

會議過程正式紀錄
OFFICIAL RECORD OF PROCEEDINGS

2002 年 10 月 23 日星期三
Wednesday, 23 October 2002

下午 2 時 30 分會議開始
The Council met at half-past Two o'clock

出席議員：

MEMBERS PRESENT:

主席范徐麗泰議員，G.B.S., J.P.

THE PRESIDENT

THE HONOURABLE MRS RITA FAN HSU LAI-TAI, G.B.S., J.P.

丁午壽議員，J.P.

THE HONOURABLE KENNETH TING WOO-SHOU, J.P.

田北俊議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE JAMES TIEN PEI-CHUN, G.B.S., J.P.

朱幼麟議員，J.P.

DR THE HONOURABLE DAVID CHU YU-LIN, J.P.

何秀蘭議員

THE HONOURABLE CYD HO SAU-LAN

何俊仁議員

THE HONOURABLE ALBERT HO CHUN-YAN

何鍾泰議員，J.P.

IR DR THE HONOURABLE RAYMOND HO CHUNG-TAI, J.P.

李卓人議員

THE HONOURABLE LEE CHEUK-YAN

李家祥議員，J.P.

THE HONOURABLE ERIC LI KA-CHEUNG, J.P.

李國寶議員，G.B.S., J.P.

DR THE HONOURABLE DAVID LI KWOK-PO, G.B.S., J.P.

李華明議員，J.P.

THE HONOURABLE FRED LI WAH-MING, J.P.

呂明華議員，J.P.

DR THE HONOURABLE LUI MING-WAH, J.P.

吳亮星議員，J.P.

THE HONOURABLE NG LEUNG-SING, J.P.

吳靄儀議員

THE HONOURABLE MARGARET NG

周梁淑怡議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE MRS SELINA CHOW LIANG SHUK-YEE, G.B.S., J.P.

涂謹申議員

THE HONOURABLE JAMES TO KUN-SUN

張文光議員

THE HONOURABLE CHEUNG MAN-KWONG

許長青議員，J.P.

THE HONOURABLE HUI CHEUNG-CHING, J.P.

陳國強議員

THE HONOURABLE CHAN KWOK-KEUNG

陳婉嫻議員，J.P.

THE HONOURABLE CHAN YUEN-HAN, J.P.

陳智思議員，J.P.

THE HONOURABLE BERNARD CHAN, J.P.

陳鑑林議員，J.P.

THE HONOURABLE CHAN KAM-LAM, J.P.

梁劉柔芬議員，S.B.S., J.P.

THE HONOURABLE MRS SOPHIE LEUNG LAU YAU-FUN, S.B.S., J.P.

梁耀忠議員

THE HONOURABLE LEUNG YIU-CHUNG

單仲偕議員

THE HONOURABLE SIN CHUNG-KAI

黃宏發議員，J.P.

THE HONOURABLE ANDREW WONG WANG-FAT, J.P.

黃宜弘議員

DR THE HONOURABLE PHILIP WONG YU-HONG

黃容根議員

THE HONOURABLE WONG YUNG-KAN

曾鈺成議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE JASPER TSANG YOK-SING, G.B.S., J.P.

楊孝華議員，J.P.

THE HONOURABLE HOWARD YOUNG, J.P.

楊森議員

DR THE HONOURABLE YEUNG SUM

楊耀忠議員，B.B.S.

THE HONOURABLE YEUNG YIU-CHUNG, B.B.S.

劉江華議員

THE HONOURABLE LAU KONG-WAH

劉皇發議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE LAU WONG-FAT, G.B.S., J.P.

劉健儀議員，J.P.

THE HONOURABLE MIRIAM LAU KIN-YEE, J.P.

劉漢銓議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE AMBROSE LAU HON-CHUEN, G.B.S., J.P.

劉慧卿議員，J.P.

THE HONOURABLE EMILY LAU WAI-HING, J.P.

蔡素玉議員

THE HONOURABLE CHOY SO-YUK

鄭家富議員

THE HONOURABLE ANDREW CHENG KAR-FOO

司徒華議員

THE HONOURABLE SZETO WAH

霍震霆議員，S.B.S., J.P.

THE HONOURABLE TIMOTHY FOK TSUN-TING, S.B.S., J.P.

羅致光議員，J.P.

DR THE HONOURABLE LAW CHI-KWONG, J.P.

譚耀宗議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE TAM YIU-CHUNG, G.B.S., J.P.

鄧兆棠議員，J.P.

DR THE HONOURABLE TANG SIU-TONG, J.P.

李鳳英議員，J.P.

THE HONOURABLE LI FUNG-YING, J.P.

胡經昌議員，B.B.S., J.P.

THE HONOURABLE HENRY WU KING-CHEONG, B.B.S., J.P.

張宇人議員，J.P.

THE HONOURABLE TOMMY CHEUNG YU-YAN, J.P.

麥國風議員

THE HONOURABLE MICHAEL MAK KWOK-FUNG

陳偉業議員

THE HONOURABLE ALBERT CHAN WAI-YIP

梁富華議員，M.H., J.P.

THE HONOURABLE LEUNG FU-WAH, M.H., J.P.

勞永樂議員

DR THE HONOURABLE LO WING-LOK

黃成智議員

THE HONOURABLE WONG SING-CHI

馮檢基議員

THE HONOURABLE FREDERICK FUNG KIN-KEE

葉國謙議員，J.P.

THE HONOURABLE IP KWOK-HIM, J.P.

劉炳章議員

THE HONOURABLE LAU PING-CHEUNG

余若薇議員，S.C., J.P.

THE HONOURABLE AUDREY EU YUET-MEE, S.C., J.P.

馬逢國議員，J.P.

THE HONOURABLE MA FUNG-KWOK, J.P.

缺席議員：

MEMBERS ABSENT:

李柱銘議員，S.C., J.P.

THE HONOURABLE MARTIN LEE CHU-MING, S.C., J.P.

劉千石議員，J.P.

THE HONOURABLE LAU CHIN-SHEK, J.P.

石禮謙議員，J.P.

THE HONOURABLE ABRAHAM SHEK LAI-HIM, J.P.

出席政府官員：

PUBLIC OFFICERS ATTENDING:

政務司司長曾蔭權先生，G.B.M., J.P.

THE HONOURABLE DONALD TSANG YAM-KUEN, G.B.M., J.P.

THE CHIEF SECRETARY FOR ADMINISTRATION

財政司司長梁錦松先生，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE ANTONY LEUNG KAM-CHUNG, G.B.S., J.P.

THE FINANCIAL SECRETARY

律政司司長梁愛詩女士，G.B.M., J.P.

THE HONOURABLE ELSIE LEUNG OI-SIE, G.B.M., J.P.

THE SECRETARY FOR JUSTICE

房屋及規劃地政局局長孫明揚先生，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE MICHAEL SUEN MING-YEUNG, G.B.S., J.P.

SECRETARY FOR HOUSING, PLANNING AND LANDS

保安局局長葉劉淑儀女士，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE MRS REGINA IP LAU SUK-YEE, G.B.S., J.P.

SECRETARY FOR SECURITY

環境運輸及工務局局長廖秀冬女士，J.P.

DR THE HONOURABLE SARAH LIAO SAU-TUNG, J.P.
SECRETARY FOR THE ENVIRONMENT, TRANSPORT AND WORKS

財經事務及庫務局局長馬時亨先生

THE HONOURABLE FREDERICK MA SI-HANG
SECRETARY FOR FINANCIAL SERVICES AND THE TREASURY

政制事務局局長林瑞麟先生，J.P.

THE HONOURABLE STEPHEN LAM SUI-LUNG, J.P.
SECRETARY FOR CONSTITUTIONAL AFFAIRS

列席秘書：

CLERKS IN ATTENDANCE:

秘書長馮載祥先生，J.P.

MR RICKY FUNG CHOI-CHEUNG, J.P., SECRETARY GENERAL

副秘書長羅錦生先生，J.P.

MR LAW KAM-SANG, J.P., DEPUTY SECRETARY GENERAL

助理秘書長陳欽茂先生

MR RAY CHAN YUM-MOU, ASSISTANT SECRETARY GENERAL

提交文件

TABLING OF PAPERS

下列文件是根據《議事規則》第 21 條第(2)款的規定提交：

The following papers were laid on the table pursuant to Rule 21(2) of the Rules of Procedure:

附屬法例／文書

法律公告編號

《2002 年道路交通（車輛構造及保養）（修訂） （第 2 號）規例》.....	147/2002
《2002 年道路交通（安全裝備）（修訂）規例》....	148/2002
《2002 年僱員再培訓條例（修訂附表 2）公告》....	149/2002
《〈機場管理局（關於機場的獲准活動）令〉 （2002 年第 127 號法律公告）2002 年 （生效日期）公告》.....	150/2002

Subsidiary Legislation/Instruments

L.N. No.

Road Traffic (Construction and Maintenance of Vehicles) (Amendment) (No. 2) Regulation 2002	147/2002
Road Traffic (Safety Equipment) (Amendment) Regulation 2002	148/2002
Employees Retraining Ordinance (Amendment of Schedule 2) Notice 2002	149/2002
Airport Authority (Permitted Airport-related Activities) Order (L.N. 127 of 2002) (Commencement) Notice 2002	150/2002

其他文件

- 第 6 號 — 香港土地註冊處營運基金
2001-02 年報
- 第 7 號 — 二〇〇二至〇三年度第一季
批准對核准開支預算作出修改的報告
(公共財政條例：第 8 條)
- 第 8 號 — 在囚人士教育信託基金受託人報告書
二零零一年四月一日至二零零二年三月三十一日
- 第 9 號 — 入境事務處處長法團根據入境事務隊 (福利基金) 規例
第 12(b)條擬備的入境事務隊福利基金管理報告
- 第 10 號 — 電訊管理局
營運基金報告書 2001-2002

Other Papers

- No. 6 — The Land Registry Trading Fund Hong Kong
Annual Report 2001-02
- No. 7 — Report of changes to the approved Estimates of
Expenditure approved during the first quarter of 2002-03
(Public Finance Ordinance : Section 8)
- No. 8 — Report by the Trustee of the Prisoners' Education
Trust Fund for the period
from 1 April 2001 to 31 March 2002
- No. 9 — Report on the Administration of the Immigration Service
Welfare Fund prepared by the Director of
Immigration Incorporated in accordance with
Regulation 12(b) of the Immigration Service
(Welfare Fund) Regulation
- No. 10 — Office of the Telecommunications Authority
Trading Fund Report 2001-2002

議員質詢的口頭答覆

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

主席：質詢。第一項質詢。

為按揭物業投購火險**Taking out Fire Insurance for Mortgaged Properties**

1. 馬逢國議員：主席，現時，銀行在樓宇按揭貸款合約中訂明，按揭人須為有關物業投購火險。據悉，有銀行訂明有關投保金額須等同最初貸款額，而不是通常較低的物業在遭遇火災後恢復原狀所需費用（“復原費用”）；另有銀行對選擇以復原費用作為投保金額的按揭人，徵收額外行政及估價費。就此，政府可否告知本會：

- （一）是否知悉現時為按揭物業投購火險的保單數目，請按投保金額等同最初貸款額、復原費用或其他金額，例如物業市值等列出分項數字；以及投保金額等同最初貸款額並高於復原費用的火險保單數目；
- （二）有否評估銀行向選擇以復原費用作為火險投保金額的按揭人徵收的額外行政及估價費的金額是否合理；若有評估，結果為何；及
- （三）有否評估現行法例及《銀行營運守則》（“《守則》”），是否足以保障按揭人為其物業投購火險時在選擇投保金額方面的權利，若評估為保障足夠，有關理據為何；以及當局會否考慮制訂措施，加強保障消費者在此方面的權利；若會，詳情為何？

財經事務及庫務局局長：主席，

- （一）有關主體質詢第（一）部分所要求提供的數據，我們並沒有有關按揭物業火險保單的數目。因此，香港金融管理局（“金管局”）對 4 間積極從事住宅按揭貸款業務的主要零售銀行特地進行了一項調查。這 4 間銀行在市場的佔有率為 56%。

4 間銀行均沒有現成資料，可按主體質詢所述的分類，列出有關保單數目的詳細分項數字。然而，這些銀行提供了以最初貸款額與復原費用作為投保金額基準的火險保單的估計比例。平均比例數字顯示，54%保單保額以貸款額為基準，而 46%保單則以復原費用為保額計算基準。這些銀行均沒有以其他基準，例如物業市值，以釐定投保金額。

此外，這 4 間銀行亦沒有現成資料，列出以貸款額作為基準的保單中，有多少張的投保金額高於復原費用。不過，1 間接受調查的銀行估計，復原費用一般為物業當時市值的 50%至 65%。以 2002 年 8 月新批出住宅按揭貸款平均按揭比率約為 67%計，上述兩種保單（即分別以貸款額及復原費用作為基準）的投保金額，普遍不會相差太大。

- (二) 現在我會轉談主體質詢的第(二)部分。正如我剛才說過，客戶按復原費用投購火險，通常須按年繳付估價費予認可估價師。客戶可與銀行的認可估價師商議有關費用。銀行認可估價師通常收取約 1,000 元費用。所有接受調查的銀行，均不會就復原費用保單徵收任何其他行政費用。

我們沒有對有關估價費是否合理作出評估，但認可機構理應公開其產品和服務的各項收費，讓客戶在掌握充分資料後，自行作出決定。在這方面，《守則》第 20.6 條已規定，認可機構應就不同火險選擇所涉及的任何額外費用或支出通知客戶，讓客戶決定如何投保。我們相信客戶是擁有所需的資料，作出合理選擇的。

- (三) 至於主體質詢的第(三)部分，根據《守則》第 20.6 條，認可機構應：

- (i) 確保物業的投保金額和所購買的保險類別均應合理；
- (ii) 讓客戶有權選擇以貸款值或復原狀費用作為保額的基準；及
- (iii) 就所涉及的任何額外費用或支出（例如在後者的情況下，每年的估價費用），通知客戶。

此外，《守則》第 20.3 條訂明，認可機構的認可保險公司名單

的範圍應盡可能廣泛，讓客戶可作出選擇。該名單應包括與認可機構無關的保險公司。

我們認為上述條文已足以確保客戶在保單類別方面有足夠選擇，而保險公司之間亦能互相競爭，以及充分公開認可機構所提供服務的費用。金管局會繼續監察有關條文是否有效運作。

馬逢國議員：主席，政府在主體答覆第(一)部分提到，數間銀行所提供的資料顯示，分別以貸款額及復原費用作為基準的投保金額，普遍不會相差太大。然而，事實上，根據調查所得，兩者的數字是相差很大，而計算所得的保費亦相差很遠。請問政府，除了參考銀行所提供的數據外，會否另外作出獨立評估，然後才達致結論呢？

財經事務及庫務局局長：謝謝馬逢國議員的補充質詢。主席，在這方面，政府瞭解到，銀行認為以這辦法要求客戶購買保險會比較簡單，亦認為貸款額的保單和復原費用的保單分別並非太大。可是，正如我剛才所說，客戶是有選擇權利的。他們可以選擇以貸款額購買保單，又或以復原費用為基準購買保單。據我理解，兩者的分別不是太大。然而，政府並無打算在此方面制訂任何政策。

主席：馬議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

馬逢國議員：主席，我剛才是說，有些數字顯示了兩者的差別會達一倍之多。有鑒於此，政府為何不考慮作出跟進，看看銀行所提供的數據是否一定準確呢？我想政府回應一下。

財經事務及庫務局局長：謝謝馬逢國議員。主席，銀行向我們提供的數據顯示，復原費用一般是物業當時市值的 50%至 65%，而樓宇按揭的平均按揭比率則大約是 67%。因此，計算出來的分別便不是太大。不過，既然馬逢國議員提出了這樣的建議，我會要求金管局研究這方面的情況。

李華明議員：主席，主體答覆提到，銀行現時並沒有以物業的市值釐定投保金額。主席，如果我們購買汽車，並選擇分期付款，那麼每年便會以該輛汽車當時的最新市值釐定投保金額，而非以最初的貸款額計算。為何物業則要以最初的貸款額計算？兩者為何會有不同的邏輯？這對消費者而言是否不公平？政府有否研究此點？

財經事務及庫務局局長：主席，今天的質詢是有關樓宇按揭的。樓宇按揭的保險是包括了土地本身和屋宇內部的復原費用，所以如果與汽車作比較，似乎是不大合理。

胡經昌議員：主席，主體答覆第(三)部分提到，“《守則》第 20.3 條訂明，認可機構的認可保險公司名單的範圍應盡可能廣泛，讓客戶可作出選擇”，但事實上，銀行往往並沒有向客戶提供有關資料。政府可否告知本會，金管局或有關當局如何確保在續保等情況下，銀行會向客戶提供這些資訊，以便他們作出選擇？

財經事務及庫務局局長：謝謝胡經昌議員的補充質詢。主席，《守則》第 20.3 條訂明，“認可機構的認可保險公司名單的範圍應盡可能廣泛”，而根據我向銀行業人士理解，如果客戶想購買保險，但卻不想向跟銀行有關的保險公司購買，銀行是會提供一份名單予客戶參考，讓他們知道可向哪些保險公司購買保險的。

主席：胡議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

胡經昌議員：主席，我剛才是問有關當局如何作出監管。

財經事務及庫務局局長：主席，金管局每年均會要求所有銀行提交報告，通知金管局它們有否遵守《守則》。所以，金管局不會一如胡經昌議員所說，向銀行查詢每一細節。可是，銀行是必須遵守《守則》第 20.3 條的規定的。

田北俊議員：主席，這項質詢主要是有關百分比的。請問局長，如果以 100 萬元作為最初貸款額計算，現時 1 年的火險保費應約為多少呢？我想知道，我們所關注的問題所涉及的差額，究竟是每年數百元，還是每年數千元呢？

財經事務及庫務局局長：主席，火險一般是 0.1%。

吳亮星議員：主席，因應地產市道的變化，很多消費者可能會關注按揭物業的保險。請問政府當局，會否就按揭物業的火險或有關的保險徵詢業界甚至消費者委員會（“消委會”），然後作出檢討？

財經事務及庫務局局長：主席，消委會在這方面其實已進行了很多教育消費者的工作。當然，消委會可以做得更多，因為正如吳亮星議員所說，隨着物業市場的變化，樓宇價格近年急劇浮動，所以我會將吳亮星議員的寶貴意見，轉交消委會和金管局考慮。

主席：第二項質詢。

涉及政府車輛的交通意外索償

Claims on Traffic Accidents Involving Government Vehicles

2. 吳亮星議員：主席，根據《汽車保險（第三者風險）條例》，政府無須為政府車輛購買第三者保險。有關涉及政府車輛的交通意外索償事宜，政府可否告知本會：

- (一) 在過去 3 年，當局每年向涉及政府車輛的交通意外的第三者作出的人身傷亡賠償總額，以及不獲政府賠償的第三者人身傷亡申索的個案數字及原因；
- (二) 當局在 2000 年 6 月回答本會質詢時表示，由政府直接承擔涉及其車輛的交通意外所引致的賠償責任，比繳付保費購買第三者保險更具成本效益，所持的理據為何；及

- (三) 在政府車輛由未經授權人士駕駛涉及交通意外的情況下，當局對意外中傷亡的第三者本人或家屬，有甚麼賠償和恩恤金的安排；當局有否將這項安排，與非政府車輛由未得車主允許人士駕駛而引致意外的有關安排作出比較，以及評估就政府車輛所作的安排，對有關受害人是否公平？

財經事務及庫務局局長：主席，質詢的第(一)部分問及過去 3 年，政府每年向涉及政府車輛的交通意外的第三者作出的人身傷亡賠償總額為何。有關賠償分別為：

1999 年	1,900 萬元
2000 年	424 萬元
2001 年	481 萬元

除了正在處理的個案外，所有涉及政府車輛的交通意外申索個案，全部都已獲得政府賠償。

質詢的第(二)部分要求政府解釋為何在 2000 年 6 月回答議員提問時，指出由政府自行承擔涉及政府車輛的交通意外的賠償責任，比政府另繳保費購買第三者保險更具成本效益。這個觀點，是在衡量政府過往在交通意外賠償中實際付出的金額，與政府若向外界購買第三者保險時可能須繳付的保險費用，兩者之間作出比較後所得的結論。

具體而言，政府就交通意外第三者賠償(包括人身傷害和財物損毀賠償)總額，每年平均為 1,030 萬元。以政府擁有 6 922 部不同類型的車輛來計算，平均每年就每部車輛的賠償支出約為 1,500 元。這數額比較購買車輛第三者保險時通常所須支付的保費為低。政府亦有考慮到，大量購買第三者保險應可取得一定的折扣，但另一方面，由於政府車隊內有近半數是執法及緊急用途車輛，包括警車及消防車等，它們所涉及的保費亦會較一般非政府的同類型車輛為高。

質詢第(三)部分針對政府車輛在被擅自挪用而涉及交通意外的情況下，政府對受害者或其家人有甚麼賠償或恩恤金的安排，以及相對非政府車輛被擅自挪用而涉及意外的安排，政府的安排對受害人是否公平。

政府的做法，是自行承擔政府車輛的第三者保險。在這安排下，一般政府車輛在正常公務使用時若遇上交通意外，政府都會依法及按有關案情向受害人作出適當賠償。

至於由政府車輛被擅自挪用而引致的交通意外，政府亦同樣重視對受害人的保障，並以合情合理的原則處理。事實上，政府車輛在未獲授權而被擅自挪用的情況極端罕見，除本月初於高等法院審結的一宗個案外，以往從未有同類事件發生。政府在參考保險業界在類似情況下的一般做法後，已向傷者提出發放恩恤金的建議，而細節方面亦已交由律政司跟進。我們正在檢討這類事件的處理方法，並會確立一套完善的機制，務使將來萬一有同類事情發生時，政府的做法能與保險業界的安排看齊，讓受害人獲得合情合理的補償。

吳亮星議員：主席，恭喜政府過去 3 年都沒有需要作出大額賠償，雖然平均賠償額也達一千多萬元。據我所知，最近，很多法官都會對一些傷亡個案判以巨額賠償，跟保險費極不合比例。因此，局長在主體答覆最後一部分說，政府僱員在未經授權的情況下使用政府車輛引致第三者傷亡，仍然由政府作出賠償這做法，從公共政策的角度而言，這是否妥當？又如果沿用這方法作出賠償，賠償額會否獲得公眾認同和同意這是公道的呢？

財經事務及庫務局局長：主席，有關是否公道的問題，正如我剛才所說，我們一定會參照保險業界的做法。換句話說，如果一名受害人遇到意外，無論意外是由政府車輛或非政府車輛引致，他都會獲得合情合理的賠償。

至於保費方面，問題在於現時業內的保費大增。剛才吳議員也提到原因，由於很多保險公司覺察到要給受害人賠償很大的金額，所以保費要有所增加。如果我們購買第三者保險，保費亦可能會增加，所以這樣做對政府未必化算。我們認為暫時由政府自行承擔第三者保險，從公共財政的角度來看，對市民是有成本效益的。

涂謹申議員：主席，政府的答覆強調會作合情合理的處理。以本月初那宗案件來說，官司已打了一段時間，而受害人也很淒慘。請問政府在經一事、長一智後，日後會否一開始便合情合理地處理同類事件，而無須待吳亮星議員提出質詢，社會輿論譁然後，才合情合理地發放恩恤金？事實上，過往很少發生這類事件，但政府還態度強硬地在法庭堅持無須作出賠償，請問局長，這是否合情合理的處理方法呢？

財經事務及庫務局局長：主席，由於這事仍在處理中，所以我不想評論個別事件。我只想說，多年來，這是第一次發生這類事件，而法庭當時判定政府並沒有法律責任。不過，我在這裏重申，政府一定會合情合理地處理事件，讓受害人獲得適當的恩恤金的。

鄭家富議員：主席，主體答覆最後部分指受害人會得到合情合理的補償，而日後政府會改變政策。不過，如果日後政府司機擅自駕駛政府車輛而引致意外，政府政策是先由政府作賠償的話，則政府便要先動用公帑，然後才向肇事司機追討。請問政府是否應設有監管制度？政府有 6 922 部政府車輛及為數甚多的司機，政府如何作出監管，確保他們不會擅自駕駛車輛，令途人或其他司機受到不必要的傷害呢？

財經事務及庫務局局長：主席，政府訂有一套很嚴謹的規則，規定如何管理車隊，所以發生未經許可而挪用政府車輛的情況是非常罕見的。這樣的事件多年來只發生過一次。因此，我可以向各位議員保證，我們已設有一個非常嚴謹的制度來管理我們的車隊。如果真的有人擅自挪用政府車輛引致意外，正如我剛才所說，我們會以合情合理的方法處理有關事件。

鄭家富議員：主席，局長還未回答我的質詢。我的重點是，雖然情況罕見，又正如剛才吳亮星議員所說，過去僥倖意外事件為數不多，賠償額也不是天文數字，但政府始終有六千九百多部車輛，以及不少的司機，局長會否因應今次這事件，加強政府車輛的監管指引和措施？

財經事務及庫務局局長：主席，我們對車隊的監管，正如我剛才所說，其實是非常嚴謹的，所以這類情況是非常罕見。我只想告訴鄭議員，對於這問題，他無須過於擔心。

麥國風議員：主席女士，局長作答時表示不會向獨立的保險公司購買第三者保險，是涉及成本效益的問題。不過，由政府自行承保，似乎缺乏了獨立性。如果受害人對這獨立性有所質疑時，他應如何上訴？又受害人如何能獲得適當和合理的賠償？

財經事務及庫務局局長：主席，正如我剛才所說，如果有類似事件發生，我們一定會參考保險界的做法，跟保險界的賠償看齊。據我所知，保險界設有賠償機制。當然，如果受害人對賠償有任何不滿，他可以向法庭指出政府的不是。

何俊仁議員：主席，局長表示希望將來的政策跟保險業界看齊，而目前業界的處理方法，相信局長也很清楚，便是他們會另設基金，處理一些因各種原因而使保險失效，但仍須作出賠償的個案。請問局長，在這個機制設立以前，如果不幸再遇上類似事件，甚或在處理這次事件時，政府所採取的政策是恩恤方式，即憑賠上多少金額來決定；還是賠償方式，即根據法律，視乎受害人的損失來決定？在機制設立以前，政府會以恩恤還是賠償方式處理呢？請問會否以賠償方式處理，跟業界看齊？

財經事務及庫務局局長：主席，我們會採用恩恤方式，而不是賠償方式。

吳靄儀議員：主席，我記得本會在審議一些適應化法例時，曾考慮一定要購買第三者保險這法例是否適用於政府。當時政府的答覆是無須適用於政府，因為第三者保險只不過是如果有意外發生，車輛沒有購買第三者保險而無法賠償，令傷者得不到賠償。但是，現時看來明顯有很大的漏洞。既然這樣，政府會否考慮修改法例，令購買第三者保險這法律要求同樣適用於政府，使市民獲得公平對待？

財經事務及庫務局局長：主席，正如我剛才所說，我們現時的做法是從成本效益、對市民負責的態度出發。現時如果政府車輛導致有人受傷，我們會視該車輛已購買第三者保險，賠償給受害人，所以受害人不會受到不公平的對待。因此，我看不出有甚麼理由要修改這法例。正如我剛才所說，日後我們會修改機制，無論是政府車輛與否，如果傷及他人的話，有關機制會跟保險業現時的機制相同，所以我看不出有甚麼分別。

主席：本會就這項質詢已用了超過 16 分鐘。現在是最後一項補充質詢。

胡經昌議員：主席，局長在主體答覆指出，據政府估計，政府不購買第三者保險，是因為賠償支出的數額會較須支付的保費為低。他提到其中的理由，說雖然大量購買第三者保險可能會取得一定的折扣，但車輛的種類不同可能引致其他問題。請問局長可否告知我們，政府有否確實計算這樣做可以節省多少錢呢？

財經事務及庫務局局長：主席，主體答覆的數字顯示，每年的補償支出大約為 1,000 萬元。我們曾經按照保險業向我們提供的資料，以及其他受保人的資料作出估計，購買第三者保險的保費每年大約為 1,800 萬元，而這並不包括每年可能會出現的相應調整，以及保險公司的賠償政策或當時的情況，所以差額會相當大。

主席：第三項質詢。

關於機場核心計劃工程的開支及索償

Expenditure and Claims Relating to Airport Core Programme Projects

3. 陳偉業議員：主席，關於機場核心計劃下各個工程項目的開支及索償，政府可否告知本會：

- (一) 機場核心計劃各項工程截至上月底的總開支，以及與原本核准預算開支的差距為何；若有超支的情況，有關的額外開支由哪些機構承擔；
- (二) 是否知悉，機場管理局（“機管局”）就有關的建造合約接獲的索償個案數目及款額，請按個案是否已獲解決列出分項數字；當中涉及機場鐵路機場站的索償個案數目及款額，以及建造該站工程的實際開支與原本核准預算開支的差距；若有超支的情況，原因為何；及
- (三) 是否知悉，曾在機管局擔任管理並參與有關工程的人員現時有多少名在私人機構任職；當局如何確保機管局能公平和合理地處理涉及這些人士任職的機構所提出的申索？

環境運輸及工務局局長：主席，關於陳偉業議員所提質詢的 3 個部分，我會逐一回答：

- (一) (i) 關於機場核心計劃工程，截至 2002 年 9 月 30 日為止，財務委員會已就機場核心計劃工程項目批核了淨額共達 496.44 億元的撥款，以便進行列為機場核心計劃的政府工程。截至 2002 年 9 月 30 日為止，這些工程的總開支為 477.66 億元，較已公布的預算開支 496.08 億元少 18.42 億元。截至 2002 年 9 月底止，政府的機場核心計劃工程項目並沒有出現超支的情況。
- (ii) 財務委員會為赤鱗角香港國際機場批核了 366.48 億元的注資承擔額。截至 2002 年 9 月 30 日為止，機管局已動用了 493.45 億元，這筆數額比已公布的預算開支 497.87 億元少 4.42 億元。核准注資承擔額以外的開支，會由機管局的貸款計劃承擔。
- (iii) 財務委員會亦批核了 237 億元的注資承擔額，供地下鐵路公司(現為“地鐵有限公司”)作建造機場鐵路之用。截至 2002 年 9 月 30 日為止，地鐵有限公司已動用了 334.77 億元，這筆數額比已公布的預算建造開支 340 億元少 5.23 億元。核准注資承擔額以外的開支，會由地鐵有限公司的貸款計劃承擔。
- (二) (i) 機管局共接獲 12 120 宗就其批出的建造合約提出的索償。除其中 1 宗個案外，所有個案均已獲得解決，索償協議總額為 56.2 億元。至於該宗尚未解決的個案，其索償額為 2,200 萬元。在這些索償個案中，有很多是與工程改動有關，而根據合約條款，承建商可合理地索取有關的額外費用。由於這些改動一般都在工程合約的預計範圍內，這種索償是普遍接受的做法。
- (ii) 有關機場鐵路機場站，地鐵有限公司與機管局簽訂了一項委託工程協議，委託機管局設計及建造機場站及有關設施。該工程是在 20 項不同的合約下所建造的，而這些合約亦涉及非鐵路工程項目。由於有關這些合約的索償亦包括非鐵路工程項目，機管局未能將機場站有關的索償個別分類。

(iii) 根據該委託工程協議，機管局可向地鐵有限公司收回有關建造機場站及其有關設施的成本。機管局指出，就地鐵有限公司最終須付還的款額，雙方仍在商討中。

(三) 至於質詢的第(三)部分，根據經濟發展及勞工局的答覆，機管局並無備存有關其前僱員在離職後就業情況的資料，因此沒有過往曾參與機場建造工程而目前在私人機構工作的前任管理人員的人數紀錄。不過，為了保障機管局的利益，機管局的標準常規是在與僱員簽訂僱傭合約時，加入一項保密條文，防止僱員泄露有關機管局活動和業務上的所有機密資料。該項保密條文並沒有時限規定，甚至在僱傭合約終止後仍然適用。為確保能公平合理地處理有關申索，機管局就建造合約有訂立篩選及評估機制，以處理就建造工程提出的索償及索償評估事宜。此外，根據《機場管理局條例》的有關條文，機管局的帳目，包括有關索償的資料，必須由獨立的核數師審核。我們相信現有的制衡機制足以確保有關索償均能以公平和合理的方式處理。從達成和解的索償協議總額（56.2 億元）顯著少於原本的索償額（157.76 億元）這點可以看到，現行機制在處理索償方面行之有效。

陳偉業議員：主席，局長提到索償協議總額由 157.76 億元降至 56.2 億元，看似很合理，但 56.2 億元已佔了整體預算的 11.2%，這是一個非常龐大的數字，是令人值得關注的。對於局長在主體質詢第(二)部分的答覆，我感到詫異，因為機管局基本上已完全處理了一萬二千多宗索償個案，但機管局與地鐵有限公司之間的糾紛，至今仍在商討中。據我瞭解，有關機場站的糾紛涉及的項目不少，當中會否涉及因重大錯誤而引致重大額外開支的情況，是令人質疑的。但是，有關這方面的資料是完全隱蔽，正如局長所說，機管局未能將機場站有關的索償個別分類，這方面完全沒有透明度。請問局長如何確保有關開支不致令納稅人無故喪失公帑，以及有關的開支和索償是合理？局長可否跟進這些問題，以及研究機管局與地鐵有限公司的索償和糾紛問題？

環境運輸及工務局局長：主席，陳議員提及的一萬多宗工程索償個案可以早日解決，是因為這些都是工務局轄下進行的項目，所以我們有很大的主導權，可努力把這些索償個案以最快的時間解決。至於陳議員提及機管局與地鐵有限公司的委託工程協議，這是它們雙方之間的協議，而談到索償糾紛如何解決，亦是它們雙方的問題，我們既不能代為解決，亦不能代它們發言。監管機場的工作，是由經濟發展及勞工局負責的，我可以回答的是，我們目前正積極促進它們雙方進行討論，希望事情能盡快解決。可惜的是，這屬於一項私人協議，我們是不能作主導的。

何鍾泰議員：主席，局長在主體答覆第(二)部分提到，機管局在索償協議方面批出的總額是 56.2 億元。據瞭解，在機場大廈上蓋合約及機電合約剛生效時，機管局曾公開說對上蓋合約賠償了 16 億元，對機電合約則賠償了三億多元，因為有關合約受到先前平整地盤合約所影響。請問這十九多億元的數字是否已包括在 56.2 億元內？

環境運輸及工務局局長：主席，有關何議員要求的數字，我現時無法回答，我須向經濟發展及勞工局瞭解情況後，以書面答覆這項補充質詢。(附錄 I)

劉江華議員：主席，局長在主體答覆的第(三)部分提到，雖然僱傭合約中有保密條文，但局長未必知道高層員工在離職後的就業情況，當中說不定會涉及利益衝突。既然局長完全不能掌握這些情況，那麼寫下保密條文是否形同虛設？

環境運輸及工務局局長：主席，在法治的社會中，合約精神是本着合約方法來辦事，我們沒有可能追蹤每一個人在進行甚麼事情。當然，如果有高層管理人員真的做了一些涉及利益衝突的事，或被發現洩漏保密文件，他們自然會受到法律的制裁。我希望在香港這個社會中，我們無須每天如兵捉賊般搜捕洩漏保密資料的人，而且這是沒有可能做到的。不過，局方會留意這些事情。

涂謹申議員：主席，我想跟進防止洩露資料方面的問題。如果一位前主管在一間與政府“打對台”的私人機構工作，他不會明顯洩露機密資料，但由於他以前是主管，憑以往的工作經驗已知道政府的弱點，這裏已涉及一項利益衝突了。請問局長認為是否有需要提升保障條文至所謂 *fiduciary duty*，即一個更高的層次，我不知道這詞語的中譯……

主席：涂議員，我們的會議是可以中英文並用的。

涂謹申議員：例如參考律師界的做法，如果律師不想把自己置身於一個可能有利益衝突的狀態內，那麼便可把保障原則提升至更高的層次；請問這會否是政府考慮的方向呢？

環境運輸及工務局局長：主席，我們會好好考慮涂議員的建議，我會把這項建議交由經濟發展及勞工局作詳細考慮。（附錄 II）

主席：本會就這項質詢已用了超過 15 分鐘。現在是最後一項補充質詢。

何鍾泰議員：主席，機場核心計劃包括 10 項核心工程合約，一部分由環境運輸及工務局負責，一部分由機管局負責。局長可否告知本會，這兩個局各自批出的工程支出總額及賠償總額的比例是多少？

環境運輸及工務局局長：主席，我手邊備有關於索償的數字，但沒有關於合約工程的金額，或許我先回答何議員有關索償的部分。

關於政府機場核心計劃，索償個案有 6 148 宗，已解決的有 5 679 宗，涉及已賠償的金額為 19.77 億元，未解決的個案有 469 宗。至於機管局方面，索償個案有 12 120 宗，已解決的有 12 119 宗，賠償金額為 56.2 億元，而未索償的個案只剩下 1 宗。有關機鐵方面的索償，現在未有任何資料，因為全都正在處理中；仍未解決的個案有 8 687 宗，涉及的數目為.....

主席：局長，你可以書面回答這項補充質詢。

環境運輸及工務局局長：主席，對不起，數目是較為混淆，應為 \$3,399 million。

我會以書面答覆回答何議員的補充質詢。

主席：何鍾泰議員，你的補充質詢哪部分仍未獲局長答覆？

何鍾泰議員：主席，其實我只是問及數個很簡單的數字：環境運輸及工務局的工程總開支是多少，以及批出的索償額是多少，由此便可以推算出比例。機管局方面亦一樣，其批出的工程支出總額是多少，以及批出的索償總額又是多少，由此可以推算出比例。我只是想知道這兩項比例罷了。

主席：局長，你可否給何鍾泰議員書面答覆？

環境運輸及工務局局長：主席，我會在書面答覆中詳細回答何議員。（附錄 III）

主席：第四項質詢。

遵守《問責制主要官員守則》

Compliance with Code for Principal Officials Under the Accountability System

4. 張文光議員：主席，根據細價股事件調查小組報告，在本年 7 月 25 日公布“首次上市及持續上市資格及除牌程序有關事宜之上市規則修訂建議諮詢文件”前，財經事務及庫務局已接獲香港交易及結算所有限公司（“港交所”）和證券及期貨事務監察委員會（“證監會”）分別就諮詢文件提供的摘要及撮要。但是，財經事務及庫務局局長將錯誤資料交予財政司司長，導致司長在本年 7 月 29 日向傳媒表示，港交所在推出諮詢文件前沒有知會政府。在本年 7 月 31 日舉行的立法會財經事務委員會特別會議，局長在宣讀發言稿時表示，港交所和證監會沒有就該份文件內容徵詢他的意見，而他亦沒有在諮詢文件公布前接獲該份文件。就此，政府可否告知本會：

（一）有否研究局長的上述行為是否符合《問責制主要官員守則》（“守則”），特別是其中第 1.2 及 2.11 節的規定；及

（二）行政長官有否考慮就主要官員違反上述守則的處分及就有關官員日後執行職務應有的行為作出規定；若有，詳情為何；若否，原因為何？

政制事務局局長：主席女士，就張議員提及的 3 份文件，財經事務及庫務局局長馬時亨先生已在 9 月 16 日向立法會財經事務委員會作詳細交代。

就張議員主體質詢的第（一）部分，我想先作兩點回應。

第一點，在 7 月 27 至 28 日的集思會期間，財政司司長與馬局長主要是集中討論如何善後和穩定市場，是否收過有關文件並不是他們談話的焦點。再者，在 7 月 31 日前，馬局長並不知道局方已收到港交所諮詢文件的摘要。所以，在整個過程當中，馬局長是忠誠地按照他所掌握的情況處理這事件。

第二點，在 7 月 31 日立法會財經事務委員會會議上，馬局長的首要重點是向議員詳細解釋政府、港交所和證監會三方在細價股下跌後，如何穩定市場等問題。當議員在會上問及文件的來龍去脈時，馬局長已即時作出交代，表示曾收到文件的撮要。

基於以上事情的始末，行政長官相信馬局長並沒有違反守則。

就張議員主體質詢的第(二)部分，倘若有主要官員違反守則，行政長官會按實際情況作適當處理。

張文光議員：主席，就主體質詢的第(二)部分，政府的回覆是：“倘若有主要官員違反守則，行政長官會按實際情況作適當處理。”主席，作出這項答覆，其實等於沒有回覆。政府可否告知本會，所謂適當處理，是否當中有一個處理的機制，以及有多少種處理的方式？當官員犯了錯誤時，除了道歉或嚴重至有需要下台外，行政長官會否按問責官員所犯錯誤的嚴重程度而對該官員採取警告、公開警告或譴責等方式，來警戒一些犯錯誤的官員以平息民憤？政府可否清楚說明，對犯了錯誤的官員作適當的處理是甚麼意思，還有，會採取甚麼方式，以及有多少種方式呢？

政制事務局局長：主席女士，張議員補充質詢的內容其實已蘊含我們數月前討論問責制時，政府會有多少種方式來處理違反守則官員的問題。其實，這份守則是屬於政府跟主要官員合約的一部分，所以如果主要官員違反守則，在可能情況下亦等同於違反合約。在最極端的情況下，有關的主要官員可能會被要求離職。

至於致歉的問題，不一定與違反守則有關，因為整個問責制的精神，正是要求主要官員代表政府面對羣眾、面對社會。有時候，一些發生了的事情是與守則無關，但因為在某官員的範疇下發生的，雖然不是由該官員親自處理事件，或由該官員個人負責執行有關政策，但在他管理的範疇下發生，公眾表示對這事件失望，這樣，該官員可能也有需要道歉。至於道歉與離職之間，還有否其他準則來處理個別事件呢？我們相信，這份守則有足夠的空間讓主要官員和行政長官之間，因應情況的需要來作出新的協調。

司徒華議員：主席，守則的第 2.11 節列明，主要官員須向立法會提供真確無誤的資料，若有任何錯誤，應盡快更正。有關的調查報告指出，財經事務及庫務局局長在 7 月 26 日，已獲知證監會的文件摘要提交了給他，局長在 7 月 31 日早上，也得知港交所在公布諮詢文件前，港交所的文件摘要亦已交給該局。但是，局長在 7 月 31 日下午的立法會財經事務委員會會議中，在發言的開首表示，“在港交所發表諮詢文件前，我並沒有預先收到這份文件。”他沒有如實地交代他所知道的經過和日程。財經事務及庫務局局長在回答立法會議員的追問時，還表示沒有收過諮詢文件，只是事後才知道港交所在公報該諮詢文件前，曾經向該局提交文件摘要，但由於文件堆積如山，所以沒有發現。

守則要求主要官員盡快更正錯誤，但財經事務及庫務局局長沒有在他發言時清楚交代日程，就此，政府會否認為這也可算是向立法會問責的行為呢？如果沒有議員追問，財經事務及庫務局局長是否無須更正自己發言稿內的錯誤資料呢？

政制事務局局長：主席女士，財經事務及庫務局局長在 7 月 31 日立法會財經事務委員會會議的發言稿中，主要解釋 3 方面的事情：第一方面，在三層架構下，政府的角色和責任；第二方面，細價股下跌後，政府、證監會和港交所如何把這情況穩定下來；及第三方面，在這事件當中，所汲取的教訓。

當有議員問及他有否收過內部的備忘錄時，馬局長已即時交代，局方確實有收過簡單的撮要，但事實卻是，在 7 月 31 日前，馬局長本人並不知悉局方已經收到這份簡單的撮要。所以，馬局長絕對沒有任何意圖誤導立法會，也沒有任何誤導的言論。

楊森議員：主席女士，守則第 1.2 節的第二部分說明，主要官員須專心致意執行職務，並向香港特區政府負責。但是調查報告指出，馬局長在有關除牌建議見報後，並沒有進行跟進工作，也沒有即時查閱放置在他桌面上的文件。該建議在 7 月 22 日見報，但馬局長卻表示直至 7 月 28 日才首次看見該份文件。政府認為這樣做是否專心致意執行職務，並且會否建議其他官員學習呢？

政制事務局局長：主席女士，謝謝楊議員的補充質詢。其實，在事情發生後，馬局長和財政司司長已即時在集思會中，不斷商討如何處理這事件，當時在集思會中的同事也看見的。

在處理這事件上，最重要的便是周末過後召開記者會，公眾知道已收回成命，即諮詢文件內 C 部分關於細價股的建議已暫時收回，而股市亦已平定下來。所以，作為主要官員，他已處理了這事件。至於馬局長有否看過該份文件，跟細價股事件的發生並沒有直接關連。我們要求主要官員積極處理他們所負責的事宜及政策，而在這事件上，馬局長已盡了他的職責。

單仲偕議員：*主席，請問局長，行政長官有否設立一個容許公眾人士或立法會作出投訴的機制，若有主要官員違反守則時，公眾可否有投訴的渠道，以及處理該投訴渠道的機制如何運作？*

政制事務局局長：主席女士，根據《基本法》，特區政府是要向立法會負責的。我們在提出法案及預算案時，均要取得議員及議會的支持，才可予以執行。另一方面，這議事廳是向政府提出質詢的最佳地方，每星期，我們有關的同事都會前來接受各位議員的質詢。我們很歡迎立法會及公眾人士繼續監察政府的工作和主要官員的表現，這也是香港自由開放社會最重要的一環。

主席：單仲偕議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

單仲偕議員：*主席，我想請局長澄清，究竟是有還是沒有機制？*

主席：局長，你是否有所補充？

政制事務局局長：主席女士，我們接受議會質詢和監察，這本身已是一個機制。例如就這事件，張文光議員亦很積極地作出跟進，他第一步是致函行政長官，而有關部門已作出回覆；而第二步，便是在這議會上提出質詢。

單仲偕議員：*主席，對不起.....*

主席：單仲偕議員，是否還有部分質詢未獲答覆？

單仲偕議員：主席，對於懷疑有關官員違反守則，立法會議員可以循這個途徑作出跟進，那麼公眾人士又可根據甚麼方法投訴呢？我剛才的補充質詢是包括公眾及立法會兩方面的。

主席：局長，你是否再有其他補充？

政制事務局局長：主席女士，其實，經常有公眾人士致函行政長官及各位主要官員，表達他們的意見。此外，香港還有很多其他渠道，以及很多不同的機構監察着政府的運作。

涂謹申議員：主席，如果林局長剛才的回覆是正確的話，那麼情況便更荒謬了，即表示有關的局長跟司長收回有關文件後，才首次翻閱這份文件。請問林局長，情況是否這樣呢？若是，那麼有關的局長是否專心致意地執行其職務呢？我想請問林局長的看法如何？

政制事務局局長：主席女士，這件事情發生的時間和因由，大家都很清楚。諮詢文件在星期四發出，股市在星期五便出現波動，而星期六及星期日股市休市。在此期間，馬局長和財政司司長很積極地跟業界、港交所及證監會商討如何處理這事件。最重要的工作便是平定股市，而這方面在星期一已經處理了。

主席：涂謹申議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

涂謹申議員：主席，林局長沒有答覆我，馬局長是否在收回該份文件時，仍未曾翻閱過該份文件一次？

主席：涂議員，你只須直接提出剛才補充質詢中，哪部分未獲局長答覆便可以了。

涂謹申議員：主席，我是詢問實際的情況是否這樣，局長可否確認這是事實？

政制事務局局長：主席女士，究竟哪個人、哪一時、哪一秒，看哪份文件，我相信不應該由我來回答，因為就這次細價股事件，調查小組已經作出了詳盡的報告，亦已就這事件的因由及承責作出了結論。

涂謹申議員：主席，如果不是由林局長來回答，我不知主席應否裁決，政府應派出有關的局長來交代事件發生的先後次序；否則，政府派出一位無關的局長來回答張文光議員的這項質詢又有何用呢？

主席：涂謹申議員，根據《議事規則》，在質詢時間內，議員提出質詢，官員回答有關質詢。如果議員不滿意有關官員的答覆，可以循其他渠道作出跟進。由於在質詢時間內仍有其他議員在輪候提出補充質詢，所以我們不能讓某位議員不斷地提出跟進質詢。

涂議員，如果你不滿意任何一位局長的答覆，你亦可以循其他渠道作出跟進。

政制事務局局長：主席女士，我可以作出回應嗎？

主席：局長，你可以作出回應。

政制事務局局長：主席女士，既然涂議員再三向我追問，我可以再補充一點。其實，馬時亨局長亦曾經表示，他是在 7 月 28 日到證監會時才第一次看見該份諮詢文件的。

何鍾泰議員：主席，局長剛才回覆楊森議員的補充質詢時表示，政府以後會要求主要官員積極處理他們負責的事宜，而“積極”的意思，即表示有關官員在這一次事件中不夠積極。那麼，政府在這次細價股事件或股災中所得到的教訓是甚麼，以及可以提高哪一方面的效率呢？

政制事務局局長：主席女士，其實我的意思是，財政司司長和馬局長在處理這事件上已經非常積極，而財政司司長亦第一時間委任調查小組來撰寫有關的報告並作出研究。另一方面，現時也新委任了一個小組來研究該三層架構，我相信他們會提出積極的建議。

主席：本會就這項質詢已用了超過 16 分鐘。現在進行第五項質詢。

實施《基本法》第二十三條的立法建議的諮詢安排
Consultation Arrangement for Legislative Proposal to Implement Article 23 of Basic Law

5. 何俊仁議員：主席，自 1996 年至今，政府曾就不同的立法建議發表了 5 條白紙條例草案，讓公眾對條例草案條文表達意見。就此，政府可否告知本會：

- (一) 以甚麼準則決定是否採用白紙條例草案諮詢公眾意見；
- (二) 決定不就立法實施《基本法》第二十三條提出白紙條例草案的原因；及
- (三) 計劃在明年 7 月前就實施《基本法》第二十三條完成立法程序的原因？

保安局局長：主席，

- (一) 對於法案採用白紙或藍紙形式發表，並沒有硬性的規則。個別政策局會在諮詢律政司的意見後作決定。一般來說，政策局會在有關的法案牽涉複雜的技術問題，或當政策局尚未能在以法案擬稿形式收集意見前作出立法建議，才會以白紙條例草案作公眾諮詢。
- (二) 政府認為以諮詢文件形式，已可達致就實施《基本法》第二十三條的立法建議原則諮詢意見的目的，因此我們決定不發表白紙條例草案。政府會聽取各界就建議所發表的意見，例如對新聞自由或學術自由可能受到影響的關注，並在最後落實草擬指示及訂定法案前，對有關的建議作出修改。

- (三) 鑒於保護國家安全的重要性，政府會在明年年初（暫訂為 2 月）將法案提交立法會。政府希望該法案可在立法會夏季休會前獲得通過。不過，完成對法案審議所需的時間，最終是由立法會決定。

何俊仁議員：主席，有關就《基本法》第二十三條立法的问题，其重要性、複雜性以至爭論性，較諸從前曾以白紙條例草案進行諮詢的立法建議，可說是有過之而無不及。政府至今仍堅決拒絕以白紙條例草案的形式進行諮詢，其原因實在難以理解，其中是否因為一如律政司司長梁愛詩所言，恐怕立法程序拖延過久，會導致很多市民上街示威，影響社會穩定？還是因為香港政府與中央政府之間有一些理解，必須按照一個時間表，在今年內完成立法工作，所以便得快刀斬亂麻，以免夜長夢多？無論原因為何，政府有否考慮過，政府的決定會影響市民對高度自治、言論自由或其他基本自由的信心？

保安局局長：主席，我同意何俊仁議員的觀點。就《基本法》第二十三條自行立法保護國家安全，是十分重要的工作，所以這項立法建議是非常重要的。至於我們的立法建議，或是日後法案的性質，與最近數年曾以白紙條例草案形式進行諮詢的條例草案其實是有所不同的。近數年以白紙條例草案形式進行諮詢的條例草案，均有一個共通點，那便是技術細節非常多，技術性方面是非常複雜。例如《證券及期貨條例草案》，有關的白紙條例草案便長達千頁，當中有 10 個附表及四百多項條文。又例如前保安科在九十年代初期曾經處理的《有組織及嚴重罪行條例》。當時，《有組織及嚴重罪行條例》的立法建議，在香港來說屬於嶄新的領域，其中有很多新概念，例如適用於法例生效前所犯的罪行，即具有追溯力，追溯於法例生效前獲得的犯罪得益、評計及沒收犯罪得益、加重懲罰及重複犯罪等行為，所涉及的技術性相當複雜，所以當局便認為須以白紙條例草案形式徵詢公眾。

此外，有些法案雖以白紙條例草案形式進行諮詢，但因政策局認為有關的技術性細節過多，又或所收到的意見過於分歧，未能達致共識，所以儘管已發出白紙條例草案，但亦無說明何時發表藍紙條例草案，未能訂出時間表予以處理，而《未建成住宅物業銷售說明條例草案》便是一個例子。當然，以這項條例草案而言，亦可能是因為考慮到市場環境，所以才未能決定是否須推出這項條例草案，與我們為落實《基本法》第二十三條而提出的立法建議是不同的。

我們今天的立法建議，範圍是有關保護國家安全。正如我們在推出諮詢文件時解釋，這並非一個嶄新的範圍。其實，懲處叛國、煽動、竊取政府機密等罪行，或規範某些政治組織在本港進行活動，現時已有條例規管，例如《社團條例》、《刑事罪行條例》或《官方機密條例》，所以並非全新的範圍。我們認為將來提交立法會討論的法案，根本不是一項新的法案，只是一項修改若干現有條例的法案，所以技術方面的複雜性低很多。因此，我們認為以目前這種形式，就立法建議的基本原則進行諮詢，在聽取了各界意見後，如有需要便作出修改，然後刊憲，這樣的程序便已足夠了。

主席：各位議員，由於尚有 10 位議員正在輪候提出補充質詢，所以請各位在提問時，用詞盡量精簡，好讓多幾位議員有機會提問。

何秀蘭議員：主席，主體答覆第(三)部分提到，政府會在明年年初(即 2 月)將法案提交立法會，但有關的諮詢期則是到 12 月 24 日才結束。儘管說是有兩個月的時間，但要去做的工作包括歸納所收集的意見和草擬法案文本，時間上會否是太倉卒呢？還是政府其實已掌握了一些大概的草擬指示，只不過是未有向社會公開而已？若然，原因為何？

保安局局長：主席，雖然黃宏發議員不在席，但我以前曾回答過類似的質詢，而我現在的答案仍是一樣：我們暫時仍未有法案，但草擬法律的指示卻在進行中。一直以來，保安局的同事都與律政司的同事緊密合作，我們有信心在諮詢期完結，以及考慮了各界意見後，便可以完成法案的草擬工作。不過，我剛才也說過，在明年 2 月刊憲，以及將法案提交立法會首讀，只是我們的計劃而已。

梁耀忠議員：主席，局長在主體答覆第(一)部分說，“對於法案採用白紙或藍紙形式表發，並沒有硬性的規則”，這即是說，政府可以無須根據過往的習慣行事。局長剛才雖然不斷詳細解釋，過去曾以白紙條例草案形式進行諮詢的條例草案是有共通點，但今次就《基本法》第二十三條立法是非常重大的問題，所以並非在香港特別行政區政府成立之時便立即進行，只是到了現在才處理。既然如此，局長為何仍以過去的方式或模式來看這個問題？為何不能超越以往的範疇或規則，就今次發表白紙條例草案進行諮詢呢？

保安局局長：主席，其實我剛才已經回答了。我剛才解釋時說，有其他的政策局，包括保安局的前身保安科，也曾嘗試以白紙條例草案形式進行諮詢，那是因為有關的條例草案涉及非常多的技術性細節或程序細節，須徵詢了業界才可完成立法建議。可是，《基本法》第二十三條的內容卻有所不同，那是有關保護國家安全，而很多罪行均是現有的，我們只不過是修改現有的罪行罷了。再者，我們所提出的建議是原則性建議，我們覺得應先就原則性建議進行諮詢，如有需要便予以修改，然後草擬一項包涵所有細節的法案，讓社會人士進一步瞭解，同時亦提交立法會討論，這樣做便已足夠了。

梁耀忠議員：主席，局長只是在重複她剛才的答覆。我是問局長為何不能超越這個範疇？

主席：局長，你是否有所補充？

保安局局長：主席，我想並非是有關超越與否的問題，因為每一個政策局在處理法案或立法建議時，也須考慮甚麼形式才是最適合的。就這問題而言，保安局認為以諮詢文件徵求社會各界人士對我們立法建議的看法，然後向立法會提交一項法案便已足夠。

劉慧卿議員：主席，局長在主體答覆提及《有組織及嚴重罪行條例》，那是殖民地政府所制定的法例，由發出白紙條例草案至 94 年 10 月獲得通過，當中是經過了 3 年另兩個月，而主席你約在 91 年年尾也曾就此提出一項議案辯論。局長說該條例涉及非常技術性或嶄新的事項，但其實現時這項顛覆罪及其他很多概念也是很技術性的，而局長甚至說的士司機或售貨員也不懂得如何討論，因此很多人都會覺得是很複雜及嶄新的。所以，請問局長，可否一如殖民地政府那樣，盡量給予我們較多時間，讓無論是有高深學問或教育程度低的市民，都可有很充分時間討論，而不要定出明年 7 月作為限期？局長也說立法會是有權決定，既然如此，請問可否以較開放的態度處理呢？

保安局局長：主席，有關《有組織及嚴重罪行條例》，當時的保安科並沒有發出諮詢文件，只是在 91 年發表了白紙條例草案。所以，有關的政策局只

可在諮詢文件和白紙條例草案兩者之中選擇其一。在白紙條例草案的諮詢期間，前保安科收到了 27 份意見書，主要是由專業團體提出。至於為何是在 94 年才獲得通過，那是因為在審議階段，當時的立法局花了很多時間處理。我手邊有很多有關當時處理了多少項建議的資料，我不複述了。由此可知，處理時間的多寡，與諮詢時間並無關連，問題在於立法會認為須花多少時間進行審議而已。我剛才也說過，將來我們為落實《基本法》第二十三條而提出有關修改現有條例的法案，雖然政府主觀意願是希望在明年夏天獲得通過，但最終要用多少時間，還是由立法會自行決定的。

余若薇議員：主席，主體答覆第(二)部分指出，政府不會就實施《基本法》第二十三條的立法建議發表白紙條例草案。可是，我相信局長也聽到，社會上其實有很多聲音，包括不同界別的人、社會人士，還有我看到的的士司機、法律界人士及很多報章評論，均要求政府發表白紙條例草案。請問局長，在今次的諮詢到了 12 月 24 日屆滿後，政府以條例草案形式——無論是甚麼顏色也好——進行諮詢，多給予市民兩三個月討論，究竟有何壞處？局長可否告知我們，為何不可以這樣做？

保安局局長：主席，余若薇議員所言正確。在過去三四周，的確有團體或個人要求以白紙條例草案形式進行諮詢，但亦有人反對，例如鄉議局便很明確地表示反對。此外，我們亦收到不少組織或個人的反對意見，不少人希望盡快落實《基本法》第二十三條，因為已回歸 5 年了，時間已經成熟。所以，我們是收到了不同的意見。至於余若薇議員問給予多些時間進行諮詢有何不妥，我們並不覺得有甚麼不妥。可是，有些人要求發表白紙條例草案的主要理據是他們要看細節，那麼，明年可待法案刊憲，雖然是藍紙條例草案，但亦會提供細節的。屆時，如果各界人士認為仍有很多問題未解答或很複雜，須有多些時間在立法會討論，還是可以如此處理的。

陳鑑林議員：主席，香港已回歸 5 年，就落實《基本法》第二十三條而言，拖延了 5 年已經是十分不理想的了。局長在主體答覆第(一)部分已很清楚解釋了以白紙或藍紙形式發表法案的問題，而在前階段，局長與律政司司長亦曾發信予團體，解釋為何要以藍紙條例草案發表。不過，我們的電台卻經常“唱反調”，對於一般市民來說，那可謂反面教育，亦不利於諮詢工作……

主席：陳議員，請直接提出你的補充質詢。

陳鑑林議員：主席，我想知道政府會否主動地進行一些正面宣傳，解釋為何政府採用藍紙而不採用白紙條例草案的形式？

保安局局長：主席，政府會盡量多做宣傳及解釋的工作。其實，今次就《基本法》第二十三條的立法建議所進行的公眾諮詢，反應極佳。我剛才說過，以往我們就《有組織及嚴重罪行條例》發表白紙條例草案進行諮詢，也只是收到數十份意見，但今次到目前為止，諮詢期只過了 1 個月，我們已收到 130 份意見，所派出的諮詢文件亦已達三萬多份（中英文文本計算在內）；保安局及律政司的同事應各團體要求，參加了 30 次講解會或論壇，亦出席了 30 次電台節目，討論有關事項。未來數月，我們會繼續廣泛地向社會各階層解釋第二十三條的內容、我們的立法建議及為何採用藍紙條例草案。其實，無論是白紙或藍紙條例草案，功能也是一樣；如果社會人士關心有關內容，要求看到細節，藍紙條例草案也是可以提供細節的。

主席：本會就這項質詢已用了超過 17 分鐘。我容許議員提出最後一項補充質詢。

蔡素玉議員：主席，局長剛才說在過去 1 個月已出席了 30 次論壇，而我亦知道很多地區團體舉辦了不少這類諮詢會。請問局長，有否統計過在過去 1 個月的諮詢期內，曾否有政府官員參與這些諮詢會？官員人數為何？估計在未來兩個月還會有多少人呢？

保安局局長：主席，保安局及律政司的同事最少參加了 30 次諮詢會，出席了超過 30 次電視及電台節目，即平均每天兩次。在未來的日子，我們會繼續參與有關活動。

主席：第六項質詢。

內地與香港更緊密經貿關係安排**Mainland/Hong Kong Closer Economic Partnership Arrangement**

6. **單仲偕議員：**主席，關於香港特別行政區（“特區”）政府正與中央政府商討建立的內地與香港更緊密經貿關係安排（“經貿關係安排”），政府可否告知本會：

- （一） 本年 2 月就這項安排進行的公眾諮詢的結果及公布諮詢結果的時間；會否向公眾發出更詳細的諮詢文件，以解釋當局在這方面的政策及使公眾更積極參與有關討論；
- （二） 有關建立上述安排的商討進展；會否在商討過程中爭取放寬對香港電影輸往內地和香港商人在內地投資電訊服務的限制；及
- （三） 有否計劃同時與澳門及台灣建立大中華自由貿易區，又或與亞洲國家或區域貿易組織如東南亞國家聯盟等，商討訂定類似的自由貿易協議；若有，詳情為何；若否，原因為何？

財政司司長：主席，特區政府在去年年底向中央政府提出成立類似自由貿易區建議，獲得中央政府原則上同意。經貿關係安排的磋商，隨即在今年 1 月底正式展開。雙方同意有關磋商必須符合“一國兩制”原則和世界貿易組織（“世貿”）規則，並適應兩地經貿關係發展的趨勢，達到互惠互利的效果。我就主體質詢的 3 個部分的答覆如下：

- （一） 政府一向重視公眾及業界對政府各主要貿易政策及措施的意見。在本年 2 月至 3 月期間，政府曾就經貿關係安排的涵蓋範圍進行廣泛諮詢。除邀請公眾人士及團體就此建議提供意見外，工商局（即現時的工商及科技局）、工業貿易署及有關的政策局亦曾分別諮詢業界及工商專業團體，聽取他們的意見。

政府在諮詢期內共收到來自市民、商業機構、工商專業團體及學界超過 100 份意見書。所有收集到的意見都贊成盡快設立經貿關係安排，並對建議的範疇、磋商原則等表示贊同。部分工商專業人士及團體亦有就個別行業提出具體的建議。政府會充分考慮各有關意見或建議，並會在經貿關係安排磋商的各項提案中適當地反映。

為免影響現正進行的磋商，政府將不會公布諮詢的詳細結果。當有需要的時候，政府會進一步諮詢業界。

- (二) 經貿關係安排的磋商進展穩定。有關磋商涵蓋 3 個範疇：貨物貿易、服務貿易，以及貿易投資便利化。貨物貿易方面，雙方已同意以減免關稅及削減非關稅措施為目標，並研究制訂一套合適的產地來源規則。服務貿易方面，雙方已逐步展開對口單位專家直接交流磋商。至於貿易投資便利化，有關工作則集中在確定個別合作領域的內容。

政府希望通過經貿關係安排，為香港盡量爭取更多在內地的市場准入機會，並同時確保有關安排符合世貿的規則，並能達致兩地優勢互補、互惠互利的效果。由於磋商現正進行，政府並不宜透露磋商的具體內容。

- (三) 就香港與其他貿易夥伴建立自由貿易區或類似的合作協定，政府原則上持開放態度。在現階段，我們正集中資源，分別與內地及新西蘭進行經貿關係安排，以及香港新西蘭經貿合作協定的磋商，並同時參與世貿現正進行的新一輪多邊貿易談判。因此，政府暫時未有計劃與其他亞洲地區、國家或區域貿易組織展開自由貿易協議的磋商。

單仲偕議員：主席，我想跟進主體答覆第(二)部分。財政司司長提到經貿關係安排的磋商進展穩定，那麼，根據現時的穩定進展，司長可否預計何時會達成協議？如果是分階段達成協議，則何時才可達成第一項協議？

財政司司長：主席，我曾在多個場合說過，建議中的經貿關係安排涉及的議題非常廣泛，而且非常複雜。在這方面，特區政府和內地有關方面正緊密聯繫，並成立專家小組，就個別議題展開討論。不過，由於磋商的涵蓋範圍廣泛而複雜，項目既多，而且涉及內地很多不同的部門和單位，所以不能期望可於短期內達成共識。我們在現階段也未訂有時間表。我只能說雙方的高級官員和工作層面的官員會繼續保持緊密聯繫，就經貿關係安排繼續討論和交流。

許長青議員：主席，財政司司長在主體答覆第(二)部分提到，經貿關係安排的磋商進展穩定。我們知道磋商是採取“先難後易”的做法，請問司長，現時最大的阻力為何？

財政司司長：主席，我們磋商的原則之一是“先易後難”，而非“先難後易”……

主席：許長青議員，請先讓財政司司長回答，我稍後會讓你提出跟進質詢的。請你先坐下。（眾笑）

財政司司長，請繼續回答。

財政司司長：主席，正如我剛才所說，由於磋商的涵蓋範圍廣泛複雜，涉及很多單位；而且大家也知道，我們要在世貿的規則下討論，其中一項規則是盡可能涵蓋最多方面的範圍，而不能在每一項事項討論完畢後便立即宣布和執行，因此，我們要盡可能涵蓋多方面的範圍，在討論完畢後才可宣布和執行。

主席：許議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

許長青議員：主席，司長已回答我的補充質詢，但我想澄清一下。我上次參加工業貿易署舉行的會議時，有人曾提到做事應“先難後易”，我則認為應“先易後難”，所以司長的話是正確的。

主席：許議員，請你坐下。

田北俊議員：主席，司長在回答單仲偕議員的補充質詢時，提到不能透露時間表。但是，由於中國“入世”，在世貿的條款下，這些安排在三五年間也會成事。即使我們這安排沒有訂定時間表，但總不能在三五年後，全世界國

家都已經談妥，我們才達成安排。屆時，我們這安排便沒有甚麼特別了。雖然司長未能向我們提供時間表，但無論如何也會有點預算，是否明年或後年？如果要待三五年，內地“入世”運作暢順後才成事，那豈不是跟全世界其他國家沒有分別？

財政司司長：主席，我剛才是說我們未有訂立時間表，而不是不能向大家透露時間表。可是，田議員剛才說國家“入世”一事，則會有一定的時間表，不同的行業會有不同的時間表。特區政府和中央各單位其實都非常清楚這時間表。我們也清楚知道，如果要對香港經濟有幫助，經貿關係安排便要在國家跟世貿所定的時間表之前談妥並實行。有關這方面，雙方是知道的。我們會非常努力，希望能為香港帶來最大的得益。

蔡素玉議員：主席，司長在主體答覆提到，如果能達成協議，對兩地優勢互補和互惠互利會產生很好的效果，但司長也提到不方便透露具體內容。請問政府有否就經濟效益和增加就業機會這些問題作初步的評估；會否有較大的突破，好讓我們有較大的期望？請問司長，有否作初步的評估？

財政司司長：主席，要作出評估，是非常困難的，因為這取決於討論的結果。因此，要在現時作泛泛的評估，可能不大恰當。但是，在跟內地經濟作更緊密聯繫這方面，除了我們正在討論的經貿關係安排外，特區政府其實正進行很多工作。舉例來說，以往1年，在如何利便人貨通關方面，已取得很大進展。最近，有關數字顯示，無論在人或貨的過關速度和流量方面，都有所增加，我相信議員也知道這點。這些進展未必須正式在經貿關係安排的磋商中涵蓋。事實上，一方面，我們已實際推動香港和內地的經濟進一步融合和發展；另一方面，視乎經貿關係安排的討論結果，然後才知道究竟對香港的經濟能帶來多大好處。因此，在這方面，我們不能進行具體的研究，而且現時進行研究也沒有多大意思。

涂謹申議員：主席，我想跟進田北俊議員的補充質詢。司長雖然不能具體透露磋商的內容，但請問可否提供一些現時的進展，讓公眾可以推斷一個適當而合理期望？如果最後能喜出望外，那當然最好。但是，如果社會一直以為在一兩年內談妥後便會很妥當，而最後出現很大的政治反彈時，那便不大好了。請問司長可否按現階段的進度向我們提供一個合適的評估？

財政司司長：主席，在這時談及一個合適的進度或時間表，可能也是不大合適的。（眾笑）

劉慧卿議員：主席，也許我的補充質詢也不大合適，不過，我也會提出的。

司長較早前曾提過，有些外國的政府和商會，甚至國內的單位，對這安排很有意見。請問司長可否成功說服他們，令他們收回他們的反對聲音？

財政司司長：主席，我想不同的人對現正討論的經貿關係安排也會有不同的意見。劉議員剛才說，有些外國的商會及公司有意見，而內地也有意見，其實大家的意見是很不同的，所持的並非同一的意見。外國政府和商會最關注的問題，是它們的企業或國民在香港投資設立的公司或企業能否享受經貿關係安排的優惠。這涉及很多問題，包括世貿規則和“香港公司”的定義等。這些問題非常複雜，當然也非常重要。香港特區和內地的專家正研究不同的方案，希望可以盡快得出合適的方案。我們在不同場合也曾跟這些外國公司表示，香港非常堅信 level playing field，即公平競爭環境的原則。我們除了會照顧香港本地的公司外，也會幫助外國在本地設立的公司。我們會一視同仁作出考慮。我們理解那些商會及公司的關注，我們也正研究這問題。

主席：劉議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

劉慧卿議員：主席，司長還未回答有關國內單位的意見。

財政司司長：主席，國內單位其實有很多不同的意見，因為經貿關係安排涉及的行業非常廣泛，所以我不知道劉議員所說的是哪些國內單位、哪些意見。據我所知，有些國內單位表示支持；有些國內單位則恐怕經貿關係安排談妥後，會令外國公司利用香港特區作為進入國內的“後門”。正正由於問題複雜，而且有很多不同意見，所以特區政府和各內地有關單位正積極研究，希望能得出合適的方案。

主席：本會就這項質詢已用了超過 15 分鐘。現在是最後一項補充質詢。

何鍾泰議員：主席，財政司司長在主體答覆第(三)部分提到，我們在跟內地商討經貿關係安排時，亦同時跟新西蘭磋商香港新西蘭經貿合作協定。這是基於甚麼理由？是否經過詳細的公開諮詢，才選擇新西蘭？這會否影響司長剛才所提及的公平競爭環境？

財政司司長：主席，我想議員都知道，香港和新西蘭商討經貿合作協定，較跟內地討論經貿關係安排還要早。事實上，無論香港跟哪一個貿易夥伴討論這類協議，一方面會考慮兩地有否進一步簽訂經貿協議的必要；另一方面，也會視乎雙方的意願，因為並非香港想討論，對方便一定想討論，所以要雙方有意思才可以討論的。相信各位議員也知道，香港政府以往並沒有討論過雙邊協議，特別是在世貿下，大部分討論都是以多邊協議為主。香港近年才願意討論雙邊協議，所以我們認為應選擇一個較易討論的夥伴。當時，我們選擇了新西蘭，其後我們才跟內地討論。

主席：何鍾泰議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

何鍾泰議員：主席，司長並未回答我部分補充質詢。選擇跟新西蘭磋商，有否經過公開諮詢這程序？

財政司司長：主席，據我所知，是沒有的。

議員質詢的書面答覆

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

將居屋單位轉作其他用途

Converting HOS Flats for Other Uses

7. **馮檢基議員：**主席，據悉，政府正考慮將部分居者有其屋計劃(“居屋”)單位轉作其他用途。就此，政府可否告知本會：

(一) 將於何時決定這些居屋單位的用途；

- (二) 會否考慮將這些居屋單位轉作租住公營房屋單位；若會，有關單位的數目；若否，原因為何；及
- (三) 會否考慮將這些居屋單位作為給予受市區重建計劃影響的業主的賠償；若否，原因為何？

房屋及規劃地政局局長：主席，

- (一) 政府與房屋委員會（“房委會”）現正積極研究和考慮各可行和有效的方案，來處理剩餘居屋單位，現階段仍未有定案。
- (二) 過去 3 年，房委會已決定將為數約四萬多個居屋單位轉作租住公屋。目前輪候公屋的平均時間已大為縮短，原定於 2003 年年底將平均輪候時間縮短至平均 3 年的工作目標，已於今年 5 月達到。雖然如此，將剩餘居屋單位轉作租住公屋亦是我們正在考慮的方案之一。
- (三) 利用部分剩餘居屋單位以協助市區重建計劃的推行，亦是考慮中的方案之一。政府與房委會現正與有關機構探討這個方案的可行性。

東涌的空氣質素

Air Quality in Tung Chung

8. 陳偉業議員：主席，據報，在本年 8 月底至 9 月初，設於東涌的一般空氣質素監測站曾兩度錄得破紀錄的空氣污染指數，而據稱污染物可能源自珠江三角洲一帶。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否研究該區的空氣污染問題嚴重的成因；若有，結果為何；若否，原因為何；
- (二) 有何具體措施徹底解決該區的空氣污染問題；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 如何確保長期居住於該區的市民的健康不會因空氣污染而受到損害？

環境運輸及工務局局長：主席，

- (一) 今年 8 月和 9 月，東涌空氣質素監測站曾錄得高空氣污染指數，原因是珠江三角洲及香港當時受熱帶氣旋影響，區內天氣酷熱和陽光猛烈，加上風力非常微弱，因而形成及積聚了高濃度的臭氧。

臭氧並非由污染源直接排放，而是由氮氧化物及揮發性有機化合物在陽光和高溫下產生光化學反應所形成。在熱帶氣旋影響下，風力極度微弱，無法像在正常天氣下一樣有效地吹散空氣中的氮氧化物及揮發性有機化合物。因此，在中午時分陽光最猛烈的時候，臭氧迅速形成，其濃度可在短時間內上升。不過，到了下午稍後當陽光減弱時，臭氧濃度亦可迅速下降。因此，高臭氧濃度所引致的高空氣污染指數，通常只會維持 1 至數小時。今年 8 月和 9 月，當東涌錄得高空氣污染指數時，指數持續超過 100 的時間最長是 5 小時。

- (二) 臭氧現象是一個區域性空氣污染問題。要解決這個問題，便須減少珠江三角洲區內氮氧化物及揮發性有機化合物的排放量。為此，香港特區政府及廣東省政府已達成共識，盡最大努力在 2010 年年底前，把珠江三角洲區內 4 種主要空氣污染物——其中包括氮氧化物和揮發性有機化合物——的排放量減少，務求粵港兩地均能符合現時的空氣質素指標。當達到減排目標時，臭氧問題和區內整體的空氣質素將得到改善。

粵港兩地政府在今年較早前完成了一項有關區內空氣質素的聯合研究，並同意詳細考慮研究報告建議的各項強化控制措施，因應其可行性，推行一系列新增措施，務求在 2010 年年底前達到雙方同意的減排目標。粵港持續發展與環保合作小組下已成立一個專責小組，跟進有關的工作。

- (三) 空氣污染是整個香港面對的問題。相比於香港其他地區的空氣質素監測站，東涌監測站錄得的平均空氣污染指數是最低者之一。無論如何，特區政府決心透過與廣東省合作及現行減少汽車廢氣排放量的措施，改善香港的空氣質素，以期進一步保障市民的健康。

為了令市民能在空氣污染指數高的日子採取預防措施，環境保護署透過網站、電話熱線和傳媒，每天 24 小時報道空氣質素監測站錄得的空氣污染指數，並提出預防措施，供市民考慮。有關的預防措施載於附件。

附件

空氣污染 水平和指數	對健康的 影響	可考慮的預防措施	
		“一般”空氣污染指數	“路邊”空氣污染指數
嚴重 201 至 500	患有心臟或呼吸系統毛病 ¹ 者的健康情況可能會明顯地受影響，而一般人普遍會有不適的情況（例如眼部不適、氣喘、咳嗽、痰多、喉痛等徵狀）。	市民宜減少體力消耗及戶外活動。	市民宜避免長時間逗留在交通繁忙的地方。如必須逗留在交通繁忙的街道上，宜盡量減少體力消耗。
甚高 101 至 200	患有心臟或呼吸系統毛病者的健康情況可能輕微轉壞，而一般人可能會稍感不適。	患有心臟病或呼吸系統毛病的人士，宜減少體力消耗及戶外活動。	患有心臟病或呼吸系統毛病的人士，宜避免長時間逗留在交通繁忙的地方。如必須逗留在交通繁忙的街道上，宜盡量減少體力消耗。

¹ 心臟或呼吸系統毛病 — 例如冠狀動脈心臟病、哮喘、慢性支氣管炎及慢性呼吸道阻塞毛病。

空氣污染 水平和指數	對健康的 影響	可考慮的預防措施	
		“一般”空氣污染指數	“路邊”空氣污染指數
偏高 51 至 100	不 會 對 人 (或 可 能 只 對 極 小 部 分 人) 產 生 即 時 的 健 康 影 響 , 但 如 果 長 時 間 處 於 這 污 染 水 平 中 , 長 遠 來 說 , 可 能 會 影 響 健 康 。	無須採取即時預防行動, 但如長年累月吸入污 染程度偏高的空氣, 長遠來說, 對健康亦可能 引致不良的影響。	
中等 26 至 50	預料對於一 般人沒有影 響。	建議可如常活動。	
輕微 0 至 25	預料沒有影 響。	建議可如常活動。	

由於每人的健康狀況不同, 如有疑問或感到不適, 應請教醫生。

儲存滅火用水的供水缸的有效存水量

Effective Quantity of Water Required in Supply Tank for Fire Fighting

9. 陳婉嫻議員：主席，《最低限度之消防裝置及設備守則》第 5.24 節規定，儲存滅火用水的供水缸的最小有效存水量，按供水缸所在樓宇的最大樓層的樓面面積（建築）劃分為 4 個級別。就此，政府可否告知本會：

- （一）按這 4 個級別劃分，現時全港的住宅樓宇、商業樓宇及綜合樓宇的供水缸數目分別為何；
- （二）釐定這 4 個級別的準則；這些準則與消防處在 6 分鐘內抵達樓宇密集地區處理火警召喚的服務承諾是否有關；及
- （三）會否考慮以供水缸所在樓宇的結構及空間作為釐定最小有效存水量的準則；若否，原因為何？

保安局局長：主席，

- (一) 根據《最低限度之消防裝置及設備守則》第 5.24 節的規定，消防處就消防栓／喉轆系統的供水缸所劃分的 4 個級別如下：

樓面建築面積	所需存水量
不超過 230 平方米	9 000 公升
超過 230 平方米但少於 460 平方米	18 000 公升
超過 460 平方米但少於 920 平方米	27 000 公升
超過 920 平方米	36 000 公升

消防處現時並沒有就全港樓宇內各個級別的供水缸的數目作出統計。

- (二) 供水缸的作用，是為大廈提供一個本身固有的水源，讓消防員到達火災現場後，能夠立刻展開分秒必爭的滅火行動，並提供緩衝時間，容許消防員一面灌救，一面接駁街井或其他水源，以作更長時間的滅火行動。《最低限度之消防裝置及設備守則》對供水缸容量的分級要求，是消防處根據以往的滅火經驗，考慮到在不同面積的樓宇發生火警時，所需的滅火喉數量及緩衝時間，以及經和業界與其他政府部門（包括香港建築師學會、香港工程師學會、香港保險業聯會、屋宇署、建築署等）商議後，在 1966 年釐定的，行之有效。舉例來說，就一場面積約 230 平方米的火警，須動用不少於兩條滅火喉，以包圍火場、防止火勢蔓延及盡快將火撲滅，而每條喉的耗水量約為每分鐘 450 公升。故此，一個合標準的 9 000 公升的水缸，可以供滅火喉運作約 10 分鐘。要處理面積超過 230 平方米的火警，所需的滅火喉的數目更多，供水缸的容量亦要相應加大，以維持合理的緩衝時間。

召達時間，是指由消防通訊中心接收火警／緊急事故召喚開始至消防員抵達現場所需的總時間。消防處已就全港各區域，因應樓宇密集程度等因素，衡量火災風險高低，相應制訂了 5 個級別的目標召達時間，由 6 至 23 分鐘不等。供水缸容量的要求，因應消防員抵達現場後的行動需要而定，與目標召達時間並沒有關係。

- (三) 根據《建築物條例》第 16(1)(b)條的規定，發展項目的建築圖則，須由消防處審批，以確保新建樓宇設有符合規定的消防裝置和設備。建築師會根據樓宇的結構及空間，設計符合消防處要求的消防栓/喉轆系統（包括有關的供水缸）。消防處會根據個別發展計劃的規模及火警危險，在不影響消防安全的情況下，考慮由發展商提出的折衷措施。舉例來說，在只有 4 層高的低密度住宅大廈，可考慮只設置消防喉轆而豁免消防栓的要求，從而只須提供一個容量為 2 000 公升的供水缸。

針對在 1987 年前落成的舊式商業樓宇，《消防安全（商業處所）條例》（第 502 章）就提升消防裝置作出了規定。在實施法例時，消防處一向以務實、靈活的方式來處理有困難的個案，在安全許可的情況下會有足夠彈性給予業主。舉例來說，如果認可人士或註冊工程師證實有關樓宇天台因結構或空間問題，不能負荷標準的消防水缸，而樓宇亦沒有其他地方適合，消防處會考慮接受較小容量的水缸。在本年 7 月通過的《消防安全（建築物）條例》（第 572 章），旨在提升在 1987 年前落成的舊式綜合建築物及住用建築物的消防裝置。當條例生效後，消防處亦會以靈活、務實的方式執法，參考以往的經驗，考慮樓宇結構及空間的限制，對供水缸容量的要求，酌情作出減免。

僱主拖欠僱員薪金

Employers Defaulting in Payment of Wages to Employees

10. 梁耀忠議員：主席，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，每年僱主拖欠僱員薪金的個案數目、所涉僱員人數及金額；
- (二) 在上述(一)項所提及的個案中，涉及建築業的個案數目、所涉僱員人數及金額；及
- (三) 會否修訂相關法例以加強對僱員的保障；若會，詳情為何；若否，原因為何？

經濟發展及勞工局局長：主席，

- (一) 在過去 3 年，勞工處處理因不支付工資而引發的個案數目及涉及僱員人數如下：

(甲) 勞資糾紛（指涉及超過 20 名僱員的個案）

年份	個案宗數	涉及僱員人數
1999	14	698
2000	12	338
2001	7	205

(乙) 申索聲請（指涉及不超過 20 名僱員的個案）

年份	個案宗數	涉及僱員人數
1999	6 982	沒有紀錄
2000	7 501	沒有紀錄
2001	8 381	16 812

勞工處並沒有每宗個案所涉金額的紀錄。

- (二) 在上述 33 宗勞資糾紛之中，建造行業佔 7 宗，涉及僱員共 201 人，涉及金額數字則沒有紀錄。

就上述 22 864 宗申索聲請個案，勞工處並無按行業劃分統計數字。但是，在 2001 年的 8 381 宗申索個案中，有 2 094 宗及 8 279 名僱員須追討代償工資。這種個案只會在建造業出現。

- (三) 《僱傭條例》規定，工資在工資期最後一天完結時即到期支付，僱主必須盡快支付所有工資給僱員，在任何情況下不得遲於工資期屆滿後 7 天。僱主不依時支付工資給僱員，可被檢控，一經定罪，最高可被罰款 20 萬元及監禁 1 年。僱主未有依時支付工資，除被刑事檢控外，還須就欠薪支付利息給僱員。

《僱傭條例》亦規定，建造業的總承判商（俗稱“大判”）須負責代其屬下的次承判商（俗稱“判頭”）墊支該判頭拖欠工人的工資，以欠薪期最初的兩個月工資為限。大判代判頭墊支的欠薪，可被視為判頭欠大判的債務，大判可循民事錢債程序追討該判頭。

現行《僱傭條例》的有關條文，已為僱員提供適當及足夠的保障。勞工處十分重視拖欠薪金的個案，被拖欠薪金的僱員應盡早聯絡勞工處，尋求協助。勞工處會盡力協助僱員追討欠薪，並會加強執行有關法例，以保障僱員的權益。政府認為現階段並沒有需要修改法例，以提高對僱員的保障。政府會經常檢討勞工法例，以確保法例能切合社會的需要。

執行亮着強制性大燈的規定

Enforcement of Stipulation About Turning on Obligatory Headlamps

11. 李華明議員：主席，《2002年道路交通(交通管制)(修訂)規例》（《規例》）規定，在黑夜或在能見度低的情況下，汽車司機在行車時須亮起強制性大燈（一般稱作“車頭大燈”）。雖然該《規例》已於本年7月1日起生效，但本人注意到現時仍有不少司機未有遵守該項規定。就此，政府可否告知本會：

- (一) 自《規例》實施以來，執法部門就駕駛者違反上述規定發出警告和作出檢控的數字；及
- (二) 當局向公眾宣傳該項新規例的工作的詳情，以及有否檢討有關工作的成效；若有檢討，結果為何？

環境運輸及工務局局長：主席，根據修訂的《道路交通(交通管制)規例》，所有汽車司機在黑夜時間或在能見度低的情況下駕車，都必須亮起車頭大燈。在2002年7月1日至9月30日期間，司機因違反這項規定而被檢控的案件共有735宗。警方並沒有就個別違例事項而向司機發出警告的分項統計數字。

當局已推出一連串的宣傳活動，讓市民、道路使用者和運輸業人士認識修訂規例的各項新規定。在2002年3月底該修訂規例刊憲並提交立法會進行不表反對即予通過的議決程序時，當局已經發出有關的新聞稿。運輸署亦曾於2002年6月27日舉行新聞簡報會，在修訂規例實施前提醒市民注意各項新規定。

自 2002 年 5 月中以來，本港 13 個中英文電視台頻道和 12 個粵語、普通話和英語電台頻道均經常播放有關新規定的政府宣傳短片和聲帶。運輸署並印製了 1 500 張海報和 14 萬份單張，透過各公共交通機構、運輸業商會、民政事務處、車輛牌照事務處和屋邨管理辦事處派發給運輸業人士和市民。有關資料亦已上載該署的網頁，供市民參閱。此外，該署在定期與運輸業舉行的會議上，向業界人士介紹及提醒他們遵守新規定。業界人士普遍反應良好，並對有關使用車燈的規定的認知頗高。當局會繼續留意有關情況及進行宣傳工作，確保市民認識這些法例規定。

地鋪展示門牌號數

Ground floor Shops Displaying Building Numbers

12. 何鍾泰議員：主席，現時，很多地鋪沒有展示門牌號數，以致遊客難以找到他們擬前往的店鋪。就此，政府可否告知本會：

- (一) 目前位於旅遊區的地鋪是否均有適當展示門牌號數；
- (二) 有何計劃令所有地鋪經營者在店鋪的當眼處適當展示門牌號數；及
- (三) 有否計劃統一門牌的規格，以方便遊客尋找店鋪；若有，詳情為何；若否，原因為何？

房屋及規劃地政局局長：主席，

- (一) 差餉物業估價署負責編配門牌號數及確保有關號數的正確展示。根據該署觀察，總體而言，大部分地鋪，包括旅遊區的地鋪，都已正確展示門牌號數，只有小部分地鋪在裝修時門牌被拆掉或毀壞而沒有被重新裝上。
- (二) 差餉物業估價署在樓宇落成後 1 個月內會為有關樓宇編配門牌號數，以確保所有新建樓宇正確展示門牌號數。該署在通知樓宇業主及發展商有關門牌號數後，會跟進懸掛門牌工作進度，直至門牌號數展示正確。根據差餉物業估價署的紀錄，幾乎所有新建樓宇均遵從了指示，只有少數新建樓宇因街道未命名而未有獲得編配門牌號數。

至於已落成的樓宇，差餉物業估價署每兩三年會舉辦一次門牌展示運動，以確保業主正確展示樓宇的門牌號數。在 2000 年 12 月進行的運動中，差餉物業估價署曾去信給所有地鋪的業主／使用人及大廈業主立案法團，提醒他們要正確展示門牌號數。該署隨後亦作出抽樣巡查，結果顯示約八成半被巡查的樓宇都已正確展示門牌號數。

對於未有遵照指示的樓宇業主／使用人，差餉物業估價署會發出警告信，提醒他們正確展示門牌號數的重要性。此外，該署在得悉有物業出租或進行重修後，便會發信給有關樓宇業主／使用人，提醒他們在工程完成後須重新展示門牌號數，並會作出適當跟進。

- (三) 至於門牌的規格，當局已有一定要求。有關門牌應安裝在樓宇入口處的上方或兩旁，而且不應受到遮蔽。門牌上號數的高度及闊度分別以最少 50 及 40 毫米為宜。門牌號數或門牌本身的顏色應與背景成明顯的對比。我們相信這些要求已經足夠。

駕駛學校學員排期應考駕駛考試的時間較短

Students of Driving Schools Having Shorter Queuing Time for Driving Tests

13. 劉慧卿議員：主席，本人接獲投訴，指政府指定的駕駛學校（“駕駛學校”）的學員輪候應考當局安排的駕駛考試所需的時間（“排期時間”），比私人駕駛教師的學員為短，因此很多人選擇在駕駛學校學習駕駛。就此，行政機關可否告知本會：

- (一) 是否知悉，過去 3 年，駕駛學校的學員人數與私人駕駛教師的學員人數如何比較，以及私人駕駛教師的學員人數有否下降的趨勢，請詳列有關數字；
- (二) 現時兩類學員的排期時間平均相差多少天，以及有否評估排期時間的差異是否令較多人選擇在駕駛學校學習駕駛，以致私人駕駛教師的市場佔有率逐漸下降的原因；
- (三) 有否評估排期時間的差異，會否引致駕駛學校壟斷駕駛訓練市場及違反公平競爭原則；若有評估，結果為何；及
- (四) 當局會否考慮劃一兩類學員的排期時間？

環境運輸及工務局局長：主席，當局在 1999 年曾檢討駕駛訓練政策，所得的結論是，政府應繼續採取“雙軌制”的做法，一方面通過設立駕駛學校，提供不佔路面的駕駛訓練，另一方面維持有足夠數目的私人駕駛教師，以提供在公用道路上進行的駕駛訓練。學車人士可按其需要，自行選擇訓練的形式。

運輸署過去 3 年學車人士數目的紀錄顯示，1999 年的總數為 146 080 人、2000 年為 147 620 人，而 2001 年則為 147 880 人。在這段期間，報讀駕駛學校與聘用私人駕駛教師的學車人士比例保持平穩。1999 年，學車人士中有 32% 報讀駕駛學校，其餘 68% 則聘用私人駕駛教師。在 2000 和 2001 年，駕駛學校和私人駕駛教師的市場佔有率均為 35% 比 65%。

在現行的“雙軌制”政策下，當局鼓勵以不佔路面方式進行駕駛訓練，藉此減低學車人士使用公用道路對交通造成的阻礙，以及對道路使用者帶來的不便。根據這項政策，運輸署要求駕駛學校投入資源以購置訓練設備，並為其學員提供不佔路面的訓練場地，讓他們操練路試乙部的技術（即操縱車輛、泊車、三手軟窄路掉頭和斜路停車／開車）。此外，運輸署也監察駕駛學校的運作，包括訓練課程的內容、教學設施和教學質素等，確保學車人士接受既安排有序又有系統的駕駛訓練。駕駛學校的學員在參加駕駛考試前，須完成最少 36 課的訓練課程。鑒於運輸署對校方和學員作出上述要求，該署在駕駛學校派駐考牌主任，為學員進行駕駛考試。由於這項安排，駕駛學校學員的考試排期時間較其他學車人士為短。

目前，來自駕駛學校的學車人士和接受私人駕駛教師訓練的學車人士參加路試的排期時間分別為 68 天和 86 天左右。鑒於私人駕駛教師的市場佔有率仍然明顯而持續高於駕駛學校（比率為 65% 比 35%），因此並沒有出現駕駛學校壟斷駕駛訓練市場的問題。我們認為駕駛訓練和駕駛考試排期的現行安排運作良好，並會不斷密切監察有關情況。

房委會推行的全港性公屋住戶紓緩擠迫調遷行動

Territory-wide Exercises Conducted by Housing Authority to Relieve Overcrowding

14. 馮檢基議員：主席，關於房屋委員會自 2001 年至今推行的兩次全港性公屋住戶紓緩擠迫調遷行動，政府可否告知本會：

- (一) 按供調遷單位位於市區、擴展市區、新界及離島劃分，每次調遷行動提供的單位數目，以及當中新建單位所佔數目；

(二) 按以上(一)項的劃分，在每次調遷行動中提出申請及成功獲得調遷的家庭數目分別為何；及

(三) 按個人平均居住面積低於 4.5 平方米、4.5 至 5.5 平方米及 5.5 平方米以上劃分，在每次調遷行動中成功獲得調遷的家庭數目？

房屋及規劃地政局局長：主席，房屋委員會自 2001 年起推行全港性的公屋住戶紓緩擠迫調遷計劃，至今已推行了 3 次調遷行動，一共提供了 9 170 個公屋單位予擠迫戶選擇，而其中有 6 570 個為新建單位。在該 3 次調遷行動中，房屋署一共收到 7 480 個擠迫戶的申請，經過選擇後，有 3 310 個家庭揀選了合他們心意的單位而獲調遷。有關這 3 次調遷行動的統計數字詳列於附件。

附件

紓緩擠迫調遷計劃的供應及申請情況

(一) 3 次紓緩擠迫調遷計劃的公屋單位供應數目

調遷行動	地區			總計
	市區	擴展市區	新界及離島	
第一次				
現有單位	200	400	200	800
(2001 年 6 月) 新建單位	450	430	320	1 200
小計	650	830	520	2 000
第二次				
現有單位	330	330	270	930
(2001 年 12 月) 新建單位	1 790	460	970	3 220
小計	2 120	790	1 240	4 150
第三次				
現有單位	250	240	380	870
(2002 年 5 月) 新建單位	340	940	870	2 150
小計	590	1 180	1 250	3 020
總計	3 360	2 800	3 010	9 170

(二) 按紓緩擠迫調遷計劃的調遷情況

第一次調遷 (2001 年 6 月)				
	申請數目		獲調遷數目	
	每人平均	每人平均	每人平均	每人平均
	居住面積低於 4.5 平方米	居住面積為 4.5 平方米至 5.5 平方米	居住面積低於 4.5 平方米	居住面積為 4.5 平方米至 5.5 平方米
市區	470	870	330	130
擴展市區	340	540	220	110
新界及離島	300	320	160	50
小計	2 840		1 000	
第二次調遷 (2001 年 12 月)				
	申請數目		獲調遷數目	
	每人平均	每人平均	每人平均	每人平均
	居住面積低於 4.5 平方米	居住面積為 4.5 平方米至 5.5 平方米	居住面積低於 4.5 平方米	居住面積為 4.5 平方米至 5.5 平方米
市區	470	730	300	400
擴展市區	350	450	220	110
新界及離島	260	270	90	81
小計	2 530		1 200	
第三次調遷 (2002 年 5 月)				
	申請數目		獲調遷數目	
	每人平均	每人平均	每人平均	每人平均
	居住面積低於 4.5 平方米	居住面積為 4.5 平方米至 5.5 平方米	居住面積低於 4.5 平方米	居住面積為 4.5 平方米至 5.5 平方米
市區	220	510	100	190
擴展市區	340	590	360	240
新界及離島	230	220	130	90
小計	2 110		1 110	
總計	7 480		3 310	

註：由於每人平均居住面積超過 5.5 平方米的公屋租戶不符合紓緩擠迫調遷計劃的申請資格，故沒有獲調遷家庭的原居住平均面積在 5.5 平方米以上。

香港學生的中文水平

Chinese Language Proficiency of Students in Hong Kong

15. 何鍾泰議員：主席，有社會人士表示，中學、預科以至大學畢業生的中文水平，尤其是中文書寫能力，近年有下降趨勢。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 現時中學和預科各級修讀中文科目的學生平均每年須完成多少篇中文作文，以及教育署有否就此向學校提供指引；
- (二) 過去 3 年，香港中學會考的中國語文科和香港高級程度會考的中國語文及文化科的作文試卷，每年的平均分數；及
- (三) 各大學有何具體措施改善大學生的中文水平？

教育統籌局局長：主席，

- (一) 根據九十年代課程訂定的要求，中學生每年須做 12 至 14 篇寫作練習，預科生則在兩年內共須做 17 篇。這些寫作練習包括作文和應用文等。隨着課程改革，教育署向學校提供的指引，已從量化提升至質化。學校可依據這些指引，在寫作數量上作靈活調整。

此外，在 2002 年 9 月，中一級開始推行由課程發展議會新修訂的中國語文課程。該課程指引向學校提供明確的寫作學習目標和具體的學習重點，務求質量兼顧，為學生創設更多的寫作機會。學生可透過專題研習、創意寫作、跨學科學習和全方位學習，進行更全面、更多元化和高質量的寫作活動。在寫作數量方面，特意不作硬性量化規定，為教師預留彈性及專業自主的空間，讓他們可以根據學校情況及學生的學習需要，訂定更多類型的寫作練習和更適當的寫作量。新課程將在傳統作文練習的基礎上，加上不同類型的寫作，使學生透過文字，發揮創意，加強傳情達意、與人溝通的能力。相信隨着新課程的推行，學生寫作的質和量將會逐漸提升。

- (二) 過去 3 年，香港中學會考和香港高級程度會考中文作文試卷的平均分數如下：

科目	年份		
	2000	2001	2002
香港中學會考 “中國語文科”	47.5	47.7	47.4
香港高級程度會考 高級補充程度 “中國語文及文化科”	48.0	50.8	49.5

- (三) 由大學教育資助委員會（“教資會”）資助的 8 所高等院校一直均有採取措施，提高大學生的中文水平。教資會自 1991 年起，向院校發放語文培訓補助金，為這些課程提供額外的資助。

這些不同類型的語文培訓課程中，有些是所有學生必須修讀的，以為他們進一步的學習奠定基礎；有些是為個別學系設計，以迎合不同專業的需要。除此以外，院校也提供一些因應學生就業需要的中文寫作及會話課程，以及一系列的工作坊及暑期課程，為學生提供更有彈性及創意的環境學習中文。有關課程的詳情載於附件。

附件

香港城市大學

香港城市大學中文、翻譯及語言學系，為系內本科及研究生提供多項必修及選修的中國語文及普通話科目。其中一些科目，如中國語文傳播技巧等，更可供其他學系的同學選讀。於 2001-02 年度，中文、翻譯及語言學系共提供二十多項中國語文及普通話科目。

香港浸會大學

香港浸會大學語文中心設有中文及普通話科目，以提高學生的中文書寫及表達能力，以及他們在學習及就業方面所需要的溝通技巧。於 2001-02 學年，超過 1 800 名不同學系的學生參加了有關課程。

嶺南大學

嶺南大學的語言研習所是為同學提供語言訓練而設。研習所除了開設一般語言學科外，還開辦普通話及中文寫作科目。此外，研習所亦有舉辦不同的課餘活動，以增加同學的興趣及促進優質的語言能力。研習所已開設數項中文實用寫作科目，以提升同學的語言能力，以及令同學具備辦公室和商業中文寫作的知識等。所有同學不論其主修課程，均必須修讀此類課程。

香港中文大學

香港中文大學為提高學生的中文水平，開設了一個以“四層架構”為基礎的語文課程。第一層是一年級本科生的粵語及普通話必修課程，其作用是為學生奠定中文基礎。第二層是學院語文規定，同學須按其課程要求修讀中文科目。第三層是中文選修科目，供不同學系的同學修讀。第四層是由 4 所書院主辦的“非正式”語文活動。

香港教育學院

自 1997 年起，香港教育學院向全校推行中文增潤課程。中文增潤課程旨在提高學生的廣東話、普通話和中文寫作水平；通過核心單元及一系列的語文活動，發展學生的中文能力和培養學生對中國文化的興趣。學院亦為學生舉辦一系列的中文工作坊，例如現代小說和課堂語言工作坊，以及提供開放式的語文學習設施。

香港理工大學

香港理工大學為學生提供必修中文課程（例如“大學基礎中文”及“初級普通話”等科目），以培養學生的中文書寫和會話能力。在 2001-02 年度，超過 7 000 名學生修讀了必修中文課程。大學亦同時開設中文進修課程供學生選修。這些課程針對學生的不同程度和需要，涵蓋基礎語文訓練、文學欣賞、創意寫作等不同範疇。

香港科技大學

香港科技大學提供一般性和適合個別學科的普通話課程，以及為個別學科同學提升其中文寫作技巧的課程。大學將繼續就中文的 4 種語言技巧的綜合使用，包括聆聽、會話、閱讀和寫作，開展新的課程。

香港大學

香港大學中文系中文增補課程提供 30 個以院系為本的中文課程，服務對象為全校 10 個學院的學生。上述課程包括一些暑期課程，讓學生能靈活地學習中文，以及一系列的工作坊，讓學生在互動及具創意的環境中學習中文。

保障消費者在各類貨品供應合約中的權益

Protection of Rights and Interests of Consumers in Contracts for Supply of Goods

16. 劉慧卿議員：主席，現行法例中關於貨品供應者須就所供應的貨品作出某些隱含法定責任承擔的規定，只適用於售賣合約。法律改革委員會（“法改會”）在本年 2 月發表的《貨品供應合約報告書》建議修訂法例，把該項規定的適用範圍延伸至租用合約、租購協議及工作暨物料合約等其他種類的貨品供應合約。據報，當局不擬採納該項建議。就此，行政機關可否告知本會：

- （一） 當局不擬採納該項建議的原因；
- （二） 有否評估落實上述建議對營商成本及涉及消費者權益的訴訟有何影響；及
- （三） 有否評估現行法例能否有效保障與貨品供應者訂立上述 3 類貨品供應合約的消費者的權益；若有，評估結果為何？

經濟發展及勞工局局長：主席，在考慮有關保障消費者權益的立法建議時，政府會以審慎的態度考慮以下各點：

- （i） 是否有需要立法，立法是否為針對問題的最合適的途徑；
- （ii） 立法是否能夠達到預期的效益；
- （iii） 落實所建議法例可能涉及的問題，包括是否能有效地執法，以及人手及財政資源配合等事宜；
- （iv） 所建議的法例對有關人士，包括商界及消費者所帶來的影響；及
- （v） 所建議的法例對社會整體利益的影響。

就質詢的 3 部分，我的答覆如下：

- (一) 我們以審慎嚴謹的原則，正仔細考慮法改會的建議，現階段未有結論。
- (二) 我們正在評估落實法改會有關建議的影響。就建議的規管對營商成本方面的考慮，我們正諮詢可能直接受影響的團體及公司的意見。該等團體包括存款公司公會、香港直銷協會、港九傢俬裝修同業商會、香港零售管理協會、香港中小型企業聯合會、香港中小企業總會、各汽車租賃公司等。我們將會就收集到的意見，作詳細分析及評估。

至於落實法改會的建議對消費者權益的訴訟有何影響，我們正在研究中。

- (三) 現行已有多條法例保障消費者的權益，包括法改會建議針對有關租用合約、租購協議及工作暨物料合約等方面的權益。這些法例包括：
 - (i) 《服務提供（隱含條款）條例》（香港法例第 457 章）訂明服務供應商須以合理程度的謹慎及技術，並在合理時間內作出服務等隱含條款；
 - (ii) 《商品說明條例》（香港法例第 362 章）禁止就營商過程中所提供的貨品作虛假商品說明、虛假標記和錯誤陳述；
 - (iii) 《不合情理合約條例》（香港法例第 458 章）授權法庭就經裁定屬不合情理的售賣合約或服務提供合約給予濟助，而供應商對消費者施加不當的影響，又或運用任何不公平的手法，都是法庭在考慮合約是否不合情理的有關事項；及
 - (iv) 《管制免責條款條例》（香港法例第 71 章）對於可以藉合約條款或其他方法而逃避民事法律責任（指因違約、疏忽或其他不履行責任的作為所引致的民事法律責任）的程度，加以限制。

除了個別法例外，普通法亦就上述 3 類合約的權益，給消費者保障。我們正研究法改會的建議是否能更有效地保障消費者權益。

調整減薪公務員須繳付的暫繳稅款額**Adjustment of Provisional Tax Payable by Civil Servants with Reduced Salaries**

17. 陳國強議員：主席，據報，雖然公務員自本年 10 月 1 日起開始減薪，但稅務局卻指出，根據《稅務條例》（第 112 章）（“條例”），被減薪的僱員須根據被減薪之前一個課稅年度的應課稅實額及稅率繳付其本課稅年度的暫繳薪俸稅，因此，減薪公務員的本課稅年度暫繳薪俸稅的款額不能降低。此外，有關課稅年度的應課稅入息實額少於或可能少於上一年度的應課稅入息實額的 90%，才符合暫繳薪俸稅的緩繳資格。由於是次公務員減薪幅度低於 10%，因此，減薪公務員不符合有關資格。就此，政府可否告知本會：

- （一）現行法例有否賦權有關當局可酌情處理關於降低暫繳薪俸稅款額及暫繳薪俸稅的緩繳申請；若有，詳情為何；及
- （二）會否檢討現行法例，使更多被減薪的僱員可符合暫繳薪俸稅的緩繳資格？

財經事務及庫務局局長：主席，

- （一）條例第 63C 條訂明稅務局人員須按納稅人在上一個課稅年度的入息，暫行評定他在該課稅年度應繳納的暫繳薪俸稅稅款數額。條例第 63E 條規定在暫繳稅到期的 28 天前，納稅人可以下列任何一個理由申請緩繳全數或部分暫繳稅：
 - （i）納稅人成為有資格獲得某項免稅額，而該項免稅額未有在暫繳稅通知書中計算。
 - （ii）在暫繳稅課稅年度的應課稅入息實額（入息減去扣除及免稅額），是少於或相當可能會少於上一年度的應課稅入息實額的 90%，或是少於或相當可能會少於暫繳稅課稅年度估計款額的 90%（即所謂“90%的準則”）。
 - （iii）納稅人已經停止，或會在暫繳稅課稅年度終結前停止賺取應課薪俸稅入息。
 - （iv）納稅人已就上年度的薪俸稅評稅提出反對。

稅務局局長必須根據以上的條件，考慮應否准許緩繳暫繳薪俸稅的申請。

從本年 10 月 1 日開始生效的公務員減薪，只影響公務員在今個課稅年度（即 2002-03 年度）下半年度的收入。由於減薪幅度介乎 1.58%至 4.42%，大多數的公務員納稅人在 2002-03 年度的應課稅入息實額不會少於 2001-02 年度的應課稅入息實額的 90%。因此，多數公務員減薪後仍不符合上述“90%的準則”，亦因此並不符合申請緩繳暫繳薪俸稅的資格。但是，在少數情況下，因個別公務員所申索的免稅額和扣除佔他的收入的比例較大，減薪以後的應課稅入息實額比上年下跌有可能超過 10%。在這後者的情況下，納稅人便符合申請緩繳部分或全部今年的暫繳稅的資格。

- (二) 有關申請暫緩繳交暫繳稅的“90%的準則”，多年來行之有效，它在紓緩納稅人的即時稅務負擔及稅務局的行政壓力兩方面，取得合理的平衡。我們認為沒有迫切理由改變這政策。

蔬菜的輻射含量 Radiation Levels of Vegetables

18. 劉江華議員：主席，據報，香港天文台定期化驗本地及進口蔬菜樣本的輻射含量，而最新化驗結果顯示有關的輻射含量在近年有上升的跡象。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否就蔬菜輻射含量上升的情況向菜農查詢或進行實地視察；若有，詳情為何；
- (二) 有否研究導致蔬菜輻射含量上升的因素；若有，結果為何；及
- (三) 有否研究有何措施可降低蔬菜輻射含量，例如對農民加強作業方式的教育？

衛生福利及食物局局長：主席，香港天文台從蔬菜樣本所錄得的輻射含量變化中，只有鉀-40 的含量變化幅度高於可探測的水平。蔬菜樣本中鉀-40 含量的這些變化幅度，均在正常本底輻射變化範圍之內，而這些變化是由於鉀在食品中的濃度的正常變化所致。

鉀-40 並非用以監測食物輻射含量的放射性核素指標之一。它是鉀的天然同位素。量度鉀-40 的作用是確保香港天文台的環境輻射監測工作保持一致，以及其他放射性核素的量度結果可靠。

鉀-40 於鉀中的含量比例固定，與人為因素無關。植物與人體均能自我平衡本身的鉀含量，因此也能維持其中鉀-40 的含量比例。根據 2000 年聯合國原子輻射效應科學委員會大會的報告書，人體所吸收的鉀-40 輻射劑量是穩定的，與飲食無關。

至於食品的輻射含量方面，食物環境衛生署一直監測銻-134、銻-137 及碘-131 的含量，這些都是國際間普遍用來量度食物（包括蔬菜）中的人為輻射含量的指標核素。所有食物（包括蔬菜）的輻射測試結果，均沒有超出食品法典委員會所訂的安全標準。

鉀-40 是天然同位素，不受外界干預，因此，實地視察或向農民查詢等調查工作對於解釋近期觀察到的現象，既無必要，亦無幫助。此外，我們根本不可能採取任何行動，以增加或減少環境中的天然鉀-40 含量。

在巴士車廂內播放電視節目 **Television Broadcast on Buses**

19. 劉千石議員：主席，關於專營巴士公司在其巴士車廂內播放電視節目對乘客的影響，政府可否告知本會：

- (一) 過去兩年，每年接獲乘客對有關廣播的投訴數目及具體內容；
- (二) 有否進行調查，研究有關廣播有否對乘客造成負面影響；
- (三) 鑒於《道路交通（公共服務車輛）規例》（第 374 章，附屬法例）第 46(1)(n)(i)條規定，公共巴士乘客不得在車內或車上使用或操作任何嘈吵的收音機等發聲器材，而滋擾到任何其他人，當局容許專營巴士公司進行有關廣播的理據；及
- (四) 有否考慮日後在公共巴士服務專營權協議中就有關廣播訂立監管條文，以保障乘客的權益？

環境運輸及工務局局長：主席，自 2000 年 11 月巴士車廂內的視聽廣播推出以來，交通投訴組接獲對有關廣播的投訴數目如下：

2000 年 11 月至 2001 年 10 月：320 宗

2001 年 11 月至 2002 年 9 月：401 宗

雖然投訴的總數增加，但以每 100 輛裝有廣播設施的巴士所接獲的投訴計，有關的數目則由 2000 年 11 月（即廣播服務剛開始時）的 2.86 宗，減至 2002 年 9 月的 1.75 宗。大部分投訴都是關於廣播的聲量。

自 2001 年起，運輸署已委聘獨立的顧問公司就乘客對巴士服務（包括巴士車廂內的視聽廣播服務）的意見進行定期調查。調查結果顯示，大部分受訪者（70%）認為服務“可以接受”，而認為“不可接受”的有 15%，其餘 15%受訪者則採取中立的態度。

《道路交通（公共服務車輛）規例》第 46(1)(n)(i)條規管專營巴士以外的公共服務車輛的乘客的一般行為，而專營巴士公司的服務則由《公共巴士服務條例》（第 230 章）及其專營權規管。在車廂內提供視聽廣播服務，是巴士公司為乘客提供資訊娛樂節目的一項措施。車廂內的廣播設施亦有助研究引入全球衛星定位系統的可行性，而該系統可促進更妥善的車隊管理，並可為乘客提供即時的資訊。在考慮巴士公司這項措施時，運輸署已顧及上述因素。

為平衡各類乘客的利益，運輸署已與各巴士公司一同擬定有關規管廣播聲量的安排，並已實施下列安排：

- (1) 把廣播聲量降至與巴士周遭環境接近的聲量水平；
- (2) 使用壓縮器，以確保音調高低變化不大；及
- (3) 把車廂下層左邊車廂劃為靜音區，並關掉該處的揚聲器。

巴士公司最近亦已開始實施進一步的改善措施，把靜音區改設在下層車廂的後部，而下層亦只開啓一個揚聲器。

由於裝有廣播設施的巴士越來越多，我們在考慮過公眾的意見後，打算在新的巴士專營權中加入一項條文，讓運輸署可以更有效地規管在巴士車廂

內安裝這類設施。我們已在城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士路線網絡)、龍運巴士有限公司和新世界第一巴士服務有限公司的新專營權中加入有關條文。這 3 間巴士公司現有的專營權在 2003 年年中屆滿後，新的專營權會隨即生效。

清拆天台僭建物

Clearance of Unauthorized Rooftop Structures

20. 劉江華議員：主席，關於清拆天台僭建物及安置有關住戶的事宜，政府可否告知本會：

- (一) 當局清拆天台僭建物的進展及時間表；
- (二) 現時，具潛在火警危險的天台僭建物數目佔此類僭建物總數的百分比；
- (三) 有否研究如何加快清拆天台僭建物，以減少發生火警的危險；
- (四) 過去 3 年，每年獲得及未獲編配公屋單位的住戶數目分別為何，以及部分住戶不獲編配公屋單位的原因；及
- (五) 當局會否因應現時的社會經濟狀況，檢討編配公屋單位予這類住戶的資格準則？

房屋及規劃地政局局長：主席，

- (一) 當局的政策是優先處理有潛在火警危險的天台僭建物。由於單梯樓宇以天台為避火層，而天台僭建物可能會阻礙逃生，因此，這些僭建物構成潛在的火警危險。根據消防處於 1998 年進行的全港私人樓宇普查結果，約有 4 600 幢搭建了天台僭建物的單梯樓宇。

為消除這類樓宇的火警危險，屋宇署計劃清拆所有單梯樓宇天台僭建物。自 1999 年 1 月至 2002 年 8 月，已拆除約 1 000 幢單梯

樓宇的天台僭建物。餘下約 3 600 幢單梯樓宇的天台僭建物，將會分期清拆，整個行動預計可以在 2007 年完成。

至於其他的天台僭建物，我們會立即清拆有即時危險或新建的僭建物。

- (二) 我們並沒有搜集其他樓宇的天台僭建物數字，因此未能提供具潛在火警危險的天台僭建物數目佔天台僭建物總數的百分比。
- (三) 自 2001 年 4 月，政府推行樓宇安全及適時維修綜合策略，當中包括加快清拆具潛在火警危險的天台僭建物，以期在 2007 年有系統地完成所有清拆行動。對新搭建的天台僭建物，當局會立即予以清拆，令問題不會擴散。
- (四) 過去 3 年，一共有 2 074 個居於天台僭建物的住戶受屋宇署的執法行動影響。當中，353 個住戶獲遷置到租住公屋，餘下 1 721 個住戶沒有編配租住公屋單位的原因如下：
 - (1) 部分住戶未能達到於 1982 年已在其天台僭建物居住的要求。雖然這些住戶未能即時入住租住公屋，但他們可獲遷置到中轉房屋單位，以輪候入住租住公屋。這安排既可確保沒有人會因政府的執法行動而無家可歸，亦可公平地對待所有公屋輪候冊上的申請人；
 - (2) 部分住戶選擇透過居者有其屋計劃或自置居所貸款計劃置業，或選擇以現金津貼取代租住公屋單位；
 - (3) 部分住戶的入息或資產超逾入住公屋的資格限額，故此無須接受住屋資助；
 - (4) 部分住戶擁有住宅物業，所以不符合入住租住公屋的資格；
 - (5) 部分住戶本身已是公屋居民；及
 - (6) 部分住戶有其他住屋，或於屋宇署採取執法行動時已自行遷走。

2 074 個受影響住戶的遷置安排分類數字詳列於附件內。

- (五) 制訂現時入住公屋的資格準則，是為確保公屋資源可以合理地分配予真正有需要的人士，尤其是經濟環境未如理想的家庭。我們鼓勵天台僭建物的居民透過輪候冊申請入住租住公屋，而現時公屋的平均輪候時間已少於 3 年。當清拆時，若受影響的天台僭建物居民已在輪候冊上登記，並將在 12 個月內達編配階段，便可即時獲配公屋單位。此外，他們於編配單位時亦可在單位地區上獲得升格，即選擇新界區單位的住戶，可獲編配擴展市區單位；而選擇擴展市區單位的住戶，則可獲編配市區單位。

房屋委員會不時會考慮有關因素，包括社會經濟狀況，從而檢討入住公屋的資格準則。不符合資格準則的住戶，若有特殊的個人或健康理由，亦可透過社會福利署署長的轉介入住租住公屋。

附件

受屋宇署執法行動影響天台僭建物住戶的遷置安排

遷置安排	2000-01 年度	2001-02 年度	2002-03 年度	總計
	(截至2002年 9月30日)			
遷置到租住公屋的住戶	115	161	77	353
獲其他遷置安排的住戶				
中轉房屋	153	174	134	461
參加資助置業計劃或選擇領取代替 租住公屋的現金津貼	28	36	13	77
不獲遷置安排的住戶	381	449	353	1 183
總計	677	820	577	2 074

議員議案

MEMBERS' MOTIONS

主席：議員議案。兩項無立法效力的議案。我已接納內務委員會就議案辯論的發言時限所提的建議。由於各位對有關時限已非常熟悉，我無須再次在此陳述。我只想提醒各位，任何議員若發言超過時限，我必須指示該議員停止發言。

主席：第一項議案：“地區廿一世紀議程”及可持續發展。

“地區廿一世紀議程”及可持續發展
"LOCAL AGENDA 21" AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT

蔡素玉議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

翻開一部西方發展史，可說是由一頁頁征服自然的歷史交織而成。不少名留青史、膾炙人口的人物都有一個共通點，就是他們抱有無比信念，堅信人定勝天，以不屈不撓的精神對抗自然，打破重重障礙，最終成功地大幅拓展國家的版圖，或是開發一處又一處的不毛之地，受到世人歌頌讚美。不過，這套以抗衡自然作為發展模式的做法，在最近數十年開始備受質疑。尤其是當大家認識到天然資源的蘊藏量始終有限，如果繼續不顧後果地開發、掠奪，只會加速末日的來臨，屆時人類如何自處呢？加上在過去一段很長的時間內，人類漠視地球的承受能力，只顧任意發展而肆意破壞環境，到頭來已經叫我們初嚐苦果。人類在總結經驗反省後，終於明白真正的發展之道，其實就在乎學會如何與自然和諧共處，珍惜一切資源。可持續發展的觀念，也就在這種背景之下悠然而生。

何謂可持續發展呢？不同地方的定義稍有不同，但基本概念大同小異，都是強調我們有需要改變以往為了滿足享受，無止境地向大自然索取資源的做法；轉而要求我們在採取任何行動之前，先行考慮大自然的承受力及復元能力，確保我們的子孫、後代所享有的資源，不會因為我們今天的行為而遭受損害。

可持續發展的概念早已受到國際社會的重視。尤其是繼 1972 年聯合國在瑞典斯德哥爾摩舉行的聯合國人類環境大會討論之後，1992 年在巴西里約熱內盧舉行的環境及發展會議，以及本年 8 月在南非約翰尼斯堡舉行的世界可持續發展高峰會等重要的全球性會議上，均有討論此事。

1992 年在里約熱內盧舉行的會議上，與會各國通過一份《里約熱內盧宣言》，強調透過國際間的合作，致力達致可持續發展。會議亦通過“廿一世紀議程”(Agenda 21)，這更是一份對實踐可持續發展最重要的文件。

香港一直以國際城市自居，箇中的內涵，當然不單止是擁有一流的金融及經濟體系，連帶其他社會觀念，包括推動可持續發展觀念，也必須追上國際水平。

主席，平情而論，香港特別行政區（“特區”）政府在這項問題上不是完全沒有跟進，但問題是離不開“頭痛醫頭，腳痛醫腳”的做法，而且進度也太慢，更欠缺一套較為全面的目標、大綱和實施方案。

早於 1996 年，香港政府已經聘請顧問，就適合本港的可持續發展進行研究。行政長官在 1999 年的施政報告中，也表明要成立可持續發展委員會，落實可持續發展的工作。到了前年，政府更願意就本身推行的重大政策及計劃進行可持續發展影響評估，並提出有關評估建基於 8 項指導性原則，以及 39 項指標。該 8 項指導性原則包括：經濟、健康與衛生、自然資源、社會及基礎設施、生物多樣化、文化活動、環境質素及交通運輸等。直至去年，由政務司司長領導的持續發展組正式運作，負責監督和監察政府內部貫徹可持續發展的工作。

從表面來看，進展的確良好，但問題的核心，就是成立一個可持續發展委員會來監督和推行這些工作，可是這點卻一直是“只聞樓梯響，不見人下來”。教人着急之餘，如果讓懸而未決的情況持續，便難免令人擔心政府對推動可持續發展的誠意有多大。

可持續發展的涵蓋範圍廣泛，深入至每一個政策層面。民建聯認為，為了讓可持續發展委員會得以真正發揮有效監督和推行工作的作用，委員會必須擁有足夠的資源和權力，亦即變成一隻“有牙老虎”。否則，有責無權，所謂的監督工作最終也只會淪為另一項徒具形式、食之無味、棄之可惜的官僚程序。

況且，目前所謂的可持續發展影響評估，也只是屬於特區政府的內部文件，從未公開讓公眾審視。只有當某些政策有需要拍板時，負責部門才會連同政策文件一併遞交行政會議參考。在決策部門一心希望政策可以“過關”，而公眾又無法進行有效的監察下，如何確保這類影響評估報告不是閉門造車，虛應故事的產物呢？這實在值得大家關注。

另一方面，即使設立了可持續發展委員會，也不表示香港在這方面的發展從此就會踏上正軌。歸根究柢，委員會只是一個硬體，要真正落實可持續發展，還有賴政府因應客觀條件，制訂出一套功能全面的軟件加以配合。至於所謂的軟件，就是訂立適合本港的“地區廿一世紀議程”及行動計劃。

事實上，世界上不少國家、城市，包括中國在內，已經以“廿一世紀議程”的綱領作為基礎，訂出符合本身條件的“地區廿一世紀議程”。在這方面，特區政府的進展顯然較其他地方落後。例如，1993 年西雅圖便訂出了 40

項用以評估西雅圖可持續發展的指標。根據前瞻性、接受性與可測性等原則，涵蓋環境、人口、資源、經濟、文化和社會等各方面。中國在這個問題上也有較大的進展，全國目前有四分之三以上的省、自治區、直轄市已設立了“地區廿一世紀議程”的組織機構；過半數的省、自治區、直轄市已制訂了或正在制訂“地區廿一世紀議程”或行動計劃；此外，全國已建立了 40 個國家級實驗區，六十多個省級實驗區，分布全國 25 個省、市和自治區。

主席，可持續發展牽涉的議題既多且廣，須用一段長時間來落實，才可見成效。為了訂出適合香港本身的議程，當局可以參考香港加拿大總商會及香港社會服務聯會過往列出那 10 項維持香港可持續發展的優先考慮元素，其中包括：公民自由／人權、保育政策／生物多樣化、企業社會責任、教育、經濟基礎／競爭、綠色經濟、綜合規劃、與內地融合、社會組織／公民社會、可持續人口改變等。

本人以下會就地球資源的問題簡述意見，希望各位同事在稍後時間可就不同的政策提出建議。

全球現正面對的十大環境問題，分別是：全球氣候變暖、臭氧層被破壞、生物多樣性減少、酸雨蔓延、森林銳減、土地荒漠化、資源短缺、水環境污染嚴重、大氣污染肆虐、固體廢物成害等。此外，從本地角度出發，我認為政府首要關注的議題，應包括盡快訂出能源和保育的政策，同時定出有效解決香港各種污染問題的有效措施。民建聯建議，政府在 2010 年以前，須使再生能源達到佔本地總用電量不少於 5% 的能源目標。此外，利用排污交易的方式，提供經濟誘因，促使香港及附近區域共同為污染物的排放總量設定上限，也是一種可以考慮的手段，以期推動更為清潔的再生能源和控制污染的總量。由於再生能源和排污交易這兩項議題分別是未來兩星期的會議的討論議題，因此請容許本人在未來兩星期才闡述這兩方面的意見。至於保育政策，本人已於去年提出議案辯論，詳述民建聯的建議。

至於減少廢物、垃圾、酸雨、水環境污染嚴重等問題，也是政府須迫切面對的挑戰。民建聯就這些問題亦於早前提出具體的建議，因時間所限，本人不在此重複。

可持續發展涉及社會上各階層，也與我們日常的生活息息相關，影響既深且遠，絕非單憑一個人的好主意，或是一個領導人說了就可以順利實行的。關鍵在於全民投入，這樣才有機會成功，因此非要“官民勾結”不可，而在制訂“地區廿一世紀議程”的過程中，就正正強調有需要透過社會各階層共同努力，讓政府、私人機構、非政府組織、團體及民眾廣泛參與，深入

探討，才可商訂一套足以反映地區特色的指標，以及達致這些指標的行動策略。

如何將可持續發展概念融入政府政策、企業營運、消費模式及日常生活，都是我們未來面對的重要工作。本人希望同事能夠支持本議案，更希望政府可以加快推動香港可持續發展，盡快訂定“地區廿一世紀議程”，社會各界與政府共同努力，為香港的可持續發展作出努力。

主席，本人謹此陳辭，提出議案。

蔡素玉議員動議的議案如下：

“本會促請政府積極回應 1992 年及 2002 年聯合國就可持續發展召開的地球高峰會的精神，盡快落實可持續發展的有關協議，包括制訂和推行可持續發展策略、“地區廿一世紀議程”及行動計劃；為此，政府應盡快成立可持續發展委員會，並與社會各界，包括非政府組織、區議會、地區團體和私人機構展開對話，商訂一套具體而切合本地情況的策略、議程、目標和時間表，提供足夠資源和制訂公眾參與機制，推行行動計劃，並就其工作定期向公眾匯報進展和成果。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：蔡素玉議員動議的議案，予以通過。

何鍾泰議員：主席女士，可持續發展的發展策略越來越受社會人士關注，本會亦曾討論有關的議題。同樣，本人亦曾基於可持續發展的考慮，於去年年初在本會提出關於再生能源的議案，促請政府盡快採取措施，以加快本港發展及引進再生能源的步伐。議案雖然獲得同事的支持並順利通過，但仍有待政府在具體的政策上作出積極的回應。

本人還記得，行政長官董建華先生在 1999 年的施政報告中，提及貫徹可持續發展的原則，並就以下 3 點，即組織架構、共同承擔及環保行業作出簡短的闡釋。眼看本港環境每下愈況，在該施政報告發表後，社會人士都對報告中關於“貫徹可持續發展的原則”表示歡迎，普遍認為政府終於回應市民對環境問題的關注，並察悉可持續發展的重要性。

其後，政府的確也有採取跟進行動及制訂一些相關的措施，例如規劃署在 2000 年 8 月完成“香港二十一世紀可持續發展研究”的顧問報告。兩星期前，政務司司長曾蔭權先生在本會回答一位議員同事就落實可持續發展原則提出的質詢時，也提及政府已成立了持續發展組，負責監察各政策局及部門，確保各局及部門在制訂重要的新政策時，會納入可持續發展的原則。這些進展都是令人鼓舞的。

不過，政府在推行可持續發展策略的方向及行動上卻仍然未有具體的計劃。另一方面，在落實可持續發展策略方面，其中一項重要的元素是社羣及公眾的參與。雖然行政長官在 1999 年的施政報告中，曾透露政府打算成立可持續發展委員會，可惜有關的構思至今仍未落實。

兩星期前，政務司司長在本會回答有關的質詢時，也不能確實指出該委員會將於何時成立，他只表示期望可以在短期內公布正式成立可持續發展委員會。

事實上，要是同事還記得，本人去年 10 月也曾在本會就可持續發展委員會的成立問題向政府提出質詢。如果本人記得沒錯的話，本人的質詢也是由曾司長代表政府作出回應的，而他當時表示：“我們(政府)可按照計劃，在今年 2001 年年底或以前成立可持續發展委員會”。

可惜，1 年已過去了，可持續發展委員會的成立仍然遙遙無期。本人希望，曾司長於去年提出成立該委員會的時間未能兌現，是政府須考慮該委員會在剛推行的問責制下的定位及功能，而不是政府在成立可持續發展委員會的問題上有甚麼保留，甚或是退縮。

主席女士，在落實可持續發展的發展策略上，政府應認真地制訂有關的策略方向及行動計劃，並且成立一個有力的諮詢組織，致力加強與有關機構和社會人士的溝通和合作，這樣才能使香港在可持續發展的原則下得以繼續發展。本人謹此陳辭，支持議案。謝謝主席女士。

劉慧卿議員：主席，我發言全力支持蔡素玉議員的這項議案，我亦希望行政機關真的採取行動，向香港市民和國際社會證實香港是有決心推行可持續發展的。

正如蔡素玉議員剛才所說，可持續發展差不多涵蓋了政府每個部門，亦是一項很複雜的概念。我相信蔡議員或司長都會非常同意，其實不是很多香港市民明白這是甚麼，或許市民聽到後會知道這是好東西，即如“母愛，蘋果批”等，不過，它便較“母愛，蘋果批”複雜很多倍。因此，我希望行政

機關能運用其影響力和資源，不單止把這個信息帶到所有政府部門，亦帶到市民的心中。

我相信司長也會同意，如果要進行持續發展，除了一如他在兩星期前回答口頭質詢時提到，我們要善用這一代的資源，也要讓下一代繼續擁有資源之外，亦要告訴市民，香港政府是很想追求繁榮、穩定的。當然，在這個過程中，我們還要擁有一個健康、清潔、舒適的環境，不單止可讓香港市民安居和使用，更希望能吸引外國人來港投資和居住。我希望能以較為簡易的方式把這些信息告訴市民，來引起他們的興趣及共同促進這些事務。

主席，我要不厭其煩地再次提出，我們認為可持續發展並非只包括經濟、社會和環境，應該還包括政治的。司長大概也會承認這點，不過，他可能認為這事項未必列於最高的優先次序。蔡素玉議員剛才提過，香港加拿大總商會及社會服務聯會籌辦過一些工作坊，列舉了 10 項可持續發展的優先考慮元素，正如蔡議員剛才所讀出，第一是公民自由和人權。因此，民主、人權、自由和法治都是可持續發展最基本的一部分，而聯合國提到可持續發展及一些國際關注的議題時，亦表示人權和人民有權選出自己的政府，均是最基本的權利。我希望司長不要迴避這問題，而在討論可持續發展時，應把所有問題放在一起來研究。

主席，我想提出的另一點，何鍾泰議員剛才亦說過，行政長官在 1999 年的施政報告中提出要成立可持續發展委員會，而司長在兩星期前回答質詢時，亦說過會很快便宣布委員會的有關名稱及將會進行的工作。請問，為何要等待 3 年才做到這些工作呢？司長在上次回答質詢時可能未有充分的時間，我希望他稍後可以向我們解釋為何等待了 3 年仍未能成立這個委員會？是否公務員不能向行政長官提供名稱，抑或其實他們已向行政長官提交了名稱，只是行政長官議而不決呢？又或是否對委員會的職能有所爭論呢？行政長官當時說這個委員會是直接向他負責的。現時坊間亦有一些說法——我相信主要是來自綠色團體，因為它們非常關心這問題——說這個委員會將來可能會向司長負責。無論向誰負責也好，其實問題都不大，但我們認為，如果行政長官說過一些話，數年後又不算數（例如他曾說“八萬五”，後來他又否認），則會令市民無所適從。

司長稍後可能會發現很多議員同事都會提及這些事情，我相信因為這些都是大家非常關注的。究竟這個委員會將於何時成立呢？不知道司長是否想給大家一些驚喜，稍後藉他的發言會宣布委員會成立呢？我們經常都很希望每當政府有重大宣布時，會在我們的議會內作出，所以希望司長今天可在這裏作出這項宣布。不過，即使在政府宣布之餘，我相信很多人還更關心這個

委員會是否真的會涵蓋社會上具代表性和關心這些事的各方人士。我們間中會說，很多情況都是僧多粥少的，如何才能挑選一些大家都認為是合理和具代表性的人出任這個委員會的職位，同時又不致令委員會太大呢？這個委員會日後又能負起甚麼職能呢？此外，委員會與持續發展組的關係如何呢？我相信即使司長今天不能在此作答，亦須盡快向我們作個交代。

主席，提到持續發展組，司長上次曾說過，自今年 4 月開始，所有的政府部門如要向司長屬下的政策委員會或行政會議提意見，都要把意見先交由持續發展組研究，以評估所提出的建議對香港的經濟、環境、社會——我當然希望日後會加上政治制度——將會帶來甚麼明顯或持久的影響。不過，我接到一些綠色團體和很多市民的意見，他們問及，是否應要公開這些評估呢？蔡素玉議員當時曾提出這樣的跟進質詢，司長只是簡單地回答說可向議員提供這些評估，但這些評估也會提交行政會議審閱的。我們並非想看行政會議的文件，我們只希望司長稍後可以明確說明，這些由 4 月開始進行的可持續發展評估報告是否可以立即向所有香港市民，包括立法會議員公開，我認為這是非常重要的。

主席，最後，我想提出指導性的準則，這是持續發展組作量度政府措施及建議之用的，其中有一點沒有提到的，便是諮詢公眾。如果這還不算是一項很重要的準則，我便不知道甚麼才算是了，因為可持續發展的最核心概念便是公眾的參與。我希望司長可以告訴我們每次進行各項目時，是否都會充分諮詢公眾，讓他們可以參與。

我謹此陳辭，支持議案。

陳國強議員：主席女士，一聽到可持續發展，大家可能會有錯覺，認為這是一個宏觀的概念，即使要落實也只是政府的事。其實，可持續發展所涉及的範圍十分廣泛，上至政府的施政及基建計劃，下至企業的生產模式、市民的消費模式及生活習慣，也可以採用可持續發展的方式，所以，如何令這個概念融入整個社會的各個環節，是極為重要的。

根據政府的計劃，會成立持續發展組，透過電腦輔助的評審系統檢測政府的施政能否通過可持續發展影響評估，同時，也會培訓政府的官員，使他們認識可持續發展的概念。在商界方面，企業意識到維持社會的穩定發展及高質素的生活環境，才符合企業長遠的利益，所以，過去 10 年來，我們看到很多企業直接參與社會服務及環境保護的工作，甚至設立基金，資助非政府組織舉辦有關的活動。由此可見，政府內部及商界已經為推動可持續發展踏出第一步。

可是，更為艱巨的任務，是如何將可持續發展的概念融入市民的日常生活中。雖然近年香港的經濟不斷下調，但仍可算是一個富裕的城市，物質相當充裕，如果引導得法，可進一步提升市民的精神文明和環保意識，不過，如果處理得不好，便會使我們容易養成不能持續的消費模式，只講求包裝、時尚，使用周期短的貨品。只要我們看看垃圾站，便可以看到不單止是形形色色的包裝物料被棄置，甚至仍然可以使用的家具、衣服、電器等也被棄置。在這樣的浪費文化下，生產商也只會生產包裝精美和使用周期短的貨品，而且不斷換款造成產生大量廢棄物品的惡性循環。更令人憂慮的是，香港市民的環保意識低，家居廢物回收率不足 10%，政府也沒有一套健全的廢物回收政策，令廢物處理成為香港須迫切解決的頭痛問題。況且，我們也看不到政府採取任何具體措施教育市民，以扭轉這種不能持續的消費模式，實在令人失望。

過去幾年，一直有批評指政府未能將環保教育納入正規教育內，令市民“將環保帶回家裏”。其實，正規教育當然可以向市民灌輸環保意識，但透過生活中的非正規學習，深化意識的效用更大。雖然現時許多學校及非政府組織也不定期地舉辦形形色色的環保活動，但礙於資源及時間限制，往往未能將信息深化，便已被迫停止。故此，政府如要大力推動可持續發展，便必須在財政、宣傳教育的設計及與非政府組織的合作等方面加以配合。

主席女士，推動本土文化及弘揚民族觀念，也是落實可持續發展必不可少的工作，我們亦應加以重視，不應偏廢。由於香港受到殖民地形式統治超過 100 年，因此中西文化交流早已成為香港的特色。近年，日本及韓國的文化也成為新的文化潮流，香港作為一個文化大溶爐的角色也因而更明顯。不過，大量外來文化挾着消費品及文化產品湧入香港，令我們擔心中國傳統的文化有日漸被取締之虞。因此，我們希望政府在推廣中國傳統文化方面能多下工夫，使各國的文化藝術也可在香港大放異采，相得益彰。

除了文化推廣外，身為中國人，我們對香港的公民教育長期忽視國家及民族方面的教育感到失望。過往，在殖民地時代，港英政府封殺民族教育，市民對祖國及民族的認同感很低，甚至有抗拒感；可是，在回歸後，政府仍不肯主動推動國家及民族教育，以增加市民對國家的認同感，更是於理不合。其實，所有國家也視國家教育為整體教育的一部分，大家回想一下國家成功申辦 2008 年奧運會及國家足球隊成功打入世界盃決賽周的一刻，市民大眾如何熱烈地慶祝；美國在九一一事件後，全美人民如何走在一起共同抵抗恐怖主義，便可以看到國家及民族觀念對人民有多大凝聚力。我希望香港特別行政區政府不要經常只是把凝聚市民的說法掛在口邊，而是要拿出實際措施來，真正凝聚市民的力量，建設香港、建設國家。

(代理主席周梁淑怡議員代為主持會議)

代理主席，我謹此陳辭，支持議案。

葉國謙議員：代理主席，土地規劃和基礎建設可說是最能考驗可持續發展的試金石，尤其是在香港，土地資源不足，要在僅有的土地上進行都市化發展，必然會涉及保存自然環境和文化遺蹟的問題。自《環境影響評估條例》在 1998 年生效後，香港的基建規劃進入一個新時代，過往任意開發、任意填海的日子，相信不會再輕易出現。不過，這情況卻引發了例如落馬洲支線和大嶼山南北通道的爭議，有批評者指出，《環境影響評估條例》是為了幾隻雀鳥、幾隻青蛙而犧牲香港的經濟及市民交通上的需要，是“阻住地球轉”。可是，這個評價並不妥當。

其實，環保及經濟發展可說是一對“歡喜冤家”，有時候兩者為爭奪土地用途而令整個社會的討論達到水火不容的地步，有時候兩者又可以“攬頭攬頸”地合作發展生態旅遊，為香港作出貢獻。其實，要使這一對冤家安安靜靜地共存，關鍵在於我們怎樣做媒人而已。現時的土地規劃及保育政策仍未完善，許多具有高生態價值的土地未能獲得適當的保護。很多時候，工程倡議者只是從規劃大綱圖得知土地屬農業用途，但卻無從得知建議發展的土地是否具有高生態價值，結果，一旦正式申請發展，綠色團體便會羣起反對，引起社會上一輪又一輪的爭議。民主建港聯盟（“民建聯”）已多次提及香港有需要設立土地生態資料庫，就高生態價值的土地制訂適當的保護政策，一來可保育香港僅有的自然資源；另一方面，又可以令工程倡議者更能掌握土地的各項特點，使他們在規劃工程時可適當地加以配合。

除此以外，決策者的心態和對可持續發展的認知也十分重要。過去，香港的決策者在接受培訓，以至在實際工作時也沒有可持續發展的概念，在推行計劃時，尤其是在基建計劃方面，往往只顧經濟效益而忽視了對環境及社會造成的負面影響。在《環境影響評估條例》生效後，部分決策者仍然故步自封，一意孤行地推行那些只重成本、不為環保的計劃，結果又碰了一鼻子灰。民建聯認為，可持續發展對香港的決策者而言是一種新思維，決策者必須拋棄舊日的思維，在決策時改用新思維，以期邁向可持續發展的目標。

代理主席，人口結構及質素對一個地方的長遠發展也是十分重要的。香港的人口正面對兩項問題，一項是人口出現老化，另一項是人口質素未能配合知識型經濟的轉變。2001 年的人口普查發現，本港 65 歲或以上的人口佔

全港人口 11%，有學者估計，至 2056 年，在沒有外來移民的情況下，這個組別的人口將會激增至佔總人口的一半，這不單止會對醫療福利帶來沉重的壓力，更嚴重的問題是老年人口增加，意味着工作人口下降，極有可能拖慢香港的經濟發展。此外，隨着香港轉型為知識型經濟，對人才的需求殷切，香港土生土長的市民，以及從內地移居香港的居民是否有足夠的教育水平配合知識型經濟的發展，便是香港能否成功轉型的關鍵所在。故此，為了香港的長遠發展，政府必須制訂合適的人口政策，一方面努力吸引海外及內地的優秀人才及投資者來港發展，另一方面，也須着眼於提升香港人口的質素，以及紓緩未來人口老化的問題。

代理主席，香港未來的發展會與珠江三角洲（“珠三角”）地區連成一體，近期在社會討論得鬧哄哄的香港連接珠海的跨海通道問題，正正反映了香港、珠海及澳門三地合作發展的重要性及迫切性。由於香港的未來已和珠三角的發展緊密連繫着，因此在推動可持續發展和制訂“地區廿一世紀議程”時，不應再墨守香港的疆界而應與澳門及廣東省政府磋商協議，共同制訂適合三地的發展模式，在基礎建設、人口流動、經濟發展，以至環境保護等各方面共同合作。這不單止可令香港繼續保持國際都會的地位，也可促使整個珠三角地區成為國家最重要、最繁華及最具特色的地區。

代理主席，我謹此陳辭，支持議案。

劉炳章議員：代理主席，隨着經濟急速地發展，全球一體化已逐步實現，因此，個別地區的發展必須同時考慮鄰近地區的發展，亦須照顧我們後代的需要。可持續發展已成為全球各國的共識，不過，如何達致可持續發展，便必須因應不同地區、不同國家的發展情況而定，而且涉及經濟、運輸、環保等不同領域。要將可持續發展變成具體和可落實的方案，首先須在有關的地區和國家尋求共識。

就香港而言，無論是幸或不幸也好，我們大約有 40%的土地是郊野公園，大約 40%的土地是鄉郊地區，這些地方的發展受到現行法例很大的限制和束縛，因此，實際已建設的面積只有 20%。換言之，我們對土地有很大需求，但從另一個角度來看，我們仍有很多土地可供發展。與此同時，在過去數年，香港的經濟經歷了前所未有的衰退，我們須進一步發展跨境經濟活動，例如物流業、旅遊業等，以紓緩現時的失業壓力，這意味我們須開拓新界北部的土地。

政府在去年年初發表了《香港 2030 規劃遠景與策略》的諮詢文件，目的便是要就未來的發展徵詢社會各界的意見和尋求共識。在今年年初，政府再發表第二份諮詢文件，我們只要比較一下，便會發覺發展的路向有所轉變，尤其是在跨境發展方面的轉變特別大，這是因為要配合香港的經濟發展。與此同時，政府進行了一連串有關跨境問題的研究，包括跨境空氣污染等問題。

代理主席，政府對未來發展所進行的規劃工作的路向基本上是正確的，不過，在處理一些有關基本資料的問題時，態度必須更明確和增加透明度。讓我舉一個例子：政府曾經資助香港大學進行一項生物多樣性的調查，搜集香港珍貴動植物的分布情況，香港大學已在 2000 年將報告呈交政府，不過，政府直至現在仍沒有明確採納報告的內容。這會妨礙未來的發展，也會造成爭拗。正如我剛才所說，發展時要平衡各方面的需要和利益，如果某個地方發現有珍貴的動植物，自然應該劃為保護區，避免發展。不過，有關的資料應該是公開的，以便公眾可以得知和醞釀達成共識，然後大家遵守協議。

儘管政府為可持續發展制訂了大方向，但仍須爭取社會各階層的認同和力求達成共識，在不同領域作出配合和加以落實，最後達致可持續發展的目標。舉例而言，如果運輸業不願意轉用污染較少的燃料，環保工作便可能事倍功半。因此，政府必須爭取社會各階層認同和參與可持續發展。

以我所屬的建造業為例，香港建築師學會、香港工程師學會、香港園境師學會和香港測量師學會正在籌備一個環保樓宇專業議會，希望透過提倡環保建築設計，推動興建環保樓宇，從而達到善用能源和節省能源的目的。

大家或會記得，政府在 2000 年年底提出環保樓宇的構思，容許部分環保樓宇設計豁免計算入樓宇面積內，此舉受到建造業的歡迎。近期，不少即將落成的樓盤在進行推廣時也標榜環保樓宇設計，例如環保露台，寬敞的走廊等。由此可見，推廣環保樓宇已漸見成效。其實，符合環保概念的建築方法還有很多，這是一般人較少留意的，例如使用外牆預製組件的建築方法可減少建築廢料，或使用煤灰磚和收集雨水作沖廁用途的設計等。在這個基礎上，建造業希望政府發展符合本港情況的環保樓宇標籤計劃，以鼓勵發展商更廣泛使用環保樓宇的設計。

此外，建造業亦期望政府以身作則，在建造公營房屋或政府設施時，能夠建造符合環保設計的樓宇，作為示範。如果政府總部招標時規定必須採用環保設計，或將環保設計定為其中一項評分標準，必定會使建造業更重視環保的因素。

無論如何，要達致可持續發展的目標，便必須尋求社會達成共識，社會各階層也必須共同努力。我謹此陳辭。

鄧兆棠議員：代理主席，雖然可持續發展作為一個社會發展的大方向，已受到各地政府的廣泛認同和支持，但相信很多市民對其意義其實仍然是認識不多，政府有必要以更積極進取的態度和措施來提醒市民的關注和參與。目前香港在可持續發展方面遇到很多問題，主要包括人口發展、土地發展與規劃、環境保護等。其實，這些問題與所有市民都是息息相關的，例如人口的潛在增長，促使社會有需要提供額外的住房和許多其他的設施，同時也會引致污染和其他資源損耗的問題。此外，市民的消費模式如果不作出調節，繼續產生大量垃圾，則除了會對環境繼續造成進一步損害之外，社會亦要投入相當多的資源來處理廢物，最終減低了經濟效益。因此，政府應該動員社會各界身體力行，大家一起為提高生活質素而付出努力。我想集中談一談跨境污染、土地保育及社羣和諧這數項問題。

在全球經濟一體化的今天，很多問題都要各地方的人士共同合作才能解決。換言之，可持續發展的理念本身沒有地域或疆界的限制，以香港為例，要達致該等目標，廣東、香港和澳門政府必須一起合作才能成功。香港和廣東不單止在經濟和人流活動上融合起來，即使連環境污染也變得十分緊密。例如，香港的製造業北移，所產生的污染物亦北移。然而，問題是，當冬季季候風從北面吹向香港的時候，香港的空氣污染程度也相應提高。因此，元朗區的空氣污染程度，通常較香港其他地區高出很多。此外，跨境汽車流量不斷增加，也會進一步加劇兩地空氣污染問題。如果政府不及早對症下藥，待深港西部通道及后灣幹線在數年後通車時，情況會更為嚴重。

代理主席，空氣污染問題會直接破壞香港與珠江三角洲（“珠三角”）居民的生活和投資環境。雖然香港和珠三角政府都十分關注這問題，而粵港環境保護聯絡小組亦早在 1990 年已經成立，但要延遲至近年才進一步進行一些聯合研究。污染是“一國”問題，而整治污染卻以“兩制”模式進行，制度上的差異使工作變得困難重重。我希望兩地政府可以打破這障礙，加快商議解決方案，使經濟與健康都可更有保障。

除了減少污染之外，保護珍貴的自然資源，也是可持續發展的一項重要課題。當人口不斷增加，城市的邊界不斷向外伸延，這無可避免會減少原本屬於大自然的土地，危害到大自然生物的生存。所以，如果要在發展與保存自然之間取得平衡，政府和公眾便要共同面對一個十分棘手的問題。政府的顧問報告提到，自然資源和生物多樣化，是可持續發展影響評估其中兩項指導原則。雖然政府已有明確的目標，但具體的實施方法卻仍欠奉，因此令我們感到非常失望。

我認為要避免類似塱原濕地的事件再次發生，政府有必要訂定全面的保育政策。政府過去在一些涉及新界土地問題上的決定，引起當地居民的強烈反應，原因在於他們的意願及權利並未受到尊重。和其他市民一樣，鄉民都非常支持環保，但環保的代價應由全港市民共同負擔，而不應只由濕地的業權者、擁有者一力承擔。所以，除了政府直接收購之外，其實還有其他的方法可以考慮，例如成立自然補償基金、或透過換地來作為補償等。無論如何，政府必須訂立適當的保育政策和撥出資源，設立公平的上訴機制，以便在促進環境保護的同時，亦能對受影響的土地業權人的產權加以保護。

代理主席，我還想補充一點，可持續發展所涉及的範圍相當廣泛，其實還包括消除貧窮，以及保護和增進人類健康，這些都是特區政府應該做而做得不足夠的地方。特區政府必須正視環境、經濟及社會三者整體發展的重要性，才能紓緩經濟疲弱、貧窮惡化、環境污染、社會內部矛盾加劇等一連串問題。

最後，我想再提出，可持續發展也包括加強社區各族羣之間的協作，以及促進社區的和諧，可惜政府偏偏在強大反對聲音中提出“雙村長制”的方案，強行將傳統鄉村氏族選舉變為非驢非馬的地方選舉，人為地在鄉村搞分化，激化內部矛盾，醜惡的結果就是族羣間的衝突、社會的動盪，完全因為有違可持續發展的原則，希望當局臨崖勒馬，撤回這方案。

代理主席，我謹此陳辭，支持蔡議員的議案。

吳亮星議員：代理主席，雖然早在 1992 年，國際社會已通過了“廿一世紀議程”，而同年，聯合國也成立了可持續發展委員會，但相對而言，在香港，本地可持續發展無疑仍是一種嶄新的概念，97 年之前的政府在公共政策層面上對此少有提及，至特區成立之後，行政長官在 99 年的施政報告中決定將會成立可持續發展委員會，並就具體落實可持續發展概念定出了一些方向。因此，這是值得歡迎的開端。在實際的工作進度方面，規劃署在 2000 年 8 月完成了香港二十一世紀可持續發展顧問研究後，持續發展組於 2001 年 4 月成立，而可持續發展評估制度則於 2001 年 12 月實施，以確保決策過程中已經考慮到對可持續發展的影響。

大眾可以留意得到，現時政府已確立了一套可持續發展的評估制度，包括指導性準則和可持續發展指標，讓政府各政策局和部門對於有可能對香港經濟、環境及社會帶來明顯或持久影響的新的策略性措施或重大計劃，進行可持續發展評估，以及在提交行政會議或政策委員會的文件內，闡述就有關這些建議進行可持續發展評估的結果。

以上這些情況，顯示了政府在落實可持續發展概念方面確有工作進展，在這方面基本上是令人滿意的。當然，時隔 3 年，可持續發展委員會仍然未見成立，這一點亦難免讓人關注，而且務實地看，可持續發展的概念涉及廣泛的政策範疇，加上主要官員問責制剛好在這段時間逐步構思成形並加以落實，相信要研究如何將這個委員會，設計成為一個有合理的運作模式，並能真正發揮其效能的架構，要比之趕時間成立這個委員會來得更為重要。

本人同時認為特區政府應該因應香港這個都市社會的現實狀況，務實地制訂一些較為具體可行的可持續發展的工作目標，例如推行具體的環保計劃，而不是隨便附和一些粗略而模糊的大原則、大策略，這樣的做法更有利於促進可持續發展的工作。事實上，國際社會在推動可持續發展工作上，也是各持不同的心態，有的發達國家看來並不熱衷，甚至拒絕簽署相關的國際協議，至於一些發展中國家，也許口頭上的承諾所謂明確不移，但實際上要落實的時候，我們對於其措施是否卓有成效，可看出仍是頗有疑問的。香港雖然起步較遲，但也不應妄自菲薄，畢竟最重要的，還是做實際有效的工作勝於空談這些所謂可持續的口號。此外，在目前的經濟環境下，香港社會要推動可持續發展的工作，始終必須強調因應我們社會的實際情況，因應我們的資源安排，尤其是應該評估對民生的影響，就如何對當前提出的就業優先、或一直存在的環境評估等要求相互配合，以便展開公眾對這些工作的宣傳教育。只有社會存在共識，整體可持續發展的概念才能真正為社會各階層廣泛接受和方便推行。

代理主席，本人謹此陳辭。

張宇人議員：代理主席，可持續發展講求的，是在經濟發展、環境保育和社會融合等 3 方面，取得平衡；在 1992 年第一屆地球高峰會通過的聯合國“廿一世紀議程”，列出了可持續發展涵蓋的 4 個主要方向，包括社會和經濟方面的配合、保存和管理資源、加強各主要羣組的作用和有關的施行的方法。自由黨一向主張社會要均衡的發展，所以我們是非常支持這些理念的。

自從 10 年前第一屆的高峰會至今，全世界有八十多個國家已經把“廿一世紀議程”(Agenda 21)納入了國家的發展計劃，亦有超過 6 000 個城市制訂了各自的“地區廿一世紀議程”(Local Agenda 21)。我們的祖國，以至在亞洲區內的競爭對手，如新加坡、台灣、南韓等，亦早已制訂了詳盡的“廿一世紀議程”。

然而，一直以來，香港在推動可持續發展方面所做的，似乎不多，連行政長官 3 年前已提出成立的可持續發展委員會，也只是一直只聞樓梯響。政務司司長在去年成立的持續發展組，至今仍缺乏具體的進展。自由黨認為如果香港在可持續發展的步伐上還不加把勁，便不能貼近世界的潮流，亦難以鞏固在亞洲的領導地位。

代理主席，以下我想就聯合國的“廿一世紀議程”所提出的方向，講述一下自由黨的意見。

首先，在社會和經濟範疇方面，我們認為將環保與發展問題納入決策過程，是相當重要的。目前，雖然政府各政策局在制訂重大的政策和措施之前，先要進行可持續發展的評估，衡量有關政策對各方面的影響，但由於目標不夠明確，往往惹來環境保育與社會的發展，誰是比較重要的爭議。較早前九鐵落馬洲支線所引發的塱原濕地的爭議，便是其中一個例子，影響所及，以至整體社會都要為此付上了一些不必要的沉重代價。自由黨認為社會發展和環保都同樣重要，不過，問題是，我們在規劃過程中，如何及早作出適應，和避免偏袒任何一方。

除了環境問題之外，怎樣改善本港人口的質素以推動可持續發展，亦是非常重要的。香港面對經濟的轉型，所需的技術和人才有所轉變，但本港人口老化的問題嚴重，加上整體人口教育水平偏低，而作為人力資源補充的主要來源——即每天 150 名新來港的人士，超過七成只有中三以下的教育水平。因此，自由黨一直促請政府，盡快制訂一套全面的人口政策，吸納更多的外來人才，以提升本港人口的質素，迎接未來的挑戰。

另一方面，自由黨亦非常重視保存大自然資源的重要性。例如我們支持保護優良的維多利亞港，因此反對不必要的海港填海工程。其次，我們的郊野和海岸都擁有珍貴的自然資源，有需要得到我們的悉心保護。近年來日漸盛行的綠色旅遊，亦正好推動大家認識到環境保育的重要性。

此外，聯合國“廿一世紀議程”提到要加強各主要羣組的作用和有關的施行方法，自由黨希望特區政府可以透過成立可持續發展委員會，作出更完善的策劃和監管，以便在社會、經濟和發展與環保之間，都能夠取得適當的平衡。

事實上，在 8 月剛舉行過的第二屆地球高峰會上，各與會代表就可持續發展的概念，提出了一項非常重要的信息，就是加強政府、商界和公眾人士在推動可持續發展及建立夥伴關係上的合作。自由黨希望政府能本着上述的

精神，加強與社會各界溝通，特別在成員的安排上，能夠做到均衡參與的原則，即要有政府、商界及社會人士的共同參與，體現地球高峰會的精神。

代理主席，可持續發展對整體社會的發展，以至對我們後代的生活，都很大的影響，而世界各地都積極推行可持續發展。因此，自由黨希望政府下定決心，盡快提出一套可持續發展的綱領，讓我們向共同的目標一起進發。

我謹此陳辭，支持議案。

余若薇議員：代理主席，我發言支持蔡素玉議員的議案。今天我們辯論可持續發展，罕有地聽到劉慧卿議員對我們談到母愛與蘋果批，她也表示了何謂真正的可持續發展。

代理主席，其實可持續發展是一種抽象概念，其涵蓋範圍非常寬闊，包括環境保育、能源食水、醫療衛生、人口政策以至消滅貧窮等，每一項皆與我們的生活息息相關，所以無論政府、工商機構或普羅市民，都是責無旁貸，要確保我們所做的每件事都要顧及子孫後代的需要，讓他們擁有健康和富足的社會環境。

香港在推動可持續發展工作方面起步較遲，行政長官董建華在 99 年施政報告中提出成立可持續發展委員會，以求就有關可持續發展問題向政府提供專家意見，並推行公眾教育工作。只可惜 3 年下來，政府只是在行政署轄下成立了一個被蔡素玉議員形容為沒有了“可”字的持續發展組。有關成立委員會的事宜，很多人都表示只聞樓梯響，令人擔心這又是董先生另一項“虎頭蛇尾”之作。

事實上，政府對於可持續發展概念的理解未夠全面，如果翻閱 1999 至 2000 年兩份施政報告，董先生在提及這項可持續發展後，接着便談環保，環境保護及改善污染措施，似乎在他的眼中，可持續發展便等於“環保”，所以難怪他可能認為無須成立可持續發展委員會，因為我們已有環境運輸及工務局與環境保護署了。

代理主席，我剛才提及可持續發展涵蓋的範圍非常廣闊，以貧窮問題為例，根據世界銀行發表報告，按照堅尼系數排名，香港在 100 個地區裏排第九十七，較泰國與菲律賓等亞洲國家還要差，足見貧富懸殊問題是日益嚴重，只可惜政府始終堅決拒絕訂立貧窮線，亦不願在綜合社會保障援助（“綜援”）安全網以外，制訂全面的減貧政策。

在人口政策方面，香港正面臨人口老化問題，根據政府推算，到 2031 年便有四分之一港人是 65 歲或以上，屆時社會能否負擔頓成疑問。事實上，人口政策不應只着眼於如何吸納內地專才或有錢人來港，以刺激本港經濟，政府亦應有更長遠的目光，及早擬訂對策解決人口錯配或老化的問題。

代理主席，要成功實踐可持續發展，最重要的還是讓公眾參與制訂政策，這一點在早前南非約翰內斯堡舉行的地球峰會已獲得肯定。然而，如果我們看香港特別行政區政府的決策模式，絕大部分都是“由上而下”的，很多時候所謂民意諮詢工作也只是“粉飾櫥窗”，即使政府已開始就重要工程或政策進行是否影響可持續發展的評估，但這些評估大部分都是在內部進行，沒有透明度可言。

正如地球峰會建議，政府應該改變“閉門造車”式的決策方式，特別是在推動可持續發展方面，應該加強與工商界及民間團體合作，建立夥伴關係。例如在培養公眾意識方面，如果學校、企業及社區團體皆認同可持續發展的概念，並在日常教學或運作上實踐這套概念，那麼自然更容易滲透至每一階層，相信較現時在電視賣廣告或舉行展覽等例行宣傳技倆，可以收到更佳效果。

代理主席，環保團體長春社最近發表報告，指出香港應該力爭在推動可持續發展方面成為中國以至整個亞洲的模範，我們的經濟情況與知識水平，的確具備這方面的條件。當然，在面對經濟逆境及嚴重財赤的時候，有些人或許會認為可持續發展是一項奢侈品。然而，代理主席，這項投資的回報其實是長遠的，當全港市民能夠上下一心實踐可持續發展的概念，香港才可成為一塊真正的樂土。謝謝代理主席。

李卓人議員：代理主席，聯合國環境及發展世界委員會於 1987 年發表《我們的共同未來》一書時，界定可持續發展是既能滿足我們現時的需求，又不損害子孫後代能滿足他們需求的發展模式。我相信是不會有人反對這個觀念的，因為大家都希望地球不會有滅亡的一天。問題是，由這個觀念衍生的口號很漂亮，可惜落實時卻是一個空洞的口號，這情況不獨發生在香港，甚至整個世界也是如此，而可持續發展在香港落實時，也落得只是一個空洞的口號。

行政長官在 1999 年施政報告提出成立可持續發展委員會，負責向政府提供專家意見，定期向市民匯報工作，並鼓勵各界將可持續發展的概念身體力行。但是，在 3 年後的今天，這個委員會仍然處於“將會”成立的階段。

直至現在，所達到的進展便只有一個隸屬政務司司長辦公室轄下的持續發展組，由副行政署長擔任主管，並由兩名助理署長協助，委員會的蹤影卻完全看不到。

不單止可持續發展委員會遲遲未能落實，即使是“可持續發展”這個概念也一直被“打斧頭”，在有意無意之間，“可持續發展”也差不多變成等同環保。

如果看看政府所派出的單張，所謂可持續發展，是很簡單的。除了剛才說過很漂亮的口號外，政府表示，簡單來說，可持續發展就是在追求經濟富裕和社會進步的同時，亦能尊重自然環境——就只是自然環境，說成好像只就是環保。那麼，人又如何？如果讓貧窮的情況一直延續下去，人也快要成為瀕臨絕種的動物了。

我認為在觀念上，把問題說成這樣是很荒謬的，可能我也說得誇張了一些，但如果讓現時的情況繼續下去，大家且看看會有多少人死於戰爭、飢餓？人類會否因為飢餓而絕種呢？有些貧窮的民族真的隨時會因此而絕種的。雖然我也許稍為誇張了，但世界上真的有民族會因為飢餓而絕種，這是整個世界所面對的挑戰。我不是說香港人會絕種，我現在是說世界上有些民族因為觀念太狹窄，只顧環保，而不顧人類的持續發展，以致有些地區的人真的會瀕臨絕種。雖然香港人還未致瀕臨絕種，但我希望香港政府會把人類本身的發展包括在可持續發展這觀念內，即是說，“貧窮”也是應處理的問題，不要“打斧頭”，因為這些單張內完全沒有提及這方面的。

雖然單張內沒有提及貧窮，卻迂迴曲折地提到社會融和；不知司長稍後會否反駁我，說社會融和不就是已包含了貧窮了嗎？政府曾委託顧問公司訂定研究可持續發展的指標，其中就一共 8 個不同範疇，訂立了 39 個具體指標，幸好當中也包括了貧富差距這個指標。

然而，即使政府把貧富差距這個指標包括在內，那又如何？政府會否有所行動呢？如果沒有行動，便只是一個指標而已。單單有指標而沒有獲得政府承諾會採取行動的話，指標也只是一個空指標罷了。當然，政府會表示已作出研究，因為政府已委託顧問公司提交一個可持續發展研究報告。其結果顯示，跟澳洲、日本、中國、馬來西亞、新加坡、英國和美國這 7 個香港商貿主要競爭者及貿易夥伴比較，香港的收入分布是最不公平的。入息最高的一成住戶和入息最低的一成住戶之間的差距非常大，兩者差距由 1991 年的相差二十八倍，暴升至 2001 年的相差四十五倍。在這 10 年間，量度入息差距的堅尼系數則由 0.476 惡化至 0.525。中國政府也自認意識到，當堅尼系數超過 0.4 便是一個危險號，但我們的特區政府在香港的堅尼系數已經超過 0.5 的時候，態度仍然是愛理不理的。

剛才余若薇議員表示，就此方面而言，若論世界排名，香港是第九十七。如果政府設下了指標作量度，但量度後卻又愛理不理，沒有訂出任何政策來解決、縮窄這個貧富差距，那麼為何要設下指標呢？雖然我認為有個指標在望，我們最少可以要求政府用指標作參考。我真想大家聽聽司長稍後所發表的言論中，說明會否處理這個貧富差距的問題。

貧富懸殊惡化的原因是很複雜的，但我相信，政府和大企業現時不斷把低技術工種外判，令低技術工人的工資任由市場玩弄“尋底”遊戲，肯定是造成貧富懸殊、差距惡化的原因之一。政府現在似乎只說而不做，如果各政策局認真評估各項政策對可持續發展的影響，政府便應首先重新檢視目前的外判政策。

貧窮和貧富懸殊不單止是香港面對的嚴峻問題，也是在全球經濟一體化之下，各國須予處理的難題之一。地球峰會現時正值休會期間，很多人到南非示威。他們指出了一個問題，雖然南非目前沒有種族隔離，但問題其實只是變種為通過由發達國和跨國企業壟斷的全球化之後，世界樹立了新的全球種族隔離制度。發達國推動的可持續發展原則，完全屈從於它們主導的國際貿易自由化的框架之下。它們給予的扶貧援助，只是用來換取發展中國家在開放市場和貿易自由化上的讓步；所以，最怕的是，全球都把這可持續發展放置在自由貿易之下，這樣做也只會讓它變成一個空洞的口號而已。

謝謝代理主席。

羅致光議員：代理主席，民主黨是十分支持今次蔡素玉議員提出的議案，支持的程度可見諸上星期我在另一項議案辯論中已把有關可持續發展的意見全部說了出來。所以，在今天的議案辯論中，我亦不想司長再一次聆聽上星期我就可持續發展所表達的有關期望，以及我們希望政府就這問題做些甚麼工夫了。

上星期，在我們發表的施政期望裏，有 13 段是說到可持續發展的，其中一個重點是關於社區參與的。所以，對於蔡素玉議員今次的議案裏特別提及關於政府和非政府組織、區議會、地區團體和私人機構合作、展開對話等，民主黨一直覺得這應該是推動可持續發展的一個重點。要進行持續發展的工作，沒有社區參與，是很困難做得到的。

不過，我卻想在今次的議案辯論中提出一點，就是剛才李卓人議員所提到的貧富懸殊的評估問題。說到評估指標，在政府現在所使用的 39 個評估指標當中，有一個相類似對貧富懸殊的評估，就是那上四分位住戶入息和下四分位住戶入息(upper Quartile and lower Quartile)的變化差額，藉着這個變化差額，勉勉強強可以看到貧富懸殊是在加劇還是在減少。但是，如果我們看看香港過去的經濟入息分布演變，便知道這不是一個太好的指標，因為我們可以看到，在香港，最主要的貧富懸殊出現於最低的 10%，而不是在最低的 25%內。所以，這個貧富懸殊的指標，並不是一個很理想的指標。

談過這個指標後，我亦想提出現時評估政府重大政策對可持續發展的影響的工具，即是那 39 個指標。我希望司長可以回去翻看一下這個價值 3,000 萬元的顧問研究報告，其中收納了很多很好的建議，也列出數以百計的指標。當然，有很多指標是很具爭議性的，也可能不太有用，但仍有不少指標是很有用的，為甚麼顧問最後不予採納呢？原因是沒有數據。這便形成了一個很大的問題，因為可持續發展這個問題，過往我們是很少研究的，而今天我們要研究可持續發展時，即發現一些數字是很有用的。但是，原來政府統計處無論在過去或現時，竟然從未試過有系統地收集數據。顧問公司向政府提交報告時，當然要提交一些政府可以運用的工具，換言之，既然那些數據現時不存在於系統的資料庫內，顧問公司便沒辦法提交這麼樣可用以量度的工具給政府。結果，顧問公司只好退而求其次，在資料庫內現時可以找到的資料，找出了 39 個可用作量度的指標來。有一個很明顯是缺乏資料的例子，是關於剛才我提過的社區參與的，最初顧問公司想用有多少人使用社區中心、社區會堂的資料作為一項指標，可笑的是，顧問公司竟不知道社區會堂已經停建了十多年了，他們不知道政策的轉變已導致這方面不能用作量度社區參與的指標。當然，他們仍可利用一些較微弱的指標的，例如登記的義工人數等，但也是不足夠反映社區的參與的，特別是就可持續發展這方面而言。

因此，如果我們今天不是純粹為了就可持續發展交差，而是希望持續地看看香港政府如何為未來制訂整個政策，便要找出上一次那顧問研究不足的地方，即我們的資料庫現時所缺乏的資料，然後促請政府日後有效收集這些資料，令我們能夠更有效地就可持續發展的評估做得好一點。我相信司長可能會對我們說，現在已有了評估工具，不過，我只想說，這個評估工具是大有須予改進的地方，這也關係到日後我們怎樣令政府在制訂重大政策時，也會考慮這方面的問題。

另一點是，何謂重大政策的問題。我想指出，現時實在沒有很清楚的準則說明甚麼是重大的、須作可持續發展評估的政府政策。當然，我相信要制

訂一個清楚的準則並非易事，但以現時所得的經驗，我們仍可以粗略地說出究竟哪些政策影響甚麼範圍，以及哪幾個範疇是一定要提出的，又例如可以數額或對社羣形式的影響作為準則，判斷某些政策是有需要經過可持續發展的評估機制。我希望政府能夠就這方面加以改善，日後便能做得更好。

我們支持議案。謝謝代理主席。

何秀蘭議員：代理主席，我發言支持這項議案。在時間上，我覺得我們在可持續發展方面的工作做得很慢，我手邊這份報告是在 2000 年 8 月發表的，直至目前為止，已經 26 個月了，但除了在政務司司長辦公室下成立了一個持續發展組外，有關的委員會至今仍未組成，具體的工作仍未展開，真是“開大了頭，埋不了尾”，而工作範圍方面，也十分狹窄。可持續發展的目標，其實是希望大家都能享有優質的生活。這一代要有優質生活，便要發展，但我們也不能先用掉未來的資源。為了要讓我們的下一代及再下一代都有生活上所需，我們便須強調可持續性。

在前次會議的一項補充質詢中，我已向政務司司長提出，為何社會上有這麼多的批評，但政府仍然不將民主政制發展及人權法治納入評估的範圍內？司長回答我說，事有緩急，因此，會先處理一些事情，而其他的事情，則沒有需要立即進行。我相信政府在可持續性發展方面，最重要的其實是要確保不會再有壟原事件的翻版，使一些經濟發展或建設項目，不要發生太多爭拗，可以順暢地推出來，早點達成共識。

不過，我也希望司長明白，我們談論可持續性發展所涵蓋的範圍時，是不單止要消除類似壟原事件的爭拗，因為社會經濟及保育環境等範疇，確實牽涉了許多資源投放和分配，由誰付出代價，由誰享受成果等問題，其中一定會涉及不同階層的利益。如果我們沒有一個民主政制來保障市民可公平地參與決策，如果我們沒有法治來保障少數人的人權及弱勢社羣的權益，我們其實是忽略了可持續性發展的基礎，只是在枝節的問題上跳來跳去而已。讓我舉一個有關消除貧富懸殊的例子。其實，數位議員同事剛才也曾談及這問題，而我也想指出，如果我們要在一個由少數人掌握政治權利，以少數人經濟利益為先的政制下，消除貧富懸殊，其實是很困難的。大家剛才引用了不同的數據，我這裏也有一些數據，同樣是 2000 年 8 月發表的顧問報告內找到的。該報告指出，與其他的經濟相比較，香港的收入差距是最不平等的——我強調是最不平等的，2000 年 8 月發表的顧問報告是這樣寫的。如果我們沒有一個公平的參與機制，不可以讓社會上的大多數人，尤其是處於政治弱勢的基層市民，表達他們的要求，不讓他們有機會獲得正當渠道來影響決策，我們所說的可持續性發展可能也只是空談罷了。

剛才我們亦指出，我們有一些關於貧富差距收入指標，我們可以從這些指標瞭解香港的狀況。但是，有了指標，並知道及明白這個現象後，我們怎樣消除這個情況，便正是政制的問題。不過，多年以來，社會上曾經有很多人要求政府制訂貧窮線，從而踏出減貧的第一步，但政府直至現在也未能做到，這絕對是與政制有關的。所以，我希望司長在說罷事有緩急之後，可以把民主政制、法治和人權放在一個重要的地位，這也是香港所急須達到的工作目標。謝謝代理主席。

代理主席：是否有其他議員想發言？

梁耀忠議員：代理主席，當我們今天談到可持續發展和“地區廿一世紀議程”時，我們不期然便會談到一個問題，便是如何令這地球可持續發展。當談到這問題時，我們自然便會將問題跟環保問題掛鉤，因為如果環保問題做得不好時，怎能令地球可持續發展呢？環保問題不單止包括環境保育，還涉及很多能源方面的發展，我們也是要顧及的。這些當然都很重要，不過，問題是，可持續發展其實具有更深遠的意義，是值得我們關心的。

談到要顧及社會的層面和羣體之間的團體合作，這方面是值得我們重視的，問題在於我們今天的社會如何可發展和關心社會上羣體之間的團結和合作，這才是最大、最難於解決的問題。正如很多議員同事剛才所提出的很多情況，我們看到今天香港的社會裏，出現了很多分化的現象，例如貧窮和富有之間的分化，還有少數民族和弱勢社羣跟整體社會的大潮流之間出現分化等，這些分化都會破壞我們羣體之間的團結和合作。就這方面而言，我們可見我們的社會實在缺乏很多東西，例如我們議員同事近期所提及的，我們尚未有消除種族歧視的條例存在，也尚未有消除年齡歧視的條例存在，這些歧視都會破壞我們社羣之間的團結和合作。所以，我覺得如果司長要考慮這些問題時，這各方面都值得考慮的。

除了這些問題之外，其實，大家從“可持續性”這詞語，也可看到意思是一定要從長遠角度來看問題，但我們的政府過去的政策往往是“頭痛醫頭，腳痛醫腳”，都只是以短視的角度來看問題，而不能從長遠的角度來研究。我覺得我們今天不單止要成立委員會，最重要的是我們政府本身政策的方向性，以及政府能否真的從長遠角度來看問題。例如司長近期談到，由於近年出現財赤問題，所以我們必須在 2006 至 07 年之間達致財政平衡。我覺得這問題在目前來說，無疑是很重要，但對於長遠發展而言，便會構成很大的影響。又例如司長談到近期有些基建工程可能要縮減或取消，不單止這

樣，很多部門在這個大的硬指標影響下，也不得不臨時更改很多政策，以致談到我們長遠發展的可能性時，便更為渺茫了。因此，我認為，我們在此談論可持續發展時，便要真真正正的從長遠角度來看問題，無論在教育和文化水平等各方面而言，也不能短視才行。

此外，我剛才聽到很多議員同事談到更重要的問題，便是如何可消除社會上的貧富差距，這也是可持續發展裏其中一項最重要的問題。他們提到如何減貧，事實上，我們可看到香港的經濟在多方面均會令我們感到很擔憂的，因為香港的堅尼系數由 81 年開始的 0.451，已升至今天的 0.525，這顯示出貧富差距實在太嚴重了。

早前我們進行辯論時，我也在這議事廳內說過，我們不能再忽視貧富差距的嚴重程度。當時我曾舉出一個例子，說我看到一名市民在快餐店內吃“二手餸”。當我說出來的時候，大家可能都覺得很奇怪，懷疑是否真有其事，但近期有報章以此報道作頭條新聞，可見現時真的有市民吃“二手餸”。不過，很奇怪，有專欄作家卻評論吃“二手餸”並非壞事，而且也有其好處，還說到這做法不單止可解決貧窮飢餓，更可以避免浪費，甚至可節省食物。我不知道論者是正面說話，還是以負面說笑式來表達意見，但事實上，這反映出現時社會上的貧窮情況實在太嚴重了。如果人生在世缺乏尊嚴、缺乏安全感的話，哪還如何談論可持續發展呢？

最近有一本名為《如果世界是一個 100 人的村落》的書很是暢銷，其內容是將 100 個人比喻為全球 63 億的人口，當中談到這個等同世界的 100 人的村落時，竟然有 20 人營養不良，有 1 人瀕臨餓死的邊沿，但當中卻有 6 人擁有全村財富的 59%。其實，這些數字告訴我們，不單止香港，也許全世界也有這個現象，便是貧富差距很嚴重。然而，無論如何，我們作為社會一分子應要瞭解，如果不能消滅貧富差距，一定會對社會發展構成很嚴重的影響，因為這亦會對和平及穩定構成嚴重影響。

因此，我覺得今天談到可持續發展時，我們真的要從長遠角度來看看如何解決目前社會所面臨的困局。在香港社會中，有數個問題是值得考慮的，例如何秀蘭議員剛才所說，我們一定要重視民主政制的發展、人權等，因為這些正是保障人類生存在社會上的基礎和基石。如果沒有這些基礎和基石，我們的可持續發展實在是難以進行的。

我除了支持這項議案外，也希望司長在考慮這些問題時，不要從抽象概念着手，而是要真真正正、實實在在落實一些政策，以解決目前的問題。

代理主席，我謹此陳辭。

代理主席：是否有其他議員想發言？

CHIEF SECRETARY FOR ADMINISTRATION: Madam Deputy, sustainable development concerns the well-being not only of this generation, but also of the many generations that will inherit the legacy that we are creating for them today. I welcome this debate as an opportunity to stimulate discussion on this important subject. The Administration supports the aspiration implicit in the Honourable CHOY So-yuk's motion.

The term "sustainable development" has in recent months become more familiar to people worldwide, due largely to the high profile and media reporting of the World Summit that took place in Johannesburg in August and September this year. However, recognizing the term does not imply proper understanding of what it means.

For example, many tend to equate the term "sustainable development" exclusively with environmental protection or conservation of natural resources. This is perhaps understandable, since sustainable development as a policy prescription started in earnest at the Earth Summit organized by the United Nations in Rio de Janeiro in 1992. And that Summit was very much concerned with issues such as climatic change, preservation of natural habitats and depletion of the ozone layer. Even at this year's World Summit in Johannesburg, a "sustainable society" is one in which we respect the balance of our natural environment. But these important international meetings tell us that sustainable development means much more.

(主席恢復主持會議)

Today, an internationally accepted definition of sustainable development is essentially that outlined by the World Commission on Environment and Development in its 1987 report, entitled "Our Common Future", namely, "development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs."

In this context, sustainable development demands that we seek better ways of living and working that enable us to lead healthy, fulfilling, economically secure lives, while preserving the environment and the future welfare of our people. In short, it is about improving the quality of lives for ourselves and future generations.

We recognize without reservation the need for a sustainable approach to Hong Kong's development. In 1997, we began to study in earnest how best we might build a framework for the long-term sustainable development of Hong Kong. In his 1999 policy address, the Chief Executive outlined his vision of Hong Kong as a world-class city. He announced specific steps that would be taken to pursue our long-term development in a sustainable manner. These included the setting up of a dedicated unit within the Government to oversee the integration of sustainability into new government policies; establishing an advisory council to advise the Government on key issues related to sustainable development, and setting aside a \$100 million fund to support community initiatives in this field.

In April 2001, following the completion of an in-depth study and consultation with the Legislative Council, we established the Sustainable Development Unit (SDU) within the Government under my Office. The SDU immediately began work on putting in place a system whereby all new government policies and initiatives would be assessed for their compliance with the principles of sustainable development. This system took full effect in late 2001. From April this year, it has become an integral part of our policy planning and formulation processes in that all proposals put to the Executive Council must also explain and justify their long-term sustainability. The same requirement applies to submissions to the recently established Policy Committee.

As well as implementing and monitoring the sustainability assessment system, the SDU also organizes regular training courses and workshops for government staff involved in the policy and project planning process. This helps to ensure a wider understanding and proper application within the Government of the general principles of sustainable development.

It is essential to instil a sense of importance of sustainability among our colleagues in the Government. But we face a much greater challenge in putting this important message across to the wider community. While there are many in the non-government sectors — including our Honourable Members, non-governmental organizations (NGOs), the academic and business sectors — which

are well aware of the meaning and significance of sustainable development, it is not an easy concept to impress upon the general public.

I am very grateful for the attendance of about nearly three dozen Honourable Members here while I speak. But a little while ago, it seems to be a rather difficult task to summon enough enthusiasm to have more than a dozen Members, not to mention a full quorum, to remain in this Chamber to participate in the debate and listen to the excellent speeches made by some Members. This makes some very emotional and heartfelt statements which I heard just now from these Honourable Members somewhat hollow in this Chamber. But the Administration supports Miss CHOY So-yuk's mission, and all of us must try harder.

During the past year, the SDU has begun the task of promoting in the community the meaning and the importance of sustainability. The SDU has issued publications and reports, organized roving exhibitions and has taken part in a range of forums and seminars aimed at explaining and exploring this issue at varying levels of understanding.

In June this year, we hosted an international symposium on the theme of "Sustainability and the City". A number of distinguished international and local speakers, including Honourable Members of the Legislative Council, exchanged views on ways to build a sustainable future for Hong Kong. As part of this symposium, the SDU sponsored an interactive workshop. Stakeholders from various sectors in the community discussed in depth the priority issues that we need to address in developing a sustainable society in Hong Kong. The workshop concluded with 10 priority issues. To name a few, they are education, social fabric enhancement and integrated planning. It is clear, therefore, that the key stakeholders in Hong Kong have a clear vision for a better future and are keen to share this with others if given the appropriate encouragement.

Madam President, in August and September this year, the United Nations held the World Summit on sustainable development in Johannesburg, South Africa. We recognized the importance of this event and the opportunities that it offered to gain insight and experience into sustainable practices worldwide. To take advantage of this valuable forum, the Government of the Hong Kong Special Administrative Region sent an eight-person team to the Summit as part of the delegation of the People's Republic of China. A report on the team's activities in Johannesburg, as well as their observations and conclusions is now available

to the public. Honourable Members are welcome to access it through visiting our SDU website.

During the ten-day period of the Summit, our team was able to attend plenary sessions, side events, exhibitions and informal meetings. These activities have broadened team members' understanding of the ways in which we might further pursue sustainable development in our own community. We learnt first-hand about the priorities of other countries and cities, many of which involved things that we in Hong Kong had taken for granted, such as regular availability of clean water supply, sanitary waste disposal systems and basic health and education services. We also learnt that each community had to define its own framework for establishing a viable and sustainable quality of life for its people. There is no universally accepted model for prescribing a sustainable development strategy or agenda.

This brings me specifically to the issue that Miss CHOY So-yuk has put on the table this afternoon. That is, what, strategically, does sustainable development mean for Hong Kong, and what are the appropriate frameworks for defining and implementing the measures that we need to take to provide a better quality of life, not only for ourselves but for our future generations?

In his 1999 policy address, the Chief Executive suggested three areas for our pursuit of sustainable development for Hong Kong, namely:

- (a) finding ways to increase prosperity and improve the quality of life while reducing overall pollution and waste;
- (b) meeting our needs and aspirations without doing damage to the prospects of future generations; and
- (c) reducing the environmental burden that we put on our neighbours and helping to preserve common resources.

These broad guidelines help to point us towards the direction that we should take in building a sustainable future for Hong Kong. If we are to reach our destination, as well as setting the overall direction, we must also find the appropriate "vehicle" to take us forward.

In 1992, the United Nations Agenda 21 called for all countries to develop their own national strategy or Agenda 21. In 1994, China became the first country to put a national Agenda 21 in place. Furthermore, as we have learnt from Johannesburg, quite a number of provinces, cities and even smaller communities in China have also started preparing their own Agenda 21 or sustainable development strategy. In Hong Kong, having championed the sustainable development cause for more than a year since the establishment of the SDU, we consider it timely to consider our own sustainability strategy or agenda.

As I mentioned earlier, we face a continuing challenge in raising the community and this Chamber's awareness of the issue of Hong Kong's sustainable development. In the current economic climate, it is difficult to expect our people to focus on long-term goals that have little immediate material benefits. More important, plotting a course for Hong Kong's sustainable future is not something that the Government can, or should, do alone. It is a fundamental tenet of the principle of sustainable development that the process of planning for an improved quality of life should be inclusive and driven by real and effective partnerships.

The United Nations Agenda 21 urges governments to take measures to encourage and enable partnership and dialogue between local NGOs and local authorities in activities aimed at sustainable development.

In the short time that the SDU has been in existence, we have already established meaningful partnerships with business, environmental and social service organizations in taking forward our sustainability projects and programmes. Such organizations possess the experience, the expertise and the capacity needed to engage the public in the debate about Hong Kong's long-term sustainability. Accordingly, their contributions have enhanced our own efforts to promote the concept and practice of sustainable development.

Drawing on our experience of partnership with non-government and business groups, and in line with the World Summit's emphasis on partnerships and participation in pursuing long-term sustainability, we will seek to involve members of the community extensively in developing our framework for pursuing sustainable development. I have already asked the SDU to start the preparatory work, with a view to devising an effective consultative mechanism

that would be inclusive and embracing. We would also look forward to the support of Members of the Legislative Council and the community as a whole in taking forward this important task.

Before closing, I should add that we are fully aware of the public interest in seeing the early establishment of the Council for Sustainable Development. Through the new forum, stakeholders can provide feedback and advice to the Government on key issues of concern related to sustainable development of Hong Kong. As I said to the Legislative Council two weeks ago in responding to an oral question, the Government remains committed to establishing such a forum. In this context, the Chief Executive is considering how the Council for Sustainable Development should feature and perform its functions under the accountability system. I repeat my pledge that we shall make an announcement regarding this Council very shortly.

Madam President, I would like to emphasize one more time that it is vital to the cause of sustainable development that the community should have a clear understanding of the concept and be able to participate in formulating appropriate measures and put these measures into practice. I appreciate the views and opinions expressed by Honourable Members this afternoon. I am most grateful to them. And I see this debate as a useful part of a process of educating ourselves — people in the Government, people in the Legislative Council and people in the wider community — as to the real meaning of sustainable development. My colleagues and I look forward to this process continuing in the wider community. We need to develop a common and firm commitment to a sustainable future for us all.

Thank you.

主席：蔡素玉議員，你現在可以發言答辯，你還有 2 分零 5 秒。

蔡素玉議員：主席，我非常感謝 13 位議員的發言，他們從各政策層面的角度發表了很有意義的意見。當然，我非常感謝政務司司長發言支持這項議案，更感謝司長瞭解到如果要推動香港的可持續發展，夥伴關係與整體社會的參與是非常重要的。主席，事實上，我覺得今天這項議案好像是一杯放在冰水上的熱咖啡，上暖、中熱、下冷。政府開始感到有此需要，頗想進行推動，而中間則有很多熱心人士對我們今天的議題抱着很大的期望。

主席，我留意到公眾席上有一羣代表商界，關心着香港環保和可持續發展的人，他們很早已坐在那裏，一直沒有離開過；而立法會大樓門外也有一羣小朋友正在派發願望汽球，希望我們這羣叔叔和姨姨能幫助他們，為他們的未來而着急地推進這事項。我希望各位議員能與這些支持香港可持續發展的人共同推動香港的可持續發展；我亦希望政府能加快步伐，尤其是正如司長剛才所說，盡快建立夥伴關係，令整個社會一同加油，為香港未來的可持續發展和香港的未來加熱加油。謝謝。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：蔡素玉議員動議的議案，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：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直選和選舉委員會選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

主席：第二項議案：調低交通費。

調低交通費

REDUCING TRANSPORT FARES

鄭家富議員：主席女士，我動議通過印載於議程內的議案。

正如上星期討論北環線的議題一樣，調低交通費的議案辯論，也曾經在議會內反覆討論過，可是，問題仍然未獲得解決。當然，在前任運輸局局長主政下，我們對政府在解決這問題的能力及誠意，都毫無信心。不過，當廖秀冬局長上任後，情況似乎有所好轉。

猶記得廖局長上任伊始，已經向傳媒表達了交通費太高的意見，這番話引來了四面的掌聲，令局長人氣急升。今天，局長民望之高，與行政長官及財政司司長之低的差距，簡直可以倍數來量度。

不過，我最擔心的，是“一剎那的光輝並不是永恆”，如果廖局長想繼續獲得市民的支持，現在便應拿出具體的方案，看看交通費應怎樣調整才最合理，而不是任由交通運輸機構提出一些轉乘優惠措施：“十送一”及“八送一”等小恩小惠來交“行貨”，並以“無減價空間”作擋箭牌，以致市民便只好繼續“捱”貴車費。

主席女士，消費物價指數之中，有數個類別在過去數年明顯下降了，例如住屋、衣履、耐用品等，原因是市民在這些類別的消費可作彈性的選擇。但是，香港的交通行業則不同，由於香港地少人多，大多數市民都是倚靠公共交通工具出入，在香港的情況下，不論經濟盛衰、不管票價高低，市民對這項服務的需求不變，形成這方面的需求缺乏彈性。如果交通機構不願意自行調低收費或有適當的機制，令票價隨經濟的好壞而浮動，交通費將只會上升而不會下調。我們要求的是票價可隨經濟的好壞而浮動。

我們不能說因通縮嚴重便不應再要求交通費下調，以免令通縮進一步惡化。這種說法只是“斬腳趾避沙蟲”，忽視了普羅大眾的經濟壓力，要市民“捱”貴車費來換取經濟復甦。經濟復甦的責任應由整體社會來承擔，而不是只由“搭貴車”的市民來承擔。陳祖澤先生日前的言論，更證明了一個“無皇管”的交通機構只懂顧及利潤，不理會民間疾苦，更遑論會負起社會責任。

主席女士，雖然我們也知道廖局長面對的局面相當的困難，政府內部與外間都有“數座大山”。面對着其他司長的訓示，可能會令局長最近在交通費太高的問題上，三緘其口；兩間鐵路公司及九龍巴士（1933）有限公司等三大交通運輸機構的不合作態度，也令減價的工作開展得不甚順利。但是，既然廖局長是一位問責局長，便應為市民謀取最大的福祉，不應懼怕內部強權，亦無須過於遷就交通運輸機構，她應繼續堅持 7 月上台時所持的意見，與各公共交通運輸機構磋商，研究調低交通費的可能性。

民主黨對政府有需要規管這些機構的信念十分堅定，其中尤以兩間鐵路公司及巴士公司為甚，因為這些公司所賺取的利潤最高。由於它們所佔的載客量也是最多，所以政府必須有一套釐定票價的機制，令乘客及機構均各有所依。

以現時鐵路公司及巴士公司的票價調整方法來說，兩間鐵路公司並無公開票價的釐定基準，地鐵有限公司（“地鐵”）所公開的，只是票價的調整過程，而九廣鐵路公司（“九鐵”）則只強調按商業原則行事。至於巴士公司方面，雖然政府為它們設立了所謂的“多方面因素”的機制，但仍以資產

回報率作為調整票價的基礎，這種方法容易令巴士公司出現過度資本化(over-capitalization)的現象，使加價成為必然的結果。

所以，我們認為，政府必須設立一個公平公開的票價調整機制，在保障社會利益及乘客無須付出過高交通費的前提下，同時令各間公共的交通機構能有效地營運。

在我們的研究中，目前似乎仍然是以價格上限管制的方案較為可取。此外，在英國、加拿大，有關的方案亦已廣泛地應用在電訊、電力、水務、煤氣以至鐵路等行業。事實上，在 1997 年，英國國會的貿易及工業專責委員會便發表關於價格上限管制方案的第一次報告，報告認為有關的措施帶有非常大的誘因，令機構可以透過有效的管理減低成本，所以指出“RPI 減 X”的鼓勵性管制措施應繼續推行。最後，報告的結論是，這種方程式的方案較其餘的方案優勝。

這項研究顯示，價格上限的管制方案是以“消費物價指數減 X”為基礎，而這個 X 值是可以根據可節省的成本在過去數年來生產力的增長而估計未來的生產力增長來釐定。民主黨認為，這個方案能鼓勵各公共交通工具更積極地削減成本和提高效率。

有意見認為，這個公式可能欠缺彈性，不過，機制是可以因應情況而作出修正的。按英國政府規管食水行業的經驗顯示，在食水私營化後，99 年便採用了 RPI 減 X 加 Q 的方式進行規管，RPI 是零售的物價指數，而 X 則是反映生產效率上升的成果，在英國來說，Q 則是滿足水質標準而要增加的投資成本。

換言之，價格上限的管制學可根據行業的特性來制訂有關因素，在這個“消費物價指數減 X”的公式的基礎上，還可以再因應某些交通工具的特性，例如將燃油、勞工及未來所需就改善服務所作投資的成本列入這些因素之內，令機制可以反映多項因素。

主席女士，總括而言，外國的研究顯示，以價格上限管制為基礎的票價釐定機制最少有以下 4 個優點：第一，提供了改善效率的誘因；第二，由於受規管的公司可保留所有利潤，形成更大的誘因進行公司革新及推出新的產品和服務，公司可藉此增加利潤；第三，監管成本較傳統以資產回報率的釐定機制為低；及第四，運作的透明度較高。

主席女士，我在草擬這項議案的措辭時，只是勾劃出整體交通票價調整的大方向，希望求同存異，以便各位議員都可以提出他們心目中所想的釐定機制，讓政府考慮。當然，劉江華議員非常有心，提出更多具體的建議。事

實上，民主黨在本年 8 月與廖秀冬局長第一次會面的時候，已經提交了一份名為十大交通建議的意見書供政府參考，這些建議與劉江華議員這次提出的修正建議有很多脗合的地方。不過，既然修正案提出了詳細的建議，經考慮後，我們認為仍有需要加入一些我們在上述的十大建議中所提出的一些細節，所以，黃成智議員會代表民主黨就劉江華議員的修正案提出修正案。

主席女士，我謹此陳辭，提出議案。

鄭家富議員動議的議案如下：

“鑒於市民在交通方面的開支極大，本會促請政府與各公共交通機構磋商，盡快調低各類交通服務收費，並同時設立票價調整機制，以減輕市民的生活負擔。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：鄭家富議員動議的議案，予以通過。

主席：劉江華議員會就這項議案動議修正案。黃成智議員亦會就劉江華議員的修正案動議修正案。兩項修正案已印載於議程內。本會現就議案、修正案，以及對修正案提出的修正案進行合併辯論。

主席：我會先請劉江華議員發言及就議案動議修正案，然後請黃成智議員發言及就劉江華議員的修正案動議修正案。隨後，各位議員可就原議案及兩項修正案進行辯論。

劉江華議員：主席女士，我動議修正鄭家富議員的議案，修正案內容已載列於議程內。

主席女士，今天鄭家富議員提出有關調低交通費的議案，鄭家富議員說我提出的修正案是“有心”，而我卻認為鄭家富議員今天提出的議案是“有情”，原因是我們在去年差不多這個時候，亦曾提出相類似的議案，當時大家上下一心，全體議員支持議案，要求政府及各機構修訂及減低車費。不過，換來的只是一眾交通機構草草推出一些琳瑯滿目、美輪美奐的優惠，作為回應我們的訴求而已。買衣服及買餸菜時，我們也可以選擇一些較便宜的東西，甚至可以帶着所謂“精明眼”進行格價，但交通費用則格無可格，揀無可揀，即使“精明眼”有多厲害，亦找不到更便宜的交通工具。因此，任由市民大眾大肆要求減價，交通機構照樣說沒有可能減，然後只在半推半就下

推出一些優惠，即如到街市買菜搭一棵葱，買 10 個橙便送你 1 個桔般的回贈；這些可否稱之為減價呢？乘車獲提供優惠，並不等於獲得減價，直接減價才是最實際的。

在過去數月，民建聯就交通費的問題走訪了不少交通機構，每一間機構都說沒有可能減價。上星期日，九龍巴士(1933)有限公司(“九巴”)主席陳祖澤先生甚至說，直接減價等於要求九巴減低盈利來幫助部分沒有需要接受幫助的人。其實，我不太明白他的意思，不過，有一點就是，九巴的乘客數以百萬人計，當中如何分辨哪些人是有需要、哪些人是沒有需要的呢？然而，有一點我們是可以肯定的，就是如果九巴願意減價的話，全港最少有半數人會受惠。

他的另一種說法是，車費沒有減價的空間。主席女士，如果你也記得的話，將軍澳地鐵通車當天，正是九巴減價的時候；當時的做法差不多屬“自動波”的，請問當時這些減價的空間從何而來呢？其實，有部分議員也一直有一個憂慮，我們現時要求交通機構減價，會否算是要求政府干預呢？就衣、食、住、行這數方面而言，衣、食、住為何都可以減價？便是因為市場機制的效果，讓他們有競爭，價格自然便可以向下調，唯獨是交通機構沒有這機制。其實，政府過往對此也有一個調控的機制，現時是否亦須訂立一個市場機制來調節這些仍然高企及壟斷性的價格呢？在這方面，我覺得仍有空間的。

另一方面，民建聯曾用了 1 個月時間，很詳細地進行一次深入調查，將二百多條九巴路線研究和分析，發覺九巴有 3 種路線似乎是謀取相當的暴利：第一種是過海路線；第二種是接駁路線及第三種是空調巴士路線。我且舉一個簡單例子，例如過海路線，以每公里計算，較普通路線價錢貴了一半以上，為何會貴一半價錢呢？其中並沒有任何特別的原因。首先，車輛及司機都是一樣，不是嗎？其次，隧道巴士所唯一須予增加的成本便是支付隧道費而已，這是唯一增加成本的因素；若是鐵路，亦可能要付鐵路維修費，但九巴是無須付款維修海底隧道的，所以九巴在海底隧道的唯一額外支出，便是每程 15 元的過海隧道費用。然而，我們計算過九巴現時收取的車資，發覺基本上是多收了十多倍以上，為何可有這種額外的收費呢？我們亦計算過，以須支付額外費用而言，每輛隧道巴士每程如果有 3 個乘客便可以支付這 15 元了，從第四個乘客起所收取的根本已屬超出額外費用的所需。所以，這樣的收費是否可說是合理呢？

另一種情況則例如循環路線，是由 A 點到 B 點，然後返回 A 點，全程便是這樣，它的收費是以全程計的，但試問有哪一位市民會由 A 點乘搭到 B 點，然後再返回 A 點的呢？這是沒有可能的事。所以，這樣收取兩程車費，是不合理的。不過，我們會把研究的結果及有關的資料交給局長。我們進行

研究後，發現歸根結柢的問題是甚麼呢？我們首先問，巴士公司的收費方式是否合法呢？發覺它們是合法的，它們是鑽空子；它們的收費是基於《公共巴士服務條例》內的車費等級表公告，即收費表。最近的收費表是經由行政會議通過的，政府於何時與巴士公司訂立現行的收費表呢？是在 1997 年。主席女士，你大概也會記得，1997 年正是本港物價最高的時候，自 1997 年至今這 6 年以來，這收費表從沒有更改過，這正是車資高企的原因。這收費表是十分不合理的，冷氣巴士的收費表不可能高於非冷氣巴士一倍以上，但現行的收費表卻是這樣列明的，所以如果局長真的幫助市民的話，便要立即更改及檢討這個收費表，令巴士公司不能收取不合理的車費，這點是民建聯的第二項建議。

民建聯亦要求提供跨公司的優惠或聯營優惠，希望各公共交通機構參考，原因是現時的巴士公司只提供其本身巴士的轉乘優惠，但很多市民是先乘巴士，然後再搭地鐵有限公司（“地鐵”）甚至再轉九廣鐵路公司（“九鐵”）的，他們這樣卻沒有獲得轉乘優惠，所以這羣人是最受損傷的。如果陳祖澤先生認為要幫助有需要幫助的人，這羣人便是最需要他幫助的了。所以，我認為，這些機構應在政府推動下，盡早推出跨公司聯營優惠，讓這些長程乘客、要轉車的乘客等盡快獲得幫助。至於月票及半價證，主席女士，你與我在小時候已經使用過的，都很受歡迎，同時亦很實惠。現時有市民再問及這些做法是否可行。現時的八達通已可以提供月票的功能，輪船服務現時亦已利用八達通提供月票的功能。所以，如果想向市民提供一個實惠及合化算的計劃，我覺得月票和半價證的提議是很值得推廣的。

最近有人說，現時經濟處於通縮的情況，今天亦有很多報章報道，現時經濟通縮，減低交通費更會增加通縮了。這是否實情呢？主席女士，我們且看看現時的通縮原因何在？正是由於消費減少了。很多市民對我說，有些人現時乘搭巴士的支出，可高達他們收入的兩成，如果要用收入的兩成作交通費的支出，他們還有甚麼能力支付其他的消費呢？他們一家數口一同外出時，交通費一定非常昂貴，他們還怎敢外出消費呢？結果，交通費令市民減低消費意欲，這是一項實質的因素。局長不妨問一問跨區活動的市民。民建聯早於 1 周前舉辦了一項名為“行路出九龍”的活動，有很多居民自願前來參與，因為他們希望表達一些心聲，其中有一位是居於將軍澳而每天須前往北區工作的，他上班時須轉搭 3 程車——地鐵、九鐵及小巴，1 個月的交通費便達開支的兩成，事實就是這樣，加上他有小孩，生活根本是難以維持的。當然，我們可反問他可否不前往該區工作？但是，現時有哪個市民敢說不要在某一區工作的呢？即使交通費再昂貴也要前往的，但正因如此，他們的消費意欲便減低。所以，局長如果能帶頭要求減低車費的話，對於整體社會都會有幫助。

最後，民建聯十分希望正如鄭家富議員所說，局長閃耀着的一剎那的光輝，能保持永恆，更希望可持續的發展下去；但局長一定要能令交通費減低，市民才會繼續對你支持的。謝謝。

劉江華議員動議的修正案如下：

“在“盡快調低各類交通服務收費”之後刪除“，”，並以“及要求各機構進一步提供優惠，包括：（一）九廣鐵路公司和地鐵有限公司帶頭減低票價；（二）各機構合作提供聯營優惠；（三）巴士公司改善各條循環線、過海線、特快線及空調巴士線的收費結構中不合理之處，並在長程路線增設更多的分段收費；（四）推廣月票計劃；及（五）恢復學生車船半價優惠；”代替。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：劉江華議員就鄭家富議員的議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在請黃成智議員發言及就劉江華議員的修正案動議修正案。

黃成智議員：主席女士，我動議修正劉江華議員的修正案，修正案內容已經載列於議程內。

主席女士，剛才劉江華議員說鄭家富議員“有情”，鄭家富議員說劉江華議員“有心”，我希望我稍後提出的修正案能夠“有義”，因為劉江華議員的修正案是把一些細節的內容提出來，但由於我們希望令這些細節的內容更深化，所以我義不容辭，提出更多方案，讓市民可以藉減價獲得更多益處。

關於劉議員所提出的月票計劃的建議，我們其實是同意的，但很多時候，月票計劃只會對上班人士有幫助，而對其他市民及旅客來說，一日及一周行車證的計劃似乎更適合他們，例如地鐵有限公司（“地鐵”）現時為旅客所提供的 50 元一日任坐計劃應該很受歡迎，但這項安排不適用於其他機構，可見優惠有限及不夠廣泛。

主席女士，香港已是一個國際都會，可惜在交通優惠上往往落後於其他城市，目前有不少城市都設有一日或一周的乘車證，方便遊客及在該段時間內有需要多次乘搭公共交通工具的市民，該項措施可具體地減輕他們在交通費上的支出。

舉例而言，倫敦便設有一日的成人、小童及家庭的“非繁忙時間”、“繁忙時間”及“周末”的乘車證，容許他們在指定的條件下，無限次使用市內各種公共交通工具。

民主黨認為，政府應借鑒有關經驗，並着手研究設立“成人、小童及家庭的一周、一日及周末行車證”的可行性。我們相信，有關建議會減輕某些因特殊需要而多次使用公共交通工具的市民在交通費上的負擔。舉例來說，有些失業的朋友，一天內可能要參加數份工作的面試，如果有通用一天的交通證，便可以減輕他們的交通開支。此外，我們認為票務上的優惠，也可以吸引更多使用公共交通工具，有助社會流動及促進經濟。

至於另一項關於長者票務優惠的修正建議，我們知道現時各公共交通機構都可能有各自的優惠方案，但有些機構則沒有；有些機構將優惠年齡訂在 65 歲，有些則訂在 60 歲；有些是長者優惠隨時可使用，有些則只在周末及周日才可使用，而有些機構則甚麼優惠也沒有。所以，可說根本是百花齊放，比較混亂。有些長者可能誤以為車資是 1 元而登上一輛巴士，後來才發現車資不是 1 元，因為這輛巴士所屬的公司沒有提供這項優惠，於是這些長者便會感到彷徨和混亂。所以，我們認為，除非的士願意加入提供長者優惠的行列，否則所有公共交通工具都應作出回饋長者的行動，並應以 60 歲為界線，提供最少半價的票務優惠。

除了對兩項修正案的意見外，我其實還有一些意見，希望在今天特別提出來。數天前，九龍巴士（1933）有限公司（“九巴”）董事長陳祖澤先生表示調減票價只會令巴士公司補貼一些沒有需要受補貼的人。這些言論，令很多市民聽後感到十分礙耳。現在究竟是市民令九巴賺大錢，還是九巴令市民得益呢？其實是因為九巴過去有專利，才迫使市民毫無選擇地不能乘搭其他公司的巴士，而一定要乘搭九巴。陳祖澤先生亦談到燃油成本上漲，令九巴有很大的壓力。就着陳祖澤先生說調減票價令巴士公司補貼一些沒有需要受補貼的人，其實，九巴應考慮的不是要幫助甚麼人，而是要減低本身龐大的利潤，令市民交通費的壓力得以減低。現時九巴釐定票價的結構，明顯只對機構有利，例如九巴的 1A 及 101 號路線便將車票分為 3 段及 4 段。表面上，這種方法有助減輕市民在交通費上的支出，但這些線路的最後數段路程的收費仍然非常高，所以，對市民來說，這種釐定票價的結構所能提供的幫助根本有限，這項安排很明顯只是幫助機構可以繼續賺錢。民主黨建議政府應與巴士公司商討，研究“每兩站遞減車費”的可行性，這項建議雖然可能令巴士的票價結構複雜化，但卻可以令乘客有效地減少不必要的車費開支。

至於燃油成本方面，除非九巴提供的年報資料錯誤，否則燃油成本上升根本不構成加價理由。從九巴近 8 年在這方面的開支來看，實際的情況與陳先生所提出的說法有很大的出入。所以，根本上，我們覺得巴士公司應立即調低票價，以回應市民的實質訴求。

最後，我對行政會議昨天搶閘通過延續 3 間巴士公司的經營權的做法表示失望，因為這樣只暴露了政府的決策是不理會立法會的意見及政府不理會民怨。立法會今天便會進行相關的辯論，所以才會在昨天作出了決定。這樣的政府何來問責呢？這種做法，只顯示這個政府是一個無心、無情、無義的政府而這個問責制只是假的問責制。謝謝主席女士。

黃成智議員就劉江華議員的修正案動議的修正案如下：

“在“(四)”之後加上“設立及”；在“推廣”之後加上“一日、一周行車證計劃及”；在“月票計劃；”之後刪除“及”；及在“(五)恢復學生車船半價優惠；”之後加上“及(六)為長者提供全面的票務優惠；”。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：黃成智議員就劉江華議員的修正案動議的修正案，予以通過。

何鍾泰議員：主席女士，香港的交通費，在亞洲區來說，可說是較為高昂。誠然，對低下層的人來說，交通費的確構成生活上的一種壓力。如果公共交通機構能在現時的艱難歲月裏，與市民共度時艱，調低交通收費和提供優惠，當然是一件好事；不過，其間及背後應否有政府的參與，則值得商榷。

香港是一個實行自由經濟的社會，即使沒有政府的干預，每個行業都會因市場的變化而自動作出調節，而最終得益者，往往是消費者。在自由經濟下，只有能跟隨市場變化的公司，才能生存。否則，便會被強者淘汰。以中華汽車有限公司(“中巴”)為例，當年因為未能跟隨市場的需求改善服務，最終只有結業收場；反觀取而代之的新世界第一巴士服務有限公司，因能提供較佳的服務，即使沒有政府的協助，它的業務也能保持穩步上揚。現時，香港各行各業都為了回應市場的變化和爭取生存空間而各出奇謀，例如，的士司機因市道不景而自動要求降價，巴士公司因地鐵擴充支線而推出轉乘優惠和酒樓因爭取顧客而推出特惠套餐等。這些例子都充分反映了消費者是自由經濟的最大得益者。

其實，自由經濟不單止能為市民提供經濟上的好處，在我們的日常生活裏，也能發揮一定的作用。現時有些巴士公司因為滿足消費者的要求，提供班次較密的服務，可是，這些巴士的使用率往往因不足而造成不必要的交通擠塞。由於自由經濟提供競爭環境，巴士公司會因應經濟效益而申請增減巴士路線或改變服務模式，所以，在自由經濟下，交通擠塞問題理應可以得到紓緩的。

現時，雖然有不少投資者已將興趣轉移至內地，但由於香港是國際金融中心，亞洲的樞紐和內地的橋梁，所以，香港對外資公司仍然有一定的吸引力。如果要保持香港的吸引力和在亞洲區的領導地位，我們必須保持香港的競爭優勢，而香港的其中一項競爭優勢，便是香港政府容許自由貿易，不干預商業運作。但是，聞說有巴士公司申請減價，但政府為了支持鐵路服務的票價而不予批准，對消費者來說，這是不公平的，希望這不是事實。

香港的公共交通服務，是由公共交通機構提供的。雖然這些機構都受政府監管，但它們的存亡均掌握在自己手裏。如果它們不能跟隨市場的需要而提出相應的對策，必會受到挫敗，中巴便是一個好例子。長遠來說，由於自由經濟有利於香港的經濟發展，對民生也會有正面的影響，所以，本人認為，公共交通服務應在這原則下繼續運作，在競爭環境下，為市民提供良好的交通服務。政府應努力引進多元化的公平良性競爭，而最終得益的將會是廣大市民。

主席女士，本人謹此陳辭。

周梁淑怡議員：主席，近年來，本港出現持續通縮，各公共交通機構雖然維持票價基本上不變，但卻令交通費佔了市民生活開支一個很大的比重。去年 10 月，當時的八黨聯盟，即今天的七黨聯席會議，亦曾就交通費問題達成共識，並向行政長官呼籲各運輸機構與市民共度時艱。

我記得去年 11 月，劉江華議員也曾提出調低公共交通收費的議案，但當八黨達成共識後，曾鈺成議員按八黨的共識就劉江華議員的原議案提出修訂，加上“鼓勵公共交通機構因應各自的營運狀況，調低收費或向乘客提供優惠”這一項內容，當時亦獲得議員廣泛的支持。

自從議案獲得通過後，這大半年以來，不少公共交通機構都先後推出過各種票價優惠，可見各機構對八黨及政府的呼籲，亦作出了積極的回應。至於優惠是否足夠，參與的機構是否夠廣泛，或應否直接調減票價，則屬見仁見智。

不過，今天不論是原議案、修正案及就修正案提出的修正案，均指明要公共交通機構減價，這便帶有濃厚的一刀切和強制性的意味，正好欠缺了當天八黨最重要的共識，即要“因應各自的營運狀況，調低收費或向乘客提供優惠”這一點。

主席，我想指出，強行要求各公共交通機構調低票價，或進一步提供優惠的同時，其實是干預了機構的營運自由，其後果可能很嚴重。因為這些交通機構多是上市公司，必須向本地及國際投資者負責。如果以行政指令的方式來干預商業運作自由，便會影響香港自由經濟的良好國際聲譽。

至於兩項修正案均要求九廣鐵路公司（“九鐵公司”）及地鐵有限公司（“地鐵公司”）帶頭減價，我們不可忘記政府雖然是地鐵公司的大股東，但地鐵公司畢竟是上市公司，也得向一眾的大小股東，包括認購了地鐵公司股票의 散戶交代。如果以行政手段橫加干預公司的營運方針，除了會打擊投資者意欲，更會削弱投資者對香港投資環境的信心。

正如大家都知道，本港目前財政赤字龐大，出售地鐵公司股權及將九鐵公司上市，甚至考慮將兩鐵合併以增加公司的市值，已成為政府財政收入的主要考慮部分。我們一旦開了行政干預商業營運的惡例，試問還有何投資者敢再投資兩鐵的股票呢？屆時便不知道是幫了市民的忙還是幫倒忙了。

其實，要做到減價的效果，不一定要指令或硬要交通機構減價。政府如果能營造適當的競爭環境，同樣可以收到減價的效果，同樣可以達致紓解民困的作用。最明顯的例子是將軍澳地鐵支線通車後，區內巴士及小巴隨即減價，過海隧道巴士的收費便是一個好例子，過海隧道巴士的車費已由以往的 15 元減至現時的約 12 元，令市民直接受惠。當然，政府亦不用背上干預市場的惡名。如果政府一定要機構減價，可能會令部分公司轉盈為虧，在無人願意做蝕本生意的前提下，結果可能影響對市民所提供的交通服務。

主席，自由黨很明白市民在通縮下，交通費支出方面承受很大壓力。所以，我們對交通機構提供更多優惠予市民當然十分歡迎，並且很希望各機構能抱着同甘共苦的精神，努力推出各項優惠，尤其是跨機構的合作，更應鼓勵。何況，任何一位消費者哪有反對減價的道理。不過，有兩項原則是不能抹煞的，便是減價的方式和幅度始終要由機構來決定。再者，政府與機構已有議定的準則來規管機構的經營，這些準則決不能隨意改動，否則政府便違反了遊戲規則。這不單止干預了自由經濟的規律，更是打擊了投資者的信心，這樣又能否真正維護香港的整體利益呢？

劉炳章議員：主席女士，香港在過去數年持續通縮，即使政府沒進行消費物價調查，普羅市民在日常生活中仍會感受到通縮的壓力。不過，交通費卻沒有隨通縮而下調，這是令人失望的。因此，我支持鄭家富議員所提出的議案，促請政府與各公共交通機構磋商，盡快調低各類交通服務收費；長遠而言，更應在專營條款中，加入票價可升可降的調整機制。

今天，傳媒報道政府批出新一批巴士專營權合約，其中增訂了一些條款，包括調整票價的條款。我期望這些條款加入票價可升可降的調整機制，而不必每次都要社會醞釀不滿的聲音，才獲得運輸機構一小步、一小步地回應。

過去，我曾在本會指出，交通運輸機構作為香港的一分子，他們的經營成本雖然未必會與消費物價的變動步伐一致，但亦應該是相若的。換言之，過去數年持續通縮，公共運輸機構必然在營運上有所得益。如果公共運輸機構能將這些得益回饋市民，必然會贏得市民的支持。

不過，香港作為一個自由社會，奉行自由經濟，便必須遵守合約精神，政府不可強迫公共交通機構減價，而應該透過磋商，游說交通機構減低票價。

事實上，政府是有一定的“牙力”足以迫使交通工具減價的。正如劉江華議員提出修正案內的第(一)項。政府全資擁有九廣鐵路公司，並且是地鐵有限公司的大股東，不少政府官員更是上述兩間公共交通機構的董事，他們無理由不能發揮影響力的。如果兩鐵帶頭減價，必然可以帶動市場互動力量，令其他私營交通工具減價。

主席女士，一位公共交通機構負責人日前表示，一刀切的減價可能未必足夠聚焦以幫助有需要的市民，我同意這種說法。不過，這不應該成為迴避的借口。如果交通機構有誠意幫助有需要的市民，是大可以擴大受惠者的範圍，例如包括傷殘人士，又或乘由新界偏遠新市鎮開出的巴士，可以獲得在市區一程免費接駁服務。我聽聞在加拿大多倫多，巴士是單向收費的，乘客上車前往某一個方面，他下車的時候可以獲發一張車票，在指定的時間內繼續轉乘另一些同方向的巴士。又如在英國倫敦，亦有通用一天的乘車證，讓乘客同日無限次數乘搭地鐵、巴士等。這樣，乘客便可節省轉車的費用。我覺得香港可以參考其他國家的做法。無論如何，優惠的方式是可以很多的，公共交通機構是可以參照香港的情況加以變通的。

我謹此陳辭，支持議案。

李家祥議員：主席女士，劉江華議員“有心”，鄭家富議員“有情”，我今天實在也是有“心情”來發言的。不過，談起來也不容易，尤其是所談的，並非該兩位議員所願意聽的苦口良藥。

在發言之前，我先要申報利益，我是九龍汽車有限公司的獨立非執行董事，但按此身份，我沒有個人利益、沒有持有其股份，也不會作為其發言人。

我很感謝周梁淑怡議員解釋了去年同類議案辯論的背景。當時，有 8 個政治派系就交通費的議案在 11 月 14 日進行辯論並予通過，大家得到了一個共識。當時，我代表早餐派 7 名核心成員表達了我們一些共同的立場，我希望今天在此重申其中兩點。第一，立法會不應給商界一個信息，便是立法會正直接干預一些商業事務；第二，一些涉及商業的行為，即使我們邀請政府出面協調，亦應由公共交通機構在先考慮本身的情況和條件後，才決定是否作出有關的調整。我特別提出這兩項觀點，是由於今天的議案措辭並沒有經過曾鈺成議員的修正，但我仍會持着同樣的準則來看這議案。

當時，我們贊成曾鈺成議員提出的修正案，也有其主要背景的。去年剛發生了九一一事件，當時，香港市民面對着一個很突發的沖擊，面臨信心的危機。我們當時也不知道此事件對美國經濟的打擊有多嚴重，所以議會內部作出了讓步，以顧全團結和合作，因而令當時的議案獲得大家接受。

今天我們面對同樣的議題，並再次在議事廳內進行辯論，但九一一事件的影響已消退，我們有了一個新的發展環境，我們現時所面對的是持續的通縮、美國可能對伊拉克動武、中東局勢緊張，很多經濟學家甚至預計會有全球性的通縮情況。無論香港人的主觀願望為何，這通縮情況也可能會持續一段時期。因此，我們現在面對同樣的問題，但我希望各位思考時能從更全面、全球性、長遠的角度來看事物，而非僅僅為了維持短期的信心或如何在短期紓緩市民所受的經濟壓力來考慮此事。

我覺得香港人不要再心存僥倖，以為財赤問題和經濟環境會很快隨着外圍經濟環境的復甦而自動改善和解決，而是要有心理準備面對持續的通縮和經濟欠佳的環境。我們要用更立體的角度看本會的議題，要顧及不同層次的利益關係，尋求一個平衡，以應付這環境，不要以為今年減價後，明年便不用再談論此事了。

去年，本會實在已發出了一項很清楚的信息，周梁淑怡議員也談到有些很好的回應，我覺得應該“見好就收”，否則，我們不能排除明年可能又會

如今年般，而後年又會如明年般，年年都說由於經濟欠佳，要求減價，每年都要求政府介入，年年都通過這樣的議案。這樣對社會和香港營商環境帶來的沖擊，便不單止是今次就一項議案舉手表決這般簡單了。

當然，議員也能感受到市民的減價訴求，而從消費者的角度來看，更希望公共交通工具可以減價；但代表香港社會整體利益的，則不能不考慮這建議對公共交通機構是否公平，對其廣大的投資者、股東、員工是否公道，對香港整個營商環境所造成的沖擊有多大，以及對經濟的長遠影響又會如何。

現時，香港的公共交通機構是在一個具高度挑戰性的環境中營運生存的。首先，整個運輸網絡隨着將軍澳地鐵支線落成投入服務後，再因失業率的高企，很多人投身的士行業（這方面，劉健儀議員一定很清楚了），事實上，在香港已飽和了的市場而言，競爭的劇烈程度提高了。地鐵將軍澳支線啟用後，政府立即刪除了不少巴士路線，巴士公司的生意亦立即受影響。相反，有些虧蝕的巴士路線也因為市民的反對，即使想減價甚至取消也做不到，因為要經過批核的程序。

另一項影響巴士公司營運成本的，便是油價。今年的情況與去年不同，油價由去年每桶二十多美元，上升至現時的每桶 30 美元左右。如果中東一旦開戰，油價便會再上漲；油價高企也會嚴重影響巴士的經營成本，利潤一定會被削弱，加上兩鐵新路線加入競爭後帶來的影響，投資收入減少已對公共交通工具營運的盈利造成很大的壓力。如果在這時候再要求公共交通機構減價，勢必引來裁員減薪的情況，因為這些公司的主要或唯一經營成本，包括第一，無法控制的油價；第二，長期投資和折舊，這方面想削減的也不能太多，因為已答應政府要投資新巴士；第三，所剩下的便是工資了。這些機構現時仍以不裁員、不減薪為目標，不過，大家可從最近青馬大橋管理公司的工潮中看到，一旦削減工人的工資所造成的示威、罷工，便會令環境更為惡劣，這些又是否大家所願意看到的呢？

此外，公共交通機構要保持一定的盈利才能維持良好的借貸率，否則，也會造成成本上漲。兩鐵給我們的減價空間可能會大一點，由於它們是現時政策下的最大得益者，而如果兩鐵合併，更會因減少內部競爭而將競爭轉嫁給其他交通工具。然而，香港作為經濟主導的社會，保護經濟政策是很重要的。在此，我可以提供少許數字，顯示出如果交通工具“一刀切”減價 10%，效果是市民平均節省 0.5% 的開支，公共交通機構的盈利則會下跌 30%，公共小巴的股票市值會下跌 580 億元，勢將造成很多新的負資產一族。如果公共

交通機構將因減價而下跌的收入轉嫁給 84 000 名從業員的話，每人平均還要減薪 20%。

因此，我覺得大家如果要推動公共交通工具減費時，要考慮清楚才行事。

梁耀忠議員：主席，行政長官會同行政會議昨天批出城巴、新巴、龍運 3 間巴士公司專營權的新合約，其中加入了在調整票價時須考慮顧客的承擔能力的新條款。政府似乎要在立法會討論這項議題前給社會大眾一個信息，就是政府的確做到想市民所想，急市民所急，表現出政府有意積極解決交通費過於高昂的問題。不過，現實是否如此呢？無疑，3 間巴士公司均可以申請減價，但這並不表示它們真的會減價，因為市民承擔能力只是考慮因素之一，最重要還是公司的利潤情況。3 間巴士公司除了城巴過去的利潤較為可觀外，新巴的利潤並不高，而且去年還以利潤不高為理由，成功申請加價。龍運去年更以蝕本為理由申請過加價，但不成功。可想而知，從利潤角度來看，這 3 間公司最少有兩間的減價空間實在不太大，儘管有新條款，也只是形同虛設，不能真正達致急市民所急的目的。

其實，不論是 3 間巴士公司的新合約，還是九鐵、地鐵等，儘管他們可能受一些條款的規限或推出一些措施，例如，地鐵、九鐵的八送一，十送一等優惠給予市民，但實質上對市民來說，這些只是“小恩小惠”，而長遠來說，根本上不能紓解市民所急，即解決如何令交通費受到監管、如何限制這些機構不受限地加價的問題。這些問題是仍然解決不了的。

對於廖局長未上任便已道出目前的交通費過高，無疑說出了市民心聲，但到頭來，我所看到的現象是，市民仍然不能獲得實質回報、政府仍未能為市民解決這個困苦。當然，我們不能只歸咎局長辦事不力。事實上，這種情況只凸顯出主要官員問責制的局限，單單換了一批人，而原來積習的不合理制度依然存在，不作出更改，根本不能解決問題。

今天，在 16 億元的豐厚利潤下，九巴董事長依然可以說無減價空間，九鐵、地鐵去年分別錄得 24 億元及 42 億元的驚人利潤，但兩間公司只是提供了“小恩小惠”來敷衍公眾。出現這些現象的原因，正是過往的合約條款保障了這些機構可得到豐厚的利潤回報。大家也知道，利潤的回報即包含利潤管制計劃，這樣，他們不單止可不斷的加價，而且還有加價的藉口。

現時政府提出了減價的機制，但這種做法又是否可行呢？既然政府早已給予他們加價的制度和空間，現時又要他們不加反減，我覺得這種做法是自己縛着自己，想如此衝出這個困局，根本是沒有可能的。

此外，大家可以看到，九鐵和地鐵等，都是政府全資擁有的公司，或政府作為大股東的機構。不過，在釐定票價時，政府雖然擁有“話事權”，可惜，政府從來不曾運用這“話事權”來干預這些公司釐定票價的運作。歸根究柢，這只有一個原因，那便是政府過去對這些機構採取放任的政策，令這些機構成為獨立王國，不單止經常可以商業機構的運作作為加價的理由，而且今天更增添另一個理由，就是他們已上市了，便可大條道理地說要照顧小股東的利益，因此更要從利潤角度考慮。不過，我們看到儘管這些機構是上市機構，但問題是，它們今天賺取了豐厚的利潤，發展其他相關業務的同時，為何完全沒有社會良心，沒有社會良知，負擔一些社會責任？在這經濟困難的時刻，它們竟然視若無睹，仍不願調低票價，紓解民困。

因此，要在根本上解決問題，不能只靠今天兩項修正案提出的各項優惠政策，同時，亦須管治制度及文化上的改革。在運輸決策上引入民意的因素，例如批出有關的合約，不能只是由行政會議決定，而必須有市民的參與，當中應該包括立法會的參與，令公眾對地鐵、九鐵等機構的監管相應提高，除了其負責人的任命須得公眾認同外，票價的釐定亦須考慮市民大眾的需要。

主席，交通費過高問題除了是一個收費或財政上的問題外，更是一個制度上的問題，如果這制度不引入公眾參與，不強化公眾監察，所謂看到市民的需要所達致的效果，也只不過是隔靴搔癢，不能徹底解決問題。就今天的環境而言，我仍堅持市民大眾應有監管公共機構的權利。

主席，我謹此陳辭。

馮檢基議員：主席，近來城市的話題，是公共交通工具是否應該減價。

環境運輸及工務局局長廖秀冬女士上任後，曾經表示現時的交通費的確頗高。行政長官也特別就這問題與她商討，希望她研究一下公共交通工具的收費有否調整的可能性。她本人也曾說過可以研究公共交通工具的收費是否有調減的空間。但是，從她上任至今，主要的交通工具如地鐵、九鐵和九巴等，均只願意提供票價優惠，例如乘搭 8 次送 1 次，又或 10 送 1 等這些很多市民都認為是小恩小惠的優惠，沒有公共交通機構願意正式調低票價。它

們這種回應市民的方法，是不合理的。這些機構似乎忘記了它們每年都賺取豐厚的盈利，而這些盈利都是來自市民，又或由於政府給它們很多優惠而致，所以它們才有條件賺取這麼多盈利。

早前，政府統計處曾經公布綜合消費物價指數。有關資料顯示，由 99 年 — 主席，我由 99 年開始計算，因為 98 年曾出現經濟上升，所以我不會以 97 年開始計算 — 首季至本年第二季，香港的通縮達 9.7%，但香港各公共交通機構在過去 3 年來，竟多次逆市加價，造成本港境內的交通物價在這段時間內的指數不但沒有下跌，反上升了 1.1%。近期坊間多個團體及組織的民意調查顯示，本港很多居民每月花在交通的開支，平均佔總收入大約一成，相比於世界上其他很多地方的 5%至 7%，香港的比例明顯偏高。對於一些居住在較偏遠的地方，例如屯門或元朗的市民，他們的交通開支更佔家庭總收入達 20%，直追他們現時所付的租金，所以交通費的負擔是絕不簡單的。

相反，各個公共交通機構在香港經濟不景的這數年來，每年都錄得龐大的收益。以去年為例，九巴的盈利超過 16 億元、新巴超過 1 億元、九鐵超過 24 億元，而地鐵更超過 42 億元。在盈利高企的情況下，公共交通機構還強說沒有減價空間，這真的難具說服力。這些機構更只以一些轉乘或優惠的方法來回應減價的要求，反映出各個公共交通機構對大眾正處於水深火熱中，視而不見、聽而不聞，實在麻木不仁。

在這問題上，曾有討論究竟政府應否現時介入。有些人認為政府不應該介入，因為此舉可能影響香港的自由貿易。究竟政府應否介入公共交通機構票價的釐定，在這問題上作出參與呢？我就此作過一些分析。有人認為政府如果真的參與，便是干預市場，可能會打擊香港建立多年的聲譽，因為香港是世界上自由市場的表表者。此外，九巴董事長陳祖澤先生指出，大意是如果一刀切減價，只會令一些沒有需要的人也獲得減價優待，是不合理的。

對於這兩種理論，我覺得似是而非。香港的經濟採取自由市場的運作模式，這是無可置疑的。但是，這並不等於在香港的每個環節中，政府都沒有干預或介入。就以公共交通的範疇來說，在某程度上，很多公共交通機構都獲得政府的資助或政府政策的支持，才能夠達到現時的利潤水平。以興建港島南區鐵路為例，地鐵曾要求政府注資。此外，部分公共交通機構一直在政府一手促成的排他性市場中運作，例如九巴的專利權，以及在繁忙地區設置禁區，特別在兩條鐵路沿線設有禁區，禁止小巴及的士行走。這主要是因為政府以鐵路網絡作為集體運輸系統的主軸。

在這情況下，政府實際上已插手干預公共交通運輸的市場。因此，現時這市場已不可說是一個完整的自由市場經濟。既然政府已有干預，在不合理情況出現時，為何政府不可以採用另一種方式，同樣干預同一市場呢？

此外，我想就九巴董事長陳祖澤先生所說的“一刀切”言論作回應。這種說法若用於社會福利署的福利政策，還可以說得通，因為沒有理由資助一些沒有需要的人，派給他們綜援、老人金及生果金等。但是，用在巴士票價這問題上，我則覺得說不過去，因為現時經濟不景，很多大公司職員的收入都下跌，但不論兩鐵或九巴，在政府政策的保護下，它們仍可賺取豐厚的利潤。我們不明白，為何陳祖澤先生作為九巴董事長，知道公司賺取那麼多利潤，還說不可以減低票價。雖然利潤可能有所減少，但在經濟不景時，可以顯示出公共交通機構願意與市民共度難關。

最後，我認為政府應該從速與本港各公共交通機構對話，建議它們在提供優惠之餘，應直接調低收費。長遠來說，則應制訂一套客觀、易於操作、透明度高的票價調整機制，特別是該機制必須反映市民對車費的承擔能力。

我謹此陳辭，支持議案及修正案。謝謝主席。

李卓人議員：主席女士，剛才我聽議員辯論時，心裏油然而生起一種無名的憤怒和悲哀。無名的憤怒是，大家的這些論點已不知說過多少遍，不單止今年，去年也有提及，大家只是重複過往曾經提出的論點，問題是為何沒有改變呢？一年前的辯論我們這樣說；一年後的辯論也是這樣說。為何政府一直不肯改呢？說來說去，最後始終一樣，頂多只是弄了點小恩小惠。政府今年唯一的改變，是廖局長說交通費太高，這是唯一的改變。可是，雖然有這改變，她也認為交通費太高，說出了市民心裏想說的那句話，但卻做不到市民想她做的事。全港這麼多人正在看政府究竟會否回應每個人心中的憤怒，即全人類都在捱，為甚麼那些公共交通機構卻可以賺大錢，仍不肯調低車費？問題就是這麼簡單。為何政府做不到任何事呢？這便是我的憤怒。一般街坊會想，等了這麼多年，政府仍做不到甚麼，是否因為我們的政府是官商勾結的政府，所以做不到甚麼呢？是否即使廖局長想做，也做不來呢？雖然廖局長說出了市民想說的話，但卻做不到甚麼，是否因為受制於整個架構呢？

大家都知道，整個問題其實在於兩座大山，一座是公共交通機構，另一座是政府。說來說去，公共交通機構都說沒有減價空間。李家祥議員剛才說的士行業現時的情況也很不理想。但是，我覺得的士司機不會與巴士競爭吧！如果市民有經濟能力乘搭的士而不乘搭巴士，那我便會安樂些。我希望

大家明白，巴士、地鐵和九鐵是市民最主要的交通工具。說到競爭，頂多只可以說巴士與鐵路競爭，鐵路與巴士競爭。正正如此，雙方都不肯調低車費，因為它們知道，當一方調低車費後，另一方也要隨之調低。雖然當局說雙方會互相競爭，但在某程度上，根本上是寡頭壟斷，完全由數間公共交通機構“話事”。我不明白，它們賺了數十億元，即地鐵賺 43 億元、九巴 16 億元，也說沒有減價空間，那麼，難道市民有減薪空間嗎？當提到減薪時，公務員有減薪空間，普羅市民也有減薪空間；但當提到交通費時，那些公共交通機構便表示沒有減價空間。

九巴董事長陳祖澤先生數天前表示，一刀切調低車費，只會幫助一些沒有需要幫助的人。那麼，難道他不調低車費，便可以幫助那些有需要幫助的人嗎？九巴不調低車費，就是“一刀切”了所有人，包括那些有需要的人。市民都把他們工資的一成或兩成貢獻給巴士公司、地鐵或九鐵。我很想對陳董事長說，我們要求調低車費，並不是求交通機構施捨，而是要它們體現一下共度時艱的精神。我們希望它們明白，現時市民的情況就正如廖局長的名字：“秀冬”——又瘦又凍，受盡減薪失業之苦。工資下降，但交通費卻沒有下調。對市民來說，交通機構這些大企業真的可說是冷酷無情，甚至可說是在“乞兒兜擲飯食”。事實上，現時真的有些市民在吃“二手飯”。他們的處境這麼艱難，這麼困苦，但這些公共交通機構依然無動於衷，好像樂於“眾人皆瘦我獨肥”。現在最“肥”的是公共交通機構，難道它們沒有社會責任，跟全港市民共度時艱，協助市民紓困，希望可以減少他們的困苦，然後他們會投入更多精力搞好社會融合，搞好整個社會的建設，使市民無須長期憂柴憂米，擔心自己的衣、食、住、行？因此，對於陳祖澤先生說不可以一刀切調低車費，我希望他明白，我們不是求施捨，只是希望賺大錢的機構不要搶那麼多。

第二個大問題是政府本身。政府正是兩間鐵路公司的大股東，如果政府真的想做點事，我希望廖局長在稍後回應時，能清楚向本會及香港市民交代，在兩間鐵路公司董事局的政府成員，包括廖局長本人，於過去數月來，曾否爭取調低車費，以及曾做過甚麼來減輕市民的交通開支負擔。我重申，如果要真正幫助市民減輕車費負擔，最有效和可行的第一步，便是由政府帶動兩間鐵路公司帶頭調低車費。當兩間鐵路公司調低車費後，其他交通工具可能便會跟隨。在出現競爭後，便可以迫其他的交通機構調低車費。即使真的調低車費，這些機構亦不是無利可圖的。大家試翻看有關的盈利紀錄，便知道調低車費後，它們仍會有盈利。既然如此，為何不能在這時候讓市民鬆一口氣呢？我不知道廖局長何時才可以讓市民鬆一口氣。

謝謝主席女士。

譚耀宗議員：主席，最近數月，數間公共交通機構在市民的壓力下，提出了一些優惠措施，例如轉乘優惠或十送一計劃，不過，這些措施和市民要求直接減價的意願卻有很大的差距。可是，公共交通機構卻紛紛表示成本高昂，沒有減價的空間。另一方面，政府“出完口術”後，似乎沒有跟進，以致各公共交通機構亦樂得靜觀其變。

過去數年，公共交通機構大部分沒有增加車費，然而，由於市民收入不斷減少，所以交通費的支出比例和負擔變得越來越沉重。今年年初，我曾在本會提出有關質詢，要求政府設法研究為低收入人士提供交通資助，減輕負擔，協助他們就業。當時的衛生福利局卻表示除了綜合社會保障援助（“綜援”）及其他就業及支援服務外，無意引入新的交通津貼。然而，事實上，由於交通費高昂的問題，造成某些地區“有工請不到人”，出現地區上錯配問題。例如家務助理行業，目前港島區有大量的職位空缺，但本地家務助理卻大多數居住在新市鎮，往返工作地點的交通費相對收入而言相當昂貴，以平均時薪 50 元計算，一個住在新界區的居民如前往港島區擔任三四小時家務助理工作，可獲得約 200 元或少於 200 元的收入，但她往返交通的支出卻最少須用 42 至 60 元，即佔了她當天收入相當大的比重，由 21%至 30%。

最近，僱員再培訓局與九巴達成協議，九巴會提供 15 萬張乘車優惠券，持有再培訓局技能卡的家務助理可憑優惠券半價乘搭九巴 305 條路線。計劃將於 11 月開始試行，第一期計劃最多可以惠及 6 000 名持有技能卡的學員。計劃能夠有效減少家務助理的交通費開支，她們每天因此最多可以節省 20 元，使她們能夠前往具有大量職位空缺的港島區工作，避免發生港島區僱主請不到人，新界區的家務助理卻“無工開”的情況。此外，環保小巴大聯盟亦與再培訓局達成共識，大聯盟旗下的小巴營辦商將為持有再培訓局技能卡的家務助理提供八折乘車優惠，只要得到運輸署批准即可實施。對小巴營辦商雖然能力有限，但仍能夠主動提供乘車優惠之舉，我表示讚賞。

我希望政府參考這些經驗，鼓勵公共交通機構為有需要幫助的人或弱勢社羣，爭取削減交通費支出，並積極研究，及早和各交通機構合作，可否設立低收入人士交通津貼計劃，以減輕他們的經濟負擔，協助他們跨區工作，從而促進整體就業情況。

政府要促使巴士公司減票價，必須先令鐵路公司減票價。然而，過去九鐵及地鐵對沿線物業發展利潤的依賴極大，從而以這方法支持鐵路公司拓展鐵路服務。例如地鐵 2000 年物業發展的利潤便佔未計利息及財務開支前經營利潤的 65%。但是，隨着經濟下滑，樓價低迷和未來經濟調整的轉型，未來鐵路公司在發展物業方面的收益難以回復舊觀，因此他們會有大條道理來

反駁削減票價的要求。故此，政府是否須考慮檢討交通基建的投資政策，增加對鐵路建設中的土木工程項目，即修橋、築路、挖隧道等建設費用的承擔，使鐵路公司能降低投資造價，從而訂出較廉宜的票價，以便與其他公共交通工具作真正的競爭。

紓解民困，必須急市民所急，調低公共交通服務收費，正是市民最大的關注，故此，我希望政府能積極回應市民這項訴求。我謹此陳辭，謝謝主席。

劉健儀議員：主席女士，首先，我想回應李卓人議員剛才發言時提及的一點，便是巴士公司應該不會搶去的士的乘客，但是，事實上，在過去數年，的士行業艱苦經營，其中一個重要的原因便是巴士服務大為改善，令很多乘客由乘搭的士改為乘搭巴士。其實，各類公共交通服務之間的平衡是非常重要的，如果失衡的話，便可能會引起很大民怨，包括在我記憶中，數年前，某巴士公司曾經向遊客提供優惠，但最終卻引起的士行業提出嚴重抗議。

至於今天的議案，周梁淑怡議員剛才已提及去年八黨聯盟就調低交通費達成的共識，而自由黨支持這項共識的立場也沒有改變。

當天，八黨鼓勵各公共交通機構因應本身的營運狀況，可以減價的話便減價，可以提供更多優惠便提供更多優惠，主要是考慮到各公共交通機構的營運狀況很參差。不過，時至今天，我們是否已無須考慮各公共交通機構的營運狀況呢？事實上，並不是所有公共交通機構也在賺錢，有些公司仍然蝕本，有些公司仍然處於投資期的。

另一個客觀的事實是，香港雖然面對通縮，但公共交通機構的經營成本並非直接與綜合物價指數掛鉤。根據政府提供的參考資料，過去 3 年內，兩間鐵路公司和 3 間專營巴士公司的總營運成本上升大約 6%至 24%，其中以燃料和折舊的成本升幅最大，燃料成本的升幅由 1%至 248%不等，折舊的成本升幅由 18%至 68%不等。當然，不同公司有不同百分比的升幅。其他的支出，例如保險費、租金和差餉、行政費用等的成本，亦上升 2%至 30%。

當然，我不排除個別機構可能有減價的空間，但如果我們不考慮各公共交通機構的營運情況，便一刀切要求所有機構減價，這是不切實際的，輕則影響服務質素和機構員工，重則會令有些機構由盈轉虧，有些機構由虧蝕少許變成嚴重虧蝕，結果關門大吉。不過，由於經濟持續低迷，失業率仍然高企，市民在交通費方面的負擔事實上不輕，所以自由黨會繼續呼籲各公共交通機構因應本身的營運情況，盡量調低收費或提供更多優惠給乘客。

事實上，不少機構已提供使用同一機構或不同機構服務的轉乘優惠，市民每次可以節省 1 元至十多元不等。此外，有些機構推出八送一、十送一等的優惠。不過，由於現時公共交通機構所提供的優惠只限於部分路線，或限於在使用同一種交通工具或轉乘另一種交通工具時提供優惠，而一些市民居住或工作的地點根本不在優惠路線的網絡之內，或須轉乘多種交通工具，因此可能無法得益。由於此緣故，自由黨促請各公共交通機構盡量擴大優惠路線的網絡，並加強各公共交通機構之間的合作，令市民不論轉乘甚麼公共交通工具，也可獲得轉乘優惠。劉江華議員和黃成智議員今天在他們的修正案中提出多種優惠方式，這些方式都是很值得各公共交通機構參考和採用的。

在減價或提供優惠這項問題上，政府除了作出呼籲之外，其實也有不少可以提供實質協助的地方，可使公共交通機構有更多減價或提供優惠的空間，例如加快設置公共交通交匯處，方便市民由一條巴士路線轉乘另一條路線的巴士，這樣，巴士公司便無須開辦路線重疊的直達路線。當然，政府須確保有關巴士公司會提供具吸引力的轉乘優惠。又例如政府可以協助巴士公司重組路線，令巴士公司可削減嚴重虧蝕的路線，減少浪費資源。

主席女士，今天較少議員提及票價調整的機制，所以我想在這方面說幾句話。自由黨不反對政府就這方面進行研究，不過，我們想提醒政府，有關機制須同樣對市民及經營者公道。一方面，這個機制必須適用於“全人類”——即是全面照顧不同公共交通機構的情況；另一方面，這個機制必須是“全天候”——即是適用於各種經濟氣候。

至於民主黨提出類似英國供水服務在私營化後採用的“消費物價指數減 X 加 Q ”的公式，是一項非常有趣的建議。或許鄭家富議員稍後在回應時，可以幫幫我們，使我們能夠更瞭解這項公式。我自己也進行了一些研究，發現英國供水服務在私營化後所採用的公式其實是 RPI 加 K ，而這個 K 其實可以是正數，也可以是負數的，這與鄭議員提及的公式有點不同。鄭議員提出的只是減 X ，永遠也是正數。因此，鄭議員可能須就此進一步解釋，我們也希望能夠就此進行多些討論。不過，初步看來，我認為這項方程式可能只適用於變動因素較少的資本密集行業，不適用於變動因素較多的勞工密集行業，而公共交通機構大多數也是勞工密集的行业。

同時，我們亦擔心這項方程式可能只適用於低通脹或通縮時期而不適用於高通脹時期。舉例而言，當 X 值為 2% 時，在目前通縮是 3% 的情況下，公共交通機構便要減價 5%。可是，請大家不要忘記，在數年前，我們的通脹曾達到 13.9%；如果根據這項方程式，公共交通機構便可理直氣壯地說要加價 11.9%，再加上 Q 值便更厲害了。但是，如果公共交通機構在賺錢時仍然理

直氣壯地說要加這麼多，我想市民是會很難接受的。屆時如果我們引用這項方程式，又是否可以採用“彈弓手”的手法呢？我想政府也不一定想採用“彈弓手”的。

主席女士，我謹此陳辭。

黃容根議員：主席女士，香港的交通費偏高，一向為人詬病，甚至連環境運輸及工務局局長廖秀冬博士在上任後，也曾發表類似的言論，希望各公共交通機構能自發地減價，以減輕市民的負擔。雖然兩間鐵路公司及巴士公司已即時推出一些所謂的乘客優惠，但畢竟受惠的人數不多，而且大多數是“小恩小惠”，始終不及即時調低車費來得實際，因此，民主建港聯盟（“民建聯”）期望各公共交通機構能夠順應民情，減低票價，與市民共度時艱。

對於九巴董事長陳祖澤先生日前在公開場合表示，九巴現時沒有減價空間，而且已推出了多項轉乘優惠，言下之意是，九巴已盡了其社會責任，對此民建聯不敢苟同。九巴現時每天乘客接近 300 萬人次，是載客量最多的其中一間公共交通機構，今年上半年的盈利達七億多元，豈能斷言沒有減價空間呢？況且，民建聯認為，現時的巴士收費有很多不合理的地方，如果能夠重新檢討現有的過海路線、接駁路線及空調巴士路線的收費，相信是一定可以減輕市民的負擔的。

在這裏，我想舉一個例子。以過海路線為例，民建聯參考了九巴現有 253 條空調非過海路線，發覺這些路線平均每公里的收費為 0.38 元，但 45 條過海路線的平均收費卻為 0.57 元，而且巴士在過海後仍收取過海路線的收費，令乘客無端支付了昂貴的車資。舉例來說，106 號線由黃大仙至小西灣的巴士路線全程收費 9.4 元，如果在紅磡海底隧道九龍出口轉乘 106 號線往黃大仙則收費 5.4 元，但如果在紅磡火車站轉乘 11K 號線往竹園，卻只須支付 4.3 元，相差 1.1 元，因此，巴士公司應該從速檢討目前的釐定票價機制，使乘客不用多付車資。

我想舉出另一個例子，證明巴士公司的確有減價空間。往來大埔中心及中區渡輪碼頭的 307 號線全程為 38.7 公里，車費為 20.3 元，但另一條由粉嶺華明邨至灣仔會展的 373A 號線全程為 52.3 公里，車費為 21.4 元；兩條路線的路程相差達 13.6 公里，但車費卻只相差 1.1 元，究竟巴士公司是用甚麼準則來釐定巴士路線的收費呢？況且，現時行走太和邨至中區的屋邨巴士的車費只收 18 元，可見 307 號線巴士目前的車資確實過高。民建聯促請政府應該重新檢討所有巴士路線的收費。

其實，巴士公司目前提供予乘客的轉乘優惠美其名是為乘客着想，但實際上只是為了擴大其市場佔有率，與其他交通工具搶客，受惠的市民也很有限，因為大多數市民無須轉車，因此轉乘優惠無助市民減輕交通上的開支。況且，轉乘計劃實際上可減少所需巴士數目，有助巴士公司減輕營運成本，因此，民建聯期望巴士公司在提供轉乘優惠之餘，同時調低票價。

最後，我想就學生車船優惠表達意見。現時，政府根據個別學生往返學校的路程，以及學生的家庭經濟狀況，提供不同百分比的資助金額，但這種資助模式只照顧學生的上學需要，卻忽略了學生須參加課外活動的需要，對於低收入的家庭幫助似乎不大。民建聯新界東 4 個支部在上一個月進行了學生車船優惠津貼的意見調查，結果顯示有六成受訪者認為，為學生提供車船半價優惠是最理想的資助交通費形式。民建聯促請政府重新考慮恢復採用學生車船半價優惠，以便直接減輕學生的家庭的負擔。

日前，一項調查顯示，衣、食、住、行也出現通縮的情況，可是，兩鐵和各種交通工具在過去 48 個月並沒有調低過票價。正由於交通費佔市民開支達 20% 以上，市民為了應付交通上的開支，試問又如何會有興趣消費呢？因此，我希望政府和公共交通機構盡快開會，研究如何調低公共交通工具收費。

謝謝主席女士。

朱幼麟議員：主席，雖然香港已經歷了數年的通縮，市民在衣、食、住 3 方面的支出有所減少，但在交通方面的支出卻高踞不下。交通費已成為市民一項沉重的負擔。現時，“賤物鬥窮人”，一程交通費便可以吃了一頓飯。市民可以少吃一點、少買一點東西，但卻不可以不乘搭交通工具，所以可說是“肉隨砧板上”。公共交通機構減價，是很多市民的願望，因此，廖局長要求交通機構減價的呼籲也贏得市民的掌聲。可是，令人失望的是，各機構的回應並未能符合市民的期望。

資料顯示，雖然地鐵、九鐵和九巴在過去 4 年來也凍結了車費，但仍然有可觀的盈利，以去年為例，地鐵賺了四十二億八千多萬元，九鐵賺了二十四億三千六百多萬元，九巴賺了十五億九千五百多萬元，可見這些公司其實有很大的減價空間。雖然這些公用事業是商業機構，但卻有專利或壟斷的成分，利潤有一定的保證，因此應負起社會責任。適當地調低收費，只會令公司少賺一些，但卻不致於對經營構成重大影響，更不應導致裁員減薪。

主席，雖然現在要利用社會及輿論壓力來促使公共交通機構減價，但這並非長遠的辦法。導致公共交通工具收費“有上有落”方面，政府的運輸政策須負上一定的責任。雖然政府並不承認偏袒兩條鐵路，但事實上，巴士與鐵路之間往往是合作多於競爭。首先，許多巴士路線均以鐵路車站為終點站；其次，巴士路線往往要重組來遷就鐵路，這令兩者之間缺乏直接競爭，地鐵將軍澳支線便是一個活生生的例子。此外，3 間巴士公司不但在提高票價時要政府同意，在減價時也要政府同意，使巴士公司減價爭生意的自由受到某程度的掣肘。因此，本人認為，政府必須採用新思維來檢討現行的運輸政策，不應再過分保護兩鐵，應容許存在更大競爭，包括強化小巴或的士等交通工具的角色，利用市場力量來促使公共交通機構減價。除了促進競爭外，政府應與巴士公司商討，協助巴士公司增設更多分段收費路線，從而減輕乘客的負擔。

據悉，政府已委託專家研究本港公共交通的經濟效益。本人希望有關研究盡快完成，以及在不違反自由經濟的原則下，政府能推行有效的措施來促使公共交通機構減價，做到真正的“急市民所急”。政府如果可以這樣做，必然能大大提升民望。本人謹此陳辭。

劉慧卿議員：主席，我發言支持鄭家富議員的議案。

主席，上一項議案辯論是討論可持續發展，在可持續發展當中，很多時候，交通、運輸及環保是會有所衝突的。在這過程中，我都經常站在政府的一方，我非常支持政府，有時候甚至因支持政府而令居民很不滿意。居民固然最喜歡一出門便有車可搭，可直達其辦事處，他們不喜歡轉乘，他們喜歡以便宜的價錢，獲得方便的服務。因此，我便要非常辛苦地向居民解釋，我們要作多方面的平衡，有時候也要放棄一些方便，如果有需要轉車或遇上其他不便時，亦要忍耐一點，因為人人都要很方便，是不可能的事。有時候，政府的規劃工作做得不好，我亦要與政府一起讓居民泄泄忿，然後加以討論。因此，在交通運輸方面，政府在很大程度上是知道我的看法的。

不過，我今天會支持鄭家富議員的議案。我很傷心聽到周梁淑怡議員及李家祥議員的發言，據他們的說法，這項議案可能不會獲得通過，這是非常糟糕的。因為如果議案變成“四大皆空”的話，便會向社會或運輸機構發出一項對他們來說頗有利的信息，因為他們可以說，既然立法會都不大支持，他們便可任意行事了。

議員提到九一一事件，當時 8 個黨派非常團結，共同進行了一些事項。其實，我們將會在 11 月 1 日再次召開會議，就財政預算案作出討論的，我

感到有點奇怪，為何不可在黨派內把這件事提出討論。如果說九一一後的情況差，大家都不會否認，我不知道局長有否出外看過，很多市民說現時的情況較九一一還要差；當然，去年的經濟環境是低落，但今年更衰退得厲害。因此，有些人便說，長貧難顧了，九一一事件後，大家曾投票同意通過議案，當時曾鈺成議員提出了修正案，為何曾鈺成議員會修訂民主黨的議案呢？便是因為大家有了共識。雖然劉江華議員今天的修正案並不是大家達成的共識，但我相信大家都不會反對他的修正案，如果有人真的否決這項修正案，我認為便會很惡劣了。

主席，我恐怕你也知道，社會現時絕對是水深火熱的時候，剛才很多議員同事已提出了一些數字，即哪間公司賺了多少錢，哪間公司付了稅後仍賺了很多錢等，我也無意一一讀出來了。剛才我有部分時間不在議事廳內，有人提到在 2000 年第一季的家庭入息中位數是 18,600 元，至今年第二季便下跌了 11%，即 16,500 元。局長可能也聽聞，現時有六成家庭每月入息為 15,000 元或以下，這是整個家庭的每月入息。不過，局長也應知道，有些人每月上班的車費是超過 1,000 元的，那麼怎麼辦呢？是否要求公共交通機構提供優惠，像乞丐般求人施捨便可解決呢？答案當然不可能是這樣。公共交通機構賺了這麼多錢，政府是否應訂立機制，讓公共交通機構就社會上經濟情況作出回應呢？又或許真的要把市民逼得上街遊行，甚至發起暴動呢？我不想有任何事發生，政府便更懼怕任何事件的發生。於是，我不禁要問，為何要把事情弄至如此地步呢？因此，我認為這事項是非常重要的，並須加以考慮的。

此外，我很支持政府取消邨巴服務，我是不贊成每條屋邨自設巴士服務往返中環或其他地方的。市民告訴我他們選擇乘坐邨巴，是因為方便和便宜，較轉乘 3 次車更為便宜。在這方面，即使我想幫助政府推動政策，但市民卻告訴我公共運輸服務價錢昂貴，乘搭時間又較長。有時候，行政機關也要向我們提供一些“彈藥”，我希望政府和想推行可持續發展和環保的人士提供一些理由，我才能支持他們辦事的。我並不害怕遭到市民責罵，諸如居留權、越南船民或其他事項等，如果我認為是對的，我便會支持和進行。不過，我亦會站在市民的一方來看，研究他們的要求是否公道。

我覺得問題是，人們經常要求獲提供選擇，我經常贊成市民多使用以鐵路為骨幹的交通工具，但如果乘客須轉乘數次車，即使乘搭鐵路也要轉乘兩次車，又要先乘搭小巴到鐵路站，要花上 1 小時 45 分鐘才到達辦事處，如此的服務又能否符合市民的公道要求呢？我相信局長有需要從這些方面作考慮和求取平衡，不過，當前急務是要回應為何有些人每天要用四五十元甚至六七十元乘車上班，而且還要花上三四小時的時間。我們現在不是活在石器時代，有些人每天已經要工作 11、12 小時，如果還要花 1 至 3 小時上班

下班，這裏便正是人間地獄了。因此，我希望局長在聽取了這麼多意見後能作出詳細考慮，但如果議員最終投票否決了鄭家富議員的議案，那便無須再作考慮了，因為屆時會變成“四大皆空”，於是行政機關便無須再下工夫，巴士公司、地鐵和九鐵也無須作出檢討了。那麼，我相信這樣做是發出了很壞的信息。

主席，最後，我想談一談機制的問題。我沒有像鄭家富議員或劉健儀議員般做了這麼多功課，我只認為我們應研究一項客觀機制，要能照顧市民的收入和物價指數等方面的，有了機制後，一經大家同意，公共交通機構認為公平的，對乘客又公平的，便可猶如“自動波”般就收費進行調節。我不贊成有如某議員所說，每次調整收費都提交立法會，那麼我們便甚麼其他事務也不要做，只是討論車資加價好了。當然，如果訂立了機制後，便無須像現在般有所爭論了。我希望局長盡快考慮這問題，不過，我認為鄭家富議員今天提出的議案是有其道理的，所以我希望即使有議員不支持他的議案，局長也會支持。

謝謝主席。

勞永樂議員：主席女士，我認為可以從 3 方面來討論這議題。第一，我們要問，香港市民在交通費方面的負擔是否不合理地重；第二，我們要問，如果交通費真的不合理地高，成因何在；及第三，如何根據成因，對症下藥，紓解民困？

如果與其他國際都會例如紐約、倫敦比較，香港的交通費並不算特別昂貴，但這種簡單比較，意義不大。要衡量市民交通費的負擔，更重要的考慮因素，是個別地區的社會和經濟情況。根據香港統計處的數字顯示，自 1998 年起，綜合消費物價指數在衣、食、住、行民生四大環節中，食物、住屋和衣履的價格已經下跌，尤其住屋和衣履的跌幅更超過一成，唯獨交通費的價格不跌反升。在通縮持續的情況下，交通費價格高企的情況變得更為明顯。

我亦看過最近民間監管公用事業聯合委員會的一項調查數字，發現居住在元朗區和馬鞍山區的兩成多受訪者的個人平均每月交通費佔其個人收入一成以上；屯門、大埔、沙田和大圍佔三成；而元朗和天水圍則佔五成。在家庭方面，馬鞍山區有四成半的受訪家庭表示其平均每月交通費佔其家庭收入一成以上；大埔、沙田和大圍佔五成；屯門、北區佔六成；而元朗及天水

圍則高達七成。我們可從上述數字看到，交通費對新市鎮的居民確實構成一定的負擔，尤其是新市鎮居民大部分並不富裕，在經濟不景下，會受到減薪、裁員，甚至失業的困苦。很多家庭從前兩夫婦均有工作，現在可能只有其中一人有工作。新市鎮能為居民提供的只是居所，卻並不能提供足夠的工作崗位，亦未必能為學童提供足夠的學位。因此，市民前往市區上班，以及學童跨區上學的交通費，是市民生活上的必需開支。

究竟是甚麼原因，令市民要負擔這麼高昂的交通費呢？政府的交通規劃，是否其中一個重要的原因呢？政府的交通規劃以鐵路為中心，其實這種規劃是無可厚非的，因為一般而言，鐵路是較為環保的集體運輸方法，亦較建設道路更具成本效益。不過，會否因這種規劃而導致其他交通工具的收費長期高企呢？會否因“唯鐵路獨尊”的規劃而導致部分市民須花更多時間和金錢在交通上呢？以地下鐵路將軍澳線為例，在通車前，市民主要倚靠巴士往返將軍澳，但在通車後，不少巴士路線須予重整，不能直達市區，結果往往令居住在較遠離地鐵站的居民，惟有採用接駁交通工具轉乘地鐵，因此，他們須花上更多時間和金錢。我不是要求政府改變這種以鐵路為中心的規劃，而是要求政府在規劃時，盡量去除導致交通費高企的因素，並且充分考慮個別地區的獨特情況。

長遠而言，在城市規劃上，香港的主要經濟活動全集中在港島和九龍市區，而居住的地方則規劃在較偏遠的新市鎮地區發展，因此導致很多市民須從新市鎮前往市區上班，下班時亦須乘搭交通工具回家，造成了交通擠塞、空氣污染、交通開支大增等問題。疏導集中於市中心區域的工作羣，以及為外圍區域引入經濟活動和工作機會，從而減少市民對長程交通工具的需求和支出、提高他們的生活質素、減少污染等工作，也是政府的工作範疇。

立法會的責任除了向政府反映民意外，更重要的是負責監察政府的施政是否合乎民意、是否能夠急民之所急。就市民在交通負擔這個項目上，我認為立法會應該做的，是監察政府的施政能否為香港締造環境，使本港的交通系統能夠切合社會需要，包括我們的交通系統能否配合社會經濟發展；能否應付市民生活上的各項需要；是否合乎環保；交通收費是否市民能夠負擔等。立法會要監察的是政府，而不是個別運輸機構經營者，更不是要教經營者如何經營。

主席女士，我謹此陳辭。

何俊仁議員：主席女士，行政長官經常說：“想市民所想，急市民所急”，但只是這樣並沒有任何作用，行政長官須做市民所要做的事情才有作用。其實，在這段時間裏，整體社會出現了一種很強烈的聲音，甚至有一個很大的共識，便是認為現時很多大型的交通工具收費過分“離譜”，有關機構根本不應在今天的環境下仍然拒絕減價。面對這問題，如果政府能夠成功處理，才可看到我們政府的管治效能及能力，這亦是對主要官員問責制的一個最佳考驗。

稍後如果有任何人，包括局長，表示不能支持鄭家富議員今天提出的這項議案，因為這是違反自由經濟的原則，或不應該干預某些商業機構的運作，我會認為這些道理都實在難以接受。首先，如果說自由經濟，我們須先考慮現正討論甚麼議題。既然所討論的是專營權或專利，這又有甚麼自由可言呢？既然已將專營權批給經營者來經營，便不能以一句“自由經濟原則”，便回答一切問題。其實，以往政府在批出專營權給鐵路公司及巴士公司時，亦非完全採用自由經濟的原則來作考慮。大家且看看鐵路公司的營運方式，最初政府是有注資的，而鐵路公司亦有土地的優先發展權，尤其是鐵路上蓋，它是無須經過招標而有自己的發展權的。巴士公司亦享有廠房或燃油稅等多項優惠。但是，時至今天，當我們表示這些機構的收費不合理，希望政府下點工夫，透過磋商來促使公營機構減價時，政府的答案竟然是：由於所涉及的是自由貿易，所以我們不應該干預這些商業機構的自由運作。我認為這完全是難以接受的。

自由黨剛才亦以同樣理由表示將對這項議案投棄權票，我對此感到非常失望。自由黨上星期剛提出議案，要求政府干預，以期可調低貨櫃碼頭處理費，還要求民主黨支持有關建議，難道經營生意的人有需要獲得政府的幫助，而普通市民則沒有需要嗎？為何會有這種等級或階級觀念呢？對於自由黨這種雙重標準，我是無法接受的。當然，減價的方式可因每間公司的經營情況而有所不同。不過，如果九龍巴士(1933)有限公司（“九巴”）是第一間站出來說沒有減價空間的公司，我相信會舉世譁然。所以，今天各位發言的議員也提及陳祖澤董事長的名字，我相信他的眼皮已不停地跳動，如果我不提及他的名字，便是不給他面子了。（眾笑）他這種沒有減價空間的說法，真是很過分。多位同事剛才舉出了很多數字，以橫線看去年各間機構的盈利；我現在則從縱線看九巴這數年來付稅後的盈利：97 年是 5.5 億元、98 年是 5.8 億元、99 年是 7.38 億元、2000 年是 8.5 億元，去年是 16 億元。在這樣的市況及環境下，九巴的利潤也以這樣級數的跳升，還說沒有減價空間，那麼要怎樣才有空間呢？

此外，很多人也說經營成本昂貴，但九巴可真了不起，可能是陳祖澤先生的辦事能力了得罷。在 2000-01 年，九巴在零件、物料及燃油稅等方面的消耗下降了 1.6 億元，連工資亦削減了 2,400 萬元。在這情況下，九巴仍表示沒有減價的空間，是否可以接受呢？最使人反感的地方是，陳先生表示不應該補貼那些沒有需要受助的人，聽來好像是我們請求九巴施捨一樣。其實，廣大市民並非求九巴施捨，只希望九巴不要對我們“攞住來搶”，不要利用專營權謀取暴利，不顧民間疾苦；我們只想說明這點。我知道局長是很有辦法的，希望局長能以一些方法游說公共交通機構真正面對社會，因為公共服務機構是與市民的民生息息相關的。

最後，我想談一談機制的問題，這是一個長遠解決爭論問題的好方法，而大家也知道這是離不開兩三個方式的：第一，由議會審批，但這樣做，很多人會反對，因為覺得會把事情政治化，而且採用此方式的結果通常是，有關機構的經營最後也不理想；第二，採用方程式，我今天已提及，如果是“CPI 減 X”，即只表示生產力的增加可能不足，那麼還須看甚麼呢？還須看每間機構操作的模式及其個別的情況，以及再考慮有關的因素，其一便是市民的負擔能力。在向有關機構發出新的專營權時，如能設立一個機制，確保日後的票價調整可以反映出相關因素的變化，同時能令當局客觀地監管這些專營機構的運作，才至為重要。

麥國風議員：主席，我肯定今天陳祖澤先生會多次眼皮跳，因為我也會譴責他當時的言論，希望他即使現正身在馬場觀看賽馬，亦會聆聽我們的討論。我更希望其他公共交通機構的董事局成員會聆聽我們的討論，不要做沒有良知的社會罪人。

主席，“衣、食、住、行”是日常生活所必須的 4 個項目，當中，在衣、食和住 3 方面的花費，市民還可以透過降低生活質素而得以節省，但交通費用卻是必須、無從選擇和無從逃避的，這幾乎正是所有公共交通事業在經濟逆境中仍能賺取可觀利潤、甚至暴利的主要原因。

經濟情況一直未有轉好，事實上，這 3 年來，我們都在通縮中，市民正面對失業、裁員和減薪等問題，低收入的貧苦大眾正處身於水深火熱之中。不過，在物價普遍下調之際，唯獨是交通費用卻高踞不下，成為了市民的沉重負擔。尤其是對於居住在新界的市民來說，他們往返市區的日常交通費，更是令他們難以負荷。

在減輕市民交通費負擔的問題上，雖然廖局長上任後，表示會與公共交通機構研究收費，並希望它們提出票價優惠，但很可惜，“只聞樓梯響，不見人下來”，市民對廖局長的信心和耐力，似乎已慢慢減低，希望局長的民望不會因此而下降。現時在眾多公共運輸機構當中，以九龍巴士(1933)有限公司(“九巴”)的營利增長最為可觀及最不合理，去年的業績便有超過 16 億元的巨額盈利，較 2000 年上升了近 90%，差不多一倍。九巴本來是最有資格減價的，可惜九巴董事長陳祖澤先生日前說了一些十分冷血的言論，表示不能減低盈利以幫助大部分沒有需要受助的人。我也不知道他為何會說出這種言論。他曾作出甚麼評估，知道有些人沒有需要受助嗎？我相信在座有些議員應是沒有需要接受幫助的，不過，部分議員同事也會乘搭公共交通工具。我相信普遍乘搭公共交通工具的人也屬草根階層，有些正處於水深火熱及失業的彷徨中。陳祖澤先生是憑甚麼而作出這類冷血的言論？我覺得他真的有需要站出來交代一下。他的言論，我相信是廣大貧苦的市民，以及廖局長的當頭棒喝。事實上，九巴控股有限公司純利倍升的驚人程度，實在是不可爭論的絕對事實。該公司這數年間的盈利實在相當可觀，陳祖澤先生的言論，充分反映出商人唯利是圖，不顧民生困苦的醜陋一面，亦明顯反映出九巴無意幫助有需要人士。他的言論惹人反感及憎恨，而我原本對他是並沒有反感的。

主席，政府要求公務員削減薪酬共度時艱，但賺得盤滿鉢滿的公共交通機構又何曾與我們共度時艱？行政長官經常勸勉我們要同心同德，但當市民大眾負擔那麼沉重的交通費及呼喊要求減低收費的時候，這些機構又何嘗與我們一起共度時艱、同心同德呢？

現時公共交通機構提出的“十送一”或“八送一”的所謂聯營優惠，其實只是敷衍地作出小恩小惠，真正想幫市民便倒不如“明減”。其實，我經常乘搭地下鐵路(“地鐵”)，也不知道自己可享有多少次“十送一”的優惠。很多時候，我會忘記享用此優惠，但下次我必定會取回優惠票，即使我不使用，也可把它送贈他人，我要記着不要再“蝕底”。我希望公共交通機構的董事長能以社會良心及良知面對我們。

主席，香港政府一直管制價格，並對部分交通機構的利潤作出保證，是造成今天交通費用高踞不下的主因。要求對這種“包賺大錢”甚至暴利的機制作出檢討，肯定不是過分而是有必要的。最後，希望廖局長能真真正正為市民成功爭取適當的交通費調整，草根階層對局長是寄予期望的。我謹此陳辭。

陳偉業議員：主席，過去 5 年，市民因香港金融風暴而面對很大的困境，現時的怨氣和怒氣已十分高漲。每當跟市民談到交通問題，特別是跟新市鎮居民談到巴士服務時，感覺是公共交通機構正在火上加油。星星之火，可以燎原，三十多年前的騷動，便是由天星小輪加價 5 仙而起。如果香港在不久的將來發生騷動（我當然不希望會發生騷動），我相信很大機會是由交通問題造成的。

現時，新市鎮居民就交通問題而引起的不滿情緒十分高漲。讓我舉出一些例子給局長和各位參考，這些都是真實的例子。最近，我在東涌和天水圍等新市鎮召開居民大會時，不少居民都向我表示憤怒和不滿。有一種現象是，居於新市鎮的居民是很難找到工作的。每當他們往市區尋找工作，告訴僱主他們是在新市鎮居住時，僱主已“耍手擰頭”，表示不會聘請的了。最近便有一個很明顯的例子，一名居於東涌的居民往觀塘面試，當僱主知道他是居於東涌時，已表明不會聘請他。

第二種現象是，很多居於新市鎮的居民會有兩種情況：第一，他們往市區上班的首數天是不回家居住的，而情願到市區的親戚朋友家中寄居，當父親的在一星期中可能只有周末才能與孩子見面；第二，遷往新市鎮居住的家庭在周末是很少到市區探訪父母的，因為交通費用太昂貴。如果一家三四口乘車到九龍或港島探訪家人的話，來回車費已超過 100 元，實在令他們卻步。

第三種現象，也是真確的例子：有一家人從北角遷往東涌，但數月後，他們又在北角租了一個房間，因為夫婦兩人都在北角附近工作，而唸中學的孩子也要到北角上課。基於時間和交通費問題，他們最後寧願租一個房間，也不願意繼續在東涌居住。

這些例子充分反映出交通費高昂和交通的不便，足以嚴重影響居民的日常生活。我希望政府在處理交通問題時，特別在巴士方面，真的要落實多些改善措施以保障市民的生活。多年來，我致力爭取在青馬大橋和其他地區推行巴士轉乘計劃。其實，政府是有推行這些政策的，例如在城門隧道和大欖隧道。我記得政府在 10 年前推行巴士轉乘計劃時，第一個地點便是城門隧道。當時，我是極力支持政府的。當政策實施時，很多居民不接受，他們強烈批評政府，但我作為區議員，則全力支持政府這樣做，也承受了很多壓力，而由於我認為這樣做是恰當的，所以我表示支持。不過，政府事後只再次在大欖隧道推行轉乘計劃，而其他地區則沒有推行。最近，我要求政府在青馬大橋推行巴士轉乘計劃，政府答應了，但做法卻有點扭曲。根據城門隧道和大欖隧道的轉乘計劃，如果巴士票價是相同的話，乘客可免費轉乘；但將會

在青馬大橋推行的轉乘計劃，則乘客轉乘巴士時須多付兩元，例如乘客由車費 10 元的巴士轉乘另一輛也是車費 10 元的巴士，便要多付兩元，這是一種額外的加價手法。我覺得這種做法絕對不合理，對市民來說也是不公平。

政府另一種不恰當的做法，是將專營權如“自動波”般延續。最初是透過競爭，讓巴士公司享有 5 年專營權；當 5 年專營權完結後，政府和巴士公司只進行少許商議，便自動多給予 10 年專營權。不過，巴士的票價既沒有下調，服務也沒有多大改善，政府只是跟巴士公司暗地裏談妥一些條件後，便給予 10 年專營權。

最近，很多新市鎮居民對巴士公司的服務表示不滿意，強烈反對政府對這些機構延續 10 年專營權。我們覺得政府的這種做法，正如讓巴士公司在未來 10 年進一步剝削居民的權利，只是從巴士公司的利益和利潤着想。

主席，我覺得現時的交通問題這般嚴重，前運輸局局長吳榮奎肯定是罪魁禍首。他當了局長這麼多年，令服務惡化、壟斷情況加強，以及票價上升，這正是前局長所作的罪孽。希望新局長上任後能扭轉這種形勢，糾正政府過去多年來所作的惡劣行為。首先，局長一定要打破地域性的壟斷。我剛才用膳時，李家祥議員說現時巴士服務已有很多競爭，他在港島居住，街道上甚麼巴士也有。港島的情況當然是這樣，但如果大家到天水圍和東涌看一看，便會發覺那裏有地域性的壟斷分割：某一區所看到的全是城巴，那一區全部是龍運巴士；另一區則全部是九巴，完全沒有競爭；紅色小巴不可以到達，綠色專線小巴又不可到達，屋邨巴士也不可以經營。因此，我希望居於港島的尊貴議員，特別是慣於駕駛私家車的那些議員，有空便來新市鎮看一看，而不要說居民有很多選擇。很多地區的居民是完全沒有選擇的，希望各位議員睜大眼看清楚。

我也希望運輸署能糾正其態度，多體恤民情。我昨晚跟運輸署的同事開會至 8 時多（我在此感謝運輸署的同事和我們開會），向他們反映出現時有關的居民已感越來越憤怒——我現在也開始越來越憤怒了。然而，運輸署官員所想的只是為行政方便，認為如果這樣做的話，巴士公司便會經營困難，但他們不會想到居民和市民的困難。如果我們不扭轉和糾正這種思維模式，我相信在不久的將來，真的會發生騷亂，騷亂的主兇是公共交通機構，而幫兇則是運輸署。但是，我不希望這情況會出現。謝謝主席。

主席：是否有議員想發言？

李華明議員：主席，我沒有預備講稿，但聽了本會同事的發言後，我覺得不吐不快。我期望在我發言完畢後，被我批評的同事會“轉軚”。但是，我真不明白為何情況會如此的。

上星期，早餐派的同事一致表決贊成由自由黨的丁午壽議員動議的議案，議案措辭是：“本會促請政府從速研究長期高踞不下的貨櫃碼頭處理費對本港經濟的具體影響，”這一句話沒有大問題，接下去的一句是：“並設法使該等收費調低至合理的水平。”明顯地，自由黨上星期是促請政府要求貨櫃碼頭公司調低收費。今天，鄭家富議員提出的議案是：“本會促請政府與各公共交通機構磋商，”措辭中是用了“磋商”一詞，既沒有指令，亦沒有直接促請，只是要求磋商，然後“盡快調低各類交通服務收費”。這兩項議案有何分別呢？如果說是干預商業機構，兩者還不是一樣嗎？

周梁淑怡議員剛才說那些公共交通機構是上市公司，那麼貨櫃碼頭公司不是上市公司嗎？和記黃埔（“和黃”）不是上市公司嗎？這項議案與要求貨櫃碼頭公司減低收費的議案又有何分別呢？我看兩者的精神、肉體是一致的。上星期，議員可以義正詞嚴的促請政府。今天跟上星期不同之處，在於上星期是由經濟發展及勞工局局長負責。當時，經濟發展及勞工局局長向我表示，怎能進行這種干預商業運作的行為呢？我想，廖局長今天也會這樣說。不過，由於自由黨的議員認為他們的選民要求他們那樣做，為了滿足選民的需要，所以便要“砌”出那項議案。我們的情況不是一樣嗎？鄭家富議員動議這項議案，是為了替廣大市民——尤其基層市民——說出他們的心聲。然而，我不知道他們是基於甚麼邏輯，表決反對鄭家富議員的議案。我不知道他們會否放棄表決，但我認為他們一定不會支持議案。讓我引述他們所提出的論點：商業干預、行政手段、橫加干預商業機構的運作、強行要求商業機構減價等。其實，丁午壽議員的議案不也是強行要求貨櫃碼頭公司減低收費，促請政府要求貨櫃碼頭公司調低貨櫃碼頭處理費嗎？他們又如何解釋呢？

上星期，早餐派的議員支持由自由黨議員所動議，有關干預商業運作的議案，但今天卻反對鄭家富議員提出的干預商業運作的議案。公共交通機構和貨櫃碼頭公司兩者皆屬上市公司，我真是摸不着頭腦，不知道箇中原因為何？不要迫我想到由於議案是由民主黨的鄭家富議員動議，所以便反對議案。我不想議員迫我有這樣的想法。然而，我還有甚麼選擇呢？還有甚麼可以讓我安心一點呢？

劉健儀議員：我想李華明議員澄清，他是以甚麼基礎認為貨櫃碼頭公司是上市公司？

主席：李華明議員，你可以選擇是否就劉健儀議員的要求作出澄清。

李華明議員：主席，我剛才說過，和黃是上市公司，我已作出澄清。和黃是一間大型上市公司，集團的業務還包括中流作業。我不知道大家有否購買和黃的股票，但它是上市公司。我希望我會很冷靜，不“扯火”的說下去，但這是事實。情況為甚麼會是這樣的呢？

我剛才坐着聽李家祥議員、何鍾泰議員和周梁淑怡議員發言，還記錄了他們說過的話，因為我恐怕會記錯，但他們的論點確實如此。如果他們是基於鄭家富議員的議案干預了商業機構運作，所以便表決反對或放棄表決，我是感到遺憾的，因為他們這樣做會破壞了議員同事之間的關係。有時候，我們也會支持他們所提出的一些議案。例如上星期，我們民主黨全體議員便表決贊成丁午壽議員的議案。今天這項議案，其實是反映了數百萬每天乘搭公共交通工具的市民的心聲。我想大家也同意，廖局長勢將超越葉劉淑儀局長成為最受歡迎的局長。很多同事已說過其中原因，現在讓我再說一遍，那是因為她能夠甫上任便說出市民心聲。立法會是反映市民心聲的地方，可能由於我們是直選議員，所以更會反映基層市民的心聲。我們提出這項議案，是要求與機構進行磋商，希望同事們看清楚議案的措辭。我們在議案中只提到“磋商”一詞，沒有說到“指令”，稍後鄭家富議員可以作出回應。我也不奢望在我發言後，反對的議員會回心轉意，而我相信他們還是會作出同樣的表決。可是，我不吐不快，所以便發言說出我個人的感受。

我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員回應）

主席：鄭家富議員，你現在可就兩項修正案發言。發言時限是5分鐘。

鄭家富議員：主席女士，我以下的發言，是就兩項修正案作出討論。第一項修正案是由劉江華議員提出的。正如我開始發言時說，劉江華議員今次很“有心”，而他回應時亦說我很“有情”，既然如此，我當然不會批評他的修正案，因為大家都有心有情，目標一致。雖然民主黨與民建聯過去在很多政治議題上確是南轅北轍，但就這項民生議題而言，我們過去與今天的取向都是一樣。我們認為劉江華議員的修正案，有很多地方須由黃成智議員代表民主黨作進一步修正，但整體上是應由不同的公共交通機構反思及作出改善。

主席女士，我們在 8 月首次與廖局長會面時，其實已提交一份文件，就香港整體的交通政策提出了十大建議，而當中一些建議，更是劉江華議員今天在修正案中所提到的部分具體內容。我們當天提出的 10 項建議如下：第一，是調低交通費一成，特別針對賺取了豐厚利潤的九鐵、地鐵及九巴而言。第二，是設立票價的調整機制，這是今天議案辯論中的一項重要課題。第三，是實施巴士分段收費，即車費每兩站減一次。我們的建議是非常具體的。這個暑假，我到了北海道，當地有一個稱為 Sapporo 的小城市，地方雖然不大，但站與站之間的车費也可以有少許分別。它採用了類似八達通的技術，把巴士路線分段，讓乘客可支付更為合理的長程與短程車費。我不明白為何香港不可以這樣做。記得在我小時候，車費是有分段收取的，如果較為接近總站，車費是會便宜一點，但現在我們與這個更為合理的機制，似乎距離得越來越遠。第四，是合併兩鐵車費。雖然今天並非討論合併的問題，但把兩鐵的車費合併是絕對應該考慮的。第五，是擴大轉乘優惠計劃。第六，是簡化官僚程序，減價與轉乘計劃應以通報代替申請。有些議員同事剛才也提到，即使有些巴士公司想減價也不能，因為要由運輸署決定。其實，作出申請的做法是值得商榷的。第七，是提供通用 1 周、1 天及周末的行車證，這與劉江華議員今天所提出的月票等建議是原出一轍的。第八，是先行興建北環線。第九，是成立隧道及橋梁管理局。第十，是成立金鐘、中環、上環的空氣質素控制區等各項交通建議。

主席女士，我們再提出這些建議，是為了配合今天的修正案。我們希望交通費的機制，最低限度能體現 3 項原則。第一，確保在優先發展鐵路運輸系統的同時，必須編造一個公平的票價競爭環境；第二，票價釐定必須有公平及合理的機制；第三，必須合理地分配道路資源。以上這些均須在運輸政策中加以討論的。

我細心聆聽了勞永樂議員剛才的發言，在很多方面，他都在這些問題上着眼，但他給我的信息似乎是反對我的議案，這令我感到有點失望。主席女士，劉慧卿議員剛才表示，如果今天原議案和修正案都不獲通過，她也希望

局長能贊同。不少議員今天都提到局長的民望。我不希望局長只是關心民望，而我亦相信她並非這樣的局長。我盼望局長能就今天原議案和修正案的具體內容，跟各公共交通機構進行認真討論。萬一原議案和修正案均不獲通過，也希望局長能繼續努力。

謝謝主席女士。

環境運輸及工務局局長：主席，我今天聽了各位議員就公共交通工具票價方面提出了很多意見，也有很多精采的辯論，對我來說，是一個很好的學習機會。在政治上，我承認我仍是一個初學者，絕對無意爭取一剎那的光輝，我只希望能按部就班，做好我應該做的事。

我初上任時，覺得市民花在公共交通工具方面的費用，佔他們生活開支的比例過高，只要從通縮的數據和交通費一直高企的角度，便可以很簡單地看得出來。我也知道交通是市民日常生活中不可缺少的。在現時的經濟狀況下，市民希望紓減交通費的負擔，是完全可以瞭解的。與此同時，我們知道市民要求交通服務的質素、安全和效率，維持在一貫的高水平，這是他們所要爭取的。

我想談一談，在整體公共交通運輸方面，政府本提供了一個良好的經營環境。在公共交通健康發展、滿足市民的需求上，政府要維護自由營商制度、鼓勵市場競爭，以及為市民提供適當的服務選擇。我們希望公共交通營辦商在這方面有信心，並作出長遠投資，配合香港的可持續發展；另一方面，也可因應市場及環境的改變，採取適當措施，以合理的收費為市民提供優質服務。整體來說，政府必須維持香港現時享有的安全、可靠、高效率 and 具競爭力的公共交通系統。

政府維持這項政策，是有均衡和平衡作用的。香港的公共交通工具種類繁多，包括鐵路、巴士、小巴、的士、渡輪、電車等。我在過去兩個月會見了很多團體，從中聽取了各個階層和行業的不同聲音，令我知道平衡的角色是不容易扮演的，而且需要時間促進各方面——無論是減低票價或提高服務——的合作機制。政府亦保持一貫不為交通工具在運作上提供補貼的原則，所以所有營辦商必須直接在市場上競爭。無論哪一種交通工具，如果因政府施加太大壓力而影響了交通工具之間的平衡，導致某些小型營辦商不能經營，這並非政府所希望看到的。很多議員剛才都提到，經營機構賺取不少利潤；我們希望這些機構能夠賺取利潤，以及在賺取利潤之餘繼續投資，不斷改良我們的公共交通服務。

在調整票價方面，政府當然是扮演一個監管者的角色，我們要平衡商業及乘客的利益。在通縮的情況下，政府要扮演一個維護香港整體利益的角色。因此，我正面對一個難題，那便是我上任後能做甚麼呢？我把要做的事分成兩個部分。首先，我聽到市民的聲音，也感到當中的急切性，所以在短期內，我呼籲了所有營辦商提供一些優惠。在議員和公眾關注票價的情況下，我的同事已主動接觸各公共交通機構，反映了公眾對票價的關注，並鼓勵和協助他們因應營運情況調低收費水平或提供優惠。在這方面，我剛才聽到了很多議員提供資料，而我們也有朝着這些方向進行工作。

兩間鐵路公司現分別再次推出優惠。有些議員認為這些只是小恩小惠，市民可能不在乎；有些議員甚至沒有空（又或不在乎）換取免費車票。不過，很多市民則認為這些優惠已足以暫時減輕他們的車費負擔。兩間鐵路公司在今年 9 月 2 日推出了優惠，也保持了八達通的優惠車費。我已向地鐵有限公司表示希望這項優惠能維持直至我們日後成立長遠計劃為止。有關這一點，我稍後會加以說明。

其次，在專營巴士公司方面，我也關注到陳偉業議員和其他多位議員剛才所說，居於新界偏遠新市鎮的市民每天須轉乘巴士數次，以致他們的車費特別昂貴。由於九龍巴士(1933)有限公司（“九巴”）是最主要的巴士路線營辦商，從 9 月開始，我們希望九巴徹底在這些高票價的路線上做些工夫，而九巴亦提供了 43 組永久性的巴士轉乘優惠計劃，涉及 130 條巴士路線，乘客轉乘最多可節省 3.5 元。

我沒有跟各位議員詳細商討，但很多居於偏遠地區，例如東涌的市民向我反映，由於車費太昂貴，他們沒法探望子女。我於是提出一些外國城市的做法，那便是在周末提供特別優惠，讓一家人可共用一張車票，因為在周末時候，巴士是沒有那麼擠迫，所以這種安排不會對巴士公司的營運造成很大影響。在這方面，我們仍在研究哪一個方案才是最好。此外，我們又發覺部分人因其工作性質，例如家務助理，須往來不同地區，但礙於收入較低，所以我們便跟巴士公司商討，看看能否為這類人提供半價車費或特別優惠。大家剛才也聽到譚耀宗議員說，他們已跟職業培訓局（“職訓局”）方面達成協議，就此事作出安排。九巴約有 300 條路線將為持有由職訓局所發出的證件的人提供車費優惠。我想強調，我希望在初期揀選出最受交通費影響的人，在最短時間內為他們提供紓緩。

城巴有限公司（“城巴”）亦推出了長者乘車計劃，讓長者可於周末或假期時以 1 元乘搭巴士。城巴的負責人告訴我，他們沒有因為提供這項優惠而虧本，反而是有好處，因為長者通常會由年輕人陪同上街，年輕人於是便

多了乘車。因此，我經常跟他們說，提供這種種優惠，可能對一些不是經常使用的路線有所幫助。

巴士公司營辦的路線很多，當中有盈有虧，而專利巴士的特點便是必須提供市民要求它們營辦的所有路線，不論是否有盈利，我想區議員是最明白這一點的。很多時候，市民要求營辦的某些路線，由於乘客較少，所以便沒有盈利，甚至虧蝕。我們希望與巴士公司商討，將這些路線抽調出來，讓小巴經營，最終可能出現雙贏局面，因為那些路線無須由載客量大的巴士提供服務。

至於巴士轉乘計劃，我們會更積極推動。大家也注意到，軒尼詩道、中環和彌敦道的路面都是十分擠塞，巴士佔據了整條路面，亦引起環保問題。因此，我們希望積極推行巴士轉乘計劃，這不但可以減低車費，亦可疏導交通。在這方面，3 間巴士公司已分別營辦轉乘路線，也有兩間巴士公司攜手合作，成功地提供了這些優惠，雖然為數不多。這些計劃會繼續推行，但由於涉及兩間巴士公司，它們要計算誰補貼誰較多，所以要花較長時間。

至於其他較小型的營辦商，例如小巴，也會提供一些轉乘優惠。愉景灣方面，更會提供渡輪和巴士折扣優惠，因為大家也希望減輕市民的壓力。

各位議員剛才提出了很多很好的意見，例如巴士分段優惠便是在我們考慮之列。可是，由於使用八達通的關係，大家可以想像，如果乘客提早下車，那麼每輛車便須安裝兩部八達通機，才可知道乘客是何時下車。巴士公司又提出在監察方面有困難，因為須確保乘客是在下車前而非提早將八達通卡過機。就着監察的問題，我們一直在跟巴士公司詳細協調。

此外，在將軍澳支線啟用時，因應營運環境的改變和巴士路線的轉變，我們有機會在巴士路線上試行自由競爭。巴士票價已由 15.3 元減至 12.8 元，雖然減幅大，但卻沒有影響地鐵的營運。地鐵仍有很多乘客，主要是乘搭巴士和乘搭地鐵在時間上有分別。所以，兩種交通工具的競爭，在一定程度上是有不同。我希望這些優惠計劃能持續下去，而我們亦會努力想出一些長遠計劃。雖然短期的優惠不能完全解決問題，但在促進各營辦商減費之餘，我們也會向他們強調，這種做法是所有發達國家或城市，為了保持公司形象和履行社會責任所必須做的。在為市民紓困之餘，我們亦不會破壞自由經濟的營商環境。

我亦聽到了營辦商的聲音。過去數年，他們每次申請加價都遇到了很大困難。我以前沒有參與這項工作，他們說如果票價可以加，也應該可以減。

正如劉慧卿議員剛才說，如果每次調整交通費都變為政治事件來爭論，是不利於社會的和諧及營商環境的。因此，我們自 8 月中開始策劃一個票價釐定機制研究小組。我自己並非經濟學專家，所以在這些影響深遠的政策上，必須尋求專家的分析和意見，經審慎考慮後，才可制訂票價釐定機制。在這個過程中，我們會諮詢經濟學家、消費者委員會、市民及立法會。這個小組會研究公共交通營運的整體經濟問題，以及瞭解競爭環境。大家剛才也說過，這並非完全自由的市場運作，我們在一定程度上會有管制，而我們亦會研究如何平衡各營辦商的存在空間。在考慮了各方面的意見後，我希望各位議員在程序上可以參與，跟我們多些溝通，提供意見。此外，我們也參考了世界上多個大城市的機制，希望可建立一個清晰的票價機制，令票價將來因應經濟情況、市民的負擔能力及營運情況，可以加亦可以減。我希望這份研究報告可在今年年底完成，我們現正研究每一個不同方面。在香港經濟未完全改善之前，我希望在保持社會繁榮安定、和諧的大前提下，議員、公眾和政府會一起提供意見，齊心合力，創造一個美好的環境，鞏固香港作為亞太區樞紐的地位。

謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：黃成智議員就劉江華議員的修正案動議的修正案，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）

楊孝華議員起立要求記名表決。

Mr Howard YOUNG rose to claim a division.

主席：楊孝華議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

Functional Constituencies:

吳靄儀議員、張文光議員、陳國強議員、單仲偕議員、黃容根議員、羅致光議員、李鳳英議員、麥國風議員、葉國謙議員及劉炳章議員贊成。

何鍾泰議員、李家祥議員、呂明華議員、陳智思議員、胡經昌議員及勞永樂議員反對。

丁午壽議員、周梁淑怡議員、梁劉柔芬議員、楊孝華議員、劉健儀議員及張宇人議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

Geographical Constituencies and Election Committee:

何秀蘭議員、何俊仁議員、李卓人議員、李華明議員、涂謹申議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉江華議員、劉慧卿議員、蔡素玉議員、鄭家富議員、司徒華議員、譚耀宗議員、鄧兆棠議員、陳偉業議員、黃成智議員、馮檢基議員、余若薇議員及朱幼麟議員贊成。

吳亮星議員反對。

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 22 人出席，10 人贊成，6 人反對，6 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，20 人贊成，1 人反對。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

THE PRESIDENT announced that among the Members returned by functional constituencies, 22 were present, 10 were in favour of the amendment, six against it and six abstained; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections and by the Election Committee, 22 were present, 20 were in favour of the amendment and one against it. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the amendment was negated.

周梁淑怡議員：主席，我根據《議事規則》第 49 條第(4)款，動議如果有議員在本次會議中就“調低交通費”的議案或該議案的任何修正案要求進行記名表決時，本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。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：周梁淑怡議員動議的議案，予以通過。是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

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。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直選和選舉委員會選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

我命令如果有議員在本次會議中就“調低交通費”的議案或該議案的任何修正案要求進行記名表決時，本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。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：劉江華議員就鄭家富議員的議案動議的修正案，予以通過。

主席：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）

楊孝華議員起立要求記名表決。

Mr Howard YOUNG rose to claim a division.

主席：楊孝華議員要求記名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

Functional Constituencies:

吳靄儀議員、張文光議員、陳國強議員、單仲偕議員、黃容根議員、羅致光議員、李鳳英議員、麥國風議員、葉國謙議員及劉炳章議員贊成。

何鍾泰議員、李家祥議員、呂明華議員、陳智思議員、胡經昌議員及勞永樂議員反對。

丁午壽議員、周梁淑怡議員、梁劉柔芬議員、楊孝華議員、劉健儀議員及張宇人議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

Geographical Constituencies and Election Committee:

何秀蘭議員、何俊仁議員、李卓人議員、李華明議員、涂謹申議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉江華議員、劉慧卿議員、蔡素玉議員、鄭家富議員、司徒華議員、譚耀宗議員、鄧兆棠議員、陳偉業議員、黃成智議員、馮檢基議員、余若薇議員及朱幼麟議員贊成。

吳亮星議員反對。

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 22 人出席，10 人贊成，6 人反對，6 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，20 人贊成，1 人反對。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

THE PRESIDENT announced that among the Members returned by functional constituencies, 22 were present, 10 were in favour of the amendment, six against it and six abstained; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections and by the Election Committee, 22 were present, 20 were in favour of the amendment and one against it. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the amendment was negatived.

主席：鄭家富議員，你現在可以發言答辯，你還有 6 分 33 秒。

鄭家富議員：主席，我還有六分多鐘作回應。

我確實難掩這份失望的情緒。在這個議會內，劉江華議員是很少傳便條給我的，(眾笑)這是多年來的第一次，所以我會花數秒時間把內容讀出來。他說：“富哥，已變了無心、無情、無義。江華。”部分議員剛才可能不在席。大家也知道，提出的議案被人修正，是會感到不太開心的，但我卻稱讚劉江華議員“有心”，所以劉江華議員在開始發言時便回應一句說我“有情”。至於黃成智議員的修正案，他起來發言時說他是“有義”。可是，主席，表決的結果竟然是在 30 對 7 —— 即有 30 位議員表決贊成而 7 位議員表決反對的比數下，都不能獲得通過，這確實變成了無心、無情、無義了。有部分民主黨的黨友剛才已很扼要地說出，我們實在很難明白一些早餐派及自由黨同事剛才所提出的概念及反對的原因。

丁午壽議員剛才不在席，他指了一下自己的頭部及腦部。在丁午壽議員面前，我真的須再說一遍，反正我有六分多鐘作回應。丁午壽議員上周提出的議案的措辭十分清楚：“本會促請政府從速研究長期高踞不下的貨櫃碼頭處理費對本港經濟的具體影響，並設法使該等收費調低至合理的水平”。我可以採用此議案的措辭，擬出類似的議案：“本會促請政府從速研究就着現時高踞不下的交通費，對本港市民的深遠影響，並設法使該等收費調低至合理水平”的。有何不可呢？我覺得自由黨的議員似乎充分表現出當涉及財團利益時，他們便義無反顧地要求政府干預，但在與全港市民息息相關的公眾利益 —— 交通費的問題上，他們卻大打自由經濟牌，我認為這是完全沒有社會責任感的雙重標準。劉江華議員覺得無心、無情，但不幸地，他所屬的黨與自由黨結成了執政聯盟；然而，今天亦差不多瓦解了。

我亦想回應李家祥議員的發言。如果我沒有聽錯，李家祥議員是九龍巴士(1933)有限公司(“九巴”)董事，他剛才申報了利益。何俊仁議員也說得十分好，他提出了很多有關九巴的數據，相信陳祖澤先生今天一定是眼皮跳得很厲害了。不過，有一點我想重申，李家祥議員剛才發言時，仍犯了陳祖澤先生的錯誤，同時亦誤導了立法會。他不斷說營運成本增加，亦不斷問難道要削減員工薪酬嗎？我希望李家祥議員自行參看九巴的年報。就員工成本而言，2001 年的開支是 31.287 億元，2000 年是 33 億元，即是有所減少。至於零件、物料及燃油的消耗，陳祖澤先生經常說現時燃油及員工方面均昂貴。我剛才已反擊了他所說的員工成本昂貴一點，至於說燃油昂貴則更是離譜。在 2001 年，燃料開支是 6.695 億元，2000 年是 8.305 億元，亦是有所下跌。我再告訴李家祥議員，2001 年的水平是返回了 94 年的水平。在 94 年時，燃料開支也是六億九千多萬元，但九巴在 94 年的營業額是多少？只有 35 億元，但到了 2001 年卻高達 68 億元，差不多增加了一倍，但與員工及燃

油等成本相比，則比例是減少了一倍。換言之，2001 年的成本佔營業額 10%，但 94 年卻佔 20%。即使李家祥議員不斷搖頭，就這方面而言，我與他是不能有任何認同的。當然，他亦不會認同我的看法。

我也希望花一點時間回應劉健儀議員的發言。劉健儀議員說是準則問題，以及英國的供水服務所採用的方程式中應該是 **K**。她說的不錯，但我們發覺 **K** 應該是 **Q** 減 **X** 的數目，因為 **Q** 必定會大過 **X**，所以一定是正數。無論如何，我們所提出的準則是，希望政府日後能夠以個別機構的營運成本及生產力，以及就香港而言，最重要的是以市民的負擔能力為根據。很多議員同事也說了，現時市民的負擔能力已到了水深火熱的情況。勞永樂議員提供了很多數據，說居住在偏遠地區的市民是很淒慘，我以為他在發表了一番言論後會支持議案，怎料最後他說政府干預是不對的。我真的十分傷心，希望勞永樂議員明白，我們今天除了要求賺取豐厚利潤的公共交通機構減價外，還要求設立一個合理的價格釐定機制，無須經常把議題提到立法會上，進行政治辯論。我相信大家也不想看到這樣的局面。很多表示反對的議員不斷說我經常把議題提到立法會辯論，對不起，情形並非如此。我真的感到很失望，因為例如李家祥議員也沒有提過任何有關機制的討論。謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：鄭家富議員動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。

主席：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）

丁午壽議員起立要求記名表決。

Mr Kenneth TING rose to claim a division.

主席：丁午壽議員要求記名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

Functional Constituencies:

吳靄儀議員、張文光議員、陳國強議員、單仲偕議員、黃容根議員、羅致光議員、李鳳英議員、麥國風議員、葉國謙議員及劉炳章議員贊成。

何鍾泰議員、李家祥議員、呂明華議員、陳智思議員、胡經昌議員及勞永樂議員反對。

丁午壽議員、周梁淑怡議員、梁劉柔芬議員、楊孝華議員、劉健儀議員及張宇人議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

Geographical Constituencies and Election Committee:

何秀蘭議員、何俊仁議員、李卓人議員、李華明議員、涂謹申議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉江華議員、劉慧卿議員、蔡素玉議員、鄭家富議員、司徒華議員、譚耀宗議員、鄧兆棠議員、陳偉業議員、黃成智議員、馮檢基議員、余若薇議員及朱幼麟議員贊成。

吳亮星議員反對。

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 22 人出席，10 人贊成，6 人反對，6 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，20 人贊成，1 人反對。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

THE PRESIDENT announced that among the Members returned by functional constituencies, 22 were present, 10 were in favour of the motion, six against it and six abstained; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections and by the Election Committee, 22 were present, 20 were in favour of the motion and one against it. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the motion was negatived.

下次會議

NEXT MEETING

主席：我現在宣布休會。本會在 2002 年 10 月 30 日星期三下午 2 時 30 分續會。

立法會遂於晚上 8 時 52 分休會。

Adjourned accordingly at eight minutes to Nine o'clock.

附錄 I

書面答覆

經濟發展及勞工局局長就何鍾泰議員對第三項質詢的補充質詢所作書面答覆

經諮詢環境運輸及工務局和機場管理局（“機管局”）後，現提供有關資料如下：

在 1996 年 9 月，機管局分別就機場客運大樓的建造工程合約和屋宇設備合約簽訂了兩份補充協議。除了解決就該兩份合約提出的索償外，補充協議亦包括新議定的工程。這兩份補充協議所涉及的總開支為 18.97 億元，而當中只有 9.37 億元是關於索償的協議款額，該筆款項已包括在與機管局工程項目有關的 56.2 億元索償協議總額內。

Appendix I**WRITTEN ANSWER****Written answer by the Secretary for Economic Development and Labour to Dr Raymond HO's supplementary question to Question 3**

After consulting the Environment, Transport and Works Bureau and the Airport Authority (AA), I am please to provide the following information:

In September 1996, the AA entered into two supplemental agreements relating to the contract for the construction of the Passenger Terminal Building (PTB) and the contact for the building services of the PTB. Apart from settling claims which had arisen under these two contracts, the supplemental agreements also covered newly agreed works. The total sum paid under the two supplemental agreements was \$1,897 million, of which only \$937 million was related to the settlement of claims and has already been included in the total claim settlement amount of \$5,620 million in relation to the projects of the AA.

附錄 II

書面答覆

經濟發展及勞工局局長就涂謹申議員對第三項質詢的補充質詢所作書面答覆

機場管理局（“機管局”）表示，該局的慣常做法是在與僱員簽訂僱傭合約時加入一項保密條文。該項條文除了防止僱員泄露有關機管局活動和業務的機密資料、專業或商業秘密外，還規定僱員不得利用該等資料作個人用途。這項條文並沒有時限規定，並且在僱傭合約終止後仍然適用。如機管局發現其前僱員違反這項保密條文，並在檢討事件後認為有需要或適宜提出法律訴訟（例如申請禁制令或提出民事訴訟）來保障機管局的利益，該局會考慮採取有關的行動。

機管局直至目前所得的經驗顯示，上述安排已經足夠。該局現時並無計劃在與僱員簽訂僱傭合約時加入新的限制條文。該局會留意這事情，在有需要時會制訂適當的措施。

Appendix II**WRITTEN ANSWER****Written answer by the Secretary for Economic Development and Labour to Mr James TO's supplementary question to Question 3**

I was advised by the Airport Authority (AA) that, as a matter of standard practice, it has incorporated in all its employment contracts a confidentiality provision. Apart from preventing employees from divulging confidential information, professional or trade secret relating to the AA's activities and business affairs, the provision also prevents employees from using for his/her own purposes such information. The provision has no time limit and continues to apply after the termination of the employment contracts. If a former employee is found to be breaching this confidentiality provision, the AA will consider legal proceedings (for example, injunction or civil action) if on review such a course of action is considered to be necessary or appropriate to protect its interests.

The AA advises that its experience to date suggests that the above arrangements are adequate. At present, the AA has no plan to consider imposing additional constraints in its employment contracts. The AA will keep the matter in view and will devise appropriate measures if this becomes necessary.

附錄 III

書面答覆

經濟發展及勞工局局長就何鍾泰議員對第三項質詢的補充質詢所作書面答覆

有關索償協議總額分別佔政府、機場管理局（“機管局”）及地鐵有限公司的機場核心計劃工程項目總開支的比率表列如下：

機場核心計劃 工程項目	截至 2002 年 9 月 30 日實際支付的	截至 2002 年 9 月 30 日已獲解決索償	比率 (B)/(A)
	款項	協議總額	
	(A) (百萬港元)	(B) (百萬港元)	
政府機場核心 計劃工程項目	47,766	1,977	4%
新機場 (機管局)	49,345	5,620	11%
機場鐵路 (地鐵有限公司)	33,477	3,399	10%

Appendix III

WRITTEN ANSWER

Written answer by the Secretary for Economic Development and Labour to Dr Raymond HO's supplementary question to Question 3

The ratio of the claim settlement amount to the total expenditure in relation to the Airport Core Programme (ACP) projects undertaken by the Government, the Airport Authority (AA) and the MTR Corporation Limited (MTRCL) respectively are as follows:

<i>ACP Projects</i>	<i>Funds actually expended up to 30 September 2002 (A) (HK\$ Million)</i>	<i>Amount of claim settled up to 30 September 2002 (B) (HK\$ Million)</i>	<i>Ratio (B)/(A)</i>
Government ACP Projects	47,766	1,977	4%
New Airport (AA)	49,345	5,620	11%
Airport Railway (MTRCL)	33,477	3,399	10%