

## 立法局會議過程正式紀錄

一九九五年二月十五日星期三

下午二時三十分開始會議

出席者：

施偉賢爵士議員，C.B.E., LL.D., Q.C., J.P. (主席)

布政司陳方安生議員，C.B.E., J.P.

財政司麥高樂爵士議員，K.B.E., J.P.

律政司馬富善議員，C.M.G., J.P.

李鵬飛議員，C.B.E., J.P.

周梁淑怡議員，O.B.E., J.P.

許賢發議員，O.B.E., J.P.

李柱銘議員，Q.C., J.P.

李國寶議員，O.B.E., LL.D., J.P.

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.

何承天議員，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

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

李卓人議員

**缺席者：**

倪少傑議員，O.B.E., J.P.

劉皇發議員，O.B.E., J.P.

夏佳理議員，O.B.E., J.P.

唐英年議員，J.P.

**列席者：**

工務司詹伯樂先生，J.P.

公務員事務司施祖祥議員，I.S.O., J.P.

規劃環境地政司伊信先生，C.B.E., J.P.

運輸司鮑文先生，I.S.O., J.P.

經濟司蕭炯柱先生，J.P.

財經事務司簡德倫先生，J.P.

政務司王永平先生，J.P.

保安司黎慶寧先生，J.P.

立法局秘書馮載祥先生

立法局秘書處副秘書長羅錦生先生

## 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
1995 年醫院管理局條例（修訂附表 2）令.....	25/95
1995 年驗屍場所（修訂）令 .....	26/95
1995 年領養（修訂）規則 .....	27/95
1995 年僱員補償（修訂）條例（1995 年第 1 號）1995 年（生效日期）公告 .....	28/95
廢物處理（化學廢物處理收費）規例 .....	30/95
1995 年法定語文（修改文本）（教育條例）令 .....	31/95
1995 年九廣鐵路（專用區）公告 .....	32/95
選區分界及選舉事務委員會（提名顧問小組）規例 .....	33/95
商品交易（交易限額及持倉限額）規則.....	34/95
1995 年宣布更改名稱及職銜（大學及理工教育資助委 員會及大學及理工教育資助委員會秘書長）公告 .....	35/95
公職指定.....	36/95
法定語文（中文真確本）（土地發展公司條例）令 .....	(C)7/95
法定語文（中文真確本）（賭博條例）令.....	(C)8/95
法定語文（中文真確本）（教育條例）令.....	(C)9/95

一九九四至九五年度會期內省覽的文件

- (63) 截至一九九六年三月三十一日止的  
區域市政局收支預算
- (64) 政府帳目委員會就一九九三至九四年度核數署署長的香港政府帳目審核及  
衡工量值式核數報告書提出的報告書（一九九五年一月 — 政府帳目委  
員會第 23 號報告書）

## 宣誓

李卓人先生進行立法局宣誓。

## 致辭

### 1995 年水務設施（修訂）規例

李華明議員致辭：

主席先生，很多謝你給我這個機會，就政府今年增加水費的一項修訂規例發言。政府將會在今年二月十六日起調高水費、所有新住宅用戶的水費按金、接駁喉管及其他雜務的收費。就今年政府增加水費的措施，我想藉此機會以兩個身份發言。首先，我會以研究上述規例的小組委員會主席身份，表明小組委員會的立場，接着會代表民主黨講述我們對水費方面的看法。

對於政府提出增加水費，小組委員會主要提出了兩點建議。第一，目前住宅用戶正津貼非住宅用戶的水費，小組委員會認為這個情況不能接受。現時工商業用戶所繳納的水費，不足以彌補其用水的生產淨成本。政府建議每年釐訂住宅用戶和非住宅用戶水費的增幅，約有 3 至 4 個百分點的差距，並計劃用 3 年時間，即在一九九八至九九年度消除住宅用戶津貼非住宅用戶的情況。

委員會明白，假如住宅用戶水費增加 7%，連同收費結構改變，會令消費物價指數上升 0.02%。對整個製造業而言，水費增加 10.5% 只會令成本上升 0.02%。由此可見，增加水費對工商業用戶所造成的壓力非常輕微，所以小組委員會認為當局就消除住宅用戶津貼工商業用戶而制定的時間表實在過於保守，因此，建議把時間提早 2 年，即在一九九六至九七年度。

政府當局在會議後表示不反對這項建議，並會在下次檢討水費時間表時，向行政局及立法局建議把時限提前。

第二，現行按分級耗水量而釐訂的住宅用戶收費結構，對居住在小型單位的大家庭不大公平，因為這類人口眾多的家庭通常耗水量大，但入息微薄。議員促請政府當局研究如何協助這類家庭。政府已答應研究方案，保障該類家庭，並會向房屋署索取關於該類家庭的資料，供議員參考。

由於政府同意上述第一項要求，並答應研究第二項問題，所以小組委員會決定不反對這項水費建議。不過，小組委員會成員對政府以 8% 作為長遠達致的目標回報率，則有所保留，並會就此事繼續進行研究。

至於民主黨的意見，我們認為政府在考慮增加水費時，必須先分清楚服務的對象。首先，對一般住戶而言，水是一種必需品，而並非生財工具，所以政府不應牟取 8% 的商業回報率。同時，政府的收費應該符合資源再分配、減少貧富懸殊的原則，所以政府不能因為水費只佔家庭開支的小部分就動輒增加水費。即使政府要進行補貼，也是責無旁貸的。當然，民主黨並非倡議免收水費，而是建議徵收「合理」的水費，既防止浪費食水，也可促使政府有效地調配資源。所謂合理水平，就是收費以收回營運成本為上限。新增加的住戶收費，相信已可彌補營運成本，因此，政府日後不應再大幅提高水費，增加市民的負擔。

對於工商業用戶，食水有助他們賺取利潤，民主黨認為政府不應津貼商戶牟取利潤。目前，政府只向工商業用戶徵收每度 4.14 元的水費，新建議亦只不過是增加至每度 4.58 元，仍然遠遠低於用水的生產淨成本 5.48 元。這費用實屬偏低，亦不合理。政府向工商業徵收的水費，應以收回成本與合理回報率為依據。

總括而言，民主黨認為，對於商業用水的收費，應以商業原則計算，並應盡速消除住宅用戶補貼非住宅用戶的情況。日後住宅用水的收費增幅，亦不能超過營運成本。

主席先生，本人謹此陳辭。

**政府帳目委員會就一九九三至九四年度核數署署長的香港政府帳目審核及衡工量值式核數報告書提出的報告書（一九九五年一月 — 政府帳目委員會第 23 號報告書）**

黃匡源議員致辭的譯文：

主席先生，本人能夠代表政府帳目委員會提交第二十三號報告書，深感榮幸。

本報告書載述政府當局對委員會以前的報告書所提事項的審議工作，該報告書的內容亦包括委員會對關於截至一九九四年三月三十一日止該年的香港政府帳目核數署署長第二十三號報告中提出的事項的考慮。委員會的評論及就各審議項目所達致的結論，已詳細列於是次提交的報告書內。

本人欲藉此機會鄭重提述委員會特別關注的若干事項。關於委員會第二十一 A 號報告書所載述「花園道一幅商業用地的出售」一事，委員會已悉政府當局於一九九四年十月十二日提交本局的政府覆文內所載的回應，不過，委員會亦十分關注政府當局的結論，即「並無發現證據，顯示參與草擬過程的人士存心不良」，以及「儘管在事後看來，部分有關人員的判斷可能備受質疑，但判斷失誤，並不構成需要採取紀律行動的不當行為」。委員會憂慮，政府當局這個結論會帶出一個不當的訊息，即如沒有證據顯示「存心不良」，政府人員所犯的錯誤，不論過失的嚴重程度，必定可受容忍，政府官員亦永不需要就其所做的事負責。

此外，本人想提述另一個屬於一般性質的事項，是關乎提交行政局及立法局的文件的。在審議核數署署長第二十三號報告書內「直接資助計劃」、「立法局議員每月開支津貼」及「大埔污水處理廠第 IVA 期 — 程序改良」幾個項目時，委員會留意到一個普遍存在的問題，就是有關的管制人員未能在其向行政局或立法局呈交的文件中提供充足的資料。委員會認為，行政局及立法局應該獲得充足、相關及恰當的資料，以便議員能夠對呈交其審議的事宜作出公平準確的評核，這是非常重要的。委員會亦留意到，文件資料不足的問題，不單存在於呈交行政局及立法局的資料文件內，亦同時存在於呈交房屋委員會的文件中。委員會也非常關注的，就是在為處理小型工程指令而實施分批審核付款系統方面，房屋署曾於一九八七年及一九八八年先後向房屋委員會呈交預期工作表現標準，該等標準與其後來達致的實際工作表現出現重大差距。委員會留意到，向房屋委員會提供不切實際的數字，這已不是第一次，委員會在上一份報告書內，亦曾論及「房屋委員會總辦事處大廈空間的提供及使用」這項目，對同一問題表示關注。委員會促請有關部門，不要容許同類事件再次發生。

儘管如此，委員會對政府當局就核數署署長所作的建議，以及為落實委員會在以往的報告書內所提建議而採取的積極態度，深表讚賞，本人要求將這一點記錄在案，在審議「政府向立法局提供的財政及服務表現資料的足夠程度及質素」這項目時，委員會欣悉庫務司表示接受核數署署長所作的多項建議，以及當局正在設法改善向立法局提供的財務及服務表現資料的陳述方式，委員會期待發生方向正確的改變。

最後，本人想藉此機會告訴各位議員，委員會已經決定從今年四月起，按新的安排接受核數署署長的報告書。由於有關的公開聆訊通常會在報告書提交立法局後數天之內舉行，所以過往政府帳目委員會成員在報告書提交立法局之前約三星期便會接獲報告書，以便成員能夠盡快為公開聆訊事宜展開籌備工作。這項安排令委員會有較多時間做準備工作，但同時亦使成員受到傳播媒介要求公開報告書內容的莫大壓力，這情況在部分內容洩露予傳播媒介之後更形顯著。為針對這個問題，委員會現在決定今後所有立法局議員，包



括政府帳目委員會成員及傳播媒介，均可以在報告書提交立法局當日取得核數署署長的報告書。雖然新措施會令委員會今後的工作安排極之緊迫，但在權衡利害之後，委員會仍然認為這項新的安排是值得採納的。

多謝主席先生。

## 議員問題的口頭答覆

### 互助委員會的經費津貼

一、 司徒華議員問：

主席先生，就政府給予互助委員會的經費津貼，政府可否告知本局：

- (a) 目前政府每月撥給各互助委員會的經費津貼是多少；
- (b) 上述津貼額最近一次的調整在甚麼時候；及
- (c) 政府有否計劃將此等津貼額提高；若然，將會於何時提高？

政務司答：

主席先生，政府向互助委員會所提供的經費津貼，是用以資助互助委員會的運作開支，包括電話費、電費、辦公室傢俬設備和文具等。現時的津貼額上限為每季 700 元，這金額於一九八八年釐訂，並定期作出檢討。

最近，我們正着手檢討津貼額，並將盡快完成檢討工作。

司徒華議員問：

主席先生，剛才的答覆短得好像破了紀錄，所以我隨後追問的問題亦會較多。第一，一九八八年距今已有 7 年，為何政府在這麼久以後才着手檢討？政務司剛才在他的答覆中提到所謂「定期」，是否定了 7 年呢；抑或是無期，直至現在我提這條問題時，才說要檢討呢？第二，請問 7 年來累積的通脹率是多少呢？會否因為過去 7 年津貼額都沒有提高，這次調整會「回水」，以作補償？第三，以後可否確立一個機制……

主席（譯文）：司徒華議員，我建議你逐一提出問題，好讓政務司給予適當的答覆。

司徒華議員問：

**這是最後一項問題。第三，以後可否確立一個機制，每年按通脹率調整一次？**

主席（譯文）：政務司，如果你需要重複任何一項問題，我相信你是可以要求如此做的。

政務司答：

主席先生，有關司徒華議員的第一項問題，我們在一九八八年以來，確曾檢討這個津貼額。最近一次是在一九九三年進行。該次檢討的結果顯示，每季 700 元的經費津貼上限足以應付大部分互委會的需要。實際上，根據我們的紀錄，這項檢討的結果已在議員審核一九九三至九四年度開支預算草案時，提供給各位議員參考。

有關司徒華議員的第二項問題，我們今次的檢討當然會考慮到最近數年的通貨膨脹數字。剛才我所提及的各個項目的價格變動，當然亦在考慮之列。此外，我們也會考慮其他因素，包括互委會的實際需要。同時，我們當然亦須顧及資源的問題。

至於第三項問題，就是有關我們會否考慮確立一個檢討機制。有關這點，我們會聽取司徒華議員的意見，並會在即將進行的檢討中，詳細考慮這項建議。

李永達議員問：

主席先生，互委會由政務總署替居民成立，好比政務總署誕下的嬰兒，但這些嬰兒卻沒有足夠的奶粉，尤如棄嬰一般。我在探訪很多互委會時，都接到投訴，認為每季 700 元經費津貼是一個可恥的資助。以葵青區議會為例，每一區議會每年有 1,000 萬元的撥款，但互委會每季卻只得 700 元。請問政府有否進行調查，發信詢問他所產下的所有「嬰兒」，現時的「奶粉」是否足夠？

政務司答：

主席先生，正如我剛才答覆司徒華議員的問題時所說，我們即將進行的檢討亦會顧及互委會的實際需要。我們從一九九三年的檢討得出的結論是，在向我們申請津貼的互委會中，三分之二的申請數額少於 700 元上限。因此，在這基礎上，我們在一九九三年所達到的結論是，暫時不調整津貼上限。不過，正如我剛才所說，我們現正着手再次檢討經費津貼額。我們當然會考慮向我們提出意見的互委會的建議。

同時，如果容許我的話，我想指出我們對互委會的資助，實際上並不只局限在每季 700 元的經費津貼。例如政府在接受申請時，會一次過給互委會 700 元資助，作為開設辦事處之用。同時，我們亦會協助互委會向華人慈善基金申請資助，用以翻新辦事處；向戴麟趾爵士康樂基金申請資助，舉行康樂及體育活動。同時，正如李議員剛才所說，我們非常重視互委會的工作，所以除了財政上的資助外，我們的職員會就互委會的成立、活動及運作等事宜，提供很多協助及意見。當然，個別互委會舉辦活動，亦可以向區議會申請撥款。我主要希望強調，政府重視互委會，亦在很多方面給予它們財政上及其他的幫助。

主席（譯文）：李議員，你的問題是否仍未獲得答覆？

李永達議員問：

主席先生，政務司沒有答覆我的問題。我剛才的問題是：你有否進行調查，例如發信給所有互委會，詢問它們每季 700 元的經費津貼是否足夠？王先生說三分之二的互委會申請津貼，三分之一沒有申請。原因是互委會覺得申請過程這樣複雜，每季才取得 700 元，所以它們不願申請。請問當局有否進行調查，詢問互委會每季 700 元的經費津貼是否足夠？

政務司答：

主席先生，我們並沒有進行這方面的調查。但據我們了解，很多公共屋邨的互委會都有向我們申請經費津貼，而我剛才所提供的數字是一九九三年的數字。我們現正就互委會的資助問題着手進行檢討。我們會搜集有關數據，看看在目前來說，有多少互委會的申請款額會超過現時所訂的 700 元上限。

馮檢基議員問：

主席先生，政務司剛才提到互委會除了 700 元經費津貼外，還可向區議會申請撥款。就公共屋邨來說，通常一個屋邨有數座至十數座樓宇，即等於有數個至十數個互委會。這些互委會每年個別向區議會申請撥款，並不容易，通常是聯合一齊申請。政務司所說的檢討並沒有提到互委會為本座樓宇舉辦活動的經費津貼。請問在即將進行的檢討中，可否考慮給予互委會一個基本數目？

主席（譯文）：政務司，你是否清楚所問各項？

政務司答：

主席先生，有關今次的檢討，我們主要針對是否須調整現時每季 700 元資助的問題。至於互委會舉辦活動方面，確有很多互委會聯合起來，或透過一個組織，向區議會申請撥款，舉行活動。我們在這次檢討中，並不打算就這方面進行檢討。實際上，互委會不單對我們的工作非常有幫助，這亦是政府及政務總署非常重視其工作的原因，但其組織、成立及運作對居民本身無可否認也有一定的幫助。因此，如果互委會舉行活動，除了可向有關方面申請撥款外，也可向居民收取少許費用，我們認為這做法並非不合理。

陳偉業議員問：

主席先生，我不知道司級官員對互委會的實際運作有多大理解。在資助問題方面，不但款項偏低，而且範圍相當狹窄，例如買郵票、茶葉等開支，並不可以申請資助。政府口口聲聲說尊重互委會及看重其地位，但在財政資助方面，卻少得可憐，好像「苦海孤雛」。請問政府在今次的檢討中，會否考慮顧及互委會的實際運作需要，例如房屋協會屋邨內的互委會須繳付租金，居民須自行籌錢繳付？政府會否考慮互委會作為地區居民組織的實際運作需要，然後在資助範圍方面予以配合？

政務司答：

主席先生，剛才我已列出一些可以包括在資助範圍以內的項目。其實範圍並不算狹窄，例如包括租金、差餉、電話費、電費、水費、文具、辦公室設備、傢俬，甚至影印等。至於會否包括買茶葉，我要回去看看程序指引，但我覺得我們沒有可能包括所有可以想得到的有關項目。對不起，陳議員是否還有另一項問題？

主席（譯文）：陳議員，可否請你將問題再說一遍？

陳偉業議員問：

主席先生，我覺得政務司並不清楚互委會的運作，他回去進行研究後可能會較為清楚。剛才政務司提到資助範圍包括租金，請問每季 700 元的資助可租得多少地方？

主席（譯文）：我不認為這一項正式的問題。陳議員，可否請你提出正式的問題？

陳偉業議員問：

主席先生，我在原先的問題提到資助範圍狹窄。請問政務司會否清楚研究互委會的實際運作需要，然後按其需要重新檢討資助的範圍？我認為這樣進行檢討才較有意義，請問政務司會否予以考慮？

政務司答：

主席先生，陳議員說我不明白或不了解互委會的運作，這點我絕對不同意。例如租金方面，我們當然知道租金須視乎互委會的辦公室設於何處而定。如果設在公共屋邨，租金只是象徵式，每月 1 元。如果設在房屋協會的屋邨，租金則視乎地方，由數十元至數百元不等。剛才我列出資助範圍，只不過想證明我們的資助範圍並不是如陳議員所說般狹窄。我當然會研究是否須將範圍擴大，例如包括茶葉這類項目，但我們也須緊記這些是公共資源。我們在考慮時，必須一方面顧及滿足互委會的要求，另一方面則須避免被人指摘為不十分正當或沒有充分理由資助一些與互委會運作不是直接有關的項目。

## 天台搭建物

二、 楊森議員問：

主席先生，有關天台搭建物，政府可否告知本局：

- (a) 現時本港有多少間天台搭建物；其中多少是合法的；
- (b) 過去 5 年，有多少間天台違例搭建物透過律師進行買賣及在土地註冊處登記；政府容許這些買賣及登記的法理根據是甚麼；
- (c) 有多少間天台違例搭建物須繳交差餉；而對這些違例搭建物收取差餉的法理根據是甚麼；及
- (d) 政府按照甚麼政策安置天台違例搭建物的居民；會否檢討這個政策；若否，原因為何？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，現就楊議員所提問題的九個或十個部分答覆如下：

- (a) 政府並沒有計算過香港共有多少天台搭建物，亦沒有確定其中多少是合法或不合法的。
- (b) 政府亦沒有計算過在過去 5 年，透過律師進行轉讓並在土地註冊處註冊的天台搭建物的數目，不論是合法或非法的。

土地註冊條例規定，任何與土地有關或看來有關的文件，都需要在土地註冊處註冊。因此，當一宗交易是與一幅土地或土地的不可分割權益有關時，便需要註冊，而不管涉及的是否屬搭建物，又或是否合法的搭建物。註冊土地交易並不會使非法搭建物變成合法。

- (c) 同樣，差餉物業估價署署長亦沒有點算有評估差餉的天台違例搭建物的數目。差餉是對使用物業徵收的稅項。根據差餉條例，一項物業如可分割使用，便須受差餉估價，而使用人須繳付應負責部分的差餉。在建築物條例下某間搭建物是否合法，在這方面並不相關，而繳納差餉亦不會給予這間搭建物合法地位。
- (d) 在清拆天台違例搭建物前，我們會向居民提供安置援助。我們的政策是要確保沒有人會因清拆行動而無家可歸。要符合申請入住出租公屋或參加居者有其屋計劃的資格，天台屋居民須證明：
  - (i) 在一九八二年六月一日或該日前已在這些天台搭建物居住；
  - (ii) 大部分家庭成員已在本港居住 7 年或以上；及
  - (iii) 在過去 24 個月內並無擁有任何住宅物業，但並不包括有關的天台搭建物。

未能符合上述條件的天台屋居民，會獲安置入住臨時房屋區。至於那些只差居港年期一項便能符合資格的人士，則可能獲安置入住較舊型屋邨的翻新單位。

當局亦會按個別居民的需要而給予恩恤安置，讓他們入住公屋或本區的臨時房屋，但必須經由社會福利署推薦。

現行政策是公平和合理的，因此政府認為毋須進行檢討。政府如修改涉及某類人士，例如受清拆天台搭建物影響的人士的政策，對其他人，例如正在輪候公屋單位的人士來說，是不公平和不利的。單是提出有可能修改政策，便會導致更多非法搭建物出現，從而使居住在危險情況下的居民人數增加。

楊森議員問：

主席先生，剛才政府答覆的第三段指出，「根據差餉條例，一項物業如可分割使用，便須接受差餉估價。而使用人須繳付應負責部分的差餉。」這項條例所說的物業是否基本上指合法物業？如果政府認為部分天台搭建物是不合法的話，請問會否檢討向非法建築物徵收差餉這項政策？

規劃環境地政司答（譯文）：

主席先生，我認為這樣的檢討會導致那些在合法搭建物居住的人須繳付差餉，而那些在非法搭建物居住的人卻不用繳付差餉。我認為這個解決辦法違反公平原則。

李卓人議員問：

主席先生，規劃環境地政司提到的其中一項安置條件，是在八二年六月一日前已在天台屋居住的人士才可以申請「上樓」。請問為何寮屋居民可獲得彈性處理，例如芙蓉山寮屋的居民在八二年六月一日之後才入住，他們也可以獲得原區安置；而為何天台屋居民卻不能像寮屋居民可獲得彈性處理，可以原區安置「上樓」？

第二項問題是，規劃環境地政司剛才說不應鼓勵任何做法，令天台屋情況惡化，但現時卻有地產公司售賣天台屋。對於這些地產公司或集團售賣僭建天台屋，請問政府現時有否法例加以管制？若否，政府會否考慮立例管制，以免這些地產公司或集團售賣非法天台屋？

主席（譯文）：規劃環境地政司，這裏有兩項問題。

規劃環境地政司答（譯文）：

主席先生，我認為第一項問題的答案，明顯是我曾提供的答案，那就是：如果對受清拆影響的天台屋居民獲安置入住公屋的資格指引進行任何改變，會令到更多人意圖興建和入住這些搭建物。因此，我認為我們不應對這些規則進行覆檢或修改。正如我曾經說過，如有任何受影響的人士不符合入住公屋的資格，他們亦有資格入住另外為他們安排的臨時房屋區。這樣，正如我們三番四次說過，便沒有人會因清拆行動而無家可歸。

至於第二項問題，我認爲任何人置業的時候，不論該物業位於二樓、四樓、十六樓、廿一樓或天台，最好先向法律顧問查證該物業是否合法。如果他們這樣做，我亦相信大多數置業人士都會這樣做，便不會發生有人購買違例或非法搭建物的情況。

主席（譯文）：李議員，你的問題是否仍未獲得答覆？

李卓人議員問：

規劃環境地政司並沒有回答我的問題。我並非問及買天台屋的人，而是問賣天台屋的人。事實上，現時有些地產公司售賣天台屋，請問政府有否對賣方加以管制，而不是買方？我覺得規劃環境地政司剛才只回答有關買方方面。我的問題是：政府有否法例管制售賣僭建天台屋的集團或地產公司？

規劃環境地政司答（譯文）：

主席先生，我一定會考慮這一點，但我仍然認爲置業人士必須肯定他或她所購買的是合法物業。我認爲如果人們在這方面明智一點，這一類地產公司便不會有生意。

李永達議員問：

我想跟進李卓人議員的問題。伊信先生沒有回答李卓人議員第一部分的問題，我感到很驚奇，因爲伊信先生身爲房屋委員會委員，應該知道荃灣葵青區的山邊寮屋在清拆後，居民就算不是在八二年六月之前入住，而是在八三年四月入住的，都有權獲得原區安置「上樓」，伊信先生有參與通過這項政策。李卓人議員現時的問題是：爲何當局對荃灣葵青區的山邊木屋居民採取原區安置政策；對天台木屋居民卻不採取同樣政策呢？

規劃環境地政司答（譯文）：

主席先生，我認爲大家必須清楚一點，便是大多數天台搭建屋座落的地區，均沒有即時可供入住的公屋，這也是當局這樣釐定資格規則的原因。正如我曾經說過，我們對天台搭建物及清拆這些搭建物的政策，明顯是以不會有人因此而無家可歸作爲基礎。我認爲沒有必要將天台屋居民和寮屋居民作直接比較。



周梁淑怡議員問：

主席先生，鑑於清拆天台木屋可能引致很多家庭面臨住屋困難，請問在非關危險理由而是因壓力來自天台以下的業主或居民，須清拆天台木屋時，例如最近旺角金倫大廈事件，政府會否在決定清拆前，盡量嘗試協調天台和樓下居民的矛盾，以便有足夠時間安置那些因居所被清拆而須獲安置的天台居民？

規劃環境地政司答（譯文）：

主席先生，我認爲我們在這裏必須清楚考慮優先次序。我們須要優先考慮的，明顯是那些生命受到威脅的人。至於如果不涉及生命危險，政府是否有需要調停天台木屋居民及大廈其他居民的問題，我認爲如果有需要，這是可以考慮的。我會與我的同事商討這一點。

馮檢基議員問：

主席先生，根據規劃環境地政司(b)段第二段和(c)段所說，其實政府兩個部門都把天台建築物劃在空白地帶，即沒有將它們界定爲合法抑或不合法，例如土地註冊處只註冊土地，而沒有註冊建築物。又如(c)段指出，差餉物業估價署對所有使用樓宇的人都徵收差餉，而不論搭建物是否合法。但對市民來說，政府部門跟他們有直接關係，如果他們爲了居住的地方付錢給政府，他們所得的印象是這明顯不是犯法或非法。請問政府如何填補這項在法理上，市民印象所得的漏洞？

規劃環境地政司答（譯文）：

主席先生，正如我所說，土地註冊處及差餉物業估價署所以採取這樣方式運作，是完全依據法例，以及實現這兩個部門所實施的法例的目的。不過，市民顯然不了解這些法例如何實際運作，以及爲何會發生他們身處的情況。以政府內部來說，我們肯定有意嘗試向市民解釋這些法例如何運作，以及解釋爲何一些人相信存在矛盾的地方其實一點也不矛盾。

### 來自中國的過境旅客

三、 楊孝華議員問：

主席先生，有關准許取道香港往返另一國家與中國的內地居民毋須簽證在港逗留達 7 天的政策自從去年實施以來，政府可否告知本局：

- (a) 自從上述政策推行以來，當局共發現多少宗這類過境旅客過期尚未離境的事件；
- (b) 當局有否檢討此項政策；若然，檢討結果為何；及
- (c) 根據推行上述政策所得的經驗，當局會否考慮放寬該項政策，例如增加可免簽證入境逗留的日數？

保安司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 當局自一九九三年八月一日為持有中華人民共和國護照的人士實施毋須簽證在港逗留 7 天的安排後，中國旅客留港逾 7 天尚未離境的人數每月平均 69 名，迄今約共 1240 人。
- (b) 自該項政策實施以來，我們定期作出檢討。最近期的檢討，先後於一九九四年六月和十二月進行。我們總結認為這個安排大致運作良好，但亦有問題存在。除了逾期居留之外，不少來自國內的過境旅客更濫用這項安排；例如，不前赴其目的地，或未經批准在港工作，又或行使偽造旅行證件等。及後，人民入境事務處已加強管制站的檢查工作，並將透過邊境聯絡渠道，與中方繼續保持緊密聯繫，以遏止上述濫用情況的發生。
- (c) 實行此種免簽證的措施後，持中華人民共和國護照的人士，在經香港前往其他國家時已更為方便，同時亦紓緩了人民入境事務處的工作量。但鑑於有該等濫用情況存在，我認為在現階段，並非放寬本港政策的適當時機。然而，我們會不時檢討此事。

楊孝華議員問：

主席先生，過期逗留的人數一年有 1240 人。不過，據我所知，每年有接近 200 萬中國公民到香港旅遊，所以過期逗留的人數可能只佔總人數大約 0.06%。當局如發現有人濫用這措施，例如使用假證件或在香港就業，會否考慮把他們列入黑名單，使他們再不能利用這措施入境，這樣便不會因小部分人而影響其他真正來港旅遊的人，政府亦因而可放寬政策？

保安司答（譯文）：

主席先生，正如這位議員所說，中國過境旅客逾期居留的人數不算太多，但正如我在主要答覆中指出，我們有需要關注其他濫用這項安排的情況。例如旅客除了逾期居留之外，還有部分人士未有前赴其目的地的問題。在過去 11 個月內，每月平均有 1200 名中國的過境旅客或大約 5% 的中國過境旅客沒有 —— 我重複是沒有 —— 前赴其目的地。請不要忘記我們現時談論的免簽證安排的目的，是使旅客取道香港前赴其他地方，但這些旅客實際上沒有前往其他地方。他們大多在抵港七天內便返回中國，當然也有少數人在港逾期居留。雖然他們當中有些人可能有真正理由未能繼續前往其他國家，但有些人可能根本沒有意圖這樣做。相反，部分人（可能為數不少）或許蓄意濫用這個制度，利用這項措施進入香港從事短期工作，賺取金錢。例如，關於未經許可在港工作的問題，當局在一九九四年發現約有 300 名來自中國的過境旅客從事賣淫活動，並以違反居留條件為理由檢控他們。

黃宜弘議員問（譯文）：

**謝謝主席先生。我猜想曾在香港逾期居留人士的個人檔案內，一定會永遠保留這個紀錄。請問這些資料會否對他們日後提出的申請不利？**

保安司答（譯文）：

主席先生，對於那些只是逾期居留短時間，例如兩、三天，或因為一些例如生病等值得同情的理由而未能在指定時間內離開香港的人，這並不會對他們不利。事實上，這類人士露面後一般都會前赴下一個目的地或返回中國。我們慎重考慮遣送離境的，只是那些長時間逾期居留，以及不願離境的旅客。當然，那些濫用這個制度及我們為他們提供的安排，尤其是那些屢次犯禁的人，顯然應該被加上問號，以便我們考慮應否繼續歡迎他們再次蒞臨香港。

鮑磊議員問（譯文）：

**主席先生，在一九九四年內濫用這個制度的人數，只佔 194 萬名中國旅客的一小部分，對於這個制度不獲得進一步放寬，我感到失望。保安司透露由於申請簽證需時以及官僚作風引致延誤，5% 的過境旅客須要折返中國。請問保安司會否全面檢討旅客入境安排，包括當局曾經允諾考慮取消純粹前來香港的旅客的簽證規定，以及全面檢討部分由於以郵寄方式向英國大使館提出簽證申請，以致一些來港促進中港經濟聯系及關係的人士遭受嚴重延誤這個問題？**

主席（譯文）：鮑磊議員，你的問題並不限於所謂「過境旅客」這方面，是嗎？

鮑磊議員（譯文）：

主席先生，保安司曾透露一些過境旅客沒有前赴其他地方返回中國。因此，我建議保安司考慮研究整個制度，以便紓緩及消除這方面的問題。

保安司答（譯文）：

主席先生，正如我說過，我們會不時檢討此事，但現時我認為沒有非常有力的理由須要徹底進行全面檢討。每當我們研究中國旅客的出入境管制問題的時候（現時所談論的正是這項問題的其中一部分），我們必須緊記兩項因素。

首先，現時有極多人因為種種理由想前來香港。雖然我確信大部分渴望來港的人所持的理由都是合法的，但有些人未必如此。如果我們不小心處理出入境管制和中國旅客入境的問題，可能會惹上莫大的麻煩。因此，我認為正確的做法，應是以循序漸進的方式去改善現行的制度，而且在採取下一步行動前，必須相當肯定不會造成不能接受的後果。我們便是在這種情況下展開豁免中華人民共和國護照持有人申請簽證計劃。

其次，我們亦須明白，鑑於香港處境特殊，任何控制中國旅客入境的制度亦必須顧及中國的政策和慣常做法。事實上，沒有中國政府的合作，我們會難於控制整個中國旅客入境的問題。中國也有一個制度，與我們可能處理的其他制度有很大的分別。例如，中國有一個前來香港的雙程通行證制度，這是其他地方沒有的。因此，我認為我們試圖研究這個問題的時候，必須緊記上述兩項因素。

詹培忠議員問：

主席先生，我想跟進鮑磊議員的問題。既然香港政府深切了解到很多中國居民須來港旅遊或探親，甚至來港消費，在這情況下，政府對在香港過境的外國旅客是否一樣質疑他們會否返回原居地呢？若否，政府是否應盡快解決這過境問題，直接准許中國居民可以在港逗留 7 天，而不是規定他們一定是過境性質，以解決大家之間的誤會？

保安司答（譯文）：

主席先生，我不肯定是否透徹明白詹培忠議員的問題，但讓我這樣回答 —— 除了以永久定居或特定的官方或商業理由從中國來港的人士之外，從中國入境的人士共分兩大類。其中一類來港逗留一段時間，然後返回中國。他們是以中國當局簽發的雙程通行證來港的。中國政府便是採用這個正常而確當方法，決定中國人口中哪些人可以來港作短期旅遊。

另一類便是那些取道香港前往其他地方然後返回中國的人士。根據豁免簽證安排，他們從中國到港後可逗留 7 天才前往另一個國家，從另一個國家返回中國前亦可以在港再逗留 7 天。換句話說，過境簽證這個問題，並不涉及一般從中國前來香港作短期旅遊的人。

## 屯門公路的交通管理工作

### 四、 曹紹偉議員問：

主席先生，據統計，在繁忙時間使用屯門公路的巴士佔車次總數的 11%，私家車則佔 47%。此外，據本人實地觀察所得，超過七成的私家車只載 1 至 2 名乘客，並不合乎有效使用道路的原則。鑑於運輸署計劃由今年三月十一日起在屯門公路推行繁忙時間巴士專線試驗計劃，將三分一的路面撥予巴士專用，而其餘的車輛只可使用三分二的路面，這個計劃可能造成嚴重塞車情況。就以上情況，政府可否告知本局：

- (a) 政府有否具體方案鼓勵新界西的私家車主更有效地使用私家車往市區，包括宣傳推廣私家車主「順路」接載朋友及鄰居；
- (b) 政府會否積極在屯門、元朗各屋邨／屋苑發展「點到點」不停站的冷氣巴士及專線小巴服務，直達市區地鐵站，並改變政策，容許小巴行走屯門公路及使用巴士專線，以吸引私家車主乘搭小巴；及
- (c) 政府可否增撥經費以成立常設專責交通管理組，負責屯門公路日常的交通管理工作？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 政府當局就解決交通擠塞問題建議推行更多「巴士優先使用道路計劃」，普遍得到社會人士和本局議員支持。在這方面，當局計劃本年三月十一日在屯門公路推行一項巴士專用線試驗計劃，現正就計劃的細節作最後定稿，稍後會向市民公布。作為這項工作的一部分，當局會進行推廣運動，鼓勵乘客更多使用公共交通服務，而非自行駕駛車輛。我很感謝曹紹偉議員提出建議，鼓勵那些繼續駕駛自己車輛的人士「順路」接載朋友及鄰居，以便更加善用路面空間。我們會跟進這個建議。不過，我們亦須確保私家車司機不會兜截乘客並藉此收費，因為這樣做是非法的。

- (b) 九巴現時已有 16 條冷氣巴士線，行走元朗／屯門區內若干屋邨及主要運輸交匯處與尖沙咀及多個地鐵站之間。實施巴士專用線後，九巴會增設兩條巴士線，分別由深井及小欖開往荃灣地鐵站。此外，九巴亦會加派 11 部巴士行走屯門及元朗開出的路線，以便加強 11 項現有服務。此外，現時有 39 條屋邨巴士線，連接某些屋邨與市區。運輸署會繼續鼓勵有關方面提供更多這類服務。

我們的目標，仍是鼓勵更多人使用集體運輸工具，即可行走指定巴士專用線的專利巴士及屋邨巴士，以期盡量善用現有的路面空間。目前，專線小巴只獲准由午夜至早上六時的一段時間使用屯門公路。當局並無計劃放寬這個限制或容許紅色小巴使用屯門公路。

- (c) 去年，警方已調派多一倍人手巡邏新界區各個重要通道，包括屯門公路。此外，運輸署亦已調派人手，在屯門公路推行一項交通監察及資料系統計劃，首階段將於一九九五年五月完成。有關措施包括安裝閉路電視攝影機和交通情況顯示牌，讓駕車人士得知前面道路的交通情況。所有這些措施均有助改善屯門公路的交通管理。

曹紹偉議員問：

主席先生，我認為運輸司沒有回答(c)部分的問題。雖然每當出現嚴重塞車情況而招致強烈批評時，警方都會加派人手監察屯門公路的交通，但過後就會將人手調走到其他地區工作。我認為撥款設立專責交通管理組才可改善屯門公路的流量及更有效地管理巴士專線。請問運輸司會否積極游說財政科及警務處支持成立專責管理組，以免因經常塞車而令新界西居民蒙受重大損失？

運輸司答（譯文）：

主席先生，警方人手的調派當然是警務處處長的職責。警方事實上設有一隊正規交通警察，負責巡邏新界的道路。我已經常向警務處處長提出增加人手的需要，但我們明白，警方亦有很多其他必須優先處理的事務。在為期 3 個星期的試驗計劃進行期間，警方必定會加派人手，運輸署亦會密切監察試驗計劃的推行情況。當局會緊記增加人手的需要，如有真正需要，我定會嘗試要求增加資源。

劉健儀議員問：

主席先生，運輸司可否告知本局，政府會否和香港小輪公司商討，加強黃金海岸至中環的渡輪服務，尤其是採用一些速度較快及載客量較多的雙體船，以鼓勵該區居民多搭船過海而不用駕車外出？

運輸司答（譯文）：

主席先生，當局必定會鼓勵市民使用水上交通工具。事實上，過去兩年來，往返屯門的渡輪服務已進行了一些改善措施，這些措施包括採用 3 艘每艘可容納 428 個座位的高速雙體船，以及額外調派 6 艘飛翔船行駛屯門渡輪航線。我們亦預計在屯門和灣仔之間增設兩項飛翔船服務，其中一條往返黃金海岸和中環的飛翔船航線現已投入服務。這些服務推出後，屯門渡輪的早上繁忙時間載客量由僅低於 1000 人增至超過 3000 人，而目前的服務已可應付早上趕乘渡輪的人潮。香港油蔴地小輪有限公司已計劃在短期內調派第四艘雙體船行走屯門至中環航線。

鄧兆棠議員問：

政府在答覆的(b)段提到，運輸署會鼓勵那些「點到點」的屋邨巴士服務。請問政府是否知道，這些屋邨路線巴士公司與互委會存有一些利益分配上的問題？同時，提供這些「點到點」的巴士服務公司，通常只得一至兩部巴士。如果巴士在門公路壞車，請問有何方法將乘客轉載到市區？

運輸司答（譯文）：

主席先生，屋邨巴士服務是由私人管理屋邨所經營的，所以，此乃屬於屋邨的事。運輸署會繼續鼓勵這種服務。如果有需要，運輸署會嘗試解決管理公司與互助委員會之間可能出現的任何問題。至於壞車的問題，由於這些是私人屋邨巴士，所以這個問題應由提供這項服務的公司解決，但當局定會跟進這問題。

黃偉賢議員問：

主席先生，屯門公路除了因正常的汽車流量大而引致擠塞外，交通意外也是導致擠塞的另一原因。運輸司的答覆說會在三月十一日推行巴士專用線試驗計劃。請問運輸司，假如有巴士在專用線內壞車，阻塞巴士專用線，有關方面是否有足夠的應變措施，可在很短時間內清理壞車，令巴士專用線盡快回復暢通無阻？此外，請問運輸司會否考慮開辦屯門至荃灣的渡輪服務，以解決屯門公路因太多人使用而引致的擠塞情況？

主席（譯文）：運輸司，這裏有兩項問題。

運輸司答（譯文）：

多謝主席先生，自一九九四年四月起，屯門公路增設了 6 個避車處，因此，全路現時共有 10 個避車處，其中 7 個設於九龍方向的行車道，其餘 3 個則設於新界方向的行車道。這項安排有利於將壞車包括巴士拖走，並且方便救急車輛前往進行救援工作。警方備有多種拖車，最近並增添了一部中型拖車，以改善搶救車輛的能力。至於重型拖車的服務，警方已經將合約批出，以便在屯門公路的重要地點，例如深井，提供後備拖車服務。如有需要，也可以聯絡九巴安排提供拖車設施。

至於開辦往來屯門與荃灣的渡輪服務，我必定會跟進黃議員的建議，研究香港油蔴地小輪有限公司能否增加現有的服務。

### 總督出外訪問

五、 譚耀宗議員問：

主席先生，政府可否告知本局：

- (a) 總督自一九九二年上任以來出外訪問（包括返英述職）的次數及所動用的公帑數目；
- (b) 總督在九五年預計該等外訪的次數及估計須耗用的公帑數目；及
- (c) 總督如何決定是否接受外訪的邀請，及如何評估過去多次外訪的成效，以衡量這些訪問是否符合成本效益？

布政司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 總督自一九九二年上任以來出外訪問共 19 次，其中包括 12 次返英述職。這較衛奕信勳爵在出任總督的最後兩年半內外訪的次數少 1 次。這些訪問共耗用公帑 4,660,328.67 元。
- (b) 根據現行計劃，在一九九五年餘下的時間，總督已接受邀請在三月前往新加坡訪問，費用由東道國支付。此外，總督將會在十月訪問倫敦。該次行程的費用估計約為 180,000 元。總督亦獲邀在今年及未來數年內前往越南等其他國家訪問，並正考慮該等邀請。



- (c) 總督是根據一個準則來決定是否接受邀請出外訪問的，即有關訪問是否對香港有幫助？每次訪問的目的都不同。有些訪問是爲了促進香港與重要貿易夥伴之間的貿易關係。其他訪問的重點範圍較狹小，例如總督在一九九三年五月曾前往華盛頓訪問，目的是就延續中國最惠國待遇問題，向克林頓總統及美國高級官員進行游說。所有訪問都是爲了在海外推介香港，以及在過渡至九七的一段重要時期加深國際間對香港問題的認識。

到倫敦訪問具有一個特定目的。英國首相、外相及其他資深的部長都期望隨時獲告知有關香港的事態發展，尤其是臨近九七的時候。英國內閣委員會就香港事宜舉行會議時，亦會邀請總督出席。此外，總督亦會藉着在倫敦訪問期間，向議會各個反對黨簡述香港事務，以及向英國的商界人士推介香港。

總督進行訪問的成效，是按能否達到訪問的特定目的而評定的，而不論訪問的目的是爲了延續最惠國待遇、促進貿易關係，抑或是爲了加深人們對香港事務的了解。不過，在衡量有關成效時，最顯而易見的準則包括了總督所作的訪問、向目標對象傳達信息的效果及所傳達香港關注的具體事宜。

譚耀宗議員問：

主席先生，從答案的第二段得知今年總督返英述職的次數明顯遠較過去兩年爲少。請問這是因爲英國政府近期對香港事務沒有興趣，抑或總督明白到香港市民對他經常離開香港表示關注，因而作出改變？

布政司答（譯文）：

主席先生，我在答覆中強調總督已計劃再訪問倫敦一次，這是現時的計劃。當然，如果有需要，總督在今年餘下的日子可能須要到倫敦進行多過一次的訪問。此外，我可以說訪問的次數，絕不反映首相及其他內閣大臣對香港事務不感興趣。但正如我在主要答覆中所強調，訪問次數須視乎總督訪問倫敦的需要，以及本港年內所發生的事情而定。

詹培忠議員問：

主席先生，布政司答覆的(a)段提到，總督外訪共用去四百六十多萬元。這數目是總督一個人的費用，抑或包括和他一起出外的成員？如果包括一起出外的成員，則事實上並不是太浪費。如果只是一個人的費用，則另作別論。此外，主要答覆的中文本(b)段說總督會在今年，即九五年訪問越南，又提到未來數年。若以中文理解，數年的意思即好幾年。但由明年至九七年六月三十日只不過還有年半時間，這樣是否有些誤導，給人一個錯覺，以爲總督的任期除了今年，還有數年？事實上，這是沒有可能的。我覺得主要答覆的英文本沒有問題，但中文方面則有語病，請問布政司可否作出澄清？

布政司答（譯文）：

主席先生，我在主要答覆中所引述的費用是個總數，即是總督及所有隨行人員的費用總數。我在主要答覆中所提及的訪問是指今年計劃進行的訪問。我亦有提及總督已獲邀前往數處地方訪問，但確實的日期仍未決定。總督現正考慮是否接受這些邀請。至於我提及總督日後所進行的訪問，當然是指直至一九九七年六月三十日為止。

譚耀宗議員問：

**主席先生，總督有否嘗試要求在今年之內訪問中國沿海城市，以促進中港貿易關係？**

布政司答（譯文）：

主席先生，總督已多次清楚表示，他樂意隨時前往中國訪問；同樣地，我們亦歡迎中國官員隨時來港訪問，商討有關過渡期的重要事宜。

馮檢基議員問：

**主席先生，布政司剛才說總督樂意往中國訪問，不知他有否向中國提出這個意向？**

布政司答（譯文）：

主席先生，我認為總督及其他高級官員樂意隨時訪問中國的意向，已經清楚不過。

**私營機構為遵守各項管制而須承擔的成本**

六、 鮑磊議員問題的譯文：

**根據最近一項估計，英國私營機構為遵守各項管制而須承擔的直接成本達 430 億英鎊（5,200 億港元），或相等於國防預算的兩倍。政府可否告知本局：**

- (a) 當局會否嘗試計算本港在這方面所須承擔的款項；若否，原因何在；
- (b) 當局是否關注本港的私營機構現時為遵守各項管制而須承擔的成本可能過高；若否，原因何在；
- (c) 當局會否檢討各項管制的範圍和程度所引致的成本及效益；若否，原因何在；及
- (d) 當局會否採取措施，以減低為遵守各項管制而須承擔的成本，並取消管制，復行以往令本港經濟及居民獲益良多的積極不干預主義傳統？

財經事務司答覆的譯文：

主席先生，政府當局並不認為香港施行的管制過多或私營機構為遵守各項管制而須承擔的成本過高。因此，當局從未嘗試計算私營機構為遵守各項管制而須承擔的成本，亦無計劃全面檢討各項管制的範圍和程度所引致的成本及效益。事實上，這類工作本身很可能費用昂貴、複雜及難以證明合理。

據悉這項有關英國的估計，並非由政府作出，而是由董事學會(Institute of Directors)所作。此外，值得注意的是，香港各項管制的水平和程度，遠較英國所施行者為低及有限。事實上，財富雜誌(Fortune Magazine)最近把香港列為全球最佳的經商城市，而傳統基金會(Heritage Foundation)則稱香港為全球最自由的經濟體系。

我亦應指出，在制訂任何新法例前，當局須先行評估法例對經濟的影響，而此項工作必然包括對所涉成本和效益的全面評估。

當局堅信積極不干預原則，其政策及監管計劃亦在在反映這項原則，但必須承認，在若干情況下，監管措施有其必要，有時這些措施最終確可對經濟及社會有所裨益。香港是一個繁榮的社會，亦是世界知名的金融和貿易中心，不能漠視保障公眾人士及維護其國際金融和貿易中心聲譽及地位的需要。重要的是，當局充分明白，必須確保所有監管措施整體而言對香港有利。

鮑磊議員問（譯文）：

主席先生，雖然聽了財經事務司的一番話，但基於現時香港有重重障礙的管制措施，由食肆、酒店在發牌方面出現的嚴重延誤，以至於目前職業退休計劃（修訂）條例草案所建議增加的繁複規定，以及工作簽證須要經常申請續期，而且我們總會有需要改善的地方，所以我想請問財經事務司可否再次保證政府

不會因此而感到自滿？請問財經事務司會否考慮或許在效率促進之下設立一個取消管制組，帶頭推動跨部門及能夠配合效率促進組在其他地方表現出色的工作的有效取消管制措施？

財經事務司答（譯文）：

主席先生，我一定可以向鮑磊議員保證，政府不會感到自滿。我就主要問題所作的回答，是針對一般的檢討，以及政府會否一律進行這種一般檢討。至於會否以特定或選擇性的形式研究某一個範圍這個問題，我還沒有作答。事實上，政府已明顯有這樣做。以我負責的決策科為例，我們現正檢討公司條例。這項檢討是由政府主動進行的，有關工作現已展開，最初階段需時兩年，耗資 1,450 萬元。這條例只是一千條法例中的其中一章，如果簡單計算一下，便明顯地知道若要一律進行全面檢討，需款至鉅，且需時數百年。顯然，這是不切實際的。

主席先生，上述例子顯示，政府願意而且事實上真的採取主動，檢討現有的法例和規例。事實上，政府真的從簡化、是否須要廢除多餘的規例，以及改良程序等角度進行研究。我不想對鮑磊議員所提及的例子加以評論，但我確實相信政府真的有能力 and 願意進行覆檢。同樣地，可以在同一時間進行的檢討工作必須在數量方面有所限制。檢討工作太多，會應付不來。我認為這清楚顯示我們在選擇檢討個別範圍時必須十分小心。我們不可以全盤承諾，任何問題一經提出，政府便必然加以檢討研究。

關於成立取消管制組的問題，我知道英國事實上採取這樣的做法，而實際上貿易工業部便設有這個小組。正如我在主要答覆中指出，英國因應本身的問題而採取的措施，香港不一定必然採納。那些措施可能很適合英國的情況，但香港這裏的情況卻大為不同。雖然如此，我已知悉有關效率促進組的建議，並會把該項建議轉達有關機關。

黃匡源議員問（譯文）：

主席先生，請問財經事務司所負責的政策科現正就要使政府表格更易於填寫做了些甚麼，以及如何切合有關事務的需要？

財經事務司答（譯文）：

主席先生，其實，當局不時會檢查政府表格。不過，當局並不是不斷的進行檢討，這明顯是由於政府表格數以千計，要不停覆檢所有這些表格是不切實際的。不過，當局一直有進行查看政府表格的工作。最近，我在本局提出了決議案，簡化破產管理署所用的表格，這便是我們所做的工作其中一個例子。

如果黃議員想在這方面得到更詳盡的答覆，我樂於以書面方式作答（附件）。

黃匡源議員（譯文）：謝謝你。

李國寶議員問（譯文）：

主席先生，政府可告知本局，與亞太區其他競爭對手比較，本港金融界為遵守各項管制而須承擔的成本，屬於偏高還是偏低？

財經事務司答（譯文）：

主席先生，我們最近在這方面並沒有進行任何詳細的比較，但我想請大家注意由其他人所作的比較，特別是我在主要答覆中所提及的財富雜誌和傳統基金會。這兩本雜誌均有對各項因素進行詳細研究，其中包括為遵守各項管制而須承擔的成本，以及規例的複雜程度等，而在這兩項比較中，香港表現得非常好。

詹培忠議員問：

主席先生，布政司在本月十日，即上星期五曾詳細介紹整個香港政府的運作，本局大部分議員都相當滿意。但近日我們在報章上看到證監會經常說要調查內幕消息，亦要將一些公司清盤，甚至上訴到倫敦樞密院。在這情形下，證監會有徵稅的收入用作這方面的開支，但它的對手，即整個證券界同時亦須付出同樣的代價。請問財經事務司有否定期或組織一個委員會，對證監會的運作進行全面檢討？又是否認為這部門太多錢，又有足夠權力，所以能令它的對手難以招架，因而樹立它的權威？

財經事務司答（譯文）：

主席先生，政府沒有計劃成立這個委員會。

涂謹申議員問：

剛才數位議員提到，在規管方面，可能略嫌太多。不過，請問政府可否承諾特別就證監會的情況，對一些不法、濫用權力、甚至作奸犯科，以及欺詐小股東的行為，一定會追究到底？

財務事務司答（譯文）：

主席先生，證監會的權力問題曾經在本局提出過，每次我都指出，政府並不認為證監會的權力過大。我們相信，證監會必須有執法的權力，才能支持現存的規例，例如一九八七年所發生的事件，便明確地證明我們需要一個有效率而且有實權的機構。雖然有一點很重要的，便是應該沒有制衡機制，但制度內其實已設有這些制衡機制。首先，總督委任了一個上訴委員會，聆訊反對證監會決定的上訴。此外，證監會亦受到行政事務申訴專員公署和廉政專員公署的規限。證監會的委員不但由總督任命，財政預算亦須得到總督批准，這項職能由總督授權財政司執行。因此，現時已有相當程度的查察和制衡機制。不單如此，證監會的財政預算須提交立法局，證監會的主席亦須出席有關的事務委員會答覆有關的問題。因此，現時已有很多機會為證監會的活動作交代，政府並不認為證監會所行使的權力過大。

黃震遐議員問：

主席先生，我們知道內幕交易和大股東的欺詐行為對於小投資者相當不公平，對香港作為一個國際金融市場，聲譽亦有很大打擊。請問政府可否確實告知我們，政府不會放棄打擊內幕交易和遏抑董事欺詐小股東這些行為的決心？

主席（譯文）：我們跟原來的問題偏離得很遠。我想最好在此停止。

## 議員問題的書面答覆

### 市區小販

七、 陸觀豪議員問題的譯文：

政府可否告知本局是否知悉在市區（包括中區及尖沙咀）擺賣的小販人數大幅增加，不但嚴重阻塞街道，更對行人造成極大滋擾；若然，當局現時有何積極措施解決這問題？

政務司答覆的譯文：

主席先生，市政總署的紀錄顯示，過去數年來，市區持牌和無牌小販數目均已下降。持牌小販數目已由一九九二年的 12300 名，減少至一九九四年底的不足 11000 名。持牌小販人數有減，主要是由於市政局的政策，銳意削減市區持牌小販數目。根據非正式統計，市區無牌小販的數目在同期間亦減少約 1000 名。

市政局及市政總署為更有效管制小販活動，最近已制訂若干措施，其中包括在一九九六年四月一日前，逐步取消流動小販牌照這個類別，以進一步削減持牌小販數目。此外，市政總署亦已由一九九四年中起，增設小販管理主任職系，以更有效管理市區小販。小販管理主任最近又組成總區特遣隊，以加強突擊巡察小販黑點，同時進一步支援分區小販事務隊工作。市政總署已有計劃，於今年稍後增加兩支特遣隊人手。

### 美沙酮中心的位置

八、 林貝聿嘉議員問：

鑑於美沙酮中心設於民居附近，除了對環境構成威脅外，更是罪惡的黑點。政府可否告知本局：

- (a) 過往兩年，在設有美沙酮中心地區的罪案率是否有上升趨勢；及
- (b) 政府有否考慮將中心遷離民居，搬入鄰近的醫療機構；若然，目前進展如何；若否，原因為何？

保案司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 沒有證據顯示：美沙酮診療所附近地區的罪案率有上升的趨勢。整體來說，這些地區的罪案率維持穩定；偶然會發現個別診療所的罪案率，在不同時間有輕微增加。通常街上的海洛英供應短缺時，罪案率便會輕微增加。
- (b) 美沙酮療毒計劃的主要目標，是為濫用藥物者提供一種容易獲得、合法、醫藥上安全和有效的代用品，以代替非法服用鴉片類藥物。這個計劃的成敗，很大程度上視乎濫用藥物者是否容易獲得美沙酮而定。因此，美沙酮診療所均設在交通方便的地區，以便病人求診。當局考慮搬遷美沙酮診療所的要求時，會顧及是否有交通便利的合適地點，而選址亦為有關的區議會所接受。搬遷美沙酮診療所的最大困難，在於尋找合適的搬遷地點。

### 公共屋邨內散布使用過的針筒

九、 何敏嘉議員問：

吸毒者在公共屋邨棄置使用過的針筒，帶給各屋邨居民嚴重的衛生問題。政府可否告知本局，將會採取何種即時對策及長遠的實際措施改善此情況？

保安司答覆的譯文：

主席先生，在公共屋邨內不適當地棄置使用過的針筒，可能會為公共屋邨的居民帶來衛生問題，政府對此甚表關注。政府各部門現正採取措施，解決這個問題。

房屋署要求承包屋邨清潔工作的公司，一旦在屋邨內發現被棄置的針筒，便立即將針筒檢走，並向屋邨辦事處報告。負責巡邏的守衛和屋邨職員亦接到指示，在巡邏時須特別留意屋邨內的情況。屋邨職員亦與警方保持密切的聯繫，共同應付這個問題，以及加強屋邨內各黑點的巡邏。另一方面，房屋署亦在屋邨內張貼告示。呼籲住戶注意這個問題。此外，又定期發出屋邨通訊，鼓勵住戶一旦在屋邨內發現任何棄置針筒，應向警方或屋邨辦事處報告。

長遠來說，當局會繼續教育及訓練市民如何適當地棄置和收集使用過的針筒，作為處理這個問題的主要策略。當局將針筒用過後如何棄置的正確方法，列為其中一個健康教育的信息，向吸毒者宣揚。宣揚這個信息的途徑有多個，包括派發小冊子和單張、在美沙酮診療所張貼提醒告示等。此外，當局為正在康復的吸毒者開設研習班，又向美沙酮病人提供輔導服務，以強調吸毒者應有社會責任，將使用過的針筒適當地棄置。

愛滋病教育及宣傳委員會屬下的藥物濫用與愛滋病工作小組，曾於一九九四年與培康聯會合作，進行了一項名為「保護環境，清理棄置針筒」的試驗計劃。其中一個目的，是宣傳有關棄置使用過的針筒的正確方法。為了達到這個目的，有關方面積極在各「黑點」清除被棄置的針筒，並在附近向吸毒者派發教育單張。

## 大專院校錄取新生

十、 黃秉槐議員問：

就大學教育資助委員會轄下大專院校錄取新生的問題，政府可否告知本局：

- (a) 各大專院校在一九九四至九五年度實際錄取的新生人數與原定的學額比較有何差距；及
- (b) 各院校學系錄取新生的大學入學試成績要求最低為何；有否降低收生標準以期招收到足夠學生？



教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 在一九九四至九五學年，政府為大學教育資助委員會資助的 7 間院校所訂的第一年學士學位課程學生人數指標是 14500 名相當於全日制學生。截至一九九四年十二月三十一日，7 間教資會資助院校第一年學士學位課程暫時的收生人數為 14146 名，整體剩餘學額比率為 2.4%。部分院校，即如香港城市大學及香港浸會大學，並未按學額指標十足收生，原因是這些院校接納了教資會的建議，刻意減少收生人數，以平衡過去幾年第一年學士學位課程超額收生的情況，使學士學位課程的學生總數能夠符合政府核准的整體學生人數指標。7 間院校的核准學生人數指標及暫時的收生人數載於附件 A。最終的收生數字須在一九九五年三月中才可得知。
- (b) 每間院校均訂有本身的最低入學資格，有關資料概述於附件 B。在一些院校，不同學系或學院的最低入學資格略有不同，主要是對香港高級補充程度英語運用科成績的要求會有不同。各間院校並沒有為了收取足夠學生而降低入學條件，儘管一些院校容許個別學系彈性決定由請學生是否符合某些課程的語文程度要求。舉例來說，香港中文大學取錄了少數在高級補充程度考試英語運用科考得 F 級成績，但在英文科補充考試取得及格的學生，視作可符合入讀某些課程的英語程度要求。香港科技大學在取錄某些學生時，亦將高級補充程度考試英語運用科須最少考得 D 級成績的條件，降低至 E 級。不過，這些學生在入學後必須修讀一項不計學分的語文精修課程，並取得及格，否則便不准繼續修業。此外，香港城市大學科技學院開設的 4 項全月制學士學位課程，亦取消了對中國語文科成績的規定。

附件 A

第一年學士學位課程學生人數  
(截至一九九四年十二月三十一日)

	指標 (相當於全日制學額)	收生人數* (相當於全日制學額)	超額(+)/餘額(-) (相當於全日制學額)
香港城市大學	2 359	2 163	-196
香港浸會大學	1 345	1 294	-51
嶺南學院	690	705	+15
香港中文大學	2 913	2 797*	-116
香港理工大學	2 496	2 511	+15
香港科技大學	1 920	1 896	-24
香港大學	2 777	2 790*	+13
總計	14 500	14 156	-344

- 註： # 由於各院校第一年學士學位課程學生的數字於一九九四年十二月三十一日尚未齊備，上述數字只是暫時的學生人數，最終的數字到一九九五年三月中才可取得。
- \* 這個數字不包括修讀由兩間大學開辦的教育學士（小學）課程的 140 名相當於全日制學生。由於該項課程是另行獲提供經費的，因此政府的核准學生人數指標並不包括修讀該項課程的學生人數在內。

## 附件 B

## 教資會資助院校所訂的最低入學條件

- 香港城市大學 — 1. 高級程度會考兩科考得 E 級或高級程度會考 1 科和高級補充程度考試兩科考得 E 級；及
2. 高級補充程度考試英語運用科考得 E 級（學生如入讀法律學院，則須在高級補充程度考試英語運用科考得 D 級）；及
3. 高級補充程度考試中國語文及文化科考得 E 級，或高級程度會考中國文學或中國語文及文學科考得 E 級。
- 香港浸會大學 — 1. 高級程度會考 1 科考得 E 級；及
2. 高級補充程度考試下述 3 科的其中兩科考得 E 級；
- (i) 英語運用；
- (ii) 中國語文及文化；及
- (iii) 通識教育；
- 及
3. 高級補充程度考試或高級程度會考另外 1 科考得 E 級。
- 嶺南學院 — 1. 高級程度會考兩科考得 E 級或高級程度會考 1 科和高級補充程度考試 1 科（不包括英語運用科和中國語文及文化科）考得 E 級；及

2. 高級補充程度考試英語運用科考得 E 級；及
  3. 高級補充程度考試中國語文及文化科考得 E 級。
- 香港中文大學 —
1. 高級程度會考或高級補充程度考試 3 科（不包括英語運用科和中國語文及文化科）考得 E 級。入讀文學院、工商管理學院、教育學院、醫學院，以及社會科學院的人類學和新聞與傳播學課程的學生，其中至少 1 科須為高級程度會考科目；入讀工程學院或社會科學院其他課程的學生，則其中至少兩科須為高級程度會考科目；及
  2. 高級補充程度考試英語運用科考得 E 級；及
  3. 高級補充程度考試中國語文及文化科考得 E 級。
- 香港理工大學 —
1. 高級程度會考兩科考得 E 級或高級程度會考 1 科和高級補充程度考試兩科（不包括英語運用科和中國語文及文化科）考得 E 級（學生如入讀設計及語文學院，則須在高級程度會考 1 科考得 D 級）；及
  2. 高級補充程度考試英語運用科考得 E 級；及
  3. 高級補充程度考試中國語文及文化科或高級程度會考中國文學科及格。
- 香港科技大學 —
1. 高級程度會考 1 科、高級補充程度考試中國語文及文化科或通識教育科，以及高級補充程度考試另外兩科考得 E 級；或
  2. 高級程度會考兩科，以及高級補充程度考試中國語文及文化科或通識教育科考得 E 級；及
  3. 高級補充程度考試英語運用科考得 D 級。
- 香港大學 —
1. 高級程度會考兩科考得 E 級或高級程度會考一科和高級補充程度考試兩科（不包括英語運用科和中國語文及文化科）考得 E 級；及

2. 高級補充程度考試英語運用科考得 D 級；及
3. 高級補充程度考試中國語文及文化科考得 E 級。

### 公路上的偵測車速措施

十一、 林鉅津議員問題的譯文：

關於在公路上實施偵測車速措施對改善交通安全的成效，政府當局可否告知本局：

- (a) 全港共有多少個交通意外黑點；及
- (b) 有多少處地點會經常實施偵測車速措施，其中又有多少處屬於交通意外黑點？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，凡在 12 個月內曾發生若干宗交通意外，引致乘客或行人受傷的地點，均會被列為交通意外黑點。

全港共有 174 個交通黑點：26 個在港島，122 個在九龍，另有 26 個位於新界。

偵測車速的目的，是為確保道路安全。車速偵測器是在不同時間及在不同地點設置的。設置偵測器的地點共有 248 處，其中包括 165 個交通意外黑點。餘下 9 個黑點沒有設置車速偵測器，原因是在該等地點設置偵測器材會有困難。

### 國際性愛滋病會議

十二、 林鉅成議員問：

有關本港參加國際性愛滋病會議，政府可否告知本局：

- (a) 本港共有多少人出席世界衛生組織於一九九四年八月在日本舉行的愛滋病年會、政府在這次會議的支出總金額，以及從該會議獲益多少；
- (b) 本港有否派員出席一九九四年十二月一日在巴黎舉行的第一屆世界性愛滋病高峰會議；若否，原因為何；及

**(c) 政府對參與國際性的愛滋病會議／工作的政策為何？**

衛生福利司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 據我們所知，本港共有 37 人出席世界衛生組織於一九九四年八月在日本舉行的愛滋病年會，其中 8 人為政府部門代表（分別來自衛生福利科、衛生署及社會福利署）。政府在這次會議的支出總額為港幣 341,800 元，其中包括在年會中設置展覽攤位的費用。

本港派出陣容龐大的代表團前往橫濱出席年會，清楚顯示出我們在對抗愛滋病方面的承擔。除了展覽攤位備受歡迎外，本港代表共提交了 15 份研究報告，以供討論。而衛生福利司亦曾在年會中一個出席人數眾多的會議上致辭。

此外，年會提供了良好的機會，讓出席代表與世界衛生組織、世界銀行及聯合國開發計劃署等國際組織，以及其他國家的代表，進行正式接觸，從而促進彼此間的網絡聯繫及協調工作，以對付愛滋病問題。透過這個年會，本港能掌握到國際間在推行愛滋病計劃方面的最新發展。

同時，我們亦可利用該會議與其他國家分享經驗。本港在制訂愛滋病教育及護理計劃時，亦曾參考從該次會議中蒐集所得的資料。

- (b) 愛滋病高峰會議的構思是由法國政府提出，並於去年十二月一日在巴黎舉行，目的是使發現有愛滋病病毒的國家加強在政治方面的承擔，以期促使各國作出更大努力，防止愛滋病蔓延，並對感染愛滋病病毒的人士提供協助。約有 42 個國家的政府首長獲邀參加該次會議；香港則未接獲邀請。
- (c) 政府大體上支持參與國際愛滋病會議，因為讓香港知道這個發展迅速的領域的最新情況，是很重要的。不過，政府會在審慎考慮參加這類會議的好處後，才決定出席哪些會議及選出哪些人士代表出席。

要有效地控制愛滋病，國際間必須通力合作，而香港一向積極參與這類工作。過去幾年，香港曾派員參加一些會議，與各國的官員和代表就共同關注的事項進行討論及交換意見。其間合作進行的工作包括科學研究、公共健康計劃和政策發展等。事實上，香港剛在日內瓦參加了有關婦女及愛滋病的決策者國際會議，以便為本年較後時間在北京舉行的會議作好準備。

## 豁免小商戶繳交商業登記費

十三、 陳偉業議員問：

財政司在一九九四年三月公布本年度的財政預算案時曾承諾大幅度提高小商戶商業登記費的豁免水平，並表示若商號的每月平均生意額不超過 15,000 元，或商號的業務屬服務性質而每月平均收入不超過 4,000 元，便可豁免繳交登記費。商業登記條例亦於同年四月一日作出修訂以落實此政策。據悉部分合資格的商戶並不知道有關豁免而多付登記費。政府可否告知本局：

- (a) 政府透過甚麼渠道讓小商戶知悉此項新政策；
- (b) 合資格申請豁免的小商戶在不知情的情況下繳交了商業登記費，是否有途徑可以討回有關費用；及
- (c) 商業登記處人員是否有責任告知小商戶此項新政策？

庫務司答覆的譯文：

主席先生，現謹就議員所提質詢答覆如下：

- (a) 有關（一九九四年度財政預算案所建議）提高商業登記費豁免水平的詳情，已列入稅務局印發的下述小冊子內：
  - 「怎樣辦理商業登記」
  - 「香港稅務局所課徵的稅項概略」

這些小冊子備有中英文本，存放於稅務局各辦事處及政務處。此外，「怎樣辦理商業登記」的副本及申請表格（表格第 3 號）「關於商業登記條例第 9 條申請豁免繳付登記費及附加稅事」的樣本，亦張貼於稅務大樓稅務局總辦事處商業登記署的公眾大堂布告板上。

稅務局設有詢問服務中心及商業登記詢問處，分別解答有關一般問題及特別事項的查詢。市民可向上述服務中心或諮詢處的當值職員查詢有關現時豁免水平的資料，服務中心／諮詢處位於稅務大樓稅務局總辦事處內。此外，稅務局亦提供 24 小時公眾電話諮詢服務，包括提供現時豁免水平的詳細資料。

- (b) 以非有限公司形式經營的商戶可以申請豁免，如在繳交指定商業登記費後申請獲得批准，則已付的登記費可獲發還。豁免申請書（使用表格 3）須於現行商業登記證屆滿前至少 1 個月提交，如屬新公司，則須在申請商業登記後 1 個月內提交。不過，如能提出充分理由，稅務局局長通常會接納遲交的申請。
- (c) 商業登記署及一般詢問服務中心的職員會在有需要時，提請公眾人士留意現時商業登記費豁免水平的詳情。

### 被判入獄的越南船民

十四、 鄧兆棠議員問：

就越南船民因犯刑事罪行而被判入獄，政府可否告知本局：

- (a) 在過往兩年內，因犯刑事罪行而被判入獄的越南船民共有多少人；他們被判的最高及平均刑期是多少；
- (b) 該等越南船民的入獄刑期有否跨越九七年六月三十日；若然，人數共有多少；該等船民服刑期滿後會否立即被遣返越南；及
- (c) 政府有否與越南政府商討，將刑期跨越九七年六月三十日的船民罪犯在該日期後遣返回國繼續服刑？

保安司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 在一九九三年及一九九四年，共有 1052 名越南移居者被定罪而判處入獄。最長的刑期是終身監禁，而平均刑期則為 8 個月。
- (b) 服刑中的越南移居者，共有 31 人的刑期會跨越一九九七年六月三十日。當局擬在他們服刑期滿後，將他們遣返越南。
- (c) 香港政府沒有與越南政府進行任何談判，商討可否把現正在港服刑的越南移居者，遣返越南繼續服刑至期滿。

## 私營機構內的環保經理

十五、 文世昌議員問題的譯文：

在一九九三年施政報告中，總督表示會請私營機構在屬下每間公司指定一名「環保經理」，負責喚起環保意識及進行環境審核。然而，據報最近某環保組織就有關事項進行研究，發現只有小部分機構就環保事務指定環保經理，這顯示私營機構對政府此項呼籲的反應並不積極。有見及此，政府可否告知本局：

- (a) 本港私營機構進行環境審核的現況；及
- (b) 政府訂立的目標是否已經達到；若否，將會採取甚麼進一步行動改善現況，以協助本港各行業進行環境審核及採取措施節約能源、紙張及其他資源？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 雖然我們沒有準確的數字，但據我們所知，有四十多間工商機構已進行環境審核，或正在進行這項工作。有些機構還印製或資助出版環境審核手冊，其他機構可以索閱。
- (b) 我們並沒有為私營機構進行的環境審核訂立明確目標。我們採取的方法是為私營機構樹立良好的環保榜樣，並與私營機構合作，鼓勵節約資源。

為樹立良好的環保榜樣，各政府部門和決策科自一九九四年一月開始，都已指派人員出任環保經理。兩個政府部門亦已於一九九四年十二月完成試驗性質的環境審核，我們現正致力將環境審核和管理的概念，推廣至其他部門和決策科。

在給予指導和意見方面，環境保護署會就進行環境審核的方法，向本港機構提供技術意見，該署並將於一九九五年四月前，編製一份載有對環境審核和管理具備相當專業知識的顧問名冊。特別是在節約能源的問題上，能源效益諮詢委員會已為商界和住宅樓宇的大廈管理公司制訂指南。此外，該委員會亦會在一九九五年年中出版一份能源審核指引，供工商機構參考。此外，工業署正統籌多項新措施，旨在使製造商對良好環保行為帶來的益處，有更深的認識。各位議員或可參考工商司在一九九五年一月二十五日所作的答覆。

在與私營機構合作方面，我們與非政府機構，例如香港生產力促進局和環境技術中心，以及主要的工商社團保持聯絡。我們將會繼續與這些團體緊密合作，提倡環境審核，並鼓勵機構找尋節約資源的方法。



**重婚個案**

十六、 李家祥議員問：

政府可否告知本局：

- (a) 若涉嫌重婚的個案所涉及的第二次婚禮是在本港境外完成，會否對個案的處理工作構成不可以解決的執法及舉證困難；若會，請具體說明；及
- (b) 過去 3 年內每年分別有多少宗涉嫌重婚的個案；被定罪的有多少宗，而刑罰為監禁或罰款的又各有多少宗；其中有否涉及在本港境外的婚姻？

保安司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 根據侵害人身罪條例（香港法例第 212 章）第 45 條的規定，任何已婚人士倘在前夫或前妻在生時與另一人結婚，便有可能被判監禁，刑期最長達到 7 年。要證實觸犯重婚罪行，必須提出第二次婚姻的證據。若要提出檢控，必須證明有關人士於本港註冊結婚之前已經結婚。不過，任何人若已在本港結婚，其後又在境外再度註冊結婚，則本港法庭並無司法權向其提出檢控。

倘第一次婚姻是在本港境外註冊，則搜集證據方面頗為困難。本港法庭必須倚賴外地司法機構，向其提供結婚紀錄的正本或認證副本作為證據。假如結婚紀錄引起爭論，該司法機構的獲授權官員還要在本港法庭作證。雖然有這些困難存在，只要具備註冊文件證據，便有可能在本港法庭舉證檢控重婚。

- (b) 過去 3 年內，每年涉嫌重婚個案的數目如下：

	1992	1993	1994
個案總數	51(48)	36(34)	41(36)
定罪總數	23	15	10

註：括弧內數字所代表的個案，涉及本港境外的婚姻。

至於判刑的類別，詳情如下：

判刑類別	1992	1993	1994
監禁	-	-	-
緩刑	-	2	2
罰款	21	9	6
罰款兼緩刑	2	3	2
	<u>23</u>	<u>15</u>	<u>10</u>

## 亞太區經濟合作組織協議

十七、 李國寶議員問題的譯文：

在一九九四年十一月十五日舉行的亞太區經濟合作組織上次會議席上，所有成員國均同意定下正式時間表，以撤銷所有貿易及非貿易障礙，並在亞洲地區內促進自由貿易。然而，各成員國對「自由貿易」所下定義各有不同，一些成員國認為只應在區內實行貿易自由化，其他則認為奉行自由貿易應以一視同仁為原則。就此而言，政府可否告知本局，政府對「自由貿易」所下定義為何？

工商司答覆的譯文：

主席先生，亞太經合組織經濟領袖會議於一九九四年十一月十五日在印尼茂物舉行。會議發表了一份共同決議宣言，其中一項內容是為亞太區制定自由貿易的目標，以期工業國家和發展中國家分別在二零一零年和二零二零年達致。關於實踐這個目標的詳細建議，包括自由貿易的定義，將會由亞太經合組織成員國官員在今年考慮，然後再提交亞太經合組織經濟領袖，以便他們於一九九五年十一月在日本大阪舉行的下次會議上作出決定。

香港政府認為本港所奉行的「自由貿易」政策，已反映了「自由貿易」的定義，即是完全沒有任何形式的貿易障礙，不論是關稅、配額或其他形式的限制，使商品和服務的貿易，能在國際間自由進行。

## 大專院校的學生宿舍

十八、 夏永豪議員問：

鑑於近年大學學額激增，導致學生宿舍供不應求，政府可告知本局：

- (a) 大學教育資助委員會屬下各大專院校預期在本學年為學士、碩士、博士及其他課程學生提供的宿位數額分別為何；實際上現時各院校可為以上各類課程學生提供的宿位數目又為何；
- (b) 各院校的實際提供宿位對預期提供宿位比例是否不同；若然，原因為何；及
- (c) 政府有否制定計劃改善學生宿舍供不應求的情況；若然，計劃為何；若否，原因為何？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 接受大學教育資助委員會（教資會）資助的各間院校所提供的學生宿舍數額各有不同，主要是因傳統做法及院校所在地點所致。政府並無訂明為各級學生提供宿位的百分率，分配宿位予學生的事，是由各院校自行決定的。

有 3 間教資會資助院校未獲政府資助學生宿舍，這些院校是香港理工大學（理大）、香港城市大學（城大）和香港浸會大學（浸大）。至於另外 4 間院校，即香港大學（港大）、香港中文大學（中大）、香港科技大學（科大）及嶺南學院（嶺南），則獲政府資助宿位，現有的策劃標準是 ——

港大	—	最高達全日制學生總人數的 25%
中大	—	最高達全日制學生總人數的 50%
科大	—	最高達全日制學生總人數的 30%
嶺南	—	最高達全日制學生總人數的 50%

現行的做法是，這些院校須以私人捐助來支付「核准宿位」建造費用總額的至少 25%。附件 A 載列有關院校在本學年（即一九九四至九五年度）實際提供宿位數目的分項數字。

- (b) 如附件 A 所示，關於實際提供宿位對預期提供宿位的比例，各間院校都不盡相同。以港大和中大來說，政府資助的宿位較策劃的最高數目為少。不過，該兩間大學獲私人資助提供宿位，以致宿位總數分別約達學生人數的 24% 和 37%。至於科大，現時的宿位數目約達現有學生人數的 42%，較政府規定的數目為高。不過，當該大學的學生人數達到原訂的數目後，政府資助的宿位將容納學生總人數的約 30%。至於嶺南學院，由於獲得私人捐助增建宿舍，到一九九五年九月學院遷往位於屯門的新址時，將會有 72% 的學生獲提供宿位。

- (c) 政府會繼續鼓勵教資會資助院校尋求私人資助，以提供更多宿位。如有合適的土地，政府願意考慮以象徵式地價批出土地，供這些院校興建學生宿舍。此外，教資會現正就教資會資助院校所獲的地方和校舍進行檢討，而學生宿舍的需要，將會是檢討的其中一個重要環節；是項檢討預期會在一九九五年底／一九九六年初完成。政府將參考這次檢討的結果，考慮是否有需要修改提供學生宿舍的現行政策。

附件 A

一九九四至九五年度

教資會資助院校提供的學生宿位數目

	政府資助 宿位數目	私人資助 宿位數目	總數	策劃標準#
港大	2066(19%)	516(5%)	2582(24%)	25%
中大	2183(20%)	1799(17%)	3982(37%)	50%
科大	2078(42%)	-	2078(42%)	30%

附註

( ) 表示宿位數目佔學生（相當於全日制學生）總人數的百分率\*

\* 一九九四至九五學年全日制學生的實際人數，要待一九九五年三月中才可獲知。因此，我們是採用核准學生人數指標來計算宿位數目佔學生總人數的百分率。

# 政府資助宿位數目佔學生（相當於全日制學生）總人數的百分率。

**壓力團體常務委員會**

十九、 胡紅玉議員問題的譯文：

有關壓力團體常務委員會的設立及其在七十年代至八十年代初所進行的工作，政府可否告知本局：

- (a) 壓力團體常務委員會在何時成立，其職權範圍為何，曾舉行多少次會議，以及其成員組合為何；

- (b) 所有被該委員會定為監察對象的團體名稱；此等團體如何被選為監察對象；及
- (c) 該委員會有否就監察對象的活動擬備報告；若然，此等報告現時全部存放在何處；受監察團體會否獲准查閱該類報告？

保安司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 壓力團體常務委員會於一九七七年成立，由當時的民政科人員出任主席，就本港社會及政治情況的趨勢和發展，向政府提交報告和提出意見。該委員會於一九八二年解散。在此之前，委員會每年舉行會議兩次。其成員包括民政科、民政署、政府新聞處和警方的代表。
- (b) 委員會並無行政或行動方面的職能，只是扮演諮詢的角色。凡對本港社會和政治在趨勢及發展方面有所影響的團體，委員會都會作出評估。我並沒有察覺該委員會有「選定」任何一個團體，作為監察對象。
- (c) 載有壓力團體常務委員會評估文件和報告的檔案，已全部銷毀。

### 居屋單位貨不對辦

二十、 李華明議員問：

最近有居民投訴居屋有貨不對辦的情況，就以第 15 期甲為例，同期推出同類樓宇的屋苑，如慈安苑及高俊苑等的售樓說明書，均標明大廈外牆會鋪砌玻璃紙皮石及噴漆，然而高俊苑大部分外牆均用噴漆，而慈安苑則全部鋪紙皮石；但有關當局並沒有通知居民或向外界公布，這對居民來說是不公平的。有鑑於此，政府可否告知本局，房屋署為何改用噴漆塗飾高俊苑的外牆；以及如何作妥善補救措施？

房屋司答覆的譯文：

主席先生，由於鋪砌紙皮石的技術工人短缺，而噴漆的質素隨着技術進步而有所改善，房屋署現時的做法是較少在住宅大廈的外牆鋪紙皮石，改為多用噴漆。

高俊苑和慈安苑住宅大廈的外牆，都是兼用噴漆和紙皮石兩種物料，與售樓說明書上所述的並無不符之處。

房屋署向來重視轄下建築工程的質素。高俊苑的住宅大廈將於今年稍後時間落成，我可以肯定地告訴各位議員，我們在單位移交買主前會確保質素令人滿意，各位大可放心。

## 動議

### 有組織及嚴重罪行條例

保安司提出下列動議：

「根據有組織及嚴重罪行條例第 3 條進行問話和提供物料的實務守則，應予通過。」

保安司致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

根據有組織及嚴重罪行條例第 3(9)條，我須就行使本條例第 3 條所賦予的權力和執行該條所委以的職責，制訂實務守則，並提交本局批准。

該實務守則主要載述下列各項：

首先，就會見受本條例第 3 條所發命令約束的人士，訂定問話程序；

其次，就根據本條例第 3 條規定的提交物料事宜，訂定指引；及

第三，為受本條例第條所發命令約束的人士，訂定提出投訴的程序。

主席先生，研究有組織及嚴重罪行條例的立法局專案小組，已詳細審議實務守則的擬稿，並已表示支持，我對小組表示感謝。

本動議旨在取得本局通過實務守則。這是必要的一步，讓當局可行使根據本條例第 3 條所賦予的特別偵查權力。

主席先生，我謹提出動議。

*動議經向本局提出。*

涂謹申議員致辭：

主席先生，首先，我很歡迎政府交這實務守則，因為我們在十月已通過有組織及嚴重罪行條例，市民很希望警方能夠盡快獲得這些權力，但似乎即使本局今日通過這項實務守則，我們仍然因為要與法庭商議一些法庭附例等問題，以致未能運用有關法例。由於市民期望在這法例通過後，政府能夠負責任、有效率及適當運用新賦予的偵查權力，打擊有組織及嚴重罪行，所以我希望政府盡快與法庭商議 Court rules，令警方可以盡快運用這項權力。

第二，實務守則有關保障接見人的權益，但其實在警方及眾多執法機關的錄取口供程序方面，也應該可以設立一些實務守則。例如錄取警誡供詞的程序，現時法庭的法官守則內也有訂明，但卻沒有如現時的有組織及嚴重罪行條例這樣規定在運用權力時，會交給當事人，並以清楚簡單易明的語句說明被捕人的權利。現在只不過會說：「不是事必要你講。」這句說話，其實並不易明。如果要說得清楚些，應該是：「你有權保持緘默，有權不講任何語句，而這些語句亦不會構成對你不利的證據或指控。」

第三，若有人員違反守則，現時當然是由警察調查科接管，處理那些投訴。不過，正如我一直所說，我希望政府會繼續考慮成立一個獨立於警務處的警察投訴科，使警方及其他部門在得到更大權力時，能獲得適當的平衡及監管。

保安司致辭的譯文：

主席先生，我只想說，關於剛才涂謹申議員提到的法庭規則，我們當然亦需要根據最高法院條例制訂此等法庭規則。根據我得到的資料，我們在數星期內便能夠制訂此等規則，我亦希望其後能夠及早執行該條例的有關條款。

多謝主席先生。

動議付諸表決，並獲通過。

## 條例草案

### 條例草案首讀

#### 1995 年最高法院（修訂）條例草案

## 建築工地升降機及塔式工作平台（安全）條例草案

## 商船（班輪工會）條例草案

## 核材料（關於運輸的法律責任）條例草案

## 1995 年保險公司（修訂）條例草案

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

## 條例草案二讀

### 1995 年最高法院（修訂）條例草案

律政司動議二讀：「一項修訂最高法院條例的草案。」

律政司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1995 年最高法院（修訂）條例草案。本草案建議修訂最高法院條例，將現時獲直接委入最高法院所需的資格標準擴大，使已在本港執業最少 10 年的律師也符合資格。

相信各位議員還記得，本局於去年七月六日通過 1994 年最高法院（修訂）條例，訂立了一套正式的制度，委任資深的大律師為高等法院的特委大法官，於某些特定期間擔任臨時法官。獲委任為特委大法官所需的資格，與最高法院條例第 9(1)條所載有關獲委任為最高法院常任大法官所需的資格相同。任何私人執業律師，只要取得大律師資格，並已擔任大律師或律師最少 10 年，均有資格獲委任為這兩類大法官。

主席先生，在該條例通過前，條例草案審議委員會曾提出應否讓律師也有資格獲委任為高等法院特委大法官。經與政府、大律師公會和香港律師會商議後，條例草案審議委員會認為有關出任特委大法官所需的資格，應該分開來處理，並促請政府在隨後的數月內，與大律師公會及香港律師會商討此事，然後向本局的司法及法律事務委員會匯報討論結果。

政府與大律師公會和香港律師會進行一連串的討論後，重新確定其看法，即高等法院特委大法官的委任資格應與最高法院常任大法官相同。政府並已作出初步結論，認為在本港執業 10 年或以上的律師，應有資格獲委任為高等法院特委大法官和最高法院常任大法官。當局於去年十一月就這初步結論，諮詢大律師公會和香港律師會的意見。同時，政府亦向司法及法律事務委員會解釋有關情況。其後，我們還參加了該事務委員會於十二月與大律師公會和香港律師會進行的討論。



主席先生，行政局審慎考慮大律師公會和香港律師會所提出的不同意見後，於一月十七日同意當局應讓在本港執業 10 年或以上的律師，有資格獲直接委任為最高法院大法官，並應向本局提交本草案，以便對最高法院條例第 9(1)條所訂明的現行資格標準，進行適當的修訂。

本草案所建議的修訂，會提供一項簡單而客觀的資格測試，並會確保本港沒有資深的律師會自動被拒於門外，不能申請出任最高法院大法官。這樣會大量增加合資格申請人的數目。

有些人士，包括本局部分議員，已關注到有些律師在最高法院從沒有出任訴訟律師的經驗，或者沒有發言權，要評審他們是否適合出任大法官或會有困難。我並不認為這個問題無法解決。除毛里求斯外，香港似乎是唯一實行普通法，而仍未設立任何途徑讓律師可獲直接委任為高等法院大法官的司法地區。其他已設立這些途徑的司法地區，均可以想出辦法來評審律師是否適合出任大法官。我深信香港也可以。

*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。*

### **建築工地升降機及塔式工作平台（安全）條例草案**

工務司動議二讀：「一項就建築工地升降機及塔式工作平台的設計、構造、安裝及維持於安全操作狀態，並就該等升降機及工作平台的檢驗及測試，以及其他有關事宜，訂定條文的草案。」

工務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀建築工地升降機及塔式工作平台（安全）條例草案。本條例草案就引進關於建築工地升降機及塔式工作平台的設計、構造、安裝、檢驗、操作及保養的法定規管，訂定條文。

一九九三年六月發生建築工地升降機意外導致 12 人死亡的慘劇，清楚顯示現行法例在管制這些升降機的使用方面並不足夠。在其後進行的一些對建築工地升降機的檢查發現，這些升降機的維修程度甚低，情況令人擔心，因此急需採取嚴厲行動，全面管制這些升降機的使用。

現時，建築工地升降機（載人吊重機）的操作、維修和檢驗須受根據工廠及工業經營條例（第 59 章）制訂的建築地盤（安全）規例管制，並由勞工處處長執行。現行法例規定，建築工地升降機安裝後，建築承建商須聘用合資格的檢驗員進行檢驗，並需於其後每 6 個月檢驗一次。承建商亦需聘用一名合資格人士對建築工地升降機進行定期檢查。

為充份管制上述升降機的使用，當局決定引進一條全新的條例。本條例草案不單載有關於對建築工地升降機及塔式平台設計的批准的條文，而且規定負責供應、安裝、保養與拆除有關設備的承建商和負責檢驗並證明有關設備適合使用的人士須辦理註冊手續。

本條例草案亦載有關於設備的擁有人、註冊承建商和註冊檢驗員須遵守的安全規定。

機電工程署署長將負責執行本條例草案的全部規定。該署長將會查核證明書、測試報告與保養日誌，並有權停止任何人士使用不符合安全規定的設備。

本條例草案訂明須成立紀律審裁小組，規管註冊承建商與註冊檢驗員，並制訂上訴程序，以便任何不滿機電工程署署長或紀律審裁小組的決定的人士，可提出上訴。

建築工地升降機及塔式工作平台（安全）（費用）規例，在本條例草案通過後，將於適當時候由財政司制訂。

主席先生，本條例草案旨在為規管建築工地升降機及塔式工作平台提供一個監管架構，並獲得建造業原則上支持。我謹此向本局議員推薦本條例草案，並請予以支持。

多謝主席先生。

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。

## 商船（班輪公會）條例草案

經濟司動議二讀：「一項為於 1974 年 4 月 6 日在日內瓦簽署的《班輪公會行動守則公約》的實施及相關目的而訂定條文的草案。」

經濟司致辭的譯文：

主席先生，如你許可，我動議二讀商船（班輪公會）條例草案及核材料（關於運載的法律責任）條例草案。

首先是關於商船（班輪公會）條例草案。本條例草案的目的是制訂法律條文，以便在香港實施《班輪公會行動守則公約》。該公約是在聯合國的策劃下，於一九七四年在日內瓦簽署的。班輪公會是由運輸商組成的團體，這些運輸商根據協議在指定航線上提供運送貨物的國際班輪服務，並按照劃一或共同的運費率及任何其他協定條件經營。行動守則所載規定，旨在確保提供和使用班輪航運服務雙方之間的利益平衡，避免對任何國家的對外貿易的船東或托運人有任何歧視，以及確保向有關人士所提供資料的透明度。

該守則已適用於香港，並通過英國法例延伸至香港的方式實施。為使守則的規定在一九九七年六月三十日後繼續具有法律效力，因此有需要制定本地法例，即商船（班輪公會）條例草案，以取代英國的法例。英國商船航運法例逐步本地化的計劃，已進行了若干年，並涉及制定有關海洋污染、航運安全，以及設立香港商船船舶記錄冊等方面的主要和附屬法例。

香港繼續實施該公約，將可確保以香港為根據地的班輪公會按照國際慣例受到劃一管理。由於航運業務對香港的經濟有重大貢獻，我們繼續對航運業和國際貿易實施國際公認的法則是至為重要的。商船（班輪公會）條例草案將有助達致這個目標。

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。

### 核材料（關於運載的法律責任）條例草案

經濟司動議二讀：「一項規管有關在香港運載核材料所引致的傷害及損毀的法律責任的草案。」

經濟司致辭的譯文：

我謹動議二讀核材料（關於運載的法律責任）條例草案。本條例草案旨在制定本地法例，以便取代聯合王國 1965 年核子裝置法令的有關條文。該些條文由於一九七二至一九八六年間制定 3 條樞密院頒令而適用於香港，但後者將於一九九七年六月三十日以後在香港失去效力。

本條例草案規定，香港若干核子裝置的營運者及其他負責運載核材料的人士，須負責防止發生任何涉及核材料的事故，以免這類材料的危險性質對任何人造成傷害，或引致任何財產損毀。草案亦就造成傷害或損毀所應支付的補償制定條文，並規定有關申索須於 10 年內提出。

主席先生，我預期在可見的未來，應不會有任何核材料在往返核子裝置的運送途中經過香港。但為謹慎起見，我認為香港法例應保留有關核材料安全運載的責任條文。因此，我推薦本局通過本條例草案。

多謝主席先生。

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。

### 1995 年保險公司（修訂）條例草案

財經事務司動議二讀：「一項修訂保險公司條例的草案。」

財經事務司致辭的譯文：

主席先生，我動議二讀 1995 年保險公司（修訂）條例草案。條例草案旨在修訂條例多處地方，以提高保險業監督監管保險業的效率，及增強對保戶利益的保障。

條例草案主要目的之一，是清楚界定保險業監督的職能。保險業監督的主要職能，是規管及監督保險業，確保該行業的一般穩定性，並保障現時及未來保戶的利益。除了其他工作外，保險業監督並負責監督保險人遵守條例；倡導保險人採用穩健的經營手法；鼓勵保險經紀遵守適當的行為標準；檢討規管制度，發出指引協助有關人士遵守條例。不過，現行條例並沒有全面闡述保險業監督的職能，以致其明文規定的法定職責性質和範圍，有時受到保險人的質疑，情況實有欠理想。建議的修訂，列明保險業監督的職能和責任。儘管這些職能和責任與保險業監督現時執行的並無分別，卻有助保險人更清楚認識保險業監督的規管角色。

條例草案第二項主要建議，旨在授權保險業監督與其他財政監管當局交換資料，以利運作。鑑於保險業務國際化，而金融集團亦發展至提供各種不同的金融服務，各財政監管當局在規定的範圍內，應獲准交換資料，以促進彼此合作，及提高其對有關市場的監管效率。因此，條例草案建議，假若所披露的資料，能夠協助接收資料一方履行其法定職務，而沒有因而違反保戶或公眾的利益，則保險業監督可獲准向本港或海外的其他財政監管當局披露資料。銀行業條例和證券及期貨事務監察委員會條例均批准這類資料的披露。

第三，條例草案建議授權保險業監督批准一般業務的轉讓。基於不同理由，例如破產或打算從香港撤走等，一名保險人可能須要結束業務。在這情況下，他便有必要把一般業務轉讓給另一保險人。根據普通法，這類轉讓必須獲得所有保戶同意，因此極為浪費時間和金錢，而若涉及的保單數量龐大，則情況更甚。因此建議修訂條例，使一般業務在保險業監督的批准下能夠轉讓。是項修訂不但節省保險人時間和金錢，而且亦保障保戶的利益，因為另一名仍在香港經營業務的獲授權保險人會向他們另發保單，令他們得到適當的保障。

此外，條例草案又建議對條例作多項其他修訂，使保險業監督能夠執行若干職務，以便有效監督保險人，及清楚反映條例中部分條文的精神。有關修訂包括：

第一，澄清保險公司條例第 5(1)(b)條的意義。據第 5(1)(b)條規定，在獲授權保險人登記冊內，保險業監督只須列出保險人在獲授權承保的保險業類別這一方面所受限制的條件。雖然該條文並無任何意圖將保險費限額等預防性質的獲授權條件一併列入登記冊內，但該條文的措辭，卻令保險業監督必須將所有預防性質的獲授權條件列入。由於加入了這些條件後，公眾可能會錯誤地認為保險人有問題，故須修訂該條文。以便清楚反映其原意。

第二，授權保險業監督放寬「估值規例」內某些規定，該規例正根據條例第 59(a) 條在草擬中。根據第 59(a) 條，總督會同行政局可制定規例，以便釐訂保險人一般業務的資產及負債值。在若干情況下，實在有需要修改「估值規例」的某些規定。舉例來說，一些在香港以外成立公司的獲授權保險人其實已根據其本土的估值規例受到令人滿意的規管。不過，是否放寬規定仍須視個別情況而定，並須以不影響保戶利益為首要考慮。

第三，根據條例第 22(1)(a) 條的規定，獲授權保險人須為長期業務 G 及 H 類別，即有或沒有擔保的退休計劃業務，存備獨立的資產及負債帳目。現將該條的適用範圍局限於在或從香港經管的業務。分開資產及負債帳目，原意是保障在香港而非在其他地方經營的退休計劃。可是，有關條文卻在無意的情況下，同時適用於海外的保險人，而部分海外保險人在其本國根本毋須就上述業務類別存備獨立的資產及負債帳目。建議的修訂可減輕他們在這方面遇到的困難。

第四，授權保險業監督批准保險人將其香港的長期業務（不包括 G 及 H 類別）與其在海外的其他長期業務（包括保險公司條例並無界定的業務）合併。這項修訂是必要的，因為長期業務在外國的分類可能與本條例所列的類別不同。對海外保險人來說，要完全符合條例第 22(1) 條有關獨立帳目的規定，以及須要純粹為香港的業務設立獨立基金，可能會是一件困難的事情。由於此類業務規模會很細小，保險人便不能利用較廣泛而風險低的投資機會，這對香港保戶來說，亦非最佳利益。

第五，條例草案建議，一九九四年七月由總督會同行政局制定的規例應被賦予追溯效力。根據該規例，受託人所經營的退休計劃不包括在保險公司條例的管轄範圍之內。不過，早在制定上述規例之前，1993 年保險公司（修訂）條例卻因為引進退休計劃業務 G 及 H 類別，而在無意之情況下將受託人所經營的退休計劃一併納入其管轄範圍之內。為了避免在修訂條例生效至規例制定期間，受託人所經營的退休計劃變為非法業務，我建議該規例可被視為與修訂條例同時生效。

最後，條例草案建議，為退休計劃受益人提供利益的即期年金合約，應免受業務 G 或 H 類別不可與長期業務其他類別合併的禁令所規限；此項豁免的生效日期應追溯至禁令開始之日，以免由該日期起至本條例草案通過期間，這類合約變為不合法。

主席先生，正如我在開始時指出，這些建議旨在提高保險業監督監管保險業的效率，及增強對保戶利益的保障。因此，我向各位議員推薦這些建議。

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。

## 1994 年外匯基金（修訂）條例草案

### 恢復於一九九五年一月十一日提出二讀的辯論

二讀動議經向本局提出。

田北俊議員致辭的譯文：

主席先生，由於負責研究本條例草案的條例草案審議委員會主席夏佳理議員今天不在香港，因此由我來就本條例草案發言。

財政司於一九九五年一月十一日二讀 1994 年外匯基金（修訂）條例草案時，已清楚解釋本條例草案的背景和特點。本條例草案旨在對金融管理和外匯基金的審慎管理制訂切合時宜和更為健全的法律體制。

條例草案審議委員會曾與政府當局及香港金融管理局的代表開會一次，詳細討論本條例草案的內容。

在仔細研究本條例草案的過程中，有議員對擴大外匯基金認可投資項目的範圍至包括高市場風險的新財務安排（如衍生工具）的條文表示關注。金融管理局已向我們解釋，這項條文（即本條例草案第 3(a)條）如獲通過，金融管理局將可透過審慎運用衍生工具，以盡量減低外匯基金投資項目的風險，亦即是說衍生工具是用作對沖而不是為了投機。金融管理局已向條例草案審議委員會保證，其現行政策是要求在使用衍生工具時，須持有有關資產。此外，他們亦須遵照外匯基金諮詢委員會的意見作出投資決定。

條例草案審議委員會一位議員曾提出，應設立機制確保本局能預先知道任何有關投資政策的重大變動。金融管理局回應時表示，由於市場敏感，因此透露投資策略或投資政策的任何變動並不可行。金融管理局認為現時已有足夠的制衡力量，確保他們審慎管理外匯基金。

條例草案審議委員會亦注意到，為反映香港在金融及財務政策上獨立自主，以及為了符合基本法第一百一十三條的規定，如果本條例草案獲得通過，將使到現時由英國國務大臣掌握的若干控制外匯基金的權力得以移交香港政府。我們亦知道本條例草案的各項建議均獲得中國政府支持。

主席先生，由於本條例草案在法律和草擬方面均無問題，條例草案審議委員會支持本條例草案，毋須作出修訂。

主席先生，我謹此陳辭，向各位議員推薦 1994 年外匯基金（修訂）條例草案。

李國寶議員致辭的譯文：

主席先生，香港作為主要的國際金融中心，必須因應全球經濟不斷轉變的需要，採取相應措施。因此，我所代表的金融服務界功能組別對外匯基金（修訂）條例草案表示歡迎。

本條例草案按最新情況，就管理外匯基金的條文提出修訂，目的是改善金融管理的機制，將有關銀行同業結算新制度的條文併入條例中。金融服務界功能組別的成員，將繼續與金融管理局緊密合作，確保我們的金融業維持最高的國際水準。我們必須因應本港金融業及其國際地位的需要而作出改變，外匯基金（修訂）條例草案是變革進程的一部分。

主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

黃震遐議員致辭：

主席先生，民主黨支持外匯基金（修訂）條例草案。

不過，我必須指出，是次修訂的其中一個效果，是外匯基金可以從事衍生工具的買賣。在最近辯論期貨問題時，本局不少同事已經指出衍生工具具有高度風險，用之不妥則可招致慘重損失。美國 Orange County 的慘痛經驗，相信大家亦記憶猶新。我們同意外匯基金可以買賣衍生工具，是基於衍生工具的對沖作用，能為外匯基金的投資帶來更大安全保障，而並非同意外匯基金以衍生工具作為一個直接投資的工具。

根據政府的解釋，外匯基金現有的政策是只會以衍生工具作為對沖工具，而不會直接投資於衍生工具。外匯基金及金融管理局自成立以來，紀錄良好，目前的政策亦相當穩健，但人事政策都可以變更。我們亦不能排除有一天當香港的財政收入有所改變時，政府或外匯基金會改變這類政策，以為可以用衍生工具來賺取利息。我們更應該記得 Orange County 的財政主持人曾經被稱為美國地方政府有史以來最出色、最成功的財政官員。前車可鑑，不容我們忽略。

因此，在支持本條例草案的同時，我們亦要求政府對衍生工具繼續採取極謹慎的政策，並且主動盡快向立法局匯報任何政策的改變，以免 Orange County 的慘痛經驗在香港重演。

金融管理局的意見認為，外匯基金的投資政策如有變更，是不方便透露的，因為這會影響市場。我們不同意這種講法。因為如果接受這種講法，即表示根本對立法局亦須保密。如果這樣做，外匯基金完全是一種黑箱作業，又怎能保證納稅人的血汗錢不會有朝一日被人「賭清光」？

因此，政府在擴大外匯基金權力範圍的同時，也應該設立一個更主動向立法局匯報的責任制度，使立法局能更有效地監管外匯基金的穩健性。如果政府不這樣做，我們不排除會以私人立法的方式制訂法例，迫使政府必須向立法局交代外匯基金的運作情況。

財政司致辭的譯文：

主席先生，也許我只會就衍生金融工具及投資政策兩方面的意見作出回應。

首先，多謝田北俊議員及該條例草案審議委員會支持這項條例草案。我可以向各位保證，我們通常只被評為過於保守，而非過於冒險。至於投資政策，特別是衍生金融工具方面，香港金融管理局當然會依據外匯基金諮詢委員會的指引行事。委員會的成員包括私營機構的代表，特別是銀行界的代表，因此委員會在這個非常重要的範疇上，已經發揮監管的功能。

不過，我會再進一步研究透明度的問題。我相信金融管理局實際上已經採取多項措施，務求提高該局運作的透明度，該局近期亦印製了許多以前未製作過的刊物。當然，我們亦有公布年度帳目。我也肯定會進一步研究，當局可以朝着這個方向採取哪些進一步行動。

多謝主席先生。

條例草案二讀動議付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43(1)條的規定，提交全局委員會審議。

## 1994 年司法（雜項規定）條例草案

恢復於一九九四年五月十一日提出二讀的辯論

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。



## **1994 年廢物處理（修訂）條例草案**

恢復於一九九五年一月十一日提出二讀的辯論

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。

## **1994 年船舶及港口管理（修訂）條例草案**

恢復於一九九五年一月十一日提出二讀的辯論

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。

## **條例草案委員會審議階段**

本局進入委員會審議階段。

## **1994 年外匯基金（修訂）條例草案**

第 1 至 8 條獲得通過。

## **1994 年司法（雜項規定）條例草案**

第 1、2、3、18、19、20、22 至 50、52、53、55 至 64 及 66 條獲得通過。

第 4 至 17、21、51、54 及 65 條

律政司致辭的譯文：

主席先生，

#### 中英文本的修訂

我謹動議依照提交各位議員傳閱的文件所載的提議，修訂本草案第 51、54 及 65 條。

第 51 及 54 條的修訂是文字上的改動，並不影響本草案的內容。

第 65 條的目的，在於引入一條簡單的條文，取代數條非常複雜的條文，以處理保障裁判官的事宜。不過，政府已收到大律師公會和香港律師會就這項建議所提交的意見書，並同意應進一步考慮這項提議。因此，當局建議刪除第 65 條。

#### 中文本的修訂

我謹再動議依照提交各位議員傳閱的文件所載關於中文本的提議，修訂本草案第 4 至 17 條及第 21 條。

進行這些修訂，旨在顯示本草案所提及的條例的真確中文名稱及文本。

主席先生，我謹提出動議。

#### 建議修訂內容：

#### 第 4 條

第 4 條修訂如下：

刪去該條而代以 —

“4. 欠缺資格可作反對陪審員人選的理由但並非使審訊無效的理由

《陪審團條例》(第 3 章)第 6 條現予修訂，廢除“或雖被傳召出任特別陪審員，卻無出任特別陪審員的資格，”。

## 第 5 條

第 5 條修訂如下：

刪去該條而代以 ——

“5. 陪審員的臨時名單

第 7(3)條現予修訂，廢除兩度出現的“普通”。”。

## 第 6 條

第 6 條修訂如下：

刪去該條的標題而代以 ——

“特別陪審員的臨時名單”。

## 第 7 條

第 7 條修訂如下：

刪去該條而代以 ——

“7. 陪審員名單的確定

第 9 條現予修訂 ——

- (a) 在第(1)款中，廢除“普通陪審員和特別”；
- (b) 在第(2)款中，廢除“普通陪審員名單或特別陪審員名單（視屬何情況而定）或 內，從該等”而代以“陪審員名單內，或從該”；
- (c) 在第(3)款中，廢除兩度出現的“普通”；
- (d) 在第(3A)款中，廢除第一次出現的“任何”；
- (e) 廢除第(4)款；

(f) 廢除第(5)款而代以 —

“(5) 即使本條的上述條文已有規定，司法常務官可採用上一年的名單，作為本年的陪審員名單。”。

## 第 8 條

第 8 條修訂如下：

刪去該條而代以 —

“8. 陪審員名單的刊登及生效

第 10 條現予修訂 —

- (a) 在第(1)款中，廢除“普通陪審員名單，以及由總督最後確定的特別”；
- (b) 在第(2)款中，廢除“特別陪審員名單或普通陪審員名單，”而代以“陪審員名單”。

## 第 9 條

第 9 條修訂如下：

刪去該條而代以 —

“9. 對已確定的陪審員名單作出增補的權力

第 11 條現予修訂，廢除所有“普通”。

## 第 10 條

第 10 條修訂如下：

刪去該條而代以 —

“10. 從陪審團名單內剔除的權力

第 12(1)條現予修訂 —

- (a) 在(a)段中，廢除“特別陪審員名單或普通”；
- (b) 廢除(b)段。”。

## 第 11 條

第 11 條修訂如下：

刪去該條而代以 —

“11. 陪審員小組的組成

第 13(1)條現予修訂，廢除兩度出現的“普通”。”。

## 第 12 條

第 12 條修訂如下：

刪去該條的標題而代以 —

“特別陪審員小組”。

## 第 13 條

第 13 條修訂如下：

刪去該條而代以 —

“13. 民事訴訟的陪審團

第 15 條現予修訂 —

- (a) 在第(1)款中 —
  - (i) 廢除兩度出現的“特別陪審員團或普通”；

(ii) 廢除“(視屬何情況而定)”；

(b) 在第(3)款中，廢除“特別陪審員團或普通”。”。

#### 第 14 條

第 14 條修訂如下：

刪去該條的標題而代以 —

“組成小組時略去某些人的姓名”。

#### 第 15 條

第 15 條修訂如下：

刪去該條的標題而代以 —

“刑事案件中的特別陪審團”。

#### 第 16 條

第 16 條修訂如下：

刪去該條而代以 —

“16. 法院豁免陪審員的權力

第 28(1)(b)條現予修訂，廢除“普通陪審員名單或特別陪審員名單(或兩者)”而代以“陪審員名單”。”。

#### 第 17 條

第 17 條修訂如下：

刪去 “[or special juror]” 而代以 “[或特別陪審員]”。

#### 第 21 條

第 21 條修訂如下：

(a) 刪去 —

“《Education Regulations》

21. Forms”

而代以 —

“《教育規例》

21. 表格”。

(b) 刪去 “《Education Regulations》” 而代以 “《教育規例》”。

(c) 在(a)段中，刪去 “名冊內的” 而代以 “名單上所列”。

(d) 刪去(b)及(c)段而代以 —

“(b) 在表格 8 的註 3 中，廢除 “特別陪審員名單上所列人士、” ；

(c) 在表格 10 的註 4 中，廢除 “特別陪審員名單上所列人士、” 。”。

## 第 51 條

第 51 條修訂如下：

在建議新訂的第 3(4)條中，刪去 “bequests” 而代以 “bequeaths”。

## 第 54 條

第 54 條修訂如下：

刪去 “《刑事訴訟程序條例》(第 221 章)”。

## 第 65 條

第 65 條修訂如下：

刪去該條。

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 4 至 17、21、51、54 及 65 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

新訂的第 53A 條      Computation of sentences  
                                 of imprisonment

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

律政司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀提交各位議員傳閱的文件所載的第 53A 條新訂條文。

在本草案內新訂的第 53A 條，修訂了刑事訴訟程序條例第 67A 條有關計算監禁刑期的規定。現時，任何人若在定罪前的訴訟過程中，經由法庭下令羈留，則其監禁刑期將會減去該段羈留時間。但其在初次提堂前的羈留時間，則不會從刑期中減去。這項規定造成不公平的情況，尤其是對於非法入境者而言，當局可根據人民入境條例第 VII 部加以合法拘留，而毋須得到法庭命令。

當局曾經嘗試在判刑的階段，促請法官注意行政拘留的時間，希望藉此解決這個問題。不過，司法機構卻要求立例修訂，而政府亦認為這個做法較佳。

提議的修訂不單會包括根據人民入境條例第 VII 部而執行的羈留時間，還會包括警方、香港海關和廉政公署所執行的羈留時間。

主席先生，我謹提出動議。

條文的二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條文經過二讀。

律政司致辭的譯文：

主席先生，我動議新訂的第 53A 條應列入本條例草案內。

建議的增訂條文：



## 新訂的第 53 條

條修草案修訂如下：

在第 54 條之前加入 —

### “53A. Computation of sentences of imprisonment

《刑事訴訟程序條例》(第 221 章) 第 67A 條現予修訂 —

(a) 加入 —

"(1A) The length of any sentence of imprisonment imposed on a person by a court shall also be treated as reduced by any period during which he was, immediately prior to his first appearance in court in connection with any proceeding relating to the offence for which the sentence of imprisonment was imposed, in custody -

(a) of the police, Customs and Excise Department or Independent Commission Against Corruption in connection with that offence; or

(b) under Part VII of the Immigration Ordinance (Cap. 115) in connection with that offence.";

(b) 加入 —

"(3A) No period of custody, other than a period which would have been taken into account immediately before the commencement of the amendment to this section effected by the Administration of Justice (Miscellaneous Provisions) Ordinance 1995 ( of 1995) for the purpose of reducing a term of imprisonment, shall

be taken into account for the like purpose under this section unless it falls after that commencement." "。

增訂新條文的動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

## 附表 1

律政司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議依照提交各位議員傳閱的文件所載，修訂附表 1。

修訂附表 1 第 8 項，旨在顯示本草案所提及條例的真確中文本。

附表 1 第 13 項修訂了宗教、慈善或教育團體向市政局或區域市政局繳付的最低牌費，這些團體所經營或使用的公眾娛樂場地，必須向兩個市政局申領牌照。不過，兩個市政局最近已獲授全權可豁免牌照費，因此，第 13 項已變成多餘的規定，應予以刪除。

主席先生，我謹提出動議。

建議修訂內容：

## 附表 1

附表 1 修訂如下：

在第 8 項中，刪去(a)及(b)段而代以 —

“(a) 在第 7(a)(i)條中，廢除“可動用收入及可動用資產”而代以“財務資源”

(b) 在第 7(a)(ii)條中，廢除“可動用資產”而代以“財務資源”。”。

附表 1 修訂如下：

刪去第 13 項。

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的附表 1 經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

附表 2 獲得通過。

### **1994 年廢物處理（修訂）條例草案**

第 1 至 10 條獲得通過。

### **1994 年船舶及港口管理（修訂）條例草案**

第 1 及 2 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：

#### **1994 年外匯基金（修訂）條例草案**

#### **1994 年廢物處理（修訂）條例草案及**

#### **1994 年船舶及港口管理（修訂）條例草案**

已通過委員會審議階段，毋須修訂；而

#### **1994 年司法（雜項規定）條例草案**

亦已通過委員會審議階段，但須予修訂；他動議三讀上述各項條例草案。

*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。

### **非官方議員動議**

主席（譯文）：我已接納內務委員會就議員動議辯論的發言時限所提建議，而各位議員亦已於二月九日接獲有關通告。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。

## 解決交通擠塞措施

劉健儀議員提出下列動議：

「本局促請政府當局充分考慮市民就《解決交通擠塞措施工作小組報告書》所表達的意見，並採取公平及有效的措施，解決本港的交通擠塞問題。」

劉健儀議員致辭：

主席先生，經過差不多兩年的研究，政府終於在一九九四年十一月發表《解決交通擠塞措施工作小組報告書》，並向公眾進行諮詢。自由黨對政府願意就交通擠塞問題作出研究，表示歡迎。但整體來說，我們對這份報告書內經政府專家研究出來的建議，表示失望。在這份報告書面世之前，連政府的交通顧問——交通諮詢委員會——也從未看過，這實屬一大諷刺。

當然，這份報告書並非一無是處，其中大部分措施，如擴展公共交通服務、實施交通管理計劃、推行地區道路改善計劃、加緊管制掘路工程等等，都是值得我們支持的。但對於具爭議性的增加汽車首次登記稅及牌費、車輛配額制、增加隧道稅、單雙數車牌車輛輪流使用過海隧道，以及在未作出可行性研究及確保有足夠交通設施配合的情況下，推行電子道路收費，自由黨不敢苟同。

今日我想就公平及有效性來討論這些引起市民不少爭論的措施。首先，最不公平的，是所有這些懲罰性的措施都是針對私家車。而更不公平的，是政府將電單車亦納入私家車的界定範圍之內。基本上，電單車在過去 10 年的增長只有 14%。私家車雖然數目較多，增長亦較快，但佔用路面的百分比遠遠低於貨車，而道路擠塞的罪魁禍首往往不是私家車，因此，採取懲罰性的措施單獨針對私家車是絕對不公平的。

政府採用財政措施遏抑車輛增長，已不是第一次。過去在一九七四及八二年亦曾使用，不過，每次都只收短期之效。政府於一九八二年加倍徵收首次登記稅及增加牌費達三倍，又大幅度提高汽油稅，雖然當時經濟不景，政治不明朗，但是這些嚴厲的措施亦只能收幾年的效果。到八七年，私家車的數字已經回復上升。

時移勢易，香港今時今日經濟發達，政治情況大致穩定，現時採用同樣的措施，效用有多大呢？這實在令人懷疑。大部分市民「養車」的主要原因是他們有實際需要，尤其是住在偏遠偏僻地區的市民，車輛無異於他們的雙腿，即使買車貴，「養車」更貴，他們寧願不吃飯，亦不能夠放棄用車，因為他們始終要走動。如此說來，增加汽車牌費及首次登記稅的措施只會令市民生活質素下降，對社會影響深遠。自由黨反對這個未見其利，先見其弊，既不公平又無實際效用的措施。

政府在報告書中建議增收隧道稅。有關這點，出現了一個奇怪現象，就是多項民意調查顯示，支持與反對電子道路收費的市民各約參半。但在同樣的調查中，市民強烈反對增加隧道稅。隧道稅或隧道收費都是道路收費的一種，為何市民較為接受電子道路收費而反對增加隧道稅呢？道理其實很簡單，市民雖然接受用者自付的原則，但是若在沒有其他選擇下而被迫繳付，他們絕不同意。現時兩條過海隧道擠塞的主要原因是過海管道不足，連唯一可以提供少許舒緩效用的中環至佐敦汽車渡輪服務亦已停辦，令已經擠塞的管道百上加斤。在過海需求殷切的情況下，就算隧道加價，市民也要使用，因此增加 10 元隧道稅，可能完全無效。當然，如果將隧道費增至每程 100 元，可能很奏效，因為普通市民已經完全負擔不起，那時海隧可能成為有錢人的專利品。其實，西區海隧要到九七年才完工，東區走廊的連接道路又遙遙無期，這些工程的延誤都會直接或間接導致海隧及海隧附近的道路擠塞，政府應該承擔責任。

以今日香港經濟的蓬勃發展，頻繁的地區往來是必需的。交通及運輸政策應該永遠比經濟或區域發展早走一步，而絕非像現在香港那樣「煮到來就吃」又或「頭痛醫頭、腳痛醫腳」。試看世界其他經濟發展得比我們更早的地方，他們的交通規劃都比經濟來得早。但香港交通基建的發展卻遠遠不及經濟的發展，無數道路工程計劃一拖再拖，政府非但不好好反省，還將責任推卸到道路使用者身上，實在並不公平。如果政府誠意一片、信心十足、不拖不延、一諾千金，市民對政府今次提出的建議就不會有這麼大的反感。

至於報告書中提到的另一項令人摸不着頭腦的建議，就是單雙數車牌行車。自由黨認為這項措施明顯會令貧富懸殊加劇，而且還會鼓勵有錢人多買幾輛私家車，天天有車可用。經濟條件較差的人，則有車行不得。這樣不單違反社會公平的基礎和原則，而且還可能令車輛數目增加。自由黨強烈反對這項既擾民又不公平的措施。

報告書中還有一項高壓建議，就是私家車配額制，或擁車證制度。我同意這項措施或能有效限制私家車的增長，但它帶來的社會問題極為嚴重。在最近提交立法局交通事務委員會的一份文件當中，政府承認汽車配額制度很可能會令汽車價格變得非常昂貴，且會引起「炒賣」，車輛日益老化，投機者囤積舊車等情況。這些弊端會引起種種社會問題，導致貧富懸殊，製造社會矛盾和不安。而且擁車證制度一旦施行，現時車主無限制擁有車輛的權利即時會被剝奪，而替代的是一個有限期的擁車權，這無疑是搶掠。對現時接近 30 萬的車主而言，是絕對不公平的。

既然政府知道這個制度存有這麼多問題，為何仍要提出，作為一個中期解決交通擠塞的方法？政府說這項措施可以作為提高汽車稅的另一選擇。政府要市民在配額制與財政措施之間作出選擇，無疑是要市民在山埃與砒霜兩者之中作出選擇，難道政府真是要市民飲鴆止渴？

就電子道路收費而言，雖然民意沒有強烈反對這個從未有其他國家實施的計劃，但是市民的心理顯然是矛盾的。一方面，他們希望解決多年來的交通問題，但另一方面，他們並不願意被強迫繳付「買路錢」。倘若政府設有收費區域，而市民在沒有選擇下，被迫駛

入收費區域，就如海隧這種「強搶硬奪」的制度，市民絕對不會接受，而有關措施亦未必奏效。因為若然沒有選擇，很多車主即使節衣縮食，也要繼續使用路面。屆時擠塞情況不但沒有改善，市民還會怨聲載道，咒罵政府。況且，電子道路收費一經推行，便不能「打退堂鼓」。屆時，政府的政策已泥足深陷，永無翻身之日。

自由黨並非不支持用者自付的原則，但我們認為，政府若在香港推行電子道路收費，必須先作出全面的可行性研究，並提供足夠的交通設施如繞道或公共交通加以配合，使需要進入收費區域的駕駛人士有所選擇，而只是途經該區車輛不會受到收費的影響。

自由黨認為若要試驗道路收費，可以效法新加坡，先行採用非電子模式，待試驗成功後才引進電子收費系統，這樣可避免在未知計劃成功與否之前購置昂貴的儀器。

自由黨對這份報告書提出這麼多質疑及反對，並非是有無理由都反對的做法，而是本着我們一貫實事求是、是對便對、是錯便錯的精神來分析建議的優劣、可行性及對社會的影響。有人可能會問：我們差不多把政府認為最有效的所有措施拒諸門外，那麼還可用甚麼方法來解決交通擠塞問題？自由黨認為，政府施行的措施必須公平與有效兼重。如果施行一些基本上潛在問題的措施，只會把問題越弄越糟，為社會帶來更多負面影響。政府對此必須三思。

「冰封三尺，非一日之寒。」今日我們面對的種種交通問題，其實是政府過去在城市規劃及土地運用方面出錯所引致的。政府把人口遷往新界，但大部分工作仍在市區，這樣就產生了大量交通需求，而公共交通又未能完全配合區域發展，這便是導致車輛增加和道路交通擠塞的成因。要把日積月累的問題即時以短期措施解決，簡直是天方夜譚。

自由黨認為要徹底解決香港交通擠塞問題，政府必須針對問題的根源所在，對症下藥。自由黨（就向運輸科呈交有關報告書）的回應中，詳細分析香港交通擠塞的成因，並提出 20 項建議，要求政府考慮。其中的中長期措施包括：

- 一、 政府在未來區域發展規劃及土地運用策略中必須以交通運輸作為中心考慮，尤其是要確保新發展區域有足夠的公共交通服務。
- 二、 政府應盡量在新發展區域提供更多就業機會，使居民毋須為工作而往返市區。
- 三、 政府應從速發展西北鐵路及落實 3 號幹線，解決屯門公路的擠塞問題及紓緩貨運需求的壓力。
- 四、 政府應在葵涌附近設立緩衝區，解決該區貨櫃車的擠塞問題。
- 五、 政府應加快進行現已承諾的道路工程，並在繁忙區域盡量興建更多天橋繞道。

- 六、 政府應盡快全區域性地發展集體運輸網絡，並考慮在適當地區設置架空鐵路，鐵路旁更應盡可能設有停車場，鼓勵駕駛者停泊及轉乘集體運輸或其他公共交通工具。
- 七、 政府應興建更多公眾停車場，並鼓勵這方面的私人投資。新興建的樓宇必須設有充裕泊車位，供不同類型的車輛使用，更要注意提供足夠的泊車位供貨車使用，以免貨車於街上隨處停泊。
- 八、 就電子道路收費而言，政府必須先進行詳細的可行性研究，即使決定實施此項政策，亦必須以能提供足夠交通設施供市民選擇為大前提。政府毋須急於推行電子模式的道路收費計劃，若進行試驗，政府應先行採用非電子模式。

自由黨向政府建議的短期措施包括：

- 一、 配發假日牌照，鼓勵市民只在週末使用車輛，但牌費必須較低。
- 二、 認真及嚴格管制掘路工程，盡量在夜間施工，將其對交通所造成的影響減至最小。
- 三、 重新檢討道路兩旁的泊車政策，把收費錶泊車時間減至 1 小時或半小時，確保路旁車位只供短暫泊車人士使用。
- 四、 加強檢控違例泊車及違反交通規例的人士，減少人為的樽頸地帶。
- 五、 在繁忙區域和繁忙時間內嚴禁貨車上落貨，不准所有車輛停車等候，並禁止重型車輛駛入。
- 六、 警方應將交通違例事項列為較優先處理項目，並加強交通督導員的執法職能。
- 七、 提高公共交通服務水平，包括小巴及屋邨巴士的質量，吸引私家車車主改用公共交通設施。
- 八、 找出車輛經常在路上「死火」的原因，是否因為現時的驗車制度過於寬鬆所致。若然，便應該收緊尺度。
- 九、 加強對市民進行安全駕駛及道路安全的宣傳教育，以期減少交通意外。
- 十、 政府應積極推行彈性上下班時間制度，並以身作則，起帶頭作用。
- 十一、 加強渡輪服務，尤其是採用快船，研究開辦新航線，並臨時恢復香港至九龍

— 最好伸展至荃灣 — 的汽車渡輪服務，直至西隧落成啓用。

十二、政府應積極考慮及推行集體乘車(car pool)的概念。

主席先生，香港交通擠塞問題雖然嚴重，但如果政府願意真正為民生、為經濟、為香港承擔責任，正視問題，採用公平與有效並重的措施來針對問題，問題始終有解決的一天。

最後，我想一提，自由黨數日前在港九數處地方進行了一個兩小時的簽名運動，收集了接近 8000 個簽名，這些市民都十分反對政府以財政措施來解決交通擠塞問題。我們很希望政府能夠充分考慮他們的意見。

主席先生，本人謹此陳辭，提出動議。

*動議經向本局提出。*

麥理覺議員致辭的譯文：

主席先生，要贊成這項動議並不難，因為動議的措辭使人不能反對這項動議。每一名香港市民一定會同意香港的交通問題委實十分嚴重，道路經常擠塞。對本港的經濟、環境及社會有一丁點兒興趣的團體必定都會要認同這一點。

然而，我認為值得綜觀目前的情況及整體問題所在而加以評論。

在過去 30 年內，政府在新市鎮規劃及確保世界上經濟增長最迅速的地區之一，在數十年間持續每年有超過 6% 的增長所需的經濟及社會基礎設施的規劃和建設方面，都有驕人的成就。不僅如此，在這段期間內，政府還須應付大幅度的人口膨脹，增添的人口大部分是移民。請不要忘記，香港是一個相對地地方狹小、山多而人口密集的地區。

在此等情況下，一個經濟正在增長的社會，無可避免地會對政府施加強大壓力，要求建設有效率的道路、鐵路、地下和海上運輸系統，以便迅速疏導每日大量的人流。我認為政府在這方面的工作已做得十分出色，我不會為政府不能提供更完善的交通運輸系統而嚴加責備。我們正在面對一個成功的社會無可避免的問題。由於今年是選舉年，我相信可避免有一些議員會指摘政府不能預見及解決這個問題。

香港總商會和香港民主促進會（民主會）都研究過工作小組的報告書，兩者均已向政府遞交文件，文件所載的回應，比我這篇短短的演辭詳盡得多。然而，我仍想談一些兩者共同提出的重要觀點。



首先，兩個機構均贊同有需要盡早實施電子道路收費系統，以便在某個程度上減少一些車輛在某些時間在某些繁忙地區佔用路面的情況。這些車輛包括在街上兜客的士和沒有特定需要使用這些路面的車輛。很多人在上班和下班時駕駛汽車，其實，他們大可乘搭巴士、小巴或地下鐵路。

多年前首次試驗電子道路收費計劃時，香港總商會已大力支持這個構思。事實上，我們幾乎是唯一支持這項計劃的主要機構。我相信現在更多人會認為這是一個減少交通擠塞和交通管理所必需的系統。現代科技令這個系統空前可行。從電子道路收費計劃獲得的巨額款項，則應再投資於興建新路、改善基本運輸建設和改善交通管理。

同時，可能的話，應在一天之中某些時間內大幅增加隧道收費，以控制繁忙隧道的交通流量。我相信市民一般都會支持大幅增加車輛牌照費，然而，汽車首次登記稅則不應大量提高。

兩個機構均反對任何形式的車輛登記限額制度，因為這種制度很快會變得不公平及可能會出現敗壞的情況。它肯定會鼓勵不當行為，建議單雙數車牌車輛輪流使用道路的好主意也是一樣。香港總商會和民主促進會均強調有需要大量增加街道以外的停車設施。此外，政府可以撥出毗鄰乘客集中地點的土地批給私人發展商興建多層停車場，並鼓勵駕車人士改乘搭地下鐵路及其他公共交通工具。當然，政府已就這個政策做了一些工作，但仍需繼續努力。

在實際可能的情况下，應禁止貨車在一天之中某段時間內在繁忙的主要道路上停泊及送貨。電子道路收費計劃會鼓勵貨車在交通較為暢順的時候才送貨，但仍須明確限制貨車在繁忙時間於主要道路上落貨物。

巴士專線經已增設，有可能的話，應擴大推行這個政策。

我個人認為電單車應比汽車享有更多財政上的優惠，因為它們體積較小，也較為靈巧。

總商會並不同意公司車輛應該喪失稅務優惠，但民促會則認為應該。在這件事上，我同意民促會的意見。兩個機構均認為可以更大改善交通管理。自私的駕駛行為是香港特有的。香港有一些世界上最無禮和最富挑釁性的司機。因延誤而引致的沮喪和憤怒情緒，時常導致惡劣的駕駛行為。每個駕駛人都寸步不讓。警察雖不能在每一個地方控制交通情況，但如警方更樂意運用現行法例，打擊違例停車、泊車和轉換行車線等行為，當可大大改善交通情況。

交通違例罰款應大幅度增加。如有可能的話，應規定違例者即時繳交罰款。交通燈同步運作應該加強，以協助疏導樽頸地帶的交通。同時，對於經常導致交通陷於混亂的掘路問題，亦必須更適當地加以控制。

在結束演辭之前，我一定要提到有需要持續進行長遠交通規劃。本港道路的擴展，總會有某個程度的限制，但社會發展迅速，人均收入和儲蓄持續上升，則令擁車自用的人數大大增加。

本港經濟發展也極為迅速，我們與中國進行貿易也帶來愈來愈多的利潤，中港貿易大多倚重道路和鐵路運輸。這種貿易關係將繼續高速增長。貨運，特別是貨櫃運輸，是構成整體交通問題的主要一環。政府的政策必須明顯地處理外在和內在的因素。整體土地規劃政策也應作為全盤計劃的一部分來制訂。

最後，我想提出車輛廢氣污染這個相關的問題。政府必須制訂更高的標準，並對違例者採取更強硬的措施，例如當場立即罰款。

總商會和民主會對政府在處理這項問題上表現的幹勁，極表欽佩。

我支持動議。

黃偉賢議員致辭：

主席先生，交通擠塞已經被市民列為最影響民生的首號問題。但過往政府對於交通政策一直採取迴避的態度，令整體的道路網絡發展遠遠落後於人口和地區的發展，造成嚴重的交通擠塞問題。還記得過往數年本人在局內亦多次提出環繞交通問題的動議辯論，要求政府重視有關交通問題，尤其是新市鎮的對外交通，要求政府採取更積極的行動去改善新界的對外交通問題。因此，今日對於政府終於能夠下定決心面對交通擠塞問題，成立工作小組撰寫這份報告書，本人表示歡迎。但可惜這份《解決交通擠塞措施工作小組報告書》中所羅列的建議，並不能夠針對問題，對症下藥，令我們感到非常失望。

首先，要制訂一套完善而有效率的交通措施，必須了解現時香港各區所面對的交通問題。我們經常所講的交通擠塞，其實是指某段時間、某段路面出現過多車輛，所以解決措施必須針對此問題，能夠針對不同時間，不同地點，對不同車輛徵收不同費用，原則是不論採取任何行政或財政措施，都不應對不經常使用汽車者，不使用擠塞道路者或乘搭公共交通工具的乘客造成不必要的負擔。

綜觀報告書所提的建議，只是集中遏抑私家車的增長，把引致交通擠塞的罪魁禍首，歸咎於私家車數量增長急劇，道路不勝負荷。這說法完全漠視了引致交通擠塞的原因是車輛使用的模式，而不是車輛的數目。試想市民若是家住大埔而在沙田上班，或是由屯門往上水，即使在繁忙時間使用私家車，他們會否製造交通擠塞呢？又或者只在假日才使用私家車，亦會不會製造交通擠塞呢？如果我們有足夠的停車位，而想多擁有一部私家車停泊在居住的地方，這又會否造成交通擠塞呢？以上的例子都說明造成交通擠塞是汽車的使用模式，在某段時間和某些地方，出現過多的車輛。所以，單單控制汽車的數目，不能夠針對有關的問題，亦不能對症下藥。況且在一些偏遠的地區，例如新界西北部，集體道路運

輸網絡還未發展完善時，許多市民須依賴私家車代步。私家車對於這些市民而言是日常必需品，而不是奢侈品，但報告書建議一律大幅增加私家車，包括電單車首次登記稅和牌費，是罔顧市民在這方面的實質需要。

最近我們得知運輸科正着手研究在不同地區發出不同的牌照，照顧使用不同駕駛模式的市民的需要，希望運輸司稍後答辯時能在這方面大加詳述，但民主黨認為要解決交通擠塞必須針對車輛使用模式，所以民主黨反對政府引入任何財政或行政的措施，尤其是大幅增加首次登記稅和牌費，美其名為紓緩交通擠塞，實際上是政府斂財的一個藉口。

至於利用增加隧道費作為紓緩隧道擠塞的借口，民主黨認為此舉只會增加政府庫房的收入，未能徹底解決或紓緩現時過海隧道的擠塞。須知道上次建議增加海底隧道費時，駕駛者還可利用東隧或汽車渡海小輪過海。但現在建議兩條過海隧道都加價，而佐敦至中環汽車渡輪則因中區填海而取消了，市民在毫無選擇情況下，唯有依然利用兩條過海隧道。故此，10 元的加幅，其實對於紓緩海底隧道的擠塞，只會有短暫和輕微的效果，最終只是政府多了一筆額外收益。

至於政府打算引入的車輛配額制，民主黨對此項措施有極大的保留。誠然，如欲控制車輛增長，車輛配額制似乎是有效的方法，因為它能直接控制車輛每年增長的數目，但它衍生的問題亦不少，例如車輛擁有證以何種方式發出？抽籤會否引致投機炒賣？公開競投又會否形成只有富者才擁有車輛等不公平現象？兩者之間又如何平衡呢？或在配額制實施之前，怎樣防止市民率先購買汽車呢？引入配額制之後，行走路面的車輛平均年期會增長，又如何控制車輛質素不受影響？以上問題如果處理不妥當，未能迎合各方面利益時，恐怕所招致的經濟損失會更大。然而，控制車輛數目與控制車輛使用模式並無必然的關係，所以車輛配額制未必能夠紓緩交通擠塞。故民主黨對於引入車輛配額制有很大的保留。

主席先生，要徹底解決日益困擾市民的交通擠塞問題，民主黨認為政府應該提高集體運輸的效率，鼓勵市民乘搭公共交通工具而放棄使用私家車，並應該進一步研究電子道路收費系統的可行性，從而改變駕車者對道路的需求，達致遏抑擠塞的效果。稍後民主黨另一位議員，李永達議員會就民主黨對解決交通擠塞的建議和措施發言。

主席先生，有些短期措施其實可以稍為紓緩交通擠塞，例如增加渡輪服務、引入多些巴士專線、增加汽車停泊處、管制挖路工程和增加道路指示牌、增強屋邨巴士服務等。其實政府應該從速推行這些措施，若是只運用一些懲罰性財政手段，我相信所得的效果並不理想。

最後，我希望政府能夠「幾管齊下」解決擠塞問題。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。

何承天議員致辭的譯文：

代理主席女士，首先，我要讚揚劉健儀議員，她在指定的 13 分鐘內發表了極全面、精簡、而又有建設性的建議。我不會再有很多補充，但我仍會充分利用我的 7 分鐘時間。

代理主席女士，關於交通擠塞問題，有四項事實是不容否定的。第一項，交通擠塞並非是香港獨有的問題；所有現代都市都受到這個問題困擾。我們可以說這是一個繁榮社會的副產品。但在規劃不佳的城市，交通擠塞問題則會更嚴重。

第二項事實，人人都懂得、但卻無人懂得如何解決交通問題。例如，交通工程顧問按照有根據的統計分析來作出判斷，但事實往往證明他們的判斷是錯的，這點從負責「第二次整體運輸研究」的顧問所作的預測可見一斑。他們對私家車增長的預測出現了 100% 的誤差（他們預測有 5% 的增長，但實質增長卻為 10%）。然而，每個人都對如何解決交通擠塞問題有自己一套的見解，因為他們幾乎全部都曾經在不同時間成為交通擠塞的受害者。至於政府提出的解決方法，則往往是通過財政手段來控制私家車的佔有率或使用率增長。這個解決辦法似乎很簡單，亦可能會奏效，即或不然，亦可為政府的庫房帶來進賬。

第三項事實，提供足夠的基本建設無疑對保持行車暢順異常重要，但除非有其他解決辦法，否則興建更多道路只會鼓勵更多車輛駛進交通本已擠塞的市區。正如東區海底隧道啓用後僅僅數年時間，過海的交通流量已較前增加不少。

第四項事實，當社會日益繁榮富庶，而又沒有其他具吸引力的辦法供那些有能力買私家車的人士選擇時，政府所採取以勸阻市民擁有或使用私家車的財政措施，很快便會喪失效用。

本局於一九八九年七月辯論《香港運輸政策綠皮書》時，我曾就這個題目發言。我很想再用當年的演辭，因為我當時提出的建議在今時今日依然適用，所不同的只是交通問題已進一步惡化而已。

簡單來說，我當年的建議如下：

- (i) 在土地規劃方面，將商業區設於新市鎮，使運輸策略得以發揮更高效能；
- (ii) 在都市規劃方面提出有創意的解決辦法，例如把商業區部分劃為行人專區，並在行人專區的邊緣興建大型地下停車場；
- (iii) 通過限制道路使用權、燃料稅及分區道路收費等措施，減低汽車使用率；
- (iv) 採用其他交通工具：提供快捷、班次穩定和舒適的公共交通工具，而不同交通工具之間的接駁，亦要暢順和方便快捷；
- (v) 擴展鐵路服務：我特別促請盡快興建接駁至元朗的鐵路；及
- (vi) 設立「泊車轉乘公共交通工具」的設施，吸引私家車使用者乘搭公共交通工具。

代理主席女士，剛才的建議是我在大概 6 年前提出的，但沒有一項付諸實行，而現在反而要我們考慮以一些短期措施來解決這個嚴重的問題。這一點我認為難以接受。香港都市規劃師學會指出，交通擠塞問題是不能單憑危機處理手法來解決的，具有長遠眼光的規劃和積極進取的措施才是真正的解決辦法。我極贊同這個意見。

現在我再提出下列幾項建議讓政府考慮：

- (i) 擴大發展水上交通服務 — 在一個四面環海的地方，水上公共交通竟然未被善用，實在令人感到驚奇；
- (ii) 加緊管制道路工程計劃 — 有關的立法局事務委員會曾多次討論這個題目；
- (iii) 加速興建連接主要地點和繞過樓宇極度密集區域的主幹路；
- (iv) 由於維多利亞港在所有填海工程完成後，將會變成海峽或河道，因此應計劃興建多條橫跨維多利亞港的橋樑。如果現在不去將建橋所需的土地列入填海計劃內，我們將永遠錯失這個機會；及
- (v) 由於貨車是主要道路使用者，應考慮限制貨車使用道路的時間。

代理主席女士，在僅僅 7 分鐘的規定發言時間內，提出一套全面的建議是不可能的。然而，自由黨已經提出了一套極周詳的建議來解決交通擠塞的問題。我完全贊同這些建議，並促請政府及有關方面對這些建議作全面考慮。

為了解決日益嚴重的交通擠塞問題，有很多事情我們需要做，同時亦有很多事情是我們可以做的。然而，以懲罰性的財政措施來限制私家車的數目只能收一時之效。更嚴重的問題是，這種措施有與社會人士的意願相違背。有效的土地規劃有助於控制私家車的使用量，而最重要的是只有能夠提供快捷、可靠和舒適的公共交通系統給市民選擇，才能吸引市民減少使用私家車。這是解決交通擠塞問題的關鍵。

代理主席女士，我謹此陳辭，支持動議。

黃秉槐議員致辭：

代理主席女士，運輸署在公布的交通擠塞措施報告書裏強調：「單靠興建道路不能解決交通擠塞問題」。對於這個論點，我絕對同意。但從一九九一至九四年這 4 年內，政府完全沒有興建大型的道路設施，因而導致交通基本設施發展停滯，遠遠追不上經濟發展，這才是造成交通擠塞的重要原因之一。過去港府欲促成新機場核心工程投資，將大部分的資源預留，而本來有極大需求的工程項目也停滯不前。就現時的計劃中，最快也要到九六年底才有新落成的高速公路，以紓緩交通擠塞。

另一個具爭議性的結果是將矛頭指向私家車增長過多，是造成交通擠塞的主要原因。這種講法可說是本末倒置，拿私家車當代罪羔羊，過於武斷。儘管新車登記數目大增，但這並不表示所有登記私家車都在同一時間內，長時期使用路面，成為道路主要使用者。各位試想一下，在農曆新年期間，除了公共巴士及的士外，私家車就是道路使用者，但市民反而可享受順通無阻的大道。如將各類車輛佔用路面標準化為客車單位(PCU)後，私家車佔用路面的百分比在港島北區為 33% 至 35%，過海隧道為 43%，九龍及新界為 25% 至 38%。由此可見，霸佔路面者實非主要是私家車。

二月一日有報章報導：「運輸科發言人表示接獲近一百份市民或團體之意見書，普遍支持以電子道路收費計劃作為長期解決方法……」。對於這點，本人感到政府為推行電子道路收費計劃，無所不用其技。

電子道路收費計劃主要是防止部分車輛駛入繁忙市區心臟地帶。到目前為止，沒有地方實行這個計劃。新加坡是用車票付費，並不是電子系統收費，該地的電子道路收費計劃仍在試驗階段。況且，新加坡需要收費的商業中心區面積只為 2000 米乘 3000 米，駕駛者可以繞道而不進入繁忙區。然而，香港的情況卻完全不同，香港的工商業市中心地區範圍廣闊，根本沒有繞道可供使用。

縱使港府欲實施該計劃以達到交通管理，但新建設的交通基建措施，如西區海隧、三號幹線、機場鐵路、西九龍填海區的高速公路等，將會較實施電子道路收費計劃更早完成，屆時電子道路收費計劃未必能配合該等基建工程完成。倘若政府硬要研究，只會再一次花費公帑。假如政府認為必須實施此法，至少應該先詳細參考新加坡的經驗。

還有一個導致交通擠塞的原因，就是政府各部門協調不善、規劃失誤，導致無論地鐵車站、九廣鐵路車站及公共巴士總站普遍缺乏交通接駁設施，未能讓駕駛人士停泊車輛後轉乘集體運輸系統或公共巴士，而被迫把私家車駛進市中心擠塞地帶。此外，新市鎮缺乏完整的土地用途規劃，主要接駁集體運輸系統的交通站，如九廣鐵路與地下鐵路的九龍塘站、地下鐵路彩虹、藍田、金鐘、中環站等站均沒有安排私家車與公共交通接駁設施，加重了交通擠塞。

其實，一個短期可以紓緩交通擠塞的方法，就是加強公共巴士服務。運輸政策的第四段指出集體運輸工具，例如九廣鐵路、地下鐵路等均可減輕道路擠塞而不佔路面。建議並沒有包括可以接載大量乘客的公共巴士。巴士每天繁忙時間佔隧道路面 10%，但過海載客量則達 77%。整日計算，巴士在 2 條過海隧道載客量為 62%。

由一九八八年至一九九四年四月的 6 年裏，政府發出專利巴士牌照只有 20% 的增長。實際上從一九八八年至一九九三年間，九巴、中巴及城巴的載客人次已下降了 7%。由此可見，政府並未能善用巴士提供更完善的公共交通服務。

本人支持進一步實施公共交通優先使用道路的措施，包括增設巴士專線。但政府必須周密安排車道分配的施行，並且從一九七六年英皇道實施巴士專線的教訓中學習，避免在同一星期內，由實施巴士專線到取消巴士專線，而又再次實施的戲劇性更改，引為笑柄。

總結而言，這份諮詢報告偏見頗多，明顯不是內行人的製作。它只是用來達到一個已定目標：引進電子道路收費計劃。

陸恭蕙議員致辭的譯文：

代理主席女士，我認為運輸科解決交通擠塞措施報告書的基礎，過於狹窄。報告中沒有說明政府將如何處理與日俱增的貨運交通，實在是一項重大及不可以接受的遺漏。運輸科認為，貨運是香港命脈的一部分，這當然是對的，但這並不表示運輸科因而毋須解決貨運方面的問題。

運輸科的論據是有漏洞的，這是因為：第一，私家車輛數目增加，只是導致交通擠塞的其中一個原因。其他原因包括本港與南中國的貿易日益頻繁、貨櫃碼頭後勤用地不足，當然還有新界市鎮發展等。讓我舉一個例，政府預計到二零一一年時，香港的貨運吞吐量將會增加 250%。由於其中大部分貨物會由貨櫃車運送，香港將會如何應付？電子道路收費計劃是否能夠真正解決問題？

第二，只打擊私家車輛，而沒有周詳計劃去增加和改善公共交通，是不能夠真正解除市民大眾的交通煩惱的，交通時間亦不會因而得到改善。此外，香港交通大擠塞，市民便得繼續忍受壓力、噪音污染和空氣污染之苦。報告書並沒有指出香港將如何應付這些問題。

因此，我向運輸司提出的首項建議，是提議運輸科及其他決策科協調發展政策，盡量減低交通擠塞對經濟增長及香港市民生活質素的影響。

第二項建議，是提議政府在繁忙時間內給予公共交通工具優先使用道路的權利，我相信優先使用道路的解決方法，比單單對擁有及使用私家車的人士徵收懲罰性費用更為公平，因為是否可以優先使用道路並不是以你擁有多少財富來決定。

由於興建道路的金錢來自納稅人，道路使用權應該予以公平分配，優先給予數目最多的使用人。在繁忙時間內，一輛巴士可以乘載一百四十多名乘客；一輛私家車卻最多只能乘載數名乘客。因此，在繁忙時間內，巴士應比私家車優先使用道路。

我很高興得知鮑文先生願意試驗設立大量巴士專線。當然，有關方面必須同時增加巴士班次，以及加強轉車處的協調。

無論如何，對於那些每天駕車上班的人士，他們自行駕車是因為香港缺乏舒適可靠的公共交通服務。倘若情況有所改變的話，是可以說服他們把車留在家裏的。不過，假如他們選擇自己駕車，他們所受懲罰應該只是損失使用道路的優先權和時間，而不是金錢。如果硬說在現實生活中，有錢的人永遠可以得到多些選擇，是不對的。公共道路是給市民大眾使用的，政府毋須在眾多辦法中選擇財政措施，作為管制使用道路的最佳方法。

有人會說大量設立巴士專線，只會迫使其他車輛擠到更少的行車線上，造成更嚴重的交通擠塞。其實結果不一定是這樣的，我們需要的是一個周全的策劃。對於私家車乘客，目標應是說服他們使用公共交通工具，同時當局應改善公共交通服務；對於職業駕車人士，例如貨運車輛，我們或許可以在每日其他時間給予他們使用道路的優先權。

代理主席女士，我第三項個建議，是提議運輸科公布公共車輛往返不同地區所需的時間，以及訂下政策目標，將行車時間逐步縮短。訂下改善行車時間的目標，更可令運輸科履行改善交通服務的責任，以及鼓勵政策上的創新。

我想談談政府在興建道路方面的支出。對於這件事本身，我並沒有任何問題，但我相信政府並沒有好好研究其他改善交通的方法。當局必須就經濟、社會及環境方面進行全面的成本效益分析，以作出正確的決定。但為何政府沒有這樣做？

我相信這是當局現行的財政政策所造成。由於當局害怕對自由市場造成干預，所以，除了建築道路外，一向都不願意將公共資源花在交通運輸方面。其實，積極的不干預政策，不可能表示我們可以對其他運輸選擇，諸如改善鐵路、隧道及渡海小輪的成本效益的分析工作置諸不理。對於決策人來說，如能了解每項選擇的成本和效益，當然便能以最好的方式分配資源。如果沒有正確的計算——據我相信有關方面並沒有計算過——當局便只能夠瞎猜。

當然，這樣的周全策劃，是艱巨的工作。對於運輸科來說，最容易的解決方法，是增加擁有及使用私家車的費用。但最終誰人受騙？

我在報告中注意到的另一點，是運輸司希望日後徵收各類與交通有關的費用。我建議將這些我們日後可能同意徵收的費用，撥入一個不屬於政府收入的營運基金內，純粹用以改善公共交通。當局聲稱，徵收這些費用並非旨在增加一般收入，那麼，就讓他們向我們證明好了；讓他們確保這些收入日後會撥作改善公共交通的用途。

最後，代理主席女士，我希望建議當局邀請貨運業人士、貨櫃碼頭營辦商、地產發展商、都市規劃師、公共交通營辦商、環保團體、專業機構及其他有關的機構派出代表，共同協助制訂未來的交通政策，使他們在參與過程中作出貢獻，從而使他們更能體會每一方面的需要。

多謝，我支持動議。

黃宜弘議員致辭：

代理主席女士，交通擠塞是本港市民十分關注的問題。中華總商會收到有關報告書之後，特成立專責小組加以研究，並提出幾點建議：



一、鑑於第二次整體運輸研究（修訂）的報告發表已有一段時間，爲了避免報告書中的建議與現時的趨勢脫節，政府應盡快進行第三次整體運輸研究，以制定配合社會最新需求的切實措施。

二、爲了鼓勵市民使用公共交通工具，政府應致力改善集體運輸系統，使其更加快捷舒適，以吸引駕車人士乘搭。同時，政府亦要確保各種公共交通工具能夠提供足夠的班次服務，以配合各地區市民的需要。有關部門應該在非市中心範圍內的公共交通主要地點，例如火車站或地鐵站的上蓋，盡量附設停車場，讓駕車人士在這些外圍地區泊好車之後，再轉乘公共交通工具前往市中心。

三、政府應立例規定所有新落成的建築物必須提供足夠的疏導交通措施，例如提供一定數額的停車場等，以避免車輛由於找不到車位而繞圈霸佔路面。

四、政府應在交通繁忙的交匯處多建天橋、隧道等，將人車分開，以防止人車爭路，引致擠塞。

五、由於本港連接內地邊境的關口經常出現車輛輪候過關的現象，政府應加強與內地有關部門的協調，以紓緩邊境的擠塞情況。

此外，本人曾經諮詢部分商界人士，他們有如下的意見：

一、增加隧道收費已被證實只是增加庫房收入，並非解決擠塞問題的治本之策。長遠來說，政府應積極拓展多種交通渠道，讓駕車人士可以有較多的選擇。

二、市民過往對電子道路收費計劃的不切實際問題，已提出了很多批評，其中包括可能造成車輛繞道而行，把交通擠塞轉移到不用收費的道路上的情況。

三、汽車首次登記稅和牌費的加幅如果太大，恐怕會被市民以爲政府有意將汽車變成有錢人的專利品。

代理主席女士，本人謹此陳辭。

鄭慕智議員致辭：

代理主席女士，在《解決交通擠塞措施工作小組報告書》公開諮詢市民意見期間，政府的宣傳廣告形容本港現時面對的交通擠塞情況，就好像一個困局。要成功解開這個交通死結，無疑有很多種不同的方法，今天我想集中討論如何提高道路管理及使用問題，這點最容易被他人忽略，亦是報告書中最令我失望的地方。

要解決本港的交通擠塞難題，政府以為只要借鏡新加坡的其中一種做法，採用「一刀切」的方式，限制私家車的增長數目，便可以一了百了。這種「削足就履」的做法，根本是將問題本末倒置。大家須知，如果按人口計算，香港人擁有私家車的比率在亞洲各國中已屬偏低，且「養車」要付出很高昂的代價，可見市民是真正有實際需要，才會購買私家車。

代理主席女士，我最近亦曾到新加坡。除了限制車輛增長措施外，新加坡亦推行不少其他措施，以配合解決交通擠塞問題。其中一個最明顯的例子就是新加坡有完善的高速公路網，完全沒有在香港的高速公路上，隨處可見的「樽頸」地帶，以及經常進行的修路工程。

我手上拿著的是二月五日新加坡的報紙 *Sunday Times*。這份報章，提出一點非常好的見解。現在報告書諮詢期已經結束，民意告訴我們，今次政府就遏抑私家車增長所提出的多項建議，並未得到大多數市民的支持。電子道路收費計劃並不適合本港的地理環境，且「遠水不能救近火」；配額投標制度或「擁車證」的制度令私家車可能變成只是有錢人的玩意，造成社會分化。剛才我所說的新加坡報章以頭條報導新加坡所推行的「擁車證」制度，亦出現了被廣泛炒賣的問題，引致政府須用行政指令限制借錢買車的幅度，試圖解決問題。同時，增加車輛首次登記稅及牌費又被批評為斂財措施，「寓禁於徵」只能收短期效果，可見政府在此問題上一開始已走錯了方向。

要打開本港的交通擠塞困局，難道真的沒有一些值得市民支持、簡單又可於短期內實行的辦法嗎？答案不是沒有，只是我們的政府是否願意作出承擔，領導香港人，如何更加有效率地善用本港有限的道路。

無可否認，本港路少車多，是造成交通擠塞的最主要原因之一，但實際的情況是，本港有限的路面並未被完全有效使用。同樣地，路面上私家車亦未被充分用作載客。我們寶貴的道路資源往往出現浪費現象，是因為港府的運輸政策太過墨守成規，道路管理觀念太過落後。政府在報告書中只懂得建議實施地區交通研究及管理計劃、增設巴士專線等等，而未能突破傳統框框，在運輸政策上注入更多新元素，以適應社會步伐的急劇轉變。

代理主席女士，要提高本港道路的管理及使用效率，我在這裏特別提出 3 項建議。第一，是鼓勵市民共用汽車，根據政府資料顯示，在八六至九二年間，新界鄉郊居民擁有私家車的數目，由每 100 戶 5 輛激增至 20 輛，升幅達三倍。新市鎮居民亦由每戶擁有 8 輛私家車增至 14 輛，增幅為七成半，較同期全港私家車的五成增長率高出很多。這些數字反映出近年不少遷入新市鎮居住的市民，由於接駁市區的公共交通不便，只得購置私家車作上班之用。一日公共交通系統未能改善，單靠政府的財政措施，要這些市民放棄用私家車的機會是微乎其微。

為鼓勵市民共用汽車，尤其是新市鎮居民，政府可以提供一些誘因措施，例如規定載有 3 至 4 人的私家車，可以半費或免費通過政府隧道，甚至讓其行駛巴士專線，我相信會有不少車主樂意這樣做。這措施可以減少路面上私家車數目，現時繁忙時間在路面上行駛的車輛，私家車佔五成左右，假如有一成車主共用汽車，以 4 人共用 1 車計，路面上私家車數目一下子便會減少 7.5%。

在推廣共用汽車的同時，我的第二點建議是對載客少的私家車實施懲罰性的收費措施，例如規定使用隧道的私家車如果只載 1 人，須繳付數倍隧道費，藉此改善隧道擠塞問題。本人較早前曾在報章上提出這建議，但運輸署署長認為這措施較諸報告書中提出的單雙數車牌私家車輪流使用隧道的方法，在實行及監察上會有更大困難。我想反問一句，單雙數車牌輪流使用隧道的方法，涉及在何處設立檢查站的困難，又要增添額外檢查人手，與本人的建議互相比較，究竟孰難孰易呢！

代理主席女士，要提高道路管理及使用效率，還有很多其他方法，例如政府以及大型工商機構可以為居住在同一地區政府官員及公司管理人員安排專車接送上下班，使他們放棄使用私家車，又或者在地底設置公用設施管道，減少掘路工程阻礙交通，以及在地鐵及九廣鐵路沿線適當地點增設停車場，鼓勵市民盡量使用兩鐵往返交通繁忙地區等等。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持動議。

林貝聿嘉議員致辭：

代理主席女士，解決交通擠塞問題有賴政府仔細和全面策劃，不能靠走捷徑。港府的工作小組報告書雖然正視了交通擠塞的惡果，處理問題的手法卻流於急進和消極，猶如一個缺乏耐性和愛心的母親，不懂處理啼哭的嬰兒，索性給孩子餵服安眠藥，追求眼前片刻的安寧，結果當然是嚴重危害孩子的健康。

報告書把交通擠塞的原因歸咎於私家車數目的增長，是片面和誤導的分析。政府把私家車宣判為交通擠塞問題的罪魁禍首，以為剷除此害便能解決問題。這種荒謬的邏輯等如指責吃飯的人製造糧食短缺。事實上，私家車的數目取決於各種市場因素，包括市民的需要、經濟環境和道路情況等。汽車數目上升反映香港經濟活動蓬勃，市民對高質素交通服務的需求增加。政府不以社會的期望為依歸，反而以懲罰性的手段遏抑市民選擇交通工具的自由，實在教人失望。

政府若以財政手段遏抑私家車數目，交通擠塞未能改善之前，小市民將先受其害，特別是那些因為新市鎮發展而搬進偏遠地區，需要汽車代步的小車主更是首當其衝。此外，針對公司註冊私家車現有稅務優惠的措施，亦可能打擊本港的經濟活力和行之已久的稅務原則。

若政府同時施行財政手段和車輛配額制度，香港的交通情況將進一步被扭曲。本人認為，無論以港府建議的抽籤或投標方式簽發擁車證，都不能杜絕集團式的炒賣活動。屆時即使路面上的私家車數目受到控制，香港的交通問題仍然是千瘡百孔。有需要駕車的市民無車可駕，投機者則可乘機牟利。港府以為配額制度可作為一短期措施，實在是低估了干預市場平衡的後果。港府一旦決定取消配額制，實難以估計長期受遏抑的駕駛者將湧上各大小街道的情況。另一方面，以高價投得或在黑市買得擁車證的人又如何是好呢？屆時政府將處於左右為難的處境，情況將一如今天的土政策問題。

本人認為，更值得港府思考的，是為何那麼多私家車主寧願忍受塞車之苦，仍然不願乘搭公共交通工具呢？是否因為公共交通服務仍然未盡完善呢？香港地少人多，以集體運輸系統作為主要的交通工具，無疑是合理的發展方向。報告書亦提出多項改善巴士和鐵路服務的措施，但對於市民最關注的重心問題，即公共交通服務的改善和票價的釐訂，卻完全沒有提及。這教人警覺到，港府在以行政手段把市民趕上公共交通工具的同時，卻沒有對集體運輸機構的服務質素和票價作出有力的監管，令市民淪為各運輸服務機構的俎上之肉，任由宰割。近期九巴加價和中巴出售車廠都是影響公共巴士服務的重大事情。港府能否妥善處理，將大大影響市民對公共交通服務的信心。

事實上，報告書指出本港目前整體的交通情況還未致惡劣。過去 8 年來，港島區的平均行車速度只由每小時 22 公里微跌至一九九三年的 20.6 公里，九龍及新界更微升到 22.7 及 40.5 公里，可見現階段處理交通擠塞的手法，應該是積極和靈活的：以改善集體運輸服務質素，加強基礎建設，來吸引市民自動放棄使用私家車，同時集中處理一些黑點問題，例如幾條隧道的擠塞情況，市區泊車位不足及上落貨問題等，這些手法比較合理，而且有力。

本局同事及社會各界多年來均提出不少創見，例如由私家車接駁鐵路服務、加強渡輪服務、貨櫃車緩衝區、增加公共屋邨泊車位，以及加強屋邨巴士服務等，都值得港府考慮。

總括來說，本人認為不能以懲罰性措施限制市民選擇交通工具的權利，因為這樣既不公平，亦未必有助改善交通情況。解決交通擠塞問題並無一勞永逸的辦法。本人期望政府真正以民意為依歸，積極研究社會各界的意見，而非一意孤行採取社會意見仍然分歧的激烈措施。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持動議。

葉錫安議員致辭的譯文：

代理主席女士，《解決交通擠塞措施工作小組報告書》就交通問題提出多項建議，議員亦在今天就問題的很多不同方面發言。在交通擠塞的各種成因之中，有些是我們能夠即時着手處理，我認為這是我們應該首先討論的。

我特別要說的是交通意外。在發生交通意外之後，駕駛人士往往把車輛停在行車線上很久，阻塞後面交通。如遇上嚴重意外，拯救傷者、移去失事車輛及清理現場需時更長。交通意外除了釀成人命傷亡之外，還導致重大的經濟損失。據政府估計，因交通擠塞而導致的經濟損失數以十億元計，當中肯定有一大部分是因交通意外而造成的。

代理主席女士，香港對中美一旦爆發貿易戰而可能帶來經濟損失已感到極度緊張不安。其實，根據最近透露的數字，貿易方面的損失與交通擠塞造成的損失不相上下。但我們到底有沒有花相若的時間，以同樣的態度來處理這兩個問題呢？答案是：很抱歉，沒有。香港人現在應該醒覺了，交通擠塞不單止是忍無可忍的滋擾，而且更會令香港每年損失數以十億元計的金錢。

因此，我歡迎政府提出的建議，引進 1995 年道路交通（修訂）條例草案，以便嚴厲對付酒後駕駛人士。要禁止不負責任的人在路面駕駛，警方需要更大權力。道路及公路應設立警察檢查站，特別是在醉酒駕駛尤其嚴重的週末。

說到加強警方執法這一方面，便不能不提及另一交通意外的主因，就是超速駕駛。這亦應更有效地打擊。除警車巡邏道路外，還須盡快安排更多裝有攝錄機的無標記警車加入巡邏。十字路口亦應安裝更多攝影機，以防止駕駛人士衝紅燈。危險、魯莽及罔顧他人安全的駕駛人士應受到嚴厲處罰，藉此令市民知道，這類駕駛行為不但有可能而且亦實在致人於死地、引致嚴重損傷和龐大的經濟損失。

除了交通意外，還有其他因素導致折磨我們的交通擠塞，其中主要的是違例泊車及停車。最近警方發表的一份報告顯示，現時的罰款金額不足以阻嚇違例泊車。解決方法是進一步加重違例泊車的罰則，及把對付停車收費錶違例事項的執法工作私營化。

雖然工作小組報告書內的多項建議均值得關注及討論，但我認為有一項根本要點必須首先提出。除非我們採取一些嚴厲而不受歡迎的措施，否則我們在限制路面車輛數量方面的工作便只能取得有限的成效。一些建議是要買車的人付出更昂貴代價，但這對解決問題不會有很大幫助。我們的首要工作是要確保擁有車輛的人士能負責任地駕駛及停放車輛，否則便應該要他們面對真正被褫奪駕駛權利的懲罰。道路空間如此寶貴，不應再浪費在不懂尊重駕駛權利的人身上。這個訊息實在有賴政府及警方來傳達。

代理主席女士，本人支持動議。

譚耀宗議員致辭：

代理主席女士，我雖然不會質疑港府對解決目前本港道路嚴重擠塞的決心，但對於運輸科去年底發表的工作小組報告書，以及近日在電視上播放的一輯廣告所採取的推卸責任態度，我感到十分不滿。

報告書一開始便指出：「現時路面私家車輛的數目，增長速度已非本港基礎建設以及交通改善管理計劃所能應付。」而電視廣告亦只強調：「單靠興建道路是不能解決交通擠塞的問題。」這完全是港府迴避了因為早年對每年汽車增長率 5% 的估計出錯，以致道路的規劃和建設未能作出適當配合，亦忽略了有這麼多人需要駕車，其中一個主要原因，是港府當年規劃屯門等新市鎮時有偏差，而各種公共交通及道路建設又不能完全配合，因此出現今日的局面，政府絕不能將責任完全推卸在私家車車主身上。

為了瞭解市民對解決交通擠塞問題的意見，民建聯於一月中進行了一次全港性電話問卷調查，並成功訪問了約 300 名市民。

調查結果發現，市民普遍認為汽車太多是導致交通擠塞的原因，並同意政府要遏抑車輛（包括貨車及私家車）數目增長，但市民並不支持政府採用財政手段來解決交通擠塞問題。

解決交通擠塞報告書建議採取多項財政措施，以遏抑汽車增長，其中將私家車首次登記稅劃一提高至車價七成的建議，只有兩成半被訪者認為合理，而超過四成半認為不合理。另外，有七成被訪者表示不接受以增加隧道稅來改善隧道擠塞的情況。至於電子道路收費計劃，則有近五成被訪者表示支持，有三成反對，而在「有車家庭」中亦有超過四成表示支持。

其實，除了市民強烈反對政府採用提高私家車首次登記稅和隧道稅等方法，從而改善交通擠塞情況外，民建聯亦十分質疑這兩項措施的成效。

首先，自取消汽車渡輪服務後，車主除使用過海隧道外，並沒有其他代替方法。因此，除非政府大幅增加隧道稅，令一般車主根本無法承擔而改用其他公共交通工具，否則，完全不能解決問題，而只是迫使車主付出更大的代價，使用隧道。

至於增加首次登記稅方面，正如港府官員所估計，效果只能維持一年半載，加上市民有預期性心態，只會令私家車在稅項增加前大幅增長。此外，民建聯亦不同意港府將擁有車輛及使用道路兩者相提並論，而大幅增加首次登記稅。

民建聯同意交通擠塞與車輛數目有莫大關係，但我們認為，港府不宜採取財政手段遏抑汽車增長，而應先採用非財政手段解決交通擠塞問題。

代理主席女士，事實上，目前有不少市民是因為不滿公共交通服務，或公共交通未能滿足他們的需要，因而被迫要駕車代步。

要吸引市民放棄駕車而改用公共交通服務，港府必須慷慨動用充裕的公帑，一方面加建道路，另一方面改善公共交通服務，發展集體運輸系統，而不是只顧向私家車車主「開刀」，然後還要扮大方地說會將這些款項用於道路建設上。

此外，在加強道路管理方面，港府必須切實解決掘路對交通的影響，同時亦應做到及時將壞車移走，以免製造樽頸，造成交通擠塞。

對於報告書提到的其他非財政措施，包括隔日使用隧道和配額制等，民建聯均表反對。民建聯認為，配額制度雖然可以有效控制車輛的數目，但如何可以解決由此而引起的其他問題，包括非法炒賣問題。因此，這些建議只會增加市民的混亂和不便，及帶來執行上的困難。

此外，在報告書各項財政措施中，根據民建聯的調查結果，電子道路收費是市民較為接受的一項，但民建聯認為，若政府推行該建議，必須先進行全面和深入的研究，包括技術上的可行性及公平性，以及如何消除計劃實施地區居民所受的影響等問題，而不應在現階段操之過急。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持動議。

黃匡源議員致辭的譯文：

代理主席女士，我對「解決交通擠塞措施」感到關注，主要是因為道路興建及交通增長已令本港環境質素日益惡化。香港的環境改善工作，未能達到指標，令空氣污染惡化至危害健康的水平，而其他環境支出亦大幅增長，道路興建計劃實應負上部分責任。在這情況下，擴大大道容量，使交通暢順以減少交通擠塞，只會鼓勵更多車輛使用道路，令環境問題更為嚴重。我們需要檢討現時被動地等待問題出現才作處理的策略，我們並應制訂全面的方針，以配合管理交通方面的需求。

以往，運輸政策與土地使用政策所造成的生活方式，集中於交通便捷和頻密使用交通工具，特別是私家車。由於香港到二〇四七年為止的土地面積已有規限，我們必須制訂一套能夠維持大家在未來 50 年繼續工作和生活的土地使用政策。運輸政策和土地使用政策互相配合的重要性，實毋須再三強調。屯門區的交通問題，由於缺乏足夠集體運輸設施而更形嚴重，便是惡劣規劃的明顯例證。因此，《解決交通擠塞措施工作小組報告書》竟然完全不提土地使用，實在使人詫異。

未來的城市規劃政策，必須以居住在新市鎮的龐大人口為重點，盡量減少他們往返市區工作的交通需求。我們亦須研究影響人們選擇何種交通工具的因素。未來市區發展的首要工作，是透過興建高效率的公共運輸系統，改善市區及郊區居民所享有的各項設施和就業機會。在進行這些工作時，運輸政策所有不同層面的決策，均須以環保為依歸，力求在實際可行的情況做到最好。我認為，一套長遠而兼顧環境改善目標的城市規劃政策，才是我們交通擠塞問題的治本方法。

除土地使用政策外，我們亦要建立一套機制，避免規劃當局受到不必要的壓力，被迫批准某些可能產生交通流量增加惡果的土地發展計劃。此外，在新界西北興建運輸基礎設施時，亦應留意會否損害當地的自然保護區及其他具有文化、遊覽及康樂美化價值的土地。若土地發展無可避免，則發展商必須提供面積相若、康樂美化價值相類的土地以作補償。

現在，讓我討論一下運輸發展所帶來的整體環境代價，報告書在這方面亦隻字不提。發展運輸設施帶來沉重的代價，部分是由於對環境造成影響而產生的，例如居民須忍受嚴重的空氣污染和道路交通噪音；交通意外導致傷亡；一些過去容易到達的地方因發展需要而遭分割，以致產生社區孤立的情況。因此，我們實在有足夠理由要求政府從質素的角度，就各項運輸計劃及其他可供選擇的方案，進行成本效益分析。例如，興建青洲接駁道路的理由是什麼？貨櫃運輸鐵路是否更能迎合市民對運輸的需要？

英國皇家環境污染委員會在其「運輸與環境」報告書中建議，政府應考慮向發展商收回導致交通量增加的外在成本。報告書建議，若實際情況不容許減低噪音，則按公平的原則，受影響的住戶應獲發款項，裝置隔音設備。因此，我建議政府向九龍城區不斷受飛機降落影響的居民發放津貼。該委員會又建議，任何物業擁有者在購置物業後，若他們的物業因附近道路改善計劃帶來交通增加而貶值，均應獲得賠償。此外，英國重型貨車車主所繳的道路稅項，亦應完全反映外在成本和基本設施成本。須繳付補助金的責任，會形成一種壓力，迫令負責道路和鐵路運輸的機構盡量減少噪音。

代理主席女士，一個有效率的運輸系統，不但能造福社會經濟，亦能提高人們的生活質素。因此，我促請政府考慮成立一個由司級官員組成的常務環保委員會，專責研究政府政策對環境的影響。這一個委員會不單止可提高政府的環保意識，並可確保一套經得起考驗的運輸政策能發展出來。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持動議。

主席恢復主持會議。

鄧兆棠議員致辭：

主席先生，《解決交通擠塞措施工作小組報告書》所推出一系列的建議，主要的著眼點不在於增加道路網絡及盡速興建集體運輸系統，只以私家車作為針對目標，用行政手段扭轉路面的使用情況，穿插其中的均從財政着眼，突顯了「寓禁於徵」的政策。這種治標不治本的行政措施，對改善整體的交通擠塞問題並無實質幫助。故此，令人懷疑政府提出有關建議的真正動機，是「改善交通為名，變相斂財為實」的「搶錢」政策。



小組報告書第十五段正確地指出，交通擠塞黑點的形成因素有 5 點，包括：中港貨運增長率超過屯門公路的負荷量、海底隧道的流量飽和、新界東北部的發展令隧道出入口路面出現塞車、部分地區因道路狹窄而缺乏泊車位與上落貨區，以及貨櫃碼頭的後勤用地不足。以上幾點差不多已總括了整體交通擠塞的主要原因。但報告書的改善建議，卻並未全面觸及問題的核心，單一地向私家車「開刀」，不單捨本逐末，更加忽視了整體改善的籌劃，各項建議顯然未做到對症下藥。

道路網絡不足負荷、公共交通服務供不應求，是交通擠塞因素之一，在背後催生這兩個問題的罪魁禍首，是城市規劃設計錯誤。近 20 年來，政府將百多萬市民由市區遷入新界，政府的原意是希望這些新市鎮可以自給自足，市民毋須跨區工作或上學。但由於規劃及估計錯誤，大批市民仍要晝出夜歸，往返市區上班，因而製造了大量的交通需求。可惜的是，公共交通服務並無配合，對此作出調節，加上道路網絡的不完善及屬於單向式設計，一旦遇上交通意外或阻塞，車輛便無法分流疏散。同時，中港貨運的急劇增加，更加速了新界主要高速公路的負荷飽和，令整個新界地區的對外道路系統，長期處於擠塞狀態。由於道路擠塞、對外公共交通服務不足的影響下，不少新市鎮居民因此而要節衣縮食，購置私家車作為上下班的代步工具。道路擠塞影響交通服務愈加不足，愈是刺激了居民使用私家車的意欲，使用私家車愈多，道路愈擠塞，交通服務的質素愈降低，形成了惡性循環。根據資料顯示，在一九八六至九二年這 6 年之間，全港的私家車數目增加了五成，而新市鎮的增幅達到七成半，新界鄉郊地區的增幅更高達三倍，反映出新界地區的對外公共交通服務的缺乏，亦證明了政府不盡早為屯門、天水圍、將軍澳、馬鞍山等新市鎮地區，興建集體運輸系統及增建道路網絡，是忽視了兩百多萬新市鎮居民的交通服務需求。

政府以為遏抑私家車使用道路，便可令路面回復暢通。問題是市民放棄私家車後，他們可以用甚麼來代替呢？現時的整體公共交通服務需求，已經是「十個茶壺九個蓋」，再迫使市民放棄私家車轉用公共交通工具，必會令交通服務的質與量進一步下降。有關巴士公司董事曾經對傳媒表示：「巴士多了生意，便須增加班次服務，跟著可能會加票價以彌補開支。」巴士公司的態度，正好與地鐵乘客量過多而須開徵繁忙時間附加費以及海底隧道加價來遏抑使用量有異曲同工之妙。其他公共交通機構必會爭相效法，以加價來迎接額外的乘客量。政府一方面鼓勵市民多採用公共交通工具，但公共交通機構本身卻因服務不足而藉詞加價。兩者的矛盾正好是報告書建議的最大漏洞——只顧減少塞車，卻無整體策略照顧市民整體的需要。於是，日後市民不但要「搭貴車」，更要忍受服務態度欠佳的公共交通系統。道路的使用權，卻由有錢人獨享。

政府今日全力鼓吹電子道路收費及設立擁車證制度，以遏抑私家車的增長。前者違反公平使用道路權的原則，後者則把擁車證變成另類的炒賣商品，引起炒風，製造貧富對立、社會分化，亦剝奪了市民自由擁有汽車的權利，更甚以行政措施干預自由貿易。要徹底改善交通擠塞，倚靠政府所鼓吹的「治標不治本」方式絕不能成功。真正有效的是加強道路建設及興建集體運輸系統以及良好的新市鎮設計。短期措施則是加強交通管理，尤其是意外的防止及場面的清理、減少掘路工程對道路系統的影響、改善公共交通服務的質量。「雙管齊下」，才是治本良方。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

鮑磊議員致辭的譯文：

主席先生，我想從旅遊業的角度對運輸政策發表意見。香港旅遊協會定期與運輸署及公共巴士同業聯會代表會面，討論備受關注的事項。對於政府支持在公共交通工具之外，給予旅遊巴士優先權一事，香港旅遊協會非常珍視。有關方面一直在改善旅遊巴士面對的泊車問題方面努力不懈，但情況仍有待進一步改善。淺水灣、司徒拔道瞭望台及赤柱仍有嚴重的泊車問題，這問題在夏季更形嚴重。香港旅遊協會將會與同業及運輸署合作，研究是否可能編排靈活的行程，以避免在同一時間內過多車輛和遊客擠在一起。

旅遊業是香港賺取外匯的第二大行業，我們必須竭盡所能保護這個寶貴的行業。假如到訪旅客對香港的印象是道路和隧道經常擠塞不堪，旅行社更要為了避開繁忙的交通而把行程縮短，這樣對於潛在的生意和度假人士來說，都會有深遠的影響。因此，旅遊業支持政府改善基本運輸建設的政策；這些建設不但可以在旅遊方面給予旅客更大的自由度，而且可以使到他們前往旅遊點時更為方便容易。所以，對於旅遊業來說，這些建設是不可或缺的。

我們相信增加交通設施和改善公共交通工具的質素，會減少市民對私家車的依賴，從而使交通擠塞的情況得以紓緩。至於延長地下鐵路線，亦會是一項受歡迎的建設。旅遊業絕對不會作出任何為了迎合旅遊業需要而令大眾利益受損的運輸政策建議。因此，教導市民認識使用公共交通工具的好處，並且鼓勵市民多使用這些交通工具，是十分重要的。這樣，對於本港市民和旅客來說，在香港之內來往各區，便較為不會那麼惹人討厭了。

主席先生，政府的運輸政策旨在提供一個系統，俾能有效地運載乘客和貨物，支援經濟增長，以及滿足社會人士在社交、商業和康樂方面的需要。總括來說，旅遊業對這政策表示歡迎。

本人謹此陳辭，支持動議。

周梁淑怡議員致辭：

主席先生，自一九八二年六月二日至今，我一直堅決反對政府以財政措施懲罰私家車車主。當日，我曾說這種措施會加劇社會階級歧視和經濟通脹。到了今天，我仍然維持這個想法。回想 30 年前，香港的經濟仍未正式起飛，汽車是有錢人的專利品，是身份和階級的象徵，亦是上流社會專有的奢侈品。但時移勢易，隨着香港新市鎮的發展、人口的散佈、生活水準和經濟能力的提高，私家車再不是奢侈品，而是日常生活中的實用品。這個現象可以從屋邨停車場有車滿之患而得到充分證明。很多遷到新區的中產階級，因公共交

通不足或路線需要，而令私家車成爲普及的必需工具，加上政府對道路基建的後知後覺，使道路交通擠塞。政府現時不急起直追，反而將重擔加諸駕車人士身上，後果必然是將私家車重新歸類爲奢侈品，這無疑是一項倒退，與香港生活水準的改善和提高，背道而馳。

主席先生，政府說他們的多項建議並非有心針對私家車。這個講法並沒有說服力，事實擺在眼前，報告內絕大部分的措施都是向私家車「開刀」。舉例來說，根據八三至九三年的汽車牌照統計顯示，私家車增長是 62%，而貨車更高達 103%，遠遠高於其他類型的車輛，但沒有人提出要懲罰貨車。這是因爲本港的轉口貿易有賴一個有效率的貨運業，對本港經濟非常重要。要解決貨車佔用路面的問題，應從中港運輸網的建設和聯繫着手。同樣，道路擠塞問題不應單以強制和懲罰私家車來解決。

主席先生，過往我曾經多次反對增加隧道稅和隧道收費，今次也不例外，原因如下：

第一，政府官員本身也不相信增加一倍隧道稅就能有效紓緩私家車流量超過半年。

第二，海底隧道把香港島和九龍半島連爲一體，已成爲必經之路。

第三，有專家說，若要有效減低流量，有關加幅必須高達 40 至 50 元。而麥理覺議員——可惜他現時不在座——所代表的商會，甚至發表說要 90 元才是有效的增幅。對於生意人來說，加費等於加重成本，而成本可以轉嫁給市場和消費者。但對於要自掏腰包的小車主，便只會百上加斤。整體而言，這會造成加劇通脹的惡果。

第四，增加隧道費會引發其他交通問題，例如「釣泥鯁」、拒載等情況會再度惡化。至於要徹底和積極地解決這問題，我相信剛才劉健儀議員已經提出自由黨多項積極建議，政府可以充分參考。

對於電子道路收費計劃，我有很強烈的保留，我質疑政府在八十年代期間所花的顧問費是否值得，更反對政府再一次用龐大的公帑試驗電子道路收費計劃。1 億元不是一個小數目，且還未包括車主可能要安裝儀器的成本。我希望政府和麥理覺議員積極考慮，不要以高價來探討實施電子道路收費。即使要嘗試道路收費，亦要先考慮提供其他不收費路線，讓駕駛私家車人士有所選擇，然後才推行。

主席先生，我一向認爲一個好政府應該用正面、積極的態度和手法解決問題，不應動輒採取懲罰措施。即使在有必要的情況下，亦應該考慮採取「甘筍」和「籐條」並用的方法(carrot and stick)，即是懲罰和鼓勵應同時使用，所謂賞罰分明，總比單用懲罰來得正面和公平。正如剛才提到外國，如美國、新加坡，都有採用所謂「car pool」的多乘客行車線，鼓勵私家車多載一些人，這就是既富正面鼓勵意義，又能經濟利用路面的其中一個「甘筍」。希望政府能夠多構思這類方法，令「有車一族」額手稱慶，而不是動輒引致天怒人怨。

主席先生，我強烈要求政府拿出誠意，考慮自由黨和其他人士所提出的富建設性的意見，並盡量與更多私營機構一同構思，攜手合作，不要時常以「政府為大，政府為尊」的態度，處理這個禍及所有人的交通擠塞問題。

主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

劉慧卿議員致辭：

主席先生，我發言支持劉健儀議員的動議。

我相信香港人都同意現時塞車情況非常嚴重，我亦希望香港不會快變成曼谷一般，交通嚴重擠塞，小學生須在凌晨三時起床準備上學。我相信本港的情況相當嚴重，亦須大家面對。

其實，劉健儀議員以及何承天議員剛才已經詳細說明許多事情，所以我亦不會重複。我唯一不同意劉議員的看法是，她說政府的建議好像砒霜和山埃，我覺得她說得較為嚴重，我相信政府不會叫市民「飲砒霜」。不過，政府這些建議也不大合本人的胃口。

首先，主席先生，許多議員也提到，我們今天所面對的塞車問題，主要是由城市規劃失誤引致，道路不足、停車場不足、上落客及上落貨的地方不足等。一些負責規劃工作的政府官員私下對我說，以往政府有個想法，就是建築道路沒有經濟收益。我們的土地是用來賣的，這樣才有收益。我相信這未必全是政府的想法，但可能有些官員說：「地就在這裏，可以賣了它，多收幾億；也可以建築道路，但沒有經濟收益。」姑勿論如何，我希望政府稍後在作出回應時，可以老實告訴我們，為何以往在規劃上出現了這樣嚴重的錯誤，造成今日如斯田地。

本人如麥理覺議員一樣，支持政府一項建議，即減免公司購買及使用私家車所享有的稅項寬減。我希望政府積極考慮此事，並落實推行。

主席先生，剛才我們提及的規劃問題是較為長遠的事。建築道路和規定住宅和商業樓宇興建停車場均需一段時間。有關以後無論住宅、商業或工業樓宇全部都須設有合理數目的停車位及上落貨地方這問題，我希望政府稍後能作出積極回應。但在短期內又怎樣解決交通擠塞問題呢？我相信我們現時所考慮的是怎樣盡量善用有限的道路，許多議員亦提出不少意見。

本港道路的路面並非 24 小時都擠塞，只是在繁忙時間內擠塞。我們怎樣吸引市民由繁忙時間轉到非繁忙時間使用道路的路面呢？議員建議政府自己實行彈性上班時間，這點我非常支持。財政司可否考慮利用財政措施，吸引私人機構亦實行彈性上下班時間呢？這樣市民就不用擠在早上七時至十時的一段時間內上班。此外，主席先生，中學又可否改變

上課時間呢？我了解這是「牽一髮動全身」，但我們現正處於非常時期，得考慮各種方法。又例如送貨、收集垃圾等工作可否在晚間進行呢？因為有些國家規定日間完全不准貨車進入市中心送貨，我們可否把這類活動調到非繁忙時間進行呢？

此外，我亦非常同意周梁淑怡議員剛才所說，政府應積極鼓勵市民。不要整天只說「加、加、加」，可否說「減、減、減」呢？在非繁忙時間使用隧道，可否減稅呢？政府有否考慮這方法；可否在稍後作出回應？現時稅收為 5 元，可否收 1 元，以鼓勵市民不要在七至十時這段時間使用隧道？又例如在早上七時前泊車入市區停車場，可否有優惠？他們即使未必有彈性上班時間，但也會在非繁忙時間把車駛入市區。政府會否考慮這點？

此外，一如其他議員，我也支持政府加強公共交通服務。我亦支持設立巴士專線，給予巴士優先使用道路的權利。何承天議員提及希望政府鼓勵巴士公司在大型屋邨開辦一些舒適的豪華巴士服務，吸引駕車人士放棄駕車，在早上乘坐豪華巴士上班，這點我亦同意。不過，我想問一問政府，現時的公共交通服務是否真的足夠，能令許多駕車人士轉乘巴士和地鐵呢？抑或只是紙上談兵，公共交通服務根本不足以應付這些額外的需求？

最後，我想談談我最喜歡提及的掘路工程。我希望政府能解釋，為何在過去的 12 年，青山道由九咪至十一咪半差不多每天都有掘路工程。這是否缺乏協調所致？為何政府不懲罰那些人呢？今日掘起鋪好，明天又再掘。

主席先生，我今天就這問題提出一些意見，希望政府盡快就今天議員所發表的意見以及公眾的意見，匯集成實質的建議，提交立法局。我相信問題是要解決的，時間亦無多，所以我希望政府在數個星期內回覆立法局。

李永達議員致辭：

主席先生，我沒有私家車，就算有也沒有用，因為我不懂得駕駛。但我相信在座很多立法局同事都用私家車代步，他們對交通擠塞的感受，可能比較強烈。但基層市民迫在巴士內做「人肉沙甸魚」，用蝸牛的速度行走，他們就更加難受。況且，交通擠塞所導致的時間及經濟損失，有時達到每年 1,100 億元之多。面對如此大的損失，社會各方面都提出不少意見，有些人說不如擴充路面，這當然是一個長遠及須不斷進行的解決方法，尤其是對於新市鎮的對外交通顯得更為重要。但我要強調一點，擴展道路網絡需要大量的土地、時間及金錢，並非朝夕可成。

短期來說，我覺得需要有其他措施的配合，才能紓緩現時的交通擠塞，而且現時已非常擠塞的中區、旺角、銅鑼灣等商業中心區，再擴展路面的可能性已經非常之低，所以我覺得我們應從道路的管理及改善路面使用的方向去想辦法。

短期措施來說，民主黨建議政府必須採取更積極及大膽的態度，提高現時集體運輸的效率。我們知道一輛普通雙層巴士在繁忙時間可以運載 47% 的整體乘客量，但只佔用 3% 路面，相比私家車，繁忙時間載客量 17%，佔用路面卻達 42%。在衡量經濟效益之後，我們認為政府必須提出更有效率及更具創意的建議，提高集體運輸效率，鼓勵車主放棄私家車，轉而乘搭公共交通工具。

要鼓勵市民放棄私家車，必須增加使用公共交通工具的吸引力。須知道目前道路的擠塞情況嚴重，不少公共巴士都被牽連其中，導致它們不能按指定的時間出車，脫班的情況嚴重。運輸署提供給立法局交通事務委員會的數字顯示，去年平均每天脫班的次數是 1500 班次，大大增加了市民的輪候時間。民主黨認為政府有責任督促公共交通機構提供舒適、快捷可靠、方便和較廉宜的交通服務，政府亦應該盡可能提供協助和方便。

首先，民主黨建議政府應給予公共交通工具使用道路的優先權，例如增闢巴士道路。巴士道路不同於巴士專線，巴士道路整條道路撥作巴士專用，好像現在畢打街至立法局大樓前對開的一段德輔道中，整條道路都是禁止私家車使用，巴士經過時真是暢通無阻。因此，我們建議政府要立即研究全港有那些道路可劃作巴士道路，當然，不能劃作巴士道路的亦可繼續研究能否作為巴士專線，以方便巴士乘客。

其次，有關巴士轉駁站，現時政府在城門隧道設立了一個巴士轉駁站，效果相當良好。設置這站的目的是令巴士的重組行走情況減少，令來往路面的車輛亦減少，從而將巴士的載客量增加，減少空車的來回，提供快捷方便的服務。因此，民主黨建議政府應有長遠的規劃，因為城門巴士轉車站是城門隧道啓用後才構思出來，我們建議政府在將軍澳、天水圍，甚至未來的大嶼山東涌，大蠔等新市鎮，應有完善及已經規劃的巴士轉駁站，令市民乘搭巴士更加方便。

此外，應避免某些駕車者因找不到車位而在路上不斷繞圈，堵塞交通。政府應考慮在繁忙時間在少數極為繁忙的道路一律禁止車輛停泊及上落乘客，這樣一來可以保持路面暢通，二來亦可鼓勵市民乘搭地鐵和巴士。

主席先生，我百分之百支持公共交通，並支持電子道路收費。我並不是想打擊私家車車主，而是要維護 80% 以上使用公共交通工具的市民。可惜政府這個建議給人的印象是要打擊私家車車主，但對使用公共交通的人士，包括本人，就感覺不到有何幫助。因此，政府應該更加積極研究及落實各種真正能協助使用公共交通人士的方法。

最後，我想談一談政府的交通規劃。香港政府的交通規劃是很保守的，在我們研究第二次整體運輸研究報告時，發現政府決定興建幹線和鐵路，都以非常保守的預測及數據進行。幹線通車兩三年就塞車，鐵路通車兩三年就要考慮繁忙時間附加費。政府現時差不多要在新市鎮發展完全成熟，住滿居民，才研究興建何種幹線和鐵路，這種做法如何不令市民怨聲載道，民情沸騰呢？所以我覺得除了短期內採用電子道路收費這種交通管理措施外，政府須改變交通規劃的標準，並進行根本的政策檢討，令未來的幹線及鐵路可以完全滿足新市鎮有需要乘搭巴士和使用鐵路的人士的需求，方便他們前往市區。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

曹紹偉議員致辭：

主席先生，過去二十多年來，我們已經多次聽政府說要致力解決交通擠塞這個棘手問題，但結果如何？香港的塞車問題由過往的「亂局」，惡化至現在政府所形容的「困局」，全港無數市民每日都在身受其苦。

解決交通擠塞的治本之道，必須有完善的城市及交通規劃。可惜的是，在《解決交通擠塞措施工作小組報告書》中，雖然政府表示在未來 5 年會耗資 300 億元興建新道路，驟眼看來這不是一個小數目，但細看有關道路工程計劃，除了連接沙田至長沙灣的 16 號幹線，是爲了貫連新界東及新界南而有積極作用外，其他 3 號幹線和汀九橋、紅磡繞道和公主道連接路，以及擴闊吐露港公路等，都是在現有道路已經出現嚴重擠塞之後，才開始籌劃興建。這種「先塞車、後建路」的政策，再次證明政府在交通規劃上太過被動和短視。

本港的道路供應過去一直落後於交通需求，尤其是在市區重建中所能提供的新路更遠爲不足，但政府在報告中卻辯稱「單憑興建新道路並不足以解決交通擠塞的問題」，還找來私家車作「代罪羔羊」，就這樣將責任推卸掉。

其實，政府的規劃失誤才是造成交通擠塞的最主要原因。近年中港經濟迅速增長，加上大量工廠北移，中港兩地貨運量增幅驚人，對本港內部交通構成沉重壓力。現時早上繁忙時間在屯門公路及吐露港公路的交通量，貨車佔四成以上，其中不少是每日穿梭中港的貨車。倘若當局能及早興建 3 號幹線及西北鐵路應付中港的交通需求，這兩條新界東、西的交通大動脈，便不會出現今天經常塞車的困局。

在某些地區，貨車及貨櫃車更是造成塞車的「罪魁禍首」，最突出的例子便是葵涌貨櫃碼頭。基於規劃上的先天缺陷及道路網不足，大量貨櫃車輪候進出，往往令整個葵涌區交通出現癱瘓，甚至影響鄰近地區的交通。

交通擠塞的另一黑點，是一些繁盛的金融商業區，這問題本來可以透過城市規劃方法，將商業區擴闊分散，以免過分集中而造成交通擠塞。但當局竟然反其道而行，在八十年代末期竟倡議大都會計劃，將商業的發展重心繼續集中在維多利亞港兩岸，這種規劃只會令將來塞車情況比今日更爲嚴重。

主席先生，增加私家車首次登記稅和牌費的「寓禁於徵」方法，過去已證明並非解決交通擠塞的有效辦法。同樣地，新加坡的經驗亦告訴我們，車輛配額制度只會使汽車變成一種奇貨可居的炒賣貨品，造成不公平的現象。

本人認為在政府各項建議中，唯一真正可取的是電子道路收費計劃。這辦法既可以有效調節交通流量，亦符合「用者自付」的公平原則。早在一九八五年政府首次提出這計劃的構思時，本人已表示支持。可惜當年因未能解決侵犯市民私隱權問題而被迫放棄。但現時隧道所使用的「駕易通」自動收費系統，證明今日的科技是可行及高效率的，政府應該從速研究全面實施的方案。

新界現有人口約 260 萬，各新市鎮範圍內並無嚴重的塞車問題，如以加牌費加稅的手段遏抑汽車增長，尤其對工商業造成成本增加，對新界居民殊不公平。以電子道路收費辦法調節市區的汽車流量，始為公平做法。這個方法甚至可協助遏抑新界居民駕駛私家車出市區，間接幫助改善屯門公路及吐露港公路的交通。

同樣按照「用者自付」這個原則，我亦大力贊成對私家車及的士大幅增加隧道稅，但保持貨車及公共交通工具的隧道稅。隧道費增至 20 元效果不大，政府可考慮在繁忙時間將隧道費大幅提高至 50 元，促使市民轉搭巴士或地鐵過海，以免因隧道過分擠塞影響其他運輸服務。

要減低路面上的私家車數目，政府應該進一步改善公共交通服務的質素及加強宣傳教育，吸引市民放棄駕駛或共用私家車上班。

現時社會上普遍有一種觀念，以為巴士只是低收入市民的交通工具，中等階層市民會選擇的士，而私家車則是高收入階層的身份象徵及享受的方法。這種錯誤觀念早已不合時宜，應該改變過來。

巴士的效益較高，最適合本港路少車多的環境，而未來巴士服務可以作雙向發展，在現有較「廉宜」的巴士服務基礎上，積極發展另一類高質素的巴士服務，開辦更多「點到點」的專線巴士，尤其是直達商業及金融區的中心，以較高收費，但做到舒適和方便快捷的優點，將乘客對象擴闊至中上階層人士。

解決交通擠塞的真正良策只有一個，就是長遠上從交通規劃方面着手，投入更多資源用於集體運輸系統及道路網建設，而中短期措施則是加強公共交通服務，再輔以其他有效的道路管理措施，我們才能成功解開面前的交通死結。

主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

詹培忠議員致辭：

主席先生，記得我在九一年立法局的一項動議辯論中提到，在一個進步的社會，即經濟環境較好的社會，交通必然擠塞，這是必然的現象。故此，交通擠塞問題，是現時一般先進社會所面對的最大困難。大家可以看到，在中國開放的環境下，交通情況實在使人吃驚，較諸香港更沒有秩序，令人恐慌。其他先進國家在經濟較為蕭條時，交通狀況確是十分暢順。因此，我們在希望香港的交通情況可獲改善的同時，亦希望香港不是絕對沒有交通擠塞，否則，當汽車可以暢順地行駛時，大家可能後悔莫及。



主席先生，香港建設地鐵至今已十多年。當時，在地鐵落成時，甚至乎其後的輕鐵落成時，大家十分擔心怎會有這麼多人使用這些鐵路系統。但現時證明，地鐵每天都有盈利。事實而證明，即使建有地鐵及輕鐵，市民對交通服務的需求仍十分殷切。理由何在呢？我認為主要有三點。其一是人口多；其二是許多家庭主婦能出外工作，把家務留予傭人；其三是由於社會進步，很多人收入增加，因而可購置私家車代步。由此必然引致部分交通機構評估不足，以及政府的引導未能配合局勢變化，因而造成擠塞情況。

姑勿論如何，任何已經過去的事只可作為歷史檢討。互相指責，稱政府工作不力，絕對沒有效用。任何意見都必須針對將來，才具建設性。剛才很多同事已提出多項意見，社會人士亦提出不少建議，其中有些可行，有些不可行。我對曹紹偉議員剛才所提到的幾點理由，包括有關道路和隧道等事情，均表贊同。事實上，政府應聽取各方面的意見，即時列出一張建議清單，然後決定在明天，下個月或明年能完成哪一項工作，這樣才是最實際的做法。批評別人，是最輕易不過的。能夠面對未來，才是對整個社會最重要。

主席先生，我就這問題也有一些建議。較早前，政府說要利用抽籤方式限制私家車的增長，我認為沒有必要這樣做。因為可能只會為從事這類業務的人士製造一個發財機會，對整體社會的作用不大。很多議員剛才提及有關彈性上班時間，我個人認為這是政府可以即時施行的措施。例如改在早上八時或七時半上班，或將工作時數減至 7 小時，在下午三時便可下班。試以美國為例，其經濟主力在東部，而東部比西部的時間快了 3 小時。在當地九時開始工作，在西部則仍是早上六時。因此，西部很多人須在早上五時起床，六時上班，以配合一起工作。香港政府亦可視自己為美國西部，早點上班，早點下班，這樣可以起帶頭作用。政府有 18 萬公務員，再加上其他人士配合，佔全部就業人數的 10%。我們可以嘗試這樣做，如果效果不好，我們可以再次改動，這項措施又毋須花費太多成本。雖然制度不應經常更改，但我認為有益的改動是一件好事。

至於有關道路徵費方面，我本身雖然擁有兩部私家車，但我對此仍十分贊成。因為車主既然願意購買私家車，便要負擔其他費用。至於金額方面，車主須接受政府的規定。當然，與此同時，最重要的是政府有義務和責任興建一個良好的交通網絡。這網絡當然是集體運輸方式，以地鐵作為骨幹，再由其他交通設施加以配合，使道路網絡伸展至每一個地方。如果車主仍然為了個人榮耀，駕駛私家車，而不願使用其他交通工具，則無論政府徵收多少費用，車主仍須繳付。我認為這種方式是必需的，用以平衡整個社會的交通發展。當然，政府有責任及義務提供必需的設施。如果車主感到收費高昂，便可改乘公共交通工具。與此同時，我認為應改變市民的觀感，將巴士乘客的身份提高，不要以為只有藍領階級才乘搭巴士。我相信巴士公司在這方面必須努力宣傳，並改善其設備，使其達致一定的水平，這樣也可增加公司的收益及收入。

有關牌費等事項方面，我個人認為應增加海底隧道的收費，然後將收取所得的款項成立一個基金。當然，如果政府能建築更多新的道路，以疏導交通，是最佳的方法。但我們須了解到香港的實際環境，這可能性相當微。

此外，我要提一提的是，有很多交通較差的地區，例如日後的九龍城區，不要以為在機場搬遷後，九龍城的地價會提升。我們須評估該區是否有足夠的道路疏導交通，這才是一個最主要的因素。

主席先生，平日我與很多所謂民生政黨的政見不盡相同。但在這問題上，我卻絕對支持政府在未來的檢討中，將各人的意見編排，取有建設性的意見實行。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

林鉅成議員致辭：

主席先生，就這個動議我想提出三點：

第一，有關電子道路收費問題。其實，如果我們看看紅磡海底隧道的電子收費帶來的影響，我們心中就會有一個腹稿，究竟電子道路收費是否能解決交通擠塞的問題。如果我們通常使用紅磡海底隧道，就會發覺電子收費的效果是，付了錢的人就可以行快一點，入隧道快一點，嚴格來說對解決海底隧道擠塞根本是起不到作用。事實上，幾個月前政府在回答我一項有關紅磡海底隧道使用的問題時，沒有明顯指出電子道路收費可以解決隧道交通擠塞的問題。

其次，電動行人道路系統。政府已經興建了一條由中區至半山的電動行人電梯。究竟在過往的檢討中，這個系統對解決中區及半山的交通擠塞起了何種作用呢？事實上，我們在世界各地的大型飛機場內，都見到一些電動的行人輔助系統，可以幫助我們行快一點。在這方面究竟技術上是否行得通呢？可以在香港繁忙地區附近建設一些行人輔助系統，使市民毋須乘搭車輛進入中心地區。

第三，我相信說到交通運輸工具，最環保而又最健康的要算是我們的雙腳。政府過往在建設行人路方面究竟做了甚麼呢？事實上，我們可以在很短的時間由一個地區行至第二個地區，例如由灣仔至中區，根本就不須要行很長的時間，最大的問題是沒有我們所需要的道路給我們使用，想行也行不到。我記得最近有一次我在窩打老道想行去何文田邨，行了不久竟然沒有路行了，只看到車輛走過，究竟政府有否考慮擴充行人道路網？

主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

運輸司致辭的譯文：

主席先生，我歡迎這個動議辯論。交通擠塞問題影響每一個人。汽車行駛的速度日漸減慢，幾個主要交通黑點出現交通全面堵塞的現象，在其他繁忙的地區，交通擠塞的情況亦日益頻密。政府當局堅信，爲了防範未來數年交通全面混亂的情況，現在就須要採取行動。因此，我們必須辯論這個問題和尋求解決辦法。我們選擇了進行諮詢。當局公佈《解決交通擠塞措施工作小組報告書》的目的，就是要徵詢大眾的意見。

各位議員都作出反應；各政黨和區議會表達意見；多個組織（包括香港汽車商會和香港汽車會）呈交建議；很多市民遞交信件；還有，傳媒也作廣泛報導。上述回應給我很大的鼓舞。我在此表示感謝。這些反應實在非常熱烈，而且清晰地表達意見。

像這樣的主題，由於涉及甚多不同界別的利益，要對所採取的措施達致完全一致的意見，實在不切實際。但在幾個關鍵問題上大家則已達到共識，其中包括：交通擠塞的問題是實在的，如果不加以處理，問題會愈加惡化。因此，要避免陷入交通大擠塞的景況，現在就必須採取行動。我在這裏引用香港特許運輸學會主席曾經說過的話：「交通擠塞迅速成爲我們日常生活的一部分，它浪費人力、物力和財力資源，同時亦使香港未來的繁榮和福祉陷於險境」。即使香港汽車商會亦在他們的宣傳攻勢內讚揚政府提出這個問題，而且承認「像香港這樣繁忙和有活力的城市，交通必須暢通無阻」。

政府當局提出的整套建議方案和工作小組報告書，都將重點放在交通擠塞問題的較迫切方面。我們有意識地集中在微觀的解決方式；而自由黨、陸恭蕙議員、陳坤耀議員、黃秉槐議員、特許運輸學會，以及其他評論人士都提及宏觀政策和策劃問題，這都是意料中事，亦是頗爲正確的。讓我向本局保證，當局並沒有忽視這方面的問題。「全港運輸發展研究」現正檢討大體的規劃準則，以確保基本建設的發展得到適當的統籌。此外，我們快將展開「第三次整體運輸研究」，處理較廣泛的策略問題，包括長遠的交通增長推算，環境保護，以及其他全面性的問題。

有些議員曾經表示政府錯誤估計私家車的增長數目，但情況並非如此。「第二次整體運輸研究」的修訂，對車輛增加幅度定出一項目標，倘不超過該目標，交通將可暢通無阻。但實際的增幅卻超越了此一目標，這就是我們現在建議限制車輛數目增長的原因。很明顯，我不能對議員在今天下午提出的所有意見作出回應。但我希望向各位議員保證，我會研究和考慮各位提出的各項合理意見。現階段，我們正在評估公眾諮詢的結果，而在決定日後的路向之前，我們將會細心考慮所有收到的建議，包括議員在今次辯論中表達的意見。現在讓我轉談某些特別的建議，以及指出當局構思的重點。

### 電子道路收費

我們最終目的是管理道路的使用，而非剝奪市民擁有私家車的機會，因而有實施電子道路收費計劃的建議。政府當局歡迎市民大眾對這個計劃的廣泛支持。在初期，這個計劃並不只限於對私家車實施，如有需要，其他類別的車輛亦可以包括在內，例如，可作爲鼓勵貨車於非繁忙時間上落貨物的措施。提供其他路線供駕車人士選擇，並非電子道路收費計劃的先決條件，這與一些作出回應的人士的建議剛好相反。然而，我們必須繼續改善公共交通服務，爲電子道路收費計劃實施後而選擇放棄駕駛私家車的人士，提供可供選擇的交通模式。

諮詢工作的結果顯示，較早前市民大眾恐怕電子道路收費可能會侵犯他們的隱私，這個問題現在經已被現時的先進科技克服。社會人士已廣泛支持對電子道路收費作技術性研究及推出試驗計劃。雖然到目前爲止，電子道路收費計劃尚未在世界其他地方推行，但亦沒有理由香港不可以開創先河。不過，要發展和實施整套系統，將需要 2 至 3 年時間。這個計劃將會獲最優先處理。我們建議在未來數個月內，用大約 1,500 萬元展開技術顧問研究。這樣可使電子道路收費系統在全面實施之前，先推出試驗計劃。民主黨和自由

黨，連同其他政黨都曾指出，任何電子道路收費計劃都必須小心擬訂運作細則。這個問題肯定會在顧問研究報告中詳細研究。但在等候電子道路收費計劃實施的同時，我們不能守株待兔，否則將會是不負責任的做法，而且亦會影響社會上每一位人士，特別是當中九成每日須倚賴公共交通工具代步的人士。假如我們只靜候電子道路收費計劃，只會令交通更加阻塞和緩慢。

### 隧道費

隧道費是道路收費的方式之一，既然“用者自付”的原則受到這樣廣泛的支持，我很難明白為何還有人表示不同意增加隧道費的建議。我注意到劉健儀議員曾經說過，箇中原因可能是沒有其他選擇，但我並不必然同意這種說法。有人辯論隧道費增加十元並無效用，有些人士甚至支持更大的增幅。增加隧道費可以鼓勵集體乘車，或令駕車人士轉乘公共交通工具。因此，我們必須非常小心評估這項選擇。關於這方面，有意見認為隧道費所得的額外收益，應該撥入建議的交通基金內，政府當局準備考慮這項意見。

### 每年牌照費和首次登記稅

加稅從來不受歡迎，何況今年是選舉年。這個建議可能會被視為非常魯莽的做法，至少亦有麥理覺議員留意到這一點，我對此非常感謝。所有政黨對這些建議都有極大保留，而且經已表示反對，我對此毫不驚奇。然而，增加每年牌照費和首次登記稅是必需的，目的並非如有些人所說是為政府的庫房帶來進帳，而只不過是要減慢私家車數量的增長，因為它正在殘酷和無可避免地將我們引向交通大擠塞。讓我說清楚一點，政府並非準備向私家車主發動攻勢，我們並非嘗試將私家車趕離道路，我們的目的是要將私家車的增長率控制在每年大約 2% 或 3%，這一個水平是我們不斷發展的道路系統所能容納的。增加首次登記稅所得的額外款項會用作進一步改善公共交通系統的經費。正如我曾經說過，政府準備為這個目的設立一個特別基金，希望此舉可使顧慮增加汽車首次登記稅旨在增加稅收的議員感到安心。

一如所料，香港汽車商會非常強烈反對加稅，這點不足為奇。售賣汽車畢竟是他們的主要利益，雖然我們或許須同意對解決問題方法有不同的意見，但由於他們特別指出了交通擠塞的問題，因此我亦歡迎他們的反對行動。

政府當局仍然堅信，財政措施可以帶來即時的影響，至於增加首次登記稅，有人批評小型房車的建議增幅比豪華房車高。就百分率而言，這是對的；但就實際銀碼而言，這是不正確的，因為在新車市場，低價汽車的車價可能只上升 25,000 元，但高價汽車可能加價 55,000 元。假如認為保持兩者在目前浮動計算法方面的差距是較為可以接受的，我準備建議將豪華房車的首次登記稅由 60% 加至 90%，以平衡兩者的增幅。每年牌照費經已四年沒有調整。我們現在的做法只是將收費調整至一九九五年的價格。至於汽車首次登記稅，當局仍然堅，持會將額外的稅收撥入一個特別的運輸基金，當然，成立基金的概念是普遍受到歡迎的。

有關電單車方面，我會小心考慮是否須增加首次登記稅，如屬必要，仍會考慮是否要如此大的增幅。

讓我在此表明已收到香港汽車商會和其他組織提出的“行動計劃”。但我必須立即補充，當中提出的多項構思，其實正好反映和贊同當局已開始採取或準備採取的行動。假如認為當局缺乏一般常識或自發性，不會考慮諸如更有效管理道路的措施推行巴士專線和公共交通工具優先使用道路計劃等；又或如劉慧卿議員所憂慮，以為當局不明白有需要以更有效的方法應付掘路工程，這完全是誤導的。我們會朝着這些方向加強工作。

各位議員曾提出其他構思，例如假日發牌、集體乘車、泊車轉乘公共交通工具、增加購買新車的首期付款等等，作為增加稅收以外的可行辦法，當局當然會考慮這些建議。我特別會跟進葉錫安議員有關應付危險駕駛和導致交通阻塞的意外事件的評論。然而，我必須向各位強調，最終都是社會身受其苦的。財富增加意味着私家車數目增加，這是現實。像香港這樣細小的地方，我們不可能容納毫無節制地增加的私家車數目。這個結論是無可避免的，假如我們對這些事情視若無睹，那麼我們唯一可以預見的就是交通大擠塞，以及空氣污染情況日益嚴重。無論規模何等龐大的道路建設計劃，又或任何交通管理措施，都無法改變這個結果。

### 汽車配額制度

除了加稅以外，另一個控制私家車數目的辦法是推行汽車配額制度，以限制新車登記的數量。最近，當局向立法局交通事務委員會提交的一份文件，就是回應議員要求獲得更多有關如何實行這個配額制度的詳細資料。然而，正如立法局交通事務委員會所察悉，這個制度是不會沒有問題的，因為它明顯會引致投機，並且如加稅一樣，肯定會大幅提高擁有私家車的成本。倘從客觀的角度來看，我認為配額制度這個建議暫時毋須考慮。

### 興建道路

很多人說我們應該繼續興建更多道路，自由黨更認為，當局在新交通基建方面的投資太過保守。我們確有計劃在新界興建主要公路，例如三號幹線（郊野公園段）便是一個重要的工程，我很高興知道我們在原則上已獲批准進行這項工程。然而，在市區開闢新路的機會極之有限，因為市區根本沒有空間興建天橋，我們可以將接駁道路設在甚麼地方呢？此外，對環境的影響亦完全不可以接受。最近星期日南華早報曾刊登一篇社論，內容的焦點我相信是就那些駕車說客所提的解決措施提出警告。這些措施在社會方面是不能接受的，因為會令香港變為一個盡是天橋與隧道的網絡，而車輛則泊在下面。

關於這一點，讓我多謝地球之友、長春社，以及清靜計劃、淨化空氣保健康行動組所提出的意見，它們特別指出，有需要認識道路建設對環境的影響和在策劃時考慮環境因素。我知悉黃匡源議員的建議，並很感興趣。

## 交通管理

至於交通管理問題，我們建議實施多項新的巴士優先使用道路計劃，並打算在來年實施 30 項，給予公共交通工具優先使用道路的權利。這項措施已獲得議員廣泛支持，而事實上，在諮詢期間亦得到市民大眾的支持，我們當然會盡力實施更多類似的計劃。在這方面，我有留意而且完全同意李永達議員的建議，例如我們會於下月初沿屯門公路實施巴士專線試驗計劃。然而，市民一定不要誤會，以為巴士優先使用道路計劃可以完全及毫不費力地解決問題。此舉會令其他主要商業車輛可用的路面減少，並且在行車方面對駕駛私家車人士施加了嚴厲的限制。那些仍然開放給私人和商用車輛使用的路線，會變得比現在更為擠塞。

然而，我再次重申，我們必須讓公共交通工具優先使用道路，對引起交通擠塞的行為，例如違例泊車或貨車不在指定的地方上落貨物等，採取更嚴厲的執法行動。這些措施得到廣泛的支持，亦獲政府當局全力支持。警方已加強力量，應付這些問題，我們亦會檢討對罪行的處分。我們明白需有更好的交通管理，我們亦同意必須加緊工作，減少挖掘道路的次數和持續的期間。

有論者認為市民購買私家車是因為公共交通工具不足。但事實並非如此。沒有一個公共交通系統是完美的，但我們的交通系統確已伸展至幾乎全港每一處地方，而且有九成人口使用。公共交通面對的一個主要問題是道路擠塞，除非我們能解決擠塞問題，否則改善巴士服務的措施收效不大。事實上，正如世界其他地方的人一樣，很多香港人渴望擁有私家車的原因，並非由於缺乏其他交通工具作選擇，而是因為駕駛自己的車輛會更為舒適和方便。有些人說，我們在提高和擴展交通服務方面所做的工作仍然未足夠。我再次表示不同意，令公共交通系統有顯著改善的工作現正施行，或許只是當局宣傳不足而已。專利巴士公司將於未來 12 個月斥資 5 億元購置新巴士；鐵路公司亦已作出巨額投資，改善火車站和透過改善信號系統來大幅提高鐵路系統的載客量。不久之後，小輪服務亦將會有新的重大投資。正如我最近宣布，一項「鐵路發展策略」將使全港的鐵路系統得到巨大的擴展。

有關新界方面，該區人口過去 10 年增長約 63%，九廣鐵路的載客增加 129%，九龍巴士公司的載客量在同期亦增加 104%。九巴的巴士線路增加 92%，這並非意味我們會自滿，而事實上我們亦不會這樣。然而，對於目前公共交通系統的擴展情況，以及不斷改善以迎合新的需求，我們應該感到非常高興。

今天各位議員所提出的許多構思是值得而且亦會受到我們全面考慮。例如，我們現正重新研究「泊車轉乘公共交通工具」這個概念，在火車站附近提供更多停車場。有關提供泊車位的主要研究正在進行，而且亦接近完成階段。雖然在執行上會有困難，當局會考慮發出不同類型的牌照，和較廉價的週末私家車牌照等構思。但我們須知道，這些發牌計劃將不會減少車輛於繁忙時間在路面行走的數目。由於現時愈來愈多車輛在使用過海隧道時採用自動繳費線，因此限制車輛的最少載客量在執行方面將會有明顯的困難，但當局會對這些建議一併加以考慮。我們過去曾嘗試鼓勵推行彈性上班時間，例如地下鐵路公司提供的非繁忙時間車費優惠，但成效不大。

主席先生，正如我已說過，在決定未來的路向之前會先徵詢公眾的意見，現階段我們在研究徵詢的結果。不過，明顯的是，建議的措施必須立法通過或要求撥款，假如沒有本局的全面支持，交通擠塞的問題根本無法處理。從今天所發表的言論，我感覺到各位議員都願意支持電子道路收費計劃，和各項交通管理建議，但這些支持並不足夠。假如在等待電子道路收費計劃的同時，我們不控制車輛的增長數目，交通情況將會變壞。將困難的抉擇拖延愈久，情況會變得愈壞。但我們遲早都必須控制車輛增長的數目，這是不爭的事實。我們必須面對現實。在過去3年內，私家車數量增加了三分之一，在承受這個增幅的同時亦帶來非常嚴重的後果，這一點大家都必定明白。現在不採取任何行動，將會影響經濟、令空氣更加污染、把公眾健康置於更危險的境地，而正當本局大部分議員在尋求改善公共交通服務之際，公共巴士會被拖慢至爬行的地步，我們絕不能讓這種情況發生。然而，最終的選擇則在本局議員手上。假如各位決定不支持在短期內實施控制私家車增長數目的措施，那麼一切後果便須由社會大眾承受。

主席先生，讓我在總結的時候多謝自由黨所提交的報告，民主黨提出的意見，民主建港聯盟的調查，以及以下團體費心與政府討論建議或呈交書面的意見：包括多個區議會、香港汽車商會，以及其他機構和個別人士。從直至今日為止的分析看來，我們已獲得足夠的公眾支持，對電子道路收費進行技術研究，減少或消除公司車輛的稅務優惠及改善交通管理，包括採用更多巴士優先使用道路計劃和改善挖掘道路工程的管理。我們亦獲得支持，繼續提高和改善我們的公共交通質素，以及增加交通基本建設投資。此外，我亦知悉必須更嚴厲執行交通的法例和施加更重的刑罰。然而，三大政黨和市民大眾對於我們建議的首次登記稅，每年牌費，以及徵收海底隧道通過稅等，似乎都有很大的異議。我不禁要在此仿效劉慧卿議員，對劉健儀議員的說法加以評論。她說政府要市民作出選擇，無異要市民在山埃與砒霜兩者之中作出選擇。這樣的說法未免過份誇張和戲劇化。

財政措施不受歡迎是絕不為奇的，但假如我們要保持交通暢順，這些措施在這個期間又卻是必需的。劉健儀議員曾促請當局全面考慮市民大眾所表達的意見，正如我在開始時曾經說過，徵詢民意正是我們的目的，而且亦是當局將建議印成報告書，然後讓市民評論的用意。官守議員對於現在提交本局審議的動議當然支持，但我仍促請議員面對挑戰，雖然當局推行的措施未必受歡迎，但假如要保持香港的交通暢順，這些措施最終也是必需的，希望各位議員給予政府當局推行此等措施所需的支持。

多謝主席先生。

主席（譯文）：劉健儀議員，你現在可以致答辭，你原有的15分鐘發言時限，現在尚餘1分19秒。

劉健儀議員致辭：

主席先生，多謝今日多位同事發言支持我的動議，亦多謝同事沒有將今日的辯論政治化。我一直認為平心靜氣去討論問題是最好的。從議員的發言中，大家都看到，其實對於具爭議性的建議，議員之間的意見相當一致。

第一，大部分議員都批評政府只針對私家車，而且只是利用一些懲罰性的措施。我希望政府在聽取了議員和市民的意見後，收回指向私家車的矛頭。

第二，絕大部分議員都反對用財政措施來解決交通擠塞問題。政府最近曾諮詢 13 個區議會的意見，我亦翻查過有關檔案，如果運輸司亦有查看這些檔案，就可看到這 13 個區議會差不多全部反對政府利用財政措施來解決交通擠塞問題。它們批評這些措施既不公平又無效用。因此，我希望政府若是尊重民意，便應收回成命。

對於電子道路收費計劃，亦只有半數區議會支持，而非全部支持。自由黨的立場很清楚，如果沒有其他公共交通設施，自由黨就不會支持這項措施。

多謝主席。

動議付諸表決，並獲通過。

## 九巴加價及中巴專營權

黃偉賢議員提出下列動議：

「鑑於九龍巴士有限公司已提出加價申請，本局促請政府必須以公眾利益為大前提，凍結九巴現行的票價；及由於中巴服務一直並無實質改善，更罔顧公眾利益，擅自簽下出售黃竹坑車廠用地的有條件協議書，本局促請政府在本年八月中巴專營權約滿後，撤消其專營權，並開放港島所有巴士路線，公開競投，引入競爭。」

黃偉賢議員致辭：

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。

踏入九五年頭，接踵而來的消息，不是「金豬報喜」，而是各公用事業機構紛紛提出加價申請。計有港燈、煤氣、的士等，現在還有九巴，稍後九鐵、地鐵、中電、郵政署亦準備提出加價。加價！加價！不停的加價！或者，在座很多立法局同事都已為各項公共事業加價辯論得有點麻木了。但是我必須指出，對普通收入或低收入家庭來說，公用事業每



年加價，尤其是公共交通工具加價，對他們的生活支出都構成沉重壓力。試想現時全港有八成市民使用公共交通工具上班、上學或參與一些社交活動，而居住在九龍及新界的四百多萬居民更須依賴九巴所提供的巴士服務。因此，作為一個負責任的政府，在審核巴士票價加幅時，應充分考慮市民的負擔能力和接受能力。

今次九巴提出 9.4% 加幅，民主黨感到非常不滿。而我今次動議反對九巴加價的理由，有下列幾點：第一，這個 9.4% 的加幅，仍然是以九巴一貫的 16% 最高回報率作為計算標準。九巴公司似乎想說明，他們賺不足 16% 就不會滿意，必須以加價作為彌補。民主黨的一貫立場是反對利潤保證，而政府官員亦多次清楚表明，16% 只是利潤上限，而不是一個保證利潤。但似乎九巴公司的想法並不是這樣，而是每年都要保證賺足 16%。此外，大家要注意，由一九八八至九四年九巴的累積加幅為 73.5%，同期的累積通脹率只是 65.4%，相差接近 10 個百分點。而我們再看同期製造業工人的累積實質工資增長率卻只有 7.6%，相比之下，九巴的實質票價加幅已超過此數。換言之，在過去幾年，一些低收入人士在交通支出的增長已超過了他們每年的實質工資增長，他們每年都要付出更多收入去換取同樣的巴士服務。

第二，當然，我們明白九巴需要賺取合理利潤來向股東交代。但我們要求凍結九巴今年的加價申請，未必就會對九巴的盈利造成重大損失。首先，在過去幾年，九巴的利潤非常可觀。而這些利潤，包括一些非經常性項目收益逐年上升。九三年有 3 億 5,000 萬元的利潤，而九四年的估計利潤更高達 4 億元，差 200 萬元便達到其 16% 的最高回報率。相比起其他交通機構的業績，九巴的利潤相當突出。如果將它的非經常性項目收益亦計算在內，例如去年九巴賣地的收益就高達 17 億元，利潤就更加可觀。這 17 億元全由股東攤分，絲毫沒有補貼交通票價，我們對此相當不滿意。因此，民主黨支持較早前運輸司提出修改有關法例的建議，把將來巴士公司賣地收益的某個百分比撥入票價穩定基金內。我很希望今日運輸司鮑文先生能給我們一個樂觀和正面的回應。回頭再說這 17 億元賣地收益，股東派息每股派了二元多，這二元多事實上已是九巴過去五年派息的總和，即是說九巴去年的賣地收益可以說已為九巴的股東賺了未來五年的金錢。這樣，我們覺得已經對股東有所交代，不應亦不須年年提出加價。

第三，九巴的車資收益每年都有穩定增長。一九九三年是 28 億 1,000 萬元，一九九四年是 31 億 7,000 萬元，這顯示了九巴的乘客每年都有增加。我們從數據知道，去年九巴的乘客增長每日為 3 萬人次，1 年便超過 1,000 萬，預測今年的乘客增長亦會持續。此外，我們再看一九九二年的數字。九二年九巴並沒有提出加價，但在利潤管制計劃下的盈利仍然有 3 億 4,000 萬元，比九一年只少了約 300 萬元，比九三年的盈利還要超出千多萬。而由於九巴須在九四年進行大型的車隊維修，令經營成本大幅上升，較以往每年只增長一億多至二億元，多了逾一億元。但根據九巴消息，今年再不須進行大型維修，在這方面大約可省回逾億元的運作成本，這又可減輕九巴本身的加價壓力。

最後，我想就九巴提供的有限資料簡單推算九巴今年的盈利。剛才我提到，由於車隊毋須作龐大維修，在這方面可以省回逾億元，而路線重組亦可為九巴省回 6,000 萬元，巴士專用線以至巴士優先使用道路這些措施，相信亦可令九巴未來一年的乘客持續增加。以去年為例，即使不計算加價所帶來的額外收益，單以車資收益而言，九四年就比九三年增加了二億一千三百多萬。預計未來一年，車資收益會穩步上升，即使不加價仍會有這二億多元的收益，再加上毋須龐大維修而省回的億多元，其實未來一年，九巴的盈利仍可達到三億多元的可觀數字。因此，民主黨認為九巴今年在盈利這樣可觀的情況下，在賺取 17 億賣地收益的情況下，仍然提出接近一成的車票加幅，我們對此不滿。因此，民主黨建議凍結九巴的加價申請。

主席先生，至於中巴專營權問題，我們認為中巴根本無心再經營巴士服務。上次政府削減中巴 26 條路線，非但不能使它痛定思痛，力圖改善服務，反而出售車廠用地以套現賺錢。我們有理由相信，即使再逐步削減中巴路線，亦不會令它發憤圖強。相反，只會使中巴車務方面的盈利下降，直接迫使它再賣地，以賣地的利潤來養公司股東。對股東來說，這可能還算是一個賺錢途徑，但市民總不希望巴士公司只是賣地，而不改善車務。

中巴服務一向為人詬病，投訴數字長年高企。據交通投訴組年報顯示，對中巴的投訴數字由九二至九三年度的 718 宗上升至九三至九四年度的 850 宗。一九九二年，政府決定將港島 26 條巴士線撥予另一間公司經營，已是對中巴作出最嚴重的警告。很可惜，其後中巴的服務亦不見有任何顯著改善，路線脫班的情況仍繼續惡化，投訴數字不跌反升，顯示市民對中巴服務十分不滿。對於中巴服務及內部管理不善的情況，稍後民主黨的黃震遐議員會就此發言。

投訴九巴的數字明顯比中巴少，而且九巴又積極開拓有關的服務路線，其重組路線方案事實上是一項新嘗試。從這方面，我們看到九巴有認真積極地動腦筋去改善有關服務。但我們卻看不到中巴有任何積極行動。這正正表明中巴連想法子多做一些巴士生意也懶得去想，更遑論要改善有關服務了。

本來，無心經營巴士業務也不是甚麼大過錯，中巴大可出售股權，引入其他資金共同管理中巴，這在現代企業是最普遍不過的。可惜中巴無心戀戰、不思進取，而又不肯引入其他資金共同管理巴士業務。政府削去中巴 26 條路線之後，亦曾作出一連串建議，包括引入資金及革新管理方式，希望中巴可以改善服務。但中巴最後因不肯放棄家族經營，而沒有實行上述建議。事後有中巴前董事指中巴董事局作風保守，以及大股東為所欲為等。中巴自己無心經營巴士業務，但又不肯讓人插手經營，實在叫人難以理解。

中巴賣地是近日市民的討論焦點，公眾都集中聲討中巴的貪財與不義。但不可不知，中巴的賣地收益遠比經營車務為多。至九四年六月為止，中巴的盈利為 2 億 5,800 萬元，其中一億七千七百多萬元是賣出英皇道地盤予聯營公司的半數利潤，亦即是說，中巴集團在九四年每賺一元，便有六毫半來自賣地。反觀其車務收益，較九三年還減少了 1.3%。

這說明甚麼？第一，這說明中巴並沒有努力發展車務。九巴的車務收益年年上升，而中巴卻年年下降。事實上，證券業人士早就不再對中巴的巴士業務作出甚麼期望。第二，更重要的是，中巴在賣地方面的巨大收益，使它可以不必改善車務，仍能坐享厚利。近年中巴差不多一年賣一幅地皮，九二年出售北角七姊妹道車廠地皮，套現 9 億 8,000 萬元，九三年再出售英皇道另一地皮，售價三億七千多萬，算它有一半「落袋」，也是相當厚利。因此，在這種情況下，中巴的營運策略必定是「車務得過且過，賣地積極進取」。股東也必然一致贊成將家當老本全部變賣。但請注意，這是個飲鴆止渴的做法。不計算黃竹坑道的地段，中巴現在還有香葉道及柴灣道兩段地皮可賣。中巴會否再賣地「養」股東？中巴有了賣地一途，就無心改善業務。一間無心改善車務，只會賣地的巴士公司，留來還有甚麼用？

公平點來說，其他公用事業如香港小輪公司，亦打算發展地產事業。但這些機構有跟政府討價還價，賺錢之餘仍將部分收益回報社會。但中巴盛氣凌人，不但一意孤行賣出土地，還擺出一副有恃無恐的態度，分明是不打算跟政府及普羅市民有所交代。

公共巴士是市民的生活必需品，政府未必有責任為市民提供巴士服務，但政府卻有責任監管巴士公司的運作，保障市民利益。如果在監管的過程中，政府只為財團和股東的利益着想，這樣的政府就不能代表市民，亦不能維護公眾利益。

主席先生，本人謹此陳辭，提出動議。

*動議經向本局提出。*

主席（譯文）：劉健儀議員已發出修訂此項動議的通知。她提出的修訂已載入議事程序表內，並已分發各議員。我現請她發言及提出她的修訂動議，以便各議員一併辯論原動議及修訂動議。

劉健儀議員對黃偉賢議員的動議提出下列修訂

「刪除「以公眾利益為大前提，凍結九巴現行的票價」並以「認真考慮九巴的營運情況、成本上漲幅度、服務質素、將來的服務發展及市民對加價的接受程度等，把加幅控制在合理的水平」取代；在「撤消」前加上「在公眾利益的大前提下，」；刪除「專營權，並開放港島所有」並以「部分專營路線，把所削減的」取代；刪除「公開競投」前的逗號；刪除「引入」並以「加強」取代；及在「競爭」後加上「，使市民得到最佳的服務」。」

劉健儀議員致辭：

主席先生，去年九巴申請加價 19.6%，李永達議員在本局提出動議，要求政府將加幅控制於通脹之下，當時我提出修訂，要求政府考慮客觀因素釐定加幅。今年九巴申請加價，黃偉賢議員原先動議要求政府將加幅控制在通脹之下，但當九巴宣報申請的加幅平均為 8.3%，很可能低於預算通脹的 8.5% 至 9% 時，黃議員便急忙將他的原先動議修改為凍結加幅，我本着自由黨對加價問題一貫採取的合理態度，提出修訂，要求政府考慮公司的實際情況、實際需要及市民的接受能力，將加幅控制於合理的水平。

今日的辯論說明了兩點：(一) 自由黨對加價的態度是一致的，我們堅持任何加價必須合理，並應以客觀因素衡量。民主黨對加價的態度亦沒有改變，即逢加必反。(二) 以通脹作為巴士加價的準則是錯的，因為未必是加幅在通脹之下便算合理，同樣，加幅在通脹之上亦未必不可接受，一切應視乎實際環境。

黃議員指出，去年九巴有 17 億元的賣地收益，巴士服務的盈利亦差不多 4 億元，非常接近 16% 的准許利潤，所以要凍結加價。去年我們已知道九巴在九四年內將會有這 17 億元的進帳，不過有關物業是九巴在公開市場購入的，政府沒有給予任何優惠，而法例上亦沒有要求九巴於出售物業時，要撥出部分收益補貼票價，因此，現時要打這 17 億元的主意，在法理上是說不過去的，亦有秋後算帳之嫌。

至於近 4 億元的盈利，九巴解釋是因為九四年的營運情況好轉，公司亦成功減低開支，因此，業績比預期好。我們當然鼓勵公司開源節流，因為公司營運增長好，會減低下次加價的壓力。如果九巴透過努力而多賺錢。這樣既利市民，亦益股東，實在是一舉兩得。不過，政府亦應該檢討在審批九巴加價時，是否過分寬鬆。

自由黨認為巴士加價當然愈低愈好，但九巴是商營機構，在商言商，公司需要有足夠財政資源維持及改善服務，並且給予股東合理回報，這樣巴士服務才可有健康的發展。近年市民不斷要求提高巴士服務質素，正所謂「羊毛出在羊身上」，若公司沒有足夠資源，那如何改善服務呢？我們總不能「又要馬兒好，又要馬兒不吃草」。如果今年凍結九巴的加價，我相信九巴仍不會蝕本，但盈利將會大幅削減，到時九巴要同時應付改善服務及股東期望，將會非常困難。

雖然自由黨不贊成凍結加價，但我們仍然覺得平均加幅 8.3% 過高，九巴以商業敏感為理由拒絕透露來年營運情況的預測，亦不願就 12.8% 的成本上漲幅度作出分析，我們唯有自行作出分析及推斷。經推算後，並考慮黃偉賢議員剛才提出的公司每年車資自然增長以及今年不像去年須用一大筆錢進行大型維修這些因素，自由黨認為九巴今年加幅不應超過平均 6%，這加幅已可令公司維持服務，並賺取合理利潤。自由黨亦建議一些去年加幅遠超平均 12.9% 加幅的路線，今年票價加幅應較低才合理。另外，冷氣巴士的收費應盡量調低，以減輕市民對冷氣巴士的抗拒。

至於中巴預售黃竹坑車廠的行為，很明顯是想逃避政府在八月專營權屆滿時可能對其作出的監察。自由黨認為中巴這次行動雖然合法，但並不合理。中巴身為服務市民的公共交通機構，卻利用法律漏洞出售車廠，事實上，居心叵測。黃竹坑車廠出售後，假若中巴獲續批專營權，公司是否有足夠的設施維持巴士服務的正常運作？在這方面，公司顯然是不讓政府有機會作出任何評估，完全沒有考慮到市民的利益，自由黨認為中巴這樣做是非常自私的。

回顧中巴服務水平，亦令人失望。政府於九三年削減中巴港島 26 條路線，但中巴的服務現仍沒有改善。根據交通投訴組的資料顯示，九三至九四年度投訴中巴的數字，較上年度上升接近四成，可見市民對中巴服務仍然不滿。

中巴雖然可惡，但自由黨仍然不贊成倉卒撤銷中巴的專營權。若一旦撤銷中巴的專營權，中巴旗下二、三千名員工便會即時面臨失業。以上次城巴接收 26 條路線的經驗，新經營者未必能夠亦未必會全部僱用他們，屆時這些員工的生活將會出現困難，可能導致很大的社會問題。

另一方面，政府撤銷中巴專營權，相信中巴一定不合作，新經營者很難即時接手，到時若巴士服務停頓，情況出現混亂，最終受害的還是市民。民主黨莫非希望見到這樣的情況？

當然有人認為中巴無心戀戰，否則便不會出售車廠。不過，若中巴自動放棄，政府亦應與中巴談妥有關與新經營者銜接及員工問題，使過渡可以順利，避免影響市民，亦可將勞工問題減至最低。

自由黨認為中巴「死罪可免，活罪難逃」。中巴不顧市民利益而出賣資產，加上服務仍沒有改善，政府應該施以懲罰。因此，自由黨要求政府進一步大幅削減中巴專營路線，加強競爭，希望中巴面對競爭，痛改前非。自由黨亦要求政府在未與中巴談妥新專營權前，拒絕接受中巴任何加價的申請。

主席先生，我謹此陳辭，稍後提出修訂動議。

*修訂動議經向本局提出。*

杜葉錫恩議員致辭的譯文：

主席先生，只要我們利用乘客的失望情緒，便不難爭取市民對我們的歡迎。事實上，每當巴士公司希望增加票價，總會作出空洞的改善服務承諾，難怪市民感到失望。

我在香港居住超過 40 年，發覺這情況一直存在。沒有人會比我更贊成按動議所建議取消專營權，亦沒有人會比我更贊成凍結票價，好讓乘客鬆一口氣。

然而，當我們策劃對付這兩間巴士公司的行動時，我們需要確保不會連累到我們所希望協助的人士，亦即是有乘客。

若我們不是健忘，應該記得當最近中巴幾條巴士線被剝奪專營權後，新巴士公司需要一段時間才能調整經擴充的服務，使一些乘客受到影響。取消或改變如中巴所提供的大型服務，不像更換髮型師或牙醫那麼簡單。這是一項龐大的行動，我確信不能夠在欠缺充分策劃之下倉卒完成。我相當肯定這項工程不能在本年八月份前完成。因此，我贊成修訂動議的建議，採取逐步淘汰這種較有條理的方法，以便其他公司有時間進行策劃或讓中巴有機會改善服務。

有關九巴票價的問題，票價增幅已超過通脹率。我同意應該在一段有限的時間內凍結其票價。我覺得無限期凍結票價是不切實際的，因為巴士司機和其他職員的薪金也會隨着通脹提高，因此，建議的修訂動議是較為切合實際的。

有關建議出售黃竹坑車廠用地一事，如果巴士真的需要在街上停泊，損害環境，我認為這項買賣應受到禁止。如該塊用地不需要用於與巴士有關的用途，則應由政府收回並出售，作為政府收入。

主席先生，修訂動議似乎對乘客較為有利，亦不會擾亂巴士服務，而且可以令票價維持在合理水平，因此，我支持修訂動議。

譚耀宗議員致辭：

主席先生，我並無意要求兩間巴士公司要像經營慈善事業一樣，但對於享有專營權的公共服務機構而言，如果只懂得賺錢、加價，而面對蝕本或賺錢不多的巴士路線，不去研究蝕本的原因並改善服務質素，動輒便取消有關路線，罔顧市民的需要，甚至動不動便搬出「利潤管制計劃」這把「尚方寶劍」來嚇人，這是否一間負責任的公共服務機構應有的作為呢？

九巴公司的負責人上星期在一個公開場合上，曾經語帶恐嚇地說，九巴今年提出的 9.4% 票價增幅，已經是九巴的底線，如果政府調低加幅，或者立法局議員要求凍結加價申請，而使九巴的准許利潤未能達到 16%，九巴可循法律途徑向政府追討。這無疑是因為九巴感到在申請加價的問題上理虧，因而企圖以准許利潤向政府及立法局議員施壓。

事實上，九巴這盤生意可以說是一隻會生金蛋的鵝，年年賺大錢，年年申請大幅加價，而且還是目前唯一仍受利潤管制計劃保護的專利巴士公司。試問現時除了九巴之外，還有哪一門生意是可以保證賺錢呢？

撇開九巴過往年年賺錢不說，單從去年盈利4億元，且未計算17億元的賣地收益，加上乘客量增加0.6%，而且集中在票價較高的冷氣巴士及隧巴路線，正如九巴公司負責人也承認，即使九巴今年完全不加價，仍可有近1億元的利潤，加上因為重組路線所節省的6,000萬元，就已經完全看不到有任何申請加價的理由。

九巴負責人口口聲聲說去年初出售的兩幅土地，是在公開市場購入，並無得到任何優惠，因此絕無理由要求九巴將賣地收益撥入公司利潤及用來穩定票價。但試想，九巴如果當年不是因為市民對公共巴士服務的需要，根本不會獲港府批出專營權，亦不會得到各項批地、燃油、豁免牌費等優惠，故此，民建聯認為兩巴應該把部分賣地的收益撥入票價穩定基金。對於有消息指行政局議員認為此舉違反自由經濟規律，我覺得這說法不能成立。因為享有專營權和利潤保障，其實亦已經不符自由經濟的原則。

此外，九巴雖然聲稱今年由於隧道巴士線將不會加價，所以平均加幅只有8.3%，較通脹為低，但民建聯認為通脹率只能作為一個參考指標，並不能作為加價的唯一根據，因為兩者根本是互為因果的。公共事業加價往往是帶動通脹的主因，因此，我希望其他政黨，不要動輒提出不高於通脹作為加價的標準，而以九巴現時的龐大利潤而言，不是加幅低於通脹便等於是對市民的恩賜，所以民建聯會支持黃偉賢議員自行修訂後的原動議，要求凍結九巴現行的票價。

此外，九巴去年可以通過取得較低燃油價格而降低經營成本，政府更應鼓勵九巴繼續透過降低經營成本及改善服務質素，以便賺取更大的利潤，而並非只依靠加價來增加盈利潤。

民建聯又認為，由於九巴現時的路線網絡已經過大，加上日後西九龍及大嶼山等仍有發展空間，政府應認真考慮取消九巴的利潤管制計劃，並開放部分九巴的路線，引入公開競爭，此舉將更有利於九巴改善服務，增加競爭能力。

至於中巴不理政府及公眾人士的反對，堅持出售黃竹坑車廠，就更加是自私的行為。不過，民建聯並不贊成要在一時意氣之下，不顧市民的需要，提出終止中巴專營權的動議。至於劉健儀議員的修訂動議，我亦有所保留。因為一旦大幅削減中巴的路線，反而是正中中巴下懷，給予中巴更好的藉口出售車廠，影響巴士的維修設施。

中巴出售車廠雖然可以說是合法的商業行為，但中巴並非純粹是商業機構，而是享有專營權的公共服務公司，合法的行為並不就等於合理。

黃竹坑車廠現時有40個巴士泊位，另有14條修車槽。中巴現時為了製造該車廠無用的既定事實，已經經常將巴士停泊在路旁。不過，車廠出售後，車輛還可以繼續泊在路旁，但維修的設施則無法由其他地方取代。因此，巴士的安全必然會受到影響，這種不負責任的行為，我們絕對不能接受。

最後，我想談談自己對於動議的態度。劉健儀議員的修訂動議，我相信是出於一番好意，不希望出現上述的危機，但我們必須知道，中巴一直希望放棄經營一些蝕本的路線，如果本局通過削減中巴的經營路線，只會令中巴有藉口出售車廠，而且亦會影響政府與中巴就專營權的談判，因此，我並不能夠在現階段支持劉健儀議員的修訂動議。

主席先生，本人謹此陳辭，但因為對於原動議及修訂動議的內容，我只會支持其中凍結九巴票價的部分，所以我將不會參與今次動議的表決。

黃震遐議員致辭：

主席先生，中巴長期以來是港島南區及港島中西區一帶的主要交通工具，亦是長期以來港島南區及中西區街坊怨聲載道的對象。中巴專營權將於今年八月屆滿，但到目前，中巴向市民提供的日常車隊服務、公司管理、票價加幅，仍然出現問題，並為市民所不滿。投訴數字，以車隊數目計算，一直都在第一位。據九三至九四年度交通投訴組年報，投訴中巴數字為 830 宗，以車隊比例計算為 91.5%。同期投訴九巴為 1363 宗，以車隊比例來看，為 43%。就每輛在路上行走巴士所佔的投訴量而言，中巴的數字為 0.71，九巴為 0.27。中巴的車隊數目只及九巴的三成，但有關「不依規定班次行車」和「司機行爲」的投訴數字，卻少過九巴不足一成。中巴以小車隊而佔有大的投訴比率，服務如何自然可想而知。據民主黨在港島南區及中西區的調查，市民對中巴最不滿的是脫班及班次不足。當然，公平點說，中巴並不是所有路線都不好，與城巴直接競爭的路線，服務最近是有所改善的，證明中巴並非不能改善，而是在壟斷的情況下，無心進取，為市民提供更佳服務。

在票價方面，在一九八九至九四年間差不多每年都加價一次（除了九二年），最高加幅為 20%，平均是 12%，比任何一年的通脹率及實質工資增長率都要高。由於巴士是公共交通工具中最基層的一環，巴士票價上漲，不但加重乘客的負擔，亦增加其他交通工具增加票價的壓力，使市民交通費的支出上升。

最近，中巴擅自出售黃竹坑車廠用地，以賺取 3 億 5,000 萬元的利益，卻把市民的利益置之不顧。須知賣去車廠後，巴士以後就要泊在街上，以後每晚將會有很多巴士擺在港島街上。這樣做法，一個可能是中巴已經打定輸數，知道政府在今年專營權約滿後，不一定再與中巴續約，故先把車廠用地出售，準備停業。另一個可能是中巴試圖在票價穩定基金成立前盡量將利益歸於股東。但出賣車廠後，中巴又如何有效經營巴士服務？賣地可能只是殺雞取卵，使中巴步向停業。中巴是一間上市公司，應該是一間運輸公司，這樣做又怎可以不在事前向股東交代？中巴在沒有任何諮詢，亦沒有得到政府許可的情況下，就作出此種偷步的行爲，無論基於哪一種可能性，都說明了中巴只顧大股東利益，罔顧公眾責任。因此，民主黨要求政府終止中巴專營權，進一步開放港島線，引入競爭，以促進港島巴士服務的改善。



在上一項辯論中，很多同事已經指出公共運輸工具的改善和加強是改善運輸政策的必需及核心部分。眾所周知，打破壟斷，增加競爭，是改善服務的不二法門。中巴昨晚發表聲明，說中巴近數月來的服務已有改善，亦證明城巴在去年投入服務，提供競爭，刺激了中巴的中樞神經。怨聲並未必能令中巴「轉性」，「荷包縮水」則肯定可以。

至於有些言論說終止中巴的現有專營權會引致大量員工失業。如果不是想為中巴大股東護航保駕，就應該知道任何新的巴士線經營者都須聘請員工。其實城巴在投入服務後，根本不能聘請到足夠的員工，長時期出現員工短缺的困難。事實上，為一間整天被市民責罵的公司服務，員工也面目無光。增加競爭，不但對市民有好處，最終也會替員工帶來更多機會和滿足感。

況且，將中巴現有的專營路線公開競投時，中巴亦可以參與競投。如果中巴痛改前非，發憤更新，應該可以競投成功，繼續營業。中巴的服務質素日趨下降，不思改進，這不但是董事局的過失，亦是政府過往對其「寵愛過甚」，維護其壟斷地位的結果，使其養成妄自尊大。因此，使中巴明白到會面對競爭，不會再出現壟斷、世襲的地位，其實會令中巴提供更佳服務，令市民得到更佳交通服務。

我謹此陳辭，支持黃偉賢議員的動議。

鄧兆棠議員致辭：

主席先生，今日的議題分成為兩個部分，凍結九巴票價及取消中巴專營權。以上兩個問題，確實值得本局關注及討論，但議題的兩個部分，並無共通點。如果能夠將其一分為二，獨立討論，必定更加合理和合適。

事實上，黃議員原來的動議只是要求九巴的票價加幅在通脹之下。及後，正如劉健儀議員所說，黃議員已經作出修改。這是因為知道九巴的加幅只是 9.4%，平均只有 8.3%。最近，報章報導中巴出售黃竹坑廠房土地，因而獲得一部分收益。黃議員藉此機會，將兩件事提出來一併討論。我認為這樣將兩項議題勉強組合，並非理智的做法。「印度人鍾意食咖喱」，人人都知道，如果以此引申為「凡鍾意食咖喱的就是印度人」，絕對是錯誤的邏輯推論。這個議題的內容，不幸地有此種味道。原動議製造了一個假象，就是「同意凍結九巴票價，就要支持撤銷中巴的專營權；反對撤銷中巴專營權，就要被迫拒絕接受凍結九巴票價的要求」。動議字眼的安排，不但好像「買豬肉，搭豬骨」，更像「買豬肉，搭狗骨」。試問動議人，如果出現對議題兩個部分分別持有贊成及反對的態度，在表決時應該怎樣投票呢？我也不知道。除非動議人能夠成功要求主席先生，破天荒准許將議題的兩個部分獨立投票。否則，投票的結果未必能充分反映本局對此兩個不同問題的真正態度。

九巴繼去年加價後，今年再度申請增加票價。雖然，申請的加幅由去年的 19.6% 降為 9.4%，但申請若獲得批准，則九巴在連續兩年的票價累積加幅達到 23.5%，比過往兩年的累積通脹率高出接近四分之一。九巴每次加價都超過通脹，而服務方面又無顯著的改善，難怪市民對九巴的加價申請有所不滿。

九巴雖然是公共事業機構，但歸根究柢都是由私人財團經營的商業公司，要私人財團機構不以商業原則經營，是絕無可能的。但作為公共交通服務機構之一，申請加價必要有足夠的理據支持，這才不會引起市民的反感。對九巴今次申請加價 9.4%，我有以下的意見：

一，九巴去年盈利達 3 億 9,500 萬元，比一九九三年增長兩成，亦是過去 5 年盈利之冠。與九零年盈利 2 億 8,270 萬元比較，高出達 1 億 1,400 萬元，盈利增幅超過 40%。九巴的盈利每年都有穩定的增加，不知羨煞幾許商業機構。九巴擁有「獨食權」，話加就要加，話賺就要賺，市民別無選擇，只能引頸以待。現在九巴一聲「利潤未達 16% 回報率」，就要提出超通脹的加幅，除了牟取暴利之外，我想不出有甚麼其他原因。

二，九巴去年賣地所獲的 17 億元盈利，並無計算在營運收益之內，亦沒有將部分盈利撥作補貼票價。雖然，九巴賣地是投資的收益，有別於一般的營運，但投資的金額本來就是來自巴士營運的收益，九巴拒絕將賣地收益津貼營運，是「食人以自肥」的不合理安排。

三，九巴今年會重組 13 條市區巴士路線，可節省近 6,000 萬元的開支。九巴一方面變相削減服務，另一方面又要加價，這做法令人難以接受。

總括而言，九巴今次申請加價的理據及加幅並不合理，我希望政府能夠將九巴的加價申請凍結，若然未能凍結，最低限度都要將加幅削減至通脹以下的合理水平。此外，政府更要盡速檢討九巴的利潤管制計劃，以保障市民的利益。

中巴不顧政府及輿論反對，決意將黃竹坑車廠出售，明顯是趕在政府企圖立新例管制廠地買賣之前的偷步行為。雖然，中巴在法理上有出售車廠用地的權力，但這個安排確實有損公眾利益，有以私謀公之嫌。

中巴服務質素未達需求，已有公論。如果政府能夠及早準備，找到新的經營者接替中巴的服務，我同意將中巴的專營權轉移。但原動議提到開放中巴所有專營路線公開競投，這做法我有所保留。如果採取公開競投巴士線的方式，一定會出現有錢賺的路線，必會有人「打崩頭」爭取，但乘客量少要蝕本的路線，就肯定無人做。這樣，受到最大影響的，就是要乘搭巴士的市民。修訂動議所提的「削減部分專營路線」，較原動議合理，我認為可以予以支持。不過，再次削減中巴路線，可能會迫使中巴自動放棄專營權，政府要對此作出適當的應變準備。

主席先生，原動議及修訂動議各有可取，亦各有弊端，所以，我只能作有限度的支持。

主席先生，我謹此陳辭。

主席（譯文）：馮檢基議員，我將會在 3 分鐘後打斷你的發言。

馮檢基議員致辭：

主席先生，相信每位市民對於本地兩大公共巴士公司每年例必提出加價申請已感到反感。兩間巴士公司在有可觀盈利之下，仍然申請加價，似乎有「貪得無厭」的心態，令市民無法接受巴士公司「純粹謀取暴利」的經營手段。更令市民不滿的是，巴士公司年年增加票價，但在服務方面卻沒有作出明顯改善，使市民得不到合理的巴士服務。

九巴表示向政府申請在今年四月一日在非海底隧道路線加價，加幅平均為 9.4%。本人就此申請表示反對，認為九巴申請加價的理由不足夠，因此，本人支持黃偉賢議員提出的原動議，凍結今年九巴的加價申請。

九巴表示加價幅度的主要考慮因素包括工資、通脹和經營成本。就本人了解，九巴有六成多開支用在僱員方面，而九巴的載客量有下降現象，但九巴僱員人數卻不斷上升，由八六年的一萬六百多人增至現在的一萬一千多人，載客量與僱員數目成反比例。其實，九巴可在員工效率方面作出改善，以降低成本開支。至於通脹問題，去年本港全年平均通脹率為 8.5%，很明顯，九巴今次建議的 9.4% 加幅是高於通脹。一言以蔽之，九巴所考慮的因素未能令人信服。

在去年年底，九巴重組了 13 條市區路線，以減低加價幅度達兩個百分點。其實，九巴重組九龍區巴士路線後每年可節省 47 輛巴士，近 6,000 萬元開支，實在不應再提出加價申請。

據多方面資料顯示，九巴的盈利十分可觀，但在盈利可觀的情況下，九巴還諸多理由，提出加價，實在令人難以接受。在過去數年，九巴均可得到准許盈利率 16%。去年已有 4 億 1,000 萬元的盈利，再加上賣地（觀塘及葵涌）所得的額外 17 億元收益，兩者合共 21 億 1,000 萬元。九巴將那 17 億元全部「落自己袋」，沒有撥出部分款項作為穩定票價基金。在可觀盈餘下，九巴今次只是找借口加價，市民自然反感。

運輸科於去年十一月提出修改公共巴士服務條例的建議，即建議巴士公司把賣地收益部分撥入票價穩定基金。對政府這項具建設性的建議，我表示贊成。但可惜言猶在耳，政府日前表示因法理上和技術上的困難，已經不打算設立票價穩定基金，我感到極之不滿。

九巴現時擁有 7 幅地皮，而九巴可以通過賣地獲得十分可觀的收益。九巴車廠地皮的地價亦大幅上升，這與九巴經營業務有直接的關係。因此，九巴應把賣地收益部分撥入票價穩定基金，回報市民。因此，我們堅持成立票價穩定基金。政府亦應盡快完成有關修訂條例，以避免巴士公司在條例未完成時匆忙出售更多土地，從中賺取所有收益。中巴單方面出售黃竹坑車廠就是最好例子。

晚上八時

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，如果你同意，我謹動議暫停執行會議常規第 8(2)條的規定，以便本局可完成今晚的事務。

*動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。*

馮檢基議員致辭：

主席先生，在運輸科的修訂條例未獲立法局通過前，港府應擱置九巴提出的加價申請。

議題的另一項目，即有關中巴的問題。中巴在未達成新的專利權協議前，單方面出售黃竹坑車廠用地一事，我們極表關注。雖然中巴的做法沒有違法，但手段極差。中巴明顯因經營服務上未有大改善，港府有意在本年八月當中巴專營權約滿續約時，提出額外條件，例如建議政府有權在巴士公司服務極不理想時，以合理價錢收購巴士公司的資產，繼續向乘客提供服務，以換取中巴改善經營服務質素。中巴「偷步」的表現，令市民極感不滿。

本人贊成政府在今年八月中巴專營權約滿後，撤銷其專營權，然後開放中巴在港島所有路線，用公開競投方法——這並非如某位議員所說，將路線逐條競投，而是整體競投，讓其他巴士公司參與，引進競爭。當然，中巴亦可參與競投，只要競投公司的服務質素合乎政府的要求，便可參與競投，我們不應排除中巴在競投之外。

對於劉健儀議員提出的修訂動議，只建議政府削減中巴部分專利線，作為懲罰中巴單方面出售黃竹坑車廠，本人認為這建議的阻嚇性不大，就以去年政府路收回中巴 26 條巴士線為例，中巴只把政府當作一隻「脫了牙的老虎」，不足畏懼，亦不理會政府。因此，只取消中巴部分專利線這做法的收效頓成疑問。

對於劉健儀議員的修訂動議建議政府在審批九巴加價申請時，須考慮九巴的營運情況等各方面問題，將加幅控制在合理水平。本人認為這建議較為被動，因為建議仍然容許九巴在大量盈餘的情況下提出加價申請。因此，本人不贊成修訂動議。

至於剛才有議員說，這項動議有兩部分，究竟投票時應怎樣投呢？其實這動議很早已經提出，如果不滿意對兩部分同時投票，可以隨時提出修訂，撤銷一部分或分成甲、乙兩部分，使他自己易投票。因此，這不應構成問題。

本人謹此陳辭，支持黃偉賢議員的動議。

涂謹申議員致辭：

主席先生，我只想就兩點發言。剛才自由黨的劉健儀議員說，九巴所賣的土地是用公開的市價購入，因此，如果市民要打賣地的 17 億元收益的主意，是不公平的，我希望說清楚這點。首先，這幅地是競投回來作車廠用地的，整體來說，這 17 億元是經營的一部分，亦是用市民付出的票價所得來的收益，來作為投地的本錢。

其次，九巴說因為它不需要所賣的地，所以就算把它出售也不會影響服務。但我不禁要講出它不需要該地的原因。事實上，政府用一些短期租約的車廠用地取代該地，令九巴「有彎轉」，才可以賣地。如果政府不是因為九巴是巴士公司，就不會將短期租約批出，讓九巴放置巴士及作維修之用。因此，這是一個整體計劃。因為它是巴士公司的身份，才會獲批短期租約作車廠用地，以致巴士公司可以出售舊車廠用地。因此，這並不是另一盤數、另一項投資，完全與巴士的營運無關，因此而說市民打它的主意並不公平。

我想討論的第二點是，剛才鄧兆棠議員提到，他擔心如果取消中巴的路線，將其公開競投，可能會出現有利潤的路線就有人競投，沒有利潤的就沒有人競投的情況。我並不是這方面的專家，但我可以告訴他，其實政府有很多方法，第一，正如剛才馮檢基議員所說，整體一同進行競投；第二，亦可以將盈虧的路線組合，以達致一個具有經濟規模的形式，讓其他公司競投。我相信最愚蠢的政府也不會把路線逐條競投，因為在經濟或規模方面並不可行，亦不具成本效益。

潘國濂議員致辭：

主席先生，巴士服務問題年年討論，但問題愈來愈多，顯示政府對巴士服務的政策非常混亂。最近政府官員就巴士服務所發表的種種言論，更加是矛盾百出。在過去數星期，政府給市民的一個印象是，巴士公司不可以出售其廠房的土地。但根據中巴利潤管制計劃第 18(1)段，巴士公司可將所持有或擁有的任何土地、車廠及樓宇或其他物業出售。巴士公司的土地是私人財產，在市場上通過正常渠道購得。如果巴士公司能證明不需要這些土地，政府又怎可以說巴士公司不能出售這些土地？政府官員的有關言論，事實上違背了香港保護私有財產的基本原則。令人費解的是，政府研究將兩巴賣地的收益來補貼車費，設

立穩定巴士票價基金，變相將私有財產為公眾提供服務。香港法例第 230 章公共巴士服務條例下利潤管制計劃第 26 條指出，中巴的經營收入並不包括變賣固定資產或其他資產所得的收益。因此，無論在法理上抑或政府一貫所奉行的自由經濟原則上，都不可能要求中巴將賣地收入撥入穩定巴士票價基金。政府官員對此缺乏認識，實在令人惋惜。

准許利潤的數目亦是受到較大爭議的事項。政府與兩巴簽訂的利潤管制計劃，並無明確規定准許利潤是一個最高數字。如果准許利潤是一個最高數字，為何條例內不說明清楚？如果有這要求，為何條例又沒有訂明一個最低數字？在缺乏權威性的法律意見的情況下，政府官員指准許利潤是最高數字，實有誤導公眾或巴士公司的國際及本地股票持有人之嫌。政府應該根據利潤管制計劃尋求正確的法律解釋。政府在中巴出售車廠土地後，提出動用迫切的立法方式，規定巴士公司在專營權結束後的資產暫時徵為公用而不能出售，這令人感到驚訝。政府可以隨便使用立法方式限制私人產業，這是怎麼樣的政府？如果這樣繼續下去，是否可以因有人沒有居所而使用立法方式，分配私人住宅給他們暫住，好像《齊瓦哥醫生》故事中所描述的情況呢？

主席先生，政府種種不合理的言論，充分表現出政府對於公共巴士服務的監管缺乏完整的理念。我們不要忘記，私營的巴士公司有最終的目的，就是透過向公眾提供巴士服務來替股東賺錢。可能由於今年的元宵節及情人節剛在同一天，使很多人有溫馨的心情，以為巴士公司是慈善機構，可以不賺錢，又或可以將資產變賣，補貼巴士票價。這其實是一九九五年的一個美麗的誤會。

歸根結柢，政府應該認識到問題的癥結所在。首先，由於香港不斷發展，必會有某些不可能有利可圖的地區，巴士公司必須為這些地區提供巴士服務。本來經營這些無利可圖的路線是屬於社會問題，現在要巴士公司承擔社會的責任，政府應該重新檢討這些政策，使新區的巴士服務成為發展新區成本的一部分，直到這些服務的需要成熟為止。否則，按照現行做法，只會使巴士服務的價格不斷提高。

其次，巴士服務日漸政治化，成為選票的考慮，結果令巴士公司的營運不能從商業可行性的角度決定。去年，要求加價不可以高於通脹；今年是選舉年，要求凍結票價；明年可能因為選舉特別行政區首長，而要求上車送漢堡包或戲票。我們必須制止以政治的考慮干預市場的運作，使巴士公司可以按經濟規律運作。

第三，政府往往帶頭加價，使通脹不斷高企，而通脹最終亦反映在車費上，特別是政府容許地下鐵路公司及九廣鐵路公司每年按通脹加價，使的士費又加，巴士費又加，造成惡性循環。政府必須首先遏抑地下鐵路公司加價，主動打破地下鐵路公司每年可按通脹加價的神話，從而打破公共交通工具加價的惡性循環。

第四，政府往往利用不續專營權來威嚇巴士公司，但我們不應假設巴士公司沒有談判實力，以為不再續專營權就能夠使問題一了百了，這是天真的想法。當然，我們不可以強迫巴士公司在結束專營權後仍然繼續必須經營巴士服務。政府亦不可以在犧牲市民利益的

情況下，與巴士公司達成專營權新協議。因此，政府應盡早安排，為巴士公司無法談妥專營權一事作好準備。政府理應在專營權到期前 3 年就進行談判，到期前 1 年就要訂定。如果無法達成協議，還有時間邀請其他巴士公司談判。現在中巴的專營權即將到期，政府應該就該公司可能不繼續經營而作好充分的準備，與其他巴士公司商討應變計劃。

主席先生，公共巴士問題已經是一個數十年的老問題，政府必須重新研究，訂定完整的政策，一方面須保障市民的利益，另一方面使巴士公司可以在商業的條件下經營。

主席先生，本人謹此陳辭。

楊森議員致辭：

主席先生，在我未開始之前，我想就潘議員的意見作出一些回應。剛才潘議員將私人的財產與政府及巴士公司扯上關係，其實如果信奉自由經濟，基本上不應太尊重專利公司，因它是壟斷性的經營。既然在自由市場中有專利的產生，政府站在社會公益而加諸某些條件，亦不為過，所以這與剝奪私有產權不能相提並論。如果巴士公司認為這些條件苛刻，它可以放棄專營權。

主席先生，今日的動議辯論是要求凍結九巴加價，及促請政府撤銷中巴專營權。

先說收回營運成本，九巴在年初完成檢討其屬下所有巴士網絡得到的結論，就是重組路線網絡，減少路線重複的巴士，及使服務更能配合乘客的需要，例如令班次更加頻密和充分利用高載客量的巴士，這樣獲得的成本減省，在財政效果上，據九巴自己的資料，是相當於增加九龍市區乘客車費 8%，這已是九巴可在今年省回的一大筆開支。此外，據九巴消息，九巴的車隊今年將不必進行大規模維修，這方面的減省相信也有 1 億元，這兩方面的大筆減省將可大幅減低加價的壓力。

其實，主席先生，我們要求凍結九巴今年的票價，是希望政府在審核九巴的票價加幅時，除了考慮其營運情況、成本上升、工資上升、服務改善外，也要考慮一下整體市民的消费能力。那些人會常常乘搭巴士上班、上學呢？答案當然不會是有錢人，而是一些普通收入或低收入的人士，但這些人士的實質工資增長，只有兩個百分點，可以說是少之又少。相反，九巴在在在今年卻是大豐收。九巴作為一項公用事業，應該找出一個能平衡民生及商業運作原則的定位點，並不是說它是一個慈善機構。九巴的盈利表現可說非常理想，但「打工仔」的生活卻無多大改善。凍結今年票價，應是一個有利於公眾而又不傷股東利益的做法。

跟著我想談談中巴的專營權，中巴服務質素差劣，收費昂貴，着實需要改善的地方有很多。它掌握了港島 80 條巴士路線的專營權，但在專營權內服務差劣，受苦的是普羅市民。

政府於前年削減中巴 26 條巴士線，原因就是中巴服務未如理想，惹起乘客不滿，故政府削減其巴士路線作為一個懲罰措施。可惜中巴冥頑不靈，屢勸不改，最近，竟擅自在沒有任何諮詢的情況下，出售旗下車廠。

中巴此舉的目的，昭然若揭。政府擬在四月提交關於穩定票價基金的條例草案，如果該基金成立，兩巴將要在其賣地收益中撥出一個百分比作穩定票價之用。雖然穩定票價基金是否能成立，還是未知之數。事實是在立法局大會上，運輸司鮑文先生曾親口承諾會成立穩定票價基金，但在二月十日的立法局交通事務委員會上，我卻聽到運輸科的官員似有不同的主意。希望稍後運輸司就這方面作出一些確實的答覆。

姑勿論如何，現在中巴已急於在票價穩定基金成立前，率先將其車廠用地出售，以便將所有利益盡撥給股東。中巴有沒有想過當初如何獲得黃竹坑用地作為車廠地皮？完全是因其經營公共交通服務。如今為貪圖那 3 億 5,000 萬的利益，就一聲不響將地皮出售，連車務也不顧。

主席先生，巴士服務對於普羅市民來說非常重要，對於維持整個有效率的集體運輸網絡就更重要。政府為要保持高效率，鼓勵市民乘公共巴士，放棄私家車作為主要的交通工具，亦要求巴士公司改善其服務，以吸引及能容納更多市民乘搭。但可惜，就政府紓緩交通擠塞的方案方面，我們只見到九巴及城巴率先響應，答應會提供更新的巴士及新的服務承諾，以吸引乘客轉乘巴士。但在這方面，卻看不到中巴有任何積極的行動。此舉更顯示中巴對改善公共交通服務，已無興趣，亦無心動腦筋增加乘客。乘客量下降，便提出大幅加價。

主席先生，民主黨着實希望運輸科能全盤考慮，在今年八月中巴專營權約滿後，是否應再與其續約。

主席先生，我謹此陳辭。

李永達議員致辭：

主席先生，有關九巴加價及中巴經營權的問題，黃偉賢議員已特別詳細解釋，我只想提幾點意見。第一，有關票價穩定基金的問題。去年十一月二十三日，運輸司在答覆我的口頭提問時，已明確指出政府有意成立票價穩定基金，從而減低或調節巴士加價的壓力。政府當日言之鑿鑿，但今天報章廣泛報導政府會放棄這計劃。如果報導屬實，政府必須向市民解釋為何有這一百八十度的轉變。兩家巴士公司顯然態度強硬，更加揚言不惜對簿公堂控告政府，政府因此而「打退堂鼓」。政府當初在九四年十一月，在進行初步研究後，才公布成立票價穩定基金的構思。現時經兩家巴士公司反對就「轉軚」，政府這樣既無謀又無勇，市民怎會有信心，相信政府會監察巴士公司的票價及服務？



去年九巴賺取了 21 億元，其中近 4 億來自票務利潤，17 億來自賣地收益。4 億的利潤已差不多達到資產值平均 16% 的回報。行政局與政府每年都會所謂聽取民意，減低加價申請數個百分點，但巴士公司卻很神奇，每年又差不多可賺取最高利潤。然後，巴士公司與政府就會跟市民說，每年都有些特別原因，令巴士公司利潤上升，例如有時說天公造美，有時又說燃油價格下降，成本減輕。究竟這是甚麼原因呢？很簡單，根本就是政府與巴士公司「扯貓尾」。巴士公司要賺錢，所以盡量開天殺價，政府便按其所謂職能輕輕減低數個百分點。巴士公司「賺到盡」，政府又說我有做事，挽回一些面子。但市民又如何呢？還不是每年都要忍受加價之苦，每年都罵巴士公司，並承擔日漸昂貴的巴士服務壓力。

巴士公司與一些尊貴的立法局議員說，從巴士公司賣地收益中撥出一部分作為穩定票價，有侵害私人產權之嫌。事實是否這樣？假如九巴公司現時所擁有的全部 14 幅土地，都是由它自己「真金白銀」購入，這說法倒有些理由。但事實並非如此，九巴現時 14 幅土地之中，有 7 幅是政府以短期租約形式租給九巴的。最近一幅是在九三年年底租給九巴，位於將軍澳，是一幅很大的土地。我想問這些議員，想問九巴，假如政府不在九三年把將軍澳那幅土地租給九巴，又或假如當其他 6 幅短期租約的土地，根據潘議員所說，按照法律，在半年之後短期租約約滿時收回，九巴是否可以在九四年兩次出售土地，賺取 17 億元？答案很簡單，是沒有可能。因此，一些議員和九巴說，這些全屬私有產權，根本是荒謬，根本是「躉居」。九巴公司出售該兩幅土地，根本是由政府，其實是納稅人，間接或直接協助，才能成事。它因此而獲得的利潤，為何不可以用作穩定票價？我認為這樣做天公地道。

主席先生，第二，我想談談利潤管制計劃。現時管制計劃提出，巴士公司可以獲得平均資產值 16% 的回報。政府認為這是最高回報，而不是保證；但九巴每年都賺取差不多最高利潤。這所謂最高利潤，其實是保障利潤。現時中巴、城巴、大嶼山巴士公司全部都沒有這最高利潤，只有九巴仍有這規定。請問政府為何還要繼續這情況？政府經常解釋說，九巴的專營權在九七年中才完結，所以現在不能中止。但專利條款寫明，如果雙方同意，可以提早談判。為何政府不進行談判呢？就算九七年中才完，現時也要開始談判，並在適當時引入競爭，令九巴能夠在市場出現競爭後，提供更佳服務。我與運輸科及運輸署接觸時，他們說九巴表現很好，所以不應該引入新經營者。我認為這說法十分荒謬。為何有競爭不會令九巴做得比現時更好呢？為何我們不相信市場力量會令經營者在削減經營成本及增加乘客等方面做得更好？為何我們不相信自由市場呢？

主席先生，有關中巴的問題，其實我不想說太多，因為很多同事已提出意見。不過，我覺得今天有個怪論，就是我們有共識，中巴服務不好；中巴賣地不合理；中巴的巴士服務沒有機會改善，但同事說不可削減它的路線，削減後會更麻煩。假如我是中巴董事，今天坐在這裏聽到這些言論後，就會愈做愈壞，令你不會削減我的路線。

主席先生，最後，有關專營權的問題。本港的巴士專營權協議毋須立法局通過，但西隧及 3 號幹線的專營權則須立法通過。如果政府在今次加價問題上，處理不好，民主黨會考慮建議日後巴士專營權須透過立法確認，令公眾利益獲得保障。我今天的發言就是對運輸科及運輸署監督巴士公司的服務，失去信心。我只用 14 個字總結我的辯論，就是「巴士賺錢就靠惡，政府無能又卸膊。」

主席（譯文）：黃偉賢議員，你是否打算就修訂動議致答辭？你有 5 分鐘的發言時間。

黃偉賢議員致辭：

首先，我會就劉健儀議員所提出的修訂動議，提出我們的意見。我會引用她的修訂的字句。劉健儀議員的修訂其中一句是「認真考慮九巴的營運情況、成本上漲幅度……，把加幅控制在合理的水平」。甚麼是「認真考慮」呢？現在九巴「擺明車馬」每年都要賺取 16% 利潤。是否考慮其他問題都是次要，最重要是每年賺最高的 16% 利潤，所以怎樣叫做「認真考慮」呢？難道劉健儀議員以前覺得九巴沒有認真考慮，現在促請它「認真考慮」嗎？

第二，有關營運情況、成本上漲幅度、將來的服務發展等資料，我們一直不能取得。劉健儀議員作為立法局交通事務委員會主席，亦長期要求巴士公司及政府提供這些資料，但有關方面以這些是商業秘密為理由，不能透露。既然沒有這方面的資料及數據，我們又如何評估加幅是否處於合理的水平呢？我要請教劉健儀議員，她一直都覺得資料不足，難以評估加幅是否合理，並要求有關方面披露資料，但劉健儀議員今天卻可以計算出 6% 是合理的加幅，我就不能計算得到。

第三，有關中巴方面，劉議員說開放部分專營路線，在削減路線後會令市民得到最佳的服務。中巴在九二年已被政府削減了 26 條路線，大家可看看在這兩年多以來，中巴另外的 80 條路線的服務有否改善呢？投訴數字不斷上升，即證明完全沒有改善，亦沒有跡象去改善。這可能有另一說法，即假如削減中巴部分路線，供其他公司營運時，市民就可能得到最佳的服務。但這並不是指中巴所提供的服務，而是指被削出來的路線可能會有較佳的服務。如果劉健儀議員是這意思，即是說削出來的路線就會有較佳服務，不幸而沒有被削出來的路線則繼續由中巴經營，而市民仍要「捱」中巴不好的服務。這樣對巴士乘客並不公平，亦不合理。誰決定他們要繼續忍受如此惡劣的中巴服務呢？因此，我完全不能認同劉健儀議員所提出的修訂動議。

事實上，顏氏家族曾召開記者會，高調地警告政府千萬不要削減其路線，否則，只會「趕狗入窮巷」。中巴也有自知之明，自稱為「狗」，而不敢稱自己為「老虎」。如果是我，就會說不要「逼虎跳牆」。怎會說自己是狗，說「趕狗入窮巷」呢？不過，顏傑強先生亦說，如果「趕狗入窮巷」，必會遭其反噬。究竟被「噬」的是政府；抑或市民和乘客呢？我們不要天真地以為削減中巴的路線會迫使其改善服務。現時就已經有現實的例子，告訴我們這是不可能的。

最後，剛才有同事提出，中巴員工會否即時失業呢？我相信這一定不會。如果由政府接管，相信一切運作如常。如果公開競投，相信以中巴員工的經驗及熟悉港島情況，會對他們有利，或者政府可在與新經營者商討有關經營條款時，保障這些員工的就業權益。更何況中巴員工長期投訴中巴的待遇欠佳，相信我們可藉這機會，協助中巴員工改善他們的待遇。

希望大家支持我的原動議，反對劉健儀議員的修訂動議。

數字式計時器顯示 0500

主席（譯文）：黃議員，我恐怕你必須停止發言。

運輸司致辭的譯文：

主席先生，我們的運輸政策一直運作良好，其中一個重要支柱，是為本港提供一個便捷的運輸系統，以迎合廣大市民在經濟、社會及康樂上的需要。我們不斷擴展服務及改善服務質素，以達到此目標。在這方面，專利巴士起着極其重要的作用；現時，專利巴士每天接載 350 萬名乘客，佔乘客人次總和的 34%。

香港的公共運輸系統，屬全球最佳系統之一。此項榮譽，我們應當之無愧，但同時不可自滿。我肯定各位議員都同意，我們應鼓勵本港的專利巴士經營者盡更大努力，為市民提供更為完善的服務。他們須對公眾負責，而在政府方面，我們必須積極做好監察及管理工作。

香港運輸政策的另一項基本方針，是不會津貼交通運輸服務。這項政策一直運作良好。本港的巴士服務由私人公司專利經營。多年以來，這些公司投下大量資金，而作為生意經營，他們期望可獲准就投資取得公平合理的回報。

通貨膨脹導致經營成本上漲實屬無可避免，巴士公司亦須因而申請增加票價。每年少量的調整，總比經過較長時期後大幅增加為佳，而傷害亦會較小。

由於巴士公司是提供公共服務，因此必須對公眾負責。事實上，當局定期檢討有關程序，並在需要時修訂法例，訂定必要的制衡及保障措施。

去年一月本局就巴士公司加價的動議辯論中，我曾解釋當局在考慮及處理有關申請時所採用的準則，讓我在此重申此等準則。我們會考慮：

- (一) 自上一年調整票價後經營成本的增幅；
- (二) 巴士公司就降低成本及增加收入方面所盡的努力；
- (三) 因應乘客的要求及反應而提供的服務質素及數量；
- (四) 未來發展計劃及改善服務計劃；
- (五) 未來成本、收入及回報的預測；及
- (六) 市民的負擔能力及接受能力，包括對生活的影響。

各位議員也許仍記得，去年九巴申請加價 19.6%，當局曾仔細審查其申請，以上述的因素進行考慮。結果，加幅被削減，我們建議加幅最高只能是 12.9%，此增幅亦最終獲得批准。

九巴今年申請的加價幅度，遠較去年溫和。我們仍在考慮此項申請，因此目前我不能公布當局將會建議增加的百分比。我們在處理加價申請方面已有一套架構完善的程序。有關公司須向本局交通事務委員會作出簡報（事實上，九巴已就今年的加價申請完成此項程序）。當局會審慎地審核其申請，決定建議的加幅，然後諮詢交通諮詢委員會，將最後的建議提交行政局考慮。

倘若單從巴士票價增加的百分比來看，很容易便會誇大了真正的影響。就九巴現在要求的加幅而言，按乘客實際額外付出的金額計算，平均每程只增加 3 毫。而且，我們不應忘記，幾乎所有受薪階級在薪金方面每年均獲得調整。

公共交通工具加價對通脹的影響，亦須以正確的角度來看。九巴現時要求的 8.3% 增幅，預期只會導致消費物價指數上升 0.1%。

有些議員認為，既然九巴股東去年賣地取得 17 億元的收益，九巴便不應再要求加價。我必須強調，九巴所賣的土地，是多年前以股東的資金在公開市場購買的，該等車廠經已過時，對巴士運作再無用處。因此，賣地的收入便不屬於經營巴士的收入。按照現行法例，在決定巴士票價時，不可將此等收入納入考慮範圍。因此，當局於處理加價申請時，將巴士公司的賣地收益作為考慮因素之一，是不適當的。

主席先生，現在我希望向本局匯報當局就設立「票價穩定基金」進行可行性研究的結果。在九巴去年出售車廠土地後，總督會同行政局曾就九巴在一九九四年申請加價事作出指示，將來處理巴士加價申請時，應將專利巴士公司的賣地收益納入考慮範圍。事實上，我曾經這樣宣布過。當然，當局亦經已這樣做。顯然，要設立任何基金，必須在沒有任何無法解決的問題的情況下方可進行。我們得承認，一開始便有很多複雜的法律及技術問題必須解決。此外，亦須顧及更廣泛的觀念及政策問題。我們已完成研究，總督會同行政局亦已發出指示，我們不應再考慮將巴士公司出售車廠所得的收益撥作設立基金的建議，作出此決定的原因如下：

- (a) 此建議無異徵用私人財產而不予補償，有違法治精神；
- (b) 一幅以股東資金在公開市場購買的土地，只可在專利經營期間，經運輸署署長同意，認為巴士在營運上已毋須使用該幅土地，方可出售。一旦得到同意，該幅土地已不再屬於專利經營的範圍，因此，出售土地的收益已與巴士的營運無關；
- (c) 根據巴士公司的專利條款及現行法例，過往批准的土地及建築物收益，屬於巴士公司的合法利潤；
- (d) 其他沒有土地的巴士公司，將無法與有賣地收入資助的巴士公司作公平競爭；
- (e) 由於其他公用事業公司毋須遵守同樣規定，此建議對巴士公司不公平；及
- (f) 把賣地利潤用作補貼的整個概念，嚴重偏離香港自由市場的原則。

能將此建議付諸實行的唯一方法，是取得有關巴士公司的首肯。過去 3 個月，當局曾諮詢各專利巴士經營公司，他們均強烈反對此建議。因此，簡單地說，基於法律、觀念及政策上的考慮，此建議可以實行的機會微乎其微。主席先生，我知道此項決定會令本局一些議員失望，但我肯定全體議員均會同意，對於如此重大的問題，任何決定均必須達致無可非議的境地。專橫地要求巴士公司撥出部分賣地收益基本上是錯的，而在法律上或道德上亦難以成立。強行這樣做不單有損當局的信譽，更會造成其他深遠的後果。總括來說，鑑於其對法律及更廣泛的政策產生的影響，進一步考慮這建議對香港整體利益沒有好處。這樣做只會嚴重打擊投資者的信心，令人懷疑政府法治的承擔。

主席先生，當局最關注的，是確保公共交通服務得以維持。車廠對於巴士公司的營運屬不可或缺的部分，除非當局確信巴士服務已不再需要使用某車廠，否則不會同意將之出售。可以肯定的是，當局無意為方便某巴士公司出售旗下車廠土地，而向該公司提供其他土地。

至於九巴方面，由於新市鎮巴士服務所需，當局才會把將軍澳的一幅土地短期批租予該公司以容納更多巴士。無論如何，經營此類車廠的費用，遠較繼續使用再無用處的過時車廠為低。

潘國濂議員批評當局暫時接管巴士公司資產的建議。根據現行法例，政府早有權因緊急情況或專利權的撤銷而暫時接管巴士公司的資產。而在專利權不予延續時，政府亦可行使上述權力。政府有必要制訂此等法律條文，以便在巴士公司停止經營而可能嚴重影響巴士服務的情況下，政府仍能保障公眾的利益。我們需要一段合理的時間尋找另一經營商，以代替原來的巴士公司，以及避免不必要地擾亂服務。

現在讓我討論今次動議辯論的另一事項，即中巴專利權的延續問題。中巴現有的專利權合約將於一九九五年八月三十一日屆滿。中巴是港島主要的巴士經營商，經營的港島線及過海線約有 130 條，每天接載 54 萬名乘客，僱用員工二千五百多人，並擁有約 15 萬平方米的車廠用地。我得承認，我們曾接獲很多有關中巴及其服務的投訴，但自從一九九三年削減其網絡中 26 條路線後，服務已有改善。例如，中巴已在港島南區提供額外巴士線，與新的城市巴士公司進行競爭。

黃偉賢議員動議要求當局在中巴現有專利權約滿後，不再延續其專利合約。這是十分激烈的行動，會嚴重擾亂尤其是港島區的巴士服務。平心而論，中巴所提供的服務，雖然缺點甚多，且在很多方面有待改進，但整體而言，中巴的服務最少可獲及格的分數。因此，當局現正考慮批給中巴新的專利合約，而現時與其商討有關事項時，會盡量確保所給予中巴的路線網，是中巴能有效經營，並可提供更佳服務的網絡。

有關中巴提出出售黃竹坑車廠用地的建議，當局已明確表明立場。雖然中巴已簽訂售前合約，運輸署署長已非常明確表示，由於現有專利權的巴士運作仍需要該幅土地，他將不會批准出售。運輸署署長亦強調，中巴不應假定現有專利權約滿後，再不需要黃竹坑車廠。我們一定不會為中巴提供另一車廠廠址，令中巴得以出售黃竹坑的車廠。

主席先生，當局無法支持黃偉賢議員所提的動議；在評估九巴的申請理由之前，便凍結其加價申請，是完全錯誤的做法。正如我曾解釋，該項工作正在進行。至於中巴，我們現正與其磋商專利權的續約事宜。以他們目前的表現來衡量，我們並無理由不延續其專利權。除此之外，委任新的經營商也需要很長的籌備時間。

劉健儀議員提出的修訂動議，反映出她對如何處理九巴申請的想法。她絕對正確，九巴的加價申請確須予以慎重考慮。事實上，當局目前採取的程序，已包括所述的因素。

至於中巴的專利經營權，劉健儀議員所提倡的方法，事實上亦是當局現時採用的。其中一例子，是當局於一九九三年九月削減中巴 26 條路線時，這些路線曾公開讓其他人士競投。主席先生，當局支持劉健儀議員所提出的動議，官守議員將就其投贊成票。

多謝主席先生。

主席（譯文）：我已考慮鄧兆棠議員提出就此項動議分開進行投票的要求。此項動議確實包含了兩個不同的部分，一方面是關於九巴加價，另一方面則與中巴專營權有關。英國下議院議長是具有這樣做的權力。我認為在現時情況下就動議分開表決，並無不當之處，因此，我會先行提出表決有關九巴加價的議題。我現提出表決的議題是：黃偉賢議員的動議中有關九巴加價的部分應按劉健儀議員提出的修訂予以修改。

聽取聲音表決。

黃偉賢議員要求分組表決。

主席（譯文）：本局現就黃議員的動議內有關九巴加價的建議所提出的修訂動議進行分組表決。

主席（譯文）：我為那些在分組表決鐘響動後才進來的議員再說一遍，我已決定就此項動議分開表決。我會先行處理九巴加價的部分。現提出表決的議題是：黃議員的動議中有關九巴加價的部分應按劉健儀議員提出的修訂予以修改。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。

布政司、律政司、財政司、李鵬飛議員、周梁淑怡議員、彭震海議員、黃宏發議員、何承天議員、鮑磊議員、劉健儀議員、劉華森議員、杜葉錫恩議員、鄭海泉議員、鄭慕智議員、張建東議員、夏永豪議員、葉錫安議員、林鉅津議員、李家祥議員、潘國濂議員、黃秉槐議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、陸觀豪議員、田北俊議員及曹紹偉議員對修訂動議投贊成票。

李柱銘議員、司徒華議員、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、劉慧卿議員、李永達議員、李華明議員、文世昌議員、涂謹申議員、楊森議員、黃偉賢議員及鄧兆棠議員對修訂動議投反對票。

主席宣布有 26 票贊成修訂動議及 17 票反對；他於是宣布修訂動議獲得通過。

主席（譯文）：黃偉賢議員，你可就經修訂的九巴加價動議致答辭。你共有 1 分 26 秒時間就整體動議致答辭，這仍然是你的發言時限。因此，倘若你想就第二項動議致答辭，則需要預算一下你的時間。

黃偉賢議員致辭：

主席先生，似乎局內幾乎沒有同事支持 9.4% 的加幅，希望九巴董事局的高層在此能聽到我們很清晰的聲音。事實上，九巴去年所賺的利潤已經超越了政府及九巴所預計的盈利。既然有可觀盈利，我和民主黨都認為，九巴今年不應該提出加價。因此，民主黨仍然會對劉健儀議員的修訂動議投反對票。

由黃偉賢議員提出而經劉健儀議員修訂，有關九巴加價的動議付諸表決。

聽取聲音表決。

主席表示他認為贊成者佔多數。

黃偉賢議員要求分組表決。

主席（譯文）：本局現進行分組表決。

主席（譯文）：可否請各位議員現在開始投票？

劉健儀議員（譯文）：我要求澄清。假如此項經修訂的動議獲得通過，我是否可以提出修訂動議的第二部分？我認為要這樣做有些困難，因為我們其實正在同意一項接受了本人修訂動議第一部分的動議，但黃偉賢議員的動議內有關中巴的部分則仍然未經修訂。

主席（譯文）：我準備提出表決你就動議內有關中巴專營權所建議的修訂動議。

劉健儀議員（譯文）：但那部分仍未進行投票。

主席（譯文）：我知道那仍未進行。

劉健儀議員（譯文）：但倘若我們接受了經修訂的動議，也就是黃偉賢議員的動議內第一部分按我的修訂動議修改，而後半部則維持不變，那麼，如果我已同意此項動議，我如何能夠就第二部分提出修訂動議？

主席（譯文）：現在實際上有兩項動議。

劉健儀議員（譯文）：我明白了。中巴的部分與此完全無關。那麼，我清楚了。謝謝主席先生。



主席（譯文）：我們會就中巴專營權進行另一次投票。

主席（譯文）：我們仍然尚欠一人。各位已經表示參加表決的議員注意，我們尚欠一人。

主席（譯文）：是否有任何疑問？沒有的話，現在便顯示結果。

布政司、律政司、財政司、李鵬飛議員、周梁淑怡議員、彭震海議員、黃宏發議員、何承天議員、鮑磊議員、劉健儀議員、劉華森議員、杜葉錫恩議員、鄭海泉議員、鄭慕智議員、張建東議員、夏永豪議員、葉錫安議員、林鉅津議員、李家祥議員、潘國濂議員、黃秉槐議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、陸觀豪議員、田北俊議員及曹紹偉議員對經修訂動議投贊成票。

李柱銘議員、司徒華議員、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、劉慧卿議員、李永達議員、李華明議員、文世昌議員、涂謹申議員、楊森議員、黃偉賢議員及鄧兆棠議員對經修訂動議投反對票。

主席宣布有 26 票贊成經修訂的動議及 17 票反對；他於是宣布經修訂的九巴加價動議獲得通過。

主席（譯文）：我現提出有關中巴專營權的修訂動議以供表決。我現向各位提出表決的議題是：黃偉賢議員動議中有關中巴專營權的部分應按劉健儀議員提出的修訂予以修改。

聽取聲音表決。

主席表示他認為贊成者佔多數。

黃偉賢議員（譯文）：我要求分組表決。

主席（譯文）：本局現進行分組表決。

主席（譯文）：可否請各議員現在開始投票。

主席（譯文）：我們尚欠一人。是否每位議員均已表決？我們尚欠一人。

主席（譯文）：我們仍然尚欠一人。是否有任何疑問？沒有的話，現在便顯示結果。

布政司、律政司、財政司、李鵬飛議員、周梁淑怡議員、彭震海議員、何承天議員、鮑磊議員、劉健儀議員、劉華森議員、杜葉錫恩議員、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、楊孝華議員、鄧兆棠議員、陸觀豪議員、田北俊議員及曹紹偉議員對修訂動議投贊成票。

李柱銘議員、司徒華議員、黃宏發議員、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、劉慧卿議員、李永達議員、李華明議員、文世昌議員、涂謹申議員、楊森議員及黃偉賢議員對修訂動議投反對票。

葉錫安議員及黃宜弘議員投棄權票。

主席宣布有 24 票贊成修訂動議及 17 票反對；他於是宣布修訂動議獲得通過。

主席（譯文）：黃偉賢議員，你是否打算就經修訂的中巴專營權動議致答辭？你有 45 秒時間。

黃偉賢議員致辭：

主席先生，運輸司剛才答覆時提到中巴的服務勉強算是合格，但另一方面卻同意削減中巴的路線，我不知道這樣政府是否有矛盾？抑或是精神分裂？其實削減中巴路線，我強調只是在姑息養奸。中巴現時繼續提供巴士服務，只是等候機會出售剩下的土地。一旦所有土地出售後，我相信中巴也不願繼續提供巴士服務。雖然巴士服務是商業經營，但同樣也是公共事業，服務社會的心態是不可缺少的。

最後，我想回應運輸司，民主黨強烈不滿政府就票價穩定基金作出這樣的決定，即政府不願成立票價穩定基金。民主黨不會就此罷休。假如有關的公共巴士服務條例修訂草案提交立法局，民主黨不排除屆時會作出相應的修訂。

由黃偉賢議員提出而經劉健儀議員修訂，有關中巴專營權的動議付諸表決。

聽取聲音表決。

主席表示他認為贊成者佔多數。

黃偉賢議員要求分組表決。

主席（譯文）：本局現進行分組表決。

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。

布政司、律政司、財政司、李鵬飛議員、周梁淑怡議員、彭震海議員、何承天議員、鮑磊議員、劉健儀議員、劉華森議員、杜葉錫恩議員、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、黃秉槐議員、楊孝華議員、鄧兆棠議員、陸觀豪議員、田北俊議員及曹紹偉議員對經修訂動議投贊成票。

李柱銘議員、司徒華議員、黃宏發議員、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、劉慧卿議員、李永達議員、李華明議員、文世昌議員、涂謹申議員、楊森議員及黃偉賢議員對經修訂動議投反對票。

葉錫安議員及黃宜弘議員投棄權票。

主席宣布有 25 票贊成經修訂的動議及 17 票反對；他於是宣布經修訂動議獲得通過。

## 休會及下次會議

主席（譯文）：我現依照會議常規的規定，宣布休會。下次會議定於一九九五年二月二十二日星期三下午二時三十分舉行。

會議遂於晚上九時十二分結束

（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，除有組織及嚴重罪行條例、建築工地升降機及塔式工作平台（安全）條例草案、商船（班輪工會）條例草案、核材料（關於運輸的法律責任）條例草案、1994 年外匯基金（修訂）條例草案及 1994 年司法（雜項規定）條例草案外，僅作參考指南，並無權威效力。）

## 書面答覆

附件

### 財經事務司就黃匡源議員對第六項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

效率促進組於一九九三年在政府內部統籌了一項有關政府表格和文件的檢討，財經事務科轄下的部門及組織均有參與。自此之後，這些部門及組織仍有繼續參與同類的檢討，以確保所應用的表格能夠切合情況的轉變和方便使用者填寫。現將所取得的成果臚列如下：

#### (a) 保險業監理處和職業退休計劃註冊處

在一九九三年的檢討中，保險業監理處所使用的 21 款表格全都獲得檢討，結果有 13 款表格得到修改，使更方便使用者填報資料；另外並增添 3 款表格。香港保險業聯會是保險業的代表機構，該聯會對保險業監理處所使用的表格和普遍上亦覺滿意。

職業退休計劃註冊處所應用的表格是大約在 1 年前才推出的，推出前曾徵詢過退休計劃業內人士和有關專業團體的意見。註冊處亦提供指引單張，以協助使用者填寫申請表格。

#### (b) 破產管理署

在一九九三年，破產管理署使用的所有 179 款表格均獲得檢討，結果取消了 21 款表格、增設了兩款表格和簡化了 97 款表格。自一九九三年開始，破產管理署修改了 8 款表格，令使用者更容易填報資料，並增設了 5 款表格。

#### (c) 政府統計處

政府統計處所使用的表格大部分都是調查問卷或有關的表格。在一九九三年的檢討中，該處所使用的 225 款表格均經過檢討，結果修訂了 4 款和取消了兩款表格。自一九九三年開始，該處的表格都會定期進行檢討，目的是更改填報事項，以切合對使用者要求的轉變，和改善表格的形式及填表說明，以方便填報資料。

**書面答覆 — 續****(d) 香港金融管理局**

香港金融管理局亦有參與一九九三年的檢討，最後認為當時所採用的 33 款表格均合適。香港金融管理局將會於今年下半年全面檢討由認可機構呈交的有關銀行業務統計數字的申報表。是項檢討的其中一項目的是要找出可以改善的地方，例如改良表格的設計及在有需要時提供清晰的填表指引，以改善使用者申報資料的準確性和連貫性。

**(e) 公司註冊處**

經過一九九三年的檢討後，得出的結論是公司註冊處所應用的 75 款表格中，有 38 款應予修訂，8 款需要簡化。非法定表格的修訂工作經已完成，但修訂法定表格的工作須待完成立法修訂之後才可展開。公司註冊處現正對所有法定表格進行進一步檢討，目的是方便使用者填寫和方便以電腦處理。

