

會議過程正式紀錄
OFFICIAL RECORD OF PROCEEDINGS

2007 年 6 月 8 日星期五
Friday, 8 June 2007

上午 9 時正會議繼續

The Council continued to meet at Nine o'clock

出席議員：

MEMBERS PRESENT:

主席范徐麗泰議員，G.B.S., J.P.

THE PRESIDENT

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

田北俊議員，G.B.S., J.P.

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

何俊仁議員

THE HONOURABLE ALBERT HO CHUN-YAN

何鍾泰議員，S.B.S., S.B.ST.J., J.P.

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

李卓人議員

THE HONOURABLE LEE CHEUK-YAN

李柱銘議員，S.C., J.P.

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

李華明議員，J.P.

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

吳靄儀議員
THE HONOURABLE MARGARET NG

周梁淑怡議員，G.B.S., J.P.
THE HONOURABLE MRS SELINA CHOW LIANG SHUK-YEE, G.B.S., J.P.

涂謹申議員
THE HONOURABLE JAMES TO KUN-SUN

張文光議員
THE HONOURABLE CHEUNG MAN-KWONG

陳婉嫻議員，J.P.
THE HONOURABLE CHAN YUEN-HAN, J.P.

陳智思議員，G.B.S., J.P.
THE HONOURABLE BERNARD CHAN, G.B.S., J.P.

陳鑑林議員，S.B.S., J.P.
THE HONOURABLE CHAN KAM-LAM, S.B.S., J.P.

梁劉柔芬議員，S.B.S., J.P.
THE HONOURABLE MRS SOPHIE LEUNG LAU YAU-FUN, S.B.S., J.P.

梁耀忠議員
THE HONOURABLE LEUNG YIU-CHUNG

黃宜弘議員，G.B.S.
DR THE HONOURABLE PHILIP WONG YU-HONG, G.B.S.

黃容根議員，J.P.
THE HONOURABLE WONG YUNG-KAN, J.P.

曾鈺成議員，G.B.S., J.P.
THE HONOURABLE JASPER TSANG YOK-SING, G.B.S., J.P.

楊孝華議員，S.B.S., J.P.
THE HONOURABLE HOWARD YOUNG, S.B.S., J.P.

楊森議員
DR THE HONOURABLE YEUNG SUM

劉江華議員，J.P.
THE HONOURABLE LAU KONG-WAH, J.P.

劉皇發議員，G.B.M., G.B.S., J.P.
THE HONOURABLE LAU WONG-FAT, G.B.M., G.B.S., J.P.

劉健儀議員，G.B.S., J.P.
THE HONOURABLE MIRIAM LAU KIN-YEE, G.B.S., J.P.

劉慧卿議員，J.P.
THE HONOURABLE EMILY LAU WAI-HING, J.P.

蔡素玉議員，J.P.
THE HONOURABLE CHOY SO-YUK, J.P.

鄭家富議員
THE HONOURABLE ANDREW CHENG KAR-FOO

譚耀宗議員，G.B.S., J.P.
THE HONOURABLE TAM YIU-CHUNG, G.B.S., J.P.

石禮謙議員，J.P.
THE HONOURABLE ABRAHAM SHEK LAI-HIM, J.P.

李鳳英議員，B.B.S., J.P.
THE HONOURABLE LI FUNG-YING, B.B.S., J.P.

張宇人議員，J.P.
THE HONOURABLE TOMMY CHEUNG YU-YAN, J.P.

馮檢基議員，S.B.S., J.P.
THE HONOURABLE FREDERICK FUNG KIN-KEE, S.B.S., J.P.

余若薇議員，S.C., J.P.
THE HONOURABLE AUDREY EU YUET-MEE, S.C., J.P.

方剛議員 , J.P.
THE HONOURABLE VINCENT FANG KANG, J.P.

王國興議員 , M.H.
THE HONOURABLE WONG KWOK-HING, M.H.

李永達議員
THE HONOURABLE LEE WING-TAT

李國英議員 , M.H. , J.P.
THE HONOURABLE LI KWOK-YING, M.H. , J.P.

李國麟議員 , J.P.
DR THE HONOURABLE JOSEPH LEE KOK-LONG, J.P.

林偉強議員 , S.B.S. , J.P.
THE HONOURABLE DANIEL LAM WAI-KEUNG, S.B.S. , J.P.

林健鋒議員 , S.B.S. , J.P.
THE HONOURABLE JEFFREY LAM KIN-FUNG, S.B.S. , J.P.

梁君彥議員 , S.B.S. , J.P.
THE HONOURABLE ANDREW LEUNG KWAN-YUEN, S.B.S. , J.P.

梁家傑議員 , S.C.
THE HONOURABLE ALAN LEONG KAH-KIT, S.C.

梁國雄議員
THE HONOURABLE LEUNG KWOK-HUNG

郭家麒議員
DR THE HONOURABLE KWOK KA-KI

張超雄議員
DR THE HONOURABLE FERNANDO CHEUNG CHIU-HUNG

張學明議員 , S.B.S. , J.P.
THE HONOURABLE CHEUNG HOK-MING, S.B.S. , J.P.

黃定光議員，B.B.S.

THE HONOURABLE WONG TING-KWONG, B.B.S.

湯家驛議員，S.C.

THE HONOURABLE RONNY TONG KA-WAH, S.C.

詹培忠議員

THE HONOURABLE CHIM PUI-CHUNG

劉秀成議員，S.B.S., J.P.

PROF THE HONOURABLE PATRICK LAU SAU-SHING, S.B.S., J.P.

鄭志堅議員

THE HONOURABLE KWONG CHI-KIN

譚香文議員

THE HONOURABLE TAM HEUNG-MAN

缺席議員：

MEMBERS ABSENT:

李國寶議員，G.B.S., J.P.

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

呂明華議員，S.B.S., J.P.

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

單仲偕議員，J.P.

THE HONOURABLE SIN CHUNG-KAI, J.P.

劉千石議員，J.P.

THE HONOURABLE LAU CHIN-SHEK, J.P.

霍震霆議員，G.B.S., J.P.

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

陳偉業議員

THE HONOURABLE ALBERT CHAN WAI-YIP

馬力議員，G.B.S., J.P.
THE HONOURABLE MA LIK, G.B.S., J.P.

鄭經翰議員
THE HONOURABLE ALBERT JINGHAN CHENG

出席政府官員：
PUBLIC OFFICERS ATTENDING:

經濟發展及勞工局局長葉澍堃先生，G.B.S., J.P.
THE HONOURABLE STEPHEN IP SHU-KWAN, G.B.S., J.P.
SECRETARY FOR ECONOMIC DEVELOPMENT AND LABOUR

環境運輸及工務局局長廖秀冬博士，J.P.
DR THE HONOURABLE SARAH LIAO SAU-TUNG, J.P.
SECRETARY FOR THE ENVIRONMENT, TRANSPORT AND WORKS

政制事務局局長林瑞麟先生，J.P.
THE HONOURABLE STEPHEN LAM SUI-LUNG, J.P.
SECRETARY FOR CONSTITUTIONAL AFFAIRS

公務員事務局局長俞宗怡女士，G.B.S., J.P.
THE HONOURABLE DENISE YUE CHUNG-YEE, G.B.S., J.P.
SECRETARY FOR THE CIVIL SERVICE

列席秘書：
CLERKS IN ATTENDANCE:

秘書長馮載祥先生，J.P.
MR RICKY FUNG CHOI-CHEUNG, J.P., SECRETARY GENERAL

助理秘書長吳文華女士
MS PAULINE NG MAN-WAH, ASSISTANT SECRETARY GENERAL

助理秘書長甘伍麗文女士
MRS VIVIAN KAM NG LAI-MAN, ASSISTANT SECRETARY GENERAL

法案
BILLS

全體委員會審議階段
Committee Stage

全委會主席：秘書，請響鐘通知委員進入會議廳。

（在傳召鐘響後，多位委員進入會議廳）

全委會主席：已有足夠法定人數。我們繼續就梁國雄議員和鄭家富議員所擬議的新訂第 20A 及 21D 條進行合併辯論。是否有委員想發言？

（鄭家富議員舉手示意想發言）

全委會主席：鄭家富議員，第四次發言。

鄭家富議員：主席，我希望就昨天有關《建築物條例》遺漏的該點發言，即梁國雄議員代表陳偉業議員提出的修正案。由於我一直談自己提出的修正案，沒有談及梁國雄議員代表陳偉業議員提出的修正案。

主席，對於這項修正案，民主黨會支持。不過，我們支持的理念是站在.....陳偉業議員曾數次在法案委員會會議上提出一個很嚴肅和直接的問題，便是由地鐵有限公司（“地鐵公司”）上市至今，甚至在跟九廣鐵路公司（“九鐵公司”）合併後，為甚麼仍可享有其他上市公司所沒有的一些豁免？

我曾細心聆聽反對這項建議的委員的意見，例如劉健儀議員昨天提到《建築物條例》一些較技術性的問題，甚或當中一些管制宣傳品的規例，以及禁止未經准許而展示招貼、海報；保持招貼或海報清潔整齊的責任；張貼招貼及將海報移走的權力之類，老實說，這些真的是一些比較.....是大家如何看一間上市公司的社會責任及本身的獨立運作問題。根據《建築物條例》，當局過去是否有些建築條件或工作是有需要得到豁免才可進行，在無可奈何之下才批出豁免呢？就這方面，我請局長稍後發言時盡量說服我們，是否有這種情況？

兩鐵合併後，可能會越來越明顯走向一個更私有化的程序，我們擔心這會開了一個先例 — 雖然過去已經開了先例，只是大家可能沒有怎麼着意討論，但在討論《兩鐵合併條例草案》時，我們似乎不得不把這問題提出來審議，因為這涉及是否公道的問題。為甚麼鐵路公司，特別是地鐵公司上市後，仍擁有其他上市公司所沒有的豁免呢？我相信在《建築物條例》下有些較複雜的情況，局長必須說服我們反對梁國雄議員代表陳偉業議員提出的這項修正案。我們覺得，整體來說，其實跟廁所的問題一樣，如果其他有關建築物的規例無須給它額外的豁免，也能在技術上處理得到的話，我便覺得沒有理由讓它擁有太多的豁免了。多謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

(涂謹申議員舉手示意想發言)

全委會主席：涂謹申議員，第三次發言。

涂謹申議員：主席，或許我應該詳細解釋一下，讓各位同事較容易明白具體的操作，以及在豁免遵守該法律後出現的情況。

如果沒有給予豁免，便會由政府有關機構進行審批。如果地鐵公司完全能採取法律的一般要求和精神的話，這其實只是由一個獨立機構進行審批，有其公正性和互相制衡。當然，我們甚至擔心我們的三權分立、行之有效的制度也可能會被人質疑，但我們現在不是談政治制度問題。不過，由另一個機構或部門來審批一個私人機構，這做法其實是我們社會中的慣例，但現在卻是一個例外。

讓我詳細解釋一下。劉健儀議員說過，這是由某部門的小組因應特殊性質而給予的豁免，但我們要考慮清楚，該小組是否只是在某情況下就一般性的特殊性質，而不是如一般的申請般須提交圖表、數據，然後才進行審批。如果要進行這類審批的話，倒不如由屋宇署、建築事務監督或其他人來負責，根本無須豁免相關的程序。由於這是一般性的特殊性質，讓它在較大範圍或就某些性質的工程無須向屋宇署提交圖則來進行審批，我們便因而要問地鐵公司會採用甚麼標準了。因為這等於自我審批，正如以前的房屋署一樣，是進行自我審批。據我理解，它的審批標準大致上盡量依照政府的規定，這是與房屋署相類似。但是，既然它有自己的 *self-adopted standard*，便是有自己的一套標準，可是，這套標準卻是從來沒有公布過的。

第二，據我所理解，如果某部分未能完全遵守這標準的話，也沒有公布天下，告訴其他人它其實在某情況下犧牲了 5% 或 10% 的安全標準，是從沒有公布的。

劉健儀議員：我可否要求涂謹申議員澄清一下，因為他剛才提到地鐵公司自我審批，他可否解釋一下他所理解的自我審批是何種機制？

全委會主席：涂謹申議員，你是否願意回答這問題？

涂謹申議員：我很願意，因為我正是說這一點。也許請同事耐心聆聽，因為這是技術問題，對於我或劉健儀議員和政府官員來說，是較容易理解的，甚至教授也會明白，因為這是較技術性的問題。不管是房屋署還是地鐵公司，它們在豁免遵守某些條例時，便無須向政府部門提交圖則來要求審批，這正是我們豁免的基準。如果我們沒有作出豁免，便意味着所有工程或改動也要申請審批。政府官員可談談這點，因為這是當中的精神，否則便無須給予豁免了。既然獲豁免遵守條例，便無須申請審批，結果便變成了自我審批，採取一個自己認為可以的標準。可是，如果這標準從未向外公布，並只是在某些情況下盡量依循，即使它沒有依循這標準，也是無須向社會交代的。

另一種情況是，原來不是這樣的，這個委員會是會就每宗個案的圖則來進行審批的，但答案根本不是這樣，如果是這樣的話，根本便無須給予豁免，對嗎？因此，這便是為何在豁免遵守某些條例後，確實會變成一個自我審批的做法。這是它所需要的東西，正因為它需要這樣，它便表示這是與內部行車或運作有關的，所以由它自己審批會更適合。我不知政府官員的論據是甚麼，所以歷史上有些部門，據我理解，由於以往是由政府全資擁有的，所以我們相信它所要求的標準較高，但現在它的性質已確實有所改變，我們在這方面是會有顧慮的。實際上，如果有互相制衡，由另一個部門進行審批，是會較理想的。

全委會主席：是否有.....

(梁國雄議員舉手示意想發言)

全委會主席：梁國雄議員，第二次發言。

梁國雄議員：主席，我最初是打算聽完議員的發言後才發言的。為何我和陳偉業議員要提出這項修正案呢？最簡單的便是，《地下鐵路條例》防止一件事的發生，因為地鐵有限公司（“地鐵公司”）以往是由政府全資擁有，政府不會控告政府，因為“手心是肉、手背也是肉”，而且為了貫徹以鐵路為重心來解決當時的交通問題，所以才盡快做，即給予它一些豁免權。不過，隨着地鐵公司上市，這項豁免權的必要性已經降低。

我們現時的地鐵公司很像國內的一些國營企業，已經是有一部分私有化了。在股票市場中最關鍵的是，政府自己把部分的股票出售。在昨天的地鐵公司股東大會上已聽到有人說，現時地鐵公司連自行訂定票價的權力也沒有了，日後派息必然會減少，所以要求小股東不要通過兩鐵合併。股東大會未必有“保皇黨”的股東，他們隨時會表決反對，令合併不能通過，那怎麼辦？早知如此，我便購入一些股票，請人讓我在股東大會上演說，更勝於在此演說了。

我告訴大家，這是原則性的問題。我真的想請問局長或政府，他們在這一點之上是否有看法呢？我們所談的事未必與大眾無關，我們現時談的是《建築物條例》，劉健儀議員剛才在詢問涂謹申議員後已離開會議廳，我也想請問她有何高見呢？她是否知道有關過程，又支持些甚麼呢？我真想聽她說，她因為是在法案委員會擔任主席而無須發言，現時也是擔任主席，但卻在會議廳外發言。

主席，我其實沒有甚麼本領，而泛民的議員也沒有甚麼本領，只是盡力把看到的問題提出而已。可是，政府和支持政府的人，他們只是大力推動，是無須解釋的。憑良心說，這樣在大學是連合格也取不到的，難道在導修時不作聲也可以嗎？導師在講學時，不作聲可以取得分數嗎？是不能得分的，我們這裏的水平較大學還要低。

各位，我們首先談談《建築物條例》，如果凡事自我規管，一次過把權力給了它，它此後進行的自我規管，根本便是“無主管”。“無主管”便是在出事後才監管。換句話說，在小則有傷、大則有亡的事故下，才發覺原來地鐵公司自行規管是不行的。《地下鐵路條例》（第 556 章）第 54(2) 條訂明，建築事務監督可在顧及與鐵路的運作或建造有關的建築工程或其他工程的特殊性質後；及按他就一般或任何個別情況所指明的條件，豁免任何上述工程，使其不受《建築物條例》（第 123 章）任何條文的規限。我也不知道這裏說些甚麼，希望局長能向我解釋。

不過，我所知道的是，鐵路運作所包括的範圍其實是多麼廣泛，“或建造有關的建築工程或其他工程”簡直是無所不包。這裏有很多律師，我不知道這句話應作何解釋？我真不太懂。我只受過小學教育，不過，我一看之下，覺得在邏輯上已等於全部了，對嗎？我想請問局長或支持的議員，如果大家在此仍不反省一下，將來出事時，怎麼辦？我們並非不批准它做甚麼，而是要它受到監管，要它提出申請，這是兩個概念。我們現時一次過賦予它權力，如果我們反對甚麼，它便會對我們說：“對不起，‘長毛’、陳偉業或任何人，法例已賦予我們這項權力”。我們認為這項權力應先行廢除，在它認為有需要時才申請，這並不是不可能的，對嗎？這一點才是關鍵。

談到大家所討論的廁所問題，它在《公眾衛生及市政條例》下是獲得豁免的。它所獲得的豁免不限於廁所，實際上，還包括通風、清潔等工作。我不知道將來會否出現禽流感或 SARS，我也不想發生這種事，如果地鐵的通風或清潔因受豁免而引起疾病的傳染時，又怎麼辦呢？在當時來說，我覺得這項豁免是無話可說的。當時是殖民地政府，這幢大廈當年也不知是否最高法院。可是，我們現在是特區政府，這裏已變為立法會，我不知道一主席搖搖頭，我先多謝，即不是該建築物，主席提醒了我，多謝。無論如何，殖民地政府的條例當然無須太多辯論，因為在殖民地政府中，這議會其實只是諮詢式的架構。今天也是這樣，儘管我們現時已有直選議員，而直選議員當然是會每事問的。《公眾衛生及市政條例》第 22 條是涉及妨礙垃圾清掃或清糞工作的人的處分方法。假如鐵路公司無須遵守此規定，便是無須有廁所，即使有廁所也不能監管，對嗎？只是很簡單的事情。

總的來說，當我們聽不到政府或支持政府的人解釋這類豁免對公眾利益有何保障時，便應該刪除這些豁免，並有新的看法。如果此例一開，很多上市公司也可以聲稱是為了香港的利益。由於我對法例的認識很少，大家也知道我是不懂法律的，所以我不知道其他公司，例如中華電力有限公司、香港電燈有限公司等有否類似的豁免？也不知道這樣是否可行？

可是，如果一間機構，無須受到政府的監察，原因是政府豁免它遵守條例，以致無例可管時，究竟應由誰來監察它呢？這是沒有人知道的。其實，最好是藉着草擬這條例的機會 — 我不知道在地鐵公司上市時為何不做這工作？當時我只是在樓上示威，我不會到議會這裏發言的 — 我不知道當時為何不做，要到今天才做這些工作，即為何在上市時沒有這樣做？我們這次得到甚麼教訓呢？如果我們再不用新觀點來看這些豁免權，不進行公眾監察……舉例來說，為何不可以委任了一個委員會，由這委員會來進行監察呢？即先收回權力，然後再組成一個委員會進行監察，有何不可呢？我看不到為何會不行？

是否地鐵公司一旦接受監察，便會對它帶來很多不便呢？我們昨天是討論廁所的問題，但時至今天，地鐵公司從來沒有提過為何建廁所有困難，我聽說是下水道的問題，會有臭味等，但它有否正式提出呢？這是因為它無須向我們交代，如果根據條例是有需要的，它便要在法庭上解釋了，要向法官提出合理的答辯，我們在聽審時會發現，原來地鐵公司……何須由石禮謙以笑話來替它辯護呢？它可以在法庭上作供，提出這件事是行不通的，這才是關鍵。

在整個問題上，我提出的疑問是，可否收回權力？回答的人表示，由於現時的做法已行之有效，收回權力便會引起很多不便。各位要明白，通風系統 — 以前沒有禽流感或 SARS 疫症，不知道有這些疾病的，如果通風系統不管理，怎麼辦？由於地鐵路線已經延展了這麼長，在進入地鐵後，沒有廁所又是否可行呢？以往，我記得最早乘搭地鐵時，路程是很短的。

此外，還有建築物的問題，如果建築物由於地鐵公司得到豁免而不合規格，我們如何規管呢？很多人取笑我說，“長毛”你無須害怕，雖然鄭家富議員的修正案提出要地鐵公司就任何事故作出解釋，但有誰會說這是對的呢？即使這些事是應要向公眾交代的，也無須它這樣做，難道《建築物條例》便要它遵守嗎？

在這一點上，如果它得到《建築物條例》繼續豁免的話，其實是很危險的，我不知範圍是否包括由它經營的樓宇工程，或與樓宇工程相關的地台，我不知道，如果是的話，便會很危險。我知道很多議員會認為我們無事生非，是否要阻撓合併呢？我可以告訴各位，不是的。昨天有記者問我是否故意失蹤，不是，我要等待局長作出明確的答覆，告訴我們究竟會否收回權力。多謝主席。

劉健儀議員：主席，在辯論中，我認為重要的是我們要有一些基本事實，大家都明白，持不同意見並不重要。

剛才涂謹申議員發言時，我很不好意思，我插了嘴，我想請涂謹申議員解釋一下，他為何理解到地鐵公司會自己審批自己的圖則呢？

梁國雄議員剛才的發言，也令我想起我昨天發言時他可能不在場，或許他雖在場但聽不清楚我的觀點。不如讓我簡單重複一下我的觀點，也希望涂謹申議員聽了我的觀點後，再發表一下，他為何會作出地鐵公司自己審批自己圖則的結論呢？

我的觀點是這樣的：現在要廢除的是《地下鐵路條例》第 54(2)條，當然，梁國雄議員連第(1)款也廢除。第 54(2)條的內文是：“建築事務監督（這是循一般程序批核的當局）可在顧及與鐵路的運作或建造有關的建築工程或其他工程的特殊性質後；及按他就一般或任何個別情況所指明的條件，”然後才豁免，豁免的是甚麼呢？是“豁免任何上述工程，使其不受《建築物條例》（第 123 章）任何條文的規限。”然後，第 54(3)條表明：“除第(2)款另有規定外，《建築物條例》（第 123 章）適用於……其他所有工程。”

所以，這裏指明，容許豁免的是建築事務監督，他要按鐵路工程的特殊性質才批准這些豁免，還須加上一些附帶條件，待其滿意後才獲得豁免。

現時，實際上是豁免些甚麼呢？實際上，是豁免鐵路設計和建造。然而，現時的條件是鐵路公司要批核這些鐵路設計或圖則時，要提交一個委員會，一個政府有關部門的委員會，其實較屋宇署的職權範圍更廣泛，即不是由屋宇署單獨批核，而是較屋宇署職權範疇更廣泛的部門。這些包括甚麼部門呢？

這些包括鐵路視察組及屋宇署代表，它完全不能置身事外，因為當中有些部分可能涉及屋宇署；也包括消防處，因為鐵路很重要，不能在鐵路範圍內發生火警，而一旦發生火警，一定要有足夠的設施，所以要考慮如何建造才最有利於防止火警的發生。還有警務處，因為在鐵路範圍會有很多治安問題，以及路政署，因為鐵路在某程度上與道路出現 *interface* 的情況，所以須有路政署等部門，可見是由一個龐大的委員會來批核這些圖則的。

所以，依我所見，如果真的是有這個安排，沒可能會作出地鐵公司自己審批自己圖則的結論。

當然，我很歡迎涂謹申議員稍後發言時，說出他的觀點和看法。我主要想重申，梁國雄議員剛才所指的情況，即上蓋的住宅樓宇無須由當局批核，也是不存在的，事實並非如此，權力是在建築事務監督身上。直至現在，他只豁免新鐵路的建設、設計和建造，而並非地鐵自己想怎樣建造便怎樣建造，或圖則無須提交任何部門的，這不是事實。

事實上，這些圖則、這些批核，要提交我剛才描述的一個龐大的委員會，因為事實上是牽涉很多部門的有關事項，所以須有這種批核。我想就此澄清一下，我也要求各同事，如果他們有不同的觀點，可以提出來，讓大家分享。謝謝主席。

涂謹申議員：主席，劉健儀議員所說的，就正正是我較早前所回應她的。大家可以想像，為甚麼要在建築事務監督考慮第 54(2)(a)條的特殊性質後作出一般性的豁免？因為如果你所說的跨部門委員會是按圖則詳細審批，把每一份圖則、每一項細小工程都考慮過，然後再豁免，便無須這樣寫。

現在的問題是，這樣的寫法就表示，在這個特殊性質，這樣考慮的情況之下，某些比較大的類別或比較一般性的類別或一些程序性的事，將《建築物條例》所應該適用的審批程序（例如剛才所說的）予以豁免。舉例來說，一間私人公司要進行一項工程，便須提交圖則；但並非當提交了圖則，便獲批准，不是這個意思，而是這個一般性的圖則是關於哪類工程、有甚麼特殊性，於是列出有關因素，然後跨部門委員會便說：你自己處理吧，可豁免於實施。

當然，建築事務監督可以列出一般性或特殊的條件，否則便以一個類別性質來將它豁免適用。如果說得再細緻一點，其實可能要修訂《建築物條例》，一般情況應該適用，否則，便由建築事務監督按《建築物條例》在特殊情況之下審批圖則。這樣的寫法便可以寫進另一個類別，使整個獲得豁免，這是不對的。這就是細緻分別的地方。

梁國雄議員：我不懂那些法例，我只懂得解讀那些句語。根據《地下鐵路條例》（第 556 章）第 54(2) 條：“建築事務監督可在顧及鐵路的運作”，我們當然知道何謂鐵路運作，“或有關的建築工程或其他工程的特殊性質後”，即無所不包括，“及按他就一般或任何個別情況所指明的條件，豁免任何上述工程”，即上述那 3 項，“使其不受《建築物條例》（第 123 章）任何條文的規限。”這是一個很寬闊的豁免。

我又不懂得當中運作，這個建築事務監督在顧及鐵路運作，即是說 operate 鐵路，“或建造有關的建築工程或其他工程”，即是說與運作或建造有關的建築工程或其他工程，其實所涉及的範圍是很廣的，還有“按他就一般或任何個別情況”，即是一般所見情況，“所指明的條件，豁免任何上述工程”，即上述那 3 項工程，“使其不受《建築物條例》（第 123 章）任何條文的規限。”因為我是替工，所以我不知道第 123 章是甚麼，究竟第 123 章是甚麼呢？我有一個良好的習慣，不明白的地方我便會發問，不如我問局長，因為局長是前來推銷的，究竟第 123 章的任何條文是甚麼意思呢？或許我向劉健儀議員請教，我是不耻下問的，究竟第 123 章的條文是甚麼呢？

我覺得我或陳偉業議員並非無的放矢，因為豁免權是十分廣泛，由於它廣泛，我們說來說去都是想把它收回，不可讓地鐵公司接受這項豁免。當收回這項豁免後，當然交由政府管理，並按照《建築物條例》（第 123 章）條文進行規管，如果地鐵公司覺得政府不適合規管，它可以申請豁免，對嗎？或由法庭裁決，我已說過很多次，又或如果政府想救它，可成立委員會，由該委員會處理，這是很簡單的道理。

我覺得無謂再多花唇舌，我們的立場非常簡單，這項豁免是不應該的，原因是地鐵公司是一間上市公司，它接受豁免並非為了公眾利益。此外，即使一間公營機構突然接受豁免，以我看來，也不是一個好方法。我們以前的觀念是政府自己起訴自己是沒有意思的，我覺得這觀念現在也應該再拿出來討論。我希望局長能夠解釋一下第 123 章的條文。

全委會主席：劉健儀議員，第三次發言。

劉健儀議員：很簡單而已，主席女士，因為梁國雄議員要求我解釋第 123 章是甚麼？我很樂意向他解釋，第 123 章便是他現時要討論的事項，《建築物條例》便是第 123 章。（笑聲）主席女士，我無意再重複我先前……

梁國雄議員：第 123 章是指甚麼？

劉健儀議員：《建築物條例》是香港法例第 123 章。

梁國雄議員：是香港法例？

劉健儀議員：是，第 123 章是香港法例的章節。

梁國雄議員：任何條文呢？

劉健儀議員：任何條文也是照字面解釋的。不過，主席女士，我還是向你老人家發言。

我無意再延長這方面的辯論，其實，觀點立場也很清楚。不過，我自己的看法，主席女士，是我看過條文和瞭解實況後，我自己沒有一個結論 — 這樣的條文、這樣的現行安排，地鐵公司設計鐵路和建造鐵路時是受到一個擴大的委員會規管，不會有一個結論是地鐵公司自己審批自己，我絕對沒有這個結論。

我想補充一句，我現時手邊拿着的是特別委員會的真正成員名單，包括運輸署、屋宇署、警務處和消防處，當然包括運輸署轄下的鐵路視察組。有關的委員會具有很多經驗，以處理鐵路安全和設計的技術人員，該委員會的成員具有多方面的經驗。這個委員會既然擴闊了，並具有這麼多經驗，他們更能掌握鐵路設計和運作的特殊需要，我們覺得這樣的批核方式，可能對公眾安全的保障會更大。

多謝主席女士。

全委會主席：梁國雄議員，第四次發言。

梁國雄議員：主席，我要問一個很簡單的問題，我是跟局長和劉健儀議員開玩笑而已。請你嘗試讀出整個《建築物條例》的所有條文吧。我說的是任何條文，即《建築物條例》內的任何條文也豁免了，單是讀也要讀很久，對嗎？很簡單，為甚麼會有這麼廣泛的豁免呢？那個人就是建築事務監督，他可以這樣做，我們反對的就是這件事；我們反對的就是他沒有理由“顧及與鐵路的運作或建造” — 這其實是很廣泛的 — “有關的建築工程或其他工程的特殊性質後”，即他所針對的是很多項目，只要他認為有特殊性質，便按他 — 即建築事務監督 — “就一般或任何個別情況所指明的條件，豁免任何上述工程，使其不受《建築物條例》任何條文的規限”。如果不是這樣，為甚麼我要你讀出來呢？真的是讀也讀得倦了，對嗎？整項《建築物條例》的任何條文的規限是可以這樣的嗎？我真的不明白。這麼大的豁免，我覺得是很不公道的。

當時，我覺得這只不過是權宜之計，現在我們提出修正案，就是要收回這項權力，就是不要委託建築事務監督做這件事，以及有這麼大的豁免，他

一定要有明確限制，就是這麼簡單。我不是法律專家，但我覺得不妥當，覺得應該收回這項權力。我其實已經說過很多次，就是一間私人上市公司，應否接受這些豁免呢？其實，所有邏輯都是一樣的，包括有否廁所……

全委會主席：你剛才說的那兩句話，昨天已說過了，今天亦已說了第二次。按照我們的規則，你可以在全體委員會審議階段發言多於一次，但不能重複以前的論調。即使我記憶力這麼差，也記得你已經說過這兩句很多次，所以請你以另一個方法來說。如果你想不到，便暫時不要發言了。

梁國雄議員：主席，其實是一個 exchange，即劉健儀議員告訴我，《建築物條例》是第 123 章，就是這麼簡單，我其實只是告訴她。我知道……

全委會主席：我所說的並非你前面所說的那些話，而是你剛剛說的那兩句話；你今天早上說過，昨天也說過，所以你不應該重複了，就是這樣，這跟你與劉健儀議員之間的辯論無關。根據《議事規則》，你在全體委員會審議階段是可以發言多於一次，但不能重複你以前說過的話。我就是指出你正在重複，不要再重複了。

梁國雄議員：我重複了甚麼呢？是否就是重複說了地鐵公司是一間私有企業，不能夠接受政府豁免嗎？

全委會主席：除了這點，還有其他。

梁國雄議員：我想着重這一點。

全委會主席：關於你那兩句說話，不是較早前的那些說話，而是你剛說過的那兩句，還有一句又是關於廁所問題的。有關廁所的問題，昨天已經辯論了一段時間，今早你又多說一次，我也已經容許了你，但你現在又再說。所以，我要提醒你不能重複。

梁國雄議員：主席，公道說，我昨天說了 6 分鐘便不說了，我知道我很累贅，所以便讓其他委員發言，到了今天我才說。今天，我即使是第二次發言，現在是說了 15 分鐘加 3 分鐘，也只是 18 分鐘。廁所不是我說的，我只就廁所說了一會兒，只是包括而已，我也沒有……

全委會主席：不是，梁國雄議員，你不明白我在說甚麼。

梁國雄議員：主席，你如何裁決，我是不會再抗議的了，公道自在人心。我本來是很多言的，昨天也故意不說了，令鄭家富連飯也沒吃便要回來。罷了，如果你老人家裁定我是重複了，我便不說，讓其他人重複吧。

全委會主席：梁國雄議員，你可以繼續就其他事發言，只是你剛才那兩句說話是重複了。此外，你發言了多久，跟你有否重複是無關的。這個議會的規則就是，如果你用不同的方法說同一件事，我這個主席只會聽你說下去，但如果你說回你以前曾說過的事，而我又記得的話，我便要提醒你。好了，你喜歡說也好，不喜歡說也好；但你不能重複，亦不能離題。

梁國雄議員：我沒有離題，我便是就廁所的問題發言，亦就《建築物條例》的問題發言。在我談及《建築物條例》時，只是涉及了《公眾衛生及市政條例》內的豁免，令地鐵公司可以不用設置廁所，而且即使設置了廁所亦沒有權管，令它順理成章不用設置廁所，就是如此。我覺得如果主席覺得我是重複，我也沒有辦法，我其實是第一次談廁所，就是這麼簡單。既然這樣，我便聽其他人發言好了。我的問題很簡單，就是為甚麼一間私營機構，可以在《建築物條例》中獲得這麼廣泛的豁免？就是這樣。至於《公眾衛生及市政條例》，我不會談了，因為昨天已有太多人說了。如果再有人就此發言，我才起來回應。

吳靄儀議員：主席，我忍不住要替梁國雄議員說些公道話。

剛才他提到為何香港法例第 123 章的豁免範圍這麼大，以及究竟第 123 章的內容是甚麼。我看到官員臉上露出不屑的神色，好像在說：“難道你連這些都不明白？”我聽到有些議員也是這樣說。主席，議員並不是律師，即

使我們接受過法律訓練，但我們在這裏的身份也不是律師，亦不是要提出專業意見。有法律專業意見的官員是有責任向議員解釋，讓議員釋疑的。我之所以今天會站在這裏，雖然這項條例草案不是由我負責，主席，但我也很留心聆聽，並可以看到議員其實已經左支右絀，用盡自己的力量來理解這項法例，幫助市民保障他們的權利。

立法會現時所有的做事方式均是越短越好，如果 5 分鐘散會，便是最好的紀錄，我們希望下次只用 4 分半鐘，務求精益求精，4 分鐘、3 分半鐘、2 分鐘，最好是 1 分鐘，這便最好了。主席，我想指出，當議員不懂得某些人以為是很清楚和很顯淺的事情的時候，錯不在那位議員，而是反映了官員和政府沒有好好向議員解釋，令他們清楚明白及為他們釋疑。看到這麼廣泛的豁免當然會覺得有問題，為何政府要給予這麼廣泛的豁免呢？

主席，我記得你也說過一兩次，為何有些話要在立法會會議上、在進行逐項審議時說。昨天也曾出現這場面，只是主席今天並沒有特別指出而已。不過，為了要在紀錄上對梁國雄議員公平，我覺得一定要說出這番話。我本身是法律界人士，我看法例當然是駕輕就熟。雖然我不懂得的東西也不少，但最少我知道問題在哪裏，也知道向誰求教。但是，我們不可以以為所有議員都是這樣的。議員不明白，是政府的錯。

謝謝主席。

全委會主席：是否有.....

(鄭家富議員舉手示意想發言)

全委會主席：鄭家富議員，我不想阻止你發言，不過，你和梁國雄議員也有再次發言的機會。你現在已經是第五次發言了。

鄭家富議員：我相信這是我最後一次發言。主席，希望你明白。

全委會主席：不，我只想提醒你而已。

鄭家富議員：我會說得很簡短，因為我的發言主要是回應劉健儀議員剛才提出的安全性和委員會的問題。我也想總結一些問題，因為我們已辯論了合共約兩三小時，也單是討論廁所的問題，所以我想作出總結，希望局長回應。因此，我的發言會很短。

全委會主席：我們正在討論豁免的問題，不是地鐵廁所的問題。

鄭家富議員：我會就兩方面發言，因為這是合併辯論。

全委會主席：由於我剛才提醒了梁國雄議員，我們昨天已討論了地鐵廁所的問題，我希望不要重複，所以我也要跟你說，不要重複。

鄭家富議員：好的，好的。由於有些觀點是我新聽到的，所以希望局長可以回應。

主席女士，我認為大家必須明白，我們現時所討論的，是梁國雄議員建議把過去在殖民地年代遺留下來的現行法例賦予地鐵公司的豁免權剷除。我相信原因是我們並不擔心在《建築物條例》下，過去殖民地可能因為地鐵公司在上市前屬全資擁有，於是有關的官員可能會調派到其他地方，例如由建築署借調到地鐵公司以協助興建地鐵，所以他們覺得無須太多申請，最重要的是興建地鐵，為香港建設，並且盡快建成。由於規模這麼龐大，故此無謂在法例上換來換去，於是便有這樣的豁免。

我也明白，即使在上市後，地鐵公司內部的工程人員也不會因為這項豁免，而輕率地不處理鐵路的安全，我不相信他們會這樣做。但是，也不是因為這項豁免導致鐵路的建築出現問題的。剛才劉健儀議員讀出了有關的名單，我是明白的，因為我們在審議法例時，主席，最重要的是討論一個關鍵問題，便是地鐵公司現已成為上市公司，在合併後一定會繼續邁向私有化，為何我們還要賦予其豁免權？

我們經常說公義是要彰顯的，還要讓人見到其彰顯。所以，現在這樣做，我很擔心開了繼續的先例，日後如果西九也是大型項目，必須盡快完成，屆時投得這些建築項目的上市公司是否也會問，為何地鐵公司獲得豁免而我們卻沒有？這便是關鍵所在，希望局長回應。

主席女士，我的總結是，希望局長就我的修正案回應兩點。局長似乎仍未回應地鐵沒有廁所的問題，而這個問題可能令香港的旅遊業蒙羞。今早我在收聽一個電台節目時，有香港市民說地鐵二十多年來也沒有廁所，早已習慣了，香港市民在乘搭地鐵前都會先上廁所。我們這羣議員“阻住地球轉”，無事生非，只為爭取選票，以及在“做騷”。我尊重這種說法，但我真的不能苟同。香港人是被迫要習慣的，香港是一個人口老化的社會，我們越來越有需要興建更多廁所，以便到處也可以方便，因為上年紀的老人家上廁所的次數是真的會增加的。現在其實已經開始討論有關女廁應多於男廁的問題，主席女士，這個便是新觀點，我希望局長回應。

社會是轉變的，社會是進步的，作為一個國際金融中心和旅遊之都，怎樣回應內地以至全世界的遊客乘搭地鐵卻找不到廁所的問題呢？我希望周太也作出回應，她過去在旅遊方面，而昨天我要求他們回應我們已通過的議案……

全委會主席：鄭家富議員，我經常要打斷你的發言。

鄭家富議員：好了，我不會讀出那些。主席女士，讓我多說一句，好嗎？

全委會主席：不要重複，好嗎？

鄭家富議員：我只多說一句。

全委會主席：不要重複。

鄭家富議員：我不會再說了。我希望除了這點外，局長會回應她作為地鐵公司董事、出席董事會的政府代表，她如何回應地鐵公司增闢了這麼多鋪位，只顧商業利益，但闢出一兩個空間興建廁所以方便市民也不行。我希望局長真的回應這數點，好嗎？

多謝主席女士。

全委會主席：各位委員，我想告訴大家，我並非想阻礙你們發言，也不是要求你們縮短發言，問題是我們有這樣的規則，如果你們重複或離題，我便要提醒你們。希望各位委員明白，我只是盡我的責任，按照你們所制訂的《議事規則》辦事。所以，請各位不要說我要求你們縮短發言，我並沒有打算這樣做。我只想你們遵照《議事規則》行事。是否有其他委員想發言？

（沒有其他委員想發言）

全委會主席：如果沒有其他委員想發言，環境運輸及工務局局長，你是否想發言？

環境運輸及工務局局長：主席，議員建議取消現時適用於地鐵公司運作的現行條文，包括《地下鐵路條例》第 54 條及附表 2、《噪音管制條例》第 37 條。我們認為這些修正案是會影響鐵路目前的有效運作的，所以當局不表贊同。

關於洗手間的問題，現時地下鐵路所有設計都沒有預計在車站內會闢設公共洗手間。取消有關的豁免，即要求鐵路公司在所有現有的地底車站加裝公共洗手間。地鐵公司的研究顯示，這存在實際的技術和工程上的困難，包括在現有管道內加建現時並沒有設有的大型正規污水系統及通風系統。此外，亦要考慮有關加建的排污系統的相關設施可能貼近正在使用的高壓電源所構成的潛在危險。因此，就現時的地鐵站保留有關豁免條例，是有實際需要的。

我知道很多議員在這方面都表達了強烈的關注。地鐵公司在法案委員會的討論中，亦表示會檢討在地面車站內或在鄰近車站處加建公共洗手間的可行性，並會在今年年底完成。地鐵公司亦同意就公共洗手間的議題，於 7 月 16 日向立法會的鐵路事宜小組委員會匯報。

至於日後興建的新鐵路路線，地鐵公司已經同意在新規劃的新鐵路設計準則內，列明在顧及附近居民對所需要的通風井的位置的意見下，會在車站內或鄰近車站處提供洗手間。其實，鄭家富議員提及在附表 2 的豁免，亦包括通風系統發出空氣妨擾的豁免。我想就此解釋一下，因為剛才梁國雄議員提了數次，但這個通風系統跟廁所的通風系統是兩回事，這裏所指的是整個

地車站因為在地底運作，而須裝置的通風系統，是用以引進鮮風或排出廢氣的。這些出口通常會建設在鄰近的其他建築物，因而必須作某程度上的豁免。

不過，這項豁免只適用於通風系統發出的空氣所造成的妨擾（nuisance），即在《空氣污染管制條例》下有一項是關於nuisance的，是很難界定的，只要他人覺得不適或覺得受滋擾便可以作出控告。不過，鐵路通風系統的運作是必須按照法例，由環境保護署根據APCO（即《空氣污染管制條例》）確保對附近環境造成最少的影響 — 對不起，應是EIA（即Environmental Impact Assessment） — 要經過環境評估才實行這個設計。有關指標有一定的量化規定，用以進行評估，完成後須取得環境保護署在這項法例之下發出的EP（Environmental Permit）才可進行。因此，這並不是完全的豁免，只是在所謂妨擾的性質方面作出豁免。

另一項包括在附表2的豁免，便是《公眾衛生及市政條例》第22條。剛才有多名議員就此發言，但正如我也不是法律方面的專家一樣，大家也很難明白為何會有這項豁免。其實，這項豁免只是有關不准妨礙垃圾清掃或清糞工作的豁免。這是因為鐵路公司在進行建造工程時，一般會以圍板圍起某一地方，而基於很多工程上的需要，該處是不准任何人進入的，包括清理垃圾及清糞 — 這項只適用於過去，現在應該不會適用了。不過，地鐵公司本身要負責這些清潔工作，以保持環境衛生。這豁免是地鐵工程實質上的需要，因為不可讓其他人進入工地。

至於附表2的另一項豁免，則只有梁國雄議員提出，是有關標誌和宣傳品的條文。有關條文的豁免是基於鐵路運作的獨特性而作出的，因為香港只有一條地下鐵路，而當中涉及的標誌和宣傳文章是為它特設的。因此，當局須另設專責委員會，包括鐵路的安全監督、消防處、警務處和屋宇署的人員，以處理車站的標誌。因此，地鐵公司的鐵路標誌並非由一般的條文來涵蓋，所以才要提供豁免。

最後，我想談談《建築物條例》的有關豁免。梁國雄議員剛才表示不明白的事，我其實也不明白。《建築物條例》（第123章）內有一個對“任何條例”中文翻譯，“任何”其實即“any”，如果用英文我可能會明白，但我看到所指的是並非all的意思，即不是所有條文，而是任何一條。在這種情況下，《建築物條例》的規限其實所有都適用於鐵路公司，只是獲得豁免的數條除外。至於獲得建築事務監督豁免的是甚麼呢？便是一些程序和審批的過程，在鐵路的運作和建造工程中會獲得豁免。

不過，豁免並不代表留一個空格，讓地鐵公司自己審批自己，這項豁免是有條件的。條件就是設立一個由政府有關部門組成的委員會來監督。劉健儀議員剛才已說得很清楚，為甚麼要由一些特別的人成立監管委員會呢？那又是因為鐵路的整個基建的設計和運作等，在香港也是獨一無二的，所以必須由專才進行審批，而這並非《建築物條例》的一般條文可以涵蓋的。這是特別顧及到鐵路的建造和有關工程的獨特性而設，因而必須保留這項豁免。這並非一項很廣泛的豁免，任由他們隨意執行。鑑於地鐵在實質技術上的需要，以這樣一個大型基建、整體位於地底的運輸交通系統的特別情況而言，這些豁免是有需要的。

我希望各位委員不要贊同取消豁免的建議。多謝主席。

全委會主席：鄭家富議員，你是否想再次發言？

鄭家富議員：主席女士，我沒有需要發言了。

吳靄儀議員：主席，局長剛才就不接受洗手間的建議所提出的原因，是地鐵公司說存在實際困難。主席，這是本末倒置的。我已經很小心聆聽，局長只是說它有實際困難，如果忽然間要全部做妥，它很可能辦不到，這其實是可以很簡單地解決的。如果在政策上覺得香港市民現時有這需要，即使這類條文獲得通過，但生效日期是可以押後的。如果時限屆滿仍然真的無法做得到，例如明知有一兩個車站是無論如何也無法做得到，或沒有實際可行的方法，條文仍是有修改空間的。所以，這些均不能構成理由。況且，主席，我們立法要公道，要一視同仁。我記得在這議事廳內，很多條例其實也會引起很多市民的不便、中小型企業的不便或的士司機的不便，例如當時局長說衝紅燈要記分，很多的士司機或職業司機均表示有很大困難，要安裝攝錄機才行。當時署方的回應是，這方面已訂有一個時限讓大家適應，是有一個寬限期的。

又例如禁煙便更為清楚了，這亦訂有一個寬限期。如果問題只不過是存在實際困難，要立即進行會牽涉很大，但只要在政策上是應該做的，這些技術性問題是可以解決的。所以，我不覺得我們可以接受這樣的解釋。多謝主席。

周梁淑怡議員：鄭家富議員剛才提到我曾在法案委員會就這方面提出強烈意見，並考慮到旅客方面，其實是市民為主，旅客為副，這是事實。可是，據我理解，昨天劉健儀議員已代表自由黨道出我們的立場，我們希望可以盡快興建洗手間。

不過，剛才吳靄儀議員提到一點，也許由於她不是法案委員會委員，所以她不大瞭解法案委員會討論這問題時的情況。何鍾泰議員可以說得上是專家，他在工程方面的知識頗為了得。我們在討論這問題時認為這並非一般性及簡單的問題，事實上確是存在一些頗嚴重的技術性問題，尤其是談到廁所的問題時，事實上是有些工程問題須予解決的。當然，我也同意在考慮改變政策的時候，是事在人為，無論如何也會想出解決辦法的。不過，問題是大家要瞭解，在地鐵最初開始運作時，這項政策是不存在的，所以很多車站根本沒有預備進行興建廁所的工程。如果現在要改變政策，我同意政策要有所改變，因為時移勢易，我們對這類設施也有進一步的要求，我覺得絕對是不合理的。但是，由於涉及技術、工程、合約和各方面的問題，因此，第一，地鐵能否百分之一百在現有車站做得到，我們現在根本是無從得知的，這是第一點。

第二，當然，我們要求它改變政策，但何時才可以全面改變政策，我們亦不知道，所以我們要求它採取實事求是的做法，即是要求地鐵公司告訴我們它的工作安排和步驟如何。如果議員向地鐵公司表示要修改政策，這方面政府當然要考慮，例如有否需要對法例作出相應修改，而地鐵公司方面也要考慮在法例上、實際上、工程上、技術上和合約上須作出甚麼改動，所以確是要花些時間的。然而，至於我們會否容許它以此作為拖延的藉口，我相信我們絕對有責任確保它不會這樣做。

不過，我還想說，有時候，不是立法便可以一刀切簡單地達致某些目的，反而大家必須有商有量，正如昨天鄭家富議員也提到有關安裝幕門的討論，議員很高興大家都同意地鐵公司要在 2012 年的限期前完成有關工作。我不知道鄭家富議員是否仍然記得，我當時曾詢問有分出席的地鐵公司是否做得到，並由它說出可於何時完成。它當時表示可以在 2012 年完成，所以我們才把 2012 年納入法例，確保它能夠做得到。

我覺得作為立法者，我們是有權這樣做的，絕對有這種權力。可是，我覺得，我們不可以完全不考慮 — 我們說來容易，想市民所想是對的 — 我們是有責任確保有關工作能夠完成，還要確保所採用的方法是正確的。現在的方法是取消現有法例所賦予的豁免權；換言之，沒有了這豁免權，由明天開始便不合法。當然，剛才吳靄儀議員說這是不打緊的，我們大可以訂出一個日期。可是，即使訂出日期，現在也未能確保地鐵公司解決以前進行的

所有工程。大家不要忘記，它當時是利用現存法例所賦予的權利進行有關工程的，現有各站可以做得到，都是由現存法例賦權的。議員今天卻說要將它取消，一律不獲豁免。

我時常緊記從吳靄儀議員身上所學到的一點，便是當我們擁有一些權利時，是不可以輕率地用法例粗暴地說明天立即取消有關的權利。她以前提到的人權和市民的權利都不可以這樣做。同樣地，對於一間正在營運的公司或機構，我覺得這方面也應受到尊重。它在當時進行有關工程時，是擁有豁免權的，但從今天起則不給予豁免權，而且無論新舊都一概納入範圍內，這樣做又是否正確呢？所以，這便是自由黨和我 — 雖然我非常同意，而且絕對同意所有議員興建廁所的要求，我亦會盡我所能，希望透過不同的渠道，要求地鐵公司盡快完成這項工作，但我始終覺得就這方面立法是完全不正確的。

鄭家富議員：主席，你也看得出我其實是不想發言的，只是因為聽了周太的說法，我多少也希望作出回應和澄清。

我不知道你是否容許我就 2012 及 2013 年安裝月台幕門的事發言，但其中所牽涉到的概念跟廁所問題很接近。在法案委員會通過的議案只有兩項，一項是關於昨天的月台幕門，另一項是關於今天的廁所。我要說的是，如果通過一項無約束力的議案，但在法例方面，特別是剛才周太的發言提醒我局長其實仍未回答，如果議案的內容是“強烈要求政府責成地鐵公司，盡快訂立鐵路車站設置公共洗手間的政策”，她只回應了兩點：第一、地鐵公司會作工程方面的考慮；第二、7 月 16 日會再交由小組委員會討論。可是，我們要求局長責成它，但你如何責成它呢？由於沒有法例的基礎，如果在 7 月 16 日再討論時，它說真的找不到空間，全部地方已用作興建商鋪和食肆，再沒有地方可用，甚或搬出談了十多年的技術問題，那政府會如何呢？我們通過那些無約束力的議案又有何用呢？

我希望周太明白，大家的目標本來是一致，但當然周太和我們的最大分別是周太可能很相信地鐵公司，自由黨很相信地鐵公司，地鐵公司說會興建廁所便一定會做，而九鐵公司說會設置幕門便一定會做。很老實說，主席，我不是完全不相信，但過去十多年我們所面對的辛勞，有時候提出要求，說得俗一點，好像“鳴契弟”一樣 — 我實在想不出用甚麼其他語句表達我的心情，我擔心日後越來越“無皇管”。九鐵公司以前是政府全資擁有，而地鐵公司則有政府作為大股東，我們也要這麼辛苦；在合併後變成獨立王國，完全“無皇管”，而你又完全相信它，你當然有權完全相信它，我亦尊

重你這樣完全相信它，但我們真的不能完全相信它，而我們立法者今天便有這樣一項法例。

此外，現在的大前提是為甚麼要給予興建廁所的豁免權呢？我實在想不通。你說過去是因為地底工程存在技術困難，或是地鐵的路程短，沒有這需要。可是，社會是進步的，迪士尼支線的車程也只不過是十多分鐘，但也設有廁所，它的理由是說不通的。所以，我覺得既然沒有豁免的理由，而這又在影響旅遊業的聲譽，以及影響社會上千千萬萬人的生理，為甚麼不可以取消豁免而興建廁所呢？就是這個觀點。

主席，我不想重複了，我只想回應周太，大家的觀點和理念的立足點各有不同，大家對地鐵公司和九鐵公司的信任也不同，因為很明顯地，在商業利益和公眾利益兩者之間的平衡方面，我相信自由黨和我們泛民同事的理念存在明顯的偏差，以致今天我們要花這麼多時間反覆進行辯論。

多謝主席。

何鍾泰議員：我想簡單說一說，我在過去七八十年代參與鐵路工程所得的經驗。我想回應剛才數位同事和局長的發言，由於地鐵工程絕大部分是在地下進行，而且為了盡量節省工程費用和時間 — 因為地底會滲水，所以做起來並不容易 — 因此，所有空間都會盡用。即是說，如果當時沒有預留空間的話，日後要增建廁所等設施便會很困難，因為很多空間已被電纜、訊號系統或通風系統等設施佔用了。如果現在要增加設施，更可能要將一些渠管接駁到市區的主要污水渠管，這方面的困難可能更大，即使在地面進行也有一定的難度。

以我個人來說，我當然絕對希望地鐵公司在每個車站均設置廁所（如果做得到的話）。我們亦看到，地鐵公司的企業信譽相當好。以前我已覺得及提過，在月台邊緣加裝幕門，以及如果不可行的話便裝置閘門，是不容易做到的，尤其是月台的弧度是固定的，有時候是很難安裝的，但地鐵公司也做到了。除了一些架空車站尚未做得到外，其他車站也做到了。我相信只是大家的想法不同，我們泛聯盟覺得要看鐵路公司的誠意。如果它承諾會做，我相信它便會做，不是每件事也要立法的。所以，我在這裏補充上述數點。謝謝主席。

全委會主席：吳靄儀議員，第三次發言。

吳靄儀議員：主席，以前討論有關不想因衝紅燈而被記分的問題時，很多職業司機都表示很有誠意不會衝紅燈。

我只想很簡短地回應周梁淑怡議員剛才的發言，我的確不是法案委員會的委員，但如果有些事情是我應該知道但卻不知道的，剛才周太發言時已經告訴了我。這跟局長所說的其實沒有多大分別，即如果要求地鐵公司即時做到是有實際困難的，她也不是說在政策上有何不接受的地方。

周梁淑怡議員最重要的一點是，突然間要求它由今天起增加沿線車站的廁所是不合情理的。那當然是了，要它即時做到，是真的不合情理。所以，我剛才建議訂一個時間，是過渡期也好、寬限期也好，是應該這樣做的。立法永遠也是這樣的。

剛才何鍾泰議員說當時是為了省錢，所以才要盡用，故此日後做起來會有困難。但是，提升服務絕對不是新鮮事。如果說到專業意見，我從未聽過工程師說要符合現代水準的要求，但卻做不到的，我從未聽過這種說法。

劉秀成教授剛才叫我們問一問建築師，會知道沒有工程是做不到的，只是視乎怎樣做而已。所以，問題又回到 4 個簡單的字，便是“實際困難”。如果有實際困難，便要給予一個時限、提供合理的時限。

周太說這在最初的合約是沒有的，主席，公務員減薪也可以立法，最初不也是說合約沒有的嗎？結果也是這樣做，問題是須視乎市民的需要。周太又指出，我以前說過現存的權力，即現時已有的權力不應突然輕率地取消，這的確是一個很實在的原則。我也記得，當時是過渡回歸時，是關於醫生的執業資格的，即如果在英國取得資格，實習後便可以執業。由於香港憲制地位的改變，我們也作出了更改。當時周太也說，有些人的子女到了外國修讀醫科，我們也要把他們計算在內。因此，當時的立法局對此是支持的。提供過渡期和寬限期是完全合理的，但這絕對不等於如果當初合約沒有訂明，無論日後社會怎樣轉變、市民的需要有多大及目標是甚麼，都不會提供，那豈不是永遠沒有進步。

主席，所以，聽罷周太的解釋，我覺得大家都應該很清楚確實存在實際困難，不可以突然在今天變為有，答案在於過渡和寬限。我們一向也是這樣做的，我看不到為何在這事上卻做不到，我仍然聽不到這方面的理據。多謝主席。

全委會主席：周梁淑怡議員，你是否想澄清？否則，你便要輪候。

周梁淑怡議員：我不是想澄清。

（梁國雄議員舉手示意想發言）

全委會主席：梁國雄議員，第五次發言。

梁國雄議員：主席，有關廁所的問題，我希望大家在辯論時能明白，如果政府肯與人為善，願意聽取民意，換言之，如果它明白這個議會已經認為應該設置廁所的話，它就應該在立法時先收回豁免權，提供一個法理基礎，然後才自行提出修正案；反正它是那麼喜歡提修訂的，原本由議員提出的修正案也會據為己有。它現在不這樣做，卻提供一個合理辯解予那些既贊成設置廁所但卻不贊成立法的人。我真的想不明白。

因為大家要明白，在今天的環境下，議員想提出私人條例草案是難於登天的。其實，所有的立法工作已經被政府壟斷了。政府聽罷民意，卻置諸不理，更說一定要維持豁免權，以後才作出修改，亦不會規定地鐵如何作出修改，要求我們相信地鐵。這樣可以嗎？大家要明白，政府的責任就是立法，而地鐵和九鐵是不會這樣做的。是由政府立法，提交立法會。我們最多只能提出 CSA，要麼就通過，要麼就否決。

如果我們的政府已經知道沒有議員說地鐵沒有需要廁所.....何鍾泰議員說這很困難，因為成本高.....如果有議員不想設置廁所，請他們作出申報。我想沒有吧。是地鐵做不到嗎？不是的，地鐵員工自己有廁所，因此，我們不能說地鐵沒有設置廁所。

如果在地鐵範圍內.....石禮謙議員說商場設有廁所.....地鐵範圍內其實有大量類似例子.....以往也沒有升降機，但一掘地便能設置升降機了。如果有意做的話，怎會做不到呢？你在騙我嗎？我本來不想發言的。我希望保皇黨能帶我實地視察，告訴我是不可以掘地的。民建聯、自由黨經常說成功爭取興建天橋。他們是否想告訴我廁所是絕對不能興建的呢？即使在地底不能設置，在旁邊也可以的，仍是在地鐵的範圍內，亦沒有違法。即使不行，設置旱廁也可以的。為甚麼不可以呢？問題是他們是否想這樣做而已。設置化學廁也可以.....對不起。

大家不要笑，我想指出的是，究竟立法會是否應該按民意行事呢？我們今天討論的是，以前的豁免是不對的，那為甚麼我們不在立法的時候把豁免

收回，迫它去做事呢？如果政府是負責任的政府，在體察了民意後知道應該設置廁所，即使需時 5 年、10 年、1 萬年的話，它也要訂立一個時間表，在立法時提出。如果民建聯和自由黨真的這麼能幹，懂得審議法律，並認識許多工程界人士，它們應詢問一下。如果在 10 年後可以做得到，便應作出修改。若他們真的為市民服務的話，為甚麼他們要做相反的事情呢？不是我不負責任，我已經說過很多次，在這個議會中，學歷最低的是我，我是不懂的，但也要說服我才行。

我希望劉健儀議員回來，因為我想請問自由黨究竟想怎樣。你們不能草擬 CSA 的嗎？我草擬的 CSA 不理想，但你們憑甚麼取笑我？因為你們是“口爽荷包汙”。你們認為自己很了不起，但卻連擬寫一項 CSA 代表自己的意見也做不出來，因此才要勞煩我在這裏獻醜，知道嗎？你們要少貼兩張海報來說自己成功爭取了甚麼甚麼的。我是不貼甚麼海報的，如果不相信你可以查看。這真是大笑話，一個不夠學識的人，在竭力做一件事，但那些認為自己很有學識的人，包括政府聘請的那麼多人，例如政府律師等，卻做不來。

民意不能表達，真是很弔詭。他們一方面贊成，但另一方面卻說不知道何時才會做，所以便不訂出規定。各位，我是一個很謙卑的人，7 月再提出來討論吧，但你們可否告訴全香港的市民，7 月是否一定能夠辦得成功呢？我現在真的很想問政府究竟有沒有研究過設置廁所要多久呢？每一個站的情況怎樣？沒有。如果有便給我們一個報告，提交一個附屬報告，告訴我，

“長毛”要求設置廁所是不可行的，是很花錢的。甚麼是現代政治？甚麼是民主政治？是透明度。如果政府告訴市民很難做得到，便要說明困難的程度。地鐵有沒有責任呢？其實是沒有責任的。地鐵代表坐在這裏，但卻由政府代表發言，而政府在立法時又可以不聽我們意見，總之就是說做不到，不好意思。這是甚麼議會呢？這是甚麼政府呢？因此，有關廁所的問題，公道一點來說，從來沒有人告訴這個議會或主席你老人家，是永遠也做不到的，也從沒有人能說出要用多長時間才能做得到。我們議會中大多數的議員於是便說，既然這樣，便不要立法要求地鐵這樣做，讓它慢慢做。

我想請問尊貴的政府，是否下次要提交一項“廁所條例”呢？我們與人為善。如果地鐵公司真的覺得沒有了這個豁免，他們便會面對實際困難和被檢控，那麼它便要做一些事改變它，令它變成一個有限定的豁免。我不懂怎樣做的，我不懂法律，但聽說政府內有很多律師，是有能力這樣做的。他們沒有提供一個平台給議會反映民意。他們不這樣做，就是失職，就是令民意無法表達。支持建議的議員明白這件事卻不擬寫 CSA；他們沒有運用作為議員的權力，利用全體委員會審議階段修正案來表達民意。所以，我一個這麼愚蠢、不濟、不懂法律的人，才要在這裏發言。其實，我只是一名替工而已。

第二點就是關於污水和空氣的問題，這亦是典型的官僚侵權例子。局長告訴我，那些是 *nuisance*（即滋擾），只要有人覺得被滋擾而在執法人員視察屬實後便可檢控。如果地鐵沒有豁免的話，便會被指排放廢氣或污水太多和被檢控。我希望主席留意這一點。我經常在街上就六四或其他事宜宣傳，必定會有人告訴我……我想民建聯的議員也可能受過這些苦……政見不同的人很多時候會投訴我很嘈吵。我在競選時也有這樣的經驗。所有人也有這樣的經驗。我們會否因為這樣的情況，便要求豁免普通人，如果他們在進行競選的時候作出一些合理的宣傳和表達自己的意見，便讓他們享有豁免，不構成 *nuisance*？不會的。

為甚麼地鐵可以享有這權利呢？由於這樣的豁免，地鐵變得沒有責任就合理的投訴作出改善，它無須基於法律責任而被迫改變。這個豁免是不適當的，我已經說過很多次，因為它不是人人享有的。第一，我舉一個例子，個人不能享有，羣體也不能享有，但上市公司卻可以。上市公司可以的話，便即是說上市公司最大，無須盡它所有能力來行事。展示宣傳品、裝飾、標誌的問題其實一樣。我們當然明白到，在鐵路或鐵路處所內要對標誌或宣傳品實施管制，但地鐵卻不用受管制。換言之，說得難聽一點，遇到像英國奧運會卡通廣告令羊癇症發作的事件，地鐵也可以說它獲得豁免。

尤其當地鐵因為商業化而要尋求收入來源時，便會出現越來越多類似的東西，越來越多宣傳品。其實，梁耀忠議員也說過，由於他們寧願在地鐵內開快餐店……大家都知道，就在我們立法會大樓下面的中環站便有一間。我有時候也會到那裏吃即食麪。我不知道它是否須受衛生條例管制；地鐵容許他人展示有食物售賣的標誌。如果售賣食物引起衛生問題的話，地鐵是否有需要負責呢？在我看來，根據條例是沒有需要這樣的。

我們的社會會進步，也可能會退步。我們的法例是否應該與時並進呢？在我看來是有需要的。與時並進，是否代表可以完全不講道理呢？我認為不是。我或陳偉業議員提出的 CSA，其實只是想先收回豁免權，就是這麼簡單。因為我們自問不能花這麼多時間。大家都知道地下鐵路的條例實在來得很急，我們如何能應付呢？

因此，我已經說過很多次，立法會的議員是無須加薪的，立法會是不用很漂亮，但立法會屬下圖書館、提供相關服務的人員等卻一定要多。這就是說，我們是可以依靠立法會供應的人員履行立法者的職能。我們知道，主席其實也三番四次指出，她屬下的人員，無論是法律顧問或其他人員，為了這議案都已疲於奔命。主席已提及過這一點。為甚麼這麼遲才知會我們甚麼行甚麼不行。這便已經說明了問題所在。我們實際上沒有特別的責任草擬一項漂亮的法例，因為我們是做不來的。

關鍵就是，如果今天政府或支持設置廁所的議員，都覺得這是民意所在時，我想問一個很簡單的問題：為甚麼他們不草擬 CSA，將他們認為對市民有益的事擬寫出來？他們一定要回答這個問題。

多謝主席。

張超雄議員：主席，我只想指出數個簡單的事實數字，我想指出地鐵現時有 53 個車站、508 間店鋪、每個車站的大堂平均約有 3 500 平方米、平均每個車站有 7 個洗手間。所以，剛才有很多言論提到技術上有困難、沒有足夠空間、無法興建，我是不大明白的 — 平均每個車站有 7 個洗手間，不過，這些洗手間只供職員和店鋪人員使用。

我想指出另一個事實，主席，梁國雄議員是在本會內少數有高度文化和真正說實話的議員。謝謝主席。

全委會主席：李卓人議員，第三次發言。

李卓人議員：主席，局長剛才的答覆指興建廁所有實際困難，我認為又會成為一個國際大笑柄。昨天我們已討論到，國際上已在網上流傳，指地鐵沒廁所。今天局長又再表示，地鐵興建廁所有實際困難。可惜何鍾泰不在席，不過，劉秀成議員在席，這樣說出來，會否令工程界蒙羞？把香港說成在技術上連在地底興建廁所也不能，局長表示電纜很多。是否整個地鐵地底都是電纜，沒有一個位置可以敷設渠道呢？這些話說出來，真的令人覺得羞耻。局長為甚麼說成香港這麼沒用，連興建廁所也有實際困難？

第二點，我覺得局長沒有回應一個問題，很清楚我們曾通過一項議案，要求政府責成地鐵公司，推行鐵路要有廁所的政策，然後盡快興建廁所。在這方面，局長仍未回應究竟有沒有政策。現時仍未有政策，仍留待 7 月 16 日開會討論。我們通過議案，卻沒有政策。誰知周梁淑怡議員又好像收貨般，她說無所謂，而且仍未有答覆，實際上我們不能以立法來強迫它做，並相信它會做。

我覺得周太真的應驗了一句：“說便天下無敵，做便有心無力”，我覺得並非有心無力，是有力的，應說：“說便天下無敵，做便有力無心”。總之，地鐵公司表示不行便算了，放它一馬。

其實，現時很清楚，本來是可以做到這件事，卻因為她的一票或因為民建聯的一票，而今天他們都是反對鄭家富議員的修正案。即他們成功否決立法要求地鐵要有廁所，他們今次一定很成功。但是，為何他們一起慷慨激昂要求地鐵要有廁所時，說得那麼動聽，到了今天真的要做時，他們卻不做呢？

當然，周太解釋，要確保這件事做得成及做得對。我不明白她否決修正案，如何能確保這件事做得成？本來這件事是做得成的，她卻確保這件事做不成。她說要確保這件事做得對，這點也有商榷餘地，如果她表示想這件事做得對，我覺得可以參考。正如剛才很多議員也論及在時間上我們是否要給予寬限呢？那麼，她應該說，我們應給予寬鬆的時間，讓大家一起討論及跟鄭家富議員商議，修正案可否提供 1 年的寬鬆時間，1 年內大概也可建成一個廁所了。這樣便可成事，又做得對。但是，現在她確保這件事做不成，他們全部投票確保這一點。他們對得起自己良心？對得起自己所說過的話？他們真的要想想。有權而不用，是很可耻的做法。

我很希望局長回應一點，就是她有否責成地鐵公司實行鐵路要有廁所的政策？但是，至今地鐵公司仍未有這個政策，政府也不能責成地鐵公司，如果政府不能責成，而我們今天也不立法責成它，以後便會遙遙無期。多謝主席。

全委會主席：周梁淑怡議員，第二次發言。

周梁淑怡議員：主席，剛才吳靄儀議員提及我們連要求公務員減薪也做得到，為何現在的要求不能做得到？我知道她有很強的說服力，如果別人不知道我們立法會如何考慮問題，會很容易相信她，所以我一定要作出回應。

我們現正討論在地鐵的地底下興建一些建築物：廁所。現今社會不斷進步，我們的建築物也如是，現行的《建築物條例》的水平不斷更改、要求不斷改變，不斷對新建築物提高要求，但我們不會一刀切地要求全港建築物要符合今天所定的標準，因為如要已興建的建築物符合現今的標準，是一件重大的事，要這樣做當然會辦得到，世界上不會有辦不到的事，但問題是能否真的辦得到呢？有些情況是未必辦得到，因為那些樓宇是誰興建也不知道。所以，我覺得現時將它作比較，也要作出正確的比較才可。我們正討論過往地鐵建造時並沒有這個需求，也沒有要求它這樣做，它是完全沒有違反法例。現在要它作出修改，也要合理地與它商討。第一，要看看它能否辦得到；第二，如果可以修改的話，又要經過哪些步驟。當然，我們希望可以盡快完成。

我完全同意多位同事的說法，可以把一些鋪位騰空，但不是這麼簡單，事實上，工程是有其複雜性的。

可是，我剛才聽到多位同事表示，既然我們同意他們的意見，為何我們不同意現在立法呢？我現在說清楚，我們完全同意要有改進，但我不同意現在同事以擬議修正案把這事項提出來的手法，因為我覺得這手法是不適當，而我們已說了很多次，也多番解釋。但是，譚香文議員卻說我們重複又重複，不斷兜圈子，她又不斷問，為何你這樣？為何你那樣？我們已解釋了，但同事就是聽不進，因為同事要聽的，是他們向我們的挑戰，他們常常問，為何不同意他們的意見？他們提出的才是正確的方法。沒有空間、沒有包容、不容許任何人與他們持不同意見，他們的意見才是全對的，如果你不同意他們的意見，你便等於與民為敵，沒有顧及公眾利益。這是令我最反感的地方。

如果大家談民主，香港追求民主，我們便要有民主精神，要有空間容納不同意見，議員最終當然有責任監察地鐵公司所做的事要有利於市民，與此同時，市民也監察我們和地鐵公司在這些工作上是否有利於市民，而並非由我們現在下判斷和結論，似乎我們必須依從他們的方法，才是為公眾謀取利益。我覺得我完全不能認同這說法，我亦希望，主席，既然各位同事未必同意很多事物，我們說了便是說了，不要把別人說了的話當作沒有說。

謝謝主席。

譚香文議員：主席，我無意浪費時間，像報章所說的拉布；我亦無意再阻延議程，但剛才周太提到我的名字，我便要作出一些回應。

我相信各位都知道，吳靄儀議員說話很有見地、很有邏輯，亦很有說服力。鄭家富議員，我不是擦我黨友的鞋，請你不要取用這個形象。我是很尊重吳靄儀議員的見地。但是，我很失望，周太說，議員已重複問了問題，而政府已作出回應，但議員認為她沒有包容、沒有空間，令她很反感，她更說到“與民為敵”之類的字眼。我在此亦想指出，我對她的說話也很反感。

我們在議會審議的時候，多次要求政府提供足夠的資料、數據和理據，並解釋為甚麼要這樣做。不過，主席，政府很多次提供的資料並不足夠，不足以令我們決定或清楚瞭解。以廁所為例，政府說很難，我們的教授也在席，問有甚麼難呢？任何工程，總之肯付鈔便行，有甚麼複雜呢？只要肯做便行。政府主要是不肯做，某些議員便幫政府，又說其他議員是反對派，不肯聽政府所說的話，沒有給政府空間。我們的工作是要監察政府，不做好這份

工作，卻怪責其他議員沒有空間、不包容。我相信沒有空間和不包容的不是我們，卻是發言者。

說了這麼多，只有一件事，就是之前在審議期間支持要有廁所，到了今天要投票的時候，卻會支持政府不設置廁所。這是甚麼道理呢？然後還怪責其他的同事，又說他們令她很反感。我也對她的說法很反感。

主席，我不希望再浪費時間，我希望議員憑他們的良心回應市民的訴求。我們公民黨做了一個民調，有八成的市民認為地鐵要有廁所。我希望議員回應市民的訴求。多謝主席。

何鍾泰議員：主席，在我發言之後，多位同事均提到我剛才的發言內容，我想在此簡單補充一下。

我剛才所說的，是我三十多年來所認識的地鐵公司；我亦提到在地底月台安裝幕門相當困難。以前，我亦常要求地鐵公司考慮為了方便傷殘人士，在現有的車站增加電梯，其實它亦做了不少這些工作。有些地方我知道是做不到的，但可以做到的都有做。換言之，如果對一個企業有信心，便等於我們教導小朋友，如果小朋友是很乖的，他自然知道何時讀書，何時做運動，何時有娛樂或學音樂等。如果強迫他，給他一個時間表，要何時起床，何時吃早餐，何時工作，何時溫習，何時做運動，這是沒有需要的，亦可能會令他自尊心受損。對一個企業來說，事實上，我們覺得當它會做的時候，是無須以法例加諸在它身上，指明它要做。我的看法是，根據它以往的表現，它今次的承諾，我相信它會做。我亦希望它盡快做，在所有車站內設置洗手間。

我提到工程上的困難有數方面，例如通風系統、電纜、訊號系統、渠管接駁等技術問題。我聽到多位同事的發言，亦聽到劉秀成議員說甚麼都做得到，建築師甚麼也做得到。工程師並非甚麼也做得到的，因為技術和建築設計是有些不同的。

例如當時的九龍塘車站，我以前經常對政府說 — 因為我當時負責九廣鐵路的現代化和電氣化工程 — 在站內有些停車地方，可供停車轉乘；政府沒有答應。但是，當九龍塘站興建了一半，上到了地面的時候，政府問我們，可否修改工程設計以增加停車場，我說不可以，因為已經興建到上面來了。政府當時答應，在九龍塘站附近盡快找地方興建停車場，但到今天仍然未做。

換言之，有些工程是做不到的，在某情況下，技術不一定做得到；畫圖、設計或可以做得到，但在工程技術上，我可以告訴各位，並非完全做得到，即使有錢有時間也未必做得到。例如，如果要我設計和興建一幢 2 000 米高的樓宇，暫時是做不到的，暫時只能做到 800 米左右，也許將來可以做得到。

在技術方面，每一個行業也不同，我只可以告訴大家，我的看法是這樣。如果能夠做得到，我希望它一定做，這是企業精神和企業信譽，是給市民的信心。主席，我謹此陳辭。多謝。

詹培忠議員：主席，不少同事也很熱烈討論這問題，我也想表達我的意見。我個人認為地鐵有限公司（“地鐵公司”）是一間商業機構，尤其是在香港立足的機構，絕對有責任為市民和乘客的福利着想。雖然我亦報名參加了審議條例草案的工作，但正如各位同事也瞭解，我很多時候也有其他掣肘。（眾笑）故此，如果錯過一兩次會議後，有時候真的是會跟不上。但是，我是相當關注這問題的。我亦鼓勵泛民主派的議員們盡力爭取，在政治上你們已沒有能力爭取，因為已經有死線；但在民生事項上，你們要盡力做，最後如果仍做不到，也無能為力了，只希望以後的選舉會多取數票。

以地鐵公司來說，事實上，有甚麼事情是做不到的呢？它賺市民的錢，服務大家，不論多困難也要做，問題是要拿出誠意來，誠意是最重要的。局長、司長，你們以為自己高高在上嗎？我也向特首說過，政府以後的政策如何能令局長、司長在享受待遇之外，應該有服務社會的良心，這樣才能夠在公務員行列做得開心，否則，如果沒有服務市民的心，由於他們要接受議員的質詢，又要被傳媒和市民質問，在這種情況下，他們真的會做得很不開心的。但是，既然他們要參與公務員行列，服務大家，他們便必須拿出誠意。在政府部門中，我覺得很多局長根本是在“要太極”。當然，這是政制、政治架構的問題，而我們議員很多也是較挑剔和較“招積”，但無論如何，我們也希望能夠透過協商解決，所有的問題最終也是以市民為依歸，尤其是香港有甚麼資源呢？根本上是靠“腦”，如果不用腦、不拿出真誠，便一無所有，怎能與其他地方競爭呢？

所以，我亦堅信 — 他們沒有游說我，因為我的一票不重要，我只有一票而他們已經有足夠票數，所以可以不用理會我。雖然如此，但我也會發言，說完後我未必會投票支持，因為他們也沒有需要我，這也不要緊，而我的業界亦沒有給我壓力，這一點是最重要的。既然業界選我出來，我從來都是憑良知做我認為正確的事情。因此，即使政府提交的法例可能不獲通過，但政府也須承諾何時能做得到。當然，就現在大家討論的廁所問題，我個人

的看法是，將來可以設立廁所，每次收費 50 元或 100 元，然後把收入撥入慈善基金或捐贈慈善機構，這對各方面都好。當然，乘客如果沒有需要，必定不會使用廁所，因為收費要 50 元或 100 元，誰會這麼蠢？但是，始終是有總比沒有好。大家也看得到，這是可以透過協商而非對抗解決。如果永遠對抗，有足夠票數時固然可對抗，但日後如不夠票時便會束手無策。在這種情況下，其實，對事情本身來說，也是於事無補的。所以，我在報章上看到，有兩三位地鐵公司高層人員說法例肯定會獲立法會通過。這實在向議員施加一種壓力。我們在替它工作嗎？我們一定要支持通過嗎？這樣做實在很不應該，是不尊重議員。對於地鐵公司主席，當然，我這樣說出來，是會開罪他的，但我怕甚麼？對於一些合情合理的事，為甚麼要向議員施加壓力呢？當然，他們有他們的做法，但我不相信他們永遠可以擔任九鐵公司或地鐵公司的主席。

因此，如果可以互相尊重，議員應該有理智的選擇，這樣大家也會好過一點，但如果施壓表示要一定通過，如果我這一票能夠起作用，我可以告訴局長，我會投反對票。可是，我的一票並沒有作用，故此，我只希望政府和有關政黨 — 因為最近的遊戲規則可能對立法會架構有質疑，但無論如何，我個人認為，目前仍然是三權分立，而在三權分立下，太多的對抗會對大家不利，應該多些協商及協調。當然，政治參與者絕對是為爭取選票，如果有機會而不爭取選票，在 2008 年又怎可當選呢？尤其是現時競爭那麼激烈，所以，我很希望作為負責任的議員，當然，我們的任期將至，但我希望他們數位也能繼續連任，為市民、為香港爭取利益。

與此同時，大家亦須理解，政治參與者也有機會不工作、只懂乘機爭取選票，這比上街好，因為上街是很辛苦的。因此，他們應該努力爭取，最後做不到是另一回事。無論如何，我再次強調，政府有關部門以後在任何事情上也要拿出誠意，因為大家始終以市民利益為依歸。可是，如果連市民的利益我們也不表達、不反映時，雖然很多功能界別的議員（包括我在內）未必討好全部選民，但我認為只要憑自己的良知，做我應做的事，這樣便會得到支持。

不過，無論如何，為了整體香港社會，政府真的要與議員溝通，因為如果要行政和立法兩者間有更好的溝通，是有需要大家以誠意來面對面商議，如果有甚麼問題是未能解決的，便提出來討論好了。這次不行的話，何時可行呢？我們可盡力怎樣做呢？如果是真正有利的，為何不做呢？尤其是我們才剛過渡了 10 年，可能是過去的殖民地思想作祟，自以為高高在上，其實他們要瞭解，香港有很多公務員或很多機構有時候會官商不分。不錯，機構是服務大眾，但牽涉的是商業決定，而他們更以為自己在做官。有時候他們

的行為或行動就像是在做官，因而影響市民，很多市民根本沒有機會直接投訴。當然，香港已經十分自由和民主，亦有投訴的機制，但大家都知道，投訴的結果根本上是“要太極”。

所以，作為立法會議員，我們須在必要時提醒政府、司長和局長，這是我們的職責。因此，主席，就有關的問題，我希望政府理解。

全委會主席：楊孝華議員，第一次發言。

楊孝華議員：主席女士，我也沒有參予法案委員會的工作，但我昨天和今天均十分細心聆聽各方面的論據。

首先，我想指出一點，就是我覺得這議事廳內應該沒有議員反對在地鐵公司和九鐵公司合併後，在每個車站內或附近興建廁所，分別是以何方法實踐這目標。當然，我也留意到在辯論中，地鐵公司的代表也在此聆聽我們的發言，相信他們十分明白這不單是議員的訴求，也是市民的訴求。社會現在常常說企業要有社會責任等，公司本身也應該考慮如何回應這方面的訴求。

當然，我記得三十多年前地鐵開始運作時，我當時是市政局議員，而葉錫恩議員當時也曾提問站內為何沒有升降機和廁所，地鐵公司的答覆是在挖地底方面有困難，在那時候來說，這可能較容易解釋。現今科技發達，工程發展迅速，可能難度已沒有以前那麼高，我亦留意到雖然劉秀成議員表示圖則方面沒有問題，但何鍾泰議員亦表示工程上是有困難的。我相信工程上是會有困難，但是否一定辦不到呢？可能任何事情都是可以辦到的，問題是要花多少時間和代價。大家不要忘記，如果代價高的話，也要顧及鐵路公司的持份者，而除了股東外，用家又是否願意承擔有關費用呢？所以，這是平衡問題。

我留意到剛才鄭家富議員在發言中最少 3 次提到旅客的問題；張超雄議員也提及這方面的問題。我昨天和今天也在想，如果要長時間使用交通工具，沒有洗手間是會對乘客造成不便。事實上，如果由中環乘搭 E11 機場巴士往東涌，又或在上水乘搭 70 號巴士往九龍，我相信車程時間會較地鐵長。我也曾乘搭過這些巴士，但卻沒有人要求巴士或巴士站加設廁所。這是否辦不到呢？事實上也不是辦不到。在歐洲我曾乘搭設有廁所的長途巴士，問題是乘客願意付多少錢而已。所以，就這個實際問題，我們應該想想如何解決。我從會議紀錄中看到法案委員會曾表示，香港其中一個特色是地鐵上蓋建有

商場，所以乘客可以使用商場內的廁所。這令我想起兩點。第一，從旅客的角度來看，雖然沒有關於旅客在各方面所花時間的精確統計，但最少我們是知道他們的消費數字。來港旅客有 55% 的開支是用於購物，我相信大部分時間是在商場內。此外，百分之二十多的消費是在酒店方面，餘下用作乘搭交通工具費用應該佔不足 1%。當然，這並不等於在時間方面也是這樣分布，但我認為，不強迫所有車站或月台設有廁所，並不等於沒有洗手間可用。從旅遊角度來看，旅客會寧願逗留在商場，多於逗留在車站內，因為他們可以消費。所以，我覺得有些地方是可以改善的，例如剛才提到市民可以要求使用站內的職員專用洗手間，這點我也是看到法案委員會的紀錄才知道，很多市民也不知道可以這樣做。我覺得這點可作改善。

此外，如果車站沒有洗手間，但商場有洗手間，這又是否壞事呢？我認為這並非壞事，正如我剛才說，可能旅遊界會更歡迎，問題是從車站內如何能尋找到商場洗手間，我覺得這方面的指示不大清楚。相信我們之中很多議員會時常出外旅遊，也曾乘搭外國的地鐵，我自己旅行時也大多數會用商場或市政府提供的洗手間，較少使用鐵路站內的洗手間。所以，這並不代表沒有解決的方法。我覺得大家今天所說的共同願望，不論是乘客、市民或議員，大家都有強烈訴求，因為洗手間的提供與最初時已有分別，以 management 或管理學來說，可分為 “nice-to-have” ， “essential” ，或 “highly essential” ，現在已經不止是可有可無的 “nice-to-have” 程度了。我希望鐵路公司可以清楚聽到這信息。

至於用甚麼方法，我覺得如果強行把這一點捆綁在一起，並不十分適當，因為鐵路公司一直都有這項豁免，如果突然將之拿走，便等於改變遊戲規則，我覺得這樣做對鐵路公司並不公平。我相信是否有這條例的存在，也不一定代表站內或附近會有或不會有廁所。我希望鐵路公司在 7 月 16 日向議員作回應時能夠提出全盤計劃，不單是指出哪些站可行哪些站不可行，而是如何改善剛才我所提出的，即讓市民知道有需要時可以找職員，又或加設指示讓市民容易找到商場的洗手間，這些也是可以改善的；但我覺得現時捆綁式地把這一點綁在一起，以及一刀切地取消豁免，並不適當。

全委會主席：李柱銘議員，第一次發言。

李柱銘議員：主席，在地鐵興建初期，我其實認為不興建廁所，也是可以接受的。當然，我不是永遠也同意不興建廁所。當時提出了很多理由，我還記得.....

全委會主席：我要提醒你，我們現在不是討論是否要興建廁所，而是討論豁免的條文，而豁免是包括通風等。

李柱銘議員：所以包括廁所。我後來成為立法會議員，便覺得相當方便，因為立法會門外有停車場，我乘地鐵前把車輛停泊在立法會門口，然後使用立法會的廁所，繼而才乘地鐵，很方便。但是，不是立法會議員的很多市民怎麼辦呢？現在問題便是在這裏。

同時，我覺得越來越令我不開心的是，他們說做不到。我們告訴全球，香港精神是甚麼也可做得到的，除了觸犯法例的事情外，甚麼也可做得到。為何現在有些事情是做不到呢？這會令人覺得我們香港工程界是很丟臉的，為甚麼會做不到呢？其實，大家也知道有一句話：“Where there is a will, there is a way”。小孩子也知道，便是只要有決心，便一定有辦法。莫非政府現在沒有決心嗎？我只想提醒我們的特首，他的名句是“我會做好呢份工”，我且看看他有沒有決心做好這份工。

謝謝主席。

全委會主席：湯家驛議員，第一次發言。

湯家驛議員：主席，我本來不打算發言，不過，剛才聽到詹培忠議員的發言，我感到有些奇怪，廁所和三權分立有何關係？（眾笑）雖然對於兩者，我們可能也極之需要，對嗎？

主席，就這問題，我整個上午坐在這裏，我也感到很奇怪，為何要爭拗這麼長時間？政府的立場似乎是同意的，而地鐵公司本身也同意，應該為市民興建設施的，應該符合法律的要求，是不應該有豁免的。可是，問題似乎是，有人覺得既然已承諾會盡量做，這樣便算了，從善如流吧。

不過，主席，我覺得這並非立法會應有的態度。我們不是不信任政府或地鐵公司，問題是，如果有這項規定，作為一間公用設施的機構，它須尊重香港市民的需求，尊重我們的法律，應該接受這項規限，而不應該諸多推搪，說可能不能興建或很有困難，又或費用會很高昂等。主席，這些全部也不是理由。我們現時說，應該有一個完善的制度，我們如何能監察或監管一間重要的公用設施公司呢？老實說，即使地鐵公司……我不相信我們開會時，

它所說的，是一定沒有效力。在 2008 年後，我也不知道大家能否坐在立法會裏，對嗎？將來如果它做不到，立法會議員又如何跟進呢？屆時，會否要求我們重新處理，又或重新考慮條例？屆時是否要再修改呢？不是的，因為我們現時已經立法，在立法程序中，我們便有機會完善這個制度，為何不完善這個制度呢？主席，我完全聽不明白，為何政府的立場會是那麼蠻不講理，不能利用現時立法的程序來完善這個制度，令香港市民的需求得到足夠的回應？

全委會主席：梁國雄議員，第六次發言。

梁國雄議員：主席，我也不想重複我的發言，我也想快點投票作出決定。不過，我想提醒局長，我們在這裏說了這麼多，是想收回地鐵公司既有的豁免權，而我們這樣做，是因為現在來說，他們已無須享有這些豁免。如果政府真的覺得有需要保留這些豁免，政府便有責任向本會議員解釋。如果她或她所代表的政府真的希望受到市民的監察，這監察最主要的來源是由市民選舉出來的議員在立法會進行監察，而不是在議會之外的其他地方回應。不要說這是否能稱為三權分立，即使根據《基本法》的規定，在憲制上政府也須向立法會負責。

我們現在是辯論《公眾衛生及市政條例》中的豁免。由於有這些豁免，地鐵公司無須像其他公共交通事業或公營機構般要為市民設置廁所。這才是關鍵。當我們說要用釜底抽薪的方法 — 與其揚湯止沸，不如釜底抽薪 — 即是說，要阻止滾熱的湯沸騰，不斷扇涼是不行的，必須把柴火拿走。我們的做法就是這樣。既然經過這麼久的辯論，而在法案委員會的階段，政府已經以“點票”為依歸而不是以向市民負責任為依歸的時候，我們是別無選擇，必須以圍魏救趙的方法，就是如果地鐵不同意的話，便要拿走它的豁免權，是一次過地取走，讓它自己來善後。如果政府是負責任的話，便應該與我們討論，與 60 位議員討論，因為 60 位議員中沒有一位說不應該有廁所的。為甚麼做不到呢？原因何在呢？就是政府無須正式地向本會負責，它只要找一部計算機，計算到能取得多少票，然後在這個建築物之內，五步一崗，十步一哨，完全監視哪位議員走到哪裏，目的是要點夠票。這才是關鍵。

我可以毫無疑問地說，即使我們與人為善，提出修正案加入時限和容許合理辯解，我可認為會獲得通過嗎？這是不會獲得通過的，因為整個的合併是要令地鐵公司進一步成為超級企業，不受香港法例原來的規限，這才是中心問題。所以，不論小至廁所，大至票價，情況也是一樣的。

我不想浪費時間討論稍後有機會談及的詳題。我知道很多同事可能對主席的裁決不滿意，質疑主席為甚麼不容許議員討論某些問題。主席是根據《議事規則》行事，但當然也可以爭辯。你已經佔盡便宜，詳題是你第一道防線，詳題之後仍要有第二道防線。《議事規則》中有關提出修正案的規定，我不得不重複一次，政府是現有建制內唯一享有實際權力進行立法的機構。他們享有這種特權，而不善用這權力，正如周梁淑怡議員說，順我者昌，逆我者亡。她說我們指其他人與民為敵，大家翻開報章看看誰被人指為與民為敵，就是那些想克盡職能的議員。我不敢自誇是我，我只是說其他同事而已。他們被指為與民為敵。其實，我們做的事，只不過是希望局長能夠包容，能夠體察民情，作出這些修訂而已。其實，我昨天在這議會中說希望局長收回成命，我說她可用 15 或 30 分鐘與特首談一談，我不是說笑的，現在還來得及；不過，今天已經用了多個小時進行辯論，我相信這也不會發生了。

地鐵公司享有的豁免權實在太大，我也沒有提及有關所豎立的標誌及宣傳品不受規管的豁免，這點我已懶得計較。如果它得到這方面的豁免，也即是說，地鐵公司在鐵路或鐵路處所裏豎立的標誌或宣傳品不受政府當局規管，意思是它想懸掛甚麼也可以。如果懸掛一些與聯合國人權公約有抵觸的東西，例如涉嫌鼓勵種族仇恨或宗教仇恨的東西，我懷疑我們能否作出規管呢？我們一次過地把這權力讓給地鐵公司，我們只可以希望地鐵公司善用權力，善用它的豁免權。同樣地，當我們一次過將權力讓給政府，它也要善用權力。今天的辯論證明了一件事，就是任何權力的讓道，都會令得到掌握權力的人有機會濫權。我們的讓道不論是否以豁免形式進行，均必須非常小心。

其實，即使不談廁所的問題，只是“通風系統發出高於或低於室外氣溫的空氣，或排放廢水或其他類別的水，其方式足以構成妨擾”這一點，我也不知道見過多少有關的投訴。正正就是由於有這方面的豁免，我當時到達現場，那位地鐵公司職員，即上次我和蔡素玉議員競選時，大家爭着在那裏處理這事，我做得較遲，但他真的可以不理會我們。我說：“你信不信我報警？”，他說：“報警是沒有用的，梁先生，我們根本不受監管。”試想想，要是我的冷氣機滴水，又或公屋居民曬棉被 — 曬棉被也是不可以的，老兄。所造成的不公平是值得檢討。

我的意見很簡單，就是收回權力，然後總結多年以來政府給予豁免的經驗，再重新考慮豁免的範圍和程度，這難道不合理嗎？周梁淑怡議員說，以前合約是有豁免的，現在一次過把合約中有的東西拿走，可以嗎？我想反問她，地鐵在成立的時候，說到“地下鐵路，為你建造”，我們向亞洲發展銀行借錢，我對於收地，也不知道曾參與多少反對地鐵公司收地的抗爭，西樓角曾經就是地鐵公司發展項目所涉的地方。今天我們看到所有地鐵公司的發展項目，大部分都是根據《地下鐵路條例》收地，令小業主受苦。我們的地

鐵就是這樣得來的。我們製造了一隻像“異形”的怪獸，權力這麼大，我想請問在座各位，當我們說要收回權力再作檢討的時候，為甚麼一個負責任的政府告訴我們無須修改？為甚麼會這樣呢？為甚麼會說，你們這些所謂反對派議員，有足夠票數便來見我吧！這才是關鍵。所以，我們在議會中，有所謂執政聯盟，而沒有所謂的“為民生”大同盟。任何事即使為民生，但如果政府不想要的時候，它當然會七除八扣，令你不能夠進行這事。這亦是本會經常蒙受批評，說我們沒有能力的原因。

（代理全委會主席劉健儀議員代為主持會議）

各位立法會議員同事，人必自侮而後人侮之，我們有機會為市民做事的時候，我們有機會令市民明白，即使不同黨派本身有不同的政見，其實也可以有暫時的聯盟，為市民做一點事的時候，我們卻輕輕放過了這機會。我們任由政府背棄它自己擁有立法的特權，繼續保留一些原本可以改變的事。讓我告訴大家，彼拉多在釘死耶穌之前也懂得洗手。現在我們有機會洗手，我們也不洗，雙手就像沾滿墨汁一樣，摸一摸自己的臉，然後說對面的人臉上很骯髒。

各位，我覺得關鍵的問題只有一個，就是政府權大氣粗，不講道理，而支持它的人，逼於無奈，俯仰鼻息。我沒有補充了，我希望現在便表決。

詹培忠議員：代理主席，剛才我們討論豁免條款的問題，湯家驛議員質疑我為甚麼說到三權分立，這有甚麼關係。問題最主要是政府是負責行政，但想條例草案通過，必定是要由我們立法會通過的。當然，如果有抵觸任何法律，你作為一位資深大律師，你知道必定要由司法機構處理。故此，我對你的回應是，這是絕對有關係的。你當你的大律師，我有我的代表性，你是無權質疑我的。

代理全委會主席：是否有其他委員想發言？

涂謹申議員：代理主席，不知道大家有否想過一項大原則，便是《兩鐵合併條例草案》其實說出了一些我們覺得應該有的最基本的標準。數十年前，因為歷史等種種原因，當時的條例是豁免了某些應用設施，例如廁所等。

但是，現在我們是再立例，而且這是一個很大的轉折點，是一個 turning point，一個里程碑，因為兩鐵要合併和結合為一了。既然這是一個重要的里程碑，如果不修改，我們是否重新確定 (reaffirm) 地鐵的最低標準是不應有廁所呢？否則，如果里程碑到了這裏，尤其是在現代化社會，我們覺得不應該沒有廁所，於是在立例的時候，便要確認這個 norm (規範)，即基本價值是已經改變了，由數十年前豁免，最低標準未必要有廁所，到現在是應該有廁所。

不過，如果因為是技術上的原因，或要按部就班地做，便應該由政府解釋後，在豁免部分提出類似 “日落條款” 的東西，指明何時（例如 3 年或 4 年後）取消豁免。那麼，便是確認了時代轉變，有了新的價值，基本的標準是應該有廁所的；不過，因為歷史和過往原因，所以現在便要分階段來取消豁免，讓他們可以做得到。這便是政府的責任。

但是，如果我們今天辯論後，最後卻決定原封不動的話，即表示我們有新的立例轉折點，要讓這個議會 — 政府或地鐵公司也可以這樣演繹 — 重新確定法律所要求的地鐵服務的最低標準是，在現代社會也無須有廁所。這便是那項信息。

代理全委會主席：是否有其他委員想發言？

（沒有其他委員想發言）

代理全委會主席：在我向各位提出梁國雄議員新訂的第 20A 及 21D 條予以二讀的待決議題之前，我想提醒各位，如果他的議案獲得通過，鄭家富議員不可動議二讀他新訂的第 20A 及 21D 條。

如果梁國雄議員的議案被否決，我會請鄭家富議員動議二讀他新訂的第 20A 及 21D 條。

代理全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：梁國雄議員動議的新訂第 20A 及 21D 條，予以二讀。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

代理全委會主席：反對的請舉手。

(委員舉手)

涂謹申議員起立要求記名表決。

Mr James TO rose to claim a division.

代理全委會主席：涂謹申議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

(在表決鐘聲響起期間，全委會主席恢復主持會議)

(在開始表決時，多位委員匆匆趕入會議廳)

全委會主席：各位委員請慢慢走，我會等你們的。

全委會主席：請各位委員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

Functional Constituencies:

吳靄儀議員、張文光議員、張超雄議員及譚香文議員贊成。

何鍾泰議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、石禮謙議員、張宇人議員、方剛議員、王國興議員、李國麟議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員及鄺志堅議員反對。

詹培忠議員及劉秀成議員棄權。

地方選區：

Geographical Constituencies:

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、梁耀忠議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、馮檢基議員、余若薇議員、李永達議員、梁家傑議員、梁國雄議員及湯家驥議員贊成。

周梁淑怡議員、陳鑑林議員、曾鈺成議員、劉江華議員、蔡素玉議員、李國英議員及張學明議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 23 人出席，4 人贊成，17 人反對，2 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 23 人出席，15 人贊成，7 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

THE CHAIRMAN announced that among the Members returned by functional constituencies, 23 were present, four were in favour of the motion, 17 against it and two abstained; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections, 23 were present, 15 were in favour of the motion and seven against it. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the motion was negatived.

鄭家富議員：主席，我動議二讀我新訂的第 20A 及 21D 條。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：鄭家富議員新訂的第 20A 及 21D 條，予以二讀。

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(委員舉手)

鄭家富議員起立要求記名表決。

Mr Andrew CHENG rose to claim a division.

全委會主席：鄭家富議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：請各位委員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

Functional Constituencies:

吳靄儀議員、張文光議員、王國興議員、張超雄議員、劉秀成議員、鄺志堅議員及譚香文議員贊成。

何鍾泰議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、石禮謙議員、張宇人議員、方剛議員、李國麟議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員及黃定光議員反對。

詹培忠議員棄權。

地方選區：
Geographical Constituencies:

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、陳婉嫻議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、馮檢基議員、余若薇議員、李永達議員、梁家傑議員、梁國雄議員及湯家驥議員贊成。

周梁淑怡議員、陳鑑林議員、曾鈺成議員、劉江華議員、蔡素玉議員、李國英議員及張學明議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 23 人出席，7 人贊成，15 人反對，1 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 24 人出席，16 人贊成，7 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

THE CHAIRMAN announced that among the Members returned by functional constituencies, 23 were present, seven were in favour of the motion, 15 against it and one abstained; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections, 24 were present, 16 were in favour of the motion and seven against it. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the motion was negatived.

全委會主席：全委會現在處理環境運輸及工務局局長就第 21 及 30 條動議的修正案。

環境運輸及工務局局長：主席，我動議修正第 21 及 30 條，有關修正案內容已列載於發送各位委員的文件內。有關修正案已獲法案委員會審議並同意，我希望委員通過我所動議的修正案。

多謝主席。

擬議修正案內容

第 21 條（見附件 I ）

第 30 條（見附件 I ）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員想發言）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

劉慧卿議員起立要求記名表決。

Ms Emily LAU rose to claim a division.

全委會主席：劉慧卿議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：請各位委員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

何鍾泰議員、周梁淑怡議員、陳婉嫻議員、陳鑑林議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、曾鈺成議員、楊孝華議員、劉江華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、蔡素玉議員、石禮謙議員、張宇人議員、馮檢基議員、方剛議員、王國興議員、李永達議員、李國英議員、李國麟議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員、張學明議員、黃定光議員、劉秀成議員及鄺志堅議員贊成。

何俊仁議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、吳靄儀議員、涂謹申議員、張文光議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、余若薇議員、梁家傑議員、梁國雄議員、張超雄議員、湯家驛議員及譚香文議員反對。

詹培忠議員棄權。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布有 47 人出席，28 人贊成，17 人反對，1 人棄權。由於議題獲得在席委員以過半數贊成，她於是宣布修正案獲得通過。

THE CHAIRMAN announced that there were 47 Members present, 28 were in favour of the amendments, 17 against them and one abstained. Since the question was agreed by a majority of the Members present, she therefore declared that the amendments were carried.

秘書：經修正的第 21 條。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：經修正的第 21 條納入本條例草案。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：新訂的第 29C 條 第 3A 部修訂《噪音管制條例》
前的新標題

新訂的第 29C 條 第 13 條對地鐵有限公司及九廣鐵路公司的適用。

全委會主席：梁國雄議員已作出預告，動議增補新訂的第 29C 條前的新標題及新訂的第 29C 條，以及修正第 30 條。

全委會主席：全委會現在進行合併辯論。我會請梁國雄議員發言及動議二讀新訂的第 29C 條前的新標題及新訂的第 29C 條。

梁國雄議員：主席，我動議二讀新訂的第 29C 條前的新標題及新訂的第 29C 條。

我覺得辯論已經相當成熟，當中的邏輯是一致的。地鐵作為一間由公帑養大並已部分私有化的企業，應否享有不必要的豁免呢？我知道應與時並進，用環保、環衛或用甚麼方法可令我們以前所說的公害減至最少，這其實是政府的責任。

我記得擔任議員後的第一件事，便是就噪音問題會見廖局長，當時是關於九鐵興建新路段時試車時造成的噪音或震盪。如果地鐵鯨吞了九鐵，繼續享有這些權利的話，這就是說，任何市民想進行民事訴訟，不要說是刑事訴訟了，或不經過政府而自己入稟用刑事程序控告九鐵，檢控部門會接手，要麼做，要麼不做，不做便擱於一旁。關鍵就是在這裏。獲得了豁免有甚麼問題呢？如果豁免後，即任何人想在法律上尋求公道是很難的，即使地鐵是明顯超過了環保署的標準。這是一個很奇怪的問題。這個豁免實在是太大了，無須經法院判決，也無須向法院證明有合理辯解，例如說這是為香港人而做的，而且只做 3 個月而已，請你給我一個命令，讓我在 3 個月內違反條

例。這是一個具體的豁免，有需要申辯的。現在我們的做法是怎樣呢？像一個青磚沙梨般，怎樣也咬不入的。這個豁免到了今天是否應該繼續，我覺得是絕對值得商榷的。局長在擔任局長以前，對於環保、環衛等很感興趣。如果今天她不是官員的話，我不知道她在想甚麼，可以這樣不合理嗎？噪音可以繼續的嗎？

有人說要給地鐵和九鐵一個機會，讓它慢慢改善。對不起，各位，如果有豁免的話，還會有需要改善嗎？梁國雄有甚麼資格調查它呢？不見棺材不流淚，玉不琢，不成器。各位，只要有豁免，就會形成一個趨向，就是笑罵由他笑罵，好官我自為之。各位，當大家打擂台的時候，你有金剛不壞之身，還打甚麼呢？是否衝到對手面前不停地打他呢？當一場球賽，不斷有例如襲擊他人或以手拍球等犯規動作也容許的話，那還踢甚麼足球呢？

我的意思不是不能豁免，而是說再也不能像以前一樣，無條件地給予豁免。任何對於一個個人或一個集體的豁免，都必須具有非常充分的理據。我看不到地鐵有甚麼理據。地鐵告訴我們 — 我經歷過這些了 — 興建地鐵試車真的要這樣的。各位，只要你懲罰它一下，只要你令它難受，它便會向全世界訂購那些東西回來。大家不要忘記，使用公帑的機構 — 我說過很多次 — 不應以賺取利潤為目的，因為它所有得到的附加價值，將會是用來再投資令服務更好或令服務更便宜。

可是，當一間機構是上市公司，屬於公司的任何一個 CEO 或其他職位的人，也想要業績好，即多賺一點。我想請問，有哪一隻貓不吃腥呢？是有的，是熊貓，不過，這是例外。我們是否有需要找熊貓來做實驗呢？所以這個豁免，尤其是為甚麼我和陳偉業議員會反對繼續延伸給一個已經是被私有化的、事事都以照顧小股東利益來做擋箭牌的公司？它當然有一萬個理由盡量延遲，不把聲浪減低兩三個分貝來應酬局長或那些受噪音傷害的市民。假設我是車務部的經理或技術總監或 CEO，如果有免死金牌，為甚麼不在鬧市殺人呢？有免死金牌，便可在鬧市殺人了。關鍵就是在這裏。

在國際標準中，對於噪音的規限是越來越嚴格。但可惜，正正在有機會造成無日無之的噪音的公用事業上，我們卻放棄了，我們的政府告訴我們，是應該放棄藉對它的監管、藉令它受罰或受到規管而要投資以作出改善。這是關鍵。如果不從這個角度來看的話，我們又會是不近人情，長毛，你明知他們是做不到的。對嗎？真的嗎？為甚麼外國可以這樣呢？可以減低噪音呢？因為監管嚴格，因為有懲罰。如果你告訴它，每 1 分貝罰款 100 萬元，每延續 1 天，例如就我們的特權及權力的條例而言，如果出席不作供或像我以前一樣喧囂，每天罰款 1 萬元的話 — 當然，是沒有人會這樣做。主席，這個基礎就是，罰到它覺得有需要減輕成本。我覺得人未必有善惡，但在某

一個行為的模式上，當人知道會適得其反的時候，他便會被迫行善。對於以利潤為依歸的公用事業財團，唯一的方法就是令它覺得權衡兩害捨其輕。如果它不是到處尋找減音設備的話，便會受罰的。

各位，如果地鐵不是上市公司，而是一個政府全資擁有的公營機構，那便是“荷包即兜肚，兜肚即荷包”。即使像九鐵一樣，給它一個甚麼進行管理，也有需要看業績，這也是一個核算的制度。但是，政府是要自己全資的機構不停罰錢來違反環保的法例，這是否有可能呢？是沒有可能的。

所以，現在我們越來越看得清楚，在這個辯論中，最初是有點亂，我們的政府帶着一個殖民地政府的心態來看待這個現代大都會和一個基本上雖然沒有全面民主但有一定言論自由和結社自由的開放式社會，它不能接受這件事。所以，它一旦聽到批評的時候，一旦聽到有人說已經過了這麼多年，不如討論一下吧，它是不會理會的，只會認為這些人又在攬事了。

各位，每一次的立法，每一次在議事堂中討論某些課題，除了投票結果外，其實也是對市民的交代，立言、立德、立功，連立言也不能的話，立甚麼法呢？立甚麼功呢？立甚麼德呢？我想請問局長和所有支持保留豁免的議員，你們有甚麼辦法令它改善？究竟是否像廖局長對我這樣說，她也沒有辦法令它改善？是否我們不停地在網絡搜集一些減輕噪音的材料寄給她，懇求她去做呢？其實，我已聯絡了一些有關團體。即使有這樣的資料，叫她去做，但她不去做，那又如何呢？

所以，我和陳偉業議員都是“煩惱皆因強出頭”，就是看不過眼這件事，不如先收回豁免。我相信支持政府議案的議員，真的欠香港市民一個公道。如果他們支持政府後，他們想到甚麼方法令地鐵在鯨吞九鐵後，是會注重環保、減低噪音呢？是沒有的。

政府經常說，反對派的議員有願景而沒有實施的方法，我們已經提供了一個實施的方法，就是令那些不負責任的人受到懲罰。但是，它說不用了，收起藤條，又說這個小朋友很乖，我可以勸服他。他會繼續在別人的頭上小便。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：新訂的第 29C 條前的新標題及新訂的第 29C 條，予以二讀。

全委會主席：委員現在可以合併辯論梁國雄議員新訂的第 29C 條前的新標題及新訂的第 29C 條，以及第 30 條的修正案。

李永達議員：主席，我發言支持這項修正案。

其實，法案委員會討論的時候，這是其中一項有很多同事討論的修正案。這項修正案並不是將所有關於噪音的事情也不處理，只是集中在維修保養的問題。不過，法案委員會討論這個問題的時候，其實是涉及很多範圍的。

第一個範圍就是關於興建鐵路的情況。這與工地上噪音的規管應該是相同的。這種情況和一般工地的建設分別不大。我相信市民也知道，因為要興建鐵路，在某個程度上，興建建築物或鐵路也會有一些噪音出現。如果不是太嚴重，市民是可以忍受的，尤其是香港的市民都很和順。不過，要趕工的時候，便有需要在晚上工作。環保署在執行環保法例的時候，是要求要有特別批准的。當然申請這批准是必須的。我也見過一些投訴，尤其是當時興建西鐵屯門站時，晚上工程的噪音很大，但卻處理得很緩慢。我相信另一個市民很難接受的就是鐵路有時候會產生的很尖銳的噪音，這是很難接受的。

由於鐵路是一項新的建設，部分當然有一些密封式的隔音屏障，亦有一些新的鐵路採用這些設備。但是，我看到一些例子，例如青衣站，我也曾親身處理過。鐵路公司給我的答案其實是頗為可笑的。他們說，你現在提出投訴，不是說這裏沒有噪音，不過，青衣北橋的噪音更大，既然那裏的噪音那麼大，築鐵路所發出的噪音便不會很大；那裏的噪音可能達到 80 分貝，而築鐵路的噪音可能只有 78、79 分貝而已，所以這是沒有所謂的。

這種說法令人很不開心。現在政府有計劃在青衣北橋設立隔音屏障，並應已申請撥款。日後我們便會再問鐵路公司，北橋的噪音減低了，你們是否也會減低噪音呢？他們是說會的。那麼在青衣站會做些甚麼呢？他們會說，路軌是車輪行過的地方，在車輪的位置設置一塊板遮蓋車輪，便能減低部分噪音。但是，噪音其實是會因為撞擊而反射出來的。我便問會否在青衣站設立隔音屏障 — 青衣站有部分是有的，但進入隧道前的一段是沒有的，鐵路方面會否再做呢？他們還未回答我。

有時候，令人很氣憤的是，政府本身是擁有這間公司 75% 股權的大股東，政府在青衣北……我用這個例子來說明這個問題，在青衣北做公路的隔音屏障，用了很多錢，青衣北的居民是會感謝或支持政府的，雖然他們由 1989 年至今已捱了近 19 年才能聽到這個消息。同時，另一個噪音來源卻不予處理，為甚麼呢？是否因為有豁免呢？還是因為沒有錢呢？

政府在市民和議員的要求下，對所有舊公路，尤其是產生高噪音的舊公路，均有逐漸改善的計劃，這當然是德政。雖然這是遲來的春天，政府還是願意逐一進行，例如在象鼻山、青衣北橋等。我聽說好像是會在沙田進行，但沙田居民反對，所以便延後了，但基本上是有進行的。政府有一項計劃指明每年會做多少，甚至有環保署同事對我說，如果地區做建設的規模不大

的話，可能會做快一點。那麼地鐵沿線會否有噪音投訴呢？當然是有，剛才提到的青衣北有，愉景新城也有。

愉景新城的問題是與列車調頭和維修有關的，因為大家知道每個站的站尾都有一條伸延路軌，給列車轉一個彎，或調頭轉軌的。荃灣那裏其實是 open air (空曠) 的終點站，那裏有時候會涉及維修保養的工作，例如檢查一下路軌車輪，做一些維修工作等，很多時候會在空曠的位置進行。這跟九龍灣的情況不同，九龍灣基本上就是在大廈的平台以下有遮蓋的情況下進行的。所以，荃灣區議員黃耀德先生對我說過，有些愉景新城居民投訴，就是關於在進行維修保養或轉線時候產生的噪音很大，尤其是有些工作是在深夜進行的。地鐵公司的解釋一定會是，在日間是不能做這些工作，由早上 6 時行車至晚上 12 時皆是不能的，要在暫停服務後，把列車放在那裏來進行的。

但是，愉景新城和其他荃灣一帶的居民會被工程的噪音影響睡眠，第二天不能上班。誰向居民說這些呢？當然，地鐵公司回答時當然說會研究一下，但研究後可能又有其他的事情出現，再做一點工作後，又再發生。這些例子如果太多重複出現，而地鐵公司又沒有說它已經盡了一切能力把這個問題減輕，的而且確會令居民受到滋擾。

這個問題當然不單是在荃灣、葵青等區發生，以前說過最有名的北區九鐵站那裏同樣的空曠路軌也產生噪音，甚至鄭家富說馬鐵試車的時候，日間和晚上都會試車，也曾產生很大噪音，甚至在清晨也如是。我覺得，如果經過這項修正案後，我相信新的鐵路公司便會更為謹慎。其實，到了這個階段，政府一直也沒有向我們解釋既然有新的機制，以前曾經豁免的事情為何一定要繼續豁免。

我曾經擔任過房委會委員為時 8 年。房委會以前是享有很多豁免的，尤其是有關《消防條例》、《建築物條例》等。當然，剛才的那些我沒有談過，房委會也發覺，如果是由自己監察自己的部門，看看豁免做得是否足夠，這是難免會有疏漏的。所以，房委會現在終於有一個改變，便是把這些豁免盡量刪減，同時在內部成立一個獨立審計組，看看自己的做法是否完全符合法例。

我不知道地鐵公司有沒有這些措施，此外，我也不知道政府如何看待這些報告和這些所謂自己內部監督的情況。我們有一個很深的感覺，就是政府不論是環保署或是鐵路視察組，對於鐵路公司所發生的問題，均會比較容忍和仁慈對待，經常說他們會改善。不過，我坦白說，很多小市民，無論是冷氣機滴水、噪音問題、深夜看球賽或在凌晨喧囂，其實也會被警察警告甚至被罰。所以，我覺得在這個新的階段，政府是否應該重新看看把一些這樣的豁免權給予鐵路公司，是否仍適合呢？

此外，政府以往多年來對沿線很多物業住宅因為地鐵產生噪音而作出的投訴，他們做得是否妥當？最少我記得我在法案委員會討論時，他們的表現得不到各同事的讚賞，各政黨如民建聯、民主黨、其他民主派或獨立議員也作出投訴。這種投訴是非常廣泛的。不過，一到了審議法例階段，有些同事便不想行使這項權力。有時候，我也覺得很可惜。當我們在法案委員會中，很多時候，我聽到有些同事，尤其是那些說為勞工、為基層的同事，在批評政府、指出問題時，聲音比我強烈得多；不過，到法案辯論的時候，大家卻默不作聲。問他們是否明白有關法案而不做事？我相信他們知道，但他們對於這類投訴，在法案委員會或事務委員會上，是會重複地、很大聲地批評政府不做事。政府會否聽到呢？聲浪是聽到的，意見卻沒有。如果我們不行使立法會議員僅餘的少許立法通過或不通過法案的權力，其實是很難迫政府做事的。就像在這幾個星期，我們批評輕鐵不減價，或是不減價便推出月票。如果不反對的話，他們會做點事嗎？可能政府甚麼也不做。所以，有時候，議員聯手做點事，是有用的。

很多人說我們在這裏叫罵，我今天聽電台說這是“口水戰”，我不同意這個分析。如果我們有更多的同事，在法例的問題上立場更堅定，不是只在法案委員會或事務委員會上叫罵和發言，而是有多數位同事（即多數票）對政府說，“如果在噪音的問題上沒有改善的話，我們便會考慮不支持豁免”，我相信局長一定會害怕，甚至會回去討論應否做這件事，因為不做的話便會有問題。

我們提到輕鐵，就是這個過程。這只是數個星期而已，局長在 5 月初在法案委員會中說 6 月 6 日會恢復二讀，並說輕鐵甚麼也不會改了，新界西北甚麼也不會改了。市民於是便抗議、示威，連民建聯也掛起橫額說要爭取。後來，我不知道民建聯有否向局長施加壓力，可能她覺得他們也批評局長，那麼便延長月票優惠吧。但是，連延長月票優惠也是即日才說出來而已，不是在法案委員會上說的。至於局長是否被迫，我便不知道了，我不能代她回答。不過，最少對於新界西北的居民來說，這是好事，最少顯示了議員的集體壓力，最少有多些同事說如果不這樣做的話便不會支持議案，便令局長感到害怕。否則她為甚麼說這麼多話呢？最初說 10% 不改，便改 5%，因為有同事說不能；又說輕鐵隨後甚麼也不做，西北也是，現在便有了月票優惠，巴士的優惠也繼續維持。

所以，局長不能囂張，說我不會做任何事；如果民建聯今天說，如果不做便不通過法案，廖秀冬便會立即作出修改。局長是不能在這些事上囂張的。不過，問題是有些同事開會時大聲叫罵，現在辯論發言卻欠奉，連票也會投給政府，局長當然便不肯做事了。所以，假如你打算做點事的話，現在批評一下，或向局長傳遞一個信號，說噪音可能是一個大問題，不可以輕易放過，可能她會願意作出修改的。謝謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

梁耀忠議員：主席，有關噪音問題，事實上不是今時今日才提出討論的，如果大家有居民住在沿線車站，定會聽到很多居民的投訴，表示這些噪音令居民頗受滋擾。特別是在葵青區內有數個車站，情況更為嚴重，包括了葵芳、葵興和荃灣等。除了這數個我較為熟悉的車站外，我認為其他車站都有這個現象，剛才李永達議員也提出過其他車站的例子。

這些問題不是我們沒有向地鐵公司反映過，噪音的來源其實有多種。第一種，由於欠缺上蓋及行車速度，當列車進入隧道口時，所產生的噪音非常大；第二種，有關的工程車或施行工程時所產生的聲浪也很大；及第三種，由於本身車速而引致噪音和聲浪出現。

有很多居民投訴，也不要說其他情況了，他們就是在家裏打開窗打電話，也聽不到對方說甚麼的。這情況是頗為嚴重的。還有，看電視時更不在話下，他們要把音量放大才能聽得到。這些也不重要，主席，最重要的、最慘的是在深夜，如果有工程進行，他們在三更半夜也會被吵醒，令他們不能入睡，所以，這情況更糟。

就這些問題而言，我們不是說甚麼也要立法，即甚麼也要以法例來規管，我們不是想這樣做。但是，問題是當一些情況經常被提出，而結果也是一成不變時，那該怎麼辦呢？我的同事過去已不斷指出有時候要體諒，有時候要給予他們時間。

可是，主席，你知道地鐵公司這個機構，並不是今天才面世的，它已經成立了很多年，但表現也是一樣的，還要觀察它多少年呢？今天，我們認為不要賦予它太多豁免，要進行規管了。就這種做法而言，這是由於歷史告訴我們，才迫使我們這樣做而已，否則，我們也不會這麼做。況且，用回舊時的話來說，如果我們現時不做，更待何時呢？因為過去我們跟他們討論時，好像是跟石頭說話一般，說完了卻沒有效果。他們通常表示已經做了，盡量做了，做完後，出來的情況又依然是一樣的。所以，如果沒有法例規管，我們還可以做些甚麼呢？

剛才詹培忠議員表示，我們做議員便要為市民服務，要盡量為市民作聲，表達意見。其實，我們表達意見之後又怎樣呢？結果仍是一樣，我們好像是“無牙老虎”般，說完之後是沒有結果、沒有作用的。人家不聽我們說，怎麼辦呢？

大家都知道，主席，噪音對一個人在生活上的影響真是很大，會令人產生很多情緒問題，繼而影響工作、讀書，各方面均會受影響，我們不能不理會這些。好像昨天我也指出，這些全是以民為本的問題。鐵路是為我們而建造的，但建造鐵路除了方便我們日常交通外，也須顧及日常生活的問題，並非只是提供市民交通方便便了事，我認為這不是公共交通的精神。這種精神應該是全面的。全面的意思，不單為了主要目的，即是交通方便外，還要顧及周圍環境和生活質素。但是，這麼多年來，一切仍然依舊，我們如果還不用法律進行規管，那麼可用甚麼來行事呢？

我想請問局長，我們現時即使不用法律進行規管，也相信局長，請局長回應我們該怎麼辦呢？怎樣解決這問題呢？這麼多年，經年累月，說了很多遍，都表示是這樣的了，或表示會盡量改善，盡量啦。可是，盡量之後，接着又怎麼樣呢？今天投訴了，明天可能會好一點。後天又怎樣？後天又死灰復燃，又返回原狀。又怎麼樣呢？莫非我們要不斷做這項工作，每天打電話給局長，每天寫信給局長？這樣是沒有用的。

雖然法例不是萬應靈丹，不是甚麼也可以解決，監管仍是有需要的，但有了法例之後，我們監管時便會更為容易，更為方便。事實上，有很多問題，即使有法例監管，很多時候也是沒有用，只不過沒有用也總勝於完全沒有而已。

大家都知道，法例只不過是輔助，最重要的是機構本身是否願意做，我也是同意這個觀點的。但是，問題在於，過去看見他們也不願意做時，我惟有加把勁、加大力度，所以希望現時會有法例進行規管而已。

主席，我謹此陳辭。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

劉慧卿議員：主席，我發言支持梁國雄議員的修正案。在恢復二讀辯論的時候，我曾經提過，基於環保理由，我支持以鐵路為骨幹的交通運輸系統。不過，噪音問題卻構成十分嚴重的環保問題。剛才有同事提及，不論在新界西或新界東，不論是九鐵或地鐵，都有令某些地區產生嚴重的噪音問題，令市民深受困擾，尤其是很多市民因此而不能入睡。

當局的管理方法，只是就噪音制訂上限，這簡直不是規管。主席，我們這裏也有噪音。我希望當局瞭解現時有數十萬市民受到這些困擾。可是，

當局回應表示沒辦法。正如剛才李永達議員說，遲早也會變得這麼嘈吵。我們曾經提出詢問，這麼嘈吵的情況，加上這些噪音，並非一加一等於二……主席，你的樣子為何這樣的？

全委會主席：因為我怕他會打擾你發言，這是不應該的。公眾席上的人士，那是否你引致的聲浪？請你將發聲的器件拿走。你聽到我的說話嗎？立即拿走。

（公眾席上的人不理保安人員請他關機）

全委會主席：請你離開，離開後再回來。

（保安人員把公眾席上的人帶離公眾席）

全委會主席：劉慧卿議員，請你繼續。

劉慧卿議員：多謝主席。主席，剛才那些人一旦發出噪音，你便要求他們離場，這是十分好的做法。主席，你已經即時讓我們看到，我們面對噪音時應該怎樣做。所以，我們應該鼓掌。真的是豈有此理。雖然剛才的噪音聲浪不大，但主席已感到十分困擾，我也差點忘記我要說甚麼了。

如果噪音高達八十多分貝，而且每晚都重複出現，並非像剛才那樣只持續數秒鐘，是完全不能忍受的。環境保護署表示會按噪音水平設上限，是不能接受的。剛才李永達議員也指出，既然到處都如此嘈吵，我們也一起嘈吵無妨。局長亦會明白，雖然 70 分貝加 80 分貝並非變成一千多或一百多分貝，但噪音水平肯定會上升。所以，當局必須採取行動。

我們在法案委員會中曾經作出討論。雖然當局做了一些事，卻並未足夠，因而有需要進行立法。局長回應時當然表示會做事。雖然今天討論了這麼多事情，但很多市民都不明白為甚麼討論持續這麼多天。可是，如果他們真的聆聽議員的發言，而不是被人誤導以致相信有議員故意拖延，他們便知道議員所談的，都是議會多年來不論在法案委員會或事務委員會一直跟進的事情。我同意當局並非完全沒有做事，但做得不足夠。所以，在這個重要關頭，議員便要再次把問題提出來。“長毛”可能會輸 — 不是可能，而是

一定會輸 — 因為許多議員都坐在外面，鐘聲一響便會進來投票。可是，他們縱使贏了表決，卻沒有贏得民心。

那些市民經常前來立法會，局長其實也知道有其他處理噪音問題的方法，例如封路禁止車輛駛入。又例如紅磡走廊和大角咀天橋的車輛十分嘈吵；德士古道也曾經禁止車輛進入，後來卻弄得一塌糊塗，不能實行。如果禁止車輛駛入，司機會提出投訴；如果不禁止車輛駛入，市民卻又不能入睡。我明白問題是難以解決的，可是，當局必須處理問題。雖然有關法例現已存在，局長卻說會觸犯法例，所以不會予以支持。局長可否對受噪音困擾的數十萬名以至 100 萬名市民施以援手，給他們一點安寧呢？

我謹此陳辭，支持修正案。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

(沒有其他委員想發言)

全委會主席：如果沒有其他委員想發言，環境運輸及工務局局長，你是否想發言？

環境運輸及工務局局長：主席，我知道很多議員對噪音問題十分關心。無論道路或鐵路引致的噪音問題，均無可避免地對市民造成滋擾。在城市發展過程中，這些設施越多，噪音便會越來越嚴重，除非我們在科技上可取得突破。過去多年來，我們都在努力作出改善。由於受到環境限制，所以，未能達致完美。如果身處於鐵路的近距離的話，便難以避免受到所有噪音的滋擾。

關於梁國雄議員指出《噪音管制條例》(第 400 章) 第 37 條的豁免問題，我想解釋一下。有關豁免其實並非旨在使鐵路公司不受《噪音管制條例》監管，只是《噪音管制條例》訂定的時候，地下鐵路早已建成，因此未能完全符合條例於鐵路落成後才訂立的要求。正是由於這特殊情況，第 37 條明文規定鐵路公司在實際可行及符合該公司履行法律所賦予的職能的情況下，必須消減噪音。換句話說，當鐵路興建的時候，條例尚未訂立，所以沒有消減噪音的規定。那麼，現在可否予以改變？如果實際可行，鐵路公司必須這樣做，並非獲得豁免便不用這樣做。當然，議員會說，雖然鐵路公司有這麼多虛位，仍然不肯這樣做。事實上，在過去 20 年，鐵路公司已分別動

用 10 億元，進行消減噪音的資本性（capital investment）工程，在沿線各段路軌裝置隔音罩或隔音屏障、更新列車設備（由於舊車可能產生較大的摩擦，所以要更換新車設備），以及減低列車行駛時產生的噪音。

議員都十分明白，當局有時候是難以取得平衡的。舉例來說，如果列車速度較快，噪音便會較高；如果我們希望列車班次更為頻密，行車時間縮短一點，噪音便自然會提高。另一方面，由於接獲很多居民的投訴，我們會要求列車在夜間減慢速度。可是，這樣做又會引致其他市民投訴列車速度太慢。由此可見，公眾利益牽涉多方面，我們只能盡力取得平衡。

此外，鐵路公司在籌劃建設和建造新鐵路的時候，已加入消減噪音的元素，例如採用最新科技和高敏感度和自動化的打磨路軌機，把噪音減至最低。鐵路公司會在每年進行維修、更新和提升鐵路的時候，採取這些環保措施。

我想在此談一談維修保養問題，因為這裏也有提及。剛才數位議員發言時，都提及這些活動所產生的噪音。根據《噪音管制條例》，這與我剛才談及在營運時所提到的行車噪音是兩回事。因此，豁免不包括保養維修工程，只是行車噪音可根據第 37 條獲得豁免。就像其他一般的建築活動一樣，當局把這些活動看作建築活動。因此，這些工程所發出的噪音受《噪音管制條例》第 6 條指明建築噪音許可證的制度所規管，而不是由梁議員提出的修正案條文規管。鐵路在維修保養方面，應完全受到這項條例管制。

我希望大家明白，由於深夜時份環境比較清靜，所以，在這時候進行維修所發出的噪音會顯得特別厲害。可是，如果火車不在晚上進行維修，應該在何時進行？如果維修在日間進行，那豈不是要暫停列車服務？其實，世界各地城市也面對同樣的問題，我們亦正努力尋求解決問題的方法。因此，我們要求鐵路公司承諾繼續密切留意國際上減低噪音的方法、維修保養的新發展，以及和設計路軌及列車的專家進行交流，在噪音遞減方面繼續努力。大家都明白，噪音最好能減至零，但這根本是無法做到的。所以，這方面的工作將會永不休止，除非停止行車，否則，也不可能完全沒有聲響的。

此外，修正案提及《東涌吊車條例》（第 577 章）第 20(2) 條。《東涌吊車條例》並非規管兩鐵運作的法例，亦與兩鐵合併無關。基於上述原因，我懇請議員否決這項修正案。

全委會主席：梁國雄議員，你是否想再次發言？

梁國雄議員：主席，我當然明白局長的解釋。不過，任何形式的豁免其實等如開了方便之門。

我的選區出現了許多不同的現象。例如，基於賣樓因素，而不是客觀標準，在九鐵和地產商發展的樓盤兩旁所裝設的隔音屏障數目特別多。又例如，九鐵在完成測試後，發現 A 點的噪音是 80 分貝，B 點則為 82 分貝，所以應先處理噪音達 82 分貝的地方，而噪音達 80 分貝的地方則留待遲些才解決。可是，防止噪音設備現在卻按能否賣樓而進行。

要防止噪音，除了從發聲根源減低音量入手，我們也可以採取隔絕的方法。當然，隔絕方法會構成捨本逐末的問題，噪音實在難以隔絕。舉例來說，我和廖局長交涉的時候已提出噪音太強，以致居民提出投訴。居民提出的要求其實很簡單：製造噪音的鐵路公司應支付居民安裝雙重玻璃的費用，令居民所受的滋擾減至最低。可是，九鐵當時毫不理會，因為它是無須負責的。

由於豁免的規定，政府反而採用一種削足適履的方法。例如，如果九鐵或地鐵告訴政府，無論如何消減噪音，噪音也會達到 88 分貝，政府便會發牌容許噪音達 88 分貝。政府這做法其實是與豁免有關。既然局長在這裏不厭其煩地解釋豁免範圍十分小，並非像議員想像那麼大，為何不可藉着這次訂立新條例管制鐵路，解決這項問題呢？兩鐵合併，意味着這項法例不會在短期內重寫。還有甚麼其他合併計劃？兩鐵合併後將會變為港鐵。現在差不多是進行修正的最後機會了，因此才會有這麼多議員把握這機會，向兩鐵（即未來的港鐵）和主催合併的政府當局施壓。

施壓有許多種形式，施壓也是關乎“數票”。如果本議會不能結為大聯盟，為市民爭取在兩鐵改組合併期間應取得的權益，便不會有任何改進。我已經多次提出，我們這議會就像一間填鴨式學店般 — 只問產品，不問理由；只問成績，不問理據。我覺得議員今天在這裏又再見證功能團體選舉或所謂“小圈子選舉”的害處。由於功能團體選舉所牽涉的利益十分狹窄，要負責的範圍也很窄，例如工程界議員只須向工程界負責，因而不能全面地、恰如其分地反映相應的民意。這是因為沒有相應的票數來反映民意，也沒有相應的票數來代表民意，甚至對一些出爾反爾的人施予懲罰，或對一些違反民意而取得議席的人施予懲罰。這是一個極壞的制度。誰違反民意，反而取得了與他們權力不相稱的議席，或與他們授權方式不相稱的議席。

我們在此進行辯論，其實與政府每次提出任何事情在這個會議辯論無異。我們甚至無法進行一個像樣的辯論，讓香港市民進行監察。我們經常說，

結果不重要，過程更為重要。我們也經常說，勝敗不重要，最重要的是能夠在公平、公正、公開的情況下進行競爭。本會雖然以公開形式進行，但並不公平，也不公正。本會的投票制度使得到大量民意支持的議員受到俗稱“小圈子選舉”的議員的掌摑。這個制度再次體現如果沒有普選制度，被顛倒的事物不會重新被平整過來；以往沒有被顛倒的事，卻會被顛倒。

（代理全委會主席劉健儀議員代為主持會議）

我知道我的修正案於稍後進行表決時會被否決。我也知道有一種時下流行的說法：有一位姓吳的先生說，你們認為你的權力真的存在？中央給你多少權力，你便有多少權力。立法會也是一樣，各位以為你們真的擁有權力嗎？中央支持的政府給你們多少權力，你們才會有多少權力。

在噪音的問題上，民意不喜歡噪音，民意希望政府因時而變，制定更好的法例管制噪音。不過，這是艱巨的工作。這就像某人雖然擁有十八般武藝，卻被人用鎖鏈鎖了起來。這情況就像普羅米修斯一樣，由於他要把光明帶給人類，教人類用火，因而得罪了宙斯，被鎖起和釘在懸崖上，還定時周而復始地被兀鷹啄食他的心臟。我們的議會和我們的這個制度也是一樣。10 年以來，反對派或俗稱泛民派的議員，在每次的辯論中都被人綁了起來，然後被兀鷹周而復始地啄食心臟，10 年來也是這樣。

也許讓我再舉另一個例子，那便是薛西佛斯推石頭上山的故事。雖然我知道把石頭推上山後，石頭仍會再滾下來，可是，我也會繼續推。我知道大家趕着吃飯，我也有事。我不會再說了，再說也是徒然。

我希望支持政府的議員撫心自問有否盡過力。我已盡力而為，我其實以不知為知，但沒辦法了。我希望所有記者筆下留情，不要再說我們刻意阻撓。你們沒有寫的東西，你們的編輯未必能刊登；你們所寫的東西，編輯卻會“加鹽加醋”的。多謝代理主席。

李永達議員：代理主席，現在是否由林局長代表環境運輸及工務局局長？

代理全委會主席：是由政制事務局局長代表，主席已批准了。

李永達議員：代理主席，我繼續發言。由於我要向環境運輸及工務局提出問題，我希望林瑞麟 — 環境運輸及工務局局長的代表林局長 — 最低限度懂得回答，因為廖局長剛才發言表示，這項豁免並非完全不受規限。

其實，豁免說明在實際可行的情況下，必須進行環境保護工作。議員亦知悉，過往 20 年間，有關方面動用了 10 億元，即每年約 5,000 萬元，進行改善車輪噪音情況及打磨車軌等工作。豁免訂明在實際可行的情況下，要做好一些工作。我想問局長，因為剛才已提供了一些資料。根據廖局長剛才所說，除了在新車卡上安裝新設備，使車輪減少噪音外，也引進了所謂改善打磨路軌的技術，減少進行打磨工作時發出的噪音。局長可否告訴本會，在過往 20 年間，有多少個地鐵車站收到有關投訴？老實說，可能每個車站也曾經接獲投訴。在過去 20 年間，有多少個地鐵和九鐵車站收到投訴？關於地鐵方面，除了廖局長剛才提及新列車發出的噪音較少，以及修理路軌時採用更好的方法，還有甚麼是法例要求地鐵公司在切實可行的情況下必須進行的改善噪音措施？我想在取得資料後才進行辯論。多謝代理主席。

政制事務局局長：代理主席，我們可以回應李永達議員。

在過去 20 年間動用 10 億元所進行的工程，不單包括更新列車或為減低列車行駛時發出的噪音的工程，也包括因應情況需要和在切實可行的條件下，在沿線個別路段增設隔音屏障和隔音罩的工程。我相信地鐵公司以往是根據區內居民的意見，經考慮後和根據其法定的職能辦事的，我也相信地鐵公司日後會繼續這樣做。

多謝代理主席。

代理全委會主席：是否有其他委員想發言？

李永達議員：代理主席，局長對第一段的回應頗令人滿意，而且對題。可是，局長說有一部分車站裝設了架空屏障，我想取得有關資料，局長可否在議事廳中朗讀有關車站的名字？這些車站有多少個？

代理全委會主席：李永達議員，我想提醒你，現在不是質詢時間。

李永達議員：我知道，代理主席。如果你想我發言，我可以這樣做。我當然可以辯論，我不想不給局長機會發言。根據我的經驗，設有上蓋和隔音裝置的車站數量不多。當然，我會讓局長作出澄清的。以我所知，很多車站接獲投訴很久仍是沒有任何進展。環運局局長的代表林局長說地鐵公司有進行這些工程，我對此極感好奇。請問環運局局長的代表林局長，哪些車站進行了這些工程？你可否與我們分享這些資料？多謝代理主席。

代理全委會主席：政制事務局局長，你是否想回應？

政制事務局局長：代理主席，我只可以重申，今天局方給議員的回應是一個整體回應。我們強調，在過去 20 年間，確實動用了 10 億元來進行這些工程。正如代理主席所說，今天不是質詢時間，所以我們沒有準備每一個車站進行了甚麼工程、每一個路段進行了多少隔音工程的資料。局方整體的回應是，多年來，地鐵公司確實按照條例做應該做的事情，我相信地鐵公司日後也會這樣做。

劉慧卿議員：代理主席，剛才廖局長回應時提到維修、打磨等事宜，她說新機器會有所幫助。代理主席，你會記得那些我們在法案委員會也提及過這問題。

九鐵公司已經更換了一些機器，噪音當然因而減少，可是，還有一批機器尚未更換。九鐵公司表示要待 2012 年左右，才把這些機器予以更換。他們一向的做法是如此，因沒理由浪費那些機器。我們當時亦指出，如果新機器可以減低噪音，他們便不應單看那些機器是否已用盡。那些機器如果還可以再用，便讓它多用數年。可是，如果機器多用數年，居民便要受苦多數年了。

我希望當局和鐵路公司明白這一點，盡快更換那些機器，因為那些機器對減低噪音真的會有所幫助。剛才廖局長沒有提到這一點，所以，我想提出來令當局和鐵路公司加以注意，當然，這樣做便要提早花錢，但這些錢應該花而且值得花，因為能夠幫助市民。

多謝代理主席。

李永達議員：代理主席，局長的回覆沒有新資料。關於這項辯論，我只可以說局長的發言乏善可陳。其實，我的辯論很具體，焦點在於地鐵公司和九鐵公司有否在實際可行的情況下辦事。

局長談來談去也只有兩點，第一點是新車車輪發出的聲響較低；第二點則是關於新打磨路軌設備。其實，我認為最有效(最 effective)的做法……當然，局長會說，大家也知道路軌不可能完全不發出聲響，所以，如果在源頭(source)不能做甚麼，便要另想辦法了。現在廖局長負責的政策局也表示已全面在舊公路逐批裝置隔音屏障。為何地鐵公司不能採用相同的方法呢？其實，我只是想提出這個問題：為何地鐵公司不能採取相似的策略和計劃？對於接獲較多投訴的車站，如果不能透過改善路軌把噪音減低，為何不能交由政府裝設隔音屏障？

局長剛才表示現時的回覆是一個整體性回覆。我不知道政府處理實際問題時是否也採取同樣做法，所以沒有甚麼實質回覆，沒甚麼可以告訴公眾。經過多年來的投訴，地鐵公司仍然沒有詳細計劃，仿效政府逐批在舊公路進行工程的做法。

局長不要認為這個要求不合理，因為當政府也可以在所有舊和較繁忙的 highways 上進行工程時，公眾或議員沒理由不要求地鐵公司對接獲較多噪音投訴的車站進行工程，並且要求兩間鐵路公司，即以後的新鐵路公司，在實際可行的情況下，向公眾和政府提交實際可行的改善方案和計劃。我覺得在現階段兩鐵並沒有這樣做。

我要先多謝林局長在這裏坐了十多分鐘，然後再由廖局長回應。我的要求十分簡單，即使豁免條文是指實際可行的情況，政府可否告知本會現時這做法是否已完全符合實際可行的要求？我只想提出一點，如果廖局長管轄的政策局已為政府就 highways (高速公路) 擬好計劃，為何我們不能同樣要求地鐵公司，就着以往接獲較多投訴的車站及這個水平，向公眾提交實際可行的計劃。

即使兩鐵可能須花時間提出計劃，公眾也可以進行討論，提問為甚麼 A、B、C 計劃不可行。可是，根據我的理解，兩鐵最少到這階段也仍未有這些計劃。如果沒有這些計劃，怎能說豁免本身是合理的呢？合理的意思是，無論如何，已有計劃做一些事情。可是，兩鐵現時在 1 年內才會向大家就車站和新車透露少許資料，而完全沒有在法例所指的實際可行情況下，把這些工作做好。我希望局長回應，地鐵公司或新成立的鐵路公司在實際可行情況下，會否在這些遭到嚴重的噪音投訴的地方，有計劃地逐步更換列車和進行打磨路軌工程，並且推行隔音屏障的計劃？多謝代理主席。

代理全委會主席：是否有其他委員想發言？

(沒有其他委員想發言)

代理全委會主席：環境運輸及工務局局長，你是否要再次發言？

（環境運輸及工務局局長搖頭示意無須再次發言）

代理全委會主席：如果沒有其他委員想發言，在我向各位提出梁國雄議員議案的待決議題之前，我想提醒各位，如果他的議案獲得通過，他可以動議修正第 30 條。如果他的議案被否決，他不可動議修正第 30 條。

代理全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：梁國雄議員動議新訂的第 29C 條前的新標題及新訂的第 29C 條，予以二讀。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

代理全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

黃定光議員：代理主席，現在似乎沒有足夠法定人數。

代理全委會主席：很明顯是沒有足夠法定人數。秘書，請響鐘通知委員返回會議廳。

（全委會主席恢復主持會議）

（在傳召鐘響後，多位委員返回會議廳）

全委會主席：已有足夠法定人數。由於我們已經準備就梁國雄議員動議的議案進行表決，所以我現在繼續進行表決的程序。贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

李永達議員起立要求記名表決。

Mr LEE Wing-tat rose to claim a division.

全委會主席：李永達議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：請各位委員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

Functional Constituencies:

吳靄儀議員、張文光議員、王國興議員、張超雄議員及鄭志堅議員贊成。

何鍾泰議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、石禮謙議員、張宇人議員、方剛議員、李國麟議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員及黃定光議員反對。

地方選區：

Geographical Constituencies:

何俊仁議員、李卓人議員、李華明議員、涂謹申議員、陳婉嫻議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、馮檢基議員、李永達議員、梁家傑議員及梁國雄議員贊成。

周梁淑怡議員、陳鑑林議員、曾鈺成議員、劉江華議員、蔡素玉議員、李國英議員及張學明議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 20 人出席，5 人贊成，15 人反對；而經由分區直接選舉產生的議員，有 21 人出席，13 人贊成，7 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

THE CHAIRMAN announced that among the Members returned by functional constituencies, 20 were present, five were in favour of the motion and 15 against it; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections, 21 were present, 13 were in favour of the motion and seven against it. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the motion was negated.

全委會主席：由於梁國雄議員動議二讀新訂的第 29C 條前的新標題及新訂的第 29C 條的議案已被否決，梁國雄議員不可動議修正第 30 條，因這與全委會已作的決定不一致。

秘書：經修正的第 30 條。

全委會主席：由於全委會較早前已通過環境運輸及工務局局長就第 30 條動議的修正案，我現在向各位提出的待決議題是：經修正的第 30 條納入本條例草案。

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：新訂的第 6A 條 加入條文。

全委會主席：各位委員，我想告訴大家，這個會議廳的音響效果非常好，當你們在座位傾談時，我是會聽到的，所以，你們傾談時聲音最好放輕一點。劉慧卿議員剛才發言時，我要求公眾席上的人士一定要肅靜，就是因為這裏的音響效果實在太好了。大家要小心這一點。

李永達議員：主席，我動議二讀新訂的第 6A 條。

新訂的第 6A 條條文主要有數部分，第一是關於《地下鐵路條例》（第 556 章）第 4 條對日後新車站上蓋物業發展項目作出的規定，這包括 3 個部分：第一部分是在批予港鐵公司的專營權中，並不包括上蓋物業的發展權，這是新增的第 4A(1) 條；第二部分是所有新車站上蓋物業發展項目必須公開招標和競投，這是新增的第 4A(2) 條；及第三是港鐵公司須與中標者配合和向中標者提供合理協助，這是新的第 4A(3) 條。

（代理全委會主席劉健儀議員代為主持會議）

代理主席，這項修正和所加入的條文是一項重要的政策，可加以辯論和考慮，因為大家也知道，現在整個鐵路的發展基本上也是以物業利潤資助整個鐵路發展的資本開支部分。民主黨其實沒有否定這種模式，即對於利用鐵路沿線某些經大家商討的土地，進行賣地或發展物業，以資助興建鐵路的資本開支，我們是沒有異議的，因為大家知道，在財政上，鐵路公司是不可能從一般的車費收入中取得龐大的資本額，來從事很大型的鐵路發展工程。

我們加入新條文的目的何在呢？便是我們質疑為甚麼要把土地在沒有需要公開競投的情況下批給鐵路公司。其實，我們有合理理由和數據的，可以說這種做法是以一個商討的市價，即政府在鐵路沿線的土地經過商討選擇哪一幅土地和商討價格的過程後，所得出的價格並非市值價格，頂多也只是商討的價格（*negotiated premium*）。這與一個我們說的市場土地價格（*market premium*），是有很大分別的。

簡單地說，大家也知道，現時地鐵的運作是在進行每一項鐵路發展時，均會與政府商討是否有上蓋物業發展權。每一條鐵路也有這種物業發展的情況。很多時候，地鐵公司雖然本身是一個發展商，但也不是自己獨自地興建

物業的，一般也是以公開投標的形式，要求發展商與它合作。這並不是新鮮的事情，因為大家也知道地鐵沿線有這類物業發展，以及有很多市民住在那裏。

現在的情況是，地鐵公司和這些公司合作，而這些公司是私營發展商。坦白說，這些私營發展商其實並不是做慈善事業的，他們也是牟利的。換言之，地鐵公司要在與地政總署討論過地價後，便會與發展商合作，地鐵公司獲得一層利潤，而發展商亦獲得一層利潤。

我們覺得問題在哪裏呢？政府並不一定要採取這種做法的。如果要採取的話，也要考慮既然鐵路是一項很大的投資項目，須以一些物業作補貼，是否應該在商討後，將這些經挑選的物業拿出來公開競投？我們肯定公開競投的價格一定會高於現時地鐵公司和地政總署的商討價格。換句話說，這便無須涉及間接地資助發展商的情況 — 或許不要說資助吧，而是間接令發展商在和地鐵公司商討時，無須經過完全公開的競投過程。

舉例來說，很多發展商也較喜歡收集農地，然後與地政總署商討價格，以補地價的形式，把土地由農地改為物業住宅地或商業用地。我知道絕大多數地產公司最喜歡採用這方式，這亦令數個主要的，即首要的四五個地產商很頻密和不斷地在新界收集農地，有些單是農地已擁有數千萬平方呎。為甚麼他們喜歡這種方式呢？道理是很顯淺的。因為商討價格只是由一間地產公司與政府部門商討而已，如果商討的價格不好，地產商可以停止商討和不接納補地價。大家看看我們在這一兩年，在恢復勾地後的競投土地，我們聽到很多地產商也投訴地政總署，說現時勾地表的所謂最低地價太高。這點地產商在去年已說過很多次。當然，對此我是不同意的，而我也會公開說過我不同意這種分析。

不過，我是否同意並不重要，最重要的是市場是否同意地產商的分析？市場是否同意地政總署所訂定的勾地表土地地價過高？答案是否定的。市場告訴我們，其實地政總署是把價格訂低了，價格是很保守的。從最近 1 年內在九龍西，甚至山光道或其他例如何文田等地方的所謂中價以至豪宅的地皮看到，最後的市場投標價，即競投價與地政總署在勾地表內訂定的最低可承擔價格相差由六成至一倍不等。你可以看到，在這個商討的過程中，地政總署其實仍然採取一個很保守的態度。

當然，我知道他們一直也說是按專業水平行事的，但大家可以看到，基本上，採用商討市場土地價格的方法，最終是誰會受害呢？是納稅人。我們從另一個角度想想，如果我們勾地表內的土地不是在勾完後就公開競投，而

是誰勾出那幅土地，便由該個地產商與政府商討（negotiate），你說會否出現那幅地高於底價六成至一倍的情況呢？是肯定不會的。

所以，這是為甚麼民主黨要把所謂在地鐵沿線政府決定將某些土地交給地鐵發展的做法，改為不止是交給地鐵和地產商一同發展，而是要透過一個公開競投過程來處理的原因。這種做法是一定會令納稅人得到較多的錢。如果納稅人在這部分，即一些已經劃定的土地方面收到的錢較多，我們最終其實是沒有損失的。當然，這些錢一方面可以給予地鐵或新的鐵路公司，作為它發展鐵路的資金來源；另一方面，當然，如果所得的錢是較單是與地產商合作為多的話，你還可以對整個地鐵的資金等其他各方面有更充分的幫助。如果是這樣，我們覺得對納稅人會有更大、更大的好處。

當然，現在鐵路公司在取得土地後，我知道是不會與某一公司商討土地價格的，而是透過一個 *tendering process*，即投標的過程來進行。這並不是公開競投，而是一個投標過程。我們民主黨一直也不明白，既然地鐵有一些土地，為甚麼不可以作公開競投呢？這也是可以的。為甚麼不以公開競投的方式處理所有土地呢？這種做法較純粹投標可能更會令價格有更好回報。因此，代理主席，我們覺得現在的情況並非最佳的選擇。當然，我們不會說地鐵公司特別須選擇哪一個地產商，與它合作。當然，那些土地也是以 *open tender*，即公開投標來處理的，但我們覺得民主黨的建議是更可取的，亦令市民覺得可撇除所有令人懷疑政府或鐵路公司不採取最接近市場的做法。很多時候，政府在談這些問題時也說“大市場、小政府”，但它在給予地鐵土地這個問題上，卻又不是這樣做。

我們民主黨的黨友曾與地產建設商會的個別成員聚餐，其實也不止是個別成員，而是數目頗多的成員。我們間中是一年有一次聚餐，其實，個別地產商也在這些場合向我們提出這樣的意見。其實，他們也不贊成用這種方式批地給地鐵，因為這會令地鐵公司本身的業務範圍擴闊，成為另一間地產公司。此外，它可能取得的一些土地是某些地產商感到興趣的，而且他們可能願意付出更高的價格，即較地政總署與地鐵所訂的最高價格還要高。我想問：如果它願意付出更高的價格，為甚麼地鐵會有優先權呢？在競投後，錢便會撥歸庫房，庫房也可以再把錢交給地鐵的，但地鐵便不用在這項問題上有較一般的發展商更優惠的做法了。這是否更公道呢？

所以，我希望大家在辯論時，不要說民主黨想將地鐵的主要收入來源割斷，我們並沒有這樣做。我們仍然同意，每發展一條新鐵路時，也須在那裏撥出一些土地，作為資助它那麼大的資本投資的資金來源。我們辯論的是方式的問題，即最接近市場的方式是不應該由政府指明須由地鐵發展，不，是取得土地。為甚麼不在市場上公開競投？地鐵也是可以競投的，成功的話便

由它發展。如果投不到，便讓有關的地產商發展。當然，那些供競投的土地地價總和是可以作為資助地鐵公司興建所需資本龐大的鐵路新線的資金來源。

代理主席，我覺得這是我們的政府可把地鐵公司作為混營鐵路公司的工作重新釐定的方法，亦令我們所說的公開競投不單在勾地表中的土地出現，即使在地鐵沿線的土地上也會出現。多謝代理主席。

代理全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：新訂的第 6A 條，予以二讀。

石禮謙議員：代理主席，關於李永達新訂的第 6A 條，地產商會是接受這個精神的，因為他們覺得，無論是政府賣地也好或政府推出地皮也好，他們也希望看到有公開、公平的制度，無論是在勾地表或拍賣方面，這也是很重要的。

過往的政策是利用土地來津貼基建發展，尤其是例如鐵路的發展，地產商對此也很接受，因為當時兩間公司也是由政府百分之一百擁有的，在這方面，只是把錢從左袋放進右袋而已，因此，在這方面，他們是認為可以接受的。自地鐵上市以後，就這個概念而言，他們便覺得既然它與其他上市公司也是一樣的，即不應該有特殊的待遇。為甚麼社會有這麼大的反應，而地產商也有很大的反應呢？以數碼港為例，是為了批地而數碼，批地給有關公司興建數碼港和以賣地的收入作為津貼，因此很多地產公司和地產商也表示反對。

剛才，李永達提及整項政策的歷史、香港土地的用途和買賣等資料，全部也是很正確的。在這方面，我不想繼續談下去，因為他說了很多，我也支持他在這方面的想法。

此外，我代表地產商會反映，希望將來如果發展新的鐵路，便不應該再以土地來作出津貼。如果須以土地作出津貼，便希望可把土地出售，然後注資該間公司，為了反映整個市場的需求，是應該這樣做的，而這樣做也是公平和公開的。代理主席，在這方面，地產商會已經提供了很多文件，以支持這個觀點。

由於我代表地產界，因此，我是反映地產商會的意見。至於我個人的意見，便是我很理解這項政策，因為我從事地產業這麼久，我是由這項政策磨

練出來的。我任職九鐵的時候，便開始從事地產項目，當時也是這樣做的。如果沒有地產項目，我們便不會看到有輕鐵，不會看到有西鐵，也會看到有很多問題出現，尤其是票價會沒有穩定性。因此，可以看到這樣做有好處，也有不好之處。

我們看看在地鐵各個車站有這麼多的發展，如果不是由地鐵來做，便很難會出現這樣的發展。即使如何在市場上推出土地，也未必有人會做。我們須衡量社會的發展、地產的發展和整體市民的利益，尤其是發展鐵路網是很重要的。那麼，我們如何在當中尋找平衡呢？

不過，從地產角度而言，當然，我們希望每一幅土地也可以推出來供我們競投或勾出，這樣做是公開和公平的。可是，這個制度會否對將來發展新鐵路網有影響呢？這是會有影響的，因為是否會有人勾地或競投，也是由市場帶動的。如果市場不好的話，正如我們過去數年一樣，即使有很多地，也沒有人勾出來，那麼，發展便會停頓下來。如果大家看看西鐵，整個情況便是這樣，因為鐵路已經興建完成了，但很多上蓋卻仍未發展。因此，本來預計的乘客沒有了，這種虧損不止是鐵路的虧損，而是整個社會也須作出補貼的……如果從地產的角度來看土地發展的話。

我在精神上很支持李永達議員就第 6A 條提出的修正案。代理主席，我在精神上支持他，不過，實際上，我卻不會投票反對他，我是不會投票。

代理全委會主席：是否有其他委員想發言？

李永達議員：代理主席，由於這是一個很複雜的問題，因此我剛才發言時，也未能說出我全部的意見。

在法案委員會進行審議的初期，我們曾討論應否採用新的方法處理土地，地鐵有限公司（“地鐵公司”）也說出了本身的一些困難，便是由於鐵路和沿線上蓋物業的發展是連繫在一起的，因此，如果不由同一間公司負責，是很難進行的。這種說法在法案委員會會議上其實已被同事辯駁得體無完膚，因為大家也知道，即使鐵路的設計和發展很複雜，無論如何也不會比機場複雜。我記得在興建機場時，當中的承辦商非常多，如果在鐵路的某個車站上蓋要進行物業發展，其實已經有很多聞名和很 *stereotyped* 的方式可以做得到，規定如何興建天橋、如何與商場連接、如何鋪填平台等，我不覺得工程師和建築師面對這些問題時會遇上困難。

地鐵公司在所謂物業發展中有這麼大的參與，其實也會引起一些問題。第一、正如石禮謙議員所說 — 我也很感謝他反映了地產建設商會的意見 — 地產商也覺得我們的意見有道理，因為在競投過程中，如果把某些地鐵沿線土地指定交由地鐵公司進行發展，其實是違背了市場的運作，因為地鐵沿線土地是優質土地。我不能說地鐵公司進行的物業發展很差，但它其實一直也是找其他發展商與它合作，它主要是做這些事情，而不是自行發展物業的。它在這個過程中利用甚麼專長或做法，使發展的效果理想，我們其實無從得知，不過，我知道與它合作的地產商大多數也是較著名的地產商。

其實，地鐵公司現時沿線的物業發展得那麼好，即物業的通道、商場的接駁及設計也可能不是來自地鐵公司內部本身。地鐵公司本身作為一間負責營運鐵路的公司，在參與物業發展的過程中，也有一些不好的地方。我們在法案委員會進行討論時，由於地產商有他們的商業考慮，而地鐵公司有 75% 是由政府擁有的，所以公眾對地鐵公司的物業有不同的看法。因此，很多時候，這些物業和車站之間的 **interface** 是會帶來很多公眾意見的，正由於它是政府的機構，所以它應該知道如何如何地做，如果不做，政府便須負責任。有時候，地鐵公司的物業部門的角色其實是十分混亂的。究竟它純粹是私人物業公司、還是私人的公司，但同時須照顧公眾利益呢？這其實是不大清楚的，當它不想負責任時，便說自己是私人公司，是上市的和經營地產的。

但是，當它想取得某些特別豁免時，例如今天很多的辯論，以及我之前的修正案也是涉及豁免的問題，那麼，它便不當自己是私人公司，而是當自己是政府參與的公司，因此，這個角色是非常混亂的，令公眾覺得有時候，兩種好處或 “着數” 地鐵公司也可以全得到。也由於地鐵公司與地產商合作發展，因此，有時候，當個別地產商做出公眾認為或我們認為與市場行為或一般我們所說的售樓行為有衝突的事情時，政府其實須承擔有關的批評。

我記得在去年，以地鐵公司與某地產商，即新鴻基地產發展有限公司合作興建的凱旋門為例，他們發表公告，說有一項 “天價” 的成交，但後來給報章揭發其實這項成交是類似 **bundle sale**，即捆綁銷售的方式。當然，地鐵公司後來在電台表示這不是捆綁銷售，而是有兩位顧客前來購買兩個不同單位，不過，價格的差別很大。舉一個例子，我和何俊仁進去購買了兩個單位，何俊仁購買的單位是每呎 2 萬元，而我購買的單位是每呎 1 萬元，他們清楚知道我們是來自同一間公司的，但卻說那是兩項不同的銷售。其實，大家也知道這種情況是 **bundle sale**，即使物業公司的代理後來也是這樣跟我說，其實，施永青在電台亦表示（他初時也表示）這是類似 **bundle sale** 的。不過，我想他在電台說過後，一定是被地鐵公司捉去審問一番，所以，此後，他便不敢再說話了。

很多地產代理也知道這方面有問題。地鐵公司為何要介入這些我認為有時候，是地產商的不良銷售手法，因而被人批評呢？所以，最後，我還寫信給地鐵公司董事局，要求徹查有否此事。當然，它是無須負責的，寫了一封回信，隨便寫兩句，回答了便了事。但是，到了現階段，如果政府或地鐵公司（尤其是政府）不考慮把這些銷售方式改變的話，我覺得以後，第一，公眾仍然會有很多批評，便是地鐵公司跟地產商官商勾結，這種批評一定是會有的，而發生這類不良銷售時，又會被人投訴。第二，即使在市場內運作的地產建設商會的個別成員，也不同意這種做法。那麼，政府是否一定要繼續堅持利用鐵路沿線土地，讓它發展物業呢？正如我剛才說過，我不反對政府把個別沿線土地公開拍賣後所得的收益撥給地鐵公司，資助它的鐵路建設，但現行的方式是令人有很多詬病的。

因此，我希望政府考慮把這種做法改變，當然，最簡單的方法便是支持我的修正案了。多謝代理主席。

代理全委會主席：是否有其他委員想發言？

何俊仁議員：代理主席，我只想簡單補充兩三點。這種容許地鐵公司有發展權，即無須經過招標便可發展車站物業上蓋的做法，正正是使地鐵公司和將來的港鐵公司成為一間地產公司，多於一間提供公共服務的公司的做法，而很多投資者也是把它當作地產公司。是否須採用這樣的模式呢？我一直也有很大的質疑。

其實，在 1998 年，代理主席，你也會記得，當我們辯論《地下鐵路條例草案》時，也就是在地鐵公司私營化和上市時，民主黨曾提出一項修正案，效果是與今天的修正案相若的。我們覺得，這些物業上蓋的發展權應該早早便拿出來競投，而不是交給地鐵公司作為一種融資方式。我們也曾說過鐵路的發展當然是資本密集、須有充裕資金的，不過，卻不應該用一種不清楚的、不清晰的和不知道有多少補助的方式來支持。如果須有更多資本，便拿出來拍賣，有多少錢也全部注資給鐵路公司，這是可以的。可是，如果用一種不清晰的方法，即所謂公私合營的方法，便會令人覺得這是利益輸送。

我相信政府也不應該再爭辯說該個估價是市場價值，其實，這是貽笑大方的，因為以前已經說過很多次了，便是如果不用這種方式，他們說他們做不到。換言之，給他們這樣一個發展權，是要支付入場費，即以一個價錢來買這個發展權，但這絕對不是市價。市價必須經過公開的拍賣或競投，才算得上是市價。

我想最關鍵的一點是，在 1998 年，由於地鐵成為一間私人公司上市，因此我們堅決反對這種資助模式。以前的事情，我們覺得不要緊，剛才石議員也說，這是左袋入右袋的問題，因為它是一間由政府全資擁有的公司。同樣地，以巴士公司為例，如果它們告訴我們，將來可以為車廠補地價，便可以用作發展物業，以前可以這樣做，我們已經覺得是非常不對的了。如果日後仍這樣做，我覺得我們便應該強烈反對。這是一種不公平的方式。當時批地的時候，如果是供它用作維修車廠的，便應用作車廠；如果再沒有需要，便應該拿出來拍賣，不要告訴我說它可以與政府商討修改土地條款和補地價，說這是正確的，這便是市值了。對於這點，我們是絕對不能接受的。

總括來說，我們覺得我們不應該讓每一個站再可以採用數碼港的方式來經營，令它們變成一個個小型的數碼港。這點我們在 1998 年也曾說過。民主黨最堅持的，便是以公平、公開、公正的方式來運作我們的市場競爭……來保持我們的市場競爭，尤其是在處理我們的公共財產時 — 公共財產是包括地鐵上蓋的發展權。

因此，今天的修正案與我們以往在 1998 年提出的修正案是一致的，亦再一次地，我希望政府須知道，這點對香港能否保持一個形象，即我們堅持一個公平的市場競賽規則，是絕對重要的。多謝代理主席。

代理全委會主席：是否有其他委員想發言？

石禮謙議員：代理主席，我剛才發言時表示支持李永達議員提出第 6A 條的精神和概念，但我很反對剛才李永達指新鴻基採用不良手段賣樓，這點是欠缺證據的。此外，這公司也是一間非常好的公司，在香港很有名。有名是由於它對香港的承擔，以及它對買樓的人也很好。

代理主席，我反對李永達剛才的發言。

代理全委會主席：是否有其他委員想發言？

（沒有其他委員想發言）

代理全委會主席：環境運輸及工務局局長，你是否想發言？

環境運輸及工務局局長：代理主席，政府向鐵路公司授予物業發展權，是用作填補該公司在推出新鐵路項目時的資金差額的其中一種方法，也是一項現行安排，適用於地鐵公司和九廣鐵路公司，使鐵路公司可以建造有關鐵路，為市民服務。這是現行的安排，並非一個因為兩鐵合併而建議的新安排。

透過物業權益的方式融資，除了可以讓鐵路公司應付高昂的鐵路基建開支外，同時也可令車費維持在市民負擔能力所及的水平。如果沒有物業發展，票價便會有需要遠超目前的水平，才能維持長遠的鐵路運作。在世界上，在很多先進的城市，鐵路運作也不是一門賺錢的投資，它們也希望可以向香港借鏡，嘗試推行香港行之有效的鐵路和物業綜合發展的模式。

這種安排也可以為車站和鄰近社區提供更佳連接，為鐵路項目帶來穩定的乘客量。由於鐵路公司是負責整個車站地盤的發展，因此能夠用最適當的方法，設計鐵路和上蓋物業的發展計劃，並且能善用空間，把物業和鐵路綜合發展，因此對鐵路的運作和安全均有一定的保障。

所以，由同一間機構同時管理鐵路建設、營運和有關的物業發展，責任的劃分是非常明確的，絕對不會含糊不清。如果在物業發展方面一旦發生會影響鐵路的事件，有關機構即可妥為處理。這種綜合的協調發展方式，可以確保每項發展計劃也能夠順利完成。由於是由鐵路營運者管理車站上蓋或連接車站的物業，這也是另一個重要原因，令我們認為綜合發展的模式也會令鐵路運作效率增加。如果車站上蓋或連接的物業管理不善，便會對車站構成不良影響。此外，由於車站和連接的物業會共用位於對方範圍內的屋宇設施或通道，因此這也要大家彼此綜合管理，才能夠令安排和運作暢順的。

（全委會主席恢復主持會議）

總的來說，鐵路與物業綜合發展的模式是行之有效的，為社會帶來不少好處，也是用作填補該公司在推展新鐵路項目時所需資金差額的一個好方法。如果以法例規定不可用物業發展作為填補新鐵路項目資金差額的做法，必定會對日後推展新鐵路項目有一定影響，尤其是一些對社會上有實際需要而在財務上不可行的項目，因此，我懇請各位議員否決這項修正案。

多謝主席女士。

李永達議員：主席，我認為局長的回覆不太合理，尤其是就她所說的兩大點而言，因此，我想回應一下。

第一點是關於鐵路車站和它的建設，以及如果日後由不同的公司 — 假設不是鐵路公司而是另一間公司 — 發展上蓋物業，這樣做是否有問題呢？我認為在香港，這些所謂綜合性發展項目其實是有不少的，即在一個地盤內有道路、在一個地盤內由不同的機構在不同的位置興建不同的建築物，這種情況是有很多的。在香港，這種興建樓宇或建築物的工程經驗已有數十年之久，我看不出有任何理由不能透過預備的過程，大家在建設的分歧上互相作出配合，並在建設之後，清楚釐定其管理的方式和責任。

如果你說這樣建設是不可行的，我便不明白了，因為我記得我在有關機場的小組內進行審議時，機場裏有數十個、甚至數百個主要承辦商和分判商。他們也是在工程的過程中，彼此提出自己的建設計劃及如何分工的意見，結果也沒有發生問題。為何局長表示在同一個地盤、同一個地方，一定要由同一間公司負責才可以呢？這種說法是完全不合邏輯的。是否不可以車站由地鐵公司興建，而其上蓋則由另一間公司承辦呢？實際上，現時地鐵公司在獲得一幅土地後，也不是由他們進行工程的，而是經過公開投標，找發展商合作。據我瞭解，地鐵公司內並沒有建築部門負責興建樓宇，只不過是找私人發展商的建築部門來進行工程，其實，在這個過程中，大家會就所有建築上的分歧和安排商談妥當，確保不會出現偏差，以及在興建建築物和通道後，大家會就所謂共用的通道、共用地方和就車站劃分承擔和維修等問題。我認為這完全不是反對我這項修正的藉口。

第二點是，局長說有些鐵路基本上在財政上是不太容易賺錢的，即不太 *viable*。如果不批予土地，那又可以怎樣做呢？其實，這些例子在政府本身也可以找到。以迪士尼線為例，政府並沒有批出土地作發展用途，那麼政府是怎樣做的呢？政府不就是給它一筆款項吧了。我記得是大概 7 億元左右。那麼，如果日後有新的鐵路線，例如現在要興建的港島西鐵路線，我從報章得知，指有一幅土地在堅尼地城附近，政府正與地鐵公司商討。如果這幅土地不是一定批給地鐵公司的，而是以公開拍賣來投標，並把所得的款項用作資助西港島線的興建，這其實是沒有分別的，還不是那筆款項吧了，只不過並不是指定讓鐵路公司在該項合作中賺取這筆款項，而是透過投標、透過公開拍賣這幅土地獲得這筆款項吧了。因此，局長的第二個理由也不是理由。我們並沒有要求政府不給它那幅土地。

好了，如果有關鐵路線是完全沒有土地可供發展的，那麼便跟這項修正沒關係了。如果日後興建一條鐵路線，是甚麼土地也沒有批予的，那麼便沒

辦法了，惟有由政府注資。我不會認為日後，尤其是在地鐵公司成為港鐵公司後，如果有鐵路線須投資數十億元，以至 100 億元，但卻沒有土地可發展物業，政府會要求地鐵公司完全自行承擔的。我又不認為政府會這樣做。它一定會坐下來與政府商討，說興建不是不可以，但要求政府注資才行。迪士尼線需款 7 億元，日後就其他鐵路線，可能會要求另一個款額。因此，我在聽過局長提出的原因後，認為也不能解釋為何不同意我們的修正。我必須重複我的觀點，便是政府經常表示我們須贊成大市場、小政府、贊成自由經濟，但為何它在土地拍賣上，仍然採用一些如此不清不楚、不是完全依循市場的公開投標形式處理土地，而是表明會把土地批給地鐵公司，以及以非公開投標的形式來處理呢？

謝謝主席。

全委會主席：是否有其他委員或政府官員想發言？

何俊仁議員：主席，我再補充兩點，是關於車費補助問題的。

局長表示，如果不這樣做，車費一定會很貴。可是，如果用另一個方法，即沿用我們處理公產的方法處理物業，所得的款項，除了可以正式注資的形式幫助資本建設外，還可以採用票價補助基金形式的。這又為何不可行呢？

所以，分別是在於現時是把這些從發展得來的、無法估計的利潤全數交給地鐵公司，然後任由它決定票價，以及任由它決定有否補助。實際上是沒有補助的，何來補助呢？其實，大家只須看看它每年的盈利，以及在這十多年來，縱使有通縮，它也不曾減價，便已經知道了。

因此，可以看到是否可倚賴地鐵，說它有物業發展，謀取到可觀的利潤，便會照顧票價呢？我認為不可以從這個角度來看。它是一間私營公司、一間上市公司，我們跟它之間的交易是要認真的，是要清楚的。任何與它的經濟交易一定要清晰，不再存在任何補助的問題。一間私人公司不應獲得補助。

同樣地，以市區重建局為例，我們會否同意，將來我們須注資給它，使它可以繼續運作，接着又上市呢？我相信我們不會同意這樣做的，即使市區重建局是賺錢的，也是一樣。因此，我們的考慮是一樣的，當它們運用一些權力時，尤其是當它們進行發展時，如果它是私人公司，我們跟它之間的交易關係，絕對不可以用一種不清楚的補助方式，而只能夠採用注資的方式。

所以，對於當時的迪士尼線，即對於政府放棄數億元股息，我們其實是頗有意見的。一方面，政府沒有循立法會的程序，經財務委員會批准，這是很問題的；其次，其實，這應該採用正式注資的方式，而不應以放棄利息收入的方式資助，這根本是一個錯誤的方法。

所以，我重申，將來的港鐵公司應該 — 就其既有物業而言，它應該繼續維持，這當然是一個現狀了 — 但將來的發展主要應着重於提供鐵路運輸服務。如果我們的融資形式有所改變，可能新的鐵路將來的業權是屬於某方面的，這便可以重新釐定。如果政府是透過物業來進行發展，這當然是資本投資，應該清清楚楚地由政府承擔。

關於管理的問題，已經說得很清楚了。如果有任何須連接或配合的地方，以確保車站運作暢順，我們可以接受的是地鐵公司可擔任負責發展項目的其中一名監管人或代理人。它不一定必須在當中享有利益，而是只須負責代理整個發展過程便可，以確保第一、公平投標，以及第二，定下一些規格，例如有多少通道、多少其他設施等，以配合車站運作。這是絕對可以做到的。我看不見為何須先取得發展權，然後再透過招標，以賺取龐大利潤，而這些利潤是我們無法預知有多少錢的，又或者是透過協商達致一個款額，但實際上卻隱藏了我們無法計算的資助（因為未經拍賣和招標），因而補貼了一間上市公司。

所以，綜合而言，我只是想再強調一點，便是這種形式不應再維持下去。在 1998 年時，我們已清楚表明立場，並在今天重申，我們不接受以這種方式來支持一間上市公司。

全委會主席：是否有其他委員想發言？政府官員是否要發言？

（沒有其他委員或政府官員想發言）

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：新訂的第 6A 條，予以二讀。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

李永達議員起立要求記名表決。

Mr LEE Wing-tat rose to claim a division.

全委會主席：李永達議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

全委會主席：我要數一數是否有足夠法定人數。

（秘書點算人數）

全委會主席：應該有足夠法定人數。待各位委員坐下後才開始表決。我們現在是就二讀李永達議員動議新訂的第 6A 條進行表決。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：請各位委員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

Functional Constituencies:

吳靄儀議員及張超雄議員贊成。

何鍾泰議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、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、李國麟議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員及黃定光議員反對。

王國興議員及鄺志堅議員棄權。

地方選區：

Geographical Constituencies:

何俊仁議員、李卓人議員、李華明議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、馮檢基議員及李永達議員贊成。

周梁淑怡議員、陳鑑林議員、曾鈺成議員、劉江華議員、蔡素玉議員、李國英議員及張學明議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 19 人出席，2 人贊成，15 人反對，2 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 18 人出席，10 人贊成，7 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

THE CHAIRMAN announced that among the Members returned by functional constituencies, 19 were present, two were in favour of the motion, 15 against it and two abstained; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections, 18 were present, 10 were in favour of the motion and seven against it. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the motion was negatived.

秘書：新訂的第 18A 條 第 5A 部 — 修訂第 IX 部(轉歸條文及過渡性安排)
前的新標題

新訂的第 18A 條 釋義

新訂的第 21A 條 地鐵公司證券作為特准投資項目

新訂的第 21B 條 有關局長諮詢地鐵公司的規定

新訂的第 21C 條 加入條文

新訂的第 29A 條 修訂附表 2

新訂的第 29B 條 修訂附表 5。

環境運輸及工務局局長：主席女士，我動議二讀剛讀出的新標題及新訂條文，有關內容已載列於發送各位委員的文件內。

修正案多屬技術性的修改，全部已經法案委員會審議，我希望委員通過我所動議的修正案。多謝主席女士。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：剛讀出的新標題及新訂條文，予以二讀。

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：新訂的第 18A 條之前的新標題、新訂的第 18A、21A、21B、21C、29A 及 29B 條。

環境運輸及工務局局長：主席，我動議在條例草案增補剛讀出的新標題及新訂條文。

擬議的增補

新訂的第 18A 條前的新標題（見附件 I）

新訂的第 18A 條（見附件 I）

新訂的第 21A 條（見附件 I）

新訂的第 21B 條（見附件 I）

新訂的第 21C 條（見附件 I）

新訂的第 29A 條（見附件 I）

新訂的第 29B 條（見附件 I）

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：本條例草案增補剛讀出的新標題及新訂條文。

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：附表 1 及 2。

環境運輸及工務局局長：主席女士，我動議修正附表 1 及 2，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。有關修正案屬技術性修正，全部已經法案委員會審議並同意，我希望委員通過我所動議的修正案。

多謝主席女士。

擬議修正案內容

附表 1 (見附件 I)

附表 2 (見附件 I)

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：環境運輸及工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：經修正的附表 1 及 2。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：經修正的附表 1 及 2 納入本條例草案。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：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。

Council then resumed.

法案三讀

Third Reading of Bills

主席：法案：三讀。

《兩鐵合併條例草案》

RAIL MERGER BILL

環境運輸及工務局局長：主席女士，

《兩鐵合併條例草案》

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：《兩鐵合併條例草案》予以三讀並通過。

(張超雄議員舉手示意想發言)

主席：張超雄議員，你是否想在三讀這項條例草案時進行辯論？

張超雄議員：主席，較早前，我們想就詳題表達意見。今天，這項議案由於詳題的局限，令很多議員，包括我自己在內，有兩項修正案無法呈交立法會。當然，主席根據《議事規則》和詳題作出裁決，我提出其他的修正案均與傷殘人士有關，無論是票價優惠、企業社會責任，或殘疾人士就業指標等。

主席，我覺得作為一個立法議會，在整體憲制上有很重要的角色，我們是立法者，我們的立法權與行政權互相之間是有制衡的，《基本法》內已有相當規定，以保障現時特區政府或中央所說的行政主導，當中包括投票方式，其實，由議員提出的議案須分組點票，而政府提出的便無須分組點票。此外，《基本法》第七十四條限制議員提出私人法案，有很多範圍是無法提出的。但是，當政府提出一項法案時，我們希望在法案內提出修訂，在立法內容方面，立法會應該完全有獨立的自決權，在法例上，立法會的立法權應是至高無上，但一項法例的詳題，即所謂詳細題目，便為這項法例定下一定的範圍。可是，詳題偏偏不屬法案內容，所以我們作為立法會議員，不能修正詳題，導致行政當局提出任何法案，只要在詳題的範圍設限，我們作為立法者便無法在該範圍以外，對法案提出任何修改，以致嚴重削弱立法的功能。

主席，我真的看不到有任何社會的立法機關會受到如此的局限，法例有詳題，但詳題不是立法者可以修改，而是由政府當局提出及作出有效的規限，我覺得這件事非常嚴重。主席，當我們討論這件事時，法律顧問和其他人曾經指出，這可能與我們的《議事規則》有關，也可能是回歸前殖民地政府時代的傳統，我覺得這種傳統非常不值得保留。

因此，主席，我已去信內務委員會及議事規則委員會，要求重新討論這項規定，我覺得這規定如不早日撤銷，我們作為立法會，要發揮我們的立法功能，在立法中制衡行政當局的角色便有困難，在現有機制中已充分體驗行政主導的精神，如果連法例範圍也被政府處處設限，恐怕我們可以做到的非常有限。正如此次的議案辯論，我們看到雖有些值得下工夫的地方，但由於詳題規定，令我們無法就法例內容提出必須的修正案。所以，主席，我在此只是表達自己的意見，多謝你給予機會。

李卓人議員：主席，我要記錄在案，我亦是詳題的其中一個受害者，因為很明顯，政府把詳題設計得滴水不漏，以盡量限制議員修正法案的權利。

主席，我不知道你有否留意一件事，你其實也可能看到，多年來，詳題越來越詳細，亦越來越長。此次的詳題長到甚麼程度呢？大家可以看看，是到了寫無可寫的地步，甚至在詳題中生硬地加入括號，寫明票價除外，即所有合併的事宜都可以討論，票價除外。這是故意以括號加插進去的。所以，主席，此次詳題的設計，是千方百計避免立法會的修正。我覺得這種千方百計避免立法會修正的手法，不是個別事件，這根本是行政當局本身用盡所有方法希望立法會修正法案的權力受削弱。

所以，我們今天起立就詳題發言，其實是一個更深遠的問題，便是立法會的權力會否因政府或行政當局這種手法而被閹割，以致我們提出的很多事情不能辯論，更遑論投票了。主席，我覺得這是否反映行政主導已經變了質，成為了行政霸道，比吳邦國所說的行政主導更厲害？吳邦國說香港是行政主導，但在《基本法》內卻找不到“行政主導”這 4 個字，這點我要求記錄在案。即使是行政主導，用詳題這個方法令立法會不能監察，其實已經是行政霸道。

我亦很不接受詳題這種做法，等於吳邦國所說，特區政府所有權力皆是中央賜予，現在立法會有多少修正權，便是由特區政府賜予，特區政府說立法會有多少權，立法會便有多少權，不得異議。如果是這樣的話，我們如何擔當立法者的角色，監督政府呢？如何代表我們的選民，修訂政府的政策或法例呢？原來我們的權力完全被閹割，在這方面我們根本做不到。

最後，主席，在三讀階段，我要重申，我們反對《兩鐵合併條例草案》。我們亦經過了一個很冗長的辯論，不過，辯論雖然冗長，但我要表示我的失望，民建聯在這數天內完全沒有解釋他們為甚麼反對廁所或其他設施的建議，他們選擇完全沉默，我亦要就此記錄在案，以表示對他們失望。

多謝主席。

鄭家富議員：主席女士，首先，希望你多容忍 15 分鐘，不過，我其實很多謝主席你在這數天以來，甚至在這數天前的一個星期的辛勞。我再一次多謝法律事務部、秘書處及主席，令這項藍紙條例草案能恢復二讀。政府希望我們恢復二讀，我們的議會程序不得不趕及，其實是令我們陷於兩難。

在這最後 15 分鐘，我再鍥而不舍，要再表達幾點政府在這條例草案上的一些做法，以及在這條例草案所帶來的後果。正如李卓人議員所說，其他議員可以選擇沉默，不過，這些沉默令我們憂慮，令我們覺得這些沉默是盲目地支持政府，而這些對政府的盲目支持會直接影響立法會的尊嚴。

因為如果有留意議案或交通事務問題的居民，他們可能會認為，為何會這麼奇怪呢？在過去無約束力的議案辯論上，各黨各派在一些民生問題上，例如剛才詹培忠議員，我稍後也想回應他的發言。

其實，大家都是在談誠意，在這個委員會內，有些無約束力的議案，例如月台幕門、廁所問題等，我們用了十個八個小時只是討論這兩項修正案。

為何會這麼反反覆覆？很多時候，我們覺得為甚麼這樣奇怪？根據政府提供的理由，是匪夷所思的，是給予執政聯盟或保皇黨下台階，但這些下台階，我卻看不見是合理的下台階。

所以，我覺得很憂心，因為在我們進行這項辯論的最近數天，北京開會，對《基本法》10周年發出一個很清楚的信息。當我們討論三權分立時，現在便開始更改名稱，是三權分工，不是分立。更改名稱必定有因，背後必定想帶出意識讓香港人知道，即是說，由曾蔭權政府開始，他連任只是做好這份工，請立法會議員也做好這份工，可惜我們這份工受制於政府，由詳題開始至修正案，執政聯盟要做好這份工，要盲目地支持政府。

這是政治實體的可悲，主席女士。這樣下去，社會其實不是進步，是退步。我們討論的《兩鐵合併條例草案》，是討論 50 年的鐵路發展專營權和政策，應該很嚴肅。我們花了很多時間，希望政府聆聽我們的修正案，但在議會內，雖說會議已開了八十多個小時，但如果根據我們的經驗，這樣的條例草案，多開 50 個小時會議，我也嫌不夠。再者，不是長短問題，是質素問題，正如我提議的鐵路發展基金，劉健儀議員批評我在太短的時間內提出來，諮詢不足，如果劉健儀議員真的擺出誠意，便不用理會廖秀冬局長要求在 6 月 6 日把條例草案提交立法會，而是繼續在議會內邀請各個業界，甚至公眾提供意見。但是，她沒有這樣做。口口聲聲說我的記分制、沙中線、票價穩定基金、廁所等，是捆綁兩鐵合併，卻不提政府的減價和兩鐵合併捆綁，這個最大的捆綁，兼且是一塊大石壓在立法會身上：你們要做好這份工。三權分工原來是這麼解釋的。

這是可悲的，立法會可能從此，其實也不是從此，自回歸後已經是一個大問題，分組點票已經是極之荒謬，令地區直選議員 — 我們是代表公眾利益、羣眾意願，一些民生議題，往往被有商業背景的功能界別議員，以商業原則否決，處處往錢看。

所以，主席女士，剛才我已經盡量節省時間，即使周太動氣，我也不在那個階段回應，我只在這餘下的 9 分鐘回應。我聽到她指我們不包容、別人意見不同便很不開心、不斷拖延、不斷謾罵。

主席女士，你已聽過我多次指出，我尊重自由黨的意見，我尊重石禮謙議員的意見，但我不能同意，這已經是包容了。大家可盡量表達意見。我只希望我尊重民建聯意見的同時，也能聽聽它反對我修正案的意見，但我聽不到。所以，我覺得周太有點言重了，也真的過分動氣了。在相關的問題上，本來應提早 1 個小時或 1 個半小時完結，但由於她的言論，多番令到我們的同事在這些問題上反覆地跟她辯論。

所以，我希望今次的條例草案，再一次帶出一個很強烈的信息，在我們的建制中，“分組點票”是一個荒謬。在 60 位立法會議員中有功能界別的議員已經是一個荒謬，全世界哪裏有可能，竟然有人可以多一票，多了一票後獲選入立法會，他可能由百多名選民選舉，而這百多名選民可能全都是老闆，接着他可以用他的一票在分組點票中，將民生議題全部否決。最荒謬的是，在議案無約束力的時候，他們支持，但到了最關鍵時刻，他們卻反對。

1997 年至今已有 10 年了，主席女士，特區政府在過去 10 年經常表示立法會與它不合作，接着又指我們不和諧，更指我們泛民主派反動，處處對着幹。

這些背景，這些原因，政府是要檢討的。我承認在某程度上，大家有不同的角色，大家如果要求進步，便要有改善、有改進，但不要處處指摘我們。問題的核心是甚麼？問題的核心是政治制度令普選無期，令 30 個地區直選議員在議會內處處受約制，處處受壓迫，處處令我們想做的事做不成，而最慘的是有部分地區直選議員與政府朋輩為奸，這令我覺得很肉痛。

這樣下去，何來和諧？當然，我並非認為大家和諧便一定會好，我首先表明，議會內有激辯、有討論才是正常和健康，難道我們要做舉手機器？難道政府說甚麼我們都要贊成？現時政府拋出來的議案有很多問題，須予修訂，為何有些同事在議案無約束力的情況下，處處跟政府對着幹，他們甚至罵得比我們更甚。但是，到了有約束力時，便瑟縮一角，一言不發，跟討論六四事件的議案時一模一樣？對於一個跟民生有莫大關係的議案，他們也竟然這麼做，我們的議會已變成甚麼樣子了？

主席女士，我很欣賞詹培忠議員剛才所說的一句話，他呼籲政府拿出誠意，我也很欣賞他說：“我無須問我的選民，我只憑良心投票。”不過，我真的忘記拉他的一票，因為我一向以為他的一票並不重要，我也知道功能界別，基本上由泛聯盟至自由黨，是否加上有他一票，影響未必重大，兼且有時候是找不着他的。

無論如何，我唯一對他所說，有時候，議員過於挑剔、過於“招積”，我反而有點不同意，因為有時候他也是頗“招積”的。接着，他竟然表示，廁所也是要建造的，最多每次收費 50 至 100 元。他果然是“金勞詹”，去廁所也要付 50 元、100 元。雖然他好像曲線支持我提出設有廁所的修正案，但我覺得.....

主席：現在不是要你重複有關的問題，請你就三讀的議題發言。

鄭家富議員：好的，主席，我已差不多發言完畢。

主席：問題不在於你是否已發言完畢，而是你離題。

鄭家富議員：好的。因為現時是三讀，所以我想用這最後數分鐘來呼籲同事反對這項條例草案，我希望議員盡量支持我，我也不浪費時間，我會只用這數分鐘，稍作回應而已。

我希望同事明白，當現階段完結後，到了 7 月 11 日，還會有地鐵附例提交立法會。主席女士，這些規例也惹來市民的流言，我希望在未來的日子，政府拿出誠意，今次我們不獲通過的問題，主席女士，特別是我們不獲討論的沙中線 — 其實這是很重要的關鍵 — 等一些民生問題，我希望政府能對沙中線及票價穩定基金，作出研究；對廁所問題，在 7 月 16 日的法案委員會上，我希望政府能交出時間表，告訴支持政府的議員，他們支持政府也要有代價，他們支持政府也期望政府給地鐵要求改善服務的壓力。

還有月票的問題，因為有報道指政府已讓步，對於“全月通”月票，政府到了 2009 年也接受，不會改變。我希望政府明白，眼前我們看見的，為何當局說 2009 年不會改變？為何不要求港鐵日後考慮研究有月票、周票和日票，讓經常使用鐵路的乘客有這些選擇，以方便他們？正如東京、倫敦、悉尼、紐約及大部分先進的城市也有這些安排，為何香港沒有？

所以，眼前少少的減價，換回來的是可加可減機制內正負 5 個百分點的不健全尾巴，以及多種被人反對的基金、廁所、月台幕門的安全保證。民主黨在此不能支持這項條例草案。我盼望局長，好自為之，兩鐵的問題，日後若有任何差池，今天支持的人都要負上一定的責任。

多謝主席女士。

馮檢基議員：主席，我想就詳題提出一些看法和意見。當然，政府提出法例的修訂，是會作出一些界定或就一些問題提出修訂，然後再提出一些新法例。但是，有時候，我覺得，詳題寫得太長和仔細，仔細得沒有任何讓議員提出修正案的空間，或令原有政策或當有新事態或政策推出來的時候，我們便無法令它更好，或我們亦無法就更關注的問題作出討論，我覺得政府現在越來越有技巧地運用這種方式，來限制我們對一些修訂條例的討論。

當然，規則是這樣定了下來，我們不能評論對或不對，只能尊重主席的裁定，但議事規則委員會日後可否就這方面作出討論？主席，我試舉另一例子，例如剛才張超雄議員的修正案，我完全同意那些與日後合併後的鐵路公司有關，但因為政府說不予以討論，於是連想提出修訂也不能。由於將來合併的公司是一個新事態，亦可能有新政策，所以我覺得應該容許我們做得更好。

其實，在下次辯論，我可能會成為另一詳題的受害者，便是有關房屋的辯論，因為政府說我的修正案違反它的詳題，詳題就是要取消租金收入的最大上限，而我就用另一個方法製造另一個上限，政府便說我違反詳題，可能最後也要由主席作出裁決。但是，我仍然覺得，大家都是在討論上限，不過由於政府說要取消上限，所以所有人均不准再提出討論。

如果政府的角度是這樣的話，詳題的約制和規範太大，甚至令我們想討論與題目有關的事項，也因政府不想討論而受到限制，則這限制實在太大。我希望議事規則委員會能就這個問題作出討論，看看這方面是否有商議餘地或檢討。我謹此陳辭。多謝主席。

吳靄儀議員：主席，剛才有多位議員提及政府近來採用詳題手法，限制本會提出修正案的空間，我不擬重複，我們一定要找機會很透徹地討論這個問題。因為《基本法》的設計，是行政和立法機關之間有真正的互相制衡作用，作為民選代表，我們也要有充分和真正的權力，修正政府的議案。

主席，我只想藉此機會，除了指出政府採用這種手法以避免、避開立法會提出修正的權力，是否違反《基本法》的精神外 — 這些日後會另訂時間討論 — 我只想藉此機會，辯論到現階段，正式記錄在案，表示我對提出修正案的議員致敬，特別是對鄭家富議員。這是體現了一種知其不可為而為之的精神，事實上對他們是很不公道的。

這項議題是兩鐵合併，這項條例草案是關乎兩鐵合併，但一切最重要的是，議員不能提出修正，只能在廁所、幕門這些地方 — 我不是說這些不重要 — 但只可在枝節上，提出修正案，甚至這樣的修正案也遭扼殺。所以，這個空間很有限，制度，特別是投票制度，也非常不公平。但是，他們仍在這情況下，體現出他們盡議員責任的精神。

主席，我只想記錄在案。我知道歷史會有公論，外間指這些做法是爭取政治本錢，事實上，這些做法得不到報章的報道，絕無政治本錢可言。所以，我想將我在旁聽時的一些感覺、感想，正式提出來。

多謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

譚耀宗議員：主席，沉默是金，但到了適當的時候，亦要發言。沉默是金的原因，是我們看到有一些黨派，想打一些所謂拉布戰略，或要藉修正案的時間充分作個人表演，而把法案委員會內談過的內容重複又重複，希望引起我們與他們爭辯。

我們認為很多事項在法案委員會內已有充分討論，而且時間相當長。當然，在這裏辯論空間會更好，因為在法案委員會內可能只有 5 分鐘時間發言，很快便要再輪候；但在這裏，時間更充裕。所以，對於這些重複，主席也很明白，亦多次提點有關議員。媒介亦很明白，所以剛才有議員說報章也不多報道，當然是因為他們清楚明白，這些問題過去在法案委員會內已有充分的討論。

在眾多意見中，民建聯同意當中的大方向，例如加強改善措施，減少兩鐵噪音影響附近的居民；在可能範圍內，增設廁所，方便乘客。此外，傷殘人士的通道及優惠等，民建聯也是認同的。今後，或在新的鐵路公司成立後，我們亦會繼續關注和進行合理的爭取。

鄭家富議員呼籲我們反對《兩鐵合併條例草案》。但是，我們覺得，這樣做對居民來說有甚麼好處呢？當然，他們可能會覺得，既然在立法會內夠票數通過，如果他們反對，日後有甚麼問題，與他們無關，但與此同時，他們亦可以說成功爭取，因為我聽聞他們的黨友在北區和大埔拉出橫額作宣傳，說成功爭取了兩鐵減價。於是，有人會覺得這種言行，豈非“又食又拿”？

我們並不是這樣的，我們覺得我們要全面評估和衡量兩鐵合併之後對香港是否有好處；對改善鐵路公司的經營管理是否有好處；對日後的乘客和居民是否有好處。這是我們的重點考慮。如果大家同意鄭家富議員所說，我們反對這條例草案，那麼一些住在東涌的街坊皆希望鐵路的車費可以減價，以減輕他們的負擔，他們又會怎麼樣呢？在西北鐵路買月票的街坊，他們希望月票的優惠不要更改，又會出現甚麼問題呢？此外，有些接駁的巴士路線，鐵路公司揚言準備停止運作，如果法例不能通過又會如何呢？這些承諾可能一一不能兌現，對居民有否好處呢？這些我們都要認真考慮。

雖然鄭家富議員三番四次地說，無約束力的議案我們便支持，但到了法例修改的時候卻不支持。我們一定要看看，在爭取過程中，哪些是我們的優先、哪些是重點、哪些今後仍可再爭取，我們未必一定要進行有關的法例修

訂。我亦聽過鄭家富議員在法案委員會討論時表示，只要政府願意減兩鐵的票價，將減票價的期限延至 2009 年，即共有兩年的時間，他便會支持，他當初是這樣說的。他當初這樣說的時候，是沒有想到甚麼廁所問題的。當然，他說完這些後，亦可能因為兩鐵接受了法案委員會的意見，所以他其後便再提出其他要求，又認為如果這些要求不獲接納，則會呼籲大家投反對票。

我們現在已到了三讀的階段，所以，我想將過去十多個小時就修正案的問題我們不發表意見，作出總結及澄清。因此，我們支持條例草案三讀。

鄭家富議員：主席，我要澄清。我澄清譚耀宗議員引述我在會上曾說，如果政府願意……

主席：你只能澄清你剛才發言中被誤解的部分。

鄭家富議員：是的，沒錯。他是誤解了我當時所說的話。

主席：你指的當時，並不是在這裏，你不能澄清你在其他地方所說的話。其實，你應在他剛才發言時立即站起來，要求他進一步澄清，而不是現在澄清。你現在只能澄清自己的發言。

鄭家富議員：是這樣的嗎？

主席：是的。

鄭家富議員：那麼，我要求何俊仁代我澄清。

何俊仁議員：主席女士，在很多情況下，沉默是金，這是事實。可是，有時候，沉默卻是耻辱。因為當你身為議員，在這個議會進行正式議事時，你應該據理力爭你所相信的要求、你所堅持的訴求，並反駁一些你認為不合理、不適當的堅持或訴求。議員的責任應該是這樣的。作為一位議員，尤其是在立法會的公開大會上……

主席：你要面向我發言。

何俊仁議員：尤其在公開大會上，履行這樣的職責更形重要，因為今天所說的話，將會記錄在我們立法會的 **Hansard**，即我們的會議紀錄中，以便讓將來對這個問題有興趣研究的人，可以知悉事情的全部。我不知道譚耀宗議員或民建聯的同事在整個牽涉這麼重大爭論的委員會討論修訂的辯論中，他們為何竟完全不發言。其實，原因很簡單，因為他們知道道理在我們這一邊。他們再說便更解釋不到為何他們在投票時，不是失蹤，便是棄權或反對；他們是無法解釋的，所以這是耻辱。惟有沉默才可以掩飾醜態。

主席女士，我們其實不是想“拉布”。不過，有些話是必須說清楚，尤其當一些反對的人說出了一些似是而非或扭曲事實的話，並在冗長的辯論中，希望給民建聯的同事多些時候考慮清楚：究竟他們是否應藉着這個機會表達他們的看法？主席女士，我們其實知道身為議員，對很多重大問題作出討論後，也許我們有很多事情要爭取或跟政府商議的。事情必會有得有失，大多數的時間裏，不是所有事情都能完全如願或有所得。是否完全不能如願的，我們便要反對呢？這並不一定，但你必須能分辨是非輕重，這才是重要的。最重要的是，身為議員，當你最後投下一票時，你必須知道這一票是否投得正確。還要加上的是，如果你不投這一票，又或你跟政府說我可能不投這一票，我會藉這一票盡量爭取到一些必定要爭取到的東西，這才是履行了你的責任。

在這次的條例草案中，涉及一些大的問題，也涉及一些小的問題；有些是有需要用多些時間來解決的問題，有些則是相對的技術性問題。民主黨不是凡爭取不到的事情都表示反對，這方面政府是知道的。正如就別的條例，稍後財務委員會要討論的，是有關 3 司 12 局的議案，我們只討論了一個問題，就是有關法援署的問題。如果當局在這點上不抬槓的話，我們是完全支持的。這件事都是一樣，其他我們說過的便算數了。這個也是一樣的，其實政府知道最關鍵的問題在哪些方面。

民主黨在內部曾經進行一次嚴肅的討論，就是關於輕鐵的減價，因為那 100 萬居民認為這是一個尊嚴的問題。不少人跟我說，我們已經常常被人看不起，這麼多東西皆遭人剝奪了。很多人出來找工作時，僱主一知道他們居於屯門、元朗、天水圍，便已不獲考慮了。我認識的朋友是當老闆的，他們也這樣說。但是，今次他們再一次受到歧視，大家其實也知道他們是多麼的憤怒。我們內部商討過，如果政府真的讓步，我們應怎樣呢？大家都知道我是代表這一區的民選議員，我帶領過很多人一起遊行，甚至自己不幸觸犯了

輕鐵的附例，日後可能要遭當局檢控。但是，我已想清楚，我還是要做的，因為我要把這聲音帶出來。我們認為輕鐵的問題，是一個關鍵的問題。如果政府要歧視這百多萬人，我們不可能支持。但是，如果政府回心轉意的話，縱使我們其他同事仍然對某些事情不滿，但為了爭取這點我們認為是重要的，我們可能會重新考慮，因為這是一個很大很大的議題，是一個很多人感到他們的尊嚴是否受到冒犯的問題。

但是，我很失望，到了最後，政府還是不肯回心轉意。雖然只是涉及二三千萬元的問題，那是微不足道的問題，對很多西鐵、九鐵中分派花紅或進行小小的美化工程，所涉及的也不止這筆數額。為何他們要這樣做呢？其實，我要強調一點，為何我認為沉默是羞耻？為何認為你不用你的選票向政府施加壓力便是羞耻？原因便在於此。民建聯、工聯會的同事都坐在這裏，如果你們不是跟我們說着同一番話，我們是不會這樣憤怒的。我不會因這個問題責罵自由黨，因為自由黨由始至終沒有說過要爭取輕鐵減價。雖然我不同意他們的觀點，很不滿意他們的取態。

主席：你要面向我，你仍沒有面向我發言。（眾笑）

何俊仁議員：是的，有時候，我會移動兩邊，進行少許運動。（眾笑）

我對這個問題如此憤怒，是由於自始至終，工聯會、民建聯在這個問題上均表達了強烈的態度。他們在區內派發了不少單張。但是，那些單張一面是全力爭取輕鐵減價，呼籲大家簽名，但單張背面是甚麼呢？那是一個圖表說明兩鐵合併有甚麼好處，兩鐵不合併的壞處是甚麼。總的來說，整個單張是叫人支持兩鐵合併的。他們沒有提及兩鐵合併的壞處是甚麼，兩鐵不合併的好處是甚麼——是沒有的，是沒有提及的；其中只說兩鐵合併的好處和兩鐵不合併的壞處，整個單張只有這些而已。那邊廂叫人支持他們爭取減價，但你們有誠意這樣做嗎？

主席女士，各位，我很相信有很多事情未必一定能令政府回心轉意。我是知道的，因為就這個問題，政府做了那麼多的工夫，他們是有意志來做的，但對於輕鐵這個問題，我相信仍有轉圜的餘地，問題是民建聯、工聯會卻沒有意志這樣做。大家以為我不知道他們曾向行政長官提過此事嗎？他們是有的，我知道他們是有向行政長官提過的，只是被人喝一聲便垂下頭走了。行政長官說一毛錢也不能減，他們便垂下頭說：“對不起，主子，我是提錯了。”那麼你如何為民請命呢？只是一件這般小的事情，其實是做得到的。主席女士，我的憤怒是這樣產生的。

對於其他很多問題，我同意我們會繼續爭取，但今天我們懷着的不單是不滿，而且是極之憤怒的心情。這不止是對政府而言，因為政府往往非常強橫，我們是知道的，但政府能被縱容得這般強橫，正是因為我們有很多同事不肯利用他們的一票向政府施壓。如果同事肯強硬一點兒，多點像一個人般站起來，我們會爭取到一些東西的——多的我不敢說一定爭取到，但爭取輕鐵減價應該是可以做得到的。輕鐵減價這件事一定可以爭取得到的。因此，我說沉默是耻辱。不單是這樣，今天，他們還要投支持票，真是厚顏無耻。我只能這樣說。

同事鄭家富議員認為他受到冤屈，我也要跟他說說，我記不起他在委員會上曾說過剛才同事所說的話。據他向我重申，他一直以來表達得很清楚的立場，就是要求減價，要求維持減價一段時候，譬如為期兩年，這是他決定支持或反對這項議案的一個最重要因素，但卻不是唯一的因素。因此，他絕不像譚耀宗議員所說，你一肯延長減價，他便會無條件支持這項議案。

總括來說，主席女士，我希望民建聯的同事能向你要求給予 5 分鐘的休會時間。如果他們這樣提出的話，我是會支持的。他們可以向政府提出，如果政府不答應要求的話，他們會於三讀中投票反對。我相信這樣做可以為那 100 萬居民爭回一點點的尊嚴。這不是為了幾角錢車費，或不是為了每個月數十元車費的問題，而是為了收回一點點的尊嚴。如果他們提出，我是會支持的。

謝謝主席女士。

主席：是否有其他議員想發言？

劉江華議員：主席，有關剛才何俊仁議員提出的建議，我們認為其實並沒有此需要，因為雖然何俊仁議員、鄭家富議員或民主黨的同事在這數天不斷攻擊民建聯，但我們的同事的而且確忍耐能力較高，因為我們認為在兩鐵合併這件事中，市民的利益高於政黨之爭，市民的心聲高於政黨的吵吵鬧鬧。所以，我們決定在這個時候作出回應。

但是，我們作出這個回應後，也不希望政黨之間繼續吵吵鬧鬧，這並沒有甚麼意思。在我們一直審議了整年或醞釀了數年的合併，我們心中想的只有一件事，就是市民有否得益。醞釀了數年、審議了 1 年的時間，我們用了數天的時間辯論。很明顯地，從市民的角度來看，民建聯最低限度為他們爭

取了數件事；至於是好是壞，當然應該交由市民決定，一切自有公論，無須其他政黨提點。但是，我們很高興告訴市民：

第一、兩鐵合併之後，車費減價便可以付諸實踐。我不知道反對的同事怎樣向市民交代。我們希望減價一成，看到了，我們可告訴市民，我們今天投下這張支持票。當然，鐵路公司還須待股東大會通過有關決定，但一旦股東大會通過了，市民便可以享有車費減價的優惠。

第二、我們希望能夠在減價後，還有一年多兩年的時間維持不加價，這是非常重要的。政府同意了這項建議，市民便會有所得益。難道我們有些議員想他們可以立即加價嗎？

關於新界西北的居民，我們同樣對那裏的居民說，我們並沒有忘記他們。所以，譚耀宗議員、張學明議員等一直與政府進行商討，自由黨的議員亦有和大家一同爭取，有關行動是成功的，他們已成功將月票等優惠延長一年多兩年，市民對此感到很開心。主席，我們有派單張，我們調查過，大家對這件事都感到很開心。

至於張學明議員最重視的兩條巴士線也獲延長服務而不會被取消。其實，這兩條巴士線原擬在今年暑假便會取消，現在則會延長服務。

主席，關於這些市民的利益，我覺得政黨之間當然會有很多不同的政見，但請不要抹煞市民的利益。今天，有些議員可能會投下反對票，原因是關乎廁所的問題、幕門的問題等，至於孰輕孰重，當然每一個人的判斷有不同。廁所的問題、幕門的問題，我們在委員會階段，在 panel 的階段有無數立場，我們均已說得很清楚。所以，今天我們沒有需要再多說了。如果地鐵完全沒有回應、沒有時間表的話，我們可能不放手。但是，有些事以法例規限的話，可能無法行得通，而如果用另外一種方法繼續跟進、繼續回應，則我認為市民是可以接受。

倒過來說，有些同事說：“你不答應我的要求，我便要一拍兩散，玉石俱焚。”我們這樣做，是否照顧到公眾利益呢？

主席，我進入這個議會已 10 年，現在香港亦已回歸 10 年，其實，同類的事件重複又再重複發生。政制問題是這樣，現在兩鐵問題又是這樣。我們有些同事提出很多要求，在 10 項要求當中，如果我們不同意其中一項，都會被他們罵無耻、可耻，指鹿為馬，這些已成為了他們的口頭禪。我是無所謂，但我想勸那些同事反省一下，回歸 10 年，一拍兩散、原地踏步、玉石俱焚，是否我們市民所想的事呢？

我們還有未來 10 年的路要走的，主席。這數天的辯論是最好的，市民從中可以看到，如果是不符合某些議員的意願的，便會破口大罵；不符合他們的意願，便寧可犧牲公眾的利益，這是否市民所想的事呢？所以，主席，我覺得這種做法是一種極端的做法，是不符合主流民意的做法。走極端的政黨，必然會被邊緣化。兩鐵合併，我們與政府高度合作，有商有量，因而取得成果。有些政黨採取一拍兩散的方式，便一無所有了。

這將會向市民帶出甚麼信息呢？市民會有一個選擇，哪些議員和政府高度合作，能夠取得成果的話，市民便會支持。如果市民交託的事，最後他們卻為反對而反對，只有破壞而沒有建設，一事無成，他們便會被邊緣化。所以，主席，我們很有信心，在這項條例草案的審議過程中，這些辯論……別人問我為甚麼我不發言，問了很多次，我就個人而言，其實不是一個很喜歡說話的人（眾笑），但因為出任議員便要說話。我亦要向很多同事學習，但我真的沒辦法學習他們那種重複又重複的發言方式。認識我的人都明白，我往往很簡潔地說出要點，我不會重複的。我的同事都知道，我們開黨團會議，我說完便告一段落了，絕不會重複有關內容。但是，今天，我無法學習到他們的方式，所以惟有少說一些吧了。

但是，更重要的是，我真的很有誠意希望在我們的議會中，對這類黨派之爭、這類破口大罵、這類侮辱他人、這類不尊重議會的風氣，大家可以在香港回歸 10 年之際，一方面進行反思，另一方面大家攜手合作。其實，就着這些民生議題，關於兩鐵凍結不加價的事宜，即使在公開的記者會，我一直說是大家一同爭取的，事實也是如此。

所以，我很希望大家在民生的議題上不要作出甚麼攻擊，我亦很希望大家在將來的民生問題上能夠繼續合作。最後，我只想說一句話，就是民建聯聽了很多市民給予的忠告，就是“少說話，多做事”，我們希望為市民多些做事，“為你做事”是我們的心聲。多謝大家。

主席：是否有其他議員想發言？

涂謹申議員：主席，雖然我沒有參與審議這項條例草案，但我對各黨派在民生事務攜手合作一事，本來抱有很大希望的。為甚麼呢？因為我聽到工聯會、民建聯的同事、自由黨的同事，甚至聽到泛聯盟的同事在很多問題上都一起逼迫政府。在那法案委員會會議上，我由於座位較遠，我心想這番輕鐵應該沒理據不減價吧？難道一兩千萬元也不減嗎？我們也知道有同事暗地

裏找行政長官訴說民生困苦，否則西北地區居民對我們民建聯、對我們工聯會都感到不滿云云。問題是攜手合作，真的是攜手合作了，最後有些議員跟政府攜手“打同通”。總言之，“贏粒糖”，我們便協助你派發單張，宣傳“贏了一粒糖”，至於“輸了間廠”，則是將來發生的事，屆時事情已經過氣了。

有同事指這次是政黨之爭，我卻認為今次完全不是政黨之爭，因為在委員會上，每個政黨都是爭取着同一樣的東西，那就不是政黨之爭了。只不過有人要最後才退縮，那麼既有人退縮，沒有退縮的人自然會有點被出賣的感覺。他們真的有這個感覺，質疑為何有人會這樣做。為何當天責罵聲最大的是你們？尤其是劉江華議員，在很多電台節目中，他的名字曾多次刻意提及。請留意看看他最終投了甚麼票，留意一下在輕鐵不減價一事上，他將會投甚麼票？他真的這樣回答。他還可以很斯文地，很講道理地，很客觀地說：“我們是為市民做事，所以，我們投這票很安心，很安樂。”他就是這樣說話的。

主席，我承認我自己對於我相信的事實是很認真的，我是有火有氣的，尤其是就着一些市民很重要的民生議題，聽到何俊仁議員說，“你正在侮辱那百多萬人。”一角錢也不肯減，不減就是不減。當然，我是曾蔭權，我是行政長官，我為何老是要給你們民建聯要脅呢？不是的，你看，如果你真的要求的話，處理《房屋條例》的“孫公”怎麼樣？很清楚，這是政治現實。所以這個不是政黨之爭。本來大家是一起去爭取的，有人最後卻要退縮，還竟然說這是政黨之爭。這種說話方式可真是十分恐怖！本來是一起爭取的，同一個方向的同路人，為市民爭取的，到最後你卻退縮了，那麼你便直接表明我是退縮了吧！不要說這是政黨之爭。你可以說，“我是退縮了，但我仍然認為我是正確的”，你大可以這樣說。你不應將之說成是政黨之爭，因為你從前是走那個方向，是這樣要求的。這是真正為市民努力爭取，而不是假意、敷衍，到最後受制於主子的爭取，這是為市民利益之爭，一拍兩散，玉石俱焚。

在目前這個時候，我認為這是最貼切形容我們政府的用語。我相信局長也作不了決定，這是由行政長官決定的。新界西北區的居民都知道，曾蔭權行政長官是為了他的強政勵治，為了他自己的那道氣。我們很多同事跟他接觸了十多二十年，知道他的為人，所以，有時候，我跟他吃飯，多說兩句話他都會有點動氣，不過，經過了十多年，大家已經習慣了。OK，他是“有氣之人”，我也是“有氣之人”，這是因為大家都是真性情的人。

但是，問題是，在這個問題上，為了百多萬人，為了使用輕鐵的居民的尊嚴，為何一點減價也不容許呢？我真的不明白。問題的癥結是他的面子，

是曾蔭權行政長官的面子，“我就是要看不起你們這些須使用西鐵、輕鐵的人。”情況就是這樣。為了要展示甚麼呢？為的是要展示我是強政勵治。只不過是個多月前，他還在說：以民為本，要聽取民意，明白居住在天水圍的某某叔很困苦，車費很昂貴等。他完全可以在這個問題上多施加一點壓力的，便可以為乘搭輕鐵的居民爭取些微的利益，縱然不是實質的利益，最少也可以讓他們感覺到 — 不要讓我們受到別人歧視。

我們下星期才會討論《房屋條例》，但實際上，只有我們各同事真的始終如一、採取同一步伐進行爭取的時候，市民才能有所得益；最怕是有人口是心非，臨時退縮。這樣真的會令市民遭受出賣，原因正在於此了。

主席：是否有其他議員想發言？

梁國雄議員：主席，我聽到很多奇談怪論，第一個就是如果一味爭取，一旦爭不到，便一拍兩散，所以最好不要爭了，最好跟政府合作了。真的奇怪，我們如何跟政府合作呢？跟政府合作，只須參加政府便行，何須留在這裏呢？民建聯有一位陳克勤先生，他曾是我的手下敗將，現在也加入了政府，月薪七萬多元，他便是跟政府合作了。為甚麼要在這裏跟政府合作呢？我有時候也會碰到他，他是一個很好的年輕人。為何還要這麼煩呢？為何還要成立政黨，對嗎？是的，馬寅初告訴毛澤東無節制的生育是不行的，但他卻賠上性命，因為他不跟毛澤東合作。如他跟毛澤東合作，可能毛澤東便龍顏大悅，便會少一點孩子出生。這是怎麼的哲學呢？我們今天還要曲線救國嗎？如果胡耀邦不是觸怒了鄧小平，便不會落得這個下場，不用在 3 年後由趙紫陽接任。如果趙紫陽不是反對軍管，觸怒鄧小平，鄧小平後來便不會殺得興起了。事情就是如此。

我想請問剛才發言的劉江華議員，他可否告訴我他何時跟政府合作了？在哪裏？對誰說的呢？他有否告訴了政府，他為了為市民效犬馬之勞，他現在首先為政府效犬馬之勞？沒有這樣告訴政府的話，便不要爭取了。他今天能夠說出這些話來，便應公布何時和政府合作，有否跟廖秀冬局長談過，“如果我支持你時候，你便要給我一些好處，我再派給其他人”？有否這樣說過呢？有的話，便不妨說出來，我也想學習一下，對嗎？經常都這樣的，經常都說，我爭取到的事，是因為政府妥協。那麼，就第二十三條立法也是這樣的吧？董建華也不敢在 7 月，說改 3 項便可以了，繼續進行吧。如果當天獲得通過，你便要對他說了，就第二十三條立法本來是很棘手的，現在通過了 3 條，你應該覺得慶幸。真的是厲害。我也知道，你們經常在區內說，“政府不會聽‘長毛’說的，你們支持我們便行。”

各位，尤其是批評政府的議員，飲茶是要付鈔的。你現在做的事，將來是會被記着的。很簡單的，如果政府自從上一次推出的所謂政改方案，偷天換日，採用人大釋法，本來應由立法會提出並獲三分之二通過，再由特首同意；現在卻變成由特首提出來，並得到“保皇黨”支持。如果情況逆轉，如果我亦有分提出來的，我的方案便會被你們否決了。很明顯的就是，以全民普選的方法被否決了，然後提出一個較差的方案。玩弄這些把戲，有甚麼好玩之處呢？現在曾蔭權被人罵了，不可以“玩鋪勁”了，吳邦國告訴他，不可“玩鋪勁”。不能“玩鋪勁”，那又怎麼樣呢？你們又改黨綱嗎？改為 2017 年還是 2022 年才進行普選呢？

我覺得支持政府是沒有問題的，你們都說過自己是支持政府的，你為甚麼要罵那些原本要和你提出差不多要求的人，罵他們如果多說兩句便會令政府不應允呢？你們不是很厲害的嗎？你們不是會令政府答應你們的建議嗎？你們告訴議會，也告訴所有人，你們其實沒有說過任何比現在政府多的話，也沒有爭取過。我本來很少批評民建聯的，不過，你們可以這樣的嗎？你可以隨便地罵人，說如果這樣說過之後，政府便不答應嗎？因為罵得大聲一點，政府便減一些嗎？如果是的話，便表示你支持的政府便是很過分了。我從未聽過有政府會告訴反對派：“如果你罵我，我便一定不答應你的要求。”不會出現這種情況；相反，他會回應反對派：“你是錯的。”局長均是這樣的，他們不會說，“長毛”，如果你罵得大聲一點，我便走遠一點。是不會的。這是你們的盟友說的，誰大聲一點，便會離所爭取的目標遠一點。

我今天外行充內行，進行最後的游說，誰回應過呢？不作回應，便說自己不喜歡說話。其實，魯迅先生有一個故事：有一個奴才，見到路人甲，便告訴他主人待他很差，不讓他吃飯，給他這樣的居所。路人甲說，他真的不應該這樣，然後走了。他後來看到路人乙，路人乙說這是不行的，要求他帶他去看看。他一看之下，發覺他的居所真的像狗窩一樣，便把屋和圍牆拆了，怎知奴才怕了，大聲對主人叫“有人拆牆”。主人終於發現路人乙，便把他趕走了，還大大誇獎那奴才一番。這個故事應該送給民建聯。我覺得，在這個議事堂內，已經有無數的事例證明了，“殺君馬者道旁兒”。前任的特首在民望很低時敢說“留下來比離去更艱難”，因為他知道他有足夠的“保皇票”支持他通過就第二十三條立法。你們不覺得你們害苦了董建華嗎？你們不覺得這樣嗎？今天你們又重施故技，又支持另一個特首。無論他是對是錯，你們都按擊支持。有很多人說：“‘長毛’，你這樣下去便不能連任。有很多人正進行民調，你現在的民望最低。”我可以在此清楚地說，如果一個政治的派別是因叫人做奴才而取得選票的話，天地良心，他一定是像魯迅先生所說的那個人，就是那個說不喜歡自己的居所，但一見他人拆牆便去告狀的人。

我覺得，在這個問題上，我今天說過，所有的黨派如果有共同的民意，如果要向政府施壓，唯一的方法就是令政府不能通過議案，然後他們才會坐下跟你商討。這是全世界的反對派都採用的技倆。現在的反對派或我們自稱的聯盟卻在最後的一刻，當政府想跟我們討論時，突然告狀，說有人拆牆，還立即走到另一邊去。他們當然會贏得一粒糖，他們當然會有獎勵。這就是我所說的“不幸的奴隸”，即使受苦，受一千遍苦，也比一個“幸福的奴才”強得多；因為“幸福的奴才”，永遠也是奴才。一個自知受欺騙而受苦的奴隸，卻有機會脫離奴隸身份。我們的同事要選擇做奴隸還是做奴才，悉隨尊便了。一個直率地說出自己感受的人，直率地為自己的意見奮鬥的人，他可能會出錯，但他不會騙人。一個歪曲自己意見的人，他可能會跟你合作 3 次，但最後仍可能會出賣你的。這就是雞鳴之前三次不認耶穌的人。這樣的情況，已經出現了第二次，他一定會有第三次，因為曾蔭權的“玩鋪勁”已經沒有東西可以玩了，又要“轉軛”了。對不起，主席，我離了題。多謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

MR ABRAHAM SHEK: Madam President, the last three days of debate, with many hours of hard work spent, might be tiring, but I must say that it is very worthwhile. Worthwhile or not is not for ourselves, but for Hong Kong, for passage of the Bill today — if passed and when passed — marks a milestone in the transportation history of Hong Kong, for we can see the death of a good giant like the KCRC, and the birth of a new company, the MergeCo.

Despite disagreement among ourselves, there is one commonality among us, for we all agree that the services of the new railway must be improved: we want toilets in the MTR, we would like to have platform sliding doors, concessionary fares for the handicapped and the elderly, and a safer and better railway. The reform, we believe for those who support the Bill, must not be born from a threat of violent birth of the merger Bill. We believe it comes from the passage of this Bill, and we believe that the reform must come voluntarily from the MergeCo as a responsible corporation.

Those of us who have proposed amendments but lost need not worry and need not be downhearted, for what they have lost is only a battle not a war, for the war will still be fought through public pressure and persuasion by the travelling public. Your amendments have not only educated the MTR and the

future MergeCo, but have also brought a new awakening to the travelling public of 3 million people a day travelling on the railways. They will be your soldiers for better rail services, and this we all believe.

I am a positive person believing that be it a person or an institution, like the future MergeCo or the present MTR, it would do the right thing for the people.

Madam President, I support the Third Reading and would like to conclude by saying a big thank you to Patrick HO and his team of staff from the ETWB for a job well done, for their devotion, tolerance and hard work which is an exemplary service of the normal Civil Service. Thank you.

主席：是否有其他議員想發言？

譚香文議員：我無意加入政黨的吵鬧，正如某些議員所認為。我亦無意不尊重民建聯的朋友。我其實是很欣賞這個政黨的，他們很多時候很團結，也很聽話。我亦很感謝他們的主席馬力，在我父親患病時前來探望，我是很欣賞馬力先生的。

至於劉江華議員，我也很尊重你，你的口才很好。可是，對於剛才你所說的，我卻有保留。主席女士，我們剛才聽到劉江華議員說已爭取到很多東西。第一，成功爭取減價；第二，兩年內不加車費。我相信各位黨友或不同黨派的人也有共同爭取這些東西。當然，有一天，在局長宣布這些好事之前，我們如果看到劉江華議員向市民表示已跟政府會面，而政府亦作出了一連串的承諾，我們會很震驚。我們當然不會再作評論或批評了。沒錯，是為市民爭取了很多東西，但我想說的是，我們還要繼續爭取。例如，廁所已經談了很多年，輕鐵也沒有減價，而最重要的是在監管加價方面，我們竟放棄了立法會議員監管地鐵公司加價的那一把刀。當然，他們已收窄了 5%。但是，將來他們是“自動波”的，每年任由他們自訂加幅，我們放棄了監管地鐵公司加價的權力。此外，地產物業發展權長達 50 年，讓他們無須公開招標便擁有地產物業發展權。

主席女士，我們為支持兩鐵合併，放棄了很多市民利益，亦放棄了很多我們應該繼續努力爭取的東西。因此，對不起，劉江華，我不認同剛才你所

說的。當然，我很尊重新民建聯這個黨，他們很團結，同樣亦很聽話，只要政府一開口，他們便立即聽從。在這方面，我認為作為立法會議員，我們應該繼續努力為市民爭取利益，不要放棄繼續為市民爭取權益。

謝謝主席女士。

主席：是否有其他議員想發言？

劉健儀議員：主席女士，到了此時此刻，距離三讀只有數分鐘，我事實上百感交集。經過差不多 10 個月詳細地討論這些條文，幾許風風雨雨，大家經過無數口舌之爭，如果套用在一名快將臨盤的孕婦身上，我相信大家的心情也跟她一樣是很興奮的。我亦希望同事們可以和我分享這份喜悅。

主席女士，有同事剛才批評我們，為了今次兩鐵合併而放棄了很多監察鐵路的權力。如果大家瞭解整條鐵路在香港的運作情況，整套有關香港鐵路的法例，以及真正有分參與今次的討論，大家便會察覺到透過今次合併，我們其實是增加了要求地鐵公司作出的交代，而且在很多方面也收緊了。

票價自主權過去一直存在，現在則有票價調整機制，一個透明度高而且客觀的機制。所以，我們並沒有放棄，反而是收緊了對兩間鐵路公司的監察。

我在恢復二讀辯論時說過，自由黨並不是在這項條例草案開始審議時才考慮是否支持，我們過去數年都不斷反覆思考，並透過辯論及很多研討會，兩間鐵路公司合併對香港是否有好處。

我們的結論是會有好處的，尤其是在合併後可以達致協同效益，從而產生減價的空間，讓市民大眾得益。與此同時，在合併過程中，兩間鐵路公司也會更具效率。

我想就石禮謙議員的發言作少許更正，因為他指出今次等於是九鐵公司之死。九鐵公司其實沒有死，我要澄清，九鐵公司並沒有死，九鐵公司只是將其業務跟地鐵公司合併起來。九鐵公司仍然是存在的，而且將來還可以安坐着等收錢，是很活躍地收錢。所以，九鐵公司完全沒有死。我希望最低限度在立法會的會議紀錄內有這項記載。

我們亦深信在合併後，合併公司或香港鐵路有限公司會更有效率和更強大，而在業務範圍方面也較過去做得更出色、更精采。

我清楚記得剛好在 10 年前，我曾聯同立法會多位同事 — 包括各黨各派的同事，民建聯的同事和民主黨的同事也有 — 前往歐洲和新加坡考察當地的鐵路。當時，我們所到的國家都非常羨慕香港的鐵路，尤其是地鐵。現正剛好 10 年了，我很希望在 10 年後再有機會前往其他國家，繼續讓外國知道香港的鐵路做得如何出色、如何有效率。我深信並將這期望放在現時的香港鐵路有限公司。多謝主席女士。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員想發言)

主席：局長，你是否想發言？

環境運輸及工務局局長：政府十分重視公共交通政策，其管理和發展對一個城市的經濟和社會發展均十分重要。鐵路是我們的主幹，也是我們集體運輸很重要的一分子。今天的討論是要將兩鐵合併，希望為鐵路運輸開展新的里程碑。我們擁有達到世界水平的鐵路系統，對香港整體，不單對運輸，對金融市場其實也很有影響力。

在公共交通運輸取得成果下，票價對市民造成壓力，因為要有這麼高質素的服務，必然是有代價的，這在經濟下調的日子，市民更能感受到。所以，由 2002 年開始，我們對如何紓緩票價對市民的壓力及如何獲得更佳的系統，進行了詳細的研究。在研究過專家和學者的顧問報告後，我們發覺合併可以有協同效益，對整體鐵路發展是有好處的。

法案委員會經過了 80 個小時的討論，我們的合併法例其實主要是技術性的，但營運協議則有很多條文。法案委員會也有討論營運協議，而委員亦提出了多項修訂，其中三十多項已獲得政府接納。我要在這裏感謝法案委員會所有委員的努力，尤其感謝主席劉健儀議員和副主席譚耀宗議員，他們都盡心盡力為這項條例草案做了工夫。

在爭取權益方面，我也很明白每一位議員都代表著市民的訴求，並要藉此機會說出市民的需求。其中當然存在很多矛盾，而且很多是未必可以在兩鐵的合併方案下做得到的。在政府方面來說，我們當然要以大局為重，那麼在兩鐵合併之下，我們究竟要做些甚麼才能達致有效經營及令市民得益，以便令公眾利益更上一層樓？第一，當然是成立票價機制。在提出這個機制的時候，大家對這個模式皆很有保留，甚至至今仍有議員不大明白。現時，鐵路享有票價自主權，在加價方面是完全自由的，無論在任何情況下都可以做。可是，減價的環境卻十分困難。大家都享受過票價優惠，但基本票價卻並沒有下調，致令票價的壓力更為沉重。

因此，在合併會有協同效益的大條件下，我們可以把票價可加可減機制加入營運協議內。至於票價可否降低的問題，亦經過了長期討論，現在大家都看到，在兩鐵合併後，會有 280 萬人獲得減價優惠。另一個經常為市民詬病的問題，是轉乘時須支付入閘費，但這個問題都會因兩鐵合併而消除，因此減價幅度亦會更大。在有經濟規模及協同效益下，這兩個問題才得以解決，而不是說我們可以指使兩鐵調低基本票價，始終他們也要考慮營運成本、公司的整體運作及財政上的問題。

除了協同效益外，兩鐵將來成為港鐵公司後，會有經濟規模，這對其在區內甚至是世界市場上分一杯羹，將有很大益處，因為鐵路發展不應只停留在香港，我們是要向外發展的。香港這個經濟模式越來越明顯，無論是在國內以至國際市場發展，這種擴大模式都是十分重要的，而且有利競爭。我相信雖然香港人可能對此不大瞭解，但也會普遍歡迎。不過，我亦希望將來可以看到成績。

在合併的大前提下，我們亦要保障鐵路員工。我在上次也提過，在工會聯手協調之下，大家都有很好的溝通機會，而員工方面對兩鐵合併亦感到滿意。我在此感謝他們一直在這個不明朗的情況下緊守崗位，保持一級的服務水平。

在這過程中，大家提出了很多方案，也有很多支持和反對的聲音，甚至出現一些爭拗。不過，這些爭拗是不要緊的，大家只是希望為市民爭取一些利益，問題是究竟用甚麼方法獲得這些利益，又或是在何時、採用甚麼程序和時間表為何。有些時候，最好的方法可能是通過營運協議來做，而我們在修訂營運協議時已經做了。此外，亦可能會利用行政方法。我們在討論期間亦列舉了很多例子，例如我們看到過往地鐵或九鐵都不一定是要立法的。立

法在一項修正案中，有時候是的確會出現矛盾的。立法是很嚴謹的過程，不可以在立法後便立即沒法 comply (實行)，政府不希望看到這種情況，也不認為每件事都要通過立法才做得最好。我相信大家在原則上是沒有分歧的，但在做法上則有分歧。我希望各位議員瞭解，政府希望大家能夠通力合作，把這次的合併事宜做好，令市民可以得益。在維護公眾利益之餘，亦平衡各方面的需要，包括地鐵公司作為上市公司，必須向小股東交代，這是無可否認的條件。

所以，我們下一步會向立法會提交有關的附屬法例，而立法會亦已成立研究與兩鐵合併有關的附屬法例擬稿小組委員會審議這些附屬法例。我期望可以在 7 月 11 日立法會休會前完成通過附屬法例的程序，並希望各方面的工作可以盡快順利進行，讓市民看到車費減價和兩鐵合併的好處。

多謝主席。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決，議題是《兩鐵合併條例草案》予以三讀並通過。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

鄭家富議員起立要求記名表決。

Mr Andrew CHENG rose to claim a division.

主席：鄭家富議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 3 分鐘後進行。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

田北俊議員、何鍾泰議員、周梁淑怡議員、陳婉嫻議員、陳智思議員、陳鑑林議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、曾鈺成議員、楊孝華議員、劉江華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、蔡素玉議員、譚耀宗議員、石禮謙議員、李鳳英議員、張宇人議員、馮檢基議員、方剛議員、王國興議員、李國英議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員、張學明議員、黃定光議員、劉秀成議員及鄺志堅議員贊成。

何俊仁議員、李卓人議員、李華明議員、吳靄儀議員、涂謹申議員、張文光議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、余若薇議員、梁家傑議員、梁國雄議員、郭家麒議員、張超雄議員、湯家驛議員及譚香文議員反對。

詹培忠議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布有 49 人出席，30 人贊成，17 人反對，1 人棄權。由於議題獲得在席議員以過半數贊成，她於是宣布議案獲得通過。

THE PRESIDENT announced that there were 49 Members present, 30 were in favour of the motion, 17 against it and one abstained. Since the question was agreed by a majority of the Members present, she therefore declared that the motion was carried.

秘書：《兩鐵合併條例草案》。

議員議案 MEMBERS' MOTIONS

主席：議員議案。兩項無立法效力的議案。

主席：第一項議案：兒童事務委員會。我現在請張超雄議員發言及動議他的議案。

兒童事務委員會
COMMISSION ON CHILDREN

張超雄議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

主席，我們的會議進行得太久了。（眾笑）我們現在要進入第二項議題了。我希望這項議題會為議會帶來一些歡笑，而且有更好的盼望。

本來，我希望這項議題可以被抽中在上次大會提出（但卻有點意外），因為 6 月 1 日是國際兒童節，所以我希望立法會可在國際兒童節前通過這項議案，促請政府成立一個兒童事務委員會，作為我們送給香港兒童的一份禮物。不過，主席，可能錯有錯着，因為今天兩項議案辯論也是與兒童有關的。我很感謝陳智思議員接下來會提出關於有特殊教育需要的兒童的議案，他們是我非常關心的社羣。

我今天的發言，可以說是代表了一個已有六十多個團體簽署聲明，並表示支持在香港成立兒童事務委員會的聯盟。我也很榮幸能作為一個平台，在今次的立法會會議上提出這項議案。我無法一一讀出這六十多個團體的名稱，但當中包括兒童權利委員會的兒童議會……

（會議廳外發出聲響）

主席：我會請他們安靜一點。工作人員，請他們安靜一點。

（會議廳外的聲響靜了下來）

主席：張議員，請你繼續。

張超雄議員：我剛才提到的那些團體，有一些其實是由兒童組成的團體，包括兒童議會，我相信在座多位同事也曾前往兒童議會聽過他們的辯論及提供意見。他們的辯論水平非常高，而且所牽涉的範圍亦不比我們立法會的狹窄。他們已成立了數年。此外，有一個名為“童夢同想”的組織也是由兒童組成的，有相當部分是兒童議會的畢業生，今天他們有多位出席，我們也很歡迎他們來聽我們的議案辯論。

主席，有關兒童問題，其實沒有一個社會是會不關心的，我們往往說兒童是我們的未來，並說一定會把最好的東西提供予兒童。作為父母的，我們往往也會這樣做，但作為一個社會、作為一個商業主導的城市、作為政府，我們是否從這個角度來考慮我們的政策制訂、法律和資源分配呢？

主席，上兩星期前，我曾提出一項口頭質詢，就着法改會在過去 2 至 5 年的 4 份報告書所提出的有關“兒童監護權”、“國際性的兒童擄拐子女問題”、“排解家庭糾紛程序”，以及“子女管養權和探視權”等跟保護兒童有關的法例的一些改革建議，詢問政府當局有何立場、何時跟進和有何看法，政府當時的答覆是既沒立場亦無時間表。

有關兒童的工作其實往往是跨部門的，今天我們也看到這果然是跨部門的，因為這項有關兒童事務的問題是由負責經濟的葉局長來回答。這果然證明了政府任何一位局長也可以就任何範疇作答，我也無話可說，畢竟他已向我作出了回應。

當時，我問的第三項問題是，在制訂政策時，當局如何確保一些會影響兒童的政策或法律，在制訂時已把有關兒童的觀點包括在內呢？主席，當時由另一位局長周一嶽局長回答，他表示當局根本已有一套很整全的兒童福利政策。我相信主席也記得，我當時問他兒童福利政策在哪裏，有沒有政策文件，而周局長的答覆是各個部門也有兒童政策，在所有的政府部門均有。我亦再問他是否有一份文件可以讓我們看到兒童政策，但周局長只是再回答說在各部門也有。

主席，這便是我們今天如何對待兒童的情況，我們何時有真正從兒童的角度來考慮呢？今天，全香港 18 歲以下的兒童有 130 萬名，當中有差不多四分之一的兒童是生活在貧窮家庭的，這個數字並不值得我們引以自豪。我們今天多項的社會福利政策，例如教育、醫療和其他公共政策，究竟能否幫助他們解決他們所面對的困難呢？我們談論跨代貧窮，我們談論如何透過教育為他們製造更多機會。可是，當我們討論教育政策、教育改革等如此重大的政策時，我們有否考慮兒童的觀點呢？我們有否諮詢他們呢？我們從哪方面、從哪些渠道得知他們如何看教育改革，如小班教學、以考試為中心的制度等。我們有否考慮他們的意見呢？我們討論到少數族裔的升學問題，基本上，差不多沒有本地的少數族裔可以通過本地的教育制度進入本港的大學，這是一個不幸。可是，當我們制訂升讀大學的政策時，政府有否考慮過這問題呢？

我們看看新移民的情況，有很多貧窮兒童均來自新移民家庭，但我們卻訂有所謂的人口政策，規定他們在抵港 7 年內不能享有任何福利。當然，18 歲以下的兒童可獲豁免。結果，很多貧窮家庭的父母或是單親家庭，便只能跟子女共用一份綜援金，如果有多一名孩子的，便有兩份。換言之，那份給兒童的綜援金便要養活家中的成人，當局有否考慮這會否對兒童造成不良影響呢？

我們最近亦曾討論孕婦來港分娩的收費問題。這些家庭明明是香港人的家庭，孩子也是香港人的孩子，但我們卻以一種懲罰性的形式來收取分娩費用，令很多這些家庭不能盡快一家團聚。這種政策有否顧及孩子的成長呢？要孩子跟父或母分開的安排是否最能照顧他們的呢？

我們有很多跨境學童，每天有四千多名跨境學童要進出邊境上學，但我們的禁區紙卻有限，結果造成了很多奇形怪狀的問題。舉例來說，我們有二十多名就讀特殊學校、有特別需要的兒童，他們有部分在跨境時可能面臨一種困難，便是如果他們取不到禁區紙便無法上學，有些就讀幼兒園的學童也同樣面對這種情況。我們推行的“欣曉計劃”，規定領取綜援的單親家庭在孩子一旦踏入 12 歲時，父親或母親便一定要出外工作，政府現時更考慮把年齡降至 6 歲。換言之，孩子一旦踏入小學階段，他的媽媽（單親家庭的大多數是媽媽）便一定要外出工作，否則便要罰錢，而罰款還會倍增。這種做法有否考慮到孩子的需要呢？

本港的虐兒問題非常嚴重。最近，政府邀請香港大學進行了一項研究，結果發現虐兒情況非常嚴重，其比例基本上是 1：99，跟家庭暴力的情況一樣，即當有 1 宗個案被揭發時，有 99 宗其實是埋藏而未被瞭解和發現的。面對那麼嚴重的情況，香港有何法例和政策避免呢？一旦出現嚴重傷亡的情況，我們是否有一個機制來作出檢討呢？很多團體已提出這項要求很久了，要求設立一個死亡個案檢討機制，可是，當局至今仍然非常保守，不願意面對這個問題。

據一些統計顯示，即使是兒童的休憩公園和遊樂場，也有 60% 是設於馬路旁的，兒童要一邊玩耍一邊吸廢氣，同時亦要面對交通危險。此外，很多大城市均設有兒童醫院，專門瞭解兒童醫學，以提升治療方法，但香港爭取了那麼多年卻仍然沒有。基本上，我們可以說香港一直以來也沒有一個真正從兒童角度來考慮公共政策的平台。現在全球已有三十多個國家成立了兒童事務委員會或一些類似的組織，香港其實也有責任履行聯合國《兒童權利公約》。事實上，該公約的委員會亦要求香港成立一個獨立、可以進行調查和接受投訴的委員會，以處理兒童事務。

最近，我們邀請到新西蘭第一屆兒童事務專員 Dr Ian HASSALL 來港，有關團體和我邀請他向我們解釋他的經驗。他很清楚提到，這樣的組織的成本效益非常大，因為所需的經費極為有限，但卻可以從兒童的角度來調查那些對兒童有非常深遠的影響的政策，從而改善有關的安排。

主席，在我結束這次發言前，我希望各位同事考慮到香港並沒有太多這類事務委員會，香港是有不少委員會，政府亦提到要成立家庭事務委員會，但家庭事務委員會關注的將會是整個家庭。反之，兒童事務委員會會從兒童的角度考慮每一項政策和法律，負責接受投訴和調查，並有索取資料的權力，保存一些死亡註冊的資料，令我們日後的服務得以改善，該事務委員會還可進行研究，甚至提供專業意見以制訂整體的兒童政策。因此，今天成立兒童事務委員會已是刻不容緩，我希望同事支持我這項議案。多謝主席。

張超雄議員動議的議案如下：

“本會促請政府設立兒童事務委員會以履行聯合國《兒童權利公約》所定的責任，保障兒童的福祉，並確保在制訂政策過程中充分考慮兒童的觀點。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：張超雄議員動議的議案，予以通過。

楊森議員：主席，聯合國於 1989 年通過《兒童權利公約》（“公約”），公約於 1994 年同意伸延至香港。在此，我向大家簡單說說公約包括的主要 6 個部分：

- 1 政府有責任確保兒童的生存和發展；
- 2 應尊重有主見能力的兒童所發表的意見，兒童有發表言論的權利；
- 3 尊重兒童的私隱；
- 4 兒童有權與父母同住。如果父母分離，有權與父母保持聯繫；
- 5 政府應給失去家庭、殘疾兒童作特別照顧及協助；及
- 6 兒童具有教育、享受閒暇、社會保障等權利。

(代理主席劉健儀議員代為主持會議)

這是 6 項國際公認的兒童權利，而公約亦於 1994 年伸延至香港。代理主席，讓我們看看這 6 項國際公認的兒童權利在香港落實的情況。首先，有關政府有責任確保兒童的生存和發展方面，我想說兒童欺凌問題。較早前，在兒童權利論壇上，兒童代表批評政府處理校園暴力的態度，他們表示暴力在校園不斷蔓延，並且嚴重窒礙兒童在學校學習和生活。2006 年，香港教育統籌局（“教統局”）接獲學校投訴的欺凌個案高達 1 600 宗，欺凌個案仍然不斷在學校上演。

其次是有關兒童自殺問題。在 2003 年至 2006 年期間，全港有 54 名學童自殺，平均每月有 1.5 宗，自殺身亡率高達七成半，有 40 名學童自殺身亡。香港大學香港賽馬會防止自殺研究中心的數據顯示，自殺年齡其實漸趨年幼化，1981 年至 2005 年期間，11 歲或以下學童自殺個案共有 36 宗，平均每年有一至兩宗，當中約有九成以跳樓了結生命。對於這種風氣的蔓延，政府其實應該反省一下，是否有責任確保兒童的生存和發展呢？

第二，尊重有主見能力的兒童發表意見，因為兒童有發表言論的權利。在香港來說，不錯，政府設立了兒童權利論壇，但有分參與的兒童和與會者基本上均批評這論壇近乎“口水會”，實際的作用欠奉。

第三，尊重兒童的私隱。代理主席，大家都知道，香港是中國人的社會，而中國人的傳統父母一般認為子女是他們一部分，很多時候不會太尊重兒童的意見，更遑論是尊重兒童的私隱方面。

第四，兒童有權與父母同住。如果父母分離，有權與父母保持聯繫。一般來說，其實，我們的家庭也視子女為父母所出，當父母分離時，兒童基本上便變成婚姻破碎或父母分離的犧牲品，他們跟隨父或母，很多時候，他們本身是沒有選擇權的。就這方面，何俊仁議員稍後會詳細跟大家交代民主黨的看法。

第五，政府應給失去家庭、殘疾兒童作特別的照顧。我們看看政府統計處的資料，在 2000 年，全港有九十九萬多個 12 歲或以下小童，其中 7 000 名是殘疾兒童。由於道路設計不完善及交通工具嚴重缺乏配套，除乘搭復康巴士外，他們根本難以隨意出外參加活動。況且，現時的復康巴士嚴重不足，目前大約只有 90 輛復康巴士，每輛只能乘坐約 10 人，但全港肢體傷殘人士有十多萬人，需求極為緊張，嚴重影響七千多名殘疾兒童就業、上學、求診或參與社區活動。

第六，小朋友應具有教育、享受閒暇及社會保障等權利。代理主席，我們看看香港有不少家庭申領綜合社會保障援助（“綜援”），除了從社會福利署（“社署”）得到基本生活照顧、一些很低水平的生活照顧外，這些領取綜援的家庭的兒童基本上欠缺很多支援，特別是參加通識教育、課外活動等，這其實也十分影響他們的身心發展。

我花了些時間向大家說出 6 項國際公認的權利的落實情況，但簡單來說，落實情況有欠理想，並且遠有不足之處。所以，我們很支持張超雄議員提出，政府要盡快成立一個兒童事務委員會。在這委員會中，要有一個統一的委員會負責落實公約，使現時支離破碎的情況得以改善。大家試看看，進行跟兒童有關的工作的部門，包括社署、教統局、醫院管理局、民政事務局，但這數個部門基本上均是欠缺溝通和協調的。因此，如果能成立一個兒童事務委員會，香港便可有一個統一的委員會，透過不同部門落實或分階段落實公約，亦可透過調查和研究，探討他們面對的情況，亦可看看現有政策的不足之處，從而提出改善的辦法。

當然，有了政策的話，我相信除了政府能較統一、跨部門及較獨立地專注於兒童事務的進展和有關研究，以作出相應的建議，我希望財政司司長也能對這些建議加以落實。整體來說，民主黨是支持政府盡快設立兒童事務委員會的。

郭家麒議員：代理主席，首先，我感謝張超雄議員提出這項議案，也感謝正如剛才張議員指出，有超過 60 個團體支持這項有關要求政府成立兒童委員會的議案，今天它們亦有很多代表坐在公眾席上，它們也推行了很多工作。

《兒童權利公約》於 1978 年制定，由波蘭在聯合國提出。在第二次世界大戰時，其實已經發覺很多兒童沒有能力保護自己。即使在非戰爭時期，兒童亦沒有獨立的能力，也不能行使他們的權力。所以，很多國家在《經濟、社會及文化權利國際公約》及《公民權利和政治權利國際公約》以外，要求為兒童制定他們的公約，而這公約的基礎在 1989 年由聯合國通過。直至今天，全球有 192 個國家簽署，是 6 條人權公約中最多國家簽署的。

表面上，香港是很幸運的，因為我們暫時沒有戰亂，沒有饑荒、疫症，也沒有一些直接威脅兒童的因素，但我們每天閱報都會看到一些令人傷感或遺憾的報道。上周有一名 15 歲的女孩，由於父親欠債而被迫賣淫；較早前亦有小孩因其年輕母親要到國內遊玩而被迫獨留家中，最後被夾在門和鐵閘

中十多小時；再前些時候，有小孩因不聽話而被父親拖到街上，被脫掉衣服示眾。看完這些報道，我們大多都感到有問題或甚至傷感，但最終卻又不了了之。

除了在這些新聞被大肆報道時，我們有衝動為保護兒童而做些事情外，其實，在大多數情況下，在香港，無論政府或家長，也沒有想過有需要為兒童成立一個屬於他們的兒童權利委員會，或設立專員協助他們，為兒童發聲。聯合國兒童權利委員會於 1996 年就香港提交的兒童權利報告發表了結論，第 27 段是這樣寫的：

“委員會肯定港府在處理虐待兒童問題上所作出的重大努力。儘管如此，委員會認為，若要防止兒童的權利受到侵犯，必須進一步改變社會人士的態度，使他們不但認識到體罰和兒童心理虐待是不能接受的行為，也明白到尊重兒童天賦的自尊。”

不過，很可惜，代理主席，從 1996 年審議完畢到現在，在差不多 11 年間，香港虐兒的個案，尤其在過去幾年，卻不跌反升。在 2004 年，本港有 622 宗，至 2005 年則達 594 宗，當中分別有 405 宗和 490 宗的施虐者是兒童的父母或繼父母。眾所周知，這些數字其實肯定是冰山一角。有一個比喻是 1 比 99，剛才張議員已經說過。換言之，我們現在找到超過 700 宗被舉報的虐兒個案，現實中可能有超過 7 萬宗個案。港大社工學系在 2005 年進行的研究顯示，有 72% 兒童表示過去曾被父母雙方或父母其中一人作出身體或語言上的恐嚇；有 36% 被訪兒童被父母忽略照顧；29% 曾在肉體上遭受嚴重疏忽。這些數字十分驚人，是很多以為香港在保護或關注兒童方面沒有問題的人所不能相信的。

實際上，政府做了些甚麼呢？代理主席，過去兩三星期以來，我們不斷就香港整體的兒童政策詢問衛生福利及食物局局長，他給我們的回覆是在心中、在心中、在心中。因此，今天葉局長在這裏，我不知道周一嶽局長有沒有給你一些“心法”，否則我也不知道你如何回答這問題。實際上，政府回應我們要成立兒童委員會的要求時，也只是說在香港，兒童目前是受到照顧的，而政府事實上會成立一個名為家庭事務委員會的機構。我想指出，代理主席，香港有 13% 的年青人介乎 15 至 24 歲，所以我們有青年事務委員會。我們有 11% 的人口是 65 歲以上的老人家，所以我們有安老事務委員會，但我們有 20% 的兒童，卻沒有需要為他們設立委員會。根據政府的思維，如果成立了家庭事務委員會，基本上是沒需要有青年事務委員會，也沒需要有安老事務委員會，因為所有人都屬於家庭，你、我、所有人都可以屬於家庭。其實政府大可把所有事情都歸入家庭事務委員會，其他通通也不用說。

其實，成立兒童權利委員會是否便等於解決了所有問題？當然不是，但這是重要的一步。上周，新西蘭第一任的兒童專員 Dr Ian HASSALL 與我們會談時說，他遇到的困難與香港所遇到的一模一樣，當時新西蘭的衛福局也是極力反對他們這樣做。他們經歷了很多困難，最後在新西蘭成立兒童權利委員會，並證明他們的工作是成功的，因為在過往十多年，在新西蘭無論在立法或社會關注方面，人們越來越明白到應該維護兒童的權益。

我們不是孤獨的。近來年，英國、澳洲、加拿大等很多不同地方都成立了具法定權力的兒童權利委員會。如果政府仍然認為香港沒有需要這樣做，仍然希望把頭埋在沙中，便只不過反映出政府的無知。我十分希望政府在這項辯論之後，痛定思痛，盡快成立兒童權利委員會。

我謹此陳辭。謝謝代理主席。

王國興議員：代理主席，6 月 1 日是國際兒童節，今天討論成立兒童事務委員會的議案，仍然十分合時。兒童是社會未來的主人翁，他們的培養和教育對未來社會的成敗優劣，均起着關鍵影響。因此，我們應為每一個兒童提供恰當的培育環境。

在香港，由於經濟環境富裕，年青夫婦生孩子的數目又少，許多兒童在家族中皆被當作如珠如寶般看待，生活細節照顧周到，吃飯時每條菜、每塊肉均剪到丁方大小給小朋友吃，有報道說有兒童到八九歲仍不懂得綁鞋帶。此外，父母還會為他們安排各種各樣的課餘學習，國畫、鋼琴、游水、跳舞、溜冰等，一個周末接連上數堂。他們得到的照顧和培育，是七八十年代長大的小朋友難以渴求，亦難以享受得到的待遇。

可惜的是，普遍經濟環境富裕不代表社會每個階層均會得到眷顧。社會貧富懸殊及城市規劃失當，造就了一羣無論在教育、照顧和培育均淪於次等地位的兒童。代理主席，我在此以東涌的小朋友的處境來說明這問題。

東涌猶如一個孤獨的圍城般，小朋友在這個圍城內，往往連基本的照顧也得不到。在東涌逸東邨，大家會看到不少小朋友放學後在區內閒逛，而不是回家做功課，因為他們的父母皆要外出工作，工作時間又長，有些更要輪班工作，再加上來回車程十分遠，父母每天留在家中的時間可能不夠 10 小時，而且大部分時間也要用來休息，使父母沒有時間、也沒有精力照顧小朋友。小朋友在欠缺監管和督促之下，四處流連，到晚上 11 時多，邨內總有一羣一羣的“夜青”，在街頭喧囂和吸煙，即使只有 10 歲的小童，也會含着香煙四處遊蕩。看見這種情況，怎不教人心傷？

《兒童權利公約》(“公約”)第 18 條這樣說：“確保就業父母的子女有權享受他們有資格得到的託兒服務和設施”(引述完畢)。不過，香港政府的託管服務不足，向來為人詬病，卻多年來沒有改善，在東涌，要找到放學後的託管，更談何容易？況且，東涌居民收入普遍較低，收入捉襟見肘，沒有餘錢支付託兒費用，政府在這方面又做過甚麼？做過的工作又是否足夠？我希望局長要好好反省。

託管固然缺乏，區內連文娛康樂設施也嚴重不足。公約第 31 條訂明，“締約國應尊重並促進兒童充分參加文化和藝術生活的權利，並應鼓勵提供從事文化、藝術、娛樂和休閒活動的適當和均等的機會。”(引述完畢)但是，代理主席、局長，你們是否知道在東涌區內沒有公園、沒有泳池、七人球場只有兩個。年青人在夏天惟有到附近的海邊或跳下碼頭游泳，又或到經常有人淹死、非常危險的石門甲水坑玩水，這數年來，先後已淹死不少小朋友。去年，我與數十個穿泳衣的小朋友到禮賓府請願，經多番爭取，政府才承諾興建泳池，但這泳池也要到 2010 年才落成，大家還要多等 4 年以上。最令人氣憤的，是區內連一個社區會堂也欠奉。一些非政府組織即使有心到東涌為兒童多搞活動，卻因沒有場地而安排不到，為何東涌的兒童就享受不到其他區域兒童唾手可得的社區設施和活動呢？政府是否值得反思呢？

另一方面，原屬房屋署興建的停車場，因為估計失誤，出租不足，以致多層停車場空置多年，自出售予領匯後，更難彈性處理，以改為社區用途，這是令人遺憾。

此外，東涌區內連學校也不足，有一半以上的學童要跨區上學，既要花費金錢乘車，也要犧牲睡眠時間，對於兒童並不公平。東涌的兒童也相對較為貧窮，逸東邨 15 歲以下兒童領取綜援的個案是全港最多的；收入在 1 萬元以下的家庭，則超過四成。試問一家四口每月只有數千至 1 萬元收入，如何可有餘錢供小朋友作課餘學習？小朋友如果得不到音樂、體育等多方面的培育，日後又如何能進升大學？如何能有階級爬升呢？

代理主席、局長，我們今天揭露這個問題，是要支持張超雄議員的議案。此外，我很希望在兒童事務委員會成立前，政府應重視東涌的兒童問題，斜傾資源，多加關注，加大力度，幫助東涌兒童脫貧。

李卓人議員：代理主席，我代表職工盟支持張超雄議員今天提出的這項議案。

我相信今天這項議案，不會好像兩鐵合併的辯論般引起任何爭議，我相信各位也會支持。因此我最不明白，政府的代表 — 今天是葉澍堃局長當替工 — 最後有何顏面表示不成立兒童事務委員會。

因為從多個角度來看，兒童事務委員會也是有需要成立的。從《聯合國兒童權利公約》來看，香港特區政府須定期向聯合國匯報這公約的執行情況，而聯合國有關委員會也按照慣例建議政府須執行的工作，他們的建議包括設立兒童事務委員會。

好了，我們且不說國際責任，其實，我也不應用國際來迫壓當局。不過，大家真的要撫心自問，從自己的心想，香港市民有誰會覺得兒童不重要的呢？我相信大可訪問市民，問問大家看到某些事件時，大家會否心痛？看到虐兒事件發生時，會否心痛呢？看到數天前，有小朋友進食“哥士的”，大家會否心痛呢？看到有小朋友被母親困在鐵閘與大門的夾縫中十多小時，大家會否心痛呢？看到報章報道指有 15 歲少女要賣淫還父債，大家會否心痛呢？每個人都會感到心痛。所有人也會問政府做了甚麼？政府有很多部門，但在處理兒童事務方面，當局則可能從社會福利的角度出發，因而忽略了很多事。

最近，代理主席，我們在立法會的福利事務委員會討論了一個問題，正好反映政府視野的狹窄。問題是經過多個團體多年要求政府採取行動，關心兒童非自然死亡的問題下，政府猶如擠牙膏般，擠到最後，終於設立了一個檢討兒童非自然死亡的機制，試驗時間為兩年，凡有非自然死亡的個案便進行研究。不過，代理主席，你要聽清楚，政府的研究範圍是很狹窄的。一方面，個案須為社會關注的，這點沒有問題，社會關注的個案，大家當然樂意看到有調查，但還有一項很“離譜”的狹窄看法，便是只有牽涉福利事宜才會研究。我們當天討論時也質疑政府何以這麼狹窄，只研究涉及福利事宜的死亡個案，其他的便不考慮？

以王國興議員剛才提出的個案為例，東涌有小朋友游泳時遇溺死亡，他在那兒淹死可能跟福利事務無關，但如果當局要認真研究兒童非自然死亡的話，便不會對跟福利事務無關的便不管，跟福利事務有關的便管。這是很“離譜”的，想法怎可如此狹窄的呢？以這件死亡事件為例，雖然跟福利事務無關，但也應研究當中的原因，以及背後的社會因素，然後再考慮怎樣預防同類事件發生。這是一個有邏輯、有理性的人也會考慮的做法。要是真的關心兒童事務的話，也希望瞭解和預防這些事件發生，而非只從福利事務的角度着眼。

當天，我們就此討論了一番，而政府亦為其狹窄的政策辯論。可是，政府最後會否應我們的呼籲擴闊範圍呢？我們已懇求政府把範圍擴闊一些，不要看得太狹窄。這其實是理所當然的事，但我們仍要很辛苦的要求政府執行。我認為最徹底的做法，並非只設立兒童非自然死亡的檢討機制，而是設立兒童事務委員會，涵蓋所有相關事宜，從整體作考慮。

因為保護兒童並非只考慮家庭，我估計局長稍後定會像“數白欖”般，逐一指出政府在社會福利、家庭福利方面所做的工作，接着便表示當局已花了很多工夫，難道還是不夠嗎？局長一定會這麼說的，所以稍後我也不用聽局長發言了。

可是，這又有何意義呢？大家就是說保護兒童不止是家庭福利的問題，如果套用“長毛”的說法，就是：“老兄，這不止是家庭福利的問題，還有很多問題。”這包括了兒童的生存、教育、發展、社會參與權利，以及如何以兒童為本位的政策來照顧他們所有的需要，這亦包括貧窮兒童和跨代貧窮的問題。這些全部都在兒童事務的範圍內，而非只涉及家庭、福利的範圍。

因此，雖然局長只是替工，但我也很希望你可以回去反映我們的意見，那便真的要感謝你。我希望當局可以徹徹底底地搞一個兒童事務委員會。我們最憂慮的是不知局長稍後會否指當局日後將成立家庭事務委員會，而家庭事務內亦包括兒童事務。可是，我剛才已指出，兒童事務不止是家庭事務那麼簡單，其涉及的範圍非常廣泛。我希望政府可以從較闊的角度來看。這一點是我到今天也不明白的，為何至今還要爭拗呢？政府為何仍然不願做呢？

多謝代理主席。

代理主席：發言時限到了。

湯家驛議員：代理主席，無論是否喜歡小孩子，無可否認，兒童在世界上是一個重要的羣體，即與男人和女人一樣，兒童也是人類重要的羣體。兒童權利不是單單從一個喜歡小孩子角度出發，而是基本人權。

其實，在差不多是第一條或最重要的國際人權公約，即《公民權利和政治權利國際公約》中，第二十三條第一款已說明，家庭是社會自然基本團體單位，應受社會及國家的保護。第四款亦說到，如果婚姻關係破滅，應該訂定辦法對子女予以必要的保護。第二十四條更清楚說明，所有兒童有權享受家庭、社會及國家為其未成年身份給予的必要保護措施，不因種族、膚色、性別、言語、宗教、民族本源或社會階級、財產或出生而受歧視。第二款訂明，所有兒童出生後應予以登記，並取得名字。第三款訂明，所有兒童有權取得國籍。

代理主席，除《公民權利和政治權利國際公約》外，亦有其他國際公約闡釋兒童的基本權利。香港在 1994 年簽署的聯合國《兒童權利公約》(United Nations Convention on the Rights of the Child) 訂明，所有締約國家和地區也有責任落實公約內所列出的責任，包括特區政府。特區政府既然有責任落實這些國際公約的責任，應該一如特區政府早前在簽署《消除對婦女一切形式歧視公約》(CEDAW) 時般，進行一系列的立法工作。在 CEDAW 之下，政府成立了平等機會委員會(“平機會”) 和婦女事務委員會(“婦委會”)，透過這兩個委員會處理有關保護婦女的工作。然而，有人會覺得，平機會和婦委會的工作成效只是一般，有否必要再為一個新的羣體成立委員會呢？甚至有人認為，特首在去年施政報告中，提倡成立國際事務委員會，其實這建議更為可取。可是，我們覺得這看法並不全面。首先，須知道現時這兩個委員會在政府架構內的地位不高，特別是平機會只是向政府的民政事務局負責，婦委會更只是衛生福利及食物局之下的一個諮詢組織。在市民心目中，它們的表現亦相當一般，特別是平機會，隨着前主席胡紅玉女士離職後，它的工作沒有甚麼發展，無論在角色、地位、社會方面的認受性，亦逐漸下降。至於婦委會，更因為這委員會是非法定機構，一直以諮詢的地位來宣傳和進行教育工作，對於政策的研究和推動性，以及最近很多人提及的性別觀點主流化方面的工作，一直乏善可陳。

自從特首去年在施政報告提出以家庭事務委員會取代現有的委員會後，這些委員會的工作更好像停滯不前。一個為特定羣體而設的委員會的工作是否有效，其實除了取決於有沒有好的領導外，其地位亦相當重要。婦委會的成績相當一般，正正是因為其層次不高，而且絕非獨立於政府，結果多年來最好的成績，便是為女士在商場增加了洗手間的設施，我不是說這並非好事，但委員會實在無法滿足社會對於平權的要求。

因此，既然社會對保護兒童權利的意識日漸高漲，我們應該成立一個專責事務委員會，以處理與兒童有關的事務。這機構不應純屬諮詢性質，應具有以獨立法例作為基礎的實權，讓它成為一隻有牙的老虎，透過法例的授權，讓兒童事務委員會成為一個法定機構，任何人不與該委員會合作，包括不願協助調查及提供背景資料的政府部門、人員或社會人士，也應受到一定的懲處。這樣才能確保該機構與政府之間的合作暢通無阻。

此外，兒童事務委員會不應該隸屬於政府任何部門，應該長期或定期向行政長官和立法會匯報，這樣才可確保兒童事務委員會所作的決定有一定效力，同時亦令公眾能夠監察委員會的工作，繼而令問責的制度更為有效。

此外，我在此建議兒童事務委員會應獲賦權對政府提出的法例及政策的影響作出評估，一如環境評估般。評估的工作是針對政府在這方面提出的政策及法例，研究會否對兒童有特別影響，如果有的話，應如何克服或改善。政府的政策和法例，無論在教育、環保、運輸方面，對兒童其實也有很大影響。我覺得這是政府必須盡快研究和處理的問題。

代理主席，正如我剛才在開始時說，兒童是一個重要的羣體，無論在世界上或各個社會中也非常重要，因為當我們看着眼前的兒童，我們看到的其實是社會的將來。如果我們現在不盡力投資，我們是無法期望社會將來有更長遠和實質的進步的。在這方面，我希望特區政府接受及履行國際公約下的責任，成立兒童事務委員會。我支持張超雄議員的議案。

何俊仁議員：代理主席，在回歸前，聯合國專責處理《兒童權利公約》的委員會曾指出，香港沒有足夠措施確保公約有效地全面實施。在 2002 年 1 月，本會通過由當時的何秀蘭議員提出有關《兒童權利公約》的議案，要求成立一個專責委員會執行公約。可惜政府至今仍毫無回應，令人失望。

現時，大家也知道，香港有專責青年事務的委員會，長者方面亦有安老事務委員會，也有婦女事務委員會。我們實在不明白有何理由不為兒童事務設立專責委員會。

大家亦知道，在現時的架構下，社會福利署負責福利政策，教育署負責學童教育，醫管局負責兒童的健康，民政事務局負責作整體回應，就公約的履行提交和編寫報告，但究竟有沒有一個專責委員會或一位專責官員整體地和綜合地負責制訂有關兒童權利和福祉的政策呢？如何照顧 130 萬兒童整體的發展和成長需要呢？我們覺得設立兒童事務委員會是急不容緩的，委員會在專責關注兒童權利的同時，亦應進行調查和跟進一切有關兒童權利受損的投訴，而如果有兒童遇上非自然的死亡或虐待情況，也應就這些個案進行調查。這個委員會更須加強公眾和學校教育，以增加市民對兒童權利的認識等。

代理主席，兒童事務委員會一方面使我們能更有效全面落實公約。另一方面，亦能處理一些經常被忽略或輕視而涉及兒童的問題。每個兒童都是有尊嚴、有思想的個人，在顧及兒童溫飽的同時，我們也應關心他們是否適當地備受關懷、照顧和保障，以及在健康的環境下發展和成長，更要確保他們免受於暴力威脅和侵害。聯合國的兒童權利公約組織規定締約國必須採取適當的立法、行政、社會及教育措施，確保兒童在任何人的照顧下均不受身體或精神上的暴力傷害。

然而，根據香港大學在 2005 年進行的家庭暴力研究，在 2 000 名的兒童中，有 29% 的兒童曾被家長嚴厲體罰，而防止虐待兒童會早前公布的一項問卷調查結果，亦發現有 82% 家長曾向子女施加體罰。代理主席，這可能是中國人傳統的家教方式，也有很多父母的心態是恨鐵不成鋼及關心子女前途，但使用了不適當的方法教導子女。我們的社會是有責任向這些家長作出適當教育及協助。

相信大家也記得，去年很不幸，有位小朋友因為不聽話而被父母放入皮箱內懲罰，最後窒息致死，後來在調查期間發現其母親也曾於童年時經歷同樣遭遇。因此，這是有需要及早介入，如果他的母親，即現時被判入獄的被告，能及早得到治療或輔導，這些悲劇便不會重演。此外，一名 8 歲女孩因為受不了母親嚴苛的體罰而跳樓輕生。我們覺得每一個案也應予重視，每個人的生命都是寶貴的。如果沒有兒童事務委員會，由於政府部門眾多，兒童的權利往往在不知道由哪個部門負責的情況下而被忽略。

除此之外，大家都希望所有兒童都有快樂的童年，以前我們自己也是這樣希望，每人的希望也一樣，我們這代也不例外；但不幸地，我們看見在香港，很多家庭面對着分離的境況，這是因為香港有很多跨地婚姻這特殊的環境，以至父母分隔，兒童因而在不健全的家庭中成長。最近有調查發現 60% 的兒童夢想有個快樂家庭，他們希望家人不要分離。香港現時仍有不少兒童持“行街紙”，我們認為應想想辦法，盡量採用各種措施協助家庭重聚。我們不希望看見小朋友要寄養，要送到一些機構照顧，這不單浪費資源，更令這些小朋友得不到適當照顧。這會造成的損害，其實是難以彌補的。

最後一點，我也想談談貧窮問題。現時有 37 萬兒童生活在貧困中，尤其在經濟條件較差的地區，例如新界西的天水圍、屯門，以及九龍西的深水埗等。我們覺得應盡量幫助這些兒童脫貧，我們也希望能成立一個贍養費局，這事已討論了很久，希望這些婚姻破碎的家庭不會因為一方向另一方索取贍養費而令小朋友心靈受傷害。多謝。

陳婉嫻議員：今天這項議案是要求政府成立兒童事務委員會，為兒童制訂一套全面政策，並在制訂措施時充分考慮兒童的觀點。這些呼聲，除了今天由提出這項議案的張超雄議員帶出外，民間其實也一直在談論這項建議。所以，張議員今天把這建議帶到議會內進行辯論，我認為是有需要的，因為在香港現時的 700 萬人口當中，正如剛才很多同事所說，18 歲以下的兒童約佔 20%。但是，我們並沒有任何相關的委員會及諮詢組織，同時更沒有一套連貫的兒童政策。

我們在立法會的福利事務委員會裏，很多時候發現不同的兒童問題會在不同的委員會出現，例如濫用藥物的問題，是由保安事務委員會處理的，但這原來是與福利事務委員會有關，因為青少年是屬於該事務委員會的範圍之一。換言之，大家會發現社會上出現了很多青少年問題，但政府處理這些問題時，嚴格來說，一直是要到了有事故發生時才採取一些行動，“頭痛醫頭、腳痛醫腳”，當局並沒有一套完整的政策。

當然，我不想比較，雖然有些同事表示要作出一些比較，但我不想這樣做。他們表示，例如香港有安老事務委員會、婦女事務委員會及青年協會等。但是，我不想作出這些比較。事實上，政府應有一套政策，是就着生活在這社會裏一羣羣不同年齡、不同性別的羣體來組成有關的專責委員會，我認為是有這個需要，這也是文明社會的一個重要標誌。但是，香港沒有這政策，即使我們說了很久，不論是民間也好、議會也好，你發覺是沒有這政策的。

我們回看，特別在回歸之後，特區政府經常表示兒童是我們社會的未來棟梁。既然政府這麼重視兒童，便應該讓所有在香港生活的兒童均有平等發展的機會，包括身心、教育等。但是，你可以看到，政府雖然是這樣說，但實際上並沒有這樣做。正如王國興及其他同事所說，兒童生活在富裕家庭或有條件照顧兒童的家庭，跟貧窮家庭的兒童是兩回事，例如前者可以跳芭蕾舞、學彈琴，他們家裏裝置電腦等，這些可能是家裏一般的 ABC 工具，但偏偏貧窮兒童的家庭卻沒有能力購買電腦，更遑論有上網的機會。

所以，在一個社會裏，假如每名兒童都在同一條線起步，大家便會發現是沒有平等機會的，這對於很多兒童在發展及成長的過程當中均有很大的影響。這方面政府也進行過統計，在 2006 年，有 38 萬名 18 歲以下的兒童生活在貧窮線之下，他們佔全港兒童人口的 28.6%。換言之，每 10 名本港兒童中，便有 3 名是貧窮的。但是，接着，政府又有沒有做工作呢？沒有，政府只是把問題交給扶貧委員會 — 對不起，李鳳英議員及馮檢基議員 — 之後，他們不是沒有討論，只是討論一些問題，但不理會另一些問題。所以，我說政府沒有做工作。

在聯合國的《兒童權利公約》第 3 條中說明：“締約國承擔確保兒童享有其幸福所必需的保護和照料”，很明顯，我們並沒有回應這些問題，也沒有回應政府統計處統計出來的數字所顯示的問題。所以，我覺得政府應該看看民間所進行的調查，例如香港社區組織協會 (SoCO)，就着政府沒有處理的工作範疇，進行了一系列的調查。他們的調查結果顯示，有八成半的低收入家庭兒童為了繳交學費、書簿費而要節衣縮食，甚至要借錢舉債，五成半

的貧窮兒童要檢拾垃圾，例如跟着其母親一同推垃圾車，拾取一些廢物來變賣，以解決他們的財政問題。

所以，我們看到現在實際的情況是這樣的時候，如果政府再不處理這問題的話，它如何令我們的兒童可以在平等機會的同一條上，有好的發展和競爭呢？這的確值得整個社會思考。

此外，我想談一談保護兒童的問題。立法會在上兩屆已組成了一個處理家庭暴力的小組委員會，我們是因為政府一直沒有處理好各方面的家暴問題，所以便成立了這個小組委員會。如果我沒記錯的話，第三屆也會繼續成立。在這個小組委員會，代理主席，我們看到《兒童權利公約》第 19 條中列明：“締約國應採取一切適當的立法、行政、社會和教育措施，保護兒童不致受到任何形式的身心摧殘、傷害或凌辱”。對於這一點，你說我們的政府沒有處理，又似乎不是，政府是有一些法例保障的，但很可惜的是，這些問題是分散由各個不同部門處理。當有些個案轉介至我們這個處理家暴問題的小組委員會時，大家會看到不同部門出現了不同的處理方式。在社會上，尤其在九七後，當出現在職貧窮、貧富懸殊，當家庭經濟不佳時，往往最弱的那一羣 — 兒童，便成為被人出氣的對象。在有關家暴的小組委員會或是福利事務委員會的會議上，很多組織都表達了不少意見，也舉出了很多不同的例子。去年有 1 255 宗虐兒個案，比前年上升 4.1%，這些政府全都知道。我們有數位議員都是負責社會福利範疇的，我們也說到有點動氣，所以，對於局長今天沒有出席，我想張超雄會稍有意見，因為我們一直談論的問題，便是政府沒有正視兒童被虐的問題。

最後，我想向局長 — 這位我很熟悉的 — 葉局長說，我想游說政府。將兒童的問題分散由政府不同的政策局、不同的部門處理，如果作為政府推搪我們的策略，這是好的，但作為一個負責任的政府，你怎樣也要把問題集中處理，組成專責的事務委員會才會見其好處的。我相信今天這項議案一定可以通過，如果通過後政府還不着手處理的話，便會成為新一屆政府被我們不斷追問的一項很大的議題。（計時器響起）…… 謝謝代理主席，我支持議案。

李鳳英議員：代理主席，兒童是社會未來的棟梁，政府有責任保障他們不會受到傷害，讓他們健康成長，這個大道理，相信是沒有人會反對的。但是，如何在制訂具體政策的層面體現兒童的需要？成立一個有關兒童事宜的委員會專責處理，理應是一個很好的方法。可是，香港的情況有點特殊，我們成立了很多事務委員會，剛才很多同事也說過，計有安老事務委員會、青年

事務委員會、婦女事務委員會、扶貧委員會等，成立各式各樣的事務委員會，好像甚麼問題也有對口單位負責，但實際上問題卻繼續存在，甚麼問題都解決不了。

我是扶貧委員會的委員，在加入扶貧委員會後，與很多委員一樣，都盡心為紓緩香港的貧窮問題提出意見。現時，扶貧委員會即將解散了，但試問有多少生活在貧窮困境的市民，感到扶貧委員會的工作令他們的生活有所改善呢？我恐怕萬中無一。今天的議案亦令我想起了婦女事務委員會，我無意質疑婦女事務委員會的工作。事實上，婦女事務委員會推展了不少服務，例如自在人生自學計劃等，讓婦女可以善用餘暇。可是，對於一些更迫切的婦女問題，例如家庭婦女的老年退休保障問題，工作婦女因長工時低工資，又要兼顧家庭而感到十分吃力等核心問題，婦女事務委員會便顯得無能為力。其實，無論是扶貧委員會也好，婦女事務委員會也好，問題並不在這些委員會本身，而在於政府的管治哲學。只要政府重市場、輕人文的管治思維不改，即使成立再多委員會，亦無法改善大環境迫害弱勢社群的事實。

這亦是我對今天這項議案最大的思考。當然，我無意反對兒童事務委員會的設立，但據瞭解，現時政府有意成立一個綜合性且全面的家庭事務委員會，負責家庭支援政策。婦女與兒童都是家庭政策的核心問題，如果政府要成立家庭事務委員會，兩者的問題都迴避不了。婦女政策和兒童政策兩者有互有關連的地方，但亦各有獨特的需要，例如婦女在家庭與工作之間的平衡，兒童的照顧和教育等。由一個綜合委員會處理與各自成立委員會專責處理，我覺得兩者各有利弊，社會仍可作進一步討論。

代理主席，要改善兒童權利，有一點是最為重要的，便是政府必須真誠希望改善香港的家庭狀況，特別是基層家庭面對的困境；否則，成立再多委員會，也是於事無補的。

梁耀忠議員：代理主席，根據政府統計處的最新數字，香港有 137 萬名 18 歲以下的兒童及青少年，正如陳婉嫻議員剛才所說，這數字約佔香港兩成人口。

無論人數是多少，最重要的是大家必須知道，這羣兒童及青少年將會是我們社會的未來，我們實在有需要為他們設想及做點事。

張超雄議員今天動議的議題，涉及政府是否應該重視《兒童權利公約》（“公約”）對締約國所提出的要求，以及履行公約所要求的責任。事實上，我們看到該 137 萬名兒童及青少年的基本權利應該一如公約所載，是在一個“充分而和諧的地方發展個性”及“在家庭環境裏，在幸福、親愛和諒解的氣氛中成長”，這便是公約的精神和主旨。

當我們回顧歷史，可以看到在 1924 年制訂的《日內瓦兒童權利宣言》及聯合國大會在 1959 年 11 月 20 日通過的《兒童權利宣言》中，均肯定兒童是要社會特別照顧和保護的。在 30 年後的 1989 年 11 月 20 日，聯合國更制定了相關的公約，將層次進一步提高，這反映全球也十分重視兒童的基本權利和需要，而公約的條文更獲得全球公認，被認為是重要的原則。

代理主席，公約第 43 條訂明，要求締約國設立兒童權利委員會。我相信這個兒童權利委員會與張超雄議員所說相若，即是說我們要有一個專責委員會處理兒童事務。公約訂明，要求締約國履行和承擔這個義務。

公約亦規定了這個兒童權利委員會的組成，便是要由 18 名品德高尚，在公約所涉及的領域中具有公認能力的專家所組成，而且他們是從國民中選出，並以個人身份出任。公約其實已經清楚說明必須成立這個委員會，並清楚說明它如何組成。不過，很可惜，在九七回歸後，雖然香港是公約適用地區之一，但截至今天為止，不要說聽到“樓梯響”，我們根本聽不到“樓梯聲”，甚至甚麼聲音也聽不到。我也不知道兒童權利委員會是否有可能出現。

李卓人議員剛才說這是沒有爭議的，我也相信這是沒有爭議的，因為今天的議案辯論並無約束力，所以我很放心，議案無疑應獲得通過。不過，如果將來是有機會成為法例的，那麼剛才的經驗告訴我，便應該沒有那麼容易了。

但是，無論如何，我們今天的辯論是要提出一個方向，便是公約已清楚訂明有需要成立兒童權利委員會，為何我們的政府竟然不予以理會呢？有時候，我很擔心我們的官員代表在出席聯合國的會議時怎麼辦呢？人家已經要求我們這樣做 — 除非那位官員很厚顏，否則，應如何就未能做到人家的要求作出交代呢？

有關兒童權利委員會的概念，除了要成立一個委員會外，更重要的是公約聲明，締約國應該“深信家庭作為社會的基本單位，特別是兒童的成長和幸福，要在一個自然環境裏，而且應獲得必要的保護和協助”。但是，很可

惜，代理主席，這內容令我們不得不提另一個問題，便是有關長工時和低工資的問題。

當我們面對長工時和低工資的問題時，我們如何能夠容許兒童在一個幸福的環境中成長，並獲得必要的保護和照顧呢？剛才很多同事列舉了多個例子，但那些全是不幸的例子，那些兒童都缺乏家庭的照顧。大家可想而知，如果單是成立兒童權利委員會，我想還是未必足夠的，還要有很多配套措施，其中我覺得工時和工資的問題是必須處理的。

（主席恢復主持會議）

除了處理工時和工資的問題外，剛才亦有同事指出，“欣曉計劃”也是一個問題。現時十萬多名綜援家庭的小朋友均未能符合公約的規定，為甚麼呢？因為公約希望他們可以在一個“充分而和諧的地方中發展個性”，但我們看到綜援家庭的小朋友現正面對一個困難，便是連單親綜援家庭的父親或母親也要被迫外出工作。試問他們如何能夠在一個充分和諧的地方發展呢？如何獲得照顧呢？這些問題都很值得我們深思。

此外，除了本地兒童外，還要談一談少數族裔兒童的問題，我覺得有關的語言和文化問題亦須處理，而公約也有提及這方面。所以，我們希望政府必須處理這些問題。

最後，我想說的是，儘管我們真的成立這個兒童權利委員會，但我很擔心它會好像其他四百多個類似的法定諮詢架構如勞工顧問委員會般，變成“吹水”委員會，沒有權力，甚麼都做不到；反而在有名無實的情況下，浪費納稅人的金錢，並害得我們懷有假的期望。所以，最後我想說的是，我當然支持張超雄議員的議案，但我希望政府要實實在在的做些事情，而並非只是掛名而已。

主席，我謹此陳辭。

譚香文議員：主席女士，防止虐待兒童會在兩個月前公布了一項調查，發現八成三的家長曾經體罰子女。現時，有法例禁止老師體罰學生 — 上月便有一位補習老師因為用間尺打她的 9 歲女學生，而被法庭判罰 2,000 元及入獄 3 個月，但對於家長體罰子女，卻沒有法例禁止。防止虐待兒童會因此建議政府立法禁止家長體罰子女，並且成立兒童事務委員會。

在 2005-2006 年度，防止虐待兒童會收到 800 宗求助個案，當中 360 宗涉及虐兒、性侵犯和疏忽照顧小朋友，剛才亦有同事舉出不少例子。數字可能只是冰山一角，沒有舉報的情況或案件會更多。因此，成立兒童事務委員會是有需要的。這個委員會負責就兒童事務向特首提供意見，提出保障兒童權益的政策。

事實上，希望成立兒童事務委員會，不止是防止虐待兒童會及公民黨的訴求。有超過 60 個關注兒童問題的社會機構及專業人士已經聯署，促請特首盡快成立兒童事務委員會。

特首在去年的施政報告中提出，要成立高層次的家庭事務委員會，制訂本港的家庭政策方向。有建議認為由家庭事務委員會來處理兒童權益等問題，我們反對這個做法。我們希望有一個專注於兒童政策的獨立委員會，以全面的方針，提出兒童在教育、醫療及社會福利等範疇所需要的資源和服務。兒童事務委員會更會研究和分析香港兒童的狀況，並且檢討現行法例，就進一步保障兒童的權益，提出法律改革建議。

很多時候，兒童因為不懂得表達他們的看法，或不懂得爭取他們的權利，而受到大人的忽略，甚至欺壓。主席女士，我們香港研究青年問題的，有青年事務委員會，這個委員會在 17 年前成立；研究老人問題的，有安老事務委員會，在 10 年前成立；研究婦女問題的，有婦女事務委員會，在 6 年前成立。唯獨對於作為未來社會主人翁的兒童，政府卻一直拒絕成立一個兒童事務委員會。我想問今天出席的官員 — 很可惜，民政事務局局長沒有出席 — 政府是否在欺負小朋友呢？是否欺負他們不懂事、不懂為自己爭取權益呢？對嗎？

再換一個角度來看，政府不想成立兒童事務委員會，即是說，現時的青年事務委員會、婦女事務委員會、安老事務委員會在這麼多年來也做不到甚麼工作，發揮不到它們的功能，所以才拒絕為兒童成立兒童事務委員會，是否因為這個理由呢？稍後輪到官員答覆議員的問題時，我希望能聽到他們的解釋。

但是，我不希望稍後會聽到他們說，家庭事務委員會也負責兒童權益的範疇，因為這根本不是一個有效的方法。雖然兒童是一個家庭內最年幼和最沒有“話事權”的成員，不過，他們的聲音是最有需要得到大人聆聽的。因此，我們要有一位熟悉兒童需要和心理的兒童事務專員，率領一羣同樣關心兒童成長的專業人士，組成一個兒童事務委員會，以協調政府各個部門、私人及非政府機構，尋求改善兒童權利的政策和法例，以推動有助兒童發展的各項服務。

當然，我很高興看到政府肯投放 3 億港元成立兒童發展基金，但這筆錢應該怎樣用，仍然有待討論。政府為兒童提供的資助和服務，一直都是“濕濕碎碎”、零零散散。政府應該制訂一套全面的兒童政策，以符合兒童成長的需要。

對於一些不幸有智障、自閉傾向、有需要特殊教育和協助的兒童，政府更須制訂政策和給予充足的資源，協助他們成長。如果政府能夠幫助有特殊需要的兒童，其實亦會紓緩家庭其他成員的壓力。

另一方面，單親家庭的數目在過去 10 年大幅增加，很多單親家庭的兒童須得到我們照顧，如果政府真的關心未來社會的棟梁 — 我們的兒童，便應該盡快聽取民意，成立兒童事務委員會。

主席女士，我謹此陳辭，支持同事張超雄議員提出的議案。多謝主席女士。

馮檢基議員：主席，上星期五（即 6 月 1 日）是國際兒童節，同日，扶貧委員會舉行最後一次會議，我不知道這是巧合，還是政府專誠送給我們的貧窮兒童一份諷刺性的兒童節禮物？

扶貧委員會雖然曲終人散，但貧窮的問題並未解決，最新的資料顯示，貧窮家庭較 10 年前多了 8 萬戶，差不多較 10 年前多了一倍，顯示政府根本沒有決心解決貧窮問題。當家長連自己的衣食也不足夠時，我們又怎能期望他們可以好好照顧自己的子女呢？

更何況，貧窮只是芸芸家庭問題中的其中一項，老夫少妻、新移民造成的文化差異、持雙程證的父母、長工時、跨境工作等，均是香港基層家庭中越來越普遍的情況。我在區內亦經常接觸到這些家庭，他們大多數承受着沉重的生活壓力，家庭關係緊張，很容易引起家庭糾紛，有時候甚至造成家庭暴力事件，而兒童往往便成為家庭暴力事件中的犧牲品。

可惜的是，政府不但未有為這些家庭提供進一步的支援，反而透過逐步收緊相關政策，例如幼兒學費減免政策，令許多家長未能受惠於全日制幼兒服務；又或是政府漠視單親家庭的需要，堅持推出“欣曉計劃”，強迫基層單親家長外出工作，令家長被迫造成虐待或疏忽照顧兒童的情況。因為政策的疏漏而令兒童受害，甚至死亡，這是不能接受的。

事實上，國際社會已要求各國制訂一套獨立的、有效的、以兒童權利為核心的機制，來檢視現存政策在維護兒童權利方面的漏洞。早在 1989 年，聯合國便通過《兒童權利公約》（“公約”），1994 年英國政府更把公約擴展至香港，而中國亦早於 1991 年簽約，所以公約是適用於香港的。公約第 43 條指出，（引述）“為審查締約國在履行根據本公約所承擔的義務方面取得的進展，應設立兒童權利委員會”。（引述完畢）

歐美許多國家已制訂兒童政策，並且提供資源以作配合。香港不但起步慢，而且相關的法例又落後，連聯合國兒童權利委員會，以及香港的多個民間組織，也多次要求港府設立獨立的兒童事務委員會，但政府多年來只是以提供兒童服務來滿足公約的要求，卻未有制訂和落實兒童生存、發展、保護和參與權的工作方針。在缺乏一個有效代表兒童的機制的情況下，保護兒童的工作在香港停步不前。

單是今年，就有多宗牽涉兒童的新聞引起社會輿論，例如有 15 歲女孩代父還債而被迫賣淫，又有母親北上玩樂，令一對年幼兄弟被困在家中的大門與鐵閘之間，這兩種情況均令人髮指，一個如此富庶的社會，怎能忍受這些事件的發生？怎會有這些事件發生呢？其實，這顯示有些虐兒個案與家長失職有關。防止虐待兒童會兩個月前公布一項調查，該調查顯示超過八成的受訪家長曾經體罰子女，但同時有超過八成受訪學生認為體罰令他們身心受創並影響親子關係，半數更指因為受過體罰，會以暴力來表達情緒。

事實上，兒童並不是成人的附屬品，他們不應該是家庭暴力的受害人，或是家長的“出氣袋”。兒童也有自己的權利，他們須有一個具法律地位的代表為他們說話和爭取權益。

主席，近日傳媒不斷“吹風”，指下一屆政府有意成立家庭事務委員會，以取代成立兒童事務委員會，民協與我均認為，家庭事務委員會不能 — 是不能夠 — 取代兒童事務委員會的，因為家庭中有不同的成員，而兒童是一個獨立的個體，並不應是成人的附屬品。兒童事務應該設立一個獨立的平台來處理，況且，家庭事務牽涉甚廣，如果把兒童事務也放在家庭事務委員會之下，便會令兒童事務藏身於各項家庭問題中，令兒童事務不能獲得即時及有效的跟進。

民協與我均認為，設立兒童事務委員會是刻不容緩的，此舉可確保當局落實公約的規定，把兒童放在首位來檢視現行政策的漏洞，並且加強兒童權利的教育工作。

主席，我謹此陳辭，支持張超雄議員的議案。

蔡素玉議員：主席，中國傳統社會一般所謂“乖”的孩子，最要緊是“聽聽話話”，但凡大人說話，千萬不能“駁嘴駁舌”，否則便很有可能要受“篋條炆豬肉”之災。不過，身處二十一世紀，在現代社會的觀念下，兒童不再是任由其他人“搓圓擦扁”的泥膠，而是有獨立思考的個體。他們有自己的思想感情，也有須得到尊重的權利，而我們的責任便是要建立一套制度，確保兒童的生存權利、受保護的權利，以至發展的權利等，均不會因為任何理由而受到剝削。

早在 1994 年，香港已引入聯合國《兒童權利公約》(“公約”)。整體來說，民建聯認為香港現行的法例、慣例和政策，基本上與公約適用於香港的條文互相協調。事實上，當聯合國有關委員會審議港府提交的報告時，對於港府採取多項保護兒童的措施，也表示可以接受。不過，這並不代表現時的情況已盡善盡美，無須再有任何檢討和改善，尤其當涉及的政策層面如此廣泛，而對象又如此重要，我們便更不能掉以輕心。

所以，對於聯合國建議香港成立兒童事務委員會，以履行及監察公約所訂定的責任，民建聯是完全支持的。我們認為，確立這套機制有助建立一個健康的環境，讓兒童除了受到應有的保障之外，更擁有充分的發展空間。

主席，由於兒童事務委員會涵蓋的政策範圍十分廣泛，我今天想特別說說兒童色情及照顧兒童的服務兩方面的工作。

相信大家仍記得，有傳媒集團去年假借新聞自由之名，挑戰社會道德底線，公然在封面刊登 14 歲女歌手的濕身照片。事件引起輿論的一片譁然，但令人難以置信的是，該傳媒集團其後竟然一而再、再而三地越紀違規，擺出一副“你奈我唔何”的嘴臉。事件除了顯示目前的法律制度未有足夠的阻嚇力，更反映出保障兒童的機制未盡完善。假如情況不改，在龐大商業利益的誘使下，又如何杜絕繼續有人罔顧道德、不擇手段，把兒童當作“搖錢樹”呢？

解決的辦法，可以借鑒外國的經驗。新西蘭曾有時裝品牌，以兒童為主角拍攝內衣、內褲的硬照。表面上，事件不涉及色情成分，但當地的兒童事務專員在接到投訴後，認為此舉會令兒童不必要地賣弄肉體，因此運用權力，勒令抽起該批照片。反觀本港，現時既沒有兒童事務委員會，更遑論存在一個專責兒童權益的兒童事務專員，試問遇上同樣問題，又有誰可以有效地、即時地保障我們下一代的權益呢？

推而廣之，民建聯促請政府效法“環境審視”的概念，引入“兒童權益審視”，藉此確立一套恆常評估機制，確保政府在制訂政策和草擬法律時，已充分考慮和照顧身童權益。如果把這個觀念具體化，政府內部必須首先制訂兒童權益檢視清單，協助政府人員在制訂和推行政策或法例時，顧及兒童的需要及納入兒童觀點的原則，令兒童權益的觀念得到真正的普及。

舉一個最簡單的例子，隨着雙親家庭均要外出工作，託兒服務需求自然十分殷切，但政府目前只是任其自然發展，導致託兒服務不足，而且收費昂貴。在照顧服務不足的情況下，兒童的身心發展自然會受到深遠的影響。為此，從保障兒童的角度出發，當局應加強現有的託兒和課餘託管服務，延長服務時間，以至為低收入家庭提供費用資助。

主席，政府既然已設立婦女事務委員會、安老事務委員會、扶貧委員會及平等機會委員會等組織，以顯示它對該等政策範疇的重視，我們促請政府盡快設立兒童事務委員會，進一步落實公約在本港的實施情況。

當然，這方面的工作不是單靠成立一個專責委員會便可成事，更重要而須做的是，讓市民清楚認識公約的內容。所以，民建聯促請政府在學校編訂有關課程，同時擴大宣傳計劃至家長層面。至於為兒童服務的專業人員，政府須提供充足和具系統的培訓，加深他們對兒童權利的認識。

與此同時，我們亦關注到近年家庭的凝聚力漸趨薄弱，加上嚴重家庭暴力事件頻生，隱藏着不少家庭危機，所以，我們促請政府同時研究成立較高層次的家庭事務委員會，全方位保障家庭的每一位成員。

主席，我謹此陳辭。

余若薇議員：我很高興有機會支持由公民黨的張超雄所提出，這個充滿愛心的議案。

主席，今天很多同事發言時都說兒童是我們的未來。但是，我想說一說，當我在星期三進入立法會前，外面的一羣兒童向我們遞上了一些文件和貼紙，其中一個是很有意思的。它是用英文寫的，我想特別讀出一段：“*We are not only the future, we are also the present*”，即是“我們不單是未來，亦是現在”。這其實是一個非常到題的提示，我們經常說他們是未來，但要計劃培養他們的未來，事實上我們現在便已經有很多事情要做。

今天，張超雄提出的議題是成立兒童事務委員會，這項議題其實是獲得社會廣泛支持的。張超雄在發言時已提到很多團體均支持這個要求，也有很多聯盟，而其中一個支持的團體便是公民黨。在國際層面，其實只要在網上瀏覽一下，便會看到世界各地很多地方都有兒童事務委員會。我相信如果香港的兒童看到，都會十分羨慕。

至於法律的層面，主席，那便更不用說了，很多同事都已經說過，湯家驛亦已經悉數讀出，而楊森發言時也提過。很多其他同事都提到我們有國際義務要落實《兒童權利公約》。張超雄在發言時亦提到，聯合國曾提過香港有需要成立兒童事務委員會。所以，作為自詡有法治的國際級城市，在這方面卻一直沒有遵守國際公約的義務和責任，我覺得特區政府應為此而感到羞耻，因為事實上它已很清楚表明不會做，它覺得沒有這需要。在這方面，我覺得它真的很難在國際社會或在特區的層面向香港人交代。怎能一方面說自己是一個法治社會，但另一方面卻不遵守本身的國際責任？

也許很多人會認為，這可能是法律的需要。不過，香港社會的環境不錯，非常富裕，大家都視子女如珠如寶，兒童並有外籍傭工 24 小時貼身照顧，猶如小王子、小公主般，全部都備受全方位的照顧，為何仍覺得有所欠缺呢？首先，照顧兒童當然並不單是物質方面，很多同事如張超雄在發言時都指出，香港的貧窮兒童其實佔 24%，即約每 4 個兒童中便有 1 個貧窮兒童，這個百分比並不少，我們在這方面其實是有很多工作要做的。

我特別覺得兒童事務委員會的其中一項工作是，衡量我們現時有關照顧兒童方面的政策在哪方面其實沒有從兒童的角度考量，或是如果從兒童的角度考量的話，有哪些政策應予推行。如果我們制定一項好像《環境影響評估條例》般影響兒童的法例，我相信很多政策均不合格。很多同事都提及“欣曉計劃”，這很明顯是要強迫單親父母外出工作才能領取單親父母津貼，而這計劃已證明是失敗的，立法會同事在一開始時已經指出其失策的地方，但我覺得有時候在很多問題上，政府比兒童更糟，教而不善。

此外，剛才張超雄發言時也提過，很多本地男士的內地妻子在香港分娩時，會被歸類為非本地人士，認為她們不合資格，因而要收取懲罰式的費用，才容許她們在港分娩。此外，預約的檢查日期竟然是在預產期之後，這根本是盡力歧視這些孕婦，令很多這些母親被迫在內地產子，而未能達致家庭團聚。這很明顯地會影響香港人的子女，亦影響了這些兒童。

不單是入境方面，在教育及託兒等方面，我相信如果我們成立了兒童事務委員會的話，也可更全面監察兒童權利的問題。

此外，我覺得還有一些新政策必須特別一提。香港的兒童議會最近通過了一項改善親子關係的議案，兒童議員特別進行了一項調查，發現有 48%受訪者每天與父母的溝通時間少於 30 分鐘 — 主席，我想我也是屬於這一類 — 另有 68%受訪者表示父母與他們的談話內容主要是圍繞學業，只有少於兩成人會談及與情緒、人際關係和個人成長有關的問題。主席，這其實是一個很大問題。在兒童成長的關鍵時間，父母根本沒有機會跟他討論人際或情緒的問題，這對兒童的成長有很大影響。

另一項調查顯示，年紀越大的兒童，越覺得缺乏父母的關心。以年齡組別劃分，有三成 6 至 10 歲的受訪者表示父母的關懷不足，而 11 至 15 歲和 16 至 18 歲兩個組別更有五成之多。父母關懷不足會直接影響兒童的成長，亦會影響他們的自信心。

所以，主席，我們希望如果成立兒童事務委員會的話，便可以推行彈性工時、父親侍產假及其他家庭政策，我相信從兒童角度來看會更完善。多謝主席。

周梁淑怡議員：主席，很多同事已經說出了兒童代表我們的希望及社會的未來，因此，我們一定要建設有利兒童健康成長的環境。

當社會越來越複雜的時候，我們不可以純粹倚賴家庭結構做到這件事。但是，兒童政策所涉及的範圍和層面均很廣泛，很多都是跨局或跨部門的，因此要有統籌機制和相應的配套來協調。可是，特區政府至今都欠缺宏觀地從兒童的角度考慮及制訂政策的思維，這必須有專業的意見和協助。因此，自由黨贊成設立兒童事務委員會，此舉可以提供一個平台，吸納這方面的專家和集中資源，也可以集思廣益地引發凝聚點和深入研究，更可以向政府提供專業意見和協助理順各方面的政策。至於有關的做法，其實大可參考現有的婦女事務委員會和青年事務委員會。

可能由於兒童權利經常與家庭有關連，因此，政府考慮把有關事務撥歸家庭事務委員會也並非完全說不過去的。但是，如果我們深入地想一想，便會發覺不少兒童事務未必與家庭有關，而應設立一個獨立架構，從多方面進行研究和處理。

主席，我是防止虐待兒童會的顧問，對於被虐兒童所引申的種種問題也略知一二。例如張超雄議員剛才提到有關兒童被虐待至死方面的研究，事實上是沒有進行的。會方曾跟政府商討這問題，但卻不得要領。對於大家很關注的問題，例如性侵犯罪行的犯罪者名冊，大家都知道，這是意見相當分歧和極富爭議性的問題。可是，我們是否真正參考過世界各地的做法呢？大家都知道，美國可能被批評為太過分，認為此舉侵犯了這些人的人權，因為它把有關的名單差不多全部上網，完全公開。澳洲和新西蘭的做法則盡量求取平衡，雖然名冊是存在的，但卻是保密的。不過，在有需要時是可供查閱的。如果是這樣，事實上是可以預防和避免那些有意圖再犯的人傷害兒童，這其實真的要政府認真地研究，正如剛才所說，拿出誠意來研究如何避免發生這些不幸的事件。

此外，當然要有管制兒童色情物品的法例，我知道關注這方面工作的人曾經表示，最近的檢討不足，因為有效性不高。不過，我已向劉健儀議員瞭解情況，其實並不是沒有檢討，只是其有效性仍嫌不足。那麼有否需要作進一步檢討呢？可能是有這需要的。此外，另一項頗爭議的問題便是體罰。我相信在以往來說，以“閉門打仔”的做法作為紀律工具，是無可厚非的。可是，今時今日的社會，尤其香港是如此進步的城市，我相信大家對這件事的看法亦已有改變。當然，是否要今天立即作出決定呢？這又未必。但是，我相信我們必須進行研究和討論，並盡快作出決定。

此外，關於很多其他方面，例如兒童的教育和社交等問題，又是否有需要進行研究和討論呢？這些也未必局限於家庭的情況。當然會有人問，如果我們凸顯兒童的權利，長遠來說會否影響兒童與父母的關係呢？例如強調兒童的各種權利如私隱權、自主權和保密權等，會否製造機會令兒童和父母劃清界線，或容易產生家庭矛盾以致影響和諧及彼此的關係呢？我們有時候也會聽到一些外國例子，是兒童控告其父母的。我的子女以前是在英國升學的，我發覺英國有 *Children Act*，即兒童法例。原來兒童擁有私隱權，可以連成績表也不讓父母看，這些情況究竟會否造成影響呢？我相信我們要盡量消除這些疑慮，方法其實是透過父母的關注和保護兒童的權益，並與父母一起攜手做這件事，我相信這是很重要的。

我曾跟很多兒童工作者提及這問題，他們也對我說，這一點其實是最重要的，即如何與父母一起攜手做這件事。大家都知道，親子對於一個和諧家庭，而家庭作為社會的基本單位是很重要的，父母其實也很希望得到一些協助，這是兒童事務委員會的（計時器響起）……

主席：發言時限到了。

劉慧卿議員：主席，我發言支持張超雄議員的議案。

張議員已等了很久，不過，坐在樓上的朋友亦等了很久，他們以為會於星期三辯論這項議案，終於等到星期五才能成事，初時還擔心要等到星期六。我相信他們是爭取成立兒童事務委員會聯盟的朋友，我歡迎他們到來立法會。我相信議員會一致支持張超雄議員的議案，這項議案會順利通過。

不過，老實說，主席，通過了又等於甚麼呢？我們剛就《兩鐵合併條例草案》爭拗了 3 天，那是具法律效力的，而我們是有很多爭論。這項議案不具法律效力，現在還要葉澍堃局長前來當替工，真的是可憐，稍後真的不知道他會說甚麼，他可能會從經濟發展及勞工的角度發言。

主席，我手上有一項問題，是陳偉業議員在去年 11 月 29 日提出的，是有關兒童政策的。我真的不知道為甚麼何志平局長會那麼忙碌，連當天回答我的問題時也不在席，當天是俞宗怡局長替他回答的。我是問局長最終會否制訂正式的兒童政策，會否成立委員會，正如張超雄議員所問般。但是，那份答案是“飛得起”的，因為只有數行文字而已，主要說現在做得很好，工作分散於不同部門，所以沒有計劃成立委員會。

我們很多謝張超雄議員在上月 30 日邀請我們到隔鄰的香港會吃早餐，還邀請了新西蘭前兒童事務專員。當時我向他說，新西蘭的經驗很好，在我們香港的經驗中，有一個問題是香港當局不願意處理的，便是從局長那份“飛得起”的答案可看到，因為當中說是涉及很多不同的部門。我亦與前專員說，要那麼多部門協調和合作，是很有問題的，因為可能他們互相沒有溝通，亦不喜歡大家，是很難合作的。我自己在政府帳目委員會內已看得多，大家從來不會向對方說話，有時候以為大家把對方當作殺父仇人般。所以我問：怎麼辦呢？

另一個問題便是錢，錢亦是問題。那位前專員告訴我們，剛才也有同事提過，他當初用了 300 萬元聘請了 7 人，現在是用 1,200 萬元聘請了 20 人，所以錢不是問題。

多位同事已辯論了 3 天，我以為今天已說到氣絕，原來仍有那麼多話要說。議員有多話說，即表示很關心和很同意這項議案，我希望葉局長 — 我不知道他的去向，但他應會在 7 月 1 日後留任。不過，我現在也不知道有關 3 司 12 局的決議案能否通過，主席，因為大家也很擔心，又未經財委會討論，又不知道下星期要辯論多久。但是，我真的希望葉局長能代表當局向我提供確實的答案，讓大家也開心。

剛才也說過可以做的事很多。前專員告訴我們一件事，便是當局最害怕被人調查，所以這可能會嚇倒當局。但是，有時候，做錯事便要被調查。其實，我也曾向張議員說過這點，他問怎麼辦呢？何時才能成立呢？我也向他說要看看是否有浪到來，只要乘浪而去，便會成事。他問怎樣搞起那個浪呢？主席，如果是興風作浪，便不要找我，我不精於做這些事情。

但是，我相信有時候是先要發生某事件，如果大家看過秘書處的研究，便知道英國的情況是，當時有一名小童很慘，被人虐待至死，這事引起很大的關注，更要進行調查。我希望香港不用這樣，先要發生很嚴重的慘劇才引起關注。老實說，我們並非沒有慘劇，但我們是否要看好時機？今天是一個很好的基礎，不可以再說議會不支持，不過，主席，如果日後要立法時，我不知道會否有議員“褪軛”，這是難以預料的。張議員，你也並非昨天才出生，有時候有些東西是人人也支持，但提交立法會說要立法時便有問題。無論如何，正如陳方安生所說般，我們見步行步吧。

主席，剛才外面有記者對我說：“國務院又有人說話，吳邦國說過後，國務院又叫人不要到外國四處唱衰香港。”其實，很多團體也到過聯合國，因為就《兒童權利公約》召開聆訊，我希望國務院不會認為是“唱衰”吧，不過，是一定要到那裏說的。主席，為甚麼要說呢？便是因為當局不願意履行公約，不願意做這些或做那些工作，所以我真的不知道國務院想怎樣，恐怕我們香港人要全啞掉就可以了。這些事情是一定要帶到全世界任何一個角落的，是有人願意聽的，我鼓勵大家這樣做。

當天，張議員請我們吃早餐時，大家均有發言。我知道他們的聯盟是專業團體，有些不大主張上街遊行，主席，即跟我們的想法有點不同。不過，我想向專業團體說，如果要抗爭，爭取議會的支持是很重要的。今天，你們亦很成功，我希望所有投票的人也會支持你們，但仍是要走出來的，是也要抗爭的。所以，主席，何時抗爭呢？便是在 7 月 1 日。

我希望所有支持爭取兒童權利，希望成立委員會和設立專員的所有團體，在 7 月 1 日下午 3 時帶同你們的心和橫額到維園。我亦繼續鼓勵團體把這信息帶到聯合國，不要被國務院嚇倒我們香港人。如果我們有話要說，在“一國兩制”下，我們一定會挺起胸膛，繼續說話。

我是支持大家這樣做的。

劉秀成議員：主席，其實，我沒有準備發言。我聽到在這麼多位議員中，是沒有人不贊成成立兒童事務委員會的，所以，我覺得那是一定可以成立的了。

我作為一位建築師，要有些靈感才會發言，我很開心他們給了我這個“心”，但我仔細看，發覺原來這並不是一個心，當中是有 5 瓣的。我記得有一位當校長的朋友跟我說，對兒童最重要的其實是甚麼呢？是有 5 種心，第一，我覺得將來局長委任的兒童事務委員會委員要有心，如果他們沒有心，無法理解兒童的需要，也是沒有用的。

第二，是關心，如果我們不關心小朋友，怎會知道他們的需要呢？主席，我是十分喜歡小朋友的，我的女兒以前在加拿大時，我甚至替她拍攝哺奶的情形，這樣，你便會知道兒童的情況，與她保持十分密切的關係。如果你關心她，雖然她只是一名嬰孩，但在行動中亦可以跟你進行溝通。

第三，我覺得是最重要的，便是愛心，如果是沒有愛心，如何知道怎樣愛護、關心兒童呢？這是十分重要的，如果委員沒有愛心，不理解他們，那亦只是一個普通的事務委員會，做不到甚麼事情，可以做到甚麼呢？

還有第四，便是要用心，我覺得用心做事是大家也希望的，但對兒童事務委員會來說，要做到甚麼事情呢？是真的要發掘的，因為我們也不是兒童，不理解他們的心理。正如我的孫子經常跟我說：“It isn't fair”，我以為他是學習劉慧卿說 “It isn't fair”，對他們來說，甚麼也要公平才可。對他們來說，甚麼是公平呢？對我們來說，公平又是甚麼呢？我們是要知道的，所以一定要用心，才可以做到這些工作。

主席，最後的便是真心，因為兒童很真誠，他們不會說假話，不會有如一些人在這個會議廳般演戲，是不會的。其實，最重要的，是從兒童身上找到真情流露。

主席，很可惜你是主席身份，沒有機會發言，我覺得你是最有資格就這個議題發言的，因為我聽過你的故事，知道你如何愛錫自己的孩子，愛錫小朋友。其實，我們不止是關懷自己的孩子，亦關懷所有的兒童，所以我才特別在這裏發言。

多謝主席。

梁國雄議員：主席，其實，劉秀成議員剛才所說的，便等於中國的一句古諺：幼吾幼以及人之幼。

我本身沒有子女，而且亦不會有，但如果我們放眼看一看社會內各種不同的兒童，處於幸福中的人也會看到身處貧困和苦難中的人。兒童是弱勢社群，因為他們無法提出自己的訴求，他們亦沒有力量，包括沒有投票的力量，這便是為甚麼他們的訴求或狀況會被忽略。

其實，一個社會如何看待兒童，屬於社會的道德量尺。這個政府對待兒童的政策實在太差了，我們在這裏其實已經說過很多次，有很多兒童因為家庭貧困，甚至不能享受孩提時期應有的權利和愉快。我們在這個會議廳裏，為了綜援金的削減，與政府官員唇槍舌劍，到了最後，政府也沒有被我們說服，更要勞動自由黨籌集眼鏡回來，因為接受綜援的兒童沒有眼鏡，也沒有波鞋。

由於我們的綜援制度要省錢，還有歧視新移民，以致出現母親要靠子女的綜援金來養育子女的情況，這些是無法容忍的。一次行動勝於一打的綱領，說是沒有用的，立刻更正現時對兒童不公平之處，才是政府立信的基準。

很多文學也有提及兒童，安徒生的故事中便已有《賣火柴的女孩》，是關於一個貧窮小女孩凍死的故事，當然，它的寓意未必是直接說貧窮；而《國王的新衣》是說看到國王沒有穿衣服的故事，也是出自他的手筆。我們這個議會便是由這兩個膾炙人口的故事輪流主宰。我們容忍賣火柴的女孩的存在，我們忽略了那位小朋友，他告訴大家，國王沒有穿衣服。苦海孤雛的情況應該不會出現了，但大家細心想一想，即使那些小朋友無須當童工，但如果因為身處貧窮，而不能得到足夠的資源培養自己，他們便是另一羣苦海孤雛。

我們每次在這裏討論貧窮的問題時，也會提到隔代貧窮，隔代貧窮是怎形成的呢？是因為成年人的貧窮，是因為成年人的貧窮以致不被尊重、不被正視。還有另一個關於小朋友的故事，是馬克吐溫的《乞丐王子》，我們的政府官員會否送自己的子女到貧窮家庭感受貧窮，然後換來貧窮的小朋友到自己家中居住，看看是怎麼樣呢？馬克吐溫果然是一位偉大的散文家，他道出了這個事實。那位王子返回皇宮後，由於知道民間疾苦，所以推行改革 — 當然不知道他如何改革的。

至於我們今天說的兒童事務委員會，政府其實已經三番四次指出，有家庭事務委員會已經足夠，成立那麼多委員會，甚麼婦女委員會、兒童委員會

來幹甚麼呢？這其實可以看到政府的短視和不尊重個人權利。核心家庭作為基本的社會組織，在這個現代社會中，一早已經受到衝擊，不能作為一個避難所。我希望政府真的立下決心成立兒童事務委員會，以及予以撥款，真正做一些事務。我希望大家也會表決支持這項議案。

多謝主席。

劉健儀議員：主席女士，在過去十多年來，我一直非常關注有關兒童的問題。從十多二十年前開始，我關注兒童獨留在家的問題，至近年，我參與了法律改革委員會（“法改會”）研究兒童監護權及管養權的小組委員會。

在十多年來，立法會很多關乎兒童的議案或法案，均必然看到我參與當中，所以，我非常關注有關兒童的問題。但是，很可惜的是，我看到已過了十多年，但香港仍然出現很多兒童問題。兒童獨留在家的問題仍未解決，仍然看到很多父母把兒童獨留在家裏，有些小孩子可能因攀出窗台等待父母回家而跌下來，有些受傷、有些甚至喪失寶貴的生命；也看到有些父母把他們的子女困在一最近的一個例子是，把小孩子困在大門與鐵閘之間，便自己外出，諸如此類的問題仍然存在。

我們看到有很多兒童受虐的問題，家長未必是想虐待兒童，可能只是想教導他們，但卻有意無意間傷害了他們，有些小孩子不單受到傷害，甚至是喪失生命。我們也看到很多小孩子，可能他們得不到親人或父母思想上或精神上的疏導而鑽牛角尖，有些甚至自殺；也看到很多小孩子濫用藥物，上述的多種問題仍然存在。但是，我們似乎有很多事情都做不到、很多事情還未開始做。香港如果要成為一個國際城市，我們可否做得好一點呢？

現在，我想說回法改會研究兒童監護權及管養權的小組委員會的問題。其實，開展工作是在 1997 年，期後也進行了約六七年研究，包括搜羅外國經驗的資料等。最終在 2003 年至 2005 年，小組委員會的建議獲法改會所接納，而他們亦發表了 4 份報告。小組委員會的建議包括如何令兒童的權利受到多些重視，包括父母在離異時，兒童的權利會否成為中心點，而不會成為父母之間之爭的一個犧牲品。所以，我們倡議父母應該共同承擔對兒童的責任（*joint parental responsibility*）。我們也倡議探視權，即父母離異後的探視權並不是父母的權利，而是子女的權利，子女有權跟其父或母繼續接觸，這是兒童的權利。

在座各位都是從兒童的角度來看問題，我們亦要求法庭在處理有關父母離異的訴訟當中，要尊重兒童的意見。但是，我們在研究的數年間，看到當

中一個很重要的問題，便是香港有關兒童的法例是分散在很多條例內，很難全面地看，究竟我們的法例是否夠全面、夠深入？由於法例十分分散，所以我們倡議在未來日子，政府可以考慮一套全面的兒童法，好像英國的 *Children Act* 般。我們同時也留意到，不是由一個部門，而是由很多部門來處理事項，又或是他們制訂牽涉兒童的政策，是由很多部門負責處理，所以政策之間亦可能出現矛盾，是比較難制訂出一套完美的政策，協助兒童解決他們的問題。我們的建議已提交政府，我們正期待政府採取我們當中的建議，從而制訂政策，或向立法會提交法例以修正現有的制度。

聯合國《兒童權利公約》是在 1994 年引入香港，以保障兒童的四大權利，即免受歧視權利、以兒童最大福祉為依歸 — 我剛才提到的法改會，也是以此為中心點 — 生存和發展權利，以及參與權利等。但是，多年來，香港雖然成立了很多委員會，包括婦女事務委員會、青年事務委員會、安老事務委員會等，卻一直沒有為兒童成立一個由中央負責統籌的委員會，以專注探討和處理有關兒童的問題。

政府現在表示考慮成立一個家庭事務委員會，這的確跟兒童有一點關係。可是，我們一直覺得，兒童面對的問題可能是跟家庭有關，而兒童本身也有一些很獨特的問題，要有一些比較專注的政策來照顧他們。所以，要處理的問題是橫跨很多政策範疇，包括教育、醫療、福利、衛生及康樂等。如果涉及很多政策局，要跨部門處理是比較困難，但要由一個政策局處理所有問題，有關的政策局又可能會過於龐大，這個問題的確要想想如何處理。然而，在想到辦法以前，設立一個專責的兒童事務委員會，其實是非常有用的。這個委員會可以作為一個平台，讓所有有心的人士匯集一起，我們可以聽一聽兒童的心聲，究竟他們想要甚麼政策，他們的需要是甚麼，也可以思考兒童政策發展的方向等，所以，在這方面，我們認為成立這個兒童事務委員會是非常有需要的。

當然，長遠來說，我們仍然希望有一套全面的兒童法例，亦希望可以有一個政策局，或有一個機制令不同的政策局聯合起來，處理兒童的問題。我們很期望經過今天這項議案辯論後，政府真的會想一想我們的訴求，我也深信今天這項議案會獲得通過。既然廣泛地有這個要求，政府最少要想想是否成立這個委員會，如果成立這個委員會，究竟以甚麼模式來成立這個委員會呢？

謝謝主席女士。

MR ABRAHAM SHEK: Madam President, I thank Fernando for bringing up the motion. This time, I am not only supporting you in spirit, but also in action.

Madam President, I stand to speak for the motion and on behalf of the children. Everyone of us here has once been a child, and we now have children of our own, and some lucky ones have grand children even. Ask ourselves what do we want for our children? We do not want them to be rich, nor to be wealthy. Our answer is very simple. We want them to be healthy, happy, educated and be law-abiding citizens. Those of us who are fortunate enough come from families where care, family warmth, love, sharing and child/parental communication are common features. These children can enjoy a happy childhood in a healthy environment, both physically and spiritually. Think, think of those unfortunate ones. There are many and many of these unfortunate children who are lacking in family care, love, communication and guidance. Why should they be pre-maturely exposed and be subject to adult hardship and society's ills and evils?

In the absence of good families, who would fend for them and protect them? The answer is simple — society, for it is the duty of the Government to protect the weak and the needy. Many of my colleagues today spoke eloquently on the subject and made sterling recommendations to the Administration, hoping that the Administration could hear them. They asked that the Administration listen to expert advice for policy guidance, for what better expertise can there be in respect of children's matter? So, there is an urgent need for the establishment of a Commission on Children. As Audrey rightly said earlier, how could we give our children a future if they do not even have a present? Mandy lamented that we do not have the pleasure of having York CHOW and Patrick HO. But I must say that we have a better substitute in a better bargain with Stephen, for he is known to be a better listener to the under-privileged, and I know you, Stephen, as a good man and a very good father, love your family and your children. So, children, do not worry, you have a very good representative to relay your wishes to the Chief Executive and he would do it, I am sure.

Children, I know you all have fought hard for a Commission on Children, and your cries are like a voice in the wilderness. Nobody cares, nobody listens. Do not be disheartened or discouraged, just keep up the good work and have faith in what you are doing. We all care and do have faith in you people, for you are our future.

As I said earlier, I would speak for you and there is no better way to speak on your behalf than to read a paragraph of your letter which you have addressed to each and every Member of this Council. I would like to read out this letter, the second paragraph is so well written, every word comes from the heart of the 1.3 million children, in particular, their wish of having a Commission on Children. If I may quote this second paragraph of this letter:

"We are not protestors, chanting slogans on the streets. We have used various platforms to negotiate with the Government, Patrick HO, for more than a decade in the most logical and sensible way by generating studies, drawing overseas references and consolidating views from children and professionals of various sectors. We are the professionals who are working for and with children at the front line, and have witnessed the existing policies and systems that are insufficiently comprehensive to protect our children and to truly implement the United Nations Convention on the Rights of the Child that has been ratified in Hong Kong since 1994."

These are my words. I am sure Stephen has heard. Madam President, I support the motion.

梁劉柔芬議員：主席女士，對於今天這個議題，我想我們應用更深入的心態來理解。我覺得如果只是說，大家可以說到天花亂墮，而我也相信大家今天均會同意成立兒童事務委員會，沒有人會反對的。在政府要設立婦女事務委員會時，它請我幫忙，跟我磋商了 4 個月。我本來很害怕那是一個流於形式上的組織，經討價還價後，我還是答應了，我亦很高興有那個機會。我在此順便告訴大家，無須擔心委員會要聯繫多個政策局，以及恐怕局方未必會答應要求。

劉秀成教授剛才說要有 5 種心，我也很同意他的說法。可是，我覺得應該心多加數顆：第一顆是堅持的心。如果有一顆堅持的心，便會盡量以人心博人心，局長也一定會被打動的。在婦女事務委員會的工作過程中，我沒有怎樣後悔有甚麼是無法做到，或不能感動誰，我亦看到有些人以前是認為跟自己無關，是楊永強的事，但後來卻反過來幫忙。我相信我們無須太擔心，只要有一顆很堅持的心便可以了。

第二，我覺得要有一顆更有深度的心，而不是表面看到有一些個案，覺得很慘或怎樣怎樣，流下兩滴眼淚，做一些表面工作便作罷，這是沒有用的。

在婦女事務委員會工作時，我感到很開心，因為我們借用了 many 地方，工作至深夜，大家以很有深度的觀點探討婦女問題究竟出自甚麼地方？要如何協助她們？我希望在處理兒童問題時，亦能夠有這種心態，就是有一顆有深度的心。

另外一顆心是不應該有的，那便是溺愛的心或縱容的心。我覺得香港現時的兒童.....較諸其他很多地方，我們其實是較富有的，兒童在物質上的富有，是有過之而無不及，但有時候，成年人認為在物質上補充了便已經足夠，完全無視兒童的精神和心理，不知道如何讓小苗好好成長。其實，我們在婦女事務委員會也曾討論了很多，考慮過對於一些快將結婚的青年人，是否應像很多其他地方一樣，要求他們先學習如何當父母，才讓他們行婚禮？我認為這是值得委員會將來重新考慮的。

我看到報章有不少報道，有些是兒童穿着 Crocs，在電梯發生意外，又有些報道是兒童遭電梯門夾住、被獨自留在家中等，發生這些事情，又怎可當父母呢？這些父母卻還要多生數名子女，然後說這是社會的錯，或要求社會協助，這些情況又怎麼辦呢？我不明白，也看不通這套理論。可是，我也看到很多人以這些為例子，表示大家要很小心或怎樣怎樣的。當然，我覺得是要訂立法例，但我們也要想想如何能在社會推廣父母要有一顆關愛的心。

我也看到很多情況是兒童成長到中學、初中甚或在小學階段，很多父母說在現時的教育制度下，他們不懂得怎樣處理。我相信張文光議員也曾接觸很多這類情況，父母說不懂得處理，說是老師的責任，要求老師和學校處理，他們則不懂得如何處理。然而，教育不單是學校的責任，更不是社會的責任。教育整體上是要包括父母在內，看看他們在教育和推動兒童學習方面扮演甚麼角色。

主席女士，我很開心在上星期，由我負責的其中一個組織今年踏入第十年，那便是青年企業家發展局（“發展局”）。我們一直設法令學生、青少年（尤其是少年）活出快樂的人生。我們一直探討如何能達到此目的。方法便是從小培養他們的創意，培養他們自己在惡劣或不大滿足的環境裏化腐朽為神奇，這便是發展局所負責的工作。我很高興在上星期，香港賽馬會看到我們的工作後，撥出了 150 萬元予發展局，作為我們於未來 3 年在這方面多做工作的經費。我們現時已把培育對象由大學程度的學生推展至中學生，下一步我們便要培育小學生，因為越早做工夫，我們未來便會有越多這一類富創意的兒童（計時器響起）.....

主席：發言時限到了，請坐下。

梁劉柔芬議員：多謝主席女士。

主席：是否有其他議員想發言？

梁家傑議員：主席，聯合國兒童權利委員會於 2005 年 9 月，審議了由中國根據《兒童權利公約》（“公約”）提交的第二次定期報告，並且作出了審議結論。報告內容涵蓋香港特別行政區（“特區”）的情況。審議結論敦促特區政府採取全面綜合的方針來實施公約，尤其要優先考慮兒童的處境，確保有關政策協調得當，並評估政策對兒童可能產生的影響。

審議結論認為，就公約第 12 條而言，特區應以有系統的方式，確保在制訂有關兒童的政策及計劃時，讓代表兒童的機構作積極參與，並考慮成立一個常設組織，務求在議政過程中反映兒童的意見。事實上，這種成立特定的兒童委員會或兒童申訴專員的做法，已經有越來越多國家實行。香港實在有需要加以採納，以改善兒童政策“政出多門”的情況。

主席，今天，我們經常擔憂人口老化，苦思未來如何設計政策，以便有效照顧老年人的需要。事實上，人口老化的一大挑戰，便是要供養的人口的比例會不斷提升，而有能力供養弱勢社羣的人的負擔將會加重。其實，今天的兒童，明天既有可能成為供養者，亦有可能成為被供養者。這完全取決於政府設計的政策能否給兒童一個有利成長的健康環境，提升兒童的生活質素及生產力。因此，越是在人口老化的社會，改善兒童政策的需要便越顯得迫切。

一項美國的研究顯示，如果能及早對弱勢社羣的兒童給予政策上的合適照顧，每 1 美元的投放，便可在這些兒童到達 40 歲時，為社會帶來 17 美元的淨收益。主席，我們當然不是要在福利政策上處處唯利是圖，但我只是想指出，特區政府一向對福利政策的理解是相當片面的。改善兒童的福利，其實不單是一種開支，也是一種相當長遠、而且獲利豐碩的社會投資，更完全符合可持續發展的理念。

稍後，立法會將會討論改善特殊教育的議題。事實上，這本身就是一個好例子，凸顯專責兒童權利部門的重要性。一個既專業、又把全盤精力集中在保護兒童權利的部門，便能監察政府的融合教育政策，檢視當中有沒有忽略了一些細節或沒有考慮及照顧到兒童的需要，並站在兒童利益的本位上，督促教育政策的負責人作出改善。

主席，剛在上月訪港的新西蘭首任兒童事務專員 Mr Ian HASSALL 曾分享他的工作經驗。他轄下的工作部門既會調查個別與兒童權益有關的事件，也會發表調查及研究報告，以至在法庭上針對兒童權益問題提交證詞。此外，部門也積極舉辦各項活動，推廣聯合國所主張的各種兒童權利，並為其他政府部門提供諮詢服務，幫助其他部門理順政策，保障兒童的權利。

主席，事實上，根據聯合國的審議結論指出，香港在不同方面的兒童權利保障上，仍然存有不足之處，例如家庭體罰、無證兒童的教育權利、教育環境、販運人口、涉及少年犯罪等方面，特區政府仍有改善的空間。儘管香港特區的兒童大體上能夠安全、健康地生活，但在不少個別事件，以至政策運作上，成人往往忽視了兒童的感受，也未能平等照顧不同族裔及身份的兒童。

主席，一個有效的兒童權利制度，可以協助特區政府在微小之處做到最好。政府其實有一個不容推卸的責任，這便是讓所有兒童，不分貧富、種族及傷健，均能在平等、快樂、健康的環境中成長，並培養他們將來成為優良的社會公民。

主席，我謹此陳辭，支持議案。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員想發言)

主席：經濟發展及勞工局局長。

經濟發展及勞工局局長：主席女士，我很佩服議員雖然已經辯論了 3 天，仍然可就剛才的議案提供很多寶貴的意見，我在此代表何志平局長多謝大家剛才提供的寶貴意見。各位可能會覺得奇怪，為甚麼不是由何局長而是由我來回應呢？我想解釋一下，因為何局長現時外出公幹，所以今天由我代表他在此就議案作出回應。大家無須擔心我不可以從經濟發展的角度代何局長就這項議題作出一個政策上的決定，因為今天的回應是由何局長和民政事務局的同事交給我的，相信大家可以放心。不過，我剛才也聽得很清楚，大家的聲音其實也非常清晰，我可以保證，我會把剛才我所聽到記下，而民政事務局的同事亦會記下，我一定會把大家剛才的意見轉交何局長和有關的政策局，讓他們考慮。

兒童權利是國際社會關注的題目，聯合國人權公約中，《兒童權利公約》（“公約”）是最多國家簽署的文獻。香港特別行政區政府堅決履行公約訂明的責任。我們已根據公約的規定，在 2003 年 6 月提交首份報告，全面及詳細地報告了我們在有關方面所做的工作。報告納入了中國提交聯合國的第二份報告內，並由聯合國兒童權利委員會在 2005 年 9 月的審議會上進行審議。審議結論及政府對結論所作出的初步回應，已於 2005 年 11 月及 2006 年 2 月提交立法會民政事務委員會參閱。

我明白議案的目的是保障兒童的福祉，確保政府在制訂政策時充分考慮兒童的觀點。一直以來，政府政策目標的其中重要一環，是確保香港兒童能夠在優良的環境下，享有安全的生活環境、良好的健康和教育，從而成長和發展。

有議員希望政府就與兒童有關的政策，設立單一的負責或監察機構。由於政府多個政策局的政策及計劃均會影響兒童及成年人，所以按年齡區分及採用單一機構負責或監察所有兒童政策，並不是對香港最合適的措施。最重要的是，政府的政策局一方面會繼續在制訂所有政策時，充分考慮和顧及社會上各階層 — 當然包括兒童 — 的利益和需要及對他們的影響，另一方面亦會繼續就兒童事務緊密合作，共同制訂和實施對兒童有利的政策，確保政策和行動之間相互協調，並靈活迅速地回應社會的訴求。政府這個施政方針與議員今天的訴求，理念其實是一致的。

主席女士，我會引用 4 個政策範疇，包括福利、勞工、教育及房屋政策，闡釋政府如何透過現在和未來的工作，履行公約的責任，保障兒童福祉，確保考慮任何立法建議或政策時，均會以兒童利益為其中一項重要的考慮因素。

首先，我想在此闡釋福利政策。政府極為重視兒童的健康成長，並以“兒童為重、家庭為本、社區為基礎”的原則來制訂兒童福利服務，針對不同成長階段的兒童的需要，確保他們獲得適切的照顧和保護。

家庭服務方面，綜合家庭服務中心為有需要的兒童及其家人提供支援，為不同年齡的兒童提供適切的服務，並特別注重及早介入和主動接觸有需要的家庭，協助他們建立互助網絡，強化應付逆境的能力。

為更適切地配合兒童的身心發展，我們已分階段在深水埗、天水圍、屯門及將軍澳試行兒童身心全面發展服務，以社區為本的方式加強不同界別的合作，及早識別有服務需要的兒童或家庭，及時提供適切的服務。我們將會分階段把兒童身心全面發展服務推展至全港各區，加強社會服務支援。

為配合弱勢兒童的需要，我們提供了多元化的服務，綜合社會保障援助計劃亦照顧到有經濟困難或殘疾兒童的特別需要，為兒童及其家庭提供全面的經濟援助。

為配合預防及紓緩貧窮的工作，我們整合了現有資源，亦調撥了額外資源，為來自弱勢社羣的兒童提供服務。因應扶貧委員會的建議，政府已預留 3 億元成立兒童發展基金，為弱勢社羣兒童制訂個人發展計劃，並試行目標儲蓄計劃。

在勞工政策方面，根據現行的勞工法例，18 歲以下人士受僱時，須受有關條例規管。《僱用兒童規例》禁止僱用年齡不足 13 歲的兒童，而未滿 15 歲的兒童亦不可受僱於任何工業經營內工作。法例雖然容許年滿 13 歲但未滿 15 歲的兒童受僱於非工業機構工作，惟僱用條件受到嚴格限制。如果兒童年滿 13 歲但尚未完成中三課程，則工作時間、場所及所選職業會有更嚴格的限制，目的是要保障兒童的權益、安全及健康。

現行法例對僱用年滿 15 歲但未滿 18 歲的青年作出一定限制，亦嚴禁僱用不足 18 歲的人從事危險行業。

勞工處嚴格執行規管僱用兒童的法例，並進行定期及突擊巡查，保障兒童權益，並透過多項宣傳，加強公眾在這方面的認知。

在教育政策方面，政府一直以兒童為本的原則發展教育，教育開支佔政府開支總額超過五分之一，是開支最大的政策範疇。

香港居民及有香港居留許可的兒童均可享受九年免費普及基礎教育，目標是要確保每 1 名 6 歲至 15 歲的兒童皆可入學接受教育。如果家長沒有充分理由而拒絕送適齡子女入學，政府可根據《教育條例》發出入學令，要求家長送子女入學。

政府瞭解到學前教育對兒童成長有積極影響，因此會投放更多資源，讓本港所有適齡兒童能以合理的費用接受質素優良的學前教育。我們即將會推行學前教育學券計劃，直接向家長提供學前教育學費資助。

在派位方面，學生選擇入讀學校的機會均等。小一入學基本上是按“就近入學”的原則，以減少篩選及競爭。中一入學主要以校內成績為主，亦容許不同能力的學生有機會一起學習。政府會繼續積極鼓勵辦學團體嘗試多元化的辦學模式及課程，讓學生有更多選擇機會。

教育政策亦兼顧了有特殊教育需要的學生（包括殘疾兒童）、來自低收入家庭的兒童及少數族裔兒童等，確保學生能充分發展潛能。對有特殊教育需要但能受惠於普通學校環境的學生，我們致力推行融合教育，以全校參與的模式，提升學習成效。對來自低收入家庭的兒童，我們會提供資助，並推行校本及區本的課後學習和支援計劃。對於少數族裔的學生，我們亦提供了多方面的支援。

教育改革的目標是以學生為本，使學生樂於和學會學習，具備終身學習的能力。新高中學制會在 2009 年實施，屆時，所有學生均可接受 12 年的學校教育，促進全人發展。

在房屋政策方面，房屋政策也照顧到兒童的需要，例如年齡不足 18 歲的兒童可隨同父母或合法監護人申請公共租住房屋；新來港定居人士及其子女亦可申請輪候公屋。房屋委員會已多次放寬政策，使有新來港定居的配偶及未滿 18 歲子女的家庭，更容易申請公屋。

規劃及設計公共屋邨時，政府會考慮不同年齡組別居民的需要。因應兒童的需要，我們會按個別公屋發展項目的規模，提供足夠的休憩用地、兒童遊樂場、零售商鋪、公共交通設施及單車停泊處等。相關部門亦會因應當區的需求，提供其他設施，例如學校、幼稚園、幼兒中心、兒童及青年中心、自修室等。在新住宅單位及公用地方，我們採用了無障礙通用設計，顧及居民，包括幼童和身患殘疾的兒童的需要。我們會繼續致力完善公共屋邨的規劃及設計，使兒童可以在安全、健康及方便的環境下居住及成長。

除了在制訂和執行政策時，確保兒童的福祉獲得保障及其利益得到充分考慮外，政府會繼續致力確保公約得到廣泛認識。

政府成立了兒童權利論壇，為非政府組織、兒童及政府提供平台，就兒童權利的事宜交換意見。政府亦試辦了兒童權利教育活動資助計劃，撥款資助社區團體，包括非政府機構、學校、居民組織等，舉辦不同類型的兒童權利推廣活動，希望把兒童權利的信息滲入社區，使普羅大眾理解兒童權利的概念，並在日常生活中實踐愛護及尊重兒童的權利。

支持議案的議員希望得到政府承諾，確保履行公約及保障兒童福祉，並確保在政策制訂過程中充分考慮兒童的觀點，但要達致這個目標，成立兒童事務委員會並不是唯一的方法。主席女士，我重申，政府非常重視公約，我們一定會繼續努力不懈，定期進行檢討，積極聆聽社會各界的意見，確保政府的法例和政策更全面地與公約的條款和精神相符合。我會把大家今天提出的寶貴意見，交給有關政策局及何局長考慮和跟進。

保護和尊重兒童權利，最重要的責任是在家庭及家人身上。家人互相支持及關懷，是體現兒童權利的最直接及最有效方法。

政府一向致力維繫和鞏固家庭的凝聚力。行政長官在 2006-2007 年度的施政報告中提出，政府會研究可否設立家庭事務委員會，負責家庭的政策和措施。該研究會集中考慮如何以最有效益的方式推行強化家庭功能的社會政策，並會探討處理不同性別和年齡人士（包括青少年和兒童）的事務的機制。該研究將會在月內完成，具體決定將由下一屆政府作出。我們會根據有關結果，研究進一步行動及政策。

我在此希望議員不要誤解，以為成立兒童事務委員會是確保政府履行公約的唯一或最有效方法。政府履行公約的決心，與設立兒童事務委員會與否，是沒有關連的。我們必定會繼續積極尋求各種方法，更全面地保障兒童權益。

多謝主席女士。

主席：張超雄議員，你現在可以發言答辯，你有 1 分 36 秒。

張超雄議員：很多謝 21 位議員就我這項議案作出回應。從各位的回應中，我看到無論議員個人或所屬的政黨，過去其實也一直很關心兒童事務。

我可以簡單地從議員的發言中看到數個共通點，第一，各位議員均認為，雖然我門的經濟條件非常好，但目前仍有很多兒童陷於貧窮或有需要照顧之中，所以有很多地方仍有待改善。

第二，我們目前的做法是散亂的，既沒有一項全面政策，也沒有一個集中點。

所以，第三點是，大家均認同要成立一個集中的平台來處理兒童事務，從兒童的角度來考慮公共政策，而成立兒童事務委員會便是一項非常好的建議。

第四，各位議員均認為，家庭事務委員會與兒童事務委員會是兩個範疇，應要分開處理。

主席，我記得特首曾蔭權在答問會上曾承諾，在我們這個議會達成共識的事，政府是不會不做的。我希望曾特首和有關的官員履行其承諾，不要繼續推搪。政府聆聽了我們今天所說出的意見後，便要作出跟進。

多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：張超雄議員動議的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

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

主席：第二項議案：關注有特殊教育需要的學童。我現在請陳智思議員發言及動議他的議案。

關注有特殊教育需要的學童

CONCERN ABOUT STUDENTS WITH SPECIAL EDUCATIONAL NEEDS

陳智思議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

主席，終於輪到我了，我最初也很擔心今天可能沒有機會發言。

主席，一提到有特殊教育需要的學童，不少人可能認為他們只佔我們整體人口比例的少數，是社會上的弱勢社群。正因如此，他們的利益往往被大眾忽略。今天，我希望藉這項議案可以再次提醒大家不要忽視他們，並希望通過今天的辯論，可以為這些學童帶來更多關注，亦希望政府和社會給予更多支援，以及制訂更明確的政策，令特殊學童的權益得到重視和尊重。

雖然這些學童在社會上屬於少數，但我相信不少同事亦曾經接觸或聽過關於有特殊教育需要學童的故事。我身邊便有數位朋友的子女是自閉症兒童，雖然小朋友天生有特殊的需要，但他們的父母並沒有因而放棄他們，相反，這些父母都願意為小朋友付出更多，希望可以為小朋友爭取一個較公平的學習及成長環境。他們的心願其實很簡單，只是希望小朋友可以好像其他人一樣愉快學習。不少例子已證明，只要有適當的支援，這些小朋友也可以像正常人一樣學有所長，將來貢獻社會。

現時，政府致力推行融合教育，令有特殊教育需要的學童能夠在普通學校就讀。我亦贊成融合教育，讓一些有能力的特殊學童入讀主流學校，與其他小朋友一起學習，將來可以更容易融入社會。

但是，不少人士（包括這些學童的家長和老師）都跟我說，現時融合教育的效果並不理想，有些家長甚至賭氣地說，如果要他們的小朋友入讀有名無實的融合教育學校，倒不如返回以前的特殊學校。

政府自 1997 年開始推行融合教育計劃，至今融合教育已涵蓋有聽障、視障、肢體傷殘、一般智能的自閉症、專注力缺失及過度活躍症、言語障礙、特殊學習困難及輕度智障的學生。除了融合教育計劃外，政府亦為這些學生提供其他支援，例如校本輔導計劃和校本課程剪裁計劃等。在新的資助模式下，如果一所小學收取一名融合學生，便可以向政府申請 1 萬至 2 萬元的資助金額。此外，當局亦為中小學提供額外資源，包括輔導教學的額外教師人手和學校發展津貼等。

這樣說來，當局為有特殊教育需要的學童所提供的資助和課程似乎也不少。但是，實際情況又如何呢？為甚麼在那麼多的支援下，我們仍然聽到不少家長和老師的投訴呢？

我明白任何政策也不可能一步到位，但由 1997 年開始，融合教育實施至今已有 10 年，但計劃的推動進展似乎仍然非常緩慢，中學的情況尤甚。在升讀中學時，不要說是有特殊需要的學童，連普通學童所要面對的困難也較小學時為大。他們要應付更深的課程，亦要面對隨着成長而來的青春期及情緒問題。在小學的階段，特殊學童的水平和普通學童的差距可能不是很大，所以，如果在這個時候施教得宜，鞏固他們的學習基礎，將有助他們日後升讀中學。

但是，不少融合學童的家長均指學校沒有足夠的配套設施，有些認為教師未有足夠的培訓，以應付這些學童的需要，特別是有特殊教育需要的學童

種類繁多，即使老師曾接受數十小時的培訓，亦不可能清楚瞭解，而且有足夠能力照顧不同類別的融合生，再加上老師還要兼顧其他學童的上課情況，這實在是不容易的事。

曾經有家長告訴我，在一所新資助模式學校的小學四年級班房內，由於一位患有過度活躍症的小朋友突然出現情緒問題，老師便將其他學生帶到班房外的走廊消磨時間，任由那位學生在課室內尖叫及亂擲物件發泄。此外，亦有家長告訴我，當他的小朋友在學校出現情緒問題時，學校便會即時致電，要求他立即將小朋友接回家，以免影響其他小朋友的學習。我並不是專家，不懂得評論這種做法是否恰當，但我為事件中的小朋友、他們的家長、老師及所有其他同學感到難過。學校不是學習的地方嗎？為甚麼不是每一位學生都可以留在學校好好學習呢？在有關的過程中，老師亦要承受很大壓力，要盡力兼顧每一位學生。

在融合教育下，政府會給予學生及學校額外資助，但這些資助是否運用得宜呢？是否都能夠投放在每一位學生身上呢？資助金額是否足夠讓學校聘請受過專科培訓的教師或教學助理，專門協助這些小朋友解決課堂上的問題呢？過程中有否足夠的透明度？家長有否途徑得知資源的運用情況？有些家長甚至質疑當局有沒有做好監察工作。

在香港出生或懂得中文的特殊學童尚且要面對這些困難，那麼那些不懂中文的特殊兒童又怎樣呢？我有些來港工作的外籍朋友或回流返港的朋友，他們的小朋友都不懂中文。他們告訴我，香港的教育制度對有特殊學習需要的學童的支援非常不足。首先，願意收這類學童的主流學校不多，畢竟在香港提供全英語教學的國際學校，在比例上並不多。再者，絕大部分國際學校都不願意收這些學童。不少家長認為，學校為了整體學習，或多或少會將這些特殊學童的利益放在一旁。有些家長甚至擔心子女會被孤立和排斥，難道真的要他們將子女安排到特殊學校學習？將這些學童置於一所學校或一個班級就讀，在資源運用或授課方面可能會較暢順，但這並不是融合教育的原則，亦非世界大趨勢的做法。將來這些學童離開校園後，要融入社會便可能更困難。

我有些原本在香港工作的外籍朋友，為了子女的成長着想，惟有離開香港，到美國、加拿大、澳洲和日本等地方工作，讓他們的子女可以在那些融合教育辦得較好的地方讀書和成長。我亦有一位朋友，他是在一間中心內協助有特殊教育需要的學童的。他說每當有外國朋友向他查詢有關香港的融合教育時，他會建議他們千萬不要來，因為香港在這方面的支援實在不足。對香港來說，這絕非好事，尤其是現在人才競爭那麼劇烈，如果情況得不到改善，可能會有更多專才拒絕來港工作，最終令整體社會有所損失。

事實上，有特殊教育需要的學童雖屬少數，但這類學童的數字卻在不斷上升。這可能是家長的意識提高了，因而會多留意子女的情況，並進行相關的測試。政府在 2 月回覆我的書面質詢時表示，現時共有 2 384 名自閉症學童在普通或特殊學校就讀。最新的數字顯示，去年語言及言語發展障礙的新症有 1 906 宗，而發展遲緩和特殊學習障礙則有 1 147 宗。

去年，《時代雜誌》內一篇專題引述美國疾病控制及預防中心的估計，指出每 166 名美國兒童便有一人患自閉症。自閉症並無特別成因，專家認為情況會持續，甚至惡化，這意味我們將要面對更多須特別照顧的學童。這些學童的成績或許欠佳，但卻可能在音樂或藝術方面擁有優異的能力。如果融合教育的成效得宜，相信在協助他們發揮所長及融入主流教育和社會方面會有很大幫助。

正因如此，在內務委員會之下成立了研究為有特殊教育需要的兒童提供寄宿學額、高中教育及就業機會的有關事宜小組委員會，以跟進相關事宜。我並非小組委員會的成員，但卻十分關注它的工作。小組委員會在 2005 年 1 月成立，至今已召開了二十多次會議，亦會見了不少團體代表，我相信在座有些議員，尤其是身為小組委員會成員的同事，已聽過不少相關人士的訴求。

為人父母者，最初可能會幻想子女將來成為怎樣的專業人士及有些甚麼成就。但是，在小朋友出世之後，父母最關心的其實是子女的健康，只希望他們可以健康快樂地成長。如果小朋友不幸地天生殘障，父母亦會盡心照顧。他們並不是要乞求別人的同情，他們想要的是社會大眾的諒解。他們不是要向政府當局苛索，要教育資源全部向這些小朋友傾斜，他們只是希望得到政府和社會某程度上的支援、支持和關懷，令他們的小朋友不致孤獨無助。

多謝主席。

陳智思議員動議的議案如下：

“鑑於現時本港的融合教育以全校參與模式推行，但有些學校未有足夠的配套設施，前線教師的培訓亦不足，而學校需予照顧的有特殊需要的學生類別也太多，令教學事倍功半，例如有些自閉症兒童雖然有優異的學習能力，但未能在課堂發揮所長，相反，因為他們在社交及溝通上的障礙，更令教師難於處理他們的行為、情緒及課堂紀律，本會促請政府為有特殊教育需要的學童入讀的主流學校投放更多資源，以鞏固這些學童的學習基礎，幫助他們盡早融入主流教育。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳智思議員動議的議案，予以通過。

張文光議員：主席，融合教育是一項法律先行，教育未配套便全面推行的政策，結果陷入進退維谷、怨聲載道的困局。所謂全校參與模式，只是教育統籌局（“教統局”）一廂情願而已，以為高舉融合理念的大旗，學校便會“人定勝天”。當前，學校未有足夠的配套，叫苦連天；教師沒有足夠的訓練，招架無力。學校所照顧的特殊學生的類別太多，教學陷於茫茫苦海，心有餘而力不足。

家長團體批評融合教育是“隨班就坐，浪費青春”，他們已多次到立法會表達意見，意見是令人沉痛的。為甚麼融合教育推行多年，仍處於學校無告、家長無助、教育失效、家長失望，甚至官民雙輸的局面？最近，申訴專員公署質疑政府提供的數字未能反映特殊學習困難學童的真實情況，為甚麼世界各地單是讀寫障礙的學生，便遠高於香港 0.99% 的數倍，這是真數還是“造數”？當融合教育連誰有學習障礙也分不清楚的時候，教學校怎麼辦、家長怎麼辦呢？

融合教育按《殘疾歧視條例》全方位開放，但教師卻沒有足夠的培訓面對各種類別（尤其是患自閉症和過度活躍症）的學童。最近，教統局提出要在 5 年內，培訓每所學校的一成教師，以照顧各類有特殊教育需要的學童，這足以說明過去連教師也未受訓，教統局便“拍心口”上馬的荒謬。此外，中小學融合教育亦出現瓶頸，融合教育的小學共有三百多所，但中學卻只有 37 所，連收特殊生最多的第三級學生的學校也要“打天才波”，沒有針對性的支援、資助和訓練。這樣的融合教育，根本就像駕“大膽車”一樣。

融合教育應該務實地整頓，重新出發。政府應檢視《殘疾歧視條例》，在融合教育推行的初級階級，學校是否可以集中收取 1 至兩類有特殊教育需要的學生，讓學校集中師資培訓，而家長亦可按子女的需要選校。在法例修訂前，政府應鼓勵學校的專業分工，而學校的收生類別亦應讓家長知悉，政府會按需要提供專項的人力和資源。對自閉症和過度活躍症的學童實行“資源跟學生走”的原則，讓學校每收 1 名學童，便可以獲得第三級支援，包括聘用學校助理或資源老師，並得到教統局的專家支援，對學生作貼身的個別照顧。

主席，我支持動議促請政府為有特殊教育需要的學童入讀主流學校投放更多資源。當前，小學推行的新資助模式，是按學生的嚴重程度，給予學校每人 1 萬至 2 萬元的資助，但這完全不足以支付學生的需要。政府應立即增加新資助模式的單位撥款。既然是按學生的數目資助，既然是“錢跟學生

走”的資助，便不應設定“無厘頭”的資助上限，而應擴展至收取這些學生的所有中學。這最低限度讓學校得到公平的“及時雨”。我們不能繼續實施只有融合而沒有資助，只有收生而沒有培訓的空殼政策。

主席，及早識別和及早介入是協助有特殊需要的學童融合的第一原則。為解決當前衛生署和教統局雙線評估的混亂和統一標準，我建議實行部門的責任分工，即升小一前的全面評估交由衛生署負責，而升中一前的評估則由教統局負責。報告必須包括學生的智力和能力評估，以及專家的學習建議。報告亦須送交家長，並經同意轉交學校，方便學校跟進專家的學習建議，以及在家長日向家長提交報告，並根據學生的情況提出升學建議，確保每名學生在學習階段均得到持續照顧。教統局應增加額外資源和人手，以照顧融合教育增加的壓力和工作。

主席，融合教育是極艱巨的任務，也是教師必須承擔的責任。教育界須要支援和資助，以實現家長和社會不斷增加的期望。我更希望社會明白，教師也是人，而不是萬能俠，他們不單要應付融合教育，還要應付排山倒海的教育改革、學制改革、課程改革和考試改革。改革太多太快太急，是教育全輸之局，融合教育的流弊只是全局的一角冰山。放緩教育改革、推行小班教學和整頓融合教育，是今天的議案最重要的方向，也是教育界和社會最殷切的期望。

主席，我謹此陳辭，支持議案。

王國興議員：主席女士，我發言支持陳智思議員的議案。我認為這項議案很有意義，而且與上一項議案有關。上一項議案促請政府成立兒童事務委員會，而這一項議案則正好說明為何一定要有專項，否則便不能研究專門的問題。今天進行第二項議案辯論，也不見教統局局長在席，這真的是很奇怪。

第一，這個問題應從源頭說起，對於智障或殘障兒童的權利，政府是應該有 100% 的責任提供的。根據《兒童權利公約》第 23 條第 1 款：“締約國確認身心有殘疾的兒童，應能在確保其尊嚴、促進其自立、有利於其積極參與社會生活的條件下，享有充實而適當的生活。”（引述完畢）。

第 2 款說得更清楚：“締約國確認殘疾兒童有接受特別照顧的權利，應鼓勵並確保在現有資源範圍內，依據申請，斟酌兒童的情況和兒童的父母或其他照料人的情況，對合格兒童及負責照料該兒童的人提供援助。”（引述完畢）。第 2 款的最後兩句說得特別清楚，要斟酌兒童的情況、父母和照料人的情況，對合格兒童和負責照料兒童的人提供援助，這說明了其中的需要

性。可是，香港須接受特殊教育的兒童是否已確保這項權利得以落實呢？答案肯定是有。

第二，對於有特殊教育需要的兒童，我其實也很熟悉，儘管我並非這方面的專業。原因是東區第一所特殊學校就在我家的旁邊，它一落成，區內居民便大力拍掌，因為確實有這樣的需要。十多年來，我們看着它開辦，受街坊、受家長、受有需要的兒童的歡迎。我們亦曾入內參觀，看看他們如何進行教育。

我們發覺這方面的特殊教育，真的要有受過專門訓練的老師。他們無論對學童的心理、分析或援助確實是另有一套的。他們不單要面對兒童，還要做家長的工作，更要跟學校和家長一起配合，以扶助兒童正確地成長，然後逐步融入社會。我覺得能夠進入特殊學校的兒童和家長真的很幸福，因為這對他們的成長真的很好。

我發覺他們很用心栽培這些兒童，所以政府現已有推行融合教育的方向。但是，應如何從融合教育發揮須特殊培育成長的特殊需要，不讓兩者互有抵觸致令兩者均受影響呢？所以，剛才陳智思議員所說的情況，我充分體會是確有需要的。

因此，如果政府以為所謂融合教育，只是把一些須特別照顧或以特別栽培方法培養的學童撥入一般學校，以為這樣便可稱之為把他們融入社會，便差不多等同不理會他們了。我其實很希望政府會真正進行全面而徹底的檢討，這樣才能達致真正落實我剛才所說有關聯合國《兒童權利公約》的兩項條款，保障他們的權利。

我想說的第三點，是承接政府為何要專門做這方面的工作和研究。我在上一項議案已經指出，由於政府的城市規劃失衡，以致對一些偏遠地區的新城鎮照顧不足。我在上一項議案以東涌為例，該區的兒童均得不到正常的關顧。同樣地，在東涌這個圍城內，不單一般兒童得不到應有的關顧，須接受特殊教育的兒童當然也沒有得到關顧，他們當然更慘。

根據政府制訂的城市規劃，如果符合約 23 萬至 25 萬這個人口指標，其他社區設施才跟得上。可是，現時東涌的人口發展到八萬多，不足九萬，但一切社會設施、社區設施和教育設施已全部叫停。所以，我在上一項議案時也說過，各種基本社會設施（包括學校）均不足，有半數學生要跨區上學，須乘車個多小時也尚且如此，更何況那些須予特殊照顧、特殊栽培並且屬智障或過度活躍的兒童呢。所以，他們的處境更慘，甚麼也沒有。

在這情況下，那些住在偏遠的新城鎮，並須特別照顧及接受特殊教育的兒童的處境便更淒涼。所以，我希望政府認真考慮。

主席：王議員，發言時限到了。

余若薇議員：主席，我很高興今天可以一紙兩用，因為剛才兒童事務委員會給我們的貼紙，我發覺在這項議案同樣可以適用。

今天陳智思議員的議案，要求改善特殊學校的配套設施和前線教師的培訓，並須投放更多資源。我希望從更宏觀的角度來看看這問題，因為在投放資源方面，儘管撥款很多也未必足夠，所以一定要用得其所。資源放在甚麼地方，才能發揮最大效用？就好像製麪包，有了酵母粉，麪包才可以發大一點。所以，我特別在今次發言，建議嘉獎有特殊教育需要的學童的家長所擔當的角色。

主席，我經常出席各學校的多種活動，每一所學校都告訴我：“你一定要認識一些家長。”並向我介紹這些家長。又說：“她們每天付出很多時間留在學校，即使子女已畢業，仍然回來。”其實，家長的角色非常重要，等於做麪包的酵母粉，尤其是有特殊需要的學童的家長，我認為他們發揮的效用更令人敬佩。

（代理主席劉健儀議員代為主持會議）

我最近探訪一所特殊學校，當中只有 77 名學生，它與普通學校一樣，參加減少使用膠袋的環保比賽，學生要搜集單據以表示減少使用多少膠袋。一般的正規學校有近千名學生，這所特殊學校只有 77 名學生，但他們搜集所得以證明節省膠袋的單據，竟然令他們在這場與正規學校一起進行的比賽中，名列第三。由此可見，特殊學校學童的家長對學童的支持，偉大至甚麼程度。

我也參加了由張超雄議員領導的特殊教育小組，當中看見一羣非常有耐性、在這方面很專注的有特殊教育需要的兒童的家長。他們對這問題很熟悉，是除了比張超雄議員之外，比任何議員都要熟悉。其實，政府只須聽他

們的說話，便可知道資源應投放在哪裏、如何安排優先次序、政策如何運作，使資源發揮最大效用。

我記得最初召開這個小組時，他們的要求很簡單，他們最基本的要求，是教統局定期與他們見面，讓他們告訴當局他們的需要是甚麼。我可以反映最初的情況頗惡劣，開了很多次會議，因為這是一個小組，而很多時候小組主席要開會，我們開了很多這類會議，家長們也會來，情況得到少許改善，但仍然有很多地方可以改進。我也向小組主席張超雄議員反映，只要秘書處把這些家長的意見搜集給我們，已是一個很基本的藍圖，即如果當通過這項議案後要做甚麼工作及資源投放在哪裏，已經一清二楚。

此外，代理主席，在資源方面，我想特別指出，由於現時所有小學均有兩名駐校社工，每名社工負責處理約 300 名學童，心理學家方面，最近香港心理學會調查指出，現時全港共有 100 名教育心理學家，平均每人要應付 1 萬名學童。這些數字顯示社工和心理學家的工作量已達飽和，也顯示我們不單要關注學校設備或前線教師的培訓，也須關注其他的配套。

此外，根據政府今年 1 月提交的文件，教統局對家長支援，主要針對家長選擇學校、提供選校資訊或選校輔導，但政府如要推行融合教育，應協助家長和學童克服日常的學習障礙，提供資訊，這本身是最低限度的支援，現時只是要求最大的支援，所以在整理或推行融合教育方面，所需資訊要大大增加。

此外，政府在學童升讀小一或中一選校時才提供支援，實在太遲了，因為政府的現行政策，是在小一進行評估，但識別不應在小一進行，而應在學前階段，即在一兩歲時，如果發現某些兒童是遲緩或有特殊需要，應及時提供訓練和家庭輔導，盡早將問題減至最低。政府也同意應及早識別，但在數天前我們舉行的會議上，對於識別的問題、如何把報告交給家長及與家長開會討論這些問題等，仍有很多地方有待跟進。

至於教師培訓方面，正如很多同事所說，現時的融合教育，事實上真的做不到、達不到其目的，對於前線教師和校長而言，也是一個很大的困難。

所以，代理主席，簡單而言，我非常支持陳智思議員今天的議案，我也希望政府能真真正正在資源投放方面，參考有特殊需要的學童的家長所提的意見。

多謝代理主席。

劉秀成議員：代理主席，我覺得融合教育應鼓勵多些學校接納有特殊教育需要的學生，讓那些學生有更多機會入讀主流學校，這樣做是好的。不過，正如陳智思所指出，一定要有足夠的支援，才可以達到預期的效果，否則只會弄巧反拙，不單影響學校的教學質素，更令學生的潛能無法發揮。

這方面的支援，除了推行小班教學，增加對有特殊教育需要的學生的照顧之外，更有效地運用資源是同樣重要的。所以，我覺得應該循序漸進，分階段實行融合教育，最好是在早期階段，讓他們入讀設備完善的特殊學校，在擁有特殊教育專業資格的老師指導下，集中學習基本訓練，到後期階段才融入主流學校。

分階段的學習概念，是要讓這些學生在初期學習基本訓練，包括如何使用特殊設計的輔助學習器材、照顧自己及與人相處，並教導他們如何適應校園生活，才讓他們融入主流學校，與其他學生一起學習課本知識。一方面，可以集中資源加強小學特殊教育的基本訓練，另一方面，可以減輕主流中學提供基礎訓練的壓力，將資源更有效地運用在其他方面。

相反，如果在未有足夠的基本訓練之前，過早讓他們直接進入主流學校，連如何使用學習器材仍未掌握，又不懂得與其他同學相處，只會令他們因不能適應校園生活而感到壓力和沮喪。

事實上，我的母校聖保羅書院（“聖保羅”）便有很好的經驗，特別是在照顧視障學生方面。我知道，好幾位議員和官員都是聖保羅的舊生，可能張超雄議員亦有一些視障的學生。聖保羅接收了不少在心光盲人學校（“心光”）完成基本訓練的學生，讓他們有機會融入主流學校，就像其他學生一樣，接受主流教育。早在 1971 年，聖保羅已經開始接收從心光轉校過來入讀中一的學生，先後共有 42 個，除了現在仍就讀和今年 9 月入學的兩個視障學生之外，還有兩個仍在校方考慮之中。

其實，這些視障學生都特別珍惜這些學習機會，有助推動校園的學習風氣，他們很多都能考獲優異成績，更有繼續升讀大專院校的機會。從前，我認識一位大學的物理系教授，他亦是經過這樣的過程出身。他過去多年的成功，也是靠心光提供的跟進支援，因為政府在這方面對學校的資助非常少，當學校轉為直資後，更沒有任何資助，令學校無法進一步加強融合教育。

舉例來說，協助教導視障學生的特別儀器是很昂貴的，現在由學校自己付錢購買，只能購置一部放在圖書館以供使用，造成很大的限制。實際上是有需要提供更多的輔助器材，讓他們在課室使用，方便學習。此外，為了保

障學生的安全，上體育堂和科學堂做實驗時，學校均須有額外的教員為這些學生提供協助。再者，聖保羅一向都很樂意聘請視障實習教師，因為他們普遍較難覓得實習的機會。雖然聘請視障教師對鼓勵融合教育起重要的作用，但可惜政府過去的支援實在太少，令學校可以做到的很有限。

代理主席，事實證明融合教育對主流教育可以發揮相輔相成的作用，不過，一定要有策略地推行，要按部就班，首先要打好基礎，讓有特殊教育需要的學生清楚掌握學習技巧及消除溝通障礙後，才融入主流學校，讓主流學校無須重疊資源於提供基礎訓練，便可以集中資源為有特殊學習需要的學生提供適當的輔助設施，甚至改善學校的建築設計，特別是課室和走廊的設計，為他們提供安全的通道等，使校園成為真正安全的地方，為有不同需要的學生提供便利的學習環境，做到融合教育的真正意義。我謹此陳辭。多謝代理主席。

楊森議員：代理主席，融合教育旨在讓有特殊需要的兒童能夠在普通學校或主流學校就讀，打破社會人士對殘疾人士的誤解和隔閡，促進傷健共融的目標，理念十分值得支持。教育署自 1997 年起在中小學推動融合教育，確已取得一定的成績，但融合教育推行多年，我可以總括有 3 個問題，希望局長可以加以關注。第一，對學童支援不足；第二，缺乏足夠的師資培訓；及第三，校園欺凌情況惹人關注。

自閉症的學童往往由於社交及溝通能力較弱，不擅於表達個人感受及需要，但他們亦有某方面的專長而出現行為及學業問題，需要學校動用更多資源，包括教師、設備等各方面的配合。但是，學校往往在資源不足的情況下推行融合教育，令困難重重，且令融合教育的目標根本無法達到。

現時，學校每取錄 1 名有特殊教育需要的學童，依據學童的情況，可獲 1 萬至 2 萬元資助，換句話說，每所學校須最少收錄 20 至 30 名有特殊教育需要的學童，才有足夠資源多聘請 1 名資源老師。此外，學校還要兼顧課程剪裁，製作適合學童教材的工作；相反，以往的融合教育計劃，學校每取錄 5 至 8 名有特殊教育需要的學童，便可獲得 1 名資源教師，現時的資助模式明顯較以前少。在資源短缺的情況下，令學校推行融合教育時百上加斤。

缺乏足夠的師資培訓是另一個問題。教育統籌局（“教統局”）計劃由 2007-2008 學年開始的 5 年內，讓每所學校最少有一成教師完成修讀 30 小時的基礎特殊教育需要課程，隨着越來越多學校加入融合教育計劃 — 因為這是一個主流計劃 — 有關課程的需求將會不斷上升，教統局應提供足夠

的代課教師，讓教師可以安心接受培訓，並鼓勵更多老師修讀特殊教育的高級及其他主題課程，以便他們能掌握教導自閉症學童的技巧。這是第二個問題，即教師的培訓問題。

第三個問題是，不同殘疾類別的學童須有不同的專業支援，要主流學校的老師同時處理不同殘疾類別的學童十分困難，我們明白根據《殘疾歧視條例》下的《教育實務守則》，教育機構有義務確保其收生程序並無歧視殘疾學生，如果學校只取錄不多於兩類有特殊教育需要的學生，很可能違反《殘疾歧視條例》，被指選擇性取錄學生，因此，我們促請政府鼓勵學校專業分工，發展專長處理一至兩類有特殊教育需要的學童，令該校的教師能夠按照學校的收生類別而集中培訓，讓學童在這些學校能得到更周詳的照料，這是我們想特別提出的第三點。

現時，當局針對學習出現困難的學生有 3 層支援措施，第一層支援主要針對出現早期或短暫學習困難跡象的學生；第二層支援針對有持續學習困難，包括有特殊教育需要的學童，為他們提供增補支援及抽離輔導教學，即把學生特別抽出來，進行輔導教學；第三層支援主要是對在學習上須加強支援和特別安排的學生，特別是較為嚴重或有較多有特殊教育需要的學童的學校，提供額外的財政及人力支援，如教學助理。自閉症的學童往往須獲老師較多的關注，政府應立即對取錄患有自閉症學生的學校提供第三層支援，即增加教學助理，以協助他們在這方面的學習。

此外，有特殊教育需要的學童在中學階段可能入讀主流化的技能訓練學校，謀求一技傍身，問題是這類在技能訓練學校主流化的政策下，每班學童人數大幅增加，每班學生可達 30 人，因為需求太多，老師根本無法照顧他們的需要，我們認為應將每班學生人數減至 20 名，換言之，如果小班教學暫時未能在全港推行，我們建議政府在這類學校推行小班教學，將每班人數減至 20 名。在小班的環境下，讓老師能專注學生差異。

我們促請政府認真考慮我們的要求，令自閉症學童能有機會在融合教育的情況下接受良好教育。我謹此陳辭，支持陳智思議員的議案。

陳婉嫻議員：代理主席，我們今天辯論的兩個議題，是有關兒童和青少年的，兩者均是很好的題目，也是我們在相關的會議中經常討論的。例如陳智思議員剛才發言的內容，在我們有關特殊教育需要的小組上便經常聽到。他的感受，是我們這個小組的成員或在座官員 — 俞宗怡除外，另外一位是經常聽到我們投訴的 — 都會感受到的。

這些投訴不止來自立法會議員和家長，還有辦學團體，申訴專員公署甚至就香港有特殊教育需要的學童進行了調查。這項調查並非很久以前進行的，只是前一陣子進行，公署批評教統局嚴重低估了有特殊學習障礙的學童的數目。如果按照教統局所公布的數字，2005-2006 年度有一千六百多人，佔所有小學生人數的 0.43%。不過，按照資料顯示，在外國，有特殊學習障礙的學童的比率，最低的是意大利，也有 1.3%。所以，這些數字.....當然，美國更厲害，有 8.5%，香港只有 0.43%。我們很自然會覺得，如果以平均人口計算，我們的數字明顯是低，這肯定是因為估計上出現了問題。我不知道政府是有意還是無意，但觀乎我們在小組中一直接觸的官員，他們都是一些有心的官員，包括在座的官員。

不過，很多時候由於政府資源不足，即使他們是專業，即使他們看到有問題，也不能解決。例如衛生署設有兒童體能智力測試服務及其他健康服務，但不少家長都批評進行評估測試的時間過長，而且有很多漏洞，這個問題亦已討論了一段時間。反觀，香港撥予這方面的資源是怎樣的呢？我真的不大明白。實際上，我們每年在教育方面的撥款，以 2007-2008 年度來說，教育的總開支預算為 571.94 億元，佔公共開支 21.4%，是各政策組別之冠。理論上是有很多撥款，但我們當然都明白，撥款雖然很多，但還有一個問題，當中影響所及的，可能包括我也是委員的 VTC 等。我覺得儘管政府投下了那麼多資源，但偏偏有特殊學習需要的學童，很明顯地覺得.....我的同事說他們像“孤兒仔”般，雖然未至於此，但總之他們是很受忽視。如果以立法會在這一屆所成立的小組來說，我們是一直在說，他們也一直有改進。我覺得官員其實都是有心的，可是，他們沒有資源，包括我們的專員都是有心的，只是沒有資源而已。

張文光議員批評得好，好一個融合教育，不懂的話，聽起來很正確，覺得非常好，融合教育有甚麼配套呢？代理主席，我自己在這個議會說過，我是某些學校的校董會主席，又是校監，我們曾邀請李國章到訪我們的學校。我們是直資的學校，老師告訴他說遇到的最大困難是，在融合教育下，學校不能不收錄那些學生，否則便構成歧視。如果在一班裏有兩三名學生有讀寫困難、過度活躍或患上自閉症等，老師便很難處理。他們沒有資源，本身又不是專業，當局所提供的培訓又不多。我在這裏說過很多次，一談到融合教育，我們都會支持，但在沒有資源的情況下，老師就是盡力也不能解決問題的。我想告訴公務員事務局局長，這是一個事實。

在這種情況下，我們都看到，很多事也令我們很不開心的。例如有些家長和兒童團體到來，舉出了一些例子說越早切入提供協助.....例如智障的兒童 — 不是智障，是自閉的兒童 — 實際是很聰明的，只是他們不懂

得表達而已。我有朋友的兒子是很聰明的，他現在去了美國，他的情況可能跟陳智思的朋友一樣，讓他去美國接受教育。他是很聰明的，在香港的時候，他不跟他人接觸，很自閉，但他其他方面卻很有天分。

這就是說，當老師沒有資源，自己又不是專業時，要他們融合，老師應怎樣做呢？他們完全沒有辦法。又例如過度活躍的小朋友，如果稍為照顧一下，他們是 OK 的。家長說，有些小朋友由於入讀了政府現有政策下的三十多所學校而得到照顧，令他們有些地方得以改變。例如有一名小朋友的家長到來說，他的小朋友有自閉症，在升中一的時候，名次是全級 — 不是全班 — 的第一百八十多名，差不多是最後的一個，但在學校、老師和家長悉心照顧下，這個小朋友一直進步，最後考獲全班第一名，成績非常好。我聽了後亦很感動，後來還追着家長多談了幾句。如果我們在最初有問題時提供協助，那些小朋友便會 OK 的了。不過，一旦把他們放進融合教育裏，老師連正規的學生也未能處理，還怎樣教導他們？

我只是隨意舉出一些例子，還有很多例子，但沒有時間討論。不過，我要再三指出，這些小朋友其實並沒有病，他們只不過有一些東西跟別人不同，他們有一些特殊需要。他們跟那些天賦的資優生一樣，只要給他們一些特殊對待，他們便可以發揮得更好。

所以，我覺得政府要想一想，天生我才必有用，對於那些有讀寫困難、過度活躍、患有自閉症等的小朋友，如果在最初的時候適當地予以協助，他們實際上也可以成才的。

天生我才必有用，特別今天是公務員事務局局長代為出席會議，我很希望政府在構思政策時，在這方面多撥資源，不要令屬下的官員……他們每次都被我們大大批評，但我知道他們都是有心的專業人士，只是沒有資源而已。代理主席，我今天支持這項議案。多謝。

梁耀忠議員：代理主席，陳智思議員的議案內容，大體上我是支持的，但我要強調一點，在甚麼地方我是會支持的呢？是特別適合融入主流教育的特殊學童，我會支持。

為甚麼呢？因為當我們提到融合教育時，不是所有學童都適合融合教育，因為有部分同學實在有特殊需要，特別需要一些特殊教育，無論是在設施或師資培訓方面，才能為他們提供協助。

我很憂慮一件事，過去當政府大力鼓吹融合教育時，卻不斷縮減特殊教育，這是令我最痛心和最不開心的地方，也是一種最殘酷的做法。為甚麼呢？因為這會迫使一些不適宜融入主流教育的同學，入讀那些學校。我認為這樣對兩者都有影響，對學童和有關的學校運作都有影響。所以，在這前提下，我覺得陳智思議員所說的，必定是指適合融入主流教育的同學，這點我是很同意的。

所以，在這前提下，我一定要向政府表明，議員所說的，並非表示政府可以減少對特殊教育的資助或投資。因為當我們與有特殊教育需要的同學的家長或有關團體交流時，明白到情況真的很糟糕，例如特殊學校的宿位不足，學校也不足，因為學校遭當局“殺”了一所又一所，這情況令這些須接受特殊教育的學童非常彷徨。我清楚記得有聾啞學童，在香港島已無學校取錄他們，他們必須到九龍上學，這情況令他們很憂慮，也令人很痛心。為甚麼當局表示注重他們的同時，卻又令他們處於更惡劣的境地？這種做法一定不好，所以我認為要分開來討論。

當然，如果提到適合融入主流教育的學童，現時的主流學校，確實在資源、人手、培訓各方面都不足夠，很多同事均已指出，我亦完全同意他們的看法，這些也是真實的情況。

然而，我認為在這時刻只討論這些仍未必足夠，為甚麼呢？如果我們不為學童做好學前評估，幫助不大，難道不理會他們的需要，把他們全部推往主流學校嗎？他們各有差異，如果對他們的差異不加以識別，就這樣把他們推往主流學校，我認為便無異像把他們當作垃圾堆在一起般。

所以，我認為首要的事是，一定要做好評估，如果評估做得好，可為他們提供較適合的設施以幫助他們，這樣才會有效。

據我所知，代理主席，我不知道自己是否記錯，有教育機構打算在將軍澳開辦一所直資學校，可供特殊障礙的學童就讀。我認為如果真的有這些發展，是一件好事，因為真的須有一些特殊學校，以協助一些特殊學童，如果把他們全融入主流學校，未必適合，因為除了我們所說的資源和人力物力不足外，在某些環境下，會更適合他們的發展。所以，我認為在這方面當局要留意一下，不能一面倒，當局不一定要鼓吹融合教育，把他們融入主流學校。

與此同時，我認為現時已進入主流學校的特殊學童，面對的最大困難是政府似乎只關注小學，中學怎麼辦呢？政府好像暫時不考慮，它可能認為已有先導計劃，可慢慢來做。但是，問題在於當中的進程不是真的由小學慢慢

升上中學這麼簡單，在中途插入的學童也有，這些學童進入中學後怎麼辦呢？當局似乎任由他們自生自滅，以致中學難以處理有關問題。

（主席恢復主持會議）

雖然現時有為教師提供一點培訓，但大家都知道，只得數十小時的培訓，其實這些只是點綴式而已，並非真真正正能協助他們的。完成受訓的教師向我們表示，這些培訓只是皮毛，不夠深入，例如要辨別有學習障礙的同學，教師只粗略學過，辨別較輕微的尚可，較深入的便無能為力，此外，要採用較佳的方法也很困難，因為他們不懂使用甚麼方法，而且方法也有很多種。

所以，我認為要讓有特殊障礙的同學進入主流學校，不單須有資源，還須有很多配套，例如在社區方面配合他們，令他們發展。我記得在特殊小組內曾討論可否在社區內覓得一些資源中心，讓來自各校的學童齊集該處，以便集中資源來協助他們，這將會是一件好事。所以，我希望政府做好一些配套措施，以協助這些學童融入主流教育，而並非在單一方面做些措施，例如只向學校提供少許金錢資助。同時，正如我剛才所說，最重要的，是千萬不要忽略特殊學校的發展，這是更重要的地方。

主席，我謹此陳辭。

譚耀宗議員：主席，根據政府的統計，今個學年除了在特殊學校就讀的 8 730 名殘疾兒童外，另外在主流學校就讀的殘疾兒童有 2 057 名。政府自 1997 年起，推出全校參與模式的融合教育計劃，涵蓋的範圍包括了聽障、視障、肢體傷殘、自閉症、專注力缺失及過度活躍症、言語障礙、特殊學習困難，以及輕度智障的學生。政府要求學校訂定融合教育政策，加強支援這些有特殊教育需要學生。發展融合教育，目標是鼓勵殘障學生入讀主流學校，協助他們融入社會生活。因此，政府對於過程中所存在的問題，應該要及早正視及改善，提供更多的支援，從而使這些有特殊教育需要的學童能夠愉快地學習。

根據殘疾兒童家長團體及一些學校反映，現時政府推行的融合教育主要存在 4 方面的問題。第一，推行融合教育的步伐過於急促。由於欠缺全面支援，主流學校難以建立共融的校園文化，一般學生不接納有特殊學習困難的

同學，老師又未能為這些同學提供額外照顧，結果這些同學不適應主流學校的環境，學校生活不愉快。對學校老師來說，工作負擔增加了，卻又未能幫助這些有需要的同學，所以有不少的挫折感。第二，由於有特殊學習困難的學生有很多不同的種類，如果主流學校接收不同種類的學生，便要因應學生的不同需要，提供不同的支援，學校資源根本難以配合。第三，政府對學習障礙學生欠缺全面支援政策，例如對取錄了學習障礙學生的中學欠缺支援，即使有資源，但由於校內的資源競爭，加上撥款沒有指明用途又缺乏監管，以致出現資源錯配，學生得不到照顧的情況。另一方面，由於如何評估學習障礙的標準過嚴，有一些有特殊學習困難的學生被評為非學障兒童，因而得不到相關的照顧。第四，有特殊學習困難的學生由小學升上中學時，因為小學和中學在銜接方面欠缺聯繫，結果中學有需要從頭認識如何協助所取錄的這些學生。

今年 4 月，申訴專員公署調查了政府的“有特殊學習困難兒童評估服務”的情況，結論指出，教統局所統計的數字未必能反映本港特殊學習困難的真實普遍率，而且教育心理學服務亦欠缺服務承諾，教統局不會主動向家長提供學生心理評估報告，家長必須額外繳費才可獲得這些報告，而評估的過程亦欠缺透明度。另一方面，家長普遍對特殊學習困難認識不多，亦不清楚當局所提供的評估服務。在政府跨部門合作方面亦存在問題，雖然教統局和衛生署均有提供評估服務，但兩個部門卻各自保存統計資料，採用不同的計算方法和年度。

因此，為了進一步改善融合教育，幫助有特殊教育需要的學童，民建聯建議：第一，應該盡快落實教師培訓及支援服務，使前線老師能夠有效識別有特殊學習需要的學生，協助老師制訂適合的教學策略。第二，教統局應該加強監察以全校模式落實融合教育的情況，不時向家長瞭解學校情況；定期進行大規模的調查，包括向老師、校長、家長和學生進行調查，以便找出問題所在，完善各項服務。

第三，政府應該設立學習障礙教材教具研究發展中心，專門開發教材、教具。現時政府要求老師在 90 小時訓練後，自行發展教材、教具，但這只會令老師工作負擔倍增，設立研發中心才能幫助前線老師發揮真正作用。第四，政府須盡快落實申訴專員就有特殊學習障礙的兒童提供評估服務的建議，完善評估機制，提高評估數字的準確性。

第五，在中小學銜接方面，當局應推動“個案銜接跟進”模式，要求中學取錄到有特殊學習困難的學童時，主動聯絡學生曾就讀的小學，老師之間加強交流，以盡快向有關學生提供適切的支援，無須重新摸索。第六，由於

在小學實行的新資助模式尚未成熟，現時須謹慎考慮如何制訂妥善的配套策略，才可進一步擴展至中學實行。

本人謹此陳辭，支持議案。

張超雄議員：有特殊學習需要的學生 — 其實，有哪位學生不是有特殊學習需要呢？不過，我們現在談論的，當然是一些真正有特別障礙和有挑戰的，而我自己也有一名嚴重弱智的女兒。當然，我從第一身的經驗亦體驗到香港特殊教育的情況。很多謝陳智思議員提出這項議案，讓我們可以在大會上討論那些有特殊學習需要的學生及兒童的問題。

在這方面，香港其實做得不差，我在美國生活了很多年，而我的女兒在美國時也曾進入他們的教育系統，她回港後才入讀香港的特殊學校。普遍來說，我認為是做得不錯的，很多都是用心去做，而在資源方面，亦不是特別貧乏。不過，提到有關有特殊教育需要的學生，很多家長的遭遇便真的是“一殼眼淚”了。這個情況其實很複雜，既有不同學生的類別、也有不同的需要，而在我們的教育制度當中，也有特殊教育和融合教育這兩大部分。

在特殊教育當中，其實還有很多空間，我們的議會也成立了一個小組，我是這個小組的主席，而我們的工作已開展了兩年多，雖然一直在討論不同的議題，但仍然發覺有很多困難，也很難在這短短數分鐘內完全表達，我嘗試舉出一些例子。舉例說，現時有些視障同學……這做法其實是不錯的，也有有心提供助力的學校，所以很多已入讀了主流學校。但是，有很多基本的東西有時候仍是不足夠的，例如他們的凸字課本，今天仍有很多家長表示，他們到學期完結後才收到凸字課本，為何會這樣的呢？我們也看到一些聽障的朋友，他們表示連一個普通的 FM 機也欠奉 — 在老師戴上“話咪”時，造了耳蝸的學生只要戴上該機便可以聽得比較清楚。

可是，到這今天，很多老師仍然不太明白他們的需要，而學校也沒有足夠的 FM 機，而要他們自行付錢購買，但這些機是相當昂貴的。老師唯一可以做的，只能叫有關學生坐在較前的位置。可是，當這些同學轉班後，卻由於老師不知道他們的情況而要他們坐在較後的位置，這樣他們便連口型也看不見了。

此外，還有很多很基本的東西，例如我剛才提到識別特殊學習障礙困難的輪候時間、衛生署和教統局之間評估的不統一、考試的調適時有時無等。在公開考試時，很多制度上和基本上的事情都不能夠做得到。例如宿位的問

題，特殊學校現在仍有宿位短缺的問題。現在很多宿舍仍只提供 5 天住宿，家長要在星期五把孩子接回家，然後在星期一再把他們送回學校。不過，有些時候，一些家庭可能需要暫託服務，尤其是一些單親，甚至是跨境家庭。但是，很奇怪的是，原來很多學校現在已經沒有這個服務，只有小部分學校提供 7 天的住宿服務。沒有提供這些服務的，可以怎辦呢？他們詢問社署，社署也表示沒有提供這個服務，社署是不會為 6 至 15 歲的學生提供暫託或暫宿服務。學校和社署均不提供服務的話，這裏便有一道罅隙。即使我們把問題提出來，仍然未得到處理。

在“三三四”學制改革方面，最初差點把整個特殊教育給忘記了。在有關的政策文件中，據我聽說，他們在最後階段才發現把這部分遺漏了，完全沒有考慮，最後才加入五十多字的一段，這就是整個特殊教育在“三三四”改革下的發展。後來，當我們這個小組成立後，這方面才有較大的進步。

談到融合教育方面，更是“一殼眼淚”，我們剛才很多同事都提到，而張文光議員亦談得很詳細，我不重複了。陳智思議員在他今天的發言內也提到一些在英語方面有特殊需要的學生，他們現在得到的服務其實是相當有水平的，他在文章中也提到這點。但是，我跟他們很熟落，發現他們原來也是被忽略的一羣，他們得到的幫助也是不足夠的。因為大家往往以為他們是一些中產、經濟情況比較好的人，但現在才發現，其實這些對非華語有特殊需要的學生，並非每個人也是中產，有些是相當基層的，他們現時也面對很多困難。

整體來說，就今天這個問題，我們並不是指政府的工作做得很差，或是政府沒有用心做，而是政府要考慮一下自己的心態。第一，我們上次開會時，周梁淑怡議員提出了很好的一點，她表示我們現在每次開會都有這麼多家長和專家在席，每個人都很熱心地出一分力，但教統局或衛生署方面，每次均向我們表示已做得最好，已盡力做了。即使家長想提供意見，教統局卻一直只是表示他們會做。為何不可讓大家合作，一起發揮力量呢？他們真的不是想破壞，因為他們自己也是持份者，孩子是他們的，他們也不想學校或教育制度做得不好的。

第二，便是所採用的角度要較寬敞，不要單從經濟的角度出發，要珍惜這些小孩子。我以自己有一名嚴重殘疾的女兒為福氣、為榮。我希望我們的制度也是以他們的生活質素、以他們的發展、以他們的學習為主，不是單看（計時器響起）……功利方面。

謝謝主席。

周梁淑怡議員：主席，對我來說，特殊教育或融合教育是較學術性的問題。大家對這些有特殊教育需要的學童當然都有同情心，大家也想幫助他們，但卻其實很少與他們直接接觸。

直至最近，我才有機會接觸到一羣來求助的家長。我要多謝他們，由於他們來求助，讓我們學習到很多。他們告訴我們，雖然制度上有融合教育的安排，但他們的情況實際上真的很可悲。他們的孩子原來不是接受融合教育的，後來才進入正常的學校，而且是一些很有名的學校，結果在入讀後，雙方都很辛苦；那些學校並不是沒有專人照顧這些學童，但由於種種的關係，主管人員可能比較死板或自己也覺得壓力很大，認為自己夾在中間，家長的需要一方面很大，但學校方面的政策卻似乎不大配合。對學校來說，是會有一定的不便，如果要推行融合教育，其實是要多方面調校和適應的。

此外，還有一個問題，在我們追問有關學生為甚麼會進入這所學校時，發現這是某個大機構 — 現在也不怕說出來了，是 ESF 的學校之一 — 於是我們便追問 ESF，他們的答覆是他們並非不想做，而是資源真的不足。雖然政府撥給他們較多資源，但卻要他們增加學額，那便等於沒有增加。在這個特別的情況下，既要融合而須作出適應，卻又沒有額外的資源，根本是做不到的。所以，在這方面，我希望政府能夠特別注意。

大家也從資料中可以看到，所謂的特殊教育，當中其實林林總總，讀寫障礙只是其中之一，其他不同的學童還有不同的需要，人數是相當多的。單是讀寫障礙，在小組中也看到有二千多人。我們都很懷疑，甚至申訴專員也懷疑數目其實不會這麼少。在世界其他地方，由最少的 1.3% 至最多的超過 8%，香港沒有理由只有 0.43% 這麼少。我們便懷疑會否是在評估方面出了問題。一問之下，原來專家既不足夠，也出現聘請不到人才等各方面的問題。我們不是低估政府，但如果沒有套整體的策略，便會出現很多不滿，大家會有更多爭拗。所以，我們覺得政府方面一定要想出一個整體的策略。

此外，正如張超雄議員剛才所說，我上次在會議中也說得很清楚，現在關心這事的人其實很多，我覺得政府也是關心這事的，不可以說政府是冷血似的，其實不是這樣。不過，我的感覺是現時有一扇門存在，就像是 *them and us*，即他們和我們的。我們提供專家，由我們聘請其他專家做專家做的事，其他的人卻不明白，不明白專家在說甚麼，也看不懂所擬備的報告。因此，把報告交給他們也是沒有用的，對於那些非專家的人（即 *laymen*，即普通人），他們看了也沒有用。

我認為這個概念和文化一定要打破，否則是沒法將其他的人士，不論是家長、有心人、關注的人士、教師……曾受訓的教師也只有一成而已，現在卻融入這麼多學員要提供協助。在這些學員入學的時候，很多教師都要面對這個挑戰。如果他們沒有受過一定的培訓，是沒辦法 — 尤其是大家也聽到教師的壓力也很大 — 他們真的沒辦法應付。在沒辦法應付的時候，大家均會感到很不高興，家長固然不高興，教師也很不高興，學校亦會覺得壓力很大。

在多方面來說，我們一定要想出一套計劃，想辦法引入一些真正能夠提供協助的人。為甚麼我們經常要坐在這裏開會，小組會議分為兩邊，一邊是教育的官員，另一邊就是家長和其他的關注人士，大家爭論一番後卻不知道該怎樣，也不知道其後會怎樣發展。我始終覺得要靠政府主導和領導這件事，但與此同時，資源上的配合、人才上的配合也是很重要的。

我很希望聽到政府能夠加快工作。我知道現在是面對很多問題，但也要逐一解決，這是需要時間的，沒有人說明天便可以解決得到，但我們最低限度要有一個計劃，而這個計劃能把門打開的話，便可以讓所有可以幫忙的人，一同討論和思考徹底解決這個問題的方法，我相信問題才可以更快獲得解決，而且中間不會有一道鴻溝。

因此，自由黨原則上絕對支持陳智思議員的議案。不過，在支持之餘，我們真的希望政府能夠有更徹底和具體的應付策略。多謝主席。

梁家傑議員：主席女士，陳智思議員今天提出的議案，促請政府為有特殊教育需要學童入讀的主流學校提供更多資源，以協助他們盡早融入主流教育。當我們談到資源時，固然離不開錢，或可說是以錢換來的人手及設備等硬件，但同樣重要的，是一套整全的支援制度，包括專業介入、識別機制、師訓架構，以至改善課程及考試等。

我的辦事處最近收到一封信，是一位有學習障礙的學生的家長寫給我的。今天，或許讓我從她的遭遇出發，談一談有學習障礙的學生所遇到的問題。發信人的兒子是一位 IQ 達 137 的資優兒童，是應屆會考生。由於他有學習障礙，家長為他申請考試調適，但卻要幾經艱難和多番波折才可以獲得一次性的調適，令這位家長感到十分困擾。

事實上，這位資優學生先後在 7 歲及 14 歲時被判定為資優，卻在首次申請調適時也失敗。據這位家長所言，就連學生的班主任及英文科老師也為

他感到不值而落淚。後來，學校的校長，還有教育心理學家及腦科醫生也自願為學生奔走和提供協助，腦科醫生更不惜為學生免費撰寫長達 1 萬字的報告，寫到深夜 4 時，最終還只是換來剛才說的一次過的調適。

主席女士，其實，現時考評局提供的所謂“調適”，不外是加時、單面或放大印刷試卷，隔行書寫及提供較長休息時間等，但對於學習障礙最大的“致命傷”，例如詞彙障礙、字型結構混亂、邏輯表達能力弱等方面，卻完全得不到照顧。這位家長擔心在這種聊勝於無的調適下，她的兒子仍然不能合格，以致有需要重考；即使會考順利過關，兩年後還有高考，無論結果如何，她的兒子還是要勞師動眾，重頭再申請這些效果成疑的調適。

主席女士，記得特首在去年發表施政報告時，曾經興奮地談到香港實行資優教育的成就，青少年在國際比賽中屢獲殊榮，因此要籌辦“資優教育學院”，更要其成為國際交流及研究開發的場所。殊不知，我們眼前就有一位 IQ 達 137 的年輕人，要在僵化的考試制度中跌跌碰碰，甚至談不上可以與其他人一樣公平地參與學習。

主席女士，要改善學障學生的處境，首先要盡快將有需要協助的學生加以識別。儘管教統局在 3 年前推出“小一學生之學習情況量表”（“‘量表’”），但不少學校只是抽樣進行學習情況調查，以致不少只有輕微學障、或屬資優學障的學生無法接受測試。此外，即使“量表”測試顯示有學習困難，還要另作專業評估，當中的過程不但漫長，甚至有家長因為與學校意見不一，而要自行向衛生署尋求再評估。

當不少學障學生正準備晉身中學時，他們卻反而得不到足夠的支援。原來有些學校認為只要學生學業成績進步，便可以抽走調適的機制，甚至在小五、小六呈分試中抽走調適；及至學生升上中學後，由於學校沒有得到清晰的調適及教學指引，教師又對於學習障礙欠缺認識，不少學障學生甚至還未到會考，已經對學習無能為力。未來的新高中課程更會大大提升對語文能力的要求，取消選擇題而多用問答及論述題，書寫內容大大增加，令學障學生面臨更大的困難。

主席女士，通過學障教育出現的問題，政府其實應明瞭投放資源的正確方向及思路。學校當然需要資源聘請人手、增加設備，但政府同樣要增加資源，改善小一學生的學習情況評估；在學校及考試制度中改善對有需要學生的調適，例如增加口試、電腦互動作答及恢復選擇題等；並且因應未來的“三三四”新學制，改革課程的內容，讓這些有特殊學習需要的學生有機會發揮個別的才能，並且為這羣學生提供更多元化的升學及就業出路。

主席女士，我謹此陳辭，支持議案。

梁劉柔芬議員：主席，關於今天這項議題，我聽了這麼久，發現政府似乎有很多事要做，也許我可以向政府提供一點曙光吧。我的同事所提及的難題所有都是真實的。我不會提出一兩宗個案來說，但我參與了一個由一小撮有心人特別為有閱讀困難的學童尋求解決辦法的機構。

他們成立了一個稱為 The Pathway (下稱“博思會”) 的機構，已有差不多 4 至 5 年歷史，由一羣有心人自行幫忙。況且，他們不是敷衍地做一些表面工夫，而是實在地研究和尋求更好的辦法。他們不會純粹教老師如何做評估，他們會直接教老師一些技能，如何在評估後矯正學生的閱讀困難。去年，他們更成功地協助一名學生到英國上大學，每年也有這些學生。

我所說的讀寫障礙，在外國其實已經有平均數字，便是人口中的 10% 有這種閱讀障礙，而我們中國的地方因為所用的是圖象文字，平均數只是 9%。對這些有障礙的兒童來說，他們很多時候會把字倒過來寫，但卻不明白為甚麼這是錯的，那我們便要慢慢教他們改好。

為甚麼我要特別提到博思會呢？因為今天同事提出的事項，不一定全部都要由政府或由社會來做。我希望能夠以這個例子讓政府知道，這是一項非常好的社會企業的工作。因為他們除了教老師如何評估外，還教老師如何改進他們的技能。我記得他們正跟東華三院合作，只要有老師來，他們便會提供培訓。然後，老師回到學校後，首先便可知道學校中有多少學生是屬於這一類的。另一方面，又開始改進他們的技能。這些老師一傳十、十傳百的，接着便有很多老師到該機構學習。初期，機構的課程也是全部免費的，但老師受訓後每小時的收入卻很高。作為社會企業，有關機構負責教導老師，而老師受訓後可以按照一個水平收費，然後把部分收費貢獻給有關機構，用以教導其他老師，這是非常好的做法。因為最重要的是有多些有心的老師，既有能力評估又有能力改進學生的技能，那樣我們便不用太擔心了。

當然，這並非一律適用於今天所提出的所有議題，但我很希望這是一個新的例子，亦是一度小小的曙光。因為我今天聽過大家的發言後，也覺得大家都好像很氣餒，但我希望大家仍能仿效博思會這種精神，以堅毅的心實實在在地協助社會做點事，而非只是空談。這樣，我們的兒童才會得到幫助。多謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

梁國雄議員：主席，我其實對這項議題不甚懂得，我只是聆聽各位同事發言。後來，我聽到梁劉柔芬議員指出，利用社會企業方法可能是一個出路。

可是，社會企業是從何而來的呢？當然要有主觀能動性，即要有人願意做。所謂藏富於民，不單是指把錢放在口袋中，而是要把人的潛能發揮出來，這是社會企業不單對受助人或依靠社會企業的人提供的幫助，也令參與者享受到人生最大的樂趣，便是助人自助。

我須再三表明我是不懂得這項議題的，我只是憑常識而論而已。我發覺有一個問題……先撇下社會企業不談，大家似乎都有心做這件事，包括政府。可是，第一，政出多門，不同的政府部門內欠缺統籌，這其實是一面鏡子，政府本身可能已撥出資源或有決心做這件事，但在協調方面，卻沒法採用一站式服務，或以集思廣益的方法，令資源有更佳的調配。

老生常談，每每要做一件事，便必定要找一個人擔任主腦，對嗎？我相信現在是要有一個主腦的時候，應由特首曾蔭權先生委派一組人或一個人來做這項工作。這個人選可能是已有的，但他顯然是不勝任。這是第一點。

第二點，由於是這情況，我們不知道資源如何匱乏，即沒有一個統一的尺度來量度，這也是一個問題，因為資源並非無限的，政府官員已經常向我們表示，資源不是無限的。資源用於哪裏是最重要的呢？人言人殊，一些人認為要先作評估，因為因材施教，即使是正常的學生，也是要先進行評估，一位好的老師或一位好的 mentor，也要因應個人的性向發展，這點是應該做的。問題在哪裏呢？是政出多門及概念先行。

融合教育是一個進步的觀念，但在推行融合教育時，急於求成的話，便會出現一個類似大學合併的問題，即究竟是用胡蘿蔔還是大棒。如果用胡蘿蔔，當然會使用較多資源，因為是用利益誘導。在有特殊和融和兩種方法時，如果用胡蘿蔔，當局便要撥出更多資源，由家長或從業人員來選擇。現時的情況卻似乎並非這樣，不可以說當局純粹用大棒，但也是透過資源的分配令選擇者難以抉擇，我認為這是教育的關鍵問題，否則也不會花數十天進行審訊。合併是好事，出來的新政策也可能是好事，但所採用的方法究竟是否由當局一早決定，如果不跟從時，便會變成不能享受更多資源，這才是關鍵的問題。

所以，政府在決定究竟應採取融和抑或特殊的政策前，應多撥資源，讓雙方充分發展，然後才選定一個方向，才選定一個更為科學的選擇。

我在理性上覺得應對這些不幸的人給予同情，但在我腦海中，如果我看不見他們，我會記不起他們的存在。如果今天不是陳智思議員提起，我很少想到這些問題。我有時候在出席他們的家長聚會時，才偶然會勾起我的思緒。現在作出的即時回應，是感性的表達，多於理性的思考。

不論是採用社會企業的方法或由政府注資的方法，我認為對於這項關鍵的檢討，今時今日也不能再用舊方法，即由各部門根據其認識和資源，利用一個瞎子摸象式的方法來解決問題。

我的結論很簡單，政府應委任一個委員會或一個人，以配套足夠的資源，推出一個試驗性的計劃，然後作出科學分析，才再考慮進一步的決策。

多謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員想發言)

主席：公務員事務局局長。

公務員事務局局長 (在教育統籌局局長缺席期間)：主席，我很感謝陳智思議員今天提出“關注有特殊教育需要的學童”的議案，以及剛才發言的議員的寶貴意見。由於教育統籌局 (“教統局”) 局長現時不在香港，我謹代表政府作出回應。

我其實要多謝李國章局長，因為他未能出席今天的會議，令我有機會對有特殊需要兒童的教育和發展上了一堂速成課。我深深感受到，雖然經過了 3 天馬拉松式的會議，但議員仍然非常用心、非常有心地提出他們對有特殊教育需要的學童的各種意見。

政府致力推行融合教育，以照顧有特殊教育需要的學生，讓他們在普通學校學習。在普通學校的學習環境下，朋輩可為這些同學提供較豐富的學習及校園生活環境，示範合適的社交技巧及處事的行為模式，有助減低這些學生在學習、成長及社交上的障礙。至於部分嚴重、深度或多重殘障的學生，他們雖未能在普通學校的環境中獲益，但仍會繼續被安排到特殊學校就讀，以便得到這些學校所提供的適切照顧。

在香港，融合教育的概念於七十年代開展，當時主要是在普通學校以特殊班的形式推行。在 1997 年，政府推出強調全校參與模式的融合教育計劃，鼓勵學校訂定融合教育政策，目標是希望透過改善學校的學校文化、政策及措施，從而提升支援有特殊教育需要學生的成效，重點在於增強學校及教師的專業能力，以及照顧有特殊教育需要的學生。

我們現正在學校推行一個 3 層架構的支援模式，以配合及早支援的概念，為學校提供資源及支援。

目前，我們為中小學提供的額外基本資源，包括輔導教學的額外教師人手、學校發展津貼、課程發展主任職位、增加教師以推行專科專教和學生輔導人員／學校社工。這些基本資源使學校能透過優質教學及對學生的關顧，為有輕微或過渡性學習困難的學生，提供最基本的第一層支援。

第二層增補支援主要是為有持續學習困難的學生而設。在小學，有小學加強輔導教學計劃及新資助模式，學校可透過這些計劃增加教師人手，以進行小組教學或抽離輔導教學。在中學，以往則有以學校為本位的輔導教學計劃及校本課程剪裁計劃。由 2006-2007 學年開始，這兩項計劃逐步由一項新措施取代。在這項新措施下，收取較多第三派位組別及成績屬最弱 10% 的中一至中三學生的中學，可獲提供額外教師。這項措施一方面照顧學業成績稍遜的學生，但同時也照顧到大部分有特殊教育需要的初中學生。

至於第三層支援，包括在小學推行的融合教育計劃及在新資助模式下，為每名有較嚴重特殊教育需要的小學生提供每年 2 萬元的津貼，以及在中學推行的融合教育計劃。參加中小學融合教育計劃的學校，可獲額外教師和教學助理，以全校參與模式，為有較嚴重特殊教育需要（包括患自閉症、輕度智障等）的學生提供融合教育。此外，取錄嚴重或較多有特殊教育需要學生的中小學，在有需要時，可由教統局借調資源教師短期駐校，並獲得有時限性的額外撥款以增聘教學助理，或獲得資源學校網絡的支援。

主席，我們明白師資培訓是發展融合教育不可缺少的一環。為配合 3 層架構的支援模式，我們將由 2007-2008 學年開始推行一個 5 年培訓計劃，以提高教師照顧有特殊教育需要學生的專業能力。它的目標是在 5 年內，達至每所學校最少有 10% 的教師修畢特殊教育的基本課程；最少有 3 名教師修畢特殊教育的高級課程；1 名教師修讀特定特殊教育需要類別的主題課程，以及最少有 1 名中文科及 1 名英文科教師修讀有關特殊學習困難的課程。在教師修讀課程期間，學校可安排代課教師授課。此外，我們亦會為校長和教學助理提供培訓課程。我們又會為教師製作多元化的教學資源和教學指引，並舉辦講座、工作坊和研究會，推介有關融合教育的最新發展。

除了資源外，我們也會為學校提供專業及專家的支援，包括教育心理學家服務、言語治療服務、學生輔導人員和學校社工服務。自 2006-2007 學年開始，我們已為每所小學安排一位特殊教育支援主任為聯絡人，協助學校推動共融文化及發展校本政策。這些特殊教育支援主任會定期探訪學校，就教師所關注的問題提供意見，又會因應需要進行個案研討，為嚴重個案提供到校支援，並與家長溝通，以及就學校在培訓教師和調配資源提供意見。

我們借助有豐富融合教育經驗的普通學校和特殊學校，設立支援及網絡服務，而支援服務則包括到校支援及經驗分享等。在新的學年，資源學校將增至 26 所，為其他普通學校提供支援服務。此外，非政府機構在支援技巧、研製學習資源及教材套，以及向有特殊教育需要的學生提供直接服務方面，亦累積了不少經驗，我們正進一步探討與他們協作的空間。

在推行融合教育的過程中，家長的角色非常重要。因此，我們會加強與家長的溝通，加深家長認識如何照顧子女的特殊教育需要、如何選擇學校及如何配合學校給予子女適切的支援。

主席，剛才有數位議員提到，政府須有效地及早識別和支援有特殊學習困難的學生。申訴專員公署（“公署”）早前已就有關有特殊學習困難的學生的評估服務，進行主動調查並發表報告。我們大致上接受公署的意見，並會落實所提出的建議。在評估方面，將會透過“香港小學生特殊學習困難行為量表”識別有特殊學習困難的小一學生。至於其他年級的小學生，校方可轉介給學校或教統局的教育心理學家。對於中學生，我們將為中學教師研訂一套評估工具，用以評估中學生的中文讀寫能力。這套工具預期會在 2007 年年中完成，屆時中學教師將可利用這套評估工具，識別懷疑有特殊學習困難的學生，以及評估學生在中文寫作能力方面的強弱項，從而制訂適當的輔導教學策略。在專業支援上，我們會提供校本支援，與學校一起探討教導有特殊學習困難的學生的有效策略。此外，我們亦會參與由香港賽馬會資助，一個為期 5 年的喜悅寫意讀寫支援計劃，開發教學資源及有關的研究工作。

剛才亦有議員提到類別方面的問題，是否有需要由普通學校照顧太多不同類別有特殊學習需要的學生呢？政府的特殊教育政策主張平等機會及全面參與，有特殊教育需要的學生應享有平等的教育機會。我們並不反對學校先發展支援某一兩類型有特殊教育需要的學生的專長，從而讓有關的家長選擇。至於規劃學校收取一兩類有特殊教育需要的學生的建議，我們曾諮詢有關部門及學界。一般認為，如果硬性訂立這些限制，不單有違《殘疾歧視條例》的精神，實踐起來更會引起一些難於處理的類別（例如患嚴重自閉症、注意力不足或過度活躍症等）沒有足夠學校願意取錄或發展專業。教統局鼓

勵學校在家長選校文件內，列明收取或發展處理某些有特殊教育需要的學生類別的經驗或意向。同時，我們也會修訂學校概覽的版面和項目闡釋，方便學校將支援有特殊教育需要的學生的資料載入，協助家長為其有特殊教育需要的子女選擇適當的學校。

剛才有議員提到，政府是否應以小班教學推行融合教學，以增加成效。學校可以靈活調配為有特殊教育需要的學生而提供的額外資源，彈性地安排小組教學或輔導，以加強照顧有需要的學生。

此外，關於沒有足夠的教育心理學家為有需要的學生提供服務方面，由於教育心理學家須具較高的學歷水平，而兩年培訓課程的要求十分嚴格，現時只有香港大學隔年招收新學員，以致每兩年才有一批為數約 20 名畢業生。我們也認同教育心理服務的需求與日俱增，因此，我們現正與大專院校探討擴展培訓的可行性。

剛才也有議員問及，政府對非華語而有特殊教育需要的學生提供了甚麼支援。本港現時數所官立／津貼／直資中小學，例如官立嘉道理爵士小學、李鄭屋官立小學、伊斯蘭學校、油麻地街坊會學校、保良局香港道教聯合會圓玄小學、官立嘉道理爵士中學（西九龍），皆以英文為教學語言，為說英語而有學習困難的學生提供輔導教學服務。此外，英基學校協會（“英基”）目前亦開辦了一所特殊學校，即賽馬會善樂學校，為有特殊教育需要而不適宜入讀主流學校的兒童提供英語教育。我們將會繼續參考其他資助特殊學校的資助額，為該校提供經常性財政資助。

英基亦推行了適當的融合教育，安排適合在主流學校環境下學習但有特殊教育需要的兒童，入讀主流學校的支援學習班。現時英基轄下共有 6 所小學及兩所中學，提供支援學習班服務。雖然英基長遠資助安排的檢討工作仍未展開，但我們已自今年起按年額外向英基批撥 200 萬元，以便英基加強有關服務以應付需求。根據資料，目前英基已利用該筆額外撥款，在 3 所小學增設支援學習班。

主席，在 2005-2006 學年，全港共有 334 所學校推行全校參與模式的融合教育計劃。根據這些學校的自我評估調查所得，校園共融文化已逐漸建立，師生之間亦互相接納和幫助，而大部分學生的整體學業成績、學習動機、社交適應能力及自尊感，均屬保持水平或有進步。家長與學校之間的協作及家長對特殊教育需要的意識均有所增加，而且態度開明，更願意與學校商討其子女的特殊教育需要，令學校得以及早介入處理。大部分學校均認同全校參與的模式，是推動融合教育的方向。

政府在 2006-2007 學年，為照顧有特殊教育需要學生的公營中小學提供額外資源及專業支援的開支為 5.5 億元，較 2005-2006 學年的 4.7 億元增加了 17%。我們會繼續檢視如何更有效地支援有特殊教育需要的學生。我們現正檢討向中學提供的資源配套，包括探討擴展新資助模式至中學的可行性，以便加強在中學推動全校參與模式。

最後，主席，我會將今天議員對融合教育所提出的各項寶貴意見，向教統局及教統局局長反映。多謝主席。

主席：陳智思議員，你現在可以發言答辯，你有 3 分零 8 秒。

陳智思議員：主席，我今天多謝 13 位同事和六大黨派的代表就這項議案發言，特別要多謝同事，尤其是主席，經過連續 3 天共 30 小時 25 分鐘的漫長辯論之後，仍然留在會議廳內辯論這項議題，對有特殊教育需要的兒童表示關注和支持。

主席，其實，在我向立法會遞交申請不久後，我便抽到今天這個檔期提出議案。政府很快便致電給我，說局長今天不在香港，問我是否想繼續在今天的檔期中提出這議題。最初我也有點擔心，但考慮到現時已屆立法會會期尾聲，如果再等的話便可能沒有機會，所以我便決定繼續。當然，我也不知道今天要在開會三十多個小時後才輪到我發言。

其後，我們知道今天回應的是俞局長，其實幸好由她出席，為甚麼呢？首先，正如剛才局長所說，今天她有機會聆聽這項議題的討論，令她有較深認識。這正正是今天的目的，便是希望更多人，尤其是政府方面，不單是教育方面的官員，也希望其他的官員都理解到這問題。

當然，正如剛才很多同事所說，這些問題未必可以在短期內解決，最重要的是我們是否有心，石禮謙議員提醒我一定要提一個“心”字，也就是愛心，即我們是否有愛心解決這問題。

不知道局長是否知道，雖然這議題好像與她無關，但其實是有關係的。為甚麼呢？因為我看到不少家長來向我們投訴，其中很多都是高級公務員，所以問題不單關乎一小撮人，而是每個人都有機會接觸到的。

今天，我為各位準備了每人一卡，但未必每人都收到。這是我畫的一幅畫，主題是“Mom, Dad and Son”，當中有六十多位有特殊需要的同學在卡上寫上自己的信息。這張是給李國章局長的，也許可以透過俞局長交給他。

今天，各位同事都很疲倦了，所以我亦不想多說，希望大家可以快點投票，快點完成會議。不過，大家也未能離開，因為還有 House Committee 的會議。我相信今天這個馬拉松會議結束後，絕對不代表我們對這議題的關心終結。我在此多謝主席，多謝各位同事。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：陳智思議員動議的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

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

下次會議

NEXT MEETING

主席：我現在宣布休會。本會在 2007 年 6 月 13 日星期三上午 11 時正續會。

立法會遂於晚上 8 時 26 分休會。

Adjourned accordingly at twenty-six minutes past Eight o'clock.

附件 I

《兩鐵合併條例草案》

委員會審議階段

由環境運輸及工務局局長動議的修正案

條次

建議修正案

2 刪去 “環境運輸及工務局局長” 而代以 “《地下鐵路條例》(第 556 章)第 2(1)條所指的局長” 。

第 2 部 在第 1 分部中，在標題中，在中文文本中，在 “修訂” 之後加入 “詳題及” 。

3 刪去(c)段。

3(d)(i) 在英文文本中，在 “comma” 之後加入 “at the end” 。

5(c) 在中文文本中，在建議的 “鐵路” 的定義中，在(a)段中，在 “九鐵公司鐵路” 之前加入 “各” 。

5(d) 在建議的 “鐵路處所” 的定義中，在(a)段中 —

(a) 在第(i)節中，在分號之後加入 “及” ；

(b) 刪去第(ii)節；

(c) 在第(iii)節中，刪去 “或(ii)” 。

5(e) (a) 刪去建議的 “經營權有效期” 的定義而代以 —

“‘經營權有效期’(Concession Period)指關乎各九鐵公司鐵路的專營權的部分的有效期間，及該專營權部分的全部或任何部分根據本條例被暫時中止的期間；”。

- (b) 在英文文本中，在建議的“service concession”的定義中，刪去在“and”之前的逗號。
- (c) 在中文文本中，在建議的“九鐵公司鐵路”的定義中，在“九鐵公司鐵路的描述”之前加入“各”。
- (d) 在中文文本中，在建議的“西北鐵路巴士服務”的定義中，刪去“營運”而代以“經營”。
- (e) 在中文文本中，在建議的“經營權財產”的定義中，刪去(b)段而代以 —

“(b) 為供港鐵公司使用而獲取、購買、租用、生產、創造、建造、發展、加工處理或改裝，並只用於修理、維修、更換或改善(a)段描述的財產，且屬服務經營權協議中“Concession Property”的定義所指的財產；及”。

- 6(a) 在建議的第 4(1)(e)條中，在中文文本中，在“九鐵公司鐵路”之前加入“各”。
- 6(b) 在建議的第 4(1A)條中，在中文文本中，刪去“或”而代以“及”。
- 8(b) 刪去建議的第 9(2)條而代以 —

“(2) 如港鐵公司在經營權有效期期間經營西北鐵路巴士服務，港鐵公司須確保西北鐵路巴士服務根據 —

(a) 本條例及所有其他適用的法律；及

(b) 營運協議，

妥善而有效率地經營。”。

9 (a) 刪去建議的第 12A(2)(b)條而代以 —

“(b) 無須根據本條就符合以下說明的事宜作出任何事情：任何所具有的佔用有關土地的權利受損害的人，在影響該土地的九鐵公司鐵路部分建造期間沒有就該事宜提出反對或申索，或該人已就該事宜接受補償；或”。

(b) 在建議的第 12A(2)(c)條中，在中文文本中，在“作為”之前加入“的”。

10 在“西北”之前加入“港鐵公司所經營的”。

11 (a) 在建議的第 15A(2)條中，在中文文本中，刪去“經營”。

(b) 在中文文本中，刪去建議的第 15A(3)(a)條而代以 —

“(a) 凡在與該部分的專營權被暫時中止有關連的情況下，根據第 15(5)條被接管的經營權財產蒙受任何損失或損壞(但為免生疑問，不包括使用或管有該經營權財產的權利的損失)，政府有法律責任就該等損失或損壞支付補償；及”。

(c) 刪去建議的第 15A(3)(b)條而代以 —

“(b) 在不抵觸(a)段的情況下，凡港鐵公司蒙受任何其他種類的損失或損害(包括任何相應而生的損失)，而該項損失或損害在任何方面是該部分的專營權被暫時中止所引致的，或在任何方面是可歸因於該項暫時中止的，政府沒有法律責任就該項損失或損害支付補償。”。

(d) 在中文文本中，刪去建議的第 15A(4)(a)條而代以 —

“(a) 在與該部分的專營權被暫時中止有關連的情況下，根據第 15(5)條被接管的經營權財產蒙受任何損失或損壞(為免生疑問，包括使用或管有該經營權財產的權利的損失)；及”。

(e) 刪去建議的第 15A(4)(b)條而代以 —

“(b) 港鐵公司所蒙受的任何其他種類的實際損失或損害(但為免生疑問，不包括任何相應而生的損失)，而該項損失或損害是該部分的專營權被暫時中止而直接引致的，或是可歸因於該項暫時中止的。”。

(f) 在建議的第 15A(5)條中，在中文文本中 —

(i) 在“而支付，”之前加入“就該損失、損壞或損害”；

(ii) 刪去“首述的”而代以“該”。

(g) 在建議的第 15B(1)條中，在中文文本中 —

(i) 刪去“有關”；

- (ii) 刪去 “該等使用” 而代以 “將該等財產用於經營該等服務” ；
- (iii) 在 “該等服務。” 之前加入 “經營” 。
- (h) 在建議的第 15B(2)條中，在中文文本中 —
- (i) 刪去 “有關” ；
- (ii) 刪去 “該等使用” 而代以 “將該等財產用於經營該等服務” ；
- (iii) 在 “該等服務。” 之前加入 “經營” 。
- 12(e) 在建議的第 16(2)條中，刪去 “而根據服務經營權協議，該項沒有付款或違反屬對服務經營權協議的嚴重違反，” 。
- 14(4) 在建議的第 18(8A)條中，在中文文本中，在 “九鐵公司鐵路” 之前加入 “各” 。
- 15 (a) 在建議的第 19A(2)條中，在中文文本中 —
- (i) 刪去 “關乎經營” 而代以 “關乎各” ；
- (ii) 刪去 “有關” 。
- (b) 在建議的第 19C(1)條中，在中文文本中 —
- (i) 在 “九鐵公司鐵路” 之前加入 “各” ；
- (ii) 刪去 “該等使用” 而代以 “將該等港鐵共用財產用於經營該等服務” 。
- (c) 在建議的第 19C(2)條中，在中文文本中 —
- (i) 在 “九鐵公司鐵路” 之前加入 “各” ；

(ii) 刪去“該等使用”而代以“將該等九鐵共用財產用於經營地下鐵路”。

(d) 在建議的第 19C(3)(a)及(b)條中，在中文文本中，在“九鐵公司鐵路的部分”之前加入“各”。

16 在第(1)款之前加入 —

“(1A) 第 33(1)(a)(ii) 條現予廢除。”。

16(1) (a) 在建議的第 33(1A)中，刪去“所有或任何”而代以“任何或所有”。

(b) 刪去建議的第 33(1A)(b)條而代以 —

“(b) 管制和規管港鐵公司維持及運作西北鐵路巴士服務；及”。

(c) 刪去建議的第 33(1A)(c)條。

(d) 在建議的第 33(1B)條中，在中文文本中，在“九鐵公司鐵路”之前加入“各”。

17 (a) 刪去建議的第 34(1A)(a)條而代以 —

“(a) 訂明港鐵公司收取貨物或某類別貨物以作運載或貯存該等貨物的條款，包括港鐵公司對該等貨物所負法律責任的限制；及”。

(b) 在建議的第 34(1B)條中，在中文文本中，在“九鐵公司鐵路”之前加入“各”。

18 在建議的第 35(6)(b)條中，在中文文本中，在“九鐵公司鐵路”之前加入“各”。

新條文 在緊接第 18 條之後加入 —

“第 5A 部 — 修訂第 IX 部
(轉歸條文及過渡性安排)

18A. 釋義

第 36 條現予修訂，加入 —

“(3) 在本部中，“地鐵公司”
(Corporation)指符合以下說明的公司 —

(a) 在指定日期時根據
《公司條例》(第 32
章)成立為法團，並根
據該條例以英文名稱
“MTR Corporation
Limited”及中文名稱
“地鐵有限公司”註
冊；及

(b) 其中文名稱在合併日
期當日根據第 66(1)條
改為“香港鐵路有限
公司”。。。。。

19 (a) 在建議的第 52A 條中 —

(i) 在“有關日期”的定義中 —

(A) 在(a)及(b)段中，在“而言”之
前加入“或屬如此指明的合約類
別的合約”；

(B) 在(d)段中，在中文文本中，刪去
“與”；

- (ii) 在中文文本中，在“合約”的定義中，刪去“的協議、債券”而代以“或作出的協議、保證”。
- (b) 刪去建議的第 52B(1)(a)及(b)條而代以 —
- “(a) 九鐵公司有權在有關日期或之後的任何時間，根據該合約或屬該合約類別的某合約的條款行使的權利；及
- (b) 九鐵公司須在有關日期或之後的任何時間，根據該合約或屬該合約類別的某合約的條款承擔的法律責任，”。
- (c) 在建議的第 52B 條中，加入 —
- “(1A) 凡一項在轉歸公告指明的合約下或在屬如此指明的合約類別的合約的條款下的權利，可由九鐵公司在有關日期之前、當日或之後行使，第(1)款不適用於可由九鐵公司就有關日期前的期間行使的該權利。”。
- (d) 在建議的第 52C 條中，在標題中，在中文文本中，刪去“及合約”而代以“及”。
- (e) 刪去建議的第 52C(1)(a)及(b)條而代以 —
- “(a) 港鐵公司有權在有關日期或之後的任何時間，根據該合約或屬該合約類別的某合約的條款行使的權利；及
- (b) 港鐵公司須在有關日期或之後的任何時間，根據該合約或屬該合約類別的某合約的條款承擔的法律責任，”。
- (f) 在建議的第 52C 條中，加入 —

“(1A) 凡一項在再轉歸公告指明的合約下或在屬如此指明的合約類別的合約的條款下的權利，可由港鐵公司在有關日期之前、當日或之後行使，第(1)款不適用於可由港鐵公司就有關日期前的期間行使的該權利。”。

- (g) 在建議的第 52C(2)(b)條中，在中文文本中，在“九鐵公司鐵路”之前加入“各”。
- (h) 在建議的第 52D(1)條中，在中文文本中，刪去“由”而代以“與”。
- (i) 刪去建議的第 52E 條而代以 —

“52E. 退休金計劃等

(1) 九鐵公司在緊接有關日期前根據指明文書享有的所有權利及承擔的所有法律責任，均憑藉本款於該日期轉歸予港鐵公司。

(2) 在第(1)款中，“指明文書”(specified instrument)指符合以下說明的合約或其他文件 —

- (a) 該合約或文件 —
 - (i) 構成或關乎為惠及九鐵公司僱員而設立的退休金計劃、公積金計劃或任何其他退休福利計劃；或
 - (ii) 關乎九鐵公司須支付的酬金利益；及

- (b) 該合約或文件在緊接有關日期前是有效的。”。
- (j) 在建議的第 52F(1)條中，在“均”之後加入“自該日期起”。
- (k) 在建議的第 52F(3)條中，在“均”之後加入“自該日期起”。
- (l) 在建議的第 52G(5)條中，在中文文本中，刪去在“而言，”之後的所有字句而代以“港鐵公司及所有其他人為確定、完成或強制執行該項轉歸的權利或法律責任而具有的權利、權力及補救方法，與假使該項權利或法律責任在所有時候均屬港鐵公司的權利或法律責任，港鐵公司及上述其他人便會具有的權利、權力及補救方法相同。”。
- (m) 在建議的第 52G(6)條中，在中文文本中，刪去在“而言，”之後的所有字句而代以“九鐵公司及所有其他人為確定、完成或強制執行該項轉歸的權利或法律責任而具有的權利、權力及補救方法，與假使該項權利或法律責任在所有時候均屬九鐵公司的權利或法律責任，九鐵公司及上述其他人便會具有的權利、權力及補救方法相同。”。
- (n) 在建議的第 52H(1)條中，在英文文本中，在“other than any vesting”之後加入“effected”。
- (o) 在建議的第 52H(2)及(3)條中，在英文文本中，在“any vesting”之後加入“effected”。
- (p) 在建議的第 52J(1)條中，在中文文本中，刪去“及法律責任”而代以“或法律責任”。
- (q) 在建議的第 52J(2)條中，在中文文本中，刪去“及法律責任”而代以“或法律責任”。

(r) 在建議的第 52L(1)條中，刪去“合宜”而代以“合理”。

21 (a) 在建議的第 54A 條之前加入 —

“54AA. 第 54(1)條在經營權有效期期間的不適用情況”

在經營權有效期期間，第 54(1)條(在關乎附表 2 第 3 及 4 條的範圍內)並不就專營權中任何有關各九鐵公司鐵路的部分而適用。”。

(b) 在建議的第 54A 條中，在標題中，在“《電車條例》第 11 條”之後加入“在經營權有效期期間”。

(c) 在建議的第 54B 條中，在標題中，在“《公共巴士服務條例》”之後加入“在經營權有效期期間”。

(d) 在建議的第 54B(3)條中，在中文文本中，刪去“的資料”而代以“的資料的意向”。

(e) 在建議的第 54B(4)(b)條中，在中文文本中，刪去“營運”而代以“經營”。

(f) 在建議的第 54B(5)條中，在中文文本中，刪去“調查”而代以“檢查”。

(g) 在建議的第 54B 條中，加入 —

“(6) 在本條中，“西北鐵路巴士服務”(TSA bus service)指透過由港鐵公司在西北鐵路服務範圍內經營巴士服務而提供的服務。”。

新條文 在緊接第 21 條之後加入 —

“21A. 地鐵公司證券作為特准投資項目

第 59 條現予修訂，加入 —

“(3) 在本條中， “地鐵公司”
(Corporation)指符合以下說明的公司 —

- (a) 在指定日期時根據
《公司條例》(第 32
章)成立為法團，並根
據該條例以英文名稱
“MTR Corporation
Limited” 及中文名稱
“地鐵有限公司” 註
冊；及

- (b) 其中文名稱在合併日
期當日根據第 66(1)條
改為 “香港鐵路有限
公司” 。” 。

21B. 有關局長諮詢地鐵公司的規定

第 61 條現予修訂 —

- (a) 在標題中，在 “局長” 之後
加入 “等” ；

- (b) 在 “須就任何” 之前加入
“、署長或任何其他人(“首
述的人”)” ；

(c) 刪去 “的條文，並不規定局長” 而代以 “(“次述的人”)的條文，並不規定局長、署長或首述的人(視屬何情況而定)” ；

(d) 刪去 “該其他人” 而代以 “次述的人” 。

21C. 加入條文

現加入 —

“66. 更改中文名稱

(1) 港鐵公司的中文名稱於合併日期由 “地鐵有限公司” 改為 “香港鐵路有限公司” 。

(2) 港鐵公司須在合併日期後，將在切實可行範圍內，盡快將刊印於根據《1990 年法例(活頁版)條例》(1990 年第 51 號)發行的法例活頁版中的經《兩鐵合併條例》(2007 年第 號)修訂的本條例的一份文本，交付註冊處處長。

(3) 註冊處處長須將依據第(2)款交付他的本條例文本註冊，並須 —

(a) 在註冊紀錄中記入港鐵公司的新中文名稱，以取代其舊中文名稱；及

(b) 就港鐵公司的中文名稱根據第(1)款有所更改，向港鐵公司發出更改名稱證明書。

(4) 港鐵公司的中文名稱根據本條有所更改，並不影響港鐵公司的任何權利或義務，亦不令到由它提出或針對它而提出的法律程序欠妥善，而本來能夠以它的舊中文名稱針對它展開或繼續進行的法律程序，可以它的新中文名稱針對它展開或繼續進行。

(5) 就港鐵公司的中文名稱根據本條有所更改而言，《公司條例》(第 32 章)第 22 條並不適用。

(6) 本條的規定，不得解釋為影響《公司條例》(第 32 章)第 22 條就港鐵公司的名稱於其後的更改而適用。

(7) 在本條中，“註冊處處長”(Registrar)指根據《公司條例》(第 32 章)第 303 條委任的公司註冊處處長。””。

22 刪去(b)段而代以 —

“(b) 廢除“有關鐵路，並就有關”而代以“鐵路，使該公司能夠處置其財產而轉予香港鐵路有限公司，或將該公司對它的財產的權利及它的其他權利授予香港鐵路有限公司，使該公司能夠擁有其他鐵路或獲取其他鐵路的租契，並就””。

23(1)(c) (a) 刪去建議的“經營權有效期”的定義而代以 —

“‘經營權有效期’(Concession Period)指根據《香港鐵路條例》(第 556 章)第 4 條批予的關乎有關鐵路的專營權的部分的有效期間，及該專營權部分的全部或任何部分根據該條例被暫時中止的期間；”。

- (b) 刪去建議的“服務經營權”的定義而代以 —
- “‘服務經營權’(service concession)指一項將公司接觸、使用或管有若干有關鐵路及若干其他財產以經營該等鐵路或在西北鐵路服務範圍內經營巴士服務的權利授予香港鐵路有限公司的安排；”。
- (c) 在英文文本中，在建議的“Service Concession Agreement”的定義中，刪去分號而代以句號。
- (d) 刪去建議的“西北鐵路巴士服務”的定義。
- 25(b)
- (a) 在建議的第 4(8)條中，在中文文本中，在“涵蓋的”之後加入“有關”。
- (b) 在建議的第 4(9)條中，在中文文本中，刪去兩度出現的“建造工程”而代以“建造”。
- (c) 在建議的第 4(9)條中，在中文文本中，刪去“該工程”而代以“該鐵路的建造”。
- (d) 在建議的第 4(9)(a)條中，在中文文本中，刪去“該工程”而代以“該鐵路的建造”。
- (e) 在建議的第 4(9)(b)條中，在中文文本中，刪去“管有或使用”而代以“使用或管有”。
- 28
- (a) 在建議的第 VIII 部中，在標題中，在英文文本中，在“SUSPENSION OF”之後加入“OPERATION OF”。

- (b) 刪去建議的第 40(1)條而代以 —
- “(1) 在經營權有效期內 —
- (a) 第 IV 部及第 25 及 38 條；
- (b) 第 23、34B 及 35A 條；及
- (c) 《九廣鐵路公司(獲准許活動)(綜合)令》(第 372 章，附屬法例 D)，
- 暫時中止實施。”。
- (c) 刪去建議的第 40(2)條而代以 —
- “(2) 如根據《香港鐵路條例》(第 556 章)第 4 條批予香港鐵路有限公司的專營權或該專營權中任何關乎服務經營權所涵蓋的有關鐵路的部分根據該條例被暫時中止，則第(1)(a)款不適用。”。

新條文 在緊接第 29 條之後加入 —

“29A. 修訂附表 2

附表 2 現予修訂 —

- (a) 在第 3 段中，廢除 “，將公司” 而代以 “，將”；
- (b) 在第 4(a)段中，廢除 “公司”。

29B. 修訂附表 5

附表 5 現予修訂 —

- (a) 在第 2(b)段中，在英文文本中，廢除 “Corporation to operate” 而代以 “operation of” ；
- (b) 在第 3(a)段中 —
- (i) 廢除 “公司建造和維修” ；
- (ii) 在 “的權利；” 之前加入 “得以建造和維修而需有” 。
- 30(2) 刪去 (za)、(zb)、(zc)、(zd)、(ze)、(zf)、(zg)、(zh)、(zi)、(zj)、(zk)、(z1)、(zm)、(zn) 及 (zt) 段。
- 30(3) 刪去 (e) 及 (i) 段。
- 附表 1
- (a) 在第 1 條中，在中文文本中，刪去 “而經營” 而代以 “而運作” 。
- (b) 在第 3 條中，在建議的第 104E(1)(b)條中，在中文文本中，在 “有權接觸” 之前加入 “在經營權有效期內” 。
- (c) 刪去 “交通意外傷亡者(援助基金)條例” 而代以 —

“《東區海底隧道條例》

3A. 釋義

《東區海底隧道條例》(第 215 章)第 2 條現予修訂 —

- (a) 在第(1)款中，廢除“地下鐵路公司”的定義；
- (b) 廢除第(5)款。

3B. 加入條文

現加入 —

“2A. 釋義：提述地下鐵路公司之處

(1) 就指定日期之前的任何時間而言，在本條例或根據本條例製備的公告或其他文件中，除文意另有所指外，提述“地下鐵路公司”之處，即為提述根據被《香港鐵路條例》(第 556 章)第 64(1)條廢除的《地下鐵路公司條例》(第 270 章)第 3(1)條設立的地下鐵路公司。

(2) 就指定日期當日或之後的任何時間而言，在本條例或根據本條例製備的公告或其他文件中，除文意另有所指外 —

(a) 凡提述 “Mass Transit Railway Corporation” 或 “Corporation” 之處，即為提述 “MTRCL” ；及

(b) 凡提述 “Mass Transit Railway Corporation Ordinance (Cap. 270)” 或 Mass Transit Railway Corporation Ordinance (Cap. 270) 某條文之處，即為提述 “Mass Transit Railway Ordinance (Cap. 556)” 或 Mass Transit Railway Ordinance (Cap. 556) 中具相應效力的條文。

(3) 就指定日期當日或之後但在合併日期之前的任何時間而言，在本條例或根據本條例製備的公告或其他文件中，除文意另有所指外 —

(a) 凡提述 “地下鐵路公司” 之處，即為提述 “地鐵有限公司” ；及

(b) 凡提述“《地下鐵路公司條例》(第 270 章)”或《地下鐵路公司條例》(第 270 章)某條文之處，即為提述“《地下鐵路條例》”或《地下鐵路條例》具有相應效力的條文。

(4) 就合併日期當日或之後的任何時間而言，在本條例或根據本條例製備的公告或其他文件中，除文意另有所指外 —

(a) 凡提述“地下鐵路公司”之處，即為提述“港鐵公司”；及

(b) 凡提述“《地下鐵路公司條例》(第 270 章)”或《地下鐵路公司條例》(第 270 章)某條文之處，即為提述“《香港鐵路條例》(第 556 章)”或《香港鐵路條例》(第 556 章)中具有相應效力的條文。

(5) 在本條中 —

“《地下鐵路條例》”是《香港鐵路條例》(第 556 章)在緊接合併日期之前的中文簡稱；

“地鐵有限公司”是 MTRCL 在緊接合併日期之前的中文名稱；

“合併日期” (Merger Date) 的涵義與該詞在《香港鐵路條例》(第 556 章) 第 2(1) 條中具有的涵義相同；

“指定日期” (appointed day) 的涵義與該詞在《香港鐵路條例》(第 556 章) 第 2(1) 條中具有的涵義相同；

“港鐵公司” 的涵義與該詞在《香港鐵路條例》(第 556 章) 第 2(1) 條中具有的涵義相同；

“MTRCL” 指《香港鐵路條例》(第 556 章) 第 2(1) 條所界定的 MTR Corporation Limited。”。

《交通意外傷亡者(援助基金)條例》”。

(d) 在第 10(1)(a) 條中，在中文文本中，在建議的“輕鐵站”的定義中，在(b)段中，刪去“指根據《九廣鐵路公司規例》(第 372 章，附屬法例 A) 指定的”而代以“指在《九廣鐵路公司規例》(第 372 章，附屬法例 A) 所指的指定”。

附表 2

(a) 在第 1 部中，刪去第 3 條。

(b) 在第 2 部中，刪去第 4 條而代以 —

“4. 《銀行業(資本)規則》(第 155 章，附屬法例 L) 附表 1 第 1 部第 1 項。

4A. 《銀行業(指明香港公營單位)公告》(第 155 章，附屬法例 O) 第 2(a) 條。”。

(c) 在第 2 部中，刪去第 6 條。

《兩鐵合併條例草案》

委員會審議階段

由鄭家富議員動議的修正案

條次

建議修正案

5(e) 加入 —

〔不繼續處理〕 ““表列事故” (scheduled occurrence) 指附表 8 內提及的事故；

〔不繼續處理〕 “委員會” (Committee) 指根據第 32B 條設立的鐵路發展基金管理委員會；

〔不繼續處理〕 “基金” (Fund) 指根據第 32A 條設立的鐵路發展基金；”。

8 加入 —

〔被否決〕 “(aa) 加入 —

“(1A) 在不影響港鐵公司須按照第(1)款維持妥善而有效率的服務的一般性原則下，港鐵公司須 —

(a) 為保障在鐵路上或在鐵路處所內的人的安全的目的，提供足夠設施，包括月台幕門及半身式自動閘門；

(b) 設置有關設施，以使或利便在鐵路上或鐵路處所內的人接收聲音廣播服務；及

(c) 遵從附表 7 第 3 欄內列明，適用於該附表第 2 欄內列明的服

務準則的服務表現水平。

(1B) 就(1A)(b)款的規定而言，“聲音廣播服務”(sound broadcasting service)指包括《電訊條例》(第 106 章)第 13A(1)條界定的廣播在內的服務，而就該服務根據該條例獲發給牌照。

(1C) 行政長官可會同行政會議可藉命令修訂附表 7。”。

新條文 在緊接第 10 條之後加入 —

被否決 “10A. 加入條文

在緊接第 14 條之後加入 —

“14A. 鐵路事故記分制度

(1) 港鐵公司須就表列事故而被扣分。
(2) 關乎每項表列事故的適當分數，為附表 8 內相對於該項事故而列出的分數。
(3) 除非港鐵公司已獲給予機會向行政長官會同行政會議作出申述，否則不得按照本條被扣分。
(4) 立法會可藉決議修訂附表 8。

14B. 就鐵路事故記分制度制定規例的權力

(1) 局長可就任何為有效施行第 14A 條指明的鐵路事故記分制度而屬必需或適宜的事宜訂立規例，包括(但不限於)為以下任何或所有目的訂立規例 —
(a) 賦予署長設立及保存一部分數

紀錄冊的權力；

(b) 訂明須紀錄在分數記錄冊上的

事宜；

(c) 就於何種情況下港鐵公司可被

豁免而不須就表列事故被扣

分，訂定條文；及

(d) 就有關本條、第 14A、14C 及

14D 條訂明或可訂明的任何其

他事宜訂定條文。

[被否決]

14C. 分數的計算

在計算被扣分數時，如有 2 項或多於 2 項已被扣分的事故是由同一作為或實質上是同一作為構成的，則 —

(a) 只須考慮分數最高的事故；或

(b) 若該等事故的分數相同，則只須考慮其中一項事故。

[被否決]

14D. 行政長官會同行政會議可施加罰款

(1) 港鐵公司如於發生任何表列事故起計的 3 個月內，就表列事故累積被扣分達 15 分或多於 15 分，行政長官會同行政會議可向港鐵公司送達通知書，要求港鐵公司向政府繳付該通知書所指明的罰款。

(2) 根據第(1)款對港鐵公司施加的罰

款 —

- (a) 於第一次如此施加時，不得超過\$50,000；
- (b) 於第二次如此施加時，不得超過\$100,000；及
- (c) 於其後任何一次如此施加時，不得超過\$200,000。”。

新條文 在緊接第 15 條之後加入 —

“第 4A 分部—加入新部

15A. 加入第 VIIA 部

在緊接第 VII 部之後加入 —

“第 VIIA 部

鐵路發展基金

32A. 鐵路發展基金

- (1) 現設立一個基金，名為“鐵路發展基金”。
- (2) 基金由下列各項組成 —
 - (a) 根據第 32F 條撥入基金的款項；
 - (b) 根據營運協議由港鐵公司撥入基金的其他款項；及
 - (c) 基金款項所衍生的利息或其他收益。
- (3) 委員會 —
 - (a) 須按照本部及第 32G 條的規定 —
 - (i) 管理基金；及
 - (ii) 運用基金款項；
 - (b) 可用基金款項支付管理基金的費用。

[被否決]

32B. 鐵路發展基金管理委員會

- (1) 現設立一個法人團體，名為“鐵路發展基金管理委員會”，委員會可以該名義起訴及被起訴。
- (2) 委員會須備有法團印章，使用該印章蓋印須由主席或一名第(3)(b)、(c)、(d)或(e)款所提述而獲主席為此授權的委員認證。
- (3) 委員會的成員如下 —
 - (a) 財經事務及庫務局局長本人，為委員會主席(在本部中稱為“主席”);
 - (b) 環境運輸及工務局局長本人;
 - (c) 運輸署署長本人;
 - (d) 港鐵公司非執行主席本人；及
 - (e) 港鐵公司行政總裁本人。
- (4) 在委員會任何會議中 —
 - (a) 法定人數須為 4 名委員；
 - (b) 所有待決的問題，均須以出席會議並投票的委員的多數票決定；及
 - (c) 如出現票數相等的情況，主席有權投決定票。
- (5) 基金的款項須存入由委員會在根據《銀行業條例》(第 155 章)註冊或獲發牌照的認可機構另外開立及維持的有息銀行帳戶內。
- (6) 在符合本條的規定下，委員會可決定其本身的處事程序。

〔被否決〕

32C. 顧問及專家顧問

- (1) 為與基金的管理相關或因基金的管理而引起的事宜，委員會可聘請其認為需要或適宜的任何顧問或專家顧問。
- (2) 須付予根據第(1)款聘請的人的費用，可從基金支付。

〔被否決〕

32D. 帳目

- (1) 委員會須—
 - (a) 就其財務往來，備存妥善的帳目及紀錄；及
 - (b) 於每個財政年度終結後，在切實可行範圍內盡快擬備帳目報表，帳目報表須—
 - (i) 包括收支結算表及資產負債表；及
 - (ii) 由主席簽署。
- (2) 第(1)款所提述的帳目報表須由委員會所委任的核數師審計。
- (3) 該核數師可就該帳目報表擬備報告，如他這樣做的話，他須在該報告的規限下核證該報表。
- (4) 委員會須安排將經審計的帳目報表一份，連同根據第(3)款擬備的報告(如有的話)，以及委員會就在該報表所關乎的期間內基金的管理所擬備的報告一份，在財政年度終結後隨後的 1 月 31 日或之前，或在行政長官會同行政會議就個別情況所准許的較後日期或之前，提交立法會會議上省覽。

(5) 在本條及本部中，“財政年度” (financial year) 以 12 個月為期，由 1 月 1 日起計，但其首個財政年度則須由合併日期起計，並在隨後的 12 月 31 日終結。

[被否決]

32E. 委員會的不再存在

(1) 當港鐵公司的權利及義務因專營權根據第 18 條被撤銷或根據第 5 條因專營權到期及不獲延續而終止時 —

- (a) 除在實施(b)段的規定的所需範圍內，委員會及基金即不再存在；及
- (b) 在上述權利及義務終止當日，委員會須將組成基金的款項撥入港鐵公司帳目。

(2) 當委員會及基金根據第(1)款不再存在時，本部關於委員會及基金的條文即失效。

(3) 第(1)或(2)款的施行不得影響在上述委員會及基金不再存在前已作出的任何事情或已取得、產生或招致的任何權利、義務或法律責任，亦不得影響就該等權利、義務或法律責任而提起、持續進行或強制執行的任何法律程序、仲裁或補救。

[被否決]

32F. 撥入基金的款項

(1) 在每個財政年度，港鐵公司須將該年度由物業發展、物業投資及物業管理所衍生的淨利潤的百分之三，支付予該基金。

(2) 第(1)款中所指的“物業” (property) 包括任何

車站及鐵路沿線任何部分的上蓋或附屬範圍的住宅及商業物業。

(3) 根據第(1)款須撥入基金的款項，須在該款項所關乎的年度終結後的隨後的 12 月 31 日或之前撥入基金，或在營運協議指明的較後日期或之前撥入基金。

[被否決]

32G. 從基金支付款項

(1) 基金可用於以下任何或所有用途 —

- (a) 提供或改善鐵路上及鐵路處所內的設施或服務；及
- (b) 促進鐵路的安全，以及在鐵路上和在鐵路處所內的人的安全。

(2) 如委員會認為有需要運用基金款項於第(1)款中指明的任何或所有用途，委員會須決定為用於前述用途的款項的款額及向港鐵公司送達通知書，告知港鐵公司委員會的決定。

(3) 根據第(2)款送達的通知書須指明 —

- (a) 運用基金款項的用途；
- (b) 就(a)段提述的用途而須運用的款額；及
- (c) 港鐵公司須為通知書指明的用途，將有關款項的款額運用於該用途的期限。

(4) 委員會須在第(2)款提述的通知書送達後兩個月內向港鐵公司支付該通知書指明的款項的款額。

(5) 港鐵公司須遵從載於通知書內的委員會的決定。””。

16(1) 在建議的第 33(1A)(a)條中，在“班次密度”之後加入“、車費水平資料”。

~~被否決~~ 新條文 加入 —

“20A. 某些法律對地鐵公司的適用範圍

第 54(2)條現予修訂，在“任何條文”之後加入“(《建築物(衛生設備標準、水管裝置、排水工程及廁所)規例》(第 123 章，附屬法例 I)除外)”。

新條文 在第 2 部中，加入 —

“21D. 不適用的《公眾衛生及市政條例》條文

附表 2 現予修訂，廢除第 1、2、3 及 4 條。

新條文 在第 3 部之前加入 —

“21E. 加入附表 7

現加入 —

“附表 7 [第 9(1A)及(1C)條]

服務表現要求

第 1 欄

第 2 欄

第 3 欄

項

服務表現準則

服務表現水平

1

列車按照既定班次

99.5%

行走

2

乘客服務車程準時性

(a) 各九鐵公司鐵路

99%

(b) 地下鐵路

99.5%

3

列車準時程度

(a) 各九鐵公司鐵路

99%

(b) 地下鐵路

99%

不繼續處理	4	增值機可靠性	
		(a) 地下鐵路	96%
		(b) 各九鐵公司鐵路	98%
	5	售票機可靠性	
		(a) 地下鐵路	94%
		(b) 各九鐵公司鐵路	97%
	6	閘機出入口可靠性	98%
	7	扶手電梯可靠性	99%
	8	乘客升降機可靠性	99%
	9	列車服務可靠性 (列車 行走多少車卡公里才遇 到一次五分鐘或以上的延誤)	500,000”。

被否決

21F. 加入附表 8

現加入 —

“附表 8 [第 2(1)及 14A 條]

表列事故

項	事故的性質	分數
1	出現列車服務中斷 或延誤 10 至 20 分鐘	1
2	出現列車服務中斷 或延誤 21 至 30 分鐘	2
3	出現列車服務中斷 或延誤 31 至 40 分鐘	3
4	出現列車服務中斷 或延誤 41 至 50 分鐘	4

〔被否決〕

5

出現列車服務中斷或

延誤超過 50 分鐘以上

5”。”。

《兩鐵合併條例草案》

委員會審議階段

由張超雄議員動議的修正案

條次

建議修正案

8

被否決

刪去(b)段而代以 —

“(b) 加入 —

“(2) 為施行第(1)段的目的，港鐵公司須 —

(a) 提供足夠設施，包括月台幕門及半身式幕門，以保障在鐵路上或在鐵路處所內的人的安全；

(b) 設置或安裝足夠數量的升降機，以讓乘客直接由地面進入車站月台；及

(c) 在鐵路上及在鐵路處所內提供足夠職員協助乘客。

(3) 如港鐵公司在經營權有效期期間經營西北鐵路巴士服務，港鐵公司須確保西北鐵路巴士服務根據 —

(a) 本條例及所有其他適用的法律；及

(b) 營運協議，

妥善而有效率地經營。”。

《兩鐵合併條例草案》

委員會審議階段

由梁國雄議員動議的修正案

條次 建議修正案

新條文 加入 -

被否決

“20A. 某些法律對地鐵公司的適用範圍
第 54 條現予廢除。”。

新條文 在第2部中，加入 -

被否決

“21D. 不適用的《公眾衛生及市政條例》條文
附表 2 現予廢除。”。

新條文 加入 -

被否決

“第3A部

修訂《噪音管制條例》

29C. 第 13 條對地鐵有限公司及
九廣鐵路公司的適用

《噪音管制條例》(第 400 章)第 37 條現予廢除。”。

30 刪去第(7)款而代以 -

不繼續處理

“(7) 《東涌吊車條例》(第577章)第 20(2)條現予廢除。”。

《兩鐵合併條例草案》

委員會審議階段

由李永達議員動議的修正案

條次

建議修正案

新條文 加入 —

~~被否決~~

“6A. 加入條文

現加入 —

“4A. 新車站上蓋的物業發展項目

(1) 根據第 4 條向港鐵公司批予的專營權，並不包括在任何新車站及鐵路沿線任何延長部分的上蓋或附屬範圍發展住宅或商業項目的權利。

(2) 任何在新車站及鐵路沿線任何延長部分的上蓋或附屬範圍發展住宅或商業項目的權利，須予公開投標或競投。

(3) 港鐵公司須配合及提供合理的協助予在公開投標或競投中成功投得在新車站或鐵路沿線的延長部分的上蓋或附屬範圍發展住宅或商業項目的權利的人。”。

Annex I

RAIL MERGER BILL

COMMITTEE STAGE

Amendments to be moved by the Secretary for
the Environment, Transport and Works

<u>Clause</u>	<u>Amendment Proposed</u>
2	By deleting "the Secretary for the Environment, Transport and Works" and substituting "the Secretary within the meaning of section 2(1) of the Mass Transit Railway Ordinance (Cap. 556)".
Part 2	In Division 1, in the heading, in the Chinese text, by adding "詳題及" after "修訂".
3	Paragraph (c) is deleted.
3 (d) (i)	In the English text, by adding "at the end" after "comma".
5 (c)	In the Chinese text, in the proposed definition of "鐵路", in paragraph (a), by adding "各" before "九鐵公司鐵路".

- 5 (d) In the proposed definition of "railway premises", in paragraph (a) -
- (a) in subparagraph (i), by adding "and" after the semicolon;
 - (b) by deleting subparagraph (ii);
 - (c) in subparagraph (iii), by deleting "or (ii)".
- 5 (e) (a) By deleting the proposed definition of "Concession Period" and substituting -
- ""Concession Period" (經營權有效期) means the period for which that part of the franchise relating to the KCRC Railways is in force, and any period for which the whole or any part of such part of the franchise is suspended under this Ordinance;".
- (b) In the English text, in the proposed definition of "service concession", by deleting the comma before "and".
- (c) In the Chinese text, in the proposed definition of "九鐵公司鐵路", by adding "各" before "九鐵公司鐵路的提述".

- (d) In the Chinese text, in the proposed definition of "西北鐵路巴士服務", by deleting "營運" and substituting "經營".
- (e) In the Chinese text, in the proposed definition of "經營權財產", by deleting paragraph (b) and substituting -
- "(b) 為供港鐵公司使用而獲取、購買、租用、生產、創造、建造、發展、加工處理或改裝，並只用於修理、維修、更換或改善 (a) 段提述的財產，且屬服務經營權協議中 "Concession Property" 的定義所指的財產；及".

- 6 (a) In the proposed section 4(1)(e), in the Chinese text, by adding "各" before "九鐵公司鐵路".
- 6 (b) In the proposed section 4(1A), in the Chinese text, by deleting "或" and substituting "及".
- 8 (b) By deleting the proposed section 9(2) and substituting -
- "(2) Where the Corporation operates the TSA bus service during the Concession Period, the Corporation shall ensure that the TSA bus service is operated properly and efficiently under -

(a) this Ordinance and all other

applicable laws; and

(b) the operating agreement.".

9

(a) By deleting the proposed section 12A(2) (b) and
substituting -

"(b) in respect of any matter in relation to which
any person whose right to occupy the land has
been prejudiced has made no objection or claim
during the time of the construction of that
part of the KCRC Railway affecting that land or
in relation to which that person has accepted
compensation; or".

(b) In the proposed section 12A(2) (c), in the Chinese
text, by adding "的" before "作為".

10

By adding "operated by the Corporation" after "service".

11

(a) In the proposed section 15A(2), in the Chinese text,
by deleting "經營".

(b) In the Chinese text, by deleting the proposed
section 15A(3) (a) and substituting -

"(a) 凡在與該部分的專營權被暫時中止有關連的情況下，根據第15(5)條被接管的經營權財產蒙受任何損失或損壞(但為免生疑問，不包括使用或管有該經營權財產的權利的損失)，政府有法律責任就該等損失或損壞支付補償；及".

- (c) By deleting the proposed section 15A(3)(b) and substituting -
- "(b) subject to paragraph (a), the Government is not liable to pay compensation for any loss or damage of any other kind (including consequential loss) sustained by the Corporation and in any way arising from or attributable to the suspension of that part of the franchise.".
- (d) In the Chinese text, by deleting the proposed section 15A(4)(a) and substituting -
- "(a) 在與該部分的專營權被暫時中止有關連的情況下，根據第15(5)條被接管的經營權財產蒙受任何損失或損壞(為免生疑問，包括使用或管有該經營權財產的權利的損失)；及".

- (e) By deleting the proposed section 15A(4) (b) and substituting -
- "(b) any actual loss or damage of any other kind (but excluding, for the avoidance of doubt, any consequential loss) sustained by the Corporation and resulting directly from or attributable to the suspension of that part of the franchise.".
- (f) In the proposed section 15A(5), in the Chinese text -
- (i) by adding "就該損失、損壞或損害" before "而支付，"；
- (ii) by deleting "首述的" and substituting "該"。
- (g) In the proposed section 15B(1), in the Chinese text -
- (i) by deleting "有關"；
- (ii) by deleting "該等使用" and substituting "將該等財產用於經營該等服務"；
- (iii) by adding "經營" before "該等服務。".

- (h) In the proposed section 15B(2), in the Chinese text -
- (i) by deleting "有關";
 - (ii) by deleting "該等使用" and substituting "將該等財產用於經營該等服務";
 - (iii) by adding "經營" before "該等服務。".

- 12(e) In the proposed section 16(2) -
- (a) in paragraph (c), by deleting the comma and substituting a full stop;
 - (b) by deleting everything after paragraph (c).
- 14(4) In the proposed section 18(8A), in the Chinese text, by adding "各" before "九鐵公司鐵路".
- 15 (a) In the proposed section 19A(2), in the Chinese text -
- (i) by deleting "關乎經營" and substituting "關乎各";
 - (ii) by deleting "有關".

- (b) In the proposed section 19C(1), in the Chinese text -
- (i) by adding "各" before "九鐵公司鐵路";
- (ii) by deleting "該等使用" and substituting "將該等港鐵共用財產用於經營該等服務".
- (c) In the proposed section 19C(2), in the Chinese text -
- (i) by adding "各" before "九鐵公司鐵路";
- (ii) by deleting "該等使用" and substituting "將該等九鐵共用財產用於經營地下鐵路".
- (d) In the proposed section 19C(3)(a) and (b), in the Chinese text, by adding "各" before "九鐵公司鐵路的
部分".

16 By adding before subclause (1) -

"(1A) Section 33(1)(a)(ii) is repealed.".

- 16(1) (a) In the proposed section 33(1A), by deleting "all or any" and substituting "any or all".
- (b) By deleting the proposed section 33(1A)(b) and substituting -

" (b) controlling and regulating the maintenance and operation of the TSA bus service by the Corporation; and".

- (c) By deleting the proposed section 33(1A) (c) .
- (d) In the proposed section 33(1B), in the Chinese text, by adding "各" before "九鐵公司鐵路".

17

- (a) By deleting the proposed section 34(1A) (a) and substituting -
 - " (a) prescribing the terms upon which any goods or class of goods will be received for carriage by the Corporation or stored by it including limitations on the liability of the Corporation in respect of the goods; and".
- (b) In the proposed section 34(1B), in the Chinese text, by adding "各" before "九鐵公司鐵路".

18

- In the proposed section 35(6) (b) , in the Chinese text, by adding "各" before "九鐵公司鐵路".

New

By adding immediately after clause 18 -

"Division 5A - Amendments to Part IX (Vesting provisions and transitional arrangements)

18A. Interpretation

Section 36 is amended by adding -

"(3) In this Part, "Corporation" (地鐵公司) means the company -

(a) which, as at the appointed day, is incorporated under the Companies Ordinance (Cap. 32) and registered under that Ordinance by the name "MTR Corporation Limited" in English and "地鐵有限公司" in Chinese;

and

(b) the Chinese name of which is changed to "香港鐵路有限公司" on the Merger Date under section 66(1)

19

(a) In the proposed section 52A -

(i) in the definition of "relevant date" -

- (A) in paragraphs (a) and (b), by
deleting "which is" and substituting
"or a contract of a class of
contracts";
- (B) in paragraph (d), in the Chinese
text, by deleting "與";
- (ii) in the Chinese text, in the definition of
"合約", by deleting "的協議、債券" and
substituting "或作出的協議、保證".
- (b) By deleting the proposed section 52B(1)(a) and (b)
and substituting -
"(a) the rights which are exercisable by KCRC at any
time on or after the relevant date under the
terms of the contract or a contract of the
class of contracts; and
(b) the liabilities which are to be discharged by
KCRC at any time on or after the relevant date
under the terms of the contract or a contract
of the class of contracts,".
- (c) In the proposed section 52B, by adding -

- "(1A) Where a right is exercisable by KCRC before, on and after the relevant date under the terms of a contract or a contract of a class of contracts specified in a Vesting Notice, subsection (1) does not apply to the right which is exercisable by KCRC in respect of the period before the relevant date.".
- (d) In the proposed section 52C, in the heading, in the Chinese text, by deleting "及合約" and substituting "及".
- (e) By deleting the proposed section 52C(1) (a) and (b) and substituting -
- "(a) the rights which are exercisable by the Corporation at any time on or after the relevant date under the terms of the contract or a contract of the class of contracts; and
- (b) the liabilities which are to be discharged by the Corporation at any time on or after the relevant date under the terms of the contract or a contract of the class of contracts,".
- (f) In the proposed section 52C, by adding -

"(1A) Where a right is exercisable by the Corporation before, on and after the relevant date under the terms of a contract or a contract of a class of contracts specified in a Re-vesting Notice, subsection (1) does not apply to the right which is exercisable by the Corporation in respect of the period before the relevant date.".

- (g) In the proposed section 52C(2)(b), in the Chinese text, by adding "各" before "九鐵公司鐵路".
- (h) In the proposed section 52D(1), in the Chinese text, by deleting "由" and substituting "與".
- (i) By deleting the proposed section 52E and substituting -

"52E. Pension fund schemes, etc.

(1) All rights and liabilities to which KCRC was entitled or subject immediately before the relevant date under any specified instrument shall vest in the Corporation by virtue of this subsection on that date.

(2) In subsection (1), "specified instrument" (指明文書) means any contract or other document -

- (a) which -
- (i) constitutes or relates to any pension fund scheme, provident fund scheme or any other retirement benefits scheme established for the benefit of employees of KCRC; or
- (ii) relates to any gratuity benefits payable by KCRC; and
- (b) which was in force immediately before the relevant date.".
- (j) In the proposed section 52F(1), by adding "as from that date" after "(as the case may require)".
- (k) In the proposed section 52F(3), by adding "as from that date" after "(as the case may require)".
- (l) In the proposed section 52G(5), in the Chinese text, by deleting everything after "而言，" and substituting "港鐵公司及所有其他人為確定、完成或強制執行該項轉歸的權利或法律責任而具有的權利、權力及補救方法，與假使該項權利或法律責任在所有時候均屬港鐵公司

的權利或法律責任，港鐵公司及上述其他人便會具有的權利、權力及補救方法相同。".

- (m) In the proposed section 52G(6), in the Chinese text, by deleting everything after "而言，" and substituting "九鐵公司及所有其他人為確定、完成或強制執行該項轉歸的權利或法律責任而具有的權利、權力及補救方法，與假使該項權利或法律責任在所有時候均屬九鐵公司的權利或法律責任，九鐵公司及上述其他人便會具有的權利、權力及補救方法相同。".
- (n) In the proposed section 52H(1), in the English text, by adding "effected" after "other than any vesting".
- (o) In the proposed section 52H(2) and (3), in the English text, by adding "effected" after "any vesting".
- (p) In the proposed section 52J(1), in the Chinese text, by deleting "及法律責任" and substituting "或法律責任".
- (q) In the proposed section 52J(2), in the Chinese text, by deleting "及法律責任" and substituting "或法律責任".
- (r) In the proposed section 52L(1), by deleting "desirable" and substituting "reasonable".

21

(a) By adding before the proposed section 54A -

**"54AA. Disapplication of section 54(1)
during Concession Period**

During the Concession Period, section 54(1)

(insofar as it relates to sections 3 and 4 of
Schedule 2) does not apply in relation to any part
of the franchise relating to the KCRC Railways.".

- (b) In the proposed section 54A, in the heading, by
adding "**during Concession Period**" after "**Ordinance**".
- (c) In the proposed section 54B, in the heading, by
adding "**during Concession Period**" after "**service**".
- (d) In the proposed section 54B(3), in the Chinese text,
by deleting "的資料" and substituting "的資料的意
向".
- (e) In the proposed section 54B(4)(b), in the Chinese
text, by deleting "營運" and substituting "經營".
- (f) In the proposed section 54B(5), in the Chinese text,
by deleting "調查" and substituting "檢查".
- (g) In the proposed section 54B, by adding -
"(6) In this section, "TSA bus service" (西北鐵
路巴士服務) means the service provided through the
operation of bus services within the North-west
Transit Service Area by the Corporation.".

New

By adding immediately after clause 21 -

"21A. Securities of Corporation as authorized investment

Section 59 is amended by adding -

"(3) In this section, "Corporation" (地鐵公司) means the company -

(a) which, as at the appointed day, is incorporated under the Companies Ordinance (Cap. 32) and registered under that Ordinance by the name "MTR Corporation Limited" in English and "地鐵有限公司" in Chinese;

and

(b) the Chinese name of which is changed to "香港鐵路有限公司" on the Merger Date under section 66(1) .".

21B. Requirement for Secretary to consult Corporation

Section 61 is amended -

- (a) in the heading, by adding ", etc." after "**Secretary**";
- (b) by adding ", the Commissioner or any other person ("the first-mentioned person")" before "to consult";
- (c) by repealing "in relation to any matter does not oblige the Secretary" and substituting "("the second-mentioned person") in relation to any matter does not oblige the Secretary, the Commissioner or the first-mentioned person (as the case may be)";
- (d) by repealing "that other person" and substituting "the second-mentioned person".

21C. Section added

The following is added -

"66. Change of Chinese name

- (1) On the Merger Date, the Chinese name of the Corporation is changed from "地鐵有限公司" to "香港鐵路有限公司".

(2) The Corporation shall, as soon as practicable after the Merger Date, deliver to the Registrar a copy of this Ordinance as amended by the Rail Merger Ordinance (of 2007) and published in the loose-leaf edition of the laws published under the Laws (Loose-leaf Publication) Ordinance 1990 (51 of 1990) .

(3) The Registrar shall register the copy of the Ordinance delivered to him pursuant to subsection (2) and -

(a) enter the new Chinese name of the Corporation in the register in place of its former Chinese name; and

(b) issue to the Corporation a certificate of change of name in respect of the change of the Chinese name of the Corporation under subsection (1) .

(4) The change of the Chinese name of the Corporation under this section does not affect any rights or obligations of the Corporation or render defective any legal proceedings by or against it and any legal proceedings that could

have been commenced or continued against it by its former Chinese name may be commenced or continued against it by its new Chinese name.

(5) Section 22 of the Companies Ordinance (Cap. 32) does not apply in respect of the change of the Chinese name of the Corporation under this section.

(6) Nothing in this section shall be construed to affect the operation of section 22 of the Companies Ordinance (Cap. 32) in respect of any subsequent change of name of the Corporation.

(7) In this section, "Registrar" (註冊處處長) means the Registrar of Companies appointed under section 303 of the Companies Ordinance (Cap. 32).".".

22

By deleting paragraph (b) and substituting -

"(b) by adding "to enable that corporation to dispose of its property to, or grant its rights over its property and its other rights to, the MTR Corporation Limited, to enable that corporation to own or take a lease of other railways," after "other railways,.".".

23(1)(c) (a) By deleting the proposed definition of "Concession Period" and substituting -

" "Concession Period" (經營權有效期) means the period for which that part of the franchise relating to the railways granted under section 4 of the Mass Transit Railway Ordinance (Cap. 556) is in force, and any period for which the whole or any part of such part of the franchise is suspended under that Ordinance;".

(b) By deleting the proposed definition of "service concession" and substituting -

" "service concession" (服務經營權) means an arrangement under which the rights of the Corporation to have access to, use or possess certain railways and certain other property for the operation of those railways or the operation of bus services within the North-west Transit Service Area, are granted to the MTR Corporation Limited;".

(c) In the English text, in the proposed definition of "Service Concession Agreement", by deleting the semicolon and substituting a full stop.

(d) By deleting the proposed definition of "TSA bus service".

25 (b) (a) In the proposed section 4(8), in the Chinese text, by adding "有關" after "涵蓋的".

(b) In the proposed section 4(9), in the Chinese text, by deleting "建造工程" where it twice appears and substituting "建造".

(c) In the proposed section 4(9), in the Chinese text, by deleting "該工程" and substituting "該鐵路的建造".

(d) In the proposed section 4(9) (a), in the Chinese text, by deleting "該工程" and substituting "該鐵路的建造".

(e) In the proposed section 4(9) (b), in the Chinese text, by deleting "管有或使用" and substituting "使用或管有".

28 (a) In the proposed Part VIII, in the heading, in the English text, by adding "OPERATION OF" after "SUSPENSION OF".

- (b) By deleting the proposed section 40(1) and substituting -
- "(1) The operation of the following is suspended during the Concession Period -
- (a) Part IV and sections 25 and 38;
- (b) sections 23, 34B and 35A; and
- (c) the Kowloon-Canton Railway Corporation (Permitted Activities) (Consolidation) Order (Cap. 372 sub. leg. D).".
- (c) By deleting the proposed section 40(2) and substituting -
- "(2) Subsection (1)(a) does not apply where the franchise granted to the MTR Corporation Limited under section 4 of the Mass Transit Railway Ordinance (Cap. 556), or any part of it relating to those railways covered by a service concession, is suspended under that Ordinance.".

New

By adding immediately after clause 29 -

"29A. Second Schedule amended

The Second Schedule is amended, in paragraphs 3 and 4, by repealing "Corporation to operate" and substituting "operation of".

29B. Fifth Schedule amended

The Fifth Schedule is amended -

- (a) in paragraph 2(b), in the English text, by repealing "Corporation to operate" and substituting "operation of";
- (b) in paragraph 3(a), by repealing "Corporation to construct and maintain" and substituting "construction and maintenance of".

30(2) By deleting paragraphs (za), (zb), (zc), (zd), (ze), (zf), (zg), (zh), (zi), (zj), (zk), (zl), (zm), (zn) and (zt).

30(3) By deleting paragraphs (e) and (i).

- Schedule 1 (a) In section 1, in the Chinese text, by deleting "而經營" and substituting "而運作".
- (b) In section 3, in the proposed section 104E(1)(b), in the Chinese text, by adding "在經營權有效期內" before "有權接觸".
- (c) By deleting "**Traffic Accident Victims (Assistance Fund) Ordinance**" and substituting -
"Eastern Harbour Crossing Ordinance"

3A. Interpretation

Section 2 of the Eastern Harbour Crossing Ordinance (Cap. 215) is amended -

- (a) in subsection (1), by repealing the definitions of "Mass Transit Railway Corporation" and "Corporation";
- (b) by repealing subsection (5).

3B. Section added

The following is added -

"**2A. Interpretation: references to "Mass Transit Railway Corporation" and "Corporation"**"

(1) In relation to any time before the appointed day, in this Ordinance or in any notice or other document made under this Ordinance, unless the context otherwise requires, a reference to "Mass Transit Railway Corporation" or "Corporation" is a reference to the Mass Transit Railway Corporation established by section 3(1) of the Mass Transit Railway Corporation Ordinance (Cap. 270) that was repealed by section 64(1) of the Mass Transit Railway Ordinance (Cap. 556).

(2) In relation to any time on or after the appointed day, in this Ordinance or in any notice or other document made under this Ordinance, unless the context otherwise requires –

(a) a reference to "Mass Transit Railway Corporation" or "Corporation" is a reference to "MTRCL"; and

(b) a reference to "Mass Transit Railway Corporation Ordinance (Cap. 270)" or a provision of the Mass Transit Railway Corporation Ordinance (Cap. 270) is a reference to "Mass Transit Railway Ordinance (Cap. 556)" or the provision to the corresponding effect in the Mass Transit Railway Ordinance (Cap. 556).

(3) In relation to any time on or after the appointed day but before the Merger Date, in this Ordinance or in any notice or other document made under this Ordinance, unless the context otherwise requires -

(a) a reference to "地下鐵路公司" is a reference to "地鐵有限公司"; and

(b) a reference to "《地下鐵路公司條例》(第270章)" or a provision of 《地下鐵路公司條例》(第270章) is a reference to "《地下鐵路條例》" or the provision to the corresponding effect in 《地下鐵路條例》.

(4) In relation to any time on or after the Merger Date, in this Ordinance or in any notice or other document made under this Ordinance, unless the context otherwise requires -

(a) a reference to "地下鐵路公司" is a reference to "港鐵公司"; and

(b) a reference to "《地下鐵路公司條例》(第270章)" or a provision of 《地下鐵路公司條例》(第270章) is a reference to "《香港鐵路條例》(第556章)" or the provision to the corresponding

effect in 《香港鐵路條例》 (第

556 章) .

(5) In this section —

"appointed day" (指定日期) has the same meaning

as in section 2(1) of the Mass Transit

Railway Ordinance (Cap. 556);

"Merger Date" (合併日期) has the same meaning as

in section 2(1) of the Mass Transit Railway

Ordinance (Cap. 556);

"MTRCL" means the MTR Corporation Limited as

defined in section 2(1) of the Mass Transit

Railway Ordinance (Cap. 556);

"《地下鐵路條例》" was the Chinese short title

of the Mass Transit Railway Ordinance (Cap.

556) immediately before the Merger Date;

"地鐵有限公司" was the Chinese name of MTRCL

immediately before the Merger Date;

"港鐵公司" has the same meaning as in section

2(1) of the Mass Transit Railway Ordinance

(Cap. 556) .".

Traffic Accident Victims (Assistance Fund) Ordinance".

(d) In section 10(1)(a), in the Chinese text, in the proposed definition of "輕鐵站", in paragraph (b), by deleting "指根據《九廣鐵路公司規例》(第372章, 附屬法例A)指定的" and substituting "指在《九廣鐵路公司規例》(第372章, 附屬法例A)所指的指定".

Schedule 2 (a) In Part 1, by deleting section 3.
(b) In Part 2, by deleting section 4 and substituting -
"4. Item 1 of Part 1 of Schedule 1 to the Banking
(Capital) Rules (Cap. 155 sub. leg. L).
4A. Section 2(a) of the Banking (Specification of
Public Sector Entity in Hong Kong) Notice (Cap. 155
sub. leg. O).".
(c) In Part 2, by deleting section 6.

RAIL MERGER BILL

COMMITTEE STAGE

Amendments to be moved by the Honourable Cheng Kar-foo

<u>Clause</u>	<u>Amendment Proposed</u>
5(e)	<p>By adding -</p> <p>““Committee” (委員會) means the Railway Development Fund Management Committee established under section 32B;</p> <p>“Fund”(基金) means the Railway Development Fund established under section 32A;</p> <p>“scheduled occurrence” (表列事故) means an occurrence mentioned in Schedule 8;”.</p>
8	<p>By adding –</p> <p>NEGATIVED “(aa) by adding -</p> <p>“(1A) Without affecting the generality of the Corporation’s obligation to maintain a proper and efficient service under subsection (1), the Corporation shall –</p> <p>(a) provide adequate facilities, including platform screen doors and automatic platform gates, for the purpose of protecting the safety of persons on the railway or on railway premises;</p> <p>(b) provide facilities to enable or facilitate the reception of sound broadcasting services</p>

by persons on the railway or on railway premises; and

(c) comply with the performance levels specified in the third column of Schedule 7 as applicable to the performance criteria specified in the second column of that Schedule.

(1B) For the purpose of subsection (1A)(b), a “sound broadcasting service” (聲音廣播服務) means a service that includes broadcasting as defined in section 13A(1) of the Telecommunications Ordinance (Cap. 106) in respect of which a licence is granted under that Ordinance.

(1C) The Chief Executive in Council may by order amend Schedule 7.”.”.

New By adding immediately after clause 10 –

~~NEGATIVED~~

“10A. Section added

The following are added immediately after section

14 -

“14A. Railway Penalty Point System

(1) The Corporation shall incur the number of the points in respect of each scheduled occurrence.

(2) The appropriate number of points in respect of each scheduled occurrence is that set out

opposite that occurrence in Schedule 8.

(3) No points shall be incurred under this section unless the Corporation has been given an opportunity to make representations to the Chief Executive in Council.

(4) The Legislative Council may by resolution amend Schedule 8.

[NEGATIVED]

14B. Power to make regulations for the proposes of the Railway Penalty Point System

(1) The Secretary may make regulations providing for such matters as may be necessary or expedient to carry out effectively the railway penalty point system specified in section 14A, including but not limited to regulations for the purposes of any or all of the following –

- (a) conferring powers upon the Commissoner to establish and maintain a register of points;
- (b) prescribing the matters that are to be recorded in a register of points;
- (c) providing for the circumstances under which the Corporation may be exempted from incurring points in respect of a scheduled occurrence; and
- (d) providing for such other matters

which are to be or may be
prescribed under this section,
sections 14A, 14C and 14D.

~~NEGATIVED~~

14C. Calculation of points

In calculating the number of points incurred,
where 2 or more of the occurrences in respect of
which points have been incurred are constituted by the
same, or substantially the same, act -

- (a) only that occurrence attracting the highest number of points; or
- (b) where those occurrences each attract the same number of points, only one of those occurrences,

shall be taken into account.

~~NEGATIVED~~

14D. Chief Executive in Council may impose financial penalties

(1) Where the Corporation has incurred an accumulation of 15 points or more in respect of scheduled occurrences which occurred within a period of 3 months of each other, the Chief Executive in Council may serve a notice on the Corporation requiring the Corporation to pay to the Government the financial penalty specified in the notice.

(2) A financial penalty imposed under subsection (1) shall not exceed -

- (a) \$50,000 for the first occasion on

which a financial penalty is so imposed;

- (b) \$100,000 for the second occasion on which a financial penalty is so imposed; and
- (c) \$200,000 for any subsequent occasion on which a financial penalty is so imposed.”.”.

New By adding immediately after clause 15 –

“Division 4A —Addition of new Part

15A. Part VIIA added

The following is added immediately after Part VII –

“PART VIIA

RAILWAY DEVELOPMENT FUND

32A. Railway Development Fund

- (1) There is hereby established a fund to be known as the Railway Development Fund.
- (2) The Fund shall consist of –
 - (a) moneys paid into the Fund under section 32F;
 - (b) any other moneys paid by the Corporation into the Fund under the operating agreement; and
 - (c) interest or other income derived from the moneys of the Fund.

(3) The Committee –

- (a) shall –
 - (i) administer the Fund; and
 - (ii) apply the moneys of the Fund, in accordance with this Part and section 32G.;
- (b) may pay from the moneys of the Fund the cost of administering the Fund.

~~NEGATIVED~~

32B. Railway Development Fund

Management Committee

- (1) There is hereby established as a body corporate to be known as the Railway Development Fund Management Committee, which may in that name sue and be sued.
- (2) The Committee shall provide itself with a common seal and the affixing of the seal shall be authenticated by the Chairman or a member referred to in subsection (3)(b), (c), (d) or (e) as may be authorized by the Chairman for the purpose.

(3) The Committee shall consist of –

- (a) the Secretary for Financial Services and the Treasury who shall be the Chairman of the Committee (in this Part referred to as the "Chairman");
- (b) the Secretary for the Environment,

[NEGATIVED]

Transport and Works;

- (c) the Commissioner for Transport;
- (d) the Non-executive Chairman of the Corporation; and
- (e) the Chief Executive Officer of the Corporation.

(4) At any meeting of the Committee -

- (a) there shall be a quorum of 4 members;
- (b) all questions arising for determination shall be decided by a majority of the votes of the members present and voting; and
- (c) in the event of an equality of votes, the Chairman shall have a casting vote.

(5) The moneys constituting the Fund shall be deposited in a separate interest bearing bank account opened and maintained by the Committee in any authorized institution registered or licensed under the Banking Ordinance (Cap. 155).

(6) Subject to this section, the Committee may determine its own procedure.

[NEGATIVED]

32C. Advisers and consultants

(1) The Committee may engage any such

advisers or consultants as it considers necessary or expedient for any purpose connected with or arising from the administration of the Fund.

(2) Any fees due to a person engaged under subsection (1) may be paid out of the Fund.

~~NEGATIVED~~

32D. Accounts

(1) The Committee shall -

(a) keep proper accounts and records of its financial transactions; and

(b) as soon as practicable after the expiry of a financial year prepare a statement of accounts which shall -

(i) include an income and expenditure account and a balance sheet; and

(ii) be signed by the Chairman.

(2) A statement of accounts referred to in subsection (1) shall be audited by an auditor appointed by the Committee.

(3) The auditor may prepare a report on the statement of accounts and, if he does so, shall certify the statement subject to such report.

(4) The Committee shall cause a copy of the

~~NEGATIVED~~

audited statement of accounts, together with the report under subsection (3), if any, and a report by the Committee on the administration of the Fund during the period to which the statements relates, to be laid on the table of the Legislative Council not later than 31 January next following the end of the financial year or such later date as the Chief Executive in Council may allow in a particular case.

(5) In this section and this Part, "financial year" (財政年度) shall be the period of 12 months beginning on 1 January, but its first financial year shall commence on the Merger Date and end on the following 31 December.

~~NEGATIVED~~

32E. Cessation of Committee

(1) Upon the cessation of the rights and obligations of the Corporation where the franchise is revoked under section 18 or the franchise has expired and has not been extended under section 5 –

(a) the Committee and the Fund shall cease to exist, except to the extent of giving effect to paragraph (b); and

(b) the Committee shall pay the moneys constituting the Fund as at the date of such cessation into the accounts of the Corporation.

~~NEGATIVED~~

(2) Upon the Committee and the Fund ceasing to exist under subsection (1), the provisions of this Part relating to the Committee or the Fund shall cease to have effect.

(3) Subsection (1) or (2) shall not operate to affect anything done or any right, obligation or liability acquired, accrued or incurred before such cessation or the institution, continuance or enforcement of any legal proceeding, arbitration or remedy in respect of such right, obligation or liability.

~~NEGATIVED~~

32F. Payments into the Fund

(1) In each financial year, the Corporation shall pay into the Fund 3 per cent of the net profit derived from the Corporation's property development, property investment and property management.

(2) In subsection (1), "property" (物業) includes residential and commercial property above or annexed to any station and along any part of the railway.

(3) A payment due under subsection (1) shall be made not later than 31 December next following the end of the year to which the payment relates or such later date as may be specified in the operating agreement.

[NEGATIVED]

32G. Payments from the Fund

(1) The Fund shall be used for any or all of the following purposes –

- (a) providing or improving facilities and services on the railway and on railway premises; and
- (b) enhancing the safety of the railway and of persons on the railway and on railway premises.

(2) Where the Committee considers that it is necessary to apply the moneys of the Fund for any or all of the purposes specified in subsection (1), the Committee shall determine an amount of the moneys for the aforesaid purposes and serve a notice on the Corporation informing the Corporation of its decision.

(3) The notice served under subsection (2) shall specify –

- (a) the purpose for which the moneys of the Fund are to be applied;
- (b) the amount to be applied for the purpose referred to in paragraph (a); and
- (c) the period within which the Corporation shall apply the amount of the moneys for the purpose as

[NEGATIVED]

specified in the notice.

(4) The Committee shall pay to the

Corporation the amount of the moneys specified in the notice referred to in subsection (2) within a period of 2 months after the service of the notice.

(5) The Corporation shall comply with the

decision of the Committee contained in the notice.”.”.

16(1) In the proposed section 33(1A)(a), by adding “, information on the fare level for the service” after “frequency of service”.

New By adding –

[NEGATIVED]

“20A. Application of certain laws to Corporation

Section 54(2) is amended, by adding “(other than the Building (Standards of Sanitary Fitments, Plumbing, Drainage Works and Latrines) Regulations) (Cap. 123 sub. leg. I))” after “any provision”.”.

New By adding in Part 2 –

[NEGATIVED]

“21D. Provisions of Public Health and

Municipal Services Ordinance disapplied

Schedule 2 is amended by repealing sections 1, 2, 3 and 4.”.

New By adding before Part 3 –

[NOT PROCEEDED WITH]

“21E. Schedule 7 added

The following is added -

“SCHEDULE 7 [s. 9(1A)&(1C)]

PERFORMANCE REQUIREMENTS

[NOT PROCEEDED WITH]		First Column	Second Column	Third Column
Item		Performance Criteria	Performance Level	
1		Train service delivery	99.5%	
2		Passenger journeys on time		
	(a)	KCRC Railways	99%	
	(b)	Mass Transit Railway	99.5%	
3		Train punctuality		
	(a)	KCRC Railways	99%	
	(b)	Mass Transit Railway	99%	
4		Add value machine reliability		
	(a)	Mass Transit Railway	96%	
	(b)	KCRC Railways	98%	
5		Ticket issuing machine reliability		
	(a)	Mass Transit Railway	94%	
	(b)	KCRC Railways	97%	
6		Platform screen reliability	98%	
7		Escalators reliability	99%	
8		Passengers lift reliability	99%	
9		Train reliability (train car-km per train failure causing delays ≥ 5minutes)	500,000".	

[NEGATIVED]

21F. Schedule 8 added

The following is added -

“SCHEDULE 8 [ss. 2(1)&14A]

SCHEDULED OCCURRENCE

NEGATIVED	Item	Description of nature of occurrence	Points
	1	Delay or termination of train service for 10 - 20 minutes	1
	2	Delay or termination of train service for 21- 30 minutes	2
	3	Delay or termination of train service for 31- 40 minutes	3
	4	Delay or termination of train service for 41- 50 minutes	4
	5	Delay or termination of train service for over 50 minutes	5”.”.

RAIL MERGER BILL

COMMITTEE STAGE

Amendments to be moved by the Dr. Honourable Fernando CHEUNG Chiu-hung

Clause

Amendment Proposed

8

NEGATIVED

By deleting paragraph (b) and substituting —

“(b) by adding —

“(2) For the purposes of subsection (1), the Corporation shall —

- (a) provide adequate facilities, including platform screen doors and automatic platform gates, for the purposes of protecting the safety of persons on the railway or on railway premises;
- (b) provide or install lifts to provide passengers a direct access from the ground level to the station platform; and
- (c) provide adequate staff on the railway and on railway premises to assist passengers.

(3) Where the Corporation operates the TSA bus service during the Concession Period, the Corporation shall ensure that the TSA bus service is operated properly and efficiently under —

- (a) this Ordinance and all other applicable laws; and
- (b) the operating agreement.”

RAIL MERGER BILL

COMMITTEE STAGE

Amendments to be moved by the Honourable LEUNG Kwok-hung

Clause

Amendment Proposed

New By adding -

[NEGATIVED]

“20A. Application of certain laws to Corporation

Section 54 is repealed.”.

New By adding in Part 2 -

[NEGATIVED]

“21D. Provisions of Public Health and Municipal

Services Ordinance disapplied

Schedule 2 is repealed.”.

New By adding -

[NEGATIVED]

“PART 3A

AMENDMENT TO NOISE CONTROL
ORDINANCE

29C. Application of section 13 to MTR Corporation

Limited and Kowloon-Canton

Railway Corporation

Section 37 of the Noise Control Ordinance (Cap. 400) is repealed.”.

30 By deleting subclause (7) and substituting –

[NOT PROCEEDED WITH]

“(7) Section 20(2) of the Tung Chung Cable Car Ordinance
(Cap. 577) is repealed.”.

RAIL MERGER BILL

COMMITTEE STAGE

Amendments to be moved by the Honourable LEE Wing-tat

<u>Clause</u>	<u>Amendment Proposed</u>
New NEGATIVED	<p>By adding –</p> <p>“6A. Section added</p> <p>The following is added -</p> <p>“4A. Development Projects above new stations</p> <p>(1) The franchise granted to the Corporation under section 4 does not include the right to develop residential or commercial projects above or annexed to any new station and along any extension to the railway.</p> <p>(2) The right to develop residential or commercial projects above or annexed to any new station and along any extension to the railway shall be granted through open tender.</p> <p>(3) The Corporation shall co-operate with and provide reasonable assistance to the successful bidder in the open tender for the right to develop residential or commercial projects above or annexed to a new station or along an extension to the railway.”.”.</p>