

立法會

Legislative Council

立法會FC161/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局
審閱並經主席核正)

檔號：CB1/F/1/2

立法會財務委員會 第14次會議紀要

日期：2000年6月16日(星期五)
時間：下午2時30分
地點：立法會會議廳

出席委員：

- 夏佳理議員(主席)
- 陳鑑林議員(副主席)
- 朱幼麟議員
- 何世柱議員
- 何秀蘭議員
- 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
- 李家祥議員
- 李啟明議員
- 李國寶議員
- 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
- 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
- 梁智鴻議員
- 梁劉柔芬議員
- 梁耀忠議員

程介南議員
單仲偕議員
黃宏發議員
黃宜弘議員
黃容根議員
曾鈺成議員
楊孝華議員
楊森議員
楊耀忠議員
劉千石議員
劉江華議員
劉健儀議員
劉漢銓議員
劉慧卿議員
蔡素玉議員
鄭家富議員
司徒華議員
霍震霆議員
羅致光議員
譚耀宗議員
馮志堅議員
鄧兆棠議員

缺席委員 : 丁午壽議員
田北俊議員
李柱銘議員
李華明議員
劉皇發議員

出席公職人員 : 林鄭月娥女士 庫務局副局長
梁何綺文女士 環境食物局首席助理局長(B3)
張達焯先生 渠務署副署長
何嘉文先生 環境保護署首席環境保護主任
林錦光先生 教育統籌局首席助理局長
黎陳興女士 勞工處助理處長
黎家堂先生 勞工處高級勞工事務主任
周達明先生 環境食物局副局長
陳偉基先生 環境食物局首席助理局長(B1)
謝展寰先生 環境保護署助理署長
李胡韋珞女士 運輸署助理署長
馬羅道韞女士 運輸署首席行政主任
何永謙先生 衛生福利局副局長
黎陳芷娟女士 社會福利署副署長(行政)
朱楊珀瑜女士 社會福利署副署長(服務)
王倩儀女士 公務員事務局副局長
陳松青先生 公務員事務局首席助理局長

列席秘書 : 吳文華女士 助理秘書長 1

列席職員 : 楊少紅小姐 總主任(1)3
袁家寧女士 高級主任(1)4

經辦人／部門

項目1 —— FCR(2000-01)29

工務小組委員會在2000年5月24日所提出的建議

應議員提出分開表決項目PWSC(2000-01)30的要求，主席在抽起項目PWSC(2000-01)30之後，把項目FCR(2000-01)29付諸表決。委員會通過此項建議。

PWSC(2000-01)30 276DS 沙田污水處理廠第3階段擴建工程

2. 羅致光議員及蔡素玉議員提到此項提高沙田污水處理廠污水處理效能的擬議擴建工程，並質疑為何經處理的污水要排入維多利亞港(下稱“維港”)，而不是輸送到策略性污水排放計劃(下稱“排放計劃”)下的污水處理廠一併處理。他們認為，如能作出後一種安排，沙田污水處理廠的效能便無需提高。

3. 渠務署副署長回應時解釋，基於以下原因，把沙田污水處理廠納入排放計劃下的集體處理系統並不可行 ——

(a) 由於排放計劃的隧道建築工程已完成90%，無法進一步增加容量，以額外容納來自沙田的大量污水，因此，當局必需在黃大仙加建一條深入地底的隧道，把沙田的污水輸送到昂船洲的污水處理廠，而該污水處理廠的污水處理量亦需提高至少30%，當中涉及大規模的工程，甚至可能需要填海。此外，現時連接沙田及大埔的排污系統的設計只供輸送經處理的污水，若要改為輸送未經處理的污水，便需進行改善工程。即使改善工程完成後，每當該系統進行維修時，未經處理的污水也需直接排入吐露港，對環境造成極大破壞。

(b) 上述工程需額外耗資約40億元，遠高於當局現時要求作出的財政承擔額。此外，若須關閉總值約30億元、位於沙田和大埔的高效能污水處理設施，也會造成極大的浪費。

- (c) 由於現時沙田污水處理廠所處理的污水已超出其設計處理量，因此亟需提高其處理量，以配合沙田及大埔區合共100萬人口的需要，以及將其污水處理效能提升至符合排放污水入受陸地圍繞的海灣水體的新標準。若沙田污水處理廠的效能到2004年仍未能提升，該污水處理廠屆時便只能夠處理其收集區所產生的65%污水。
4. 首席環境保護主任提醒議員，如將未經處理的污水排入吐露港，吐露港就可能再次出現紅潮，以致環境保護署為減少該區的紅潮所作出的努力會白費。
5. 何鍾泰議員又轉達工程專業內多數人的意見，即昂船洲污水處理廠不宜額外處理沙田的污水，否則會不勝負荷，特別是沙田污水處理廠的效能提高後，其污水處理水平會達II級，而排放計劃的處理水平卻不會達致II級，以致須由國際專家小組進行檢討。
6. 羅致光議員詢問，既然經沙田污水處理廠處理的污水亦會排入維港，為何當局最初沒有把擴建沙田污水處理廠的工程計劃納入排放計劃的檢討範圍。環境食物局首席助理局長(B3)回答時解釋，排放計劃的基本目標是收集、處理及排放來自維港兩岸各主要市區範圍的污水，而沙田污水處理廠則屬於沙田及馬鞍山的污水收集及處理系統的一部分。因此，該兩項工程計劃是不同的計劃。
7. 劉慧卿議員提醒與會者，如果國際專家小組建議把沙田及大埔經處理污水的排放納入供市區範圍使用的收集及處理污水系統，現時申請撥款的工程計劃便可能會前功盡廢。環境食物局首席助理局長(B3)回應時澄清，國際專家小組只是應邀就主要市區範圍的污水系統，建議最有利持續發展的發展方案。渠務署副署長補充，即使國際專家小組建議污水在排放入維港前應經過更高水平的處理，所建議的水平亦不大可能超過II級，而沙田污水處理廠的效能經提升後，經處理的污水將可達致上述水平。
8. 至於沙田經處理污水的水質及此類污水對維港水質的影響，環境食物局首席助理局長(B3)向議員保證，在沙田污水處理廠的擴建工程完成後，沙田所排放的污水將達致所需的標準。渠務署副署長亦證實，沙田污水處理廠的工程計劃會包括加設除氮及消毒的設施。
9. 此項目在席上付諸表決，並獲委員會通過。

項目2 —— FCR(2000-01)30

貸款基金

新總目「僱員補償援助基金」

◆新分目「給予僱員補償援助基金管理局的過渡貸款」

10. 李卓人議員代表香港職工會聯盟的議員表示支持此項建議。不過他認為，當局需要向僱員補償援助基金管理局(下稱“管理局”)提供6,000萬元的擬議過渡貸款，主要是因為僱主沒有為其僱員購買僱員補償保險。因此，他促請政府當局積極採取執法行動，確保僱主遵守法例，並質疑現時適用於違例僱主的罰則水平是否具有足夠阻嚇力。

11. 教育統籌局首席助理局長告知議員，在1999年，勞工處曾根據《僱員補償條例》提出逾900宗檢控，其中超過800宗被裁定罪名成立。至於刑罰方面，《2000年僱員補償(修訂)(第2號)條例草案》亦已建議把最高罰款額由25,000元提高至10萬元。

12. 何世柱議員表示支持現時的建議。不過，他詢問除了根據顧問的建議把管理局的徵款率由1%增加至介乎2.9%與4.4%之間的水平外，政府當局有否其他計劃改善管理局的財政狀況。

13. 教育統籌局首席助理局長回應時證實，上述加幅只是顧問的建議，政府當局仍未就此事作出決定。他向議員保證，政府當局會研究所有其他方案，並正與庫務局及律政司討論部分議員在人力事務委員會最近一次會議席上提出的建議，即加強檢控及把部分來自根據《僱員補償條例》所判處罰款的收入注入僱員補償援助基金(下稱“補償基金”)。

14. 陳智思議員詢問僱員補償案件的普通法損害賠償金額，以及補償基金是否足以支付該等款項。教育統籌局首席助理局長匯報，自1995至96年度以來，共有3宗案件獲法庭判給每宗超過1,000萬元的普通法損害賠償。根據此等判決先例，顧問預期法庭裁定的普通法損害賠償金額會繼續處於高水平。因此，顧問其中一項建議是把補償基金發放的最高款額定為每宗個案400萬元。教育統籌局首席助理局長又解釋，由於《僱員補償條例》規定可予發放的最高法定補償金額約為210萬元，因此該上限可使補償基金得以支付全數的法定賠償，而餘下的款項則可支付部分普通法損害賠償(如有的話)。政府當局估計在此項安排下，約95%的申索案件可獲發給全數款額。就此方面，主席表示如採納該擬議上限，政府當局可考

慮制定條文，規定僱主應就超出400萬元補償上限的款額投保。

15. 吳靄儀議員指出，根據她本人的經驗，除少數案件外，法庭就人身傷害案件所判給的普通法損害賠償金額其實正持續下降。不過，陳智思議員提到保險業的報告，並指出在過去約9年間，法庭判給的普通法損害賠償的金額水平有上升的趨勢。就此方面，主席表示法庭在釐定此類損害賠償的金額時，似乎曾經參考海外司法管轄區的判決。

16. 吳靄儀議員對訴訟費用過高表示關注。教育統籌局首席助理局長回應時解釋，根據現行法例，管理局並不能在法律程序中擔當主動的角色，因此顧問提出的其中一項建議，就是賦權管理局在得悉僱主可能會拖欠補償時，更主動地提起法律程序。他又表示，顧問也同時指出，管理局的及時介入雖可節省訟費，但亦會招致額外的行政費用。

17. 陳婉嫻議員表示，民主建港聯盟(下稱“民建聯”)及香港工會聯合會(下稱“工聯會”)的議員支持是項建議。不過，她關注補償基金的長遠財政狀況是否穩健，並詢問政府當局會否亦考慮設立中央僱員補償基金的建議。

18. 教育統籌局首席助理局長回應謂，除僱員補償援助計劃(下稱“援助計劃”)外，肺塵埃沉著病補償計劃及職業性失聰補償計劃亦提供工傷賠償。政府當局認為把上述3個不同的計劃歸納為一項中央計劃，未必切實可行。他重申政府於兩年前公布不採納此方案的政策立場。

19. 陳榮燦議員詢問償還過渡貸款的事宜。教育統籌局首席助理局長回答時表示，該6,000萬元是為協助管理局解決在2001年7月底前的現金周轉困難而提供的貸款額上限。當局預計其後將會全面實施援助計劃改革方案，而補償基金的財政狀況亦會有所改善。當局預計所需款項不會超出上述金額。

20. 委員會通過此項建議。

項目3 —— FCR(2000-01)31

總目44 —— 環境保護署

◆分目700 一般其他非經常開支

新項目「給予柴油的士車主一筆過資助以鼓勵他們改用石油氣的士」

21. 劉健儀議員支持此項建議，藉以提供一筆過資助鼓勵柴油的士車主改用石油氣車輛。不過，她對發放資助的擬議時間表感到失望。根據該時間表，所有在2001年或之前予以更換的柴油的士均可獲發給資助，但在2002及2003年，卻只有更換車齡在6年或以下的柴油的士，才可獲發給資助。她認為，所有柴油的士車主可獲發給資助的期限，應由2001年年底延長至2002年年底，而車齡在6年或以下的柴油的士車主可獲發給資助的期限，則應由2003年年底延長至2005年年底。她強調的士業正面對以下困難 ——

- (a) 由於石油氣的士供應有限及石油氣補給設施不足，因此石油氣的士優惠計劃要到2000年年底或2001年年初才可實施。有鑒於此，若根據建議，其車齡在7年或以上的柴油的士車主獲發給資助的資格僅以2001年年底為限，他們實際上便只有一年時間改用石油氣的士，此項安排並不合理。此外，由於石油氣的士供應有限，因此很多柴油的士車主最近均花費大筆款項為其車齡達7年或以上的的士進行大修，以減少所排放的廢氣。
- (b) 部分的士車主的柴油的士是負資產，即使他們希望改用石油氣的士，亦難以成功貸款更換的士。鑒於政府當局已表明不會向他們提供協助，因此當局應給予他們較長時間籌措更換的士的資金。
- (c) 據估計，在1998、1999及2000年，業內一共購買了近2 000輛符合歐盟第二期廢氣排放標準的新柴油的士。到了2003年，這些較為環保的的士只有4年車齡，若規定這些的士須於2002及2003年被石油氣的士取代，而不容許這些的士在7年的正常服務年期屆滿時才更換，便會造成浪費。鑒於石油氣的士供應不足，這些的士車主於是主動改用較為環保及符合歐盟第二期廢氣排放標準的柴油的士，現在卻為此受到懲罰，實在不公平。

22. 劉健儀議員又指出，的士車主歡迎當局提供一筆過資助，並十分樂意改用石油氣的士，因為此舉每年可節省3萬至45,000元燃料費。不過，發放擬議資助的條款和條件卻有欠彈性，更會造成不公平的情況。她促請政府當局認真考慮放寬更換車輛的期限。何承天議員、周梁淑怡議員及陳榮燦議員對此亦同表關注。

23. 環境食物局副局長回應時表示，雖然當局定下須於2001年或之前以石油氣的士取代車齡6年以上的柴油的士才可獲發給資助的目標，以鼓勵車主早日把此類柴油車輛更換，但政府不排除延長期限的可能性，因為政府已承諾在2001年年中檢討計劃的實施情況，以及於屆時考慮需否延長該期限。

24. 至於把車齡在7年以下的的士車主申請資助的期限由2003年年底延長至2005年年底的要求，環境食物局副局長指出，該計劃旨在鼓勵的士車主盡快以石油氣車輛取代其柴油車輛，而並非等待柴油車輛的正常服務年期屆滿後才更換。此外，現時的時間表亦能配合改善空氣跨黨聯盟工作小組定下在2004年前更換所有柴油的士的目標。他補充謂，即使與符合歐盟第二期廢氣排放標準的柴油的士相比，石油氣的士所排放的可吸入懸浮粒子數量亦顯著較低。

25. 劉慧卿議員察悉，石油氣的士最多只能把車輛排放的可吸入懸浮粒子及氧化氮分別減少25%及6%。她詢問當局有否同類計劃，鼓勵其他車輛轉用更潔淨的燃料，以減少車輛排放的廢氣。環境食物局副局長答覆時確定，當局現正進行石油氣及電動小巴試驗計劃，如試驗結果理想，當局會考慮在更換車輛方面提供財政優惠以示鼓勵。

26. 至於設立石油氣加氣站的速度如何與發放資助的擬議時間表互相配合，環境食物局副局長表示，根據運輸署的資料，為了符合獲發給資助的資格，必須於2001年年底前被石油氣的士取代及車齡在7年或以上的柴油的士只有約9 600輛，但根據計劃，在2001年中旬應有足以供應約12 000輛石油氣的士使用的加氣設施。環境食物局副局長又指出，現時雖共有160個加油站，而石油氣加氣站至2001年年底則只有約40個，但應注意的是，加油站會為各類車輛提供服務，而部分石油氣加氣站則屬石油氣車輛專用。就此方面，楊孝華議員表示，如果轉換計劃進展良好，油公司可能會更樂於在現時的加油站提供石油氣加氣設施。

27. 劉健儀議員質疑，若有關的檢討只考慮到設立石油氣加氣站的進度，而並非的士業在更換柴油車輛時遇

到的困難，政府當局是否能夠真正檢討車齡在7年或以上的的士參與該計劃的情況。何承天議員對劉議員的關注也有同感，並表示若更換計劃的進展不如理想，政府當局便應在檢討時一併探究箇中原因。

政府當局

28. 環境食物局副局長回應時向議員保證，該項檢討會涵蓋實施方面各個相關的環節，包括車齡7年或以上的柴油的士的數目、更換的進度及需否延長申請資助的期限等。不過，主席提到討論文件第8段，並指出此段所載資料似乎表示延長期限與否，將會取決於石油氣加氣站是否足夠，而並非更換的士的速度。主席建議，為了更準確反映政府當局的意向，當局應提供一份補充文件，確定檢討會涵蓋實施方面各個相關的環節。環境食物局副局長同意在會後提供補充資料。

29. 就此方面，劉慧卿議員詢問容許柴油的士進口及在路面行駛的期限。環境食物局副局長表示，政府當局計劃由2001年1月1日起停止為新的柴油的士登記，以及在2003年後禁止車齡7年或以上的柴油的士在路面行駛，並由2005年起全面禁止柴油的士在路面行駛。當局會透過在柴油的士車輛牌照到期後不再予以續期的方式，達致全面禁止使用柴油的士的目標。不過，他指出需藉立法實施此等措施，而有關法例亦必須獲立法會通過。

政府當局

30. 就此方面，主席質疑制定法例禁止柴油的士在路面行駛但不作出賠償，可能會構成徵用私有財產，因而違反《基本法》的相關條文。環境食物局首席助理局長(B1)答覆時匯報，根據初步的法律意見，此類擬議法例應該不會對《基本法》有影響，但政府當局在制訂立法建議時，會審慎研究所涉及的法律問題。主席建議當局應提供該份法律意見予財務委員會參考。劉慧卿議員認同主席的關注，並表示鑒於有關的柴油的士車主會因為政府當局的行動而蒙受損失，故此應詳細研究擬議法例對《基本法》的影響。

政府當局

31. 黃宏發議員提醒與會者，若只針對柴油的士並禁止該等的士在路面行駛，但其他車輛(例如現時大部分屬於柴油車輛的政府車隊)則不受此限，可能亦會對《基本法》有影響。環境食物局首席助理局長(B1)同意在制訂有關的立法建議時考慮黃議員提出的觀點。

32. 對於如何處理與柴油的士有關的問題，周梁淑怡議員認為政府當局應更加體諒的士業面對的實際問題。她又表示，為免造成不滿及對立的局面，當局應向柴油的士車主提供更多優惠以示鼓勵，吸引他們改用石油氣的士，而不應單靠設下期限及限制。劉健儀議員

亦指出，當局在柴油的士轉換為石油氣的士時，不論的士的車齡為何，均提供款額劃一的資助，這個做法並不公平。劉慧卿議員亦同意有需要提高轉換計劃的吸引力，以吸引的士業遵從有關規定，從而改善環境。

33. 環境食物局副局長答覆時表示，一般而言，4萬元的擬議資助，加上因根據定價方程式計算的石油氣價格廉宜而每年可節省高達45,000元的燃料費，應足以鼓勵車主更換其柴油的士。事實上，很多的士車主正要求早日實施換車計劃。至於較新的的士，他則重點指出，如某的士在1999年投入服務，其車主申請資助的期限便是2003年年底，屆時該的士的車齡已接近5年，需要進行大修，所以更換該的士是合理的做法。

34. 楊孝華議員指出，如果生意不景，的士的行車里數便會較少，因此按行車里數計算可節省的燃料費也許不會高達45,000元。他亦詢問政府在計算柴油的士及石油氣的士經營成本的差別時，有否考慮到由於石油氣加氣站數目甚少，石油氣的士或需行駛較遠的路程，才能抵達最接近的石油氣加氣站。

35. 環境食物局副局長回應時表示，上述款額是根據在1997年年底及1998年年初進行的試驗計劃取得的數字計算。雖然生意後來轉淡，但柴油價格仍是石油氣的3倍，而石油氣的士的售價亦較柴油的士大約便宜2萬元。環境食物局副局長又表示，當局沒有關於的士駛往加氣站所需燃料費的數字，因為參加試驗計劃的30部的士行走的路線不同，與最接近的加氣站的距離亦各異。

36. 主席詢問當局有否考慮採用分級資助的方式，柴油的士越早轉換為石油氣的士，可獲得的資助金額便越高。劉健儀議員回應謂，改善空氣跨黨聯盟工作小組曾建議設立分級資助制度，但除了現時建議的方案外，政府當局似乎不願意討論任何其他方案，而在現階段再研究分級資助制度已經太遲。環境食物局副局長澄清，改善空氣跨黨聯盟工作小組所建議的分級資助制度是關乎提供低息貸款，與資助無關。他又匯報，政府當局亦曾研究分級資助是否可行，但由於此項安排過於複雜，又可能會出現不公平及延誤的情況，因此當局沒有進一步跟進此方案。

37. 劉健儀議員認為政府當局的解釋未能令人信服，並依然強調有需要向負資產柴油的士的車主提供額外財政援助，因為他們難以成功貸款購買石油氣的士。梁耀忠議員亦表示理解這些的士車主的困境，並要求政府當局提供此類車主的估計數字。環境食物局副局長答稱，當局難以作出估計，因為個別的士車主的財政

狀況可受多項因素影響，並非單取決於的士牌價。環境食物局首席助理局長(B1)補充，有關的銀行及財務機構表示，在考慮更換的士的貸款申請時，他們大多會採用靈活的方式處理。因此，除了考慮車主的財政狀況及還款紀錄外，這些機構亦會考慮到石油氣的士的運作成本較低，以及車主的還款能力會因而改善。據他理解，大多數的士車主在借取此類貸款方面應該不會有很大的問題。

38. 黃宏發議員建議，為協助的士車主貸款購買石油氣的士，其中一個可行的方案是分別向銀行申請兩筆按揭貸款，一筆供購買的士牌照，另一筆供購買石油氣的士。他要求當局與銀行研究上述建議。環境食物局首席助理局長(B1)表示，一般而言，銀行現時已將購買石油氣的士的貸款申請與購買的士牌照的貸款分開考慮。黃議員繼而建議政府當局應考慮向的士車主提供貸款保證。環境食物局首席助理局長(B1)回應謂，銀行如認為一些的士貸款帳戶屬高信貸風險類別，便會認為再批出貸款並非審慎的做法。

39. 陳榮燦議員建議政府當局應向此類的士車主提供低息貸款。主席、周梁淑怡議員及何承天議員均支持其建議。不過，環境食物局副局長強調，政府當局認為沒有充分理由支持當局運用公帑協助的士牌價下跌的的士車主。此外，當局亦從銀行及財務機構得悉，負資產的士的數目已減至現時的2 000部。不過，劉健儀議員指出，的士業表示有關數目應約為3 000部。

40. 主席及何承天議員認為，運用公帑向的士車主提供低息貸款，使他們得以改用石油氣的士，也許是可予接受的做法，因為環境會從而得到改善，對整個社會皆有裨益。另一方面，如果當局任由難以成功貸款更換的士的的士車主在路面駕駛其柴油的士，直至禁令生效為止，對任何人均沒有好處。梁耀忠議員表示，擬議的一筆過資助已是一種運用公帑提供的財政援助。

41. 至於倘若政府提供擬議的低息貸款，將會涉及多少公帑，環境食物局首席助理局長(B1)估計所需款項約為2億元。梁耀忠議員認為這個估計數字可能過高，因為政府應根據當前的貸款利率與低息貸款的利率的差距作出估計。他亦認為政府沒有盡力確定可能需要此類貸款的負資產的士車主數目，也沒有作出切合實際的評估。何承天議員贊同梁議員的意見。

42. 環境食物局副局長請議員注意，銀行事實上並不願意披露其客戶的詳細資料，而且除非提交申請時一併遞交所有有關詳細資料以作考慮，否則銀行亦無法確

定某貸款申請會否成功。就此方面，主席再三表示關注，如果的士牌照的市場價格與所申請貸款的金額差距很大，負資產的士車主成功申請新貸款以更換的士的機會便很微。

政府當局

43. 黃宏發議員詢問，如果不在是次會議席上通過現時的建議，將會造成哪些影響，並詢問政府當局的代表會否利用約5分鐘時間自行討論，研究是否把議員的意見納入現時的建議內。不過，劉健儀議員促請委員會在是次會議席上通過此項建議，不要再度拖延，並同時促請政府當局切實檢討發放資助的時間表。

44. 鑒於政府當局對黃宏發議員的建議沒有作出任何表示，黃議員認為這意味政府當局不願意在此項建議付諸表決前考慮議員的意見。他要求把此一立場記錄在案。

45. 主席把此項建議付諸表決。委員會通過此項建議。黃宏發議員及梁耀忠議員對此項建議投反對票。劉健儀議員亦要求把她反對發放資助的時間表及要求早日檢討時間表的立場記錄在案。

項目4 —— FCR(2000-01)32

總目170 —— 社會福利署

- ◆分目149 一般部門開支
 - ◆分目178 院舍活動及訓練開支
 - ◆分目179 綜合社會保障援助計劃
 - ◆分目411 社會福利服務(補助金)
 - ◆分目700 一般其他非經常開支
- 新項目「深入就業援助基金」

46. 陳婉嫻議員表明，工聯會及民建聯的議員原則上支持此項建議。關於當局以非公務員合約條款聘用103名臨時“就業援助主任”的建議，她關注這些就業援助主任在社會工作方面的資歷及經驗，並質疑政府當局為何不考慮把此項工作外判予福利界的非政府機構。鑒於就業援助主任的職務性質專門，李啟明議員認為政府當局應優先考慮具備社會工作資歷的應徵者。

47. 社會福利署副署長(行政)在回答時作出以下解釋：

- (a) 就業援助主任的學歷最少須達中六程度。不過，鑒於現時就業市場的狀況及社會保障辦事處最近的招聘經驗，政府當局相信很大機會能

政府當局

招聘到條件高於最低要求的人士。社會福利署(下稱“社署”)亦會向受聘者提供所需訓練，協助他們履行職務。不過，政府當局會研究優先考慮具備社會工作資歷應徵者的建議。

- (b) 積極就業援助計劃按建議般擴大後，將包括全港各區約28 000名綜合社會保障援助(下稱“綜援”)受助人。倘若利用現時38間社會保障辦事處，把就業援助主任派往這些辦事處工作，以提供各式各樣的服務，將會收到更大的成效。鑒於個案數目眾多及所需服務範圍廣泛，現有的非政府機構是否具備足夠資源，在全港推行積極就業援助計劃，實在很成疑問。
- (c) 社署已經和衛生福利局、僱員再培訓局及勞工處等相關機構建立有效的連繫，包括互相連接的電腦系統。如果委託非政府機構進行此項工作，這些機構便須重新設立此類支援設施。
- (d) 把積極就業援助計劃外判予非政府機構而並非交由社署負責，可能對綜援受助人資料保密方面有影響。

48. 何秀蘭議員認為，倘若當局就擴大積極就業援助計劃另行提出撥款要求，獲通過的機會十分低，因為不論撥出多少資源，由於缺乏工資合理的工作，綜援受助人找到工作的機會都很低。她又提到政府當局計劃在3年後評估現時的建議所涵蓋的新措施的成效，並詢問當局會否進行中期檢討。

政府當局
XX

49. 衛生福利局副局長回應時證實，政府當局會持續監察新措施的運作情況，以及不反對在較短時間內進行檢討。就此方面，主席表示福利事務委員會可在適當時間跟進該項檢討。

50. 李卓人議員質疑政府當局是否決心提供更多就業援助，以協助及鼓勵失業的綜援受助人尋找工作。他認為聘請103名非公務員的就業援助主任於事無補，並重申他認為就業援助主任不但不能協助失業的綜援受助人尋找工作，而且反而會影響他們申請綜援。劉慧卿議員亦對就業援助主任提供的擬議服務的成效表示疑問。

51. 衛生福利局副局長回應時重申，聘請103名就業援助主任，只是鼓勵自力更生的整套新措施的一部分。其他措施包括設立深入就業援助基金及委託非政府機構提供切合受助人需要的深入就業援助等。就業援助主任會透過兩周一次的會晤，嘗試鼓勵綜援受助人更積極主

政府當局

動地尋找工作。就此方面，主席建議政府當局提供更多資料，說明在綜援計劃下所減少的21%失業個案的情況。

52. 劉慧卿議員要求澄清為何綜援計劃下的失業個案數目減少21%，但積極就業援助計劃參加者的就業率卻只有10%。社會福利署副署長(行政)答覆時表示，該兩個百分比並不能相提並論。該21%的減幅是綜援計劃下的失業個案所減少的數目，而失業人士不申領綜援的可能原因有很多，例如其後找到工作或當局加強調查等。而該10%，則是指曾參加積極就業援助計劃的失業綜援受助人的就業率。衛生福利局副局長補充，現時積極就業援助計劃只適用於申領綜援的新失業個案，以及長時間領取綜援的部分現有失業個案。

53. 劉慧卿議員關注在擬議的特別就業見習計劃下，參加者每月獲發放的津貼水平偏低。社會福利署副署長(行政)澄清，見習計劃旨在協助失業的綜援受助人重投勞工市場及適應工作生活。每月發放1,805元的津貼，是供他們支付膳食及交通等基本開支。

54. 委員會通過此項建議。

項目5 —— FCR(2000-01)33

總目120 —— 退休金

◆ 分目015 公務員及司法人員的退休金利益及賠償 補償退休計劃下的特惠金

55. 張文光議員指出，一些犯下嚴重過失的部門／政策局首長可保住職位，但在補償退休計劃下，一些沒有做出任何嚴重失當行為的高級公務員卻可能只是因為未能配合組織架構不斷轉變的需要而被指令提早退休。他認為擬議安排極不公平且不合邏輯，並質疑政府當局是否已有一份目標職員的名單。

56. 劉慧卿議員提到律政司及房屋署的最高管理階層，並表示雖然公眾可能原則上支持現時的建議，但他們也可能會質疑為何政府沒有對犯下嚴重過失的最高層公務員作出處分。

57. 陳國強議員亦極為關注補償退休計劃有欠公允，以及該計劃對公務員士氣的影響。李卓人議員不支持現時的建議，並指出，其他離職途徑的適用情況均有清楚訂明，例如工作表現差劣、極嚴重的失當行為等，但補償退休計劃在甚麼情況下才用引用，則極為含糊，

並取決於主觀的判斷。他極為關注擬議計劃會被濫用，以及對個別公務員有負面的標籤作用。

58. 公務員事務局副局長回應時表示，現行的離職途徑只適用於特定的情況，例如極嚴重的失當行為、工作表現差劣、健康情況欠佳或人手過剩等。不過，一如私營機構般，公務員同樣需要配合不斷轉變的環境，而補償退休計劃旨在提供額外的離職途徑，以解決個別公務員未能配合組織架構不斷轉變的需要的問題。公務員事務局副局長強調，補償退休計劃主要會用作一項管理工具，並非針對個別公務員。

59. 至於對計劃是否公平及上訴機制方面的關注，公務員事務局副局長確認，當局已在程序細節內納入程序上的保障措施。補償退休計劃只可以由政策局局長或部門首長提出引用。當局會把管理階層的建議及理由通知有關的公務員，並會向高層委員會轉達他的意見或申述。高層委員會由政務司司長擔任主席，成員包括財政司司長、公務員事務局局長及其他高級官員，負責考慮及批准每宗個案。當局亦須就每宗個案徵詢公務員敘用委員會的意見。公務員如因管理階層迫令他退休的決定而感到受屈，最終可根據《公務人員(管理)命令》第20條向行政長官作出申述。

60. 至於現時的離職機制，公務員事務局副局長解釋，公務員可因健康情況欠佳、紀律原因、工作表現差劣或取消職位而被強制退休。此外，《公務員事務規例》第383(b)條亦訂明，為改善組織，以便能更符合經濟效益或提高工作效率，公務員可在服務期內遭迫令退休。擬議的補償退休計劃會按照《公務員事務規例》第383(b)條實施，作為一個配合管理需要的離職途徑。

61. 吳靄儀議員認同在現行制度下，公務員的表現即使未能配合不斷轉變的需要，要強迫公務員退休可能會有實際困難。不過，她極希望確保擬議的補償退休計劃最終可提高公務員的辦事能力及問責性。

62. 公務員事務局副局長回應時指出，補償退休計劃屬於1999年3月公布的公務員改革的其中一環，旨在設立離職機制，供當局在需要時要求首長級人員退休，以注入新血，保持高層管理人員的質素。

63. 楊孝華議員認為，擬議的補償退休計劃只是朝着公營機構改革所踏出的一小步。他表示，雖然自由黨的議員支持此項建議，但他們卻不滿意在補償退休計劃下，當局須向遭迫令退休的公務員發放特惠金，因為私

營機構要求不稱職的職員離職時，一般不會向他們發放任何特惠金。

64. 就此方面，主席指出即使財務委員會不通過現時的建議，政府當局依然可自行實施補償退休計劃，因為該計劃已獲行政長官會同行政會議通過，只不過在這情況下，有關的公務員將不會獲發放相等於6個月薪金的擬議特惠金。

65. 對於需否在補償退休計劃下發放特惠金，公務員事務局副局長表示，除訂明的情況(例如嚴重的失當行為或取消職位)外，在合理情況下按常額及可享退休金條款聘用的首長級公務員可預期任職至通常的退休年齡。因此，政府當局認為在補償退休計劃下遭迫令退休的公務員應獲發放特惠金，作為一項補償。

66. 李啟明議員詢問為何儘管員方反對補償退休計劃，政府當局仍然提出現時的建議。公務員事務局副局長回應時指出，雖然員方原則上反對該計劃，但大部分部門和職系管理階層及一些個別的公務員均支持實施補償退休計劃，作為一項管理工具，以助改善政府的組織架構。

67. 何俊仁議員質疑現時的問題是否嚴重至必須推出補償退休計劃，並詢問政府當局會否考慮其他方案，例如降級而不是迫令退休。他提醒與會者，補償退休計劃會導致高級公務員隊伍不穩定及士氣低落。何議員及劉慧卿議員要求當局澄清有否就引用該計劃制訂客觀標準，確保該計劃能夠公平地推行。

68. 公務員事務局副局長回應時表示，當局有需要設立補償退休計劃此項管理工具，因為一些部門／職系首長曾反映部分公務員到某個階段後便無法再有任何進步。她重申補償退休計劃不會造成不公平的情況，因為計劃已設有程序上的保障。公務員事務局副局長又向議員保證，在引用補償退休計劃前，管理階層會考慮其他可行的安排。至於降級的方案，公務員事務局副局長指出，有關的公務員可能無法接受此方案，並可能會引起其他管理問題。

69. 關於考慮個案時採用的準則，公務員事務局副局長強調須視乎每宗個案本身的理據作出考慮。就一般職系的公務員而言，調職上的困難是一項考慮因素。至於部門職系，當局可能會考慮有關公務員是否具備所需的工作熱誠及潛質，以配合部門日後的發展路向。她亦強調部門／職系首長須以客觀事實支持其建議。

70. 部分議員詢問現時的建議的財政影響，因為討論文件內並無具體說明。公務員事務局副局長表示，此項建議要求財務委員會通過向補償退休計劃下遭迫令退休的公務員發放相等於6個月薪金的特惠金。當局不可能在現階段估計出所需金額，因為該數字將取決於退休公務員的數目及他們最終的實職月薪。

71. 呂明華議員支持現時的建議，因為他認為補償退休計劃是一項有效的管理工具，有助改善公務員的表現。他指出，雖然退休公務員會先獲發給特惠金，但長遠而言卻可節省款項，因為他們無需留任至其正常退休年齡為止。不過，呂議員促請政府當局繼續推出其他與私營機構相若的改革。就此方面，主席建議如有需要，應由公務員及資助機構員工事務委員會跟進此事。

72. 主席把此項目付諸表決。24位議員贊成此項目，17位議員反對，沒有議員投棄權票：

贊成的議員：

朱幼麟議員	何世柱議員
何鍾泰議員	李家祥議員
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
陳智思議員	陳鑑林議員
梁智鴻議員	梁劉柔芬議員
黃宜弘議員	黃容根議員
曾鈺成議員	楊孝華議員
楊耀忠議員	劉健儀議員
劉漢銓議員	劉慧卿議員
譚耀宗議員	鄧兆棠議員

(24位議員)

反對的議員：

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	李啟明議員
李華明議員	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
梁耀忠議員	楊森議員
劉千石議員	鄭家富議員
司徒華議員	

(17位議員)

經辦人／部門

73. 委員會通過此項建議。
74. 委員會會議於下午5時20分結束。

立法會秘書處
2000年10月26日