

## 立法局會議過程正式紀錄

立法局會議過程正式紀錄

一九九四年一月十二日星期三

下午二時三十分開始會議

### 出席者：

杜葉錫恩議員，C.B.E.（代理主席）

布政司陳方安生議員，C.B.E., J.P.

財政司麥高樂爵士議員，K.B.E., J.P.

律政司馬富善議員，C.M.G., J.P.

李鵬飛議員，C.B.E., J.P.

周梁淑怡議員，O.B.E., J.P.

許賢發議員，O.B.E., J.P.

李柱銘議員，Q.C., J.P.

李國寶議員，O.B.E., LL.D., J.P.

倪少傑議員，O.B.E., J.P.

彭震海議員，M.B.E.

司徒華議員

譚耀宗議員

黃宏發議員，O.B.E., J.P.

劉皇發議員，O.B.E., J.P.

何承天議員，O.B.E., J.P.

夏佳理議員，O.B.E., J.P.

林貝聿嘉議員，O.B.E., J.P.

劉健儀議員，O.B.E., J.P.

劉華森議員，O.B.E., J.P.

梁智鴻議員，O.B.E., J.P.

麥理覺議員，O.B.E., I.S.O., J.P.

黃匡源議員，O.B.E., J.P.

陳偉業議員

鄭海泉議員，O.B.E., J.P.

鄭慕智議員

張建東議員，O.B.E., J.P.

張文光議員

詹培忠議員

馮智活議員

馮檢基議員

夏永豪議員，M.B.E., J.P.

何敏嘉議員

黃震遐議員

葉錫安議員，O.B.E., J.P.

林鉅津議員

林鉅成議員，J.P.

劉千石議員

劉慧卿議員

李永達議員

李家祥議員，J.P.

李華明議員

文世昌議員

潘國濂議員

唐英年議員，J.P.

狄志遠議員

涂謹申議員

黃秉槐議員，M.B.E., J.P.

黃宜弘議員

楊森議員

楊孝華議員，J.P.

黃偉賢議員

鄧兆棠議員，J.P.

陸恭蕙議員

陸觀豪議員

胡紅玉議員

田北俊議員，O.B.E., J.P.

曹紹偉議員

**缺席者：**

施偉賢議員，C.B.E., LL.D., Q.C., J.P. (主席)

鮑磊議員，O.B.E., J.P.

**列席者：**

保安司區士培先生，C.B.E., A.E., J.P.

衛生福利司黃錢其濂女士，I.S.O., J.P.

憲制事務司施祖祥議員，I.S.O., J.P.

規劃環境地政司伊信先生，J.P.

運輸司鮑文先生，I.S.O., J.P.

經濟司蕭炯柱先生，J.P.

公務員事務司夏秉純，J.P.

教育統籌司林煥光先生，J.P.

財經事務司譚榮邦先生

立法局秘書劉國康先生

## 文件

下列文件乃根據會議常規第 14(2)條的規定而呈交局方省覽：

## 項目

附屬法例	法律公告編號
1993 年抗生素（修訂）規例 .....	480/93
1993 年陪審員津貼（修訂）令 .....	481/93
1992 年吸煙（公眾衛生）（公告）（修訂） （第 2 號）令 1993 年（修訂）（第 2 號）令 .....	482/93
1992 年吸煙（公眾衛生）（公告）（修訂） （第 2 號）令（1992 年第 413 號法律公告） 1993 年（生效日期）（第 2 號）公告 .....	483/93
1993 年律師執業（修訂）（第 2 號）規則 .....	484/93
1993 年小販（認可區）（撤銷）公布 .....	485/93
教育（海外專上學院）（豁免）令 .....	487/93
1993 年持續法律教育（修訂）（第 2 號）規則 .....	488/93
1993 年建築物管理（費用）（修訂）規例 .....	490/93
1993 年港口管理（公眾海旁）（第 3 號）令 .....	491/93
1993 年監獄（宿舍）（修訂）令 .....	492/93
1993 年監獄（修訂）（第 2 號）令 .....	493/93
1993 年公眾衛生及市政（公眾遊樂場） （修訂附表 4）（第 8 號）令 .....	494/93

1993 年食物業（區域市政局）（修訂）（第 2 號）附例 .....	495/93
銀行業（指定豁免付償責任項目）公告 .....	496/93
1993 年銀行業（修訂）條例（1993 年 第 94 號）1993 年（生效日期）公告 .....	497/93
1993 年小販（認可區）公布 .....	498/93
公職指定 .....	499/93
1994 年鍋爐及壓力容器（修訂）規例 .....	1/94
1994 年電影檢查（修訂）規例 .....	2/94
1994 年保險公司（認可及年費）（修訂）規例 .....	3/94
1994 年僱員再培訓條例（修訂附表 2）公告 .....	4/94

#### 一九九三至九四年度會期內省覽的文件

- (47) 截至一九九二年三月三十一日止的消防處福利基金管理報告
- (48) 香港吸煙與健康委員會一九九二至九三年度年報
- (49) 回應一九九三年十月政府帳目委員會報告書的政府覆文

#### 雜項

##### 選區分界及選舉事務委員會報告書

代理主席（譯文）：主席感到身體不適，所以無法出席今午的會議，他謹此致歉。我們現在開始會議，首先為一項致辭。

## 致辭

### 回應一九九三年十月政府帳目委員會報告書的政府覆文

布政司致辭的譯文：

代理主席女士，關於政府帳目委員會主席於一九九三年十月十三日在本局致辭時發表的評論，我想向各位報告，政府完全接納委員會在第二十 A 號報告書提出的建議，亦即應以某些可以檢索的形式，永久保留重要的調查數據，以供日後查核。政府帳目委員會主席曾表示政府在申請批核撥款時，往往未能提供所有必需的詳細資料，讓財務委員會參考以作出決定。他提出這點，顯然是由於政府帳目委員會認為政府就九龍城寨補償方案向財務委員會申請撥款時，並無告知財務委員會，向擁有多個單位的非自住業主發出的現金補償，與其第一個單位的補償率相同。當局後來已解釋了沒有說明這個做法的理由。這些理由載於政府帳目委員會報告書內。我只想補充一點，政府向財務委員會申請撥款的方針是提出所有有關事實，絕無故意隱瞞資料的意圖。政府帳目委員會的關注，政府經已備悉，並已請各部門首長加以留意。

## 各項問題的口頭答覆

### 稅務貸款廣告

一、 劉華森議員問題的譯文：近日香港各大銀行在報章刊登廣告，推銷其稅務貸款服務。就此，政府可否告知本局：

- (a) 現時有何法例或措施監管此類廣告的內容；及
- (b) 政府對內容有不盡不實的廣告會如何處理，以保障公眾利益？

財經事務司答覆的譯文：

代理主席女士，

- (a) 現時並無任何特定法例或措施，專責監管稅務貸款廣告。不過，銀行業條例第 95 條規定，如金融管理專員認為任何就一間認可機構的業務而發出的廣告有虛假、誤導或詐騙的聲明或描述，他可向該機構發出書面通知，規定該機構撤銷，或視乎情況需要，及停止發出該廣告；接獲該通知的認可機構，須遵守該通知。上述條文，可適用於稅務貸款廣告，與適用於其他銀行產品及服務一樣。
- (b) 現時並無任何法例專門規管廣告的內容，但已有管制計劃，規管有關特定產品或服務的廣告。例如，關於若干類金融工具的廣告，目前已有法定條文加以管制，以保障投資者。在電子傳媒播放的廣告，亦受法定經營守則指定的標準所管限，其中包括一項訂明廣告應為可靠真實的一般規定。

廣告商利用廣告，以吸引市民注意貨品或所提供服務的優點，目的在促進銷售。因此難以期望廣告的資料齊全及完全準確或客觀。為保障本身利益，消費者在決定購買所提供的貨品或服務前，必須小心考慮，而不是單憑廣告的字眼或描述而作決定。

在這方面，消費者教育是協助保障消費者利益的重要環節。消費者委員會在這方面所做的工作，十分有用。例如，關於稅務貸款，該委員會先後於一九八九年一月及一九九一年二月，在所出版的《選擇》月刊登載專文，向市民分析此事。據悉，下期的《選擇》月刊，亦會登載另一份關於此事的專題文章。

無論如何，倘市民覺得受某個廣告所誤，可通知有關當局，以便採取相應行動。

劉華森議員問：代理主席女士，為確保這類廣告的內容沒有誤導公眾成份，政府可否要求銀行在這種貸款的廣告內，列明貸款額的月息及年息計算方法？

財經事務司答（譯文）：代理主席女士，表達稅務貸款利息的方法不止一個；對於銀行為何不以某一方法表達貸款利息，我們並無異議。但我們已向香港銀行公會轉達這項關注，並要求他們促請各銀行盡可能就稅務貸款提供更多的資料。

周梁淑怡議員問：代理主席女士，政府可否告知本局，政府部門或消費者委員會是否有密切注意這類廣告，以確定其內容能符合可接受的水準？

財經事務司答：代理主席女士，消費者委員會過往並未（或很少）接獲有關這類「交稅借款計劃」的投訴。就這方面來說，在貸款廣告發出之前，我們並沒有規定要檢核廣告的內容。至於廣告內容是否觸犯法例或牽涉誤導成份，我較早前已說過，消費者委員會過去曾兩次在其刊物內，將這類問題詳細地向公眾解釋。倘有其他個別的投訴，亦會交予個別的委員會或香港的“Monetary Authority”採取行動。

黃匡源議員問（譯文）：代理主席女士，問題並非在於能否向市民提供所謂的充分資料，而是在於須確保這些資料一致。對於這些稅務貸款的利率，政府會否要求所有銀行自發地採取劃一的定義，以便他們可公平競爭又不致誤導市民？

財經事務司答（譯文）：代理主席女士，現時銀行可按各自的方法自由經營業務。事實上，銀行業是一門自我規管的業務，除非基於公眾利益而有極大理由，使當局必須規定銀行採取某些措施，否則，我們還是讓銀行自行經營業務。正如我較早前所說，廣告始終是廣告，其作用實為吸引市民注意銀行所提供設施或服務的優點。但客戶或顧客在與銀行訂立有關貸款合約之前，實有責任提出問題。因此，若要銀行在廣告內詳載一切有關資料，即不切實際，等於要求他們將整份合約刊登於報章上，屆時廣告已不再是廣告。故此，為讓客戶能保障本身的利益，必須讓他們有權提出問題，而現時香港銀行公會已保證客戶有這項權利。此外，亦會鼓勵銀行在接獲查詢時，盡量提供更多資料。



代理主席（譯文）：黃議員，這是否一項跟進問題？

黃匡源議員（譯文）：是的，代理主席女士。我問題的重點並非要求提供更多資料，而是須確保銀行提供一致及劃一的資料，使所有這類廣告所指的不會互有出入。

代理主席（譯文）：財經事務司，你能否回答這項問題？

財經事務司（譯文）：代理主席女士，我只能將有關建議轉達香港銀行公會，由他們研究在實施上會否有技術問題。

馮檢基議員問：代理主席女士，我想追問，政府會否向消費者委員會建議多作這方面的宣傳，以接受有關的投訴？其實，我曾與消費者委員會商談過這事，知道該會即使是接受投訴，亦沒有權力處理。政府會否加強消費者委員會在這方面的權力？

財經事務司答：代理主席女士，消費者委員會是有注視這個問題的，我剛才亦已回答過，該會曾經兩次，而且亦會在最近的將來，在其刊物上就此事再作詳細檢討。關於權力的問題，如果有人認為這類廣告違反條例，目前是可以向“Monetary Authority”投訴。當局倘發覺某銀行有不合乎公眾利益和刊登有欺詐成份的廣告時，是可根據銀行條例而採取行動。就這方面來說，目前是否有必要將這項權力賦予消費者委員會，政府是可以進行研究的。

黃宜弘議員：代理主席女士，財經事務司在答覆的(a)段內，並無提及有關銀行如有任何欺詐時，政府將會採取甚麼行動以及會否處分這些銀行。

財經事務司答：代理主席女士，就這方面來說，如果銀行觸犯銀行條例，“Monetary Authority”是可運用其權力，對銀行採取處分，而最嚴重的處分，是撤銷該銀行的牌照。

劉華森議員問：代理主席女士，請問金融管理局有否根據銀行條例第 95 條的規定，要求銀行撤銷這類廣告？

財經事務司答：代理主席女士，據我所知，該局並未接獲過這類投訴，所以未有根據該條例而採取行動。

林鉅成議員問：代理主席女士，請問財經事務司，他本人或其部門，曾否在報章上發現銀行刊登一些可能是誤導市民的廣告？若有，可否告知本局名稱為何？

財經事務司答：代理主席女士，我們在獲悉這問題後，曾留意報章的部份廣告。據我們看來，我們並不認為該等報章廣告，含有故意誤導大眾的成份。

撤回第 2 條問題。

### 港島東區走廊交通

三、 劉健儀議員問：鑑於東區海底隧道在繁忙時間的流量已飽和，引致東區走廊往東區海底隧道入口的一段路經常塞車，政府可否告知本局：

- (a) 有否正視上述的問題；及
- (b) 會採取什麼措施以改善上述的塞車情況？

運輸司答覆的譯文：

代理主席女士，東區海底隧道的交通流量增長十分迅速。該隧道通車一整年後，使用隧道的車輛為平均每日 38000 架次。通車四年後的今日，數字已達平均每日 87000 架次。由於東區走廊是進出東隧港島入口的主要幹線，因此東區走廊的交通流量亦相應增加。

運輸署一直監察着各主要道路的行車量。由於受到東隧的交通影響，東區走廊在早上八時至十時，以及晚上六時至八時兩段繁忙時間內，的確出現塞車情況，並且阻礙通往太古城以及前往柴灣的東行交通。

為解決上述問題，當局所採取的措施是將輪候入隧道的車輛與繼續東行的車輛分隔。去年六月，東區走廊東行行車線的道路標記已作修改，以闢設多一條往隧道的行車線。當局上星期又再修改該處的架空標誌和道路標記，以減少輪候入隧道的車輛對東行直通車輛造成阻塞。此外，當局亦曾在東隧試用潮水式行車辦法，在繁忙時間多設一條往九龍的行車線。這個做法並不太成功，因為雖然紓緩了東區走廊的壓力，但卻令前往港島區的車輛在觀塘區大排長龍。

運輸署會繼續密切監察東區走廊的交通情況，並會聯同新香港隧道有限公司和警方採取其他可行措施，使東區海底隧道和東區走廊的交通更加暢順。

劉健儀議員問：代理主席女士，自一月三日東隧實施新交通措施後，東區走廊的塞車情況似乎暫有改善。但若使用東隧的車輛進一步增加，而東區走廊東行輪候入東隧的車龍延長至橋面時，有關的措施將會完全失效，塞車的情況也會再出現。請問當局，現時有否開始研究一個較長遠解決東區走廊因東隧而塞車的方法，如擴闊部份東區走廊或多開闢一條路線，讓車輛避過東隧的隧道口而上東區走廊？

運輸司答（譯文）：代理主席女士，由於該處的行車線在本星期初重劃標記，故此，正如劉議員所說，交通情況已有改善，但長遠來說，解決此問題仍有賴數年後啓用的西區海底隧道。問題在於該處的交通在過去數年已有增長，現時，除非採取實際的限制措施，禁止某類車輛在日中某段時間內使用某些道路，否則我恐怕在繁忙時間仍會有塞車情況。

至於東區走廊方面，正如我所說，運輸署將會繼續監察該處的情況。該署現正考慮其他計劃，包括禁止來自北角的車輛經民康街支路使用東區海底隧道，又或在民康街支路與東區走廊的匯合處設置交通燈。長遠的可行辦法亦可以是興建一條天橋，將直往柴灣的車輛與通往東區海底隧道的車輛分開。但恐怕長遠來說，仍有待西區海底隧道通車後才可解決這問題。

鄭海泉議員（譯文）：代理主席女士，我想我的問題已獲答覆，因為我正想詢問運輸司擬採取哪些額外措施，以減少該處的交通量。謝謝。

夏佳理議員問（譯文）：代理主席女士，鑑於運輸司較早前所說的，他可否證實，增加隧道收費不會是政府考慮的措施之一？

運輸司答（譯文）：代理主席女士，恐怕我不能給與這方面的保證。隧道費的加價申請是隧道公司自行提出的。如果他們提出申請，政府顯然須予考慮，但屆時政府定會考慮行車量。

何承天議員問：代理主席女士，本月底，中環至佐敦道的汽車渡輪將停止服務。政府有否預測渡輪停航後，有多少車輛會改用東隧，因而增加東隧塞車的壓力？政府會否採取適當的措施，以應付使用東隧車輛數目突然增加？

運輸司答（譯文）：代理主席女士，按我們的估計，使用佐敦道至中環汽車渡輪的車輛約為每日 5000 架次。就總行車量而言，這數目應不會使東區走廊或兩條過海隧道的交通更形擠塞。況且，北角至九龍城的汽車渡輪仍會提供服務，這也是可供選擇的途徑。

倪少傑議員問：代理主席女士，現時東區海底隧道與灣仔海底隧道在某一時段內的汽車流量，是否會有相同之處？同時，當某條隧道有塞車時，而另一條則可能出現不塞車的暢通情況？若有，政府會採取甚麼措施或新設備去引導司機，選擇較為不塞車的隧道？

運輸司答（譯文）：代理主席女士，我恐怕兩條隧道在繁忙時間都十分擠塞。使用該兩條隧道的車輛數字，正如我剛才所說，東區海底隧道為每日 87000 架次，而灣仔海底隧道則為每日 123000 架次。以繁忙時間每小時的行車量計算，東區海底隧道每小時的行車量為 3600 架次，而灣仔海底隧道則略低，為每小時 3400 架次，因為有較多巴士及重型車輛使用該隧道。

鄭慕智議員問：代理主席女士，根據運輸署表示，東隧塞車的情況在某程度上而言，是因為駕駛者沒有充分利用不設找贖的付款方式。我們也知道東隧仍未有採用自動收費方法。政府現時是否有措施準備鼓勵駕駛者使用不設找贖的付款方式，抑或短期內要求東隧使用自動收費設備，以增加汽車的流量？

運輸司答（譯文）：代理主席女士，自動收費站是兩間隧道公司自行採用的設備。政府沒有規定任何一間公司須採用自動收費設備。我個人認為自動收費設備在某程度上確可紓緩交通擠塞。不過，話雖如此，該兩條隧道的總行車量大致仍會一樣。因此，雖然自動收費設備可方便使用者及為他們節省數分鐘時間，但就總行車量來說，大致仍會一樣。

李華明議員問：代理主席女士，我在數月前也曾提過同樣的問題。不過我關心的是觀塘區，而劉議員關心的卻是港島走廊。不過問題一樣存在，現在可以看到流量由開始時的二萬多架次，增至今天的八萬多。在觀塘碼頭旁的汽車渡海小輪設施，興建了不久便一直荒廢至今，曾被本局公共帳目委員會抨擊為很大的浪費。政府可否考慮盡快重新予以使用，以疏導觀塘區或港九兩邊的汽車渡海流量，同時不致荒廢這項新設施？

運輸司答（譯文）：代理主席女士，問題是就中環的汽車渡輪服務而言，兩個碼頭分別會於本月底及六月中、下旬受填海工程影響。另行選址提供汽車渡輪服務的問題之一在於很難找到地方供輪候車輛停放。另一問題是中環至觀塘的汽車渡輪旅程所需時間太長，比輪候進入海底隧道所需時間更長。故此，雖然我極樂意請運輸署重新考慮李議員的建議，但我個人認為這不是一個切實可行的解決辦法。

田北俊議員問（譯文）：代理主席女士，導致東區走廊交通擠塞的原因顯然是由於東區海底隧道的每日平均行車量由 38000 架次增至 87000 架次。另一條海底隧道，正如運輸司所說，亦十分擠塞。其中一個理由顯然是由於 10 元的隧道費已超過十年沒有增加。單從追上通脹的角度來看，政府可否告知本局，有關方面會否考慮增加隧道費，以減輕兩條隧道以至全港的交通擠塞情況？

運輸司答（譯文）：代理主席女士，正如我較早時所說，我認為隧道費的加價申請是由兩間隧道公司自行提出的。我想本局其他議員會難以支持政府要求增加隧道費。

林鉅成議員問：代理主席女士，運輸司在較早前回答劉健儀議員的問題時，曾經提到會在某段時間內禁止某類車輛行駛。我希望他詳細告訴本局，究竟他考慮中的具體方法是怎樣的；而在實施他的構思前，會否先進行公共諮詢？

運輸司答（譯文）：代理主席女士，行車限制顯然是我優先考慮的措施。我已在運輸科內組織了一個小「智囊團」，並正徵詢其他政府部門的意見。我希望在兩三個月內會有一些構思，以徵詢本局交通事務委員會的意見。

周梁淑怡議員問：代理主席女士，剛才運輸司回答鄭慕智議員的問題時，雖然說電子自動收費設施是由隧道公司自行採用，而不能由政府硬性規定採用，不過，他認為這個方法肯定可紓緩交通。雖然「量」沒有增加，但對駕駛者而言，時間卻省了，而且有利東區走廊的交通。我想問運輸司，政府可否主動去函東隧公司，要求該公司徹底考慮採用電子自動收費方法？

運輸司答（譯文）：代理主席女士，政府其實經常與兩間隧道公司進行對話，而運輸署更經常就自動收費的可行性與該兩間公司接觸。其中一個問題當然不是裝設自動收費設備與否，而是隧道的出入口通道短缺。我認為隧道的行車量及出口處的行車情況亦須列入考慮。另一困難是我們既沒有硬性規定必須裝設自動收費設備，故我們亦須確保其他不使用自動收費設備的人士不會受到不必要的延誤。

### 啓德機場及羅湖邊境的出入境設施

四、 鄭慕智議員問：代理主席女士，政府當局可否就啓德機場及羅湖邊境的出入境設施（例如等候大堂的面積和櫃位數目）及職員人手編制，以及旅客流量的比例，向本局提供詳細的比較數據，並且說明現時有何種短期及中期計劃，以改善上述兩個出入境地點的擠迫情況？

保安司答覆的譯文：

代理主席女士，啓德機場有 166 個櫃位，比羅湖的 88 個櫃位約多一倍。啓德機場等候大堂的面積為 4600 平方米，比羅湖等候大堂 4400 平方米的面積略大。羅湖每日過境旅客的人數比啓德機場的多一倍。

這是因為羅湖過境旅客幾乎全是香港居民，而啓德機場大部份的旅客則為海外遊客，前者辦理出入境手續所需的時間比後者少得多。羅湖所需的空間和設施也因而較少。

人手編制方面，啓德機場與羅湖大致相同，整體目標是使 92%辦理出入境手續人士的輪候時間一般不超過半小時。

為應付日增的需求及改善情況，羅湖今年稍後將增設 70 個入境事務職位，使櫃位人員的總數增至超過 300 人，令現有設施發揮更大效用。此外，一隊 46 人的入境事務專責隊伍亦將於今年設立，負責進行特別調查，並在繁忙時期為羅湖及啓德機場提供支援。

當局現正在羅湖管制站進行大型擴建工程，預計於一九九五年完成，屆時可增設 72 個櫃位及 70 個職位。

羅湖及啓德機場現正採用新的出入境程序。當局將於今年九月裝設光閱讀機，以加快香港身份證持有人的出入境手續，而在一九九五年九月起，這項設施亦適用於持有可用機器檢查護照的遊客。

鄭慕智議員問：代理主席女士，啓德機場及羅湖邊境的出入境旅客數目，平日與繁忙假日比較，大家都知道相差極大。保安司可否告知本局，平日與繁忙假日，旅客輪候的平均時間分別是多久，以及是否可以達到政府預期改善的目標？

保安司答（譯文）：代理主席女士，我想我可以說，平日旅客可在 30 分鐘的目標時間內辦妥出入境手續，但正如鄭議員所說，一天內有些特別繁忙時間、週末某段時間，以及在繁忙節日假日，有時較難達到這目標。但整體來說，約九成在羅湖過境的旅客可在 30 分鐘目標時間內辦妥過境手續。我們希望透過簡化及改善過境手續，並在獲得額外資源下，能夠在未來數年內將這比數提升至超過九成。

唐英年議員問（譯文）：代理主席女士，保安司表示 92% 的旅客能在半小時內辦妥出入境手續，所以情況顯然可以接受。他為何認為讓旅客輪候半小時是合理？

保安司答（譯文）：代理主席女士，這是最長的時間，並非平均時間。在任何出入境管制站，必然有某些時間較其他時間更為擠迫，或比平日更為擠迫。舉例來說，農曆新年期間會有很多旅客，實際上沒有可能提供足夠設施，俾能像平日一樣在相同時間內為所有旅客辦妥出入境手續。長久以來，我們的目標時間是不超過 30 分鐘，與一般國際做法及與其他地方相比，我們認為這是個合理的目標時間。

何承天議員問（譯文）：代理主席女士，我的問題與唐英年議員所問的差不多，即許多經羅湖過境的旅客其實是因工作需要而須每天往返香港及內地；就這情況來說，政府是否仍認為半小時的輪候時間可以接受，因這些旅客與國際旅客頗為不同？

保安司答（譯文）：代理主席女士，目前在早上辦公時間之前的一段時間，出入境管制站均特別繁忙，在那段時間，一些旅客確須輪候 30 分鐘。正如我剛才所說，我們希望透過改善出入境程序及增加資源，能夠改善輪候情況。展望將來，我們希望能簡化羅湖出入境手續，以方便經常以香港身份證過境的旅客。但當局仍需要一段時間，才能引進及採用簡化過境手續的新科技。

倪少傑議員問：代理主席女士，保安司可否告知本局，對於各項短期及中期計劃，當局是否有或是否需要與中方磋商，互相作出協調，以便有效疏導羅湖邊境旅客？若沒有，則中斷了多久？若有，是在何時？

保安司答（譯文）：代理主席女士，中港兩地的入境事務人員經常進行磋商，而且合作無間，雙方顯然需要合作及互相協調，特別在商定各邊境管制站開放時間方面，更是經常合作及互相協調。我認為最近或近日並沒有因缺乏合作而引起任何問題。

林貝聿嘉議員問：代理主席女士，鑑於持身份證人士出入羅湖時，會較持護照者快速得多，政府可否告知本局，會否考慮將這兩種人士分開輪候，讓持身份證人士毋須輪候 30 分鐘便可過境？

保安司答（譯文）：代理主席女士，我想我們得記著，約有 95% 經羅湖出入境的旅客是本港居民，而他們絕大多數是持身份證過境。羅湖管制站目前已有不同櫃位，分別為本港居民及非本港居民辦理過境手續。但鑑於絕大多數過境旅客為持身份證過境的居民，因此在分開處理方面，實很難再做到甚麼。

鄧兆棠議員問：代理主席女士，政府在答覆的第三段內，稱過關時間的整體目標是使 92% 出入境者的輪候時間可在半小時內辦妥。請問為何是 92% 而不是 100%？

保安司答（譯文）：代理主席女士，正如我在較早前回答一項補充問題時所解釋，機場及羅湖年內必然有一些日子特別繁忙，過境旅客數目較平日多許多。若認為我們能提供設施以應付銳增的過境旅客，好像可以應付平日的旅客流量一樣，是既不切實際亦不可行，而且不符合成本效益。因此，某些日子的輪候時間必然比平日較長。

馮智活議員問：代理主席女士，過往很多市民已投訴過羅湖關卡輪候時間甚久，而過去幾年過關人數又不斷迅速上升。請問保安司，羅湖關卡對上一次增加人手是在哪一年？為何要隔了這麼久，到今年才增加人手？可否考慮以後最少每兩年進行一次人手是否足夠的檢討？

保安司答（譯文）：代理主席女士，也許首先我得指出，實際上過往並沒有許多投訴，我亦不認為投訴數目有顯著增加。在過去六個月，啓德機場約接獲 17 宗投訴，投訴數字與羅湖管制站相若。以過境旅客數目來說，這個投訴數字並非很大。然而，我確同意羅湖及啓德在增加人手方面，並未能真正配合過境旅客數目的增長。但由於人民入境事務處已採取多項措施，以加快各管制站的過境手續，因此，能維持服務水平，而且能避免因過境旅客增多而延長清關時間，亦即是說，過境情況因着各管制站入境事務人員提高效率而有所改善。我認為這方面應歸功於人民入境事務處。但我同意我們須小心監察，以確保這方面的資源能配合需求。

黃偉賢議員問：代理主席女士，保安司在答覆第四段內，曾提到今年稍後將增設 70 個入境事務職位。我想問所謂「稍後」是指何時，以及增設了這 70 個職位後，預計可以縮短多少輪候時間？

保安司答（譯文）：代理主席女士，人手增加將由本年四月一日開始。相信目前我未能明確地指出增加這 70 個職位後會有甚麼改善，但這已是大幅度增加櫃位職員人手。此外，我預料在平均輪候清關時間及 30 分鐘目標時間內辦妥過境手續的旅客比率方面，均會有所改善。

黃匡源議員問（譯文）：代理主席女士，保安司在答覆最後一段提及將裝設光閱讀機。但據我了解，目前身份證尚未適用於光閱讀機，是不是說由現在至九月，我們將獲簽發新身份證，以便新裝設而相信是以條碼操作的光閱讀機能檢查身份證？

代理主席（譯文）：保安司，你能回答這問題嗎？

保安司答（譯文）：代理主席女士，我能回答這問題。我相信身份證適用於光閱讀機。

周梁淑怡議員問：代理主席女士，保安司提到的 92%，其實是有誤導之嫌。因為 92% 只不過是一個目標。事實上，我們曾經收到一些資料，提到在公眾假期及假日（例如星期六及星期日），根本有三份之二人士要輪候半小時以上，而三份之一人士則甚至超過一小時。我想問保安司，可否以書面提供數字，以說明他剛才提到將於今年四月一日增加 70 名人手後，究竟會如何減低那些須輪候超過一個小時或半小時有多的人士的時間，以及在九五年，當人力再增加時，他會有甚麼目標去減低眾多人士的輪候時間？

代理主席（譯文）：保安司，也許你可以回答其中部份問題。

保安司答（譯文）：代理主席女士，是的，92% 只是一個目標而非已取得的成果。目前，羅湖管制站的清關時間比目標稍低，只有 90% 旅客能在 30 分鐘目標時間內辦妥過境手續，因此，10% 旅客不能在目標時間內辦妥過境手續。啓德方面，95% 旅客能在 30 分鐘目標時間內辦妥過境手續，因此已超逾目標。我們當然希望本年四月一日羅湖增加人手後，亦能顯著改善羅湖的情形。無可否認，有些時候，特別是繁忙假日，大多數旅客確須輪候半小時以上。



## 同業拆息市場波動

五、 陸觀豪議員問題的譯文：政府可否告知本局，當局現正採取何種措施，以防止類似一九九三年十二月七日由於大量超額認購新發行股票引致銀行同業拆息市場出現不必要波動及香港銀行同業拆出息率備受壓力的情況重演？

財經事務司答覆的譯文：

代理主席女士，一九九三年十二月七日銀行同業拆息市場呈現緊張，是因為一項大型初次公開股票發售於該日截止認購。該次認購申請所涉金額，達 1,000 億元。這些資金的回流出現阻滯，引致銀行同業隔夜拆出息率上升。這情況是受到審慎銀行同業信貸限額的限制所影響，而較早時香港金融管理局已勸諭銀行同業必須遵守這個信貸限額。此外，受理銀行亦不能明確地估計仍未點算的申請認購支票所涉金額。結果，大量資金須透過香港金融管理局所運作的流動資金調節機制來疏導。

不過，值得注意的是，由於近年實施的金融改革措施，因此與八十年代中期某些新股超額認購情況相比，今次銀行同業拆息市場的波動，實際上已算溫和得多。

為改善申請認購的資金將來在銀行同業拆息市場的回流，香港金融管理局曾在一九九三年十二月致函香港銀行公會，提出下列建議：

- (a) 在提供貸款予客戶以供認購新股時，銀行應與受理銀行及／或其他銀行預先安排所需的信貸限額；
- (b) 截止申請的時間，應由中午提前至上午十時，以便受理銀行有較多時間處理及點算申請支票；及
- (c) 銀行應鼓勵使用電子貨幣付款，而不是紙張形式的支票，因為這樣可方便大額資金轉帳及風險管理。

這些措施如獲採用，應可改善回流過程的效率。

另一方面，必須承認的，是這個問題主要由於初次公開發售時出現非常大量超額認購，令受理銀行累積巨額資金所致。政府當局已請香港聯合交易所和證券及期貨事務監察委員會，研究一些可以減輕這類超額認購所造成影響的方法。

過去數月，香港聯合交易所已實施多項措施，主要目的是使投資者更準確地評估初次公開發售股票階段的股票價格和需求，包括規定提供有關申請分布情況的詳細資料，及以全面攤薄形式計算的市價盈利率。此外，聯交所正在考慮修改上市規則，規定證券發行者須拒絕任何認購超過 100% 發行證券的申請，及拒絕同一申請人提交多份申請。新規則將於短期內實施。

聯交所及證券及期貨事務監察委員會，正繼續探討改善初次公開發售程序效率的方法。

在此期間，香港金融管理局會繼續監察金融市場的運作，並在有需要時採取適當行動。

陸觀豪議員問（譯文）：代理主席女士，正如財經事務司的答覆所指出，現行初次公開股票發售安排的內在問題影響及金融市場的穩定性，請問當局是否正認真考慮採取其他安排，尤其是發售外匯基金票據採競投形式，作為上述問題的長遠解決辦法？

財經事務司答（譯文）：代理主席女士，初次公開發售可以透過許多方法進行，而現行制度其實亦只是其中一種方法。我們現正考慮的一些方法，股票發行者亦可採用，例如一種名為「議價發行制度」的方法，現時美國頗普遍採用這種方法。不過，問題是我們不能把一種認購股票的方法強加於發行者身上。此外，香港聯合交易所亦正嘗試鼓勵發行者考慮採用其他方法，避免像現行方法那樣造成銀行累積巨額資金及出現超額認購的問題。

張建東議員問（譯文）：代理主席女士，當局可否告知本局，在未對上市方法作出重大修改前，政府、證券及期貨事務監察委員會（證監會）或香港金融管理局在修改現行上市方法方面會否扮演甚麼角色，藉以解決有關問題；此外，當局會否規定聯合交易所必須實行有關的解決方法？

財經事務司答（譯文）：代理主席女士，首先，香港金融管理局的職責是確保本港金融市場順利運作。因此，有關股票公開發售方法的問題，主要屬於香港聯合交易所（聯交所）的職責範圍。一九九三年八月，證監會及聯交所曾就聯合工作小組研究最近幾次初次公開股票發售的超額認購水平對證券市場的影響所得結果及所提建議，發出了一份諮詢文件。如各議員希望審閱有關資料，我可以傳閱該份文件，其內詳載所有有關建議。事實上，其中若干建議已付諸實行，例如修改上市規則，規定有關方面必須刊登申請分布情況的詳細資料，以及必須以全面攤薄形式計算市價盈利率。證監會及聯交所將繼續監察有關情況，而財經事務科亦會留意情況的發展。

李家祥議員問（譯文）：代理主席女士，今次事件是否因任何人為操縱因素所致，尤其有鑑於受理銀行明顯地扣押了有關款項一段時間？若然，銀行同業拆息市場又是怎樣受到操縱？政府答覆內的建議能否有效地防止類似的操縱情況出現？

財經事務司答（譯文）：代理主席女士，李家祥議員的言論，跟昨天報章報導香港銀行公會主席就受理銀行扮演的角色所發表的言論十分相似。事實上，香港金融管理局已就此問題提出若干建議。問題是有關的受理銀行是否故意扣押有關款項，這點須由香港銀行公會查明。此外，我們還發現一個實際問題，就是有關銀行根本沒有足夠時間點算所有帳面款項，所以香港金融管理局認為較早前所說的其中一項建議，即把截止申請時間提前至上午十時，對紓緩有關情況肯定能發揮一定效用。

李國寶議員問（譯文）：代理主席女士，由於當下情況及過往經驗均顯示，基本上問題是由新股的定價引起，政府會否與聯交所及各商人銀行商討，以便初次公開發售的股票定價能更接近真實市價？

財經事務司答（譯文）：代理主席女士，定價一向是個複雜的問題。一間公司的股票價格反映了供求情況及當時的市場情緒，有時甚至與該股票有多少資產保證或市價盈利率拉不上甚麼關係。所以，超額認購反映定價有問題的說法，並非絕對正確。舉例來說，一間盈利增長迅速的企業發行股票，即使股價訂於一個較高水平，仍可能吸引大量投資者認購。此外，由於在本港發行新股時定價過高及過低之間只有很小差距，故新股一般都以一個折扣價格發售，藉以抵銷較大的市場風險和確保新股即使不是超額認購，亦能全數獲得認購，這點是可以理解的。我們相信新股的定價應由發行者因應市場情況來決定。不過，聯交所及證監會當然須要確保在釐訂股票價格時，有關方面不會有不正當的行為。

鄭海泉議員問（譯文）：代理主席女士，我想我要先申報利益。我是證券及期貨事務監察委員會的理事。我的問題是：今次事件是由於制度本身存在某些問題所致，抑或由於某銀行管理不善所致？我這樣問是因為以往曾有不少新股上市，但據我記憶所及，每次都沒有出現類似今次的波動情況。

代理主席（譯文）：財經事務司，你能夠回答這問題嗎？

財經事務司答（譯文）：代理主席女士，我認為我不應討論某一個案的詳情。然而，我們確實知道新股上市有時會使金融市場出現緊張情況，而這確是金融管理局及其他有關當局須要解決的問題。

詹培忠議員問：代理主席女士，鑑於上市新股票認購申請時，銀行可安全地為其客戶提供借貸，因此，有很多銀行提供了不同倍數的資金予申請人認購新股。請問政府，現時法例規定，銀行可以提供的資金倍數為何？當局為何不修改法例或頒布臨時措施，使申請只限於一倍，從而減低認購股票的熱潮？

財經事務司答（譯文）：代理主席女士，香港金融管理局已建議銀行，凡有新股票上市，均應對貸款認購新股的人士訂出一個借貸限額。我們亦已這樣忠告香港銀行公會。我在回答剛才的一項問題時已說過，我們相信我們必須讓市場供求情況來決定新股的價格，我們不可以透過規定申請上限這種人為手法來遏抑需求。然而，正如我剛才所說，有關方面正考慮修改上市規則，規定證券發行者須拒絕任何認購超過 100% 發行證券的申請。這其實已是一種限制。

黃震遐議員問：代理主席女士，事實上，我原先希望提出的問題，已由詹培忠議員問過了，因此我想更改問題。政府既然要求銀行借與客戶的，只是認購申請金額的九成，那麼，在現行情況下，政府是否有監管銀行遵守這些指引？

財經事務司答：代理主席女士，答案是「有」的。

田北俊議員問（譯文）：代理主席女士，關於改善申請認購的資金將來在銀行同業拆息市場回流方面，財經事務司的答覆提及香港金融管理局已於十二月致函香港銀行公會，並提出了一些建議。我認為這些建議非常好。然而，所有這些建議的目的都是一樣，就是減少銀行持有認購申請所涉金額的日數，這與銀行以盈利為出發點的立場是有矛盾的。財經事務司亦表示如果實行這些建議，將可改善資金回流過程的效率。請問財經事務司預期香港銀行公會將於何時作覆，又如果該會回覆表示不願接納這些建議，香港金融管理局還可以做些甚麼？

財經事務司答（譯文）：代理主席女士，我們正等待香港銀行公會的正式答覆。除了等候答覆外，金融管理局亦正與該會人員進行商討，故我們沒有理由在現階段假設該會將完全拒絕接納有關建議。

## 公用事業本地化

六、 黃秉槐議員問題的譯文：政府可否告知本局：

- (a) 當局於一九八一年續批香港電話有限公司及香港大東電報局的牌照時，有否訂定條件，規定持牌人在招聘／委任人士填補其編制內所有職位空缺時，須優先考慮本地候選人，並只可在當時或短期內不可能有合適本地候選人的情況下才聘任海外人士；及
- (b) 在續批其他公用事業公司，如中華電力有限公司及香港電燈有限公司的牌照時，是否訂有相若的條件？

經濟司答覆的譯文：

代理主席女士，我相信黃議員所指的，是香港政府在一九八一年批給香港大東電報局（現為香港國際電訊有限公司）的對外電訊電路及服務牌照中，一般條件第 18(4)條。該條規定：「持牌人在填補其編制內任何空缺時，須優先招聘和委任本地僱用的職員，只要該等職員被認為是合適並具有所需資歷便可；特別是，持牌人只可在當時或合理短期內不可能有合適本地候選人的情況下，才聘任海外人士」。（負責提供本地固定網絡話音電話服務的香港電話有限公司，不持此類牌照，但受電話條例規管。該條例並不包括相等或類似的條文。）

在香港國際電訊的牌照中加入上述條款，是有充分的歷史理由：該牌照在一九八一年發出時，公司（前稱香港大東電報局）極倚賴其英國母公司借調技術和行政人員來港工作。政府相信，該公司在這個極具重要性的服務行業上，應該盡力發展一個本地技術基地，因為這行業對香港將來作為商業貿易中心，將有莫大作用。

自一九八二年起，該公司的外籍僱員人數，已由外籍經理級人員所佔的 40%，減至 10% 以下。牌照條件原訂減低香港國際電訊倚賴英國大東電報局借調人員的目標，已經達到。無論如何，由於該公司在一九八七年改變身份，成為香港電訊集團的成員，因此性質上已變得更本地化。

至於問題的第二部，中華電力有限公司和香港電燈有限公司並非根據政府所發的牌照經營。不過，他們自願與政府訂立管制計劃協議。與本港絕大部份的公用事業機構相同，兩間電力公司都是以香港為基地，並且由港資擁有，所以無須制訂一項與香港國際電訊牌照所載的類似條款。兩間電力公司的現行管制計劃協議，已分別由一九九三年十月一日及一九九四年一月一日起生效，由於我們對私營公司經營方法採取不干預的整體原則，所以兩電的協議內，沒有訂明與一九八一年發給香港大東電報局相同的條件。

黃秉槐議員問（譯文）：代理主席女士，香港國際電訊最近更換該公司的第二號人物 —— 我想是副行政總裁 —— 當時有否嚴格遵守一九八一年所批給牌照一般條件第 18(4) 條的規定？若否，原因為何？

經濟司答（譯文）：代理主席女士，關於委任或更換個別人員的問題，我想我不宜置評。且讓我們看看一些事實。在該公司 104 名經理級人員中，只有 7 名是外籍僱員。因此，情況實已大有改善，而且政府確亦不宜單看個別事例，因為情況實際上亦是不斷改變。外籍僱員來來去去，不斷更換，有時更為本地人員所取代。

麥理覺議員問（譯文）：代理主席女士，經濟司可否證實，不論私營公司在提供公共服務方面是否享有某種形式的專利，政府均無意規定這些公司實行本地化政策；同時，亦會准許這些公司按照本身的意願及市場的需求聘用僱員？

經濟司答（譯文）：代理主席女士，總的來說，我可以證實政府無意這樣做。

## 各項問題的書面答覆

### 土地發展公司在市區重建過程所扮演的角色

七、 涂謹申議員問：自一九九二年七月本局通過「私人樓宇重建問題」的動議，政府曾多次表示將快完成檢討有關土地發展公司在市區重建過程所扮演的角色。政府可否告知本局：

- (a) 此項檢討是否已完成；若然，結果何時公布；若否，原因何在；
- (b) 會否繼續檢討私人發展商進行重建的過程；若然，時間表為何；若否，原因何在？

規劃環境地政司答覆的譯文：

代理主席女士，

- (a) 檢討土地發展公司在市區重建過程所扮演角色的工作，已大致完成。不過，政府現正就一項與推行都會計劃有關的市區重建和重新發展問題的更廣泛整體檢討，再對是次檢討結果加以研究。因此，有關土地發展公司的檢討結果，將會盡早與更廣泛檢討的結果一併公布。
- (b) 上文(a)段所述的整體檢討，亦會研究所有參與都會計劃的機構所扮演的角色，包括私人發展商的角色。這是極為複雜的問題，對經濟、社會、土地、規劃和房屋政策，以及資源方面都有重大影響。因此在現階段很難訂出完成檢討的確實日期，不過最少需要多六個月的時間。

### 自閉症人士服務工作小組

八、 許賢發議員問：政府自一九九一年十月成立「自閉症人士服務工作小組」以來，至今尚未發表任何有關該小組工作的報告；就此，政府可否告知本局：

- (a) 小組在過往兩年的工作中，曾遇到哪些困難；
- (b) 小組將於何時完成其工作，提交報告；
- (c) 有關報告會以甚麼形式向公眾發表；及
- (d) 政府將如何落實執行報告中的建議及有關時間表為何？

衛生福利司答覆的譯文：

代理主席女士，有關問題的四部份，現依次答覆如下：

關於(a)及(b)部份，工作小組遇到的問題，主要是難以鑑定那些事項須予討論和在開始時定出切實的時間表。根據最初的估計，工作小組只須召開4次會議，便可完成審議工作，然後於一九九二年年中提交報告。但結果小組在一九九二年一月至一九九三年九月期間，總共舉行了10次會議。工作小組現時已完成審議工作，並且已於上月提交報告，供政府考慮。

至於問題的(c)及(d)部份，當局會就報告書的內容，諮詢康復發展協議委員會的意見。同時，並會根據該委員會的意見，決定是否印備報告書，供有關的非政府機構、家長及康復專業人員索取，以及編訂適當的優先次序，落實執行報告書中獲得接納的建議。

## 政府聘用弱能及傷殘人士

九、 司徒華議員問：就當局在聘用弱能及傷殘人士方面，政府可否告知本局：

- (a) 現時對這類人士的聘用政策是什麼；
- (b) 現時港府共聘用了多少這類人士，請詳列受聘人士的部門及其職級；
- (c) 總體而言，現時政府聘用這類人士的百分比與私營公司的比較如何；及
- (d) 現時這類人士的就業率是否理想，會否檢討現時的聘用政策？

公務員事務司答覆的譯文：

代理主席女士，

- (a) 政府的政策，是盡可能安排弱能人士（包括傷殘人士）擔任合適的職位，這樣做符合了協助弱能人士融入社會的一般政策，希望藉着改進弱能人士的職業技能，協助他們在私營及政府機構找得工作，賺取薪酬。

弱能人士申請政府職位，必須與其他申請人一樣，符合所需的入職條件。不過，如果當局認為他們適合僱用，則會給與適度的優先錄用機會。此外，即使弱能人士礙於身體的缺陷，未能勝任某個職級的全部職務，但只要他們能夠擔任這個職級的其中一些職務，亦會獲推薦聘用。

在進行招聘時，當局或會附加其他條件，以便甄選合資格的申請人參加面試。但這些附加條件並不適用於弱能的申請人。因此，所有具備基本入職條件的弱能人士，均有機會接受面試。

- (b) 港府現時共聘用了 3778 名弱能人士，而聘用這類人士的主要部門包括市政總署、區域市政總署、機電工程署、醫院事務署、房屋署、皇家香港警務處、漁農處、懲教署、水務署、社會福利署和教育署。各部門聘用這類人士的數字，詳列於附錄 I。

受聘的弱能人士中，超過三份之一是第一標準薪級人員（月薪由 6,635 元至 7,620 元）。此外，有 9.2% 擔任較高職位，薪酬最高達總薪級表第 26 點（月薪 22,890 元）或以上，或同等薪點。詳情載列於附錄 II。

- (c) 在全體公務員中，弱能人士佔 2.07%。私營機構方面，目前沒有弱能人士佔整體百分比的統計資料，因此無法把兩者進行比較。
- (d) 受僱於政府的弱能人士數目，一直穩步增加，由一九八三年的 1432 人增至一九九三年的 3778 人。因此，現行政策可說是大致恰當。政府會繼續致力鼓勵各部門聘用弱能人士。

### 附錄 I

	受僱的弱能人士數目
漁農處	187
建築署	24
核數署	2
統計處	17
政務總處	35
民眾安全服務處	4
民航處	7
土木工程署	36
公務員訓練處	3
懲教署	169
香港海關	9
衛生署	86
渠務署	92
教育署	104
機電工程署	296
環境保護署	17
消防處	34
政府飛行服務隊	5
總督府	1
政府車輛管理處	2
布政司署	32
政府物料供應處	27
路政署	26
醫院事務署	282
房屋署	263
人民入境事務處	44



## 受僱的弱能人士數目

工業署	8
政府新聞處	5
資訊科技署	12
稅務局	68
知識產權署	5
司法部	17
勞工處	24
土地註冊處	23
地政總署	43
律政署	10
法律援助署	7
海事處	46
立法局議員辦事處	1
規畫署	9
規畫環境地政科	2
投訴警方事宜監察委員會	1
郵政署	93
政府印務局	10
香港電台	7
差餉物業估價署	12
文康廣播科	4
區域市政總署	297
皇家香港警務處	196
皇家香港天文台	10
社會福利署	109
學生資助辦事處	1
工業教育及訓練署	9
影視及娛樂事務管理處	1
拓展署	4
貿易署	10
運輸署	38
庫務署	13
大學及理工教育資助委員會	1
市政總署	760
水務署	118
合共：	3778

## 附錄 II

截至 1993 年 4 月 1 日任職政府的弱能人士數字  
(按薪金組別分類)

薪金組別	人數
首長級薪級及首長級(律政人員)薪級	3
司法人員薪級	
頂薪點由 14-70 點	1
頂薪點由 1-13 點	-
總薪級	
頂薪點由 45-49 點	23
頂薪點由 34-44 點	114
頂薪點由 26-33 點	153
頂薪點由 1-25 點	1808
警務人員薪級	
頂薪點由 55-59 點	1
頂薪點由 48-54 點	-
頂薪點由 42-47 點	2
頂薪點由 28-41 點	10
頂薪點由 1-27 點	104
一般紀律人員薪級	
頂薪點由 1-4 點(指揮官級)	-
頂薪點由 32-38 點(主任級)	1
頂薪點由 21-31 點(主任級)	18
頂薪點由 12-20 點(主任級)	21
頂薪點由 1-11 點(主任級)	4
員佐級	121
第一標準薪級	1368
見習職級薪級	26
	合共：
	3778 (851)

註：括弧內的數字表示有色盲或有顏色分辨能力缺陷的人數

「司法人員薪級」所屬的薪金組別，是根據庫務署用以計算這個薪級人員薪酬的薪點訂定。

## 三合會

十、 林貝聿嘉議員問：政府可否告知本局：

- (a) 在本港的三合會數目及其活躍會員人數；及
- (b) 在過去三年，有多少人因觸犯有關三合會條例而被檢控；其中被定罪的比例及平均刑期為何？

保安司答覆的譯文：

代理主席女士，

- (a) 警務處處長估計香港現時有 57 個活躍的三合會。由於三合會不是光明正大的組織，而且會員人數不時變動，故不可能準確估計香港三合會會員的總人數。
- (b) 在一九九一年，因觸犯與三合會有關的法例而被檢控的人數有 328 人；一九九二年有 430 人；一九九三年首六個月則有 201 人。在一九九一年，被定罪的比例為 42%；一九九二年為 39%；一九九三年則為 50%。在判監方面，一九九一年的監禁期平均為 6 個月；一九九二年為 5 個月；一九九三年則為 9 個月。

## 行政申訴專員

十一、 陸恭蕙議員問題的譯文：政府可否告知本局：

- (a) 甄選接替現任行政申訴專員職位人選的準則為何；及
- (b) 鑑於現時必須由本局通過決議案表示贊同，總督才可罷免行政申訴專員，政府會否準備同意該職位的委任亦須經由本局決議通過，始可作實？

布政司答覆的譯文：

代理主席女士，政府在挑選下一任行政事務申訴專員時，考慮到以下因素：他必須具有高尚的操守及受到社會人士尊重；對政府的運作有良好認識，但卻獨立於政府；最好能懂中、英文；及在獲委任時年齡為 65 歲以下，因為每屆專員的任期是五年。

規定總督罷免專員必須經立法局通過決議案贊同的條文，是爲了確保專員在合約期間不會在沒有充分理由的情況下被免職。但在該職位的委任方面，這點顯然並不適用。

## 特區籌備委員會預備工作委員會

十二、 黃宜弘議員問：政府可否告知本局：

- (a) 有沒有發出指示限制警務人員與特區籌備委員會預備工作委員會（預委會）接觸，如有的話，原因為何；及
- (b) 當預委會成員遭受滋擾向警方求助時，警務人員將如何處理？

保安司答覆的譯文：

代理主席女士，

- (a) 我們有既定的正式渠道討論和解決和過渡有關的問題，並希望這些安排能有效地運作。這些渠道是根據香港現時和日後的主權國互相達成的正式國際協議和諒解而設立的。預委會是由中國政府委任的人士所組成的團體。如他們需要資料，香港政府在處理他們的要求時，方法會與處理本港其他任何團體的同類要求一樣。我們已把這方面的指引通知所有政府部門，包括警務處。
- (b) 如預委會成員向警方求助，警方會把他們與任何其他公眾人士同樣看待。

## 翻版鐳射唱片

十三、 李鵬飛議員問題的譯文：鑑於近月來涉及翻版鐳射唱片的走私活動甚為猖獗，政府可否告知本局：

- (a) 問題的嚴重程度；
- (b) 在一九九三年內，為對付鐳射唱片翻版活動而進行的掃蕩及檢控次數；
- (c) 違法者經法庭定罪後一般被判處的刑罰；及
- (d) 會否考慮提高有關條例所訂定的刑罰，以便進一步阻嚇違法者？

工商司答覆的譯文：

代理主席女士，

- (a) 走私翻版鐳射唱片進入香港，是較近期出現的現象。這類走私活動，自一九九三年初轉趨猖獗。翻版鐳射唱片由陸上交通及水客偷運入香港，主要由街頭小販售賣。由於供應來源在香港以外地方，香港海關對付這個問題的工作，集中於邊境截查，以及在本港境內偵查貯存及售賣地點。由於過境交通量龐大，小販則流動性高，這些工作實在困難重重。

一九九三年，海關檢獲翻版鐳射唱片 93927 張，拘捕翻版鐳射唱片經營者 350 名，一九九二年的數字，分別是 10117 張及 32 名。這些統計數字，顯出問題的嚴重程度。

- (b) 一九九三年，香港海關曾經出動 315 次，突擊搜查翻版鐳射唱片，包括 5 次全港性行動，掃蕩翻版鐳射唱片的販賣。上述行動成效顯著。

根據國際唱片業協會提供的統計數字，合法鐳射唱片銷售量，在一九九三年第二季下降 40% 後，第三季回升 90%。檢控的案件，60 宗已經審結，其餘案件，正等候調查或檢控。

- (c) 一九九三年，法庭對每張翻版鐳射唱片所處的平均罰款為 65.72 元。在一宗涉及 468 張翻版鐳射唱片的案件中，所判刑罰為 56 小時社區服務。另一宗涉及 112 張翻版鐳射唱片的案件，被定罪者被判守行為 12 個月。法庭從未判處監禁的刑罰。與版權條例的法定最高刑罰比較，(即每張翻版鐳射唱片罰款 1,000 元及監禁 1 年)，上述刑罰屬於偏低。
- (d) 在回應法律改革委員會最近所作建議而即將進行的版權法全面檢討中，版權條例所規定的最高刑罰，將會作出檢討。

### 未經處理污水的排放

十四、 陳偉業議員問：鑑於每年有二億九千餘萬立方米的污水，在未經處理的情況下，流入海港，造成污染，政府可否告知本局：

- (a) 現時非法接駁或錯誤接駁污水渠的個案數字；
- (b) 過去兩年對此種情況所提出檢控的數字；及
- (c) 將採取何種措施杜絕非法接駁污水渠？

規劃環境地政司答覆的譯文：

代理主席女士，

- (a) 非法接駁雨水渠系統的個案，估計約有 8000 個。這些情況大多存在於最近設立的東部及西部緩衝水域水質管制區，以及將於一九九四至九七年間設立的維多利亞港水質管制區內。
- (b) 根據水污染管制條例第 9 條的規定，除獲發牌照排放污水外，任何人如把任何物質排入非由政府管理或保養以供在水管制區內排放污水用的公用污水渠內，則屬違法。過去兩年，根據該條例提出的檢控共有 29 宗。

- (c) 政府正採取多項措施，杜絕非法接駁雨水渠的情況，其中的重點工作，是在全港推行污水收集整體計劃。各項的主要措施如下：
- (i) 在規劃方面，污水收集整體計劃一直都優先處理工業污水經雨水渠直接排入海港的地區。在污水收集整體計劃下，政府會先研究現有污水收集系統的規模、容量及實際狀況，包括非法接駁的污水渠數目，然後就如何切合目前及日後對新污水收集設施的需要，提出建議。儘管現時不可能立即採取糾正行動，處理這些地區的所有非法接駁的污水渠，但如實際情況許可，政府會重新接駁這些污水渠。此外，污水收集整體計劃亦會訂定「緊急措施」，對污染黑點作出短期的改善。
  - (ii) 在建設方面，東九龍、港島南部、九龍西北部、荃灣／葵青、柴灣／筲箕灣、元朗／錦田、吐露港、牛尾海及屯門的污水渠改善工程，詳細設計工作或實際工程已經展開。其他地區的改善工程，則會按污水收集整體計劃的建議分期進行。
  - (iii) 在管制方面，除由政府根據水污染管制條例採取執法行動外，一些區議會更成立了工業大廈管理統籌委員會，找出產生嚴重污染問題的工業樓宇，並在能力所及的情況下採取行動。關於非法接駁污水渠的問題，委員會會就工廠排出的污水的污染程度及糾正方法，向工廠東主提供意見。如有需要，屋宇署會進行重新接駁污水渠工程，然後向工廠東主追討費用。自一九八六年以來，該署以這個方法處理了約 700 項接駁工程。

## 台灣旅客入境許可證

十五、 張文光議員問：鑑於港台兩地經濟及文化的接觸日益頻繁，政府可否告知本局：

- (a) 過去五年，本港有否拒絕台灣的公職人員申請進入本港；如有，請分別列出被拒的人數、被拒者申請入境的理由及被拒入境的原因；及
- (b) 港府會否作出檢討及實行措施，放寬台灣居民進出境，以促進兩地的交流？

保安司答覆的譯文：

代理主席女士，

- (a) 我們自一九九零年七月起才開始收集有關台灣公職人員的入境統計數字。至今共拒絕了 7 項入境申請，這些申請均在一九九零年提出；一九九一年、一九九二年及一九九三年都沒有任何申請被拒。

我們的政策是不提供個別事件的詳情。可是，我們在處理簽證申請時，會考慮下列因素：(a)申請人是否真正旅客；(b)申請人是否有不良紀錄（例如是否遭遞解出境）；(c)所呈交文件的真確性是否值得懷疑；以及(d)申請人是否未能提交所需的資料。

- (b) 現時，台灣旅客可以使用多次入境許可證進入香港，許可證有效期為兩年。首次申請人士所需的處理時間通常不超過 7 個工作天，而續期申請則通常可於兩個工作天內完成。這計劃很受台灣旅客歡迎，亦較台灣當局處理香港居民入境申請的做法寬鬆。我們會繼續檢討這些政策及程序。

### 聘請及晉升的審查程序

十六、 鮑磊議員問題的譯文：政府可否告知本局為聘請及晉升公務員，以及委任公眾人士為法定團體成員而進行的審查程序詳情，特別是有關以下各方面的情況：

- (a) 審查程序所需的工作日數；
- (b) 審查程序是否須按服務表現承諾進行；若否，原因為何；
- (c) 在一九九二至九三年度經審查的上述每一類人士的數目；
- (d) 經審查後不獲接納的每一類人士的數目；及
- (e) 負責審查工作的全職人員數目？

保安司答覆的譯文：

代理主席女士，

- (a) 不同類別人士的審查程序各有不同。首次獲聘為公務員的人士，當局會審查警方和廉政公署的紀錄。須經常接觸機密資料的公務員，以及獲委為某些法定團體成員的公眾人士，當局會進行額外的警方紀錄審查。獲委任或提升至數個責任非常重大的高級職位的公務員，除上述的紀錄審查外，當局還會與有關的人員、諮詢人和督導人員面談。由於程序和情況各異，當局不能指出審查過程所需的工作日數。不過，大部份的審查均在 4 至 6 星期內完成。
- (b) 由於不能設置時限，故審查程序不須按服務表現承諾進行。我們必須確保審查是恰當和正確無誤的。
- (c) 當局沒有把有關數字分類，但在一九九三年進行的審查共有約 20000 次。

- (d) 當局沒有統計不獲接納的各類別人士的數目。
- (e) 共有 10 名警務處人員和 6 名廉政公署人員全職負責審查工作。不過，部份審查工作也包括在多個部門其他人員的正常職責內。

## 年長病人護養院

十七、 梁智鴻議員問題的譯文：關於政府擬為年長病人發展一個護養院網絡，並計劃到一九九七年時，會有 7 間護養院提供服務一事，政府可否告知本局：

- (a) 入住上述護養院的資格為何，並與護理安老院及療養院所要求者作一比較；
- (b) 估計在此等護養院供養每位住宿老人每年所需的經常費用為何，並與護理安老院及療養院的有關數字作一比較；
- (c) 計劃設立的護養院的人手需求為何；在目前護士人手短缺，以及短期內私營老人照顧院舍亦會爭相聘用員工的情況下，如何確保能提供足夠人手，俾該等護養院可如期投入服務；及
- (d) 哪個部門將會負責經營上述護養院；如何確保由不同機構管理的各類公營與私營老人照顧院舍，彼此在安排老人轉院，及縮減他們輪候適當服務所需時間等各方面，均能有效合作？

衛生福利司答覆的譯文：

代理主席女士，有關問題的 4 部份，現依次答覆如下：

- (a) 護養院是醫院以外的住院護理設施，特別為某些老人而設。這些老人，由於健康情況欠佳，入住護理安老院得不到充分照顧，但他們又不需要療養院所提供的深切醫療護理服務。
- (b) 根據粗略估計，在護養院供養每名住宿老人每年所需的經常費用為 107,000 元。至於護理安老院及療養院的有關費用，則分別為 62,086 元及 246,760 元。
- (c) 每間護養院的工作人員，均由多方面的人才組成，包括醫生、護士、輔助醫療專業人員、起居照顧員、社會工作員及其他輔助人員。至於實際人手及編制員額，則須根據個別護養院的專責需要及工作情況而定。

在適當情況下，當局會在護養院投入服務前招聘及培訓員工，以確保能提供足夠人手及運作順利。



- (d) 預料大部份護養院，將會由非政府及慈善機構經營。政府會透過衛生署撥款，資助這些護養院的經常營運費用。衛生署署長會與各經營者保持密切聯絡，以便協助有關服務，並且促進經營者與公私營機構其他服務提供者彼此之間的合作和聯繫。

## 退伍軍人病症

十八、 林鉅津議員問題的譯文：退伍軍人症與香港到處可見的空氣調節機器、喉管系統及建築地盤有關。據最近香港大學進行的一項研究發現，本港的中央空氣調節機器及其喉管系統有 80% 蘊藏退伍軍人病症的病菌。政府可否告知本局：

- (a) 退伍軍人病症在本港發生的普遍程度；及
- (b) 當局有何措施保障在進行拆卸及建造工程的地盤工作的工人及在該等地盤附近居住的居民，使他們不致感染這種疾病？

工務司答覆的譯文：

代理主席女士，

- (a) 現時，退伍軍人症在本港並非一種須呈報的疾病。不過，有時醫生會主動向當局呈報有關個案。直至目前為止，有 3 人證實曾患上退伍軍人病症，但全部均已痊癒。

有關修訂檢疫及防疫條例的條例草案獲得通過後，根據法例規定，由本年一月底／二月初左右開始，如發現退伍軍人病症的病例，便須向當局呈報。這樣衛生署便可更有效地監察這種疾病在本港的發病率。

現時本港的空氣調節系統普遍存有退伍軍人病症的病菌，這情況並非不尋常。這種引致退伍軍人病症的病菌，像其他病菌一樣，可以普遍在自然的水源中發現，而且在河流、湖泊、溪澗、泥土和人造系統亦可以找到。

染上退伍軍人病是由於吸入空氣中帶有退伍軍人病症病菌的霧狀水點或微粒，這些病菌通常藏於建築物的食水系統。如空氣中沒有傳送病菌的霧，應不會有人受到病菌感染。

- (b) 在進行拆卸的地盤，在拆卸工程展開前，空氣調節系統所有的喉管通常都已截斷，並且已把管內的水排去。因此，空氣調節系統不會存有可傳播病菌的霧。

在建造工程的地盤，新的空氣調節裝置在這階段不可能存有積水。即使空氣調節裝置存有積水，由於建築物的供水系統都是新裝設和清潔的，退伍軍人病症的病菌極不可能繁殖。另外，本港供應的食水已加有足以控制病菌的氯氣，退伍軍人病症的病菌很難生存。

因此，我們認為在進行拆卸及建造工程的地盤不會出現大量的退伍軍人病症病菌，而這些地盤亦不會使地盤內工作的工人及在附近居住的居民感染退伍軍人病症。事實上，向衛生署呈報的 3 宗個案中，沒有一宗個案的病人已知是從進行拆卸及建造工程的地盤感染到這種傳染病的。

須注意的是，自一九九零年一月起，建築署在設計全部空氣調節系統時，都已在設計上採取了預防措施，杜絕可能引致這種疾疫的來源。在進行政府工程時，新裝設的空氣調節系統不會使用食水操作，原因是食水較鹹水容易引致退伍軍人病症。當局已於一九九三年底發表了一份名為「退伍軍人病症及預防」的小冊子。香港工程師學會亦已向其會員派發這份小冊子，其中包括從事與本港建築物空氣調節系統有關的樓宇設備相關行業的會員。

## 老年退休金計劃

十九、李家祥議員問：政府突然提出設立強制老年退休金的新計劃，又同時暗示會重新開始諮詢工作，政府可否告知本局：

- (a) 詳細諮詢計劃內容為何，包括有無確實時間表；
- (b) 行政局何時可以就這項計劃作出最後決定；
- (c) 草擬有關法例的工作何時開始及何時提交立法局審議；
- (d) 會通過哪種途徑諮詢中國政府及如何跟進有關商討；
- (e) 如何取捨中國政府及本港市民的意見；
- (f) 能否在九七年六月三十日前撥款落實執行這項計劃？

教育統籌司答覆的譯文：

代理主席女士，為解決日趨迫切的老年經濟保障問題，政府準備推行一項強制供款的老年退休金計劃，但須視乎下列因素，方可作實：

- (a) 就這項計劃的財政及技術問題進行可行性研究的結果；
- (b) 根據可行性研究結果制訂的建議，是否獲得市民贊同；及
- (c) 徵詢中國政府意見的結果。

(a) 諮詢工作的詳情

我們現邀請市民就這項計劃的原則以及有關運作的各方面事宜，向教育統籌科提出意見。與此同時，我們會迅速進行顧問研究。我們並打算在夏季發表一份諮詢文件，然後根據市民的意見以及與中國政府磋商的結果，在本年年底前作出決定。

(b) 把計劃提交行政局審議

政府打算在一九九四年年底前，就這項計劃作出決定。

(c) 草擬有關法例

一俟決定推行老年退休金計劃，草擬所需法例的工作便會開始。由於現在為時尚早，難以確實說明這項法例草擬工作需時多久，或擬訂的法例何時會提交立法局。

(d) 諮詢中國政府的意見

政府會透過中英聯合聯絡小組，諮詢中方的意見。

(e) 採納中國政府和本港市民的意見

擬議的老年退休金計劃，對本港居民十分重要。政府當局會盡力制訂一項為市民接受的建議，以供與中國政府作進一步磋商。

(f) 提供撥款

倘老年退休金計劃獲得通過，並經立法局財務委員會核准，政府打算在計劃開始推行時立即撥出款項，以供應用。

## 黃竹坑運動場改善工程

二十、 夏永豪議員問：因香港大球場要進行改建工程，球場內的田徑跑道停止使用，令一些過往使用香港大球場舉行運動會的學校要改用黃竹坑運動場。政府曾答允改善黃竹坑運動場的設施，但到現在該運動場的設施仍有多方面的欠缺，例如：運動場的觀眾席沒有上蓋、洗手間及更衣室設施不足、跑道不足、場地凹凸不平，以及停車場沒有劃線指示車輛應該停泊的地點等。

政府可否告知本局：

(a) 政府會否計劃改善黃竹坑運動場的設施；若會，將何時實行；及

(b) 計劃中會改善哪些設施？

文康廣播司答覆的譯文：

代理主席女士，為彌補因政府大球場改建而損失的田徑跑道及應付因此而導致香港仔運動場使用率提高的情況，當局已於一九九二年十月在香港仔運動場進行下列改善工程：

- (a) 增建兩個觀眾看台，使運動場的座位數目由 800 個增加至 9300 個；
- (b) 在新建的觀眾看台下，增設洗手間及更衣室設施。現時男性有廁所 13 格，尿廁 35 個及花灑 20 個，女性有廁所 26 格及花灑 17 個；及另有 2 間為弱能人士而設的廁所連花灑浴室。

當局會在一九九四年三月至八月該運動場下次停用以進行維修的期間，進一步改善場內的設施。有關工程包括：

- (a) 為運動場西面觀眾看台約 4700 個座位興建永久上蓋；及
- (b) 重鋪跑道及重新調整草地內場的地面水平。

不過，由於場地所限，無法將跑道上的跑徑數目由現時的 6 條增至 8 條，而基於同樣理由，亦無法為公眾提供車位。現有的泊車設施只供工作人員使用。

當局現正計劃在小西灣興建一個主要供學校舉行運動會用的新運動場。新場地將包括一條長 400 米、有 8 條跑徑的全天候人造跑道，以及設有 12000 座位的有蓋觀眾看台，亦會有停泊旅遊巴士及公眾使用的車位。工程將於一九九四年九月展開，預計於一九九六年七月完成。

## 動議

### 工廠及工業經營條例

教育統籌司提出下列動議。

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

本決議案旨在提高工廠及工業經營規例內的罰則所訂的最高罰款額，以便與本局於一九九三年十一月二十四日通過的 1993 年工廠及工業經營（修訂）條例所訂的最高罰款額一致。

各位議員會記得，我們曾根據違例事項的嚴重程度，提高工廠及工業經營（修訂）條例下的最高罰款額。「輕微的違例事項」是指技術上違反程序方面的法例規定。「嚴重的違例事項」是指較嚴重違反安全規例，但通常不會導致他人身體受到嚴重傷害的違例事項。「非常嚴重的違例事項」則指可能會導致他人有即時致命或身體受到極嚴重傷害的危險的違例事項。

今天提交本局的決議案，旨在提高輕微的違例事項的最高罰款額至 1 萬元、嚴重的違例事項至 5 萬元及非常嚴重的違例事項至 20 萬元，另須監禁或不須監禁。

代理主席女士，我謹提出動議。

動議經向本局提出。

劉千石議員致辭：

代理主席女士，本人動議要求提高違反工廠及工業經營條例 23 條規例的最高罰款額。這項措施有助加強對疏忽工業安全的人士的阻嚇作用，是值得支持的。我本來不打算就這項動議發言，但近兩日接連發生的職業傷亡意外，使我感到有必要利用今日這個機會，促請政府採取更有效的措施，來改善本港各行業僱員的職業安全。

令本港市民震驚的石硤尾匯豐銀行縱火案，導致 4 人死亡，8 人危殆及 1 人由「惡劣」轉為「普通」。這 13 人全是銀行的職員，在工作間意外傷亡。這宗慘劇雖然是人為造成，但銀行缺乏安全防火措施和有效的逃生通道，明顯是與導致傷亡有極大的關係。從今次的慘劇可以看到工作間的安全問題，不單是工廠、地盤及酒樓食肆須要注意，基本上各行業的工作環境，都可能是危機四伏，情況令人憂慮。

勞工界已多年要求將工廠及工業經營條例的涵蓋範圍擴大至包括全港各個行業及工業，可惜政府一直以資源及人手不足為理由，予以拒絕。我衷心希望政府不要再拖延，盡快將工廠及工業經營條例的涵蓋範圍擴大，落實制訂包括文職行業在內的各個行業的安全規例，保障全港僱員的工作安全。

近日除匯豐銀行事故之外，亦有 4 個地盤的工友因工業意外而送命。其中 1 名工友是被高空擲物擊中頭部而不治，另外 1 名工友是因為失足跌下電梯槽致死。兩宗地盤工業意外都是與工作環境安全欠佳有關。雖然現時工廠及工業經營條例對地盤安全有一定規例的監管，但由於勞工處巡查的人手不足，檢控數字偏低，因此縱有法例監管，罰則的作用亦不大。舉例來說，九二年度的職業意外個案接近 8 萬宗，但同年因違反安全規例而遭檢控的個案不足 3000 宗，數字是明顯奇低。因此，我促請政府在提高罰款之餘，更應加派人手巡視工廠及地盤，如清楚發覺有違反安全規例時，應積極提出檢控。此外，當局亦應定期公布安全紀錄欠佳公司的名單，令工友及社會大眾有所警覺。

代理主席女士，由於人命關天，希望政府盡速落實上述的建議。

代理主席（譯文）：教育統籌司，你是否打算致答辭？

教育統籌司致辭：

代理主席女士，政府非常同意劉千石議員的說法，就是我們一定要關注工友的安全，亦要更進一步落實工友在工作環境內獲得最安全的保障措施。

關於地盤安全方面，勞工處今年已落實增加工廠督察的人手，並特別以地盤安全為該處的工作重點。同時，我們亦會在未來數個月內，將連串的修訂法例提交本局，希望可盡快進一步提高工業安全。

至於劉議員建議我們將工廠及工業經營條例擴展至非工廠的範圍，我們是會考慮的。但我想指出一點，就是一般來說，目前工廠，尤其是地盤的意外率，是較其他非工廠範圍的地方高出許多，所以在優先處理次序及安排資源方面，在可預見的將來，工廠及地盤仍是我們執法重點。不過，我們是願意考慮劉議員的建議的。

動議付諸表決，並獲通過。

### 工廠及工業經營條例

教育統籌司提出下列動議。

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議闡釋有關工廠及工業經營（修訂）規例的決議案時的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

### 工廠及工業經營條例

教育統籌司提出下列動議。

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

*動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。*

### 工廠及工業經營條例

教育統籌司提出下列動議。

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

*動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。*

### 工廠及工業經營條例

教育統籌司提出下列動議。

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

*動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。*

## 工廠及工業經營條例

教育統籌司提出下列動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 工廠及工業經營條例

教育統籌司提出下列動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。此外，這項規例亦訂明，任何有法定資格的檢查員如向起重機械及裝置的物主簽發假證明書或未能於合理時間內簽發證明書，即屬違法。

代理主席女士，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 工廠及工業經營條例

教育統籌司提出下列動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)



教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在動議闡釋有關工廠及工業經營（修訂）規例的決議案時的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

### **工廠及工業經營條例**

教育統籌司提出下列動議。

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

### **工廠及工業經營條例**

教育統籌司提出下列動議。

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 工廠及工業經營條例

教育統籌司提出下列動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

*動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。*

## 工廠及工業經營條例

教育統籌司提出下列動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

*動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。*

## 工廠及工業經營條例

教育統籌司提出下列動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

*動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。*

### **工廠及工業經營條例**

教育統籌司提出下列動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

*動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。*

### **工廠及工業經營條例**

教育統籌司提出下列動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

*動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。*

## 工廠及工業經營條例

教育統籌司提出下列動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 工廠及工業經營條例

教育統籌司提出下列動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 工廠及工業經營條例

教育統籌司提出下列動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

### **工廠及工業經營條例**

教育統籌司提出下列動議。

(請情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

### **工廠及工業經營條例**

教育統籌司提出下列動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 工廠及工業經營條例

教育統籌司提出下列動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

*動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。*

## 工廠及工業經營條例

教育統籌司提出下列動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

*動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。*

## 工廠及工業經營條例

教育統籌司提出下列動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下最後一項動議。

我在上一項動議的發言，同樣適用於這項動議。

代理主席女士，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 交通意外傷亡者（援助基金）條例

衛生福利司提出下列動議。

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

衛生福利司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。今次動議的目的，是希望獲得本局批准，調高向車輛牌照和駕駛執照所徵收的稅款，務求能依照交通意外傷亡者（援助基金）條例的規定，發於款項給需要援助的交通意外受害人。

交通意外傷亡援助計劃（簡稱 TAVA）是根據上述條例而設立的，至今已施行了 15 年左右。設立這項計劃的目的，是為交通意外受害人迅速提供經濟援助，而無須計及申請人的入息，亦不考慮該宗意外是因何人的過失所致。上述條例規定政府須成立交通意外傷亡援助基金，為這項援助計劃提供經費。

援助基金的財政來源共有 4 個，包括向車輛牌照和駕駛執照徵收稅款、因交通意外而獲另一方賠償的申請人所退還的款項、從政府一般收入中撥出的款項，及利用基金進行投資所得收益。

當交通意外傷亡援助計劃在一九七九年設立時，車輛被視為交通意外的根由，故車主及司機應承擔這項計劃的絕大部份開支。他們所分擔的款項，透過向車輛牌照及駕駛執照徵稅來收取。不過，有些情況下，行人也須負上責任，而且考慮到這項計劃具有緊急救濟福利的成份，而撥款的比例，大致反映由於行人的疏忽導致交通意外的比率，所以從政府一般收入中撥款支付亦屬恰當。在當時來說，因行人疏忽而導致的交通意外，約佔總數的三分之一，因此，從政府一般收入撥出的供款，當時定為援助計劃開支的三分之一。從那時起，由於當局致力向市民宣傳道路安全訊息，尤其透過道路安全委員會的努力，因行人疏忽而導致的交通意外已急劇下降。根據最近統計數字顯示，現時所有交通意外中，只有五份之一是由行人所造成。因此，在一九九二年十月，當局調低了政府一般收入的供款，使供款比例只佔援助計劃開支的五份之一。

各位議員都知道，自從三年前最後一次調整稅款以來，交通意外傷亡援助計劃所發放的數額比率已增加了大約 35%，這是因為比率會追隨通脹而調高。此外，發放金額也不斷大幅增加。例如：一九九三至九四年度的推算金額，比較一九九一至九二年度增加了大約

65%。爲着履行法定承擔的責任，我曾於去年三月提交通知，要求動議增收稅款。不過，我聽從了議員的要求，暫時撤回動議，以便有些少時間研究怎樣可以增加還款比率，同時削減行政費用。我很高興在這裏報告：作爲援助基金管理人的社會福利署署長，將可每年節省約 100 萬元的職員開支。我們又研究各種方法，以期改進還款比率。雖然有人提議，受害人索償的權利應由政府接替，但交通意外受害人是否透過法庭索償，根本純屬個人的決定。再者，接替受害人的索償權利其實並不可行，因爲這涉及龐大的行政費用，而在獲取準索償人的合作上，亦有實際困難。故此，我們正致力鼓勵基金受助人透過法庭索償，並向他們提供資料，介紹法律援助署、汽車保險局和香港律師會所提供的服務。

代理主席女士，交通意外傷亡援助計劃是一項好的計劃。援助計劃的宗旨，是爲（無論是行人或駕車人士的）受害人迅速提供援助。調整所徵收的稅款，目的只在確保援助基金有能力付款，以符合當初設立基金的原意。行人的表現不斷有所改進，固然值得慶幸，但交通意外依然造成傷亡，使人深感遺憾。如果世界真是這麼理想，完全沒有交通意外，那麼我們也無須設立這項援助計劃。另一方面，如果援助基金沒有款項可用，那麼援助計劃也就名存實亡。事實上，交通意外在所難免，而我們的確需要協助受害人。各位議員，爲着履行公職，我必須依據法例申請撥款，俾使基金管理人可按援助計劃向索償人提供即時援助。我故此建議從本年一月十五日起，調整每年向車輛牌照徵收的稅款，第一年先由 48 元調高至 78 元，即調高 30 元；之後再從一九九五年一月一日起，由 78 元調高至 126 元。

同樣地，我又建議調整每年向駕駛執照徵收的稅款，第一年先由 16 元調高至 26 元，即調高 10 元；之後再由 26 元調高至 42 元，而生效日期與車輛牌照相同。

按照現行法例，車輛牌照和駕駛執照可在屆滿日期前四個月提早換領。爲減省執行困難，新訂的稅款將不適用於生效日期前提早換領的牌照和執照。

代理主席女士，我謹提出動議。

*動議經向本局提出。*

代理主席（譯文）：劉健儀議員已發出修訂這項動議的通知。她提出的修訂已載入議事程序表內，並已分發各議員。我現請她發言，並提出她的修訂動議，以便各議員可一併辯論動議及修訂動議。

劉健儀議員對衛生福利司的動議提出修訂。  
（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

劉健儀議員致辭：

代理主席女士，本人動議修訂衛生福利司的動議，內容一如議事程序表所載。



由立法局內務委員會委任及本人為主席的小組委員會深入研究原動議的論據後，作出結論。雖然小組委員會的意見並不完全一致，但小組委員會的絕大部份議員都認為政府根據交通意外傷亡者（援助基金）條例動議調高向車主及駕駛執照持有人收取的徵款，擬在兩年內合共增加達 120%，所持的理由並不充分，而幅度亦太高，對車主及駕駛執照持有人，有欠公允。

小組委員會提出修訂動議的主要理由有 4 點：第一，政府當局不應在未全面檢討交通意外傷亡援助計劃及適當地徵詢立法局意見的情況下，便由一九九二年十月起，先行降低從政府一般收入撥付該基金的供款比率。這基金是根據交通意外傷亡者（援助基金）條例第 3 條成立，主要是用以支付根據有關條例第 4(a)條所載、由立法局批准的交通意外傷亡援助計劃所發放的援助金。根據條例第 3(2)條，基金的收入來源有 4 項 — (1)車輛牌照及駕駛執照徵款；(2)申請人在同一宗交通意外獲得其他賠償而退還的款項；(3)從政府一般收入撥付的款額；及(4)基金的投資收益。雖然，條例並沒有明確訂明，但是根據當時的環境事務司在該條例草案二讀的時候所講，草案的原意是預期有關牌照徵款應佔基金總收入的三份二，而其餘的三份一則從政府一般收入撥付。政府作出以上供款比率的承擔是基於政府當局承認計劃屬於一項社會福利措施，整個社會均應協助供款；其次，是因行人疏忽而導致的交通意外，粗略估計佔當時全部交通意外的三份之一。儘管其間行人疏忽而導致交通意外的比率有所變動，當局一直採用此供款比率達 14 年，直至一九九二年十月，當局才突然用政府供款比率只應反映行人在交通意外中所應負的責任為理由，即時削減供款額，從原先的三份一減到五份一，導致基金的收入大幅減少達 15%。及後，隨即在一九九三年三月動議增加牌照徵款。這做法是對車主及駕車人士極不公平的。當時立法局成立的小組委員會已反對政府的做法，同時要求政府考慮其他開源節流的方案。但是，在九個月後，政府在不充分考慮所有議員提供的方案時，以基金的資金短缺為理由，再次提出增加徵款，而建議之增幅，由一九九三年三月的 50%，大幅提升至今次共達 120%的增幅，同時又未能具體建議增加其他收入的可行方法，小組委員會覺得這做法不當。

第二，政府計算引致交通意外成因的方法不甚準確，有可能導致要求車主及司機應負責任的比例不公平。雖然政府說這計算方法已沿用多年，故沒有理由更改，但既然要大家接受行人及駕車人士的過失比例是決定供款比例的基礎，該基礎應該有科學性的理據才可為市民接受。這種「將錯就錯」的態度，實有商榷的餘地。

第三，政府遲遲未就改善申請人退款率及增加其他收入來源作出積極的探討。鑑於現時的退款率只佔援助支出約 10%，小組委員會成員相信，如果當局可以鼓勵及協助更多申請及接受援助者應向意外負責人士或保險公司索償，簡化有關程序或直接要求保險公司作出部份承擔等等，當可增加基金的收入，減低須要增加牌照徵款的壓力，但政府沒有這樣做。

第四，近年發放援助金的款額大幅提升。預計一九九三至九四年度較一九九一至九二年度增加 65%。若此增幅繼續維持，小組委員會擔心牌照徵款很快便再要增加。所以小組委員會要求當局盡快對計劃作出檢討。

鑑於基金可能於本年初用罄，所以小組委員會同意牌照徵款可作適度的增加。基於上述 4 點理由，小組委員會同意修訂衛生福利司的動議，將擬議的徵款增幅調低。在計算有關的幅度時，小組委員會贊成從牌照徵款方面所得的收入，只佔援助計劃開支總額的三份之二，其餘三份之一應由政府承擔。換句話說，小組委員會希望政府能夠將政府負責的部份回升至先前三份之一的水平。按該個方程式計算，有關的收入是足以應付直至一九九五年的支出，使政府當局有充分時間可以對該計劃進行檢討及探討改善基金收入的其他途徑。同時，小組委員會亦要求本局的交通事務委員會繼續關注此事，督促當局盡快完成有關的檢討。

我希望當局明白小組委員會的憂慮，盡快履行其應負的責任，積極研究小組委員會所提的建議，並於適當時間向本局建議撥款，而非一再恐嚇，若果政府目前的建議不獲通過，基金一旦用罄，便須停止發放援助金予交通意外傷亡者，並藉此向立法局施壓。

代理主席女士，我謹此陳辭，提出修訂動議。

劉健儀議員的修訂動議經向本局提出。

許賢發議員致辭：

代理主席女士，交通意外傷亡賠償基金既然是政府為受害人或其家人提供一種不計算構成意外的責任承擔和入息水平的緊急援助，在本質上已屬政府為市民提供的社會福利，理論上，政府甚至要承擔所有賠償開支。不過，為免增加政府的公共開支壓力，以及收到公眾教育的效果，本人同意用徵稅方式，由車主和駕駛執照持有人向該基金提供三分之二的收入，但不應按構成意外的責任輕重，決定三方面承擔開支的比重。

因此，對於政府以行人因疏忽輕率釀成交通意外的成因在近幾年有遞減跡象，而建議將政府對基金收入的承擔比例，由過去的三分一降至五分一，本人是不敢苟同的，不僅是因為評估複雜的交通意外成因難有一個統一的標準，更重要是這種做法與發放基金予受害人的精神不符。所以，雖然政府在這方面向車主和司機徵收的費用不算高，但基於上述原則，本人不能贊同政府修改有關政策和提議的加幅。

至於有人認為，當局在不影響福利服務經費的大前提下，唯有削減對該基金的開支承擔，以配合當年中央政府下令各部門削減一個百分點經費的政策，現時基金收入有困難時，故應投桃報李。本人認為這是既荒謬亦欠理據支持的講法。因為政府對福利服務經費和賠償基金的承擔，根本是兩件性質截然不同的事。即使不設賠償基金，政府亦有責任為市民提供所需的社會福利，基金的收支無論在任何情況下，都不能與福利服務的經常性開支拉上關係。

據資料顯示，在九二至九三年度，政府對交通意外傷亡賠償基金的經費承擔，預算為 2,000 萬元，但到同年七月獲行政局同意，修改政府對基金的承擔比例，令到全年的

修訂預算減少至 1,700 萬元。但同年度的基金行政開支，則高達 1,100 萬元，較政府管理其他基金的代價高得多。當局如果要削減對基金的承擔，為甚麼不先研究節省行政開支的辦法？事實上，賠償基金雖交由政府管理，但應否全數支付行政費，也是個值得商榷的問題。

代理主席女士，從發放賠償基金予交通意外的受害人或其家人的精神來看，這是政府為市民，尤其是那些沒有能力應付有突發意外的人，提供的基本援助，因此政府對基金的財政承擔是難以推卸，亦不能假借任何藉口予以削減，因為政府有責任為市民提供福利保障。今次事件反映當局完全低估本局同事和市民的反應，尤其是庫房出現大量盈餘時，政府的立場更難獲得市民的支持。基於上述原因，本人完全支持專案委員會向本局內務委員會所作出的建議，以及由劉健儀議員所提出的修訂。

黃宏發議員致辭：

代理主席女士，我發言反對劉健儀議員的修訂動議，支持衛生福利司的原議決案。我是研究這個議決案小組委員會成員之一，謝謝主席劉健儀議員指出小組意見並不一致，我是小組內唯一持有反對意見者。容許我在此嘗試說服各位可敬的議員改變初衷，轉為支持衛生福利司所提的原議決案。

代理主席女士，讓我先看看這次交通意外傷亡者（援助基金）條例提高稅款議決案所建議的加幅是大或小。現時車主每年繳付 48「蚊」，司機每年繳付 16「蚊」，我不用「元」字而用「蚊」字，因為它正確些、動聽些，並顯示出所涉及的金額是多麼細小。議決案建議分兩年提高稅款，一九九四年，車主繳付 78「蚊」、司機 26「蚊」；一九九五年，車主繳付 126「元」（因為超過 100 元，所以我用「元」）、司機 42「蚊」。我們千萬別被加幅的百分比數字所誤導而嚇壞。我撇開一九九四年的中期數字不談，即使現在立即提升到一九九五年的稅款水平，車主每年繳付的費用由 48 元增至 126 元，也只不過每年要多繳 78 元；司機由每年的 16「蚊」增至 42「蚊」，也只不過每年多付 26「蚊」。以一九九五年的稅款水平來看，車主每月的負擔是 13「蚊」，而司機每月則負擔 3 元 5 角。以一個持平的、常理的平常心來看，這樣的增幅是多還是少？

代理主席女士，我不想長篇大論，只希望我們能夠把這些負擔與養車、駕車的一些負擔作比較。公共屋邨停車場月租約 1,000 元；時租約 8 元；補輪胎約 40 元；拖車費約 400 元；違例泊車（俗稱牛肉乾）為 200 元；汽車注滿一缸油（以中小型汽車來計算）約 300 元，其他數字不提了。代理主席女士，車主每月負擔 13 元（其實九四年只是 6.5 元）；司機每月負擔 3.5 元（九四年只是 2.2 元）。這算得上是甚麼？

代理主席女士，我明白小組內其他議員所持的理由並非是多或寡、是多是少的問題，而是原則和原意的問題。讓我們先談談原則問題：小組認為現有制度的車主／司機與行人，兩者在造成意外責任上的對比，其計算方法並不精確，對車主／司機有欠公平。同時政府

亦未曾積極鼓勵受害人循法律途徑向肇事司機索償來填補基金。我個人認為這個交通意外傷亡援助計劃，理應是一項簡單的計劃。精細計算各項有關相對的責任和千方百計去鼓勵，甚至強迫受害人索償，只會令到這個保障計劃繁複，更會令到行政費用（現在已相當高）大增，因而得不償失。再者，這些原則性問題的探討，在法理上不應在提高稅款的議決案時由小組委員會進行，應交給立法局有關的政策事務委員會跟進。以原則性問題為理由否決議決案或削減加幅並不構成理由，因此可以說是個蠻不講理的方法，說明了政府與立法局之間互相的鬥爭。

至於交通意外傷亡援助基金條例的原意，代理主席女士，我同意是有疑點的。在小組內我也曾提出。因為這項計劃在一九七九年條例通過時，車主／司機與公帑的負擔對比，車主／司機佔 2/3，1/3 則由公帑（即一般納稅人）去承擔。當時規劃環境地政司動議二讀有關條例草案時，也明確說出了這個 2/3 對 1/3 的負擔對比，並且說出了這 1/3 公帑承擔是福利的承擔。要澄清這個疑點其實並不太困難。第一，我們只須要細心想想，便會明白當時「福利」一詞含義相當鬆散，一切有關甚麼是福利、甚麼保障、甚麼是服務的爭辯，都是在八十年代（其實應為一九八五年後）立法局引進了選舉產生的議員後才開始，至今仍未有定論；第二，若我們參閱一九八七年核數署署長報告內有關這項計劃其中第 116 及 117 兩段，便會明白到 1/3 公帑支付的所謂福利承擔，其實是粗略地以行人在交通意外過失中所佔的責任百分比計算出來。第 116 段說明了行政局的原意。第 117 段說明了財委會當時是根據這樣的論據通過撥款。至於規劃環境地政司在二讀發言的了解，應該與此兩者相同。在回應核數署署長一九八七年提議把公帑承擔削減時，政府對原意的詮釋依我看來是錯誤的。倘若是正確的，則我們亦會進入一個進退維谷的境地。行人過失現已減至 1/5，倘若仍須用公帑承擔 1/3，則額外的款項必定是政府公帑的純福利開支，這額外數目倘必須承擔的話，則其他福利開支便須削減。請問各位可敬的議員，你願意削減那一項福利開支呢？再者，又為何要一般納稅人承擔駕車人士和車主的過失責任呢？

代理主席女士，我們已兩度成立小組委員會審議是項議決案，由一九九三年二月底至今已召開了 6 次會議，所得的多數意見結論，即是劉健儀議員的修訂案，就是將加幅縮小及降低。就算以一九九五年的費用計算，車主每年只是承擔 126 元、司機 42 元，我們曾否想一想，在一九七九年時，車主每年要承擔 75 元及司機 25 元、這 14 年來未至倍加的加幅，真的如此不可接受嗎？

我在此謹呼籲各位可敬的同事，少做一些瑣碎事情，多做一些大事，否決劉健儀議員的修訂動議。

梁智鴻議員致辭：

代理主席女士，首先我不同意黃議員提出的論點，第一，這不是個數目多寡的問題，而是一個涉及原則的問題；第二，他說假如我們要額外撥款入這個基金，就要削減其他福利開支，這點我亦不能同意。

代理主席女士，香港每年發生的交通意外，大大小小加起來有 15000 宗，死傷人數超過 2 萬人。不論意外應該由誰人負責，突如其來的意外都會為死者、傷者及其家人帶來暫時甚至是長期的創傷和經濟困難。因此，政府在 15 年前成立「交通意外傷亡援助基金」，不論過失，不理家庭收入多寡，一律迅速為意外受害人及其家屬提供援助，這是正確的做法。

正因為這樣，我們不能夠讓這筆基金「破產」，令到急需援助的市民突然沒有基金應急。可惜，政府為了防止這個危機出現，就建議向車主和駕駛執照持有人「開刀」，提議在未來兩年大幅增加他們對基金的徵稅。政府原動議在未來兩年每年加收六成徵款，以目前徵款計算，例如現在繳付 100 元，兩年後就要繳付 256 元，加幅與目前徵款比較，高達 156%！除此之外，政府又不研究其他開源節流的方法，我認為有欠公平。或者，我要在此申報利益，我是車主也領有駕駛執照，所以今日的討論與我有切身利益，但我極之樂意向基金供款，不過，條件是要公道、要合理，而不是給人「攞住搶」，所以我不能支持政府的原動議。劉健儀議員的修訂動議將加幅每年減至三成左右，可以接受，但單從向車主和駕駛人士增加徵款始終不能解決基金入不敷支的問題。

代理主席女士，我支持劉議員的修訂動議，但籲請當局盡快全面研究其他開源節流的方法，來根治基金收支不平衡的問題。

或許讓我先談節流的方法。我相信不會有人故意造成交通意外，令自己受傷來領取有限的傷亡救援金。因此向求助人支出的款額無可能節約，但在行政費用方面，我認為大有斟酌餘地。在一九九一至九二年度，基金付出約 6,000 萬元給交通意外受害人應急，但行政費竟高達 950 萬元，即基金每支出 100 元救援金，就要同時付出近一成半，即 15 元的行政費，而這個比率正每年不斷上升。在一九八七年，行政費只佔付出救援金的 13%。所以當局一定要檢討行政費的加幅是否合理，而且一定要設法進一步精簡申請及審批程序，令基金可使更多有需要的人受惠，而不是去供養更多行政人員。

至於開源方面，本局同事去年向當局提出一系列的建議。令人遺憾的是，有關部門到現在仍未有就這些建議制訂具體的措施。事情一拖再拖，現在反而轉過頭來向立法局要求再度大幅增加向車主和駕駛人士的徵款。

問題是：是否再無其他解決辦法，還是當局不肯去做？

一直以來，基金的收入來源有 4 個途徑。剛才衛生福利司及劉健儀議員已提及，我在此不再重複。我只想強調其中一個來源，就是受助人在取得賠償後應向基金退還所領取的援助金。

自基金成立以來，政府供款一直佔基金總數的三分之一。但自九二年十月開始，行政局基於由行人引起的交通意外的比例有所下降，批准政府供款每年減為基金總額的五分之一。

我認為這個調整對基金造成很大的「內傷」，因為這並不是簡單的技術修正，而是政策的根本改變，偏離政府最初成立這個基金的宗旨。

起初，政府在決定供款三分一時，其中一個原因是因為當時因行人疏忽而引致的交通意外約佔意外總數的三分之一，但還有一個更重要的原則，就是當時政府明確認為設立援助金是社會福利的一環，所以要用公帑作如此大比重的承擔，即是剛才衛生福利司所提到的 "welfare element"。因此，行政局單從因為行人過失而導致交通意外數目有所下降而減低政府供款的比例，很明顯是違背了當初將救援金用作福利救濟的原則。當局有需要解釋和澄清這個轉變。

除非援助基金再不是福利救濟的一環，否則當前第一個解決問題的方法，就是政府將供款由五份一回復到三份一的水平。以一九九一至九二年基金總支出 7,000 萬元計算，政府供款應為 2,300 萬元，而非 1,400 萬元。政府供款回復舊比率是最直接挽救基金不致「破產」的方法。

第二個應着眼的開源途徑是研究方法，令到更多受助人退還所領取的款項。法例規定，向基金領取援助的人士，假如成功追討賠償，便須向基金退還援助金。但從過去幾年的數字來看，每年退款平均只佔基金付出的援助金的一成，這個比率實在太低，有必要想辦法提升。

其中一個可行方法，就是簡化法律程序，令政府可以代表受助人行使「索償權」，以避免當事人因為怕麻煩而不追討賠償。

另外一個辦法，是政府應加強與法律援助署合作，去協助有資格申請法律援助的受害人，盡速循法律途徑追討應得賠償，增加基金退款的進賬。

第三個途徑是向保險公司徵款。法例規定每輛車的車主均要購買第三者保險，以保障交通意外受害人得到賠償。根據保險業公會的估計，去年單是購買第三保險的保費便高達 3 億元，而此數額只包括公會會員，約佔全港第三保市場的四分之三，即第三保市場的總投保額應高於 3 億元。目前基金只能收回相等於支出不足一成的退款。一九九一至九二年度支出 6,000 萬元援助金，但只收回 570 萬元退款。如果成功從第三保險中徵回一成的賠償，基金一年便可額外進賬 3,000 萬元。這是一個豐富的資源，當局必須探討。從以上不足一成的退款數據來看，目前不少領取援助金的交通意外受害人並無從第三者意外保險中取回應得的賠償，因此，一個更直接的方法，是政府應考慮按保單向經營第三者保險的保險公司徵款。

我促請當局認真向第三者意外保險這筆龐大的資源著手，以便取得合理的賠償，因為除了交通意外，還有工業意外，政府也應該研究如何從工傷保險中徵收應得的賠償，來支付因工受傷人士向公立醫院求醫的醫療成本。

目前，政府只向在公立醫院留醫的因工受傷人士徵收三等病床的收費，即只收回膳食成本，而由公帑津貼他們的醫療費用。但法例規定，每個僱主均須為其僱員購買工傷保險，即是說，受傷工人的醫療費用經已投保，因此應由保金支付，但政府總是以行政手續繁複為藉口，遲遲不肯研究方法向保險公司收回公立醫院用在治療因工受傷病人的全部醫療費用，對納稅人來說非常不公平。

因此，我寄望交通意外傷亡援助基金可以在這個範疇有所突破，使當局得以借鏡。

我要在此謝謝劉健儀議員，她除了戮力領導本小組委員會的工作，提出修訂動議外，更計劃將這個問題帶回她主持的交通事務委員會跟進，我對委員會寄以最大的期望和支持。

林鉅成議員致辭：

代理主席女士，我並不清楚我是否有需要申報利益，因為我是車主，亦是駕駛執照持有人，同時亦是行人。但是，我大部份的時間都是步行的。

代理主席女士，衛生福利司今日在交通傷亡者（援助基金）條例所採用的措辭與其在本月六日寄交小組委員會該封中文信的語調有一定程度上的差別。可能該封中文信件並非由其本人所草擬。她在信中強調，若然立法局不合作的話，援助計劃將會名存實亡。她又稱若果修訂動議獲得通過，政府會在五月、六月再次提高徵款。但是，最令人費解的是，她竟建議本局考慮廢除這項法例。該公函原文是這樣的：「除此之外，議員可能須要考慮廢除該條法例」。我必須強調一點，據我所知，我們之中，沒有一個立法局議員會同意廢除交通意外傷亡（援助基金）條例。一向重視社會福利的黃司憲，竟然會建議我們立法局議員考慮廢除這條例，實在令我十分震驚，亦感到不明白。倘若政府不願意繼續推行這個計劃，不妨坦白說出來。根據政府的財政預算，本年度約有 33 億元的赤字，但現在轉為有龐大盈餘。對於這三幾千萬元，就算不加任何徵費，若說政府不能支付，也難以令人相信。這是否表示政府會放棄這個援助計劃呢？若然是這樣，政府必須負上責任。

有人說，區區的幾十元，由車主和駕駛執照持有人來承擔是無所謂的。對於這個論點，我不敢苟同。主要的原因有兩個：

第一：如果政府的建議獲得通過，在第二次加徵款之後，即是在三個月前後，徵款的加幅將達 62%。這是一個很大的加幅。

第二：最重要是這項法例基金來源的分擔方法。從一開始，這個方法已對車主及駕駛執照持有人不公平。我在此呼籲關注這項條例的官員和議員，希望他們能夠抽一、兩分鐘時間翻閱當時首席非官守議員張奧偉先生在一九七八年十二月二十日進行這項條例草案二讀時的發言。張議員當時已經明確表示，希望政府能夠設計一個更簡單、更公平的集款方法。他又建議，如果這個方法實施後，發覺在運作上有困難，或者被認為不公平時，可以考慮在汽車燃油的成本中徵款。多年來，汽車燃油稅加完又加，但這些稅款有否花在這項法例，用來援助這個基金？環境事務司於十一月二十九日在本局動議二讀這項條例草案時，指出這個不論過失的社會福利計劃，應該由公帑負擔。由行人引致的交通意外，約為總數的三分之一。既然是社會福利計劃，為何有三分之二要由車主和駕駛執照持有人負擔呢？他們究竟做錯了甚麼？當時環境事務司所提供的理由是，因為大多數的交通意外，是由汽車駕駛人士所造成，所以他們必須有一個認定的捐助。環境事務司的論據，我認為是不合邏輯的，理由如下：

第一，這個計劃，既然是不論過失的援助計劃，大家都是香港的市民，為何行人的過失要由公帑支付，而其他原因所引致的過失，則由所有車主和汽車駕駛執照持有人去支付？

第二，車主和駕駛執照持有人每年已經付了各項使用道路的牌費和稅項。

第三，即使交通意外是由駕車人士所引致，車主也透過保險承擔了他們應負的責任，甚至受到應有的法律制裁。

第四，如果政府是以過失來決定應否付款，這樣對於沒有犯過失的四十多萬車主和九十多萬駕駛執照持有人，為何要為個別犯過失的駕駛者分擔他們的責任？我們不能為個人的過失而懲罰整個團體。這樣對無辜者不公平、不合理。有人說，車主和駕駛者是比較容易辨認的一群，由他們承擔多些，可以避免減少社會福利署在其他項目的支出。這個論據是大有問題的。

第一，如果企圖為了方便行政主導而採用不公平的手法去處理問題，是十分不妥的。

第二，針對和歧視車主和駕駛執照持有人，是違反了保障較少數人士應有權益的民主精神。

第三，在社會福利署尚未公開如何排列各項社會福利事務的優先次序之前，便假定交通傷亡援助計劃的重要性是不大。

代理主席女士，當這條例草案於一九七八年在本局二讀時，發言的非官守議員寥寥可數。雖然當時全體議員都由委任產生，但首席非官守議員，已經對這條草案的公平性、可取性，提出質疑。今日，不少議員是從市民角度和立場去表達他們的意見，令到我們立法局的公信力大大提高。如果政府是有誠意繼續推行這個計劃而需要額外注資的話，可隨時向本局財務委員會提出。我相信本局議員一定樂於通過，樂於接受。這證明了甚麼？證明了議員支持這個計劃。如果政府不申請撥款，而只是要求增加徵款的話，就是刻意和不公平地針對局部市民。

最後我想強調，港同盟是支持政府在有需要時增加撥款，以便繼續推行這個計劃。我們並且呼籲政府採取更簡單、公平的徵款方法。但是我們反對政府今日這個建議，並且不支持劉健儀議員的修訂動議。

本人謹此陳辭。

李家祥議員致辭的譯文：

代理主席女士，關於小組委員會的調查結果，我對同事們的意見沒有異議。我們有充分理由催促政府當局認真研究交通意外傷亡援助計劃管理得相當差劣的問題。然而，修訂動議似乎只是試圖將大部份的財政責任推回給政府。這遽下的結論，恕我不能苟同。



我們認同上述計劃屬於福利性質，這是正確的。但福利到底是甚麼？這並不等於說，凡屬福利便一定要政府立即「自掏腰包」提供所需經費。倘若所有福利計劃均自動獲得撥款，身為社會福利諮詢委員會主席的我，將會深感欣慰。因此，通過修訂動議極其量只可以證明一個觀點，並且對政府當局施加一點道義上的壓力。除非我們確信毫無合理疑點，政府總是有法定責任，根據上述計劃撥款援助交通意外的傷亡者，否則我們必須面對一個現實，就是任何由公帑增添注資的要求，無論是作福利或其他用途，均須根據正常的資源分配計劃按先後次序處理。因此這計劃會否得到經費這一點，顯然是沒有保證。

問題是倘若我們接納這計劃是一項必需的福利，而很明顯這計劃確是，那麼更重要的是確保能從別處取得經費。至於經費實際由誰人支付，反而是次要的。福利其實並不是一個分派責任或歸咎責任的制度。如「罰款」最終是由普羅納稅人繳付的話，身為立法局議員，我們不能把責任加於政府，然後試圖「懲罰」政府管理不善。旅遊業和證券業便有這方面的典型例子。這些行業設有徵款制度，向經營得當的業內人士收費，以彌補其生意失敗的同業所犯的過失，而不理會誰應受責備的問題。吸取福利經費的正確方法是看誰較有能力，以及誰較有理由支付費用。接着的問題是支付的費用是否定於一個可負擔的水平。以此而論，我的選擇是要求駕車人士而非普羅納稅人支付這徵費的小增幅。從這來源所得的經費是肯定的，車主也絕對負擔得來，同時亦可以向各界人士表達一個更明確的社會信息。

倘若本局堅持要歸咎和推卸責任，我們可能會辯勝。可是，最終來說，今後的交通意外傷亡者可能會一再成為受害者，但今次不是因車禍受害，而是直接因為我們無法與政府達致可行的折衷辦法而受害。

交通意外傷亡援助計劃於七十年代經過多年艱苦的討價還價和讓步才得以成立。再走這條路，會是困難重重的。基於上述理由以及確保這計劃繼續有足夠經費的堅決承諾，我不能支持這修訂動議，直至於全面檢討後為止。

代理主席（譯文）：衛生福利司，你是否打算致答辭？

衛生福利司致辭的譯文：

代理主席女士，我想回應。我感謝各位議員在這次辯論中所提出的意見和批評。我特別要感謝黃宏發議員及李家祥議員，他們獨排眾議給我有見地的支持。我亦感謝梁智鴻議員及林鉅成議員給我有建設性的意見。

不過，議員的批評看來主要是以他們心目中的交通意外傷亡援助計劃，而不是實際上的交通意外傷亡援助計劃為出發點。正如李家祥議員所說，我們有一個由來已久的交通意外傷亡援助金。

這項由來已久的政策，是政府應按照法例規定的方式向交通意外傷亡援助基金提供經費，即是說，經費來自向車輛牌照和駕駛執照徵收稅款、政府代行人從一般收入撥出供款、申請人退還的款項及利用基金進行投資所得收益。

我們在較早前及多次與立法局議員開會時均已解釋過，向車輛牌照和駕駛執照所徵收的稅款，以及從政府一般收入撥出的供款，兩者的比例大致應根據駕車人士和行人引起交通意外的比例而訂定。目前正是依據這個原則，把政府一般收入的供款訂為交通意外傷亡援助計劃開支的五份之一，換句話說，亦即是政府從一般收入撥出供款，用作支付由於行人不小心所引起的意外的那部份。

當然，假如日後行人成為引起交通意外的禍首，則政府一般收入的供款比例自然會予以檢討，並作適當調整。

在此，我必須再次向道路安全委員會致意。全賴該會悉力向道路使用者宣傳道路安全訊息，今日的行人在過馬路時，已經加倍小心。故此，由於行人疏忽而引致的交通意外，其數字已大幅下降。

交通意外傷亡援助計劃的資金籌措辦法，以按責分擔的原則作為依據，是十分公平的。如果放棄這個原則，便會動搖援助計劃的基石。如果改變援助計劃的基本精神，則計劃本身已名存實亡。

代理主席女士，我們或者可以說，在理想的世界中，我們並不須要設立交通意外傷亡援助計劃，因為那裏沒有交通意外。不過，我們必須面對現實。交通意外的確常有發生，而我們慶幸有了這套計劃，不管受害人是否有經濟能力或須否為意外負責，都可以即時得到援助。

現實亦告訴我們，交通意外傷亡援助基金在未來兩個月內即告用罄，我提出動議的目的，是希望使援助基金有足夠款項，可迅速向有需要的人士提供援助。在我所提的動議中，本年度稅款的建議增幅只是 10 元和 30 元，下年度再增收 16 元和 48 元。我們只須付出區區之數，便可向有需要的人士提供莫大的慰藉。同時，我的建議亦有助援助基金有效率並穩定地運作。

代理主席女士，我有責任依據既定政策，為交通意外傷亡援助計劃尋求所需經費。我深信各位議員也希望盡自己的本分。

謝謝，代理主席女士。

劉健儀議員對衛生福利司的修訂動議付諸表決。

聽取聲音表決。

代理主席表示她認為動議獲得通過。

黃宏發議員（譯文）：代理主席女士，我可否要求分組表決？

代理主席（譯文）：我們現開始分組表決。

代理主席（譯文）：可否請各議員現在開始投票？

代理主席（譯文）：似乎有一位議員尚未投票。現在該沒有問題了。各議員是否有任何疑問，因為如果沒有的話，現在便顯示結果。

周梁淑怡議員、許賢發議員、李柱銘議員、司徒華議員、司承天議員、夏佳理議員、林貝聿嘉議員、劉健儀議員、劉華森議員、梁智鴻議員、麥理覺議員、陳偉業議員、鄭海泉議員、鄭慕智議員、張建東議員、張文光議員、馮智活議員、馮檢基議員、何敏嘉議員、黃震遐議員、林鉅成議員、劉千石議員、劉慧卿議員、李永達議員、李華明議員、唐英年議員、狄志遠議員、黃秉槐議員、黃宜弘議員、楊森議員、楊孝華議員、黃偉賢議員、鄧兆棠議員、田北俊議員及曹紹偉議員對修訂動議投贊成票。

布政司、律政司、財政司、黃宏發議員、夏永豪議員、李家祥議員、陸恭蕙議員、陸觀豪議員及胡紅玉議員對修訂動議投反對票。

詹培忠議員投棄權票。

代理主席宣布有 35 票贊成修訂動議及 9 票反對；她於是宣布修訂動議獲得通過。

經修訂的動議付諸表決，並獲通過。

## 條例草案首讀

### 1993 年香港機場（管制障礙）（修訂）條例草案

條例草案經過首讀，並經按照會議常規第 41(3) 條的規定，下令紀錄在案，以便二讀。

## 條例草案二讀

### 1993 年香港機場（管制障礙）（修訂）條例草案

規劃環境地政司動議二讀：「一項修訂香港機場（管制障礙）條例的草案。」

規劃環境地政司致辭的譯文：

代理主席女士，我謹動議二讀 1993 年香港機場（管制障礙物）（修訂）條例草案。條例草案的目的，是擴大香港機場（管制障礙物）條例的適用範圍，使其包括擬建的赤鱘角機場，並將賦予總督會同行政局的某些權力移交規劃環境地政司，以及修改條例所定的刑罰。

本條例的其中一項規定，是限制建築物的高度，並在有需要時減低高度，以保障航機安全。條例亦對照明的控制、提供和維修導航設備及其他有關事宜作出規定。本條例目前只適用於香港機場，即啓德機場。

在決定興建赤鱘角新機場後，便有需要制訂一套新的機場障礙物高度限制，以確保新機場的運作不會受到建築物發展所影響。因此，本條例草案的首項建議，是將條例的適用範圍，擴大至包括現有及擬建的機場。這是一項授權措施，使當局在適當時候可根據本條例制定法令，訂明與新機場有關的機場障礙物高度限制。這項措施並沒有即時的約束效力。政府當局仍在考慮新的機場障礙物高度限制日後的適用範圍，預計大嶼山以及新界西部的一些地區，將會受到影響。

第二項建議是要減輕總督會同行政局在技術和運作方面的工作量，把某些權力移交規劃環境地政司。這些權力包括訂定機場障礙物高度限制、為保障航空安全而授權在建築物上面提供或豎立標記、照明及燈標，以及延長根據本條例提出索償要求的期限。條例草案亦明確授權規劃環境地政司在聽取民航處處長的意見後，豁免個別發展項目免受機場障礙物高度的限制。

最後，我們建議修訂本條例第 20 條的罰則條文。條例規定的現行刑罰，是在一九五七年制定條例時訂立的。為了使本條例草案對違反條例規定的人士仍具阻嚇作用，我們建議提高刑罰，以及增加一項新條文，規定一些重複觸犯較嚴重事項的人士，可被判處按日計算的違例罰款。

代理主席女士，我們需要這項條例草案，以提供所需的立法架構，保障赤鱘角機場日後的運作，以及改善執行條例某些條文的工作。我謹請各位議員考慮本條例草案後，給與支持。

謝謝代理主席女士。

條例草案獲按照會議常規第 42(3A) 條的規定，提交內務委員會審議。

## 1993 年進出口（修訂）（第 2 號）條例草案

### 恢復於一九九三年十一月十七日提出二讀的辯論

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43(1) 條的規定，提交全局委員會審議。

## 1993 年噪音管制（修訂）條例草案

### 恢復於一九九三年五月十二日提出二讀的辯論

二讀動議經向本局提出。

黃秉槐議員致辭的譯文：

代理主席女士，1993 年噪音管制（修訂）條例草案旨在收緊在指定地區的建築地盤在限制時間內使用發出噪音的機動設備和非機動設備。這些指定地區主要是人口聚居或對噪音感應特強的地區。本條例草案亦旨在澄清部份現有條文及授權規劃環境地政司設立指定地區，並為指定地區簽發技術備忘錄。

條例草案在一九九三年五月十二日提交本局。本局遂成立條例草案審議委員會審議條例草案。該委員會由本人擔任主席，並召開了 4 次會議，其中 3 次是與政府當局舉行的。

條例草案審議委員會考慮了 3 項主要問題。首先，是刑罰的輕重問題。現行噪音管制條例的刑罰是於一九八八年制訂的。委員會成員認為應該藉此機會檢討這些罰則，使其與違反其他環保法例的同類罪行所判的刑罰一致，以收預期的阻嚇效果。委員會很高興得悉，政府在進行檢討後，已準備提出修訂，提高噪音管制條例各項條文的罰款。

第二，條例草案審議委員會亦曾研究草擬現有第 6(6) 條和建議的第 6(7) 條所遇到的問題。政府謂該兩項條文的目的是為保障同一類別的人士，即業主、租客和住戶，使他們在住所進行某些發出噪音的活動可獲豁免管制。但是，若這兩款條文分開擬訂，會令可獲豁免的對象產生兩個不同的定義。在委員會成員的要求下，政府重新擬訂有關條文，將兩款條文合併，務求令條文含義更為清晰。政府將會動議在委員會審議階段提出修訂，以反映這點。

第三，委員會成員花了相當多時間，討論政府建議的 6 個月過渡期，讓建造業為執行本條例草案而作出安排。據悉，香港建造商會雖然支持政府的行動，但要求對目前正在施工的合約及已投標及／或簽署的合約的 43000 項建築工程延長寬限期。政府在回應這項要求時指出，不同的寬限期會產生執行和資源問題。雖然透過簽發許可證可以澄清有關工程的施工日期，但這對人手的需求，顯然有很大影響。政府當局的原意是要實施比本條例草案內所載更嚴厲的措施去管制建築噪音。因此政府當局不欲進一步放寬管制措施。政府與建造業在討論上所花的時間、加上立法程序所需的時間，以及預先通知業內人士有關建議的管制措施，這三方面都已給與業內人士足夠的時間作好準備，執行條例草案的規定。除一位成員外，條例草案審議委員會一致接納政府的解釋和立場。持不同見解的夏佳理議員卻認為，政府當局應考慮向那些正在履行合約或在條例草案生效前已投標或簽署合約的地盤發出許可證，豁免它們遵守條例草案的規定。

有關為目前正在施工的合約預計所須簽發的許可證／批准書的數目及所需的資源，已呈交內務委員會，以便研究本條例草案。條例草案審議委員會的建議和其他不同意見已提交內務委員會考慮。內務委員會對條例草案審議委員會的建議表示贊同。

夏佳理議員已發出通知，提出修訂動議，使建議管制使用製造噪音的機動設備和非機動設備工程的規定不適用於現有合約或在條例草案獲得通過成為法例前已投標及／或簽署的合約的建築工程。我個人明白到夏佳理議員所關注的問題，但恐怕我不能支持他的修訂建議。我相信建造業人士亦支持任何環保法例。他們會盡力合作，並重新作出安排，以符合條例草案的規定。據我所知，合約的有效期愈長，承建商適應法例的改變的彈性就愈大，包括改善地盤管理、提高效率和重新安排工程。我希望各位議員能小心衡量對所有建築工程實施統一過渡期能為市民帶來的環保益處，才決定是否支持夏佳理議員的修訂建議。

我們長期居住在一個嘈吵的城市。當本條例草案通過成為法例，對製造噪音的建造作業實施更嚴厲的管制後，希望可以享受一個較寧靜的居住環境。

代理主席女士，我謹此陳辭，向各位議員推薦 1993 年噪音管制（修訂）條例草案。

夏佳理議員致辭的譯文：

代理主席女士，如果本局今天討論的噪音管制（修訂）條例草案獲得通過，則政府可擴大其對限制時間內在指定地區進行的噪音建造作業的管制。正如黃秉槐議員剛才已說過，這些都是人口聚居及特別敏感的地區。因此，本條例草案對我所屬選舉組別的成員尤其重要。

我想開宗明義指出一點，就是我所屬選舉組別的成員已知悉及實在支持政府當局致力鼓勵業內人士使用噪音較低的工作方法。然而，我們關心的是時間問題，即新建議應何時生

效？政府當局認為寬限期應為 6 個月，而建造業原來的建議則為 18 個月。我的看法是，無論期限多長，這都是隨意決定的。期限愈短當然對建造業便愈不公平。因此，我建議除給與承建商 6 個月寬限期外，新措施不應適用於現有合約，或在新措施成為法例前遞交投標而後來簽訂的合約。這樣，建造業既可適應各項新措施，同時亦可完成現有合約，而毋須承擔過往沒有預留的任何額外費用。

代理主席女士，我曾特別就這點在條例草案委員會審議本條例草案期間，向政府當局提出一條問題，就是當局是否準備向建造業保證，若政府工程合約涉及任何損失，政府作為良好的僱主，會否樂意補償這些損失。政府當局當時拒絕了我的要求，我想這是各位議員意料中事。

代理主席女士，我提出的模式已往曾獲本局採用，致令當時肺塵埃沉着病賠償基金徵收的稅率由 0.02% 增至 0.03%。根據我記憶所及，兩者考慮的因素完全一樣。首先，如果新徵款適用於現有合約，則業內人士便會因為未能將新徵款計算入現有合約內，而須承受沉重的財政負擔。第二，這點或許是更重要的，便是若新徵款適用於現有合約，會令有關法例具追溯效力。代理主席女士，大家都知道，本局是如何着意慎防通過具追溯效力的法例。

代理主席女士，我將會在委員會審議階段提出兩項修訂動議，並會請各位同事支持我的修訂。然而，有一件事相信我沒記錯。這件事已向內務委員會提出，但如果我所記不差的話，內務委員會並沒有就此事表決。內務委員會僅通過將有關事項提交本局二讀，即今天我們所做的事。

馮智活議員致辭：

代理主席女士，剛才夏佳理議員提出修訂，要求將寬限期推廣至每一個地盤及直至與承建商之間的合約結束為止。驟聽起來似乎是公平，因為這樣對現有的工程沒有影響，但問題是這些合約有些長達數年，寬限期沒理由會這般長。此外，如果不同的地盤，有不同的寬限期，那就會令執法的政府人員，特別是警方有很大的困難，因為警察不知道哪些地盤何時開始遵守新法例，況且現在有很多地盤在公眾假期是不會施工的，所以新法例對這些地盤影響不甚大。故此港同盟的議員反對夏佳理議員所提出的修訂。

規劃環境地政司致辭的譯文：

代理主席女士，我很感謝黃秉槐議員及條例草案審議委員會成員審議噪音管制（修訂）條例草案的條文，並給與支持。他們提出具建設性的建議，促成了將在委員會審議階段作出的修訂。

審議委員會成員在審議本條例草案的過程中，注意到規定的最高罰款自一九八八年噪音管制條例制定以來從未予以修訂，故認為應加重刑罰。為維持這項條例的罰款的阻嚇作用，以及使罰款與其他環保條例的刑罰一致，我們建議把罰款額提高至委員會審議階段修訂所載的數額，即把最高罰款額增加一倍。

現在我想轉談有關執行條例草案條文的寬限期問題。政府打算在實施管制前給與 6 個月的寬限期。不過，在條例草案審議委員會會議席上，有委員認為 6 個月的寬限期，對履行現有合約或履行在條例草案成為法例前所簽合約的建築公司，是不足夠的，因此，這些合約應獲豁免遵守修訂草案的有關規定，即就一些於限制時間內在人口聚居地區進行而發出噪音的建造作業，申請許可證。

不過，另一項須要考慮的問題是，在豁免所有現正持續履行的合約或在條例草案成為法例前簽署的合約後，條例草案實施管制的效力，以至對公眾的裨益，是否會因而減低。如要實行這些豁免，當局便須核實各有關地區內每個建築地盤和合約的情況，而這樣做很可能需要額外的資源。

代理主席女士，建造業人士早於一九九一年一月獲悉政府打算推行本條例草案所載的各項管制，而自本條例草案於一九九三年四月三十日在憲報刊登後，建造業人士已正式知道各項建議的詳情。若然依照建議，在本條例草案成為法例後仍給與 6 個月的寬限期，則建造業在新的管制措施正式實施前，最少獲得 15 個月的通知，因此，政府認為建造業人士在簽訂合約時，應有足夠的時間，預先為可能實施的新規定作出安排。我想補充一點，房屋署自一九八九年已開始禁止在假日進行任何建造工程。該署的經驗顯示，附加的噪音管制條文並沒有導致成本顯著上升，或需要額外時間才能完成有關合約。我們亦不應忽視本條例草案將可改善環境，使社會人士受惠，因為過量噪音仍是我們最急須解決的污染問題之一。對本條例草案的條文給與豁免或延長寬限期，都會令社會人士要忍受更長時間的噪音滋擾。

有鑑於此，我深信在本條例草案成為法例後給與 6 個月的寬限期，應足以確保承建商有非常充裕的時間來適應各項管制。

謝謝代理主席女士。

條例草案二讀動議付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43(1) 條的規定，提交全局委員會審議。

### 條例草案委員會審議階段

本局進入委員會審議階段。



## 1993 年進出口（修訂）（第 2 號）條例草案

第 1 及 5 條

保安司致辭的譯文：

主席女士，我謹動議依照提交各位議員傳閱的文件所載的提議，修訂第 1 及第 5 條。

修訂第 1 條是為更新條例草案的名稱。修訂第 5 條，是因為 1993 年釋義及通則（修訂）（第 2 號）條例通過後，必須作出有關的技術修改。

建議修訂內容

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 1 及 5 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

第 2 至 4 及 6 至 20 條獲得通過。

## 1993 年噪音管制（修訂）條例草案

第 1、2 及 4 至 8 條獲得通過。

第 3 條

規劃環境地政司致辭的譯文：

主席女士，我謹動議依照提交各位議員傳閱的文件所載，修訂條例草案第 3(b)條。

條例草案第 3(b)條擴大噪音管制條例現行第 6(6)條的適用範圍，使住宅樓宇的業主、租客或使用人所使用的非機動設備，亦獲豁免有關在晚上或周日或公眾假期使用時須領有建築噪音許可證的規定。

條例草案審議委員會已討論過有關的修訂項目，並表示贊同。

謝謝主席女士。

### 建議修訂內容

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 3 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

### 新訂的第 8A 條 過渡性條文

條文經過首讀，並經按照會議常規第 46(6)條的規定，下令紀錄在案，以便二讀。

夏佳理議員致辭的譯文：

主席女士，我動議新訂的第 8A 條，一如提交各議員傳閱的文件所載，應予二讀。

我其實只想補充兩點。首先，就法例的執行方面，我在條例草案審議委員會會議席上，已主動提出要求承建商在地盤展示有關合約，以協助有關人員執佛法例。第二，對於規劃環境地政司暗示建造業其實有 15 個月的期限，請恕我直言 —— 假如本局有留意到的話 —— 他其實是假定一旦本條例草案刊登憲報，就毋須修訂而獲得通過。但我認為這個做法並不公平。

新訂的第 8A 條二讀動議付諸表決。

聽取聲音表決。

委員會主席 (譯文)：那麼，便須進行分組表決。

夏佳理議員 (譯文)：主席女士，我要求分組表決。

委員會主席 (譯文)：委員會現開始分組表決。

委員會主席 (譯文)：可否請各議員現在開始投票？

委員會主席 (譯文)：有兩位議員尚未按下「出席」按鈕。現在有一位已按下按鈕。沒有問題了。我們現在就夏佳理議員的修訂進行表決。各位議員，是否有任何疑問？現在便顯示結果。

周梁淑怡議員、許賢發議員、劉皇發議員、何承天議員、夏佳理議員、劉健儀議員、劉華森議員、鄭慕智議員、林鉅津議員、唐英年議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、鄧兆棠議員、田北俊議員及曹紹偉議員對動議投贊成票。

布政司、律政司、財政司、李柱銘議員、李國寶議員、司徒華議員、黃宏發議員、林貝聿嘉議員、梁智鴻議員、麥理覺議員、陳偉業議員、張文光議員、馮智活議員、馮檢基議員、夏永豪議員、何敏嘉議員、黃震遐議員、林鉅成議員、劉千石議員、劉慧卿議員、李永達議員、李華明議員、狄志遠議員、黃秉槐議員、楊森議員、黃偉賢議員、陸恭蕙議員、陸觀豪議員及胡紅玉議員對動議投反對票。

譚耀宗議員、鄭海泉議員、張建東議員及詹培忠議員投棄權票。

委員會主席宣布有 15 票贊成動議及 29 票反對；她於是宣布動議遭否決。

#### 新訂的第 8B 條 過渡性條文

條文經過首讀，並經按照會議常規第 46(6) 條的規定，下令紀錄在案，以便二讀。

夏佳理議員致辭的譯文：

主席女士，我動議新訂的第 8B 條，一如提交各議員傳閱的文件所載，應予二讀。我在條例草案二讀辯論及先前動議新訂的第 8A 條時，已闡明增訂是項條文的理由。

新訂條文的二讀動議經向本局提出，付諸表決，但遭否決。

#### 新訂的第 9 條 修訂

條文經過首讀，並經按照會議常規第 46(6) 條的規定，下令紀錄在案，以便二讀。

規劃環境地政司致辭的譯文：

主席女士，我謹動議依照提交各位議員傳閱的文件所載，修訂條例草案第 9 條。

條例草案第 9 條是一項新訂條文，旨在提高條例所訂明的罰款額，以及加強其阻嚇作用。條例草案審議委員會已討論過這項修訂，並表示贊同。

謝謝主席女士。

新訂條文的二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條文經過二讀。

規劃環境地政司致辭的譯文：

主席女士，我動議新訂的第 9 條應列入本條例草案內。

*建議的增訂條文*

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

增訂新條文的動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

本局會議隨即恢復。

### **條例草案三讀**

律政司報告謂：

**1993 年進出口 (修訂) (第 2 號) 條例草案及**

**1993 年噪音管制 (修訂) 條例草案**

已通過委員會審議階段，但須予修訂。他動議上述兩項條例草案應予三讀通過。

條例草案三讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經三讀通過。

### **議員動議**

代理主席 (譯文)：我已接納內務委員會就動議辯論的發言時限所提建議，而各位議員亦已於一月十日接獲有關通告。提出動議的議員可有 15 分鐘時間發言及致答辭，其他議員則各有 7 分鐘時間發言。根據會議常規第 27A 條的規定，任何議員若發言超逾時限，我得着令他結束演辭。

### 三鐵加價程序

劉千石議員提出下列動議：

「本局促請政府就有關法例提出修訂，規定日後地下鐵路、九廣鐵路及輕便鐵路作出票價調整前，必須經行政局通過，並以附屬法例方式提交本局審議，以確保本局及行政局能有效監管三條鐵路的票價。」

劉千石議員致辭：

代理主席女士，本人動議通過議事程序表上以本人名義提出的議案。

近期，九巴及中巴先後公布向運輸署提出加價申請，有關的宣布立即引起社會極大的反響，輿論一面倒抨擊兩巴建議接近 20% 的加幅「太離譜」，而且加價的理由又非常不合理。過去幾個星期，多個關注團體先後發起簽名運動反對九巴大幅加價，當中亦包括自由黨與港同盟等政團（相信不久亦會出現反對中巴大幅加價的行動）。可見，由於一些重要公共事業的收費直接影響民生，因此它們的加價是市民非常關心的事項。

根據政府提供給本局政策小組的數字，過去幾年各間公共事業機構加價對通脹的影響以九巴最大（令通脹上升 0.2%）；而地鐵緊跟九巴，其加價亦令通脹上升 0.17%。事實上，對眾多每日須要趕時間上落班的打工仔來講，地鐵、火車及輕鐵等「三鐵」的效用相信遠比九巴為高。今時今日，三鐵其實已經取代巴士成為本港主要的公共交通工具。

現時，三條鐵路每日的載客量合共超過 300 萬人次，預期每年都有可觀的乘客增長（例如，地鐵公司就表示預期每年有 2.5% 的乘客增長率），相對於巴士近年乘客量「零增長」甚至是「負增長」的現象，三鐵的地位愈來愈重要已經是不容爭議的事實。正因為這樣，如何有效監管三鐵（尤其是票價）是保障民生一項重要工作。

三鐵每年五月一日例必慣性的加價，成為各類公共交通中加價最頻密的。更大的問題是，三條鐵路尤其是地鐵的票價政策是「有理無理」每年例必根據通脹調整收費，在近年高通脹中仍舊如此，增加通脹持續高企的壓力。九一年中，政府宣布凍結政府服務及公共事業收費一年，藉以遏抑通脹，到了九二年，政府更透過豁免專利巴士公司燃油稅，令兩巴不提出加價；但是，這段期間三鐵卻依然故我，照舊每年五月一日按通脹加價，它們漠視民生的態度可見一斑！

九二年度地鐵的總收入接近 40 億元，但其實在其開支中只有員工薪金及電費等項目跟通脹有關（約佔總收入三成），其餘項目包括折舊、財務開支及公司純利等根本沒有通脹壓力。因此，地鐵跟通脹加價的做法極不合理。由九一年度起，地鐵的財務已經轉虧為盈，有純利 6,000 萬元；九二年度公司的純利急升至四億多元；九三年的純利估計超過 6 億元，地鐵的財務狀況已經相當穩健，但照舊每年跟通脹加價，根本難以令市民信服！

九鐵公司的財政狀況更加理想，因為九鐵公司極少負債，九二年公司純利高達五億多元；而自九零年起，九鐵公司每年均向政府派發一億多元的股息。九一年初，政府與九鐵公司制訂了一套回報率指標，以公司固定資產淨值 12%至 15%作為回報標準。相信這個回報率指標對九鐵每年加價幅度有一定的指導意義，導致九鐵公司在賺大錢之餘仍舊年年加價。

去年二月我曾經在本局提出動議辯論，促請政府全面檢討對兩鐵公司的運作、票價及財務安排、對兩鐵公司的監管機制及政府與兩鐵公司的關係，以確保兩鐵公司在審慎商業原則下運作的同時，亦應該負起它們照顧社會大眾利益的責任。我一直希望，政府能夠在經過檢討之後重新完整地界定兩鐵公司的經營目標及建立監管模式，令兩鐵公司在商業運作的同時能夠真正顧及公眾利益。可惜，「監管兩鐵公司」的動議雖然獲得本局通過，但政府卻無意進行檢討，更無意作出任何制度上的改善，令人失望！

我覺得，我們不能夠光是坐在這裏等政府提建議，作為立法局議員，我們有責任就影響民生的問題提出改善的建議。正因為這樣，我選擇最直接影響民生的三鐵加價問題提出這個動議辯論，希望修改兩鐵公司的條例，規定日後三鐵加價必須經行政局通過並以附屬法例方式提交本局審議，以確保本局及行政局能夠有效監管三鐵的票價。根據去年有關辯論的發言內容，我理解本局有不少同事對兩鐵公司最不滿的，亦是有關其加價絕對自主權這個弊病。

三鐵加價擁有完全的自主權，這個「無皇管」的事實大家都知道。事實上，除了三鐵之外，其餘主要公共交通工具的加價都要經運輸署及交諮會審核，並經行政局通過才能實施，部份公共交通工具（例如的士、小輪）的收費調整更要以附屬法例方式提交本局審議。因此，三鐵加價只須知會行政局便可以實行，明顯是極有問題的！

有人說：「知會行政局」與「由行政局通過」差不多，但其實兩者大有分別，我嘗試以現時巴士加價跟三鐵加價程序作一個比較。

首先，巴士要加價就要向運輸署提出申請，列明加幅、理由及有關數據；由提出申請至上行政局的期間，運輸署一般會花三幾個月進行研究，然後上交諮會，最後才由行政局通過。更重要的是，巴士公司提出加價申請的時候，公眾會得悉加價幅度，因而可以據此提出具體意見，而相信該段時間輿論的傾向，對交諮會及行政局考慮通過與否會起一定的作用。

相反，現時三鐵每年都是在三月中才釐訂出由五月一日起實施加幅的建議，但加幅決定後卻不公開，要到四月初行政局省覽之後才對外公佈。這樣的安排，公眾無法參與討論，運輸科亦沒有太多時間去詳細研究其建議加幅的合理性，行政局的角色是被動和被知會，效果與行政局通過相差極遠。

而更重要的是，行政局通過公共事業加價幅度，意味行政局須就有關決定負責，尤其當本局要向政府提出質詢便更明確。單是知會行政局，政府最終可能不對有關加幅負責，令本局的監管工作變得非常複雜。

代理主席女士，我知道有部份同事的觀點是，如果市民認為三鐵是物有所值，那麼就不須要作任何收費的監管，讓消費者透過選取不同交通工具這市場力量去監管就可以。

我希望就有關觀點作一點分析。

雖然三鐵沿線有其他交通工具在路面行走，尤其是巴士是地鐵競爭的主要對象，但是，我們不可不知，鐵路在快捷、準時可靠等方面的優勢是其他在路面行走的任何交通工具所不能比擬的，尤其是香港地少人多，加上居住與工作的地區大多數不重疊，因此每當上落班的時間就可以看到迫車情況的嚴重性。現時本港繁忙時間路面大多非常擠塞，使鐵路的可靠及快捷特點變得更難能可貴。因此，三鐵在盡佔優勢的情況下，所謂有其他交通工具競爭，實在只在一個假象而已。

至於三鐵的收費相對於高效率的服務是否物有所值呢？在缺乏同類型交通工具相比較的情況下，三鐵快捷而可靠程度高的特點確是比本港大部份公共交通工具優勝，但這又是否表示三鐵的收費是完全合理呢？

根據我搜集所得的資料，本港鐵路（尤其是地鐵）的收費在亞洲地區是偏高的。舉例來說，南韓首都漢城的政府全資擁有地下鐵路系統收費就遠低於本港地鐵，乘搭漢城的地鐵不論搭多少個站，其收費均是統一，只相等於港幣 3 元；在新加坡，其地鐵收費亦只介乎港幣 3 元至 7 元之間，漢城與新加坡地鐵的安全、快捷及可靠情況都不比香港地鐵差。

我知道，部份在座同事最關心的是一旦三鐵的加價受到監管，將可能影響兩鐵對外借貸能力，甚至可能因為貸款人增加供款的利息而令公司的開支上升，最終受害者仍是乘客。

公共事業加價受到某個程度的監管是否就一定影響公司對外借貸能力呢？我記得去年本局辯論「監管兩鐵公司」的動議時，潘國濂議員就曾經指出，收費受到約束，則銀行不會提供貸款，是一個似是而非的理由。潘議員同時亦指出，中電和港燈的借貸以數百億元計，它們的借貸能力並沒有因為它們的收費須要經過行政局批准而受影響。潘議員曾任中電總經理，他的意見值得各位同事參考。

我不是一個財經專家，但是我亦覺得監管收費就影響借貸的講法是很有問題。首先，我們有理由相信行政局及本局議員會負責任地去考慮三鐵加價的申請，因為如果三鐵加價建議合理及市民能夠承擔，那行政局與本局理應加以接納。所以，如果兩鐵公司認為其提出加價幅度建議合理，那為何害怕接受行政局及立法局的監管呢？而事實上，借貸公司亦會從多方面考慮兩鐵公司的營運與及財務狀況，和香港的長遠政治經濟前景等因素，才會決定是否給與借貸。反過來說，如果兩鐵公司的收費建議確是不合理，則行政局或立法局反對加價亦無不妥，否則乘搭三鐵的市民豈不是被迫給兩鐵公司「搶錢」嗎！

各位同事，作為民意代表的機構，立法局是有責任在保障民生的前提下代表市民監管三鐵的收費；作為立法機構，立法局亦有權要求政府及公營機構向它負責 —— 因此，三條鐵路作出票價調整除了須要由行政局通過，亦必須透過附屬法例方式讓本局審議。這是立

法局全體議員的責任，無論如何不容推卸的！事實上，早在七五年四月廿三日立法局二讀辯論地下鐵路條例草案時，當時的立法局議員鍾士元就曾經建議，地鐵的加價應該由立法局公開辯論予以通過。

最後，我亦希望稍後運輸司發言時清楚回應我提出的觀點，明確交代兩鐵公司對公眾、政府及本局的負責程度。我促請政府不要繼續將兩鐵公司扮演成「似官非官、似商非商」的角色，當公眾要求監管公共事業收費時，企圖將兩鐵公司說成是公營機構，不須像私營機構般監管；而當立法局要監管行政機關時，又將兩鐵公司說成是商業機構而不屬於政府一部份。須知道，無論政府想將兩鐵公司扮成「官」還是扮成「商」，它都不能逃避市民及本局的監管！

代理主席女士，本人謹此陳辭，提出動議。

動議經向本局提出。

許賢發議員致辭：

代理主席女士，最近兩間巴士公司先後向政府提出加價申請，幅度高達兩成，遠遠超過通脹，不單止市民不能接受，即使是當局官員亦感到驚訝。按目前的發展趨勢，市民期待本局在監察公共事業加價方面做場好戲的心情，本人是可以理解的。故此，本局今日辯論「三鐵加價程序」，就顯得有特別的象徵意義。

環顧目前各種以專利或寡頭壟斷形式經營的公共交通機構，在訂定收費方面，都會受到政府某種形式的監管。有的是以資產淨值的某個百分比，作為「利潤管制」的指標，然後決定收費水平；有些公共交通工具的加價建議甚至要以附屬法例方式提交本局審議通過；但亦有些有政府部門代表加入董事局的公營機構，可自行決定票價加幅，毋須經本局審議，行政局亦只有被知會但沒有否決的權力。

毫無疑問，上述幾種加價程序可謂各有優劣。但有一點是非常清楚的，就是由於經營條件和公司性質的不同，而不能強求實施劃一的監察加價機制。本局今日要考慮的，就是三條鐵路現行的加價程序，是否最妥善的安排？如有不善，則是否接納劉千石議員在動議措辭中所提出的建議？

表面上看來，兩間脫離政府部門的鐵路公司，董事局可自行決定加價幅度，毋須本局和行政局的審議及通過，實難免予人「無皇管」的印象，市民唯有寄望由總督委任的董事局成員包括政府官員，憑良心辦事。雖然這種方式缺乏信心的保障，但「善意的獨裁」又往往被人認為是最有效率的管理制度。事實上，回顧在過去十多年裏，三條鐵路雖然發生多次大大小小的意外，甚至對市民造成極大的不便，但整體的表現和發展速度還是可以接受的，至少還沒有因犯了嚴重錯誤，導致市民要求撤換整個管理階層。當然有關方面仍須不斷努力改進，以符合市民日漸提高的要求。



至於票價方面，由於兩間公司都是屬於非牟利的公營機構，因此在訂定票價方面，主要是應付營運開支、抵銷通脹損失和歸還貸款及利息，縱使有盈利，得益者不是政府而是市民，何況由於要償還高達 180 億元貸款和利息，導致每年都有帳面虧損。

據本人所知，三條鐵路的票價雖然每年均有調整，但加幅都低於通脹。再以地下鐵路的票價為例，雖然香港的本地生產總值在去年已超越英國，但收費最高的全程票價，比英國只乘一個站的票價還要便宜 10 個便士。雖然這是拜載客量多且有穩定增長所賜，但管理階層不斷提高效率以節省經營成本的功勞亦不能抹殺。

不過，最重要的考慮當然是，一旦廢除兩間公司自行決定票價的權力，會否影響它們向外借貸的能力。據本人理解，外國給兩間機構的信貸評分，確實會影響它們在償還本金和利息方面所得到的優惠條款。而外地財團的主要考慮因素，不離兩間機構的自主程度會否因不明朗的政治因素而有所減弱。

代理主席女士，本人絕對無意亦沒有責任為兩間公司的加價程序辯護，但考慮到平衡公眾利益的責任，本人認為現行的監管加價機制和運作是可以接受的。當然，加入行政局的審核和通過程序，本人認為是恰當的做法。此外，面對一個要求更開放、更民主的政治環境，本人認為，政府必須盡快加強兩間董事局的民意代表成份，例如修改有關條例，規定董事局必須有若干成員來自民意代表機構，例如三層議會的議員，甚至有相關的壓力團體代表等。本人相信，唯有透過這種安排，才能一方面不損害決策階層的自主性和管理效率，另一方面又能滿足公眾人士的監察要求。

基於本人一向不贊成提出修訂動議和投棄權票的原則，本人唯有反對動議。

李國寶議員致辭的譯文：

代理主席女士，作為九廣鐵路公司董事局的前任成員，我相信本港三間鐵路公司均各自在兼顧公司本身、顧客與政府三者之間的利益方面取得良好的平衡。

地下鐵路公司、輕便鐵路公司及九廣鐵路公司都是香港的成功事例。這些公共公司以審慎的商業手法經營，不依靠政府補貼，而提供高質素的服務，因而沒有對納稅人構成負擔。透過精明的財政管理，這些公司可自資進行其改善服務及拓展鐵路網絡的建設工程計劃，以符合其顧客，即香港人的最佳利益。

我深信經常乘搭九廣鐵路、地下鐵路及輕便鐵路列車的人士，都可證實各鐵路系統現時所進行的大規模改善及拓展。單是九廣鐵路及輕便鐵路便會在未來五年動用 80 億港元進行改善，而地下鐵路亦會在未來七年耗資 80 億港元進行建設改善工程。

除了顯然易見的改善，例如新增服務、列車、自動扶梯、售票機及出入口外，這些改善亦包括一些無形的得益，例如加強列車的安全及可靠程度。

如果沒有額外的資金，這些工程便不能進行。這些資金部份已透過借貸籌得。影響各公司籌措資金能力的主要因素之一，是其釐訂票價的自主權。如果這自主權遭削弱，投資者便不願意貸款，而最終最受影響的將會是乘客，因為他們要忍受停滯不前及每況愈下的服務。

我亦應該強調，以這些公司過往調整票價的表現而言，各公司都負責任地行事，以確保其優良服務繼續是乘客所能負擔。我們的公共運輸服務是世界上大多數城市所羨慕的，這不但因為其效率高、可靠及清潔，亦因為其取價十分合理。

代理主席女士，我謹此陳辭，反對動議。

譚耀宗議員致辭：

代理主席女士，作為跟民生息息相關的公用事業，地下鐵路、九廣鐵路及輕便鐵路確實應該受到政府更多的監管，以確保其經營和發展都符合成本效益，市民能以合理的價錢，享受到高質素的服務。然而，一直以來，政府對於三鐵的監管並不足夠，只着眼於向經營三鐵的兩間公司下放權力，但卻未能對公司的管理發揮有效的監督。另外，兩間鐵路公司雖為公共事業，但透明度很低，向公眾發放有關其營運及發展計劃的詳細資料及數據不多，而又往往以發展需要及改善服務為理由，提出加價。三鐵在每次加價前不用諮詢公眾，而公眾亦無從判斷其加價幅度是否合理就得接受。因此，對三鐵進行更有效的監管是絕對符合公眾利益的。

雖然在過去幾年，地下鐵路及九廣鐵路的票價加幅大致上低於通脹率，但在缺乏充足的資料和數據支持下，市民亦很難判斷其加幅是否合理。三鐵作為一個收益穩定上升而沒有競爭對手的公用事業，理應向市民發放更多的資料數據，讓市民評估其收費標準是否合理。除了要增強透明度之外，我們也實在須要建立一個有效的監察機制去監察三鐵的經營和管理是否符合成本效益，會否濫用資源，把大量金錢用於一些跟改善服務質素沒有關係的項目上，或是把因管理失當所造成的浪費轉嫁到消費者身上，最終令票價上升，要市民承擔其管理不善的結果。在去年五月，民主建港聯盟曾建議政府成立一個「監察三鐵委員會」，由本局議員、區議會議員、政府和三鐵的代表組成，就三鐵涉及公眾利益的日常運作、發展計劃及加價等問題進行諮詢及研討，可惜政府不肯接受這個建議。最近政府制訂的機場公司條例草案，訂明總督可在必要時委派核數師或核數署署長對機場公司進行調查。我建議政府也應該參照這條例草案的精神，修訂有關條例，使總督也可在有需要時委派核數師或核數署署長，對經營三鐵的兩間公司進行調查，研究其經營及管理狀況是否合乎成本效益，以保障公眾的利益。其實，三鐵已經運作多年，現在也正是時候對其進行管理方面的調查。

代理主席女士，我明白如果將三鐵的加價權力轉移到行政局和本局，可能會影響三鐵在融資發展方面的能力，令三鐵在對外借貸發展時遇到較大困難。但政府亦應該加強對三鐵的監管，使行政局和本局對三鐵發揮更有效的監督功能，增強市民對政府的信心。我想如

果剛才所述的監察機制仍未能有效地對三鐵作出監察，爲了公眾的利益，就有必要把三鐵調整票價的權力轉到行政局和本局了。

代理主席女士，我謹此陳辭。

何承天議員致辭的譯文：

代理主席女士，首先我要申報利益。我是地下鐵路公司董事局的成員。劉千石議員曾於一九九三年二月就地鐵公司及九廣鐵路公司的監管問題提出動議。當時，我曾在本局談及三鐵票價安排的問題。我發現我當時的演辭可以再應用在今次的辯論上。我當然不會照本宣科重複那篇演辭，反正大家可參閱立法局議事錄。

討論劉議員的動議時，有一點很重要的是，消除市民心底裏的種種誤解。因此，我會首先談談如何解答劉議員那些具代表性的問題。

問題 1：行政局及本局對兩間鐵路公司調整車費的監管是否有效？

答案：首先，兩間公司是由政府全資擁有，而其董事局成員又是由總督委任的。根據規管該兩間公司的條例，總督會同行政局及財政司在許多方面均有發出指令的權力，特別是總督會同行政局如認爲公眾的利益需要的話，可向該公司以一般方式發出書面指令，而該公司得遵從有關指令。因此，如果總督會同行政局認爲調整車費並不合乎公眾利益，他有權指令該公司修改票價，但倘若這樣做有違審慎的商業原則，政府便須對該公司作出補償。本局議員在有關事務委員會或本局會議的提問時間向政府反映意見，再透過政府監察兩間公司的表現。

問題 2：既然政府是該等公司的全資股東，該等公司爲何須要賺取利潤？

答案：該等公司賺取的任何利潤，都會用於改善各鐵路系統的服務，以及發展或擴展鐵路系統。財政司有權指示該等公司如何運用那些利潤。同時，財政司有權指示該等公司將超出其需要的利潤，以股息的方式撥入政府一般收入帳項。因此，額外的利潤會令社會整體獲益。鐵路公司的利潤並非如劉議員所說那樣是「搶錢」得來的。倘若真的是「搶錢」，則那些款項也會用於造福社會。反過來說，如沒有利潤或是出現虧損，政府作爲唯一的股東，可能須應要求向該等公司提供資助。我要在這裏提醒一下劉議員，當他提到地鐵公司近年的利潤時，他巧妙地避談地鐵公司仍然要償還初期投資的借貸直至本世紀末。

問題 3：倘基於公眾利益，總督會同行政局指示該等公司調低加幅而違反了審慎的商業原則，政府爲何應補償該等公司？

答案：該等公司的成立旨在按審慎的商業原則提供安全快捷的公共運輸服務；換言之，這些公司須直接與其他交通工具競爭，而非以提供運輸作爲一種社會服務。社會服務是由政府從每年的財政預算中撥款提供的。

問題 4：立法局為何不應有權透過附屬法例來決定兩間公司的票價調整？

答案：倘若車費須經由立法局批准，該等公司便會喪失其商業機構特性，因為它們會受到政治壓力左右而服務社會，這是與運輸及商業手法無關的。正如我在上一條問題的答案所說，服務社會的工作應由政府透過社會主導的計劃來推行，而現在亦是由政府負責的。將兩者合為一談，會令運輸需要和社會需要的目標混淆不清。

代理主席女士，由於我對地鐵公司的現況認識較深，我想提出一些有關該公司的事實，特別是票價方面。自一九八零年以來，地鐵公司的票價增幅一直是每年平均 7.6%，略低於同期的消費物價指數增幅（每年 8.6%）。因此，地鐵公司的票價其實是下降的。此外，同期的工人工資每年增幅為 14%，地鐵公司的票價增幅事實上比收入的增幅低得多。因此，劉議員引用兩間巴士公司增加車費的計劃作為今次動議辯論的藉口，既非持平之論，又有誤導成份。

代理主席女士，我留意到劉議員亦同意我們的鐵路是可靠、有效率和物有所值的交通工具。地鐵及九鐵一向為香港提供良好的服務，並無證據顯示有需要作出轉變。事實上，把調整車費政治化會完全改變了該兩間公司以審慎商業原則運作的特性。劉議員所建議的改變，不會使市民得益。從世界各地的情況來看，我們可能會喪失 3 條運作妥善而毋需政府資助的鐵路。

代理主席女士，我謹此陳辭，反對動議。

劉健儀議員致辭：

代理主席女士，在全球眾多鐵路公司當中，毋需政府補貼而又不虧蝕卻賺錢的，實在寥寥可數。香港的地鐵和九鐵公司是罕有的兩間，我們引以為榮。

地鐵和九鐵得以在財政健全的情況下為市民提供有效率的運輸服務，很大程度上有賴他們能夠按商業原則運作，不直接受到政府的干預。有人批評兩間鐵路公司是「沒皇管」。劉千石議員今天的論題，是建議三鐵的票價釐訂應該由行政立法兩局監管。作為負責任的立法局議員，我們當然應該監察政府和公營機構，以保障公眾利益。但是，我們必須確保採用的監察措施是合理的、有需要的，以及能同時發揮正面效果的。在決定應否剝奪兩間鐵路公司釐訂票價的自主權之前，我們應該考慮以下數點。

（一）兩間鐵路公司是否真正好像劉千石議員批評那樣是「沒皇管」的機構？我認為這有點言過其實。近年來，兩間鐵路公司對本局議員的批評和公眾的意見，都願意採取積極的態度，對有關問題作出改善。例如地鐵取消繁忙時間附加費，輕鐵取消專用區，三鐵均提供老人優惠，對乘客作出服務承諾，以及設立與乘客溝通的渠道等等。

另一方面，政府是否完全沒監管兩間鐵路公司呢？這亦不見得。根據規管兩間公司的法例，公司方面的業務計劃、發展策略、財務和安全問題均受政府的監管。在釐訂票價方面，雖然沒有法例明文規定，但按照慣例，兩間公司是會將加價的建議提交行政局，近年更於事前諮詢本局交通事務委員會及事後向議員解釋。事實證明，這個做法並非只是例行公事。透過這個程序，行政立法兩局可以對兩間公司作一定程度的監管。記得年前，九鐵聽取行政局的意見後，主動將輕鐵票價的增幅降低，而去年九鐵亦回應本局議員和市民的意見，主動將沙田至火炭一段的票價調低。上述的事實，顯示了政治壓力對兩間鐵路公司有一定的約束。

當然，我們必須繼續本着維護市民利益的精神，不斷尋求改善，例如要求公司在調整票價前，須提供更多的數據和資料，讓本局的議員充分考慮加價是否合理，甚至應該將所有數據資料，提交交通諮詢委員會審核（本局的交通小組以前曾經作出過這項要求），再提交行政局。我們不應該因為沒有法定的監管機制，而否定現存一定程度的有效監管。在這方面，我認為政府應向本局保證，現時這個形式的監管能夠繼續下去。

（二）我們必須考慮，取消兩間鐵路公司調整票價的自主權會否帶來負面的影響？眾所周知，兩間鐵路公司所需的絕大部份資金，是政府毋須作出任何擔保下向國際財務機構借貸的。政府毋須撥款津貼兩間鐵路公司，亦毋需納稅人資助。這樣是符合公眾利益的，因為政府可以有更多資源去應付社會上其他方面的需要。兩間鐵路公司現時在國際間的信貸評分相當高。從國際財務機構提供的資料可見，這些財務公司是非常重視兩間鐵路公司擁有釐訂收費的高度自主權，同時認為這樣可確保公司的還款能力不受到政治壓力影響。倘若這方面的自主權被削弱，則公司的舉債能力無可避免會大打折扣，信貸額亦可能因而降低，信貸利息也可能會增加，導致成本上漲，最終都會轉嫁到乘客身上。如果需要政府提供資助，市民大眾亦會受到牽連，結果可能是未見其利，先見其害。現時地鐵仍然有龐大的債項要償還，九鐵亦有一定的負債。雖然現時兩間鐵路公司每年均有盈利，可以還債，但未來龐大的發展計劃，如機場鐵路、將軍澳支線、新界西鐵路等工程，全都須要大量舉債，因此維持公司的借貸能力是非常重要的。

（三）兩間鐵路公司每年的加幅是否太過不合理，以致我們非管不可呢？雖然市民大眾均希望三鐵的票價盡量低廉，但要確保公司在毋需政府補貼下，仍然能夠繼續還債，應付成本增加和改善服務，合理的加價是在所難免的。不過我們是有責任要求公司認真考慮加幅對通脹的影響，同時盡量減低對民生的影響。事實上，地鐵和九鐵過去加價的幅度平均都是低於通脹，而公司不時進行的乘客意見調查均顯示大部份乘客認為收費合理和物有所值。但是，最令市民不解的，就是九鐵在巨額的盈餘下仍然要加價，並且按財政司的要求，分紅給政府。其實兩間鐵路公司，作為政府全資擁有的公營機構，最重要的是在審慎的商業原則下，維持收支平衡，毋需納稅人津貼。在這原則下，兩間鐵路公司是絕對有空間兼顧公眾的利益，在兩者之間尋求平衡。兩間公司很應該主動這樣做。另外，政府作為公眾利益的保障者，是不應該令公司感到必須要分紅給政府，而令公司有壓力、須要透過加價來應付。

雖然每年三鐵加價，都會引起公眾某種程度的不滿，但平心而論，有關的加幅不算太過份，而三鐵的服務質素不斷提高，大家亦有目共睹。代理主席女士，三鐵是香港不可或缺的鐵路運輸系統。在現行的監管制度下，兩間鐵路公司無論在財政安排或是服務提供方面，都有良好紀錄。雖然仍有有待改善的地方，但我認為應該在現有制度下尋求改進，而不是改弦易轍地另立新的制度，推翻原先成立兩間鐵路公司的基礎原則。

毫無疑問，三鐵是世界知名的集體運輸成功例子，很多國家都向它們借鏡。鑑於這種環境，我們若在沒有充分理由和需要的情況下，為改變而改變，剝奪兩間鐵路公司的加價自主權的話，我恐怕會被國際間恥笑為倒退的做法。

代理主席女士，我謹此陳辭，反對動議。

陳偉業議員致辭：

代理主席女士，在九三年立法局眾多有關經濟辯論和質詢中，最令人難忘的，可算是前庫務司楊啓彥先生「有立法局就無投資」的一句話。可能是基於這一個信念，而楊司憲又特別喜愛投資，所以楊司憲已離開公務員的行列而轉投地產界「大好友」信和公司的懷抱了。現時，楊司憲已不用面對立法局接受質詢，他可以快樂地做其投資及地產炒賣工作。

楊司憲「有立法局就無投資」的一句話，相信不但代表傳統殖民地技術官僚的意識形態，同時，楊司憲那種對有民意代表的立法局不信任的心態，更代表工商界，特別是現制度下既得利益集團的態度。

如果楊啓彥先生如今仍是政府官員的話，相信他必定會大力反對劉千石議員的動議，亦會是政府反對這動議的一員猛將。他必定抨擊立法局介入三鐵加價機制的建議是會影響香港信譽，他更加可能會說：「有立法局，就無鐵路」。

究竟，殖民地下的技術官僚為甚麼會對立法局的介入充滿敵視的態度呢？如果我們仔細看一看現時的制度，便不難明白技術官僚和既得利益集團的關係。

現時兩鐵的董事局成員是由總督委任，絕大部份是大財團的成員及所謂有代表性的專業人士。三鐵的加價均是由他們全權負責決定。多年來，專業人士與財團的代表，與政府合作無間，市民的反對，他們視若無睹，而加價對市民構成的生活壓力，也不是他們關注的重點。備受爭議的「繁忙時間附加費」亦是由地鐵的技術官僚，董事局的專業人士及財團的代表「炮製」而成，而最後，在各界多年反對下終告取消。「繁忙時間附加費一事」，可以清楚看到現時地鐵公司缺乏民意代表的缺陷。

兩鐵的加價機制，據本人了解，一般均是由個別鐵路公司的有關人員，特別是高層人員研究之後向董事局作出建議，由董事局作出最後決定。整個策劃、研究及決策過程，均是由一少撮技術官僚及沒有民意代表及認受性的董事操縱，市民大眾的聲音及意願，均會被排諸門外。

地下鐵路公司及九廣鐵路公司均是政府全資擁有的法定機構，資本來自稅收，而權力則來自立法局通過的有關法例。這兩間公司原則上雖是百分百公眾擁有的公共事業公司，但諷刺的是，兩間公司均不受政府行政或立法的監管及約制。漸漸地，兩鐵逐漸成為公共事業中的獨立王國。香港的市民，雖然身為這兩間公司的「股東」，但市民從沒有機會及渠道參與兩鐵的決策工作，試問這是否又是一個「公平」、「合理」的政府應該接受的呢？即使政府接受，作為「股東」的香港市民，是否願意任其宰割呢？

英、美、加等地的法定及政府全資擁有的機構，其董事局成員大都由有關首長，例如省長、市長等委任。表面看來，與香港的運作模式分別不大。但是我們須知道，外國民主社會的首長，大都由市民用一人一票直選產生，當選者須向選民交代和負責，而首長所委任的人士，亦間接須要向公眾負責和交代。但香港的情況又如何呢？兩鐵的董事由總督委任，而總督是由英女皇任命，整個產生過程，市民無從參與，更無從向有關決策人問責，在處理兩鐵的事務上，兩鐵董事局的權力是絕對的。基於現時的制度，在制衡、監察及問責上，均有嚴重的缺陷，故此，改革是必須及刻不容緩的。

現時在香港中央架構的政治制度中，唯一有民意代表和認受性的只有立法局，部份立法局議員是由直選產生，其權力來源是市民，在制訂和監管政府合資擁有法定機構的決策工作上，立法局理應扮演更積極及更主動的角色。故此，我認為三鐵的加價如果最後能由立法局代表市民和股東決定，是合情合理的要求。為了使股東能有較為合理的參與權力，政府應早日修訂有關條例，賦予立法局代表市民修訂及否決三鐵加價的權力。說「有立法局就沒有投資」的人，不過是希望繼續享有一個沒有任何機制和市民監察的特權，而希望這個機制可以延續下去，但代理主席女士，舊夢不須記，請冷靜面對現實，因為毫無約制的特權時代，已過去了。

代理主席女士，不信任立法局的官員已經離我們而去，今日，我不希望再聽到類似的言論，因為這類言論，並不屬於一個支持政制民主化的政府，如果政府是真心發展香港民主政制的话，應該將權力從一個沒有民意代表的行政架構轉移到一個有民意代表的立法機構裏，這是符合民主原則的做法。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持劉千石議員的原動議。

鄭慕智議員致辭：

代理主席女士，在未就劉千石議員有關「三鐵加價程序」的動議發言之前，首先我要申報利益，因為我是九廣鐵路公司的董事之一。但我並不是如陳偉業議員所說的，是大財團的成員或任何極權集團的代表。

在鐵路經營方面，九廣鐵路公司和地下鐵路公司可說是世界上少數的成功例子。它充分發揮了以審慎商業原則經營公營機構的優點，將一個原本依賴納稅人金錢補貼的虧蝕政府部門，成功地蛻變成爲一間充滿活力進取的公營機構，並同時向市民提供有效率、經濟及安全的鐵路服務。

我想請大家記住，以審慎商業原則經營及運作這條金科玉律，不僅是九廣鐵路公司的成功要素之一，廣義而言，亦是香港一直奉行的自由經濟體系的圭臬，亦是香港賴以繁榮的原動力。

再請大家看一看，九廣鐵路公司最高決策層的董事局，現有 8 名由總督委任的董事，是來自多個行業，包括工業界、商界、會計界、法律界、金融界、航運界以及學者，他們每一個人都是貢獻自己的專業所長，參與決定公司的運作和發展。而最重要的是，這些董事並非投資者，會直接參與分享公司的利潤，他們可以說是消費者之一。這種公營機構運作的特有模式，使公司作出任何決定之前，既可以維護大眾的利益，亦符合按照審慎商業原則經營的標準。

在每一年決定加價之前，九廣鐵路公司的董事局須要考慮很多的因素。希望大家明白，董事們是要經過長期參與工作，對公司的全盤運作有深入的了解，然後才能作出明智而合理，又能平衡公司及乘客雙方利益的決定。

有一些人錯誤地將商業原則與牟取暴利劃上等號，這是甚為可憐的誤解。以九廣鐵路公司為例，回顧過去十年的票價調整，基本上只是相等、甚至低於通脹率。如果我們將八六年至九二年間九廣鐵路的票價加幅，與同期本港收入較低的一半僱員之薪酬增幅互相比較，我們就會發覺鐵路收費實際上下降 30%。即使與同期的甲類消費物價指數增幅相比，鐵路的票價亦低 5%，難道這也算是牟取暴利嗎？

九廣鐵路公司現時的利潤，大部份是來自貨運、羅湖線及其他聯營的業務。這些收入主要是撥作未來的發展及改善服務計劃，以便應付不斷增長的交通需求，以及為乘客提供更快捷舒適的列車服務，這又何來向全港的市民「搶錢」呢！

九廣鐵路公司的政策是每年溫和地調整票價，在考慮加幅的時候，亦顧及乘客的負擔能力。過去多次的調查顯示，大部份的乘客皆認為九廣鐵路的收費是合理及物有所值的。

九廣鐵路公司現行的運作機制是良好，劉千石議員建議三條鐵路日後每次加價之前，必須經行政局及立法局通過。倘若成為事實，無疑是立法機關直接介入管理公營機構的事務，這將會是一個極其危險的先例，並且完全摧毀了以審慎商業原則經營公營事業這條金科玉律。

各位同事，立法局議員的責任，並非是要盲目反對公用事業的加價，或者是代公營機構決定收費加幅。我們的責任是要監察其收費水平是否合理，這才合乎市民大眾的長遠基本利益。

我最擔心的是，如果在經營鐵路上採取短視的眼光，最終財政出現赤字時，只有由政府用納稅人的金錢補貼，或者屆時大幅度地提高票價，這對香港的全體市民又是公平嗎？

代理主席女士，本人謹此陳辭，反對劉千石議員所提出的動議。



張建東議員致辭的譯文：

代理主席女士，首先，我要在這次辯論中申報利益。我所任職的畢馬域會計公司一向負責審核兩鐵公司的帳目，我本人則有份參與地下鐵路有限公司帳目的審核工作達十年之久。

香港有一套出色的鐵路系統。我們的鐵路學世稱羨，因為它們為世界上最繁忙和人煙最稠密的一個地區提供有效、可靠、安全、乾淨的服務，並且在財政上是可行的；同時，無論以任何標準來衡量，收費可說是合理的。

劉千石議員提到新加坡和漢城的鐵路收費，並辯稱該兩個地區的鐵路收費較香港為低。我沒有任何客觀事實來反駁有關說法。然而，我想請各位議員將該兩個城市的鐵路收費和生活費作一比較，他們的生活費顯然較香港低。同時，雖然我手邊沒有具體的數據，但我認為，這些國家的平均工資迄今比任職同類工作的香港工人所得的工資為低。以新加坡為例，我知道興建鐵路的費用，是由政府撥款資助的；所以，新加坡鐵路的收費悉數用作支付其營運開支。但是，就本港的地下鐵路來說，大部份的興建費用是透過借貸籌集的，因此，有必要用收取的車資支付債項和償還借款。

香港的鐵路公司是向香港市民負責的。正如去年某次辯論中有議員說，監察這些公司的途徑不下 6 種，包括：透過公司董事局、政府、週年帳目、外聘的核數師、提供資金的機構，以及顧客本身。法例規定，這些公司首先必須興建鐵路和經營鐵路服務，以應付交通需求；第二，必須負責本身的財政狀況。由於法例規定這些公司要根據審慎的商業原則營運，因此須要擁有釐訂車費的權力，並已獲賦與這種權力。一旦剝奪了這種權力，亦會同時使鐵路公司毋須承擔財政獨立的責任。倘若政府負責釐訂車費，則亦有必要承擔責任，支付債項和償還借款。我確信香港的納稅人不希望背負這個包袱。

以地下鐵路公司為例，該公司把審慎的商業原則，轉化為一項財政策略，明確表明其宗旨，即是：策劃如何逐步向顧客獲得足夠收入，用以支付提供服務以及保持和改善其資產的費用，並且就此提出理據；安排借貸、設法支付和償還一個適當水平的借款，並且按一個與這項借貸風險和估計相埒的報酬水平，回報股東。

從一開始，地下鐵路公司的資金絕大部份是透過借貸籌集的。在國際金融市場上，地下鐵路公司在借款方面，聲譽日隆。除了獲給與非常高的信貸評分外，樂於貸款給該公司和向該公司投資的放款人，在這些年來，亦大有增加。九廣鐵路公司在國際市場上亦一直活躍於借款活動。

除非我們打算用納稅人的金錢來償還這兩間鐵路公司的現有債務，以及資助日後發展支線的計劃，否則它們的融資主要視乎其借貸能力的運用。倘若釐訂車費的權力由這兩間公司轉給政治家，有意貸款的人士將失去信心，根本會停止借貸。他們再也看不到慣見的健全財政預測，反而要面對不穩定的收入增長，甚至極有可能要面對盈利股息比率的減少。此外，放款人亦會考慮到世界上那些全無借貸能力、極賴資助，以逐漸耗盡的資產度日，提供次等服務的運輸系統。

劉千石議員提到一些說法，謂若干公用事業公司徵收的費用，雖然由政府管制，但依然有能力借貸。請恕我直言：兩者是不能相提並論的。舉例來說，這些公司其中有些是根據利潤管制計劃運作的，因而有些人會說，利潤管制計劃實際上使它們的利潤有保證。這些安排並不適用於鐵路公司。

無論如何，我請劉千石議員或其同事給我們舉一個例子，說明世界上有哪些鐵路公司，其車費是由政府或政治家規管的，能夠在沒有政府的擔保下，依然可以向國際市場借取可觀數目的款項。假如他可以舉出這樣的例子，他便可以證明，政府對車費的規管不會窒礙借貸。假如他無法提出證明，我們便須相信銀行界人士所說，情況並非這樣。

倘若貸款人不再借款，地下鐵路公司在別無選擇的情況下，只可向納稅人求助。那時，顧客將不再為他們所使用的服務繳付費用，而提供服務和擴充資產所需的成本，恐怕將會由納稅人承擔。這點肯定不符合香港的最佳利益。用者自付的原則，在香港廣被接納為公平、可行，並且應用於不同的新範疇。這個原則一向適用於鐵路公司。放棄這個原則會是一項倒退。

我向在座各位提出挑戰，試試可否找到一個比本港更佳的鐵路系統。倘若一件東西沒有破爛，為何要修補？就本港的鐵路系統而言，試圖予以修補只會造成災難性後果。

代理主席女士，我反對動議。

馮智活議員致辭：

代理主席女士，火車票價每年循例必加，今次加價將會在五月開始，雖然過往幾年火車票價加幅都低於通脹，但要問：是否必須加價呢？須要加又是否加這麼多呢？現時，因為不受監管，所以鐵路公司說加就加。現時九鐵財政狀況，非常健康，財政充裕，故此今年應該不須加價。

一九九二年，鐵路公司在 5.2 億元純利中撥出 1.5 億元上繳給政府作為紅利。本人反對九鐵上繳紅利，因為如果不上繳紅利，就不須加價。九三年度，九鐵平均加價（包括火車和輕鐵）是 7.7%。據本人估計，如果取消這個加幅，九三年總體票價收入將少了 1.3 億元，這數字是少過要上繳政府紅利的 1.5 億元。這情況相信在九三年的財政狀況仍會發生，故此本人要求九鐵今年不應上繳紅利給政府，相信就不會加價。政府在這兩年都免收九巴燃油稅，為何政府不能免收九鐵的紅利？本人必須指出，鐵路公司在現時財政非常充裕下，仍然要求加價，是因不受監管。現時例必「加價」變成流行病，兩巴因營業狀況不理想、物價高漲等理由要求大幅加價二成，幸好得到監管。鐵路公司雖然財政狀況非常充裕，但仍然要求加價，可惜卻不受監管。雖然鐵路公司在五月時的加幅可能會低於通脹（在火車方面），但相信輕鐵的加幅會直追通脹的比率，但很可惜，小市民的收入就無一定保障，會跟通脹而增加。居住在新界，特別是偏遠的上水、大埔、粉嶺的居民，如果乘火車出九龍，所用的交通費比其他人為高。現時由上水火車站到九龍票價為 7.5 元，加上轉乘其他交通工具到目的地，支出相信共十多元，每日來回要 30 元，每月支出共 900 元。據本人去年調查所得，有六成火車乘客是須要轉乘其他交通工具的。

代理主席女士，如果火車票價在五月繼續跟通脹而增加，新界市民負擔一定很重，我們要問：鐵路公司是否一定要加價？如果不加價會有甚麼問題？本人看不出有甚麼問題，鐵路公司不需一億多元的進帳，政府也不需要一億多元的紅利。

另外，鐵路公司在未來數年的改善服務計劃內，將會動用 60 億元，包括：月台改動、加設隔音屏障、改善火車信號系統等。這些改善措施，如果粗略假設分六年完成（當然有個別項目需要更加長的時間），每年的支出是 10 億元，而九二年九鐵的紅利是五億多元。看一看，用於改善服務的費用竟然是每年純利的兩倍，這顯現鐵路公司財政狀況極為充裕。這樣是否仍要加價呢？改善服務當然是乘客樂意見到的事，但另一面，這些改善服務卻帶來了他們額外的負擔——就是加價的負擔。代理主席女士，是不是有些改善服務可以削減其開支，從而減低加價的壓力？這方面我們無從監管，我們希望香港政府有部門可監管鐵路公司大型工程開支是否適當？例如：九龍火車站的擴建及翻修工程、自動信號系統等，這兩項工程都耗資 10 億元以上。由於不受監管，這些工程開支是否物有所值，公眾人士是無從知悉，為何我們可以容許這麼大型的機構不受監管呢？

代理主席女士，這個動議是要求政府監管三鐵的票價加幅，其實要監管不只是票價，亦要監管服務質素。當政府及本局有權監管三鐵票價時，就必然影響到其服務的質素。本人要指出，雖然市民滿意鐵路公司的服務（特別在火車方面），但對火車意外的處理，就差強人意。例如，當火車有意外時，火車服務中斷，火車站塞滿人，無足夠員工維持秩序，無足夠接駁巴士疏導乘客，沒及早通知市民採用其他交通工具，混亂情況嚴重，過去幾年曾發生不下 4 至 5 次大型混亂情況，至今鐵路當局仍然沒有作出實質的改善，實在令人遺憾。另外於九三年六月九日發生月台長墮軌重傷；九三年六月十九日一列北行火車車底大火意外，乘客並未疏散離開，而司機仍將列車行駛至上水站；另外，九三年九月二十二日沙田發生月台大火。

這些意外的調查報告及改善建議，公眾人士是無從得悉的。本人也曾多次要求索取這些報告，亦不得要領。本人必須強調，乘客是有權知道所乘搭的交通工具的安全程度以及要求改善。故此本人要求政府要設立機制，令鐵路公司公布其調查報告及改善安全建議，並且要全面審查鐵路公司在防範意外所採的緊急應變措施。

另外，關於輕鐵方面，雖然去年已增加 30 卡新車，但現時在繁忙時間仍然不能應付市民需求。月台方面，經常擠塞着很多乘客。本人希望鐵路公司在這方面加以改善。

代理主席女士，本人要求九廣鐵路公司須要接受更多的監管，特別是該公司有興趣申請興建及經營新鐵路，如果申請成功，一定更加需要監管。

本人謹此陳辭，支持動議。

馮檢基議員致辭：

代理主席女士，香港的地下鐵路、九廣鐵路及輕便鐵路在本港運輸網絡中佔一重要地位。換句話說，三鐵運輸服務之優劣及收費之高低，對本港數百萬市民構成莫大的影響。鐵路運輸事業，作為一項有社會服務性質的公營事業，必須對市民負有責任及義務，在釐訂有關的政策，特別是對民生問題構成影響時，應諮詢公眾的意見。然而，在現時三鐵加價的機制中，完全無須立法局審議過程，或由現行法例研究是否加得合理，公眾根本亦無法干預加價和監管三鐵的運作。

我和民協都認為鐵路公司作為公營服務機構，絕對有責任不斷改善其服務質素以配合市民大眾的需求，因此不應將改善服務的開支轉嫁在市民身上。事實上，在改善服務的同時，必然有利吸引更多乘客使用服務，乘客的增長應足以提高公司的收入。再觀各鐵路公司每年的盈利，更令本人懷疑加價的合理程度及必要性。先談九廣鐵路，其每年的盈利達 4 至 5 億元之多，而九一及九二年的固定資產回報率平均亦有 11%。因此若以要分紅利給政府的理由而調高票價是極不合理的。同樣，正如本人先前所提及，改善服務原是公司的責任，若為改善服務之故而要求市民承擔這改善服務的部份開支，我覺得是不可接受的。每年的加價只是為提高本身的儲備，以九鐵公司現時約 50 億元的財政儲備，加價是無需要的。

至於輕鐵經常以虧蝕作為加價理由，亦是難以接受。輕鐵築建費只十多億元，輕鐵車站上蓋地產發展收益數十億元，應已足夠彌補建築費，現指公司有虧蝕，恐怕只因公司將建築費歸入經營成本，而地產收益則算入其他帳目。試問在考慮兩鐵的財政狀況後，市民及本局如何能接受一向以來所提出的加價理由？

有見及三鐵每年加價的幅度均與通脹掛鉤，這必然對市民造成一些壓力，亦會進一步推高通脹，繼續下去，對民生方面必構成壞影響。本人認為三鐵提供的服務，例如控制室、車廂及月台等運作，在未來幾年將邁向科技化及電腦化，屆時將會減少人手而效率成本提高，因此我相信三鐵在日後申請加價時，不應和通脹掛鉤，應低於通貨膨脹。

另外，本人認為日後三鐵加價前，必須受行政局及立法局監管。加價申請必須經行政局通過，並以附屬法例方式提交立法局審議。三鐵代表亦應定期出席立法局的交通事務委員會接受立法局諮詢。同時本人亦建議，政府應將現行的交通諮詢委員會提升為一個有法定權力的機構，負責制訂及評核有關的運輸政策與收費制度。委員會中必須由民選代表、學者、專業人士或社團組織的代表組成。根據現時的情況，九鐵及地鐵均採取公營商業機構的形式運作，政府委任非官守的董事局，但董事是代表股東的利益，而並非全面代表市民利益，董事局有全權訂定旗下鐵路乘客車票的收費。總括而言，鐵路公司是完全缺乏日常的監察。本人要求政府日後委任一些民選議員入董事局，以反映市民的利益。

三鐵的「大老板」是香港政府，香港政府的「大老板」是香港市民，我不能理解，為何香港市民或其代表，即民選議員，不能夠對三鐵有直接的監察權力？我更不可接受三鐵在這麼低透明度和欠缺向市民交代的情況下，繼續運作下去。

本人希望政府檢討對監管三鐵的日常運作及加價所出現的漏洞，確保本局及行政局在三鐵日後提出加價時，能作充分的監管。

本人謹此陳辭，支持動議。

李永達議員致辭：

代理主席女士，去年，同樣是劉千石議員提出的動議：「政府應全面檢討兩鐵運作和票價的監管機制」，在本局獲得通過。可惜事隔一年，政府對通過的動議仍然無動於衷。劉千石議員再提出相關的動議，正好向政府表示，立法局不是說過便算的，對於公眾認同的事，我們一定堅持爭取。

多年來，香港的通脹率持續高於實質的經濟增長。一般市民的生活水準已無聲無息地不斷下降。對於政府無法打擊通脹，我們感到遺憾。近年住屋和交通的開支升幅，遠遠拋離通脹和工資的增長，其累積的影響愈來愈大。作為市民日常主要交通工具的鐵路，日漸成為多數市民交通支出的主要部份。三鐵在專利交通市場的佔有率接近一半，並有繼續增長的趨勢。如果機場鐵路落成，加上其他大型鐵路發展在二零零一年完成之後，兩間鐵路公司在交通運輸的角色，可謂舉足輕重。為了平衡公眾的利益和兩鐵公司的利益，立法局參與監管這兩間由納稅人斥資興建的鐵路公司，是合情合理的。

首先，我們要了解兩間鐵路公司的業績和管理都算是有效率的。我們要求立法局有份監管收費，並非要介入公司的管理和運作。我們有些人很敏感地說：「引入立法局的收費監管，就是將加價申請政治化」，或者說：「政治介入兩鐵公司的運作」。說這些話的人根本就是患上政治敏感病，亦是濫用「政治化」這個名詞。極端地推論他們的看法，可以說，立法局要通過每年政府的財政預算案也是過於政治化，不如修改法例，不用立法局通過財政預算案。

與其說立法局監管鐵路票價的調整是政治化，不如說是將加價過程公平化和公開化。公平化是因為兩鐵條例只是保障兩鐵公司的商業利益和自由，對公眾利益全不考慮。鐵路公司有絕對的自由、絕對的自主權，而公眾就要絕對接受鐵路公司的所謂「商業決定」，公眾的自由或者公眾參與的權利相對地被剝削。在重要的加價過程中，由民選的立法局代表公眾去平衡商業和公眾利益，是最公平和對整體最有利的做法。

綜觀歐美各國絕大部份的公共運輸和鐵路，都是由直接民選或者議會委任的監察委員會代表公眾監管。所以，如果說民選立法局在這麼重要的民生事項上不應該插手干預的話，就等如向全港市民潑一盤冷水，然後向他們說：「不要以為選了議會代表，政府就會尊重你們在民生事務上的意見」。我相信市民是不會接受的。

要公開化的要求是很明顯的，因為兩鐵的加價和重要決定都是關上門，然後由董事局決定，再和行政局磋商後公布。公眾只是知道結果，只有接受，無從討論。如果立法局有份監管，令加價過程透明度大大提高，令香港成為更開明的社會，有何害處呢？

至於說兩局的監管收費會令兩鐵的信貸產生困難，實在並無實質例證支持。兩鐵的信貸評分最大的支柱是香港政府全力和全資擁有，以及專營的鐵路是在人煙稠密的香港經營，收入很有保證。只要香港政府財政穩健，政治環境穩定，兩鐵的信貸評分是不會出現大幅下降的。其實最近一個國際信貸評分公司，將地下鐵路公司的信貸評分下降兩級，完全是因為香港政治前景不明朗，而不是加價機制的問題。所以將立法局的監管說成是引致兩鐵信貸的困難，是誇大的話。各位同事不要忘記，香港小輪公司的加價，同樣是須要透過立法局的批准。我從來沒有聽過香港小輪公司的高層人員說，他們在信貸評分和借貸方面有困難。香港小輪的加價亦經過立法局多次辯論後得到通過。就算立法局的收費監管對信貸有間接影響，其影響應該是很輕微的，而這個輕微影響能換取公平及開明的加價機制，是非常值得的。況且立法局議員都不是逢加價必反對，只要有合理的數據和理由，我們亦不難接受合理的加價。

代理主席女士，公共運輸事業對民生十分重要。在高通脹下，市民可以節衣縮食，卻不可以不乘坐交通工具，不上班，不上課。所以，港同盟要求最終是要成立一個有廣泛代表性、又有專業知識的公共運輸事業監管委員會，去監管公共事業的運輸服務、收費和處理投訴等。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持劉千石議員的動議。

李華明議員致辭：

代理主席女士，現時私營公共事業的加價審核機制五花八門。大致上可歸納為以下幾種：

第一類是完全獨立自主去加價，例如三鐵，以及我一直很關注的煤氣（煤氣沒有任何管制的計劃）。我一直希望爭取凡屬公共事業的，將來都要接受監管。

第二類是要經行政局批准的，例如兩間巴士公司、電車、的士及天星小輪。

第三類是以附屬法例受立法局監管的，例如香港小輪和經修改的電話公司收費辦法。其實，電話公司增加收費亦要用附屬法例形式經立法局批准，當然去年六月已經改為設有一個價格上限，收費方式已經改變了。

劉千石議員所針對的，是第一類私營公共事業的加價機制，也就是三間鐵路公司。

匯點曾經就法理、人情和現時政治氣氛很詳細討論這個動議辯論。其實我們對私營公共事業的加價是否都要用附屬法例的方式經由立法局批准這點，並無定論。立法局亦可考慮爭取權力，以提名代表加入例如地鐵、九鐵等有關公司的董事局。此外，立法局亦沒有可能具備足夠資源和經驗去考慮每次加價的問題，因為牽涉整體財務安排和公司的運作。

原則上我們是支持行政局監管，認為更加恰當。可惜，在這個政治制度上，行政局又好像不須要負上任何責任，又沒有透明度，公信力也不大夠。難怪我們立法局議員，是要加入立法局這個機制來監管公共事業的加價。從客觀來分析，正正由於行政和立法的關係分割及缺乏協調，對抗情況不斷出現，引致較為有公信力及有民意授權為基礎的立法局積極扮演反映民意的角色，對影響民生的公共事業，自然特別關注。

可惜，政府逃避議員的要求，去年二月，劉千石議員的動議獲得通過，要求政府檢討監管的機制。政府反對劉千石這項動議，但這個動議終於獲得通過。我亦清楚記得，政府當時答應向本局議員稍後作出交代、報告。但一年後，原地踏步，無任何消息，我也不知政府做了甚麼？這確實令議員很失望。所以，我絕對了解為何劉議員再進一步提出更加實在的要求，比起第一個辯論，有更清晰的要求。我們匯點對政府一年以來交白卷，感到十分失望。政府也根本沒有提供任何選擇途徑給與立法局議員考慮。所以經過很詳細的考慮後，我們匯點只可以支持劉千石議員的動議，繼續扮演反映民意的角色，並對政府失職表示不滿。

代理主席女士，稍後另外兩位匯點議員會就地區和實際問題提出他們的看法。我支持動議。

潘國濂議員致辭：

代理主席女士，地下鐵路及九廣鐵路司是政府全資擁有的公司。兩鐵根據有關的條例，取得香港人賦予的股東資金、土地資源、借貸擔保及獨家經營等優越條件，但條例並沒有要求這些公司向政府負責，更沒有要求它們向公眾交代。這些公司的經營基本上是獨立自主、自行收費，政府與公眾並無任何機制可予監管，只是到了發生事故及提出加價時，傳媒才會加以報導，議員們議論一番後，事故亦會不了了之，票價亦照加如儀。雖然運輸司是這些公司的對口官員，但政府官員從來沒有向我們解釋這兩間公司的財務計劃，以及對加價的合理與否作出解釋及評論。

今日的辯論重點是三鐵的加價問題。加價的目的是增加收入，這個目的無論對公營的公用事業或私營的公用事業都是同樣適用的。讓我比較一下各個公用事業的加價程序。兩間電力公司的加價首先是須要行政局批准它們的發展計劃及財務計劃；巴士公司的加價是要經過交通諮詢委員會的審議；電車的加價是要經過行政局的批准；電話公司的加價幅度是要維持在電話公司條例所規定的加價上限之下。但三鐵毋須經過任何以上的程序，便可以隨意加價。事實上，如果總督向地下鐵路公司或九廣鐵路公司發出指引，去改變那些加價幅度的話，香港政府便要根據條例向兩間公司賠償。香港人經常對各個公用事業的利潤管制計劃表示不滿，但由於三鐵並無任何利潤管制計劃，政府更喪失了一般利潤管制計劃賦予對加價的審批權。

我試回顧一下三鐵加價的理由，它們都以通脹為藉口，說車費要與通脹掛鈎。三鐵的成本中，固定資產的折舊和利息佔大部份，這些是不會隨着通脹增加的，反而隨着貸款的清還和利率而下降。換言之，這些成本是應該逐年降低的。可是，為何車費又要與通脹掛鈎呢？其實三鐵的經營受通脹的影響不大，反而它們的加價對通脹是有力的推動者。

代理主席女士，過去我在立法局已經有多次就這個問題發言，認為應該修改兩間鐵路公司的條例，使三鐵像兩間電力公司一樣，政府及行政局有權審批其發展計劃、財務計劃及加價建議，並且使政府有責任向立法局及公眾解釋審批的結果。我今天仍然是持這個意見，但我對於立法局有權對加價作出最後審批的建議則有所保留。三鐵是從商業的角度去經營，隨着香港政治環境的改變，立法局無可避免地政治化、政黨化。議員們考慮公用事業的運作時，無可避免地從政治角度出發，而有可能無法照顧到商業運作的原則，所以如果按今日動議所建議，三鐵收費須由立法局最後批准的話，我相信它們很難從融資市場借到貸款，而且很快便會成為由香港納稅人補貼的公用事業。我相信這個結果並非香港人所希望見到的，而很多立法局議員也很清楚我的意見。

代理主席女士，雖然我相當同情劉千石議員提出動議的精神，但對於他提出由立法局作最後審批的建議，我不敢苟同，所以我會對他的動議投反對票。

本人謹此陳辭。

狄志遠議員致辭：

代理主席女士，我們曾經在新界北區做了一個簡單的調查，發現一般居民出外工作，平均每日舟車費大概為 20 至 30 元，平均來說，每月大概要花 700 至 800 元作為交通費用。對於一般大概是 7,000 至 8,000 元收入的勞動工人來說，這筆交通費是相當沉重的負擔。所以，當九鐵或地鐵每年提出增加收費時，市民都很關心，並提出很多意見。

除了消費者本身的利益及乘客的利益之外，其實每次加價都涉及公眾利益，因為我們看到這些交通工具的加價都產生連鎖反應，亦產生加速通脹的效果。所以，每次加價，乘客及公眾都十分關注，希望可照顧公眾利益。

九廣鐵路和地下鐵路都是根據法例以商業經營手法去處理公司的運作，根據法律規定，它們要照顧公眾利益的。如果從商業經營角度來說，我們看到兩鐵的經營都相當成功，亦得到廣大市民的讚賞。該兩間公司現在財政狀況相當理想。所以，作為一個以商業手法經營的商業機構，兩鐵是成功的，亦有好表現。但另一方面，兩鐵亦有責任照顧公眾利益。究竟兩間公司是否能夠有效地照顧公眾利益？這一點本人有些質疑。很多時，我們可以看到商業及公眾利益是存在矛盾的。公司本身當然希望有多些收入、多些盈餘、多些自由，以便可以有多些貸款。這對公司來說，是很重要的。從市民及乘客來說，當然希望收費越便宜越好，使生活有多些保障。

究竟這矛盾怎樣解決和由誰去照顧公眾利益呢？剛才有議員指出幾個事例，謂過去三鐵曾聽取市民的意見而作出收費上的修訂。但是，我想告知議員，我曾經多次發起群眾和團體，一同就九廣鐵路公司的加價提出反對，過往都是失敗告終。我們的意見都不能得到公司接納。究竟有關公司是否全心全意聽取大眾市民的意見呢？每次加價，立法局都很積極



關注，並提出意見。但是，就連立法局也不能有效地和全面地取得公司加價的有關數字。在目前的情況下，我們根本不能扮演一個監察角色，我們怎能期望有關公司本身就會照顧市民的利益呢？我看到兩間公司這幾年都有做多一點聽取市民意見的工作，例如成立聯絡小組、向市民發出很多通訊，讓市民知道該兩間公司的計劃。但是，可惜我覺得這些做法，公關多於一切，只是一些門面功夫。三鐵所謂尊重市民意見只是偶然的好事。事實上，三鐵喜歡便聽市民的意見去做，不喜歡就完全有權不聽市民的意見，就算行政局現在亦不能否決三鐵加價。若希望由行政局去平衡公司及公眾的利益，我覺得不切實際，亦不可靠。正如剛才我說過，因為公司利益和公眾利益基本上無可避免有矛盾，在此情況下，我覺得公眾利益往往被忽略。基於以上原因，我們匯點提出兩個建議。相信這兩個建議可有效地確保公眾利益。

(一) 修改現行法例，使三鐵加價時，必須經行政局通過才可決定。

(二) 我認為三鐵董事局內應該增加民選及服務使用者作為成員，以便參與和監察內部運作。這才可有效地平衡公司及公眾的利益。

本人謹此陳辭，支持動議。

涂謹申議員致辭：

代理主席女士，我今日想以憲制分權的概念來討論三鐵加價的問題。去年十二月十五日，我在本局提出 1993 年民航（飛機噪音）（飛機著陸或起飛限制）（修訂）公告的修訂動議的演辭中指出，立法局應否有權作出有利於公眾的最後決定，是一個憲制的問題，而不是有議員所說的，是一個專業決定。基於同樣理由，三鐵何時加價，加幅若干，不是一個純粹的商業決定，而是一個立法局或行政局代替公眾做的政治決定。

其實現在的公共事業，某程度上已經讓政府及立法局作出最後的加價決定。除了煤氣公司能夠由公司自行決定而無需行政局審批外，其他的公共事業都必須知會行政局，如今日要討論的地下鐵路，九廣鐵路、輕便鐵路；須要行政局審批的公用事業加價申請，則有中巴、九巴、中電、港燈、的士、電車、天星小輪，東區海隧及香港隧道公司。現時的香港小輪加價，則必須由行政局批准，再由立法局以附屬法例形式通過實施。

公用事業的加價幅度與頻率，是一個商業利益與公眾利益的微妙平衡點。我們現在要考慮的問題，不是什麼公司今年可以加多少之類的技術性問題，而是一個政治取向：到底什麼人可以代公眾做一個決定，與經營公共事業的公司討價還價？到底什麼人可以最公正地同時考慮公眾與經營公共事業公司的利益平衡？

委任制度下成長的議員，很可能會認為公司本身的商業決定，或行政局一群委任的精英所做的決定，便足以代替大眾的利益，這種想法不但有違民主的精神，亦不切合目前社會的需要。不管委任議員喜歡不喜歡，現在的市民已經不再是沉默的大多數，尤其是與他們

的利益有關的民生問題。他們自己會透過各種渠道表達意見，亦會期望有代表性的議員能在議會替他們爭取權益。在這樣的政治環境下，仍然堅決相信專利公司，政府官員和行政局精英可以作最有利大眾的決定，如果不是拒絕面對現實，便是對大眾的期望極不敏感。

目前的立法局議席並非全面直選，在代表性方面，自然不能說百分之百，但卻是在目前的條件下，最能代表民意的機構，所以公共事業加價的決定，以附屬法例形式通過，才能讓這個有關大眾的決定，可在一個公開的議會，經代表各方利益的議員辯論，才獲得通過，讓市民充分了解各議員的立場，作為以後投票的參考。其實議會裏的意見也不一定是一面倒的，商營公司也可以游說議員，支持他們，並力陳利害，如果加價遏抑到某一地步，商營方面會無法維持，市民反而無法得到合理的服務，所以利益的角力，在這個議會場地，可以說是公平而公開的競爭。

如果我們現時的政府是經選舉產生的一個政府，對市民有問責性、有公信力的，則政府官員其實亦可以做公用事業加價的最後決定。因為如果政府官員所作的決定是不公正的，違反市民利益的，最後市民可以藉選舉將這個不負責任的政府踢走，在這樣的情況下，政府無須將公用事業的加價權力交給立法議會。但現時的政府是英國委派的，並沒有民眾的認受性，所以對於有關大眾利益事項的決定權，交給這樣一個沒有認受性的政府及其諮詢內閣，即行政局，我是十分有保留的。

所以是否決定支持今日的動議，不僅是對一事件表態，更是表明了一種政治態度，本人謹此陳辭，支持動議。

黃偉賢議員致辭：

代理主席女士，目前本港大部份的公用事業，是政府在某個程度上代表市民大眾去監管它們的運作和利潤水平。但是，三鐵是政府全資擁有的，那麼政府這個監管的角色就出現了矛盾。我們感到政府似乎未能夠代表消費者作出有效的監管。政府一直強調現時是有足夠的監管。記得去年二月辯論時，運輸司亦列舉了監管兩間鐵路公司的 10 種渠道，包括政府、董事局、立法局、交通諮詢委員會、區議會、總督會同行政局、乘客，以至行政事務申訴專員等。但是運輸司去年所列舉出來的這些監管途徑，究竟是否能夠發揮應有的作用呢？最重要的是，這些監管渠道是否有決定權、決策權呢？我們看不到有這種權力。

剛才很多同事都提過很多論點，我不想在這裏贅論。不過有幾個老問題，我依然想在這裏談談。最主要的是，我們現時能夠知道兩間公司的有關數據，到底有多少呢？他們的加價資料我們是無法知道的，可說是欠缺透明度。就算現時作出了改善，兩間鐵路公司每年加價都會來立法局與我們討論，但當我們要求某些資料時，有關公司都會以「商業經營原則」、「上市公司」等諸如此類的藉口，去拒絕提供更多的資料。正如很多議員也提到，到底這兩間鐵路公司的營辦究竟屬於官辦，還是商辦？我們現在也弄不清楚。究竟政府本身是否弄得清楚呢？所以我認為在不足夠數據的情況下，我們是無法了解，究竟這些公用事業公司的加價是否合理？所以，匯點支持劉千石議員的動議，希望透過附屬法例迫使有

關公司提供更多數據，由議員代表市民去決定加幅究竟合理還是不合理。我亦很同意劉千石議員所講的，就是有關公司不應該害怕受到監管，更不應對有民意代表的立法局投以不信任票，認為我們是「逢加必減」，一定會無理反對的。我相信只要有足夠的理據，供大家討論，市民會成為最後的得益者。

第二方面，政府時常強調現時有很多方面的監管，包括總督會同行政局、董事局等，認為已有足夠的監管渠道。但是現時行政局議員全部都是由總督委任的，到底他們了解市民的需要有多少呢？他們的決定到底是以市民為出發點，抑或是以委任他們的總督作考慮呢？再者，兩間鐵路公司的大老板是總督。由他委任的行政局議員，以及由他委任的董事局成員，究竟會為誰說話？這顯然解釋了為何市民過去一直對以往的立法局（未有選舉之前的立法局）及目前未有民選議員的行政局，投以不信任票，因為他們是沒有公信力的。所以，由一些沒有公信力的架構去進行監管是不成的；更何況現在的監管只是一個可能屬於諮詢性的監察，而不是一個有決定性的權力監管。此外，一直以來，我們都覺得政府或其他公共事業機構都漠視了市民的意見。雖然在輿論壓力下，有關的公司近年亦開放了一些渠道，例如組織一些乘客聯絡小組這類諮詢性架構，但我們認為市民作為公共服務或公共事業的直接或間接消費者，是有權利及權力去監察有關機構的運作。所以，究竟這些乘客聯絡小組所發揮的功能及作用有多大？我自己也曾參與過某些公共機構及公共事業的聯絡小組，了解其中的開會情況，我亦有很多認識的朋友曾參與過這些機構。第一次他們覺得很新鮮；第二次就發覺到他們所建議的事情沒有受到重視；第三次更失望而回。我們相信，假如現在僅在諮詢方面這個細微的部份讓步，但在大眾利益方面沒有提供更多的資料數據，又不向乘客公開交代，我相信這些點綴的乘客聯絡小組，很快就會被市民摒棄。

因此，匯點在此重申我們去年曾提過的幾點建議。

第一、立法局已有愈來愈多的民意代表，應該有法定的機制去監管三鐵的服務。

第二、三鐵有責任向市民清楚交代業務的資料，政府亦應檢討法例，保證市民取得所需的資料。

第三、兩間鐵路公司的董事局應擴大其代表性，讓民選議員、環保組織的成員、社區人士及市民加入。

第四、設立消費者組織及有效的渠道，讓市民能夠參與有效的監管工作。

最後，我們認為交通諮詢委員會及消費者委員會亦應每年就有關的交通服務及乘客服務進行調查，以確保服務質素。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持動議。

鄧兆棠議員致辭：

代理主席女士，多年以來，社會上都有強烈的聲音，要求政府設立一套完善的監管機制，對公共事業機構的服務收費作出監管，但政府卻是充耳不聞，極力維持各公共事業機構的利益，致令該等機構變了「無皇管」。在眾多的公共事業機構中，地鐵公司及九廣鐵路公司更是超級的「獨立王國」。地鐵及九鐵是政府注資經營的「公共法團」(Public Corporations)，「公共法團」在名義上雖然脫離政府部門，但這些「法團」的董事局主席及成員，仍然是由政府委任。「公共法團」既是獨立公司，一切決策自然是由董事局負責，它們的運作則由個別條例規定，不受立法局的監管。由政府注資經營的公營企業，竟然可以不受到任何的監管，無疑是絕對不合理。我不明白的是，多年前立法局是根據甚麼理據，通過了兩鐵的公司條例，使到兩鐵成為了公共事業中的「獨立王國」？公營企業的資金來自政府，亦即是來自納稅人，所以，立法局代表市民去監管，並無不妥，政府是沒有理由不予接納的。公營機構的加價受到本局的監管，是可保障不會出現濫增收費的情況，正如去年香港仔隧道無理加價便被本局否決，反映出監管機制存在的重要性。

有人擔心，如果地鐵、九鐵及輕鐵的加價要得到立法局通過，便會打擊它們的信貸能力，這個說法與去年西隧事件中政府官員的「有立法局監管就無財團投資」有異曲同工之妙，我認為有關的擔心是過於憂慮。中電、港燈及兩巴等私營公共事業機構每次申請加價，在原則上都要經過政府的批核，但均不會出現過借貸困難，兩鐵因何會例外呢？其實三鐵的信貸，在於是政府全資擁有的機構，而且生意滔滔，營利能力很理想，況且香港政府本身的財政狀況亦相當良好。

有人認為，兩鐵雖屬公營公司，但非由政府直接負責營運的盈虧，故此應該讓兩鐵有足夠的商業運作彈性及空間，如果加價受到監管機制的約束，則會妨礙兩鐵的營運、改善服務及更新設施的能力，這個說法我並不認同。兩鐵公司經營的三條鐵路，每日的乘客量超過二百多萬人次，除了輕鐵之外，地鐵及火車基本上缺乏直接的競爭壓力，可說是做獨市生意，在監管機制的監管下，鐵路公司不單止不會對營運效率有負面的影響，反之更可有效的遏制兩鐵每年不按成本上漲加價的荒謬做法，真實的改善其營運效率。同時，兩鐵是市民日常生活的主要交通工具，加價不受監管，只會令通脹上升，在連鎖反應下，市民的生活質素便會受到打擊。在保持公營機構的商業運作自主權及保障民生的兩項選擇中，我會選擇保障民生。

有人認為，立法局監管兩鐵加價會使問題政治化，這個說法不單止破壞了立法局的公正形像，更侮辱了廣大市民的智慧。我並不認為市民會支持一個只為選票而不理會公正事實的立法局。立法局做得好，市民一定會支持；做錯，便一定會受到抨擊。如果擔心立法局插手使問題政治化，最佳的方法，莫如要立法局做橡皮圖章，隱惡揚善，裝聾扮啞，這肯定不是市民所希望見到的。

過往兩三年，加風熾烈，通脹不斷上升，政府每一次都將通脹的成因歸咎於菜價上揚，完全否定了樓價急升及公共交通無理加價帶來對通脹壓力的刺激。明顯地，政府並非不知事實的真相，但基於一無良策，二無決心改變歷來維護財團及公共事業機構的利益，只好「詐傻扮懵」，找菜販來做替死鬼。我期望政府不要再裝模作樣，正視問題的核心，盡速設立完善的監管機制去監管各項公共事業的加價問題。

代理主席女士，謹此陳辭，支持動議。

陸恭蕙議員致辭的譯文：

代理主席女士，今天辯論的主題是三條鐵路的加價應受到適當監管，以確保公眾所付出的車資是物有所值。就這方面而言，動議值得支持。不過，我不大贊成使用立法措施去控制加價，因為首先這樣會影響這些公司籌措資金的能力，其次，目前尚有其他有效方法去監管加價。

為了支付日後非常昂貴但必須進行的擴展計劃，地下鐵路公司及九廣鐵路公司須要在本地及國際間籌措資金。為了爭取最佳的貸款條件，這兩間公司須向貸款機構保證可依期還款。施行立法監管會影響舉債公司向貸款機構所作保證的質素。張建東議員已就此提出精闢的意見，我不打算複述他的話，不過我們應該注意，由於香港的政治前景備受關注，地下鐵路公司的借貸評級最近已被降低。這樣可能已影響該公司以最低息率借貸的能力。我們不應進一步削弱該公司籌措資金的能力。

我們須要獲得保證的，是我們所支付的車資是否真正物有所值。代理主席女士，也許讓我重新整理這條問題：以這樣水平的投資及這樣質素的服務，我們所付的車資是否過多，還是合理？

今天的辯論或許顯示公眾不知怎樣回答這條問題。動議所提出的立法監管會否是問題的答案？大概不會。

為了使公眾相信這些公司沒有濫收車資，公司的內部運作必須公開，我們須查看清楚公眾利益是如何受到保護。

作為公共公司，地下鐵路公司及九廣鐵路公司毋須向交通諮詢委員會交代。不過，這些公司的董事由總督委任，他們應以審慎的商業原則來經營這些公司，而在考慮調整票價時，亦應顧及公眾利益。

就以地下鐵路公司為例，理論上公眾利益已得到運輸司、金融管理局總裁、1名行政局議員及1名立法局議員代表。他們可能處處大力維護公眾利益，但正如正義必須獲得伸張，並且必須讓人看到正義獲得伸張一樣，公眾利益不但要受到維護，而且必須讓人看到公眾利益受到維護。

我相信當地下鐵路公司打算調整收費時，會非正式地諮詢公眾。政府應鼓勵三間鐵路公司把諮詢程序正式化，讓公眾看到他們的利益受到維護。至於怎樣可以做到這點，也許政府可與地下鐵路公司及其他鐵路公司詳加考慮。

再者，我希望見到三間鐵路公司進行內部核數及經濟效益研究，並把結果公布，使香港人看到本地的公共鐵路如何達到世界最佳的公共運輸系統的水平。

我想向政府提出一條具體問題，希望運輸司稍後發言能予以回應。政府從出售毗連新運輸連接道路的土地徵收到可觀的土地補價。政府可否告訴我們，有否決定把這些盈利用來發展運輸系統，及／或把票價維持在合理水平？

我提出這條問題，因為我關注到一些急劇發展的新市鎮交通設施不足，這個情況將持續多年。鐵路發展研究的初步結果顯示，通往將軍澳、馬鞍山、屯門、元朗及香港仔等地的多條建議鐵路支線現時在經濟上並不可行，因為人口的集中程度仍未足夠令這些鐵路支線能夠取得合理的回報。

就以將軍澳為例，該區大約有 9 萬名居民，除非該區人口在二零零一年後上升至 25 萬，否則興建鐵路支線在經濟上並不可行。

可是，興建鐵路支線連接這些新市鎮，會為當地社區帶來經濟利益，這是毋庸置疑的。鐵路服務可縮減交通時間，促成當地商業中心的發展，減少車輛污染及因交通更為暢順而提供重要的良好心理因素。

政府把發展利潤再投資，使運輸、環境及生活質素盡早獲得改善，比等候人口增至接近飽和才興建鐵路支線，豈不是更為可取？

我盼望聽到運輸司的回應。

代理主席女士，請恕本人無法支持動議。

曹紹偉議員致辭：

代理主席女士，政府寄望以「公司制度」及「商業經營」的方式作為兩間鐵路公司的運作模式，便可達致經濟效益的目標。其實這是一廂情願的希望。

目前所見的成效並未如理想。兩間鐵路公司中的地下鐵路公司自投入服務至今，在票價及乘客總數已大幅增加，但盈利情況仍然未達到理想的地步。而另外的一間九廣鐵路公司在得天獨厚的經營情況下產生可觀的盈利，但仍然每年照加價如常，而在加價的時候並未能提出具體的理據去支持，令大眾市民能夠更清楚地對加價的需要了解更多，市民只可以被動地接受一些空泛的理由，例如通貨膨脹、人工及燃油費增加等作為加價的藉口。

目前政府監管兩間鐵路公司的機制，只是委任一批由政府信任及認為適當的人士擔任董事局成員，再透過董事局決策及交由一組管理人員處理日常的管理工作，雖然這個「公司制度」在經營運作上有一定的優點，但在監管方面實際有不足之處。在今日，市民的意識已經大大提高。當三鐵每次提出加價時，很多市民在接受之餘，在心中都存有很大的疑問，甚至有很多市民會提出反對的意見，因為他們對加價的理據及公司財政狀況的透明度感到不足及不滿的。

每當居民團體或區議員提出質疑及反對意見時，政府便用三鐵以商業經營作為一個擋箭牌，而有關公司只將它們週年報告的資料及賬目作為解釋。甚至乎在立法局的層面，政府除了將週年報告的資料及部份解釋的理由作為答覆有關的質疑外，最後亦以「拖拖拉拉」的方法帶過作為終結，實在很難令市民及本局的議員相信政府已盡力作出監管的。

政府對公共事業的監管態度及能力一向被市民所質疑，尤其是當最近九巴公司在取得大額地產發展盈利的情況下仍然以運作出現虧損為理由而提出大幅度加價的申請，令市民反感。運輸司在昨天除了公開表示奇怪為何九巴須要作那麼大幅度的加價外，還可以做什麼事令市民信賴呢？現有的監管制度是佈滿漏洞及過份寬鬆，在這情況下，政府又可以做什麼工作呢？

上述的情況，在三鐵加價的背後亦有類似的問題存在。就以輕鐵為例，九廣鐵路公司的輕便鐵路在一九九一年提出 15% 的加幅，但在同時，輕鐵在上蓋物業發展上已取得超過 7 億元的利潤；另外在進行中的發展計劃亦會有超過 4 億元甚至乎更多的利潤，其物業發展所產生的利潤差不多等同第一期發展所投資的 11 億元，亦即是說九廣鐵路公司已經將輕鐵的投資從地產發展中賺回大部份，但輕鐵仍然在不需政府的批准及無任何審議的情況下，以日常收支不平衡為理由而作出大幅度的加價，試問這樣是否合理呢？政府當時可能已接受輕鐵加價或可能在無可奈何的情況下未能阻止加價。最後只可在一群屯門區議員（包括本人在內）以坐輕鐵路軌的高壓方式反對下，輕鐵公司最後才作出輕微的讓步。

上述的個案反映出今日這個動議辯論的需要，即是在市民及議員方面，除了用高壓的反對作為抗衡外，就沒有任何民間可以運用的機制，而政府原本具備足夠的影響力及其他的機制可處理有關的問題，但因兩間鐵路公司是政府的全資附屬公司，既然有利益關係，我們怎可以期望政府會作客觀的決定呢？而當有關政府官員在作出錯誤的決定後無須承擔政治責任時，我們又怎可以相信政府是會體諒小市民的民生苦況而向大公司決策者的利益加以箝制及作出抗衡？何況政府時常口口聲聲地說政府是以「不干預」的政策作為工商業發展的方針，所以本局及廣大的市民又可以期望甚麼呢？

代理主席女士，雖然動議中的方法並非是最好的方法，作為監管兩間鐵路公司的管理及加價的安排，但在政府未有提出更有效的方法使本局感到滿意前，此動議實在值得我們支持。再者，本人支持此動議的背後用意是向政府響起警鐘、施加壓力，促使政府在監管公共事業及照顧普羅市民的民生方面，再下苦功。

謹此陳辭，支持動議。

黃震遐議員致辭：

代理主席女士，有些議員謂三鐵在調整票價方面要有獨立自主權，投資者才会有信心，三鐵借貸才容易。若立法局監管，就會影響投資者信心，而且會使三鐵受到政治壓力，加價時不能按照正常商業考慮作決定。

其實，這些言論是與現實脫節。香港的公共事業，如兩電、兩巴、電訊、隧道等都並非可以隨時隨意加價，也不是可完全獨立自主地決定票價的。投資者是否喪失信心？這些公司的借貸是否有困難？不是。投資者是否拋售這些公司的股票？不是。它們的股票都是長期高企的。如果這些公司的股價、借貸能力都不會因為受政府監管價格而受損害，又有甚麼理由相信三鐵的信貸能力就會因而受到損害？

再者，這些議員所講的政治壓力，其實就是議員們按照民意作出決定，而不是只將公司的利潤增長作為唯一考慮。如果自由黨認為商業原則是高過民意、不應受民意左右，我想問自由黨是否想向我們預告，自由黨會支持九巴加價 20%、中巴加價 19%？自由黨是否會反對立法局施加政治壓力阻止兩巴加價？如果不是，自由黨又怎可以自圓其說，謂三鐵加價受立法局監管就是不妥當的政治壓力？

其實，國際上受民選議會或政府監管的公共或公營企業的信貸級別，並不見得低過私營企業。港同盟亦問過一些財務專家關於信貸問題。他們告知我們，其實決定對公營企業的信貸評估，最重要是視整個國家或政治體系的風險。最近國際的信貸評估機構降低地鐵的信貸級別，就清楚說明是基於九七的政治風險。所以，民主、港人治港、真正的一國兩制，才是維持信心的最好方法。

而且，三鐵根本是香港市民集體擁有的公司。以獨立公司方式營運是為了方便營運的靈活性，而不是製造獨立王國。三鐵的利潤當然不是落到私人袋裏，最終是歸於全港市民。但是，既然市民作為股東，為何不可以透過立法局來決定三鐵可獲得的利潤程度，從而決定三鐵票價對民生的影響？如果三鐵加價是合理的，又為甚麼要憂慮立法局的最後審批權？如果三鐵加價是超出審慎、合理的商業需要的話，又為甚麼不可以由立法局加以阻止？

其實，在殖民地時代沒有民選議員的立法局中，是否沒有政治壓力？當然不是，只不過政治壓力是代表殖民地政府和香港權貴的利益。為何自由黨對那種政治壓力不反對，卻要反對市民的政治壓力呢？

代理主席女士，反對監管三鐵的議員所提出的理由缺乏事實支持，只可騙一些不識事的人。自由黨口口聲聲反對政治化，但自由黨不正是根據政治原因，不願支持劉千石議員的動議嗎？

我謹此陳辭，支持動議。

張文光議員致辭：

代理主席女士，謝謝妳准許我臨時發言，我今日想回應幾位議員的意見。



許賢發議員說，容許三鐵自行決定加價，是一個「善意的獨裁」。獨裁，無論是善意或是惡意，甚至無意，都是獨裁。一個不受制約的獨裁，是可以「為所欲為」的。只因為你以為三鐵加價是善意，便忘記了其機制是獨裁，是放棄了立法局議員的監察作用，放棄了民眾對立法局議員的期望，是自斷一臂。代理主席女士，為何有人可以接受善意的獨裁，而放棄了善意的民主呢？為甚麼有人一談民主的制約，就假設這制約是非理性的制約呢？有人說，你們是立法局議員，當然會贊成增加立法局的權力，包括限制三鐵加價的權力。但是，如果立法局議員或是政黨不當行使其權力，而真正地影響了三鐵的生存和發展，影響了社會的利益的話，他們將必會在未來選舉中被遺棄，這就促使立法局議員，會小心地，理智地運用其權力，去平衡三鐵與市民的利益，去作為一個合理的平衡者。因為當他們在監察和制衡三鐵的同時，亦同時被市民所監察、所制約。

代理主席女士，我剛才聽見劉健儀議員說，劉千石議員的動議是剝削了三鐵加價的自主權，真是令我大開眼界，我以為自己是聽錯，所以出去同記者「check-check」，市民，嚴格來說，是三鐵的股東。股東在加價一事上，無任何的位置去影響決定，更不能透過其選出的民意代表去影響這個決定，已經是不公平和不合理。但如今，只提出一個動議，要求立法局在三鐵加價中扮演着一個監察和制衡的角色，竟然被視為剝削三鐵加價的權力。代理主席女士，是非竟然可以這樣被混淆，在三鐵加價的事情上，真正被剝削的，是市民，而不是三鐵。請不要混淆是非，請認清楚被剝削的對象，請為市民講一句公道話。

代理主席女士，潘國濂議員說，立法局是一個政治化的地方，如果讓立法局參與決定加價，會影響三鐵的借貸能力。其實，這個說法，已經是陳腔濫調了。政治是眾人之事，由眾人選出的民意機制竟然被排除於決定這些事之外，是荒謬的。用政治化的理由去排除立法局的參與，其實，是另一種政治，只不過這種政治，是用來維護先前許賢發議員所說的，善意獨裁的三鐵公司。代理主席女士，善意是不能夠解決問題的，獨裁更使人討厭。我們需要一個制度，一個民主參與的制度。基於這個原因，代理主席女士，我支持劉千石議員的動議。

運輸司致辭的譯文：

代理主席女士，讓我首先說明，政府認為沒有理由干預香港地下鐵路公司和九廣鐵路公司有權決定鐵路收費結構的現行安排。儘管如此，我仍感謝劉千石議員提出這項動議，因為每日有超過 300 萬名乘客乘搭三個鐵路系統的列車，因此就修訂票價的程序交換意見是有需要的，而當局亦可藉此機會解釋兩間鐵路公司為何需要自主權及乘客如何能夠因此受惠。

我對各位議員發表廣泛的意見和評論，甚感興趣。多位議員言簡意賅地為現行制度辯護，政府對此十分感謝，並歡迎他們給與支持。但我必須說明，陳偉業議員對前任運輸司的評論，使我感到十分驚訝。我只想說，這些意見對問題幫助不大。

在回應議員在這次辯論中提出的主要關注事項和建議前，我想藉此機會重申政府在提供公共交通服務方面的基本政策和原則，這個原則簡單而明確：所有公共交通服務均應在毋需政府或納稅人補貼的情況下經營。

為符合這個原則，香港地下鐵路公司和九廣鐵路公司的宗旨均是依循審慎的商業原則經營。九鐵公司當然還須負責輕便鐵路的經營。該兩間鐵路公司必須按照規管其經營的條例，盡量確保按年計算的收入起碼足以應付開支；而能否達致這個政策目標的前提，是該兩間公司必須能夠在不受掣肘的情況下，自行釐定票價。

當政府在七十年代中期公布有意建造本港的地下鐵路系統時，有些人對這項計劃在財政上是否可行，以及能否在財政自給自足情況下經營地下鐵路系統的前景，表示懷疑。要令海外財團相信政府是全力承擔這項龐大的工程，以及地鐵公司有償還債務，是十分艱巨的工作。本局完全明白當中的困難，故認為必須賦予地鐵公司釐定票價的權力，作為商業經營策略的基礎。這個看法十分正確。

結果證明上述決定是明智和正確的。地鐵公司已成功地建造和經營地下鐵路系統，在毋需政府經常補貼的情況下滿足了本港的公共交通需求；地鐵公司且成為九廣鐵路公司在九八二年公司化的典範，此後該公司一直按照同樣的原則，穩健而有效率地經營。

但同樣重要卻常常被忽略的，就是容許兩間鐵路公司自行釐定票價這個基本政策，所惠及的其實是乘客本身。

明顯的事實是，票價歷年來均是定於合理和市民可以負擔的水平。地鐵自一九八零年通車以來，票價的平均增幅為每年 7.6%，但同期消費物價指數卻平均每年上升 8.6%。故此，以實質計算，地鐵票價是減低了。同樣地，九鐵票價在過去六年間的平均增幅為 7.5%，亦即較通脹率低 2.4 個百分點，因而使乘客獲得更廉宜的服務。即使就輕鐵票價而言，輕鐵自一九八八年投入服務以來，票價的平均增幅為每年 9.4%，亦較通脹率低半個百分點。

對於有些議員質疑給與兩間鐵路公司自主權的理由，何承天議員已就各點作出十分有力的答辯。我很感謝他提出意見。對於劉千石議員談到兩間鐵路公司的現金流量相當充裕這一點，有數位議員指出，由於兩間公司把收益再投資在包括鐵路服務的各方面，以改善服務和加強安全，因此它們不應受到不必要的管制。我亦贊同這個看法。議員剛才已清楚說明這些觀點，我毋庸贅述了。

我想重申，鐵路票價近年的平均增幅不但一直低於通脹，而且還遠低於平均工資增長率。地鐵、九鐵和輕鐵都是可靠和有效率的鐵路系統，無論就安全程度和是否物有所值而言，在世界上都是首屈一指的。事實上，我們的鐵路系統是其他很多大城市所羨慕的。世界各地有不少鐵路系統都因鐵路管理當局不能自行釐定票價，票價受到政治方面的限制，因而令到服務質素下降，而最終受害的還是鐵路乘客本身。舉例來說，倫敦地下鐵路系統就備受這個問題困擾，因此在最近已訂下目標，要做到財政上自給自足，並將其服務質素提高，成為「妥善舒適的現代化地下鐵路系統」；但我們的兩間鐵路公司早已達致這個目標。

我已經詳細說明，儘管地鐵和九鐵在釐定票價方面有自主權，但它們並無濫加票價。它們的加價都是合理和普遍獲得市民接受的；再者，該兩間鐵路公司都有預留款項，用以改善服務，加強安全。

現在讓我們從另一個角度看這項動議。這項動議背後的假設，是釐定票價的現行安排或程序，欠缺充分的監管機制，以致公眾和政府對鐵路票價均無多大發言權。因此，劉千石議員呼籲立例規定鐵路票價必須經由行政局和立法局批准。有部份議員發言，對此關注表示贊同，並指稱兩間鐵路公司罔顧加價對乘客的影響。這些批評是否公平呢？讓我們檢視一下有關程序，以確定兩間鐵路公司是如何考慮公眾的意見，以及考慮的程度有多大。

雖然鐵路公司必須保留釐定票價的能力，但這並不表示它們在釐定票價時沒有顧及公眾的意見和關注，亦不表示監管有不足之處。

兩間鐵路公司現時採取的政策十分合理，通常每年調整票價一次，而調整的幅度等於或低於通脹。不過，兩間公司在決定每年的加幅前，均會廣泛徵詢公眾的意見和進行市場研究，以確保建議的票價不單能繼續與其他公共交通工具競爭，並且是公眾負擔得起和可以接受的。

諮詢公眾的第一步，是定期舉行乘客聯絡小組會議，徵詢市民對加價建議是否接受。在這個階段，鐵路公司會解釋建議增幅的理據，並會就增幅是否可接受徵詢具體的意見。鐵路公司會根據這些意見以及就可能的票價調整水平而進行的乘客意見獨立調查結果，制訂粗略的建議票價增幅。另外，九廣鐵路公司更會向有關的區議會詳細解釋及徵詢意見，並會根據這些意見修訂建議的加幅。讓我舉一個例子：九鐵於一九九三年調整票價時，由於往來火炭與沙田站一段車程的建議加幅遭區議會強烈反對，結果該公司順應民情，維持該段的舊票價。

鐵路公司亦透過立法局轄下的交通事務委員會會議，聽取立法局的意見。它們會詳細解釋收費政策和提交詳盡的研究結果和乘客意見。舉例說，地鐵公司在聽取交通事務委員會的意見後，結果在去年收費調整中取消了繁忙時間附加費。當然，鐵路公司董事局決定新票價後，亦會向立法局交通事務委員會解釋。

實施新票價前，當局會向行政局提交詳盡的資料文件，當中詳列了立法局和其他團體的意見；總督會同行政局可藉此機會審議新票價和提出意見。

把文件提交行政局審議，並非像一些議員所說，只是一種例行手續。行政局確實會仔細研究加價申請，而兩間鐵路公司亦會認真聽取意見。舉例說，九廣鐵路公司原擬在一九八九年提高輕鐵的票價，但在聽取行政局的意見後，結果延至一九九零年初才實行，而且更在一年半後才再次調整票價。此外，有一點亦十分重要，必須加以強調：法例規定，總督會同行政局可就任何事宜向兩間鐵路公司作出指示，包括收費建議在內。因此，實在並不需要修訂法例，規定鐵路加價須獲行政局通過。

我們一方面要照顧乘客的利益，而另一方面兩間鐵路公司則須以審慎的商業原則經營。我認為上述諮詢程序實在可確保兩者能維持適當的平衡，而且十分奏效。

談到未來，當局在建設新的鐵路系統方面已有一些即時及長遠的計劃。我們有機場鐵路計劃，而「鐵路發展研究」亦構想了其他主要鐵路線。這些計劃都需要大量的融資。對於有意提供貸款的人士來說，鐵路能夠穩定及可靠地賺取收入是一個重要考慮因素，而鐵路公司具有釐定票價的自主權將可提供這方面的保證。當局如按建議的做法，不賦予鐵路公司這個自主權，則日後的鐵路發展可能會受到嚴重窒礙。此舉會導致鐵路公司的信用評級下降、願意提供借貸的機構數目減少以及借貸成本大為提高。就以地鐵公司為例，假如現時及日後債項的借貸成本增加 1%，則乘客或納稅人便須在十年期內多付約 30 億元。

部份議員指出，有見於一些公用事業機構縱使收費須經行政局批准，但卻不會在舉債進行擴展計劃時遇到困難，因此規定鐵路票價須經行政局正式批准的做法，應不會對鐵路公司的信用評級造成影響。可是，上述兩者其實有一個重大分別。就公用事業機構來說，它們專營權所包含的利潤管制計劃，已保證它們可穩定及可靠地賺取收入，但兩間鐵路公司則沒有這類計劃作為依靠。

有一些議員建議政府應豁免兩間鐵路公司繳付股息，以便將省下來的款項用於減低所需的加價幅度方面。政府其實只是自一九九零至九一年度起才向九廣鐵路公司收取股息。至於地鐵公司，鑑於該公司現仍須償還債項，且須進行龐大的建造計劃，因此政府並沒有要求地鐵公司繳付任何股息。這些股息原則是納稅人投資在鐵路系統總值超過 100 億元的龐大投資的回報。政府會將股息收入用於支付一些主要公共服務上，例如教育和社會福利方面。要是豁免鐵路公司繳付這些股息，則政府不但會失去這個公帑收入來源（假如股息數目可觀的話），而且更令那些有能力負擔鐵路車資的乘客獲得資助，這情況並不符合整體公眾利益。

陸恭蕙議員提到出售運輸路線毗鄰用地的問題，並詢問政府有否打算最少把從這方面取得的一部份收入用於發展新運輸路線方面。我的理解是當局不會就所得的收入作這般的假設。不過，當局會優先撥款發展運輸基建工程。例如，政府在本財政年度便已撥出 90 億元。此外，政府又鼓勵私營機構作出投資，三號幹線便是其中一個例子。

在這類性質的辯論中，往往很難就議員提出的所有問題一一作答。不過，我肯定會跟進那些恰當的建議。但讓我表明一點，就是我的確認同各位議員的一般看法，即兩間鐵路公司在釐定票價的程序上應增加透明度，並對公眾作出更清楚的交待。因此，我將要求兩間鐵路公司推行下述額外措施：

繼續致力改善及擴展它們的公眾諮詢程序，例如就建議的票價調整更廣泛地徵詢乘客的意見和更詳細解釋加價的理由。在這方面，鐵路公司須提供有關事實和數據；

第二，為了符合政府的要求，披露更多財政和運作方面的資料，兩間鐵路公司已開始研究進行此事的辦法，特別是應如何向本局作匯報；

第三，要求鐵路公司把建議的票價調整交由交通諮詢委員會審議，並徵詢交諮會的意見；

第四，關於董事局的成員，我想說的是當局正定期檢討這問題，定必考慮各位在今天提出的意見。

對於劉千石議員提出有需要監管兩間鐵路公司的表現一事，我可以向各位議員保證，兩間鐵路公司都隨時準備向立法局和政府作出交待。本局先前就這問題進行辯論時，前任運輸司已詳細闡述當局的十種不同的監管方法。詳情請議員翻查有關的議事紀錄。

總括來說，地下鐵路公司和九廣鐵路公司都沒有濫用賦予它們釐定票價的權力。剛好相反，政府認為兩間鐵路公司已致力使票價維持在市民能夠負擔的水平，並令每年的增幅低於通脹。此外，它們亦表現出樂於諮詢及聽取市民的意見。因此，當局認為並無需要修訂現行法例，規定票價調整須經行政局及立法局通過。

今天下午有這麼多議員支持政府的看法，令我感到很欣慰。因此，3位官守議員會投票反對動議。謝謝代理主席女士。

代理主席（譯文）：有一位議員向我提出要求，希望在劉議員致答辭之前發言。我已翻查過有關議事程序，發覺並沒有任何理由阻止他發言。黃宏發議員，你可以發言，但請盡量簡短一點。

黃宏發議員：代理主席女士，我提議你考慮一下可否休息10分鐘，因為妳已經坐了差不多五個半小時，而且有些事情我想私下與你談談，如果妳能夠休息10至15分鐘，我便可與妳談談。

代理主席（譯文）：黃議員，你並非就這項動議發言，對嗎？

黃宏發議員：代理主席女士，我對這個動議的意見是相當明確的，所以在這次辯論不發言。但是，今天妳擔任主席，不能發言，亦不能表決，於是有一位議員建議我可否考慮用一個雙重方式，即是若果你支持，我反對，那麼大家都不投票。我不知妳對這個建議有何意見，也不知妳是否支持這個動議？因此希望有一段休息時間來私下問妳。不過，既然我現在已說了，那麼就請妳說出究竟是支持還是反對，如果妳不能講，我就會依照我自己的意願來投票。

代理主席（譯文）：既然我現在身為主席，便不能表示支持或反對這項動議。至於休息一事，似乎大家亦已休息過，我認為大家不應單為一個人而暫停會議。因此，我會繼續主持會議，直至結束為止。我很感激黃議員的提議，但我想我是可以支持下去的。

劉千石議員致辭：

代理主席女士，三鐵從虧損至有盈餘，地鐵九二年的利潤比九一年多了 6 倍，而九三年則比九二年增加逾 50%。火車方面，去年在限期前還有 1 億元的紅利給政府，那是基於穩健的財政和有盈利的情況下作出的。有議員說三鐵的成功應該歸功於審慎的商業原則，我亦想指出三鐵的成功有以下非常重要的因素，就是：香港地少人多；人口密集；居住和工作的地點並非重疊；政治經濟穩定；發展上蓋的物業；擁有專用區；以及政府全資擁有（政府有很多儲備金予以支持）。

我們亦想指出兩黨的議員雖然有很多分歧，但有一樣共通的，就是要求政府採取措施，不要再以收取紅利，以求緩和和調整三鐵票價。在這方面，我亦想指出三鐵，尤其是地鐵，在服務和加價方面，與議員有較多的溝通，這是值得欣賞的。但是須知這種溝通並非成爲一種制度，亦不是一種制約，該公司可以「時溝通時不溝通」。

三鐵的加價顯然會帶動通脹，並不是剛才運輸司所說的票價是低於通脹，或低於物價指數。如運輸司有興趣的話，可問問香港市民，影響市民最大的是甚麼，他們會答是住屋和交通。這是非常重要的。

我想各位議員考慮一點，就是如果這個動議獲得通過，我想至少政府須對現有的監管制度作出一些改進。我亦想指出，如果想否決這個動議，我會很失望，並且覺得政府像去年一樣，甚麼也不做。

謝謝代理主席女士。

下午八時

代理主席（譯文）：現在已屆八時，根據會議常規第 8(2)條的規定，本局現應休會。

布政司（譯文）：代理主席女士，如果閣下同意，我謹動議暫停執行會議常規第 8(2)條的規定，以便本局可完成今晚的事務。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

劉千石議員的動議付諸表決。

聽取聲音表決。

代理主席（譯文）：似乎我們應該進行分組表決，因為不可能從聲音表決中知道結果。

涂謹申議員：代理主席女士，我要求進行分組表決。

代理主席（譯文）：好的，本局現進行分組表決。

代理主席（譯文）：可否請各議員現在開始投票？

代理主席（譯文）：還欠一票。現在沒問題了。在表決結果顯示出來前，各議員是否有任何疑問？

李柱銘議員、司徒華議員、譚耀宗議員、陳偉業議員、張文光議員、馮智活議員、馮檢基議員、何敏嘉議員、黃震遐議員、林鉅成議員、劉千石議員、劉慧卿議員、李永達議員、李華明議員、文世昌議員、狄志遠議員、涂謹申議員、楊森議員、黃偉賢議員、鄧兆棠議員及曹紹偉議員對動議投贊成票。

布政司、律政司、財政司、李鵬飛議員、周梁淑怡議員、許賢發議員、李國寶議員、黃宏發議員、劉皇發議員、何承天議員、夏佳理議員、林貝聿嘉議員、劉健儀議員、劉華森議員、麥理覺議員、黃匡源議員、鄭海泉議員、鄭慕智議員、張建東議員、詹培忠議員、葉錫安議員、林鉅津議員、李家祥議員、潘國濂議員、唐英年議員、楊孝華議員、陸恭蕙議員、陸觀豪議員、胡紅玉議員及田北俊議員對動議投反對票。

代理主席宣布有 21 票贊成動議及 30 票反對；她於是宣布動議遭否決。

## **成立獨立仲裁委員會**

譚耀宗議員提出下列動議：

「本局促請政府為着公眾利益儘快成立獨立仲裁委員會解決公務員追討一九九零年度和一九九一年度薪酬調整差額之紛爭。」

譚耀宗議員致辭：

代理主席女士，本人動議通過議事程序表上所列以本人名義提出的議案。提出這個動議的原因，是由於去年十月二十八日香港九大公務員工會的代表到本局的申訴部請願。公務員工會的代表認為政府在一九九零和九一年度曾以財政緊細和遏抑通貨膨脹為理由，削減了公務員的薪酬調整額，偏離了該兩年度薪酬趨勢調查指標約 3.52%，使公務員感到不公平。九大公務員工會曾以張貼大字報和遊行示威等方式去表達對政府的不滿，但政府仍不願考慮檢討。高級公務員評議會的員方代表亦曾於九二年九月要求成立調查委員會，仲裁此一糾紛，但仍為總督所拒絕。因此，現在九大工會要求本局通過一個動議，促請政府成立獨立仲裁委員會，以解決這場擾攘多年的紛爭。

從過去多年的經驗看來，歷年公務員薪酬調整的幅度，大致上跟每年的薪酬趨勢調查指標相近。二十年來，公務員的薪酬調整只有兩次是沒有根據薪酬趨勢調查的指標，但政府事後也為公務員補償了當年少加的差額。第一次是在一九七四年度，當時因經濟不景，政府的財政緊細，雖然那年的薪酬趨勢調查顯示私人機構僱員一般有大約 8%至 9%左右的薪酬增幅，但公務員卻沒有任何的薪酬調整。到一九七五年後，政府對公務員作出補償，使當年公務員的加薪幅度高達 13%左右，比起私人機構僱員 3.5%至 4.5%的增幅高出很多，明顯地是政府為公務員追加了一九七四年度沒有增加的薪酬。第二次是在一九八二年度，公務員的薪酬增幅和薪酬趨勢調查相比平均削減了約 3%，到了八三年度，公務員的薪酬增幅便略高於當年的薪酬趨勢結果。到了一九八五年度，政府再為公務員追補了八三年時被削減的加薪幅度，數額為 2.7%。根據公務員薪俸及服務條件常務委員會的建議，那是根據過去幾年薪酬趨勢調查結果計算所得的累積薪酬調整不足額而釐訂的。

以上的事實可見，政府都會為公務員補償與薪酬趨勢調查相比而削減了的加幅。這使公務員和公務員團體都強烈認為這是政府的一貫政策。然而，在一九九零和九一年度，政府以財政緊細為理由削減了公務員的加薪幅度。公務員團體都期望在政府財政狀況好轉時，那被削減了的差額就可以得到補償。現在政府不願作出檢討，導致這場紛爭一直拖延至今。

代理主席女士，為了盡快解決這場紛爭，我覺得成立獨立仲裁委員會是好的辦法。因為這是根據公務員組織和政府在一九六八年時協議為解決兩者之間的紛爭而成立的一種機制，在過去也曾以這個方式解決過政府和公務員之間的紛爭，而這方式也是九大公務員工會所建議來解決這場紛爭的。因此，我希望政府能夠盡快成立獨立的仲裁委員會，解決多年來的紛爭。

代理主席女士，我謹此陳辭，提出動議。

動議經向本局提出。



李國寶議員致辭的譯文：

代理主席女士，最近常有人提醒我們，法治和公務員對香港是何等重要。但是，同樣重要的，是政府能認識到應在何時及如何運用其相當大的酌情權。因為政府在行使這種酌情權時，若不採取一種富人情味的態度，法治亦可以變成苛政。

有不少例子證明，政府以往確曾運用其酌情權，對公務員在服務香港的某些期間接受了比私營機構加幅較低的薪酬，作出補償。舉例來說，公務員在一九七六年獲追補加薪，增幅比薪酬趨勢調查的建議高 8.86%，因為他們在一九七五年沒有獲得加薪。在一九八六年，政府給與公務員額外 2.7% 的薪酬加幅，差不多完全補償了他們在一九八三年被削減的加薪幅度。

過去政府當局認識到，作為僱主，必須保持競爭力，才可以吸引和挽留公務員隊伍所需要的人才，並且就公務員獻身服務社會、盡忠職守，給與報酬。

然而，公務員今天期望政府當局重新考慮他們認為在一九九零年及一九九一年的薪金調整中那些不公平的不足之數時，政府卻辯稱這些薪金調整並無商討餘地，而每年一次的調整，是作完全個別和獨立的處理。這點那裏屬實呢？因為政府分別在一九七六年及一九八六年就公務員在前數年願意接受較低的薪酬加幅向他們作出補償。

政府聲稱，在考慮公務員的加薪時是以薪酬趨勢調查結果作為參考，這誠然是正確的，但最關鍵的字眼似乎是「參考」一詞，這起碼在過去是這樣。

政府亦聲稱一九九零年及一九九一年所作的薪酬調整，已經考慮財政預算及經濟狀況等因素。但是，很可惜，在上述兩次薪酬調整中，政府均計算錯誤，以致公務員的利益受到損害。

一九九零年，當時經濟增長的初步預測是 2.4%，後來實際的數字是 3.2%，比預測高出幾近 1 個百分點。一九九一年的差異較小，但政府仍然低估了本港經濟的實力。

政府在財政預算方面的預測，表現卻剛剛相反。一九九零年，政府估計財政上會出現赤字，結果卻有輕微盈餘。一九九一年，當政府預測會有輕微盈餘時，卻出現高達 200 億元的龐大盈餘。

這些情況不禁令人懷疑，政府是否又在玩弄一套慣常的把戲，就是一方面低估收入，另一方面則遏抑開支，藉以改善市民對政府財政管理能力的觀感；而公務員又是否成為了這套把戲的犧牲品。

其實毋須成立獨立仲裁委員會。我們需要的是勇氣和體恤。政府當局應拿出勇氣，承認計算錯誤；另一方面，亦應運用酌情權，糾正錯誤所造成的結果，以表示體恤。

代理主席女士，由於政府當局不會那樣做，所以，我支持動議。

劉華森議員致辭：

代理主席女士，政府和公務員在薪酬調整方面每年都有爭議，這是很正常的。但是，目前的問題是，勞方要求追討九零及九一年薪酬調整時被削減的差額，而政府的立場一直都認為作為僱主（無論是私人機構或政府），都沒有可能接受由僱員提出的追補薪酬調整，因為政府每年的薪酬調整是作為個別或獨立處理的。

今次譚耀宗議員提出的動議，是應勞方要求促請政府成立獨立仲裁委員會，以解決公務員追討薪酬的問題，我本人是支持動議的。我這樣做並不是等於支持勞方追討薪酬的要求。我支持的理由是，由於目前香港政治不明朗，勞資雙方的糾紛可免則免，特別是政府及公務員之間的糾紛會直接影響公務員的效率，對香港會產生不良的影響。所以，我希望政府同意成立一個獨立仲裁委員會解決這件事情，免得無限期一拖再拖。仲裁委員會的工作目標並不是要檢討政府的薪酬調整政策，而是檢討政府在薪酬調整政策上，是否在執行方面有偏差，要用開放的態度，不偏不倚的精神，本着公正的原則，判斷政府與公務員兩方面對這件事爭持的理由，然後作出公平的判斷。

一直以來，香港公務員架構是非常穩定的，幾十年間，香港能夠安然渡過幾次重大的政治、經濟及社會方面的波動，都有賴政府及公務員彼此衷誠合作，共同解決困難。目前香港處於後過渡期，政府要急須解決跨越九七的重大事情有很多，公務員高效率的工作精神更顯得重要。假如政府與公務員之間為了此事不能夠有合理的解決，造成公務員有不安的情緒，直接影響工作效率，政府方面亦增加了很多壓力，對香港而言，必定產生一定程度的衝擊，引起很多問題。在此，本人不能不提及一個有關的問題，由於公務員加薪的幅度是政府參照私人機構薪酬趨勢為指標，而私人機構薪酬的趨勢是包括增薪點在內的，所以調查結果要減去公務員的遞增薪率，然後才作調整薪酬的指標。由八八年開始，政府是用1.2%作為公務員的平均遞增薪率。工商界一致都認為用1.2%計算，很明顯是低於實際公務員的增薪率。其實，如果用加權平均指數來計算，公務員的平均增薪率大約是2.4%。所以，私人機構一直都認為由八八年起，每年公務員的增薪率是高於私人機構一個百分點，這點是不能忽視的。

最後，本人認為，雖然政府的立場很明確，表明不想再討論這個追討薪酬的要求，但為着香港整體利益着想，政府應以開放的態度同意成立這個獨立仲裁委員會，一次過解決這問題，大家共同協力，各盡本份繼續發揮積極勤奮的精神，平穩過渡九七。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持動議。

麥理覺議員致辭的譯文：

代理主席女士，在回應譚議員的動議所列出的建議時，我會引用香港總商會及香港僱主聯合會所提供的資料及意見；這些資料及意見都是我認同的。這些機構在研究及比較公營及私營機構的薪級及整體薪酬條件方面，有多年的經驗。他們的意見是由經驗豐富而且專業的委員會制訂，及在適當情況下，由其監管機構通過。政府及公務員有充分理由去細心聽取他們的意見，因為他們的動機是就薪酬比較及發放尋求公平合理的解決辦法。

這兩個機構都相信，公務員薪酬的每年加幅在一段期間內一直都較私營機構為高。有關的一九九零年及九一年這兩年的薪酬調整，可能並不符合這個模式，但以較長的五年至十年時間來說，公務員的薪酬及福利一直較私營機構僱員優厚。只有定期就相若的利益及職責進行大規模的研究，才會顯示出一般的趨勢。公務員的薪酬加幅一直跟隨通脹整調，而附帶福利例如按年增薪、房屋津貼、教育及旅遊津貼則肯定一直比私營機構為優，這是不爭的事實。

公務員所獲得的就業保障，至少可以說是非常大的特權，而這是私營機構僱員所享受不到的。公務員年屆 55 歲便可領取長俸，及長俸中的可折算部份皆相當吸引，香港 300 萬勞動人口中目前最少有 250 萬人不能享受這種優待。因此，公務員在退休後獲得的某種程度保障，是大部份私營機構僱員起碼現時不能享有的。

曾經有人指出，政府應有權像私營機構僱主般決定其僱員的加薪幅度。政府有責任公平及公正地處理這事，但必須顧及經濟有順境及逆境的時候，不可被迫保證一定加薪，而加薪幅度不單以通脹作為指標，亦包括增薪及津貼，這往往使實收薪金比通脹率高出幾個百分點。

香港總商會指出，香港政府現行的薪酬政策基礎，是每年的薪酬調整均視乎當時情況而定，而且是作個別及獨立處理。換句話說，有關方面明白到，在有些年份可能要像私營機構般緊縮開支，而這並不代表在經濟順境的年份要把薪酬調高，作為彌補。去年，有一項專業研究，是比較總商會僱員與職責相同的公務員兩者的薪酬，結果顯示，彼此有非常大的差異。在某些情況下，公務員所獲得的報酬比總商會僱員高出 20%。

在香港這個極為成功的社會裏，公務員是盡忠職守、努力不懈的一群，因此，他們獲得優厚的薪酬，以及受到適當的保障。對薪酬調整不滿的人士，當局提供了既定的上訴程序；這項程序止於總督。如果本局尋求在上訴程序中增設一個仲裁委員會，便會立下非常嚴重的先例，剝奪行政長官在衡量過各方面的情況後，作出公平合理的最後裁決的權利。我不會參與這樣的決定或開創這個先例。因此，我會投票反對譚議員的動議。

何敏嘉議員致辭：

代理主席女士，近兩三年來公務員團體就追補加薪問題，每年都與政府爭持不下。政府在九零及九一年度調整公務員的薪酬加幅時，偏離了薪酬趨勢報告的指標，令八八至八九、九零至九一年度的實際加幅合共低於調查指標 3.52%，是觸發紛爭的來源。但政府在面對公務員團體的不滿時，並沒有作出積極和有效的措施來解決問題。

每年大概三月間，公務員定必重提追討 3.52% 的薪金增幅要求，但政府則屢次拒絕公務員的要求。對於政府與公務員之間這種膠著的爭持，實在令人難以接受。港同盟認為，雙方必須就薪酬調整的爭議作有效的解決，不可讓年復一年的爭持下去。透過成立獨立仲裁委員會來解決問題可以是好的方法。

公務員團體追補薪金增幅的要求，實際上有一定基礎的。首先，政府過往釐訂薪酬增幅，一般都是參考薪酬調查指標，在沒有充分和令公務員團體接受的理由的情況下，政府不應任意偏離指標。其次，每年的薪酬調整，雖是獨立的考慮，但以往不乏補回不足之數的例子。其三，政府在九零及九一年度以財政緊細為理由，抑壓了公務員的工資增長。公務員實際上承擔了經濟不景的苦果，但在經濟有所改善、政府數年來財政均有盈餘時，完全不對公務員的要求作出適當的考慮，這種做法是於理不合的。

另外我想談談，政府處理這件薪酬糾紛的手法，去年九月，前公務員事務司陳方安生女士，向國際勞工組織遞交了一份落實國際勞工公約的報告，報告第五部份 19 節有以下原文是英語寫成的一段說話：

「政府與員方的紛爭是通過協商和對話來解決。若政府和員方無法透過商議，及現存的途徑解決雙方的爭議時，按一九六八年政府與三大公務員團體所訂立的協議，有關紛爭可交由獨立的委員會仲裁」

這份報告，似乎突出員方可透過成立仲裁委員會來解決糾紛，但實際上該份報告有誤導國際視聽之嫌。因為報告只講出事實一部份。政府和公務員若有糾紛，確實有可能透過成立仲裁委員會來解決問題，但是另一部份的事實就是總督仍手握否決成立仲裁委員會的權力，而且政府亦用種種理由推搪，成立仲裁委員會只是空中樓閣！

不爭的事實是，公務員對政府整調薪酬幅度的決定有很大的不滿，理性地、合理地解決薪酬調整的爭議，是透過成立獨立的委員會作出仲裁。這種做法既合乎勞方有權就薪酬問題提出上訴的原則，亦能中肯地考慮勞資雙方的意見，作出合理和公平的仲裁。

若果說公務員過往對本港社會作出的貢獻很大，這點相信絕不會有異議。所以，港同盟認為，我們必須對公務員的要求有個公平的處理。我們希望獨立仲裁委員會能盡快成立，解決這數年來懸而未決的問題。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持動議。

馮檢基議員致辭：

代理主席女士，公務員與政府間就薪酬調整的爭論其實已經堅持了數年，雙方各不相讓，仍然未有解決的跡象，民協與本人對此深感失望！

當然，在政府角度，事件已經完結，因為有關方面根本不相信有追補加薪的問題存在，政府雖然沒有政策訂明公務員加薪必定要最少與薪酬趨勢指標或通脹率看齊，然而，既然員方對加薪原則及比率不滿，而政府過往又沒有就此問題與員方達成任何共識，所以我覺得政府只單方面堅持原則，對問題解決沒有任何幫助，更可能造成勞資雙方一種長期對立的關係，打擊公務員士氣，使公務員不能安於職守，受害的當然是資方和大眾市民。如果在過渡期發生這些事，更加不妙。

要用積極的態度處理如此長期的爭議，民協及本人相信唯一辦法，就是成立一個為政府、公務員及公眾三方面接受的獨立仲裁委員會全權處理。我們支持這做法有 3 個原因：第一、政府在其間本身已有利益衝突，絕不適合成為事件的最後仲裁者；第二、獨立仲裁的好處，可公平考慮勞方的不滿，使勞方能夠更接受一個獨立公平裁定；第三、如果仲裁委員會對事件有清楚的裁決，自然減少未來每年加薪所產生的爭執。基於以上 3 個原因，我希望政府能盡速接納本局的意見（我相信會通過），成立一個獨立仲裁委員會，去處理公務員薪金的問題。

本人謹此陳辭，支持動議。

劉千石議員致辭：

代理主席女士，在未論及將公務員的薪酬糾紛透過仲裁解決的意見前，我希望討論公務員追討 3.52% 加薪的要求。一直以來，政府釐訂每年公務員的薪酬調整是根據私人機構薪酬調整趨勢的指標。政府所訂的遊戲規則公務員不能不同意，但政府自己卻可以隨意破壞這個規則。在九零及九一連續兩年，為了與商界攜手遏抑的工資，政府便不惜破壞這個遊戲規則，將公務員的薪酬調整壓低。公務員的薪酬作為商界遏抑私人機構工資的犧牲品，政府就作為商界的馬前卒。可以見到，當年政府遏抑公務員薪酬調整是一個不光彩的紀錄，而隨着政府近年出現大量盈餘，政府實在應該發回有關工資，這樣做亦有利於私人機構員工爭取工資的調整。

昨日，立法局接獲香港僱主聯合會對今日動議辯論的意見，正好證實了我上述官商聯手遏抑工資的論點。僱主聯合會反對仲裁公務員的薪酬糾紛，要求將工資決定權包攬在政府的身上，並指出有證據顯示很多公務員的人工及福利皆比私人機構為高，以及憂慮會引發更高的通脹。對於僱主聯合會的立場，我不能贊同，但所謂「存在決定意識」，作為僱主有此立場是正常不過的事，但私人機構的僱主與政府聯手遏抑工資在這幾年非常收效，使香港打工仔連續四年的加薪幅度下降。部份低工資行業工人受到的打擊更加大，使原來偏低的工資更加低，生活愈來愈艱難。但香港經濟卻迅速增長，可惜增長只是有利於僱主聯合會的會員。現時打工仔希望稍為改善一下追加薪酬，僱主聯會還要大力阻撓，實在令人感嘆 —— 工人勒緊褲頭的日子幾時完呢？

作為解決政府與公務員之間勞資糾紛的仲裁方法，是國際勞工公約 151 號第八條的建議，香港政府亦承諾實施 151 號。政府一直拒絕設立仲裁機制解決這次因追討薪酬調整而引發的糾紛，是違反港府在國際勞工公約下的責任。前公務員事務司，即現任布政司陳方安生女士在去年十月提交國際勞工組織的報告裏說：「（糾紛）可以由獨立調查委員會審議，而委員會的建議對雙方都有約束力」。我要指出，我非常希望陳太能夠言行合一。否則的話，對於國際勞工組織表示解決政府與公務員的糾紛是可以通過仲裁，但面對糾紛時卻又違反國際承諾不肯進行仲裁的話，我只能夠落一個結論，就是：港府講大話！倘若政府在今次仍然拒絕仲裁，職工會聯盟必然會對國際勞工組織投訴港府違反公約責任，和作出報告時不盡不實。

代理主席女士，本人謹此陳辭，謝謝。

李華明議員致辭：

代理主席女士，匯點贊成香港公務員團體提出的要求，由總督委任仲裁委員會，徹底解決目前公務員與政府之間有關薪酬調整問題的爭議。政府現時每年參考私人機構薪酬趨勢，調整公務員工資和每隔若干年進行較全面薪酬水平檢討的定薪方法，自七十年代以來一直採用，行之有效。這個獲得勞資雙方接受的制度，亦受到一九八八年公務員薪酬調整及有關問題調查委員會的確定。雖然調整薪酬是要考慮政府的財政能力和宏觀的經濟效果等因素，但政府能否尊重薪酬趨勢調查結果，關乎整個公務員薪酬制度和勞資關係的長久穩定性。

目前，公務員團體普遍不滿政府一九九零、九一年沒有依從薪酬趨勢調查結果去決定加薪的幅度，而要求追加補薪。政府多次強調每年的調整都是獨立的，不存在追加補薪的問題，但根據公務員團體給與我們的資料，過去實際上有這個情況出現。雙方各執其詞，對解決問題毫無幫助，會造成公務員和政府之間勞資關係緊張，影響社會的穩定。在勞資雙方無法達成協議的情況下，委任獨立的仲裁委員會進行第三者的調解，是一個可行和建設性的做法，我們呼籲政府，今天的動議如果獲得支持或通過的話，希望政府不要拒絕和應該詳細考慮這個建議。

代理主席女士，匯點幾位議員支持動議。

唐英年議員致辭：

代理主席女士，公務員加薪問題，年年都有爭拗。在一九九二、九三這兩年加幅可算不錯，但公務員仍抨擊政府沒有追補一九九零和九一年度薪酬調整的 3.25% 差額。這種不滿情緒，可能無止境延續下去，對香港整體社會不利，所以，實有需要盡快徹底解決，以結束這場勞資糾紛。

公務員和所有全港私營機構的僱員都是一樣，理應享受到經濟繁榮的成果。不過，我希望各公務員明白，環顧私營機構運作，並無追討過往所謂薪酬欠加幅度的機制與慣例，每次都只會是獨立考慮該年的加薪幅度，私人機構的增薪率更非必然要與通脹掛鉤，主要還是視乎個別公司過去一年的業績表現來作出判斷。經營有困難的行業，甚至有可能出現工資負增長，以達到開源節流的效果。業績理想的公司，加薪幅度高於一般公司，以獎勵員工同心協力，取得成果。

代理主席女士，公務員的待遇其實已相當不錯，我們不應單看其薪酬多寡，而要與附帶的多類福利（包括房屋津貼、不用供款的長俸、工作穩定保障性等）作一籃子處理。這種種優惠，是絕大部份私營機構僱員所望塵莫及的。所以，一般情形下，私人機構很少可以成功地向在職公務員行列「挖掘」人才。事實上，一九九零年公務員的平均加薪幅度達 15% 之高，九一年的通脹率立即攀升至 12%，反映工資增長過速，刺激通脹高企，是有跡可尋的。公務員加薪幅度要向私人機構看齊，私人機構又要趕上公務員，彼此追追逐逐，導致高通脹，最後只不過是惡性循環，永無止境。

代理主席女士，我同意，尤其在目前這個階段，我們更需要一群士氣高昂、高效率、廉潔的公務員，繼續為社會大眾服務，以平穩過渡九七。所以我呼籲政府及各公務員汲取私營機構和諧平息勞資糾紛的方式，採取一個開放、理性的態度去平息勞資糾紛。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持動議。

楊孝華議員致辭：

代理主席女士，今日這個辯論，我對其含義及內容感到很矛盾。一方面我認為有需要穩定公務員的軍心，了解其苦況，並保證香港政府做個好僱主，使公務員有高漲的士氣。另一方面，作為一個私營機構的僱員及來自一個全部都是由私營機構組成的功能組別，我聽到很多關於公務員待遇的評論。

剛才有很多議員（例如唐英年議員）已指出，公務員的待遇已相當優厚，包括享有退休金和各項津貼等。有很多旅遊業人士告訴我，他們的顧客當中，有很多公務員享有旅遊津貼。私人機構很少有這種福利，就算有，有資格享用的大多數都是外籍僱員。所以，若說公務員的待遇不好，或政府刻薄他們，我是絕對不同意的。

私營機構絕對沒有追加補薪這回事。剛才譚議員說政府在七十年代及八十年代確有為公務員補償少加的差額，使公務員的加薪幅度高於私營機構，對此我不大清楚，但七十年代初期，私營機構的經濟環境不大好，時有凍結薪水的事情發生。我亦聽過，有私營機構給與職員兩個選擇，一是全部減薪 10%，一是全公司裁員 10%，結果該公司職員都寧願減薪而保留職位。當經濟環境好轉或有可觀利潤時，有些機構為了挽留或獎勵員工，都會給與高於通脹的加薪幅度。

站在公務員的立場，他們今次提出的要求有其理由，亦有其苦衷。我認為如果政府能採取以往的一貫做法，與市場作一比較，證明確實有理由在某一年度，給與公務員高於通脹的加薪幅度，我相信立法局同事及財務委員會的同事亦會跟以前一樣，是會接受的。因為私營機構亦有這樣做。但我不希望見到，凡加薪低於通脹的，就自然成為一個追補薪酬的藉口或原則。

代理主席女士，剛才各大政黨都支持這個動議。我希望政府在處理這個動議時，要注重動議的精神，而不是拘泥於動議的字眼。我希望政府採取一些行動，令公務員覺得政府是一個好僱主。我不會斤斤計較於政府是否成立一個仲裁委員會或工作小組，只要把問題解決便行。

剛才劉華森議員說自由黨支持這動議，自由黨昨天就此事進行討論時，本人不在香港，否則本人可以在黨內提出反對。此外，我亦沒有時間諮詢我所屬界別的選民，究竟對這問題有何看法。但自由黨有黨章規定，如果黨員所屬界別對某個問題有強烈反應，可以不跟黨投票。從過往觀察所得，我覺得我的界別並不認為公務員的待遇是差的。不過，為了表示對黨的支持，我會跟黨去投票，但我對動議是非常有保留的。

鄧兆棠議員致辭：

代理主席女士，公務員每年的薪酬調整都涉及數以 10 億元的公帑，所以政府有需要審慎考慮調整的幅度。市民大眾都明白政府擔當「管家婆」的角色絕不易為，但我們不願意見到政府做一個「孤寒財主」或是一個剝削公務員應得薪酬的「無良僱主」。本港 18 萬公僕大軍，大部份都擁有高效率的工作態度，對推動香港的繁榮有一定的貢獻，所以公務員應該分享這些成果。他們應該得到的，政府一定要給與他們。這點相信市民亦不會有異議。在後過渡期，穩定公務員的軍心，是保障香港平穩過渡的主要基石之一。因此，種種可能打擊公務員士氣，影響公務員工作效率的問題，都是不容出現的。如果出現了，就必須解決。

由一九七四年開始，政府每年都進行私人機構薪酬趨勢調查。雖然政府沒有明確規定，但公務員和市民都知道，上述調查實際上是政府每年調整公務員加薪幅度的重要考慮指標。公務員加人工，不是根據個人的實際工作表現，而是以薪級點作「一刀切」的調整。這個方法當然有不完善的地方，但要考慮考核 18 萬公務員的個別工作表現，亦是不可能的。在沒有更好方法的情況下，以私人機構的薪酬趨勢作為公務員加薪的考慮指標，可算是一種客觀和明確的標準。就一九九零及九一年連續兩年的公務員加薪，政府都以通脹和財政理由，沒有採納私人機構薪酬調整的結果，調低加幅。但政府在財政好轉時，又拒絕追補不足之數，顯然有欠公允。若果政府與公務員一直以來都同意用私人機構薪酬趨勢調查作為加薪標準是合理和公平的機制，政府就不應任意偏離有關的調查結果。這只會導致政府和公務員之間的紛爭不息。政府否決設立獨立仲裁委員會，更使合理解決問題的途徑被堵塞，這絕非是明智之舉。

歷來的勞資糾紛，都是「公說公有理，婆說婆有理」。由獨立公正的第三者來主持公道，是最適當不過的做法，亦使雙方能夠有個下台階。公務員團體向立法局投訴組投訴時亦表示，他們會接受獨立仲裁的結果。政府如果不理會他們的要求，只會加深政府與公務員之間的不必要誤會，破壞了雙方的和諧關係，間接損害社會的穩定性。我希望政府能夠聽取公務員團體和本局同事的意見，盡速設立獨立仲裁委員會，研究有關的事宜，解決兩年來的爭執。

代理主席女士，我謹此陳辭，支持動議。

公務員事務司致辭的譯文：

代理主席女士，從表面上來看，有甚麼事情比支持這項動議更為合理呢？假如爭議雙方顯然已經陷入僵局，再向前邁進的明顯方法，肯定是調解和妥協。多位議員已經就此發表意見。

為甚麼政府不索性向壓力屈服呢？仲裁委員會畢竟可以讓政府脫離困局。



在反駁這些論點前，我會說明這個問題絕非驟眼所見如此明確簡單。政府並非像某些人士所說，完全出於吝嗇或狠心。我們並非決心搞對抗或製造爭端，我們更沒有與商界勾結去遏抑工資。

反過來說，政府對自己能夠成為優良的僱主，甚感自豪；絕大部份的公務員，都承認政府是優良僱主這事實。政府有很強烈的責任感，認為應對政府僱員和市民大眾兩方面負責。政府希望維持現行處理公務員薪酬的制度。這項制度無疑說不上完美，但總算經得起時間考驗，並讓大家感受到真正的穩定。首先，我想跟各位議員重溫這項制度。

### 現行政策

現行公務員薪酬政策訂明：

- (a) 第一，公務員薪酬應與私營機構僱員的薪酬大致相同；
- (b) 第二，在調整每年的公務員薪酬時，應參考私營機構薪酬趨勢指標，但亦必須一併考慮其他有關因素，例如本港的經濟狀況、財政預算限制、員方的加薪要求，以及市民的反應；
- (c) 第三，每年的薪酬調整是一項獨立的工作，完全取決於當時的實際情況。某一年度的調整額無論增減，均不會從該年度結轉至另一年度。

當局一直貫徹執行上述各項既定政策。

誠然，根據一九六八年政府與高級公務員評議會 3 個主要員工協會所達成的協議，當局可委任一個仲裁委員會，裁決一些經全面而適當的磋商後仍未達成協議的事宜。

可是，該份協議亦明確指出，屬於既定公共政策的事宜，則不屬仲裁委員會的檢討範圍。由於每年的薪酬調整完全根據既定政策而作出，這方面的事宜便須按照一九六八年的協議，不得交由仲裁委員會進行檢討。要是不理會這點，便會犯了原則上的錯誤，也會造成危險的先例。

### 薪酬調整「差額」

現在要談談大家所指的薪酬調整「差額」。有多位議員提到，政府過去均會追補這個「差額」。關於這點，我認為是大家對這事有不同的理解而已。

正如剛才所說，這事的基本前提，是每次薪酬調整都是獨立進行的。因此，某一年的調整若與薪酬趨勢指標有所偏離，一定是以當時的情況作為依據。員工協會在提出他們的增薪要求時，可能計算過以往幾年的所謂「差額」，但政府能否順應他們的要求，則要視乎當時的情況來作出決定。

例如，在一九九二年和一九九三年，初級人員的薪金調整便超過了同期的薪酬趨勢指標。這項決定反映出，我們十分關注通貨膨脹對收入較低人員的影響；同時印證了我較早前所說，薪酬趨勢指標只是用作參考而已。

我們必須認識到，現行政策富有彈性，可容許我們在適當時候偏離薪酬趨勢指標。政府作為一個精明的公帑守護者，必須保持彈性。我認為世界上任何一個政府，在決定其僱員的薪酬方面，都不可能完全呆板地任由私營機構的薪酬趨勢支配。

歸根結柢，主要的問題是公務員是否受到公平的對待。讓我指出，在過去十年來，公務員的薪金平均增加了約 180%；若以實質計算，增幅為 30%。與本港工人的整體薪酬動向比較，已是勝一籌。

招聘人員和挽留人才方面亦令人滿意。自一九九一年起，整體的職位空缺情況十分穩定，職位空置率維持在 3% 左右，顯示出現時公務員的薪酬並不比私營機構遜色。我們的人才流失率偏低，亦使很多私營機構的僱主既羨且妒，證明公務員並無對他們的薪酬不滿。

### **薪酬調整計算方法**

在計算方法問題上，正如劉華森議員及麥理覺議員指出，有人批評現行的薪酬調整機制，尤其是在計算薪酬趨勢指標時所採取的扣減增薪額的計算方法，不但對公務員過於有利，並會帶動通脹。

不管我們是否感到滿意，這個計算方法是在一九八八年，由獨立的仲裁委員會建議，並獲政府和本局議員完完整整的通過。仲裁委員會認為，增薪額不能與勞績獎賞完全等同看待，因為兩者的發放目的並不相同。

從實際角度來看，只扣減公務員增薪額的部份數值是有需要的，因為現時不少公務員（略超過 50%）已達至本身薪級表的頂薪點。由於這些人員不會獲發按年增薪額，他們會認為根本不應扣減任何增薪額數值。因此，就計算方法來說，至少已有兩種不同的看法。

### **仲裁委員會**

我剛才簡述的背景因素，即現行的政策、對所謂薪酬調整差額的誤解，以及對計算方法的爭論，政府都審慎研究過，認為不應委出仲裁委員會去覆核員方的薪酬要求。成立仲裁委員會並不符合公眾的利益，甚至不符合員方的利益。我會列舉五個理由。

第一，正如我先前解釋，一九六八年協議的現行條款明確規定，不得把關乎政府既定政策的事宜提交仲裁委員會審理。每次薪酬調整均獨立進行，這是政府既定的政策。這一點並無爭議之處。因此，所謂在其後的年度追補前幾年的「差額」的說法，根本不存在。

第二，現行的公務員薪酬政策旨在與私營機構的薪酬保持大致相若，而我深信我們已達到這個目標。大多數公務員對近年的薪酬調整感到滿意，而統計數字顯示，我們能夠招聘和挽留我們所需的人員。對於公務員的薪酬偏低或受到不公平對待的看法，社會人士並不支持。

第三，現在已有周詳的步驟來釐定每年公務員薪酬調整的幅度，而參與這項工作的機構，包括公務員薪俸及服務條件常務委員會、各公務員工會、行政局和財務委員會。此外，目前亦有足夠渠道供各方代表發表意見，讓政府能夠充分考慮公務員和全體市民的利益，作出持平公正的決定。由政府經過如此漫長而審慎的程序而作出的決定，我們必須予以支持。

第四，當局要成立仲裁委員會，必須有重大的政策問題須要解決。上一次成立的仲裁委員會，其任務是檢討一九八六年薪酬水平調查結果（這項調查是歷來首次進行的），以及研究用以訂定每年公務員薪酬調整幅度的計算方法。目前出現的爭議，跟一九八八年需要委出仲裁委員會所遇到的問題，不論在本質或程度上，都無法相比。

最後，如果各位認為可以將任何一個仲裁委員會的職權範圍，都局限於本動議所提出的字眼，那便是一廂情願的想法。若然真的委任一個仲裁委員會，就不免要檢討現時所採用的每年公務員薪酬調整計算方法，而這個方法一直備受私營機構的僱主批評。仲裁委員會必須首先確立一九九零年和一九九一年的薪酬調整是否有所指的「差額」，以致公務員薪酬落後於私營機構。今天晚上已有數位議員認為公務員的薪津是很具吸引力的。各位議員可自行判斷，但我想指出，任何這類的檢討，至少將會在公務員隊伍中造成不明朗的因素。很明顯，這是不合乎公眾利益的做法。

## 結論

總括來說，倘若將這個看似無害的動議付諸實行，則必會帶來種種禍害。基本上，我們已擁有一個健全的制度，足以處理公務員薪俸的複雜及敏感問題。我們不應欺騙自己，以為可從整個制度中抽取一小部份出來擺弄。這樣做，可能會重新引發很多複雜及困難的問題，從而危害到我們現正享有的穩定。讓我引用一句陳舊但正確的格言——若沒有破爛，就不要修補。

無論如何，根據一九六八年的協議，實在沒有足夠的理由支持成立仲裁委員會。

基於以上種種原因，代理主席女士，本局的當然官守議員都反對這項動議。

代理主席（譯文）：譚議員，你是否打算致答辭？你還有 10 分 38 秒時間。

譚耀宗議員致辭：

代理主席女士，我爲了你的健康及不想增加你的負擔，因此不會用完這 10 分鐘的時間。假若我不發言，又似乎對公務員事務司不好，因爲他提了 5 點理由，認爲依我的動議去做，會帶來後患無窮。我覺得這講法是有些言過其實及引起人們恐慌的。實際上，公務員團體也清楚知道，他們爲何作出這些要求。若要求政府成立獨立仲裁委員會是對他們如此不利，我相信他們是不會提出的。我相信個人和團體都不會作出如此不智的行爲。所以，就這點而言，公務員事務司是有點言過其實。

另外，我認爲得他的 5 點理由都是不能接受的。例如，在第一點理由中，他謂六八年與員方就成立獨立仲裁委員會以解決一些既定政策的問題有一協議。但是，很多時候，根據既定政策是不會進行獨立仲裁的，但現在的問題，就是在既定政策之下，員工方面發現有偏差，若不按照既定政策的話，他們是有權可以提出要求獨立仲裁。

另外，公務員事務司亦提到現在公務員的薪酬相當不錯。同時，也有好幾位議員在發言時提到公務員薪酬高、待遇好、福利好、保障足。但是，這究竟是否大家的看法？公務員又是否同意這看法？當然這是各有不同的看法。我在此動議中，亦不想去辯論高低或是否足夠的問題。其實這辯論的目的是說：既然在九零及九一年的薪酬加幅中，公務員團體認爲政府違背了過往的既定政策，所以要求政府重新考慮，再採用六八年彼此曾協議的機制（這機制在過往曾使用過，而不是現在突然發明出來的），去看看究竟政府是否做錯，道理又是否在政府的一邊？我覺得如果勞方要求仲裁，而政府亦確信自己沒錯，那又爲何不如此做呢？是否政府沒有信心如此做呢？至於政府說到，如果進行仲裁，難免要看其他問題。其實在討論仲裁時，政府及員方都要談到仲裁的主要問題，這樣大家就有機會達成協議，亦可以檢視仲裁的範圍。我亦相信不用擔心仲裁範圍會很闊。這次要求仲裁事件比起八八年時的規模大得多。當然規模大時，可以要求仲裁，但規模較小者，亦不能排除仲裁的理據。

我覺得這項動議的精神，並不是即時去解決是否追補的問題。動議的主要精神是：既然員工的代表覺得道理在他們那邊，政府做得不對，那是否要使用政府與員工方面在六八年達成的機制，即成立獨立仲裁委員會？我們認爲既然員工提出這項要求，政府是否應重新考慮運用有關機制去解決紛爭？我覺得如採用這機制後，發覺要進一步確定公務員加薪的辦法，政府是有需要講清楚在加薪問題上所採取的程序和辦法。同時，應透過這個機制與公務員方面找出妥協，以避免日後再有類似的爭拗。

代理主席女士，因我答應了你不會講 10 分鐘，現在我已講了 5 分鐘，我也覺得差不多了。我相信動議可能會獲得議員的支持，我也不希望須要點票。謝謝代理主席女士。

**動議付諸表決，並獲通過。**

## 休會及下次會議

代理主席（譯文）：我現依照會議常規的規定，宣布休會。下次會議定於一九九四年一月十三日星期四下午二時三十分舉行。

**會議遂於下午九時零三分結束。**

（附註：會議過程正式紀錄所列動議／條例草案簡稱的中文譯名僅作參考指南，並無權威效力。）

