2,000萬元以上的樓宇買賣印花稅稅率，由之前的3.75%提高至4.25%，以及不再容許該等樓宇的買家延遲繳交印花稅。

上述兩項稅務措施將有助增加投機者炒賣高價私人住宅物業的成本，令投機人士在炒賣樓宇時會作出更謹慎的考慮。不過，有關措施對於大部分的置業人士不會造成影響。在2008年11月至2009年10月期間，約有2 000宗私人住宅樓宇交易的金額高於2,000萬元，佔全年所有私人住宅樓宇交易約1.5%。

就上述有關印花稅的建議，行政長官在2010年2月24日諮詢行政會議後，已發出了《2010年公共收入保障令》（“保障令”），使兩項稅務措施可在本年4月1日起生效。這項安排合乎慣例，而且兼顧到保障政府收入和讓市場結清現存交易這兩方面的需要。保障令屬臨時性質，由生效日期起計，有效期為4個月，將於2010年8月1日屆滿。

我現在把條例草案提交立法會審議及通過，讓這兩項有關印花稅的建議具有正式的法律效力。

我謹此陳辭。多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2010年印花稅(修訂)條例草案》，予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在中止待續，條例草案交由內務委員會處理。

議員議案

主席：議員議案。根據《釋義及通則條例》就延展《2010年應課稅品(豁免數量)(修訂)公告》的修訂期限而動議的決議案。

我現在請陳健波議員發言及動議議案。

根據《釋義及通則條例》動議的決議案

陳健波議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。我謹以《2010年應課稅品(豁免數量)(修訂)公告》(“《修訂公告》”)小組委員會主席的身份動議議案，將《修訂公告》的審議期限延展至2010年6月2日。

在2010年4月16日的內務委員會會議上，議員決定成立小組委員會研究《修訂公告》。由於小組委員會須有更多時間進行審議工作，謹請議員支持議案，將該《修訂公告》的審議期延長至2010年6月2日。

陳健波議員動議的議案如下：

“議決就2010年4月14日提交立法會會議省覽的《2010年應課稅品(豁免數量)(修訂)公告》(即刊登於憲報的2010年第35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2010年6月2日的會議。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳健波議員動議的議案，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：我現在向各位提出的待決議題是：陳健波議員動議的議案，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：兩項無立法效力的議案。我已接納內務委員會的建議：即每位動議議案的議員連發言答辯在內可發言最多15分鐘，另有5分鐘就修正案發言；動議修正案的議員每人可發言最多10分鐘；而就修正案動議修正案的議員及其他議員每人可發言最多7分鐘。任何議員若發言超過時限，我必須指示該議員停止發言。

主席：第一項議案：職業司機的身體檢查。

有意就議案辯論發言的議員請按下“要求發言”按鈕。

我現在請鄭家富議員發言及動議議案。

職業司機的身體檢查

鄭家富議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

主席，就今天這項“職業司機的身體檢查”議案，我們其實已在立法會內多次討論及交流意見。近來的房屋、居屋問題，當然令局長在工作及該方面的政策上花了不少心思，然而，在道路交通安全的問題上，我希望局長今天能動一下腦筋，在立法會內探討一個對於職業司機本身、乘客、行人，以及道路安全均有利的方案，從而營造一個“三贏”的局面。

主席，就政府現時對職業司機健康的照顧而言，運輸署其實有舉行一些“健康測試日”。根據2009年運輸署一份有關“健康測試日”的資料，表示參加“健康測試日”的職業司機將可獲安排接受簡單的健康檢查服務，當中包括量度身高、體重、腰臀比率、脂肪比率、血壓、血膽固醇和血糖等健康指標。

(代理主席劉健儀議員代為主持會議)

運輸署在2008年至2009年這兩年內其實沒有舉行“健康測試日”。但是，在2009年至2010年則舉行了6次，參加的職業司機人數共1 800人。2009年年底至今年年初，亦共舉辦了6次，每次活動有500個名額，即最多可服務3 000名職業司機。然而，代理主席，我想你也明白，職業司機的數字數以萬計，如果只有3 000個名額，這類“健康測試日”的重點、

能量、功能其實也是很有限的。政府應該多撥資源來多做這些測試。例如汽總的士分會主任曾表示，工會其實有8 000名會員，但這類“健康測試日”卻只有50個名額。八千名會員卻只有50個名額，杯水車薪，這是否真的能夠令職業司機看重他們自己的健康、身體狀況，來提升道路上的安全呢？這是很大的疑問。

再者，就剛才讀出的健康檢查服務指標，簡單的健康檢查活動能否真正測試司機的一些隱性疾病呢？這些疾病何時發作？他們會否因為這些隱藏的疾病而導致他們像最近在駕駛時突然發病的旅遊車司機般，未能繼續駕車呢？那次幸好有一位英勇及機警的乘客把旅遊車剎停了。

這件事情與過去5年的案例提醒我們，人口的老化其實也令我們的職業司機隨着年齡的增長而有老化的跡象。對於因老化及一些暗病、疾病等而引致的意外，過去5年，因為司機突然病發而引致的交通意外共有41宗，即平均每年約8宗，共67人傷亡。但是，單看過去兩個月，即今年3月至5月，便已有5宗類似意外，造成2死14傷，當中有司機因心臟病發而中風、抽搐。所以，如果職業司機在駕車期間突然病發、抽搐或暈倒，這其實是道路安全的一個計時炸彈。司機的健康檢查是必需的，這對他們自己的身體健康及道路安全同樣重要，也可帶來雙贏的情況。

因此，我認為政府絕對有需要研究並立即瞭解其他國家的做法，甚至香港究竟能否在法例上有效地令司機在申請牌照或在一段時間內——在一兩年內——要求職業司機作詳細的身體檢查，而這項身體檢查是要透過合法的健康證明、通過一些較嚴謹的身體檢查，例如心電圖、超聲波檢查、驗血等，讓職業司機可證明他們在駕駛行為上是令我們能安心的。

現時香港的做法是——正如我剛才提過，除了這項身體檢查是做得不夠之外——只要求70歲以上的駕駛執照持有人須有健康證明，其實是相當不足夠的。坦白說，對於70歲以上的司機，即使政府不要求他們驗身，他們也可能就一些疾病，定期透過驗身而更瞭解自己的健康。然而，問題是，較年輕的司機，現時也有很多隱藏的疾病，例如心臟病、糖尿病、血壓高，也有年輕化的跡象。在職業司機當中，其實也是一樣。因此，我們希望透過研究立法，要求他們在續牌時進行定期的——香港現時是每10年續牌一次，如果10年才驗身一次，這當然不是最好的安排——所以，我們可能要在續牌的年期及必需的身體檢查這兩方面一併作出法例的改動、政策的變更，來為職業司機的身體健康及道路安全着墨。

代理主席，就這個問題，當然，有很多“打工仔女”會說，驗身費很昂貴，如果僱主不願提供津貼，他們既要花時間驗身，還要花數百元或甚至更昂貴的價錢，便不會願意驗身了。對於這項課題，我的議案也是希望政府能研究一下，究竟可否運用公營醫療部門現有的設施及資源，例如普通科門診、專科門診及勞工處的職業安全健康中心——這裏要多謝李鳳英議員提出的修正案。我最初提及的是工人健康中心，現在證明了應該是職業安全健康中心——對於這類資源，我覺得我們是絕對應該運用得更好的。

有團體，包括貨櫃運輸業職工總會的主席曾表示，他們平均每天工作14小時，司機其實會容易感到疲倦——這是當然的了，14小時，大家坐在這裏開會14小時也會感到疲倦，何況是在如此擠迫、緊張的路面情況和工作壓力之下駕駛。職業司機的職業病，即使我不是醫生、醫護人員，我相信大家也是能夠明白的。他們感到疲倦、腸胃不適，甚至當然最受影響的便是泌尿系統。代理主席，這是長時間……我相信這可能是困擾職業司機最嚴重的數種隱性疾病之一。因此，他們十分支持運輸署的健康測試。但是，長遠來說，當然是研究及安排職業司機利用公共資源來作免費驗身，從而進一步提升職業司機的身體健康。

要求司機在申請或續領牌照時提供驗身證明，這其實在國內已在進行中。國內已要求每名司機在續牌時，須證明司機已作出身體檢查，並在完全明白自己身體狀況的情況下，才發出牌照。我們要知道，在道路上行走的汽車，如果司機的行為因身體健康狀況而影響其駕駛質素及安全，其實等同於酒後駕駛。當然，現時的法例對於醉酒駕駛或酒後駕駛是很嚴厲的，而政府亦已準備把分了三級制的法案提交予立法會，以進一步加強對酒後駕駛的監控。

同樣地，既然政府認為酒後駕駛有其嚴重性，而我們必須做些事的話，職業司機在道路上如此長時間，他們的駕駛行為也是受其健康狀況所影響的，所以我相信政府責無旁貸，必須在政策及法例上加以瞭解、研究。

因此，代理主席，我的議案其實是較寬鬆的。在研究這個問題時，大家可看到我也只是提出研究由公營醫療部門為職業司機提供驗身服務，以及研究立法要求所有職業司機均須進行定期的身體檢查。我絕不是說要立即立法或應該立法，並非這樣。我也明白這項課題是要研究的，亦要在代理主席的業界中進行諮詢。所以，我的寫法是“考慮要求職業司機於申請或續領牌照時提交驗身報告”，這證明我明白政府在修改這些政策或法案時，是要很小心的。因此，我這項議案的內容寫得很

寬鬆，並非即時要做到的。政府可在作出研究後再與大家討論，如果是行不通的話，便請告訴我。政府很多時候說議員們反對它，它也應瞭解我們作為政黨，為何會不同意政府。同樣地，政府如果指出這是不可行的，請它也提出來，讓我知道它的想法，說得直接一點，便是“死也要瞑目”。

在這些問題上，今天談的當然是身體檢查，而並非生與死。不過，在生與死之間，職業司機只是受僱，他們長時間辛勞，在運輸行業為公眾服務，我也希望他們的身體能得到關注。在過去數月，已發生了種種嚴重的交通意外，我們不希望日後再發生因司機身體問題而導致的更嚴重交通意外。

代理主席，我謹此陳辭，提出議案。

鄭家富議員動議的議案如下：

“近年發生不少司機在駕車期間身體不適而昏迷的事故，部分事故更釀成交通意外，引致司機、乘客及途人傷亡，令人關注及擔憂職業司機的身體健康狀況；鑒於職業司機健康問題對乘客安全有直接影響，本會促請政府盡快增撥資源，研究及制訂政策，以推動職業司機進行定期身體檢查，保障職業司機的健康及道路使用者的安全，其中包括：

- (一) 研究由公營醫療部門，包括衛生署、醫院管理局等，以及勞工處的工人健康中心，為職業司機提供驗身服務；
- (二) 考慮要求職業司機於申請或續領牌照時提交驗身報告，以證明其健康狀況適合駕駛車輛；
- (三) 研究立法要求所有職業司機均須進行定期的身體檢查，以保障道路安全及司機健康；
- (四) 要求運輸署在相關的活動，包括‘至fit安全駕駛大行動’、‘健康測試日’等，投放更多資源，令活動能涵蓋更多職業司機，健康測試能夠更全面和深入；及
- (五) 加強相關的宣傳及公眾教育，使更多職業司機多關注及瞭解自身的健康狀況。”

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：鄭家富議員動議的議案，予以通過。

代理主席：李鳳英議員會就這項議案動議修正案。本會現在就議案及修正案進行合併辯論。

我現在請李鳳英議員發言及就議案動議她的修正案。

李鳳英議員：代理主席，鄭家富議員今天提出的議案，要求推動強制職業司機定期進行身體檢查，以保障道路安全。我與鄭議員同樣關注道路安全，但現時商業車輛釀成的交通意外是有不同的原因，單單推動強制職業司機定期進行身體檢查，未必能對症下藥。況且，在沒有作全面考慮和足夠配套措施的支持下，輕言推動強制職業司機定期進行身體檢查，不但對職業司機極不公平，而且亦無助改善道路安全，這一點是我和鄭議員的主要分歧。

如果我們看看交通意外的成因，主要涉及駕駛者的駕駛態度，例如跟車太貼和不小心轉線等。在2008年因“跟車太貼”而釀成的交通意外有2 214宗，2007年有2 193宗，是眾多交通意外中最主要的成因；在2008年因不小心轉線而釀成的交通意外有1 366宗，2007年有1 492宗，是釀成交通意外的另一個主要原因。至於因睡眠及勞累而釀成的交通意外在2008年有63宗，因突發生病或心智不全的則有15宗。如果我們單看職業司機在交通意外方面的數字，我手邊只有2005年和之前的數字，職業司機因“跟車太貼”而涉及的交通意外在2005年有1 179宗、因不小心轉線有601宗；因司機疲倦(例如睡着了或昏昏欲睡)及突發生病而釀成的意外中，涉及職業司機的個案在2005年共有60宗，而私家車在這方面的意外也不少，在2005年有33宗。

代理主席，這些數字顯示，加強駕駛者的安全意識，是保障道路安全最重要的工作。駕駛者駕駛時忽略道路安全亦涉及很多原因，主觀原因可能是司機尋求刺激(例如開快車、開車時緊貼前車)，客觀原因則可能是趕時間，職業司機便經常面對這個問題。前者要加強教育，後者則只能從駕駛時間上作出改善，至於涉及司機疲倦的交通意外，保障司機有足夠的休息時間便更為必要。

儘管因為職業司機長時間工作而引起的交通意外宗數不多，但每每發生仍是極為嚴重的意外。去年年初，便有一名每天只休息三數小時的

客貨車司機疑因開工時瞌睡，發生交通意外慘死；年中亦有的士司機“連踩兩更”，因疲勞入錯線而撼貨車喪命；今年新春期間亦有疑因巴士車長疲勞而引致的巴士相撞意外，造成25人受傷，而上月一名中港直通巴士司機每天駕車近15小時，最後猝死在駕駛台上。代理主席，這些均是香港職業司機的悲歌，是對生命的控訴。

政府統計處在其發表的2009年收入及工時統計調查中，包括了各行業僱員的每周工時分布，當中每周工作近64小時的陸路運輸僱員有超過65 000人，即1星期7天也不放假，每天工作超過9小時，如果每星期休息1天，則每天便要工作超過11小時。我們可以作一項簡單的計算，一天有24小時，減去11小時的駕車工作，剩下的13小時再減去8小時睡眠時間，便只剩下5小時。這5小時還要減去上下班時間，如果以1.5小時計算，剩下來可供該僱員支配的時間每天只有3.5小時，這3.5小時便是該僱員梳洗、吃飯、與家庭朋友相聚和娛樂的時間。如果一名職業司機每天皆是這樣重複地作息，他過的根本不是人過的生活。為了增加那3.5小時的可支配時間，職業司機唯一可做的，便是減少睡眠時間。職業司機睡眠時間減少，沒有足夠精神駕駛，道路安全的潛在危險便自然會增加，這是最簡單不過的道理。

這些不幸事件其實皆可避免，當中政府要承擔部分責任，因為現時運輸署發出的巴士車長工作時間指引，是同意巴士車長每天工作時間可長達14小時。儘管設有所謂規定的小休時間，例如工作6小時要有30分鐘休息時間，但香港的路面擠塞是家常便飯，車長往往要犧牲小休時間來補回塞車所損失的時間。既然運輸署給予巴士公司的車長工作指引亦容許車長長時間工作，要縮減其他職業司機的工作時數便更為困難。

代理主席，我明白要規管職業司機的工時，是有一些必須克服的問題，當中最大障礙是不少職業司機是自僱人士，但專線小巴、大巴、運輸公司的營業車輛，以至跨境車輛皆是完全可以納入規管範圍的。在歐盟和美國，跨境和跨州的營運車輛司機的工作時間，是有嚴格限制的，例如歐盟規定跨境巴士司機每天駕駛時間是9小時，每周最低限度要有45小時休息或最少有連續24小時的休息時間，這些措施皆可供特區政府參考。我要求政府一方面要檢討現時的巴士車長工作時間指引，同時亦要為專線小巴、運輸公司和跨境的營運車輛制訂工作時間指引，作為發出營運牌照的考慮準則。

代理主席，職業司機有足夠的休息時間，是確保其健康的一個重要因素。事實上，我是支持職業司機關注自身的身體健康的，但要立法要求所有職業司機進行定期身體檢查，要職業司機在申領牌照或續牌時提交驗身報告，以證明其健康狀況適合駕駛車輛，卻是另一個問題。

美國的運輸部門亦規定職業司機要進行體格檢查，但即使職業司機患有糖尿病、高血壓和心臟病等常見的都市病，只要他有醫生開出的治療藥物，而有關藥物不會影響他的駕駛能力，美國的運輸部門仍是會容許職業司機駕駛營運車輛的。在香港，我並不認為在明顯改善職業司機工時長的不健康狀況前，貿然立法強制職業司機進行身體檢查，並在其領取牌照時要提交驗身報告，是可取的做法。這裏涉及對職業司機是否公平，以至他們的“飯碗”和車輛保險費用調整等更為實際的問題。代理主席，這正是我稍後提出修正案的原因。多謝。

代理主席：李鳳英議員，請你現在動議你的修正案。

李鳳英議員：我會在稍後動議。

代理主席：不，你現在便要動議修正案了。

李鳳英議員：代理主席，我動議修正鄭家富議員的議案。

代理主席：好的。

李鳳英議員動議的修正案如下：

“在“近年”之前加上“鑒於”；在“擔憂職業司機”之後刪除“的”，並以“因工時過長而影響”代替；在“身體健康狀況；”之後刪除“鑒”，並以“由”代替；在“政策，以”之後加上“確保職業司機有足夠的休息時間和”；在“勞工處的”之後刪除“工人”，並以“職業安全”代替；在“(二)”之後刪除“考慮要求職業司機於申請或續領牌照時提交驗身報告，以證明”，並以“促請僱主確保職業司機有足夠的休息時間及”代替；在“(三)”之後刪除“研究立法要求”，並以“鼓勵”代替；及在“所有職業司機”之後刪除“均須”。”

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：李鳳英議員就鄭家富議員議案動議的修正案，予以通過。

運輸及房屋局局長：代理主席，我們一直關注商用車司機的健康問題。本港現時有170萬名駕駛執照持有人，當中約有122萬人持有的士、小巴、貨車及巴士等各種商用車的駕駛執照。於過去數年間，涉及商用車司機懷疑在駕駛時突然發病而導致的交通意外數字，雖然只佔整體交通意外數字的極少數，但我們留意到社會對這項議題的關注，亦明白駕駛人士的健康狀況對道路安全的重要性。

我們認為，所有駕駛人士，無論是否駕駛商用車，均有責任確保自己只會於身體狀況合適時駕駛，而最有效的措施是駕駛人士本人要時刻留意自己的身體狀況。如果感到身體不適或精神狀況有異，為了保障自己及為其他道路使用者着想，則駕駛人士便必須暫停駕駛，並應向醫生瞭解身體狀況。

為了提高商用車司機對自己身體狀況的警覺性，以及鼓勵商用車司機自發留意個人健康，運輸署於2009年12月至2010年2月期間，舉辦了“至fit安全駕駛大行動”。在活動期間，運輸署於香港不同地區舉辦了共6天的“健康測試日”，為約1 800名商用車司機進行了簡單的健康測試。運輸署亦安排了營養師駐場，為每位參與活動的商用車司機解釋健康測試的結果。活動的主要目標，是提升司機對自己的健康狀況的留意，希望達到宣傳及教育的效果。不過，這卻不能替代每名司機對自己健康的留意及自己是否適合駕駛等狀況。

事實上，本港現時的《道路交通(駕駛執照)規例》(“規例”)(第374B章)已經對患有令患者於駕駛時會對公眾構成危險的疾病或身體傷殘人士申領駕駛執照，以及簽發有關駕駛執照作出了規定。例如，駕駛人士於申領駕駛執照時，須申報有否患有規例指定的疾病或身體傷殘。駕駛人士如果於領取駕駛執照後，才發現患有規例指定的疾病或身體傷殘，亦須以書面通知運輸署署長。此外，年滿70歲或以上的人士在申領或續領駕駛執照時，亦須向運輸署遞交指定的體格檢驗報告，以證明申請人的健康狀況適宜駕駛。一系列要求駕駛人士就其身體狀況作出誠實申報的做法，是希望在保障道路安全及為市民提供便利的服務之間，取得平衡。

我會在聽取各位議員的意見後，才作出總結回應。

多謝代理主席。

陳健波議員：代理主席，原議案及修正案同樣關注職業司機的健康問題。

李鳳英議員提出的修正案，當中特別提到職業司機因為工時過長而影響身體健康狀況，希望僱主確保職業司機有足夠的休息時間，同時促請政府盡快增撥資源，研究由公營醫療部門，為職業司機進行定期身體檢查，就這兩點建議，我個人是非常支持的。

近數個月，本港已經接連發生多宗職業司機在駕駛時因身體不適而造成的事故，令市民關注“搵食車”司機的工作壓力，以及他們的健康狀況。

隨着經濟的發展，香港的工作環境變得越來越緊張，工時過長、食無定時，更是一般“打工仔”面對的問題，既影響身體健康，亦影響他們與父母、子女、夫妻之間，以至朋友的相處，造成各種各樣的家庭及社會問題。

事實上，香港工時過長問題，近年不單未見改善，而且更有越來越嚴重的趨勢，如果政府再不主動出擊，提出一些措施紓緩香港“打工仔”的工作壓力，有一天當問題發展至市民不能再接受時，社會要求政府透過立法來處理勞資問題的聲音將會更大，屆時整個社會便要付出社會及政治代價。

我一直認為，勞資雙方絕對不是對立的，相反，僱員是僱主最寶貴的資產，作為僱主，絕對應該好好善待僱員。企業絕對有責任向僱員提供合理的待遇，而提供足夠的休息時間更是最基本的要求，政府也有責任促進香港勞資關係和諧。

所以，我早前在立法會提出了一項議案，建議由政府牽頭推行工作與生活平衡的新職業文化，資助各行各業的公司按自己的需要，積極推動更為靈活的彈性上班時間，以及其他工作與生活平衡的措施，鼓勵企業推出政策，以配合員工在工作與生活平衡方面的需要。

我認為政府實在應該正視香港過長工時的問題，不應再待問題惡化至很嚴重的地步才處理。

李鳳英議員又建議，研究由公營醫療部門為職業司機提供驗身服務，同時鼓勵所有職業司機進行定期的身體檢查，以保障道路安全及司機健康，我亦非常贊成這建議。

我在2009年3月11日的立法會會議上提出推動全民驗身的議案，並且獲得立法會議員一致通過。我希望政府能盡快落實這項建議，例如首先考慮推行40歲以上的市民每年驗身一次，讓所有市民，包括職業司機和非職業司機，均可透過這驗身計劃，及早獲得診斷和治療。此舉除可減少交通事故外，長遠更可大幅減少政府在醫療開支的負擔，一舉數得。因此，我希望政府盡快落實我這項已獲得立法會通過的建議。

代理主席，我謹此陳辭。

張學明議員：代理主席，公路上的一個令人防不勝防的隱形炸彈，便是司機的健康問題。由去年7月至今年4月，職業司機在駕駛途中突然發病而釀成的車禍，足足有10宗之多，當中涉及傷亡人數更高達三十多人。

俗語有云“飛來橫禍”，沒有人會希望自己搭上一輛死亡小巴，也沒有人希望自己在街上會遇到一輛“無人駕駛”的飛車。因此，要求司機有健康體魄，有能力操控車輛，免生意外，這只不過是基本和合理的要求。按本港現行法例規定，司機必須申報健康，違法者是會受到最高監禁6個月，以及罰款5,000元的刑罰。

不過，香港現行的法例是由司機自行“誠實”申報健康，運輸署不會進行徹查或追問，無論申報內容是真是假，有沒有存在隱瞞或欺騙等，也只有司機自己才知道。

在這種“誠實”申報機制之下，過去1年，自動向運輸署申報健康狀況僅得78宗，相對於現時持有駕駛執照的一百多萬人來說，這數目實在少得可憐，這亦反映了自行申報制度存在一些漏洞。

不過，倒過來看，當司機申報自己身體有毛病後，便會即時遭運輸署撤銷駕駛執照，對職業司機來說，有如“自己炒自己魷魚”，試問有誰會願意打破自己的“飯碗”呢？何況這羣職業司機大多數是社會基層人士，他們可謂“手停”便“口停”。

可見在現行由司機自覺性申報健康的機制，以及保障大眾市民使用道路的交通安全，兩者之間是存在矛盾的，政府有必要盡快尋求解決方法，不能繼續任由道路上再有“無人駕駛的飛車”威脅乘客及途人安全。

代理主席，假如所有職業司機皆身體良好，有健康體魄，我相信沒有人會害怕作出申報。只不過就現實情況來看，職業司機每天被困在車

上十多小時，維持同一駕駛姿勢，又要長期集中精神，加上吃無定時，身體或多或少都會產生一些毛病。

因此，要確保職業司機身體健康，乘客又能“上落平安”，讓他們有足夠休息時間是非常非常重要的，而定期的身體檢查亦有助在發現毛病的早期能及早治療，必然可以大大改善職業司機的身體素質，提升道路駕駛安全。

代理主席，民建聯一直認為，定期的身體檢查是非常重要的。現時本港已有兩間專營巴士公司均規定，50歲以上的車長須每年接受由公司安排的體檢，60歲以上的車長更須額外做心電圖檢查。公共交通營辦商為年長的車長提供定期體檢服務，是值得鼓勵的。因此，特區政府應該着力推動各類交通服務，以及物流運輸服務等營辦商注重員工身體，為他們提供定期身體檢查的服務，保障道路安全及司機健康。

此外，針對現時本港職業司機年齡老化，身體容易出現毛病，對路面構成威脅的問題，當局可以考慮將現時強制性70歲或以上司機必須每1至3年向運輸署申報健康才可續牌的規定，下降至60歲，這樣相信可以進一步加強道路安全。

代理主席，最後，對於議案的立場，我們認為原議案的目的是要保障職業司機的身體健康，從而保障乘客及道路使用者安全，這個出發點是值得支持。但是，我們擔心如果強制性要求職業司機每次續牌均要提交驗身報告，這方面相信對職業司機來說是存在疑慮的，亦有可能會直接影響數十萬職業司機的“飯碗”問題，我們認為社會有需要作出詳細討論，因此，民建聯對原議案投以棄權票。至於李鳳英議員的修正案，要求確保職業司機有足夠的休息時間，這點我們相信會有助改善他們的健康，從而保障道路和市民的安全，因此，民建聯是支持這項修正案的。

多謝代理主席。

王國興議員：代理主席，上月20日，一輛中港直通巴士因為司機突然失去知覺，令巴士在公路上無人駕駛。雖然這次事件最後有驚無險，但亦可想像到如果發生意外，嚴重性會是多麼大。因此，我認為鄭家富議員今天提出這項關注職業司機健康的議案的方向是好的，因為這可以令政府、市民瞭解職業司機健康的問題，以及他們為口奔馳、工作情況欠佳的境況。

代理主席，據一些報道指出，近5年來，本港每年平均有9宗交通意外是與司機突然發病有關的。然而，今年只過了4個月，便已經有6宗同類個案出現，情況明顯是越來越嚴重的。因此，鼓勵職業司機進行身體檢查，令他們知道他們的健康狀況，這實在是無可厚非的。

不過，在原議案中，鄭議員提出研究立法規管職業司機驗身，並要他們在申領及續牌時提交驗身報告，我認為這是錯誤地針對職業司機。每個人也愛惜自己的生命及健康，因為這是無價寶。職業司機當然亦不例外，他們為了糊口、工作，便只得過着一些不健康的工作模式，這令他們的健康日漸轉差，最後可能出現各種毛病，例如中風、急性心臟病等，讓這些隱性問題潛藏在體內。所以，受害的便是職業司機。如果真的要立法規管，我要求的便不是規管司機，而是要規管他們的僱主，最低限度也要求僱主提供足夠的休息、進膳時間，以及較佳的工作安排，令職業司機可以有正常一點的生活及工作環境。

代理主席，我向大家舉出一個明顯的例子。在去年7月，屯門至上水的44號綠色專線小巴發生了一宗嚴重的意外，導致多人傷亡，司機亦因而去世。在這宗嚴重事件發生後，我經過與多方的交涉，該輛小巴的資方及管方最終接納了我的建議，更改薪酬制度，以及改善司機的作息時間，令他們轄下的專業小巴司機不用再因多勞多得而“搏殺”，而小巴在抵達總站後，司機也有較多的休息時間，從而改善了這間公司轄下專線小巴的行車安全。這是一個實際的例子。

代理主席，無論是駕駛的士、小巴、巴士、貨車、拖頭，其實職業司機面對的工作環境及工作模式也是非常辛苦的，例如他們每天工作十多小時，下班後要爭取時間休息及與家人相處。故此，他們根本沒有時間做運動。有些司機甚至說，他們生病也未必有時間求診，因為時間便是金錢，駕駛少一趟、工作少一更，便少了很多收入。因此，除了工時甚長外，食無定時、食無定處，更是職業司機的健康死穴，因為他們很多時候也是車輛駕駛到哪裏便在哪裏吃飯的，吃飯時間也不能夠很長，只是數十分鐘便把飯吃完，就像把飯倒入口裏便算吃了般——他們是把吃飯形容為把飯倒入口裏的。

最近，一些貨櫃車司機跟我說，他們要在碼頭輪候上落貨，但那段時間本來是他們的吃飯時間，難道他們為了吃飯便丟下貨車不顧而去嗎？因此，他們便買了飯盒在車上吃。其實，不止貨櫃車司機是這樣，很多職業司機的生涯也是這樣的，他們不消一會兒便把飯送進口裏，之後要繼續駕車，他們想要健康的身體也是很困難的。

職業司機的休息及工作時間是非常浮動的，他們很多時候在街上進食，吃完後又怎樣呢？便是坐着，在車廂中屈着身子。所以，代理主席，你也很能理解的，久而久之，他們不是這裏不妥便是那裏不適。不單是“入口”不妥，“出口”也是不妥的，對嗎？大家也明白我的意思了。然而，職業司機根本沒有選擇，除非政府要求僱主、業界改變他們的工作模式，否則單單好像原議案般要求規管職業司機作驗身，這根本對司機是不公平的。我認同李鳳英議員的修正案，它要求僱主提供足夠休息時間，以及鼓勵司機進行身體檢查，因為這是針對業界普遍的問題，而鼓勵驗身對職業司機來說也是好事。因此，政府應該考慮提供更多資源，協助職業司機保持身體健康。

對於議案提到要求政府增加健康測試及相關的公眾教育，我對此當然是支持的，而且亦希望政府多做一點、做好一點。政府在去年推行的“健康測試日”便是一個例子，整項活動只提供了2 500個名額，但面對十多萬職業司機，這只是杯水車薪而已，例如汽車交通運輸業總工會轄下的的士司機分會便有8 000名會員，卻只獲配50個名額，那如何能起鼓勵作用呢？所以，我希望政府真的要多做一點、做好一點。

代理主席，我今天的發言是代表工聯會支持李鳳英議員的修正案，但對於鄭家富議員的議案，我們便不能夠支持了。我們希望政府認真關注職業司機的健康問題。

代理主席：發言時限到了。

李卓人議員：代理主席，今天鄭家富議員的原議案要求職業司機進行身體檢查，而李鳳英議員的修正案則主要是關注職業司機要有足夠休息時間。我認為這項辯論應着眼於哪個問題較為重要，究竟是休息時間較重要，還是身體檢查較重要呢？

我們的立場是很清楚的，如果要衡量兩者的重要性，我認為兩者也可說是重要的，但休息時間畢竟較為治本。大家也知道，即使進行定期身體檢查及在申領牌照時接受身體檢查，但進行身體檢查那一刻是否足以反映身體健康呢？如果日後同樣是疲勞駕駛、沒有休息時間——其實，打瞌睡也不代表不健康，因為這是很正常的反應。如果每天駕駛十多小時，正常人也會打瞌睡。即使沒有患上糖尿病、心臟病或其他疾病，但駕駛十多小時也是不行的。在這情況下，我們便要討論在現階段，究竟應先處理哪個問題。職工盟的立場很清楚，便是應先處理休息時間的問題，這才是治本的。

大家也可以想像，職業司機(尤其是跨境職業司機)每天可能駕駛長達16小時，一天過後，真的是不筋疲力盡也很難。如果不像歐盟般，規定司機每天最多只可以駕駛9小時，然後便要休息，而是任由他們駕駛12小時甚至14小時，那麼不管司機本身有多健康，在這情況下也會筋疲力盡，這樣很容易便會發生意外，我們真的很不希望看到這情況。大家撫心自問，自己可能也曾在駕駛期間打瞌睡，理應知道這是多麼的危險。老實說，我有時候也會在駕駛期間打瞌睡，於是便要拍打自己的臉龐數次以保持清醒。如果職業司機每天也是這樣長時間駕駛，又沒有足夠休息時間，自然很容易會打瞌睡，這會對他們構成極大壓力，大家真的不希望看到這情況。我記得數年前有一宗交通意外，一名司機在駕駛二十多小時後失控墮下山崖，險些撞向一間屋，幸好沒有撞到，否則便會禍及民居，後果更為嚴重。由此可見，一宗意外可能涉及人命傷亡，是很恐怖的。

香港的問題是甚麼呢？便是每次想做一件好事，例如大家也認為職業司機應有足夠休息時間，但只要一說到監管、牽涉成本，以及會影響經濟發展和商界，大家便退縮而不肯推行。我相信局長稍後回應時也會說，政府會在休息時間方面作出鼓勵，但鼓勵根本不會收效。如果不立法，所謂的休息時間在最後也只是零。香港有時候也是很荒謬的，時至今天，連吃飯和休息時間也沒有法例規定。我很記得當時勞工處差點便可以立法，規定每工作5小時便有半小時休息，但在進入最後階段，快要就休息時間立法時，勞顧會突然提出反對，最後甚麼也沒有，連休息時間如此基本的要求也未能立法。

關於職業司機的問題，他們不單是工作期間沒有休息時間，而是在24小時運作中也沒有足夠休息時間。在一天24小時中，他們可能要工作12、13小時，加上回家所需的交通時間，休息時間僅餘4至5小時。難道他們是“鐵打”的嗎？更甚的是，職業司機並沒有休息日，不是一定有的，他們可能連續工作一星期也說不定。職業司機的生活如此不平衡，最終一定導致疲勞駕駛，並很容易因過勞而死亡。

我認為要解決鄭家富議員所提出的問題，即“部分事故更釀成交通意外，引致司機、乘客及途人傷亡，令人關注及擔憂職業司機的身體健康狀況”(擔心司機的身體健康狀況是必然的，因為他們沒有足夠休息時間)，因此，要解決職業司機的健康問題，並不是進行身體檢查，而是要先處理休息時間的問題。基本上，在有足夠休息的情況下，我很相信已經可以減少傷亡意外。至於其後如何做好身體檢查方面的工作，我認為接下來才研究是絕對沒有問題的。可是，如果在現階段連休息時間的問題也未能解決便推行身體檢查，我認為是本末倒置的，攪亂了優先次

序。我們很希望鄭家富稍後發言時會針對李鳳英議員的修正案，表明是否支持其關乎休息時間的建議。雖然她刪去了原議案的部分內容，但畢竟休息時間較為重要。當大家成功解決休息時間的問題後，日後便會支持他建議的職業司機健康檢查，聯手為職業司機爭取更多健康檢查。

代理主席，我最後要提出巴士司機的問題，因為大家也很關注農曆新年時發生的交通意外，而這宗意外其實也是有關巴士司機沒有足夠休息時間所引致的。該名司機本來是負責“兩尾車”的，即早晚各一更，每天工作8、9小時，但自從他改於假期當更，便變成一天要駕駛11小時，而到了第五天便發生意外，可見意外是疲勞過度所致的。因此，希望局方關注巴士司機的休息時間，並提供更合適的指引，讓巴士司機有足夠休息時間。

多謝代理主席。

梁家驊議員：鄭家富議員提出這項議案，確實是基於一個良好意願，但卻是“整蠱”人的，所以我要代表醫療業界說數句話。政府那一方只有鄭局長在席，食物及衛生局局長卻不在席，因此沒有甚麼權威的專業意見可以提供。有些時候，偶爾會出現因職業司機突然暈倒而引致的交通意外，這些是大家也不想發生的，所以鄭家富議員提出這項議案，讓大家想一想，是一個良好意願。

對於任何提議某些人定期進行身體檢查的建議，我身為醫生是一定贊成的，但是，其實不同的人進行身體檢查會有不同目的，是為某些特定事項而進行檢查的，很難就這樣替個別人士進行身體檢查，究竟要檢查甚麼，他擔心的是甚麼呢？如果女士前來要求進行身體檢查，當然是擔心婦科病、乳房疾病之類；如果某人視力模糊，便會檢驗是否有青光眼、白內障等。但是，如果是擔心職業司機駕駛時會突然暈倒，引致交通意外，應要檢查甚麼呢？如果我可以有一個檢查，能夠保證檢查後1年內不會發生這些事情，我相信不單是職業司機，即使在座各位均會立即找我進行檢查，因為如果我替你檢查後，你在未來1年內便不會突然暈倒，相信很多人也願意進行這樣的檢查。現實卻是，你叫我在水中把月光撈上來，我怎能撈得到呢？我撈不到。

我曾詢問很多朋友，他們的意見均是，暫時來說，要特別為這方面做一個檢查是做不到的，是沒甚麼可以做得到的可靠檢查。現時一般的檢查，例如有人突然暈倒，最有可能便是檢查是否有心臟病、腦的毛病等，但即使我check到某人有心臟病，難道他有心臟病便不讓他駕車嗎？

只能替他進行治療，在治療之後，他繼續吃藥，但這並不代表他在接下來的1年內一定會平安無事，他仍然可能會有問題的。以每年只有數宗這樣的個案，而強制數以萬計的職業司機全部進行檢查，並希望藉此可以改善有關情況，但可以達致此希望的機會真的相當微小。

此外，我也重點回應一下鄭議員提出的各項建議。他建議由公營部門進行這些檢查，即由衛生署、醫院管理局(“醫管局”)等來進行，他一廂情願的想法是檢查不用付錢或開支由政府支付。讓我向鄭議員提供少許資料，其實如果所有工作均要由公營部門來做，是沒有理由要求我們的現有員工來做這些額外工作，當然要增撥額外資源來配合。如果要求醫管局來做這些工作，其實所需增撥的資源會較由私家醫生來做更昂貴。我舉一個例子，現時醫管局提供的專科門診服務每次平均成本是840元，所以醫管局現時也正在想法子以一個較便宜的價錢，把這些工作外判予私家醫生，因為不知是甚麼原因，私家醫生總可以以更合乎成本效益、更便宜的價錢，提供相同的服務。所以，如果真的要有所謂新動作，其實也不一定要由醫管局來做。

第二方面，剛才有些同事也說過，那些司機發生意外其實是有很多原因的，真正因為心臟病或某些疾病而導致意外的，只是其中一個因素。之前有媒介亦曾報道，有些司機是“索了K”，變得“戇居居”的；有些則因工作時間太長、太睏；有些可能是在跟旁邊的人說話而不留神，所以，其實是有很多原因的。

除了進行身體檢查外，還有沒有一些更好的方法呢？外國有些地方現正試行在車上安裝一些高科技裝置，嘗試偵測駕駛者的專注力，例如偵測他正在看着哪裏，如果他開始不是看着前方的路面，便可能會發出一個警告，如果在警告後司機仍然沒有反應將視線放回前方，可能另有一些裝置會令車輛自動慢慢減速和停車。我們其實是可以研究這些科技的應用。我聽聞外國似乎也未落實施行，而香港能否落實施行呢？大家很多時候覺得香港的科技落後於人，未必有能力作為一個箭頭去發展新的科技，但我覺得情況未必如此，只要大家有這種想法，便可以找“豪哥”——譚偉豪議員——研究一下，看看有沒有這樣的裝置。這樣較要求數以萬計的司機進行身體檢查更為實際，而且即使做了身體檢查，也未必能夠減低意外的發生。

代理主席，我謹此陳辭。

李永達議員：代理主席，關於民主黨就這問題的立場，鄭家富議員最後會作出總結。不過，我想提出數點討論一下。

我聽過數位議員的發言，覺得有些觀點很值得討論。我剛才聽到梁家騮醫生說，如果要進行檢查，是否全部要由醫院管理局(“醫管局”)進行？這點是可以開放討論的，但我覺得梁醫生應該問一問醫管局為何收費這麼昂貴？他應該問醫管局，為何要問我們呢？他是醫生，他應該問：“Sir，為甚麼醫管局的收費全部較私營市場的為高呢？”

當然，民主黨對於在哪裏進行檢查，並無任何定見，我反而覺得一般醫生也應該同意我們的觀點，便是在香港的醫療系統中，醫院服務是非常昂貴的。換言之，如果基層健康做得好，防治性工作做得好，便無須病床，因為每張病床每天的成本約為二三千元，四千.....有人說五千多元，越計越多，約是三千多元。無論從任何角度來看，社會應把更多資源投放在初級，即入院前的primary health care，這樣較入院診治為好。民主黨覺得，政府多花一些錢讓各方面的人，包括職業司機，進行身體檢查，是一個好的方向。

第二，李鳳英議員和李卓人議員提到，這建議是否把責任放到工友身上，其實，我們的想法不是這樣。我們對兩位工會代表提出的意見，基本上並無異議。香港工人的工作時間太長，是否應該有更多規管，以縮短工作時間呢？我記得鄭家富議員曾就最高工時提過很多建議，既然民主黨曾經就這一點進行辯論，我覺得大家無須質疑我們的基礎立場。我們的立場是所有工友均應有限時的工作時間，不應長時間工作，因為這不單影響健康，還影響工作表現，而作為司機的，在這樣的情況下駕駛會影響其他人的安全。

第三，這建議會否把所謂burden，即責任推到工友身上？其實，我們的看法是，司機要知道自己的身體狀況，而知道後又如何處理呢？正如李鳳英議員說，在美國，患有心臟病或糖尿病的工友並非不可以駕駛，他們是可以駕駛的。我們最擔心的是，在香港.....其實不單是司機，最擔心的是市民連自己最基本的身體狀況也不知道。我經常取笑身邊的何俊仁，他是民主黨最高危的人，他身高跟我一樣，是5呎2吋半，但體重比我多20磅，腰圍比我闊10吋，這是機密資料，但我也要說出來。“老兄”，你怎麼可以跟我身高一樣，但比我重20磅、腰圍比我闊10吋，還覺得自己很健康，還說自己是健康的，沒有患上甚麼病的呢？其實，我真的要指出，這些自認為健康的人才是高危人士。我也自覺不算是健康一族，但每星期也會跑步兩三次，午餐只吃蔬菜而不吃其他東西。可是，他經常吃豬扒飯，所以，他怎可說是健康的人呢？

我很同情職業司機的情況，我也有朋友是職業司機，他們往往花5至10分鐘便吃完一個飯盒，尤其我是葵青區的立法會代表，很多貨櫃車

司機對我說，車內總有一個大桶，它有甚麼用途呢？便是作小解之用。在10年前的葵青區，代理主席，你也收過這些投訴，男司機真的會在車內預備一個大桶，當遇到堵車無法忍受時，便遮遮掩掩地在車內小解，這是很慘的。所以，他們由於長時間駕駛，又沒有運動，所吃的飯盒又不健康，腎功能或心肺功能等各方面都有問題。所以，我很希望同事瞭解民主黨的立場，司機一定要知道自已的身體狀況，如果連基本狀況也不知道，便不知道自已要做一些跟進的醫療工作。我們的立場是他們必須知道，但錢從何來？我們希望政府要支付一大部分開支，要分擔絕大多數，令職業司機不會因此而冇負擔。

當然，有些人會問，為何在整個社會裏誰也不幫，只幫這羣職業司機呢？其實，民主黨在醫療方面的發言人是鄭家富，但我也代他多說一遍。我們贊成把資源多投放在基層醫療健康，即所謂primary health care。我不明白香港為何——梁家騷議員現時不在席——被醫生壟斷了，醫院花的錢太多了，就這個問題，我已經談了很多年，香港的醫療經費分配很不平衡，投放在基層健康方面的資源實在太少。如果我們有突破，由於社會原因能夠幫助職業司機——因為他們不單要駕駛，還會對公眾安全產生危險，例如他們是小巴、的士或旅遊巴士司機，他們對公眾有責任問題，亦對其他道路使用者或行人有責任問題——我覺得政府是要研究應否在這方面承擔開支。很可惜，現時沒有負責醫療政策的局長在席，如果政府日後說不單這方面要做，還會撥出更多資源用於其他一般檢查，我們也是支持的。一直以來，我們支持婦女健康中心的工作，認為要做得更多，甚至是撥出更多資源為一般市民進行基層健康檢查，我們亦贊成。所以，我希望勞工界的朋友明白，我們不是要令工友難做，令他們有壓力，或令他們檢查身體後不獲聘用、不能繼續做司機，我們的想法不是這樣的。我們是希望踏出這一步後，政府要承擔這個大責任。

多謝代理主席。

李國麟議員：代理主席，近年發生多宗職業司機在駕駛途中昏厥而導致交通意外的不幸事件，令公眾關注到職業司機的健康，以及當中可能會影響乘客及道路使用者安全的問題。

職業司機的健康與乘客及道路使用者的安全息息相關，現時法例沒有規定職業司機必須通過健康檢查才能領取牌照，只規定70歲以上駕駛人士在續牌時，必須出示由註冊醫生簽發的證明書或體格檢驗報告，證明申請人適宜駕駛及控制所申請牌照的車輛類別。有關規定只依靠司機的自發性，未能有效監察職業司機的健康狀況是否適宜長時間駕駛。

大家也清楚，職業司機其實有需要長時間高度集中精神，應付路面情況，因為稍一不留神便有機會造成交通意外，這是一個很大的風險因素。然而，很無奈的是，本港大部分職業司機為了生計，往往有需要工作十多小時——正如李卓人議員剛才所說，有“特更”、“頭班”、“尾班”等——駕車時間如此長，足以令身心疲累。司機因長期缺乏休息而在精神和健康狀態不佳的情況下駕駛，其實是格外增加了對本身和乘客的風險。

(主席恢復主持會議)

除此之外，大家也知道，職業司機食無定時，又正如李永達議員剛才說，連如廁也要在車上，或根本沒有機會上廁所，這樣會令司機患上各類型“職業病”，例如因為不方便而避免上廁所，所以他們不喝水及經常憋尿，再加上塞車和找不到洗手間，長期便會造成泌尿道疾病。此外，腰酸背痛、消化性潰瘍、呼吸道疾病等均是職業司機常見的疾病，而這些疾病可能會間接影響司機的駕駛安全。

此外，以往有不少調查均指出，很多職業司機因工作而患有便秘、骨痛、視力退化、胃病、肥胖等小毛病，有的甚至患有隱疾，好像梁家騷議員剛才所說，患上高血壓、糖尿病、心臟病等，也未必察覺。

事實上，根據資料顯示，在過去1年來，已經有最少10宗職業司機在駕駛期間昏迷而引致的交通意外。這是因為他們工作時間過長、缺乏休息，工作壓力大，平時又少做運動，以致在駕駛時突然病發，甚至昏迷，釀成交通意外。

為了促進職業司機的健康，定時進行身體檢查是很重要的，一方面可以評估職業司機的健康情況是否適合駕駛，同時亦讓他們及早知道自己身體的毛病，作出警惕，及早治療或預防，使他們在日常生活中作出調節，以減低他們患上其他疾病的風險。

現時，由於法例沒有規定職業司機必須通過健康檢查才能領取牌照，因此，要他們在長時間工作又欠缺休息時間的情況下，自發進行身體檢查，相信是很困難的，而且身體檢查的費用對他們來說可算是一種負擔。因此，我相信，由公營機構或由醫院管理局以現時正在運行的公私營合作模式，為職業司機及有需要人士提供身體檢查，可能是一個比較經濟、合理及安全的方法，促使他們作定期檢查，加強職業司機的健康意識。

此外，我們認為當局亦應研究有關職業司機申請續牌時提交驗身報告、修訂現時10年的牌照年期，以及立法要求職業司機進行定期檢查等建議。雖然有職業司機會擔心有關的檢查報告會影響其生計，甚至失去牌照，但長遠來說，我們認為越早作出檢查，便越能夠預防患上嚴重疾病的機會，所謂防患勝於未然。有關計劃亦可以以鼓勵的方式推行，並非“一刀切”，政府及公營機構更可帶頭優先聘請有健康檢查報告的司機，以鼓勵更多職業司機定期進行身體檢查。

在宣傳及教育方面，我們認為有關當局應加強宣傳職業安全，特別針對職業司機的特性，教育他們保持良好的生活及飲食習慣、進行適量運動，以及宣傳各類職業病的影響及預防方法等，更重要的是提醒職業司機健康體魄對駕駛的重要性。我十分支持運輸署於上年度舉行的“健康測試日”、“至fit安全駕駛大行動”等，既可為職業司機免費檢查身體，又可宣傳安全及健康駕駛的信息。我們認為，有關當局可以繼續擴闊此類型活動的涵蓋範圍，讓更多職業司機受惠，而且除了提供身體檢查外，更可以提供跟進及保健的方法。

我希望透過多管齊下的方法，幫助更多職業司機時刻保持健康體魄及駕駛意識，盡量避免發生交通意外，保障自己及市民大眾的安全。

最後，主席，我其實想說，今天這項議案究竟是有關司機有責任保障自己的身體健康，還是僱主有責任呢？誰的休息時間較多呢？甚至是否應以公帑補貼職業司機的安全問題？我想，大家沒有爭議的是，如果職業司機能夠取得平衡，加上僱主的協助，例如作息定時、有較佳的工作時間而不用像現時要“追更”、“追班”等，便可以保持健康，這兩方面的配合是重要的。當然，政府在使用公帑時要審慎考慮，為何只資助這類人士，而不資助其他人呢？所以，現時的公私營資助計劃可以是一個重點的考慮。我希望在各方面取得平衡之後，可以令香港的職業司機更健康，從而令乘客也能受惠。

多謝主席。

葉偉明議員：主席，今天所討論的議題是很複雜的，現時只有鄭汝樺局長在席，但我認為這項議題可能還牽涉張建宗局長和周一嶽局長。

鄭家富議員提出這項議題，老實說，我認為在討論時是將會出現兩難的處境的。我們是關注公眾安全的，但從工會的角度來看，則是關注職業司機在這方面的情況，我們亦希望鄭家富議員和其他同事能確實瞭解。

主席，對於今天的議題，有人會說這是“雞和雞蛋”的問題，但我們認為與其要求職業司機進行強制驗身，更治標的方法是……治標不治本，應該是治本的方法，便是怎樣幫助我們的職業司機擁有更健康的工作生活。其實，現時職業司機所面對的問題，與全香港“打工仔女”所面對的問題是相同的，便是因工時過長而帶來的問題。不少“打工仔女”的工時也是很長的，我們看到有些人每天的工時甚至是長達十二三個小時，也有些職業司機是要工作達十四五個小時的。在這麼長的工時下，王國興剛才也表示，我們還怎樣要求他們做運動，以令身體更健康呢？基本上，單是要應付工作壓力和經濟壓力，已經令他們身心夠疲累了。

此外，鄭家富議員建議強制職業司機進行驗身，但須檢驗的項目又是甚麼呢？我們也想問，究竟要驗甚麼呢？如果說要驗出有否並不適宜進行駕駛工作的疾病，其實很多疾病不止影響職業司機，也會影響進行其他工作的人。我們究竟要檢驗多少個項目，又要驗得多深入呢？實際上，不少職業司機也認為當中並沒有一條底線，而這是令他們感到很不安的。

另一項問題是，為甚麼現時的職業司機經常會工作長達十三四個小時呢？原因便是所賺取的薪金並不足夠應付生活所需。他們的薪金較低，必須依靠加班來賺取額外的收入。以的士司機和小巴司機等自僱人士為例，的士每一更的租車費用大約是350元，紅色小巴每天的租車費用大約是1,100元，如果再計算燃油、車輛維修及保養等的支出，在七除八扣後，司機每一天可能只賺取三四百元。這情況對他們的生活是構成很大壓力的，所以不少司機也要每天工作很長的時間。

現時議案還要求他們強制驗身，我剛才便問道究竟要驗甚麼項目，要強制驗身至哪個範圍呢？最重要的是，這些司機要到哪裏驗身，費用又是由誰負責呢？雖然說他們可以到醫院管理局驗身，但他們要輪候多久才可以進行驗身呢？如果說到私家診所驗身，其費用又是否職業司機們可以支付得起？最重要的是，雖然民主黨是說希望他們知道自已的身體狀況，但我相信如果真的要進行驗身，在座很多同事的身體狀況也未必能達標。當司機瞭解到自己的身體狀況後，究竟要怎樣處理？如果他們進行申報，會否連牌照也無法領取？如果連牌照也領取不到，這些司機日後的生活又怎辦？香港的社會保障其實是很低的，是否要我們的職業司機領取綜援呢？再者，如果他們進行申報，保險公司接着又可能會以他們的身體有多種疾病為由，大幅增加其保險供款額。實際上，最終受影響的仍然會是職業司機。

從以上來看，我們認為這會是一項處境兩難的提議。我們並非不關注公眾安全，但現實一點來看，我們現時是沒有對職業司機提供任何保

障的，包括司機的工作時間、工作安全，以致真的有事發生後，我們整個社會上的保障安全體系，又是否真的可以協助這羣職業司機呢？在這些問題仍未有答案前，我們認為輕易地說要強制職業司機進行身體檢查，但連檢驗後的後果會是怎樣亦說不清楚的情況下，此項建議在實行上是會較為困難的。

所以，我們希望運輸署可以再與勞工及福利局進行商討，看看怎樣既能保障職業司機的收入，同時亦能讓他們有一個安全及適當的工作環境，以致他們的身心均可以得到平衡。我們認為當達到這種基本情況，才可考慮其他解決方法，這樣才是正當的做法。

主席，我謹此陳辭。

劉健儀議員：主席，生活壓力及飲食習慣改變，導致患上都市病的人有所增加，慢性疾病如心臟病有年輕化的趨勢。職業司機長時間困在車廂內，缺乏運動，食無定時，飲食不均，到洗手間也諸多掣肘，往往成為患都市病的高危一族。近期接二連三發生數宗職業司機在駕駛時忽然病發而造成交通意外，當中的司機的年齡由21歲至72歲不等，提醒我們應該關注職業司機的健康問題。

現時法例規定司機在申領車牌時，須主動申報可能導致突然昏迷的疾病，但去年44萬宗的申請中，運輸署只收到78人的主動申報，申報率低的原因可能是自信健康沒問題或可能沒有時間驗身，而更多的是恐怕說出來後不獲發車牌而最終飯碗不保。

原議案建議考慮要求職業司機於申請或續領牌照時提交驗身報告，研究立法要求所有職業司機均須進行定期的身體檢查。自由黨認同建議驗身的出發點是好的，但對未有足夠配套及未作出詳細考慮便強制推行並與續牌掛鉤，則有所保留，這涉及數個問題。

先說成效問題，現時法例規定70歲以上駕駛者在續領車牌時須提供醫生證明，惟上月初，一名72歲的小巴司機應可能已有驗身，有了醫生報告，但在駕駛時突然感到暈眩，險釀成交通意外。同樣在上月發生，一名駕駛跨境直通巴士司機，去年11月才通過內地驗身程序，包括心電圖、超聲波檢查等非常詳盡的檢查，但不足半年，於駕駛期間卻昏迷了，證明強制性驗身並不是解決問題的靈丹妙藥。這是一個現實的問題。

第二是驗身成本的問題，對職業司機來說，驗身費由誰負責是焦點之一。坊間一個普通的驗身套餐，動輒要花逾千元，檢查如癲癇症的徵

狀，接受腦部掃描的費用更是可觀。近年經濟不景，職業司機收入大減，如何承擔體檢費是一個實際的問題。當然，如果政府能夠仿效台灣當局的做法，即只收取低至台幣100元(即港幣25元)，為司機在公立醫院或指定醫院提供全面體檢服務，則收費未必是大問題。

第三是為何只針對職業司機呢？司機發病引致交通意外，絕非職業司機獨有的。今年2月，一名患有貧血病的女士在駕車途中暈眩而撞車，所以，無論職業或普通司機，一旦病發造成的交通意外，都同樣可能會帶來嚴重後果，因此只針對職業司機似乎有欠公允。

儘管如此，自由黨仍然支持職業司機定期驗身，因為可提醒司機關注自身健康，而防患於未然是重要的。自由黨在3月初訪問200名年屆35歲的職業司機，結果發現多達76%受訪者認為身體有“小毛病”，包括骨痛、有點肥胖、便秘、視力退化等，但只有21%有定期驗身。因此，自由黨認為政府應投放更多資源，牽頭舉辦推動職業司機注意身體健康的活動，加強對職業司機的健康信息宣傳及公眾教育，鼓勵職業司機注重身體健康，除鼓勵定期驗身外，還應注意日常飲食及多做運動。只有司機能由心而發，主動留意自身健康，明白駕駛人士身體狀況對道路交通安全的重要性，才能有效地減少不必要的交通意外發生，保障乘客及其他道路使用者的安全。

“健康測試日”活動已停辦兩年多，運輸署於去年年底終於再次舉辦同類活動——“至fit安全駕駛大行動”，為期兩個月，其間有6天是“健康測試日”，涵蓋所有商用車司機。司機可在指定時間及地點進行測試，名額非常有限，是次活動只能惠及2 500名職業司機。運輸業界對政府舉辦的健康測試，均認為是一項德政，只是活動過於短暫，曇花一現，亦未能切合職業司機的作息時間，很多想參與的司機因要工作也無法前往。當局所投放的資源有限，杯水車薪，不足以滿足全港多達百萬名持有的士、小巴及貨車等車牌的司機。

為更有效加強職業司機對自身健康狀況的警覺性，運輸業界希望有關檢查計劃是以恆常及具彈性的安排來進行，如果司機可以每年免費——或一如我剛才所說，以只收取25元的費用——往公營醫療部門(醫院或醫療中心)作身體檢查一兩次，在彈性安排下，我相信所有職業司機均會樂意接受。只要不規定他們一定要於某一天的某個時間前往，而讓他們可以自行安排，他們便會很樂意接受這種測試。

既然運輸業界有不同的商會及司機會，政府可藉與這些團體的合作加強滲透力，在不斷的潛移默化下，提高司機的道路交通安全意識，減少不必要的意外發生。

修正案促請僱主確保職業司機應有足夠的休息時間，對於專利巴士，運輸署其實已給予指引。至於其他商用車輛，自由黨認為政府應加強向僱主宣傳，讓他們也能理解充足休息時間對僱員駕駛安全是非常重要的。其實，所有僱主皆絕對不想他們的司機發生任何意外，至於僱員本身，亦有責任確保自己的精神足以應付駕駛工作，才能工作。

主席，我謹此陳辭。

潘佩璆議員：主席，近年發生了數宗職業司機因在駕駛途中出現急症而引致交通意外的事故。雖然這些事故很少發生，但亦引起了大眾對職業司機健康狀況的關注。

根據政府提供的數字，每年平均約有9宗因為司機突發性身體不適而造成的交通意外。相比香港每年數以萬計的交通意外來說，這的確是一個很小的數字。我認為其實更要關注的，是司機的健康狀況與道路安全之間的關係，當中亦包括很多非突發性的事情。當一名司機正駕駛着一輛高速行駛的汽車時，其實是要有極高的集中力的。不論他是否職業司機還是私人駕駛者，亦應有責任確保其個人是處於身心狀態良好的情況下駕駛。除要擁有健康的體魄外，駕駛者亦應確保自己有充足的休息和睡眠時間，並且是在心情相對平和、並非受激烈情緒的影響，亦非受酒精和毒品的影響下駕駛，這樣才可以確保道路交通的安全。

說到身體的疾病，會影響司機駕駛水平的疾病種類其實相當多，亦可以說是遍及人體身心的所有系統。讓我舉一些較常見的例子。會在血液循環系統發生，並影響司機駕駛水平的毛病，包括心肌梗塞，這情況通常是由於冠狀動脈突然完全阻塞，以致心肌壞死，而某些種類的心律失常亦會引致司機突然昏迷。至於腦部疾病，包括各類型的中風、腦組織腫瘤及羊癇症等，會造成影響判斷，以及手眼協調的情況。內分泌系統疾病例如糖尿病，特別是有需要注射胰島腺素的糖尿病病人，他們的血糖可能會因為注射或飲食不協調而產生過低的問題，引致出現暈眩及神智不清等情況。一些精神科的毛病，包括未經治療的狂躁症、嚴重的抑鬱症和精神分裂症等，亦會影響一個人的判斷力和對外界的反應。此外，亦有上年紀的人士所患上的失智症或稱為癡呆症等的疾病。至於睡眠疾病，包括了睡眠窒息症和渴睡症等，亦會令人突然陷入昏睡。

在這些情況下，當有這麼多疾病也是會影響司機的駕駛安全時，問題便是在於以上大多數的疾病，也並不可以從例行性的身體檢查中偵察得到。例如心肌梗塞和中風，當患者發病時當然很容易可以診斷，但在

尚未發病的時候，它們往往是由於血管內部，即動脈血管出現粥樣硬化的情況而產生，而血管硬化是只可以透過特別的造影技術來診斷出；羊癇症要經由腦電圖的診斷來診症；各類型的睡眠疾病，例如睡眠窒息症或是渴睡症，也須從睡眠實驗室中進行觀察及測量過睡眠狀態後，才可以診斷出來；精神病更是要通過詳細的詢問和記錄病歷，再經過小心仔細的精神狀況檢查，才可以診斷得到。如果我們把以上檢驗項目全部納入標準體檢範圍內，這做法又是否可行呢？答案是並不可行的。第一個原因是，這些檢驗的費用皆是相當昂貴的；第二，以上的檢驗亦相當費時，司機將花費很多時間，以及要拿出一筆相當可觀的金錢才可以進行檢查。第三，不少屬於這類型的檢驗其實是有危險性的，例如造影技術是要把藥劑注入人的血管，其間是有可能會引起過敏休克反應。因此，我們認為強迫性的體檢是並不可行的。

事實上，從醫療文獻當中亦沒有 —— 我在今次的討論前其實已準備過，並已很仔細地在電腦上搜尋過有關的醫療文獻 —— 是沒有找到任何證據，足以證明體檢是有助於減少交通意外的發生的。在外國的英語文獻中，並沒有這類記載，亦沒有任何證據，可以證明標準體檢是用作評估一個人是否適合駕駛的有效做法，這些看法，在醫學上是很確定的。

劉健儀議員和其他議員剛才提及最近發生的一宗直通巴士司機意外，在這意外中的司機是很年輕的，而他其實是在數個月前才剛通過了體格檢查。因此，基於以上論證，工聯會反對強制職業司機定期接受體檢。反之，我們是會支持鼓勵司機關注個人健康，以及任何協助推動司機改善個人健康，從而防止病症的活動，當中包括自願性定期體檢。我亦支持政府必須加強這方面的教育，讓司機明白到個人健康狀況和道路安全的關係，能成為負責任的司機。

我謹此陳辭，反對原議案，支持李鳳英議員的修正案。

葉國謙議員：主席，香港電台有一套電視劇集名為“非常平等任務”，內容改編自平等機會委員會(“平機會”)的真實個案。其中有一宗個案是這樣的：一位職業司機在年幼時已發現患有心漏症，他亦在2001年進行了換腎手術。這位司機一直沒有向僱主透露病情，直至有一天他請病假前往醫院覆診，病情因此而曝光。縱使這位司機有醫生證明其病患並不影響其司機工作，但僱主最終也把他解僱了。這位司機向平機會求助，事件終於鬧上法庭。法院判處司機勝訴，認為僱主觸犯了《殘疾歧視條例》，命令僱主賠償98,500元連利息給該名司機，以補償其在情感方面受到的損害及實質的收入損失。

主席，我為何要把這套劇集、這事件拿出來討論呢？其實，這宗個案有兩點值得注意：第一，司機以私隱為理由，沒有向僱主透露病情，因為他害怕失去“飯碗”；第二，僱主以安全為理由，不願意繼續聘用這位患病的司機。事實上，這兩種心態均非常普遍。

鄭家富議員的原議案是要保障職業司機的健康，從而保障乘客及道路使用者的安全，這個出發點是值得肯定的。但是，議案的第三項建議“研究立法要求所有職業司機均須進行定期的身體檢查”，對此，民建聯是極有保留的。原因是強制職業司機進行驗身，將會涉及非常複雜的問題，包括私隱問題以及驗身費用昂貴的問題，因為這些費用並非每位司機都能輕易負擔的。此外，除了專營巴士及專線小巴等司機之外，我們難以從一百七十多萬名商用車輛駕駛執照持有人當中辨別哪些人是職業司機、哪些人是擁有商用車輛駕駛執照但並非投身司機行業的人士。以我為例，我持有的士牌照30年，卻從不曾駕駛過的士。所以，你怎可以辨別呢？這是一個非常大的困難。另一方面，一般市民均可駕駛輕型貨車和電單車，這樣說的話，大家在街上經常看到送pizza的電單車司機又是否屬於職業司機呢？你又怎樣辨別這類司機呢？因此，強制所有職業司機定期接受身體檢查，是有實際困難的。民建聯支持李鳳英議員的修正案，我們認為鼓勵職業司機定期進行身體檢查，比強制執行更務實。

司機整天坐着，飲食又不定時，有時候更可能要連續駕駛數小時而缺乏正常休息，因此越來越多司機患上胃病、頸椎病、肩周炎等職業病。如果職業司機能做到“年年驗身”，那當然是一件好事。運輸署最近舉辦“至fit安全駕駛大行動”活動，為職業司機免費驗身，但名額只有2 500個。政府透過舉辦免費身體檢查活動來提高職業司機的驗身意識，這是值得支持的，但我們認為應大幅增加驗身名額，以提升這方面的宣傳效果。事實上，僱主有責任為僱員驗身，政府應該提供誘因，鼓勵僱主為僱員驗身甚至購買這方面的保險。

另一方面，加強相關的宣傳及公眾教育，使更多職業司機關注自身的健康問題，以建立“有生命才有一切”的價值觀，要珍惜自己的生命，更要珍惜他人的生命。此外，也要透過公眾教育，加深市民對反歧視及平等機會的認識，讓僱主明白不能隨便因為司機患病而把他解僱，這樣，司機擔心因為健康毛病而失去“飯碗”的疑慮便可減少，有助提高司機定期作身體檢查的意願。

基於上述理由，民建聯會支持李鳳英議員的修正案，對原議案投棄權票。我謹此陳辭。

梁耀忠議員：主席，鄭家富議員今天的議案內容是這樣的：“近年發生不少司機在駕車期間身體不適而昏迷的事故，部分事故更釀成交通意外，引致司機、乘客及途人傷亡，令人關注及擔憂職業司機的身體健康狀況；鑒於職業司機健康問題對乘客安全有直接影響，本會促請政府盡快增撥資源，研究及制訂政策，以推動職業司機進行定期身體檢查，保障職業司機的健康及道路使用者的安全，其中包括：(一)研究由公營醫療部門，包括衛生署、醫院管理局等，以及勞工處的工人健康中心，為職業司機提供驗身服務；(二)考慮要求職業司機於申請或續領牌照時提交驗身報告，以證明其健康狀況適合駕駛車輛；(三)研究立法要求所有職業司機均須進行定期的身體檢查，以保障道路安全及司機健康；(四)要求運輸署在相關的活動，包括‘至fit安全駕駛大行動’、‘健康測試日’等，投放更多資源，令活動能涵蓋更多職業司機，健康測試能夠更全面和深入；及(五)加強相關的宣傳及公眾教育，使更多職業司機多關注及瞭解自身的健康狀況。”

主席，我特地讀出全部內容，是因為我想，在座多位同事聽到他的發言後，對於大部分的內容均不會反對的，但最具爭議性的是甚麼呢？我相信會是第二及第三點的內容，因為他說“(二)考慮要求職業司機於申請或續領牌照時提交驗身報告，以證明其健康狀況適合駕駛車輛；”及“(三)研究立法要求所有職業司機均須進行定期的身體檢查，以保障道路安全及司機健康”。

主席，這兩點為何會具爭議性呢？我覺得最重要的，是大家會質疑其可行性。為何我這樣說呢？首先，多位同事也說過，有誰會反對身體健康檢查呢？我相信在座的每位同事，甚至全港每位市民，其實均應定期進行身體健康檢查，讓大家瞭解自己的身體健康，從而作出適當的調節、醫療或調養，這才是對身體健康必須做的工作。我相信大家也認同這是每個行業、每個工種均有需要做，而不僅是職業司機的。事實上，大家還記得的話，我們以前也有同事因身體健康不理想而突然暴斃。健康檢查可以減少這種現象出現，雖然它不是萬應靈丹，但卻能幫助我們預防身體出現不適的狀況，所以大家對此應該是不會反對的。

可是，問題在於現在要提交驗身報告，以證明其健康狀況適合駕駛車輛。有甚麼指標能夠確定司機可否駕駛呢？這才是最大的質疑。究竟應該檢驗哪一個範疇呢？剛才多位同事也提過，特別是對於精神狀況較熟悉的潘佩璆議員，也提出是否要把精神狀態也一併檢驗呢？如果要檢驗，費用怎麼辦呢？指標又是甚麼呢？是否達到某個程度便不可以駕駛呢？這些都是非常複雜和難以處理的問題，但鄭家富議員並沒有在這方面作交代，可能他覺得這並非他要處理的，應交由政府來處理。即使是由政府處理，也真的不是那麼容易就這些準則劃定界線的，這是第一點。

第二，關於立法方面，它最大的問題必然是強行，這對於職業司機的影響會更深遠。大家剛才已說過，如果我們真的要立法強制他們進行身體檢查，會產生很多後果，是否有少許高血壓，便不能駕駛呢？但是，高血壓並不代表一定有問題，只須服藥便行，對嗎？事實上，這是很難能令我們信服和接受的，但它卻影響整個行業。

剛才多位同事已提過，而事實上也是如此，很多職業司機很年輕時已開始從事這行業，他們還可以轉到哪個行業呢？這樣立法有可能會對他們的生計帶來很重大的打擊。況且，令人很難接受的是，基於哪些指標來判定他不能駕駛呢？如果是這樣，是否做其他工作也同樣不可以呢？這裏出現了很嚴重的影響，他會否覺得是公道呢？這也是值得我們考慮的。

當然，支持的人會說，職業司機對公眾會帶來影響。其實，不單是職業司機會對公眾帶來影響，很多行業也會對公眾帶來影響，是否每種行業均要這樣做呢？對於這個問題，也是要回應的。

除此之外，剛才多位同事已提及要考慮費用及時間性等問題。如果要很深入、透徹地檢查身體，收費數百元的身體檢查是不足夠的，普通檢驗血色素、紅血球或白血球，並不足以證明一個人能否駕駛。所以，這些問題並不容易解決。

況且，正如多位同事所說，職業司機發生交通意外不僅在於身體健康有問題，工作勞累的影響才更大。剛才有些同事也曾引述，但我很難找到具體的資料，便是司機因過於疲倦、打瞌睡而導致交通意外的情況是存在的，而且問題也很嚴重。我們有否想過如何立法，不是規管身體檢查，而是立法強制工時呢？這才是重要的，為何我們不考慮這一點呢？事實上，職業司機每天可能須駕駛十二三個小時，而在那麼繁忙的交通情況下，要專注是非常困難的。所以，我反而贊成立法規管工時，外國對職業司機的工作時間有很嚴格的規管，為何我們不討論這個問題呢？

張國柱議員：主席，職業司機的健康安全非常重要。不少職業司機均背負着大量乘客的性命安全，如果駕駛大型車輛，一旦發生意外，更會對其他道路使用者構成巨大威脅。不過，在這個日益令人憂慮的問題上，政府每每以消極的態度面對，令人感到失望。

當然，現時駕駛人士的健康狀況又並非“無皇管”，因為根據《道路交通(駕駛執照)規例》，所有司機如患有癲癇症、高血壓、精神紊亂、

任何導致肌肉不受控制的病或嚴重糖尿病等7種疾病，均須向運輸署申報，在獲得豁免後才可駕駛車輛。

不過，這只是被動的做法，因為始終要靠司機主動申報。如果司機為保“飯碗”而刻意隱瞞，或司機根本不知道自己患有上述提及的隱疾，法例便形同虛設，只能在事後懲罰，未能夠預防意外於未然。再者，現時不少司機在駕駛時昏厥或猝死的個案均與心臟病有關，這是現時法例所未能涵蓋的。

現時，運輸署也有要求巴士公司每年為車長作身體檢查，但這只限於50歲或以上的車長。可是，我認為，為了加強道路安全，政府應鼓勵所有職業司機，每年均要定期進行身體檢查，當中亦應包括自僱人士，這樣才能保障道路使用者的安全。至於身體檢查的項目，亦應包括與心臟病有關的心電圖檢查。

除了身體檢查外，職業司機的工作時間，正如其他同事所說，亦同樣令人關注。在今年農曆新年期間連續發生的兩宗巴士意外，均懷疑與工時過長有關。雖然運輸署現時有指引，要求專營巴士及小巴公司訂立每天最高工時，但這個所謂車長工作時間指引，居然長達14小時，每工作6小時有半小時休息時間，然而，究竟有多少巴士司機知道每工作6小時便可以半小時休息呢？在執行上，我們又是否有監管呢？

這個工時指引可說是“有等於無”，甚至會鼓勵僱主剝削員工。大家試想想，即使是白領一族，在辦公室裏連續工作12小時也會覺得很疲倦，不過，我們還可以在辦公室小睡片刻，也沒有多大影響。可是，如果職業司機駕駛時打瞌睡，稍不留神而導致意外的後果卻可能會很嚴重。

我不知道運輸署以甚麼標準來釐定14小時的工作上限。試問運輸署的官員有否測試過，每天要駕駛14小時是甚麼滋味呢？更何況運輸署有否嚴格監管巴士或小巴公司的人手編制？多年來，有沒有發現違規情況？還是純粹聽取或閱覽他們的報告便了事呢？

相比香港，歐盟的規定便嚴謹得多。他們規定所有職業司機，包括自僱人士，每周駕駛時間不可超過56小時，連續駕駛四個半小時，便要停車休息45分鐘。此外，每星期最少要有連續45小時的休息時間。在歐盟實施有關新法例後，死於車禍的人數確實減少了。

我相信，作為僱主的當然不願意訂立最高工時，因為這樣便無可避免要多聘人手，令成本大增。但是，在這些重要的環節上，經濟效益是

否仍要凌駕於人命之上呢？因此，為職業司機訂立最高工時，實在是宜緊不宜鬆。政府應盡快檢討現時職業司機的最高工時限額，除了現時的指引方式，還要立法規管，才能見效。

主席，我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

湯家驊議員：主席，人始終是自私的，很多時候，社會上要出現一些較諷刺性的事情，要發生一些大家關注及淒慘的悲劇，然後才會關注到某階層人士的苦況。我們今天討論的問題亦以此作為出發點，也因為最近有很多職業司機引起一些令人矚目的交通意外，有多人死傷，然後令社會再次關注職業司機的工作時間和健康狀況。

主席，今天的議題正是討論職業司機身體檢查的問題，但這與他們的工時直接掛鉤，因為漫長的工時，對司機造成很大壓力(無論是心理或體質上的壓力)而令他們的負擔增加。主席，我從外國回來並非很久，令我感到很奇怪的是，一般職業司機所負的責任，特別是對於乘客及道路使用者的責任，遠較一般藍領的工作者為高，但偏偏在這社會裏，職業司機的工作時間，反而遠遠較一般藍領的工作者為高，竟然可高達14小時。

主席，多位同事剛才提到外國的經驗，曾到外國旅遊的香港人或我們同事也記得，在外國乘搭旅遊巴士，每兩小時便一定要休息15至20分鐘，否則，司機或旅行社便可能被吊銷牌照。這些措施並非單單為了司機本身的福利而設，而是照顧到其車上乘客，以至道路使用者的安全。

主席，如果最低工資的法例在本屆有幸得以通過的話，一項重要的相關議題，便是我們怎樣處理標準工時或最高工時的要求。在這方面，職業司機面對的，正正是這些重要問題。主席，立法會交通事務委員會過往曾多次討論，我們也向運輸及房屋局提出過關注，特別是司機的工作時間及薪酬、司機編更及休息的指引，以及司機的健康意識和測試等問題。

主席，局方給予同事的回應，一貫以來，也是制訂有關的指引，透過抽樣調查方式，確保僱主與職業司機之間遵循指引。很可惜，主席，在2010年首3個月，我們看不到交通意外的數字有任何減少，當然，從

這些數字，我們亦無從得知究竟有多少是由職業司機所造成。但是，如果指引能真正發揮效用，一般人便會認為或預期我們的交通意外數字會減少。主席，制訂指引是不切實際的想法，從僱主的角度來看，如果沒有法例監管，他們當然是希望司機工作時間會較長。即使司機本身是老闆或自僱人士，他們也會為了多賺一更工資，而不惜放棄休息時間，甚至以超速來達到多走一轉的意願，這些都是由經濟壓力所造成的。

主席，我覺得要真正面對問題，我們須確保不單有最低工資，亦要有標準工時。主席，要求一位職業司機工作超過10小時，我覺得是非人道及不符合人體心理狀態要求，也是極不負責任的。

至於司機的健康問題，我明白很多同事，特別是鄭家富議員提出希望有較硬性的規定，令司機有機會定時進行身體檢查。最近，當局也推出“至fit安全駕駛大行動”及“健康測試日”等活動，以我所瞭解，也有職業司機告訴我，他們也得以受惠。

但是，主席，問題最終是僱員與僱主之間的矛盾。如果說職業司機有責任定期進行身體檢查，費用由誰付呢？時間由誰付呢？如果僱主說這是職業司機本身的問題，要用自己時間及自費定期進行檢查，這對職業司機的要求是否過於苛刻呢？特別是考慮到司機每小時的工資一般並不太高時，還要額外增加這些經濟負擔，我覺得這對職業司機是極不公平的。

主席，我不是說職業司機不應該進行定期的健康檢查，我是贊同該理念的，但我們首先要弄清楚的是，這項社會責任及經濟負擔，應由誰負起及分擔呢？主席，如果僱主和司機同樣分擔，我覺得也較為合理。可是，如果沒有說明由誰分擔，便強制職業司機進行定期的健康檢查，對他們是極不公平的。我認為社會有責任負起這項經濟的負擔。多謝主席。

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：鄭家富議員，你現在可就李鳳英議員的修正案發言。發言時限是5分鐘。

鄭家富議員：主席，對於修正案和我的原議案，我相信從15位議員剛才的發言，大家也能略知一二，最重要的是，我們究竟是否應該先照顧職業司機的休息時間，而不是強制他們進行身體檢查呢？此外，交通意外及身體檢查有否直接關係呢？李鳳英議員刪除了我原議案中的研究立法要求職業司機均須進行定期的身體檢查，加入了“促請僱主確保職業司機有足夠的休息時間”。

主席，我再次強調，在我考慮這項議案時，為何沒有好像修正案般提出休息時間？便是因為我過去也曾提出這些議案，我甚至有一項私人法案是談及整體“打工仔女”(不止職業司機)的標準工時的。我今天想把範圍縮窄，便是關注職業司機的身體狀況，以及與他們駕駛着“市虎”——汽車——對道路安全所造成的問題。這兩者其實並沒有抵觸，我希望工會的同事明白，如果他們支持我這項議案，日後一旦真的有需要規定職業司機進行身體檢查，然後發覺很多職業司機的身體狀況原來也是不佳——每天工作十多小時，“好人”也會做到“壞”——那麼，全民便會有更大的聲音，要求一些僱主，特別是巴士、“綠van”的僱主要做得好一點，要更關注職業司機的工作時間。

因此，我希望工會的同事……我明白他們代表工人權益，我瞭解他們的心情，但我也希望他們瞭解我這項議案。我並非不關注職業司機的休息時間，絕對不是。正正因為我關注職業司機長時間工作，兼且主席，我相信職業病亦不單是工作時間長所造成的。多位同事剛才發言說很多司機可能也是剛剛驗了身，但每個人也會有毛病。我們現時說的不單是職業病，但如果每個人的毛病……主席，好像你和我在議會裏打瞌睡，這是不會連累很多人的，但如果職業司機有毛病他們自己卻不知道……不單是職業病，不單是因為休息時間不夠，而是他們本身的飲食、習慣或健康可能有問題，那是有很多因素的。

對於兩位醫生剛才的發言，特別是潘佩璆醫生，我是感到有點詫異。主席，如果根據他們的理念，運輸署的“健康測試日”是無須推行的了，主動申報病情也是無必要，因為醫學上並未有文獻證明一名可能有問題的司機的身體狀況與駕駛行為及交通意外有關；那是很難證明的，那麼，不如連運輸署的健康測試也不要做便是了。

可是，很奇怪，同事一直說不足夠，要求政府多做一點、多關注一點，但一旦談到強制立法，他們便喊停，兼且提出很多質疑。在邏輯上，我覺得如果大家認為任何人也瞭解自己的健康，任何工作……我們在轉工時，很多時候也要作身體檢查，提交報告，但自僱的司機卻可能長時期也不用驗身，而且是容許的，那麼，我便希望大家明白，職業司機

跟其他工種是不同的。我明白身體檢查與駕駛行為及道路安全或意外未必有科學依據，但如果你們也認為司機的身體狀況與道路安全有直接關係.....我們祖國亦已經規定司機要驗身、做心電圖等，香港又是否應該循這方面進行研究呢？主席，我再強調，我說的只是研究而已。

運輸及房屋局局長：主席，我多謝各位議員剛才就議題所提出的意見，特別是現時不在席的李永達議員，他剛才在辯論時連黨的機密也說出來了。就議員多方面的意見，我現在作出總體回應。

本港現時的《道路交通(駕駛執照)規例》(“規例”)(第374B章)，對駕駛人士的身體狀況訂定一定的要求。規例規定患有指定疾病或身體傷殘的人士，例如癲癇症及未受控制的糖尿病患者，均不可獲發駕駛執照。運輸署署長亦有權拒絕發出駕駛執照予患有令患者於駕駛時對公眾構成危險的疾病或身體傷殘的人士。此外，年滿70歲或以上的人士在申領或續領駕駛執照時，必須向運輸署遞交一份由註冊醫生填寫及簽署的體格檢驗報告表格，以證明申請人的健康狀況適宜駕駛，而有關駕駛執照的有效期亦比正常的為短。

對駕駛人士體格要求的規管，主要是依賴駕駛人士作出誠實申報。規例要求申請人於申領或續領駕駛執照時，須向運輸署署長誠實申報其身體狀況。駕駛人士如果於領取駕駛執照後，才發現患有上述的疾病或身體傷殘，亦必須隨即以書面通知運輸署署長。故意作出不實申報屬違法行為，無論是否駕駛商用車，駕駛人士均有責任因應自己的實際情況，透過健康檢查來瞭解自己的身體狀況。

事實上，參考過去數年的資料，涉及商用車司機身體健康問題的交通意外只佔所有交通意外的極少數。於2005年至2009年期間，每年平均只有8.2宗涉及商用車司機懷疑在駕駛時突然病發而導致的交通意外，佔每年平均約14 800宗交通意外不足千分之一。因此，我們認為現時要求駕駛人士就其身體狀況向運輸署作出誠實申報的做法，應可在保障道路安全及為市民提供便利的服務之間，取得平衡。

另一方面，我們亦理解社會特別關注商用車司機的健康問題。一些主要的公共交通營運者現時均有要求其車長定期接受體格檢查。例如，各專營巴士公司均要求新車長在獲聘前通過體格檢查，以及規定50歲以上的車長每年均須接受體格檢查。港鐵亦要求新車長在獲聘前通過體格檢查及規定所有車長須定期接受體格檢查，並規定45歲以上的車長每年均須接受體格檢查等。運輸署會繼續從宣傳和教育方面入手，並透過與

業界的會議，鼓勵商用車司機定期檢查身體及加強他們對身體狀況的警覺性，以確保駕駛安全。

原議案提出由衛生署、醫院管理局(“醫管局”)及勞工處等部門為商用車司機提供驗身服務。從醫學角度來看——梁家騮議員現時不在席——我雖然不是醫療專業，但我亦明白，正如他剛才所說般，健康檢查應按照每人的個別情況，例如病歷、高危因素、個人生活方式及家族史等，由醫生因應個別獨特的情況而向有需要的人士建議進行合適的健康檢查。這些健康檢查應該有明確的目標，並有定義清晰的結果，從而準確和可靠地查出相關的身體變化，以便作出針對性的處理。

例如，醫管局於去年8月推出的“跨專科健康風險評估及跟進護理計劃”，便是特別針對在公營普通科門診接受治理的糖尿病和高血壓患者，為他們提供全面的健康風險評估，以便作出適當的病情控制和護理跟進。此外，衛生署現時亦按不同人口羣組的需要，設立相關的健康服務，針對性地為不同年齡階段的市民提供多元化的健康促進和疾病預防服務，包括家庭健康服務、學生健康服務及長者健康服務等。

原議案建議於勞工處轄下的職業安全健康中心，為商用車司機提供驗身服務。該中心旨在向僱主和僱員推廣職業安全及健康。勞工處的職業健康診所(“健康診所”)則屬專科診所，專門為患有職業病或與工作有關疾病的在職人士提供診斷、治療和輔導服務。健康診所的服務範圍雖然並不包括提供一般性的身體檢查服務，但在職人士如果透過一些身體檢查服務而被懷疑患上職業病或其疾病可能與工作有關，則他們便可到健康診所求診，健康診所的醫生會為他們提供適切的診治和預防職業病及與工作有關的疾病的意見。

原議案亦建議要求商用車司機於申請或續領駕駛執照時提交驗身報告。在考慮有關措施時，我們必須考慮有關調整有可能會對社會及業界運作所帶來的影響。持有有效商用車及輕型貨車駕駛執照的人數現時約為122萬。商用車及輕型貨車駕駛執照持有人的數目遠多於已領牌的相關車輛數目(即約146 000輛)。因此，這些駕駛執照的持有人，當中有相當大部分並非以駕駛為主要職業。舉例來說，全港只有一萬八千多部已領牌的士，但持有有效的士駕駛執照人數卻多達20萬。已領牌的公共小巴約有四千多部，但持有有效公共小巴駕駛執照人數卻超過17萬。如果硬性規定這些人士在申領及續領駕駛執照時出示驗身報告，此舉將對很多並非以駕駛商用車為職業的人士造成影響。

現時的法例除要求申領或續領駕駛執照人士於遞交申請時就身體狀況作出申報外，亦要求駕駛執照持有人一旦發現患有指定的疾病或身體傷殘，便必須馬上向運輸署作出誠實申報。正如我之前所說般，背後的精神是在保障道路安全及為市民提供便利的服務之間，取得平衡。

原議案建議立法要求商用車司機進行定期身體檢查。正如我剛才所提及般，此舉將對很多並非以駕駛商用車為職業，但卻持有相關駕駛執照的人士造成影響。政府認為較可取的做法，是個別人士應因應個人獨特的情況和需要，應醫生的建議進行合適和及時的健康檢查。

我們認同李鳳英議員於修正案中提出的建議，並會透過宣傳及教育，鼓勵駕駛人士按其身體狀況，在諮詢醫生後接受合適的健康檢查，並促使他們理解其身體狀況與道路安全的關係，從而增加他們對相關法例要求、健康檢查，以及於意外病發時緊急情況處理等多方面的認識。同時，商用車司機僱主及業界亦有責任鼓勵司機瞭解自己的身體狀況。我們會通過與業界的定期會議，向業界及有關僱主推廣此信息。

我們理解到社會各界別，包括相關駕駛業界在內，對這項議題的關注。我們會繼續留意現行做法有否改善的空間。與此同時，我們亦要兼顧在保障道路安全及為市民提供便利服務兩者之間，取得平衡。

至於李鳳英議員提出應向司機提供足夠的休息時間，我們覺得這是很重要的，亦留意到有商用車司機曾就其休息時間提出許多意見。就商用車司機的休息時間而言，運輸署已向每天接載總數超過500萬名乘客的專營巴士公司及專線小巴營辦商發出編更指引，以確保司機獲得足夠的休息時間，並會不時按照實際情況作出檢討。

以專營巴士為例，運輸署目前正與專營巴士公司檢討巴士車長的編更安排及工作時間指引，在確保巴士公司能夠維持服務水平的同時，亦兼顧車長休息的需要。為進行是次檢討，運輸署已於2009年年底與專營巴士公司成立工作小組，亦曾於今年4月與巴士車長工會代表會面，就車長的編更及休息時間安排交換意見。運輸署在修訂上述指引時，會參考巴士公司的建議和工會的意見。此外，運輸署會不時按照實際情況，檢視專線小巴司機工作時間的指引，以確保小巴服務安全和有質素。

至於其他的商用車司機，他們很多時候由於多屬於個體戶而並非受聘於任何機構，因此，無論在執行或監管他們的休息時間方面，皆存在一定的困難。然而，運輸署亦有透過與業界的定期會議，鼓勵他們確保司機有足夠的休息時間。

此外，有關的僱主及公共交通工具營辦商亦有責任確保公共交通工具司機的體格符合要求，以提供安全的交通服務。僱主及公共交通工具營辦商如果發現司機在上班時身體不適或精神狀況有異，便不應安排該司機駕駛，並應要求他向醫生求診或作體格檢查。

運輸署會繼續與各個公共交通工具營辦商保持聯繫，以瞭解其僱用的司機的工作情況，並會於有需要時更新指引。運輸署亦會通過與業界的定期會議，繼續向商用車司機傳達於身體情況欠佳下駕駛的危險性。

很多議員均提到我們舉辦的“至fit安全駕駛大行動”及“健康測試日”。我們的目的是透過教育和宣傳活動，來提升商用車司機的安全及健康意識，並鼓勵他們自發留意個人健康。運輸署會參考所得的經驗，考慮在資源容許下，適時舉辦同類型的活動，以繼續提醒商用車司機注意駕駛安全及健康。

運輸署亦會透過其他渠道，例如與業界的定期會議、與道路安全議會合作、安全駕駛講座、電視宣傳短片、刊物、通信、公開活動、網頁和廣播等，繼續向所有職業司機推廣駕駛安全及健康意識，以進一步提升道路安全。對於劉健儀議員剛才提出我們要與不同團體合作，我們歡迎這項建議，亦會與運輸署一起研究。

確保自己於良好的健康狀況下駕駛，屬於每名駕駛人士的責任。任何法規、機制均須得到駕駛人士自覺和誠實地作出的配合。駕駛人士必須明白，於身體狀況欠佳時駕駛，除了危害自身安全外，更會對乘客及行人等構成許多危險。我們重申，駕駛人士必須時刻留意自己的身體狀況，如果感到身體不適或精神狀況有異，便必須暫停駕駛，並向醫生瞭解自己的身體狀況。商用車司機僱主及業界亦有責任鼓勵司機瞭解自己的身體狀況。

就現行的申報機制而言，我們會繼續聽取各方面的意見，並會考慮及參考其他地方的規管及執行方式，以研究如何能更有效地加強對駕駛人士體格狀況申報的要求。

多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：李鳳英議員就鄭家富議員議案動議的修正案，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)

鄭家富議員起立要求記名表決。

主席：鄭家富議員要求記名表決。表決鐘會響3分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

何鍾泰議員、吳靄儀議員、梁劉柔芬議員、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、方剛議員、李國麟議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、詹培忠議員、陳茂波議員、陳健波議員、張國柱議員、葉偉明議員、葉國謙議員及潘佩璆議員贊成。

張文光議員棄權。

地方選區：

李卓人議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、劉江華議員、譚耀宗議員、馮檢基議員、余若薇議員、王國興議員、張學明議員、湯家驊議員、何秀蘭議員、李慧琼議員、陳克勤議員、梁美芬議員、黃國健議員及葉劉淑儀議員贊成。

何俊仁議員、李華明議員、涂謹申議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、李永達議員、甘乃威議員及黃成智議員棄權。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有21人出席，20人贊成，1人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有25人出席，16人贊成，8人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案獲得通過。

主席：鄭家富議員，你現在可以發言答辯，你還有1分36秒。

鄭家富議員：主席，今天有15位議員發言，我剛才在就修正案作出回應時，有個別議員不在席，所以我想在此再強調，我的原議案沒有提出休息時間這個元素，並不表示我不關注職業司機缺乏休息時間這個問題。正正由於職業司機長時間工作，如果有一項很嚴謹的驗身計劃，讓我們知道原來很多職業司機的身體狀況也不太好，便可以此作為基礎，為職業司機爭取更好的休息時間。

對於葉國謙議員提出的個案，我相信如果日後真的推動身體檢查，一定是可以研究究竟有甚麼疾病會令一名職業司機，甚至是普通司機的駕駛行為相應地出現問題的。國內已有這樣的要求，而據我瞭解，其他國家亦陸續開始研究，究竟在人口老化之下，當司機的年齡越來越大、暗病越來越多，而且有年輕化的跡象時，怎樣能令司機，特別是職業司機，加深他們對身體狀況的瞭解，繼而提升道路安全。

主席，我相信今天已進行過很好的辯論，可以作為日後研究的基礎了。多謝。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：由鄭家富議員動議的議案，經李鳳英議員修正後，予以通過。

主席：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)

黃國健議員起立要求記名表決。

主席：黃國健議員要求記名表決。表決鐘會響3分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

何鍾泰議員、吳靄儀議員、梁劉柔芬議員、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、方剛議員、李國麟議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、詹培忠議員、陳茂波議員、陳健波議員、張國柱議員、葉偉明議員、葉國謙議員及潘佩璆議員贊成。

張文光議員棄權。

地方選區：

李卓人議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、劉江華議員、譚耀宗議員、馮檢基議員、余若薇議員、王國興議員、張學明議員、湯家驊議員、何秀蘭議員、李慧琼議員、陳克勤議員、梁美芬議員、黃國健議員及葉劉淑儀議員贊成。

何俊仁議員、李華明議員、涂謹申議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、李永達議員、甘乃威議員及黃成智議員棄權。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有21人出席，20人贊成，1人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有25人出席，16人贊成，8人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布經修正的議案獲得通過。

主席：第二項議案：改善空氣質素。

我現在請甘乃威議員發言及動議他的議案。

改善空氣質素

甘乃威議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

主席，我已是第二年就空氣污染的問題在立法會提出議案辯論。讓我先跟政府算帳。過去一年，香港的污染情況究竟是否已好轉？我翻查去年的紀錄，有一個美國商會表示，大多數受訪者對香港空氣質素感到失望，有51%的受訪者說在招聘專業人士來港時遇上困難。至於今年，情況又如何呢？事有湊巧，昨天我看見《明報》有一則報道，是有關彭博通訊社向全球客戶發出了一條新聞標題：“香港空氣污染情況過去兩季錄得歷來最差紀錄”。世界知名的通訊社向全世界發放了有關香港空氣污染情況的信息，大家可想而知，本港的空氣污染，在過去一年究竟是否有所改善了。

當然，大家都明白，改善空氣質素不能一蹴即就，而是要經過長年累月的工作才可有改善，但我們可以看見路邊監測站的情況，因為我剛才引述的彭博通訊社的資料指出，香港路邊監測站的情況，在過去兩季度的超標時段，較過去11年同期的情況高出五點六倍，即越來越超標。以100作為標準，當到達100時，政府呼籲患有心臟病及呼吸系統毛病的人士避免長時間逗留在交通繁忙的地方。我們有越來越多時間，是政府呼籲市民不要逗留在路邊，這是政府的呼籲，但越來越多指標告訴我們，不要逗留在路邊。

在去年的議案辯論中，我看見多位同事引用了由香港大學教授研發出來的達理指數。根據達理指數，在過去6年，由於空氣污染導致6 899

名居住在香港的人提前死亡，即接近7 000人因為空氣污染而提前死亡，更諷刺的是，4月底有一項報道指出，研發達理指數的香港大學教授賀達理礙於香港的污染情況太差，儘管他退休時原本打算在香港居住，但最後仍抵不住——抵不住是我說的，可能他不是這麼說——要離開香港了。這是非常非常諷刺的。

所以，今天，我再次在立法會提出這項議案辯論。多位同事就如何改善空氣質素提出了一連串建議，立法會其實也討論了許多許多項目，看看可採取甚麼措施，但我今次這項議案最重要的一點是，對於改善空氣質素，政府的政策目標究竟是甚麼？我很希望大家聚焦在如何保障公眾健康，這是改善空氣質素最重要的政策目標。大家可以檢視一下，究竟政府是否已訂立了這個政策目標。

以最近的熱門話題“沙塵暴”為例——今早還是由邱騰華局長出席會議，但現時改由潘潔副局長代替邱騰華局長，我知道邱局長今午不在香港——他指出在出現了“沙塵暴”時，勞工處透過新聞稿忠告在戶外工作的人士，特別是患有心臟病或呼吸系統疾病的人士，如果對其身體狀況是否適宜在戶外工作有疑問，便應徵詢醫生意見，即如果他們抵不住這種天氣，便要詢問醫生。政府的政策究竟是否要保障公眾健康呢？政府的政策只是呼籲公眾徵詢醫生意見，這便是它的政策。

究竟怎樣能夠確保政府的政策是為了保障公眾健康？如果整體政府一天……我經常覺得要處理空氣污染的問題，不是環境局單打獨鬥的工作，但我現時看到的卻是環境局在單打獨鬥，所有部門各自為政。潘潔局長請不要笑，“沙塵暴”是另一個例子。大家且看看，天文台不是由環境局管轄，它是由哪一個政策局掌管的呢？是由商務及經濟發展局掌管。局長今早在回答一項口頭質詢時說，原來在“沙塵暴”抵達香港，即在3月21日晚上，環境保護署（“環保署”）看見天有異樣，但他原來不是立即詢問天文台，而是向環保署查詢，整個政府實際上還在作夢。我自己認為在處理空氣污染問題方面，整個政府的政策不單沒有將保障公眾健康視為首要的政策目標，各部門更是各自為政，在這樣的情況下，香港的空氣質素怎會有改善，局長？

在去年的議案辯論中，民主黨除了指出政策目標外，也向政府提出了一連串建議。去年未有“沙塵暴”，但民主黨……我不敢說自己先知先覺，但我們當時都看見空氣污染情況越來越差，建議政府設立煙霧警示系統，預早通知市民有關空氣污染的情況。

此外，民主黨去年進行了一項調查，訪問了五百多人，當時雖然未有“沙塵暴”，但超過四成人贊成中小學或幼稚園停課，由此可見香港人都很珍惜及希望保障我們的學童。我知道最近有不同的政黨進行了類似調查，陳克勤議員稍後可以談一談，我相信要求停課的支持度會更高。為何我們提出要停課？我其實不單建議停課，還建議長期在戶外工作的人士應停工，這才應該是政府的政策。如果要保障一些弱勢、容易受到空氣污染影響的人士，政府便應主動做一些工作，包括停課或要求長期在戶外工作人士停工。這一點已包括在我的議案中，以便配合我所說的，以保障公眾健康作為重要的目標。

當然，我還提出了其他好幾點，但礙於時間關係，我不打算逐一討論。我想指出，政府所做的工作很多時候是眼高手低，讓我舉出一個例子。政府在財政預算案提出了兩項計劃，其一是成立綠色運輸試驗基金，撥款3億元。我不反對這項計劃，但我覺得它是不到位的，倒不如把那3億元花在環保設施上，日後可將之引進香港。政府的第二項計劃，是資助更換歐盟II期柴油商業車輛。對於這兩項計劃，民主黨也認為是不到位的。

大家都很清楚，要改善空氣污染，有些情況並非香港本身可以做得到的，可能要整個珠三角、整個中國，以至整個地球配合。不過，有一些卻是香港本身可以做到的，便是改善路邊污染源。為何我們的路邊污染指數經常那麼高，無法改善？那便是路邊污染源所致。所以，民主黨經常問局長，為何不盡快更換污染源頭的專營巴士？

在政府就財政預算進行諮詢時，我們已要求財政司司長更換這些巴士。根據資料，香港有四千多輛歐盟前期、歐盟I期、歐盟II期的巴士，如果一次過更換這四千多輛巴士，大概要花費一百三十多億元，大家都知道，這四千多輛巴士不可能在1年內全部更換，如果分3年或5年更換，每年大概涉及30億至50億元。香港是否無法負擔呢？這些巴士每天在路上走，如果更換了它們，對我們會有多大影響呢？

政府花六百多億元興建高鐵，花一百多億元興建西港島線，兩者共需款八百多億元，我們現在討論的只不過是分數年花一百多億元，以更換排污量高的巴士，但政府卻充耳不聞，只是提出一些不到位的更換計劃和試驗基金。我很希望政府未來在改善空氣污染的情況時，能夠聽聽市民的意見，聽聽立法會的意見，對症下藥。

我謹此動議議案。多謝主席。

甘乃威議員動議的議案如下：

“本港空氣質素日趨惡化，嚴重威脅市民健康，而早前‘沙塵暴’來襲，多區空氣污染指數錄得500的‘嚴重’水平，‘沙塵暴’除了揭露了政府當局‘後知後覺’，亦突顯出政府當局的預警機制出現漏洞；不少本地及外國的研究指出，空氣污染的嚴重程度與死亡率有密切的關係；就此，本會要求政府當局將保障公眾健康列為處理空氣污染問題的首要政策目標，並促請政府當局：

- (一) 立即展開檢討是次‘沙塵暴’事件中，政府當局反應遲鈍的問題，並改善預警機制及警示訊號，使市民能夠盡早知悉有關空氣質素的警示訊息；
- (二) 就空氣污染指數達‘極嚴重’及‘嚴重’水平的情況，制訂針對性指引，包括實施停課及長期在外工作的工人停工等措施，以保障學童及弱勢社群如長期病患者、長者、在戶外工作的工人於高污染情況中的健康；
- (三) 在空氣污染嚴重的區域設立‘低排放區’，限制高排放量的重型柴油車輛進入，以改善路面的空氣質素；
- (四) 撥款資助巴士公司，提早淘汰及更換高排放量的專營巴士，如歐盟二期或以下的型號，以改善路邊空氣質素；
- (五) 採納世界衛生組織空氣質素指引中最嚴格的標準，作為香港的空氣質素指標，並承諾於將來定期檢討空氣質素指標；
- (六) 改善‘更換歐盟前期及歐盟一期柴油商業車輛為新商業車輛資助計劃’及今年財政預算案中提及更換歐盟二期柴油商業車輛的計劃，包括容許只註銷舊車的車主獲計劃的資助等；及
- (七) 加強與廣東省合作及協調改善空氣質素，包括改善雙方的通報及預警機制。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：甘乃威議員動議的議案，予以通過。

主席：余若薇議員及何秀蘭議員會就這項議案動議修正案，而陳克勤議員準備就何秀蘭議員的修正案動議修正案。本會現在就議案及修正案進行合併辯論。

我會先請準備動議修正案的議員依次序發言；但在現階段不可動議修正案。

余若薇議員：主席，我有一次出席一個英文台節目“Newsline”的訪問時，主持人問我立法會是否經常只懂辯論普選、政改，卻不關注空氣污染。我說這真的是很冤枉，因為如果我要由立法會辯論改善空氣質素的歷史談起，我想10分鐘的發言時間並不足夠，因為單是說出過往的辯論議題和內容便要花上10分鐘了。正如甘乃威剛才所說，他本人已是第二次在這議會內提出相關的辯論，也不要說以往陸恭蕙時代，即甘乃威尚未當選議員的時候，而我當時亦提出了很多有關空氣質素的議案辯論。主席，問題是很多時候，即使議員說到口水也乾了，政府在這方面卻沒有絲毫可以看得到的實質進展。

主席，在今早討論“沙塵暴”的問題時，何秀蘭說污染指數超標其實不止500，只是量度儀器的上限是500而已。所以，即使指數超過500甚至到達1 000，我們亦無從得知。

主席，我想指出，除了污染指數超標不止500之外，我們現時的空氣質素指標是建基於一些在二十多年前訂下的空氣質素objectives。因此，現時的指標根本已經過時，這是一個問題。

還有一個問題，便是現時的空氣質素指標是滯後的，因為它所反映的是過往平均8小時或24小時的情況。因此，在“沙塵暴”來襲時，我們看到空氣監測站的指數其實並不是很嚴重，因為如果只看平均數的話，根本看不到當時的嚴重性。主席，這歸根究柢牽涉一個很關鍵的問題，便是究竟政府何時會提交一個更新的空氣質素指標或目標與我們討論。政府其實已經完成有關的諮詢工作，所以每次環境事務委員會舉行會議，我也會追問副局長，但她總是不肯告訴我們有關的時間表。每次追問她時，比脫牙還要痛苦，因為她怎也不肯披露何時，只是說很快會有。主席，我不知道副局長稍後回應時，會否告訴我們何時向立法會提交有關空氣質素的諮詢結果以供討論。

主席，對於甘乃威議員這次提出的原議案，當中不少內容我也是同意的。我提出了若干修正，純粹作為補充，特別是啟德的區域供冷系統所帶出的一些問題，以及城市規劃其實與我們的空氣質素息息相關。

主席，政府經常告訴我們，特別是公眾席上的同學們，空氣污染情況其實已有改善。它更會提供一些指數證明真的是有所改善，並指它做了不少工夫才得以改善。甘乃威剛才也引用了這些數字，只要我們看看超標的指數，即超過100，我剛才已說過100是不能接受的水平，因為這套指標已經過時。然而，即使按照政府的標準100，去年空氣污染指數超標的日數也有109天，是一年之內有109天，即有三成日子是超標的。至於去年第四季空氣污染指數超過100的日數，則是23.8%，與1999年第四季的3.6%比較，可以看到其實真的是越來越差。大家根本不必為數字而爭辯，只須走到街上並望向對岸，根本甚麼也看不見，這只是一個很簡單的道理而已。

很多同事也提到3月22日的“沙塵暴”，當時在11個一般空氣監測站中，有7個的指數超過500，但超出500多少卻不得而知，因為已經“爆燈”。維持的時間由4小時至17小時不等，其間有128名市民須入院治理，並有一千九百多名長者按鐘求助。由此可見，這些均與我們的健康互有關連。甘乃威剛才發言時提到的賀達理教授，確是因空氣污染問題而在退休後返回英國，不再留在香港。我在上星期也有出席其farewell lecture，即他臨別前的最後一次講課。這其實是很可惜，也很諷刺的。

主席，我們從剛於上周五發表的“珠江三角洲空氣質素報告”看到，香港的空氣質素整體上未有改善，而臭氧及二氧化氮的濃度更分別上升了17%及11%，抵銷了其他污染物的減排成果。最令人感到遺憾的是——我相信部分污染物減排的主要原因，是珠三角地區的電廠加裝了脫硫裝置，以及廣東省把車輛的排放標準提升至國三級，即等於我們的歐盟III期——雖然內地方面已有進展，但香港的路邊空氣污染情況卻沒有改善。根據運輸署的資料，今年2月，登記的私家車總量是431 842輛，較2009年2月的421 391輛增加了10 451輛，而過海隧道的總行車量亦按年增加2.8%。由此可見，這便是污染物不斷增加的其中一個原因。

此外，我們看到政府撥出了32億元——這已是3年前的事——用以更換柴油車。主席，政府當時告訴我們有74 000輛，但不知為何其後的數字卻有異——政府的數字經常不停在變——最終只有14 000輛參加這項計劃。現已推出第二輪計劃，目的是要淘汰歐盟II期車輛，但這項計劃普遍不被看好。

談到專營巴士方面，全港共有1 800輛歐盟前期及歐盟I期的巴士，佔車輛排放的可吸入懸浮粒子的6%。可是，在旺角、中環及銅鑼灣等繁忙地區，這些巴士所排放的粒子卻佔40%。按照巴士公司的計劃，到了2013年或2014年便可以淘汰所有歐盟前期及歐盟I期的巴士。另一方

面，歐盟II期及歐盟III期的巴士則有3 924輛，巴士公司表示已安裝過濾器，但這些過濾器根本無法過濾較細的粒子，而這才是影響我們健康的最大問題。

政府最近向環境事務委員會提出一項建議，在巴士安裝催化器(SCR)。可是，巴士公司已表明這是行不通的，因為以巴士的容量根本無法做得到，故此這項計劃也是不可行的。

主席，我在立法會也說了很多次，我們真的應該淘汰那些舊巴士，而且不可以倚靠巴士公司以每17年淘汰一輛巴士的方式來進行，否則可能所有人皆被那些毒氣“熏死”，而那數千輛舊巴士卻仍未被悉數淘汰，這其實會影響每一名街上行人的健康。主席，我們的政府又不是沒有錢。如果我們是由於沒有錢更換巴士而被迫吸入這些毒氣的話，我也無話可說。可是，政府坐擁一萬多億元儲備，卻不肯拿錢出來淘汰那些舊巴士，我覺得這簡直是不能接受的。

主席，說回發電方面。政府表示已簽訂有關天然氣的合約，但至今仍是“十劃未有一撇”，完全沒有有關天然氣何時會供應香港的消息。

此外，在區域供冷系統方面，主席，香港其實有很多發展區，例如古洞北、粉嶺北及打鼓嶺，這些地方是否也可以推行呢？我曾向政府提出，為何只在商業設施提供區域供冷系統，而不考慮公屋單位呢？

還有的是，在屏風效應、街谷效應或城市規劃方面，我們建議政府檢討分區計劃大綱圖。可是，政府一直以來的步伐都很慢，現時仍有30份尚待處理。因此，主席，如果政府一直不作改善，我們的空氣質素亦難以有進步。

何秀蘭議員：主席，空氣不論是污染也好，清新也好，皆是人人有份的，而我們想得到清新的空氣亦是有代價的。在剛公布的財政預算案中，我們看到原來財政司司長又錯估了今年的庫房盈餘，與其原先估計相差了259億元。如果把這差額拿來購買新型巴士和進行其他改善空氣污染的措施，其實真的可以立即收效。可是，政府在空氣污染影響公眾健康的問題上，一直也很被動，甚至顯得有點束手無策。例如在3月21日發生“沙塵暴”襲港事件，政府的態度只是等“沙塵暴”來到，再等“沙塵暴”離去，其間只是盡量作出忠告及發放有關消息，卻完全沒有告訴市民應該怎樣保護自己。對於勞動工人，就正如我們今天早上已經討論過，政府更只是給予忠告而非採取積極的保護措施。對於這一點，我們是不能接受的。

面對輕微的空氣污染，我們可以在本土透過更換一些更環保、減少排放廢氣的交通工具，以及環保發電等方法來進行改善。然而，空氣污染確實不單是香港的問題，這必定是一個跨區的問題，尤其是在面對“沙塵暴”等嚴重情況時，我們必須與內地及周邊地區進行緊密溝通，建立通報制度，以便可以即時告訴香港市民將會有甚麼嚴重情況發生，這樣大家便可以馬上採取一些防護措施。可是，從局長今天早上的主體答覆看到，事情原來很離奇，首先發現空氣有異樣的，原來是環境保護署（“環保署”），它是透過那些已經“殺到埋身”，即已經到達香港而影響空氣質素的懸浮粒子數目，才知道情況有異，然後再向天文台查詢。但是，很有趣的是，大家看回天文台台長的網頁，他說其實早已知道該兩天的能見度會很低，但是否真的有“沙塵暴”，或在空氣中是否真的有這麼多懸浮粒子，便難以作出預測。大家可見這兩個部門之間是完全脫節的。

我們希望政府可以經一事長一智，局長在今天早上的答覆中提到，環保署現在會與內地對口單位時刻保持溝通，查看當地的空氣污染程度、空氣中的懸浮粒子數量等，繼而與天文台互相配合。然而，當中其實遺漏了一件事，便是區內的氣象監測系統，還有最重要的是，即使我們擁有科技，其實也只是在儀器和通信設備方面的幫助，但在進行決策、歸納和分析這些數據的問題上，尤其是應該由哪個部門牽頭，負起發出第一個預警的責任，便不是機器的問題，而是關乎人的腦袋的問題了。如果在這些嚴重的事情上，管治階層仍然互相推卸責任，而非盡快釐清程序，決定應該由哪個本土部門負起發出首個預警的責任，即使我們擁有多少先進儀器和電腦，也是無法幫助當局在第一時間告訴香港市民，我們將會受到嚴重的空氣污染吹襲。

第二，我們現時的預警系統確實是有不足的。首先，我們的空氣污染指數是在1978年訂下，它是根據每一立方米有多少微克的廢氣或懸浮粒子來計算的。當空氣污染指數達至500時，便等於每一立方米的空氣有600微克懸浮粒子。可是，我們只知道當天的空氣污染指數超過500。我很希望助理署長待會可以轉告副局長，我請她告訴我們，其實當天11個空氣監測站，監測到每一立方米究竟有多少微克的懸浮粒子？當然，空氣污染指數會計及其他廢氣，但我們亦看到在“沙塵暴”襲港後數天，醫院管理局（“醫管局”）的余醫生是這樣說的：因為這些懸浮粒子的面積相當細小，所以可以被直接吸進肺的底部，會對人體造成直接而嚴重的損害。對於長期在戶外進行劇烈運動的人來說，是會對身體造成損害的，而他又加了一句，說即使對於沒有病痛的人，今天的“沙塵暴”也並非沒有影響的，即使是沒有心臟病、慢性呼吸道疾病的人，如果吸入了太多可以直接到達肺部的懸浮粒子，也會直接影響健康。既然情況如此，當局便應該在空氣污染指數方面，尤其是關於懸浮粒子的情況，作

出檢討，因為我們已經歷過一次“沙塵暴”，而“沙塵暴”將來可能會再發生——雖然我們不希望這樣，但也不可以排除這個可能性——所以，當局有需要根據“沙塵暴”襲港後的情況，對空氣污染指標再進行檢討，否則當指數再次達到500“爆燈”的時候，市民對於該次空氣污染情況的危險性究竟有多大，仍會是無知無覺的。

另一個問題便是輻射。中國以往曾在內蒙地區進行核爆試驗。根據新聞報道，“沙塵暴”會把內蒙的微粒子和懸浮粒子由風帶動，擴散開去，在2002年3月便曾經吹襲到韓國和日本。日本一所科學研究中心曾在2007年5月發表一篇報告，而中國科學院的人員亦有一起參與相關研究的。報告顯示，在2002年吹襲日本的“沙塵暴”的懸浮粒子帶有輻射，會對人體構成影響。今年3月，在“沙塵暴”吹襲的時候，我們看到街上很多車主在為車輛抹塵，其實，當局在看過這些報告，或從其他渠道取得這些科學資訊後，究竟有否化驗過這些懸浮粒子的輻射含量有多少呢？這些資料其實是應該放入我們的預警系統的。

此外，便是關於保護勞工的措施。主席，我們今天早上只可以提出一項補充質詢和一項跟進質詢，而且當中還有一些我們提問了但局長沒有回答的問題。所以，我相信接下來很多勞工界的議員也會就這項議案暢所欲言。政府對勞工的保護確實是不足的，經過了一次“沙塵暴”的吹襲，當局日後的預警措施，以及對市民的保障措施，基本上從局長今天早上的答覆來看，與以往並無分別，只是限於提出忠告及發放資料、建議市民減少留在戶外的時間，但對於一些須進行體力勞動的工人，例如在戶外操作重型機器進行掘路或其他大型工程的工人，他們便是工作量很大的那羣人，便是醫管局的余醫生所指，長期在戶外逗留並要進行大量體力勞動工作的人，他們的健康會直接受到損害。為何我們不可以採取與颱風警報相類的做法，制訂有效措施，例如在香港出現某程度的空氣污染時，便禁止戶外活動，讓這羣勞工可以得到足夠保障呢？如果我們只是把主動權交給勞工，對不起，現時勞工面對的最大威脅，不是肺部吸入多少塵埃，而是明天還有沒有工作，他們又怎會有膽量請假呢？他們惟有“搏命死頂”。所以，如果不是由政府聯同勞工處一起實施跨部門的行政措施，甚至立法實施，勞工是不會得到應有的保障的。

另一個問題，便是本地汽車的廢氣減排。雖然我們有一個綠色基金，但我們亦看到，當局在排放廢氣車輛的牌費之上，仍在採用過時的標準。我們應該考慮根據車輛的環保表現而非汽缸容量來徵收牌費，而且也不應因為車主使用石油氣車輛便給予優惠，因為現時有很多歐盟IV期甚至歐盟V期的車輛，它們的構造同樣是很環保的。此外，還有電動

車輛的出現。所以，如果我們只是向石油氣車輛的車主提供優惠，汽車業界便很容易出現壟斷情況，這樣不單無助於推動環保，更會損害運輸行業的利益。

多謝主席。

陳克勤議員：主席，我提出修正何秀蘭議員的修正案，加入“盡快落實《粵港合作框架協議》內提及實現優於全國其他地區空氣質素指標”。我支持何秀蘭議員的修正案所提及要求兩地政府逐步提升粵港兩地空氣質素的指標，以達致世界衛生組織(“世衛”)所訂定最終的空氣質素指引目標。我相信大家都希望這一天會出現，但我們也相信，這要經過一段漫長的道路及時間才會實現。其實，我們看到現時粵港兩地已有一個可望而可及的目標，所以我在修正案中加入這點，是希望兩地政府可全力提升空氣質素的指標，達到更容易實現的目的。長遠而言，我希望珠三角區的空氣質素能提升至世衛的最終指標。

主席，正如剛才多位議員所說，改善空氣質素在這個議事堂內已討論過無數次，但為何議員仍然如此熱中於討論這個問題呢？這正好反映香港的空氣質素在近幾年或這10年內並沒有明顯改善，甚至是越來越差。早前香港受到“沙塵暴”吹襲的影響，更能反映現時政府制度上的一些漏洞。

我記得在空氣污染指數“爆燈”那幾天，即“沙塵暴”襲港那幾天，市民在上班或上學時均會帶備口罩。雖然邱騰華局長當天一早便出來會見傳媒解釋事件，呼籲大家放心，但市民大眾並沒有放心，反而更擔心，亦更質疑為何政府不能預早公布“沙塵暴”襲港，早點通知他們，讓他們得知當時的空氣質素是會這麼壞，而且會持續一段時間。

主席，民建聯上月進行了一項調查，發現有八成受訪者擔心在“沙塵暴”當天外出，健康會受到影響；也有七成受訪者對當局今次表現的評價只是“一般”，甚至是“不滿意”。其實我們看到，“沙塵暴”事件凸顯了政府存在“危機意識處理不足”、“預警機制不善”及“應變安排不夠”的三大問題。

近年來，香港要面對氣候變化所帶來的環境問題及空氣質素污染等問題越來越多，但政府當局一直都沒有重視。看看鄰近我們的地方，例如台灣，早在1999年已經設立“沙塵暴”監測站，因為他們計算過，在適當的氣象條件下，內地的“沙塵暴”在24至36小時內已經可以吹到台灣。

反觀香港，是否比台灣更接近祖國？但是，我們有沒有這些設施呢？香港明顯沒有這種危機感。

主席，如果沒有危機感是因為邱局長所說，我們沒有處理這些問題的經驗，那麼，政府的監測機制又是否妥善呢？香港和廣東省近年雖然已加強監察區內的空氣質素，但為何在今次“沙塵暴”事件上，卻完全起不到任何預警作用呢？

在政府內部，現時空氣質素監測是由環保署負責的，而氣象預報則由天文台負責，在監測“沙塵暴”的工作上，兩個部門其實互不相干，亦沒有溝通。我們看到這些污染物的流動和濃度變化，是受風向和降雨量等氣象因素所影響的。因此，主席，民建聯認為在短期之內，兩個部門應該建立共用資訊的平台，分享最新數據，才可彌補現行監測機制的不足。

在完善監測機制後，更重要的是讓市民知道，在空氣質素差的時候會有哪些應變措施，就此我建議以下3點：

第一，現時空氣污染指數最高只是500，但在今次“爆錶”事件後，我們認為有必要調高指數的上限至800，甚至是1 000的“警戒”級別，以應付未來的情況。

第二，市民對空氣污染指數一知半解，基本上只是一堆數字，對他們是沒有意義的，因為他們掌握不到指數的高低對他們的身體及健康有甚麼影響。因此，政府有必要為每個空氣污染指數級別提供一些健康忠告，這樣才有參考價值，讓市民提高警覺。

第三，政府有需要參考颱風及暴雨警告制度，訂出當空氣污染指數到達某一個級別便要停課，在哪些情況下便要停工，或取消舉辦大型公眾活動等，讓市民有清晰及具體的指標可跟從及參考。

主席，要做好上述工作，當然不能單靠環境局一個部門，政府內部應該設立一個應變中心，由環境局牽頭，統籌天文台、教育局和醫院管理局等數個部門，協調所有工作。正所謂“經一事，長一智”，我們希望政府各部門日後在處理突發或嚴重空氣污染事故時，不會再出現“雞手鴨腳”、“倒瀉籬蟹”的情況。

主席，對於原議案及數位議員的修正案，我們民建聯均會投支持票的，亦贊成他們的看法。多謝主席。

主席：何秀蘭議員要求就她剛才發言中提及的數字作出澄清。

何秀蘭議員：多謝主席容許我更正一些資料，空氣質素指標是政府於1987年根據《空氣污染管制條例》所制訂的，並不是我剛才所說的1978年。多謝。

環境局局長：主席，我非常感謝甘乃威議員提出的“改善空氣質素”議案辯論，以及何秀蘭議員、余若薇議員及陳克勤議員所提出的修正案。

特區政府一直非常重視改善本港的空氣質素。清新的空氣與市民的健康息息相關，也是香港維持國際金融和商業中心地位的重要因素。

多年來，香港政府從各方面入手，致力改善香港的空氣質素。在本港方面，政府除了要求發電廠減排之外，還在實際可行的情況下實施最嚴格的新車排放標準和車用燃料標準。政府也鼓勵商界採用更環保的車輛、強制歐盟前期柴油車輛加裝減排裝置，以及使用超低硫柴油，並已採取措施嚴格管制含有揮發性有機化合物的產品。在區域方面，多年來，政府與廣東省合力實施各項減排措施，以改善區域性空氣質素和煙霧問題。

為了進一步改善空氣質素，尤其是路邊空氣質素，我們現正檢討香港的空氣質素指標，並建議一籃子共19項空氣改善措施。我們現正仔細研究去年年底完成的公眾諮詢所收集到的意見。同時，我們正與廣東省研究粵港兩地在2010年以後共同減排的方案。我們預期，隨着更多減排措施落實，本港的空氣質素會進一步改善。

甘議員和其他議員均十分關注在今年3月下旬，香港受到華北“沙塵暴”影響而出現的沙塵天氣及空氣污染水平甚高的情況，以及政府各部門的應對措施。今早，我在回應何秀蘭議員及各位議員的質詢時已指出，我們一直也有緊密監察本港和珠江三角洲地區空氣質素監察網絡的數據變化。當我們察覺到本港的粒子濃度有上升趨勢時，便會即時與天文台聯絡，詳細分析當時本地及周邊地區的氣象及相關資料。正如以往很多環保政策一樣，在這一次事件的應對中，我們也協調了各部門的應對工作，並已及時向公眾發布相關信息。

我們同意，無論是由沙塵天氣抑或其他原因所引起的高污染情況，政府均應盡快通知市民和提供清晰的指引，以便市民能及早採取適當的

預防措施。正如我們今早向議員提及，政府已經審視今次事件，積極採取了改善措施，完善目前的空氣污染預警機制，以便能更有效地向市民通報信息。

我知道議員在改善空氣質素方面有不少好的意見。因此，我樂意在聽取各位議員的發言後，在總結發言中一併回應大家的意見，闡述我們在改善空氣質素方面的策略和措施。

多謝主席。

王國興議員：我是準備了發言稿的，但聽罷局長今早的回應後，我便放下我的發言稿。就局長的答覆，我有10項問題想提出，我現在盡量利用這7分鐘說明，希望局長稍後回應。

這10項問題主要分3方面。第一，是關於政府應對“沙塵暴”的態度。第一項問題，是關於主體答覆第二段的內容。既然2001年錄得的最高空氣污染指數是109，而這次卻超過500，增加了五倍，為何在這10年內沒有就這些問題研究有否對應措施和預案呢？這是第一項問題，為甚麼？

第二項問題，關於主體答覆第三段，天文台為何不就空氣粒子濃度進行監察？為何要環保署聯絡？要由你們聯絡他們，為甚麼？

第三項問題，如果環保署不聯絡天文台，天文台是否不用進行空氣粒子濃度監察呢？我必須快速地提出我的問題。

第四項問題，既然“沙塵暴”的影響這麼大，就之前10年的變化，為何政府不統一和合併資源來應付？如果能夠合併資源，統一地工作，便可令部門資源發揮協同效應的作用。因為現在環保署和天文台隸屬不同政策局，各有各的上司，各自的工作有各自的先後次序，以及不同的資源配置，為何不及早做好這些工作？

第五項問題，根據當局主體答覆的第五段，環境局負責統籌信息通報和應變措施(這裏寫得很清楚的)。我想問，哪一個部門負責監控信息？環境局只負責統籌，哪一個部門負責監控呢？在接下來的答覆又指出，天文台在很多政府部門中只排列第五位，比衛生署、環保署、教育局和食物及衛生局還要低。天文台的作用是否得不到環境局的重視？因為它並非直接隸屬你們的部門，是否這樣呢？這是第五項問題。

第六項問題，根據主體答覆第五段的第一點：“環保署和天文台當天聯手分析……”。當局日後又是否繼續以聯手的方法來應對呢？這個聯手的“聯”是怎樣的呢？這做法又能否第一時間起預警的作用？

第七項問題，究竟環保署內有否專責部門處理空氣粒子濃度？有多少人負責處理？是否像天文台般24小時當值和進行監察？這是第七項問題。

以上7項問題是關於第一方面。第二方面我要問的是，根據局長主體答覆的第四段指出，環境局在22日發報新聞稿。大家也知道，對於新聞稿的內容，新聞界是否採用和它所佔的比重，是由新聞界自主的。政府為何不就“沙塵暴”發出一個很清楚的警告信息，清清楚楚的，一如天文台預報酷熱天氣和颱風警告一樣，為甚麼不可以這樣做呢？如果有清楚的信息，全港市民便知道了。以新聞稿來代替預警，是否可行呢？

再者，當局發出的新聞稿，並非如颱風信號和酷熱天氣警告般分級數，亦沒有說明“沙塵暴”距離香港有多遠，何時將會襲擊香港。因此，新聞稿是否專業呢？這是第二方面，是關於信息的問題。當局會否檢討、總結、汲取教訓，以及推出一套新措施呢？當局是完全沒有交代的。

最後，我提出第三方面的問題——現在尚餘一分多鐘的時間——在局長主體答覆第五段的最後一點，“勞工處也透過該新聞稿忠告戶外工作的人士”。我真的有“何不食肉糜”的感覺，戶外工作人士怎樣可以即時徵詢醫生的意見呢？怎會得到醫生的忠告，然後通知僱主呢？這些全都是他們在寫字間內想出來的，完全不理民情。雖然局長今早表示，他作為上司，也會諒解和支持下屬，但我想問，政府的責任是否應該起帶頭作用呢？此外，在內地亦有很多規範，為何當局沒有參考呢？如果局長最後表示，他也曾向醫生徵詢過意見，醫生說佩戴口罩也沒有甚麼作用，那又何必做這麼多工夫呢？又何必發出這篇新聞稿呢？其實，這樣的邏輯令我們更恐慌。政府對於“沙塵暴”襲港也不知如何應對，只提出一些理想化卻做不到的措施。

因此，我提出上述3方面的10項問題，希望局長稍後作出回應。如果他今天不能答覆，也希望日後能提交文件，供事務委員會討論。

多謝主席。

林健鋒議員：主席，最近有一則新聞令人感到很無奈，便是香港大學公共衛生學院社會醫學系講座教授賀達理(Anthony HEDLEY)在香港居住

了22年，專注研究本港的空氣質素，但他在本月退休後決定離開香港，遷居到馬恩島，因為本港空氣污染實在太嚴重。為健康着想，他惟有離開香港這個家。

賀達理教授臨別在即，仍然愛之深、責之切地指出本港改善空氣質素的行動實在太緩慢，已經到了危害環境和公眾健康的地步，而政府所做的工作亦不足夠。他創立的達理指數每秒也在跳動，提醒香港人空氣污染對健康的威脅。

主席，我相信沒有人會否認本港的空氣質素真的很差，單是在早前“沙塵暴”吹襲時，正如剛才數位同事所說，本港的空氣污染指數竟然高達500的“爆燈”水平。至於實際的指數有多高，我們根本不知道。是800還是1 000，我們根本無法量度。這正好顯示政府在預警機制和預防監控措施等方面，均極有需要作出改善。

主席，粵港兩地在2002年同意以1997年為參照基準，在2010年或以前削減區內4種主要空氣污染物，而我過往亦曾多次提出，但至今仍未達標，新指標也是未見蹤影。上星期，香港環境保護署與廣東省環境保護廳共同發布《粵港珠江三角洲區域空氣監控網絡在2009年四大主要空氣污染物的監測結果報告》。報告顯示臭氧量不斷上升，2009年較2006年增加了17%，情況不得不令人感到憂慮。

“粵港合作框架協議”上月在北京簽訂，當中明確訂出了一些具體政策，包括兩地要共同研究2011年至2020年珠三角地區空氣污染物的總量減排目標及方案，擴大清潔生產伙伴計劃，以及率先在香港、廣州和深圳等大珠三角主要城市引入電動車。

粵港聯手制訂應對改善空氣的措施是刻不容緩的，我促請當局盡快制訂框架協議內政策的具體執行方案，不要再推說要用更多時間研究和再三考慮。須知道，“沙塵暴”、火山灰、微粒和黑煙是不會等3年又3年的才吹到香港，政府一定要切實執行一系列方案，否則，真的不知道大家是否要一起遷往火星居住了。

主席，事實上，工商界很多有心人時刻也在搜羅改善空氣質素的方法。在今年年初，經濟動力曾瞭解歐洲多個地方在巴士安裝的選擇性催化還原器，而香港的工商界亦有進行研究，知道它可有效減少氮氧化物的排放量。我們於是去信財政司司長，希望當局可以進行研究。其後，當局接納我們的意見，現正與香港的巴士公司商討在歐盟II期和III期的巴士安裝，以便進行實地試驗。余若薇議員剛才說，有巴士公司認為安

裝選擇催化還原器的方法行不通，但這並不是完全準確的。巴士公司表示現正研究安裝選擇性催化還原器，而由於它們的巴士是來自歐洲的，故此亦認為這項計劃可行，只有一間巴士公司表示其巴士的機器倉未必有足夠空間安裝這些催化還原器，但可以作出改動，它也認為催化還原器是有用的。政府亦向我們承諾在試驗成功後，會鼓勵營辦商把完成加裝工程的巴士調派到繁忙道路行駛，以改善路邊空氣質素。我很希望當局可以積極推展這項計劃，除了在巴士進行試驗外，亦可擴展至屋邨巴士和旅遊巴士等大型車輛，以便進一步減少路邊空氣污染物。這方法比動輒更換整輛巴士更省錢和環保，亦可減輕堆填區的壓力。

對於財政預算案提出的3億元綠色運輸試驗基金，經濟動力是支持的。我認為當局在訂定基金的涵蓋項目時，宜鬆不宜緊，務求吸引本港以至世界各地不同的技術，大家集思廣益，鼓勵業界研發更多不同的綠色技術。

主席，其實不單是賀達理教授，一些喜歡香港的外國投資者往往也因香港空氣差劣而無奈地改變投資決定，因為沒有人會願意為賺錢而犧牲健康，更不會有人想“有錢無命享”。香港總商會多年來一直向政府發出一個警示，便是不改善空氣質素，便一定會影響營商環境，嚇怕外資。我希望當局可以設身處地為大家設想，從速制訂具體執行方案。

主席，我謹此陳辭。

李國麟議員：主席，空氣污染已令香港成為國際“知名”城市，而當然，“知名”一詞須加上引號。儘管已展開藍天行動，卻仍未能紓緩本港空氣污染的情況。

污染的空气無處可避，我們無時無刻也受到威脅。縱使空氣污染所帶來的影響未必即時可以反映，但久而久之，卻會對市民的健康及本港的經濟造成嚴重和深遠的影響。

也許有人認為，空氣污染最多只會造成呼吸困難或容易引起哮喘病，但空氣污染物其實對呼吸系統、肺功能、心臟、循環系統甚至細胞和身體機能，均有極大影響。有研究指出，空氣污染已令香港市民每年須付出13億元至20億元的代價，其中包括醫療開支和因病而損失的生產值，而每年由空氣污染所引致提早死亡的人數亦高達1 600人，更令求診人數額外增加700萬人次。當然，沒有醫生可以直接指出死亡原因是空氣污染，但空氣污染帶來慢性毒害，卻是不爭的事實。

空氣污染亦削弱了本港經濟的競爭力，在一項駐外員工最宜居住的調查中，新加坡排名第一位，香港只排名第八位，遠遠落後於我們的主要競爭對手新加坡。不少受訪人士指出，香港甚麼都好，只是空氣欠佳，極度污染。此外，空氣污染亦嚇怕了很多海外人士，正如剛才也有同事指出，香港的空氣專家Prof HEDLEY因受不了香港污染的空氣，在退休後便會離開香港。地球之友曾就香港的旅遊業進行一項調查，在百多名受訪導遊中，接近四成聽過旅客投訴香港的空氣質素非常差劣，而在這些投訴個案中，有4%表示聽過旅客說由於香港空氣差，日後將不會再來。這對香港的旅遊業造成了很大的影響。

2009年，澳洲曾有意向來港旅客發出警告，指香港的空氣質素非常差劣，所以盡可能不要來港，因可能會引起支氣管炎或哮喘病，這令到香港這個旅遊城市之都蒙上了污點。因此，我們覺得政府應加大力度，不要“軟手軟腳”，必須立即採取行動。

現時改善環境的政策，所指的似乎是路邊監測站的情況。它們監測的空氣高度約為3.5米，原意是希望監測一般人在路上所吸入空氣的質素。不過，我想問一個人的身高大約是多少？是否所有人也身高3.5米呢？若否，路邊監測站所監測的空氣，是否一般人在路上所吸入的空氣呢？這成為了一個疑問。

現時全港只有3個路邊監測站，連人流甚高的觀塘亦沒有這類監測站，這是否未能得出較好效果的原因呢？因此，除了要考慮合適的高度外，政府亦要考慮在人流多及空氣污染情況嚴重的地方增設路邊監測站，以提高準確性。

較早前“沙塵暴”襲港，空氣污染指數達到500以上的水平，很多學校對於戶外活動的處理手法都因缺乏相關指引而有所不同，以致對學校造成不少滋擾。我們都知道，由於兒童的呼吸速度較成年人快，故此健康受空氣污染損害的風險也會較高。長遠而言，處於肺部成長階段的兒童受空氣污染的影響，遠較成年人為大。如果兒童長時間吸入質素欠佳的空氣，長大後的肺活量會相應減少，令他們失去健康和長壽的人生。

香港嬰幼兒發展研究基金會主席周鎮邦醫生指出，美國加州一項調查發現，長期在高污染地區生活的兒童，肺功能較低污染地區兒童低兩成。以一個人能享有80歲壽命計算，周醫生指出，當他們活到64歲時，那些經常吸入嚴重污染的空氣的人會出現嚴重的肺衰竭。事實上，本港的空氣污染情況較加州為嚴重，可想而知，我們的下一代可能提早出現肺衰竭的現象。因此，政府應盡快制訂一套清晰的指引讓學校依循，例

如當達到某嚴重水平時，要求學校停止戶外活動甚至停課。目前，本港約有10%兒童患有哮喘病，較15年前高6%。因此，制訂有關指引將有助減少嚴重污染的空氣對下一代兒童的影響。

此外，政府亦應考慮和落實發展再生能源，因為在發電過程中，再生能源幾乎不會排放污染空氣的相關物質，大大減少對人類健康不利的影響。太陽能、風能和廢物轉化能源等在香港均有一定的潛在能力，只可惜政府現時仍未大力發展。另一方面，政府亦可考慮就再生能源進行跨區合作，例如與廣東省合作風力發電，又或是與再生能源資源豐富的廣東省南澳政府大力發展科技和技術，並引入有效的再生能源以減低排放量。

總括而言，環保政策在香港已非新鮮事，希望政府不要再“軟手軟腳”，而是要加大力度，制訂良好的空氣指標和指引，並引入好的科技，令香港可以真正享受藍天及避免污染的空氣禍延下一代。多謝主席。

梁君彥議員：主席，空氣質素是我和工業界一直非常關心的。我們一直努力盡社會責任，為改善空氣質素出力，不單“靠把口”，而且也實實在在投資於更清潔的生產及引入環保技術。就今天的“改善空氣質素”議案，我會從運輸技術及工業清潔生產兩方面發言。

最近，我們有同事表示，應該一次過花一百數十億元來更換全港數千輛巴士，這其實並不實際，亦是一種浪費。如果要使用公帑來為巴士公司更換數千輛巴士，要市民付錢的話，這是不公平的。現時仍有38 000輛柴油貨車是歐盟I期及前期的，也有6萬輛是歐盟II期及III期的，把它們更換後應怎樣處置呢？公眾席上的同學剛剛離開了，我不希望他們帶走的信息是，更換新的東西便等於環保。

主席，環保應該充分利用科技，是沒必要把全部舊車更換為新車的。我們經濟動力早前已向財政司司長和環境局局長提交了一系列環保技術的建議，其中一項是由政府資助專營巴士改裝引擎。我很高興看到政府今次以動用3億元成立的綠色運輸試驗基金（“試驗基金”）來回應我們的建議。

為巴士的廢氣系統加裝催化器來減排，每個成本大約為10萬元至15萬元，此舉可以把現有歐盟II期及III期巴士的排放量大幅減低至歐盟IV期及V期的排放水平。外國已經有成功的經驗，例如比利時已成功為七百多輛公共巴士引擎加裝SCRT，有效和經濟地減排。

除了改裝巴士，大家應該考慮如何為“搵食車”減排。經濟動力早前聯絡了外國一些提供技術的公司，以及願意提供車輛作測試的業界，大家一起改裝車輛，以研究把歐盟II期及III期的“搵食車”提升至歐盟IV期及V期標準的可行性。萬事俱備，只欠東風。希望政府的試驗基金對“搵食車”開綠燈，容許它們的車主申請早日在香港啟動測試和應用，從而改善空氣質素。

事實上，我出任香港生產力促進局(“促進局”)主席時，曾大力推動跨境環保項目，其中的清潔生產伙伴計劃便為試驗基金提供了良好的示範。

這項計劃協助及鼓勵珠三角的港資工廠採用清潔生產科技，從而達致節能減排，改善區內的空氣質素。這項計劃資助不同種類的示範項目，以聘請顧問進行實地評估、購買環保裝置，以及核證改善的成效、成本和潛在的經濟回報，令廠商更有信心投資在減排技術上。

到目前為止，1,500萬元的資助已帶動企業投資了4,300萬元在差不多600個清潔生產項目上。去年獲頒“粵港清潔生產伙伴標誌”的51家港資企業，合共減少排放了28 000噸二氧化碳和1 200噸VOC(有機化合物)，成效顯著，政府實在應該加大力度支持這項計劃。

我建議政府擴闊促進局與本地銀行業界合作的“綠色融資計劃”，向交通運輸業提供優惠貸款方案，以鼓勵業界投資於更多減排技術，響應試驗基金。我希望政府可以多做一步，為業界投資於減排技術所需的貸款作出特別信貸保證，以證明政府對改善空氣質素的決心。

主席，要香港空氣清新，單是“靠把口”是不行的，而是要每個人也盡心盡力，由自己做起。環保是有代價的，要付出、要投資，這才可以為香港換來清新的空氣。

以我們香港工業總會(“工總”)搬遷寫字樓為例，所有照明系統均使用LED，也鋪設了竹地板，並盡量使用舊有的傢俬及電器。在2004年我擔任工總主席時，已成立了“環保工業分組”，推動“一廠一年一環保”計劃，企業參加這項“壹一壹一壹”計劃後，便要在1年之內落實完成1個環保項目。

工總透過“環保工業分組”舉辦了環保技術研討會、經驗分享工作坊及諮詢顧問服務等，協助企業落實推行環保項目。

主席，粵港兩地在同一天空下，呼吸同一空氣。我們要做好香港境內的減排工作，亦不可忽略跨境合作。我期望政府推出更多鼓勵措施，支持工業界多做清潔生產工作，例如容許企業用於研究、購置環保設備等的投資享有稅務優惠，加快改善空氣質素，讓全港市民能夠呼吸新鮮空氣。

主席，我支持議案和所有修正案。

劉健儀議員：主席，今年3月，國際人力資源機構ECA International的調查指出，由於香港的空氣污染嚴重，已令香港在全球“駐外員工最適宜居住城市”的排行榜上，遠遠落後於排行榜首的新加坡，香港只能屈居第八。近日，研究本港空氣污染的退休香港大學教授賀達理(Anthony HEDLEY)，亦被迫返回老家蘇格蘭“啱吓氣”。假如空氣質素沒有改善，不單會威脅市民的健康，更會成為香港提升整體競爭力的絆腳石。

主席，要改善空氣質素，首要工作是盡快改革過時及落後的空氣污染指數。以3月的“沙塵暴”為例，香港科技大學環境研究所所長陳澤強指出，由於本港收集懸浮粒子的數據是以過去24小時的平均數據來計算，因此，有關指數實在滯後達11小時。換言之，當空氣污染指數錄得500的“爆燈”水平時，市民其實已暴露在高污染的空氣下差不多半天。

空氣污染指數的設立，是要令市民掌握空氣污染的資訊，及早因應污染情況作出防範，如果指數嚴重滯後，其參考作用亦會大減，更遑論可提供預警作用。因此，當局必須盡快作出檢討，包括收集懸浮粒子的每小時數據，以填補系統的盲點。

主席，高污染的舊車及燃煤發電所排放的廢氣，是本地空氣污染的主要源頭，所以如果要改善空氣質素，當局便要針對兩大源頭，對症下藥。

就如何協助運輸業界淘汰舊商用柴油車，正如我在上月的財政預算案辯論中指出，當局原先打算以32億元資助歐盟前期及歐盟I期車主更換新車的計劃以失敗告終，原因是政府只願意出“豉油”(即少於車價一成)，卻要業界出“雞”，以換取價錢昂貴的歐盟IV期新車。在嚴峻的經營環境下，加上更重要的是，歐盟IV期車輛又出現了技術問題，計劃自然對運輸業界失去吸引力。

對於當局只準備把舊的換車計劃“翻叮”，改為資助歐盟II期車主更換新車，以求改善路邊空氣污染情況，我恐怕亦會失敗告終。原因是當

局提供的資助金額，以現時來說，是遠低於歐盟II期車輛現時在二手市場上可獲取的售價，這又怎可吸引車主接受資助，淘汰手上的歐盟II期車輛呢？難道這些車主與錢有仇嗎？

為了真的可以改善路邊空氣質素，我建議當局重推資助歐盟前期及歐盟I期車主換車的資助計劃，利用未用完的27億元，與準備提出的資助歐盟II期車主換車的計劃合併，令所有歐盟II期或之前期數的車主均可受惠，但要提高資助金額，例如以該輛車的剩餘使用車齡來計算資助額，這樣才能增加車主對換車的吸引力，而不是劃一按車輛應課稅值的18%來計算資助額。

此外，計劃亦應容許車主選擇接受補償後離場，即不限定車主須改買另一輛較環保的車輛才可參加計劃，這樣亦可提早淘汰在路上行走的舊車，達致政府要“叮走”這些舊車的目標。當然，當局亦要聯同業界測試歐盟V期柴油車，確保其技術及性能合乎本地使用，以重建業界對換新車的信心。

至於淘汰舊巴士方面，自由黨於2009年9月2日至14日曾進行一項民意調查，結果在1 450名受訪者中，最多受訪者(即578人或39.9%)支持由政府、巴士公司及市民三方共同承擔轉用環保巴士的成本。因此，自由黨贊成向專營巴士公司提供資助，提早淘汰高污染的舊巴士。當然，由於涉及公帑，政府應小心計算資助水平，確保資助金額是合理而不會過高。不過，據我所知，即使政府提供資助，巴士公司亦未必可以在短期內更換超過4 000輛歐盟II期或以下的車輛，因為按現時巴士製造商的生產線，每年只能提供約300輛新巴士，交貨期更長達9個月至12個月。要推行全面提早淘汰舊車的計劃，即使有錢，巴士製造商能否在短期內提供數千輛新車，也的確是一個大問題。政府必須與巴士公司商討如何計算該金額，以及如何解決巴士製造商的生產線問題。

至於電廠減排方面，“粵港合作框架協議”亦已表明“推動清潔能源及可再生能源研發應用”。因此，自由黨希望當局能把握這個契機，參照大亞灣核電廠，粵港清潔能源合作的成功合作模式，利用在區內興建新的核電廠或清潔能源項目，向香港供電，藉以減低本港火力發電所造成的空氣污染。

最後，今天兩項修正案中提出的建議，包括提高換車優惠、逐步提升粵港兩地的空氣質素指標至世衛目標、推廣區域水冷系統及透過城市規劃改善市區空氣流通等，與自由黨過往提出的建議接近，因此，我們會支持。

主席，我謹此陳辭，支持原議案及所有修正案。

李慧琼議員：主席，今天的議題是“改善空氣質素”。今年3月，正如多位同事剛才亦有提及，來自華北地區的“沙塵暴”導致多區空氣污染指數“爆標”，單看今早議員提問的踴躍程度，以至王國興議員剛才提出這麼多問題，便已表明當局未能及時提醒市民“沙塵暴”的來臨。我希望局長稍後能好好回應王議員剛才的提問。

我不重提個別事件了，為了準備發言稿，我進行了資料搜集。前天，彭博通訊社（“彭博”）引述環境保護署（“環保署”）資料，指出過去兩季，路邊監測站錄得“超標”的時段，較11年前大幅增加五點六倍。彭博是一個國際通訊社，我們不能低估這些資料發放後，對香港的國際形象，以至香港一直希望吸引更多人才來港工作的想法所帶來的影響。彭博向所有客戶（包括全球金融機構）發出一則對香港十分不利的新聞，標題是：“香港空氣污染情況 過去兩季錄得歷來最差紀錄”。

香港人想呼吸一口新鮮空氣，也可能越來越難了。其實，過去有很多調查報告亦得出相同的結論，便是空氣污染情況不斷惡化，不單趕走“人才”，亦會趕走“錢財”，更會推高死亡數字。但是，我們從以上舉出的兩個簡單事例中可以看到，政府與各界多年的努力似乎未能達到市民心中的期望。過去，我們曾多次辯論這項議題，政府的回應大都是說要建立良好的空氣質素，不是單靠本港的努力，而是要透過區域合作來處理。無疑，這是可以理解的，因為空氣是流動的，單靠香港竭力解決這個問題，亦未必能完全處理得到，但這似乎成為了官員的藉口。

另一方面，我看到國家會抓緊每一個機會，締造綠色的城市。主席，我們在周五便會出發前往“世博”。“世博”今次的主題是“城市，讓生活更美好”。大家也知道，每逢這些大型項目，國家皆會作出一系列事前的準備工夫。上海把握了舉辦“綠色世博”的機會，為清潔能源引入鼓勵政策和配套支持。結果，全亞洲第一座海上風電場今年在杭州灣正式投產，第一期共有34座風力發電機，估計可為20萬戶家庭提供綠色電力。此外，太陽能發電能力也大大增強，今年會達到7兆瓦至10兆瓦，並會興建最少5座兆瓦級的太陽能電廠。

有人可能會問，香港哪有類似“世博”的機會來推動綠色環保？可是，我對此並不認同。其實，去年年底，大家也記得，香港很努力、很高興地完成了創舉，舉辦了東亞運動會。大會的主題是“綠色、文化、活力東亞運”。不過，如果你隨便問一位香港市民，究竟政府有否藉着這次舉辦東亞運動會的機會，推出一些綠色行動讓全民參與的話，他真的會答不出來。

主席，香港沒有內地城市的行政效率，而內地城市有時所採取的鐵腕手段，香港也未必適用。不過，大項目做不了，“細眉細眼”的項目，香港總應該做出點成績來。

在“世博”之前，上海效法北京奧運，在市內推出免費公共自行車計劃。政府每年動用1,500萬元為市民提供單車服務，鼓勵市民不乘搭巴士，改用單車上下班或接駁地鐵。計劃既有助改善當地的塞車情況，也減少廢氣的排放。因為要應付上下班的人潮，上海市要動用61條巴士線，而這些巴士每天會排放1.5噸二氧化碳。

再看香港，莫說要政府推行免費單車計劃，即使是現時的單車徑也討論了很久，但仍然像斷截禾蟲，並且不一定與公共交通交匯點接駁，所以發揮不到單車作為“零排放”交通工具的作用。

主席，政策有需要因地制宜，所以，我也不是要求政府照抄上海的經驗，只是市民眼見一些“細眉細眼”的環保項目政府也未做出成績，又如何令市民相信它是有決心對抗日益令人擔憂的空氣污染質素呢？

上海能夠做得到，為甚麼香港不能呢？我看關鍵在於官員和整個社會均要有共同的意識，努力把空氣污染列作頭號敵人，甚至是人民公敵，盡一切可能處理空氣污染。

最後，我想說一說環保署監察污染的問題。近年，不少大型基建項目上馬，隨着工程展開，居民很擔心會受到噪音和沙塵影響。其中，沙中線計劃在啟德發展區預留20公頃土地，安置工程期間的沙泥廠和4個廢物回收場。由於工地設在對面馬路，居民十分憂心要長期面對噪音及塵土飛揚的環境。通常問及這些問題，環保署一定會說，沒有問題的，它已按照有關環保的法例要求做足工作云云，向居民大派“定心丸”，但居民實際上是難以作出判斷，亦無法釋除疑慮的。

我促請環保署考慮在全港貼近民居的基建工程地盤附近，加裝污染監察裝置，定期公布這類數據，讓公眾知道實際情況，亦讓工程得到監察，減少市民的疑慮和對抗情緒。

主席，我謹此陳辭。

葉偉明議員：本港的空氣污染情況向來比較嚴重，其實，污染指數長期偏高，部分比較嚴重的地區，例如銅鑼灣及立法會所處的中環，指數達100的“甚高”水平，更是司空見慣。

主席，澳洲曾經發出旅遊警示，提醒國民香港的空氣污染嚴重，可見高度污染的問題，已經直接破壞香港的國際形象。雖然特區政府去年就空氣質素指標的檢討諮詢文件提出了多達19項改善空氣的措施，但仍未見成效。我們剛才有很多同事都提及，今年3月份的一場“沙塵暴”進一步揭露了這個問題，並把有關部門的反應遲鈍的毛病表露無遺。

主席，香港每年有20%的時間處於能見度水平較低的日子，現時差不多每5天便有1天的天氣是灰濛濛的，有時候真的是會影響我們的心情的。空氣差的日子裏，一般人尚且可以減少外出，留在室內，但對於那些長時間有需要在戶外工作的“打工仔女”來說，他們根本是避無可避，因為他們要“搵食”，惟有被迫吸入大量污染物。

早前，香港大學的一項相關研究顯示，空氣中的二氧化硫及10微米以下的懸浮粒子濃度每立方米增加10微克，我們工友所面對的額外死亡風險便會增加1.15%至3.73%，而當臭氧濃度同樣以這幅度增加時，他們的額外死亡風險亦會增加至3.72%。

環境保護署(“環保署”)對市民的忠告是，空氣污染水平達到嚴重時，市民適宜減少體力消耗及戶外活動。按照這項指引，空氣污染指數達到嚴重水平時，市民是不適宜進行過多體力消耗的活動，但為何我們可以讓一些長期在戶外工作的工友在如此惡劣的環境下工作呢？政府打算怎樣做呢？

今早，我們也曾向局長提問，局長的答覆很有趣，他忠告戶外工作者(特別是患有心臟病或呼吸系統疾病者)，如果對其身體狀況是否適宜戶外工作有疑問的話，便應該徵詢醫生的意見，並且把有關意見通知僱主，與僱主商討適當的工作安排。對於這個答案，我也認為雖然未至於等同於說“何不食肉糜？”但我認為局長似乎(真的不好意思這樣說)或相關政府部門的人員不知是否坐在雲端上工作的呢？我們一般的基層工人是否真的有私家醫生，可供隨時就現時的空氣指數是否適宜在戶外工作，來作查詢的呢？即使他們找到醫生，醫生亦給予他們意見了，如果他們依照醫生的意見對僱主說，局長，你認為其僱主會如何回答呢？大概會是“回家休息吧，明天也不用回來上班了”。

因此，實際上，我們認為政府這個所謂的忠告，真的是說了等於沒說，對於工人在這麼高污染的情況下工作其健康會受影響，政府其實有否考慮過要怎麼做呢？

我們認為政府是有必要盡快立法，規定在空氣污染指數達到嚴重水平時，容許長期在戶外工作的員工停工，以保障他們的職業安全。同時，

我們認為政府應該提供指引給僱主與僱員，讓他們瞭解在空氣質素欠佳的情況下工作時所須注意的事項。如果只是任由僱主與僱員私下商討，局長，香港的工人基本上是處於弱勢的情況，根本是沒有商量的餘地。

眾所周知，空氣污染與人體健康是有密切關係的。污染的環境不單增加呼吸道感染的機會，亦會引發心臟病、哮喘等疾病。根據資料顯示，在2008年，香港市民因為空氣污染高水平而須額外看醫生的次數，達到700萬人次，而入院留醫的，每年達到8萬人次的病床日數。至於額外的死亡人數數字，更超過1 000人，這方面牽涉的金錢損失高達23億元。

政府一方面因考慮資金問題而遲遲未落實多項減低空氣污染的措施，但另一方面，它卻要負擔因空氣污染而造成的沉重公營醫療開支，我們認為這樣做實在是得不償失的。

氣候變化已經為全球帶來巨大的影響，香港亦無法獨善其身，我們認為政府必須與時俱進，保障普羅市民，特別是那些在戶外環境下工作的“打工仔女”，令他們免受空氣污染的侵害。局長可能會說這是勞工及福利局(“勞工局”)的範疇，但我們希望環境局也應該督促勞工局進行這方面的工作，以保障“打工仔”。在這個大前提下，我們認為有必要改善預警機制，檢討空氣質素的指標，在空氣污染時讓人停止戶外工作，改善僱員的工作環境。我們認為這做法會為政府、僱主及僱員帶來三贏的局面。

主席，我謹此陳辭。

李永達議員：主席，在我發言前，我要首先向香港大學(“港大”)剛退休的Prof HEDLEY致敬。為甚麼我會提起他呢？因為在這段時間裏，他剛在報章作出了一些發表。他好像不是居住在香港市區的，我不知道他搬了往何處，他好像是搬到新界居住了。

我提到Prof HEDLEY，是因為在1988年，當時我擔任葵青區議會主席，他是第一位找我做研究的港大講師，由於當時小弟當區議會主席，所以便有能力撥出50萬元的資金給港大進行研究，這是香港首次研究在空氣污染很嚴重的地方，小朋友是否特別多患上呼吸系統疾病。他在葵青南區進行研究，而對象當然是南區的小朋友，主席，你選區的小朋友較幸福，他們患呼吸系統的疾病較葵青區的小朋友少很多。他所進行的研究證明，空氣污染得厲害，會導致小朋友呼吸系統患病率特別嚴重。

最近，他在報章上發表對政府不滿，因為他做了二十多年的工夫，政府所有政策仍做得非常緩慢。我們多次在立法會的事務委員會舉行公聽會，Prof HEDLEY也有前來。有一次，特首說了一些笑話，他還教我們，不要以為特首所說關於空氣污染與人的死亡不知有沒有關係的說法是對的。

主席，我代表民主黨發言，我們的總體看法是，政府的工作確實太緩慢，不要說遇到特別困難的例子，即使是我們所說的巴士引致空氣污染問題，仍未能解決。大家也知道，我們經常從API中得知有所謂空氣污染指數，其實，這並非對人體產生最嚴重影響的指數。我經常對局長及副局長說，大家也知道路邊的空氣污染指數最嚴重，是很容易令人產生問題的，因為我們不可能呼吸高度在頭頂以上100公尺的空氣，而只能呼吸路邊跟我們高度差不多的空氣。那麼，這些路邊的廢氣來源為何？大家也知道是來自巴士、貨車及貨櫃車，這些車輛排放的廢氣，是導致我們呼吸系統出現很大問題的來源。

因此，我對路邊工作的工友及人員，還有在路邊賣報及營商的小販，其實均感到很擔心。但是，我們討論巴士更換的政策已為時很久，就政府應否提供資助的做法，或在某程度上應否有資助政策等，政府也研究了很長時間，我亦不明白為何這方面要討論得這麼久。除此以外，我們也曾向政府提議，可否讓兩三間巴士公司那些較新的巴士行駛市區路線呢？我並非想遷就居住在旺角或大角咀，又或銅鑼灣及灣仔區的居民，只因為該等地區的交通空氣污染非常嚴重，如果我們的舊巴士繼續行駛這些地區，該等地區的空氣污染情況便會更為嚴重。就這一點，政府亦沒有甚麼新進展，我希望如果有進展，稍後副局長作答時，請特別提出這一點。

此外，讓我進一步說到貨車及貨櫃車的情況——貨櫃車帶來的問題較少，因為貨櫃車很少駛入市區，但可否討論貨車，不論是重型的或其他類型的貨車，駛入市區的情況呢？政府認為這情況很難處理。有一次，我甚至曾經很大膽地建議，如果邱局長願意採用這項建議，我李永達(即使民主黨不批准)也會站出來支持他施行該項建議，便是仿效北京辦奧運時實施單雙日駕車的做法。我要求政府把該做法試行一次，只試行一次吧，為何香港不可以試行呢？我也駕駛私家車，我規定自己盡量每星期駕駛車輛前往中環的次數不要太多。我現時已經做得到了，我每星期不會駕車前往中環超過兩三次。我是怎麼做的呢？我把車輛停泊在荔景，然後自行乘搭地鐵到中環。

其實，我們現行的運輸模式是不能夠持續如此的了，這是大家也知道的。在繁忙時間，人人皆駕車到中環、尖沙咀及銅鑼灣，在很短的兩

公里道路上車輛塞上30分鐘甚至1小時，車輛排出的廢氣便這樣互噴，互相污染。我覺得，這情況會對甚麼人不公道呢？便是對乘搭巴士的人不公道，他們不駕車，又並非使用路面車輛，而是乘搭巴士或地鐵，他們應多一些享受使用路面的優先權，但實情並非如此，人人也是如此使用。

因此，我經常對邱騰華局長說，為甚麼你不敢嘗試好像北京辦奧運時實施單雙日行車呢？這可能有效的，如果實行後，中環、灣仔、銅鑼灣，甚至尖沙咀的空氣污染會減輕一些，或交通阻塞情況會減緩一些，市民亦有可能會支持的。可是，邱局長表示要這樣做是很有困難的，會被人埋怨的。對的，如果想當局長，又要不被任何人埋怨，那麼，這個局長也是很難當的。我們對於有些事情應擇善固執，如果認為有些事情是有需要做，又徵詢了民意，而市民也支持推行的，那麼便要做了。如果局長願意推行這樣的措施，我是一定支持他的，我可以在一段時間內完全不駕車前往中環的。這5年內，在中環、灣仔繞道開通之前，這樣做對所有人也有整體利益，所以我看不出有甚麼理由不這樣做。

因此，主席，總體的意見是，我們今天提出這項議案——我很歡迎甘乃威議員提出這項議案——可是，如果局長不作出任何行動，便會令人感到很頭痛了，因為不作出行動的結果是我們會不斷討論，但當局所採取的每個步驟的速度也非常緩慢。多謝主席。

劉秀成議員：主席，局長及各位議員一定很清楚，環保署最近公布了銅鑼灣、中環及旺角的路邊空氣監測指數，結果非常驚人，污染指數錄得偏高或以上水平的時數竟然佔整體監測時間的94%，達6 035小時，當然，這是不能接受的水平。空氣污染無論對市民或遊客都會造成很大影響，有時候，為了健康着想，恐怕市民或遊客也會減少到這些旺區逛街，這樣其實是十分可惜的。我鄰座的梁美芬議員亦說身受其害，她的辦公室便在該處，她每天也吸入這些廢氣。李永達議員剛才也提到，香港大學一位退休教授，因為忍受不住香港的混濁空氣而決定在退休後返回故鄉，這對香港來說是造成了一個損失。其實，要改善空氣質素，並非一朝一夕的，是需要長遠的策略才行。

所以，就今天的辯題，我諮詢了業界的專家及香港中文大學建築學系的吳恩融教授。吳教授對建築物、空氣流通及污染的題材很有研究，而且他亦不時跟政府合作，就空氣污染作出研究。吳教授表示，如果要改善空氣質素，必須透過減排、增加區域的空氣流通，以及從規劃方面着手。

首先，就減排方面，我們必須從最大的污染源頭着手，即是發電廠及路面車輛，這兩個的源頭分別佔香港總排放量62%及16%。要減少發電廠的空氣污染，我們必須透過促使發電廠使用更清潔的方法來製造能源，增加發電的效率，並減低能量消耗。以我理解，政府正研究這些方向。

最近，九巴公布了旗下車隊的環保成效，歐盟IV期的環保引擎比歐盟III期所排放的污染物減少很多，而歐盟V期的環保引擎的氮氧化物排放量比歐盟IV期更進一步減少達43%，可見引進環保引擎可以更有效減少路面的空氣污染。所以，政府必須促使較大排放的巴士及貨車使用更環保的引擎，例如歐盟IV期及V期的引擎，以減少污染物的排放。同一時間，政府有需要制訂車輛排放氣體的指標，檢查汽車的排放量，並要求車輛的排放量必須達到某個標準，促使車主使用更環保的車輛，減少排放。

根據運輸署最新數字，路面的車輛持續增加，今年2月已登記私家車數量有42 000輛，較去年同期增加了1萬輛，增幅為2.5%。路面越來越多車輛只會更塞車，所以政府有需要增加公共交通的效率，才能減少私家車數量，尤其是要減少繁忙時間的車輛數目，這樣才能紓緩路面的擠塞情況，減少排放。

除減排外，以城市規劃來改善市區空氣流通亦很重要。我認同修正案，我們必須改善城市規劃及設計，加快檢討分區計劃大綱圖，例如規定劃出非建築用地(non-building area)，並設計出具空氣擴散(air dispersion)的空間，加強風力，才可以吹散在空氣中積聚的污染物。在實行上，我們應該先從細區入手，應與區議會不斷傾談改善某地區(site-based)的規劃，之後再擴大至附近的較大區域(district-based)實行，這樣才能有效改善各區的空氣質素。

修正案更有提及制訂“空氣流通目標”，並研究將“空氣流通評估”及“空氣流通指引”訂為法定要求，對此我是認同的。不過，剛才所談的兩項指引或評估缺乏研究空氣污染的情況，所以應該再加入“空氣污染擴散(air pollution dispersion)”的指引作為其中一個規劃的準則，預先評估空氣污染擴散的情況，並且應該先試行，之後再考慮立法或規管。

我認為政府要透過一些方法，例如應該在賣地時，盡量降低它的地積比率，這並非是指高度，主席，這兩點要分開，以減少對附近環境的影響。並且透過建築的排列，提供有足夠風力的通風路徑，讓污染物可以在地區擴散。更重要的是.....政府最重要的是改善行人環境，例如

興建更多公園、擴闊行人路，鼓勵市民步行，以及規劃踩單車的路徑，減少市民的用車的需要。

最後，空氣污染其實與我們每個人息息相關，政府當然要加強公眾教育，例如鼓勵市民減少用電、多乘搭公共交通工具，改變自己的習慣。

我謹此陳辭。多謝主席。

何鍾泰議員：主席，環境保護署(“環保署”)自1996年開始公布由空氣質素監測站錄得的空氣污染指數，向市民報告本港最新的空氣質素水平。今年3月22日，受到華北“沙塵暴”的影響，全港廣泛地區首次錄得指數上限的500點水平。經過這一場“沙塵暴”的侵襲，暴露了本港空氣質數預警機制的不足之處。

今天會議較早的質詢環節討論了3月的“沙塵暴”事件，局長答覆時說政府會盡早公布預測到的空氣污染情況。內地氣象部門早已發出沙塵天氣預報，我們卻要等到我們的海港一片灰濛，才收到政府的提醒和忠告。環保署和香港天文台本身與內地和周邊地區已有固定的聯繫，要得到準確的資料和數據，其實應該是沒有困難的。我希望政府能汲取今次的教訓，在未來加強與內地氣象部門的溝通，以及各有關部門之間的協調，為市民提供足夠的資料和數據，提醒市民注意空氣污染對他們的健康帶來的影響。

市民貼身接觸到的空氣污染，大多數來自道路上車輛排放出來的廢氣。歐美很多城市也設立了“低排放區”或“無貨車區”，限制高排放量的車輛(例如舊式柴油貨車或大型巴士)駛入，旨在減低區內受到汽車排放帶來的空氣污染。政府研究設立“低排放區”時，須考慮對區內商戶帶來的影響，特別是需要每天有新鮮貨源的商鋪(例如街市和食肆)，限制貨車駛入會為他們帶來不便。事實上，運輸署現時在全港多個區域關設了行人專用區，減少空氣污染亦是署方其中一個目的，可惜行人專用區周邊範圍的空氣質素並未有顯著的改善。本港的道路擠塞問題日益嚴重，車輛排出的廢氣困擾着數百萬的道路使用者。政府有需要有效地調整路面上的交通，同時加強鼓勵市民善用公共交通工具，減少路面上不必要的車輛。

空氣污染最直接的受害者，便是長時間身處戶外工作的工人。地盤工人、速遞員、街道清潔工人等每天均要在戶外進行體力勞動工作，長達十多小時。當空氣污染水平達到嚴重的情況下，政府只能夠為市民提

出忠告，建議減少體力消耗及戶外活動。勞工處就颱風及暴雨警告下的工作安排訂立的指引，受到廣大僱主接納。我建議政府應該切實研究訂立一套相近的指引。具體安排可以按各區的空氣污染指數，限制工人在戶外逗留的時間。為了在戶外工作的市民的健康着想，尤其是心臟病或呼吸系統病患者，希望僱主能夠體恤員工的辛勞。

主席，我謹此陳辭。謝謝。

陳健波議員：主席，香港空氣質素日益惡化，商界亦十分關注，這除了會威脅市民健康外，更影響本港的營商環境。跨國企業在亞洲選擇地區總部時，其中一個考慮重點，便是當地的空氣質素。我們的主要競爭對手新加坡，除了較積極主動吸納外商投資外，其空氣質素亦遠比香港好，所以我非常支持今天這項議案。

在今次“沙塵暴”事件中，政府的確必須作出檢討，並應設法改善預警機制及警示信號，使市民能夠及早知悉。不過，我認為要改善空氣質素，必須從問題的根源入手。事實上，環境局已做了不少針對性的工作，但大部分也未能達到預期的效果，或政策上有值得商榷的地方。

首先，我想談談發電廠的問題。發電是本港最大的污染排放源，假如使用污染排放物極低的天然氣作為發電燃料，將可以大大減二氧化碳及可吸入懸浮粒子等污染物的排放，對改善空氣污染有很大的幫助，值得我們投入更多的資源。特首在2008-2009年度的施政報告中承諾，會研究把本地天然氣的發電比率，由目前的28%增至50%。不過，政府去年就空氣質素指標進行公開諮詢時，指出增加天然氣的發電比率，會令電費上升兩成。我認為政府要改善空氣污染的問題，不應將責任或成本轉嫁市民，更不應因此而阻礙計劃進展。目前，有關的計劃仍未有具體的進展，希望政府能盡快與發電廠商討落實的詳情。

此外，除了本身的污染源頭外，本港同時很大程度上受到區域空氣污染的影響，政府在2003年與廣東省政府簽訂的《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃》，計劃在今年便完結，雖然取得一定成績，但區域空氣污染的情況依然嚴重。去年一度有消息傳出，在計劃完結後，兩地政府未必再有共同的減排目標，令人擔心兩地政府不再就環保問題進行合作。幸而，近日兩地政府已簽訂“粵港合作框架協議”，決定共同研究制訂2011年至2020年珠三角地區空氣污染物的總量減排目標及方案。我希望兩地政府能盡快達成新減排目標，因為區域空氣污染對本港影響很大，本港自身的污染源頭無論控制有多好，如果區域污染問題未能解決，香港的空氣質素亦難以得到根本的改善。

財政司司長在本年度財政預算案撥出5.4億元，提供一筆過資助，鼓勵車主盡早更換歐盟II期柴油商業車，以改善路邊空氣質素，但原先的歐盟前期和歐盟I期柴油商業車的一筆過資助計劃，便如期在3月結束。事實上，政府在2007年動用32億元推出的歐盟前期和I期換車計劃，結果未如理想，最終計劃只用了不足6億元，現時街上仍然有三萬八千多輛歐盟前期和I期柴油車行走。

其實，計劃還用剩了二十多億元，政府有足夠的資源同時推行歐盟前期、I期及II期的換車計劃，甚至可以將計劃優化，例如增加優惠或容許報廢車輛亦可以獲得資助，目標是減少污染嚴重的舊款柴油車在路上行走，現在目標未完全達到，但政府堅持如期終止前期和I期的計劃，實在令人失望。

最後，我想談談停車熄匙的問題。環境局已向立法會提交強制車輛停車熄匙的條例草案，我相信該條例草案的精神是值得支持的。但是，執行細節則要小心處理，新的規定有可能影響職業司機的健康，因為香港夏天的天氣又熱又濕，熄匙後車廂的氣溫會急速上升，有可能增加司機患病的機會。我們推動環保，其中的主要目的是要保障市民健康，但現時的政策有可能反過來影響部分市民的健康，所以我們實在應該慎重考慮。

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：甘乃威議員，你現在可就修正案發言。發言時限是5分鐘。

甘乃威議員：主席，多謝多位同事剛才提出了他們的意見。對於數項修正案，我特別想談談有同事提到缺乏預警機制的部分。大家也知道，現在討論有關“沙塵暴”的預警機制，其實並非預警，多位同事剛才已說了，那只是一個滯後的數字，因為我們現時是採用環境保護署路邊監測站的空氣污染指數，只是一個滯後的數字，並非一個預警的數字。如果這項修正案獲得通過，政府其實是有責任訂立一個新的預警制度，即好像預告將會有寒冷天氣、炎熱天氣般，預測未來究竟會是怎樣，這才是預警制度。我希望在這項修正案獲得通過後，政府會重新考慮訂立預警制度。

我想說的第二點是，修正案中提到每3年檢討空氣質素指標一次。有同事剛才說，要求政府進行這項檢討是很辛苦的，檢討後要求它公布結果也是很辛苦的，他們說來說去也不肯說，究竟政府在空氣質素指標這方面.....2006年時說會開始檢討，去年完成了公眾諮詢，到了現在，一如余若薇議員所說般，我們是希望政府快些公布結果，但始終也未有任何結果。我們當然希望政府在公布有關結果時會說，政府同意每3年檢討一次有關指標，因為大家也說現時的指標是20年不變，即一用便用上20年，這並非我們的期望。如果修正案獲得通過，第一，希望政府的檢討能盡快完成，告訴我們諮詢結果是怎樣；第二，在諮詢結果中，應該包括每3年檢視一次空氣質素指標。

此外，我們的同事也提及粵港合作。有關這方面，我看回“粵港合作框架協議”，當中其實有提及在2010年便已經要完成共同研究2011年至2020年珠江三角洲地區空氣污染物的總量減排目標及方案，並爭取在2010年完成這項研究。我們經常說要研究，研究完又再研究，我真的很擔心究竟能否真的做得到？是否一如我經常所說般，政府只是眼高手低？因此，我在議案中說的要與廣東省合作，同事便在修正案中把它修改為“，並協商逐步提升港粵兩地的空氣質素量度指標，以達致世界衛生組織所訂最終的空氣質素指引的目標”，這是我們也希望的。其實，“粵港合作框架協議”內還有這一句：“實現優於全國其他地區의空氣質素指標”。究竟其他地區是否能符合世界衛生組織的最終標準呢？對於這點，我希望局長稍後也可以回應一下。

我最後想說的，是有關城市規劃。我同意在城市規劃中，如果能夠把空氣流動的評估，即我們一般所稱的AVA納入城市規劃來審批，這也是重要的。不過，當然，城市規劃對空氣流動.....很可惜，我們最近通過了有關強制拍賣的條例，加速舊樓重建，這對於整體的城市規劃會有較壞的影響。無論如何，如果今天這項修正案獲得通過，我便希望能夠加入AVA這一項。

主席，我們民主黨支持所有修正案。

環境局局長：主席，我再一次多謝剛才15位議員就改善空氣質素提出的寶貴意見。正如我剛才所說，政府非常重視市民對良好空氣的要求，並不斷採取各項措施，改善香港的空氣質素。

主席，近日，坊間有意見質疑本港改善空氣質素的成效。主席，香港的空氣質素是否毫無改善呢？我希望用資料來說明一下。

過去5年來(即由2005年至2009年),我們的一般空氣監測站所錄得的二氧化硫、二氧化氮和懸浮粒子均全部下降,分別下降了36%、4%和15%。這裏有一幅圖表,從圖表上可以清晰看到在4種污染物中,有3種均下降,只有一種上升,而這上升的便是臭氧。在能見度方面,也由2005年的1 502小時下降至2009年的1 139小時,下降幅度達24%。這些數字正正顯示我們在香港採取的措施,以及政府與廣東省政府在共同推動區域性減排工作方面都已取得進展。

過去數年,政府針對主要污染源採取了一系列措施。我們針對重大的排放源,例如電廠及交通工具均採取了一系列的措施,包括要求電廠安裝脫硫裝置、不斷收緊電廠排放上限、淘汰區內較污染的設施,以及收緊車輛排放標準和提高車用燃料質素等。除此以外,我們也通過《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃》與廣東省共同減排。我們空氣監測站所顯示的二氧化硫、二氧化氮和懸浮粒子下降,正正是我們多年來努力的成果。

當然,我們知道還有很多工作要做。一般空氣監測站錄得在同一時間,空氣中的臭氧上升了23%,反映了區域性的光化學煙霧問題有所惡化。這說明,我們和廣東省有需要進一步減排,以改善區域內的空氣質素。

主席,剛才甘乃威議員、余若薇議員和其他數位議員均提到我們路邊空氣質素有需要改善。事實上,在過去5年,二氧化硫和懸浮粒子的濃度都已分別下降了36%和19%。我這裏有另一張圖表,顯示了路邊空氣監測站的數據,3種污染物均有所下降,只有一種上升了,這種上升的污染物是由於空氣中的臭氧水平上升,汽車排放的氮氧化物因與空氣中的臭氧混合發生反應,令路邊空氣中的二氧化氮的濃度上升了15%。這些情況指出了我們改善空氣質素所面對的挑戰。我們要不遺餘力,對症下藥。

為了進一步改善路邊空氣,政府要採取一籃子措施。首先,我們要繼續加快淘汰舊柴油商業車輛,政府建議為歐盟II期柴油商業車輛的車主提供為期36個月共5.4億元的資助,以鼓勵他們早日以新車替代舊車;我們亦成立了一個3億元的綠色運輸試驗基金,希望鼓勵業界引入更多綠色創新運輸技術,在排放和節能方面能夠改善路邊空氣質素。除了這些誘因外,主席,其實我們也向環境事務委員會屬下的改善空氣質素小組委員會提出,我們有需要重新檢視增加老舊柴油商業車輛的牌費的建議。在汽車排放方面,我們正在制訂一些加強管制汽油及石油氣車輛廢氣排放的措施,包括用路邊遙測儀器及功率機器測試車輛排氣。此

外，我們在上月28日向立法會提交了《汽車引擎空轉(定額罰款)條例草案》，以減低汽車引擎空轉時排放的廢氣對路邊行人的滋擾，我們希望能夠得到議會的支持。陳健波議員剛才表示會支持這項法案，我非常高興聽到他支持的說話。

甘乃威議員提出的原議案，以及何秀蘭議員、余若薇議員及陳克勤議員所提出的各項修正案，其實跟政府所提出的不少措施是不謀而合的。

政府於去年開始檢討空氣質素指標。我們建議以保護公眾健康為原則，按世界衛生組織的空氣質素指引和中期目標更新現有的空氣質素指標。此外，我們也提出了19項的空氣質素改善措施，包括剛才議員所提及的設立“低排放區”、提早淘汰高排放量的專營巴士、更換舊式商業車輛、推廣區域供冷系統、改善城市規劃和加強粵港合作。

在檢討空氣質素指標方面，我們同意何秀蘭議員的建議，要對空氣質素指標作定期檢討。諮詢文件建議每5年進行一次檢討，評估有關措施的安排是否恰當。這主要是考慮到由於一些重要改善措施所需的基建工程或落實時間可能需時4年至5年才能完成，所以它們的成效要在一段時間後才能作檢討，以便我們掌握一些有意義的資料。

我們現正整理公眾諮詢中收集到的意見。由於有不少的空氣質素改善措施建議，尤其是與交通運輸有關的措施，我們預計會有一些爭議，所以我們有需要用時間仔細考慮各方面的因素，以制訂最佳的路線圖和時間表。

我們正研究設立首先針對專營巴士的低排放區試點的可行性，探討可否在繁忙的交通路段，包括銅鑼灣、中環及旺角，分階段設立一個或多個低排放區試點，以評估低排放區對改善路邊空氣質素的效果，以及對整體公共交通服務的影響。現時的關鍵問題，是要與專營巴士公司商討能否提供和調派足夠的環保巴士於低排放區試點行駛。我們剛才聽到有些議員表示有些措施可行，有些不可行。無論如何，我們會繼續與巴士公司商討。

關於老舊及高排放量的專營巴士問題，各專營巴士公司目前必須使用車齡少於18年的巴士提供專營巴士服務，並按此標準安排更換現役巴士，預期到2015年會有超過40%的現役專營巴士被淘汰，包括歐盟前期及歐盟I期的巴士，以及部分歐盟II期巴士。我們現正與專營巴士公司探討加快更換專營巴士的方法。不過，我們考慮動用公帑補貼巴士公司推

行這計劃時，必須小心處理，正如劉健儀議員剛才提及，我們必須小心評估環保成效，使用公帑的成本效益，以及對巴士車費可能造成的影響。此外，我們會繼續與巴士公司探討各種減低巴士廢氣排放的方案，包括重整巴士路線、調派更多環保巴士行走繁忙通道、為巴士加裝減少懸浮粒子排放的裝置，以及林健鋒議員及梁君彥議員剛才亦有提到的，研究為歐盟II期及III期巴士加裝減少氮氧化物排放的選擇性催化還原器的可行性等。

至於“更換歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛資助計劃”，我們其實已向立法會環境事務委員會作出報告。計劃於3月31日結束時，共有約16 000輛舊車被歐盟IV期新車取代，這數字約佔合資格車輛27%。我們已作出特別安排，令那些在3月31日申請限期或之前訂購新商業車輛的申請人，可以保留他們申請資助的資格。截至2010年4月7日申請限期，我們已收到約1 350宗申請。如果這些申請全部經評估後均合資格的話，整個資助計劃總數達17 350輛車輛換車，佔合資格車輛30%。

在更換歐盟II期柴油商業車輛資助計劃方面，我們已諮詢運輸業界和車輛供應商的意見。我們現正整理他們提出的意見。我們會於下星期再次聽取改善空氣質素小組委員會的意見，並會於稍後時間向立法會財務委員會申請撥款，以落實這項資助計劃。

余若薇議員剛才提到關注推廣區域供冷系統這議題，政府現時正籌備在啟德發展區設立香港首個區域供冷系統，立法會財務委員會已於去年批准這項撥款申請。不過，區域供冷系統的設立，要視乎多項環境條件，例如空調供冷量需求及地區的發展程度。我們會根據啟德試驗計劃的經驗，考慮是否有其他可行的地方可設立同類系統。

余若薇議員和劉秀成議員都關注城市規劃及設計，我們明白社會大眾對於改善居住環境的期望。在2007年開始，政府已逐步檢討各區的分區計劃大綱圖。我們在有充分理據的情況下會修訂有關的規劃參數，以減低發展密度。我們會優先處理有發展及重建壓力的地區，以及具環境特色而有需要保護的地區。

於2005年，規劃署完成了“空氣流通評估方法可行性研究”，並根據可行性研究制訂了一套改善空氣流通的設計指引。當中包括設定通風廊及風道和適當的街道布局，利用樓宇高矮、密度，優化加強樓宇通風佈局。該指引已收納於《香港規劃標準與準則》的“城市設計指引”內。

在2006年7月，政府發出一份“空氣流通評估聯合技術通告”。要求各部門和政策局在開展大型政府工程、規劃新發展區及綜合重建區，

以及擬訂新的或訂定主要規劃圖則時，進行空氣流通評估。政府亦會根據個別土地的情況，為可供出售的土地進行空氣流通評估，以評定發展項目對行人通風環境的影響。

規劃署認為《香港規劃標準與準則》和“空氣流通評估聯合技術通告”在現階段已為大家接受，亦能令重建項目的空氣流通評估上提供足夠指引。

多位議員剛才都提及加強與廣東省合作及協調共同改善空氣質素的問題。其實在過去數年，粵港兩地在改善珠三角地區空氣質素方面一直有緊密合作。兩地政府於2003年12月制訂的《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃》，分別推行了一系列針對電廠發電、車輛和較污染的工業程序的改善空氣質素措施，並且在“粵港持續發展與環保合作小組”之下成立了“珠江三角洲空氣質素管理及監察專責小組”，以跟進這項管理計劃下的各項工作。我們有信心雙方能夠如期在2010年達致減排目標。

陳克勤議員剛才提到，希望提升區域性的空氣質素，林健鋒議員亦提到要盡快實施一些粵港合作的實際方案。李國麟議員亦提到粵港如何進一步探討使用清潔能源和再生能源方面的合作。其實，我們看到粵港合作過去已有很大的成效。過去3年，區內的二氧化硫、二氧化氮及懸浮粒子的年均值已分別下降38%、9%和7%。

不過，為了進一步改善區域空氣質素，我們在去年8月共同簽訂了“粵港環保合作協議”，共同研究珠三角地區2010年以後的減排安排。我們希望能夠爭取在2011年上半年完成有關工作，雙方並同意共同推動船舶及機動車的污染防治，並逐步實現優於全國其他地區的機動車排放和成品油標準；共同推動電動車的研發、生產、應用和普及；共同完善區域空氣監測網絡，以及加強對光化學煙霧及灰霾天氣的研究。今年4月7日，大家均注意到粵港在北京簽署了“粵港合作框架協議”，當中提出一系列珠三角地區共建設優質生活圈的措施及各項安排，這些充分反映了兩地在加強環境合作上的意願。

王國興議員、葉偉明議員和李慧琼議員剛才都提到“沙塵暴”的預警機制和跨部門的協作。就這個問題，我們今早也花了很多時間與大家討論。正如我們今早和大家所說的，我們會切實採取一些加強措施，令預警的防禦措施能做得更好。不過，我想在這裏提出，在空氣污染指數系統的更新上，環保署其實在去年年初已聘請本地大學的醫學教授和大氣科學專家進行檢討，以便能向市民提供更準確的空氣污染對健康影響的資訊。

主席，我再一次感謝甘乃威議員提出這項關於改善空氣質素和空氣指標預警的議案，讓我有機會向大家解釋環保政策。事實上，要改善香港的空氣質素，我們要採取多管齊下的方式，採取積極進取的態度。當然，在眾多的措施當中，有些是較少爭議和容易取得共識的，這些措施可能可以馬上實施或已經實施了；有些則屬比較重大的措施，我們有需要從長計議；也有一些是與民生息息相關的，所以我們有需要進行更多公共討論，亦希望議員多發表意見，令我們最終在決策時能夠綜合不同方面的意見，平衡各方面的利益。不過，無論哪一種措施，我們都需要得到議會所給予的最大支持。

謝謝主席。

主席：我現在請余若薇議員就議案動議她的修正案。

余若薇議員：主席，我動議修正甘乃威議員的議案。

余若薇議員動議的修正案如下：

“在“本港”之前加上“鑒於”；在“日趨惡化，”之後加上“尤其在二氧化硫及微細懸浮粒子的排放方面，”；在“資助等；”之後刪除“及”；及在緊接句號之前加上“；(八) 在啟德發展區以外，廣泛推廣應用區域供冷系統，以便提高能源效益，達致減排效果；及(九) 改善城市規劃及設計，以改善市區的空氣流通，減少空氣污染物於市區積聚，例如加快檢討各區的《分區計劃大綱圖》以修訂規劃參數、制訂‘空氣流通目標’、研究將‘空氣流通評估’和‘空氣流通指引’訂為法定要求，以加強規範私人發展項目對周邊環境的影響”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：余若薇議員就甘乃威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：由於余若薇議員的修正案已獲得通過，我已批准何秀蘭議員修改她的修正案措辭，內容已發送各位議員。由於何秀蘭議員經修改的修正案措辭並不包括陳克勤議員對何秀蘭議員的原修正案提出修正的部分，陳克勤議員因此不能就何秀蘭議員經修改的修正案提出修正案。

主席：何秀蘭議員，你現在可以動議你經修改的修正案。

何秀蘭議員：主席，我動議按照我經修改的修正案，進一步修正經余若薇議員修正的甘乃威議員議案。

何秀蘭議員就經余若薇議員修正的議案動議的進一步修正案如下：

“在緊接句號之前加上“；及(十)針對空氣污染指數‘嚴重’的情況，設立跨部門機制，協調醫療及社會福利等部門的工作，以便處理可能出現的額外求診、急症及基層社區服務等需求”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：何秀蘭議員就經余若薇議員修正的甘乃威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：甘乃威議員，你現在可以發言答辯，你還有2分52秒。

甘乃威議員：主席，我再次多謝今天發言的同事，也多謝局長的回應。雖然我多謝局長，但實際上，對於局長了無新意的回應，我也是沒有甚麼期望的，因為總是老生常談，她每次也是拿出一份圖表，說自己在改善空氣污染方面做得怎麼怎麼好，污染物亦已減少。

我剛才指出局長光是說是沒有作用，因為給予公眾的印象並非如此，讓世界各地市民看到的實際情況亦並非如此，我想政府是要多下一點工夫。局長剛才說想多聽議員的意見，我很擔心政府一旦遇到壓力便會退縮，好像早前的慳電膽般，說兩下已不知所終，又好像“停車熄匙”，說兩下又提出很多豁免，實際上也不知道措施能否真正奏效。因此，政府很多時候說起來是天下無敵，但做起來卻不單是環境局有心無力，而是整個政府是否有承擔，也是令大家存疑的。

我只想回應一點，便是有同事提到的資助更換巴士計劃。我聽到經濟動力的朋友說其實不一定要更換巴士，處理好引擎或做一些催化措施，也是可以的。我不排除現時可以更換引擎或催化器，但進行研究是時不與我，大家會看到，每年因為空氣污染而加快死亡的人數，是在數以千計地增加。如果能同步進行，我是希望可以一方面考慮如何盡快更換污染源極高的巴士，同時亦可以就更換引擎等事項進行研究及作出改善，希望在改善環境污染方面做得更好。我希望今天這項議案經各項修正案修正後獲得通過，改善空氣污染。如果明年再有需要提出有關的議案辯論，也希望屆時的空氣污染情況真的已有改善。多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：由甘乃威議員動議的議案，經余若薇議員及何秀蘭議員修正後，予以通過。

主席：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。本會在明天下午3時正續會。

立法會遂於下午6時13分休會。