

立法局會議過程正式紀錄

一九九四年一月十九日星期三

下午二時三十分開始會議

出席者：

施偉賢議員，C.B.E., LL.D., Q.C., J.P. (主席)

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.

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.

鮑磊議員，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.

杜葉錫恩議員，C.B.E.

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：

布政司陳方安生議員，C.B.E., J.P.

李國寶議員，O.B.E., LL.D., J.P.

列席者：

政務司孫明揚先生，J.P.

保安司區士培先生，C.B.E., A.E., J.P.

工商司周德熙先生，J.P.

運輸司鮑文先生，I.S.O., J.P.

經濟司蕭炯柱先生，J.P.

教育統籌司林煥光先生，J.P.

立法局秘書劉國康先生

立法局副秘書陳念德先生

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
狂犬病規例.....	5/94
1994 年道路交通（公共服務車輛）（修訂）規例.....	6/94
1994 年香港銀行公會（修訂附表 1）令.....	7/94
1994 年電車條例（修訂車費）（修訂）公告.....	8/94
1994 年會社（房產安全）（豁免）（修訂）令.....	56/94
1994 年宣布更改名稱（環境污染問題諮詢委員會）公告.....	57/94
1994 年船舶及港口管理條例（豁免）（修訂）公告.....	58/94

一九九三至九四年度會期內省覽的文件

(50) 截至一九九三年三月三十一日止該年度的旅行代理商儲備基金管理報告連同帳目結算表

雜項

經濟、社會、文化權利國際公約第十至十五條有關香港的第二次定期報告

各項問題的口頭答覆**區議會與地區管理委員會**

一、周梁淑怡議員問題的譯文：請說明區議會與地區管理委員會兩者之間的關係，以及有何保證使地區管理委員會的政府代表能聽取區議會的意見，尤其是已就某事項所達致的大多數意見？

政務司答覆的譯文：

主席先生，區議會是根據區議會條例（第 366 章）而成立，目的在於就對區內居民有影響的問題，向政府提供意見。另一方面，地區管理委員會的性質是政府內部委員會，以供在地區層次內工作的政府部門代表，討論如何以最佳方法有效率及有效地為地區提供服務。每個地區管理委員會由政務專員擔任主席，而區議會主席則獲邀以觀察員的身份列席委員會的會議。

實際上，在地區內工作的部門均能充分利用地區管理委員會，作為商討及解決地區問題的渠道。地區管理委員會負責協調各部門的運作及在區內所提供的服務，並對地區的需求，作出積極的回應。在這方面，地區管理委員會與區議會之間已建立及維持著密切、良好及有效的工作關係。

由於區議會最適宜就政府提議的政策對當地社區的影響，以及如何最能滿足區內居民的需要等問題，向政府提供意見，因此，如區議會提供的意見與政府的既定政策或做法並無衝突，通常都會被採納。倘若區議會的意見與現行政策或做法有所抵觸，當局會要求有關的決策科或部門詳細研究可否將現行政策或做法改良、修訂，或予以靈活執行，從而使到該項意見能被採用。假如當局決定不採納區議會的意見，必定會向區議會作詳盡的解釋。

周梁淑怡議員問（譯文）：主席先生，區管會的會議有沒有區議會的代表出席？若否，原因為何；若然，區管會如何能有效地考慮區議會的意見？

政務司答（譯文）：主席先生，正如我所說，區管會是個跨部門工作組織，成員主要為政府官員。區議會主席則應邀以觀察員身份列席委員會的會議，他們有機會向區管會轉達區議員的意見，而區管會在決定採取行動時，亦常會充分考慮該等意見。

狄志遠議員問：主席先生，很多時區議會對於區管會處理問題的進度是有意見的。政府現稱區議會主席是以觀察員身份列席地區管理委員會會議。請問政府如何期望只屬監察身份的區議會主席去監管政府的進度？是否有其他方法可加強地區管理委員會與區議會的合作，例如舉行定期聯席會議？

政務司答：主席先生，我相信大家都明白，區議會議員其實可對地區上的問題表達其意見和向政府提供解決方法。所以區議會的會議，本身已提供了一個很足夠的渠道，讓大家交換意見。區管會主要是跟進來自區議會的意見，並落實解決區議會要求進行的事項。故此，我們是有足夠的機會，讓大家交換意見的。至於區議會監管區管會的進度問題，事實上，區管會是有按期將政府的工作進度以報告書形式提交區議會審閱的。

馮檢基議員問：主席先生，根據市政局接見區議會議員的了解，有些區議會主席表示他們在區管會內，是不可以發言的（這是深水埗主席所說）；另外，有些其他的區議會主席（例如旺角區議會），則向立法局表示，他們是可以在區管會內發言。請問上述兩種不同情況，是基於甚麼原因造成？究竟區議會主席參與區管會工作時，是否可以在區管會內發言？政府有否考慮容許其他委員會，例如環境委員會的主席亦可列席或出席區管會會議？

主席（譯文）：對不起，馮議員，你所問的是否兩條問題？

馮檢基議員問：主席先生，或許讓我再清楚地說明，我們立法局接見一些區議員時，他們向我們反映兩種情況：有些區議會主席可以在區管會內發言，但有些區議會主席是不可以。同時，他們亦提出一個要求，就是可否讓其他的委員會主席，特別是環境委員會主席，出席區管會會議？其實，我們立法局議員接見完區議員後，亦提出過這問題，請問司憲可否解答？

政務司答：主席先生，所有以觀察員身份參加我們會議的區議會主席，是可以發言的。至於剛才所說的區議會情況，我相信屬個別情形，可能是第一次參加會議時，各人均不熟習，所以才有誤會。我們已經澄清，以後所有區議會主席在我們的會議中，是可以發言，表達他們的意見。至於區議會轄下其他的委員會主席可否出席會議的問題，我相信是沒有這個需要，最主要的原因是區管會的工作就是跟進區議會所提出的意見而作出實質回應，由政府部門在區內進行實際的工作。剛才我提及區管會是有定期向區議會提交工作進度報告，如果大家接納這點，我相信是可解決馮議員心目中所想的問題。

林貝聿嘉議員問：主席先生，我部份的問題已由馮檢基議員問過了。我想再追問，鑑於每位政務專員主持地區管理委員會會議的方式都有不同，因此才有上述情況發生。為了避免日後再發生類似情況，政府會否考慮向所有專員發出一套守則，讓其知悉區議會主席出席地區管理委員會會議時的地位及權利？

政務司答：主席先生，我認為毋須特別發出守則，因為我們已向所有同事清楚說明區議會主席參與區管會會議時的身份和權利。

林鉅成議員：主席先生，我想政府澄清一點。如果區議會主席出席地區委員會會議，其身份只是一名觀察員的話，便很希望當局能夠確實通知區議會的所有議員，因為在某些情況下，例如對民主的進程速度，區議會主席是不可以代表所有區議員的意見的。假如地區委員會主席以為區議會主席的意見，就是代表全體區議會議員的意見，就會做成錯誤的民意。

政務司答：主席先生，我亦明白林議員說話的背後意義。但我想解釋一下，區管會主要的工作不是收集意見，而是跟進和落實在區內要做的事項。若只是單純發表意見，則區議會

本身已可直接向政府各部門反映。因此，我認爲角色是不應混淆不清的，我認爲區議員和我們同事之間，應不會有這些混淆的情況出現。

主席（譯文）：周梁淑怡議員，你是否還有問題要提出？

周梁淑怡議員問（譯文）：謝謝，主席先生。根據政務司的答覆，區管會是由政務專員擔任主席。作爲主席，他們的職責是統籌有關工作而非決策。我只想問：在須作出決定時，若區管會的政府部門代表的決定與區議會的決定或要求剛好相反，區管會主席會如何處理這種情況？

政務司答（譯文）：主席先生，我認爲這種情況極少發生。不過，若然真正發生，我想仍須視乎我們接獲的意見，是否在某方面與政府部門的既定政策或做法有所抵觸。若該等意見與政府部門的政策或做法有所抵觸或不一致，正如我在主要答覆所說，我們便會要求有關的政府部門考慮可否對他們的既定政策及措施作某程度的修改、改良、改動或予以靈活執行。倘若這些都不可行，則主席當然須作出決定。若作出的決定是不採納區議會的意見，他便須很詳細地向區議會解釋爲何不採納其意見。

輸入外地技術勞工

二、田北俊議員問題的譯文：鑑於本港自兩年前容許輸入外地技術勞工最多 25000 名以來，失業率持續低於 3%，政府可否告知本局，會否考慮盡快提高該限額，以增加輸入 12500 人？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，一般輸入勞工計劃的目的，是協助紓緩由於勞工市場缺乏技術人員、技工、督導人員和具經驗操作人員而導致勞工短缺的情況，使經濟增長不致受到阻礙。政府在研究應否增加輸入勞工時，會考慮多項因素，而失業率只是其中一項。目前，政府並無計劃進一步增加一般輸入勞工計劃的名額。

田北俊議員問（譯文）：主席先生，目前輸入 25000 名勞工的計劃在一九九零年實施時，3%的失業率是當局聲稱的主要考慮因素——或正如教育統籌司的答覆所說，這只是眾多因素之一。教育統籌司可否告知本局，政府單方面決定應否增加勞工數目時，曾考慮甚麼其他因素，而這些因素各佔比重爲何？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，過去數年，政府在不同階段決定增加這計劃的名額時，確曾考慮多項因素。除失業率外，我們過去曾考慮而現在仍會考慮的因素包括本港的勞資關係，以及紓緩勞工短缺情況的其他可行辦法，例如再培訓及提高生產力。至於這些因素各佔比重，則無固定的衡量準則，因爲顯然我們要務實及靈活地處理這情況。在考慮所有因素後，我們認爲目前毋須進一步增加這計劃的名額。

司徒華議員問：主席先生，政府可否告知本局，當局是否知道，代表廣大中下層市民的職工會與民間團體對輸入外地勞工的立場及態度？假如政府再進一步擴大輸入外地勞工，它們的反應將會如何？

主席（譯文）：對不起，司徒華議員，你是詢問政府的反應抑或職工會的反應？

司徒華議員問：主席先生，我請問政府知否過去職工會與民間團體對輸入外地勞工的態度為何，以及假如政府再進一步擴大輸入外地勞工，它們將會有如何的反應？我是問兩個問題。

主席（譯文）：是的，但你不能詢問政府，職工會對此有何意見。那等於詢問政府對他人的意見有何看法或意見。你可否重組你的問題？

司徒華議員：主席先生，對於民間團體過去所反映的意見，政府是應該知道的。

主席（譯文）：教育統籌司，如你能評估這些團體的意見，便請給與答覆。

教育統籌司答：主席先生，過去，我們一直都有與各個工會、民間團體，及其他所有對這題目感興趣的團體接觸。對於他們的意見，我們認為是掌握得十分清楚，並在評估整體計劃時參考這些團體的意見。

劉華森議員問（譯文）：主席先生，政府可否告知本局，對於輸入不同國家的勞工，當局是否訂有配額？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，現行一般輸入勞工計劃的配額，並沒有限於某些國籍人士，因為當局認為沒有這個需要。我們會繼續靈活地實施目前的配額制度，以配合個別情況的需要。

主席（譯文）：劉議員，這是否你的問題？

劉華森議員（譯文）：我可否提出一項跟進問題？

主席（譯文）：除非你認為你的問題未獲答覆。若屬於補充問題，我恐怕還有多位議員想提問。

譚耀宗議員問：主席先生，鑑於單程通行證名額的增加，因而本港就業的人數亦會相應增加。政府會否考慮減少一般外地勞工的輸入名額？

教育統籌司答：主席先生，增加單程通行證名額是有特定的目標，而且需要相當長時間才能有較多人數投入勞工市場，所以在預見的未來，我們認為不會由於這個計劃而導致必須減少配額。

鮑磊議員問（譯文）：主席先生，鑑於本港有 7 萬個就業空缺，而失業率亦低至僅 2%，政府難道不認為當局應重新研究輸入勞工名額，特別是政府是否同意，香港作為一個國際商業及旅遊中心，其前途端賴足夠的勞工供應，以維持服務水平，而這對廣大市民來說，亦有莫大益處？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，我們確密切監察有關情況，亦定會不時進行檢討。鑑於香港是個重要的國際商貿、金融及服務中心，我們同意維持服務水平至為重要。但除了輸入勞工外，我們認為還有其他辦法，有助紓緩勞工短缺情況。目前，透過僱員再培訓委員會，我們積極向因經濟轉型而失業的工人（其中不少來自製造業）提供再培訓，使他們能投入服務行業。這是其中一種辦法。當然，在過去數年，我們亦明顯看到私營機構的僱主在這方面作出多番努力，提高僱員生產力，這實有助紓緩過去數年的勞工短缺情況。

唐英年議員問：主席先生，請問政府，輸入勞工對於通貨膨脹是否有影響？政府在打擊通脹的計劃內，是否有將輸入勞工這一環作為對付通脹的武器？

教育統籌司答：主席先生，由於目前本港輸入勞工的數量，比起整體勞工市場的人數來說，不足 1%。所以沒有確切證據，可以證明輸入勞工的數量，對實際的通脹是否有影響。當然，我們輸入勞工的目的，主要是希望不會妨礙香港的經濟發展。至於考慮打擊通脹方面，我們希望如果能夠成為副產品的話，我們是歡迎的。但這並不是我們輸入勞工的最主要目的。

主席（譯文）：唐議員，是否仍未回答你的問題？

唐英年議員問：是的，主席先生（譯文）。其實我想問由於新加坡的入口勞工，佔該國全部勞動人口的比數較香港為大，但其通脹率卻較香港低，而生產力的增長亦比香港高，為何政府在研究通貨膨脹時，沒有研究新加坡這個例子？

教育統籌司答：主席先生，通常每一個國家或地區都有其特殊的政經環境。我們考慮香港勞工市場情況時，就必須以香港的客觀環境作為依歸。新加坡各項因素與香港相比，高低情況是基於很多複雜和其他客觀的環境因素，我不想在這裏逐點評論。但是，我們認為在考慮香港是否需要輸入更多勞工時，就必須以香港本身的客觀因素作為依歸。

劉千石議員問：主席先生，政府可否告知本局，我們沒有善用邊際勞工，包括家庭主婦、年紀較大但體力仍佳的人士及傷殘人士。如果當局訂定相應的政策和法例，是否可以減少輸入外地勞工的名額？

教育統籌司答：主席先生，政府一向以來都積極鼓勵家庭主婦及其他可以參與勞動的人士，盡可能加入勞工市場。在職業再培訓局過去再培訓的人士中，有相當多是婦女，而其中有一部份是有興趣重新投入勞動市場的家庭主婦。我們相信有部份的主婦在這個再培訓計劃下已得益，並為這個勞動市場提供了部份的新力軍。對於傷殘而又仍然可以工作的人士，職業再培訓局會在今年內撥出 1,000 萬元，準備籌劃各項再培訓計劃，從而使他們可以更容易投入勞工市場。

何敏嘉議員問：主席先生，我想問有關再訓練的問題。總督在九二年的施政報告內，宣佈會動用公帑 3 億元，在未來兩三年內再訓練 15000 名工人。政府可否告知本局，會否以再訓練之後的工人能否容易找到工作，作為一個重要的指標，以決定是否減低輸入外勞的配額？

教育統籌司答：主席先生，根據過去一年進行再培訓工作的經驗，大概有八成受過再培訓的工人是很積極和很有興趣去找尋工作，而在這群很積極的人士中，有四分之三可在短期內找到合適的工作。過去一年，我們已培訓了超過 8000 工人，實際上大部份都能重新而且很快地投入勞工市場。我們會定期及密切地檢討勞工市場的情況，以決定未來輸入勞工計劃應如何作出調節。

楊孝華議員問：主席先生，剛才教育統籌司答稱輸入外地勞工的目的，是紓緩勞工短缺情況，又說要考慮很多因素。我想問，除失業率外，各個行業的空缺率會否亦是考慮因素之一？我剛剛看到一九九二年的人力統計報告，表示旅遊業的空缺率高達 4% 以上，而酒店業空缺率可能會更高。若後者高於前者，這是否表示勞工短缺？

教育統籌司答：主席先生，在目前的輸入勞工配額計算方法下，我們已將各行業本身的空缺情況，列作計算分配公式內的其中一個考慮因素。換句話說，如果某一行業長期出現空缺的情況，較其他行業為高，並且假設其他因素不變時，則在目前 25000 名的配額中，該行業已可得到更多的名額。

張文光議員問：主席先生，由於政府的輸入勞工政策，導致很多缺乏技術的中年、老年工人失業，尤其開工不足，即所謂「吊鹽水」，工人收入減少，而工資的增長又受到遏抑，生活十分艱難。政府可否告知本局，是否會因而減低輸入勞工的數目，甚至取消輸入勞工的政策？

主席（譯文）：我們已偏離原來問題及答覆的範圍頗遠。教育統籌司。

教育統籌司答：主席先生，我們是很密切注意各個行業的開工不足和失業率的。過去兩年的資料，都顯示長期以來，這個比率都是停留在 2% 左右，並無大幅度變動。當然，我們亦理解到，有個別年紀較大的工人，特別是那些由於他們以前所從事的行業倒閉而須要另找工作時，就必須給與較多的協助。故此，我們在再培訓計劃內，亦特別留意這群人士的需要，而為他們作出再培訓的努力。至於配額數目方面，我剛才已說過，我們是會定期和密切注意整體勞工市場的轉變，並在有需要時，才會進行調整。

的士服務

三、詹培忠議員問：本港的士收費在一九九三年十一月中大幅提高，服務亦應有所改善。政府可否告知本局：

- (a) 有何政策配合監督及提高的士服務質素；
- (b) 會否規定的士車廂內張貼司機服務守則；
- (c) 會否鼓勵有關團體或工會提供簡短課程，教導司機應有的禮貌及實用英語；及
- (d) 會否加強檢控拒載及濫收車資的司機，及考慮提高這方面現時的刑罰？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 詹培忠議員在問題中提到「的士收費大幅提高」。市區和新界的士不錯在去年十一月分別提高了 17.7% 和 19.2%，但要知道，這次加費是上一次調整收費差不多足足兩年後才實施的。

的士服務質素主要是關乎的士的供應情況和司機的行為。運輸署一直監察的士的服務質素，包括定期調查乘客候車時間及在人多出入地點空的士出現的相隔時間，以及留意該署、交通投訴組及警方所接獲的投訴。此外，的士商亦與運輸署定期舉行會議，討論的士服務和可能作出的改善措施。

的士服務是受到法例規管的，範圍包括：

- (i) 車輛的質素是否符合標準；
- (ii) 的士咪錶是否準確；
- (iii) 駕駛水平；
- (iv) 司機的行為。

交通諮詢委員會現正就的士政策檢討作出最後審訂，該檢討尤其着重改善的士服務質素的措施。委員會應會在本月底前完成審議工作。

- (b) 運輸署印製了《的士服務指南》資料小冊子。該冊子載述如何乘搭的士及向何處投訴的資料。運輸署打算在本年稍後時間修訂該小冊子及的士司機服務守則。詹培忠議員所提出的士車廂內張貼這些守則的建議，也會在這次檢討工作中考慮。
- (c) 多個的士商會已主動為新入行及有意任職的士司機的人士舉辦訓練課程。課程內容包括良好的服務態度，但不包括實用英語。運輸署亦有協助籌辦這些訓練課程。當局定會考慮把實用英語列入這些課程內的建議。
- (d) 對的士業違例行為的投訴主要包括拒載和濫收車資。警方已加強執法行動和檢控工作。

一九九三年最後四個月內，當局一共採取了 132 次大規模行動，平均每月提出 255 宗檢控。同年首八個月則平均每月採取了 12 次行動，提出 52 宗檢控。法庭於審訊時，是會考慮有關司機過往曾否被定罪的；舉例來說，曾有 3 名的士司機被判吊銷的士牌照。經加強執法行動後，的士投訴數字已由一九九三年七月的高峰下跌至一九九三年十二月的 203 宗。

當局一定會考慮詹議員對拒載和濫收車資的司機加重刑罰的建議，亦會考慮就這些違法行為發出定額罰款通知書的可行性。

詹培忠議員問：主席先生，政府的答覆暗示如果每年加價 9%，是非常合理的。政府是否有將的士司機服務態度，列入檢討範圍內？目前的士牌照已接近 200 萬元，但亦為有關財團所壟斷，這會否是的士司機提高收費或服務態度轉差的因素？政府有否考慮多發牌照，使部份司機受益？

運輸司答（譯文）：主席先生，每次的士商提出加價申請，當局均會根據加價理由來決定是否批准加價。審批的主要考慮因素或準則包括收費水平能否使的士業維持下去、為市民提供的服務是否可予接受、的士與其他交通工具的收費差距是否合理；此外，當然還要考

慮新收費結構會否為市民接受。的士加價申請會交由交通諮詢委員會考慮，而下次的士加價，亦未必與上次一九九三年十一月的加幅一樣。至於詹培忠議員所提有關的士牌費高達200萬元一點，亦是交諮會現正檢討的事項。雖然我不宜在交諮會作出決定之前先下結論，但我確信明增發的士牌照會是個可行的解決辦法。

張建東議員問（譯文）：主席先生，政府可否告知本局，警方在處理的士業違例行為的投訴及執行其他警務工作上，二者的優先次序為何？

運輸司答（譯文）：主席先生，警方對這類投訴採取的行動及處理警務工作的先後緩急是警方的事。當然，正如我在答覆所說，警方已加強對的士業違例行為採取的行為。最近我曾與警方商議此事，而他們已向我保證會正視這個問題。但我認為警方這方面的行動次數及處理上的先後緩急，仍須視乎警方須執行的其他職務而定。

劉健儀議員問：主席先生，政府可否告知本局，每次的士加價的最大受惠者到底是士司機還是車主？政府會否考慮制訂某些措施去平衡雙方的利益，從而減低矛盾、提高服務？若會，是甚麼措施；若不會，原因為何？

運輸司答（譯文）：主席先生，正如我較早前所說，當局在考慮車費的加價申請時，會顧及種種因素及準則，而這絕非的士車主或司機施加壓力所致。最重要的是收費水平，以及是否可予接受。正如我剛才所說，考慮的因素包括收費水平能否使的士業維持下去、服務水平是否可予接受，以及不同交通工具的收費差距。

馮智活議員問：主席先生，運輸司在答覆最後一段內稱會考慮加重刑罰，這點是司機團體都表示贊成的。請問運輸司，當局要考慮多久和考慮些什麼？同時，這點會否列入交諮會本月底完成的的士政策檢討內？

運輸司答（譯文）：主席先生，答案是會的。交諮會當然會考慮的士司機及的士商的意見，而事實上他們已這樣做。我相信一俟交諮會作出任何建議及決定，我們會有很多機會與業內人士進一步商討。

出租車位租金上升

四、黃偉賢議員問：就近日部份私人住宅屋苑出租車位租金暴升，乃由於其發展商擁有屋苑內所有車位的業權，任意提高租金，政府可否告知本局會否考慮：

- (a) 採取措施保障消費者的利益；及
- (b) 賦予消費者委員會法律上的權力，對此類投訴進行調查研究？

工商司答覆的譯文：

主席先生，關於問題(a)部，私人樓宇發展須提供的車位數目，在《香港規劃標準與準則》內已有訂明。運輸署最近推行的車位需求研究，會檢討這些規劃標準。這項檢討，有助確保透過提供足夠車位設施，保障消費者的利益。不過，現時並無計劃管制私人車位的泊車收費，這必須由市場力量決定。

關於(b)部，消費者委員會條例授權該委員會審查消費者的投訴，並根據所得資料，採取其認為適當的行動。為回應公眾人士最近對某些私人住宅屋苑內車位租金上漲所作的投訴，委員會已決定對這事進行研究。我們不認為有必要賦予該委員會額外權力，以審查和研究這些投訴。過去，委員會曾因接獲公眾人士投訴而對政府及商業停車場的運作進行研究，結果並未發現需要額外權力，才可以有效執行這項工作。

黃偉賢議員問：主席先生，工商司在答覆的第一段謂政府「並無計劃管制私人車位的泊車收費，這必須由市場力量決定」。眾所周知，現時市場出現嚴重供不應求的情況，而政府所謂的「市場力量」似乎有被壟斷之嫌。雖然政府說會進行檢討車位的規劃標準，但我想問，這次檢討最快何時可完成，而在檢討未完成前，政府會否像現時一樣袖手旁觀，任由受影響的車主利用種種形式的抗議力量，去抗衡被壟斷的市場力量？

工商司答（譯文）：主席先生，若你准許，我想請我的同事運輸司代為回答。

運輸司答（譯文）：主席先生，運輸署最近已着手就公共及私人車位數目進行研究。該項研究已於去年十月展開，預計約需時一年完成。正如我的同事剛才所說，政府認為現時無須干預由市場力量決定的泊車收費。

陳偉業議員問：主席先生，我所提的問題，未知道周司憲會否轉給規劃環境地政司答覆？（因為規劃環境地政司現時不在此）在不少地區，尤其是一些偏遠的地方，大部份的停車場都是由一少撮地產商所操縱和控制，政府有否發現這現象的存在？政府有甚麼在計劃中的措施可打破這種壟斷現象，例如在這些地方增撥政府土地以興建公共停車場，從而平衡地產發展商的操縱和壟斷？

工商司答（譯文）：主席先生，我想我要再請我的同事運輸司代為回答。

運輸司答（譯文）：主席先生，我想還要等待剛才所提研究得出結果後，才能回答陳議員的問題。關於提供停車位，實在是個兩難問題。大家當然知道本港現時的車輛數目已是一個問題，但另一方面，提供更多停車位可能會使這個問題更趨嚴重。話雖如此，市民顯然需要地方停放車輛，但我們必須等待我剛才所提研究完成後，才能提供更多的公共車位。

杜葉錫恩議員問（譯文）：主席先生，政府在進行研究時，會否考慮規定發展商必須讓買主在購買樓宇時，可選擇同時購買車位，藉此解決這個問題？

運輸司答（譯文）：主席先生，這是一個與批地條件有關的問題。我相信這問題應由我的同事規劃環境地政司回答。我會向他轉達這個問題，並請他給與書面答覆。（附件 I）

劉健儀議員問：主席先生，當局對停車位問題刻意地袖手旁觀，這是否政府遏抑車輛增長政策的一部份？

運輸司答（譯文）：主席先生，這顯然是可能的解決辦法，但當局仍未作出決定。我知道劉議員曾以立法局交通事務委員會主席的身份，要求當局就此簡報有關情況。我很高興可以告訴大家，政府的有關官員將於二月初就此作出回應，屆時我們可以更詳細地討論這個問題。

夏佳理議員問（譯文）：主席先生，我想跟進劉健儀議員的問題。當局可否告知本局，在考慮有關政策時，是否已斷定設置停車場會使車輛數目上升，因此要遏止車輛數目上升，便須減少停車場的數目，抑或認為既然本港有這麼多車輛，為避免人們在路旁停放車輛，其中一個方法是為他們提供停車場？可否請政府決定採取哪一方針，而不要經常搖擺不定？

運輸司答（譯文）：主席先生，我亦希望我們能盡早作出決定。夏佳理議員問的是當局是否已有決定，答案是仍未作出決定。

何敏嘉議員問：主席先生，對於剛才政府在回覆內提及應採用市場的機制予以調節，我是認同的。但在很多偏遠的地區，明顯有一些車位已被壟斷。政府可否告知本局，如何確保該等車位不會被壟斷，以及如何確保市場機制得以運作？

運輸司答（譯文）：主席先生，我相信在一些偏遠地區，例如新界若干地區，還有一些地方可供短期租用。我想若有人有興趣租用這些地方開設停車場，他們可以向有關當局提出申請。

馮檢基議員問：主席先生，其實車位的壟斷是與供求有關，除了私人住宅屋苑外，一些旺區的時租停車場亦很昂貴。有些先進國家的商業城市，在城市規劃時已制訂法例，規定無論商用或住宅大廈，都須在最低的兩層，或是地下的兩層設立停車場，而這些停車場可作私人或出租之用。我想請問，本港會否考慮參考這種城市規劃？

運輸司答(譯文):主席先生,我知道現時私人住宅屋苑的車位是可以出租或出售的。我深信政府亦有考慮其他國家的運作模式。我亦知道在發展住宅樓宇時,車位數目會因應發展計劃的性質及發展密度而作相應調整。

馮智活議員問:主席先生,目前大部份月租車位是沒有租約的,政府會否考慮要求大業主與車主之間必須訂立租約(例如列明加租的通知期和其他條件),以保障租車位的車主?

運輸司答(譯文):主席先生,關於第一個問題,我認為這肯定與售樓條件有關,所以是樓宇發展商與買主之間的事。我知道有些車位是出售而另外有些則是出租的。無論如何,我會向我的同事規劃環境地政司提出此事。(附件 II)

田北俊議員問(譯文):主席先生,運輸司是否同意,每次政府增加違例泊車罰款,停車場收費便會相應增加?鑑於這個情況,運輸司是否同意是政府起帶頭作用,使泊車收費增加?

運輸司答(譯文):主席先生,我並不同意。(眾笑)

林鉅成議員問:主席先生,爲了平衡車位和汽車數目的巨大差額,政府會否考慮日後在發車牌與準車主之前,必須車主證明其車輛是有停泊的車位?

運輸司答(譯文):主席先生,現時並沒有規定準車主必須有車位,但我們可以考慮這點。

麥理覺議員問(譯文):主席先生,請問運輸司,政府停車場的收費是否與私人停車場的收費掛鈎,抑或是與實際經營成本掛鈎?至於由私人公司,例如威信停車場管理有限公司承辦的那些政府停車場,收費中有多少歸政府所有?據我所知,超過80%的收入歸政府所有。若然屬實,那麼政府本身亦在助長這方面的通脹。

運輸司答(譯文):主席先生,麥理覺議員說得不錯,政府停車場現時是由私人公司承辦的。這些停車場的收費部份是由現時私人車位的泊車收費決定。至於政府分賬所佔比率,我現在並沒有有關資料,但我會以書面回覆。(附件 III)

身份證的資料

五、黃匡源議員問題的譯文:當一個人使用其香港身份證離開香港時,其資料會被電腦儲存。透過此等資料,便可追查該人的行蹤。政府當局可否告知本局:

- (a) 何種資料被電腦儲存；
- (b) 現時根據什麼準則，以准許人民入境事務處或任何其他政府部門使用此等資料；
- (c) 又根據什麼準則，以准許外地政府使用此等資料；及
- (d) 現正採取何種措施，以防止個人私隱遭受侵犯？

保安司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 電腦儲存的資料如下：身份證號碼、有關人士的國籍、辦理出入境手續的日期和時間、出入境管制站、目的地、以及所乘交通工具。
- (b) 這些資料，人民入境事務處只可在辦理出入境手續和製備統計數字時使用，其他政府部門則只可在進行刑事調查時使用。在上述兩種情況下，有關資料須按照政府於一九八八年印製的資料保護原則及指引的規定處理。這本指引已送交各位議員。
- (c) 只有在涉及國際刑事調查的情況下，當局才會向外國政府提供出入境資料。有關要求會經由有關領事館或國際刑警提出。
- (d) 在出入境紀錄方面，當局採取嚴厲措施，以防止個別人士的出入境資料未經許可被人取得、修改，或洩露。這些措施包括：
 - (i) 採用密碼和使用者暗號，以減低電腦資料被人取用的機會；
 - (ii) 記錄電腦的存取運作，作為監察和核數之用；
 - (iii) 採取程序上的防範措施，以確保資料受到保護；及
 - (iv) 在電腦及終端機所在地點派駐保安人員和裝置保安設備。

黃匡源議員問（譯文）：主席先生，人民入境事務處的電腦是否可連接其他電腦，以供互相翻查香港居民所持有的本地或外國護照；同時，政府是否有意改變現行政策，即有關使用永久性居民身份證作為離港的唯一通行證件？

保安司答（譯文）：主席先生，我相信兩個問題的答案都是「否」。人民入境事務處的電腦並沒有連接其他電腦，因此，其他使用者不能即時取用人民入境事務處的資料。至於香港永久性居民使用身份證出入境，是一項選擇，並非一項強制執行的措施。當然，他們是可使用其他旅遊證件，但為方便過境，他們亦可使用身份證。當局無意改變這項政策；事實上，我們近年已逐漸推廣使用身份證作為旅遊證件。

涂謹申議員問：主席先生，鑑於現在對於該等資料的保護，只是按照政府一九八八年印製的《資料保護原則和指引》的規定來處理，但這些規定只不過是行政的規則和措施，並不足以防止濫用。請問政府會否認為加快立法以保障這方面的私隱權是重要的？該等資料將來會否留給香港特區政府使用？

保安司答（譯文）：主席先生，當局現正考慮在這方面立法。我相信目前法律改革委員會正研究這個問題，但尚未作出決定。我們會等候法律改革委員會的建議。

主席（譯文）：是的，涂議員，你還有第二個問題。

涂謹申議員問：主席先生，我第二部份的問題，是有關的資料會否留給特區政府使用？

主席（譯文）：保安司，請回答第二部份的問題。

保安司（譯文）：主席先生，我可否要求澄清是哪類資料？

涂謹申議員（譯文）：主席先生，是答覆(a)段提及的資料。

保安司答（譯文）：主席先生，答案是「會」。有關資料會保存十年，而我們亦打算繼續這個做法。

胡紅玉議員問（譯文）：主席先生，當局可否告知本局，有哪些機構、政府部門或政府官員毋須經人民入境事務處而有權取用電腦資料？同時，對於某人或某機構取用或索取有關資料，電腦會否存有該等紀錄？

保安司答（譯文）：主席先生，我相信除非經人民入境事務處，沒有人可取用這些資料。對於某人或某機構向人民入境事務處索取資料，當然存有紀錄。譬如根據我手上資料，去年共有約 600 宗個人申請，要求查閱個人資料。此外，經由領事館及國際刑警索取資料，分別約有 200 宗及 300 宗。當局對所有這些申請均備有詳盡紀錄。

詹培忠議員問：主席先生，保安司在答覆的(c)段，說明「只有在涉及國際刑事調查的情形下，當局才會向外國政府提供出入境資料」。目前，很多香港市民移民加拿大和澳洲等地，他們可能沒有申報在一年內，有多少日是在當地居留，假如當地政府要求香港政府提供該等市民出入港境的理由，這會否涉及所謂「國際刑事」的調查？

保安司答（譯文）：主席先生，我想我只可以說，在處理刑事問題上，我們一般接受的雙邊合作原則是，在兩個司法管轄區同視某一罪行爲刑事罪行的前提下，才會彼此合作。目前，在刑事調查的合作上，我們並沒有與其他國家達成協議，但我們希望能在未來數年與其他國家商議此事，並達成協議。無論如何，我們確遵照發給各部門的指引行事，而各部門均須按每宗個案的實際情況來決定有關刑事調查所涉及罪行，在本港及別國是否同樣構成罪行。

林鉅成議員問：主席先生，保安司在答覆的(b)段內稱，政府其他部門只可在進行刑事調查時，才可利用這些電腦資料。我想請問，假如一名市民在出境後失蹤，政府會否協助該名失蹤人士的妻子或丈夫追蹤其下落？

保安司答（譯文）：主席先生，我未敢肯定這點。恐怕我須以書面回答這個問題。（附件 IV）

劉慧卿議員問：主席先生，我想跟進詹培忠議員的問題。我想請問，其他外國政府有否就其調查本國移民紀錄而要求香港政府提供有關港人出入境的資料，而本港政府有否予以提供？

保安司答（譯文）：主席先生，正如我在答覆較早前一項補充問題時所說，我想每年確有若干外國政府提出要求，索取港人出入境紀錄。去年，經由國際刑警索取出入境紀錄的個案有 300 宗左右，而經由領事館提出的則有 200 宗左右，同時，我們是訂有指引，列明在哪些情況下才提供這類資料，即必須是與刑事調查有關。

周梁淑怡議員問：主席先生，保安司剛才提及有 600 多人要求查閱自身資料而獲批准。我想請問，是否有人曾要求查閱自己的資料而不獲批准？若然，原因爲何？另外，如果他們在查閱自己資料時，發覺有不正確的地方，可否要求矯正？

保安司答（譯文）：主席先生，個別人士有權要求查閱本身的資料，但查閱資料必須繳費。我想信當局從沒有亦不會拒絕提供這些資料。當局已採取極嚴密措施，以確保出入境紀錄正確，而據我所知，至今從沒有人對人民入境事務處所存資料表示異議。但若有人能證明某方面的資料不正確，人民入境事務處顯然會予考慮。

唐英年議員問：主席先生，我想跟進剛才劉慧卿議員的問題。去年，在外國政府向香港人民入境事務處索取港人出入境紀錄的數百宗個案中，請問本港政府提供了多少宗的資料？

保安司答（譯文）：主席先生，我想我提供的數字，即由領事館提出的約 200 宗申請，以及經國際刑警提出的 300 宗申請，是指那些已獲批准的個案數字。但我須以書面提供詳細資料（附件 V）。我並不知道確實數字。

誤殺

六、 劉皇發議員問：不少以「誤殺」罪名定罪的案件，法官只判被告數年的監禁，遠低於該罪終身監禁的最高刑罰，有時判刑更比不涉及傷亡的行動劫罪為低。政府可否告知本局：

- (a) 過去五年每年「誤殺」案件定罪的宗數和所判刑期；其中有多少宗是原來被控謀殺而後來卻以誤殺罪名定罪的；及
- (b) 當局如何使公眾認識到「誤殺」罪的嚴重性；例如會否訂定「誤殺」罪的最低刑罰，以加強阻嚇作用？

律政司答覆的譯文：

主席先生，本答覆文本夾附有關在過去五年因誤殺而被判罪和所判刑期的統計數字。在這五年內，每年經定罪的被告，大部份原來是被控以謀殺罪名的。

至於問題的第二部份，殺人當然是極為嚴重的罪行，我認為沒有需要令公眾認識到這項罪行的嚴重性。

誤殺罪涵蓋在多種可令受責程度較謀殺罪為輕的情況下所犯的殺人罪行，其中包括受到挑釁而殺人、殺人者精神失常，或被告並無意圖殺人或嚴重傷害他人，只是魯莽行事。在這些情況下，最高刑罰均是終身監禁。

如法例訂出誤殺罪的最低刑罰，將有違法律政策。根據現行法例，法官在判刑時可考慮事實和情況，參照法定最高刑罰而判定公平而恰當的刑期。訂定最低刑罰將會無可避免地造成不公平的現象。一些誤殺案件是沒有涉及嚴重的不檢行為的，例如被告只是揮拳相向，但被擊者卻倒下，撞傷頭部以致死亡。在這情況下，假如被告品格良好，法官判以頗輕的刑罰是恰當的。此外，若案中被告患有精神病，法官發出精神病院令會較判以監禁更為恰當。但其他的案件可能是非常嚴重的，這完全要視乎案情而定，因此，我們不應令法官判刑的酌情權受到掣肘。

誤殺

1.判罪

	1989	1990	1991	1992	1993
(a) 判罪總數	31	50	53	40	41
(b) 被告被控謀殺的判罪數目	31	45	49	36	38

註

1. 如被告被判數項誤殺罪名成立，亦只當作一宗個案記錄在上述統計數字內。
2. 如法庭批准上訴，下令重審，則只記錄重審的詳情。

2.判刑

- 1989 25 次判處監禁，刑期由 1 年至 12 年不等，平均刑期為 5.3 年
3 次發出精神病院令
2 次發出感化令
1 次發出教導所令
- 1990 40 次判處監禁，刑期由 1 年至 12 年不等，平均刑期為 4.7 年
6 次發出精神病院令
2 次發出感化令
2 次發出教導所令
- 1991 46 次判處監禁，刑期由 1 年至終身監禁不等，平均刑期（如把無期徒刑作 20 年監禁計算）為 5.6 年
5 次發出精神病院令
2 次發出教導所令
- 1992 32 次判處監禁，刑期由 1 年至終身監禁不等，平均刑期（如把無期徒刑作 20 年監禁計算）為 5.2 年
4 次發出精神病院令
3 次發出感化令
1 次判處守行爲
- 1993 35 次判處監禁，包括即時釋放至監禁 25 年不等，平均刑期為 6.7 年
5 次發出精神病院令
1 次發出感化令

主席（譯文）：在各位議員提出補充問題前，我想提醒大家，根據會議常規第 18(1)(g)條的規定，提問內容不得論及法庭的判決，故議員應避免提及具體案例。

劉皇發議員問：主席先生，中國社會有一句說話是「人命關天」，當局有否打算檢討現時香港法庭對誤殺罪的判刑標準，俾能充分反映該罪行的嚴重性和顧及本港社會對涉及人命罪行的關注？

律政司答（譯文）：主席先生，正如我在主要答覆所說，誤殺罪的範圍極廣，包括多種不同情況。根據現行法例規定，誤殺罪的最高刑罰為終身監禁，而數據顯示，若干宗這類案件亦曾判以最高刑罰。至於某些個別案件，若我認為個別判刑在原則上犯錯或顯然過輕，我有權要求覆核判刑，而我不時行使這項權力的。

周梁淑怡議員問：主席先生，請問在過去五年內，律政署曾否認為某些誤殺案件的判刑不足，因而提出要求重新檢討以提高刑期？若有，曾進行過多少宗？

律政司答（譯文）：主席先生，過去五年，我曾要求覆核兩宗誤殺案的判刑。在一宗黑社會尋仇襲擊引致死亡的案件，原審法庭信納被告並無殺人或引致他人身體嚴重受傷的意圖，判處監禁 1 年半，但經我要求覆核後，改判監禁 3 年。至於另一宗案件，一名妓女在被劫過程中被殺。該案兩名被告實際上並沒有犯殺人罪，而法庭的裁決為兩人的行劫及誤殺罪名成立，其中一名被告就所犯兩項罪行分別被判監禁 7 年和 2 年，同期執行，但經覆核後，該兩項判刑改為分期執行。另一名被告亦因為行劫及誤殺罪，被判監禁 3 年和 2 年，同期執行。在覆核該兩項判刑時，上訴法院裁定判刑顯然過輕，但鑑於被告出獄後生活方式有所轉變的特殊情形，遂決定不干預原審法官的判刑。

葉錫安議員問（譯文）：主席先生，一九九零年至一九九三年四年期間，在所有定罪案件中，超過 10% 的判決為發出精神病院令。律政司或政府是否認為這點事關重大？若然，則政府將會採取甚麼措施？

主席（譯文）：律政司，你能否明白這問題？

律政司答（譯文）：我明白所問的，謝謝主席先生。精神病院令一般是根據精神病科醫生的報告及在法庭裁定當事人可減輕責任的情況下發出。這當然是取決於在法庭提出的醫學及精神病科證據。

各項問題的書面答覆

海底隧道的自動收費系統

七、 劉健儀議員問：鑑於紅磡海底隧道已裝設自動收費系統，政府可否告知本局：

- (a) 有否評估該系統的成效，若有，詳情為何；
- (b) 該系統有否增加紅磡海底隧道的汽車流量及改善其擠塞情況；及
- (c) 有否向駕車人士推廣及鼓勵他們使用該系統？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 海底隧道的自動收費系統使用至今證實有效。使用者已由一九九三年八月開始採用時的 10000 人左右，增加至一九九三年年底時的 24000 人左右。該設施的運作一直受香港隧道有限公司及運輸署的監察，並因此而作出了多項改善，包括更頻密地在隧道內播放訊息。讓駕車人士知道自動收費行車線的位置，以及調派更多隧道公司職員指揮交通。
- (b) 海底隧道的交通流量受隧道的通車容量所限制，隧道的容量為每個行車方向計每小時約 3200 輛車。由於在繁忙時間使用該隧道的車輛數目已超過其容量，而隧道的接駁道路及出口也是限制交通量的因素，因此自動收費系統本身並不能減少交通擠塞的情況。但由於車輛可更快地通過繳費處，使用者因而可節省一點時間。
- (c) 自動收費系統是由香港隧道有限公司提供的。該公司已採取推廣工作，尤其在去年八月海底隧道採用該設施之間。該公司已透過宣傳海報、單張及小冊子推廣該設施，又在電台及報章作出宣傳。

郊野公園徑

八、李永達議員問：政府可否告知本局：

- (a) 有否對郊野公園行山徑之設施，例如指示路標及山徑路面作定期檢查及維修；
- (b) 對於須經過鄉村屋才可到達的郊野公園行山徑，已經或將會採取甚麼措施保障行山人士免受村狗襲擊；及
- (c) 會否考慮在假日禁止車輛駛近各郊野公園水塘範圍，以減少對行山人士的威脅及騷擾？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 郊野公園徑定期由郊野公園護理員巡邏。至於其內的指示牌、路面及其他設施，亦予以定期檢查和妥善維修。
- (b) 根據貓狗規例的規定，狗主須在公眾地方對其狗隻妥為管束。郊野公園護理員在巡經鄉村時須執行的其中一項職責，是勸諭村民管束所飼養的狗隻，而村民在這方面通常亦會合作。此外，當局會調派捉狗隊，捕捉在郊野公園內發現的流浪狗。

- (c) 車輛駛入郊野公園，是受郊野公園及特別地區規例管制的。通常來說，只有郊野公園範圍內的居民及其訪客、政府僱員及當值人員才獲准將車輛駛入。西貢郊野公園則屬例外，每天准許最多 30 輛旅遊巴士接載遊人經北潭涌開口進入，進行康樂活動。限制車輛駛入郊野公園的規定，在周日、星期日以及公眾假期均適用，目的是把駛入郊野公園的車輛數目減至最低。

特殊學校的駐校護士

九、司徒華議員問：就特殊學校的駐校護士問題，現時政策是每間學校只獲提供駐校護士 1 名，政府可否告知本局：

- (a) 為何不按學校規模決定駐校護士人數；及
- (b) 當局會否檢討每校只提供 1 名駐校護士的政策，改為因應學校的學生人數向學校提供足夠的護士？

衛生福利司答覆的譯文：

為每間特殊學校提供 1 名駐校護士的政策，旨在切合為這些兒童提供護理服務的需要，特別是處理緊急的個案。當局並考慮到生病的兒童、或有複雜或嚴重健康問題的兒童，是不會上學，而應由醫生加以照料。因此，當局認為提供 1 名駐校護士，已足以提供所需的護理服務和應付緊急情況。

教育署已聯同香港特殊學校議會，檢討為特殊學校提供駐校護士的政策。有人建議根據特殊學校的規模，推行改善措施。如確實有需要，當局便會實施這些措施。

種族歧視

十、鮑磊議員問題的譯文：政府可否告知本局，會採取甚麼步驟去消除多層大廈住客或業主的種族歧視？

政務司答覆的譯文：

主席先生，香港政府充分贊同人人皆平等的原則，不論種族、膚色、性別、語言、宗教、政治或其他主張、民族本源或社會階級、財產、出生或其他身份。根據人權法案條例的規定，人人在法律上一律平等，且應受法律平等保護，無所歧視。

香港的種族歧視情況並不普遍。事實上，香港能成為不同種族和文化的人融洽相處的地方，實應感到自豪。因此，不論在多層大廈或其他地方，政府均不覺得有需要引進新法例，去監管這方面的人際關係。當然，我們亦察覺到有個別事件涉及歧視的問題，但這些事件往往都由當事人迅速私下解決。這可能是由於市民大眾強烈支持一個見解，就是像香港這樣開放、進步和充滿活力的社會，不會讓種族歧視立足。

香港政府並未因此而自滿。為延續及鞏固這尊重不同種族和文化人士的傳統，我們必須不斷推行人權教育，培養一份體會種族多樣化的精神。教育署現正在各學校推行這方面的教育，而公民教育委員會在社會上推行這方面的工作，更是不遺餘力。

公民教育委員會屬下的人權教育小組，最近出版了一套中學教材。該教材傳達的其中一項主要訊息，是平等和不受歧視的權利。政府會繼續全力支持該委員會，以利推行人權教育工作。

基本法草擬稿

十一、 陸恭蕙議員問題的譯文：英國外交及聯邦事務部副法律顧問張柏年先生(Mr. Kevin Chamberlain)曾於探討「目前至跨越一九九七年的中國與香港關係」研訊中，向英國外交事務委員會提交一份文件。他在該份文件中表示：「英國政府曾密切留意基本法的草擬工作，並向中國指出英方認為基本法草擬稿中與中英聯合聲明不協調或可能對香港政府造成實際困難的內容。事實上，英方部分建議已在基本法的最後定稿有所反映，惟英方當然希望目睹更多由英方提出的建議獲中方接納。然而，基本法並不是一份英國政府已給予贊同或必須由英國政府贊同的文件」。政府可否告知本局，當局是否察悉：

- (a) 基本法草擬本中被認為與中英聯合聲明不協調的各個部分；及
- (b) 在基本法中經已獲得反映及尚未獲得反映的各項英方建議？

憲制事務司答覆的譯文：

主席先生，英國政府對基本法草擬稿的意見和建議，是透過外交渠道向中方轉變。由於屬於機密，故不宜公布有關內容。

地下鐵路公司的董事總經理職位

十二、 潘國濂議員問：地下鐵路公司條例第4條和第7條規定，該公司董事局應設有董事總經理的職位。但是，根據地下鐵路公司的年報，該公司已取消董事總經理一職。政府可否告知本局：

- (a) 是否同意地下鐵路公司廢除董事總經理職位，另外有否徵詢律政司此決定是否符合地下鐵路公司條例的精神和條文；及
- (b) 如果政府同意上述決定，為甚麼當初擬定地下鐵路公司條例時訂明要設立該職位？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，地下鐵路公司條例（第270章）第4條確實規定地鐵公司須設主席及董事總經理的職位。董事總經理一職其實並無取消，而是現由該公司主席馬達誠先生兼任。這項安排並無不妥。這項安排在一九八六年十一月實施前已徵詢過法律顧問的意見。

地鐵公司成立初期，董事總經理負責統籌地下鐵路系統的建造工程。地鐵系統於一九八六年完成後，為依循須以審慎商業原則經營公司業務的規定，該公司主席亦獲委為董事總經理。這項安排今日仍繼續實行。

由於駕駛者在酒精影響下駕駛汽車而引致的交通意外

十三、 陸觀豪議員問題的譯文：政府當局可否告知本局，當局現正採取何種措施，以減少由於駕駛者在酒精影響下駕駛汽車而引致的交通意外？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，有關在酒類或藥物影響下違例駕駛車輛的檢控數字載於附件。

雖然從這些數字看來，問題似乎並不嚴重，但事實上，由於這方面的現有法例不足，以致當局在執法上遇到很大困難。現時的法例並沒有訂明如駕駛者呼出的氣、血液或尿液中所含酒精濃度超出某一限度便會遭受檢控，亦沒有規定駕車人士必須接受檢驗，以確定酒精的濃度。道路安全議會現正考慮建議當局修訂法例，以彌補這方面的不足。該局的主席是警務處副處長（行動），成員包括各有關部門及其他關注道路安全團體的代表。

當局現時定期在電視上宣傳，提醒市民在酒精影響下駕駛的嚴重後果，宣傳工作在大節日前更會加強。此外，當局亦於進行道路交通安全運動時，強調醉酒駕駛的危險性。運輸署在最近一期的《道路安全季刊》中，亦有談及這問題。

因此，我們已透過警方的執法行動、向駕車人士的教育、宣傳活動，以及日後更嚴厲的法律規定等措施，以期減少由於在酒精影響下駕駛汽車而引致的交通意外。

附件

有關在酒類或藥物影響下 違例駕駛車輛的檢控數字

1989	1990	1991	1992	1993*
25 宗	18 宗	16 宗	20 宗	38 宗

(*臨時數字)

居屋單位

十四、 鄧兆棠議員問：根據現行出售居屋的條款，入伙未滿十年的居屋單位不能轉售或出租。政府可否告知本局：

- (a) 房屋署有何措施防止居屋業主觸犯上述規定；有否經常檢討這些措施；
- (b) 房屋署過往有否發現居屋業主違反上述規定；如有，房屋署如何處理那些個案；及
- (c) 購入或租賃該等單位的人士，會否因原業主觸犯上述規定而受到牽連？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，居者有其屋及私人機構參建計劃下的樓宇單位的出售，須受房屋條例附表所列條件及契約規定管制。附表訂明除非買主從屋契上的日期起計購買單位已滿十年，並已向房屋署繳付補價，否則，他不得把單位讓渡、轉讓、或聲稱會把單位讓渡或轉讓、或放棄擁有權。

根據房屋條例第 27A 條的規定，居屋或私人機構參建計劃的樓宇單位的業主，如違反上述規定，即觸犯刑事罪行，一經定罪，最高可被判罰款 20 萬元及監禁 1 年。

(a) 預防及監察

房屋署透過在屋邨辦事處張貼通告，發出屋邨通訊及管方與互助委員會和居民協會定期開會，時常提醒居屋及私人參建計劃樓宇單位的業主這些規定。

非法出租或出售單位的情況不易查出，過去的違例或據稱違例事件，均由於業主的鄰居或親友及準租客或買主提出投訴，以及透過地產經紀揭發的。有 1 宗個案則由土地註冊處轉知。這些個案會轉交律政司，以便根據房屋條例第 27A 條提出檢控。房屋署會繼續監察及檢討有關情況，並在查出不符規定的情形時採取適當的行動。

(b) 檢控工作

房屋署迄今曾把共 5 宗個案轉交律政司提出檢控。其中 3 宗個案的違例者已遭成功檢控及定罪，其餘兩宗個案的訴訟則在進行中。

(c) 對買主及租客的影響

根據房屋條例第 17B 條，非法出售或出租居屋或私人參建計劃樓宇的單位，在法律上是無效的。因而蒙受損失的買主及租客，可循民事訴訟程序起訴賣主或業主以及任何牽涉其中的地產經紀或律師，要求賠償損失。

豪雨引致的山泥傾瀉

十五、 何敏嘉議員問：一九九三年十一月五日的豪雨，導致屯門市中心多處出現山泥傾瀉及水浸。其中，在青山公路的青山灣段近冠峰園一帶山坡的山泥傾瀉情況，甚為嚴重。政府可否告知本局：

- (a) 曾否在事發後及於何時勘察上述地點的山坡；
- (b) 上述地點的山坡出現山泥傾瀉的原因；及
- (c) 將採取甚麼措施以避免再有同樣情況發生？

工務司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 一九九三年十一月五日，冠峰園發生嚴重水浸，而冠峰園東面的斜坡表面亦同時受到侵蝕。土木工程署轄下的土力工程處當日接獲報告後，已隨即派員前往該處勘察。土力工程處負責調查水浸事件的起因，並於一九九三年十一月十日展開調查。有關水浸事件的中期報告已於一九九三年十二月初備妥，該份報告載列了在第一階段調查搜集所得的事實資料。最後報告亦即將完成，該報告會列出調查的全部結果。
- (b) 根據至目前為止所進行的調查顯示，發生水浸事件的部份原因是與大欖涌引水道滿溢有關。不過，須注意的是，引水道在設計上是會在水位過高時，例如當集水區在大雨後水位升高時，把水從一些預定的位置排出。這是一項安全措施，目的是防止引水道滿溢時，水會流至其他地方。

一九九三年十一月五日，冠峰園東面的大欖涌引水道因大雨而水位升高。山泥傾瀉的泥石使引水道局部淤塞，並可能因此而令引水道的水位進一步升高。水從冠峰園上一些預定的溢流堰排出。從溢流堰排出的水，流入一條天然河道內，河水跟着流入一個排水漕系統內。

根據實地觀察所得，十一月五日所發生的斜坡表面受侵蝕情況，顯示出有些排水漕由於某些地方淤塞而不能應付水的流量，部份原因是由於斜坡上建有寮屋所致。排水漕和一個排水井局部淤塞，導致雨水滿溢、削土坡受損和冠峰園水浸。

有關人員除調查這次水浸事件外，還全面勘察冠峰園後的削土坡，並檢討削土坡的設計。當局已證實，這些斜坡符合有關穩定和安全方面的現有標準，即使發生罕見的大雨，亦不會對生命構成危險。

- (c) 政府將在下個雨季來臨前，改善冠峰園東面斜坡上的排水漕。當局將修復斜坡受侵蝕的部份，並重建有關的排水漕，以改善其排水量。此外，當局亦會定期進行維修，使排水漕的操作情況保持良好。

觀塘政府合署和賽馬會健康院的搬遷

十六、 李華明議員問：就政府計劃分拆搬遷觀塘政府合署和賽馬會健康院一事，引起區內很多居民的不滿，而觀塘區議會亦一致要求政府先行發展於福塘道的空置土地，才搬遷現有的合署及健康院，政府可否告知本局：

- (a) 現時有多少個搬遷的方案，內容是甚麼；維持現狀及取消搬遷計劃是否其中一個方案；及
- (b) 有否考慮邀請私人發展商盡快發展福塘道及合署現址的土地，以省卻政府的開支及加速進行整個重建計劃？

庫務司答覆的譯文：

主席先生，在考慮觀塘政府合署和賽馬會診療所(包括健康院及美沙酮診療所)的未來時，基本上有 3 個方案可供選擇 —

- 維持現狀；
- 把政府合署及診療所設在福塘道的新建政府發展或聯合發展內；及
- 對政府合署及診療所的暫時及永久搬遷問題，作出其他適當的安排。

第一個方案會導致失去一個難得的機會，去改善健康院的設施、提供政府辦事處在現有建築物所短缺的需用地方，以及在觀塘市中心提供一個現代化的公共交通總站及商業大樓，以方便居民。

第二個方案亦有同樣結果。政府辦事處在福塘道需用的額外地方有限，不足以構成將該址全面發展為一幢設備完善的綜合政府大樓的理由。無論如何，與其他很多更有價值的工程比較，這樣的一幢綜合政府大樓，在公共工程計劃所佔的優先次序將會頗低。

當局亦考慮過聯合發展的方案。不過，假如將政府設施納入聯合發展內，尤其是須要把健康中心設於大廈價值較高的低層，該項發展便失去商業吸引力。我們亦曾研究是否可將福塘道和同仁街兩個地點納入聯合發展計劃內。不過，由於先要完成福塘道的發展工程，然後才可實際展開同仁街的重建工程，引致私人發展商要等待最少三年之久，才可以收取後者地盤，因此，這項計劃，頗難吸引發展商。

基於這些原因，政府採用第三個方案。

在徵詢觀塘區議會及區人士的意見後，政府現計劃：

- 將政府辦事處設於附近樓宇內。不過，主要的政府設施如政務處及區議會秘書處，日後會重新設於同仁街重建樓宇內；
- 在福塘道重新設置健康中心，並提升其設備；
- 在東九龍政府合署大樓後面的停車場用地上重新設置美沙酮診療所。當局會作出安排，把診療所遮擋，使與住宅樓宇隔開。

不獲行政事務申訴專員調查的投訴個案

十七、 涂謹申議員問：政府可否告知本局：

- (a) 過去三年內，每年有多少宗投訴是以行政事務申訴專員不能調查任何正在審訊的刑事或民事案件為理由而不獲調查；請將數字按被投訴政府部門或其他機構分類；這些不獲調查的投訴，其中多少宗的審訊案件是由法律援助署處理的；
- (b) 同一期間內，每年有多少宗投訴是以其他理由不獲專員調查，請將數字按被投訴政府部門或其他機構分類；這些案件，有多少宗是因專員公署缺乏專業知識而不獲調查；此外，現時有何安排，確保專員公署在有需要時獲提供專業知識，對有關投訴進行調查；及
- (c) 同一期間內，每年有多少宗投訴是專員認為有權去調查，但被投訴政府部門或其他機構卻持相反意見，亦請將數字按被投訴政府部門或其他機構分類，及詳述其性質和結果，包括不獲調查的理由？

布政司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 行政事務申訴專員接獲的投訴當中，因涉及正在審訊的民事或刑事案件而不獲調查的個案數字如下：

一九九零／九一年	11 宗
一九九一／九二年	2 宗
一九九二／九三年	5 宗
一九九三／九四年（截至一九九四年一月八日止）	6 宗

這些投訴當中，一九九零／九一年度有 3 宗和一九九二／九三年度有 1 宗個案是由法律援助署辦理訴訟的。按部門分類的數字載於附件 A。

- (b) 申訴專員接獲的投訴當中，並非因涉及正在審訊的民事或刑事案件而不獲調查的個案數字如下：

一九九零／九一年	40 宗
一九九一／九二年	36 宗
一九九二／九三年	65 宗
一九九三／九四年（截至一九九四年一月八日止）	48 宗

按部門分類的數字載於附件 B。

到目前為止，並沒有投訴是因專員公署缺乏專業知識而不獲調查的。為確保所有投訴得到專業處理，所有接獲的投訴均由專員親自審閱，以決定在行政事務申訴專員條例下，他是否有權處理有關投訴，其後的調查工作則由一組借調至公署工作的公務員全職負責。他們均是資深的公務員，對政府的運作非常熟悉。由他們協助專員調查行政不當的指稱，定能勝任。

- (c) 關於專員認為有權調查、但被投訴的政府部門卻持相反意見的個案，當局並沒有另存紀錄。如果找出可靠的數字，便要花費大量人力，翻查所有的投訴檔案。不過，根據專員公署的經驗，數目應該十分小。在這些少數個案中，意見分歧的情況，通常是透過與有關部門進一步磋商，以及提供更多有關個案的資料來解決。至目前為止，專員與各部門對專員的權限並無嚴重的意見分歧。

附件 A

因涉及法院訴訟而不獲調查的個案
(行政事務申訴專員條例第 10(1)(e)(ii)條)

年度 部門	一九九零 至 一九九一	一九九一 至 一九九二	一九九二 至 一九九三	一九九三 至 一九九四 (截至一九九 四年一月八 日止)
屋宇地政署(於一九九三年八月一日重組為屋宇署和地政總署)	3	1	1	
民航處	1			
懲教署				1
消防處	1			
布政司署(規劃環境地政科)		1		
醫院事務署			1	
醫院管理局			2	
房屋署				1
司法機構	1			1
勞工處	1			
地政總署				1
法律援助署	2		1	
海事處	1			
市政總署	1			
水務署				1
總數	11	2	5	6

附件 B

因其他理由而不獲調查的投訴

年度：一九九零至一九九一

投訴人下 落不明	合約／商 業交易 的部門	不受調查 的部門	投訴事屬 瑣屑無聊 或無理取 鬧	毋須調查	轉介未經 投訴人同 意	投訴人未 受不公正 對待	非由受屈 人士提出	非由立法 局議員轉 介	人事問題	與以前的 投訴相近 無行政失 當之處	經調停後 解決	法定上訴 權	超過時限	投訴事屬 微不足道	撤回	總數	理由部門
(註 1)	(註 2)	(註 3)	(註 4)	(註 5)	(註 6)	(註 7)	(註 8)	(註 9)	(註 10)	(註 11)	(註 12)	(註 13)	(註 14)				
				1												1	漁農處
	1															1	屋宇地 政署
										1		1				2	政務總署
				1											1	2	衛生署
									3							3	教育署
									1							1	消防處
									2	1						4	布政司署
									1								政府物料 供應處
				1					2				3			3	醫院事務 署
				1												8	房屋署
						2			1				1		1	1	人民入境 事務處
										1						1	政府新聞 處
																1	司法機關
							1						1			2	法律援助 署
		1														1	香港醫務 委員會
		2														2	警務處
									1							1	社會福利 署
										1						1	拓展署
				2												2	庫務署
		1														1	東華三院
0	1	4	0	6	0	1	4	0	13	2	0	0	6	1	2	40	總數

註

投訴是根據以下條文而不獲調查：

- (1) 1988 年行政事務申訴專員條例 (該條例) 第 10(1)(c) 條
- (2) 該條例附表 2 第 4 條
- (3) 該條例第 7(1) 條
- (4) 該條例 10(2)(c) 條
- (5) 該條例第 10(2)(d) 條
- (6) 該條例第 7(1)(b) 條
- (7) 該條例第 7(1)(a) 條
- (8) 該條例第 10(1)(d) 條
- (9) 該條例第 7(1)(b) 條
- (10) 該條例附表 2 第 5 條
- (11) 該條例第 10(2)(a) 條
- (12) 該條例第 10(1)(e)(i) 條
- (13) 該條例第 10(1)(a) 條
- (14) 該條例第 10(2)(b) 條

因其他理由而不獲調查的投訴

年度：一九九一至一九九二

部門	理由不明	投訴人下 合約／商 業交易	不受調查 的部門	投訴事屬瑣 屑無聊或無 理取鬧	毋須 調查	轉介未經 投訴人同 意	投訴人未 受不公正 對待	非由受屈 人士提出	非由立法 局議員轉 介	人事問題	與以前的投 訴相近無行 政失當之處	經調停 後解決	法定上訴 權	超過時限	投訴事屬 微不足道	撤回	總數
	(註 1)	(註 2)	(註 3)	(註 4)	(註 5)	(註 6)	(註 7)	(註 8)	(註 9)	(註 10)	(註 11)	(註 12)	(註 13)	(註 14)			
政府				1						1							2
(註 15)																	
屋宇地政署				1	1			1	1							2	7
政務總署								1				1					2
懲教署															1		1
教育署								2									3
布政司署				2													2
路政署						1											1
醫院事務署										1							1
房屋署	1			1													2
人民入境事務處				2													3
廉政公署			1														1
稅務局						1											1
勞工處								1									1
郵政署				1													1
區域市政總署						1											2
警務處			2														2
社會福利署										1							1
運輸署													1				1
庫務署				1													1
市政總署																1	1
總數	1	0	3	0	9	4	0	6	4	3	0	0	1	1	0	4	36

註

投訴是根據以下條文而不獲調查：

- (1) 1988 年行政事務申訴專員條例 (該條例) 第 10(1)(c) 條
- (2) 該條例附表 2 第 4 條
- (3) 該條例第 7(1) 條
- (4) 該條例 10(2)(c) 條
- (5) 該條例第 10(2)(d) 條
- (6) 該條例第 7(1)(b) 條
- (7) 該條例第 7(1)(a) 條
- (8) 該條例第 10(1)(d) 條
- (9) 該條例第 7(1)(b) 條
- (10) 該條例附表 2 第 5 條
- (11) 該條例第 10(2)(a) 條
- (12) 該條例第 10(1)(e)(i) 條
- (13) 該條例第 10(1)(a) 條
- (14) 該條例第 10(2)(b) 條

其他：

- (15) 政府 — 對政府整體上的投訴

因其他理由而不獲調查的投訴

年度：一九九二至一九九三

部門	理由 落不明	合約／商 業交易	不受調 查的部 門	投訴事屬 瑣屑或無 理取鬧	毋須調 查	轉介未 經投訴人 同意	投訴人未 受公正對 待	非由受屈 人士提出	非由立法 局議員轉 介	人事問題	與以前的投 訴相近無 政失當之處	經調停 後解決	法定上訴 權	超過時 限	投訴事屬 微不足道	撤回	總數
	(註1)	(註2)	(註3)	(註4)	(註5)	(註6)	(註7)	(註8)	(註9)	(註10)	(註11)	(註12)	(註13)	(註14)			
政府	1				1	1		1							1	5	
(註15)																	
屋宇地政署						2		3	2		1				3	11	
政府統計處					1							1				2	
政務總署												1			2	3	
民航處														1		1	
懲教署					1					2						3	
香港海關							1					1				2	
教育署						1				1						2	
機電工程署					1					1						2	
環境保護署					1											1	
消防處					1											1	
布政司署					1					2						3	
路政署										1						1	
醫院管理局															1	1	
房屋署					2			1				2		1	1	7	
人民入境事務處					1					1						2	
稅務局					2							2				4	
勞工處						1										1	
律政署																1	
法律檢助署					1											1	
區域市政總署												1				1	
註冊總署					1											1	
警務處																2	
社會福利署					1											1	
運輸署					1	1				1						3	
市政總署					1	1										2	
水務局												1				1	
總數	1	0	2	1	16	7	1	5	5	6	1	9	0	1	2	8	65

註

投訴是根據以下條文而不獲調查：

- (1)1988年行政事務申訴專員條例(該條例)第10(1)(c)條
- (2)該條例附表2第4條
- (3)該條例第7(1)條
- (4)該條例10(2)(c)條
- (5)該條例第10(2)(d)條
- (6)該條例第7(1)(b)條
- (7)該條例第7(1)(a)條
- (8)該條例第10(1)(d)條
- (9)該條例第7(1)(b)條
- (10)該條例附表2第5條
- (11)該條例第10(2)(a)條
- (12)該條例第10(1)(e)(i)條
- (13)該條例第10(1)(a)條
- (14)該條例第10(2)(b)條

其他：

- (15)政府 — 對政府整體上的投訴

因其他理由而不獲調查的投訴

年度：一九九三至一九九四（截至一九九四年一月八日止）

理由 部門	投訴人下 落不明	合約／商 業交易	不受調查 的部門	投訴事屬 瑣屑無聊 或無理取 鬧	毋須調查	轉介未經 投訴人同 意	投訴人未 受公正 對待	非由受屈 人士提出	非由立法 局議員轉 介	人事問題	與以前的 投訴相近 無行政失 當之處	經調停後 解決	法定上訴 權	超 過 時 限	投訴事屬 微不足道	數目	總數
	(註 1)	(註 2)	(註 3)	(註 4)	(註 5)	(註 6)	(註 7)	(註 8)	(註 9)	(註 10)	(註 11)	(註 12)	(註 13)	(註 14)			
政府 (註 15)									1	1						2	
屋宇地政署 (於一九 九三年 八月一 日重組 為屋宇 署和地 政總署)									1							1	
屋宇署								1				1				2	
懲教署												1				1	
根德公爵夫 人兒童醫院			1													3	
教育署									1	1		1				3	
布政司署									1	1						2	
內政部 (英國)			1													1	
醫院管理局									1							1	
房屋署				1	2											3	
人民入境事 務處									1			2			1	4	
資訊科技署										1		1				2	
稅務局				1					1			2				4	
司法機構						1										1	
勞工處												2				2	
土地發展 公司			1													1	
地政總署						1						1				2	
法律援助署															1	1	
立法局			1													1	
海事處								1								1	
差餉物業估 價署				1												1	
區域市政總署										1						1	
警務處			4													4	
社會福利署												1				1	
電訊管理局															1	1	
運輸署												1				1	
庫務署												1				1	
市政總署										1						1	
水務局										1						1	
總數	0	0	8	0	3	4	0	2	7	7	0	14	0	0	0	3	48

註

投訴是根據以下條文而不獲調查：

- (1) 1988 年行政事務申訴專員條例（該條例）第 10(1)(c)條
- (2) 該條例附表 2 第 4 條
- (3) 該條例第 7(1)條
- (4) 該條例 10(2)(c)條
- (5) 該條例第 10(2)(d)條
- (6) 該條例第 7(1)(b)條
- (7) 該條例第 7(1)(a)條
- (8) 該條例第 10(1)(d)條
- (9) 該條例第 7(1)(b)條
- (10) 該條例附表 2 第 5 條
- (11) 該條例第 10(2)(a)條
- (12) 該條例第 10(1)(e)(i)條
- (13) 該條例第 10(1)(a)條
- (14) 該條例第 10(2)(b)條

其他：

- (15) 政府 —— 對政府整體上的投訴

三號幹線（郊野公園段）

十八、 黃秉槐議員問：政府可否告知本局：

- (a) 最近公佈有關三號幹線（郊野公園段）的資料冊子中提及大欖隧道及元朗引道的工程合約投標會於一九九四年四月八日截止，有關合約亦會於一九九四年下旬批出，但工程要到一九九五年初才正式動工，理由為何；這與政府遲遲仍未開始於隧道北面出入口及元朗八鄉等地展開收地工作是否有關；
- (b) 按現時收地速度，政府可否於一九九四年底在該處完成部份重要收地工作，使承建商在獲得標書後可即時動工而不受拖延；
- (c) 政府會否考慮加快有關收地工作，以便整項三號幹線（郊野公園段）工程能盡早動土；及
- (d) 三號幹線（郊野公園段）的大欖隧道及元朗引道工程的確實動工及完成日期為何？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 大欖隧道和元朗引道建築工程的動工日期不單視乎收地的進度而定，還須取決於多個同樣重要的工作的進度，我們必須先完成這些工作方可批出專營權。

在一九九四年四月八日截標後，當局須仔細審議投標書，然後與投標者磋商。同時，我們會着手草擬有關批出專營權的法例，以期在一九九四年十月／十一月前向立法局提交授予權力的條例草案，及在年底前通過該條例草案。這些工作都很複雜，根據進行西區海底隧道計劃的經驗所得，完成工作需時達九個月。這項計劃的時間表已十分緊迫，故難以將進度加快。

此外，由於新道路的專營權跨越一九九七年，故亦須徵詢聯合聯絡小組中方的意見。

- (b) 現行的收地計劃容許分期移交工程所需的土地，使土地能配合建築工程時間表騰出使用。首幅土地訂於專營期開始時移交，使工程可在專營期批出後隨即展開。
- (c) 當局其中一項主要限制是必須按照法定程序，處理根據道路（工程、使用及補償）條例（第 370 章）而接獲的反對書。一些初步工作，如訂出須收回的土地，已經展開；我們相信收地時間表是實際可行的。
- (d) 大欖隧道和元朗引道建築工程預定一九九五年初動工，在一九九八年底竣工，建築期為四年。確實的動工日期須視乎磋商、諮詢、收地和通過授予模力的法例的進度而定。

在憲報刊登學費的更改

十九、 夏永豪議員問：按照教育則例，凡學校要更改所收取學費之金額，必須透過教育署將有關資料刊登於憲報。多年前學校的數目比較少時，刊登的篇幅有限，但現在刊登的篇幅已隨着學校數目的增加而大大的增長。

政府可否告知本局：

- (a) 有否檢討刊登此等資料於憲報的必須性，以避免浪費憲報的篇幅；及
- (b) 若仍有刊登此等資料的必要，可有考慮用登憲報以外的其他方法公布有關資料？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，根據教育規例第 60 條的規定，有關學校一切收費（即學費和堂費）的資料，必須在憲報刊登。這樣做除可達到通知學生和家長的目的外，亦可作為公布週知的證明。

教育署最近曾檢討是否有需要在憲報刊登這類公告，所得的結論是，根據教育規例第 67 條發出的收費證明書，已可作為發出通知的證明。學生和家長可就學費金額向教育署查詢，毋須翻閱憲報公告。

因此，教育署將會着手修訂教育規例第 60 條，以撤銷在憲報刊登有關學校一切收費的規定。

多層建築物（業主法團）條例

二十、 李家祥議員問：政務司根據 1992 年多層建築物（業主法團）（修訂）條例第 34E(4) 條，可豁免大廈經理人被業主法團解僱，為期三年，而政務司行使這項酌情權的準則亦已於一九九三年七月二十三日刊登憲報。政府可否告知本局：

- (a) 憲報刊登後，有多少公眾人士對準則內容表達意見；及
- (b) 至今有幾宗大廈經理人申請豁免被業主法團解僱？

政務司答覆的譯文：

主席先生，關於上述問題，我的答覆如下：

- (a) 自當局於一九九三年七月二十三日依據建築物管理條例第 34E(8) 條在憲報刊登有關指引以來，我們並未收過市民就指引內容所提出的意見；及
- (b) 至今尚未有任何大廈經理人，申請豁免被業主法團解僱。

條例草案首讀

監管釋囚條例草案

民航條例草案

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

監管釋囚條例草案

保安司動議二讀：「一項訂定條文，使某些類別的囚犯得以根據為此而設立的委員會所作出的命令，獲得釋放並接受監管的草案。」

保安司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀監管釋囚條例草案。本條例草案旨在設立一項法定的監管計劃，以協助成年釋囚重新融入社會，防止他們再度犯法。

目前，香港已有專為青少年釋囚而設的法定監管計劃，自一九八零年實施以來，行之有效。統計數字顯示，七成以上接受監管的青少年罪犯獲釋後沒有再犯法。至於成年釋囚，則無這類監管計劃。現建議為指定類別的成年釋囚設立類似的法定照管及輔導制度。

根據建議計劃，當局會成立一個獨立及法定的釋囚監管委員會，由現任或前任高等法院大法官或地方法院法官擔任主席，以施行該計劃。委員會將審查計劃範圍內每名囚犯的個案，然後決定應否發出監管令，如果應該，則定出合適的監管年期和條件。委員會亦有權因應受監管人的行為或情況的變化而暫緩執行或更改監管令。

根據本條例草案訂立的規例會載列計劃範圍內的囚犯類別。政府預期委員會初期會考慮刑期六年或以上的囚犯，以及囚犯某類罪行（例如與黑社會有關的罪行、性罪行和暴力罪行）而被判處監禁兩年或以上的囚犯。委員會在稍後階段會根據所得經驗，考慮修改或擴大計劃範圍。

接受監管的釋囚會由懲教及警務人員監管。上述人員會定期到釋囚的住所或工作地點探訪，照管及輔導他們。預料委員會所建議的監管期，通常為一至兩年。無論如何，監管期不能長於囚犯獲減免的刑期。因此，該計劃不會改變囚犯的刑期。

主席先生，我剛才簡介的計劃可協助釋囚重新融入社會，做個奉公守法的市民，從而減少再犯罪行為。因此，我相信這項計劃會受社會人士歡迎。

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。

民航條例草案

經濟司動議二讀：「一項將某些與民航有關的條文廢除，並在經適當修改後予以重新制定的草案。」

經濟司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀民航條例草案。

本條例草案的目的，是藉着制訂本地法例，取代現時因《1949年英國民航法令1969年（海外屬地）令》而適用於香港的民航管理及空運規例中多項條文。

直至現時為止，規管本港民航的法例，大多受適用於香港的英國法例所管限。由於一九九七年六月三十日之後，英國法律不能繼續在香港生效，因此必須由本港制訂一套綜合的民航法例取代。

現時提交各位議員的條例草案，標誌着民航法例本地化過程的重要第一步。它仿照該英國法令關於民航管理日常運作的多項技術性條文而制訂。上述英國法例，在有需要時已作出修改，以配合香港的特別情況。

本條例草案特別規定：

- 調查在香港發生的飛機意外，或香港註冊飛機在其他地方發生的意外；
- 重新制訂條文，授權訂立規例，規定空運及商業飛行須領取牌照；
- 須向指定當局，例如民航處處長及空運牌照局，提供關於空運或相關業務的資料；
- 在某些情況下，豁免飛機經營人因飛機飛越一些物業上空而引致的法律責任；及
- 飛機的扣留，以確保條例草案所指定的規例及條文得以遵行。

本條例草案亦規定保留香港民航（意外事宜調查）規例及現有的空運（航空服務牌照）規例，使這些規例在一九九七年六月三十日之後繼續有效。

主席先生，制訂一套綜合的本地民航法例，對確保香港維持國際及亞太區民航中心的地位，至為重要。建議的條例草案，是達致這目標的第一步。我謹建議本局審議通過該條例草案。

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 年定額罰款（交通違例事項）（修訂）（第 2 號）條例草案

恢復於一九九三年十一月十日提出二讀的辯論

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 年定額罰款（刑事訴訟）（修訂）條例草案

恢復於一九九三年十一月十日提出二讀的辯論

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 年破產欠薪保障（修訂）（第 2 號）條例草案

恢復於一九九三年十二月八日提出二讀的辯論

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

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 年定額罰款（交通違例事項）（修訂）（第 2 號）條例草案

第 1 條

運輸司致辭的譯文：

主席先生，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 條。

這是一項輕微的技術修訂，對條例草案的主要內容並無影響。

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 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

第 2 條獲得通過。

1993 年定額罰款（刑事訴訟）（修訂）條例草案

第 1 及 2 條獲得通過。

1993 年破產欠薪保障（修訂）（第 2 號）條例草案

第 1 條

教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，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 1 條。

這項輕微的技術修訂，對條例草案的內容並無影響。

建議修訂內容

第 1 條修訂如下：

刪去“1993 年破產欠薪保障（修訂）（第 2 號）”而代以“1994 年破產欠薪保障（修訂）”。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 1 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

第 2 及 3 條獲得通過。

本局會議隨即恢復。

條例草案三讀

律政司報告謂：

1993 年定額罰款（交通違例事項）（修訂）（第 2 號）條例草案

1993 年破產欠薪保障（修訂）（第 2 號）條例草案

已通過委員會審議階段但須予修訂；

1993 年定額罰款（刑事訴訟）（修訂）條例草案

已通過委員會審議階段而毋須修訂；並動議三讀上述條例草案。

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

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十七日接獲有關通告。提出動議的議員可有 15 分鐘時間發言及致答辭，另有 5 分鐘時間可就建議的修訂動議致答辭，而提出修訂動議的議員及其他議員則各有 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。

九巴及中巴增加車費

李永達議員提出下列動議：

「鑑於九龍巴士公司已向政府申請加價 19.6%，本局促請政府必須嚴格審核該公司的經營情況、效率、未來發展及服務改善，在保障市民生活大前提上，將是次九巴加價訂在九三年通脹率之下，並從速檢討九龍巴士公司的利潤管制計劃。」

李永達議員致辭：

主席先生，本人動議通過議事程序表上以本人名義提出的議案。

在座立法局同事多數都以私家車代步，相信每月的公共交通費無論如何增加也不會對他們的生活構成實在壓力。但是，對於普通收入家庭，每年的公共交通加價都對他們的生活支出構成沉重的負擔，所以他們不能不關注專利巴士每年大幅加價的問題。巴士服務在公共運輸的市場佔有率接近一半，亦是不少市民上學、上班的唯一選擇。九龍巴士公司率先在通脹仍然高企的情況下，要求在九四年有 19.6% 的加幅。無論是公眾、我們議員，甚至是政府都對加幅感到十分驚訝。所以本人動議要求嚴格審核九巴的財政及經營數據，並將加幅訂於通脹以下，及盡快檢討九巴的利潤管制計劃。

以下本人首先會質疑九巴提出加價的理由，接着從經營狀況、通脹率、服務發展及公眾接受程度等因素，討論九巴加價幅度是否合理，並解釋為何我們要求將加幅訂在通脹率以下。

九巴公司提出加價 19.6% 的理由，包括追加上年未獲准許的加幅、成本及工資上漲、車隊大幅維修、購買新車，以至發展路線，及預計來年老人半價優惠計劃會帶來數千萬元虧損。當然還有一個九巴沒有說出口的理由，便是這個加幅能為九巴來年帶來 16% 的平均資產值利潤回報，這是法例容許的最高比率。

九巴申請加價之初，強調追回上年被削的 2% 加幅，以及補償延遲實施加價的損失。後來，看到反對聲音太大，便少提這個理由。由此可見九巴亦自知理虧，事實上行政局在上年批准一個高於通脹的加幅，已沒有人敢說加幅太低了。巴士公司還裝出一種政府和乘客虧欠他們的態度。若真是有追加這回事，行政局的決定便可以隨意推翻，此例一開，其他公用事業公司，便可紛起效尤，提出要追加，如此下去，公用事業公司便變成了市民的價主。

在成本方面，九巴常強調有六成的支出用於工資方面。上年，九巴工資的增長只是 10.5%。有 10.5% 的工資增長不等於整體成本亦有 10.5% 的增長。成本增加亦不代表九巴不能進一步改善成本效益、減少支出。綜合以上分析，無論如何，都不能解釋九巴為何要申請 19.6% 的加幅。所以，我希望政府在審核九巴加價申請時，要更加嚴格，任何缺乏理據支持的加幅，都不可接受。

保持良好和安全服務的水平是每一間公共事業公司最基本的責任。如果九巴以車隊大幅維修為加價理由，市民會問：維修這些份內事情，為何會當作額外的支出呢？要乘客額外多付車資，難道以前的收費沒有包括維修費用？另外，在九巴購買新車發展時，資金應該是由發展基金支付或由股東集資，因為開闢新路線，是有回報的長線投資，尤其是在 320 部新車中，有九成是回報率非常快和非常高的冷氣巴士。九巴公司沒有理由要求現有的乘客代為支付有長遠回報利潤的投資項目。除非九巴證明新巴士線全部都是虧本的，否則政府絕不能接受九巴動用發展基金 3,000 萬元補貼利潤後，還藉加價要求乘客代為出錢投資這些荒謬的要求。

九巴宣稱老人半價計劃實施九個月後，虧損 4,000 多萬元，故來年加幅要彌補老人優惠的損失。首先，我們質疑九巴怎樣計出老人優惠計劃令該公司損失 4,000 多萬元的結論。在一般情況下，65 歲以上的退休老人甚少於繁忙時間乘搭九巴。如果在非繁忙時間，老人乘客增加，非但不會增加九巴的支出，還會幫助九巴增加非繁忙時間的收入。其次，如果老人優惠真的引致額外支出，政府其實已藉着免收地稅和免巴士牌費，去代表香港市民支付了巴士的老人優惠計劃。據政府與九巴協議，其餘的支出應該由九巴公司的股東負責，而不是由乘客負擔。如果九巴將老人優惠計劃的支出轉嫁給其他乘客，除非正式獲得絕大部份乘客的同意，和將這計劃改名為「九巴乘客對老人優惠計劃」，否則九巴絕對無權要求乘客在票價中肩負老人優惠計劃的支出。

九巴在計算加幅時，計算到一定要加至 16% 的資產回報率。我在這裏提醒行政局和政府，16% 的資產回報率並非是保證利潤。行政局不能代表香港市民來保證九巴在任何情況下都可獲得 16% 的利潤回報。在公平和開放的社會裏，不可能有保證利潤這回事。況且九巴在九二年已獲得純利 3.3 億元，是該公司資產值的 14.8%，是所有公共運輸公司中最高的。今次再要提出 16% 的回報，我覺得完全是貪婪的表現。

就通脹這個考慮因素而言，九巴申請加幅過高，將會對通脹造成壓力，這是無庸置疑的。據我們計算，九巴在八三年至九三年這十年的累積加幅，達到 190%。同期的累積通脹，只得 130%。累積的加幅比累積的通脹高出 60 個百分點。請大家不要忘記，政府在九二年取消了兩巴的燃油稅，否則累積加幅一定不只這個數目。政府在九三年一月中曾經公布，九零年以來各類公共事業的加價對甲類消費物價指數影響最大的就是九巴加價。為免通脹加劇，將這次九巴加價的幅度訂在九三年通脹率之下，是合情合理的。九巴在九三年的盈利情況進一步改善，十分理想。很難令人相信九巴九四年需要那麼大的加幅。九巴今年一月初宣布九三年的業績有驕人的增長，除了營業額上升 9.3% 之外，除稅後的盈利高達 15.66 億元，比九二年的純利增加了 4 倍，盈利比所有公共交通事局公司都理想。這令我們質疑，為何在盈利大增的情況下，九巴仍要大幅加價？雖然九巴辯稱，其中 12 億元是賣地收入，與巴士業務無關，兩項數字不可混為一談。但是，我想指出，如果不是政府批出其他的臨時和永久廠房用地去代替舊有的九巴廠房用地，九巴就要繼續用那兩幅地，不可以賣出，原有的車廠用地更加不可轉賣獲利。所以，謂賣地的收益與政府和納稅人無關，或謂政府沒有絲毫優惠，這是牽強的解釋，不合情理。

至於市民接受程度方面，從市民在電台和報紙表達的意見，以及港同盟在短短兩個星期已經收集了 10 萬個反對兩巴加價簽名來看，廣大市民已很清楚表達了他們對九巴申請加價的不滿。

主席先生，雖然通脹率只是其中一個考慮加價是否合理的因素，但鑑於九巴加價理由不充分，累積加幅又高，加上考慮到九巴公司在九二、九三年盈利十分理想，及市民大多對九巴所要求的加幅強烈反對，因此一個較為客觀、對民生較有利、又低於通脹的加價幅度是合理的。但是，我強調我們並非要求以通脹率為所有巴士和任何時間巴士加價的單一標準和考慮。九巴利用管理計劃鼓勵九巴在八十年代大幅擴展固定資產，但經營效率卻沒有很大改善，反而令到九巴振振有詞，要求大幅加價，造成今日的惡性循環。在中巴、城巴

取消利潤管制計劃之時，也是政府應該檢討九巴利潤管制計劃的時候。這方面的問題，會由劉千石議員詳細討論。

在我提出這個動議時，中巴也是有樣學樣地要求 19.1% 的加價，有關加幅更是強詞奪理。在考慮全港巴士乘客的利益，以及鑑於本人過了期限不能修改原動議的字眼，因此港同盟的黃震遐醫生會提出修訂，一併要求中巴的加幅要在通脹之下。

主席先生，本人謹此陳辭，提出動議。

李永達議員的動議經向本局提出。

主席（譯文）：黃震遐議員、譚耀宗議員及劉健儀議員已發出修訂此項動議的通知。正如一月十七日發給各議員的通告所載，我將根據會議常規第 25(4) 條，請黃議員先行發言，然後請譚議員及劉議員發言，但現階段則毋須提出修訂動議。之後，各議員可就議事程序表所載的原動議及三項修訂動議發表意見。

黃震遐議員致辭：

主席先生，李永達議員已經解釋了為何要我另外再修訂他的動議。

這幾天來，港同盟在香港中西區及南區進行簽名運動。市民是排山倒海，人頭湧湧排隊反對中巴加價。可見市民對中巴大幅度加價反感到甚麼地步。尤其是港島南區，沒有地鐵，巴士是普羅大眾主要交通工具。中巴在南區向來收費又較其他地區高，再大幅度加價肯定會過份加重市民負擔，這是市民無法接受的，這是我與港同盟其他議員絕對無法同意的。

九巴加價，港同盟其他議員會發言批評，我現在談談中巴的申請。但我要一提劉議員建議的修訂。她的修訂是以市民的接受程度作為考慮加價幅度的依歸。其實這種說法，是較為文雅，如講得「露骨」些，就是給兩巴「掠」得幾多就幾多，「掠」到你「頂唔住」而停止，這是我無法接受的。

中巴提出的理由是：（一）成本上漲；（二）乘客量下降；（三）須要追加上年度被削減的加幅。這三個理由都是難以令人信服。

第一，成本上漲，主要是因為中巴內部運作效率欠佳之故。職員薪金上升率只是 10.5%，為何加幅達 19.1% 呢？我認為他們最須要做的事乃改善自己的成本效益，節省行政費用，而不是將經營不善造成的損失轉嫁到乘客身上。

第二，乘客量之所以大幅下降，很明顯是因為中巴競爭條件不及其他對手。中巴表示近期乘客量大減是因為：(一) 失去了 26 條路線；(二) 地鐵取消繁忙時間附加費；及(三) 半山行人電梯啓用。

要知道產品與服務的競爭條件是最簡單不過，只要是「價廉物美」，不愁沒有捧場客。如果服務質素差劣，再加以收費昂貴，又如何與別人競爭？

中巴目前須要改善的地方很多，據港同盟的調查發覺，市民對中巴的普通巴士班次不足及誤點情形頗為不滿，甚至巴士質素與員工態度亦頗有問題。中巴在面對強大競爭對手壓力下不自我檢討，更沒有自動自覺去改進，反而大幅加價以圖保持收益，又如何能獲得乘客的信任？

如果加幅獲得通過，未來的乘客量必會再度下降，難道到時又要再申請更高的加幅來平衡收支？長此下去，惡性循環，最後只會弄垮自己。

至於中巴認為去年被削的加幅今年應該補回，更是不成理由。事實上，去年加幅達 13% 已是遠超通貨膨脹率，可以說是偏高，但中巴根本未有改善服務。

根據港同盟的最近調查資料顯示，中巴在繁忙時間的冷氣巴及隧巴都出現班次過剩，普通巴士的誤點與班次不足情況卻頗為嚴重，很明顯可反映出中巴只是單顧利潤收入，不理整體交通運輸的需求。

在一個自由市場裏，企業競爭存優汰劣是自然規律。但是由於巴士公司有專利線，受到一定保護，市場機制受到削弱，巴士公司可以有恃無恐，將市民的「荷包」當作公司的囊中物，不以服務質素招徠顧客，不以削減成本增加用戶來促進利潤，反而以增加收費榨取利潤。如果政府真是同意給兩巴如此加價，根本就是獎罰顛倒，縱容兩巴無視公共責任感，鼓勵兩巴無心改善，不求上進。如將今年加幅限於通脹之下，就會向兩巴發出一個強烈清楚訊息，兩巴必須改革服務，爭取客戶才有前途。

據本人上次到運輸署了解中巴申請加價的情況，中巴提交給政府的數據甚為貧乏，甚至出現錯誤資料。有些路線加價後的票價，比現行票價還要低，有些班次居然神秘消失。

須知道加價涉及公眾利益，非關兒戲，中巴一向保守封閉，對市民意見置若罔聞，莫說公眾透明度極低，現在連提供給政府的營運資料也這麼貧乏，故本人和港同盟呼籲政府，不可讓中巴這樣做。

蜂音器發出持續的聲響。

主席（譯文）：黃議員，恐怕你必須停止發言。

黃震遐議員：主席先生，本人謹此陳辭。

譚耀宗議員致辭：

主席先生，剛踏入一九九四年，香港市民所收到的第一份新年禮物，竟然是眾多公共事業機構的加價行動，其中最令人咋舌的，要算是兩間巴士公司的加價申請了。九龍巴士公司和中華巴士公司分別要求加價 19.6%及 19.1%，這幾近兩成的加幅，不僅遠超過現時約 8.5%的通脹率，還肯定會推高本港的通脹率，令市民百上加斤。對於如此無理的加幅，我實在是無法接受的，由於原動議只要求政府控制九巴的加幅，因此我對動議作出了修訂，要求政府把兩間巴士公司的加價幅度都控制在通脹之下。

事實上，今次兩巴大幅度增加收費的理由是完全不成立的。九龍巴士公司以其提供老人乘車優惠計劃而增加開支為加價理由，但這個計劃是一個長遠的政策，不應該在實施計劃的短短一年之後就定下結論，要用加價來彌補開支；還有，這個老人乘車優惠計劃的財政負擔理應由政府與九巴方面共同承擔的。如果九巴因為實行計劃而要增加開支，亦應該跟政府磋商，找出解決辦法。

此外，九巴最近透過拍賣其車房用地，得到 17 億元的進帳，我認為理應把這賣地收入填補增加了的開支，而不應該大幅度提高收費。記得在四年前，當政府批准電車公司把其廠房作商業發展用途時，電車公司曾承諾政府在四年內凍結其收費的增長。現在政府在批准九巴賣地時，為甚麼沒有向九巴提出類似的要求？我希望政府能夠向公眾方面作出交代。

另外，政府對九巴實施的利潤管制計劃，實際上使九巴可以經常大幅度加價。過去幾年九巴的固定資產值不斷膨脹，令九巴可以時常有藉口去加價，對於民生的影響極壞。目前市民的交通費負擔已經很重，在新界市鎮人口急速擴張的趨勢下，每天往返市區工作的新界居民數目肯定會愈來愈多，九巴加價對他們的影響自然更大了。因此，九巴的加價幅度一定要切合市民的承擔能力，更不能夠成為推高通脹的動力。政府也必須在九七年前再次檢討這個可以縱容九巴大幅度加價的利潤管制計劃。

至於中巴的加價理由就更加荒謬。中巴說以工資上升、成本增加，以及被政府削減了 26 條行車線等理由而要求加價。事實上，中巴自去年被削減 26 條行車線後，已裁減了大量人手，減少了開支，又那裏有理由去支持大幅度的加價呢？

由於兩巴的加價極不合理，且會損害民生，民主建港聯盟的各個支部便在一月八日及九日，以及十四至十六日期間，在香港及九龍的不同地點進行街頭訪問，合共訪問了 3595 名市民，了解市民對今次兩巴加價的意見。結果顯示，超過九成的受訪市民都認為兩巴以高於通脹的加價是不合理的，而大部份的市民皆認為兩巴的加價幅度不應高於通脹率，即 8.5%。

主席先生，由於民意已經清楚地表達了市民希望兩巴的加幅應該訂在通脹之內，因此我促請政府考慮民意，順應民意，把兩巴的加價幅度限制在通脹之內。

主席先生，我謹此陳辭，由於我的修訂動議出現了「雙胞」，所以我會尊重主席的安排。

劉健儀議員致辭：

主席先生，首先，我申明自由黨是同意黃議員及譚議員對李永達議員的動議所作出的修訂。兩巴差不多同時申請加價，今天是適當時間讓我們表達對兩巴加價的一些意見。雖然議員之間意見未必盡同，但我相信大家都是希望巴士公司收費公道，並且能夠為市民提供優良及有效率的服務。

自由黨在今次兩巴申請加價的問題上，立場是很清晰的。第一，自由黨反對九巴加價 19.6% 及中巴加價 19.1%。我們認為這個加幅過高，很難被市民接受；第二，自由黨認為任何公共交通公司加價的幅度若然超越通脹，有關公司必須提出有力而令人信服的理據。自由黨亦會本着這個中肯而又正確的立場，透過政府要求有關公司提供足夠的資料數據，讓議員可以深入了解是次加價的詳細原因，然後才可作出理性的分析，判斷甚麼幅度才是公道。

很多人批評兩巴申請那麼高的加價幅度是「獅子開大口」，很不合理。同樣，在未深入瞭解兩巴過去一年的營運狀況與及未來發展和改善服務方面的需要而硬性規限加幅，像瞎子摸象式地「憑空發炮」，是本末倒置的做法，違反先客觀辨證然後作定論的精神。香港交通運輸服務並非菜市場，我們不容有關公司「開天殺價」，但「落地還錢」亦於理不合。我認為李議員的原動議在邏輯上有問題。若果政府是必須審核公司的經營情況、效率、未來發展及服務改善等客觀因素，則沒有理由同時作出主觀決定，規定加幅不能超越某水平，這樣「先裁決、後審判」是有違公平的原則。

其實在考慮兩巴加價幅度時，兩巴的商業營運因素是不容忽視的。自由黨非常明白即使要加價，市民希望加幅溫和及不太偏離通脹，所以要求政府充分考慮市民這方面的意願。但兩巴是商營機構，有關公司為市民提供服務的同時，亦須要賺取合理利潤才可向股東交代，鼓勵股東繼續投資發展巴士服務。況且近年市民對巴士服務質素的要求不斷提高，兩巴有需要在這方面作出積極回應：例如增加班次，開闢新線，增加冷氣巴士等等。這是巴士服務應有的健康發展，因此公司方面的成本不單止會因通脹影響而上升，亦會因為服務需要改善而增加。政府當然要提防公司以改善服務為借口牟取暴利，但同時亦要容許公司在正常營運及未來發展需要方面有合理的資源應付，以免服務質素受影響。

去年九巴申請加價時向本局交通小組透露申請加價 13.8%，當中包括 8.9% 是成本上漲，2.5% 是服務改善，以及 2.4% 是無可避免的資源浪費，這些資源浪費是基於某些乘客量少的嚴重虧蝕路線不能取消，需要其他路線大幅補貼，對加價構成壓力。服務改善與資源浪費方面的支出與通脹拉不上關係，當然公司應該透過改善效率提供最佳的

服務，亦應盡量減低資源的浪費，但若果我們滿意這方面額外的開支經過努力之後，仍然是無可避免的話，則在情在理，這些因素在加價時亦必須考慮。

市民當然希望加幅最低，但公司方面亦有實際的需求。如何在兩者之間取得合理平衡？政府必須作出審慎研究，除了考慮現實環境的需要外，亦必須充分了解及重視市民對加價的接受程度及加價對通脹的影響。政府亦應該盡量公開有關的資料，使加價程序及加價幅度可以符合「公開、公平及為港人接受」的原則。此外，政府更應該嚴格督促公司作出服務改善，確保公司能夠為市民提供物有所值的優良巴士服務。

以往，巴士公司加價的透明度相當低。雖然在過去一兩年有所改善，但提供給議員的資料數據仍然相當有限，而中巴更欠奉。為了讓議員更了解公司的營運實況，從而更準繩地評論加價的合理性，我們是需要更多公司方面成本結構的資料，例如成本上漲實際如何計算，成本個別項目增加的幅度、原因及數據。另外，我們亦須要知道公司在改善效率以減低成本是否已盡了力，對資源浪費曾經作出了甚麼努力，這些努力又是否合理；擬議服務改善和發展的背景詳情及預計開支等等的資料，亦非常重要。我認為這些資料數據並無敏感性，沒有理由須要保密。

雖然未有詳盡的資料，但我想就兩巴申請加價的表面理由提出兩點強烈的意見，希望政府認真考慮：

1. 九巴以老人優惠作為加價理由，無疑將九巴的社會責任加諸其他乘客身上，對市民和乘客是不公平的。
2. 中巴以喪失 26 條巴士路線為加價理由，亦無疑將中巴的過失責任轉嫁乘客，實屬不公。

因此，上述兩個理由是不應被接納的。

最後，我同意就公共交通而言，利潤管制計劃已經不合時宜，政府是應該作出檢討，考慮在九七年九巴專利權屆滿時取消這一向為人詬病的計劃。不過現時距離九七年中尚有三年半，我認為政府在恰當時間作出此項檢討已經足夠。我相信當此計劃取消後，所有公共交通服務將可一視同仁、公平競爭，為市民提供更優良的交通服務。

主席先生，我謹此陳辭，在稍後時間我會提出修訂動議，刪去原動議硬性規定加幅的字眼，而以較合情理的字眼去替代，要求政府充分了解和重視市民對加價的接受程度和加價對通脹的影響。

司徒華議員致辭：

主席先生，九巴和中巴申請加價的幅度，竟然達到 19.6% 和 19.1%。對這樣的加幅，我們只能用「瘋狂」兩字來形容；對這樣的申請，我們只能用「斗膽」兩字來形容。

我曾經在四個傍晚，在街頭呼籲市民，簽名反對兩巴瘋狂加價。市民非常主動踴躍參與，情況僅次於八六年反對興建大亞灣核電廠的簽名運動。

這一段時間以來，市民都提出這樣的質問：我們的加薪幅度，會不會達到 19.6%和 19.1%？兩巴申請加價的幅度，為甚麼竟然是通脹的兩倍有多？政府當局是採取遏抑通脹，還是助長通脹的政策？市民的反應是憤怒的，可以說是，已經達到「忍無可忍」的邊緣。

在兩巴瘋狂斗膽的加價申請面前，在市民幾乎忍無可忍的、憤怒的反對浪潮面前，本局議員和各個政黨，又經歷一個考驗。到底是站在廣大市民這一邊，還是站在少數既得利益者那一邊呢？

今天的動議和修訂動議，共有 4 個。但主要的分歧，就是香港民主同盟和自由黨的對立。香港民主同盟的立場是鮮明的：要求政府當局，把兩巴加價控制在通脹率之下；要求政府當局從速檢討利潤管制計劃。自由黨的立場是曖昧的：只要求政府當局了解及重視市民對加價的接受程度及加價對通脹的影響；只要求政府當局於恰當時候檢討利潤管制計劃。拆去包裝，這即是說，加幅可以超過通脹，檢討要慢慢來。

自由黨所說「市民的接受程度」是甚麼呢？難道傾家蕩產，無以為生，才算是超出接受程度嗎？迫使市民節衣縮食，加重生活負擔，降低生活質素，這算不算是在接受程度之內？

自由黨所說「對通脹的影響」，「影響」兩字是中性的。助長通脹是影響，遏抑通脹也是影響；大大地助長通脹是影響，一定程度的助長通脹也是影響。自由黨所說的，到底是怎樣的影響呢？假如所說的是遏抑通脹的話，就不會修訂香港民主同盟的動議。

在上週的財務委員會上，政府要求撥款按通脹率去調整公共援助的金額。一位自由黨議員質問：「這樣做，會不會刺激通脹」？言下之意是：是會刺激通脹的，並不是好事。當時我追問：「假如餓死人可以遏抑通脹，政府會不會採取餓死人的政策去遏抑通脹」？財政司答得很含蓄：「調整公共援助而影響通脹，是純經濟角度，而不涉及道德標準的」。言下之意是：如果認為影響通脹而不調整公共援助，是不道德的。

從自由黨這一位議員的質問來看，自由黨對刺激通脹似乎非常敏感，連按通脹率去調整公共援助，也感到悻悻然。現在，對香港民主同盟要求兩巴加價不能超過通脹，很明顯這是遏抑通脹的措施，為甚麼卻反對呢？這不是厚此薄彼的雙重標準嗎？厚的是既得利益者，薄的是貧困無助的市民。這就是自由黨的立場和取向。

中國古代哲學家老子，倡議「無為而治」的政治哲學。香港政府卻發明了一個「無為而賺」的經濟法則：這就是利潤管制計劃，其實應改名為「利潤保障計劃」。「無為而賺」，就是不論管理如何，躺下來全不思改進，甚至一場糊塗，出現「漏底錢罌」，也保證它可按資產淨值計算而賺到 16%的利潤。這樣是不是符合資本主義社會自由競爭的市場規律呢？

利潤管制計劃，十多年來不斷受到市民強烈抨擊，政府當局始終充耳不聞，置諸不理，現在已到了不能不檢討的時候了。自由黨說在恰當時候才檢討……。

蜂音器發出持續的聲響。

主席（譯文）：司徒華議員，請停止發言。

林貝聿嘉議員致辭：

主席先生，近日社會的輿論一致反對兩巴加價，不過在兩巴加價之中，我們看到中巴比較老實一點，因為中巴說只肯在部份時間、部份巴士線上提供老人車費優惠，坦白表示該公司沒法負擔這麼多。但九巴則看似「疏爽」地在全線提供老人優惠，一年未及，就以津貼長者乘車，令成本上漲為其中理由，要求增加車費，這種「你會鈔，我請客」的態度，實在令人難以接受。

員工需要加薪，公司需要賺錢，加價有時是無可厚非，即使政府全資擁有的三鐵也都年年加價，何況真正屬私營的機構。可惜，九巴及中巴今年申請加價的理由甚為牽強，申請加價超過 19%，更大大令人吃驚！

最近政府邀請老人家登記領取長者咭，而衛生福利司在呼籲社會人士參與優惠長者計劃時曾強調，政府在鼓勵之餘不會因此而給參與公司機構任何回報或優待。

本人促請政府能一視同仁，在考慮九巴加價理由的時候顧及社會回饋老人的意義，並非是賦予它們牟利的借口。

另外，兩巴亦同時提及去年政府批准加幅不如理想，即九巴要求 13.8%，只批准 11.2%；中巴 16%，減為 13%，因此兩巴均希望今年可作追補。

政府理論上是因應申請加幅是否合理而作出決定，這可不能與公務員追補未及增加的加薪差幅相比，若然兩巴以為今年加價未如理想，來年可作追補的話，兩巴根本毋需政府批准，一於自行決定加幅算了。

至於九巴以維修費大增為加價理由，不錯，任何經營者無疑會將成本盡量轉嫁到消費者身上，但總不能自己分文不出，而祈求乘客湊合本錢，更何況專利掛帥，乘客被迫就範，政府不予援手又待何人呢？

可惜目前政府對九巴一直維持准許利潤的所謂管制計劃，在這個計劃之下，九巴隨便找個藉口充塞，就可叫價，固定資產平均淨值的 16% 的利潤回報。

更可惜即使今年我們可以指出九巴加價理由不當，明年它可聰明點找幾個較難駁倒的理由，甚至不理輿論，以政府批准的准許利潤來作「上方寶劍」，一於「先斬後奏」，我們也莫可奈何。

本人促請政府立刻檢討九巴的利潤管制計劃，正視社會的轉變及市民的意願，不要再浪費大家的時間，三番四次贅論准許利潤的不合時宜。

事實上，另一間巴士公司，即中華巴士在去年續約時已經取消了以固定資產淨值來計算利潤的回報。在此我想再說說中巴的加價，本人身為灣仔區議會主席，也特別留意港島區的交通運輸服務。

中巴 26 條巴士線為何撥歸城巴經營，相信大家會知道是服務質素不如理想所致。今次中巴卻又以損失 26 條巴士線令乘客人數下降為理由要求加價，着實是不思進取的表現。而這 26 條巴士線內，我們亦知道根本有些巴士線，中巴認為蝕本，所以他們無意再經營。

據政府提供的資料顯示，中巴乘客人數約減少 2.6%，倘若中巴能汲取過往教訓，改善服務質素的話，不難吸引較多乘客。現時卻採用加價的消極解決辦法，只會令人反感，本人會要求中巴到灣仔區議會詳細解釋加價理據。

雖然有云，兩巴能成功加價兩成，也不過是一元數角之爭，對民生影響不大，但當市民必須使用的公用服務均要求加價兩成時，這個負擔就不是一元數角的事。香港地區組織協會及老人權益聯盟曾向本局同事請願，反對加風凜冽，在他們計算中，就有 13 項公用事業會相繼加價，低收入及退休人士又如何負擔這些加價？

正如經濟司說過，不少公用事業透明度不足，令市民無從判斷例如加價事宜的合理程度。

本人很高興政府也終於願意正視這個問題，但在現時能夠掌握較多數據評核巴士公司加價申請的，就只有政府，就算立法局議員也無庸置喙。故此，本人促請政府必須負上責任，嚴格審核兩巴的營運情況、服務質素及安全等因素，更顧及加價對民生的影響，審慎批出巴士公司加價申請。

主席先生，本人謹此陳辭，稍後會支持劉健儀議員的修訂動議。

詹培忠議員致辭：

主席先生，大家都了解，最影響社會民生的，是衣、食、住、行、電，而最直接影響市民的，是「行」和「電」。據一般估計，交通支出的增幅每年約為 8% 至 10%。但是，無論如何，一般市民每天都要使用交通工具。我們記得，一九六七年天星碼頭為了加 5 分錢

而引起香港暴動。目前立法局有政黨，任何政黨都會利用這個機會為本身爭取宣傳。但是，我希望大家冷靜地去看事實，因為保障社會的平穩，是更為重要的。

主席先生，本人首先想表達對九巴申請加價 19.6%與中巴的 19.1%，表示反對。但是在反對的同時，我們亦要衡量事實。九巴作為一間上市公司，其主席和總經理絕對要為他們的股東作出要做的事情。因此，在政府默許利潤最高不超出 16%時，作為董事局主席和總經理的，為何不盡量爭取，否則如何向他們的大股東新鴻基地產交代呢？難道不喜歡多賺一點？大家要充分明白這點。

因此，我的意見是，若有錯的話，第一點：錯在政府的專利政策，目前全球存款利率已經低至 2.3 釐，而 16%的保障是政府給與的，不是巴士公司自我創造的。

第二點：九巴賣地無可否認收入高達 17 億元，但是我們要弄清楚，這些地是該公司本身的資產還是政府給與的呢？若果九巴賺了 17 億元，招人妒忌，那麼請問匯豐銀行賺了百多億元，那又如何呢？很多地產公司賺了幾十億元，我想九巴的股東當初應該在股東大會上要求董事局轉做地產，那麼現在情況就可能很不同。在政府方面，若果發覺九巴手上有自己的土地，而土地可能出售或轉作其他用途而達到暴利，應該規定不再撥地。因為九巴有地，應使用原來的土地。若政府撥地，應該提出要求，即剛才所講的，如部份其他交通機構一樣，作出承諾。

第三點：事實上，九巴提出加價的理由亦並不充分。九巴應該只是說：公司為股東着想，充分利用政府准許的 16%最高利潤作出申請。同時，九巴可以不接受政府提出的老人優惠金計劃，不接受有關條件，因為會令到收入減少。此舉可反映政府提出有關計劃時說的話是「假、大、空」。現在九巴將政府要求的條件，轉嫁給其他使用交通工具的市民是不合理的。九巴應該一早說不會參加優惠計劃，因為可能影響收入。現在推行這個計劃後又要加價，事前不說，到現在才用理由推搪，我認為該公司總經理等領導階層應該作出檢討。

主席先生，中巴的情形根本亦絕對與九巴不同，去年已經取消了默許的盈利，因此只能夠接受市場的挑戰，接受事實的評估。若果該公司再不檢討本身的營運情況，可能將來要面對其他交通工具更大的競爭，甚至可能如一些議員所說，將見不到中巴(CMB)這個名稱。若是這樣，作為市民，作為社會資源的使用者，我們只能說一句：「可惜」。我們看到香港是一個自由競爭的地方，很多商舖經營不及一年、兩年便相繼倒閉，或者是轉做其他業務，社會競爭是非常合理的。

主席先生，在評估九巴申請加價 19.6%與中巴 19.1%的同時，我認為最主要的，是檢討政府的政策問題，對九巴來說，應該相應地像對中巴一樣，取消其特許的盈利。如果還要保留，我主張應該是 10%以下，以適應當前的環境。我認為交諮會絕對有責任去評估這個專利和特許的盈利。按目前的情形來說，我們只能夠向九巴方面說，該公司須考慮市民的要求而作出合理的再次評估。至於以通脹評估加幅，我個人認為絕對不合理。通脹是由許多其他因素造成，例如薪金增幅根本上可能已高出所謂平均 8.5%的通脹率。在這種情形下，我們絕對不可以要求有關的機構和公司犧牲自己的既得利益而接受

限制，除非在專利和政府給與特權之時有那麼的條件，而有關公司又接受的話，則另作別論。因此，主席先生，我們原則上很希望兩巴接受市民的意見，重新作出評估。但是，政府最大的責任就是給與專利權和特許盈利，而同時我亦希望市民會耐心等待。

謝謝，主席先生。

馮智活議員致辭：

主席先生，本人是新界北的民選議員，亦是大埔區居民，很明白新市鎮居民是很倚賴公共交通運輸服務的，特別有很多居民要到市區工作及上學。若果公共運輸服務不足夠，而又年年大幅度加價的話，不單止令他們的生活開支負擔加重，而服務又不很理想時，更令他們心有不甘，不滿的情緒愈來愈大。

新市鎮居民並非全部都住在火車站附近，於是巴士幾乎是他們上班上學的其他選擇，還很可能要轉乘其他交通工具，故此有很多人每日要花 30 元以上的交通費。雖然巴士服務對他們十分重要，但偏偏九巴在新市鎮及新屋邨的服務卻又差強人意。就以港同盟新界北聯絡處近日所做的調查為例，在一千多個被訪的大埔居民中，超過六成對九巴的班次、誤點情況及票價表示不滿意。而本人相信新市鎮人口不斷增加時，九巴服務未能追上需求而又要大幅加價，市民只有轉而要求增加其他交通工具的服務，例如專線小巴、屋邨巴士等，九巴於是主動削弱了自己的競爭力，這是咎由自取，本人不希望九巴到時淪落到像中巴一樣以乘客下降為由藉口而要求加價。

如果專利巴士經常要求加價以保住自己的利潤水平，而不集中精神去改善服務及競爭力，只會做成惡性循環，最後會被廣大的乘客所遺棄。如果九巴不想踏上這途徑，便不應該年年只顧加價以達 16% 利潤回報，乃要踏實改善運作效率及服務水平，以實力去搶回流失的乘客。否則，年年大幅加價只會趕走乘客，令市民寧願乘搭其他交通工具，例如地鐵、火車、小巴等等，也不選擇巴士。至於道路擠塞方面引致巴士服務下降，應與政府商討改善道路擠塞的對策，或增加某些巴士專線，改動巴士路線，避開最繁忙的道路等措施。港同盟非常贊同政府有更多實質措施鼓勵市民乘搭巴士及鐵路，避免愈來愈多的市民使用私家車或的士，這是不合乎效益的交通工具，但可以肯定地說，若政府每年容許巴士大幅度加價，則會令更多市民寧願駕車或搭的士，而不搭巴士。所以為免增加道路擠塞，我們要求政府對兩巴的加價施以嚴厲的監管。

至於要求加幅低於通脹這一點，是很客觀又普遍獲市民支持的要求，連自由黨於簽名運動中及其掛出的橫額上也要求巴士加幅不能高於通脹。而我們港同盟也是考慮多項因素後才作出這要求，考慮點包括兩巴盈利狀況……

主席（譯文）：劉健儀議員，可有甚麼事要提出？

劉健儀議員（譯文）：主席先生，我可否要求澄清？

劉健儀議員：我想請問馮議員剛才提到自由黨在橫額上要求九巴加價不超逾通脹，究竟是哪一幅橫額、在何處展示、有關字眼為何，以及其他字眼又如何說法？他是否有充分掌握到？

主席（譯文）：馮智活議員，你可自行決定是否給與答覆。

馮智活議員：主席先生，關於劉議員的問題，李永達議員遲一些會答覆。我們港同盟是考慮多項因素後才作出這個要求，考慮點包括兩巴的盈利狀況，多年累積加幅，對市民是否公平及巴士服務水準等，而通脹影響只是其中一項考慮。

本人希望九巴在賣地收入的 17 億元內，能夠撥出一部份用作經常費用，以減低加價的幅度。主席先生，本人考慮過港、九及新界巴士乘客利益及長遠巴士服務應走的方向之後，決定支持李永達議員的動議和黃震遐議員的修訂動議。

謹此陳辭。

馮檢基議員致辭：

主席先生，對於最近九巴及中巴向政府申請由一九九四年四月一日起增加車費，平均加幅接近兩成，本人表示驚訝。

兩巴今次的加價，不外乎是以成本上漲、發展新路線、車隊大規模進行維修及改善服務等等為理由。其中九巴更以填補實施老人半價優惠而帶來的虧蝕為藉口之一。我認為兩巴所持的論據，大部份是不可以接受的。

首先，就九巴來說，九巴以成本上漲為理由申請加價，本來是無可厚非的，但是加價的幅度是通脹的兩倍，又似乎令人難以理解。九巴指出成本上漲的其中一個環節是因為員工的薪金增加。但是，根據資料顯示，員工薪金的加幅約為一成左右，再加上上一季的通脹，亦只是 8.2%。相比之下，近兩成的車費加幅，我認為是不合理的。

九巴申請加價的另一個理由是改善服務。我認為改善服務，例如車隊進行大規模維修、或者發展新路線等，只屬巴士公司應有的正常開支及投資成本，公司不應該將這些開支轉嫁到市民身上。至於為增加空調巴士的服務而加價，這理由更難以令市民信服。根據報導，一九九四年九巴將訂購 320 部雙層巴士，其中 300 架是冷氣巴士。這樣是否間接強迫市民乘搭冷氣巴士，而降低市民乘搭普通巴士的選擇呢？須知道，一些普通巴士的收費已經接近冷氣巴士的收費，另一方面，現在一般冷氣巴士的票價比普通巴士的票價超出

四成或以上。我想舉例說明一下。由紅磡火車站至沙田耀安邨的 81C 路線巴士，普通巴士的收費是 4 元，而冷氣巴士是 6 元。比較起來，冷氣巴士的車費比普通巴士貴出五成之多。提到普通巴士與冷氣巴士的選擇，令我想起去年我們就《促進健康諮詢文件》所進行的辯論。我們從該文件得悉政府建議增設乙類病床，當時大部份議員認為，為有能力多付錢的人提供多一類選擇是無可厚非的，但條件是普通的病床必須維持一定的數目及原有的服務質素。但是，以這個原則來看，現在冷氣巴士的數量不斷增加，而普通巴士的數量又相對地減少，試問我們立法局議員及市民又怎可以接受呢？

九巴現時提出加價兩成，等於要市民津貼九巴購買新的冷氣巴士。這一項津貼也減少了市民的選擇。這種做法又怎能稱為合理？九巴的發言人又怎可以言之鑿鑿，說今天的加價申請取價公平？我認為在增加冷氣巴士數量之餘，必定要保留一定數量的普通巴士，而冷氣巴士的票價亦不應較普通巴士票價超出兩成以上。

此外，九巴亦聲稱加價是因為推行老人優惠計劃八個月以來虧蝕了 4,000 多萬元。據政府的估計，九巴的承擔每年開支不足 3,000 萬元，原因是政府已豁免九巴的地稅及牌費，以減輕九巴的損失。換言之，納稅人對九巴的老人優惠計劃已經作出了貢獻。既然政府與九巴公司的計算結果有差異，我認為九巴應該公開有關虧損 4,000 萬元的計算方法。其實，作為一種公共事業，九巴有責任為老人提供優惠服務，而不應該以虧蝕作藉口而向政府提出近兩成的加價申請。若果九巴以老人優惠的原因申請加價成功的話，其他的公共事業機構，例如中巴、電車、地鐵、電燈公司，亦大可以步其後塵，效法九巴的做法。這樣一來，市民的利益，特別是老人的利益便得不到保護及優惠。

此外，從九巴往年的盈利及業績來看，政府更加要詳細審核其加價申請的理由是否合理。由於九巴每年加價都高於通脹，而九三年除稅後的盈利仍然高達 15.66 億元，在高利潤的前提下，九巴根本缺乏理由提出接近兩成的加價申請。

至於中巴的加價申請，加幅與九巴相近，也是缺乏令人信服的理由。中巴指出，由於港府較早前削減了他們經營的 26 條巴士路線，令乘客減少三成，再加上地鐵取消繁忙時間附加費，亦導致同一結果。因此，中巴申請的加幅高達 19.1%。雖然如此，我絕對不同意中巴所持的理由。

政府削減中巴的 26 條路線，主要原因是中巴的服務未如理想，引致大部份乘客不滿。政府的做法，我認為是理所當然及正確的。中巴公司自己的服務不妥善，乘客量自然減少，現在還再申請大幅度加價，其實是不明智的做法。我要奉勸中巴一句：首先要改善自己的服務質素，然後才可提出加價的申請。

最後，我促請政府立即檢討現有的兩巴監管制度，同時在審核公用事業的加價申請過程時，應該詳細研究公司的業績、效率以及有否達到服務改善的承諾等，俾能充分監管公共事業的加幅，以保障市民的日常生活。

本人謹此陳辭，支持黃震遐議員的修訂動議。

林鉅津議員致辭：

主席先生，開宗明義，自由黨提出修訂，並不表示自由黨認為兩巴提出的加價幅度合理。我們對動議所反對的，是硬性規定巴士費加幅在通脹之下，而又以為這樣仍可以維持甚至改善巴士服務的假邏輯。

所謂「通脹」，主要是由 9 種不同脹幅之物品和服務，按不同比重組合而成。基於本身特有因素，它們每年都有個別的價格脹幅，甲類物價指數作為一個平均數，必定是介乎高者和低者之間。歷年來高脹幅之物品一直維持在平均總脹幅之上，除非把它的本質變了，否則很難要求它的脹幅大幅降低。舉個例，譬如報紙，因為人工脹幅比平均脹幅快，最近十年報紙價之脹幅約為 300%，只因為有低脹幅之物品拉勻，例如同期的食米價格十年只漲了 40%，所以總體平均脹幅，即是所謂通脹率，約有 110%。因此，除非報紙改為又不需記者採訪，又不用人手編寫，否則就不能期望報紙的價格脹幅，可以降低至等同於滲有低脹幅成份之總體平均通脹率。

說回巴士費，最近十年內共加了約 140%，比平均總脹幅之 110% 高，素來都是屬於高脹幅的物價和服務之一。自由黨是關注巴士費的增幅，不應過份偏離通脹，但除非把巴士服務的本質變了，否則亦不可能把它的脹幅強行降到與平均總脹幅看齊。

故此，原動議要求高脹幅物價的貨品，在不變質前提下與平均脹幅看齊，只是追求一個可望而不可即的情況，正如在沙漠追趕海市蜃樓一樣。

主席先生，我並非要為巴士公司講說話，更無責任為他們解釋，我所講只是希望大家看清楚，好聽的理論未必是合邏輯的理論。

進一步說，假如就巴士本質不變，為了強行要求到達那個不可即之海市蜃樓，是否就是應該將，比喻來說，米價大幅提高，拉高通脹，使到巴士費加幅可以跟通脹率一樣？如果不是，所得的結果是否合乎市民利益呢？答案無疑是否定的。因為除了邏輯以外，我們可以看一看巴士服務的本質問題。巴士的經常性支出，主要是員工薪金、車輛折舊、車輛和廠房維修，有餘的是利潤。

其實，在巴士公司眾多開支之中，最大支出為薪金，約佔總支出的三份之二，就如報紙價格，最近十年，它的升幅一直在物價指數升幅之上，大約比物價平均總升幅高了接近一半，是符合本港貧者漸富的普遍情況。要減這方面的支出，就等於要求員工減薪減福利，辭退有經驗之高薪職員而改聘較少經驗之新丁。這些辦法，就算本局有膽建議，估計兩巴亦未必敢接受。

至於車輛折舊，是基於車輛原價與年資，每年約為總值 25%，遠遠高於通脹，不受任何其他通脹理論所約束。要減低車輛折舊之支出，唯有用舊車和買平車，而要減低隨之增加的維修支出就要減低維修率，索性任由意外率上升。我想本局議員心中有數，何者是合乎市民利益。

在經常性實質開支之外，服務上的變化，例如給與員工改善服務態度的訓練、巴士維修的水平、班次的準時情況、車廂清潔程度的改進等等，根本就不能用通脹去衡量。

有一種節省辦法，馬上可以減低巴士加費，我相信兩巴會非常樂意立即實行，那就是停辦蝕本線路，以及不再開新線去新區，這樣就可以在成本方面作大幅的減省，但這樣做是否符合市民利益呢？

主席先生，我們不希望給與巴士公司一個藉口來拒絕改善服務，我們更加不希望見到兩巴員工薪酬被剝削，甚至有無理解僱的情況，但我們也不會「隻眼開隻眼閉」的任由其「開天殺價」，要市民被逼繳付不合理的交通費。

自由黨反對在動議之中規定巴士費加幅低於通脹，這並不是說自由黨認為兩巴加價必定要遠遠高於通脹。事實上，自由黨是反對兩巴加價遠遠高於以往任何一年的巴士費高通脹率，至於哪個加幅才是合理，還須要審議清楚兩巴申請大增幅的理據，再決定哪個水平才是最合理和為市民接受，而不是未經全盤考慮，便貿然提出一個加幅的限額，雖然好聽，但是不中用。

主席先生，我支持劉健儀議員的修訂動議，反對原動議。

劉千石議員致辭：

主席先生，今次兩巴提出的「瘋狂」加價建議，令市民為之嘩然，連運輸司都對那麼高的加幅申請感到詫異。輿論一致譴責兩巴不負責任，提出「開天殺價」的加價要求，但是，追本溯源，我認為之所以出現今日的情況，政府其實亦應該負一定責任，因為，政府與兩巴公司多年前訂立的「利潤管制協議」正正是導致今日巴士公司「瘋狂」加價的禍根！

在「利潤管制計劃」之下，巴士公司的利潤只是與公司的固定資產淨值掛鉤，有關的資產回報率，中巴高達 15%，而九巴則 16%。「利潤管制計劃」流弊多多，最明顯的問題包括：

第一，公司會將資產值無限膨脹，藉以增加公司的利潤，盲目增加資產而不顧需求及效益，最終卻是要由乘客去負擔後果，這是導致很多不必要加價以及加幅過大的主因。

第二，由於只是按固定資產淨值計算公司利潤，因此公司根本無必要設法去改善經營效率，亦不會主動透過服務改善去吸引更多乘客。最後，公司生產力以及效率的提升是非常緩慢，令公司走向「乘客不足 — 加價 — 乘客更少 — 再加價」的惡性循環。

第三，按固定資產淨值計算利潤，變相成為「利潤保證」，令「票價加幅」給「公司利潤增幅」牽着走。結果，巴士公司就往往可以無視市民的承擔能力而胡亂加價。

第四，由於巴士公司是專利經營而又有利潤「保證」，因而令有關公司變成高高在上、可以完全漠視公眾利益及作為公共機構應負的社會責任，只顧圖利，不顧民生的「孤寒財主」。

主席先生，正正是政府忽視「利潤管制計劃」的弊病，任由巴士公司在這個制度下運作了十多二十年。結果，到了今日，各項流弊暴露，而惡果卻又居然要由市民去承擔！

政府原初訂立「利潤管制計劃」的目的是希望鼓勵公共事業投資發展，但是，對於巴士服務來講，今日已經再無龐大發展計劃可言，這從過去十年兩巴乘客量基本上毫無增長的事實可以看到。因此，現時巴士公司要做的根本就不是再增加資產圖利，而應該透過改善現有服務質素去吸引乘客。我呼籲政府與九巴盡速商討取消「利潤管制計劃」，以免巴士公司再以此做藉口，大幅加價損害民生。

除了瘋狂加價圖利之外，在「利潤管制計劃」下成長的兩巴公司亦似乎沒有承擔社會責任的觀點。本來，九巴在去年提供老人優惠時清楚承諾有關費用由股東承擔，但是現在提出加價，又「反口」要將優惠開支轉嫁到乘客身上。巴士公司這種不負責任的做法，實在是豈有此理！

其實，最近九巴因為出售觀塘車廠物業獲利 12 億元，另外又將由出售葵涌車廠物業方面獲利 5 億元，公司股東絕對有能力一方面承擔老人優惠開支，另外將賣地收益部份投資於公司中，藉以改善巴士服務及效率。但是，九巴居然將 12 億元額外收益中接近 11 億元，立即以現金紅利方式分派給股東，這樣做明顯是想將賣地收益盡快「落袋」，以逃避股東承擔老人優惠及再投資的責任。

中巴方面，雖然被取消「利潤管制計劃」以及被削減 26 條巴士線，但是觀乎中巴近期經營狀況以及今次提出的加價建議及理由，充分反映中巴依然不思悔改，令人憤怒！

今年一月初運輸署就中巴出車率的調查顯示，早上繁忙時間有十多條路線出車比原先要求為少，有些路線出車數目甚至比要求少三班車（2 號線）；但是，另一方面，居然又有部份巴士線出車數目遠高於原先要求，有一條線更是比要求多出 9 班車（23 號線）。事實上，有跡象顯示，中巴透過將盈利能力低路線的巴士，調去盈利能力高的路線行走，這對須要乘搭巴士卻又被迫等候更長時間的乘客是不負責任的！我促請政府，如果中巴再不改善這種出車率，應進一步取消中巴的路線，減車的線要取消，賺錢的線亦都要同等數目來取消，以收阻嚇之用。

如果政府還不肯全面撤銷「利潤管制計劃」，如果巴士公司還不肯真正負起社會責任去積極改善服務效率以及承擔老人優惠開支等等，那我想兩巴瘋狂加價的情況在未來將會繼續出現。我不知屆時政府會不會因為巴士大幅加價變得習以為常而不再「感到詫異」！

主席先生，本人謹此陳辭，並將會繼續組織市民反對兩巴瘋狂加價！

李華明議員致辭：

主席先生，我們今日真是為辯論而辯論。因為各議員對整個動議辯論只有一項分歧，但有兩項共識。

第一，我想在座各位議員都認為今次兩巴加價太高，這是大家的共識。我聽了很久，都沒有議員說加價是合理、對的、或加得不夠。

第二，現在是時候對「利潤管制計劃」作出檢討。香港電訊以前也有「利潤管制計劃」，由於增設第二網絡，要競爭，所以這個落後的管制計劃亦取消了。取而代之，是一個比較新的模式。當局引入了一個價格上限，即通脹減 4 這個加價機制。九巴可否用這個通脹減 4 的機制呢？由於九巴的經濟規模不同，我想未必一定能夠加設限制，但我認為現時應從速檢討九巴的「利潤管制計劃」。

以上兩點，我看不出議員有何分歧。最具爭論性是加價應否訂於通脹之下。其實，本局都知道，我們無權對加價作出決定。「兩巴」的加價申請，最終要透過運輸科向行政局作出建議，然後由行政局作最後決定。本局所能做的，是盡量在此提出及反映市民的意見。因此有很多直選議員和黨派議員展開街頭簽名運動，希望能夠蒐集市民的意見，以便加以反映。

如果李永達議員建議將九巴加幅凍結而不讓它加價，我想會有更加多議員提出反對，或者有人會提出修訂，將加幅訂為只是 5%。如果有議員修訂為禁止加價，或者加幅是 5%，那麼李永達議員的動議就顯得相當溫和了。我這樣說，是要說明一點，究竟怎樣的加幅才算合理？即使是自由黨，也覺得今次加幅偏高。

九巴、中巴哪一條路線賺錢，哪一條路線蝕本，我們毫不知情。「兩巴」從來沒有向我們提供這方面的數據，我們爭取也拿不到。這樣我們憑甚麼去決定甚麼水平的加幅才算合理，既可令巴士公司改善服務，而市民又能負擔得起？由於缺乏有關數據，我同意劉議員所講，我們好像是瞎子摸象。問題根本不是出在我們，而在於整個利潤計劃、整個監管機制，立法局是無權參與的，立法局只可代表市民去反對及投訴。雖然李永達議員動議將加幅訂在通脹之下，但他也掌握不到這樣的加幅是否合理？從這個角度來看，今次兩巴提出的加價申請，好像在街市買餸似的，先提出一個較大的加幅，然後與政府討價還價。就算被政府減幾個百分點，也可達到它們的要求。

李議員提議將九巴加價訂在通脹之下，我想他也不知這樣做對巴士公司會造成甚麼後果。但動議的精神是要政府審慎，認真地去研究這次加價申請。至於加價應訂在通脹之上或之下，反而是枝節問題。大家要知道，使用巴士的人，大多是香港低下階層，入息較低的市民。即使有地下鐵，他們仍然選擇搭巴士，可見其消費能力較弱。我認為立法局有必要站在他們立場去看今次的巴士加價申請，而加幅又實在「離譜」，我們實在必須確保他們在交通的支出不致過高，以保障其生活質素。

主席先生，我認爲議員對這個動議有很多共識。我們不應因黨派之間的分歧而意氣用事。希望議員都知道，我們最主要是令政府明白市民對今次的加價極之不滿。在這個大前提下，我寧願選擇把加幅訂在通脹之下作爲一個談判條件，一個談判的機制。所以匯點是支持李永達議員的原動議。

文世昌議員致辭：

主席先生，就兩間巴士公司的加價，本人只想就比較熟悉的中巴去表達一些意見。

對於中巴今次加價，高於通脹一倍有多，本人認爲是不能夠接受的。事實上，中巴每次申請加價的幅度都高於通脹。如果從服務水平來看，中巴的服務不見得改進了多少。港同盟曾在去年十一月進行對中巴服務質素的問卷調查，研究中巴在城巴接管了 26 條路線之後，亦即是說引入了競爭之後，服務是否有改善？調查發現，在一般巴士服務方面，班次不足的情況屢有發生。班次誤點的情況亦非常嚴重。反而在冷氣車和隧道車的班次上，就出現出車過剩的現象，從而反映出中巴單是以利潤爲出發點，而不顧及市民整體運輸的需求。在一般巴士的服務方面，亦每下愈況。中巴在引進競爭之後，仍然未能夠在整體服務質素上有所提高，卻建議大幅加價，這是否「開天殺價、落地還錢」的做法呢？

中巴要求的加幅達到通脹兩倍的水平，但其成本增幅並未高達這個水平。根據中巴的資料顯示，他們的職員薪金增幅是 10.5%，與通脹率差不多。在營運成本方面，中巴用於維修的汽車零件，大部份從英國入口。現時港元對英鎊的匯價相當穩定，中巴應該不會因爲匯價波動而導致額外開支。

從中巴所公布的資料來看，根本就不足以支持接近通脹兩倍的票價加幅。中巴是有責任提高經營效率，改善成本的效益，而不是將經營不善的後果，轉嫁到乘客身上。

最後，中巴在北角七姊妹道的舊車廠地皮，由於位於北角的中心地段，與發展商達成發展協議後，以現時樓價高企的情況，相信應該會有非常可觀的經常性收益。在將會有龐大收益的前景下，仍然罔顧民生，大幅增加票價，是否有違中巴作爲公共服務機構的道德和責任？而在營運成本並無大增長，服務質素亦裹足不前的情況下，這樣的加幅對於消費者又是否合理？這一切都希望運輸署能夠記錄在案，當中巴的專利合約在一九九四年八月屆滿前，全盤考慮應否與中巴續約。

本人謹此陳辭。

潘國濂議員致辭：

主席先生，經營公用事業是一項艱苦的工作，涉及的不單只是技術、財務、人事管理等問題，還要使到公眾接受。

公用事業的服務對象是公眾，影響市民的生活。它的經營要點是如何一方面吸收股東的投資，以購買和改良設施，使公眾得到優良服務，而另外一方面，又要以低廉的價格去提供公用服務。如果兩者兼得，那便是全世界所有公用事業的經營者和政府的監管機構所渴望尋求的答案。可惜，要尋求這個完美的答案，每每是會落空的！能夠成功地滿足公眾而又鼓勵投資者擴充優質服務的例子，其實很少。說到這裏，我不其然想到香港的兩種公用事業，其一是電力公司，它的電力供應有成功的發展，而電費是維持在較低的水平；另外一間是香港電訊，它引入了先進的科技，使香港電訊服務追上世界水平，而其收費亦能夠維持在市民可以接受的水平。我對於今日逝世的香港電訊行政總裁祁敖先生英年早逝，表示惋惜！

電力和電訊的成功發展，是通過上述兩間公用事業公司的高瞻遠矚、創新膽色、善於擺脫固有的框架，以及對香港充滿信心而得來。如果電力公司當年沒有推動以煤發電的眼光和決心，今日仍然以油來發電，電費就會很高。電訊公司如果沒有走出銅線的電話系統，又沒有發展數碼化和光纖系統的話，我們將沒有今日的先進電話服務。電話費亦都會比今日高，這些例子給我很大的啓示。主席先生，每年立法局都有三幾次辯論，對交通公共事業的服務加價議論一番。不過，經過多番辯論之後，公共交通加價的問題，仍沒有辦法解決。事實上，公共交通加價從來沒有緩和過，反而加幅愈來愈令人難以接受。今日我們面對兩間巴士公司加價超過 19% 的申請。兩巴的加幅遠遠超過通脹，令人震驚！

從另外一個角度來看，這個高的加幅顯示出兩巴的管理是缺乏高瞻遠矚的策略、缺乏長遠計劃的方案。頭痛醫頭，並沒有解決到兩巴服務質素及加價壓力等問題。

主席先生，我認爲兩巴每年都應該準備一套五年計劃，訂出發展方案、路線的安排、改進的措施和壓縮成本的方法等，並且因應這個五年計劃訂出每年加價的幅度。這個計劃除了由交諮會審議之外，亦應該給市民大眾去討論，最終交由行政局批准。這個做法可以讓市民有機會影響兩巴的發展計劃，從而審議它的加價需要。兩巴的經營方針和發展計劃必須要有市民的認同。否則，我們在立法局天天討論這個問題都是徒勞無功的！

其實大家都很清楚，要遏抑巴士的收費，達致市民可以接受的水平，又能夠使巴士公司有利可圖，必須採取比較特殊的措施。我想指出，地下鐵路公司是要靠發展地產資助它的經營。機場鐵路的可行性，有賴於批出沿線土地作出資助。這些都是比較特殊的措施。我不是說巴士公司亦要有這種措施，但是必須有一種特殊的措施去解決這個問題。

要解決巴士公司的問題，政府亦需要跳出它的框架，尋求創新和大膽的方法，才會有前途。

主席先生，把加幅遏抑在通脹之下，只是我考慮巴士問題的其中一點。這個考慮，不應該從主觀的考慮、主觀的願望出發，而應該是從客觀、實際的數字出發。更重要的是從解決問題的根源着手，而以審議巴士的發展計劃作為開始。基於這個原因，我支持劉健儀議員的修訂。

楊孝華議員致辭：

主席先生，今次巴士公司加價，不論是中巴還是九巴，這種開天殺價的加幅，確實令市民非常反感。我相信今天立法局內的幾個大政黨，包括自由黨、港同盟及匯點，都很關注這件事，而各個黨亦於各地區進行簽名運動，以表示市民對這次加價的不滿。

我覺得剛才匯點李華明議員所提的，有一點很有道理。其實，本局議員對這個辯題，是共識多於分歧。大家都抱有同一願望，第一，希望巴士加價確實有充分的理由；第二，不要開天殺價，想加幾多就加幾多。

儘管我們對今天的辯題有共識，但有一小部份的議員仍然採用慣常的扣帽子、無限上綱，或用聳人聽聞的方式來攻擊另一個政黨。如果我沒聽錯的話，我剛才聽到港同盟某位議員用「榨取利潤、搶錢」等煽情的措辭，甚至攻擊自由黨是既得利益者等。我覺得這些言論對辯論實質上毫無幫助。我希望將來的辯論盡量可以用平靜、客觀的態度來討論問題。用含沙射影方式來攻擊自由黨，指他們為既得利益者，我不能認同這做法。據我所知，在立法局內，包括自由黨、匯點、港同盟、並沒有人是兩巴董事局的成員或股東。起碼我沒有購買他們的股票，所以我也不是股東。（據我所知，三十多年前，曾經有一位首席議員與某一巴士公司有聯繫）。這樣，又怎可以影射某議員或某個黨派是既得利益者？我覺得這說法實在是有點過份。

我相信立法局內任何一個黨派，都希望公共事業最好不加價，最好是沒有通脹。但另一方面，我們時時聽到很多公司，尤其是公共事業機構，包括公務員在內，新年提出的第一個問題是今年薪金的加幅有多少。我們時常聽到，很多公司甚至公務員都要求加薪，而且還要高於通脹。公司一方面要給與職員高於通脹的加薪幅度；另一方面，又要投資開辦新的服務，增加新路線，並提高服務水準，但票價的加幅又要低於通脹。雖然我是來自工商界，但這樣的一盤生意我也不識管理。我代表旅遊界，而我亦有機會到過很多國際大城市參觀。據我觀察所得，除了香港，只有一個城市，其巴士的頻密程度及路線的眾多可以相比，這就是倫敦。但該地的巴士收費，只要一登車，即使是乘搭一個站，也要繳付相當於港幣 6 元的車資。相比之下，香港的巴士服務可算是不錯的。

從市場運作來看，是否有些事業不斷加價而加幅又低於通脹的？有，就是旅遊業。在過去十多二十年，有很多航空公司每年的加價都是低於通脹。這些年來，機票價格實際上是降低了一半，但在全全球二百多間的航空公司中，有百多間不是虧本便是面臨倒閉。如果巴士公司亦變成這樣，對香港是否有利呢？我覺得未必。我認為我們應該客觀及務實地看看究竟加價的原因是什麼？如果說加價是用來補貼一些虧本的路線，而公司為了補償損失提出加價，是無可厚非的。但中巴以失去一些路線的專營權為藉口而提出加價，我覺得是不合理，因為犯錯的是該公司。我們不應像剛才劉健儀議員所說的瞎子摸象。

除非有全盤數據，否則硬性規定一個加價上限是不對的。剛才文世昌議員說，雖然他自己是港同盟的議員，但他希望可以全面地去檢討加價問題。我同意他的說法。所以對今天的第一及第二個修訂動議，我都會投贊成票。

涂謹申議員致辭：

主席先生，本來應該是先輪到我發言，但因為我遲了，現在才發言，對不起。

剛才我聽到楊孝華議員發言。他是用慣常的、耳熟能詳的方式來致辭，就是說所有東西是有人政治化、兩極化、醜化。其實，政治是眾人的事，大家有不同的意見、不同的立場，這是社會應有的情況。在議會中，以理性去辯論，代表不同的階級、不同立場去努力爭取，這有甚麼醜陋呢？我們不要凡事都說是髒的。髒東西有很多，但在議會裏辯論的，是很正常的事。如果要整個社會有共識的話，除非是極權社會、軍法統治、否則，已經存在的不同意見就自然會突出來。

我作為直選議員，在這個問題上，所持的論據很簡單，我不想引述很多數據或很多宏觀的論調。我進行了幾次的簽名運動。不同的簽名運動確實有不同的反應。在這幾個星期的簽名運動中，我在參與時，清楚感受到市民的反應。市民是跑前來簽名的，有些破口大罵加價，也有不少提出很多反對論據，並且在簽名桌前與我們談了好一會才離開，但平時我們就一些加價問題進行簽名運動時，請市民簽名反對，他們也未必肯走過來，但這次他們卻很主動。我作為直選議員有責任提醒政府，希望你們要很小心。二十多、三十年前觸發大規模的暴動，起因是有關公司加價 5 仙、一毫。在今日的事件中，加幅達兩成，市民的反應情緒是很激烈的。我希望苦口婆心地向政府說，這不是有任何人聳動、搞破壞，或者挑起市民的情緒，而是市民自然地很清楚表現出這種情緒來。希望政府很小心地處理這個問題，否則可能觸發起一些我們不知道、也預料不到的事情。

我只是想再說一點，就是雖然有不同階級，有不同的人代表不同的利益，但我們當然仍可以爭取共識。我今日看到自由黨交通政策小組給全港市民的意見書，他們的態度本身確實是值得大家參考一下。

李永達議員的動議很清楚地表明要求些甚麼，譚耀宗議員的亦是。但是，自由黨的建議書第四段說：「如果發現他們申請的加幅確存有非常不合理的部分，屆時我們一定會在保障市民利益的大前提下，向政府施壓，使政府督促兩巴加以改善」。這是何等的無奈！何等的軟弱！何等的 mild！這些泛泛之詞，甚至連要求減價或者要求合理加幅的字眼也不用，只是用「加以改善」這些話。其實這正好顯示自由黨一些立場和態度。我希望各位議員在考慮這件事時，清清楚楚地表達態度。這亦是我們議會應有的責任。

我最後敦促政府，希望切實聽聽議員的心聲，否則在這件事上是可大可小的，只要有一些比我們港同盟較為極端、更激進的人物，振臂一呼，要求暴動，便可能出現罷工或激烈行動。在這個問題上，我覺得危機是一觸即發的，情況很危險。希望政府三思。

鄧兆棠議員致辭：

主席先生，九巴本年申請調整票價的加幅達到 19.6%，普通市民都感震驚，認為是「獅子開大口」。加價超逾通脹一倍有多，實不合理，而且會引起連鎖反應，使其他公共

交通工具和公共事業爭相效尤。中巴在沒有充足的理據之下亦申請加價 19.1%，就是一個立竿見影的例子。

過往十年內，九巴先後加價 7 次，每次都高於通脹。有人認為如果加幅不超逾通脹，經營的利益，就會被通脹抵消，等如「白做」；加幅低於通脹，更加是無法生存。但是，如果我們試看看另一間商業機構——香港電訊公司，就會發覺有關的說法不符合事實。

香港電訊的加價幅度，訂於通脹之下。這證明了只要公司管理有方，人盡其才，就可以將營運效率提高，增加利潤，就算加幅低於通脹，仍是有利可圖。從過往幾次九巴加價的紀錄來看，反映出九巴加價是沒有考慮到改善營運效率、通脹、市民經濟的承擔力和認受性，九巴的着眼點只是放在股東的利益而已。

九巴申請加價的理由並不充分，先前不少的同事已一一列舉，我不再重複。我希望談談九巴的「利潤管制計劃」問題。

九巴每一次加價的目標，其實是利用「利潤管制計劃」所規定的投資回報率不高於 16% 的遊戲規則。嚴格來說，九巴的加價所帶來的收益，只要不高於資產值的 16%，就完全合乎遊戲規則。問題的癥結是「利潤管理計劃」存有漏洞。利潤管制變成了利潤保障的護身符，資產值不斷膨脹，回報率相對地增加，形成了資產值及票價互相追逐的惡性競爭。每年 16% 的回報率其實是相當豐厚的，在四年半的投資，固定資產值便可增加一倍。試看兩個數字的比較，八三年時九巴的資產值約為 6.4 億元，九三年則為 21 億元，在 10 年之內，九巴的資產值已膨脹了 230%，真是「快高長大」。如果根據利潤管制規定，八三年時九巴可以賺取利潤 1.024 億元，但九三年則可賺取 3.36 億元，從這個數字上比較，可以體會到「利潤管制計劃」的真正含義。兩個星期前，我們在元朗區進行一個反對九巴加價的市民簽名運動，在短短 4 個小時內，已有 6000 人簽名反對九巴加價。上星期四，我向九巴提交市民反對加價簽名的時候，九巴高層人員在不經意下透露，該公司在九二年的盈利約為 14.8%，而九三年亦相信會有 14%，即是說盈利達到 3 億元，這尚未包括出售觀塘巴士廠的 17 億元在內。去年有近 20 億元的收益，仍然可以振振有詞的申請加價，這純靠「利潤管制計劃」變成「利潤保證」的機制的功勞。

較早前運輸司表示對巴士公司申請大幅加價感到驚訝，其實市民何嘗不是不覺得震驚。造成巴士公司獅子開口加價的罪魁禍首，其實正是香港政府。政府過往只懂事事予公共事業方便，使其取得適宜土地，先作經營，後作變賣，加上有「利潤管制計劃」保障公共事業的利潤，對於公共事業擴大資產值以謀取更高利潤的手段不予制止，養大了公共事業的胃口，使到市民的利益徹底被剝削。要扭轉公共事業的無理加價，政府必須矯正袒護公共事業機構的心態，所以，全面檢討公共事業的「利潤管制計劃」及研究成立監察機制，才是解決問題的根本之道。

黃震遐議員及譚耀宗議員雖然提出修訂，但其實只是技術性的字眼修改，與原動議的精神是一致的。原動議只是針對今年巴士加價的幅度問題，比較上狹窄些。政府應該設立長遠的政策去限制兩巴濫加票價的情形。不過，我也不贊成將加價硬性規定在通脹之下，因

為在商業運行的原則下，很多時不但要考慮通脹，可能還要考慮其他因素。但我認為巴士公司今年在財政狀況健康和大量盈餘之下，加幅不應偏離了市民的經濟承擔能力，甚至可以將票價凍結或延遲加價，尤其是要考慮到新界區居民交通費負擔的沉重。

劉健儀議員的修訂字眼，我認為是過於寬鬆，對限制巴士公司的無理加價不構成壓力，同時也不能顯示出本局對從速全面檢討「利潤管制計劃」的急切需要性。我擔心修訂動議給與巴士公司一個走法律罅的機會，一方面打官腔，一面說考慮和檢討，但繼續無理加價，所以我對修訂動議有所保留。

主席先生，謹此陳辭。

黃偉賢議員致辭：

主席先生，「九巴加、中巴加、兩巴起勢加，當市民是傻瓜」，這是我昨天與匯點各個支部成員往總督府請願時，強烈反對兩巴大幅度加價的一句口號。九巴和中巴先後提出 19.6% 和 19.1% 的加價申請，引起了市民的強烈不滿。匯點亦分別約見兩巴的高層，要求兩巴公開有關加價資料數據，以及大大降低加價幅度。雖然我們獲得與九巴董事長陳祖澤先生會面，但是非常失望，我們不能夠獲取更多的資料，正如我同事李華明議員所說，在沒有足夠資料數據情況下，我們沒有辦法評估今次的加幅是否合理。

說到中巴這個封閉的機構更加「離譜」，令人非常遺憾的是中巴的高層拒不接見。這些連聽取民意的勇氣都沒有的機構，到底是一間怎樣的公共服務機構？

講到加價，有人說：「加價？已經麻木了！」但是今次兩巴的大幅度加價，竟然連加至麻木的香港市民都再次被刺激至非常不滿，強烈反對。可見市民對今次瘋狂加幅感到極度的憤怒。說到加價，有人說：「一定不會獲市民歡迎」。其實，市民是否逢加必反？我相信就不一定。問題是在於加幅是否在合理的水平，如果大幅度加價能夠令服務有顯著的改善，相信市民的反應不會那樣激烈。但很可惜，兩巴大幅加價的目的不是改善服務，是在於牟取更大的利潤。過去多年，兩巴加價的理由，口口聲聲都說會改善服務。但是我們回顧一下兩巴的服務是否有所改善？乘客排隊等車的人龍仍然是那樣長；脫班的情況仍然那麼嚴重；投訴的數字雖然有下降，但仍然是高水，這些資料顯示兩巴的服務是無改善的。

主席先生，構成這一次反對聲音那麼強烈，是因為兩巴公司所提出的加價借口令人難以接受。匯點有以下的一些看法：

第一，促成九巴建議將票價提高 19.6%，匯點認為主要是因為在目前九巴專營權下，九巴可以享有高達 16% 的利潤保障，當成本上漲時，巴士公司就無意願或者無主動性去增加效率或降低營運成本，反而會透過加價來達到 16% 的利潤指標；

第二，中巴以喪失 26 條港島南區巴士路線導致乘客人次下降、收入減少作為這次大幅加價的藉口之一，是可笑而不可信的。喪失了的 26 條巴士線當中，有部份是蝕本的路線，加上失去 26 條巴士線的專營權不足半年，佔中巴去年整年的營業額相信不會很高，絕不能作為今次大幅加價的借口；

第三，兩間巴士公司均有提及乘客量下降作為加價的理由之一，但是乘客量下降的原因，不外乎巴士公司本身經營不善，或者是整體道路擠塞引致，政府有責任想辦法解決本港道路的擠塞問題。解決問題應要對症下藥，加價只會弄巧反拙，令到乘客繼續下降；

第四，工資上漲無疑會構成加價的壓力，但綜觀兩間巴士公司今年工資平均增幅，不多於 10.5%，與是次大幅加價並不相稱。在燃油費用下降之下，兩間巴士公司以此作為大幅加價的理由是完全不合理的；

第五，對於居住在新市鎮而須往市區工作的居民和低入息的家庭來說，交通費佔去他們支出的相當大部份，故行政局在審議兩巴加價的時候，應該顧及新界乘客的普遍接受程度和負擔能力；

第六，改善服務是巴士公司增加盈利的最佳方法，亦是股東應該作出的投資，絕不能將投資成本轉嫁乘客身上，利用收取票價來進行集資。

是次兩間巴士公司申請加價，匯點認為是完全不合理及會加重市民負擔，因此，匯點促請政府：

第一，調低兩巴票價的增幅至合理水平；

第二，重新檢討九巴的「利潤管制計劃」；

第三，盡快提出積極有效的措施以解決本港道路擠塞問題。

主席先生，本港的市民面對不合理而逆來順受的時代相信已成過去，希望政府和各間公用事業機構都要有更開放的態度，有更高透明度資料的發放，和聽取更多民意，否則，市民會繼續對政府不信任，對公共事業機構唾棄。最後我想向兩間巴士公司提出一句警告，「左一巴，右一巴，兩巴亂咁加，咪當市民是傻瓜」。

本人謹此陳辭，匯點支持黃震遐議員的修訂，強烈反對兩巴大幅加價。

田北俊議員致辭的譯文：

主席先生，巴士的營運對數百萬的市民有非常直接的影響。但是，毫無疑問，部份議員根本看不出巴士的營運為何會影響那些大概不會乘坐集體運輸工具的人士。他們先入為主地認為，這些人出入有冷氣房車代步，住在與世隔絕的豪華世界。狡詐的政客總是不難戲劇

化地將市民劃分成不同階級，以便迎合較大的目標選民組別，而對較小的組別則加以抹黑。也許這就是放諸四海皆準的政治真理，但這肯定是我們今天所面對的可悲現實。

雖然我是車主，但這並沒有改變我的習慣，我仍然乘搭地鐵往返立法局與我在九龍的辦公室。設想巴士的營運與僱主無關的人，不是無知便是天真。巴士的營運非常直接地影響我選舉組別的成員和我本人，因為我有很多僱員及工人是乘巴士上班的。他們能否精神奕奕地準時上班，會影響生產力，因而影響我們的業務。在這方面來說，我們僱主曾對巴士的營運感到不滿，但我們是明白事理的人，我們知道每日載送數以百萬計的乘客殊非易事。

我當然不同意九巴在下一個財政年度把車資平均增加 19.6% 的申請。但是恕我不能同意李永達議員所提出的論點，即要求將票價增幅訂在通脹率之下。不錯，港同盟支持的論據對所有乘搭公共交通工具的人士，以至普羅大眾來說是動聽的。世上又有誰願多付金錢？世上又有誰不希望所有東西都是免費的？無論如何，我們是活在現實的世界，是資本主義的世界。我們要付出合理的價錢換取合理的服務。身為香港立法局議員，我們有責任以合情合理的方式而非感性的方式去解釋每一項問題背後的理據。我不是口若懸河，擅長以空洞的承諾及煽情的口號來安慰大家的人，但我希望與市民分享一些基本的事實。

主席先生，並非所有公司都可以透過改善效率或增加生產力來抵銷通貨膨脹的壓力，尤其是那些員工薪金佔主要開支的公司。把巴士車費增幅釐訂在通脹率之下，即要求營辦商少賺一些，直至巴士公司實際上出現虧損，而在提供多年的服務後，最終宣布破產，屆時政府可能須動用公帑來協助該等公用事業公司渡過困境。倘若原動議獲本局通過，我們可否說服巴士公司的員工 —— 他們的薪金佔九巴經營成本 60% —— 把薪酬的加幅限制在同一比率之內？同樣地，我們可否要求九巴的司機接受低於通脹的加薪幅度？我們又可否說服英國的巴士製造商以同樣的方式處理售給香港的巴士？倘若我們容許同一的論據應用於其他所有加價申請，那麼我們最終會居於烏托邦內，所有東西的價格均訂在不計算通脹率的水平。但是，我懷疑是否仍有人會繼續經營下去。

我們切勿對巴士的專營問題採取武斷的方式。我們應該以充分的論點評估每一宗個案。正如劉健儀議員指出，讓我們正確地處理這個問題，不要讓這個問題給人用作達致政治目標。我們要理智一點。

主席先生，我謹此陳辭，支持劉健儀議員的修訂動議。

周梁淑怡議員致辭：

主席先生，「華叔」不愧為本局最出色的政治動物。他所用的措辭和字句都充滿了爆炸性，在剛才的講辭中三番四次地提到自由黨，我感謝他加強自由黨的曝光率。但是我抗議他用一些似是而非的言論來攻擊自由黨。他利用了一個大家都關心的民生問題，去發揮他的政治偏見。整篇講辭充滿了煽動性的詞句，例如將絕對合理的市民接受程度作為根據，講到一錢不值，用「無以為生、傾家蕩產」等詞句去否定這個合理的根據。

「華叔」說港同盟的動議是鮮明的。我認爲港同盟以壓力團體自居，凡是大家不想面對而又是必須的事，他們皆反對。最重要是「做好人」，而不考慮有何不利的後果。加價要反對、免稅額加得不夠要反對、加薪不夠多要反對，這些都是穩當的立場，人人皆認同。港同盟就是這樣「扯頭纜」，做一輪工夫。只要能夠滿足他們的要求，不論合理與否、對整個社會有何後果，以及能否爲背負支持風險的商界所接納，他們都不會過問。我反而很欣賞李永達議員有一次就的士加價的辯論所說的一些真心話。他說「加價是沒有人喜歡的，但是合理便要接受」。所以我們完全同意加價要建基於「合理」這個原則。我們亦完全支持李永達議員原本未加通脹率作上限的動議，事實上劉健儀議員的修訂動議即是李永達議員的原動議。

我要回應「華叔」，自由黨的立場，一些曖昧也沒有。我們認爲九巴 19.6%與中巴 19.1%的加價申請的確過高。但是以通脹率作上限又有何理據？對服務有何後果？「華叔」知否？李永達議員知否？而涂謹申議員說自由黨說得多溫和，多軟弱。我希望他不要將溫和的態度混淆爲軟弱。若要持平和合理地分析問題，我們需要冷靜、耐性和思想，才可找出問題的癥結。這亦是市民對議員考慮問題的起碼要求。

最後，我奉勸「華叔」不要再製造文革時期的假想革命鬥爭。不要有理無理地將自由黨視作敵人去挑釁和打垮。我們其實都是站在同一邊，就是市民那邊。而自由黨與港同盟不同的是，自由黨會據理力爭，爲市民落實消費者權益，而同時又可以被巴士公司接受爲合理和實際的安排。港同盟要在理據不足的情況下，死硬地訂一個上限。相信各位同事和公眾人士，一定會認清劉健儀議員的修訂（即李永達議員的原動議）才是明智的選擇。

謝謝主席先生。

張文光議員致辭：

主席先生，我想回應幾點。劉健儀議員說：「兩巴加價是開天殺價，港同盟的動議是落地還錢」。兩個也不對。這種講法，表面上是持平，各打五十大板，但實質上就是曖昧，在持平和曖昧的背後，爲加價超越通脹而開了綠燈。劉健儀議員說，加價要看市民的接受程度。但是對於升斗市民來說，爲甚麼要乘搭巴士？乘搭巴士是爲了要上班；上班爲了要吃飯。巴士是有專營權的，除此以外，再無其他選擇。除非他要搭更昂貴的地鐵、的士，或乘坐私家車。難道要市民因爲不接受巴士加價而不去上班，不去吃飯嗎？因此，所謂市民對加價的接受程度，其實是一條可大可小的壓力線，只要它不會壓死人的話，就要被迫接受。這個根本不是甚麼標準，而是一個缺口。開了這個缺口，兩間巴士公司便可以放肆地加價，加幅可以遠超通脹。這樣做便剝削了市民，亦成了刺激通脹的一個因素。

林鉅津議員說，港同盟建議兩巴加價低於通脹，是「中看不中用」。我想這個建議是有用的，因爲它可以迫使兩間巴士公司用改善服務的方法去增加收入，其實是不須要爲兩間巴士擔心。過去，它們不斷開辦更多的過海隧道巴士線，財源便滾滾而來。現在他們大力發展冷氣巴士服務，又再賺大錢。在未來幾年，九巴將要購買幾百架新車，其中大部份都是冷氣巴士，可見改善服務是牟利的一個途徑，亦是兩間巴士公司努力的一個方向，儘管我們都不同意巴士公司增加這麼多冷氣巴士。

主席先生，我認爲港同盟的建議是有用的另外一個原因，就是這個建議如果獲得政府接納，就可以促使兩間巴士公司無謂去做「作家」。甚麼是「作家」呢？就是「作理由」的專家。甚麼理由呢？例如九巴說它的老人優惠計劃令公司受到損失；又例如中巴說政府取消了該公司的 26 條巴士線，令乘客量下降。這些都是「作」出來的理由。我奉勸兩間巴士公司放棄幻想，努力改善服務質素，這才是一間踏實的公共機構所應採取的態度。

楊孝華議員說，單方面建議兩巴加價低於通脹是瞎子摸象。其實，這種說法，不是罵港同盟，而是批評很多支持這個觀點的廣大市民。這些市民面對生活的壓力，他們從「兩巴」年年加價所提出很多荒謬的理論中；從政府不合理的加價制度中，已學會了擦亮眼睛，不做瞎子，明白事理。單是港同盟在街頭短期所收集的簽名，就有 10 萬個市民支持加幅應低於通脹。莫非他們全部都是瞎子？

不過瞎子摸象的說法有一半也是對的。因爲兩間巴士公司的確是大象。它們在加價的問題上橫衝直撞，不受控制，並遵守森林定律，就是弱肉強食。真正受害的，是無權阻止加價的升斗市民，因爲他們就是這個城市森林裏的弱者，無法抵擋這群大象的橫衝直撞。

周梁淑怡議員說，港同盟是用壓力團體方式去處理這件事，而港同盟一直擺脫不了壓力團體的姿態。這是不正確的，因爲港同盟在很多問題上並非和民意站在同一陣線，而是有自己的原則，例如死刑問題及取消第一收容港問題等。我們有自己的原則，有自己的理想。在兩巴加價問題上，由於巴士公司所提理由是荒謬，而市民的要求是合理的，所以我們表示支持。我們不是一個壓力的團體，只不過我們站穩在基層市民及廣大市民的原則和立場。謝謝主席。

運輸司致辭的譯文：

主席先生，運輸署現正研究九龍巴士有限公司（九巴）和中華汽車有限公司（中巴）分別於去年十二月和本月較早時提交的加價申請，因此我若在這個下午就該等申請發表意見，實屬言之過早。事實上，我亦毋須這樣做，因爲李永達議員的動議及其他議員所建議的各項修訂均與兩個基本問題有關：當局批准巴士公司加價申請時是否須要把加幅限於通脹率之內的基本原則，以及利潤管制計劃的問題。

我們的運輸政策的一個重點，是鼓勵市民使用公共交通工具。巴士所擔當的角色十分重要——每日接載乘客 340 萬人次，即佔每日乘客量的 34%。因此，政府的首要任務是確保巴士公司以合理的票價，爲市民提供高效率 and 妥善的服務。可是，同樣地，當局必須容許營辦商獲取投資回報，否則服務不但難有改善，而且更可能會出現倒退。

那麼，政府在考慮和處理加價申請時，應採用甚麼準則呢？這些準則包括：

- (a) 自上一次調整票價以來經營成本的升幅；
- (b) 推行開源節流的措施，例如節約措施和增加非車費方面的收益，例如賺取廣告收入；

- (c) 從乘客的需求和反應去衡量所提供服務的質量；
- (d) 未來的發展計劃及服務改善計劃；
- (e) 對未來成本、收入和利潤的預測；
- (f) 市民的負擔能力和接受程度，包括對民生的影響；及
- (g) 老人優惠票價。

在這方面，我定必支持劉健儀議員的呼籲，即巴士公司方面應透露更多資料。這做法有助政府處理加價申請。

除上述因素外，「通脹」無疑是一個對各方面都有影響的主要因素。由於通脹的影響，車費確須向上調整，但成本的實際增幅卻可能會超過通脹水平。

讓我說明這一點。巴士業務是勞工密集的行業，單是勞工成本已佔經營開支約 60%。在各間巴士公司競相羅致司機的情況下，薪金的升幅較通脹為高，這與一般趨勢無異。過去十年，名義工資指數平均每年上升 9.7%，而消費物價指數則平均每年上升 7.6%。

維修費亦是另一個數目龐大的主要開支項目。大部份維修開支是用於詳細檢驗和大修工程。為達到嚴格的標準，以符合資格獲發機動車輛全面檢驗及格證書，車輛亦須不時更換零件。這些檢驗都是必需的，因為可鞏固車輛的性能，使它們適宜在路面上行駛，亦可確保巴士在路面上安全運作。

接着，就是改善服務的問題。隨着新市鎮的拓展和市區在房屋方面的新發展，以及確實回應市民對改善巴士服務質素的要求，九巴及中巴已將路線數目由一九八九年的 355 條增加至一九九三年的 424 條，並且同期內在 193 條路線增加班次。整體而言，我們的巴士服務因而普遍有所改善，包括候車時間縮短、巴士的擠迫程度減輕、車輛質素提高和開設直接長途路線。這足以說明巴士服務在一定程度上較前妥善舒適。可是，市民當然仍會繼續投訴，這是理所當然的，而我們亦須加以處理。為滿足市民日益提高的期望，經廣泛諮詢乘客及區議會的意見後，現正計劃在一九九四年開設 24 條新路線，以及在 70 條路線增加班次。這些市民所期望得到的改善在在需要款項才能付諸實行，因此構成了加價的部份理由，而通脹的因素並不足以抵銷這方面的開支。

同樣地，老人優惠票價的成本亦不包括在通脹的一般範圍內。這些優惠票價並非強制性的。政府當然鼓勵公共交通機構為年長市民提供半價優惠，而當局亦為促成這個計劃而豁免巴士公司繳付租金和巴士牌費。巴士公司已推行票價優惠計劃；至於巴士公司因實施此計劃而損失的收入應否計算在日後的車費結構內，以及應如何計入，則有待詳細考慮。

因此，我一方面十分明瞭李永達議員及那些支持其動議精神的議員所提出的論據，但另一方面我亦想說明所須考慮的其他因素。事實上，其他多位議員已詳細闡釋要這樣做的原因、理據和需要，而田北俊議員更指出這課題很容易被政治化。

部份議員又論及九巴近日因出售兩間車廠而為股東帶來約 17 億元的額外利潤一事，並質疑為何該筆收入毋須動用，使車費不致過高。當局有需要就此作出解釋。該兩幅土地是九巴股東以十足市價購置的。由於該兩幅地再毋須用於巴士運作上，因此政府准予出售。至於李永達議員對新車廠地點的意見，九巴有不少新車廠均因應運作上的需要而設於新界區。

這次動議辯論令人關注的主要問題，是公共交通費上升，包括巴士加價對民生的影響。但我們須正確看待這問題。在一九九零至一九九三年的四年期內，公共交通費上升對消費物價指數的整體影響平均每年只有半個百分點。以一九九三年為例，整體影響是將消費物價指數推高 0.53%，而兩巴在去年四月加價所造成的影響只佔 0.2%。住戶平均開支中的交通費部份，包括公共及自用交通工具在內，以整數計只佔 7%。因此，以金額計算，假設住戶開支是一萬元，其中只有 700 元是用於與交通有關的開支。事實上，這方面的開支在某程度上已由按年遞增的工資所抵銷。

現在讓我談談動議辯論所提的另一問題，即九巴的利潤管制計劃。利潤管制計劃是九巴現有專營權的一個重要部份。該計劃對政府與九巴雙方均有法律約束力，不可單方面作任何修改。管制計劃規定九巴的准許利潤是平均固定資產淨值的 16%。不過，政府方面肯定毋須同意將車費定於一個能令九巴獲取這個最高利潤的水平。我十分贊同李永達議員呼籲要檢討這個管制計劃，而政府將會進行這項檢討。順帶一提的是，現時其餘三間專利巴士營辦商均無類似的利潤管制計劃。

讓我向各位議員保證，政府跟你們同樣關注兩巴的加價申請。我們要負起雙重責任：第一，要確保巴士公司能滿足市民的期望，提供高效率 and 妥善的服務；另考慮到車費不應由政府津貼這個基本原則，票價必須合理。第二，由於巴士服務由私營公司提供，因此訂定的車費水平須容許巴士公司獲取合理但非過高的利潤。可惜的是，李永達議員提出車費加幅不能高於通脹率的動議，會令其他因素難以得到充分考慮，因此，如採納這個冠冕堂皇的原則，未免過於魯莽。此舉可能是極具吸引力的短期治標方法，但長遠而言，卻會嚴重損害巴士服務的提供。

劉健儀議員建議作出的修訂，承認問題的難處。我當然同意一些議員所述，認為不應把獲准增幅的上限，任意訂於通脹率的水平。無疑，政府承認審核加價申請時必需一絲不苟，而事實上，政府目前正在這樣做。公眾的意見和回應不但重要，而且是必需的。我們完全明白公眾所表達的強烈意見。政府並無責任替巴士公司辯護。各位議員今天提出的建設性意見，政府定必加以考慮，並會轉給交通諮詢委員會和行政局研究。

各位議員今天傳達的信息非常清楚，即大家都認為兩巴要求的加幅過高。李華明議員說得不錯，沒有議員贊成兩巴要求的加幅。我在開始發言時說過，政府現正審理這些加價申請。儘管我無法說明政府會向交諮會及行政局建議甚麼加幅，但我可以十分明確地表示，

政府初步認為兩巴並無充分理由去支持所要求的加幅。因此，我預料有需要調低加幅。就這方面來說，我較早時已扼述處理這些加價申請時所採用的準則。不論結果如何，政府都有責任向公眾交代，所以會詳細解釋最後所批出的加幅的理由。

因此，政府支持劉健儀議員的修訂動議。謝謝主席先生。

主席（譯文）：黃震遐議員已發出修訂上述動議的通知，他提出的修訂已載入議事程序表內，並已分發各議員。我現請他提出他的修訂動議。

黃震遐議員對動議提出下列修訂：

在「鑑於九龍巴士公司」之後加上「及中華巴士公司」；以「接近兩成」取代「19.6%」，在「審核」之後加上「兩間」；並以「兩巴」取代「九巴」。

黃震遐議員致辭：

本人動議修訂李永達議員的動議，內容一如議事程序表所列以本人名義提出者。

黃震遐議員對李永達議員的動議所提修訂經向本局提出。

主席（譯文）：李議員，你是否打算發言？你共有 5 分鐘可就所有修訂動議致答辭。

李永達議員致辭：

主席先生，我想首先談談這次申請加價問題。在經過辯論後，我仍然覺得道理和民意在我這邊。剛才劉健儀議員問馮智活議員：他談到有關自由黨的資料是否真的呢？其實我覺得每個政黨有不同政治取向，這是不足為奇的。但是，有一個原則是非常重要的，就是要真誠為市民服務，要表裡一致、言行一致。

自由黨發言人劉健儀議員修訂我的動議，要求將兩巴加價低過通脹的動議，改為一個我認為方向模糊的修訂動議。讓大家看一看自由黨交通政策發言人在過去一段的時間和行動，以看看自由黨是否言行一致？根據快報九三年十月二十三日的報導：「自由黨的立法局議員認為九巴加價不可高於通脹，否則需要足夠理由去說服市民」。九三年十月二十六日東方日報報導：「自由黨在十月二十五日舉行簽名運動。……自由黨建議九巴加幅應低於通脹水平。（我重複一次，自由黨建議「九巴加幅應低於通脹水平」）這個簽名運動共收集了 5000 個市民簽名，跟着由他們的發言人蔡國雄先生和劉女士把簽名交給運輸署」。從上星期開始，自由黨在中西區懸掛了一些橫額，橫額寫着自由黨中西區議員辦事處及林鉅津、陳特楚、梁英陽等議員的名字。橫額寫上：「反對中巴加價高於通脹」。我

這裡有兩幅相片，內容寫着「反對中巴加價高於通脹」。我會傳給大家看。這幅橫額掛在哪裡呢？你們要聽着，是在西營盤創業中心門口、堅道九十九號，以及士美菲路和皇后大道西沿路。你們（記者）快些去影下來，因為可能有人會拆去。自由黨一方面公開發表言論和採取行動，反對兩巴加價高於通脹，可是一方面在立法局內又反對我的動議。我的結論只得兩個：

第一，自由黨根本是精神和肉體分裂的。在政策問題是這樣，在民生問題也是這樣。

第二，自由黨根本是欺騙市民的。

主席先生，我不想再引述，也不想再講，因為不同的議員對民生政策有不同看法，這是很自然的。不過我希望身為服務市民的政黨必須言行一致，表裡一致。謝謝主席先生。

黃震遐議員所提的修訂動議付諸表決，並獲通過。

主席（譯文）：由於黃議員及譚議員提出的修訂動議實質相同，而本局現亦已就黃議員的修訂動議作出決定，根據會議常規第 31(3)條，本局將不會進一步就譚議員的修訂動議進行辯論。因此，我不會請譚議員提出他的修訂動議。

主席（譯文）：劉健儀議員，由於黃震遐議員的修訂已獲通過，你便不能按你原來修訂動議的措辭提出修訂。你會否要求批准更改你修訂動議的措辭？

劉健儀議員致辭：

主席先生，若獲得閣下批准的話，本人想修改修訂動議的措辭如下：

刪除「將是次兩巴加價訂在九三年通脹率之下，並從速」，並代之以「充分了解及重視市民對加價的接受程度、加價對通脹的影響，以及以此作為批准兩間公司加價幅度的依據，並於恰當時間」。

主席（譯文）：劉議員，你可以提出該項修訂。可否請你現在提出該項修訂？

劉健儀議員對由李永達議員提出而經黃震遐議員修訂的動議提出下列修訂：

刪除「將是次九巴加價訂在九三年通脹率之下，並從速」，並代之以：

「充份了解及重視市民對加價的接受程度及加價對通脹的影響及以此作為批准兩間公司加價幅度的依據，並於恰當時間」

劉健儀議員致辭：

主席先生，本人動議按本人經修改的修訂動議，進一步修訂由李永達議員提出而經黃震遐議員修訂的動議。

由李永達議員提出，而經黃震遐議員修訂，並經劉健儀議員進一步修訂的動議經向本局提出。

主席（譯文）：李議員，你是否打算再發言？你還有 1 分 19 秒時間。

李永達議員致辭：

主席先生，今日我進入立法局時，自由黨的交通政策發言人蔡國雄先生向我遞交一封信，提出自由黨為何要修訂我的動議，原因是我不了解九巴的運作。坦白說，我花了很多時間去研究九巴的運作。我相信在剛才發言中，已經說明了這點。我一直懷疑自由黨有否用心詳細研究有關九巴運作的情況以及過去幾年該公司的利潤狀況。我作為港同盟交通政策發言人，現向自由黨發出邀請，在自由黨認為方便的時間、地點，與港同盟來一場公開辯論，由公眾和新聞界去評論一下，這次兩間巴士公司的加幅是否合理。我非常盼望劉健儀議員能夠及早答覆。希望你不要令我苦等，使我望穿秋水。

自由黨修訂我的動議的第二個原因，是說我不深入了解市民的意見。自由黨在九三年聖誕節舉行簽名運動時有 5000 人簽名，反應比較差。我的簽名運動，收集到 11 萬個簽名……。

計時器顯示時間為凌晨一時十九分

主席（譯文）：李議員，恐怕你必須停止發言。

由李永達議員提出，而經黃震遐議員修訂，並經劉健儀議員進一步修訂的動議付諸表決。

聽取聲音表決。

主席（譯文）：本局現開始分組表決。

主席（譯文）：可否請各議員現在開始投票？

主席（譯文）：是否有任何疑問？沒有的話，現在便顯示結果。

律政司、財政司、李鵬飛議員、周梁淑怡議員、黃宏發議員、何承天議員、夏佳理議員、鮑磊議員、林貝聿嘉議員、劉健儀議員、劉華森議員、黃匡源議員、鄭海泉議員、鄭慕智議員、張建東議員、夏永豪議員、林鉅津議員、李家祥議員、潘國濂議員、唐英年議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、陸恭蕙議員、陸觀豪議員及田北俊議員對修訂動議投贊成票。

許賢發議員、李柱銘議員、司徒華議員、譚耀宗議員、梁智鴻議員、杜葉錫恩議員、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、胡紅玉議員及曹紹偉議員對修訂動議投反對票。

彭震海議員、麥理覺議員及詹培忠議員投棄權票。

主席（譯文）：投票結果是 25 票贊成及 25 票反對。各議員當會記得一九九二年一月曾有類似先例，當時贊成及反對雙方的票數相等，而我身為立法局主席，必須投票以解決僵局。當時我投了一票，現在我亦會這樣做，而我是根據議會的慣例行事，即議長所投決定性一票，必須顯示他是公正無私，許多時這是指投票贊成維持現狀。鑑於劉健儀議員的修訂動議並沒有取得多數票，而維持現狀的意思即表示我得對修訂動議投反對票，因此，表決結果是 25 票贊成，26 票反對，亦即議題遭否決。

主席宣布劉健儀議員的修訂動議遭否決。

主席（譯文）：李永達議員，你是否打算總括地致答辭？你還有 2 分 39 秒時間。

李永達議員致辭：

主席先生，首先我感謝支持我原動議的同事。雖然每一次加價的辯論，都會構成內部的激烈辯論，不過我想今日同事整體上發出一個向運輸科和政府很強的訊息：這次兩巴加價的申請，加幅是非常高。我們不希望政府本身草率行事，只看兩間巴士公司所提交的數據。雖然在憲制安排上，立法局是沒有權取得兩巴加價的資料，但我希望運輸司了解，在一個開放社會內，市民再不是無知的，任人宰割。我希望運輸司得到行政局的批准，嚴肅地考慮將交給交通諮詢委員會的資料同時給與立法局參考。即使是透過閉門會議進行，我個人都可能接受。因為若非這樣，很難要求立法局同事可以就兩巴加價的申請是否合理，以及應該削減到何種水平，作出正確評論。

此外，九巴公司的「利潤管制計劃」雖然在九七年中才完成，但這項協議須在早一、兩年開始討論。我希望運輸司花些時間與公眾、立法局討論這項問題。我更希望運輸司剛才聽到各位同事對兩間巴士公司不滿的意見後，要盡速督促兩間公司改善服務，以及建立一些有效途徑，讓公眾發表意見。謝謝主席先生。

由李永達議員提出，並經黃震遐議員修訂的動議付諸表決。

聽取聲音表決。

主席（譯文）：本局現開始分組表決。

主席（譯文）：請公眾席內人士保持秩序。

主席（譯文）：可否請各議員現在開始投票？

主席（譯文）：是否有任何疑問？沒有的話，現在便顯示結果。

許賢發議員、李柱銘議員、彭震海議員、司徒華議員、譚耀宗議員、林貝聿嘉議員、梁智鴻議員、麥理覺議員、杜葉錫恩議員、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、胡紅玉議員及曹紹偉議員對經修訂的動議投贊成票。

律政司、財政司、李鵬飛議員、周梁淑怡議員、黃宏發議員、何承天議員、夏佳理議員、鮑磊議員、劉健儀議員、劉華森議員、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、夏永豪議員、林鉅津議員、李家祥議員、潘國濂議員、唐英年議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、陸觀豪議員及田北俊議員對經修訂的動議投反對票。

陸恭蕙議員投棄權票。

主席宣布有 28 票贊成經修訂的動議及 24 票反對；他於是宣布由李永達議員提出及經黃震遐議員修訂的動議獲得通過。

退休保障計劃

彭震海議員提出下列動議，並向本局致辭：

「鑑於政府最近在本局就退休保障制度公布政策意向，已令社會各階層市民感到疑惑，本局促請政府在短期內，就老年退休金計劃制訂公平、合理和為港人接受的具體執行細

節；並須盡快就全港強制推行的僱員退休保障計劃，建立可行、可信和可託賴的制度，以確保現在與將來的年長者的退休生活得到足夠和合理的保障。」

彭震海議員致辭：

主席先生，勞工界建議成立中央公積金，保障退休後的生活，本局每年都有熱烈爭辯。去年，本局幾乎一致贊成應該設立中央公積金，但政府一再堅決拒絕不願推行。在九二年十月政府發表諮詢文件，向大眾提出強制性退休保障來取代，勞工界爲了大局着想，並考慮到政府可能會拖延卸責，所以只要求政府對強制性退休保障計劃必須作出有效監管及提供風險承擔，政府亦在考慮作有限度風險承擔的評估。然而，出人意料之外，政府卻又在去年年底突然向本局推出另一種完全不同性質的老年退休金計劃，這是一套未經詳細研究其可行性，沒有細節，又要廣泛諮詢市民及中方的意見，豈能不叫人懷疑政府對推行老年退休金計劃的誠意。

社會各界對老年退休金計劃有激烈的反應，也出現許多不同的意見。雖然這套計劃的精神是值得鼓勵，如果正式施行，可以即時爲 65 歲以上的老人家提供起碼的生活上需要，令他們老有所依，但政府將計劃的供款責任，完全推給僱主及僱員，供款等同變相加稅。這套屬於隔代養老的概念，在未有全面教育市民普遍接受尊敬老年人是屬必備美德及供款公平的細節之前，當然會引起市民的爭議。例如一般市民乘搭公共交通工具時，很少見到年青人會讓位給老人家（更現實的例子，是九巴推行長者優惠票價，但現在都是申請大幅加價理由之一），何況要他們拿出薪金的一部份，去供養不相識的老年人。老年退休金計劃是一套社會福利制度，政府不應該只將責任完全推給市民，而置身事外。

政府表示將會花 300 萬元聘請顧問公司研究老年退休保障計劃的可行性，我強烈要求政府要在短期內，制訂公平、合理和爲港人接受的具體執行細節，不要再找藉口一拖再拖，敷衍了事，必須向市民交代一個清晰的時間表。

對於政府一直沒有清楚解釋，便企圖放棄行政局曾於九一年通過的強制性退休保障，本人深表不滿。根據一份報章報導，政府是採納某間顧問公司的報告，認爲不可行而放棄。我要求政府必須公布該份報告的內容和數據，不能片面地用「回報率低於通脹」作理由而拒絕施行。這種輕率的態度不禁讓人質疑，兩年多前行政局通過強制性退休保障計劃又是根據甚麼理由？按常理政府制訂一項政策，必定是經過深思熟慮，怎可只根據一份顧問公司的報告，便決定收回已向本局提出的建議。

要徹底解決退休問題，一定要實行強制性的退休保障方案。它可以使未來的退休人士爲自己供款儲蓄，預留退休所需，且符合多供多得的公平原則，基本上與老年退休金計劃性質不同，所以不可能代替。而且由於這是兩套完全不同的計劃，政府絕對不能因爲推出未經諮詢的老年退休金計劃而企圖抵消強制性退休保障制度，這是本局及勞工界所不能接受的。

政府堅決不願推行中央公積金，在時間的限制下，我要求政府要盡快實行強制性退休保障計劃，並制訂一套可行、可信和可託賴的制度，令市民的供款得到應有的保障。加上施行公平、合理的老年退休金計劃，使全民的退休生活得到足夠和合理的保障。

讓我再次強調和重申，政府的老年退休金制度，是一項社會福利，政府不能將供款責任全部推給市民，並應盡速公布市民可以接受的具體執行細節。另外，政府必須同時推行強制性退休保障，只要政府有適當的監管，風險必然會大大減低，而政府為市民承擔供款風險，更是責無旁貸的。

主席先生，我謹此提出動議，並要求各位議員支持本人的動議。

動議經向本局提出。

許賢發議員致辭：

主席先生，政府於上月中在本局公布對在港推行退休保障制度的政策意向後，香港社會服務聯會屬下的社會保障委員會，曾就有關建議作深入的討論，並且公布研究結果，而本人亦迅速以問卷調查方式，徵詢社會服務界同工的意見。雖然問卷仍在收集中，但經初步統計及分析，上述兩項研究的結果是十分接近的，亦使本人相信絕大部份社工認為，社會保障計劃應與僱員退休保障制度分開處理。理由是政府建議推行的全民老年退休金計劃，在本質上就是一種變相擴闊稅基的福利制度，但絕對不能取代僱員供款式的退休保障計劃。故此，他們支持本局繼續爭取成立中央公積金或強制性的私人退休金計劃。

事實上，對於本港實施的退休保障制度，社聯一向的立場就是一方面為所有受僱人士成立中央公積金，或者有政府參與風險承擔的強制性私人退休保障制度；另一方面政府應大幅提高現行綜合社會保障計劃的援助水平，令非受僱人士退休生活也得到一定的保障。因此，對於老年退休金計劃，本人只能以改良的社保計劃看待，並且必須符合以下 4 項要求才能接受：(一) 政府必須參與供款；(二) 老人每月所領取的退休金額，應與國際勞工組織的建議看齊，即工資中位數的四成至四成半，相等於現時 2,800 至 3,100 元；以及(四) 將領取金額的年齡由 65 歲降至 60 歲。

平心而論，老年退休金計劃確實有不少可取之處，其中包括這種隔代供養制度可即時為目前已經或接近退休的人士，提供基本的生活保障。另外，從社工的角度而言，雖然新計劃亦會增加自己的負擔，但由於具有財富再分配的作用，故不應因私利而阻礙計劃的推行。

只可惜政府匆忙推出老年退休金計劃並沒有給與市民充分的信心，一方面除因為計劃的具體細節未定，為未來帶來更多不明朗因素外，亦成功令社會分化，尤其是為中產階級與低入息階層製造更多利益衝突的機會。更何況政府可以在短時間內，一手推翻自己曾努力向市民推介的強制性私人退休保障制度，難保在不足一年後，又以市民意見分歧為理由，擱置推行老年退休金計劃。事實上，政府強調新計劃最後須得到中方和市民同意，早已為日後撤回留下伏線。

此外，政府以投資回報率低和「遠水不能救火」的比喻，作為否決成立中央公積金及強制性私人退休保障制度的理由，亦令人難以信服。首先，以新加坡為例，退休基金的投資方法並不如港府想像中的保守，即除了部份存入銀行收息和購買公債外，更可投資於房地產和股票市場。以香港過去二十多年的經驗來說，房地產的增值能力和恆生指數升幅，已遠遠超過歷年累積的通脹率。其次，本人已屢次強調，雖然中央公積金要成立十多二十年才見成效，不能解決目前低收入市民的退休生活問題，但眾所周知，本港人口老化最嚴重的階段不是現在，而是下世紀的初段。故此現在推行，將來的老人就可以安享晚年。至於解決目前的老人退休生活問題，提高現行的公援和高齡津貼的水平，就是一個可行的辦法。

主席先生，總督曾屢次強調政經應分開處理，但在考慮退休保障制度的問題時，港府對政治因素的衡量愈來愈重，甚至大耍政治手段，玩弄民意於股掌上，令人感到十分遺憾。本人一向認為，建設社會，保障民生的計劃，不應以九七作為界限或分水嶺，英國政府在撤出香港的管治時，不應只顧政制的安排，而棄民生保障制度於不理，這絕非一個以「建設未來」作為光榮撤退的政府應有的作為。

本人謹此陳辭，支持動議。

代理主席杜葉錫恩議員暫時代為主持會議。

倪少傑議員致辭：

代理主席女士，近月來政府在處理退休保障問題上的立場和態度，似乎是準備採用「一刀切」的社會福利制度來解決本港的退休保障問題。可惜政府建議的「老年退休金計劃」理據不足，意念混淆，一旦付諸實行，只會為本港社會帶來得不償失的惡果。政府應該將退休保障制度作出一個全面考慮，制訂長遠的政策，才符合本港社會整體利益。

誠然，為有需要的老年人提供最低限度的生活保障，是一個負責任的政府所應該承擔的社會責任。但是，根據國際勞工公約的定義，「社會保障」是指「由社會上適當的組織為社會人士可能遭受的某種變故而提供的保障；這些變故是入息低微的人士沒有辦法藉著他本身的能力和先見之明，甚至聯同他的親朋也不能夠有效地加以預防的……」。從這個角度來看，政府所建議的「老年退休金計劃」，不問貧富，不問需要，向所有老年人派發退休金，顯然就是超越了社會保障的範圍，將社會福利和退休保障的概念混淆一起，其後果將會把本港推向福利社會的危險邊緣，不符合香港社會整體的利益。

根據九二年十月政府所發表的《全港推行的退休保障制度諮詢文件》所指出，大約不足一成的本港老年人享用公共援助金。按照政府的統計數字，九一年本港的老年人口，即是年齡在 65 歲或以上者，合共 482000 人左右，而政府用於高齡津貼及公共援助的開支，則約為 24 億元，到了二零零一年，老年人口增加至 705000 人左右，而政府的老人保障支出亦相應增加至 35 億元。以實質計算，政府的老人保障支出，是按年增加

1 億元左右。以本港的經濟環境和情況來說，政府在應付高齡津貼及公共援助的開支方面，可以說是游刃有餘的。可是，政府建議的「老年退休金計劃」，卻將老年保障的安全網擴大至 100%，造成有關開支驟然由 24 億元急劇增加至超過 100 億元。尤有甚者，政府更將提供老人福利的責任完全推卸到僱主和僱員身上。其實，政府應該分別制訂由政府負責的老人福利計劃，以及由僱主和僱員共同承擔的退休保障制度，為本港市民制訂一套完整而妥善的退休保障制度。代理主席女士，本人認為這是一個刻不容緩的問題，政府應該從速進行研究和製訂工作。

代理主席女士，任何退休保障制度都會對整體社會經濟帶來不同程度的影響，而且制度一旦實施，便很難撤回或取消。因此，我們在考慮有關問題時，必須以社會經濟全民利益為重，謀求取得為社會各界人士所能接受的平衡點，不應被政治或政黨利益所左右。應該保持本港一貫鼓勵企業精神和「藏富於民」的經濟政策，作為維持本港繁榮穩定的基礎。

代理主席女士，本人以廣大市民的利益發言，支持動議。

譚耀宗議員致辭：

代理主席女士，自從本人八五年進入立法局以來，本局已就本港的退休制度作出多次辯論，其辯論的次數和頻率實非一般社會政策所能相比，其受重視的程度和爭議也是空前絕後的。一向以來，政府在退休問題上的態度是曖昧的和被動的，流露出的政策傾向，每每令人大失所望。這次政府態度突然積極起來，新的退休制度方案，乍看之下，令人眼前一亮。的確，新的老年退休金制度是我們所追求的理想。我想，民主建港聯盟、工聯會和本人都會欣賞政府向這個方向邁進一步。我認為，撇開操作性的問題，政策方向是正確的。但是我也要強調，理想必須放到現實環境中去考驗，理想才能會實現。

目前政府在社會上毫無心理準備之下推出老年退休制度，這個社會保險的概念對於香港一般市民來講是非常陌生的。自從老年退休制度的初步政策意向提出以來，社會上的反應大都流於情緒化，或者流於直觀和表面。這表明社會保險這個概念，在香港這個背景之下根本還未成熟，儘管我們覺得它是進步的。

我們需要一個紮根於香港本土的退休計劃。這個計劃必須一方面充分地吸取其他先進國家的教訓和經驗，另一方面亦必須和香港的社會文化、價值觀念密切結合。否則，這個退休計劃只會是空中樓閣，即使勉強實行，也會成為不斷被攻擊、排拒的對象，最後也可能被放棄。這是我們所極不願意看見的。我們不希望在退休問題上因為這個原因而走回頭路。

代理主席女士，香港民主民生協進會、香港民主促進會、民主建港聯盟三個組織今午共同簽署及發表一份全民性退休保障計劃建議書。建議書原則上歡迎政府在去年十二月提議的「老人退休金計劃」。但是，由於缺乏具體資料，我們現時實在不能完全支持該計劃。總的來說，我們認為應該盡快設立一個全民性退休保障制度，以保障本港老年人。

綜合各個不同建議和方案的內容，可歸結為下列三個基本原則：

- 一、無論最後訂出怎樣的退休保障計劃，政府一定要在財政上和行政上作出充分的承擔；
- 二、政府必須為該計劃提供足夠的保障，確保其具償付能力和受到有效率的管理；
- 三、該計劃必須照顧全部 65 歲或以上的老人。

我們相信，如果各方面人士能夠認同以上三個原則，便應爭取從速建立一個使全民受益，並毋須經濟調查的全民性退休保障制度。至於其他技術問題，則可容後解決。

在建議書內，我們更提出了 8 項具體建議供政府參考。稍後香港民主促進會麥理覺議員及香港民主民生協進會馮檢基議員將分別介紹這 8 項建議。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持動議。

鮑磊議員致辭的譯文：

代理主席女士，我同意譚耀宗議員剛才的說法。由於我們曾就這個問題進行過這麼多次辯論，我肯定我們都已忘記過去數年進行過多少次這些辯論。鑑於政府剛宣布其擬議的未來政策，我認為這次辯論的時機相當不成熟。我只希望簡單地提出幾點。

首先，我讚揚政府基於其宣布中概述的所有理由否決中央公積金的建議。中央公積金並不符合香港人的長遠利益，我對這點毫無疑問。

關於老年退休金計劃的建議，政府只向我們提出了一個大綱。這個計劃看來像一個混合體，並可能把有需要將現行的安全網概念提升至為貧困人士提供老年津貼一事，與設法為全港市民提供全民退休保障的問題混為一談。

現階段我所關注的，就是這建議實際上採納了一項薪酬稅，不單會導致通脹，同時亦會引進一個令個別人士及僱主稅項增加的新制度。此外，老年退休金計劃亦可能令僱主無意採納自願性質的退休計劃。這類計劃通常提供比這建議優勝很多的福利。

最後，政府必須審慎研究，推行一項繁複、昂貴而又充滿繁文縟節的制度所帶來的影響。

代理主席女士，表達了上述意見後，我相信我們應該以開明的態度著手，並應等候政府在年內稍後的時間擬訂一個更詳盡的計劃。

本人謹此陳辭，支持動議。

林貝聿嘉議員致辭：

代理主席女士，近日有調查指出在中學生 10 本好書當中，有一本為「腦筋急轉彎」。我相信這本書也深受港府歡迎，否則它不會倉卒地推出港人陌生的老年退休金計劃，這證明了港府也愛「腦筋急轉彎」。

腦筋靈活不啻是好事一樁。觀乎港府提出的僱員僱主供款，不論資格，年滿 65 歲市民即可領取入息中位數約三成款項的退休金計劃。這不錯是可以即時保障老人家基本生活，但計劃是否切合香港社會環境呢？計劃是否廣泛得到各階層的支持呢？計劃會否造成社會分化呢？

自從政府公布這個政策意向之後，一直傳達着給市民三個訊息：（一）政府基本上已否決中央公積金制度；（二）老年退休金計劃會進入細節研究階層，希望在半年至一年時間內諮詢民意；（三）若果社會不接納此退休金計劃的話，一切只會維持現狀，換言之，香港市民只有兩個選擇：接受或者甚麼也沒有。

當然，我們不能容許甚麼也沒有。

本人是支持提高目前綜合援助計劃的金額，讓領取公援的人士，當中大部份是老人家，可以得到合理的生活水平，所以政府今次建議讓老人家可得到入息中位數三至四成的金額，是受歡迎的建議。

但政府所提出的不論經濟狀況如何，是「一刀切」分款方式，就有資源錯配毛病，因為不少人士是可以依靠完善的退休保障計劃安享晚年，而不必涉及社會保障範疇，與真正有需要者爭一杯羹。

另外，建議也有違香港社會賴以成功的精神，就是多勞多得。政府建議僱主僱員供款，並在輿論壓力下，稱會考慮政府也供款，然後將所得分發與 65 歲以上市民，但各人供款有多也有少，實難說服市民接受將來所得是相同的事實，而且這樣做也會令社會產生錯覺，以為可以均分他人所成。

況且政府仍然宣傳鼓勵自願式公積金計劃，試問已參與公積金計劃的僱員及僱主，何來願意在可用資金及薪酬中再多撥幾個百分點出來，換取將來不成比例的回報呢？反過來說，若政府強制供款，現有的公積金計劃，如何善後以平息有關人士的怨懣呢？其實面對這困境的最大僱主正是政府本身！

坦白說，灣仔區老年街坊甚多，而本人也可以和他們一樣，不用供款已可即時受惠，對有關建議原可舉手贊成。但我們作為議員必須負責任，因為香港發展並不是在這一代止步。我們還得顧及以後一代接一代的發展。所以本人促請政府能提出一個考慮周詳的計劃，既顧及現時有需要的老人家，也照顧陸續增多的退休人口。

另外，本人在此要提出一個批評，批評政府一直敷衍市民大眾、敷衍立法局，因為討論本港退休保障計劃並非始於去年，更不是今年才講及，但政府在社會討論多年終於醞釀出大多數意見時，才在個多月前斷然否決較多人支持的方案，並在沒有充分數據支持下，推出老年退休金計劃，並威脅市民不接受就沒有後補方案，這是絕對不負責任的做法。

政府一向予人立場是絕對不會採取這類全民福利政策的老年退休金計劃，令多數社會人士也未及考慮這個方案。本人促請政府盡快提供有關論據，讓大家能作理性討論，盡早找出一個合乎香港的退休保障計劃，不再困於永遠討論的階段。

最後，我必須強調一點，無論將來討論結果如何，政府也必須立即檢討公援金額，令貧困人士能維持基本生活所需，活得有尊嚴，他們是絕對承受不了政府一拖再拖的做法。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持動議。

梁智鴻議員致辭：

代理主席女士，政府在上月突然「轉軌」，將行政局九一年十一月原則上同意的「強制性退休保障計劃」推翻，並採用了一套與政府多年理財方式完全不同，而極具財富再分配意味的「老年退休金計劃」。這個一百八十度轉變，令人大惑不解。

署理教育統籌司昨日忠告立法局人力事務委員會的同事「減少揣測，多作實質評論」，我非常同意，但要市民不要那麼多的疑慮，只有一個方法，便是政府清清楚楚向本局及市民交代為何突然轉變，若弄不清事情的來龍去脈，我很擔心政府匆匆忙忙推出的「老年退休金計劃」會重蹈覆轍，又會被政府突然推翻也說不定。

九二年十月，政府聲稱已經花了一年時間搜集各方意見，才炮製出「強制性私人退休保障計劃」的諮詢文件，政府官員更大力鼓吹這計劃如何可行、如何可取，但忽然間，我們從報章間接得知政府再請專家研究退休保障計劃，才知這個辦法不可行，因而要放棄計劃。但假使報導屬實，政府的做法豈不太過「化學」呢？豈不是將 600 萬人的福祉當作「兒戲」？

強制性私人退休保障計劃可以於做足準備功夫，推出向市民諮詢之後才發覺行不通，那麼，放在我們眼前的「老年退休金計劃」連具體實施的方向也欠奉，政府便已作決，會否一年半載後，又因為專家顧問有驚人發現而要將這個計劃收回，令到無依無靠的老人家空歡喜一場？

要實施這個計劃，政府一定要盡快解答和解決以下幾個關鍵問題：

(一)當人口老化加劇，供款人日少，領取養老金日多時，政府如何保證仍可順利推行？

- (二) 當供款人減少時，如何解決供款對僱主、僱員的壓力，不會拖累整體經濟的發展？
- (三) 當局如何維持行政支出不會因需要追討欠款、追討逃避供款人士而做成龐大的行政成本？
- (四) 如何保證只有對香港社會有貢獻的老人家才能受惠；以及如何界定誰有貢獻？

歸根結柢，不論這套養老金計劃如何可以起到即時效果，它只能解決目前已退休人士的養老問題，而不能保障目前 280 萬勞動人口將來退休後的生活，因此，政府無可能也無理由放棄研究公積金，尤其是中央管理的強制性公積金制度。

我認爲要解決這兩群人的退休保障問題，應同步推行養老金和中央公積制度，但養老金的發放，必須符合資產審查的規定。這樣，當中央公積金運作成熟時，退休的僱員已儲蓄了可觀的公積金，他們自然超乎領取養老金的資產限制，因此，「老年養老金計劃」便會逐漸由中央公積金所取代，只有少數無職業或因其他原因沒有公積金作爲後盾的老人家，才須靠養老金資助晚年生活。

此外，我重申在考慮推行中央公積金的同時，政府必須一併考慮強制性的全民醫療保險。隨着人口急劇老化，醫療成本急升，強制性全民保險才是有效擴大公共醫療服務的開源途徑。

行政局昨日同意在公立醫院增加半私家病床，並由政府協調鼓勵市民多買私人保險，這只能將有能力付出較多錢的病人，引導去私家市場，仍不能爲公共醫療服務解決額外開源的融資問題。

我促請政府要再三思，應該一籃子考慮和解決退休保障與醫療成本急升，尤其是老年病人對醫療服務帶來的沉重負擔。

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，我今天是個人身份發言，而非代表香港總商會發言。但我可以說，我的演辭是得到香港民主促進會的大力支持。

我所認識的彭震海議員，多年來都是本港勞工界的熱誠代表，一個有深度社會信念的人，並常常鼓吹爲香港極大部份生活較爲坎坷的草根階層工人和其他市民改善生活和生計。他曾多次促請政府擴大社會保障的範圍，社會福利和社會正義。他今天正爲此而提出動議。

對於草根階層市民及他們持續不斷的社會需求，彭震海議員所表達的情懷，我深信本局全體議員都有同感。不容爭議的事實就是，本港以十萬計的工人、主婦和傷殘人士在年屆 65 歲時，是得不到足夠的老年保障。但我卻曾聽到有人辯說，謂工人如果沒有好好計劃自己的生活，使退休後有充足的儲蓄和財政上的保障，那麼這是他們咎由自取，不應負累社會。換言之，我們的 300 萬工人應該有能力儲蓄足夠的金錢，讓他們在 65 歲以後的生活都有財政上的保障。我認為這些論據，如果不是對實況毫無所知，便是極度挖苦。只有那些有優厚薪金，並有養老金或可觀的公積金，連同相當大筆的積蓄的人，才可說這樣的話。假如他們了解實況，卻毫不理會，又或是過份自私而視若無睹，那麼他們應感到羞恥，因為身為社會的一份子，我們必須承認要對整體市民、而不是一少撮得到優待的人負上責任。

我們目前的情況是，有接近 50 萬的老人，他們已無法再參與香港的勞動，但卻為香港貢獻了一生的辛勞，現時卻要申領屬救濟性質的 450 元或 510 元的高齡津貼，而其中一種津貼還須進行經濟狀況調查。450 元——究竟可以買到甚麼呢？可否買到一個月的營養食品？可否支付一個房間、小間格甚至一個籠屋床位的租金？假如你有任何親友要申請這種津貼，你會否感到是不幸；又或各位議員會否感到羞恥，因為一些曾為香港貢獻了一生辛勞的人竟然晚年要依賴救濟過活？這 50 萬人每月所領取的 450 元津貼是一種救濟而不是權利。我們亦感羞恥的是，我們既然被委以照顧全港市民利益的重任，但卻無法為我們的老人爭取到更佳、更人道的待遇。我們一方面大聲宣揚經濟上的成果，但另一方面卻用自我恭維的空言和欺人的統計數字，來隱瞞我們社會中的一些失敗地方。

多年來，我已意識到政府是無意推行中央公積金的。以政府的政策來說，我相信這是個絕對的事實。在這情況下，政府更得到所有有關主要僱主團體激烈反對的聲援，而這些團體中有很多亦推選了代表進入本局。最近我感到奇怪的是，有部份代表似乎支持中央公積金，而我必須表示我對這種明顯的轉軚抱有懷疑態度。商界人士似乎在思想上有進一步的改變。無論情況如何，我仍深信政府是不會再詳細研究中央公積金的。

政府較早前所提出，以及現在經過徹底辯論的建議，即將私人機構的公積金計劃擴展至全體勞動人口，亦顯然沒有行動的跡象。這項建議中的計劃弊端極多，我亦毋須重複。政府本身亦已在發給我們的簡介文件中列舉了。我看不出這些重大的缺點可以怎樣矯正過來。

政府建議的是一項毋須調查經濟狀況的供款式老年退休金計劃。這項計劃本質上是一視同仁，而且所訂的支付水平亦是香港所能負擔的。這項計劃是應該經過充分辯論的，但也應在一個合理的緊湊時間表內進行。有些問題是可以預見的，而部份的解決方法亦是。只要我們願意以建設性的理念去研究政府的建議，這個計劃是可推行的，而且可以由現在起計的兩年內開始發放退休金。我同意彭震海議員的建議，謂政府如果可能的話，應在初夏時完成和公布有關的諮詢文件。政府亦應設立一個機制，以便鼓勵公眾進行辯論，以及回答市民的查詢。雖然這個計劃在很多已發展及發展中國家極為普遍，但在香港畢竟是一項新猷，是須要政府加以謹慎的闡釋。

我們將會見到很多經濟性文件和由商界支持的報導，非議這項老年退休金計劃，認為極度浪費，以及易受市民濫用。事實上，我們亦已從報章上看到這些報導。港府過去五十年來，每次推行重要政策時也往往受到抨擊，但這些抨擊也大部份因為所推行的各項計劃的成功而被駁斥。我希望我們將會見到勞工界，以及那些願意為全體市民，特別是本港的老人，負起社會責任的商人，大力支持這項老年退休金計劃。

我極力支持彭震海議員。

鄭海泉議員致辭的譯文：

代理主席女士，沒有人會辯說不應供養老人。他們對社會畢生作出貢獻，我們有責任讓他們過著相稱而愉快的退休生活。如果他們沒有奠定穩固的基礎，我們便不會有今天的成功。

今天的辯論是有關方法的問題。我們顯然對如何推行這件十分重要的事項，意見紛紜。

我不相信政府所概述的退休金計劃，是唯一的取決路向。我說「概述」，是因為政府的建議明顯缺乏詳情。該計劃的優點，是行政手續簡單，而且可即時提供利益。我完全接納這些優點。不過，這項建議亦會帶來許多相關的重大問題，而政府似乎沒有充分考慮這項如此重要建議的種種影響，也隻字不提一些具決定性的較重要因素。事實上，政府今次採取的手法，是讓我們先行決定，然後聘用顧問來告訴我們這是否可行。如此重要的決定，怎麼可以這樣草率地作出？可行性研究或白皮書在哪裏？再者，政府似乎無法決定應否資助退休計劃，只是在幾個月前，政府為公務員長俸設立了特別基金，理由是也許應成立一個基金，以便在形勢不妙時用以支付公務員的長俸。可是，在大約兩個月後，政府卻決定為整個社會設立一個沒有資助的退休金計劃。在這樣短促的期間內，我們怎麼可以有兩個如此截然不同的退休利益撥款方法？為甚麼有這樣明顯的不一致？

我的第二個問題是有關長遠的經濟及社會影響。我們看不到政府就這個計劃的長遠經濟及社會影響提供分析或意見，這些影響會關乎整個社會的儲蓄及消費行為。

我的第三個問題是有關公平性。退休金計劃實際是一項新的薪俸稅。僱員把薪金中的某個百分比繳付政府，而僱主亦要供款。這種做法表面看來公平。不過，供款始終仍是來自僱員。僱主傾向把僱員賠償看成是整體方案。如果僱主要向這個計劃供款，他們會從僱員可獲得的薪酬加幅中扣除同樣款額，然後將該款項交給政府。這個負擔最終實際會落在所有受薪者身上。這樣意味著大筆收入會從社會的一群轉往另一群。那些能夠逃離這個新稅網的人，便會是最大的受惠者。這個制度既不公平亦不開放，儘管這個制度可能獲得某些香港人的接受。

我的第四個問題，是香港可否毋須改變這項新的薪俸稅，而能夠長期負擔這個計劃？我希望政府可就負擔能力問題提供下列資料：

- (1) 未來十年人口組成的推算；
- (2) 未來十年薪俸稅課稅基礎的推算；
- (3) 在不同經濟環節內，僱員可能要為支持這項承擔而付出的供款百分比；
- (4) 如果薪俸稅課稅基礎不能應付這項承擔，政府將如何彌補不足；
- (5) 退休金會否與通脹掛鈎；及
- (6) 就政治及社會方面而言，退休金可否不與通脹掛鈎。

較先進的經濟體系的經驗顯示，退休金的發放會不斷增加，直至社會無法負擔為止。此外，又會加稅去支付退休金。如果用這些經驗作為借鏡，我們真的會很快走下坡，而且一落千丈。

老人的需要是多方面的。金錢只是其中一部份。我們還須提供便宜的醫療服務及十分廉價的院護照顧，其實這些福利對許多老人來說都比金錢更為重要。我們必須研究，一律提高所有老人獲發放的現金額，會對提供這些同樣重要服務的資源有何影響。這些資源都來自同一個口袋。政府可否告知本局，要應付所有這些需求的資源總額會是多少？

這個退休金計劃對於正在享受這類利益的人亦不公平。在要求那些正享有退休保障的人支持上述計劃前，政府有責任告知他們其現時所享用的計劃會受到甚麼影響。

退休金計劃所帶來的影響可能相當鉅大。我認為政府並沒有透徹思慮整件事項。如果政府有這樣做，我希望政府會對我剛才提出的所有問題，迅速作出回應。

我傾向贊成由政府資助的強制性私人退休計劃，但我對政府建議的退休金計劃採取開放的態度。如果我的問題獲得滿意的答覆，我會支持該建議。否則，我恐怕不能給與支持。

我支持動議。

主席恢復主持會議。

黃匡源議員致辭的譯文：

主席先生，今日的動議令我們構想出一幅惹人憐憫的老人景象，一些終生從事低薪工作的年長市民，由於沒有足夠的儲蓄而又不能依賴本身菲薄的收入來維持有尊嚴的生活，因此無法在適當的時候退休。他們當中有五萬五千多人既失業、又缺乏家庭支援及其他謀生方法，必須依賴微薄的公共援助及高齡津貼，每月合共只是 1,550 元或工資中位數的 14.4%。這種現象對香港這個本地生產總值與英國等量齊觀，且人人自詡重視孝道敬老的社會，投下了不良的影響。

爲何會這樣？因爲香港並沒有爲市民設立全面的社會保障制度。雖然就業的僱員僥倖會有公積金及退休金的受惠，但這些制度並不包括兼職的工人、家庭主婦、弱能人士及老人。現在是適當時候去結束香港毋須爲年長市民提供某類老人退休金或安全網這類辯論了。因此，我歡迎政府這項銳意的決定，設立建議中的老年退休金計劃，令港人對整體性的保障及社會責任有所認識。

我原則上支持這項老年退休金計劃，其特色是強制僱主及僱員須從收入中，按固定的百分率供款，作爲它年退休金的中央基金。該項計劃保證可即時爲老年人提供最低程度的退休福利。透過向老人提供整體性的支援，老年退休金計劃更有助教育年青一代認識本身的社會責任。身爲會計專業的一份子，我有限度地支持這項「到期即付」的計劃，因爲手續不會繁複和較易管理，而且可解決該項基金被通脹侵蝕的問題。可是根據擬議的計劃，政府可能會向市民，尤其是夾心階層，增添額外的財政負擔，正如在已發展國家所出現的情況那樣，隨着工人與老人兩者的比例下降，市民的財政負擔亦相應增加。再者，由於所有年滿 65 或以上的人士，毋須接受經濟狀況調查便可獲發退休金，而該筆爲數 2,100 元的老年退休金亦難以改善現時靠公共援助過活的老人生活。

事實上，急就章的老年退休金計劃欠缺周詳的策劃，而且尚有連串基本的問題有待解決。低薪工人應否豁免供款？根據協助無法自助人士的原則，應否不論經濟狀況而釐訂一固定的老人福利比率？會否將現時退休保障計劃的利益轉往老年退休金計劃？如何執行老年退休金計劃的供款？我贊同這項動議要求就老年退休金計劃制訂具體執行細節，列出不同入息組別的供款率、準則及退休金款額，以及實施的方案。政府必須進行廣泛的敏應性測試，以確保我們真正有能力採用這種「到期即付」的計劃，以免因爲薪金膨脹或須由少數年青工人支持數日日增的老人而導致我們破產。有一點要特別提出，我希望能引入若干管制機制，確保接受退休金的人士的入息來源及居住要求是符合資格，這樣才能令真正有需要的人士得到財政援助。與我交談過的所有會計師，幾乎都同意這一點。

現在讓我們談一談動議的第二部份，一九九二年十月公布的《全港推行的退休保障制度》諮詢文件所載的建議，由於涉及分散式制度的風險，以及欠缺爲社會中容易受影響的人士提供安全網，以致備受非議。然而，這種情況不應容許政府因而作出一百八十度的大改變，放棄爲工作人口制訂一套與就業相關的可靠退休制度；也不可任由其將照顧老人的責任轉給私人機構承擔。反之，政府應公平地正視退休保障的問題，並且作出所需的經濟及行政承諾。

據我的見解，解決香港退休保障問題的方法，正如今日動議所掌握的主題，是將一套完備的全港性退休制度與一套改善的社會保障制度加以結合。理想的計劃應包括爲所有私人機構的僱員訂立分階段實施的強制性退休制度，再輔以政府的供款，以保障那些低薪、就業情況不固定及合約工人，這些人則可獲豁免供款。恰當的退休金額表應可使所有年滿 65 歲的工人，每月領取相等於平均工資中位數的合理百分比的退休金。

至於管理制度方面，在去年二月三日本局的動議辯論中，我選擇中央管理的退休保障計劃，所持的理由如下：中央控制的計劃可使退休金不致交由許多能力各異、良莠不齊的經理人所操縱，以消除預計分散管理制度所帶來的風險；亦可容許政府向私營機構購買投資

服務，同時又可保留整體投資方向；亦可提供規模的經濟及省回推銷成本；並且可利便增長利益的轉撥。

正如我在二月份動議辯論時所說，為避免僱員的終生積蓄被用作投機活動，我們必須絕對保障他們免受欺詐。古德義教授(Prof. Roy GOODE)近期發表的《英國退休金法律改革報告》，建議設立一套破產補償制度，以保障僱員免受拖欠債務、侵吞款項及欺詐等行為而蒙受損失，經費則來自向所有退休保障計劃收取的事後徵款。這些建議與我先前提出的建議是一致的，就是為所有退休計劃基金訂立一套保險制度，按照風險程度來釐訂保費的比率。

主席先生，香港政治前景的不明朗，已經令到一些僱主及僱員迴避參加退休保障計劃。一套由中央管理的可靠退休金計劃，再配合政府對老年退休金計劃所作的承諾及改善，俱能為老人提供一個安全網，事實上，老人的困境長久以來已備受忽視。由於這項退休保障計劃獲得為我提供意見的會計功能組別大部份成員的明確支持，因此我支持這項動議。

鄭慕智議員致辭：

主席先生，香港能夠享有今日的經濟成就，是建基於一個公平、自由及開放的社會，為每一個人提供了足夠的誘因，鼓勵創造財富。不過，香港市民或者會羨慕西方國家的政府對人民照顧無微不至，但亦深深認識到福利主義的後遺症。沉重的開支迫使政府開徵重稅，扼殺創富原動力，同時製造了一批本可自助的依賴者。因此，在福利與創造財富之間，香港人明智地作出了一個平衡的選擇。

經過十多二十年的爭辯糾纏，香港社會各界難得一致地達成寶貴的共識，就是香港須要設立一套健全的退休保障制度，以應付人口逐漸老化的壓力。無論是中央公積金或強制性私人退休保障計劃，自由黨的基本精神是每一個人要為自己的退休生活負上一定責任，積穀防老，在老年時能夠享受年青時辛勞工作的成果。

至於一些不能自我照顧的老人家，為他們提供足夠而合理的經濟援助，這是一個愛民政府的基本責任，我相信人人都會認同。

究竟有幾多老年人真正需要我們社會的照顧？根據政府統計處的資料，九二年香港大約有 52 萬名 65 歲以上老人家，當中有 10.6%，即約 55000 多名仍然需要工作維持生計。此外，在九二至九三年度領取公共援助的個案中，佔六成半為老年人，人數有 53000 名。由上述資料可見，現時社會上約有兩成老年人，即約有 11 萬人是真真正正需要我們的照顧。

各位同事，我認為退休保障及老人福利，兩者應該是相輔相承的，這樣才可以使全部老年人的生活獲得保障。

很不幸地，香港政府突然來一個「大轉軌」，今日政府推倒昨日政府的建議，在沒有足夠理據的支持下，倉卒宣布老年退休金的政策意向。政府妄圖以一種全民福利政策，取代我們期望已久的退休保障制度，同時巧妙地將政府對老人福利的承擔，推卸給全港僱員及僱主，我想問政府的居心何在？

無可否認，老人退休金計劃有其一定優點，就是可以即時惠及全港老人，但這只是一個短期效應。一個真正對市民負責任的政府，必須著眼於社會整體的長遠需要，而不應只顧眼前利益。

我最擔心的是，老年退休金的財政安排，將會為未來社會留下一個沉重的大包袱。布政司在報章上為此政策辯護時指出：「政府建議的老年退休金計劃是市民可以負擔的，因為供款額較中央公積金計劃為低，福利只會根據整體福利而調整，保證不會對下一代的工作人口造成沉重負擔」。實情究竟是否真的這樣？請布政司拿出實據來引證她的說法。

我並不是杞人憂天，但有一些數據確實令我不安。讓我們看一看香港老人的「依靠比率」(Elderly Dependency Ratio)，即是說有多少老年人是依靠每千名 15 至 64 歲勞動人口，資助其生活的比率。九二年的比率是 127，與八二年的 99 比較，十年之間增加接近 3 成。預測到二零零一年，這比率將上升至 161，即是說，每 6 名勞動人口，就要供養 1 名老人家。試問在這種老年人口持續增長而勞動人口卻相應下降的趨勢下，政府將來要維持發放相等工資中位數的三成作為老人的退休金，除了增加供款率外，還有其他更佳的方法嗎？

政府在很多因素仍未決定的情況下，倉卒地公布老人退休金計劃，引發社會人士再一次爭論。今日的局面，完全是政府一手造成。因此我同意政府應在短期內，就此計劃制訂公平、合理和為港人接受的具體執行細節，好讓公眾人士能對整個計劃的利弊和可行性進行實事求是的理性討論，決定香港所需要的退休保障制度。我們現在討論的是一項關乎全港市民和我們下一代的重大事情，我們必須堅守既定的爭取目標。

最後，我想再提出忠告，「福利主義」在西歐很多國家引起惡性經濟循環，香港應引以為鑑。我們必須慎防「福利主義」在本港長出幼苗，其至綠樹成林。

主席先生，本人謹此陳辭，支持彭震海議員的動議。

張建東議員致辭的譯文：

主席先生，這項動議包括兩個不同的問題，相信我們不應混淆。第一個問題是有關老年退休金，而第二個則關乎退休保障計劃。

我全力支持動議的第一部份，呼籲政府實話實說，公布老年退休金計劃的全部詳情。社會是有責任要盡力照顧老人，令其安享晚年。現時的高齡津貼實不足夠，有需要立刻予以檢討。

我對教育統籌司去年十二月十五日在本局就退休保障發表的聲明感到失望。這個問題在大約三十年前首次提出。當總督在去年十月發表施政報告時，曾承諾：「在本年年底，就這事的未來路向公布我們的建議」。然而，這項承諾在教育統籌司的演辭中已大打折扣，變成「明確的未來路向」，而並非任何建議。我實在看不到有任何證據，足以顯示政府就這方面作出最後政策決定前已做足功課。以我個人的愚見，很明顯教育統籌司的演辭甚至連明確的路向也欠奉。

市民並沒有獲得任何補充資料或證據，證明政府已充分評估教育統籌司在演辭中所提建議的影響。因此，教育統籌司在回答周梁淑怡議員的問題時，又怎可以說他的聲明足以代表政府就此事而作出的決策聲明？

教育統籌司指出，強制性退休保障計劃及中央公積金都不是受推薦的方案，而現時政府似乎偏愛老年退休金計劃，但要視乎這計劃能否符合某些條件，例如「市民必須普遍接受強制性質的老年退休金計劃」。政府既沒有作出確定的承諾，亦沒有最終的建議。我們不知道政府根據甚麼功課作出抉擇，以及還要做多少功課才能達致最終的結論。

如果政府沒有為這項建議進行可行性研究，便在現階段公布有關計劃，豈非敷衍塞責？我想提醒各位議員，政府在諮詢文件內說明對強制性退休保障計劃的偏好，所依據的僅是百孔千瘡的財政假設而已。當政府趕上落後的功課及發現最新建議的一切影響時，我們會否看見政府又再一次「轉軚」？

有關強制性質的老年退休金計劃，我們仍須知道更多資料，但似乎政府都一一欠奉。例如這項計劃據說成本約為每年 130 億元，究竟是怎樣計算出來？為了「保障大部份的人口」，甚麼數額才算足夠？是否所有在某一個年齡以上的人士都包括在保障範圍內，抑或將會制訂資格準則，例如有關受惠人的需要或居所的證明？在實際情況下，這個計劃怎能保證「可為老人提供起碼的退休金，退休金額可與通脹或平均工資掛鈎」？預期供款率會是多少？僱主與僱員之間怎樣分擔供款？既然這項費用實際上是一種薪俸稅，為甚麼我們要稱之謂「供款」，而不是薪俸稅？

儘管教育統籌司的聲明有所假託，但實際上似乎說明了政府的想法，是政府對諮詢文件的批評，而不是政策聲明。

現在轉談動議的第二部份。雖然我同意老人應獲提供足夠及合理的退休保障，但我曾在本局說過，現在我重申一次，強制性的僱員退休保障計劃並非解決方法。教育統籌司在十二月十五日的演辭中已提出箇中理由，而我亦有同感。

主席先生，雖然我支持彭議員籲請政府從速告知市民有關老年退休金計劃的具體建議，連同支持建議的全部事實及理據，但我認為現時顯而易見的，就是不能透過強制性退休保障計劃去確保全港老人得以安享退休保障。

基於這項理由，我不支持動議。

詹培忠議員致辭：

主席先生，我個人對政府今次提出這個退休保障計劃的動議有所質疑。在有關的政黨和社會人士傾向於要求政府成立中央公積金的時候，政府拖無可拖，便打出這張牌。若果通過，以後整個社會的負擔將會非常吃力。若不獲通過，政府便會說：「我已經提出一個非常好的建議，但你們不接受」。這是不是一個負責任政府的應有作為？

這個所謂退休保障計劃，在名稱上已有很多令人質疑之處。第一，是「退休」的定義。很多老人，就算到了 80 歲亦未必肯退休，但有些人 50 歲就想退休。這個計劃稱為「退休保障計劃」是否任何人退休就要給與退休金？第二，是「保障」的定義。甚麼叫做「保障」呢？「保障」就是所領取的退休金，足以應付日常生活所需。請問每月 2,100 元能否應付日益上漲的物價？若不能夠，就不應稱為「保障」。

香港政府一向的政策是採取「積極不干預」。此外，政府一直採取低稅率的政策，並強調要有一個公平、合理、有效率的稅制。當局現在推出這個計劃，不禁令人懷疑，這樣做是否符合政府的一貫政策？公積金的用意就是在年青之時儲蓄，到年老之時可以享用。現在提出這個計劃，無疑推翻了沿用多年的做法和大家所遵守的遊戲規則。

政府說得很漂亮，若推行這個計劃，老人即時每月可領取 2,100 元。但我們不要忘記，政府現在亦負擔了部份所謂生果金及提供其他種種的援助，每年支出約為 30 億元。若推出退休保障計劃，每年支出約為 130 億元。以現時人口老化的速度計算，幾年後，可能政府要每年支付 230 億元（政府可能會質疑我是否把數字誇大）。假設有 200 萬人參與這個供款計劃，而僱主和僱員每人每月大約供款 1,000 元，相信不出幾年，便要增加供款額。我們要知道，不論是甚麼援助金、救濟金也好，有經濟能力的人是不會申請的。那麼政府就毋須作出一些無謂的承擔。若將這個退休計劃列為公民權利，任何公民只要超過 65 歲，便有資格領取，試問有誰肯放棄自己的權利？好像現時的生果金，很多富裕的老人也去領取，因為這是他們的權利，不是社會給與他們的福利。若果這是一項福利，很多經濟條件較佳的人就不會去申請。

政府今次推出這個計劃，即使其屬下僱員——公務員也反對。既然自己的僱員都反對，作為一個負責任及開明的僱主，為何不聽取僱員的意見而一意孤行？我懷疑政府利用這個計劃去推卸應盡的責任。

剛才我已指出政府奉行低稅率政策。我們能夠有今天的繁榮，直接或間接與這個政策有關。請問現時勞工平均收入是多少？若僱主和僱員每月各要供款 1,000 元，供款額佔工人的入息比例是多少？這個計劃將會令全港就業人士，不論入息多寡，都變成納稅人，即是變相加稅。不論政府如何申辯也難以令人信服政府並無這樣的企圖。

香港是一個華洋雜處的地方。很多人都有養老、敬老的習慣。作為子女者，很多都會供養父母。不過，政府亦應為有需要的老人提供更多的協助，除發放生果金或其他救濟金之外，還應給與其他的資助，使他們能夠在國內或其他地方得到適當的照顧，安享晚年。此外，我們要鼓勵現在的青年人，年青之時應該為年老未雨綢繆，不要說老就絕對有權利將

自己的責任推卸給社會。我們在年青之時，應時常鞭策自己，要為社會作出貢獻。政府除了鼓勵青年人在年青時要節約外，更要盡量鼓勵他們承擔照顧父母的責任，而不是將這個責任推卸給社會，這樣對社會是不公平的。

主席先生，我謹此陳辭。

馮檢基議員致辭：

主席先生，我與民協對於政府表示有意推行一個社會保險式，由這一代就業的人口去供養上一代的全民退休保障計劃，原則上表示支持及歡迎。如果這計劃能夠實現，將會打破香港長期用「補鑊式」的社會福利制度傳統，對促進社會人士互相關懷有很大幫助，而且可使每一個老人都獲得基本生活水平。因此，政府應該盡快公布詳細的計劃、諮詢市民，使到計劃得以盡快實現。

社會保險的意義就是讓社會人士可以共同分擔生活上的風險，發揮集體互助的精神，所以制度本身與公共援助完全不同。後者只不過是一種對貧窮的補救性措施，造成受助者的尊嚴嚴重受損。前者是當每一個人退休時，無論他是富貴或貧窮，都有權利領取。這款項確保社會上每一個人都能夠有基本的生活水平。例如可獲得工資中位數的三至四成的收入。這是一種保障制度，是反映社會上有能力的人，即指有工作的人，去共同承擔全民的退休基本需要。無可否認，老年的退休金制度，它的目標是保證每一個老年人都有一個最基本的生活水平。但我亦認為，如果希望老年的退休人士可以享受較富裕的生活，公積金的制度是有需要的，並可以與退休金的制度同時並行。

香港民主民生協進會、香港民主促進會及民主建港聯盟最近達成一個有關方案的建議。剛才譚耀宗議員就這建議講述了他三項基本的原則。麥理覺議員亦就其他方案為甚麼不可行提出意見。我現在講述該 8 項建議，以供各位參考：

第一，我們相信一個建全而穩固的全民退休保障計劃，可以由兩個某種形式的公積金及老人退休金計劃一起組成。兩者是可以並存的。我們認為在決定推行公積金之前，更應該優先設立一個老人退休金計劃；

第二，應該由政府、僱主及僱員共同參與這項供款。老人退休金計劃三方面應用 3:2:1 的比例供款，雖然有些團體認為這比例應該是 2:2。我覺得這個問題可以遲些再討論；

第三，應該訂出僱員薪金的最低及最高繳款額。政府應該協助收入低於入息下限的低薪員工繳款；

第四，市民年屆 65 歲就可從這老人退休金計劃領取津貼；

第五，在老人退休金計劃全面實施之前，應該保存現時的公共援助制度。這計劃全面實施後，公共援助制度仍然可以有限度推行，例如協助一些長期患病的老人或有特別需要的傷殘人士；

第六，僱主及員工所繳付的金額應該可以獲得免稅優惠；

第七，60歲以上的僱員應獲豁免1%的應繳金額，這筆款項應該由政府及僱主分擔。有關細節稍後可以再詳細研究；

第八，政府應該成立一個由僱主、僱員、專業人士及政府的代表所組成的委員會，仔細研究上述計劃結構及運作的情況。委員會應在指定時間內完成工作。當局亦應成立一個法定機構協助推行老人退休金計劃。

剛才我們的同事及有些社會人士提出很多問題，質疑這老人退休金計劃是否可行或是否公道。在這裏我嘗試花少許時間解答以下的一些問題：

第一，我們3個政團走在一起是否有意抗衡3個政黨，以造成一個對抗的現象？我告訴大家答案是否定的。我們3個團體其實在一年前，即二月三日當狄志遠議員提出動議辯論時，我們已發出同樣的聲音。我們在一些工會或社團機構都有提出這些意見。但我們覺得這個時候有需要將這聲音集結，因為現在是辯論究竟採用哪種退休金制度。我覺得這個時候若有同樣的意見，大家不妨團結起來，使能有多種聲音，達致健康的辯論氣氛，而不是現時只得政府一把大聲音，而其他的聲音，就很微弱。所以我們認為3黨走在一起，對這個計劃的辯論是有幫助的。

第二，我們必須強調，我們所說的老人退休金制度，與中央公積金的儲蓄制度，以及提供公共援助的補救措施，並沒有矛盾。這3個方法均可同時進行，所以沒有對抗或抗衡的問題。

第三，有人問，老年人口不斷增加，勞動人口卻減少，將來怎樣負擔呢？其實這正是本局要考慮的問題。公積金其實亦出現同樣的問題。此外，幾十萬家庭主婦的問題如何解決？傷殘人士又怎辦？剛才鄭慕智議員也提到老人的「依靠比率」，八二年為1000:99；到二零零一年，將會增至1000:161。這些問題是否有中央公積金就可完全解決呢？我們覺得需要其他的退休制度加以輔助，但這個計劃仍是可行的。

第四，有人提到這種制度是不公平的。因為不論高收入、低收入或甚至不用供款的人，將來同樣獲得相同金額的退休金。我認為這不是公平或不公平的問題，而是應不應該的問題。我們應否對上一代負責？對上一代尊敬？抑或讓他們去領取公共援助，令其尊嚴受損？我們覺得這是個應該的問題，而不是公平與否的問題。

第五，富翁可否領取這個退休金？為甚麼不可以呢？因為他們在退休之前也有供款的。他們所領取的，甚至可能是少過他們所供的。此外，有些人批評家庭主婦毋須供款便可

取得退休金。我覺得家庭主婦的貢獻，是很寶貴的。沒有家庭主婦的協助，我相信做丈夫的未必能夠專心一致賺錢。以我為例，沒有我太太，我現在也無法做全職議員。其實，男士能夠賺 1 萬元。當中 5,000 元應歸太太。

第六，那些因移民或逝世的供款者又怎樣處理呢？我認為如出現這種情形，應按某個百分比將退休金退回給供款者或其配偶。

蜂音器發出持續的聲響。

主席（譯文）：馮議員，請停止發言。

馮檢基議員：本人謹此陳辭。

下午八時

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。

律政司（譯文）：主席先生，如閣下同意，我謹動議暫停執行會議常規第 8(2)條的規定，以便本局可完成今午的事務。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

何敏嘉議員致辭：

主席先生，退休保障的辯論，差不多已成為本局每年的「例牌菜」，當中原因相信本局同事都心中有數，多年來政府的敷衍推卸態度已經紀錄在案。昨日署理教育統籌司林煥光先生在人力事務委員會中曾表示議員應該「少啲揣測，多啲行動」，來反駁我們對政府誠意的懷疑。但我想試問在種種前提下，我們如何能憑空相信政府？過去二十多年，一直拒絕成立中央公積金，到九一年突然提出強制私人公積金向公眾游說。在《全港推行的退休保障制度》諮詢文件中，曾清楚表示「工作小組並不支持全民退休制度」。但政府在九三年十二月出其不意來個大轉軚，突然提出強制老人退休計劃，支持全民退休制度，將私人公積金制度否定。如是者反反覆覆，前言不對後語，漠視立法局及市民意見，究竟怎能說服市民和本局議員去相信政府有解決退休保障的誠意？

回到強制老人退休金建議本身，現時政府只提出政策方向，一切具體細節有待顧問公司研究後才能落實。對於現階段政府建議的原則，港同盟認為當中有值得肯定的地方，例如其保障範圍較大，過去沒有工作歷史的老人及已退休人士也可受到這計劃的協助，而且可即時領取款項對低收入人士保障程度亦較公積金制度為好。

但歸納建議公布以來市民的反應，當中有贊成，亦有反對，而市民的憂慮主要有以下幾方面：

(一) 中等入息人士階層負擔

由於建議內所有受僱人士均須參與供款，而現時政府又未能提出確實的供款率，不少中等收入人士已自己須要供一份公積金，再加上樓宇價格高企，供樓佔去差不多大半收入，而稅務負擔亦非常重。因此政府在指導顧問公司進行可行性研究時，我們覺得，特別在決定供款率時應特別考慮中等收入人士的處境。

(二) 長遠市民負擔

本港人口老化持續，過去十年老人供養比例由每千人供養 95 人增至 124 人，當老年人口不斷增加，供養率不斷上升時，退休金供款率也須向上調整，才有足夠款項支付老人退休。雖然政府現或可保證十年內供款率不大幅上升，但當計劃推行十五年後，便會出現以上問題，證諸歐美及亞洲推行此制度國家如英國、瑞典、日本，均曾出現這情況，今年日本厚生省也決定重新檢討其年金制，改變付款水平及供款率以使計劃能繼續下去。假如政府要令市民有信心減低其憂慮，便應盡快提交精算評估報告，我們很希望在精算評估內，盡快交代一個短期、中期及長期的財務研究，供市民參考。

(三) 政府角色

市民現時擔心政府會否將老人福利的責任推卸在僱員與僱主身上，署理教統司林煥光先生曾多次表示政府會為公務員供款二十多億元，同時又將現有老人津貼，公援支出的三十多億元放在計劃中，再加上僱主供稅扣稅 9 億元，在 160 億元中，政府已付出了五十幾億元，這已顯示政府究竟所承擔的是甚麼？我必須在這裏指出，政府一次過撥款入計劃與規定按比例供款是兩回事。當然政府現時付出五十多億元，但難保計劃推行後政府會縮減承擔。因為日後整個計劃的支出將隨人口老化而不斷增加，若政府只以計劃開始時，一次過撥款作為基數，每年按通脹調整，則會將人口老化所做成供款率增加問題，完全轉嫁到僱主與僱員身上。

以上的種種憂慮，並非純屬揣測及陰謀論，而是具體分析的考慮。我們很希望政府能在顧問公司研究完成前，盡快提供較詳細具體的資料及清晰的數據。將政府討論的範圍收窄，為顧問公司的研究提出更清晰而明確的指引。

港同盟現階段由於政府並無具體方案，因此不存在支持與否的問題。我們在政府方案公布前，仍會堅持過往爭取中央公積金及擴大公援，提高公援水平的立場。

蜂音器發出持續的聲響。

主席（譯文）：何議員，恐怕你必須停止發言。

劉千石議員致辭：

主席先生，相信很多香港人都看過金庸先生的小說，金庸筆下《倚天屠龍記》中有一門叫做「乾坤大挪移」的神功，神功的要旨乃是借力打力，能夠將對手的功勢瓦解，甚至牽引兩個本來聯手的敵人變成自相殘殺。張無忌練成這種神功後，在光明頂一戰力壓六大派，更因此成為明教教主。

今日，「乾坤大挪移」神功在香港重現，由總督及教育統籌司聯手使出，力壓本局大多數同事及眾多民間團體要求設立「中央公積金」的攻勢。令人歎為觀止的是，政府深知本局與民間團體爭取「中央公積金」聯線的攻勢猛烈，在毫無分化招數的情況下強行否決「中央公積金」無疑會令群情更洶湧，因而發動「挪移神功」推出老人退休金以轉移視線，瓦解「中央公積金」聯線，甚至希望激起團體間的內部分化矛盾。

面對政府「乾坤大挪移」的怪招，我認為本局及民間各「門派」以及各位「獨行大俠」更應該齊心一致，繼續向政府爭取落實完善的退休保障，否則，我們只會逐一被分化擊破，最後爭取「退休保障」的目標都可能會化為烏有。

事實上，目前本局大多數同事及眾多民間團體的要求，基本上是一致的，就是一方面是為現時及將來的老人提供即時的生活保障，另外亦要為現時僱員提供安全而充足的退休保障。因此，一個結合「中央公積金」和「老人退休金」的保障計劃是我們的共識！今日我們要做的，就是向政府明確表示，我們的「聯盟」並未瓦解，我們將會繼續聯手向政府施壓，要求盡快成立「老人退休金」及「中央公積金」！

政府推出老人金計劃，證明其終於肯承認對現時老人的生活保障不足，因此，與其等最快兩年才知道能否實施老人金計劃，不如「打鐵趁熱」，在九四至九五財政年度立即開始逐步實施老人金，先由政府負責有關開支，同時，政府要盡快公布建議細則，讓本局同事及公眾研究。我覺得，政府如果肯立即增加對老人的承擔，則可以向市民顯示政府願意解決老人生活問題的誠意，這樣做有助改善公眾對政府的猜疑。我相信，只有各方面人士都願意共同承擔時，才能真正有效幫助老人家。

今日，如果本局同事不能夠繼續聯合向政府提出明確的要求，就不單只今年內老人家的「生活保障」不能夠提高，到九六、九七年政府是不是會按照承諾實施「老人金計劃」亦成疑問，更不用說「中央公積金」會永遠胎死腹中！

主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

唐英年議員致辭：

主席先生，本局曾以大比數表決通過要求成立一個為廣大市民認同的中央公積金，同時亦以大比數否決了全民性的社會保障計劃。但很奇怪，政府似乎有心要與立法局「對着幹」，立法局贊成的，政府不做，立法局反對的，政府偏要做，這種倒行逆施的施政態度，究竟是什麼邏輯呢？我覺得很費解。

政府上月中，公布建議推行「老年退休金」制的「政策意向」。但由於政府未能同時向本局提供有關這個計劃的詳細數據和資料，我們根本無從對這個港人較為陌生的方案進行研究和分析，所以我對「老年退休金」制度有所保留，希望港府盡快在本年中提交報告書予本局諮詢，千萬勿再拖延時間。

主席先生，退休保障和老人福利，基本上是兩種截然不同的概念。我們一直爭取的公積金制，是為在職人士而設的，由僱員和僱主共同供款儲蓄，待僱員退休後得以安享晚年。我們鼓勵在職人士為自己未來作長遠計劃和努力，而不是依賴社會的福利救濟。我知道廣大市民亦早有這個共識。至於現時已退休，臨近退休，及有經濟困難的人士，我絕對同意社會應該照顧他們，令他們有一定的基本生活水平，這則屬福利問題，應該由政府去承擔，不能推卸責任。我們3黨的建議，亦即是建議政府在九四至九五年度，馬上為現在已退休的人士發放工資中位數的30%，即每月2,100元。現在政府把這兩種概念精神混淆在一起，恐怕是刻意安排吧。

過去，教育統籌科官員多次在不同場合批評全民性的社會保險制，是赤裸裸的財富再分配方法，如何的不適合香港。同時，大力讚揚和推銷九一年底行政局通過的強制性私營退休保障制度。今天，卻突然一百八十度「轉軚」，推出一個曾被官員本身肆意抨擊過的方案，又信口說，當年行政局並無通過強制性私營退休保障計劃，說只是通過要進行諮詢而已。

主席先生，口講無憑，會議紀錄為證，不容政府事後反口不認。如果林煥光先生要是不甘心，請翻查九一年十一月一日行政局向立法局匯報的會議紀錄，清清楚楚的寫明：「行政局原則上已同意為僱員推行強制性退休保障計劃」。

主席先生，一直以來，在退休保障問題上，我的立場都很鮮明，我是爭取一個強制性的公積金制度；中央公積金，由中央統籌，乃強制性的一種方案；非中央統籌，即強制性私營退休保障，亦是公積金的另一種，接受與否，就要視乎政府肯承擔的程度。過去幾個月，本局幾位同事一直與政府各有關部門磋商上述方案的可行性。例如，如何令私營退休保障制的風險減至最低，回報率又不會過低，讓市民可以安心供款。據我所知，政府有關部門亦確曾做了不少這方面的研究。如今，政府突然放棄行政局曾通過的「既定政策」，本人原抱樂觀態度的私營退休保障制度頓時化為泡影。老實說，政府這種「今天打倒昨天的我」施政方針，飄忽不定，連大原則性的經濟政策、稅收政策、福利政策，都可以因為某一項計劃而全盤推翻，這是「老年退休金」背後所帶出政府施政的反覆無常。我相信，政府有責任須要清楚向公眾交代「轉軚」的真相。

主席先生，我堅信一個公積金制度，無論是中央式或有政府承擔的私營強制性的，對在職人士來說，是最完善的方案，長遠而言，亦會相對地減低政府的福利開支。對於已退休，臨近退休，及低收入人士，通過入息申報，可納入政府的「福利安全網」，仍得到社會的照顧，這種兩全其美的計劃，有何不好呢？我希望政府詳細研究，並盡快接納我們3黨的「反建議」。

主席先生，本人謹此陳辭。支持動議。

代理主席杜葉錫恩議員暫時代為主持會議。

楊森議員致辭：

代理主席女士，港府去年十二月宣布設立強制性老人退休金的政策意向，使我感到非常意外。原因有三點：

第一，港府提出的老人退休金計劃，是以劃一供款率和劃一的退休金水平來進行，即僱員與僱主不論入息水平，均供 3%；而退休後亦不論供款水平，均取入息中位 30% 的退休金。這種政策，明顯是會產生財富轉移的作用。這點政策港府一向都不會鼓吹的。

第二，這個計劃是透過立法運用社會集體供款方式來保障全港 65 歲及以上之老人的基本生活。這無疑是一種全民福利計劃，而港府一向亦不大鼓勵此種計劃。

第三，我在立法局多次要求提高公共援助水平，要求公援能追趕通脹和加上實質經濟增長，但港府卻多次拒絕，認為現時老人公援一般領取之每月 1,550 元是一個合理水平，更高的水平會影響市民之工作動機。想不到現時港府竟然表示老人退休金可以與本港入息中位數 30% 掛鈎，實令我耳目一新，非常意外。代理主席女士，我要清楚指出，根據人口老化之趨勢，本港經已成為聯合國界定的「高齡化社會」。這點已是不容置疑的事。站在保障老人權益的角度，港同盟是會爭取保障老人權益的政策和服務。但保障老人經濟生活，免老人生活於貧窮線之下，是一件政府和港人無法逃避的事，但為本港勞動人口設立合理的退休保障制度又是另一件港人異常關注的事。若非如此，我們也不用為爭取中央公積金而渡過了十多個寒暑了。

代理主席女士，港府提出此項強制老人退休金計劃時明顯利用了保障老人生活的道德力量，轉移了港人視線，使到有關討論，由強制的公積金制度——一種強制性的退休制度——轉移到保障老人生活的全民性福利計劃上。現時港府的決定，是正式否決了為本港近 300 萬勞動人口設立強制性的退休保障計劃。當時，我們與港府的爭論是究竟透過中央公積金的強制退休保障形式，抑或強制性私人公積金的形式，而為全港勞動人口設立強制性的退休保障制度？可是政府為了推翻以上兩種計劃，而突然一百八十度轉彎，推出了只有原則但未有內容的老人退休金計劃。

代理主席女士，港府推出的新建議是一種全民性的老人福利計劃，而並非強制性的退休計劃，是不爭之事。試問一個中等入息或夾心階層及以上的僱員，退休後只得 2,100 元，又豈是合理的退休保障水平呢？但要指出對於全港經已退了休的老人來說，特別低入息但又不能或不願申請公援的老人來說，新建議無疑是老人福利計劃，令他們的生活有一定的保障，以免生活於赤貧之下。

代理主席女士，我認為理想和誠實的做法，是港府公開承認要為全港近 300 萬勞動人口設立強制性的公積金制度，以保障全港僱員的退休生活；而另一方面為保障經已退休和低收入老人的生活，使他們免於活在赤貧的邊緣，港府亦應改善現時公援制度。一個方法

可短期內施行的就是放寬公援制度的申請，使退了休之老人申報資產後，便可領取每月 2,100 元的生活金。若港府真正有決心為老人謀福利，我希望財政司能考慮這建議。

另外，我想再回頭評論港府的新建議。首先，從政策的價值觀念着手。新建議基本上是強調「隔代轉移」財富的價值觀。由現時年青僱員，透過供款，以即時發放方式，協助老人的生活。到他們老了，下一代的年青僱員又回頭照顧他們。這點價值觀與中國傳統家庭照顧的觀念可能有很大分別。傳統上，中國人以家庭為本，雖說「老吾老以及人之老」，但實際上，願意落實照顧與家庭無關的老人，是不常見的。我相信政府在這方面應做多些公民教育。

其次，在政策執行方面 有些技術問題要關注的：例如可能要考慮居港年期，以免令到由國內來港的老人，可以即時領取 2,100 元；對於供款和領取退休金的水平是否要劃一，因為如果這樣的話，港人有「大鑊飯」的感覺；低入息人士是否仍要供款，這些其實政府都要清楚技術性處理。

最後從政策的財政方面來看，港府要清楚交代一個五十年的精算計劃，我強調是五十年，使到港人能瞭解日後的供款率。因為一般人反對新建議，主要是擔心隨着人口老化，日後的供款率可能會大幅度增加，但如果政府是作五十年的精算，令人看到 50 年之後，供款可能是增加很微的話，我相信市民的反應是會很不同。

代理主席女士，由於港府提出的新計劃，只有原則而未有確實內容，我們很難說支持還是反對，相信更加積極的討論，更加開放的討論，可能要到今年的暑假，和香港政府聘用的顧問完成報告書之後，能夠解決實質的技術性問題，我相信那時我們更正式表態，或者比較適合一些。但無論如何，從社會政策的角度看，政策原則和技術也同樣重要，若果技術問題處理不當，好的原則執行起來亦會引致很多問題，所謂「好心做壞事」。總括而言，真正的退休保障制度和老人退休金，是兩種不同的計劃，港府要推行老人福利計劃之餘，是不應拒絕為香港接近 300 萬的勞動人口設立強制退休保障制度，兩個制度是不需要互相排斥的。

本人謹此陳辭，支持動議。

鄧兆棠議員致辭：

代理主席女士，從六十年代中期開始，勞工團體及社會各界人士已力爭要政府設立公積金制度。經過四分之一世紀的糾纏，公積金的設立仍然是遙遙無期，市民無疑感到相當失望。去年，政府突然宣布建議全民退休保障計劃。政府官員在面對本局同事的質詢時，一問三不知，完全不能解答各同事的疑問。政府在這個月內不斷透過傳媒，發放建議計劃中其他的資料，例如政府會將老人福利的開支注入退休計劃作基金；政府會對領取退休金的人作入息審查等等，證明政府在研究這項計劃時，根本未深思熟慮，難怪社會人士對政府的動機諸多推測。

我認爲政府這次拒絕承擔退休保障制度是採用拖字訣。首先，這計劃已經成功抵消了本局大部份同事及社會各界聯合支持的中央公積金計劃的政治壓力，使到中央公積金壽終正寢。其次，提出這個涉及九七年以後的龐大計劃，一定要透過中英聯合聯絡小組，諮詢中方的意見。此舉等於將半個波踢給中方。估計經過諮詢、討論、草擬草案的工作後，已接近九六年，若果順利推行，可能已是九七。屆時，政府已經準備撤退，對於退休計劃是否能完善推行，已是不大關心，做得不好，就由特區政府收拾爛攤子。

政府提出的計劃聲稱有 4 大優點，包括一、保障大部份市民；二、即時提供利益，毋須等待三十年；三、提供一項以通脹及平均工資掛鈎的最低金額及保證；四、供款率較中央公積金制度爲低。上述的優點無疑是很動聽，但這些優點只是短期適用，長期來看，就有很多問題。政府的計劃像糖衣毒藥一樣，吃了之後可能會後患無窮。我認爲這計劃所帶來的負面影響有以下幾點：

(一) 從整體的社會發展來看，香港人口老化的比例愈來愈高，勞動人口相對減少，這樣一來，年青一代的供款負擔便會愈來愈重；

(二) 現時大約有 100 萬市民是須要繳付薪俸稅或入息稅，但這計劃要所有就業人士，即大概 280 萬人都要供款。此舉不但令低收入家庭的經濟受到影響，更等於變相徵收老人福利稅，改變了簡單及低稅率的稅務原則。

(三) 政府建議劃一供款及劃一退休金額。這會造成雙重不公平現象。低收入人士可能埋怨高收入人士毋須承擔較大比例的供款，而高收入人士就埋怨要多供款，但退休金額卻要劃一；

(四) 計劃建議的退休金 2,100 元是最低的水平，與接受公援金的老人所得的總和差不多，對解決退休人士的晚年困境幫助不大。可見退休人士將來必定會要求將中位數 30% 這標準提高。如果政府不能夠向僱主及僱員收取更多的供款，只有被迫在其他稅項上提高收入來補貼，這樣形成了加稅的壓力，亦會對政府的財政構成危機；

(五) 雖然計劃並未作實，但社會上已出現了不少對立的情況：退休人士及供款者的對立；中上階層及低下階層的對立；不同政見和利益團體的對立等等。單是計算以上的紛爭及對立帶來的惡果，就可以證明政府的建議並無推行的價值。況且香港正是過渡期，市民的團結是很重要的。如果現在因爲退休保障爭論，使到市民弄至四分五裂，香港是很難承受這種壓力；

(六) 如果強行推展這計劃，過了一段時間後，發現財政不能負擔，特區政府便會難以處理，被迫終止這計劃，屆時曾經供款的人士必定會上街抗議，使到社會出現混亂。

上述種種危機，政府應該加以慎重考慮。政府反對設立中央公積金的理由，主要是怕承擔滾存款項的財政風險，及不願意成立龐大的行政架構，以處理公積金收款、付款及管

理。但是政府提出的全民退休保障計劃，又何嘗不會出現同樣的問題？為甚麼政府提出的計劃，便說能夠做得到，而中央公積金計劃就不能？這種說法明顯有矛盾。所以，如果政府有誠意設立完善的退休保障制度，就不能將中央公積金拒諸門外。社會人口的老化逐步加快，因此退休人士有可靠的保障，實現「老有所養」，是迫切須要解決的問題。希望政府不可一拖再拖，應拿出誠意，盡快訂定一套適合香港的退休保障計劃。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持動議。

狄志遠議員致辭：

代理主席女士，自九一年立法局引入直選，大部份的直選議員及政黨都強烈要求政府要盡快設立有效的老人退休保障計劃，希望解決日益嚴重的人口老化問題。正如有議員提出「老人退休保障」是本局經過多次辯論的熱門話題。本人入局兩年多，立法局已先後提出 3 次動議辯論，今日是第四次，估計今年至少還有一次有關的辯論。可見立法局議員是不斷爭取要求政府盡快為老年人做點工夫。可惜，經過多次辯論，至今我們仍在討論及研究階段，老人退休計劃仍未落實執行，使立法局議員及市民大眾感到無奈。老人退休計劃遲遲未能實現，問題在於政府的誠意，我真的想問一問政府：「究竟是否有心在九七年之前，設立一套合理的退休計劃呢？」林煥光先生曾經勸諭我們議員不要對政府的誠意作太多猜測。我知道林煥光先生是一個很熱誠的官員，但問題不在他身上，是他上級作決策的官員，究竟他是否知道上司想的是甚麼？如果知的話，可否告知我們？

我們對於政府的誠意感到疑惑，並非無理取鬧。從政府以下兩點的表現，就令我們失信心。

- 一、政府並未尊重及接納立法局議員與大部份市民對中央公積金的要求。總督曾多次指出，香港未來的政制發展，要尊重立法局議員的意見，並交由立法局作出決定。但為何政府在處理老人退休保障問題時，又完全不尊重大部份立法局議員的意見呢？這種在處理政制改革和退休保障時有不同態度的做法，是否雙重標準呢？政府有心推動政改，便借用立法局合意的聲音做勢，但政府無心設立退休保障時，便對立法局的主流聲音置諸不理。
- 二、政府在提出「老人退休金」建議時，只是提出一套意念，建議內容空空洞洞。我們在建議中看不到有關數據資料。建議亦沒有清楚說明政府的承擔及具體實行時間表。這與政府答允在去年作出最後決定的承諾完全不符。而且，政府還要從頭研究，再諮詢，再交行政局決定，時間至少要花兩年。另外政府更就自己的建議設立 3 個關卡：第一：是技術上可行；第二是市民接受；第三是諮詢中方。這些先決條件給與政府大量空間去託辭或延遲落實具體計劃。

為了使大眾市民及立法局議員對政府有更大信心，我們認為政府要多做點工夫。匯點認為除了一些技術問題須待進一步研究外，政府要在一些原則問題上，在這時作出明確的承

諾，才有助市民及本局議員對政府的誠意具更大的信心。匯點要求政府就「退休保障」向全港市民作出 5 大承諾：

- 一、政府參與供款，比率至少為三份一。現時政府只表示會將這部份老人金及公援投入供款。政府作為公務員的僱主亦會供款。但是，我們認為這些都是已出之物及基本承擔，並不能顯示政府有進一步的承擔。希望政府有誠意落實有關的計劃。
- 二、制訂推行時間表，並在九四至九五立法年度提交有關草案。如果政府在九四年底完成各項研究和諮詢，並作出決定，我仍認為政府是有能力在九五年初完成草擬法例的工作，並提交立法局通過。這可使計劃在九五年實踐。
- 三、設立工作小組，成員包括政府官員、立法局議員、勞資雙方代表及基層代表，共同研究及制訂合乎港人需要的計劃。這可體現行政立法的夥伴關係，也有助立法局支持政府的建議。工作小組也可有效監察政府的工作進度。
- 四、政府要保證實行老人退休保障新計劃後，現時老人享有的福利不會「因加得減」。
- 五、政府在展開研究如何推行計劃前，應全面公布詳盡資料，好讓市民明白政府的構思，可共同參與，提出意見。

代理主席女士，匯點認為政府在退休保障問題上，應要盡快工作，而不是繼續玩弄手段。在未有最佳的計劃之前，匯點仍然支持中央公積金，並認為政府應在九四年開始為老人家提供合理的保障。對於具體問題，我們的同事黃偉賢議員會在日後的辯論提出要政府在九四年改善公共援助。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持動議。

李家祥議員致辭：

代理主席女士，我想首先申明，本人雖然是香港會計師公會會長及社會福利諮詢委員會主席，但講辭中有涉及這兩個專業的言論，都只屬個人意見。

很明顯，局內每位同事都希望「老有所養」，但在這個始終不完美的社會當中，無論用甚麼的方式去將私有資源引為公用來達到某些公共理想，過程都會引起爭論。因為其中涉及各方人士要負的不同程度的責任、財政負擔、對公平原則看法、計劃長遠發展的不同估計，這些都會產生不同理解。

事實上，現時政府已公開考慮過的幾個退休保障計劃，無論是自願性或強制性，甚至中央管理的公積金計劃及目前政府大力推銷的強制老人退休保障計劃，都是各有所長，本身背後的公共意念都是吸引的。不過，政府卻在討論過程中，將所有關於計劃的真正成本，

對不同人士所造成的財政負擔、計劃長遠收支評估等詳細資料緊緊控制着，再加上政府突然的改變立場，令人覺得和政府辯論這問題，只能在大原則下泛泛而談，跟着她「邊打邊跑」，市民要在數個都具相當吸引力的退休保障計劃中，作出真正比較時或真正選擇時，因為缺乏了一些重要的數據，便有「老鼠拉龜，無從入手」的感覺。

我十分堅信市民對退休保障計劃仍議論紛紛，他們希望有真正的選擇，而經常自詡是負責任的政府，就應該即時公開各個退休計劃的顧問及內部報告，和市民分享政府所掌握的有關數據資料，讓立法局有公平的機會去作出一個理智的決定。

對於政府提出的強制老人退休金計劃，不少批評已指出，退休金計劃：

1. 充滿西方富有國家的社會福利觀念色彩

香港的特色是港人素以自給自助能力感到驕傲，加上大部份家庭及朋友間亦多樂於互相接濟，又因經濟良好發展，全民就業。這些因素，令香港除了少數的人之外，大部份的港人儲蓄能力極高，不似一些西方國家的人民，大部份都生活在債務中，直至終老。

香港社會福利制度是為有真正需要的人提供保障網，強調提供直接服務及必需的金錢援助，不是大鍋飯式的「銀彈政策」，不是數人頭，以派錢的方式來解決社會問題。

在稅務概念亦是如此，香港是採取低稅制，鼓勵個人儲蓄，將私人資源引為公用的干擾減至最低。政府曾巧辯退休金供款不構成「為政府帶來額外收益」的一種新稅項。不會為政府帶來額外收益是真的，但被視為變相稅項的命運就很難避免。我希望政府澄清，有哪些國家或國際稅例的定義，可以作為退休金供款卻因不會為政府帶來額外收益就不算是稅這種論調？

2. 計劃不詳

本人上星期三，在本局以書面提問有關強制老人退休金的詳細計劃，包括諮詢內容、確實執行時間表等。對這些具體問題，政府根本沒有答案，充分證明政府對這項提議根本就沒有週詳考慮過，便倉猝提出。

香港人口趨於老化，這會很快出現「供款人少，取款人多」的情況。不少論者指出，香港亦很難逃避與其他西歐富有國家的相同命運，被迫提高或加重公帑津貼，對未來政府造成沉重負擔。對這個計劃長遠發展的合理評估，政府暫時隻字不提。

3. 技術上困難多多

香港社會環境特殊，很多勞動人口是屬於自僱或兼職性質，而這些市民很容易透過一些途徑合法避稅，毋須向強制老人退休金計劃供款，但到達規限年齡後，卻可以領取退休金，分享利益。

另外，香港流動人口特多，而九七年後，香港與中國的新關係，容易造成更大的人口流動，那時非原居港人可長留香港，白吃福利午餐，港人供款多年後到內地退休，卻享用不到有充分供款多年的保障。此外，在 65 歲以前逝世的人士，孤兒寡婦都享受不到保障，誰給誰不給，我相信都很費煞思量。

無疑，這些技術上的問題可以用複雜稅例去解決，但無形中便會將監管責任、收稅成本變相轉嫁到稅局及工商界身上。

強制老人退休金計劃提出當日，正是政府將九四及九五年選舉條例草案提交立法局，中英政治爭拗升級的最敏感時刻，再加上政府突然「加碼」，提出一個極富爭議性又無具體內容的計劃來抗衡立法局支持中央公積金的政治壓力，很難怪市民用陰謀論去分析當中的原因，引起批評，我覺得是政府咎由自取。我本來相信政府及立法局都想為老人家做一些事，本來是一些不錯的建議，但偏是不能互相信任，實事求是，太倚賴以短視政治手段去解決民生問題，最終受害會是市民。

代理主席女士，本人支持動議，但感到立法局雖經過 4 次辯論，路途仍然遙遠。

田北俊議員致辭的譯文：

代理主席女士，為香港人爭取將來的退休保障，以及為今日一貧如洗的老年人尋找救濟，絕不是供人擺政治姿態的事。政治應該是用來提供服務、施與援手、帶來希望的工具，其本身並非一個目的。

我童年時代的香港極度窮困。製造商和工人均須掙扎求存。直至七十年代，香港的經濟才開始起飛，我們整體的生活得到改善，使我們膽敢考慮追求眼前以外的其他目標。我家族所建立的生意亦像香港的發展周期般起落，經歷成長中的痛苦。

在那些日子，我們當中只有很少人能為退休儲蓄。工人的收入僅夠餬口，勉強應付生活所需。大部份製造商均須把賺到的利潤，幾乎全部再投資在他們的工廠。整個香港社會從朝不保夕的開始向前邁進，逐漸積聚到多一點財富，以致最後有更佳的生活水準，子女接受到更佳的教育，而所有市民均享用到更好的社會設施。

直至八十年代，我們的經濟才成熟至工人和僱主均同樣認真考慮設立自願參與退休保障計劃的問題。在八十年代末期至今的一段期間，這些自願參與退休計劃不斷擴展，參加人數倍增至 80 萬。這個趨勢最近才放緩，因為大部份有能力設立這些基金的大公司均已這樣做。那些尚未採納這些自願參與退休計劃的公司，往往是規模細小的公司，它們通常給與工人較高的工資，以代替優厚的附帶福利。

在充分就業 —— 其實是勞工極之短缺 —— 的情況下，工人現在可以選擇較大型公司所提供的保障，或是較小型公司較高的即時回報。這項選擇是自由市場經濟的特色。當有一天，香港的工人由於法例所限，不再有這選擇權時，我會感到很可惜，因為自由選擇是民主精義之所在。

代理主席女士，我承認香港經歷了蛻變，但我們不能逃避一個現實，就是如果今天不設立退休保障基金，不少工人的晚年將會貧苦無依。

自由黨的同事均贊同我的意見，認為中央公積金是最理想和最切實的選擇。然而，我們處事必須要合情合理，當政府當局無法接納中央公積金的建議時，我們便必須要盡量與當局妥協，制訂一項有保險的強制性退休計劃。

現時的香港政府只餘下三年時間，因此不能再磋跎歲月，無了期地辯論。除非我們有一套落實的計劃，否則便要面對政府為其退休金計劃向全民開徵一項新稅的危機。這稅項對香港很具破壞性，正如對西方國家所造成的破壞一樣。

退休福利不應與社會福利或善事混為一談。擬議的強制性退休計劃旨在令我們可以依靠自己勞力得來的收入過活，是一項於退休後我們可絕對自豪地安享的退休計劃。政府在這計劃的角色，是監管和確保這筆貯備款項的安全。

這項計劃雖然刻不容緩，卻是為現時工作人口的退休而設。代理主席女士，以現時來說，我們亦要照顧對建立本港經濟基礎貢獻良多而又極之貧困的老年人。我們的良知驅使我們，於有需要時，在今時今日動用我們所得的盈餘，協助和支援他們。幸好我們有足夠資源，可以做到這點而毋須加稅或開徵新稅項。

我贊成設立以審慎的經濟狀況審查評核領取者資格，數額按現今市值計算最高不超過2,100元或相等於香港中位數工資三分之一的高齡津貼。我亦請求政府撤銷對那些選擇於退休後返回中國的人士的不合理限制。一個人有權選擇在另一個地方居住，使微薄收入用得較長久，這是任何明智的政府都不會吝惜允准的。我亦抗議當局所用的雙重標準，容許退休公務員在加拿大、澳洲及英國等地領取退休金，但卻不讓普羅大眾的老年人有遷移的自由。

雖然上述強制性退休保障計劃只是一個次佳的選擇，但我希望它會令到將來有更多人毋須倚賴公共慈善救濟過活。總督在施政報告中提到要讓老年人安享晚年，活得有尊嚴。我認為只要不採用現時或最近公布的老年退休計劃的建議做法，不勉強老年人仰賴陌生人的慷慨施與，或是政府官員的恩惠渡日，便可培養到那種尊嚴。向全民發放施與不但非常昂貴，而且對公平享有權及自由幹業的概念，是一個諷刺。

於為一貧如洗的人士制定一套特別的退休保障計劃時，我們要量力而為，不能期望過高。既然房屋委員會有一套評審準則，社會福利署亦應如是。事實上，該署現時在提供某些福利方面確有一套準則。我反對讓富裕的老年人像那些較不幸的貧困老年人一樣，向政府庫房領取同樣數目的退休金。

本局某些議員盲目崇尙西方國家的一切，反而厭棄我們文化中的所有精髓。他們當然有權暢所欲言，但我寧可選取亞洲人的家庭責任感，即應該為子孫後代留下豐富遺產，而非沉重的欠債。

在今天的美國，每個小孩子一生下來便欠下 6 萬美元的債。我覺得真正令人嘔心的現象，亦是在美國經常被人引述的例子，就是居於比華利山的住客駕著他們的勞斯萊斯汽車，前往社會福利辦事處領取退休金支票。我是贊成設立中央公積金的，但假如另有一個是政府可以採用，而本港市民又可以接受的建議，我不會只為爭取政治分數而嘩眾取寵。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持動議。

教育統籌司致辭的譯文：

代理主席女士，首先，我想向在今午的辯論中發言的所有議員致謝。擬議的老年退休金計劃提出至今雖然只有五個星期，但無論在本局以內或廣大市民當中，都已掀起熱烈辯論，令我深感高興。這種積極發表意見的現象是十分可喜的，因為只有這樣，政府才可確定社會人士對老年退休金計劃的支持程度，從而決定應否實施這項計劃。

我很高興注意到，很少議員質疑老年退休金計劃的精神和原則。我特別歡迎鮑磊議員的意見，就是我們在這個問題上應持開放的態度。此外，我亦歡迎馮檢基議員的意見，說我們應以健康的聲音辯論這個問題。這正是政府處理這個問題的方法，我們亦希望本局所有議員都這樣做。

有些議員今午在本局發言時，提出了一些有關老年退休金計劃具體詳情的問題。過去數周，社會人士亦曾提出類似的問題，而我知道，很多評論員都等待着政府提供更多有關老年退休金計劃的詳情，從而可根據較詳盡的資料來評論這個計劃是否適宜推行。

正如我去年十二月十五日在本局發言時說過，政府打算採用強制供款的老年退休金計劃，因為這是在一段合理的短時間內，可為老人提供經濟保障的唯一方法。不過，我們必須準確制訂這項計劃。我不打算具體回應議員提出的所有論點和疑問，因為有關的問題是互相關連的，並且都涉及計劃下的供款額，必須由專業人士審慎分析和研究。但我想告知本局，我們將於未來數星期內委聘顧問，就這些複雜的問題向我們提供意見。我預期他們會研究下列備受公眾關注的問題 ——

- (a) 如何設立老年退休金計劃的實際安排；
- (b) 不同情況下的供款額；
- (c) 如何向工作人口徵收供款，特別是自僱人士和目前未被納入稅網的人士；
- (d) 應否定出計算供款的最高和最低的薪金額；及
- (e) 如何盡可能以最具經濟效益的方法，管理老年退休金計劃的款項。

有人亦就老年退休金計劃的運作情況，提出若干問題，其中包括：

- (a) 計劃應否適用於外地工人和外籍家庭傭工；
- (b) 移居外地的香港居民可否獲支付退休金，以及如供款者在領取退休金前逝世，則應如何處理他們的供款；
- (c) 應否規定須申報入息或進行經濟狀況審查，以界定有關人士，特別是非供款人士，是否有資格在該項計劃下領取退休金；
- (d) 應否訂立最低居港年期，以界定老人是否有資格在老年退休金計劃下領取退休金。

這些問題令我們可以把顧問的研究集中在一個較易應付的範圍內。我想向各位議員保證，所有這些問題都會在我們仔細研究之列。我們會審慎考慮各界對老年退休金計劃的財政及運作情況的意見，而那些得到公眾廣泛支持的意見，若是可行和負擔得來的話，將會獲得採納。

代理主席女士，我現在想就議員共同關注的數個問題作出評論。第一，我想重申政府的承諾，就是會分擔老年退休金計劃下支付退休金所需的財政開支。很多人強調老年退休金計劃需要政府的參與，今午本局有些議員也提出相同論點。我完全理解他們的觀點。我想再次說明，政府從高齡津貼和老人基本社會保障福利金方面可能省回的所有款項（在一九九三至九四年度為 30 至 40 億元），將會撥歸老年退休金計劃。此外，政府亦將以僱主的身份供款，數額為每 1% 的供款率須支付至少 7 億元。又假如像自願性質的退休計劃的做法一般，僱主的供款毋須課稅，則豁免的稅款會達數以億元計，這清楚顯示政府已承諾若推行老年退休金計劃的話，會在財政方面分擔相當大的部份。

對於主張政府對計劃增加供款的要求，必須基於納稅人、僱主和僱員如何公平分擔責任的原則來考慮。我們必須非常審慎，以確保納稅人不致承擔比例過大的供款責任，因為計劃愈依賴由稅收撥出的供款，便愈容易削弱我們設法為退休金支出和按工作入息供款兩者確立的緊密連繫。

第二，關於時間表的問題。我們計劃盡早完成顧問研究。我們會在今夏發表一份諮詢文件，進一步徵詢社會人士的意見。然後，我們會考慮社會人士提出的意見，包括徵詢中國政府意見的結果，並於本年年底前決定是否推行老年退休金計劃。

第三，有些議員提醒我們，這類計劃可能帶來負面影響，着我們切勿重複西方福利國家所犯的錯誤。我們亦理解這些觀點，但我們要根據實際情況來下判斷。我們所建議的，只是一個非常節制的計劃，作用是為老人提供基本的經濟保障，使他們有尊嚴地安享晚年，毋須過份擔憂如何應付生活的需要。

有些議員指政府突然轉向，並為此感到詫異。事實上，我們是在非常詳細審慎地權衡各項政策方案的利弊後，才建議推行老年退休金計劃的。我們身為負責任的政府，絕不會推行一個不能解決目前老人問題的方案，不論這樣做在政治上是如何有利。代理主席女士，政府認為，推行一個與受僱相關的強制儲蓄計劃，並不能在現在或將來為本港老人提供足

夠的退休保障。我去年十二月十五日在本局發言時，已詳述我們對這事看法所持的理據，因此，相信我現在只須重申論據的要點，便已足夠。

與受僱相關的強制儲蓄計劃並不吸引，原因如下：

- 這類計劃既不能惠及大部份的人口，又不能提供合理數額的退休金：第一，有半數市民由於不屬工作人口，因此不會受到保障；第二，即使在就業人士當中，那些現已接近退休年齡的人士亦沒有足夠時日累積合理的退休金額，因為儲蓄計劃往往至少需要三、四十年才臻成熟；第三，對那些低收入的僱員來說，由於他們的儲蓄能力不高，因此即使強制他們儲蓄數十年，亦不能提供合理的退休收入；
- 私營強制儲蓄計劃在運作上會非常複雜，並會對社會造成沉重的行政負擔，但又不能保證得到相稱的利益；及
- 中央管理的儲蓄計劃或中央公積金由於通常只能得到低於平均的收益，因此成效將會更低。

有些議員建議，老年退休金計劃應與強制儲蓄計劃同時推行。請議員別忘記，假如同時推行這兩個計劃，供款額便會高得多，而這是不大可能為工作人口所接受的。

鑑於這些考慮因素，這兩個強制儲蓄計劃顯然都不能有效解決老年經濟保障的問題。因此，政府不準備支持動議的第二部份，當然議員將投票反對這項動議。

代理主席（譯文）：彭議員，倘若你打算致答辭，你還有 4 分 4 秒時間。

彭震海議員致辭：

代理主席女士，我首先要感謝本局各位議員，尤其今天發言的議員，絕大部份（據說是 100%）支持我的動議。我的動議非常清楚，分成兩部份，一部份是有關政府特意推出的「老人退休金計劃」。大家都覺得政府未有深思熟慮，並質疑政府是否用這套計劃來抵消我們多年來難得在這裏提議而獲通過、並希望政府推行的中央公積金？因此很明顯，政府在回應時，講不出該計劃即使一切推行順利，除了即時為 65 歲以上的老人提供好處外，還有什麼其他好處？另外，由於政府沒有整套計劃，還須經過顧問公司調查、研究，再要諮詢（更重要的就是「諮詢」）市民與中方的意見，因此，可預計由於政府沒有一套計劃，這只是用作臨時推搪而已。

65 歲的老人，難道政府不覺得他們以前對香港有所貢獻嗎？政府一早就知道這些人一直對香港有貢獻。對於香港今日的成就，他們不敢講「功勞」，卻有「苦勞」。但政府一直給與救濟式的救援，共施加種種限制，令到他們不能夠過活。

政府一直排斥中央公積金，剛才各位議員都說過，二十多年前，勞工界已爭取中央公積金。如今，香港政府當勞工界是「白癡」，將中央公積金說成一無是處，沒有甚麼用的。如果在二十多年前推行，這計劃又有沒有用；有沒有得益？政府現時說至少要三、四十年後才見到成效，而香港這班老人卻等不到，「就快收檔」了。

對於政府說每月可能給與每名老人 2,100 元，老人家當然拍爛手掌，我也舉腳贊成，但是這些錢來自何方？政府一定說，當然是政府負擔。政府的錢又來自何方？正是納稅人的錢。政府的錢何來？政府靠稅收，稅收何來？靠勞動人口工作，但老年人也曾工作過，現在給與公援，應不應該；有沒有人反對政府掏錢出來救濟老年人？本局有沒有反對？沒有。那麼為何要用這套計劃去欺騙人？我覺得今後本局也不必再在這問題上花時間……。

計時器顯示現在是四時零四分

代理主席（譯文）：彭議員，你已過了致答辭的時間。恐怕你得停止發言。

彭震海議員：是否時間已到？我剛才沒有用到 15 分鐘。

代理主席（譯文）：恐怕我不能讓你繼續發言。

彭震海議員：我只用了 4 分多鍾，我還有多少時間？

代理主席（譯文）：你有 4 分 4 秒的時間，但實際上你已用了 4 分 30 秒的時間。

彭震海議員：為什麼？

代理主席（譯文）：很可惜，鐘聲沒有響動。我本來等待鐘聲，但它卻沒有響動。很抱歉，彭議員，你得停止發言。

彭震海議員：好吧！

代理主席（譯文）：我很抱歉！但我們必須遵守規定。

動議付諸表決。

聽取聲音表決。

代理主席認為動議已獲通過。

彭震海議員：代理主席女士，我要求進行分組表決。

代理主席（譯文）：本局現開始分組表決。

代理主席（譯文）：可否請各議員現在投票？

代理主席（譯文）：現在便顯示結果。

許賢發議員、李柱銘議員、彭震海議員、司徒華議員、譚耀宗議員、黃宏發議員、林貝聿嘉議員、黃匡源議員、鄭慕智議員、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、李永達議員、李家祥議員、狄志遠議員、涂謹申議員、楊森議員、楊孝華議員、黃偉賢議員、鄧兆棠議員、陸觀豪議員、胡紅玉議員及田北俊議員對動議投贊成票。

律政司及財政司對動議投反對票。

詹培忠議員投棄權票。

代理主席宣布有 27 票贊成動議及 2 票反對；她於是宣布動議獲得通過。

私人條例草案

私人條例草案首讀

1993 年香港基督教協進會法團（修訂）條例草案

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

私人條例草案二讀

1993 年香港基督教協進會法團（修訂）條例草案

鄭慕智議員致辭的譯文：

代理主席女士，我謹動議二讀 1993 年香港基督教協進會法團（修訂）條例草案。

香港基督教協進會於一九五五年九月十六日，根據香港基督教協進會法團條例（香港法例第 1083 章）成立為法團。自此該會便採用「香港基督教協進會」的名稱，並且沿用至今。是項修訂條例的目的旨在修訂原條例，以便加入該中文名稱，作為該會的全名。

代理主席女士，我謹此提出動議。

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。

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二十六日星期三下午二時三十分舉行。

會議遂於晚上九時零七分結束。

（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，除監管釋囚條例草案、民航條例草案及 1993 年破產欠薪保障（修訂）（第 2 號）條例草案外，僅作參考指南，並無權威效力。）

書面答覆

附件 I

規劃環境地政司就杜葉錫恩議員對第四項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

雖然當局可以在日後樓宇發展的批地契約中加入條件，規定發展商必須出售或出租若干比例的車位，以確保發展商不能壟斷出租車位的供應，但這樣做不一定能解決問題，因為這並不能增加車位的整體供應數量，出售車位的價格更可能因此上升。還有一點不能確定的是，餘下為發展商持有的車位所收取租金，若與所有車位皆屬出租車位的租金相比，前者亦未必低於後者。

附件 II

規劃環境地政司就馮智活議員對第四項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

當局只可以透過日後樓宇發展的批地條件，規定發展商須與樓宇業主訂立車位租約。現時，發展商可自行決定出租或出售車位，故當局如嘗試在出租車位方面制訂嚴格的條件，地產商可能索性把車位出售。再者，單有車位租約亦不能保證租金水平不會提高。

附件 III

運輸司就麥理覺議員對第四項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

政府 14 個多層停車場的管理均以合約形式批出。現時，九龍倉集團有限公司及威信（香港）停車場管理有限公司各負責管理 7 個政府停車場。根據管理合約的規定，政府可向每名承辦商收取每月總收入的 90% 左右。這些管理合約都是以競投方式批出，而為了納稅人利益着想，有關停車場的收費自然亦跟隨市價。為此，並沒有理由支持政府停車場的收費應低於市價。

附件 IV

保安司就林鉅成議員對第五項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

當局可提供此等資料，以協助尋找在外國失蹤的香港居民。通常是由失蹤者的親屬向警方報案。若警方的調查確定該人已離港前往另一國家，則可透過國際刑警作進一步調查，以尋求該國執法部門的協助。

書面答覆 — 續

附件 V

保安司就唐英年議員對第五項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

一九九三年，經由國際刑警及領事館索取出入境紀錄的個案分別有 330 及 237 宗，其中只有兩宗申請因與刑事調查無關而不獲接納。