

## 會議過程正式紀錄

2007 年 2 月 7 日星期三

上午 11 時正會議開始

### 出席議員：

主席范徐麗泰議員，G.B.S., J.P.

田北俊議員，G.B.S., J.P.

何俊仁議員

何鍾泰議員，S.B.S., S.B.ST.J., J.P.

李卓人議員

李柱銘議員，S.C., J.P.

李國寶議員，G.B.S., J.P.

李華明議員，J.P.

呂明華議員，S.B.S., J.P.

吳靄儀議員

周梁淑怡議員，G.B.S., J.P.

涂謹申議員

張文光議員

陳婉嫻議員，J.P.

陳智思議員，G.B.S., J.P.

陳鑑林議員，S.B.S., J.P.

梁劉柔芬議員，S.B.S., J.P.

梁耀忠議員

單仲偕議員，J.P.

黃宜弘議員，G.B.S.

黃容根議員，J.P.

曾鈺成議員，G.B.S., J.P.

楊孝華議員，S.B.S., J.P.

楊森議員

劉江華議員，J.P.

劉皇發議員，G.B.M., G.B.S., J.P.

劉健儀議員，G.B.S., J.P.

劉慧卿議員，J.P.

蔡素玉議員，J.P.

鄭家富議員

霍震霆議員，G.B.S., J.P.

譚耀宗議員，G.B.S., J.P.

石禮謙議員，J.P.

李鳳英議員，B.B.S., J.P.

張宇人議員，J.P.

陳偉業議員

馮檢基議員，S.B.S., J.P.

余若薇議員，S.C., J.P.

方剛議員，J.P.

王國興議員，M.H.

李永達議員

李國英議員，M.H., J.P.

李國麟議員，J.P.

林偉強議員，S.B.S., J.P.

林健鋒議員，S.B.S., J.P.

馬力議員，G.B.S., J.P.

梁君彥議員，S.B.S., J.P.

梁家傑議員，S.C.

梁國雄議員

郭家麒議員

張超雄議員

張學明議員，S.B.S., J.P.

黃定光議員，B.B.S.

湯家驛議員，S.C.

詹培忠議員

劉秀成議員，S.B.S., J.P.

鄭經翰議員

鄭志堅議員

譚香文議員

### 缺席議員：

劉千石議員，J.P.

### 出席政府官員：

律政司司長黃仁龍先生，S.C., J.P.

房屋及規劃地政局局長孫明揚先生，G.B.S., J.P.

教育統籌局局長李國章教授，G.B.S., J.P.

工商及科技局局長王永平先生，G.B.S., J.P.

經濟發展及勞工局局長葉澍堃先生，G.B.S., J.P.

環境運輸及工務局局長廖秀冬博士，J.P.

保安局局長李少光先生，I.D.S.M., J.P.

### 列席秘書：

秘書長馮載祥先生，J.P.

助理秘書長吳文華女士

助理秘書長林鄭寶玲女士

**主席：**現在只有 25 人。秘書，請響鐘通知議員進入會議廳。

( 在傳召鐘響後，多位議員進入會議廳 )

**主席：**會議現在開始。

## 提交文件

下列文件是根據《議事規則》第 21(2)條的規定提交：

### 附屬法例／文書

### 法律公告編號

《2007 年道路交通（交通管制）（修訂）規例》... 16/2007

《2007 年入境（碇泊處及着陸地點）（修訂）令》... 17/2007

《2007 年證券及期貨（合約限量及須申報的持倉量）  
(修訂) 規則》..... 18/2007

《2007 年儲稅券（利率）公告》..... 19/2007

### 其他文件

第 60 號 — 僱員補償保險徵款管理局  
2005-2006 年度年報

第 61 號 — 僱員補償援助基金管理局  
2005-2006 年度年報

第 62 號 — 職業性失聰補償管理局  
2005-2006 年度年報

第 63 號 — 肺塵埃沉着病補償基金委員會  
2005 年度年報

第 64 號 — 愛滋病信託基金  
2005-2006 年度帳項連同審計署署長報告

第 65 號 — 香港學術評審局  
2005-2006 年度報告

第 66 號 — 政府帳目委員會就審計署署長  
2005-2006 年度香港特別行政區政府帳目審計結果及  
第四十七號衡工量值式審計結果報告書提交的報告書  
以及就審計署署長第四十六號衡工量值式審計結果報  
告書提交的補充報告書  
( 2007 年 2 月 — 政府帳目委員會第四十七號報告書 )

## 發言

**主席：**發言。政府帳目委員會主席黃宜弘議員會就委員會的第四十七號報告書向本會發言。

**政府帳目委員會就審計署署長 2005-2006 年度香港特別行政區政府帳目審計結果及第四十七號衡工量值式審計結果報告書提交的報告書以及就審計署署長第四十六號衡工量值式審計結果報告書提交的補充報告書**  
( 2007 年 2 月 — 政府帳目委員會第四十七號報告書 )

**黃宜弘議員：**主席女士，今天，我十分榮幸，代表政府帳目委員會（“帳委會”）向立法會提交帳委會第四十七號報告書。

今天提交的帳委會報告書，對應審計署署長 2005-2006 年度香港特別行政區政府帳目審計結果報告書，以及審計署署長第四十七號衡工量值式審計結果報告書。該兩份報告書在 2006 年 11 月 15 日提交立法會。

帳委會的報告書包括 3 個主要部分：

- (一) 帳委會對政府當局為回應我們在先前第四十四及四十五號報告書內各項建議而採取的措施所提出的意見；
- (二) 帳委會對審計署署長 2005-2006 年度政府帳目審計結果報告書的觀察所得；及

(三) 帳委會在研究審計署署長第四十七號報告書後所達成的各項結論。

在帳委會第四十六號報告書定稿時，帳委會仍就“收取裁判法院判處的罰款”一事進行研究。因此，帳委會暫且不就這章節作出全面報告。帳委會現已完成研究工作，並連同第四十七號報告書就這章節提交補充報告書。

關於審計署署長第四十七號報告書，帳委會按照往年的做法，只選取了我們認為指出較嚴重的不當情況或弊端的章節進行詳細研究。今天提交的報告書，載述了帳委會就所選 3 個章節中的其中兩章進行研究的過程和結果。帳委會決定暫且不就“短期租約的管理”一事作出全面報告，以求有更多時間研究審計署署長報告書所提出的各事項和證人所提供的補充資料。我們會致力盡早完成就此事向立法會提交的報告。

我現在報告帳委會作出的主要結論和建議。

關於“收取裁判法院判處的罰款”一事，帳委會感到不滿的是，在 2006 年 5 月出席公開聆訊的證人（即司法機構政務長、當時的署理警務處處長、運輸署署長及副刑事檢控專員），在出席聆訊時未有充分準備，未能就帳委會提出的部分事項提供我們索取的資料，以致帳委會對此事進行的研究工作受到耽延。

帳委會認為，審計署署長報告書所揭露有關收取罰款的問題，部分是由於有關部門缺乏有效協調及溝通不足所致，結果令公帑有所損失。

政務司司長回應帳委會的查詢時表示，無須為協調收取裁判法院判處的罰款而制訂特別安排或機制。不過，財經事務及庫務局會負責統籌司法機構政務長與各有關部門進行定期檢討，跟進審計署和帳委會就收取罰款事宜提出的建議的實施情況、評估改善措施的成效，以及找出其他可改善之處或進一步的改善措施。

帳委會察悉政務司司長的意見。帳委會強烈促請財經事務及庫務局應統籌司法機構政務長與各有關部門在 1 年後進行檢討，以評估收取罰款改善措施的成效。我們亦強烈促請，除財經事務及庫務局所統籌的定期檢討外，政務司司長應指定某個現有的政策局或部門，負責監督及統籌司法機構政務長與其他有關部門收取罰款的工作。

我希望在此特別提述帳委會就審計署署長報告書提出的某些具體事項所作出的結論和建議。

帳委會深切關注到，司法機構政務處為規劃、管理及監察收取罰款的工作而提供的資料，並非定期交給提出案件的部門的管方。

帳委會亦深切關注到，除違例行車罪行及違例泊車事項外，其他罪行的罰款到期日與發出扣押令或手令的日期，平均相隔 23 天。按照現行準則，當局有時未能就違例泊車事項及時發出財物扣押令。

關於法庭命令組執行財物扣押令及警方執行不繳付罰款手令的情況，帳委會深切關注的是，雖然有關當局已作嘗試，但截至 2005 年 12 月 31 日仍有大量財物扣押令及不繳付罰款手令未能成功執行。此外，小部分持續欠款人涉及超過 5 項財物扣押令或不繳付罰款手令，所欠罰款數額龐大。

帳委會表示遺憾的是，有欠款人以空頭支票規避運輸署為追討欠交的交通罰款而實施的管制措施。在 2000-2001 年度至 2005-2006 年度（截至 2005 年 12 月 31 日），以空頭支票繳付交通罰款的總額達到 460 萬元。

我們察悉，運輸署署長已檢討處理以支票繳付欠交的交通罰款，而其後向運輸署提交車輛牌照及登記申請的程序。該署已實施一項新安排，在這項新安排下，選擇以支票繳付交通罰款的人，他們提交的車輛牌照申請，會在支票繳款的 7 個工作天後才獲得處理，以確保有充足的時間確定支票是否已經兌現。司法機構政務長將會確保使用空頭支票的個案，會按警方的準則轉介警方處理。

我現在要談的是有關醫院管理局（“醫管局”）未清繳醫療費用的管理。

醫管局就未清繳醫療費用的管理問題，帳委會關注到，平均而言，醫院在病人出院後 97 天才首次致電病人。在 2005-2006 年度轉交醫管局總辦事處的 42 000 宗欠款個案中，85% 的個案用了超過 6 個月的時間，才轉交醫管局總辦事處採取進一步行動，而 29% 的個案所用的時間更超過 12 個月。我們關注到，醫院經過一段長時間才把欠款個案轉交醫管局總辦事處，或會耽誤總辦事處對欠款者採取進一步行動。

關於醫管局總辦事處收取未清繳費用的工作，帳委會關注到，平均而言，醫管局總辦事處在病人收到警告信後 270 天，才向小額錢債審裁處（“審裁處”）提出申索，並在審裁處作出判決的日期後 149 天，才申請扣押債務人財產令狀，以執行審裁處的判決。醫管局總辦事處除了申請扣押債務人財產令狀外，甚少採用其他方法追討債項。此外，在審計署審查的部分

個案中，醫管局總辦事處就追討費用尋求法律意見所需的時間甚長。我們亦關注到，在醫管局總辦事處，主要負責收取未清繳費用工作的人員只有兩名，他們須處理大量欠款個案。

關於非符合資格者使用公共醫療服務的情況，帳委會深表關注的是，2003-2004 年度至 2005-2006 年度各財政年度截至年底為止，平均而言，非符合資格者拖欠的費用佔醫管局病人拖欠的費用總額的 55%。在 2003-2004 年度至 2005-2006 年度各財政年度期間，醫管局總辦事處註銷的費用合共 121,600,000 元，其中 9,580 萬元（即 79%）涉及非符合資格的人拖欠的費用。

至於為盡量減少追討和註銷費用的需要而採取的措施，帳委會關注到，截至 2006 年 8 月 31 日的 5 年間，約有 161 000 名符合資格者及 37 000 名非符合資格者欠繳費用，款額合計分別為 9,900 萬元及 2.23 億元。在這些病人當中，部分經常欠繳費用。我們亦關注到，醫院並無足夠措施協助識別哪些病人是經常欠款的人。

在研究醫管局及社會福利署（“社署”）減免醫療收費的管理一事時，帳委會關注到，審計樣本的審查顯示，醫務社工就減免申請進行經濟評估時有多項不足之處，特別是沒有要求病人解釋銀行存摺中不尋常的提存。關於以非經濟理由批准減免的情況，醫務社工進行非經濟評估時亦有不足之處。舉例來說，對於經濟來源大幅超出申請減免的經濟限額的病人，醫務社工並無記錄批准減免的理據。

帳委會亦關注到，部分醫務社工以非經濟理由批准減免時，曾遇到問題或困難。在非符合資格者獲批減免的部分個案中，醫務社工並無確定該等人的經濟來源。在一些個案中，醫務社工在獲得主管當局批准前，已批出數額超過 7,000 元的減免；亦有一些長期住院病人多次獲准減免，每次為期 3 個月，從而令有關減免無須由更高級人員批准。

此外，帳委會關注到，很多醫務社工認為醫療收費減免機制（“減免機制”）有可能出現不同程度的濫用情況，並且有需要增訂措施，以盡量減低詐騙和制度遭濫用的風險。我們亦關注到，社署及醫管局未有制訂策略方針，以對付詐騙及減免機制遭濫用的問題。雖然綜合社會保障援助（“綜援”）受助人獲減免的費用數額龐大，但醫管局只抽取小部分的綜援減免個案，交予社署以人手查核病人是否符合減免費用的資格。

帳委會深表關注的是，在醫務社工處理減免申請所用的時間中，準備工作所佔比例甚高。雖然借助文書人員處理準備工作，可讓醫務社工騰出時間發揮他們的專業職能，並可透過降低員工成本來節省開支，但只有 19 個醫務社會服務部借助文書人員處理準備工作。

帳委會促請社署署長及醫管局行政總裁積極考慮更多借助文書人員，協助醫務社工處理減免申請。我們並促請他們加快檢討提供減免服務的職責（特別是評估病人經濟狀況的工作），長遠來說可否從醫務社工的主要職務中剔除，改由專責小組執行。

帳委會深表關注的是，部分醫務社工認為當局就處理減免申請所提供的員工培訓不足。我們促請社署署長及醫管局行政總裁繼續評估醫務社工的培訓需要，並為他們提供適當的培訓。

主席女士，帳委會一如既往，在本報告書中作出結論及建議，務求確保所提供的公共服務物有所值。

最後，我謹對帳委會各委員作出的貢獻表示謝意。帳委會亦感謝政府當局和其他機構的代表出席各次聆訊。審計署署長和他的同事，以及立法會秘書處的職員努力不懈，對帳委會提供了有力支持，帳委會亦在此一併致謝。

多謝主席女士。

## 議員質詢的口頭答覆

**主席：**質詢。第一項質詢。

### 液化天然氣接收站

**1. 劉秀成議員：**不少人向我反映，他們擔心中華電力有限公司（“中電”）建議在索罟群島中的大鵬洲興建的液化天然氣接收站，或會嚴重破壞索罟群島一帶水域的生態環境。就此，政府可否告知本會：

(一) 除了參考中電這間商業機構所提出的方案外，當局還考慮了哪些方面的意見來制訂向本港供應天然氣的策略；

- (二) 鑑於不久將來會有兩個液化天然氣接收站在珠海興建，政府會不會就這些接收站向中電輸送天然氣的可行性進行獨立評估；及
- (三) 在與中電進行有關磋商時，當局會如何貫徹行政長官在去年的施政報告中就推行環保所作的承擔，以及會不會以環保為優先考慮，確保索罟群島一帶水域的生態環境不受破壞？

**經濟發展及勞工局局長：**主席，

- (一) 中電的龍鼓灘發電廠於 1996 年投產以來，一直使用從海南島附近崖城氣田經海底管道輸入的天然氣，作為該廠的主要發電燃料，提供中電系統約 30% 的電力。中電預測崖城天然氣氣田將於 2010 年代初期耗盡。為了保持穩定供電，中電建議在香港興建液化天然氣接收站，以代替崖城氣源。

政府在考慮供氣方案時，會從多方面考慮。首先，應政府要求，中電除了它所提出的液化天然氣接收站方案外，也就是是否有其他可行方案作出了分析和評估。

同時，政府有關部門亦會從國際能源會議、鄰近地區政府有關機構，以及能源市場搜集資料及信息，評估不同替代供氣方案的可行性。此外，政府僱用了專業能源顧問公司協助進行研究，分析區內天然氣資源分布及發展、崖城天然氣氣田的供氣情況、預計未來的電力需求、環保要求、開支預算等，從不同角度探討天然氣供應的安排。

- (二) 我們和顧問正從各方面搜集資料，評估主體質詢所述兩個液化天然氣接收站，以及區內其他天然氣／液化天然氣項目向香港供氣的可行性，考慮因素包括項目時間表、供氣可靠性、環保及供氣價格等。
- (三) 行政長官在去年的施政報告中，清楚表明政府與電力公司磋商新管制計劃時，環保要求是重點。電力公司的准許回報率會與他們是否超越排放上限掛鈎，而我們訂定污染物排放上限亦會逐步收緊，以確保能達到 2010 年的減排目標。這個目標是不容許遷移或退讓的。政府在審核中電在索罟群島建議興建的液化天然氣接收站計劃時，必定會小心和全面考慮所有相關因素，包括該建議對環境及生態的影響。中電的興建計劃，以及擬議的緩解措施，

目前正進行《環境影響評估條例》的法定程序，目的便是透過嚴謹和客觀的機制，全面評估工程和相關建議，在設計、建造及營運期間會否對環境（包括空氣、水質、噪音、生態、生命危害等）產生不可接受的影響。政府在確定有關建議能符合環評法例要求後，會處理有關這項建議其他必須的審批程序。

**劉秀成議員：**主席，我想更清楚地詢問主體答覆第(三)部分。據我所知，索罟群島一帶水域的生物和生態環境有些是很罕有的，政府有計劃支持保護當地的海洋生物，即有計劃興建海岸公園。我想請問環境運輸及工務局局長，如果在該處興建天然氣接收站，會否跟這項計劃有所抵觸呢？

**環境運輸及工務局局長：**政府一直有考慮把索罟群島一帶水域劃為海岸公園。我們目前考慮的是，如果把該水域作為海岸公園，資源分配方面會有甚麼問題？一俟資源分配有定案，我們便會列出海岸公園的實施時間表。

按照我們一直所搜集的資料來看，興建一個天然氣接收站對海岸公園所造成的影响很少，而我們亦參考了很多外國個案，證明這是可行的。況且，兩者在管理上可以有效地產生協同效益，尤其是海岸公園，如果管理方面有協同效益，便更能保護海床上的一些珍貴東西，例如 coral，即海葵。海岸公園由於缺乏人員駐守，所以經常被漁船——應該是海盜船——剷去我們的生物。因此，在管理方面，我們亦感到很頭痛。如果可以有一個機構，而它的運作又不會排放污染物影響海洋生態，便可以產生協同效益。在保安管理方面，這已是一個很簡單明確的好處。

至於其他的詳細研究，這份環評報告已羅列出來，所說的是跟其他地方比選。總的來說，LNG，即液化天然氣的整體運作，是不會排放有毒、有害的物品，影響我們的海岸公園或其他操作。

至於興建期方面，是一定會有部分影響的。可是，無論在甚麼地方興建，均須做一些消減方案，即 mitigation measures。這個方案如果要做得好，便要好像我們以往興建機場一樣採用一系列措施，這樣便可以把環境保護做到最好。

**主席：**共有 13 位議員正在輪候提出補充質詢。劉秀成議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

**劉秀成議員**：我想請問，因為局長剛才說興建時會有一些問題。其實，真正來說，興建……

**主席**：劉秀成議員，這是否你剛才補充質詢的一部分呢？

**劉秀成議員**：是的，是其中一部分。

**主席**：那麼，你只須重複有關的部分，無須評論局長的答覆。請你重複未獲答覆的那部分。

**劉秀成議員**：好的。我剛才是問有一定的衝突。我可否問她這個問題呢？興建時一定會有衝突，因為興建的不止是接收站，還有喉管，這樣，在海底不是會有衝突嗎？

**主席**：局長，你是否有所補充？

**環境運輸及工務局局長**：我剛才已經說過，任何工序都會對環境有影響。所有經濟活動，就是人的活動，也會對環境有影響。問題並非是否有影響，而是影響可否受到控制。在這裏，我是說興建這個接收站的 impact 是可以減低的。

**李華明議員**：主席，我的補充質詢是涉及兩位局長，他們都在席便最好了。

就環境方面來說，多用一點天然氣當然是較多用煤為好的，所以，我想廖局長會傾向支持在香港興建一個接收站。可是，葉局長作為經濟發展及勞工局局長，他會看如果在香港興建這個八九十億元的接收站，以及多用一點天然氣，便很大可能會導致電費增加。究竟兩個政策局如何協調它們的矛盾，以及最後由哪一個政策局拍板，決定是否在香港興建這個接收站呢？

**主席**：李華明議員，你提出了一項很好的補充質詢。不過，這項主體質詢的主題是有關會否破壞這一帶水域的生態環境。你現在這項補充質詢，如何跟主體質詢及剛才兩位局長的答覆拉上關係呢？

**李華明議員：**主席，局長在主體答覆第(一)部分說評估究竟是否在香港興建接收站，並非只考慮對環境有甚麼影響。實際上，無論在大鵬洲或屯門興建，都會產生環境問題。此外，還要考慮在香港興建這個接收站，對崖城天然氣氣田的供應有甚麼影響。所以，主席，根據局長主體答覆第(一)部分來說，並非單涉及環境的問題。這樣，兩位局長即是有不同的角度了，因此，我想知道，在不同的角度下，最後會如何平衡，以及會由哪位局長最後拍板呢？

**主席：**你的補充質詢是問，就這件事而言，究竟哪位局長有最後的決定權？

**李華明議員：**是的。

**主席：**哪位局長作答？

**經濟發展及勞工局局長：**首先，我要說的是，廖局長和葉局長坐在一起，我們是沒有矛盾的。第二，正正因為這件事涉及環保、財務、供電穩定性，以及土地用途等各方面，所以我們必須看清楚。我想強調，問題不是由哪個政策局作決定。作為政府，我們要全面、詳細、小心看清楚全部考慮。

當然，大家第一步均會很關注對環境有甚麼影響。就這方面，廖局長當然會詳細研究。即使通過了環評這一關，我們還要看其他方面，例如財務計劃、穩定供電、經濟的規管角度、土地用途、批地審核，或是根據有關前濱及海床的條例所作的審批等。

我相信李議員對此十分關注。當然，我們要確保它不會對環境造成影響，但也要看看它對用戶的財務方面有甚麼影響？是否一定要採納這個選擇？我們有沒有其他方案、其他選擇，是可以同樣達致穩定供電和不影響環境的目的，而且對用戶的電費又不會造成那麼大影響的呢？這些角度我們全部都要考慮。最終來說，不是會由哪位局長作決定，而是要交回行政會議拍板。

**呂明華議員：**中電繼續用天然氣發電，對於環境保護是很有利的。不過，既然在香港興建這個接收站會引致很多問題，亦有很多考慮，而在珠海興建的接收站又不知何時才可以使用，即是要望天打卦。有鑑於此，請問局長可否考慮繼續使用海南島的接收站，讓它繼續輸氣到香港？既然基建等所有設備均已齊全，當局為何不考慮這方面呢？

**經濟發展及勞工局局長：**多謝呂議員的提問。

我想先澄清崖城並不是一個接收站，而是一個氣田，該處海底有一個天然氣氣田，所以，它不是一個接收站。當然，呂議員剛才亦提到其他地方，例如珠海，但我想澄清，雖然說珠海有兩個接收站，但其中一個尚未興建，而據我理解，那個接收站是向內地城市供氣的。至於另一個接收站，則是打算在黃茅島興建，但現時只在策劃中。

**主席：**呂明華議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

**呂明華議員：**我想可能是我說得不大清楚，我說海南島那裏可以用作接收站的意思是，我知道該處是一個氣田，現在只有管道，但可否加上一些基建設備，將之變成接收站，繼續供應給香港呢？因為管道已齊備。

**主席：**你現在不是跟局長辯論。由於你剛才的補充質詢是問那個氣田可否用作接收站，所以局長便這樣回答你。局長，你是否還有補充？

**經濟發展及勞工局局長：**多謝呂議員提出這項很具創意的建議。我沒有聽過可以把氣田變為接收站，但我想這也是一項好提議。我想中電應該考慮一下。（眾笑）

**石禮謙議員：**主席，我想跟進李華明剛才的補充質詢。

廖局長在回答有關環保方面的補充質詢時說影響是很低，但我認為影響雖然很低，但我們不是要有影響，而是不想有影響。此外，我想跟進的是，如果影響那麼少，政府便很大可能會批准在該處興建接收站，而如果真的在該處興建，便會影響九龍區的用戶，他們的電費將會大幅增加，因為中電屆時要作出大額投資，導致它要求有更高的回報率。所以，我想請問政府，會否考慮在評估這項計劃的財務時，要求它運用發展基金來資助這項建設呢？這會否影響到市民的支出，令電費增加呢？

**主席：**由於局長在主體答覆中有提及開支預算，所以我批准石議員提出這項補充質詢。

**經濟發展及勞工局局長：**石議員所指出的問題其實很重要，我們必須考慮這方面，因為一如我在主體答覆所說，除了環保外，當然還要考慮財務方面。正好像石議員所說般，這是一項牽涉八九十億元的投資項目，當然會對電費有一定的影響。所以，主席，我剛才已說了數次，我們必須看清楚除了在大鴉洲興建接收站外，還有沒有其他同樣可行的選擇，即不會影響供電穩定性、不會影響環境、支出無須那麼大，或對電費的影響不會那麼多的。

當然，即使最終真的在該處興建接收站，但對電費會有多大影響？這得視乎折舊率、計算年期、入帳方式，以及何時入帳等因素而定。回答石議員有關發展基金的補充質詢，我們並不認為適宜動用發展基金來替它發展這個天然氣接收站。

**何鍾泰議員：**政府剛才說聘請專業能源顧問公司，當中提到它的工作內容可能包括時間表、供氣可靠性等。在供氣可靠性方面，當然涉及天然氣的數量及穩定性，但究竟有多少呢？現時，有關方面似乎因為想延長崖城的供應時間，所以便減低供應量，但供應多少可能涉及政治問題、行政問題或技術問題。

不知兩位局長可否告知我們，就這方面，由於顧問手上的資料有限，究竟他如何可以就將來供氣的可靠性向我們提供可靠的資料呢？

**主席：**你的補充質詢是有關供應的穩定性，是嗎？

**何鍾泰議員：**是的。我想知道顧問是否可以向我們提供足信的資料呢？那是有關主體答覆第(二)部分的。

**主席：**我明白了，你先坐下。我不想你把補充質詢拉得那麼遠，而你是可以集中一些，因為如果你的補充質詢拉得太遠，局長也不知要回答哪部分。請問哪位局長作答？

**經濟發展及勞工局局長：**我相信何議員應該回答這項補充質詢，因為他是一位工程師，他的理解可能較我多。何議員說得很正確，現在的問題是崖城氣田何時會斷氣？這是一個十分技術的問題，我當然不知道，所以我們便須從美國聘來一位這方面的專家。

他既然是專家，當然便要搜集有關資料，考慮各方面的因素，然後向我們提供一份獨立評估，看看他是否同意中電的評估。我們在 1996 年簽署合約時，本來說明崖城是會供氣 20 年的，但中電現在卻表示在 2010 年年初該氣田便會斷氣。就此，我們須依靠專家評估各方面的數據，然後向我們提供一份獨立評估。

**何鍾泰議員：**局長誤會了我的意思。我其實並非針對崖城，因為我剛才是說顧問報告的內容。局長在主體答覆第(二)部分有提及區內其他天然氣項目，即有關將來向香港供應天然氣的可靠性。我指的是該份顧問報告的內容。

**經濟發展及勞工局局長：**這方面當然亦會考慮，顧問當然會運用其專業知識來作評估。我想指出的是，如果說在我們附近的天然氣接收站，其實說來說去也只有深圳一個，不過，我想大家都知道，那個天然氣接收站是供港燈和煤氣使用，已沒有空間可供中電使用，即那個天然氣接收站是已經盡用了。

此外，雖然珠海將來會興建兩個接收站，但現時仍只在規劃階段。我們會留意這方面，不過，最重要的是要視乎時間性。珠海的接收站不是沒有可能，但最重要的是看回崖城方面，即如果崖城的氣田不是到了 2010 年便斷氣，而是可以延長至 2013 年、2014 年才斷氣，那便可以配合珠海黃茅島的接收站。那個接收站可能會在 2012 年落成，那麼，我們便可以考慮了。換言之，這些都是要依靠專家協助我們進行評估的。

**主席：**本會就這項質詢剛好用了 22 分鐘。事實上，還有 9 位議員在輪候提問。議員如果對這項質詢有興趣，可以在有關的事務委員會跟進，因為事務委員會可以讓議員有較多時間進一步瞭解這問題。

第二項口頭質詢。

## 加強青少年的法律常識

**2. 劉健儀議員：**主席女士，據報，香港律師會最近進行的一項調查的結果顯示，中學生的守法意識薄弱，而青少年普遍對法律認知不足。就此，政府可否告知本會：

(一) 過去 3 年，每年 18 歲以下青少年干犯的罪案總數和罪行類別；

- (二) 中小學的課程內容有沒有涵蓋法律常識；若有，詳情是甚麼，包括涉及哪些級別和甚麼法律常識，以及課程大綱；若沒有，原因是甚麼；及
- (三) 為提高中小學學生的守法意識，當局會不會增撥資源推廣法律常識；若會，詳情是甚麼，包括撥款額及推廣的方法和活動；若不會，當局有甚麼措施防止青少年以身試法？

**保安局局長：**主席女士，

- (一) 在 2004 年至 2006 年這 3 年，18 歲以下青少年干犯的罪案總數分別為 7 566 宗、6 821 宗及 6 891 宗。青少年罪犯最常犯的罪行是店鋪盜竊及其他雜項盜竊，其次是涉及傷人及嚴重毆打的罪行。
- (二) 現時，香港的中小學學生透過不同學習領域的課程和科目，學習法律常識和相關的價值觀及態度，詳情載列於已發送給議員的附表內。此外，學校透過推行德育及公民教育，幫助學生培養積極的價值觀和態度，包括尊重法治等核心價值，與上述的課程和科目所教授的法律知識基礎相輔相成，使學生成為具識見和有責任心的公民。學校亦與政府部門和其他單位合作，藉舉辦或安排學生參與各種活動，例如參觀警署及法院、少年警訊等，強化學生對法律的認識。
- (三) 教育我們的新一代，須採取全面而持續的策略，使他們從小學開始便學習所需的知識、能力和價值觀，成為盡責、守法的公民。為此，教育統籌局已經投放了大量資源以支援課程改革的推行，其中包括支援不同有關法律一般常識的課程的有效學習與教授，以及推動德育與公民教育，以培育負責、守法的公民。律政司及其人員過往亦曾通過不同方式，向在學青少年推廣法律常識。

除了向青少年教授及推廣法律常識外，當局亦通過其他方式，以及早介入為重點，積極防止青少年以身試法。

在這方面，警方採取多機構合作模式的策略，透過與不同的社會機構合作，積極籌辦不同的青少年活動，以提高青少年的公民意識及灌輸防止罪案的信息。

此外，自 2001 年開始，警方已透過各警區的中學聯絡主任與各學校管理層、學校社工、家長和非政府機構保持緊密聯繫，攜手

防止青少年誤入歧途，並透過探訪、講座、討論等，向學生傳達尊重法律的信息和犯法的後果。

至於那些經常在街上流連的青少年，為了減低他們在街上受到不良羣黨的影響，誤入歧途，社會福利署（“社署”）透過津助非政府機構提供外展服務（特別是深宵外展服務）接觸這些青少年，以協助他們遠離罪惡。

政府各有關部門會繼續以不同方式，與各有關界別攜手合作，並定期檢視有關措施，靈活調撥資源，令預防青少年犯罪的工作更有成效。

附表

課程／科目	級別	法律常識／相關的價值觀及態度
常識科	小一至小三	<p>“社會與公民”學習範疇：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 作為不同社羣成員（家庭、學校與社會）的角色及責任</li> <li>— 尊重他人權利的重要性</li> <li>— 法律與規則的重要性</li> </ul>
	小四至小六	<p>“社會與公民”學習範疇：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 根據《基本法》，香港居民所享的權利和應盡的義務</li> <li>— 遵守法律與規則的重要性</li> </ul>
經濟與公共事務科	中一	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 香港特別行政區居民的權利和義務</li> <li>— 個人行使權利和義務的角色</li> </ul>
	中二	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 《基本法》</li> <li>— 司法機關的架構及工作</li> <li>— 法律與治安對社會的重要性，包括香港特別行政區法律的根源</li> <li>— 香港特別行政區維持治安的方法，包括不同組織和個人的角色和主要功能</li> <li>— 在藥物濫用和青少年罪行方面，與預防措施、法律的執行、懲教及復康相關的問題</li> </ul>

課程／科目	級別	法律常識／相關的價值觀及態度
	中三	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 消費者的權利及義務</li> <li>— 在貪污和污染方面，與預防措施及法律的執行有關的問題</li> </ul>
	中四至中五	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 《基本法》</li> <li>— 香港特別行政區居民的權利和義務</li> <li>— 司法 <ul style="list-style-type: none"> <li>— 公義的原則與法治</li> <li>— 法庭的種類及其審裁權</li> </ul> </li> <li>— 廉政公署和申訴專員公署的權力及影響</li> </ul>
社會教育科	中二	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 法律與秩序 <ul style="list-style-type: none"> <li>— 香港的司法精神和司法制度的結構</li> <li>— 香港警務處的工作</li> <li>— 維持秩序的重要性和個人在維持社會秩序方面的角色</li> </ul> </li> <li>— 青少年犯罪問題 <ul style="list-style-type: none"> <li>— 犯罪的意義</li> <li>— 常見的青少年罪案種類</li> <li>— 導致青少年犯罪的可能因素</li> <li>— 懲教事務</li> </ul> </li> <li>— 藥物教育 <ul style="list-style-type: none"> <li>— 打擊販毒活動</li> </ul> </li> </ul>
	中三	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 《基本法》</li> <li>— 公民的權利和責任</li> <li>— 消費者的權利和義務</li> <li>— 貪污和廉政公署</li> <li>— 就污染與環境保護方面的法律執行</li> </ul>
	中四至中五	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 社會秩序的概念</li> <li>— 正規的社會控制 <ul style="list-style-type: none"> <li>— 法治及司法原則</li> <li>— 香港法律的類別</li> <li>— 規條</li> </ul> </li> <li>— 越軌行為 <ul style="list-style-type: none"> <li>— 引致越軌行為的原因</li> <li>— 犯罪作為越軌行為的例子</li> </ul> </li> <li>— 執行法律、刑罰、復康及預防</li> </ul>

課程／科目	級別	法律常識／相關的價值觀及態度
公民教育科	中一	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 《基本法》的特點</li> <li>— 香港特別行政區居民的權利和義務</li> <li>— 平等</li> <li>— 自由</li> </ul>
	中二	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 司法制度的特色</li> <li>— 防止權力被濫用</li> </ul>
	中三	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 法治</li> <li>— 公平與公義</li> </ul>
政府與公共事務科	中四至中五	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 《基本法》</li> <li>— 公民的權利和義務</li> <li>— 法治及司法原則</li> <li>— 法庭種類及其審裁權</li> <li>— 懲教機構</li> </ul>
	高級程度／高級補充程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 《基本法》</li> <li>— 司法機關</li> <li>— 人權的保障</li> </ul>
通識教育科	高級補充程度	<p>香港研究</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 《基本法》的實施</li> <li>— 法律制度及法律的執行</li> </ul>
應用學習（前稱“職業導向教育”）	中四至中五	<p>法律學</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 香港的法律架構及立法程序</li> <li>— 普通法制度與民法制度</li> <li>— 公民自由及法律知識，例如契約法及刑事法等</li> <li>— 中國的法律制度與《基本法》</li> </ul>

**劉健儀議員：**主席女士，從主體答覆附表所提供的資料可見，中小學課程內有關法律的常識是非常廣泛和一般性的。不過，律師會的調查顯示，接近 20% 青少年不知道自稱或身為黑社會成員是犯法的。更離譜的是，超過 5% 青少年認為或以為販賣毒品是合法的，這是非常嚴重的問題。面對這個問題，我想請問政府，會否針對青少年較常干犯的罪行或一些嚴重罪行，重新設計有關課程，以便向青少年灌輸適當的法律知識？

**主席：**哪位局長作答？

**教育統籌局局長**：主席女士，如果我們要求青少年守法，應該從小開始做起；德育方面是非常重要的。我們的課程很廣泛，並涵蓋所有這些問題。

至於較年長的青少年的問題何在呢？學校和警方一向也有非常好的合作關係，警方會派遣人員到學校解釋香港的法律，告訴青少年他們應該如何處事。然而，我們可否多做一些、做好一些呢？我相信甚麼時候也是可以多做一些、做好一些的。

**劉健儀議員**：真的不好意思，我的補充質詢很簡單，便是問局長會否針對這些問題重新設計課程，以涵蓋青少年經常干犯的罪行或一些嚴重罪行？

**教育統籌局局長**：這方面我們一定會考慮。

**馬力議員**：局長在主體答覆第(三)部分提到，警方採取很多手法向學生傳遞尊重法律的信息和犯法的後果，例如進行探訪、舉辦講座及討論，以及其他一些合作方式。我想問的是，是否每所學校均會定期有這類探訪、講座和討論等活動呢？此外，如果並非每所學校均定期有這些活動，是否涉及資源的問題呢？

**主席**：哪位局長作答？

**保安局局長**：主席女士，據我瞭解，警方各區的中學聯絡主任會拜訪每一所中學。至於可否加強拜訪的頻率，則要視乎該區問題的嚴重性和人手的調配。

**曾鈺成議員**：主席，從局長在主體答覆附表所提供的中小學有關法律常識的課程內容可見，只有中二的經濟與公共事務科和社會教育科才有跟青少年會觸犯的法律有直接關係的課程內容，至於其他的法律常識，例如《基本法》和公民責任等，也不是直接有關的。我想問局長，考慮到青少年身心發展的規律，無論從階段性（即只在中二才教授這些課程）或科目的提供（只在這兩個科目才有這方面的內容）來看，是否足夠呢？

**主席：**哪位局長作答？

**教育統籌局局長：**我相信我們不單在中二才教授這些課程，即不可以說在中二教授了這些課程後，在中三、中四便無須理會這些問題。我亦已說得很清楚，如果要幫助我們的小朋友，一定要向他們灌輸價值觀，而我們並非只在中二的階段才向他們灌輸價值觀的。如果你要我列出有一些甚麼課程，我便列出了這些課程，便是這個意思了。其實，學校現時還有很多其他課外活動，目的也是向青少年灌輸這個觀念的。

**保安局局長：**主席女士，或許我再補充一下。除了在學校教授這些課程外，我們正正看到有警務人員出任中學聯絡主任的需要，根據警方的紀錄，警方會找出區內青少年較多干犯哪類案件，然後在實際環境內，針對性地向他們講解犯罪的嚴重性和青少年應避免干犯哪一類罪案。正如我在主體答覆所說，針對整個問題，須有跨政策局和多媒體、多方面參與，才可以取得成效的。

**李卓人議員：**我覺得任何策略也要以研究為基礎。局長在主體答覆第(一)部分說青少年干犯的罪行包括店鋪盜竊、其他雜項盜竊和嚴重傷人等，當局其實有否就那些個案進行分析？即有否全盤研究那些背景，例如區域和學校，然後在教育或活動方面，較具針對性地針對這些研究來制訂策略？抑或是完全沒有研究，只是一如大海撈針般進行？

**保安局局長：**主席女士，我們是有進行研究和具針對性的。正如我剛才所說，每一個區的青少年所干犯的罪行的嚴重性或問題均有所不同。過往，我們發覺青少年較多在便利店順手牽羊，這可能跟小朋友一時的貪念有關。因此，我們在針對這些罪案時，很多時候也會從教育着手。例如，如果他們是首次犯案並有悔意，我們便有警司警諭計劃，向他作出警諭，然後繼續跟進。我們是會再 check 他們有否重犯的。

回答李議員那項簡單的補充質詢，我們是有進行這樣的研究，以及我們一定會跟進的。

**吳靄儀議員**：主席，關於法律常識和青少年犯罪，其重要性不單是提醒青少年不要犯罪，更基本的是培育青少年的法治意識。請問當局，在老師培訓方面，即令老師也有一個知道法治的範圍和法治的意識方面，當局做了甚麼工作？

**教育統籌局局長**：主席女士，我們其實有很多培訓老師的課程，而他們也會參加一個所謂 continuing professional education（持續進修）的課程。

**主席**：你的補充質詢是否未獲答覆？

**吳靄儀議員**：我的補充質詢是問做了甚麼工作，即有甚麼法治方面的課程？可否請局長說清楚是甚麼課程？

**主席**：教育統籌局局長，你現在可能沒有這些資料。如果沒有，你是否願意提供書面答覆？

**教育統籌局局長**：我很願意。（附錄 I）

**楊孝華議員**：主席，局長在主體答覆說店鋪盜竊是青少年最常干犯的罪行。我留意到過去多年以來，政府 — 不知道是哪一個部門 — 在電視甚至超級市場，一直以青少年為對象，廣泛宣傳高賣是非法行為，我覺得效果很好。對劉健儀議員剛才說律師會提出青少年常犯的罪行有兩項：第一是盜版，第二是自稱黑社會，我想問政府，當局有否計劃進行類似對付店鋪盜竊那種學校以外的宣傳活動，以幫助提高青少年的法律意識？

**保安局局長**：主席女士，多謝楊議員提出這項提議。我會回去考慮一下，看看我們將來的宣傳策略可否吸納楊議員這項建議。

**梁耀忠議員**：主席，局長剛才說警司有到學校協助進行一些推廣工作，但這個制度其實並非今時今日才推行，而是推行了一段較長時間了，但很可惜，罪案數字並沒有怎麼減少。因此，我想請問兩位局長，有否重新檢討現時所

推行的方式或內容，以至策略和方法等，看看有否更須改善的地方？如果用回以往的方法再做下去，可能仍會得出這樣的數字，但我們的目標是想把數字降低。當局會否重新檢討所有方面，以便找出一些較有效率和效果的方法呢？

**保安局局長：**主席女士，數字其實是降低了的，大家可以看看有關數字：2004年有 7 566 宗，但我們現時已把數字減少了大約 10%。當然，我不是說我們現時的工作已是完美，我們當然會檢討現有策略，而如果各位議員有一些好的建議，我們是一定會吸納的。

**梁耀忠議員：**我不單想問保安局局長，也想問教育統籌局局長有關教學內容，以至整體策略方面等。

**主席：**你剛才不是這樣問的，你只是提出了一項補充質詢，政府方面可以自行決定由哪位局長作答。不過，如果教育統籌局局長有需要補充，他是可以補充的。

**教育統籌局局長：**我沒有補充。

**譚香文議員：**主席，我看到附表詳列的課程是比較缺乏針對性。青少年犯罪和法律意識薄弱，可能是基於兩大原因：第一，他們對法律認知不足或犯了法也不知道；第二，他們可能是明知故犯，是有意挑戰制度和權威。就着這兩個範疇，對於附表所列的課程，局長有否針對性地詳細研究，以甚麼措施改善青少年的心理問題呢？

**主席：**哪位局長作答？

**教育統籌局局長：**主席女士，如果說挑戰權威，我相信我們的青少年很多時候也會在這方面向我們的立法會議員學習。

**主席：**本會就這項質詢已用了超過 17 分鐘。最後一項補充質詢。

**劉江華議員：**主體質詢第(一)部分提到青少年犯罪的問題，局長指出店鋪盜竊和傷人等屬較為嚴重者。不過，市民覺得現時青少年吸毒的情況其實也比較嚴重和隨意，最年輕的吸毒者甚至只有15歲。局長有否研究過成因為何？此外，當局會採取甚麼有效措施來對付這一類罪行呢？

**保安局局長：**從我們的數字可以看見，吸毒的整體數字近年已有下降。儘管如此，我們也看到一個不大好的現象，便是青少年吸食精神科藥物的數字有所上升。政府已注意到這個問題，其成因是有很多方面的。第一是所謂“時髦”，全世界很多地方的青少年均不知道吸食精神科藥物會造成嚴重遺害，以為其害處沒有吸食“白粉”那麼大；第二，現時社會的物質可能較以前豐富。政府非常重視青少年吸毒的問題。我們覺得單單執法並不可杜絕這種現象，一定要從多方面着手，例如進行宣傳和教育。我們不可以單靠警方執法便能對付整個問題，還須得到學校、社署和非政府組織的配合。針對這個問題，政府現正採取這項策略。

我們也留意到有部分青少年經常跨境到深圳濫藥。在這方面，我們會跟內地有關方面配合。在宣傳方面，我們也希望可以延伸至內地，向內地推廣反吸毒品的意識。

**主席：**第三項質詢。

### 領匯公司的租務安排

**3. 梁耀忠議員：**主席，不時有報道指領匯管理有限公司（“領匯公司”）未與公屋商場的商鋪租戶商討，便單方面大幅上調商鋪租金，或在商鋪租約屆滿後拒絕與租戶簽訂新租約。至今已有多間商鋪（包括酒樓）結業，令有關員工失業。領匯公司這種做法與過往房屋委員會（“房委會”）的做法截然不同。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有沒有評估領匯公司的上述做法對勞動市場造成甚麼負面影響；如果有評估，結果是甚麼；如果沒有評估，原因是甚麼，以及會不會進行評估；
- (二) 有沒有評估有關商鋪出售的貨品和服務因租金上升而加價，公屋居民的消費開支因而增加，如果有，增加了多少，以及有沒有評估商鋪相繼結業，公屋商場是不是仍可為公屋居民提供生活必需品；如果有評估，結果是甚麼；如果沒有評估，原因是甚麼，以及會不會進行評估；及

- (三) 有沒有評估多個商鋪結業對本港的經濟有甚麼負面影響；如果評估結果是有，政府有甚麼對策；如果評估結果是沒有，理據是甚麼？

**房屋及規劃地政局局長：**主席，領匯房地產投資信託基金（“領匯”）在 2005 年 11 月 25 日上市後，領匯公司已經成為私營機構，自行決定其日常運作、管理、經營策略和模式及經營方針，完全獨立於政府及房委會。但是，領匯公司的運作必須符合法例的規定、土地契約條文和領匯公司與房委會訂立的契諾或協議。

有關領匯公司調升商戶租金以及與個別商戶續租的事宜，根據領匯公司 2006 年至 2007 年的中期業績報告，在 2006 年 4 月至 9 月期間，領匯公司屬下物業續租時平均租金調整率為 8.3%，與差餉物業估價署在同期就經營零售業務的其他私人商業處所租金水平的統計所錄得的 23.4% 的調整率相比，領匯公司的平均租金調整相對溫和。

我就質詢的 3 部分答覆如下：

(一) 政府不會特別評估個別私營機構的日常運作對勞動市場的影響。不過，根據領匯公司的公開資料，商鋪因租金上調而結業，或遷離領匯公司的商場後，領匯公司一般都可以很快便引入新租戶，帶來新的就業機會，從此角度來看，租戶的更替對就業市場的影響不大。此外，領匯公司在 2006 年 4 月至 9 月期間，額外租出了絕大部分在過去是長期空置的樓面，共 15 萬平方呎，由此創造了 800 個職位。

(二) 政府不會特別評估個別商鋪租金上升對公屋居民消費的影響。

我們相信，作為公共屋邨商場的經營者，領匯公司會依照市場原則，因應公屋居民的需求和消費能力，採取有效措施增加商場人流，制訂合適的商鋪行業組成，加強為居民提供所需服務。

(三) 我們不會就個別商鋪經營權的易手，評估對香港整體經濟的影響。況且，香港是成熟的經濟體系，個別商鋪經營權的易手不足以影響香港的整體經濟。事實上，領匯公司屬下商場的整體出租情況比過去有所改善，例如出租率從去年第一季的 91% 上升至第三季的 92.3%。商鋪的數目也有增加，為居民帶來更多購物選擇，同時亦為社區帶來更多就業機會。

**梁耀忠議員：**主席，雖然局長在主體答覆中表示平均租金調整幅度只有大約 8.3%，但我不知道局長有否留意到，有部分商戶的租金其實是提升了兩至三成，所以近來有很多商戶遊行示威抗議。

這些商戶均是小企業，難以參與私人市場發展，如果因此而無法在領匯公司轄下的商場營生，必然要結業或失業。我想請問局長，對於這羣人，局長是坐視不理、見死不救，還是有甚麼政策或策略協助他們重新發展和解決就業問題呢？

**房屋及規劃地政局局長：**據我理解，平均租金調整率是 8.3%，當然，這只是一個平均率，其他數字是會有高低的。梁議員剛才表示有部分租金的調整率是二十多個百分比，但我在主體答覆中已經指出，有關比率與差餉物業估價署在同期就其他私人商業處所的零售行業所錄得的 23.4% 的平均率相比，已反映出其加租幅度相對溫和。

此外，據我瞭解，部分商戶的租金調整百分比較高，是因為對上一次的租值是在 SARS 期間訂立的，房屋署鑒於出現 SARS 而因應商場的營運情況，將部分商戶的租金大幅下調，所以才會出現這樣的情形。當現在生意好轉後，相對於當時那麼低的水平，我想提高調整百分比也是可以理解的。

**主席：**你的補充質詢是否未獲答覆？

**梁耀忠議員：**是的，主席，局長沒有答覆我是否只任由租金繼續增加下去而坐視不理、見死不救，還是有些好策略協助商戶重新發展或協助他們就業呢？

**房屋及規劃地政局局長：**其實，我想大家也要明白，現時領匯公司是一間私營機構，跟其他私營機構一樣，無論是由誰經營領匯公司，也須合乎市場規律，才能獲得成功的。或許大家今早也從報章上看到，領匯公司的蘇慶和先生解釋他如何營運領匯公司、有關租值的方式是怎樣。或許我將有關他講解如何營運的報道讀出來，讓大家明白其營運方式。

他說，他們最重要的目的是將商場的最大潛能釋放出來，他表示接手管理屋邨以來，一直以顧客的利益為依歸，所以便翻新商場、改善管理、優化商戶組合，這種種做法的目的，是讓居民覺得領匯公司所提供的服務物有所值，同時也是在居民所能夠負擔的範圍以內做得到的。這樣既可令市民得

益，亦為商戶提供更合理的營商環境，最重要的是能吸引更多顧客，令營運者可得到更好的回報，這是一個雙贏的局面。他表示主要是通過人流增加、翻新場面，以及在服務提供方面，令經營成本因為收入增加而互相抵銷。

**主席：**共有 11 位議員在輪候，希望提出補充質詢。

**張宇人議員：**對於局長的答覆，我可以說過往是全部認同的。不過，問題在於局長主體答覆的第一部分，即領匯公司在 2005 年 11 月 25 日上市後，已經變成了一間私營機構，但在領匯公司上市前，也是房委會轄下的一間公司，其行政總裁當時曾對很多商戶，甚至也曾對立法會很多同事作出承諾，表示不增加“人頭”、不增加生意額便不加租。在說出這項承諾時，這位總裁所屬的公司當時也是房委會轄下的一間公司。

我想問局長，當一位舊同事以往代表著你，在你屬下工作時作出一項口頭承諾 — 我不記得當時有沒有書面承諾，但口頭上已不下數次 — 業界還跟我說，當時他承諾不會趕走他們，但現在卻沒有履行諾言。不論是身為局長或房委會主席也好，局長是否覺得有需要跟進這問題呢？那並不是過後的事，他之前曾經承諾的事是否可以有如黑板上的字一樣，抹走了便算呢？

**房屋及規劃地政局局長：**我想就着張宇人議員剛才所說的話加以糾正。領匯由領匯公司管理，領匯公司當然是由房委會成立的，但它並非房委會的一部分，因為它當時已經獨立處理將來營運的方式，儘管房委會當時亦成立了一個小組監察其運作。對於張宇人議員剛才說有關人員作出口頭承諾這方面，很抱歉，我不能證實他有否作出這樣的口頭承諾。

無論如何，我剛才在主體答覆中已經說得很清楚，領匯公司一向是獨立運作的，如果它之前曾經作出甚麼口頭承諾，我回去後會跟他們說一說，看看承諾的程度是如何，然後作出公開交代。

**主席：**張宇人議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

**張宇人議員：**主席，局長沒有回答。雖然局長作出少許承諾，表示回去後會查一查，又表示不知道有沒有，但問題是領匯公司跟房委會有十分密切的關係，我覺得局長除了說……房委會的主席不是有責任的嗎？

**主席：**張議員，你無須教導局長如何回答，你只須重複剛才的補充質詢中未獲局長回答的部分便可以了。

**張宇人議員：**他沒有回答我的便是，他不覺得自己在這方面也有責任嗎？

**房屋及規劃地政局局長：**我再也沒有補充了。

**何俊仁議員：**局長是否同意，領匯公司跟私營公司最少有一處不同，那便是當它從房委會購買了這些商場之後，便承擔了一些法律責任，這便是局長所說的要受到法律規管，這些法律責任是甚麼呢？那便是《房屋條例》第4條所說的責任，即以前的房委會或今天從房委會承擔了這些商場的領匯公司，要為公屋居民提供附屬公屋的商場設施，而且要照顧他們的福祉。換言之，意思包含了不能讓租金暴升，而導致附屬公屋的商場設施的服務或商品價值脫離公屋居民的支付能力。如果我的答案是正確的話 — 我相信是正確的一 房委會或政府怎可能沒有責任評估現時領匯公司大幅度加租會否影響居民的生活？會否導致商場內的貨品或服務價值遠遠脫離居民的支付能力，只是適應於大市場，而並不適應公屋居民這個特別市場的呢？

**房屋及規劃地政局局長：**主席，何議員提到《房屋條例》第4條，如果我再說下去，便會超越今天的討論範圍，不過，當然也是有少許關係的。或許我在這裏簡單的說，就着這個問題，終審法院判決時，大家已經清楚知道和明白，房委會無須自行提供這方面設施或服務，有人提供便可。當然，終審法院亦清楚說明，它是按照商業營運的原則來提供服務，所以也知道會有加租、加價的可能性。

我們現在說的，並不是何議員剛才所說的“租金暴升”。按照我剛才在主體答覆中所說的平均調整率為8.3%，而議員剛才提供的最高調整率是二十多個百分比，我剛才亦已解釋有關基礎，跟其他的加租幅度相比，這加租幅度其實已屬於溫和。所以，不論如何也不能形容是“暴升”，或說新公司不理會租戶的負擔能力而“狂”加租的。

其實，我剛才答覆第一項補充質詢時已經說過，無論是由誰接手管理領匯公司的商場，也須考慮市場的規律；而且，我們要明白，大多數領匯商場的場所處於香港各區不同大小的公共屋邨。這是一個客觀現實，我們不能以為所有屋邨也是那些矚目的屋邨，例如鳳德邨、牛頭角邨等，有很多是較為偏遠的。由於這個客觀情況，這些商場的主要顧客來源一定是屋邨居民，所

以領匯商場的行業組成和出售的貨品，必須迎合屋邨居民的需要和負擔能力。因此，我們認為一定要通過市場力量，讓公屋居民的基本購物需要在此獲得一些保障。

**何俊仁議員：**主席，局長似乎完全沒有回答我的補充質詢。我的補充質詢很簡單，我再簡單的說一說，局長會否覺得領匯公司有法律責任確保租金不會脫離公屋居民的支付能力？如果是會的，為甚麼局長沒有責任監察 — 換句話說，沒有責任評估租金會否影響居民的生活？這只是兩項很簡單的問題，局長完全沒有回答。

**房屋及規劃地政局局長：**我不曾詢問法律意見，但我覺得領匯公司沒有法律責任，或有這樣的條文加諸領匯公司身上，規定加租幅度不能超過多少，因為這是一個很客觀的情況，但加租幅度卻是很主觀的。我不認為有較為客觀性的條文規範了它的加租幅度。

**主席：**本會就這項質詢已用了超過 19 分鐘。最後一項補充質詢。

**梁國雄議員：**我剛才聆聽局長的答覆後，覺得領匯公司這件事可以用 8 個字來總結，那便是 “出爾反爾，過橋抽板”。

何俊仁議員剛才問的是，房委會作為一個政府.....

**主席：**你提出補充質詢吧，不要評論了。請你直接提出補充質詢。

**梁國雄議員：**房委會作為香港政府委任掌管公共房屋的機構，是受到《房屋條例》的限制，所以在終審法院作出審判時，法官說將商場賣給領匯公司之後，未必可以證明房委會不能繼續為公屋居民提供適切的設施。今天已經發生了這麼多事情，可看到的是租金上升、有部分租戶沒有機會談租約便被趕走了，局長掌管着房委會和房屋及規劃地政局，沒有責任作出保證嗎？局長是有責任作出保證的，領匯公司沒有作出保證，即是說一開始時說可就售賣資產給領匯公司作出保證是假的，局長認為是假的還是真的呢？政府的聲明說售賣資產給領匯公司不會令公屋居民利益受損，這是真的還是假的呢？

**房屋及規劃地政局局長：**我想我們要這樣看 — 我們要通盤、全面的看。我們當然不能向所有屋邨商場內每一個不能繼續經營的租戶作出保證，這是大家也明白的，因為租戶不繼續經營是有很多原因的，或許租戶的立場認為結業會比較好，或是另有發展等，我們說的是普遍或一般情況。

我想，大家要平心而論，現時是看不到領匯公司轄下任何商場的貨物昂貴至所有人也無法購買，或商場的組合完全脫離居民的需要。據我所知，領匯公司本身也有聘請理工大學就着商場的營運情況、顧客的滿意程度進行調查。當然，我現時手邊並沒有那項調查結果，但調查結果大致上也是說顧客在這方面的滿意率是十分高的，而且大家也覺得物有所值。從這方面來看，我不覺得有任何指控說這些商場的經營情況脫離現實，超出居民的負擔能力，完全沒有這回事。

**主席：**你的補充質詢是否未獲答覆？

**梁國雄議員：**對，孫局長未有答覆是或否。究竟當時政府在立法會或其他場合的承諾 — 售賣資產給領匯公司，並不會影響他們根據《房屋條例》對公屋居民所提供的適切服務，這是否假話？他沒有回答是或否。

**主席：**局長，你是否還有補充？

**房屋及規劃地政局局長：**主席，我想我們要說得很清楚，現時是有提供適切服務的，而且提供後的滿意程度是大家能夠接受的。

**主席：**第四項質詢。

## 市區重建局的重建策略

4. **張超雄議員：**主席，據悉，市區重建局（“市建局”）正在多個舊區進行重建工作，並曾向法庭申請引用《收回土地條例》強制收回不接受其賠償方案的業主及租戶的有關土地。不少人向我反映，現時的市區重建策略、市

建局和與其合作的香港房屋協會（“房協”），以至賠償方案均未能顧及市民的需要。他們又指市建局雖然獲政府的財政支援，卻以商業手法營運，其管理層每年更獲得巨額分紅。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於政府自 2001 年至今未有檢討市區重建策略，政府會在甚麼時候就該策略進行諮詢及檢討；
- (二) 是否知悉自 2001 年至今，每年市建局員工獲發花紅的總額及其釐定方法，以及有關金額相當於有關員工月薪總額的百分比，請按員工職級列出分項數字；該分紅制度是否適用於房協的員工，以及有關當局會不會考慮取消分紅制度；及
- (三) 鑑於不少舊區業主、商戶及居民表示希望繼續在原區居住及營商，政府會不會考慮制訂機制或措施，以協助市建局及房協向受市區重建計劃影響的居民、商戶及業主提供原區安置（包括“樓換樓”和“舖換舖”的安排）？

**房屋及規劃地政局局長**：主席，我就質詢的 3 部分的回覆如下：

- (一) 市建局是根據《市區重建局條例》成立的法定機構，該條例為市建局提供了法律的框架，以推行其全面綜合的市區更新工作，包括拆卸重建、樓宇復修、活化舊區，以及保存市區更新項目內具有建築或歷史價值的建築物。經過廣泛諮詢後制訂的市區重建策略，則為市建局提供推行市區更新工作的方向性指引。一如其他的政策般，我們同意在適當時候應就市區重建策略進行檢討，以不斷改善有關工作。然而，我們必須切實地考慮一些重要問題，以確保能有效地檢討該策略文件。

市建局在過去數年一直優先處理前土地發展公司（“土發”）尚未完成的重建項目，這些項目一般都根據《土地發展公司條例》推行。故此，根據《市區重建局條例》開展的新項目至今只有數個。由於重建項目所涉及的諮詢、規劃設計、物業收購、安置和收地等多項程序，一般都需時數年，加上市建局在推行其綜合更新策略中其他環節，包括樓宇復修和活化舊區的經驗尚淺，因此我們認為有需要給予市建局更多時間累積實踐的經驗，才能有鞏固的基礎就市區重建策略作全面及有效的檢討。

我們屆時會廣泛諮詢公眾，確保有關檢討能充分吸納相關持份者的意見。

(二) 市建局和房協均沒有採用按業績或盈利而釐定的薪酬分紅制度。市建局實施的是浮薪制度，即員工的整體薪酬包括定薪及與表現掛鈎的浮薪兩部分，目的是提高員工的工作積極性。簡單而言，市建局內不同的職級設有不同比例的浮薪，市建局會根據員工的工作表現，例如其職務表現、組織能力、人事管理和團隊精神等，決定發放有關浮薪的水平。因此，市建局員工的薪酬水平，包括浮薪金額，與個別項目的收購業權的開支，盈餘或虧蝕，沒有任何關連。

此外，房協在 2002-2003 年度起實施同樣的浮薪制度，以鼓勵員工提高工作表現。同樣地，房協所進行重建項目的收購業權開支及項目盈虧，均與其員工的薪酬水平無關。

(三) 據我們瞭解，市建局董事會認為以“樓換樓”和“鋪換鋪”方式來收購業權，理念上有可取之處，然而，在執行上卻存在許多困難，不容易在短期內解決。以“樓換樓”的建議為例，市建局要考慮受影響的住宅單位的供求配對問題，以及建議所牽涉的成本效益和執行上的困難。

至於“鋪換鋪”的建議，市建局認為所涉及的運作上問題更為複雜，原因是每一間店鋪基於行業性質不同，業主就重置商鋪的面積、地點、座向、樓面大小、附近路面設施、樓底高低和負荷量、工商業法例規定等，會有不同的需要。

市建局董事會基於以上考慮，認為在現階段市建局並未具備足夠條件和能力推行這兩項措施。

然而，市建局的員工及其資助成立的社工隊則非常樂意為住宅單位及商鋪的業主提供市場資料，盡量協助他們尋找合適的住宅單位或商鋪。

我們會繼續鼓勵市建局以開放的態度聽取各界意見，並因應具體情況，探索多元化的安置及補償方式，包括容許受影響業主在重建後的樓宇優先購回單位，以回應受重建項目影響的居民及商戶的不同需要和訴求。

**張超雄議員：**局長在主體答覆第(三)部分指出，以“樓換樓”和“鋪換鋪”在理念上可取，但在執行上卻有很多困難和牽涉成本效益的問題。市建局進行重建的目的便是為了改善當區居民的生活，理念是“以人為本”，應該盡量減低對當區居民或商鋪的影響及對其社區網絡的破壞。我想問局長，他現時這樣的答覆方式，是否顯示市建局這個“以人為本”的理念其實也只是在理念上可取，但由於所牽涉的成本效益和執行上的困難，短期內解決不到，所以也不會有具體條件可以實施“以人為本”的理念呢？

**房屋及規劃地政局局長：**“以人為本”這個目的當然不是只有一個方法可以達到，不是一定要“以樓換樓”、“以鋪換鋪”才能達到，這只是其中一個可以考慮的方式。我剛才已表示，當局一定會考慮如何克服我剛才所說的困難。

我在主體答覆已說明，正如張議員剛才所說，我們其實主要是希望讓現時受影響的人重新融入社區。所以，市建局資助成立了一支社工隊，這類社工隊的主要用處是提供支援服務，為受影響的人在區內看看有甚麼適合他們的店鋪或單位，當他們本身未能找到時，社工便會給他們提供這類服務；他們自己做不到的，便會有人盡量根據他們的要求，幫忙在區內盡量用這種方式滿足他們的要求。當然，這是其中一種做法，市建局是會一直這樣做下去的。

至於他們提出的其他問題，如果他們可以尋求其他方式來解決，而將來有機會的話，我們當然可以考慮。我在主體答覆也有提到，其中一種當局正在考慮的方式，便是容許受影響的業主在重建後，可以優先購回單位，當中當然有很多細節要考慮。這些均表示“以民為本”這個目的是必然的，我們希望透過不同的方式達到這個目標，而現行已有數個方法正在進行。

**張超雄議員：**我剛才的補充質詢是，是否在理念上可行，但執行上有困難，局長的答覆是他其實也認同以“樓換樓”……

**主席：**你無須批評或評論局長的答覆。你只須重複你認為未獲局長答覆的那個部分便可以了。

**張超雄議員：**是的，明白。既然這項質詢已說明以“樓換樓”、“鋪換鋪”是實踐“以人為本”理念的一種方法，但局長卻說不可行，即是其實他未有回答我主體質詢的問題。

**主席：**局長，你是否還有補充？

**房屋及規劃地政局局長：**主席，我想我沒有其他補充。

**馮檢基議員：**主席，我想先提供一些局長沒有提到的資料，接着才提出我的補充質詢，我提供的資料會盡量簡單。

當天成立市建局時，房屋及規劃地政局的副秘書長余志穩曾向街坊公開表示，他在原則上同意以“樓換樓”這種做法，他並且曾向我們提供一些資料，指深水埗對開那塊空地準備撥給市建局，讓它興建樓宇；他甚至說以居屋或私人參建的居屋作為以“樓換樓”的用途，也可以是考慮的一部分，這是當天余志穩秘書長向街坊所說的話。但是，現在局長說不行，是否表示余志穩當天只是“喺得就喺”呢？

第二，局長的主體答覆指出，這種做法是未具備足夠條件和能力，我想問局長剛才提出的那3種方法，又是否具備這些條件？究竟局長所說的條件是甚麼條件呢？反正當局現時有一大批居屋單位尚未出售。

**房屋及規劃地政局局長：**我相信在這項補充質詢背後，我們主要考慮的，是我們現時是否有方法能滿足受影響的業主和店舖東主的要求。其實，答案是可以的，我們有這樣的方法，例如有社工隊幫助他們尋找合適的單位。當然，如果有其他方式，我們也可以考慮。

至於余志穩先生當時所說的，我相信他當然不能斬釘截鐵地說會那樣做，他只是說考慮而已，他只是提供一種可考慮的方法，說如果有土地可以那樣做，便會去做。正如馮議員剛才提出有關居屋的做法，如果有這類其他的方法，也可以提出來。可是，據我們瞭解，我們所能夠提供居屋單位的地點有限，不一定是在香港每一個角落也有的。如果鄰近受影響社區有這類單位，受影響的業主當然歡迎，但相對於其他受發展地區所影響的業主，如果沒有同類型單位，他們便會持不同的態度。因此，我們現時所談的是一項多元化的問題，是不能單以一種形式便解決得到的。如果有方法可以解決得到，我們當然會盡量考慮。

**馮檢基議員：**主席，局長沒有正式回答我的補充質詢。余志穩當天及在立法會2002年1月22日的文件中也有提及以“樓換樓”的做法。我想問清楚局

長，是否即使連他所說的話和這份文件所載的，局長現時基本上是不考慮的呢？他經常說條件不成熟，條件不成熟是否等於不做呢？他沒有回答我的補充質詢。

**房屋及規劃地政局局長：**我剛才不是說條件不成熟，我剛才列舉了某些困難，這些困難全都是實在的問題。現時，市建局現正就這些問題重新作出考慮，這是市建局董事會正在進行的工作，當工作完成後，如果有進展，我便會提供有關的進展報告。但是，現時的情況是，市建局的董事會認為這方面的問題尚未解決，並不是說條件成熟與否的問題，而是有困難尚未解決。

**陳婉嫻議員：**有關這項主體質詢的各項問題，我很多時候也會問局長。局長今天在回答張議員主體質詢的第一部分時提出，市建局是有一套市區重建策略的，他亦同意將會就這些策略作全面和有效的檢討。我的補充質詢是，究竟檢討要等候多久呢（主席，我很快便會說完）？客觀上，究竟政府現時是否能面對市建局每項計劃對社會所帶來的每項衝突呢？我不想逐一說明，市建局現正進行的所有計劃都出現了一些很大的矛盾和衝突。我想問局長，就現時的狀況，即大致上是把所有原居民（不論是營商的還是住戶）全部趕走，不管是否有這樣的需要，他覺得是否一項好的策略呢？這種策略是否要無限期地發展下去，因而蔓延至每一件事情也會跟政府產生衝突呢？我想問局長，面對着一個本來是“以民為本”，但現時卻使用了一些惡劣地產商手段的市建局，究竟政府何時才會作出檢討呢？我認為他沒有回答張議員的主體質詢。

**房屋及規劃地政局局長：**其實，我是有回答的，那是在主體質詢的第一部分。由於市建局現時所做的，主要都是處理前土發遺留下來、尚未完成的重建項目，一共有 25 個，而這些項目均是根據舊的《土地發展公司條例》來處理的，因為項目是在那個時候開展，所以便根據該條例來處理，而並不是根據《市區重建局條例》來處理。因此，我便要在此解釋，由於這類工作剛剛開展，所以當局需要時間來累積經驗，讓我們知道以這樣的方式來運作所面對的困難是甚麼。理由便是這樣。

至於陳議員的補充質詢，我們其實也知道，最重要的並非要理會是甚麼條例，最重要的是“以民為本”，以及當我們進行這類項目時，一定要令公眾的訴求得到照顧。因此，我們現時已跟市建局商量了一套方式，他們現時的諮詢程序已有了很重大的改變，是由下而上的。以觀塘的重建計劃為例，當局舉行了很多聽證會和其他居民的小組會議等，先聽取居民的意見，以瞭解他們的情況，然後才進行規劃，這樣便能讓他們成為持份者。就他們的很

多意見，我們在尚未作出具體建議，已考慮了他們的喜好。要做這方面的工作，在開始時會繁複很多，要處理的事情亦多了很多，但現時看起來，我們仍然認為是值得做的，而市建局亦已肯定了這個方向。所以，在這方面，不論我們有否進行檢討，我們現時看到的是，如果工作上可以改善的，我們也會盡量、盡快作出改善。

**陳婉嫻議員**：主席，局長真的沒有回答我的補充質詢，我問他何時會做，他並沒有回答，他只是在兜兜轉轉地說。以現時的觀塘區為例，根本上是問題多多，兇惡的地產商……

**主席**：你只是想問局長何時會進行檢討，是嗎？

**陳婉嫻議員**：是的，我剛才只是問了他一項很簡單的補充質詢，但他卻回答了其他事情。

**主席**：可以了。局長，請作答。

**房屋及規劃地政局局長**：主席，問題是我們要積聚這類的經驗，我們現時已展開的項目只有 6 個而已，所以我們需要一些時間。

我已表示，我們現時所要做的，未必是策略性的 — 其中最主要的元素，正如我剛才所說，我們要對公眾的訴求有更多瞭解，以及看看如何才能更有效地處理他們的訴求。

**主席**：本會就這項質詢已用了超過 20 分鐘。現在是最後一項補充質詢。

**陳偉業議員**：局長最棒的，便是答完等於沒有回答，主席，在這 20 分鐘內，他也未能回答這些問題。

主席，我想問局長的補充質詢是，在主體答覆第(一)部分，關於市建局在過去數年優先處理前土發項目的問題。有很多前土發的項目差不多都是在

20 年前開始進行研究的，但近數年，市民的很多要求和價值取向已有了一定的改變，例如有關集體回憶，以及很着重地區傳統文物和特殊經濟項目（即如“喜帖街”、“波鞋街”）等問題。在有關優先處理的項目的問題及其優先次序方面，局長會否因應近年居民或市民的價值取向的改變，就以往那 25 個決定會進行的項目，考慮在策略上、政策上及方向上作出重新的研究和檢討，以重新訂出優先計劃呢？

**房屋及規劃地政局局長：**我相信我們已把優先計劃訂出，並已經開展了，不過，對於陳偉業議員剛才所說的，我也很贊同，因為有很多項目均是在很多年前訂下的，我們現時也有需要進行檢討，例如應採用怎樣的處理方式，以及在將來重建時要考慮的方案等，也是我們要考慮的事情。

正如剛才所說的，現時很流行談論如何保存市區現有的面貌等，很多人說如果我們按照一直以來的思維方式，便是把舊的建築物全部拆卸，然後興建高樓大廈。有鑑於此，市建局現時在進行項目重建時，已盡量嘗試在某些地方保留現時的面貌，研究如何令建築物融合，即是當既要保留現時的現狀，但無可避免地亦必須有些高樓大廈時，我們便要研究在設計上如何把兩者融合，使之既可達到保留一些現時的面貌，同時亦可改善該區的環境和生活狀況的效果。這是他們的工作目標，是一定會做的。

**陳偉業議員：**主席，這項質詢提及重新訂定的優先計劃，局長答應會檢討，但剛才我提出的補充質詢是，局長會否考慮重新訂定優先計劃？

**主席：**局長，你是否有所補充？

**房屋及規劃地政局局長：**主席，我剛才提及的 25 項計劃，都是剩下來的，其實不會有很大機會讓我們考慮重新訂定，當然，有一兩項是因為我們剛才所提及的問題而有需要重新處理的，所以，這方面已顧及陳議員剛才所提出的補充質詢內容。

**主席：**第五項質詢。

## 建築物抵禦地震的能力

5. **何鍾泰議員：**據報，近年在鄰近地區發生強烈地震時，本港不少市民亦感到其處身的建築物在晃動，更有市民慌忙逃離建築物，以策安全。鑑於本港現時的法例並未規定樓宇須具備抵禦地震的能力，政府可否告知本會，會不會考慮立法作出上述規定；若會，由於立法需時，當局會不會優先加強現有災難緊急救援設施（例如消防局、醫院及警署等建築物）的抵禦地震能力，以確保這些設施在地震發生時仍能運作？

**房屋及規劃地政局局長：**主席，世界大部分的強烈地震都發生於地殼板塊邊緣。香港位於歐亞板塊內，而並非處於板塊邊緣。著名的環太平洋地震帶位於歐亞及太平洋板塊的邊界，並且貫穿日本、台灣及菲律賓這些經常發生地震的鄰近地區。香港並不位於這條活躍地震帶之上，因此，發生大地震的機會比較微。

自天文台於 1905 年開始記錄香港的有感地震以來，香港曾經錄得 162 次強度不等的有感地震，但並未引起任何傷亡。當中，錄得最高的強度為“修訂麥加利地震烈度表”的 6 至 7 度，該有感地震發生於 1918 年，是由距離香港三百多公里汕頭附近發生的地震所引起。該地震令到少數香港以當時標準設計的建築物的牆壁出現輕微損毀。這是 1905 年以來唯一在香港引起損毀的地震。

屋宇署已經聘請顧問研究有關地震問題，主要目的是評估香港發生地震的風險及對本地樓宇的影響。有關研究仍然在進行中，我們希望能夠盡快完成。

現時的《建築物條例》並沒有規定本港的私人樓宇須具備抵禦地震的設計。然而，根據該條例，本港樓宇須能抵受每小時 250 公里的陣風風力，因此具有很強的荷載抵禦能力。假如發生“修訂麥加利地震烈度表”第 7 度的地震，根據現行規定興建的樓宇應該仍是安全和不會受到重大損毀的。

屋宇署的顧問研究亦初步證實上述的論點，即本港大部分現時的樓宇，在遇到香港一般可能發生地震的情況，基本上是安全的。待報告完成後，我們會仔細考慮結果，並且研究應否修改法例來加強樓宇的抵禦地震能力。

至於現有消防局、醫院及警署等樓宇的抵禦地震能力，這些樓宇從三十年代開始已加入禦風能力，而禦風能力的標準亦不斷與時並進，所以這些樓宇在遇到香港一般可能發生的地震烈度時，基本上仍然是安全及不會受到嚴重損毀。

本港一旦出現任何嚴重事故，保安局會按照需要立即啟動既定的應變措施，並且協調各緊急服務和支援部門的指揮及控制中心，進行救援、善後及復原的工作。

待屋宇署進行的顧問報告完成後，有關的政策局及部門會研究有否需要加強消防局、醫院及警署等樓宇的抵禦地震能力。

**何鍾泰議員：**主席，局長提到消防局等設施自三十年代開始已加入禦風能力，但在上世紀八十年代初已大大修改了有關風力的設計要求，而很多災難緊急救援設施大多是在八十年代之前建成的，我知道不太高層的建築物也有未能抵禦較強力地震的問題。局長可否告訴我，顧問研究報告會何時完成？在該報告完成前，會否積極考慮我在主體質詢的第二部分提及的問題，即優先加強現有災難緊急救援設施的抵禦地震能力呢？

**房屋及規劃地政局局長：**主席，我剛才在主體答覆已表示，屋宇署所做的研究已進行了一段時間，我們期望可以盡快完成這份報告，然後政府內部會就報告結果考慮有否需要立法和作出其他跟進工作。

至於災難緊急救援部門方面，我也明白何議員為何要問及這問題，因為是顧慮到一旦發生地震的情況時，他們可能會自顧不暇。因此，我們已確定這些救援設施已經具備足夠的禦風能力。同時，政府各緊急部門的儀器和系統其實均設有後備裝置的，因此，即使發生任何事故，我們也能確保後備設施和救援服務得以正常運作。

**譚香文議員：**主席，IFC 是全港最高的樓宇，其抵禦地震能力有多強呢？局長表示本港樓宇能夠抵受第 7 度的地震，如果發生超過第 7 或 8 度，甚至更大的地震時 — 由於香港現時的商業樓宇越來越高，局長提到可能會修改現行法例，但在修改有關法例後，如果樓宇仍未能抵禦第 7 或 8 度以上的地震 — 局長有何措施協助這些樓宇加強其防震能力呢？

**房屋及規劃地政局局長：**主席，我們一定要參考過去的紀錄。根據過往紀錄，香港發生的多次地震大多數屬輕微地震，我們當然不會就此作出結論，肯定說將來不會發生更強烈的地震的，這正正是屋宇署委聘顧問公司就這方面進行研究的原因。事實上，我們不但就這方面的風險進行研究，同時也參考其他鄰近地區的處理方法。正如我剛才提到，最重要的是視乎地震影響香港的

程度，而不是有多大機會超過某個級數。當然，如果香港發生第 8 或 9 度地震，應如何作出應付呢？我們會就此做好準備工作，故此，我們會先考慮顧問報告的結論。

正如我在主體答覆提到，本港的高樓大廈現時能夠抵受每小時 250 公里的陣風風力，因此具有很強的荷載抵禦能力。至於樓宇能夠抵禦這風力是否等於能夠抵禦地震，我們一定要待顧問報告完成後才有結論，並且作出詳細考慮。就現時來說，由於香港多年來從未發生過任何嚴重事故，因此我認為本港樓宇在這方面有足夠的抵禦能力。

**何鍾泰議員：**主席，現時世界各國正深入研究地震的影響和發生的頻率，我們不可以再用過往數十年的紀錄作為量度的尺度。事實上，現時本港的橋梁設計已加入抗震設計，我相信這樣做是有一定理由的，而建築物的抗震設計要求，其實由七十年代考慮至今已有數十年時間，政府始終沒有作出清晰決定和深入研究。我想請問政府，除了會盡快完成顧問報告和向市民交代結果之外 — 局長在主體答覆還提到消防局、醫院及警署等建築物，在一般可能發生的地震烈度時，基本上仍然是安全及不會受到嚴重損毀的 — 局長如何釐定 “一般” 和 “嚴重”的程度呢？

**房屋及規劃地政局局長：**主席，或許我先回答第二部分。“一般” 和 “嚴重”，是相對我們過往的歷史和紀錄來說的。

至於何議員第一部分的跟進質詢，有關興建橋梁時加入防震措施的問題，根據我手邊的資料顯示，重點不是防震這麼簡單，加入防震措施，首先是因為橋梁會有重型車輛行駛，而不止是因為要抵禦地震。屋宇署在去年 12 月加入了一項新規定，根據《混凝土的結構使用（2004 年）作業守則》，規定須要提升橫梁和直柱之間接口的結構性指引，這個指引起能夠提升建築物在受到震動時的表現，但這守則並非專為混凝土建築物抗震設計而要求的。因此，雖然我們關注這方面的問題，但我們不能就此便要求其他樓宇也加入抗震措施的。我們必須待顧問報告完成和得出結論後，才考慮有否需要加入這項要求。

**主席：**最後一項口頭質詢。

## 香港教育學院爭取大學名稱

6. **楊森議員**：主席女士，香港教育學院（“教院”）是大學教育資助委員會（“教資會”）資助的高等院校之一，並在 2004 年取得自行評審資格。據悉，教院爭取使用大學名稱（下稱“正名”）多時，至今仍未有結果。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於政府曾表示在處理高等院校的正名申請時會考慮多項因素，教院現時在每項因素所獲得的評分是多少，以及有關評分與其他院校獲正名時所得的評分相差多少；
- (二) 教院可不可以就正名申請受到拖延提出申訴；若可以，有關的程序是甚麼；若不可以，有甚麼措施確保教院的申請獲得公平處理；及
- (三) 政府有沒有評估正名會對教院作為師資培訓機構的公眾形象、在爭取學業成績優異的學生報讀方面，與其他高等院校屬下的教育學院競爭的能力，以至財政等方面有甚麼影響；若有評估，結果是甚麼；若沒有評估，原因是甚麼？

**教育統籌局局長**：主席女士，近日有很多關於教院的討論，一些人罔顧事實，把教院的內部事務，例如個別員工的聘任及人事糾紛，與教院是否正名等問題混為一談，誤導公眾，對各方均造成傷害，實在令人感到遺憾。其實，政府對於合資格的高等院校應否正名的問題，一向持開放態度。所以，我非常多謝楊森議員提出質詢，讓我在此有機會清楚說明政府的立場。

根據現行政策，政府在考慮正名申請時，會考慮每個申請的具體情況及其他相關因素，包括建議設立有關大學的目的、院校學術和研究課程的質素及學術水平、在教與學方面的有效性、內部管治架構、管理層領導的能力、院校財政狀況、持續發展的狀況，以及公眾利益等。

此外，政府亦會考慮到國際上大學發展的趨勢，便是要發展“多元化學科大學”，在同一所大學內提供不同學科領域的學位課程。假如提供單一學科的院校改名為大學，會不會反而鼓勵了原本在其他大學內的學院，如法律學院、醫學院等，也申請成為獨立的大學呢？這樣對香港來說，是不是適合呢？大家可以自己想想，或可以參考一下其他人的看法。根據《大英百科全書》的解釋，大學是一所“高等學府，一般設有文理學院、研究所和專科學

院，它們都有權授予各學科領域的學位”；這便是說，無論在本質上或是設計意念上，大學都不應該只提供單一的學科。

教院於 2004 年就其教育專業課程取得自行評審資格。當時，校方很清楚知道，獲得自行評審資格跟獲授大學名銜是兩回事。政府至今未有收到教院要求改用大學名銜的申請，因此並不存在拖延處理教院的申請的問題。

教院在 1994 年成立，成為一所提供教師專業培訓的學府。教院的角色廣為大眾所認識和理解。現時並無證據顯示教院的發展因為未有大學稱銜而受到不利的影響。事實上，獲大學稱銜的院校，收生質素不一定會有所改善。另一方面，海外有不少出色的高等學府，都沒有大學稱銜，例如美國的麻省理工學院，即 Massachusetts Institute of Technology、加州理工學院( Caltech ) 等。

其實，以上的立場，我並不是第一次表明。在 2005 年，張文光議員也提出過類似的質詢，但我不介意再作一次回應，因為我們的政策很清晰，而且一直都沒有改變。對於教院應否改稱“大學”，我們由始至終均保持着開放的態度，沒有任何既定立場。

教院是一所優秀的高等學府，對本港的師生培訓有很大貢獻。我作為教育統籌局（“教統局”）局長，十分欣賞教院師生的努力，亦不希望再有人對政府或我個人的立場有所誤解。如果有人借教院正名的事件混淆視聽，為了個人問題而對教院的管治和發展帶來負面的影響，我會覺得非常痛心。

**楊森議員：**主席女士，我想把補充質詢集中在第(二)部分，即如何保證教院的申請獲得公平這一點之上。

主席女士，教統局局長今天的答覆，其實是暗指或側面指出教院不適宜正名。此外，教院副院長陸鴻基日前曾表示，局長不斷打壓教院，並要求校長莫禮時解聘 4 名曾經公開批評教改的教院學者及削減學額，以要脅教院接受合併。日後，倘若教院真的正式提出正名申請，怎樣能夠避免這些先入為主的觀念和教院及教統局之間存在的衝突會影響有關的申請結果？如果教院不滿意申請結果，可以向哪個機構提出上訴或申訴？

**教育統籌局局長：**主席女士，這項質詢其實有兩部分，第一，是關於正名的問題。正名問題並非由教統局局長一人來決定的。如果有人申請正名，我們

一定會送交教資會，該會有海外的出色學者在場作出判斷，政府亦會作出判斷，最後交由行政會議作出決定。所以，在這方面，這並非是個人恩仇或甚麼問題的。

第二，既然提到有人指我要解僱教院 4 名學者，我在此清楚說明，我完全否認這些指控。這對我個人來說，這是一種傷害，是完全沒有這種事情。

**楊森議員：**主席女士，我剛才的補充質詢是，如果教院對有關申請結果不滿意，它可以利用甚麼途徑提出申訴呢？

**教育統籌局局長：**如果教院要提出申訴，也要解釋有關情況。雖然楊森議員剛才說我已經表示不可以，但我要重新澄清，政府和我的立場是持開放的態度。如果有人提出申請，我們便一定要向他提出問題，例如申請的目的、單科是否有問題、為何認為提供單科也可以作為大學呢？這些問題是必須回答的，對嗎？

我現時提出這些問題，並不表示不會批准，只是希望他們再三考慮會如何回應而已。對於他們提出申請成為一所大學，我很歡迎，但他們也須回答其他問題，對嗎？如果某間醫學院要申請成為醫科大學，我屆時又應如何回答他們呢？因此，種種問題也須考慮清楚，必須有發展的藍圖。現時，沒有人表示過不批准教院正名，但它須考慮清楚有關的 argument，即有甚麼理由才可以。

**張文光議員：**主席，李局長今天的答覆，已大大超越向立法會所提供的回覆。因此，我的補充質詢也是就李局長增加的部分作出跟進。李局長剛才指有人借正名來混淆視聽，我很希望李局長藉此機會清楚說明，這個“有人”是指誰？借正名來混淆視聽的究竟是甚麼事情？李局長可否詳述，為剛才增加的答覆闡釋清楚呢？

**主席：**各位議員，政府向立法會提供的草擬答覆，是讓我們獲得較多資料作為參考。事實上，政府官員在立法會會議上所作答的，才是正式的答覆。

**教育統籌局局長：**主席女士，教院已經獲得自行評審的資格，我也知道其師生及校董會均非常希望改名為大學，亦曾在不同場合上跟我商討。但是，這

問題由於有兩位教職員的續約問題而突然混淆起來，即指他們不獲續約的理由，是我要迫教院合併，不讓校董會為它爭取正名，所以他們便不能獲得續約。這是人事方面的問題，我在這方面不方便作出干預，亦沒有能力干預，更沒有權力來干預。

但是，報章很清楚的報道 — 大家都知道我指的是甚麼，或許我在此再澄清一點，我沒有強迫院校進行甚麼合併，我重複一遍，我完全沒有強迫哪所學校跟哪所學校合併。如果要合併，是要得到大家同意，雙方也覺得合併是一件好事，這樣才能辦得到的。政府是不會強迫人，我也不會強迫人的。可是，我必須清楚說明，在 2000 年 3 月（我當時仍未加入政府），教資會擬備了一本藍圖，指出大學應該如何發展。政府接納了這個藍圖的報告，而報告亦清楚指出大學可以做些甚麼，也可以由甚麼也不做以至於合併，當中有很多空間，對於合作及深切協作有很多不同方法。

但是，院校應該考慮一下自己的定位，既然政府已接受這份報告，我也擔任了教統局局長，便有責任跟每所院校商討它們的發展。如果這種情況即是強迫的話，豈不是說我盡自己的責任即是強迫他人？

**張文光議員：**主席，我剛才詢問的起點是，有人借正名來混淆視聽。我當時提出的第一個要點是，“有人”是指甚麼人？教統局局長先前沒有提到“有人”是指甚麼人，他仍然說有人，不過是兩個人，局長可否說清楚？

**主席：**局長，你是否有所補充？

**教育統籌局局長：**主席女士，我沒有補充。

**余若薇議員：**主席，局長剛才多次說他沒有能力干預，亦沒有作出干預。但是，事實上，一直以來，關於局長強迫院校合併的傳言是不斷的。局長剛才也提到，最近報章刊登了很多指控。我相信局長也同意，那些指局長做了很多干預院校事情的指控，其實是相當嚴重的，但局長卻作出強烈否認。主席，局長是否覺得政府應該成立一個獨立調查委員會，以調查有關的事宜呢？

**教育統籌局局長：**主席女士，如果一個人要指控他人，他應該具有清楚的證據解釋為何要作出指控，所憑的是甚麼證據。如果有證據，我覺得應該作出

調查，因為這是非常嚴重的。我本身曾擔任大學校長，如果有人干預大學的學術自由，這是非常嚴重的，我要重申，這是非常嚴重的，是香港不可以接受的。但是，如果有人隨便亂說誰作出干預，便請提出證據。如果能提出證據，便一定要依照法律及所有規矩來處理。可是，如果只是有聲音，今天指甲，明天指乙，後天指丙，政府是否每次也要成立調查的聆聽委員會呢？很多人說話是不用負上責任的，拍拍“屁股”便離開，弄致滿城風雨，這些是否負責任的行為呢？

**余若薇議員：**主席，局長沒有回答我的補充質詢，我只是問局長覺得政府應否成立一個獨立調查委員會來調查這件事？主席，證據當然會在調查委員會提供，我的補充質詢只是問他是否同意政府應該成立一個獨立調查委員會而已。

**教育統籌局局長：**主席女士，我已說得清楚，是否凡有人提出指控，便要成立一個獨立調查委員會呢？我說要有憑據，然後才可以成立一個調查委員會。如果每次也要成立調查委員會來尋找證據，我們便會有很多調查委員會了。如果外間有人說立法會的余若薇議員做了甚麼不公道的事，我們又是否要立即成立一個調查委員會來看看有否證據呢？請她自己想想吧。

**余若薇議員：**主席，局長還是沒有回答我的提問，我當然不能跟局長相比，我的地位跟局長怎會相同，對嗎？現時是有人提出指控。我的補充質詢只是問局長覺得政府是否應該這樣做。他的答覆是否認為沒有需要呢，主席？

**教育統籌局局長：**主席女士，我沒有說過有需要或沒有需要。我的回答是，如果有證據，必定要調查清楚。但是，如果沒有證據，只有一個人出來說話，有甚麼憑據呢？除非說這樣做是為政治化事情，要抹黑政府，我便無話可說了，我亦不能阻止別人這樣做。不過，我們也應讓香港市民看到，對於這種沒有憑據的做法，成立一個聆聽委員會也只不過意圖抹黑而已。

**主席：**本會就這項質詢已用了超過 18 分鐘。現在是最後一項補充質詢。

**郭家麒議員：**主席，局長今天所答的很多資料均是主體答覆中沒有的。當然，對於是否成立獨立委員會，除了政府以外，立法會也有這項權責。局長剛

才說，如果指控屬實，便是相當嚴重的。我想問的是，假如有證據，即立法會通過一些有效方法能尋找出證據，指證及確認這件事是相當嚴重的，局長認為應該怎樣處理，而他本人在這件事有何責任？

**主席：**郭家麒議員，你可否以另一種方法提問你的補充質詢？你一開始便說“假如”……

**郭家麒議員：**是的，主席。

**主席：**你須知道，議員是不可以提出假設性的質詢的。

**郭家麒議員：**是的，主席，不好意思。我的意思是，就這件事，我們聽局長所說，較聽其他地方流傳的更多。如果我們能找到證據，這事件當然可以有很多處理的方法。這事件牽涉教院，如果我們能尋出一個方向指出這事件會影響教院，包括其獨立性，我想問局長，他認為應如何處理？包括他本人的責任問題。

**主席：**郭家麒議員，我可否用以下的方式為你提出你的補充質詢？你的補充質詢是問，就這件事情而言，局長是否認為教育學院的獨立性受到了影響？如果有受到影響，應該有甚麼跟進行動呢？

**郭家麒議員：**主席，不是的，或許我再嘗試提問。

**主席：**好的。

**郭家麒議員：**如果這個委員會一旦成立了，並且有確切證據顯示這件事正如局長所說 — 事實上，很多事情也是局長所說的，局長會如何處理呢？

**主席：**郭家麒議員，是甚麼委員會？局長也沒有提及甚麼委員會。

**郭家麒議員**：仍未……我說的是跟委員會無關，即這件事情查明屬實……

**主席**：是哪個委員會？

**郭家麒議員**：主席，我已經沒有提那個委員會，這件事本身已經脫離委員會以外了。

**主席**：郭家麒議員，我不大明白你想問甚麼。可能因為我要求你說得清晰一些，所以令你混淆了。你可否再嘗試提出你的補充質詢？

**郭家麒議員**：好的，主席，或許我再轉換我的提問。我們考慮整件事時，最重要的是政府（包括局長）在整個事件中的角色，這事件事實上影響教院、公眾及局長之間，並證明當中有一個關係。如果這事件查明屬實，便是一件嚴重的事情——局長剛才也說是很嚴重的事情，不論有沒有成立委員會。如果這事件一旦證明屬實，局長會如何處理這事件所牽連及帶出的影響？

**主席**：由於時間關係，我且看看局長能否回答這項補充質詢。

**教育統籌局局長**：主席女士，我很高興回答這項補充質詢，但我不知道他想問我甚麼？

**主席**：郭家麒議員，我也有一些弄不清楚。

**郭家麒議員**：主席，不好意思，我其實說得很清楚的，主席，不過，由於《議事規則》，我明白要把整件事提問至可以回答。如果局長知道說不知道，聽了也說不明白，我也無法再問了。我放棄，我收回這項補充質詢，不再提問了。

**主席**：如果是這樣，口頭質詢便到此為止。

## 議員質詢的書面答覆

### 香港經濟自由

7. **林健鋒議員**：主席，據報，美國傳統基金會（“基金會”）最近發表“經濟自由度指數”報告，連續 13 年把香港評為全球最自由的經濟體系。在貿易自由、投資自由、金融自由及產權保障 4 個範疇上，香港的得分均居全球首位。然而，基金會亦表示，香港特別行政區（“香港特區”）政府應縮短牌照審批時間，以及不應制訂干預市場的政策（例如訂立最低工資）。就此，政府可否告知本會：

- (一) 將如何鞏固香港在上述 4 個範疇的優勢；
- (二) 將如何提升香港的營商自由度和加快審批牌照的過程，令香港不致落後於其他地區；及
- (三) 鑑於上述報告讚揚香港特區政府對商業的規管精簡及勞工市場高度靈活，當局如何確保不會制訂新政策削弱此等優勢？

**財政司司長**：主席，

- (一) 香港連續 13 年獲美國傳統基金會評為全球最自由經濟體系，我們以此為傲。我們會繼續積極提升香港在多方面的競爭力，包括法治精神、市場制度及方便營商等。此外，我們會繼續投資基礎建設及人力資源，推動市場開放，促使經濟持續增長，並不斷提高效益。我們在鞏固貿易自由、投資自由、金融自由及產權保障等 4 方面的策略如下：

#### 貿易自由

我們會貫徹現有的自由貿易政策，在國際間積極支持及推動持續的貿易自由化工作，以及盡量開放本身的貿易制度，讓香港及其貿易夥伴得以互惠互利，全球貿易得以蓬勃發展。

在保護知識產權方面，我們會繼續加強各項相關工作，包括(i)建立完善法律制度；(ii)採取嚴厲的執法行動；(iii)推行持續的公眾教育；及(iv)與知識產權擁有人和其他相關機構緊密合作。此

外，我們會進一步與內地珠江三角洲及其他地區的城市交流，並分享彼此的經驗。在執法方面，我們擁有區內其中一支最強大的專責隊伍（約 400 名海關關員），全力打擊有關知識產權的罪行。香港海關會繼續採取嚴厲的執法行動，在進出口、製造、分銷及零售等不同層面，根據情報展開調查及進行掃蕩，以打擊有關知識產權的罪行。

### 投資自由

在吸引外來直接投資方面，我們會致力維持香港一直以來的優勢，包括外匯自由流通、簡單低稅率的稅制、資訊自由流通、廉潔的政府、穩定的政治環境及良好法治等。此外，我們會繼續鞏固香港作為外國投資者進入內地市場和內地企業拓展國際市場的門戶地位，藉以加強香港作為營商及投資據點的吸引力。

### 金融自由

我們會繼續致力根據運作經驗、市場發展及按國際標準來更新金融市場的監管制度。在未來數月，財務匯報局將全面投入運作，以強化香港在企業管治及投資者保障方面的工作。除了加強香港作為內地企業的首要集資中心的地位外，我們亦會鼓勵更多優質的海外公司來港上市，以鞏固香港作為國際金融中心的地位。

### 產權保障

《基本法》第一百零五條確保財產權利受到保障。我們會繼續致力維持法治及高質素和獨立的司法機關，以及公開、透明且具效率的土地管理制度，以確保財產權利的保護。

- (二) 過去多年來，我們一直推行各項方便營商措施，以取締及簡化過時或有礙商界營運和發展的規例。為促進本港的營商自由度，我們會繼續聽取商界的意見，積極尋求方法簡化本港的發牌及規管制度，改善審理發牌工作的透明度，並着力在各部門推動方便營商的文化。在方便營商諮詢委員會及其專責工作小組的督導下，我們會繼續有系統地就選定行業的發牌及規管制度進行檢討，以盡可能減少規管，從而改善營商環境及減低業界遵從規管的成本負擔。

(三) 一如既往，我們在制訂政策時，會詳細評估各項規管方案的可行性，以及其對業界所造成的規管影響，更會按情況進行規管影響評估。在推行新政策之前，我們亦會諮詢相關業界。

### **削減將軍澳醫院的醫療設施**

**8. 田北俊議員：**主席，本人得悉，當局並未加快將軍澳醫院及靈實醫院擴建工程，最近又開始削減將軍澳醫院的病床等醫療設施，西貢區議會及當區居民曾就此多次表達反對意見。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 將軍澳醫院及靈實醫院擴建工程的時間表及擬增加的醫療設施的詳情；
- (二) 上述已經或將會被削減的將軍澳醫院醫療設施的詳情，以及削減有關設施的時間表；
- (三) 將軍澳醫院的有關設施被削減前和其後的使用率，在削減病床前和其後，將軍澳醫院的病床數目與所服務人口的比例分別為何，以及該等數據與其他各區醫院的有關數據如何比較；及
- (四) 削減將軍澳醫院上述醫療設施的原因，以及當局會否考慮停止削減有關的設施？

**衛生福利及食物局局長：**主席，

- (一) 醫院管理局（“醫管局”）現正就將軍澳醫院和靈實醫院的擴建工程進行規劃研究。目前的工程的時間表和擴建的設施仍未有具體定案。
- (二) 醫管局是以聯網為基礎提供服務的。現時由基督教聯合醫院、將軍澳醫院和靈實醫院組成的九龍東聯網，為東九龍、將軍澳及西貢區居民提供服務。一如其他聯網，九龍東聯網一直密切留意服務的使用情況，以確保提供的服務足夠應付居民需要，亦會視乎服務需求的改變及發展，調配聯網內各醫院的資源以提升效率和

善用資源。為此，九龍東聯網計劃在本年年初重組將軍澳醫院的服務，並將復康服務集中在靈實醫院一併提供。將軍澳醫院會關閉 38 張復康病床，而區內的靈實醫院則會在內部調配數目相若的病床以支援將軍澳醫院的復康服務。聯網會推出相應的措施配合計劃的推行，包括加強接載復康病人的非緊急救護車服務及理順醫院內各服務流程等。

- (三) 將軍澳醫院的 38 張復康病床在關閉前的使用率約為 85%。現時醫管局各聯網病床數目與服務人口的比例現載列於附表。但是，我們要說明一點，各聯網的病床數目與人口的比例都不盡相同，如果單以有關數據比較不同聯網的服務，並不恰當。這是因為每個地區居民的年齡分布和疾病特徵等並不相同，而目前病人選擇跨聯網使用服務的情況亦相當普遍。加上部分專科服務會集中由數間醫院提供，因此這些醫院的病床和所服務的病人亦會較多。
- (四) 正如上文所述，是次將軍澳醫院復康病床的調遷計劃，目的是為了重整聯網服務及更善用資源。該計劃的實施不會對將軍澳區的相關醫療服務造成影響，亦不會影響將軍澳醫院及靈實醫院的未來服務及工程規劃。

附表  
醫管局各聯網病床數目與服務人口的比例

聯網	人口	病床數目 (截至 2006 年 3 月 31 日)	每 1 000 人的 病床數目
港島東	845 720	3 179	3.76
港島西	546 707	3 257	5.96
九龍中	517 984	3 385	6.53
九龍東	978 358	2 185	2.23
九龍西	1 940 717	7 156	3.69
新界東	1 335 684	4 621	3.46
新界西	1 101 499	3 959	3.59
整體	7 266 669	27 742	3.82

## 五天工作周的影響

9. **李鳳英議員**：主席，近日有前線公務員向本人反映，平日的下班時間因實施 5 天工作周而推遲，令他們難以兼顧若干家務，例如接子女放學或上市場買菜。由於他們擔心恢復先前的安排會令其他同事不能逢周六休假，因此不願意向主管反映所遇到的困難。就此，政府可否告知本會：

- (一) 如何幫助這些員工解決有關困難；及
- (二) 會否考慮讓這些員工選擇提早上班及下班？

**公務員事務局局長**：主席，

(一) 落實 5 天工作周的大前提，是必須維持政府服務的整體水平和效率，因此，改行 5 天工作周後，部門會延長周一至周五的辦公時間，以充分補足以往星期六的辦公時數。同時，政府推行 5 天工作周的其中一項基本原則，是不減少員工的每周規定工作時數。故此，有關員工周一至周五的工時須略為增長。

為了維持緊急及必需的服務，我們現階段估計，到了 2007 年 7 月，約有數萬名公務員須維持每周值勤 5 天／5 更以上。為了讓更多員工有機會改行 5 天工作周，部門管理層會謹慎及公平地處理員工的調派或輪值安排。如果個別員工因各種原因未能適應 5 天工作周的上班時間，他們可向部門反映，部門管理層在可行的情況下，會考慮為他們安排非 5 天工作的崗位。

(二) 部門首長一向視乎運作需要制訂其轄下辦公室的辦公時間。同時，部門首長有責任確保辦公時間內有足夠人手提供服務，以及員工的實際工作時數不少於其規定工作時數。事實上，大部分推行 5 天工作周的部門已安排員工按輪值表以交錯工作時間上下班，以確保在延長了的辦公時間內有足夠人手提供優質服務。因此，部門首長在顧及上述基本原則和內部協商後，並在可行的情況下，可為員工訂下有若干彈性的上班及下班時間。

## 保育鐵路範圍內的濕地

10. **李永達議員**：主席，關於保育鐵路範圍內的濕地，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，有否監察西鐵沿線濕地的保育情況；若有，最近一次視察的結果為何；若否，原因為何；
- (二) 對於為補償興建西鐵所造成的損失而再造的濕地，政府有否制訂保育標準和指引；若有，詳情為何；及
- (三) 是否知悉九廣鐵路公司（“九鐵”）有否制訂政策，以保育其鐵路範圍內的濕地；若有，詳情為何？

**環境運輸及工務局局長**：主席，為補償因建造西鐵工程對沿線一帶濕地造成難以避免的影響，九鐵按環境許可證的條款須作出補償，建造和管理多幅補償濕地。就李議員的質詢，我希望先回應第(二)部分的質詢，即是對補償濕地的標準和指引，然後再解釋監察濕地的保育情況。

- (一) 在考慮九鐵對補償濕地的建造和管理計劃時，政府是按照以下的原則處理，包括濕地生境須多樣化，盡量仿照工程前的原有生境組合，並與周邊環境融合，反映大自然的環境，力求減少管理上的人為干預，以吸引那些受工程影響並有生態價值的目標品種，包括彩鶲、蜻蜓及兩棲類動物。這些指引也訂出監察濕地的標準，包括監察生物的出現次數和監察的時間及頻率。
- (二) 九鐵根據西鐵工程環境許可證的條款和相關的“生境創造及管理計劃書”的指引，定期監察及管理濕地內的動植物並提交監察及管理報告。環境保護署（“環保署”）及漁農自然護理署（“漁護署”）會審閱這些報告，亦會不定時派員實地視察這些濕地。根據九鐵提交的監察報告顯示，這些西鐵工程補償濕地錄得有四十多種雀鳥、二十多種蜻蜓、二十多種蝴蝶及一些常見的兩棲類動物，包括一些較罕有的品種如斑藍小蜻、黃斑弄蝶。環保署及漁護署人員在巡查中，並沒有發現不正常的情況。最近有些報道指補償濕地因缺乏管理而出現濕地乾涸、雜草叢生。根據該工程的“生境創造及管理計劃書”，創造濕地是設計為季節性或永久性濕地。季節性濕地在旱季時水位會較低。此外，巡查結果顯示有兩塊設計為永久性的濕地因漏水的關係而乾涸，九鐵已在監察報告中交代了這個問題及跟進事宜。

- (三) 無論九鐵是否有制訂其公司的保育政策，九鐵必須根據環境影響評估報告及環境許可證的要求，按“生境創造及管理計劃書”管理有關工程補償濕地。

### **僱主發出僱員工傷意外通知**

**11. 梁國雄議員：**主席，本人接獲市民投訴，指有僱主沒有按照《僱員補償條例》(第 282 章)第 15 條的規定，向勞工處處長(“處長”)發出其僱員的工傷意外通知。就此，政府可否告知本會：

- (一) 處長在過去 3 年每年接獲的工傷意外通知分別按行業及工傷類別分類的數字；
- (二) 過去 5 年，僱主沒有在法定期限內向處長發出工傷通知或在發出通知時提供虛假或誤導性的資料的個案數字、處長向這些僱主提出檢控的個案數字，以及有關的定罪個案數字；及
- (三) 處長沒有對上文第(二)部分的部分個案的僱主提出檢控的原因，以及就此接獲多少宗投訴？

**經濟發展及勞工局局長：**主席，

- (一) 過往 3 年，勞工處每年接獲呈報工傷意外及死亡個案的數目與所涉及的行業如下：

按行業分類	2004 年	2005 年	2006 年
農業、林務業及漁業	170 (1)	153 (2)	165 (0)
採礦及採石業	2 (0)	2 (0)	0 (0)
製造業	4 255 (31)	4 095 (12)	4 302 (24)
電力、燃氣及水務業	54 (1)	67 (0)	43 (0)
建造業	3 981 (23)	3 710 (40)	3 585 (26)

按行業分類	2004 年	2005 年	2006 年
飲食業	9 829 (11)	9 388 (6)	9 753 (13)
批發、零售、進出口貿易及酒店業	4 462 (9)	4 691 (8)	4 903 (13)
運輸業	4 307 (25)	4 577 (42)	5 216 (26)
倉庫及通訊業	334 (1)	310 (2)	349 (4)
金融、保險、地產及商用服務業	5 103 (51)	5 329 (54)	5 895 (56)
社區、社會及個人服務業	11 715 (37)	12 190 (34)	13 064 (33)
其他	2 375 (13)	2 966 (0)	2 960 (1)
總數	46 587 (203)	47 478 (200)	50 235 (196)

註：(1) 上述數字包括根據《僱員補償條例》呈報的死亡個案及病假超過 3 天／或涉及永久喪失工作能力的受傷個案。  
 (2) 括號內為死亡個案數字。

勞工處並沒有就該等個案按工傷類別分類的數字。

(二) 根據《僱員補償條例》第 15 條，僱主在工傷意外發生後，或在知悉工傷意外後，須在 14 天內向處長呈報。如果意外引致僱員死亡，僱主更須在 7 天內呈報。過去 5 年，涉嫌逾期或未有向處長呈報工傷的個案數目如下：

年份	涉嫌逾期或未有向勞工處處長呈報工傷的個案	勞工處處長接獲呈報工傷個案總數	涉嫌逾期或未有呈報工傷個案比率
2002	318	49 649	0.64%
2003	282	44 346	0.64%
2004	293	46 587	0.63%
2005	323	47 478	0.68%
2006	269	50 235	0.54%

上述個案中，未有向勞工處呈報工傷的個案為數甚少。過去 5 年，勞工處只錄得 1 宗涉嫌在與呈報工傷有關事宜上提供虛假或具誤導性資料的個案。逾期呈報的工傷個案，多涉及對補償責任的爭議，包括僱傭關係是否存在、僱員是否於受僱工作期間因工遭遇意外而受傷等，僱主在呈報個案前通常需要較長時間來調查、澄清，以及諮詢律師和保險公司的意見。僱主在諮詢勞工處後通常都會呈報工傷意外通知書，以及依法支付有關補償。

勞工處就上述個案所進行的檢控行動及結果如下：

	2002 年	2003 年	2004 年	2005 年	2006 年
第 15(1) 及 15(2) 條： 僱主涉嫌未有依時呈報工傷					
提出檢控的個案數目	10	5	4	6	5
被定罪的個案數目	8	4	3	5	5
第 15(6)(b) 條：僱主涉嫌提供虛假及具誤導性的資料					
提出檢控的個案數目	0	0	0	0	0

(三) 勞工處在考慮應否就《僱員補償條例》第 15 條提出檢控時，首先要判斷證據是否充分。其他須予考慮的因素包括證人是否願意出庭作供和他們的證供的可信程度等。此外，我們也要評估僱主提出的抗辯理由，包括僱傭關係是否存在爭議或僱員是否於受僱工作期間因工遭遇意外以致受傷等。

過往 3 年，我們共接獲 3 宗有關沒有就《僱員補償條例》第 15 條提出檢控的投訴。

### 禁止橫過馬路的行人使用流動電話

**12. 鄭經翰議員：**主席，自 2000 年 7 月 1 日起，法例禁止駕駛人在其駕駛的汽車移動時，以手持的方式使用流動電話、其他電訊設備或有關的附件。然而，現時並沒有相若的法例禁止正在橫過馬路的行人作出此類行為。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，每年有多少宗涉及正在橫過馬路的行人的交通意外，以及這些意外當中，有關的行人於事發時正在使用流動電話或使用耳筒收聽電台節目或音樂的意外所佔的百分比為何；
- (二) 有沒有研究可否立法禁止行人於橫過馬路時使用上述器材；及
- (三) 除立法外，政府有否其他措施可減少此類交通意外？

**環境運輸及工務局局長：**主席，近年涉及行人的交通意外有下降趨勢，在 2004 年、2005 年及 2006 年，涉及橫過馬路的行人的交通意外分別有 1 460、1 418 及 1 194 宗。我們沒有行人在意外時正在使用流動電話或耳筒的確實數字。

數字顯示，在橫過馬路時被車輛撞倒的行人，超過半數是沒有顧及交通情況而橫過馬路的。由於除了使用流動電話或耳筒外，尚有很多其他原因引致行人過路時沒有顧及交通情況，因此，我們沒有研究立法禁止行人於橫過馬路時使用有關器材。

我們會繼續透過傳媒、講座、街頭宣傳運動等加強宣傳和教育，以提醒行人注意道路安全，以及橫過馬路時要集中精神和留意路面情況，我們亦會提醒司機要特別注意行人。

## 都市固體廢物回收率

**13. 余若薇議員：**主席，環境保護署在 2005 年公布未來 10 年廢物管理的主要指標，包括將都市固體廢物的回收率，由 2004 年的 40%逐步提高至 2009 年前的 45%及 2014 年前的 50%，即平均每年 1 個百分點。然而，都市固體廢物的回收率在 2005 年已達 43%，較 2004 年上升 3 個百分點並接近 2009 年的中期指標。就此，政府可否告知本會：

- (一) 都市固體廢物的回收率在 2005 年大幅提升的原因；及
- (二) 鑑於上述 2009 年的中期指標快將達到，政府亦已建議一系列措施（例如立法推行強制性生產者責任計劃、研究方法徵收都市固體廢物費用及加快推行全港性廢物回收計劃）以作配合，當局會否考慮適當地調高關於都市固體廢物回收率的指標？

**環境運輸及工務局局長**:主席，

- (一) 政府一直致力進行宣傳教育，增加市民對廢物分類回收的認識和支持。環境保護署在 2005 年 1 月起推行一項全港家居廢物源頭分類計劃，透過鼓勵及協助物業管理公司於樓宇提供廢物分類設施，方便居民進行源頭分類。參與屋苑的數目在該年年底已超過 200 個，涵蓋居民數目接近 100 萬，廢物回收率普遍上升逾五成，成效顯著。此外，回收商積極收購來自源頭分類的各種回收物料，2005 年回收物料出口價值高達 45 億元。由於市民對廢物分類回收對環境的正面作用加強了認知和參與，以及市場對回收物料需求殷切，所以均有助提升 2005 年香港的都市固體廢物回收率。
- (二) 《都市固體廢物管理政策大綱(2005-2014)》內訂下的廢物管理指標，是基於可持續發展委員會於 2005 年的建議和政府其後發表的“香港首個可持續發展策略”的目標。政府會致力透過一系列政策措施（如全港家居廢物回收計劃、生產者責任計劃和都市固體廢物收費等）落實把都市固體廢物回收率在 2009 年和 2014 年或之前，分別提高至 45% 和 50%。這些指標是經過持份者參與過程得出的共識，並已證實它們是實際和可行的。政府會繼續宣傳教育和留意未來數年的減廢趨勢，以考慮應否調高關於都市固體廢物回收率的指標。

### **無牌屋邨巴士引致交通擠塞**

**14. 譚香文議員**:主席，本人最近接獲投訴，指有無牌經營的屋邨巴士（“邨巴”）於早上繁忙時間，在中環干諾道中和德輔道中一帶落客，引致該區交通嚴重擠塞。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，每年接獲涉及無牌邨巴的投訴的數字，以及對各投訴採取的跟進行動；
- (二) 有否在無牌邨巴經常行走的地區採取執法行動，打擊無牌邨巴活動，以免它們阻塞道路，影響公共交通服務；若有，過去 3 年，每年採取執法行動的次數和結果；及
- (三) 會否考慮加強執法行動，並提高經營無牌邨巴的罰則，以加強阻嚇作用；若會，有關的詳情；若否，原因為何？

環境運輸及工務局局長：主席，

(一) 運輸署於 2004 年、2005 年及 2006 年分別接獲 170、151 及 231 宗有關懷疑未經批准的非專營巴士服務的投訴。在接獲懷疑未經批准的非專營巴士服務的資料後，運輸署會派員作出詳細調查，以確定是否有人經營這種未經批准的服務，並採取適當的跟進行動。運輸署已派員調查過去 3 年所接獲的全部投訴個案，並採取適當的跟進行動。

若發現有非專營巴士司機不依客運營業證條件或營運細節營運，運輸署會首先向客運營業證持證人發出警告。對於違規的營運者，運輸署會根據第 374 章《道路交通條例》第 30 條向違規的人進行研訊。該署會考慮多方面的因素，包括違規事項的嚴重性和持證人過往有否違反客運營業證條件的紀錄等，而對違規的營運者判以刑罰，包括暫時吊銷、取消或更改有關客運營業證。過去 3 年，運輸署對違規的客運營業證持證人分別進行了 51、52 及 51 次研訊。

(二) 除派員在非法非專營巴士服務活躍的地點進行調查，並向客運營業證持證人進行研訊外，運輸署亦與警方合作，提供資料配合警方的執法，讓警方票控未獲運輸署批准於禁區停車上落客的司機。警方分別於 2004 年、2005 年及 2006 年就非專營巴士在禁區內停車上落客發出 7 575、7 290 及 8 319 張定額罰款通知書。

此外，運輸署由 2004 年至今，在全港共 13 個地點實施交通及運輸管理措施，以打擊未經批准的非專營巴士服務。單在中環一帶，運輸署已分別在德輔道中、干諾道中和昃臣道實施了上述措施，成功遏止一些未經批准的非專營巴士在上述地點提供服務，從而避免影響該些繁忙道路的交通。

(三) 鑑於交通諮詢委員會於 2004 年建議檢討經研訊後而對違犯者所實施的制裁，運輸署對屢犯的非專營巴士營運者已實施較以前重的刑罰，這包括吊銷其客運營業證較長的時間，以及永久取消屢犯情況嚴重的違規者的客運營業證。

過往 3 年，運輸署就研訊結果暫時吊銷了 117 架非專營巴士的客運營業證，以及取消了 30 架非專營巴士的客運營業證。在客運

營業證吊銷期間，持證人將不能營運相關的非專營巴士。有見及吊銷客運營業證會對其業務構成影響，研訊及相關刑罰對非專營巴士營運者進行違規活動有一定的阻嚇作用。

運輸署亦正與警務處研究把部分違反非專營巴士的營運條件的行為以發出定額罰款通知書的形式處理，以提高執法的效率。運輸署會繼續與警方合作，致力打擊任何非法的非專營巴士服務，以確保道路交通暢順。

## 香港的電腦網絡設施

**15. 曾鈺成議員：**主席，據報，去年 12 月在本港舉行的國際電信聯盟 2006 年世界電信展期間，有參展機構的代表批評本港的電腦網絡設施較其他地方落後。就此，政府可否告知本會：

- (一) 現時全港供無線接達互聯網的熱點數目，當中分別有多少個供免費上網的熱點是由政府設置和由其他人設置的，並按地區列出它們的分項數字；及
- (二) 鑑於政府曾表示會積極考慮給予營運者便利，以便他們設置熱點，以及在不干預市場運作的原則下採取一些措施，以推動無線互聯網接達服務，政府有否就此制訂具體目標，以及有何計劃以達致有關目標？

**工商及科技局局長：**主席，目前，香港 98% 的住宅可以接達寬頻網絡，寬頻服務的普及率則達 68%，是全球普及率最高的地區之一。香港亦已有 4 個第三代流動電話網絡，可提供高速數據傳送及無線上網服務。第三代流動電話服務用戶的數目已超過 120 萬，而所有流動電話服務用戶普及率更達 133%（即本港 700 萬人口中有超過 900 萬流動電話用戶），亦是全球普及率最高的地區之一。因此，整體而言，我們不認同本港電腦網絡設施較其他地方落後的批評。

就曾鈺成議員的質詢，我的答覆如下：

(一) 截至 2007 年 2 月 1 日，香港共有 27 間公司已登記為提供公共無線區域網絡服務類別牌照持牌人。設置於各區的無線上網熱點數目共有 1 071 個，分布如下：

地區	熱點數目
中西區	226
灣仔區	106
東區	126
南區	33
深水埗區	36
九龍城區	64
黃大仙區	30
油尖旺區	199
觀塘區	64
離島區	32
葵青區	37
北區	2
西貢區	14
沙田區	27
大埔區	7
荃灣區	22
屯門區	28
元朗區	18

這些無線上網熱點均由業界以商業模式營運。據我們所知，香港國際機場客運大樓的無線上網熱點是免費提供服務。至於其他熱點提供免費或收費的服務，政府並沒有相關資料。

(二) 政府相信市場力量及消費者需求可以推動業界作出商業投資。事實上，其中一家本地固定電訊網絡服務營辦商剛於上周公布計劃，將大量增加無線上網熱點至 3 000 個。電訊管理局（“電訊局”）在發牌安排方面已簡化程序，政府並積極考慮提供政府設施（例如電燈柱）及只收取象徵式租金，方便營辦商在公眾地方設置可提供無線上網服務的器材。電訊局亦會盡早就寬頻無線接達服務的發牌安排再次進行諮詢。同時，政府正研究在不干預市場的運作情況下，採取一些措施，推動無線互聯網接達服務，以配合最新電訊科技的發展，並為使用互聯網服務的市民帶來更大的方便。

## 香港的物業情況

**16. 張學明議員：**主席，政府可否告知本會：

- (一) 政府的本地物業（包括作住宅及商業用途的物業）的數目、所佔土地的面積及分布詳情；
- (二) 有否制訂政府的本地空置物業所在的土地的拍賣時間表；若有，時間表的詳情；若否，原因為何；及
- (三) 鑑於政府即將在添馬艦用地興建新政府總部大樓，以及本人得悉政府會考慮於東南九龍興建政府服務中心，政府會否重新檢討現時政府部門辦公地方的使用情況，並考慮拍賣部分現有政府辦公大樓的用地？

**房屋及規劃地政局局長：**主席，我就質詢的 3 個部分答覆如下：

- (一) 就政策局及部門為提供公共服務所動用的土地而言，詳情載於附件。
- (二) 若有原建有政府物業的土地可騰空，而又適合作住宅或商業的私人發展用途，政府會考慮將該些土地納入勾地表內。

2006-2007 年度的勾地表內，目前尚有 13 幅前身為原建有政府物業的土地，詳情如下：

1.	內地段第 8949 號	西半山波老道 21、23 及 25 號前宿舍
2.	內地段第 9007 號	聶歌信山道 103 號前宿舍
3.	內地段第 8941 號	中環租庇利街前中環街市
4.	內地段第 8920 號	北角油街前政府物料供應處倉庫
5.	內地段第 8914 號	荷李活道前警察宿舍
6.	柴灣內地段第 175 號	連城道前房屋署宿舍
7.	新九龍內地段第 6306 號	九龍塘義德道 1 號前宿舍
8.	新九龍內地段第 6423 號	九龍塘義德道 3 及 5 號前宿舍
9.	九龍內地段第 11184 號	九龍何文田高山道 7 號前海關宿舍
10.	新九龍內地段第 6309 號	親仁街 3 號前黃大仙前警察宿舍
11.	大埔市地段第 195 號	大埔寶湖道前宿舍
12.	屯門市地段第 422 號	屯門第 58 區（前龍珠島宿舍）
13.	丈量約份第 311 號地段第 245 號	前南大嶼山醫院

(三) 政府的一貫政策是善用資源。當有新的政府大樓落成，可供政府辦事處遷置之用，政府會停止租用因而騰出的租賃物業，以期節省在租金方面的開支。至於其他因而可騰空的原建有政府物業的土地，政府會按情況考慮其最佳的用途。

附件

各局及部門為提供公共服務所動用的土地

	面積 ,000 平方米
漁農自然護理署	420 165
康樂及文化事務署	13 830
環境保護署	7 214
水務署	4 904
土木工程拓展署	4 317
懲教署	3 153
食物環境衛生署	2 858
渠務署	1 570
香港警務處	1 250
政府產業署	1 249
海事處	420
教育統籌局	382
消防處	367
民眾安全服務隊	215
運輸署	212
民政事務總署	207
路政署	188
衛生署	169
建築署	123
其他局及部門	1 107
	463 900

註：

- (1) 不包括房屋署用作公共租住房屋的土地
- (2) 不包括由地政總署作為政府地政監督所管理的一切土地

節錄自《2005-2006 年度政府綜合財務報表（按應計制編製）》內的 2006 年 3 月 31 日資產保管報表

## 紅色公共小型巴士轉為綠色公共小型巴士

**17. 涂謹申議員：**主席，為鼓勵紅色公共小型巴士（“紅巴”）轉為綠色公共小型巴士（“專線小巴”），使其行走固定路線，以及令其服務和車費受運輸署直接監管，運輸署會物色若干合適的專線小巴新路線，並把這些新路線分成多個路線組合，然後邀請紅巴及專線小巴營辦者提出申請。就此，政府可否告知本會：

- (一) 分別就專線小巴和紅巴而言，過去 3 年每年的登記車輛數目、乘客量、有關司機涉及交通違例事故和交通意外的數目（並按意外成因列出分項數字）；
- (二) 過去 3 年，運輸署每年分別物色和批准了多少條專線小巴新路線，以及每條已獲批准的路線的起點、終點和由多少輛小巴行走；
- (三) 鑑於現時有超過 20 條紅巴路線由旺角開出，政府有否主動與有關營辦商討論開設專線的可能性；若有，有關的詳情；及
- (四) 政府有何新措施鼓勵紅巴轉為專線小巴？

**環境運輸及工務局局長：**主席，

- (一) 2004 年至 2006 年專線小巴及紅巴的登記車輛數字，以及每天載客人次如下：

年份	年底登記的專線小巴輛數	專線小巴平均每天載客人次	年底登記的紅巴輛數	紅巴平均每天載客人次
2004	2 672	1 239 800	1 677	469 200
2005	2 745	1 306 200	1 604	453 200
2006	2 813	1 411 100 ( 截至 2006 年 11 月 )	1 537	437 600 ( 截至 2006 年 11 月 )

在 2004 年、2005 年及 2006 年，警方檢控公共小巴司機違反交通規例的個案分別有 12 990、13 280 及 12 129 宗。由於警方並沒有就專線小巴及紅巴的交通違規檢控個案儲存分類，所以我們只能提

供 2004 年至 2006 年涉及所有公共小巴的交通違規檢控宗數及種類如下：

年份	超速	不遵守燈號	危險駕駛	不小心駕駛	行車時手持手提電話	其他	總檢控宗數
2004	2 423	2 118	23	574	85	7 767	12 990
2005	2 345	1 930	15	522	86	8 382	13 280
2006	1 823	1 362	24	544	206	8 170	12 129

過去 3 年，涉及交通意外的專線小巴及紅巴司機數目如下：

年份	涉及交通意外的公共小巴司機人數		
	專線小巴司機	紅巴司機	總人數
2004	664	490	1 154
2005	618	514	1 132
2006	567	489	1 056

至於按有關交通意外成因的分項數字已載列於附件。

- (二) 過往 3 年，運輸署共計劃 9 條新的專線小巴路線，分別為 2004 年的 5 條及 2005 年的 4 條。當中 6 條已分別在 2004 年及 2005 年開辦。這些路線的起點、終點及使用的公共小巴車輛數目如下：

開辦年份	路線編號	起點及終點	使用的公共小巴輛數
2004	28K	大埔火車站往沙田（白鶴汀街）循環線	共 5 輛
	612	元朗新時代廣場往新元朗中心循環線	共 3 輛
	612P	元朗新時代廣場往新元朗中心循環線 (只於早上繁忙時間提供服務)	
2005	80M	京士柏君頤峰往佐敦地鐵站循環線	共 5 輛
	81K	深水埗（海荔邨）往美孚西鐵站循環線	
	108A	調景嶺公共交通交匯處往坑口（北）	共 5 輛（全部是現行專線小巴營辦商的車輛）

計劃由葵涌（荔崗街）往深水埗（保安道）的新專線小巴循環線，因無競投者而沒有開辦。至於另外一條由九龍城（偉恆昌新邨）往樂富地鐵站的新線，以及由九龍城（九龍城道）往九龍醫院的新循環線正在籌備開辦當中，預計會在 2007 年第一季開始營運。

### （三）及（四）

我們備悉有小巴業界人士建議，將現有的紅巴路線直接轉為專線小巴經營。一直以來，運輸署經常與紅巴業界人士（包括旺角區的紅巴營辦商）接觸和溝通，商討有關紅巴的事務。然而，由於紅巴的運作較具彈性，不少路線沒有固定的營辦商、司機，亦沒有指定的行走路線及班次，將現時的紅巴路線直接轉為專線小巴，會牽涉到複雜的路線重組及車輛調配上的問題。鑑於紅巴與專線小巴的性質不同，政府有需要小心考慮把紅巴路線直接轉為專線小巴路線的建議。

為配合鼓勵紅巴轉為專線小巴，以確保小巴服務的班次、收費及質素的政策，運輸署會按市民對公共交通服務的需求，訂定一些適合專線小巴經營的新路線，並根據地理環境和有關路線的營運效益等因素，把這些新的專線小巴路線結合為多個路線組合，邀請有意的營辦者，包括紅巴營辦商，提交申請。

目前運輸署遴選營辦商營運新專線小巴路線時，凡申請人是新加入專線小巴業界者（包括現時的紅巴營辦商），皆可在遴選中獲得額外的分數，以鼓勵紅巴營辦商轉為營運專線小巴服務，有關的安排於 2002 年開始實施。為進一步鼓勵紅巴營辦商參與競投新專線小巴路線，由 2004 年起，新加入業界的申請人可取得的額外分數由原來總分的 10%，調高至 15%。此安排有助提高紅巴營辦商參與競投新專線小巴路線的誘因，進一步推動由紅巴轉為專線小巴的政策。

政府會繼續鼓勵現時的紅巴營辦商改以專線小巴的模式營運，以提高小巴服務的效率。

附件

## 公共小巴司機涉及交通意外的成因

## (一) 專線小巴

交通意外的成因	專線小巴司機的人數		
	2004 年	2005 年	2006 年
(1) 與司機無關的成因 <sup>(註)</sup>	310	264	220
(2) 與司機有關的成因			
行車時太貼近路邊／前面的車輛／旁邊車輛	74	81	72
疏忽地停車／將車開行	61	50	43
疏忽地超車／倒車／右轉／左轉／掉頭	44	37	39
不小心轉換行車線	28	32	26
失去控制／睡着／昏昏欲睡／突然生病	13	12	11
突然轉向／滑胎／突然停車	21	8	15
不遵照交通燈號／路標的指示	15	17	14
疏忽地開啟車門	12	5	7
行車太快	11	10	12
受到車內外發生的事情影響而分心	8	6	4
其他	67	96	104
小計 — 與司機有關的成因	354	354	347
總計	664	618	567

(註) “與司機無關的成因”指並非因司機的行為而構成的意外，例如行人疏忽、其他駕車人士疏忽、乘客因素、路面上的物件或如路面濕滑等環境因素。

## (二) 紅巴

交通意外的成因	紅巴司機的人數		
	2004 年	2005 年	2006 年
(1) 與司機無關的成因 <sup>(註)</sup>	200	190	179
(2) 與司機有關的成因			
行車時太貼近路邊／前面的車輛／旁邊車輛	73	72	76
疏忽地停車／將車開行	48	33	30
疏忽地超車／倒車／右轉／左轉／掉頭	30	41	38
不小心轉換行車線	24	46	36
失去控制／睡着／昏昏欲睡／突然生病	9	7	6

交通意外的成因	紅巴司機的人數		
	2004 年	2005 年	2006 年
突然轉向／滑胎／突然停車	6	15	6
不遵照交通燈號／路標的指示	25	13	16
疏忽地開啟車門	5	6	4
行車太快	14	12	9
受到車內外發生的事情影響而分心	9	4	6
其他	47	75	83
小計 — 與司機有關的成因	290	324	310
總計	490	514	489

(註) “與司機無關的成因”指並非因司機的行為而構成的意外，例如行人疏忽、其他駕車人士疏忽、乘客因素、路面上的物件或如路面濕滑等環境因素。

## 監管旅遊業

18. **李華明議員**：主席，關於監管旅遊業，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於有公眾質疑香港旅遊業議會(“議會”)在近半年來處理多宗涉及導遊強迫旅行團團員購物及遺棄團員於街上的投訴時，包庇屬下的旅行社會員，政府會否要求議會改組其理事會，加入更多非業界人士，以加強議會的公信力；
- (二) 鑑於在議會轄下的導遊審核委員會的 13 名委員中，業內及業外成員分別有 6 及 7 名，而在規條委員會的 16 名委員中，這兩類成員則各佔一半，政府是否知悉該兩個委員會有不同的成員組合的原因；會否要求議會修改規條委員會的成員組合，使其業外成員佔多數；及
- (三) 政府會否採用類似地產代理業的監管模式來監管旅遊業，把議會的監管職能交由一個新成立並獨立於旅遊業界的機構負責？

**經濟發展及勞工局局長**：主席，

(一)及(二)

議會負責規管旅行代理商的日常運作及行為操守。議會根據其《組織及章程大綱》制訂並執行指引及業務守則。議會在 1990

年已被指明為《防止賄賂條例》下的公共機構，因此其理事會成員屬於“公職人員”，一律受該條例的規管。議會亦在廉政公署的協助下，頒布了《理事一般守則》，確保理事能忠誠信實地履行議會的工作，以旅遊業整體利益和保障消費者為大前提。就有關“零團費”的問題，議會已加快審理違規個案，懲處有關違規會員，並公開有關處分。

政府和議會經常交換意見，以確保議會的運作符合旅遊業需要及公眾期望。因應入境旅遊業的最新情況和近期社會對於議會就會員旅行社的監管工作的關注，議會已加強其罰則和監管機制，例如增加對違規會員的罰款額和在相關的委員會加入更多非業界人士，以增加議會監管工作的效力、透明度及公信力。

議會理事會 25 名成員中，有 8 位為非業界人士（獨立理事），他們由經濟發展及勞工局局長委任，來自社會不同專業及界別，例如法律界、會計界及學術界等，令議會可聽取多方面的意見。理事會下設有多個專責委員會，處理內部事務、行業發展及處理違規個案等事宜。其中負責審理旅行社和導遊的違規個案的委員會，均以非業界人士佔大多數。負責其他工作的委員會則按其工作需要加入非業界人士以聽取多方的意見。

議會不時檢討及修訂其委員會架構及組成，以切合規管上的需要。去年年底，議會便就打擊“零團費”問題成立了兩個新的委員會，即“內地來港旅行團事務委員會”及“內地來港旅行團規條委員會”。後者因負責審理有關內地來港旅行團違規個案，委員不但以非業界人士為大多數，更由獨立理事出任主席。

(三) 我們現時無意採用類似地產代理業的監管模式來監管旅遊業。政府將繼續與議會保持緊密合作，以確保現行制度能有效針對市場的發展，作出適時的回應，以保障消費者和促進行業的健康發展。

## 推廣有機飲食

**19. 李國麟議員：**主席，本人得悉，飲食及食物業界近年大力推廣有機飲食，有大型有機食品超級市場開業，連鎖超級市場及食肆亦引入有機食品。據報，有居屋居民亦在有關屋苑內自設農圃種植有機蔬菜。然而，有市民向本人反映，現時有機食品市場的銷售對象以中產家庭為主，基層市民及學生鮮有機會接觸有關資訊。就此，政府可否告知本會：

- (一) 除了向業界（包括本地有機農場及香港有機資源中心）提供技術支援外，政府有否透過其他措施推廣有機飲食文化，以及政府有否評估該等措施是否足以讓更多市民認識本地有機農產品及有機飲食的好處；若有，評估的結果；
- (二) 會否制訂政策推動有機飲食文化；若會，將於何時完成制訂及推行有關的政策；
- (三) 會否考慮透過傳媒向大眾（包括基層市民）提供有機食品資訊，協助他們作出多元飲食選擇，並加強與區議會或房屋委員會合作，鼓勵居民參與社區園圃計劃，以及提供實際支援，協助在更多地區試辦有機農墟；及
- (四) 會否考慮把推廣有機飲食定為“健康飲食在校園”（一項小學生健康飲食計劃）的目標之一；若否，原因為何？

**衛生福利及食物局局長：主席，**

(一) 及 (二)

現時不同政府部門在日常工作中已有為市民提供有關有機食品的資訊。食物環境衛生署食物安全中心備有單張向市民提供有關有機食物的資訊，中心亦於 2006 年出版的第三期《食物安全通訊季刊》中刊出有關的資料。此外，相關機構例如蔬菜統營處和其資助的“香港有機資源中心”的網頁也有提供有關本地有機食品的資訊，例如購買本地有機蔬菜的地點及食譜等。

漁農自然護理署（“漁護署”）亦鼓勵農民種植安全質優的蔬菜，以開拓新市場和提高競爭力。有機耕作強調與大自然和諧共存，運用選種、輪作、施用堆肥、天然藥物等方法解決生產上的問題，有助農業長遠持續發展。漁護署會繼續推動本地農民轉型有機耕種，開發、提供所需的技術支援，並透過蔬菜統營處，聯同本地有機業界及其他志願團體，積極向市民推廣，介紹本地有機產品。蔬菜統營處亦透過香港有機資源中心，推動本地出產有機食品的獨立認證，並舉辦教育活動，鼓勵和推廣有機生活理念。

然而，儘管漁護署努力協助本地農民進行有機耕種，本地有機食品的產量仍然甚低：以本地生產的有機蔬菜為例，在 2006 年每天產量只有約 2.5 噸，只佔每天消耗的蔬菜總量（1 420 噸）的 0.18%。在進口食品方面，現時不同地區／國家認證有機食品的標準及方法各有不同，亦缺乏一個國際互認機制，對有機食品在市場上的流通構成障礙。

此外，根據外國研究顯示，食物經有機方法生產後存在的食物危害雖然在性質上可能有別（例如在農藥污染、微生物含量等方面），但有機食品與非有機食品在營養或食物安全方面並無顯著差異。保持健康，最重要的始終是要維持均衡膳食，進食各種不同種類的食物，以汲取維持健康所需的各種營養。

基於上述考慮，政府目前難以制訂推廣有機飲食文化的政策，暫時亦未有評估有關推動市民認識本地有機農產品及有機飲食的好處的工作的成效。

- (三) 漁護署一直鼓勵本地業界舉辦有機農墟。新界蔬菜產銷合作社聯合總社和嘉道理農場自 2005 年 4 月起每星期日在大埔舉辦有機農墟。此外，香港有機農業協會自去年 12 月起亦與灣仔區議會合作在灣仔籌辦有機農墟。今年 1 月 20 和 21 日，本地業界、漁護署和蔬菜統營處在旺角花墟球場舉辦了“本地漁農美食迎春嘉年華”，共吸引了逾 12 萬市民參觀。本地有機農產品在嘉年華的成功銷售，希望吸引更多本地業界和地區組織合作，在市區舉辦更多的有機農墟。至於日後尋找合適地點舉辦此類活動，民政事務總署會視乎區議會的意見和當區的情況，考慮提供適當協助。
- (四) 衛生署在 2006 年 9 月推行的“健康飲食在校園”運動旨在培養兒童健康的飲食習慣、鼓勵學校供應健康午餐和小食，以及強化營養教育，以促進兒童健康發展和有效學習。我們在中小學教育的不同環節會向學生提供有關健康飲食及營養教育的知識；我們也鼓勵教師引導學生探討一些時下熱門而有關健康的問題，包括有機食品的資訊，讓學生進一步瞭解科學和科技的發展對人類健康的影響，以培養學生們對健康飲食的正面態度。

該運動所提倡的健康飲食，是根據《小學午膳營養指引》內所列的標準，以食物的營養價值作為首要考慮，要求符合“三低一高”的原則 — 即低糖、低鹽、低油和高纖。

以蔬果為例，該計劃的目標是午膳供應商為學童提供最少每天一份蔬菜和每周兩份半水果。考慮到有機食品的供應量和價格較高等因素，我們目前沒有計劃將其列入“健康飲食在校園”的目標內。但是，衛生署與學校及午膳供應商保持聯絡，得悉有部分供應商已提供有機食物，衛生署對此表示歡迎。

## 全職運動員的生活保障

**20. 蔡素玉議員：**主席，雖然本港的運動員在多哈亞運會中奪得 6 面金牌、12 面銀牌和 10 面銅牌，創下破紀錄的佳績，但不少運動員表示，他們獲發的生活津貼甚為微薄。關於現役和退役全職運動員的生活保障，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉香港體育學院（“香港體院”）現時發放給運動員的生活津貼的最高和最低金額、釐定及發放這些金額的準則，以及個別運動員獲發的金額是不是與他們在國際賽事中的成績掛鈎；
- (二) 有沒有評估運動員獲發的生活津貼是否足以讓他們應付日常生活和社交活動開支；及
- (三) 有否打算為全職運動員提供退役後的生活保障？

**教育統籌局局長（在民政事務局局長缺席期間）：**主席，

- (一) 目前由香港體院向全職運動員提供的生活津貼，主要來自 3 項由香港體院管理的撥款：體育學院生活津貼、體育資助基金和為傷殘人士運動員而設的傷殘人士體育資助基金。香港體院主要參照運動員在國際賽事中的成績，釐定及發放上述的津貼金額。

就體育學院生活津貼而言，合資格的成年運動員每月可獲 2,000 元至 1 萬元；而合資格的青少年運動員則每月獲發 500 元至 3,000 元。體育學院生活津貼的批核準則載於附件一。

至於體育資助基金，合資格的成年運動員每年可獲發放的金額最高為 9 萬元，最低為 3 萬元。合資格的青少年運動員每年可獲發放的金額最高為 3 萬元，最低為 1 萬元。體育資助基金的評核準則載於附件二。

由於運動員可同時獲發體育學院生活津貼及體育資助基金，因此，以每月平均數計算，每名成年運動員每月可獲發的生活津貼及資助金額合共可達 17,500 元。

由於批核準則嚴格，加上資源上的限制，因此只有少數精英運動員可以獲得這個水平的資助。行政長官在 2006-2007 年度的施政報告中指出，政府會增撥資源推動香港的體育發展，包括每年增撥 4,000 萬元予精英運動員。此舉可以加強對運動員的支援。

另一方面，透過傷殘人士體育資助基金，每名合資格的傷殘人士運動員每年可獲發放的金額，最高為 5 萬元，最低為 15,000 元。傷殘人士體育資助基金的評核準則載於附件三。

- (二) 香港體院不僅向運動員提供生活津貼，還為運動員提供其他方面的支援，包括免費住宿、膳食、醫療及保險、訓練及比賽所需器材及服裝、運動醫學及科研支援和進修及職業輔導，並負責所有海外訓練及比賽費用。綜合而言，香港體院所提供的支援及津貼應該可以讓大部分運動員應付日常生活和社交活動的開支。
- (三) 香港體院現時設有專責部門，協助精英運動員升學，並提供就業輔導服務，幫助全職運動員在退役後重投社會。為鼓勵更多有潛質的青少年投身體育事業，我們會檢討和研究各項配合運動員退役的措施。

附件一

於 2005 年 9 月修訂

## 獎學金運動員津貼批核準則

## 1. 每月津貼

## 精英運動員

表現水平*	訓練時數／每月最高津貼（元）	
	甲級（全職） 每周最少 25 小時及 6 天訓練	乙級（非全職） 每周最少 15 小時及 5 天訓練
5 分	10,000	5,000
4 分	6,000	3,000
3 分	4,000	2,000
2 分	2,000	1,000

## 青少年精英運動員

表現水平*	訓練時數／每月最高津貼（元）	
	甲級（全職） 每周最少 25 小時及 6 天訓練	乙級（非全職） 每周最少 15 小時及 5 天訓練
5 分	3,000	1,500
4 分	2,000	1,000
3 分	1,000	500
2 分	500	250

\* 評分參考自精英資助評核準則

## 2. 其他考慮因素

- 表現進度
- 責任感
- 出勤率
- 態度
- 具潛質
- 在運動隊的年資
- 收入 — 例如薪金，體育資助基金，獎金
- 其他：個別運動員實際需要

### 獎學金運動員津貼批核準則

院長可酌情提高全職運動員上述甲級津貼上限至 50%。[全職運動員是指那些甲級運動員（包括成人及青少年），以訓練和比賽為最優先考慮，並且任何時間都能依從精英培訓計劃的安排者]。

#### 每月津貼施行

- 以上只作一般指引，不等於所有運動達到上述水平／要求便自動獲得上述津貼。運動員每月津貼的數目乃由總教練因應實際情況及個別需要而作出建議，由院長批核。
- 每月津貼名額因應運動員的表現作經常性的檢討及調整。每個月的津貼會在下一個月發放。
- 任何申請不符合上述指引者，須得院長批准。

資料來源：香港體育學院

#### 附件二

### 體育資助基金 2006-2007 年度評核準則

#### (I) 成年運動員組別

賽事／資助級別	精英 A	精英 B	精英 C
最高資助額(每年)(元)	個人 : 90,000 隊際／團體:400,000	個人 : 70,000 隊際／團體:300,000	個人 : 30,000 隊際／團體:125,000
奧運會	取得獎牌(減一規定) 第 4 至第 8 名及名列 前三分之二名次	第 9 至第 16 名及名列 前三分之一名次	取得奧運會決賽周的 參賽資格(不包括以外 卡身份參賽的運動員)
亞運會	取得獎牌(減一規定)	第 4 至第 8 名及名列 前三分之二名次	第 4 至第 8 名及名列 前二分之一名次
- 世界錦標賽 - 世界盃(總決賽)	取得獎牌及名列前三 分之一名次	第 4 至第 8 名及名列 前三分之二名次	第 1 至第 8 名及名列 前二分之一名次
- 亞洲錦標賽 - 全國運動會 - 世界大學生運動會 - 世界大學生錦標賽 - 亞洲盃(總決賽) - 世界盃(分站賽)		第 1 至第 8 名及名列 前三分之二名次	第 1 至第 8 名及名列 前二分之一名次

賽事／資助級別	精英 A	精英 B	精英 C
- 東亞運動會			
- 亞洲盃（分站賽）			取得獎牌及名列前三 分之一名次
- 全國錦標賽			

## (II) 青少年運動員組別

賽事／資助級別	青少年 A	青少年 B
最高資助額（每年）（元）	個人 : 30,000 隊際／團體 : 100,000	個人 : 10,000 隊際／團體 : 30,000
- 世界青少年運動會 - 世界青少年錦標賽 - 世界青少年盃（總決賽）	第 1 至第 8 名及名列前三分之 一名次	第 1 至第 8 名及名列前二分之 一名次
- 亞洲青少年錦標賽 - 全國城市運動會 - 亞洲青少年盃（總決賽） - 世界青少年盃分站賽	取得獎牌及名列前三分之一 名次	第 4 至第 8 名及名列前三分之 一名次
- 亞洲青少年盃分站賽 - 亞洲分齡錦標賽 - 全國青少年錦標賽		取得獎牌及名列前三分之 一名次

- 備註 (1) “減一規定”是指運動員／隊伍必須在賽事中擊敗最少一名／一隊對手。  
(2) 香港體育學院可酌情考慮各級別運動員在其他接近的高水平賽事中的成績。  
(3) 運動員只領取“個人”或“隊際／團體”類別的資助。

資料來源：香港體育學院

## 附件三

## 傷殘人士體育資助基金 2006-2007 年度評核準則

賽事／資助級別	精英 A	精英 B	精英 C
最高資助額（每年）（元）	個人 : 50,000 團體 : 200,000	個人 : 30,000 團體 : 120,000	個人 : 15,000 團體 : 60,000
傷殘人士奧運會	取得獎牌（減一規定）	第 4 至第 8 名及名列 前三分之二名次	第 4 至第 8 名及名列 前二分之一名次
- 世界錦標賽 - 世界盃總決賽	取得獎牌及名列前三 分之一名次	第 4 至第 8 名及名列 前三分之二名次	第 1 至第 8 名及名列 前二分之一名次

賽事／資助級別	精英 A	精英 B	精英 C
- 遠東及南太平洋運動會／錦標賽			
- 國際智障人士體育聯盟地區錦標賽		取得獎牌及名列前三分之一名次	第 4 至第 8 名及名列前三分之一名次
- 世界運動會			
- 世界聾人運動會			
- 全國傷殘人士運動會			
- 世界盃分站賽			
- 國際傷殘人士奧委會應可比賽			取得獎牌及名列前三分之一名次
- 特殊奧運會（總成績）			
- 亞太區聾人運動會			

- 備註 (1) “減一規定”是指運動員／隊伍必須在賽事中擊敗最少一名／一隊對手。  
(2) 香港體育學院可酌情考慮各級別運動員在其他接近的高水平賽事中的成績。  
(3) 運動員只領取“個人”或“團體”類別的資助。

資料來源：香港體育學院

## 法案

### 法案首讀

**主席**：法案：首讀。

### 《居籍條例草案》

### 《深圳灣口岸港方口岸區條例草案》

**秘書**：《居籍條例草案》  
《深圳灣口岸港方口岸區條例草案》。

條例草案經過首讀，並依據《議事規則》第 53(3)條的規定，受命安排二讀。

## 法案二讀

主席：法案：二讀。

### 《居籍條例草案》

律政司司長：主席女士，我謹動議二讀《居籍條例草案》（“條例草案”）。

條例草案建議對斷定居籍的規則作出修改。居籍（*domicile*）是一個比較技術性的法律概念，和國籍、居留權及公民身份等概念完全不同，而且並無關連。居籍的核心在於一個人與某一個司法管轄地區的長遠關係，並且是斷定以哪一套法律制度來規管某些事宜的基礎。在法律上，只有在處理某些涉及個人法律地位及財產事宜時才須動用到居籍這個概念，這些事宜包括某人有否法律上的能力可以結婚或訂立遺囑，以及某些遺產的繼承權等。如果在斷定一個人的居籍時出現爭議，最終會由法院裁決。

目前，在普通法之下，斷定一個人居籍的規則是複雜而混亂的，條例草案的目的在於簡化這些規則。此外，條例草案只會就“自然人”（*natural persons*）的居籍作出規定，而不影響法團（*corporations*）的本籍。

條例草案源自法律改革委員會（“法改會”）在 2005 年 4 月發表的一份名為《斷定居籍的規則》的報告書（“《報告書》”）。《報告書》指出居籍屬普通法中一個複雜而混亂的範疇，並提出多項改善現有法例的建議。法改會認為有關建議實際上不會改變很多人的居籍，但其中一項比較重要的建議是廢除不合時宜的普通法規則，使已婚女子的居籍不再取決於丈夫的居籍。

法改會也建議對與未成年人的居籍有關的法律作出重大修改，使未成年人的居籍不再與父母的居籍直接掛鈎。這項建議確保未成年人的居籍更能確切反映現代社會的實況。法改會又建議廢除“原生居籍”（*domicile of origin*）的概念，使有關居籍的規則更能配合現今世界的情況。條例草案收納了法改會的建議。

我會先談談有關未成年人的居籍的修改建議。根據現行法律，我們按照兩套規則斷定未成年人的居籍：第一套是“原生居籍”（*domicile of origin*）的規則，用來斷定出生時的居籍；第二套是“倚附居籍”（*domicile of dependency*）的規則，用來斷定兒童期的居籍。

按照法律規定，每個人在出生時皆會得到一個“原生居籍”，反映他出生時父親或母親的居籍。這個居籍與子女的出生地或其父母的居住地可以是

毫無關係的。因此，即使家庭中只有很少成員實際曾在他們居籍所在的國家居住，該“原生居籍”亦能世代相傳。

“倚附居籍”（*domicile of dependency*）是斷定未成人居籍的第二套規則。這套規則視乎未成年人是婚生或非婚生子女而有所不同。一般來說，婚生子女的“倚附居籍”依從其父親的居籍，而非婚生子女的居籍則依從其母親的居籍。

為取代現時有關“原生居籍”和“倚附居籍”的規則，法改會建議採用單一的驗證，即未成年人的居籍應該繫於與他有最密切聯繫的司法管轄區。現行法律有時會引致一些比較荒謬的結果。讓我舉一個例子，向議員說明這項建議的原因。

假設有一名 10 歲男童，他的父親以英國為居籍，而母親則是澳洲人，現時全家在香港居住。男童在香港出生，並一直在香港接受教育。根據現行法律，男童的居籍依附父親的居籍，即是英國。這似乎流於牽強而未能反映實況，因為男童根本從未到過英國，也與英國毫無關係。根據改革後的法律，在斷定男童的居籍時，會應用單一的驗證，即最密切聯繫的驗證。條例草案第 4(2) 條訂明，法院在斷定某未成年人當時與哪個國家或地區有最密切聯繫時，須考慮所有相關因素，包括該名未成年人意圖以哪個國家或地區為家。就上述個案的情況而言，根據改革後的法律，法院相當可能會裁定男童的居籍在香港而非英國。

現行斷定未成人居籍的規則，主要基於父親是一家之主的舊式觀念。我相信建議修改會更切實反映現代社會的情況。

現在讓我談談已婚女子的居籍。根據普通法規則，已婚女子的居籍取決於丈夫的居籍。即使夫婦兩人長期在不同國家分開居住，不論是否有正式的分居協議，已婚女子“倚附居籍”的規則仍然適用，以致女方仍然沿用丈夫的居籍。

條例草案廢除了這項普通法規則，使已婚女子不再終生依附其丈夫的居籍。我認為這是涉及已婚女子居籍的法律邁向現代化的一大步。

接着，我會談談一般成年人的居籍。現行有關成年人取得“自選居籍”（*domicile of choice*）的規則，長久以來被批評為過分人工化而未能反映現實，亦缺乏判別上的肯定性。規則過分人工化而不能反映現實，是因為當事人與有關國家的聯繫終止了很久之後，他的“原生居籍”仍可能繼續存在，

使他難以確立新的自選居籍。規則缺乏判別上的肯定性，是因為在斷定一個人的意圖的過程中困難重重。

條例草案建議，成年人只須符合兩項條件，便可在某一國家或地區取得新居籍：第一，他必須身處該國家或地區；第二，他必須有意圖無限期地以該國家或地區為家。

我認為有關成年人居籍的修改建議會使現行法律更為清晰。

現在我會談談缺乏行為能力成年人（adults under disability）的居籍。有關精神上無行為能力的人的居籍，現行法律在兩方面是非常人工化的：第一，精神上無行為能力的人在開始失去能力時，他的居籍就會被凍結；第二，如果該人開始失去行為能力時尚未未成年，在他處於無行為能力狀況的期間，法律會視他為未成年人般來斷定他的居籍。

條例草案現建議，精神上無行為能力的成年人應該以與他有最密切關係的國家或地區為居籍。精神上無行為能力的成年人在恢復精神上行為能力時，應保留他在恢復精神上行為能力之前的最後居籍，其後他可以取得自選的居籍。條例草案的有關條文不僅涵蓋精神上無行為能力的人，也涵蓋陷於昏迷的人、植物人或半植物人，以及由於種種原因而不能產生所須意圖的人。

現在我想談談條例草案的生效事宜。由於條例草案對斷定居籍的規則作出改革，有少部分人的現有居籍可能會受到影響。因此，在現行的規則被新規則替代之前，我們有需要考慮有關的過渡性安排。條例草案建議新法例不應有追溯力。不過，對於可能會受新法例影響的人，條例草案第13(1)條規定，當要決定任何人在新法例生效當天或以後的居籍時，法律會以該新法例由始至終皆對這些人適用的基礎而作出斷定。

鑑於有些人或會因居籍方面的法律改革而須作出某些安排，我建議條例草案所載的修改，應在制定日期起計最少6個月後才生效。我相信這可以讓受條例草案影響的人，有足夠時間作出他們認為適當的安排。

主席女士，普通法有關斷定居籍的規則是複雜而混亂的，我剛才談到很多技術性的問題，我們現盡量在條例草案的建議當中將複雜的情況改善。我相信這些修訂建議是邁向法律現代化的重要步伐。

我謹向立法會推薦條例草案。

**主席：**我現在向各位提出的待議議題是：《居籍條例草案》，予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，條例草案交由內務委員會處理。

### **《深圳灣口岸港方口岸區條例草案》**

**保安局局長：**主席女士，我謹動議二讀《深圳灣口岸港方口岸區條例草案》（“條例草案”）。

我們會在深圳蛇口深圳灣口岸設立新管制站，以緩解內地與香港的通關壓力，和促進兩地的經貿往來。深港雙方正致力推進深圳灣口岸的有關工程以配合深圳灣口岸於 2007 年年中開通的目標。

我們和內地已達成共識，在深圳灣口岸實施“一地兩檢”通關安排。這個新口岸同時設有內地口岸區和港方口岸區。但是，深港兩地會各自根據本身的法律和規例來進行出入境和海關檢查，雙方的管區不會重疊。

為實施“一地兩檢”的安排，全國人大常委會於 2006 年 10 月 31 日決定，授權香港特區自深圳灣口岸啟用之日起，對該口岸內的港方口岸區依照香港特區法律實施管轄。國務院亦於 2006 年 12 月 30 日，對深圳灣口岸港方口岸區的範圍及土地使用期限作出了規定。隨之而來，我們須引入新的法例以提供法律基礎，在深圳灣口岸設立港方口岸區。

在條例草案獲立法會通過之後，我們便可以：

- (一) 宣布一個位於內地深圳灣口岸的指定地域為深圳灣口岸港方口岸區；
- (二) 使香港法律適用於深圳灣口岸港方口岸區及就法院在這方面的司法管轄權訂定條文；
- (三) 擴闊某些已有的權利和義務的地域界限至包括深圳灣口岸港方口岸區；及
- (四) 就日後的文件及法院命令訂定輔助其釋義的條文。

考慮到有關工程的進度、兩地交通運輸和便利通關的實際需要，粵港雙方在 2006 年 8 月舉行的粵港合作聯席會議第九次會議上同意推動深圳灣口岸於 2007 年 7 月 1 日之前通車。深港雙方現正致力爭取按期完成這個目標，

而廣大市民亦期望新口岸能早日開通，方便兩地人、車往來。因此，我們希望早日完成有關本地立法的工作。

一旦港方口岸區在條例草案生效後啟用，所有香港法律皆會根據條例草案適用於該地域，這相等於在沒有改變香港區界的情況下擴大香港的管轄範圍。

港方口岸區的具體範圍已載於條例草案的附表 1。這範圍包含了港方口岸區內的地上、地下及橋上、橋面、橋箱的設施和建築物，以及操作、維護和維修該等設施和建築物的合理操作空間。全國人大常委會的決定提到港方口岸區實施禁區式管理，一如香港境內的其他陸路邊境管制站般，深圳灣口岸港方口岸區屬《公安條例》下所界定的禁區。

在草擬條例草案時，其中一個我們須思考的問題，是某些在港方口岸區設立前已有的權利和義務的地域界限應否延伸至新的港方口岸區。條例草案會處理藉行使或履行某些法定權力或責任所產生的已有權利或義務，並擴闊這些權利和義務的地域界限至包括港方口岸區，以確保我們能夠在港方口岸區內有效執法或繼續提供某些必要的服務，例如合資格的醫生或其他認可專業人士有資格在港方口岸區內執行職務；運輸署簽發的駕駛執照在港方口岸區內有效。至於私人性質的文件（例如遺囑和合約）所產生的已有權利或義務則不會受到影響。當事人可按本身的需要，把文件的適用範圍擴闊至包括港方口岸區。

條例草案亦會處理某些已有的法院命令所產生的權利及義務（例如禁止令、逮捕令、某些扣留令、某些強制令等）。如果該等被指定的權利或義務的地域界限局限於香港或包括香港，條例草案將其地域界限擴闊至包括港方口岸區。

至於在港方口岸區設立之時或之後作出的文件及法院命令，我們建議就該等文件及法院命令中對香港的提述，訂定輔助其釋義的條文。日後這些文件和法院命令如果以“香港”的提述來描述任何權利或義務的地域界限，在沒有相反的意願顯露的情況下，這地域界限必須解釋為包括港方口岸區。因此，在港方口岸區設立後，如果某政府部門或私人公司發出一個指明適用於香港的許可，則憑藉條例草案第 12 條，除非有相反用意顯露，該許可所產生的權利和義務的地域界限須解釋為包括港方口岸區。

憑藉條例草案第 5 條適用於港方口岸區的任何成文法則，在條例草案第 5 條生效之日（亦即港方口岸區設立當天）才就港方口岸區生效，因此，我們不能在港方口岸區設立之前，行使該等法例下的權力以籌備港方口岸區的啟用。所以，我們須草擬條例草案第 15 條，說明即使在港方口岸區設立前，

我們亦可行使該等權力以籌備港方口岸區的啟用，但該等權力的行使在港方口岸區設立前並無效力。換句話說，我們可根據條例草案第 15 條在港方口岸區啟用前訂立附屬法例，例如根據《入境條例》（香港法例第 115 章）和《入境事務隊條例》（香港法例第 331 章），指明港方口岸區內若干地點為羈留地點。有關的附屬法例或文件在港方口岸區設立當天或之後才可生效。

由於條例草案的立法時間表和各項後續工作的時間表緊迫，我們希望得到各位議員的支持，共同努力，早日完成審議條例草案的工作，以便落實深圳灣口岸“一地兩檢”這項嶄新的安排。這安排可為旅客提供更大的方便，節省他們的過關時間。此外，兩地人員集中在同一口岸內相連的檢查區辦公，有利雙方在現場的溝通和協調，有助提高整體的清關效率。

主席女士，我謹此陳辭，希望各位議員支持及通過條例草案。

**主席：**我現在向各位提出的待議議題是：《深圳灣口岸港方口岸區條例草案》，予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，條例草案交由內務委員會處理。

## 議案

**主席：**議案。根據《進出口條例》就批准《2007 年進出口（登記）（修訂）規例》而動議的決議案。

### 根據《進出口條例》動議的決議案

**工商及科技局局長：**主席女士，我動議通過載列於議程內以我名義提出的議案。

財政司司長在 2006 年 2 月發表的預算案演辭中，提到有關香港機場管理局擬在香港國際機場設立黃金儲存庫的建議，並表示政府會考慮就黃金的報關稅提供寬免，以支持香港發展為物流樞紐和黃金貿易中心。為此，我們建議豁免進口、出口和轉口黃金條的報關稅。

根據《進出口（登記）規例》的規定，入口商或出口商一般須就入口、出口或轉口的物品（包括黃金）向海關關長提交報關單，並繳交報關稅。

我們建議修訂該規例第 8 條，訂明任何人就《香港進出口貨物分類表（協調制度）》所指的黃金條提交進口、出口或轉口報關時，無須繳交該規例所定的報關稅。可獲豁免的黃金條的標準規格會在該分類表中列明。分類

表詳細刊載了供貿易商在填寫進出口報關單時的貨物分類，並由海關關長在有需要時刊登憲報更新。

建議的豁免會減低黃金貿易的交易成本，有助加強香港在國際黃金市場的競爭力，使香港與英國等主要黃金貿易中心看齊。

目前，國際普遍採納的黃金條交收標準為純度 999.0 或以上。我們建議可獲豁免的黃金條應符合這標準。此外，考慮到我們須靈活處理隨時可能會因應市場需要而調節的黃金條交收標準，我們不建議在規例中詳細訂明黃金條的定義或標準規格。

我們估計實施上述豁免建議，對政府每年收入的影響約為 510 萬元。不過，這建議有助香港發展為主要黃金貿易中心和物流樞紐，並會為香港帶來重大裨益。

政府曾與金銀業貿易場等業界人士、機場管理局，以及立法會工商事務委員會討論有關建議，並獲得他們一致支持。

主席女士，我謹此提出議案，期望議員支持和通過。多謝。

### **工商及科技局局長動議的議案如下：**

“議決批准行政長官會同行政會議於 2007 年 1 月 16 日訂立的《2007 年進出口（登記）（修訂）規例》。”

**主席：**我現在向各位提出的待議議題是：工商及科技局局長動議的議案，予以通過。

**主席：**是否有議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

**主席：**我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

（議員舉手）

**主席：**反對的請舉手。

( 沒有議員舉手 )

**主席：**我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

**主席：**根據《釋義及通則條例》就修訂《2007 年〈建造業工人註冊條例〉(修訂附表 1) 公告》而動議的決議案。

### **根據《釋義及通則條例》動議的決議案**

**環境運輸及工務局局長：**主席，我動議通過載於議程上的決議案。

本決議案的目的是修訂於本年 1 月 10 日提交立法會會議省覽的《2007 年〈建造業工人註冊條例〉(修訂附表 1) 公告》。

上述的公告旨在修訂《建造業工人註冊條例》(第 583 章)附表 1 — 指定工種，以修訂 7 個現有的指定工種的“工作描述”或“其他資格”和加入一個新的指定工種。

在考慮過立法會法律事務部對該公告所提的意見後，現建議對公告內 4 項貨車駕駛員工種的“工作描述”，即公告內的第 2(5)至 2(8)條作出修訂，指明有關工作是為進行建造工作，以免生疑問。

我謹此動議通過決議案。多謝主席。

### **環境運輸及工務局局長動議的議案如下：**

“議決修訂於 2007 年 1 月 10 日提交立法會會議省覽的《2007 年〈建造業工人註冊條例〉(修訂附表 1) 公告》(即刊登於憲報的 2007 年第 3 號法律公告) —

- (a) 在第 2(5)條中，在附表 1 第 1 部新的第 52A 項第 2 欄中，廢除“在建造工地範圍內駕駛符合以下所有說明的掛接式車輛，或駕駛該等車輛進入或離開建造工地 —”而代以“為

進行建造工作，在建造工地範圍內駕駛符合以下所有說明的掛接式車輛，或為進行建造工作，駕駛該等車輛進入或離開建造工地 —”；

- (b) 在第 2(6)條中，在附表 1 第 1 部第 53 項新的第 2 欄中，廢除 “在建造工地範圍內駕駛符合以下所有說明的重型貨車，或駕駛該等貨車進入或離開建造工地 —” 而代以 “為進行建造工作，在建造工地範圍內駕駛符合以下所有說明的重型貨車，或為進行建造工作，駕駛該等貨車進入或離開建造工地 —”；
- (c) 在第 2(7)條中，在附表 1 第 1 部第 54 項新的第 2 欄中，廢除 “在建造工地範圍內駕駛符合以下所有說明的中型貨車，或駕駛該等貨車進入或離開建造工地 —” 而代以 “為進行建造工作，在建造工地範圍內駕駛符合以下所有說明的中型貨車，或為進行建造工作，駕駛該等貨車進入或離開建造工地 —”；
- (d) 在第 2(8)條中，在附表 1 第 1 部第 55 項新的第 2 欄中，廢除 “在建造工地範圍內駕駛符合以下所有說明的特別用途車輛，或駕駛該等車輛進入或離開建造工地 —” 而代以 “為進行建造工作，在建造工地範圍內駕駛符合以下所有說明的特別用途車輛，或為進行建造工作，駕駛該等車輛進入或離開建造工地 —”。

**主席：**我現在向各位提出的待議議題是：環境運輸及工務局局長動議的議案，予以通過。

**主席：**是否有議員想發言？

**鄒志堅議員：**主席女士，我們有一個小組委員會來審議這兩項公告，我是這個小組委員會的主席，現就這兩項公告作一簡短發言。

小組委員會舉行了兩次會議。除了與當局商討外，小組委員會亦邀請了相關的工會出席會議，有 4 個工會出席，並有另一個工會提交了書面意見。

就諮詢方面，政府當局表示在提交這兩項公告前，已就公告內的多項建議，諮詢相關的行業工會，亦有透過建造業工人註冊管理局轄下的各個委員會，徵詢相關職工會的意見。各相關的工會均不反對擬議的附屬法例。

就公告內與駕駛員註冊有關的附屬法例，委員關注到註冊程序會否太繁複及註冊要求的資格是否合理。當局告知委員，有關的駕駛員只須具備由運輸署發出相關的駕駛執照，便可符合註冊要求的資格。註冊手續相當簡單，每名申請人士只須繳交註冊費用港幣 50 元，註冊的有效期為 3 年，同時可註冊多個工種，無須繳付額外費用。

就 3 個駕駛員工種的“工作描述”作出的修訂，是訂明所涵蓋的車身類型，以清晰界定條例所涵蓋的建造工人中駕駛員的工種。當局告知委員，該等車身類型的名稱與運輸署及其他有關法例沿用的名稱相同。應小組委員會的要求，當局提供了顯示公告所涵蓋的所有 16 種車身類型的照片作參考。

就註冊“結構鋼材焊接工”所要求的資格方面，當局告知委員，公告內訂明的資格是以最能方便有關工人註冊作為主要考慮。根據訂明的資格，工人只要曾取得由認可焊接檢驗機構發出的證書，證明工人通過任何相關的焊接方法的指明測試，便已符合註冊資格。由於現時行內在僱用“結構鋼材焊接工”時，亦必定會要求有關工人先進行該等測試，因此任何有能力勝任的相關工人應已取得公告內訂明的資格。

至於公告內就其他工種的註冊規定所作出的修訂，小組委員會在聽取當局的解釋後，並沒有特別意見。

小組委員會大致上支持兩項公告內的附屬法例，並同意政府當局擬就第一項公告內有關 4 個駕駛員工種的“工作描述”提出相關的修訂。公告及修訂通過後，便可清楚規定普通的貨車司機無須進行建造業工人的註冊，只有大型及專門車種的司機才須註冊。

主席女士，我們知道多個職工會對現時已實施的建造業工人註冊安排，有很多不滿之處。它們指出多項工種的界定及相關的資格要求未能顧及實際情況，而很多具豐富經驗的技工，由於未能取得條例內指定的資格（例如未通過指定的技能測試），所以只能註冊為臨時技工。再者，當局在評審非指明的資格時，往往進度緩慢及缺乏彈性。雖然政府當局指出條例已設有不同機制照顧工人各方面的需要，而建造業工人註冊管理局亦已積極地展開一系列措施協助工人取得註冊，小組委員會仍促請政府當局及建造業工人註冊管

理局積極正視現時註冊制度存在的種種問題，與業界共同尋求適當的改善措施。如果發展條例有未盡完善之處，當局應盡快與立法會商討如何作出修訂。

小組委員會亦特別強調，條例在全面實施前，即政府在提交有關“禁止未經註冊的建造業工人在建造工地進行建造工作”，以及“禁止僱用未經註冊的建造業工人在建造工地進行建造工作”等相關條文的生效公告前，必須先就註冊的進度及其他相關事宜向有關的事務委員會（例如人力事務委員會）作出匯報，並商討上述條文的實施安排。由於條例全面實施後，未經註冊的建造業工人便不能進入地盤工作，所以政府要小心行事，以免“打爛”現職工人的飯碗。

主席女士，小組委員會支持修訂公告、生效公告及政府提出的修正案。

多謝主席女士。

**主席：**是否有其他議員想發言？

（沒有其他議員表示想發言）

**主席：**如果沒有其他議員想發言，我現在請環境運輸及工務局局長發言答辯。

（環境運輸及工務局局長搖頭表示無須發言答辯）

**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議案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

**主席：**反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

**主席：**我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

## 議員議案

**主席：**議員議案。兩項無立法效力的議案。

第一項議案：從速落實興建香港與內地跨境交通基建。

### 從速落實興建香港與內地跨境交通基建

**張學明議員：**主席女士，我動議通過印載於議程內的議案。

主席女士，特首在上月初發表了國家“十一五”規劃的行動綱領，鋪天蓋地宣布要全方位配合內地的“十一五”規劃。雖然我們說這項行動綱領是為了特首競選連任而來，但我認為這項綱領是否姍姍來遲並不重要，重要的是我們必須將這些行動火速上馬。

我們看到自中央去年發表“十一五”規劃後，現時內地各省市已經如火如荼地進行大大小小的建設，而鄰近香港的廣東省、深圳、珠海甚至澳門，都在這數年間煥然一新。反觀香港，在回歸後好像原地踏步般，而跟內地比較，香港各方面都是持續滯後的。

主席女士，古代羅馬的經濟和政治等各方面均十分昌盛，相信大家也聽過“條條大路通羅馬”。對於一個強大的國家，發達的交通網絡是何等重要，因此，香港要持續發展經濟、保持香港的優勢和發揮目前既有的轉運能力，首先必須建立良好的跨境基建項目，以及建立暢順的跨境人流和物流設施。

民建聯認為，目前有 3 項跨境交通基建是急須上馬的。

首先，我在此想談的是廣深港高速鐵路。這條鐵路是一條貫通香港與內地的策略性鐵路系統，日後將令香港和內地各省市加緊聯繫。國內可說是非常重視這條鐵路，廣東省政府早在 2005 年已火速施工。新的廣州站和新的深圳站在三四年之後便會完成啟用，而深圳亦已成功爭取在福田興建分站，有意爭取香港的客源。

反觀香港，卻好像捉到鹿也不懂脫角般，單是為了一間九鐵公司的成本效益問題，便白白花了 1 年時間來爭辯是採用“共用通道”還是“專用通道”。直至上星期六，才從九鐵主席田北辰先生口中得到消息，得知政府原來傾向採用“專用通道”。

(代理主席劉健儀議員代為主持會議)

各位，我們的政府經常這樣拖垮一些重要的機會，處處表現得畏首畏尾，時而擔心出現大白象，時而又用顧問報告作為“擋箭牌”，致令香港錯失了不少寶貴的時機。

不過，“有心不怕遲”，我們仍然可以在這條鐵路上爭取最大的機遇，但首先，香港站必須立即上馬。民建聯認為，只要沿線在州頭的地方設立州頭站，並先行興建，便可解決和內地段同步通車的問題。

第二，為了吸引內地人流和物流匯聚香港，應把州頭站拓展成為永不落幕的全球商品展銷城。在這方面，我們可以參考浙江省義烏市的成功經驗，一來可以鞏固香港會展中心，二來亦可以利用這條鐵路，發揮與內地合作的效益。

另一項必須早日上馬的基建項目，是東部通道。這是香港的第五條跨境通道，選址佔盡地利優勢，是位於香港邊境禁區的打鼓嶺香園圍。當局可以趁此機會大力發展打鼓嶺一帶，而透過深圳的蓮塘，又可以直接通往深惠、深汕及深鹽等高速公路，並接駁深圳平湖集裝箱的重要集散地。同時，貨運也可直接駛進粵東各地，包括汕頭、惠州、河源及梅州等急速發展的城市，然後進一步輻射至福建、江西及湖南等省份，令深港之間的東西面達到“西聯東拓”，打通廣深港之間“東脈”的局面，幫助發展本港的轉運事業。

其實，民建聯在四年多前已向深港兩地政府提出這項建議，深圳方面的回應可以說是十分積極。上星期天，我和一些傳媒朋友前往實地視察，發覺對岸蓮塘的一幅地已經完成平整工程，萬事俱備；但香港方面卻可以說十分具諷刺性，香港的香園圍仍然是一片荒草。根據政府的解說，現階段當局只完成了第一期諮詢，現正作出一些簡單的規劃，還要兩年時間。跟深圳的積極程度相比，簡直被比下去，令人擔心在香港決定上馬時，恐怕國家已經頒布“十二五”規劃了，屆時深圳可能更轉而發展其他口岸。“時間不容人”，要抓緊國家發展的機遇，政府必須全速加快規劃和落實，而這個跨境口岸亦應盡快運作。

事實上，新界東的配套已有先天性的優勢。除了現時的選址有約 300 公頃土地之外，其中大部分是農地，絕少是保育地，可塑性相當高，相信用作建設跨境口岸設施也沒有問題。加上有關的配套設施已經逐步完善，例如吐露港公路的第二期擴闊工程會在明年動工，預計會在 2010 年完成。只要當局能夠調整一些設施，相信足以負荷未來跨境運輸的壓力。

至於第三項我們說要從速上馬的跨境基建，便是我們談了很久的港珠澳大橋。這座大橋已經談了很多年，我很記得在廖局長上任時已接手處理這個項目，但大橋的興建問題至今還是擾擾攘攘。直至最近透過內地發布的消息，我們才知道在中央的協調下，大橋已全面加快速度，並預計會在明年動工。

相信大家也記得，最初有關興建大橋的討論，是由香港方面極力鼓吹的。可惜，未知是否因為香港屬於“一國兩制”，以致未能在大橋的討論或落實方面作出主動，香港市民根本無法得知最新的進展或消息。雖然這對大橋的興建並沒有推進作用，但我很希望藉此提醒政府，大橋的落實對企業和外資是否來港發展，有着關鍵性的考慮。如果香港連重要的基建消息落實與否也表現得模棱兩可的話，試問我們如何引進企業來港呢？希望政府能夠好好檢討一下。

政府經常被指缺乏前瞻性和主動性，做事左顧右盼、遲疑不決，勢必阻礙經濟發展，有時候，大膽創新的政策反而可以為香港帶來無限機遇。我在議案中提出了有關沙田至廣東省東部的跨境渡輪航線，雖然這條航線在八十年代因客運量不足而要停航，但在十多年後，深圳正大力發展鹽田及廣東東部3個鎮，這些區域的經濟和旅遊現正高速發展，政府不妨考慮重開這條航線，在方便香港市民前往多一個度假勝地之餘，亦可以共同發展附近大鵬灣的休憩度假區。這個其實並不是新的概念，深圳早在數年前已經提出，只是香港一直缺乏這方面的創新思維而已。

代理主席，我剛才說了很多有關跨境基建的問題，不過所謂“牡丹雖好，也要綠葉扶持”，基建的配套設施也是十分重要的。在今年年中通車的深西通道，政府至今仍然未能解決社會對跨境車輛湧入的疑慮。雖然政府仍然堅持現在並無迫切需要增加其他設施，但大家都知道，起橋築路最少要三兩年，加上前期的諮詢、勘探工作也要三兩年，如果到那個時候才決定興建，恐怕已來不及解決問題。這種“臨渴才掘井”的政策已經不合時宜了，政府現在應該從速將屯門西繞道、屯門至赤臘角的連接路，以及后海灣幹線與三號幹線東行連接路馬上上馬，與此同時，也不應再局限從地區的角度來看全盤基建的交通需要，而應從全港的經濟發展策略需要來看。至於現時仍未充分發揮效用的三號幹線，政府亦不妨多方面考慮增加其車流量，包括回購及延長專營權等。

最後，我很希望再次提醒政府，我們不要再做“龜兔賽跑”裏的“小白兔”了，我們的對手是內地不同的省市，其中不少已經趕上了我們。如果我們還是議而不決，而不是全速推進的話，受害的便只是香港居民。代理主席、

各位同事，今天會議結束後，大家便會歡度新年，我在此祝願香港和內地盡快“路路亨通、財源廣進”。我謹此陳辭。

**張學明議員動議的議案如下：**

“鑑於政府為配合國家“十一五”規劃，發表了“行動綱領”，充分肯定香港與內地跨境合作的重要性，本會促請政府加快興建多項香港與內地跨境交通基建項目，例如廣深港高速鐵路、蓮塘東部通道和港珠澳大橋，以及恢復沙田至廣東東部跨境渡輪航線等；同時，政府應從速檢討及加快興建本港境內的跨境交通基建配套設施，例如屯門西繞道、屯門至赤鱲角連接路、屯門東繞道和連接后海灣幹線與三號幹線的東行連接路，以及採取積極措施充分利用三號幹線等，全面擴大與內地交通基建接軌，以推動香港經濟持續穩定發展。”

**代理主席：**我現在向各位提出的待議議題是：張學明議員動議的議案，予以通過。

**代理主席：**有3位議員會就這項議案動議修正案。本會現在就議案及3項修正案進行合併辯論。

我會先請何俊仁議員發言，然後請鄭家富議員及王國興議員發言；但在現階段不可動議修正案。

**何俊仁議員：**代理主席，隨着深港西部通道（“深西通道”）即將落成通車，新界西的交通問題再次成為社會的焦點。我相信在座各位亦會擔心，如果政府沒有長遠方案解決深西通道帶來的額外交通流量，新界西的交通大擠塞將會成為我們不願意看到的事實。

其實，在去年3月本會辯論“改善新界西北的交通安排”時，民主黨已提出政府必須落實興建十號幹線北段，這是最有效疏導深西通道通車後可能引致屯門公路交通擠塞問題的方法。過往我們亦一直堅持，要徹底解決新界西的交通擠塞問題，惟有興建十號幹線或回購三號幹線，包括大欖隧道。民主黨的其他同事會就回購三號幹線的部分作詳細解釋，而我則會集中討論十號幹線北段及擴闊屯門公路的建議。

代理主席，由於港珠澳大橋仍未能落實動工日期，我們預期在未來 5 至 10 年間，大部分車輛仍會經由新界西的交通幹道，來往葵涌貨櫃碼頭及主要的陸路口岸，包括落馬洲及日後的深西通道。政府預期，在深西通道及后海灣幹線通車後，屯門公路深井段在最繁忙時段的行車量／容車量比率，會由 2002 年的 1.1 升至約 1.19，而屯門公路市中心段的行車量亦會增加 10% 至 15%。然而，我們不要忘記，政府過往預測幹線的行車量時，往往與實際情況有很大出入。所以，我們擔心日後屯門公路的擠塞情況，會較政府所估計的更為嚴重。

關於三號幹線使用率偏低的問題，過往亦曾有多次討論，主因在於現時大欖隧道的收費偏高。自准許興建深西通道後，民主黨其實一直支持興建十號幹線北段。我們期望曾投票反對的議員能再次考慮這項建議，否則，日後新界西居民要承受長期交通擠塞的惡果時，議員也要承擔責任。

代理主席，構思中的十號幹線北段，是由掃管笏延伸至元朗公路的。這項工程涉及興建一條長達 4.5 公里、由掃管笏至藍地附近的元朗公路的雙程三線分隔車道，其中包括 4 公里長的藍地隧道，亦包括位於藍地石礦場的繳費廣場，以及把其他重要通道連接起來的相關交匯處。預期在完工後，十號幹線北段將成為繼三號幹線、屯門公路及吐露港公路以外的第四條南北連接路。

我們強調，由於跨境交通發展迅速，興建十號幹線的需要已日趨迫切。在深西通道和后海灣幹線落成後，4 條跨境通道的行車量每天約有 65 000 架次；到了 2010-2011 年度，更會增至 83 000 架次。面對龐大的跨境交通壓力，相信只有興建更多基礎建設及主要幹道，才能解決以上問題。

代理主席，民主黨對於興建十號幹線及其他改善新界西交通擠塞的方案均持開放態度，只是我們認為應優先興建十號幹線北段，而且根據政府提交立法會交通事務委員會的文件顯示，政府已計劃興建大嶼山至屯門的連接路，但其優先次序較十號幹線為低，這與該條連接路和日後進一步發展大嶼山所引致的交通需求有關。原因是這條連接路並不能發揮十號幹線的重要功能，例如連通新界西北部、市區及貨櫃港，以及長遠而言，紓緩屯門公路及三號幹線的交通壓力。所以，我們堅持應優先考慮十號幹線。

在興建十號幹線或回購三號幹線處於爭論之際，作為短期的補救措施，民主黨認為有必要把部分屯門公路段擴闊為 4 線行車。政府在提交立法會的文件中指出，技術上其實完全可行，但由於費用及施工時間等問題，才否決

了擴闊屯門公路為4線行車的建議。我們希望政府能以長遠的眼光，再次評估新界西的實際交通需要，落實擴闊部分屯門公路段為4線行車的建議。

我想在此提醒各位同事，要充分考慮和尊重地區議會的意見，尤其是屯門區議會對這個課題已關注經年。有關興建交通網絡以解決即將來臨的交通問題，屯門區議會曾通過兩項議案，包括興建十號幹線北段及擴建屯門公路快速公路段為全面4線行車。至於其他以屯門東繞道等作為紓緩屯門公路兆康段及市中心交通的方案，均未能獲得屯門區議會的支持。所以，對於張學明議員的原議案中所提及的屯門東繞道方案，民主黨是有保留的。我相信屯門區議會很熟悉區內的交通環境，他們提出保留甚至反對的意見，的確是基於他們對地區的實情的掌握。我們希望大家能夠關注這點。民主黨認為，如果政府無法達成購買三號幹線的協議，便應從速落實興建十號幹線北段，並把屯門公路擴闊為4線行車。我再次強調，有關三號幹線的所謂收購商討工作，已經拖拉了一段時間，但到現時似乎仍然沒有曙光，我們總不能夠無了期地等候。事實上，當交通問題越迫近眉睫的時候，我相信政府跟大欖隧道的營運公司的議價能力也會越來越低。我們總不能倚靠財團從公正的角度考慮，以政府認為相宜的價錢出售。在這情況下，如果別無他法，那怎麼辦呢？有人提議延長經營權，但始終興建十號幹線北段才是長遠解決問題的方案。

代理主席，最後，我想指出，最近在“‘十一五’與香港發展”的行動綱領中，提及引入內地司機以降低物流業的成本。我們認為，政府的角色應是透過加快各項基建工程，縮短來往本港至珠三角的時間，以達致增加本地物流業優勢的目標，而不是透過打擊本地工人的生計，來協助物流業的發展的。我們希望各位同事支持我的修正案。我謹此陳辭。多謝代理主席。

**鄭家富議員：**代理主席，未知是巧合還是特首選舉戰臨近，多項停滯不前的跨境建設，最近竟接連有進展，例如日前，九鐵主席田北辰先生與行政長官分別透露，拖延已久的廣深港區域快線將以專用通道方案興建。同時，內地官員亦指出，港珠澳大橋將用“三地三檢”的形式興建，待落實融資方案後即可動工，而興建本港與深圳第五個陸路口岸的建議亦會展開研究工作。我希望以上進展不是中央及曾蔭權先生為了“拉票”的宣傳手段，更不希望這些承諾會在特首選舉後銷聲匿跡。

代理主席，其實，今天這項辯題，過往亦曾在這個議事堂及各事務委員會上進行多次討論，當中某些項目如港珠澳大橋、區域鐵路快線、新界西各項交通配套設施等，由構思直至現在往往已用了十多年時間，當然至今仍只停留在紙上談兵的階段。

早於 1983 年，已有人提出興建港珠澳大橋的構思。在 24 年後的今天，大橋仍只停留於商討階段，預期動工的日子一拖再拖，落成之日則仍是遙遙無期。民主黨對於政府仍未能為港珠澳大橋提供時間表，感到十分失望。

去年 9 月，曾有報道指廣東省方面因不滿融資方案，決定興建深圳至中山的跨江通道，最後須由中央政府出面才能平息紛爭。我們希望特區政府能趁此加快融資進度，以盡快動工興建港珠澳大橋。實際上，我們雖然不敢奢望能於今年或明年初動工興建，但我們強烈要求，在興建港珠澳大橋的同時，必須預留地方作日後興建另一條跨境鐵路之用。

廣深港區域快線是港珠澳大橋外，另一項被長期拖延的工程。早於九十年代，政府已進行區域快線的研究工作，但時至今天，當內地各城市路段紛紛動工之際，香港卻仍停留在走線爭論的階段。政府仍在共用通道（即與西鐵共用）或專用通道的問題上猶豫不決。民主黨希望政府採用專用通道方案，盡快興建廣深港區域快線。不過，希望政府在採用專用通道的同時，不要中止北環線的規劃及興建工作。

代理主席，以下我將集中討論我的修正案。首先，我想指出深港西部通道（“西部通道”）通車後對新界西交通的影響。我們預期在啟用初期，西部通道的車輛流量每天會有 3 萬架次，而到了 2016 年，每天的車輛流量更將高達 8 萬架次。

民主黨認為，如果現時三號幹線的收費維持不變，可以預期在西部通道啟用後，使用西部通道的駕駛者將仍以屯門公路作為來往市區的主要幹道。最近，三號幹線實施新收費，各類型貨車的法定准許收費每程由 90 元至 120 元不等（即小型貨車 90 元、中型貨車 100 元和重型貨車 120 元）。雖然現時隧道公司仍對貨車實施收費優惠（分別為 28 元、35 元及 40 元），但對貨車司機來說，如非必要，相信亦不會選用收費的三號幹線接駁西部通道。如果隧道公司日後恢復正常收費水平，相信會令更多車輛改用屯門公路。

根據政府提交事務委員會的文件顯示，三號幹線的營運長期處於虧蝕狀態，至今已虧蝕達 7 億元。雖然隧道公司不斷提供優惠，但每天的平均車輛流量只有 45 000 架次，不足原先設計每天容納 118 000 架次的 40%。相反，屯門公路的容車率卻處於飽和狀態，繁忙時間的車輛流量已超越原先設計的可負擔水平（繁忙時間的容車量為 1.1，1 是代表開始擠塞的意思，相信代理主席對此是十分清楚的）。如果加上日後西部通道的車輛，相信會令屯門公路不勝負荷。

政府指三號幹線加上屯門公路的剩餘容車量，在 2016 年前足以應付西部通道通車後的需求，但政府的假設是建基於在屯門東行連接路落成後，駕駛者願意使用三號幹線，至於他們是否願意使用三號幹線，卻是一個極大的問號。從大欖隧道及西區海底隧道的例子可見，政府過往經常錯估各主要幹線的車輛流量。

民主黨認為，大欖隧道使用率不足的根本原因，在於現時三號幹線的收費仍然偏高。要增加三號幹線車輛的使用量，最直接的方法是降低大欖隧道的收費，而降低收費的可行方法有兩種：第一，是由政府出資回購大欖隧道；第二，是延長隧道公司的專營權。前者可由政府直接提供一個較為低廉的收費，而後者則可藉延長回報期吸引隧道公司調低收費。事實上，我們民主黨一直主張成立“隧道及橋梁管理局”，以解決現時各主要幹線車流量不均的問題。

我希望局長如果有機會連任的話，在未來 5 年必須處理這個課題。否則，多條隧道及三號幹線流量不均的問題，確實會令民怨越來越沸騰。

落實跨境基建工程的目的，除了是要縮短珠三角及本港的跨境運輸時間外，更重要的是，有關工程能帶動本港的建造業。代理主席，雖然近年本地的失業率持續下降，但建造業的失業率卻仍維持在 9% 以上。對工人來說，任何培訓支援都不及一份工作來得實際。所以，希望政府能夠盡快落實上述基建項目，協助解決本港建造業工人的失業問題。代理主席，我謹此陳辭，提出修正案。

**王國興議員：**代理主席，隨着國內發展迅速，香港作為中國對外的一個窗口，中港的關係的確較從前更緊密。目前，香港與中國的聯繫，主要依賴 3 個陸路口岸，包括落馬洲、沙頭角和羅湖。其中羅湖更成為了世界聞名的最繁忙口岸。據統計，目前 3 個過境口岸每年的旅客人次高達 1.67 億以上，出入境車輛亦超過 1 500 萬架次。可是，整個跨境交通基建其實也須本地交通基建互相配合，方能發揮最大的效能。因此，我的修正案正正提出在發展跨境交通網絡之際，也要重視本港內部的基建網絡，三號幹線就是其中一個重要的例子。

道路不僅方便市民往返不同地方，同時也是社區和城市發展的起點。就有如人體一樣，路像人體的血脉，讓血液可以在整個身體內運行。可是，如果有部分血管被堵塞或失去功能，便可能會加重其他血管的負荷，牽一髮而動全身。

整條三號幹線橫跨港島西部至新界西部，其中部分路段被列為收費區域，三號幹線的興建計劃於九十年代初是機場十大核心工程之一，除了配合香港國際機場的發展外，同時也希望從北到南連接香港的西部，以配合新界西北及西九龍填海區的發展。三號幹線（郊野公園段）始建於 1995 年，到 1998 年通車。計劃亦是以傳統的“建造、營運及移交”模式運作。一如以往，幹線由財團建造並營運 30 年，因此，幹線的專營權要到 2025 年才屆滿。可是，近年，由財團營運的主要幹道相繼大幅加價，迫使駕駛者使用其他免費或收費較低廉的道路，造成這些道路過度擠塞，例如屯門公路。根據資料顯示，目前三號幹線每天行車量平均有 47 000 架次，而屯門公路則超過 106 000 架次，逐漸迫近屯門公路的最大負荷 118 000 架次。深港西部通道即將落成啟用，隨着可預期每天須行經該段道路的車輛將會進一步增加，而當局於前年向本會提交的新界西北交通及運輸基建策略也充分說明了這一點。屯門公路亦因此須進行擴闊工程，以配合隨使用量增加的需求。

比較之下，我們發現屯門公路目前正面對即將超出負荷的情況，反觀三號幹線則車輛疏落，正正出現“有車無路行，有路無車行”的情況。目前，使用三號幹線大欖隧道的行車收費，一般介乎 17 至 90 元不等，而屯門公路卻不需分毫，駕駛者自然會選擇免費的道路，即使隧道管理公司以加價來增加收入，最終也只會迫使更多駕駛者使用免費公路。正正是這種失衡現象，以致政府須重新思考整個交通幹道的使用方向，而以合理價格回購三號幹線是一個解決目前失衡情況的最有效方法。以紅磡隧道為例，目前由政府營運，每天的行車量也達上限，較財團營運的同類隧道更具吸引力和競爭力。假如政府能夠以合理價格回購三號幹線，也絕對可以將大欖隧道營運得更成功，同時可以紓緩屯門公路的壓力。

代理主席，根據政府有關新界西北交通及運輸基建的策略顯示，目前新界西北地區人口約有 104 萬，但 10 年後，人口預期會高達 130 萬。每天跨境客貨運量亦將由目前的 42 000 增至 12 萬。同時，貨櫃碼頭全年的吞吐量也將由目前的 1 220 萬，大幅增長至 2 570 萬。面對這些人口和跨境客貨量的飆升，三號幹線和屯門公路的重要性將會進一步提高，因此，及早解決目前兩條公路的失衡情況，實在是刻不容緩。

另一方面，隨着北大嶼山的發展，預計北大嶼山的居住人口和機場的客運量也將會進一步增長，他們對往返內地的需要也將可能進一步增加。此外，香港機場的貨運量目前也冠於全球，預料未來的貨運量將會進一步增長。為了能繼續有效發揮香港轉口港的角色，跨境基建的硬件配套實在有龐大的需求，要避免香港發展滯後於珠三角地區，建設實在少不了。

代理主席，近日深圳市根據《深圳市城市總體規劃 1996-2010》的建議，表示將與本港商討在蓮塘至香園圍建立第五個過境口岸的可行性。對此，香港當局實在應該及早規劃整個跨境基建的發展策略。目前，香港要連接粵東的汕頭、潮州以至福建等地，只可依賴 3 個陸路口岸再經過深圳市，但往往需時較長，因此，如果有新的過境通道可更直接連接國內的高速幹道，對跨境運輸業界而言，可謂一大喜訊。此外，港珠澳大橋已籌劃多時，至今仍然未有任何發展決定。對於廣東省和香港而言，港珠澳大橋將會大大加強香港與粵西地區的聯繫，也有助兩地的經濟發展，政府實在要及早籌劃未來，免得後知後覺。

代理主席，昨天，工聯會社會事務委員會約見了財政司司長。我們估計政府即將公布的財政預算將有大幅的盈餘，這是一個難得一遇的機遇。如果政府能夠善用大幅的財政盈餘回購三號幹線和西隧，收回這兩條原本由財團控制香港主要交通咽喉，這兩條交通咽喉一旦重掌於政府手中，當局便可透過減費或免收費用的方法來調節行車量，這樣既可以紓緩交通擠塞，又可以減輕市民在交通費方面的負擔，還可以大大促進香港經濟的活力。如此一舉三得，何樂而不為呢？

故此，我今天提出修正案，再在席上促請局長詳細考慮我們的建議，因這方法既有利於即時解決屯門公路和過海隧道的擠塞問題，同時亦有利於香港的長遠發展。希望政府能夠鄭重考慮和接納我們的建議。謝謝代理主席。

**湯家驛議員：**代理主席，在大型交通基建方面，我們很多時候有兩點是很不明白的。第一，為何政府在每一項大型基建上馬前，總像欠缺一套全盤計劃，而其落伍、短視的規劃，更令新的配套不久便已飽和，以致需要更多大型基建來支援原有的建設，最終因規劃失當而浪費公帑。第二，我們不明白為何政府在規劃大型基建時，每每好像沒有清楚評估對環境及當區居民的影響，也似乎沒有設法把影響減至最低。

我認為廣深港高速鐵路就是近期的最佳例子。公民黨基本上支持興建這條鐵路，但最難以理解的是，為何政府多次聽到立法會各黨派在不同會議中均要求為廣深港高速鐵路興建專用鐵路，但政府及九鐵卻一直不理立法會一致的聲音，反而仍要求顧問公司研究與西鐵共用鐵路及設專用通道這兩個方案。既然立法會已有一致的看法，為何仍要花一大筆顧問費用，研究如何與西鐵合用一條路軌呢？其實，東鐵的例子正是很好的顯示，我們看到東鐵列車每天也因要遷就 18 班跨境列車而作出特別的車務安排。東鐵除在開車時

間上須遷就直通車，中途站的列車亦因要讓路而有延誤，每次可以長達 10 分鐘。相對於東鐵全程平均只須 42 分鐘的車程，延誤時間實在不短，對東鐵的乘客相當不便。此外，東鐵還要應付新界東龐大而分散的人口，根本無法同時處理本地客及過境客，結果兩面不討好。新界西本身的交通網絡已不算完善，多年後終於有一條可出市區的鐵路，卻似乎要跟新界東的居民一樣，忍受一些不方便的交通設施。

即使不談鐵路，我們在西部通道的建設方面，所面對的困難也一樣。在去年 11 月 24 日的交通事務委員會會議上，多位議員曾追問西部通道落成後，會否對屯門現有道路網構成沉重的交通負擔，造成大塞車。政府當時的回應指屯門公路可以應付西部通道開通後至 2016 年的流量，因此認為議員過分擔心。不過，我們認為議員的擔心是合理的。既然已投入大量資金建設新基建，社會當然期望有關基建能達致一定的成本效益，吸引更多人使用。可是，政府似乎從沒有從道路使用者及當區居民的角度考慮基建所帶來的問題及對策。即使政府現在可以保證不會對屯門居民及屯門公路帶來沉重的交通負擔，但如果汽車流量超出預計，屯門居民的利益又是否會再次被犧牲呢？現時，三號幹線的使用量與最高流量尚有一段距離，但屯門一帶的車輛根本不會為大欖隧道而捨屯門公路。如果屯門公路的流量提早飽和，屯門公路將重回以前大塞車的日子。政府早知有西部通道的計劃，為何不可同時提供相應的配套，好讓跨境基建發揮最大效益，並減低對居民的不便？

規劃失當更令居民首當其衝，飽嘗苦果。雖然北區鄰近落馬洲、文錦道關口，但不代表北區便應經常有大型貨車或貨櫃車在路邊停泊。北區一帶根本沒有充足的大型車輛停車場，司機只可以把車輛泊在路邊，不但對其他道路使用者構成危險，亦為居民帶來非常嚴重的不便。既然政府可預見跨境運輸業的發展，為何不在規劃時回應這些需求，提供適當的配套呢？當區居民亦無法有效使用這個道路網。西部通道通車後，當區有沒有充足的配套呢？如果交通流量大增，屯門居民在無選擇的情況下，亦只得跟以往或現有的跨境車流一起擠到屯門公路，而三號幹線繼續不得有效運用。這一切政府又是不可以預見的呢？

代理主席，最近，錦繡花園及大生圍居民因為長期有大量貨櫃車使用錦繡花園的私家路，甚至發生致命交通意外而引發的問題，其實也可透過規劃避免。規劃跨境通道時，應當預計有甚麼車輛會使用該等路段，並應及早作出適應安排，如收地以提供停車場，檢討並改善道路網等，而非任人隨便申請改變土地用途，政府只負責審批，而不推斷市場在這方面會如何影響交通網絡。

代理主席，無人反對經濟發展，但值得關注的不單是有否發展空間，而是政府有否嘗試在當中取得平衡，做好政府的角色，投放資源之餘，還提供充足的配套設施，讓當區居民不會因為一些新的大型基建而受害。多謝代理主席。

**劉皇發議員：**代理主席，香港就國家“十一五”規劃所發表的“行動綱領”，已充分肯定香港與內地跨境合作的重要性，但就如何落實興建新的大型跨境交通基建，以及作出妥善的配套方面，我們明顯落後於形勢。事實上，除了將於本年年中通車的深港西部通道外，其他的項目包括港珠澳大橋、廣深港高速鐵路，以及蓮塘東部的通道等，仍然在論證階段。政府應抓緊時機，從速與內地磋商，共同訂出具體的落實時間表。

在規劃各項新跨境交通基建的同時，我們決不可忽略適時配合此等項目的本地道路網配套建設，否則所引進的大量跨境交通，必然會導致本地交通嚴重擠塞，以致未見其利，先見其害。

舉例來說，深港西部通道通車後，預計屯門及元朗的公路，均極有可能出現擠塞的情況。據估計，深港西部通道和后海灣幹線在通車初期，每天的車流量大概為31 000架次。目前無須收費的屯門公路，其每天平均行車量已達設計最高容量的八成。在深港西部通道通車後，相信大部分車輛會選用免費的屯門公路，屯門公路將會超出負荷，造成屯門以至元朗的公路網出現擠塞，當中屯門市中心更會成為瓶頸地帶。有建議政府以收購或延長專利權的手段來調低三號幹線的收費，此舉雖可收短期紓緩擠塞之效，但長遠的措施是必須盡速興建屯門東、西繞道作為疏導。

另一方面，規劃中的港珠澳大橋將會帶動規劃中的大嶼山北物流園發展，而深港西部通道和后海灣幹線則大幅度推動新界西的跨境往還。可是，這兩條新跨境通道為香港所注入的經濟動力，卻因龍鼓洲海峽把大嶼山及屯門兩地分隔起來，而無法產生協同效應，阻礙了人流、物流的暢達流通。故此，當局應盡快規劃和建造屯門至赤鱲角的連接路，以免屆時“倒瀉籬蟹”，手忙腳亂。

事實上，屯門至大嶼山正好可發揮物流樞紐帶的作用，在本港緊密、直接地把來自深港西部通道、港珠澳大橋的貨物，還有屯門內河航運碼頭和計劃中的大嶼山北物流園連繫起來，透過海、陸、空交通與珠三角的機場和港口有機連結。令香港的物流業更有效率，更具競爭力，使本港的物流中心地位更趨鞏固。

代理主席，內地的經濟發展一日千里，香港政府必須雙管齊下，積極與內地溝通配合，盡快和妥善地落實發展跨境交通基建，並做好內部交通網絡的配套，這樣必可創造互惠互利的雙贏局面，為本港和祖國整體的發展作出更大的貢獻。

代理主席，本人謹此陳辭，支持議案。

**黃定光議員：**代理主席，數天前，即 2 月 3 日，常務副省長湯炳權在廣州接見了港區的政協委員。在座談會上，湯省長介紹了兩地交通設施的基本建設。他提及 5 項工程。第一項是深港西部通道，預計會在今年 7 月 1 日舉行回歸 10 周年慶典時通車。所以，深圳方面已經加緊工程，準備在 6 月初完工和接收，並預留了 1 個月進行測試。

第二項是港珠澳大橋，這是我們港方相當關心的一件事。他提到港珠澳大橋的第一個問題是投資方案，那方面已經有突破性發展，確定了將主橋、口岸和引橋分開處理。主橋大約需要 300 億元資金，會以涉外融資的方法處理；口岸方面，三地口岸大約共需款 100 億元，這是各自負責的；引橋亦需款 100 億元，也是由港、珠、澳三地政府各自負責。出入境方面，已經確定為三地三檢。所以，湯省長最後提出粵方希望整項港珠澳大橋工程越快報批、越快動工便越好。

第三項是區域高速鐵路。這條鐵路已在 2005 年 2 月 18 日開始動工，是一個加強、加緊、加速與港方洽商有關與港方接連的方案。

第四項是深港東部口岸，即我們所說的蓮塘口岸，內地已在進行設計。

第五項是廣深沿海高速公路，它有別於現時的廣深高速公路，是另一條新的高速公路。東莞段已經開始施工，預計會在 2011 年左右落成。

從湯炳權副省長談及這 5 項基本建設來看，廣東省方面對於粵港兩地的交通基建是相當着緊，但很可惜，我們現在看到的是有如龜兔競賽一樣，香港方面十分緩慢，很多事情仍然優柔寡斷，議而未決，甚至決而不行。所以，為了令香港的經濟能夠進一步持續發展，是相當急須投入粵港兩地的交通基礎建設，而且有迫切性。如果要維持香港成為中國的南大門、成為亞洲的物流中心，我們更應有前瞻性的考慮。所以，透過就張學明議員今天的議案，以及多位議員的修正案進行辯論，我希望特區政府從中聽取意見，考慮盡快實施各方面的工程。

多謝代理主席。我謹此陳辭。

**周梁淑怡議員**：代理主席，曾特首在他的競選政綱裏已表明會加快跨境基建項目上馬，對此，自由黨是完全支持的。事實上，港珠澳大橋、港深廣高速鐵路、蓮塘東部通道近日均傳出了新進展，這是值得我們感到高興的，但我們同時卻十分擔心香港境內的道路基建配套，未必能配合內地在這方面的發展。

說回今天的深港西部通道（“深西通道”），大家均希望它真的能於 7 月 1 日通車。如果它能成功於該日通車，便會立即多了一條可讓 3 萬架次的車輛經新界西的屯門、元朗出入市區的公路。目前，屯門公路每天已有超過 10 萬架次的車輛行走，使用量高於八成，接近飽和。所以，政府有必要未雨綢繆、作好準備，拿出解決的方案，以免目前已十分擠塞的屯門公路屆時會雪上加霜，“塞上加塞”，令區內 45 萬名市民飽受塞車之苦，也令那些長期在路上工作的專業司機特別感到困擾。

其實，代理主席，我在這裏發言時，覺得我們每一位議員翻來覆去就此發言，已說過很多遍，但不知為何仍然要繼續在這裏發言。回顧過去，在 2002 年，即廖局長上任那一年至今，我想我們已說了無數遍，但究竟進展如何呢？在 2002 年 3 月的財務委員會會議上，議員支持深西通道和后海灣幹線撥款時，要求同時研究興建東行連接路，但到了 2003 年 3 月，廖局長以與三號幹線公司就減價的談判有眉目，並預計在 1 年內會完成為理由，讓興建新路的建議拖延下去。

（主席恢復主持會議）

此外，廖局長又以 2005 年 3 月“新界西北交通及運輸基建檢討”報告為理由，指預測在 2016 年前，目前新界西北的整體基本公路網，包括屯門公路及三號幹線，已足夠應付深西通道與后海灣幹線通車後的車流量和港珠澳大橋的通車。她並說加上現時屯門公路三聖至荃灣高速公路段及青山公路的擴闊工程完成後，已足以應付日後的額外交通。這說法令所有議員譁然，我相信沒有人會同意或接受局方這種說法。

到了 2005 年 10 月，廖局長又修改了政府在 2002 年 1 月的預計，由預料會有三分之一的過境車輛使用屯門公路，改為說只有五分之一，但為何車輛會減少使用屯門公路呢？政府並沒有清楚解釋，這令我們很擔心，因為一旦政府估計錯誤，使用屯門公路的車輛較它估計的為多時，後果便會不堪設想。

其實，立法會議員一直均十分積極地提出未雨綢繆的方案，供當局考慮，因為大家也知道，最受害的將會是新界西的居民，但並不限於他們。例如自由黨早在 2004 年便建議政府與三號幹線公司商討，以研究延長三號幹線專營權，又或由政府以合理價錢收購三號幹線；而我去年在立法會亦提出了有關的議案，希望政府以合理價格收購三號幹線，從而訂定減低收費的方案，吸引導向車流，以紓緩該區日漸嚴重的交通擠塞情況。當時其他同事亦加入說延長專營權，希望能作為解決方法之一。我們亦就此取得共識，並通過了該項議案。

但是，經過該次議案辯論後，卻沒有甚麼事情發生，我們似乎看不到局長方面有任何進展。現時，我們只剩下數個月時間，我想問一問局長，究竟她想怎麼樣？究竟在 7 月 1 日後會發生甚麼事情呢？自由黨認為，我們不應待屯門和元朗區真的發生大癱瘓、大擠塞時，政府才拿出方法。這未免過於後知後覺，亦有一點兒鴕鳥政策。

現在還有四個多月，深西通道通車在即。立法會這次再提出要求政府利用三號幹線的議案，不同黨派的議員亦在修正案中提出了其他建議。自由黨一向認為十號幹線是遠水不能救近火的，所以我們對這項修正案有所保留。除此之外，其他的修正案我們也是非常贊成的。我們真的希望政府這次能有確實和積極的回應，好讓我們無須這樣擔心，因為大家也知道，對於這個噩夢，即 7 月 1 日的噩夢，我相信無論是哪一個黨派也會害怕它不單是夢那麼簡單，而是將會真真正正出現在眼前。如果真的是這樣的話，我相信政府和局長方面是難辭其咎的。多謝主席。

**梁君彥議員：**主席女士，剛公布的《“十一五”與香港發展》經濟高峰會報告訂出，要促進香港成為國際金融、貿易和航運中心，為此，香港必須與內地加強聯繫，在跨境基建發展上與鄰近城市加強協調及合作發展，使人流、物流暢通無阻。現時，在珠江三角洲（“珠三角”）地區內有七八萬港資廠房，一直為本港物流業提供大量貨源，成為本地物流業成功的主要元素之一。但是，近年，隨着廣東省不斷擴展港口，所發展的配套設施越來越完善，而有關基建項目的規劃發展往往以深圳河為界，未有接駁香港的交通網絡，令我們在跨境交通網絡上一直未能跟貼內地的步伐，角色變得十分被動。

我和香港工業總會一直提倡，特區政府要帶領香港擺脫這個被動局面，在跨境交通基建設計上，不單要做到緊跟廣東省的節奏，更要高瞻遠矚，把目光放遠一點，要放眼未來二三十年跨境交通網絡的需要。發展跨境交通基建時，我們必須從整個區域來規劃，不能夠單從香港出發，要求內地配合香港修路築橋，而是要主動與廣東商討，彼此互補優勢，協調口岸建設，並在

鐵路網、公路網仍處於籌劃建設階段時，便未雨綢繆，提前規劃，做好銜接工作，達到雙贏。

今年 7 月 1 日，西部通道便會啟用，連接香港與珠三角及廣東西部，但作為連接點的新界西部，其有關的道路配套卻未能與西部通道同步啟用——剛才周梁淑怡議員亦指出了大概的問題，我們十分希望政府能關注屯門塞車的情況，並在跨境基建上，做好自己在銜接道路網絡方面的配套。

主席女士，我很高興看到今天的議案提到興建蓮塘口岸，這項建議香港工業總會自 2004 年起便已不斷提出。隨着內地經濟急速發展，工業界及物流業須由東部運返香港的貨量大幅飆升，但由於東邊貨運出入境口岸嚴重不足，貨櫃車往往要“兜大圈”，由西邊進入香港，費時失事。為配合“東進東出”的措施，深圳方面已預留 13 公頃土地發展蓮塘口岸，我很高興特區政府對開設這東部口岸展開研究，並希望能盡早落實規劃，為新口岸作出安排。我深信開通蓮塘口岸，不單可協助紓解文錦渡及沙頭角口岸的通關壓力，亦可讓過境貨運車輛直接連接到粵東、粵北、福建、江西等迅速發展地區的快速公路，令本地物流業的服務範圍大幅擴展到泛珠三角東部地區。

在跨境貨運火車服務方面，粵港兩地亦應加強協商，以互惠互利為原則，發展廣州至香港區域快線，以專用通道行走。雖然這個方案會較採用共用通道昂貴，但可避免因當地交通阻塞而阻礙快速貨運的發展，亦可把廣州至香港的車程由共用通道的差不多兩個小時，大幅縮短至 1 個小時以下。這不但可加強兩地人流及貨流流量，亦可加強兩地的競爭力及加快兩地融合，把兩地的經濟幅員合併及擴大；同時，亦可配合內地發展高速鐵路，以及國際使用貨運專軌的趨勢，以免最終在形勢上落後於廣東及內地主要城市的發展。

要令跨境交通更為暢順，簡化通關及檢查是主要的步驟。西部通道將會是全國第一個用一地兩檢方式的口岸。工業界一直要求兩地政府在最繁忙的關口對人流及貨流實行一地兩檢，我亦希望可在機場實施人流及貨流的一地兩檢，令由香港往內地二三線城市的人和貨物均可在香港清關，縮短過關時間，並以此優勢開拓無限商機。此外，我希望政府考慮興建商用直升機場，以一地兩檢方式，開通香港至廣東東西兩翼的直升機服務，令港商和外資可更方便地往來粵港兩地。

最後，我希望談談兩地車輛互通的問題。現時，香港大部分車輛除非掛有內地車牌，否則均不能駛入內地，但在歐美駕駛私家車周遊列國，並沒有需要申請牌照，過境亦非常簡便，為甚麼香港作為中國的一部分，香港人卻

要申請內地車牌，又要駕車通過兩地關口，較在歐美翻山越嶺更難？我知道現時的基建未能配合，以容讓私家車自由進出兩地，但我希望兩地政府在可見的將來發展交通基建時，可以此為目標，給予市民更大方便。

我謹此陳辭。多謝主席女士。

**劉健儀議員：**主席女士，香港與內地的交往越來越頻繁，單從一些統計數字來看，便足以說明這一點。在跨境交通方面，經 3 個汽車口岸來回的車輛，2001 年每天平均只有 31 000 車次，2005 年平均每天達到 4 萬車次，增加了三成。至於在跨境人流方面，經 3 個汽車口岸及羅湖口岸出入境的旅客，2001 年全年只有約 1 億人次，2005 年全年增加至 1.4 億人次，增加了四成。我深信這些數字在往後的日子只會有增無減。

跨境的人流和物流急速發展，兩地人民對各條跨境通道可無縫連接的需求越來越大，但過去數年，我們只能盡量利用現有的基建和口岸，又或進行小規模的改善工程，結果是各個口岸在平日已見人頭湧湧，假日更是水泄不通。幸好，深港西部通道即將通車，將可紓緩現時各口岸的擠塞情況。同時，隨着這條新通道的建成，相信香港可更有效連接內地的高速公路網。事實上，國家開展“十一五”規劃以來，廣東省已制訂 12 條出省的高速公路，加強與周邊省市的連接，形成泛珠江三角洲（“珠三角”）區域的交通網絡。

不過，跨境基建只有深港西部通道並不足夠，其他項目如港珠澳大橋、廣深港高速鐵路以至蓮塘東部通道等，近日雖然均傳出新進展，但仍是只聞樓梯響，未見有落實興建的時間表。我們必須爭取早日興建這些基建設施，以加強香港與珠三角西岸地區的連繫，鞏固香港作為區內航運、物流及空運中心的地位。

此外，即使在深港西部開闢了新口岸，但由於深圳東部的貨櫃車流量仍然十分龐大，長遠而言，落馬洲口岸的壓力是仍未消除的。同時，深圳市也受到嚴重塞車困擾，因貨櫃車駛經深圳市中心區，導致深圳市長期塞車。如果蓮塘／香園圍口岸早日落成，不單可配合深圳市政府“東進東出、西進西出”的計劃，減少跨境車輛經過市中心，也可便利貨櫃車選取深港西部通道或深圳東部通道前往珠三角不同地方。

除了道路建設外，內地的鐵路建設亦將進入所謂的“黃金期”，不單鐵路總長度會大幅增加，由 2005 年的 75 000 公里增加至 2010 年的 92 000 公里，鐵路的速度亦會大大提升，由原來的時速 80 公里、100 公里的建設標準，增加至時速 200 公里或以上。同時，在“十一五”規劃下，廣東省已制訂 12

條出省鐵路。在這兩個前提下，香港的廣深港高速鐵路（我說的是專用通道方案）也必須配合內地的鐵路發展方向，並且早日通車，與內地的高速鐵路網絡連接。

主席女士，香港的跨境交通基建一方面要與內地交通配合，另一方面也要與香港內部交通配合。隨着深港西部通道將於今年7月通車，解決屯門公路的塞車問題也越來越迫切。除了有建議買回三號幹線又或延長專營權以換取三號幹線減價外，更有需要在后海灣幹線及三號幹線之間興建一條東行連接路，這樣才可鼓勵更多車輛使用三號幹線，以協助行走屯門公路的車輛分流。不過，如果政府仍然堅持三號幹線營運商要先減價，然後它才考慮其他方案，包括興建東行連接路，這爭持可能永遠無法解決，永遠陷入僵局。因此，我們期望政府能切切實實與三號幹線營運商探討，尋求一個雙方均接受的解決方案。

除了新口岸、新基建設施外，充分利用現有的口岸和基建設施，亦有助增進人流和物流的發展。粵港合作聯席會議最近開會，同意把應否允許跨境渡輪經香港機場海天碼頭接載過境旅客前往珠三角城市，列入討論議程。不過，政府其實可進一步考慮利用海天碼頭，加設出入境服務，便利內地旅客前往大嶼山各個景點，這樣內地旅客便無須經其他口岸入境，例如中港城等，兜兜轉轉才可到達大嶼山。

國家“十一五”規劃將加大道路和鐵路交通建設的力度，不論從避免邊緣化，或加強與內地融合的角度出發，香港亦必須加大跨境建設的力度；否則，如果香港長期落後於內地的交通建設，令跨境交通出現瓶頸，香港便會失去作為中國“南大門”的地位。

主席女士，我謹此陳辭。

**余若薇議員：**主席，我發言是想清楚說明公民黨對原議案的立場。主席，我們絕對同意中港應融合，也同意交通要暢順，但卻不同意政府應拖慢工作進度。然而，我們看見這項議案要討論的中心只是從速檢討及加快興建跨境交通基建，但卻沒提及一些必須考慮的因素。不過，我相信今天支持這項議案或修正案的同事，其實也接納應有一些先決考慮因素，我們認為也應清楚說明，不要令人感到總之跨境基建便是好事，總之要快快上馬，我們並不是這個意思。

當然，諮詢公眾永遠都應該做，可行性報告亦永遠應該有，而環境、保育方面的因素也是非常重要的。我們知道不論是跨境還是香港本土的基建建設，均也應考慮環保因素，以及在進行那些基建時，永遠不單是用以創造就業機會，基建本身應有其需要。

主席，為何我這樣說？大家都知道，曾蔭權先生最近發表了特首競選政綱，核心思想中有一個新名詞，稱為“進步發展觀”。看回他的“進步發展觀”，其實全部都涉及基建，總之各方面的基建都要有。

他這個“進步發展觀”，令人想起國家主席胡錦濤。他在上台後，於 2003 年的中共第十六屆三中全會推動了一套堅持以人為本，樹立全面協調的可持續發展觀，以促進經濟社會和人的全面發展，總稱為“科學發展觀”。甚麼是“科學發展觀”？去年 12 月，《光明日報》曾作這樣的論述：“傳統發展觀是一種經濟發展觀，同時也是‘物本主義’的發展觀。它以單純的經濟增長為價值目標，將社會發展歸之為經濟發展，將經濟發展歸之為經濟增長。然而，片面地追求經濟增長必然使人們飽嘗‘有增長無發展’，甚至‘增長與發展負相關’的惡果。……而傳統發展觀的一個致命缺陷就在於，它只關注如何發展得更快，而對於‘為了甚麼要發展’和‘怎樣發展才是好的發展’這樣一個目的論、價值論問題並不關心。”這便是所謂的“科學發展觀”了。

我不知道當曾蔭權先生談及他的“進步發展觀”時，究竟是加入了一些東西還是減少一些東西，即是加入一些進步，還是減了一些科學呢？所以，主席，我們要特別提出這一點。政府最近發表了行動綱領，即香港要配合國家“十一五”計劃，公布了多項行動。我們看見香港越來越趨向計劃經濟，要發展很多中心：國家金融中心、航運物流中心、旅遊中心、航運樞紐等多個其他的中心。

其實，有些中心不屬於完全配合的。我們說要高增值、有創意，但地價又非常高，如果要發展為金融中心，同時又要發展為物流中心，便要將各種成本降低，這事實上是有一點相反的方向。正正如此，我們便認為在這些議案辯論中要特別指出來。

看回曾蔭權先生的政綱，他所說的一大堆發展項目，全部都是修橋建路、土地開發、一些傳統的基建項目。他有提及文化保育，但只是略略談及而已，他連一項文化保育的工程也沒有說清楚。所以，我們不知道他究竟如何平衡發展和保育。這也是為何公民黨認為有需要說明的地方，我們原則上絕對支持中港融合、交通要暢順、要發展經濟，但卻千萬別忘記了平衡點。很多時候我們發現，這些所謂的平衡點，其實是很少論述的。此外，在發展交通時，多位同事也表示那不是一個全面的配套，總之便是要加快、加快上馬，但其他的配套則看得不清楚，也做得不夠通透，導致很多市民，尤其是新界西的居民有所怨憤。

所以，主席，對於部分內容，我們是有保留的。我們支持原議案，但對於一些修正案，我們原則上是支持，但細節上卻認為有保留，變成就一些修正案進行表決時，公民黨會放棄表決。主席，這並不表示我們沒有立場，而是很難在7分鐘的發言中，或在只局限於贊成或反對的表決中，闡述公民黨對內容中較細緻的方面，尤其有關保育、發展及環保事宜的顧慮。

主席，我謹此陳辭，解釋我們稍後表決的立場。謝謝。

**主席：**是否有其他議員想發言？

**石禮謙議員（譯文）：**主席女士，香港地理位置優越，與全球聯繫緊密，因而成為華南的交通樞紐。然而，近年政府投資於跨境交通基建的步伐緩慢，加上幅員廣泛的珠江三角洲（“珠三角”）地區的跨境交通急速飆升，以致大大超出本地交通網絡的負荷能力。跨境交通負荷能力不足，將會遏制本地物流、貿易及旅遊業的發展動力。

連接港、珠、澳的超級大橋的建造工作陷入僵局，延誤再三，令人氣餒。我極之相信，盡快落實興建港珠澳大橋，至為重要，因為大橋將會提供高容量的陸路通道，連接珠三角東、西部地區，促進本港和珠三角西岸的人流和物流。

本港新界西北部的交通網絡，可以拓展成為珠三角陸路通道的主要骨幹，帶動跨境物流業及旅遊業發展。深港西部通道落成啟用，只會為新界西部和西北部本來已經負荷乏力的交通網絡帶來更大壓力，陷入無法應付的情況。

目前，北接落馬洲、沙頭角及文錦渡，南接葵涌貨櫃碼頭及赤鱲角機場的收費三號幹線使用率不足。我強烈促請政府與三號幹線的營辦商合作，令這條寬闊的快速公路物盡其用，以應付深港西部通道啟用以後大幅飆升的跨境交通。此舉可以紓緩接駁道路的交通擠塞，特別是無須收費的屯門公路。我相信以延長三號幹線專營權換取降低向駕車人士徵收的路費的建議在商業上可行，值得研究。藉着延長專營權以降低收費，可以帶動跨境貨運流。更為重要的是，負責交通運輸的政府官員應與三號幹線的營辦商共同研究其他方案，盡量提高三號幹線的使用量，例如興建連接三號幹線的后海灣幹線東行連接路等。

主席女士，我大力反對王國興議員提出的修正案；他促請政府購回以建造、營運及移交方式營運的三號幹線。建造、營運及移交這種方式，好處是可以利用私人機構的投資和管理來發展交通運輸項目，因而避免冗長的撥款程序。我提出警告，回購建議將會大大減少私人資金投資於交通運輸基建項目。政府絕不應該偏離行之有效及各界珍而重之的“小政府、大市場”原則，轉而對私人投資項目進行干預。負責營運三號幹線的財團承擔了全部建造開支及有關的財務風險，以換取經營這條快速公路 30 年的專營權，負責交通運輸的政府官員應該尊重經合約作出的這項承諾。

此外，我也極力反對何俊仁議員提出的修正案；他促請政府興建十號幹線。既然三號幹線仍然擁有充裕的載運能力，花費數以十億元建造已經擱置的十號幹線計劃，實在是浪費社會資源。在我們明確掌握香港和內地的經濟發展及物流業發展的前景之前，不應建造十號幹線。

主席女士，發展區內水路及鐵路連繫，與發展道路同樣重要。機場管理局投資 10 億港元擴展海天碼頭跨境渡輪碼頭，有助加強本港與及其他珠三角城市的連繫，這是一個令人興奮的消息。

再者，港府尚未決定廣深港高速鐵路將會採用何種模式。預計全國高速鐵路網絡於 2010 年代落成以後，多個內地城市將會營運長途鐵路直通車連接香港。很多人相信在 2020 年以前，會有 10 個內地城市營運此類長途鐵路直通車，而到了 2030 年，這個數字會增至 15 個城市。我極力促請政府從速令香港及內地主要城市的鐵路網絡接軌，以便提供更多點對點的鐵路直通車服務。

政府應該研究成立高層次的跨局統籌機制，制訂完善的跨境交通運輸基建策略，以應付區內發展的需要。惟有透過大量投資於跨境交通運輸基建及加強交通運輸網絡的載運能力，香港才能夠達致持續的經濟增長。謝謝。

**主席：**是否有其他議員想發言？

**何鍾泰議員：**主席女士，在過去 10 年，本人在不同的場合已多次促請政府，加快興建香港與內地跨境交通基建，以配合經濟發展的需要。可是，很多相關的工程均“只聞樓梯響”，遲遲未能“拍板”。其實，政府並非對問題不瞭解，正如在最近發表的《“十一五”與香港發展》經濟高峰會報告所提出的行動綱領中，香港與內地跨境合作的重要性是得到充分的肯定的。

本港基建工程的開展往往涉及多個政策局，其中包括環境運輸及工務局和房屋及規劃地政局，造成不少協調上的問題，並因而拖慢工程的進度。許多工程項目如果由某部門提出而須作政府內部諮詢時，常常不易得到其他有關部門的支持；有很多時候，這些部門反而會提出一大堆問題，須由原來提出項目的部門來澄清。在這樣拖拖拉拉的情況下，項目很多時候便遲遲也無法推出。政府始終未能有效地縮短基建項目前期所需的冗長時間。以上年度為例，政府在工務方面的總支出只有 265 億元，較政府訂出的 290 億元的目標相差 12%；而本港建築及工程行業的失業率，也一直是本港整體失業率的兩倍多。

就改善這個情況而言，本人亦一再向政府建議，委派司長或局長級的官員負責統籌及協調本港的大型基建項目，以加快有關工程的落實進度。最近，有關的建議也總算獲得一位行政長官候選人的回應，他提出如果獲選後，將設立一個“發展局”，負責統籌基建項目，平衡發展及環保需要，以減少社會爭拗。

事實上，由於環境和保育的爭拗，很多大型的工程計劃受到阻延，例如中九龍幹線、中環灣仔繞道、中環及灣仔填海和東南九龍發展等，而一些更被迫取消，例如西環的發展計劃。本人相信建議中的“發展局”將是解決有關問題的辦法之一，並有助推動大型基建的規劃和效率，特別是在有關落實興建香港與內地跨境交通基建方面。

近年，內地經濟發展迅速，與香港的連繫也日趨頻繁，特別是在“九加二”框架的安排下，香港一定要跟內地的跨境交通基建密切協調。這不再是純粹照顧珠江三角洲地區，而是幅員更廣的泛珠江三角洲地區的需要。反觀在一些香港與內地的跨境交通基建項目上，例如港珠澳大橋，已拖延了實在太長的時間，應該盡快加以落實。至於其口岸安排上，有關方面應探討是否能依照深港西部通道一地兩檢的模式，實施一地三檢，以方便過境旅客，這是值得考慮的。另一方面，大橋也應包括鐵路，這可避免日後才另行興建跨海的鐵路大橋，大大增加有關的費用及對鄰近環境構成的影響。預期因為“九加二”的共同發展模式，人流和貨流均會有快速增長。

廣深港地區快線是另一個應盡快上馬的項目。就該高速鐵路香港路段的設計上，本人一直建議政府認真考慮採用專用通道，而不是政府先前建議的共用通道。本人完全不明白，政府有那麼多專家，為何會得出一個完全違反興建鐵路基本原則的建議，特別是內地的高速列車的速度已達到每小時 200 公里，如果在共用的市區鐵路路段上行走，高速鐵路的行車速度將受到一定的影響。另一方面，內地鐵路的總里數已位居世界第二，廣深港地區快線將

可使香港與內地不斷擴大的高速鐵路網接軌。事實上，我們反對的原則其實很簡單，因為城際的高速鐵路絕對不應接駁至市區內的鐵路網。

在陸路的過境通道上，政府應盡快落實東部通道的計劃，以減輕其他陸路口岸的壓力。此外，政府也應加強本港境內的跨境交通基建配套設施，以作配合，例如在十號幹線方面，政府應盡快修訂原建議的路線，以重新提交立法會審議，並爭取議員支持其撥款申請。

除陸路交通外，本港亦應盡量利用對我們有利的近海條件，發展更多來往鄰近地區的跨境渡輪服務，使區內的過境旅客能在往返內地的交通安排上多一個選擇。在航空交通方面，香港更應利用本身在航空交通配套的優勢，並按《基本法》第一百二十八條，提供條件和採取措施，以保持香港的國際和區域航空中心的地位。為滿足鄰近地區對快捷客運的需求，香港應積極發展短途航空服務，包括直升機服務，並應落實在舊啟德機場設立直升機的客運站。至於在發展區域民航航線方面，政府應與中央政府爭取盡快解決珠江三角洲航道擠塞的問題，並盡快在本港機場籌建第三條跑道。

主席女士，只有通過加快發展香港與內地跨境交通基建，香港才能保持區內交通樞紐的地位，以及繼續保持在區內的經濟發展優勢。多謝主席女士。（計時器響起）……

**主席：**何議員，請你坐下。

**梁國雄議員：**主席，這項加快建設的議案是沒有人提出過反對的。不過，我想指出為何以往那些建設不能夠加快。其實，這個問題是一個政治經濟學的問題，原因就是要看那些基本設施是由誰付錢。如果要政府付錢的話，大家也知道，交通除了運輸人流之外，還涉及物流的；也就是說，那些做生意的人只會依賴它來發展他們本身的事業，談甚麼貿易、物流等，其實也只是一種投資以促進本身的那些行業而已。

究竟應該誰付錢呢？我們香港有所謂 BOT 的，即先興建，營運一段時間，然後交回給政府，紅隧就是這樣的形式。如果我們要採用這種方法，即是說具備一個商業上的誘因，使人們覺得這個生意是經營得到才會有吸引力的。這樣做，就是與由政府提供一項基本設施，讓財團在這基本設施裏謀利的做法，有一種結構上的矛盾，即是說，沒理由要求其中一個財團“捱義氣”的。所以，建設久久也不成行，要不便是政府自行興建了。

如果由政府興建的話，我們便要問一個更深入的問題，就是為甚麼一定要在那裏花錢，令貨暢其流呢？大家便會說，要為了香港好，便要這樣吧。但是，這樣說卻並沒有回答一個問題，沒有回答的問題是：在過去，當我們的政府說面對財政赤字困難和經濟衰退的時候，為何還再要付出一筆錢來呢？要誰付呢？如果要求政府付，《基本法》內便一直訂明要量入為出、穩健增長等說法。根本上，如果這樣做的話，就正正是令它做不到的。這些並不是一個政府可高瞻遠矚地進行的，原因是甚麼呢？原因亦是與政治有關，就是與是否有普選有關的，老兄。

我記得董建華還未腳痛的時候，我聽過一個真實的笑話。有人對他說，不如開放航權，替香港賺點錢。他卻突然說了一句：“不知道李先生是否有興趣做呢？”所以可見一個官商勾結或由小圈子選出來的政府，第一件事想到的就是，究竟有哪個有錢人有興趣做這件事，如果是有興趣的話，談妥了，便做吧；如果談不妥，便做不到了。

讓我舉一個例，我們的貨櫃碼頭是被人壟斷了，大家都知道，就是出售“扇油魚”的財團——即城中首富所擁有的財團壟斷了的。老兄，十號幹線不能興建，就是因為他阻撓着，我們知道他在國內也有一個貨櫃碼頭——我曾去過，我是被特准去看看的。這個壟斷性是阻礙了香港這個地方（即他自己從此點作本位發展的）與其他地方的交通的一個最重要關鍵。

我們的航空事業被人追趕得連氣也喘不過來，我們的貨運量不斷下降，為甚麼會這樣的呢？原因是，我們的對手就是我們合作的夥伴，而這個合作的夥伴是“九加二”，我已說過很多次了。現在曾先生說他“會做好呢份工”，其實他就是想“做一份好工”，我就此亦說過很多次。他絡繹於內地各省市之間，應酬由國內的省委書記以至芝麻綠豆七品官，就是問他們，他這樣做好不好。大家聽過新加坡的官員要乘飛機去馬來西亞，問馬來西亞我們做某些事好不好之類沒有？他們會否問印尼呢？當然也不會的了。

所以，我們的政治，除了小圈子選舉所造成的壟斷資本阻撓我們的整體發展之外，就是要香港市民付出昂貴的代價來建造一些基本建設令某些人發達，而那些人又不回饋香港，因為他們不肯多付稅項。如今的情況造成這樣的一個瓶頸之外，還有一個問題就是欽點政治。

欽點政治要求我們的特首絡繹於國內的省市之間懇求他們。港珠澳大橋為甚麼建不成呢？大家以為只是我們的問題嗎？有人甚至說，如果再是這樣下去，會自行在內部橫向地興建一條橋。這些問題其實是政治的問題，這政治其實不是大家所說的政治般，也不是甚麼泛民派、反對派想取得數個席位，或誰想做特首等。這政治權力的分配，就是經濟資源的分配。

香港成為了特區，他前往國內議價，說我們應該做甚麼，又不做甚麼的時候，當時尚未有“十一五”之說，那時候說甚麼規劃呢？到了已說明我們加入了“十一五”規劃之中以後，我們的人大代表 — 那個陳永祺，即罵我戴着豬頭去示威是不對的那個人，他是誰選出來的呢？是哪一個“木嘴”選他出來的呢？沒有人知道，但他這類人便代表香港人了 — 說自己是人大代表，掌管全國事務，掌管廣東省人大，說是他們制訂“十一五”計劃的。那麼，我們的特首做甚麼呢？只屬於名譽上的而已。

所以，就這個問題而言，要做好基本建設，其實要處理好 3 個問題，第一，就是我們要打破由國內控制我們的計劃，打破由國內所計劃的經濟控制我們（計時器響起）……

**主席：**是否有其他議員想發言？

**譚耀宗議員：**隨着香港與內地的經濟關係更密切，香港須更積極推進跨境交通基建的發展。在政府的“‘十一五’與香港發展”經濟高峰會中，航運、物流及基礎建設小組提出了相關的策略建議，其中一項建議是要優化跨境交通網絡，以更便捷的方式直接駁通鄰近的綜合交通樞紐，以拉近香港與內地的距離，並拓闊香港機場和港口的腹地。這個主張跟民建聯多年來所倡議的不謀而合，我們期望政府能夠加快步伐，落實有關的建議。

香港必須盡快興建的跨境交通基建，包括港珠澳大橋、蓮塘東部通道、廣深港高速鐵路、東鐵落馬州支線及西鐵北環線等。但是，在興建這些區域性網絡的過程中，政府不能忽視本地道路網絡的配合。

隨着深港西部通道（“西部通道”）及后海灣幹線在今年年中的開通，新界西的交通流量將會大增。政府一直強調現有道路有足夠的容車量，到 2016 年也無須興建新道路，這反映出政府沒有危機感。在 2001 年的時候，政府尚且說區內道路在 2011 年便會飽和，現時卻 180 度大轉彎。但是，大家都知道，設計所訂交通容量的數字是“死”的，而每條道路的實際車流卻會因為時段、路向和收費等原因而出現很大變化，再加上一些瓶頸地帶的限制，如果政府不盡快訂立應變及改善方案，屯門公路將可能會面對嚴重擠塞的情況，不單對居民造成極大不便，更會造成嚴重的經濟損耗。

政府現時開展的屯門公路擴建及改善工程，最快要到 2009 年及 2010 年才能分批完成。在這數年間，為了施工的需要，肯定會不時封閉部分路段。換言之，工程既未能配合西部通道及后海灣幹線的開通，反而可能令擠塞問題更為嚴重。另一方面，在充分利用三號幹線疏導車流方面，雖然本會多番催促政府，但一直也聽不到有任何進展。

民建聯長期極力爭取改善屯門及元朗的交通，亦不斷要求政府落實整套新界西北的交通改善方案，具體包括興建屯門西繞道、屯門至赤鱲角連接路及屯門東繞道，從而提供一條由屯門西直接前往機場的跨海通道，以減少經過屯門市中心路段的車輛。另一方面，則是要善用三號幹線，通過興建連接后海灣幹線與三號幹線的東行連接路，引導車輛使用三號幹線；再加上採用積極的財務措施，減低大欖隧道的隧道費，從而減輕屯門公路的壓力。

目前，政府對不同道路的建設方案，仍然處於觀望態度。道路的興建須花很長時間，因此，一旦西部通道的車輛導致屯門公路擠塞，餘下的方法便只有利用三號幹線。在 2003 年，我提出了收購三號幹線的建議，現在的時機更成熟了。政府除了可以收購三號幹線外，還可以透過延長專營權等形式降低收費。只要能夠促成三號幹線疏導屯門公路車流，無論任何方法，政府都應該予以考慮。

至於其他修正案，在方向上跟民建聯都是大致相同的。大家都認為要加快進行各項道路工程，以解決新界西未來的交通問題，只是大家的優先次序各有不同而已。至於應否興建十號幹線北段的問題，民建聯對此並不反對。十號幹線北段基本上跟現有三號幹線的線路是平衡的，而三號幹線的使用率在現時仍不足四成，尚有充裕空間可以增加車輛。可是，三號幹線終有一天會飽和的，那麼屆時便要考慮興建十號幹線北段。因此，在優先次序上，我們認為應先收購三號幹線或跟營辦商達成協議，以便即時產生疏道交通的作用。我們亦希望政府盡快興建西繞道，把屯門至赤鱲角連接路連接起來，以促成整體區域性的發展。

我謹此陳辭。

**主席：**是否有其他議員想發言？

( 沒有其他議員表示想發言 )

**主席：**如果沒有其他議員想發言，我現在請張學明議員發言，發言時限是 5 分鐘。張議員會就 3 項修正案發言。

**張學明議員：**主席，我今天動議辯論的議題是“從速落實興建香港與內地跨境交通基建”。我在此代表民建聯提出要從速展開 4 項跨境工程，其中包括廣深港高速鐵路、港珠澳大橋、東部通道及新界東至廣東東部的海路運輸。

今天有 3 位議員不約而同地提出修正案，而修正案的內容跟我以上提出的 4 項建議是完全沒有衝突的，而且還取得立法會其他同事的共識。3 位同事的修正案亦同時提出，在今年年中深港西部通道通車後香港境內交通的接駁問題，特別是何俊仁議員所提出有關擴闊屯門公路的建議，實際上政府現已進入撥款興建的階段，剛才譚耀宗議員也表白了民建聯的態度。至於他就十號幹線提出的修正，民建聯一直抱持開放的態度。以往，我們覺得十號幹線的走線跟三號幹線相若，同樣是一條收費道路。當然，如果其他方法均未能解決，但仍認為有必要興建一條十號幹線的話，民建聯會抱支持的態度。剛才譚耀宗議員也表白了民建聯一直以來對修築十號幹線的立場，我對此亦沒有太大異議。

至於其他兩位同事，即王國興議員和鄭家富議員，同時在我的原議案中提出回購三號幹線，我覺得這彌補了我原議案的不足及可能未有清楚解釋之處，民建聯對此是支持的。既然大家都一致同意要加快港深之間的交通基建和接駁路，我希望藉提出這項議案，能讓局長清楚知道我們的要求。

謝謝主席。

**環境運輸及工務局局長：**很多謝張學明議員今天提出“從速落實興建香港與內地跨境交通基建”的議案，以及王國興議員、鄭家富議員及何俊仁議員提出的修正案。

正如議員的議案或修正案提到，為了鼓勵社會各界共同探討國家“十一五”規劃帶來的機遇和挑戰，以及香港在國家經濟發展及全球一體化的趨勢下應採取的策略，政府已於去年召開“‘十一五’規劃與香港發展”經濟高峰會，而高峰會的 4 個專題小組剛於上月提交有關範疇的行動綱領。政府非常重視這項行動綱領，並會在有關的政策層面積極跟進。

關於跨界交通運輸網絡方面，自從回歸以來，我們一向是從積極和前瞻的角度及促進區域發展的思維，改善跨界交通運輸網絡，以配合香港與內地

緊密的聯繫和合作夥伴關係，我們目前正推進一系列的跨境基建項目，並在粵港合作下取得進展，其中快將啟用的有深港西部通道和上水至落馬洲鐵路支線。在發展這些項目的過程中，大家都明白，粵港的合作並非完全沒有意見分歧的地方，但我們必須理順大家的分歧，才能令每個項目最後得以圓滿成功。

例如深港西部通道在 2002 年年底開始建造，到了 2006 年，主橋的工程完全竣工，而深港兩邊的橋亦已合攏，並如期完成。我們現時還要做的工作，是希望口岸設施可以在 2007 年年中完工，以及所有配件得以營運，並在年中成為連接香港與內地的第四條跨界行車通道。在該通道開通後，預計跨境車輛的最高處理量可以增加超過兩倍。

上水至落馬洲鐵路支線亦已完成。我們現正等待深圳福田口岸在 2007 年上半年啟用。在支線啟用後，應可大大紓緩現時羅湖口岸過境的擠迫情況，並大幅增加鐵路旅客過境的處理量。如果大家看過落馬洲支線的火車站，便會知道那裏的過境設施真的達到一流水平。

此外，我們亦正積極推展廣深港高速鐵路香港段的發展。我們很理解議員希望盡快落實這條鐵路的心情，正如其他所有鐵路，市民和議員均不會反對興建，而只會催促政府快些完成。然而，鐵路是一項重大投資，所以我們必須詳細考慮。我相信，大家也希望我們以科學方法充分研究其可行性，而在最後所得出的設計，是可以達到長遠利益的。

由於內地城際和全國網絡的鐵路急促發展，以致內地原先引用的很多規劃參數均產生了變化。我們必須明白，區域快線原來的構思，是一條由香港直達廣州的區域快線，希望能於 1 小時內到達廣州，為在兩地工作的從商人士帶來方便。發展至今，現時的想法是，希望這條快線可以連接全國重點城市，成為點到點的路線。其中的考慮因素，當然是有關口岸的設置問題。我們亦要很現實地瞭解，廣州至香港的那段路軌，一定會是一條共用的路軌 — 我說的是廣州至香港邊境 — 如果香港要與全國省市連接，我們必須顧及這條由廣州至香港段的路軌的容量，究竟有多少是供香港使用的。否則，即使香港建造一條很快的專用路線，亦無法縮短行車時間。在這方面，我們已跟鐵路部和廣東省有關部門進行詳細規劃。

上月底，我們跟內地有關部門舉行會議，以瞭解他們最新的規劃參數，並就運量預測作了最新的評估，作為落實規劃的基礎。

與此同時，九鐵公司就這個項目的工程及營運的可行性方面進行了研究，我們堅持以科學根據及可行的政策措施，實施這項工作。他們現正進行初步的實地勘測，並預計可於 2007 年年中向我們提交研究報告。在審議九鐵公司的報告後，我們會盡快就香港段的通道方案作出決定。

至於港珠澳大橋方面，今天每一位發言的議員似乎也責怪香港方面的行動太慢、考慮太多及沒有立即上馬，因為廣東方面已不斷發出消息，指它們很希望盡快上馬。我相信大家如果真的看過有關的報道，也會知道並非全部也是這樣說的，但我不知道為何大家有選擇性地說。港珠澳大橋其實是由香港特區發起的，整個意念源於當時我們看到廣東省東西岸的發展有欠平均，而且是為了配合國家整體東西發展平衡的政策而進行的。我們看到，如果可以興建一條由香港通往珠海（即珠江西岸）的陸路通道，將會大大促進西面的發展，因為那裏無論在人口或土地方面的供應均是十分龐大的。

香港成為了三地協調小組的召集人，而三地的利益是必須取得平衡的，所以無論在大橋的走線、建築模式和融資方案等方面，均花了很長時間進行討論。我們當然希望可以做到互惠互利，但三地的利益始終存在矛盾，所以在前期工作上，我們是積極扮演推動的角色的。

在整體規劃方面，我們也要顧及珠江三角洲的整體發展，所以大橋的走線不可以聽從任何一方的要求或以便利任何一方來決定，而是經過論證和可行性研究後，才得出目前的走線。

至於工程建設方面，我們亦進行了 25 項詳細研究，包括航運、水文、水利及大橋應否採用橋隧方案。如果興建隧道的話，應選擇哪個地段呢？當然，還有環保的問題，因為珠江三角口是一個敏感的地方，我們必須把環境影響減至最低。我們堅持科學論證，而三地政府亦是朝着同一方向行事的。我們希望在這些問題獲得解決後，盡快落實大橋項目。

中央政府最近發動了由國家發改委牽頭，並由國家交通部、國務院港澳辦及三地政府代表組成的一個專責小組，協調大橋項目前期工作中一些重大事項。我們亦已召開會議就融資和口岸兩方面進行討論。三地政府現正爭取盡快完成有關的可行性研究，以便在定稿後上報中央政府，審批這份報告。

為了爭取時間，我們亦正同步進行北大嶼山公路連接路的前期工作。我們正就連接路的走線方案進行比選，以及評估其對交通和環境方面的影響。在決定走線後，北大嶼山公路連接路項目將須通過所有相關的法定程序，並配合港珠澳大橋項目的展開。

至於發展蓮塘和香園圍口岸方面，特區政府現正積極推進有關的前期規劃研究工作。我們已於去年 12 月與深圳市政府開展聯合研究，確立興建新口岸的需求、功能和效益。此外，我們亦於本年 1 月開展境內規劃研究，以

探討擬議新口岸及連接道路在香港境內相關的規劃、環境和工程事宜。預計該兩項規劃研究會在 2007 年年底及 2008 年年初完成。

至於本港境內的相關配套設施，也是各位議員很關注的問題。為了配合以上基建設施的研究和啟用，我們一直就建設本港境內（特別是新界西北地區）相關的配套設施進行規劃，並因應客觀環境的改變，適時對有關項目作出檢討。

新界西北交通及運輸基建檢討的研究結論認為，現時已決定興建的道路網，以及在所需交通改善措施的配合下，應該足以應付至 2016 年（包括來自深港西部通道和港珠澳大橋）的交通需求。關於這方面，我知道所有發言的議員均感到不滿，因為他們覺得 2016 年似乎是一個很長遠的年份，亦要問為何到了那一年才有這樣的需要。我們其實也是根據有系統的研究得出這個數字的，而不是隨便訂定的。每次我跟議員討論這個問題時，我也希望議員不要忘記，我們已經興建一條西鐵。西鐵當時是花了 460 億元建造的，現時的使用量只是每天 20 萬人次，而其容量則可以達到 90 萬人次。西鐵大大減輕了區內交通所承受的壓力。我認識很多在屯門居住而在中環上班的青少年，他們對我說：“局長，我們現已轉乘西鐵了，因為覺得它很方便。”這是一個實在的例子，而且已經不止 1 個人這樣告訴我。由屯門往中環的核心地方如歷山大廈，需時少於 40 分鐘。西鐵尚有很大空間可以容許更多乘客選用這條既環保又方便的鐵路，尤其是在不久的將來，九龍南線亦將完工，屆時前往市區便更方便。現時，大部分人均會在南昌街轉乘地鐵前往中環。不過，為了配合長遠的需求，我們初步已定出多個可能的新公路項目。為了確保能適時在 2016 年提供新的運輸基建，我們已視乎需要，就擬議公路項目展開進一步的勘測和可行性研究。我們的目標是在現階段盡量完成所需的前期工作，以便我們在有關發展方案明朗化時，可以適時展開建造工程。

在屯門公路方面，我們已計劃進行下列 3 個項目，目的是進一步改善屯門公路的整體運作：

- (i) 將青田交匯處的一段屯門公路從雙程雙線擴闊至雙程 3 線分隔行車道；
- (ii) 將屯門公路市中心路段從雙程雙線擴闊至雙程 3 線分隔行車道；及
- (iii) 重建及改善屯門公路快速路段，包括加設標準路肩，以盡量提升屯門公路至現有快速公路的標準。

上述建議已獲得交通事務委員會的支持，視乎所需的申請撥款程序及法定程序是否能夠順利進行，我們計劃在今年展開擴闊青田交匯處的工程，並預計在 2009 年前完成，而明年將會展開擴闊市中心段的工程，並預計在 2010 年前完成；明年將會分階段展開改善快速公路段的建造工程，並預計在 2012 年前分階段完成。

至於把屯門公路快速公路段擴闊至雙程 4 線行車的建議，我們亦已作出詳細研究。結果顯示快速公路段的部分路面由於地理環境限制，要擴闊至 4 線將有很大困難，尤其是在小欖、深井和汀九交匯處，行車道與住宅樓宇和其他道路建築物的距離非常接近。此外，如果要把屯門公路快速公路段轉為 4 線，施工時間亦會加長，建造費將會增加超過 70%，亦會涉及收地，對市民的影響較大。以上的考慮事項已提交交通事務委員會。

至於興建連接后海灣幹線與三號幹線的東行連接路的建議，我們曾與三號幹線專營商探討採用公私營機構合作形式興建東行連接路的可行性。我們的主要原則是任何安排，無論在財政還是交通管理方面，皆應符合社會的整體利益。我們認為，如果東行連接路只能令行車時間縮短 2 至 4 分鐘，而且分流效果不大，也不符合經濟效益，我們並不值得耗費大量公帑建造。

就如何充分利用三號幹線方面，我們正與三號幹線專營商進行商討，希望可以落實一些令三號幹線及不收費的屯門公路的使用合理化的措施。我們與專營商所研究的方案，包括延長專營權以換取專營商調低收費的方案。此外，我們亦一直鼓勵三號幹線的專營商為更多車輛類別提供優惠，因為現時只有部分車輛獲提供優惠。我們對所有可行方案均持開放態度，並會繼續與專營商磋商。

關於跨境渡輪服務，除了積極推進跨境道路及鐵路網絡的發展外，我們亦一直密切留意市民對跨境渡輪服務的需求。

由於陸路交通發展迅速，來往本港及內地的跨境渡輪的乘客數目，已由 1996 年的 709 萬人次下降至 2006 年的 648 萬人次，跌幅為 8.6%。我們預計在未來數年，隨着跨境陸路新口岸的落成，使用跨境渡輪服務的乘客不會顯著增加。

有議員提出恢復沙田至廣東省東部跨境渡輪航線。在中港碼頭及港澳碼頭落成前，於多年前曾有渡輪營辦商提供來往深圳大小梅沙至沙田的渡輪服務，但由於客量不足，有關服務在經營很短時間後已經停辦。

此外，我亦想指出，跨境運輸設施的規劃是以全港而非個別地區為基礎的。現有的港澳碼頭及中港客運碼頭每年共可處理約 2 600 萬人次的客運量，該兩個碼頭在過去 5 年的平均使用率約為 73%。鑑於現時兩個跨境渡輪碼頭仍足以應付客運需求日後的增長，我們認為並沒有需要以公帑提供另一個跨境渡輪碼頭。

主席、各位議員，政府非常認同發展跨境交通基建項目的重要性和其不同的迫切性。我們會繼續與有關各方保持緊密聯繫，積極推進各個跨境基建項目及相關的配套設施，並適時探討發展其他跨境基建項目的需要和可行性，以抓緊國家“十一五”規劃所帶來的機遇，以及更好地發揮香港在貿易及物流等領域的國際和地區樞紐角色。

多謝主席。

**主席：**我現在請何俊仁議員就議案動議修正案。

**何俊仁議員：**主席，我動議修正張學明議員的議案。

**何俊仁議員動議的修正案如下：**

“在“跨境交通基建配套設施，”之後刪除“例如”，並以“包括：  
(一) 十號幹線(北段)、”代替；及在“充分利用三號幹線”之後  
刪除“等，”，並以“；及(二) 當快完成屯門公路擴建工程，並擴  
闊屯門公路部分快速公路段為四線行車；”代替。”

**主席：**我現在向各位提出的待議議題是：何俊仁議員就張學明議員議案動議的修正案，予以通過。

**主席：**我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

**主席：**反對的請舉手。

(議員舉手)

石禮謙議員起立要求記名表決。

**主席：**石禮謙議員要求記名表決。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。

功能團體：

李國寶議員、張文光議員、單仲偕議員、李鳳英議員、王國興議員、李國麟議員、郭家麒議員、黃定光議員、詹培忠議員及鄺志堅議員贊成。

陳智思議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉健儀議員、石禮謙議員、張宇人議員及林健鋒議員反對。

張超雄議員棄權。

地方選區：

何俊仁議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陳婉嫻議員、梁耀忠議員、曾鈺成議員、蔡素玉議員、鄭家富議員、譚耀宗議員、陳偉業議員、馮檢基議員、李永達議員、李國英議員、馬力議員及張學明議員贊成。

余若薇議員及梁家傑議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 19 人出席，10 人贊成，8 人反對，1 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 20 人出席，17 人贊成，2 人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案獲得通過。

**劉健儀議員**：主席女士，我動議若稍後就“從速落實興建香港與內地跨境交通基建”所提出的議案或修正案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起1分鐘後進行。

**主席**：我現在向各位提出的待議議題是：劉健儀議員動議的議案，予以通過。

**主席**：是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

**主席**：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

**主席**：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

**主席**：我認為議題獲得兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

我命令若稍後就“從速落實興建香港與內地跨境交通基建”所提出的議案或修正案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起1分鐘後進行。

**主席**：鄭家富議員，由於何俊仁議員的修正案已獲得通過，我已批准你修改你的修正案的措辭，內容已發送各位議員。你在動議經修改的修正案時，最多可有3分鐘解釋修正案內經修改過的措辭，但不可重複你先前的發言。你現在可以動議你經修改的修正案。

**鄭家富議員**：主席女士，我動議按照我經修改的修正案，進一步修正經何俊仁議員修正的張學明議員議案。

主席女士，我沒有補充。

**鄭家富議員對經何俊仁議員修正的議案提出的進一步修正案如下：**

“在 “四線行車；”之後加上 “及（三）考慮收購三號幹線或延長三號幹線的專營權，從而降低收費以吸引駕駛人士使用三號幹線；”。”

**主席：**我現在向各位提出的待議議題是：鄭家富議員就經何俊仁議員修正的張學明議員議案動議的修正案，予以通過。

**主席：**我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

（議員舉手）

**主席：**反對的請舉手。

（議員舉手）

劉健儀議員起立要求記名表決。

**主席：**劉健儀議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

**主席：**現在開始表決。

**主席：**請各位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。

功能團體：

李國寶議員、張文光議員、單仲偕議員、李鳳英議員、王國興議員、李國麟議員、郭家麒議員、黃定光議員、詹培忠議員及鄺志堅議員贊成。

陳智思議員及石禮謙議員反對。

吳靄儀議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉健儀議員、張宇人議員、林健鋒議員及張超雄議員棄權。

地方選區：

何俊仁議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陳婉嫻議員、梁耀忠議員、曾鈺成議員、楊森議員、蔡素玉議員、鄭家富議員、譚耀宗議員、陳偉業議員、馮檢基議員、李永達議員、李國英議員、馬力議員及張學明議員贊成。

余若薇議員及梁家傑議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 20 人出席，10 人贊成，2 人反對，8 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 21 人出席，18 人贊成，2 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

**主席：**王國興議員，由於何俊仁議員的修正案已獲得通過，我已批准你修改你的修正案的措辭，內容已發送各位議員。你在動議經修改的修正案時，最多可有 3 分鐘解釋修正案內經修改過的措辭，但不可重複你先前的發言。你現在可以動議你經修改的修正案。

**王國興議員：**主席，我動議按照我經修改的修正案，進一步修正經何俊仁議員修正的張學明議員議案。

各位議員，我希望大家支持我的修正案，我的修正案其實是提出一項“急者治其標”的方法。這項方法既有利於長遠，亦有利於眼前，更在政府現時有較豐厚盈餘的時機下，可解決有路無車行、有車無路行的問題。雖然

石禮謙議員剛才表示反對我這項修正案，但我很希望石議員能夠從香港整體的經濟大局來考慮。我的建議是一舉三得的，其中並無違反合約精神，因為我是提議政府跟財團磋商，以一個合理的價格回購。因此，這是從整體大局出發。所以，我希望石議員能夠支持我的修正案。

謝謝主席。

**王國興議員對經何俊仁議員修正的議案提出的進一步修正案如下：**

“在緊接句號之前加上“；充分利用三號幹線的措施應包括政府購回三號幹線，以取消或降低收費，藉以提升其車流量”。”

**主席：**我現在向各位提出的待議議題是：王國興議員就經何俊仁議員修正的張學明議員議案動議的修正案，予以通過。

**主席：**我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

( 議員舉手 )

**主席：**反對的請舉手。

( 議員舉手 )

劉健儀議員起立要求記名表決。

**主席：**劉健儀議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

**主席：**現在開始表決。

**主席：**請各位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。

功能團體：

李國寶議員、張文光議員、單仲偕議員、李鳳英議員、王國興議員、李國麟議員、郭家麒議員、黃定光議員、詹培忠議員及鄺志堅議員贊成。

陳智思議員及石禮謙議員反對。

吳靄儀議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉健儀議員、張宇人議員、林健鋒議員及張超雄議員棄權。

地方選區：

何俊仁議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陳婉嫻議員、梁耀忠議員、曾鈺成議員、楊森議員、劉慧卿議員、蔡素玉議員、鄭家富議員、譚耀宗議員、陳偉業議員、馮檢基議員、李永達議員、李國英議員、馬力議員及張學明議員贊成。

余若薇議員及梁家傑議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 20 人出席，10 人贊成，2 人反對，8 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 22 人出席，19 人贊成，2 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

**主席：**張學明議員，你現在可以發言答辯，你還有 3 分 48 秒。

**張學明議員：**主席，就我今天動議的這項議題，總共有 14 位議員發言。在此我要表示衷心感謝。

局長剛才也花了超過 20 分鐘時間來回應我們議員提出的訴求，在此不難看出局長在回應期間，對深西通道落馬洲支線快將啟用，內心是充滿喜悅的，相信我們在座各位議員也能分享得到。可是，當提到其餘的跨境交通基

建，局長則認為可以說是困難重重，似乎無法解決般。但是，無論怎樣也好，在提出困難後，我相信我們議會同事和局長一樣，也希望能夠面對困難，大家共同努力。

雖然今天這項議案的結果無論是怎樣，對政府來說亦不具約束力，可是，作為一個負責任的政府，是否也應聽取我們的意見？立法會同事的發言亦代表市民的聲音，政府在聽取立法會議員的意見之餘，從另一個側面來看，便是在聽取市民的聲音。我希望透過今次辯論，能夠促使政府對跨境基建交通設施作出努力，讓我們在不久的將來能夠與內地共同發展。

謝謝主席。

**主席：**我現在向各位提出的待決議題是：張學明議員動議的議案，經何俊仁議員修正後，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 )

林健鋒議員起立要求記名表決。

**主席：**林健鋒議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

**主席：**現在開始表決。

**主席：**請各位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。

功能團體：

李國寶議員、吳靄儀議員、張文光議員、單仲偕議員、劉皇發議員、李鳳英議員、王國興議員、李國麟議員、郭家麒議員、張超雄議員、黃定光議員、詹培忠議員及鄺志堅議員贊成。

陳智思議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉健儀議員、石禮謙議員、張宇人議員及林健鋒議員棄權。

地方選區：

何俊仁議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陳婉嫻議員、梁耀忠議員、曾鈺成議員、楊森議員、劉慧卿議員、蔡素玉議員、鄭家富議員、譚耀宗議員、陳偉業議員、馮檢基議員、余若薇議員、李永達議員、李國英議員、梁家傑議員及張學明議員贊成。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 21 人出席，13 人贊成，8 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 21 人出席，20 人贊成。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布經修正的議案獲得通過。

**主席：**第二項議案：促請房屋委員會向公屋居民提供免租及盡快減租。

### **促請房屋委員會向公屋居民提供免租及盡快減租**

**馮檢基議員：**主席，我今天動議辯論的議案議題，是促請房委會盡快減租，以及向公屋居民提供免租。雖然政府上星期已把《房屋條例》的修訂草案提交立法會首讀，法案委員會也會盡快成立，但我這項議案只是集中要求房委會減租和討論公屋的減租幅度，這項議案的討論內容並非條例草案中所提到的租金調整機制。

主席，在 1997 年的金融風暴後，香港經濟大幅度衰退，基層市民的負擔非常沉重，但房委會一直不減租，令居民在這 10 年間“捱貴租”，多付了很多冤枉錢，所以民協要求房委會立即減租，紓緩公屋居民的苦況。

從五十年代香港出現第一條公共屋邨以來 — 當時稱之為徙置區，公屋為基層市民提供安全和負擔得起的居所，直至目前為止，香港 700 萬人口當中，差不多每 3 人便有 1 人住在公屋，超過一半租戶的租金少於 1,500 元，可見大部分基層市民透過入住租金低廉的公屋，得以改善生活。

現時房委會釐定公屋租金的準則，是沿用 1991 年公屋租金政策檢討的決定。當時用了兩條線來限制新落成公屋租金的水平，確保居民能夠負擔租金。以每人 5.5 平方米的單位面積，租戶的租金與入息比例中位數不可以超過 15%，而另一條線就是以較寬鬆的原則，即是編配較大單位的時候，每人 7 平方米的單位面積，租戶的租金與入息比例中位數不超過 18.5%。

直至立法會在 1997 年通過《房屋條例》，才限制公屋調整租金時租金與入息比例中位數不可以超過 10%。同年的金融風暴，令居民的入息大幅下跌，根據房委會上年發出的《公屋租金政策檢討諮詢文件》，顯示 1997 年 7 月至 1998 年 6 月的公屋住戶入息中位數是 13,500 元，而 2004 年 7 月至 2005 年 6 月，則跌至只有 10,500 元。

根據政府統計處的資料顯示，失業率亦曾經由 1997 年 6 月的 2.2%，大幅攀升至 2003 年 6 月 SARS 時期的 8.7%，同期的失業人數由 7 萬人增加至 31 萬人，而個別行業的失業情況也較前嚴重，例如建造業，或其他低技術、勞工密集的行業更成為失業重災區。很多公屋居民都從事這些行業，我還記得當時每天都有失業人士來到我的辦事處表示沒有工作，希望我幫他們找工作，或申請綜援或租金援助，以紓緩困境。

基層市民在這樣惡劣的環境下“日捱夜捱”，房委會有沒有減租呢？答案是沒有。相對於私人樓宇，房委會也有所不如。私人樓宇的商場有減租，私人樓宇的住宅有減租，甚至房委會轄下的商場也有減租，唯獨公屋的租客、住客沒有減過租。雖然房委會當時曾推出一些租金紓緩措施，自 1998 年開始凍結租金，但租金與入息比例中位數仍然急劇上升。到 2004 年，更升至 14.7%，可見這些措施只是杯水車薪，而且實際作用不大。我們再看看同期的甲類消費物價指數，由 1997 年 7 月至 1998 年 6 月的 105.5，下降至 2004 年 7 月至 2005 年 6 月的 93，跌幅超過 11.8%。基層市民面對通縮，連工資也收縮，但公屋租金只有凍結，沒有減過；其實，凍結的租金沒有把租金減低，形同加租，這租金仍維持在 1998 年的凍租水平，可以想像對公屋居民的負擔有多重。

當然，要求減租要有理據支持，不同團體對於減租的幅度可能有不同的要求，問題是應該減多少才合理呢？我和民協認為房委會應該按公屋住戶的月入中位數調整租金，因為公屋住戶的收入，最能夠反映居民的負擔能力。剛才我已指出，1997 年 7 月至 1998 年 6 月的公屋住戶月入中位數是 13,500 元，下降至 2004 年 7 月至 2005 年 6 月的 10,500 元，跌幅是 22.2%，超過兩成。所以，民協建議公屋減租兩成，另外免租兩個月，為何又要免租兩個月呢？因為過去 8 年中，房委會只是凍結租金，而免租兩個月的所免租金的百分率相等於全年租金的 16%，也屬 15% 至 20% 的範圍內。免租兩個月，我們認為是合理補償房委會多年來沒減租的數字。

主席，有團體提出減租的幅度應該是 15%。根據諮詢文件的資料顯示，由房委會編製的公屋住戶入息指數，1997 年 7 月至 1998 年 6 月是 114.2，2004 年 7 月至 2005 年 6 月跌至 96.8，跌幅為 15.2%，換句話說，如果用房委會或房屋署的計算方法，由 1998 年至 2005 年間的跌幅是稍高於 15%。如果房委會以 15.2% 作為減幅，我們認為也可以接受。所以，我動議房委會要減租一成半至兩成。

對於房委會建議的減租幅度只有 11.6% 和免租 1 個月，民協認為建議的減幅低於合理水平，以此作為起步點亦欠缺說服力，免租期也不足夠。事實上，公屋租金水平應與居民的收入掛鈎，既然 1998 年至 2005 年期間，居民的入息中位數跌了兩成，合情理的做法應該是減租兩成，再落實租金可加可減機制。

除了減租以外，民協認為，房委會應讓公屋居民享有兩個月的免租期，因為這個金額較為合理，還有一個原因，就是要達成居民與政府之間的雙贏局面。這可以達致雙贏，是因為房委會，特別是局長，在終審法院宣判之前，曾經承諾推出租金寬免措施，當然，我們認為局長一直沒有做這件工作。雖然局長表示去年年初已把租援政策由 25% 下降至 20%，但在這項措施下受益的人不足 2 萬個家庭，相比於差不多 65 萬個家庭來說，是少之又少和根本看不見的紓緩措施。一般市民當時聽到局長表示會有紓緩措施，便以為自己有分受惠，但實際上到了今時今日，仍未見效用，很多居民對房屋局和房屋政策官員其實已失去信心。要重建這信心，我們認為免租兩個月可達至這個目的。

主席，總的來說，房委會有責任為基層市民提供可負擔的住屋，公屋租金應與居民的收入掛鈎。在經濟不景的情況下，房委會寧願凍租也不減租，是有負居民對當局的信任。在落實可加可減機制之前，當局應該盡快減租，以挽回公屋居民的信任。我促請房委會盡快減租和免租兩個月，以補償居民多年來多付的租金。

主席，我謹此陳辭，希望各位議員支持我這項議案。

#### **馮檢基議員動議的議案如下：**

“鑑於早年經濟不景，導致公屋居民收入下跌，但房屋委員會（‘房委會’）卻一直未有調低公屋租金，而自 1998 年起暫停加租至 2005 年期間，公屋住戶入息指數的跌幅為百分之十五左右，而公屋住戶月入中位數的跌幅亦超過百分之二十，本會促請房委會按公屋居民入息的下降幅度，盡快減租一成半至兩成，並免租兩個月，以補償公屋居民多年來多付的租金。”

**主席：**我現在向各位提出的待議議題是：馮檢基議員動議的議案，予以通過。

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

我現在請陳婉嫻議員發言及就議案動議修正案。

**陳婉嫓議員：**主席女士，香港的公營房屋政策，自 1953 年開始，現在已經有超過 50 個年頭的歷史了。在這五十多年中，公營房屋一直為基層市民提供“有瓦遮頭”的地方，使他們再無住屋上的憂慮，從而全心全意地打拼，為家庭做好工作，為香港發展提供重要的勞動力。由於公屋的對象都是低下階層的升斗市民，所以租金一直都處於相宜及居民可負擔的水平，而公屋又有“廉租屋”的別稱。還記得在二三十年前，如果市民抽中了入住公屋，都會像中了六合彩般感到興奮。我亦曾經歷這過程，感到很開心，因為公屋租金平、環境好、設施亦完備，一家人上樓後便可以真真正正安穩下來；亦因為有租廉物美的公屋，過往環境惡劣的木屋、寮屋、板間房和籠屋等問題，在居民入住公屋後，亦因此而消失了。

到了九十年代，公屋租金逐漸不再廉宜，因為這年代經濟過熱、通脹高企、房地產“炒風”熾熱，在這個情況之下，公屋租金連年增加，基層市民在租金上加添了不少壓力。3 年加租一次，正正是房屋委員會（“房委會”）當年的指定動作。因此，在回歸以前，立法局通過了私人條例草案，於《房屋條例》中加入租金釐定期，租金不得佔住戶入息中位數超過一成的條文，從而令公屋租金加幅有一個上限。可是，現在有不少房委會成員指當年立法局倉促行事，又指有關條文是“惡法”、是“金剛箍”，對於這種說法，我絕不認同。議員當年通過這項修訂，正正是出於公營房屋政策的原意：“為低下階層提供租金廉宜的居所，而這些租金也是居民可負擔的。”這是公營房屋最重要、最重要的原則，也是很根本的原則。

主席女士，在有關的條例草案獲通過以後，香港遭到金融風暴、SARS 痘症等的衝擊，令香港的經濟陷入低沉、通縮持續的時期。然而，房委會當時卻只是“凍租”，而未有更大的紓緩。反觀外面的市場，我們看到商場和住戶也出現減租的情況，偏偏公屋卻沒有，所以公屋居民在住屋上的開支便陷入困境。自這時期開始，公屋租金佔住戶入息中位數便超過了 10% 的法定水平，一個低下階層家庭的成員即使在此期間被減薪，甚至失業，卻仍要向政府繳交千多二千元的廉租屋租金。如果一家四口月入 8,000 元，只是交租也差不多用去了兩成，這還未計算一些月入四五千元的低收入人士的情況。

租金負荷這麼重的情況，持續了很長時間，直至現在，而且還引起公屋租金的訴訟。基層居民要與業主對簿公堂，實在是令人難過的事情，而這位業主便是政府。

主席女士，官司雖然最後因房委會勝利而結束，但這卻不代表公屋居民過去沒有多交租金。很老實說，在經濟不景的幾年間，人工跌、物價減、私人市場的租值下降，唯獨公屋租金不曾削減。正如馮檢基的原議案所說的，公屋住戶入息指數在過去下跌了 15%，而月入中位數亦下跌超過 20%，但我們看看居民的租卡，他們過去每個月也是以“真金白銀”交租的。現在有官員及房委會委員說，也們不能減租太多，因為這會影響房委會的資金，亦即是公帑的運用，中產人士是會感到不滿的。但是，這種說法實在是混淆視聽，因為公屋居民要求房委會做的，只是將過去 8 年多收了的租金歸還，而中產人士亦應明白 — 我相信他們一定會明白 — 經濟不景時，私人市場租金曾下調，但公屋租金卻“企硬”沒有減，這是事實，相信他們一定會明白。所以，現時減租只是追回當年應下調的差額，而不是居民、政黨有意“開天殺價”、搶政府的錢或公帑。

主席女士，我對馮檢基議員的原議案及減租幅度等，都是完全支持的。但是，由於我對政府先修例、後減租的捆綁手段不認同，所以在修正案中列明政府應在《房屋條例》修訂完成前進行減租，以便將減去通縮時期多收的租金和引入新租金機制兩件事分開處理。當然，局長待會又會重複他們說過很多次的捆綁理由 — 孫局長多次前來我們的事務委員會會議時，也說甚麼法院判詞、沒有依據減租等。但是，局長上星期來立法會二讀《2007 年房屋（修訂）條例草案》時，卻親口說現行機制是一套只能“減”而不能“加”的租金制度。既然如此，政府為何不遵從現行的機制，作一次“減”的決定，然後再商討日後“可加可減”的安排呢？當然，我不認同現時的條例未能這樣做，但既然局長這樣說，便先削減吧。政府現時硬要將兩件事捆綁一起，實在令人懷疑減租只是餌，目的在於引誘居民支持新機制，讓公屋加租得以鬆綁。

主席女士，我用了這麼長的篇幅說公屋的歷史，說金融風暴後，公屋出現的問題，就是很想強調一點，香港至今被評為一個富裕的社會，但現時香港仍有三成多市民在公屋居住，依靠公屋令自己“有瓦遮頭”。他們都是具有若干條件，才能入住這些由政府向基層市民提供的房屋的，他們大部分都是基層市民，入息不多，生活水平亦不高。對他們來說，衣、食、住、行是他們最基本的生活需要，同時也是最重要的開支。這麼多年來，即由九七至今，我與居民召開居民大會，從大家最困難的時間到這數年經濟好轉，我不曾聽到那些基層市民說自己感到很開心過或是怎樣的，為甚麼會這樣的呢？如果他們能夠分享連續 3 年經濟好的環境，理論上，他們應該不會計較這些

內容，但他們分享不到經濟成果，而他們之中很多人現時仍然要繳交千多二千元的租金。

我在這裏已經說過多次，我以為彩虹邨是一條“老”屋邨，已經數十年，大家應該已經可以接受了吧？不過，我兩年前跟他們傾談時，他們仍很動氣，1 年前跟他們傾談時，他們同樣很動氣，特別是一些新入住公屋的人更是動氣，一家四口要繳交二千多元租金。對這些無法分享經濟成果的人來說，這與政府在五十年代訂定、供基層居民入住的徙置區沒有分別，甚至可以說，現時比過去還要困難，因為看不到前景。

面對着這樣的情況，如果政府真的為今天的貧窮基層想一想，為今天的貧富懸殊想一想，我便希望真的能夠把政策做好，減輕他們的負擔，拉近社會的差距。所以，我促請政府從今天的議案開始不要捆綁，要先減租，然後才談法例，令基層市民能夠在這個過程中減輕負擔。這將會是政府的一項德政，希望局長三思。

我謹此陳辭，動議修正案。多謝主席女士。

**陳婉嫻議員動議的修正案如下：**

“在“本會促請”之後加上“政府在《2007 年房屋（修訂）條例草案》獲得通過前，先敦促”。”

**主席：**我現在向各位提出的待議議題是：陳婉嫻議員就馮檢基議員議案動議的修正案，予以通過。

**李永達議員：**主席，我發言支持原議案和修正案。

就減租的問題，我在此其實也只是作出簡單的統計：按我們計算所得，由 1997-1998 年度直至 2004-2005 年度累積起來，可見公屋住戶月入中位數下跌了 22%，所以從任何角度來看，他們的收入是減少了不少，說到通縮，也有 14% 至 15% 之多，所以，單減 11% 是不足夠的，而這也只是短期的解決辦法而已。

我今天發言不想談減租問題，而想討論大政策。我已向孫明楊局長推薦這大政策和看法，吃飯時，他似乎沒有太多反駁，我便當局長覺得這政策是

可以考慮。我的看法（也是民主黨的看法）是，其實也沒有需要修訂法例，現時最重要的，是要看房屋委員會（“房委會”）是否有足夠的收入，來應付房委會租住單位帳目的支出，公屋每年的租金收入大約是 100 億元至 120 億元，開支也是差不多。在過去 5 年，房委會（不談居者有其屋和領匯等方面）單是公屋租金的收入已足夠應付支出，而且在這 5 年間，似乎有 3 年甚至是出現盈餘的。

為何我說不用修訂法例呢？政府提出修訂法例又有何目的呢？如果目的是為了增加租金收入，這樣做便會墮入一種每兩年或 3 年便要處理一次的境況 — 局長如果把法例修訂為兩年，即每兩年便要進行一次有關加租或減租的大型辯論。我們民主黨認為無須修訂法例的原因是：第一，這對中產、私人樓宇的居民是沒有影響的，因為中產和私人樓宇的居民最不愛用納稅人的錢來資助房委會轄下的公屋居民。據我現時的分析，是無須這樣做的，我計算在 10 年內，即使不增加租金，也有足夠資源來應付開支。這樣對基層市民也有好處，因為他們可獲得租金保障。我已提出這個立場很多次了，市民想得到短期的租金紓緩還是長期的租金穩定呢？就我看法，社會政策應該是長遠而不應該是短視的，如果房委會現減租 11%，我可肯定租金在 4 至 6 年後便要回升至這個幅度，因為通脹將會增加，接着，不斷加租的情況便會循環出現。

我的建議，對政府來說，也是好的，我對孫明揚局長說他也並非閒着，他既要解決天星事件，現時又有市民一直指責他沒有善用錦綉花園的土地，他要辦的事務已十分多，為何還要提出修訂法例呢？所以，我覺得，無論是從中產階層、基層市民或公屋居民着想也好，不修例才是最好的選擇。

我沒有提到領匯和售出居屋剩餘單位所得的四五百億元額外收入，我們有了此筆收入，在大約 10 至 15 年內，房委會的財政是完全沒有問題的，為何還要做這麼多工夫來修訂這法例呢？我只覺得，現時問題出於該項官司，政府既然已牽涉其中，所以又無法不上馬，我則覺得無須就有關官司而考慮這問題，政府既然是有意為居民紓緩租金帶來的壓力，大可以考慮採用免租方式來解決，因為房委會在 1997 年曾採用過，今個月其實又會再執行免租，法例上並沒有禁止房委會在一周年中免租一個月，每年免租一個月即減低了 8%（或說百分之八點幾）租金，其實也無須在法例上做太多工夫。所以，我希望局長考慮一下，是否有需要做這麼大的手術 — 進行訂立《房屋（修訂）條例》？

不過，就這問題，我也要批評政府一下，我們有一整套政策可供政府考慮，其實，我同意公屋方面有兩個問題是仍未處理的。第一，支出是有需要

檢討、收緊；我在城市論壇與局長的助理辯論，大家都知道私人樓宇的管理費大約是每呎一元多，我們公屋的管理費、雜費和維修費合共大約每呎3元，其實，這是簡單的數字，是大家也知道的，為何公屋的管理維修會花費這麼多錢？很多民主派議員也不看這問題，但我覺得必須看，並須考慮這問題，因為房委會應該節省開支以減少支出，這樣才會有長遠的、穩定的帳目，無須經常要求政府注資，我覺得是沒有需要這樣做的。

第二條出路 — 但孫明揚局長是不同意的做法 — 就是出售公屋。大家也知道，以往，房委會的租戶帳目 — 我們之稱為 red accounts，即時常均呈現紅色的帳目 — 近數年來已回復有盈餘。我們提出供政府考慮的其中一個方法（在八十年代，梁振英當時也有參與這項研究的），就是出售部分公屋。現時，購買了公屋的居民是十分高興的，他們只須以每月租金一點五倍的價值便可以供樓，政府既無須再揹負公屋維修保養的開支，也無須處理那些管理上的問題，何樂而不為呢？至於外界市民，亦無須擔心政府要再注資給房委會了。

當然，我知道政府因遭地產商反對而不敢出售公屋，我真的不明白其所以。我一直聽來，只聽過有一位學者反對出售公屋，除此以外，我很少聽到經濟學者反對出售公屋，就是只有這位學者是反對的。出售公屋，對各方面其實也是有好處的：對有能力供款的居民有好處；對政府，由於能因此減少處理公屋的數量，減少責任，也是有好處的；對其他市民來說，亦免除了時常擔心納稅人要再注資房委會的問題。

我覺得政府變成了過分的驚弓之鳥，使出“孫九招”，是停止興建居屋，我已反對這做法，我認為可以繼續興建居屋，只不過應減少興建的數量，每年可以只興建數千個單位作為調節。但是，我認為不考慮再出售公屋，是不應該的。我覺得政府這樣做，會有利於市民、有利於公屋居民、有利於納稅人，以及有利於政府，所以我希望政府可從這大出路來進行考慮。如果政府單單繼續處理租住單位的問題，我可以肯定租金問題必定會是沒完沒了。如果我們出售了一些公屋來解決財政上的問題，並把剩餘的舊型公屋租予貧窮的市民，社會便容易處理公屋居民在居住上的問題。

謝謝主席。

**張宇人議員：**主席女士，首先，我要申報我是房屋委員會（“房委會”）委員，也有分通過最新的公屋租金調整政策。

在正式談今天減免公屋租金的問題之前，我想談一點歷史。在 1997 年，自由黨反對通過當時的《房屋條例》私人草案，因為它硬性規定公屋租金與入息比例中位數不得超過 10%。條例草案在一片匆忙和混亂中通過了，也引發日後公屋租金調整機制的連串爭議。

此外，有關的條例又只規管加租，沒授權房委會可減租，以致 1997 年出現金融風暴及 SARS 後，香港經濟環境轉差、出現通縮等情況，公屋租金也不獲下調，這對公屋居民很不公道。

雖然經過 3 年的苦戰後，終審法院終於在 2005 年判房委會在減租官司中勝訴，但這已令我們充分體會到，現行的公屋租金政策實在已到了非要全盤改革不可的時候。我們有迫切需要引入一套公平客觀、又可照顧居民入息及負擔能力、可減可加的公屋租金調整機制。

結果，政府在今年 1 月 19 日刊憲修訂《房屋條例》，引入公屋租金可減可加機制，公屋最快可於 9 月減租 11.6%。房委會並運用酌情權，免去公屋租戶今個月的租金。

為何是減 11.6%，而不是今天議案所提的 15%至 20% 呢？這是因為上一次租金調整是在 1997 年進行的，是用回居民在 1997 年時的收入與現時的收入相比所得出的結果，亦即是說現在是“還原到起步點”。但是，其實，1995 年及 1996 年亦曾加租，如果用當時的收入標準計算，不但減租幅度較現行建議的少，有三分之一租戶更要加租。所以，自由黨是支持現時減租 11.6% 的做法。

在 2003 年 SARS 期間，我亦曾向房委會及當時的房屋及規劃地政局局長孫明揚提出，因應當時的經濟低迷境況，要求給予公屋居民免租 1 個月，以體恤他們的生活苦況，但因為當時房委會被公屋租金官司纏身，才擱下了這件事。官司早已過去，我們亦已多次重提舊事，便是自由黨支持給予公屋居民免租 1 個月。

至於原議案提出要減租一成半至兩成，以及免租兩個月，我們是不贊同的。原議案是以 1998 年的入息中位數作為參考點，但為何把租金水平定在那一年呢？我看不到有任何充分的理由。

況且，我們同時必須確保社會資源得到合理調配。現時，公屋租金佔租戶的入息不足一成半，但租住私人樓宇的，其租金佔入息高達兩成半至三成三。兩者相比之下，便可知道公屋租戶的擔子其實已較私人租戶輕，如果我們隨意再減公屋租金，給予公屋居民進一步補貼，這對非公屋居民又是否公平呢？

還有，不要忘記，免租 1 個月，房委會便會少收 9.63 億元，而減租 11.6%，每年便會少收 14.1 億元，兩者加起來，房委會每年會少收 23 億元的收入。但是，如果減租一成半至兩成，以及免租兩個月，房委會的損失便會暴升六成多至九成多，變成 38.3 億元至 44.4 億元。為了公屋可以持續發展及有效運用公帑，我們反對隨意大灑金錢，作出過分慷慨的減免。

對於陳婉嫻議員在修正案中提出，政府在《2007 年房屋（修訂）條例草案》獲得通過前，必須先落實減租措施的要求，自由黨亦是有所保留的。我們認為，公屋租金的問題實在拖延得太久了，如果不先解決問題的根源，未經協定任何新的租金調整機制，便推行長期減租措施和決定有關的減幅，是不審慎的做法。

總的來說，說到底，公屋政策是一項民生政策，是有需要平衡整體社會利益的。如果減租安排過於慷慨，導致他日房委會沒有錢繼續興建公屋，輪候上樓時間要超過 3 年，沒法紓緩基層的生活壓力，引起各種民生問題，你教市民尤其是中產人士怎可能支持呢？

反觀房委會現時提出的減免租金安排，是經過廣泛的諮詢及意見搜集後而制訂的。根據 2006 年 3 月至 5 月，房委會在公屋租金政策檢討諮詢時的電話調查結果早已顯示，約 65% 被訪者認為現時的公屋租金水平合理，即使在公屋居民中，亦有 62.8% 認為租金合理。自由黨亦進行了一項調查，稍後由北俊議員會詳細交代那些數字。我們從結果可以看到，如果按建議減租 11.6% 及免租 1 個月，也獲得大比數的公屋居民及全體市民的普遍支持。

所以，綜觀公屋居民及非公屋居民的意見，他們均支持房委會的減租安排，所以對於原議案及修正案，自由黨是無法支持的。

主席女士，我謹此陳辭。

**李國英議員：**主席，在我發言前，我要申報我是房屋委員會（“房委會”）委員。

主席，自從 1998 年起，香港出現多年通縮，市民的收入減少，房委會雖然肩負着紓緩社會住屋需要的重任，但它只是連續多年凍結公屋租金，並沒有因時度勢，減免租金，令居民的租金負擔在相形之下顯得日益沉重，實在令市民感到失望。

政府亦意識到現行的公屋租金政策不合時宜，於是房委會早於 2001 年便成立了一個專責委員會，全面檢討有關政策，但可惜中間卻波折重重，甚

至因出現訴訟而令檢討工作一度停頓。最後，在去年 11 月，房委會終於通過了租金檢討報告，推出新的租金機制。不過，由於政府不願意即時減租，令居民的期望又一次落空。民建聯要求房委會盡快減租一成半，並向居民免租兩個月，讓公屋居民有一個喘息的空間，真正感受一下經濟復甦的成果，我相信沒有人會說這是一項不合理的要求。

公屋如何制訂租金，在房委會內討論了接近 5 年，終於達到一個共識，便是以公屋家庭收入的變化，作為日後加租和減租的基礎。我當然希望每一名居民也年年加薪，但又有誰能預知未來？推出這個新的調節機制的原意，便是希望能藉着這個機制，因應情況調整租金，同時亦能真正做到在居民咬緊牙關的時候，可以減租，落實可加可減的精神，與居民共度時艱。

主席，由於房委會於 1998 年開始凍結租金，令居民在過去經濟下滑的時候，不能適時地獲得減免租金，所以在實行這新機制前，我們要求的第一步工作，便是先行減租。對於房委會以減租 11.6%，作為新的公屋租金起步點，民建聯認為是不足夠的。根據我們估計，劃一減租 11.6% 會令房委會每年少收 14.1 億元的租金，如果減租一成半，粗略估計只須額外付出 4 億元，而房委會預計今年將有五百多億元的現金結餘，正因如此，我相信房委會是有能力給予居民更大的喘息空間。

至於房委會要求先通過《2007 年房屋（修訂）條例草案》才肯減租，署方可能是擔心，如果法例未改，減租幅度的計算方法可能會觸犯現行的《房屋條例》，引起訴訟。署方的憂慮我們是理解的，不過，民建聯認為，不論條例草案審議需時多久，或何日才能真正減租，房委會只要在制定法例時，把減租的日期訂於 2007 年 1 月 1 日，即提交條例草案的月份，同時在條例草案中訂下一個追溯期，居民多繳的租金，在條例草案生效後，便可立即退還予居民。這應該是一個兩全其美的解決方法。

此外，房委會免租 1 個月的措施，是基於房委會在過去 8 年以來，並沒有因應居民的負擔能力而減租，所以用免租 1 個月的方法，作為一種補償。如果根據這個理念，免租 1 個月的措施亦應包括現正繳交倍半或雙倍租金的租戶，因為他們在過去多年，亦同樣繳交多了租金。我明白，房委會於 2001 年 12 月，因為經濟出現逆轉而向居民免租 1 個月，雖然在該次措施中，倍半和雙倍租金的租戶未能受惠，但我覺得這次免租的做法性質不同，不能相提並論。所以，民建聯要求房委會在這次免租的做法中，進一步擴大至現時繳交倍半及雙倍租金的居民。

主席，對於公屋租金多年來不加不減的困局，我認為不論對政府、房委會，以及居民來說，也是一個三輸的局面：居民既不認同政府的做法，房委會也不能制訂一個長遠的財務安排，而居民亦不能受惠於可加可減的新租金。

機制。為了早日突破這個悶局，我希望立法會將來審議這項條例草案的時候，能夠“膽大心細”，在細心審議條例草案之餘，亦要大膽進取，為有需要的公屋居民着想。我相信這才是百多萬公屋居民之所望。

主席，我謹此陳辭。

**余若薇議員：**主席，我們今天討論的題目會牽涉約 68 萬戶，即約 300 萬名公屋居民。當中所牽涉的問題主要有兩個，第一是減租的幅度，第二是應否以捆綁式的做法，先減租、後談機制。主席，公民黨支持原議案和修正案，主要原因有數個。

第一個原因是，正如房屋委員會（“房委會”）在去年的“公屋租金政策檢討”諮詢文件中第 2.2 及 2.3 段指出，“房委會的工作目標是為真正有需要的人士，提供他們能力可負擔的住屋”和“房委會致力維持租金在租戶所能負擔的水平”。既然房委會的目標是如此的清晰，他們應該早在數年前物價指數下跌、公屋住戶入息中位數下跌、失業率上升期間減租，以維持公屋租金在租戶能負擔的水平之內。令人遺憾的是，當時房委會並沒有真正減租以紓緩租戶的租金壓力，只是以凍租及豁免租金代替。在 2005 年第三季，租金與入息比例中位數更高達 14.6%，可見房委會並未有盡力做到“致力維持租金在租戶所能負擔的水平”。

第二個原因是，在“公屋租金”官司進行期間，孫明揚局長其實已多次表示，無論官司結果如何，都會推出紓緩租金壓力的措施，及後又拋出 5 個減租方案。可是，官司結束至今已一年多，仍沒有推行任何減租的措施。

第三個原因是，正如議案所指出，1998 年至 2005 年期間，公屋住戶入息中位數下跌超過 20%，雖然終審法院指出房委會並無法定責任檢討租金和調整租金，以確保租金與入息中位數不超逾 10% 的水平，但從紓緩租戶壓力的角度及從房委會履行其宗旨的角度看，房委會是有需要和責任盡快減租。房委會是有權減租的，只不過是不願意減而已。

第四個原因是，其實在去年 5 月 26 日，房委會通過了要求政府先減租，然後檢討租金可加可減機制的議案，但局長卻一直無動於中。如果今天能通過原議案和修正案，我希望孫局長能從善如流。

張宇人剛才發言時表示，如果減租，其實會對非公屋居民不公平。不過，我們永遠不要忘記一件事，便是即使談論的是同一個百分比，當收入低時，如果是用以交租，對每一個居民來說，本身都已存在不公平的情況。就以九

龍東為例，很多九龍東屋邨（例如油塘邨和藍田安田邨等）的租金達至三千多元。很多公屋居民均向例如梁家傑等訴苦，他們一家五口，兩夫婦每月賺取 13,000 至 14,000 元，交租已花了二千多元，佔他們收入的 16.7%，加上子女也要讀書，所以對他們來說，負擔是特別重的。

去年，房委會推出“公屋租金政策檢討”諮詢文件，接着，孫局長及助理署長在不同場合均表明，“要先以法律形式確立了一個新的租金可加可減機制後才能減租，否則沒有一個客觀的基礎減租”。我相信孫局長稍後也是會搬出同樣的道理來拒絕我們原議案和修正案的要求。然而，這種做法其實是以減租作政治籌碼，迫使議員接受其藍紙條例草案，即在《房屋（修訂）條例草案》中廢除有關租金與入息中位數的上限的條文。我知道很多議員及團體均曾向政府反映，希望“先減租、後機制”，但政府仍然要以捆綁式來處理，告訴全港市民，是否減租便要視乎藍紙條例草案能否獲得通過。其實，藍紙條例草案內其中一個很重要的做法，便是取消 10% 的上限。很多時候，孫局長也向我們說以入息指數來釐定租金的水平，如果租戶沒有加薪，當局也不能加租。但是，我們不要忘記，公屋居民其實是有很多類型的，例如有不同人數的家庭，即一人家庭、二人家庭，甚至是五人家庭，他們每人的情況也不同。現時在貧者越貧的情況下，我們很難抽空談整體公屋租戶的中位數或平均的負擔能力，這對於較弱勢的一羣來說，絕對是較困難的。因此，其實公民黨很擔心，如果取消這項加租上限的條文，公屋租戶便會產生一定的憂慮。

我們看回藍紙條例草案的擬法，其實並沒有很清楚寫明新機制會如何抽樣進行負擔能力或薪金方面的調查。公屋租金政策檢討報告第 14 頁說出，

“理想的做法，是房委會透過行政方式實施建議的以入息為基礎的租金調整機制”。如果租金水平的訂定完全是由行政決定，而藍紙條例草案或將來的法例寫得不清楚的話，公民黨便擔心沒有足夠客觀的基礎，也沒有足夠的保障，在這方面，公屋居民便不能有充分的法律保障。有關這些問題，我相信可以在討論條例草案時作更詳細討論的。

主席，我謹此陳辭，支持原議案和修正案。

**梁耀忠議員：**主席，我支持原議案和修正案有關租金方面的減租和免租的內容。我支持原議案和修正案，因為它們正反映出減租和免租跟未來在《房屋條例》中訂立的可加可減機制完全沒有掛鈎。原議案和修正案都說得很清楚，今次是集中討論關於減租和免租，所以我覺得，我今天如果支持的話，是真的為了爭取減租和免租來支持原議案和修正案的，而不是要政府以為我們接受了它所謂派糖方式的減租和免租之後，日後便可能會支持它的有關法例。

主席，我之所以要再一次支持這次的減租和免租建議，因為我覺得，很簡單，道理只有一個：這是房委會欠了公屋居民的，所以它必須藉減租和免租來償還給公屋居民。至於減租和免租的數額應為多少，房委會和剛才自由黨均提出 11.6%，我就這個數字不擬作爭議了，為甚麼呢？因為馮檢基議員剛才已經說得清清楚楚，不應是 11.6%，11.6% 是不公平的，反而是應該以陳婉嫻和馮檢基兩位發言所提出的比率，那才是有根據和有道理。

為甚麼我覺得一定要償還給公屋居民呢？事實上，大家知道，在 1997 年，按《房屋條例》提出建議的所謂始作俑者是我，是由我最先提出來，然後獲得通過的。條例中清清楚楚說明租金水平不可以超過家庭入息中位數的 10%，但事實上後來數字卻不斷上升，可惜房委會當時沒有根據條例進行減租，以還給公屋居民一個公道。

但是，剛才有議員（特別是張宇人議員）說，過去的機制中是沒有減租的做法；如果減租，便等同於犯法般。我覺得這觀點是不正確的，因為條例說得很清楚，就是調整租金時，不可以超過 10%，但調整租金時是可以低於 10% 的——即 3%、4%、5% 也可以的，可以按這些數字來進行，所以是完全沒有問題的。

事實上，李國英議員剛才所說，他理解政府擔心如果真的減租，便會違反法制的精神。然而，真是沒有違反的，因為法例中沒有如此說過，我希望局長稍後可以澄清一下。其實，減租的話，要減多少也可以，只不過在調整租金的幅度不可以超過 10% 而已。所以，是完全沒有問題的。

主席，退一萬步來說，房委會當年不肯調整租金，就是擔心如果要減租金的話，便一定要從 14.7% 那麼高跌回 10% 的水平，那麼房委會便會蒙受很大的損失。當時房委會有這個擔心、有這個理解，是不打緊的，因為終審法院後來的裁決並不是這樣說的，當時裁定這項在 1997 年通過的法例只限制加租的幅度，但調減多少都沒有問題，即由 14.7% 減至 13.7% 也可以的，是沒有所謂的。

因此，當終審法院作出裁決之後，房委會便沒理由不減租的，但可惜的是，房委會一錯再錯，頑固地不肯進行減租，一直堅持至今也不肯做此事。我不知道有關當局是否當時處心積慮打算廢法，所以如果在那時候減租的話，便沒有條件談新的法例了，所以便不肯減租，先把減租的做法儲起來吧。如果情況真的是這樣的話，我便覺得政府這做法果然是深謀遠慮，但這種做法並非一個好政府的做法。然而，如果不是這樣想的話，我卻再想不到政府有甚麼原因當時不根據終審法院的裁決進行減租了。

因此，我覺得既然是無可奈何，我便同意馮檢基和陳婉嫻所說，一定要立即進行減租、免租，以還一個公道給公屋居民。同時，他們多年來的生活是所謂辛辛苦苦的，特別是在那段經濟不好的時間，雖然曾經凍租，但公屋居民仍然交昂貴的租金，所以是很辛苦的，現在是要還一個公道給居民，以及要減輕他們的生活壓力。所以，這是必須做的。

至於房委會今天說，我們沒有減租機制，一定要有一個新的機制才可以，而且，要減多少才行呢？主席，當年我為甚麼要定於 10% — 不是我定的，是陳鑑林的修正案所定的 — 為甚麼要定出一個上限呢？其實，房委會當年每次加租都說備有數據的 — 是根據地區的價值、根據生活指數等，是有很多準則決定可以加租的。但是，同樣地，這個準則亦應可以決定減租的，當時的生活指數已經下降，所以同樣可以減租，其實不是沒有機制的。

因此，我完全不同意房委會所說，如果要減租，怎麼減呢？按甚麼機制減呢？是沒有機制的云云。這就是睜着眼說謊。除非說以前進行加租時所提的數據是隨便說說而已，否則以前有機制加租，為甚麼沒有機制減租呢？我真的不明白。所以，如果說必須有新的機制，或按訂明可加可減機制的新法例才可減租，是強詞奪理，是行政霸道，即是說，“有你講，冇人講”。

因為過去一向是有機制來進行調整租金，只是當局不肯做 — 實際上，局長曾說過，如果真的要減租的話，所招致的損失會非常重大，所以他不進行減租。換言之，並非沒有減租的機制，並非不能夠減租，而是他不想減租而已。然而，不減租，是對公屋居民不公道，不合理的。我還覺得如果要將減租一事與新機制拉上關係才進行的話，是沒有任何理據支持，是強詞奪理，是牽強的，所以我不贊成這樣做。

主席，我謹此陳辭。

**王國興議員：**主席女士，房屋委員會（“房委會”）自 1997 年起凍結租金至今已經十多年，其間香港經歷經濟衰退期和數年通縮，但公屋租金卻沒有下調，只是一直凍結而已。

十年來，新型屋邨相繼落成，新屋邨的租金遠較舊屋邨為高。不少新屋邨的租金佔居民入息的中位數已經高達 16%，形成租金長期違反法例規定，遠遠超過居民入息中位數 10%。

以東涌逸東邨為例，一個四人家庭總收入約為一萬多元，租金卻高達 2,200 元，佔總開支的 22%。高昂的租金，再加上高昂的交通費用，造成居民生活非常困苦，並因而形成林林總總的嚴重社會問題。

其實，房委會在 2006 年已就公屋租金檢討完成諮詢，加上租金長期超出居民入息中位數 10% 的水平，減租是合情合理，而且是刻不容緩。但是，政府和房委會一直不肯減租，這種做法既完全罔顧公屋居民的負擔沉重，也不符合原有法例的規定。

早前，政府向立法會提交《2007 年房屋（修訂）條例草案》（“條例草案”），要將減租和引入新租金調整機制捆綁在一起，這種做法其實是想迫立法會先同意新租金調整機制，通過法例後才同意減租，這做法會令公屋減租遙遙無期。我對當局這種做法表示非常不滿，為甚麼要以這樣的方法威脅立法會議員呢？為甚麼要將未能向公屋居民減租的責任，陷議員於不義呢？政府這種做法是十分不公道的。事實上，既然租金早已超出居民的負擔能力，我在此再次懇切促請政府先依法例降低租金，然後才就法例修訂從長計議。這樣做於政府無害，於居民有益，也有利整個社會的和諧穩定，為何政府不這樣做呢？

主席女士，公屋在香港的重要性，並非只是為低下階層居民提供安身之所。其實，公屋的廉價租金，也是構成整個社會工資的重要一部分。我們一直都知道，過往政府推行廉租屋，其實是要為居民提供廉價租金，從而為香港社會提供較低廉的勞動力，也從而促進整個經濟發展。政府一直依仗高地價政策，依靠賣地、高地價、高租值，令政府的庫房不斷地充實。但是，相對地，如果香港沒有廉租屋，以香港高昂的地價、地租而言，一定會令工人的工資成本增加。

本港現時有數十萬人月入少於 5,000 元，我們試想想，不要說是養家，這五千多元根本不足以租地方居住。所以，廉租屋便起了這個作用。今天的老闆能夠以數千元聘請一名員工，應該歸功於廉租屋，低廉的租金其實是社會工資的一部分，補助了基層市民的收入。因此，公屋的租金惟有維持低水平，然後才能確保基層大眾的生活，亦確保整個社會的運作。

主席女士，這許多年來，房委會確實多收了居民租金。以舊機制多收取的租金，也應該以舊機制來減租。就條例草案而言，我們不同意取消居民入息中位數 10% 水平的規定，因為這是確保租金保持合理水平的重要一環；當局即使引入新機制，也不應取消這規定。

(代理主席劉健儀議員代為主持會議)

代理主席，回歸 10 年，“打工仔”普遍遭受裁員減薪之苦，政府必須早日作出寬減租金的舉措，以減輕公屋居民的負擔。

我謹此陳辭，支持原議案及修正案，不過，我覺得今天的議案很難獲得通過，因為走廊外的情況很緊張，政府很多的“狗仔隊”正在“箍票”。這樣的一項民生議案，何須勞動這麼多公帑，動用這麼多人力來“箍票”呢（計時器響起）……

**代理主席：**發言時限到了。

**王國興議員：**非常可惜。

**李卓人議員：**代理主席，我很高興看到你現時坐在會議廳內，因為我想在內務委員會內提出一件事情作討論，而它是與今天這項議題有關的，不過，我會正式向內務委員會提出該事。

代理主席，政府現在其實正施行一股歪風，這歪風是甚麼呢？便是喜歡“玩”捆綁、喜歡把市民變成人質，而有兩項條例也是這樣做的。其中一項條例便是由代理主席你出任該法案委員會主席，那是關於兩鐵的條例。這項條例很清楚地顯示出，如果想減價的話，便一定要在法例獲得通過才可以減價，法例一天不獲得通過，地鐵便一天不減車費，九鐵也不會減車費。

有一天，《明報》忽然在報道中表示，根據消息人士所說，市民每天大約損失 500 萬元。這其實是陷立法會於不義，是把市民變成人質。“孫公”，局長，你同樣是在弄巧權術，你現在為何無緣無故地把減租之說跟這項條例草案捆綁在一起呢？你同樣是以公屋居民作人質，以減租作威脅，因為你曾表示如果立法會不通過這項法例，政府便不減租，這做法跟兩鐵的條例的處理是一樣的。

所以，代理主席，我懷疑政府現在不知是否喜歡“玩”權術，因為不止是關於公屋的條例，有兩項條例草案也是用這種方法來威迫立法會議員，還表示如果我們不通過這項法例的話，在孫局長現時所負責的範疇以內是不會減租的。我覺得整股歪風也是非常不合理，我認為這事項應該在內務委員會

內提出來討論，我們怎能容許政府每一次向立法會提交一項法例時 — 即是就任何造福市民的事情 — 竟然均一定要附帶一項先決條件，就是要與修例之事捆綁在一起呢？我覺得這是非常不合理的。

代理主席，減租的要求，根本不是今天才提出來的。孫局長，你其實是欠了公屋居民的減租，而且已拖欠了很多年。為何要減租呢？其實，大家也明白，這根本是指當年，即 1998 年，金融風暴過後，香港的失業率非常高 — 我現在要提醒孫局長及市民，當時最高的失業率是 8.3%。工資亦跟隨大跌 — 下跌了三成、四成，失業率高達八點幾個百分點，再加上 SARS 的打擊，通縮幅度達 5% 至 6%。但是，房委會從來沒有減過租，這做法又是否公道呢？

其實，我們今天所討論的事情，根本不應該直至今天才做，是應該在 1998 年後，即當香港市民受到通縮、失業，以及收入大幅下跌的打擊時，當年的房委會，當年的政府便已應該做了。所以，局長現在是欠他們這個減租，並已拖欠了很多年。

當然，局長可能會提出，法例上是否只可以加租而不可以減租的呢？剛才有些同事也提到這個問題。但是，如果大家看回終審法院的裁決，其中是很清楚說明，在現行的條例下，是完全可以減租，所以，法例是不會不容許減租的。所以，孫局長，你現在才來說減租，其實，立法會過往已曾通過有關要求減租的議案，但你卻沒有理會，到了今時今日，情況已經由通縮變為通脹，而你仍然不進行。

所以，我們現在要你做的，只是要求你歸還以往欠下公屋居民的這項債務，只是做應該做的事，既然你當時沒有做，至今為何仍然不做呢？局長現在還要把兩件事情捆綁在一起，所以，我們對此表示極度不滿，亦認為是政府欠了公屋居民一個公道。大家不要忘記，公屋居民所涉的是 68 萬戶，香港的人口有差不多一半是居住在公屋的，這一半人口過去飽受通縮和高失業率之苦，政府當時完全沒有施予任何援手。

代理主席，今天擺在我們面前的，便是將於本星期五成立就該條例草案成立法案委員會的法例，當中說會減租 11.6%，但條件是要通過該項法例，而通過這項法例又會怎麼樣呢？便是一定要廢掉現時訂明租金佔公屋居民入息中位數一成的限制，是變相沒有了封頂。換言之，法例本身並沒有考慮到居民的負擔能力。為何要訂立 10% 的限制呢？便是考慮到居民的負擔能力，如果租金調得太高，致令居民負擔不來的話，便不要加租，其邏輯便是

如此。現時的比率已達到十四點幾個百分點，即租金已可佔公屋居民入息中位數的十四點幾個百分點，其實這已超出了 10% 很多。但是，政府一直不肯減租，不肯減輕公屋居民這方面的負擔。政府不止沒有減租，現在更要把兩件事捆綁在一起，索性廢掉這項法例，而把它廢掉後，那麼將來便可以有一個自動加租的機制。

當然，局長稍後可能會說，這做法是很公道的，是以居民的收入來釐定，是以他們這年的收入跟兩年前的收入相比，看看升幅有多少才定的。他當然說這是公道，但如果這樣，他是完全沒有考慮到現在這項訂明 10% 限制的法例，將來會一直“自動波”地加租。如果加租是“自動波”的話，對公屋居民來說，等於短期內他們可以享有減租，但長遠來說，他們便會受加租之苦，而且是長期均要受到“自動波”加租之苦——這是一種“有皇管”的加租之苦。這做法令我感到孫局長像是宴請居民食油魚般，他們吃的時候可能會覺得很美味，但接着便會肚瀉。他現在可能給居民減租 11.6%，令居民可能會覺得“有啖好食”，殊不知數年後他們便會開始肚瀉，一直要把錢瀉出來給局長（計時器響起）……

**代理主席：**李卓人議員，發言時限到了。

**李卓人議員：**所以，我們希望局長收回這油魚。

**田北俊議員：**代理主席，在今天這項有關公屋居民減租或免租的課題上，張宇人議員已代表我們提出自由黨的看法。代理主席，在這個問題上，我們覺得應該詢問居民或看看民意，我只是想補充這一點而已。

自由黨在 1 月 31 日至 2 月 4 日（即上星期三至星期天），透過電話成功訪問了 1 277 名 18 歲以上的本港居民，其中接近 46% 是公屋居民。我們問他們的第一項問題是很簡單的：減租 11.6% 可否接受？在所有住戶方面，即在那 1 277 名回覆我們的人當中，有 69% 認為可以接受。公屋住戶則更多，有 72% 認為減租 11.6% 是可以接受的。認為不可接受的，在香港所有住戶中有 14%，公屋住戶則有 13%。

第二項我們詢問的問題是，免租 1 個月可否接受？在所有住戶的答覆中，有 76% 認為可以接受；在公屋住戶的答覆中——我們也很驚奇——認

為可以接受的高達 86%。至於認為不可以接受的，在所有住戶中佔 17%，在公屋住戶中只有 9%。

我們提出的最後一項問題，是按住戶入息和負擔能力推行租金可減可加的機制。所有住戶方面，認為可以接受的佔 70%，公屋住戶則較低，但也有 60%；認為不可以接受的，在所有住戶中有 22%，但公屋住戶則有 30%。

自由黨覺得，這次民意調查有兩個特色：第一，接受房屋委員會（“房委會”）建議的較反對的多很多；第二，公屋居民本身接受房委會建議的比率較整體為多。我們覺得，受影響最大的公屋居民本身，也認為這項建議事實上是合理和可以接受的。我們可以看到民意是很清晰的，大部分均同意政府的說法。目前公屋住戶的租金和入息比例的中位數為 14.8%，但租住私人樓宇的，其租金佔入息高達 25%或 31%。在這次減租後，有七成公屋住戶每月只須繳交 1,500 元或以下的租金，如果再進一步提高減免，便會對非公屋居民不公平。居住在公屋的居民可能亦留意到這一點，所以民意調查的結果便是他們也認為可以接受。

自由黨是經過訪問市民而獲得剛才那些數據，我們是聽取民意的，所以會支持政府現時的做法。因此，我們對原議案和修正案也會表決反對。多謝。

**湯家驛議員：**代理主席，外匯基金在 2006 年的投資收益超過 1,000 億元，不少人都覺得任志剛總裁財技了得，投資有法，但我認為財技最了得的應該是房屋委員會（“房委會”）。

記得在兩年前，房委會不斷“呻窮”，低價將資產上市套現 300 億元、事隔不過兩年，房委會由聲稱快將破產，到今年 3 月底財政年度完結時，預計竟然有高達 520 億元的現金結餘，至 2010-2011 年度，結餘更會高達 699 億元，房委會不但財技了得，“扮窮”的技倆更是神乎奇技！

房委會在“扮窮”，但全港 68 萬戶公屋居民卻是“真窮”。正如馮檢基議員在議案的措辭中所說，由 1998 年至 2005 年期間，公屋住戶入息指數錄得大約 15% 的跌幅，而公屋戶月入中位數的跌幅更超過 20%，但房委會多年來一直堅拒減租，甚至不惜跟居民打官司。

最後，經過幾番轉折，房委會才願意免租 1 個月。至於減租，政府則要立法會先支持修訂《房屋條例》，廢除現時公屋租金水平不可超過住戶入息中位數的“金剛圈”，然後才減租 11.6%。這種做法等同威脅立法會，實在令人難以接受。

免租 1 個月，房委會只會少收 9 億元；減租 11.6%，每年只會少收 14 億元，以現時房委會坐擁五百多億元現金而言，要給予居民更大幅度的租金寬免，財政上可謂綽綽有餘。

可是，房委會不但沒有努力減輕居民的負擔，反而拿手上的現金“炒股票”，還自豪地宣布今後的投資策略會更進取，由以往以定期存款和債券為主，轉為將四分之一的資金投放在環球股市，希望每年可以有 6% 的投資回報，跟金管局看齊。我想問政府，房委會的職能，從何時開始由為低下階層解決住屋需求的公營機構，變成追求投資回報率的“炒家”呢？

更“離譜”的是，房委會竟然繼續“扮窮”，聲稱居屋貨尾 3 年後便會售罄，又指由 2008 年後的 3 個財政年度，公屋營運會平均錄得 20 億元的虧損，所以拒絕擴大租金減幅，對本身擁有數百億元現金則輕輕帶過。美國已故總統林肯有一句名言：“你能在所有的時候欺騙某些人，你也能在某些時候欺騙所有人，但你不可能在所有的時候欺騙所有的人。”房委會是否認為自己有資格在所有時候都能夠欺騙所有香港人呢？

至於租金調整機制，公民黨認為現行機制有關租金水平不可超越住戶入息中位數一成的規定，似乎確實欠缺一點彈性，然而，新的機制必須合乎一些原則，包括：

- (一) 新機制必須確切反映居民的負擔能力，而不是成為房委會砌辭加租的手段；
- (二) 反映居民負擔能力的入息指數必須合理，計算方法必須具高透明度；及
- (三) 考慮引入分級制，按照個別租戶的實際負擔能力，釐定租金水平，讓低收入租戶不會因為加租而令生活百上加斤，同時也不會產生標籤效應。

最後，公民黨認為必須保留機制內的租金上限，具體水平當然可以再商討，例如租金不可超過住戶入息中位數的某一個百分比，作為一道阻止房委會瘋狂加租的屏障。當房委會每次檢討公屋租金的時候，新租金水平如果低於上限，可以按照機制調整，但如果計算出來的新租金水平超越上限，居民只須繳付上限作為租金。有了這種保障，居民才能安心，而不用因加租而擔驚受怕。

代理主席，農曆新年將至，中國人喜歡說“安居樂業”，代理主席，這句說話很有意思，即是要先安居，然後才會樂業。當政府不斷誇誇其談，拋出各種發展經濟的雄圖大計時，更不應忘記市民，尤其是低下階層的住屋需要，其實是一個政府最基本的責任。我在此順祝所有香港市民，在新的一年不但能夠安居，還可樂業。

多謝代理主席。

**張超雄議員：**公屋租金政策已爭拗多年，日前，政府終於將有關修訂條例草案提交立法會首讀。政黨和民間團體對於房屋委員會（“房委會”）公屋租金政策的建議，其實仍有很多不同的意見，而房委會自恃拿着“劃一減租 11.6% 和免租 1 個月”這把尚方寶劍，便以為這項修訂條例草案可順利通過，情況就正如拿着多收的租金，跟市民和立法會討價還價一樣。

早於 2000 年第二季，租金佔公屋居民入息中位數已超逾 10%。到了 2006 年第二季，這個數字更上升至 14.8%。因此，減租的理據其實早已存在，況且減租與否跟重新制訂租金釐定機制根本無關。因此，馮檢基議員今天提出的這項議案，正好提醒房委會減租和免租的措施，並非給予公屋居民的施捨，而只是居民的合理要求而已。

在討論公屋租金政策前，我們應該認識公共房屋所扮演的社會角色。公屋一直是一項重要的社會政策。在五十年代末，公屋的措施配合了當時的輕工業發展，提供了大量穩定而廉價的勞動力，促使經濟急速起飛。後來，政府實施高地價政策，樓價高企令市民難以置業，公屋維持了基層家庭的購買力和生活質素，令經濟保持強勁增長。現時，有不少中產階層在年幼時也是公屋居民，這正好引證公屋促進社會階層的流動，發揮了穩定社會的作用。

近年，公屋貧窮化日趨明顯，現時領取綜援和接受租金援助（“租援”）計劃的住戶數目，已佔整體住戶的 22%，反映九十年代的經濟轉型，令很多基層勞工生活困苦，長者晚年更因缺乏退休保障而陷入貧窮。公屋作為這些貧窮人口的最後安全網，保障了他們的基本居住權益，令貧富懸殊的社會得以維持穩定的社會局面。

不過，房委會在 1988 年轉為自負盈虧，政府為公屋作出補貼的年代其實已終結，政府對公共房屋的責任，差不多就只剩下土地提供。經過近 20 年的改變，公屋為基層家庭提供低廉住屋的角色已開始有些變質。現時，很多公屋居民所付出的租金不再低廉，房委會從公屋居民身上收取的租金不單足以應付維修和管理等所需支出，收支帳目亦開始錄得盈餘。在 2005-2006

年度，房委會的租住房屋業務帳目錄得的盈餘便達到 4.67 億元，房委會更是坐擁超過 500 億元總盈餘的龐然大物。房委會既然財政穩健，而政府仍利用《房屋條例》的修訂，引入有利於加租的機制，便是完全背棄了公屋當初的使命。

過去，以租金佔公屋居民入息中位數作為衡量租戶負擔能力的工具，一直發揮着顯著的效用，令租金維持在相對穩定的水平。可是，在新機制下，租金則改為參考公屋居民的入息變化而自由浮動，在整體住戶收入懸殊時，租金水平將會出現大幅波動。對於入息低於整體收入的住戶而言，房委會撤銷加租上限，便會令這些低收入住戶的租金脫離其負擔能力。

雖然終審法院最終裁定在現行的《房屋條例》中的租金與收入比例不得超過 10% 的規定，只適用於“加租”，而不包括“減租”或“凍租”，但該條例實際上只是限制加租的幅度，並沒有限制房委會應在適當的時候實行減租。即使今天在席的孫局長亦曾表示同意終審法院的判決並未為減租設置障礙。

現時，租援計劃的下限是租金佔入息比例的 20%，房委會竟然表示可以把這個比例看成新機制的租金上限。可是，租援計劃其實是基於恩恤考慮，租戶在連續 3 年申請後，房屋署可要求租戶搬遷至另一個租金較廉宜的單位，這很明顯是一個過渡的安排，但租金佔入息的比例則是一個法定認可的租金上限水平，是房委會制訂租金時必須考慮的條件，兩者完全是兩碼子的事。房委會竟然以此混淆租金水平的上限，似乎是有點扭曲事實了。

公屋租金關乎全港 64.5 萬戶公屋居民的權益。在現時各方對新機制仍有不同意見的情況下，我認為可以繼續商議，但現時並沒有任何障礙令房委會不能減租的。因此，我們認為在這個新機制尚未取得廣泛共識前，政府仍應先實行減租和免租的措施，以補償公屋居民多年來多付了的租金。

代理主席，我謹此陳辭。

**代理主席：**是否有其他議員想發言？

**涂謹申議員：**代理主席，我的發言非常簡短。減租是撥亂反正，是回復到原本的起點，將多收的歸還。強硬地不肯減租，或以通過新法例作為減租的前提，又或所減的租金不足以反映過往數年的變化，皆是無賴的行為。如果政府這樣做，政府便是可耻的。

**代理主席：**是否有其他議員想發言？

( 沒有其他議員表示想發言 )

**代理主席：**如果沒有其他議員想發言，馮檢基議員，你現在可就陳婉嫻議員的修正案發言。發言時限是 5 分鐘。

**馮檢基議員：**代理主席，對於陳婉嫓議員的修正案，我也是支持的，主要有數個理由。

第一，這麼多年來，房委會也沒有減過租。對於沒有減租的原因，我有一個理解，特別是這數年與房屋署官員傾談時，房屋署的官員 — 我是指在終審法院判決之前 — 跟我說，“‘阿基’，這是減不得的，一減便要是 10% 以下，因為調整租金不能超過中位數的 10%，一減便要減至 10% 以下，這筆數便會很大，應付不來的。”

( 主席恢復主持會議 )

可是，現在終審法院法官說得很清楚，這項法例只是規限加租時不能超過中位數的 10%，但沒有提到減租時也一定要低於 10%。所以，不論政府減租多少，由 1 元至 1,000 元也是沒有影響的。不過，當政府加租時，由於現時已經改為 10%，所以便不可以加租，這便是我對終審法院判決的理解。然而，在終審法院作出判決前，我跟其他房屋署官員商討時，他們便說不可以減租，一減租便很大件事，這是第一點。所以，我覺得如果房屋署少了法律上的捆綁，便再沒有這種限制了。因此，是否修改法例、我們何時通過政府提出的法例或是否通過，跟減租或免租是完全沒有關係的。

因此，剩下來的問題是，政府直至現在也不肯減租是甚麼原因呢？我估計只有數個可能性。第一個可能性是我剛才所說的，以為不可以減租，但其實是可以的。

第二個可能性便是財政原因。大家也知道，房委會數年前已不斷“呻窮”，在出售領匯之前，還說窮至差不多要破產 — 當然，我不會認為那不是一個事實，但現在的另一個事實是，房委會現時已經有超過 500 億元盈餘，還說數年後有接近 700 億元盈餘，即未來的財政估計仍然是向上的。

從錢方面來說，縱使以我們剛才所說的減租 15%來計算，也只是三十多億元的事，免租 1 個月是 9 億元，免租兩個月也只是 18 億元，而這 18 億元也是一次過的，反而減租 15%則較為長遠，但長遠來說的也只是三十多億元。相對現時房委會有 500 億元以上的盈餘，或數年後達到 700 億元的盈餘，這只是一隻牛與一隻小雞的比較。所以，財政也不應該是問題。

總括而言，我希望陳婉嫻議員的修正案可以得到各位同事的支持，因為她的修正案 — 大家千萬不要被房屋署或房委會，甚至政府（包括局長在內）誤導，以為一定要先通過法例才可以減租，不通過法例便不能減租，其實，只要政府願意減租便可以做得到。

所以，剩下來的第三個原因可能便是政府是否願意，願意與否是很政治的問題，政治問題便要看政府的政治智慧和決心了。

局長在終審法院判決以前曾經公開表示，會推行一些措施紓緩公屋居民租金上的壓力。不過，我們曾經向局長追問，也曾向他的同事追問，但局長表示去年將租援由 25%減至 20%便已經是紓緩措施，我請自由黨也訪問一下這是否屬於紓緩公屋居民租金壓力的做法，以及多少人知道這是要紓緩公屋居民的租金壓力？在我們看來，就認為不是這樣的，因為只有兩萬多名居民有條件、有能力在規定之下提出申請。但是，絕大部分的公屋居民其實也是無法申請的。所以，在租援放寬方面，局長所說的跟市民聽了之後的想法有很大的差距，而這差距是太大了。

我希望剩下來的政治決定是，究竟可否免租兩個月和減租 15%呢？減租 15%至 20%的提議，其實全部是有根據的，而那些數字全部也是由房屋署、房委會提供的。所以，我希望各位同事能夠支持陳婉嫻議員的修正案。

多謝主席女士。

**房屋及規劃地政局局長：**主席，多謝馮檢基議員及其他 12 位議員發言，就減免公屋租金這項議題提出寶貴意見。我尤其要多謝自由黨主席田北俊議員的發言，向我們提供最新的民意調查結果，如果大家說重視民意，這項調查結果給我們一個非常鞏固的基礎，來考慮今天這項議題。

馮檢基議員提出要求房屋委員會（“房委會”）盡快減租和免租，以補償居民於經濟不明朗的情況下所“多付”的租金。我必須指出，終審法院已經明確裁決房委會在現行《房屋條例》下，無法定責任定期檢討及調整公屋租金，以確保租金與入息比例中位數不超過 10%。因此，不存在居民在過

去數年“多付”租金這個問題。終審法院亦清楚裁定租金與收入比例中位數 10% 的上限只適用於當房委會作出加租的決定，但並不包括減租的決定。因此，現時法例只對加租施加限制，但並未能為房委會提供任何客觀可行的機制，以及決定何時有需要減租或減租的幅度。

儘管如此，房委會仍在過去數年推行了一連串的措施，協助租戶度過經濟困難，包括於 1998 年及 1999 年豁免加租金額，免收 2001 年 12 月份的租金及向租戶發還在 1998 年至 2003 年之間政府 4 次寬免差餉的款額。此外，房委會亦分別於 2002 年及 2005 年兩次大幅放寬申請租金援助計劃的資格，令租金佔家庭收入超過 20% 的住戶，可以申請減租四分之一或一半。租戶如有長期經濟困難，亦可申請綜合社會保障援助（“綜援”），租金便會由政府支付。現時，租金援助計劃和綜援已經為大約 22% 的公屋租戶提供非常有效的額外的安全網。

終審法院的裁決突出了現時用租金與入息比例中位數調整租金的嚴重不足。就此，房委會早於 2001 年成立了一個專責小組，全面檢討公屋租金政策。專責小組經過五年多的時間，深入探討各項有關公屋租金政策的事項，並且廣泛諮詢社會各界的意見。專責小組提出最重要的一項建議，是建立一套更能反映公屋居民負擔能力的“可減可加”租金調整機制。在這個新機制下，房委會會根據公屋租戶的家庭收入變化來釐定公屋租金的調整幅度。換言之，只有在整體公屋住戶的家庭收入有所增加的情況之下，房委會才可按住戶收入增加的幅度調高公屋租金。相反，當整體公屋住戶的收入減少之時，房委會亦必須按同樣的幅度下調租金。

為有效落實以公屋居民收入為基礎的新租金調整機制，我已經於上月向立法會提交了《2007 年房屋（修訂）條例草案》，建議刪除租金與入息比例中位數上限的條文，並建議引入新條文，嚴格規定新機制的運作。

馮檢基議員的議案亦“促請房委會按公屋居民的入息下降幅度，盡快減租一成半至兩成，並且免租兩個月”。事實上，房委會已經同意在落實新租金調整機制之時，將公屋租金調整至一個合適並為公眾所能接受的水平，讓新機制在一個合理的租金起步點上，公平而有效地運作。問題的核心是如何計算一個合適並為社會大眾接受的新租金起步點。馮議員提出按照公屋住戶月入中位數自 1998 年起房委會暫停加租至 2005 年期間的跌幅，作為計算公屋租金應調減的幅度。關於這一個計算方式，我實在不敢苟同。

租住公屋的運作開支，每年超過 120 億元，佔房委會各項帳目之中最大的支出。一直以來，應付屋邨的經常性開支，主要是靠公屋租金支持。《房

屋條例》第 4(4) 條訂明，房委會有法定責任確保從屋邨所得的收入，足以應付屋邨的經常開支。每 1 個百分點的租金減幅，將會令房委會的租金收入減少約 1.2 億元。因此，在釐定新租金起步點時，我們認為絕對不能草率行事，而必須按照客觀、論據充足的準則來計算。

房委會認為應根據將來在新機制之下用作調整租金的公屋居民收入指數，作為計算新租金水平的基礎，以確保整體租金調整機制的連貫性和一致性。房委會不同意採取公屋住戶月入中位數作為計算基礎，主要是由於月入中位數跟租金和入息比例中位數一樣，其數值在某一指定時段之內的變化，往往會受制於眾多外來因素的影響，未必能真正反映公屋住戶在該時段的實際收入變化，舉例來說，即使個別住戶的入息沒有改變，月入的中位數也可能純粹因為入住公屋的小家庭數目增加而有所下跌。相對而言，收入指數可以統計學的方法，撇除租戶家庭人口分布變化的影響，計算整體公屋居民於該特定時段內的“純收入”變化，為量度公屋住戶的收入或負擔能力的變化，提供一個更客觀和更準確的指標。

至於應該選擇哪一個年份或哪一個時段作為租金調整“基準年”，房委會曾經考慮過不同的方案。現時，大約各有三分之一的公屋單位的租金，分別自 1995 年、1996 年和 1997 年起便未有作任何調整。理論上，一個最合理及客觀的方式是按照公屋居民收入指數，分別自 1995 年、1996 年和 1997 年以來的變動，對個別公屋單位作出不同的租金調整幅度。可是，按照這個方案，於 1995 年最後一次調整租金的公屋單位，應加租 2.8%；於 1996 年和 1997 年最後一次調整租金的公屋單位，應該分別減租 5.2% 和 11.6%。

房委會最終決定採納一個較為寬鬆的計算方法，即按照 1997 年以來入息指數變動的幅度，劃一將所有公屋單位的租金調減 11.6%，作為新租金調整機制運作的起步點。以 1997 年作為“基準年”，亦已考慮到現時釐定新落成屋邨的租金是“凍結”於 1997 年的水平。11.6% 的租金減幅都會適用於陸續落成的新屋邨。

馮議員提出以 1998 年至 2005 年之間公屋居民住戶收入的變化，作為調整公屋租金的計算基礎，我們認為並不合理。

至於何時落實新租金起步點，正如我在動議二讀《2007 年房屋（修訂）條例草案》時表明，待條例草案獲得立法會三讀通過後，房委會便會立刻減租 11.6%。我們認為將新租金調整機制和新租金起步點一併落實，是比較穩妥的做法。如果按陳婉嫻議員所提的修正案，房委會在未確定現行《房屋條例》能夠作出適當的修改，以有效落實新租金調整機制之前，便貿然實施減

租安排，不單會影響房委會的長遠財政狀況，甚至可能會令到整體公屋計劃無法持續發展。

對於居民要求在落實新機制及新租金水平之前，先推行短期租金寬免措施，房委會已經作出積極的回應，決定除了繳交額外租金的住戶外，所有公屋租戶無須繳交 2007 年 2 月份的租金。免租 1 個月會令房委會損失約 10 億元的租金收入，如果進一步將免租期擴闊至兩個月，房委會便須承擔近 20 億元的租金損失。事實上，社會亦普遍接受免租 1 個月的安排，正如我們剛才聽到的民調結果所顯示的。

政府已於上月向立法會提交了《2007 房屋（修訂）條例草案》，我們會在法案委員會與各位議員就新租金調整機制及修訂條例草案，作出更深入的討論。我期待立法會能盡快通過修訂條例草案，以令新租金調整機制及減租 11.6% 盡快落實，達致共贏的局面。

多謝主席。

**主席：**我現在向各位提出的待決議題是：陳婉嫻議員就馮檢基議員議案動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

**主席：**反對的請舉手。

（議員舉手）

陳婉嫻議員起立要求記名表決。

**主席：**陳婉嫻議員要求記名表決。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。

功能團體：

吳靄儀議員、張文光議員、單仲偕議員、黃容根議員、王國興議員、郭家麒議員、張超雄議員、鄺志堅議員及譚香文議員贊成。

何鍾泰議員、陳智思議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、霍震霆議員、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、詹培忠議員及劉秀成議員反對。

地方選區：

何俊仁議員、李柱銘議員、涂謹申議員、陳婉嫻議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉江華議員、劉慧卿議員、蔡素玉議員、譚耀宗議員、馮檢基議員、余若薇議員、李永達議員、李國英議員、張學明議員、湯家驛議員及鄭經翰議員贊成。

田北俊議員反對。

李華明議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 25 人出席，9 人贊成，16 人反對；而經由分區直接選舉產生的議員，有 21 人出席，18 人贊成，1 人反對，1 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

**主席：**馮檢基議員，你現在可以發言答辯，你有 6 分零 6 秒。

**馮檢基議員：**主席，聽寵局長的發言，我認為我跟局長的分歧主要有 3 點。第一，局長很同意田北俊議員所提出的民調。當然，我尚未瞭解那項民調的

細節，不知道它究竟是一項科學性的民調，抑或只是找來一羣人詢問他們的意見，因為兩者的代表性是不同的。一項科學性的民調一般是由第三者進行，即其中沒有政治或態度的表示的。如果自由黨有其本身的立場，他們自行進行民調，我們便不知道民調中所提出的問題是否有偏向或傾向性。因此，民調的代表性是值得我們討論的。當然，我今天不是要討論那項民調，所以我不會把那項民調作為一項非常重要的指數，除非……

**田北俊議員**：主席，我要求澄清馮檢基議員剛才提及有關我的問題。

**主席**：你是想馮檢基議員解釋他的發言，還是你自己想澄清你剛才的發言呢？如果是後者，我稍後才請你發言。

**田北俊議員**：是的，我想澄清我剛才的發言。

**主席**：好的，我稍後會請你發言。

**田北俊議員**：好的。

**主席**：馮檢基議員，請你繼續發言。

**馮檢基議員**：所以，在我們不知道該項民調的科學性前，我們只能把它當作一個參考，而且不是一個最重要的參考。

第二個問題是，究竟應免租 1 個月還是 2 個月呢？局長指這並非法律上的規定，因為免租已是當局的大恩大德；法律並沒有規定一定要免租，但政府已經免租 1 個月了，為甚麼還要求免租兩個月呢？據我們計算，免租兩個月可能會導致房委會損失 18 億元，而據署長計算則為 20 億元。我剛才發言時經常也說這是一個道理，當然，是否能聽取和接受這個道理，便是局長或政府要考慮的事情。

回看過去 8 年，即我們一直說的由 1998 年至 2005 年這七八年，私樓商廈真的減了租，私樓住宅樓宇也減了兩三次租，換言之，在這 8 年內，差不

多在每一次合約屆滿後均有減租。即使公屋商戶也減了兩次租，唯獨是公屋住戶，一次也沒有調校過租金。如果以兩年或 3 年一次的租約計算，說的也有兩次調校。我當作每次租約屆滿減一次租金，免租兩個月便等於減租兩次，從道理上說是說得通的。此外，如果以我的數據計算，不論是入息指數還是公屋居民的入息中位數，均下降了 15% 至 20%，這剛好大約等於兩個月租金，所以，免租兩個月也是合理的。這是根據此數據，從邏輯推論出來的。因此，我認為這是一個合乎道理的數字。

第三個最大的分歧，其實也是最重要的分歧，便是究竟應以哪個年份作為減租的起步點呢？這是最大的分歧。政府說應以 1997 年作為起步點，因為數年的公屋租金是分開三四次來調校加租或減租的，一次是 1995 年的三分之一，另一次是 1996 年的三分之一，還有便是 1997 年的三分之一，最後一次是 1997 年，到了 1998 年便要調校 1995 年是否加租，而當年是把租金凍結了。所以，局長便說應以 1997 年來計算，因為在 1997 年那一次，公屋也是有加租的。

為何我說應以 1998 年作為減租的起步點呢？因為當局是由 1998 年開始不加租的。為何不加租呢？當然是因為在 1998 年有某些原因，導致當局認為在該段時間即使可以加租、會加租，卻也不加租。不加租只有數個原因——一般來說只有兩個原因，其中一個是經濟因素。在那個時候，當局開始看到經濟前景“唔掂”，居民的收入在下降，如果再加租，便會增加壓力。因此，房委會便會認為在那個時候縱使可以加租、要加租，但也不加租。

第二個可能是政治因素。當時正“吹”着金融風暴，香港不知道被“吹”倒了多少，如果在那個時候加租，在政治上來說，會否不是一個合理、恰當或有智慧的做法呢？所以當局便不加租。

因此，我會以不加租的那一年作為起步點，因為當局在那年決定不加租。當局認為當時不應再加租令公屋居民的收入減少。如果居民賺取 5,000 元，加了 1 元租金便令他們少了 1 元；如果加租 100 元，在 5,000 元可用的薪金中，便會少了 100 元。如果那年不調整租金，換言之，該年的租金（即舊的租金）跟 1998 年的居民收入便掛了鈎，當局覺得那是可以接受，所以便不作出調整，不加租了。既然那年不加租，而我們現時的條例又規定按居民收入訂定租金，如果那年的收入跟租金掛了鈎，不作調整，當局便應以那年作為起步點，計算至 2005 年的減租幅度應是多少。因此，這便導致我跟局長出現了分歧：他說 11.8%，我們卻說 15% 或 20%。我們仍然覺得，以 1998 年作為起步點是一個合理的年份。我們認為主要在這 3 點上，我們跟局長剛才的發言出現了最大的分歧。

我亦希望同事考慮我剛才的發言，即我們並不是為了要取悅公屋居民；我們不是因為政府說要減某一個比例的租金，所以我們便要求減得比政府多才是合理；我們也不是因為政府說免 1 個月租金，我們要較政府多才提出要求免兩個月租金；我們更完全不是因為要令某些人開心。大家也聽了我剛才的演辭和其他同事的演辭，全部也是有根有據的，不僅提出了數據，甚至連年份的起步也有提出來。因此，基於這些考慮，我希望各位同事都能支持我的議案。多謝主席。

**主席：**田北俊議員，請你澄清你認為馮檢基議員誤解了你發言中的那個部分。

**田北俊議員：**好的，多謝主席。

馮檢基議員剛才指責自由黨進行的民調，第一，並不科學化；第二，由於自由黨先有本身的意見，所以才得出那樣的結果。

主席，我重複一次，因為我剛才發言時，馮檢基議員並不在席。我們的第一個問題是.....

**馮檢基議員：**主席，我從頭到尾也沒有離開過。

**田北俊議員：**..... “減租 11.6% 可否接受？”，就是這樣簡單的一句；第二個問題是，“免租 1 個月可否接受？”，當中並沒有前言和後語。我不知道這是否有引導性或不科學化？多謝主席。

**主席：**我現在向各位提出的待決議題是：馮檢基議員動議的議案，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。

( 議員舉手 )

馮檢基議員起立要求記名表決。

**主席：**馮檢基議員要求記名表決。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。

功能團體：

吳靄儀議員、張文光議員、單仲偕議員、黃容根議員、王國興議員、郭家麒議員、張超雄議員、鄺志堅議員及譚香文議員贊成。

何鍾泰議員、陳智思議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、霍震霆議員、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、梁君彥議員及劉秀成議員反對。

地方選區：

何俊仁議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陳婉嫻議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉江華議員、劉慧卿議員、蔡素玉議員、譚耀宗議員、馮檢基議員、余若薇議員、李永達議員、李國英議員、梁國雄議員、張學明議員、湯家驛議員及鄭經翰議員贊成。

田北俊議員反對。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 25 人出席，9 人贊成，16 人反對；而經由分區直接選舉產生的議員，有 23 人出席，21 人贊成，1 人反對。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

## 下次會議

**主席：**各位議員，你們平日因為公務繁忙，所以很少私人時間，不過，不久便會有一個農曆年假期，我希望大家會利用這段時間跟親朋戚友多點相聚，以及多做一兩件自己平日很想做，但卻沒有時間做的事。（眾笑）

我現在宣布休會。本會在 2007 年 2 月 28 日星期三上午 11 時續會。

（各議員擊桌示意）

立法會遂於下午 6 時 23 分休會。



**附錄 I**

**書面答覆**

**教育統籌局局長就吳靄儀議員對第二項質詢的補充質詢所作書面答覆**

有關法治方面的教師培訓課程，法治教育對下一代非常重要。我們透過不同學習領域的課程和科目，讓香港的中、小學學生學習一些基本的法律常識和培養相關的價值觀及態度。因此，教育統籌局為任教不同科目的教師所舉辦的培訓課程中，亦包括相關的法律常識和教學要點，以促進教學。此外，我們亦定期舉辦與法律和法治精神有關的專題講座，例如有關知識產權的研討會。

我們認為在推動法治精神的教育工作上，校長的領導角色不容忽視。因此，本局每年舉辦的新任校長入職課程中亦包括有關法律的課題。在本學年的課程中，有關的課題包括《教育條例》與《教育規例》、資助則例、平等機會與教育、廉潔治校、僱傭條例等。

為協助校長和教師向學生推廣法治精神，本局亦製備了一些相關的教材，例如“守規則”和“好市民”兩套教育電視節目，供教師使用。