

會議過程正式紀錄

1999 年 7 月 8 日星期四

下午 2 時 30 分會議開始

出席議員：

主席范徐麗泰議員，G.B.S., J.P.

丁午壽議員，J.P.

田北俊議員，J.P.

朱幼麟議員

何世柱議員，S.B.S., J.P.

何秀蘭議員

何承天議員，S.B.S., J.P.

何俊仁議員

何敏嘉議員

何鍾泰議員，J.P.

李永達議員

李卓人議員

李柱銘議員，S.C., J.P.

李家祥議員，J.P.

李啟明議員，S.B.S., J.P.

李華明議員，J.P.

呂明華議員，J.P.

吳亮星議員

吳清輝議員

吳靄儀議員

周梁淑怡議員，J.P.

夏佳理議員，J.P.

馬逢國議員

涂謹申議員

張文光議員

張永森議員，J.P.

許長青議員

陸恭蕙議員

陳國強議員

陳婉嫻議員

陳智思議員

陳榮燦議員

陳鑑林議員

梁智鴻議員，J.P.

梁劉柔芬議員，J.P.

梁耀忠議員

程介南議員，J.P.

單仲偕議員

黃宏發議員，J.P.

黃宜弘議員

黃容根議員

曾鈺成議員，J.P.

楊孝華議員，J.P.

楊森議員

楊耀忠議員

劉千石議員，J.P.

劉江華議員

劉皇發議員，G.B.S., J.P.

劉健儀議員，J.P.

劉漢銓議員，J.P.

劉慧卿議員，J.P.

蔡素玉議員

鄭家富議員

司徒華議員

霍震霆議員，S.B.S., J.P.

羅致光議員，J.P.

譚耀宗議員，G.B.S., J.P.

馮志堅議員

鄧兆棠議員，J.P.

缺席議員：

李國寶議員，J.P.

出席政府官員：

行政會議議員政務司司長陳方安生女士，G.B.M., J.P.

工商局局長周德熙先生，J.P.

運輸局局長吳榮奎先生，J.P.

教育統籌局局長王永平先生，G.B.S., J.P.

庫務局局長俞宗怡女士，J.P.

財經事務局局長黎高穎怡女士，J.P.

列席秘書：

副秘書長羅錦生先生，J.P.

助理秘書長吳文華女士

助理秘書長陳欽茂先生

主席：本會現在恢復會議，繼續處理議程內未完成的事項。我們現在處理的事項是《1999 年收入條例草案》。昨天我們已完成這條例草案的二讀辯論，現在進入全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

《1999 年收入條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入《1999 年收入條例草案》。

秘書：第 1、3 至 15、17、19、20、22、26 至 36、38 至 42 及 44 至 48 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 16 及 18 條。

庫務局局長：主席，我動議修正條例草案第 16(d)和 18(d)條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

目前，在《印花稅條例》內的多項有關遞交文書予稅務局的條文，均訂明有關文書須為簽立文本。稅務局明白在一些情況下，有關人士是不能出示有需要的文書的簽立文本，所以稅務局會接納這些文書的認證副本。基於這現行做法，《1999 年收入條例草案》（“《收入條例草案》”）第 16(d)條，建議在《印花稅條例》中增訂的第 19(12A)(a)條，亦只是訂明，在申請證券借貸印花稅寬免時，須向稅務局提交證券借用及借出協議的簽立文本。通過這條文後，稅務局在執行時，會考慮個別情況而接受文件的認證副本。在審議條例草案的過程中，條例草案委員會認為政府應以法例確立接納文書副本的做法，容許證券借用人提供證券借用和借出協議的簽立文本或該協議的認證副本。鑑於條例草案委員會的意見，我們現在建議修訂有關條文；稍後我亦會動議在《收入條例草案》加入新條文，修訂現在的《印花稅條例》內，有關提交文書予稅務局作加蓋印花稅之用的條文，明確訂明在一些情況下，稅務局是可以接受有關文書的認證副本作加蓋印花用途時的現行做法。

我們建議對《收入條例草案》第 18(d)條，作出兩方面的修正。第一，就住宅物業買賣協議申請延遲繳付印花稅的機制內，刪去要求公司買家提供銀行承諾書的條文；第二項修正的目的，是規定稅務局在發出延遲繳交印花稅申請通知書時，須一併列出拒絕理由。

建議制訂要求住宅物業協議中的公司買家須提交銀行承諾書的條文，目的是為了保障收入。昨天我在恢復二讀時，已經提到條例草案委員會多位委員對這項建議有保留，他們認為目前涉及公司欠交印花稅的數字，並不能足以證明會有很多公司藉延交繳付安排而逃避印花稅，因此，無須規定這些公司提供銀行承諾書作擔保。有見及此，我現在動議修正《收入條例草案》第 18(d)條內，刪除建議在《印花稅條例》第 29C 條內新增的有關條文。有議員昨天建議，政府應該和律師會聯手制訂一些守則，透過處理物業買賣律師的配合，減低藉延期繳付安排而逃避印花稅的可能性，我會要求稅務局和律師會在這方面跟進。但我要強調的，是政府會密切留意撤銷銀行承諾書條文後的實際運作情況，如有需要，我們會向立法會重提銀行承諾書的建議。

有關對條例草案第 18(d)條的第二項修正，目的是在該條文中建議的《印花稅條例》第 29C(12)(b)條內，加入條文，訂明稅務局在發出拒絕延遲繳付印花稅申請的通知書上，須列明拒絕申請的原因，這項修正，是反映稅務局現行的做法，亦是接納條例草案委員會提出的意見。

我謹請各位議員支持這項修正案。主席，我謹此陳辭。

擬議修正案內容

第 16 條（見附件 VIII）

第 18 條（見附件 VIII）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：庫務局局長動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的第 16 及 18 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 21 條。

夏佳理議員（譯文）：我動議修正第 21 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

我已在二讀辯論中談過這項修正案的詳情。因此，我只須提醒委員若我的修正案獲得通過，第 21 條的(a)及(b)(i)段將被刪去，那麼，根據《公共收入保障令》，住宅樓宇交易的印花稅將按照舊比率，而不是現時的比率計算。

主席女士，昨天庫務局局長在她的答辯中叫我們預測明年的恒生指數（恒指）會是多少點，我們當然無法這樣做。即使本會應她的要求或暗示作出此項保證，我們仍需財務委員會的批准，對今天的討論來說，那樣將會太複雜了。我只想提醒各位委員，去年 8 月，政府購入現在通過外匯基金持有的投資組合時，恒指約為 7 100 點。我猜預算案是在 2 月初草擬或在 2 月底進行檢討的，恒指在 2 月初約為 9 600 點，在 2 月底則是 9 800 點。現在，恒指已超逾 14 000 點。我想說的，並非恒指明年此時會維持在 14 000 點，而是之前估計過低。由於在我們本財政年度的最後幾個月發生了這些變化，因此我認為財政司司長估計的 365 億元赤字，是大大的高估了，實際的赤字可能是 100 億元左右。此外，還有另一個原因我沒有提出來，請委員支持我的修正案的。我相信各位委員，特別是提出修正案的委員，都收到政府當局的一封信，指出議員提出任何修正案都會違反《基本法》第七十四條，因為那涉及政府政策，我們必須得到行政長官的同意。單憑這個原因，各位委員就應支持我的修正案，我希望他們會這樣做。

擬議修正案內容

第 21 條（見附件 VIII）

全委會主席：是否有委員想發言？

吳靄儀議員（譯文）：主席女士，我支持夏佳理議員動議的修正案。樓價大跌對社會上很多家庭造成打擊，因為那意味着他們主要的資產，往往是唯一的重要資產貶值了。我們要求他們忍痛，因為我們說，為了健全的經濟和長遠的競爭力之故，物價必須下調。在經濟低迷下，唯一的安慰是起碼物價會較為便宜，若現在增加印花稅，則連這點安慰也沒有了。

此外，政府一方面用退稅等方法付出一丁點小恩惠，另一方面則藉印花稅徵收巨款，可謂假仁假義，不敢恭維。政府當局說加稅只針對 300 萬元及以上的較高價物業，但那是否真的算較高價物業呢？只要樓市稍為復甦，很多物業都會被歸入這組別。我不認為它只會影響最有能力的一羣。我支持刪除這項加稅建議。

謝謝主席女士。

田北俊議員：主席女士，昨日在二讀辯論時，我已表達了對這項修正案的看法，但庫務局局長說了兩件事，我想稍作回應。

第一點，局長說這加幅是“溫和的增幅”，我當時記錄了這數個字，是“溫和的增幅”，因為只是 1%。但我想提醒政府，由 2.75% 增加 1% 至 3.75%，其實是 36.36% 的增加，我相信 36% 的增加不可當作溫和。

第二點，俞局長提到現時樓價下跌，所以真正付出的印花稅額也有減少，我相信她是說例如 1,000 萬元的單位，當印花稅是 2.75% 時，即須付 275,000 元，現在樓價跌至 600 萬元，將樓價乘以 3.75%，即 225,000 元，便宜了 5,000 元。這樣的話，將來這 600 萬元的單位升值至 1,000 萬元時，3.75% 便是 375,000 元，即比現在多付 10 萬元印花稅，屆時俞局長會否說因樓價上升，而把印花稅率由 3.75% 減至 2.75% 呢？

謝謝主席女士。

李永達議員：主席，我發言支持政府這項建議。

其實，本會就印花稅徵收的原則及效果，也曾經作過多次的辯論，包括是否將《印花稅條例》延續，或將稅款作出更改，對樓宇的炒賣活動及政府稅收有甚麼影響等問題，進行辯論，民主黨的看法是，印花稅對政府來說，有兩個基本上的作用。第一，這是一項頗為穩定的稅收。如果我沒有記錯，除卻在去年樓市極低迷時，我們每個月平均所得的樓宇交易數量，大概

有 1 萬至 12 000 宗左右，一年總共有超過 10 萬宗樓宇交易數量，這裏所產生的印花稅稅款是頗為龐大的。當然，對買樓人士來說，如果買賣樓宇無須支付稅款，其負擔定會減輕；但另一方面，政府在這方面的稅收來源又如何維持？我個人覺得長遠來說，物業交易中這方面的負擔是可以逐漸減少的。意思是說，如果政府的整個稅收制度有較好的基礎及稅基較闊，而行政長官也鼓勵那些有能力置業的人士置業的話，其實置業對一般家庭來說已經不是奢侈品，只是想安居樂業的人的必需品而已，再加上現在我們亦有很多貸款計劃，如行政長官表示希望在 10 年後，有 70% 的家庭可以擁有物業的話，總體來說，這便不是少數人的專利。所以，我個人覺得長遠來說，印花稅是否要訂於這麼高的水平，是可以討論的。

然而，現在問題是，政府在這一、兩年間，稅收緊絀時，我們應如何處理？當然，增加 300 萬元以上物業買賣印花稅這建議，會加重那些買 300 萬元以上樓宇的人士的負擔，這點我是絕對同意的。不過，買樓人士有兩種，一種是首次置業人士，一種是為了 upgrading，即換樓人士。以我個人經驗，絕大多數所謂中產階級及一般市民，如首次置業，除非他們真的很富有，否則甚少會購買價值 300 萬至 500 萬元這樣昂貴的樓宇。以現時的物業市道來看，無須動用 300 萬元，已可在市區邊沿購買面積由五百多呎至六百多呎的樓宇。如基層市民或中產階級想購買所謂“上車盤”的話，可供選擇的單位甚多，對這類人士，我並不鼓勵他們起初便購買價值三百多四百萬元這樣昂貴的樓宇，因為恐怕在負擔方面有困難。換樓人士也有不少選擇，當然，並不是由我們教導他們怎樣選擇。現在物業市道較為平穩，他們的選擇也較多，但他們也不急須於在很短時間內作出很多物業的決定，他們甚至可以租住一段長時間才再作考慮。財政司司長也曾說過，現時物業的回報率只得四、五厘，其實是否應該買樓？不過，這不是今天要討論的題目，所以還是不要辯論。我覺得對一些真正想換樓的人來說，即使增加印花稅，亦會增加他們的負擔，但不會導致一個非常沉重的情況。如果某人現住在一個價值百多二百萬元的單位，想換一個價值 400 萬元的單位，便要預備就此項買賣，將來須承擔加大按揭的每月供款，也要負擔在這過程內須增付的印花稅。

主席，印花稅的第二個效果，在於打擊炒樓的風氣。現在討論這題目似乎意義不大，因為炒樓的風氣的確冷卻了不少，雖然這半年內有很多樓花市場或第一手市場的買賣交易也不錯，但我同意房屋局或差餉物業估價署最近公布的報告，就是二手市場的樓宇買賣比較淡靜；一手樓市場如此暢旺，是因為地產商運用促銷手法及以部分單位減價作吸引所致。雖然印花稅對打擊炒樓活動效果不大，但我認為也有需要將稅率維持於一個適合的水平。

主席，雖然對那些會購買 300 萬元以上樓宇的人士來說，法例在修改後會對他們帶來較大的負擔，但我覺得從政府穩定收入的角度來說，這是有需

要的。由於這項修正案原則上不會打擊那些基層或中產階級的首次置業或一般置業者，所以民主黨不會反對這項修正案。謝謝主席。

劉千石議員：主席，我覺得這是一個非常特別的時刻，香港在一個經濟絕對低迷和失業率持續上升的情況下，我覺得所有加費都應凍結。我們不能因自己的界別的利益，或我們關注到某一方面便表示支持，否則我們便反對。我希望大家真正能形成一股力量，共度時艱。因此，大家可能會感到奇怪，為何我會支持夏佳理議員這項修正案。事實上，我很欣賞夏佳理議員對《議事規則》所賦予我們的權力的一份堅持，我認為即使大家不支持他的修正案內容，也應支持他就《議事規則》所堅持的精神。

謝謝主席。

楊森議員：主席，我支持夏佳理議員根據《議事規則》發揮其影響力，但我們民主黨並不支持他的影響力所包括的內容。謝謝。（眾笑）

庫務局局長：主席，政府強烈反對……（眾笑）夏佳理議員刪除條例草案第 21(a)和(b)(i)條的修正案。

《1999 年收入條例草案》第 21(a)和(b)(i)條，旨在實施 1999-2000 年度財政預算案內，調高價值 300 萬元以上物業的物業交易印花稅的建議。我們的建議，只是會把價值 300 萬元至 600 萬元的物業的物業交易印花稅稅率，輕微調高 0.25 百分點，和把價值 600 萬元以上的物業須繳付的交易印花稅的稅率略為調高 1 個百分點。這些調整幅度都非常溫和，而且並不會影響物業市場，但有關的建議則可以為政府在 1999-2000 年度帶來 12 億元的額外收入。

我在昨天恢復二讀辯論時，亦提到超過 80%的物業交易是屬於價值 300 萬元或以下的物業，這些物業全部不會受這項建議所影響。

事實上，由於物業價格在過去一年整體下調，同一宗物業交易，在今年 4 月成交，所繳交的印花稅，其實往往較上一個財政年度成交時為低。昨天和剛才亦有議員特別提到價值 300 萬元以上的物業，會因為政府調高印花稅稅率的建議，而須多繳付印花稅，價值 600 萬元以上的物業，更須支付多數萬元的印花稅。不過，事實並非如此，請容許我舉兩個例子來引證。根據差餉物業估價署的資料，去年 4 月 1 日，價值約 600 萬元的物業須根據去年 2.75%

印花稅稅率，繳交了 165,000 元的印花稅；但這項物業在今年的價值已經降至約 440 萬元，根據我們現時建議的 3%印花稅稅率以徵收印花稅，這項物業只須繳付 133,000 元的印花稅。換言之，雖然稅率是提高了，但物業因為物價整體下調的關係，反而可省回 32,000 元的印花稅。另一例子，去年 4 月 1 日，價值約 1,000 萬元的物業，因為整體物業市場的調節，這項物業在今年 4 月 1 日的價值已經降為約 720 萬元。去年，購買這項 1,000 萬元的物業須根據 2.75%的印花稅稅率，須繳付 275,000 元的稅款。今年這項物業的價值已經改變，降至 720 萬元，而須繳付 3.75%的印花稅，即 27 萬元的印花稅。將兩者比較，實際上今年購買這項物業可以節省 5,000 元的印花稅。但更重要的，是印花稅只是佔購買一項物業所涉及費用的一個非常小的部分，建議的增幅，並不會對物業市場造成任何實質的影響。

昨天我提到在今年 4 月至 6 月期間，印花稅透過《1999 年公共收入保障（收入）令》稍為提高後，價值 300 萬元以上物業成交的數目，反而較今年 1 月至 3 月，即印花稅稅率未調高前的數目為高。這幾個月以來，從報章亦可得悉，私人地產商提出的全新樓盤的售賣情況和政府於 4 月 1 日後開始恢復公開拍賣樓宇用地的成交價格，都顯示物業市場並沒有因為物業交易印花稅的溫和增幅而受到任何負面影響。剛才亦有議員關注和問到，如果物業價格再上升時，政府會否對物業交易印花稅稅率有所寬減呢？其實，議員如還記得，在過去數年的財政預算案裏，政府亦曾在物業交易印花稅方面提供寬減，就是將印花稅的稅階向上調整，令市民在物業價格上升的情況下，得到寬減。我們會繼續注意整體經濟和物業市場的情況，來考慮應否就物業交易印花稅的稅率作任何修訂。

在條例草案內的每一項增加收入建議，政府均是經過小心考慮，然後才提出的。增加印花稅稅率的建議，不但溫和，而且同時可以令政府增加可觀的收入。基於上述理據，我謹請各位議員反對夏佳理議員的修正案。主席，我謹此陳辭。

全委會主席：夏佳理議員，請你發言答辯。

夏佳理議員（譯文）：主席女士，我對民主黨以及楊森議員的安慰之辭感到有點失望，他雖然給我一點安慰，但可惜民主黨卻不會因此改投我一票。其實我想說的是，李永達議員提及過往的討論。我也想提醒議員，是黃宜弘議員首議置業者應獲豁免印花稅。若他們換一層較貴的樓，則以第一層樓與第二層樓的差價為準。假定你第一層樓是 150 萬元，第二層樓是 250 萬元，那麼你花 250 萬元買第二層樓時，你不是按 250 萬元繳納印花稅，而是按需多

付的 100 萬元計算的印花稅，我們稱之為“高水位綫”稅。這點當然可以商榷，但我認為今天我們真正想談的重點是，政府一直埋怨稅網太窄，按照政府的說法，那是因為稅收集集中在那些有能力的人身上，現在，它自己正是這樣做。

其次，在鼓勵自置居所方面，無論印花稅成本是多少，我想沒人能否認當用家再出售物業時，印花稅成本會轉嫁給下一個人。假定市場保持良好，印花稅成本會轉嫁給第二個買家。因此，無論從哪個角度看，成本都會繼續增加。

庫務局局長指出地產市道不會受到影響。我們現在並非說地產市道，而是須要負擔這成本的買家。主席女士，我也想提醒局長，不久之前，置業人士甚至要借錢交印花稅；他們獲得貸款用來繳交印花稅。她說由 2.75% 增加到 3.75% 的 1% 增幅是溫和的增幅，實在令我感到頗為詫異。也許我不應感到詫異，因為政府的官僚思維是看現金管理，而非資源管理，若計算現金的話，也許 1% 是算溫和的。不過，我想其他人和其他國家的人不是這樣想的。從那角度而言，36% 的加幅，怎樣說也不算溫和。

因此，我希望即使我今天失敗，仍可獲得本會內我稱之為“兩院”的足夠票數，以便向政府發出清楚的信息，我們關心要負擔這項加稅的普通市民，而我認為這項加稅是毫無道理的。謝謝。

田北俊議員：主席，據我理解，我是可以再就這議題發言的，是嗎？

全委會主席：你是可以發言，但我並不鼓勵你這樣做，所以請盡量精簡。

田北俊議員：主席，我的發言會很精簡，我只是想談一談剛才俞局長所說的費用問題。如果現在置業，首期付出 20%，餘下的 80% 則向銀行借貸，那筆貸款是可以分 20 年慢慢攤還的，但 3.75% 的政府印花稅則是一次過收取的。今時今日，很多行業也經營困難，地產經紀便是一例，現在樓宇交易也只是收半佣。律師的情況也一樣，律師現在也大致上是收取半費——夏佳理議員和坐在我左右的議員說比半佣還要少。地產經紀和律師收取的佣金，加起來還少於 1%，但政府一收便是 3.75%，這並不是一個小數目。

主席，還有一點，政府說有為用家着想，但政府的理據中，從來無提及例如在價值 600 萬元以上物業的 7 900 宗成交個案，其中有多少物業在 1 年或兩年之內被炒賣？我認為政府是不應該向這些用家收取 3.75% 的印花稅

的。換言之，向價值 100 萬元以下物業徵收 100 元印花稅對炒家來說，是起非常大的鼓勵作用，這影響的卻是民主黨很想維護的所謂基層。

謝謝主席。

全委會主席：為公平起見，我也必須再給庫務局局長發言機會，但庫務局局長亦可選擇不發言。

庫務局局長（譯文）：主席，我想提出兩點，簡單回應一下。

如立法會支持擴闊稅基的建議，就最能令我和財政司司長感到高興。我們將會就可否設立稅基更闊的新稅項諮詢不同團體，包括立法會議員。在很大程度上，成功與否須視乎我們能否取得大部分議員的支持。我希望日後可以提醒夏佳理議員、他的黨員及其他議員，有關這個向當局提出的要求。

第二點，在議員聽過我剛才的發言後，我希望他們不再堅持將印花稅提高一個百分點的建議。我剛才舉出的兩個例子說明，在現時物業市場的情況下，就實際金額而言，政府的建議對買家的影響是，即使購買價值逾 300 萬元或 600 萬元物業的人會支付更少的印花稅。

謝謝主席。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：夏佳理議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

夏佳理議員起立要求記名表決。

全委會主席：夏佳理議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：各位是否有問題？如果沒有，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

丁午壽議員、田北俊議員、何承天議員、何鍾泰議員、李家祥議員、呂明華議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、張永森議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、楊孝華議員、劉皇發議員及劉健儀議員贊成。

何敏嘉議員、李啟明議員、張文光議員、許長青議員、陳國強議員、陳榮燦議員、單仲偕議員、黃宜弘議員、黃容根議員、羅致光議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員反對。

地方選區及選舉委員會：

梁耀忠議員、黃宏發議員、劉千石議員及何世柱議員贊成。

何秀蘭議員、李永達議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陸恭蕙議員、陳婉嫻議員、程介南議員、曾鈺成議員、楊森議員、劉江華議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、司徒華議員、譚耀宗議員、朱幼麟議員、吳亮星議員、吳清輝議員、馬逢國議員、陳鑑林議員、楊耀忠議員、劉漢銓議員及蔡素玉議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 27 人出席，15 人贊成，12 人反對，而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 29 人出席，4 人贊成，24 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

梁智鴻議員：主席，請容許我根據《議事規則》第 49 條第（4）款，動議如果有委員在本次會議中就《1999 年收入條例草案》的其他各項議案要求進行記名表決時，全體委員會須在記名表決鐘鳴響 1 分鐘後，立即進行有關的記名表決。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：如果有委員在本次會議中就《1999 年收入條例草案》的其他各項議案要求進行記名表決時，全體委員會須在記名表決鐘鳴響 1 分鐘後，立即進行有關的記名表決。有沒有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得兩組出席的委員分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

由於夏佳理議員的修正案已被否決，我現在向各位提出的待決議題是：第 21 條納入本條例草案。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 23 條前的標題、第 23 條、第 24 條前的標題及第 24 條。

庫務局局長：主席，我動議刪除條例草案第 23 條和第 24 條，內容一如已載列於發送各位委員的文件內。

在《1999 年收入條例草案》（“《收入條例草案》”）中，我們建議把交通違例定額罰款的水平按通脹調整；所建議的增幅，目的是維持這些罰則的一般阻嚇作用。建議增加定額罰款的目的，只為追上由 1994 年開始的通脹，其中並沒有涉及其他政策目的。條例草案的第 23 條和第 24 條，目的是增加違例停車事項的罰款，而第 25 條則是增加違例行車時候的罰款。

法案委員會對加費的建議，普遍表示強烈保留。委員認為因為目前經濟不景，現時定額罰款水平的阻嚇作用應該已經有所加強。我們就法案委員會和社會各界對這方面表達的意見，作出慎重的考慮，並顧及目前的經濟情況和我們最近決定暫緩對政府收費作出調整，也兼顧到昨天在法案二讀時，我已提出運輸局局長會不時檢討對於交通違例方面所應採取的措施，所以我們決定在《收入條例草案》中，把有關增加定額罰款的條文刪除。現在我所動議的修正案，是刪除條例草案的第 23 條和第 24 條，稍後我會動議刪除第 25 條。

我謹請各位委員支持政府的修正案。主席，我謹此陳辭。

擬議修正案內容

第 23 條前的標題（見附件 VIII）

第 23 條（見附件 VIII）

第 24 條前的標題（見附件 VIII）

第 24 條（見附件 VIII）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：庫務局局長動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：由於有關刪去第 23 條前的標題、第 23 條、第 24 條前的標題及第 24 條的修正案已獲得通過，因此，第 23 條前的標題、第 23 條、第 24 條前的標題及第 24 條將從條例草案中刪去。

秘書：第 25 條。

全委會主席：庫務局局長及陸恭蕙議員已分別作出預告，表示準備就第 25 條動議修正案。

全委會現在進行合併辯論。我會先請庫務局局長動議她的修正案。

庫務局局長：主席，我動議刪除條例草案第 25 條，內容一如已載列於發送各位委員的文件內。

《1999 年收入條例草案》第 25 條旨在追上通脹，增加跟違例行車事項有關的定額罰款，而我現在動議的修正案，則旨在把這條條文刪除。正如剛才我動議刪除條例草案第 23 條和第 24 條時所作的解釋，政府考慮過現行有關違例行車事項的定額罰款的阻嚇作用，加上有鑑於我們最近暫緩對政府收費作出調整，因而決定刪除建議增加罰款的條文。

政府反對陸恭蕙議員對第 25 條的修正案，陸恭蕙議員的修正案旨在將噴黑煙車輛的定額罰款增加至 5,000 元。我們非常明白陸恭蕙議員提出這項修

正案的目的，是希望各界正視解決空氣污染的急切性，所以她從環保的角度，提出應大幅增加有關的罰款。政府和議員一樣，十分關注噴黑煙車輛對公眾健康構成的威脅，政府亦認同有需要調整有關罰款的水平。但我們認為，單憑大幅提高罰款並不能妥善解決噴黑煙車輛所造成的問題，因此，規劃環境地政局局長最近已公開承諾，會在下一個立法年度提交有關解決空氣污染的一系列措施，包括立例增加有關噴黑煙車輛的罰款，以及加強執法、教育和提高車輛測試標準等全面性的改善空氣質素計劃等，希望議員可以留待規劃環境地政局局長提出其全盤計劃時，才討論噴黑煙車輛罰款的合理水平。

此外，我們也認為在一項有關收入的條例草案中處理環境問題，在原則上是不大合適的。本條例草案第 25 條的目的，純粹是按通脹調整跟違例行車事項有關的罰款，以使罰則的阻嚇作用得以維持，有關的增幅並非為達致某一個政策目的而釐定。鑑於政府已承諾將於下一立法年度，會把增加噴黑煙車輛定額罰款的建議和其他針對空氣污染的建議提交立法會審議，而各位議員亦已經表示，不會支持其他定額罰款按通脹調高，所以我動議刪除條例草案第 25 條。

我懇請各位議員反對陸議員的修正案，反對並不代表大家對環境問題漠不關心，相反，這樣做更能突顯出議員是從一個整體的角度考慮如何處理環境污染的問題。我謹請各位議員支持政府的修正案，反對陸恭蕙議員的修正案。

主席，我謹此陳辭。

擬議修正案內容

第 25 條（見附件 VIII）

全委會主席：我會請陸恭蕙議員就庫務局局長所動議的修正案及她本人的修正案發言。但陸恭蕙議員不可在此階段動議修正案。

陸恭蕙議員（譯文）：主席女士，由於政府動議刪去第 25 條以及有關的罰款，各位議員又已大致上表示贊同，因此我實際上已沒有機會提出我的修正案。我雖然承認由於技術性原因而挫敗，但我在大幅增加噴黑煙車輛的罰款上，不承認失敗。我認為我嘗試在此時提出修正案，可能已達到目的。就是促使庫務局局長在昨晚和今天作出毫不含糊的聲明，支持增加罰款、改善汽車維修以及整體的空氣污染情況。在短短的時間內，我們已大有進展。這些汽車

維修以及噴黑烟車輛的問題，已存在了十多年，然而，要到了今天，我們才來處理它們。我想多謝昨晚發言的所有議員，特別是陳智思議員，他更表示支持將罰款增加到 10,000 元。我相信在本會和社會人士均有強烈的意見，認為應對我們所有空氣污染問題的象徵作出處罰，但這並不表示黑烟車輛是空氣污染的唯一成因，但它們確象徵了我們的疏忽。

在這時刻，我仍想談談那 5,000 元。主席女士，我想請你給我一點時間談談這點，作為日後政府再提出增加罰款建議時，我會作出的行動的先聲。

昨天有議員發言，贊同 5,000 元的罰款額實在太高了。但對我們每個人來說，我們的健康值多少呢？對我們整體來說又值多少呢？也許很多人仍難以相信早死、肺癌和其他嚴重呼吸系統毛病是由空氣污染造成的。但香港有 44% 的兒童患有鼻炎這事實又如何呢？這比率是全亞洲最高的，香港應覺得羞耻。此外，八分之一香港人聲稱有哮喘癥狀，每年更有 70 至 90 人死於哮喘併發症，他們三分之一年齡是由 5 歲至 34 歲。若這些數字還不夠證據的話，在 1991 至 1997 年間，慢性支氣管炎病人的數目增加了 200%。由政府進行的研究，證實每年與空氣污染有關的健康成本，相等於本地生產總值的 0.3% 至 0.5%。那究竟是多少呢？以 1996 年來說大約是 15 億元。

我重申，雖然噴黑烟車輛不是空氣污染的唯一禍因，但卻是一個主要而且極為明顯的違例例子。正是使用柴油的噴黑烟車輛，釋放出我在昨天二讀辯論時所提到的一些最有害的污染物。詳情我不再多贅述。

因此，對這種一犯再犯的行為，罰款 5,000 元會太高嗎？不，我真的不覺得。為何我每天走在香港的街上，健康都要受到損害？為何我的健康那麼廉價，我們不能重罰污染空氣的人？

維修一部柴油的士，令它減少污染，每年約需 25,000 元。作為生意成本，這不算過分。其他類型的柴油商業車輛，如小巴、大巴、貨車和貨櫃車也是同樣道理。車主沒有藉口不妥善維修車輛。假如我們對他們寬厚，我們的健康就會繼續受害。我再次多謝庫務局局長明確的承諾，我期待政府向本會提出建議，增加噴黑烟車輛的罰款。

謝謝主席女士，我會捲土重來，重提 5,000 元的罰款。

全委會主席：各位委員現在可以就庫務局局長所動議的修正案及陸恭蕙議員的修正案進行辯論。

田北俊議員：主席，在政府想收回的 4 項建議中，其中有 3 項我是支持的，即關於定額罰款、超速、進入黃格和超載貨品那 3 項，我是支持的，而且自由黨全部議員都會支持；但是，關於政府想收回增加噴黑煙罰款的修正案，自由黨各人則有不同意見，所以我決定，自由黨中各議員就這個項目可以自由投票。

主席，可惜民主黨收回何俊仁議員提出的修正案，他建議凍結其他 3 項定額罰款，而有關噴黑煙的罰款則增至 1,000 元；陸恭蕙議員的修正案是將噴黑煙車輛的罰款增加至 5,000 元，其他 3 項定額罰款亦要增加，但正如陸議員所說，她的修正案根本沒有列入投票程序，那只是空談而已。無論如何，要是我支持政府今天收回這項修正案，即表示我同意不應該增加噴黑煙的罰款，所以我是反對政府收回的，這樣可以對政府施加一些壓力。昨天俞局長說政府會在下個財政年度再提交這項修正案，但一個立法年度長達一整年，如果修正案在 10 月呈交本會，既要研究，又要討論，加上有關事務委員會的會議，拖到明年這個時候，我也不知道是否能夠通過。

主席，對付黑煙的方法是很爭議性的，這是一個使用木棒或用紅蘿蔔的問題，我覺得木棒和紅蘿蔔是要一起使用的，但先用木棒還是先用紅蘿蔔呢？業界當然認為要先用紅蘿蔔，不要先用木棒，而我認為如果先用木棒，業界一定會反抗，一反抗的話，政府的紅蘿蔔便不得不快點拿出來。我昨天說過，在 5 月和 6 月雖然有接近 12 300 輛汽車被投訴噴黑煙，但只有 434 輛在檢驗後不合格而被罰，而每輛只罰了四百多元；如果那 434 輛車真的被罰 5,000 元，我相信 18 000 輛的士、1 萬輛貨車和數千輛大巴，一定會將車輛送去維修。可是，現在只罰款四百多元，維修車輛卻要一千多元，那為甚麼要維修呢？因為又不是經常被逮個正着的，即使被逮個正着，也可以狡辯一頓，說完後便可能無須把車送去維修了。其實維修是很容易的，為甚麼有些汽車會噴出那麼多黑煙呢？只要將引擎轉快一點，汽油多加一點，黑煙便會增加；送車去維修時，把汽油供應器的螺絲扭緊一點，燃料便會供應少一點，黑煙亦會隨之減少。在通過了測試之後，把螺絲再放鬆，引擎便可以回復運行至 4 000 轉，汽車上山時即會產生大量黑煙。要是引擎只有二千多轉，是不會有黑煙的，所以要通過測試十分容易。如果罰款額真的很高，即那支木棒很巨大，那麼紅蘿蔔便可以行得通了，因為人人都會把車輛拿去修理，千多元的維修費並非太多的，不花這千多元，便可能會被罰四、五千元，到時更不化算。

多年以來，我一直說，全世界很多的士都是用柴油的，大部分用的柴油都跟香港用的差不多，反正都是蜆殼、美孚這幾間國際大公司入口的；但為甚麼其他地方的的士，不像香港的噴這麼多黑煙呢？難道只有香港才有山嗎？外國很多城市也有山，不是只有香港的汽車才要上山的。所以我認為這

件事是有方法改善的，只是政府有沒有決心去做而已，政府如果沒有決心去做，業界也會覺得無須這麼急切的去做。我希望今天透過這項辯論，可以督促政府盡快拿出紅蘿蔔來，屆時，我相信那支 4,000 元或 5,000 元的木棒，真真正正要用的機會不會是很多的。

主席，我反對政府這項修正案，雖然我知道反對了，便不會再有機會表決贊成陸恭蕙議員建議的 5,000 元罰款，何俊仁議員那項修正案更是要收回，但我希望政府聽到我們的意見，盡快改善我們的環境。謝謝主席。

羅致光議員：主席，就着噴黑煙的問題，民主黨一直都認為應該調高罰款，給那些不負責任的車主一個懲罰，製造足夠的阻嚇作用，使車主為自己的車輛負上維修的責任，而不是把所謂“成本”轉嫁到市民的健康身上。我相信本會很多駕車的議員都知道，駕車時如果前車是隻“墨魚”，真的會感到很辛苦。每當看見車輛不停噴黑煙，我真的很想令這輛車受到重罰。因此，民主黨在增加噴黑煙罰款的問題上，一直覺得應該盡早推行。不過，在討論這個問題時，我們覺得應該考慮到責任平衡的問題。

事實上，在噴黑煙問題的背後，除了柴油車輛之外，還包括了汽車維修業的發展及如何有效測試車輛運作的問題，香港在這些方面均做得不足夠。我們可以說，政府過往在這個問題上一向非常疏忽，如果罰款大幅度增加，其實不單止是懲罰那些不負責任的車主，亦同時是懲罰一些很想負責任、卻沒有辦法負責任的車主。我的意思是，有一些想負責任的車主想為他的車輛進行維修時，卻沒有好的科技找出他那輛車的問題所在，也沒有辦法有效地減少他那車輛的黑煙。在這個情況下，我們實在要衡量究竟責任誰屬的問題。

因此，從某一個角度來看，我們覺得噴黑煙罰款應該提高，所以民主黨曾經透過何俊仁議員的修正案，希望把罰款加至 1,000 元，至於 5,000 元的罰款，我們覺得在責任平衡方面好像不大平衡得到。因為到目前為止，我們仍然沒有足夠的支援幫助負責任的司機改善他們車輛的問題。然而，為甚麼到最後我們也會支持政府撤回這項修正案呢？因為我們覺得就汽車的測試和維修方面，到今天政府還在討論的階段，實質的工作仍未進行。

剛才田北俊議員談到木棒和紅蘿蔔的問題，我覺得兩者一定要並施，只用木棒打人而不能提供足夠支援的政府，不可以說是一個負責任的政府，所以我希望政府能夠盡快制訂一個配套的設施，在維修業方面培養人才，或提供足夠的訓練給維修車輛的從業員，然後才想到噴黑煙罰款的問題。

我們相信以目前來說，1,000 元是一個比較合理的罰款水平，不過我相信如果要整體檢討噴黑煙罰款，除了第一次觸犯的罰款額要調升外，也應該考慮在短期內第二次重犯應該罰得更重。因為當司機第一次犯法被罰後，如果在短期內重犯，顯然是不負責任的行為，對於這種不負責任的行為，罰款額應該更高。我們希望政府能夠承諾，盡早把有關的整體配套措施和罰款的調升交給本會審議。謝謝主席。

吳靄儀議員（譯文）：主席女士，原則上，我反對為增加稅收而提高罰款。罰款有刑事制裁的意味，旨在阻嚇。罰款額反映了罪行的嚴重性。提高罰款額以增加稅收，比從犯罪行為之中獲取金錢好不了多少。這種增加稅收的方法是不適當的，也不應得到認同。再者，要說“罰款”是《公共收入保障條例》所指的“稅收”，我是不同意的。罰款成為稅收的一部分，只是個現實的結果，但改變不了罰款的本質。

若然罰款要成為《收入條例草案》的一部分，我只會在一種情況下表示支持，就是罰款的目的，在於透過高達 5,000 元的罰款，打擊使問題日益嚴重的噴黑煙車輛。

空氣質素日趨惡劣，不單止使提交書面意見到法案委員會的人士和團體感到不安，也令到一些法律專業人士，透過說話或文字，向我表示極大的憤慨。空氣質素惡劣，是不文明的，是令人難以忍受的。我們必須想方設法扭轉局面，不要讓更多視香港為家的人被惡劣的空氣嚇跑。

坦白說，當局、司機和車主用各種歪理和言不成理的藉口避過這些合理的要求，這種情況令我震驚。司機和車主怎能說先要確保他們的經營成本不致受反空氣污染措施嚴重影響，才決定是否讓男女老幼的健康免受損害？

我本來是極力支持陸恭蕙議員的修正案的。

不過，現在政府已收回整條定額罰款的條文。作為一名律師，要我在從稅收措施中剔除罰款與利用增加定額罰款遏止空氣污染之間擇其一，我的選擇是顯而易見的。我必定會選先行廢除定額罰款，再另覓機會支持令空氣清新的措施。有說 9 月份會有另一次的機會，屆時，當局會提出一籃子的措施，當中包括一些更為嚴厲的罰則。我的立場非常明確，我是不會容忍拖延手法或敷衍的做法的。

謝謝主席女士。

陳婉嫻議員：主席女士，我相信有良好、清新的空氣，是香港每一個市民的願望。事實上，我很多時候在街上看到噴黑煙的車輛時，都會禁不住抄下它的車牌號碼，提供給政府。我覺得香港現在的空氣質素越來越差，例如銅鑼灣、觀塘等我們經常出入的地方，空氣都非常污濁。

當我跟交通行業內的職業司機談這個問題時，他們都有同感，但是說到將有關方面的罰則大幅提高，他們便提出了一系列的問題反問我，例如，他們質疑整個維修業的水平，很多時候在汽車維修完之後，行駛一兩天便又再噴出黑煙，這可能是維修技工的水平問題。此外，測試汽車的水平又如何呢？罰款究竟應該施加於車主還是施加於司機呢？現在政府是沒有清楚界定的。司機可能會覺得很應該受罰，但假如車主不肯負責的話又如何呢？這些問題都是政府必須回答我們的。

良好、清新的空氣，我相信是包括職業司機在內的人都渴望的，大家都不能夠容忍生活在污濁的空氣中，更不能夠容忍小朋友在這種空氣中生活。但問題是，一系列的措施應該如何落實呢？我很同意剛才有些同事的說話，當我們說要有清新空氣的時候，政府便再三重申會進行這方面的工作，我自己便是這個法案委員會的成員，我聽政府說的時候很彈性，當我們催迫得急了，它便表示 10 月便會提交一些建議。我希望屆時的建議不單止是談罰款，而是應該有整個配套措施，包括罰款方面，究竟應罰司機還是罰車主呢？這點必須予以明確界定。當我們有了高水平的汽車維修業，驗車時有優良的儀器，政府明確界定了哪些人應該受罰後，我相信香港所有職業司機都會跟大家一樣，支持我們有良好的清新空氣。

主席女士，我支持政府今天收回修正案。至於陸恭蕙議員原來的建議，我是很明白的；當我們聽取專業人士的意見時，我也百分之一百同意他們的見解。不過，我希望他們耐心等待，直至政府 10 月提交建議，有了整個有關的配套之後，先來一點紅蘿蔔才用木棒也未遲。謝謝主席。

劉健儀議員：主席女士，我在二讀辯論時已清楚表明我支持政府收回全套增加定額罰款的建議，包括違例行車的罰則，在此不再重複了。我現在發言只是針對陸恭蕙議員就增加噴黑煙罰款而動議的修正案，雖然她沒有信心這項修正案可獲通過，但我也希望藉此機會，就我對增加噴黑煙罰則的看法與各位議員一起探討。

我們面對香港今天的空氣污染問題，如果只會大力指摘一些車主沒有妥善維修自己的柴油車，單單說罰款太輕要大幅度增加，單單說 670 萬市民不能再忍受，單單說懸浮粒子如何危害健康，而不肯正視問題的根源，不肯花

少許時間做一些研究，聆聽別人的意見，不肯嘗試尋求罰款以外的解決方法，我們是無法真正解決問題的。車輛排放廢氣所造成的空氣污染，其實是一個長久積累的問題，我希望在這裏做一個簡單的回顧。

首先，我想指出幾個事實。田議員剛才說政府沒有決心解決這個問題，我想指出，過去政府其實是沒有做任何事情來解決這個問題，這是一個比較正確的說法。92 年前，政府完全沒有訂定入口新柴油車的廢氣排放標準。95 年前，柴油燃料含硫量是 0.5%，政府亦沒有訂定任何柴油引擎標準。直至今今天，政府還沒有在黑煙測試中心安裝底盤式測功機，還要到 9 月才有。過去多年來，政府從來沒有採取任何措施，協助或指導柴油車解決或減低噴黑煙的問題，這些全屬事實。

結果是 92 年前合法入口的柴油車，即使是新車的時候，其廢氣排放量已經相當高了；車輛舊了之後，廢氣排放必然更嚴重，即使常經進行維修，仍然可能無法符合現今嚴格的排放標準。低含硫量柴油須配合引擎技術，才可有效減少車輛排放黑煙，但到了 95 年，香港才引入含硫量 0.2% 的柴油和採用歐盟一型的引擎標準，換言之，95 年前入口的柴油車即使使用含硫量 0.2% 的柴油，甚至是現時含硫量只有 0.05% 的柴油，其廢氣排放量始終不及歐盟一型或歐盟二型的柴油車理想。但我們是否要他們全部棄置這些車輛，購買新車呢？這話說起來容易，但真正實行卻十分困難。我想強調，這些廢氣排放量欠理想的車輛存在於香港的道路上，並非他們的過錯，他們是政府政策批准下合法地進口香港的。現時人人關心環保，便將責任完全推在這些柴油車車主身上，這是否公平呢？

過去政府利用“踏三腳”來檢查車輛是否噴出過量黑煙，車輛如果有任何毛病也無法得知，只知道黑煙排放過量，這更給予少數害羣之馬有機會“做手腳”，即田議員剛才所提及的“鎖泵”、“放泵”等行為。不過，政府即將引入的底盤式測功機，不單止能有效檢查柴油車的性能，讓車主得知車輛那個部分出了岔子、是那個部分令黑煙排放量過高。這個底盤式測功機，更可杜絕任何人“做手腳”。剛才田議員所提及的“鎖泵”、“放泵”等情況，在底盤式測試機採用後，應該不會再存在。但是這部機器何時才運抵香港呢？那要到今年 9 月才會在 5 個廢氣測試中心使用，至於會否普及讓業界使用，現時仍是未知之數。

今年 6 月 5 日，政府公布《淨化香港的空氣》文件，列出政府現正進行或計劃日後採取的全面行動。我們從這份文件中可以看到，政府以前所採取的措施只着重治標，完全不能治本。不過，政府現時好像已經開始明白治本的重要性了。

近年來，柴油車廢氣排放的標準不斷收緊，但車輛維修保養的技術並沒有相應提高。很多車主其實願意妥善維修保養其柴油車輛，但由於本港部分車房規模較小，維修設備落後，維修人員水準參差，即使車主已付出金錢維修車輛，車輛仍然可能會在維修短期之後便噴出過量廢氣。此外，過去車主無法取得維修車輛的手冊，我說的維修手冊不是教人換車頭燈泡或機油，或是那種在英國可用 12 英鎊買回來的維修手冊，而是一些詳載正確調校引擎、機件等資料的維修手冊，是車廠出版的手冊，結果是在缺少這本維修手冊的情形下，維修人員不能根據原廠資料來進行維修，只能靠摸索，效果自然欠理想。

運輸界經常被人批評是不環保的一羣。事實是否如此呢？政府在 95 年推出柴油轉用汽油計劃，業內人士認為汽油不比柴油環保，於是自費到日本考察石油氣的士，當時我也有隨隊前往。結果在業內人士的推動之下，政府終於同意轉用石油氣這種環保燃料。此外，的士業更出錢贊助香港理工大學研究適用於小型柴油車的微粒隔。事實上，運輸界比很多只是嘴邊掛着環保的人士還要積極。

事實上，運輸界跟香港 670 萬市民一樣，環保意識越來越高，並且跟很多環保人士一樣，逐漸認識到不能透過對抗關係來推動環保，而是應該透過合作夥伴的關係來推動環保。本年 6 月 4 日，分別來自的士、小巴、輕型貨車、保母車、巴士、貨車、貨櫃車的 58 個團體和公司，組成了“運輸界千禧年環保行動籌備委員會”，公布了一份《運輸界千禧年環保行動建議書》，運用本身的工作經驗和對行業運作的瞭解，主動提出 21 個針對問題根源的解決方法，以徹底解決柴油車噴出過量黑煙的問題。雖然車主妥善維修車輛是責無旁貸，但單靠車主的力量是辦不到的，所以他們希望結合政府、商界、社會人士及環保團體的力量，共同解決香港的空氣污染問題。

為了確保每輛柴油車由入口至終止使用期間，廢氣排放量都符合環保標準，運輸界建議從燃油、車輛入口、檢查、維修保養、環保設備、車輛壽命以至宣傳教育等各個環節入手。我知道運輸界已經跟規劃環境地政局商討如何推進他們的建議，大家同意用一個合作夥伴的態度，攜手解決黑煙問題。事實上，運輸界不少建議與政府的構思不謀而合，我相信假以時日，他們定能想出辦法，推進環保行動。過去政府只懂手執木棒來解決問題，現在政府明白到單靠木棒是沒有用的，因此政府亦已改變策略，暫時放下木棒，打算針對問題的根源協助業界解決問題，拿出紅蘿蔔，爭取業界的合作。為甚麼議員不明白政府的苦心，還要拿出更大的木棒呢？

今天在座的議員面對一個長久累積的複雜問題，如果大家以為按一個掣，支持陸恭蕙議員的修正案，增加罰則至 5,000 元，甚至支持陳智思議員

心目中的 1 萬元罰則，便可以解決問題，改善空氣質素，則無異是自欺欺人。我希望議員放下屠刀，但我並非要求大家立地成佛，我只是希望大家可以用少許耐心，聆聽道理；各位議員也是明理之人，別人的話有理，請你加以聆聽，瞭解別人的困難。運輸界是願意解決問題的，為甚麼大家不願意付出少許時間聆聽呢？希望大家可以與運輸界坐下來進行商討，共同制訂長期和短期對抗空氣污染的策略，同心協力，真正地改善香港的空氣質素。

我深信單是倚賴大幅度提高噴黑煙罰則，則我們在改善空氣質素的問題上只會原地踏步，無補於事的。

主席女士，我謹此陳辭，支持政府的修正案，強烈反對陸恭蕙議員提出的修正案。

周梁淑怡議員（譯文）：主席，數月前，立法會曾討論何承天議員動議的環保措施議案，當時陸恭蕙議員提出修正案，要求總數達 4 000 輛的新舊汽車均須接受廢氣測試，以便找出和清除在道路上排放黑煙的車輛。那時由於我反對修正案，遂遭受一些環保分子的猛烈批評。我感到遭人誤解，亦覺得受到中傷。正如我當時所指出，我一直絕對支持環保，但卻不認同陸議員提出的方法。我還記得，我當時曾說，在陸議員所倡議的政策下，唯一的受惠者只會是那些在維修車房工作的人，而這政策能否保證空氣清新，亦頗成疑問。

主席，我剛巧家居山上，而當我駕車上山回家時，很多時候都要尾隨一些排放大量黑煙的汽車，實在令人感到厭惡。因此，一些人認為應要向這些違例者徵收 5,000 元的罰款，我是深有同感的。

可是，陸恭蕙議員的發言（她並沒有被劉健儀議員說服）和政府的解釋，都令人清楚知道，排放黑煙的車輛的駕駛者其實在現階段是沒有能力改善情況的。職業司機以駕車維生，並經常受到無良維修車房的壓榨和欺騙，境況其實是相當無助的。我們既然完全明白他們面對的困難，便也應該知道，儘管向他們收取嚴苛的罰款，也是不能解決問題的；而且這樣也不公平。

儘管如此，我仍要提出一點意見。昨天，田北俊議員引述了一些數字，現在就讓我覆述一次：在 5 月和 6 月期間，獲處理的舉報個案共有 12 317 宗，而其中有三分之一被界定為不能提出起訴類別。換言之，在所有獲處理的個案中，最少有三分之二曾進行排放廢氣測試。在這些曾進行測試的個案中，只有 434 輛汽車不符合標準，但舉報個案的總數則達一萬二千多宗。

這情況很有問題。只有 3%的舉報個案，或 7%的可提出起訴個案涉及不能通過測試的車輛。由此可見，要不是測試可能有欠完善，就是有人可以在舉報和測試之間的時間內把車輛改善。無論原因為何，上述情況都顯示現時的執法程序完全錯漏百出。既然執法程序這樣不濟，人們根本便沒有足夠的理據來作出結論，指現時 450 元的罰款不足以收阻嚇作用。我敢肯定地說，若我們能要求排放黑煙的汽車即時接受測試，並即時發出罰款傳票，我們便能大大防止汽車排放黑煙，就好像其他定額罰款傳票能有效防止駕駛人士觸犯其他交通法例一般。主席，在 5,000 元罰款這建議的醞釀期間，我的確收到許多人的意見，要求我予以支持。我每天亦受到汽車黑煙的困擾，因此，坦白地說，我的確有意支持這一建議。可是，這方法儘管便捷，但卻對駕駛者完全不公平，又會令政府得其所哉，更不能充分保證可以達致消除排放黑煙車輛這一個最終目標。

因此，在行使自由投票權時，我會支持政府的建議，令全部有關的定額罰款，包括適用於排放黑煙的汽車的罰款，得以實際上獲得凍結。我這樣做的目的只有一個，就是令政府能有機會和時間在未來數個月內提交一套解決方案。我聽聞政府會在 9 月提出方案，希望屆時能真正達致防止汽車排放黑煙的效果。

方案提出了之後 — 亦只有在那個時候，我們才應研究是否大幅增加這項定額罰款，因為屆時既有足夠的支援，設備和維修設施，若駕車人士仍未能履行本身應負的責任，我們便再沒有理由反對重罰他們了。

楊森議員：民主黨支持政府今次收回其原先提出的修正案，但我們希望政府在稍後回答時可以作出承諾，在下個立法年度盡早提出有關的修訂，我們是支持將噴黑煙的汽車罰款提高的。我同意劉健儀議員的說話，罰款不是唯一的解決方法，但我相信罰款也有阻嚇作用。我們當然還須有很多配套，例如協助技術人員檢驗黑煙等。罰款不是唯一的方法，卻總是一個方法。

我其實很懷念小時候，那時候香港一般人很窮，我自己也很窮，但當我閒來步行上山頂看下去，看見到的景色卻是非常優美，維多利亞港空氣清新，從山頂看下去十分清晰。但隨着香港的經濟發展，香港人越來越富裕，路面的汽車越來越多，噴出的黑煙也越來越多。昨天劉慧卿議員提到，她站在崇光門口很多次，我想我站的次數也不會比她少，我們有幾位民主黨的成員和支聯會的成員，在那裏不是搞簽名運動，便是籌款；過去 10 年來，我們每一次站在那裏都感慨良多，當時天色是沒有問題的，但回到家裏之後，鼻又酸，眼又紅又澀，空氣根本已污染到了不可以忍受的地步。

羅致光議員說得很對，車主不管好自己的汽車，將自己的疏忽建築在市民的健康之上，根本上真的是不可以接受的。我也希望各位議員能夠支持將

這罰款提高，至於提高多少，是否高至陳智思議員建議的 1 萬元，則大家可以再斟酌，不過，民主黨是不會考慮高達 1 萬元的，連 1,000 元的收費幅度我們也須考慮其他因素。

我希望政府早些提出修正案，並希望庫務局局長作的承諾能在紀錄上寫下來，下一個年度要以最快的速度，將這條有關罰款的條例及其他配套提交給立法會審議。我也希望政府盡量吸收劉健儀議員反映的業界意見，雙方努力合作。我覺得劉健儀議員有一點說得很對，便是政府素來對這方面的工作漠視不理，但這不等於我們可以縱容噴黑煙的車輛在路面上橫行。我覺得雙方均有責任，我期望他們互相合作，亦希望政府多聆聽業界的意見。民主黨是支持加強罰款的。謝謝主席女士。

梁耀忠議員：主席，每年冬天我都很擔心，因為我的兒子很容易患哮喘，有時候半夜三更也要送他到急症室。我問醫生，怎樣才能夠治好我兒子的哮喘病呢？他說唯一的方法便是移民，移民離開香港，問題便較容易解決。我相信在香港過去的移民潮中，可能其中有些人是因為香港的空氣太差而移民的也說不定。

事實上，環境污染對香港來說，並非始自今天，而是長時期都圍繞着香港的問題。我記得八十年代中期，我們葵青區已經面對着很嚴重的環境污染問題，當時由於很多工廠排出廢氣黑煙，導致葵青區議會用了很多錢，想盡方法來解決問題。我們雖然想了很多方法，但其實最後也不及政府做的一件事有效，這便是立例降低工業燃料的含硫量；政府立例之後，葵青區的黑煙很明顯減少了很多。

因此，在環境污染的問題上，政府不能夠不承擔任何責任，當然，我也同意某些同事所說，業界亦應該承擔部分責任。我最近跟很多業界人士談過，他們說如果政府真的負上它應該負的責任，落實有關措施幫助他們的話，他們也會同意增加罰款的，因為這樣才可以對一些不負責任的人加以懲罰，令大家可以真正改善環境。所以我覺得業界人士不是蠻不講理的，他們不是只要求政府做事，自己卻不肯負責的。我相信他們也同意，如果政府做了它應做的事，業界人士沒有理由自己不做事的。但問題在於，有些事不是業界可以做得到的，例如我剛才所提及的含硫量，如果政府可以立例管制，情況是會改善的，這方面業界便無法做到。又例如驗車，我昨天說的例子我不想再重複了，立法會的車 LC3 在驗車後不到幾個月又再次噴出黑煙，為甚麼呢？這不是大家不肯做事，而是做了也解決不到問題，這是事實。政府限制了含硫量而不提升車輛維修的技術水平的話，業界即使有心改善也未必做得好。

事實上，大家也知道現在的污染問題比以前更為嚴重，但我只想說剛才羅致光議員說的話，便是如果我們只是單方面做事，便是不負責任。其實這個政府長久以來都是不負責任的，我為甚麼這樣說呢？因為政府處理這個問題時，只是用一種“頭痛醫頭，腳痛醫腳”的方法。正如我剛才所說，污染問題並非始自今天，八十年代當我們談論污染問題時，政府便說：“好，我們針對工業問題吧，不用理會其他事了。”這便是單方面做事，正如今天的事件，政府只單方面想到增加罰款，不做其他事，這種心態根本不是長遠及整體性地考慮問題，造成的後果我覺得會十分嚴重。如果政府真的是要負責任的話，便應該整體地看問題，不要再像從前般片面地處理事情，而且更不應保持過去的作風，繼續“頭痛醫頭，腳痛醫腳”的做法。主席，我謹此陳辭。

劉慧卿議員：主席，我現在發言支持田北俊議員剛才的講話。我覺得我們應該向政府施加壓力，要求政府盡快做一些事情。但很遺憾，今天應該在這裏聽我們的發言的是蕭炯柱局長，或日後從廉政公署調職的任太，而不應由俞局長聆聽這些意見。不過，無論怎樣也好，俞局長聽了我們的談話後可以把有關信息帶給有關的局長。

我本人是頗為悲觀的，我昨天已說了很多，今天在這裏並不想再重複。我同意田議員剛才所說，如果罰款的款額較維修費用更便宜，又怎會有誘因令人去維修車輛？

梁耀忠議員昨天也說過，有頭髮的，誰會想做癩痢呢？有些人可能是不想的，但誰能保證所有司機都是那樣負責呢？剛才周梁淑怡議員提及一些數字，為甚麼萬多輛會被人看見違例的車輛，到後來再接受檢驗時會變得那樣少呢？是否有人做了手腳呢？我們不能排除會有這樣的事情發生。所以，主席，我會同意，人人也有責任。現在並不是大家推卸責任的時候。其實市民亦感到很憤怒，他們都希望我們的行政和立法機關會一起做一些事。

為甚麼我會同意田議員的意見認為情況是悲觀呢？主席，因為我們的任期到明年 6 月 30 日便屆滿了，田議員還提到明年這個時間，其實到明年這個時間我們已經解散了。我擔心到了明年這個時間這件事會仍未辦妥。因此，主席，我很同意田議員的意見，我希望各位議員給予政府重大的壓力，不是向俞局長，而是向整個政府施加壓力。我們一定要做一些事情。我現在還有一點擔心，即是大家都覺得這是一個問題，但是到日後把這個問題提交立法會時，主席，別讓我說風水先生會騙你十年八年，不過，我認為屆時一定會再有一番爭辯。有人會說罰款額應該是 1,000 元，有人又會說 2,000 元，以至 1 萬元、兩萬元。有人會說配套做不成，業界又不行。如果再這樣地爭拗下去，便會甚麼也做不成了。

我同意劉健儀議員所說，這件事應該由大家同心協力來做。我是很樂意聽取業界的意見，因此，業界來跟我談，我是一定會聽的，我們大家也應該聽他們的意見。但是我們也要說服業界，有些事情是要一起做的。我們並非要訂一個罰款額要令他們傾家蕩產，而是要令他們知道我們覺得那件事是很嚴重的，令他們明白為何要罰得那樣重。

但另一方面配套的工作亦要做，所以多年來如果行政機關做不了，我們便應加以譴責。我希望今次立法會會有一個共同的聲音，是希望盡快處理這個問題，即使在暑假提出也不要緊，如果暑假要開會，我們也會樂意的。現在傳媒又會說立法會是分裂，不能處理這件事，於是我們又會被市民罵。所以我希望向政府重重施壓力。我不知道將來會由誰人來負責環境事宜，但負責的局長亦一定要做。所以我很同意田議員所說的，一定要向它施加壓力。如果他們現在支持政府，讓政府過了關，4 年後再提出這個問題時，即是再死了數萬人後仍未能把事情辦妥。所以，我希望局長，今天一定要把這個信息帶回去。對不起局長，我是反對你的。

田北俊議員：主席，我第二次發言是想澄清我剛才發言所提及的一些資料，因為周梁淑怡議員剛才曾提及這些資料。5 月與 6 月份被舉報黑煙的 12 317 輛汽車中，剛才提到有 3 000 輛是政府沒有採取任何行動的，原因是那 3 000 輛汽車上月已經被人舉報了。第二點，為何在 8 000 輛被送檢的汽車中，只有 400 輛那麼少真的被罰呢？理由是政府現在的做法是靠我們這些人舉報之後，給予車主 3 個星期的時間才把車輛送檢，目的根本是希望車主在被人舉報之後盡快把車輛修理好。事實上，那六千多輛沒有問題的汽車並不是真的沒有問題的，他們只不過是盡快地，以廉宜的價錢把汽車修理好，到驗車時便可以過關。另外的四百多輛汽車的車主卻認為既然只是罰四百多元，便索性只交四百多元的罰款而不把車輛拿去修理而已。

謝謝主席。

楊孝華議員：主席女士，我在二十多年前很喜歡到大嶼山行山。我記得有一個最吸引人的地方是，當走上大東山回望香港時，便可以看見整個香港島，連建築物及海港也可以看得很清楚。但我近期重遊所見的情況已經不是這樣了，只見整個香港島被一片黑煙籠罩着。我們現在無須行山，只要在乘坐飛機時，即使是航道正確，座位適當，也應知道從飛機上是不能看清楚整個港島的輪廓。這是一個很可悲的情況，旅遊界人士亦很擔心這問題。

我曾多次詢問業界人士，問他們覺得香港最大的問題是甚麼，結果人人都認為環境污染是一個很嚴重的問題。這是一個很大的問題，我們經常提到水質差、空氣差等問題，排首位的全是空氣差的問題。雖然早些時候說維港填海，對香港的影響會很大，但旅遊界人士卻認為空氣質素的問題最嚴重。所以，我們自由黨最近給予旅遊專員一個關於香港旅遊事業的報告中，亦提到水質和空氣的問題，但兩者相比，空氣的質素問題則較為嚴重。我數年前也曾當過好像稱為排放黑煙的監察員，從前的英文名稱是 **Spotter**，後來，我的太太也一起當上監察員。當時我們在發現有排放黑煙的車輛時，便會立即抄下它的資料，翌日便把這些資料傳真至有關部門。這項工作維持了一段時間，但到了現在，已沒有再續繼擔任那個職位了，因為我從每個月所收到的數字來看，我覺得我們的工作好像也沒有多大的結果。剛才田議員也解釋過，很多數字也許是方法或程序上出現問題，很多時候問題也不能獲得解決，測試的方法是否可以加以改善呢？也許將來可以在馬路的黑點上即時進行測試。測試後發現問題時便即時判罰，則可能會有效一點，這亦是要考慮的。

但我覺得解決這個問題是要全方位的，我們不能只是看其中的一部分。剛才田議員提到究竟是紅蘿蔔或木棒的問題，但除了這兩樣，是還有其他的問題。政府在看這個問題，真的是要全方位的，現在香港使用柴油的車輛，除了的士外，還有貨車、小巴和巴士。巴士最近採用了新引擎，情況會比較好一點，而貨車則是較難解決的問題。現在大家是比較集中於的士如何改用石油氣的問題。政府已答應做一些工作，這是經過多年，包括業界敦促所致的結果。但有一件很少人提起的事，便是小巴。小巴又如何呢？據我所知，現在香港最少有兩間公司已經推出了電動小巴，說只要儲足電量，便可以行走 80 至 100 公里而不須充電。這些比較前瞻性的方法，政府可否加以推行呢？石油氣可以解決的士問題，而電動小巴可能亦是將來解決幾千輛小巴的問題。

當然有些全方位的問題，例如空氣污濁的問題，這些污濁空氣根本是在珠江三角洲那邊吹過來的，雖然這不是今天辯論的問題，但我覺得不應只是簡單地從一個罰款或以紅蘿蔔作為誘因的問題，我們要全方位地解決這個問題，否則，香港便會失去他很多的優勢。但很可惜民主黨，把 1,000 元罰款的修正案撤銷了。因為早陣子我們曾就不增加罰款，或跟隨政府的通脹調整罰款額，或甚至把罰款增加至 1,000 元甚至 5,000 元等進行爭論。我覺得在幾個選擇之中，現在的罰款額的阻嚇力是不足夠的，但是否真的有需要增至 5,000 元或 1 萬元，便值得商榷。

然而，民主黨撤銷了他們的修正案，可能他們比較現實，在聽過這麼多人的發言後，發覺即使不撤銷也可能取不得足夠的票數，因為剛才只有田議員和前綫說會反對政府的修正案。他們聽了眾人的發言後，數一數票數，便知道即使反對也反對不成的了。不過，我們一定要施加一些壓力，即是說，

我們真的要做一點事。今天，既然自由黨是自由投票，我不想我們的黨魁一個人表示反對，令前綫的反對票較自由黨為多，所以我亦會跟隨他投反對票，表示我們對空氣污染的情況是非常重視的。這反對票是很有象徵性的。

陳智思議員（譯文）：主席女士，我本來不準備花時間談這個我昨天已談過的問題。但由於我剛才聽到有些同事提出一些很有趣的意見，所以我也想再談一談。《南華早報》內有一篇文章提到立法會的議員很奇怪地突然一夜之間全部成為環保人士。

我是這個議會的新丁，亦是議會內經驗最淺、最年青的議員。有人告訴我，環保問題在立法會內已經談了多年，但我們有甚麼結論呢？我們今天仍在這個會議廳內談論同一個問題。

我想和大家分享一點感受。我相信可以向各位保證，我大概是本議會內唯一一位每天最少花 2 至 3 小時在戶外做運動的議員。我相信我每天在戶外做運動的時間，大概比全部議員加起來的時間還要長。我每天早上 5 時便起來做運動，我如此早起的部分原因是因為工作上的編排，而另一部分原因則是空氣質素的關係。我一定要在早上 5 時起牀，否則便趕不及回家。我最遲要在早上 5 時 30 分離家開始跑步的原因，是我要確保能在早上 7 時前跑畢全程，如果我在 7 時以後才回家，我便會遇上很多校巴。在我居住的地區，每天早上 7 時至 7 時 15 分左右便會有很多校巴來接載學童上學。如果我遲了回家，我每天個半小時的跑步，所吸入的清新空氣及所享受的潔淨空氣質素的良好效果便會因在那 10 分鐘內回家途中所遇上的巴士，而變得蕩然無存。我過去 10 年每天早上 2 至 3 小時的運動，讓我清楚知道香港的空氣及環境質素下降的情況。如果各位議員真正有到戶外感受一下及看一下，便有資格在本會發言。我相信有些同事會在周末這樣做，但也只是偶一為之。我是以一個過去 10 年來每天都這樣做的人的身份發言。因此，在我們的思想徹底改變之前，任何事情都不會有所改變。我可以告訴大家，直至大家每天設身處地地感受一下空氣及環境質素的改變，以及下降的情況前，大家是不會知道質素下降的程度。

此外，我也代表商界發言。我有很多朋友，特別是外籍的朋友，他們都可以選擇，無須留在香港。他們可以把業務遷往其他地方。和我一樣的香港人可能會說，“我們沒有其他的選擇，因此一定要留在香港。”這是很可悲的事。但外籍人士是可以選擇的，我相信陸恭蕙議員會贊同這點。有很多外籍朋友告訴我，他們即將會為相同的原因而離開香港。

因此，正如一些同事所說，我們一直可以為這個問題永無止境地爭拗下去。我相信在未來的兩個月，甚至在我們的任期屆滿後，另一些議員的任期內，這個議會仍然會談論着相同的問題。我不希望香港有一天會變成另一個曼谷——一個我曾經居住多年的地方。我不希望香港的情況會變得那樣壞。

謝謝主席女士。

李永達議員：主席，由於楊孝華議員數次提及民主黨撤銷修正案的問題，所以我要解釋一下我們的立場。

我發現原來除了政治、法治的問題外，最容易導致一個政黨分裂的問題便是環保問題。今天民主黨暫時沒有這個情況，而自由黨則有少許。其實我們在內部辯論時的確曾有很多爭拗。這個問題是關於大社會的利益和業界利益的平衡問題。劉健儀議員有一部分的觀點我是同意的，不過，我覺得污染環境者本身要負上較大責任的觀點是正確的。我們考慮這個問題的時候，認為政府在《1999 年收入條例草案》中提出把罰款增加至 1,000 元的目的是很明顯的，所以楊孝華議員無須懷疑民主黨對這個問題的立場，亦無須擔心。當政府在 10 月的第一個會期，再把這項罰款的修正案提出來的時候，民主黨可以向政府保證，我們必定會堅定不移，絕不遲疑地支持政府這項修正案。我們在內部曾就 1,000 元罰款的問題反覆進行過多次討論，因此直至今天為止，我們是不會改變這個立場。當然我們知道業界本身對這個立場是有些不同意的，但是我覺得如果我們只是針對那些犯錯的業界便應該可以接受。我和劉健儀議員的分別是，我不覺得業界全部都是這樣的，他們不是全都是“墨魚”，只有一部分是，而另一部分則不是。如果我們認為業界全部都是這樣的，便會對那些不噴黑煙的業界人士很不公平。業界內很多人在電台或報紙上甚至其他地方，也會被市民和其他人責罵，說他們污染香港社會。我覺得罰款本身是一個很適當的做法，可以令一些正如劉健儀議員所說的害羣之馬提高警覺。

當然我們亦會支持政府的其他配套工作。所以，民主黨再一次重申我們的要求，希望政府在暑期後最早的會期重新提出這項罰款額為 1,000 元的修正案。我們是一定會支持的。謝謝主席。

梁劉柔芬議員：我們今天談的其實是應否設立罰款的問題，但現在整個辯論好像都是集中於談環保的問題。無疑這麼多年以來，香港現在的環保意識是最強烈的。

我只想與大家談一談，如果沒有十九世紀末時的工業革命，今時今日我們也沒有需要在這裏爭拗環保的問題。其他的先進國家亦曾經歷我們現在的階段，便是國家越先進，環保意識便越高。他們在中期階段真正採取改善環境的措施時，過程也是很辛苦的。如果各位研究一下，便會發現在這個過程中也會有互相指摘的情況出現。各位很多時候會發覺一些自稱為環保團體的成員中，會夾雜了一些其實是對環境造成最大破壞的行業，這些團體會指摘別的行業，說它們阻礙了環保的工作，或做了很多破壞環保的事。只要我們看一看，便會發現香港的環保團體之中其實也包括一些製造廢紙、造成浪廢或使用發泡膠等非常不環保的行業。我沒有詳細研究過，所以不知道是否真的有這樣的情況，也許各位同事可以進行這方面的研究，看看香港應否仍然使用發泡膠？

我在這裏想談一談在這階段內很多時候各階層會出現分裂的問題。有些界別很懂得保護自己，會將破壞環境的罪名指向別的界別。我希望我們今天緊記這一點。我不想香港經歷各階層分裂的情況。我也很欣賞劉健儀議員身體力行的做法。她不單止是為了本身的界別那麼簡單，她這麼多年來也確實做了很多工作。如果我們問她的時間如何分配，劉議員近期可以說是整天奔走於油公司、的士或小巴行業及運輸局局長的辦公室各個階層之間。我覺得她做過很多工作，我們亦應效法一下，不要只是互相指摘，只說而不是真的落實去做。

另一方面，我也想談一談的是，很多位同事說政府所做的不夠，尤其是環保署這麼多年來也只是只會說不會做，只懂得指摘而工作則做得不夠。我想談一談關於"Spotters"的事，即黑煙檢控者的事。我說得對嗎？"Spotters"是否稱為黑煙檢控者？《南華早報》在大概 1 個月前，好像曾在“利是”的專欄用一種取笑的口吻來取笑一羣獲政府邀請出任"Spotters"的年輕人。我希望這個專欄在取笑之餘，也會讚許這些年輕人的工作。這是一羣相當成功的年輕人，年紀大約只有我們很多同事的一半。他們為了慎重其事而舉辦了一個訓練班，認真地訓練本身的二十多名成員如何去做"Spotters"。因此，《南華早報》的“利是”專欄便取笑他們那樣認真地應付這件事。

我想告訴主席，當他們去投考"Spotters"的時候，由於他們名不見經傳，所以大部分都好像失敗了。他們全部都曾接受大學教育、學有所成，也是社會上相當成功的人士，為甚麼會全部落選呢？原因是因為我們的所謂行政部門"bureaucratic"到不得了，將他們本身的"Spotters"取代了這羣人。這些年輕人較我們眼明手快，為何政府要找一些年紀是這羣年輕人雙倍的人去做"Spotters"，讓那些人輕易地通過考試，而相反地，這些年輕人卻不能通過考試呢？我們也要向環保署提出這個問題。

主席，我只想談一談這兩件事。

何承天議員：主席女士，陳智思議員剛才說他每天早上 5 時起牀，跑步 3 小時，趕回家時已是大約 8 時左右。這令我想起規劃環境地政局局長蕭炯柱先生，他每天 4 時半起牀打哥爾夫球，當然他不是“黑波”作業，因為他的球是光的。我想他這樣做也並非因為是空氣污染的原因，但他當然亦應關注到空氣污染的問題。

今天我不會再談有關環保的問題，因為我曾在這個議會動議過一項有關環保的議案。我曾在議案中提出了很多政府應關注的問題和應做的工作。關於污染的問題，正如楊孝華議員剛才所說，要全方位來看，及整套來看，而不單止是針對排放黑煙的車輛。當時我曾提及我們亦應關注城市規劃的問題，所以現在我也不再重複了。

我只想說自由黨今天可以自由投票，是真真正正的自由黨。（眾笑）所以即使是自己的黨友或主席，我也有機會批評他們兩句，因為自由的緣故！我認為剛才田北俊議員的邏輯跟楊孝華議員所說的邏輯似乎有些不對。為何我會這樣說呢？他們說如果我們反對庫務局局長撤回修正案，便會給她壓力。其實，如庫務局局長的修正案不能獲得通過，即表示我們不支持她的修正案，大家便要就罰款的款額進行表決。有些人可能不喜歡陸恭蕙議員建議把罰款額提高至 5,000 元之鉅。民主黨建議把罰款額改為 1,000 元，其實我原本是會支持的。有些人則指出四百多元的罰款額不足夠，所以我們今天始終都要作出一個決定。如果我們決定了罰款額的數目，政府便可能會放緩其他的工作，庫務局局長所面對的壓力其實亦會減少。為甚麼呢？因為我們既然已作了決定，要增加罰款，而現在又通過了增加罰款的話，作為政府的便不須再積極地去做其他的事了。因此，我認為如果我們想對政府施加壓力，今天已經足夠了。因為我們已發表了很多意見。

我們應支持庫務局局長收回建議的做法，要她盡快提出全套方案。我亦要藉這個機會提出一件事，有時候我會不大同意劉慧卿議員所說的話，但今天我對她的說話極有同感，即是這個問題人人皆有責任，大家要同心協力地來處理。

謝謝主席。

蔡素玉議員：主席，有關港進聯今天的投票意向的問題，我想指出，其實如果我們支持政府，亦不表示我們覺得香港的空氣環境無須改善。事實上，港進聯亦覺得一定要加緊改善空氣質素的工作，但我們認為加大罰款額並不是唯一的解決辦法，我們認為合理的罰款額應該是可以考慮的，政府應全盤地加以考慮。在這個情況下，我們認為既然政府很快便會提出整套計劃，因此

我們會支持政府的議案。我個人本來亦覺得民主黨提出的 1,000 元罰款額是可以考慮的，但現在我們希望先待政府提出整套計劃才再作考慮。

全委會主席：雖然我知道很多委員想回應，但似乎是不能這樣回應的。陸恭蕙議員，你是否想再次發言？

陸恭蕙議員（譯文）：主席女士，我們必須面對棒子是有有效的現實。我們今天能夠進行這樣有效的討論，完全是因為棒子發揮了阻嚇作用。我十分贊成劉健儀議員的提議，我們應該協助運輸業提高該行業的質素，以及幫助汽車維修行業。劉健儀議員是運輸功能界別的代表，肩負協助運輸界提高該行業質素的重任，我相信她一定會，並且一直以來已經不遺餘力地推動香港的運輸界，使他們盡快成為愛惜環境的界別。

劉議員剛才提到售賣的士的商人在出售的士時沒有附上詳盡的維修手冊，她的資料絕對正確。有一位市民曾經向《1999 年收入條例草案》審議委員會反映說，據他所知，該份維修手冊在英國有售，售價大約是 12 英鎊。我真的曾經嚐試在香港購買該份手冊，但並不成功。我最後向一家售賣日本車作的士用途的大車行的一位高層人士查詢。他承認他們是不會輕易或免費向汽車維修行業派發該份手冊的。

主席女士，這件事真的是令人感到十分震驚。我們怎可以容許這種事情發生？這種行為是不道德的和不能接受的。我們竟然要透過立法會的一個法案委員會進行公眾聆訊，才能夠向公眾揭露這類事件。我們現在終於知道真相了。我們認為事件確是令人感到震驚。我希望運輸局及運輸署署長能夠採取一些行動。這件事實在令人難以接受。

周梁淑怡議員剛才提及一項我們以往曾經辯論過的議案，我當時提出所有車輛每年都要接受檢驗。我必須指出，我現在的立場仍然是一樣。事實上，主要由柴油推動的商用車輛已經是每年都要接受檢驗的。問題是，測試的成績一直未如理想，未能確保這些車輛噴出的廢氣維持在最低的水平。政府已向我們作出承諾，會為解決這個問題做一些工作。事情發展到今天的地步，其實是運輸局和運輸署多年以來的過失。我不知道他們是因為甚麼緣故，總認為他們無須肩負保護環境的責任。我希望這種態度現在會有所改變。

現在剩下來的問題便是由汽油推動的車輛了。我看不到有甚麼原因可讓這些車輛無須每年接受同樣的檢驗。事實上，世界上其他地方現已採取這項措施。我們也許可以規定車齡 3 年以上的車輛才有需要接受排放廢氣的測

試。周梁淑怡議員說，此舉除了令汽車維修行業受惠之外，對任何人也是沒有利的。這點我並不贊同。這樣做是對你和我都有利的。對市民亦會有利，因為大家都可以呼吸較清新的空氣。

陳智思議員說，他每天早上 5 時便去跑步。當我和他一樣年輕的時候，我也是每天早上 5 時去跑步。我可以告訴陳議員，10 至 15 年前，即使校車已開始接載學生，早上 7 時 30 分的空氣仍然較現在好很多。我十分同情陳議員，因為今時今日，無論我們何時出外，空氣質素也是非常差的。

主席女士，今天各位議員對政府都並不客氣，我們對政府並不客氣的原因，當然是因為政府過去多年來，沒有進行內部協調，沒有肩負起減少車輛排放廢氣的責任。各位議員當然是有理由怪責政府的。但我們仍不能容許車主這樣不負責任。其實，很多人都是有責任的。我們一定要令這些人負起應有的責任，大家便不會再有呼吸困難的問題了。

主席女士，我最後要提出一點，便是香港人，包括傳媒工作者，一直以來習慣把環境保護的問題看成軟性的題目。大家都不習慣把環保問題看成實際的政治問題。有些傳媒界的朋友曾經對我說，他們真的不認為環保是一個政治問題，或是一個重要的問題。我希望我們現在已完全消除了這樣的誤解。淨化空氣是一個政治課題，當中涉及各方面的利益，其中包括私人及公眾的利益。這亦是一個涉及抉擇的問題，是有關作出公眾及政治性抉擇的問題。這一點我們在今天的辯論過程中應該已經看得很清楚。

主席女士，我最後只想說希望棒子能夠發揮它的作用。

庫務局局長：希望主席理解，我只能很簡單地作出回應，因為議員剛才發表了很多意見，都要留待規劃環境地政局局長和運輸局局長向各位議員一一作出回應。

簡單地說，我剛才已很小心聆聽議員的意見，我亦很欣賞這些意見可以這樣地百花齊放，我尤其欣賞其中一個政黨，可以這樣自由地進行討論，每一位黨員可以自由地發表對這個問題的意見。我亦深信，沒有發言的議員亦同樣對香港空氣污染的問題感到關注。他們亦認為空氣質素急須改善。我更瞭解稍後無論議員投贊成或反對票，亦並不表示他們不關注污染的問題，或不認為有急切的需要改善香港的空氣質素。

我可以在此承諾政府會盡快在下一個立法會年度，提出整套針對空氣污染的措施。我亦希望這項承諾可以換取議員的支持，同意在第一時間討論規劃環境地政局局長即將提交的一系列措施，以及在最短的時間內，在這個議會取得共識，令政府、立法會及各有關部門能盡快落實保護香港環境，尤其是空氣質素的措施。謝謝主席。

全委會主席：在我把庫務局局長的修正案付諸表決前，我想提醒各位委員，如庫務局局長的修正案獲得通過，即表示陸恭蕙議員不可動議她的修正案。

我現在向各位提出的待決議題是：庫務局局長動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

陸恭蕙議員起立要求記名表決。

全委會主席：陸恭蕙議員要求記名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：如果各位沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

丁午壽議員、朱幼麟議員、何世柱議員、何承天議員、何俊仁議員、何敏嘉議員、何鍾泰議員、李永達議員、李卓人議員、李柱銘議員、李家祥議員、李啟明議員、李華明議員、呂明華議員、吳亮星議員、吳清輝議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、馬逢國議員、涂謹申議員、張文光議員、張永森議員、許長青議員、陳國強議員、陳婉嫻議員、陳榮燦議員、陳鑑林議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、梁耀忠議員、單仲偕議員、黃宏發議員、黃宜弘議員、

曾鈺成議員、楊森議員、劉千石議員、劉江華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、劉漢銓議員、蔡素玉議員、鄭家富議員、司徒華議員、羅致光議員、譚耀宗議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員贊成。

田北俊議員、何秀蘭議員、夏佳理議員、陸恭蕙議員、陳智思議員、楊孝華議員及劉慧卿議員反對。

全委會主席宣布有 55 人出席，47 人贊成，7 人反對。由於議題獲得在席委員以過半數贊成，她於是宣布議案獲得通過。

全委會主席：各位委員，我宣布暫停會議，因為我有點事要辦。會議恢復後再向大家解釋。

下午 4 時 44 分

會議暫停。

下午 4 時 49 分

會議隨而恢復。

全委會主席：各位議員，剛才有些程序問題，我得先弄清楚才繼續。希望各位不要誤會。（眾笑）

由於庫務局局長就第 25 條動議有關刪去條文的修正案已獲得通過，因此第 25 條將從條例草案中刪去。

秘書：第 37 條。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：第 37 條(b)段納入本條例草案。

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：第 37 條(b)段納入本條例草案。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：鄭家富議員及陳鑑林議員已分別作出預告，表示準備就第 37 條(d)段動議修正案。

全委會現在進行合併辯論。我會先請鄭家富議員動議他的修正案。

鄭家富議員：主席，我動議修正第 37 條(d)段，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

主席，在《1999 年收入條例草案》中的第 37 條，政府建議當紅隧於 9 月 1 日轉為政府隧道之後，將分別大幅提高紅隧私家車和電單車收費至 20 元和 8 元，加幅達到 100%。這措施將可為政府在 1999-2000 年度內帶來 1.2 億元的可觀收入。

我代表民主黨就紅隧收費提出修正案，目的是將政府建議的紅隧私家車和電單車收費增幅調低 50%，即私家車和電單車收費分別調整至 15 元及 6 元。

民主黨認為隧道收費的釐定應從交通管理角度出發，亦必須顧及收費水平是否出現偏高和不合理的情況，因此，我們並不接受政府透過大幅調高隧

道收費來達致增加政府收入的目的，這做法原則上是錯誤的。

然而，我們亦觀察到目前本港 3 條過海隧道，即紅隧、東隧和西隧，它們的使用量並不平均，西隧的設計容量最大，但可惜使用率卻最低，根本就不能發揮紓緩紅隧擠塞的作用，箇中原因並非紅隧收費偏低，而是因為西隧收費不合理地偏高，令西隧無法吸引駕駛者使用。

主席，要令 3 條過海隧道的資源被充分利用，最有效的辦法是將 3 條隧道的收費距離盡量拉近，但如果以大幅調高紅隧收費來遷就西隧，則顯得不太合情理，對駕駛者亦非常不公平。況且，將紅隧私家車收費增至 20 元，一方面，將會加劇東隧擠塞，另方面則可能引發東隧加價，兩方面的結果民主黨也不願看見。

考慮到私家車駕駛者的負擔能力，以及希望透過較溫和的增幅將部分紅隧的流量轉移至東隧和西隧，以減低紅隧的擠塞，因此，民主黨建議將紅隧私家車和電單車收費分別修訂為 15 元和 6 元，以便與東隧收費看齊。

主席，其實要令西隧資源得到有效運用，我認為政府應同意盡量游說西隧將私家車收費由 30 元減至 20 元，令分流作用更顯著。政府經常強調西隧收費是西隧公司的商業決定，但我認為這想法是值得商榷的，因為西隧並非只是財團的賺錢項目，更重要的是，它也是本港的基建項目之一，如果它未能發揮其應有的社會效益，便是浪費本港的社會資源。土地是本港最寶貴的資產和資源，政府竟然容許一條擁有 12 萬架次交通流量的隧道長期只有少數駕駛者使用，但另一方面紅隧則長期擠塞，這已經是一件很荒謬的事情；在西隧資源嚴重浪費的情況下，政府不想辦法解決，反而計劃再興建第四條海底隧道，我實在搞不清楚政府的交通政策。

事實上，政府必須認真研究如何將這 3 條過海隧道的流量均分，絕對不是強行將紅隧和東隧的收費拉高，亦不應期望西隧會自願無條件地減價，上述兩個辦法既不可行也不切實際。外國一些地區的經驗或可引發政府的考慮，就是一些外國政府會將幾條位置相近的隧道價格訂於同一水平，全部隧道費將撥入一個帳目之中，然後按照各隧道的投資、成本及交通流量等計算一條方程式，以便將收入重新分配給各隧道公司。當然，我明白目前本港 3 條過海隧道的擁有權並非一致，在處理上會較為複雜，但我仍然希望政府可多花心思認真研究各種的可行辦法，徹底將問題解決。我實在看不出興建多一條過海隧道，對解決西隧流量偏低及紅隧的擠塞情況有何幫助。

最後，我想指出，民主黨的修正案可為政府增加額外 6,000 萬元收入，數目仍相當可觀。

主席，我們剛剛收到立法會法律事務部發給我們的文件，內容有關局長昨天的言論，她指出如果我們今天的兩項修正案，即我及陳鑑林議員的修正案均遭否決，而政府的原議案也被否決的話，便有可能造成法律真空。法律事務部也發給我們兩頁以英文寫成的意見，我希望在此花少許時間作出回應。對於局長昨天的言論，指如果我們“三大皆空”，便會造成法律真空，我覺得似乎是一種恐嚇手段，迫使議員就範。民建聯多位議員在昨晚的會議上及剛才均聚在一起，商討如何解決這個問題。直至最後一刻，我收到的信息是，他們聽取局長對立法會法律意見所作的回應後，才考慮如何處理政府的原議案。我希望政府可以瞭解，立法會法律事務部已提出兩個重點，反駁政府所指的法律真空。

這兩種做法如下：第一，我們的法律顧問建議，政府可在下星期三，即 7 月 14 日，恢復二讀《1999 年行車隧道（政府）（修訂）條例草案》時，以附屬法例的形式，提出隧道收費的建議。如果在今天的辯論中，10 元不獲通過，15 元不獲通過，20 元也無法通過的話，那麼只要政府建議的收費模式或收費金額並非上述 3 種金額之一便可，換言之，可以是 14 元或 13 元，甚至 8 元或 9 元，我但願如此。我們現在不是在“叫價”，但我希望政府明白我們的法律意見指出，只要建議的收費不是今天曾經討論的 3 種收費之一，政府便可以附屬法例的形式，在下星期三《1999 年行車隧道（政府）（修訂）條例草案》恢復二讀時呈交立法會，由立法會討論和辯論。

第二種方法，政府也曾使用，便是根據《公共收入保障條例》，以命令形式訂定收費，這一點政府昨天已經指出。因為紅隧歸政府所有後，根據現行政策，政府只可收回營運費用，據我聽聞，或許我記錯，費用可能只須 1.5 元。當然很多駕駛者會很高興只須繳付 1.5 元便可使用紅隧，但作為負責任的政府和議員，我不希望車主付出 1.5 元便可使用紅隧。我們的法律意見已清楚指出，可以命令形式作為議決，如果收費定為 12 元，12 元減去 1.5 元，餘下的十多元款項，便成為公共收入的一部分，法例是容許政府這樣做的。我們的法律顧問也以《1998 年公共收入保障（應課稅品）令（第 2 號）》作為一項理據，當時是應課柴油稅，由每公升 2.89 元減至每公升 2 元，有效日期由 98 年 6 月 23 日至 99 年 3 月 31 日。這個辦法也是我們法律顧問認為可行的。換言之，只要行政長官會同行政會議訂立便可以。我們的法律顧問認為，行政長官必須在行政會議上討論此事，並由行政會議拍板。當然，有人說行政會議現正休會，雖然如此，但對於如此重要的問題，政府仍應該有兩手準備。

我想再指出一點，政府不應以為所有呈交立法會的議案，一定可以獲得通過，於是政府便可以袖手旁觀，無須作兩手準備，而到最後，便以所謂“法律真空”的觀點來恐嚇我們。政府如果早作兩手準備，我相信行政會議成員必定在這問題上幫助政府，不會導致紅隧於 9 月 1 日起因法律真空而不能收

費。

因此，我希望政府明白，立法會不是橡皮圖章，不是政府呈交甚麼議案上來，我們也一定會被迫通過。我們會提出自己的修正案。當然，如果我們的修正案不獲通過，而政府的議案最終也遭否決，我也希望政府明白，既然你們的議案也遭否決，即政府未能獲得足夠的票數，既未有足夠的支持，所以請政府作好兩手準備，並積極考慮我們法律顧問的意見。

最後，我向民建聯的同事作出呼籲，今天我聽到一個令我不快的消息，陳鑑林議員說如果真的一如政府所說，出現法律真空，在無可奈何的情況下，他會被迫支持政府的議案。我重申，如果我這項修正案不獲通過，我們民主黨一定會支持民建聯的凍結議案。換言之，如果現在大家點算一下票數（我相信大家點算一下便會很清楚），點算後知道你們的票數不足以通過自己的修正案，而你們又覺得政府真的在恐嚇你們，但又恐怕會出現法律真空，以致你們認為須被迫支持 20 元的話，那麼請你們考慮支持民主黨的修正案，因為我們建議紅隧只收取 15 元，而政府卻提出徵收 20 元。如果你們認為是被迫，請你們讓我們迫一次，請你們支持我們建議徵收 15 元的議案，這較政府強迫你們支持 20 元的方案為好。今天是你們民建聯的七周年黨慶，以往你們曾說會採取執政黨的路向，如果執政黨的胸襟和原則是如此容易受到政府的恐嚇而退縮，因而放棄你們以往的原則的話，我便認為你們須考慮一下執政黨所須具備的胸襟。

我清楚聽到陳鑑林議員上星期天在無綫電視的新聞節目中，提醒我們不要輕易受到政府的游說。但如果民建聯今天是那麼容易接受政府的游說，我對你們的黨格和原則也有一些質疑。

今天除了民建聯的議員外，港進聯的議員已表示會支持政府，我希望其他議員明白政府的理據，也希望局長能在此對法律真空作出回應，我記得周梁淑怡議員曾經提過：“10 個律師會有 10 種意見”，而黃宏發議員甚至說有 11 種意見。我們立法會的法律顧問已提出這兩項意見，我猜想局長稍後一定會有她自己的一套看法，她一定會再用一些方法來恐嚇你們，希望你們可以明白，既然立法會法律顧問的法律意見已如此清晰，請民建聯的議員不要給政府嚇倒。

主席，我的發言旨在呼籲各位議員支持民主黨提出的、較低加幅的方案，因為該方案已顧及駕駛者的負擔能力，並能發揮交通管理的效果；另一方面，也可為政府帶來額外的收益。

主席，我謹此陳辭。

擬議修正案內容

第 37 條（見附件 VIII）

全委會主席：我會請陳鑑林議員就鄭家富議員所動議的修正案及他本人的修正案發言。不過，陳鑑林議員不可在此階段動議修正案。

陳鑑林議員：主席，30 年前港島與九龍新界的交通往來主要是依賴過海渡輪，但自從紅磡海底隧道通車後，渡輪的角色便日漸式微，直至近年隨着東隧和西隧的落成，汽車渡輪即完成了歷史任務，光榮隱退。

由於經濟發展迅速，加上居住人口分布漸轉向新界，以及汽車數目在近 20 年大幅增加，路面擠塞的問題便隨之而來。當然，最主要的原因是很多道路網不很健全。紅隧得天獨厚，處於香港的經濟區域中心，也是港島東西南北交匯的地方，加上紅隧建成於六十年代，當時建造費用十分便宜，所收取的通道費用除早已還本外，也為承建商帶來大量盈利。紅隧的優越條件可以說使它成為駕駛人士樂於使用的過海通道。

毫無疑問，東隧及西隧的建造目的在於分擔紅隧的交通負荷，但這個目標卻不因為多了一兩個選擇而可以達致。相反，十多年來紅隧的流量一直不斷增加，直至 97 年西隧推行一連串優惠計劃後，紅隧的行車量才輕微下降，但下降數字仍然有限，事實說明，駕駛人士的行車習慣與紅隧的地理位置是其他外來競爭因素所不易改變的。況且，歷史經驗告訴我們，即使增加紅隧的收費也不容易迫使駕駛人士轉用其他隧道。增加收費以減低行車流量的效果亦只是很短暫，不多久，當行車流量下降、交通暢順，駕駛人士又會選擇使用紅隧，所以塞車的情形又再漸漸出現。

基於上述理由，民建聯認為政府不應採取經濟手段，以增加收費來解決交通問題。事實上，以我們所見，紅隧兩端出入口的道路網絡不完善，才是造成繁忙時間內交通擠塞的元兇。由紅隧前往尖沙咀本來只需時 5 至 10 分鐘的車程，但往往由於理工大學外面一帶的交通擠塞，結果需時 20 至 30 分鐘，連帶造成隧道內行車緩慢這一問題，我相信大家也很清楚。另一方面，我們看到由紅隧通往九龍塘、觀塘一帶的交通，即使在繁忙時間內也很暢順。至於港島入口的擠塞問題，亦主要出現在繁忙的時段，即下班時段，約由下午 5 時至 7 時半這段時間。但交通塞擠的時間很短暫，由華潤大廈至紅隧入口，在交通擠塞最嚴重的時候，需時約 15 至 20 分鐘，而一般塞車時間只是 5 至

10 分鐘。在這情況下，如果我們想迫使駕駛人士多付 10 元，從灣仔駛往西隧過海，他們是很不願意的。所以，紅隧的交通流量出現超負荷的主要原因，是道路網絡而不是收費問題，而且繁忙時間很短暫。現在政府建議增加全面收費，要駕駛人士全時段使用其他行車隧道，所以，我們覺得政府針對性的向私家車車主及電單車車主徵收一倍通道費用，對他們是不公平的，對解決交通也起不了作用。

從稅收的原則上看，增加收費只針對私家車車主及電單車車主，為何偏偏選中他們呢？這也是不公平的，由於公共交通設施不能照顧每一個市民的需要，而且也由於市區居住環境非常擠迫，很多市民已漸漸遷離市區前往新界居住，很多交通工具仍不能到達他們的目的，以私家車或電單車代步，已經成為他們日常生活中一個十分重要的、或主要的一環。所以，我們認為，政府若要針對私家車車主，我們首先要解決的便是公共交通工具。坦白地說，“養”一部車確實是十分困難，日常的經費和開支是十分龐大，我相信如果公共交通工具可以解決問題，私家車車主其實也不會願意“養”一部車。另一方面，在過去一年多以來，經濟調整已令中產階層在經濟上蒙受十分嚴重的創傷，政府建議增加紅隧的收費，會使這些車主增加負擔，對他們是十分不公平的。

民主黨提出的修正案，民建聯當然不會不考慮我們應該支持還是反對。基於上述原則，我們認為目前經濟環境不好，大家在較早前還同聲同氣，要求政府紓解民困，凍結一些政府收費，甚至要求減租，為甚麼民主黨竟提出可以讓政府加費呢？所以我們是不會支持的。

還有一點，如果我們認同以財政手段可以解決交通問題，這個問題便很嚴重了。以現在的屯門為例，交通擠塞已沒有那麼嚴重，如果我們贊成當塞車嚴重時，我們便要收費，使交通分流，行不行呢？倘若如此，政府便無須再興建多些道路。如果尖沙咀塞車，我們又可否不予理會，卻在那裏設置路障及收費站，要使用者付款，行不行呢？一定不可行。即使數年前，當地鐵公司表示會在繁忙時間徵收附加費，當時的政黨和市民均嚴重抗議，我們認為這種做法是不對的，所以，我們又怎可以支持民主黨的修正案呢？其實民主黨這項修正案不但自相矛盾，更不能自圓其說。

鄭家富議員說，收費加 10 元很貴，只可以讓政府加 5 元，因為車主可以負擔。但他又說希望可以產生分流作用。如果車主可以負擔，又怎會產生分流作用呢？另一方面，鄭家富議員卻質疑政府增加 10 元能否產生分流作用。既然他說政府的建議未必產生很大的分流作用，他建議增加 5 元以產生分流作用，更是毫無理據。所以我們認為民主黨要求民建聯支持，只是一廂情願。

有議員說，紅隧十多年未曾加過價，現在調整一下，也是可以接受的。我們可以說，紅隧在過去十多年，為政府和承建商，帶來了十分龐大的利潤和收入，加價顯然是不必要的。而且再加下去，亦只是朝着西隧收費偏高的方向走，這也是不合理的。所以十多年不加價，現在讓它加價，理由不充分。此外，由今年 9 月起，紅隧收歸政府所有，由該天起，政府便更有自主權，以規劃西隧、紅隧和東隧日後的交通分布。如果收費維持 10 元，政府仍有很多空間，舉例說，政府的收入較以往大幅增加。所謂大幅增加是因為紅隧收歸政府所有，除了管理的費用外，政府還賺取了原本由承建商管理公司所賺取的利潤。因此若以為輕微加費，車主便可以負擔，我認為是矛盾至極。

主席，我可以說，民建聯是不同意用財政手段來達致交通分流的作用，也不同意這種手法。根據上述理由，民主黨是無須再游說我們支持。

民建聯曾在交通事務委員會和政府部門的簡布會上，敦促政府設法解決 3 條隧道的流量問題，但可惜政府遲遲未有具體的方案。雖然我們在較早前聽聞政府準備興建第四條隧道，但似乎都只限於聽聞，未有具體的方案。今天當我們再次討論這問題時，我也希望政府不要以為單單加了收費，問題便可以解決。何俊仁議員和鄭家富議員剛才也提到民建聯的投票立場，我們是很審慎地考慮這問題，我們固然不是鄭家富議員所說的被政府嚇倒或被政府游說成功。事實上，大家在投票支持 15 元，或支持凍結收費時，必須考慮一項重要因素，就是如果我的修正案被否決，政府的議案也有可能被否決。如果政府的議案被否決，便會導致紅隧不能收費。這是一個可能性，不是沒有可能。所以我們在過去一段時間中，徵詢了各方面的意見，當中包括政府的律師，立法會的法律顧問及民建聯的法律意見，所得的意見各有不同。今天我們也收到立法會法律顧問的一份文件，我們已經看過，並知道當政府的議案被否決時，它可以有一兩種途徑作補救。主席，我希望你能夠讓我繼續說下去.....

全委會主席：陳議員，我不能讓你繼續發言，因為我們一定要遵守規則。

陳鑑林議員：我稍後再舉手。謝謝主席。

全委會主席：各位委員現在可以就鄭家富議員所動議的修正案及陳鑑林議員的修正案進行辯論。

周梁淑怡議員：主席，很不幸，剛才在最關鍵的時刻鐘聲響了，因為陳鑑林議員那 15 分鐘的發言對於我的耳朵來說都是音樂(music to my ear)，因為差不多他所說的每一點我都同意，而每一點都是我所屬的黨不同意的。自由黨由始至終都堅持紅隧可以加費，我則單獨申請豁免如此表態。

我完全認同陳鑑林議員剛才所說的論據，但我卻不明白為甚麼陳鑑林議員可以繼續自圓其說地支持政府終於加至 20 元，這個懸疑很大。我現在等待他再發言。剛才鄭家富議員指我曾說 10 個律師 10 個意見，但其實我是說 3 個律師有 3 個意見，但有一件事不是意見，而是《公共收入保障條例》，這是事實。我很想聽聽政府的看法，既然有這條例的存在，作為一個負責任的政府，怎可以說如果我們不通過其原先的條例草案，便會造成法律真空，這真叫人難以明白，因為其實不會出現真空的。作為一個負責任的政府，它是可以保障公共開支的。如果政府不運用那條條例，政府便沒有負上其應負的責任，即保障公共的開支。

我相信沒有一個議員會在此告訴政府，任由我們廢了政府的條例草案，使政府不能收費，好讓我們免費過海。這根本不是一個負責任的議員說的話。政府亦可以因此而把責任推卸在議員身上。但現在我所討論的是，既然有不同的政黨和有不同議員對隧道收費有不同的意見，政府是有責任面對這種情況，當然最終須以投票來決定。但我很想知道，如果我們分組表決時，支持“原地踏步”即不加價的佔多數，政府會怎樣做？如果我們分組表決時，票數同樣，輪到政府的議案時，即該議案應該贏了，那又表示了甚麼？如果民建聯的修正案能取得我們多數議員的支持，反而不能通過，而民建聯則支持政府的議案，那時又會是一個甚麼局面？反映了些甚麼？我提出這個問題，不外乎想說出我本人多年來（我昨天已重申）的希望，我真希望今天能夠看見紅隧不用加價。

陳婉嫻議員：主席，工聯會的 3 位立法會議員都不同意當政府接管紅隧後，便加價 100%。首先，我們看見紅隧本身的經營似乎並沒有問題，而且還有盈利。我不明白為何政府在 9 月份接管紅隧便要加價 100%，這點我覺得沒有道理。此外，政府對我們說，因為要疏導紅隧的交通，所以有需要加價 100%，這點我們亦覺得沒有道理，而且是本末倒置。

大家都知道，紅隧的擠塞不是始於今天，紅隧的擠塞，引發政府興建西隧。但基於當時的情況，須應承建商要求徵收 30 元的過海費，是非常昂貴的。因此，現在大家都看見西隧在疏導交通方面作用不大，即使紅隧十分擠塞，西隧的流量仍很低。如果它願意減價，我相信很多人，特別是往返屯門區的

人都會願意使用西隧。很多人不願意使用西隧，仍然使用紅隧，是由於紅隧比西隧便宜得多。有些人甚至使用大老山隧道再過東隧，顯然都是由於他們覺得西隧的收費昂貴。我雖然不是交通事務委員會的成員，但我偶然會出席，也知道我們的同事一直批評西隧的收費昂貴。現在政府不在這方面做工夫，反而說為了疏導交通的擠塞，建議增加紅隧的收費 100%。雖說加費只影響私家車和電單車，但我們覺得沒有道理，最重要的原因，正如我剛才所說，疏導交通的首要工作是處理西隧的收費。政府不能本末倒置地增加紅隧的收費 100%，既然紅隧有盈利，疏導交通便不是其最重要的原因了。

第三個原因，也是工聯會反對政府在這問題上所採取的做法的一個主要原因。正如剛才我們很多同事所說，現時香港經濟困難，雖然現時氣氛已經緩和了，但我們看到的情況仍不太理想。政府在較早前提出加費，當中各種項目共達 3 000 項，後來整個社會的反對聲音很大，最後財政司司長否認加價，表示只是測試市民的反應及收回建議而已。較早前，政府表示公屋租金凍結期到今年 9 月便屆滿，但透過我們的努力，最後政府宣布在 9 月份之後公屋租金繼續凍結。這說明政府所有收費及有關民生的事項，都是採取一種“凍結”的態度，政府公務員的薪酬亦已凍結。在這困難的環境下，還有甚麼道理增加紅隧的收費？所以，工聯會完全不同意政府在這時候提出，當它接管紅隧後，便以紅隧 14 年來都沒有加價及疏導交通為理由要求加價，加幅更達 100%。我們覺得這是沒有道理的。基於這些理由，工聯會對於民主黨建議由 20 元減至 15 元，也不同意，他們沒有道理會被政府唆擺，以為要疏導交通便要同意加至 15 元。我希望大家一起站在原來的立場，包括一些早餐派議員，支持民建聯陳鑑林議員提出的維持原來收費 10 元，我想這是工聯會的一個很強烈的意見，我們亦不理會政府的後果會如何，政府總不能在這時候加價。

主席，工聯會的 3 名議員是全力支持陳鑑林議員，亦呼籲民主黨及其他人支持陳鑑林議員的修正案，謝謝主席。

單仲偕議員：主席，很對不起，剛才我真的須辦一點事，所以出去了一會兒。今天我們好像玩一種“十五、二十、十”的遊戲，即政府出二十，民建聯出十，民主黨出十五，民主黨提出了一個中間落墨的方案，即是 15 元，而民建聯是“明左實右”，甚麼叫“明左實右”呢？即表面上支持 10 元，但實際上他們最終會支持 20 元，這便是“明左實右”的方案。

我想強調一點，鄭家富議員及我們的同事已經說過，我們今天會擁抱民建聯，我們會支持你們建議的 10 元，但我們希望大家明白，當 10 元的建議被否決時，大家會怎樣做。大家可能覺得有一種危機，或會弄出法律問題來，所以最有效、最簡單的方法便是一次過、用中間落墨的方法，建議 15 元，我希望早餐派的同事一齊在這議事廳內跳探戈舞，因為如果只有我們與民建聯一起跳，舞會是開不成的。所以，希望早餐派的同事也想一想 15 元這個中間落墨的方案。

我知道新世紀論壇標榜體會中產階級的情緒，我也明白中產階級的情緒，大家都須使用汽車，但亦明白政府的財政困難，因此，我希望大家能夠支持一個中間落墨的方案，即是 15 元，這樣，立法會的同事會贏，政府也會贏，最少政府可以獲得一定的收益，較諸 10 元或政治危機、法律真空，都是較好的方案。

陳鑑林議員剛才說：“何必偏偏選中我”，其實最初政府提出加費時，真的有“何必偏偏選中我”的感覺，既加罰款，又加隧道費、泊車費，但政府已撤回了一部分的建議。其實民主黨是不贊成加價，我們希望政府凍結收費。稍後丁午壽議員會要求政府凍結收費，我們是支持凍結收費的。然而，政府指出，庫房穿了很多個洞，達三百多億元，我們也須考慮這個問題，雖然基本上我們不贊成加價，但如果加幅不太離譜，我們是會支持政府，所以，我們便中間落墨。

民建聯為甚麼可以想出一個這樣的絕世“好橋”？這個“明左實右”的方案，真是絕世“好橋”，你們在地區上可以大聲疾呼，甚至派單張，責罵民主黨建議加至 15 元，但實際上在這議事廳內，你們不是出口術，而是出禁制術支持 20 元。其實，局面弄至如此僵，對政府也是沒有意思的，也導致庫務局的同事平白多做幾個月的工夫，都是為了今次的議案，所以，最佳的方案仍是 15 元的建議。但如果我們輸了，民主黨是會擁抱你們，是會支持你們建議的 10 元，不過，希望你們不要以這個理由，說民主黨支持你們建議的 10 元。我希望你們明白，即使我們支持了民建聯，我們現在也不夠票數，港進聯已說好了支持 15 元，再加上你們，即再多加兩三票，我們便有足夠票數通過，大家要締造歷史時刻，我們會有足夠票數，一次過通過 15 元，這是各方都贏的方案。今次我們向大家道歉，如果民主黨站在支持 10 元的位置，跟着政府便會出 20 元，而民建聯便會出 15 元，於是政府便會說，好吧，擁抱民建聯，這樣，很可能 15 元的建議便贏了。所以，我希望大家明白這點，不要將政治角力放在這檯上、這問題上，我們在 11 月才再較量。大家應如何看這問題？今天我們是玩“十、十五、二十”的遊戲，我們要怎樣的結局？如果今天民建聯不支持 15 元，結局便會支持 20 元，希望你們考慮一個問題，你們是支持 15 元還是 20 元。我謹此陳辭，謝謝主席。

田北俊議員：主席，我雖在聆聽，但由於我以為情況好像與我無關，所以不知道你叫我發言。民主黨和民建聯忽然辯論得很激烈，我不想說他們在罵戰，但我在此好比看戲似的。

主席，在這問題上，除周梁淑怡議員獲豁免外，自由黨的看法是一致的。我們現在不是討論是否要為庫房增加一點收入，而是純粹從交通擠塞這問題

看，亦從投資角度來看；興建西隧耗資七十多億元，各位都記得的，那時是預算 30 年回本的；如果 30 年是包括了建築期，它其實只有 26 年的時間收費。對不起，不是回本，是回本加上利潤，它的內部回報率約為 15%。當時預算日後的交通流量是每天 7 萬架次，但到現在只有 38 000 架次。事實上，西隧的年報是公開的，兩年以來，它蝕了 7 億元。投資 70 億元外，還蝕了 7 億元，政府是否應該說：“誰叫你當初相信我？”因為政府一直答應會增加其他兩條隧道的收費，確保它有相當車輛的流量。政府早已作出這承諾。從投資者的角度來看，政府日後為了節省納稅人的金錢而不去投資，改而邀請商界進行各種投資時，亦會作出很多類似的承諾。當然有一種說法，民主黨的同事亦有提到；對不起，好像是梁耀忠議員說的。他說應薄利多銷，但薄利不等於不收錢，若是免費的話，便沒有收入。即使兩個星期日可以不收費，但總不能要西隧永遠不收費。車輛流量固然增加了，但卻沒有收入，那如何薄利多銷呢？

主席，在這問題上，我們是同意政府的說法。紅隧如加至 20 元，政府認為西隧的交通流量可從 38 000 增至 5 萬架次，從而減低紅隧的塞車情況。那麼，對經濟的影響又如何呢？我們經常說經濟不景，在步向復甦期間，請政府盡量不要加價。丁午壽議員稍後的議案，便是要求政府凍結對工商界的所有收費。紅隧雖增至 20 元，但政府是不會增加對貨車和的士的收費，只是增加對私家車的收費，因此，我相信對工商界的運作是沒有任何影響，不會使貨車的營運成本上升，亦不會加重的士乘客的負擔。剩下要討論的是那每天 9 萬架次的私家車，那 9 萬架次的私家車，假如全部過了香港後會返回九龍，過了九龍之後亦要返回香港，並使用同一條隧道，所以其實只是 45 000 輛，因為要除以二。香港現有 30 萬部私家車，在這 30 萬部私家車中，有四萬多部須來回兩岸，它們是否便是民主黨或民建聯經常所說的中產階級呢？我有點懷疑。增至 20 元，我相信基層是不受影響的，因為是不增加巴士收費的。我相信中產階級亦不受影響，因為大部分（我相信 30 萬中佔了 20 萬）是停在家中而不駛離住所，那些才可以稱為中產階級的汽車。我不相信那 30 萬部中產階級的汽車中，有 25 萬部是不行駛紅隧的，它們多數去了哪裏呢？我相信平日中產階級是不會駕車上下班的，他們可能是乘坐地鐵或巴士。剩下的，我相信是頗富裕的一羣，財政上不會有困難。有一項資料可以確認我的說法，便是這一、兩年來經濟不景，紅隧的交通流量並無減少。若說這兩年經濟不景，各行生意轉差，為甚麼前年是九萬多，去年又是九萬多，今年還是九萬多呢？經濟不景理應減少過海，但還不是一點也沒有減少？證明他們根本不介意付出 10 元的費用，經濟上是負擔得起的，所以我覺得這絕對不會影響任何一類人士。

主席，關於民主黨和民建聯在爭拗甚麼“十、十五、二十”，自由黨是不會參與的。謝謝主席。

李永達議員：主席，是否已沒有人發言？

主席，我想回應幾點。第一點是關於田北俊議員所說有關投資者的回報率問題。民主黨當然明白在香港這個商業社會，投資是須有回報的，但我記得政府似乎沒有保證任何回報，政府給興建西隧的公司的承諾，是該公司會有一個自動加價的機制。這點我們是反對的，並希望局長能作出回應。我記得政府沒有保證在 30 年內，該公司一定可有內部回報率 16%這回事。政府在審議《西區海底隧道條例草案》時，也說過它不會令紅隧及東隧的收費遷就西隧，對於這個投資決定，該公司是知道的。當然如果投資的回報是低於某個水平，該公司在 30 年內可以有幾次(我不記得是多少次)提出加價的要求，或當該公司的回報低於某個水平也可提出加價。因此，我要澄清一點，即我不能同意田北俊議員的說話，民主黨並非反對商業投資須有回報，但沒有任何人(包括政府)對回報作過任何承諾。

剛才同事多次談及交通流量，我質疑所涉及的車輛數目是否足以令這項決定有如此大的影響。我記得由 1994 年蕭炯柱先生當運輸司至 1995 及 96 年鮑文先生當運輸司時，差不多每一年都與劉健儀議員領導的交通事務委員會討論紅隧加價的問題，如果我沒有記錯，這問題討論了三、四年。當時的最高流量，我記得每天大概 125 000 至 13 萬架次，較現在還高，但那幾年我們都沒有批准，基本上是可以這樣說。在每天 12 萬架次的流量中，現時政府的建議其實只能夠分流約 1 萬架次，這 1 萬架次是在哪個時段出現？其實政府也沒作較深入的估計，所以這 20 元的成效，我覺得是邊沿性(marginal)。當然，我同意，民主黨把建議修訂為 15 元的成效，也是邊沿性(marginal)，所以我不想說政府的做法沒有用，但我又不想說很有用；民主黨的做法會有些用，但也非很有用。我們在內部討論時，是把收入、交通管理及負擔作整體考慮，換言之，我覺得如果我們過分強調某種成效，自己也會覺得欠缺說服力。

有一次，我與俞宗怡局長傾談，我對她說，她花了 3 個星期時間，也只是為一億多元，真的辛苦；而夏佳理議員的議案無須辯論便獲得 12 億元，民主黨不提出異議便令 12 億元的議案通過了。12 億元是指“stamp duty”，即印花稅，他沒做過甚麼工夫，連《收入條例草案》也沒辯論過。當然我很欣賞她的苦心，但這樣苦心孤詣 3 個星期只是為了這一億多元，其實不很值得。從交通角度、負擔以至收入，我覺得民主黨的建議已達致一個較佳的平衡，所以我們覺得這建議是最適當的，我希望各位同事支持。相反，有幾點我真的希望民建聯及工聯會能回應一下，因為現在的問題似乎只是關於政府的收入，而作為一個政黨，它本身在作決策時，其觀點或理據是很重要的，因為新聞報道太多。今天便有報道指董建華先生約見了譚耀宗議員及曾鈺成議員一次，因而成功游說該黨改變態度，如果董先生早作游說，便不會令俞局長和吳局長這樣尷尬了。十、二十，不斷地改變立場，如果提早作游說，可能便無須這樣複雜的過程了。

我很震驚地聽到陳鑑林議員說，任何經濟手段都不應該成為管理交通流量的手段，我認為你應該將這理念貫徹到底，除非你覺得這種理念不能實現。我更希望陳鑑林議員緊記着這點，對於這點他說得不留餘地，因為將來任何經濟手段，包括收入、稅收或其他鼓勵不用私家車的手段，都是經濟手段，你可能也會反對，當然我不是你的黨員，我無須為你擔心。但你既說了這句話，請你記着當每一次談及交通問題，以至運用收費及稅收時，你自己是有一個很清晰的立場。但我覺得，如果你有這樣清晰的立場，而且說話如此坦白，便不應被政府說服，你怎能贊成 20 元的建議呢？除非你覺得我們法律顧問的建議不可行。當然我相信我們法律顧問所作的法律意見，是經過法律事務部很詳細的討論，而我們立法會也有一個很好的傳統，即一般來說，我們很信任法律事務部所作的意見。我當然也希望民建聯的同事信任立法會法律事務部這份分析，並明白政府並非沒有手段及途徑補救，即使今天全輸了，還有下星期三的一次機會。但我覺得我這種說法只是一廂情願，因為現在大家都是在做戲，政府做完 167 萬移民的恐怖片後，接着便做這套恐怖片，告訴我們和公眾，會出現法律真空。我希望俞局長正式向立法會詳細解釋她的法律意見，因為這是一種恐嚇。從某個角度來看，我覺得除非政府百分之百的肯定，否則，這種做法是非常不適當的，因為政府不是以公開的辯論及理由來說服我們的同事支持或不支持政府的決定，相反，它是利用一種政府預計的危機來恐嚇我們的同事，要求我們不要制訂一項有利民生的政策，我覺得這是很嚴重的，嚴重的程度有甚於現在所提議的 10 元、15 元、20 元的問題，這也是關乎政府威信及其操守的問題，有沒有“integrity”的問題。如果每次都使用恐嚇手段，政府便毫無威信，也沒有操守，更不會被市民信任。當然戲的另一面，不可能只有主角，還須有其他角色。民建聯便是很容易被政府說服的，所以昨天已向媒界表示他們的立場有變，當然這是很好的下台階，令自己這種轉軟及立場有一個可以說得過去的理由。但其實是否如此？其實不然。

陳婉嫻議員剛才慷慨激昂地要求民主黨支持民建聯，我們是支持的，但我希望工聯會也表明（因為他們有兩位同事會有機會發言），當民建聯的建議被否決後，它對政府的建議將會如何投票。正如周梁淑怡議員剛才所說，一方面慷慨激昂，說是為了民生，但當 20 元的建議提上立法會，又用一些你們自以為是或迷幻了自己的理由，接受政府的游說，支持政府，其實這也是做戲，我看過太多同事在這會議廳內做戲了，當談論民生問題時，慷慨激昂，但當投票時，卻支持政府。鄭家富議員說得對，在地區內有些政黨廣派單張，批評民主黨支持加價至 15 元，但現在他們卻在 10 元與 20 元之間轉變立場。

主席，我希望俞局長能夠詳細地解釋她在這幾天所說的法律意見和理由，因為這是一個很重要的辯論，我也希望知道政府有甚麼困難，不能夠在

餘下這個星期做工夫。如果政府有需要申請立法會主席的批准（當然我不能代表立法會主席討論此事），她是有這種權力，決定在 21 日那天舉行會議，或在其他某段時間處理這項工作，其實是可以的。以前討論有關居留權的條例草案時，我已經聽過一個說法，說政府曾打算申請在 21 日那天舉行一次特別會議，但經考慮後，覺得沒有必要。我覺得政府各種表面證據，均不足以支持它沒有任何其他的方法，以處理今天其議案被否決後的跟進工作，至於其他解釋，我覺得只是政府的藉口而已。

因此，主席，我不能支持民建聯的說法，即如果他們的議案被否決，他們便被迫或無可奈何地支持政府，他們是無須支持政府的，我謹此陳辭，謝謝主席。

陳婉嫻議員：主席，規程問題。因為剛才李永達議員用一種揣測的態度來看工聯會，我覺得他不應該用揣測的態度，他應看事實，之後，他才可以評論工聯會。我覺得這樣對工聯會是公道一點。謝謝主席。

全委會主席：按照《議事規則》，在全體委員會審議階段，委員可發言多過一次，因此，這不算澄清，而是發言。

陳婉嫻議員：主席，雖然我剛才是根據《議事規則》的規定，但我忘記了這一點。儘管你容許我多次發言，但請你不要把我剛才所說的當作另一次發言。謝謝主席。

李永達議員：主席，其實陳婉嫻議員無須糾纏下去，我的問題很簡單，她是澄清的，我亦沒有說她一定是如我所說，我只是說，她要求民主黨支持民建聯，我們是會支持的；工聯會亦會支持民建聯，這亦是真的。我想問，或我代表民主黨想問，當民建聯的修正案被否決時，他們會否支持政府加費 20 元的建議？她在剛才的發言中，是沒有提及這點，所以我希望她說說，現在她無須澄清，因為她任何時候都可以發言。謝謝主席。

陳婉嫻議員：主席，我不是澄清，我是發言。

全委會主席：陳婉嫻議員，請慢慢來。

陳婉嫻議員：我不會動氣。剛才我在外邊有些急事要辦，但我聽到李永達議員這樣說：工聯會如此如此……，過去曾有很多人慷慨陳辭，說是為了民生，為了甚麼甚麼的……等，我覺得他應說得清楚一點，因為當他說這些話時，背後有點影射他人，我不希望我們這個決定，會使工聯會蒙上陰影。因此，我很希望民主黨等待我們對各項議案都投了票後，才說這番假設性的話。謝謝主席。

李永達議員：主席，我想再問第三次，我覺得在公開辯論中是沒有甚麼須隱瞞的。我的問題很簡單：當民建聯的修正案被否決時，工聯會的同事，會否支持政府建議的 20 元，這是一個非常簡單的問題。我沒有揣測，陳議員在這會議廳內是有很多機會說明立場的，但她仍不肯說。我問完這一次後，也不會再問了。謝謝主席。

陳婉嫻議員：主席，我仍然想發言，因為我覺得我已經回答他的問題了。我無須告訴他 "yes" or "no"，但我已很清楚地說明工聯會的立場，他應該等待我們對各項議案全投了票，才下結論，不應在這時候妄下斷語。謝謝主席。

劉健儀議員：主席，議員如要發言，便必須排隊。（眾笑）

主席，今天我的立場很清楚，我是支持政府增加收費至 20 元的建議，反對所有修正案。我在二讀辯論時亦已解釋，今次加價使紅隧的車輛分流到其他隧道。如以分流作為一個目標，15 元的作用肯定較 20 元小。我覺得應該支持政府的 20 元收費建議。主席，我自 91 年開始擔任交通事務委員會主席一職，我同意李永達議員剛才所說，我們過去多年都是不停的、年年的討論紅隧。西隧還未落成前，我是最大力反對加費的。我當時是和周梁淑怡議員聯手，雖然今天我和她分道揚鑣、各走各路，但當時我和她是聯手反對的。當時的想法很簡單：西隧落成之前，政府將隧道費加至 20 元、30 元，甚至 40 元、50 元，亦起不到分流的作用，因為當時只有兩條管道過海，別無其他選擇，不論收任何價錢，都只得兩條管道，擠塞情況是不會改善的。西隧落成後，我也未必一定立刻贊成增加收費。經過兩年時間，究竟分流作用成效如何呢？我們看看數字便知。在西隧落成前，我記得舊海隧每天的汽車流量約為 123 000 架次；西隧落成後，紅隧的車輛使用架次，只下降至十一萬多，跌幅其實很小，所以分流起不了多大作用。政府現在告訴我們，如果加至 20 元，可把紅隧的汽車流量減低 1 萬架次，這是一個相當不錯的減幅，因為減少 1 萬架次後，紅隧的行車架次會較為接近原本設計可負荷的流量，即 10

萬架次。這情況如能達到的話，紅隧兩邊的車龍便會減少，甚至消失。

我們過去亦多番討論，如果隧道兩邊仍然塞車，車輛要輪候駛進隧道，不但輪候的人要等候很長時間，那些車輛在輪候入隧道時，亦會造成道路阻塞的，製造危險。緊急車輛經過這些地方時，由於車輛正在輪候進入隧道，是會造成不便的。西隧既然落成差不多兩年，使用了兩年也起不到有效的分流作用，我們是否應考慮其他的方法呢？所以，在這基礎下，我是會支持政府 20 元增幅的建議。

此外，政府將收費增至 20 元後，是否等於車輛一定要付出這 20 元的新隧道費呢？不是的，他們可以選擇其他隧道，東隧仍收 15 元。還有一個更佳的选择，其實是有兩個更佳的选择：第一個更佳的选择是，不要駕車；另外一個选择是，若要過海，可選擇公共交通工具。過去數年來，公共交通的改善，可謂十分迅速。以往我們經常投訴公共交通不足，要等候很久才有過海的汽車，但現在是的士在等候乘客，小巴亦是等候搭客；巴士舒適，又有冷氣，為甚麼大家不多乘搭公共交通工具過海呢？公共交通工具，今次是完全沒有增加收費的，完全沒有受影響的。我覺得可以給予公共交通工具有多一點生意的機會，運輸界會很感激的。基於這個理由，我會支持政府建議的加幅。

陳鑑林議員剛才提到可在隧道兩邊實施一些交通改善措施，改善出入口，便不會塞車。我們由 91 年討論至 95 年、96 年，都未能就這個問題找到一個好的解決方法，所有可行的交通管理措施也做齊了。如果這麼容易而做了那麼多也做不好，我相信我們議員也要引咎辭職了。但根本問題是，能夠想得到的、做得到的，全都試過了，除了現在想想可否用加費的措施，使車輛分流之外，還可以做些甚麼呢？

還有兩點我想回應鄭家富議員。鄭議員剛才提到，如果容許紅隧加價至 20 元，便會使東隧提出加價。其實，東隧是不能任意加價的，東隧加價是有一定的機制。大家也會記得上一次東隧收費由 10 元加至 15 元時，它是透過一個仲裁程序。在仲裁程序中，東隧須向仲裁員證明它的內部回報率不能達致某一水平，然後仲裁員才批准它加至 15 元。它達不到內部回報率的原因是汽車流量不足，紅隧加價後，如有部分車輛分流至東隧，其實是有助押後東隧的加價要求的。如果東隧的汽車流量增加，內部回報率改善，它更沒有理由申請加價，這是第一點。第二點，雖然我不同意鄭家富議員加費至 15 元的修正案，但我卻很同意他剛才所說，其實若使各條隧道的流量達致最理想的效果，便是使用隧道費平均化(toll equalization)這機制。以往，我們在立法會的質詢時間內，都提過這項建議，但不知為甚麼政府沒有跟進，反而說要興建第四條隧道。其實，我很不明白，如果第三條隧道耗資七十多億元，收費 30 元，議員已有這麼強烈的意見；第四條隧道又須耗資多少？又會收費多

少？是否這條隧道興建之後，真的可以解決現時我們面對的問題，而不會成為另一隻“白色大象”？如要解決隧道流量的問題，我很希望政府積極考慮隧道費平均化(toll equalization)這項建議，我亦多謝民主黨表示支持這個概念。謝謝主席。

蔡素玉議員：主席，我會簡單發言。

各位同事剛才已提出了很多有關反對政府加價的理由。由於我也十分同意，所以我不會在此重複了。

不過，有關分流的問題，我想指出事實上是否真的有此需要？因為如果不作分流，現時的情況確可讓駕車人士多一種選擇。如不想受塞車之苦，又寧願多付點隧道費，可選擇西隧；如不想多付點隧道費，那便要忍耐一陣子的塞車之苦了。因此，對於分流的問題，我有另一套看法。

不過，主席，我想請局長稍後作出回應時，認真澄清如果民主黨的修正案，即有關紅隧的加費，遭到否決，而民建聯的修正案也遭否決（我是支持這兩項修正案的），到第三項，即政府的議案也遭否決，會否真的出現“三大皆空”的情況？因為這會影響我投票的取向。如果真的會造成“三大皆空”，我是會支持政府的議案；否則，我是會反對的。

張永森議員：主席，今天的辯論是關於隧道費，我相信有兩個相關的目標，第一個是收入，第二個是分流。

就收入方面而言，我相信政府的立場並非以億多兩億元的收入作為重點，所以要求將隧道費加至 20 元，造成一個分流的情況。

如果我們集中看分流，我便覺得民建聯的凍結費用建議和民主黨提出增加至 15 元的建議都不會達致分流的效果，所以我不會支持。然而，如果我支持政府所提建議的話，則覺得還有幾個問題是有需要繼續探討的。今次的辯論不是最後的辯論，我相信日後在政策上我們仍有很多地方要考慮。

如果紅隧收費加至 20 元，則可能會有數個情況出現。第一個情況就是西隧可能會將其收費由 30 元推高至舉例如 35 元之譜，因為我們不能控制西隧的加價機制，而它只須有虧蝕的情況，便可以考慮申請加價。我相信在這年多以來，西隧一直是在虧損中，西隧會否申請加價呢？如果西隧又加價時，政府會否在紅隧追加，繼續造成分流的情況呢？我就相信政府不會，因為現

在要求由 10 元加至 20 元，已經這般困難了，如果要求由 20 元再加上去的話，我相信亦不會得到立法會的支持。此外，按加價的情況觀之，上一次談加價是很久之前的事，與今次的加價亦相隔超過 10 年了。在這情況下，我相信政府不會再要求增加紅隧的收費。不過，政府則一定要跟西隧商討，看看究竟可否維持其 30 元的收費，如果可以的話當然最好，而政府應考慮要求西隧不單止是維持收費，甚至可建議西隧將其收費減低至 30 元以下。一談到減費時，當然可能有很多財務上的探討，其中一項可能探討的便是補貼的問題，我相信就此日後還會有不少的討論。

讓我們再看看第二個可能出現的問題。目前困難的地方，是 3 條隧道的收費機制、東主業權及管理都是不同的。如果政府真的考慮興建第四條隧道的話，在發出可行性報告時，不論結論是要興建隧道也好，天橋也好，我覺得政府應該開始考慮真正將各隧道統一的做法。我相信除了剛才有議員提及的 toll equalization 之外，政府也可以考慮管理收費和收入 pooling 方面，舉例說，政府可用東隧的某一個回報率做基準，因為能夠達到有回報率，才算有合理的利潤。政府可以這作為基礎而放諸紅隧，第四條隧道或天橋，或與西隧的商討上，進而可研究這回報率是否合理的回報率；如果認為用作基準的回報率屬合理的話，在收費方面便可考慮統一化。然而，政府亦可考慮用另一個機制，就是設立一個制度，將 4 條隧道的收入集合起來分配利潤，做一個 pooling，類似在航空方面的做法，這便可能令 4 條隧道在不論是管理、流量、收費和回報率方面，都能逐步達到一個可以說是合理的目標。主席，我希望政府能夠繼續探討這各方面。因此，在今天的情況下，我會支持政府，並反對兩項修正案。

謝謝主席。

陳國強議員：主席，原先我是不打算發言的，但為了響應達哥，因為達哥說尚有兩位陳姓議員也可發言，所以我這個姓陳的也發表一下吧。

我是反對政府利用增加紅隧收費的方法，來迫使車輛使用其他路段的。其實，我相信政府應該有其他的想法。

第一，我們現在任由一條隧道大塞車，政府對此視若無睹；但另一條幾乎是無車行駛的，即一條猶如便秘，而另一條則猶如瀉盡的空腸。然而，我們對此卻只能袖手旁觀，隔岸觀火。其實，有一條隧道已虧蝕了 7 億元，為何政府不好好地計算一下？假如我們准許其減價，減至紅隧的收費看齊，或延長其專營權，這也是政府可考慮採取來疏導交通的辦法。這辦法政府也可以聘請精算師計算一下；現時說該隧道收費 30 元，要待 30 年後才能賺回成

本。我們又可以計算一下，在它減價後，可否在不足 30 年的時間內便能賺回成本，可以的話，我們便縮短其專營權的時間；而倘若 30 年內該隧道也未能賺回成本，那便延長其專營權時間，我認為以此機制來疏導交通，勝於我們在此的進行長篇大論的辯論。將紅隧的費用大幅度增加，以便使另一條隧道受益，得以回本，我認為並非正確的解決辦法。

謝謝主席。

楊森議員：主席，我的發言很簡短，我只想集中談一下政府最近透過傳媒說，如果今天所有的修正案都不獲通過的話，政府便沒有法律依據來加價。我覺得這可能是政府出了口術（恕我要使用這個詞，我沒有其他含意的）。政府是否利用這技巧來影響一些議員投票的傾向呢？不過，由 91 年至今，我們在此方面都積聚了不少經驗，我們已就此立即詢問我們的法律顧問，以便進行具體的研究。我們從法律顧問方面基本上得出的初步意見是，雖然一項條例草案在同一個立法年度不可以提出兩次，但只要再呈交條例草案時有些微的差異，例如要求的增幅不是 10 元，15 元或 20 元，甚至只是 14.5 元，都已經與原來的條例草案有差別，其實仍可以提出的。當然，政府說它的法律顧問則認為屆時如果要徵收的，便只是可以收回成本的 1.5 元，大家是否想只付 1.5 元過隧道呢？

無論如何，我覺得政府要使用這樣的技巧便應小心點。我知道你們固然希望一些政策獲得通過，但我想，我們在議會內議事，大家都應遵循議會的規則行事，你們是否應該採用這些技巧試圖影響一些議員，令他們突然陣腳大亂，慌慌張張，不知所措，又說總不可以不付金錢過隧道的等，它就是用一些這樣的道理來游說，但當有關的議員查清楚來龍去脈之後，投票的取向可能又不同了。不過，我希望政府在這方面要小心點，不要經常採用這些技巧，謝謝主席。

全委會主席：是否還有委員想發言？要是沒有，我現在請陳鑑林議員再次發言。陳議員，剛才打斷你的發言，不好意思，你現在可以繼續。

陳鑑林議員：主席，劉健儀議員剛才說紅隧兩邊的交通措施應該可以做的都已經做了，其實我並不十分同意，因為如果大家看看尖沙咀理工大學周圍的交通可發覺仍有很多事可以做的，甚至可以進行天橋延長或交匯處再疏導等工程，並非不可以進行的。所以，同意政府利用加價的措施來管制交通，其實是認同了一項很危險的措施。

李永達議員剛才說我們提的這個論點是一個很危險的論點，其實這論點並不危險。我們大家都明白的時候，交通最重要的是要廣設道路網絡和管制而不是收費，如果單從收費這角度來作考慮，政府在其他方面便可以甚麼都不做了，所以，我覺得我們始終都須堅持這點。周梁淑怡議員認為我說的理由很合她意，其實我的說話是反映出一般小市民或車主們的心聲，至於劉健儀議員教我們不要駕車，便不切實際，因為確實情況是，有很多市民是居住在偏僻地方的，沒有車根本寸步難行。如果大家都不買車的話，車行自然沒有生意，大家又一定會反對的了，所以，我希望你們游說自由黨的黨員支持我的修正案，無論如何也要支持我，因為如果我的修正案能夠通過，紅隧最低限度能夠收取 10 元，是嗎？（眾笑）只是請你們不要怪我們將來會如何做。

其實，剛才有很多議員一直在罵民建聯，我覺得很不公平。因為當我們罵人的時候，必須調查、瞭解清楚別人為何要這樣做？我剛才亦已解釋過，我們昨天以至前數天，一直都在瞭解法律方面的意見。李柱銘議員昨天開會後說，不是這樣的，你們不要給他們嚇着。其實，我們並非被政府嚇着或被甚麼人說服了，而是考慮到在道理上、在法理上我們可以做到多少？我們必須先要獲得足夠的支持才可。

我認為民建聯作為一個政黨，必須做一個負責任的政黨，我們絕不可以看見由於某些法例不能通過，以致在社會上引致混亂，或引起我們所不想看到的現象。據我們昨天所瞭解，如果我的修正案不獲通過，政府的建議亦不獲通過的話，可能會出現一個法律真空。如果這種情況確實出現，大家是否都樂於看到使用紅隧不用付款的現象？我相信在座的議員都不希望看到這種情況，所以我們昨天仍然繼續努力尋求法律意見、想辦法，看看倘若我們否決了政府的建議後，還有沒有其他方案可以考慮？我們昨天的意見是。我們必須避免出現紅隧不可以收費的現象，所以我們認為，如果事情發展到這個地步的話，民建聯可能被迫接受政府的建議，屆時的情況便不是我們支持政府還是反對政府，而是紅隧究竟應該收費還是不應該收費。我們的立場很堅定，我們是反對政府增加收費的。

今天我們收到本會法律顧問的一份文件，清楚說明政府除了可以引用《公共收入保障（收入）令》外，其實還可以下星期在附屬法例方面做一些事情，來保證紅隧可以繼續收費。我相信本會法律顧問的這個意見是確實可以做到的，我們亦詢問過其他的法律意見，也認為這做法可行。此外，今天我亦聽到會議廳內很多同事都認為政府可以用最後這一着。當然，民建聯認為用這一着並不是最好的一着，因為我們不希望政府日後會濫用這一着；其實，由行政長官會同行政會議發布一些命令，或在急忙中再遞交一些法令來要求我們通過的話，確實不是一種最好的做法，但是在我們堅持不讓政府加價的情況下，我們是別無選擇的。所以，如果我的修正案最後不獲通過的話，我們仍會繼續投反對票。謝謝主席。

庫務局局長：主席，政府反對鄭家富議員及陳鑑林議員對條例草案第 37(d) 條的修正案。鄭家富議員的修正案旨在將紅隧私家車及電單車的增加收費，建議分別調低至 15 元及 6 元，這項修正不單止會令政府每一年減少 2 億元的額外收入，亦不能夠最有效地幫助交通管理，理由是鑑於紅隧及東區海底隧道的位置，建議將紅隧的私家車收費訂為 15 元，即與東隧看齊，這樣做並不能夠將紅隧部分的交通流量轉移至東區海底隧道，而達致最有效紓緩紅隧及附近地區的交通擠塞情況，反之，政府對紅隧收費的增加建議，則可以幫助將紅隧的部分交通流量轉至另外兩條過海隧道，達到最能夠改善紅隧及附近地區的交通擠塞。我們估計如果政府建議增加收費獲得接納及落實之後，紅隧交通每天會縮減 1 萬車次約 8%，繁忙時間紅隧交通流量會每小時減少 500 車次，而車龍亦都可以縮短 300 米，約等於 100 輛車的長度。從紅隧每天縮減的 1 萬車次，大約會有四成轉移使用東隧，其餘六成估計會轉而使用西隧，而這兩條隧道現時的交通流量，是足夠容許他們接收由紅隧分流出來的交通流量。

陳鑑林議員的修正案旨在維持私家車及電單車的隧道收費在現行的水平，這項修正會令政府損失建議加費的每年約 4 億元額外收入，這與政府希望透過選擇性增加收入的措施，確保財政狀況在中期內恢復平衡的目標，是背道而馳，有關的修正亦令我們不能夠利用增加紅隧收費達到交通分流的交通目的。有些議員剛才亦提到，既然現在的收費已經令 9 月 1 日政府接收紅隧的擁有權之後，可以繼續賺錢，為何還要增加收費呢？我惟有再次提醒議員，今個財政年度的財赤是 365 億元，而這個財赤數目的估計，其實我已經計算了——可能我計算錯誤，但我計算這 365 億元財赤的時候，是估計議會會支持——政府在紅隧那方面建議的增加收費，所以，如果今天政府的建議是被否決的話，估計今年的財赤還會高過 365 億元。

主席，剛才很多議員發言的時候，都有些控訴，控訴政府靠嚇，控訴政府無兩手準備，將責任推在議員身上，我在這裏鄭重聲明，這類的控訴與事實是毫不相符。首先，《1999 年收入條例草案》（“《收入條例草案》”）內第 46 條及 47 條如獲議會通過的話，現時的《海底隧道條例》，即第 203 章，及《海底隧道（使用稅）條例》（第 274 章）會在今年 9 月 1 日廢除，沒有了這些條例，現時紅隧收費的法律基礎便不存在。有議員可能認為不如保留《收入條例草案》內第 46 條及第 47 條，不將這兩條與海底隧道有關的現時條例廢除，但這樣做法亦解決不了問題，因為當政府在 9 月 1 日接收紅隧之後，專營的機制便會終止，法律並不容許政府依據現時針對專營機制運作的《海底隧道條例》及《海底隧道（使用稅）條例》繼續在 9 月 1 日開始，向使用政府擁有的這條紅隧車輛徵收費用。

我可以向議員再解釋，我們除考慮這方案之外，亦考慮過幾個其他的方案，其中有一個在今天亦有議員提出，就是在下星期立法會恢復二讀辯論政府就《1999 年行車隧道條例草案》提出的修訂時，政府應該可以利用那場合，在徵得主席的同意後，在那條條例草案提交全體委員會審議階段的修正案中，增訂一條與現在這《收入條例草案》第 37 條相同的條文。我們所取得的法律意見認為這樣的做法是不可行，理由是《立法會議事規則》第 32(2)條規定，“凡立法會已經對某一議題作出決定而該議題是以不通過的方式作決，則在同一個會期內，不得就該議題再行動議議案。”所以，在下星期三就政府的修訂恢復二讀辯論的《1999 年行車隧道（政府）（修訂）條例草案》時，不能動議加入與這《收入條例草案》第 37 條相同的條文。

我們所考慮的第三個方案，昨天晚上何俊仁議員亦有提及，就是政府在下星期三，可以利用就《1999 年行車隧道（政府）（修訂）條例草案》提出的修訂 — 對不起，主席，因為我的稿紙.....

全委會主席：請慢慢來。

庫務局局長：對不起，主席，我們考慮的另一方案是根據《行車隧道（政府）條例》，賦予行政長官會同行政會議的權力，利用附屬法例的形式，重新訂定紅隧於 9 月 1 日由政府擁有之後的收費，我相信這亦是立法會法律顧問提交給議員的文件內提出的第一個方案。這方案不能夠成功的理由就是，我們凡以附屬法例形式訂定收費，最高只能夠將水平訂為大致收回成本。立法會法律顧問在剛才提供給議員的文件內，第二段尾三行亦已向大家清楚列明此點。主席，容許我用英文讀一讀這第二段尾三行的文字：“The only restriction is that the level of toll prescribed by this regulation must be conducive and incidental to the use of the tunnel.”以附屬法例的形式將收費訂在可以大約收回成本的水平，是普通法內一貫使用的原則，如果將收費訂在大約收回成本的水平，那不是很好嗎，這也可解決到問題了吧？但困難之處就是，由於紅隧已經營了二十多年，亦大致收回了投資的成本，所以，如果我們利用附屬法例來引入一套收費的機制，我們可訂出的收費，與現時的收費水平便會有很大的差別。其實，可以說，我們利用附屬法例訂立的收費水平在很多情況下，與不收費是沒多大分別的。不收費，駕駛者可能會感到非常開心，剛才鄭議員好像也有提到此點，但如果大家深想一下，人人將車駛往紅隧的話，不單止會令紅隧與附近地區的交通大混亂，也會令整個香港的交通受影響，相信負責任的議員亦同意這是不能接受的。

我亦考慮過提出一個方案，與剛才民主黨的議員提出的建議相類似，即如果根據《議事規則》在下星期三不能提出這修正案，因為它與現在的《收入條例草案》第 37 條完全相同的話，那麼不建議私家車收費為 10 元、15 元或 20 元，也不建議電單車的收費是 4 元或 8 元，便解決這問題了吧？但是，如果議員細看《收入條例草案》第 37(d)條，可看到除了這兩項收費，即私家車收費和電單車收費外，還羅列了其他 8 類車輛的收費，這些都是羅列在第 37(d)條之內。換句話說，如果我們要利用議員剛才提出的辦法，便要在收費額方面作調整，例如私家車的收費訂為 9.9 元，電單車的收費訂為 3.9 元，公共與私家小巴、公共與私家單層巴士的收費訂為 9.9 元，輕型貨車及公共私家雙層巴士的收費訂為 14.9 元，中型貨車的收費訂為 19.9 元，重型貨車的收費訂為 29.9 元，超過兩條車軸的，每一條額外車軸收費訂為 9.9 元。如果我們這樣做，在法律上、技術上是行得通，但我希望負責任的議員考慮，這個迴避法規、複雜而令人費解的做法，是否大家在這方面的共識？這項安排引致的擾民程度，又是否負責任的議員、負責任的政府樂於接受的呢？

最後一個方案，亦是立法會法律顧問提出的第二個方案，就是使用《公共收入保障條例》賦予給行政長官會同行政會議的權力，利用這條例訂立一套由 9 月 1 日開始的紅隧收費規則。我們也曾諮詢過政府律政署的同事，法律上這是可行的，但法律以外，我們亦要考慮引用《公共收入保障條例》來針對一個已經被立法會否決了的加費措施或收費措施的做法，是否適當？當然，直至鄭家富議員、陳鑑林議員的修正案，以及政府就第 37(d)條提出的修訂均被否決，我們亦無須考慮利用這方案，即是說，出現這情況，我們才須考慮使用《公共收入保障條例》。但一向以來，我們從未試過利用《公共收入保障條例》來重新引入一些已經被立法會否決了的收費。立法會透過今天下午的表決，可能否決鄭議員的修正案，換句話說，（我且用私家車作例子，）我們因此便不可就私家車收費 15 元，假定陳鑑林議員的修正案亦被否決，於是又不可以就私家車收 10 元，假定政府在第 37(d)條建議就私家車收費 20 元又被否決的話，我們亦不可以用 20 元作收費率，屆時如果我們引用《公共收入保障條例》，可訂甚麼收費率呢？如果政府訂為 10 元，是否好像立法會明明否決了由 9 月 1 日開始應該可就私家車收費 10 元的建議，而政府則引用《公共收入保障條例》這途徑來重新引入這 10 元收費？我現在提出來，就是向各位議員解釋，法律上我們徵詢過律政署的同事，認為法律上是可行的，不過，政府是否應該這樣做，政府這樣做又會有甚麼效果，會否令議員將來可能有所擔心呢？

所以，主席，我強調，政府不是沒有考慮過此條例草案一旦“三大皆空”的時候，政府可以有幾手的準備？事實上，我剛才如果沒有漏數的話，我們也最少有 4 項準備。我們逐一研究過，有 3 項是我們認為行不通的，也許我

應該說，有兩項是行不通的。第一項就是在下星期三透過另一條條例草案，以修正案的形式，向立法會提交一個與第 37(d)一模一樣的收費表。這方案行不通就是因為這會違反《立法會議事規則》。第二個方案也行不通，因為如果我們引用一條現有的條例，以附屬法例的方式引入一套收費表，收費水平只能夠在法律上令政府大約收回成本，但收回成本的數額是非常低，很可能現時紅隧 12 萬車次的流量已經非常擠塞，低收費可能引致流量接近 15 萬、16 萬的車次，相信屆時會對整個交通造成混亂的情況，這點亦是大家值得考慮的。這兩個方案便是有這樣的問題。至於另外的兩個方案，第一就是我們也在下星期三用另外一條條例草案，在徵得主席的批准後，要求動議一項修正案。如果我們這樣做，那 10 個收費額肯定均須作出修改，不單止私家車的收費額、電單車的收費額須予修改，其他 8 類車輛的收費，也不能夠以第 37(d)條文訂下的收費率作為 9 月 1 日以後的收費水平。第四個方案就是引用《公共收入保障條例》行事。在法律上這是可行，但在情理上、事實上，政府應否用另外一條條例，重新向立法會提出一些已被這個議會否決了的收費水平呢？這些亦是我們向各位議員所作出的交代。政府並無意圖靠嚇，政府亦已詳細考慮過可以作出甚麼的準備，政府所得的結論，就是我剛才向大家分析的情況。

所以，主席，基於我剛才所述的理據，我很希望議員否決鄭家富議員的修正案，因為鄭議員的修正案不能夠達到政府就收入方面想達到的目的，亦不能達到交通分流的目的。我也希望議員否決陳鑑林議員的修正案，因為陳議員的修正案令政府想就收入、交通分流等方面的目的完全都達不到。最後，我希望議員投票支持政府就《收入條例草案》內第 37(d)所提出政府的建議，即是將私家車收費加至 20 元，電單車收費加至 8 元，其他所有車輛不受加幅影響。謝謝主席。

何俊仁議員：主席，我絕不想重複剛才同事所說過的話，我只是想簡單地回應俞局長剛才向我們提供的幾項很精簡的分析。有幾項分析我是同意的，例如引用行政會議的條例，以一項行政指令方式，可能是收回運作的成本，即收回成本，而這可能會帶來一個大家大概都不想看到的效果。另外一點是，大家談到如果下星期我們再將條例草案呈交本會，是不能提交一個與今次被否決的修正案或議案相同的建議，所以只能夠建議一個不同的數目，例如 14.9 元，9.9 元等的數目。局長同意本會可以這樣做，但這便不是法律真空的問題，而是擾民，於是現在又多了一項對議員作出的警告，說我們擾民，若我們這樣做，便是不負責任的做法云云。那麼，謝謝提醒我們了。但我亦想提醒政府，一個負責任的政府，當它提交議案到本會來的時候，是有責任確保議案盡可能獲得議員的支持，如果那議案是不受歡迎，有可能被否決的

話，便應該爭取議員支持一些次佳的方案，不要將議員陷於一個他們覺得非完全否決議案不可的境地，於是他們又招致一個被迫擾民的罪名，即是將這個責任推於議員身上，我覺得作為議員要做的事，是怎樣保障一些我們覺得有需要保障的公眾利益和權益，當然，政府是有它的考慮，但我相信即使產生了甚麼擾民的效果，亦絕不能將責任推到立法會身上的。

此外，談到收入保障令，如果法令賦權予我們，讓我們可以這樣做的話，其實不是做不到的，是可以做到的，但局長說，這樣做便不尊重立法會，即是說如果我們將一些建議否決了，然後又提出再考慮原先提議的 10 元、15 元，便是不尊重立法會了。我聽後真覺得很可笑，主席，其實，我們稍後可以看到，民建聯的修正案很大可能獲得本會會超過半數議員支持的，所以，如果用回這個數目，怎樣可以說這是不尊重立法會呢？假使我們被否決，其實是因為一會兩局這個分組投票方式在欺壓我們而致；我們多數的意見沒法透過一個簡單的大多數來表達。如果政府是有胸襟接受這個大多數的意見，今天便應將這意見納入政府的議案內，立即徵求主席批准，我相信大家是不會反對的。政府可立即要求休會跟主席說，政府採用了民建聯的方案，作為政府的修正案。我們各議員去用膳等候你們也可以，回來後，便大家就議案表示支持。如果不想這樣做，在下星期或任何時候，按政府的收入保障令提出一項建議，並以今天大多數議員同意的事項作為依歸，便不會有人投訴，民建聯一定不會投訴，我們更是支持。我們不妨試看民建聯今天的修正案可以獲得多少票，如果所取得的是今天出席的大多數，便可作為尊重本議會的決定，並可以此作為根據。因此，可以引用收入保障令。

最後一點是，無論如何，我覺得如果議員被迫全部否決，責任絕對不在議員。今天，局長最後還在游說議員否決民主黨的修正案或民建聯的修正案，為甚麼要這樣做呢？政府是否擔心自己的議案不能通過呢？最後，我當然很高興聽到陳鑑林議員千呼萬喚始出來的說法，因為他說他們最終都是反對政府的修正案，這是相當好的，我不會有甚麼批評。我只是想說出一點，我無意再作批評，就是我覺得那思考的過程是有點問題，他們的這個決定是正確的，但他們的思考過程是如何呢？他們經常擔心政府收不到錢，方案變成空白，如果是這樣的話，便有一個危險，甚麼危險呢？如果提出的議案三大皆空，下次政府再提交的議案是要求增至 30 元、50 元的話，他們是否又被迫支持呢？因為如果他們不支持，政府便甚麼也沒有了，這是不行的，所以便一定要支持了。於是他們便經常迫使自己要站在政府的位置，為政府作考慮，其實是否有需要這樣做呢？為甚麼政府也不擔心，而要我們代它擔心呢？我們應該站穩自己的立場，這才是做議員應該做的事。我只是想發表這些意見。謝謝主席。

李永達議員：主席，我想談數點。

第一點是關於擾民的問題。當然，剛才鄭家富議員很不好，弄出 14.5 元這建議來，說 10 元也可以了吧。如果我沒有記錯的話，在條例通過後，獅隧的收費是 8 元，以前曾經是 6 元。付 6 元時即是使用一個 5 元，一個 1 元的硬幣，也即是兩個硬幣。8 元就是五、一、二，即 3 個硬幣。如果他日紅隧收費 11 元的話，使用的便一個 1 元，一個 10 元的硬幣，這有甚麼擾民呢？當然，如果訂出收費是 14.999 元，當然是擾民，但是大家循邏輯方面也不打算這樣做。我相信俞局長引用這個說法來評論，其實不是太聰明的。因為現有的收費中，亦有一些不是 10 元、20 元、15 元的，有些是 8 元、6 元，以前是曾經收取這個比率的。

第二我想說到《議事規則》，剛才所引述的是第 32(2)條，主席，請讓我讀出英文版："When the Council has taken a decision on a specific question", 是有"specific"這個字的，"and the question has been decided in the negative, no further motion should be moved in relation to that question during the current session."法律顧問就是引述這一段的。癥結就在於這是怎樣的一個問題，這個"question"是甚麼？現在說的"specific"，說明主題並不是說收費的一般情況，而是說收費額的問題，所以局長最後亦同意本會法律顧問所說，其實如果數額不同的話，第 32(2)條基本上是沒有阻止政府在同一年度，即 7 月 14 日之前，重新提出這樣的一個建議來的。當然，《議事規則》訂明動議議案須作出預告，而且須由立法會主席批准，但是我覺得局長的說法是說不過去的。

第三點，就是我聽到俞局長所說的一句，這句我聽得很順耳，就是在法律上這其實是可行的——我特意寫下這句的。原來法律上其實是可行的，不過，有一些困難；如果是這樣的話，俞局長便不應該在一兩天前說到法律真空，這是很令人害怕的字眼的。假如俞局長在兩天前說這是法律上可行，不過有很多困難的話，我想各位同事或者我們也會想出一些辦法來處理。

主席，我的意見已經說了，我覺得如果法律上是可行的話，困難其實不大，當然政府須多做一點工夫，不過，我覺得即使政府今天這 20 元的決定被否決，立法會仍有非常多的途徑來處理這問題，不致令所謂法律真空的情況出現的。謝謝主席。

李卓人議員：主席女士，昨天我在條例草案二讀時已代表前綫和職工盟表示我們對紅隧加費的立場。我們支持民建聯提出的“10 元方案”，即把收費凍

結於現時的水平。我在此不再重複，因為我們的立場已十分清晰。

我們覺得現時各階層都希望鬆一口氣，不希望在現時增加任何費用。我們也看到費用中“食水”很深，因為剛才政府已經指出，如果只是收回成本，只是 1.5 元。大家可想一想，20 元的收費，可淨賺 18.5 元，10 元收費也賺 8.5 元，所以政府今次的加費建議“食水”實在很深。

剛才自由黨田北俊議員已清楚闡述他的立場，但我要提醒他，丁午壽議員稍後提出的議案是關於減費的，比凍結費用更進一步。因此，如果田議員的立場與丁議員提出的議案的立場相同，那便應該支持隧道費由 10 元減至 8 元。我希望在此提醒自由黨的同事。我不知道最終他們會否改變立場，反正現時人人都習慣作 360 度轉變，所以也不是甚麼一回事。

此外，我想回應蔡素玉議員的意見。我不知道她聽完俞局長的發言後，決定如何表決。俞局長否認她“靠嚇”，我則不同意。事實清清楚楚顯示，由始至終政府也是在“靠嚇”。因為當政府向我們游說時，清楚告訴我們，如果條例草案遭否決，便會引致法律真空。這不是“靠嚇”，請問是甚麼呢？何謂“靠嚇”？“靠嚇”者，是以一些並非事實的理據，令議員或其他人恐慌。你們是否承認沒有向我們說出事實？你們曾說會出現法律真空，但現在事實卻顯示不會出現法律真空，在法律上有其他可行方法解決政府條例草案第 37 條如遭否決的問題。

一個有誠信的政府，在游說議員時，是否應該清楚指出不會造成法律真空？它應該告訴我們，如果否決了政府的條例草案，可以有 4 招解決辦法，其中兩招是可行的，而其中一招則較麻煩，因為要把收費訂為 9.9 元。其實剛才李永達議員已指出，不用訂為 9.9 元，可以訂為 11 元或其他數額。政府是否應該這樣對我們說呢？剛才俞局長的一番話，我認為十分清楚，讓我們知道後再作決定。如果政府當時這樣做，我便絕對不會說他“靠嚇”。可惜，他們當時卻不是這樣說。

我覺得政府在這件事情上的誠信已經破產，有“靠嚇”之嫌，我對此感到十分失望。當我聽到會出現法律真空時，我已經想，政府如此了得，怎會想不出辦法解決呢？政府甚麼辦法也可以想到，即使《基本法》沒有提及，也可以要求人大常委解釋的機制，他們會想到找一個機制來解決問題。從無也可變到有，何況現在有那麼多機制呢？隨手也可以檢到 4 個方案，而當中有兩個是可行的。

因此，我認為政府由始至終在這件事情上，並沒有誠實地處理問題。我希望政府日後會就此進行檢討，不要再以“靠嚇”方式，來鞏固本身的“行政霸道”。

此外，在剛才提出的 4 個方案中，俞局長說從未試過引用《公共收入保障條例》來引入一些遭立法會否決的收費。這正正是香港議會的“怪胎”結果。如果不是要分組表決，“10 元方案”本來是可以獲得通過的，但“怪胎”在於分組點票情況下，“10 元方案”必定會遭否決。可是，如果是由政府提出這議案，卻又可以獲得通過。全世界惟獨香港有這個“怪胎”！既然如此，在這“怪胎”情況下，如果政府再引入“10 元方案”，讓本會表決，則一些議員在迫不得已的情況下也要不情願地接受，通過“10 元方案”。我相信會有足夠票數通過“10 元方案”。這是按現時本會《議事規則》絕對可以做到的。

這證明問題最終是可以獲得解決的。我希望蔡素玉議員聽到這點，以及在法律上是可行之後，會否決政府就條例草案第 37 條所作的建議。

不過，我懇請政府，如果真的想把條例草案再提交本會時，請選用“10 元方案”，因為我們會通過“10 元方案”，使問題得以解決。

我希望政府一方面能汲取這件事情的教訓，不要再“靠嚇”，另一方面，應以法律上可行的方法解決今次議會和行政機關的分歧；選取“10 元方案”，問題便可迎刃而解。

謝謝主席女士。

何世柱議員：主席，原本我不打算發言，但剛才聽過李卓人議員的發言後，我覺得一定要澄清一點，令他不要以為會有意外驚喜，說我們會改變立場，因為我們是不會的。

理由十分簡單，如果稍後，或許是明天，當丁議員提出他的議案時，各位便可以清楚看到當中提及的政府減費項目並沒有包括紅磡海底隧道（“紅隧”）。相反，我們認為在加費後，紅隧能較為暢通。因此，由於貨車不受加費影響，便會多用紅隧，這樣便可以減低成本。其實，我們的黨魁田北俊議員早前已經指出，節省燃油已經可以令成本下降。

因此，在這情況下，我們是不會改變我們的立場的。

陳鑑林議員：主席，剛才庫務局局長提及分流作用，即可能會有 1 萬架次車輛使用其他隧道，紅隧車龍可能縮短 300 米。在這情況下，其實在每天 12 萬架次的車輛中，有 11 萬架次的車輛車主要為那 1 萬架車多付一倍隧道費，其實代價非常大。如果政府可以從疏導交通網絡方面入手的話，會對那些車

主公平得多。

此外，何俊仁議員提到我們的思考過程。我可以說這大概是民建聯與民主黨分別之處。一個完全不顧後果的反對黨與一個理性考慮問題的政黨，肯定是不同的。如果立法會制定一些法例，可能會令局面不可收拾，或社會出現混亂，又或與社會整體利益牴觸，則我們必須很審慎處理。因此，民建聯確實很審慎、很小心考慮這問題，並多方求證。在不會出現混亂或不會牴觸社會整體利益的情況下，我們才可以作出一個明智的決定。

剛才大家已經提到那個可能出現的局面。如果想避免因為我的修正案不獲通過，而可能政府的議案亦不獲通過的情況出現，我希望議員在否決鄭家富議員的修正案後，一定要支持我的修正案，以避免可能出現被動的局面。

何敏嘉議員：主席女士，剛才庫務局局長作出回應時，我剛出去找法律顧問。何俊仁議員提過的意見，我不重複。不過，我還想提出一點，我認為真的不會出現法律真空。怎會出現法律真空呢？大家也知道，我們原定 14 號是最後一天會期，即使 15 號繼續開會、16 號繼續開會，我想也不會多開很多天會。換句話說，我們這一屆立法會的會期應該在 7 月 14 號不久之後便結束，大概不會延長很多天。如果根據本會《議事規則》，政府其實可以引進另一條法案。剛才有人說以附屬法例形式提交行不通，以保障令形式也不理想，其實政府可以引進另一條法案。我們這一屆立法會會期很快便會完結，於是便不會出現在同一會期內引進另一條同樣內容的法案的情況。在這個會期完結後，引入一條新法案，便甚麼也可以討論。距離 9 月 1 號還有一段日子。在 7 月中，甚至整個 8 月，難道我們知道真的有一個法律真空期存在，也不肯開會嗎？這是沒有可能的。

主席女士，我想多說一點。剛才何世柱議員提到交通分流，說如果使用紅隧的車輛改用其他隧道，較多貨車便會因為隧道費較便宜而使用紅隧。當然，貨車不會使用西隧，因為太昂貴。他們多使用紅隧後，這樣能否起分流作用呢？自由黨一看見對商界有利，可以減低成本，便立即認為這有好處，事實上，最終並不能起分流作用，那麼如何可以說是有助分流呢？

主席女士，我最後想談談是否擾民的問題。如果隧道費是 14.9 元、9.9 元，屆時過閘的人未必會等找回那 1 角也未可料。不過，現時我們的日常生活中也有很多擾民的事情發生。運輸局局長在這裏，請他不要搖頭，現時巴士車資有些是 18.2 元，有些是 14.7 元，十分擾民。每天不知有多少人要付 18.2 元、14.7 元。車資不會是 18 元，一定要乘客多付 2 角。如果沒有 2 角，便要付 5 角。八達通？你們知否不是每一輛巴士都會設置的，很多都寫着“壞了”。（眾笑）我雖然不是負責地區事務，但不時聽到一些家庭主婦和老人家為那幾角硬幣感到頭痛，相信每天被這種擾民情況影響的人，為數更多。

謝謝主席女士。

李柱銘議員：主席，我發言其實是想拖延少許時間，讓民建聯的兄弟姐妹們可以趕回來表決。我剛才出席了民建聯建黨七周年紀念的慶祝會，見到曾鈺成主席。我問他民建聯最後會如何表決，他說如果民建聯和民主黨的修正案不獲通過，他們會投反對票。因此，我希望現在可以拖延一下，讓他們趕及回來投反對票。（眾笑）

為何我會有這憂慮？因為昨天一位政府高官問我，（我且姑諱其名，免得傷感情，）民主黨是否會投反對票，我回答說是。他又問我們會有多少人投反對票，我說當然是 13 人。他問我們會否有人有“一時之急”，我說即使是“一時之急”，我們也會先行解決，然後回來表決。因此，我希望民建聯的朋友們現在可趕回來。我剛才跟劉千石議員從富麗華酒店回來，需時大約 4 分鐘，所以我想 4 分鐘已經足夠。

全委會主席：李柱銘議員，請就議題發言。（眾笑）

李柱銘議員：主席，我立刻遵命。今天我聽到香港電台訪問俞局長的一段錄音講話，問她如果所有修正案全遭否決，會出現甚麼問題。她只說會構成法律上和技術上困難，完全沒有提到任何不可解決的困難。今天，她誠實地告訴我們，問題其實是可以解決的；至於會否造成擾民的問題，我不打算在此探究，因為政府根本不是第一次做出擾民的事情。

不過，在該段講話中，我卻聽到一點，實在令人啼笑皆非。俞局長說如果行使收入保障令，便會不尊重本會。政府何曾尊重過本會呢？

我記得在 5 月 18 日，政府向本會提交一項議案，要求我們在翌日，即 5 月 19 日支持通過請人大常委會釋法，少許時間也不讓我們考慮。現時竟反過來說要尊重本會！因此，我覺得政府真的招數無窮，令我十分佩服。可是，我不大相信，政府是因為害怕不尊重本會而不願做一些事情。

我擔任前立法局和立法會議員已十多年，坦白說，我不怕別人不尊重我。我常聽到甚麼“尊貴的議員”的稱號，我覺得那是多餘的。甚麼尊貴不尊貴呢！我覺得不是被別人稱呼尊貴，自己便會自動尊貴起來。因此，我完全不需要這些稱呼，我認為最重要的是行動。如果政府認為應該做一件事，那便做吧，不用考慮是否尊重我們。這完全不是甚麼一回事！坦白說，民選議員何曾緊張過是否受到別人尊重呢？我們已習慣了給人責罵了！

如果政府真的尊重我們，便不會使出“靠嚇”那招。他們的確出了“靠嚇”這招，這是不容否認的。如果他們想把我們嚇至就範，便已經不尊重我們了！對嗎？

因此，我相信大家已清楚看到這問題。局長千萬不要害怕不尊重我們、得罪我們、惹怒我們。我們是不會的。

有關政黨方面，如果說執政黨，主席，我的看法是，既然是執政黨，便一定要支持政府。不論對錯好壞，由於是執政黨的緣故，便一定要投政府的一票。可是，作為在野黨，便不要怕令政府難堪、令政府下不了台，因為在野黨根本無須有這些顧慮。不過，如果想成為執政黨，但在某些情況下想當執政黨，在其他情況下又想當在野黨；甚至在同一問題上，既想取得在野分數，又想取得執政分數，那便會變成“執野黨”。坦白說，這就不大好了！（眾笑）

因此，我希望大家不要對這問題過分緊張，執政或在野也不要緊。只要我們認為是不應加費，作為在野黨，那便要抗爭到底。政府要怎樣做，自然會做，特別是我們已經知道可以有數個可行的解決辦法。

我希望在最重要的表決關頭，民建聯的兄弟姊妹們可以全部齊集這裏。我相信這樣我們會有一個很好的機會。

田北俊議員：主席，我不是想拖延時間，等曾鈺成議員回來。

剛才何敏嘉議員問何世柱議員，為何會分析到如果把隧道費增加至 20 元，便可以起分流作用，何敏嘉議員沒有做過生意，我不怪他。紅隧加價，但貨車沒有受影響，那又何須分流呢？貨車當然不會從紅隧分流至西隧，但那 9 萬輛私家車部分卻會改用西隧。少了私家車使用紅隧，紅隧的車流自然可以快些，那 1 萬輛貨車便可以快些通過，於是便可以節省一些汽油，又可以節省司機的工資，那麼工商界的成本便可以下降。謝謝主席。

全委會主席：我實在不鼓勵你們這樣做，這簡直不像全體委員會的審議階段，這些問題似乎應已在法案委員會中討論過。不過，我無權不讓你們發言。何敏嘉議員，請盡量精簡。

何敏嘉議員：主席，是否做過生意並不重要，最重要是要分析現時這條隧道的分流問題，所以我會發言談論這條隧道的分流問題。

我剛才所指的是，當然，較少私家車使用紅隧，車速自然會較快，這是其中一個誘因。不過，很多貨車原本因為抵受不了紅隧的車龍，而已經寧願多付隧道費而改用了西隧。這些貨車可能因紅隧情況改善而轉用紅隧。這跟田北俊議員剛才所說的有些分別，因為車速較快不單止是一個誘因，其實還有另一個誘因，便是他們可以選擇一條既可走得較快而收費又較便宜的隧道，致使不能起原先想達到的分流作用，即某些已選擇取道西隧的貨車會用回紅隧。這情況是有可能出現的。

鄭家富議員：主席女士，我很高興剛才有那麼多議員發言，發表了很多精辟的觀點。有些觀點也很有趣，例如單仲偕議員的“十五、二十”，以及陳國強議員以精算師去計算便秘和肚瀉。以這些方法分析東隧、西隧和紅隧的流量，我還是第一次聽到。

我會就各位所發表的意見，說出我的看法，特別是李柱銘議員剛才指出表決的時間將至，而且只會響起 1 分鐘的鐘聲。現時我望向左面，有 7 位民建聯的議員不在座。從富麗華酒店走過來，1 分鐘肯定不足夠。我怕剛才李永達議員所作的揣測會成為事實。

陳婉嫻議員說應該拿出實據。陳議員，十分抱歉，過往確實有不少理據，但我不想把今天的辯論變成立法會的選舉論壇，將“黑材料”再說出來。我只想提出一點，便是李卓人議員所提出的集體談判權問題。當時，在集體談判權一事上，民建聯和工聯會在議會外曾說過會支持到底，但到了表決時，他們一些人不是反對，便是失了蹤。

謝謝程介南議員，他已回到議事廳。我希望在這十數分鐘內，陸續看到民建聯的議員就座。

陳鑑林議員好像一直說（我現在很頭痛，忘記了他剛才說我們民主黨與民建聯的最大的分別為何）民主黨不負責任，“逢加必反”。對了，他說我們不顧後果。我覺得這些質疑、形容或批評，略嫌言重了。

民主黨從未以“不顧後果”來形容民建聯。我覺得各有自己的角色。我不理會你們是否李柱銘議員所說的“執野黨”，還是你們想做執政黨，但我們民主黨則明白我們現時作為在野黨的角色。

我們也並非“逢加必反”。今天《大公報》社論指出，民主派的議員（它不是用“議員”一詞，而是用“政客”）又在“做 show”，“逢加必反”。

主席，我想指出，我們的修正案是建議加費 5 元，即由 10 元加至 15 元。對於獅子山隧道加費 2 元的建議，我們並沒有反對。因此，我們一定沒有“對號入座”，不是“逢加必反”，也不是不顧後果的政黨。

陳鑑林議員不斷表示他很擔心法律真空所造成的後果，以顯示他們很負責任，不斷想法子，如果政府的建議落空，真是造成法律真空時，他們便要被迫支持政府的建議。我覺得如果他們真的那麼害怕出現法律真空情況，大可以暫時支持民主黨的建議，政府最少可以有 15 元的收入，然後下次再提交另一法案，提出“10 元方案”。

我認為民主黨與民建聯的最大分別是，我們不易被政府嚇倒，但民建聯則在聽過政府昨晚的發言後，一下子便被政府嚇退。

不過，我反覆思量，他們表示感到憂慮，是否只是一個藉口，一個準備“轉軌”的藉口。不過，我不想就此多言，因為他們一直強調一定會反對政府的建議，支持凍結收費，我希望他們不會避席，因為還有數位議員不在座，票數十分緊張。

陳鑑林議員也指出，根據我的理據，既然駕駛者能負擔得起，便不能達到分流效果。對於他這個邏輯，我不敢苟同。能夠負擔與能夠分流，我認為是不會互相排斥的。可以負擔的，我認為是那些必須使用紅隧的駕駛者；而可以分流，是指那些不是非用紅隧不可的人士。事實上，一些人現時正採用這個方法，便是早上駕車上班時使用紅隧，放工時則使用西隧。如果民主黨的修正案獲得通過，加費 5 元肯定會令有些人改用西隧或東隧，這樣便能起分流作用。

俞局長說加費至 20 元後，每天可分流 1 萬架次車輛。如果局長這理論是對的話，民主黨的建議加幅較政府建議的減少一半，我相信每天最少也會分流 5 000 架次車輛。為何你們建議的“20 元方案”的效果一定會十分理想，而我們的“15 元方案”則做不到呢？因此，我希望陳鑑林議員明白，分流作用與能夠負擔是不會互相排斥的。

陳婉嫻議員，我想澄清，我們不是受政府蒙騙。不過，我也不明白為何你們會說我們民主黨受到蒙騙，可能是因為我們提出“15 元方案”。你們說我們不應受政府蒙騙，我們應該堅持不接受加費，應凍結政府收費。

我們沒有受蒙騙，而是我們曾衡量交通事務委員會的意見，並着眼於交通運輸政策和管理的效果。雖然我們跟劉健儀議員在交通政策方面的觀點並

不相同，但我們確實沒有受政府蒙騙。

田北俊議員提出多項數據，告訴我們日常駕車過海的大多是富裕階層，很多中產階級只是乘地鐵上班。我承認這是事實。不過，問題在於加費之後，車主在一個星期當中，例如星期六或星期日，或多或少會駕車使用隧道，這樣便會對他們造成影響。因此，我也不明白田議員的邏輯。

當然，大家的理念不同並不要緊。田議員認為沒有影響，因為所有駕車過海的人都是富裕階層。不過，如果他到紅隧實地觀察一下，便會知道是否每天駕車使用紅隧的人都是富翁。主席，我所指的“富翁”是田議員所說的富裕階層，即那些駕名牌汽車的人。我想情況並非如此，其實有很多可能是“打工一族”，不過，由於他們的住所距離工作地方很遠，所以可能每天要使用 3 條隧道。如果他們乘公共汽車，又或火車、地鐵，可能要花很多時間，所以他們便選擇駕車。

劉健儀議員說很高興能夠使隧道平均化。有關隧道平均化，民主黨在過往的交通事務委員會內也曾提出來討論。因此，我希望自由黨和民主黨能朝着這共通之處努力。運輸局局長今天也在座，我希望他明白我們的意思。我們強烈希望 3 條隧道的收費一致，以致在交通流量的處理方面能達到最好的效果。

張永森議員表示他會支持政府，反對所有修正案。我想他主要是因為交通分流的問題。不過，我很奇怪，因為如果他認為政府的建議可以達致分流效果，那麼，我重申，我的“15 元方案”也能達致分流的目的。雖然我們沒有科學化的證據，查出可分流多少架次的車輛。

至於俞局長的回應，其實剛才很多議員或民主黨的同事已經討論過政府所提到的法律真空問題，我不打算在此重複那些論點。不過，我想說一點。局長昨天確實清楚指出，如果“三大皆空”，便會出現法律真空。俞局長昨天的話，言猶在耳，今天是否因看到立法會法律事務部的建議，政府的律師便立即提出說引入收入保障令也是一個可行方法？如果是這樣的話，政府律師的質素便真的大有問題了。否則，政府是否一直隱瞞這個方法；抑或一直只是採取恐嚇的態度？我估計是後者。我始終認為如果政府可早些尋求政府律師的意見，這 4 個方案應該早已放在局長的桌上。

我懇請政府瞭解，你們提出的 4 個方案，即使最後一個富爭議性，你們認為不太適當，也請你們不要選擇性地尊重立法會。立法會與行政機關的關係今天這麼緊張，政府是有責任的。

主席女士，我看見曾鈺成議員已經就座，但我還未看見黃容根議員。

全委會主席：鄭家富議員，你的發言……

鄭家富議員：主席，我會就議題發言。

我重申，我們提出加費至 15 元，已經顧及駕駛者的負擔能力。我們認為駕駛者的負擔能力可以接受這加幅，另一方面，也能發揮交通管理的效果。

最後，我想多提一點，是我剛才忘記了的。這也可以為政府帶來額外收入。局長開始時指出，如果修正案獲得通過，會令政府每年損失 2 億元收入，我對此感到奇怪。按照我們的計算，一年是損失 1.2 億元，為何會是 2 億元呢？再者，如果我們的修正案獲得通過，也可帶來 6,000 萬元的收入，因為是一半，所以為何我們的修正案通過後，會招致 2 億元的損失？即使民建聯的修正案獲得通過，即凍結收費，每年也是損失 1.2 億元，因此，2 億元這個數目是否有誇大之嫌呢？

主席女士，我不想再阻大家的時間。我希望大家在表決時會支持民主黨的修正案。謝謝。

曾鈺成議員：主席，如果剛才鄭家富議員是因為要等待我們民建聯數位議員從民建聯本身的活動回來，所以有意作長時間的發言，我要在這裏向各位致歉。其實鄭議員完全沒有需要這樣做，因為我們只是在一個很近的地方舉行活動。我們只要收到信息，知道在數分鐘內會表決，我們便保證會作 100 米短跑回來，一定可以出席表決的。

不過，很可惜，因為鄭議員拖長了時間，黃容根議員早已跟黨團說他今晚不能留得太晚，因為他要出席另一會議。如果鄭議員再拖長一些時間，可能還有一、兩位議員要離去。因此，請大家把要說的話盡快說完，便可以進行表決。謝謝主席。

陳婉嫻議員：主席，我也趕着離去，但我有些說話不吐不快。

對於政府剛才的說話，我十分不接受。如果政府不想出現法律真空情況，便應呼籲議員支持陳鑑林議員的修正案，因為那是最好的方案。

不過，我想另外多說兩句。剛才鄭家富議員的言論提及集體談判。我希

望鄭家富議員還記得，陳國強議員在 6 月 9 日提出議案，辯論公務員改革。當時陳國強議員的議案載明公務員改革必須得到公務員的支持和接受，但民主黨修改了這些措辭。我真的懷疑民主黨是“形左實右”。

主席，我謹此陳辭。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：鄭家富議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

鄭家富議員起立要求記名表決。

全委會主席：鄭家富議員要求記名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

全委會主席：表決現在開始，請各位委員表決。現在表決的議題是：鄭家富議員動議的修正案，予以通過。

全委會主席：如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

何敏嘉議員、張文光議員、許長青議員、單仲偕議員、羅致光議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員贊成。

丁午壽議員、田北俊議員、何承天議員、何鍾泰議員、李家祥議員、李啟明議員、呂明華議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、張永森議員、陳國強議員、陳智思議員、陳榮燦議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員及霍震霆議員反對。

地方選區及選舉委員會：

何俊仁議員、李永達議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、楊森議員、鄭家富議員、司徒華議員、朱幼麟議員、劉漢銓議員及蔡素玉議員贊成。

何秀蘭議員、李卓人議員、陸恭蕙議員、陳婉嫻議員、梁耀忠議員、程介南議員、黃宏發議員、曾鈺成議員、劉千石議員、劉江華議員、劉慧卿議員、譚耀宗議員、何世柱議員、吳亮星議員、吳清輝議員、馬逢國議員、陳鑑林議員及楊耀忠議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 28 人出席，7 人贊成，21 人反對；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 30 人出席，11 人贊成，18 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

全委會主席：由於鄭家富議員動議的修正案已被否決，我現在請陳鑑林議員動議他的修正案。

陳鑑林議員：主席，我動議修正第 37 (d) 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

擬議修正案內容

第 37 條（見附件 VIII）

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：陳鑑林議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

陳鑑林議員起立要求記名表決。

全委會主席：陳鑑林議員要求記名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

全委會主席：請各位委員表決。

全委會主席：請大家核對所作的表決。尚有出席的委員未表決。是否有問題？如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

何敏嘉議員、李啟明議員、周梁淑怡議員、張文光議員、陳國強議員、陳榮燦議員、單仲偕議員及羅致光議員贊成。

丁午壽議員、田北俊議員、何承天議員、何鍾泰議員、李家祥議員、呂明華議員、吳靄儀議員、夏佳理議員、張永森議員、許長青議員、陳智思議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、霍震霆議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員反對。

地方選區及選舉委員會：

何秀蘭議員、何俊仁議員、李永達議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陳婉嫻議員、梁耀忠議員、程介南議員、曾鈺成議員、楊森議員、劉千石議員、劉江華議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、司徒華議員、陳鑑林議員、楊耀忠議員及蔡素玉議員贊成。

陸恭蕙議員、黃宏發議員、譚耀宗議員、朱幼麟議員、何世柱議員、吳亮星議員、吳清輝議員、馬逢國議員及劉漢銓議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 28 人出席，8 人贊成，20 人反對；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 30 人出席，20 人贊成，9 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

全委會主席：由於陳鑑林議員就第 37 條(d)段動議的修正案已被否決，我現在向各位提出的待決議題是：第 37 條(d)段納入本條例草案。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

何俊仁議員起立要求記名表決。

全委會主席：何俊仁議員要求記名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

丁午壽議員、田北俊議員、朱幼麟議員、何世柱議員、何承天議員、何鍾泰議員、李家祥議員、李啟明議員、呂明華議員、吳亮星議員、吳清輝議員、吳靄儀議員、夏佳理議員、馬逢國議員、張永森議員、許長青議員、陸恭蕙議員、陳智思議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、黃宏發議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、劉漢銓議員、蔡素玉議員、霍震霆

議員、譚耀宗議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員贊成。

何秀蘭議員、何俊仁議員、何敏嘉議員、李永達議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、周梁淑怡議員、涂謹申議員、張文光議員、陳國強議員、陳婉嫻議員、陳榮燦議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、程介南議員、單仲偕議員、曾鈺成議員、楊森議員、楊耀忠議員、劉千石議員、劉江華議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、司徒華議員及羅致光議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布有 58 人出席，31 人贊成，26 人反對。由於議題獲得在席委員以過半數贊成，她於是宣布議案獲得通過。

全委會主席：在我向各位委員提出將第 37 條納入本條例草案的待決議題前，我想提醒各位委員，本委員會已決定第 37 條(b)及(d)段應納入本條例草案。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：第 37 條納入本條例草案。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

夏佳理議員起立要求記名表決。

全委會主席：夏佳理議員要求記名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

全委會主席：我趁現在解釋一下，有關待決議題是：第 37 條納入本條例草案。在這次表決前，各委員已通過表決而決定第 37 條(b)及(d)段應納入本條例草案；現在是就第 37 條整條納入本條例草案進行表決。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

丁午壽議員、田北俊議員、朱幼麟議員、何世柱議員、何承天議員、何鍾泰議員、李家祥議員、李啟明議員、呂明華議員、吳亮星議員、吳清輝議員、吳靄儀議員、夏佳理議員、馬逢國議員、張永森議員、許長青議員、陸恭蕙議員、陳智思議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、黃宏發議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、劉漢銓議員、蔡素玉議員、霍震霆議員、譚耀宗議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員贊成。

何秀蘭議員、何俊仁議員、何敏嘉議員、李永達議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、周梁淑怡議員、涂謹申議員、張文光議員、陳國強議員、陳婉嫻議員、陳榮燦議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、程介南議員、單仲偕議員、曾鈺成議員、楊森議員、楊耀忠議員、劉千石議員、劉江華議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、司徒華議員及羅致光議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布有 58 人出席，31 人贊成，26 人反對。由於議題獲得在席委員以過半數贊成，她於是宣布議案獲得通過。

秘書：第 2 條。

全委會主席：對不起，我想先稍為說明一下。從現在的進程來看，今天能完成議程內所有項目的機會十分微。要是我們議事和辯論的速度快一點，那麼明天或有可能完成。今天我會大約在晚上 10 時宣布暫停會議，明早 9 時恢復會議。但我想提醒各位，我們只有一個上午進行會議，因下午各位議員要出席財務委員會和內務委員會的會議。因此，如在明天下午 12 時 30 分之前也未能完成所有程序，則須於星期六再繼續舉行會議。

我現在請庫務局局長就第 2 條動議她的修正案。

庫務局局長：主席，我動議刪除條例草案第 2(e)條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

剛才立法會已經通過了政府提交的修正案，刪除條例草案中所有與交通違例事項定額罰款有關的條文。修正案是一項相應的修正，旨在刪除條例草案中有關指明定額罰款條文實施日期的條文，希望議員支持這項屬技術性的修正案。

謝謝主席。

擬議修正案內容

第 2 條（見附件 VIII）

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：庫務局局長動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的第 2 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 43 條。

全委會主席：陳鑑林議員及鄭家富議員已分別作出預告，表示準備就第 43 條動議修正案。

全委會現在進行合併辯論。我會先請陳鑑林議員動議他的修正案。

陳鑑林議員：主席，我現在提出的這項修正案，主要是將政府所建議的泊車位收費加幅，恢復至原有的收費水平。

我相信大家也明白，現時多個地區的路旁泊車位咪錶收費，確實是較一些繁忙地區的停車場收費便宜很多。我們也同意，部分泊車位是有被濫用、被人長期佔用的情況，但政府目前並未有一個完善的規劃，只說會將收費增至每 15 分鐘不超過 4 元。我們仍然不同意這個做法，因為從另一方面來看，部分地區的停車場收費，確實可能會低於政府修正後的費用。如果政府這項建議獲得通過，我們恐怕又會導致某些地區的停車場增加收費。

因此，我十分希望同事能支持我的建議，即先保持現有的收費水平，然後希望政府可於日後提出建議，例如想辦法令繁忙地區的路旁泊車位得以充分利用，甚至是調高某些泊車位的咪錶收費。我相信市民也會同意，我們的路旁泊車位是十分寶貴的，而在一些繁忙地區，如果我們要將車輛停泊在路旁 15 分鐘或 1 小時以處理急事，根本可以說是沒有可能的。因此，懇請政府日後能夠提出具體方案，好使繁忙地區的路旁泊車位得到充分利用。

對不起，我們必須反對政府所提出有關提高整體收費的建議，因為我們希望能把某些地區的泊車位咪錶收費維持在合理的水平，而我也是基於這個原因提出這項修正案，希望各位同事能予以支持。

謝謝主席。

擬議修正案內容

第 43 條（見附件 VII）

全委會主席：我會請鄭家富議員就陳鑑林議員所動議的修正案及他本人的修正案發言。不過，鄭議員不可在此階段動議修正案。

鄭家富議員：主席女士，在《1999 年收入條例草案》的第 43 條，政府建議將路旁泊車位咪錶的最高收費，由每 15 分鐘 2 元增至每 15 分鐘 4 元，加幅達 100%；增加收費的主要目的是增加政府收入，估計這項措施可以在 1999-2000 年度帶來 1.9 億元額外收入。我代表民主黨提出修正案，目的是將政府建議的增幅調低 50%，即把路旁泊車位咪錶的最高收費，定為每 15 分鐘 3 元；換言之，每小時的最高收費是 12 元。

目前，全港咪錶數目為 15 000 個，在 4 月 1 日前，約有兩成咪錶的每小時最高收費是 4 元，其餘八成則是位於繁忙地段，咪錶每小時的最高收費為 8 元。政府現建議逐步把這些咪錶的收費增加一倍。其實，除私家車外，的士、輕型客貨車和貨車均會使用路旁泊車位，所以一旦把收費調高，將會影響廣泛駕駛者，尤其是運輸業。在目前經濟不景的情況下，增加停車收費將會加重運輸業的營運成本，令他們經營更為困難。因此，民主黨不贊同政府在這時候，為了增加收入便大幅增加咪錶收費，這對於運輸業是不公平的。

在顧及了運輸業的負擔能力和考慮到私人停車場的一般收費水平後，民主黨建議調低有關的加幅。況且，現時大部分私人停車場每小時的收費約為 14 至 18 元，但政府則將路旁泊車位咪錶每小時的最高收費定為 16 元，較私人停車場收費還高，實在是不太合理；令我們更擔心的是，此舉必會引發私人停車場增加收費。局長昨天提出一項調查，說在 520 個停車場中，只有 1 個是增加了收費。不過，我可以告訴局長，這些停車場的營運者正在等待，看看立法會今天會否通過政府這項建議。一旦獲得通過，我相信大部分的室內停車場一定會提高收費。

此外，在條例草案審議委員會的會議上，政府官員曾經反駁，路旁泊車位咪錶收費高於室內停車場收費，在外國不少地方是普遍存在的現象，但我想借此機會指出，本港和外國有很多情況其實是不同的，所以在作比較的時候，不能一概而論。

首先，在外國不少地區，除了市中心外，其餘的地方根本是無須花錢泊車，絕大多數地區的路旁泊車位是免費的，但在本港，要找到一個免費的泊車位咪錶，簡直是絕無僅有。此外，在外國，如果駕駛者決定將車輛停泊在市中心的停車場，可能會是停泊較長的時間，而一般的停車場是會在收費上給予這些停泊長時間的車輛一些優惠的。至於選擇使用路旁泊車位咪錶的駕駛者，他們主要是想停泊一、兩小時，所以以外國的經驗來說，如果以每小時的收費計算，咪錶收費高於停車場收費，實在並沒有甚麼奇怪。因此，在把外國與香港比較時，我希望政府可以清楚加以解釋。再者，把香港路旁的泊車位咪錶，與私人停車場的方便、保安和設備作比較，我想問問，政府的路旁咪錶究竟有甚麼有力的理據及有利的條件，足以支持政府收取較室內私人停車場較高的收費呢？

民主黨建議將路旁泊車位咪錶的最高收費定為每 15 分鐘 3 元，這已是將泊車位咪錶收費與私人停車場的收費拉近了，相信亦可減低駕駛者對路旁泊車位咪錶的需求，以及增加空置的泊車位數目。至於把路旁泊車位咪錶的收費訂於略較私人停車場收費為低的水平，則可避免引發私人停車場加價。

主席女士，我謹此陳辭，希望各位議員支持民主黨的修正案。

全委會主席：各位委員現在可以就陳鑑林議員所動議的修正案及鄭家富議員的修正案進行辯論。是否有委員想發言？

陳婉嫻議員：主席，政府這次要把泊車位咪錶收費大幅增加一倍，工聯會覺得在香港現時的經濟狀況下，這是無法接受的。使用泊車位的人是來自各階層，當中包括了職業司機；從表面數值來看，由 2 元增至 4 元所涉及的只是 2 元，但如果以每小時計，便是等於從 8 元增至 16 元，對他們來說不可說是沒有影響。正如我在就上一項修正案發言時所說，政府現在已把所有收費凍結，而香港各階層也正是在經濟方面受着影響，政府是沒有理由在這個問題上與職業司機及駕駛者斤斤計較的。因此，我們是不會支持政府，但亦不會支持鄭家富議員。我們所持的道理是一樣的，既然政府已把所有收費凍結，為何鄭家富議員會讓政府把收費增加一半呢？基於這個理由，我們是不會支持鄭家富議員，所以工聯會只會全力支持陳鑑林議員的意見。

此外，上數個月，我們曾就這個問題與一些職業司機談過，因為我們想理解清楚一點。他們向我們說，加幅如果是那麼高，泊車費已經是等於他們的用膳費。有些人可能會覺得奇怪，16 元怎能吃到一頓飯？不過，如果是在

一些大排檔，16 元是足以吃一頓飯的了。所以，他們認為如果是增加這些收費，對他們這些經濟條件不好的人，是有一定影響的。他們有時甚至說，職業司機除了吃飯的時間，很多時候還要上洗手間，所謂小數怕長計，一天之內要是上數次洗手間，泊車費湊合起來也是一個數字了。所以，我很希望政府及所有同事都會支持我們，把收費維持在原來的水平，不要增加，待將來經濟好轉時再作打算。

我是負責審議這項條例草案的委員會的成員，政府曾經說加價的原因是發覺到有些人長期佔用泊車位，影響了其他想泊車的人。我最近正在學習駕駛，我也曾詢問駕駛老師增加收費會否見效，他說是會的，因為加價之後，現在長期佔用泊車位的人可能會騰出泊車位，令其他駕駛者可以較從前容易找到泊車位，但他最後也認為是不應該增加收費。我真的很想說，駕車的有很多類人，如果政府是以這個理由游說我們，我便覺得現在並非適當的時候。我們其實是否應待將來環境好轉後，才考慮這個問題呢？我覺得政府在條例草案審議委員會上所提出的，都是一些很牽強的道理。因此，工聯會數位同事認為泊車位咪錶的收費，應維持在原來的水平，不應該增加一分錢。我們支持陳鑑林議員的意見。謝謝主席。

庫務局局長：政府是反對陳鑑林議員和鄭家富議員就條例草案第 43 條所提出的修正案的。

陳鑑林議員的修正案，旨在刪除增加最高收費的條文，這會使政府完全不能夠從路旁泊車位的收費增加任何收入。此舉與政府希望選擇性地藉增加收入的措施，以確保財政狀況在中期內得以恢復平衡的目標背道而馳。此外，這項修正案亦使我們不能夠透過增加收費，把路旁泊車位咪錶的空置率維持在 15% 的水平。

主席，政府完全理解駕駛者——尤其是擁有私家車的市民——的感受。他們可能認為，1999-2000 年度的財政預算案中的增加收入措施，似乎是特別針對他們，但事實並非如此。政府已經落實退回 10% 入息稅的措施，所惠及的正正是一般的中層和高層就業人士，其中是包括了大部分的車主和駕駛者。如果他們把車輛停泊在路旁泊車位，又如果他們是停泊在繁忙地區的泊車位，政府這項增加收費的建議一旦獲得通過，他們才須每 15 分鐘多付 2 元吧了。所以，我們今次這項增加泊車位咪錶收費的建議，並非是特別針對這羣中產階級或車主的。

有議員剛才說，即使政府可以透過今次的建議，把繁忙地區的咪錶收費上限定為每 15 分鐘 4 元，也不會受到職業司機歡迎，因為職業司機可能會為

了吃午飯、晚飯或上洗手間而把車輛停泊在路旁泊車位，一旦加費，他們便要多付一些。政府在這一方面的看法是，以吃飯為例，如果一位司機真的想停下車輛吃飯，但在繁忙地區中兜兜轉轉也找不到車位，他也是要付出額外的汽油費，並且要為導致香港交通擠塞情況惡化負上責任。如果這位司機真的須上洗手間，但卻無法在繁忙地區找到路旁泊車位，令他感到身體不適及尷尬的情況又是如何？如果真的要上洗手間，而這位司機又在繁忙地區找到路旁泊車位，即使議員是通過了政府這項增加收費的建議，他只要多付 2 元停泊 15 分鐘，這位司機可能也會覺得是值得的。在這一方面，我們的想法可以說是與反對政府這項加費建議的其他人的想法不同。

此外，我亦強調，在《1999 年公共收入保障（收入）令》於 4 月 1 日生效之後，我們已經將路旁泊車位咪錶的收費上限調高至 4 元。我昨天曾向大家匯報，運輸署署長進行了一項調查，結果顯示自 4 月 1 日開始，在 520 個多層停車場或空地停車場中，只有 1 個在 4 月 1 日之後調高收費，其他的則沒有這樣做。有議員說這些停車場的營運者可能是等待今天議會的決定，看看會否通過政府的條例草案，然後才增加收費。政府認為這個理據並不能成立，原因有二。第一，我再三、再三強調，政府建議的收費，只是將上限調高至 4 元；換言之，今天即使爭取到大部分立法會議員贊成政府這項加費建議，也只會是把最繁忙地區的咪錶收費上限，定為每 15 分鐘 4 元，並不表示全香港、九龍、新界的咪錶都會全部調高為 4 元。事實上，我們現有數千個咪錶，在 4 月 1 日後也是沒有調高至 4 元的。所以，如果這些咪錶的附近是有停車場，則那些停車場的營運者便不可以路旁泊車位咪錶會加價為理由，引發他們也加價。事實上，很多路旁泊車位咪錶的附近是沒有停車場的。第二，繁忙地區內的停車場收費，現在一般是每小時 18 至 20 元，更有一些停車場是設有 2 小時最低收費限額的；換言之，使用這些停車場，停泊 1 小時，要付 36 至 40 元，即使是爭取到議員支持政府這項增加收費的建議，最繁忙地區的泊車位咪錶，每小時也只是 16 元，仍然是低於繁忙地區停車場經營者所訂的收費。所以，我認為我剛才所說的是事實的理據，證明當在爭取到議員同意後，政府將上限調高為每 15 分鐘 4 元，也是不會引致停車場經營者調高他們的收費的。只有是在香港經濟完全復甦、私家車使用者人數增多之後，根據市場的供求原則，停車場經營者才會調高他們的收費。不過，即使我們今天不能通過增加路旁泊車位咪錶收費的最高上限，停車場的經營者肯定還是會這樣做，因為他們必定是要爭取最高利潤的。

我亦想在這裏提出，財政司司長在 1999-2000 年財政年度，很選擇性地向立法會建議了哪些項目政府是可以溫和地增加收入的。財政司司長與庫務局及其他有關部門同事的第一個大前提，當然是盡量令公共財政能夠在中長期恢復平衡，而第二個大前提是，考慮建議的加費會對一般市民帶來甚麼影響。我們所選擇的措施，是要將受影響的層面降至最低。我昨天也說過，無

論何時，政府要增加任何收費或稅項，也不會得到全部市民贊成，因為即使我們將影響範圍縮至最小，也仍然會有一小部分市民受到影響。以增加路旁泊車位收費這一點為例，我們是有這個思維，希望經濟能力比一般市民為高的車主，可以付出多一點，而這個“多一點”並非是指全數 14 000 個泊車位咪錶，只是繁忙地區的泊車位咪錶。如果有能力負擔多一點的小部分市民，可以透過政府這項建議，協助政府在中長期將財赤恢復為平衡，對於香港整體的長遠利益會是有幫助的。

我剛才不斷強調，政府今次的建議如果獲得通過，只會是將繁忙地區的泊車位咪錶收費上限定為 4 元，使繁忙地區咪錶的空置率可以達到 15%。由於事先已得到坐在我旁邊的運輸局局長同意，我現在可以代表他說以下這番說話。運輸局局長會敦促運輸署更頻密地檢討這些咪錶的實際使用情況，以確保使用率較低的咪錶的收費，不會定在 4 元這個上限內。運輸局局長亦告訴我，運輸署會在未來數月加強執法，令車輛不能長期停泊在某一個相同的路旁泊車位。最後，運輸局局長更承諾會在今年年底，檢討路旁咪錶的使用及收費之間的相互關係，以及現時法例下有關使用咪錶的規則，使這些屬於公眾資源的路旁咪錶，能夠用得其所，達到交通政策的目標。

鄭家富議員的修正案如果獲得通過，固然是可以令政府有限度地增加收入，但很抱歉，鄭議員這項修正案並不能有助於解決繁忙地區的路旁咪錶的使用問題，因為在繁忙地區，我們是須把路旁咪錶的收費調高至每 15 分鐘 4 元，而不是 3 元。

最後，由於我已坐在這裏四個半小時了，頭腦可能已不太清晰，恐防有所遺漏，所以請主席容許我作總括。政府今次建議將路旁泊車位咪錶的最高收費由每 15 分鐘 2 元增加至 4 元，是一個溫和的增加，對市民大眾的影響是非常輕微。我們主要的理據是有 4 點。第一，建議的增幅是上限的增幅，運輸署署長會根據實際情況及需求，釐定每一個泊車位咪錶的收費水平；第二，香港的路旁泊車位咪錶，從凌晨至早上 8 時仍然會是免費供駕駛者使用，所以大家在今天下午所討論的政府加費建議，並不會影響到在凌晨至早上 8 時使用路旁泊車位咪錶的人；第三，建議的增幅並不會令停車場增加收費，因為調整之後，繁忙地區咪錶每小時的最高收費也只是 16 元，即仍是低於繁忙地區停車場的收費；第四，建議是有助於達致把泊車位——尤其是繁忙地區的泊車位——的空置率，維持在 15% 水平這個交通管理目的。所以，我希望各位議員能夠否決鄭家富議員及陳鑑林議員的修正案，支持政府的建議，將泊車位咪錶收費最高上限定為每 15 分鐘 4 元。謝謝主席。

全委會主席：鄭家富議員，你是否想再發言？

鄭家富議員：主席，我的發言將會很簡單，因為我知道現在越來越晚了，我只想回應局長剛才所說的兩點。

局長一直不停強調，這個只是一個加幅的上限，但是加幅就是加幅，加至 4 元 15 分鐘，在一些繁忙地區便是 16 元一個小時。我想說一點親身的經驗，我上個星期日在灣仔的人民入境大樓泊車，那是政府的大樓，星期日早上和星期六晚上是開放給公眾人士作為時租停車場的，我發現它收取 6 元半個小時，即每 15 分鐘收 3 元，跟我提出的修正的一樣，而那是一個政府的室內停車場。如果將路邊咪錶的收費上限加至 4 元，那裏是灣仔，在會展中心的對面，雖然星期六和星期日可能會較為少人，但是如果會展有活動舉行，我知道會有很多人將車停泊在人民入境大樓外。在這種情況下，如果局長說不會引發停車場加費，我且拭目以待吧，看一看這次的加幅通過了之後，人民入境大樓的政府停車場會否加至 8 元半個小時。

第二，局長提及很多停車場設有最低收費兩個小時的規定，我想局長可能坐“AM 車”坐得太多了，最近這半年也許已經很少到外間的停車場泊車。以我的經驗，現在停車場已經很少有最低消費兩小時這回事，以前的確有很多停車場有這規矩，但是如今經濟不景，它們都不敢再這樣做了，這已經成了明日黃花。局長說在繁忙地段的停車場設有最低消費，可能有些停車場仍然會有，我不敢說完全沒有，不過在今天的經濟環境下已經是絕無僅有。

因此，我想就這兩點回應局長，希望她瞭解目前雖然經濟不景，但我們不一定是逢加必反的，我們計算過，覺得以“中間落墨”，即每 15 分鐘收 3 元的收費來紓緩用者的壓力，是最適當的，這也可令庫房獲得 1.9 億元收入的一半。希望各位議員支持民主黨的修正案。謝謝主席。

全委會主席：陳鑑林議員，請你發言答辯。

陳鑑林議員：主席，我想我會說得很簡單，我相信即使我再努力游說各位議員支持我，也是沒有用的，因為現在已經剩下很少人在會議廳裏。

我們提出這項修正案的最主要原因，是因為現在的經濟環境不太好；剛才鄭家富議員也質疑，在環境惡劣的時候，增加收費是否一個好方法呢？鄭家富議員剛才再三表示，民主黨不是逢加必反的，但問題卻正在這裏，當經濟環境不好，市民想他們站出來反對加價時，他們反而支持加價；當環境好的時候，市民可以接受加價，但希望不要加太多時，他們卻反對加價，他們

的邏輯根本跟市民的意願有出入。我認為這個問題是很重要的，現在經濟環境不好，即使只是增加一、兩元，我們認為也是不必要的，既然只加這麼少，我們更認為不應該加。

我剛才說過，在某些地區，路邊泊車位的確有被濫用的嫌疑，政府應該制訂措施解決這些問題，但這不是說應該整體地加價，或賦予有關部門權力，讓加幅的上限增至 4 元，然後選擇性地看看在甚麼地方實施。老實說，在一些繁忙地區即使加至 16 元，我可能仍然覺得不足夠，所以我認為政府應該在日後重新檢討全港的所有咪錶，看看應該如何分布，哪些地區應該收多少錢等；一個合理的分布，我相信大家都會接受的。從經濟環境的角度來看，我希望大家能夠支持我保持現有收費水平的建議。謝謝主席。

何俊仁議員：我也想簡單地作出回應。我想提醒陳鑑林議員，剛剛在今天通過的一項收費，你們是支持的，那便是將獅子山隧道的收費由 6 元增至 8 元。我不知道你們為甚麼不反對，不反對便是支持吧。這是陳議員你自己作為發言人的疏忽，還是你們的政黨完全未加留意呢？又或是你們罔顧該區居民的利益，認為他們負擔得來？也許是你們對此沒有意見？否則為甚麼會支持加價？

因此，我認為不能以單一標準來決定所有事情，其實在今天，大家已經可以看到雙重標準的存在了。

全委會主席：陳鑑林議員，你是否想再發言？

陳鑑林議員：如果我再發言，恐怕會弄得很晚了。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：陳鑑林議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

譚耀宗議員起立要求記名表決。

全委會主席：譚耀宗議員要求記名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

全委會主席：先要等各位委員返回座位，他們剛才在宴會廳進膳，現在是為了表決而回來。

全委會主席：現在開始表決。現在表決的議題是：陳鑑林議員動議的修正案，予以通過。陳鑑林議員動議的修正案，是有關設有收費錶泊車位的收費。

周梁淑怡議員：對不起，我按錯了，可否重新表決？

全委會主席：可以的，你先放手，然後再按。

周梁淑怡議員：主席，現在是否就陳鑑林議員的修正案進行表決？

全委會主席：對，是陳鑑林議員的修正案。

全委會主席：陳鑑林議員修正案的內容，是維持目前設有收費錶泊車位的收費，就是維持吃角子老虎機的收費。

全委會主席：是否有問題？如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

何敏嘉議員、李啟明議員、周梁淑怡議員、張文光議員、陳國強議員、陳榮燦議員、單仲偕議員、劉健儀議員及羅致光議員贊成。

丁午壽議員、何承天議員、李家祥議員、呂明華議員、吳靄儀議員、夏佳理議員、許長青議員、陳智思議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、

楊孝華議員、劉皇發議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員反對。

地方選區及選舉委員會：

何秀蘭議員、何俊仁議員、李永達議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陳婉嫻議員、梁耀忠議員、程介南議員、楊森議員、劉千石議員、劉江華議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、司徒華議員、陳鑑林議員、楊耀忠議員及蔡素玉議員贊成。

陸恭蕙議員、黃宏發議員、譚耀宗議員、朱幼麟議員、何世柱議員、吳亮星議員、吳清輝議員、馬逢國議員及劉漢銓議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 24 人出席，9 人贊成，15 人反對；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 29 人出席，19 人贊成，9 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

全委會主席：由於陳鑑林議員就第 43 條動議的修正案已被否決，他不可就新訂的第 43A 條動議修正案。我現在請鄭家富議員就第 43 條動議他的修正案。

鄭家富議員：主席，我動議修正第 43 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

擬議修正案內容

第 43 條（見附件 VIII）

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：鄭家富議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

鄭家富議員起立要求記名表決。

全委會主席：鄭家富議員要求記名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

全委會主席：請各位委員表決。

全委會主席：如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

何敏嘉議員、張文光議員、許長青議員、單仲偕議員、羅致光議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員贊成。

丁午壽議員、何承天議員、李家祥議員、李啟明議員、呂明華議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、陳國強議員、陳智思議員、陳榮燦議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員及霍震霆議員反對。

地方選區及選舉委員會：

何俊仁議員、李永達議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、楊森議員、鄭家富議員、司徒華議員、朱幼麟議員、劉漢銓議員及蔡素玉議員贊成。

何秀蘭議員、李卓人議員、陸恭蕙議員、陳婉嫻議員、梁耀忠議員、程介南議員、黃宏發議員、劉千石議員、劉江華議員、劉慧卿議員、譚耀宗議員、何世柱議員、吳亮星議員、馬逢國議員、陳鑑林議員及楊耀忠議員反對。

吳清輝議員棄權。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 25 人出席，7 人贊成，18 人反對；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 29 人出席，11 人贊成，16 人反對，1 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

全委會主席：由於鄭家富議員就第 43 條動議的修正案已被否決，他不可就新訂的第 43A 條動議修正案。我現在向各位提出的待決議題是：第 43 條納入本條例草案。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

鄭家富議員起立要求記名表決。

全委會主席：鄭家富議員要求記名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

丁午壽議員、朱幼麟議員、何世柱議員、何承天議員、李家祥議員、李啟明議員、呂明華議員、吳亮星議員、吳清輝議員、吳靄儀議員、夏佳理議員、馬逢國議員、許長青議員、陸恭蕙議員、陳智思議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、黃宏發議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉漢銓議員、蔡素玉議員、霍震霆議員、譚耀宗議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員贊成。

何秀蘭議員、何俊仁議員、何敏嘉議員、李永達議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、周梁淑怡議員、涂謹申議員、張文光議員、陳國強議員、陳婉嫻議員、陳榮燦議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、程介南議員、單仲偕議員、楊森議員、楊耀忠議員、劉千石議員、劉江華議員、劉健儀議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、司徒華議員及羅致光議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布有 54 人出席，27 人贊成，26 人反對。由於議題未獲得在席委員以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

全委會主席：由於有關第 43 條納入本條例草案的議案被否決，因此，第 43 條將從條例草案中刪去。

庫務局局長：主席，請你批准我無經預告動議增補新訂的第 43A 條，該項修正案是一項因應全委會剛就刪去第 43 條而作出的決定所作的修正。修正案內容已載列於在會議席上提交的文件內。

全委會主席：我批准你這樣做。

秘書：新訂的第 43A 條 多付的費用無須發還。

庫務局局長：主席，我動議二讀新訂的第 43A 條，內容一如已載列在會議席上提交的文件。根據《1999 年公共收入保障（收入）令》，由每 15 分鐘 2 元，增加至 4 元的路旁泊車錶的最高收費，在今年的 4 月 1 日已經開始實施。《公共收入保障條例》第 6 條訂明，如果根據這項條例訂定的命令所收取的款項，超過緊接在該命令有效期屆滿後須繳付的費用的款額，則多付的款額須發還予付款人。但是，由於將多付的路旁泊車車費，發還予付款人，有技術上的困難，所以，政府有需要在條例草案中，訂定條文，說明由今年 4 月 1 日開始，多收的路旁泊車費並不須發還。建議新訂的第 43A 條，旨在訂明這項安排。謝謝主席。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：新訂的第 43A 條，予以二讀。是否有委員想發言？

李柱銘議員：全委會主席可否批准動議這項修正案，還是本會先要恢復為立法會？

全委會主席：這是一項全體委員會審議階段修正案。鄭家富議員和陳鑑林議員原本也打算提出同樣新訂的第 43A 條，但由於他們的修正案被否決，因此不可再動議第 43A 條。鑑於條例草案內第 43 條也被否決，因此必須取得本會同意，使以前多付的咪錶費用無須退還，大家是否明白？

剛才庫務局局長已動議新訂的條文，現在我向各位提出的待決議題是：新訂的第 43A 條，予以二讀。新訂的第 43A 條就是多付的費用無須發還。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：新訂的第 43A 條。

庫務局局長：主席，我動議本條例草案增補新訂的第 43A 條。

擬議的增補

新訂的第 43A 條（見附件 VIII）

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：本條例草案增補新訂的第 43A 條。

我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：新訂的第 15A 條 加入條文
 新訂的第 45A 條 過渡性條文。

庫務局局長：主席，我動議二讀新訂的條例草案條文，即新訂的第 15A 和 45A 條，內容已載列於發送各位委員的文件內。建議新訂的第 15A 條，旨在修訂《印花稅條例》中有關遞交文書為加蓋印花之用的條文，明確訂明稅務局可以在出示該文書不切實可行的情況下接受該文書的認證副本。這項新訂的條文與剛才全委會通過有關的第 16A 條的修訂是一致的。建議新增的第 45A 條，則是剛才全委會通過修訂第 18D 條，刪除和提交銀行承諾書有關的條文的相應修訂。新增的條文旨在確認在第 18D 條被刪除前所做的事情，均不受影響。這項條文亦訂明在收到提交銀行承諾書的人士的書面通知時，有關的承諾書須當作解除和須發還予該人士，謝謝主席。

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：新訂的第 15A 及 45A 條。

庫務局局長：主席，我動議本條例草案增補新訂的第 15A 及 45A 條。

擬議的增補

新訂的第 15A 條（見附件 VIII）

新訂的第 45A 條（見附件 VIII）

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題，現在付諸表決。贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

法案三讀

主席：法案：三讀。

《1999 年收入條例草案》

庫務局局長：主席，

《1999 年收入條例草案》

經修正後已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1999 年收入條例草案》予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決。贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1999 年收入條例草案》。

議案

主席：議案。根據《公眾假期條例》動議的決議案。

根據《公眾假期條例》動議的決議案

教育統籌局局長：主席，我謹依照議程，提出我名下的議案。

這項決議案的目的，是增補現時在《公眾假期條例》的附表中所列的公眾假期，將 1999 年 12 月 31 日定為公眾假期。

我們提出這項決議案的目的，是因應香港銀行公會較早前的要求，將本年 12 月 31 日定為公眾假期，使銀行在當天無須營業，以便在除夕子夜前完成所有年終結算工作，並預留足夠時間核實及複製客戶資料（例如年終帳戶結餘），確保有關資料在踏入 2000 年後依然準確齊全。

在提出這個決議案時，我想特別指出以下 3 點：

- (i) 第一，把今年除夕列為額外公眾假期是一項積極的預防措施，可讓銀行在無須向客戶提供服務的情況之下，有更充裕的時間，有條不紊地完成所有必須的後援操作（包括客戶資料備份工作）。我強調這項安排並不表示金融服務業在解決公元 2000 年電腦數位修正問題上有任何困難。事實上，本港金融服務業在這方面的工作進度理想。到目前為止，絕大部分受監管的金融機構，如銀行、財務公司、交易所會員及保險公司等，已向有關監管機構申報完成所有主要系統的修正工作，包括個別系統的測試，以及系統間的聯繫測試。香港金融業在應付電腦 2000 年數位問題上所作出的努力及取得的成績，廣為國際金融界認同。財經事務局已在 6 月 15 日向各議員提交參考資料摘要，詳細匯報金融服務業為過渡 2000 年而進行的各項準備工作，我不打算在這裏再複述有關的資料。
- (ii) 第二，我們把本年除夕定為公眾假期的目的是讓金融界可以更妥善地為過渡 2000 年做好所需的準備工作。我們預期大部分金融機構的僱員在當天將會如常上班，為過渡 2000 年作好準備。
- (iii) 第三，將今年除夕定為額外公眾假期是一項一次過的特別安排，不會影響 1999 年以後的公眾假期數目，而政府的政策是仍然維持一年 17 天公眾假期。

政府提出這項建議之後，有評論認為我們無須把除夕定為公眾假期，而應把當天定為特別的銀行假期，或以行政手段指令銀行在除夕日無須營業，以減低對本港其他經濟活動所造成的影響；另一方面，亦有意見認為我們應把本年 12 月 31 日同時定為法定假日，讓本港所有僱員皆可享受額外的假期。我想就以上兩種意見分別作出回應。

就特別銀行假期而言，在香港現行法例下，並沒有法定條文可讓當局指定某一天為銀行或其他行業的特別假期。換句話說，要制訂這樣的假期，必須先行制定主體法例。我們認為這方案並不可行，因為其中涉及相當複雜的法律問題。第一，我們無法在短期內逐一查閱所有有提述“假期”一詞的 79 條條例及其附屬法例，所以不能即時確定“銀行假期”對該等法例的影響。第二，我們難以確定訂立“銀行假期”對履行現有涉及時間計算和銀行交易的合約的影響。此外，亦有其他意見，認為政府無須立法，可以行政方法指令銀行於除夕休業一天，但是這樣做在法律上將產生同樣的不明朗或不清晰的地方，並可能由此而引致難以估計的訴訟事件。我們現在建議根據《公眾假期條例》將本年除夕定為公眾假期，法律效果非常明確和清晰，因為除非有關合約另有訂明，否則在時間計算方面，《釋義及通則條例》已經有條文作出規定，不會引起混亂。

另一方面，有意見認為我們應把 1999 年 12 月 31 日定為法定假日，倡議者主要的論據包括公平對待所有行業及其員工，以及全民休假共慶千禧。

關於額外法定假日的問題，我剛才已再三強調，把 1999 年 12 月 31 日定為公眾假期的建議是一次過的安排，純粹為積極回應香港銀行公會較早前提出的要求。我們希望建議得以落實，讓銀行可為過渡到 2000 年作出最佳準備。有關的建議，是希望通過把本年除夕定為公眾假期，確保銀行可以在明確的法律基礎下休業一天，其用意不在於提供額外的勞工福利，亦不涉及對金融界行業的僱員特別優待的問題。事實上，我相信有很多銀行及有關機構的員工，都須於 1999 年 12 月 31 日上班，以處理有關年終結算、核實和複製資料的工作。

至於迎接千禧年的慶祝活動，我相信除夕日的慶祝活動大部分皆由傍晚開始，而 2000 年 1 月 1 日及 2 日均為公眾假期，故此，市民大眾將有足夠時間進行慶祝活動。

最後，我想強調本決議案是有其迫切性的。正如我們在有關的立法會參考資料摘要中指出，我們必須就假期問題早日作決定，以便銀行業能盡快修改必要的系統程式，證券及期貨業亦須為年底到期的股票期權和期貨合約作出適當的安排。此外，早日作出決定亦有利在本地及海外進行有關香港應付千年蟲的宣傳工作，亦可增強公眾的信心。

基於上述各點，我促請議員支持本決議案，把本年 12 月 31 日定為額外的公眾假期。

謝謝主席。

教育統籌局局長動議的議案如下：

“議決指定 1999 年 12 月 31 日為公眾假期，以增補現時在《公眾假期條例》的附表中所指明的公眾假期。”

代理主席梁智鴻議員代為主持會議。

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：教育統籌局局長動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。是否有議員想發言？

單仲偕議員：代理主席，資訊科技界當然歡迎政府提出這一個方案，即將 12 月 31 日訂為假期。當然，這天應訂為勞工假期還是公眾假期，稍後勞工界的同事可能會發表意見，但是，訂出一天作為假期來處理千年蟲問題的措施是受歡迎的。原因是，希望大家都明白，銀行的電腦系統每天經過正常運作後，在每天黃昏 5、6 時之間，便開始做一些所謂後勤的工作，而這些後勤工作在 12 月 31 日可能特別多，原因是為了準備應付千年蟲數位問題方面，他們要為很多電腦檔案準備所謂後備的檔案，即做 "duplicate copies" 或 "backup copies"。假使有任何問題出現，或任何數據出錯，當時也可以取回未過渡二千年的紀錄。同時，亦因為屆時會有多一天的時間，讓銀行多印一些月結單 (statement) 或其他單據。因此，這一天假期在應付準備千年蟲這個問題上，我覺得是有幫助的。

我相信 12 月 31 日是一個很好的日子，可以讓各行各業（當然，銀行除外）進行修正或作為最後階段確保特別後勤工作已做得妥當。

我記得在這個立法會內，第一次提及就千年蟲放假的問題，是蔡素玉議員，她問政府，會否訂出一天假期以便進行測試。當時沒有人說會放假進行測試。不過，我覺得政府應考慮放假一天以作好準備應付千年蟲。政府現在決定將 12 月 31 日訂為假期，即是說政府現在已完全排除 1 月 3 日放假的可能性。其實，有些國家在 12 月 31 日不會為此目的放假，而是揀在 1 月 3 日放假的。選擇在 1 月 3 日放假亦當然有其好處。香港屆時會面臨一個潛在的“風險”——我們不要說那是“危機”，因為在 1 月 3 日，我們有機會成為全球第一個開市的股市，所以始終有一個風險存在。

當然，政府揀選了 12 月 31 日，其實是告訴我們它對於在 1 月 1 日開市

具有很大信心，這當然是好事，因此，我希望政府能夠在剩下的半年內，繼續做一些相關的工作。政府選擇將 12 月 31 日訂為假期，我們是支持的，因為這是正確的選擇，但是別忘記在 1 月 3 日，香港可能是第一個在該天開市的金融市場，傳統上，日本在 1 月 3 日仍然放假，他們的新年假期比較長。香港的金融市場則會開，所以，我不希望香港會成為面對金融風暴——不是金融風暴，是千年蟲問題第一個出現災難的地方。當然，政府會說，銀行方面準備得很好，事實上它曾提供數據給我們看，也數次前來立法會作解釋。在財經事務委員會中，我們獲提供有關銀行業及金融業的數據，整體來說，那些數據都是十分不錯的，即比率達九十多個百分比。但是數據歸數據，坦白說，即使是專家，也沒有人敢膽說，我已做了所有測試，根據測試就是滿意，所以一定可以了。然而，是否真的不會發生事端？沒有人可以作書面保證或說可以完全解決問題的。

我希望財經事務局會於 1 月 1 日及 2 日特別就這問題，作出最高度的戒備，因為我其實希望該局能夠在過渡 12 月 31 日之後，督促所有銀行系統在 1 月 1 日及 2 日要求所有員工不放假，我相信很多員工在該兩天也是要返工的。其實，我相信很多銀行亦已發出了指令，說明由今年 12 月中開始，平常可以放聖誕假出外旅行的員工，很多今年是不可以放假了，而且要候命執行職務(stand by)，即使在正常崗位也要加緊工作。因此，我希望就 1 月 3 日提出忠告。

政府遲些時候可能會向立法會資訊科技事務委員會提供各個政策局所訂的應變計劃的資料。我希望政府向我們提供這些應變計劃的資料時，能夠告訴我們，它在 1 月 1 日及 2 日這兩天會要求銀行或金融界會做些甚麼額外的的工作，來預防可能會於 1 月 3 日出現的一些災難。當然，這是銀行的工作，不過，我覺得我們今天既然就此假期進行辯論，我便希望其他的界別，也會就 1 月 1 日及 2 日考慮進行一些特別的工作。

千年蟲問題並非今天進行辯論的主要課題。其他關於如何準備應付千年蟲的工作，讓我們留待下星期曾鈺成議員的議案上演下集大結局。我謹此陳辭，支持政府的議案。

鄭家富議員：謝謝代理主席讓我先發言。本來現在是輪到蔡素玉議員發言的，但一如剛才代理主席所說，由於我有要事要處理，希望蔡議員不要介意由我先行發言。

代理主席，政府提出將本世紀末的最後一天列為公眾假期，為電腦過渡 2000 年作好準備，民主黨認為原意是好的。雖然，現時各大機構，包括政府

都正在嚴謹地測試其電腦系統，以便確保能順利過渡千禧年，但說到底，今次的事件是史無前例的，任何事前的評估和測試都不能百分之一百保證到時不會出亂子。把今年 12 月 31 日列為公眾假期固然可以給予有關機構，例如銀行，更充裕的時間來迎戰千年蟲的問題，但民主黨不明白的是，為何政府只提出將 12 月 31 日列為公眾假期，而其他僱用全港過半數勞工的機構便要照常辦公呢？

代理主席，最近，本人瀏覽政府的網頁時，發現當局有一項專針對電腦 2000 年數位問題的資料，政府在網頁上表示，由於今天各行各業普遍運用電腦，千年蟲問題對我們的影響極為廣泛。千年蟲問題並非只局限於電腦，各式各樣具有內置微型處理器的設備，例如消防警報系統，通信設備及自動化生產綫等，都同樣會受影響。政府亦進一步表示，沒有一個行業能單獨運作，各行各業都是互相依賴，互相影響，任何一方出現問題，都會引發連鎖反應。政府亦呼籲各界攜手應付千年蟲問題，而政府在電視上的宣傳短片中，提及會受千年蟲影響的行業時，亦包括工廠在內。

既然當局亦意識到千年蟲影響的範圍如此廣泛，為何不建議將今年 12 月 31 日列為法定假期，令全港僱員在當天都休假，更鼓勵有關的機構、企業當天專注處理電腦系統的問題，增加過渡千禧年的信心，令系統不致於到 2000 年時停止或錯誤運作？

代理主席，今年的 12 月 31 日是千年一遇的難得時刻，我們亦希望全港市民除了努力確保電腦系統順利過渡外，亦可以一起慶祝千禧年，這樣豈不是一舉兩得嗎？

代理主席，我謹此陳辭。

蔡素玉議員：代理主席，在鄭家富議員離開前，我想說我是支持他的說法的。不過，我稍後亦會就這個問題詳談。

其實我很早便在本會上提出千年蟲的問題，去年年底我曾提出一項口頭質詢，希望政府可以考慮在今年一個適合的時間放一天假期，以便處理千年蟲的問題。當時我記得王局長和鄭局長兩位都異口同聲地說沒有這個需要。現在政府主動提出放一天假期，以便處理千年蟲的問題，我首先表示歡迎。但對於把 12 月 31 日列為假期，我卻有些意見。

我覺得這項安排未盡理想，而比較理想的做法是在今年的下半年，例如 11 月或 12 月初，找一個工作天，並把該日列為全體的勞工假期，而 12 月 31

日則只是銀行和金融界本身的假期。當然關於這個提議，局長剛才曾解釋過是行不通的。我亦理解銀行界需要有多些時間處理年底的結算工作，即在未出現錯誤前，盡快把工作處理好，恐怕過了這一天後，會弄錯數字，所以必須在 12 月 31 日有多一天的時間工作。但是，對這一點，我仍然希望政府可以考慮把這一天列為勞工假期。

我提出這個意見，並不是為了要放一天假期讓大家玩樂。當然一千年才一次，讓大家樂一樂也是一個好理由，但此外，我仍然想重提我當初提出口頭質詢時所持的理由，便是希望在仍未到 2000 年前，能有一個時間讓各行各業的電腦可以有機會互相聯繫，把日子調校至 1 月 1 日，例如把 12 月 31 日調校為 1 月 1 日，然後看看運作時會不會有問題。如果沒有問題的話，即表示我們的千年蟲問題已處理得很好，如果有問題的話，那一天便可以清楚問題所在，而不是要待 1 月 1 日發覺有事時，才去處理。

因此，正如剛才單仲偕議員所說，是否亦應把 1 月 3 日列為假期，因為如在 1 月 3 日才發覺有問題時便會措手不及和已經太遲了。如果把 12 月 31 日列為假期，並把整個社會上由電腦操作的所有系統，其中包括供水、供電、交通等系統調校為 2000 年 1 月 1 日，然後進行工作，看看是否會運作良好。如果運作良好便沒事，而運作不好時便會知道自己的系統不能運作，而要決定用哪個後備系統或方法來挽救電腦系統。這樣一來便可以設法補救而不致會有措手不及的情況。

當然，較為理想的情況是正如我剛才所說，如果能夠提早些例如在 11 月 28 日放這一天假期，如果在那天發現哪個系統有問題，翌日，即 29 日便仍有時間進行調校電腦的工作。如果多放一天假期的建議不可行（因為我恐怕自由黨的同事會打我），政府是不是可以考慮把 12 月 31 日訂為全港的假期，在這一天把各個政府部門的電腦系統全部調校至 2000 年 1 月 1 日。這樣做，我們會有一天時間進行全面測試，亦無須再在 1 月 3 日多放一天假期。

這是我的意見。我認為我們在歡迎千禧年時放一天假期，即一千年一次，是完全不多的。我亦希望有更多的香港市民能夠享受這一天假期。

代理主席，我謹此陳辭，支持議案。

李卓人議員：代理主席，前天我代表職工會聯盟曾經會晤王永平局長，希望他考慮將千禧年的最後一天，訂為勞工假期。當時我亦很清楚的向局長提出，今天的投票是沒有甚麼意思的，因為他不支持的話便連公眾假期也沒有了，即變成沒有提供選擇。公道一點的做法，就是讓大家選擇這天是勞工假期還

是公眾假期，這是最公道的做法，但政府通常都不很公道，所以只有一個單一的做法——陳太也皺眉了。但這是事實，公道一點的做法是應該讓我們選擇這天是公眾假期還是勞工假期，但是今次，很明顯，選擇只得一個，就是公眾假期，沒有第二個選擇了。勞工界對這點都感到十分失望。

我們都很清楚知道整件事的背景。政府的原意當然不想訂出一天假期，大家也知道政府的原意，是為了讓銀行處理千年蟲的問題。但問題是，正如剛才局長說，由於香港沒有單為銀行訂定的假期，亦不可以用行政指令來辦此事，所以，一定要借殼除蟲。問題是借甚麼殼呢？有兩個殼可供選擇，一個殼就是公眾假期的殼，另一個殼就是勞工假期的殼，政府選擇了公眾假期的殼，但我覺得政府在選這個殼時，已經造成社會的分化；結果形成到那一天，有 100 萬人按合約可以放取公眾假期，所以他們便可以放假，但是另外的 200 萬人便沒有假期可放。於是這便造成社會上的分化，這對那 200 萬人公道嗎？對那 200 萬人是否歧視？對那 200 萬人是否不公平呢？

當然，政府考慮此問題時，可能也沒有想過公平與否的問題。政府只會想到那一個殼是最方便、最少人會反對的，因為政府可能擔心，如果借勞工假期的殼——我不知道局長是否有如此擔心過，商界會反對。但我很相信，即使商界會反對，零售界也應該會支持，因為這一定是刺激消費的，周太對嗎？所以，如果該天放假，對整個零售界其實是十分有好處的，飲食界也會有好處，因為一定會刺激消費。不過，其實當政府作考慮時，有否考慮過會對那 200 萬人是公平的呢？

第二個問題。單仲偕議員現在不在議事廳內，剛才他說資訊科技界很歡迎政府今次的做法。因為他們要利用該天處理千年蟲的問題，而他又說到留待勞工界說自己的立場。然而，他忘記了，在整件事情上，他的選民其實也是受害者，為何呢？大家也知道銀行那天是要辦公的，根據《假期條例》，銀行在假期辦公，沒有說明可以補假的。當然，銀行界最後可能也會補假給員工，我不知道，但是如果政府借的是勞工假期的殼，而銀行界要在該天辦公，則銀行界的僱員便百分之一百肯定可以根據法例獲得補假，這樣對在銀行停止營業但仍留在銀行工作的那一羣僱員來說，其實政府選用勞工假期的殼對他們亦較為公道，因為他們會獲得法律保障、可享有補假的法律保障。

我覺得政府今次的做法不智的第二個原因是，現時有一些人指政府的做法反映出銀行界在這方面可能出現了很大的問題。當然，政府一定說不是，大家稍安無躁，現時並沒有出現甚麼亂子，只不過是買一個保險而已。我也相信政府這一說法，只是買保險而已，但是今天有人這樣說，難免會於某程度上在社會引起一些懷疑，以為真的出現一些亂子。所以，如果政府借了勞工假期的殼，其實是另一個處理的方法，因為政府可以借慶祝為名，掩蓋除

蟲之實，這亦是一個比較好的處理方法，但可惜政府並沒有揀選這方法。我知道梁耀忠議員稍後也會發表意見，並會嘗試以私人法案來改變政府現在的做法。我希望 12 月 31 日，即千年蟲最後的一天是假期，因為這是 1 000 年才有一次的機會，下次是 1 000 年以後，你我也沒有可能在此了，（眾笑）為何政府不考慮以 1 天作為給香港勞工界在 1 000 年完結時的禮物，讓該天可以普天同慶，亦可以好好地終結這個千禧年。當然，今天這議案一定獲得通過的，而政府亦曾經說過不會將這天改為勞工假期，但我仍想盡最後努力，希望政府改變初衷。

謝謝代理主席。

周梁淑怡議員：代理主席，很可惜，蔡素玉議員現時不在議事廳內。首先，我想回應她的發言，自由黨是不打人的。君子動口不動手。所以，即使是有人持不同意見，我們也從來未想過要打人。同時，我想就此事指出，事實上我們跟蔡素玉議員的意見不同，跟李卓人議員的意見也不同。

雖然我們不反對現時就這項條例動議的議案，但我相信王局長也知道，我們的黨魁曾表示過一些憂慮，因為他考慮到社會就放假要負上的經濟代價，市民放取任何一天假期也可能引致整體社會要負出經濟的代價。因此，就政府而言，它決定將一天訂為假期的時候，必須計算過這社會代價。

以今次的事件而言，我們也明白銀行界因為要應付千年蟲的問題，正穩當而謹慎地考慮解決的方法，我們認為這是無可厚非的。但是如果以此作為出發點，則應該真真正正針對需要，由銀行界別來處理這件事，不過，正如局長所說，這裏存在着一定的困難，因此，在別無他法的情況下，結果我們現在也要接受當天成為公眾假期的安排。

雖說工商界已考慮到要付出代價，而我們也是不情願的，但既然這只是 1 000 年才發生一次的事，我們也予以支持，但我們並非因要慶祝此日而表示支持的。

很多工商業機構，特別是中小型機構，認為就這項條例動議的議案對他們確有影響，因他們在那天是不可能休假的，他們可能也要開工以監察當天的情況，因為千年蟲引致問題，或其他運作上亦可能出現問題，所以他們認為這方案像要迫他們放假，而事實上這些機構是不能休假的，於是，如果僱主要求員工如常上班，便要付出額外的支出，對眾多的中小型企業，以及非工廠的機構而言，多一天的假期可能因此而令他們付出額外的代價。

至於剛才李卓人議員提出有關社會分化方面的看法，這根本是不應該出現的，如果能夠真正針對問題，視之為銀行假期，問題便不會出現。事實既然如此，基本上會出現上述問題，但現時的做法所要付出的代價或影響已減至最低，亦已低於將該天訂為勞工假期所須付出的社會代價了。

因此，我們雖然支持這項議案，但仍是在極不情願的情況下予以支持的。

梁耀忠議員：代理主席，剛才局長說贊成將 12 月 31 日訂為勞工假期，其實主要有兩個原因，其一原因是，那些人希望將該天當作為慶祝日。但是局長在回應時說，他認為如果要將該天當作慶祝日，則慶祝事宜通常是晚上進行的，即無須在早上進行，因而無須就這方面作考慮。但我想首先回應這一點，如果依這樣的想法，即慶祝應是在晚上進行的話，其實很多節日都不用放假了。為何其他的節日又放假呢？我以為我們不應糾纏於早上或晚上，我們應該視這天為特別的日子，既然是特別日子，我們為何不可以一整天來普天同慶呢？剛才很多同事都說過，千禧年並不是年年都有的，正如局長剛才說，訂了該天為公眾假期，也只是今年才有，明年則沒有。同樣地，我們即使要求將該天訂為法定勞工假期，也知道都同樣是今年才有，明年是沒有的，要待下一次的千禧年才會出現，屆時如果我有機會的話，我也會再次提出要求，不過，我想是沒有機會的了。所以，我要就這個特別的日子作回應，希望局長重新再考慮一下。

其次，說到這次是應有關銀行的特別要求，所以，政府惟有因應需要而訂出公眾假期來。但是局長有否想到，其實，除了銀行有這些問題外，中小型企业或其他行業同樣是面對這一問題的，譬如有些運輸行業的朋友對我說，他們也面對這些問題，他們怎麼辦呢？他們能否開工呢？我們為何只是考慮某一個行業而不考慮其他行業呢？就技術性的問題而言，其他行業也有，所以我覺得如果我們從技術角度來看這問題的話——剛才單仲偕議員也說過其他行業同樣面對這些問題——我覺得我們應該要一視同仁，視乎其他行業的需要。

此外，剛才局長及周梁淑怡議員也說到，當天如果放了假，對社會以至整個工商界來說，一定帶來負面的損失云云。我想說給周梁淑怡議員和局長聽，最近，我在電台做節目時，與一位中小型企业代表一齊談及有關假期的問題，並且討論到在 12 月 31 日這一天放假的問題，他對我說他也贊成在那一天放假的，只不過他說，不要多放一天假了，不如轉調一天吧，即找某一天的假期來轉調吧。他贊成那一天放假的主要原因有兩個：第一，因為有一些機構雖然屬中小型，但也同樣面對技術上的問題，也要處理這些問題。

第二，他亦覺得那個千禧日很值得大家來慶祝。不過，他說要多放一天的假期可能會對他們帶來較大的損失，所以他覺得不如轉調好了。然而，說到轉調假期時便感頭痛了，上一次，我們討論抗日戰爭紀念日時，也談過轉調假期，我曾問過局長應調哪一天，局長又反問我想調哪一天，這些都是很難作抉擇的。當時我也有問那幾位朋友，如果要選擇，要用哪一天來轉調？大家也覺很困難，也選不了。最後，他們惟有很勉強地說，最好不要增加假期，如果要的話，也可以考慮的。

其實，我覺得其實大家有同樣的憂慮，也有同樣的期盼，期盼那個特別的日子來臨，因為那天不是一個普通的日子。今天，政府只是用一個藉口，說是因應銀行界的要求，以對有關問題作出處理。然而，即使該天成為了公眾假期，我覺得仍未夠全面性，政府只不過在這方面找一個掩飾的藉口而已。

事實上，大家知道在公眾假期裏，不單止是銀行會停業，還有很多機構會因此而暫停的，譬如資助機構等都放假，教師也放假，這些情況出現時，應如何處理呢？為何有些人可以進行慶祝或做其他事，而其他人則不可以呢？為何我們不從整體性來考慮這問題呢？

剛才李卓人議員說過，我也很同意的是，即使那一天真的訂為勞工假期，其實對社會來說也不一定帶來負面影響的。譬如在消費方面，可能還會好一些的。為何我們不從這角度來想呢？如果由這方面來想的話，可能還會帶來一些正面作用。所以，今天局長既然提出議案，即此乃既成事實，我只希望局長再考慮一下，可否遲些再提出另一個議案，將該天除訂為公眾假期之外，亦訂為法定的勞工假期，使其他的“打工仔”也可以享有這天的假期？事實上，有些朋友對我說，你不要說那天是用來慶祝，說得不好聽的，在一些技術性上，那一天可說是用來避難的。如果他們的觀點是對的，是真的用來避難的話，我覺得便更須一視同仁。否則便更頭痛了；為何一些人可以避難，另一些人則不可以呢？所以，代理主席，我覺得從這各方面來看，那一天應該是讓我們普羅市民都享有的假期。

代理主席，我謹此陳辭。

陳國強議員：現時全世界都嚴陣以待，準備應付 2000 年的數位問題，因為萬一稍有差池，便會造成巨大的損失。電腦系統失靈造成混亂和損失，香港也曾經經歷過。去年機場開幕時，電腦系統出現問題，令機場大部分的運作陷於癱瘓。由此可見電腦系統一旦出現大量問題，對社會、經濟均會造成無可估計的損失。

因此，我們工聯會同意將 1999 年的 12 月 31 日訂為假期，在電腦系統不受騷擾的情況下，讓資訊科技界的人士為迎接 2000 年的來臨進行維修的工作。為何只把這一天假期訂為白領人士的假期，而不是所有僱員及所有機構都同樣可以享受這天的假期呢？難道其他的“打工仔”便不會受 2000 年的數位問題影響嗎？其實他們都會受影響的，例如有些數位的電梯、其他的機器，也會受影響，而不單止是銀行和電腦的問題。

這次有關《公眾假期條例》的決議案又再引起一個老問題。為何會有勞工假期和公眾假期的分別？為何公眾假期和勞工假期有 5 天之差的分別呢？大家都是付出時間來努力工作，為何會有不同的待遇？對於不能放假的僱員來說，又怎算公平呢？這個不公平的問題，反映政府還是使用殖民地的態度來對待我們的藍領工人和我們的“打工仔”。

還記得 1997 年 12 月 3 日陳婉嫻議員提出了一項修正案，內容是讓“打工仔”在 5 月 1 日的國際勞動節休息，但當時的局長是反對陳婉嫻議員的修正案的。《僱傭條例》假期局限在俗稱“藍領假期”即法定假期，而不可以將 1998 年 5 月 1 日當天訂為公眾假期。他說如有法定假期而不相應訂為公眾假期，便會造成混亂。各位可以參看有關的紀錄，但是現在卻又有公眾假期，而沒有法定假期，這樣又會否造成混亂呢？這種情況便好像是昨天的我打倒今天的我。對於政府一直堅持勞工假期和公眾假期的分野，工聯會真是百思不得其解。

工聯會一直以來極力要求當局統一兩種假期，但到今天我們的政府甚麼都沒有做過。到今天為止，打工仔仍然要面對不公平的對待，我真是想問一下當局，為何要一再堅持這種不平等待遇？為何不統一兩種假期呢？統一兩種假期向來是社會的訴求。我們工聯會很希望政府，盡快改變這種不合理的安排。

代理主席，我謹此陳辭，希望政府盡快消除這種不合理的假期安排。謝謝代理主席。

代理主席：財經事務局局長，你是否想發言？

（財經事務局局長表示不發言）

代理主席：教育統籌局局長，你是否打算發言答辯？

教育統籌局局長：代理主席，我想簡單回應各位議員的發言。

首先，我要向各位議員致謝，雖然大家對假期的問題持不同的意見，但大家亦好像有一個共識，便是支持今次的決議案。我謝謝各位議員對我表示支持。

第二，我想指出，其實在我原先的發言中，我已詳細解釋這件事情並非涉及勞工權益或勞工福利的政策，這項議案主要是為應付千年蟲、為回應銀行公會的要求，而作出的一項謹慎、審慎的預防措施。因此，我們已就很多選擇作出研究，最後才決定以這個最合適、且具法律效力的方法來處理這個問題。這也是我們提出議案的基本及主要目的。

有關勞工假期和公眾假期的分野，我樂意在另一適當場合上，再跟各位議員辯論。不過，我想澄清兩點：第一，5月1日勞動節，現已屬法定假期，即既是勞工假期，又是公眾假期。第二，如我們要慶祝千禧年，而千禧年當然是以2000年1月1日起計算，然後才踏入千禧年。慶幸上天造美，1月1日是星期六，當天為假期，而1月2日星期日也是假期，所以各位人士，包括工友也可有兩天假期來慶祝。同時，由1月1日開始計算是相當合理的，因在慶祝的時候，如從除夕一直慶祝至翌日，便和中秋節相同，中秋節並非假期，中秋節翌日才是假期，所以我覺得這也是合理的處理方法。

剛才有議員對有關應付千年蟲的預備工作提出意見，我相信財經事務局也會在適當的場合就這些意見，向大家繼續匯報政府這方面的工作進展。

謝謝代理主席。

主席恢復主持會議。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：教育統籌局局長動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

議員議案

主席：議員議案。就“立法會會徽”動議的決議案。

就“立法會會徽”動議的決議案

梁智鴻議員：主席女士，我以內務委員會主席及立法會行政管理委員會副主席的身份，動議通過印載於議程內的議案，希望各位議員同意採納本決議案附上的設計，作為香港特別行政區立法會的會徽。

自從第一屆立法會成立以來，議員都認為立法機關應該有本身的徽號，以標誌立法機關獨立的身份，而一個適合的徽號，亦有助推廣我們的形象。很可惜，一直以來，由於審美的觀點因人而異，很難找到一個令全體同事都稱心滿意的設計。相信大家都會記得，我在 1998 年 7 月 29 日也曾經在本會動議過類似的決議案，但是當時不獲通過。

今次決議案附上的設計，是將“立法會”第一個中文字的“立”字，以及"Legislative Council"的第一個英文字母"L"合而為一。設計師要收取 12 萬元，作為轉讓會徽設計版權給立法會行政管理委員會的費用，該費用亦包括製作一本設計手冊，詳細說明在不同的情況下如何使用這個會徽。

行政管理委員會的成員包括來自各黨各派各綫的議員，當中大部分成員都支持這個設計，並同意支付 12 萬元的費用，當然，亦有少數議員持不同意見。我留待各位同事各抒己見。

主席女士，假如這項決議案今天獲得通過，會徽將會用於立法會、行政管理委員會、個別議員及秘書處的信紙、信封及紀念品之上。

陳智思議員在設計會徽事宜上，提供了不少協助，我謹代表立法會行政管理委員會向他致謝。

最後，我希望各位同事可以支持這項決議案，令我們盡快有一個標誌獨立身份的徽號。

謝謝主席女士。

梁智鴻議員動議的議案如下：

“議決採用隨本決議附上的設計，作為立法會會徽。”

附錄

主席：我現在向各位提出的待議議題是：梁智鴻議員動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。現在開始辯論。

陳智思議員：主席，各位同事，自我去年加入行政管理委員會後，便開始負責找設計師設計立法會會徽。當時，我認為這個任務最艱鉅的地方，是要找到一個所有議員都能夠接受的方案。前立法局已經辯論過好幾個設計，有些

看來像“觀音坐蓮”（其實我不知道這是甚麼意思，是我的助理寫的），有些跟特區區徽幾乎一樣，議員都有很多不同意見，結果沒有一個設計獲得接納。

我自己是念藝術的，我很明白要表達好像立法會一個如此複雜的意念，是非常困難的。今次這位設計師提供了好幾個選擇，來回修改了很多次，直至行政管理委員會認為，大家手上這個設計可以接受，才提交今天的大會辯論。

我今次發言，不是想推銷這個設計如何好，一個會徽可不可以接受，每個人的觀感都不同。我發言是想反駁一些議員所說，這個設計如此簡單，不值得用 12 萬元來購買版權。又有些議員說，如果不用錢，這個設計便可以接受，如果要錢，又怎能顯示我們跟市民共度時艱呢？他們認為為立法會提供會徽是一種光榮，設計師沒有理由要收錢。

聽到這些意見，坦白說，我感到非常遺憾，有些同事根本不尊重創作，漠視知識產權，更以為自己作為立法會議員，便可以隨便要求政府捐獻，或要求其他人提供免費服務。我認為這種想法是對創作人的侮辱，請議員三思。

首先，一個設計好還是不好，跟它是否簡單完全無關。一個好的設計，最重要是令人能夠聯想到主題，表達到意念。例如畢加索的畫，綫條非常簡單，顏色鮮明，難道議員會說，這些圖案幼稚園學生也會畫，沒有理由值那麼多錢嗎？這樣說話只會顯示他們毫無見識，貽笑大方。

如果議員認為，專業設計服務只不過像隨便想一個名字那麼簡單，我希望他們認識一下設計的工作，不要說一些如此無知的說話。議員會不會要求其他專業服務，例如即時傳譯員，為立法會提供免費服務，將工作當作光榮任務，與市民共度時艱呢？

立法會不是一個以政治為名，存心謀取好處的機構，為甚麼我們要設計師免費捐出他的設計版權呢？如果我們迫他作出政治捐獻，便等如剝削他的勞動成果，我相信在座很多位議員，都不想成為剝削勞動人民的權力集團。

有些公司真的會向機構提供免費設計服務，但是我想強調，這個世界是沒有免費午餐的，這些公司一樣會利用這種機會宣傳。難道我們立法會想為了一丁點利益，便被人利用來作宣傳嗎？

立法會應該做一個好榜樣，維護知識產權，才可以獲得創作行業、甚至社會各界的尊重。因此，我從來沒有向設計師提出過，請他將設計免費送給立法會，因為這種說話，有良知的人都說不出口。

至於用 12 萬元購買版權和一本使用會徽的手冊，算不算很貴呢？議

員可以自己衡量。以我多次找人做設計工作的經驗，這個價錢一點也不貴。至於議員接不接受這個設計，純屬見仁見智，我不打算多言。

主席女士，我謹此陳辭，支持決議案。

何鍾泰議員：主席，我自己過去參加過很多團體，也曾經參與過很多團體或組織的徽號的設計評選，我覺得這是非常困難的工作。

可是，我收到這個設計時卻有很直接的感覺。首先，我想回應剛才陳智思議員所說的那一點，即關於收費的問題。我本人是絕對尊重版權的，如果我們要購買別人的版權，別人要收費，我們便一定要付，絕對不應要求別人送給我們，除非他願意，我相信這點在我來說是毫無疑問的。但是在設計上，大家都會有很主觀的見解，很不幸，我在收到這個會徽設計後便有很強烈的反應。

第一，是不是因為香港是一個國際城市，一定要中西合璧，拼合中英才適合我們呢？把中文的“立”字，拼合“legislature”的“L”字，是不是這樣才是最好？但是“立”並不一定是“立法會”，對嗎？也可以是第二個意思；而“L”又不一定是“legislature”，可以是第二個意思，我不打算猜測是甚麼意思了。

第二，從綫條看來，不知道為甚麼我總覺得很不自然。它給我的第一個感覺是上面是人頭，接着是肩膀，下面好像在坐着打坐，這個感覺來得很突然，但坦白說事實真是這樣。再看下去我更不舒服，那兩點究竟是眼淚還是雨水呢？至於整個形狀，可以說是見仁見智，但我不習慣這種形狀的會徽。

如果立法會決定了用一個會徽，便將會用上很長很長的時間，假如我們對設計有所懷疑，將來再改更不好。我知道設計師在這個設計上用了很多心思，我也相信別人可能有不同的看法，會覺得這是個非常出色或非常突出的設計，但以我自己個人的感覺來說，我很難接受，所以我會反對這項議案。謝謝主席。

陳榮燦議員：主席，對於立法會會徽的決議案，我本來不打算發言的，但看到這個“立”字的設計，我不禁想說一點意見。

主席，作為香港特別行政區立法會的會徽，只用一個略為美化的“立”字，這樣簡單的設計，實在簡單得令人有點抗拒。雖然陳智思議員說設計簡單或複雜不是一個問題，但這始終是我的感覺。我認為作為有代表性的立法會會徽，圖案設計上除了要達到視覺上的美感和美觀要求之外，更應具備豐

富的內涵。雖然這是觀點與角度的問題，是對美術的不同看法，人人角度不同，但因為這個立法會會徽日後會用上一段長時間，所以，我覺得喜歡的人可以說話，不喜歡的人也要說話，以表達自己的意見。

如果立法會的會徽只用一個“立”字來表達，引伸起來，行政會議他日也可以用一個較有動感的“行”字做會徽，行政立法兩個中文字結成一對，“行行企企”，對雙方的關係可能會有幫助。現在據說行政立法的關係不是太好，希望改善，行政會議成員可以考慮利用這個“行”字，作一個有動感的設計。

當然，會徽用甚麼設計、用甚麼圖案，是由議員決定的，可能大家覺得這個“立”字可以接受，這項議案可能得到通過也說不定。但我也想表達一些意見，便是我不喜歡這樣簡單的會徽設計。我的看法跟何鍾泰議員剛才提出的一些觀點，略有相同的地方。

主席，我年青時很喜歡欣賞戲劇和電影，包括西片、粵語片及國語片。看到用這個“立”字來代表立法會，令我腦海中即時浮現一些五、六十年代粵語片的畫面。畫面是山崗上有一間茅寮，這間茅寮伸出一支竹杆，上面有一面旗寫着“茶”字，表示這裏有茶水賣，可以飲一杯茶歇歇腳、休息一下。另外一個畫面是有一支旗伸出來，寫着“酒”字，表示這裏“有魚有肉賣”，是一間酒樓食肆。我不知道今天這個會徽的設計師，是不是從這裏得到靈感的呢？我不敢說是，否則稍後可能會有人說我對那些美術家不敬，但我的感覺是，他會否是從這裏想到一個這樣簡單的“立”字設計呢？想不到現代的立法會標誌，會回復到五、六十年代的一個粵語片畫面。主席，我本人很反對這項議案，我不喜歡這個“立”字的設計。

謝謝主席。

程介南議員：主席女士，剛才數位同事的討論，其實已經充分說明了做這類工作，即設計一個徽號，其實是相當艱難的，所以付出一筆款項也是有需要的。

我自己曾做過十多年這類宣傳工作，也曾替人設計徽號、封面等，所以也知道“順得哥情失嫂意”，相當艱難，我不打算討論是否值得的問題。即使設計的徽號是一條直綫，我們也不能質疑一條綫是否值 12 萬元，因為值錢的可能是背後的概念或理念，而不是那條綫本身。我對於這點沒有太大意見。

剛才陳榮燦議員說了很多例如粵語片的事，我也不是想說這些。我對這

徽號主要有一點保留之處，便是為甚麼以一個“立”字概括我們這個議會的工作，成為這個議會的徽號？我們的確曾經說過，是否行政會議的徽號是一個“行”字，兩個議會便成了“行行企企”？

我們覺得這工作是很困難的。既然這麼困難，我寧願繼續探索，繼續研究，直至一天找到一個大家都覺得真是很好的徽號時，才答應接受。如果一天未找到，便任由它沒有徽號吧！既然是這樣主觀的事，我們只能以大家自己的主觀來判斷。謝謝主席女士。

何承天議員：主席女士，今天不知你有否看過“通勝”，每項議題也要辯論很長時間。

有關會徽問題，我想大家都記得歷史。首先，在前立法局年代已經進行研究，也曾舉行過兩次邀請比賽。很多人呈交了設計，但終於都得不到大家的同意。回歸後，立法會再行研究。

大家也應記得，第一次我們是用了區徽加上文字描述，點出了立法會主題，但有很多議員反對。終於，現在又有兩、三個設計，行政管理委員會也曾在兩、三次會議上討論。大家都知道，各個黨、派、綫，現在可能有“壇”，都有代表在行政管理委員會內。我們希望行政管理委員會這樣的組合，能夠就各種問題綜合各黨、派、“壇”、綫和早餐會的意見。事實上，經過兩、三次會議後，大部分委員都同意通過這個設計，我記得只有一位委員不同意。

至於那個設計，由於各人有不同口味，我自己在這行業也知道很難令人人滿意，特別是在一個民主的氣氛下，各人都有自己的意見。如果要 60 人都同意，我相信在 60 年後也未必會有一個會徽。因此，我認為最有效率的方法是以行政管理委員會的組合來作出決定。

以我本人來說，我不可以說這個設計是最好，又或可以贏得甚麼獎項，但最少我覺得它的意思是不錯的。香港是一個國際都市，使用雙語，即中文和英文。這個設計的“立”字以中文的“立”字為主體，下方以英文的“L”字拼出一個“立”字，是很簡單的。

我覺得在一個徽號內，不用包含所有東西。日後我們的信紙或名片都會寫上香港特別行政區立法會等字眼，所以可用其他文字清楚描述，而徽號則可以很簡單，陳智思議員已經說過這點。試看一些很成功的徽號，其實都是很簡單的。例如三菱，便很容易令人記起這個徽號是代表那間公司或機構。

我覺得我們在這問題上已經花了很多心思和精神。我們採納這個徽號，我覺得也不會失禮我們。當然，議員可能會看到內裏有甚麼圖案或粵語片等，但我想這只是見仁見智。希望大家支持這項議案。謝謝。

楊森議員：主席，我以為這項有關會徽的議案在內務委員會主席提出後，很快便獲得通過。不過，大家可能對隧道收費的討論意猶未盡，所以繼續討論下去。

民主黨的意見十分簡單，我們支持這項議案，因為在立法會行政管理委員會會議上，各方面的人士已經充分表達了意見。

我自己的意見也很簡單。我覺得這個會徽言簡意賅，令人一看便知其意。很多時候，創作也會被人批評為不外如是。很多時候，自己想不出來，但其他人卻可以，便會批評人不外如是。你們不如自己試行創作，看看又會怎樣！在別人提出了意念後，便作“馬後炮”，處處提出批評，又說甚麼食肆等。你們當然可以繼續談論，但同時這也反映出你們自己的品味。

我對這會徽設計十分支持，希望大家能盡快通過。謝謝。

楊耀忠議員：主席，關於會徽的設計，真是各花入各眼。剛才有些數位議員便就會徽的設計發表了他們的看法。

我想就陳智思議員的意見作出回應。剛才有些議員認為這個會徽的設計費最好報效，但陳議員認為要求免費是不尊重知識產權。我覺得這邏輯並不成立，他不應這樣說。

何謂不尊重知識產權？便是假如我們硬取去這個設計，沒有得到原作者的同意，這才是不尊重知識產權。現時我們只是要求他贊助、報效，如果他同意便贊助，不同意便不贊助，這跟不尊重知識產權是完全沒有關係的。我希望陳智思議員不要說要求人贊助、報效，又或要求收費較廉，便是不尊重知識產權。我覺得這說法是不成立的。

主席，直至現時為止，我依然是不贊成付出那筆款項的。

周梁淑怡議員：對不起，主席，我知道各位到這時候已開始不耐煩，但一談及知識產權，我便想站起來說一句話。

如要聘請一間專業公司或一位專業人士設計一個徽號，而該公司或人士又頗有名氣的話，酬金通常超過 100 萬元。我們現時只須付出 12 萬元，這筆金錢只是對該設計者的努力及接受過一番栽培才能擔任此職的回報。

當然，正如楊耀忠議員所說，我們不妨問一問設計者可否捐出其設計，但作為立法會，我們有沒有需要別人捐贈設計？當然，我們不應奢侈，因為我們不是一間商業機構，不應付出數以百萬元，購買一個會徽，因為我們並非商業性質。但我認為一種合理的回報，是對一個專業的尊重，我們是無須別人捐贈會徽的。這個會徽若得以通過，將會沿用很久，可用上 10 至 20 年。如果只用 5 年，而所用的地方又那麼多，若把款項攤分開來，每次所須的金額其實很小。但對於那位專業人士，卻是一種重要的肯定，因為他確曾對此付出努力，而且對他也是合理的報酬。

因此，我認為如果我們對知識產權有一定的尊重和認識，兼且我們作為一個立法會，是無須接受別人捐贈會徽的。

單仲偕議員：主席，楊森議員已代表了我們民主黨的立場。但剛才當我聽到陳榮燦議員對這個設計的一番話，使我有很大感觸。

主席，坦白說，我很贊成你頭上的徽號用紫荊花來代替，但這個徽號所配的顏色不是紫荊花的顏色。不同的人看不同的徽號有不同的看法，但我們要從整體的角度來看。當然，在民建聯的眼中可能產生“行行企企”的概念，但在我的眼中，我可能覺得橡皮圖章更適合作為立法會的會徽、更能代表我們現在的情況。

我想說的最後一點是，一個徽號的設計，可能是多名技術人員在電腦上工作多天的成果，還須設計師的最後把關，確保顏色的配合等。這些工作很細緻，並須很多工作天才能完成。如果行政會議選擇會徽，他們可能有數十個選擇，在這過程中，我認為各種開支，包括紙張費用都須計算在內。簡單來說，民主黨支持周梁淑怡議員和陳智思議員剛才關於知識產權及付酬金的概念。

劉慧卿議員：主席，我簡短的發表我的意見。

前綫是支持會徽的議案。我也認同剛才陳智思議員發言時的憤怒，因為我也是行政管理委員會的成員，我在舉行會議時也是很光火的。我很不明白為甚麼有人竟要求別人義務為立法會工作，即使很多同事甚至政府也是如

此，邀請別人加入各種諮詢委員會都是義務性質。我認為我們不應欺負別人，（眾笑）尤其是立法會，我們分明需要一個會徽，為甚麼不肯出錢找人設計？

主席，你也知道我們曾多番閉門罵戰。這是很富爭議性的，今天各位須表明立場，我認為這是沒有問題的，大家對某個設計有不同意見，是正常的現象，即使“紫廬”一名亦曾轟動全球，（眾笑）對某個設計有不同意見是不要緊，但如果我們不願意付酬，卻要別人為立法會工作而當作光榮，我恐怕會給市民一個錯誤的信息。

因此，我很高興今天大家表達了自己的意見，最初我也以為不是談酬金的問題，陳智思議員剛才那麼光火，便是以為有人不願付酬，最初沒有人說不願意付酬，只是說不喜歡那個設計。到最後有人真的表示不願付酬。我認為在這一點上大家的分歧很大，但也不要緊，真理是越辯越明的。主席，我希望我們投票通過採用這個會徽。

我可以告訴何鍾泰議員，這個會徽相信不會用很久，下一屆立法會如不喜歡便可摒棄，然後再設計另一個新的會徽，只要你不怕麻煩即可。

謝謝主席。

主席：梁智鴻議員，請你發言答辯。

梁智鴻議員：主席，假如今天早上看過通勝，可能發現今天不宜立法。（眾笑）其實對於如何界定美觀、有代表性、能反映自己的地位等，全是各花入各眼，沒有一致的標準。因此，在我們 60 位議員中，包括主席在內，都很難百分之一百認同一個徽號。正如衣着品味，主席喜歡比較素色的套裝；陳方安生女士多穿鮮艷的旗袍；劉慧卿議員的衣着顏色更為奪目；男議員選配的領帶也各有不同，有些喜歡動物；性格較強硬的喜歡鱷魚或大象；有些則喜歡樸素，類似何鍾泰議員的款式。因此，難有一致的意見，甚至我們選擇自己的配偶，眼光亦各有不同，（眾笑）有人喜歡身材高的，也有人喜歡身材矮的。

然而，主席，作為根據《基本法》成立的憲制組織，立法會是否有需要採用一個徽號呢？我們是否有需要用一個特別的會徽呢？假如我們都認為須有一個特別的會徽或徽號，我希望各位本着一種求大同存小異的心態來投票。但主席，我是較為失望的，正如我在首次發言時說，我們的行政管理委員會已包括各黨各派各綫各壇的代表，我們委任議員加入行政管理委員會便是希望各黨派的代表可以在委員會內反映意見，已達成共識的事情便無須在

例會上討論，可是，今天仍聽到很多抗拒的聲音，是否由於各黨各派各綫各壇的同事沒有做工夫呢？究竟這種組合是否應該有所改變、不應再予採用？我相信我也應該想想。

主席，香港有句諺語：“五十年不變”，我相信在設計立法會徽號這問題上，恰好證明五十年不變的真理，所謂不變是由於要變是無法成功的，因為人人都有反對意見，我當然不希望今天出現這種結果，因此，我希望各位真的要本着求大同存小異的態度來投票。謝謝。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：梁智鴻議員動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（議員舉手）

梁智鴻議員起立要求記名表決。

主席：梁智鴻議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

丁午壽議員、何承天議員、何敏嘉議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、張文光議員、許長青議員、陳智思議員、梁智鴻議員、單仲偕議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、羅致光議員及馮志堅議員贊成。

何鍾泰議員、陳國強議員、陳榮燦議員、黃宜弘議員及鄧兆棠議員反對。

呂明華議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

何秀蘭議員、何俊仁議員、李永達議員、李卓人議員、李華明議員、涂謹申議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、司徒華議員、何世柱議員、吳亮星議員及劉漢銓議員贊成。

梁耀忠議員、程介南議員、劉江華議員、譚耀宗議員、陳鑑林議員及楊耀忠議員反對。

馬逢國議員及蔡素玉議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 21 人出席，15 人贊成，5 人反對，1 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 22 人出席，13 人贊成，6 人反對，2 人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布議案獲得通過。

暫停會議

主席：各位議員，現在時間是晚上 9 時 52 分。我認為與其現在開始辯論隨後的議案，不如留待明天一併進行。不過，我提醒各位議員，明天的會議時間是由上午 9 時至下午 12 時 30 分，要是不能完成全部事項，便須於星期六再繼續。我現在宣布暫停會議，明天 9 時續會。

立法會遂於晚上 9 時 53 分休會。

附件 VIII

《1999 年收入條例草案》

全體委員會審議階段

由庫務局局長動議的修正案條次建議修正案

2 刪去(e)段。

新條文 加入 —

“15A. 加入條文

在第 II 部中，加入 —

“18B. 文書副本的出示等

(1) 在本條例中，凡提述任何正在或須要向署長出示或呈交以加蓋印花的文書，須解釋為包括提述該文書的副本，但條件是有證明令署長信納在有關個案的情況下，如此或規定須如此出示或呈交（視屬何情況而定）該文書並不切實可行。

(2) 凡依據第(1)款向署長出示任何可予徵收印花稅的文書的副本以加蓋印花，而署長根據本條例須要或獲授權在或促使在該文書上加蓋印花，則署長可在或促使在（視屬何情況而定）一份由他就該文書發出的證明書上加蓋印花，猶如該證明書為該文書一樣。證明書的格式由署長不時決定。

條次建議修正案

(3) 凡署長依據第(2)款在或促使在任何就某份文書發出的證明書上加蓋印花，則 —

(a) 就本條例而言，該文書須當作已加蓋印花，且其蓋印方式及所蓋款額與在該證明書上加蓋印花時的蓋印方式及所蓋款額相同；及

(b) (i) 如署長根據本條例須要或獲授權在該文書上記錄或表明任何資料或事項，他可在該證明書上記錄或表明（視屬何情況而定）該等資料或事項；及

(ii) 如已依據第(i)節在該證明書上記錄或表明任何資料或事項，則就本條例而言，該等資料或事項須當作已記錄或表明（視屬何情況而定）在該文書上。

條次建議修正案

(4) 在本條中，凡提述任何文書的副本，須解釋為提述有證明令署長信納為該文書真實副本的副本。”。

16(d) 在建議的第 19(12A)(a)條中，在“一份”之後加入“，或提供有證明令署長信納為該證券借用及借出協議真實副本的副本一份”。

18(d) (a) 在建議的第 29C(12)條中 —

(i) 在(a)段中，在末處加入“及”；

(ii) 在(b)(ii)(B)段中，刪去“；及”而代以句號；

(iii) 刪去(c)段。

(b) 在建議的第 29C(13)條中 —

(i) 在(a)段中，刪去“及(c)款所列並屬適用”而代以“款所列”；

(ii) 在(b)段中，刪去“及(c)款所列並屬適用的規定中任何”而代以“款所列的”；

(iii) 在(b)段中，刪去“就該決定向提出申請的人發出書面通知”而代以“以書面將該決定及作出該決定的理由通知提出申請的人”。

(c) 刪去建議的第 29C(14)及(15)條。

23 (a) 刪去該條。

(b) 刪去在草案第 23 條之前的標題。

條次建議修正案

- 24 (a) 刪去該條。
- (b) 刪去在草案第 24 條之前的標題。
- 25 (a) 刪去該條。
- (b) 刪去在草案第 25 條之前的標題。

新條文 在“《商船（註冊）（費用及收費）規例》”的標題之前，加入 —

“43A. 多付的費用無須退還

儘管任何由於《1999 年公共收入保障（收入）令》（1999 年第 90 號法律公告）的附表所列的條例草案中的草案第 43 條的施行（而該草案第 43 條是依據該命令第 2 條而施行的）所繳付的費用，超過在緊接該命令有效期屆滿後須繳付的費用的各自的款額，所超出的款額無須付還付款人，而《公共收入保障條例》（第 120 章）第 6 條不適用於該等超出的款額。”。

新條文 在“相應修訂”的標題之前，加入 —

“45A. 過渡性條文

(1) 除第(2)款另有規定外，本條例任何條文均不影響 —

- (a) 命令的指明條文在本條例於憲報刊登當日之前的任何時間的實施；

條次建議修正案

(b) 根據或依據命令的指明條文中的任何條文而在本條例於憲報刊登當日之前的任何時間適當作出或容許的任何事情。

(2) (a) 凡任何法人團體已在本條例於憲報刊登當日之前的任何時間依據命令的指明條文中的任何條文提出一項銀行承諾，作為可就某協議徵收的印花稅的繳付保證，則儘管該保證的條文另有規定，該法人團體可向署長發出書面通知，要求向其交還該承諾。

(b) 凡任何法人團體根據(a)段而就任何銀行承諾提出要求，則在署長接獲該要求的通知時 —

(i) 該承諾須當作解除；及

(ii) 署長須隨即將該承諾交還該法人團體。

(3) 在本條中，凡提述命令的指明條文，即指由於《1999 年公共收入保障（收入）令》（1999 年第 90 號法律公告）的附表所列的條例草案中的草案第 18(d) 條的施行（而該條是依據該命令第 2 條而施行的）而建議在《印花稅條例》（第 117 章）中加入的第 29C(12)、(13)、(14)及(15)條。”。

《1999 年收入條例草案》

全體委員會審議階段

由夏佳理議員動議的修正案條次建議修正案

21 刪去(a)及(b)(i)段。

《1999 年收入條例草案》

全體委員會審議階段

由陳鑑林議員動議的修正案

條次

建議修正案

37(d) 在建議的隧道費的收費表中 —

- (a) 在第 1 項中，刪去 “\$8” 而代以 “\$4” ；
- (b) 在第 3 項中，刪去 “\$20” 而代以 “\$10” 。

43 刪去該條。

《1999 年收入條例草案》

全體委員會審議階段

由鄭家富議員動議的修正案

條次

建議修正案

37(d) 在建議的隧道費的收費表中 —

(a) 在第 1 項中，刪去 “\$8” 而代以 “\$6” ；

(b) 在第 3 項中，刪去 “\$20” 而代以 “\$15” 。

43(a) 刪去 “\$4.00” 而代以 “\$3.00” 。

43(b) 刪去 “\$4.00” 而代以 “\$3.00” 。