

會議過程正式紀錄

2005 年 12 月 14 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.

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

劉千石議員，J.P.

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.

黃定光議員，B.B.S.

湯家驊議員，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：

梁耀忠議員

出席政府官員：

政務司司長許仕仁先生，**G.B.S., J.P.**

律政司司長黃仁龍先生，**S.C., 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.**

保安局局長李少光先生，**I.D.S.M., 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 年電影檢查（調低費用）規例》	221/2005
《2005 年公眾衛生及市政（將地方撥作 公眾遊樂場地用途）（第 3 號）令》	222/2005
《2005 年公眾衛生及市政條例（修訂附表 4） （第 3 號）令》	223/2005

其他文件

- | | | |
|--------|---|--|
| 第 38 號 | — | 伊利沙伯女皇弱智人士基金
二零零四至二零零五年度報告及帳目 |
| 第 39 號 | — | 社會工作訓練基金受託人
就該基金提交截至二零零五年三月三十一日止的
第四十四年度報告 |
| 第 40 號 | — | 香港藝術發展局
2004-2005 年度年報 |
| 第 41 號 | — | 地產代理監管局
二零零四至二零零五年度年報 |

《2005 年收入（自訂車輛登記號碼）條例草案》委員會報告

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。第一項質詢。

智能身份證閱讀器未能核實持證人指紋

1. 劉秀成議員：主席，入境事務處（“入境處”）現時採用的智能身份證閱讀器，透過將持證人的手指指紋與貯存於他們的身份證內的指紋資料核

對，核實他們的身份。據悉，這個核實身份方法對一些市民並不適用，以致他們不能使用旅客自助出入境檢查系統（俗稱“e-道”）辦理出入境手續。就此，政府可否告知本會：

- （一）現時不能以閱讀器核實身份的智能身份證持有人數目，以及該數字佔持證人總數的百分比，並按他們的性別和所屬年齡組別列出分項數字；
- （二）鑒於當局在推行香港智能身份證換領計劃前曾委聘顧問進行可行性研究，該研究有否察覺上述問題；若有察覺，為何當局在決定載於智能身份證內的生物特徵時仍選用指紋；若沒有，政府可否向該顧問索償；及
- （三）上述問題的成因是甚麼，以及可否藉技術提升解決上述問題；若可以解決，涉及多少費用；若不可以，有沒有參考外國的做法，尋求其他解決方法？

保安局局長：主席女士，

- （一）自 2003 年 6 月至今年 11 月，入境處共簽發了超過 430 萬張智能身份證，在換領或登記智能身份證時，絕大部分人也能提供兩個清晰的指紋。到目前為止，未能提供最少 1 個清晰指紋的人大概有 350 人，他們約佔總持證者的十萬分之八。這些智能身份證的持有人，因為沒有任何指紋資料存放於智能身份證晶片內，所以不能使用 e-道以自助形式辦理出入境手續。入境處未有就這些人的性別和所屬年齡組別作出統計。
- （二）上述問題涉及智能身份證系統為何使用指紋辨識技術。當智能身份證計劃尚在可行性研究階段時，顧問已就應用不同的生物特徵（例如容貌、指紋、掌紋、虹膜、聲音及簽署等）以核實個人身份作出了研究。鑒於指紋辨識技術的準確性及可靠性已相當穩定，加上它的應用亦相當普遍，顧問經詳細分析和考慮後，建議採用指紋辨識技術。由於考慮到個別的人可能因種種原因不能提供他們拇指的指紋，所以，智能身份證的辦理手續已經提供了彈性安排，即申請人在辦理登記身份證時，如果未能提供其左右拇指的指紋，便可以提供其另外任何兩隻手指的指紋。

- (三) 智能身份證持有人不能使用 e-道辦理出入境手續，其主要原因是他們不能提供任何清晰的指紋。這個問題難以簡單地通過技術提升來解決，而有關的人亦可繼續透過傳統的出入境櫃檯辦理出入境手續。無論如何，絕大部分智能身份證持有人也能透過指紋識別技術使用 e-道。

劉秀成議員：我仍想問清楚局長，那 350 人是否也知道他們是不能使用 e-道的呢？他們之所以無法使用 e-道，是因為指紋有問題，抑或有其他問題呢？

保安局局長：主席女士，那 350 人均知道我們無法錄取他們的指紋，以致他們不能使用 e-道。我們當時已告知他們，日後他們出入境時是不能使用 e-道，而須透過傳統的出入境櫃檯辦理手續。他們之所以無法使用 e-道，主要是因為他們 10 隻手指的指紋均很模糊，令我們無法錄取指紋，貯存於晶片內。

單仲偕議員：主席，雖然四百多萬人已換領智能身份證，有條件使用 e-道，但我很多時候仍看見市民在過關時並非普遍地使用 e-道；以現時的情況來看，市民使用 e-道的機會及空間似乎不大。局長可否提供一個比例數字，顯示香港有多少持智能身份證的人在過關時使用 e-道的呢？

保安局局長：主席女士，在我們開始引入 e-道時，我們是逐步在不同的口岸推行這項措施的。現時，不同的口岸已共設有 60 條 e-道，分別有 23 條設在羅湖，18 條設在澳門碼頭，9 條設在中港碼頭及 10 條設在紅磡火車站的直通車站。按照計劃，我們希望在 2006 年年中前推出其餘 140 條，即到了 2006 年年中，將共有 200 條 e-道可供市民使用。直至本年 12 月 11 日為止，已有 1 380 萬名旅客使用 e-道接受出入境檢查，至於這些旅客佔總體旅客人數多少百分比，我一時間沒有有關數字，或許我稍後以書面答覆。（附錄 I）

楊孝華議員：主席，局長在主體答覆第(二)部分指出，顧問曾就掌紋、聲音及簽署等進行研究，結果認為指紋辨識技術具相當高的準確性及可靠性。請問局長，研究是否發覺辦理出入境手續採用指紋辨識技術的速度是最快，即最低限度會較以簽署或瞳孔作辨識為快？

保安局局長：主席女士，我們當時委聘的顧問專家，曾對不同的生物特徵進行研究。有關我剛才提及的數項生物特徵，例如容貌、指紋、掌紋、虹膜（iris）、聲音及簽署等，專家在報告中作了比較，經考慮後，專家建議我們選用指紋作為辨識。

專家在報告中就以下多方面進行了研究。第一是穩定性，在這方面，虹膜（iris）的得分最高，其次是指紋，所得評分是高，其他如容貌或聲音等，相比之下則並非太好。第二是獨特性，在這方面，虹膜的得分亦是最高，其次也是指紋，所得評分是高，其他如掌紋或容貌等，得分只是一般。第三是準確性，在這方面，虹膜得分最高，準確率不少於萬分之一，其次是指紋。第四是可錄取性，在這方面，容貌、虹膜及指紋均得分最高。第五是技術成熟性，在這方面，指紋、聲音和簽署均得分最高，其餘是容貌及虹膜，兩者在科技發展上仍不太成熟。最後，我們還要看看在現時的市場上，有多少個供應商可以提供以該數種生物特徵作辨識的技術，供我們選擇。

在供應商方面，能夠提供指紋辨識技術的供應商最多，他們在這方面素有研究，可以提供這方面的服務；至於容貌、聲音、簽署等的辨識技術，市場上也有不少供應商，但我剛才提到在獨特性和穩定性方面取得最高分數的虹膜辨識技術，市場上則只有一個供應商。因此，經衡量了不同的因素後，顧問最終建議我們選用指紋辨識技術，因為平均而言，這項技術在各方面的得分均相當高。

主席：楊孝華議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

楊孝華議員：主席，局長剛才提供了很詳盡的答覆，但我是問處理的時間是否一個考慮因素？我的意思是，處理的快慢是否一個考慮因素呢？

保安局局長：可靠性當然是一個考慮因素。不過，如果只是準確性高，所需的通關時間卻很長，例如準確性是萬分之一，但卻需時兩分鐘或 1 分鐘才可辦理 1 名旅客的通關手續，我們當然是不可以接受的。

劉江華議員：主席，現時有四百多萬人持有智能身份證，但內地來港的旅客及經常來往的旅客現時均使用傳統的出入境櫃檯，我想問，政府日後有否打算改善通關的能力呢？

保安局局長：主席女士，第一期的 e-道是供持有香港永久性居民身份證的人使用，而在進行第二期推廣時，那些 e-道會是供持有一般身份證（即非永久性居民身份證）的人使用。早前，我們在立法會已提議修改有關法例。到了第三期，我們會研究另外設置一些 e-道，供那些經常來港旅遊或經商，但不會為我們製造任何麻煩的旅客使用，這便是我們在進行第三期工作時所依循的方向。當然，我們還要在技術和政策方面進行研究。

譚香文議員：主席，我希望局長研究一下如何能改善市民在使用 e-道過關時所花費的時間。上星期，我曾使用紅磡火車站的 e-道過關，程序上是要使用兩個機器，使用者首先要插入身份證，然後走到另一部機器按下指紋，這個過程是要花費一點時間的。所以，市民使用 e-道過關，跟以人手辦理過關手續所花費的時間可能是差不多。局長可否考慮在這方面作出改善呢？

保安局局長：主席女士，我們一直有研究如何能改進硬件及軟件，以縮減市民通關的時間。當然，隨着市民熟習了如何使用 e-道後，通關的效率便會提高。譚香文議員剛才的提議很好，我們部門的同事其實也有在這方面做工夫的。

林偉強議員：主席，e-道的服務已推出了一段時間，但我們看到在羅湖使用 e-道過關的人並不踴躍。政府能否告知本會，會否在這方面加強宣傳？

保安局局長：主席女士，自從推出 e-道後，我們已在大眾傳媒進行推廣，我們當然會在這方面加強力度。

劉江華議員：主席，局長說會考慮進行第三期研究，我想追問局長，他估計大概會在何時推出呢？

保安局局長：主席女士，我們暫時沒有時間表，但我們希望可在明年（即 2006 年）積極進行研究。

主席：第二項質詢。

非公務員合約僱員計劃

2. 劉千石議員：主席，政府在 1999 年推出非公務員合約僱員計劃，以容許部門首長以定期合約形式，在公務員編制以外聘請人手，應付短期、或無須長期保留人手，或只須僱用非全職人手的服務需求，又或正在檢討或有可能改變的服務。然而，本人得悉不少非公務員合約僱員在同一職位連續受聘超過 3 年。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會不會更改這計劃的適用範圍；若會，更改的詳情；若不會，如何改變上述連續受聘並不符合這計劃原有目的的情況；
- (二) 有甚麼措施防止部門首長濫用這計劃；及
- (三) 會不會考慮把有長期需求的非公務員合約職位轉為公務員編制的職位？

公務員事務局局長：主席女士，政府在 1999 年推出的非公務員合約僱員計劃，目的是為部門首長提供一個靈活方式，以定期合約形式，在公務員編制以外聘請人手，主要以應付短期或有時限、季節性、非全職、正待檢討或有可能改變的服務需求。我們已就僱用非公務員合約僱員的適用範圍、聘用條款、薪酬待遇、招聘程序等，向部門首長發出詳細指引。部門首長可根據指引自行決定非公務員合約僱員的聘用條件。

基於以上背景，現就質詢各部分回應如下：

- (一) 如上文所述，我們已就非公務員合約僱員計劃的適用範圍定下詳細指引，當中包括僱用非公務員合約僱員的每份合約為期不多於 3 年，以供部門首長在僱用非公務員合約僱員時遵守。由於非公務員合約僱員所擔任的工作種類各有不同，部分非公務員合約僱員經續約後其聘用期或超過 3 年，但他們的受聘仍然符合計劃的適用範圍，即以應付短期或有時限、季節性、非全職、正待檢討或有可能改變的服務需求。

短期或有時限的工作包括屋宇署聘請臨時僱員處理積壓的違例建築個案。因應季節性服務需求而聘用的非公務員合約僱員，則包括泳季期間聘請的臨時救生員，或稅務局為協助發出每年度報稅表的工作而聘請的臨時僱員。

為應付一些只須僱用非全職人手的服務需求，部門亦會聘用非公務員合約僱員。例如，香港郵政聘請非全職的合約僱員和合約揀信助理員，以處理郵件的分類及搬運工作。由於這些僱員每周的工作時數遠少於職級相若全職公務員的正常工作時間（即每周 45 小時），故此並沒有需要亦不適宜開設編制內的常額職位。

為應付一些正待檢討或有可能改變的服務需求，部門亦會聘用非公務員合約員工，例如土地註冊處正逐步推行中央註冊系統和設立綜合註冊資料系統，在落實有關服務的長遠安排前，他們要聘請非公務員合約員工以應付或有可能改變的服務需求。此外，營運基金部門，例如香港郵政和機電工程署，要因應業務的波動情況而迅速地調整人手水平和員工組合，以確保營運財政穩健，僱用非公務員合約僱員為他們提供了所需的靈活性。對於一些有需要從市場不斷招攬具備最新專業知識的人才，以應付各自特殊和快速轉變的業務和運作需求的部門，例如香港電台和電訊管理局等，非公務員合約制也為它們提供一個靈活有效的方法，以適當的合約年期聘用合適的員工，並因應業務情況調整人手水平。

整體而言，部門聘用非公務員合約員工符合政府訂下的政策及適用範圍，計劃亦提供一個靈活的方式，在公務員編制以外提供額外人手應付工作需求。因此，在現階段我們沒有打算改變計劃的適用範圍，但我們會繼續密切注意計劃的應用情況，並會在有需要時作出調整。

(二) 我們除了就非公務員合約僱員計劃定下詳細指引外，也在各層面訂立了不同的監管及管理措施，其中包括：

- (i) 在部門層面，僱用非公務員合約僱員，須由獲部門首長授權的首長級人員批准，並由首長級薪級表第二點或以上的首長級人員（或同等職級人員）負責監管有關計劃的實施。這項安排是確保部門由高層人員適切關注及審議是否需要聘用非公務員合約僱員，以及確保部門遵守非公務員合約制的政策及指引。
- (ii) 我們要求各政策局監察有關聘用非公務員合約僱員的事宜，以及在其職權範圍內協調各部門之間共通職系人員的調配安排。
- (iii) 為總體監察非公務員合約計劃的實施情況，公務員事務局會收集截至每年 6 月 30 日及 12 月 31 日非公務員合約僱員的

一般統計數字。根據所收集的資料，我們會對現行指引作出適當的修訂，以改善此計劃的應用情況，例如我們於今年 8 月向各部門首長發出進一步指引，建議他們加強及改善聘用非公務員合約僱員的行政及管理安排，當中包括(一)鼓勵部門首長檢討服務及運作上要聘用人手的時期，如果屬較長年期則應避免提供短期（如 3 至 6 個月）合約；(二)在不續約時，給予非公務員合約僱員充足的通知；及(三)向非公務員合約僱員提供適切培訓，包括入職啟導課程及與職位相關的培訓，協助他們適應部門運作及更有效地執行職務。

我們會密切注意此計劃的應用情況，並會繼續推行適當措施，以善用人力資源，並確保聘用安排妥善。

- (三) 雖然政府現時在一般情況下暫停招聘公務員，但部門如果認為某些工作有確實長遠需要以公務員而不是非公務員合約僱員提供長期人手，可提交豁免申請，透過進行公開招聘填補公務員職位。現職的非公務員合約僱員亦可提交申請，一旦通過遴選，便可根據公務員條款受聘。例如食物環境衛生署僱用了非公務員合約僱員擔任有關防治蟲鼠的工作，部門經檢討後認為有確實長遠需要聘請額外 14 名公務員提供長期人手，以應付部分的服務需求，並在較早前獲批准進行公開招聘，以填補防治蟲鼠主任及防治蟲鼠助理員職系的公務員職位。現職的非公務員合約僱員及其他的申請人同樣可申請及爭取這些職位。

劉千石議員：主席，局長在主體答覆第(三)部分指出，部門如果認為某些工作有確實長期需要以公務員而不是以非公務員合約僱員提供長期人手，可提交豁免申請。但是，這亦表示部門可以不提交申請，特別是由於政府有 16 萬名公務員編制這項上限規定，所以便更容易使部門選擇盡量不提交這類豁免申請，令非公務員不能轉為公務員，這樣做會造成同工不同酬的情況，以及令非公務員的就業前景不明朗。

我想問政府會否發出中央指令，以改變這些不公平和不合理的現象，以及規定有確實需要的部門必須將合約僱員轉為公務員？

公務員事務局局長：主席女士，實際上，現時所有部門都清楚知道，而我們以往發出的指引亦清楚說明，如果有些工作是長期有需要時，部門應該考慮以公務員條件聘請人手。

正如劉千石議員剛才所說，由於我們以往推行縮減整體公務員編制的安排，所以有些部門會稍作檢討，研究某些公務員空缺是否可以暫時不填補或日後甚至刪除。可是，正如我以前對議員說，我們在 2007 年公務員人數達致 16 萬名的目標，大致上已經達到。由今年下半年開始，其實已有不少部門向我們申請豁免，以聘請公務員處理一些以往由非公務員合約制的員工擔任的工作。我剛才在主體答覆曾提及防治蟲鼠的工作，除了這類工作外，根據我手邊的資料顯示，由 9 月份開始，申請的豁免還包括其他職系，例如科學主任、政府律師等，我不排除將來可能因為食物安全問題及食物環境衛生署改組，也會有更多這類申請，例如衛生督察職位等。

鄭志堅議員：主席，政府過去有一項政策，便是合約制的非公務員如果完成兩份合約（一份合約為期 3 年），即在“三三制”之後的第 6 年，政府便會向他們提供長期職位。

行政長官在 11 月 14 日會見勞工界，在答問會中，有一些個案引起行政長官的關注，便是有非公務員合約的僱員向行政長官投訴，他們之中有些人做了七八年的清潔工作，甚至有僱員已簽了二十多次合約，但還未能轉為公務員的。最後，行政長官承諾會跟公務員事務局討論，如何把這些長期有需要的工作或若干職位規範化、正常化及常規化，即轉為長期職位。

但是，我剛才聽到局長在主體答覆第(三)部分說，把這些工作轉為長期職位，還須進行公開招聘，而這與我們勞工界的理解很不同。勞工界的理解是，這些人已經工作了七八年，政府一直以合約的形式聘用，對他們其實已是極不公平的。如果把這些職位轉為長期職位的話，政府應先聘請他們。可是，局長說這些職位還須進行公開招聘，這樣對現時工作的僱員，而且續約超過 6 年以上的現職非公務員合約僱員會否極不公平呢？按照我們的理解，政府如果將這些職位轉為長期職位，便應該先聘請他們……

主席：鄭志堅議員，我已給你足夠時間提出補充質詢了，請你坐下，讓局長回答。

鄭志堅議員：是的，謝謝主席。

公務員事務局局長：主席女士，首先我要澄清，鄭志堅議員剛才提到的“三三制”，其實只適用於公務員編制，非公務員合約僱員並沒有“三三制”此

類可轉為常任的安排。此外，我剛才回答劉千石議員及在主體答覆中已表示，根據現行政策，如果認為長期有需要，部門一定要公開招聘公務員，因為現行的公務員招聘政策是，一定要讓職位公開給所有人申請，不能夠只供受聘中的非公務員申請。

不過，由於類似的工作現已由非公務員合約制的員工擔任，所以就我剛才舉出的例子，如果招聘結果公布，我完全不排除實際上有不少公開的公務員職位會由在職的非公務員合約制員工成功獲得。非公務員合約制的工作，是有渠道轉為長期的工作或公務員職位的。

田北俊議員：主席，前幾年，香港有差不多 20 萬名公務員，一年支出差不多 1,000 億元，我們經常覺得這對納稅人來說是很重的負擔。隨後，政府想到推行非公務員合約制的政策，至今為止，聽聞公務員人數將會減至承諾中的十六萬多人。請問這些所謂非公務員合約的僱員合共有多少人，以及為我們納稅人節省了多少錢呢？

公務員事務局局長：主席女士，合約制的非公務員基本上是應付一些有時限的或正待檢討的工作，目的並不是為節省開支。至於人數，至今年 6 月 30 日為止，我們有 15 661 名全職的合約制非公務員，這個數字實際上較去年同期減少了約 900 人，這亦顯示我們非常着緊控制這個合約制非公務員的數字。

關於公務員的編制，我們由 2000 年的高峰，即 198 000 人減至現時大約 164 000 人，我剛才已說過至 2007 年將達致 16 萬的數字，我認為大致上已達到了目標。現時在職非公務員的合約員工有一萬五千多人（附錄 1），每年可節省開支超過 10 億元。至於具體節省了多少開支，我於稍後經再核實資料後，會詳細回答田北俊議員。

主席：田北俊議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

田北俊議員：主席，是的。我的補充質詢是，政府聘請了一萬五千多名非公務員合約的僱員，政府是要花費的，請問局長可否澄清剛才說所節省的 20 億元，是否只指人手上的節省，當中有否包括該一萬五千多名非公務員合約僱員的工資？是否在扣除工資的開支後節省了 20 億元，還是在這方面是節省了 20 億元，但另一方面仍須支付這一萬五千多人的工資呢？

主席：田北俊議員，這看來不像是一項跟進質詢，而是另一項補充質詢。

田北俊議員：主席，不是的，局長剛才沒有回答，我問局長一共節省了多少錢？我請他澄清剛才說 20 億元是怎樣節省下來的，是否一方面在人手上是節省了，但另一方面仍要支付合約僱員的工資？

主席：田議員，你無須要求局長澄清，只須問局長可以節省多少錢便足夠了，否則，你便是有進一步的要求，我是很難容許你那樣提問的。局長，你有否補充？

公務員事務局局長：主席女士，我明白田北俊議員的意思，待我核實有關數字後，再以書面方式回覆田議員。（附錄 II）

王國興議員：主席，局長剛才回答鄭志堅議員的補充質詢時引起我很大的憂慮，因為行政長官對於非公務員合約的僱員.....

主席：王國興議員，我要打斷你的說話，因為我希望可讓多一位議員提問。請你直接提出補充質詢，不要再說行政長官向你們承諾了甚麼。

王國興議員：主席，是的，因為我要清楚解釋背景，然後才向局長提問，他今天的答覆會否令該 15 000 名非公務員合約的僱員頓時產生立即會被解僱的感覺？因為政府說要進行公開招聘。所以我希望透過主席請局長澄清，這會否變相令這些本來為求一份長期職位的非公務員合約僱員即時被解僱呢？

公務員事務局局長：主席女士，答案是絕對不會。

王國興議員：主席，不知道局長有甚麼保證？

主席：王議員，我只可以盡量問局長是否還有補充。局長，你是否還有補充？

公務員事務局局長：如果要補充，我剛才已說過，便是在有需要時，這些僱員的合約是可以繼續下去的，並不存在我說任何事會引致這萬多人即時被解僱的情況。

主席：本會就這項質詢已用了超過 19 分鐘。最後一項補充質詢。

李卓人議員：主席，局長剛才的答覆給人非常被動的感覺，即讓部門自行衡量本身是否有需要而提交豁免申請。可是，我們不希望局長處於被動，我想問局長，跟現時很多市民問許司長有否普選時間表一樣，是否有時間表將那些非公務員合約僱員轉為公務員；如果沒有，原因為何？有些非公務員合約僱員已工作了 6 年、8 年、10 年，甚至十多年，請局長說這些工作是否長期有需要？怎可能說不是長期有需要呢？如果很多非公務員合約僱員已工作了多年而部門仍以此條件聘請他們的話，局長認為這樣對他們是否很不公道呢？局長會否真的有一項很清楚的政策指令部門，如果真的長期有需要，便立即轉他們為公務員，而不是那麼被動，讓部門自行決定是否申請，讓大家.....

主席：李議員，我相信大家已很明白你的補充質詢了，請你坐下。

公務員事務局局長：主席女士，其實，我們不是被動，部門首長亦不是被動。我剛才已說過，陸續會有部門首長要求我們豁免這項暫停招聘政策，容許他們開設公務員職位，以應付長期的需要的，我亦樂意把這項信息繼續告知各部門。

李卓人議員：主席，局長沒有回答我有關時間表的問題。是否有一個時間表，例如說明在職 5 年便一定可以轉為公務員等？現時，時間表是最重要的。

公務員事務局局長：主席女士，我在主體答覆已說明，如果一位僱員在職超過 3 年，這個職位亦有可能符合我們計劃的適用範圍。主體答覆中也解釋了，有些非全職合約員工的工作年期可能超過 3 年或 5 年。不過，整體來說，有九成以上這類僱員的工作年期都是在 5 年以下的。其實，在職非公務員合約

員工的工作年期，以及他們能否轉為公務員是兩回事，是屬於兩個完全不同的制度。

主席：第三項質詢。

將車速限制刊憲

3. 何俊仁議員：主席，一名男子於去年 7 月在青嶼幹線某路段以時速 97 公里駕駛車輛，車速超過有關路段的每小時 80 公里速度限制，因而被檢控和定罪。他隨後提出上訴。高等法院法官於去年 9 月裁定上訴人得直，原因是有關路段的每小時 80 公里車速限制因當局未有依法在憲報刊登公告而屬無效，有關的車速限制交通標誌因此對上訴人構成誤導。律政司其後沒有就這項裁決提出上訴，而當局仍未就有關路段的車速限制在憲報刊登公告。就此，政府可否告知本會：

- (一) 當局在決定不上訴後，為甚麼沒有隨即就有關的車速限制在憲報刊登公告；
- (二) 自去年 9 月以來，警方有沒有以駕駛者的車速超過有關路段的車速限制為理由，對他們提出檢控；若有，檢控的數字，以及根據甚麼車速限制提出檢控；及
- (三) 鑒於當局沒有就有關的車速限制在憲報刊登公告，警方執法時所持的法理依據是甚麼？

環境運輸及工務局局長：主席，《道路交通條例》（第 374 章）第 40 條規定車輛在任何道路上行駛的最高速度限制每小時 50 公里，運輸署署長可藉憲報的公告更改道路的速度限制。

2004 年 7 月，一名男子在青嶼幹線某路段以時速 97 公里駕駛車輛，車速超過有關路段每小時 80 公里速度限制，因而被檢控和定罪。他隨後提出上訴。法院於 2004 年 9 月裁定上訴人得直。我們在決定不上訴後，沒有隨即就有關的速度限制在憲報刊登公告，是因為我們當時認為，青嶼幹線屬青馬管制區範圍，應受《青馬管制區條例》（第 498 章）規管，而根據該條例，管制區內的速度限制無須刊憲。

但是，在有關個案後，我們進行了一次全面檢討，考慮《道路交通條例》的條文應用於青馬管制區及各隧道管制區的有關問題。檢討的結論是《道路交通條例》內有關超速的條文亦應適用於青馬管制區。因此，無論超速的司機是根據《道路交通條例》還是《青馬管制區（一般）規例》（第 498 章，附屬法例 B）被檢控，政府都有需要根據《道路交通條例》，除了每小時 50 公里的速度限制外，將其他速度限制刊憲。我們已把有關的公告刊憲。

由 2004 年 9 月以來，警方沒有以駕駛者的車速超過有關路段的速度限制為理由，對他們提出檢控。

何俊仁議員：主席，這件事令我們對香港的法治感到非常憂慮。主席，去年 7 月，法庭作出了一個決定，指青馬管制區對車速的限制必須刊憲才能生效。雖然政府在這場訴訟中敗訴後沒有進行上訴，但卻似乎不願意接受法庭的決定，並自稱會進行檢討。有關的檢討共進行了 15 個月，直至 12 月 9 日——數天之前——在問題出現後才刊憲。

主席，政府這種做法是否要告訴我們法庭去年所作的決定對政府並沒有約束力，而且是可以藐視的？政府現在所推行的強政勵治，是否便是在進行檢討後，如果認為有需要接受法庭的意見或刊憲的做法較好，然後才肯這樣做呢？這種做法是否要告訴我們，這便是強政勵治，是行政凌駕司法之上呢？律政司司長今天在席，我很希望請他回答。

主席：你已提出了你的補充質詢。

律政司司長：主席，何俊仁議員剛才提出了一項質詢，詢問香港特別行政區政府有否藐視法治的情況。我要很強烈地說，絕對沒有這種情形。

首先，這件事情涉及車輛在青嶼幹線超速時的法例規管情況。我想強調，這不是一個簡單的問題。在一般的情況下，正如局長剛才所提及，《道路交通條例》對車速的一般限制是每小時 50 公里。如果車速限制高於 50 公里，政府便會刊憲，而車速超過有關限制便屬違規。不過，青嶼幹線的路段同時受另一些條例規管，便是《青馬管制區條例》和有關的附例。問題便出在這裏，當兩項法例同時存在時，《道路交通條例》是否仍然適用呢？《青馬管制區條例》能否取而代之呢？還是應兩者並用呢？這涉及非常複雜的法律問題，而這是一個大前提。

關於這個案，在去年 10 月判決後，律政司沒有提出上訴。根據當時的資料和我們的看法，所得出的法律結論是，青嶼幹線的路段由《青馬管制區條例》規管，而《道路交通條例》是不適用的。在這情況下，第一，政府無須就此刊憲，我們也曾在去年的立法會會議上作出這答覆。此外，由於根據當時得到的法律意見，既然有關路段由《青馬管制區條例》所規管，而這案件卻是根據《道路交通條例》而提出檢控的，所以當時便是基於這點和其他理由而沒有提出上訴。

不過，政府就這個問題仍作出了積極的回應。在那宗案件後，政府進行了一個詳細、深入和全盤的研究，亦取得很多不同的意見來進行分析。最後，所得到的結果與我們初步得出的結論有所不同，便是《道路交通條例》在青嶼幹線這路段仍然有效。換言之，雖然同時有兩套法例監管這路段的超速情況，但《道路交通條例》仍然有效，所以便須進行刊憲。基於這個結論，政府最近已就此刊憲。我想強調，在法律不清晰的情況下，政府有責任作出詳細分析，使這個結論不會對任何市民構成不公平的情況。

局長剛才提到，在刊憲之前，我們沒有在有關路段提出檢控，這正是我們尊重法律原則的做法。在得出結論後，我們便進行刊憲。從整件事來看，雖然是花了較多時間才達到現時的刊憲結果，但我想強調，由於個案涉及法律原則的問題和相當具爭議性，而且牽涉的範圍不單是青嶼幹線，對其他隧道、管制區等方面也有一個比較廣泛的影響，所以要較小心處理。我想強調，在整個處理過程中，我們的態度絕對符合法治的原則。

何俊仁議員：主席，我剛才提出的質詢，他有一部分沒有回答，就是對於高院去年 7 月的裁決，政府究竟有否視之為具約束力？不管有關意見是否正確，究竟對政府有否約束力？

律政司司長：主席，我們當然尊重法庭的判決。局長剛才亦有提及，由那段時間至刊憲以前，我們都沒有就該段道路的超速情況作出檢控。

何俊仁議員：主席，這是否代表有約束力？尊重和具有約束力是不同的。

律政司司長：我想，是否有約束力要視乎個人的看法。我們尊重這項判決，並沒有作出任何與法庭的判決有所衝突的事。

主席：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簡短，不要發表自己的意見。

鄭家富議員：主席女士，司長剛才提及，這個法律問題非常複雜，如果是非常複雜，便應該立即提出上訴，在法庭上解決這個複雜的問題。然而，政府一方面既沒有提出上訴，另一方面也沒有立即刊憲。這種做法使香港賴以成功.....

主席：你的補充質詢是甚麼呢？

鄭家富議員：我現在問司長，如果採取這種既不提出上訴，也不刊憲的做法，會否擔心香港賴以成功的法治制度因政府藐視法庭的判決而崩潰呢？

律政司司長：我絕對不擔心會出現這種情況。主席，正如我剛才提及，我們不提出上訴是有理由的。這是因為當時我們的法律意見認為《青馬管制區條例》是適用的，而《道路交通條例》則不適用，所以在控罪上可能有錯誤，並基於這個原因而不提出上訴。可是，我們亦作出了積極回應，認同這方面的法例須作很清晰的研究和釐定，也因此而作出了很深入的研究。儘管我們後來得出的結論與我們先前的法律意見有出入，以致我們的做法有所不同，但鄭家富議員也是律師，應知道就一些複雜的問題，不同律師如果按不同情況下取得資料，很多時候可能會有不同的結論。不過，我認為我們是忠於本身行事的方法，就當時應處理的問題採取了適當的步驟。從整件事來看，雖然可以批評我們做事不夠迅速，但在態度上，我們絕對沒有藐視的成分。

劉健儀議員：主席，主體答覆最後一段提到由 2004 年 9 月至刊憲為止，沒有再作出檢控，但在此之前卻有檢控。去年 11 月，我提出類似的問題時，政府表示會考慮和研究退還罰款予以前被檢控的人或更改扣分的紀錄，不知道政府經研究後的結果如何呢？

主席：我想這項補充質詢應該是問環境運輸及工務局局長的了，對嗎？

環境運輸及工務局局長：根據《道路交通條例》第 41 條，除非有關路段另定速度限制，並經在憲報公布，否則車輛在任何道路上行駛的最高速限制為 50 公里。可是，如果另定出的更高速度限制因未經刊憲而無效，則 50 公里的速度限制仍然生效和適用，所以超過這個車速行駛便屬違法。因此，我們認為在未經刊憲的路段上，向超速車輛所發出的傳票及定額罰款告票均是有效的。

楊森議員：主席女士，政府沒有就法庭的判決提出上訴，而是花了 15 個月的時間進行檢討，最後在 12 月 9 日，當何俊仁議員提出這項質詢時，政府才刊憲。主席女士，主體答覆最後一段指出，由去年 9 月至今的這 15 個月內，警方沒有就在有關路段的駕車超速作出檢控。我想問局長，這會否造就或鼓勵駕駛者在那段道路超速行駛而不會受到檢控？會否造成交通上的危險呢？

環境運輸及工務局局長：主席，由去年 9 月至刊憲前，除了沒有在未刊憲的路段上檢控超速外，警方一直在青馬管制區內保持採取執法行動。我們亦沒有公開告訴駕駛者在該處超速駕駛是不會被檢控的，我們也長時間監察着有否這種情形出現。

楊森議員：主席女士，我的補充質詢是，為甚麼不提出檢控？不提出檢控會否鼓勵駕車人士危險駕駛？但是，局長表示有執法，但卻又不檢控.....

主席：楊議員，你不要跟局長辯論，只要提出了補充質詢便可以了。

環境運輸及工務局局長：我只想強調，警方一直維持在青馬管制區內採取執法行動。至於他們決定如何檢控，便.....

陳鑑林議員：主席，律政司司長剛才表示，《道路交通條例》和《青馬管制區條例》這兩套法例都是有效的。現時的情況會否是這樣，當局根據《道路交通條例》作出檢控，但實際上是錯誤地採用了另一項條例，如果採用《青馬管制區（一般）規例》作出檢控，便肯定不會出現法庭的另一個演繹呢？

律政司司長：陳鑑林議員剛才所指的，應是在去年年底我們進行深入研究以前的看法，便是應根據《青馬管制區條例》提出檢控，如果採用《道路交通條例》提出檢控，便出現了錯誤，這是我們不提出上訴的其中一個理由。可是，在我們進行深入研究以後，卻得出不同的結論，便是兩項條例的有關規管在管制區內均可以生效。儘管如此，不論是採用哪一項條例，也仍有需要進行刊憲的工作，因此我們便已刊憲。在實際的執行上，只要是已經刊憲，便根據當中任何一項條例也可以執行，當然，在罰則上會稍有不同。

李永達議員：主席，法律的原則是要清晰和讓所有人都知道。聽到局長表示那段期間內有進行執法，我便很感詫異。我想問局長和司長，在去年判決到12月9日刊憲前，其實在執行甚麼法呢？我不大明白所執行的是甚麼法？

主席：你是否已提出了補充質詢？

李永達議員：我想問所執行的是甚麼法則？

主席：哪一位作答？

律政司司長：讓我來回答吧。李永達議員，局長剛才已經在主體答覆中提到，在2004年9月至刊憲期間，警方沒有以駕駛者的車速超過有關路段的速度限制為理由，對他們提出檢控，這是一個事實。當中其實涉及甚麼呢？李永達議員剛才說得很對，便是法律一定要清晰。如果法律不清晰卻作出檢控，便是違反了原則，所以在這情況下，我們沒有提出檢控。但是，是否沒有執法呢？這亦是我剛才很強調的一件事，由於要澄清法律，所以不可有任何混淆，要在清晰的原則下才作出檢控，這是負責的行為。雖然表面上似乎花了很多時間，但我想強調，由於必須弄清楚事情，我們不可以貿然在不清晰的情況下執法，因此我認為這是必須的。

李永達議員：我的補充質詢很簡單，雖然局長表示有執法，但實際上，在整年中，卻並沒有在該段道路上就車速的問題執法，對嗎？

主席：哪位官員作答？

律政司司長：讓我補充一點，執法須有清晰的法律。如果我們在法律上仍有保留卻貿然執法，這便不是執法應有的要義。因此，雖然花了這麼多時間是很可惜，但不應反過來指政府有任何罔顧執法的行為。

主席：本會就這項質詢已用了超過 20 分鐘。最後一項補充質詢。

何鍾泰議員：主席，律政司司長剛才提到，《道路交通條例》與其他有關管制區的法例（例如《青馬管制區條例》）關係相當複雜，他也提及有關海底隧道的其他法例。其實，將來還有港深西部通道和港澳珠大橋等，這些道路和橋梁會一直連接到市區，涉及的範圍很廣泛。政府能否肯定這些新的條例將來不會與《道路交通條例》有不一致的地方？當局會否修訂舊的條例，令市民大眾容易瞭解這些複雜的法律問題呢？

主席：哪位官員作答？

環境運輸及工務局局長：主席，《道路交通條例》和有關特別區域的《青馬管制區條例》，均訂有很多種類的規限。我們會根據這次的案例考慮各方面，然後由律政司方面檢討這些條例，並會更清晰地研究如何進行刊憲的步驟。

主席：各位議員，我察覺到議員認為官員就這項質詢所作的答覆有不足之處，我建議各位議員在適當的事務委員會內跟進此事。現在進入第四項質詢。

主席：第四項質詢。

內地人在香港行乞

4. **周梁淑怡議員：**主席，據報，自從內地城市的居民陸續獲准按個人遊計劃到香港以來，內地行乞集團在本港的活動日趨活躍。在中區、銅鑼灣、尖沙咀及旺角等人流密集地區，有不少身體殘缺的人或老人當街行乞。當中部分的人受集團式操控，有人替他們“把風”。就此，政府可否告知本會：

- (一) 自 2003 年 8 月實施個人遊計劃以來，每年因在本港行乞而被警方拘捕的內地人數；當中有多少人被成功檢控，以及法庭一般向他們判處甚麼刑罰；
- (二) 警方對受操控的內地行乞集團掌握了甚麼資料；有沒有與內地公安部門建立溝通機制，以合力防止有關集團來港活動，或禁止因在港行乞而被捕的內地人在特定時間內再次來港；及
- (三) 鑒於自本年 11 月起個人遊計劃已進一步放寬至成都、濟南、瀋陽及大連 4 個城市，並會在未來陸續開放予“泛珠三角”其餘地區，警方將會採取甚麼相應措施，防止內地行乞集團藉此增加在本港活動？

保安局局長：主席女士，

- (一) 警方由 2004 年開始收集有關內地訪客在港犯案的數字。在 2004 年全年的二千二百多萬內地訪客中，有 197 人因行乞而被捕，其中 19 人被檢控，其餘的都被遣返內地。2005 年 1 月至 10 月期間總共有一千零十八多萬內地訪客到港，當中有 131 人因行乞而被捕，其中 4 人被檢控，其他的被捕者則被遣返內地。被判罪的人的罰則一般為罰款 400 元至 1,000 元或監禁 4 天至 1 個月（包括緩刑）不等。
- (二) 現時警方並沒有情報顯示有集團安排或控制內地訪客到港行乞，但警方會密切留意情況，並會與內地執法機構保持緊密聯絡和交換情報，以防止這類非法活動。特區政府與內地有關當局已建立了有效的通報機制，加強審核曾在港進行違法活動的內地人再次赴港的申請。警方將繼續監察情況及已指令前線警務人員，當遇到行乞的人便採取適當行動，考慮提出檢控，並將有關的人遣返內地。
- (三) 2005 年首 10 個月，本港共有四百五十多萬名個人遊內地訪客，但只有 14 人因行乞而被捕。警方因此相信進一步放寬個人遊，對內地訪客在港行乞的情況不會有大影響。

周梁淑怡議員：主席，請問局長可否就主體答覆的第(一)部分稍作解釋。在 2004 及 05 年，他表示每年均有百多人因行乞而被捕，但檢控的個案卻很少，

2004 年有 19 人，2005 年甚至只有 4 人。為何會出現這種情況，以及警方究竟在甚麼情況下才會作出檢控呢？

保安局局長：主席女士，這主要是關乎證據的問題。當警方發現有持雙程證的人在港行乞的時候，警方會根據有關條例及個案的情況採取適當的行動。如果有關的人是在沒有預謀的情況下涉及行乞行為，而且他是真的需要援助，並且同意被遣返，警方一般也不會提出檢控，而只會把他轉介入境事務處進行遣返。

黃定光議員：主席，我想請問當局會否加強巡邏中區、銅鑼灣及尖沙咀等人流密集的地區，以阻嚇內地行乞集團在港的活動呢？

保安局局長：主席女士，警方人員一定會在這些旅遊熱點加強巡邏，但主要不是為了逮捕行乞的人，而是我們必須維持香港的良好治安。可是，如果我們發現有老人或殘障的人行乞，我們會首先查看他是香港人或從內地來港的人。如果該人是香港居民，並且真的需要援助，警方便會把他轉介到社會福利署作跟進。如果他是內地人，我們便會依據現時的一貫做法，看看他是否有預謀行乞或有欺騙行為，然後採取檢控行動。如果不涉及上述行為，我們便會安排把他遣返。

蔡素玉議員：主席，據報道，一羣一羣的行乞者很多是穿着同款的衣服，拿着同款的鉢子的。不過，局長在主體答覆第(二)部分中表示“並沒有情報顯示有集團安排”。實際上，有報道顯示這類行乞者會從一區轉到另一區的。我想請問局長，這樣的情況是否真的沒有集團操控，即所有乞丐均穿着同款的衣服和拿着同款的鉢子？

保安局局長：主席女士，據警方的經驗所得，內地行乞者大多數是單獨行乞的。目前並沒有個案或證據顯示有集團操控他們在港行乞。儘管如此，警方仍會十分重視現時情況的發展，如果這方面的個案有上升趨勢時，我們便會進行所謂“有組織活動”的調查。如果蔡素玉議員有這方面的情報，我希望她提供給我們或警方，讓我們作出跟進。如果蔡議員真的看到一羣羣穿着類似制服的乞丐被分派到灣仔、中環等地區行乞，我們很歡迎她向警方提供這方面的情報。

主席：蔡議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

蔡素玉議員：主席，是的，局長仍未回答我的補充質詢。事實上，這個情況是警方在沙田區發現，亦曾被報章報道過。

主席：蔡議員，你的跟進質詢是甚麼？

蔡素玉議員：主席，局長沒有回答我，究竟這種情況是否屬於集團式操控的呢？

保安局局長：主席女士，根據警方提供給我的資料，警方暫時沒有證據證明有集團控制內地人來港行乞。

郭家麒議員：主席，局長在主體答覆中表示，在被捕的一百多人當中只有 4 人被檢控。我想請問局長，如果增加檢控數字，能否減少內地人在港行乞的數目呢？

保安局局長：主席女士，關於刑罰方面，例如法庭加重刑罰或加強檢控數字，是否便可阻止他們來港行乞呢？我認為這涉及數方面，不能單憑增加對他們作出檢控而有所改變。不過，由於香港是法治社會，所以我們一定會對違規的人作出檢控，但正如我剛才所說，我們必須符合起訴的政策，並有足夠的證據才可進行起訴。至於如何阻止內地人來港行乞，其實是有很多方法的，其中一種刑罰便是把他們遣返內地後，把有關資料通報內地公安機關，使他們在一段時間內不能再申請來港。

田北俊議員：主席，局長在主體答覆第(一)部分中表示，今年只有 131 人因行乞而被捕，但我察覺街上四處都可看到行乞的人。我想請問局長，只有 131 人因行乞而被捕，是否因為警方沒有作出檢控？究竟局長是否知悉現時有多少人行乞 — 是成千上萬，還是其實只有百多人，並且已經全部被捕呢？

保安局局長：主席女士，我們逮捕的人數跟我們進行起訴的人數，是兩組不同的數字。被捕的 131 人是因在街上行乞而被警方逮捕的。其後，警方會查看他們究竟是本地人或內地人。該 131 人全是內地人，並不包括我們所逮捕的本地人。至於起訴數字方面，在被捕的 131 人當中，今年只有 4 人被檢控。關於田議員的質詢，對於行乞的人，警方不會不予逮捕或任由他們在港行乞的，警方人員看到他們行乞時是一定會採取逮捕行動的。

陳鑑林議員：主席，主體質詢很有趣的地方是“自從內地城市的居民陸續獲准按個人遊計劃到香港以來，內地行乞集團在本港的活動日趨活躍。”，但按照局長的主體答覆第(一)及第(三)部分所提供的兩個數字，在 2005 年 1 至 10 月到港的內地訪客有 1 018 萬人，而主體答覆第(三)部分顯示，在 2005 年首 10 個月有四百五十多萬名個人遊內地訪客。我從這兩組數字看到，因個人遊而引起的行乞現象其實比例是很少。換言之，在因行乞而被捕的人當中，以個人遊來港跟持其他證件的來港的比例是 14：117，所以，我們不應有個人遊引起行乞活動活躍的印象。我想請問局長，究竟有否跟內地有關部門研究其他證件持有者來港行乞和在港作出違法行為的情況，以及有否加強管制及檢討他們簽發證件的情況呢？

保安局局長：主席女士，陳鑑林議員的分析非常準確，即到港行乞而被我們逮捕的這 131 名內地人當中，個人遊的內地訪客所佔的比例是較其他訪客為低，而其他類別的來港人士所佔的比例反而較高，例如持探親簽證的人。撇開行乞的問題，對於內地人來港犯法，我們一直有進行統計，而統計的數字也顯示出個人遊訪客違規的數字，較其他內地人在港違規的數字平均為低。換言之，個人遊對香港的治安環境沒有造成太大影響。在這方面，我可以告訴陳鑑林議員及各位議員，我們一直有密切監察這個情況，並把有關資料交給內地簽證當局，即公安機關，希望他們在源頭方面協助我們做一些工夫。第一，在簽發這些證件時會較嚴謹地把關；第二，因在港違規而被遣返的人如果在一定時間內再次申請來港，便會更嚴格地審批他們的申請。

周梁淑怡議員：主席，局長在剛才回答陳鑑林議員及主體答覆中均表示，當局會跟內地有關當局建立有效的通報機制，加強審核。但是，我剛才又聽到局長表示，由於這些被捕的人並沒有預謀，所以便把他們遣返內地了事。這些沒有預謀而被捕的人是否屬於曾進行違規活動的人，而當局沒有統計這些被遣返的人有否再次來港，以及有否再次在港進行行乞活動呢？

保安局局長：我們有就這類人通報內地有關部門。雖然我們沒有提出起訴，但我們也不希望內地或任何地方來港的訪客因沒有足夠旅費而要行乞。我們希望內地當局日後審批他們的雙程證時，可以清楚確定他們有足夠的金錢來港旅遊及在港花費。周梁淑怡議員剛才問的第二部分是，這些被遣返的行乞者其後有否重新申請簽證來港，我現時手邊沒有這方面的資料，請容許我回去翻查。如果有的話，我會以書面方式答覆。（附錄 III）

譚香文議員：主席，局長剛才回答陳鑑林議員的補充質詢時表示，這些人在遣返後在一定時間內不會獲准再次來港，請問這段時間大約是多久呢？此外，當局會否考慮延長這段時間，令他們更難於來港呢？

保安局局長：主席女士，也許我剛才說得不清楚。管制內地居民來港的出境，不屬於入境事務處的權力範圍，而屬於內地公安機關的權力範圍。我們會把這類在港違規的人的有關資料通報內地簽證機關，即公安機關。內地的公安機關向我們表示，他們會根據這類人在港違規的情況，酌情判予一些刑罰，在 1 至 5 年內不准他們再次來港。如果情況並不嚴重，有關的人可能 1 年內不會獲准再來港，但如果所犯的案件較嚴重，便可能 5 年內也不會獲批准再來港。

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。

劉江華議員：主席，據局長表示，警方一旦看到這些人行乞便會馬上逮捕，但一些被捕者會被檢控，另一些則會被遣返，請問當中的準則是甚麼呢？換言之，行乞是否有輕重之分呢？是否純粹根據有否預謀來作出考慮，以及如何鑒定有否預謀呢？

保安局局長：首先，我們主要視乎他有否預謀；第二，有否行騙成分。如果他真的是沒有錢，連吃飯的錢也沒有，所以才要行乞，這種情況下是情有可原的。我認為要視乎每宗個案的情況而定。

主席：第五項質詢。

法定監管機構前任高級職員從事外間工作

5. 鄭志堅議員：主席，近日有金融管理局（“金管局”）前任高級職員在離職半年後，加入私人銀行工作。關於法定監管機構前任高級職員在離職後從事外間工作，政府可否告知本會：

- （一）按機構劃分，現時在薪酬待遇方面等同首長級公務員的法定監管機構高級職員的職位和數目；
- （二）各法定監管機構有沒有對第（一）部分所述的高級職員在停止職務後從事外間工作作出規管；若有，詳情是甚麼，以及是否與政府現時對首長級公務員的同類規管設有相同規定；若沒有規管或規定不同，原因是甚麼；及
- （三）鑒於政府打算在明年 1 月 1 日起實施關於規管首長級公務員在停止政府職務後從事外間工作的修訂政策及安排，這些政策及安排的適用範圍會否擴展至上述監管機構的高級職員；若否，原因是甚麼，以及政府會否考慮擴展該適用範圍？

民政事務局局長：主席女士，

- （一）現時在公營架構諮詢及法定組織名單中，有 46 個法定規管組織，當中包括：
 - 28 個規管委員會，負責規管本港個別工業或行業；
 - 13 個註冊委員會，負責批准新成員註冊加入有關專業或行業，藉以規管該專業或行業；
 - 3 個牌照委員會，負責規管有關處所或設備作指定用途的發牌事宜；及
 - 2 個監察委員會，負責監管特定的活動。

在這 46 個法定規管組織當中，有兩個組織有聘請薪酬待遇相當於首長級公務員的高級職員，這些機構包括：

- 地產代理監管局；及
- 香港會計師公會（“會計師公會”）。

此外，還有兩個規管組織有聘請職責範圍相當於公務員首長級的高級職員，這些機構包括：

- 強制性公積金計劃管理局（“積金局”）；及
- 證券及期貨事務監察委員會（“證監會”）。

上述 4 個規管組織的主要管理階層的職位及數目載於附件一。

由於金管局本身不是一個法定組織，財政司司長是根據《外匯基金條例》委任金融管理專員，協助財政司司長執行其根據該條例獲授予的職能，故此，該局不在公營架構諮詢及法定組織名單內。儘管如此，金管局 4 個最高階層的職位名稱和員工數目仍載於附件二。

- (二) 除會計師公會之外，其餘 3 個規管組織（即地產代理監管局、積金局和證監會）及金管局均有規管其主要管理階層人員離職後從事外間工作，但規定有別於政府現時對規管首長級公務員的安排。有關規定的詳情及 3 個規管組織設立的規定與政府現時的規定不同的原因載於附件三，金管局方面的資料，則載於附件四。

總括而言，3 個規管組織設立有別於政府的規定的原因包括：

- 法例賦予有關機構權力自行決定其僱員的薪酬、津貼及其他僱用條款及條件（如地產代理監管局）；及
- 有關機構屬獨立法定機構。

金管局設立與政府不同的規定，是由於其僱員的僱用條款與條件跟公務員體系不同。

會計師公會沒有就首長級人員離職後從事外間工作作出規管。會計師公會指出，該會是根據《專業會計師條例》下成立的獨立法定機構，而《專業會計師條例》第 18(1)(b)條賦予香港會計師公會理事會權力自行決定其僱員的僱用條款及條件。

- (三) 政府不會硬性規定所有法定規管組織必須採用明年 1 月 1 日起實施的規管首長級公務員在停止政府職務後從事外間工作的修訂安排。在目前的 46 個法定規管組織之中，只有 4 個有僱用與首長級人員相若的高層人員。負責這 4 個法定規管組織的政策局，可因應有關法定規管組織的職能，檢討是否有需要參照政府規管首長級公務員離職後從事外間工作的修訂安排，並在有關法例容許下，要求有關組織檢討現時規管首長級人員離職的安排。

附件一

諮詢及法定組織名單中的
規管機構所聘請的主要管理階層的職位及數目

機構名稱	職銜	人數
地產代理監管局	行政總裁	1
	規管及法律總監	1
	執行總監	1
	服務總監	1
	總數	4
會計師公會	行政總裁兼註冊主任	1
	執行總監	2
	監管部主管及法律專員	1
	專項發展總監	1
	總數	5
積金局	行政總監	1
	執行董事	4
	主管	3
	總數	8
證監會 ¹	主席	1
	執行董事	3
	高級總監	7
	首席律師	1
	總監	20
	資訊科技總監	1
	顧問	3
	總數	36

¹ 證監會的職員編制及職級架構與公務員體制不同。證監會的薪酬制度與公務員體制同樣並不相同，其職員的薪酬是以“現金為本”的概念，輔以最基本的附帶福利。因此，將證監會高級職員等同首長級公務員並不恰當。表列所提供的資料是截至 2005 年 11 月 1 日，有關的高級職員的職責範圍相當於首長級公務員的證監會高級職員。

附件二

金管局 4 個最高階層的職位名稱和員工數目

職銜	人數
總裁	1
副總裁	3
助理總裁	10
主管	27
總數	41

註：金管局的職員編制與職級結構都與公務員體制不同。金管局職員的薪酬是根據“整套薪酬福利條件”的概念釐定，附帶福利減至最少。金管局沒有房屋津貼、年假旅費津貼、本地及海外教育津貼，以及學生旅費等公務員體制內合資格職員可以享有的津貼。

附件三

諮詢及法定組織名單中的規管機構

就高層人員離職後從事外間工作設立的規定，
以及有關規定與政府現時就首長級公務員所設立的規定不同的原因

1. 地產代理監管局

(i) 規定詳情

- 行政總裁在停止受僱於地產代理監管局後的 4 個月內，不能以任何形式受僱於任何地產代理公司。
- 3 名總監在停止受僱於地產代理監管局後的 3 個月內，不能以任何形式受僱於任何地產代理公司。

(ii) 設立不同規定的原因

地產代理監管局是根據《地產代理條例》第 11 條賦予的權力¹，並考慮到地產代理監管局本身的實際情況而作出有關的規定。

¹ 根據《地產代理條例》第 11 條，地產代理監管局可決定其僱員的薪酬、津貼，以及其他僱用條款及條件。

2. 積金局

(i) 規定詳情

— 積金局人員在離職後 6 個月內，如擬在香港進行以下活動：

(1) 自行執業；

(2) 成為某合夥業務的合夥人；

(3) 成為另一機構的全職或非全職僱員；或

(4) 以主事人、代理人、顧問或其他身份參與或從事任何業務，

而該等活動與積金局的利益有衝突的話，必須先取得批准。

— 批核權限如下：

(1) 行政總監／執行董事：董事會

(2) 所有其他人員：行政總監

— 此外，員工在加入積金局時簽訂的“服務條件備忘錄”訂明，員工須履行合約責任，不得披露在受僱期間因履行職務而得到的知識／資料。

— 同樣地，凡行使或執行《強制性公積金計劃條例》所賦予或委予或根據該條例獲賦予或委予的職能時取得資料的人，亦受該條例（第 41 條）的保密條文約束。任何人於任何時間無合法權限而違反該條文，即屬犯罪，一經定罪，可處罰款。

(ii) 設立不同規定的原因

積金局所訂的規定有別於政府，原因是積金局是根據《強制性公積金計劃條例》成立的獨立法定機構。積金局的董事會是負責制訂積金局政策的管治組織，其成員由香港特區行政長官委任。

3. 證監會

(i) 規定詳情

- 現時，有關證監會高級職員離職後從事外間工作的條款適用於所有執行董事（包括主席）²。根據現行的規定，假如執行董事（包括主席）在停職後 6 個月內工作，而新工作所涉及的活動在其離職前 12 個月及／或離職後 6 個月的期間內曾受到證監會的任何法定職能所管限，則該執行董事須事先取得由證監會執行董事（有關的執行董事除外）及非執行董事組成的委員會的書面允許。
- 此外，證監會的聘用協議亦載有“保密”條款，規定證監會僱員（包括所有總監職級人員）在離開該會後，仍須將機密資料保密。證監會職員亦受《證券及期貨條例》第 378 條的保密條文約束，須履行該條文對他們所施加的法定保密責任。

(ii) 設立不同規定的原因

證監會是一個獨立的法定機構，該會的職員並非公務員，並不按照公務員條件僱用。因此，有關首長級公務員在離職後從事外間工作的規定亦不適用於該會僱員。在訂立有關證監會僱員於停止職務後從事外間工作的審批制度時，該會亦已充分考慮市場慣例及其他有關機構的安排。

附件四

金管局就 4 個最高階層的人員離職後
從事外間工作設立的規定，以及有關規定與政府現時
就首長級公務員所設立的規定不同的原因

(i) 規定詳情

金管局內由高級經理至副總裁職級的僱員如在終止受僱於金管局後 6 個月內在港：

² 據《證券及期貨條例》附表 2 第 1 部第 2 條，證監會主席憑藉出任該職位而視為該會執行董事。

- 自行創業；
- 組成合夥企業；
- 出任公司董事；或
- 出任另一個組織／機構／公司的全職或兼職僱員；

必須事先獲得金融管理專員（即金管局總裁）批准。至於金融管理專員，則必須事先獲得財政司司長的批准。

(ii) 設立不同規定的原因

金管局的僱用條款與條件與公務員體系不同。目的是要吸引所需人才，以便金管局能有效達致其目標。就僱員離職後的工作的政策與安排而言，金管局的目標是要避免利益衝突。在考慮有否利益衝突時，會參考其他因素，例如市場慣例及其他有關機構的安排。

鄭志堅議員：主席，局長在主體答覆附件四提到，金管局的最高階層人員（包括總裁）在離職後 6 個月內從事外間工作要事先得到批准。換言之，離職 6 個月後工作便無須申請及批准。可是，作為監管機構的最高階層人員，會掌握着很多敏感及機密資料，6 個月的“過冷河”時間是否足夠呢？政府現時的做法是有關職員離職後 1 年內不能工作，在兩三年內工作亦要得到委員會的批准。請問金管局會否延長 6 個月的期限，並設立一個機制作出監察，以避免利益衝突？

財經事務及庫務局局長：主席，我想趁此機會向議員解釋一下金管局僱員受僱安排的運作方式。金管局之下有一個外匯基金諮詢委員會，轄下有一個管治委員會，管治委員會及外匯基金諮詢委員會是負責薪酬及聘用條件的。至於其他金融機構，例如證監會及積金局，在這方面的安排則略有不同，它們是受一個委員會或本身的董事局監察。金管局外匯基金諮詢委員會的主席是財政司司長，他會不時檢討有關的規則。我可以向鄭議員解釋，這個委員會會就僱用合約及條件，以及“過冷河”的情況作出檢討。

鄭志堅議員：主席，局長沒有回答我的補充質詢。6 個月只是一段很短的時間，6 個月以後便沒有機制監察了。在職員離職 6 個月後的時間內，當局如何避免發生潛在的利益衝突呢？我不是問有關服務條件方面。

財經事務及庫務局局長：主席，關於潛在的利益衝突方面，我不知道鄭議員的意思是否指已離職的職員向新僱主提供金管局的機密資料，如果是這方面，金管局有保密條款監管離職的僱員不能這樣做，因為這樣做是違法的。

單仲偕議員：主席，我的補充質詢亦是有關金管局的個案的。金管局過去以中央銀行自居，政府“過冷河”的制度跟英國中央銀行或美國聯邦儲備局等類似的監管機構的離職安排及“過冷河”的時間是如何比較呢？半年的“過冷河”時間是否國際的一般慣例呢？

財經事務及庫務局局長：主席，我們備有一些英國方面的資料，單仲偕議員剛才提到中央銀行，或許我以英倫銀行（**Bank of England**）的規則向各位議員作出解釋。英倫銀行可以要求掌握敏感資料的職員在離職前的通知期內轉任其他較不敏感的職位，即在遞交辭職信後便轉到較不敏感的職位工作，或在離職前的通知期內停止執行職務，但仍照常支取薪金及享用福利。我們曾就這方面詢問有關資料，據我們所得，他們沒有一如香港般，規定職員在離職後一段時間內不能轉到其他公司工作。另一個例子是英國 **FSA**（**Financial Services Authority**）的行為守則，**FSA** 的主席、行政總裁及董事的僱用合約均設有限制條款，限制他們在離職後 3 至 6 個月內，不能在獲得許可前受僱於金融機構或上市公司，他們所受到的限制亦只是 3 至 6 個月。這是我們從英國方面取得的資料。

王國興議員：主席，我想透過主席問兩位局長，政府會否進行全面檢討，成立獨立委員會檢討法定監管機構高級職員的“過冷河”時間呢？

主席：哪位局長作答？民政事務局局長。

民政事務局局長：主席女士，關於諮詢及法定組織的角色和職能，我們當然要配合不斷轉變的社會需求。所以，關於檢討諮詢及法定組織或機構的整個過程，是一個持續的過程。過去 12 個月內，我們在民政事務委員會已不斷報告有關的進程，其間，我們提交了 14 份中期報告。王國興議員剛才提出的意見非常好，待明年 1 月 1 日公務員事務局公布整套方案後，我們會看看這套公務員方案是否適用於其他法定諮詢委員會或機構。我們會在民政事務委員會報告這方面的研究和檢討過程。

王國興議員：主席，局長沒有答覆我關於成立獨立委員會進行檢討的問題。

民政事務局局長：主席女士，在檢討初期，特別是就這課題進行檢討的初期，民政事務局會向民政事務委員會提出初步意見以供討論，而在有需要的時候，局方會作出下一步的打算。

郭家麒議員：主席，我對財經事務及庫務局局長剛才的答覆感到相當失望。事實上，這件事已引起公眾的關注，特別是金管局掌握了很多關於香港的敏感資料，而該局竟然有高級職員在離職半年後便轉到私人銀行任職。我想問，政府在明年 1 月 1 日實施關於首長級公務員的安排後，局長會否承諾對一些掌握重要資料及容易出現利益衝突的機構，包括金管局及證監會，重新檢討機構職員的離職安排？

財經事務及庫務局局長：主席，我剛才已說過，金管局、證監會及積金局會就着這些僱用安排進行檢討。我不知道這答覆可否令郭議員感到滿意，如果還未能令郭議員滿意，我惟有請直接管轄這些機構的人士，例如財政司司長，寫信向郭議員作出保證。不知道郭議員是否滿意呢？

郭家麒議員：主席，我滿意了。（眾笑）

譚香文議員：主席，我想就着局長的主體答覆提問。何局長說會進行檢討，在局長的檢討對象中，會否包括會計師公會呢？主體答覆第(二)部分最後一段指會計師公會有本身的條款，在這樣的情況下，局長會否對會計師公會作出檢討，而其高級職員離職時的安排是否亦須符合公務員守則呢？

財經事務及庫務局局長：主席，我亦想趁此機會解釋一下，正如何局長在主體答覆指出，會計師公會其實是一個專業組織，並非屬於政府架構。不過，由於質詢提及法定組織，而會計師公會又是一個法定組織，所以何局長才在主體答覆中包括了會計師公會。對於會計師公會，我相信沒有人較譚議員更清楚，這是一個業界的法定機構，執行由業界自我監管的工作，其營運經費亦是由會員出資支付的。會計師公會的工作不涉及監管的工作，是由一個理

事會 (Council) 執行有關職務。雖然其行政總裁是受薪的，但所有決定均是由理事會作出。基於質詢提及的範圍，何局長才會在答覆中包括了會計師公會，我也不明白為何會計師公會須受公務員守則的監管。我希望譚議員對這個答覆感到滿意。

主席：最後一項口頭質詢。

香港國際主題公園有限公司的管治事宜

6. **吳靄儀議員：**主席女士，在 1999 年年底，政府與華特迪士尼公司 (“迪士尼公司”) 成立了一間合營公司 — 香港國際主題樂園有限公司 (“主題樂園公司”)，以興建和營辦香港迪士尼樂園。政府當局在供本會財務委員會於 1999 年 11 月 26 日的會議討論的文件表明，將委任兩名獲雙方股東接納的獨立非執行董事加入主題樂園公司董事局。據報，有關委任尚未作出。關於主題樂園公司的管治事宜，政府可否告知本會：

- (一) 為何至今仍未委任獨立董事，亦無定期告知本會此方面進展；
- (二) 自主題樂園公司成立以來，當局曾為委任獨立董事做過甚麼工作；及
- (三) 會否按照公共財政應具透明度及問責性的原則，公布主題樂園公司自成立以來所有的董事局報告及經審計的財務報表；若會，將於何時公布；若不會，原因是甚麼？

經濟發展及勞工局局長：主席女士，政府與迪士尼公司在 1999 年成立合營公司，即主題樂園公司，發展及營運香港迪士尼樂園。

香港迪士尼樂園的日常運作由香港迪士尼樂園管理公司負責，主題樂園公司的董事局則擔當監督角色。主題樂園公司董事局現時共有 9 名成員，其中 5 名由政府委任，分別是財政司司長、經濟發展及勞工局局長、財經事務及庫務局局長、環境運輸及工務局局長及旅遊事務專員，其餘 4 名董事則由迪士尼公司委任。如果政府與迪士尼公司雙方同意，可委任最多兩名獨立非執行董事加入董事局。

在主題樂園公司成立之初，政府與迪士尼公司已討論過委任獨立非執行董事的問題。我們考慮到在興建樂園階段，首要工作是在預算內及時完成有關工程。除了透過董事局監察香港迪士尼樂園計劃外，我們亦設立了由財政司司長主持的香港迪士尼樂園計劃督導委員會，並每月舉行會議，在開幕前的建設階段密切監察政府基建工程、主題樂園工程，以及各項配套的進度和開支。督導委員會下也設立了工程進度委員會，監察主題樂園及政府基建工程的進度及處理有關工程的問題。政府在 2004 年 5 月亦成立了香港迪士尼樂園啟用籌備委員會，負責統籌及協調各有關部門和團體籌備開幕的工作，並監察工作進度。考慮到建設階段的工作重點，雙方在 2000 年時認為當時並非委任獨立非執行董事的適當時間，主題樂園公司董事局在 2000 年決定稍後才委任獨立非執行董事。我們在 2000 年 10 月向立法會經濟事務委員會交代了有關決定。

在董事局及督導委員會的監察下，香港迪士尼樂園已經在預算內依期完成。

香港迪士尼樂園現已進入營運階段。主題樂園董事局要監察的事宜，涵蓋更廣闊的範疇。按照原來構思，政府認為現時是適當時候引入獨立非執行董事。政府現正就委任獨立非執行董事與迪士尼公司商討。

主題樂園公司是私人公司，《公司條例》並無規定私人公司須公布董事局報告書及經審核的財務帳目。雖然政府和迪士尼公司合作投資主題樂園公司，但政府有需要尊重迪士尼公司一貫以商業原則經營的運作模式和利益，不可因為公開商業敏感資料而受到損害。作為國際金融及商業中心，我們須尊重私人公司保障本身商業敏感資料的權利。主題樂園公司的董事局報告書及經審核的財務帳目，均包含有關香港迪士尼樂園運作的敏感商業資料。根據迪士尼公司的商業營運模式，他們不會公布迪士尼主題樂園的個別帳目。然而，作為上市公司，迪士尼公司會於其年度報告中公布各主題樂園業績的資料。

吳靄儀議員：主席女士，香港迪士尼樂園會在現時進入營運階段，其實是早應知道的事，為何現在才開始商討委任事宜呢？我想請問局長，現時是否已有人選呢？何時才可決定呢？何時才會公布委任呢？

經濟發展及勞工局局長：主席女士，多謝吳靄儀議員提出的質詢。

大家當然也知道，香港迪士尼樂園在本年 9 月 12 日已正式運作。一如過往的構思般，在香港迪士尼樂園進入了營運階段後，發生了很多事情，令我們覺得已到了引入非執行董事的適當時候。我們現時其實正在考慮適當人選，亦已在過去一兩月跟迪士尼公司展開了商討。可是，我相信吳靄儀議員也知道，最重要的是人選須得到雙方同意，所以，我們要取得迪士尼公司的同意。經雙方同意後，我們當然會委任那些人選出任董事，屆時也會向大家公布。

吳靄儀議員：主席女士，局長沒有回答我的補充質詢。我問的是時間表，即何時才能決定人選及作出公布呢？

主席：局長，你是否有所補充？

經濟發展及勞工局局長：主席女士，我的答覆其實是我們現正考慮人選，意思即是我們心目中已有一些人選，而我們亦已跟迪士尼公司就委任獨立董事的問題展開了商討，但最重要的是人選須得到雙方同意，然後我們才可公布。我可以告訴吳靄儀議員，有關的商討已經展開，而我們亦正在研究適當人選，相信不會花費很多時間。最後，我想當然是要揀選出雙方也同意的人選。主席女士，我希望能盡快作出公布。

主席：各位議員，共有 9 位議員希望提出補充質詢，請有機會提出補充質詢的議員盡量精簡。

林健鋒議員：主席，主題樂園公司是一間私人公司，所以我認為它在委任非執行董事時，必須符合商業原則，非執行董事 — 可能其中會包括立法會議員 — 是不能有利益衝突的。我想問一問局長，在委任非執行董事方面，現時的進展和傾向是怎樣？

經濟發展及勞工局局長：主席女士，我剛才在回答吳靄儀議員時也提到，主題樂園公司是一間私人公司，是純粹以商業運作模式經營的，所以，在我們考慮人選時，我們當然也要考慮人選的獨立性、誠信、能力，還有便是他們

過往的公共服務經驗、商業運作經驗，當然亦會考慮他們在專業及各方面的知識。因此，我剛才在回答吳靄儀議員時也說過，我們經考慮了以上因素後，心目中已有適當人選，而大家也知道，根據商業運作模式，私人公司的獨立非執行董事均由董事局委任，我們當然也會照樣做。

主席：林健鋒議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

林健鋒議員：主席，有關利益衝突的問題，局長似乎沒有回答。我剛才提出非執行董事應該不能有利益衝突的。

經濟發展及勞工局局長：多謝林健鋒議員。

利益衝突當然是一項很重要的考慮因素，因為顧名思義，我們所說的是獨立非執行董事，我們當然會考慮這一點，既要確保他們的獨立性和誠信等，亦要確保將來所委任的董事沒有利益衝突。

余若薇議員：主席，我所關注的是由迪士尼樂園引發出來的多種環境污染問題，特別是在燃放煙花時所產生的問題。我想請問局長，在考慮委任獨立董事時，環保會否是其中一項考慮因素？特別在揀選人選時，會否考慮到這方面的要求？

經濟發展及勞工局局長：主席女士，我相信余若薇議員也知道，迪士尼公司除了要顧及環保外，還要考慮到商業運作等多方面。在環保方面，我們當然已有法定機構和政府機關進行監察，確保各方面也要達標。所以，如果單純就環保而言，我相信政府已有架構進行監察。這等於說如果勞工問題是很重要，我們又要否監察勞工福利呢？我們其實已有勞工處及其他部門監察勞工方面的問題。如果是這樣，我們還要確保其他營運方面不會有問題，例如不會胡亂花錢，並且要確保它能做好管理的工作。儘管如此，我們卻只會委任最多兩名非執行董事。因此，我相信我們會考慮所有因素，但卻難以像余若薇議員所提議般，在委任獨立非執行董事時單單考慮環保因素。我的答案是，我們要作全面考慮，即董事局會從業務、公司管治和監察等各方面，考慮哪些才是最適合和對公司有幫助的人選。

李華明議員：主席，我們這裏也有兩名董事。我非常同意局長在主體答覆中所說，由主題樂園公司的董事局擔當監督角色。在主題樂園公司董事局中，有 5 名董事是由政府委任的，另有 4 名由迪士尼公司委任，所以，政府其實是有很大的監督角色。我想問，在 5 名由政府委任的董事中，1 名是司長，3 名是局長，1 名是專員，他們本身已經要日理萬機，非常忙碌，究竟他們有否出席董事局會議？究竟他們是否真的能充分扮演監督的角色呢？

經濟發展及勞工局局長：主席女士，我想無論怎樣日理萬機，我們也一定要出席董事局會議的，而在上一個月，我們也曾到立法會來，就迪士尼樂園及各方面的問題傾談了很長時間，我們是非常重視迪士尼樂園各方面的事項的。李華明議員可以看到，我在主體答覆中已詳細說明了有關情況。其實，李華明議員，我們除了出席董事局會議外，還主動做了很多事，例如由司長領導的監督委員會每月最少開會一次，而轄下亦設有個別的委員會，負責跟進問題及與迪士尼公司開會。所以，雖然現時指明董事局每年最少要召開 4 次會議——我們當然有出席會議——但亦不等於只靠那 4 次會議來作跟進。事實上，我們日常也一直有跟迪士尼公司的管理層接觸，監察着很多事情。

李華明議員：主席，局長尚未回答補充質詢的一個很簡單部分，那便是數名有關的官員有否出席董事局會議？

經濟發展及勞工局局長：主席女士，我當然是有出席。（眾笑）

主席：局長，你似乎尚未回答李議員的跟進質詢，他是問那數位官員有否出席會議？

經濟發展及勞工局局長：馬局長也有出席會議。我們是有出席會議的，即使有時候不能出席，也一定會派出代表出席會議。

劉慧卿議員：主席，主體答覆最後一段提到敏感商業資料，當中指出要“尊重迪士尼公司一貫以商業原則經營的運作模式和利益，不可因為公開商業敏感資料而受到損害”。主席，我們從前曾問過一些敏感資料，包括入場人數，很多人對這個數字也很着緊，因為可以反映生意好壞。昨天，迪士尼樂園宣

布入場人數爆滿，但從前它卻是不肯提供這些資料的。我想問，企業管治怎能是隨自己的意願，自行選擇要如何行事的呢？董事局是怎樣進行監管的？它是否知道立法會和公眾均希望它披露某些資料，而不是在它喜歡時便說是敏感資料，不喜歡時便不發放，以及只發放對自己有益的資料呢？

經濟發展及勞工局局長：主席女士，我們明白香港社會是希望有多些透明度。在其他地方，例如在美國，迪士尼公司的一貫做法是從來也不會公布入場人數的，但在香港，相信劉慧卿議員也記得，我們上月在經濟事務委員會的會議上，Don ROBINSON 也說過由正式開幕那天到上數星期為止，入場人數超過 100 萬人。大家其實也能計算得到——正如我當時亦說過——每天的入場人數差不多是 14 000 至 15 000 人，昨天的入場人數則爆滿。所以，大家也知道，昨天的入場人數是超過 2 萬人。我相信大家會明白，除了入場人數外，還有其他資料也是敏感的。事實上，作為按商業模式營運的私人公司，加上它跟我們是合作夥伴，我是難以硬要它違反一貫做法，公布一些商業敏感資料的。主席女士，在上次會議上回答其中一項質詢時，我其實已解釋了這一點。

劉慧卿議員：主席，局長沒有回答究竟那些從前屬商業敏感的資料，現在是否已不再敏感，可以公布了，抑或在企業管治下，迪士尼公司會繼續只發放那些它認為對自己有利的資料呢？主席，我們立法會在這方面感到非常混淆。

主席：局長，你是否有所補充？

經濟發展及勞工局局長：主席女士，迪士尼公司知道儘管它是按商業運作原則營運，但我們——包括立法會——仍希望能有多些透明度，所以，即使它從前是從不公布入場人數，但亦以另一種方法把資料說了出來。我們希望能繼續跟它商討，令它明白香港希望能有多些透明度。不過，最重要的一點是，我相信從這些數字我們可以看到，入場人數是一直有增加的。無論如何，我們始終要尊重它是一間私人公司，而我們作為商業中心，事實上亦不能硬要它公布某些數字。以現時來說，迪士尼公司的人員也有出席經濟事務委員會的會議，我希望迪士尼公司以後可透過不同形式，盡量向我們提供多些資料。

湯家驊議員：主席，我想跟進劉慧卿議員的補充質詢，我是絕對沒有混淆的。我想問一問，政府是否同意由於我們是以公帑投資在香港迪士尼樂園，所以政府官員並非以私人身份出任董事，而是代表着香港政府和市民出任的？在不違反披露商業秘密的原則下，政府是否同意它是有責任提供所有其他資料，供立法會和公眾監察我們在迪士尼公司的投資會否有合理回報？此外，在其他包括勞工問題的社會問題上，我們可如何監察這間公司？政府是否同意它是有這種責任的？

主席：哪位局長作答？

經濟發展及勞工局局長：讓我先回答，然後馬局長補充。

作為由政府委任的董事，我們當然是有責任的。一如湯家驊議員剛才所說，我們的責任最重要，因為我們用公帑作這項投資，所以我們必須確保當中的資金用得其所。正因如此，主題樂園公司須向董事局提交預算，讓我們批核。我上次和剛才也說過，我們之所以那麼着緊金錢，是因為即使我們現在所說的是第一期擴建計劃，我們也覺得不應再向立法會申請額外撥款，我們要盡量確保可利用營運收入來進行擴建計劃。

湯家驊議員剛才提到其他諸如勞工方面的問題，我們當然有一直監察着，而我亦說過，由於我們是董事，所以當然更不容許主題樂園公司做違法的事。大家可以看到，以勞工處為例，他們曾多次派員到迪士尼樂園巡查，進行監察。大家最近從報章上也可得悉，我們在職業安全和各方面的要求也是很高的。

我們其實是有責任的，而我剛才也說過，我們會出席董事局會議。我們過去數年做了那麼多工作，每個月也一定要觀察某些事情，正正便是一如湯家驊議員所說般，我們的職責是要確保所有工程、花費和進度均能完全符合我們的要求。我相信我們多年來在這方面所做的事，可算是一項紀錄，我相信其他樂園是不會這樣做的——我們在 2000 年“拍板”興建迪士尼樂園，在 2005 年便正式開幕。所以，我們的工作是以政府官員的身份出任主題樂園公司董事，確保公帑用得其所。

至於匯報方面，我們當然亦會透過立法會匯報。例如，我們在經濟事務委員會的會議上一直有報道這方面的進度，而迪士尼公司的人員上月也到來出席會議，回答議員的問題。我相信這些途徑已足以讓我們向議員匯報了。

或許馬局長可稍作補充。

財經事務及庫務局局長：主席，葉局長的答案非常詳盡。我唯一要補充的便是作為董事局成員，我在帳目方面特別下了不少工夫。換言之，但凡會議特別涉及帳目問題，我也會細心審核及提問。我想向湯家驊議員保證，我們是會盡董事責任的。

湯家驊議員：主席，局長沒有回答我補充質詢中很重要的一個部分，那便是政府是否同意有責任在不違反洩漏商業秘密的情況下提供資料，以便利立法會和公眾監察這間公司的運作？

財經事務及庫務局局長：主席，如果湯家驊議員的跟進質詢是指帳目方面.....

湯家驊議員：不是帳目方面，是指所有資料。

財經事務及庫務局局長：不是帳目方面，OK，是所有資料.....

主席：你們無須互相對答了。湯議員，我已完全明白你的意思，你先坐下。馬局長，你可以回答帳目方面的問題，至於其他問題，則可留待葉局長回答。

財經事務及庫務局局長：在帳目方面，由於這間公司是一間合資的私人公司，而非一間上市公司，亦不像機場管理局或九廣鐵路公司般是法定由政府全資擁有，所以我們應按照合資的規例辦事，即是說，它是一間私人公司，所以根據《公司條例》，私人公司的帳目是無須向公眾披露的。葉局長有否其他補充？

主席：葉局長，你有否補充？

經濟發展及勞工局局長：我當然明白各位議員剛才提出的所有補充質詢，其實皆是希望可有多些透明度，而我剛才也說過，我自己也是同意這一點的。不過，最重要的是，我們認為我們也要尊重這間公司事實上是一間私人公司，它是我們的合夥人，擁有差不多 47% 股權。按一貫的原則來說，如果它過往是不會公布某些資料的，作為它的合夥人，我們亦很難要求它公布它認為是敏感和會影響它利益的資料。所以，我剛才的答覆是說我們作為董事，是希望盡量向大眾公布那些我們認為是不屬於它所謂敏感資料的東西。我剛才在回

答劉慧卿議員的補充質詢時說過，迪士尼公司過往其實一直也不公布入場人數的，但在香港，它已採用了另一種方法，說出了在過去數月來每天約有 14 000 人入場，我覺得這已是一種改進，我希望能繼續朝着這個方向發展。

主席：本會就這項質詢已用了超過 24 分鐘。最後一項補充質詢。

呂明華議員：主席，一般上市公司的獨立非執行董事，除了負責監察公司管治外，最主要的職責便是保障小股東的利益。可是，迪士尼樂園這個 case 卻較為特殊，大股東是政府，而在董事局內，政府官員佔了成員的大多數，所以在管治方面，政府似乎是看得很緊的。然而，特殊的情況是，負責管理公司的是小股東，在小股東而言，它當然會盡量爭取本身的利益……

主席：你想提出甚麼補充質詢？

呂明華議員：我的補充質詢是，在這種特殊情況下，政府究竟會委任甚麼資格的人？政府是以甚麼標準委任新加入的非執行董事？例如，政府會否委任湯家驊議員、劉慧卿議員或譚香文議員進入董事局呢？（眾笑）

主席：哪位局長作答？

經濟發展及勞工局局長：主席女士，對於呂明華議員剛才提出的補充質詢，我相信主席也會同意我其實已經回答了。各位議員在這方面其實已問了很多，而我也說過我們心目中的非執行董事人選，是要沒有利益衝突的。當然，我們不會委派一名獨立非執行董事監察小股東（即迪士尼公司）的利益，因為我們現在所說的是公司管治。此外，我剛才也說過，我們在揀選人選時，一定會要求他們有商業營運經驗，懂得怎樣做生意，也要有誠信和能力，通常還須有公共服務紀錄。我們是會考慮各方面的因素，但最重要的是，不要忘記我們在說的是獨立非執行董事，我想“獨立”這兩個字很重要，我們當然要確保有關人選具誠信，以及沒有利益衝突。我並非說立法會議員的誠信等各方面有問題，我只是強調我們要從整體考慮，包括獨立及商業運作等各方面。

主席：口頭質詢到此為止。

議員質詢的書面答覆

單車公路賽的安全及設施

7. **霍震霆議員**：主席，鑒於日前有單車公路賽參加者在比賽時與公共小巴相撞而身亡，政府可否告知本會：

- (一) 會在日後舉行的單車公路賽採取甚麼措施，以防止同類事件再次發生；及
- (二) 當局現時容許用作單車比賽場地的地點，以及會否增加單車比賽及訓練的設施；若會，詳情為何；若否，原因為何？

民政事務局局長：主席，

- (一) 香港單車聯會（**Hong Kong Cycling Association**）是推動本地單車運動的認可體育總會，須按照國際自行車聯盟（**Union Cycliste Internationale**）訂下的安全要求，為不同類型的單車活動及賽事採取適當的安全措施，以保障參賽者的安全。為提高單車公路賽的安全水平，防止意外重演，當局正與香港單車聯會執行委員會保持聯繫，全面檢討現行單車公路賽的安排，共同為未來賽事訂定安全計劃，讓賽事在更安全的環境下進行。這包括對賽事路段的選擇，考慮封路的可能性，交通指示／警告牌的放置，沿途糾察人員的安排及警方交通部人員在現場的協助，以及在賽區內透過傳媒作出更廣泛的宣傳等。當局將一如既往，與主辦機構盡量配合，並支持受適當規管的單車競賽運動在香港繼續發展。
- (二) 目前，不同類型的單車賽事包括花式單車（**Artistic Cycling**）、單車球（**Cycle Ball**）和 **BMX** 可利用康樂及文化事務署轄下的體育館、遊樂場和公園進行，例如荔枝角公園、柴灣公園、西區公園、東啟德及長發等體育館。場地賽（**Track Racing**）則可利用香港體育學院內的單車場舉行。至於公路賽，一般並無特定場地。視乎比賽的性質及需要，香港單車聯會可選擇在港島、九龍及新界各區合適的公路，例如新娘潭、北潭涌、九龍城協調道等，舉行公路賽項目，並向有關政府部門提出申請。

當局現正與香港單車聯會商討將國瑞路滾軸溜冰場、大頭嶺滾軸溜冰場及葵順街五人足球場改建成可供 **BMX** 單車使用的場地。

政府甄選承辦商進行資訊科技項目

8. 單仲偕議員：主席，關於政府甄選承辦商進行資訊科技項目，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，每年批出多少份資訊科技項目合約；其中有多少份由完全符合有關招標文件所訂技術規格的標書中投標價最低的承辦商投得；及
- (二) 鑒於採用較先進的技術對資訊科技項目會帶來更多好處（如可供使用的年期較長、日後改良的空間較大等），當局在評審標書時，如何評估及比較以下兩類標書的成本效益：所用技術相對先進但投標價較高的標書，以及所用技術相對落後但投標價較低的標書？

工商及科技局局長：主席，按照《物料供應及採購規例》的規定，政策局和部門一般應把合約批予完全符合招標規定而投標價又是最低的投標者。該些招標規定可以同時涵蓋技術規格和非技術規格。對於質素屬於很重要考慮因素的投標，政策局和部門可以在評審標書程序中採用計分制度，把價錢和質素一併列入考慮範圍。所有由政府批出的資訊科技項目合約，都應完全符合有關招標文件所訂的招標規定。

- (一) 政府在 2003、2004 和 2005 年分別批出了 287、179 和 163 份資訊科技項目合約。由於招標規定可以同時涵蓋技術規格和非技術規格，所以我們現時手邊的資料，並沒有涉及既符合技術規格而投標價又最低的標書的統計數字。
- (二) 在評審資訊科技項目的標書時，政策局和部門會評估承擔有關項目的總體成本，包括一次過開支以及支援和維修方面的經常費用等。在評估過程中，也會考慮先進科技所帶來的好處。擬採購的政策局和部門如認為技術或非技術質素屬於標書建議項目的重要考慮因素，亦可訂出計分制度，作為評審的部分準則。一般原則是：政策局和部門應根據標書的投標價和其他經批准適用於有關招標的計分準則來考慮承擔的總體成本，從而選出可予接納的最低投標。

在公眾地方收集舊衣物

9. 楊孝華議員：主席，近年，越來越多人長期在公眾地方放置用以收集舊衣物的鐵籠，並在鐵籠外圍掛上橫額，以環保及慈善名義呼籲市民捐出舊衣物。有市民認為這些鐵籠影響環境衛生和破壞市容，亦懷疑它們是由牟利商人放置。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年至今，當局共接獲多少宗有關的投訴，並按投訴內容和涉及的地區列出分項數字；
- (二) 本年 1 月至今，地政總署接獲多少宗在公眾地方放置鐵籠以收集舊衣物的申請，以及市民如何分辨收集舊衣物的活動是否已獲許可；
- (三) 過去 3 年至今，當局對未經許可在公眾地方放置鐵籠以收集舊衣物的人提出起訴的個案數目、對他們提出的控罪，以及當中被定罪的個案數目；及
- (四) 有何措施加強監管這類收集舊衣物的活動？

房屋及規劃地政局局長：主席，就質詢的 4 部分，我的答覆如下：

- (一) 由 2003 年至 2005 年 11 月 30 日為止，地政總署接獲有關街頭收集舊衣物鐵籠的投訴為 2 110 宗，各區數字列於附表一。

投訴主要原因是：

- (i) 阻塞街道影響行人安全；
- (ii) 對附近的環境衛生帶來不良影響；
- (iii) 影響市容；
- (iv) 影響附近商店的業務；及
- (v) 欺騙市民的善心。

由於投訴者提出的投訴原因涉及多項，並不單一，不便當局以統計分項列出，故此未能提供。

- (二) 本年 1 月至 11 月，地政總署接獲有關在公眾街道擺放鐵籠的申請為 914 宗，各區接獲的申請數字列於附表二。

地政總署已要求申請人／團體必須在已獲批准擺放在街道上的舊衣回收鐵籠顯眼位置掛上已獲批准的文件，以資識別。

- (三) 由於搜集得到的證據不足以支持檢控，地政總署過去 3 年並沒有就擺放於公眾街道上的鐵籠提出檢控。但是，在 2005 年，地政總署則總共進行了 52 次清理行動，其間沒收了 95 個違例鐵籠。

- (四) 為改善街道管理，各分區地政處會逐步推行規範擺放舊衣回收鐵籠計劃，透過部門協商及諮詢區議會，劃出指定地點作擺放鐵籠之用。計劃有利署方騰出更多人手進行執法及清理非法的舊衣回收鐵籠。同時，政府亦會透過地政總署、食物環境衛生署、警務處、民政事務總署等部門加強聯絡和合作，增加採取聯合行動的次數，對付未經許可擺放於街道上的舊衣回收鐵籠。希望在各政府部門加強合作後，能更有效對付擺放在街道上非法的舊衣回收鐵籠，以減少對行人的阻塞，改善環境衛生及減輕對附近商鋪造成的滋擾。

附表一

地政總署在各區接獲有關收集舊衣物鐵籠的投訴數目

分區	投訴數目
港島東區	572
灣仔	85
港島中西區	171
港島南區	25
觀塘	133
黃大仙	101
九龍城	471
油尖旺	38
深水埗	73
離島	0

分區	投訴數目
北區	45
西貢	37
沙田	116
屯門	16
大埔	70
荃灣	50
葵青	67
元朗	40
總數	2 110

附表二

地政總署在各區接獲放置鐵籠收集舊衣物的申請數目

分區	申請數目
港島東區	28
灣仔	14
港島中西區	25
港島南區	16
觀塘	57
黃大仙	80
九龍城	79
油尖旺	51
深水埗	70
離島	1
北區	97
西貢	58
沙田	66
屯門	88
大埔	24
荃灣	33
葵青	60
元朗	67
總數	914

印刷業職位流失

10. 王國興議員：主席，不少印刷業人士向本人反映，近年該行業的廠家數目與就業人數每下愈況。他們亦表示根據現行的政府採購政策，不少政府印刷工作均外判予非本地廠家，導致印刷工人失業數目眾多。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，每年從事印刷業的廠家數目，以及該行業的就業人數及失業率；
- (二) 過去 3 年，每年遷往內地的本地印刷廠數目及因而前往內地工作的本地印刷工人數目，以及有多少家本地印刷商在去年成功競投政府印刷工作後，把工作安排在內地進行；
- (三) 過去 3 年，每年分別由本地及非本地印刷廠投得而合約價值低於 130 萬元及在 130 萬元或以上的政府印刷採購合約數目，以及每年本地印刷廠投得的合約佔該年全部有關合約的百分比；
- (四) 有何措施扶持香港印刷業的發展及促進印刷工人就業，以及該等措施的成效；
- (五) 會否訂明指定比率的政府外判印刷工作須批予本地印刷廠，以扶持本地印刷業的發展；及
- (六) 會否考慮改變現行關於政府印刷採購合約的投標評分制度，除在價格評分外，加入在港生產及優先聘用本地工人等新準則，從而讓本地廠家能取得更多政府印刷合約，保障本地印刷工人就業？

財經事務及庫務局局長：主席，首先，我想指出，政府的採購政策並非印刷業的失業問題的成因。由於越來越多人以電子方式傳遞信息，政府印刷定單的總值由 2002-03 年度的約 3 億元，下降至 2004-05 年度的 2.3 億元。這些印刷定單大部分由政府物流服務署內部處理。只有在缺乏所需技術或機器的情況下，政府物流服務署才會把印刷服務外判。在 2004-05 年度，外判印刷工作的價值約佔政府所需的整體印刷服務的總值約 22%，涉及 3 300 張共值 5,080 萬元的定單。根據政府統計處所進行的工業生產按年統計調查，2004 年

印刷、出版及有關行業的業務收益¹為 292.22 億元。因此，政府外判印刷工作的總值只佔印刷業的業務收益約 0.17%。由於政府只把小部分印刷工作外判，而這些印刷工作的數量在整個印刷業來說，實屬微不足道，因此，我們認為採購政策的任何改變，都不會對印刷工人的就業情況有很大影響。

我們對王國興議員所提質詢的答覆如下：

(一) 根據政府統計處的資料，過去 3 年有關印刷、出版及有關行業的機構單位²數目、就業人數³及印刷業失業率⁴的資料如下：

時期	機構單位數目*	就業人數*	失業率# (%)
2002 年	4 698	39 981	6.7
2003 年	4 236	37 945	7.1
2004 年	4 228	36 831	5.9
2005 年第二季	4 099	36 749	5.1

* 2002 年、2003 年及 2004 年的數字是指有關年度 12 月底的數字，2005 年第二季的數字是指截至 2005 年 6 月底的數字。

2002 年、2003 年及 2004 年的失業率是全年的平均數字，2005 年第二季的失業率是指 2005 年 4 月至 6 月的移動平均數字。

¹ 業務收益是指銷貨、工業加工及服務的收入，以及其他收益。

² 機構單位是指在單一擁有權或控制權下，在單一地點從事一種或主要從事一種經濟活動的經濟單位，例如個別工廠、工場、零售店及辦公室。（資料來自政府統計處就業及空缺按季統計調查）

³ 就業人數包括：

- (i) 所有在統計日期工作最少 1 小時及經常參與機構單位業務的東主、合夥人，以及與東主或合夥人有親屬關係並在機構單位工作而無正薪的人士；及
- (ii) 所有在統計日期向機構單位直接支取薪酬的全職受薪僱員，以及有限公司的在職董事，其中包括長期或臨時聘用的，無論這些僱員正在本港或其他地方工作或暫時缺勤（即正在放病假、分娩假、年假或事假的工人，以及罷工者）。在統計日期工作最少 1 小時的兼職僱員及夜班／工作時間不定的僱員，亦包括在內。（資料來自政府統計處就業及空缺按季統計調查）

⁴ 印刷業的失業率是指以前曾從事印刷業工作的失業人士在相關的勞動人口（即從事印刷業工作的就業人士及以前曾從事印刷業工作的失業人士的數目總和）中所佔的比例。（資料來自政府統計處就業及空缺按季統計調查）

(二) 我們沒有過去 3 年每年遷往內地的本地印刷廠數目或因印刷廠搬遷而須前往內地工作的本地印刷工人數目的資料。我們也沒有資料顯示有多少家本地印刷商在去年成功競投政府印刷工作後，把工作安排在內地進行。我們並無要求投得政府合約的外判商須指明外判工序在何地進行。不過，據我們所知，大部分本地合約承印商都在香港置有印刷設備。

(三) 過去 3 年，政府批出與印刷有關的合約總數如下：

年度	少於 130 萬元的合約	130 萬元或以上的合約	價值 (百萬元)
2002-03	4 000	11	61.5
2003-04	3 400	沒有	54.7
2004-05	3 300	沒有	50.8

以上所有外判印刷服務都由本地承印商投得。據我們所知，大部分本地合約承印商都在香港置有印刷設備。由於每份外判印刷合約的金額都頗少，而交貨的時限非常緊迫，因此，我們相信大部分合約的印刷工序都在香港進行。

(四) 工業貿易署的資料顯示，政府已透過創新及科技基金及中小企業發展支援基金推行一些措施，以扶助香港印刷業的發展。創新及科技基金已撥出 858 萬元給香港印刷業商會及職業訓練局，以成立印刷科技研究中心，提供數碼印刷技術和生產流程的示範。該中心在向本地出版及印刷業推廣電子出版和數碼印刷最新技術發展方面，發揮了一定作用。中小企業發展支援基金則撥出了 140 萬元給香港印藝學會，以製作香港柯式印刷規格手冊和一套有關最佳營運典範的資料。這些製作有助為業界確立可作參考的基準。有關措施有助業界提升能力和競爭力，亦應從而促進印刷工人的就業。

(五) 在現行政策下，政府部門須確保在擬訂擬採購的貨品和服務的招標規格時，是以功能及表現方面的要求為依據，而不應就品牌、產地來源或服務供應商作出規定。人力事務委員會在 2005 年 11 月 17 日會議上通過了一項議案，要求政府檢討在世界貿易組織《政府採購協定》下的政府採購政策，並規定政府購買的貨品及服務必須優先保障本地工人的就業機會。我們在作出有關檢討時，會一併考慮應否訂明指定比率的政府外判印刷工作須批予本地承印商，以扶持本地印刷業的發展。

- (六) 一如上文第(三)部分所述，由於每份外判印刷合約的金額都頗少，而交貨時限又很緊迫，因此相信大部分的政府外判印刷服務都在香港進行。況且，政府的外判印刷服務規模細小，對本地印刷工人的失業情況的影響很微。不過，我們在作出上文第(五)部分所述的檢討時，會考慮應否在投標評分要求中加入“本地生產”及優先聘用本地工人這兩項準則。

學校小食部

11. 李國麟議員：主席，本港的中小學校均設有小食部，提供小食及熟食。就此，政府可否告知本會：

- (一) 設有小食部的中小學校數目，以及當中多少間小食部有提供熟食（包括飯盒、三文治及麪食）；
- (二) 該等小食部是否須持有牌照；若然，所屬牌照類別及當局如何監管持有該類牌照的小食部；若否，原因為何及當局如何確保小食部提供品質良好及安全的食物；及
- (三) 有否規定小食部所售賣食物的種類，從而使學生養成均衡及健康的飲食習慣；若有，詳情為何；若否，原因為何及有何計劃和措施促使學生養成該等習慣？

教育統籌局局長：主席，

- (一) 教育統籌局（“教統局”）沒有詳細收集學校小食部的統計資料，但根據教統局最近進行的一項抽樣調查顯示，90%以上的中小學設有小食部；在這些設有小食部的學校中，大約 90%的中學及 40%的小學有飯盒、三文治或麪食等食品出售。
- (二) 《食物業規例》並不管制學校內專供該校學生使用的食堂，所以學校的小食部或食堂，無須申領食物業牌照，但應遵從教統局訂立的有關指引。如果學校售賣《食物業規例》管制的食物，例如牛奶、雪糕等，則須向食物環境衛生署申請許可證，衛生督察會定期巡查，以確保此等受管制食物在合乎許可證條件下出售。

- (三) 為培養學童良好的飲食習慣，教統局已發出學校膳食安排指引，其中包括學校小食部售賣的食物指引，呼籲學校應小心選擇並衡量所售賣食物的營養價值，減少售賣不利健康的食物，以及增加售賣有益的食品，例如新鮮水果或果乾、豆奶、穀類早餐和高纖餅乾等。詳情已上載於教統局的網頁，以便學校參考。網址為 < <http://www.emb.gov.hk/index.aspx?nodeID=111&langno=2> > 。

公職人員的人身安全

12. 李鳳英議員：主席，據報，食物環境衛生署（“食環署”）轄下的小販管理隊的 5 名隊員在上月中掃蕩無牌小販時遇襲受傷。關於公職人員的人身安全，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，每年有多少名公職人員於執行職務時遇襲受傷，並按他們所屬的部門、受聘形式和職級列出分項數字，以及當局跟進這些個案的結果；
- (二) 現時是否有措施保障公職人員執行職務時的人身安全；若有，措施的詳情，以及當局有否定期檢討措施的成效；若沒有定期檢討，原因為何；及
- (三) 當局會否引入新措施，加強保障公職人員執行職務時的人身安全？

公務員事務局局長：主席，政府作為良好僱主，十分重視員工的安全和健康。

政府各局和各部門首長均有責任推行有效的安全管理制度，保障員工的工作安全。各局和部門已制訂有關的安全指引，供員工遵循，並視乎本身的實際運作情況，向員工提供合適的培訓和防護裝備，以降低工作的危險性及避免發生意外。現行程序規定有關方面必須呈報牽涉暴力的事件並就此進行調查。此外，管理層與職方亦會透過不同溝通渠道，包括部門協商委員會、部門職業安全及健康委員會及其他各個員工諮詢組織，定期就關乎員工工作時的人身安全事宜進行討論。管職雙方亦會共同努力，找出工作上對員工人身安全構成實際或潛在威脅的問題，並視乎需要謀求改善措施。此外，各局和部門亦舉辦宣傳活動，呼籲員工注意工作安全。

在跨部門層面，公務員事務局聯同公務員職業安全健康工作小組（成員包括勞工處、職業安全健康局、4 個中央評議會職方，以及一些部門的管理層代表）一直透過各項推廣及教育活動，包括展覽、研討會、經驗分享工作坊、聯同勞工處人員探訪各局和部門，以及制訂指引和參考資料，推廣工作間的職業安全及健康。此外，各局和部門亦獲提供財政資助及顧問服務，以建立和強化其安全管理制度，以及舉辦推廣和教育活動。

公務員事務局亦有發出通告，載述相關要點，協助各局和部門為轄下員工制訂部門指引，以應付工作上或會危及人身安全的情況。公務員事務局還定期舉辦以“如何處理有暴力傾向人士”等為題的研討會，讓員工掌握所需技巧，應付工作上實際或潛在的暴力威脅或危險情況，並向部門管理層提供指引，協助制訂預防措施和程序，以避免員工在工作間遇到暴力對待。

現就質詢的不同部分回應如下：

- (一) 根據各局和部門所提交的報告，2003 至 05 年（截至 2005 年 9 月 30 日）期間，有 15 個部門的政府僱員曾在執行職務期間遇襲受傷，這些個案共 2 110 宗，其中 1 791 宗或 85%均與政府的執法行動有關，而平均約有三分之二導致輕傷，受傷人員須放取病假 3 天或以下。根據部門、受聘形式及職級（連同職務性質簡述）劃分的按年數字列於附件。

當局一般會就每宗襲擊事件進行徹底調查，並視乎情況，就日後的預防措施提出建議。若有需要，當局亦會即時向有關員工及其家屬提供支援、協助及輔導服務。有關部門會按照《僱員補償條例》的規定，向勞工處通報員工遇襲受傷的事件，並按情況把事件轉交警方調查及在有需要時提出檢控。

(二)及(三)

政府致力確保員工在執行職務期間的安全，並建立了安全管理制度，以避免及減少因執行職務而引起的危險。一般的工作間守則及設計，亦已包含減低潛在風險的預防措施。部門會因應個別的職務性質及運作需要，制訂不同預防措施。這些措施大致可分為以下幾類：

- (1) 提供部門的安全／運作指引／守則，例如有關“執行戶外職務人員的人身安全”及“應付行為具侵略性或有暴力傾向的顧客”的指引；

- (2) 提供安全培訓，例如舉辦有關“如何處理衝突”、“如何防止及處理工作地方暴力事故”、“自衛術”及“脫身法”、“控制反抗”、“溝通／商談技巧”、“衝突管理”等的工作坊及培訓課程；
- (3) 為執行戶外職務的員工推行安全措施，例如建立監察系統規定員工必須（向所屬辦公室或主管人員）詳盡記錄執行戶外職務的地點、安排其他人員結伴或隨行、提供手提電話／對講機／巡邏通話機以方便聯絡、安排主管人員定期巡視確保員工在安全環境下工作；
- (4) 為經常接觸市民的辦公室進行內部設計時考慮員工安全，例如採用雙重門系統、強化玻璃接待處、閉路電視系統；裝設通話機方便前線員工與其主管人員溝通；在會見室裝上無線警報系統，以及把市民可到的範圍與員工範圍分隔開；
- (5) 提供個人防護裝備，例如通話機、警棍、盾牌、胡椒噴霧、個人警鐘、護墊、防護手袖及綁帶、安全鞋及安全帽、通訊設備、無線電通話機等；及
- (6) 與警衛及警方採取聯合行動，以及在採取行動前先進行實地偵察、簡介有關任務並評估風險。

各局和部門會定期進行檢討，確保預防措施能發揮效用，以及在有需要時採取新措施加強安全管理。以下列舉的一些例子，是個別局和部門為保障安全而最近或行將採取的加強措施：

- (i) 為屬於高危地點的辦公室加強安全制度及改善裝設，例如在社會福利署新建的青少年綜合訓練院舍安裝閉路電視、通道管制及金屬探測系統，以保障員工及住宿者的安全。該署的社會保障辦事處亦正進行內部裝修，以進一步改善辦公室設計，保障前線員工的安全；
- (ii) 以日常職務可能較多涉及衝突情況的職系或職級（如食環署小販管理隊）為對象，就如何保障員工安全進行顧問研究，探求改善措施；
- (iii) 提供更多個人防護裝備，以保障員工安全；及
- (iv) 因應當前的運作環境而提供複修及新設計的安全培訓課程。

附件

政府僱員在執行職務時遇襲受傷的個案^(註1)

局／部門	受傷人員職級	聘用條款 (註2)	受傷人數			受傷時執行的職務
			2003	2004	2005 (註3)	
懲教署	總懲教主任	A	0	1	0	— 執行羈管職務以維持懲教設施的紀律和秩序
	高級懲教主任	A	1	3	2	
	懲教主任	A	2	0	2	
	一級懲教助理	A	6	6	6	
	二級懲教助理	A	12	21	5	
	工藝導師	A	1	1	0	— 教導及監管工場內的囚犯及維持工場的紀律和秩序
	工藝教導員	A	2	1	0	
香港海關	海關督察	A	0	2	0	— 追捕疑犯
	總關員	A	1	0	0	
	高級關員	A	1	1	0	
	關員	A	10	9	14	
衛生署	文書助理	A	1	0	0	— 在普通科門診診所內維持秩序
	產業看管員	A	0	1	0	
	高級牙科治療師	A	0	0	1	— 向屬下員工發出指示
衛生署（於醫院管理局工作的公務員）	護士長／病房經理	A	3	1	1	— 護理病人
	護士長（精神科）	A	4	3	2	
	註冊護士	A	0	2	3	
	註冊護士（精神科）	A	8	8	5	
	登記護士（精神科）	A	11	14	2	
	登記護士	A	2	0	0	
	一級放射技師	A	0	0	1	
	健康服務助理	A	15	16	7	— 護理病人 — 調停員工衝突
	病房服務員	A	3	6	3	— 護理病人
	二級工人	A	3	6	3	— 在病房及診所執行支援服務
	產業看管員	A	0	0	1	— 護理病人
	職業治療助理	A	1	0	1	
	技工	A	0	0	1	
	辦公室助理	A	0	0	1	— 在普通科門診診所分發輪候籌予病人
	青山醫院及小欖醫院的病房工作人員，職級由病房經理（精神科）至工人不等（個別職級的受傷人數未能提供）	A	32	20	14	— 護理病人
渠務署	助理機械督察	A	1	0	0	— 監督污水處理廠的操作及維修
環境保護署	環境保護督察	A	1	0	0	— 巡查農場的廢水處理設施

局／部門	受傷人員職級	聘用條款 (註 2)	受傷人數			受傷時執行的職務
			2003	2004	2005 (註 3)	
消防處	救護員	A	13	18	17	— 處理醉酒、激動或精神病患者
食物環境衛生署	衛生總督察	A	0	1	0	— 督導小販管理隊執行防止店鋪擴展營業範圍的工作
	一級衛生督察	A	1	1	0	— 檢查非法進口的肉類及家禽 — 巡查街市檔攤
	首席小販管理主任	A	2	2	0	— 檢控無牌小販／亂拋垃圾或隨地吐痰者 — 進行突擊行動，防止店鋪擴展營業範圍／阻塞街道 — 執行巡邏任務 — 執行查牌職務 — 檢控違例張貼招貼者
	高級小販管理主任	A	10	10	4	
	小販管理主任	A	37	21	19	
	助理小販管理主任	A	87	131	93	
	巡察員	A	0	3	0	— 檢控亂拋垃圾者 — 調查投訴
	高級管工	A	1	2	1	— 監察潔淨承辦商的服務表現 — 執行特別潔淨工作 — 檢控亂拋垃圾者 — 阻止亂掛橫額
	管工	A	2	8	4	— 檢控亂拋垃圾者 — 執行街市管理職務
	一級工人	A	2	3	2	— 協助檢控無牌小販／亂拋垃圾者
	二級工人	A	2	1	0	— 執行潔淨職務
	汽車司機	A	0	1	0	— 駕駛車輛
	防治蟲鼠見習助理員	B	0	1	0	— 監察承辦商的服務表現
	合約管理助理	B	1	0	0	— 執行合約管理職務
	非公務員合約工人	B	0	0	1	— 執行潔淨職務
香港警務處	職級主要由警員至督察級不等（個別職級的受傷人數未能提供）	A	328	390	470	— 執法如截停搜查及拘捕疑匪
	交通督導員	A	7	3	3	— 執行交通管制的職務
房屋署	副房屋事務經理	A	1	1	0	— 處理投訴
	房屋事務主任	A	3	2	1	— 遞送終止租住通知書予一名租戶 — 向違反屋邨公眾地方潔淨條例者提出檢控 — 清拆寮屋區非法僭建物
	高級管工	A	1	0	0	— 執行打擊非法／無牌小販行動
	管工	A	1	0	0	
	屋宇事務助理	A	0	1	0	— 執行巡邏任務
	合約客戶服務助理	B	0	1	0	— 櫃檯工作

局／部門	受傷人員職級	聘用條款 (註2)	受傷人數			受傷時執行的職務
			2003	2004	2005 (註3)	
入境事務處	高級入境事務主任	A	0	1	0	— 執行與入境事務有關的執法行動
	入境事務主任	A	0	1	0	
	總入境事務助理	A	1	2	2	
	高級入境事務助理	A	1	2	4	
	入境事務助理	A	3	5	3	
勞工處	合約文員	B	0	1	0	— 櫃檯工作
法律援助署	助理文書主任	A	0	0	1	— 協助處理法援個案
康樂及文化事務署	二級文化工作助理員	A	0	1	2	— 維持圖書館秩序
	圖書館助理館長	B	0	0	1	
	技工	A	2	0	0	— 執行園藝保養工作
	康樂助理員	A	2	2	0	— 執行公園／遊樂場監督工作
		B	0	2	1	
	圖書館助理員	B	0	1	1	— 維持圖書館秩序
	工人	A	0	2	1	— 執行園藝保養工作
	製作助理	B	0	1	0	— 在藝術表演期間維持秩序
社會福利署	助理社會工作主任	A	2	1	0	— 於辦事處會見服務使用者 — 為被虐配偶和有關係家庭直接提供服務 — 為兒童院的院童提供服務
	社會工作助理	A	2	0	1	— 於辦事處會見服務使用者 — 督導在庇護工場及宿舍內受照顧的人士，以及為他們提供培訓和輔導服務
	二級社會保障主任	A	1	1	0	— 處理社會保障個案
	高級社會保障助理	A	4	0	0	
	社會保障助理	A	3	2	0	
	文憑教師	A	0	0	1	— 於男女童院執行職務
	福利工作員	A	0	0	1	— 於庇護工場及宿舍執行職務
	三級工場導師	A	0	1	0	
	院舍服務員	A	0	0	3	
	合約社會保障助理	B	1	0	1	— 處理社會保障個案
	合約社區工作幹事	B	0	3	1	— 督導綜合社會保障援助受助人執行戶外社區計劃
	合約就業援助主任	B	0	2	0	— 處理社會保障個案

註：

- 受傷個案是根據《僱員補償條例》向勞工處呈報的個案。
- 聘用條款分為以下兩類：
 - 公務員條款（包括長期聘用條款、合約條款、試用條款、按月聘用條款等）
 - 非公務員合約條款及其他
- 截至 2005 年 9 月 30 日止的數字。

政府合署節約用電措施

13. 余若薇議員：主席，根據政府在上月就一項書面質詢所提供的答覆，各區的政府合署在去年的每年每平方米用電量相差甚大，例如屯門政府合署的每平方米用電量是廣東道政府合署的九倍多。就此，政府可否告知本會：

- (一) 各政府合署的每平方米用電量差距大的原因；
- (二) 每一政府合署內的辦公室的總樓面面積及在該處辦公的人員數目；及
- (三) 各政府合署採取了哪些節約用電的措施？

環境運輸及工務局局長：主席，

- (一) 以單位面積計算的用電量可能受多項因素影響，因此未必一定適宜比較兩幢樓宇以單位面積計算的用電量。要監察節約能源的成效，分析同一樓宇在不同期間的用電數字，往往是較佳的做法，只要有關樓宇在該些期間的活動並無重大變化。

以單位面積計算的用電量受幾項主要因素影響，包括：

- 職員人數和訪客流量 — 在某幢樓宇辦公的職員越多和到訪該樓宇（例如樓宇內的公共設施）的人數越多，以單位面積計算的用電量通常會越高；
- 樓宇內的電腦使用率和特別設備 — 電腦和網絡設備越密集，每平方米用電量便會越高。樓宇內的辦公室如須設有用電量特別高的設備，以單位計算的用電量通常會越高；
- 使用率 — 樓宇內的辦公室的工作時間和樓宇的佔用率顯然會影響每平方米用電量；
- 用途組合 — 不同樓宇可能有不同的用途組合，導致以單位面積計算的用電量亦有所不同。有些樓宇純粹是辦公大

樓，有些可能設有大型會議設施。其他則可能設有貯物間、實驗室和工場；

- 樓宇位置和座向 — 靠近海濱的樓宇或可使用較省電的海水冷卻空調系統。越多窗戶向南或直接受陽光照射的樓宇，用電量往往越高；
- 所提供的樓宇服務的多寡 — 早年設計和興建的樓宇，所提供的樓宇服務設施較少，以單位面積計算的用電量也通常較低；及
- 室內樓面面積和總樓面面積的比例 — 這比例視乎個別樓宇的設計而定。室內樓面面積比例越高的樓宇，以單位總樓面面積計算的用電量往往越高。

由於廣東道政府合署現正逐步騰空，以便興建鐵路，因此用電量異常低。

(二) 各主要政府辦公大樓的總樓面面積及在該處辦公的職員人數，載於附件。

(三) 多年來，機電工程署已為主要的公共建築物進行了約 230 次能源審核，藉此找出適當的節約能源措施，並予以推行。差不多所有政府樓宇都已安裝了省電光管（**T8** 和 **T5** 型）及電子鎮流器，以取代用電量較高的照明裝置。在技術許可的情況下，我們會陸續把原有用電量較高的氣冷式空調系統，更換為較省電的水冷式空調系統。我們已在空調機組廣泛採用變速驅動器，以便在部分負荷運作的情況下，減少用電量。一些辦公室亦安裝了感應器和計時開關，可在不使用照明和空調時，自動關掉這些裝置。

此外，各部門亦已推行各項節約能源的內務管理措施，例如在不使用照明和電腦時，關掉這些裝置；把空調溫度維持在攝氏 25.5 度，以及在非常繁忙時間關掉一些升降機。

附件

主要政府辦公大樓的總樓面面積及職員人數

場所名稱	總樓面面積 (平方米)	估計職員人數
宏昌大廈	32 882	30
廣東道政府合署	24 325	530
飛行服務隊總部大樓	86 750	210
葵涌海關大廈	35 300	380
建業中心	27 959	930
葵興政府合署	11 827	600
屯門政府儲物中心	11 815	20
機電工程署舊總部 (加路連山道)	29 330	1 150
警察九龍西總區總部	22 023	650
荃灣多層停車場大廈	11 653	220
機電工程署舊九龍廠	26 207	950
舊警察總部 (堅偉大樓)	10 578	650
林士街多層停車場大廈	10 920	250
大埔政府合署	7 611	480
北角政府合署	65 880	2 810
中區政府合署	51 081	1 870
元朗民政事務處大廈	5 124	400
康樂及文化事務署總部	20 477	980
美利大廈	33 800	1 130
警察新界北總區總部	23 381	1 260
胡忠大廈	42 408	2 660
海港政府大樓	38 200	1 900
油麻地停車場大廈	6 404	470
東區法院大樓	15 894	800
警察沙田總區總部及警署	8 330	420
修頓中心	38 226	1 420
旺角政府合署	12 330	550
九龍政府合署	13 109	900
金鐘政府合署	70 460	4 070
沙田政府合署	25 039	1 650
荃灣政府合署	41 154	1 000
土木工程拓展署大樓	13 347	1 150
稅務大樓	76 653	4 370

場所名稱	總樓面面積 (平方米)	估計職員人數
美利道多層停車場大廈	17 822	650
西貢政府合署	12 339	430
土瓜灣政府合署	6 341	330
灣仔政府大樓	49 116	1 590
工業貿易署大樓	18 013	800
東九龍政府合署	7 784	550
政府物流中心	34 324	200
電視大廈	10 655	317
長沙灣政府合署	41 800	2 840
粉嶺北區政府合署	10 660	490
元朗政府合署及大橋街市	13 632	760
中區政府碼頭	3 768	300
屯門政府合署	13 522	470
入境事務大樓	76 453	4 180
天文台總部	5 576	310
廣播大廈	6 231	560
航空交通管制大樓	12 507	380
消防處總部	10 000	530
後備航空交通管制大樓	4 091	10
何文田政府合署	16 502	1 350

減少濫用公立醫院服務

14. 郭家麒議員：主席，本年 7 月發表的《創設健康未來 — 探討日後醫療服務模式討論文件》，建議政府應檢討公立醫院急症室服務和專科門診服務的收費，以確保病人支付的醫院服務費用不會少於一般家庭醫生的服務收費。此舉可減少濫用公立醫院服務的誘因。就此，政府可否告知本會：

- (一) 醫院管理局(“醫管局”)計算醫療成本的準則，以及如何推算未來 5 年的開支及赤字款額；
- (二) 公營醫療體系服務(包括急症室服務、普通科及專科門診服務、住院服務及手術)的收費、成本及相關計算方法，並按不同專科、手術類別及疾病提供病人的平均住院日數；

- (三) 第(二)部分所述資料與本港私營醫療體系服務和外國公營及私營醫療體系服務的相關資料如何比較；及
- (四) 有何計劃及誘因鼓勵市民減少濫用公立醫院服務，自願購買醫療保險，以及轉往私家診所或私家醫院求診？

衛生福利及食物局局長：主席，

- (一) 醫管局在計算醫療服務成本時，會計及提供該等服務所需的一切營運成本，包括員工、藥物、物料供應和消耗品、臨床及行政支援服務的分配成本，以及政府部門提供支援服務的費用。醫院大樓設施的資本成本則未有計算在內。

政府與醫管局正檢討公立醫院服務的長遠撥款機制，當中的考慮因素包括健康與醫療發展諮詢委員會在《創設健康未來》討論文件內就日後醫療服務模式所提出的建議。醫管局會致力將整體開支維持在現有的水平，但鑒於撥款機制可能出現轉變，醫管局現時無從推算 5 年後的財政狀況。

- (二) 2004-05 年度醫管局按主要專科分項的住院服務收費及單位成本、按主要專科分項的專科門診服務收費及單位成本，以及急症室服務及普通科門診服務的收費及單位成本，現載於下表。醫管局沒有備存按手術或疾病分項計算的平均住院期統計數字。

住院服務	每天住院 收費 (元)	每名病人住院的 每天成本 (元)
內科	100	2,890
外科	100	4,170
婦產科	100	4,610
矯形及創傷外科	100	3,540
兒科	100	4,250
精神科	68	1,420
臨床腫瘤科	100	2,430

專科門診服務	診症費 (元) (初診／覆診)	每次診症 成本 (元)
內科	100/60	1,220
外科	100/60	820
婦產科	100/60	580
矯形及創傷外科	100/60	620
兒科	100/60	900
精神科	100/60	780
臨床腫瘤科	100/60	970

其他非住院護理服務	診症費 (元)	每次診症 成本 (元)
急症室	100	700
普通科門診	45	250

- (三) 醫管局未曾就其服務的收費和單位成本與本港私營醫療體系或外國的公營及私營醫療體系作對比研究。
- (四) 政府現時沒有明確政策鼓勵市民購買醫療保險。至於使用私營醫療服務方面，我們現正進行新一輪的公共醫療服務收費檢討，務求令政府的資助用於最有需要的病人和服務上，並希望藉以紓緩公私營醫療服務不平衡的現象。

為了在本港服刑而非法入境的人

15. 馬力議員：主席，本年 9 月 1 日，一名越南人攜同 3 顆子彈在文錦渡非法入境時被捕。在審訊期間，他透過律師求情時表示，攜同子彈來港是為了確保他在港被判處監禁，以協助他戒除毒癮。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，每年有多少名被捕的非法入境者曾表示為了在港服刑而來港，並按他們的國籍、希望入獄的原因（例如在獄中賺取工作收入、治病或戒毒等）和入境途徑列出分項數字；及
- (二) 當局曾採取甚麼措施遏止外來者為了在港服刑而非法來港，以及這些措施的成效？

保安局局長：主席，

- (一) 過去 3 年被拘捕的非法入境者，絕大多數來自內地及越南。他們主要是從水路或陸路非法潛入香港（有關數字見附表）。我們對非法入境者來港的目的不作揣測也沒有就他們來港的目的作出統計，但一直有監察非法入境者聲稱或被指為博取監禁而來港的情況。
- (二) 我們一直密切留意非法入境者的入境途徑和手法，確保所有反偷渡措施能經常發揮效能。除了定期與內地有關當局聯絡，以期有效遏止非法入境者來港外，我們亦已向越南政府反映有關越南非法入境的趨勢，以便當地採取適當行動。總的來說，近年香港的非法入境者數目持續下降。目前沒有跡象顯示非法入境者聲稱或被指為博取監禁而來港的個案已成為趨勢，但我們會繼續注視有關的事態。

附件

被捕的非法入境者數字

年份		2003	2004	2005 (1 月至 11 月)
內地	水路	1 298	1 318	1 057
	陸路	2 511	1 581	986
	小計	3 809	2 899	2 043
越南	水路	86	98	140
	陸路	79	66	192
	小計	165	164	332
總數		3 974	3 063	2 375

搬遷政府總部

16. 李永達議員：主席，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於當局擬將其現時在政府總部（包括中區政府合署中座、東座及西座和美利大廈）辦公的人員遷往建議的添馬艦新政府總部大樓，有何計劃處置因而騰出的政府總部現時用地，以及會否重新發展該用地；及

- (二) 當局在重新發展上述用地時，會否以現時中區發展密度過高和交通不勝負荷，以及有關土地具有特殊文化及歷史遺產價值為理由，限制該土地的用途和發展高度及密度？

政務司司長：主席，

- (一) 視乎立法會財務委員會的撥款批准，建議重新開展的添馬艦發展項目最早可望於 2007 年施工和在 2010 年完成。現時距離政府總部可能遷離中區政府合署及美利大廈尚有相當時間，政府認為不宜過早決定總部現址將來的土地用途。
- (二) 根據中區分區計劃大綱核准圖編號 **S/H4/12**，政府總部現址被劃作“政府、機構或社區”用地。將來若有任何改劃土地用途的建議，政府須根據《城市規劃條例》進行有關程序，並會於報章及憲報刊登有關土地用途建議，供公眾審閱和提出意見。城市規劃委員會在充分考慮區議會、地區團體、專業團體或個別人士等的意見後，會向行政會議作出建議，由行政會議就建議改劃的土地用途作最終決定。在過程中，政府亦須就建議土地用途的規劃及工程可行性，以及對交通、環境、基建等各方面的影響作出評估，提供理據，亦會考慮每項建議的特殊情況，例如文化價值等。

管制無牌小販

17. 陳偉業議員：主席，政府在去年 6 月 23 日的立法會會議答覆本人質詢時表示，由於拘捕行動配合檢控可即時遏止無牌販賣活動，而食物環境衛生署（“食環署”）人員可藉此沒收無牌小販的設備和商品，故此，當局認為這是對付無牌販賣活動的最有效方法。然而，本人得悉近年無牌販賣活動並無減少跡象。關於管制無牌小販工作的成本效益，政府可否告知本會：

- (一) 在 2004-05 年度用於管制無牌小販的公帑開支總額、對無牌小販作出檢控的次數，以及平均每宗檢控所用的公帑開支；及
- (二) 會否重新考慮採用成本較低的方式，對無牌小販採取執法行動，例如以定額罰款通知書取代傳票；若會，有關的詳情；若否，原因為何？

衛生福利及食物局局長：主席，

- (一) 食環署在 2004-05 年度，用於小販管理工作(包括管理持牌小販、巡邏小販黑點和檢控無牌小販等) 的開支總額共 789,900,000 元。同期，該署對無牌小販共作出 21 744 宗檢控。由於小販管理工作的開支除檢控無牌小販外，亦包括其他多項開支，因此食環署並沒有每宗檢控無牌小販個案成本的數據。
- (二) 在大多數情況下，食環署人員根據《公眾衛生及市政條例》(第 132 章) 拘捕無牌小販。無牌小販被捕後會被帶返警署落案起訴。食環署人員在採取拘捕行動時，亦可根據法例檢取無牌小販的設備和商品。無牌小販一經定罪，法庭可下令沒收有關設備和商品。

由於拘捕行動配合檢控可即時遏止無牌販賣活動，而食環署人員可藉此沒收無牌小販的設備和商品，故此，我們認為此方法較定額罰款更有效地對付無牌販賣活動。

市民自行購買藥物服用

18. 鄭家富議員：主席，衛生署與香港大學醫學院合作進行的一項住戶健康調查顯示，約有四成市民會在身體不適時自行到藥房購買藥物服用。就此，政府可否告知本會：

- (一) 目前市民可透過哪些途徑獲取關於疾病和藥物的資訊，以及當局在上個財政年度用於提供有關資訊的人力和財政資源；
- (二) 會否容許藥物銷售商在具備臨床療效證明的情況下刊登藥物廣告，以便市民瞭解藥物的效用；
- (三) 現時有註冊藥劑師在場配發藥物的零售藥房數目為何，以及其佔零售藥房和藥行總數的百分比；有否評估註冊藥劑師的供求情況，並制訂相關的培訓計劃；及
- (四) 會否加強公共衛生的教育工作，使市民對疾病具備基本的認識，以免他們在患上屬高度傳染性的疾病時仍自行到藥房購買藥物服用，以致延誤病情和令疾病在社區蔓延；若會，有關教育工作的詳情；若否，原因為何？

衛生福利及食物局局長：主席，

(一)及(四)

衛生署現時透過不同媒介及渠道，向市民大眾及有特別需要的人士，發放有關健康生活模式的資訊及疾病的常識，包括教育市民認識常見傳染性和非傳染性疾病的傳染途徑，徵狀及防治方法，以及鼓勵市民在患病時向醫生求診等。這些資訊的發放途徑包括在電視、電台播放短片或聲帶、記者會、新聞稿及邀約專題採訪，在公共交通工具、出入境口岸、公共屋邨／私人屋苑、醫療機構及診所張貼海報和派發單張，舉辦和參與大型展覽，協助非政府組織安排講座及展覽，將有關資料上載到衛生署及衛生防護中心網頁和 24 小時健康教育熱線等。

關於藥物資訊方面，衛生署亦透過其網頁及製作和派發單張，提供多種藥物的常識及一般藥物的使用方法，題材包括如何安全使用藥物及正確使用抗生素等。

近月，為了讓市民更有效地防備流感大流行，衛生署亦與新聞處加強了在這方面的健康教育，務使市民就防範季節性流感及禽流感方面能夠得到及時適切的資訊，當中的信息亦包括教育市民若出現感冒的徵狀，便應盡快求醫。

衛生署及新聞處會繼續推廣公共衛生的教育工作，並會就個別市民關注的疾病及藥物的使用加強宣傳工作，以保障市民健康。正在籌備的宣傳工作包括製作電視短片、電台聲帶及宣傳刊物等，以宣傳防治疾病及健康生活的信息。

在公立醫院方面，醫院管理局（“醫管局”）主要是透過醫生及護士直接向病人提供疾病的資訊，以及講解如何安全服食藥物。醫管局和公立醫院亦會經常舉辦各項有關的教育宣傳活動，例如開展社區藥劑師的藥物輔導計劃、舉辦藥物教育講座，製作宣傳海報和單張，以及開設藥物教育的網站等。

有關衛生署的公共衛生教育工作，主要由其中央健康教育組統籌及處理，於 2004-05 財政年度，中央健康教育組的人手共 65 人，總支出大約為 1,800 萬元。新聞處於該財政年度的公共衛生教育開支則為 115 萬元。至於醫管局方面，由於其教育工作依靠大量

前線醫護人員的參與，因此醫管局不能計算投放於這方面的人力和財政資源。

- (二) 現行的法例沒有禁止刊登藥物廣告，但有關廣告的內容不能違反《不良醫藥廣告條例》的規定。根據《不良醫藥廣告條例》，藥物廣告的內容不可就處理高風險的疾病或身體狀況作出聲稱，或只可作出有限制的聲稱。這項條例的精神是避免讓市民就高風險的疾病或身體狀況自行用藥，以致延遲向醫生求診，以保障市民健康。
- (三) 根據《藥劑業及毒藥條例》，所有藥房都必須聘有註冊藥劑師，對藥行則沒有這個規定，這是由於藥行不可售賣須由註冊藥劑師監售的藥物，包括須由醫生處方的藥物。目前本港共有 463 間藥房及 3 070 間藥行，前者佔藥房及藥行總數的 13%。目前本港共有註冊藥劑師 1 583 名。政府會不時檢討藥劑師的供求情況，以便本地大學在藥劑師培訓方面能作出配合。現時，每年約有 30 名本地畢業及 30 名海外畢業人士在香港註冊為藥劑師。

全方位維修計劃

19. 梁耀忠議員：主席，房屋委員會（“房委會”）計劃於明年 1 月推行全方位維修計劃，為全港六十多萬個公屋單位進行勘察及維修。房屋署（“房署”）會派遣家居維修大使到住戶的單位進行室內勘察。據報，住戶須為損毀了單位內的固定設備承擔維修費用，亦會因拒絕家居維修大使進入單位勘察而在屋邨清潔扣分制下被記 7 分。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否制訂指引，清晰訂明如何分辨單位內固定設備的損毀是由住戶造成，還是屬於正常損耗；若有，指引的詳情，以及會否把指引公開；
- (二) 有何機制解決房署與住戶在分擔維修費用方面的分歧，以及有何措施協助無力支付有關費用的住戶；
- (三) 家居維修大使進入單位勘察的具體安排，以及如何確保不會對住戶帶來太大的不便；及
- (四) 會否就拒絕家居維修大使進入單位勘察的罰則諮詢公屋住戶；若否，原因為何？

房屋及規劃地政局局長：主席，我就質詢 4 個部分的答覆如下：

(一) 公共屋邨單位內固定裝置出現損毀的責任分擔安排，沿用已久，明年 1 月推行的全方位維修計劃亦是以此作為基礎。一般而言，單位內主要固定裝置、水電供應及排水系統的保養，包括更換食水管、修補滲漏喉管或破損木門等，以及有關樓宇結構（如石屎剝落）的維修工作，均會由房委會承擔，而其他並非自然損耗或因不小心使用而損壞的裝置，例如玻璃破裂及潔具損壞等，則由租戶負責維修。為協助租戶瞭解有關維修責任，我們已把固定裝置按性質分門別類，清楚釐定各個項目的維修責任，並制訂指引張貼在各屋邨的入口大堂，以便租戶隨時查閱。

(二) 推行全方位維修計劃的目的，是希望透過主動及全面勘察，迅速及適時處理所需的維修工作，以確保公屋單位及公眾地方的設施保養得宜。如果房署與租戶在個別維修項目責任誰屬的問題上存有不同意見，我們會在保障住戶安全及環境衛生的大前提下，按“先做後收費”的原則為單位進行必須的維修，並同時派遣高級工程人員，就分擔維修費用的責任作出專業判斷，繼續與住戶溝通，務求達致共識。

如有租戶未能支付應承擔的維修費用，房署會按實際情況，與租戶商討最合適的安排及協助。

(三) 在制訂具體的勘察安排前，家居維修大使會與租戶商討合適的日期和時間，以便進入單位進行檢查及維修。

(四) 住戶“不讓房屋署或房屋署指派的工作人員進入居住單位進行房屋署負責之維修”，屬“屋邨清潔扣分制”下的不當行為，在 2003 年 8 月開始實施，違規者會被扣 7 分。不過，拒絕家居維修大使進入單位勘察則未納入為須被扣分的不當行為。事實上，全方位維修計劃有助及早找出及處理單位的維修問題，無論對住戶及房委會而言均有好處，相信絕大部分的租戶都會樂意配合勘察工作，而房署在制訂具體安排時亦會盡量配合個別住戶的需要。在明年實施全方位維修計劃後，我們會因應情況和所得經驗檢討各方面的安排。

不得食用魚翅

20. 蔡素玉議員：主席，據報，香港大學規定校內食肆（不論是否已經外判）一律不得供應魚翅。同時，該校舉辦的宴會上亦不可提供魚翅供賓客享用，否則校方不會支付食用魚翅的費用。此外，大企業如太古地產有限公司和香港上海滙豐銀行有限公司等亦有類似做法。就此，政府可否告知本會，政府作為本港最大規模的機構，會否仿效上述做法；若會，詳情為何；若否，原因為何？

環境運輸及工務局局長：主席，香港特別行政區（“特區”）政府一直致力保護瀕危物種，並全力執行《瀕危野生動植物種國際貿易公約》（“公約”）中的規定，透過《動植物（瀕危物種保護）條例》對有關瀕危物種的貿易進行嚴格監管。任何經公約會員國大會通過須受規管的物種，我們亦會相應地將它們納入本地條例的管制範圍。現時有 3 種鯊魚物種被公約列為瀕危級別（即公約附錄 II）物種，它們的出入口均受到有關條例的嚴格規管，違反有關條例的人會被檢控。

任何未被公約列為受管制的鯊魚物種，它們的國際貿易和食用是合法及不受公約的規管。因此，在本港食用此類魚翅亦不受本地條例的規管。

特區政府一向嚴謹遵從公約的規定，依法辦事，不會因為個別團體的意見或立場而在法例以外制定規條，禁止政府內部使用某種合法的商品，所以未有制訂指引規定官方宴會中食物的種類，也沒有計劃向市民宣傳不應進食這些未受公約管制的魚翅。

法案

法案首讀

主席：法案：首讀。

《2005 年僱傭（提高第 63C 條所訂罪行的最高罰則）條例草案》

秘書：《2005 年僱傭（提高第 63C 條所訂罪行的最高罰則）條例草案》。

條例草案經過首讀，並依據《議事規則》第 53(3)條的規定，受命安排二讀。

法案二讀

主席：法案：二讀。

《2005 年僱傭（提高第 63C 條所訂罪行的最高罰則）條例草案》

經濟發展及勞工局局長：主席女士，我動議二讀《2005 年僱傭（提高第 63C 條所訂罪行的最高罰則）條例草案》（“條例草案”）。條例草案建議把《僱傭條例》第 63C 條有關欠薪罪行的最高罰則，由現時罰款 20 萬元及監禁 1 年，提高至罰款 35 萬元及監禁 3 年，以加強阻嚇作用，遏止欠薪罪行。

根據《僱傭條例》的現行條文，工資在工資期最後一天完結時即到期支付。僱主必須盡快支付所有工資給僱員，在任何情況下，不得遲於工資期屆滿後 7 天才支付。按《僱傭條例》第 63C 條，任何僱主如故意和無合理辯解違反有關規定，即屬違法，一經定罪，可被罰款 20 萬元及監禁 1 年。

雖然現行條文已經保障僱員支取薪金的權利，但欠薪事件仍然時有發生。近年，僱主拖欠工資已成為勞工處所處理的勞資糾紛和申索個案的主要成因。在 2000 年，僱主拖欠工資及短付工資佔全部勞資個案的 27%。在 2004 年，這方面的比率攀升至 34%，而今年首 10 個月更升至 36%。今年早前發生的一連串食肆結業和欠薪事件，令大眾關注是否須在《僱傭條例》下訂定更有效的罰則，以打擊意圖逃避支薪責任的僱主。對此，政府絕對不會坐視不理。我們決心以多管齊下的方法，打擊欠薪罪行。

我們已經大大加強執法和巡查的力度，並聘請在刑事偵緝方面具豐富經驗的前資深警務人員，以增強我們在搜集情報和偵查方面的能力。我們會全力打擊有問題的機構，責成僱主履行對僱員的責任，並對違法的公司和董事進行檢控。此外，我們亦會加強宣傳和教育工作，呼籲僱員盡早舉報欠薪事件，以及提醒僱主履行支付工資的責任。

為配合上述執法行動，我們建議修訂《僱傭條例》，加重違例欠薪的刑罰，以增加對違例僱主的阻嚇作用。有關的修訂建議已獲得勞工顧問委員會和立法會人力事務委員會的支持。我們希望透過加重刑罰，向任何意圖罔顧法紀的僱主，傳達清楚的信息：政府會全力嚴打欠薪罪行，確保僱員的基本權益獲得保障。

主席女士，政府高度重視欠薪問題，我希望議員能早日通過條例草案。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2005 年僱傭（提高第 63C 條所訂罪行的最高罰則）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，條例草案則交由內務委員會處理。

恢復法案二讀辯論

主席：本會現在恢復《2005 年收入（自訂車輛登記號碼）條例草案》的二讀辯論。

《2005 年收入（自訂車輛登記號碼）條例草案》

恢復辯論經於 2005 年 5 月 4 日動議的條例草案二讀議案

主席：審議上述條例草案的委員會主席陳鑑林議員現就委員會對該條例草案的報告，向本會發言。

陳鑑林議員：主席女士，本人謹以《2005 年收入（自訂車輛登記號碼）條例草案》委員會（“法案委員會”）主席身份提交報告，並向各位重點匯報法案委員會的商議工作。

首先，《2005 年收入（自訂車輛登記號碼）條例草案》（“條例草案”）的主要目的是修訂《道路交通條例》及《道路交通（車輛登記及領牌）規例》，以實施財政司司長在 2004-05 年度財政預算案中建議的自訂車牌號碼計劃。

法案委員會在多次會議中，曾深入討論自訂車牌號碼計劃的各項安排。部分委員十分關注在該計劃下，多達 8 個字元並容許英文字母與數目字夾雜的自訂車牌號碼組合，會否對執法及道路使用者的安全構成影響。法案委員會亦曾與當局討論條例草案中，有關賦權運輸署署長在某些特定情況下，可收回已分配的自訂車牌號碼的擬議條文。當局其後接受法案委員會的建議，在日後恢復出售先前收回的自訂車牌時，會給予先前的持有人“優先權”。當局也會動議全體委員會審議階段修正案，在條例草案中訂明有關安排。法案委員會亦就條例草案中建議保留某些車輛登記號碼的擬議安排，積極與當局交換意見。

此外，法案委員會曾與當局探討自訂車牌號碼計劃的實施，會否對現時普通車牌號碼及特殊車牌號碼的拍賣構成影響，因而令獎券基金的收入減少。因應委員的關注及建議，當局同意將出售自訂車牌號碼的收益撥作扶貧

用途，並在未來 5 年，每年在預算案中預留一筆相等於該計劃的預計淨收入的款項。

應法案委員會的要求，當局答允稍後在條例草案二讀辯論時作出承諾，於計劃實施 1 年後作全面檢討，並跟進委員所提出的其他主要關注。法案委員會察悉並同意當局提出的多項全體委員會審議階段修正案。

主席女士，民建聯支持條例草案及其修正案。我們認同這項計劃具有創意，並對市民具有一定的吸引力。此外，我們很高興看到，政府承諾會在未來 5 年，預留一筆相等於這項計劃可能產生的款項，用於扶貧工作上。但是，我在法案委員會審議階段曾多次提出，自訂車牌可能會導致侵犯商標的問題，當然，政府的解釋是這種可能性極微，但我們仍然覺得必須小心處理這些問題。與此同時，我們亦認為，自訂車牌千變萬化，可能會令執法方面出現新的課題。所以，我們建議，政府須不時關注在有關計劃實施後出現的執法問題，並進行一些教育工作，例如如何令警方在執法時，容易找到違法車輛。此外，亦可教育市民辨認車輛，不要單是看車牌，因為除了看車牌之外，可能還有其他方法。我們須教育市民怎樣做，以協助警方追查違規車輛，務求把自訂車牌號碼計劃可能引起的執法問題所造成的影響減至最低。我希望政府能不時注意社會就這個問題反映的意見。多謝主席女士。

（代理主席劉健儀議員代為主持會議）

代理主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

代理主席：如果沒有，我現在請財經事務及庫務局局長發言答辯。在財經事務及庫務局局長答辯後，這項辯論即告結束。

財經事務及庫務局局長：代理主席，《2005 年收入（自訂車輛登記號碼）條例草案》（“條例草案”）旨在實施財政司司長在 2004-05 年度財政預算案中公布的自訂車牌號碼計劃。條例草案將修訂《道路交通條例》及《道路交通（車輛登記及領牌）規例》，在現行車牌號碼的分配和拍賣安排以外，加入新的自訂車牌號碼計劃，讓車主可自行設計車牌號碼的組合。

在條例草案提出後，法案委員會主席陳鑑林議員及多位委員在過去數月對條例草案作出了很詳細的審議，並提出很多寶貴意見，我謹在此向陳議員及其他委員致謝。

為了向車主提供更多樣化的車牌號碼選擇及增加車牌號碼的吸引力，運輸署將對參加自訂車牌號碼計劃的車主，放寬車牌號碼式樣的限制，即是說車主可自行選擇喜歡的車牌號碼，經運輸署署長批准及透過競投後便可採用，而自訂車牌號碼組合最多可以有 8 個英文字母、數目字及空位。

（主席恢復主持會議）

在建議的計劃下，申請人在遞交自訂車牌號碼申請後，運輸署將安排審核申請及進行抽籤。中籤者在繳付 5,000 元按金後，獲批准的自訂車牌號碼會被安排拍賣，價高者得，而拍賣底價為 5,000 元；若申請人未能投得車牌號碼，他將獲退還按金。自訂車牌號碼將可連同獲配予該號碼的車輛一併轉讓。

我們將規定自訂車牌號碼組合必須符合所有訂明條件，包括：

- （一） 不得引起執法上的問題；
- （二） 不得令合理的人相信配以該車牌號碼的車輛是屬於香港特別行政區（“特區”）政府、任何國家或其政府、香港特區政府參加的國際組織、中央人民政府駐香港特區機構或香港特區的任何公共機構，或使用該車輛的人士是代表任何上述機構；
- （三） 不得品味低俗或不雅，或令合理的人反感，或提述三合會名銜或術語或帶有三合會含義，或造成會妨礙執法的混淆，或對交通安全造成危害；及
- （四） 不得與現有的車牌號碼相同，也不得採用與現行的車牌號碼或許可證／牌照號碼相似的模式。組合亦不得與保留給某些車輛類別的號碼相同，例如以“AM”為前綴或結尾字母的號碼。

運輸署署長會參照條例列明的條件及準則，在警務處、民政事務局、其他有關部門及非官方人士的協助下，審核自訂車牌號碼的申請。

自訂車牌號碼經分配後，若運輸署發現有自訂車牌號碼因違反條例草案所指明的情況，例如我剛才提及的若干限制，而不適宜或不再適宜作車牌號碼使用，運輸署署長可收回該車牌號碼，但車主可就有關決定向行政上訴委員會提出上訴。

主席女士，在審議條例草案的過程中，委員對若干事宜提出關注，例如有委員擔心實施這項計劃或會造成執法問題及影響道路使用者的安全。我希望藉此機會解釋，自開始構思這項目（即自訂車牌號碼計劃）以來，警務處和運輸署已積極參與其中，以確保該計劃能完全符合執法和道路安全等要求。警務處亦明確表示，該計劃不會引起執法問題。他們的解釋是，在執法過程中，他們不僅會參考車輛的車牌號碼，同時亦會參考車輛的其他資料，例如車輛的類別、車廠名稱、型號和顏色，並把有關資料與運輸署的車輛牌照電腦系統的登記紀錄作核對，以協助破案。警務處亦會確保有關的前線警務人員接受適當的訓練，以便他們能夠處理有關事宜，而運輸署則會否決一些相當可能引起執法困難的自訂車牌號碼的申請。我們將會在自訂車牌計劃實施 1 年後作出檢討，以確保該計劃不會對道路安全構成問題。

有委員認為，政府可因應一些情況而收回自訂車牌號碼的做法，對車牌號碼的持有人既不公道又不公平，他們亦建議應就政府收回車牌的權力設定時限。有委員認為，如某自訂車牌號碼在某些情況下被收回，而有關情況其後有所改變，以致當局認為該自訂車牌號碼可恢復以拍賣方式發售，該號碼先前的持有人應有權優先回購該號碼。

我們認為，政府必須訂有在某些情況下收回自訂車牌號碼的安排，也不贊成就收回自訂車牌號碼設定時限，因為一些在分配時可以接受的自訂車牌號碼，經過一段長時間後，或會變成不可接受，因此必須賦權運輸署署長，讓他可盡快收回不再合適的自訂車牌號碼。運輸署署長會向被收回車牌號碼的持有人，退回一筆相等於該號碼的拍賣成交價的款項。我們已為被收回自訂車牌號碼的持有人提供上訴機制，確保他們受到公平對待。

有關優先購買權的建議，政府認為合理。我們將建議，如當局認為某個已被收回的自訂車牌號碼，適宜恢復以拍賣方式發售，運輸署署長會在進行拍賣前，告知該號碼先前的持有人，讓他有機會選擇是否回購該號碼。如果他沒有在指定時限內回購該號碼，該號碼將公開拍賣。我會在稍後提出全體委員會審議階段修正案，就有關安排提出建議。

部分委員建議，政府應把自訂車牌號碼計劃所得的收入撥入獎券基金，或用作資助為協助有需要的人而推行的措施。就此，財政司司長已於本年 5 月底宣布，將會在未來 5 年預留一筆數額相等於出售自訂車牌號碼的預計淨收益的款項，用作資助扶貧工作。

有委員建議，運輸署應為公眾包括車主提供更方便的機制，讓他們在個人資料如地址須予更改時，可一站式地通知有關的政府部門。就此，運輸署將會考慮如何精簡現行程序，以便利車主就個人資料的更改作出呈報。另有委員建議，應在車牌上所顯示的英文字母及數目字的字型式樣及大小方面，為車主提供更多選擇。由於有關建議涉及所有車牌號碼的規管事宜，所以我們已將建議轉交環境運輸及工務局作整體考慮，並研究有否改動的空間。

此外，有委員建議，應把由英文字母“ZG”組成及指明的相關車牌號碼，保留給人民解放軍駐香港部隊的車輛使用。我們同意這項建議，並會就這方面提出修正案。

主席女士，政府提出的自訂車牌號碼計劃，一方面可為政府開拓新的收入來源，另一方面亦可讓車主發揮創意，為其本身的車輛度身訂造一些具特殊意義的車牌號碼。世界許多地方亦有推行類似的計劃，而且運作暢順。

若條例草案獲得通過，運輸署及其他有關部門將盡快落實自訂車牌計劃所需的預備工作，包括提升運輸署的車輛牌照電腦系統，制訂處理申請的工作流程和細節等。運輸署將會在短期內宣布申請自訂車牌號碼的詳情和注意事項，並將於 2006 年第二季開始接受市民申請。

主席女士，法案委員會已表示支持條例草案恢復二讀，我希望各位議員支持條例草案。

多謝主席女士。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《2005 年收入（自訂車輛登記號碼）條例草案》，予以二讀。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《2005 年收入（自訂車輛登記號碼）條例草案》。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

《2005 年收入（自訂車輛登記號碼）條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入《2005 年收入（自訂車輛登記號碼）條例草案》。

秘書：第 1、2、5 至 8、11 至 14、16 至 29 及 31 至 42 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 3、4、9、10、15 及 30 條。

財經事務及庫務局局長：主席女士，我動議修正剛讀出的條文，修正案內容已載列於發送給各位委員的文件內。

關於第 9(b)條的修正案，正如我在較早時動議二讀條例草案時指出，政府同意法案委員會委員的建議，把由英文字母“ZG”組成及指明的相關車牌號碼，保留給人民解放軍駐香港部隊的車輛使用，並把有關的規定納入《道路交通（車輛登記及領牌）規例》第 11 條內。此外，正如我剛才動議二讀時提到，政府就條例草案第 10 條提出修正案(g)段，為曾被收回的自訂車牌號碼先前的持有人提供優先回購權。

條例草案第 3、4、10 及 15 條的修正案，是為提供優先回購權而涉及的技術性修訂。我們亦就條例草案第 30 條提出修正案，保留由 3 個或 4 個同一英文字母組成的自訂車牌號碼，由運輸署署長行使酌情決定權，以拍賣方式發售。

上述建議的修訂是應法案委員會委員的要求而提出的，希望各位議員支持政府提出的修正案。多謝主席女士。

擬議修正案內容

第 3 條（見附件）

第 4 條（見附件）

第 9 條（見附件）

第 10 條（見附件）

第 15 條（見附件）

第 30 條（見附件）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布修正案獲得通過。

秘書：經修正的第 3、4、9、10、15 及 30 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

法案三讀

主席：法案：三讀。

《2005 年收入（自訂車輛登記號碼）條例草案》

財經事務及庫務局局長：主席女士，

《2005 年收入（自訂車輛登記號碼）條例草案》

經修正後已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2005 年收入（自訂車輛登記號碼）條例草案》予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《2005 年收入（自訂車輛登記號碼）條例草案》。

議案

主席：議案。根據《應課稅品條例》動議的決議案。

根據《應課稅品條例》動議的決議案

財經事務及庫務局局長：主席女士，我動議通過議程所印載以我名義提出的議案，把現時超低硫柴油每公升 1.11 元的優惠稅額的有效期延長至 2006 年 12 月 31 日，以落實財政司司長在較早時宣布的建議。

香港在 2000 年開始引入超低硫柴油。當時基於環保理由，政府為了鼓勵車主採用污染較少但價格較高的超低硫柴油，以取代一般柴油，把超低硫柴油稅的稅額訂定在相對較低的每公升 1.11 元的優惠水平，同時計劃在 2002 年 1 月 1 日回復至每公升 2.89 元。然而，政府後來為了紓緩經濟逆轉對運輸業造成的影響，六度押後把超低硫柴油的稅額回復至每公升 2.89 元的水平。

根據去年 12 月獲立法會通過的決議案，超低硫柴油稅的稅額將於 2006 年 1 月 1 日起，回復至每公升 2.89 元的水平。

我們體恤到國際油價上升對各行各業，尤其運輸業所造成的影響。財政司司長在審視多方面的因素，包括運輸業面對的壓力、香港的整體經濟及政府的財政狀況後，決定再一次延長超低硫柴油稅的優惠稅額的適用期為期 1 年，直到 2006 年年底為止，希望紓緩運輸業的壓力。

有議員和業界向政府提出進一步調低，甚至完全取消超低硫柴油稅的訴求，我們認為建議並不可行，亦非解決高油價的方法。現時 1.11 元的優惠稅額已較原稅額低約 60%，如果再進一步調低或完全取消這稅項，對政府的收入會構成壓力，這是我們不能輕視的。我們認為現時並沒有空間再進一步寬減 1.11 元的優惠稅額。

按原定 2.89 元的稅額，政府從超低硫柴油收取的 1 年稅款約為 18 億元。但是，由於現時徵收每公升 1.11 元的優惠稅額，政府從超低硫柴油收取的 1 年稅款只有約 7 億元。延長優惠稅額 1 年，將令政府在未來 1 年少收 11 億元的稅款。

我希望各位議員支持這項議案。

多謝主席女士。

財經事務及庫務局局長動議的議案如下：

“議決修訂《應課稅品條例》（第 109 章）附表 1，在第 III 部第 1A 段中 —

- (a) 在(a)節中，廢除“2005 年 12 月 31 日”而代以“2006 年 12 月 31 日”；
- (b) 在(b)節中，廢除“2006 年 1 月 1 日”而代以“2007 年 1 月 1 日”。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：財經事務及庫務局局長動議的議案，予以通過。

陳鑑林議員：主席，今次已是政府自 2000 年引入超低硫柴油稅後，第七次把超低硫柴油稅優惠延長，而本人亦多次就有關議題發言。鑒於汽車使用超低硫柴油有助改善香港的空氣質素，因此民建聯十分支持政府繼續延長有關優惠。不過，由於現時本港仍有為數超過 12 萬輛柴油車輛備受油價持續上升的影響，其中營業車輛更首當其衝，備受柴油價格上漲影響，導致營運成本上升，盈利銳減，直接影響生計。因此，民建聯認為政府除了延長有關優惠外，亦應進一步調低柴油稅，以及實施其他協助運輸業界的措施。

在過去兩年，隨着國際燃油供應短缺，超低硫柴油售價由每公升 6.03 元升至最近的 8 元，反映過去兩年油價升幅十分強勁，令運輸業界的成本大幅上升。雖然政府已提供超低硫柴油稅優惠，但業界指出，油價高企，貨櫃車司機的柴油開支由去年每月 11,000 元，增加至現時 15,000 元，增幅超過三成。至於小巴，目前不少乘客量低的路線已經申請加價，打算把營運成本轉嫁乘客身上，這勢將造成連鎖反應，令社會出現加價風潮。

在今年 11 月 6 日，環境運輸及工務局局長在立法會回應有關超低硫柴油議案時，強調政府已體恤到國際油價上升對各行各業，尤其運輸業界，所造成的影響，並指出政府過去已實施一連串利便運輸業界營運的措施，例如允許專營巴士、公共小巴及的士於車身展示廣告、安裝流動多媒體廣播等，以及允許渡輪營辦商於碼頭內、外牆及上蓋展示廣告。此外，亦准許的士及小巴進出落馬洲管制站，以增加業界服務乘客的機會及收入等。

不過，我們認為，這些措施雖然非常好，但仍很不足夠。因為這些措施並未能全面減低業界的營運成本，例如開放小巴進出落馬洲，只能惠及數條小巴路線，並不能幫助其他小巴營運商。至於展示車身廣告及安裝媒體廣播等措施，廣告雖然可以開源，但卻十分有限，相反，安裝電視亦增加了其他技術和支援上的負擔。

因此，我們認為政府如果要協助運輸業界減輕燃油成本的負擔，最直接的方法當然是進一步減低超低硫柴油稅，我們明白減低這稅項將會相應降低政府穩定的課稅收入，直接減少庫房的收益。不過，此舉卻可幫助為數達 10 萬人的運輸業界從業員，同時亦可有助本港的運輸業發展，增加他們的競爭力，相對來說，亦有助本港物流業的發展。因為近來我們可看到，香港的物流業發展遇到極大競爭，如果沒有政府在各方面的協助，相信我們面對的挑戰將會更為嚴峻。

此外，在小巴轉用石油氣政策上，政府亦應從速加以檢討，改善現行石油氣加氣站不足及分布不均的問題，以減少石油氣車輛經常花費很長時間排隊加氣的問題，使那些仍未轉用石油氣的小巴營運商對石油氣加氣站的供應

有充足的信心，盡快更換現時的柴油小巴，改用燃油售價低一倍的石油氣，從而減低受油價攀升造成的不利影響。

至於運輸業界經常指稱油公司加價快減價慢，以及油商之間缺乏競爭，以致零售價幾乎一致等問題，當局有必要盡快公布有關的顧問研究報告，以便業界及公眾對油商的運作及情況可有更多瞭解，化解社會之間就這些問題經常出現的矛盾。

多謝主席。

劉健儀議員：主席女士，今次是政府第七次延長超低含硫量柴油稅務優惠，我又再次感到非常無奈，亦再次感到非常失望。我感到無奈，是我必須支持通過今天的決議案，否則稅率會由每公升 1.11 元自動跳升至每公升 2.89 元，對運輸行業而言，這將會是天大的大災難。我感到失望，是政府仍然冥頑不靈，堅持不減免柴油稅、堅持迴避柴油價格高企不利運輸及物流業這個重要的經濟課題。

本會在今年 11 月 16 日通過一項由我提出的有關“減免超低含硫量柴油稅”的議案。本會要求政府積極考慮減免超低含硫量柴油稅，為期 1 年至 2006 年年底再作檢討。不過，雖然至今已過了差不多 1 個月，但政府一點回應也沒有，今天財經事務及庫務局局長作出回應了，但我所掌握的，卻只是一個“不”字。政府連考慮也拒絕，實在令業界感到非常失望。在 11 月 16 日當天就議題辯論期間，我提出了很多論點，希望政府可加以研究和考慮，但政府似乎是不聽不聞，仍只說現時損失了若干稅收，而不積極看看減免柴油稅後，可為香港增強多少競爭力。

陳鑑林議員剛才說得很對，他的論點在上次辯論中也有提及，如果政府在上次聽不清楚，陳鑑林議員今天已重複，並希望政府再聽清楚，如有需要，我會再向局長提交當天的發言稿，希望他積極回應當中提出的論點。

由 2000 年開始，我已要求政府就柴油稅率作出全面檢討，看看有否減免的空間及空間有多大。如果政府願意這樣做，便無須每隔數個月便來本會一次，今次已是第七次了。每次都要求議員通過決議案，而本會亦須一年復一年地處理這個問題。

我已多次指出，與其每年或每隔數月便要求議員延長優惠，政府倒不如切切實實地因應現時的實際環境，修改主體法例，訂定合理的稅率，與業界磋商。可惜政府表示不會將優惠轉為長期安排，並表示不排除將來經濟好轉

時，會將稅率回復至每公升 2.89 元。政府每次均以此言詞恐嚇業界，膽小者也會被嚇壞。

政府當局亦多次表示，擔心將柴油稅率進一步調低，日後便永遠不能再調高。其實，業界同意當油價回落至一定的水平，政府便可調整柴油稅率，我最近也去信政府表達這方面的意見。業界願意就此事與政府商討，尋求一個大家均可接受的方案及稅率。我亦曾就此事約見財政司司長，可惜直至現時為止仍未有任何回應。我希望在今天之後，當局給我回應或跟業界商討這問題，瞭解雙方的立場和看法，以便尋求共識。

雖然政府一年又一年地令運輸業界失望，但我仍希望政府真正作出積極回應，不要一年又一年地將問題拖延下去。

主席女士，我謹此陳辭。

王國興議員：主席女士，國際原油價格在過去 1 年一直高踞不下，對於交通運輸業界造成嚴重的沖擊，剛才兩位議員已經說過。本會過去已多次在大會和事務委員會上討論這議題，希望能減輕運輸業界當前的經營困難。就要求政府寬減及撤銷超低含硫量（“超低硫”）柴油稅的議案，本會也曾多次討論。對此，工聯會一直希望政府能全面撤銷超低硫柴油稅，為業界締造一個更佳的營商環境，可惜政府充耳不聞。

其實，政府為配合“鐵路優先”的政策，近年多條鐵路相繼落成，或動工興建。由於鐵路發展迅速，覆蓋面遍及港九新界，無形中令交通運輸業界面對更激烈的競爭。為免令業界百上加斤，工聯會希望政府能進一步全面豁免柴油稅，這不但紓緩業界的經營壓力，為業界帶來裨益，也可有利營商環境，而最重要的，是可避免市民負擔昂貴車費，省回來的金錢，既可達致藏富於民，亦可讓市民有更大的消費能力，促進市面消費，振興香港經濟。

近年，飽受柴油稅高企困擾和打擊的車輛便是貨車及貨櫃車業。根據貨櫃車業界表示，目前以一輛每月工作 30 天的貨櫃車為例，每月的燃油稅超過 3,300 元。對於貨櫃車司機而言，這是一個非常沉重的負擔。

雖然本港經濟有所改善，但運輸業界及基層大眾普遍未能受惠於經濟改善的成果。反之，裁員減薪之聲始起彼落，基層及“打工仔女”的生活仍然十分困苦，對於服務普羅大眾的小巴和貨運業司機而言，根本不可能向乘客和顧客徵收額外收費。況且，當油價、保險和各項雜費等經營成本均大幅上

升時，為免轉嫁乘客，業界惟有獨自承擔這些壓力。早前工聯會屬會汽車交通運輸業總工會已多次向政府表示，如此高昂的附加費加重司機的負擔。

我們翻查資料，政府從 2000 年 12 月起已先後 6 次延長超低硫柴油稅優惠，稅額由每公升 2.89 元減至目前的每公升 1.11 元。連同今次，政府已七度延長柴油稅優惠。其實，政府是否認為這些柴油稅很重要？這稅款只能為庫房帶來約 7 億元的收入。我認為政府如能完全豁免這稅款，其實可幫助司機和一般“打工仔女”，最低限度沒有人會認為局長是“官商勾結”，因為這種利益輸送一定受歡迎，但可惜局長不聽這些意見。

近日，政府的政策提到應以一致及公平的原則作出考慮。過去，我們不斷反映業界的不滿，他們質疑為何巴士公司可獲免稅優惠，反之，小巴、的士、貨櫃車則要繳交高昂的稅款？對於這些中小企業而言，政府的政策似乎只偏向大企業，這是否有利改善營商環境呢？正正因為高昂的燃油稅迫使部分司機改用非法燃油，最終又令政府花上大量的人力物力來打擊和取締這些活動，這樣運用公帑亦不合理。

還有，財政司司長現在開始為制訂下年度的財政預算案而廣泛諮詢公眾意見，較早前，工聯會多位議員也曾約晤唐司長，直接向他提出意見，希望政府能在下年度取消超低硫柴油稅，為運輸業界帶來一個喜訊。但是，今天政府的回應，是不會取消而只是繼續提供優惠，我覺得這並不是一個最好的消息。不過，今天我們不得不支持這項議案，儘管我們認為這些優惠未能切實地為運輸業界帶來幫助。所以，我希望政府再聽取“打工仔女”及司機的意見，並希望政府撤銷這稅項，那麼便不用年年來立法會動議議案。

此外，我想向局長作出一個投訴，這是關於早前有很多小巴及的士司機響應政府的呼籲而轉用石油氣，以減低空氣污染。可是，政府無力監管，以致石油氣站不聽從政府的指令，每個加氣站本來有 20 支加氣槍，但往往只開四分之一；有些加氣站有十多支加氣槍，卻只開二三支，以致的士、小巴等大排長龍。其實，較早前有報道指他們已被迫要圍繞加氣站進行罷駛示威。在收到這投訴後，我在本星期一親自到位於觀塘、油麻地及深水埗等 4 個加氣站，實地觀察。我發覺情況確實如此，那些加氣槍並非壞了，亦並非進行維修，而是加氣站不想的士及小巴司機為車輛注入較平價的石油氣而把那些加氣槍關上。雖然政府設立熱線可供投訴，但投訴無效。我們發覺那些加氣站陽奉陰違，為何它們可以繼續陽奉陰違呢？原來是政府監管不力，或根本沒有監管。

當我在本星期一看見這情況後，便立刻透過同事致電機電工程署署長，甚至致函，但可惜直至今天為止仍未有回應。現在正舉行世貿會議，政府很

關注交通問題，我相信政府亦不想的士司機、小巴司機大罷駛，所以，我現在向局長作出投訴，今天是星期三，看看當局何時作出回應。現時司機每天均被迫在加氣站排長龍等候個多小時，才能為車輛加氣。司機們在街上排隊，備受警方的票控和驅趕，而警方的做法便是迫虎跳牆。所以，我現在當面向局長投訴，希望局長盡快處理此事。多謝主席女士。

單仲偕議員：主席，約在 1 個月以前，我們好像已就此議題辯論了一次，不過，各位同事可能是想把這個問題說得清楚一點。王國興議員剛才發言時表示柴油稅令人困擾，大家都同意，油價高企是一個令人困擾的問題，事實上過去數年來，柴油稅一直沒增加過，所增加的只是油價。當然，大家對於油價減不減，免不免的問題，可作詳細研究。

當然，上個月（4 個星期前），我們已支持繼續要求政府凍結燃油價格，但大家一直仍受這問題所縈繞着，一如劉健儀議員所感憂慮的問題，我相信明年油價帶來的影響會更嚴重。今天的油（**crude oil**）價格是大概每桶 61 美元，**Goldman Sachs** 估計明年會升至 68 美元，即最低限度有一成的增幅，至於增幅轉嫁零售價方面會增加多少，我也無從預計，可能要局長研究一下明年的零售價將會增加多少了。除此以外，它估計在未來 4 年至 5 年，油價仍會保持在較高的水平。這是由於需求和 **supply** 的關係，而煉油廠的 **logistics**，即增加設施和增加供油量，也不能就這方面做到甚麼。

所以政府便要考慮這個問題了，所涉的是 7 億元，**OK**，如果作出了減免，最大的好處便是不再提出這項議案來進行辯論，因為可做的亦已做了。可是，即使政府如此做了之後，即是說，即使政府就油價方面免去 7 億元，明年的油價在免稅後可能還會高於現時的柴油價格。所以，這項困擾着業界的因素仍會繼續存在，而且還可能較現時更嚴重。不過，減免了之後，唯一所得的是，政府了結這事項，把這事項的尾巴除去，不用每年都在立法會辯論一次。但是，在未來的 4 年裏，如果就油價的預測是準確——其實，預測並非不準確，例如今年在油價見每桶 70 美元以前的 5 個月，相關機構已預測油價會開始上揚，而且會持續高企——相類似的議案，即例如今天的議案便可能會繼續出現，因此，政府即使不減免油價，最低限度也要把油價再凍結 4 年，直至石油供應量獲得提升，或 **crude oil** 價格會慢慢回落為止，這是需要一段時間的。

可是，有一個問題，是劉健儀議員提出的，她說得很好，她說油價可加可減，這便令我有些擔心了。這價格與車票價格卻是相反的。關於車票價格的問題，鄭家富議員告訴我真的是可加不可減的。劉健儀議員當然認為車票方面，這個調節價格的機制是對的，連 10% 也不肯減，一會兒我們進行辯論時，她又會提出其他相關物價高企及諸如此類的資料了，對嗎？那麼，柴油

稅減免之後是否又會加回的呢？這點也是令我擔心的，政府現時就柴油稅是每年檢討一次，數年之後，例如 5 年或 6 年後的油價（屆時我們也可能不是議員了），油價回落了，政府想加回該項稅收時，我不知道該建議屆時又可否獲得通過呢？這也是一個問題。

雖然在 4 星期前我們支持政府維持油價在現時的水平，但我覺得，政府是否應該在未來 4 年的財政預算案中尋找空間，來回應一下社會上希望減免有關壓力的要求，即政府是否仍有空間就柴油稅作進一步的減免呢？雖然政府做這事時可能會覺得有困難，但我也希望政府仍能研究一下，因為未來 4 年內油價仍會處於高位（最低限度有如此的預測），單是把油價維持在 1.11 元的水平是否便可回應業界的減壓要求呢？政府也應考慮可否提供多一些優惠，即使不豁免，是否也可再減一些呢？可否就 1.11 元的油價水平再酌量作出減價，以紓緩一下業界的壓力呢？

王國興議員發言中的另一部分是相關的投訴，是關於汽油槍的問題，我是非常同意的。我覺得這個是雞蛋和小雞的問題。在每次辯論這個問題時，廖秀冬局長也不在議會內，在現時的計劃下，有部分的車輛及小巴是仍未轉變所用燃油的，政府其實應再拓大該計劃的範圍，讓其他未轉換燃油的小巴等也可參與。政府甚至應勸諭小巴商人轉入該計劃，好讓這方面的需求更大。此外，政府亦應多加督促油商就這方面提供更佳服務。我反而覺得這是政府所應做的事。這樣既可令小巴商人獲得適當的服務，亦可達致改善空氣的目標。

我謹此陳辭，支持這項議案。不過，我是十分希望政府會考慮酌量稍減柴油稅。

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，財經事務及庫務局局長，你是否要發言答辯？

財經事務及庫務局局長：主席女士，我想多謝各位議員給予我們寶貴的意見。關於王國興議員剛才提出的投訴，我已第一時間通知同事，我們會將他的投訴和意見向環境運輸及工務局的同事反映，以便作出跟進。我再次多謝他的意見。

剛才劉健儀議員批評我們不聽不聞，我覺得這種批評並不公道，因為大家也知道，今天的決定是一個很好、並且能平衡各方面的決定，當中已考慮到運輸業界的經營狀況，亦考慮到在過去 6 年 — 如果議員通過這項議案 — 在合共 7 次的延長超低硫柴油稅項寬減中，政府損失了共 89 億元。我相信每個市民都會認同 89 億元並不是一個小數目，所以，政府已體諒了業界的訴求。

當然，劉健儀議員及其他議員可能覺得我們所做的工夫仍屬不足，應該多做一點，對此，我們已聽取了他們的意見。但是，當我們作出一些決定的時候，是要作出全盤考慮，不能只考慮一個因素，即業界的經營問題。希望議員明白，政府在作出這些決定的時候，要經過深思熟慮，所以希望各位議員支持這項議案。多謝主席女士。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：財經事務及庫務局局長動議的議案，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：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

議員議案

主席：議員議案。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。

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：主席女士，我動議通過我提出關於修訂《香港特別行政區立法會議事規則》的決議案。

議事規則委員會（“委員會”）曾研究處理修改行政長官及立法會產生辦法的兩項議案的程序。

委員會曾把有關議案草擬本涉及的法律事宜轉交研究有關議案的小組委員會，以便政府當局作出澄清。小組委員會獲政府當局作出澄清後，亦曾討論有關事宜。

在考慮政府當局所作的澄清及小組委員會的有關商議後，委員會認為《議事規則》已有處理一般議案的條文，但當中沒有特定條文，落實《基本法》附件一和附件二關於行政長官及立法會產生辦法的修改建議，須獲立法會全體議員三分之二多數通過的規定；也沒有特定條文，訂明全國人民代表大會常務委員會（“人大常委會”）在 2004 年作出的有關“解釋”，即修改行政長官及立法會產生辦法只可由政府提出。但是，委員會認為，即使《議事規則》沒有這些條文，現行程序仍足以處理政府當局提出的兩項議案，只要程序沒有抵觸《基本法》及其附件，以及人大常委會的“解釋”便可。

主席女士，《議事規則》第 46(1)條規定一般議案須獲得過半數票方為通過，亦同時列出特訂的例外情況。有關的例外條文訂有不同的表決規定，即出席會議的議員或全體議員的三分之二多數同意方為通過。委員會建議修訂《議事規則》第 46(1)條，把《基本法》附件一和附件二的規定納入該等屬例外條文之內。

委員會建議對《議事規則》作出的修訂已載列於決議案內。內務委員會已接納有關的修訂建議，請各位議員支持決議案。

多謝主席女士。

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 46(1)條，廢除“及第一百五十九條”而代以“、第一百五十九條、附件一及附件二”。”

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。

第一項議案：專營巴士票價。

專營巴士票價

鄭家富議員：主席女士，我動議通過印載於議程內的議案。

主席女士，經過了數年的磋商之後，適用於專營巴士公司的可加可減票價調整機制終於出台，如果這個機制可以落實，將有助增加票價調整機制的透明度。民主黨認為由於這個機制採用了價格上限的概念，所以是值得支持的。

可加可減的機制有其合理性，惟可惜的是專營巴士公司在引入機制時所提供的減價措施，並不能符合大眾的要求，因而引來各界非議，引起的迴響遠遠蓋過了對機制的關注。

按照建議的專營巴士減價措施，凡超過 15 元的票價減幅為 15%，10 元至 14.9 元的票價的減幅則為 5%。表面看來，這是一個對乘客非常優惠的方案，但乘客必須在去程時同時預繳回程車費才可以享有有關優惠。

現時，新世界第一巴士服務有限公司（“新巴”）及城巴有限公司（“城巴”）均有為旗下巴士乘客提供預繳即日來回優惠的安排，據資料顯示，只有約 47%乘客會使用這項安排。

如果日後所有專營巴士公司均提供這項安排，按 47%的基準推算，只有約 28 萬人次使用。

換言之，在專營巴士每天整體載客量的 395 萬人次中，只有 7%的乘客可以因這項減價安排受惠，對九成以上的乘客來說，連一分半毫的優惠也沒有。

九龍巴士(1933)有限公司(“九巴”)董事長陳祖澤先生曾經表示，預繳來回車費減價的安排，已經是九巴在其能力範圍內可以提供的最大優惠，並以一塊牛油塗一塊麪包，要人人分，便分得很少的例子，來比喻他們所有的牛油麪包有多大。

我想向陳祖澤先生的比喻作一些回應，他的比喻似乎美化了九巴的誠意，也輕視了乘客的期望。根據建議預繳費用的安排，如果乘客因事未能乘搭回程巴士，則十多二十元的車費便要就此報銷，乘客不單未能獲得相關優惠，甚至要賠上一程車費給巴士公司。我認為九巴拿得出來的牛油，分量應不止這麼少，而且在給乘客一小塊牛油後，最後竟連整塊牛油麪包也拿走。

據我們調查的數據顯示，超過 85%的被訪者擔心，因未能乘搭回程巴士而浪費了預繳的車資。上周，政府就專營巴士公司的載客量向立法會作出書面答覆，我根據有關數據作出推算，在全面推行預繳安排後，每天將會有 28 萬中長途乘客使用，只要當中每天有 5%乘客使用這項安排但最終未能乘搭回程巴士，而享受有關優惠的話，則該批已預繳但沒有乘搭回程巴士的乘客，反過來每天會多付接近 14 萬元的車費，每年便會白白奉獻三千六百多萬元給巴士公司。因此，預繳收費制度必須取消。

我不能判斷巴士公司是否有意藉此“搵乘客着數”，但客觀數據顯示，巴士公司提供這種繁瑣的回程減價安排，確實會導致有乘客感到被“搵笨”的情況出現。

主席女士，如果巴士公司想更多乘客從減價安排受惠，便應提供簡單、易明和方便的措施。

因此，民主黨認為巴士公司應提供單程車費的減價措施。巴士公司高層曾指出，要劃一減價有困難，尤其是車費在 9.9 元以下的短途線，因該等路線的盈利甚少。對於這番話，我們深感懷疑，如果短途線盈利甚少，為甚麼 70%的巴士路線都是短途線？為甚麼每天又有 84%的客量均為短途客？我相信部分短途線才是巴士公司大利之所在，例如隧道線，有很多都屬於 9.9 元以下的類別。我並沒有發現巴士公司考慮停辦隧道線，反而各間巴士公司均爭相開辦有關路線，班次又密又多，維港兩岸的主要街道，塞滿隧道巴士，

乘客只是乘搭區區數分鐘的極短車程，在紅隧兩旁的車站上落，便要支付全費 8.9 元。因此，這些所謂的短途線，根本可以說是巴士公司非常重要的盈利來源。

主席女士，過去 8 年，以綜合消費物價指數計算，通縮已超過 15%。其間，巴士公司曾提供一些短暫的減價措施，但僅維持年多的時間，其後便不斷將所提供的優惠逐步減少，第一步是減少了 15 元以上的車費優惠，第二步是減少 10 元至 14.9 元的優惠，到了今年 6 月，就連長者假日 1 元車費的優惠都停止了。種種措施均顯示專營巴士公司似乎並沒有足夠的誠意承擔社會責任，提供車費上的優惠。

主席女士，陳祖澤先生曾說，過去通縮年代，巴士公司的成本並沒有減少，員工成本沒有減，燃油成本沒有減，他說的可能是真相，但卻未有說出真相的全部。雖然成本沒有減太多，但亦沒有太大的增加，這方面的成本平穩，但車費收入卻有明顯的增長。此消彼長，巴士公司的盈利便以億元計，並且有增無減。

在 1997 至 2004 年間，以九巴為例，車費上的收入已從 48 億元增加至 65 億元，增加的幅度達到 35%。過去數年，九巴的路線均維持在 400 條左右，車費收入大增，不出數項原因：第一，乘客量增加；第二，車費沒減；第三，班次增加。結合了這數項因素，再加上成本沒有大變動，難怪自 2000 年後，九巴的稅後盈利的變動一直維持在 8 億元至 15 億元之間。主席女士，我強調是稅後盈利，維持在 8 億元至 15 億元之間。對於九巴有出色的營運能力，作為一間上市公司，對股東已有足夠的交代，但對公眾又如何交代呢？

主席女士，過去數年，乘客年年面對通縮，但車費作為中下階層主要的生活支出，卻沒有具體減少，適值政府引入可加可減票價調整機制，我認為在實施機制前，巴士公司應引入一個具體、公平及為市民接受的減幅，作為起步點，令所有乘客的車費負擔得以減少，以此迎接新機制的開始。如果短途車費不減，日後，這些短途乘客在機制生效以後，通脹一旦開始，他們的車費負擔將未見有減，反而有加。

主席女士，在提出原議案時，我們建議為單程車費提出一個具體減幅，自由黨的同事可能並不同意為所有單程乘客提供車費優惠，結果議案被修正。我們認為劉健儀議員的修正案尚有進一步修正的空間，為了讓市民大眾受惠，為了不讓議案“四大皆空”，我們退而求其次，希望乘搭來回程的乘客可有車費上的優惠，李永達議員稍後便會對此作進一步的闡述。

主席女士，至於議案的其他部分，提到了分段收費、日票及月票的車費制度，我在 2003 年提出相關議案時，曾包括了相關的措辭和內容，但兩年過去了，巴士公司方面並沒有就這些措施落實任何工作，對此，我感到相當失望。

巴士現時的收費制度對某些乘客非常不公平，尤其是並非乘搭全程的乘客，他們也要支付全費或較其他乘客較高的車資。

最明顯的例子是在總站或車程上游上車的乘客，他們即使在中途下車，亦無可選擇地要支付全程的車費。此外，即使乘客在中途上車，也不等於可以享受到分段收費。以隧道線為例，不論乘客是在九龍的紅磡隧道站口或在港島的堅拿道東站上車，並且只是在過海後的第一個站下車，乘搭的車程雖短，但往往仍須支付全程車資。

由於英國的倫敦、新加坡、澳洲的雪梨等城市的巴士均以車程距離為收費標準，我們認為現時每條巴士路線的票價釐定機制，應化繁為簡，日後只以距離長短作為票價釐定的主要基礎，使票價釐定變得透明，為公眾所明白，使每名乘客所付出的車資與車程符合比例。

主席女士，我謹此陳辭，提出議案。

鄭家富議員動議的議案如下：

“由於預期適用於專營巴士公司的可加可減票價調整機制將於 2006 年 1 月實施，本會促請政府與各間專營巴士公司磋商：

- (一) 取消建議的預繳回程車費安排，並提供更合理的車費減價措施，包括將單程車費票價下調最少百分之十，令所有乘客受惠；
- (二) 提供更全面的巴士轉乘優惠安排；
- (三) 改善現時車費結構，盡快修訂《公共巴士服務條例》的車費等級表，以及表內的路線組別安排，重新釐定現有收費指引，並在不加重長途乘客負擔的前提下，按車程距離釐定各條巴士路線的全程及分段收費水平，使車費結構趨於透明和合理，令每名乘客所付出的車費盡量公平；及

(四) 設立巴士一日、一周乘車證及月票計劃，令本地乘客及遊客有所選擇；

並就這些票務安排盡快達成共識，以便推行可加可減票價調整機制。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：鄭家富議員動議的議案，予以通過。

主席：劉健儀議員及王國興議員會分別就這項議案動議修正案。李永達議員會就劉健儀議員的修正案動議修正案。本會現在就議案及該等修正案進行合併辯論。

我會先請劉健儀議員發言，然後請王國興議員及李永達議員發言；但在現階段請各位議員不可動議修正案。

劉健儀議員：主席女士，市民期待多年的可加可減票價調整機制不久之前正式出爐。新機制引入了由物價、工資和生產力 3 個指數組成的方程式，為票價調整的起點提供客觀基礎。這對巴士公司來說，是公道的做法。政府在考慮巴士加價時，會考慮巴士公司的盈利能力，亦會以家庭入息中位數評估公眾的負擔能力，這對市民來說，是合理的做法，因為可以確保巴士服務質素，而公眾利益亦可獲保障。很多乘客，特別是長途乘客，在期待新機制的同時，亦希望巴士公司可以推出一些減價措施，巴士公司其實已積極回應這些訴求，可惜建議的措施未能盡如人意，尤其是預繳回程車費的安排。

按現時的建議，乘客要在上車時預繳回程車費才可享有優惠，但現實情況是很多市民上下班未必可以乘搭同一種交通工具，他們或會因臨時有約而未能乘搭原來路線，又或擔心下班時另有約會而不想預繳車費。這種安排事實上欠缺彈性，受惠的乘客亦會較少。因此，我希望政府與巴士公司磋商，取消預繳安排，並以巴士公司盡可能為減價而騰出的資源，設計一個合理的減價方法，令更多乘客受惠。

原議案要求將單程車費下調最少一成。對於這種“一刀切”的做法，自由黨一直有所保留。早於 2001 年立法會八黨聯盟達成的共識，亦只是鼓勵各公共交通機構因應營運情況，調低收費或提供優惠給乘客。當然，從乘客的角度來看，優惠固然是越多越好，這點我是明白的，但如果要求的優惠幅

度是巴士公司按其實際營運情況所難以承擔的，有關要求便會變得不切實際。因此，我們認為巴士公司應該因應其營運情況盡量提供優惠。我們要求的是一個實際可行的合理減幅。

根據巴士公司披露的資料，九龍巴士（1933）有限公司（“九巴”）去年的車費收入總共約 60 億元，盈利為 7.4 億元。如果“一刀切”地減價一成，即按鄭家富議員的建議，車費收入最少減少 6 億元，基本上會抵銷九巴去年絕大部分的盈利。新創建集團去年在交通運輸方面的收入為 11 億港元，盈利 6,570 萬元。如果“一刀切”減價一成，城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司的車費收入將減少約 1 億元，即時令公司轉盈為虧。至於龍運巴士有限公司及新大嶼山（1973）巴士公司（“新大嶼山巴士公司”），現時仍錄得虧損，如果“一刀切”減價一成，公司的虧損將更為嚴重。另一方面，在新機制之下，回報率由 13% 減至 9.7%，對於有錢賺的公司來說，可用於減價的資源會進一步減少，更何況是沒有錢賺的公司呢？

不過，我十分明白市民的交通費負擔確實不輕，例如家住元朗而要到中環上班的市民，一天來回的車費便要四十多元，以一個月 25 天計，車費支出便超過 1,000 元；負擔確實沉重，這點自由黨是明白的。因此，我們希望各間巴士公司應該審視其實際營運情況，盡量騰出多點資源，為最多的乘客提供一個合理的減幅或優惠。事實上，九巴由今年 6 月至明年 2 月，為乘搭 15 元或以上路線的乘客提供的“即日”回程八折優惠，便相當於單程九折優惠。

我們當然希望有更多乘客可以享有這項優惠，但同時間，我們也明白巴士公司的資源始終不是無限的，而作為商營機構，巴士公司亦有盈利上的考慮，所以如果將有限的資源平分給所有乘客，每名乘客所得的優惠自然便很少。其實，中長途乘客的負擔肯定比短途乘客重，因此巴士公司才為這些乘客提供較多的優惠，這一種做法是合理的。

李永達議員對我的修正案提出進一步修正，主要是要求在回程時同時為去程及回程車費提供一個不少於一成的減幅。我不清楚李永達議員這項建議是否“一刀切”適用於所有路線或車程，希望李議員稍後發言時可以很清楚說明這一點。如果李議員的建議不是“一刀切”，而是有彈性地讓巴士公司按照自己能力所及盡量推行，只是部分路線按照李議員所建議提供優惠，自由黨是可以考慮李議員的進一步修正案，因為我們也是要求巴士公司盡量推行。我們亦希望乘客尤其是長途乘客可以享有更多的優惠。

當然，巴士公司有需要繼續製造更大塊的牛油，令更多乘客可以受惠，例如繼續努力控制成本、重組巴士路線以減少路線重疊、減少乘客量偏低的路線的服務等，務求騰出更多資源提供更大的減價空間。

至於原議案第四點，要求政府與巴士公司磋商設立不同日數的乘車證，這是值得研究的。其實，現時新大嶼山巴士公司亦設有“一日通”的乘車券，方便遊客，這類措施事實上是值得鼓勵的。

同時，我希望政府可以與巴士公司研究可否為長者提供更多的免費乘車日，例如可否每月提供一次現時各公共交通機構每年均有為長者提供 1 天的免費乘車日。我們明白如果將每年 1 天的優惠提升至每月一天，可能會將巴士公司用於減價的資源進一步攤薄，但無論如何，我們都鼓勵巴士公司因應其營運情況，盡量向長者提供更多的優惠。

在殘疾人士乘車優惠方面，本會其實已有共識，認為有需要協助殘疾人士融入社會。此問題涉及福利政策，亦涉及資源從何而來的問題，內務委員會已成立小組委員會作出研究，我希望巴士公司能積極參與研究如何配合政府，盡快落實為殘疾人士提供乘車優惠。

最後，關於巴士分段收費的問題，巴士公司曾到新加坡考察當地的分段收費方法，乘客上車“拍卡”一次，下車“拍卡”一次，以計算分段收費。不過，根據新加坡的經驗，有關巴士公司發現部分乘客在上車後，未下車便拍卡，從而少付車資，新加坡有關公司計算其損失大概達其收入的一成，所以該計劃沒有再推展。儘管如此，我仍希望本港巴士公司繼續研究這個問題，考慮分段收費的技術問題是否可以被克服。

主席女士，政府建議的新機制事實上提供了一個客觀、透明度高的票價調整方法，市民對此機制大致上並無異議。雖然減價措施與機制同時提出，原意亦想同時推行，但事實上這兩項建議並非互相牽制。市民是希望可盡早享有減價優惠，所以我們希望政府與巴士公司盡快就有關的票務安排達成共識，以便有關的減價優惠可以與新機制同時於明年 1 月實施。

主席女士，我謹此陳辭。

王國興議員：主席女士，歷時 3 年，可加可減的巴士票價調整機制終於出台了。在此，我首先要多謝廖秀冬局長的苦心和努力。可是，在整個機制推出至今的一個多月內，社會上曾多番討論及批評，尤其是對普羅大眾而言，新機制將對他們構成重大的影響。因此，我在此支持局長運用政府的撒手鐮，跟巴士公司全力進行談判，力求達成一個更好的機制，以維護公眾利益。我想就我的修正案提出以下 6 項分述的建議：

第一，取消預繳回程車費，建立一個合理的價格調整機制。自從新票價機制出台以後，社會廣泛討論的焦點均在於預繳回程優惠方面。預繳車費原意是回饋忠實的乘客，但在一個生活和工作高度變化和流動的香港，假設市民每天只會上班和回家，這是一種不切實際的假設。這種預繳優惠方法只適合以旅遊、公幹為目的的跨埠流動。在市內的巴士線實行此方法，實在教人感到奇怪！在票價優惠方面，目前建議 15 元以上的車資減價 15%，10 元至 14.9 元的車費，則只下調 10%，而 10 元以下的更是分毫無減。我們以距離市區最遠的東涌新市鎮的逸東邨為例，該處只有兩條巴士線直接往來荃灣及旺角，車資分別是 10 元及 14 元，這兩條路線均不能獲得 15% 的減價優惠。東涌這些較偏遠的新市鎮尚且不能取得最大的折扣優惠，全港只有 98 條路線可以受惠是否太少呢？此外，有大部分過海路線的票價均是九元多以上，卻又被界定為 10 元以下的短途車程，這又是否公平呢？因此，這個可加可減票價調整機制對於這 300 萬名短途客並未能提供甚麼優惠。我們必須指出，所謂的短途客其實不少也是長途客，因為他們每天均要多次轉乘，才能上班。東涌的逸東邨便是一個最好的例子。

第二，我們希望提供更全面的轉乘優惠。近年，各巴士公司相繼推出各項巴士轉乘優惠，香港工會聯合會（“工聯會”）對此表示歡迎，但目前的巴士路線轉乘優惠只屬巴士公司自願提供的性質，優惠範圍有欠全面。因此，我希望巴士公司能進一步擴大目前近 500 條巴士路線中只有 167 項巴士提供轉乘優惠的範圍。再者，為針對居於新界新市鎮而須往返市區上班的市民，巴士公司應擴大優惠範圍及引進跨公司的轉乘優惠，因為現時基本上並沒有跨公司的優惠安排。如果能提供跨公司的轉乘優惠，不但可以吸引市民乘搭，更可減輕路面的負荷，何樂而不為呢？因此，我很希望政府推動設立不同交通工具的跨類轉乘優惠，使各類交通工具均可以發揮其載客量的極限，達致充分運用公眾資源這個目標。

第三，我建議擴展學生轉乘優惠。現時，全港只有地鐵會為所有學生提供半價優惠，巴士公司一般的半價優惠只到 11 歲便終止，但在今天講求知識型經濟的年代，人才培訓不再像早期的香港般，只到小學或初中為止。隨着近年入讀專上教育的莘莘學子與年俱增，我們也應該考慮為全港所有全日制學生提供半價優惠。全日制學生沒有工作能力，他們不應負擔高昂的交通費。雖然，目前學生資助辦事處有提供學生車船津貼，但我們不可不知，並非每名學生均能申領有關津貼的，我建議局長考慮讓更多學生受惠，好讓他們專注學業，不用因擔心交通費上脹而影響求學的心情。

第四，我建議向殘疾人士提供優惠。在本月初，本會通過就研究殘疾人士的交通需要及票價優惠成立小組委員會，跟進爭取早日實現殘疾人士的交通優惠，我希望各公營交通機構負起企業社會責任，帶頭為殘疾人士提供交

通票價優惠。過去，當我們要求公共交通機構提供優惠時，有關公司均會以已經提供方便殘疾人士乘搭的設施，例如引進低地台巴士等為推搪理由，但這些設施其實只是最基本的要求，亦是最初級的企業社會責任。我認為在今天的香港，我們要與時並進，巴士公司除了在設施上提供方便外，在票價也應加以配合，為我們的社會締造無障礙的共融之家。

第五，我建議恢復提供長者優惠。記得早前各巴士公司曾推出假日長者乘搭巴士優惠，如假日及周日可以 1 元優惠票價乘搭巴士。這對長者而言，實在有很大的裨益，既可促進他們對外溝通與接觸，同時，也可顯示我們這個社會富有人情味、有仁愛、對長者的尊重。因此，這次的調整機制，我認為應恢復原先的 1 元長者優惠，不應加倍。

第六項建議，我希望積極研究日票、周票、月票。目前，九廣鐵路公司西鐵與馬鞍山鐵路（“馬鐵”）均推出了月票優惠計劃，乘客只須一次過以優惠價格購買 1 張月票，便可以在同一個月內無限次乘搭有關鐵路。結果發現，西鐵與馬鐵在實施月票計劃後，乘客量均有不錯的增長。值得我們留意的一點是，西鐵與馬鐵均是連接新界與新市鎮的重要鐵路支線，對於每天往返新市鎮與市區工作的居民來說，實在是一個便捷的交通工具。“便”除了是方便，也是便宜，至於“捷”當然是快捷的意思。從以上來看，可見月票是一項可行的票務優惠。因此，我希望政府進而推廣，引進周票和日票的優惠，使應用層面不止限於本地居民，因為周票和日票更可吸引遊客使用，以促進旅遊業的發展。

綜上所述，我提出 6 項建議，希望局長和政府可詳細考慮。縱使今天所提出的原議案或修正案未必全部獲得通過，但我也希望落得“四大皆空”的情況，故此我會支持原議案和各項修正案，意思是希望政府努力為我們爭取更好的票價優惠，讓市民大眾可早日獲益。謝謝主席女士。

李永達議員：主席，王國興議員所說的一句話我最贊成——大家也不希望今天這議案會變得“四大皆空”，所以劉健儀議員剛才提出了一個很具體的問題。至於修正案，基本上是“一刀切”，但也有提供彈性。對我來說，乘客沒有分長途短途的，全部皆要付車費，不過，為了我們這議會能夠有強大而一致的聲音，為市民合理的要求，向各公用事業機構作出爭取，我們是會接納劉健儀議員剛才的說法的。我們希望各巴士公司盡力、盡力、盡力做到最好，令無論是長途、中途或短途的乘客也好，均會獲得優惠和折扣，大家當然是要盡一切努力，如果做不到，便要向公眾解釋。這樣便回答了所提出的問題。

有關我的看法，鄭家富議員其實已經說得很清楚。我的看法是，在這數年來，即使在通縮之中，巴士公司的營運還是有錢賺的，我們期望它們能將部分的利潤回饋予市民。最近，我們收到公用事業機構給我們的回信，說他們如果減價，所得的回報率便會由 13% 下跌至 9.7%。坦白說，一間公司在投資方面可獲 9.7% 的回報率，其實應算是不低的回報。有一次，我開玩笑地問一位基金經理（是我的朋友），如果我有少許金錢，例如 1 萬元，想藉投資每年收取 6% 的回報，可以嗎？他說，世界上沒有人會作出這樣的保證的。如果一個公用事業機構藉每年投資可得到 9.7%、而且屬很穩定的回報率，其實應算得上是很不錯的回報了。所以，我覺得公用事業機構不可說現時向它們提出要求減價的方案，是強迫他們由可賺錢變成不可賺錢。

第二點，我是想批評局長，我很鼓勵王國興議員的說法，局長，其實我也很鼓勵你的，不過，在鼓勵之餘仍要批評你一下。我覺得局長當初接納有關機構要預繳回程費的建議，是不夠深思熟慮。我在交通事務委員會也曾告知局長的人員，我們有不少數據，證明很多市民在即日回程時，是不會搭同一班車的。我覺得現時這建議，是政府做得不夠透徹，致令市民對所建議的這個機制感到失望，我希望局長日後就這個問題可以做得更好。我相信，到了這個階段，巴士公司應不會堅持這個預繳的優惠方式，而且如果它們繼續要這樣的話，市民也不會接受。

第三點我想說的，是關於專營權的檢討，巴士公司現時似乎不大願意在減價措施中提出一個很為市民所接納的票價水平。大家都知道，在 2006 及 2007 年，城巴和九巴陸續會有巴士路線期限屆滿。民主黨一直的說法是，現時由政府每每以規管形式來處理這些事項，其實是事倍功半的，因為由政府大員來規管巴士路線和價格的這種做法，表面上似乎可會為市民帶來最大利益，但我們卻認為讓巴士在一個合適的競爭環境內經營，才能令市民的利益最受保障。我記得在 1990、91 年之間，以前的中巴停止營業之後，其他的巴士公司便進駐港島提供服務。我還記得當時南區的居民跟我討論時，說出他們未試過有一段這麼好的時間，享用得這麼好的巴士服務。當時正是有兩間巴士公司提供競爭性的服務，而由於巴士路線出現重疊，所以車費也是很相宜的。

民主黨曾多次對局長說，香港未必能夠在很短時間內，將全部的巴士路線全面開放，但我們一直要落實的，就是區域性的巴士路線進行競爭，這是很重要的。例如讓巴士公司在東涌、天水圍、將軍澳，甚至一些像大埔、北區等更偏遠的地區進行競爭，如果做得到的話，我相信局長便無須這麼勞心勞力，每一次車資加價，每一次開闢新巴士路線均要局長費心處理了。為甚麼不由各巴士公司在公平競爭的環境下廣設路線，讓市民大眾享受價格相宜和有質素的巴士服務呢？到今天為止，我覺得局方當然是有做工夫，但做得

不足而且很緩慢。我希望局方日後與我們在交通事務委員會中見面時，能夠提出一些更有創意、更具前瞻性的意見，讓我們得知如何令巴士公司在有競爭的環境內經營。

在此，我想再提出另一點，就本港的巴士服務而言，其實也令我產生一個隱憂，那就是我們的巴士公司越來越少。我們以往有 3 間巴士公司，現在只剩下兩間。這是民主黨一直以來最感不開心的地方。我們的巴士服務本身在經營方面，提供不到足夠的誘因來製造公平競爭的環境。我不想我們的巴士服務就如超級市場般，在通縮之下仍可以加價的；當然，有了現時的機制之後，情況可能會有所不同。但是，我們在香港很多民生服務方面，也可以看到這情形，就是要提供的服務太少，怎足以製造可供選擇的環境呢？

我以往經常與運輸署的人員傾談時都有一種感覺，就是不知為甚麼他們老是喜歡規模大的巴士公司呢？他們會稱這些公司為 **good boys** — “好的小朋友”，因為它們如果做得不好的話，便會很快有所改善，班次不足時，也可以調配路線。但是，它們亦有不好的地方：不好的地方就是它們會坐大，就是市場上不會有新競爭者，就是它們沒有創意，就是連分段收費一個這麼低技術（**low-tech**）的東西，它們也說成是很複雜的技術。有何複雜呢？問一問單仲偕議員吧，他說太空船現時也可以升上太空了，為何分段收費卻說是複雜的技術？局長，原因就是，沒有競爭。

所以，我仍然是說着這句話，如果我們政府也真的相信有競爭便可令服務提高的話，請局方以後在各區的巴士服務中，締造一些環境以引入有創意、更大膽的競爭，讓它們為市民提供良好的服務。多謝主席。

劉千石議員：主席，我以為只有我才會為廖秀冬局長說一句公道話，原來王國興議員和李永達議員也說了。但是，我仍然想指出，我欣賞廖局長過去積極與巴士公司商討減低票價、提供優惠，以及訂立可加可減票價調整機制的工作態度。我相信無論近期提出的票價優惠建議有多大的問題，有多少要改善的地方，仍不可以全盤抹煞廖局長和其他官員的努力。我相信要進行類似的商討談判是不容易的，我更相信廖局長的工作熱誠是香港市民所欣賞的。

然而，正如局長所說，市民的反應是“始料不及”的。事實上，在差不多 1 個月前公布的減低票價建議和可加可減票價調整機制，確實引來市民非常大的不滿和反彈，這絕對是政府和巴士公司所不能漠視的。我認為，市民對這個新巴士票價建議表達這般強烈的不滿，主要原因是目前拿出來的方案與普羅大眾的“合理期望”存在着相當大的落差，亦可以說是政府對民情的評估並不足夠。

主席，經過五年多持續的通縮、失業率長期高企、一般“打工仔”的工資亦有減無加，交通費昂貴是全民的共識，市民第一個“合理期望”便是全面減低交通工具的票價。與此同時，票價的減幅亦應該與持續通縮率互相適應，顯然，整體減 10%或以上市民的第二个“合理期望”。由此看來，今次政府和巴士公司提出的減低票價方案最不足的地方，顯然是巴士公司的票價減幅有限，而且適用範圍亦非常局限。現時建議的票價減幅對於長途線（票價在 15 元或以上）乘客是可以接受的，但中短途線的減幅卻過低，在 10 元以下的短途線甚至沒有任何減幅，完全未能追上過去五年多的通縮。當然，市民更大的責難是預繳制度，這制度強迫乘客必須於同一日來回使用某一路線才有所謂票價減幅優惠，這做法明顯是要局限減低票價的適用範圍，而非真正全面減低票價，更令人覺得巴士公司是“搵市民笨”。

主席，兩天前，我收到城巴有限公司（“城巴”）及新世界第一巴士服務有限公司（“新巴”）董事總經理李日新先生的來信，解釋他們在營運方面的困難，更表示“現時所提出的優惠幅度已經是新巴及城巴所能負擔的極限”。不過，我覺得十分可惜的是，由始至終政府和巴士公司均未有向立法會議員和公眾提出具體的數據，以證明巴士公司再沒有能力作出更合理的減低票價安排，這是難以令人信服的。當然，我理解每一間巴士公司的財政狀況不盡相同，但對於最有實力並且在過去數年每年公司純利均接近 10 億元的九龍巴士(1933)有限公司（“九巴”），我則完全不能接受它是全無空間擴大減低票價的幅度和範圍。

因此，我期望局長繼續積極與多間巴士公司商討，特別是九巴，以改善整個減低票價方案建議，令可加可減票價調整機制早日落實，不要原地踏步。

主席，說到可加可減票價調整機制，我原則上歡迎推動各專營巴士公司確立一套較客觀的票價調整啟動機制，令巴士公司和政府日後可因應社會的經濟狀況及市民的負擔能力等因素的變化，啟動巴士票價的調整，尤其可避免在通縮及“打工仔”工資下跌時仍未能啟動巴士票價下調的弊病。我同時歡迎和認同行政會議保留現時《公共巴士服務條例》賦予政府釐定巴士票價的最終權力，藉着一籃子因素來決定巴士票價的最終調整幅度。其實，進一步的做法是行政會議通過巴士票價調整後以附屬法例的方式提交立法會審議，使具民意基礎的立法會可作最後把關。

老實說，當局其實早已應實施可加可減票價調整機制，現在才推出可以說已經是遲了，所以更應盡早推行，不要再拖。

關於可加可減票價調整機制，我只有一點補充，便是在釐定一個啟動票價調整機制的同時，政府亦應該注意巴士票價的穩定性。因此，政府實在應

該考慮確立另一項準則，例如票價最多每年調整 1 次，並且縮短由啟用調整至決定票價調整的所需時間，令日後巴士票價的調整機制更合理，更不可加價快而減價慢。

最後，我重申，當前的巴士減低票價及可加可減票價調整機制建議亦應適用於其他公共交通機構，特別是地鐵有限公司和九廣鐵路公司（“兩鐵”）。我再次呼籲作為兩鐵公司大股東的政府，尤其廖局長，須於兩鐵董事局中提出建議，落實全面減低票價及訂立票價調整的啟動機制，令整體市民的交通開支負擔得以實質減低。

主席，我謹此陳辭。多謝。

李鳳英議員：主席女士，公共交通工具的可加可減票價調整機制作為環境運輸及工務局廖秀冬局長的一項主要政策，社會大眾一直期望甚殷，事實上，基層市民一直支付昂貴的交通費，成為了生活的沉重負擔。不過，在上月 17 日，廖局長公布有關措施時，社會的反應毀譽參半，儘管政府改善了可加可減票價調整機制，但市民對乘客必須預繳車費才能享有優惠的安排仍感十分不滿。在今天的辯論，我不會抹煞廖局長在可加可減票價調整機制上所作出的努力。但是，如何切實可行地完善巴士的優惠計劃，相信仍是市民對廖局長的殷切期望。

政府在上月與巴士公司達成的車費減價措施，包括為 15 元以上路線預繳回程車資的乘客提供 15%車費優惠；10 元至 15 元以下路線提供 5%車費優惠，以及為長者提供假日優惠。與其說這是惠民的新措施，不如說這是撤回優惠的措施，當我們比較九龍巴士(1933)有限公司（“九巴”）15 元以上車資的路線時，新優惠的虛偽便十分明顯。現時乘搭九巴 15 元以上車資的路線，如果以八達通繳費，不用預繳即日回程可享有八折優惠，可省回 3 元車資。新建議理論上可省回 4.5 元，但這額外省回的 1.5 元是要乘客承擔預繳 15 元的風險換回來的，如果乘客回程時沒有乘坐相同路線的巴士，這預繳的 15 元便付諸東流，本來想節省車資卻換來“搭貴車”。我相信即使乘客量不變，巴士公司到結算時，在新安排下收到的車資不會比現時少，更大可能是比現時多，因此，我認為新安排是削減優惠而不是增加優惠。

環境運輸及工務局局長在公布可加可減票價調整機制後，曾以巴士公司近年回報率大幅下降為理由，表示不能要求巴士公司無限量減價。我並不認為市民，甚至包括今天的辯論，是有意要求巴士公司作無限量的減價。事實上，設立可加可減票價調整機制的目的，也是保障票價在一個合理水平。如果我們對這個機制有信心，便會信任無論巴士票價過高或過低，均會有相

應的調節，把票價回復至一個合理水平，所以局長不用擔心巴士公司會出現無限量減價的情況。

幸好，局長承諾與巴士公司仍有商討減價的空間，我認為這減價的空間可包括數方面，一是取消預繳車費才能享用優惠的制度。我建議只要車資相同，在同日第二程回程時便可享有優惠，優惠亦不應只局限於相同路線。原議案要求單程車票最少下調 10%，令所有乘客受惠，如果全面下調 10%有困難，巴士公司仍可考慮用其他方法幫助中途或短途的乘客減輕車資負擔。例如短程乘客在第二程回程未能享有票價優惠時，能否在兩天內的第三程或第四程享有優惠等。這樣的優惠政策同樣可惠及所有巴士乘客，我不希望政府和巴士公司只以一句不可能把票價全面下調 10%，便抹煞其他可惠及整體巴士乘客的措施。

此外，有關轉乘優惠的問題，現時的巴士轉乘優惠屬於有條件的轉乘優惠，因為規定了轉乘的路線，一個真正的轉乘優惠應沒有路線規定，只要是轉乘不同路線便應有優惠。另一方面，轉乘不同的交通工具亦應有優惠。但是，在這方面的轉乘優惠，我們仍未有任何眉目。事實上，轉乘不同交通工具也能有優惠，才是對乘客更公平的轉乘優惠。

其次，我是支持月票計劃的。其實，在我年輕時，巴士是有月票乘車計劃的，不知道為何現在沒有了。至於長者和殘疾人士的乘車優惠問題，本會已多次並經常作出討論，我不打算再在這裏重複。但是，我期望政府和公共運輸機構能夠聽到市民和議會的強烈聲音，盡快積極地作出回應。多謝主席女士。

田北俊議員：主席，劉健儀議員剛才已經代表自由黨表達了我們的看法和提出了修訂。她接着詢問李永達議員就其修正案提出修正案究竟是甚麼意思？我重複一下劉健儀議員剛才的提問，希望李永達議員可以解釋清楚，“如果……不是‘一刀切’，而是有彈性地讓巴士公司按照自己能力所及來盡量推行”。依李永達議員所說，在部分路線可提供優惠，自由黨是可以考慮的。

主席，我覺得今天處理議案的方法樹立了一個很好的先例。以往，各黨派一早便已經知道其他人所提的修正案及其措辭，在辯論前已決定了會投支持、反對或棄權票，但這次我們願給予李永達議員 **benefit of doubt**，讓他澄清後，我們才作出決定。

既然李永達議員剛才認同劉健儀議員所說的話，我便代自由黨作出決定：我們會支持李永達議員的修正案。在李永達議員提出的修正案中，有兩

項是劉健儀議員在修正案中沒有提及的，我希望李永達議員也留意一下。劉議員修正案的第四和第五點提出，研究設立每月長者免費乘車日和研究設立殘疾人士乘車優惠。李永達議員刪去了“研究”兩個字，即表示無須研究，只要設立便可以了。

主席，為了這件事，我曾跟九龍巴士(1933)有限公司(“九巴”)的陳祖澤詳細瞭解其中的一些運作。他提出的一個問題便是殘疾人士的定義。如果把殘疾人士定義為坐輪椅的人便沒有問題，九巴可以做得到，但如果殘疾人士把聽覺有問題或視力有問題的人也納入，那便可有數十萬人之眾，那便會變得很難處理了。因此，我認為應在設立優惠方面加以研究。我們可以支持研究設立優惠，並要求盡量去推行，但不能要求把只有少許問題的人也納入殘疾人士的定義內。

主席，在說過李永達議員喜歡聽到的話後，我接着會說一些他可能不喜歡聽的話。我認為鄭家富議員、王國興議員和李永達議員 3 位可能從來沒有營商的經驗。他們認為巴士公司這樣做可以增加營業額，即藉着提供更多優惠便會有更多客人光顧，所有長者在星期天免費乘車，也可以提高營業額。既然他們告訴巴士公司這樣做，也可以反過來告訴地鐵有限公司、小巴和的士採取同樣的做法。如果大家都提供優惠，那究竟誰才可以增加乘客量呢？我相信乘客是只有一定的數量，除非長者在星期天均不會外出，但既然有免費乘車的優惠，他們便全都外出了。我相信他們外出也要吃飯，難道到中環便不用吃飯？中環的食肆同樣昂貴。這個蛋糕只有這麼大，難道“轉兩轉”，便能多轉出些生意來嗎？

主席，在議案中，最具爭議性的是第一段，即關於一個合理的減價方式，包括在回程時為去程回程提供一個少於10%減幅的建議。就這一點，自由黨覺得要在營商的合理原則，即有回報的原則和市民的利益這兩方面作出平衡。以九巴為例，我曾作出詳細詢問，該公司也在年報上表明，九巴的營業額——單指巴士營運，不計其他投資——去年的營業額是五十多六十億元。賺了多少錢呢？是五億多六億元。簡單地說，如果要求它把車資調低 10%，聽起來雖然不算太多，20 元車資，減 10%是減去兩元，仍要付 18 元；而 10 元車資減 1 元，也只是小意思，為甚麼仍有人反對，而自由黨也對這項提議仍有保留呢？因為如果減去 10%，聽起來雖然只是一兩元，但五六十億元的營業額減去 10%，便即是自動減去五六億元，原本一直賺取 6 億元的公司，便立即變成沒有盈利了。

我亦留意到剛才發言的數位議員均很注重勞工權益，經常要求巴士公司善待員工，希望巴士司機和巴士公司的職員能獲加薪，獲提供更多福利。他們既要馬兒好，又要馬兒不吃草。這該怎麼辦呢？如果真的“一刀切”地減

去 10%，五六十億元的營業額便扣減了五六億元，它所賺取的 6 億元便轉化為零。如果只是要求巴士公司從五六億元的利潤中扣減五六千萬元，而不是“一刀切”地把全部票價調低 10%，令它一下子損失五六億元，幾乎相等於把原來賺取的盈利 100% 的全部抵銷，則我認為也還可以考慮的，自由黨也會支持巴士公司盡量去推行。這建議聽起來可能很理想，可是，事實上卻是不切實際的，巴士公司亦不可能這樣做。

九巴亦提到，他們現在與政府協調的方案，是把大約五六千萬元用作優惠。他們認為賺取了五六億元，便拿出五六千萬元來用作優惠。至於優惠以何種方式提供呢？我們議會和政府當然也能參與表達意見，即所謂“盡量做”的方案。這五六千萬元如何分配呢？是分配予殘疾人士、長者、長程乘客、短程乘客，還是轉乘的乘客呢？當然是有賴交通事務委員會跟政府和巴士公司一起研究了。

整體來說，為了使議案獲得通過，自由黨支持李永達議員就劉健儀議員對鄭家富議員議案所提修正案的進一步修正。不過，對於第四和第五點中的“研究設立”這 4 個字，我們不想在此斟酌後再反對李永達議員的看法，但我們在支持他的修正案之餘也想再提一下，在設立優惠方面，如果他們可以考慮進行研究後才設立，便會更理想。多謝主席。

譚香文議員：主席女士，巴士和鐵路是香港市民日常使用率最高的公共交通工具，每天接載數以百萬計的乘客穿梭港島、九龍及新界。由於香港絕大部分市民並不是在居所附近工作，所以必須依賴公共交通服務。公共交通營辦商看準這一點，本着“乘客不乘搭我的車便沒有車可乘搭”的心態，不斷伺機提高票價，爭取更高的回報。同時，由於專利巴士營辦商跟電力公司一樣，享有所謂“管制利潤”，實質是保證利潤，賺不夠便可以加價，這亦導致香港的交通費高企不下。

我們的廖秀冬局長在三年多前上任的時候，已經十分着緊香港交通費昂貴的問題。當天，廖局長積極推動交通工具的可加可減票價調整機制（“可加可減機制”）的討論，實在為承受沉重交通費壓力的升斗市民帶來一線曙光。市民一直等呀等，等了三年多，終於等到了專營巴士公司的可加可減機制出現。可加可減機制一出台，便令市民譁然，可是，市民並不是歡天喜地迎接他們等了 3 年的願望，而是得到了一個令人啼笑皆非的雞肋機制。

這個可加可減機制既不公平，又不實際，實在是不可接受。可惜立法會沒有權力修訂這個可加可減機制，我們只有無奈地在這裏討論一下。我實在希望廖秀冬局長可以聽到議員的聲音，堅持進一步修訂可加可減機制。

主席女士，為甚麼我們認為這個可加可減機制既不公平又不實際呢？其中一個最重要原因，是巴士公司未經過任何科學化的調整，便以今天的票價水平啟動可加可減機制。根據可加可減機制，巴士票價應該考慮物價變動。但是，自上次巴士調整票價後，香港一直出現通縮，巴士的票價卻一直未見下調。今天，經濟復甦，通脹重現，意味着巴士票價有機會上升。對乘客而言，這不是不公平又是甚麼呢？

巴士公司是商業機構，利字當頭是在所難免的。但政府呢？政府是不是應該正視這個問題呢？議案要求巴士公司減價 10%才啟動可加可減機制，對乘客而言是好事。不過，我認為更好、更公平和更科學化的做法，便是以各間巴士公司最近一次調整票價的時間作起點，運用建議中的可加可減機制，計算截至今天應有的票價，然後以該票價作為啟動可加可減機制的起點。這個方法不是較為公平嗎？

即使退一萬步，我們接受巴士公司以提供優惠來代替減價，為甚麼優惠只給予長途路線的乘客呢？難道短程的乘客沒有貢獻巴士公司的收入嗎？所以，巴士公司應該一視同仁，為所有乘客提供優惠。

預繳回程車費才可享受優惠更是一個毫不實際，甚至是玩弄乘客的手段。每一位乘客上車時，皆要抉擇今天會不會乘搭這條路線回程。如果不能確定這一點，乘客根本不能享用這項優惠。近日，我們經常在政改議題上提及“捆綁式”一詞，這個正是如假包換的捆綁式消費。結果呢？有優惠等於沒有，巴士公司豈不是既不用真正提供優惠，又可以根據機制名正言順地加價？

主席女士，雖然政府在實行可加可減機制時，同時會調低巴士公司的准許利潤，但與兩間電力公司一樣，我們憑甚麼來釐定這個利潤水平，甚至要提供准許的利潤呢？每次當我們要求政府提交更多數據進行研究時，政府總是搬出商業機密作為擋箭牌，拒絕提供詳細的數據。沒錯，保障商業機密是對投資者的保護，但當局又是否有保障我們的乘客，保障升斗市民的利益呢？當局可否提供更多資料，說服我們今天的可加可減機制是公平、合理和實際的呢？

有報道指當局現正與巴士公司商討，對可加可減機制進行修訂。我希望局長下次再向我們報告有關進展時，不會再遇上令她始料不及的回響。我希望市民最終可以等到一個得到廣泛接受的機制，為日後鐵路票價制訂可加可減機制打好基礎。

主席女士，香港高昂的交通費已經折磨市民多時，今天應該得到一個圓滿的解決了。廖局長和當局 3 年來的努力是有目共睹的，希望當局把握機會完善這個可加可減機制，真正做到福為民開。

我謹此陳辭。謝謝主席女士。

梁家傑議員：主席女士，環境運輸及工務局廖秀冬局長於上月公布了巴士票價可加可減票價調整機制的內容，但社會的注意力卻幾乎全集中在實施機制前的減價措施上。社會一直有共識，要求在實行機制前先大幅調低巴士車費，然而，所謂調低車費的方案，最後竟然變成要先預繳回程的車費方可享有折扣，肯定與民意的期望有很大落差。

政府表示減價只限於 98 條中長途巴士路線，減幅從 5%至 15%不等，預計會有 90 萬人受惠。本人嘗試從自己的選區九龍東觀察，看看市民所受的是小恩小惠還是大恩大德。

舉例而言，從鑽石山經觀塘、東隧、北角到南區的 671 號線，現時單程收費 10.6 元，在新收費安排下會先減 5%，變成 10.1 元。不過，在此安排下，乘客在第一程已經要同時繳付折扣後的雙程車資，即 20.2 元。如果以另一條從觀塘到元朗的 268C 號線為例，現時單程車費 16.5 元，新車費是 14.1 元，要享有優惠則必須在第一程先繳付 28.2 元。

原來十多元的單程車費，竟然變成要一次過繳付二十多元，這如何談得上是一種公道的收費制度？最教人驚訝的是，廖局長會對於市民的反應感到“始料不及”。難道下班後因為有急務、要加班或應酬而沒有乘搭同一程車回家，是一種很難想像、極不合理的做法嗎？因為這樣便要每天平白多付十多元車資，不減反加，這教市民如何服氣呢？這不禁令人懷疑，想出這種收費制度的人，究竟有沒有在香港嘗試乘搭過任何一條長途巴士路線？

主席女士，未見其利、先見其害，本來用意不錯的可加可減機制，卻突然變成市民的眼中釘。從今天各同事提出的議案及修正案來看，大家其實對於可加可減機制本身是樂見其成，然而，我們卻不能不正視，巴士公司大有可能因政府正催谷這機制的改變，而向政府開天索價，趁機撈取最後一筆“着數”。相信政府現在不可能再說自己不知民憤之所在。政府必須責成專利巴士公司，提出更有誠意的減價措施。

主席女士，本會早前曾經通過議案，要求政府與專利交通機構盡快解決殘疾人士交通優惠的問題。本人認為政府也同樣應該交代，如何處理公共交通收費與各種社會期望脫節的現實。我們不是要求巴士公司永遠不要加價，但當專利巴士公司享有數億元稅前盈利，在長年通縮中卻完全不用減價，對

於弱勢社羣的福利一直欠缺充分的承擔，現在又提出令人憤怒的所謂減費安排，政府絕不能只向市民說一句“已經盡力”便了事。

今天各位同事提出的議案及修正案，內容其實相當全面，政府與其逐項拿着來與巴士公司周旋，倒不如全盤檢討一下公共交通服務的管理策略。公用事業予取予求的同時，在企業責任上表現欠佳，已經不為社會接受，而政府與專利交通機構的工作，也再不能限於規範機構賺多少錢，而應考慮如何讓機構真正成為向公眾問責的企業公民。

主席女士，也許現在正是時候我們要告訴公用事業的主腦知道，權利與責任是相等的。享有專利便不能屢屢以商業理由來推搪；要是各機構感覺到社會提出的壓力實在太不合理，難以從中獲利經營，也許政府是時候考慮應否結束專利，由市場提供更符合社會需求的服務。

主席女士，今天提出的議案及修正案，其實全部都有一個共通點，就是大家均支持由局長提出改變現時規管巴士利潤的機制，由於要避免出現“幾大皆空”的情況，因此，《基本法》四十五條關注組的數位議員會就議案及所有修正案投贊成票。多謝主席女士。

譚耀宗議員：主席，政府於上月公布了巴士的可加可減票價調整機制，作為配套措施，政府亦要求各專營巴士公司先就一些較長途路線實施車費優惠。可是，整套計劃卻是反高潮，不單與全面減價的公眾要求有極大差距，預繳制度更是一大敗筆。

各專營巴士公司提出的減價優惠未能真正減輕市民的交通費負擔，對於不少新界西的居民來說，這些措施根本對他們沒有甚麼幫助。我為何這樣說呢？我在以下會舉出一些數字、例子。正所謂“大話怕計數”，在全港最多低收入住戶的地區中，葵青區的排名是僅次於元朗及屯門，但從葵青區前往九龍、元朗、屯門或新界東的巴士，票價都不超過 10 元，因此，在新計劃下，葵青區居民根本跟以前一樣，不能獲得任何優惠。舉例而言，由葵芳往天水圍天瑞的 69M，由祖堯往天水圍市中心的 269M，收費均是 9.1 元，這些路線的巴士服務是居民上班下班的唯一交通工具選擇，但居民卻得不到應有的折扣優惠。

今次的巴士票價優惠計劃仍然存在取巧之處。第一種情況是，如果居民有需要轉乘，即使總車費遠高於 10 元，居民仍不會得到任何優惠。以從天水圍北的天恆前往尖沙咀為例，居民要先搭 265M 到大欖隧道轉車站，這半程收費 9.1 元，他們還要轉乘 269B 才能到尖沙咀，這半程又要另收 7.4 元，

雖然全程收費共 16.5 元，理應有八五折優惠，但由於要分開兩次付費，居民結果得不到任何折扣。第二種情況令人感到更極端，乘客如果選擇使用即日來回優惠，所支付的車費反而會比現行的車費更貴。原因為何？我以下舉出的例子，便可以說明問題所在。如果東涌逸東邨的居民要到港島工作，便先要搭 E21A 到青嶼幹線再轉乘 E11，他們現時的來回車費是 42 元，按照新計劃的即日來回優惠及機制，乘客便不能再使用現有的轉乘優惠，因而要支付 63.7 元，車費反而多出一半。如果延用現有的轉乘方式，實際上又等於得不到折扣。新計劃對於沒有直達巴士服務而須中途轉車的居民是不公平的，所以巴士公司必須將優惠措施全面擴展至所有的路線，包括轉乘路線。

要減輕市民在巴士費方面的負擔，除了要全面減價外，也必須糾正現有一些不合理的收費方式，避免令市民花冤枉錢。民建聯的調查顯示，巴士過海線平均每公里的收費遠高於非過海巴士線五成，以九巴為例，現時 253 條空調非過海的路線，每公里平均的收費為 0.38 元，但 45 條過海路線的每公里平均收費卻是 0.57 元，較非過海路線多收五成，有部分路線甚至比非過海線的每公里平均收費高一倍三。過海線與非過海線的差別只在於是否要繳交隧道費，這肯定不是大幅提高實質票價的依據。此外，根據現時有關公共巴士收費的條例，巴士如果行走不超過 9 公里，非空調巴士的收費的最高上限定為 3 元，空調巴士為 7 元，相差幅度一倍三，這個尺度實在是太寬鬆了，以致間接造就巴士公司透過空調巴士謀取更大盈利，難怪巴士公司在冬季仍堅持使用冷氣車。這些安排加重了市民在交通費方面的負擔，所以我們希望政府在這方面有所收緊。

在長者優惠方面，民建聯認為政府應該大力促進巴士公司推行長者假日乘車優惠，從而使基層長者能夠在假日得享天倫之樂。長者平日已經享有半價優惠，今次的計劃將假期優惠定為 2 元或半價，以較低者為準，我則認為比較“小家子氣”。過去優惠訂於 1 元時，所有長者均受益，但現時加至 2 元，則有部分乘搭短途線的長者完全沒有得益，因為長者票價在半價後可能還低於 2 元。因此，我們希望政府能敦促巴士公司設立每月長者免費乘車優惠，以每月設一天長者日的方式提供優惠，來推動護老愛老的文化。

為了配合政府的扶貧政策，民建聯建議政府針對不同的地區，例如天水圍，推出地區為本的全面交通減價計劃。政府現時在扶貧方面採取的是以地區為本的模式，針對不同地區的特點提出不同的措施，以提高這些地區的居民在就學及就業等方面的平等機會。在交通費減價方面，我們希望局方能夠打破思維上的限制，在這方面多些協助基層市民減輕交通費的沉重負擔。

我謹此陳辭。

郭家麒議員：主席女士，上個月，政府公布了可加可減的票價調整機制，很多香港市民原本跟我一樣，對於這個方案是寄予很大期望的。大家均應記得廖秀冬局長上任不久，便承諾會找一個可加可減的票價調整機制，一時之間，她的民望便升得很高，很多市民均對她寄予厚望，希望她真的可找來一個可加可減的機制。可惜，到這個機制推出時，我相信香港大多數市民是失望居多，因為討論了這麼久，推出的方案只是對少數乘長途車而且須預繳車資的市民才提供小恩小惠，對於大部分、七成以上的短途乘客，一些優惠也沒有。

其實，大家都知道，巴士公司為甚麼選擇在這個時候跟政府妥協，做出一個可加可減的機制呢？第一、大家都預計，香港的 6 年通縮期可能已接近尾聲，不少政府官員和經濟學家均預計香港會慢慢回復通脹期，如果現時推出一個可加可減的機制，便正正又可製造出一個藉口、一個機會，讓專營巴士公司大有理由就票價採取可加但不可減的行動。

第二、大家都知道，有關專營巴士專營權的談判亦已經展開。專營巴士公司為了要延續專營權，在這個時候表示一些姿態，希望藉此得到政府或市民的支持，是可以理解的。但是，令我難以明白的是，當大部分市民表示對這計劃感到失望時，局長居然說這反應是莫名其妙，難以理解。局長可能也是不吃人間煙火的，我不知道局長有多少時間是會坐長途車，還試過預繳車資的安排，然而，很多市民，包括我認識的朋友，均試過所謂預繳票價的安排，而他們均發覺到頭來也是給巴士公司佔了便宜的。

有多少人在登上巴士時，可以百分之一百知道回程時一定會搭同一路線的？他們會否有其他事要做，或有其他突發的事，例如家中有事、工作加班等要處理，令他們要改變預計的乘車時間呢？我相信這些情況會有很多。此外，所給予的優惠也是有選擇性的，例如長途乘客可獲減車資 15% 的優惠，中短途的只獲 5%。這樣把優惠分開了是完全不公平的。乘客付車資時，每人都付一樣的價錢，但到了要收取所謂優惠時——這些優惠其實也是市民的錢——居然只因為是搭長途車便可多取一些，而搭短途車的便只可取得較少。

大家都知道，這個機制只不過是另外一項競爭或市場化的遊戲而已。巴士公司最想爭取長途乘客，於是便利用這可加可減的方式，替它們與數條鐵路競爭，爭取市場佔有率，它們其實並非真心要向市民提供回饋的。奇怪的是，局長竟認為可以接受這方案，亦認為這方案可以兌現她當初作出的承諾。我對局長的反應真的覺得莫名其妙。

對於巴士公司長期不肯安排一些分段式的收費，我亦覺得是很難以接受的。我相信在很多大城市，特別是一些所謂較先進的城市，分段式的收費已經很普遍地實行，而且，應說香港比世界上其他城市更先進，因為大部分的香港市民今時今日已使用電子繳費方式，通過電腦、八達通等來繳付車費。試問這些分段收費方式又有何難度呢？巴士公司永遠都是以技術上有問題來託辭推搪，我們怎可以接受呢？政府官員又怎可以跟大財團同流合污呢？

新的專營權建議包括將合理利潤降至 9.7%，這其實也只是掩眼法。第一、以往的 13.5%與現在的 9.7%的基數是不同的；第二、這些專營巴士公司永遠可以通過很多方法，包括增加所謂的資本投資，便取得更多的回報。我沒理由估計官員的智力是這麼低，是低得連這些掩眼法也能接受的程度。大多數小市民面對着大財團，包括這數間專營巴士公司，其實便猶如小人對着巨人般，完全沒有討價還價的能力。

我們只希望為官者，作為政府者，能充任一個較好的中介角色，令市民可享受到一些較公平的待遇。我們現時所希望的，只不過是所提供的優惠能夠抵銷過往數年來因通縮而多付了的車資，而沒有要求過巴士公司多付錢。現在要求巴士公司提供它們理應給予市民的優惠，便像要跪它們拜它們似的，我覺得這很令人反感，而且是本末倒置的。我覺得政府應該繼續為長者和有殘疾的乘客爭取優惠安排，但我們當然不可以期望太多，因為我們現時說到口水也乾，局長仍無法令由政府全資擁有或出任大股東的兩鐵推出優惠予長者和殘疾人士的安排，我們又怎可以寄望政府能替其他乘客爭取得一些巨大的優惠呢？

我希望政府繼續與數間巴士公司進行磋商，將不公平的現象糾正過來，令市民得以享有真正屬於他們的回贈。我支持原議案。多謝主席女士。

馮檢基議員：主席，說到巴士票價，我不得不提，特區政府一向奉行的政策，總的來說，均偏重於商家利益，忽視整體和低下階層的需要。

當下正值舉行“世貿部長級會議”，許多人也只關心示威的問題，或是政府那些片面的宣傳，甚麼自由貿易、有選擇、貨品便宜等。可是，會議當中最大的爭議，其實莫過於“貧窮國”的利益，會否受到損害和不公平的對待，而“富裕國”對自己的農產品，進行大量扭曲的國內和出口補貼，以及高築的關稅壁壘，令貧窮國的農產品，根本無法在市場上競爭，最終造成“貧者越貧、富者越富”的局面。

主席：馮議員，我要打斷你的發言。我們現在辯論的是有關專營巴士票價的議案，但直到現在，你也是在談論世貿會議，希望你可以談回議案的主題。

馮檢基議員：這是一個比較，我想將兩者作一比較。

主席：好的。

馮檢基議員：因為我覺得政府便好像世貿一般，由於在交通費方面做不出好結果，同樣導致“貧者越貧，富者越富”的問題。

從香港本身的經濟格局來看，我們不難發現同樣存在許多不公平的現象。我在每一屆的立法會均堅持提出有關“貧富懸殊”的議案，原因為何？便是由於香港貧富懸殊的情況一直得不到解決，而且越來越嚴重。有何原因所致？除了政府缺乏任何積極的措施外，便是由於過去的施政方針和所推行的政策，往往只側重商家的利益。先別說土地政策有偏頗，我們只要看看政府如何與巴士公司檢討票價機制，以及所得出的結果，便可想而知。巴士公司的利潤大於一切公眾利益。市民經歷 8 年艱苦的緊日子，工資大減之餘，交通費卻持續高企，在經濟差的情況下，各個交通機構仍舊坐擁豐厚利潤，究竟是甚麼道理呢？我相信只有在香港這個扭曲的經濟體系中，才會發生這種情況。

平心而論，在 11 月中公布的可加可減票價調整機制，計算方式所包含的因素，包括綜合消費物價指數、運輸業界的工資指數，以及生產力增幅，都是較公平和透明的。可是，很明顯，今年敗筆之處，不在於公式本身，而在於票價的起始點並沒有考慮過去 8 年的物價及工資的下跌幅度。巴士公司所提出的減價優惠，其實只是巧立名目，不單減幅輕微，還要乘客預繳回程車費，受惠的乘客寥寥可數。實質上，對巴士公司營利的影響，可能不足 5%。根據一些學者最新的估計，每天只有不足 21 萬人受惠，較巴士公司和政府跨大的 90 萬，相距實在太遠，而且這 21 萬人只佔 395 萬乘客總人次的 5.3%。眾所周知，廖局長曾表示市民的反應是始料不及的，市民所指的除了是巴士公司竟敢推出這樣一個連小恩小惠都不如的折扣安排外，便是政府竟然助紂為虐，難道政府不知道這樣對市民根本沒有幫助嗎？

主席，我亦不贊成政府置兩間鐵路公司（“兩鐵”）於可加可減機制之外，基於競爭的原故，兩鐵對整體交通費，發揮積極的調控作用，其票價的增減會令其他交通工具跟隨，當然，更直接受惠的，是數以百萬計每天使用

兩鐵的人次。因此，香港民主民生協進會（“民協”）建議，政府必須把兩鐵納入可加可減機制內。

主席，民協認為巴士票價的起始點，必須考慮過去 8 年大約 13% 的累積通縮，以及住戶每月入息中位數由 1998 年的 18,000 元下跌至 2005 年第二季的 15,600 元，跌幅同樣是 13%，並須考慮巴士過去七年多所賺的利潤。因此，民協建議巴士公司必須把所有巴士線的單程票價一律削減最少 10%。此外，機制將來所啟動的加減幅度，亦必須一視同仁，不論路線長短，亦要有同樣的增減幅度，避免巴士公司運用過去慣常的“財技”，便是較少乘客的巴士線的增幅便少一點，較多乘客的路線的增幅則較大，試圖把票價的平均加幅拉低，製造增幅輕微的假象。

主席，廖局長指跟巴士公司商議票價機制時，說至聲淚俱下。與虎謀皮，當然有一定的難度，但我希望局長知道，政府手上的皇牌，除了公眾利益和民意支持外，就是適逢巴士專營權須延續的時機。我相信在自由經濟體系中，沒有人會做虧本生意，只要有利可圖，自然有人願意做，更何況經營巴士業務，利潤豐厚。由於巴士公司是急功近利地想達成專營權的協議，所以政府應借此機會重新檢討這協議，除了落實今天的議案內容和民協上述提出的建議外，亦要引入其他條件，包括把所有封密式的冷氣巴士的窗，改裝成可開關的窗，此舉既可保持衛生和空氣流通，更可節省能源，減少巴士排出的廢氣。

主席，我謹此陳辭，支持鄭家富議員的原議案及王國興議員的修正案，但我會反對劉健儀議員的修正案，因為她刪除了原議案要求車費下調最少 10% 的部分，這是我們不能接受的。多謝主席。

張超雄議員：主席，香港的交通費昂貴，所有市民也身受其害。香港的特色是比較密集，人口集中，地方細小，相對於地方大和人口分散的外國而言，我們的公共交通經營成本已算較低。很多時候，外國的公共交通根本是由政府補貼，或是一項變相的公營事業，但在香港，這項公營事業卻交了給私人市場。這很明顯是一盤有利可圖的生意，然而，儘管如此，公共交通始終是一個跟公益和民生有着相當直接關係的項目。

過去數年，香港經歷了通縮，但交通費卻始終“企硬”，似乎較我們民主派的表現更甚。商談了多年後，終於得出了一個可加可減票價調整機制，但令人譁然的是乘客要先預繳。我相信我今天無須重複多位同事已表示了，市民對現時這個機制的不滿。

昂貴的交通費，對基層市民造成很嚴重的影響。在我所接觸的市民中，有些是居住在較偏遠的地區，昂貴的交通費令他們在找工作或過一些正常的社交生活方面也卻步。我接觸過一些在新界北區的青年，他們現時在市區工作，每月賺取四千多元，但交通費基本上已佔了薪金一半，再加上衣着和午膳的開支，以及很長的工時，剩餘可進口袋的薪金不多。這些青年問我，他們的工作沒有前景，究竟是否應繼續做下去呢？我不知道如何回答。我還接觸過一個發生在東涌的個案，那名青年患有精神病——雖然他是青少年，卻患有精神病——他要到瑪嘉烈醫院覆診，但礙於交通費昂貴，他決定不去覆診了。

我們看見，交通費對基層市民造成的影響，已達至每個生活細節，但與此同時，我卻看見兩間巴士公司每年有過億元盈餘。今次，我們很感謝鄭家富議員提出這項議案，也有數位議員提出修正，加入了要求巴士公司向殘疾人士和老人家提供票價優惠。事實上，香港的情況很離奇，老人家的票價優惠是時有時無。在所有先進國家，包括一些不太先進的國家，例如我們的祖國中國大陸，老人家和傷殘人士可免費乘搭地鐵和其他交通工具。香港的地鐵有限公司前往深圳跟他們聯營一條路線，但在香港，我們的老人家和傷殘人士卻不可像深圳的老人家和傷殘人士般享有票價優惠。

田北俊議員剛才問，為何難以提供這項優惠呢？尤其是為何難以提供給殘疾人士呢？他表示曾跟陳祖澤商討過，憂慮人數方面會有問題。就這方面，我們其實已跟政府商討了很多次，並非人數方面有問題，而是原則上有問題。為甚麼全世界也可以為殘疾人士和老人家提供票價優惠，唯獨是香港卻不能呢？

在香港，很多系統也有就殘疾人士下定義。我們有傷殘津貼，而根據現時的定義，合資格領取者必須是百分之一百傷殘。如果我們只看這一類人口，現時香港大概有 11 萬名傷殘人士。此外，在綜援系統中，大概有 4 萬人可界定為傷殘或暫時傷殘，兩者相加起來，這方面的人口便約有 15 萬人。如果根據衛生福利及食物局較早前的估計，香港究竟有多少名傷殘人士可受惠於票價優惠政策？數字其實是很清楚的。今年，他們遞交給立法會的估計數字約為 215 000 人，當中細分了各類殘疾的定義。所以，我們不要再說數字不清楚，或我們擔心提供了這些優惠，便會令公營公共交通機構負擔很大。

事實上，在很多國家，票價優惠不單是提供給殘疾人士，還惠及他們的同行者，因為很多時候，他們也不能單獨出外，而須有人陪同。以我個人為例，如果我的女兒要外出，我們全家肯定會陪伴她。如果她乘搭巴士，我們便可能要有兩三個人一同乘搭巴士。在這種情況下，我們並不是要求所有人也可享有優惠，只是如果提供優惠給老人家或傷殘人士，公共交通機構的生意額可能會因而增加。即使我們是從商業角度考慮生意額和企業形象，我也

不明白為何不能直接提供優惠給老人家和傷殘人士？所以，我希望當局不要再口惠而實不至了。政府須帶頭成立一個工作小組，正式研究怎樣向傷殘人士提供票價優惠，而不是一味只說數字不清楚。這個數字有多大，大家其實是心裏有數的。

我發言支持原議案和修正案。多謝主席。

何鍾泰議員（譯文）：主席女士，經過 3 年的爭論，政府終於在上月公布票價調整機制，使巴士票價可加可減。這機制將於下月生效。過去，巴士票價有加無減，即使在通縮期間也甚少出現巴士票價下調的情況。討論中的票價調整機制顯然是較佳的安排。

不過，礙於擬議的票價優惠主要適用於長途車程，短途乘客未能即時受惠；相反，他們憂慮置身通脹初現的情況下，他們未得享票價調整機制帶來的所有好處前，已因新機制而須繳付較高的車費。

就此，政府和專營巴士營辦商必須更着力說服公眾相信票價調整機制對所有人士，包括乘客，均一視同仁。巴士公司的首要工作是加緊洗脫部分市民認為它們唯利是圖的負面機構形象。

如果巴士公司能以較易為人接受的安排，取代擬議的預繳回程車費優惠，應可對它們的機構形象有所裨益。很多乘客均感到憂慮，認為在預繳回程車費的規定下，他們最終可能因回程時錯過乘搭相同的巴士路線而繳付較高的車費，而這憂慮亦不無道理。我相信巴士公司在卓越的八達通系統許可的範圍內，定能制訂更好而公平的安排。如果八達通系統可以做到的話，應引入按車程距離釐定的分段收費，使短途乘客可受惠於較彈性的車費結構。

專營巴士營辦商應認真考慮引入長者、殘疾人士及全日制學生的車費優惠，以作為建立機構形象的一環，並以示對企業社會責任的承擔。實際上，在過往就相關議題進行的議案辯論中，我已多次呼籲巴士公司成就此事。

對巴士乘客而言，除非他們能真正受惠於票價調整機制，否則票價這機制便淪為政府和專營巴士營辦商粉飾門面的工夫。就此，政府和專營巴士公司必須竭力贏取公眾的信任。我得強調，我們花在這項議題上的時間已經夠長，我們必須坐言起行，正如“一鳥在手勝過雙鳥在林”的道理一樣。

主席女士，我謹此陳辭。謝謝。

李國英議員：主席女士，使用公共交通工具已成為市民生活的一部分，而香港車費昂貴也是不爭的事實，所以，我們十分關心車費的加幅，因為車費高低將直接影響市民的負擔能力和生活質素。將於明年年初實施的巴士可加可減票價調整機制（“可加可減機制”），會引入市民負擔能力作為票價調整的考慮因素，可算是回應了市民多年來要求減低交通費的訴求。然而，在引進的可加可減機制下，受惠的畢竟只是少數，未能惠及所有乘客。

現時，公共交通機構均流行推出各種形形色色的優惠，包括巴士公司的轉乘優惠，地下鐵路（“地鐵”）以積分換取車票的會員獎賞等。表面看來，這些噱頭頗具吸引力，例如地鐵設計的卡通車票，便吸引了一批乘客換取。但是，這些所謂深受市民歡迎的小恩小惠，會否只是市民在別無選擇下，絕無僅有的優惠呢？想清楚一點，這些優惠可能只是公共交通機構逃避減價，以及避免為市民提供更多交通優惠的“工具”。

如果公共交通機構真的是要全心全意回饋市民，便不會只推出這些短期兼且屬臨時性質的優惠措施。現在，市民使用這些優惠時，猶如“今日唔知聽日事”，因為他們無從得知優惠過後再有沒有其他的安排。何況領取這些優惠麻煩多多，以地鐵車票為例，乘客要先上網登記成為會員，然後儲滿指定積分，再在特定時限內，到設於部分車站的終端機進行確認手續，方可領取車票。對於不熟悉電腦操作或怕麻煩的乘客來說，他們便不能享受這些優惠。

其實，最符合市民需要及最實際的方法，莫過於為社會上最有需要的弱勢社羣，包括學生、長者，以及殘疾人士提供更多乘車優惠。現在，除了長者可獲大部分的交通機構提供乘客半價優惠外，學生以至殘疾人士，相對於長者來說，便獲得較少乘車優惠。

有人可能會認為，經濟能力較差的學生和殘疾人士，大可向政府申請交通津貼。可是，政府提供的交通津貼根本未有考慮申請人的實際需要。就學生的情況而言，政府只會向有需要的學生發放津貼，用以支付上學的交通費用。有很多經濟能力有限的家庭往往未能通過入息審查。更重要的是，這些津貼只是用以支付上學的交通費，給予學生最基本的交通費用，實在忽略了時下學生經常要參與課外活動的需要。至於殘疾人士，我們要明白他們的交通開支通常較健全的人多，一方面因為他們很多時候均須親友陪同出入，另一方面因為現時公共交通機構為殘疾人士提供的設施仍有待改善，設施不足，阻礙了殘疾人士使用公共交通工具。

部分公共交通機構可能會認為，如果為學生及殘疾人士提供太多優惠，會為它們的財政構成重大壓力。可是，時下不少大小企業已跟隨國際趨勢負

起企業社會責任。有些機構積極參與慈善活動，並捐款予有需要的社會機構，另外一些公司則在生產之餘，盡量減低對環境造成的影響。作為公共服務的提供者，公共交通機構在營商之餘，是否應對社會有多一分的承擔呢？

企業願意承擔社會責任是絕對值得支持的，也是社會走向文明的象徵。不過，我們必須明白，巴士公司單憑捐了很多錢，或每年多換數輛環保巴士，並不一定等同負起了社會責任。如果公共交通機構對弱勢社羣的實際需要視而不見，繼續拒絕為沒有收入的學生或經濟負擔沉重的殘疾人士提供乘車優惠，這樣，即使這些機構再創更多善舉，相信它們亦無資格、也無面目聲稱本身已承擔起社會責任。

平情而論，即使為有需要的社會階層提供多些乘車優惠，也不等同要蝕本，因為提供優惠有助刺激乘客量。對學生而言，現在讀書主張參與課外活動，要走出課室見識外面的世界，如果學生有乘車優惠，他們便會經常使用公共交通工具。至於殘疾人士，他們則可能連同親友一起增加使用交通工具。於是在乘客量增加和市民受惠的情況下，為學生和殘疾人士提供優惠便絕對是一個雙贏的方案。

由此可見，公共交通機構應把眼光放遠一些，不要片面地以為提供優惠便等同蝕本。這樣，它們才可真正地在營利之餘，承擔起企業社會責任。

主席女士，我謹此陳辭。

林健鋒議員：主席女士，廖秀冬局長最近與巴士公司協商達成巴士可加可減票價調整機制，這個機制的原意本應令人感到可喜可賀，但要乘客預繳回程車費才可以享有折扣優惠的安排，便令有些人覺得這個機制是可望而不可及。要把這個機制變成真正可以採納的機制，我認為並不困難，局長實在無須聲淚俱下地要求巴士公司減價。

現今都市人的生活變化萬千，加上巴士路線也可算是有很多選擇，要局限乘客在同一天乘搭同一條路線，並推出上車時預繳回程車費的優惠計劃，對部分乘客來說，可能是有欠彈性。舉例來說，員工下午離開公司外出開會，放工後前往進修，或相約親朋戚友吃飯後才返家，類似的景況均可以改變乘客的行程，使他們白白失去了早上預繳的車費。

我雖然認同中、長途路線的巴士乘客在交通開支方面的負擔比較重，但我也認為應該把乘車優惠的層面擴闊，讓更多乘客能夠受惠。因此，我覺得

政府應該與巴士公司商討一個更切合乘客需要的減價方式，以回應市民的訴求。

不過，我絕不同意要求巴士公司“一刀切”減價 10%。不同公司各有其不同的經營情況，一如新世界第一巴士服務有限公司和城巴有限公司雖然同屬一間母公司，而且主要路線又在港島區，但兩間公司的財政狀況也不相同，所以“一刀切”減價 10%是不實際，也是不符合市場經濟原則的做法，政府亦不能強迫它們作出改變。最好的做法是由各間公共交通機構因應本身的情況，自行提供減價或優惠。

現時各間巴士公司推出了很多不同組合的轉乘優惠，但這些優惠也存在一定的限制，便是乘客只可以選乘指定的路線組合。因此，我認為巴士公司可以考慮擴大轉乘優惠計劃，令轉乘優惠更全面，這樣不單乘客可減省車費支出，巴士公司也可以藉着這個機會重組巴士路線，進一步善用路面資源，可說是一舉兩得。

當然，我明白跨巴士公司的轉乘優惠涉及攤分利潤和優惠金額問題，情況比較複雜，但我希望巴士公司能夠積極探討這個問題。

至於另一項我認為很值得探討的計劃，是日票、星期票和月票計劃。這個計劃不會出現局限乘客乘搭某一條路線的問題，所以即使他們更改行程，亦不會“蝕底”，這樣可更有彈性，最重要的是可減輕車費負擔。其實，巴士公司就一天乘客證的可行性已研究很長時間，我相信以現時的八達通技術，要加以推行也不是天方夜譚。

談到優惠，便一定要談談提供給長者的優惠。老人家辛勞半生，退休後最好可以四處吃喝玩樂。透過設立長者優惠聊表敬意，讓他們多一些外出融入社會，相信大家亦會同意。況且，推行長者優惠實際上可能會因減得加，因為老人家的子子孫孫均樂意在假日搞大聚會，陪伴長者飲茶郊遊，乘車次數一定會因而增加，巴士公司的車費收入自然有所進帳，巴士公司不妨詳加考慮，推出更多長者乘車優惠計劃。

我知道巴士公司營辦公用事業是有社會良心的，它們亦明白車費要切合乘客所需，我很希望巴士公司能夠繼續探討各個優惠方案，以減輕乘客的交通費負擔。

主席女士，我謹此陳辭。

湯家驊議員：主席，我們今天所討論的，是可加可減的巴士票價調整機制，而林健鋒議員剛才所說的，正是我心目中想說的話，那便是票價會否因減得加呢？香港人的工作時間長，已是世界聞名的了，特別是基層市民，他們要一大清早出門上班，工作時間長，巴士班次又減少了，要他們預繳回程車費，局限了他們必須乘搭巴士回家，這間接是減少了他們在家和家人團聚的時間。此舉究竟得失何在？市民是否一定要為了節省那些錢，使得流連在市區更久呢？

其實，今天的議題帶出了一個更根本的問題，那便是公共服務究竟應該是公營還是私營？私營的好處，當然是較公營有效率，但我們不要忘記，商業運作的目標，跟政府運作的目標是截然不同的。商營的目標是賺錢，這是理所當然的，但由政府營運的不同之處，便在於為市民提供服務。既然兩者目標不一，即是說效率和服務市民的好處不可兼得。其實，過往在這個議會中討論過的很多很多問題，也跟我剛才所說的根本議題有很大關係；領匯的問題如是，我們較早前所討論的隧道加價問題如是，連我們快將討論的電力問題也如是。凡此種種，均帶出了將公營服務私有化的困難。

很多國家的民選政府也是以補貼方式幫助一些有需要幫助的市民或國民。我最近出訪英國，跟當地的扶貧小組討論，他們承認每年用於交通費補貼的開支十分龐大，但當地社會是絕對接受政府那樣做，亦換來了一間更有效率的交通服務公司。

然而，在香港，我們沒有一個民選政府，政府進行私有化的目標，似乎只是因為不希望背負一些負擔，或因為想減少一些經營運作的資源。可是，與此同時，政府似乎並沒有確實考慮過，將公共服務事業私有化後，究竟要如何落實政府須服務市民的目標呢？在這方面，政府其實有很多事情可以做的，例如我剛才說的補貼，便是很多其他國家的政府，特別是民選政府會採用的方法；第二個方法是盡量引入競爭；第三個方法是政府保留一些參與的權利。在政府將公營事業私有化時，它須考慮保留一些參與權，讓它可以直接影響公營事務對市民造成的效果。

對於一般市民來說——特別是對基層市民來說——交通費是一項特別重要的開支。我們在扶貧委員會曾討論很多議題。對居住在偏遠地方的市民來說，他們所遇到的難題，很多時候是跟交通費有關的。由於他們要支付較高昂的交通費，所以便阻礙了他們出外找工作，所賺取的薪金也因為交通費昂貴而打了折扣。政府究竟是否應從基層市民——特別是居住在偏遠地區的市民——的角度考慮，如何才可真正落實一個以民為本的機制呢？

我很高興聽到譚耀宗議員剛才說民建聯支持要求政府向一些居於偏遠地區的市民提供特別補貼的建議，我對此也十分贊同。我希望各位同事可以用同一個聲音，要求特區政府無論可加可減的票價調整機制是否行得通，同樣要考慮一下是否應該對居住在偏遠地區——例如天水圍和元朗——的市民，提供一些有效的補貼，幫助那些真正有需要幫助的市民。

主席，對於今天的議題，我相信大部分議員也是支持的。經過梁家傑議員剛才的表明，我們四十五條關注組亦會支持這項議案。多謝主席。

劉慧卿議員：主席，我發言支持鄭家富議員的議案。

數星期前，局長來立法會宣布可加可減的機制時，我亦有出席該次會議，因為這件事是社會期望已久的。主席，你可能也記得，局長在上任時，她亦提過交通費太昂貴。因此，社會一直期望局長能做一些工夫。現時機制“出籠”了，市民當然希望能有幫助，可是，市民的反應，令局長亦要說是始料不及的。我希望局長聽了多個星期以來市民發表的意見後，會盡量再跟巴士公司進行商討，以達致可令更多市民受惠的方案。

剛才已有很多議員發言，我很支持他們的看法，我亦很支持香港有一個友善的營商環境。主席，我說過很多次，巴士公司是一個商業機構，當然是要賺取利潤的。然而，九巴去年賺了 3.36 億元，而多年來亦賺取了豐厚利潤，很多時候，我看到香港的巴士均是滿載乘客，即使是沒有乘客，巴士車身上亦有很多廣告。因此，我覺得局長跟巴士公司商討經營權時，絕對可以一籃子地商討，無須聲淚俱下，不過，我相信局長亦不會如此表現。局長最重要的是秉持着清楚的原則，為市民爭取一個好方案。

我很同意剛才數位同事的意見，例如湯家驊議員提到的，我們昨天出席了扶貧小組委員會的會議，我們覺得應該幫助居於偏遠地區的市民，其實，無論是湯議員或譚耀宗議員提議也好，我也認為應該幫助他們的。我記得以前在這會議上亦曾提過，有市民對我說，他可以不吃十多元的一個午餐，改而只花數元來吃午餐，但在交通費方面卻不能省。其實，以吃飯的支出跟交通費相比已是不應該的了，而更差勁的是，吃飯的支出反而可比交通費節省得更多。我希望局長能夠明白這一點。雖然有些情況未必可由局方單方面解決，而是要由整體政府作全盤處理的，但我仍這樣說出來，因為我對於住在偏遠地區的市民的苦況頗有感觸，他們大多數是失業的，即使找到工作可能每月也只能賺取三千多元，他們怎可能承擔高昂的交通費呢？所以，如果政府可以提供協助，我是支持的。

張超雄議員及其他議員剛才亦提到老人方面，我很贊成應向他們提供更多優惠；我亦贊成或許每星期不止提供一天的優惠，而可以提供多天的優惠，我覺得我們是應該這樣做的。如果巴士公司不願提供這優惠，我相信政府亦要做些工作。此外，還有傷殘人士，事務委員會已舉行過多次會議，但亦無法說服當局。我覺得一個有愛心的社會，便要提供幫助予弱勢社羣。雖然有些事情未必屬於局長負責的範疇，但今天聽過議員的發言後，我很希望局長會跟其他局長及行政長官商討，看看有否辦法幫助我們認為值得幫助的人。我想大多數發言的議員亦會同意要提供津貼予長者及傷殘人士，協助他們更多使用公共交通工具。我沒有聽過立法會在這方面有任何爭議，現在只是立法會跟當局有爭議而已，這是很不幸的。

其實，我們很希望能與當局有更多合作，以便理順很多事情，令市民受惠更多，這些不是小恩小惠，而是很重要的事情。我希望廖秀冬局長可以在行政會議跟行政長官討論如何令市民受惠。主席，我不知道這機制會否在 1 月通過，落實執行，因為局長先前雖然曾這樣說過，但後來又說可能要再進行商討。當然，我們不希望會再拖延，但如果局長需要多一點時間，例如多數星期時間來進行商討，大家是明白的。我相信市民所期望的不是現時得出的機制，而是局長經再進行商討後所得到的一個更好安排。

主席，提到這個可加可減票價調整機制，我本來亦寄予很大期望的，因為我不希望看到反加價的團體經常來議會投訴。我很希望真的能找到一套大家都覺得很公道的安排，以後便可按這個安排的模式行事。那麼，議會的精力便可以集中在審議法案或其他更複雜的政策方面了。可是，我覺得現時得出來的機制，完全不是這回事。我殷切希望局長能繼續努力，在最後這數個星期內，盡量找出一個商界、議會及乘客均覺得公道的機制，每年也可以採用，不會令市民起哄。我亦希望市民稍安毋躁，給局長數個星期的時間。我希望局長會聽到所有意見，巴士公司也會聽到所有意見，更希望新年過後局長便會有好消息帶來立法會。我謹此陳辭。

余若薇議員：主席，廖秀冬局長上月的檢討巴士票價方案，提出了可加可減票價調整機制，連同多個車費減價措施，將於新機制實行後推出。

就車費減價部分，不少同事已表達了非常強烈的意見。我十分認同——大家可看到市民的反應——要求市民在去程時預繳回程車費是不切實際，亦不能真正減輕市民負擔。這種形式的減價，只不過是巴士公司的市場策略，以增加市民乘搭巴士的次數而已，甚至只是為了賺取市民因預計錯誤

而損失的預繳費用。所以，我希望廖局長盡快與巴士公司商討，提出一個真正可令更多乘客受惠的減費方案。

我今天會集中討論政府與巴士公司提出的可加可減機制是否真的可令市民受惠。

首先，我認同機制以加權平均資本成本取代現時按固定資產平均淨值計算所得的平均回報率，這有助制止巴士公司以添置新巴士、新廠房來增加他們的利潤。這種方式更值得在檢討其他公用事業的利潤時作出參考。

但是，我覺得當局有必要進一步向公眾解釋加權平均資本成本的概念。以加權平均資本成本作為財務學上的指標，普羅市民其實並不容易明白它的計算方式。更令人疑惑的是，當局和巴士公司均經常提出巴士公司的合理回報率由現時 13%大幅下降至 9.7%，粗略看來，這調整似乎對市民“有着數”，但卻容易令人忽略了這兩個數字是按不同的基礎計算出來。

早前中文大學經濟研究所張國洪教授在報章中提出疑問，懷疑合理回報率是否真的大幅調低，他在文章中作出了一個假設，他說：“假設巴士公司將借貸數額與股值相等，而借貸成本為 7%，加權平均值設定於 9.7%的水平上，相應的股本回報率便約等於 12.4%，這與原來的 13%相距不遠。”

從張教授所引的例子中，可見實際上巴士公司的回報率在調整後並不一定大幅收窄。所以，我希望當局在進一步向我們解釋這個新方案時，首先能為我們提供一些確實的數據，讓我們知道合理回報率是否真的降低及如何降低；其次，當局不應再簡單地將兩個以不同計算方法所得的數字作直接比較，這只會令人以為當局和巴士公司藉此誤導市民，讓人以為巴士公司的盈利直接降低了 3.3%。

此外，我亦關注到當局在可加可減方案中提出的方程式。這條方程式由 3 部分組成：運輸業界名義工資指數、綜合消費物價指數及生產力增幅。當中首兩項均與通脹及通縮有莫大關連。

事實上，香港除了在 1999 至 2004 年這 6 年經歷通縮，物價和實質工資分別下跌 13.31%和 5.8%，其餘時間都處於通脹期。所以，我們不難明白，為何廖秀冬局長這 3 年來要聲淚俱下，巴士公司到了今天才同意這個可加可減機制。我懷疑這並不是因為巴士公司被廖局長的誠意打動，而是因為這條方程式配合現時通脹將臨的環境，可以為巴士公司提供加價的理據。

雖然票價調整機制並非單單由方程式決定，行政長官會同行政會議還會考慮市民接受程度、家庭入息中位數等指標。但是，這些直接反映市民收入水平和負擔能力的指標，並沒有包括在這條提供客觀量化標準的方程式中。可想而知，如果按照現時這條方程式運作，它最終只會把巴士公司的加價訴求合理化，並提高了其要求加價的議價能力。

最後，我想談一談的是有關劉慧卿議員剛才提及的長者優惠和殘疾人士優惠。她說大家應該支持這些優惠，而這些優惠應沒有甚麼爭議性。劉慧卿議員或許沒有聽到田北俊議員剛才的發言，他懷疑要求提供這些優惠的人缺乏營商經驗，他認為對長者提供優惠，不一定會提高利潤，所以他提出質疑。不過，我可以告訴大家，我未必懂得營商，但我以家有長者的身份告訴大家，長者非常欣賞以往所享有但現時已被取消的 1 元乘車優惠，這優惠的確可以鼓勵長者多出外活動，這樣他們的身體健康也有幫助。

所以，我非常支持議案中恢復對長者的 1 元乘車優惠這一部分，當然，我亦非常支持對殘疾人士提供的乘車優惠。

我謹此陳辭。多謝主席。

梁國雄議員：主席，其實，當廖秀冬局長表示已經取得方案時，即是說她已經爭取到一些優惠。其實，巴士公司現時的所謂減價，完全不是那回事，因為巴士公司如果有意進行競爭時，亦可能會提供某些優惠給乘客的。關於這一點，我也不知局長為何說這便是減價。在競爭激烈時，有些集團例如 7-Eleven、Circle K 等經常也會使出新招，全部也會這樣做。

現時的報刊越賣越便宜，當然這並非經營者認為香港市民生活淒慘，所以便要向他們提供更便宜的報刊。

陳祖澤先生的說法，其實真的很像施捨般；試看看其他有競爭性的行業，它們的做法也是一樣，以一份報章為例，如果在 **Circle K** 購買這份報章，只須 5 元，並送紙巾；到另一間商鋪購買時，其價格又如何呢？位於我家樓下的那間商鋪則因抵受不住商業的競爭而倒閉了。現時的問題是，九龍巴士(1933)有限公司根本無須競爭，可說在很大程度上是無須競爭的，所以局長在上任後表示要研究這些問題時，該公司便隨便地給局長一些回應便算了。可是，現時全個社會的人皆以為這便是優惠，而政府又以為這便是優惠了。

我覺得憑天地良心來說，如果香港的交通工具競爭性較強，便早已經會出現這種情況了。至於它還要變相取消對長者的優惠，其實更應視之為真正的挖肉補瘡，“拉豬賠狗”。

我覺得對於這間經常自我標榜是為人服務、但長期享受專營權的機構，以“為富不仁”來形容它，其實已經算是非常客氣的了。這樣說，便足以證明局長所提出的那個可加可減機制是會限制其利潤的。我則認為無須顧及那麼多。大家試想一想，這機構善財難捨，對於一些很小的優惠也那麼難捨，又怎會愚蠢得對政府說，其機構倒不如不要那 3.3% 的利潤了，因為這樣做會較為公道？我絕對不相信它願意這樣做。

其實，以前以資產值作為加價的標準，固然是完全離譜的，這種情況即是等於說，公司作錯了投資的決定，但仍可以加價；購買了 300 輛巴士回來空置擱在一旁，也可以加價。這樣的做法固然是不行的，但現時的情況卻是如此。大家要明白，董先生說腳痛之前，也假假地表明要實行問責制，現在還可以搞這些不問責的事嗎？是一定不可以的。所以，它現時便研究了一個所謂“加權資本平均數”出來。各位，說來說去，這些都是它們玩弄的財技，目的在於令減免的票價差不多可以取回減去的錢，便是那麼簡單。這也因為巴士公司不是由我們來經營，而是由它來經營的。

好了，說到最後，便是由政府把關了。其實，政府已多次告訴我們，把關是相當辛苦的，既要照顧市民乘車的需要，又可能沒有經營者願意接手做這些生意，而政府又不希望讓巴士服務變為公營，怎麼辦呢？最後，便惟有讓巴士公司佔點便宜了，這是一個很簡單的道理。

所以，如果政府真正想從根本來解決這個問題，只有兩個辦法：其一是如湯家驊議員所言，以公帑作補貼。我對此做法不大贊成。為甚麼要補貼它呢？其二是我覺得應該實行的公營這個辦法。政府與巴士公司談判專營權時，應向巴士公司表示如果它不願經營，大可以把服務交回給政府來經營，既然它們經營得那麼辛苦，便無謂捱下去了；即如局長若說做官很辛苦，那麼，倒不如不做好了。對巴士公司的態度也應如此，我從來不相信商家所說的話，他們往往說很辛苦、很辛苦，說是為了要替香港人服務，所以才很辛苦也肯經營下去，政府如果再壓迫他們，便不再經營了。

他們在開玩笑吧？現時，政府如果要求所有公共機構，例如中華電力有限公司、香港電燈有限公司等全部放棄經營，它們當然也不會願意，他們只是訛詐政府，訛詐我們而已。它們甚至會表示如果沒有了它們便不行，因為沒有它們向我們作出貢獻便不行了。其實，問題的關鍵是，所有公用事業或公共設施必須有穩定的供應，應該由政府以公營的方式來經營，最低限度也要能取得話事權。至於商界的經營者如果不喜歡，大可以前往美國投資炒股票、炒期貨，他們有大量生意可經營，用不着在香港賺錢。

我覺得香港經歷了一段長時間的教訓，已脫離殖民地政府的統治，殖民地政府的統治是沒有長遠目標的，因為中國政府當時分分鐘可能會解放香港，在這情況下，他們便要離開，他們又怎會在此地作投資呢？他們深知投資後是不能取回資金的。然而，我們如今已回歸中國，已是中華人民共和國轄下的特區政府，特區政府還恐懼甚麼呢？還恐懼主權可能會轉移嗎？

各位，其實，要改變的，現時便可改變了，問題是政府會否改變而已。我則覺得這個政府是不會改變的，這個政府還反其道而行，還把這些公用事業或公共設施私有化，把這些東西全部放進有錢人的口袋裏。所以，現時的這個問題，絕對不是技術上的枝節問題，而是一個政治問題。即是說，政府應否在一些已被財團壟斷、而普通市民不可不用的公用事業或公共設施內保留一個主動權，並把這經營所得的有關利潤納入政府庫房，然後撥作發展或其他用途呢？這是關鍵問題，亦是施政的問題。

我們現時的政府是實行所謂的新自由主義——信奉“小政府、大市場”。我的看法卻很簡單，一個政府如果連公共設施等也辦不來，還要這個政府做甚麼呢？我們難道要把這個政府外判，由 1 600 人來監管這個政府嗎？由 1 600 人來參與行政長官的選舉和監管政府嗎？

所以，我的結論很簡單，這一個問題，由始至終的處理方法，應該是在就有關的專營權進行談判時，把私營的公用事業收歸公營。

周梁淑怡議員：主席，對於這個千呼萬喚始出來的可加可減票價調整機制，大家原本的期望跟我們現在所看到的情況，的確有一點距離。劉慧卿議員剛才說的話，我相信很多人也會認同，那便是一推出機制時，大家也以為這是一條簡單的方程式，以後也不用有那麼多爭拗了。可是，事情是否真的那麼簡單呢？不是的。如果純粹是一條方程式，那我便相信票價是真的可加可減了。我們現在看到的情況是，政府如果加入一些考慮元素，特別是乘客可以承擔的程度，對市民來說，在某程度上其實應該是有保障的。換言之，這個機制是要有人把關的。所以，我相信大家最終也許會贊成，應由政府——即行政長官會同行政會議——作出最後決定，這不失是一個可取的做法。況且，考慮到其他因素，由政府把關更可爭取到社會支持這個機制。

我剛才聽了多位議員發言，他們似乎把香港的巴士服務說得很差，但實情是否如此呢？很多時候，我也會聽到很多香港以外的人談論香港，發覺不少曾來香港的遊客均大讚我們的公共交通系統和我們的巴士服務，他們說香

香港的公共交通是既便宜又優質。香港的公共交通已是香港的名牌之一，也是我們推介給海外的其中一個重要的、吸引的地方。

有同事剛才將香港的公共交通服務跟外國作比較，特別是湯家驊議員，他將我們與英國相比，教我們更覺得香港的系統好。在英國，只要是乘搭地鐵，即使只是一個車站，乘客也要繳付兩英鎊；如果乘搭巴士，最低的車票便是 1.2 英鎊。但是，英國的公共交通是全部也有政府補貼的，車票卻仍然那麼昂貴，而且服務不好。在英國，鐵路一年有 100 萬宗投訴，我在那裏等候巴士時，冷得變了雪條也未看見下一班巴士到達車站。相比之下，我們可能是身在福中不知福。

不過，我剛才聽了多位議員發言，覺得有一個基本原則是我們可能要弄清楚的。香港的公共交通服務多年來其實也是沒有甚麼大的補貼，政府津貼的並非公司而是用者。如果市民有需要，我們會以入息審查的方式津貼他們；對於這種做法，我們自由黨是絕對支持的。舉例來說，我們同意以入息審查決定某些學生是否須有車船津貼，但我們並不同意王國興議員所說，所有全日制學生均應獲津貼。為甚麼？因為我們的原則是，對於一些不幸和貧窮的人，社會是要支持和幫助他們，他們是無法自助，但卻不是全部人也須政府津貼的。社會上有需要政府幫助的人可能只有一成或兩成，但如果全部也獲政府津貼，那麼，政府的負擔便會很大，而須由納稅人繳付的錢亦會多很多。社會責任是要由社會承擔，但商業機構卻要向股東負責，所以，公共交通機構一定要履行基本的商業責任。

很多時候，聽見市民罵商業機構，說他們賺錢是無良。我覺得賺取合理的利潤並不是無良，那些機構只是在負起商業責任而已。不過，對於那些不幸的人，例如一些老人家或剛才說過的那些有需要的學生，政府當然是要津貼他們；立法會內研究有關減貧事宜小組委員會甚至考慮，在職人士如果薪金很低，社會是否也應考慮如何可幫助他們達到合理的生活水平呢？這當中當然包括公共交通開支。

如果公共交通機構本身能夠在符合商業責任的條件下，在路線方面作出一些調整，我們是會支持的。例如我們剛才談到的一些特別長途的路線，我們是很明白知道市民有一些特別需要。大家也知道，天水圍區居民的收入一般也較其他地區低，失業人數或許也較多，如果公共交通機構能夠透過調整路線降低車費，當然值得我們支持，不過，我們到頭來須認清社會責任是由誰來負，以及商業責任是由誰來負。多謝主席。

劉江華議員：主席，市民期待了 3 年的巴士可加可減票價調整機制，終於“出爐”，今次提出的計算方法比 2003 年所提出的有明顯的改善，包括將會考

慮本港經濟環境，亦加入了市民負擔能力這個重要因素。所以，整體而言，民建聯會支持政府盡快推出有關機制。

政府現時建議的可加可減機制計算公式，訂立了一個由物價指數、工資指數及生產力指數組成的調整方程式，在經濟情況變差的時候，政府便可以根據方程式要求巴士公司減價，結束了過往只由巴士公司主導、只加不減的不合理現象。

至於把巴士公司的回報率，由過去的 13% 降至 9.7%，計算方法亦由以往按固定資產平均淨值，改為加權平均資本成本，更能反映巴士公司的實際經營狀況；而超額利潤須回饋乘客的政策，亦令巴士公司履行企業社會責任。

關於減價的問題，巴士公司所提出的安排，確實令人大失所望。巴士公司在減價之餘畫蛇添足，搞了一個預繳制度，結果便好像一個嬰兒肚餓要吃奶，但你硬要給他一碟叉燒飯一樣，是“認真啃唔落”的。為何當局推出的可加可減機制不但得不到市民的掌聲，更被人批評是“搵笨”呢？甚至局長亦自嘲是“始料不及”呢？原因便是這些減價對市民來說，只是“睇得唔食得”。

香港大部分市民的生活模式並不是千篇一律，很多時候，早上上班乘巴士，下班後到了其他地方，於是改乘其他交通工具。面對這種生活模式，巴士公司今次所提出的預繳回程安排，便顯得有點僵化。對靈活變通的市民來說，是一種很大的限制。

再者，巴士公司提出車費 10 元以上的路線才有減價優惠，這批乘客每天平均只有約 60 萬人次，但車費 10 元以下的卻有三百多萬人次。換言之，大部分人未能受惠。新巴、城巴的即日來回證優惠只有 47% 的乘客使用，九巴更只有 35%。換言之，在這批 60 萬名乘客當中，最多只約有 28 萬人能真正享受到減價優惠，而其他的三十多萬乘客卻會因種種原因而無福消受，對於每天平均近 400 萬的巴士乘客來說，更只能望門興歎。所以，我們希望巴士公司盡快修訂建議，讓所有乘客盡快受惠。

此外，我亦期望巴士公司能多些體察社會上有需要獲得幫助的市民，例如殘疾人士、學生及長者等。議案所提出的種種措施，民建聯都會支持。

謝謝主席。

陳偉業議員：主席，周梁淑怡議員剛才以“千呼萬喚始出來”來形容這個可加可減票價調整機制，但我卻認為這個方案仍然是“猶抱琵琶半遮面”。

基本上，這個方案是尚未完善的。當年提出這個機制時，我是抱着極大的期望，希望兩間鐵路公司也可以包括在內，但到今天為止，根本上只涉及巴士，而對於這個方案，很多議員在多個場合裏也表示是感到失望的。我希望經調整後，市民對方案的失望感可以減少。至於可否令他們歡欣地接受，我自己則有很大保留。基本上，如果交出來的功課有 60 分，我相信那亦可算是一個交代了。

香港的公共交通服務，在整個香港的建制中是很特殊的。跟其他公共服務（包括兩間電力公司（“兩電”））一樣，傳統以來，公共交通服務也是一種“官商勾結”和“利益輸送”的模式，政府利用其行政權，將一些公共服務的權益或特權，透過法例或行政權給予一些財閥和一些公司，而那些公司在政府支持或批准下，透過服務從中謀取利益；在不少情況下，它們是利用不少財技來謀取暴利。談到利用財技，兩電便是最擅長的了，一旦有發展地產的機會，它們便會將原本用來興建發電機組的土地，以另一個名義轉移給另一間公司，謀取暴利，但由土地所賺取的金錢卻不歸入公司所有。兩巴的情況也是一樣。特別是九巴，它在某一年從賣地所得的利潤曾達數以億元，但卻以另一些方法把有關利潤轉移往其他方面，使之不構成公司應有得益。至於其他公共服務的情況，我也不再提了，因為以財技隱瞞真正利益的情況實在是多不勝數。

香港的巴士服務有一個畸怪但卻是真實的現象，那便是消費者沒有選擇權，只是由政府利用其行政權作出決定，在哪一區可有哪一類巴士。天水圍和東涌是最特別的例子，荃灣較好一點，因為那裏是交通樞紐，區內居民可選擇乘搭地鐵、小巴（包括紅巴和綠巴）和巴士。然而，有些地區的居民卻是完全沒有選擇；如果他們不乘搭巴士，便只有乘搭的士。我覺得這種做法構成了寡頭壟斷的情況，是絕對不能接受的。我認為交通運輸系統應該多元化，讓市民可以選擇，例如專線小巴應可發展至各個地區，紅巴和非專利巴士也應有機會發展至其他地區，讓市民可有多元化的選擇，而不是讓那些取得專營權的巴士公司形成寡頭壟斷的情況，強迫居民在沒有選擇的情況下繳付昂貴的票價。

通宵巴士是一個最簡單的例子。乘客要繳付超過 30 元才可由銅鑼灣到東涌。試算一算，一名普通的護衛員或食肆侍應要繳付超過 30 元的單程車費才能回家，當中還未計算轉乘費用，這對低下階層的市民而言是難以接受的。周梁淑怡議員剛剛離開了議事堂，她剛才以遊客為例，說他們認為香港的巴士票價合理。可能由於她所屬的是富貴黨，很少跟低下階層市民接觸，

所以只有跟富貴旅客傾談，他們當然覺得服務低廉。為何她不問一間低收入的人有何看法呢？他們是感到十分憤怒的。

我今早 9 時因為要到東涌跟一羣婦女開會，所以無法出席領匯的審批大會。東涌的街坊——特別是婦女——一談到巴士服務便十分憤怒，她們覺得搬進了新市鎮基本上是“斷六親”。有關這個論據，我們在議事堂上已說過很多遍，“斷六親”並非因為她們本身不願跟親戚朋友接觸，而是因為交通費過於昂貴，導致她們不敢外出，也沒有能力經常外出，而親友也不會到東涌探望她們。香港這種情況是很畸怪的，而導致產生這種畸怪現象，正正便是因為巴士服務出現了寡頭壟斷的情況，令市民要繳付高昂的票價，影響了他們的社羣生活。

由於交通服務不普及，所以新市鎮的家庭悲劇特別多，自殺（包括老人自殺）的問題也特別嚴重。對於低收入的人，特別是每月只領取千多元綜援的人來說，是一定無法承擔交通費的，要他們乘車出區外會更困難。所以，我們必須向老人和領取綜援的人提供特惠票價，以減少社會悲劇。

我希望那些被我經常責罵為無良的大發展商或大財閥，在賺取過億萬元之餘，也會向那些低下階層提供一點點優惠，讓他們不致因為交通費而影響了日常生活。

主席，我自己最擔心的，便是財閥玩弄財技的問題。當年，我們英明的前經濟司陳方安生也被中電玩弄於股掌；中電最後用了數十億元發展一些計劃，要消費者多付電費。雖然我對局長的誠意是絕對沒有懷疑，但如何能令那些奸猾的財閥無法得逞，便是她面臨的重大挑戰。我希望日後不會重複官員被財閥玩弄，令小市民受害的情況。多謝主席。

鄭經翰議員：主席，陳偉業議員剛才提及周梁淑怡議員就這項議案的發言。我絕對同意周梁淑怡議員所說的話。我同意甚麼呢？我同意她說香港的公共交通服務，在全世界而言，的確可算是首屈一指，這是事實。然而，說到票價，雖然陳偉業議員沒有拿計算機出來，但他的數學是很好的。周梁淑怡議員說在英國乘坐巴士最少也要繳付 1 英鎊，驟耳聽來像是很昂貴，但他們是實行分區收費的，乘客付了 1 英鎊車資，便已可以去到很遠的地方，來回即是 2 英鎊（包括了轉乘優惠）。2 英鎊等於港幣多少呢？是 28 元。今天，我們由天水圍乘坐巴士到市區，車費是 40 元，即 3 英鎊。誰說香港的车費不昂貴？換算為英鎊，40 元便是 3 英鎊了。讓我們再看看入息。為表示公道，

以我最保守的估計，英國的最基層市民月薪約 1,000 英鎊 — 我這樣估計，應該不會有人敢說我是誇大的。我肯定英國人月薪不止 1,000 英鎊，因為如果工資只有 1,000 英鎊，是沒有人願意做那份工作的。如果每天的交通費是 2 英鎊，那便是佔了入息 0.2%。香港人月薪 4,000 元，如果他們居住在天水圍，每天的车費是 40 元，即佔了入息 1%，誰還說香港的交通費便宜？

我說過不止一次，香港實行的簡單稅制，在全世界是排行第一的。我的好朋友，《福布斯》雜誌的總編輯 **Steve FORBES** 在競選美國共和黨總統提名人時曾表示，美國要效法香港的簡單稅制，把稅率訂為 15%，以及讓納稅人在報稅時只須填寫一份表格便可。是的，香港的確實行簡單稅制，但我們忘記了香港有很多間接稅，而其中一項我曾經指出的間接稅，便是樓價和租金，另一項間接稅則是交通費。

任何要上班的人，如果他是居住在天水圍，但要到來立法會當清潔工人的，他每天便要支付 40 元交通費。我們現在要找人來示威抗議也有困難 — 有關這方面，大家可以問一問陳偉業議員及“長毛”，他們是最清楚的了。如果要到立法會來，每天最少要花 50 元，那裏有人會答應呢？40 元車費加 10 元飯盒，已是最低限度的花費，當中還沒有計算買飲用水的錢。

無可否認，香港的车費的而且確很昂貴。今天在香港，衣食住行使費方面的排序已變成是住行衣食或住行食衣，因為香港的衣和食的確很便宜。在住方面，市民是有瓦遮頭，因為房屋委員會（“房委會”）會賤賣資產 — 領匯上市，房委會是賤賣資產，令政府失去了 10 條屋邨，否則，有 2 萬人可立即上樓。在行方面，天水圍的居民要支付 40 元車費；我們在交通事務委員會會議上曾就預繳車資進行辯論，當時，九巴的陳祖澤先生表示，全世界也有預繳車資的做法。此言屬實，但那是 **marketing gimmick**，提供這種優惠是為了吸引顧客；乘客只須選擇相同的回程路線，便可享有優惠，這等於乘搭飛機的 **mileage plus**，讓乘客貯存飛行里數。這並非減價的機制，而是優惠機制，目的是要爭取乘客。

我們有些同事或市民致電電台節目，表示他們晚上下班後會到別的地區消遣，無法乘搭回程車。私人消遣這一點我們暫且不提，因為要消遣便應負擔交通費，但我跟局長說，受影響的不是那些要消遣的人，而是那些譬如居住在天水圍，在中環上班，下班後又要到旺角兼職，否則便無法養家的人。他們兼職後從旺角返回天水圍，怎能享受預繳的回程優惠？如果要預繳車費，情況便更淒慘了，因為他們早上要先支付 40 元，晚上還要再付錢乘車，我相信沒有人會那麼愚蠢的。所以，我堅決反對要市民預繳回程車費，因為

所謂預繳車資，其實並不是減價，這也並非一個可加可減的機制。由於陳祖澤以外國作比較，我當天便說，在外國而言，那只是市場用以吸引顧客的一種手段，並不是減價。

今天說到這裏，局長可以鬆一口氣了，因為同事所提出的議案是不接受預繳回程車費，即使劉健儀議員也反對此安排。這個方案的確較局長所提出的可加可減票價調整機制跨進了一大步，這是事實，但局長現時不是要跟數間專營巴士公司商討續牌的事嗎？這是一個千載難逢的機會，等於行政長官今天要接見 25 位泛民主派議員，令大家忽然也變得很有價值，因為政府要爭取我們的票。同一道理，局長現在要跟巴士公司商討續牌，這便是局長唯一可以擁有談判籌碼的時候；局長一定要向巴士公司爭取一個可讓市民真正得益的方案。

此外，在向殘疾人士提供票價優惠方面，我經常看到很多巴士是沒有甚麼乘客的，它們根本只是流動廣告車；有關這一點，我已說過很多次，不想多說了。所以，在非繁忙時間向殘疾人士提供票價優惠，有甚麼問題呢？說得難聽一點，乘搭飛機也有“乞丐票”，即乘客到機場輪候後補機位的機票。在美國，如果是這些“乞丐票”，乘客只須付 100 美元便可由紐約飛往三藩市。那麼，既然巴士是有空位，為何不可以向殘疾人士和社會上有需要的人提供票價優惠呢？如果連這一點也做不到，我們又怎能支持這個方案呢？所以，作為一位反對派的議員，我可能完全反對這個方案。謝謝主席。

楊孝華議員：主席女士，今天的議案本是談及市民作為巴士的主要乘客，但很多議員的發言都把話題扯到遊客身上，鄭經翰議員和周梁淑怡議員剛才亦談及遊客的看法，所以我不得不先從這個角度談一談。

首先推出的預繳來回優惠，在社會上產生很大的反響。但是，作為旅遊界人士，我當時聽起來卻不認為這是一件新鮮事，因為這並不是一項新發明，其他行業也有預繳來回的優惠，例如航空公司。每個人都知道，購買來回機票會比較便宜。但是，這是否等同巴士呢？不是的，因為這是兩個不相同的行業。巴士乘客，特別是“打工仔”，每天均須乘坐公共交通工具上班，但旅客是否乘坐飛機則可以有所選擇，而且他們大多是須回程的。因此，乘坐同一間航空公司的班機回程也沒有問題，可以遷就一下。我覺得把適用於一個行業的預繳來回優惠套用於另一個行業，是未必可行的，所以社會上的反響才這麼大。

至於周梁淑怡議員剛才提到，不少遊客認為香港的公共交通收費很低廉，從絕對數字上來說，真的是十分低廉。以巴士為例，港島區的單程車資只需 3 元至 5 元左右，在全世界，即使是東南亞的很多地方，也找不到如此低廉的車資。但是，長車程的又如何呢？其他議員一提到自由黨便指我們是富貴黨，猶如我們從來沒有乘搭過巴士和公共交通工具似的。昨天，我乘搭了兩次電車和兩次地鐵。例如乘坐巴士到東涌，我也知道 E11 號的車資是二十多元。我亦經常乘搭港島一些路程較短的巴士，車資是 3 元至 5 元左右。

如果要巴士公司減價，讓每天乘搭巴士的消費者真正得益，便應該集中於一些長程車的車資，特別是來回車程的減價優惠，對長程車會比較實際。舉例來說，如果由中環到機場一帶地區，除了 E11 號外，便沒有太多選擇。在回程時，乘客除非不乘巴士而到東涌乘搭地鐵，否則，如果回程也是乘搭同一路線，來回四十多元的車資減去 4 元，即 10%，數字便會比較大，乘客也比較得益。

不過，如果在港島，由香港到銅鑼灣，乘搭 5A、5B、5 號或 10 號都可以，價錢亦差不多。只需數元的短短車程，乘客回程時會否為了節省 5 角而等候至有合適號碼的回程巴士才乘搭呢？事實上，可能真的會如湯家驊議員所說，為了等候某一路線的巴士來遷就這個優惠，便會多花了時間和更辛苦。

至於中程路線的，例如我居住在南區，6、6X、60 和 66 號的巴士，是由不同的公司經營。如果為了節省 10% 的數元而多花半小時等候巴士，便真的不太划算。因此，我覺得政府如果推行回程減價，應該着墨於長程車。長程車的應多減一點，令真正有需要的人得益，尤其譚耀宗議員剛才提及的偏遠地區的居民或要長途跋涉上班的人。

衣食住行近年來均經歷通縮，香港在飲食方面真的是便宜了，例如到酒樓消費，與 5 年前比較，我相信絕大部分都是便宜了很多。至於住屋或穿着方面，一般的衣服鞋襪等都便宜了，如果到深圳消費購物，可能更便宜。住的方面，這數年來，私人樓宇的租金下降了，雖然公屋沒有減低租金，但私人樓宇的租金是下跌了，而差餉在過去數年亦有所紓緩。

不過，在衣食住行當中，行的方面在這數年來真的沒有減價，只是飛機票有減價，但我們不是每天上班都會乘搭飛機的。因此，我覺得如果政府能在這方面多下一點工夫，便會令很多市民得益。我希望一方面可令最有需要的乘客得到最大的益處，另一方面也可令巴士公司在財政方面可以維持經營，而員工也可加薪。現在大家都期望來年可以加薪，因為過去數年，很多人的工資不斷縮減。這才是一個雙贏的方案。我謹此陳辭。

李卓人議員：主席，剛才周梁淑怡議員說的最後一句是，究竟商業責任和社會責任應該由誰負上。這個議題其實一直都有很多重重複複的辯論。如果要商業機構負上社會責任，有時候真的是與虎謀皮。特別是我們的政府，它本身也沒有樹立一個好榜樣。

舉例來說，雖然政府是兩間鐵路公司的最大股東，但政府作為大股東在負上社會責任也很困難。雖然政府對於地鐵、九鐵和西鐵有決定權，但在游說這些機構減票價也是這麼艱難的話，如果要求別人減價，更是難上加難。所以，政府本身其實亦沒有樹立一個好榜樣，以致政府要就整個政策與商業機構討論，而最後的責任也是在政府身上。

政府一開始把機構私營化，便造成了一個定局，因為商業機構是以賺取利潤為最大目的。如果政府要強加一些社會條款，令機構在賺錢之餘還要顧及社會條款，兩者很多時候便得不到平衡，而政府最後也要向財團讓步，結果甚麼也做不成。所以，如果政府一開始沒有私營化，便不會出現這種情況。

不過，既然公司已經私營化了數十年了——大家也記得九龍巴士公司本來的名字有“1933 年”的——到現在也是私營化，大家多年來可以看到一件事，便是政府的監管根本很不足夠，很難真真正正地令巴士服務和票價可以滿足市民的日常需要。局長這次要為整件事負上責任，其實也是“難為了家嫂”，因為我們要求局長與虎謀皮。

不過，我也記得局長曾經雄心勃勃，她在 2002 年剛上場的時候，甫開始便說要推出一個可加可減機制。當時每個人都覺得她勇氣可嘉，並且很讚賞她，但很可惜，我們看着她“凋謝”，到今天更已經是“殘”了，真是悲慘。我相信香港市民都會感到心痛。可是，不論你“謝”也好，“殘”也好，最後仍有一個問題要解決。局長現在推出的可加可減機制，要等到今時今日才推出，是由通縮期一直討論到通脹期了。當時為甚麼要談可加可減機制呢？最重要的是因為整個社會都在經歷通縮，在物價和薪酬均在縮減的時候，交通費為何不縮減呢？因此，當時才有這麼大的壓力施加到政府、商業機構、巴士公司等身上，希望他們引入可加可減機制，令巴士票價可以盡快減低。

可是，局長由通縮期一直討論到現在的通脹期，在通脹的情況下，巴士公司的想法也有所不同了。即使今次減了價，很快便可以再加價。我不知道局長可否澄清一下他們的心態。當然局長可能會說，他們沒有表示要再加價這個心態，但按照局長的方程式，在通脹的時代，隨時是會再加價的，變成減價的空間和時間非常短暫。就整個談判而言，市民已經非常吃虧，因為在通脹時期才談可加可減機制，實在已經太遲了。

另一方面，議員也批評現在減票價的方法，只有長途車才減價，短途車卻沒有減價。另一個批評，也是最令人憤慨的地方，便是預繳的制度。政府經常告訴我們，民主派不應把普選時間表和第五號報告捆綁在一起。如果政府不想我們把兩件事捆綁在一起，便應該樹立一個好榜樣。政府為甚麼要把市民和同一條巴士線捆綁在一起呢？上下班都要乘搭同一路線，市民要被捆綁起來才能獲減價，政府為甚麼不放棄這種捆綁式的減價呢？

我不知道局長今天能否給我們一個關於這方面的信息，大家都認為這建議是完全不切實際和“搵笨”的。局長就這件事與巴士公司討論得如何呢？是否一直要捆綁下去呢？預繳制度其實不是一個減價制度，而是促銷制度，強迫市民一定要乘坐同一路線回程，本身並不是減價，而是促銷。

我希望巴士公司再與局長談判時，不應吝嗇地只採用一個促銷的方法，而是真真正正的減價，特別是居住在偏遠地區的市民，即天水圍、東涌的那些居民，他們每天出入已差不多要四十多元車費。如果一個人月入 5,000 元，每月的交通費已經花了千多元，還有甚麼誘因令人願意外出工作呢？因此，交通費的問題也是就業問題的一個非常重要的關鍵。如果巴士車費今次不能減價，其實會令居住偏遠地區的人有較少出外工作的誘因。即使是出外工作的人，他們的負擔也是很重的。

市民還有一個要求，便是分段收費的要求。為甚麼不可按分段收費呢？為何要乘坐短距離的人繳付高昂的票價呢？局長可否在這方面多做一點有益民生的事呢？希望局長在與兩間巴士公司談判時真的可以有較大的“牙力”。多謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：如果沒有議員想發言，我現在便請鄭家富議員就修正案發言。發言時限是 5 分鐘。

鄭家富議員：主席女士，就着數項修正案，我首先當然要回應劉健儀議員，因為她一開始發言時便就民主黨李永達議員的修正案提出問題，而且劉健儀議員現時也在座。

民主黨提出這項議案的時候，本來只希望集中討論專營巴士票價的問題，所以我們盡量避開一些複雜問題，例如機制的方程式、兩鐵的可加可減機制等，均放下不表。我們盡量集中在巴士票價及機制實施前的減價空間。我看到劉健儀議員修正我的原議案，代之以“一個合理的減價方式，令更多乘客受惠”，我們本來是無法不支持這修正案的，因為沒有人不支持一個合理的減價方式，亦沒有人不支持令更多乘客受惠的。可是，最可惜的是，她也刪去了“單程車費票價下調最少百分之十”。經過一番商討，在我們跟局長的討論過程中，我們亦明白到局長過去數年的苦心。雖然李卓人議員指局長做到“謝”，做到“殘”，但李華明議員囑咐我在發言時要對局長說她風采依然。

我們不想局長在 1 月看不到這機制“出籠”，於是，我們絞盡腦汁，加入了“包括在回程時同時為去程及回程車費提供一個不少於百分之十的減幅，”。這在措辭上看來可能很複雜，提到了“在回程時為去程及回程”等，但我請劉健儀議員放心。我們有“包括”這兩個字，如果我們的寫法是“一個合理的減價方式必須在回程時同時為去程及回程車費提供一個不少於百分之十的減幅”，便一定不能得到她的支持，因為她並非要求“全面”。但是，民主黨當然希望全面。

老實說，大家也看到巴士公司提供的數字，2004 年營業額有 65 億元，稅後盈利亦有七億四千多萬元。當然，劉議員可能說 65 億元中最少有 10% 的減幅，便減去 6 億元了。雖然利潤還有一億多元，她也可能會皺眉，因為只賺一億多元並不理想。現時，我們只是退而求其次，在來回程提供不少於 10% 的減幅，如果把數額一分為二，即每程只減最少 5%。如果把中途、短途及長途車費的每程車費大概只減最少 5%，換言之，巴士所減少的營業額大概只少於 3 億元，而巴士公司仍可賺取四五億元。

總的來說，無論怎樣計算，巴士公司的利潤還是以億元計算的，而且我要強調，現時要求的減幅只是一次過，並非每年也減費。只是由 2004 年才開始減價，我不知道為何局長有這麼“大動作”，不知是否以前跟她在溝通上有誤解，她稍後可以發言解釋。現時，我們是要在機制實施前追溯過去 15% 的通縮而要求減價。在減價之後，當機制由 2005 年開始啟動後，再由機制決定加或減。對於巴士公司來說，無論減幅多少，也正如陳祖澤先生說：究竟有多少牛油和麪包呢？我已很久沒有吃牛油麪包當早餐了，但我希望陳祖澤先生明白，香港很多貧苦大眾是以巴士作為交通工具的。我希望他能拿出良心，在營業額上多撥一些牛油，令市民受惠更多。多謝主席女士。

環境運輸及工務局局長：主席女士，首先多謝今次多位議員發言表示支持巴士票價可加可減機制，因為在整個討論中我認為這是最重要的，我很希望透過一個機制對票價問題作根本的解決。在這個問題上，我們亦不能短視地只看目前可減價多少，而是要長遠地看看，整個巴士服務業如何能提供最好的服務。

我想先說一說推出可加可減機制的時間。很多人在報章或傳媒上問及為何選擇現時推出這機制？是否因為通縮已完結，通脹將臨，所以為了預備加價而故意推出這機制？我剛才已表示這是為了長遠釐定票價而提出的一個有系統的做法，我是就新一輪的專營權談判提出了這機制，因為這是一個很基本的改變，我相信在所有香港公用事業的規管方面，至今仍未有這類安排，當中包括政府採取主動，在經濟下滑時降低服務的收費水平。

票價機制會加入一條方程式，方程式是以綜合物價指數、運輸業工資指數及生產力增幅計算，這 3 方面的數據都具透明度，市民可以清楚瞭解，完全沒有隱瞞。根據這方程式，我們會有一個起點，知道在這經濟情況下，票價應加還是應減。如果要減價的話，由 1933 年至今營運多年，巴士公司絕不會提出減價，過去 3 年，通縮持續，但每一次也要由政府催促它們提供優惠。今天多位議員亦提及各項優惠，我想強調，那些優惠完全是基於巴士公司的自主權，它們可以隨時收回，所以不要以為現有的 10%回程減價是永遠的，這是巴士公司單方面作的決定，但現在我們的新機制卻並不一樣。

在票價加減的過程中，他們必須遵守合約，而政府由這個起點開始，計算出應該是加價還是減價時，亦要經過另一次的審核，即包括其他無法量化的成分，例如市民的承擔能力、整個運輸業的經營情況等。經過這些考慮，最後才可決定票價應加還是應減。此外，在方程式上，包括生產力增幅，我們看過 10 年的數據，認為巴士業每年均可有 0.3%的票價調整，即無論市況是升是跌，票價均可調低 0.3%，這對市民來說完全是一個安全閥或保證，如果巴士公司賺錢，市民便能分享利潤。我們認為巴士公司是有能力提高生產值，並與市民分享。

說到分享，所分享的回報率亦由原來的 13%調低至 9.7%。在這方面，我想澄清 13%的回報率是根據過去的固定資產淨值回報率計算出來，而現在 9.7%的回報率是以加權平均資本成本計算出來，是以整個行業來看，而並非某一間巴士公司，因為如果只看某一間巴士公司，它便可以“造數”，這是按整個行業計算出來的數據。我們亦承諾 3 年後會檢討這些數據，我們是根據整個行業的平均資本成本而釐定該行業的回報率。

至於計算實質的 **return**（即回報率）是多少，我們仍是根據固定資產淨值。從 10 年的數據看來，兩者的數據是相若的。大家無須擔心在資產淨值方面，巴士公司可隨便多購買 300 輛巴士，它們購買每輛巴士都要由運輸署批准，並有實質需要，例如加開新路線，或舊巴士已屆完全折舊的程度，我們才會批准購買巴士，我們不會隨便讓它們投資在過剩的物資上。當然，在新的專營權中亦會設立一連串的規定，要求它們在環保方面作出投資。

在分享回報率方面，我想解釋一下，回報率並非利潤的上限或下限，我們沒有保證它們所賺利潤達 9.7% 之後才分享，只不過，如果它們所賺利潤達 9.7%，它們便要將超過 9.7% 的利潤與乘客分享。在新專營權下，我們要求它們在 1 年內要將這些超額回報與市民分享，在票價上提供優惠或減價。在我們整個構思中，希望加價或減價的波動是最少，所以，巴士公司並非每個月都可以申請加價或減價，我們本身會按季檢討有關指數，看看升跌的情況，以決定須否啟動巴士票價檢討，從而決定是否要加價或減價。如果要加價的話，我們是不會主動提出的，而是由巴士公司提出，巴士公司亦須考慮本身的經營或競爭情況。我們必須瞭解，香港的公共交通運輸業並非壟斷性質，市民可選擇很多不同的交通工具，包括鐵路系統，政府的政策亦是以鐵路系統為骨幹，巴士是提供接駁及巡迴式服務，此外還有小巴和邨巴，這些都是巴士公司的競爭對手。

我們在考慮新機制時，曾就油價應否納入方程式內，進行了很多輪的討論。我們最後同意不應將油價直接轉嫁市民，因為在營運過程中，巴士公司有責任處理油價升跌問題及利用市場動力，而不是純粹依靠政府行為來保障其利潤。

我們的專營權有一個特點，現在的情況跟 1933 年當然已很不同，但亦存在 **universal service**，即全面服務的要求。換言之，無論是哪條路線，只要市民有需要，我們便有權要求巴士公司營運有關路線，儘管有關路線可能是虧本，可能是行走偏遠地區或與鐵路出現劇烈競爭，但無論如何，只要我們認為有需要提供服務，而市民亦爭取的話，我們便認為巴士公司仍須營運這些路線。巴士公司有權利亦有義務，不能擇肥而噬，這便是專營權的特色。

有議員質疑為何不開放市場，以促進自由競爭？其實，全世界公共交通運輸系統均非完全公開競爭的市場，因為我們的路面面積有限，政府必須對路面的使用加以管制，如果全面開放市場，以致路面上充斥“白牌”、“邨巴”，我不相信這對香港有利。所以，沒有一個國家會這樣做，必須要有管制。當有管制時，政府必須插手，我們選擇透過專營權來實施管制，在過去數十年來，大家是否看到我們享有高質素的服務呢？剛才周梁淑怡議員及鄭經翰議員均表示我們的巴士服務優良，是有目共睹，全世界均認為我們的巴

士服務質素差不多是最好的。我們的系統是否有問題呢？我認為不是，我們的確為市民提供了方便而價格亦大體上是合理的服務。剛才有議員指巴士的收費不合理，因為巴士私營化，政府沒有補貼，政府不營運，反而交由謀利的機構來營運，導致市民一定吃虧。我覺得這種說法是完全錯誤的，市場的價值在於其具有動力及靈活性，在整個巴士的營運上，我們完全看到利用市場動力的優點。無論是民選還是獨裁政府，他們在公共交通設施方面，都不及我們。

我曾訪問三藩市及倫敦，親身瞭解當地交通運輸系統的運作，由於是政府補貼，所以價格無法調高，而政府的資助又永遠不足，以致整個交通運輸系統無法更新，只能勉強維持服務。大家都知道，倫敦地鐵的誤時問題遠遠超過香港的地鐵；三藩市要興建一條直接通往機場的鐵路，要商議 14 年之久才能成事。至於紐約的地鐵，以往沒有人夠膽乘搭，直至上屆市長大力改革，但亦須經過一段頗長的時間來作改善。

我們的運輸系統融合政府的管理，亦利用市場的動力，令服務質素高而又物有所值。既然我們的運輸系統已很完善，為何還要進行改革呢？今次引進的票價機制，目的又是甚麼呢？剛才有議員質疑，我們是否要為每次的票價加減爭拗不已？加價永遠不受歡迎，而減價亦永遠不足夠，這點我深有體會。今次的減價構思是經過我們較深入的研究，剛才有議員指出，在倫敦乘車一次只須付 1 英鎊，其實是 1.3 英鎊，而且亦只能乘搭至 **Zone A**，路程很短，而不是鄭議員所說的那麼遠。我們比較了香港、新加坡、悉尼、多倫多、紐約、東京及倫敦的情況，我們用 **purchasing power parity**(即購買能力平價)來計算，而非直接以價錢來比較，我們發覺本港的短程車票較其他城市便宜，只須付三元多至 5 元，短程車費可說是全世界最低的，但長途車費則偏高。

剛才有議員提到天水圍及新界北部較偏遠的地方，所以在票價調整過程中，我們認為要善用有限的資源，當然，我們可以要求巴士公司拿出部分利潤，以減低 **disparity**(即不平等的情況)，但效果是有限的。由於資源有限，所以我們的工夫會集中在長程車票，如果減幅更大，對有需要的市民會更有利，尤其是對跨區就業的人，如果入息只有三四千元，而車費已佔去入息的一半，就業的動力便會減低。當然，我沒有在這方面進行全面調查，因為有關減價的調查是很難進行，大部分市民永遠只會支持減幅最多的建議。所以，我只對長途乘客作出了調查，他們希望盡量多減一些，即使有些不方便，他們亦會接受。不過，我明白大部分市民對預繳車費意見強烈，所以我們已承諾會繼續向巴士公司提出取消預繳折扣辦法，並再商討如何採用一些更好的方法，讓市民受惠。

我很高興各位議員都明白“一刀切”的減價，會直接影響巴士公司的 **bottomline**（即其最後結算），所以減價 10% 是難以做到的。但是，我們覺得為了方便市民，我們要多做工夫，令市民可以方便使用中、長途票價的減價優惠。我想指出，這些所謂優惠其實是減價，因為我們要求巴士公司在 3 年內不得取消，無論其間發生甚麼事，啟動了可加可減機制，或行政會議決定加價或減價，巴士公司仍須繼續提供折扣；不過，就折扣的幅度，我們仍在商討中。

至於其他項目，例如推出一天、一周或一個月內有效的乘車證，我們已向巴士公司作出反映。月票方面，鐵路已經推出，雖然部分市民歡迎，但使用者不多，希望議員明白，不要說使用者這麼少，為何仍推出來？香港是一個多元化社會，政府作為監管者，會盡量履行此責任，希望能善用資源。例如殘疾人士車費優惠，立法會已討論了很多次，大家亦知道我對這件事很同情，亦相信要為此做工夫。但是，應採用甚麼方法呢？如何善用罕有的資源，令優惠直達有需要的人？哪些人最有需要？這些都關乎福利政策。我知道立法會現已設立一個小組負責討論這些問題。至於學生車船津貼計劃，現時教育統籌局已有機制向經審核的學生提供學童車費優惠，每年津貼額高達 4 億元，這不是一個小數目，我相信這亦是一個運用資源的最佳方法。

我希望各位議員能支持新的巴士票價調整機制，新的專營權會對乘客更有利，亦能平衡專營公司的運作，令我們保持香港巴士服務的優良質素。我亦希望新的制度可盡快提交行政會議審議，並在明年 1 月實施。與此同時，我們已要求巴士公司改善預繳式的減價方案，使之成為一個既符合公司營運能力，又方便市民使用的合理方案。我們與巴士公司商討後，有機會時便會向立法會交通事務委員會交代。我們希望把握時間，讓市民盡早享用巴士減價措施。

多謝主席女士。

主席：我現在請劉健儀議員就議案動議修正案。

劉健儀議員：主席，我動議修正鄭家富議員的議案。

劉健儀議員動議的修正案如下：

“在“適用於”之前刪除“由於預期”，並以“本會支持”代替；在“調整機制”之後刪除“將”，並以“盡快”代替；在“促請政府”之前刪除“本會”，並以“並”代替；在“並提供”之後刪除“更合

理的車費減價措施，包括將單程車費票價下調最少百分之十，令所有”，並以“一個合理的減價方式，令更多”代替；在“優惠安排；”之後刪除“(三)改善現時車費結構，盡快修訂《公共巴士服務條例》的車費等級表，以及表內的路線組別安排，重新釐定現有收費指引，並在不加重長途乘客負擔的前提下，按車程距離釐定各條巴士路線的全程及分段收費水平，使車費結構趨於透明和合理，令每名乘客所付出的車費盡量公平；及”；刪除原有的“(四)”，並以“(三)研究”代替；在“有所選擇；”之後加上“(四)研究設立每月長者免費乘車日，以鼓勵長者多出外以融入社區；及(五)研究設立殘疾人士乘車優惠；”；在“並就”之後刪除“這些”，並以“有關”代替；及在“達成共識，以便”之後刪除“推行可加可減票價調整機制”，並以“能夠於明年 1 月實施，讓市民盡早享用減價優惠；同時，本會亦促請政府與各間專營巴士公司積極研究解決推行巴士分段收費的技術性問題，在不加重長途乘客負擔的前提下，以及在找出合理可行的實施方法後，盡快推行巴士分段收費”代替。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：劉健儀議員就鄭家富議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在請李永達議員就劉健儀議員的修正案動議修正案。

李永達議員：主席，我動議修正劉健儀議員的修正案。

李永達議員就劉健儀議員的修正案所動議的修正案如下：

“在“減價方式，”之後加上“包括在回程時同時為去程及回程車費提供一個不少於百分之十的減幅，”；在“(三)”之後刪除“研究”，並以“如何能盡快”代替；在“(四)”之後刪除“研究”；在“(五)”之後刪除“研究”；及在“各間專營巴士公司”之後刪除“積極研究解決推行巴士分段收費的技術性問題，”，並以“磋商，鼓勵他們”代替。。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：李永達議員就劉健儀議員的修正案動議的修正案，予以通過。

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。

（議員舉手）

李永達議員起立要求記名表決。

主席：李永達議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 3 分鐘後進行。

主席：現在開始表決。

主席：請各位核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

李國寶議員、吳靄儀議員、張文光議員、梁劉柔芬議員、單仲偕議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、李鳳英議員、張宇人議員、方剛議員、王國興議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員、郭家麒議員、張超雄議員及鄭志堅議員贊成。

何鍾泰議員、呂明華議員、陳智思議員、黃宜弘議員、霍震霆議員、石禮謙議員及劉秀成議員反對。

地方選區：

田北俊議員、何俊仁議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、周梁淑怡議員、涂謹申議員、陳鑑林議員、楊森議員、劉千石議員、劉江華議員、劉慧卿議員、蔡素玉議員、鄭家富議員、譚耀宗議員、陳偉業議員、余若薇

議員、李永達議員、李國英議員、梁家傑議員、張學明議員、湯家驊議員及鄭經翰議員贊成。

梁國雄議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 26 人出席，19 人贊成，7 人反對；而經由分區直接選舉產生的議員，有 25 人出席，23 人贊成，1 人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案獲得通過。

劉健儀議員：主席，我動議若稍後就“專營巴士票價”所提出的議案或修正案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：劉健儀議員動議的議案，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。

（議員舉手）

主席：我認為議題獲得兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

我命令若稍後就“專營巴士票價”所提出的議案或修正案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：劉健儀議員就鄭家富議員議案提出的修正案，經李永達議員修正後，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。我宣布修正案獲得通過。

主席：王國興議員，由於劉健儀議員經李永達議員修正的修正案已獲得通過，我已批准你修改你的修正案的措辭，內容已於 12 月 13 日發送各位議員。我並已接納內務委員會的建議，你在動議經修改的修正案時，最多可有 3 分鐘解釋修正案內經修改過的措辭，但不可重複你先前的發言。王國興議員，你現在可以動議你經修改的修正案。

王國興議員：主席，我動議按照我經修改的修正案進一步修正鄭家富議員經劉健儀議員修正的議案。

主席，我經修改的修正案所帶出的不同之處，便是提出一項更全面的乘車優惠，這優惠是跨公司、跨車種、跨交通工具；此外，更進一步推廣學生的乘車優惠及恢復長者原先的乘車優惠。不過，我覺得提案多寡不重要，提案內容是否整全也不重要，重要的是為了大局，即為了市民的利益而爭取所有議案均獲得通過，以表示立法會內所有議員是團結一致，無分黨派，求同存異，支持政府進行談判。

我亦希望局長爭取就可加可減機制進行談判，這次將無須聲淚俱下，而是義正詞嚴，向巴士公司爭取一個更符合市民大眾的利益、更合理可行的方案，令消費者的權益更得到保障。我希望無論是原議案或修正案均能獲得支持，令局長獲得更好的籌碼來進行談判。多謝主席。

王國興議員對經劉健儀議員及李永達議員修正的議案提出的進一步修正案如下：

“在“盡快推行巴士分段收費”之後加上“；此外，本會亦促請政府與各間專營巴士公司磋商增加轉乘優惠路線及跨公司轉乘優惠，並為全港所有全日制學生提供半價車費優惠”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：王國興議員就鄭家富議員經劉健儀議員及李永達議員修正的議案提出的修正案，予以通過。

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。

（議員舉手）

劉健儀議員起立要求記名表決。

主席：劉健儀議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

主席：現在開始表決。

主席：請各位核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

吳靄儀議員、張文光議員、單仲偕議員、李鳳英議員、王國興議員、郭家麒議員、張超雄議員、鄭志堅議員及譚香文議員贊成。

何鍾泰議員、李國寶議員、呂明華議員、陳智思議員、黃宜弘議員、石禮謙議員及劉秀成議員反對。

梁劉柔芬議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、張宇人議員、方剛議員、林偉強議員、林健鋒議員及梁君彥議員棄權。

地方選區：

何俊仁議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陳鑑林議員、楊森議員、劉千石議員、劉江華議員、劉慧卿議員、蔡素玉議員、鄭家富議員、譚耀宗議員、陳偉業議員、余若薇議員、李永達議員、李國英議員、梁家傑議員、梁國雄議員、張學明議員、湯家驊議員及鄭經翰議員贊成。

田北俊議員及周梁淑怡議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 25 人出席，9 人贊成，7 人反對，9 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 25 人出席，22 人贊成，2 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

主席：鄭家富議員，你現在可以發言答辯，你還有 4 分 21 秒。

鄭家富議員：主席女士，在我印象中，我在立法局年代或立法會提出的議案，均很少會獲得局方多位負責拉票的“狗仔隊”支持的。（眾笑）是的，他們在拉票，希望大家投支持票，讓局長可以有較多的“彈藥”。

今天，李永達議員就劉健儀議員修正案動議的修正案已獲得通過。我並非自我陶醉，李卓人議員，這證明了局方在這議案提出之前仍是忐忑不安，不知道黨派如何投票。我盼望在政治上沒有永遠的敵人、也沒有永遠的朋友，我也希望下星期同樣有這麼多“狗仔隊”來支持民主派對政改方案的立場。

此外，我們泛民主派的同事今天很呵護局長，特別是劉慧卿議員。我很記得她說，我們要多給局長數個星期時間來進行跟進的工作。對於這多給的數個星期，我希望能帶出兩個信息。局長跟陳祖澤先生談判是很吃力的，往往說到聲淚俱下，但這也是值得的，因為大多數的議案最低限度今天已獲得通過，她可以有較多“彈藥”了。其次，現時每個局似乎都已是全民皆兵，準備為下星期的政改方案作戰，而劉慧卿議員只是藉此提醒她不要只顧為政改方案拉票。關乎民生的議案、可加可減機制及一個好的減票價形式，也均是市民所期待的。

此外，我想在此簡單地回應局長和自由黨同事的一些看法。局長表示，香港的巴士票價價格合理，但我希望局長明白，我們今天討論的是分段收費的問題。為何我們覺得香港巴士票價不大合理呢？據我們計算，在數百條路線當中，一些是收取每公里 6 角，一些則是每公里 1.2 至 1.5 元，特別是長途線。我們在想，司機只是一位，八達通卡機也只是一個，為何長途車費如此昂貴，令居住在偏遠地方的乘客要付高昂的車費呢？所以，我們要求設置分段收費的安排。

月票、日票和周票等更可使用八達通的硬件系統，無須特別印製月票——正如李鳳英議員表示她年青時也有巴士月票——現時只要有一張八達通，每月只要付 500 元，便可整個月以這張八達通拍卡，當作月票來使用。

我希望自由黨的同事明白，特別是周梁淑怡議員。我們不是指巴士服務欠佳，只是民主派或民主黨的議員覺得收費不公平，而且長途車費確實很高昂。我也希望田北俊議員不要指我們因為很少營商經驗，所以不知營商的人的痛苦。我想回應田北俊議員，即使我營商，也不會如巴士公司這般大規模。不過，即使我是營商的人，他也會說我不知道做大生意有多辛苦，這是永無止境的。我只希望香港的公營公司，特別是九巴，在賺取數以億元計的利潤時，可以在未來的日子裏，在可加可減機制推出之前，對於短、中、長途線的票價也提出合理的減幅。這樣，它日後也不會再指立法會以政治化手段反對加價了。多謝主席女士。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：由鄭家富議員動議，經劉健儀議員及李永達議員修正後的議案，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。

（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。

主席：第二項議案：節約能源。

節約能源

蔡素玉議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

主席，我今天提出這項“節約能源”的議案，主要不是要為大家節省一點金錢，更不是要與兩間電力公司（“兩電”）的股東作對，而是基於以下 3 個原因。第一，香港空氣污染的情況，已嚴重至削弱本港的競爭力，甚至國際社會也感到關注的地步，節省能源（“節能”）是解決香港空氣污染問題的一條捷徑；第二，香港人浪費電力的情況驚人，令人十分憂慮。過去 15 年，香港人口增加了兩成，但住宅用電量卻急增八成。即使在大量工業北移後，工業用電原應大幅減少，但本港的總用電量依然增加六成；第三，一般香港人對於節能的議題非常冷淡，認為有錢交電費便萬事大吉，因此不會把心思放在一些他們認為是“細眉細眼”的節能措施上。所以，我認為有需要提出這項議案。

（代理主席劉健儀議員代為主持會議）

由於時間關係，我只會就原議案所建議的部分內容，說出我們的意見，而民建聯的其他同事稍後會就其他建議作出補充。

現時推動節能的工作，分別是由機電工程署（“機電署”）能源諮詢委員會轄下的節能小組及能源效益小組和兩電負責。但是，機電署轄下的兩個小組既沒有實權，亦沒有資源；要推動節能，即使有心，也不會“有力”，連“無牙老虎”也不如，只能算是兩隻“無牙老貓”而已。

至於兩電，他們是本港七成溫室氣體的排放來源，更是污染物的主要排放源頭，製造了九成的二氧化硫、六成的氮氧化物和四成多的可吸入懸浮粒子，所以推動減排是兩電無可推卸的責任。但是，要求兩電自行推動慳電，等於叫他們“倒自己米”，他們的誠意如何、效果如何，不問而知。結果，香港的節能工作便淪為制度下的犧牲品，說時便天下無敵，做時卻無心無力。

放眼全球，其他地方的節能工作，早已把我們遠遠拋離。歐盟把節能列為能源政策的四大目標之一；美國則投入龐大資金，致力提高能源效益；至於日本和內地政府，也分別在 1979 年及 1998 年頒布實施《節約能源法》。

為了扭轉形勢，政府有必要着手制訂全面的能源政策，重整目前的架構，提升目前機電署能源諮詢委員會轄下的節能小組及能源效益小組，並成立一個獨立於政府的節約能源委員會，全權負責提出節能政策的建議、協調推動市民和企業的節能工作，以及資助節能技術的研究開發等。政府及兩電則有需要大幅增撥目前用以推廣節能的資源，讓節能委員會能有效地推行工作。

代理主席，對於行政長官在今年的施政報告中，首次為慳電訂出明確的目標，民建聯認為這種做法值得一讚。問題是所訂目標，只是在未來 1 年把政府辦公室耗電量減少 1.5%，減幅低得令人難以置信。我們要知道，在內地現正草擬的第十一個五年計劃中，所訂的節能目標是在 5 年內，把每個單位的能源消耗量減少兩成。其實，國內在能源供應不足的情況下，即使只減 1.5%，也比香港困難。現在竟提出分階段減少 20% 的壯志，實在令香港人感到慚愧，更何況我們擁有甚麼特權，可以不理國策而自行其事呢？

香港政府每年的用電量超過 21 億度，是全港最大的用電者。政府如要大幅提高本身的節能目標，便須效法現時“環保經理”的做法，在各部門委出“能源經理”，負責前瞻性地設計節能計劃，以及監察和交代各部門的節能成效。

當大家行經全港各區，抬頭望向一座座採用玻璃幕牆的商業和政府大樓時，有否想過這種外表醒目時尚的設計，其實正是香港浪費電力的罪證！由於玻璃隔熱差，擋冷能力又弱，身處其中的寫字樓，可謂冬寒夏熱，自然要全天候開放空調了，加上大廈封閉性強，通風不足，電力抽風系統必須長時間啟動；而且大面積的外牆採用了玻璃，日照變得異常強烈，許多寫字樓被迫拉上窗簾，反而靠電燈照明。在種種因素之下，估計這些大廈的耗電量，可能是節能建築物的四至五倍呢！

代理主席，商業機構為求裝潢、為求派頭而在所不惜也還算了，但連政府大樓也跟風趕潮流，實在說不過去。再者，如果連政府當局的節能意識也如此薄弱，試問如何說服市民要時刻緊記慳電呢？

更諷刺的是，在政府於 1998 年推出的建築物能效標誌計劃下獲得證書的 561 幢大廈中，竟然連商業和政府的玻璃幕牆大廈也榜上有名！這正好反映該項計劃極不全面。因此，我希望香港能夠效法日本和歐盟的做法，強制所有新建築物的設計必須符合所訂的節能標準及設計。

既然今年的施政報告提出，在決定推行各項重大政策前，均須先經過環保角度的審視，民建聯促請政府帶頭做起，強制擬建的政府建築物，在設計階段須先通過全面而嚴格的綠色審視，確保建築物從設計、用料以至採用的設備均符合節能環保要求。由最基本的放棄採用玻璃幕牆和建築方位盡量避免面向東西，以至盡量加設可再生能源裝置；建立污水循環再用系統；全面進行廢物分類回收；全面採用節能型設備；引入用電需求管理系統及採用綠化屋頂等，而所有評估因素和結果，均須公開讓市民參考。

代理主席，我想在此談一談綠化屋頂。把大廈的屋頂綠化，等於在大廈的頂部加設一層天然隔熱屏障，效果相當於一部天然冷氣機，而對於學校、醫院、社區會堂或體育館等屋頂面積較大的低層建築物，降溫成效尤為顯著。各地的實地調查指出，在加裝綠化屋頂後，能有效把室內溫度減低 1 度至 8 度，保守估計夏季的用電量可以節省 5% 至 15%。再者，如果城市的大廈天台廣泛採用綠化屋頂，更可有效對付熱島效應，令整個城市降溫。所以，綠化屋頂在歐美、日本以至內地部分城市均被普遍採用。在德國，綠化屋頂已是法例所規定的。日本政府亦已加快步伐，大力推行屋頂及牆壁綠化；東京市更宣布會透過這些綠化手段，務求把整個東京市的氣溫降低 1 度。在北京，政府的目標是每年增加 25 萬至 35 萬平方米綠化屋頂。反觀香港，究竟香港何時才能成為一個真正的國際都會呢？

相信大家也會發現，即使夜深人靜，不少商業大廈仍然燈火通明，究其原因，是很多大廈單位的電費，早已一併納入管理費內，在沒有慳電誘因的情況下，很多電力便被白白浪費。在考慮到商業用電佔了全港總用電量的一半，政府不能對這個問題坐視不理。其實，節能科技一日千里，據我所瞭解，現時的技術已經可以做到在無須安裝獨立電錶的情況下，限制每個單位所使用的冷氣量。換言之，個別單位的管理費也可按用電量而有所增減，這等於為節能引入經濟誘因。至於這種分家到戶的技術能否普及，便須視乎政府的推動工作了。

同一道理，民建聯亦促請政府與電力公司商討，通過提供經濟誘因，鼓勵商業用戶盡量在非用電高峰期用電，以享受較低廉的電費。

民建聯在較早前推行一項“一家一小時”的家居節電運動，呼籲市民在生活質素不受影響的情況下，每天減少使用某些電氣用品 1 小時。我們亦提供了很清晰的指引，教導市民如何慳電。我們計算過 1 年下來，每戶每月平均可節省電費 100 元。如果這項運動可在全港推行，每年便可節省電費 27 億元，等於全港總用電量的 8%，並可減少排放二氧化碳 200 萬公噸，效果等於每年種植 1.4 億棵樹木。為此，民建聯在此再次呼籲大家以身作則，人人慳電，令香港真正走進一個節能型的社會。

代理主席，“一家一小時，慳電話咁易”，我謹此陳辭，提出原議案。

蔡素玉議員動議的議案如下：

“為了更有效推動節約能源（“節能”）和提高能源效益，以達到保護環境和珍惜地球資源的目標，本會促請政府：

- （一） 制訂全面而有效的節能政策；
- （二） 成立一個獨立於政府的節約能源委員會，負責統籌政府和兩間電力公司用於推動節能的資源和措施；
- （三） 帶頭在各部門編訂內部節能計劃，委出能源經理，以監督節能措施的執行，並每年提交報告，檢討節能措施的成效；
- （四） 強制規定擬建的政府建築物在興建前須先通過能源效益評估，以確保建築物的設計、用料及設備均符合節能要求；
- （五） 積極推動在全港建築物，特別是政府建築物如醫院、學校等，進行屋頂綠化工程；

- (六) 盡快推行強制性能源效益標籤計劃；
- (七) 推動兩間電力公司提供經濟誘因，以鼓勵客戶採用節能電氣用品；
- (八) 推動商業樓宇引入有效機制，包括提供經濟誘因，以鼓勵商戶節省用電；及
- (九) 透過宣傳和教育，積極提高市民對節能的認識和節能意識。”

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：蔡素玉議員動議的議案，予以通過。

代理主席：單仲偕議員及方剛議員會分別就這項議案動議修正案。本會現在就議案及兩項修正案進行合併辯論。

我會先請單仲偕議員發言，然後請方剛議員發言；但在現階段不可動議修正案。

單仲偕議員：代理主席，本港的能源消耗量，在過去 10 年顯著上升。根據立法會的資料文件顯示，香港最終層面的能源消耗量，每年的平均增幅達 1.4%。在 2004 年，本港的總用電量達 392 億度，其中 28% 用於家用器具和辦公室設備。政府各部門每年的耗電量亦達到 21 億度，佔全港用電量約 5.5%。

根據數年前香港中文大學所進行的一項調查，市民的節約能源（“節能”）意識與節能行為，存在着明顯的正面關係。可惜的是，政府推動節能的宣傳工作明顯不足，以致市民的節能意識非常薄弱。這可從一些慳電產品（如慳電膽及電子光管“火牛”）的使用率甚低的情況反映出來。其實，浪費能源除了令電費及煤氣費等增加外，還會間接對環境造成傷害。燃燒煤及礦物燃料不單令空氣污染的問題惡化，更會導致地球的氣溫上升，造成溫室效應。

為了改善及節約能源，政府應制訂一套全面的節能政策，通過政策法規及提供經濟誘因等措施，提高個人以至企業對節能的積極性。很多已發展國家也採取積極的節約能源措施，其中德國、芬蘭及美國等國家，便在建築節能方面取得不俗的成效，例如德國便制定了《能源節約法》。按照該法規，新建築物的允許能耗，較 2002 年前的能耗水平下降約 30%。消費者在購買或

租住房屋時，建築商必須出示一份能耗證明，告訴消費者該住宅單位每年的能耗，包括供暖、通風和熱水供應等。美國聯邦政府亦推行聯邦政府能源管理計劃，而芬蘭的環境部則制訂了建築物的能源標準，要求建築物的牆身必須設有絕熱層，以便在冬季盡量減少室內熱量的流失。據知，這些措施令建築物的熱能消耗量減少 10%至 15%，因而亦有助減少建築物的用電量。

此外，英國政府為鼓勵節約能源，亦制訂了二十一世紀能源戰略和制定相關法例，並期望透過這些措施，推動節能。自 2001 年開始，英國政府每年撥出數以千萬英鎊予能源效率基金，鼓勵企業節約能源，努力構建節約型社會。同樣地，日本的節能工作亦相當出色。日本政府早在 1979 年便開始實施《節約能源法》，其後不斷作出修訂，提高節能目標，並規定有關單位推行節能措施。有關法例更提高汽車、空調、冰箱、照明燈和電視機的節能標準，如果被發現未能達到規定標準，便須禁止出售。此外，日本政府更讓達到節能標準的企業享受稅務優惠、資助科研機構開發節能技術，以及補助市民購買節能產品，大大提高整體社會的節能意識。因此，過去 30 年間，雖然日本產業的增幅逾數倍，而冷氣機、雪櫃和汽車的能源消費亦增長兩倍多，但日本的能源消耗總量卻基本不變，這證明其節能政策取得相當成效。

我剛才提及多個國家所推行的節能政策，只想說明一點，相對於世界其他很多地方來說，香港政府在推動節能的工作上，顯得頗為落後及未見積極。雖然機電工程署自 1995 年開始推行自願參與能源效益標籤計劃，其中涵蓋家用電器、辦公室設備及汽車，並向消費者提供產品的能源效益資料。可是，自該計劃推出以來，反應非常參差，有些電器如冷氣機和雪櫃，其市場參與率達七成以上，但有些產品如電視，參與率則只有一成半，參與率的差幅頗大。這反映現時自願參與的計劃，未能滿足消費者對產品能耗資料的需求。

因此，政府應盡快推行強制性能源效益標籤計劃，並將主要的家庭電器如冷氣機、雪櫃、洗衣機及焗爐等納入該計劃內，並逐步將該計劃擴展至其他電氣產品，讓消費者有所選擇。民主黨亦建議政府可透過消費者委員會等，盡快建立一個產品能耗情況的電腦資料庫，特別是在全面推行強制性計劃前，作為一項過渡性措施。這個資料庫除記錄常用家庭電器的能耗資料外，亦應載有一些非常用或非家用但耗電量很高的產品的資料，讓公眾可在決定購買有關產品前，獲悉該等產品的能源效益資料，藉以鼓勵市民節約能源，並鼓勵產品生產商及供應商推出更多具能源效益的產品，以期達到本港整體耗電量下降的目標。此外，政府應繼續致力推行現時的建築物能源效益註冊計劃，並不時檢討有關計劃的成效，以鼓勵更多建築物的設計師、建築師、建築物發展商和物業管理機構參與該項計劃，令香港有更多符合能源效益的建築物。

當然，政府作為本港用電者之一，更有責任在節能工作上帶頭。行政長官在施政報告中提出，政府的辦公樓會把每年的耗電量減少 1.5%，但政府所訂的目標，似乎未能顯示其對節能有足夠的承擔。根據香港理工大學的研究，如要節能 1.5%，其實只須做一些小動作，便很容易達到，例如在不使用電腦時關掉顯示屏等。因此，政府應提高節能目標，以樹立良好榜樣，讓公眾及私人地方均響應節能。

此外，政府亦應檢討現時能源效益及節約小組委員會的職能及工作範圍，並針對地找出委員會工作的不足之處，以加強委員會的積極性及主動性，讓委員會就能源效益及節約能源的問題提出改善建議。不過，民主黨認為，最重要還是政府必須加強教育及宣傳工作，積極推動節能，提高市民的節能意識，讓他們明白只要在日常生活中，實踐慳電、慳水、慳能源，不單可以減少金錢上的支出，也能為地球節省寶貴的資源，以及減少對環境和空氣的污染。最後，我代表民主黨支持原議案，並希望其他議員能支持民主黨的修正案。

我謹此陳辭。

方剛議員：代理主席，相信大家最近看過國際新聞，也會關注倫敦油庫大火和火災所引致的黑煙問題，因為大火不單燒掉大量燃油，可能令英國今年冬天的燃料費上升，而火災所產生的黑煙，更會對當地甚至鄰近國家例如法國和西班牙的空氣造成污染。

這個例子反映能源、金錢效益和空氣污染之間，存在不可分割的關係。因此，自由黨支持政府制訂全面而有效的節能政策。在這個大方向下，我們的立場和民建聯、民主黨也是一樣，尤其希望政府作為香港主要用電者之一，能夠以身作則，帶頭節能。

根據資料顯示，政府的用電量在過去兩年持續上升，2003-04 年度的耗電量較上個財政年度增加 6.3%，而電費開支則高達 19.36 億元。雖然政府已訂立目標，在下個財政年度減低用電量 1.5%，但我們認為這些措施的力度並不足夠。我們希望，政府除了規定政策局和政府部門在夏天必須將辦公室空調系統的溫度設定為攝氏 25.5 度外，還希望政府能夠全面採納能源效益及節約小組委員會的專業意見，制訂一套中長期的節能目標，並由政府帶頭，然後鼓勵市民跟隨。

在現有的能源效益及節約小組委員會中，其成員包括節能學者及建築、測量、機電、工程界和電力公司的代表，已極具代表性。可是，由於他們現

時只是被動地就政府的節能政策提供意見，所以未能發揮功能。因此，當局應考慮授權該委員會主動提出節能建議。自由黨認為，當局沒有需要架床疊屋，另行成立一個獨立於政府的節約能源委員會。

至於在每個政府部門委任能源經理的建議，亦是架床疊屋及虛耗公帑。事實上，現時每個部門均設有環保經理，負責檢討節能措施，所以自由黨認為，只須加強現時環保經理的職能便可。

全球的能源消耗量不斷上升，這和社會現代化有不可分割的關係。每個家庭均有不少電器用品，因此對於單仲偕議員建議建立產品耗能情況的電腦資料庫，讓市民在決定購買產品前，先上網查閱有關資料，自由黨是支持的。但是，由於電氣產品的款式型號日新月異，有關的資料庫必須不斷更新，才可讓消費者獲得最新的產品資訊，以及令生產商所推出的最新節能產品獲得公眾認同。

所以，我們業界支持政府為鼓勵市民使用節能電氣用品而推行的自願性能源效益標籤計劃。自政府在九十年代推出自願參與能源效益標籤計劃以來，現已擴展至超過 10 種家庭電器，包括雪櫃、冷氣機、辦公室的影印機及電腦等設備，以及汽油私家車等，而且反應良好，其中已加上能源效益標籤的冷氣機，現時的市場滲透率已經達到八成，雪櫃已有七成，而慳電膽亦有四成。

因此，政府最近建議向這 3 類產品實施強制性能源效益標籤制度，業界亦表示支持，但希望政府不要對所有產品推行強制性標籤，因為香港所有電氣產品皆是進口，進口商須同時考慮生產商的供應和消費者的需求而購入有關產品。節能產品的價格一般較高，一個慳電膽的價錢便較普通燈膽昂貴數倍。雖說可節省電費，消費者本身亦會得益，但畢竟在開始時所付出的金錢較多。如果政府還要徵收登記費用，這筆費用最終也會轉嫁消費者身上。

所以，業界希望政府在對該 3 類產品推行強制性能源標籤時，能夠提供更多誘因，鼓勵業界進口節能產品。例如在登記費方面，把現時建議就每種產品所徵收的 2,000 元，減至業界可負擔的水平。本人知道，環境保護署和機電工程署今天和電器進口批發商舉行會議。本人深切希望政府能夠廣聽業界的意見，取得既為業界接受，又能達到節能目標的雙贏方案。

推廣能源效益標籤計劃必須和市民教育並重。在消費者建立節能意識後，便會作出合適的選擇，屆時沒有能源標籤的產品，根本沒有銷路，自然會被市場淘汰，那便無須推行強制性計劃了。

為鼓勵消費者使用節能產品，我們亦支持蔡素玉議員提出的建議，希望政府考慮推動兩間電力公司恢復曾於 2000 至 03 年期間所推行的節能照明裝置回扣計劃。

至於強制規定擬建的政府建築物必須通過能源效益評估，自由黨亦是贊成的。政府必須起帶頭作用，鼓勵更多新落成的建築物符合有關守則。

自由黨想藉今天的機會，表揚積極在建築物屋頂進行綠化工程的政府部門和學校，包括中區警察總部、九龍灣機電工程署大樓和利用框架種植攀藤植物的將軍澳循道衛理小學。政府當局應該積極考慮擴大這些綠化措施，甚至提高樓宇屋頂的綠化比例。

節能和改善環境污染，人人有責，而且須由政府長期教育和提供更多誘因，以提高業界和市民的節約能源意識。我們不希望政府每次也提出“用者自付”或要求商界承擔有關成本，因為業界的營商環境現已日益困難了。

本人謹此陳辭，謝謝代理主席。

劉秀成議員：代理主席，我很高興各位議員在“節約能源”的議案中提到建築物的設計、用料及設備，均須符合節約能源（“節能”）的要求。簡單來說，推動節能應該積極考慮所謂環保建築（green building）的理念。

興建有質素的環保建築物，最重要是在設計階段，應全面研究建築物周圍的天然環境，包括地形、氣候、風向、太陽路線等。當建築師掌握了天然條件之後，便無須額外的設備，例如冷氣機和熱水器等，其實，單憑建築設計本身已可達到減少能源耗用量的目的，即所謂天然式的設計（passive design）。

天然式的設計，例如：（一）夏天在窗上加裝隔陽板，使窗內以致室內不受熱，加上配合空氣流通，便可以減少或無須開冷氣；（二）設計向南的窗戶，夏天有涼風，冬天能吸收太陽熱力，室內便可以保暖，做到“天熱遮蔭，天冷保暖”的冬暖夏涼的效果，當然便可以節省用電；及（三）增大窗戶的面積，再配合最適當的窗牆比例，便可以充分利用自然光線來減少電燈的耗電量。其實，天然式的設計並非甚麼新觀念，人類自古已懂得因應不同地方的地理環境及氣候，創造出可提供最舒適的居住環境的建築設計。

最佳例子便是北極的愛斯基摩人，他們居住的冰屋是就地取材的建築物，利用厚厚的冰塊隔絕外界的冷空氣，加上圓拱形的建築把受風吹襲的機

會減至最低，從而達到最佳的保溫效果，使他們的居住環境能抵擋寒冷的氣候。此外，中國傳統所謂風水布局的原則，亦包含與天然式設計概念相符的例子。

宋代有名的文章《黃岡竹樓記》，述及湖北省黃岡地區盛產竹，所以當地人以竹片代替陶土，用作蓋建屋頂，這樣既便宜，又省工。這篇文章給我的啟示是，大自然是一個豐富的寶庫，我們必須小心保護及善用天然資源。所以，在環保建築的大前提下，我們千萬不要忽略環保建築材料的重要性，在情況許可下，應多用天然原料，同時要不斷研究各種不會造成環境污染的再生物料，達到“轉廢為能”的節約目標。

代理主席，我認為節能的未來發展方向，應該是越來越依靠替代能源（**alternative energy**）的開發，可惜現時的替代能源較為昂貴，所以我有一個較特別的想法。香港其實有很多人跡罕至的大小離島，我們可以找一個沒有任何電力及自來水供應的小島，由政府及各大學的專家，進行一個實驗性計劃，在島上興建一個“小型的環保村”。村內的環保屋宇根據環保建築的理念而興建，不同範疇的專家就各項替代能源及環保設施，進行開發和可行性研究，認真嘗試完全依賴太陽能、風力、水力發電、再生能源、可持續發展等技術，切切實實開發一套真正適合香港環境的環保及節約能源系統，繼而逐步應用在香港其他地方。

就強制規定擬建的政府建築物，興建前須先通過能源效益評估建議，我除了贊成外，還有少許補充。首先，我希望這個規定可以伸延至現時的私人建築物。此外，各大建築物除了要通過能源效益評估外，還應該通過香港建築環境評估（**HK-BEAM**）。希望這做法可以為我們的城市較全面地加添符合環保建築原則的建築物。其實，現時香港已有 100 個建築物完成了這項環境評估，政府在這方面亦很積極地做了很多推動的工作。

我也是環保專業建築議會的主席，其實，我想就推行全港建築物屋頂綠化工程的建議提醒大家，如要達致理想效果，須有多方面的配合，特別是植物的保養、灑水及修剪等，而且要有完善的屋頂綠化，自動灑水系統是不可缺的。我們可以考慮利用雨水或清潔的廢水，例如收集洗過手的水循環再用，以減少浪費食水，才算做到全面的節能，所以實際環境和技術上的考慮都是很重要的。

所以，我懇請各位議員，在計劃推行節能措施之前，必須細心考慮實際情況，以求制訂一套真正能為市民帶來健康、舒適生活的節能政策。

多謝代理主席。

黃容根議員：代理主席，聖誕節將臨，我們只要走到維港兩岸的大廈、各大商場，甚至立法會門外，便可看到充滿聖誕氣氛的布置，而一串一串五光十色的燈飾，更凸顯了香港繁榮的一面。雖然這些繁華的畫面可以進一步吸引旅客來港，但我們卻要付出高昂的電費、加劇空氣污染及氣候變化的代價。其實，社會越繁榮，往往越充斥着浪費的文化。就以用電為例，香港浪費用電的情況十分普遍，不少團體早前進行的調查均批評香港的辦公室、商場、戲院，以至空調巴士的空調溫度過低，更以不名譽的稱號“凍感之都”來比喻香港。

除了在工商服務業出現浪費用電的情況外，在家居浪費用電的情況亦十分普遍。民建聯在暑假期間公布了一項調查，結果顯示有一成受訪者習慣長期開着家裏的電燈；有二成受訪者經常在非看電視期間仍開着電視機；有二成受訪者更經常寧願加衣蓋被，也不願調高空調的溫度。對於這些市民習慣在家中開着長明燈、把電視當作收音機，以及調低冷氣蓋棉被等浪費行為，民建聯估計香港因此而要多耗用一成電量，直接排放多 50 萬公噸二氧化碳，要多種 3 000 萬棵樹才可吸收。

代理主席，可惜的是，整個社會，甚至政府本身，都不重視節約用電這課題。單是空調調校至攝氏 25.5 度的問題，也要在環保團體、傳媒大肆抨擊之下，政府才作出跟進，要求部門遵守空調溫度指引，這種“踢一踢，郁一郁”的態度，又如何帶領整個社會節約用電？

民建聯認為政府必須以身作則，在每個部門委任能源經理，除了要制訂節約用電的指引外，更要配合部門的運作情況，選購具能源效益的產品，而且檢視部門的屋宇設備及結構間隔有何浪費用電之處，以提出改善方案，並每年提交報告，讓公眾監察。政府亦應考慮提出獎勵性計劃，如果部門的節能成效超出目標時，所省下來的用電開支便可回撥給部門使用，以加強積極性。

同樣，各商業大廈及商場的管理者，除制訂慳電指引外，亦可以將慳電所節省下來的電費，透過減低管理費或租金回撥給租戶，以增加商戶主動節約用電的誘因。此外，因應過去商戶熱烈參與兩間電力公司（“兩電”）推出的選購節能用品及電費回扣計劃，政府可與兩電再討論，推出新一輪的回扣計劃，並研究將計劃擴展至住宅用戶。

代理主席，要成功推動節約用電，最根本的辦法是改變整個社會的用電心態，不要貪圖方便、不要貪圖一時的舒適而浪費用電。許許多多的經驗都告訴我們，只要社會知道浪費用電不單浪費金錢，而且會污染環境；只要市民知道當他們蓋着棉被大開冷氣，把全屋的燈長開的時候，香港的天空便只會越來越灰濛濛，藍天白雲只會越來越少見；只要我們繼續浪費用電，香港

只會越來越炎熱，市民外出時也大汗淋漓。我相信市民接收到這些當頭棒喝的信息後，便自然會配合節約能源的運動，成效肯定是立竿見影。

其實，要節約用電真的很困難嗎？只要市民稍為留心日常的用電習慣，例如感到寒冷的時候調高室內溫度；關掉一些不必要的電燈；不要長期開着電視機當聽收音機等，便可輕而易舉地節約一成電力。

早前，民建聯呼籲全港 220 萬家庭參與“一家一小時”的節約用電運動，在“堆沙成塔，集腋成裘”效應下，全港可在一年內節省電費 27 億元，相等於政府一年半的總用電量，也可減少排放 200 萬公噸二氧化碳，相等於種植 1.4 億棵樹木，成效十分驚人。

我們希望社會積極考慮參與這個運動，從而達致慳電、減排、省錢等一舉三得的目標。

代理主席，我謹此陳辭。

郭家麒議員：代理主席，現在討論節約能源（“節能”）這項議題是很適切的，因為事實上，大家最近都看到，世界上很多國家包括內地、美國、歐洲等，都遇上了他們前所未見過的危機，這就是能源或石油危機，這個在七十年代已經令全球處於恐慌時代的危機，又漸漸呈現了。我們憑數字作估計，到 2020 年，全球的能源消耗量會比 2000 年的水平增加 50%，而其中增加了的這一倍半消耗量，有 50%會來自亞洲，而這 50%的一半則會來自中國。

所以，面對着全球的能源危機，每處政府均不會怠慢，而內地政府亦更重視這個問題，甚至視之為國防的問題，因為能源不足，事實上不單會影響國內的發展，甚至會帶來一些國家安全的問題。香港無須處理這類嚴重的問題，但香港事實上亦受到很多能源引起的問題所影響，包括空氣污染等。所以本港是有需要訂出一個長遠而全面的節能政策。

當然，政府一定會說，他們曾經就節能做過不少工作，包括在政府內部的統籌之下，在過去數年採取了一些節能的方法，相信速度是沒有令我們覺得滿意的，因為就以去年來說，儘管政府訂立了很多的政策，但能源使用方面卻只減省了不足 1.1%。

節能牽涉很廣泛的層面，無論是節約燃油、電力及再生能源，以至劉秀成議員剛才所說的綠色建築（環保建築）等均包括其內，亦可能涉及商界的一些做法，例如利用新產品和新技術來減低能源的虛耗。此外，節能亦是每

一個市民的责任，我身為醫生，一直希望推動市民多做運動，包括提倡市民每天可以行走 1 萬步、跑步、踏單車等。

廖局長是很適合處理這個範疇的，因為除了主管環境的事務外，廖局長也負責工務的政策。就香港現時的情況而言，有數件事是局長可以做，而且應該做得比現時更好，包括提供渠道讓市民選擇採用環保的方法來減排，例如設置單車徑，或提供足夠的行人系統，我們除了在中環可看到一些稍好的行人系統外，在香港其他地區，政府是沒有亦從未建設過一些完整的行人系統，讓市民可利用這些系統由一個地方步行到另一個地方。為市民提供這些方便，不但有助減低能源虛耗，更重要的，是可令市民的身體更健康。在這方面，政府可以做的空間仍然有很多。

至於設置單車徑，政府已經說了很久，但到今天為止，我相信也無須別人告訴我們，香港在單車徑方面的發展，甚至只是把一些不完整、斷斷續續的單車路接駁起來等工程，進展均是十分緩慢的。這些工程正正便屬於局長的範疇，每每可收一舉兩得之效，但這些工程是一直沒有做的。

我們剛才談過巴士的問題，大家都知道，這數年來，巴士公司不斷利用增加投資額這項財技，包括把所有巴士轉為空調巴士。剛剛昨天便有一項調查，得出一些很有趣的發現，原來在一些空調巴士裏，二氧化碳含量和廢氣量比巴士之外高出很多，這正正便反映出一個問題，就是香港在落實節能計劃方面做得相當差，而政府在每一次與公共機構（包括巴士公司）談判專營權的問題時，仍然沒有把減低能源虛耗的課題放在首要考慮的地位。大家都知道，很多時候，政府亦容許數間巴士公司為了擴大本身的市場佔有率，把很多載客不足的巴士駛進我們的鬧市之中。我相信這正正就是局長應該做得好一些的地方。

說到一些其他的機構，包括學校、醫院等，我們現時社會進步，設有空調的學校和醫院增多了，但從最近一些針對小朋友在學校情況的調查發現，我們可見學生寧願穿毛衣上課也不願把空調調低或關上。我覺得這是香港在教育方面做得相當不足所致。事實上，在很多情況下，例如現時天氣較涼，我更希望能大力鼓勵這些機構不要再用空調，而應盡量把新鮮空氣引入室內。

最後，我想談談日本的成功例子，以顯示香港所做的不足。日本政府在過去一段時間裏，除了鼓勵節能之外，還做了兩件事，包括立法要求所有大企業和工業界每年節能達到減低用量 1% 的指標。這樣能有效地令很多大型機構減低能源的虛耗。我希望政府在不久將來會考慮通過一些比現行法例更強而有力的法例修訂，讓節能計劃得以推動。

我發言支持原議案和單仲偕議員的修正案。多謝代理主席。

黃定光議員：代理主席，節約能源（“節能”）是整個社會皆須參與的運動，不單個人，企業的積極投入也是十分重要的。除了在管理上推出節能措施外，越來越多企業使用具節能效益的產品，可見它們已明白到推動節能，應從節能產品和節能措施雙管齊下，才更為有效。為了讓消費者瞭解產品的節能效率及耗能量，應有適當的標籤制度，讓消費者作出適當選擇。民建聯早前公布的調查指出，逾六成市民會優先選購有能源效益標籤的電氣產品，可見具高節能效率的商品在市場上是有競爭優勢的，所以，為保障消費者及鼓勵開發節能技術的企業增加社會效益，節能認證便更顯重要。

香港特別行政區政府推行自願性的能源效益標籤計劃已接近 10 年時間，目前已有 17 種不同產品獲納入標籤計劃，涉及二千七百多個不同型號的產品。以冷氣機和雪櫃為例，附有標籤的產品數量已分別佔市場現有產品的 80%及 70%，但其他產品的標籤覆蓋率則仍未如理想，例如慳電膽只佔 40%、電視只有 19 款型號、抽濕機只有 15 款型號等。因此，政府應考慮仿效國際社會的做法，逐步作出強制性標籤安排。

現時，世界上不少國家均已推行強制性能源效益標籤制度，包括主要的電氣產品設計或生產地，例如日本、美國、歐盟，以及內地等，香港確實有許多地區的實際經驗可供參考。香港將來推行強制性標籤制度的同時，亦須顧及業界現時的經營方式，作出適當處理。以下一些意見，希望政府能充分加以考慮：

首先，香港絕大部分的電氣產品均由外地進口，雖然主要進口地區和國家，例如日本、歐洲等亦有強制性標籤制度，但它們的節能分級標準和檢定方法與香港現有的標準是否一致，會直接影響進口商或代理商是否須作出重複測試。民建聯希望在推行強制性節能標籤時，能盡快與本港的進口商或代理商討論此問題，並參考主要電氣產品生產地的節能標籤要求，研究能否把香港與其他地區的標準接軌。同時，政府應安排足夠的檢測機構，以減低業界的經營障礙。

此外，政府亦須注意實施強制性標籤制度的步驟。香港很多零售電氣產品均來自俗稱“水貨”的平行進口產品，而“水貨”的種類主要集中在小型及高新科技產品，例如數碼相機、數碼攝錄機及手提電話等個人數碼化產品。這些產品的特點是耗電量不高，產品的生命週期較短，而且市民轉換款式的頻率亦高。因此，從實質節能效果而言，以及在減少對業界造成影響的前提下，政府應先考慮對用電量高，即耗電量高的產品實施強制性標籤。現時，政府建議先從家居用電量最高的電器，包括冷氣機、洗衣機、電爐具、

照明器具及雪櫃等，推行強制性標籤安排是可取的。至於日後如何進一步擴大強制性標籤計劃，政府必須與業界進行充分討論，逐步把標籤制度推廣至其他耗電量次高的產品。

代理主席，最後，我想指出，美國有一種屬自願性非分級制的“確認式”能源效益標籤，名為“**Energy Star**”。獲得此標籤的產品，表示其節能效益已達致美國環保局訂下的標準。“**Energy Star**”已覆蓋 35 種不同的電氣產品，並且在歐洲、日本、澳紐等地區廣泛通行，是具國際認受性的節能標記。我知道香港的自願性能源效益標籤也有類似的非分級制“確認式”標籤，政府是否可考慮把“**Energy Star**”全面引入香港，利用國際上較受歡迎和通行的標記，向市民推廣購買節能產品。同時，政府亦應積極向公眾教育節能和選購具能源效益產品的重要性，以促進節能產品市場的發展。

代理主席，我謹此陳辭。

余若薇議員：代理主席，我今天看到一段新聞，說河南地區有很多大城市出現天然氣短缺的情況，有些家庭以 1 個小時的時間也燒不到一煲飯。其實，地球上的能源有限，尤其是我們傳統的化石燃料，例如煤、石油等，更是買少見少。雖然香港有充足的能源供應，但我們仍是不應該浪費的。

從有關數據上看，在 1993 年至 2003 年這 10 年之間，香港的人口增加了 15%；我們的工業用電量一直減少，減了差不多一半。可是，我們住宅使用的能源則上升了四成，商業用電量上升了五成。總體來說，雖然工業上用電量減少，但總計也上升了約 14%。

其實，大家也知發電廠是最大空氣污染的排放源頭，所以節約能源（“節能”）的一項重要因素，是要減少發電、減少污染，今天所有同事也這樣說。可是，老話題是因為香港兩間電力公司（“兩電”）的管制協議是以資產值作為准許利潤的計算基礎，所以電力公司不斷催谷資產值，增加發電量。發電量越多，利潤便越高，電力公司當然不會自行“倒米”的，香港亦較其他地方的電費便宜，因此，我們便出現很多浪費的情況。

我們節能，其實應該先從大處着手，例如用電量較多的商業機構、大廈、商場等。政府曾在 2000 年跟兩電訂立為期 3 年的“用電需求管理協議”，向裝置節能系統的非住宅用戶提供回扣，例如滙豐銀行，我們從報章得知它安裝了水冷系統，除了拿到一筆過 100 萬元的回扣外，每年節省的電費多達 110 萬元。

今天，很多同事在發言中提到，香港政府的用電量非常驚人，每年所繳交的電費多達 19 億元。政府機電工程署在 1998 年推出一項自願性質的建築物能源效益註冊計劃，結果與很多自願計劃一樣，反應非常冷淡，推行 7 年以來，只是頒發了 1 155 張證書。因此，我很同意今天這項原議案的內容。議案提到一些關於建築物設計的建議，事實上，在最根本的階段，如果能夠對擬建的建築物進行能源效益評估，長遠來說，在節能方面是一定有更大成效的。

當然，我們須考慮每天的生活習慣。今天也有同事提到，很多小習慣是非常浪費的，例如很多人把電視機處於備用狀態，原來彩色電視機如果不關掉而處於備用狀態，其耗電量便等於開着電視機的耗電量的 24%；又例如不關掉電腦熒光屏一晚，所浪費的能源便等於用雷射打印機印出 800 頁紙的用電量。在節能方面，我相信政府部門及其他公營機構也遇到同樣的問題，便是員工所使用的電無須自己繳費，而是政府支付的，所以大家便習慣成自然地用電，在這方面是非常浪費的。

今天的議案提出了很多慳電的建議，例如委出能源經理等。無論是原議案或修正案的建議，我覺得也非常有用。最大分別是方剛議員的修正案刪去了原議案的第(二)項：“成立一個獨立於政府的節約能源委員會，負責統籌政府和兩間電力公司用於推動節能的資源和措施”。方剛議員剛才發言時提到為甚麼要刪去這一項，是認為無須架床疊屋，只要加強各部門環保經理的職能便足夠了。其實，最大的不同是在於“獨立”二字，因為如果有一個獨立於政府的節約能源委員會，其實便一如審計署般，可獨立地監察政府有否浪費。

就能源方面，我們在施政報告可看到，政府頗隆重地告知我們已減少用電量或在這方面減少了 1.5%。很多同事在發言中也提到，這樣節省是非常不足夠的。所以，如果依然由各部門的環保經理作監督，便不能達到真正有力的節能效果。雖然我沒有跟蔡素玉議員談過這一點，但我相信這也是她要提出成立一個獨立於政府的節約能源委員會的原因。其實，長春社黎廣德先生前來立法會開會時也提過這個問題。所以，這一點是原議案和方剛議員的修正案之間最主要的一個分別。

《基本法》四十五條關注組一向的投票方式是，除非議案和修正案在原則上有很大的不同，否則我們也會盡量支持。我覺得在這議題上，方剛議員的修正案跟其他兩位議員的部分建議，出現了力度上的差異。雖然在原則上，他的建議不致於是反方向而行，但我認為在節能方面，其實真的有需要達到大刀闊斧的階段。我很希望方剛議員能接受這項成立一個獨立於政府的節約能源委員會的建議，我相信這建議始終是為香港整體利益着想的。多謝代理主席。

李國英議員：代理主席，一直以來，我們均認為香港是空氣污染的受害者，每當本地空氣污染指數屢創新高的時候，我們定會把矛頭直指廣東省珠江三角洲（“珠三角”）等城市。無可否認，國內新興工業城市的迅速發展令本地的空氣質素下降，所以政府必須正視跨境污染的問題。另一方面，我們也須知道香港燒煤發電亦會造成空氣污染，環保團體便多次指出，兩間電力公司（“兩電”）燒煤排放出來的污染物會影響市民的身體健康。既然香港本身也是空氣污染物的製造者，與其繼續指責珠三角地區，香港亦必須從節約能源（“節能”）入手，首先解決本身所產生的污染物問題。

要推動節能，個人、企業以至政府 3 方面均須互相合作，其中個人的參與最為重要。節能並不是簡單的政策問題，節能涉及個人的價值取向和生活習慣。正如黃容根議員提到，民建聯過去進行的調查發現，市民不適當地用電的情況相當普遍。我更聽過一個有趣的例子，便是在家裏開着手提電腦當作暖手蛋來取暖。可見，我們不自覺的生活方式和行為，常會造成浪費用電的結果。

在香港，要提高市民的節能意識並不容易。如果單單強調節能是為了正視日益逼近的全球能源危機，但現時又沒有缺水和缺電，有關議題實在難以引起市民的共鳴。如果提及空氣污染危機及可持續發展問題，市民又可能以為自己可以做到的不多。為了令節能理念可以深入民心，政府除了要加強公眾教育，向市民灌輸慳電意識外，更應向市民以至企業提供動力和壓力，才能有效地推行節能工作。

節能工作與施加壓力和動力實在是分不開的，如果沒有明確的節能政策和計劃，為免麻煩，實在無須自發地實踐節能。同一道理，如果節約用電並沒有獎勵，實在沒有誘因改變個人固有的生活方式。所以，在推行節能政策的工作上，政府必須恩威並施，為市民和企業提供動力和壓力。

先就壓力來說，節能政策的不足，是本地節能工作缺乏成效的主要原因。香港本身既沒有石油亦沒有煤，燃料依賴外國進口。然而，與歐美等國家相比，我們卻明顯缺乏危機意識，並沒有為節能訂下清晰的目標和時間表。在節能政策方面，以建築物能效標誌計劃為例，由於政策屬自願性質，結果，自 1998 年開始至今，只有 561 幢大廈取得此證書，相對同期數以千計落成的大廈來說，計劃並沒有達到應有的節能目標。同樣，現時世界上已有超過 40 個國家和地區實行強制性的產品節能標籤，我們的標籤制度則仍屬自願性質。為了進一步推廣節能產品，政府可考慮強制部分產品必須達到指定的節能效益才可出售。

除了向企業施加壓力，政府本身亦應以身作則，推動節能工作。行政長官在施政報告中曾提及政府部門將帶動節約用電，包括減少使用影印機、控制空調溫度等，可算是政府帶頭節能的重要一步。然而，內地政府比香港特別行政區（“特區”）政府走得更前更快，在早前已提出把能源消耗率按年遞減 4.4%，更把節能工作與經濟增長目標看齊，使節能率成為經濟發展的一項硬指標。可見內地政府在節能工作方面，比特區政府顯得更有決心，我們是否應多加學習呢？

至於如何吸引市民參與節能工作，正如我們同事所說，政府可考慮為市民提供回扣計劃。其實，兩電早在 2000 年已推行回扣計劃，為非住宅用戶裝設具有能源效益的照明系統和空調設備，並提供電費回扣。計劃推出後反應熱烈，可惜因為兩電沒有再注資而遭終止。政府可在兩電回扣計劃的基礎上，與兩電進行磋商，重新推行回扣計劃，並把計劃推廣至全港住戶和商業機構，務求使更多市民和商戶採用具節能效益的產品。

我們必須明白，節能工作說易行難，只有個人、企業和政府 3 方面攜手合作，才能令全面的節能政策有效地展開。

代理主席，我謹此陳辭，支持蔡素玉議員的原議案。

王國興議員：代理主席，今天的原議案和修正案都是呼籲節約能源（“節能”），我覺得無論原議案也好，修正案也好，都很有意義，我是會支持的，因為原議案和修正案的核心都是希望大家以愛心來愛地球，以愛心來救地球。為甚麼要提出這種說法呢？因為節能可減少廢氣排放，減少二氧化碳對地球大氣層的破壞，提倡和樹立可持續發展的地球觀。代理主席，我想藉着今天的機會向大家大聲疾呼，我們的地球現在病了，正在發燒。

本會在上星期曾進行類似性質的辯論，討論空氣污染，我當時引用天文台台長林超英的呼籲，希望大家珍惜人類的黃金百年。今天我想用另外一些資料來說明，如果現在仍不節能，愛護地球，我們便會自吃苦果。

在今年的 12 月 6 日，國際環保組織世界自然基金會在聯合國氣候變化會議上，發表了一份報告。這份報告指出，2005 年可能是人類歷史上地球最酷熱、最多風暴、最乾燥的一年。2005 年還有十多天便過去了，大家是否知道原來地球 2005 年正在發燒？2005 年有三最，便是最酷熱、最多風暴、最乾燥的一年。為甚麼地球會發燒呢？為甚麼地球會變暖呢？是因為人類大量消耗能源，令地球暖化。今年地球發燒，有 5 種病徵：北極的雪溶化得很快，大西洋的颶風季節最嚴重，加勒比海的海水最溫暖，亞馬遜地區成為數十年來最乾燥的一年——亞馬遜地區出現了百年來最嚴重的乾旱。

(主席恢復主持會議)

另一方面，由於地球變暖，一些不會出現強烈颶風的地方，現在也會出現颶風，例如颶風文斯，是歷來首次到達歐洲的颶風，在 10 月登陸了西班牙。地球發燒，人類便受災受難。根據路透社蒙特利爾七日的消息，慕尼黑再保險基金發表初步估計，今年尚未過去，但 2005 年全球的天災造成的經濟損失已超過 2,000 億美元，即等於 16,000 億港元這麼巨大的損失。當中最突出、最震撼的氣候災難，便是有代表性的颶風卡特里娜和威爾瑪。吹襲美洲的卡特里娜是歷史上最嚴重的氣候災難，使美國南方蒙受 1,200 億美元的損失。

各位，我舉這個例子，是要說明如果不節能，不愛護地球，結果大氣是會懲罰我們，地球會發燒而懲罰人類。慕尼黑再保險基金主席洛斯特說，“這些損失數字有力地說明，過去我們只是預測氣候變化可能帶來的影響，而現在它都變成了現實”。他又說，“10 年前，如果說巴西會發生颶風，或颶風會登陸西班牙，科學家們都會只把這些當笑話”。但是，在今天這些通通都變成了事實。所以，節能、愛護地球，人人有責，政府要做，商家要做，我們廣大老百姓都要重視這個問題。

我亦想藉此機會推薦大家看一本書，書名是《唐山大地震》，作者錢剛，他在唐山大地震 10 年後將這本書再版，加入了一些新內容，呼籲全世界，不論各國或地區的人都要減災。提出減災的呼籲，其實這是很有意思的，出發點就是為了愛護地球。

今天的議案辯論和修正案的主題都是節能，我亦呼籲大家為地球減災，節能使地球更耐用，使地球可持續發展。如果我們早日耗盡我們所能挖出能源，便會加速人類的早日滅亡。所以，我想透過這個機會再次呼籲，現在地球已經發燒，2006 年要降溫，不能再發燒了。希望大家一起做一些工夫節能，節約用電，減低消耗，使地球可以降溫，不再發燒。多謝主席。

陳偉業議員：主席，節約能源（“節能”）的政策通常跟經濟政策、專營權和政府規劃方面有互為關係。香港說要節能的話，我覺得是與虎謀皮，因為兩間電力公司（“兩電”）本身的利潤是與其支出掛鈎的。

在過去十多二十年，我們跟政府已進行多次討論。我們發覺有一個很荒謬的現象，便是沒理由在政策上鼓勵財團支出越大便賺錢越多，我們沒有可能令能源提供的機構節能，或鼓勵它們用自然和天然的發電組合。我們看到

很多機構，特別是兩電的控股權，與香港很多上市公司的控股關係錯綜複雜，多間機構可能同屬一個僱主，一間機構的耗電量多，則僱主可能會從其他方面賺回這開支。所以，要求這些機構節省用電時，其大僱主未必喜歡，因為他是戴着另一頂帽子的。要求某公司節省一點電力，大僱主便會用另一公司的身份賺少一點金錢，特別是這些上市公司很多時候是使用小股民的金錢，這樣便令政府推行政策時遇到很多阻力。所以，除非政府在政策上作出徹底的改革，或在經濟政策方面作一些懲罰性措施，令真正大股東由於本身不節能而基於持有主要控股權，所以須作出懲罰性徵稅，否則，他最後會利用其才技，將財政上的支出轉由一般小股民承擔。最終，他仍會以各種方法謀取最大的利益，受害的也是香港市民，而政府的所謂能源政策亦會徹底失敗。

數年前，我在這議事堂曾提出一個例子，我以前在區域市政局的年代，曾到日本考察，當年考察回來後，我問為何香港的焚化爐不可發電，因為日本的焚化爐所發的電力可足夠供暖水泳池、體育館和政府部門使用。在 1988 年，我在區域市政局提出這建議時，當時區域市政局是負責垃圾收集和焚燒工作，政府的回覆是，基於兩電有專利權，區域市政局是不能這樣做的。現時政府的政策是由焚燒垃圾轉為堆填，但我不知道會否亦有機會由堆填轉為焚燒垃圾。青衣化學廢物處理中心在處理廢物的過程中會燒去很多垃圾，其實燃燒是可以發電的，但政府不加以利用，白白浪費了天然的資源。所以，能源政策的改變，跟很多經濟政策是有互為關係，須作出全面的檢討和重新定位，否則，說到如何“天下無敵”，但屆時卻做不到，也是沒有用處的。

我覺得很荒謬的是，我們一方面說節省能源，王國興議員剛才提到地球生病了，但另一方面，我們卻製造更多病毒和病菌。我們這議事堂曾撥款予政府，在政府大樓舉辦“幻彩詠香江”，“幻彩詠香江”是要耗用大量電力製造色彩的，這會令地球的病況更嚴重。相對於地球的整體空氣污染和對能源的影響，這個病可能微不足道，但“幻彩詠香江”要在政府大樓耗用多點電，令香港在晚上發揮多點光彩，這政策本身不正是在損害地球嗎？當天，議事堂有不少議員支持政府這項建議，但我當時是反對的。因此，不要只是談大政策，我們應貫徹執行大大小小的有關政策。如果日後政府提出任何撥款申請，讓政府的大樓可多發一點電，令香港在晚上再光亮一點，希望民建聯的蔡素玉議員可堅決反對，不要說一套，做一套。

此外，在過去多次討論政府的工程撥款申請時，我曾提出政府應該在一些小社區，特別是偏遠社區鼓勵採用天然發電，或進行鹹水化淡工程。政府在很多小社區進行很多供水和水管工程，涉及款額達數以千萬元計，如果這些小社區能夠利用天然發電，然後再進行海水化淡程序，便可以為社區提供食水。這樣，不單無須破壞山脈線，也無須挖掘很多道路來建設水管等。其

實，這些工程是絕對可以進行的，希臘很多小島也是利用太陽能發電，再以太陽能發電進行海水化淡程序，向小社區提供食水。可是，政府對於這項建議沒有回應，好像曾說正待顧問進行研究，但也不知道是否正在進行，而我提出這個問題已經有數年時間了。

此外，交通是主要的污染來源之一，因為交通會製造很多廢氣。其實，香港有很多單車徑——這個問題同樣談了十多年——我亦知道政府計劃接連單車徑，但希望政府真的能盡快進行此計劃。很多社區，例如天水圍、屯門、北區等的居民，在路程短的時候，多喜歡踏單車。可是，即使有些地方有單車徑，卻沒有停泊單車的位置，由 A 點到 B 點後，便要將單車鎖在路邊，可是，這樣會有機會被食物環境衛生署或路政署拆掉單車鎖，然後把單車拖走。現在的問題是政策完全缺乏配套設施，有些地方更沒有踏單車的地方。今年，有一位天水圍的街坊從天水圍踏單車至流浮山時，遭一輛貨車撞死了。

如果政府要節能，必須在整體的道路配套和政策方面，作出相應配合，否則，香港市民最終也無法得益，而且香港政府在推行時，也未能全面落實。我希望局長能與其他局方作出統籌和協調，落實有關政策。多謝主席。

梁劉柔芬議員：主席女士，今天我們在這裏討論一項很有意義的議題，很高興聽到多位同事發言，對原議案和兩項修正案各抒己見。

我在聆聽議員的發言時，不斷聽到某些字眼，例如要尊重自然、順其自然、不要硬來做很多額外的工作、利用原有能源、不要製造浪費能源的東西、如何利用本身的優勢做到節約能源（“節能”）等，總的來說，便是要節能。

說到要節能這一點，我覺得大家應支持方剛議員的修正案。正因為要節能，而我們現時亦有能源效益及節約小組委員會，便應好好利用其本身的優勢，然後再加強其職能，無須架床疊屋做其他工作，設立另一個架構來做我們應該做的事，因為這只會消耗更多能源。

我覺得除非我們完全不察覺該委員會有甚麼優勢，才会有這樣的想法，那麼，當初又為何設立該委員會呢？也許在立法會內，大家都在爭取無上權勢，認為任何事情也必須獨立處理，任何事情也須更上一層樓，有這種權勢才能行事。但是，這種情況跟現時社會上、世界上及管理學上所說的，是反其道而行。我想指出這點，讓各位同事知道。我們應該讓能源效益及節約小組委員會真正做到推動能源效益及節約的工作，不能說一定要有尚方寶劍，才能推動有關工作。尚方寶劍是上世紀的事，現時已經不存在了。現在的問

題是，我們如何妥善利用本身的能源、優勢及腦袋，令這方面發展得更好，這才是對的，除非我們想告訴社會各界：不是的，我們立法會非常崇尚權勢，做任何事情也要有權有勢才行。我覺得有這種想法的人，真的要好好反省一下。

我想說的第二點是，劉秀成議員建議找一個小島來研究完全利用自然力量來產生能源或這一類的工作，我覺得這構思非常有新意。但是，這方案可說是十劃還未有一撇。我希望劉秀成議員能集合其他專業人士多從這方面探討，然後定出一個可行方案供政府考慮。要真正達到目的，我們應集合民間力量，推動大家節能。

最後，我再說一句，希望我們立法會內的同事不要那麼崇尚權勢，如果本身有能力做到的，便應該做得到；沒有能力做到的，即使得到上帝恩賜的尚方寶劍，也是做不到的。多謝主席女士。

梁國雄議員：主席，提到節約能源（“節能”），每個節日其實都會大量消耗能源。正如毗鄰的火樹銀花，也消耗了不少能源。情況為何會如此呢？這當然是商業問題。

香港是一個消費主義的社會，無論是集團式或個人的消費，也有意造成消費越多，交易越多的現象，所以，能源還是一個很次要的考慮因素。這情況跟美國很相似，美國浪費能源的情況非常普遍，例如大部分的電腦是不會關掉的，大部分人離開 **office** 也不把燈關上，這樣，大廈的外表看起來燈光璀璨，會令夜色更美。其實，在某程度上而言，我們今天所面對的問題是，現今社會鼓吹無節制消費才能繼續運行，如果一直維持這想法，這個死結是不能解開的。

我且舉出一個簡單的例子，如果興建樓宇時沒有計算屋內空氣的流通情況及透光度，樓宇內的人怎可以不長開冷氣及在白晝也開燈呢？我住的是公屋，我便要在白晝開燈，因為光線根本無法透入屋內。此外，如果下面的樓層開冷氣，冷氣機產生的熱氣便會上升，令人怎能忍受這些熱氣呢？我已盡量減少開冷氣，但總沒理由要一個晚上數度起來洗澡以降溫吧。這是有問題存在的，這是香港地產商建屋時引致的問題。他們完全沒有考慮節能這因素，而政府亦沒有在規例上鼓勵節能。

我再以建築物的設計為例。這座立法會大樓在設計時還未發明冷氣機，這原先是一座最高法院。立法會現時就此大樓所採取的政策是，為了安靜起見，便把所有窗戶關上，開放冷氣好了。我們的建築物本身是有問題的。當

然，我不是要求主席現時立即修改有關的規例，但我們真的要想一想，這是一座很漂亮的大樓，但在設計時卻沒顧及光線透入和空氣流通的問題。

其實，我想說的是，當政府或任何團體提出節能時，他們可以向日本人學習。在 1937 年，發生石油危機後，日本雖然亦是以商業原則出發的國家，但仍會配合國策，所以日本人就每件事也會從節能方面作出考慮，以減低油價高昂或馬六甲海峽一旦被封閉所帶來的影響。可是，香港便沒有作過這方面的長遠考慮。我們只考慮到為促進社會發展而增加的用電需求，甚至把需求擴大至有過之而無不及的程度，還曾經考慮賣電給內地。內地現時情況已好轉，已可以自行供電了，但我們現時的電業商的政策，仍以輸電往國內為目標。中電在踏石角興建發電廠亦主要為了輸電往內地，因而提高了我們的電費。

我們今天暫且不談錢的問題，但所有企業也希望能有更高的市場佔有率，所以，當任何企業不受絲毫限制時，便會變成一隻怪獸，不停地膨脹，這才是真正的致命原因。我又舉出另一個例子，美國是全世界能源消耗最多的國家，但它全不遵守《京都議定書》而獨斷獨行，亦皆因其奉行消費主義。

我覺得，如果我們要節能，首先要限制中電和港燈這兩間電力公司（“兩電”）訂立大而無當及過於樂觀的發展計劃，這是第一點。可是，如果他們維持是壟斷性的企業，擁有專營權，我們怎能監管它們呢？我在這個議事堂已說了不下數次，如果公用事業不轉為公營化，很多問題是不能獲得解決的。今天，我們的社會儘管要面對節能的問題，但電業商卻想我們增加用電量，因為他們已增設了輸電網及增建了有關的設備，這是原因之一。第二，他們不會鼓吹或計劃節能，亦不會採用其他方法發電，因為這不是生意經，只有政府才會作出這樣的考慮。所以，我希望政府先就此方面提交報告，一如我們的同事梁劉柔芬議員所說，請委員會提交報告，如果政府交不出報告，先前所說的一切便等於“亂噏當秘笈”，說過了便算。這是不可以的。我給政府的工作指標是在半年內先提交報告，委任一些學者，還包括到日本、北歐等地取經。我就着這項議題曾上網查閱資料，其實是羅列了很多資料的，看得我想睡覺也未看得完，我們為何不參考這些資料呢？

我有一些感想：第一，不從公營化作出考慮，是無法解決問題的。第二，公營化而沒有監察，也是不能解決問題的。第三，生產商及地產商不從節能方面作出考慮，亦是不能解決問題。其實，道理很簡單，今天晚上舉行的夜馬賽事中，究竟浪費了多少電力呢？快活谷光如白晝，又浪費了幾許電力呢？其實，每個節日都有這樣的情況。我們買來一份報章，會看到其中有看不完的廣告，這亦是鼓吹我們多用能源，製造繁榮的景象，但這是完全錯誤的哲學。

不過，我再多說也是徒費氣力的，我只希望廖局長真的會督促政府成立一個委員會或逕要求現時的委員會在半年內向我們提交一份報告，監督兩電實行節能，又或是在兩電目前的專營權完結時附加條件，要求兩電必須發展其他供電的方法。

主席：是否有其他議員想發言？

楊孝華議員：主席女士，有關節約能源（“節能”），我相信社會各界，包括旅遊業界均樂於支持。不過，我認為只有當政府訂定一個全面而有效的節能政策，才能向公眾展示其節能的決心，並起帶頭作用，鼓勵各界人士全力配合和積極跟隨。

事實上，作為全港主要用電者之一的政府部門，單是去年度的耗電量便已高達 22.44 億度電，須繳付超過 19 億元的電費。所以，在節約用電一事上，政府可說是責無旁貸。但是，行政長官在今年的施政報告中，只表示會計劃由明年開始，把政府所有辦公室用電量減少 1.5%，可見當中還有很大的改善空間。

再者，政府在整份施政報告中，也只是在節約用電上落墨，其他節能措施完全欠奉。因此，政府有必要向公眾全面交代，本港是否有節能政策、有何計劃加以推廣，以及中、長期目標為何？

其實，節能和旅遊發展是相輔相成的。全球多座節能大廈，更成為不少遊客慕名前往的旅遊新景點。例如德國愛森 **RWE** 辦公樓（**RWE Headquarters Buildings**）樓高 30 層，其精心設計的圓柱狀建築物外形既能降低風壓、減少熱能流失、引導自然光的進入，更吸引了不少遊人前往參觀。

其他例子還有英國的 **Nottingham** 國內稅務中心（**Nottingham Tax Office**），它採用輕質遮陽板和自動控制的遮陽百葉簾，使整組建築既能充分利用白天的自然光，又可有效地遮擋室外的直射光線。然而，香港節能大廈的發展則似乎還未引起本地人的注意，更遑論吸引外來遊客前來觀賞。

此外，旅遊業界亦非常支持政府積極推動屋頂綠化工程。試想如果全港建築物的頂部均能夠或多或少地展示出悉心栽種的植物，這除了可令大廈的外觀得以改善，令香港這個石屎森林看起來生機處處外，還可有助改善城市

的溫室效應。我相信如果能夠打造出這樣的一個綠色城市，必能大大改善外國遊客對香港的觀感，我們亦可增多了一個話題，吸引更多遊客來港玩樂和消費。

誠然，一個綠色城市的創建，還須有賴市民的節能意識提高，才可收事半功倍之效。我相信在政府、業界及市民的努力下，香港必定可以在節能方面做得更好和更全面。

我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：蔡素玉議員，你現在可就兩項修正案發言。發言時限是 5 分鐘。

蔡素玉議員：主席，單仲偕議員今天的修正案提出要建立一個產品能源消耗情況的電腦資料庫，民建聯覺得這是一項相當好的建議，我們歡迎加入這項建議，亦會予以支持。

方剛議員的修正案提出了 3 項建議，其一是刪去我議案中“成立一個獨立於政府的節約能源委員會”。余若薇議員剛才已說出她的意見，她的意見跟我的意見非常接近，我希望能節省時間，所以不重複說明了。我在剛才的講辭中也提到，能源效益及節約小組委員會現時是完全無效的，既沒有資源，亦沒有權力。梁劉柔芬議員說不要架床疊屋，其實，我們現在並非要架疊，我只覺得如果成立全新的節能委員會，該委員會便無須存在。我亦提過把該委員會全面提升至較有獨立性及擁有真正資源的組織，只要成為“有牙老虎”的架構，才能有效進行有關的工作。過去該委員會已告訴我們，它的工作是完全無效的。

此外，方剛議員提到要加強各部門環保經理現時的職能，即建議加入能源經理職能，我們對此是沒有問題的。我們當初提出設立能源經理，其實也是希望能與環保經理合併，並非要把兩種職能分開。不過，我們必須表明環保經理要兼顧節能的工作，不是只處理環保的工作。

此外，就方議員提出的其中一部分修正，我卻覺得有很大問題。修正案的第六項說：“向已經參與自願性質的能源效益標籤計劃，並在該計劃下取得理想成績的產品，推行強制性能源效益標籤計劃”。如果產品是自願標籤，又取得理想成績，那麼為何仍要強制呢？當然，如果對自願標籤而成績理想的也要推行強制性計劃，我們亦不介意。方議員剛才也提到，關於政府想對 3 種產品，即雪櫃、冷氣機和慳電膽推行強制性計劃，業界是支持的。但是，我想說明一點，就這 3 種產品而言，例如只有 40% 的慳電膽是有自願性質的標籤，據此說法，40% 是不理想的數目，換言之，是不能對慳電膽推行強制性能源效益標籤計劃。所以，這項建議較政府諮詢文件的建議更為保守。況且，我們不知道其他產品的情況，大家其實應要繼續討論。

當然，民建聯提出的強制標籤建議，並非涵蓋所有電氣產品，我們是同意逐步進行的。就政府提出的 3 種產品，我們是支持立即進行的。對於方議員提出這樣的建議，我們是難以接受的，因為是較保守的做法。

方議員剛才說售賣這些產品，第一次的資金投入是會高一些的，我對此表示同意，但我們現在並非說不准許這些產品在市面售賣，只是說要加上標籤，給予消費者知情權和讓他們有所選擇。如果完全沒有標籤，消費者便不會知道產品是否慳電或用電量是多少。即使方議員說支持單仲偕議員提出建議資料庫，但其實該資料庫也要有標籤說明用電量。對於方議員的建議，我們覺得難以接受，所以民建聯會對方議員的修正案表決棄權。

主席，我謹此陳辭。

環境運輸及工務局局長：主席，我很感謝剛才多位議員發表意見，對節約能源（“節能”）表示關注，並支持原議案及修正案。香港現時所面對的空氣污染問題，其實與能源息息相關，根本是分不開的。所以，我每次跟其他人提及空氣污染時，也會詢問他們在節能方面做了些甚麼，因為空氣污染人人有責，其實每個人也可在每個生活細節中，盡其一分力以減低能源的消耗，以紓緩空氣污染情況，因為“小有小做、大有大做”。但是，我們必須研究整體香港在過去 10 年，每年平均的耗電量——應該說是能源消耗量，而不單是電能——便有 1.4% 的增幅。在 2004 年，香港的能源消耗總量為 294 000 太焦耳，電力佔了 48%，總用電量達 392 億度。全港每年約有三分之一的電力用於空氣調節，另有約兩成用於照明及冷凍。香港的人均用電量較其他發達地方為低，而根據亞太經合組織的數據，美國在 2002 年的人均用電量約為 12 000 度，加拿大約為 16 000 度，新加坡約為 7 500 度，而香港的人均用電量則約為 5 600 度。雖然香港的平均用電量較低，但這並不表示我們無須繼續節能。

香港的電力公司一向依賴化石燃料發電，但這類燃料，正如我剛才所說，是會產生污染物的，所以要改善環境，我們必須減少消耗這些資源。機電工程署早於 1994 年成立能源效益事務處，專責推廣能源效益及節約能源。過去 10 年，我們在節能的信息及習慣方面均已做了很多工夫，並開始在社會植根，但任務尚未完成。

政府已訂有一套全面的節能政策，除在內部採用外，亦有向市民和商界推廣節能的信息，協助他們提升能源效益。機電工程署過去曾就節約能源推出多項節能計劃和項目，其中包括以下多個範疇：

- 推行多項自願性質的能源效益註冊計劃，例如建築物能源效益註冊計劃和能源效益標籤計劃等；
- 向政府部門、公營及私營機構推廣有效的能源管理方法，包括推廣能源審核、加強內務管理和使用節能設備等；
- 引進先進的節能系統及科技，經實際試用後向公眾推廣使用；及
- 推廣水冷式空調系統及推行蒸發式冷卻塔先行性計劃，以提升商用空調系統的能源效益。

剛才也有議員提到，商業樓宇的能源效益的實際效能很低，因為香港很多商業大廈均屬承包式，不管耗能量是多少，也只不過是每年簽署一份合約而已，所以根本沒有節能的誘因。何況，節能的第一步必須在硬件方面作出投資，所以如果沒有經濟誘因，我同意是很難做得到的。因此，在這方面，我們必須在電力市場方面做些工夫。

至於監察電力公司的用電需求管理計劃方面，機電工程署是充當一個 **adviser**（即建議者）的角色，這是很重要的。剛才有議員提及我們在晚上舉行的“幻彩詠香江”活動，原則上，我覺得如果我們沒有 **Demand Side Management**（**DSM**）——即是說電力需求在早上很高，屬於高峰期，而電力需求低時則是低谷期，兩者不平衡時——便會白白浪費很多電力。因此，我們須着手在這方面做些工夫，鼓勵商業機構在晚上開動冷卻水抽水系統，並向他們提供優惠，令他們願意在有關硬件作出投資，特別是在冷卻水方面，令 **peak** 及 **trough**，即高峰期及低谷期可以拉近一點。發電機在早上可以減少開動，因為並非每部發電機均可以調校大小，猶如收音機般，一旦開動了便不能調校。所以，我們正就這方面，研究如何在電力需求計劃方面做得好些。

我們建立了詳盡的能源最終用途資料庫，以監察本港使用能源的情況，並協助制訂節能的策略及推行多項宣傳教育活動。最後，我想一提的是，我們已推行一項綠化計劃，這是在工務科帶領下所推行的綠化計劃，旨在研究市區綠化，例如如何在公共地方、街道、天橋等地方進行綠化。我們已有整套綠化規劃及計劃，並將於明年陸續推出，其中屋頂綠化也是考慮項目之一，因為屋頂綠化可以透過很多方式進行。我亦參考過德國的綠化計劃，知道有關計劃在某些情況下會做得好些，但若樓宇太高便未必能做到。例如在樓高 40 層的樓宇，是很難保持植物的健康生長，但無論如何，我們也認為綠化計劃肯定會對節能有好的影響。

在推行上述節能計劃及項目後，現已取得良好的效果。本港在 2004 年節省用電量達 5.4 億度，相等於全港用電量的 1.4%，並減少二氧化碳排放量約 30 萬公噸。除這些計劃外，我們亦會推出新措施，進一步鼓勵市民節能，例如為了進一步幫助消費者選擇具能源效益的產品，政府最近就強制性能源效益標籤計劃進行公眾諮詢，希望可在不久將來就這方面進行立法。

至於修正案建議政府成立一個獨立的節約能源委員會，以統籌政府和兩間電力公司（“兩電”）推動節能的工作。其實，我不知道何謂“獨立”，因為如果是由政府成立的，已不算是獨立了。現有的能源諮詢委員會轄下的能源效益及節約小組委員會也是由非政府人士擔任主席的，當中包括不同界別的人士，例如電力公司、學術界、建築界、測量界及工程界的代表。其實在現有架構下，如果能夠更積極地在這個諮詢委員會中，訂定一些較為確實的指標，亦同樣可以達到目的。

我們同意政府應該帶頭節能，這是很重要的，因為一來我們的耗電量很大，二來政府應樹立良好的榜樣，令社會各界人士積極響應，為可持續發展共同努力。

政府各部門在 1993 年起委任環保經理，負責統籌部門的內部環保管理，包括節能措施。此外，環境運輸及工務局最近亦再次發出指引，要求各部門必須就其管理的辦公室或建築物委任能源監督，負責提醒同事必須嚴格執行節能措施。在這個過程中，當然大家也知道室溫應為攝氏 25.5 度。我經常說為了節能或為環保而改變生活習慣，往往需要一段長時間。其實，把室溫調節至攝氏 25.5 度，亦引起了很多部門的強烈反應，很多人覺得攝氏 25.5 度太熱，令他們無法工作。所以，既然各位議員也認為節能是這般重要的事情，我便希望大家能同心合力推動這些措施。例如，日本的政府部門把室溫設定為攝氏 28 度，他們同樣可以生存，這可能是日本人比較文靜，說話的聲音較小，動作也較慢。可是，要改變香港人的習慣是相當困難的事，但我們不能因此便不做。

機電工程署已為政府物業進行 230 次能源審核，共有 408 座政府樓宇獲發建築物能源效益註冊證書。上述各項節能措施，每年為政府節省約 4 500 萬度電，相等於政府全年用電量的 2%。

此外，政府各部門每年也進行節能工作，並不是做過便算，各部門正逐步加強節能工作。我們以每平方米樓面面積全年的用電量來計算，政府辦公室大樓的平均用電量已由 2002-03 年度的每平方米 262 度電，減少 2.7%至 2004-05 年度的每平方米 255 度電。環境運輸及工務局亦已發出指引，要求各政府部門在夏季把空調的溫度調高至攝氏 25.5 度。我們的初步數據顯示，在今年 4 至 8 月，由於空調溫度有所調高，所以用電量亦因而減少 2%至 3%。

環境運輸及工務局最近亦發出一份技術通告，要求工務部門在設計新的政府建築物工程項目及在改裝現有設施的過程中，必須考慮採用節能技術及盡量採用可再生能源。該份技術通告，即 **technical manual**，要求工務部門定期匯報新設施及改裝工程採用可再生能源及節能技術的狀況。

事實上，政府辦公室大樓的平均能源使用量已較一般商業大廈低二十多個百分點，但我們仍會繼續努力節能。當然，行政長官在施政報告中已表明政府辦公大樓明年須繼續減少用電量 1.5%，政府內部現正逐步收緊，而整體上，政府認同這個政策必須嚴厲執行。

原議案亦建議強制擬建的政府建築物進行能源效益評估。自 2001 年起，建築署已實行整體能源方針，這個方針要求在建築物的設計過程中，必須顧及能源效益。正如我剛才所說，不單是能源效益，還有可再生能源。

我非常感謝議員支持政府推行強制性能源效益計劃。自 1995 年起，政府便推行自願參與的能源效益標籤計劃。該項計劃透過貼在產品上的能源標籤，向消費者提供能源效益的資料。該項計劃涵蓋家用電器、辦公室設備及汽車等 17 種耗能產品。

由於現時推行的能源效益標籤計劃屬自願參與，有些產品的參與率較低，令消費者難以就不同型號作全面比較。所以，為了進一步協助消費者作出選擇，並提高市民對這些產品的認識，政府現正分階段把耗能產品納入強制性計劃，而首階段是雪櫃、冷氣機及慳電膽。這 3 類產品的用電量合共佔住宅用電量的七成以上。所以，我們估計在該計劃實施後，如有高參與率，香港每年可節省 1.5 億度電。

在首階段實施後，政府便會檢討成效，並視乎節能效果及社會和業界的接受程度，考慮應否把強制性標籤計劃擴展至其他產品。我們已於 2005 年 10 月完成為期 3 個月的公眾諮詢，現正整理在公眾諮詢期間收集所得的意見。初步結果顯示，大部分意見均支持推行有關計劃。我們已與業界成立兩個工作小組，商討有關如何推行該計劃的細節。我們希望能與業界充分合作和溝通，令這項計劃得以順利推行，讓業界獲得更多商機，而消費者也可得益。最後，我們當然希望達致整體節能的效果。

單仲偕議員建議政府建立一個產品能源消耗情況的電腦資料庫，讓公眾可在購買產品前，在網上查閱有關的資料。其實，現時在機電工程署的網頁內，已刊登在自願參與的能源效益標籤計劃下註冊產品的資料，包括產品的牌子及型號、能源效益級別、每年耗電量及產品的功能，例如冷氣機的製冷量或雪櫃的冷凍能力等，供市民查閱。我們在推行強制性能源效益標籤計劃時，更會把產品的耗能資料全面刊登於網頁內。此外，我們亦在該網頁的“能源資訊園地”，提供教導消費者怎樣選購和使用具能源效益的家庭用品及辦公室器材的資料。

政府於 2000 年 5 月分別與兩電簽訂協議，由電力公司負責推行用電需求管理計劃，並提供經濟誘因，鼓勵工商業用戶使用節能產品或安裝節能設備，以及推行一系列節能教育和推廣項目。這項為期 3 年的計劃已於 2003 年 6 月完成，耗電量減少 100 007 000 度。

目前，兩電也有推行其他節能措施，例如中華電力有限公司的智慧用電計劃和香港電燈有限公司的智慧用電計劃，並向客戶提供能源審計服務，以及編訂一些教材，向中小學生宣傳及教育有關節能的知識。

行政長官在今年的施政報告中表示，在 2008 年與兩電訂立新的管制計劃協議時，政府會要求電力公司進行用電需求管理，即 DSM。就此方面，經濟發展及勞工局將於短期內就香港電力市場的未來發展，推出第二階段的諮詢文件，徵詢社會各界的意見。

在推動商業樓宇節能方面，機電工程署自 1998 年起制訂多份能源效益指引，包括《建築物能源效益指引》及《如何進行能源審核》，並推出香港建築物能源效益註冊計劃，向成功達標的樓宇發出證書。截至 2005 年為止，共有 562 幢建築物參加有關的註冊計劃。

機電工程署亦在 2004 年 10 月展開名為“香港能源效益獎”的節能比賽，希望藉此推動商業樓宇推行節能措施，並嘉許一些私營機構在能源效益及節能方面的努力和成就，比賽結果預計會在 2006 年 4 月公布。

為了進一步推動商業樓宇引入有效機制及鼓勵商戶節省用電，機電工程署正與物業管理機構磋商，鼓勵它們推行商戶節省用電而回饋租金的機制，而有關細節目前仍在磋商中。

在宣傳教育方面，政府一向積極推行，並與有關空氣污染的宣傳工作同步進行。例如今年 6 月的世界環境日，我們便以“清新空氣，舒適城市”為主題，呼籲市民在夏天適當調節空調，把室內溫度保持在攝氏 25.5 度，而所用的宣傳口號是“這個夏天不太冷”。

我們會繼續聯同環保團體、社區組織及區議會舉辦很多不同的環保推廣活動，希望從年青人開始着手，加深他們對環保及節能的認識。

在學校方面，教育統籌局於本年 7 月向全港學校發出通函，鼓勵學校推行節能措施。除了把室溫調節至攝氏 25.5 度外，更倡議學校委任能源監督，確保嚴格執行校內的節能措施。我們亦計劃於明年動員學生環境保護大使，於校內及社區推廣節能的信息。

我們在新落成的機電工程署總部大樓設有一條“教育徑”，當中設有一些互動及節能的遊戲，以及很多宣傳教育的知識，供市民隨時前來參觀。

我的總結是，希望議員在支持節能之餘，仍可以真正把信息帶到在工作地方，並向家人或所接觸的市民積極推薦節能的方法，而政府則會繼續發揮帶頭作用，與市民分享所有節能方案和技術，並致力與兩電、業界、學校、環保團體及其他社區組織合作，努力推動節能，以減少對環境造成的污染。

謝謝主席。

主席：我現在請單仲偕議員就議案動議修正案。

單仲偕議員：主席，我動議修正蔡素玉議員的議案。

單仲偕議員動議的修正案如下：

“在“節能政策；”之後加上“(二)建立一個產品能源消耗情況的電腦資料庫，讓公眾可在決定購置產品前獲悉該等產品的能源效益資料；”；刪除原有的“(二)”，並以“(三)”代替；刪除原有的“(三)”，並以“(四)”代替；刪除原有的“(四)”，並以“(五)”

代替；刪除原有的“(五)”，並以“(六)”代替；刪除原有的“(六)”，並以“(七)”代替；刪除原有的“(七)”，並以“(八)”代替；刪除原有的“(八)”，並以“(九)”代替；及刪除原有的“(九)”，並以“(十)”代替。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：單仲偕議員就蔡素玉議員議案動議的修正案，予以通過。

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)

單仲偕議員起立要求記名表決。

主席：單仲偕議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 3 分鐘後進行。

主席：現在開始表決。

主席：請各位核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

何鍾泰議員、張文光議員、單仲偕議員、黃容根議員、李鳳英議員、王國興議員、郭家麒議員、張超雄議員、黃定光議員、鄭志堅議員及譚香文議員贊成。

呂明華議員、陳智思議員、梁劉柔芬議員、楊孝華議員、劉健儀議員、霍震霆議員、張宇人議員、方剛議員及林健鋒議員棄權。

地方選區：

何俊仁議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陳婉嫻議員、陳鑑林議員、楊森議員、劉江華議員、劉慧卿議員、蔡素玉議員、鄭家富議員、余若薇議員、李永達議員、李國英議員、梁家傑議員、梁國雄議員及張學明議員贊成。

田北俊議員及周梁淑怡議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 20 人出席，11 人贊成，9 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 20 人出席，17 人贊成，2 人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案獲得通過。

主席：在 12 月 12 日發出的通告已知會各位議員，如果單仲偕議員的修正案獲得通過，方剛議員會撤回他的修正案。因此，我現在直接請蔡素玉議員發言答辯。蔡議員，你還有 2 分 19 秒。

蔡素玉議員：主席，我多謝十多位議員提出很多具建設性的意見。

我想指出，要節約能源（“節能”）並非要求人人也當苦行僧，所以對於陳偉業議員剛才指我們批准舉辦“幻彩詠香江”，是說一套、做一套的做法，我是完全反對的；更何況在非繁忙時間用電，對空氣污染不會造成很大影響，因為那是在晚上進行的。我們談持續發展，也是說要平衡社會經濟和環境的發展，並不是說要一面倒的進行，否則，香港便甚麼均不能做，冷氣機也不能開了。對此，我是完全不同意的。

此外，我亦十分贊同多位議員同事所說，要從我們身邊做起。主席，我想透過你，希望管理委員會重視整個立法會大樓的節能方式。我發覺很多時候，立法會的房間溫度很低，最主要是即使沒有人使用的時候，房間的電燈和冷氣設備仍然是開啟的，我希望我們也能在立法會內節省用電。

最後，我希望大家愛地球、愛香港。如果我們真的愛香港，便要減少排放廢氣，希望大家一起節能。多謝。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：由蔡素玉議員動議，經單仲偕議員修正後的議案，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）

方剛議員起立要求記名表決。

主席：方剛議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 3 分鐘後進行。

主席：現在開始表決。

主席：請各位核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

何鍾泰議員、張文光議員、單仲偕議員、黃容根議員、霍震霆議員、李鳳英議員、王國興議員、郭家麒議員、張超雄議員、黃定光議員、鄭志堅議員及譚香文議員贊成。

呂明華議員、陳智思議員、梁劉柔芬議員、楊孝華議員、劉健儀議員、張宇人議員、方剛議員及林健鋒議員棄權。

地方選區：

何俊仁議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陳婉嫻議員、陳鑑林議員、楊森議員、劉江華議員、劉慧卿議員、蔡素玉議員、鄭家富議員、余若薇議員、李永達議員、李國英議員、梁家傑議員、梁國雄議員及張學明議員贊成。

田北俊議員及周梁淑怡議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 20 人出席，12 人贊成，8 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 20 人出席，17 人贊成，2 人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布經修正的議案獲得通過。

下次會議

主席：我現在宣布休會。本會在 2005 年 12 月 21 日星期三上午 11 時續會。

立法會遂於晚上 8 時正休會。

附件

《2005 年收入(自訂車輛登記號碼)條例草案》

委員會審議階段

由財經事務及庫務局局長動議的修正案條次建議修正案

- 3(a)(iii) (a) 刪去 “ ” ； ” 。
- (b) 加入 —
- “ (hh) 由署長考慮已被取消的自訂登記號碼是否適宜再行分配； ” ； ” 。
- 4(b) (a) 刪去 “ 在第(1)款中，加入 — ” 而代以 —
- “ 在第(1)款中 —
- (i) 在 “ 裝載貨物許可證 ” 的定義中，廢除句號而代以分號；
- (ii) 加入 — ” 。
- (b) 在建議的 “ 分配證明書 ” 的定義中，在 “ 12O(3) ” 之後加入 “ 、 12PA(7) ” 。
- (c) 在建議的 “ 自訂登記號碼 ” 的定義中 —
- (i) 在(a)段中，刪去末處的 “ 或 ” ；
- (ii) 在(b)段中，在末處加入 “ 或 ” ；
- (iii) 加入 —

“(c) 根據第 12PA 條分配的登記號碼；”。

(d) 加入 —

“ “已被取消的自訂登記號碼” (cancelled personalized registration mark)指已根據第 12L 條被取消分配的自訂登記號碼；

“擬使用的自訂登記號碼” (proposed personalized registration mark)指第 12B(1)條所指的擬使用的自訂登記號碼。”。

4(c) 在建議的第 2(2)條中，刪去所有“或擬使用的自訂登記號碼”而代以“、擬使用的自訂登記號碼或已被取消的自訂登記號碼”。

9(b) 加入 —

“(4A) 以下登記號碼現予保留，供配予香港駐軍的車輛 —

(a) 僅由英文字母“ZG”組成的登記號碼；

(b) 所有由英文字母“ZG”(置於開端)和只有一個或多於一個尾隨數目字組成的登記號碼；及

(c) 所有由英文字母“ZG”(作為結尾)和只有一個或多於一個前綴數目字組成的登記號碼。”。

10 (a) 在建議的第 12C(2)條中，加入 —

“(ca) 該號碼是一個已被取消的自訂登記號碼，而該已被取消的自訂登記號碼正根據第 12PA(2)條要約按特別費用分配；”。

- (b) 在建議的第 12E(4)(a)條中，刪去“12C(2)(b)或(c)”而代以“12C(2)(b)、(c)或(ca)”。
- (c) 在建議的第 12F(4)條中，在“在決定接納”之前加入“除第(5)款另有規定外，”。
- (d) 在建議的第 12F 條中，加入 —

“(5) 如有關的擬使用的自訂登記號碼是一個已被取消的自訂登記號碼(只須考慮英文字母及數目字的排列次序)，而該已被取消的自訂登記號碼已根據第 12PA(7)條分配，則第(4)款不適用，而在此情況下，署長須 —

- (a) 除第(6)款另有規定外，將分配一事以書面通知有關的申請人；及
- (b) 除第 12PA(6)條另有規定外，向申請人退回他根據第 12D(1)條繳付的按金。

(6) 如有關的申請人是獲根據第 12PA(7)條分配已被取消的自訂登記號碼的人，則署長無須根據第(5)(a)款通知該申請人。”。

- (e) 在建議的第 12I(1)條中，刪去“在第(3)款的規限下”而代以“除第(3)款及第 12PA 條另有規定外”。

(f) 在建議的第 12P 條中，刪去“分配”。

(g) 加入 —

“12PA. 如署長認為適宜的話已被取消的自訂登記號碼可再行分配

(1) 如申請分配的擬使用的自訂登記號碼是一個已被取消的自訂登記號碼(只須考慮英文字母及數目字的排列次序)，而署長在顧及第 12L(1)條所提述的事宜及該項取消後的任何情況改變後，根據第 12F 條決定接納有關的申請，則除第(2)款另有規定外，該已被取消的自訂登記號碼可再度根據第 12I 條以拍賣方式要約發售。

(2) 在已被取消的自訂登記號碼以拍賣方式要約發售之前，署長須向已根據第 12M(2)條就該已被取消的自訂登記號碼獲得退回款項的人(“先前持有人”)送交要約通知書 —

- (a) 將該已被取消的自訂登記號碼供再行分配一事，通知該先前持有人；
- (b) 要約按相等於向該先前持有人如此退回的款額的特別費用，將該已被取消的自訂登記號碼分配予該人；
- (c) 規定該先前持有人如接受該要約，須在要約通知書的日期後 4 星期內 —

(i) 以書面通知署
長；及

(ii) 全數繳付該特
別費用；及

(d) 述明如在該 4 星期的期
間內，沒有接獲接受要
約的通知及全數繳付的
特別費用，該已被取消
的自訂登記號碼將會以
拍賣方式要約發售。

(3) 如先前持有人 —

(a) 是汽車的登記車主，則
要約通知書須按在登記
冊內所載的該人的地
址，以掛號郵遞方式寄
給該人；或

(b) 是駕駛執照持有人或署
長所發出的國際駕駛許
可證的持有人，則要約
通知書須按署長根據
《道路交通(駕駛執照)
規例》(第 374 章，附屬
法例 B)第 39 條備存的紀
錄內所載的該人的地
址，以掛號郵遞方式寄
給該人。

(4) 如無法在登記冊或署長如此備存的紀錄內找到先前持有人的地址，則署長須將要約通知書在最少 2 份在香港行銷的中文日報及最少一份在香港行銷的英文日報刊登一次，而該要約通知書載有的資料，須與根據第(2)款規定的資料相同。

(5) 為施行第(4)款，第(2)(c)款所提述的要約通知書的日期，須解釋為在報章刊登要約通知書的日期，而在第(7)款中對根據第(2)(c)款指明的期間的提述，亦須據此解釋。

(6) 如先前持有人是提出第(1)款所提述的申請的人，而他接受要約，則他根據第12D(1)條繳付的按金，須視為第(2)(b)款所提述的特別費用或其部分(視屬何情況而定)的繳款。

(7) 署長如在根據第(2)(c)款指明的期間內接獲接受要約的通知及全數繳付的特別費用，署長須將該已被取消的自訂登記號碼分配予有關的先前持有人，並向該人發出分配證明書。

(8) 根據第(7)款發出的分配證明書須 —

- (a) 載有第 12J(2)(a)、(d)及(e)及(3)條指明的詳情；
- (b) 述明自訂登記號碼持有人(即先前持有人)的姓名或名稱及身分證明文件號碼；及

- (c) 述明自訂登記號碼的分配日期(在該情況下，即署長接獲全數繳付的特別費用的日期)。

(9) 第 9(2)及(3)條就根據第(7)款分配的自訂登記號碼而適用，猶如該條就根據第 9(1)條分配的特殊登記號碼而適用一樣。

(10) 如根據第(7)款分配的自訂登記號碼，不論因任何因由而未有在其分配日期後 12 個月內配予一輛汽車，則署長可無需通知有關的自訂登記號碼持有人而取消該項分配並將該自訂登記號碼另行分配。”。

15(d) 在建議的第 17(3B)(c)條中，刪去“或 12O(4)(c)”而代以“、12O(4)(c)或 12PA(8)(c)”。

30 在建議的附表 5A 中 —

(a) 刪去 “ ” 。

(b) 加入 —

“3. AAA、BBB、CCC、DDD、EEE、FFF、GGG、HHH、JJJ、KKK、LLL、MMM、NNN、PPP、RRR、SSS、TTT、UUU、VVV、WWW、XXX、YYY 及 ZZZ。

4. AAAA、BBBB、CCCC、DDDD、EEEE、FFFF、GGGG、HHHH、JJJJ、KKKK、LLLL、MMMM、NNNN、PPPP、RRRR、SSSS、TTTT、UUUU、VVVV、WWWW、XXXX、YYYY 及 ZZZZ。”。

附錄 1

會後要求修改

公務員事務局局長會後要求就第二項質詢的補充質詢作出以下修改

確定版第 18 頁第 6 段第 3 行

將“現時在職非公務員的合約員工有一萬五千多人”改為“事實上，公務員的實際人數現時約 158 000 人”

(請參閱本翻譯版第 1923 頁第 5 段第 3 行)

附錄 I**書面答覆****保安局局長就單仲偕議員對第一項質詢的補充質詢所作書面答覆**

有關使用 e-道過關的香港居民佔香港居民出入境總人數多少，直至本年 12 月中，已經有一百二十多萬持智能身份證的永久性居民使用 e-道過關，總人次高達一千四百多萬。現時設有 e-道的 4 個口岸，包括羅湖、紅磡、中國客運碼頭及港澳客運碼頭，每天平均有 25 萬香港居民人次出入境，當中有七萬七千多人次使用 e-道，約佔香港居民出入境總人次的三成。

附錄 II

書面答覆

公務員事務局局長就田北俊議員對第二項質詢的補充質詢所作書面答覆

有關政府在公務員薪俸方面所節省的開支，以及聘用非公務員合約僱員方面的支出，透過精簡公務員編制、削減公務員薪津等措施，公務員相關開支由 2001-02 年度 713 億元的高峰，減至 2004-05 年度約 669 億元，亦即在 3 年間節省了約 44 億元的開支。

至於非公務員合約僱員，他們是為應付短期、非全職及正待檢討的服務需求而被聘用，他們的聘用條款是有別於一般公務員。非公務員合約僱員計劃的主要目的，並非是為了節省開支，而是給予部門首長更大靈活性調配資源，從而更妥善地應付服務需求及運作需要。在 2004-05 年度，各政策局及部門用於聘用非公務員合約僱員的開支，合共約 25 億元。

附錄 III**書面答覆****保安局局長就周梁淑怡議員對第四項質詢的補充質詢所作書面答覆**

有關因行乞被捕後而被遣返的內地訪客有否再次來港，以及有否再次在港進行行乞活動的有關統計數字，警方及入境事務處證實並沒有上述個案的統計數字。