

會議過程正式紀錄

2005 年 10 月 19 日星期三

上午 11 時正會議開始

出席議員：

主席范徐麗泰議員，G.B.S., J.P.

田北俊議員，G.B.S., J.P.

何俊仁議員

何鍾泰議員，S.B.ST.J., J.P.

李卓人議員

李柱銘議員，S.C., J.P.

李國寶議員，G.B.S., J.P.

李華明議員，J.P.

呂明華議員，S.B.S., J.P.

吳靄儀議員

周梁淑怡議員，G.B.S., J.P.

涂謹申議員

張文光議員

陳婉嫻議員，J.P.

陳智思議員，J.P.

陳鑑林議員，S.B.S., J.P.

梁劉柔芬議員，S.B.S., J.P.

梁耀忠議員

單仲偕議員，J.P.

黃宜弘議員，G.B.S.

黃容根議員，J.P.

曾鈺成議員，G.B.S., J.P.

楊孝華議員，S.B.S., J.P.

楊森議員

劉江華議員，J.P.

劉皇發議員，G.B.M., G.B.S., J.P.

劉健儀議員，G.B.S., J.P.

劉慧卿議員，J.P.

蔡素玉議員，J.P.

鄭家富議員

霍震霆議員，G.B.S., J.P.

譚耀宗議員，G.B.S., J.P.

石禮謙議員，J.P.

李鳳英議員，B.B.S., J.P.

張宇人議員，J.P.

陳偉業議員

馮檢基議員，J.P.

余若薇議員，S.C., J.P.

方剛議員，J.P.

王國興議員，M.H.

李永達議員

李國英議員，M.H.

李國麟議員

林偉強議員，B.B.S., J.P.

林健鋒議員，S.B.S., J.P.

馬力議員，G.B.S., J.P.

梁君彥議員，S.B.S., J.P.

梁家傑議員，S.C.

梁國雄議員

郭家麒議員

張超雄議員

張學明議員，S.B.S., J.P.

湯家驛議員，S.C.

詹培忠議員

劉秀成議員，S.B.S., J.P.

鄭經翰議員

鄭志堅議員

譚香文議員

缺席議員：

劉千石議員，J.P.

黃定光議員，B.B.S.

出席政府官員：

政務司司長許仕仁先生，G.B.S., J.P.

財政司司長唐英年先生，G.B.S., J.P.

律政司司長梁愛詩女士，G.B.M., J.P.

房屋及規劃地政局局長孫明揚先生，G.B.S., J.P.

公務員事務局局長王永平先生，G.B.S., J.P.

民政事務局局長何志平先生，J.P.

經濟發展及勞工局局長葉澍堃先生，G.B.S., J.P.

環境運輸及工務局局長廖秀冬博士，J.P.

財經事務及庫務局局長馬時亨先生，J.P.

政制事務局局長林瑞麟先生，J.P.

保安局局長李少光先生，I.D.S.M., J.P.

工商及科技局局長曾俊華先生，J.P.

衛生福利及食物局局長周一嶽醫生，S.B.S., J.P.

列席秘書：

秘書長馮載祥先生，J.P.

助理秘書長吳文華女士

助理秘書長陳欽茂先生

提交文件

下列文件是根據《議事規則》第 21(2) 條的規定提交：

附屬法例／文書	法律公告編號
《2005 年空氣污染管制（車輛設計標準）（排放）（修訂）規例》.....	165/2005
《建造業工人註冊（費用）規例》.....	166/2005
《2005 年〈建造業工人註冊條例〉（生效日期）公告》.....	167/2005
《2005 年大律師（認許）（修訂）規則》.....	168/2005
《2005 年進出口（一般）規例（修訂附表 7）（黎巴嫩）公告》.....	169/2005

其他文件

- 第 3 號 — 環境及自然保育基金受託人
2004-2005 年度報告書
- 第 4 號 — 二零零三年四月一日至二零零四年三月三十一日年度
菲臘牙科醫院管理局年報和該醫院的經審計帳目報表
及核數師報告
- 第 5 號 — 交通意外傷亡援助基金
二零零四至零五年度年報
- 第 6 號 — 破產欠薪保障基金委員會
2004-05 年度週年報告
- 第 7 號 — 機電工程營運基金
二零零四至二零零五年度年報
- 第 8 號 — 立法會行政管理委員會
2004-2005 年度年報

- 第 9 號 — 二〇〇五至〇六年度第一季
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 10 號 — 香港土地註冊處營運基金
二零零四至二零零五年度年報
- 第 11 號 — 在囚人士教育信託基金受託人報告書
二零零四年四月一日至二零零五年三月三十一日
- 第 12 號 — 公司註冊處營運基金
二零零四年四月一日至二零零五年三月三十一日年度
年報
- 第 13 號 — 建造業工人註冊管理局
2004/05 年度年報

研究《2005 年大老山隧道條例（替換附表）公告》及《2005 年大欖隧道及元朗引道條例（替換附表 1）公告》小組委員會報告

發言

主席：發言。劉江華議員會就“研究《2005 年大老山隧道條例（替換附表）公告》及《2005 年大欖隧道及元朗引道條例（替換附表 1）公告》小組委員會報告”向本會發言。

研究《2005 年大老山隧道條例（替換附表）公告》及《2005 年大欖隧道及元朗引道條例（替換附表 1）公告》小組委員會報告

劉江華議員：主席女士，本人謹以研究《2005 年大老山隧道條例（替換附表）公告》及《2005 年大欖隧道及元朗引道條例（替換附表 1）公告》小組委員會（“小組委員會”）主席的身份提交報告。小組委員會的商議工作已詳細載列於報告內，本人謹就委員會的商議重點發言。

上述兩項公告的目的，主要是增加大老山隧道及三號幹線的收費。該兩項公告已分別於本年 8 月 1 日及 6 月 19 日生效。

小組委員會雖然明白到大老山隧道及三號幹線今次加費符合有關條例所訂的收費調整機制，但委員質疑加費是否合理，以及關注加費對公眾及交通流量造成的影響。因此，小組委員會與政府當局及兩間隧道公司進行商議，探討加費的理據和影響，以及改善現行收費調整機制的方法及提高隧道公司在財政狀況和業績方面透明度的措施。

在加費的理據方面，鑑於大老山隧道有限公司及三號幹線公司近數年一直賺取盈利，小組委員會質疑是次加費是否合理。至於對交通造成的影響，委員關注到是次加費可能會影響獅子山隧道及屯門公路的交通，令擠塞情況惡化。

就此，小組委員會認為有需要改善現行的收費調整機制。在大老山隧道方面，委員關注到有關條例（第 393 章）並無訂定行政長官會同行政會議就調整隧道費作決定時所須依循的準則。至於三號幹線方面，根據有關條例（第 474 章），如三號幹線公司在任何年度的實際淨收入，少於該條例附表 4 指明的該年度的最低估計淨收入，而該年度又並非緊接該條例附表 3 所述的指明日期之前的一個年度，則該公司可提出加費。鑑於三號幹線公司近數年的實際淨收入均低於附表 4 就各年度指明的最低估計淨收入，小組委員會關注到該公司可能在不久將來再次提出加費。為徹底解決有關問題，小組委員會強調，政府當局有需要制訂長遠的解決方案。鑑於附表 4 載列的最低估計淨收入是在 10 年前訂定，未必切合現今的情況，小組委員會要求政府當局考慮修訂附表 4。政府當局指出，附表 4 載列的最低估計淨收入，屬於政府在 1995 年將專營權批給三號幹線公司時與其所訂協議的一部分。政府不可單方面建議修改該附表。不過，政府當局承諾，在與該公司討論各項提高三號幹線使用率的措施時，將會考慮此等事宜。

由於政府當局在過去數年，一直與三號幹線公司就各項提高三號幹線使用率的可行措施及延長其專營權的構思進行談判，小組委員會促請當局設定一個談判期限或時間表。然而，政府當局認為設定談判期限會減低政府爭取良好成果的彈性，這樣未必符合公眾利益。鑑於有關商討涉及重大公眾利益，小組委員會認為政府當局有必要向交通事務委員會匯報商討的進展情況。作為第一步，小組委員會要求政府當局在今年年底前向交通事務委員會匯報有關的進展情況。政府當局保證，當局會盡量向交通事務委員會匯報有關進展，但前提是，事務委員會的討論應不影響當局與三號幹線公司進行的談判。

為提高隧道公司的財政狀況及業績的透明度，小組委員會認為，有關公司的相關資料（例如實際淨收入）應向公眾定期披露。就此，小組委員會注意到，政府當局至今並沒有履行在 1995 年 5 月 24 日《大欖隧道及元朗引道

條例草案》恢復二讀辯論時，由當時的運輸司為提高三號幹線公司透明度而作出的 3 項承諾。根據政府當局的回覆，當時的運輸司所作的保證在某程度上似乎與工程項目協議及有關條例的條文並不一致。政府當局認為根據當時的運輸司提出的形式履行有關保證，實際上並不可行。

對於政府當局的回覆，委員表示驚訝。部分委員認為這顯示政府缺乏誠信。委員認為政府當局有必要設法提高三號幹線公司財政狀況及業績的透明度，並制訂長遠的方案，解決現時收費調整機制及三號幹線使用率不足所造成的問題，以確保公眾利益受到保障。小組委員會要求政府當局繼續與三號幹線公司聯絡，以便在切實可行的情況下，履行當時的運輸司所作的承諾。

應小組委員會的要求，三號幹線公司願意提供更多的財務資料，並表示不反對政府履行其中一項承諾，便是每年 10 月在立法會披露該公司經審計的實際淨收入周年報表，並在該次立法會會議席上就有關數字及任何提高收費的申請作出陳述。鑑於該公司的回覆，小組委員會促請政府當局履行有關承諾。政府當局表示，現正審核該公司經審計的 2004-05 年度實際淨收入報表，並會在完成審核後向立法會提交有關文件。小組委員會促請政府當局每年全面履行有關承諾。

鑑於立法會不能修訂或廢除該兩項公告，小組委員會認為其研究工作應告一段落。不過，小組委員會建議交通事務委員會繼續跟進有關事宜。

主席女士，本人謹此陳辭。

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。議員在提出補充質詢時只可提出 1 項問題。請議員在提問時盡量精簡，不要在提出補充質詢時發表議論，因這樣不合乎《議事規則》第 26(5) 條的規定。

主席：第一項質詢。

紅灣半島的改建工程

1. **湯家驛議員：**主席，根據政府與紅灣半島發展商所簽訂的買賣合約，發展商在對該屋苑進行大幅度的裝修及改動工程前，須獲得政府批准。據報，

建築事務監督已批准該發展商第二次提交的改建圖則。獲批的改建圖則涉及把多個毗連或上下層的住宅單位打通以改建為複式或雙複式單位，以及擴闊該等單位的廚房、洗手間及窗戶。就此，政府可否告知本會：

- (一) 該等改建圖則的詳情，以及與第一次所提交的有何差異；
- (二) 發展商是否已就該項改建工程向環境保護署（“環保署”）提交詳盡的廢物管理計劃；若已提交，計劃的詳情是甚麼；及
- (三) 地政總署有否接獲及批准發展商修改有關土地契約的申請，以及有否要求發展商繳付土地補價；若有要求，金額是多少？

房屋及規劃地政局局長：主席，就主體質詢的 3 部分，我的答覆如下：

- (一) 紅灣半島發展商於 2005 年 5 月至 6 月期間向建築事務監督提交數份有關該屋苑的改動及加建工程圖則。基於圖則內的若干建議未能符合《建築物條例》相關的規定，當局未批准這些圖則，並於同年 8 月去信通知該發展商。其後，該發展商於 2005 年 8 月 31 日就該屋苑的改動及加建工程，向當局提交經修訂的建築圖則以供審批。當局於 2005 年 9 月 29 日批准了該經修訂的建築圖則。獲批准的改動及加建工程包括加建升降機、扶手電梯和有蓋行人通道；將部分單位合併成較大、複式或三層複式單位；修改內部間隔；擴大浴室、廚房和窗戶；重新鋪築外牆；修改商鋪和停車場的間隔；增建康樂設施，以及改動緊急車輛通道。

獲批准的改動及加建工程與首次的申請主要有 3 方面的分別。第一方面，非住宅部分的停車場和商鋪的間隔有所改變；第二方面，在首次申請時，複式及三層複式單位均有樓板中空設計，而在經修訂的建築圖則中，複式或三層複式單位取消了樓板中空；第三方面，部分單位的廚房和浴室間隔有所改變。

- (二) 環保署及公眾特別關注紅灣半島因改裝工程而產生的建築廢料對環境的影響，因為所有現存裝置都是全新而未經使用的。環保署已要求發展商採用最好的作業方法，並提交綜合廢物管理計劃，藉此確保發展商採取適當措施，減少須棄置的拆建物料，妥善處理改裝時所產生的拆建物料，以及盡量回收及循環使用有用的物料。發展商已承諾在改動工程設計完成後，向環保署提交詳盡的廢物管理計劃。可是，直至目前為止，環保署仍未

收到任何廢物管理計劃。於收到計劃時，環保署會作適當的考慮及建議。

- (三) 政府認為任何偏離已批准總綱發展藍圖的更改必須修訂土地契約，而如果有關修訂會導致有關發展項目的價值有所增加，則發展商須補付地價。

自 2005 年 3 月起，地政總署曾多次以書面及口頭方式提醒發展商及其代表律師上述的規定。因應發展商提交給地政總署的修訂總綱發展藍圖，以及提交給建築事務監督而最後獲批准修訂的建築圖則，地政總署於 2005 年 10 月 7 日再次發信發展商，指出“若發展商希望修訂總綱發展藍圖以容納建築圖則所建議的改建工程，須向政府申請修改地契”。可是，至目前為止，地政總署未曾收到發展商修改土地契約的申請。地政總署在收到及批准修改土地契約的申請後，會就發展商應補付的地價作出評估。

湯家驛議員：主席，雖然現時的改建工程符合《建築物條例》，但在環保署就任何改動及廢物處理計劃作出正式批准前，局長可否承諾政府不會答應地產商修改地契的要求？

房屋及規劃地政局局長：主席，其實這是不同的兩回事，但在考慮上當然是有關連的。我們會根據法例將兩個事項分開處理，而我們在處理時當然會一併考慮不同的因素，但我們不可把這件事視為唯一的考慮因素。所以，在這方面，我可以回答湯議員，便是我們會盡量把所有因素列入考慮，但在我們真正要作出決定時，必須根據法律條文來作出決定。

張文光議員：主席，主體答覆顯示政府在 9 月 29 日才批准經修訂的建築圖則。但是，從我接觸紅灣半島附近的學校所知，發展商其實在 7 月時已進行拆卸。即使建築物已蓋上了柏油布，但所產生的噪音及空氣污染仍然嚴重影響學校的師生。根據主體答覆，紅灣半島稍後將進行外牆和間格裝修，對學校的影響便會更嚴重。因此，問題不單止在於廢物處理，更涉及空氣和噪音。請問政府會否要求發展商在當地進行一些噪音及空氣監察，確保工程更符合環保原則，不致影響附近的學生和居民，以及空氣和環境呢？

房屋及規劃地政局局長：主席，這正是環保署所要考慮的其中一個因素。我在主體答覆中已向各位議員表示，環保署要求發展商提交詳盡的廢物管理計劃。有關的廢物管理計劃當然不限於剛才提及的拆卸部分，而在拆卸時所產生的各種滋擾亦須考慮在內，例如張文光議員所提及的灰塵和噪音等問題，也會一併考慮。

何鍾泰議員：主席，局長在主體答覆中提到發展商在管理環境影響方面須得到政府的批准，這是否表示有需要申請環境許可證，而且在拆卸階段所產生的建築廢料量及處理方式均須作出申請？請問政府會否在環境許可證批出後才容許發展商進行有關的工程呢？

房屋及規劃地政局局長：主席，正如我剛才回答第一項補充質詢時表示，這因素是我們必定會一併考慮的。但是，我們在考慮的過程中當然會有很大的彈性，以容許我們全面顧及所有的問題。如果一些程序最終真的解決不來的話，便必須根據有關的條例處理。

吳靄儀議員：主席，局長在主體答覆第(三)部分提到，發展商須就修改地契補付地價。我想請問局長，除了金錢之外，當局還會考慮其他甚麼因素呢？局長可否把這些考慮因素一一臚列出來，即如果這些因素未能予以滿足，當局便不會作出批准。

房屋及規劃地政局局長：主席，大家也知道發展商可以就建築物申請進行很多不同的工作，而發展商現時已按照法律要求向有關當局申請在不同方面進行所需的工作。至於在修改土地契約方面，主要須視乎土地契約條款的內容。事實上，在對上一個立法年度，也曾有一兩項口頭質詢是詢問有關契約的限制。基本上，如果發展商要求的修改是可以容許的，我們也會批准。在作出批准後，便須估計土地是否有所增值，然後會根據該估計來釐定所須補付的地價。所以，在程序上，我們是會根據土地契約的有關要求進行。

吳靄儀議員：主席，我不是就程序方面詢問局長。局長沒有答覆的部分是他所要考慮的因素，我是請他臚列須考慮的因素？

房屋及規劃地政局局長：主席，我剛才已說過，我們必須根據契約的條文行事，而我們要考慮的因素，便是該契約內有關條文所列出的因素。就有關條文在法律方面的考慮，我們去年已曾作出解釋，所以我這次不會重複講述了。

何俊仁議員：主席，局長在主體答覆中表示，經修訂的建築圖則僅在兩三個星期前，即 9 月 29 日才獲得批准。可是，一些拆卸工程其實已進行了一段時間。根據張文光議員所接獲的投訴，有關工程可能已進行了兩個月之久。請問局長，第一，這類拆卸工程是否須獲得批准，而發展商有否獲得批准呢？第二，如果經修訂的建築圖則仍未獲批准，當局會否批准這類拆卸工程進行？如果存在違法的情況，局長可否承諾會作出追查及進行執法呢？

房屋及規劃地政局局長：主席，據我瞭解，該屋苑的外圍現時確有鐵絲網及其他設施所保護，現時所進行的工程其實只是針對外牆方面，即進行外牆方面的改動，並沒有需要取得我們的批准。換言之，發展商無須等待所有內部的改動工程獲批准後才可進行工程，無須獲批准的工程是可以分開處理的。我們現在談及的只是內部的改裝，我剛才的回覆中所述均關乎把內部的單位打通，改為複式單位或三層複式單位，以及修改廚房或浴室的間隔等。這些更改必須獲得我們的批准。由於發展商須就施工進行申請，因此現時還未能展開工作。此外，在環保管理方面，發展商亦未向我們提交申請，因此不可以進行這方面的工程。現時所進行的只是外牆方面的工程而已。

梁國雄議員：主席，廖秀冬局長不在席，否則便可以回答這項質詢。其實，湯議員是詢問環保署究竟是否有權不批准一些會影響環境的工程，孫局長卻只表示是要基於很多因素。在吳靄儀議員詢問該等因素究竟為何時，孫局長則沒有回答。我是公屋居民，如果我在門外棄置一袋垃圾，便會被扣減 7 分，扣分兩次便會被要求遷出單位。局長批准有雄厚財力的財團改建紅灣半島來增值，令附近的學校受影響 — 該處的環境十分稠密，不知道局長是否到過那裏？難道孫局長不覺得這是不合適的嗎？究竟孫局長有否跟廖局長討論過呢？3 司 11 局有否討論過這個問題呢？你有否請廖局長盡快向你提出意見，而她也表示會不批准發展商的做法？局長有否這樣做呢？廖局長有否向你提出意見，表示這樣做其實是不合適的？孫局長所主管的部門對公屋居民真的很苛刻，棄置垃圾扣 7 分，再棄置一次垃圾便要遷出單位，現在這個.....

主席：梁議員，你是否已提出了補充質詢？

梁國雄議員：……我覺得很不合適。局長有否詢問過廖秀冬局長，認為這樣做是否合適呢？

房屋及規劃地政局局長：主席，我希望主席能夠批准我回應梁議員有關公屋部分的詢問，雖然這並不屬今天這項質詢的範疇，但他傳遞了一個錯誤的信息。

主席：局長，我是無權干預的，請你作答好了。

房屋及規劃地政局局長：當然，我相信梁議員不會如此缺乏公德心，把廢物拋出屋外。雖然每次拋棄垃圾要扣減 7 分，兩次只是 14 分，但扣減了 14 分是沒有需要遷出單位的，被扣滿 15 分才須遷出。所以，我希望在此作出一個更正，讓大家知道真正的事實。就梁議員剛才的提問，我們跟廖局長當然有進行溝通，事實上，主體答覆第(二)部分的內容也是由廖局長的同事提供資料的。我們其實已清楚說明會要求發展商提交詳盡的廢物管理計劃，而這個計劃會包攬大家剛才所臚列的各種因素。直至目前為止，我們仍未收到有關的計劃，在收到計劃時，我們便會作出適當的考慮。

主席：梁國雄議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

梁國雄議員：對的。我的問題是，如果廖局長的報告指出有關工程會影響環境，那麼，局長可否告知本會，你會否要求發展商停止紅灣半島的外牆裝修呢？你是有這項權力的。

主席：梁國雄議員，你剛才提出的跟進質詢，與你最初提出的補充質詢似乎沒有直接關係。

梁國雄議員：隨便局長選擇是否作答吧。

主席：不要緊，你先坐下，我且看看局長是否有所補充。局長，你是否有所補充？

房屋及規劃地政局局長：主席，我們現時不可以作任何的假設，斷言政府在收到有關計劃時會如何處理，因為我們也須視乎該計劃的內容。我們只能保證的，便是當我們收到有關的計劃時會嚴謹地處理，按照有關的法律全面地考慮，而不會疏忽了任何一方面的考慮。

主席：本會就這項質詢已用了超過 18 分鐘。最後一項補充質詢。

劉秀成議員：主席，既然有關的改建圖則已由中央統籌提交屋宇署，據我理解，局長或地政總署也可能知道圖則的改動內容。可是，局長在主體答覆的第(三)部分中表示，地政總署還不知道發展商會否在總綱發展藍圖上作出改動。我想請問局長，是否知悉該圖則究竟有否在總綱發展藍圖上作出改動？

房屋及規劃地政局局長：主席，正如我在主體答覆所述，發展商須向地政總署另外作出申請。發展商所作的統一申請，只是知會其他部門，讓大家知悉每個有關的工作程序的進展情況，但這並不能取代須根據法例要求所作出的正式申請。因此，發展商必須作出正式的申請。按照現時的圖則，我們當然知道是有所改動的。我的意思是，雖然我們知道是有改動，發展商並因此應作出申請，但發展商至今尚未作出申請。

主席：劉秀成議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

劉秀成議員：主席，我想稍為作出跟進。據我理解，為了節省時間，發展商一般會同時向地政總署申請作出改動，既然發展商仍未作出申請，這樣申請會否須延遲很久才獲得批准呢？

主席：劉秀成議員，不好意思，請你先坐下。你這項跟進質詢並非你剛才那項補充質詢的一部分，所以我不會要求局長作答，也許你可以循其他渠道跟進。第二項質詢。

申領牌照程序

2. **林健鋒議員**：主席女士，據報，世界銀行（“世銀”）近日發表全球營商環境報告，指本港發牌程序繁複，例如申領興建貨倉牌照須經過 22 個程序，平均需時 230 天。就此，政府可否告知本會：

- (一) 申領興建貨倉牌照涉及繁複程序和需時甚久的原因，以及當局有甚麼新措施將程序簡化，為工商界拆牆鬆綁，以配合“內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排”的推行，以及把握其他新機遇；
- (二) 將於何時推行綜合牌照計劃，以及綜合牌照會不會適用於所有行業；及
- (三) 申領綜合牌照所需的程序和時間，並請舉例說明？

財政司司長：主席女士，

- (一) 對於世銀近日發表“2006 年全球營商環境報告”有關香港的排名問題，政府已積極研究過，務求有則改之，無則加勉。這報告反映政府仍須繼續努力改善香港的營商環境，有關政策局和各部門亦須相互配合和緊密合作，加大拆牆鬆綁的力度，才能提升本港在全球營商環境這方面的競爭力。

在整體排名方面，在 155 個經濟體系中，香港的排名仍佔較高的第七位，唯在個別兩項主要指標，即“處理牌照”和“業權註冊”的表現卻未如理想，亦是導致香港的整體排名由第四位下降至第七位的主要原因。為進一步瞭解有關評分的理據，我們從世銀方面獲得基本數據，並作出了分析。我們發現可能出於提供數據的機構和世銀之間溝通的誤解，世銀所採用的數據與實際情況有很大出入。

世銀主要是根據在本港申請興建一間貨倉須經過 22 項程序及需時 230 天，評定本港在“處理牌照”方面的排名。然而，實際資料顯示，有關申請只須經過 13 項程序及需時 110 天已可完成。我們亦認為興建貨倉並不能反映本港現時的整體營商環境和實際經濟狀況，因為香港現時已是一個以服務業為主的經濟體系。

關於“業權註冊”方面，我們的程序其實非常簡單。業主只須向土地註冊處申請註冊“轉讓契約”和“臨時買賣協議”這兩份文件即可。根據該處的服務承諾及實際經驗，註冊上述兩份文件分別只需時 20 天，即共需時 40 天便可完成，而有關部門已作出承諾，會進一步縮短處理註冊所需的時間，減至每一份文件只需

時 18 天便完成。至於世銀報告內數據所顯示的 83 天，除上述所需的 40 天外，其餘所需的時間皆與政府的程序無關。

我們已就上述情況，向世銀反映及澄清，並提出了一些建議，希望盡量加強雙方溝通，以及避免將來出現同類誤差的情況。

(二) 綜合牌照的概念，是將有類似發牌要求和條件的牌照和准許證合併，以減少所需牌照的數目。其他和綜合牌照相關的改善措施，例如臨時牌照、一站式服務和私人簽核證明等，均能簡化和加快商業牌照的簽發，從而消除營商障礙。上述改善措施並不局限於某一行業。我們會繼續因應個別行業的特殊情況和經營環境，考慮採用最合適的改善發牌措施。

現時，衛生福利及食物局和食物環境衛生署（“食環署”）正考慮推行綜合牌照計劃，將適用於食物零售業。

為落實這項建議，政府將要修訂《食物業規例》（第 132 章，附屬法例）。食環署現正研究有關綜合牌照的發牌規管及執行細節，並會諮詢業界。該部門計劃於下一個立法年度完成綜合牌照的修例工作。

(三) 由於綜合牌照的安排還有待逐步實施，因此未能就申請牌照所需時間作出準確估計。然而，由於將來只須有一類新的即食食物綜合牌照，以規管現時須分別領取不同銷售牌照的即食食物，因此，所需的程序和時間應會節省不少。

林健鋒議員：主席女士，司長剛才提到，他認為申請興建貨倉的過程並不能反映本地整體的營商環境。可是，我們看到除了世銀這份報告外，在其他類似的報告（例如世界經濟論壇所發表的報告）中，香港的排名也有下跌的趨勢。這是否意味着香港的競爭力已亮起了紅燈？我想問一問政府，將會採取甚麼措施，跟進報告內所指出我們墮後的原因？

財政司司長：主席女士，世界經濟論壇的報告指香港的貪污和法治情況有所惡化，但根據政府的數據，我們並不能支持這結論，而我相信市民亦是不同意的。由於很多不同機構所採用的調查方式或標準不一，所以對本港的評分亦各有異。例如，早前，美國的傳統基金會或加拿大的 Fraser Institute 均同意香港是全球最自由的經濟體系，而在最近，International Institute For

Management Development 亦把香港的評級由第六位提升至第二位，主要是因為政府和商界的效率，以及香港的經濟表現等各方面均見顯著改善。因此，我們現時是以客觀、虛心和冷靜的態度細心研究該等報告，務求有則改之，無則加勉。

主席：各位議員，共有 10 位議員正在輪候提出補充質詢。請有機會提出補充質詢的議員盡量精簡，好讓更多議員能有機會提出補充質詢。

梁君彥議員：主席，政府所成立的經濟及就業委員會，其中一項主要工作是拆牆鬆綁，方便營商。司長可否告知我們，“拆”了些甚麼，“鬆”了些甚麼呢？

主席：梁君彥議員，你是問某個委員會究竟做了些甚麼工作，對嗎？

梁君彥議員：不是。主席，我雖然是問委員會所做的工作，但這跟現時的營商環境是有關係的，因為說到的是拆牆鬆綁的問題。

主席：即是你想知道，加大拆牆鬆綁的工作，究竟取得了甚麼成果。

財政司司長：主席女士，我有點受寵若驚，竟然有多位議員突然對這個問題感興趣。（眾笑）

我的答覆可能會稍長。在拆牆鬆綁的工作方面，自 1996 年以來，我們已“拆”了 474 項限制。於此我不會全部羅列出來，只會概括地指出我們最近所進行的工作。

我們的工作主要分為 6 方面，而現時主要的範疇有 4 個，那便是建築、地產、零售和娛樂。最近，我們可以落實的工作分為 6 方面。第一，地政總署已簡化了批地和特別條件，刪除了 9 項條件，簡化了 7 個項目，並合併了 10 個項目。第二，地政總署成立了一個查詢機構，方便業主就一些特殊的個案，向當局查詢計算換地前地價的問題。這是一個相當複雜的問題，我很高興我們可以做到了。第三，我在主體答覆亦提過，食環署將會改善有關食物

零售的發牌機制，推出涵蓋 12 類即食食品牌照和許可證的綜合牌照。第四，環境運輸及工務局將建議把納入條例內的揮發性有機化合物，由 40 種減至 6 種。第五，有關在屋邨開辦食物零售店鋪的申請，房屋署已承諾在 7 個工作天內完成一些簡單的審批工作（例如裝修工程）；至於較複雜的工程，審批需時亦不會超過 21 天，以方便營商。第六，民政事務總署和食環署將會為戲院引入臨時牌照制度。

劉慧卿議員：主席，我亦是問有關拆牆鬆綁的問題的。我是該委員會的成員，並且全力支持司長的工作。不過，我希望司長能讓我們看世銀的報告和剛才所提及的世界經濟論壇的報告。昨天，我曾向司長的辦公室查詢，但卻獲告知不能讓我們看那些報告。我們不能取得整份報告，因為那些報告很昂貴，或許要另外購買。

有關拆牆鬆綁，我同意梁君彥議員剛才的補充質詢，其中一點是要修改法例或刪除法例，說得俗一點便是廢法。我們制定了多少法例來刪除限制，使程序更完善呢？司長說不是像報告所指的要經過 22 項程序，而是只須經 13 項程序，但其實 13 項程序亦算多了。我們準備刪除多少法例，以便拆牆鬆綁呢？

主席：劉慧卿議員，你提出了兩項補充質詢，我估計你是想司長回答後面的一項補充質詢，對嗎？

劉慧卿議員：是的。

財政司司長：主席女士，有關第一項的補充質詢，我們是不能把報告影印給議員的，因為這涉及版權問題。如果要購買一份報告，我希望議員可利用議員津貼購買，因為複製真的涉及版權問題。

至於拆牆鬆綁，很多時候的確是要立法的。在過去拆走的 474 項限制中，要說出有多少是透過立法作出改變，我現時手邊並沒有數字。不過，在拆牆鬆綁方面，未來有數項工作是的確要立法的，例如與食物有關的綜合牌照，便是要進行立法。我希望在向立法會提交了有關法案後，便可以盡快完成工作。

劉慧卿議員：主席，我不是說立法，我所說的是修訂法例以作出改變或取消一些限制等，我希望司長不要誤會了我的意思。如果司長還要再增加立法，便真是“多得你唔少”了。

主席：司長，你是否還有補充？

財政司司長：主席女士，我並沒有誤會劉慧卿議員的意思，因為立法、修改法例或廢法均屬於立法的程序。

張宇人議員：主席，說到這個問題，我是很難簡短地提問的，但我仍會根據主席的吩咐，盡量簡短。

由財政司司長領導的委員會會檢討牌照，但不幸當中並不包括飲食業，只是在超級市場的牌照中包括飲食業。我希望司長撥出少許時間，跟業界商討有關問題。我想告知司長，在現時飲食業中，綜合牌照其實並非一個最.....

主席：張議員，你現在不是向司長解釋情況，而是向他提問。所以，你問他.....

張宇人議員：主席，我是會提問的。我只是告訴司長，他的答覆似乎只針對綜合牌照.....

主席：那你便問司長他是否知道。

張宇人議員：我想問司長他其實是否知道，飲食業面對着最大的困難是甚麼？數年前，我們推出的露天茶座、工廠食堂牌照等，對業界而言才是大件事，造成很大影響。司長可否告知業界，在這方面他的看法為何？司長如何為持着其餘 11 種牌照來經營的飲食行業拆牆鬆綁呢？

財政司司長：主席女士，在飲食業方面，我們已落實了 113 項改善措施。當然，我們在落實這些措施時，方便營商並非是絕對的，因為我們同時亦要考慮會否對有關地區的居民、交通及其他方面造成不便或滋擾。因此，我們一方面要方便營商，但在另一方面亦要取得平衡。我不太清楚張宇人議員剛才所提及的露天茶座是設在哪些地區，但總的來說，我們在便利營商的同時，亦須考慮取得適當的平衡。

張宇人議員：主席，我想跟進露天茶座的問題，因為當中的審批工作涉及十個八個部門。我希望司長跟進這問題，瞭解一下為何露天茶座的營商環境會是那麼困難。

主席：我不準備請司長回答，但我建議你帶司長到露天茶座看一看。

楊孝華議員：主席，司長在主體答覆中提及興建貨倉的申請時說，原來當中須經過 13 項程序，需時 110 天，這顯示出司長顯然是做了一些研究。請問司長有否評估過，如果有關組織進行調查時是以司長的數據為基礎，香港的排名是否仍然會下跌那麼多，抑或會保持原來的排名呢？司長有否研究過呢？

財政司司長：主席女士，我們這次是直接向世銀的常務副行長反映的。我剛才提出那兩個數字，是因為出現了嚴重錯誤，導致香港在那兩個有關的項目排名很低，一項排名五十幾，另一項則排名七十幾。我們對那兩個項目有相當大疑問，所以便進行了很詳細研究。世銀亦接納了我們的意見，同意在一輪進行研究時 — 這項報告是每年發表的 — 會有一個機制與我們核實數字。可是，他們不會就一些個別情況而調整香港今年的評級，我們亦接納了這一點。我們認為最重要的是設立一個機制，令將來能夠更準確和客觀地進行評估。

周梁淑怡議員：主席，政府很喜歡作出服務承諾，但此做法卻一直為人詬病，尤其是有關發牌所需的時間，當中涉及很多把 file 來回傳送的情況。政府的內部行政如果能有所改善，其實是無須立法也可改進情況的。我想問司長，在現時的研究中，有沒有着力以行政手段，盡量把不同部門的審批程序綜合起來，以縮減所需時間？此外，有否訂立時間表，以便徹底改善情況呢？

財政司司長：主席女士，在過去的 474 項改善措施中，絕大多數是無須經過立法程序，透過行政程序便已可進行的。當然，就過去那 474 項措施而言，我們基本上已做妥那些要盡早、盡快完成的，下一部分的工作是越來越困難了。我很感謝經濟及就業委員會各委員花了很多時間，審視一些相當複雜和抗拒性相當大，有需要由我們拆牆鬆綁的限制。我不敢說何時能夠完成工作，因為拆牆鬆綁的工作是永遠做不完的，但我們會繼續這項長久的工作。我想表達的是，如果任何人對服務承諾有意見，認為我們未能達到，很歡迎大家提出意見，我們會立即調查及作出改善。

周梁淑怡議員：司長沒有回答我的補充質詢。我想問的是，司長有否訂立時間表，即“死線”，所謂的 *deadline*，要求有關方面必須在某一時間內完成工作？我發覺政府很多時候也是沒有 *deadline* 的，只是繼續研究，所以花了很多時間。司長有否訂立 *deadline*，說明何時一定要做到呢？

財政司司長：主席女士，我們每進行一項研究，是必定會訂立期限，指定何時會完成的。正如我剛才所說，現時多項改善措施均須經過立法程序才可進行，但我們無法確保立法程序需時多久。

主席：本會就這項質詢已用了超過 21 分鐘。最後一項補充質詢。

鄭家富議員：主席，我想繼續跟進主體答覆的第(二)部分。我是經濟及就業委員會的成員，我們曾向司長提出採用私人簽核證明的方法，即由認可人士簽署的方式。其實，外國已有很多好經驗，以認可人士作為拆牆鬆綁的一個最大關鍵。然而，問題是這道牆會否因為有龐大的政府官僚架構支撐，加上財政司司長又是來自工商界，導致這道牆似乎是敵不過那些官僚？官僚認為他們是有存在價值，如果不由他們審批，他們便堅決不讓司長拆去。請問司長有甚麼方法引進上述做法，特別是盡快讓認可人士簽署，好使真正可以拆牆呢？

財政司司長：主席女士，如果能夠透過業界的專業評審作更多批准，而無須政府規管，我本人是很支持的。第一，此舉可為業界製造更多就業機會；第二，程序亦可大量簡化，大大縮短所需時間。所以，在私人審批、私人核證方面，我們提出了希望能作出一份研究報告，看看是否可行、可否借鏡外國經驗，以及可否大量縮短時間和簡化程序。可是，我亦明白有部分政府以至

私人的結構工程師認為，私人審批會影響了他們的生計。我相信在這方面，他們是無須過分擔心，因為如果由私人核證，我相信市場上隨時可能會出現一個新的行業；私人核證的意思是政府只作規管，行業可自行審核。一間機構通常不會完全自行審核，大多數也會聘請一位 **consultant** 作雙重核證。由於政府已不會批准圖則，所以他們在建樓時如果當中有錯失，簽署人是要負責任的。我相信這行業屆時可能會出現相當結構性的變化，但卻未必一定會影響他們的生計。

可是，很可惜，立法會對這項建議的反對聲音似乎很大。立法會規劃地政及工程事務委員會於 7 月致函給我，表示反對私人審批建築申請。對此，我也摸不着頭腦，各位究竟是贊成還是反對呢？如果立法會對研究報告有很大抗拒，我希望各位的態度可以清晰一點。

主席：第三項質詢。

流動電話服務網絡的覆蓋範圍

3. **劉江華議員：**主席，遠足人士在郊野公園或遠足徑遇事時，每因所在位置不在流動電話服務網絡覆蓋範圍內，以致未能即時與救援人員取得聯絡。就此，政府可否告知本會：

- (一) 目前已設置和將設置在郊野公園及遠足徑範圍內的流動基地電台的數目及地點，以及有關的流動電話服務網絡覆蓋範圍；
- (二) 在郊野公園及遠足徑範圍內，哪些地點是完全沒有流動電話服務網絡覆蓋的、哪些地點只有部分的服務網絡覆蓋，以及當局會否定期公布這些地點；若否，原因是甚麼；及
- (三) 當局有何具體方案解決遠足人士在遇事時未能即時尋求緊急協助的問題，包括會否增設固定網絡緊急求助電話？

工商及科技局局長：主席，就劉議員 3 部分的質詢，我的答覆如下：

- (一) 目前在郊野公園及遠足徑範圍內已設置有 7 個流動基地電台。它們分別位於九龍山、馬鞍山、城門水塘、企嶺下、新娘潭路、金山及元五墳，覆蓋範圍包括金山郊野公園、馬鞍山郊野公園、城

門郊野公園、八仙嶺郊野公園、船灣郊野公園、西貢郊野公園和萬宜水庫的部分地區。此外，另一座位於荃錦坳的基站正在興建之中，預計可在明年初投入服務。它的覆蓋範圍將包括大欖郊野公園及大帽山郊野公園的部分地區。

- (二) 政府曾在 2004 年沿着 4 條郊野公園遠足徑，測試流動電話網絡信號接收情況，發現當中大約有 90% 的遠足徑是能夠接駁 1 個或以上的流動電話網絡。在餘下約 10% 的遠足徑，則出現接收困難或未能接駁上任何香港流動電話網絡。這些出現接收困難或未能接駁上任何香港流動電話網絡的遠足徑位於新界北區的橫山腳、鶴藪一帶、大嶼山西南部、大欖郊野公園中部、東平洲、西貢東部的鹿湖、大浪、鹹田、海下等。

由於流動電話覆蓋盲點或信號疲弱的位置和分布，會因應天氣及其他環境因素而隨時改變，因此不可能時刻全面而準確地掌握所有流動電話覆蓋盲點的詳細資料。然而，為了向行山人士提供更詳盡的資料，政府計劃每年調查郊野公園遠足徑沿途接收流動電話網絡信號的情況，並繼續在網上公布有關調查結果，供市民作參考之用。

- (三) 除了我們現有的措施外，為了進一步改善郊野公園的通訊服務，政府擬定了以下 6 項措施。
- (i) 政府會繼續對流動網絡基站用地只收取象徵式每年 1 元的租用費。
 - (ii) 政府會繼續作出協調，讓參與建設基站的流動電話營辦商共同使用郊野公園範圍內的流動網絡基站。
 - (iii) 政府會在西貢白腊及西灣路安裝兩部採用衛星通訊技術的緊急求助電話，預計年底完成。如果成效理想，我們會在適當地點繼續增設有關設施。
 - (iv) 我們現時已設置了 102 個固定網絡緊急求助電話。我們會增加兩個固定網絡緊急求助電話，分別位於西貢鯽魚湖及清水灣井欄樹，預計可於明年初落成。政府會繼續探討在適當地方增設這類緊急求助電話。

- (v) 政府會向市民宣傳“112”緊急求救電話的用處，讓他們身在郊野公園時，即使其電訊服務網絡不能覆蓋他們的位置，亦可借助其他流動電訊服務網絡，打出緊急求助電話。
- (vi) 政府會與遠足人士組織共同制訂守則，鼓勵遠足人士在鄉郊地區使用無須領牌的對講機，並定時收聽一條預留作緊急求救用途的頻道，以便遠足人士一旦收到求救信號，可互相幫助，或把求救信息轉交有關當局。

劉江華議員：主席，政府說只有大約 10%的地方未能接駁上任何香港流動電話網絡，但這些正是經常有市民發生事故、求助無門的地點，而當詢問政府有甚麼措施、能否在共同站進行協調工作時，政府卻表現得完全沒有這責任的樣子。主席，政府在郊野公園進行清潔、綠化等工作上均投放了資源，唯獨沒有在保障市民安全的問題上投放資源。因此，我想問政府會否動用資源以保障行山人士的安全？例如能否協助安裝共同裝置，或在發牌條件上強制電訊商作出一些商業行為，以保障市民的利益？

工商及科技局局長：主席，我們現行的電訊政策是透過開放市場和引入競爭，為電訊用戶提供一些具競爭力的電訊服務，所以建設基站的責任主要是交給營辦商，政府沒有計劃再投入資源建設基站。

另一個問題是現時郊野公園的面積加起來多達 41 000 公頃，面積相當大，而且我們亦看到在效益上未必有這種需要。不過，如果其他地區有較多人使用，我們也會考慮以其他方法來提供適用的服務，或加以統一，因為這始終是一個競爭相當大的行業，這些基站的營運費用也相當大，如果在某些不太高效益的地方提供一些服務，大部分費用最終也會轉嫁沒有使用這些服務的人身上。就此，我們會尋求其他方法，看看如何能提供多一些可以協助市民的服務。

劉江華議員：局長未有回答我的補充質詢。如果這純粹是商業行為，電訊商一定不會在少人使用的地區建設基站，那麼政府會否在發牌時，強制性要求電訊商一定要這樣做，以保障市民的安全？我剛才提出的補充質詢，局長是未有回答的。

工商及科技局局長：主席，我在開始時好像已經說過這方面的問題。由於我們在流動電話方面的政策，是透過開放市場的方式執行，所以現時在市場開放後，我們不會加入強制性條款了。

張學明議員：主席，局長剛才在主體答覆的第(三)部分(i)段中指出，政府對流動網絡基站用地只收取象徵式每年 1 元的租用費。我想問除了收取 1 元的優惠租用費外，政府處理有關公司的批地申請通常審批時間為多久？因為按照過往的經驗，要求在郊野公園或保育地帶申請作某種土地用途，須經過政府多個部門的批核，而由於這是人命攸關的問題，所以我很關心政府要用多少時間來批出土地用地。

工商及科技局局長：主席，批地時間當然要視乎有關的地點在哪裏，而且問題不單止是要建設一個基站。不知大家是否知道，基站是一個十多米高的塔，不單止用來放置接收線，而且還有電源設施，一些較偏遠的地方如果沒有電源，便有可能要興建其他塔，並鋪設電線；在一些如果有很多樹木的地方，我們有可能要砍伐樹木、掘地等，這是相當複雜的。此外，在這些地方放置設施後，我們亦須安排保安設施，因為我們以往亦曾遇過很多例子，是在我們提供這些服務後，有些設施被偷走或破壞等，所以維修也是一個問題。不過，在批地方面，一般不會需時太久，一般所需是數個月時間，很快便可完成。政府亦盡量會透過電訊管理局協助有關營辦商進行這些事項，但其他工作是相當複雜的。

譚香文議員：主席，我想就劉江華議員剛才提出的補充質詢，繼續詢問當局會否在延續各電訊商的牌照時，要求他們承諾盡量將覆蓋範圍擴展至所有熱門的遠足徑和郊野公園？

工商及科技局局長：根據現時流動電話網絡商的牌照條款，流動電話網絡商沒有責任向用戶提供全面的覆蓋服務。按照現時的政策，我們不會再加入新的條款。

譚香文議員：政府可否考慮加入這些新條款？

工商及科技局局長：主席，香港不會隨時隨地改變營商環境，這是很重要的。所以，按照現時的情況，我們不會改變這項政策。

涂謹申議員：主席，局長剛才回答補充質詢時主要說出了兩點，其一是競爭問題，局長似乎告訴大家只要電訊商之間出現熱烈競爭，日後便可能也會在現時未有覆蓋的範圍提供電訊服務，不過，我覺得這種說法是荒謬的。

局長是否明白，如果電訊商之間經過多年競爭便可以提供這種服務，那你便無須在主體答覆的第(三)部分列出該數項措施了，而那些措施是我數年前已經向你提出的；既然電訊商未能提供服務，而大氣電波是屬於公眾的，強制所有而非個別電訊商共同提供服務，令服務能覆蓋全港範圍，是否很過分呢？要求政府在這方面投放資源，以保障市民的安全，又是否很過分呢？

工商及科技局局長：主席，我想這主要也是經濟效益上的問題。正如我剛才所說，全港郊野公園佔地超過 4 萬公頃，土地面積相當大，要令這些地方全面得到覆蓋，須投放相當多資源，而“羊毛出自羊身上”，如果真的要這樣做，很多營辦商亦會將費用轉嫁。我可以說，大部分香港人也未必會使用郊野公園，特別是一些較偏遠的地方。所以，在這些地方投放那麼多資源，又是否公平呢？我們認為以市場主導的概念來說，大部分情況也是能獲得解決的，至於市場無法做到的事，我們便想辦法就着政府的能力來提供其他服務，這正如我在主體答覆的第(三)部分所說，包括了 6 項措施。

李國英議員：主席，我想問局長有關主體答覆的第(二)部分，當中指出目前仍未掌握所有流動電話覆蓋盲點的資料。不過，民建聯最近曾進行一項調查，我們發現屬行山熱點中的盲點，離島和西貢區的盲點多達 26 個。當然，局長剛才曾提及其中 5 個已有覆蓋面，但仍有 21 個地點未能接收信號，所以仍是盲點。

此外，北區的情況更嚴重，我們發現有近 22 個盲點，其中九成只能接收國內網絡信號。在這情況下，我們當然曾與電訊管理局討論這問題，但電訊管理局去年 8 月給我們的答覆便一如局長剛才所說般，流動電話網絡承辦商在甚麼地點設置甚麼站是屬於商業決定，當局不能作出干預。

如果情況正如局長所說般，只有一成地方未獲覆蓋，大家也會接受。可是，根據我們的調查，有九成地方是未獲覆蓋，而這九成地方的盲點是會影響市民安全的。究竟局方是否也採取電訊管理局的態度，認為沒有甚麼可以辦得到，所以便不採取任何行動呢？我想問局長這一點。

工商及科技局局長：主席，我剛才所說的研究，是沿着 4 條郊野公園遠足徑進行的，我們確實發現有九成地方能夠接收網絡信號。我們是以地區作為單位，如果以不同地點計算，大家所使用的單位便有可能不同，因而資料會有差距。不過，議員可以與我們分享有關資料，研究如何能提供較好的服務。

主席：本會就這項質詢已用了超過 17 分鐘。現在是最後一項補充質詢。

林偉強議員：主席，本港過去也有不少遠足人士發生意外，但其數字遠不及目前的數字為多，我想請問政府能否告知本會原因何在？政府會否如鄉議局過去的做法，當認為發生意外的數目多了，便鼓勵地區人士成立當區的拯救隊，以作出支援？

工商及科技局局長：主席，我們亦曾就這方面作出考慮，並很歡迎鄉議局或當地有關的區議會就這方面的工作提供更多協助。這樣做，對整體發展當然會大有幫助，這是我們十分歡迎的。

主席：第四項質詢。

政制改革

4. 楊森議員：主席女士，政府在本月初表示會在發表施政報告後發表《政制發展專責小組第五號報告》（“第五號報告”）。就此，政府可否告知本會：

- (一) 上述報告提出的建議將如何回應公眾對制訂全面普選時間表、取消功能界別公司及團體票、取消區議會委任制，以及大幅擴大選舉委員會的選民基礎等要求；
- (二) 有關落實該報告提出的修改行政長官及立法會產生辦法的具體程序安排和時間表；及
- (三) 將如何向中央政府提出港人要求盡快進行民主普選行政長官及立法會議員的訴求？

政制事務局局長：主席女士，就有關第五號報告的事宜，我相信各位議員亦已知悉政務司司長在口頭質詢時間完畢後，會就第五號報告作出聲明，向各位議員詳細介紹政府對 2007 年行政長官選舉和 2008 年立法會選舉提出方案。

就楊森議員提出的質詢，我有以下的回應。

就質詢的第一部分，政制發展專責小組（“專責小組”）自 2004 年 1 月成立以來，一直就政制發展這議題向公眾和社會各界收集意見。建議方案是這一年多長時間，分階段廣泛和公開諮詢的成果。在制訂建議方案時，專責小組已仔細考慮了社會各界的意見。

就質詢的第二部分，如果立法會能就這兩個選舉方案達成共識，我們希望可在今年年底前完成有關修改《基本法》附件一和附件二的工作，並且在 2006 年年初展開有關 2007 年行政長官選舉的本地立法工作。有關 2008 年立法會選舉的本地立法工作則將會在 2007 年處理。

就質詢的第三部分，經過一年多有關政制發展的討論，不論是中央、特區政府或香港社會，已經對各方的立場有一定的瞭解。中央、特區政府和大部分香港市民一樣，都期望我們的政制會有所發展。政務司司長稍後向各位議員介紹的方案，是特區政府在現有的空間盡了最大的努力，為 2007 及 08 年兩個選舉辦法制訂最能切合香港實際情況和回應市民訴求的建議。我們當前的首要任務是做好有關 2007 及 08 年兩個選舉辦法的立法工作。至於未來政制發展的方向，專責小組會繼續與香港社會各界，包括立法會，在日後共同進行研究。

楊森議員：主席女士，根據這項調查顯示，本港的主流民意仍然是支持盡快普選的。但是，從報章上得悉，政府在即將發表的政改方案中既沒有取消區議會委任制，亦沒有列出普選的時間表，而林局長在答案中卻仍然聲稱政府提出的方案（讓我引述）“為 2007 及 08 年兩個選舉辦法制訂最能切合香港實際情況和回應市民訴求的建議。”（引述完畢）局長會否覺得自己的這種說法完全是巧言令色，指鹿為馬，甚至扭曲民意呢？

政制事務局局長：主席女士，我們在處理 2007 及 08 年選舉產生辦法的方案時，確實聽取了廣泛意見，我們稍後公布的第五號報告亦會將我們在過去這段日子裏所接收及聽取的意見全數羅列的。我們仔細聽了 18 區區議會的意見，亦已把所有意見反映在我們的報告內。

我們在處理 2007 及 08 年的選舉產生辦法時，必須按照《基本法》的規定及全國人民代表大會常務委員會（“人大常委會”）在去年 4 月所做的“解釋”和“決定”。在這個框架內，我們爭取了最大的空間，以推出我們今天將會向各位議員介紹的方案，我們相信所做的工作及今天所踏出的一步，會為香港的民主進程往前推動。

楊森議員：主席女士，局長並沒有回答我的質詢。

政制事務局局長：主席女士，我們是本着所聽到的意見及民意處理和設計我們今天所提出的政府建議方案，我們是有根有據來處理該方案的。

楊森議員：但局長聽不到民意。

李柱銘議員：他聽不到這個問題。

主席：楊森議員，不好意思，這並非你最初的補充質詢的一部分。

郭家麒議員：主席女士，局長的答覆令人相當失望，因為事實上是完全沒有就着這項質詢來回應的。

我想問一問局長，既然早前民意也已數次很清楚的顯示了出來 — 立法會選舉的結果及 2003 年的羣眾遊行皆說出了市民希望盡快落實普選，局長會否覺得在第五號報告發出時，有需要諮詢或須計劃諮詢全港市民，甚至由全港市民進行投票決定未來的路向，讓市民表達他們對第五號報告包括普選的詳細方案的回應？

政制事務局局長：主席女士，我們在去年開始諮詢工作時，確實分階段聽取了很多意見。我們在發出第二號報告時，也曾向中央反映香港的民意調查，顯示有超過半數市民希望可以盡快落實普選的方案。現時的情況便是要按照《基本法》及人大常委會的“決定”及“解釋”來推動香港政制發展前景的下一步，並看看如何加以落實。至於郭家麒議員問我們會否以一個進行公投的方式來處理這次的第五號報告，其實，我們亦須按照《基本法》的規定，

先由政府提出一個方案，再經由各位議員審議，然後才決定是否給予這個方案三分之二全體議員的支持，接着便由行政長官就這個方案表示同意，然後向中央上呈；一是要求人大常委會批准，否則便是要求人大常委會備案。這是《基本法》本身的既定程序，我們認為在此程序以外，附加其他程序是不適合的。

梁耀忠議員：主席，稍後司長會發表第五號報告的內容，但其內容則是全港市民早已全部知道的了。我覺得第五號報告的內容出現了偏聽及扭曲了民意。不過，為求公道，局長可否告訴我們究竟司長在採納這些意見時，是以何準則來決定接納或抗拒民意的呢？此外，今次所決定發表的內容，究竟是基於數量或質量來決定的呢？同時，就這個“量”來說，究竟有多少團體或人士支持及提出這些內容呢？

政制事務局局長：主席女士，我們稍後會向各位議員介紹這個方案，而我們的報告亦會公開。我覺得這些有很多是關乎細節的問題，我們可以在下一階段再回應。

但是，整體而言，主席女士，我們是曾經廣泛聽取民意，亦透過網上及寄來的書信收到了好幾千份意見，而我們已羅列出所有的意見，供公眾和各位議員參考。在今年的首 3 個月，即 1 月至 3 月期間，我自己亦走訪了 18 區的區議會及聽取區議會的意見。當時，我聽到很多意見是希望拓闊區議員在選舉制度的參與，我相信大家在看過我們的報告後，便可以驗證我們是從哪些途徑聽取意見的，以及今次特區政府提出的方案，確實希望可以將兩個選舉制度 — 不論是選民基礎及參政空間方面 — 拓闊的。

主席：梁耀忠議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

梁耀忠議員：主席，局長沒有回答我的質詢。我剛才提過，我不想冤枉局長偏聽或扭曲民意，所以要求局長說出有關的準則，即釐定準則，這是頗重要的。稍後發表的報告主要是說內容，是不會提到如何搜集資料、如何衡量資料及如何決定採納資料的。所以，我想局長可以補充一下，究竟是以何準則來界定接納或不接納資料 — 是用量還是用質呢？此外，是由多少人或團體提出稍後發表的建議呢？

政制事務局局長：主席女士，我們現時仍未公布有關方案，所以，我只可以整體地回應梁耀忠議員的質詢。我們是將所有收到的意見公開的，除了因有小量個別人士表明希望其意見得以保密則不予公開之外。但是，大家可從報告中全面看到我們接收的意見，亦會看到我們與 18 區區議會所進行的討論。我們提出這個方案時，最重要的一個考慮是，要能協助香港的民主進程往前走，將我們這兩個選舉制度的代表性拓闊，以及將參政的空間拓闊。

李柱銘議員：主席女士，鑑於以下數點：首先，政府也知道民意是希望越快舉行普選越好的；第二，行政長官發表施政報告後，在電台曾說自己也希望盡快看見民主的；第三，行政長官說他是以民為本；第四，行政長官說如果現時訂下時間表，是不會抵觸人大常委會在去年 4 月所作的釋法的，所以，我想問政府，為何政府不立即向大家清楚說明會盡力爭取在 2012 年進行雙普選呢？

政制事務局局長：主席女士，有關這點，香港的民主進程最終目標是要達致普選，這是所有官員及議員從香港社會所得到的廣泛認同，大家也接受香港根據《基本法》在回歸後實施“一國兩制”，而普選便是我們整體政制發展的最終目標。當前，我們最迫切要處理的是 2007 及 08 年的兩個選舉方案。我們在進行公眾諮詢期間，確實聽到有人期望定出這個時間表，但意見亦非常紛紜；有人依然支持 2007 及 08 年普選，有人則支持我們考慮在 2012 年進行普選，亦有人提出關於 2017 年或以後的意見。因此，在這個階段，我們是難以就普選時間表的問題達成共識。況且，要就這個長遠問題達致一個定案，並非香港本身單方面可以作出決定的，根據《基本法》規定，我們亦須與中央達成共識才行。所以，當前急務而且是最重要一環的工作，便是要處理妥當 2007 及 08 年的這兩個選舉方案。

譚香文議員：主席女士，我想問當局會否為政改方案的落實定立一些時間表，如果會，政府有否足夠空間來調整有關方案的諮詢期？

政制事務局局長：主席女士，我相信譚香文議員提問的，是我們往後的工作時間表。我在主體答覆內表明我們很希望爭取到立法會議員的支持，可以獲得最少三分之二的全體議員通過我們所提出的政改方案。往後，我們便有需要在 2006 年上半年盡快審議及通過行政長官選舉的修訂條例；而在 2006 年下半年，我們又有需要處理第三任行政長官選舉委員會的組成。所以，有關工作非常緊迫，而所涉的亦是很大量的工作。今天公布第五號報告後，我們

在即將來臨的兩個月內當然會繼續接收社會上的意見，但我們還有一個非常重要的工作環節，便是要聽取各位立法會議員的意見。我們有需要盡早加緊工作，在 2005 年內就附件一及附件二等的修訂作出一個定案。

何俊仁議員：主席，局長今天多次提了政改是得到中央的同意，所以楊森議員在今天的質詢中第(三)部分便問局長將如何向中央政府提出盡快進行雙普選，即港人的訴求。這項質詢問及局長如何提出，其“用神” — 讓我來解釋 — 其實是問局長實際上有沒有爭取過？有沒有代表港人爭取落實雙普選？主席，這項質詢的答覆是完全迴避了質詢的提問，並沒有說到局長如何提出訴求或如何爭取，因此，我便覺得局長是沒有爭取，因為局長不敢爭取。

局長，我的補充質詢是，既然局長沒有這種勇氣來爭取，何不安排立法會議員上北京讓他們直接跟中央政府對話，讓他們有機會直接向中央政府爭取落實雙普選，爭取盡快在 2007 及 08 年實行，最少也不要遲延在 2012 年實行。

政制事務局局長：主席女士，我很欣賞何俊仁議員對我們工作的期望，而我亦很清楚知道，何議員與他的同事對這個普選的訴求是非常堅定的。同樣地，我們特區政府主要官員的團隊是會完全按照《基本法》繼續穩步推動香港的民主進程，並朝着普選這個最終目標邁進。我們今次提出這個 2007 及 08 年的選舉方案，亦會向這個最終目標邁進一步的。

至於談到各位議員到內地訪問，在過去的一年多，大家也看到特區政府的態度是積極，不要說在早前數星期大家夥同行政長官、立法會主席等一行人前往廣東訪問。其實，去年，我們在國慶或建軍節期間，均有邀請各位議員參加這類慶典。所以，這些過程會繼續，而早數天，行政長官出席立法會答問會時，有議員問及會否有一天前往訪問北京，行政長官當時的態度是明確的，他表明會繼續作出安排，並希望假以時日便能達致這個目標。

何俊仁議員：主席，我就是這樣問，我就是希望局長承諾安排我們上北京，讓我們就政改進行爭取，但現在是否無法向我提供答案呢？因為他是完全沒有正式回答我的提問。

政制事務局局長：主席女士，我們的整體方向是要加強與內地有關部門，以及香港立法會各議員和不同政黨的溝通，如果大家前往內地進行溝通時，我

想，各位議員想提問甚麼，當然是由各位決定，屆時並可就甚麼甚麼的議題發表意見的。

主席：本會就這項質詢已用了超過 18 分鐘。最後一項補充質詢。

湯家驛議員：主席，局長就質詢回答了 18 分鐘，但我們沒有聽到任何消息是我們從報章上看不到的。我也嘗試問局長的是，在主體答覆第二段，局長提到希望可盡快通過附件一及附件二的修訂，那麼，政府是否考慮分別以兩項議案進行修訂的工作，如果一項議案不獲得通過，政府會否堅持仍以第二項議案進行修訂的工作？

主席：湯家驛議員，你可否以另一個方法提問？你現在所問的，是一些尚未發生的事情。

湯家驛議員：主席，這是關乎程序的問題，因為局長在第二段曾提到有些程序是準備工夫，而楊森議員的主體質詢是修改行政長官產生辦法的具體程序安排和時間表，我正提問有關程序安排。

主席：我明白你的意思。你是問局長會以兩項議案，還是以一項議案來進行，對嗎？

湯家驛議員：主席，是的，是否以兩項議案進行？如果兩項議案之中有一項被否決，餘下一項議案又會如何？

政制事務局局長：主席女士，我們在稍後向各位議員介紹第五號報告時，亦會就我們已經草擬的議案向各位議員及公眾交代的。大家會看到我們提交的兩份草擬本，我們的態度是希望在 2007 及 08 年的政制發展方案必定獲得通過的，我們亦會在即將來臨的一段日子裏努力爭取各位議員的支持及同意。在兩三小時後，大家便會清楚看到草擬本。

湯家驛議員：主席，局長成功地捍衛了名譽，保持了名譽，而他的名譽便是不回答補充質詢。

主席：這並非一項補充質詢，而是發表意見。現在進入第五項質詢。

規定駕駛者在停車等候期間關掉汽車引擎

5. 田北俊議員：主席，立法會改善空氣跨黨聯盟在 2000 年 5 月建議立法規定駕駛者在停車等候期間，必須關掉汽車引擎，即所謂“停車熄匙”。可是，政府沒有採納該項建議，只表示會透過宣傳及教育活動，勸諭駕駛者停車熄匙。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，有關當局每年接獲多少宗關於駕駛者停車不熄匙的投訴，請按車輛類別提供分項數字；
- (二) 過去 3 年，環境保護署（“環保署”）人員為勸諭在路旁停車等候的駕駛者熄匙而出勤的人次和他們在這方面的總工作時數、該等人員共發出了多少次勸諭，以及駕駛者隨即熄匙的百分比；及
- (三) 當局有沒有評估該等宣傳和教育活動對推動各類車輛駕駛者遵從勸諭的整體成效；若有進行評估，以甚麼準則進行評估，而評估結果與當局預期的效果比較如何；當局會不會重新考慮立法規定停車熄匙？

環境運輸及工務局局長：主席，

- (一) 政府十分關注本港的空氣質素。一切有助改善本港的空氣質素的措施，我們都會十分支持和認真研究推行的方法。政府在 2000 年至 2001 年期間，曾經就立法會改善空氣跨黨聯盟在 2000 年 5 月有關立法規定駕駛者在停車等候期間必須關掉汽車引擎的建議，進行了一連串的諮詢，並在立法會作出討論。我們諮詢了 18 區的區議會和運輸業團體，亦曾在立法會有關的小組委員會進行討論。可是，由於各方面的意見有所分歧，所以我們在綜合意見後，決定制訂指引，並與運輸業團體合作，向司機呼籲合力改善因空轉引擎對行人和居民所造成的滋擾。我們已於 2001 年 2 月 27 日向立法會環境事務委員會匯報了諮詢結果和建議。今年行政長官的施政報告，重申政府會向所有政府車輛司機發出指示，在停車時必須關掉引擎，也會呼籲私家車司機同樣自律。

在 2002、2003 和 2004 年，環保署接獲投訴停車不熄匙的總數分別為 238 宗、236 宗及 296 宗。車輛類別分別詳載於附件。

(二) 在 2002 年、2003 年和 2004 年，環保署為勸諭在路旁停車等候的司機熄匙而出勤的人次及工作時間分別為 260 人次（共 528 工時）、267 人次（共 534 工時）和 366 人次（共 732 工時）。在出勤時，環保署的人員會向在場所有停車不熄匙的司機作出勸諭。根據環保署的報告，只有極少數空轉引擎的司機不理會勸諭，絕大多數接受勸諭後即時關掉引擎或是駕車離去。環保署以勸諭方式處理停車不熄匙的投訴頗具成效，在過去 3 年的 770 個案當中，經處理後，77%個案(593 宗)的投訴人沒有再次投訴。

若遇上公司車隊的車輛停車不熄匙，環保署的人員會向有關公司發出書面勸諭，提醒它們的管理層必須督促其員工停車熄匙。

(三) 政府自從 2001 年 9 月一直有積極進行停車熄匙的宣傳和教育活動。環保署過去數年接獲投訴的宗數分別是：2001 年的 285 宗，2002 年的 238 宗和 2003 年的 236 宗。2004 年增至 296 宗，原因是當中投訴旅遊巴士的個案比 2003 年大幅增加 56 宗，相信這與本地旅遊業增長有關。

為針對旅遊巴士停車熄匙的問題，我們在 2004 年已開始聯同香港旅遊發展局、香港旅遊業議會、旅遊事務署及運輸署向旅遊業界加強宣傳停車熄匙，並印備了特為旅遊業界而設的停車熄匙指引。

環保署亦有要求旅遊事務署在本港旅遊旺季臨近前向旅遊業發出特別通告，提醒旅遊車司機要注意停車熄匙。

正如我早前曾提及，環保署在過去 3 年接獲的 770 個案當中，經處理後，77%個案(593 宗)的投訴人沒有再次投訴。另一方面，運輸署處理公共車輛（專利巴士、公共小巴等）停車熄匙的投訴時，會向有關營辦者發警告信，要求遵照停車熄匙指引作出改善。根據運輸署的紀錄，過去 3 年，61 宗曾被警告的路線當中，55 宗再沒有被投訴。我們認為透過教育及宣傳勸諭駕駛者停車熄匙的處理方式是有效的。

政府會繼續透過宣傳和教育活動，呼籲自律，勸諭所有司機停車熄匙。

附件

環保署接獲有關停車不熄匙的投訴宗數

車類分類	2002 年	2003 年	2004 年
非專利巴士	65 宗	73 宗	123 宗
公共小巴	62 宗	49 宗	64 宗
貨車	47 宗	45 宗	57 宗
專利巴士	18 宗	7 宗	8 宗
的士	9 宗	5 宗	7 宗
私家車	9 宗	6 宗	6 宗
政府車輛	2 宗	4 宗	3 宗
其他車輛類別	26 宗	47 宗	28 宗

田北俊議員：主席，從街道所見及文件上的數字顯示，宣傳和教育均是無效的。為何我這樣說呢？就數字上來說，誰會相信投訴停車不熄匙的個案在一年中只有兩宗涉及政府車輛？如果這是真的，行政長官也不用說要發出指示，要政府車輛停車熄匙。我相信單是停泊在立法會門前的 AM 車輛，在一年內被投訴的亦不只兩宗。主席，我現在提出補充質詢。我想問的是，政府是否願意就此立法？局長在主體答覆中表示已於 2000 年諮詢 18 區區議會和運輸界，不過，由於區議會和運輸業有不同的意見，所以沒有立法。現在已是 2005 年，問題仍未解決，政府會否重新考慮立法，並再次諮詢 18 區區議會和運輸業團體？

環境運輸及工務局局長：主席，我十分同意田北俊議員的說法。社會不斷改變，市民的環保意識也越來越強，他們對於立法管制各種環保的行為會有更強烈的要求。在適當的時候，我相信我們須向業界再進行一次詳細的諮詢，而社會各界人士也可以通過區議會或其他途徑，研究立法是否一個大家可以認同的方法。根據國外經驗，立法這個手段並不能有很高的成效。首先，一些北方的國家，例如加拿大，在天氣炎熱時是有所豁免的，即須視乎當時的天氣而定。在天氣很寒冷的時候，是准許開啟暖氣的，而天氣很炎熱的時候，在攝氏 27 度的情況下是有豁免的。不過，如果香港在氣溫達攝氏 27 度時也可獲豁免的話，豁免的時間便會很長，成效也不大，因為香港氣溫達攝氏 27 度的日子，在一年中是有不少的。

此外，根據上次諮詢的經驗，各位議員也認為有很多行業須獲得豁免。運輸業的所有車輛均希望獲得豁免，這便會令很大部分的車輛獲得豁免，最後只管制私家車了。這樣做的效果不大，也會傳遞了錯誤的信息，即某些人可以污染環境，另一些卻不可以，還有一些人甚至要被處罰。整體而言，我認為應給予大眾一個較清晰的信息，便是所有人均應停車熄匙。因此，由 2001 年開始，我們推行很多宣傳活動 — 這 5 年來，我們每年均進行大型的推廣活動。今年的世界環境日把停車熄匙列為重點。我們更聯同商界，在社區、學校和所有的地方推出一項大型行動。此外，我們還不斷在學校推行宣傳活動，並向各地點的駕駛人士作出呼籲。

在考慮進行立法之餘，我們也要採用一個促進社會行動的方法，不斷推廣每個人均值得做的事。在各位議員當中，很多人可能為了行業的要求，而未必贊成立法，但他們也會身體力行，在停車時會熄匙。我覺得一個很重要的信息便是，不應區分哪些人可以無須負責和哪些人則須承擔責任。

田北俊議員：主席，局長沒有回答的，便是關於行政長官會向政府司機發出指引的該部分，行政長官在今年的施政報告中提到會向政府車輛發出指示 — 對不起，主席，是在主體答覆第(一)部分的第一段所提及的那個指引 — 將會在何時發出指引予政府車輛？

主席：田北俊議員，這是否你剛才的補充質詢的一部分？

田北俊議員：是，我剛才提及行政長官亦正視這個問題。如果一年只有兩輛政府車輛在停車時不熄匙，行政長官也不會提出此事了；如今他既然提出，自然有其道理。我想問此事何時會進行？

環境運輸及工務局局長：行政長官在 10 月 12 日宣讀了施政報告，而我們已在 2005 年 10 月 14 日發出指引。所有政府車輛司機必須每 6 個月閱讀一次這份指引，而最重要的是，若查明屬實，有關司機便須接受紀律處分。

主席：田北俊議員和局長就這項質詢的一問一答已用了 15 分鐘，但現時仍有 9 位議員正在輪候提出補充質詢，所以請各位盡量精簡。

王國興議員：主席，局長在主體答覆第(二)部分已列明環保署進行執法的出勤人次，但環保署實際上有多少人專門負責這方面的執法呢？環保署有多少人會在街上巡邏執法？這會否影響環保署原本須就執行《環境保護條例》的其他執法工作？即由於環保署須集中人手進行這方面的工作，因而引致這樣的效果。

環境運輸及工務局局長：主席，環保署內大約有 50 位同事是負責空氣污染管制工作的，他們在街上巡邏時，不單止是監察停車熄匙，也包括其他方面，例如煙囪噴出廢氣等問題。因此，該署並沒有指明由哪些人專門處理停車熄匙的問題。

王國興議員：主席，局長沒有回答會否因此影響他們本來要執法的其他工作——如果正如局長所說，只有 50 名人員負責這方面工作的話？

環境運輸及工務局局長：我相信目前的編制有足夠的人手處理。如果較頻密進行巡邏便可作出較多檢控的話，這當然是須有更多人手。不過，這要視乎是否有效用。我們在分配資源時亦要考慮是否只進行檢控，我們認為宣傳活動亦具有同樣的重要性。

劉健儀議員：主席，我個人是非常支持停車熄匙的。主席，局長剛才在主體答覆提到，政府由 2001 年 9 月開始一直積極推行停車熄匙的宣傳和教育活動。除了在答覆中所提及的向旅遊業界加強宣傳，以及局長剛才在回答田北俊議員的補充質詢時所提及的在學校進行活動以外，請問局長在過去數年來或在未來的日子裏，曾否或會否直接向司機進行宣傳和教育工作？據我記得，政府在 2001 年曾印製了一些標貼，讓司機貼在車輛的擋風玻璃上，不時提醒司機要停車熄匙。類似的宣傳教育活動在這數年來曾否進行，以及在未來會否進行？

環境運輸及工務局局長：主席，我很高興劉健儀議員支持停車熄匙。剛才自由黨的田主席又表示希望能夠立法，如果我們真的這樣做，便須與業界進行很詳細的討論。正如劉健儀議員剛才所說，我們過去曾向運輸業作出宣傳。今年，即 2005 年，我們將在 11 月 20 日與香港總商會及香港商界環保大聯盟舉辦一個清新空氣日，其中一個目的便是向司機及運輸業加強宣傳。我們已製備全套的指引和標貼，屆時會向業界再次進行宣傳。

馬力議員：主席，政府現時已有規定政府車輛必須停車熄匙的指引，如果有人看到政府車輛沒有停車熄匙，市民可以如何投訴，以及這些被證實沒有停車熄匙的司機會受到甚麼處分？

環境運輸及工務局局長：主席，如果市民發現公營車輛 — 不單止是政府車輛 — 沒有停車熄匙，他們可以記錄車輛的車牌號碼、地點、時間和日期，把資料提供予環保署或政府物流服務署跟進。

馬力議員：他們會受到甚麼處分？剛才局長曾提及處分。

環境運輸及工務局局長：就不遵守政府的工作指示，公務員事務局有一套處分方法。這要視乎有關事件的嚴重程度，例如是初犯還是再犯，而施加不同等級的處分。

主席：本會就這項質詢已用了超過 17 分鐘。最後一項補充質詢。

余若薇議員：主席，如果要教育別人，希望他們做某一件事，很多時候，最有效的方法是指出實質的功效。局長可否告訴市民，如果他們真的停車熄匙，例如熄匙 1 分鐘，究竟減少了多少空氣污染呢？

環境運輸及工務局局長：主席，大家最近可能會在報章上看到香港理工大學已進行研究，而環保署亦指出了計算排放污染物的方法，清楚指明停車不熄匙並開動冷氣所產生的廢料。簡單地說，就一輛汽車空轉引擎的情況而言，私家車和普通電油車所造成的懸浮粒子會比較少，但氮氧化合物卻不少，在引擎空轉時會產生 0.2 microgramme per cu m。這會產生我們在空氣中看到的微粒，在 PM 2.5 經過光的化學反應後，以致能見度會變得甚差。我們很容易告訴學生，如果由銅鑼灣駕車到中環，只會看見一團東西而看不到 IFC，這便是因為氮氧化合物與空氣中的陽光產生反應所形成的微粒，使視野受阻。如果大家停車熄匙，便可以減少三分之一的氮氧化合物。此外，我們的網頁也載有十分清楚的說明。

主席：最後一項口頭質詢。

檢討法定機構的行政管理

6. **譚香文議員**：主席，據報，自個人資料私隱專員公署（“私隱專員公署”）及平等機會委員會（“平機會”）的行政管理出現漏洞以後，法定機構的行政管理備受關注。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有沒有計劃檢討各法定機構的行政管理，或要求它們進行檢討；若有，詳情是甚麼；若沒有，原因是甚麼？
- (二) 有沒有向任何法定機構提出改善機構行政管理的政策建議或進行相關的研究工作；若有，詳情是甚麼；若沒有，原因是甚麼；及
- (三) 會不會考慮成立獨立機構或制訂相關政策，協助各法定機構定期進行內部審計工作；若會，將於何時落實及有關的詳情是甚麼；若不會，原因是甚麼？

民政事務局局長：主席，

- (一) 民政事務局一直不斷檢討公營架構內諮詢及法定組織的角色、職能及管理，以提高這些組織的代表性、透明度及效率，使其切合社會所需，並能應付新的挑戰。我們至今已就檢討工作向立法會民政事務委員會提交了 14 份中期報告，集中探討這些組織的分類制度、委任制度和運作所涉及的事宜。當中已討論的事項包括：理順分類制度的事宜；委任非公職成員的原則（有關的原則旨在使成員的性別比例均衡、委任不同界別和背景的人士加入，並使非公職成員的更替維持正常），以及運作方面的事宜（例如非公職成員的酬金、利益衝突的處理方式和這些組織所做工作的透明度）。

在檢討期間，我們訂立了一套有關諮詢及法定組織的主導原則，包括“六年任期”規定、“六個委員會”規定、25% 性別比例基準，以及“用人唯才”、“平等機會”、“申報利益”及“透明度”等原則。

在上述的框架下，各政策局亦會按其整體政策及因應各轄下諮詢及法定組織本身的情況，不時作出檢討。

就法定組織而言，由於這些組織是根據法例成立，政府應尊重它們的獨立性，所以法定組織的一般行政管理，應由各組織自行檢討。

然而，為了確保法定組織所得的撥款運用得宜，並且符合成本效益，政府須設立有關它們使用公帑的適當監管制度，務求以符合經濟原則的方式運用公帑，以及為市民提供快捷有效的服務。

(二) 正如在上一部分的答覆中提及，我們已就檢討諮詢及法定組織提交了 14 份中期報告。當中我們已完成有關非政府部門公共機構（如消費者委員會、平機會、香港藝術發展局、香港房屋委員會等）的角色、職能及管理的檢討。有關的報告指出在非政府部門公共機構的類別中，只有平機會設有執行主席一職，其餘的機構則設有 1 名非全職主席及 1 名全職行政總裁。平機會事件獨立調查小組於早前完成的報告建議，把現時的執行主席一職分拆成非執行主席和行政總裁兩個職位，即由 1 名非執行主席及其他非全職成員負責決策工作。至於平機會的行政職能，則由 1 名全職行政總裁負責執行。我們認為這個建議值得考慮，並已積極進行相關的研究工作。

至於其他類別的諮詢及法定組織，我們會繼續就他們的角色、職能及管理進行檢討。

(三) 內部審計的工作一般是指一個組織對其內部的監察、財務及運作事宜的檢查、程序效率和效用的檢討，以至檢視其組織是否符合法例、規則、管理政策或其他要求等。就法定機構的財務方面來說，它們絕大多數已聘用獨立的外部審計師，就機構的財政進行審計工作，審計署亦會不時對各機構進行審計工作。由於全港各法定組織的規模和職責大有不同，我們認為應由各法定組織按自己的需要自行決定其內部審計的事宜。故此，我們認為沒有需要特別成立獨立機構，協助各法定機構定期進行內部審計的工作。

各政策局亦可自行決定是否有需要為其轄下的法定機構，制訂有關內部審計的安排或政策。

譚香文議員：主席，我很高興知道局長很快便跟進了各獨立機構的情況，亦已提交非常詳盡的報告。最近，我就平機會將執行主席一職分拆成非執行主席及行政總裁兩個職位一事去信給局長，局長也很快便回覆，表示會考慮我

的建議。今天，看到局長在主體答覆中指出會考慮平機會的職能，我想就此詢問有關的時間表，例如何時考慮完畢或何時會向立法會提交法例等，關於分拆平機會執行主席一事，局長有否這方面的時間表呢？

民政事務局局長：主席，其實，在我收到的平機會獨立調查小組報告及平機會內部進行的兩個檢討的報告中，均建議把現行執行主席一職，分拆為非執行主席及行政總裁兩個職位。我們現正積極研究這項建議，而研究範圍非常廣闊，包括分拆主席職權的利弊、這項建議對平機會的整體影響、主席與建議增設的行政總裁應如何分工、落實這項建議後對現行法例所須修訂的範圍應有多大等，這些均要進行仔細研究。

我們也會參考海外的平機會或類似組織和機構的做法，我們注意到一些國家例如英國，便採納了由非執行主席及行政總裁作為機構主管的模式。但是，也有一些國家例如加拿大和澳洲，則採用了執行主席的模式。換言之，在這方面，是沒有絕對的準則和標準。我們要再進行深入的研究及衡量兩種不同模式的利弊，以決定哪種模式最切合和適應香港本土的環境和情況。我們會繼續在這方面進行研究的工作，並會盡快向立法會民政事務委員會匯報工作進展。當然，與此同時，如有任何進展，我們亦會與平機會商討，以及諮詢其意見，才進行下一步工作。

李鳳英議員：主席，局長在主體答覆第(一)部分的最後一段提到，為了確保法定組織所得的資源有效地運用，政府須設立相關制度來進行監管。我想請問局長現時有否有效的監管制度呢？若否，原因為何？若有，是否這制度出現了問題呢？如果現在沒有這制度，何時才設立？是否仍是由各政策局自行決定？又會由哪位局長制訂這套有效的制度？

民政事務局局長：主席，為了確保資助機構所得的撥款運用得宜，並且符合成本效益，政府很多時候也須與資助機構討論並作出某些安排，與有關機構達致共識或協議。這些共識或協議的目的，是務求這些財政安排或在運用公帑時能符合經濟原則，以及令機構能為市民提供快捷而有效的服務。所以，在這原則下，民政事務局對轄下資助機構的監管，包括簽訂行政措施備忘錄，更會每年更新備忘錄的資料；要求各機構在新財政年度開始，便要提交財政預算，以及在財政年度完結時提交年報。此外，民政事務局並會與這些機構定期舉行會議，檢討資源運用和運作事宜。

李鳳英議員：主席，局長似乎沒有回答我的補充質詢，局長說從整個制度來說，政府是有需要這樣做，但他只就民政事務局屬下的機構作答，那麼，其他各政策局屬下的機構是否也有這制度呢？若否，會否敦促那些機構成立這制度呢？

民政事務局局長：主席，每個政策局也會就該局屬下的法定組織和諮詢架構制訂一套備忘錄，然後根據備忘錄而作出某些財政安排及訂出運用準則的。

郭家麒議員：主席，局長剛才說有關的審計方法無須由民政事務局進行，但在最近的平機會及私隱專員公署兩宗事件中，均出現了很嚴重的問題，無論是其主席或總裁，均做了一些令公眾看來是失當的事情。局長說各政策局可自行決定有否需要為其屬下的法定機構制訂內部審計的安排或政策，這說法是否表示要“自己顧自己”呢？如果從這角度來看，民政事務局便肯定是不合格了。局長是否應要先“收拾”妥當自己的政策局，然後以他的經驗來幫助其他政策局“收拾”它們的法定機構？

民政事務局局長：主席，謝謝郭家麒議員的提醒。

其實，每個政策局均有各自的行政安排和備忘錄，而備忘錄是政策局與其屬下的法定組織所達成的協議，這是行之有效的方法，民政事務局及其他政策局均會這樣做。在這安排下，會出現很多空間，並須說明很多細節，但對一些法定組織來說，我們要向它們提供相當的空間，以及尊重它們的獨立性。

郭家麒議員：主席，我是問局長是否要先“收拾”妥當自己的法定機構，然後以自己的經驗協助其他政策局？他剛才的答覆，是否說明會先“收拾”妥當自己的法定機構，以及讓其他政策局參考這些經驗？

民政事務局局長：主席，在此事上，我們會與有關機構再商討關於行政備忘錄的實際安排，以及作出所需的修訂。

張文光議員：主席，政府在主體答覆第(三)部分中最令人失望的地方，便是表明不會成立獨立機構以協助各法定機構進行內部審計的工作。這種做法能

否回應最近的醜聞，例如監察公帑的合理使用或外訪的費用是否合理？當公帑的申領人便是機構的最高負責人時，外部審計師對於其聘任機構有何能力來進行監察呢？政府可否告知本會，究竟應否設立獨立的內部監察機制，以及如何進行內部監察？當局會否規定某些外訪津貼的方式及其他較巨額的津貼開支，應由相關政策局監察審批，以保障公帑使用得宜及防止出現醜聞，影響機構的公信力呢？

民政事務局局長：主席，有關剛才提及的、最近發生的一兩宗事件，我們十分關注有關的報道，而且基於市民和立法會對近期發生的這些事件的關注、問責性的原則，以及為了進一步加強監管公帑的運作，我們已去信平機會主席及私隱專員，建議平機會主席及私隱專員日後外訪時，要先取得局長的同意。有關剛才提及的內部審議機制，須因應機構的大小，來決定內部審計機制可否應用於個別不同的機構內。例如一些法定組織的規模很小，只有數十人或十多人，如要設立內部審計機制，則它們未必能有足夠的資源實行。但是，在一些大規模的法定機構，例如醫院管理局、香港貿易發展局等，它們有這樣的資源和需要設立內部審計機制。設立這些審計機制，並非只視乎資源是否足夠這麼簡單，而是要視乎總體的運作。

主席：本會就這項質詢已用了超過 16 分鐘。最後一項補充質詢。

劉慧卿議員：主席，我們覺得這些法定機構的獨立性是非常重要的，所以我支持局長的說法，但也要體現得到才行。然而，我是不會贊成局長矯枉過正，連人員出訪到哪裏也須得到批准的。主席，現時的行政安排及備忘錄一定已失效了。我想問局長如何加強這些法定機構的透明度及問責性呢？會否公開它們的會議資料？董事局或管理委員會內會否有人負責審核有關支出？以及可否把支出細項上網，令公眾知道，讓大家也可以進行監察呢？

民政事務局局長：主席，在這方面，究竟是否應由每個機構自行決定會否把其會議議程或財政安排上網公開？其實，它們的支出是一定會公開的。現時所說的是，在它們作出任何開支之前，我們有何方法預防正如剛才提及的兩件市民非常關注的個別事件？所以，我們便透過行政備忘錄，與平機會主席和私隱專員達成共識或協議，希望這種安排能防止日後發生同類的事情。

劉慧卿議員：主席，我是問董事局或管理委員會內有否這種機制，即有人負責批核支出，由機構自行審批，而並非由局長審批。我並且要求局長修改法例，公開會議資料。請問可否這樣做呢？

民政事務局局長：主席，所有建議也可以考慮，而且也可進行研究。但是，例如對平機會主席和私隱專員來說，法律既然已賦予他們某些權力執行職責，他們便可根據法例賦予的權力來執行他們的職責。所以，最後要怎樣做，還是應由個別機構自行作決定。

主席：口頭質詢到此為止。

議員質詢的書面答覆

添馬艦項目

7. **馮檢基議員**：主席，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於政府當年是以財政狀況欠佳及當前政治情況為理由，無限期擱置在添馬艦興建政府總部及立法會新大樓的計劃，當局是否認為當年的情況現已不存在；
- (二) 當局預計於何時落實該計劃；該計劃的設計及要求會否與先前有所分別；若會，有甚麼分別；當局會否就計劃徵詢公眾意見，並考慮其他興建地點，以及整個項目的造價及為建造業等相關行業所創造的就業機會的詳情；及
- (三) 鑑於當局在 2002 年分兩階段招標，為有關工程的設計及建造合約甄選一名承建商，並已在完成第一階段投標資格預審後挑選了 5 個入圍財團，當局如何處理在預審時收集的概念及建築設計；以及會否繼續進行餘下的招標程序，讓該等財團優先參與該計劃的最後競投階段；若否，會否就該計劃重新展開預審程序？

政務司司長：主席，

- (一) 政府正準備添馬艦發展工程有關的建議，並稍後諮詢立法會的意見。

有關在添馬艦興建政府總部、立法會大樓及其他社區設施這個工務工程計劃項目，政府曾經在 2003 年 4 月及 5 月分別諮詢立法會規劃地政及工程事務委員會及工務小組委員會，並獲得議員的支持。但是，在 2003 年 5 月底，政府因應嚴重急性呼吸系統綜合症爆發對經濟可能造成的影響，擱置向立法會財務委員會申請撥款。在同年 11 月，政府經考慮當時的公共財政狀況及政治環境後，正式宣布押後添馬艦發展工程。與此同時，政府亦清楚表示，將添馬艦用地發展為香港的主要社區公民設施地帶，並以新政府總部大樓和新立法會大樓為其核心項目的規劃目標，維持不變。

在過去兩年，香港社會經濟復甦，公共財政赤字大幅減少，政府更有望提早恢復經營帳目收支平衡。在公共財務情況有所改善及市民對前景回復信心的前提下，我們認為現在是適當時機盡快落實添馬艦發展工程，以解決現時政府總部和立法會辦公室嚴重不足的問題。添馬艦發展工程的開展，更可為建造業帶來超過 2 700 個新職位。

- (二) 我們建議添馬艦發展工程，應繼續保留新政府總部大樓和新立法會大樓兩個核心項目。同時，根據《中區（擴展部分）分區計劃大綱核准圖》的要求，添馬艦整幅用地約一半面積，即兩公頃土地，會用作市民享用的休憩及文娛用途。我們將就工程建議諮詢立法會，並在適當時候，按照程序，向財務委員會提交詳細的工務工程計劃，希望得到委員會的撥款支持。

《中區（擴展部分）分區計劃大綱核准圖》除將添馬艦一半用地劃作“休憩用地”用途，另一半已規定為“政府、機構或社區”用地。該法定圖則經過全面公眾諮詢程序，並且在城市規劃委員會的建議下，在 2000 年獲得行政會議核准。在添馬艦發展新政府總部大樓和新立法會大樓，符合現時中區的整體規劃意向。添馬艦發展工程亦已完成初期地盤勘測的準備工作，並曾經在 2003 年諮詢立法會得到議員支持，因此我們認為添馬艦是最適當的選址。

根據我們在 2003 年估計，以當時添馬艦發展工程的內容和使用要求，工程造價約 50 億元，而在添馬艦發展工程進行期間，可為相關行業帶來超過 2 700 個新職位。我們稍後會諮詢立法會，介紹工程的各項詳細建議。

- (三) 政府在 2003 年 11 月宣布押後添馬艦發展工程時，已正式通知 5 位通過預審程序的入選者，政府即時終止有關的投標事項。故

此，重新開展添馬艦工程計劃，政府須進行全新的招標工作。政府會公平對待所有有意參加投標者，不會對個別公司或人士有特別安排。

向性暴力受害人提供支援

8. **劉慧卿議員**：主席，本會在 2000 年 4 月 12 日的會議上通過議案，促請當局向性暴力受害人提供全面及即時的一站式緊急支援服務。然而，一間由非牟利機構營辦、全港唯一提供上述服務的危機處理中心 — 風雨蘭卻因香港賽馬會慈善信託基金即將在本年年底停止資助而面臨關閉。就此，行政機關可否告知本會：

- (一) 當局曾就上述議案採取的跟進措施；
- (二) 自 2003 年至今，警務處及其他相關政府部門分別接獲多少宗性暴力個案舉報，並分別把當中多少宗個案轉介風雨蘭跟進；不把餘下個案轉介風雨蘭跟進的原因為何；及
- (三) 當局會否接手向風雨蘭提供資助；若否，原因為何，以及在風雨蘭停止服務後，當局會否另行提供有關的服務；若不會提供，原因為何？

衛生福利及食物局局長：主席，

- (一) 現時，社會福利署（“社署”）轄下的保護家庭及兒童服務課、由社署和非政府機構營運的綜合家庭服務中心，以及醫務社會服務部的社工，為遭受性暴力的人提供全面的治療及輔導服務，包括危機介入、輔導及支援，並按需要安排他／她們接受其他服務，如醫療服務（包括事後避孕、性病檢驗、處理傷勢、住院服務、搜集科學鑒證的證據作檢控用途）、臨床心理服務、經濟援助、住宿安排、法律服務等。社署及非政府機構也為在童年曾遭侵犯的成人提供輔導服務。此外，政府亦加強了不同部門及專業在支援性暴力受害人服務上的協調，以及增加了宣傳和社區教育。

(二) 自 2003 年至今，警方處理的性暴力案件的統計數字如下：

性暴力案件	2003 年	2004 年	2005 年 (1 至 9 月)
強姦	70	92	70
非禮	1 018	1 034	855
非法性交 ^註	239	266	173
總數	1 327	1 392	1 098

註：非法性交案件中接近九成半為“與年齡在 13 歲或 16 歲以下的女童性交”的案件。

根據 2002 年 7 月起實施的《指引》，警務處或其他政府部門、非政府機構等在處理性暴力個案時，會向受害人介紹由關注婦女暴力協會（“協會”）營運的風雨蘭和其他相關社會服務單位，並依據他／她們的意願作出轉介。如果得到有關的女性受害人的同意，接待人員會轉介她們到風雨蘭。如果受害人希望獲轉介到社署或其他非政府機構服務單位接受輔導及跟進服務，接待部門或機構會依照她們的意願盡快作出轉介。

社署並沒有個別服務單位（包括非政府機構）接獲多少性暴力個案的統計數字，以及轉介予風雨蘭跟進的個案數字。但是，正如上文所述，現時有不同單位為性暴力受害人提供服務，當局是根據他／她們的意願作出轉介。

(三) 據瞭解，協會正向香港賽馬會慈善信託基金申請撥款，以再延續服務。社署一直就有關申請作出協調，並密切跟進有關申請的進展。

正如第(一)部分的答覆所述，目前社署和多個不同機構也有為性暴力個案的受害者提供全面的治療及輔導服務。如果風雨蘭未能獲得撥款延續服務，其他單位仍會繼續為受害人提供所需的支援服務。

香港參與 2008 年北京奧林匹克運動會

9. 蔡素玉議員：主席，據報，本年 8 月中旬，國際奧林匹克委員會（“國際奧委會”）協調委員會主席在香港視察 2008 年北京奧林匹克運動會

(“奧運”)馬術項目比賽場地時，強調全民參與及營造奧運氣氛十分重要。然而，現時香港迎接奧運的氣氛並不熱烈。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否制訂讓公眾參與的迎接奧運計劃，例如文化活動及奧運展覽等，以配合 2008 年北京奧運，從而在港營造奧運氣氛；
- (二) 鑑於北京當局決定從 10 個羣體中招募志願人士，為北京奧運提供義務服務，當中包括香港、澳門及台灣人士，香港當局有否計劃協助北京當局從香港招募志願人士；若有，計劃的詳情；及
- (三) 鑑於北京當局將於本年年底把奧運火炬運送的路線方案提交國際奧委會審批，香港當局有否與北京當局商討有關的運送路線；若有，是否知悉北京當局會否向國際奧委會建議香港成為奧運火炬的必經地點？

民政事務局局長：主席，就蔡素玉議員的質詢，本局的回應如下：

- (一) 在 2001 年與國際奧委會簽訂的《2008 年第 29 屆奧林匹克運動會主辦城市合同》中，北京承諾“制定一個按慣例被指定為‘文化奧運’的文化活動計劃……，以加強作為奧林匹克主義中心主題的體育運動與文化的聯繫”。

香港特區負責籌辦 2008 年奧運會的馬術比賽，須配合北京制訂與奧運主題相關的文化活動，營造全城的奧運氣氛。

特區政府已正式向各區議會就舉辦馬術比賽作出詳細匯報，並積極鼓勵各區議會考慮就其所屬的地區制訂參與計劃及各項配合活動，以響應奧運馬術項目的舉行。

在文化活動方面，政府亦會與各民間文化團體及教育機構聯繫，擬定能配合奧運主題及馬術比賽的文化活動計劃。

- (二) 北京第 29 屆奧林匹克運動會組織委員會(“奧組委”)於本年 6 月 5 日正式公布 2008 年北京奧運會志願者招募行動計劃。定向招募工作已於 2005 年 9 月開始，而公開招募則計劃在 2006 年 8 月啟動。

定向招募是指確定一些社會團體或組織作為定向機構，由各定向機構按要求推薦志願者候選人，經過既定選拔程序後，由北京奧組委確定最終人選的一種招募方式。公開招募是指符合條件並願意為北京奧運提供志願服務的人士，直接向北京奧組委提出個人申請的招募方式。

我們相信奧組委將會在定向招募和公開招募的過程中，確保香港志願人士能夠有機會為北京奧運作出貢獻。

- (三) 北京在申辦陳述時，就奧運火炬接力承諾“……在中國，奧運聖火將經過西藏，跨過長江和黃河，登上萬里長城，途經香港、澳門、台灣並在組成我們國家的 56 個民族中傳遞。”該承諾明確提出了把香港作為火炬接力路線的一站。

目前，奧組委正在制訂奧運火炬接力方案，具體的傳遞路線有待國際奧委會最終的審批。待落實火炬接力方案確定途經香港後，特區政府將全力配合及協助迎接奧運火炬事宜能在港順利進行。

少數族裔的就業狀況

10. 梁耀忠議員：主席，關於屬少數族裔（即非華裔）的香港永久性居民，政府可否告知本會，在過去 3 年：

- (一) 有否調查他們的就業狀況；若有，請提供有關的工作人口數字、失業率及就業不足率；若否，原因為何，以及會否盡快進行有關調查；及
- (二) 僱員再培訓局有否因應他們的需要特別為他們開設再培訓課程；若有，請提供該等課程的資料（包括內容及名額等）；若否，原因為何；有否評估不開設這些課程有否構成直接或間接的種族歧視，以及會否於短期內開設這些課程？

經濟發展及勞工局局長：主席，

- (一) 過去 3 年，政府沒有特別調查有關少數族裔（即非華裔）的香港永久性居民的就業狀況。政府統計處定期進行的“綜合住戶統計調查”，雖然涵蓋多項有關就業的資料，但由於沒有包括“種族”項目，所以未能編製有關少數族裔人士就業的統計數字。

“綜合住戶統計調查”未有搜集“種族”的資料，原因是少數族裔人士只佔香港人口很小的比例。根據 2001 年人口普查的結果，少數族裔人士（不包括外籍家庭傭工）只佔香港人口約 2.4%。在該統計調查樣本中所找到的少數族裔人士為數太少，不足應付編製有關統計資料。若將樣本加大至能夠代表少數族裔人士，須增加相當多的資源。政府統計處現時沒有計劃增加“綜合住戶統計調查”的樣本規模，以編製少數族裔人士的資料。

政府統計處在 2001 年的人口普查提供了一些有關少數族裔人士就業情況的統計數字：

- (i) 勞動人口參與率；
- (ii) 按職業劃分的工作人口比例；
- (iii) 按行業劃分的工作人口比例；及
- (iv) 每月主要職業收入中位數。

有關資料載列於附表。政府統計處在 2006 年進行的中期人口統計時，將會更新上述的數據。

(二) 僱員再培訓局為本港所有年齡在 30 歲或以上，而學歷在初中程度或以下的合資格僱員，不論他們是否屬於少數族裔，特別是失業人士，提供課程。僱員再培訓局並不會歧視不同種族人士。該局現時並沒有特別為屬於少數族裔的香港永久性居民開辦課程，但視乎需求、資源和就業前景，該局可按其服務對象的不同需要提供課程。

附表

2001 年少數族裔人士就業方面的數字

	包括外籍家庭傭工		不包括外籍家庭傭工	
	少數族裔 人士	全港人口	少數族裔 人士	全港人口
勞動人口參與率（百分比）				
男性	86.8	71.9	86.3	71.9
女性	86.3	51.6	48.3	48.4
合計	86.4	61.4	66.8	60.1

	包括外籍家庭傭工		不包括外籍家庭傭工	
	少數族裔 人士	全港人口	少數族裔 人士	全港人口
按職業劃分的工作人口比例 (百分比)				
經理及行政人員	9.5	10.7	30.6	11.4
專業人員／輔助專業人員	8.8	20.9	28.5	22.1
文員／服務工作及商業銷售人員	6.0	31.3	18.6	33.2
工藝及有關人員、機台及機器操作員及裝配員	2.2	17.2	6.9	18.2
非技術工人	73.4	19.5	15.4	14.8
漁農業熟練工人及不能分類的職業	0.0	0.3	0.1	0.3
按行業劃分的工作人口比例 (百分比)				
製造業	2.4	12.3	7.7	13.1
建造業	2.6	7.6	8.4	8.1
批發、零售、進出口貿易、飲食及酒店業	8.4	26.2	27.0	27.8
運輸、倉庫及通訊業	3.0	11.3	9.6	11.9
金融、保險、地產及商用服務業	7.9	16.1	25.5	17.0
社區、社會及個人服務業	75.5	25.5	21.2	21.1
其他 ⁽¹⁾	0.2	1.0	0.5	1.1
每月主要職業收入中位數 (港元)				
男性	25,000	12,000	28,000	12,000
女性	3,670	8,900	10,000	10,000
合計	3,800	10,000	19,000	11,000

註釋：(1) “其他”包括“農業及漁業”、“採礦及採石業”、“電力、燃氣及水務業”等行業，以及報稱的行業描述不足或不能分類。

0.0 代表少於 0.05%

監管備兌認股證

11. 鄭經翰議員：主席，據報，港股於本年 8 月 18 日曾出現不正常的大幅波動，並一度下跌超過 300 點，令人懷疑有人以虛假價格造市。有小投資者因該次事件在報章刊登公開信，要求政府對備兌認股證（俗稱“窩輪”）作出監管，而證券及期貨事務監察委員會（“證監會”）和廉政公署亦介入調查。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉香港聯合交易所（“聯交所”）為何在 2001 年放寬發行窩輪的限制，以致發行商可無限量發行窩輪；聯交所會否檢討此舉所引致的利弊，以及會否取消“莊家制”；
- (二) 是否知悉聯交所如何防止發行商造市，包括大手參與買賣及在窩輪到期前壓低正股價格，令小投資者不能兌換正股；及
- (三) 有否評估容許作為監管機構的聯交所收取上市費藉以從中獲利的做法，有否導致出現利益衝突的情況；若有評估，結果為何？

財經事務及庫務局局長：主席，就鄭經翰議員的質詢，當局已要求證監會及香港交易及結算所有限公司（“香港交易所”）提供有關資料。我們對該質詢中的 3 部分答覆如下。

- (一) 在 2002 年以前，聯交所採用限額制，規定所發行的衍生權證數量不得超過有關公司已發行股本的 20% 或其公眾持股量的 30%（以較低者為準）。在 2001 年 5 月，香港交易所就聯交所有關衍生權證的上市及交易規則進行公眾諮詢，得悉國際間其他交易所並沒有採用任何限額制來限制衍生權證的發行數量。香港交易所亦注意到，若實施限額制來限制就某公司的股份所發行的衍生權證數量，在某些情況下會局限了發行人增發權證以應付需求的能力。結果可能會導致衍生權證出現價格異常的情況（即與衍生權證的理論值比較，例如按正股價格、距離到期日的時限、引申波幅等因素，該衍生權證的價格已升至不合理的高水平）。為協助消除在供求失衡時出現價格異常的情況，香港交易所在 2002 年廣泛諮詢市場後，採納了多項措施，包括撤銷限額制、要求發行為其權證提供流通量，以及放寬有關規則以利便權證的增發。

由於公眾及市場在最近對香港衍生權證市場的多項事宜表示關注，當局已要求證監會及香港交易所研究該等事宜。證監會目前正在進行檢討，預計會於今年 11 月底完成。另一方面，香港交易所亦在 2005 年 10 月 10 日發表有關衍生權證的發行和交易的公眾諮詢文件。該諮詢文件的副本載於附件。

- (二) 自 1998 年起，所有在聯交所上市的衍生權證均以現金而非相關股份交收。為防止在衍生權證在到期時可能出現市場操縱的情況，《上市規則》規定，權證到期時的現金結算價必須利用到期日前 5 天的平均收市價來進行計算。這項措施有助盡量減少發行人或任何人藉着影響某隻衍生權證的相關股份的價格而可能作出操縱行為，以及減低市場波幅。此外，只有具備高市值（即公眾持股市值在 40 億元或以上的股份）的高流通性股票，才合乎資格作為單一股票衍生權證的相關股票。此舉亦令試圖操縱市場變得困難。

值得注意的是，發行人活躍地或大手進行買賣並不一定涉及市場操縱行為，因為根據規定，發行人必須提供流通量。證監會及香港交易所均設有監察小組，負責監察任何可疑或操縱活動。在適當情況下，香港交易所會將可疑個案轉介證監會跟進。證監會會採取執法行動對付市場失當行為。證監會目前正調查多項有關衍生權證交易的涉嫌市場操縱活動。

- (三) 為處理潛在的利益衝突及確保香港交易所的利益與公眾利益相符，《證券及期貨條例》下設有充足的法定保障措施，包括：
- (i) 規定香港交易所必須以維護公眾利益為原則而行事，尤其須顧及投資大眾的利益，並確保公眾利益凌駕於其他利益之上；
 - (ii) 賦予政府權力，在維護投資大眾的利益或公眾利益的前提下，委任獨立董事進入香港交易所的董事局；
 - (iii) 賦予證監會權力批核香港交易所就受規管活動徵收的各項費用及收費，包括上市費；
 - (iv) 賦予證監會權力在信納存在利益衝突的情況時，向香港交易所發出指令；及
 - (v) 賦予證監會權力審批香港交易所對聯交所的上市及交易規則提出的任何修訂。



香港交易所

附件

新聞稿

香港交易所討論衍生權證並徵求意見

引言

- 自 1989 年香港推出衍生權證以來，並經 2002 年的修訂和重新推出市場後，這種產品已證實廣受不同類型投資者歡迎，尤其是散戶；但儘管備受市場接納和相關市場增長強勁，衍生權證這種投資工具不時也引起大眾的討論甚至爭議。本文第一部分先討論香港聯合交易所（聯交所；香港交易所的全資附屬公司）上市及交易規則內規管衍生權證的規定；第二部分是最近的討論和爭議概要，以及香港交易所管理層的回應；最後部分則是香港交易所邀請有興趣的人士就衍生權證市場及本文所討論事宜提供意見。

香港交易所推出衍生權證市場以來，一直就此與證券及期貨事務監察委員會（證監會）密切聯繫；最近雙方的討論內容亦涉及本文所提及事宜。香港交易所會繼續協助證監會研究衍生權證市場，本文刊發後如收到任何回應，也將會提供予證監會參考。據香港交易所了解，證監會約於 2005 年 11 月底前發表其對衍生權證市場的意見。

第一部分 — 衍生權證的上市及交易規則

發行商資格

- 衍生權證的持有人是權證發行商的無抵押債權人，對發行商為對沖發行衍生權證所產生風險而持有的任何證券並無優先索償權。因此，投資者須承受發行商的信貸風險，香港交易所亦為此對發行商資格有嚴格要求，試圖減低有關風險。然而，我們不能擔保發行商不會違約，況且如下文所述，發行商違約只是投資者買賣衍生權證時要面對的各種風險之一。
- 發行商的資產淨值須達 20 億元或以上；這水平是用來衡量發行商對發行衍生權證業務的承擔。另外，發行商須具備信貸評級（必須達「A」級或以上）或受香港金融管理局（金管局）或證監會的監管。這最低信貸評級要求相等於現時香港特別行政區政府獲授予的主權評級，而要求未能符合最低評級要求的發行商須受金管局或證監會的監管，是希望確保發行商受適當的監管制度規管，從而保障與發行商進行交易人士權益。

.../2

Newsrel/125

香港交易及結算所有限公司

Hong Kong Exchanges and Clearing Limited

香港中環港景街一號國際金融中心一期12樓 12/F, One International Finance Centre, 1 Harbour View Street, Central, Hong Kong

電話 Tel: (852) 2522 1122 傳真 Fax: (852) 2295 3106 網址 Website: www.hkex.com.hk 電郵 E-mail: info@hkex.com.hk

HKE_x 香港交易所

- 2 -

4. 訂定發行商的資格要求是擬給予市場高度信心，但這並非保證發行商將能履行發行衍生權證所產生的責任。1989 年以來，香港只會發生一宗發行商違反其作為衍生權證發行商責任的事件。衍生權證是複雜的槓桿產品，風險非常多，投資者必須留意。因此，衍生權證未必適合大部分的散戶，投資者買賣權證前，應確保自己了解權證和相關的風險。

衍生權證的流通量

5. 發行商須為所發行的衍生權證提供流通量。為符合此項規定，發行商須委任一名流通量提供者，其可以是發行商集團成員或擔任發行商代理的獨立人士，但必須是聯交所參與者。透過莊家持續雙邊報價或回應開價盤要求等活動向市場提供流通量。發行商須在上市文件中註明買賣差價間距。流通量須在開市後 5 分鐘內開始提供，所提供的流通量應最少涉及 10 手權證；但若遇上速動市場或若發行商已沒有衍生權證可以出售時，則可豁免。發行商必須透過相關的流通量提供者買賣本身任何一隻衍生權證。每隻衍生權證的流通量提供者的經紀代號以「95」或「96」字為首，其交易活動在交易終端機上已可一目了然。
6. 提供流通量的規定是經過 2001 年進行的廣泛市場諮詢後¹於 2002 年推出的，此一規定旨在使投資者能在衍生權證最後交易日前進行零售數額的交易。這些規定設限不多，旨在藉市場力量及發行商之間的競爭來促使發行商提供超出上述規定的服務水平。其他交易所在處理衍生權證上市後的流通量事宜時，亦同樣地要求發行商必須能夠為其衍生權證提供莊家作價買賣。莊家作價買賣亦是國際間場內期權市場的一般特點。

增發衍生權證

7. 上文提及發行商須確保其衍生權證的流通量維持在若干水平，但有一個例外情況，就是若發行商已全數售出獲准發行份額時，發行商即不用再為該衍生權證提供報價。在發行商所發行衍生權證已售出超過 80% 時，發行商可以（但不一定要）透過增發增加該衍生權證的發行數量。

.../3

¹香港交易所 2001 年 5 月刊發的《有關香港聯合交易所證券上市規則衍生權證的諮詢文件》
Newsrel/125

HKE_x 香港交易所

- 3 -

8. 容許增發是因為這有助減少衍生權證已全數售出時所出現的價格異常情況。適時增加衍生權證的供應量，有助確保衍生權證的價格是取決於基本的市場因素（例如行使價相對於相關資產價格、相關資產的預期波幅、到期時限及利率），而非衍生權證的供求情況。下文將繼續討論增發事宜。

合資格股份

9. 股份必須是恒生指數成份股或名列香港交易所約每季公布的名單上，方合資格就其發行衍生權證。只有公眾持股市值在過去約三個月均維持在 40 億元或以上的股份，方可列入名單。新上市股份若其公眾持股市值達 100 億元，則可能獲豁免上述的三個月規定。現時約有 90 隻上市股份符合發行衍生權證的資格。
10. 這些規定是希望將可發行衍生權證的股份限於高流通量的股份，以減低衍生權證對相關證券（正股）價格可能造成的影響。為防衍生權證到期時對正股價格可能產生的影響，權證到期時的現金結算額是以到期日前五天的平均收市價計算。在實際運作經驗上，衍生權證到期並沒有帶來甚麼問題，因為在市場流通的衍生權證數目(街貨量)通常在到期之前已經大幅減少。香港交易所並留意到大部分衍生權證均以恒生指數及流通量和市值最高的 10 至 15 隻股份為發行基礎。
11. 聯交所過去曾設限額制，規定發行衍生權證所涉及的股數不得超過有關公司已發行股本的 20% 或其公眾持股量的 30%（以較低者為準）。後於 2001 年檢討《上市規則》時，香港交易所得悉其他交易所並無以限額制度限制衍生權證的發行。在這方面，發行商、香港交易所及市場參與者的權益其實一致。雖然發行商承受風險的能力各有不同，但一般而言，發行商也會限制發行數量又或使用其他對沖機制，以將其發行衍生權證及進行對沖活動對正股價格所構成的影響減至最低。若施行限額制，在若干情況下會限制了發行商增發權證的能力，有可能導致衍生權證價格異常的情況。鑑於上述因素，限額制在經廣泛市場諮詢後於 2002 年撤銷。

透明度

12. 所有衍生權證的推出和即將到期資訊均登載在香港交易所網站。發行商的上市文件，包括每隻衍生權證的條款詳情亦登載在該網站。發行商每日均會刊發每日交易報告，顯示每隻衍生權證的出售及買入總額及相關的平均價格，以及街貨量。如上文所述，流通量提供者的經紀代號與別不同，因此市場可以透過 AMS/3 的顯示而得悉衍生權證流通量提供者進行的交易。如下文所述，每隻衍生權證的詳細技術細節可見於大部分衍生權證發行商的網站、報章及其他財經刊物以及個別的資訊供應商。

.../4

HKE_x 香港交易所

- 4 -

交易規則

13. 每隻衍生權證的流通量提供者可以賣空該隻衍生權證，並可就此獲豁免遵守「賣空價規則」，但其他市場參與者則不得賣空衍生權證²。另外聯交所亦有規定，准許由發行商委任以進行對沖活動並獲豁免遵守「賣空價規則」的衍生權證對沖參與者對沖正股。然而，約 20 名衍生權證發行商中僅有 2 名已委任衍生權證對沖參與者。各流通量提供者每為五隻衍生權證提供流通量可獲香港交易所為其提供一部 AMS/3 終端機或標準「節流率」。(節流率指可在指定時間內經開放式網間連接器輸入交易系統主機的標準買賣盤輸入量。)

第二部分 — 有關衍生權證市場的一些關注以及香港交易所管理層的回應

14. 一些市場參與者指衍生權證市場過度影響相關正股的價格，增加市場波幅。

回應

透過衍生權證發行商的對沖交易，衍生權證市場可增加正股交易的流通量，因此所有市場參與者都可以受惠；但必須注意的是，此流通量只是一個自由價格發現市場上眾多相互影響市場價格的因素之一。再說，很多衍生權證其實是透過期權及其他工具(而非相關正股)進行對沖。

衍生權證具有槓桿效應，交易成本較相關正股為低（例如現金結算的衍生權證毋須繳付印花稅）。正因如此，市場力量或會先見於衍生權證市場或其他衍生產品市場，而非相關正股市場；類似情況亦可見於香港及海外的期貨及期權市場。

整體而言，香港市場波幅一直偏低，而衍生權證活動則一直增長（見附錄 1）。一些學術研究顯示，衍生產品交易的存在並不影響甚或可能會減低市場波幅，而另一些研究則持相反意見。學術界對此等論點未有任何共識。

.../5

² 「賣空價規則」規定不能以低於當時最佳賣盤價在聯交所賣空指定證券，但若指定證券是根據試驗計劃買賣的交易所買賣基金或經證監會批准不受此規例規限的交易所買賣基金，則不在此限。
Newsrel/125

HKE_x 香港交易所

- 5 -

無論如何，若衍生權證等衍生產品並非在聯交所交易、又或聯交所的環境不利於這些產品的交易，有關交易很可能就會轉到場外市場或海外市場進行。港股的衍生產品交易現時已可見於新加坡、德國及美國等等市場。過去，日本日經指數期貨的交易就曾因為本土市場環境不利、或欠缺競爭力發展衍生產品市場而由日本轉至新加坡，而德國債券期貨也會在同樣情況下由德國轉至倫敦。此外，香港大部分交投活躍的衍生權證均涉及的「藍籌股」也有在其他主要國際市場買賣，因此，各式相關正股的衍生權證對沖活動亦很可能會轉移至其他市場進行。

15. 其他市場參與者表示衍生權證價格及交易活動均可能遭發行商、流通量提供者或其他人士操控。

回應

作為衍生產品，衍生權證的價格可與相關正股的類似衍生產品（如其他衍生權證及場內股票期權）比較。其中一種比較方法稱為「引申波幅」。香港交易所在有關衍生權證的教育活動中，一直鼓勵投資者多了解各種影響衍生權證價格的因素，並將不同產品相互比較，以比較價格及衡量任何一隻產品會否與其他產品的價格表現不一致。在這方面，個別衍生權證發行商的網站亦載有豐富的資料。香港交易所正考慮改善披露及發布有關衍生權證技術資料的方式，並將與衍生權證發行商及證監會討論有關意見。

有時，個別受歡迎又交投活躍的衍生權證的價格可能會比同類的衍生權證或場內股票期權為高。據市場回應，這種情況可能是發行的衍生權證已全部售出、或在增發完成前市場出現求過於供所致。在這些情況下，套戥活動未必可自由運作，例如：權證供應量不變，但衍生權證不合資格進行賣空（發行商的流通量提供者除外）。雖然發行商可以在所發行權證已售出 80% 後增發權證（即增加所發行權證的供應量），但一些發行商稱有時未必有足夠時間完成增發去應付有關需求，以致有關權證會較同類產品的價格為高（並出現較高的引申波幅）。然而，到發行商落實增發，增加的權證供應可能因為滿足了市場需求而令衍生權證價格出現調整，部分人士便可能視之為操控市場。發行商認為有關規則應予修改，更快完成增發，以防止出現這些估值過高的情況。在其他的衍生產品市場，如期貨及期權市場，供應不是固定，亦准許開立新的淡倉，因此較少出現價格異常情況。換言之，正常市場力量可確保價格發現自由運作。

.../6

HKE_x 香港交易所

- 6 -

最近，有人指發行商刻意製造衍生權證的「清洗交易」，以期製造交易活動的景象，吸引更多投資者買賣衍生權證。一些市場觀察人士指，發行商可能向製造這些交易活動的人士給予優惠（詳見下文）。在這方面，發行商的衍生權證交易只能透過指定流通量提供者進行，而市場可以清楚得知有關的交易。香港交易所的監察小組會監察是否有任何清洗交易及其他可疑活動，如有需要，會將有關個案轉介證監會。有關回佣及其他優惠的詳情，請參閱下文第 18 段。

16. 有人擔心准許衍生權證發行商增發衍生權證會推低衍生權證價格。

回應

這大概是因為上文第二段所述的因素之故。香港交易所相信，發行制度的限制越少（例如：不設發行限額或加快完成增發權證），有關制度的效率越高，產生價格異常情況的機會也較少。

17. 有投訴指衍生權證不一定反映相關正股價的走向。

回應

有此理解，很可能是因為不了解影響衍生權證價格的各種因素。香港交易所的衍生權證教育活動內容便涵蓋了衍生權證的引申波幅、溢價、槓桿比率、到期時限及「對沖值」（delta）（或對沖比率）等多種因素。發行商網站通常亦有提供這些因素的資料。

市場力量如何影響衍生權證的一些例子包括：

- 即使相關資產價格不變，衍生權證價格亦可能會下跌，原因可能是市場力量帶動的引申波幅下跌。同樣地，衍生權證越接近到期日，其價格亦可能隨之下跌，因此期權常稱為「遞耗資產」（decaying asset）。
- 衍生權證的「對沖值」決定了衍生權證對相關資產價格變動的敏感度。行使價為極「價外」的衍生權證對相關資產價格的一些變動很可能全無反應；相反，行使價為極「價內」的衍生權證與相關資產的變動很可能是接近「一比一」的比例。

HKE_x 香港交易所

- 7 -

18. 另一項關注是衍生權證發行商向某些買賣其權證的經紀或其他投資者給予優惠或回佣。市場觀察人士表示這些做法並不公平，又或只是刻意製造有關衍生權證交投活躍的景象。

回應

佣金折扣及其他銷售優惠可以是正常競爭的一部分，符合市場規則。不過，一些市場回應認為，某些衍生權證的交易很可能純粹是為獲取銷售優惠而進行。香港交易所管理層質疑，單為獲取衍生權證發行商提供的優惠或佣金回扣而進行衍生權證交易是否恰當，並計劃就此與證監會進一步討論。

19. 有人認為衍生權證的教育工作並不足夠。

回應

香港交易所同意教育是非常重要，並一直致力教育市場參與者（包括投資大眾），向他們解釋衍生權證的特性和風險等事宜。其中一個主要訊息，就是衍生權證帶有高風險，未必適合所有投資者，特別是市場知識或財政資源不足以讓其了解風險及承擔虧損的散戶。香港交易所的教育活動亦涵蓋衍生權證的技術層面。

香港交易所與交易所參與者進行有關衍生權證的市場教育活動包括以下各項：

- 在有關證券及其他上市產品交易的一般概覽材料中夾附衍生權證教育資料。
- 透過以下渠道刊載及派發有關衍生權證的資料單張：
 - 香港交易所刊物銷售處
 - 香港交易所舉辦的投資者研討會
 - 香港交易所參與的公眾展覽會
 - 拜訪交易所參與者的辦事處
 - 交易所參與者要求索取單張
 - 到訪香港交易所的人士等
- 香港交易所在「產品」網頁下的「衍生權證」欄載有以下標題內容的衍生權證資料：
 - 認股權證單張
 - 上市文件
 - 每日發行人報回的買賣摘要
 - 發行人在推出日與正式開始交易前之買賣摘要
 - 交易安排及公告（包括新上市、最後交易日及其他）
 - 全日衍生權證的非自動對盤交易
 - 衍生權證連同流通量提供者資料
 - 節子權證資料（只有英文版）
 - 衍生權證流通量提供者報價的責任

.../8

HKE_x 香港交易所

- 8 -

- 有關衍生權證的報刊文章

香港交易所在報章上刊登產品介紹文章，當中包括有關衍生權證的文章。

- 有關衍生權證的持續專業培訓課程

由 2004 年 7 月至今，香港交易所為交易所參與者員工共舉辦了 10 次有關衍生權證的持續專業培訓課程，課題包括衍生權證的理論和實踐、與其他上市衍生產品的關係、交易策略和市場分析等，並邀請主要發行商擔任主講者。

香港交易所亦定期舉辦投資者教育活動。2005 年至今，香港交易所特別舉辦了三場有關衍生權證的公開研討會，另外並為香港財務策劃師學會舉辦了一場有關衍生權證的研討會。

總結

20. 香港交易所一直竭力為衍生權證及其他結構性產品的發行及交易建造一個與時並進的架構，此架構須具透明度並能切合市場需要，符合國際標準而又顧及散戶對買賣衍生權證的濃厚興趣。香港交易所管理層相信這有助維持香港作為主要國際金融中心的地位。
21. 好些對衍生權證市場的關注似乎都是出於對衍生權證的技術層面不了解。為此，香港交易所會繼續辦衍生權證教育活動並增加有關的工作，同時鼓勵發行商及交易所參與者的參與，並與證監會協調。此外，市場亦關注到衍生權證市場的一些問題，並建議香港交易所作出改變以改善市場，對此香港交易所已在文內表示將會考慮好些可行的修訂，並將與市場參與者和證監會進一步商討。最後，市場關注衍生權證市場存在不當行為，在這方面，香港交易所將繼續與證監會合作進行其監察計劃，以查察及懲處任何不當行為。
22. 衍生權證是槓桿工具，投資這類產品涉及許多風險，有時投資者甚至會將投資的資金全部虧蝕。在投資衍生權證之前，投資者應先確保自己全面了解所有涉及的風險。
23. 香港交易所誠邀所有關注本文及衍生權證市場的人士提出意見。所有收回來的意見均會提供予證監會參考。

有關意見請寄回以下地址：

香港
中環
港景街 1 號
國際金融中心一期 11 樓
香港交易及結算所有限公司

.../9

HKE_x 香港交易所

- 9 -

有關：認識衍生權證／徵求意見

有關意見亦可以透過傳真(852)2868-5223 或電子郵件feedback@hkex.com.hk交回。

對本文提供意見的人士的姓名、及其提交的全部意見或部分內容香港交易所可能會向公眾人士公開。

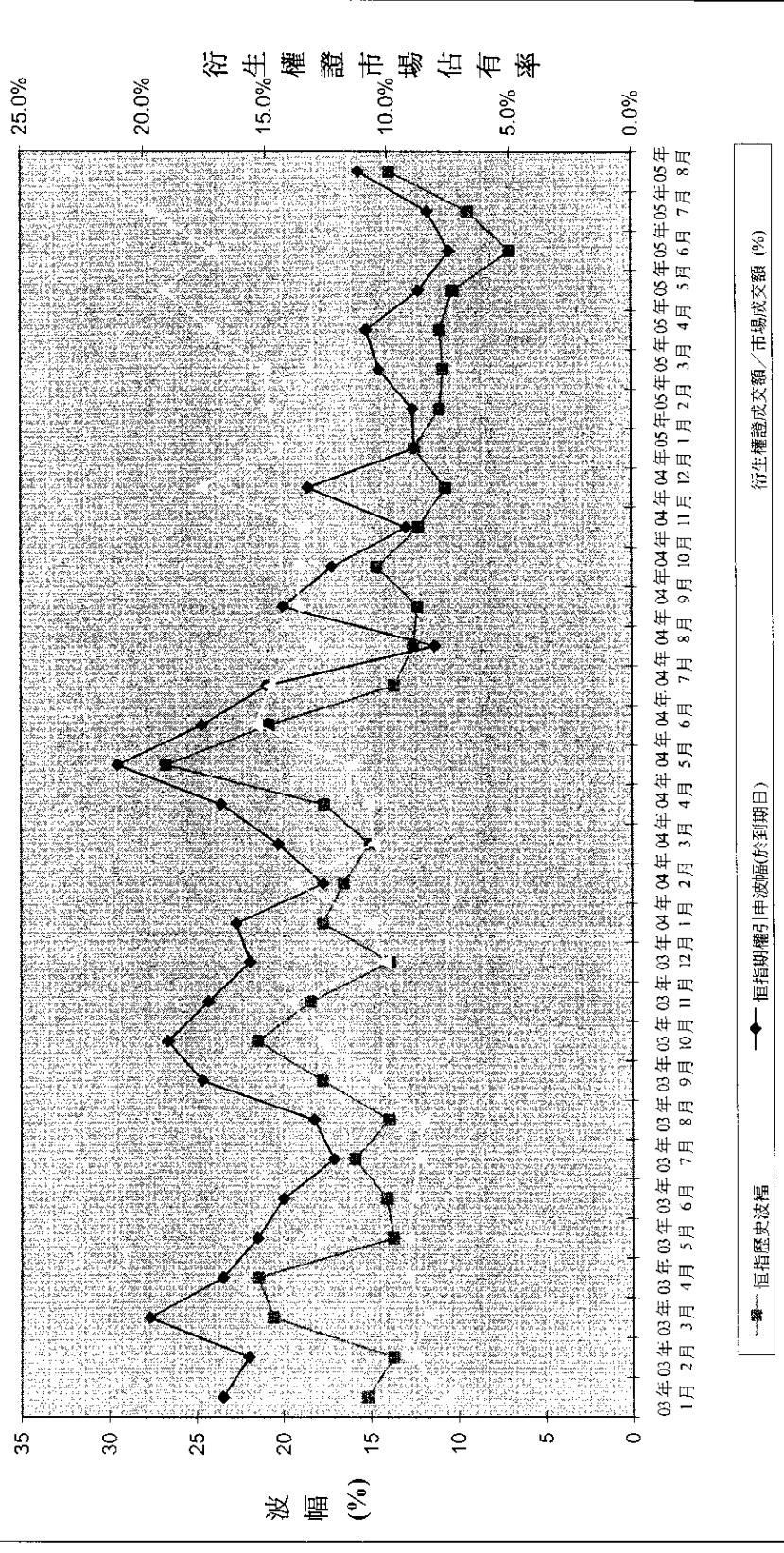
附錄

附錄 1 – 波幅圖

2005 年 10 月 10 日

附錄 1 – 恒生指數價格波幅

恒指歷史波幅／恒指期權引申波幅與衍生權證市場佔有率的分析



設立香港國際藥用植物園

12. 李國英議員：主席，有學者建議在烏蛟騰設立香港國際藥用植物園，以推動本地中醫藥發展。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否研究上述計劃的可行性；若有，結果為何；
- (二) 會否就該計劃諮詢當地居民和有關團體，以及他們可否及如何參與該計劃的項目，包括興建中醫藥博物館、生態旅遊中心、中醫治療及安老中心、休閒娛樂中心及住宅等；及
- (三) 鑑於有關計劃涉及約 100 公頃土地，當局有否評估該計劃對當地生態的影響，以及如何確保該計劃符合政府可持續發展的政策方針？

環境運輸及工務局局長：主席，根據於 2004 年 11 月公布的新自然保育政策，我們推行了一項公私營界別合作的試驗計劃，以提高 12 個優先保育地點的生態價值。這計劃容許項目倡議者於有關地點中生態較不易受破壞的部分發展，但發展的規模須經政府同意，倡議者同時亦須負責長期保育和管理該地點的其餘部分。

六個月的申請期於 2005 年 5 月 31 日結束，我們共接獲 6 份公私營界別合作的申請（包括 1 份涉及烏蛟騰的建議計劃）。一個跨部門的專責小組已成立跟進這些申請，並按以下準則審批各建議計劃：

- (i) 建議計劃就加強保育有關地點和更有效地達到自然保育的目標所帶來的益處；
- (ii) 建議計劃可否持續進行，特別是倡議者在長期保育有關地點方面的承擔、土地擁有人和當地社區的參與、相關協議或承諾的可靠程度及可行性等；
- (iii) 倡議者的能力、信譽和過往表現；
- (iv) 建議計劃是否成熟；及
- (v) 對政府資源的影響。

政府只會選取能提供全面及切實可行的保育方案的申請者參與試驗計劃。在推進被選取的試驗計劃時，我們將與倡議者緊密合作，諮詢包括當地社區、環境諮詢委員會及城市規劃委員會的相關人士。我們會在完成有關審批程序後盡快公布公私營界別合作的申請結果（包括有關烏蛟騰的建議計劃）。

香港迪士尼樂園過於擠迫

13. 李華明議員：主席，香港迪士尼樂園（“迪士尼樂園”）在開幕前的綵排期間，曾於某單日接待約 3 萬人，有不少入場人士投訴當天輪候使用各項設施的時間過長和園內過於擠迫。就此，政府可否告知本會：

- (一) 香港迪士尼樂園管理有限公司（“樂園管理公司”）曾採取哪些措施改善人流秩序；
- (二) 樂園管理公司在未來 36 個月內展開的擴建工程項目、有關工程的施工時間表及財務安排，以及將由政府承擔的工程開支；及
- (三) 作為樂園管理公司的股東，政府根據甚麼準則決定哪些擴建工程項目應予支持，以及政府用作注資有關項目的款項須否經本會財務委員會批准？

經濟發展及勞工局局長：主席，樂園管理公司汲取了綵排期間的運作經驗，認為迪士尼樂園一些運作情況須作出調整，例如本地遊客無論在主題樂園或樂園餐廳內逗留的時間都比較長，亦較喜歡在樂園內不同景點，包括在機動遊戲範圍內拍照留念。樂園管理公司已因應上述情況採取了一系列的措施，例如在餐廳增加了六百多個座位、加設流動食物及飲品攤檔、增加室外座椅和拍照景點等以滿足遊客的需要。主題樂園亦會密切留意入場人數，務求入場人流暢順和有秩序。

有關主題樂園的擴建問題，香港特別行政區政府（“特區政府”）與華特迪士尼公司（“迪士尼公司”）同意要維持主題樂園的發展步伐，增加主題樂園內的機動遊戲及設施，吸引遊客到樂園遊玩，其中新機動遊戲“馳車天地”將於明年落成，其他新遊戲設施亦會因應市場需要而陸續增建。

擴建項目開支，由香港國際主題樂園有限公司（“主題樂園公司”）承擔。主題樂園公司的融資安排，包含了特區政府和迪士尼公司的股本注資及政府和商業機構借出的貸款，總額為 141 億港元，是主題樂園公司發展及營辦迪士尼樂園的資金。其中，政府的注資及貸款，於 1999 年獲立法會財務委員會（“財委會”）批准。

主題樂園公司將有經營收益，可作發展主題樂園之用。倘若日後主題樂園公司的經營收益或其他方式融資不足以進一步發展新設施，而有需要由政府額外注資和貸款，我們會將政府注資及貸款的建議，提交財委會考慮。此外，主題樂園公司的預算，須由董事局核准。政府會通過政府委任的董事局成員確保主題樂園公司的資源得到妥善運用。

僱主拖欠強制性公積金供款

14. 陳偉業議員：主席，自強制性公積金（“強積金”）計劃於 2000 年推行至今，仍有部分僱主沒有按照有關的法例規定為僱員供款。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，過去兩年強制性公積金計劃管理局（“積金局”）每年接獲關於僱主拖欠強積金供款的舉報數目；
- (二) 是否知悉，過去兩年積金局每年因僱主拖欠強積金供款而發出的警告信數目，以及向涉嫌拖欠強積金供款的僱主提出檢控和成功檢控的舉報數目；及
- (三) 會否採取措施，例如增加積金局權力、加強檢控及提高罰則等，以改善僱主拖欠強積金供款的情況；若會，措施的詳情；若否，原因為何？

財經事務及庫務局局長：主席，

- (一) 在 2003-04 及 2004-05 年度，積金局分別接獲 9 373 宗（涉及 3 872 名僱主）及 8 079 宗（涉及 3 707 名僱主）有關僱主拖欠供款的投訴個案。

(二) 在 2003-04 及 2004-05 年度，積金局收到的欠供強積金投訴中，局方分別就 2 302 宗及 2 225 宗個案向僱主發信，警誡他們日後須留意遵守強積金法例¹。

在 2003-04 及 2004-05 年度，因僱主欠供款的緣故，積金局分別向警方申請發出 1 000 份（涉及 107 名僱主）及 1 027 份（涉及 125 名僱主）傳票，當中有 801 份及 835 份已經成功檢控，其餘的傳票因無法送達而須撤回或在檢控程序處理中。

(三) 對於違例的僱主，目前積金局依《強制性公積金計劃條例》（第 485 章）採取的執法措施如下：

- (i) 向欠供強積金的僱主徵收附加費，現時法例規定有關的供款附加費為相等於欠款款額 5% 的款額。
- (ii) 如果證據充分，積金局會向律政司提出檢控建議。除檢控公司外，積金局亦有申請檢控公司的執行董事／管控人。在 2004-05 年度，局方向 8 名董事發出傳票。在 2005 年 4 月至 9 月期間，已向 16 名董事及 1 名管控人員發出傳票。
- (iii) 此外，局方會視乎欠供款項多寡，代僱員向高等法院、地方法院或小額錢債審裁處提出申索。其中向高等法院及地方法院提出的申請，從 2003-04 年度的 1 宗，增加至 2004-05 年度的 48 宗及 2005-06 年度截至 9 月的 44 宗。向小額錢債審裁處提出的申請，在 2003-04 及 2004-05 年度共有 2 298 宗，2005-06 年度截至 9 月亦已提出 522 宗申請。
- (iv) 如果申索得直，僱主過期仍未繳交欠款，局方會申請要求執達主任執行法庭裁決，或向法庭申請押記令或第三債務人扣款令，代僱員追討欠款。其中扣款令的申請，從 2003-04 年度的 1 宗，增加至 2004-05 年度的 9 宗及 2005-06 年度截至 9 月的 74 宗。
- (v) 局方有權向欠供強積金的僱主徵收罰款。在過去兩年，共 17 名僱主遭積金局罰款，每名僱主被罰款 5,000 元。

¹ 餘下的是投訴不成立的個案，或僱主未能糾正違規，積金局須採取其他執法措施跟進的個案。其他執法措施詳見第(三)部分。

(vi) 積金局主動巡查，實地監察僱主有否履行《強制性公積金計劃條例》下的職責。在 2003-04 及 2004-05 年度，積金局分別巡查了 3 115 及 3 254 間公司，遍及港九各區及各行各業。

積金局會按實際運作經驗，不時檢討和改善執法措施。

有限度註冊醫生的執業情況

15. 李鳳英議員：主席，根據現行法例，香港醫務委員會（“醫委會”）可酌情批准只具備在香港境外行醫資格的人註冊為有限度註冊的醫生，但須受指明的限制及條件所規限。就此，政府可否告知本會：

- (一) 按工作性質（例如診治病、教學、科學研究等）分類，這些醫生的人數；
- (二) 是否知悉醫委會有否設立機制監察他們的執業情況，例如派員巡查；若有，機制的詳情及過去兩年的巡查次數，以及醫委會如何跟進違規情況；
- (三) 是否知悉醫委會在過去兩年每年接獲多少宗針對這些醫生的投訴，以及這些投訴的內容和醫委會曾採取的跟進行動；及
- (四) 有否評估有限度註冊的醫生對註冊醫生執業的影響；若有，評估的結果為何；若否，原因為何？

衛生福利及食物局局長：主席，

- (一) 於 2005 年 10 月 1 日，持有在香港以外地方取得的資格，並根據《醫生註冊條例》第 14A 條獲醫委會接納其資格的醫生共有 88 位。他們的執業性質各有不同，包括教學、進行研究、擔任醫院工作等，亦可同時兼任這些工作。因此，我們很難按工作性質把他們分類。
- (二) 這些有限度註冊的醫生受《醫生註冊條例》所列明的有關執業條件規限，以及受醫委會所訂立的《香港註冊醫生專業守則》的有關條款規管。他們的執業性質和執業地點亦只限於其僱主填報，

並載列於僱用證明書的範圍。上述 88 位醫生分別受僱於衛生署（兩位）、醫院管理局（3位）、香港大學（30位）及香港中文大學（53位）。他們申請註冊續期，亦須提交有關的僱用證明書。

一如正式註冊的醫生，醫委會實際上不會巡查有限度註冊的醫生，以確定其是否符合執業條件。醫委會一旦接獲舉報或投訴，顯示有不專業行為或與獲批准的執業類別或地點不符的情況，便會按照既定的處理投訴機制處理。醫委會在決定應否批准註冊或續期時，亦會考慮這類舉報／投訴。

- (三) 我們在 2004 年並無接獲針對這類有限度註冊醫生的投訴。今年則接獲一宗有關發放虛假資料的投訴，目前正由醫委會處理。
- (四) 我們認為，由於這類有限度註冊醫生的執業性質不但受到規限，而且亦受到監管，所以他們的執業，對註冊醫生應該影響不大。因此，我們未有在這方面進行正式研究。

香港迪士尼樂園的園區面積

16. 李卓人議員：主席，政府可否告知本會，香港迪士尼樂園（“迪士尼樂園”）目前已建有遊樂及飲食設施供訪客使用的園區面積（不包括支援迪士尼樂園運作的後勤用地、擴建用地和酒店用地），以及政府在 1999 年 12 月與華特迪士尼公司（“迪士尼公司”）簽訂的協議中有否訂明該園區的面積？

經濟發展及勞工局局長：主席，香港特別行政區政府與迪士尼公司於 1999 年達成協議，發展迪士尼樂園。政府及迪士尼公司以股本投資者身份，注資香港國際主題樂園有限公司（“主題樂園公司”），由此公司發展和營辦迪士尼樂園。

政府批給主題樂園公司的第一期用地共 126 公頃，當中分配給不同用途的面積經雙方同意，而有關面積已於土地註冊處註冊的批地文件中註明。劃作主題樂園部分的土地約佔 72 公頃。一如世界各地的迪士尼樂園，迪士尼樂園的面積包括了樂園的整體設施，當中包含了 4 個主題區域中超過 20 項遊樂設施、支援主題樂園運作所必須的後勤用地，以及第一期擴建用地，例如已開始建築的新機動遊戲“馳車天地”。

其餘用地為酒店用地，包括現時的兩間酒店及兩間酒店之間預留作酒店發展的一片用地，以及供旅客使用的停車場。

政府與迪士尼公司均認同迪士尼樂園有需要不斷發展，陸續增加新的機動遊戲及遊樂設施，吸引遊客到迪士尼樂園遊玩。

臨時首長級公務員職位

17. 譚香文議員：主席，政府於本年 7 月公布在行政長官辦公室設立一個為期 6 個月的臨時常任秘書長職位，職級為首長級薪級第 8 點。該職位的職責與政治問責的行政長官辦公室主任相若。就此，政府可否告知本會：

- (一) 行政長官辦公室主任的招聘情況；
- (二) 過去 3 年，各政策局及政府部門所開設的首長級臨時職位的數目、職級及職責等詳情；及
- (三) 有否設立機制監管各政策局及政府部門開設臨時首長級公務員職位；若有，詳情為何；若否，原因為何？

公務員事務局局長：主席，

- (一) 一俟行政長官委任行政長官辦公室主任後，政府便會作出公布。
- (二) 及 (三)

在現行機制下，管制人員可行使其獲財政司司長根據《公共財政條例》第 8 條轉授的權力，開設為期不超逾 6 個月的首長級編外職位以應付臨時需要。在行使獲授權力前，管制人員必須獲得職系首長對有關職位的職級審訂的支持、公務員事務局局長和有關政策局局長的事先批准，以及財經事務及庫務局局長接納部門有足夠經費開設有關職位。這些職位只可用作應付臨時及短期需要，而且為期不可超逾 6 個月。如果欲延續這些職位，須獲人事編制小組委員會（“小組委員會”）／財務委員會（“財委會”）批准。

管制人員根據上文所載行使獲授權力開設首長級編外職位後，必須在期滿前最少 3 個月檢討該職位是否須延續。如果沒有需要，職位會在 6 個月期滿後自動撤銷（如果職位的開設期限較短，撤銷日期會相應提早）。

管制人員如果認為須在 6 個月期滿後保留有關首長級編外職位，必須向有關政策局局長和公務員事務局局長提出充分理由，並向財經事務及庫務局局長確認有所需經費。如果所持理由或經費安排不獲上述任何一方接納，該職位便會在 6 個月期滿後自動撤銷，並且不能在獲授權力下重新開設。

如果上述各方均接納保留有關職位的理由和撥款安排，管制人員和有關政策局局長會向小組委員會提交文件。如果小組委員會／財委會不批准保留該職位，或上述人員因任何理由而未能及時向小組委員會／財委會提交文件，該職位便會在 6 個月期滿後自動撤銷，管制人員不可行使獲授權力重新開設該職位。

下表載列在 2003 年至 2005 年 9 月間，當局根據獲授權力開設不超過 6 個月的編外首長級職位的數目，以及其後提交小組委員會／財委會保留的編外首長級職位的數目，以及直接經由小組委員會／財委會開設的編外首長級職位數目：

	2003 年 職位數目	2004 年 職位數目	2005 年 職位數目 (截至 9 月)
(i) 以轉授權力開設不超過 6 個月的編外首長級職位	17	20	13
(ii) 以轉授權力開設不超過 6 個月的編外首長級職位，而其後經小組委員會／財委會批准予以保留		6 (包括 1 個永久保留的職位)	2
(iii) 由小組委員會／財委會直接批准開設超過 6 個月的編外首長級職位		7	2
總數	17	33	17

過去 3 年所開設的編外首長級職位共有 67 個，涉及二十多個專業／技術（如會計、法律、醫療、工程和資訊科技）、紀律部隊、部門及一般職系職級，以執行臨時職務。

第(i)項所列的職位，是為一次過性質的工作而開設的，任期不超逾 6 個月。有關工作包括協調全城清潔策劃小組的各項措施、為立法會 SARS 專責委員會提供法律資料、檢討非專利公共巴士的發牌及規管機制、領導世界貿易組織第六屆部長級會議的演習籌劃隊伍。

第(ii)項所列的職位，最初是根據獲轉授的權力開設，其後獲小組委員會／財委會批准保留。有關職責包括為扶貧委員會提供支援、參與地鐵有限公司與九廣鐵路公司的合併研究、籌劃並推行土地業權註冊制度。

第(iii)項所列的職位，是通過小組委員會／財委會直接開設的，有關職責包括籌劃港珠澳大橋計劃、落實高中及高等教育新學制。

總括而言，上述機制為各局／部門提供所需靈活性，以迅速並有效地回應其運作需要。每一項開設 6 個月以上首長級職位的建議，須先由有關政策局及負責資源管理的政策局仔細研究，然後提交立法會有關事務委員會，最終由小組委員會／財委會批准。上述架構的制衡措施，足以確保所轉授的權力運用得宜。

工業貿易署資源的運用

18. 田北俊議員：主席，關於工業貿易署資源的運用，政府可否告知本會：

- (一) 在紡織品及成衣入口配額限制於本年 1 月取消之前，署內負責配額管理工作的職員人數，以及目前該等職員的工作安排；及
- (二) 會否重新考慮把該署設於世界各大城市的經濟貿易辦事處（“經貿辦”）與香港貿易發展局（“貿發局”）設於相同城市的辦事處合併，以節省資源？

工商及科技局局長：主席，

- (一) 因應 2005 年 1 月 1 日起取消紡織品配額，工業貿易署共有 251 個負責執行配額及與配額有關的簽證的職位，須作出新工作安排。當中 75 個職位屬懸空職位，又或擔任職位的人員因自然流

失或自願退休而離開政府（或正放取退休前假期），另有 52 名人員已重行調配到工業貿易署內其他工作崗位（包括 3 名人員因自然流失而將會離開政府），其餘 124 名人員已透過公務員事務局的中央人手配對機制，重行調配到其他政策局或部門。

- (二) 香港現有的 11 個經貿辦分駐於世界各地多個重要城市，其所屬經濟體系均為香港的主要貿易夥伴。這些城市包括廣州、華盛頓、紐約、三藩市、多倫多、布魯塞爾、倫敦、日內瓦、東京、悉尼及新加坡。除駐日內瓦經貿辦（主要代表香港參與世界貿易組織事務）外，各經貿辦均致力增進當地決策者、政經界及輿論界人士對香港的瞭解；監察可能影響香港的發展動向，並與其負責的經濟體系內的工商界保持聯繫。各經貿辦亦舉辦不同活動，推廣香港整體形象和營商的優勢。此外，各經貿辦（除駐華盛頓及日內瓦經貿辦外）也積極吸引外商來港投資。駐海外的經貿辦由工商及科技局下的工商科管理。

貿發局的職能是促進、協助和發展香港與世界各地的貿易，以及就貿發局認為可促進香港貿易的措施向政府作出建議。該局在全球主要商業中心設有 41 個辦事處，主要為中小型企業及其他客戶開拓市場、加強商貿聯繫、提供市場資訊及增值培訓等，服務對象以商界為主。貿發局亦致力宣傳香港作為亞洲地區國際商貿平台的優越地位。現時，貿發局有 7 個辦事處與政府的經貿辦設於相同的城市，分別為廣州、紐約、多倫多、倫敦、東京、悉尼及新加坡。

經貿辦和貿發局的職能不同，各有分工，但兩者的工作目標相輔相成，彼此保持密切聯繫，讓資源得以最有效運用，並在工作方面取得最大成果。有需要時，工商科會協調經貿辦和貿發局的工作，以提高整體效率。我們認為，合併經貿辦及貿發局駐外辦事處不會帶來經濟效益，對推廣本港和拓展對外貿易也未必有好處。

媒體財經節目主持人在節目中作出誤導及偏袒評論

19. **鄭經翰議員**：主席，據報，有本港媒體財經節目主持人在節目中推介個別備兌認股證（俗稱“窩輪”）時，或有偏袒個別發行商及誤導小投資者。此外，由於本港窩輪市場採用“莊家制”，容易出現造市的情況。就此，政府可否告知本會：

- (一) 如何防止媒體財經節目主持人在節目中偏袒個別窩輪發行商及誤導小投資者；
- (二) 是否知悉廣播事務管理局（“廣管局”）有否調查媒體財經節目主持人有否協助發行商造市；及
- (三) 是否知悉廣管局、廉政公署及證券及期貨事務監察委員會（“證監會”）有否就媒體財經節目內容發出指引，以及有否為有關的節目主持人設立利益申報制度？

工商及科技局局長：主席，

- (一) 持牌的電視及聲音廣播機構（“持牌機構”）須遵守廣管局發出的業務守則。香港電台亦自願遵守該些守則。

在防止公眾被誤導方面，《電視通用業務守則 — 節目標準》（第 9 章第 3 段）及《電台業務守則 — 節目標準》（第 22 段）均要求持牌機構須確保真實題材節目（包括財經節目）恰當地持平，以及盡一切合理努力，確保節目內的真實資料準確無誤。有關節目不應隱瞞事實而有所偏倚，或輕重倒置而誤導觀眾及聽眾。

在防止利益衝突方面，《電視通用業務守則 — 節目標準》（第 9 章第 8 段）及《電台業務守則 — 節目標準》（第 27 段）均有條文規定持牌機構要自行制訂和設立機制，讓真實題材節目主持人，向持牌機構披露是否有任何可能會導致其節目出現公正或持平問題的商業協議及安排存在。持牌機構並須運用其編輯判斷力，決定有關的節目主持人應否避免參與討論可能有利益衝突的事宜，或在節目材料播出時，應否向聽眾披露有相關的商業協議存在。

持牌機構亦必須處理所有公眾人士就其節目可能存在的利益衝突所提出的任何投訴，並須把調查結果通知投訴人及廣管局，以及把結果免費供公眾查閱，例如在其網站內發布該等資料。此舉目的是加強節目的透明度，讓公眾人士參與監察節目主持人有否涉及利益衝突。

廣管局不但要求持牌機構遵守守則的字面條文，還須遵守其中的精神，並應把守則與現行相關法例和牌照條款一併理解，包括規管證券期貨市場的《證券及期貨條例》。

另一方面，證監會規定所有獲證監會發出牌照進行受規管活動的持牌商號及個人，在編撰及發表有關證券（包括股票及衍生工具）的投資研究，或以其他方式在大眾媒體（不論是文字媒體還是廣播媒體）發布其全部或部分投資研究時，必須遵從以下載於證監會所發出的《操守準則》的規定：

(i) 如果上述人士在大眾媒體中以個人身份（包括親身出現）就某上市法團的證券提供分析或評論，便應於提供該等分析或評論時披露以下資料：

(1) 其姓名；

(2) 其持牌狀況；及

(3) 如果其及／或其有聯繫者於該上市法團擁有財務權益，則披露擁有該等權益的事實。

(ii) 當上述人士被觀眾／聽眾要求或在其他情況下被記者要求就特定證券作出分析或評論時，他可以作出有關分析或評論，但必須披露上文所述的資料。

(二) 遇到有關情況，廣管局會將個案轉交有關機構跟進，而證監會亦會向涉嫌參與市場失當行為的人（不論是否節目主持人）展開調查。

(三) 有關指引載於上述答覆第(一)部分。廉政公署沒有發出相關指引。

旅行社徵收行政服務費

20. 李華明議員：主席，據報，香港旅遊業議會（“議會”）建議各旅行社自本年 10 月 1 日起，可就出售每張機票向外遊旅客徵收最少 30 元的行政服務費，理由是旅行社須代收各項費用（例如替航空公司收取燃油附加費），引致其工作量和財務風險增加。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於旅行社一向已代收各項費用，議會建議徵收服務費的理據，以及事前有否徵詢政府的意見；
- (二) 是否知悉議會如何計算出每張機票應徵收最少 30 元行政服務費的建議徵費率，以及議會是否已考慮到不同規模的旅行社會有不同的行政成本；
- (三) 因應議會是次的建議，政府會否邀請競爭政策諮詢委員會（“競諮詢會”）調查旅遊業內是否存在合謀定價等反競爭行為；及
- (四) 有否評估議會能否同時兼顧旅遊業者和旅客的利益；若有，評估的結果為何；政府會否改組議會，透過引入業外人士以達致平衡旅遊業界和旅客的權益？

經濟發展及勞工局局長：主席，

(一) 及 (二)

旅行代理商在出售機票給旅客時，須代航空公司收取各項附加費，例如保險附加費、燃油附加費、機場稅等，並須在機票中列明各項附加費的費用。這些額外行政工作會令旅行代理商的經營成本增加，因此，部分旅行代理商一向有收取服務費以彌補該些額外經營成本，而服務費亦會在單據上分別列出。

議會同意會員旅行代理商有需要向旅客收取該等服務費，並對此項服務費的金額作出建議，供業界參考，再由旅行代理商自行決定是否收取服務費及服務費水平。在作出建議時，議會考慮到旅行代理商所須提供的服務，例如附加費項目的增減及計算費用的複雜程度等。此外，議會亦會考慮到該些額外的行政工作對不同規模的旅行代理商（尤其是中小型代理商）所構成的負擔。

議會的建議費用為最少 30 元，但有關的建議並非強制性，旅行代理商可以根據其實際經營成本，自行決定是否收取有關的服務費及收費水平。旅客可以比較有關收費的水平及其他因素，選擇合適的旅行代理商服務。由於有關的收費安排及服務費的建議金額屬於議會日常規管工作的範疇，議會理事會可以自行作出決定。

(三) 旅行代理商現時面對激烈競爭，除了在價格上，他們多元化的服務亦存有相當的競爭空間，包括個人化的行程編訂服務、代訂酒店及其他觀光活動等。議會及旅遊事務署均密切留意市場的行為，以確保市場有公平的營商環境。競諭會於 2003 年 9 月向議會發出《維持競爭環境及界定和處理反競爭行為的指引》。競諭會秘書處並於其後會晤議會，解釋有關指引和鼓勵他們及其會員遵守有關指引。

競諭會在知悉議會發出有關收取服務費的指引後，已通過旅遊事務署向議會瞭解情況。旅遊事務署得悉議會發出指引的性質是供會員參考，建議的服務費金額純屬建議性質，並非要強制性執行。根據議會提供的資料，自議會作出建議的服務費後，不少旅行代理商實際上仍按其個別情況自行決定其服務費水平，或不收取費用。議會最近亦已向其會員解釋，是否收取有關服務費完全由旅行社按其個別情況自行決定。因此，議會的建議服務費並沒有影響市場的競爭。

(四) 現行規管旅行代理商的架構是一個兩層制度：政府的旅行代理商註冊處負責發牌的工作，而議會則負責自我規管旅行代理商日常運作。議會須制訂並執行各項指引及業務守則，一方面透過規管旅行代理商的日常營運以確保業界的穩健發展，另一方面則保障市民大眾的消費權益，確保兩者取得平衡。

在現行的制度下，已有措施確保議會能兼顧業界及市民大眾的利益。首先，議會的章程及大綱規定，議會理事會內須有 8 名非業界人士加入議會理事會，擔任獨立理事。該些獨立理事均由財政司司長委任。同時，在議會理事會屬下的 14 個事務委員會中，大部分的事務委員會均有非業界人士參與（例如法律界、會計界及保險界等），當中部分事務委員會更有高達一半委員為非業界人士。其次，是議會在修改其組織章程大綱時，有清楚規定部分條文須得財政司司長同意。此外，議會是《防止賄賂條例》下訂明的公共機構，受廉政公署的監管。議會亦在廉政公署的協助下，頒布了《理事一般守則》，包括理事申報利益的規範，讓理事們更能忠誠信實地履行議會的工作。

聲明

主席：聲明。政務司司長會就“政制發展專責小組第五號報告”發表聲明。

按照《議事規則》第 28(2)條，議員不得就該聲明進行辯論，但我可酌情准許議員向政務司司長提出簡短問題，目的是澄清該聲明的內容。政務司司長。

吳靄儀議員：規程問題。主席，我們一般會就演辭的內容提出澄清，但似乎我們檯上仍未有這些文件，這對我們提出澄清是有困難的。

主席：秘書長告訴我將會派發有關的文件。我看到工作人員已拿着一疊文件，現在開始派發。

吳靄儀議員：主席，可否待派發了文件，讓我們對着來看，然後再請司長發言？否則的話，便會是費時失事了。

主席：可以。

吳靄儀議員：謝謝。

政制發展專責小組第五號報告

政務司司長：主席女士，政制發展專責小組（“專責小組”）將於今天稍後發表第五號報告，就 2007 年行政長官及 2008 年立法會的產生辦法，提出一套建議方案。這標誌着有關本港政制發展的討論進入了關鍵階段。

為確保建議方案是建立在充分民意基礎之上，專責小組自去年 1 月成立以來，先後發表了 4 份報告，並一直以廣泛和開放的途徑，分階段徵詢社會各界意見。在過去超過一年半的期間，專責小組共收到超過 2 200 份公眾意見書，舉行了兩次公開論壇和 16 場研討會及小組討論。此外，專責小組曾與五十多個團體及眾多個別人士會面，聽取他們的意見。我們也多次出席立法會大會和政制事務委員會的會議，向各議員闡述專責小組的工作進度，以及聆聽各位議員的意見。政制事務局局長及局內其他同事亦出席了 3 次政制事務委員會舉行的公聽會，以及出席了全港 18 個區議會的會議。（咳嗽聲）對不起。

專責小組在每次公開諮詢之後，均會將所有收集到的公眾意見以附錄方式按照原文於報告內發表，以及上載於政制發展網頁。專責小組的工作可以說是極具透明度的。

主席女士，現在讓我簡單介紹建議方案的主要元素。

在 2007 年行政長官的產生辦法方面，我們建議：

- 將選舉委員會的委員數目由目前的 800 人增加至 1 600 人。
- 第一、第二及第三界別每個界別的委員人數由 200 人增加至 300 人。
- 第四界別委員人數增至 700 人，主要是將全數區議員，包括委任、當然及民選議員，納入選舉委員會。
- 維持提名所需數目於委員總人數的八分之一。
- 設立新規定，在只有 1 名獲有效提名的候選人的情況下，仍須繼續選舉程序。
- 目前有關行政長官不持政黨成員身份的規定維持不變。

在 2008 年立法會的產生辦法方面，我們建議：

- 立法會議席由目前 60 席增加至 70 席，分區直接選舉產生的議席，以及功能界別選舉產生的議席各佔 35 席。
- 新增的 5 個功能界別議席，全數撥歸 “區議會功能界別” 。換句話說，目前 “區議會功能界別” 的 1 席將增加至 6 席。
- 目前有關容許有 12 個立法會議席由擁有外國國籍人士出任的規定維持不變。

主席女士，建議方案的重點，是增強區議員在選舉委員會和立法會的參與程度。有一半的新增選舉委員會委員，以及所有新增的立法會議席，基本上均由三百多萬名選民經地區直接或間接選舉產生，擁有廣闊的選民基礎，大大提高兩個產生辦法的 “民主成分” 。第四屆立法會亦將會有接近六成的議席由地區選舉產生。

現時的區議員來自社會不同階層和界別，當中工商界佔四分之一，專業及管理階層人士約佔五分之一，其他包括教育界、社會工作界、文化體育界、工會代表、家庭主婦及鄉紳等。區議員的背景可說是社會的縮影，是“均衡參與”精神的表徵，亦充分發揮“兼顧社會各階層利益”的原則。

主席女士，專責小組委託了中央政策組就建議方案的各主要元素進行了獨立民意調查，以掌握民意支持程度。調查工作由獨立的民意調查機構進行。結果顯示，建議方案得到大部分市民的支持和認同。

主席女士，我相信專責小組今天所提出的建議方案，已經在社會各界不同意見中，找到了最適合的平衡點，回應了社會對政制發展的訴求，應該為市民大眾所接受的。我期望建議方案能得到在座各位議員的支持，使本港的政制得以向前發展。

事實上，專責小組確信，建議方案是在符合《基本法》及全國人大常委會於 2004 年 4 月 26 日所作出的“決定”的前提下，讓市民大眾有更大空間，以及更多機會參與行政長官及立法會的選舉，加強這兩個選舉制度的代表性，實質地朝着達致最終普選的目標邁進一大步。

主席女士，我希望趁這機會就普選時間表的問題說明政府的立場。（咳嗽聲）

社會上對普選時間表方面一直持有不同意見。有意見認為應該在 2012 年實行“雙普選”，亦有意見建議應該在 2017 年甚至更後的時間。另一方面，社會上仍有聲音要求中央重新考慮在 2007 及 08 年實行全面普選。更有意見認為無須設任何時間表。所以，明顯地看到社會上就此問題在短期內難以達成共識。

為實行普選，我們必先要為普選創造良好條件，以及提供所須配套。當條件成熟、配套齊備，和社會上就實行普選步伐達致高度共識的時候，普選時間表才具有真正意義。為此，我們當前最重要的任務便是要為普選做好準備。這方面的工作，包括積極培養政治人才、開放更多渠道予有能力和有抱負的人士參政、檢討區議會的角色和職能以進一步擴大區議會在地區事務方面的功能，以及在策略發展委員會內成立政治專題小組，研究如何在均衡參與、兼顧各界利益、提供足夠制衡等原則下實行普選。事實上，政制發展是須有多方面配合的，我們是認真、有誠意達致最終普選的目標，而建議方案是邁向這個目標明顯的一步，將來我們亦會繼續一步一步朝着這個方向前進。（咳嗽聲）

主席女士，我們將於 12 月份向立法會提出並爭取通過《基本法》附件一及附件二的修正案的議案。至於其他具體細節，例如選舉委員會各界別分組可獲配予多少委員數目、“區議會功能界別”的互選制度應如何規定，以及分區選舉劃界等問題，我們會在處理本地立法時落實。我們計劃於明年年初向立法會提交《行政長官選舉（修訂）條例草案》，並爭取最遲於明年 5 月份通過，以便政府及選舉管理委員會可相應修訂附屬法例，並進行選民登記工作。我們會在 2006 年下半年產生新一屆選舉委員會，並且在 2007 年 3 月選舉新一任行政長官。我們會在 2007 年內落實修改《立法會條例》的有關條文。（咳嗽聲）

主席女士，在立法會審議《行政長官選舉（修訂）（行政長官的任期）條例草案》期間，特區政府同意研究數個與行政長官任期有關的法律問題。特區政府就這些問題進行了詳細研究，亦與中央有關部門進行了溝通。扼要來說，特區政府就這些與任期有關的問題的看法如下：

- (a) 《基本法》第四十六條的立法原意是行政長官只可連任一次，在位不超過 10 年。在《基本法》第五十三條第二款的情況下產生的新的行政長官，在剩餘任期屆滿後，只可連任一次，而剩餘任期亦算為“一任”；
- (b) 不論已離任的行政長官在任內是否曾解散立法會，在《基本法》第五十三條第二款的情況下產生的新的行政長官，有權在其一任的任期内，即剩餘任期內，解散立法會一次，這是為了確保新的行政長官在《基本法》下的權力的完整性；及
- (c) 如果行政長官在任期屆滿前 6 個月內缺位，不進行補選並不抵觸《基本法》第五十三條第二款。此外，我們建議透過修改《行政長官選舉條例》，從 2007 年起採取以下方案：
 - (i) 如果在行政長官出缺後 6 個月內將會選出新一任（即 5 年任期）的行政長官，便無須安排補選；及
 - (ii) 在新一任（即 5 年任期）行政長官就任前，可由署理行政長官繼續代理職務。（咳嗽聲）

主席女士，雖然，2007 及 08 年的政制發展並不會立刻將香港帶到普選的最終目標，但是，卻能向這個目標踏出實質及明顯的一步。我希望各位議員能夠支持這項建議方案，為香港的長遠政制發展創造更有利的條件。我相信在座議員皆同意，在我們面前的立法工作是一環緊扣一環的，我期望各位

議員與政府一同抓緊時間，以香港整體利益為重，同心協力完成這項歷史性任務，令香港的政制民主發展能向前邁進。

多謝主席女士。

主席：共有 18 位議員已按鈕表示要提出問題，請司長澄清。請各位在提出問題前，先說明要求司長澄清的是哪一段，好讓大家容易瞭解。

張文光議員：主席，我要求政務司司長澄清第 7 段，有關新增的選舉委員會委員和立法會議席，大大提高其“民主成分”這說法，因為在這些新增的選舉委員中，竟然包括了行政長官委任的區議員和當然議員，這些成員既非由選舉產生，但卻享有欽點的政治特權。究竟如何提高行政長官選舉和立法會選舉的“民主成分”呢？抑或只是強化了其不民主的欽點成分呢？

主席：政務司司長，請你澄清“民主成分”。

政務司司長：主席女士，這其實是一個很簡單的數目問題。現時由區議會選舉產生的區議員有 400 位，而委任議員的總數則有 102 位。這 400 位區議員是由選舉產生的，而現時我們的建議是容許他們全部納入選舉委員會參與選舉行政長官，以及在 2008 年立法會選舉中可以透過互選晉身立法會，在這方面有 5 個新議席。這些與現時情況比較，當然是向民主目標方向邁進了一大步。

張文光議員：他沒有澄清我問題的核心。我問題的核心是在區議員當中，如果包含了委任和當然議員，怎能說是推動了“民主成分”呢？我是有這前提的，而他卻轉而回答有關民選區議員那部分。

主席：政務司司長，你是否還有補充？

政務司司長：沒有，主席女士。

李永達議員：主席，我是要求澄清第 13 段最後一行。司長指普選時間表在短期內難以達成共識。主席，我的問題是，民主黨一直贊成有普選時間表，這是眾所周知的，而我們也認為只有這樣做社會才能有真正的和諧，否則每隔數年大家便會進行激烈辯論一次。根據民主黨的調查證明，有很多市民贊成盡快有普選時間表，所以，我想問許司長，他們內部有否進行獨立的民意調查，是否證明市民反對盡快有普選時間表呢？

政務司司長：主席女士，自去年 1 月起，政制發展專責小組一直有層次、有計劃及廣泛地諮詢不同界別的意見，而收到的意見是記錄在過往每份報告中，並予以公開。關於選舉時間表的問題，大家均可看到市民有不同的意見，這不同的意見代表了現時社會上的共識並不充分。關於時間表的問題，因為當中有些建議要早些推行，有些則要遲些推行，所以，在現階段，我們覺得單有一個時間表並不可以讓我們立即達致普選，因為其他因素是同等重要的。

李永達議員：主席，政務司司長沒有回答我的問題。我的問題十分簡單，而且是用廣東話發問的。政務司司長，你引述前面的話，說你的方案是經調查證明有很多人支持。我的問題十分簡單，政府有否就盡快進行普選的時間表這問題進行獨立的民意調查？政務司司長複述的內容我們已知道，我只是問具體的細節，如果沒有進行獨立的民意調查，是有甚麼原因？

主席：李永達議員，你是想請政務司司長澄清政府曾否在這方面進行調查？

李永達議員：是。

政務司司長：主席女士，政制發展專責小組最重要的工作，當然是考慮 2007 及 08 年選舉的安排。關於推行普選時間表的時間，是有收集許多不同民意的。但是，在我們最近進行的一個較新的民意調查中，主要是集中在市民對方案內主要元素的支持度，關於時間表的問題，在這次民意調查中並沒有包括在內。

鄭家富議員：主席女士，我想請司長澄清第 14 段有關普選時間表的問題。該段提到普選須有很多配套，而當條件成熟，普選時間表才有真正的意義。

《基本法》常說以循序漸進方式達致普選，而時間表便可令工作有計劃，並可彰顯循序漸進的精神。沒有普選時間表，怎能彰顯這種精神呢？沒有普選時間表，怎能有一個清晰的目標來爭取普選呢？所以，我希望司長澄清，你要這麼多配套，這麼多關卡，還要條件成熟，這個時間表才具有真正的意義，為甚麼普選時間表本身不是一項重要的條件呢？

政務司司長：主席女士，可能這個就是本末、先後的問題。其實普選的時間表，只是一個時間的問題。（眾笑）換言之，一定要在某一個階段，提供一個時間表來工作，所以鄭家富議員說的理論性問題，我是認同的。現在政府的看法是，有一些很重要的元素，正如我的聲明所詳列者，所以現在不重複了，這些工作本身當然均有時間表，而不是無限期地做下去的。我們認為，如果這些工作做得好，社會的實際環境又容許有一個實際及務實的目標，屆時一定會有一個時間表。因此，我說時間表只是時間的問題。但是，是否今天呢？我可以告訴鄭家富議員，今天不是。

張超雄議員：主席，我想政務司司長澄清第 9 段。第 9 段中提及，政府委託中央政策組進行了一些民意調查，而這些民意調查的結果顯示，建議方案得到大部分市民的支持及認同。我們今天才第一次正式收到這個建議方案，我不清楚政府是否早已整全而具體地向我們的市民披露這個建議方案，並且得到他們的支持及認同？

政務司司長：主席女士，我不是民調的專家，但以我其中一個理解，便是須提供一定程度的私隱和保密，才能得到一些正確的結果。沒錯，我們在草擬這個方案到了最近的階段，是委託一個獨立機構進行了一次民調，而這民調的結果亦會在我們的第五號報告詳細臚列該次民調所採用的技術和方法的附錄中列出。

張超雄議員：主席，剛才他沒有直接回答，他只是說稍後會披露。不過，我覺得我們立法會今天還只是第一次整全而具體地收到一個正式的建議方案，至於政府之前有否利用其他途徑、向立法會以外的人整全而具體地披露這個方案，是一個重要的問題。我希望政務司司長直接回答有否這樣做。

主席：你是想請政務司司長澄清，在今天之前，他有否向其他人披露過整個方案？

張超雄議員：沒錯。

政務司司長：主席女士，我對此問題所作的簡短答案是“沒有”。進行民調時有其規矩和方法；在進行民調時，就着個別的選擇，當然要製備一些問卷和進行一些調查，不過，並非基於把方案內容全部披露的方式來進行。如果張議員對整個民調的工作和程序感興趣，在第五號報告中有一個附錄，當中已經說得很清楚，今天下午稍後將會公布。

李卓人議員：主席，剛才司長回答有關普選時間表，他的答案與《基本法》中所說的“最終有普選”差不多，最終有普選時間表，這是人所共知的。但是，主席，我想他澄清的是第 14 段，當中又提及普選時間表，並指出要社會上就實行普選步伐達致高度共識。我想司長澄清，甚麼是高度共識？即是數量上的高度共識，那麼，例如有六成人支持普選，那六成是否高度共識呢？我便覺得這已足夠。甚麼是高度共識呢？是權力上的高度，還是數量上的高度呢？如果是權力上的高度，你是要等到香港權力最精英，包括行政會議成員達致共識，還是要再高一點，要包括中央那個高度的共識呢？我可否要求澄清甚麼是高度共識呢？我希望市民本身所達致的共識已經夠高度，數量上已經夠高度了。

政務司司長：主席女士，第 14 段是解釋時間表的問題。其實，《基本法》所說最終實行普選的目標，是人人都認同的。在這個層次來看，我們都是民主派（眾笑），因為普選不會有人反對，剛才李卓人議員更說，已經等待了很久。我說的高度共識，意思便是在時間表上是定出 2012 年，還是 2017 年呢？我相信，要達致普選這個目標，香港很少人會反對，所以在這層次上，我和你的看法是完全一樣，唯一的分別便是，我們覺得在這個階段，即使定出時間表也是不切實際的。我要解釋的原因，在我的聲明中已經解釋了。

李卓人議員：主席，他沒有回答我有關高度的問題，即甚麼是高度共識？他沒有回答。如果正如他所說，大多數市民都是民主派，那麼 2007 及 08 年已可有普選了，而事實上，大多數市民都是民主派。不過，很可惜，如今看來，到 2007 及 08 年仍是沒有普選的，究竟怎樣才算是高度共識呢？

主席：政務司司長，你是否有所補充？

政務司司長：主席女士，關於時間表的問題，我們的看法是，如果有很多必需的配套能夠做得成功，而不是拖長來做，社會屆時對關於何時實行雙普選的共識程度，應該一定高於現在，這是我們的看法。

梁耀忠議員：主席，我首先想透過主席多謝司長，因為他較早前向傳媒“吹風”，令我們已經相當瞭解這個方案。（眾笑）因此，我們不是到現在才知道這個方案的，所以我的問題也不會很多，我只是不大清楚其中一段的內容，那便是第 10 段，當中說“期望建議方案能夠得到在座各位議員的支持，使到本港的政制得以向前發展”。我想問一問司長：他說希望我們支持，使到一個政制得以向前發展，但他怎能說服我們，這個政制在這基礎上可以向前發展呢？因為司長剛才回答多位議員的提問時，說過現時既沒有時間表，也沒有路線圖，只是期望在一個不知的未來會出現普選的可能性。那麼，我們怎能看到現時這個方案是有基礎，怎能讓我們知道政制發展是得以支持呢？

況且，現時這個方案竟比 1997 年之前的情況還要倒退，其中包括 1997 年之前的區議會並沒有委任制度，但現在卻仍保持委任制度。在 1997 年之前，是透過區議會的民選議員互選後讓其代表進入立法局，現在卻並非這樣，現在保留了當然議員、官委議員和民選議員，是由他們共同選出代表他們的立法會議員進入立法會的。從這些情況來看，怎能看到政制會向前發展，並可得到我們的支持呢？

主席：政務司司長，何謂“向前發展”？

政務司司長：主席女士，現時我們作出比較的基礎，是以現時的情況比較建議方案內所述的將來步伐、幅度和大小，而我在聲明的其他部分亦有提及，相對現時的安排，實際上，不論在立法會新增議席的數目或在行政長官選舉中參與的人數，均較以往可參與地區直選或間選的人數大大提高。例如就立法會的議席，我們建議增加 10 席，而這 10 席均從地區直接或間接選舉產生，這與現時傳統功能界別的分布相當不同，所以我們認為這確是一個向前邁進的方案。

梁耀忠議員：主席，司長沒有回答清楚，我剛才指出向前發展的意思是向前邁進，而不是向後倒退，但事實上，正如我所說，在 1997 年之前，區議會的選舉模式與現時的情況完全不同。儘管現在說是向前發展，司長所說的是

在何時向前發展呢？對於這點，司長說得並不清楚。如果將來有基礎發展下去，那麼司長能否告訴我們在這基礎上，何時才得以進一步發展下去呢？

政務司司長：主席女士，如果梁議員放眼看看，以現時我們建議的這個方案所說的直選議席與以往的直選議席作一比較，哪個較多呢？市民參與的空間是擴大、是一樣還是縮小了呢？我相信這樣比較，你便可以明白了。實際上，這方面現時已較以往邁進數步，而我們現時的方案更是將現時的步伐再向前跨進一大步，基本上就是如此簡單。

梁耀忠議員：司長問我問題，我是否須回應他？

主席：我想還是不要回應了。大家也明白，現在各位議員是在要求司長就剛才所發表的聲明作澄清，所以便無須急於在這個時候，進一步提出一些較實質的問題。各位只要求澄清聲明內容便是了。

李柱銘議員：主席女士，我首先恭喜政務司司長在今天創立了一個所謂“長期普選民主派”，我亦多謝他今天向本會而非傳媒首先透露第五號報告的內容。但是，我請政務司司長澄清，他那建議方案中的主要元素，即聲明文件第 5 及第 6 段所載的內容，有哪些是今天中午前仍未見報的呢？（眾笑）

主席：李柱銘議員，不好意思，這並不是一項澄清，而是一項問題。你要提出一項要求澄清聲明內容的問題才可以。

李柱銘議員：主席，這是一項澄清。

主席：這不是一項澄清。你想司長澄清甚麼呢？他只是提出了建議而已。或許你先想一想，我稍後再讓你提出問題，好嗎？

楊森議員：主席女士，我想司長澄清第 7 段，他說這個方案增加了民主成分，因為會將選舉委員會委員人數增加一倍，所有區議員都會列入在內。但是，

當中的委任議員是由行政長官委任；行政長官委任區議員，再由區議員選出將來的行政長官，這是否有種票之嫌呢？如果有種票之嫌，為甚麼說成是有民主成分呢？

主席：司長，請你澄清“民主成分”。

政務司司長：主席女士，我記得剛才回答張文光議員的時候，我已經用了一個數字，以表達所謂民選和委任的比例。現時楊森議員問及關於種票的問題，我也要盡量回應，因為我們的方案是有關 2007 年的行政長官選舉和 2008 年的立法會選舉。於 2007 年 3 月會選出新一任的行政長官，換言之，根據我們現時的方案，是納入現任的所有區議員，因為在法例之下，現任區議員的功能、責任、地位、角色都是一致的。我們不認為有理由將他們變成二等公民，不可以參加 2007 年 3 月的行政長官選舉；至於委任的區議員是由前行政長官委任，不是由現在新的行政長官所委任的。在我們這個方案中，2007 年 12 月的區議員選舉是會包括一個委任的元素，原因亦是要維持一個穩定及均衡的參與，在這原則下，一定要有委任的元素，這點剛才亦已解釋過。

楊森議員：主席女士，司長是否說，那些委任議員不是由新的行政長官所挑選出來，所以與他無關？但是，政府是一個整體，對嗎？政府既是一個整體，便不會政息人亡。

主席：楊森議員，不好意思，現在不是辯論。我想你日後一定有機會……

楊森議員：我是請他澄清。

主席：那麼，政務司司長，你是否還有補充？

政務司司長：主席女士，我是很直接地回應楊森議員關於種票的問題，我覺得已經作出了回應。

劉江華議員：主席，我想司長澄清第 5 段第五點，關於行政長官產生辦法的新規定。這個新規定指出，如果只有一名候選人，仍須繼續選舉程序。我們皆知道，選舉是有贏有輸的，現在這個選舉是否有輸無贏或有贏無輸呢？如果真的不能達到過半數的支持，會有甚麼嚴重後果呢？

政務司司長：主席女士，很多謝劉江華議員的問題。這個建議是基於在今年較早前行政長官補選的時候，有很多意見提出來，當中有人提出在只有一個候選人的情況下，該候選人會否自動當選的疑問。社會上亦有很多不同界別，表達了很多聲音，表示應該要完成一整套選舉程序。我們考慮過各方面的意見後，覺得在原則上應該有一個機制，使整個選舉程序可以完成，而不是到提名階段便告一段落。至於具體方案是如何，我們打算在進行本地立法，即就《行政長官選舉條例》提出修訂的時候，提出一個方案，訂明選舉的模式。我們亦很希望在稍後會聽到多些意見，特別是包括各位議員對這個選舉模式的意見，我們在現階段沒有既定的方案。不過，我想指出一點，在我們當時聽到的意見中，有人提出信任投票的模式。我們的政府現時覺得信任投票的模式未必很適當，但我們很希望有更多這類的討論，以制訂將來的方案。

郭家麒議員：主席，不知為何，民主派現時的行情很高，前兩天行政會議議員夏佳理表示他是民主派，今天便連司長也表示他是民主派，我感到很高興。我想澄清聲明的第 9 及 13 段。政務司司長剛才表示他做了掌握民意的工作，但在第 13 段卻表示社會對普選時間表有不同意見。他在回應我們時又表示，他在調查中並沒有問及在 2007 及 08 年進行雙普選和在 2012 年進行雙普選的問題。那麼，我想知道，他在調查中究竟問了些甚麼？事實上，在整個討論過程中，他現在要回覆我們的是有沒有時間表，但他卻不就時間表作諮詢。我們現在正在討論有沒有需要達到一個方案，讓香港可以有雙普選，所以，我不知道政務司司長問了些甚麼。他花了那麼多錢 — 聘請中央政策組也是要動用公帑的 — 政府所進行的每一項民意調查也是在花費每名納稅人的金錢。我很想知道他問了些甚麼，以及更重要的是，他那麼重視民意，是否表示如果我們有辦法顯示民意不能夠接受這個方案，而是譬如說要盡快有時間表，那麼司長便願意根據民意，定出這樣的方案？

主席：郭家麒議員，你所提出的問題太長了。請你清清楚楚告訴我，你想澄清甚麼？

郭家麒議員：主席，我想透過你澄清的是，這項所謂的民意調查，究竟問了些甚麼？

政務司司長：主席女士，對於這項要求澄清的問題，我的回答是相當簡單的。郭家麒議員，我剛才已說過，第五號報告的附錄詳細載列了這項民意調查的內容，以及指出了是透過何種方法進行。這項民意調查問了很多問題，我覺得我現時無須把所有問題羅列出來，因為不用多久，大家便可以親自看到我們在民意調查中問了些甚麼。主席女士，對於這項要求澄清的問題，我原本已回答完畢，但如果郭家麒議員容許，我想補充一點。

在過去 4 份報告中，政制發展專責小組就有關選舉、政制發展等各方面，進行了很多民意研究。我相信各位議員仍會記得那 4 份報告當中的一些部分。專責小組的工作程序是逐步收窄有關選舉和模式的意見，考慮一些最重要的問題。我的理解是在早一個階段，由於沒有就時間表達成共識，有人提議 2012 年，有人則提議 2017 年，以至甚麼建議也有，所以在那個階段，時間表與這個方案本身並沒有直接關係，因為我們從社會上所收集到的意見過於紛紜。因此，我們最後在進行民意調查時，只是集中問及建議方案內的內容，而不是時間表的問題。我要解釋一下，先後次序便是這樣了。

主席：郭家麒議員，司長是否尚未澄清你的問題？

郭家麒議員：尚未澄清。司長剛才表示，如果市民對提出的方案或問題有不同意見，他是不會接受的。這是否表示無論司長是“吹風”或進行民意調查，如果市民對區議會方案有不同意見，根據司長的邏輯，便不應該放進這個方案裏，對嗎？

主席：郭議員，你是要求司長澄清，抑或是跟他辯論呢？我們還是讓其他議員有機會提出澄清的問題吧。

田北俊議員：主席，司長在開始發言說是“提出一套建議方案”。司長在第 5 段和第 6 段，即有關 2007 年行政長官的產生辦法，以及有關 2008 年立法會的產生辦法，選用的字眼是“我們建議”，司長可否就此澄清一下？有時

候，在立法會的事務委員會上，政府也會用“建議”這個字眼，即表示我們可以有反建議，可以作出少許修訂的。對於在第 5 段和第 6 段的“我們建議”，是否也有這樣的意思？如果不是，政府是否應說“我們決定”？司長可否就第 5 段和第 6 段作出澄清？既然是建議，其中的細節是否可作修改？否則，那便是一個決定了。如果只是一個建議，我們可否提出反建議？

政務司司長：主席女士，關於修改《基本法》附件一和附件二，是要以政府議案的形式提出來的。經過了差不多一年半的徵詢、研究和討論，對於現時所提出來的這一個方案，我們不認為、亦看不到主要的組成部分有任何要修改的地方，但在程序上選用“建議”這個字眼，是因為政府的議案須獲得立法會議員三分之二多數通過、行政長官同意和人大常委會批准或備案。所以，我們在這個階段當然是選用這個字眼，而不可以說“我們決定”，因為這根本亦與事實不符。

田北俊議員：主席，司長沒有回答我的問題。他剛才說主要的部分，那麼，有沒有非主要的部分呢？

政務司司長：主席女士，當然，現時這些建議只是大原則、主要元素、一個框架而已。我在聲明中另一處亦提到，落實選舉的細節是要透過一個本地立法的程序進行，所有這些細節，當然是在本地立法的過程中，經由各位議員討論。我們希望明年初可以有一項法案，提交議員審議。

主席：李柱銘議員，你今次準備妥當了嗎？

李柱銘議員：是的，今次準備妥當了。（眾笑）

主席女士，司長在第 14 段的最後部分是這樣說的：“我們是認真、有誠意達致最終普選的目標，而建議方案是邁向這目標明顯的一大步，將來我們亦會繼續一步一步朝着這個方向前進。”我想司長澄清，我們要走多少步，才能達致最終普選的目標呢？

政務司司長：主席女士，我今天不能量化究竟要走多少步，我今天只可以告訴大家，在現階段，時間表是不切實際的。可是，沒有時間表也不打緊，因為我們有一副積木；這副積木如果能夠砌成圖畫，我們也便無須再要走很多

步了。今天，我當然不可以量化要走多少步，但方向肯定是清楚的，而組合配套也是清楚的。

馬力議員：主席，我想政務司司長澄清第 15 段。他提到會在 12 月 “向立法會提出並爭取通過《基本法》附件一及附件二的修正案的議案”。如果我沒有記錯，人大常委會的決定是以法案的形式提出來的。我想政務司司長澄清，兩者究竟有何分別或相同之處呢？

主席：我想你要求司長澄清的，是議案是否包括法案，對嗎？

政務司司長：主席女士，行政長官產生辦法和立法會產生辦法的修改，性質是屬於對《基本法》附件一及附件二的規定進行修改，經報人大常委會批准或備案後，分別成為《基本法》附件一及附件二的組成部分。有關《基本法》附件一及附件二的修改程序，第一階段是在香港運作，須經過立法會全體議員三分之二多數通過，以及行政長官同意；至於第二階段，便是在中央運作，由人大常委會對香港提出的《基本法》附件一及附件二的修正案予以批准或備案，這便是程序。雖然修改《基本法》附件一及附件二的第一階段是在香港運作，但由於不屬於香港本地立法，所以，香港本地立法程序中的法案審議程序便不適用，主要原因是這並非屬於本地立法的工作。因此，特區政府有關修改行政長官產生辦法和立法會產生辦法的法案，是會以議案的形式向立法會提交的。

余若薇議員：主席，我想請司長澄清第 14 段中所提到的 “研究如何在均衡參與、兼顧各界利益、提供足夠制衡等原則下實行普選”。

主席，我想司長澄清，是因為普選的意思是 “一人一票”，這自然是最均衡參與，以及最能兼顧各界利益的。司長剛才澄清時說委任區議員跟選舉產生的區議員一樣，不可以視他們為 “二等公民”。那麼，我想問，至於那些沒有票的人，司長的意思是否說他們便是 “三等公民” 呢？如果不是，為甚麼我們不能盡快實行普選，以達致真正的均衡參與、兼顧各界利益呢？對於 “均衡參與、兼顧各界利益、提供足夠制衡等原則下實行普選”，司長可否澄清，現在所提出的方案，是否名義上是均衡參與、兼顧各界利益，但骨子裏卻是照顧小圈子的既得利益，所以才有足夠的制衡呢？

政務司司長：主席女士，很多謝余若薇議員提出這個問題，讓我有機會解釋一下第 14 段下半段所說的是甚麼。我們認為，選舉當然是一個目標，普選亦是一個很重要的目標，是大家有共識的，不會有異議的。不過，除了選舉的概念及選舉的口號外，當我們要落實時，便不單止要考慮選舉的模式了，因為外國有很多模式也是普選的，但普選的結果卻是不同。在普選的情況下，議會的組成是一個很重要的因素。

其實，在政制發展專責小組的第二號報告及較近期的第四號報告內，也提到了這些問題。第二號報告是有關根據《基本法》有關條文，就將來如果實行普選時，整體的制度、議會的制度、議會各方面的利益制衡，在普選的情況下應該會是如何，提出了數項原則。至於第四號報告，亦有說到我們應該盡快討論及研究數項問題，那便是功能界別將來的前途會是如何。理論上，大家也知道，一旦實行普選，當然便不會有現時的功能界別，有人亦提出屆時是否有需要研究兩院制。

對於這些問題，我相信社會應盡快以較為認真、嚴肅一點的態度來進行探討及討論，讓大家知道我們將來普選得來的議會制度是會怎麼樣，將來怎樣保障社會各階層的利益，以及應該如何容許社會各階層有分參與。我們覺得要盡快研究這些問題，並希望社會上可以達致共識。有了共識後，我們覺得談實質的普選時間表便會容易得多了。

余若薇議員：主席，司長沒有回答的部分是，司長早前在回答一位同事的問題時表示，委任的區議員是不可以剔除出來，因為那 102 位委任的區議員如果被剔除出來，便會變為“二等”。所以，我要問的是，那 102 位或 1 600 位以外而沒有票的人，是否便變為“三等”呢？

主席：這似乎是一項問題。

余若薇議員：主席，我希望司長澄清他所提出的“二等”的說法。

主席：你是想問這個情況是否算是均衡參與？

余若薇議員：主席，是的。

政務司司長：主席女士，當然並非說他們是“三等”，（眾笑）他們其實是一等的，因為區議會現時有直選成分，大部分區議員也是由直選產生，而每

一個地區內的選民當然是有票的。不過，主席女士，我想再提出一點。我剛才說的是一個很具體的情況，那便是在 2007 年 3 月選舉行政長官時，是由現任區議員選舉的，而現任區議員在有關的法律條文下，是享有一致的地位，這是我剛才說的一個重點。

譚耀宗議員：主席，我想司長澄清第 15 段。司長說政府會在 12 月向立法會提交修正案的議案，但其他的細節內容卻會容後處理。可是，容後處理的意思，會否是例如會在 12 月或之前，詳細說明那些具體細節，抑或會在哪個階段，詳細說明那些具體細節呢？

政務司司長：主席女士，由於落實附件一、附件二的大方向、大原則是要通過本地立法，而本地立法是涉及很多很重要的因素，例如選舉方法、區域劃分等，我很希望在接着下來的時間裏多些聆聽有關方面說明他們認為應該要怎樣做的意見，讓我們在草擬法案時，可以有一些很重要的參考。我們今天並沒有一個方案，但我們希望多聆聽意見，到了提交法案時，我們當然會盡量把在接着的一段時間裏所聽到的意見包括在內。

劉慧卿議員：主席，我也想請司長澄清第 15 段。他說將於 12 月份“向立法會提出並爭取通過《基本法》附件一及附件二的修正案的議案”。主席，12 月最後一次會議將會在 21 日舉行，而“吹風”的消息亦說是會在 21 日舉行的會議上提出。可是，從現時至 12 月 21 日只有 9 個星期。我想司長澄清，如何要市民在短短 9 個星期內決定這麼重要的事情呢？政府為何迫使立法會在數個星期內便要作出如此重要的決定？我想司長澄清，他是否想再來一次就《基本法》第二十三條立法引起的事件的翻版呢？司長剛才說他是民主派，有市民透過我的傳呼機要我告訴司長，請他在 12 月 4 日上街。

主席：劉慧卿議員，你可否再次告訴我，你想澄清的究竟是哪部分呢？

劉慧卿議員：我想司長澄清的是，政府要在 12 月份向立法會提交建議，時間方面是否過於緊迫呢？如此重要的事情，只有 9 個星期便要決定，政府是否很想如此壓迫立法會和公眾？主席，我想請司長澄清，他是否要官逼民反？

主席：這似乎是一項問題多於一項澄清。你可以請他澄清究竟是 12 月份的哪一天。

劉慧卿議員：主席，任由你決定吧。

主席：不要緊，他要說甚麼，是由他決定的，但我作為主席，便一定要按照《議事規則》辦事。

政務司司長：主席女士，讓我就着這個問題作出澄清。我剛才在聲明中已解釋過，如果要在 2007 年 3 月順利選出新一任行政長官，有一系列工作是必須進行的。我們主要便是就着時間，看看每個階段須進行甚麼工作。

我們要在本地立法，法案一旦通過了，便成為了修訂條例，但隨後還須有附屬法例；制定了附屬法例後，又要重組選舉委員會，以及進行選民登記。在這個過程中，選舉管理委員會要擔當一定角色，進行工作和諮詢。進行這種種工序，是須用相當時間的。當然，還有一個階段是要讓行政長官同意，還要經人大常委會通過或備案，特別是有關行政長官的選舉。所以，這完全是關乎時間的問題，而並不存在任何壓力的問題。

劉慧卿議員：主席，我想司長澄清，香港人只有 9 個星期決定如此重要的事情，是否公道呢？

主席：劉慧卿議員，這是一項問題。我知道政制事務委員會已決定在本月 21 日舉行會議，而議程亦包括聽取由司長領導的政制發展專責小組就這問題所作的簡介。請你屆時再提出這個問題吧。

何鍾泰議員（譯文）：主席，我希望政務司司長澄清第 16(c)(i)段關於《行政長官選舉條例》的擬議修正案。該條例將須作出以下修訂：“如果在行政長官出缺後 6 個月內將會選出新一任（即 5 年任期）的行政長官，便無須安排補選。”這情況是否指現任行政長官於任期快將屆滿時出缺，而根據正常程序，有關方面已作出安排，於行政長官出缺後 6 個月內進行普及的選舉？這是否政務司司長所指的情況？

主席：政務司司長，請你澄清。

政務司司長（譯文）：主席女士，我的答覆十分簡短，那就是“對”。

梁國雄議員：主席，許司長在聲明的第 5、第 8、第 9、第 10 段均提及他們如何作民意評估和體現均衡參與。許司長避重就輕，說第五號報告快將公布，而報告內會談及諮詢，例如所涉及的範圍、如何取材、比重的估計等。我想許司長澄清一下，在他作出一個綜合評估，或進行獨立的民意調查時，他是否察悉到在 2003 年 7 月 1 日，有 68 萬人 — 這個數字是政府內部的估計 — 上街要求在 2007 及 08 年進行普選？此外，在 2004 年 7 月 1 日，根據政府估計，最少也有超過 25 萬人要求在 2007 及 08 年進行普選。他又是否察悉到，在 2004 年 9 月一次官方認可的選舉上，有超過六成半選民投票表達了他們支持香港應該在 2007 及 08 年實行全面普選？在某個意義上說，這已有足夠三分之二的票數；即使在這個議會中，這次選舉已經有足夠三分之二票數改朝換代了。

主席：梁國雄議員，你是否已提出了你要求澄清的問題？

梁國雄議員：這 3 個要素是舉世皆知的，也是形成今天這個議會的要素。他有沒有察悉？他是否認為這些均不重要呢？這些是唯一的量化數字，是唯一透過政府的選舉而量化的。他有否……

主席：梁國雄議員，我不想打斷你的話，但議員所提出要求澄清的問題是不能這麼冗長的。你是否已提問完畢？

梁國雄議員：我希望他現在……

主席：如果你已提問完畢，我便請司長回答。你這樣一直說下去，我們的時間已很緊迫了。

梁國雄議員：好的，先讓他澄清吧。

主席：好的，謝謝你。政務司司長，我猜想梁國雄議員想你澄清的，是在你所進行的獨立民意調查中，有沒有包括他剛才所說的數項問題？梁議員，你是否這個意思？

(梁國雄議員點頭示意)

主席：我要看看梁議員有否反對，如果他反對，我便要簡短的.....

梁國雄議員：主席，你說得對。(眾笑)

政務司司長：主席女士，有關這項民意調查，我剛才已經說過，便是就着我們的建議方案內容進行民調。我們亦向市民徵詢了他們認為政制發展的方向應該是怎樣。我們所得到的結果是，大家也認同是要向前走，不應該原地踏步的。

梁國雄議員：澄清。

主席：梁國雄議員，請你站起來。

梁國雄議員：許仕仁司長的澄清並沒有回答我的問題。有關那 3 項舉世皆知的因素，比重是怎麼樣的？因為那些民意調查跟那 3 次事件是無法比擬的。我現在拿着烏紗，我希望他轉過頭來看一看他戴着這頂烏紗的樣子。這便是他的鏡子.....

主席：除下你的烏紗，你現在不是在發言。

梁國雄議員：他的烏紗可以保得住.....

主席：你現在應是提出問題要求澄清。梁議員.....

梁國雄議員：烏紗可以保得住，但烏紗上頭，民主落地……

主席：好了，你坐下吧，大家也明白你要說甚麼了。

梁國雄議員：我還有一句說話。大家今天也笑得很開心，但我卻笑不出來。我只想給司長一句話。其實，我是很有心的，而我這句話是跟司長的姓名有關的。司長今天的表現，便是……

主席：梁國雄議員……

梁國雄議員：假大空話假人話，也許仕仁也是人……

主席：現在不是進行辯論，也不是讓你發言。

梁國雄議員：……完全是兌現的。

主席：梁國雄議員，請你坐下吧。

梁國雄議員：不是，這個……

主席：請你坐下。現在是提出問題要求澄清，不是讓你發言、表達意見或發表議論。請你遵守《議事規則》，你坐下吧。（眾笑）

梁國雄議員：我想澄清他會否收我這頂烏紗？（眾笑）請他回去對鏡看一看，他是否對得起香港人？

主席：你坐下吧。

楊孝華議員：主席，我想司長澄清他在聲明中第 15 段的第一句和第三句。他的第三句是說計劃於明年初向立法會提交《行政長官選舉（修訂）條例草案》，並爭取在 5 月通過。這即是說前後最少可有 4 或 5 個月讓我們審議。可是，他的第一句是說“我們將於 12 月份向立法會提交並爭取通過《基本法》附件一及附件二的修正案的議案”。以我理解，司長的意思是否說要在 12 月初提出議案，然後在 12 月底前通過，讓我們有 1 個月討論，抑或要在 1 天內完成？程序究竟是怎樣呢？我想指出，英文版本是“*we would formally present to LegCo the two motions*”，但中文版本卻沒有提到“*the two motions*”。司長可否澄清究竟是一項議案還是兩項議案，以及供我們討論議案的時間，預計會有多少呢？

主席：我想政務司司長也明白了要澄清甚麼，對嗎？

政務司司長：主席女士，這個程序是涉及數個階段的。第一個階段是有關修訂《基本法》的附件一和附件二。這個程序要在今年內完成，以便進行下一個較為複雜的“本地立法”階段，可有時間讓立法會審議和通過。所以，其實是有兩個不同的階段，也可以說是要向立法會提交兩份不同的文件，供立法會審議和通過。

主席：各位議員，政務司司長發表聲明用了 12 分鐘 30 秒，而回答議員所提出要求他澄清的問題則用了 55 分鐘。雖然現仍有議員在輪候提問，但我希望他們可以在政制事務委員會的會議上繼續提問。屆時，大家便無須受澄清問題的規則所規限，可以提出各種各樣問題了。現在，司長的聲明和議員要求司長澄清的問題到此為止。

議員議案

主席：議員議案。根據《中華人民共和國香港特別行政區基本法》動議的兩項決議案。

第一項議案。

根據《中華人民共和國香港特別行政區基本法》動議的決議案

曾鈺成議員：主席，我動議通過我所提出關於修訂《香港特別行政區立法會議事規則》的第一項決議案。

議事規則委員會應內務委員會的邀請，研究了應否容許由兩個或多個事務委員會成立聯合小組委員會。

議事規則委員會曾參考其他立法機關的做法和慣例，並考慮過另一可行的做法，就是由內務委員會成立小組委員會。

經研究後，議事規則委員會認為，內務委員會轄下的小組委員會所研究的事項，應是廣受公眾關注的。可是，有些事項雖然不是如此廣受關注，但卻是兩個或多個事務委員會共同關注的事項，故此應由該兩個或多個事務委員會成立的聯合小組委員會處理。雖然該等事項亦可在事務委員會聯席會議上處理，但由聯合小組委員會處理會較為可取，因為此類小組委員會的委員人數通常較少，所以會較容易安排舉行會議。

議事規則委員會不認為《議事規則》的精神，並不容許由兩個或多個事務委員會成立聯合小組委員會。因此，委員會建議修訂《議事規則》，清楚訂明兩個或多個事務委員會可以成立聯合小組委員會，研究各有關事務委員會共同關注的事項。內務委員會已接納議事規則委員會的建議。

為實行上述安排，議事規則委員會建議修改《議事規則》第 77 條。

我呼籲各位議員支持此項決議案。多謝主席。

曾鈺成議員動議的議案如下：

“議決修訂《香港特別行政區立法會議事規則》第 77 條 —

(a) 加入 —

“(9A) 兩個或多個事務委員會如認為適當，可委任聯合小組委員會，研究各有關事務委員會共同關注的任何事宜，並向該等事務委員會作出報告。”；

- (b) 在第(15)款中，廢除在“自行決定。”之後的所有字句而代以“除本議事規則另有規定外，由兩個或多個事務委員會委任的聯合小組委員會的行事方式及程序，由各有關事務委員會自行決定。在作出任何此等決定時，事務委員會或（在由兩個或多個事務委員會委任聯合小組委員會的情況下）各有關事務委員會須考慮根據本議事規則第75(8)條（內務委員會）提供的任何指引。””

主席：我現在向各位提出的待議議題是：曾鈺成議員動議的議案，予以通過。

主席：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接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。

根據《中華人民共和國香港特別行政區基本法》動議的決議案

曾鈺成議員：主席，我動議通過我所提出關於修訂《香港特別行政區立法會議事規則》的第二項決議案。

議事規則委員會曾研究立法會轄下委員會及小組委員會的主席應享有的表決權，亦研究了若這些委員會及小組委員會的主席享有決定性表決權，他們應否按照實際上一直沿用的英國下議院的慣例行使此種表決權。

經研究及諮詢全體議員後，議事規則委員會建議財務委員會、政府帳目委員會、內務委員會、調查委員會、專責委員會、議員個人利益監察委員會和議事規則委員會，以及內務委員會轄下非審議附屬法例的小組委員會的主席，應只享有決定性表決權，而沒有原有表決權，而在行使決定性表決權時，亦應按照上述慣例。《議事規則》的有關修訂會盡快提交立法會通過。

議事規則委員會亦建議法案委員會、事務委員會和它們轄下的小組委員會，以及內務委員會轄下審議附屬法例的小組委員會的主席，應只享有原有表決權，而沒有決定性表決權。此外，主席的原有表決權應與委員會其他委員同一時間行使，否則會被視作放棄參與該次表決的權利。《議事規則》的有關修訂建議已列於決議案內。

最後，議事規則委員會建議在《議事規則》的修訂尚待立法會通過的過渡期間，議員個人利益監察委員會、議事規則委員會、內務委員會轄下審議附屬法例的小組委員會和非審議附屬法例的小組委員會，以及法案委員會和事務委員會轄下小組委員會的主席的表決權，應一如上述建議所規定。

內務委員會已接納議事規則委員會的建議。我呼籲各位議員支持此項決議案。

曾鈺成議員動議的議案如下：

“議決修訂《香港特別行政區立法會議事規則》 —

(a) 在第 75 條中 —

(i) 在第(2)款中，廢除在“代行主席之職。”之後的所有字句；

(ii) 加入 —

“(12A) 委員會的會議法定人數為包括主席在內的 20 名委員。所有須由委員會或其轄下小組委員會決定的事宜，須以參與表決的委員贊成者及反對者的過半數決定。

(12B) 委員會或其轄下小組委員會（根據第(12)款委任以便協助委員會研究第(10)款提述的附屬法例的小組委員會除外）的主席或主持會議的任何其他委員不得參與表決，但如其他委員贊成者及反對者數目相等，則在此情況下他有權作決定性表決。

(12C) 根據第(12)款委任以便協助委員會研究第(10)款提述的附屬法例的小組委員會的主席或主持會議的任何其他委員享有原有表決權，而沒有決定性表決權。

(12D) 主席或主持會議的委員如擬就在第(12C)款提述的小組委員會內討論的事宜行使其原有表決權，則該項表決權只可與該小組委員會其他委員的表決權同一時間行使，否則即視作放棄就有關事宜表決的權利。

(12E) 儘管有第(12B)及(12C)款的規定，主席或主持選舉的委員（視屬何情況而定）在委員會或其轄下小組委員會的主席或副主席選舉中，同時享有原有表決權和決定性表決權。”；

(iii) 廢除第(16)款；

(b) 在第 76 條中 —

(i) 廢除第(8)款而代以 —

“(8) 所有須由法案委員會或其轄下小組委員會決定的事宜，須以參與表決的委員贊成者及反對者的過半數決定。主席或主持會議的任何其他委員享有原有表決權，而沒有決定性表決權。”；

(ii) 加入 —

“(8A) 主席或主持會議的委員如擬就在法案委員會或其轄下小組委員會內討論的事宜行使其原有表決權，則該項表決權只可與該法案委員會或其轄下小組委員會其他委員的表決權同一時間行使，否則即視作放棄就有關事宜表決的權利。

(8B) 儘管有第(8)款的規定，主席或主持選舉的委員（視屬何情況而定）在法案委員會或其轄下小組委員會的主席或副主席選舉中，除有權作原有表決外，亦有權作決定性表決。”；

(c) 在第 77 條中 —

(i) 在第(10)款中，廢除在“包括主席在內。”之後的所有字句；

(ii) 廢除第(13)款而代以 —

“(13) 所有須由事務委員會、根據第(9)款委任的小組委員會或根據第(9A)款委任的聯合小組委員會決定的事宜，以及所有須由第(10)款提述的聯席會議決定的事宜，須以參與表決的委員贊成者及反對者的過半數決定。主席或主持會議的任何其他委員享有原有表決權，而沒有決定性表決權。此類表決的結果無論在立法會、全體委員會或內務委員會中，對任何議員均不具約束力。”；

(iii) 加入 —

“(13A) 主席或主持會議的委員如擬就在第(13)款提述的事務委員會、小組委員會、聯合小組委員會或聯席會議內討論的事宜行使其原有表決權，則該項表決權只可與該事務委員會、小組委員會、聯合小組委員會或聯席會議其他委員的表決權同一時間行使，否則即視作放棄就有關事宜表決的權利。

(13B) 儘管有第(13)款的規定，事務委員會、根據第(9)款委任的小組委員會、根據第(9A)款委任的聯合小組委員會，或第(10)款提述的聯席會議的主席或主持選舉的委員（視屬何情況而定），在有關委員會或會議的主席或副主席選舉中，除有權作原有表決外，亦有權作決定性表決。”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：曾鈺成議員動議的議案，予以通過。

主席：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接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：兩項無立法效力的議案。我已接納內務委員會的建議：每位動議議案的議員連發言答辯在內最多可有 15 分鐘發言，另有 5 分鐘可就修正案發言；動議修正案的議員最多可有 10 分鐘發言；其他議員每人各有最多 7 分鐘發言。

第一項議案：正視殘疾人士乘搭交通工具的需要。

梁耀忠議員：主席，是否要待局長進來才開始？

主席：梁耀忠議員，如果你有這個要求，便請你先坐下。秘書，請你看一看局長是否在這裏。如果局長不在，我便要暫停會議了。

(工作人員往找環境運輸及工務局局長)

主席：請局長進入會議廳，她應該仍在這裏，尚未離開的。

(環境運輸及工務局局長匆匆趕入會議廳)

主席：梁耀忠議員，局長已經在席了，請你發言。

正視殘疾人士乘搭交通工具的需要

梁耀忠議員：主席，我今次已是第四次在這裏“炒冷飯”，就殘疾人士乘搭交通工具的需要提出議案。其實，很多人也跟我說，要說的話在過去 3 年應已全部說過了，今年還有甚麼好說的呢？主席，在第三年過後，我仍繼續要在第四年提出這項議案，原因其實很簡單。主席，我想再補充一點，有關這項議題的議案，除了在上兩次的立法會辯論能獲得通過外，去年提出的議案並未獲得通過。不過，所有發言的同事大體上也是支持議案的，他們只是不支持議案某些部分而已。這反映出同事對此事也非常關心。其後，在今年 7 月 22 日的交通事務委員會會議上，同事再次通過要求政府於本年度內訂定殘疾人士乘搭公共交通優惠票價的安排。可是，政府至今在這方面推行的工作，實在只是原地踏步，乏善可陳。我固然希望廖局長在稍後回應時會給我們一些好消息，但根據過往的經驗，我相信局長大可能只會再次搬出以往的說法，在立法會內重新多讀一遍而已。

（代理主席劉健儀議員代為主持會議）

正所謂“頑石也會點頭”，但政府及公共交通機構對殘疾人士乘搭交通工具的需要的態度，比頑石還要差。在這數年間，除了 16 條渡輪航線及 4 條小巴路線有為殘疾人士提供優惠外，其餘的公共交通機構對殘疾人士的態度仍然很差。這些機構每年只會在一年一度的國際復康日，讓殘疾人士免費乘車，這些小恩小惠分明就是裝模作樣。根據局長以往所說，這些經營者不願為殘疾人士提供優惠的理由，是因為他們認為他們的責任只是提供設施，而不是讓個別人士享有津貼。

然而，代理主席，人人皆知為所有乘客提供更方便的設施，根本是經營者的責任。可是，他們連這些基本的工作也未能做好。市民看到的，只是他們很積極、很有效率、很有心思地安裝一些可以賺錢的設備，例如路訊通或車身廣告等，最近更不斷加裝廣告燈箱。可是，他們為殘疾人士提供的設施及改善設計的工作，確實令人氣憤！就以最近新開設的迪士尼車站為例，路向四肢傷殘人士協會已指出，站內升降機的按鈕過小及位置過高，對一些使用輪椅的人來說，實在很不方便。另一些有需要的設施，包括召喚專線的位置，也十分不便。至於月台方面，地面與車廂之間的罅隙非常大，很多時候會把輪椅使用者的輪椅“卡”着，令他們無法前進。香港傷殘青年協會亦指出，迪士尼車站的購票機非常高，洗手間的門亦過重，對殘疾人士構成不便。

至於其他交通工具方面，根據無障礙城市關注聯席在 3 月份進行的調查顯示，有四成以上受訪者對巴士站的設施最為不滿。車站除了沒有張貼低地

台巴士的行走時間表外，車站鐵欄之間的空間亦過窄，令使用輪椅者難以通過。此外，有三成受訪者指出，即使巴士設有低地台及斜板，這些低地台很多時候也失靈，未能有效發揮其功用，令他們無法登車。在鐵路方面，雖然西鐵是新落成的鐵路，但卻成為最多殘疾人士不滿的鐵路。有調查曾經以 20 分為滿分作比較，西鐵竟然只有 12.06 分。即使這些設施如此新，其評分也如此低，這方面的情況如何，大家可想而知。

上述的例子，正好反映公共交通機構連傷殘人士的設施也做得欠佳。可是，該等機構竟可涼薄地表示公司並非不照顧傷殘人士，亦有提供傷殘人士的設施。可是，這不過是應酬話。至於票價優惠方面，他們卻表示不應向他們提出要求，如有要求的話，倒不如要求政府提供。

代理主席，稍有良心的人也不會認同這種說法。不過，局長在 2003 年 10 月 8 日回應立法會的議案辯論時表示，政府現時已有提供綜合社會保障援助（“綜援”）及傷殘津貼，以協助這羣殘疾人士，她認為這樣便可以解決問題。可是，社會福利署（“社署”）的最新數字顯示，只有一萬七千多名殘疾人士申請綜援，而有一萬四千多人及九萬六千多人則分別申請了高額傷殘津貼和普通傷殘津貼。換句話說，局長所提到的所謂措施，其實只可協助少於一半的殘疾人士。況且，在社會福利保障範圍內，如果把這兩項金額均分，每名申領人士每天分別只有 64 元或 74 元，更差的甚至只有 34 元。且不論這金額是否足夠維持基本生活的開支，對於居於較偏遠地區，往返均須乘搭交通工具（不論是巴士或地鐵）的受助人來說，這金額根本不足以支付全部車資，就是連支付一半也不足夠。這種情況實在令人替他們感到淒涼。

代理主席，為傷殘人士提供公共交通津貼，是否真的這麼困難呢？是否會對這些機構的財政構成很大的壓力呢？在技術方面，讓我們先從受惠人的定義來看。我還記得在去年 10 月 13 日，我提出“促進殘疾人士融入社會”的議案辯論，當時答辯的官員是新上任的周一嶽局長而非廖局長。不過，當天我在內務委員會的會議遇到廖局長，於是便詢問她有關殘疾人士和長期病患者分類統計工作的進展。代理主席，我為何要這樣問呢？因為局長曾經向我指出，公共交通機構對這方面很擔心。因為根據政府統計處 2001 年第二十八號報告書，殘疾人士連同長期病患者合共有 120 萬人以上，如果要為這些人提供優惠的話，將會對該等機構構成很大的財政壓力。此外，該等機構亦擔心會有濫用的情況出現，因為一些慢性病患者，如心臟病患者等，他們並非全部也有困難，他們當中有些是有經濟能力的，如果連這些人也要為他們提供優惠的話，受惠人的數目便會非常龐大，對機構造成沉重的負擔。正因如此，我便得詢問局長會否就長期病患者及殘疾人士分開進行統計——儘管我不同意長期病患者不可享有這項優惠。我認為要是提供優惠的話，為何只有殘疾人士可以享用？

其實，此事已拖了 3 年，要做的話，早已做到了。可是，延至今天，我們仍不見有何大進展。令人感到稍為慶幸的是，在今年 7 月 22 日立法會交通事務委員會的會議上，兩個政策局也稍有交代。該兩個局指出，扣除已享有半價優惠的學生及 65 歲以上的殘疾人士，餘下的殘疾人士預計大概有 215 700 人，與當年提出的 120 萬人比較，大幅減少了八成。顯然，公共交通機構最大的疑慮，可謂已得以解決。因此，我認為局長更有道理，更有理由，在今年內與公共交通機構達成共識。

在識別殘疾人士方面，我們以往也不斷要求政府設法找出識別的方法。我們可以看到，現時八達通卡的數目已經達到 1 200 萬張，即大概每名市民有兩張八達通卡。八達通卡有限公司持有 6 億元按金，既然該公司可以將長者、學童及個人的八達通卡分開處理，為何不可同樣地將殘疾人士的卡分開處理呢？至於這方面的處理工作，我相信在技術上並不困難。代理主席，我為何指這方面的困難不大呢？我記得在 2001 年情人節的時候，台北市市長馬英九先生曾經來港，當他看到香港八達通卡的使用情況，便認為這卡十分方便，更反問台北何以還未能辦得到？於是在他返回台北的年半後，即 2002 年 9 月 30 日，台北市便推出一種名為“悠遊卡”的車票卡。這種“悠遊卡”不僅類似香港的八達通卡，還設有“學生卡”、“敬老卡”及“愛心卡”。此外，持有“身心障礙手冊”的人更可多享有一張“愛心陪伴卡”。甚麼是“愛心陪伴卡”呢？即除了持有“愛心卡”的殘疾人士可以每月免費在台北乘搭公共巴士 60 次、免費乘搭台北縣巴士 20 次，以及半價乘搭捷運外，我剛才提及的“愛心陪伴卡”持有人，與“愛心卡”持有人一同乘車時，只要在“愛心卡”持有人擦卡後，他便可享有半價優惠，這實在是較香港更為進步。正如我剛才所說，這種卡是馬英九先生自香港返回台灣後，仿效香港的做法，在台灣發展出來的。既然如此，我想建議局長在短時間內前往台北市，視察台北的情況，然後再把當地的做法引入香港，是否可以這樣做呢？

局長如果說這並非技術問題，只在於公共機構會否推行，這些機構要是不願意的話，局長也沒有辦法，這正正是局長以往多年的說法。不過，如果局長仍然堅持這種說法的話，我則希望局長可以考慮英國倫敦市議會的做法。市議會將為殘疾人士提供一個 **Freedom Pass**，而 **Freedom Pass** 持有人可以免費乘搭倫敦市內任何交通工具，費用則由政府即倫敦市議會負責。當然，局長可能會說這項開支非常大。不過，如果以香港高等院校學生的平均車船津貼（即大概每名學生 2,577 元）為例來計算的話，我們現時擬為殘疾人士提供的津貼，依我估計，一年的開支大約只是 7 億元，我相信政府是可以負擔這筆費用的。

事實上，在企業承擔社會責任方面，我認為如果有關企業或機構不願意承擔時，我們必須以強硬的手法處理。既然我們已游說了這麼多年，而該等

企業或機構仍然如此鐵石心腸的話，為何我們不可以仿效其他國家的做法呢？例如美國及加拿大，該兩地均推行名為 **Disabilities Act** 的法例。有關法例旨在保障殘疾人士的“自由流通的權利”，如果有關機構未能為殘疾人士提供方便的交通，殘疾人士便可以提出起訴，由法庭處理。這種做法可說是確保了殘疾人士的權利，以及融入社會的保障。

我認為經過了這麼多年來，政府只是不斷說要尊重公共機構自行決定的權利。可是，事到如今，尊重了這麼多年，而這些機構仍不肯實行或執行，我們是否要採取另一種態度呢？是否要以強硬的態度如立法來予以規管、迫使這些機構照辦呢？事實上，不單止外國一些國家以立法來硬性規定處理此事，國內亦有法例規定公共交通機構須為傷殘退伍軍人及盲人提供免費交通服務。行政長官亦曾帶我們參觀深圳地鐵，我們看到當地地鐵也為殘疾人士提供免費服務。不過，無論如何，我認為要是“軟功”不奏效，便應用“硬功”，我希望局長聽到我這番話。

不過，代理主席，最後我要談一談復康巴士的問題。現時雖然已有 90 輛復康巴士投入服務，與我們 4 年前所說的 85 輛比較，確實是一個進步。可是，10 個桶卻只有 4 個蓋，根本無法兼顧；事實上，很多團體及殘疾人士仍不斷投訴復康巴士服務不足。我希望在今時今日的社會發展中，我們要協助殘疾人士盡量融入社會，讓他們為自己的生活尋求一些自由的空間。可是，在復康巴士服務不足的情況下，他們實在面對非常大的障礙。雖然現時的巴士數目已稍為增加，但仍然不足以應付有關需求，我希望局長能考慮提供更多資源。（計時器響起）

代理主席：梁議員，你的發言時限到了。

梁耀忠議員動議的議案如下：

“本會在 2002-03 年度及 2003-04 年度會期曾通過要求為殘疾人士改善交通設施及提供優惠票價的議案，但政府有關部門、部分法定交通機構及公共交通機構卻未予以正視，本會對此深表遺憾，並要求當局盡速採取有效措施，落實下列訴求：

- (一) 跟進本會通過的議案及交通事務委員會於本年 7 月 22 日通過的相關議案，落實為殘疾人士提供公共交通票價半價優惠的安排；

(二) 促使各公共交通機構改善設施，減少對殘疾人士造成的障礙；及

(三) 增撥資源，盡快改善復康巴士的服務。”

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：梁耀忠議員動議的議案，予以通過。

劉江華議員：代理主席，民建聯最近有一位同事，在半年前因為交通意外導致腳踝骨折，之後四個多月須坐輪椅和用柺杖走路。其間，由於他須接受物理治療，所以每星期也要到醫院兩次。第一天，他由住所出發到醫院，在離開地鐵站時，發覺地鐵站的殘疾人士出口和醫院相距甚遠，須再轉乘的士才能到達醫院門口。自此以後，他乾脆每次都乘的士到醫院。不過，的士收費動輒要百多元，所以，他說如無必要，會盡量避免外出，因為車費太貴。

試想想，一個只是短暫性行動不便的人也認為交通費昂貴，寧可天天留在家裏看電視而不願外出，那麼對一些本身生活水平不高的殘疾人士來說，難道他們負擔得起天天以的士代步嗎？

其實，本港殘疾人士的薪酬普遍都不高。香港大學在去年 10 月進行一項調查，訪問了接近 500 名坐輪椅的殘疾人士，當中有七成六人士的工資，每月少於 5,000 元，而由於新界區的生活指數比市區低，有四成四以上人士選擇住在新界區。這反映了他們大部分人的生活水平不高，根本沒有可能動輒以的士代步。可是，這並不代表他們沒有需要社交圈子，沒有需要接觸這個世界。殘疾人士也有他們應該享有的權利，應能夠參與各項社區活動，享受生活和認識我們身處的地方。特區政府經常強調要建立一個和諧、傷健共融的社會，並提倡不可以歧視殘疾人士。但是，我看不到我們的政府在這方面做過甚麼實際工夫，尤其是關於殘疾人士乘車優惠的問題，在立法會交通事務委員會其實已討論過很多次，但直至現在，當局有否採取過甚麼值得我們讚許的行動呢？

相對地，現時世界各地很多國家均有提供殘疾人士乘車優惠。經濟發達的國家，例如美國、英國、日本，它們固然已經訂有一套措施；而一些發展中國家，例如印度、菲律賓，它們亦有針對殘疾人士的乘車優惠。令人覺得意外的是，原來巴西和比利時除了讓殘疾人士免費乘車之外，連陪同的人都可以免費乘車。即使和我們只是一河之隔的深圳，亦有提供半價優惠。作為一個經濟繁榮的亞洲金融中心，我們香港實在應該感到慚愧。

在 7 月的時候，交通事務委員會曾經再次探討這個問題。交通機構所持其中一個暫時未能提供優惠的理由是，他們無法估計本港殘疾人士的數目，因為按照政府統計處的報告，殘疾人士和長期病患者大概共有 120 萬人。他們擔心會影響公司的盈利，亦擔心有人會濫用，甚至冒充殘疾人士以騙取優惠。不過，我認為他們之所以擔心，全因他們有一顆不變的私心，一顆想維持高利潤的私心。首先，本港數間主要交通機構每年均賺錢，地鐵去年賺了二十多億元；九鐵賺了四億多元；九巴賺了二億多元，而屬同一集團的新巴、城巴和新渡輪，合共賺了超過 6,500 萬元。我不相信只是要求他們提供殘疾人士優惠，便會對公司的盈利造成難以負擔的影響。事實上，現時願意提供殘疾人士優惠的渡輪公司，亦絕對不是賺大錢的交通機構，例如天星小輪，其每年的盈利大概只有六百多萬元，但仍願意為殘疾人士提供半價優惠。那麼究竟其他機構實際上在考慮些甚麼呢？這令我感到很疑惑。

至於有關濫用和冒充等問題，其實只要透過特製的證件，加上防偽功能，便可以完全解決。相信大家都記得，我們的智能身份證的設計成功擊敗了美國國防部的智能卡，獲得全球“智能卡科技突破大獎”。民建聯認為，既然交通機構存在種種疑慮，政府很應該從各方面入手，幫助這些機構釋除疑慮，包括先進行一個全港性統計調查，確定殘疾人士的正確數字，繼而與各大交通機構磋商，研究交通優惠的開支是否可由政府和機構共同承擔。內地城市廈門採用了“三分車費”的方案，即政府和交通機構各佔 40%，而殘疾人士則支付 20%。對於這個共同承擔的方法，我們是否可以考慮採用呢？最後，有關證明殘疾人士身份的問題，政府是否可以研究進一步利用我們的智能身份證來解決這個問題？上述種種辦法純屬建議，但無論政府當局最後有何決定，為殘疾人士提供交通優惠這個問題，當局是不容再拖、再忽視的了。民建聯期望政府盡快與各交通機構商討，落實優惠詳情和時間表，讓殘疾人士的生活更豐盛。多謝代理主席。

王國興議員：代理主席，我專誠掛上殘疾人士團體今天的請願襟花，來表示對他們的支持。代理主席，香港作為一個先進文明的國際級城市，理應是一個公平、合理、公義的社會，公共服務更是不同種族、年齡、性別、階級的人皆可享用的。然而，現時的公共交通設施卻未能顧及殘疾人士的需要。雖然立法會及有關委員會在過去兩個年度曾通過相關的決議案，但政府仍未有更進取和全面地落實締造無障礙交通，讓殘疾人士融入社會的做法，尤其未肯給予殘疾人士半價乘車優惠。這說明了不健全的是現今香港的社會及政府的政策，而非殘疾人士。

代理主席，現時殘疾人士即使想積極融入社會，仍然是困難重重的。在“大市場、小政府”的主導思維下，一切以利潤掛帥，大小企業均不願意聘

請殘疾人士。舉例來說，現時擁有五千八百多名員工的九鐵，原來只聘有 4 名殘疾人士，所佔的比率不足千分之一。九鐵作為政府全資擁有的大公司尚且如此，更何況是私營機構？雖然本港現已有《殘疾歧視條例》保障殘疾人士的權利，然而，這縱使保障他們不受歧視，卻未能增加他們的就業機會。所以，現時在本港約 42 萬的殘疾人士中，失業率長期處於 15% 以上；即使有工作機會的，往往亦只是處於工時長、薪金低的情況。

作為一個公平的社會，殘疾人士在工作上，原應享有與一般市民同等的權利。聯合國在 1948 年發表的《世界人權宣言》中的第 23 條列明，所謂就業權利是包括第一，“自由選擇職業和工作的權利”；第二，“同工同酬的權利”；第三，“享受公正和合適報酬的權利”和第四，“組織和參加工會權利”。

以上 4 點，可以說是不同種族、性別、年齡的人，無論健全與否，均應可享有的基本就業權，而維護這公平原則，正是政府的責任。然而，單單以交通為例，我們的政府卻根本未有盡力確保殘疾人士得享這項基本權利。

香港的公共交通收費偏高是人所共知的事，一般市民尚且覺得是沉重的負擔，更何況是殘疾人士。他們可選擇的交通工具比一般人少，且往往須轉折接駁，車費開支比一般人為高。在收入已比一般市民低的情況下，高昂的交通費便成為了他們就業的最大障礙。所以，落實殘疾人士與學童及長者同樣享有半價優惠，絕對是合理的要求，希望政府予以考慮。這樣不單止能夠鼓勵殘疾人士更融入社會，而且令他們更易於進入就業市場。

雖然政府近年提倡“無障礙城市”和“傷健共融”，但仍有傷殘人士團體認為，交通問題限制了他們的生活及正常社交。據報，去年年底，爭取復康巴士資源聯席曾委託港大社會科學研究中心，就香港輪椅使用者的交通工具進行研究調查。調查發現，九成多人認為交通運輸是生活、社交和工作的主要障礙；有近八成人指預約復康巴士有困難，更有近一半人曾因未能安排交通而把工作推掉。

雖然有超過六成傷殘人士曾使用復康巴士的電召服務，不過，有一半使用者須在使用前兩個月提出預約，有些甚至須在 4 至 6 個月前登記預約，更有逾六成受訪者因預約復康巴士有困難，而影響了他們的覆診和社交。現時全港只有八十多輛復康巴士，相對於本港約 42 萬的殘疾人士，這項服務遠遠未能達到合理指標。既然政府的康復政策亦認為“無障礙交通”是合理的，但今年卻只增購 5 架復康巴士，真可說是“杯水車薪”。前天，有某政策局答覆我的詢問，我問及為何當局不好好推行殘疾人士乘車半價優惠，而

當時局方告訴我們，當局很難界定殘疾人士的身份，因此不肯接納提供半價優惠的建議。對此，我感到非常不滿和遺憾。我希望政府改變這種錯誤的態度，盡快立法改善公共交通工具，提升方便殘疾人士的設施和給予半價優惠。這是政府不容推卸的責任。

最後，我想指出的是，若要社會更公平，政府的行為是不可以推卸的，必須作出協調。我想將以下一句話送給殘疾人士，就是“天生我才必有用，傷健也應揚其名”。殘疾人士都有貢獻社會的能力，關鍵在於我們有否提供公平的機會，讓他們共同參與。因此，我要感慨地向代理主席說：不健全的不是殘疾人士，目前不健全的是我們政府的社會政策。多謝代理主席。

何俊仁議員：我非常感謝梁耀忠議員今次再接再厲，在立法會就殘疾人士在交通設施方面的需要提出辯論。

行政長官在施政報告中提出會加強為殘疾人士和他們的家人提供社區支援服務，幫助殘疾人士及早重返社區生活。可是，我們也可以看到殘疾人士要重返社區所面對的困難。今天，我們看到交通費用長期高企，以及我們大多數的公共交通設施仍然存在很多對殘疾人士的障礙，這明顯會為他們要順利重返社區帶來很多負面影響。如果施政報告沒有提出具體的解決方法，剛才所談的目標實際上也只會成為一種口號和口號式的空談而已。

雖然我們看到現時經濟逐漸復甦，但殘疾人士除了要面對綜援被削減的困境外，還要面臨失業或就業不足的危機和困難。很多人即使有能力，但其所得到的工資往往是偏低的。衣、食、住、行，是每個人的基本需要。每個人均要就這些方面付出基本的生活開支，殘疾人士即使是節衣縮食，但在交通方面，只要他們想外出與社區接觸，便別無選擇，被迫支付昂貴的交通費了，除非他們是退縮家中，與社區隔絕，但這絕對不是我們所希望看到的。因此，我在此再次強烈要求政府提出具體的方案，以解決這些問題。

去年，周一嶽局長在接任衛生福利及食物局局長一職時，曾清楚表示社會須關注老弱、傷殘人士的困難。猶記得去年 10 月 13 日，在本會辯論有關促進殘疾人士融入社會的議案時，局長清楚表示會與廖秀冬局長聯手，與交通提供者和承辦商就這問題商討，希望能為殘疾人士爭取他們乘搭交通工具的優惠，例如可以讓他們免費或半價乘車。可是，今天已經是 10 月 19 日，距離去年的辯論已經三百七十多天，這方面有何進展呢？我很希望廖局長稍後可以告訴我們一些新的進展，不要令我們失望。

不過，到了今天，我們仍然看到長久以來為殘疾人士爭取在公共交通票價半價優惠的目標仍未達到。大家也知道，地鐵和九鐵去年均有頗高的盈利，特別是地鐵的盈利更達到 26 億元，是歷年來最佳的成績。其實，大家也知道政府分別持有九鐵的全部股權和地鐵的主要股權，所以在推動兩鐵惠及傷殘人士的交通政策上，政府是有足夠的影響力的，但政府實際上有否就這方面盡力呢？

我也呼籲各大型交通機構自發地訂出惠及殘疾人士的優惠政策，正如他們自願向長者提供半價優惠一樣。我們希望通過實施這項政策，體現政府及公私營機構在履行責任上通力合作，體現一個真正仁愛公義的社會。

在復康巴士服務方面，我們也覺得十分有需要加以改善。在今年 3 月，一個殘疾人士組織 — 無障礙城市關注聯席進行了一項調查，發現在專營巴士的類別中，超過四成受訪者不滿意專營巴士的車站設施，令殘疾人士不能順利查詢車站的路線資料，亦欠缺低地台巴士的班次資料。此外，有三成受訪者亦認為巴士斜板的可用程度參差，例如車站的泊位不足以放下斜板，或很多時候出現斜板失靈等。至於鐵路方面，三成受訪者不滿月台和車廂間的空隙尚未收窄，部分殘疾人士難以跨越月台。因此，我們除了建議政府定期監管公共交通工具設施外，也應邀請更多殘疾人士團體提供意見，推動改善各項措施，以達到無障礙社區的目標。

本港目前有八十多輛復康巴士，但並不足以應付需求，故此對殘疾人士造成極大不便。香港大學一項調查顯示，有六成傷殘人士曾使用復康巴士的電召服務，但一半使用者須在兩個月前提出預約，更有多達六成受訪者認為預約復康巴士出現困難，因而影響他們覆診及社交。調查並發現，有 14% 的受訪者因為未能安排交通而推卻工作，所以我提出以上資料，希望政府能夠盡力作出改善……（計時器響起）

代理主席：何議員，你的發言時限到了。

何俊仁議員：謹此陳辭。

李國英議員：代理主席，香港是一個國際大都會，衣、食、住、行，一應俱全，應有盡有，可是，這一切對於殘疾人士來說並非必然。殘疾人士，包括

生理或心理上有缺陷的，以至長期病患者，出門首要面對的困難和障礙便是交通問題。交通不便不但影響了殘疾人士的社交生活，阻礙了他們融入社會，更進一步影響了他們就業、求醫等各方面的生活範疇。

殘疾人士乘搭公共交通工具存在困難，早已是不爭的事實。多年來，很多非政府機構已不斷向政府和各間公共交通機構游說和爭取，要求他們改善交通設施，並向殘疾人士提供乘車優惠。初步來說，殘疾人士的交通設施可算得到了輕微的改善。例如兩間鐵路公司在車站設立了輪椅輔助車、輪椅升降台及升降機等；巴士公司也逐步引入低地台巴士，取代舊式巴士。看來各間公共交通機構已致力為殘疾人士改善交通設施，共同向無障礙交通的理想目標邁進。

可是，殘疾人士是否真正受惠呢？各公共交通機構對殘疾人士提供的小恩小惠，是否能夠有效減低或消除殘疾人士乘搭交通工具的困難呢？答案相當明顯，如果各項交通設施有顯著改善，經過數年來立法會的討論，我們今天就不用 — 正如梁耀忠議員所說 — 再舊調重提，繼續要求公共交通機構正視殘疾人士乘搭交通工具的需要，相反，我們是要向政府及交通機構致謝，感激他們對殘疾人士的照顧和體諒。

其實，我們只要稍為觀察一些所謂為殘疾人士提供的交通設施，便會明白交通機構是何等單方面地為殘疾人士度身訂做象徵式的交通改善設施，而未有真正瞭解殘疾人士的切身需要。以地鐵公司的輪椅輔助車為例，殘疾人士每次使用時，便要先預約及等候職員協助，才可以啟動這些開動得既緩慢、且會發出古怪聲音的“怪獸機”。殘疾人士連同陪伴他們的家人、朋友，往往在等候輪椅輔助車的時候，均會遭受途人奇異的眼光，感覺相當難受。

此外，至於巴士公司方面，它們所引入的低地台巴士及車廂內為殘疾人士設計的座位的確為他們帶來了不少便利。可惜，巴士公司至今仍未有全盤計劃將所有舊式巴士轉換成低地台巴士，只是待巴士變得陳舊後，須添置新的巴士時，才購買低地台巴士；車廂內專為殘疾人士而設的座位更經常出現被普通乘客霸佔的情況。這些問題遲遲未獲解決，顯示出巴士公司沒有足夠的誠意和決心為殘疾人士改善服務。

在各項公共交通工具設施未如理想的情況下，復康巴士正好填補了它們的不足和紓緩現時的問題。因為復康巴士的車廂內早已設有多種特別裝置，如固定輪椅安全鎖等，以保障殘疾乘客的安全。現時，全港一共有 90 輛復康巴士，但載客量按年遞增，今年便超過 50 萬人次，深受殘疾人士歡迎。據一項關於照顧嚴重肢體傷殘者使用社區服務的調查便顯示，有超過六成的受訪者覺得使用復康巴士對減輕照顧殘疾者的工作有幫助，更有超過九成人

士表示會繼續選用復康巴士的服務。看來復康巴士不單止對殘疾者本身，即使照顧的家人也能受惠。

不過，復康巴士也存在供不應求的困難，殘疾者往往要預早數星期甚至數月的時間，才能預約復康巴士的固定路線服務。以弱能人士為例，他們須長期前往醫院覆診，可是使用復康巴士服務往醫院覆診卻有時間限制，使家長預約時間非常困難，往往便因巴士額滿而預約不到覆診日期，嚴重威脅了弱兒的健康。

有人可能會問，為何殘疾人士不改搭其他公共交通工具呢？問題的關鍵在於各間公共交通機構未有切實改善設施，同時也沒有為殘疾人士提供乘車優惠。縱觀鄰近數個國家，很多也有這類服務，包括中國內地已為殘疾人士提供乘車優惠的時間，本地富有的交通機構 — 正如剛才多位同事指出，它們有豐厚的盈利 — 却對殘疾人士的訴求不聞不問，為了多賺一角幾毫而拒絕給予他們乘車優惠，實在與某些交通機構所談的企業社會責任精神背道而馳。

總的來說，殘疾人士和其他普通市民一樣，應該享有使用其他交通工具的最基本權利。所謂“人殘志不殘”，本地很多殘疾人士對香港作出多方面的貢獻，付出的努力比常人更多。為此，我懇切希望政府能和各間公共交通機構攜手合作，向殘疾人士施以援手，為他們營造一個真正無障礙的生活環境。

代理主席，我謹此陳辭。

譚香文議員：代理主席，我相信各位亦會認同，殘疾人士是社會的一分子。讓殘疾人士有平等機會參與社會，貢獻社會，是他們與生俱來的權利。任何政策也應該朝着這個方向加以制訂。我認為任何與殘疾人士相關的政策，均不應該從同情、提供福利的角度出發，而應該從讓他們得着平等機會的角度出發。所以，為殘疾人士乘搭交通工具提供方便，實在是無可厚非的。

先談為殘疾人士提供交通費優惠。香港的交通費用正處於極高水平，人盡皆知。否則，我們便不用年年向廖局長要求提供就交通費可加可減的機制，對嗎？有工作、有收入的香港人尚且叫苦連天，何況那些沒有工作的殘疾人士呢？我們的政府積極提倡終身學習，自我增值，只有這樣才能在知識型的經濟中佔一席位。殘疾人士也希望自我增值，我可以對大家說，我的辦事處僱用了殘疾人士，我相信他們是願意力爭上游，願意貢獻社會的。但是，請大家想一想，我們的社會設施又能否配合殘疾人士發揮所長呢？

代理主席，殘疾人士因為身體的障礙，體能的限制，與外界接觸的渠道已經受到限制。結果，他們在競爭激烈的人力市場中較別人吃虧，收入自然也難以提升，更甚者連工作也難以找得到；如果再加上高昂的交通費，殘疾人士如何擴展視野，如何自我增值，如何吸收經驗呢？舉一個例子，目前殘疾人士在庇護工場工作，每月收入僅一千數百元，但他們的交通開支動輒佔了他們薪金的一半，他們如何生活呢？

說到這裏，有人會提出：“譚香文，目前不是已有傷殘津貼嗎？為何不在這津貼內提供交通費的援助呢？”說得沒錯，香港確有這項福利，但據我所知，津貼並不計算交通開支，否則津貼便不應該劃一計算。此外，並非所有殘疾人士也符合申請條件，所以問題並不能完全得到解決。所以，當局必須與交通營辦商合作，才能夠落實這項政策，過去數年在立法會通過的類似議案，才能得以跟進。

每當問題牽涉交通營辦商，便自然衍生很多問題。有人認為：“如果以政策形式要求交通營辦商提供優惠，會直接影響它們的票價收入和盈利，即使真的要推行，也要得到一個準確的殘疾人士數目，才能做好財務預測。未能夠處理好這個問題，提供優惠便未必可行。”我作為一名會計師，當然深明這一點的重要性，但我可以說，這個並不是拒絕履行企業公民責任的藉口。

世界各地如歐美國家，甚至我們的祖國，早已實行殘疾人士交通優惠。香港兩間渡輪公司也實行了同樣措施。如果這些措施會令財政出現嚴重問題，這些公司豈不是全部已經關門大吉？再說人數的問題，香港目前已有殘疾人士登記的制度，我們大可以利用該登記證的申請條件來作較科學化的估計。交通營辦商和政府拖延跟進立法會過去數年的議決，實在是“非不能也，是不為也”。

再略略說一說交通設施和復康巴士的問題，其實這兩項措施只是讓殘疾人士得到平等的使用權和選擇權，是自然不過的事，如果我們今天還要在這裏爭取這些權利，是不是反映社會有殘障呢？舉例來說，肢體傷殘者所需的是低地台巴士，視障人士所需的是巴士內設有發聲報站系統，便等於在機場巴士須安裝行李架同樣自然的事，兩者也是為了向所有乘客提供最佳的服務。大家可以接受一輛沒有地方放置行李的機場巴士嗎？復康巴士也一樣，正因為交通工具未能滿足所有殘疾人士的需要，我們才要有復康巴士。既然如此，加強投放資源，改善服務也是一個合理不過的情況，對嗎？

代理主席，正視殘疾人士交通需要的大前提，是為他們創造平等和無障礙的社會。我希望有一天我們無須再討論這些議題，因為殘疾人士已可以像平常人一樣乘車，一樣學習，一樣工作，一樣貢獻社會。

我謹此陳辭，支持議案，謝謝代理主席。

劉秀成議員：代理主席，議案提出要減少對殘疾人士造成的障礙，我是十分認同的。剛才很多同事也指出，殘疾人士除了四肢殘疾外，還包括弱視、弱聽等。不過，我想提出一點，便是不單止要關注殘疾人士的需要，而且應該擴闊一些，對於老人家、小童、孕婦以至其他有需要的人士，我們也應該加以關注。事實上，殘疾人士所佔的人口比例只有 10%，但在人口老化的趨勢下，未來數年，單是 60 歲以上的長者已佔人口比例高達 30% 至 40%。

所以，我們應該未雨綢繆，立即開始建立一套合乎社會需要的標準，在進行建築設計和城市規劃時，照顧老人、小童和孕婦的需要，採用現時國際間已經廣泛認同及應用的“全人通用設計”（Universal Design）。長遠而言，更要規定所有建築物、街道、運輸網絡、公共交通工具，均要使用這套設計標準，盡量減低使用者的障礙。

其實，老人家和殘疾人士的需要是很接近的，例如較大的字體、鮮明的顏色、清晰的聲音、易行和暢通的通道。所以，只要將設計給殘疾人士的設施略為修改，便可以連老人家的需要也照顧得到。這不但可增加成本效益，而且可消除對殘疾人士的標籤，使社會更和諧共融，宣揚“傷健一家親”的關懷信息。

代理主席，要增加法例的認受性，達到教育市民的效果，政府應該帶頭，然後逐步推動私人機構遵守。所以，在添馬艦用地進行政府總部、立法會大樓，以及西九龍文娛藝術區發展計劃（“西九計劃”）的規劃和建築時，均應該使用這套設計標準。日後發展大型項目的時候，項目設計成員必須包括全人通用設計的專業顧問，從發展大綱圖開始諮詢業界的意見。

事實上，世界很多國家，包括英、美、澳、日本等均已經全面使用全人通用設計，悉尼奧運場館亦已經使用這種方便用家的設計，日本的城市從宏觀規劃到社區設施和交通網絡，全部均配合全人通用標準，真正發揮公共交通運輸的作用。不過，香港政府直至目前為止，好像仍沒有意識引進這套可以讓更多人受惠的設計標準。

有業界人士對我說，曾經在一個研討會上詢問官員，會否考慮在西九計劃使用這套全人通用設計呢？當時的官員回答，《建築物條例》已經有足夠的規定。他們似乎不大明白這套全人通用設計究竟是甚麼！

代理主席，正如我上次在類似的議案發言時所說，在香港經常出外活動的殘疾人士確實很少，正因為不方便，不論是交通或建築物的設計，均不能配合他們的實際需要。事隔一年，我看不出有多大的改善。做得比較好的，

可能是地下鐵路和九廣鐵路的車站現已全面鋪設盲人引導徑，以及逐步加設升降機。但是，其他公共交通設施和復康巴士服務仍有不少可改善的空間。如果香港不希望被鄰近城市拋離，變成一個最落後的地方，我們便要立即從規劃到交通網絡全面採用我剛才提到的全人通用設計。

代理主席，要有效執行法例，必須要由有遠見的官員，以其懂得靈活變通的處理方法，盡量協助業界消除各種障礙，而不是為業界製造更多難題。讓我舉一個很簡單的例子，法例規定地面商鋪的門前必須興建一道 1:12 的斜坡方便輪椅出入，斜度多一點也不合規格，這根本不切實際並且阻礙營商，所以大部分商鋪只在發出入伙紙當天才有這道斜坡，第二天便會立即將它拆掉，成為違例建築，浪費了大量的金錢。這是不正確的。

事實上，現時的城市規劃和道路設計均未能夠做到令輪椅使用者方便外出。所以，商鋪的斜坡對他們的影響只是其次，反而道路和建築物的設計才最重要。他們連第一道防線也無法衝破，又如何衝破第二或第三道防線，進入地面的商鋪呢？所以，要真正幫助輪椅使用者，當局應該投放多些資源簡化電動輪椅的發牌程序，甚至從日常生活上提供協助，幫助他們在居所附近尋找工作、提供交通津貼或電動輪椅的資助等，鼓勵他們融入社會。

所以，我支持梁耀忠議員今天所提出的議案，要正視殘疾人士的交通需要。同時，我亦希望大家支持不單止在點方面，而且在線和面的覆蓋，也全面採用全人通用設計，以幫助更多的人。謝謝代理主席。

李國麟議員：代理主席，梁耀忠議員今天就正視殘疾人士乘搭交通工具的需要提出的辯論，其實已經是近年來第四次提出的相關議案。這反映出政府沒有就立法會以往通過的議案，切實地落實為殘疾人士改善交通設施和提供優惠票價。其實，立法會早已就協助殘疾人士融入社會達成共識，但政府一直未有加大力度落實幫助殘疾人士，本人感到非常失望。

殘疾人士在社會上屬弱勢社群，根據政府統計處的資料顯示，全港共有約 4% 為殘疾人士，當中不包括智障及長期病患者，如果把這兩者也包括在內的話，當然不止這個數目。政府統計處出版的《第二十八號專題報告書》顯示，現時從事經濟活動的肢體傷殘人士只有 17.3%，所佔比率很少，他們的薪金通常偏低，甚至生活於貧窮線以下。由於殘疾人士的收入低，加上他們外出時亦有需要他人同行照顧，在現時交通費如此高昂的情況下，他們如何可以平衡收支呢？因此，交通費和交通方面的不便為他們帶來沉重的經濟壓力。事實上，殘疾人士在交通工具方面的選擇是比較少的，他們往往須接駁

其他交通工具才能到達目的地，以致車費也較一般人為高。故此，我贊成政府落實為殘疾人士提供交通票價半價優惠的安排，以減輕殘疾人士的財政壓力。

其實，為殘疾人士提供票價優惠的目的，不僅是減輕他們的財政壓力，更希望鼓勵他們就業，改善他們現時的經濟狀況，令整體社會生產力亦得以提升。同時，有關安排也可增加殘疾人士與外界接觸的機會，擴展他們的社交生活，減少社會對他們的排斥，讓他們得以過着身心健康的生活，以及協助他們融入社會。政府作為兩鐵最大的股東，在考慮經濟利益的同時，也要顧及社會責任，應以盡快協助殘疾人士融入社會為先，主動帶頭提供優惠票價，讓他們在公共交通方面享有優惠。

代理主席，很多人會覺得肢體傷殘人士很少參與社會事務，大多數均是足不出戶。其實，這是有原因的，他們並非不想外出，主要是由於現時的交通設施未能滿足殘疾人士外出就業、接受復健、教育，以及參與其他社交聯誼活動的需要。外國有很多調查顯示，傷殘人士在乘搭交通工具時往往遇到負面、不愉快的經驗。

香港近年有很多公共交通機構雖然也聲稱已為傷殘人士在交通上提供很多的協助和措施，可是根據運輸署於 2003 年 8 月發給殘疾團體的公共交通殘疾設施報告，3 間巴士公司合計，即九龍巴士（1933）有限公司、新世界第一巴士服務有限公司、城巴有限公司，大約只有 50% 的巴士設有降低地台及斜板的裝置，而且亦非全部線路均有這類型巴士行走，因此殘疾人士如要乘搭這類巴士，便可能要等候很久。至於小巴、電車、的士及纜車等，大多數沒有提供便利殘疾人士的設施，令他們在有需要時亦無法使用。現時，香港的主要公共交通工具提供的設施，仍有很多可以改善的空間。政府應鼓勵和協助公共交通機構盡量提供方便殘疾人士使用的交通服務及設施。長遠而言，將達致無障礙運輸的概念普及，推動各交通機構為殘疾人士提供一定程度上方便的服務。

鑑於公共交通工具未能配合殘疾人士的需要，復康巴士仍為殘疾人士最主要的選擇。正如剛才同事所述，復康巴士現時共有 4 條路線，分別為香港線、九龍線、新界線及過海線，同事亦提及每年有 50 萬人次使用，但如果把殘疾人士的數量按復康巴士的使用人次均分，每名殘疾人士平均每月只可使用復康巴士 0.2 次，可見這項服務是何等不足。因此，當局應正視復康巴士資源不足的問題，增撥款項以增加巴士數目，提供足夠的服務滿足殘疾人士的需要。此外，政府應研究引入復康巴士以外可以幫助殘疾人士的其他交通工具。

代理主席，本人建議政府須制訂一些較長遠的政策，在交通上協助殘疾人士，例如在交通諮詢委員會下成立一個專責關注殘疾人士交通問題的委員會。最主要的一點是，這個委員會應邀請不同的殘疾人士共同參與制訂政策，以期共同制訂一些切合他們需要的政策，而並非由我們考慮他們有何需要。此外，政府當局應繼續推動“無障運輸”的概念，在公共交通工具上設立更多無障礙措施和建設，對各項公共交通營運進行定期監管，讓殘疾人士能平等地使用同類設施。最後，政府應同時教育市民認識無障礙交通的概念，讓殘疾人士像正常的人般擁有公平的權利，以及公平地利用交通工具，讓他們一同融入社會。

代理主席，本人謹此陳辭，支持梁耀忠議員的議案。

鄭經翰議員：代理主席，我覺得很遺憾，負責這範疇的問責官員周一嶽局長現時不在會議廳內，但剛才談論政制時，他卻在席支持政務司司長。香港有這麼多殘疾人士，今天這項議題又那麼重要，而這亦是他所負責的範疇，但他竟然找替工來出席會議，使我感到很遺憾。

殘疾人士是否要得到社會的援助？我認為這是沒有異議的。我想大家都有愛心，大家都覺得我們要照顧弱勢社羣。新的行政長官的施政報告和綱領經常標榜強政勵治，福為民開。就福為民開而言，我相信“民”是指市民，而最重要的便是弱勢社羣。如果不能夠照顧弱勢社羣，又如何能夠做到福為民開呢？也只是說說而已，這亦難怪當天行政長官出席施政報告答問會時，李卓人議員質疑他是有情飲水飽，還是無情無義。

雖然周一嶽局長現在不在會議廳內，但我不知道廖秀冬局長可否代他回答。周一嶽局長所負責的部門曾經表示，如果向殘疾人士提供交通優惠，會涉及一百幾十萬人。董建華現已離任，記得在討論居港權的時候，董先生同樣說是民意調查，今天談政制也是說民意調查；一旦說到民意調查，我們便會“腳軟”。

當年民意調查的結果說，根據《基本法》，有 167 萬人符合港人在內地所生子女的資格，如果我們接受《基本法》，容許他們來港居住，香港便會陸沉，香港的社會設施便會被霸佔，社會變得分化。可是，政府今天也承認其實沒有 167 萬人這麼多，說來說去也只有二三十萬人而已。

同一道理 — 現在周一嶽局長不在，我其實無須這麼大聲發言，因為這根本不屬於廖秀冬局長負責的範疇 — 同一道理，玩弄權術又有甚麼意思呢？玩弄這種權術的人亦已離開了，一位是董建華，另一位是葉劉淑儀，

還有一位負責“菲林筒”調查的，亦已告老歸田。再玩弄這些權術又是否有意思呢？當然，他們的藉口是 — 我不知道廖秀冬局長稍後會否說 — 我們有平等機會委員會（“平機會”），如果只向殘疾人士提供優惠，那些長期病患者又由誰來照顧呢？其實，他們可以要求司法覆核，甚至可以找人資助提出司法覆核。所以，請不要再說這些廢話吧。

我們今天的要求是有緩急輕重的，當然，我們要照顧社會上各階層的人士，正如劉秀成議員所說，不單止包括殘疾人士、長期病患者，也包括年老的人士，其實我們也會日漸年老。這是我們的理想，也是我們的目標。但是，我們今天所談論的、所要求的，我相信梁耀忠議員今天提出這項議案辯論的要求，便是我們要優先照顧殘疾人士，而這些殘疾人士是獲得政府有關當局認可的，而認可的人數是 22 萬人。代理主席，我們現在談論的是 22 萬人，並不是一百幾十萬人，我不知道局長稍後會否告知我們有關的數字，也不知道廖局長有沒有周一嶽局長預備的數字，如果有的話，希望廖局長可以提供。我們要求重新聲明，優先照顧這 22 萬已經得到社會福利署認可的殘疾人士，給予他們交通上的優惠，以及改善公共交通工具的設施。目前，他們不單止要支付昂貴的車費，亦沒有合適的設施方便他們使用。所以，即使將來向他們提供了優惠，同時也要提供適當的設施，這是最重要的一點。

至於政府方面 — 我是指周一嶽局長，不是指廖秀冬局長，希望她不是跟周局長同一鼻孔呼氣的，儘管行政會議說官員要集體負責 — 希望局長不要告訴我們這是不行，可能會被平機會控告云云。其實，根本並沒有這回事，如果要提出控告的話，我今天已控告政府了，為何只有 22 萬人獲得殘疾人士優惠呢？我今天也可控告政府，或資助老婆婆提出控訴，但我沒打算這樣做，也沒有人會這樣做，因為我們談論的，是要求向那些持有效證件，經政府認可的殘疾人士提供交通優惠，便是這麼簡單，甚麼也不用再說了。所以，希望廖秀冬局長稍後可以省下一些時間，無謂將周一嶽的“廢話”重複一次，我亦希望將來有機會在事務委員會內質問周一嶽局長，這一百幾十萬人是怎樣計算出來的。當局說，一旦我們通過有關法案，政府在執行時便要惠及一百幾十萬人。如果確實如此，亦不打緊，我是會支持的。即使我們要向這一百幾十萬人提供優惠，香港也未致於陸沉，因為這些人不是常常外出的。殘疾人士、有病痛或年老的人是不會到處去的，而使用的時間也不會是繁忙時間，所以，我希望廖局長稍後不要再提出這些藉口了，廖局長，請你不要作周局長的箭靶，這些“廢話”留待周局長說吧。

我支持這項議案。謝謝代理主席。

余若薇議員：代理主席，梁耀忠議員提出的原議案其實有兩部分，第一部分是深表遺憾，第二部分是落實一些訴求。就深表遺憾的部分，梁耀忠議員在

2002 年 10 月 30 日提出的議案中，只是要求、促請、敦請政府作出改善，至 2003 年 10 月 8 日，當梁耀忠議員提出同類的議案時已升級了，他說在 2002 年通過了一項議案，但政府卻沒有進行甚麼工作，於是，他表示強烈不滿。可是，雖然我們當時亦通過了該項議案，但情況依然沒有改善。因此，梁耀忠議員今次的議案又再升級，變為“深表遺憾”，我對此做法是非常同意的。

代理主席，回顧以往的紀錄，就議案兩部分的第一部分來說，行政長官最近與立法會議員見面，提到行政立法的關係時，他的答覆是無須多說了，他會以實際行動來證明。然而，雖然我們已兩度通過了同類議案，但政府依然沒有任何實質行動，所以我非常同意梁耀忠議員這項議案中深表遺憾的部分。

議案的第二部分是要求落實訴求，代理主席，這亦與行政長官曾蔭權的說話非常融合。正如鄭經翰議員剛才提到，曾蔭權在施政報告中一個很重要的部分是福為民開。這項議案所建議的，絕對屬於福為民開及創建和諧社會的其中一部分。代理主席，殘疾人士對公共交通系統的需求和情況，議員在發言時已提出了很多數字及不足的地方，我們每年提出這些資料時都會重複，所以，代理主席，我今天不重複這些資料了。

我最近留意到這問題在交通事務委員會提出時，政府提出了一個新的法律問題，便是擔心如果對領取傷殘津貼的殘疾人士提供票價優惠，可能會觸犯《殘疾歧視條例》（“該條例”）。代理主席，我當然支持政府在決策時尊重法律，如果政府每項行政決策都這般奉公守法，我當然非常欣慰。可是，令人奇怪的是，為何法律的爭議在有關議案通過 3 年以後才提出呢？該條例在 1995 年已經制定，這並非新鮮的話題，為何現在突然說落實優惠車費計劃便會違反該條例呢？同事剛才發言時亦提到，政府現時有些政策是容許有關人士領取普通傷殘或嚴重傷殘津貼的，如果真的會違反該條例，為何沒有人據此控告政府呢？如果從資源方面作考慮，我們當然要訂出一些標準，然後按先後次序作分配。但是，政府怎可以說為了不影響其他沒有領取津貼的人，所以一點優惠也不提供？這明顯是本末倒置的做法。代理主席，我希望政府在這方面能夠正面看這問題。

首先，公共交通機構須履行社會責任，很多時候，我們說這些機構不應該從短線的利潤來看問題，而是要同時考慮社會責任、作出關懷及創建和諧社會。政府既然有權力審批有關機構的專營權，亦擁有部分公司的股份，便要藉着這些權力要求公共交通機構履行社會責任，同時亦要履行政府的責任，甚至幫助這些交通機構提供部分資助。代理主席，我們覺得在殘疾人士的車費優惠方面，政府其實不單止擔當溝通的角色，要求交通機構提供優惠，而是應更直接從以民為本的角度考慮，做到福為民開，以符合曾蔭權的競選口號，以及達到行政長官提出的口號的一部分目標。

此外，我們亦非常支持增撥資源，盡快改善復康巴士服務，這是很多議員在發言時提到，而且亦已提出了很多年的。我以往也曾提出這問題，所以

今年不重複了。我記得當廖秀冬局長首次前來立法會回應這議題時，她提到一段非常傷感的往事，因此，我們相信局長個人對這問題一定是有同感的。可是，很多時候，只是說一些話或感受並不足夠，我希望在明年新立法年度開始時無須再辯論相同的議案，亦希望局長稍後回應時告訴我們一些實際的好消息。多謝代理主席。

譚耀宗議員：代理主席，在最近公布的新一屆香港傑出青年名單中，有兩位是殘疾人士，一位名叫廖東梅，她出生時因腦部缺氧而導致全身痙攣，但她克服重重困難，習畫 13 年，在藝術領域上一展才華，個人作品屢次獲中港澳及海外殊榮。她的座右銘是“藝術是我的生命，努力創作，追求創新。”另一位是有“香港神奇小子”之稱的蘇樺偉，也是自小患有痙攣，但他並沒有放棄自己，刻苦練習，先後在 2000 年及 2004 年的傷殘人士奧運會中個人包辦 4 面跑步金牌。殘疾人士身殘志不殘，他們不斷克服困難，爭取為社會作出貢獻的不撓精神是值得我們敬佩的。協助殘疾人士融入社會，也是社會的一項道義責任。

殘疾人士融入社會的其中一個主要阻礙是交通困難，民建聯過去一直要求政府要加快改善殘疾人士的交通設施，為他們設立交通津貼等，但政府卻仍然沒有做足這方面的工作。在進行地區工作時，我們經常收到殘疾人士投訴路面凹凸不平，到處有路緣或梯級，以致輪椅出入受阻，視障人士走路時也不安全。另一方面，殘疾人士搭車時亦經常等不到低地台巴士，巴士又沒有停站廣播指示等；至於復康巴士服務不足的問題，更是廣泛受到批評。

在車費優惠方面，現時各公共交通機構中，除了新世界第一渡輪服務有限公司及天星小輪有限公司有為殘疾人士提供半價優惠之外，其他機構包括各間巴士公司、地鐵公司及九廣鐵路公司等均仍然要收取全費。這些機構一方面標榜“社會關懷”，另一方面卻吝嗇於真正協助殘疾人士。

大多數殘疾人士也是堅強自立的，他們希望能夠自力更生，但即使他們在就業市場上覓得職位，他們的薪金卻往往較為偏低。現時政府發給殘疾人士的傷殘津貼並不包括交通費支出，因此，沉重的交通費負擔往往打擊他們的工作意願。如果政府能夠促進公共交通機構為殘疾人士提供票價優惠，將有效改善他們的生活質素。

從社會福利政策發展方向來說，為殘疾人士提供票價優惠，正是“社區復康及照顧”政策方針的充分體現。如果政府鼓勵殘疾人士留在社區中生活，以及提倡家庭價值的話，便必須保證他們能夠方便地獲得醫護照顧及復康服務，便更應該建立完善的社區配套設施。殘疾人士出入不便，外出活動

成本甚高，如果他們能夠在公共交通方面得到半費優惠，相信在融入社區生活的過程中所遇到的困難會減少一些。

公共交通機構一直以來對設立殘疾人士票價優惠百般推搪，主要理由是殘疾人士數目眾多，如果提供優惠，公司的財政將會大受影響。根據這些公司的計算，受助人高達 120 萬人。其實，現時領取傷殘津貼的殘疾人士數目，扣除了長者及小童後，實際只有 52 000 人，而全港的殘疾人士及智障人士的總和也只有 22 萬人，為他們提供優惠，對於盈利豐厚的公共交通機構來說，在財政上根本綽綽有餘。此外，據一些殘疾人士互助團體向我們反映，不少殘疾人士外出時，必須家人或隨行者陪伴，因此公共交通機構的收益變相是增加了。為殘疾人士提供票價優惠，其實是殘疾人士、社會，以及公共交通機構 3 方面的三贏方案。

過去 3 年，政府一直研究公共交通工具的減價機制，如果這項政策能夠取得成果，殘疾人士固然可以因此受惠，但作為福利政策及復康政策的其中一部分，政府更應該為殘疾人士全力爭取更公平的社會待遇。

在公共交通工具的設施方面，政府經常強調促進巴士公司引入低地台巴士，但卻忽略了各項配套措施，例如現時還有很多巴士總站沒有鋪設斜道，有時候，馬路邊的下斜路緣經維修後反而被填高了，所以這些問題也值得進一步關注，以確保創造一個無障礙的環境。

至於復康巴士服務方面，雖然我們看到復康巴士在過去 5 年每天平均載客量也不斷上升，但每年仍然有五六千宗的電召要求不獲受理，另外又有兩萬多宗的要求因為輪候過長等原因而被迫取消，因此，政府必須盡快增加復康巴士的數目，並應該拓展復康的士服務，從而有效解決殘疾人士的交通需求。

多謝代理主席。

何鍾泰議員（譯文）：代理主席，交通工具是現代生活不可或缺的一環。無論上班、上學或購物，我們均須使用交通工具，殘疾人士也不例外。早前，我曾為香港紅十字會的一個委員會服務，該委員會負責監管 5 所殘障兒童學校及 11 所醫院學校的運作。該次經驗使我瞭解到殘疾人士的需要。

過往，殘疾人士使用很多公共交通設施也很不方便，甚至是遙不可及的事情。因此，我多年來一直倡議，所有殘疾人士，包括肢體殘障、視障和聽障，以及智障人士，均應享有使用公共交通設施的權利。

平心而論，各公共交通營辦機構，例如地鐵有限公司、九廣鐵路公司和各間巴士公司一直有改善其設施。據我瞭解，為照顧殘疾人士的需要，它們已加裝不同的設施。這些設施也讓我留下了深刻的印象。我某天乘搭地鐵時，曾在尖沙咀站協助把一位使用輪椅的殘疾人士推往輪椅升降台。我深信這些新設施可減少殘疾人士生活上遇到的障礙，但我不禁懷疑，他們在其他鐵路車站是否也如此通行無阻。

兩年前，即上一次就相關議題而進行的議案辯論時，政府曾指出香港約有 27 萬名殘疾人士，要令他們的生活得到顯著的改善，確實有需要進一步改善公共交通設施。現時，可供輪椅上落的巴士數目只佔 41%，而車廂內配備下一站資料廣播及顯示系統的巴士數目約佔 64%（佔全部 5 977 輛巴士的 3 804 輛）。換言之，殘疾人士要成功乘搭一輛合適的巴士，很大程度上仍須視乎路線及運數而定。情況更惡劣的是乘搭電車，輪椅使用者根本沒有運數可言，因為他們難以進入電車站狹窄的平台，而位於電車出入口的梯級也令他們不得其門而入。最近，我與西九龍文娛藝術區發展計劃小組委員會另外 4 位成員造訪西班牙的畢爾巴鄂，並乘搭當地的電車，那是一次截然不同的經驗。從電車的設計而言，畢爾巴鄂的電車照顧到殘疾人士的需要，香港的電車可謂望塵莫及。現在不正是為我們具百年歷史的電車車廂及車站進行徹底革新的時候嗎？

殘疾人士即使乘搭的士，亦遇到問題。部分的士司機為怕接載殘疾人士可能涉及的麻煩和額外耗費的時間，會佯裝看不見他們並疾駛而過。所以，政府必須加強對的士司機拒載問題的監管。

有需要使用復康巴士服務的人的情況亦不相上下。由於輪候使用這服務的人往往很多，所以他們須論候很長的時間。政府應立即檢討復康巴士服務，有需要時，應擴充復康巴士的車隊。

除了可見的障礙，昂貴的公共交通收費也令殘疾人士對使用公共交通工具卻步，尤其考慮到殘疾人士普遍的收入也相對較低，因此，如果能引入車費優惠，將可幫助他們。在這方面，政府必須竭力游說交通營辦機構實施車費優惠。

很多殘疾人士縱然身負缺陷，仍努力衝破困阻，過正常的生活。他們的決心和毅力，值得我們欽佩。香港作為一個相對富庶的社會，兼且是個成熟的經濟體系，我們應可做得更好，讓他們的生活少一點困阻。

(主席恢復主持會議)

主席女士，我謹此陳辭，支持議案。多謝。

湯家驛議員：主席，我記得去年我剛晉身立法會時，曾進行一項內容非常相近的議案辯論，並獲絕大多數的同事支持。當時我可能是 *too simple, sometimes naive*，以為政府對於立法會支持的議案，一定會尊重。但是，很可惜，儘管經過兩個施政報告 — 一個是由前行政長官發表，一個則是由新的行政長官發表 — 均異口同聲表示會幫助殘疾人士這個弱勢社羣，但結果仍只是空話，直至現在一點進展也沒有。在此，我絕對同意，我們應該表達我們極度的遺憾。

其實，幫助殘疾人士，讓他們在交通方面享有票價優惠，是全世界的文明國家均有提供的，甚至中國內地亦有，很明顯，內地社會比香港更進步、更關懷弱勢社羣。中國早在 1990 年已訂立《殘疾人保障法》，訂明殘疾人士在各方面的社會權利均須得到保障，當中更列明殘疾人士可獲免費乘車的優惠。

政府在推動為殘疾人士提供票價優惠這項工作的緩慢進度，其實令人無話可說，亦令人難以接受。翻查有關紀錄，政府有很多藉口，例如在上年度 7 月的交通事務委員會會議上，官員指殘疾人士人數太多 — 達百多萬，所需的金錢亦很多。剛才多位同事已直斥其非，指他們在數字上作雙重、三重、甚至四重計算，實際數目其實是遠遠低於他們所說的 120 萬，這與行政長官曾先生在居港權事件上指會有 167 萬人來港有異曲同工之妙。我認為這些不盡不實的推理，對幫助殘疾人士毫無助益。政府須以務實的態度處理，亦有責任履行兩位行政長官在施政報告上的承諾，幫助弱勢社羣和殘疾人士。其實，數字顯示有需要接受幫助的人並非那麼多，以香港一個如此富裕的社會，我們是絕對有能力提供幫助的。

另一方面，政府不斷指出，公共交通營辦機構認為殘疾人士應由政府照顧，而政府則似乎認為殘疾人士應由公營機構照顧。總言之，就是你推我讓，結果一事無成。我認為兩方面均有責任，政府固然有責任，公共機構亦有其社會責任，它們在獲得政府發出專營權及賺取豐厚盈利的同時，是有責任回饋社會上有需要和弱勢的社羣。為殘疾人士提供票價上的優惠，與現行的長者、學生乘車優惠，在理念上是完全一致的，為何在這方面會有分別呢？為何長者、學生可享有優惠，反而更有需要接受幫助的殘疾人士卻沒有呢？這是完全不合邏輯的。

我們從政府的《第二十八號專題報告書》可見，殘疾人士及長期病患者分別只有 22.9% 和 28.7% 從事經濟活動，而這兩類別的就業率普遍均低於整體社會的水平，而數字更顯示出他們普遍屬於低收入組羣。由此可見，殘疾或長期病患者在經濟條件上普遍處於弱勢和貧乏的位置，而很多均居於新界區，這表示他們須付出更昂貴的交通費用。在這方面，他們的負擔比一般人更為沉重，所以更有需要接受幫助。在此，我想提醒政府不但要盡快處理這個問題，而這個問題亦適宜在政府的扶貧委員會上考慮，因為很多殘疾人士亦是貧困人士。香港是一個國際大都會，我很希望政府對於殘疾人士的看法能作根本上的改變。數天前，我從報章、電視上看見政府竟向一些殘疾人士追討多支付的輔助金津貼，要求他們即時交還政府以往多給的津貼，達 16 萬元。我認為政府對殘疾人士的這種態度可說是無良。因此，我希望政府在這方面亦能作根本上的改變，在短期內訂出實際的協助方案，讓香港人知道我們這個社會有足夠的能力和關懷之心幫助弱勢社群。多謝主席。

張超雄議員：主席，地鐵公司最近獲學生選為“一個有良心的機構”，而九鐵公司也獲得社會服務聯會頒贈“商界展關懷”的標誌。但是，一提到向殘疾人士提供票價優惠，它們便會諸多推搪。

今年 7 月，由三十多個殘疾人士團體組成的“爭取殘疾人士交通優惠聯盟”，組織了超過 700 名殘疾人士、其家屬及義工等，一起乘地鐵到中環站靜坐，要求兩鐵為殘疾人士提供半價優惠。但是，兩鐵果然是鐵石心腸，無動於衷。

香港的公共交通機構獲利潤協議的保障，政府容許他們享受一成至一成半的利潤，不論通脹或通縮，當所賺利潤不符合標準，便可以名正言順地加價。公共交通機構坐享特權，賺取巨額利潤，所賺的都是市民的血汗錢，因此，社會人士要求它們回饋社會，為殘疾人士提供票價優惠的要求，一點也不過分。

但是，據政府向立法會提交的文件透露，這些機構均託辭稱殘疾人士數目眾多，向他們提供優惠會造成財政困難。其實，根據政府統計處 2001 年的資料，全港約有 27 萬殘疾人士，而衛生福利及食物局的文件亦清楚列出，如果把年滿 65 歲以上及 11 歲以下的學童數目減去，殘疾人士的數目約只有 22 萬人，只佔整體人口的 3%。如果這些公共交通機構一直可向兒童或全日制學生及長者提供半費優惠，那麼單是兒童及長者的人口比例便已達 33%，這相比較於 12 至 64 歲殘疾人士的數目，便已高出十倍。可見公共交通機構所謂“殘疾人士人口太多”的理由，事實上只是廢話。

公共交通機構試圖將這責任推給政府，認為向殘疾人士提供金錢上的交通津貼，應由政府負責，因為外國也是如此。但是，外國很多公共交通均是由國家經營，所以，在外國來說，不論是由政府提供補貼，還是由公共交通機構提供補貼，其實都是一樣。在今天的香港來說，公共交通機構很多屬於私營，而兩鐵亦是按商業原則來營運，所以，提供票價優惠應是企業的責任。

殘疾人士在社會上是有特別需要的，而他們的特別需要並非如一般人所想像，只是因身體上的不方便所造成。實際上，社會因素或一些人為因素往往對他們造成不方便，而更深一層來說，這是一種社會排斥。殘疾人士並非天生命定要躲在家裏不見天日，社會並非只須向他們提供一個安全的位置便已足夠。實際上，他們要建立一個正常的社交活動和工作環境，而社會則應向他們提供一個沒有障礙的環境。最近，港大的社會科學研究中心進行了一項研究，訪問了很多殘疾人士，發覺約有 61.2% 的殘疾人士非常同意交通運輸是他們正常生活社交和工作的主要障礙；此外，還有 32.5% 同意這一點。所以，我們看到超過九成的殘疾人士均認為，現時的交通運輸對他們十分不便。

香港的公共交通機構只從商業角度考慮殘疾人士的票價問題，這個考慮實在太落伍了。在西方社會，“企業公民”的概念早已流行，香港當然也有這個字眼或口號。但是，當實際執行起來，我們的公共交通機構便推搪責任。其實，大多數的香港人都是自食其力的，很多殘疾人士亦希望靠自己雙手來維持生計，可是，交通費及交通障礙往往導致他們無法自力更生。我們也理解到，有很多殘疾人士正因為交通費，例如一些從事按摩服務的失明人士，由於居住在偏遠地區，若要做一宗生意，交通費便已對他們造成很大的障礙，最後令他們不能自力更生。

主席，我們最近北上參觀深圳的地鐵，正如湯家驛議員所說，深圳的地鐵、國內的地鐵均對殘疾人士和長者提供免費優惠。香港的地鐵公司現正為深圳地鐵興建第二期第四線，亦將會全面營運深圳這條線路。換言之，香港的地鐵公司會在深圳營運一個為殘疾人士提供免費服務的運輸系統，但在香港它卻不願意這樣做。這是甚麼道理呢？

我呼籲政府在這個問題上扮演更積極的角色，而兩鐵一定要帶頭為殘疾人士提供票價優惠，帶動其他公共交通機構效法。

謝謝主席。

陳婉嫻議員：梁耀忠議員已在本會連續第三年提出這項議案。正如梁耀忠議員的措辭所說，這項議題不但令人感到很遺憾，甚至令人覺得很憤慨。這項議案不單止 3 年來均在這議事堂上提出，也在不同的專責委員會上多次討論過。此外，我們還曾經代表到立法會申訴的殘疾人士與政府開會。其實，社會上也覺得這是有需要的，政府只須在這個問題上前進一步，便可促使有關的公用事業機構正視這個問題。

主席女士，我昨晚在電視上看到一個欠薪個案的裁決。案中的法官表示這個個案令他覺得香港勞工所受到的保障其實非常少，僱員可以任意被剝削薪酬，甚至還似乎被視為是理所當然的。我沒有看到判詞所用的字句，這只是我在電視上所看到的個案，但我的感受甚深。香港是一個國際大都會，很多人都覺得香港是一個先進的城市，但偏偏在繁榮背後，社會上的基層及弱勢社羣的權益卻日益被忽視或跟不上社會的發展。行政長官在今年的施政報告綱領中雖然提到要“維護社會公義”，要“扶助貧困”。但是，早一陣子，我卻在很多地方看到一批批的殘疾人士，在三十多度高溫走上街頭，努力地呼籲市民支持他們，向政府爭取半價乘車的優惠。

香港現時的社會，比起十多二十年前的環境，一方面是發達了，但另一方面，卻令人強烈感受到世態炎涼，人情冷暖。殘疾人士汗流浹背地走上街頭四處吶喊、四處求援，正好說明了基層及弱勢社羣今時今日的處境。梁耀忠議員的議案已在過去數年辯論過，我們的專責小組委員會也曾多次提出意見，大家已有一致的共識，殘疾人士到來立法會申訴時，我們也努力替他們多方奔走。如果情況已因此而有所改進，便不致於出現今天的狀況。主席女士，政府很多時候說，我們要扮演一個公平的、有如天秤一樣的角色，但就着這些問題，以及施政報告對於扶助貧窮的期望，我便懷疑政府究竟是真的在做工作，還是甚麼也沒有做呢？為甚麼它對於議會和社會的吶喊毫不理會，而且在公用事業機構不作工夫的時候，政府還是不願意插手呢？

對本地殘疾人士來說，他們的訴求就只涉及簡簡單單的兩個方面：就業機會和交通優惠。我想告訴局長，我在 1991 年參加直選，在每次選舉前，我也與局長討論這個問題。主席女士，你也是參加直選的，我相信你也曾被游說。在那種情況下，我們很多時候感到很無奈，不知應如何使出力量。我們很希望局長明白一點，梁耀忠議員今天用到“遺憾”或“憤慨”這些字眼，背後其實是有無數的故事的。

事實上，現時在市場上，莫說是殘疾人士，即使是健全人士，職位也是不足夠的。雖然現在經濟好轉，失業率也仍維持在 5.5%，但這說明了有一羣人在市場上始終很難就業，其中包括殘疾人士。即使他們幸運地找到工作，也只是一些低收入的工作，每月只能賺到數千元，卻要支付昂貴的交通費，

他們可以怎麼辦呢？我認為政府可以利用這點游說有關的公用事業機構，請他們在這方面幫忙一下。

很多先進國家，例如澳州、英國等，已經為殘疾人士提供交通津貼。內地也同樣有這做法。我記得有很多非牟利機構告訴我們，內地有提供這方面的保障，偏偏只有我們年復一年地還在立法會的會議上討論這項議題。

讓我們計算一下，兩間鐵路公司會否因為要給予殘疾人士交通優惠而入不敷支呢？我們看到實情並非如此。我們看到，如果把殘疾人士所要求的優惠與它們現時的利潤比較，所聲稱的這種情況並不存在。如果這項議題真的可以令數間公共交通機構因此而虧本或破產，我們也不會提出議案，社會上亦不會有這麼多人支持殘疾人士的訴求了。

去年，九鐵單是在運輸收入方面便有 42 億元，整體的盈利有 22 億元；至於地鐵，車費收入更高達 54 億元，當中有 45 億元是利潤。換句話說，如果從企業的社會責任，從公用事業機構應該與政府和社會共同承擔責任的角度來看，即使是收取半價，也不應會有很大問題。它們如此富有，是不會因此而倒閉的。我們不是怪責局長沒有做工夫，不過，我知道局長在遇到困難時很多時候便會說做不到，或有很多事情不由得她作決定。可是，政府也有責任維護我們的公義的。以前長者在星期日乘車也享有免費或減價，現在卻沒有了。很多時候，我遇見一些老人家時，他們也會跟我談這個問題。我覺得政府只要做一點點工作，整個社會便會溫暖得多，舒服得多了。

主席女士，正如剛才譚耀宗議員說，香港殘疾人士過去多次揚威海外，為香港帶來殊榮和驕傲。他們經常為香港爭光、爭取榮譽，而行政長官亦經常提及香港精神，他們正正就是香港精神。我相信他們要我們給予更多愛心。所謂福為民開，我覺得這不應是空談。這是一個在社會上已有共識的訴求，我希望梁耀忠議員明年 — 我們不會跟梁耀忠議員爭先 — 沒有需要再提出這議案了，因為目標屆時應已達到。多謝主席女士。

劉健儀議員：主席女士，過往多年，立法會已有共識，認為有需要協助殘疾人士融入社會。自由黨亦一向認為政府應該鼓勵及協助殘疾人士，讓他們可以積極融入社會。

其實，類似的議案於九十年代也曾獲得通過，其後，有關的公共交通機構已積極提供各項供殘疾人士使用的設施，例如專營巴士公司更換舊巴士時，引入設有固定斜板的低地台巴士，以方便輪椅上落；地鐵有限公司盡量在舊有地鐵站增設升降機，如無法增設升降機，便提供輪椅升降台或輪椅輔

助車；地鐵、東鐵及西鐵在車廂加設輪椅停放處；新世界第一渡輪服務有限公司在新購買的渡輪上，亦設置方便殘疾人士使用的洗手間。凡此種種，各間公共交通機構正努力達致“普及運輸”的概念，令殘疾人士可以無障礙地乘搭公共交通工具。因此，如果有人指公共交通機構完全漠視其社會責任，可能是不大公道的。

當然，我相信公共交通機構為殘疾人士提供的設施仍然有很多須改善的空間。梁耀忠議員和多位同事剛才也提及，有很多設施尚待改善，例如升降機按鈕的位置是否適合，或巴士雖然已設有低地台，但附近的配套設施是否能方便殘疾人士上落。凡此種種，均須加以改善，而有關的交通機構亦應盡量聯絡多些殘疾人士，聽取這方面的意見。但是，一個客觀現實便是，專營巴士公司不可以一下子更換所有巴士，鐵路公司亦不可以一下子在所有舊月台增設升降機，因為有些車站在結構上是不能增設升降機設施的。所以，如果真的要建立一個全面“無障礙”的公共交通運輸系統，我們要利用一段時間作出進一步改善。不過，自由黨認為，由於殘疾人士對交通的需求殷切，如果公共交通機構本身的營運狀況許可，它們應加快改善設施的速度。

當然，公共交通機構在改善交通設施方面已取得一定進展，但為殘疾人士提供票價優惠方面，則進展不大。事實上，與殘疾人士交通需要有關的問題，尤其是在票價優惠方面，往往不單止涉及交通政策，還涉及福利政策。所以，對於今天只有廖局長出席，而周局長沒有出席，我感到十分失望。其實，主管交通和福利政策的主要官員均應該列席。很多海外地方也有為殘疾人士提供票價優惠，這些優惠通常涉及政府資助，因為交通運輸的機構均由政府經營，或由政府資助，所以，要提供這方面的優惠，是非常容易做得到的。

就香港的情況而言，如果政府單從交通政策的角度處理這個問題，公共交通機構便會因為沒有提供這類優惠而受到指責，這些指責對他們而言可能不大公平。舉例來說，法例規定鐵路公司必須按照審慎的商業原則營運，而政府當局促請有關公司為殘疾人士提供票價優惠，但清楚表明政府不會提供資助，要有關公司自己想辦法。此舉令鐵路公司非常為難，因為為殘疾人士提供票價優惠顯然是很正確的，但始終涉及福利政策，可能與商業原則背道而馳。

自由黨認為各間公共交通機構可因應本身的營運狀況及能力，盡量向殘疾人士提供優惠，這一點是值得加以推廣和鼓勵的。不過，如果沒有政府的資助或政府置身事外的話，始終不會有令市民大眾或立法會滿意的方案。外國很多例子顯示 — 剛才亦有很多同事提及 — 很多時候是由當地政府與交通機構合作，提供殘疾人士的交通費優惠，透過大家作出一些承擔，

或由乘客承擔一部分，政府承擔一部分，而交通機構又承擔一部分，才能成事的。

我剛才指出，我們不可以在短時間內建立一個“完全無障礙”的公共交通運輸系統；即使有“無障礙”的公共交通運輸系統，也不是所有殘疾人士也可以使用。現時，不少殘疾人士須依賴復康巴士的服務，殘疾人士只要付出低廉的費用，便可以使用復康巴士服務，其餘由政府津貼。以去年為例，政府撥出 2,500 萬元資助這項服務，以全年 50 萬使用人次計算，平均每程獲資助 50 元。

不過，目前的復康巴士服務實在供不應求。針對此問題，自由黨曾多次建議政府改變現行政策，改以津貼方式資助有關人士乘搭的士。但是，政府卻表示早前曾試行以優惠券形式推行有關建議，而經檢討後認為不可行，主要是的士業投訴以優惠券換回車資時手續過於繁複，故此政府對有關建議沒有積極跟進。

其實，因一些瑣碎的行政問題而全盤否決一個非常有建設性的建議，實在不值得。既然這個建議在概念上是可行的，政府應該重新考慮有關建議，研究如何改善機制，令傷殘人士可以更廣泛使用的士服務。

主席女士，我謹此陳辭。

郭家麒議員：主席女士，首先，我很多謝梁耀忠議員再次提出這項議案辯論。不過，我當然與其他同事一樣，感到很大的失望，因為今天已是近年來第四次討論這項相同的議案。在 2002 年、03 年、04 年，相同的議案都有在這個立法會中提出，而梁耀忠議員今次所提出的 3 個具體要求，包括跟進我們交通事務委員會在 7 月 22 日通過的相關議案，落實為殘疾人士提供公共交通工具半價收費的安排和與另外兩個公共交通機構聯絡的措施，以及增撥經費予復康巴士服務等，對於在香港的很多殘障人士及其照顧者來說，其實皆是老生常談而已。

剛才有人提到廖局長剛上任的時候，曾談及一些感人的故事，但我想這類故事的作用不大，因為這類故事只有在第一次說的時候才動聽，說了數次便會令人覺得是惺惺作態的表現。最有趣的是，當政府在立法會事務委員會上回應說有些事做不到的時候，居然說不可以違反《殘疾歧視條例》，所以是不容許亦不可以提供這些優惠的。我真不知道這是甚麼道理，如果這個論調成立的話，我們便基本上無須協助弱勢社羣，因為凡協助他們，便等於歧視他們，便等於標籤他們。於是，這個社會基本上甚麼也無須做，大家大可以抱着雙臂，任由弱肉強食，任由商家為所欲為。

當然，幸好實情並非如此，問題亦並非這麼嚴重，因為根據政府提供的文件，雖然政府沒有作出規定，但在現時的情況下，事實上是有 16 條路線主動讓殘疾人士享有七折優惠，亦有 4 條專線小巴路線是向殘疾人士提供一些優惠的。我想談談這件事的用意是：

第一、要做這件事，並非完全一如政府所說得這麼艱難，是沒有需要動輒使詭計、作狡辯的 — 因為可見政府現在越來越懂得使用這些招數來推搪。我曾經說過，我認為最重要、最希望能做到的，便是政府在其擁有的全資機構（即是九鐵）和其擁有大部分股權的地鐵先行落實這個為殘障人士作出的折扣甚至半價優惠。可惜談了這麼多年，政府仍然說不行；不過，政府雖然說不行，卻又期望別人能實行，這不是口是心非又是甚麼呢？我看不出政府會有甚麼困難，政府既然為市民提供了一個足夠而完善的公共交通系統，而系統更是政府所擁有的，要求它提供費用減免尚且有這麼大的困難，它怎樣能說服別人這樣做呢？

第二、就其他公共機構而言，大家都知道香港的公共交通機構例如巴士、渡輪以至專線小巴，很多是以專營權經營，簡單來說，這些都是獨市生意。如果經營者說不做，便會有很多人樂意接手來做。政府保護商家，保護他們所擁有的專營權，在這方面已經做到十足，而且亦讓他們獲得保障的利潤。可是，政府反過來在保障市民或殘障人士方面，卻說做不到，還說有心無力。這些是甚麼道理呢？

我不想細說舊事，或再說甚麼可加可減的機制，現在亦不是重提這些事的適當時候。不過，我仍想提出的是，基本上，無論是局長也好，她的同事也好，不管他們的意願有多良好，他們是完全交不出功課給我們。我不知道這項議案還要討論多少次，又或下年是否要由包括梁耀忠議員等同事再度提出，但我觀乎這數年來政府的做法，實在很擔心政府亦只是完全軟弱無力，亦沒有任何具體措施可令這些議案得以落實。

但是，我不相信，亦完全不能接受，政府可以利用一些例如《殘疾歧視條例》的法律，或一些所謂商業經營問題，將一些合理而早應該做到的要求進一步延遲。在可見的將來，營商的環境和相關的法律均不會有很大的轉變，我亦看不到未來會有很大的障礙，致令局長或政策局無法落實今天這項議案內所提出的 3 個要求。所以，我真的懇切希望局長和她的同事洗心革面，在這項議案辯論結束後，盡快將可落實的政策予以施行，包括盡快落實向殘疾人士提供半價乘搭公共交通工具的這項優惠政策。至於有關公共交通機構在設備方面的改善，我剛才說過，這是絕對可以通過與專利巴士公司在簽訂的條約中做得到的。

第三、有關復康巴士服務的改善，政府的速度只猶如蝸牛走路，每年服務的增長少於 5%，所以仍有很多殘疾人士在輪候這些服務。這些均在證明政府對於落實一些保障殘障人士的政策表現得軟弱無力。我想再一次指出，我希望這是最後一次討論此議案，因為我希望到了明年的今天，我們所作出的要求都得到實現；不過，我想這機會也很小。

我謹此陳辭，支持梁耀忠議員的議案。

陳偉業議員：主席，去年，當傷殘人士在特殊奧運會取得佳績時，很多高官都很樂意接待這些傷殘人士，因為他們取得很多獎牌，在世界上為香港取得很多光榮。然而，這份光榮過後，對於傷殘人士的需要，政府高官似乎沒有再作處理；今天更只有局長一人處理這問題。其實，何志平局長和周一嶽局長亦應該被邀共同處理這個涉及多個政策局的問題。我不知道一個政策局可以回答多少問題，或為傷殘人士提供多少服務，不過，這個涉及不少職責的問題是須由多個政府部門共同努力解決的。

涉及殘疾人士乘搭交通工具的問題，基本上可分為兩個大範圍，一個是收費問題，另一個是設施問題。就收費方面，很多議員提到應讓傷殘人士享有特惠收費的優待，可是，香港有很多公用事業機構，地鐵有限公司（“地鐵公司”）等便是大機構——我經常說這些機構是財大氣粗的，它們每年賺取數十億元，但仍漠視公眾，特別是少數社羣、弱勢社羣的權益。一談到地鐵公司，我便無名火起三千丈。

主席，我最近遇到一宗很簡單的個案，就在這個月發生的，我就此已寫信給地鐵公司，事件是涉及荔景站的。早前，我在地鐵站遇到一位老人，他推着一部輪椅走上樓梯，我看到他如此淒慘，便幫他一把。我覺得很奇怪的是，荔景站亦算是很新建的車站，卻只有樓梯。這個車站其實可以建造傷殘人士通道，但卻沒有建造。於是，我去信地鐵公司，一位助理公關回覆我說並不可行。主席，請看看這些地方，我希望局長也會看看，我把相片放大了，是完全有空間建造輪椅斜道的。地鐵公司每年賺取四十多億元盈利，還說興建這些設施不可行，這是一個埋沒良知、埋沒良心的法定機構。政府有一些高級官員在這些機構擔任董事，我不知道地鐵公司在回信之前，有沒有詢問董事是否要埋沒良心、埋沒良知來作出這決定。

今天是一個很好的機會，在這個議事堂有一份正式的紀錄，可以記錄我譴責地鐵公司這種完全沒有公共和社會責任的處事態度的說話。我不知道地鐵公司高層將來會否變成傷殘人士，有需要坐輪椅。這些年薪數以百萬元計的高層人士，即使變成傷殘人士，亦可能會有人擡他們，而無須自行推着輪椅上梯級的。我真的感到很憤怒，那裏是完全有空間可以建造改善設施的，

建造這條斜道須花費多少呢？竟然以一句不可行便拒絕了。因此，我在這裏強烈譴責地鐵公司這種非人性的回應。

另一個是票價問題。就處理票價的問題，現時地鐵公司和九廣鐵路公司均說基於審慎的商業原則，利用這把尚方寶劍拒絕一切。如果地鐵與九鐵（“兩鐵”）真的合併，第一，我絕對不願意看到兩鐵合併，因為我不希望一間完全毫無社會良知的機構成為一個超級巨大王國，繼續埋沒社會良知地提供交通服務。政府在通過任何新的條例前，一定要確保它們不能以所謂審慎的商業原則來漠視弱勢社羣的需要。第二，在批出任何專營權或經營合約時，必定要指定有關機構負上提供特惠收費的社會責任，而不應該讓這些機構藉勢謀取暴利。

有一些機構是很聰明的，特別是一些有前政府高官擔任主管的機構，它們很懂得利用形勢向政府施壓，藉勢謀取暴利。如果這些機構施用這種手段，我希望局長能讓公眾知道這些機構不單止欠缺社會良知，更是趁火打劫，藉此謀取暴利。因此，在收費方面，在訂定條例和合約時，政府一定要訂明它們有這項基本責任，如果沒有負起責任便是犯錯，不能讓它們藉勢圖利。

關於設施的問題，早前，我在立法會就巴士的低地台提出了一項質詢，我不知道有否進展。我在 2004 年 5 月提問時，當時城巴的過海路線只有 8%（即 100 部巴士中只有 8 部）是設有低地台的巴士，我不知道一年多後的今天有否任何改善，因為這數字是令人感到很不滿的。大嶼山巴士的情況也一樣，我看到很多大嶼山巴士仍然是沒有低地台的，對殘疾人士來說，這是極不公平的。

早前，我與梁展文署長討論房屋署的問題時，他說如果領匯賺錢，便會計劃在所有屋邨內為盲人加裝播音系統，還會在信箱加裝凸字，在公共屋邨內為盲人提供更多設施；即只要賺錢，便多建一些設施。九巴、城巴和地鐵均是賺錢的大機構，如果它們在賺取數以十億元計的利潤後仍然拒絕增建設施的話，我希望政府可以取消這些公司的專利經營權，日後重新進行投標，以及透過修訂法例，不再讓這些公司財大氣粗地剝削和欺壓弱勢社羣。多謝主席。

馮檢基議員：主席，今年是梁耀忠議員連續第四年提出類似的議案。即使立法會過去曾經兩度通過議案，但殘疾人士爭取半費交通優惠的聲音，仍然未受政府重視。我記得上星期行政長官出席立法會的答問會時，重點提出他很重視良好的行政立法關係。我和民協均認為政府只有認真及快速地跟進立法會的議案，尤其是獲通過的議案，以務實的手法和態度聆聽及回應市民和弱

勢社羣的訴求，才能夠真真正正做到施政報告中提及的“福為民開”，以及落實“以民為本”的施政理念。

今次的議案措辭集中於討論交通問題。我想提出兩個關於公共交通對殘疾人士尤為重要的原因：第一，交通工具是無法替代的。在香港這個人口密集的社會，公共交通工具是殘疾人士走出家門，融入社會的第一步，無論就業和社交均須依賴交通外出。第二，不少殘疾人士均有需要由照顧者陪伴外出。向殘疾人士提供票價優惠，其實同時亦鼓勵其他人，尤其是陪伴外出的人一起乘車。這對交通機構而言，收益實際上是有所增加的，因為如果陪同乘車的人不是要陪伴該名殘疾人士的話，也未必須乘搭那一程車。

目前扶貧工作只是零碎的計劃和建議，仍然未有任何具體的進展。政府作為兩鐵的大股東，有責任促請交通機構立即減低殘疾人士的交通開支。何況單是地鐵，每天平均乘客已超過 240 萬人，去年賺取的盈利更超過 44 億元，它絕對有能力履行企業責任，以實際行動鼓勵殘疾人士多些外出，參與更多社會事務，例如參與社區或互助組織的活動，甚至外出就業，發揮潛能。

根據政府統計處 2001 年的數字，殘疾人士當年的失業率達到 12%，是整體失業率的二點四倍。香港自稱是“亞洲國際都會”，但在回應殘疾人士的需要方面卻非常落後，而有關促進傷健共融的力度亦不足夠。如果政府加大力度鼓勵殘疾人士融入社會，不但能夠發揮殘疾人士的潛能，提升他們的自我形象，對社會而言，亦能夠增加一些新力軍，為社會出一分力，同時更可以減少普羅大眾對殘疾人士的歧視和誤解。可惜，這個題目已討論了 4 年，政府和兩鐵均沒有積極回應。政府在今年 7 月提交立法會的文件中指出，它現時仍在研究可以享有票價優惠的殘疾人士的數目。我感到奇怪的是，政府在 1999 年開始簽發的殘疾人士登記證，不就已經解決了殘疾人士數目的問題嗎？4 年了，用 4 年來解決一個技術性問題，是否稍長了一點？

此外，運輸署在 2003 年已經引入“無障礙運輸”的概念，但今年 3 月無障礙城市關注聯席所發表的調查報告，令人懷疑究竟當局及各交通機構實踐“無障礙運輸”的決心有多大。該報告指出，很多設施都可以即時作出改善，包括輪椅人士看不到巴士站牌的路線資料、等候巴士的欄杆造成障礙、無法使用兩鐵的求救設施、巴士未有全面的報站廣播系統等。荒謬的是，接近一半被訪者投訴很多巴士站的設計令斜板無法使用，而兩鐵月台的空隙太闊及高低不平，亦對殘疾人士造成不便。最特別的是，政府最近公布的“殘疾人士無障礙通道設計手冊”中有關室內光度的要求，亦未有考慮低視能人士的需要。我和民協均認為殘疾人士亦有使用公共交通工具的權利，政府及各交通機構必須盡快回應殘疾人士的訴求，消除這些障礙。

此外，政府亦必須改善現時的復康巴士服務，即時紓緩殘疾人士的交通需要。現時的復康巴士服務仍然未能滿足殘疾人士的就業和生活需要。復康巴士的問題是數量嚴重不足、車齡過高、時間限制大、預約非常困難，而且設施並不符合國際標準，以致電動輪椅無法使用，這些都是復康巴士須盡快改善之處。

總括而言，殘疾人士與社會其他市民一樣，都是香港的一分子。政府當局和各公共交通機構均有義務實踐社會責任，積極作出配合，為殘疾人士融入社會盡一分力，從而達致“傷健共融”的政策目標，合力打造一個關懷互愛的都市。

主席，我謹此陳辭，支持議案。

梁家傑議員：主席女士，提出這項議案的梁耀忠議員自 2002 年以來，在每年 10 月立法會會期開始階段，便立即提出這項議案，敦促政府正視殘疾人士的公共交通需要，積極改善配套，協助他們融入社會。對於梁議員這份堅持與鍥而不舍的精神，我表示由衷的敬佩。

然而，我更希望主要負責跟進這項政策的衛生福利及食物局和環境運輸及工務局的官員能夠如梁議員般鍥而不舍、提高效率，努力改善傷殘者的交通需要。根據過去 3 年的經驗，我們不禁要懷疑政府有否將努力及資源投放在最適當、最有效的地方，讓問題可以盡快獲得解決。

這 3 年來，政府如何回應殘疾人士在公共交通方面的需要呢？簡單來說，便是首先只顧說香港是自由市場，公共交通經營者有權決定是否給予優惠，於是將這個球拋給公共交通機構，然後這些機構便跟政府一唱一和，仔細討論究竟香港會有多少人符合優惠資格，是 120 萬人，還是只有 22 萬人？當中有人提出可先向部分殘疾人士提供優惠，但政府又把《殘疾歧視條例》搬出來，說要研究這樣有否違法，事情也就此一拖再拖。

主席女士，我無意說政府官員甚麼也沒有做。事實上，政府一直也跟公共交通機構商討這個問題。可是，現正向殘疾人士提供優惠的，便只有 17 條渡輪航線和 4 條專線小巴線，僅此而已。相比起全港 27 條渡輪航線、340 條專線小巴線、超過 500 條專營巴士線，以及地鐵、九鐵等交通服務，只能爭取這個數目的優惠，根本談不上是些甚麼成果，說得難聽點，似乎更像是“施捨”。

難道立法會表明態度 3 年之久，政府仍然只能給予議會、公眾這種答案嗎？政府是否忘記了本身是地鐵的最大股東和九鐵的唯一擁有人？有甚麼比起由兩鐵帶頭提供優惠，更能夠立竿見影地促進公共交通機構關注弱勢權益呢？為提供優惠問題尋求法律意見以界定何謂殘疾人士，也許是必須的，但斷不能要亟需交通服務的殘疾人士無了期的等待。

在過去的討論中，其中一個焦點，是提供優惠的開支應由交通機構的利潤支付還是由公帑補貼的問題。主席女士，我相信兩者其實並無太大分別，亦不會對本港自由市場的形象構成太大衝擊，因為不論是政府經營還是享有專利的公共交通機構，本身在行業內已享有不同程度的壟斷地位，社會也有權對他們經營公共交通系統的權利及利潤提出附帶要求，以及適切的限制。立法會在過去 3 年的共識，正正反映了社會對公共交通機構這個一致的要求。政府在管理兩鐵及處理交通專營權的問題時，絕無理由不把這些納入為考慮重點。

面對政府慢條斯理的態度，主席女士，本會交通事務委員會的同事已感到十分不耐煩，甚至已經通過議案，要求政府在本年內訂定殘疾人士乘搭公共交通優惠票價的安排。這項議案的措辭可謂毫不婉轉，不能轉圜，充分反映出同事們不分黨派，一致重申本會的立場，不容政府再作拖延。

主席女士，綜合 3 年以來，政府、本會、公共交通機構及民間團體之間大量對話的內容，我認為政府必須在本年內就以下問題提供清晰的答覆：第一是為部分人士率先提供殘疾交通優惠的法律問題，必須在合理時間內獲得澄清。第二是如何協助公共交通機構識別受惠社羣的問題亦須解決。第三是先由兩鐵落實殘疾交通優惠的步驟。第四是就如何鼓勵專利公共交通機構提供殘疾交通優惠訂定方案和作出部署。

主席女士，作為緩衝應急之計，政府亦可積極擴大復康巴士或復康的士這類服務，幫助殘疾人士解一時之困。

主席女士，我謹此陳辭，支持梁耀忠議員的議案。

梁國雄議員：主席，今天很多同事都戴上了一朵襟花，但這並非是為了歡迎許司長。其實，這朵襟花表示現時在會議廳外的人希望我們在議會內能反映他們的聲音，就是為殘疾人士，特別是雙目失明的人提出一些適切的服務。

談來談去，也是談及處於壟斷香港交通服務市場地位的 3 條鐵路，亦談到它們是否應該率先帶頭實行各位同事提出的又譖又悶的建議，例如向殘疾人士提供優惠，令他們能夠享用一般人也得到的服務，豐富他們的生活，讓他們可以外出工作；機構可否向他們提供優惠、減免，讓他們無須因為享用了這些服務而喪失了享用另一些服務的權利，即他們因為付了車費而沒有錢花在其他方面等。我們不要說一些抽象的事情了，具體的事情是現時我們有兩條鐵路 — 其實是 3 條鐵路，它們都是由香港人支付興建費用的，其中一條鐵路是私營化的，另一條鐵路亦已逐步變成私有化了。

談到私營化、私有化，我想到的第一件事，便是領匯事件。當時很多人包括了不少立法會議員，對於政府實施這計劃皆拍手叫好，時至今天，大家有否後悔呢？私營化、私有化很快地施行了。原來私有化、私營化是“錢大過天”，或更涼薄地說，是“業績大過天”的。私有化的機構是上市公司，如果業績被外國評級機構評級由 B- 降至 C+，便會感到惶恐不已，就好像我們小時候寫 copybook，被老師評分為 B- 或 C+ 般，真慘了。

其實，這些私有化的公司要靠融資來發展業務，尤其是當依賴土地來支撐建造鐵路的策略已不可行時，談來談去的便是這個問題。如果向殘疾人士提供車費減免或優惠，在融資時便會被評級機構降級。請大家不要太天真，所涉的並非這麼少的錢，而是機構的態度人性化了；如果有關機構不是表現得無人性、無血性，不是只顧利潤，便會被國際評級機構評為沒有用的。如果九鐵和地鐵被評定為沒有用，即是說他們不夠心狠手辣，其他機構既然可以大肆削資，對殘疾人士又何須關顧呢？作為私營化機構，應該在商言商，才可以推動經濟的，甚至是有人死了，即是要買棺材，那麼便有助殯儀業了，這就是營商的邏輯。

各位同事，當我們再細看私有化、私營化時，請大家想一想是會有甚麼邏輯和結論。就九鐵來說，我又得譖贅地說一說了，其高級職員可享有遊艇、靚車，花費很多，根本沒有人規管，原因是他們能以私營的方法令九鐵財源滾滾來。無論私營化或私有化，只是一矢之隔，一字之轉，談來談去，也莫不是我今天在這裏“說得牙血也出”來作出要求的原因，倒過來說，如果這裏所涉是公營事業，我相信“大班”所說的情況便不會出現了，因為有關的負責官員要坐在這裏作回應的，屆時他大可以說與他無關，公營機構有 CEO，大家大可以向他提問好了。

我從報章獲知以前地鐵的總裁蘇先生轉工了，不知道他又會搞些甚麼，正因為曾先生關照他，所以他又有新的工作了。這些上層的管理人員其實組織了一個俱樂部，他們之間是認識的，他們為了令自己可多賺點錢，以及為其服務的企業多賺點錢，便不會理會普通人的訴求的。

我已經很多次說出殘疾人士的情況了，那天，我與他們一起示威，其實，只要走近他們身邊，也會感到傷感的。他們很激動，以致無法說話，他們跟我握手，我其實覺得很不好意思，因為我知道，握了手又可怎麼樣呢？到頭來又不能爭取到甚麼，只能暫時呃騙他們我會盡力爭取。這樣做令我感到很慚愧。我不知道支取年薪千萬元的人或我們的官員會否感到慚愧呢？會否覺得香港作為一個全世界人均收入最高、財政儲備排第六位的地區，竟然單是追從着一個發財的邏輯，而不理會殘疾人士的需求。

如果我們不是很快實行了私有化、私營化，立法會今天便無須屈服。各位同事，我因領匯事件被人罵得很厲害，可是，我今天可以感到很光榮地說，每個問題都證明了我是對的。領匯的上市、私產化、私有化必然會為香港帶來無窮無盡的問題，不過，也必然會令 CEO 一族賺錢，而這公產則會被人變作搖錢樹。

各位，各位工聯會的朋友、各位自稱社會主義的朋友、各位搞工會的朋友、各位民主黨人士，你們要想一想，民主是為了甚麼呢？民主是為了人民。在這個議事堂裏是為人民說話的，否則，民主大業一定會被政府壓下去。我希望大家在談到私營化、私有化時，要擦亮眼睛，根據民意來行事才好。多謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

李卓人議員：主席，梁耀忠議員剛才發言的時候，一開始便說這是第四次“炒冷飯”。我很欣賞他如此鍥而不舍，但我不知道局長會否也是第四次“炒冷飯”，即她發言的時候會把去年的發言在今年再重複讀一次。如果是這樣的話，情況便糟糕了。不過，實情看來似乎也是如此。

我們上次在立法會的交通事務委員會上討論這問題，其實看不到政府在這個問題方面有甚麼誠意再前進一步。稍後局長發言時，我會洗耳恭聽，然後翻查她於去年所作的發言稿，對照一下，看看她所說的話會否與去年是一樣的。

大家在這個問題上其實沒有甚麼重大分歧，我相信局長也想為殘疾人士做一些事。每個人都說想為殘疾人士的交通需要做點事，這是因為大家都看到問題所在。如果整個社會要共融，成為一個無障礙的城市，這並不單止是要樓宇設計無障礙，交通工具無障礙，還要在經濟方面也無障礙。大家都知道，殘疾人士的失業率在全港各個弱勢社群中是最高的，他們不是失業便是

低收入，如果他們要融入社會，其中一個要解決的問題，便是交通的問題，這是很清楚的。

我相信這個議會今天也會通過梁耀忠議員的議案，這是大家都可以預測得到的，因為這議案去年也通過了。可是，為甚麼每次通過了議案之後，情況仍然是原地踏步呢？剛才的政改議案被否決是因為政府原地踏步，但為何已通過的議案也是原地踏步呢？我相信最大責任的是要由政府和局長負起。我不知道大家的分歧究竟何在。如果局長也覺得要為殘疾人士做點事，為甚麼整年都沒有甚麼進展呢？歸根究柢，問題只有一個，便是如果要做這件事，由誰來付帳呢？補貼由誰負責呢？

就這個問題，地鐵或九鐵 — 尤其是地鐵，地鐵在立法會交通事務委員會中曾很清楚地表示，這件事屬於政府的責任。至於政府，便說會與兩鐵磋商，由兩鐵自行決定。我覺得政府其實有很明顯的精神分裂，因為全香港市民都知道，政府全資擁有九鐵，也是地鐵的最大股東，兩個董事局內均有政府方面的人員。當他們戴上地鐵的帽子的時候，便說由政府負責，但在戴上政府的帽子的時候，卻說由地鐵負責，最後便變成沒有人負責，拖至今時今日，仍不清楚政府在這方面有任何進展了。我很希望稍後可以聽到一些較好的消息。

對於由誰付帳的第一個問題，我希望政府能盡快解決，亦能顯示出誠意。事實上，無論是由政府付帳，還是由兩間鐵路公司付帳，也是沒有大分別的。如果由兩間鐵路公司付帳，可能給政府的分紅會較少；如果由政府付帳，則政府也可以把分紅所得補貼傷殘人士。說到底，兩間鐵路公司和政府均有很大的空間來進行這工作。地鐵公司每年有 45 億元盈利，怎可能沒有空間呢？政府現時也從分紅中取得收入，要做這件事又有何難呢？

除了由誰付帳的問題外，第二個問題便是 — 這問題去年也曾提出，其實是提出了多年的 — 究竟所涉及的人數有多少。一些人的說法是，如果把長期病患者包括在內，便有 120 萬人。香港大部分人都在精神上備受壓力，以致健康有問題，豈不是把 600 萬人全部包括在內！事情當然不是這樣。大家其實也很清楚，並非甚麼人也包括在內的。如果以領取傷殘津貼作為一個標準的話，其實只涉及二十多萬人。為甚麼政府不能清楚地指出這點呢？這個問題去年已經提出，一年後的今天仍沒有答案，這樣是否便是強政勵治呢？所謂強，便只是懂得嚇人，展示自己的強勢，但到了要真正做工夫的時候，便猶如螞蟻般緩慢。關於在這方面的人數和定義的問題，我很希望在今天的辯論中可得以解決。

主席，整件事其實很清楚，整個社會根本在這方面也很有共識，只是政府毫無行動而已。主席，最後我想用聾啞人士的語言向政府提出他們的訴求：要求 — 這個是很難的 — 政府促使公共交通工具票價減半。希望局長能聽到不同人士的聲音，最後真的可以令票價減半。主席，我不知是否方便把這個送過去給局長，如果不方便的話……

主席：你請工作人員代你拿給局長吧。

李卓人議員：我請工作人員送過去給她。他們請我特別獻花給局長，希望今天可以有一個好結果。多謝主席。

涂謹申議員：主席，我會很簡單地說一說。首先，我很贊成鄭經翰議員剛才的發言。他說，周局長不在場，所以無須這麼動氣的，可是，我覺得他所說的卻其實是完全有道理的。政府說人數是一個因素，剛才很多議員也談及人數的問題，但這數字最少可以作為第一步，那二十多萬人是可提供證明的。政府其後的論據是，它擔心給那二十多萬人提供了優惠之後，尤其是這些優惠是會與公帑或公共機構有關的，便會造成歧視。我相信從法律觀點而言，這論據本身是不成立的。因為據我瞭解，這二十多萬人本身不單止已經證明了有某方面的傷殘，因而領得傷殘津貼，而且他們必然接受過背景審查，證明其家庭的可動用收入有限。所以，舉凡福利而言，大家只要就某些範圍劃下一條線，而概念上會促使政府或其他公營機構在某情況下向一羣特定的人提供更多福利，便不可以構成歧視。所以，我相信如果繼續援引這個論據來用，這論據也是不能成立的。

此外，我感到很奇怪的是，政府作出很多很準確的計算，替市民定下很多原則，但市民有時候是未必同意這些原則的。剛才，在口頭質詢時間，我們提問可否在一些偏遠的地方安裝流動電話的網絡，局長的答案是，如果要花很昂貴的費用也要到偏遠地方安裝，那麼便會變相地造成由不遠足的人補貼遠足的人，這便會有可能造成不公道現象云云。當然，我知道現時不是討論這點，但我以為局長的意思大概就是，他已經作出了一個決定，就是他認為這樣做會令一生也不會遠足的人或極少遠足的人變相補貼了一些經常遠足的人。

同樣地，我不知道政府的想法如何，我尚未聽到政府的回應，但綜合政府以往的說法，其意思是否就是，如果我們補貼傷殘人士，或向他們提供一些票價減免和優惠，而這些減免和優惠又不會為他的隨行者或家人帶來其他

收入，那麼那些非傷殘人士便是變相的在補貼傷殘人士了，或類似的論據 — 既然局長搖頭，這就最好的了。

不過，很坦白說，如果這樣的論據真的成立的話，便應早已在這個立法會中反映了。在這個立法會內，並不是太多議案可以獲得全體議員同意的，但這項議案是持續數年經過由不同選舉產生的立法會議員一致通過的。在這樣的情況下，我不知道這論據所引致的反應如何，例如市民會否有強烈反應；或非傷殘人士會否介意多付了一點；又或如果真的有需要一如李卓人議員剛才提出由誰付帳（可能是沒有需要付帳的），而由於真的要付帳造成補貼；當然，政府最後又可能覺得在政策上可以負責付帳的；甚至政府或有關機構可以為顯示愛心而以公益名義或為顯示企業良心來付帳等。所以，我只希望既然我們現時在新的行政長官領導下，亦有新的行政會議，有關官員秉承着“福為民開”這口號，真的可以向上層反映我們以往聽過很多負責福利範疇的局長所提出的這些論據，使這方面的政策得以重新檢討，最少能夠有一個開始，能夠說對市民有一個交代。

主席：是否有其他議員想發言？

單仲偕議員：我從未試過就這項議題發言，但聽完今天的辯論後，我也禁不住要發言，因為 4 年事實上是很長的時間。至於由誰付帳的問題，我想跟李卓人議員談一談。

其實，問題始終不外乎數類。第一，這究竟是否涉及國企的問題。雖然地鐵現在已經上市，但政府仍擁有一半股份，我們最少有《地下鐵路條例》，也有一招“撒手鐗”。假如地鐵不肯就範，不肯當良好市民，政府可修訂條例，要求他們承擔責任。專營巴士方面的問題更容易解決，只要政府在發牌時提供指令便可。至於綠色小巴，它們也是專營的，全部均須獲得發牌才能營業，政府只須在續牌時加入條款便可以。坦白說，這一羣人的福利究竟應該由政府付帳還是由社會照顧呢？我認為政府可以首先考慮這種方法 — 劉健儀議員正目不轉睛地看着我 — 我認為這是社會的整體責任，應由每一個人共同負擔。

至於在由誰付帳的問題上，政府最後的“撒手鐗”當然是自行支付，但我覺得這並不構成誰多付、誰少付的問題。如果所有交通工具均一起承擔，那當然是最好的。我個人及民主黨均認為，應先考慮勸諭或要求小巴 — 對小巴進行勸諭是會較為困難的，但政府可透過發牌條件的訂立與他們商討 — 這個問題其實須由數個局一同考慮，因為這既是衛生福利的問題，也是

交通運輸的問題，而且亦是就業的問題。對於殘疾人士來說，他們其實也希望能自力更生，只是很多時候交通費已佔了他們收入的一大部分而令他們卻步而已。

最近，我曾走訪一些經濟學者，談論如何解決青年失業的問題。這些經濟學者表示，政府不應再考慮設立甚麼僱主津貼的方案，即津貼僱主聘請年青人的計劃，最實際的方法是向這些青年提供交通費津貼，以方便他們就業。既然年青人也面對交通費的威脅，對於殘疾人士來說 — 即使是向他們提供交通津貼，他們也未必全部出外工作的 — 對於一些有工作能力的殘疾人士來說，這種鼓勵確實比較大，因為他們也希望能夠自力更生，而這是最實際的。在此問題涉及社會福利、交通運輸和就業這 3 項政策的前提下，政府其實真的應該想一想。

梁耀忠議員提出這項議題已經有 4 年時間，我個人認為能在立法會內達成共識的議題並不是很多，既然這項議題已達致共識 — 政府要推行政策時，很多時候也會害怕未能獲得立法會通過，或在立法會內得不到接受和支持 — 現在的情況反而是立法會已經通過了不知可否該稱之為尚方寶劍的議案，而議員是希望政府能做點事。如果政府覺得它的“撒手鐗”不足夠、力度不夠，那些問題也是有方法解決的，究竟原因是方法不夠，是局長不肯做，還是那些財團真的如此兇惡呢？如果他們真的如此兇惡的話，他們大可以提出法案，看看能否獲得立法會通過。對嗎，李卓人議員？

政府應該是有辦法的，大家不妨比拼一下。我們現在談的是甚麼問題呢？便是要協助殘疾人士，這是整體社會也有需要做的事，所涉及的不單止是個別機構。如果我們只是針對一兩個機構，這對他們似乎並不公平，但我們現在說的是所有公共交通工具，梁耀忠議員，對嗎？這是很清楚的。每個人均要承擔責任。如果只是針對個別人士，他們會問為何特別被選中，為何特別挑選他們出來“祭旗”？既然立法會內有很強烈的聲音，我希望局長可以考慮一下。

我謹此陳辭，支持議案。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

主席：如果沒有其他議員想發言，我便請環境運輸及工務局局長發言。

環境運輸及工務局局長：主席，我今天聽到很多議員的發言，這項議題已經是第四次提出，我亦是第三次答覆了，但我今天的答覆一定有別於去年，因為去年不是由我作答，這點應可回應李卓人議員的發言了。

剛才議員提出了很多意見，其中單仲偕議員指出，立法會一致通過這項議案，是向政府表達了一個很強烈的信息，便是希望政府在這事情上能達致議案的要求。我自小便相信殘疾人士可以融入社會，這點我不重複。最近數月，我與不同團體討論有關問題，亦出席了一個有關盲人的研討會。我明白我們可能未必太瞭解殘疾人士的要求，亦不知道如何界定殘疾人士。不管是他們前來與我會面，或我前往與他們會面，他們都有不同組合，他們希望我們對身體有殘疾者或長期病患者均一視同仁，並已強烈地向我反映了這信息。在 7 月 22 日的交通事務委員會會議上，亦表達了這個信息。這點很重要，因為我們不希望落實議案的建議時，得不到他們的同意，亦不想把他們分化或分類。我稍後會詳盡解釋這問題。

總的來說，過去數年來，我備受龐大的壓力，我既希望能為殘疾人士做一點事，但在商業社會的要求下，我亦要能符合其他政策局的政策，因為這項政策並非只由我的政策局承擔。

首先，梁耀忠議員的議案分 3 部分，我想先說有關促使公共交通機構改善設施，就無障礙通道方面，我們所做的工作。其實，在政策上，可由環境運輸及工務局推行，無須涉及其他政策局，我們的目標是盡快為殘疾人士提供無障礙通道。

為了減低殘疾人士在社會上活動所遇到的困難，政府致力改善道路設施及提高安全程度，這是首要的工作。例如在所有新建的公共交通交匯處、巴士總站及的士站，均設置下斜路緣，以方便輪椅使用者。當然，在新設施進行加設會較容易，這亦是本局的政策。但是，在舊有地方加設便會有掣肘，如果原有設計太狹窄，更不能做到。大家亦可能留意到，有些天橋的兩旁並無通道可加設下斜路緣，因此，我們在工作守則中表示以電梯代替，但電梯的營運是有成本的。不過，在現時整體財政狀況有所改善的情況下，我們希望可以加快這些工作。

由 2002 年開始，政府在設有行人過路交通燈的路口，安裝了電子行人過路發聲裝置，成本達 5,000 萬元，以方便視障人士的活動。至於在設置下斜路緣方面，政府在全港約 9 000 個地點加設此類通道，以減低輪椅使用者在外出時所遇到的障礙。此外，為方便視障人士，運輸署已在 11 個地點設

置凹凸紋引導徑，最後，便是在行人天橋設置斜道，以及在隧道和行人天橋安裝升降機。我記得立法會曾就行人天橋向我們提供了一個良好建議，便是以升降機代替來減低斜道所需的面積。政府共投放了約 26 億元，以進行上述改善工程，這些改善設施將會繼續。我們亦歡迎議員提出意見，因為我們並非殘疾人士，有時候對設施的使用情況，例如剛才有議員提及按鈕高等，未必察覺得到，因此，我們歡迎議員提出意見，我們的工程部門亦很願意聽取建議以作改善。

此外，運輸署一直與公共交通營辦商緊密合作，要求為殘疾人士提供無障礙設施，以方便他們使用公共交通服務。現時有接近 2 000 輛新登記公共巴士在車廂內設有凸字車牌號碼牌，另外有約 700 輛專線小巴設有落車鐘。在專營巴士方面，超過 400 輛（附錄 1）(67.9%) 巴士設置了下一站巴士報站系統，而大部分專營巴士公司亦已承諾會採購低地台巴士，現時已有超過 2 400 輛低地台巴士提供服務。在鐵路方面，地鐵、東鐵、西鐵等各車站大堂及月台已廣泛應用凹凸紋引導徑；九廣鐵路的東鐵及西鐵也在車站設有凸字地圖以方便視障人士；而地鐵亦開展了相關的工作。在最近 10 年，地鐵在這方面共投放了約 4 億元，九鐵近年共投放了 2.35 億元，而巴士公司則共投放了 2 億元。這些都是我們與公共交通營辦商取得的共識，他們亦同意在其能力範圍以內提供無障礙通道設施。

另一方面，為殘疾情況較嚴重的人提供復康巴士服務以作補足方面，剛才多位議員亦提到，復康巴士的數目是較少。復康巴士服務是由衛生福利及食物局提供全資補助，並由運輸署管理，目的是為行動不便以致無法使用公共交通工具的人提供服務。這項服務由香港復康會負責，而運輸署會與香港復康會舉行定期聯絡會議，以監察復康巴士的運作情況。目前，復康巴士共有 87 輛，服務範圍包括 59 條固定路線、3 條接駁路線和電話預約服務，預計在 2006 年年初可增加至 92 輛。

在 2005-06 年度，政府已撥出款項購買 5 輛新車及替換 1 輛舊車。此外，機電工程署在 2005 年為車齡超過 10 年的復康巴士進行詳細的檢查後，政府在 2005 年 7 月增撥款項更換 4 輛舊車，以提升服務水平。該 4 輛巴士將於明年投入服務。

在 2006-07 年度，衛生福利及食物局計劃添購數輛新車及更換多輛車齡較長及舊式升降台設計的巴士。此外，政府計劃在未來兩至 3 年更換所有此類設計的巴士（約 20 輛），因為它們在接載負荷較重、數量日增的電動輪椅使用者時可能有困難，剛才亦有議員提及此問題，政府希望可進一步提升復康巴士的服務。

至於使用的士來輔助殘疾人士的交通需要，在安排上，以前利用代用券的方式頗麻煩，我們希望研究使用八達通的方式，但我知道的士經營者仍不願意使用八達通。如果在程序上可以改善的話，我相信這亦是可行的方案之一。

第三，有關梁耀忠議員議案的第一部分，即促使公共交通機構向殘疾人士提供票價半價優惠，這問題涉及多個政策局的政策，亦是社會人士最關注的事項。剛才有議員對專營巴士公司有錯誤的認識，我們對巴士公司其實並沒有利潤保證，並非他們少賺多少便可以加價，正如電力公司一樣，並沒有這回事，專營權並不保證他們的利潤。在這數年間，我們與巴士公司交涉時，亦瞭解它們的要求。立法會一致通過要求巴士公司提供優惠，以為政府向它們提出便可以成事，實施方面其實涉及很複雜的問題。今天，很多議員亦知道我們的問題所在，因為殘疾人士亦包括長期病患者。在衛生福利及食物局方面，會檢討殘疾人士在交通開支方面，政府是否已提供了若干程度的津貼，同時，在綜合社會保障援助（“綜援”）方面又有否提供交通費用的照顧，我們在交通事務委員會會議上亦曾就此作出詳細討論。

每名領取綜援的單身傷殘受助人，平均每月可獲發 3,716 元，這是 2005 年施政報告所公布的金額，在財政援助上有助減輕殘疾人士交通開支的負擔，另外還有 100 元的特別津貼。當然，這些津貼並非指定用於交通費上，但這亦可有助他們在交通上的需要。此外，經醫生證明屬嚴重殘疾的人士，可獲衛生福利及食物局提供傷殘津貼。提供傷殘津貼的目的是向嚴重殘疾人士提供津貼，以應付因嚴重殘疾而引致的特別需要。普通或高額傷殘津貼受助人每月分別獲發 1,120 元和 2,240 元。傷殘津貼的用途亦不受限制，獲發津貼的人可利用津貼金額支付交通開支。

此外，我們與公共交通營辦者商討提供津貼時，有關津貼應如何提供的細節皆非常重要。按照《第二十八號專題報告書：殘疾人士及長期病患者》，估計人數達 120 萬。我們的同事亦曾諮詢法律意見，以瞭解《殘疾歧視條例》是否一定要一視同仁。我們瞭解到傷殘人士可獲特別傷殘津貼，即他們之中亦有分不同等級。目前，根據平等機會委員會的法律意見，提供票價優惠的做法可能抵觸《殘疾歧視條例》，因為其他不獲包括在選擇性優惠計劃內的殘疾人士，可能提出訴訟，指此做法抵觸歧視法例。所以，我們先要弄清楚問題，公共交通營辦商表示十分擔憂訴訟風險，希望政府獲得法律意見後，給予更明確的指示，讓其準確計算須向多少人提供此項優惠政策才考慮其事。

除了法律上的問題，正如我剛才所說，我曾接觸過不同的殘疾人士，他們並不同意被分類，我們須再努力與他們討論究竟哪一類殘疾人士須獲交通優惠，因為若人數太大，便會導致此做法備受質疑。我們正與社會福利署

(“社署”)商討此事，現時殘疾人士可獲發名為殘疾人士登記證的身份證明卡，現時只有 4 萬人申請了這張登記證，數目很小。當然，我常強調，第一，並非所有殘疾人士均須享用交通運輸服務，因為他們可能不能上街，但我們亦有必要提出一個較準確的數目，如果這張證的用途不大，申請的人數可能很少。然而，如果憑證可獲半價優惠，數目便可能不同。因此，現在視乎社署能否提供一個較準確的、有關須接受交通補貼的殘疾人士的數目；第二，如果剔除長期病患者，又是否可以獲得公眾或殘疾人士整體接受？這正是我們的問題所在。

剛才亦有不少討論是關於地鐵、九鐵及其他公共交通營辦商在社會上所扮演的角色，並提出了一個較高層次的問題，即私有化會否蠶食了社會人士的利益？對整體社會進步是否毫無幫助？我相信這些不應該是主流意見，因為私有化並非只為了賺錢，私有化其中一個很大的好處是改善效率。剛才有議員提出，很多國家或城市的公共交通均會獲得政府補貼，即使在美國這樣先進的國家，所有公共交通工具均獲政府補貼。當然，美國社會的情況有點不同，因為該地的主要交通工具是私家車，而使用公共交通工具的人只有十幾個百分比。紐約市與其他美國城市相比，使用公共交通工具的人數已較多。我最近有機會與一名行動不便的人士接觸，他剛從紐約市回來，感慨良多。如果大家到過紐約市便會明白，當地政府自從 GIULIANI 擔任市長之後，雖已極力提高地鐵的服務水平，但他們的地鐵服務仍停留在幾個世紀前的標準，因為政府的資助有限，設備更新得很慢，而效率亦很低。

我這位朋友是行動不便的，他把香港和紐約的設施作出了比較，認為紐約在公共巴士或地鐵方面均及不上香港，巴士既沒有超低地台，令他上車頗費勁，更不用說提供折扣優惠了。因此，我們要明白，香港在無障礙通道及車費優惠方面，在某些部分可能已做得很好，使殘疾人士可以利用這些交通工具，而普羅市民亦可享用現代化、高效率及高質素的公共交通工具，這些都是交通營辦商在其範疇內辦得到的。

我們在自由經濟社會的制度下，自然要保障商業運作，使其達到預期的效率和水平。其次，我們要求公共交通營辦商照顧社會上有需要的人士，但這要求亦須合理。所以，我們在人數方面必須努力達致一個合理的安排，讓商業機構可清楚計算這些優惠對其營運會造成多少負擔。

有議員問，政府在這方面須提供多少額外補助，或條件的細節為何？在這方面，政府必須繼續努力，與營辦商在大原則下作出各方面的平衡。我希望香港的殘疾人士在生活上可獲不斷改善，不單止在交通服務上，即使在其他方面的社會福利，香港均已提供了一個安全網。至於在交通方面，總的來

說，剛才所提到的就業、在職貧窮等亦有同樣的問題。局方關注交通費與目前經濟環境應如何配合的問題其實是從來沒有間斷，而且亦會繼續努力。

多謝主席。

主席：本來到了這個階段，我應請梁耀忠議員發言答辯，但由於梁耀忠議員剛才在動議議案時已用盡了他 15 分鐘的發言時限，所以，我們現在直接進行表決。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：梁耀忠議員動議的議案，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接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：協助在內地遇到問題的香港居民。

協助在內地遇到問題的香港居民

涂謹申議員：主席，我動議通過以我名義提出的議案。

其實，過往這數年來，個別的議員和立法會的申訴部也接了很多香港人在內地受到不公平、違法的對待。

主席，是否要等待.....

主席：如果你覺得有需要，便請你先坐下。

涂謹申議員：不如等他一會。

主席：好的。秘書，請你找一找局長。

涂謹申議員：他應該在會議廳前廳。

（保安局局長匆匆趕入會議廳）

涂謹申議員：主席，不如我重新開始，好嗎？

主席：涂議員，請你重新開始。

涂謹申議員：主席，我動議通過以我名義提出的議案。

其實，過往，無論是個別議員或立法會申訴部，均接獲數百宗香港人在內地受到不公平及違法對待的投訴。問題本質究竟在哪裏呢？其實，遇到這些難題的人往往是一些所謂的中小型商家或廠家，而不是那些所謂大資本家。我曾翻查過一些有關的報道，看看究竟有否包括大資本家的事件，我非常辛苦才找到，原來霍英東先生——即以他身為國家領導人的身份——在發展南沙時，也曾被那些所謂區委的書記苛索，但這些報道只有這一項而已。當然，我不知道在座有在內地投資的立法會同事即使遇過這些事件是否願意說出來，不過，最少我沒有見過關於他們的報道。所以，遇上困難的，大多數是投資數十萬以至數百萬元不等的人。我們也曾接獲一宗投訴指所涉數額達千多萬元，但也只此一宗而已。

很多時候，最麻煩的就是遇到對方是一些所謂國家資本或省市單位的合資經營者，這樣的情況便很糟糕了。原因是有时候，這些情況正屬於所謂“山高皇帝遠”，一些省、市甚至鎮的領導已可以調動當地公檢法的單位，出現問題時，他們往往便可能調派公安逮捕有關人等回去進行所謂“講數”，或以有關人等犯錯為理由來苛索一些巨額保釋金，以至整個程序中出現多項問題。我稍後也會詳細說說這些問題。

但是，有時候，我也感到很奇怪，為甚麼我們從沒聽過這些個案會發生在例如外國人、歐美人士，甚至日本人的身上呢？例如我們從沒看過有在內地投資的美國人在發生某些糾紛後，其身於美國的家屬會接獲內地有關單位致電，要求他們攜數百萬元到內地為其保釋，否則便不會釋放他，把他囚禁云云。我並非有意“長他人志氣，滅自己威風”，不過，我就此進行過綜合分析，亦曾諮詢過很多人的意見，得出的結論似乎很簡單，只因為這些有關的省市單位、公安機關均知道，如果真的把涉及外國人的事件搞大，弄得不妥當，便會出現兩個可能性：第一，會變成外交事件，亦可能會驚動中央政府，這會變成很嚴重的問題；第二，該國家的有關機構，不要說到行使正式的領事保護權，事實上，最低限度他們也會嚴肅地進行交涉，尤其是就一些嚴重的例子而言。為甚麼呢？因為對於外國，尤其是一些民主體系的國家政府，如果不能為其本國國民“出頭”，事實上，其總統或總理便可能也要因此而下台。

我們且不要說外國人，說說台灣吧。其實，在上海、北京等地，台灣投資者及家屬的人數也有數十萬，但我們從報道看來，台灣同胞或投資者在內地似乎沒有遇上很多這些例子。原來大致上因素有兩種：第一，當然，我們的中央現在希望集中處理統一的問題，所以便要好好地處理關乎台灣同胞的事宜。尤其是那些投資法，是向他們提供特別保障，法律上甚至是內部的轉換方面，會有很多特別的規定，令各級縣、市、省、鎮均知道在這方面一定要統一意志，一定要好好對待我們的台灣同胞。第二，他們的商會非常團結，因為他們知道不團結是不行的，所以他們是很團結的，遇有甚麼事情發生時，他們的商會也無須接觸其政府，因為其政府與中央還沒有訂立正式關係，商會深知道只要團結一起，在其會員遭受不公平對待時，便已能好好地代表他們據理力爭。

當然，我不知道政府聽到我說到這個程度之後，究竟會有甚麼反應？過往，我們議員與政府進行內部普通傾談時，一般會遇上政府數個主要的、自我設限的問題：第一，在“一國兩制”下，香港政府要尊重內地的法律體系。這點是任何人也會同意的，不過，如果到了最後，我們只要求對方依法辦事，這是否算是不尊重呢？因為我們尊重對方的法律體系，所以才堅持他們依法辦事，這樣應不算干預。我們要求對方的上級按法律監督其屬下執法，這也是尊重對方，不能算是干預。我們表達嚴重的關注，甚至將關注提升到很高的層次，可能包括上達行政長官要求國家領導人關心，或由我們的局長向有關的省市領導、部委等表達關注，這也不可算是干預。但是，如果我們的政府獲得我們本身的法律專家，例如我們的律政司，甚至內地的法律專家鑒別個案後，發覺個案的處理仍屬違法，政府應怎樣做呢？

我並非說我們香港人事事也做得對。香港有這麼多人到內地做生意，是否一次欺騙內地人的個案也沒有，人人做事也沒問題，所有的申訴也是對的呢？我是完全不會有這樣的看法的，我在處理這些申訴個案時會非常小心，我在接見某些個案的個別市民時，甚至會尖銳地、非常仔細地盤問他們，看看他們有否誤導我，或看看那事件根本是否屬實。

可是，如果特區政府經過本身的審慎鑒別後，認為有很多案件真的是內地嚴重違法、是有法不依的，而仍然不把案件提升到很高層次來處理，或不願嚴肅地表達我們的關注，堅持要對方依法辦事的話，我們的政府便根本也是對不起自己的國家、民族，因為我們的政府似乎並不想對方有所改善。

有人也許會這樣爭拗說，任何人到別的地方，無論是投資或旅行，遇上問題時，自己也應早已預備如何應付可能遇上的風險，尤其是到內地做生意的，早應知道內地的法治並不發達，有時候是要以很多不同的方法來解決問題的。他們是不可能像香港般說法律，找律師，上法庭的，他們應自行設法把事情辦妥，怎可以要求特區政府幫助呢？特區政府最多只能介紹律師名冊，當事人從中找一個律師來處理事件好了。發生任何事情時，政府最多只會為我們寫寫信，充任郵箱而已。特區政府現時就是這樣做了。

但是，我不禁要問，如果我們的政府發覺對方無論屬各級政府或部門，在處理問題或個案時真的很有問題，我們是否不應提出、堅持要求對方嚴肅處理呢？就着這一點，我覺得特區政府過往很多時候是劃地為牢，自我設限得非常厲害。我相信如果我們這樣提出的話，對方理應會有所反應，尤其是我們的國家如果要走向世界，要與世貿接軌，在與港商、香港人相處方面，便應更是血濃於水、更為着緊，對我們的待遇不應差於外國人、台商，否則，我們港人便真的很苦了。

在某些情況下，身處內地的港人可能要求提供一些即時的援助，舉例來說，有時候，可能有港人要入住醫院，卻真的既沒有醫療卡，也沒有購買保險，而其附近又只有某間醫院，那麼，他可以怎樣做呢？當然，如果該名港人本身是交遊廣闊，有很大的人脈的，自然便可以應付了，但如果他的情況並非如此的時候，我們的政府是否應為這些人設置一條撥號熱線，接線人員隨時可獲上級決定，動用某部分的資源，又或備有所謂友好聯絡，隨時可以聯絡相關人士——即無論是關乎公檢法或救護、緊急的服務的，甚至可即時以特區政府的名義要求內地當局幫助的呢？

我們的特區護照內寫着的是甚麼？其中寫着當我們到別人的國家時，我們的國家外交部希望別人的國家給它面子，當中的字眼是清楚寫着希望別人的國家給予持證人所需的幫助。同樣地，如果我們的特區政府能夠設立好的

聯絡、網絡，能夠在緊急時動用其名義、名份立即獲得財力、人力上的支援的話，有時候可能並非真的要特區政府有人員前往當地，只要能令對方信納我們特區政府是願意負擔某些事情，願意在緊急的情況下作出某些承諾，可能是關乎金錢或資源等承諾，便可以了。兩年前曾發生一宗案件，其後弄到變成頭條新聞，所涉的是有一名香港人因遺失了回鄉證和數十元，以致流落深圳街頭，要向記者借數十元才能度日。我們特區政府接聽熱線的人員連其所需的數百元換證費也不願意作出承諾，因為原來該人員是沒有這樣的酌情權——上級沒有批准，便不能向對方當局作出承諾，讓對方先發證讓我們的人回來。特區政府本應可先向對方墊支金錢的，但它這樣也不能做到。我希望政府現在對於提供這種支援、承諾方面能有所改善。

其實，內地濫權的例子真是多不勝數。不過，我仍要舉出一些例子，因為這是綜合了過往的情況來列出的，例如未能在法定時間內通知當事人的家屬。其實，我們與內地本來設有通報機制，根據內地法律的刑事訴訟法，是要在 24 小時內通知家屬的，即使沒有通報機制，我們如果知道這些是中港之間的糾紛，其實已經要通知的了。可是，很多時候，實際上，正因為當地不依法，所以我們才要另行介入。

此外，在很多違法拘捕的事件中，第一，不知道是否真的由公安執行；第二，有可能只是由公安的朋友來執行。香港在數月前也發生過類似的事件。有一個說是公安、民警身份的人到香港來，而他夥同數個聲稱是他的朋友在摩星嶺四處走動，身上還懷有手銬。這些公安人員或公安的朋友會有可能把人強行帶署和解、“講數”的。根據內地法律，在拘捕前本來要先發拘捕通知書，但他們行事時卻沒有發出，為甚麼呢？當事人往往也不知道是處於甚麼狀態，究竟他有否被拘捕呢？這樣使當事人也無法確定本身是否被拘捕。至於說到按內地法律來訂的最長扣留時間，他也不會知道是從何時計起的。

內地法律清楚說明是准許聘請律師的，但那些人卻不准許我們港人聘請律師。違規處理被扣押的物品是司空見慣的，甚至在案件完成審訊之前，有些扣押品已被無故賣出。所以，當事人被判無罪時，內地的人便會說扣押品已沒有了，賣掉了。至於扣押品的詳情又不會列明，這是當然的做法，因為出現灰色地帶的話，他們自行把東西拿走便成。此外，明明屬保釋金的款項，在紀錄上卻被列作是罰款。根據內地法律，搜查的過程應詳細筆錄，可是在實際情況下，十居其九也沒有這樣做。以香港人申訴的個案為例，有時候，公安本來可以對當事人監視居住，但他們卻會派當事人的仇家或在生意上與其發生爭執的對頭人來監視當事人居住，請問這樣做，是否令人感到很可怕呢？在多少個案中，當事人不斷被送檢，可是審了數次也不把人釋放，即使被判無罪也不獲釋放。甚至在有些個案中被判罪名成立的某人是從來沒有被

檢控，最後更會被判無罪獲釋。此外，他們往往以行政手法不發回身份證明文件予當事人，令當事人不能回港。

我舉出以上的例子，只是其中的一部分，因為所涉的變數及變化實際上太多。我只希望特區政府一定據理力爭，為香港人“出頭”。我這樣說，並非指在我們香港人所涉的個案中，香港人都是對的，但這兩三年來，其實有很多個案 — 尤其是我們立法會的同事在申訴部處理的那些個案，我看最少也有二三十宗 — 很明顯地顯示出是內地很離譜的、違例的做法。他們不依法辦事，我們的政府亦沒有按能力據理力爭，或把個案提升到最高層來協助香港人。我覺得政府這樣做，是愧對港人，亦無法協助我們的國家走向法治之路。

涂謹申議員動議的議案如下：

“鑑於越來越多港人在內地工作、旅遊及營商，在內地遇到如醫療事故、治安問題、商業及其他糾紛時需要求助的情況亦漸多，而他們在個人安全及財產受到威脅時，往往未能得到適當的援助，本會促請政府採取以下措施：

- (一) 加強香港特區政府駐北京辦事處及香港特區政府駐粵經濟貿易辦事處的中介角色，協助在內地需要求助的港人；
- (二) 與內地部門逐步建立溝通及協調機制，使本港居民在內地遇到困難時，可盡快獲得適切的協助和支援；及
- (三) 政府各部門增加向公眾媒體發放資訊，使港人更瞭解內地的政府政策、法規及社會情況，以減少誤解，並讓港人能採取適當措施，保障個人權益。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：涂謹申議員動議的議案，予以通過。

主席：林健鋒議員會就這項議案動議修正案。本會現在就議案及修正案進行合併辯論。

我現在請林健鋒議員發言及動議修正案。

林健鋒議員：主席女士，我動議修正涂謹申議員的議案。

主席女士，今天，涂謹申議員提出一項我們一直以來都很關心的議題。

自從內地改革開放以來，返回內地旅遊和經商的香港人一直有增無減。回歸後，香港跟內地的交往可謂越趨頻繁、緊密，近年更多了香港人北上尋找工作。因此，港人一旦在內地遇到問題，我們必須設法幫助他們。在回歸後相繼成立的香港特別行政區政府駐北京辦事處（“駐京辦”）和駐粵經濟貿易辦事處（“駐粵辦”），自然成為港人遇事求助的主要途徑。

在 2002 至 04 年這 3 年間，兩間辦事處每年所收到的投訴或求助個案均超過 500 宗，其中駐京辦辦理涉及港人在內地遇險、發生交通意外、受傷或親屬在內地身故的個案，更在 3 年間上升兩倍，可見這方面的需求甚大。

至於我今天提出修正案的原因，當然是希望令本港駐內地的辦事處，不論是現有的那兩個，還是即將於上海和成都新成立的那兩個，均要更好地發揮其職能，為港人提供更快和更妥善的支援或協助。

有關遇事通報、協調和支援工作，固然必須盡量照顧香港人的需要，但正所謂：“國有國法、家有家規”，當我們身處內地時，自當遵守和尊重內地的法律，不能把有關的規定當作不存在，事事只講求從香港的角度出發。既然我們要信守“一國兩制”的原則，便好應本着互相尊重的精神來辦事。

上星期，行政長官在他的首份施政報告中，承諾會為內地港人提供更多支援，包括在上海和成都增設辦事處，我認為這是十分值得歡迎和支持的。因為上海是長江三角洲的經濟龍頭，亦是港人的熱門旅遊點。現時每天往返港滬兩地的直航班機有六十多班，港滬貿易額每年更高達數十億美元。至於近年的西部大開發，亦吸引了很多港商往當地投資，截至去年年底，港商的總投資額已經達到 31.4 億美元，佔當地外資總額的 46%。隨着“十一五規劃”的落實，我們相信西部的發展將會更大更快，以成都為首的成渝地區更會進一步被發展為西三角的龍頭堡。

因此，我們絕對同意有必要在這兩個港人與內地熱點交往的城市開設辦事處，再加上現有兩間辦事處，便可以形成東西南北各有一辦，可以更全面地向尋求協助的港人，盡快提供適時的援助或支援。當然，對於一些私人的糾紛，以至觸犯內地刑法的個案，我們便要小心處理，只要在法律容許的基礎下，有關辦事處應盡力協助他們。

前陣子困擾港商和北上工作的香港人的《台灣香港澳門居民在內地就業管理規定》，要求上述三地每年在內地工作滿 3 個月的人，繳交社會保障金，這不單止大大增加港商在內地投資時的成本，更加重了“打工仔”的負擔。幸好，香港的商會代表廠商向內地有關部門反映。就此，我想指出香港的商會跟內地有關機構其實有良好的溝通，內地有關機構亦隨時樂意接見港商和我們的商會，聆聽我們的投訴，並盡量解決有關的問題，而不會對我們不瞅不睬的。由於港商在內地投資，對內地的經濟發展有很大的幫助，所以他們十分重視港商在內地的投資，我認為雙方近年的溝通更見密切。

最近，行政長官帶領我們到珠江三角洲參觀時，黃華華省長和常務副省長湯先生均多次強調，他們會更注意港商在內地的投資，更照顧港人在內地的資產、個人的生命和安全，這是值得我們向有關部門致謝的。可是，我們也很希望駐內地的辦事處可以在有關問題上，盡量多些幫助港商。

至於由中歐紡織品配額制衍生出來的《紡織品出口許可數量招標實施細則》，便是得到駐京辦及駐粵辦從旁協助。因此，我們期望 4 個辦事處，可以更好地平衡經貿和非經貿的工作，把工作做得更好。在解決有關問題方面，其實在駐京辦、駐粵辦及國家有關單位的協助下，所需的時間較我們向美方尋求解決方法所需的時間還要短，行動更快捷。因為這次有關美國的配額問題，令香港的廠商損失嚴重，但在有關辦事處及國家有關部門的協助下，為我們爭取到很多今年的配額，讓很多中小型廠商可以繼續生產。

此外，由於中港兩地的福利及法制有別，港人對於內地的醫療制度、子女在內地的升學銜接問題、北上工作須繳納多少項不同的稅項，以及萬一不幸遇上官非應如何處理等，肯定有需要取得多些認識，所以當局在這方面的資訊發放有待加強，好讓身處內地的港人，遇事時能得到更充分的保障。

換言之，不論是新成立的，還是現有的駐內地辦事處，均要貫徹兩條腿走路的方針，即既要對求助港人盡力提供及時和合適的援助，又要好好兼負推廣商貿活動、專業發展的功能；同時也要發揮促進雙向交流的作用，為港商或到內地發展的港人提供內地最新的政策、法規、商貿信息，並向內地推介香港，讓內地省市有意來港發展或營商的人取得所需的資料。

至於與廣東省市，以至內地部門建立更緊密的聯繫，我認為這也是十分重要的，因為只有建立更密切的聯繫，才可以促進彼此的交往和溝通，才可以減少不必要的誤會，才會更有利於促進合作和支持在內地遇事的港人。

主席女士，我謹此陳辭，提出修正案。

林健鋒議員動議的修正案如下：

“在“鑾於”之後加上“香港及內地的交往日益頻繁，”；在“本會促請政府”之後加上“在‘一國兩制’、尊重內地法律的前提下，”；在“(一)”之後刪除“加強”，並以“更好地發揮”代替；在“香港特區政府駐北京辦事處”之後刪除“及”，並以“、”代替；在“香港特區政府駐粵經濟貿易辦事處”之後加上“及將於稍後成立的其他駐內地辦事處的功能，加強它們”；在“中介角色，”之後加上“以便更快和更妥善地”；在“內地部門逐步建立”之前加上“廣東省等省市政府和其他”，並在其後加上“更密切的”；及在“本港居民在內地遇到”之後加上“特別事故、意外或商業／事務糾紛等”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：林健鋒議員就涂謹申議員議案動議的修正案，予以通過。

梁家傑議員：主席女士，根據香港特別行政區（“特區”）政府駐北京辦事處（“駐京辦”）的數字，在過去 3 年，關於報失、遇險及傷亡事故的求助個案皆有上升趨勢，而且 2004 年的數字較諸 2003 年更近乎倍增，但有關商業糾紛、房地產及投訴內地部門的求助個案則有下降趨勢。這可能是由於越來越多港人往內地營商或投資時提高了危機意識，先打探清楚遇事可向甚麼部門求助，甚至會預先尋求內地的法律意見，不過，這亦足以證明港人若能對內地的政府政策、法規及社會情況多瞭解一點，將會有助減少港人在內地發生問題及遇到麻煩的機會。

對於不是在內地進行經濟活動，又或是進行該等活動但未能充分照顧自己的大部分港人或中小型投資者來說，港府在他們於內地遇上困難時須施以援手，實在是責無旁貸的。

政府似乎也留意到越來越多港人在內地須尋求協助這一事實，在剛發表的施政報告中提出了加強特區政府在內地提供的服務，包括在駐京辦與香港特別行政區政府駐粵經濟貿易辦事處（“駐粵辦”）以外，在上海及成都開設新駐點，並將所有駐內地辦公室的工作統歸政制事務局轄下的內地事務聯絡辦公室管理。不過，主席女士，本人不禁懷疑特區政府選擇內地新駐點時，是否已經充分考慮配合本港居民的實際需要，還是只是為配合泛珠三角經濟交流合作而成立經濟辦事處，繼而因利成便，讓這些新辦事處以“搭單”形式兼管本港居民的投訴個案而已。

一件最簡單的事例，就是自本年 8 月 1 日起，社會福利署將“綜援長者自願回鄉養老計劃”從廣東擴展至福建。根據政府數字顯示，自計劃於 1997

年實施以來，申請個案總共有三千多宗；政府估計在計劃擴展至福建省後，將會有大約一千一百多宗新申請。不過，未知政府在設計特區政府內地新駐點時，有否考慮配合這項新政策所帶來的需求，即身在內地特定省市的港人對港府提供協助的需求呢？在訂定新的駐點上，不同政策局之間是否有充分的協調呢？

其實，我們不用經過太周密的計算也會知道，港人在內地的活動大多集中在廣東、福建兩省，但若以廣東省而言，全省就只有一個位於廣州市天河北路的單位負責協助港人。然而，當局在考慮新駐點時，卻絲毫不考慮先在廣東、福建兩省開設規模較小但較多的辦事處，而是一跳便跳到上海、成都，這會否令人感到是對港人的需要照顧不周呢？

駐內地辦事處協助港人的工作方針也顯得十分被動。根據政府的說法，該等辦事處最主要的工作是擔當信差，把有關的求助個案轉介至適當的部門處理。主席女士，本人並非質疑轉介工作的效用，但當港人面對與本港截然不同的法制及官僚處事方式時，作為協助港人的機構，是否應投放更多的關注呢？

舉例來說，不少港人其實明白內地法律問題只可由內地律師處理這個事實，他們並未要求內地辦事處提供法律意見，但如果他們前往辦事處，辦事處卻只能提供內地律師協會的聯絡方法，然後由當事人自行向協會接洽律師便是。

除了因為打官司而希望尋求法律協助的港人外，還有那些因刑事案件或民事錢債糾紛而長年被扣留在內地的港人，同樣值得我們關注與重視。自 2001 年起推算，每年平均有四百多宗港人被扣留在內地的個案，如果要被扣者及家屬獨力應付完全陌生的司法程序，而未能及時和有效地施以援手，這情況實在亟待改善。政府必須加強跟進港人被扣留在內地的個案，尤其留意要確保港人的訴訟及人身權利不受非法侵犯。特區政府急須做的，是與內地公、檢、法機構建立恆設的溝通和處理涉港人案件的機制，公布有關的安排細則，並加以宣傳，讓在內地旅遊、居住、從商的港人更清楚一旦出事時，他們可以依循甚麼方法來保障自己的權利，這恐怕是港府不能旁貸的責任。

主席女士，本人相信行政長官曾先生在施政報告中提出不少加強內地與香港聯繫的措施，是希望同時便利在內地的港人。本人期望特區政府在設計有關策略時能對症下藥，可針對性地在適當的地點提供適當的服務，使港人在人生路不熟的地方遇事時，能得到協助和安心。

主席女士，本人謹此陳辭，支持議案。

李鳳英議員：主席女士，香港與內地的交往日益頻繁，當香港居民在內地遇到事故時，香港駐內地的辦事處如何提供協助是一項必須正視的問題，我很高興立法會在復會後即討論這項與市民生活密切相關的題目。不過，各位只要看看香港駐內地辦事處的職能，便會發覺它與市民的期望有很大的差距。

現時，香港在北京和廣州設有辦事處，但協助在內地遇到事故的香港居民，均非辦事處的職責範圍。香港特別行政區政府駐北京辦事處（“駐京辦”）的主要職責是“進一步加強特區政府與中央人民政府及內地其他部門之間的聯繫和溝通”；香港特別行政區政府駐粵經濟貿易辦事處（“駐粵辦”）則與香港駐其他地方的經貿辦事處一樣，是“致力促進香港的經濟及貿易利益，並吸引境外企業來香港直接投資”。我們在討論如何協助在內地發生事故的香港居民時，第一項要解決的問題便是現存架構本身，當為香港居民提供協助成為香港駐內地辦事處的副產品，要談如何加強協助港人的措施便無從說起。更有需要指出的是，香港和廣東省的緊密關係是沒有其他地方可與之相比的，如果香港政府把駐粵辦等同香港駐其他地方的經貿辦事處，我認為這是定位的錯誤。因此，我認為政府應檢討駐內地辦事處的角色，增強其職能。

我相信駐粵辦即使在現時的架構下，仍可改善服務，協助有需要的港人。現時，香港工會聯合會（“工聯會”）分別在廣州和深圳設有服務中心，為港人提供服務，這正好說明了政府在這方面的服務不足。我想舉一個例子來加以說明，在上月底，一名香港的婆婆在廣州迷了路，廣州市救助管理站致電工聯會的廣州服務中心，結果在中心協助下該名婆婆得以返港。工聯會廣州服務中心的工作固然值得稱許，但令我奇怪的是廣州市救助管理站聯絡的竟然是民間團體的服務中心，而不是香港官方的駐粵辦，事件是否反映了駐粵辦與內地政府部門的溝通嚴重不足呢？如果駐粵辦在廣州市內仍不能與市政府部門建立有效的聯繫，廣東省內其他 20 個市與駐粵辦的聯繫便更使人憂慮。現時整個珠三角的融合，已不容許駐粵辦僅僅協助那些主動上門尋求協助的港人，如何和廣東省各市政府改善聯繫，特別要讓各市處理突發事故的部門得知與駐粵辦的聯絡方法，從而協助有需要的港人，這方面的工作我認為應該加強及從速進行。

主席女士，香港與廣東省的融合已成了一個大趨勢，經濟融合必然帶動其他方面的融合。舉例而言，港人北上就業、置業，便有需要得到有關內地的勞動法和稅務安排等資料；回鄉終老，則需要有關醫療和安老的信息。如果政府把駐粵辦的職能僅僅局限於促進香港的經貿和經濟利益，這不單止不符合行政長官在施政報告中提出加強與中央和內地關係的政策，更是遠離現實的需要。

主席女士，我謹此陳辭。

郭家麒議員：主席女士，首先，我當然要多謝涂謹申議員在立法會復會後率先討論協助居民解決在內地工作、旅遊、經商時遇上困難的這個問題。可是，不知道這議案是否生不逢時，行政長官在剛發表的施政報告中表示，將來駐京辦、駐粵辦的規格甚至職能，可能會進一步降低，大家所得到的消息是這些辦事處可能成為政制事務局之下的小部門。今天，我們提出要求政府落實如何加強駐京辦、駐粵辦的中介角色，可能是不合時宜了。

不過，無論如何，當大家看到內地經濟起飛，每年、每月、每天均有越來越多港人到國內工作、謀生及經商，我們會發覺這些數字是相當驚人的。保安局局長曾說過，由 1997 年 7 月至本年 4 月，特區政府獲悉有 503 宗港人在內地被扣或服刑的個案，其中只有 421 宗得到解決或有關人士沒有進一步要求協助。我不知道沒有進一步要求協助的個案原因為何，我也想局長稍後作出解釋，是否因特區政府或駐京辦曾對個案中人說他們已無能為力，就正如程翔事件一樣呢？政府已無須再對我們提出第一，我們尊重私隱；第二，我們尊重內地的法律；及第三，我們所能做到的事並不多等說話了。然而，我對於該數字是完全不覺得奇怪的，原因是如果情況仍然是這樣的話，我相信保安局局長會發覺向政府求助的個案數字只會越來越少，沒有進一步要求協助的個案數字則會越來越大。事實上，當大家發覺政府未能施以援手時，再尋求局長來協助又會有何作用，倒不如不要求好了。正如剛才李鳳英議員說，找工聯會或其他機構來幫忙，可能獲益更多。我是今天才知道原來工聯會是很能提供助力的，我下次到廣州前亦要先向該會申請一張會員證了。

現時由入境事務處跟進的求助個案有八十多宗，其中仍有 57 人在內地遭拘留、審訊或取保，可是，就其中不少個案而言，他們的家人至今仍無法獲悉當事人服刑、拘留、審訊等資料。關於雙互通報機制方面，在港府所接獲內地的 3 211 個通報中，有 2 254 個採取了強制措施，當中有 185 人不幸身亡，這些強制措施大多數涉及詐騙及走私罪行，大部分是在廣東省發生。保安局表示十分關注內地被拘留的人的權利，並說會密切監察及跟進個案的情況。可是，每次當苦主或有關機構向保安局查詢跟進消息時，當局均是啞口無言的。

如果特區政府有意好好辦妥這件事，我們沒理由仍看到有很多無頭公案或很多要求協助的人感到那麼失望，亦不會看到他們往找個別議員或工會求助的。事實上，從人力、物力和財力來看，特區政府應較任何一個個別協會、組織或個別議員辦事處充裕得多，但一直耗用大量公帑的駐內地辦事處卻未能向有關人士提供協助。或許剛才有議員的說法真的很正確，這些駐京辦、駐粵辦最主要的工作，是促進兩地商貿，簡單來說，即協助商家做生意。因此，一般小市民在國內遇到糾紛，最好便不要勞煩這些官員，因為他們的職

能其實並非為了執行這類工作，即使詢問他們，亦只會得到該辦事處人手不足、國內有其一套法制等答案吧了。

行政長官現時似乎把責任交託了給保安局，當然我也覺得這些事情並非單是保安局一個局可以做得到，它始終還要依賴上司提供足夠的資源。很多時候，與國內進行商討這工作可能已超越了保安局的工作範疇，而可能要由行政長官、政務司司長或律政司司長來處理。然而，政府從來沒有給予市民或在國內經商、工作的人任何信心，讓他們知道當遇到事故時可獲得足夠的支援。一直以來，特區政府未能擔當中介角色，亦無法協助當事人。香港社區組織協會幹事何喜華曾說過，特區政府的辦事處連速遞員也未能勝任，這真的是一個很大的諷刺。我們的政府就該等辦事處花了大量公帑、人力和物力，但它們連速遞公司（我不能說出速遞公司的名稱）能辦妥的工作也做不到，那麼，為何要有這些辦事處的存在呢？

我只希望經過今次辯論後，行政長官和有關官員包括保安局局長，均能認真跟進港人的求助個案，政府亦應擔任促進內地法制完善的角色，主動監督和反映內地法制不足的地方，這樣做不單止可保障香港人的利益，同時亦可為改進祖國法制盡一分力。

我謹此陳辭，支持議案。

王國興議員：主席女士，我謹以“不要重商輕民”為題，發表以下的發言。

主席女士，香港人在國內就學、工作和做生意，在今時今日已經是最普通不過的事。根據統計顯示，現時有 24 萬港人於珠江三角洲一帶工作或生活。內地旅遊勝地眾多，物品價廉物美，許多市民也愛在假日和空閒的時間，到內地旅遊購物。由於市民往返頻繁，他們常會在醫療、治安及營商等方面遇到問題。但是，香港特區政府在支援內地港人的措施並不足夠。

工聯會在 8 月中以電話成功訪問八百多名香港市民，調查發現深圳及廣州是港人返回內地的主要城市，被訪者中有六成指特區政府給予內地港人的支援並不足夠，接近七成人更指出特區政府應在醫療、法律、升學及就業等方面加強對內地港人的支援。

有四成被訪者表示，因對內地的行政程序不熟悉，如果在國內遇上事故，會向親友求助，然後只有兩成被訪者才會向特區政府駐內地辦事處求助。工聯會現時分別在廣州和深圳設有為港人服務的諮詢服務中心，有一成八被訪者表示，如果在內地遇上事故，會向工聯會這兩個諮詢服務中心求助。如有議員求助，工聯會當然歡迎。

特區政府現時在北京設有駐北京辦事處，另在廣州設有駐粵經濟貿易辦事處。但是，按工聯會的調查顯示，很多港人居住、工作、營商的城市是深圳和廣州，而特區政府設立的有關辦事處則在北京，如果有港人真的遇上事故而須求助，可真的是“遠水救不到近火”。至於廣州的辦事處，則是專責經濟貿易的辦事處，名副其實，它提供的支援只包括出版經貿資訊刊物，安排廣東商機考察團、舉辦投資研討會及交流會等，卻不包括提供港人遇上緊急事故所需的支援。

主席女士，行政長官曾蔭權先生在最新的施政報告中提出，“為了進一步推動香港與華東和西南地區的交流合作，給前往內地的香港市民提供更多支援服務，特區政府將與中央商議，在上海和成都增加設點。”

對於增加設點的施政方向，工聯會當然表示歡迎。但是，我們關注這些設點所提供的支援，究竟是甚麼支援？是否如曾先生所言的“交流合作”，僅此而已？其實，港人在內地所遇到的事務，林林總總，按工聯會在廣州和深圳兩個諮詢服務中心的經驗，港人遇到最多的是房產問題，其次是商業糾紛，第三是勞資糾紛，因此政府對內地港人的支援，不應只局限於開拓商機。香港特區政府在內地設點，支援的對象應該是所有香港人，而不應該只是支援香港的商人。

事實上，港人如果在內地生病、遇上意外，最需要的是深入的協助。眾所周知，非中國居民在國內求醫費用不菲，不是每一個人也可以負擔得起，特別是弱勢社羣。工聯會兩個諮詢服務中心便曾協助多位患病的港人回港就醫。例如曾有港人兩兄弟流落深圳多年，並患上精神病，患病後卻因支付不起醫療費用，得不到適當的治療而令病情越趨嚴重。工聯會的深圳諮詢服務中心便安排他們回港就醫。

所以，要真正協助有需要的內地港人，單單提供電話號碼或轉介服務，是不足夠的。因為港人遇上事故後，尤其是生病或遇上意外，均難以自助，是必須向他們提供全面的協助，例如補發證件、轉送回港，以及聯繫社會福利署和醫務社工等。

工聯會很樂意協助內地港人。但是，工聯會畢竟只是一個民間團體、一個勞工組織，資源和能力均有限。然而，工聯會尚且見義勇為，路見不平，拔刀相助。作為香港市民父母官的特區政府應如何取態呢？因此，協助內地港人絕對是特區政府不容推卸的責任，我們促請政府擴大內地設點的功能，提供經貿以外的援助，最重要的是，不要重商輕民，不要只支援商人，而必須真正支援在內地有需要的港人。主席女士，我謹此陳辭，支持議案和修正案。

楊孝華議員：主席女士，自回歸後，中港兩地人流和物流日漸頻繁，根據政府統計處的資料顯示，本港居民離境出外往內地旅遊或公幹的人數佔離境人數八成半，由於團費相宜，內地的短途旅遊大受歡迎。隨着經貿的融合，內地旅遊建設的不斷提升，往後的日子將會有更多香港居民到內地工作和旅遊，而香港居民遇到的問題亦會相應增多。因此，我們希望政府能與內地各部門建立密切的溝通渠道和完善的通報機制，當有香港旅客遇上特別事故或意外時，能盡快給予協助。

過去數年，每當有內地旅行團遭遇車禍，特區政府往往未能即時得悉，以便為遇事港人提供即時的協助。例如今年 8 月，一輛滿載香港居民的旅遊巴士在返港途中，於深汕高速公路上發生交通意外。港府在事發後 16 小時才接獲內地通知，經一輪身份核實，向傳媒發布消息時已是車禍發生後的 21 小時。政府接到內地的通知後，還要先轉折地透過政府駐北京辦事處（“駐京辦”）與內地有關當局聯絡跟進，才能派出兩名入境事務處主任趕赴內地醫院，提供一切可行的協助。這般轉折的程序和安排，不但拖慢跟進工作，而且費時失事，確實不理想。因此，自由黨建議應設立專線，方便在遇到特別事故時，能第一時間作出溝通聯繫，向在內地遇事的港人提供最適切的協助，真正做到救急扶危。

對於在剛公布的施政報告中，政府建議在內地主要城市上海及成都開設經貿處，處理華東和西南地區事務，為在內地的港人提供更多支援服務，自由黨認為十分適合。過往，港人在內地的求助個案中，有很多遺失證件的個案。上海一向是港人熱門的旅遊地點，希望透過在當地開設辦事處，能更有效處理一切有關入境事宜，協助在內地遇到困難的港人。

入境事務處成立“協助在外香港居民小組”的目的，是為香港居民在海外或內地遇上困難而須援助時提供必要的協助。轄下的聯絡電話雖早已更改為較為易記的號碼 1868，但有關的宣傳卻顯然不足。

既然入境事務處所印製的“協助在內地的香港居民服務指南”單張已詳細列出協助在外香港居民小組及駐京辦的聯絡電話及地址，當局可考慮透過與香港旅遊業議會及港粵直通巴士協會合作，派發更多單張給出外旅遊的市民。

旅遊安全，關乎人命，旅遊同業及政府積極推廣購買旅遊保險非常重要，但在加強旅遊安全意識之餘，希望政府部門及有關機構能透過過往的救急運作，總結經驗，不時檢討，進一步建立一套完善的救急援助和通報機制，

以及推廣新措施，確保在及時救援、信息發放等方面作出更快捷有效的反應，為港人提供迅速及切實可行的協助。

本人謹此陳辭，支持原議案和修正案。

陳鑑林議員：主席女士，回歸以來，香港與內地各層面的交往越趨頻繁，前往內地經商、工作、旅遊和探親的市民不斷增加。由於接觸日益增加，港人在內地遇上商業糾紛、意外、人身安全的問題亦不斷增加。

就這類問題，民建聯在近數年成立了一個內地聯絡小組，專門處理這類問題。我們經常收到不少香港人在內地遇到問題時的查詢和求助個案。

香港人前往內地營商投資，對內地的經濟發展貢獻固然不少，但他們一般對內地的法制和規管觀念並不熟悉，而內地在某些政策的執行上也沒有很大的透明度。不少在內地經營投資的港商，均會因為內地一些政策的轉變，以及不同地區出現不同的執法手段和懲處方式，感到無所適從，甚至是求助無門。

正如較早時，東莞黃埔海關要求區內的加工貿易企業進行自查補稅工作的政策，令不少港商感到困擾和人人自危，更令人誤以為內地機關已認定港商存有漏報稅項的非法行為。民建聯在接到這些反映後，已及時前往東莞與有關部門進行商討，並提出了一些意見。我們很高興看到東莞市長和海關部門也聽取了我們的意見，就他們所訂定的措施作出了一些修訂。我們理解到港商在內地經營時遇到相當多問題，但我們希望有關的政府部門可以加強與港商溝通，並在採取行動前作出一些協調。

近年來，香港與內地的經貿合作日趨頻繁，不單止吸引了大批港商進入內地投資，亦吸引了不少人到內地發展，置業是較多港人進行的其中一項投資行為。可惜的是，近十多二十年來，由於發展過速，加上內地部分發展商良莠不齊，內地不少樓盤出現了“爛尾樓”的現象。民建聯已跟進這個問題多年，瞭解到兩地政府未必完全掌握實際情況。由於當中涉及到不少地方政府和發展商的利益，以致要進行協調和處理的工作變得更為困難。

我們已跟廣東省政府進行了多次商談，要求他們幫忙解決有關問題。其實，廣東省亦成立了一個專門的工作小組，加強督促、監察和處理樓盤的工作。可是，由於問題樓盤的數量和涉及的金額非常龐大，問題亦相當複雜，我們認為僅由廣東省政府單方面協助港人並不足夠，所以我們也希望特區政府可以協助這類苦主與內地部門進行交涉，以保障港人在內地應有的權益。

我們上述提及的，是港商和投資者在內地面對的問題，其實，“打工仔”亦遇到同類的情況。我們最近收到一些投訴，指內地實行的所謂社會保障金，引發不少勞資糾紛和爭議。我們正處理這類問題，並希望內地政府在制訂這類政策時，可以有更高的透明度，使在內地工作的人士能充分理解採取這些措施的必要性何在。

主席女士，民建聯將會繼續發揮這種官方以外的工作角色，協調及協助港人在內地爭取或維護他們應有的權益。不過，我們認為特區政府應該更好地發揮他們的功能，增加與內地機關的溝通和瞭解，盡量掌握內地政策的制訂和轉變，為香港人提供足夠的資訊和及時的協助。

行政長官在上星期的施政報告內宣布會增加內地的辦事處，以及在政制事務局內成立內地事務聯絡辦公室，以便更好地統籌和協助所有駐內地辦事處的工作。民建聯支持這種做法，這亦是我們多次向特區政府反映和提出的要求。民建聯期望特區政府這些新成立的駐內地辦事處能加強與內地各省市的聯絡和溝通，務求共同營造有利的營商環境，以及更有效地協調和解決港人在內地所遇到的困難和障礙。此外，民建聯亦認為特區政府應同時積極研究在其他港人聚居的內地城市建立更多的辦事處，從而增加為內地港人提供服務和協助解決問題的渠道。

主席女士，本人謹此陳辭，支持原議案及修正案。

余若薇議員：主席，在 9 月的時候，四十五條關注組數位成員前往國內參加第二十二屆法律大會。最高人民法院的蕭揚院長在會上發言，談及有關內地的法制、法治、法官，我們均聽得非常高興，而我鄰座的吳靄儀議員和湯家驛議員甚至高興得站起來拍掌。

不過，主席，話說起來好聽，但事實上，大家也知道，國內經常出現有法不依和“各處鄉村各處例”的情況。其實，今天的議案在很大程度上也是談這個問題。如果單單從數字上看，這個問題似乎並不嚴重，就香港居民在內地遇上困難而須求助的個案，香港特別行政區政府駐北京辦事處（“駐京辦”）表示在過去 3 年，收到有關入境事務和個人安全的求助個案只有二三百宗，而商業糾紛和其他方面的求助也只是有二三百宗，但我們知道實際個案遠遠較駐京辦的數字為多。有一個名為“對話”的組織，其負責人 John KAMM 的工作便是經常到內地一些監獄視察，與內地監獄的官員會面，並進行探訪。他向我提供的數字顯示，政府向立法會提交的數字是遠遠低於實際情況的。

事實上，立法會申訴部和很多議員辦事處也接收到不少個案，知道這些問題經常發生，而且這些個案一拖便是數年，很多時候還是沒有下文的。政府估計有六百多名港人在廣東省服刑，但據社區組織協會估計，這些個案實際上可能超過 1 000 宗。此外，港人在內地被拘留的地點其實是遍布全國的，根據駐京辦的資料，全國有 14 個省有港人被拘留。至於一些輕微事件，例如被毆打、遭受不合理對待或有理說不清的情況，更是難以估計。我們早前也看到一些關於太石村情況的報道，先不談事件所牽涉的內地村民和內地律師，但從該報道，我們最少看到當香港《南華早報》一名記者試圖進入太石村採訪時，他也受到一批身份不明的人毆打。就以近日來說，香港人在內地遇到困難，特別是遭非法拘留或遇到人身安全的問題其實是非常多的。

當然，還有一件事件引起了國際社會和香港市民非常大的關注，那便是程翔事件。程翔在今年 4 月被當局扣查，8 月 5 日被公安正式以間諜罪名拘捕，直至今時今日，內地有關部門依然未有提出檢控，甚至沒有公開審訊日子，而且究竟是否會有公開審訊，至今仍未知道。他當然沒有律師代表，也沒有家人探訪。香港各界人士一直為他的事而感到擔憂，但很明顯，他並未獲得合理的對待，亦沒有消息說他會獲得公平審訊。行政長官曾先生說特區政府會提供一切可能的協助，但實際上，政府曾在哪方面幫助到程翔這位香港居民呢？因此，我很希望局長稍後作出回應時，能特別提及這宗個案。

現時，政府在內地設有兩個辦事處，駐京辦會處理有關個人安全的求助個案，而駐廣東省辦事處則表示會處理與經貿有關的個案。這種安排其實有點奇怪，因為在內地各省市被拘留的港人之中，廣東省其實佔了大多數。既然政府已在廣東省成立辦事處，為何不一併處理有關港人就安全事宜求助的申訴呢？是否真的經濟貿易優先，人身安全則無須理會呢？

剛才王國興議員發言時指這是“重商輕民”，但我亦想指出，牽涉到這些糾紛或有人身安全擔憂的人，很多時候正正是香港的商人、是在內地投資的人。因此，這根本不並不牽涉“重商輕民”的問題，而只是政府不能單是處理與商務有關的事宜，而完全不理會人身安全的事宜。與其把這些個案統一交由駐京辦跟進，倒不如由就近的廣東省辦事處，以及在上海和成都增設的辦事處，提供同樣的服務，為在內地的港人提供各方面的支援，包括今天的議案所包括的一些內容。

此外，值得改善的是目前的通報機制。政府曾經表示，我記得局長亦曾跟我們說，鑑於內地幅員甚廣，所以個案的通報機制很多時候會超過原先的想像，需時 3 個月甚至更長的時間。主席，即使內地的通訊如何不發達，3 個月時間也是不能夠接受的一個延誤。試想一想，任何在座人士，包括局長在內，如果有親人在內地失蹤了 3 個月也沒有消息，大家可以想像情況會怎樣。因此，主席，我們希望政府在這方面能真正為港人做一點事。

修正案中加入了“尊重一國兩制”這一項，這本身是無可厚非的，但我們希望這不會成為一個藉口，便是由於“一國兩制”，所以每當牽涉內地法制或不守法的情況，政府便束手無策。當政府告訴我們與內地有良好的關係時，我們希望它不單止是說會做一些內地希望香港要做或聽的事，而是當內地出現有法不依的情況時，政府能真真正正和切切實實地為香港人爭取我們應有的權利和保障。

主席，我支持議案和修正案。多謝。

蔡素玉議員：主席，港人到內地經商、旅遊、探親、甚至居住越來越普遍，但基於兩地法律制度完全不同，港人在內地遇事，往往因為不熟悉當地法律，在不知就裏的情況下照搬香港經驗，以致引起了不少誤會，甚至惹禍上身。我自己便曾接過不少港人在內地求助無門的個案，除了剛才陳鑑林議員提到的“爛尾樓”、投資者所碰到的困難、勞資糾紛（我不再重複）等之外，歸納起來，還有幾點是香港人最受困擾的問題。

首先，有人在香港犯事時，整個司法程序清清楚楚，案件何時上庭，何時審訊，何時結案，以至懲罰究竟是罰款抑或監禁，不會有任何混淆。不過，內地的情況卻不是這樣簡單直接。

一名港商便因為不熟悉制度而被檢控，感到十分無辜。事緣一間內地公司負責人拖欠當地政府稅款，一名港商不知底蘊，買下了該公司，到了知道事件的來龍去脈之後，大嘆倒霉，也只好破財擋災。於是惟有連同罰款一併交清所有欠款，政府事後也發出收據，證明對方已交妥所有罰款和稅款。港商滿以為從此太平無事，豈料過了兩年，突然被當地政府捉拿歸案，竟然是因為該港商及時繳交罰款而提出檢控。稅局表明，罰款歸罰款，檢控還檢控，不是罰了款就一定沒事，更何況港商既然已經繳交稅款，不正正就是承認瞞稅的最有力證據嗎？

另一個更令人難以接受的做法，是關於扣留調查。一位向我求助的港商家人心急如焚地表示港商已被紀律委員會（“紀委”）扣留了 5 個月，家人多次查詢，始終不得要領，連所犯何事也沒有半點風聲，家人感到惶恐不安之餘，在港的公司也因為負責人突然音訊全無，在無人打理之下而陷於癱瘓。經我再三查詢，才知道內地要捉拿的其實另有其人，扣留港商只在於協助調查，由於內地怕他走漏風聲，所以在拘捕目標人物之前，紀委便要扣留港商，以免行動功虧一簣。也為了同一原因，港商在扣留期間，禁止與外間的一切通訊，甚至不能與家人直接對話。可以想像，這套查案手法，對於當事人、其家庭及朋友，以至其公司的運作，都是沉重的打擊。

作為港人，我們當然要尊重內地的規章制度，不過，為了保障港人的基本權益，在內地遇事時不致陷於孤立無援，特區政府有必要發揮更積極的角色，包括加強向經常出入內地的港人的宣傳教育，讓他們充分瞭解內地的法制和調查手法，避免因一時不慎而誤墮法網。此外，除了通報機制之外，特區政府也要向內地爭取，萬一港人被扣留協助調查，在錄取口供或提供資料，簽訂一些諸如保密聲明之後，就要把人釋放，不能純粹因為破案，將有關的人無止境地扣查；即使港人真正因犯事而被內地機關採取強制措施，也應獲准與特區政府駐當地辦事處的職員會面，藉此提供法律甚至金錢上的協助，減少港人及其家人的彷徨和疑慮。此外，當然還有國內法院審議缺乏透明度，用種種方法阻止疑犯家人到法庭旁聽等問題。

剛才提及這類由於兩地執法和法制不同而造成的個案，為數不少，把涉及的港人弄至筋疲力盡，我自己亦接獲不少這類求助個案。還有一些是礙於地方勢力把持，公義無法得到伸張的，因此，港人於國內萬一遇事，在沒有任何支援下，便真的是呼天不應，喊地不聞。

其中一宗我曾處理的個案，是涉及一個香港家庭在內地不幸遇上嚴重交通意外。一名嬰孩的雙親傷重死亡，只剩下這名嬰孩，其撫養權誰屬，竟然成為中港兩地親戚的爭論焦點。照道理，雙方大可對簿公堂，但內地親戚是當地的“地頭蟲”，他們將該嬰孩扣留，從香港跑到內地的家人無權無勇，又沒有甚麼人脈關係，找不到後台“撐腰”，正所謂“秀才遇着兵”，試問還有甚麼辦法呢？

主席，即使大家明白到要加強法制、改善治安，均不能要求在短時間內收效，不過，特區政府卻不能以此為藉口，任由情況繼續。特區政府既然花費了不少公帑在內地設立辦事處，當有港人遇上麻煩，又怎可以袖手旁觀？政府必須主動提供協助，最少要協助當事人把個案轉介至合適的內地部門跟進，甚至扮演調解角色，居中調停，以免港人感到彷徨無助。

主席，我謹此陳辭，支持原議案和修正案。

梁君彥議員：主席女士，自從內地實行經濟改革及開放政策以來，經濟急速發展，越來越多港人抓緊這個勢頭，選擇北上經商、工作或旅遊，加速香港與國內的互動。香港工業總會一項研究顯示，在 2002 年約有 63 000 間公司在內地從事製造業，現今數字已增至八萬多間，而在去年，單是羅湖每天的流量已達 245 000 人次，可見在港人與內地接觸日益頻繁的情況下，港人在內地遇上問題須尋求協助的情況亦日漸增多。在工商經貿方面，港商常遇到營商、法律、涉及當地政府、海關及稅務等問題。至於在個人旅遊方面，港

人往往會在內地遇上涉及遺失旅行證件、發生交通意外、人身傷亡，以及遭拘留等困難而須尋求協助。香港駐北京辦事處（“駐京辦”）及香港駐粵經濟貿易辦事處（“駐粵辦”）的成立，分別擔當處理港人問題及經貿問題的中介角色，充分發揮作為本港及內地之間的橋梁作用。

我們很高興看見行政長官在剛發表的施政報告中表示，會在上海和成都設立新的辦事處。這兩間新辦事處的成立，加上提升現時駐京辦和駐粵辦，應可以形成一個一東、一西、一南、一北，各有一辦的情況，為遇上問題的港人，在有需要時，能即時派遣官員到場視察，為港人提供各種各樣的適切和及時的支援，並有助加深對當地經貿政策的瞭解。相信透過這 4 個位處內地不同省市的辦事處作中介單位，當港人在內地遇上困難時，會更快捷、更有效地得到及時、適切和直接的支援。

時至今天，中港兩地的經貿來往如此頻繁，香港與廣東省成為最多人來往的地方，希望特區政府透過保安局和駐粵辦聯繫廣東省各市、各部門，如特區政府遇上港人求助時，可直接與他們聯絡，取得支援，相信透過直接求助的方式，深化對港人的支援，可大大減少遇事後求助所需的時間。如果這個直接求助方式能實行的話，定可幫助日常來往中港的市民。

在處理經貿問題方面，駐粵辦在過去數年擔當了重要的角色。就紡織業而言，自全球紡織品配額取消後，國內曾多次實施的多項措施，包括徵收出口稅、申請出口證、實施配額等，亦有時候朝令夕改，令在國內生產的港商無所適從，除了影響以內地為原產地的製成品外，以香港為原產地的“外發加工”製成品也受到影響。駐粵辦由開始便跟進，積極聯絡廣東省外經貿廳與海關官員，安排定期會議，讓港商與官員直接溝通，成效非常顯著。在此，我希望日後新舊的 4 個辦事處，均能像駐粵辦一般，擔當經貿中介人的角色，與本港的商會定期交流，建立溝通平台，關注及聽取商會的意見和建議。

主席女士，隨着 CEPA 第三階段於昨天公布，兩地的經貿活動將越趨緊密，這些得來不易的經貿商機須由香港駐內地的經貿辦打通地方的阻力，為 CEPA 替香港帶來的機遇取得好處。因此，我支持特區政府再多投放資源，加強與內地各部門溝通，務求進一步打通兩地的經貿網絡，為香港、為國家的經濟作出貢獻，以及為遇上困難的港人提供及時適切的支援，從而對兩地的經濟發展及港人的福祉，起積極、互利的作用。

主席女士，本人謹此陳辭，支持修正案。

劉秀成議員：主席女士，行政長官發表的施政報告已經表明，將會在上海和成都設立辦事處，加強特區政府在內地為港人提供的支援和協助。我覺得這個安排十分恰當，可以配合現時的駐京辦和駐粵辦 4 個辦事處。剛才梁君彥議員亦已表示，可按照地理條件處理來自國內東、南、西、北各方的港人求助個案。除了涂議員提出在內地無理拘留或犯法的問題外，我亦同意林健鋒議員所提出，應協助港人在內地工作、旅遊、營商或求學時遇到的各種問題，並提供幫助。

其實，駐京辦作為港府駐內地辦事處的總部，除了負責協調各個辦事處的工作外，亦應該擔任特區政府與中央溝通的橋梁角色，協助內地各地區與香港互相瞭解對方的最新發展。在清楚掌握實際情況下，肯定有利雙方政策的融和配合，對兩地人民都有好處。

除了政策層面的溝通，我覺得在“一國兩制”的原則下，協助香港居民瞭解內地法規和行政措施，將會更有效幫助港人適應內地生活，特別是兩地稅制不同，不少在內地營商和工作的港人因為不瞭解內地稅制，以致漏報稅項而觸犯法例，這是很無辜的。

所以，要真正發揮協助港人的角色，內地辦事處應該提供免費諮詢服務，例如設立電腦網頁、查詢熱線、一般諮詢處，以及預約法律諮詢等，以簡易明白和港人容易理解的用語，針對兩地不同的稅制和法規，提醒港人必須注意的事項，從實際層面幫助他們解決切身問題，特別是阻止不必要的誤會發生，而不是等問題發生後才幫助他們設法解決，因為有些嚴重錯誤是無法逆轉，想幫亦幫不來。

除了設立電腦網頁及諮詢熱線之外，特區政府應該公開駐內地辦事處的組織架構、各範疇負責人員的姓名和聯絡電話，好讓港人遇事的時候，知道可向哪部門或誰人求助和如何求助。透過不同渠道的宣傳，提高駐內地辦事處運作的透明度，清楚說明尋求協助時的手續，以及求助人須向當局出示的證明文件，最重要的是一個容易接觸的求助途徑。很多在內地遇事的港人雖希望向當局尋求協助，但由於缺乏相關的資訊，以致求助無門，不知如何是好，於是越慌便越亂，問題亦弄得越複雜了。

所以，我支持在“一國兩制”和尊重內地法律的前提下，加強協助在內地遇到問題的香港居民。長遠更應該逐步增加在各省市的駐內地辦事處數目，甚至擴大服務範圍，為內地港人提供多元化和方便的服務，真正協助港人（特別是專業人士）到內地開拓商機，在優勢互補的條件下，促進兩地經貿發展。

主席女士，我覺得特區政府駐內地辦事處可與貿易發展局緊密合作，提供一個商機資訊平台，以定期刊物、相關網頁、電子郵件等方式，公布內地各省市城鎮，接受港人參與的各項大小工程、發展項目、投資商機，以及任何合作做生意的機會。這正如各國駐港領事館的貿易辦事處般，擔當中介角色，負責提供資訊，協助聯絡，大力推廣，吸引投資，開拓兩地商貿合作機會，從而推動整體經濟的發展。多謝主席女士。

何俊仁議員：主席女士，我的發言主要談到有關改善現時的通報機制，以及看一看港府如何加強協助在內地遇事的港人這兩方面。

有關通報機制的問題，數位議員剛才已有提及。第一，很多時候，通知期是很長的，這當中涉及兩個原因，但幅員廣闊肯定不能成為一個原因，因為我們並非依靠騎馬送信。在現今這個時代，我們是以電子通訊的，所以幅員廣闊並非一個原因或理由。

導致通知期長，是有兩個原因的。第一，是認識的問題。很多地方的機構是否認識有這個機制？如果他們不知道，又如何要他們執行呢？中央政府有否向全部地方機構作出充分宣傳，讓他們瞭解這個機制呢？另一方面，他們可能不大尊重這個機制。他們可能認為那只是一個機制而已，並不太重要，所以如果可以的話便做、有空閒便做。這涉及意識的問題，但總的來說，我覺得政府有責任向中央機關反映，究竟有多少宗案件是被延遲通報。此外，我亦希望中央關注和瞭解為何會延遲那麼久。究竟是他們不知道有這個機制，抑或他們將這件事的優先次序排至最後呢？這是第一點。

第二，我們亦須關注通報範圍。目前，如果港人第一次被拘留，可能是要通報，但日後一旦改變了這項強制性措施或延長了拘留後，便可能無須再通報了。其實，我覺得這些情況是要再檢視一下，看看通報範圍究竟是否應適當地予以擴闊。這一點是須定期檢討的。以我們所接觸的個案和官員而言，通報的資料是有限的，政府有時候亦無法緊貼個案的最新發展，很多時候還要依靠求助的家屬提供資料。所以，在政府本身也沒有足夠資料，覺得難以向內地機關索取資料的情況下，政府又如何跟進、向無助的人提供助力呢？因此，根據我的經驗，我感覺到政府是缺乏積極性，有待改善的。

第三點更具關鍵性，那便是政府的角色問題。現時，政府似乎讓我感覺到其主要的角色是，當收到了港人遇事的消息時，便向其家屬通報，有進一步資料便通知其家屬。即使政府再多做一點，也只是在家屬遇到問題時，代他們向內地機關反映，要求看一看是否有辦法回應家屬的查詢。可是，港府

本身卻沒有扮演較積極和主動的角色，以協助遇事者。這一點尤其重要，因為有些我們非常關注的案件 — 當然不止一兩宗 — 從表面看來，明顯是未有依據內地法律辦事的。我相信這不單止一如陳鑑林議員剛才說，是透明度不足、制度不同、辦事方式不同的問題。有些案件是當事人被拘留了數年也未有提出起訴的，這是為甚麼呢？如果他們的家屬要求追查原因，政府在回覆家屬或向議員解釋時也只能表示，內地當局保證會依法辦事，但政府連如何依法也沒有具體問清楚，這是有問題的。即使內地很多學者、輿論，也是這樣說的。

在現時高速發展的情況下，內地法制仍然不健全，內地很多執法人員的法治觀念仍然薄弱，所以大家也不否認會有個別情況，甚或有不少情況，是地方有人濫用職權以達到私人目的。蔡素玉議員剛才也提及，有些地方勢力把持，為了本身利益而枉法辦事。因此，我們認為政府應該扮演更重要的角色。政府其實只須向中央政府解釋清楚我們的立場，說明我們只是要求內地向我們提供足夠資料，讓我們覺得內地真的依法辦事，讓我們覺得當中沒有人枉法、濫用職權。如果出現這種情況，我們便應該盡量向中央高級機構作出申訴，為香港市民收回一點公道，為他們的人身提供合理保障。這些並非干預，我相信中央政府亦應會理解我們的立場。

回歸前，港英政府可以做到很多事，因為管治香港的是英國這個不同的國家，所以可以採用領使的方式。不過，無論原因为何，在回歸後，從自己國家所能獲得的政府保障卻竟然減少了，大家有何感受呢？因此，單從這個角度看，我相信中央政府會瞭解香港政府只是想為本身的居民爭取一些合理權益，我覺得這一點是應可做得到的。我希望局長能以這種思維改善我們的機制，以及加強政府的角色。多謝。

湯家驛議員：主席，胡錦濤主席和蕭揚大法官數星期前才表示過，和諧社會是一個民主法治的社會，而和諧社會是要有原則和法治來維繫社會公義的。

我相信絕大部分香港人也相信這些核心價值，但當香港人返回內地時，他們的遭遇很多時候卻跟這些核心價值出現了相當大的矛盾。多位同事剛才也說出了很多令人驚訝，甚至感到淒慘的故事。我們面前有很多數字，但對於當事人來說，這些數字是毫無意義的，因為當事人本身所受到的傷害，是沒有任何數字可以令他們感覺得好一點的。

最近有一宗案件，令我感到十分沮喪。有一位姓陳的商人，他本身是福建省的政協委員，由於在內地捲入商業糾紛而被拘捕；廣東省法院裁定他們沒有權力處理該宗案件，因為有關的犯罪行為並非在內地干犯，但這位陳先

生至今仍然被囚。他坐牢已坐了四年多，身體狀況日趨惡化。儘管我們與政府周旋了很久，開過數次會議，但至今仍是毫無頭緒的。

我覺得在這些案件的背後，有數個問題是值得我們思考的。第一，港府 — 特別是我們新的行政長官 — 每天也鼓勵香港人北上，說要與珠江三角洲融合、與社會大趨勢融合，但香港與內地的法制有別，香港人在內地遇上問題時，怎樣才能自保？特區政府如何提供支援？它有沒有責任提供支援？第二點更重要的是，如果我們在外國遇上一些問題，可以要求國家的領使館幫忙，但反過來當我們回到國內，在自己的國土遇上同樣的問題時，我們卻呼救無門。我們可找誰呢？特區政府在這方面是否可以抱着雙臂，只教我們找中國領使呢？要知道，我們現時身處的是自己的國土。

我覺得自從回歸以來，特區政府在這方面唯一可以做到的，便是設立一個所謂的通報機制，但這個通報機制實際上有沒有作用呢？對此，大家很清楚，包括政府在內也是十分清楚的。其實，所謂的通報機制，只是一個稱為 **letter box** 的中央郵箱，而這個郵箱的郵遞，很對不起，還不如 DHL 那般可以即日送到。很多時候，當事人的家人一早已經知道當事人坐牢坐了很久，然後當局才寄信通知他們，說 **by the way**，即對不起，你的家人原來正在坐牢。這種通報，對香港人其實有甚麼幫助呢？

另一方面，我們亦覺得這個通報機制在實行方面是有很多困難。很多時候，我們也知道，內地的部門即使是覆信也懶得做。所以，這個機制其實是形同虛設。在這方面，特區政府又會強調在“一國兩制”之下，我們不應干預內地的司法制度。可是，我們現在不是說要干預司法制度，我們只是希望在內地的司法制度下可以做點事來幫助香港人。我剛才說過，如果香港人到外國遇到同樣情況，我們也不是要干預外國的司法制度，而只是要求中國大使館提供援助，看看在當地的司法制度下，有些甚麼可以幫到香港人而已。

因此，我希望政府不要拿“一國兩制”當作擋箭牌。“一國兩制”並不等同於把在內地受囚的香港人置諸不理，我覺得這是一個很重要的分別。我希望特區政府首先放棄將機制視為溝通安排的心態。要真正尊重“一國兩制”，便應該將這個機制提升至一個聯絡小組的層次，成員應包括兩地的律師、執法人員、司法機關代表，定期檢討和跟進被扣留的個案，而這個小組亦應負責支援被扣留港人的家屬。此外，我亦希望在兩地法律衝突方面，以及在目前有關兩地囚犯的協議方面能有進展，令我們可以有一些真正具意義、互重互助的解決方法。

最後，行政長官曾先生在今年的施政報告中提出，要在政制事務局內設立一個內地事務聯絡辦公室，他會聘請很多新的人，處理這份新的工作，統

籌推動香港和內地的聯繫，以及為前往內地的香港市民提供更多支援。這些支援是否包括幫助香港人？是否包括當出現我剛才所說的困難，以及在被扣留時，提供所需的支援呢？如果是包括，為何內地事務聯絡辦公室可以做到一些連保安局也做不到的事呢？它在甚麼方面是較保安局更為優勝的呢？如果我們連最基本的保護也不能提供給香港人，那麼，加添一個內地事務聯絡辦公室又有何意義呢？我希望局長可以向我們解釋，為何行政長官曾先生會在這個時候提出這項建議，而不是增強通報機制的實質效用呢？多謝主席。

單仲偕議員：主席女士，最近，國際商業機器有限公司委託中文大學進行一項調查，顯示有五成已在內地開業的本港企業認為進軍內地，最有需要的是法規、市場研究及策略，以及分銷網絡的支援；有五成三進軍內地的本港企業擔心難以應付內地政府機關；逾四成人則關注收帳的問題。相信上述的調查，大致上已能反映出本港企業在內地營商時的憂慮。政府固然無須為本港企業拓展分銷網絡，但民主黨認為政府應該致力協助本港企業瞭解內地營商所須遵守的法規及政策，協助他們應付內地政府機關，以及溝通兩者的關係。

民主黨支持政府在施政報告內提出在上海及成都開設辦事處，協助身在當地的香港人的該項建議，但單是設立辦事處是不能夠充分協助港人的。本港駐北京辦事處在 2004 年接到港人求助個案只有 500 宗，至於駐粵辦事處由 2002 年成立至今年 5 月，所收到的求助個案更只有 81 宗。有鑑於我們經常從傳媒方面得悉港人在內地受到不公平待遇，上述數字只顯示出香港市民不瞭解兩個辦事處的功能，多於香港市民沒有需要接受政府的協助。

民主黨認為，香港駐內地辦事處的角色應該有別於其他駐外國的經濟及貿易辦事處。既然政府已經決定將設於內地的辦事處改由政制事務局管理，民主黨認為政府便應該把促進內地企業到港投資的責任全部交託予投資推廣署，而駐廣東、北京、上海及成都辦事處的角色，亦應該由推廣香港進駐內地、鼓勵到港投資變成以協助本港居民為主。

首先，政府應該提供足夠的內地資訊予香港營商者，現時，駐粵經貿辦事處在這方面做得不錯，但可惜所提供的資訊只限於廣東，而發放資訊的對象亦有限，以致很多在內地經營的港商也不知道政府原來備有那麼詳盡的資料。民主黨希望廣東辦事處能加強發放資訊的渠道，除了在網頁上公布資料外，亦應該設立諮詢熱線，以及在本港出入境地點加強宣傳的工作，例如增加張貼海報，在出入邊境內加設熱線及宣傳熱線，如有求助，在內地撥甚麼內地電話號碼等，以便內地商人能夠掌握內地法規及政策，以及任何的改變。另一方面，既然政府新設兩個辦事處，民主黨亦建議上海、廣東、成都

及北京 4 個辦事處應分別負責內地東南西北四大區，全面照顧在內地的港人。我們亦期望 4 個辦事處能參考駐粵辦事處的工作，為當地的港人提供更多資訊。

最近，報章報道有一些因應 CEPA 開放個體戶經營而北上的開業者在內地遇到不公平待遇，包括被徵收入場費，租戶被要求將經營地點遷徙等。商戶雖然曾經向內地政府及香港駐粵辦事處投訴，但仍無法獲得圓滿解決這些事件。民主黨認為單是發放資訊予香港人，並不能足夠支援港人在內地經商或工作，政府應與內地建立常設聯繫，以便反映港人在內地遇到的問題，尤其涉及政策、法律、政策執行等方面的問題，以便內地能知道各式各項措施執行不完善的地方，並透過商討致力改善雙方的瞭解。

民主黨認為，政府應研究如何為在內地遇到法律訴訟的居民提供恰當的法律援助，以保障港人在內地的權益。內地現時是全球增長最迅速的市場，港商北上，已是大勢所趨。民主黨相信加強支援內地的港人或港商，保障他們的權益，是有助內地政策逐步與國際接軌，亦有利內地的經濟發展。

主席女士，我想多說一件事件。我最近聽到一位本港商人向我說出一宗事件。他駕車經過皇崗口岸，在輪候時，車輛被人在背後撞了一下。其車輛被撞後，隨即有數個人走過來追脅他，要求他支付數千元。我便向當事人建議不如舉行一個記者會，把事件公開。然而，該名在內地營商的港人的反應如何，其實大家也會知道的，他表示，花數千元便算，不欲搞事了，因為如果申報其車輛被人碰撞的事件，整輛車便有可能被扣押，還要經過調查、取證等程序，以致他可能整個月也會沒有車輛可用。這樣的例子，其實可說是數不勝數。港商的反應通常是，第一，他們認為內地的調查程序很繁複；第二，他們只想經商，因而不敢把事件張揚，或公開提及這些事件，因為一旦向公安呈報辦理撞車意外，手續可能需時很久。

我想提出的是，不要說直接提供協助，政府就是連港人在內地遇到這些問題時想投訴的熱線也沒有設置。政府可否也設立這些熱線來聆聽一下這些個案？即使未必能加以協助，但能夠聆聽一下亦是好事。然而，政府是沒有這些設施的。我還想請問政府有沒有設立一些供港人致電求助的諮詢熱線呢？這些諮詢熱線的功能可以是在接獲港人在內地遇到問題的情況後，總之便將之記錄下來，以便政府在中港聯絡小組開會時也許可以提出來討論；又或政府可說近來聽聞一些風聲，說明並非正式投訴，但最少也可跟內地當局進行一些交涉。我覺得政府應考慮這各點，以及全面看看這些事件。

我謹此陳辭，支持涂謹申議員的議案。

陳偉業議員：主席，過去十多年來，我在地區上接獲不少港人在內地遇到問題，要求議員提供協助的個案。即使最近這個多星期裏，我也接到了數宗不同形式的個案。

基本上，這麼多年來，很多個案均涉及港人於內地因商業糾紛、家庭團聚問題、“爛尾樓”、刑事檢控等被扣留，又或被公安以行政理由扣留，要求協助調查等情況。面對這些多不勝數的問題，香港市民在過去十多年，可以說是求助無門，苦不堪言。回看香港人在內地所面對的問題，真教人感到很心酸。

我有一些朋友在取得了外國居留權和護照後，返回內地投資。在十多年前，他們須特別面對一個很重大的抉擇 — 究竟應使用回鄉證，抑或使用外國護照返回內地呢？大家也很清楚，在十多年前，這是一個很重大的決定，是很多投資者也要面對。不少人選擇了使用外國護照，不用回鄉證。當然，他們每次也因此而要支付百多二百元簽證費，取得了護照簽證，然後才可返回內地。儘管如此，他們也寧願選擇使用外國護照。基本上，這個決定是表示了他們對前港英政府不信任，但在九七後，這個情況似乎仍沒有甚麼改善。

現時面對的這個困局，便是《基本法》內已基本上列明香港政府和中央政府的關係及權力分配。可是，香港政府跟內地機構、內地政府部門、內地省市及鎮政府的關係，卻沒有怎麼列明。基於憲制上的特色，香港人 — 特別是香港政府的保安局 — 又怎樣呢？我們是甚麼來頭呢？先不要說是香港的保安局，即使是內地中央公安局的高層，到了某些省市地區，面對地區上的惡霸，公安有時候也是拿他們沒法的。所以，無論是公安局或香港政府的高層，除非是某些富豪，來頭才會勝於公安局、勝於香港的保安局，對不對？那些有特殊身份、特殊地位、具有特殊渠道的富豪，到了內地甚麼地方也有特殊地位、特殊關係和特殊照顧，即使遇到問題，包括商業上的問題，很多時候也可以迎刃而解，或是得到特殊照顧，獲得特殊利益。可是，一般小市民在國內遇上問題時，便可以說是叫天不應，叫地不聞，苦不堪言。

轉眼過了 8 年，董建華亦已經下台。董建華當然可獲特殊照顧，且看看東方海外在上海的發展是多麼蓬勃。可是，小市民又怎樣呢？我覺得香港政府應認真處理這些問題，以及想出一些方法來協助港人面對這些問題。就一些問題而言，在法理上當然不能干預內地執法或當地的行政措施，但如果有一位獨立人士，即所謂的官方代表可代進行查詢，有時候也是會有一點幫助的。

我記得多年前曾處理過一宗很奇怪的個案，是有關對內地的投訴。湯家驛議員剛才說出原來政協也會遇到問題。我曾接觸的兩個情況是有內地政協

向我詢問意見。身為內地某些省市的政協，必定是很有地位的，但教我摸不着頭腦的是，當他們面對一些問題時，他們竟然也不懂得可如何處理；又或他們在內地受了冤屈，回港後便尋求議員協助，希望香港政府可以幫他們討回公道，但最後卻是甚麼也做不到的。

就着這些問題，我覺得香港政府有兩個層次可以考慮。很多議員也特別提到了，香港政府現在說要在多個地區設立地區辦事處，我歡迎這一點，但設立這些辦事處，目的並非為了要跟地區官員“飲飲食食”、拉關係，而是希望能切實地做到一點事。要切實做事，便一定要敢於查詢、敢於反映意見。當接到任何投訴時，也要記錄在案，接着向有關部門查詢。香港政府真的要跟中央政府說清楚，當特區政府的官方代表在內地處理問題，跟內地的省市、鎮政府等機構進行溝通時，他們的地位究竟應該如何；他們不能每次也要到北京去，有待中央查辦；屆時，那個人已不知去向，可能已被碎屍了。

我最近接獲一宗有關內地處理刑事罪行的個案，那是一宗盜竊案，事主只是偷東西——當然，他不單止一次偷東西了，但最後他被判死刑。他被下放到新疆監禁，最終死於監獄內。內地當局說他是因患病而死，所以甚麼也做不了。有鑑於此，香港政府必須建立一套系統、架構、模式，代香港人外面查詢，或取回他們應有的權利。

另一個可以考慮的做法，便是讓一些志願機構或民間團體獲得政府支持或資助，在內地成為民間的壓力團體，向內地施加壓力。當然，這種做法是較為複雜和帶有政治敏感，不知香港政府會否有膽識這樣做。我記得很多年前，香港是有地區的社區服務隊，在寮屋、公屋或臨時房屋區幫助居民爭取權利的。其實，這些均是應該逐步發展的。

我希望透過多個渠道、多種嘗試，以及政府的介入和參與，令香港人不致再要面對求助無門、苦不堪言的境況。謝謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

主席：涂謹申議員，你現在可就林健鋒議員的修正案發言。發言時限是5分鐘。

涂謹申議員：主席，修正案其實主要是加進了“更好”、“更快”、“更妥善”這 3 個用詞，我當然不會反對，我覺得這是字眼上的潤飾而已，所以我很多謝林健鋒議員。

我覺得唯一可以有不同的理解的，是剛才所說到、增補到原議案內的“一國兩制、尊重內地法律的前提下”這一句。我和很多議員在剛才發言時也說過，如果我們在尊重的前提下仍然要求對方依法辦事，提出我們嚴肅的關注，我相信在這個前提下最少仍可發揮一定的作用，但千萬不要把這增補變成一種行動自限。

至於如何可以發揮得更好，即林健鋒議員所說的“更好”、“更快”、“更妥善”地發揮某些作用呢？有幾點我是想回應一下的。第一，有些同事剛才說到政府採取一些做法時，例如開設辦事處，不要只顧着商貿。當然，很多受影響的人其實都與商貿合資等事有關的，但最重要的是，我們辦事處的設點如果更能體現我們行動上的需要性，包括遇事、發生事故的可能性及其分布等，我相信這樣才更能貼近民情，才可以幫助到香港人。

第二，有同事提到，我們是否實際掌握着有關情況呢？至於這一點，我們其實可以用一個較寬闊的方式來搜集這些數據或明白有關的狀況，既然很多機構例如貿易發展局，以至我提到的商會都會知悉這些情況，我們不妨讓內地省市跟它們聯絡，不但如此，我們特區政府亦可多些從這方面搜集數據，看看其究竟，以及有甚麼部分可由我們駐內地的各個辦事處反映等。

剛才很多商界同事也讚賞駐粵經濟貿易辦事處的工作，我覺得這是好事。不過，讚賞只在於他們在配額問題上的工作，在這方面他們可能做得很出色。不過，我希望，亦但願香港將來駐內地的辦事處在其他方面也能協助港人，也可以獲得我們的讚賞。我並不是說他們過往的工夫是白費，事實上，在單是過往轉介立法會申訴部的個案中，也有很多成功解決的例子，當然，其中所花費的時間也真的很長、很長。

我相信，如果我們能把上一任行政長官政府處理的個案提升到更高層次來處理的話，其效果或速度可能會更快。我希望在新行政長官的領導下可以這樣做。我希望政府特別關注程翔的個案，因為這宗事件，第一，是眾所周知；第二，香港人對該個案皆是十分關注的。

至於法律援助（“法援”）方面，我是有一些看法。我們試想想，我們如果去到某地方遇到困難時，而該地是有完善的法治制度的話，我們根本無須擔心，我們已知道應可到哪處求助，而且亦可能得到幫助。可是，我們現時在內地所遇到的並非如此，第一，有部分情況下，在國內要就達致死刑及

終身監禁的法律程序才會提供法援；第二，以廣東省為例，所用的收入測試、入息的申請限額等均與我們在港的情況不同，該地的人每月平均收入只是三百多元人民幣。試想想，香港領取綜合社會保障援助的人也不符合其資格了，對嗎？怎麼辦呢？此外，在聘請律師時，律師的做法會很像跟當事人“分身家”般，是異於我們香港的情況的，該地律師可以跟聘請者計算獲勝訴便收費多少。該地的做法真的很先進，以及早用上了香港仍未實施的制度。

此外，我希望政府可以考慮，無論是由特區政府或透過某些機構在法援方面為遇事港人提供協助。於此，讓我引述一份周刊所報道的事件：中國有很多地方政府屬於“山高皇帝遠”的情況，黑社會化的危機十分嚴重……
(計時器響起)

保安局局長：主席女士，多謝涂謹申議員就加強協助在內地遇到問題的香港居民提出的議案，以及林健鋒議員就議案提出的修正案。

今天的議案主題，與剛發表的施政報告的其中一個工作重點“加強與中央和內地關係”，在很多方面可謂不謀而合。為了進一步推動香港與內地的交流合作，行政長官宣布特區政府將與中央商議在上海和成都增加設點，以及在政制事務局之下設立內地事務聯絡辦公室。多位議員在剛才的發言中，對施政報告提出的有關新措施均表示支持，並對如何加強與內地的聯絡和溝通以協助身在內地的港人，表達了寶貴的意見，在此我要表示感謝。

政制事務局轄下的內地事務聯絡辦公室今後將管理特區政府各駐內地的辦事處，進一步推進特區政府與中央政府及各省區的合作和聯繫。由於政制事務局局長今天須處理發表政制發展專責小組第五號報告的工作，而協助在內地遇事港人的政策是由我所屬的保安局負責統籌的，因此今天由我代表政府就這項議案作出回應。

議案的第一部分建議加強及更好地發揮特區政府駐內地辦事處的中介角色及功能，以便更快和更妥善地處理港人的求助個案。回歸以來，到內地旅遊、工作、經商及居住的港人數目不斷上升，他們可能遇到不同的問題需要協助，例如遺失證件或財物、遇到意外、牽涉商業糾紛、因涉嫌觸犯刑法而被拘留等。

按照現行安排，特區政府的各有關部門，包括駐北京辦事處（“駐京辦”）、駐粵經濟貿易辦事處（“駐粵辦”）及入境事務處（“入境處”）的“協助在外香港居民小組”，會向求助人瞭解其個案的詳情，並因應個案的性質和情況及求助人的要求，提供可行的協助。自 2002 年至本年 9 月為

止，入境處、駐京辦及駐粵辦共接獲 9 402 宗求助個案，平均每年的增幅為 89%，其中大部分個案，即約六成，涉及遺失旅行證件或金錢。如有需要得到內地有關當局的協助，駐京辦及駐粵辦會通過與內地有關當局建立的聯絡網絡作出溝通，把求助港人的要求及申訴向內地當局轉介和反映，並跟進個案的發展。

我們特別關注的是，不時有港人不幸在內地遭遇意外而受傷或不幸去世。內地有關當局，例如公安、交警及醫護人員，會盡快處理這些突發事故。駐京辦及入境處的“協助在外香港居民小組”在知悉這些意外事故後，會盡快與內地有關當局聯絡，瞭解情況及促請他們為港人提供即時協助。駐京辦及入境處亦會按需要派員到肇事地點，向受影響的港人及其家屬提供協助，例如探望傷者、為他們辦理證件、協助他們返回香港、協助家屬為不幸身亡的人士辦理死亡證等。在今年首 9 個月，駐京辦及“協助在外香港居民小組”曾派員協助在 4 宗交通事故中受影響的港人及其家屬。

至於港人因涉嫌干犯刑事罪行而被拘留的個案，我們會透過與內地達成的通報機制，盡快通知被拘留港人的家屬。我們會因應在內地被拘留的香港居民或其家屬的要求，按既定機制向他們提供可行的協助，包括向內地有關當局反映他們的申訴。如有需要，駐京辦或入境處會按中華全國律師協會提供的通訊錄，告知求助人有關省市的律師協會的聯絡資料，以便求助人選擇適合的律師。入境處及駐京辦會與求助人保持緊密聯絡，並適當地跟進個案。剛才有議員指出現時的通報機制有許多改善的空間，我很多謝議員提供的意見。我們會在稍後時間，與內地有關當局商討並研究可以在哪方面改善現時的通報機制。

特區政府向身在內地的港人提供協助時，必須尊重內地法律及遵守“一國兩制”的原則，不得干預內地的執法及司法程序，正如內地當局不會干預特區的執法及司法。我這樣說並不代表我們只是抱着雙臂，只充作一個傳遞信箱而不理會事態發展。我們經常說，我們的同事會跟進每一宗個案。當然，在作出跟進時，我們要視乎當地的情況。我們並不一定每次都採取對抗性的做法，與內地有關當局作出跟進。根據過往的數字顯示，在很多跟進個案中，我們均能成功幫助很多香港人解決問題。

涂謹申議員剛才亦提到，我們看到一些涉嫌違規的案件，卻一直沒有代涉案人出頭。很多時候，涉案的人或我們的同事察覺到一些我們對內地法律不理解的地方，譬如一些涉嫌違規的情況，我們一定會向內地當局反映。我本人每次到內地，都會向內地的北京部委領導人反映一些個案。就像我最近

到北京訪問時，也有向最高人民法院和最高人民檢察院反映一些逾期拘留的個案，譬如剛才一些議員所說那些羈留時間很長但尚未結案的個案。我們是一直有向領導機關反映家屬及特區政府的關注的。

鑑於大部分求助個案都源自廣東省，特區政府正研究加強駐粵辦的功能，派駐入境處的人員為在廣東省及周邊省份遇事的香港居民提供協助，特區政府會就此事與中央及公安部門商討。我們相信如果上述建議得以落實，將有助加強特區政府與各省區的聯繫，建立更快及更直接的溝通渠道。在政制事務局之下成立內地事務聯絡辦公室以統籌各駐內地辦事處與內地有關當局的整體聯絡工作，亦有助更有效和更有系統地推展這方面的工作。

議案的第二部分，建議特區政府與內地部門建立溝通及協調機制，以加強為遇事港人提供的服務。事實上，現時特區政府處理港人在內地的求助個案時，一直與內地的有關當局保持緊密溝通。駐京辦在協助港人的工作方面已累積了一定的經驗，亦與中央政府及其他有關的工作單位建立聯繫，保持交流、溝通和合作。在過去多次在內地發生的突發事故及意外，駐京辦充分發揮其作用，透過在內地建立的聯絡網絡，即時與有關部門聯繫以協助受影響的港人。

至於公安部與保安局設立的相互通報機制，自 2001 年實施以來大致上運作良好。經檢討後，特區政府與內地有關當局自 2003 年 6 月 1 日起，將該機制的適用範圍由起初只包括公安及海關機關的個案，擴大至涵蓋人民檢察院及國家安全機關的個案。我們會繼續與內地當局就該機制的運作保持溝通和聯絡。正如我剛才所說，我們希望在現時的機制下，看看有甚麼地方可以改進，以切合現時的實際需要。

在經貿事宜方面，駐京辦及駐粵辦與內地相關對口單位密切聯絡，通過提供資訊、舉辦宣傳活動等渠道，協助加強香港與內地之間的經濟及貿易合作，以及支援香港企業，特別是協助港商取得當地商貿政策、法規和經濟最新發展的消息。

有關商業糾紛方面，如果港人與內地機構發生商業糾紛，駐京辦和駐粵辦可協助將他們的申訴轉介內地有關部門處理，以及提供內地信訪渠道的資料。如果遇事地點或附近城市設有香港貿易發展局的辦事處，辦事處的職員亦會為求助的港商提供協助，或將個案轉介往合適的援助機構。

在上海及成都增設辦事處和加強駐粵辦的功能，以便為遇事港人提供協助的建議，將在現行與內地建立的聯繫網絡的基礎上，深化與個別省區包括華東、華南及西南地區的聯繫和合作，以促進投資及為港人提供協助和服務。

議案的第三部分，是促請政府各部門增加向公眾媒體發放有關內地的資訊。我們現時已透過不同的渠道，發放有關內地政策、法規及社會情況的資料，加深港人對內地各方面的瞭解，包括在法律下的權利及義務。

至於一般社會情況的資訊，香港電台多年來與內地傳媒及相關單位保持緊密合作，透過電台及電視節目，讓港人從多角度瞭解內地的情況，包括社會民生、經濟、投資、法律、教育、文化藝術，以及在內地工作港人的情況等。有關內地商貿資訊方面，駐京辦、駐粵辦、工業貿易署及貿易發展局均有協助收集與內地營商有關的資料，通過互聯網、商業資料通告及資料性刊物發放。工業貿易署的有關網站與約一百七十多個內地政府貿易及投資的網站建立連結，為業界提供最新的資訊，而駐粵辦亦與各珠三角地級市政府建立聯繫，將有關各地的經濟資料上網。

除此以外，入境處編印了一份名為《協助在內地的香港居民服務指南》的單張。為加深市民對內地法制的認識，保安局及駐京辦亦分別編訂了名為《內地刑事訴訟簡介》及《與被拘留、逮捕者有關的內地刑事法律、法規實用資料》的小冊子。這些單張及小冊子可向入境處、民政事務處或駐京辦索閱，亦可瀏覽有關部門的網頁。律政司的網頁也設有與內地法律問題有關的資料。

施政報告中對加強與內地合作關係的重視，與議員今天所提出的議案的精神不謀而合。特區政府認同在“一國兩制”的原則下及尊重彼此法律的基礎上，以及在資源許可的情況下，進一步加強與內地政府的聯繫溝通。施政報告亦提出了具體務實的建議和措施，推展有關工作。特區政府的有關部門會繼續發放有關內地政策、法規和社會情況的資訊，加深香港居民對內地的瞭解。我希望通過今天的辯論，加深各位議員對我們現時及未來工作路向的理解。對於各位議員提出的寶貴建議，我們將交由各有關部門仔細研究及跟進。

謝謝主席女士。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：林健鋒議員就涂謹申議員議案動議的修正案，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。

(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接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布修正案獲得通過。

主席：涂謹申議員，你現在可以發言答辯，你還有 15 秒。

涂謹申議員：政府在議案獲通過一段時間之後，會向立法會提交報告。我只是想說，剛才提及的那位曾經擔任福建省政協委員的陳先生，不知是否他運氣不好，由於所牽涉的是關乎廣南的案件，所以至今仍未獲得釋放。我希望政府可以對此案作出跟進。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：由涂謹申議員動議，經林健鋒議員修正的議案，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。

(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接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布經修正的議案獲得通過。

本會現即休會待續

主席：休會待續議案。

主席：按照《議事規則》第 16(4)條，議員的發言時限合共是 45 分鐘。

自 10 月 17 日致各位的文件發出後，至昨天正午截止報名時，連同劉江華議員在內，一共有 13 位議員已向秘書表示希望就議案發言。此外，有 1 位議員是在上述時限過後才向秘書表示希望發言。在考慮到《內務守則》第 18 條的規定，以及希望發言的議員人數後，我命令提出議案的議員最多可發言 5 分鐘，而其他在限期前報名的議員，每人最多可發言 3 分鐘。作出答辯的官員有 15 分鐘發言。如果還有剩餘時間，我才會請在報名時限過後向秘書表示想發言的議員發言。至於其他未有向秘書表示希望發言的議員，請你們按鈕表示，如果稍後仍有剩餘時間，我會請你們發言的。

已報名的議員無須再按鈕，我會按照你們回覆秘書的先後次序請你們發言。現在是晚上 8 時零 2 分 — 我看得不大清楚，應該是零 1 分，多謝各位提點。辯論現在開始。

劉江華議員：主席，自從去年年底西區海底隧道加價之後，東區海底隧道、大老山隧道和大欖隧道等全部以 BOT 形式興建的隧道，在不足 1 年內相繼加價，加重公眾在交通費方面的負擔，而市民亦要面對未來漫長的加價浪潮。政府不應繼續以隧道公司是私人財團為理由而置諸不理。

現時的問題在於有關條例本身，政府當年與大老山隧道和三號幹線公司簽訂的合約條款訂明，如果大老山隧道未能達到預期的報酬便可以申請加價；假如政府不批准，即可以訴諸仲裁。三號幹線公司更無須申請，只要在預定期內便可以加價，連仲裁機制也沒有。上述所說調整票價的機制運作多時，在以前香港經濟蓬勃的時候，大家未必察覺有問題。不過，今時今日，這樣是否仍然適合香港呢？普羅市民聽見之後可能覺得自己正像躺在砧板上任人魚肉，難道只是“當局者迷”才發現不到？

主席，現時政府最重要的是先協助紓緩隧道公司的加價壓力，例如可以考慮延長專營權，藉延長營運期將加價的迫切性進一步減低。在不違背專營權合約的情況下，當局應該研究仿效其他地方的做法，像英國般實行“影子收費”，或仿效內地上海，由政府回購專營權來經營等。其實，要解決這個問題，絕對不是如政府所說般無圜可轉、無計可施的，問題只在於是否有心去做而已。

此外，政府在處理隧道加價的問題上，很多時候不大尊重立法會議員，就像大老山隧道和三號幹線獲准加價的時候，事前並沒有知會立法會。還有，前任運輸司在 1995 年通過有關三號幹線的法案時，曾經作出 3 項承諾，保證會定期向立法會提交三號幹線公司的實際淨收入周年報表和財務資料，但一樣也沒有實行。原來當局只將承諾當作“食生菜”，“昨天說一套，今天做不到”，總之過了海便是神仙。其實，即使在街市議價之後，都會照價發售。如果隨便信口開河便算，那麼是否連街市都不如？

行政長官曾蔭權強調要“強政勵治，福為民開”。要真正做到“福為民開”，並非只是“得個講字”，更不可以說過不認帳。我期望當局立即實踐承諾，以行動回應，為市民的利益着想，履行當天向立法會議員作出保證的承諾，並盡快重新檢討脫離現實的合約或協議。多謝主席。

劉江華議員動議的議案如下：

“本會現即休會待續，以就下述事項進行辯論：大老山隧道及三號幹線（郊野公園段）調整隧道費事宜。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：本會現即休會待續。

劉健儀議員：主席女士，無論車主、司機或乘客都不願看到隧道加價，因為這樣肯定會加重他們的負擔。可是，客觀的情況是，儘管大欖隧道和大老山隧道近年錄得盈利，但在此之前的一段時間卻一直錄得虧蝕，而且累積虧損的數目可不少。隧道公司於是按法例賦予的權利提出加價，加上兩條隧道的專營權均有期限，如果要在專營期內取得合理的回報，我擔心兩條隧道在未來日子可能會再提出加價。

問題的癥結並不在於加價機制本身。其實，大欖隧道與大老山隧道的加價機制有所不同，前者是一個按事前同意的一套數據和機制自動加價，後者則可以為尋求合理而不過多的回報而申請加價。雖然是兩種模式，但卻得出同一結論，就是兩者今次都要加價。問題的癥結其實在於政府當初估計的交通流量與實際的交通流量有很大出入。以大欖隧道為例，隧道的設計容車量為每天平均 14 萬架次，但就最近五年多的使用量而言，每年只徘徊在四萬多架次，收入情況與法例所預測的情況完全脫節，隧道公司便按照法例規定提高部分車種的收費。

事實上，立法局在 1995 年通過有關大欖隧道的條例時，無人可以估計 1997 年會出現金融風暴；回歸後內地貨運高速增長致令香港跨境貨運受到衝擊；新界西北區發展放緩等，令交通流量的預測與實際情況出現很大差距。同樣地，立法局在 1988 年通過《大老山隧道條例》時，交通流量的預測亦與現時的實際情況有很大出入。

當然，即使專營權協議早已簽訂，交通流量預測出現了嚴重偏差，但不等於我們只能乾坐看着隧道公司因交通流量未如預期而不斷加價，看着免費道路天天交通擠塞。

自由黨認為，政府必須找出一個辦法，足以令各條隧道有效分流，改善現況。其實，改善措施可包括兩大方向，一是如何提高隧道的使用率，另外是如何調低收費，兩者互為因果。辦法有很多，延長隧道公司的專營權而令隧道公司調低收費是其中一個辦法；與專營公司商討回購有關隧道是另一個辦法；實施影子收費又是另一個辦法，我相信總會有辦法可以滿足這兩大方向的。總的來說，我期望政府可以在本年年底前提出全面的改善措施。主席女士，我謹此陳辭。

鄭家富議員：主席女士，歷史遺留下來的 BOT（建造、營運及移交）問題，令局長在面對隧道的問題時感到十分困惱，亦令道路使用者覺得政府幾乎是沒有能力解決這問題。

這次的歷史包袱，原來較想像的還要大。劉江華議員剛才代表小組委員會發言時已提過，在我們今次進行審議時，發覺在 1995 年立法局審議《大欖隧道及元朗引道條例草案》時，前運輸司竟然可以輕描淡寫地，就一些原來不能掌握及實際不可行的事許下承諾。如果從行政機關要向立法機關負責的角度來看，那明顯是不負責任的。所以，我們覺得要警告政府，局長日後在法案恢復二讀辯論或在議會上，不能信口開河地許下太多不能兌現的承諾。

此外，三號幹線亦是教我們感到十分困惱的。政府當年確實過分樂觀估計流量及利潤，導致在過去多年，即使公司開始有利潤 — 而那些利潤是數以億元計的 — 公司也可以透過自動加價機制加價，無須申請。這種安排令我們感到，就專營權及利潤估量的問題，政府不得不與公司重回談判桌。我不是要求推翻原來的協議，只是要求政府根據現時的經濟環境和市民的困苦，跟公司商量，看看可否以延長專營權，換取降低在過往協議中所訂的利潤，讓市民不致覺得賺取了大幅利潤的財團，仍可不斷加價。這似乎是一個由隧道政策遺留下來的問題，局長應該有能力辦得到的。前運輸司所作的承諾，令局長今天現出了困惱的神態，但不管怎樣，我仍希望她能繼續盡力，為香港市民處理這件事。多謝主席女士。

周梁淑怡議員：我相信大家要公道一點，不能輸打贏要。政府要有關的公司建造道路，而做生意的人是一定會預計有利潤才會進行的。自由黨對 BOT 的安排沒有異議，因為這是符合商業參與、提高效率及用者自付的原則，無可厚非。公司過去虧蝕，現時儘管有利潤，我們卻不計算其過去的虧蝕，仍只計算其今天所賺取的利潤，我覺得這是不公道的。

無可否認，我們很急於解決三號幹線的問題，但大家也知道，后海灣幹線將於明年通車，到目前為止，大家可看到三號幹線的汽車流量仍只有估計用量的三成，約 45 000 架次，跟我們原來估計的相差甚遠。號稱“橫丫腸”的東行連接路，至今已說了 3 年，但仍未興建；我覺得將來如果想把后海灣幹線的車輛引導來使用三號幹線，是有點妄想的了。因此，新界西的交通可能出現很大危機，會出現完全大阻塞的現象。

運輸業界已向我們表示，既然有一條免費的屯門公路，他們為何要繳費來使用三號幹線？事實上，現時的情況會對新界西的交通造成很大問題，尤其是屯門區議會已多次向我們反映，這樣只會令屯門市中心的交通癱瘓。因此，自由黨認為政府應想出一個徹底的解決辦法，以合理的價錢，向財團購回三號幹線，免費開放予駕車人士使用。這樣，待后海灣幹線通車後，便既可疏導該處將來的交通，還可疏導整個新界西的交通，尤其是屯門市中心可能須面對的交通癱瘓問題，屆時亦可因此而避免。

局長今天坐在這裏，我們很希望她能夠盡快解決這個問題，包括剛才提到以合理價錢購回三號幹線，然後將其免費開放，以及盡快解決東行連接路的問題。其實，現時這樣做已是有點遲了，但遲做總較不做為好。我希望局長能盡快有好消息給我們，踏實地解決這個問題，令屯門及新界西的居民無須因這問題而感到苦惱。多謝主席。

梁國雄議員：主席，談到隧道的問題，在這議會內其實已討論過很多次為何一項那麼重要的設施、一項大家不能避而不用的設施不應變成一棵“搖錢樹”。我自己在後天便要到法庭解釋我為何要在東區海底隧道（“東隧”）內示威，抗議東隧加價。我當然不會視這裏為法庭，大家也不是法官。我本身的態度其實非常簡單，我只想重述、重複說出很多人向我表達的意見。

政府必須明白的第一點是，作為一個負責任的政府，提供合理基本設施，令社會經濟得以發展，是其基本責任，而這項責任絕對不應由社會上很貧窮的人負起。當然，要負起責任，是有很多方法的，例如按現時稅制上的負責

方式，便是由富有人家多付點錢，經政府搖身一變而成為大莊家（banker）般來收取所繳付的款項，然後撥款興建基本設施，完成後，盡量收取便宜的費用。我記得在一次討論中，提到某區須興建一座橋作為連繫之用。我問使用該橋可否不收費，我還記得有些同事罵我有否搞錯，哪會有“那麼大隻蛤乸隨街跳”？他們認為我是隨便亂說。實際上，如果要為居民服務，便讓他們從物流方面獲得最大的利益，所謂物流其實很簡單，只是運人和運貨。所以，就這點而言，我覺得政府絕對不可以將其責任完全轉嫁最貧窮的人，由他們來負起的。我亦絕對反對政府任由隧道公司採用所謂建造、營運及移交的方法漁利。

我希望政府再次聽到市民的聲音，不要像梁展文先生所說，領匯是“五隧一橋”私有化的最好例證。我希望政府不要這樣做，不要把“五隧一橋”和機場私有化——我相信這點是香港低下階層中絕大部分人的心願。大家要明白，“五隧一橋”和機場一旦私有化，便會產生羊毛出自羊身上的效應，所有支出，甚至要追回的成本，均一定是會從普通市民的身上追討回來的，而他們便承受着最大的禍害。多謝主席。

林健鋒議員：主席女士，隧道加費和隧道流量不均應如何分流這問題，在立法會內其實已討論了很多次，也許讓我藉今天這個機會，再促請政府盡快提出實質的隧道分流改善措施。

我經常駕車，身為一個駕駛者，我十分明白隧道加費會加重生活開支。我也是商界的一分子，所以亦很清楚理解隧道加費會令運輸經營成本上升。可是，我們更須尊重合約精神。香港奉行自由市場經濟，今次大老山隧道、大欖隧道加價，以至早前的東隧加價，均是在符合合約條文下加價的。如果想隨便更改合約內訂明的加價機制，這做法是非常危險的，更會令投資者質疑本港的法治精神，後果不堪設想。

在三號幹線、大欖隧道和大老山隧道分別於今年 6 月和 8 月加價後，政府當局承諾會積極研究分流的方法。可是，在環境運輸及工務局於上星期提交的進度報告中，該局仍然表示正在研究此事，我實在很希望當局可以快點向我們公布好消息。

各條隧道現時的流量不均，令交通基建設施未能充分發揮其應有的作用。好像大欖隧道便有足夠的剩餘容量，以吸納屯門公路及將來啟用的深港西部通道所帶來的新增車流，避免交通擠塞惡化。可是，現時的隧道收費的

差異，往往令駕駛者寧願選用免費或收費較低廉的道路。因此，統一隧道收費、延長專營權等，均是可以仔細研究的解決方案。

我很希望政府當局能夠盡快提出適合香港環境的具體方案，來解決這個困擾本港多年的問題。主席女士，我謹此陳辭。

王國興議員：主席，就反對隧道加價、要求政府採取補救措施方面，已經有多位議員發言，所以我不贅說了。在發展大型基建項目上，我想促請政府盡快檢討建造、營運及移交（BOT）的模式，並汲取教訓。

中國有句諺語，是“前事不忘，後事之師”，另一句是“亡羊補牢，未為晚也”。我們現在看看政府有否補牢？我發覺是沒有的，請大家看看施政綱領第 17 頁如何說，我現在為各位議員讀出其內容：“增加私營機構參與經濟基礎建設及公共工程的機會，使工程項目更物有所值，並協助政府達成經濟及財政政策目標。”政府仍然繼續如此，並且沒有總結。我在這施政綱領內找到最少 4 個項目是繼續依循這條舊路的，首先是重建沙田濾水廠，接着是機場管理局的私營化計劃，政府正尋找法律的依據，還有新郵輪碼頭設施的興建，以及觀塘和將軍澳兩個由私營機構參與興建和管理的項目，即使文康設施亦是如此。因此，我希望政府真的能汲取經驗教訓，真的聽到民意、民怨、民憤和立法會內各大黨派的一致意見，便是希望政府總結經驗和教訓，不要一錯再錯，失信於民。

運輸司在 1995 年作出的 3 項承諾至今尚未兌現，劉江華議員已指出這顯示政府“誠信掃地”。我們不希望看到現在推行強政勵治的政府，再躡倒一次，但政府有沒有認真考慮過呢？在標榜強政勵治的施政報告和施政綱領內，我們發覺政府仍然沒有認真汲取教訓。中國這兩句諺語說得很好：“前事不忘，後事之師”，“亡羊補牢，未為晚也”。政府有沒有真的總結教訓，有沒有真的總結經驗？政府繼續犯錯，繼續採用有弊病的模式，怎麼辦呢？我很希望議員今天短暫的發言能夠引起政府和局方注意，而政府亦會認真回應議員的呼籲，因為民怨民憤繼續不斷，強政便不能強，勵治亦不能產生效果，只能引起市民更大的對抗而已。

多謝主席。

張學明議員：主席，今天休會辯論的議題是關於調整隧道的費用，記得去年東隧加價引致市民十分憤慨，而至今仍然未有一個很好的解決方法，這是基

於政府過往採用建造、營運及移交（下稱“BOT”）的形式管理隧道而造成這個惡果的。

就大老山和大欖隧道加價的事項，我今天想提出一些具體的問題。以大欖隧道為例，我本身是新界西的民選立法會議員，近期接到無數選民的投訴，大家也擔心西部幹線在明年年中或明年年底通車後，意味着大量由內地駛入的車輛將會取道西部通道，一些車輛從該處分流至大欖隧道，另一些則流向屯門公路。就這兩者來說，隧道須收費，公路則無須收費。如果要司機作出選擇的話，司機一定會取道屯門公路出市區。可是，在這段時間或未來兩年，政府未有規劃措施將車輛從屯門疏導至大欖隧道這段路。換言之，車輛將全都擠在屯門公路。

市民一直強調希望政府能為大欖隧道製造一些誘因，引導車輛使用大欖隧道。可是，政府在現階段已變相成為了“無牙老虎”，無法制止大欖隧道在未來調整費用，就這方面，我覺得這是政府過往種下的惡果。所以，民建聯也一直建議政府重新檢討 BOT 形式，研究當中是否有空間可以製造誘因，吸引車輛使用大欖隧道，以改善車輛擠塞的情況，這是其一。

此外，從長遠而言，政府能否以合理價錢與發展商爭取收購隧道，作為解決問題的長遠辦法？這是市民與我們同樣感到擔心的問題。多謝主席。

張超雄議員：主席，最近東區海底隧道（“東隧”）大幅加價六成，令市民譁然。但是，除了東隧大幅加價外，今年其實有數條隧道也陸續加價。今年 6 月，大欖隧道加價，私家車每程加價 3 至 15 元，加幅介乎一成至兩成半。今年 7 月，西區海底隧道（“西隧”）亦按自動加價機制提高法定收費，其中私家車的法定收費由 60 元增加至 70 元，但西隧繼續提供優惠，即暫時維持實際的收費不變。然而，西隧在 2001-02 年度的盈利接近 3 億元，仍然低於法定最低股值淨收入的 7.13 億元。換言之，西隧可以隨時取消優惠，屆時，實際的隧道費將大幅增加。今年 8 月，大老山隧道也加價，新收費在今年 8 月 1 日生效，加幅是 6% 至三成不等。

我們看到隧道設施的一連串加價行動，導致市民的負擔增加，運輸成本增加，燃油價格亦不斷上漲，在這種情況下，民生是直接受到影響的。在本港交通的主要通道運作方面，由於政府和行政會議過往是直接跟這些大財團接觸，所以當中的討價還價或隧道營運情況，完全是黑箱作業。這些財團的經營和財務狀況的透明度極低，我們覺得不能再容許它們以這種形式，來營

運對民生、交通有直接影響的主要道路和隧道。我們過往已得到很多教訓，所以，我贊成大老山隧道小組委員會報告的建議，要大幅增加財團營運的透明度，並要以民生關注為主，不能再讓這些專注於利潤的財團牽着我們的鼻子走。謝謝主席。

何俊仁議員：主席，大老山及大欖這兩條隧道均是我們從新界通往市區的重要幹線。深港公路明年通車，將會為新界西帶來很沉重的交通負擔，而大欖隧道更須負起分流作用。我們現時面對的是隧道費持續高企，甚至可能會繼續提高的問題，令駕車者難以應付，從而令這些隧道難以產生分流作用。當然，所有這些問題也是由於以往制訂建造、營運及移交（BOT）的營運模式時，沒有訂立規管隧道收費的機制而遺留下來的問題。不論對與錯，我們今天也要面對，而我們最急於面對的，是如何解決市民無法應付高昂費用的問題。

主席，我想強調一點，我不是要求破壞合約，自由黨的同事無須經常譁然地說政府或我們議員要求破壞合約，情況並不是這樣，而是我認為政府和隧道公司為了公眾利益，有責任進行協商，採用各種辦法來解決市民現時共同面對的問題。解決的辦法有很多種，包括延長專營權作為穩定隧道收費的條件；另一種辦法當然是在協議之下，以合理價錢購回這些隧道，並成立一個隧道管理局。

可是，我要再次強調，我在這裏是代表民主黨，相信也反映了很多人的意見，便是隧道公司雖然是私營機構，但它們也須負起企業的公民責任。它們不要乘人之危，向政府開天殺價，又或把市民當作是羊羣，任其宰割，否則，擁有這兩條隧道的財團將會為市民所杯葛和唾棄。

陳偉業議員：主席，有些議員說我們現時就隧道加價問題提出反對是輸打贏要，其實，真正輸打贏要的是隧道公司。因為政府當年透過立法 — 在座有些議員當年是支持有關立法的，特別是關乎大欖隧道。當年也有議員指出立法是會令隧道公司“無監管”，為所欲為，現在事實證明當年反對的議員是有先見之明的。

隧道公司輸打贏要，其中一個情況是不願意透露理據。隧道公司表示利潤不足，究竟其財政狀況是怎樣呢？大老山隧道公司則較為合理，該公司提供了有關理據給議員參考。我們看過之後，便對該公司的財政狀況較為清楚，知道是不合乎其當年預算及未能達到其財政得益的指標。

可是，當我們向大欖隧道公司索取數據、財政資料、利息情況等資料，以及究竟該公司整體投資了多少資金等問題時，該公司卻不願意說明。我們要知道該公司投資了多少金錢，才可以計算出其投資回報是否合理，但該公司卻不願意說明，只把數據混合在一起。究竟該公司有沒有借貸作投資用途？是有的，但有否把貸款也計算為投資的一部分，而要求獲得回報呢？

整個立法會內很多小組委員會也多次提出詢問，但大欖隧道公司無論如何也不肯說明，這是橫蠻無理的表現，跟地鐵有限公司一般財大氣粗，仗勢欺人。立法局當年是變相支持該公司財大氣粗，橫行無忌，如螃蟹一般，這種做法真的令市民極端憤怒。因此，政府不應繼續容忍這些財閥仗勢欺人，基於當年的惡法 — 猶如《基本法》第二十三條般 — 令其可以為所欲為。政府說要強政勵治，但面對這些財團，真的有如“有牙老虎”般，如何強政勵治？如果政府真的要顯示強政勵治的話，便應該 “show muscle”，讓財團看一看，政府真的可以發揮影響。雖然局長是女性，跟我們這些橫蠻、講求力度的人不同，但如果政府要彰顯威勢，一定要做些工夫來影響隧道公司的行事。希望政府可以透過成立隧道及橋梁管理局，以一些方法來影響有關公司。政府一定要令其“感到入肉”，影響其利潤，不可以再透過加價來賺取更高利潤。既然每次加價，便可以再多賺一點利潤，它自然一定會繼續加價。政府必定要用辦法打擊其加價的成效，包括使用其他方法影響其流量。多謝主席。

吳靄儀議員：主席，湯家驛議員由於要出席政改方案公開辯論，所以不能留下來發言，但我以下發表的意見與他的意見並沒有分別。

首先，就大老山隧道加價而言，法例本身並沒有訂明行政長官會同行政會議在決定是否批准加價申請時應依循甚麼準則。有關本次批准加價的決定，當局亦從來未有向立法會及公眾具體交代行政長官會同行政會議在決定批准加價申請時所依循的準則，只是概括地說已考慮所有相關因素。

在此情況下，作為民意代表的立法會根本缺乏足夠資料，來判定該項決定是否符合公眾利益，令我們無法履行《基本法》下監察行政機關的憲制角色。

同樣，在批准大欖隧道加價的決定上，當局表示並沒有發現隧道公司提交的實際淨收入報表有任何計算上的錯誤，所以決定信納該報表而無須將之轉交獨立專家查核。可是，根據工程項目協議，政府在沒有隧道公司的同意下不能公開該等包括實際淨收入報表的財務資料，因此，立法會及公眾對該決定亦不能作出有效的監察。

再者，對於在當年二讀條例草案時，當時的運輸司就有關政府會定期向立法會提交隧道公司的財務資料，包括 3 年滾存淨收入預測、經營成本周年預算及實際淨收入周年報表等，以提高專營權運作透明度的承諾，政府竟然表示有關做法與工程項目協議及條例的條文不一致，因此而拒絕履行該承諾。在欠缺這些基本資料的情況下，議員又如何判定政府信納實際淨收入報表的決定是否正確呢？

昂貴的公共交通費用已經對中下階層的市民造成非常沉重的負擔，尤其是對新界區的市民在就業機會方面造成嚴重影響。因此，對於這些獲批專營權的公共交通及隧道的經營者，政府一定要致力改善現時的收費調整機制，以及提高該等專營公司運作的透明度，以便公眾能作出有效的監察。

四十五條關注組建議設立獨立機制，並賦予權力，以有效監察隧道收入支出的計算。多謝主席。

主席：議員的發言時限尚餘 8 分鐘。是否有其他議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

主席：我現在請環境運輸及工務局局長發言。

環境運輸及工務局局長：主席，就隧道加價這問題，我知道無論在社會或立法會均引起了很多人關注，亦已經討論了很多次。我很多謝議員今天將這問題再總括一次，我相信我們從中亦汲取了很多教訓。不過，由於八十年代、九十年代採用了不同的商業手法來建設及營運隧道，所以每一條隧道均有其特點。於此，我想總括一下議員所關心的問題。

第一，在 1995 年，大欖隧道及西區海底隧道（“西隧”）的立法過程中，當時的運輸司曾答應或提及會向立法會作出財務上的匯報，甚至提及仲裁，但事實上，有關合約中並沒有訂明這事，所以我們難以要求這些公司向立法會提交數據及作出公布。我們目前已分別再次要求兩間公司每年將財務數據提交立法會審核或參考，但目前只有部分成功，我們今年年底會再向立法會交通事務委員會交代。

第二，當行政長官會同行政會議接到任何一條隧道的加價申請時，會考慮所有相關的因素，亦會用客觀持平的態度處理加價申請。我們考慮的因素包括隧道公司的財政狀況、加價幅度、加價對交通的影響、公眾接受程度，以及隧道公司的報酬是否合理而非過多等。就東區海底隧道（“東隧”）及大老山隧道方面，在合約上，我們可以做到的，是我們提交的文件已列明實際的利潤及營運資料。如果大家仍有甚麼意見，我們可以爭取要求它們提交更多資料，以增加其營運透明度。

我們與專營商進行討論時，也必須遵守合約中的承諾，一個社會必須在尊重合約精神下運作。我們知道東隧最近加價幅度很大，西隧亦然，大欖隧道也出現有同樣的問題，我們因此要與營運公司進行合理商討。因為無論在運作上或利潤方面，營運公司是有點問題，亦未必可達到其投資的預算，所以我們要從各方面進行磋商。我們要商討的是甚麼呢？希望最後得出一個怎樣的合理安排呢？這正是關鍵所在。首先，我們當然希望營運公司能訂出合理的價錢。合理價錢是指可以令交通分流，達到改善交通的目的，而在目前的經濟情況下，各營運公司的收費標準亦屬合理。

剛才有很多議員提出，在建造、營運及移交（下稱“BOT”）模式運作下可以延長經營權，在這情況下，當然要計算其內部回報率。有幾條隧道的回報率是在經濟最蓬勃時訂下的，在今時今日的情形下，是否仍屬合理及可行呢？在這方面，我相信營運商亦很明白，它們所作出的決定，要體諒到整個運作情況與當初的預計有很大出入。其實，主要出入在於人口增長及使用隧道的車流量方面，當時的人口增長估計是遠超出我們現時的實際情形。大家剛才聽到當年估計的 14 萬輛的車流量，現在可能只有四萬多輛。因此，在考慮各種因素後，我們希望可以與隧道公司展開商討，達致合理分流。我們亦提出採用 **shadow toll**，即影子收費的可行性。我們在今年年底會再向立法會交通事務委員會就有關進度作出詳細匯報。不過，我必須指出，有關討論的大前提是不能影響政府與專營商的磋商。因為有時候，在受壓力的情況下，我們未必能取得最合理的 **settlement**，或雙方的同意。

最後，我亦想說一說 BOT 模式，因為大家對 BOT 模式的成效似乎有所懷疑，很多議員甚至認為應該收回 BOT 模式。但是，BOT 模式的運作，在社會經濟迅速發展時，可以更善用社會資源，及時發展基建設施，因而可配合迅速發展的經濟。當然，香港政府的財政向來比較充裕，所以很多基建項目都可以利用政府資源來進行，在某些時期，例如八十年代、九十年代，便有這個需要，但我們亦不能擔保將來沒有此需要。其實，BOT 模式並非沒有成功例子的，紅磡海底隧道便是一個成功例子，透過 BOT 整體運作，無論是該隧道的營運商、政府及市民均有得益。當然，當中亦有失敗的例子，其中

一種情況，是當 BOT 在經濟發展達到頂點時訂立，而其中並沒有訂立機制，以容許營運公司在虧蝕或利潤過高時與政府攤分加價或減價的風險。其實，在其他國家例如澳洲，便已經有一套新方案處理 BOT 模式。但是，在社會經濟發展的整個過程中，我們不可以抹煞 BOT 模式的效用，這種運作模式不一定是壞事，只不過一定要訂立機制來應付進可攻、退可守的情況。

至於收回 BOT 模式，亦是一個很富爭議性的題目。國內雖然有這樣做，但 BOT 模式最大的風險是在於建設過程，有需要分擔工程的風險，所以應要公道一點。收回 BOT 模式，並不單止是將其投資的成本發還給承辦商那麼簡單，還要計算 *opportunity cost*，即有關的賺取利潤機會及預計收益，這對整個投資市場的運作是很重要的。當然，對政府來說，這個問題並不是由我負責的政策局決定，至於公共理財政策方面，如果議員覺得有需要，我們或可再詳細討論，因為每一種經濟手段都有其利弊的。

有關隧道管理方面，我們在商議時，希望達到合理的交通分流、合理的收費水平，亦期望在 BOT 模式合約的精神下，可以與營運商達成協議。

多謝各位。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：本會現即休會待續。

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。

(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接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。

下次會議

主席：我現在宣布休會。本會在 2005 年 10 月 26 日星期三上午 11 時續會。

立法會遂於晚上 8 時 49 分休會。

附錄 1

會後要求修改

環境運輸及工務局局長會後要求作出以下修改

確定版第 156 頁第 2 段第 4 行

將 “.....，超過 400 輛（67.9%）巴士設置.....” 改為 “.....，超過 4 000 輛（67.9%）巴士設置.....”

（請參閱本翻譯版第 211 頁第 2 段第 4 行）