

會議過程正式紀錄

2008年11月19日星期三

上午11時正會議開始

出席議員：

主席曾鈺成議員，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

李國寶議員，大紫荊勳賢，G.B.S., J.P.

李華明議員，J.P.

吳靄儀議員

涂謹申議員

張文光議員

陳鑑林議員，S.B.S., J.P.

梁劉柔芬議員，G.B.S., J.P.

梁耀忠議員

黃宜弘議員，G.B.S.

黃容根議員，S.B.S., J.P.

劉江華議員，J.P.

劉皇發議員，大紫荊勳賢，G.B.S., J.P.

劉健儀議員，G.B.S., J.P.

劉慧卿議員，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，S.B.S., J.P.

李鳳英議員，B.B.S., J.P.

張宇人議員，S.B.S., 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，S.B.S., J.P.

王國興議員，M.H.

李永達議員

李國麟議員，J.P.

林健鋒議員，S.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

張學明議員，S.B.S., J.P.

黃定光議員，B.B.S.

湯家驊議員，S.C.

詹培忠議員

劉秀成議員，S.B.S., J.P.

甘乃威議員，M.H.

何秀蘭議員

李慧琼議員

林大輝議員，B.B.S., J.P.

陳克勤議員

陳茂波議員，M.H., J.P.

陳健波議員，J.P.

陳淑莊議員

梁美芬議員

梁家騶議員

張國柱議員

黃成智議員

黃國健議員，B.B.S.

黃毓民議員

葉偉明議員，M.H.

葉國謙議員，G.B.S., J.P.

葉劉淑儀議員，G.B.S., J.P.

潘佩璆議員

謝偉俊議員

譚偉豪議員，J.P.

出席政府官員：

政務司司長唐英年先生，G.B.S., J.P.

財政司司長曾俊華先生，J.P.

食物及衛生局局長周一嶽醫生，S.B.S., J.P.

民政事務局局長曾德成先生，J.P.

財經事務及庫務局局長陳家強教授，S.B.S., J.P.

發展局局長林鄭月娥女士，J.P.

環境局局長邱騰華先生，J.P.

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士，J.P.

列席秘書：

秘書長吳文華女士

助理秘書長甘伍麗文女士

助理秘書長林鄭寶玲女士

提交文件

下列文件是根據《議事規則》第21(2)條的規定提交：

第28號 — 回應二零零八年
“香港申訴專員第二十期年報”的政府覆文

發言

主席：發言。政務司司長會就“回應二零零八年‘香港申訴專員第二十期年報’的政府覆文”向本會發言。

回應二零零八年“香港申訴專員第二十期年報”的政府覆文

政務司司長：主席，我謹提交政府覆文，回應於本年7月9日提交立法會的《香港申訴專員第二十期年報》。

申訴專員在過去1年就各個調查個案所作的建議，政府和有關的公共機構已大致上接納，並正採取積極的行動，落實有關建議。

促進公平合理、開明高效的公共行政，是申訴專員的重要工作，亦是政府施政的重要原則。我在此感謝申訴專員在過去的工作；在未來的日子，我們將繼續與申訴專員通力合作，為改善公共行政的共同目標，一起努力。

多謝主席。

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。質詢時間一般不會超過一個半小時。在一位議員提出主體質詢及有關的官員回答後，該位提出質詢的議員可優先提出第一項補充質詢。其他有意提出補充質詢的議員可按下“要求發言”按鈕，輪候發問。

議員在提出補充質詢時只可提出一項問題，提問時請盡量精簡，讓更多議員可提出補充質詢，亦請議員不要在提出補充質詢時發表議論。

主席：第一項質詢。

保障強積金投資的措施

1. 李鳳英議員：主席，有很多投資者因誤以為與雷曼兄弟有關的結構性票據屬低風險而購買了該等產品，以致雷曼兄弟在美國宣布申請破產保護後，他們損失慘重。有鑒於此，政府可否告知本會，有沒有採取措施，防止僱員在強制性公積金(“強積金”)帳戶的累算權益同樣因投資於類似的金融產品而蒙受巨大損失；如果有，具體的措施是甚麼；如果沒有，原因是甚麼？

財經事務及庫務局局長：主席，強積金法例嚴格規管強積金成分基金的准許投資項目，以盡量減低風險，保障強積金計劃成員的利益。強制性公積金計劃管理局(“積金局”)指出，與雷曼兄弟有關的結構性票據並不符合法例下訂明的准許投資項目，而所有強積金成分基金均沒有投資於有關產品。

《強制性公積金計劃(一般)規例》內的附表1已明確規定准許投資項目所必須符合的條件，舉例來說，債務證券須符合若干準則，例如由得到最高信貸評級的任何政府所發行或保證的債務證券，才可成為准許投資項目。在公司債務證券方面，則須符合由積金局訂明的最低信貸評級，或須在積金局核准的證券交易所上市。

此外，法例亦有訂立分散投資的規定，以減低風險。其中一項規定要求強積金基金最多只可把其資金總額的10%，投資於同一個機構所發行的證券及其他准許投資項目。有關法例亦限制強積金基金進行借貸和槓桿投資等較高風險的活動。

積金局會透過不同途徑，確保強積金計劃的核准受託人嚴格遵守有關投資規定，包括審閱由受託人提交的法定申報表及報告、進行實地巡查，以及調查收到的投訴等，而所有成分基金的投資均須由獲證券及期貨事務監察委員會認可的投資經理管理。

在資料披露方面，現時已有守則訂明，受託人必須在向計劃成員發出的要約文件和基金概覽內，清楚列明有關成分基金的投資目標、投資組合分布和風險水平等，以確保計劃成員有足夠資料，因應其個別的投資取向和可承受風險程度等因素，選擇合適的成分基金。

因應目前的市場情況，積金局已進一步加強監察措施，例如要求受託人向該局提交更多資料，包括成分基金的投資項目等，以確保強積金計劃的營運符合所有有關規定。

主席：在我請議員就這項主體質詢提出補充質詢前，我想提醒各位，本會上星期已通過決議案，授權一個小組委員會行使《立法會(權力及特權)條例》所賦予的權力，研究雷曼兄弟相關迷你債券及結構性金融產品所引起的事宜。按照《議事規則》第25(3)(c)條的規定，質詢內容不應與小組委員會將要審議的事宜的主題在實質上有任何相同。

李鳳英議員：主席，局長在主體答覆中提到，強積金有足夠的監管。事實上，在雷曼兄弟迷你債券事件(“雷曼事件”)發生前後，相關的局長亦表示對金融市場有監管，但仍然未能阻止事件發生，所以，我想問局長，如何能令公眾確信積金局或在監管強積金時不會重蹈雷曼事件的覆轍？

財經事務及庫務局局長：多謝李議員的提問，我剛才在主體答覆也說過，強積金的法例對每個基金投資組合的成分有清晰的規定，也訂明投資項目獲核准的準則。正如我剛才所說，若干債務證券和其他投資項目，例如股票，均須在積金局核准的證券交易所上市。在監管方面，目前的監管機制是積金局監管受託人，而受託人則有對投資經理作出監視的機制。正如我剛才所說，受託人須定期向積金局提交報告。如果有違規情況，亦有需要報告。同時，積金局的同事會定期作實地巡視，以確保受託人符合法例的規定。

劉秀成議員：主席，局長在主體答覆第二段清楚指出，投資須合乎若干準則，例如得到最高信貸評級的任何政府所發行或保證的債券。可是，現在的問題是，標準普爾等評級機構似乎有問題，因為擁有AAA評級的公司也會破產。請問局長在參考這些評級時，會否採取另外的方法，會否以另一個尺度來衡量甚麼才算是最好、最高的信貸評級？

財經事務及庫務局局長：在強積金目前所容許的投資項目中，債券並不包括複雜的結構性產品。正如剛才所說，政府債券或公司債券均須得到最高的評級。此外，基金經理亦要符合法例要求，當評級有改變時，他

們要作出適當行動，以確保轉換投資組合時符合法例的規定。在整體的投資產品方面，僱員也有不同的基金可供選擇。

劉秀成議員：局長沒有答覆我的補充質詢，我是問既然標準普爾亦有問題，在最高信貸評級方面，可還有甚麼準則？我想問局長將來會以甚麼標準作參考，會否仍盡信標準普爾呢？

財經事務及庫務局局長：按照目前法例，投資組合是以評級來釐定風險的。當然，我明白議員是質疑評級可否作為保證。我們都知道，評級並非最高的保證。在投資環境轉壞時，高評級有時候亦會出現問題，這是投資環境改變時產生的情況。可是，我要強調，強積金沒有複雜的結構性產品，這跟市場上目前對一個評級機構的不滿、猜疑是稍有不同的。

謝偉俊議員：主席，我的補充質詢其實跟劉秀成議員差不多，只是看問題的角度有少許不同。鑒於近期的情況，大家也知道，即使銀行有很多資源、人才和力量，也覺得在評估有關產品，甚至相連股份的資產值時，會有一定困難。除了參考國際性認可評級機構所作的評估外，我們是否有人才、機制或方法可更準確地作出評估？還是我們只能依靠這些國際評級水準，作為唯一評估的根據？請局長回答。

財經事務及庫務局局長：在基金管理方面，基金管理人須就市場上廣泛接受的風險管理機制來管理投資，這也符合法例上的要求。目前，正如我剛才回答劉秀成議員的補充質詢時提出，被評為高評級是否等於沒有風險呢？大家都知道不是這樣的。就目前來說，全球在管理財富和作出投資決定時，都是以評級標準來計算風險的，但由於目前強積金可投資的產品不牽涉結構性的衍生工具，所以跟社會上所經常討論的結構性衍生工具評級，應分開討論。

李慧琼議員：主席，我的補充質詢也是有關評級產品。自從雷曼事件發生後，大家對評級機構的評級有很大疑問。局長剛才說過，會根據這些評級來進行投資。我想瞭解，金融風暴發生至今，有沒有因應這特別情況，就着強積金的指引或法例作出任何修訂，以保障小市民的利益？

財經事務及庫務局局長：積金局已因應目前的情況 —— 正如議員提到，目前金融情況動盪 —— 加強監管的力度，包括要求受託人提供額外的報告和資料，例如成分基金的詳細項目，以便積金局察視有沒有一些跟法例要求不同的地方，從而採取適當行動，以保障投資者的利益。整體來說，雖然我們看到最近市場的走勢大上大落，但積金局向我們強調，強積金制度的運作是正常的。

余若薇議員：主席，我的補充質詢跟其他同事一樣。自從金融風暴發生後，很多人對整個評級制度產生很大的疑問，特別是國際上進行評級公司的資金來源，其實很多時候是來自被評級的公司，這會否有衝突的情況出現呢？政府會否就這現象作出內部檢討，或跟其他國家的金融界，檢討整個評級制度是否要修改，甚至替代呢？

財經事務及庫務局局長：余議員提出的補充質詢很好，其實，這不是個別市場可以做到的事。有關評級制度的檢討，我相信是全世界很多地方的監管機構所關注的。香港政府的金融體系有參與國際上的不同會議，檢討和留意目前全球金融制度可以作出改善的方面，其中包括評級機制。

我想重複剛才提出的一點，大家是要關注評級的，因為我們看到評級機制近數年來就某些產品似乎出現了比較大問題。不過，我希望大家稍為留意的是，目前的爭論主要在於一些複雜的衍生工具，由於這些產品透明度不高，市場很多時候會利用評級機構來評定其等級。就一些比較簡單的證券或債券，我相信市場的投資經理應有獨立能力來評估公司的投資或財務情況。

余若薇議員：主席，局長沒有回答我的補充質詢？我的補充質詢不是問複雜性.....

主席：你的補充質詢是甚麼？

余若薇議員：我是問，由於制度出現了問題，政府會否作出檢討或跟其他國家的金融界或這方面的官員作出全球性的檢討，以改善現有的評級制度？

財經事務及庫務局局長：我已作答了。我說我們有參與國際性的討論，檢討整個金融機制的運作，其中包括評級機制。目前，國際上有很多討論，我們是有參與討論的。

湯家驊議員：主席，我覺得局長只回答了主體質詢的一半。主體質詢問有甚麼措施防止僱員的強積金帳戶會蒙受巨大損失，但局長只回答了審核產品的程序，而沒有觸及管制推銷的情況。我不知道局長有沒有購買強積金，這是每個人也購買的，他也知道，在購買強積金產品時，推銷員會拿着十多二十種產品讓你逐一選擇，僱員很多時候只能像“點指兵兵”般揀選。但是，所選出來的十多二十種的investment fund(投資基金)，其實是甚麼呢？僱員並未能得到詳細的介紹和瞭解，這是推銷上的問題。究竟在推銷上，當局有甚麼具體措施，確保僱員不會用“點指兵兵”的方法來購買這些產品呢？

財經事務及庫務局局長：多謝湯議員的提問。現時有守則訂明受託人在要約文件中披露每個成分基金的投資政策和有關基金的風險資料。受託人亦須每個財政年度最少編製基金.....

湯家驊議員：主席，我不是問受託人，我是問前線的推銷人員如何向僱員足夠地解釋資料和風險，以及有甚麼監管的措施。

財經事務及庫務局局長：我正想說了。

主席：局長，請作答。

財經事務及庫務局局長：我還想說的是，剛才已提到文件方面的披露要求，另一方面，在推售方面，積金局負責強積金中介人和強積金市場活動的註冊和監察工作。所有中介人均須向積金局註冊。積金局亦規定了強積金中介人的操守守則，為中介人必須遵守的操守和標準提供指引。根據守則，強積金中介人必須提供有關強積金計劃成分基金的要約文件和資料，以協助客戶選擇基金產品。

主席：湯議員，我相信局長已盡力回答了你的補充質詢。最後一項補充質詢。

陳茂波議員：主席，經過最近的雷曼事件和金融波動，我相信有很多“打工仔”都希望把錢投放在較穩妥的保本基金。我進行了一些分析，發現一些強積金的保本基金在賺錢時會扣起部份，不交給僱員。我想問，第一，在積金局的機制中，有甚麼措施可監察這做法，令所扣起的利潤不會不合理地超額，以致僱員未能受惠；第二，這些保本基金基本上.....

主席：陳茂波議員，你只可提出一項補充質詢。

陳茂波議員：多謝主席。

財經事務及庫務局局長：陳議員提出的補充質詢，我相信我要向積金局瞭解才能提供資料。我會提供補充資料。(附錄I)

陳茂波議員：主席，我想跟進一點。

主席：議員是不可以就局長的答覆作出跟進的。

陳茂波議員：多謝。

主席：你可以要求局長在會議後提供書面答覆。

陳茂波議員：好的，謝謝。

主席：第二項質詢。

西九文化區管理局的工作

2. 梁家傑議員：主席，關於西九龍文化區管理局(“管理局”)的工作，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於政府在2004年公布的3個西九龍文化區(“西九”)發展方案受到部份立法會議員、市民及有關團體的批評，最後在2006年將整個計劃推倒重來，是否知悉管理局在制訂西九發展藍圖時，將會怎樣貫徹“與民共議”的政策方針，以及有系統地掌握公眾及民間團體的意見和使這做法制度化，以免重蹈2004年的覆轍；
- (二) 鑒於管理局董事局主席日前表示，西九發展藍圖須與社區產生協同效應和有良好接駁，是否知悉管理局將怎樣同步在社區建立良好的社區文化網絡，以避免西九成為文化孤島；及
- (三) 是否知悉管理局將會怎樣制訂西九發展計劃的開支的匯報機制，以便本會監察批撥予管理局的216億元是否運用得宜？

民政事務局局長：主席，

- (一) 擔任管理局主席的政務司司長，上星期五已經在立法會民政事務委員會和發展事務委員會的聯席會議上，詳細講述了西九計劃發展圖則的制訂過程，將會分為3個階段，充份讓公眾參與討論和表達意見，包括採取工作坊、討論小組、集思會、展覽等多種形式。

管理局並且將依照法例設立諮詢會，有系統地與文化藝術界及各個界別展開溝通對話，收集公眾意見。關於具體的計劃安排，我在這裏就不重複了，以便多留時間讓議員補充提問。總的來說，西九計劃目的在於促進香港的文化發展，而文化在於育人，建設文化區的過程越能夠吸引公眾關心和參與，也就越有利於文化發展。所以，整個過程都會以高度透明和全面開放的方式進行。

- (二) 正如在主體質詢所述，將來西九制訂的發展藍圖，一定會與鄰近的社區有暢順的接駁，以達致良性互動和協同效應。管

理局在發展文化硬件設施的同時，也會面向社會策劃文化藝術活動。特區政府把建設西九作為一項促進文化藝術長遠發展的重要策略性投資，所以，也會加強本港其他地區的文化硬件，以及相應的軟件配套。

政府開展一系列推廣藝術、培育觀眾等活動，促進文化交流和合作，以及推動創意工業發展，以至吸引文化旅遊。有關措施包括進一步支援表演藝術團體的發展，加強扶植中小藝團；推行場地夥伴計劃；加強以年青人和學生為主的藝術教育，如舉辦學校文化日及社區文化大使計劃；2009-2010年度推行的新高中學制課程中，會引入有關藝術發展學習經歷的活動。我們並會協助藝團把他們的藝術項目帶入學校，參考國際經驗，我們普及藝術教育，以至透過藝發局的社區文化藝術活動深化計劃，提升區內居民對藝術的認識和興趣。我也不一一列舉了。

- (三) 《西九文化區管理局條例》包括了一系列的財務管制和監察措施，管理局必須按條例要求落實這些措施，包括就每一財政年度擬備周年報告，經財政司司長安排提交立法會知悉。周年報告將包括財政年度的帳目報表，包括損益表、現金流轉表及資產負債表，以及核數師的帳目審計報告。

管理局在周年報告內還須包括：

- 該財政年度各核心文化藝術設施建造工程的進度及實際開支；
- 該財政年度每個核心文化藝術設施的營運收支詳情；
- 管理局高層員工的薪酬資料；及
- 收支帳目比對於前一個財政年度帳目的情況。

以上是我簡要的答覆。

梁家傑議員：主席，作為上一屆立法會西九小組委員會的成員，當然明白去屆小組委員會非常關注的其中一點，便是這個投放大量公帑進行的項目，是屬於香港人的項目，並應該與民規劃及與民共議的。主體答覆

第(一)部份提到，規劃“將會分3個階段，充份讓公眾參與討論和發表意見，包括採取工作坊、討論小組、集思會、展覽等多種形式”。我想問局長，就這3個階段，據他的認知，是如何劃分的呢？這些工作坊、討論小組、集思會、展覽等形式是否在每一個階段均會全部採納的呢？

民政事務局局長：主席，就這3個階段，第一個階段是聽取文化藝術界以至其他各個界別的意見。在第二階段時，會根據他們的意見提交3個規劃藍圖。也會把這3個規劃藍圖提出來讓公眾及文化界發表意見。在聽取意見的基礎上，便形成一個規劃方案，從而再諮詢意見。在整個過程中，我們也會不斷諮詢各方人士的意見。

梁家傑議員：主席，我只是想向局長提供資料.....

主席：梁議員，你只需指出局長剛才沒有回答你補充質詢哪部份。

梁家傑議員：那麼，算了吧。

吳靄儀議員：主席，據聞政務司司長是管理局的主席。他在第一次會議時便引用了《創世記》的一句話：Let there be light!我不知道司長是否承認以往沒有透明度？我很關心的是，局長今天這份主體答覆似乎也是重複採用舊式的諮詢。為了避免出現以往沒有透明度的情況，我們在通過法例時提出了一項實際建議，便是要設立一個關於西九的常設諮詢會。梁家傑議員在主體質詢中提到的“與民共議”，其實便是針對這一點。請問局長，在常設諮詢會方面，具體詳情為何？其間有否考慮如何設立、其成員及架構，務求每一階段也達到“與民共議”的目標呢？

民政事務局局長：主席，諮詢會當然是由管理局設立的。我們會建議諮詢會須包括社會上各方意見的人士，而且人數也是有限額的，因為有實際運作上的需要。不過，我們希望諮詢會能達到吳議員剛才所提議的，在社會上有廣泛接觸，尤其是與文化藝術界，以至不同團體。我們現時考慮向管理局提出，讓諮詢會與社會上各主要團體，特別是以往對西九計劃發展曾發表意見的團體建立一種合作的夥伴關係，以便它們能經常向諮詢會表達意見，從而收集各方人士對西九計劃進展的建議及方案。

梁美芬議員：主席，我想問局長，就管理局展開工作的範圍內，如何全面考慮舊區居民可以共享西九的資源及設施？有否考慮活化一些舊區，例如鴨寮街及北河街等，使新舊區的文化可以一併發展；第二，剛才提到順暢的交通.....

主席：梁美芬議員，你只可在補充質詢中提出一個問題。如果你所提出的問題是有關連的話，請把它們歸納為一個問題。

梁美芬議員：多謝主席。在活化的過程中，會否有綠化道路的計劃，好讓舊區居民也可以在活化的道路上，使舊區也可以成為“文化人人有，西九特別多”這樣一個多姿多采的文化城市的一部份？這是我希望知道的方面。

民政事務局局長：主席，西九規劃的發展，一定要與鄰近社區打通及聯絡的。當然，如果談到鴨寮街的活化，便已超出管理局本身的範圍，但在香港發展文化的角度來說，特區政府會盡量採取配合的措施。“文化各區有，西九特別多”這句話是說得相當好的，也是我們的理想。

李永達議員：主席，鑒於公眾對管理局成員的組成有很大意見，認為其代表性不足，政府會否考慮稍後在成立數個諮詢委員會時，向公眾承諾會盡量容許不同意見的人也有機會參與諮詢過程，甚至容許有這些人或團體自薦的名單？當然，政府可接受或不接受，但如果不接受，便須有適當的解釋。

民政事務局局長：實際上，在管理局組成前，其實亦收到一些自薦名單。據我知道，這些名單也受到充份的考慮。現時管理局轄下的委員會，亦正邀請各方面的人士加入，主要的考慮是如何更有效推進管理局的工作，以及如何能充份吸納各方面的意見，以有助推進西九的建設。

涂謹申議員：主席，主體質詢的最後部份是有關開支的匯報機制，如何能讓立法會監察批撥予管理局的二百多億元，這一點其實是很重要的。可是，局長在主體答覆只提到周年報告，指報告已列明這些資料。局長是否明白市民的關注？因為報告是後來才提交的，即工作已在多個月或12個月前完成，才會在年報列明，但如何能令一些大型項目在動工以前

或一些牽涉大筆費用的項目，也能與立法會有互動呢？即有何機制令立法會知悉，並能提供意見的呢？我相信這方面是最重要的，但局長似乎完全沒有回答。如果只是事後參閱周年報告，只是追究責任的問題，並不能提供建設性或向前的觀點。局長可否就這方面稍作解釋？其實也只是重新回答主體質詢第(三)部份而已。

民政事務局局長：主席，除周年報告外，根據有關條例，管理局必須在每個年度終結前，把一份為期3年的事務計劃及下一年度的業務計劃送交民政事務局局長備案。這兩份計劃均包括財務計劃在內。如果立法會對於3年的事務計劃及下一年度的業務計劃感到很有興趣的話，民政事務局局長會考慮以適當的方式，向立法會作出報告。

梁劉柔芬議員：主席，就這個問題，我認為主體質詢第(二)部份似乎是整項質詢的癥結。該第(二)部份最後提及“管理局將怎樣同步在社區建立良好的社區文化網絡，以避免西九成為文化孤島”。就這一點，我想請問局長將來會否在這框框以外盡量多作考慮，以提升整體社區對文化的認識，並從讓更多人參與創意的角度考慮，而不單是談活化鴨寮街、提交報告或向立法會交代呢？如果這216億元能夠提升香港整體文化及讓全港市民有投入創意的熱誠，這才是我們之所需。

民政事務局局長：主席，西九所獲的216億元當然極有助於香港推動創意產業及文化藝術的發展，以致我們相信會有利香港向知識經濟轉型。西九能起到這種作用，同時，在西九以外，特區政府也會大力推動文化藝術在軟件方面的相應配合。

劉秀成議員：主席，局長在主體答覆中很清楚地說會多留機會讓議員提問具體的計劃安排，即主體答覆第(二)部份提到“以便多留時間讓議員補充提問”。據我所知，管理局一定會設立辦事處，並提到會有很多諮詢。這常設辦事處會否有一個展覽場地？我是很關心西九的設計的，西九的整體設計會否獲得展覽，讓市民可以諮詢，以便我們知道政府的所有計劃及進展情況？

民政事務局局長：主席，現時仍未設立辦事處，如果我們設立辦事處時，我們會考慮展示實物的模型圖，好讓公眾能更清楚看到。

陳淑莊議員：我仍想知道更多有關諮詢會的組成部份。其實，這是在《西九文化區管理局條例》第20條列明的，而大家也一直爭取了很長時間要設立諮詢會。我很想知道諮詢會究竟每隔多久舉行一次會議、成員的組成如何，以及在關於管理局職能的事宜上，範疇為何？我希望局長可讓我們知悉較實質的範圍？

民政事務局局長：諮詢會是由管理局成立的。管理局剛舉行了第一次會議，希望可在12月舉行第二次會議。如果在第二次會議上能作出這項決定，便可以在明年年初成立諮詢會。管理局方面也很希望諮詢會能盡快成立，而且能盡快發揮作用，從而協助管理局收集社會上各方面的意見，以有助推進西九建設的計劃。

何秀蘭議員：其實，“與民共議”最有效的落實方法，不單是諮詢，還要公開會議，我們已跟進這方面很長時間。主席，在上一次的民政事務委員會會議，司長以管理局主席身份回答我們的問題，他說在適當時候可以公開，如果不適當，便不會公開。因此，我今天想跟進何謂不適當。除了管理局主席上次所說的招標及藝團撥款申請外，其他是否均可以被視為適當呢？當管理局會議討論不屬這兩個範疇的議題時，是否全部可以公開由傳媒轉播呢？如果不是，原因為何？

民政事務局局長：主席，在甚麼場合及何時公開，這當然是管理局的決定。從我們的理解，適宜於公開的議題，必然會比不適宜於公開的議題為多。除了關於業務的敏感情況，這類大家也理解的不公開議程及議題外，我相信管理局會考慮採取適當的方法，把它的會議盡量向公眾公開的。

何秀蘭議員：主席，我希望局長能提供具體及實際的答案，是否除了招標及藝團的撥款申請外，都會讓會議公開，由傳媒轉播呢？如果不公開，原因為何？

民政事務局局長：主席，這方面始終是管理局的決定，我不能在此代表作答，因為管理局仍未作決定。但是，我相信管理局會議的絕大多數議程，除了剛才何議員提到的敏感情況外，都應可用適當方式通過傳媒向公眾公開的。

主席：本會就這項質詢已用了超過22分……

何秀蘭議員：主席，管理局的主席現時其實在席，是否應由他親自作答呢？

主席：何秀蘭議員，我相信局長已在他可能作答的範圍內答覆了。現在進入第三項質詢。

電力公司變壓站所引致的問題

3. 李國麟議員：主席，本人最近接獲投訴，指一些高容量變壓站所發出的噪音對附近的居民造成滋擾，亦可能危害他們的健康。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有沒有研究高容量變壓站發出的電磁輻射對附近居民的健康有何影響；如果有，研究結果是甚麼；
- (二) 是否知悉目前全港有多少個與民居距離少於6米的高容量變壓站；及
- (三) 電力公司是不是必須遵守“香港規劃標準與準則”(“準則”)中關於設置高容量變壓站的條文；政府有甚麼措施監管高容量變壓站的設置和運作對周遭環境及居民生活和健康的影響，以及哪個政府部門負責處理市民就高容量變壓站發出電磁輻射及造成噪音滋擾作出的投訴？

環境局局長：主席，謝謝李國麟議員的質詢。

- (一) 就現時的處理方法來說，國際非離子輻射防護委員會根據各科學文獻和研究結果及有關健康風險評估，制訂了一套“限制時變電場、磁場和電磁場暴露的導則”(“限制導則”)。世界衛生組織(“世衛”)鼓勵各國採用這套限制導則作為這方面的藍本。世衛並認為現時沒有充份證據，顯示人體暴露於限制導則所建議水平下的電磁場，會對健康造成不良影響。本港高容量變壓站所產生的電磁場水平，均遠低於我剛才所說的限

制導則所訂定的建議水平。政府雖然沒有就本港變壓站對市民健康影響作出單獨研究，但我們會不時留意國際上或科學界對於我剛才所說的世衛的科學研究，作為參考。

- (二) 根據我們掌握的資料，現時香港兩間電力公司所興建的高容量變壓站，均與民居距離最少6米。
- (三) 政府現時擬備的準則，目的是提供一些基本指引，確保在城市規劃過程中，政府可預留足夠土地進行社會和經濟發展，以配合公眾設施及市民的需要。按現有規定，電力公司如果要興建變壓站，須參照準則內有關的標準與準則所作出的規定。如果它們準備興建的變壓站在有關的分區計劃大綱圖上屬於第二欄用途，更須先向城市規劃委員會（“城規會”）作出申請及經審批後才可興建。當規劃署接獲擬建變壓站的申請時，會就該申請諮詢各有關部門，包括機電工程署、電訊管理局、環境保護署（“環保署”）、運輸署及地政總署等。規劃署亦會將該申請的資料刊登於報章上讓公眾查閱，同時會諮詢附近的居民和業主等有關團體，聽取他們對擬建變壓站的意見。規劃署會將公眾和有關部門的意見，以及就該申請而作出的規劃分析，一併提交城規會考慮。城規會亦會就個別申請的情況，決定最終是否審批。無論擬建的變壓站在有關的分區計劃大綱圖上屬於第一或第二欄經准許用途，電力公司均須就興建變壓站的建議提交相關文件及圖則給有關部門，包括屋宇署、消防處等審批，而負責審批的部門亦會諮詢其他部門的意見，然後作出決定。

變壓站在興建及運作期間須同時符合各項污染管制要求，包括空氣、噪音、污水及廢物等要求，環保署如果發現在變壓站的範圍內有污染問題，也會跟進及進行執法工作。此外，變壓站內的供電設備亦須符合相關的電氣安全規定。

如果市民就變壓站的電磁場水平作出投訴，機電工程署會作出跟進，以確定變壓站是否符合我剛才提出的限制導則的範圍。市民如果懷疑變壓站對廣播或電訊服務構成干擾，可聯絡電訊管理局安排進行調查。如果市民受到變壓站的噪音滋擾，可向環保署作出投訴。環保署在接獲投訴後會派員到場評估噪音，如果發現噪音超逾有關標準，便會發出消減噪音通知書，要求有關人士或公司改善噪音情況。

李國麟議員：主席，局長在主體答覆第(一)部份說，政府並沒有就變壓站對市民造成的影響進行研究，但事實上，我們接獲市民投訴，表示擔心健康會受影響。我想問局長在過去5年，政府有關部門曾否接獲關於變壓站的磁場及污染管制的投訴呢？

環境局局長：我手邊有一些資料，在過往3年，每年有關變壓站的投訴個案有2宗至6宗不等，當中以噪音或空氣方面的投訴居多，這個數字是較為低的。正如我剛才所說，現時並沒有證據顯示我們所有變壓站的電磁場對人體健康造成影響，而我們也沒有特別接獲這方面的投訴。

劉慧卿議員：主席，我真的不知道局長在說甚麼。我們立法會申訴部花了數年處理市民就大角咀詩歌舞街作出的投訴，亦與當局4至6個部門討論了不知道多少次，局長是否知悉有這些問題存在呢？我們也曾跟中華電力有限公司(“中電”)開會，它還說會設置一塊板隔絕電磁場。所以，主席，我想問局長是否知悉有些市民是十分緊張自己的健康的呢？此外，政府會否積極地做一點事，包括要求衛生署及醫院管理局(“醫管局”)協助，替市民進行檢驗，看看是否對他們的健康造成影響？如果真的有影響，當局會否從而作出跟進呢？

環境局局長：主席，多謝劉慧卿議員的補充質詢。或許讓我藉此機會解釋一下。關於電磁場是否符合健康水平，我是以我剛才在主體答覆第(一)部份所提及的國際委員會所訂定的標準為根據。簡單來說，如果我們談論變壓站所產生的電磁場，根據我剛才提及的國際組織的建議，上限是有一個單位的，便是每米5 000伏特，而香港一般的變壓站的電磁場水平是低於每米1 000伏特。如果就磁場的建議水平來說，單位是100個微特斯拉，而香港一般變壓站的磁場水平是低於10個微特斯拉。所以，以現時來說，現有的變壓站所產生的電場或磁場，均是在國際標準範圍以內。

劉慧卿議員剛才提到，過往有一些個案是由於變壓站位於民居附近，所以有人提出了一些問題，包括劉慧卿議員剛才提及的大角咀詩歌舞街的變壓站。在這方面，我知道立法會也曾成立一個個案委員會。這類個案所涉的變壓站，例如詩歌舞街的變壓站，其實早於1966年已開始存在，到了2003年，由於區內有需要新增電量，所以我們便進行了翻新和提升工程。對於居民所提出的擔心，各部門其實也進行了一些工作。就此個案而言，中電亦已承諾會在變壓站跟民居之間的建築加裝一塊金

屬鐵板及加厚牆身，希望市民在此居住環境內，心理上會有較好的保障。關於這方面，我知道有關的電力公司會繼續按照這個方式跟進。

劉慧卿議員：主席，我的補充質詢是，當接獲這類有關健康的投訴時，會否一併要求衛生署和醫管局替市民進行檢驗，好讓他們安心？現在當局說沒有進行研究，但市民卻表示他們自己健康有問題，雙方猶如“口和鼻爭拗”般，是不行的。主席，我想一併問局長這方面，請局長作答。

環境局局長：主席，正如我剛才所說，現時並沒有科學證據顯示居住在變壓站附近會對健康造成問題，所以我們便沒有這樣的安排。可是，我相信我可以詢問政府的專家的意見，看看變壓站是否真的會對健康構成影響。然而，初步來說，我們現有的資料並沒有這方面的證據。

劉江華議員：主席，局長剛才說由於沒有科學證據，所以便沒有安排進行檢查，但國際機構已進行了有關健康風險的評估，並制訂了限制導則。如果是完全沒有風險，便無須有限制，更無須有導則，但既然有限制、有導則，就必然會有一些影響的。所以，我想跟進這方面的問題。局長其實可否真正切實……我不知道現時在變壓站附近有多少民居，局長有否統計過？可否考慮由政府，或促請中電或香港電燈有限公司進行有關健康的研究，並盡快向立法會交代呢？

環境局局長：主席，我想有一點是大家要瞭解的，便是在城市內，變壓站很多時候是必須設有的，甚至每一座大廈本身也會有一個變壓站，因為電力公司在發電後，電力由一個高水平慢慢透過不同的變壓站輸送至民居時，是必須有這個設備的。正如我剛才所說，現時有些較大型的變壓站，例如所謂的高容量變壓站，由於電的伏特較高，所以我們對於這些變壓站是有一些規劃上的安排。正如我剛才在主體答案中所說，按照現時的準則，是有一些指引的，而在興建時也須符合更多條件。

可是，如果是一些在分區或地區上的變壓站，那些可以說是樓宇設備的一部份，在任何城市內也會存在。在這方面我要強調，對於這些變壓站本身，我們看不到有任何特別證據顯示會危害健康，但我剛才亦已承諾，如果有其他專業部門告訴我有這方面的擔憂，我們當然會跟進，但我認為亦要以科學證據作為藍本。

劉江華議員：他沒有回答我的補充質詢。他只是指出了分類，卻沒有回答有否統計過高容量變壓站附近有多少居民，以及他會否願意考慮主動採取行動，而並非待有證據才做。如果他沒有進行研究，他本身也是不會知道有沒有證據的。

環境局局長：主席，香港作為一個人煙稠密的城市，所有變壓站必然會較接近民居，因為它們存在的目的，便是要服務該區域。現時，如果我們談論的是高容量變壓站，全港約有七十多個，在規劃上，這些高容量變壓站本身跟民居已有一定距離，這一點我們是完全做到的。

至於較小型的變壓站，我剛才也說過，每座大廈的情況也不同，所以，如果要評估變壓站對健康造成的影響，便必須提出有關證據。我相信我們現時並沒有打算主動就如此廣泛的範圍進行研究，但我剛才已承諾，如果我們發現有問題或有其他科學根據，令我們要進一步研究，我們是樂意跟進的。

甘乃威議員：主席，從局長的主體答覆可以看見，政府並沒有就這些變壓站對市民的健康進行研究和評估。其實，香港市民對所謂的磁場和輻射卻是越來越關心，包括很多人對其家居附近有電訊箱的發射站均表示關心。最近，我也接獲市民投訴，關於北角政府合署旁將會興建雷射發射站。既然市民對磁場及輻射有所關心，政府會否就如何保障香港市民的健康進行整體研究，而並非單是研究電力變壓站？

環境局局長：主席，我剛才在答覆其他議員的補充質詢時也曾提及，我們現時在規劃上是有一些限制，以確保將影響減至最低，但在沒有很確切證據顯示會對健康構成任何壓力的情況下，我們現時並沒有進行一如甘乃威議員所說的醫學研究。大家提出的範圍其實相當廣闊，我們會繼續留意國際間或科學界別內有沒有這一類的相關評估，如果有，我們是會不時跟進的。

何鍾泰議員：主席，局長說本港的高容量變壓站受到嚴格監管，不論在電磁場、距離、噪音、空氣或其他問題等方面，儘管如此，市民有時候仍作出投訴，或不同意政府已有足夠監管。在此情況下，政府本來是否有很多資料可以發放給市民，讓大家知道是沒有問題的呢？政府做了哪方面的工作，讓市民得到正確消息和資料呢？

環境局局長：主席，看回我手邊的近期個案，一如劉慧卿議員剛才提及的那宗個案，或在某些地區引起市民有很大反應而作出投訴的個案，數目並不多。當然，一旦有這些個案出現，居民有時候是會感到擔心的，而正如我剛才在主體答覆所說，如果有關設備是屬於高容量的，我們所採取的做法是，在城市規劃內，我們一般已有相關設計，在過程中，從擬備發展藍圖以至分區大綱圖的過程中，我們其實均是有討論的。我亦看到有些個案是城規會在審核時也考慮到一些投訴人所提出的問題，有時候會作出一些改變，例如剛才提及的詩歌舞街的變壓站，我們便看到由於立法會議員提出了有關問題，所以電力公司便加裝了一些設施，令市民感到安心。此外，也有一些個案並非涉及民居的，例如學校，我們也有透過區議會及民政處的同事與投訴人商量，有時候甚至會把變壓站的距離稍為移動，或進行一些美化工程，以令大家安心。我們是有做這部份的工作的。

如果是透過城規會就規劃過程進行討論，各位議員也知道這些討論是公開的；至於就着個案在地區上進行討論，那更會涉及相關的居民或居民團體，所以是直接在地區上進行討論。因此，有關的過程其實是相當透明和公開的。

涂謹申議員：主席，主體質詢第(二)部份其實是問有多少高容量變壓站與民居距離少於6米，但主體答覆只提出並沒有高容量變壓站與民居距離少於6米。據我理解，詩歌舞街的變壓站是中型的——以局長的角度來說——但有多少個……第一，局長要界定怎樣謂之高、中、低容量，對嗎？第二，政府可否告知我們，不屬於高容量但又距離民居少於6米的變壓站有多少個，以及可否在會後以書面列出有關的地點，好讓我們可以清楚知道呢？此外，有很多根本是歷史遺留下來的問題，正如剛才提及的詩歌舞街變壓站，那是數十年前已經存在的，在此情況下，局長雖然說未必有很確實證據顯示會對健康構成影響，但市民卻是極之擔心。如果是一些緊靠牆身的變壓站，有沒有辦法在可行範圍內，在某些發展空間內將之搬遷呢？

主席：涂議員，你提出了多於一個問題，但我也請局長作答。

環境局局長：第一，我相信大家也明白，變壓站是有很多種的，我剛才已強調，小型變壓站是每座大廈也要有一個的。涂謹申議員剛才所提及的超高壓變電站或高容量變壓站，就全香港而言，其實是較少的，我剛

才已指出了有關的數字，是有七十多個，而這些所謂的高容量變壓站，全部均符合我剛才所說的準則，即距離民居超過6米。當然，如果再細分，有些變壓站所輸出的電壓可能只涉及11至22伏特，這一類變壓站必然有一些會是設於民居內，而我相信市民擔心的並非這一類。回答涂謹申議員的補充質詢，簡單的答案是現時來說，所有高容量變壓站基本上均符合我剛才提及的準則，即距離民居超過6米。

涂謹申議員：我問的並非高容量變壓站，例如詩歌舞街的變壓站是屬於中容量的，那麼，在那七十多個之中，有多少個是緊靠旁邊或距離少於6米(少於6米其實即是緊靠旁邊)的呢？

環境局局長：主席，如果涂謹申議員所說的是其他的變壓站，包括分區或輸送至用戶室內的變壓站，那些數量是數以千計，甚至數以萬計的，正如我所說，也有一些是設於大廈之內，我相信那些的距離一定不能超出6米，因為它們是用作為該地區或大廈供電的。

涂謹申議員：主席，我覺得這個答覆很狡猾，為甚麼呢？因為樓下的變壓站是用作供電給大廈本身，距離當然少於6米，但我現在所指的是regional(地區)的變壓站、分電站，我想政府是很清楚的。我現在所指的變壓站究竟有多少個呢？我想局長提供這個數字。我所問的並非每座大廈本身設有的變壓站。主席，我希望政府真的要明白我補充質詢的重點，我說得很清楚是那些中型的變壓站，我不是說小型那一類。

主席：局長，除了高容量變壓站外，可否再細分有甚麼其他類別，例如並非輸送至住戶室內，只屬於中容量的變壓站？

環境局局長：主席，我剛才已強調，如果是高容量變壓站，全港有七十多個，它們均距離民居6米以外。至於其他諸如總變電站和客戶電力分站，我手邊的資料顯示，總變電站或分區電力站有百多個，客戶電力分站則有過萬個。我要強調，當中有很多根本是供電給一個很小的區域的。

主席：第四項質詢。

監管升降機的保養工作

4. 涂謹申議員：主席，上月在公共屋邨富善邨發生的升降機墜地事件，引起公眾關注升降機的安全問題。就此，政府可否告知本會：

- (一) 為甚麼機電工程署(“機電署”)於上述涉及懸吊纜索斷裂的升降機嚴重事故發生後，沒有即時作出公布，而只是在10天後有傳媒查詢時才予以證實；過去3年，升降機的擁有人或註冊升降機承建商(“承建商”)有和沒有按法例即時將升降機事故通知該署的個案分別有多少宗、該署公布了多少宗，以及因沒有即時作出通知或其他違例情況而被定罪的人士被判處甚麼懲罰；
- (二) 鑒於現時公共屋邨內由不同廠商生產的升降機會以招標方式交予單一承建商提供保養服務，當局會否檢討該項安排，以及會否全面檢查公共屋邨內所有其他由上述事故所涉承建商提供保養服務的升降機；及
- (三) 當局現時怎樣監管各類型樓宇的升降機的維修和保養工作，以及會否突擊檢查註冊升降機工程師每年進行的安全檢查工作、查驗承建商採用的零件的質素是否符合法定要求及安全標準，以及修訂現行指引或守則(例如規定檢查和維修工作須由最少兩名維修工人進行，並設定最低的檢查時數等)？

發展局局長：主席，《升降機及自動梯(安全)條例》(“條例”)(香港法例第327章)為保障香港私人樓宇升降機的安全提供法定框架。條例規定，只有註冊升降機工程師和承建商才有資格進行包括建造、安裝及保養服務的升降機工程，這些工程必須符合機電署頒布的實務守則的安全要求。條例亦要求機電署作為監管機構，須備存合資格工程師和承建商的名冊。

屬房屋委員會(“房委會”)管理的公共屋邨內的升降機不受條例所規管。然而，房屋署作為負責監管和保養公共屋邨內升降機的機構，亦會以條例的規定作為監管的基礎。有見及此，運輸及房屋局局長和我會在這裏就大家的補充質詢作答，她稍後在補充質詢時會就議員針對公共屋邨內，由房委會管理的升降機的問題作出回應。

就涂議員的主體質詢的3個部份，我們的答覆如下：

- (一) 條例第27A條規定某些事故須予報告，在這規定下指明的升降機事故發生後，升降機的擁有人須即時將事故通知機電署及升降機的註冊承建商，而承建商須在收到通知後即時進行調查，並在7個工作天內向機電署署長呈交報告。

富善邨發生的升降機事故，屬第27A條規定的事故。機電署在收到通知後已即時展開調查，並檢驗了富善邨內所有同類型的升降機，並沒有發現同樣的問題。承建商亦按法例規定在事故發生7個工作天內提交了初步報告。

機電署當時認為有關事故有需要作進一步的調查，有關升降機的主要損壞部份已送交化驗所詳細分析損壞原因，而事後署方亦已開展為全港五百多部相同型號的升降機進行檢查，所以並未把富善邨的事件即時向外公布。鑒於升降機安全屬公眾高度關注的事項，機電署已承諾，如果日後發生嚴重升降機事故，署方會盡早公布事件，以釋市民的疑慮。

過去3年，機電署並沒有收到類似富善邨升降機事故(即升降機有多條懸吊纜索同時斷裂)的報告。為了防止涂議員認為我回答質詢時稍為狡猾，我在這裏詳細交代過去4年發生的升降機吊纜斷裂事故，但不是斷裂這麼多條，只是斷裂1條。在2005年5月，黃大仙鳳德邨發生過1次；在發生富善邨這事件之前的2008年10月14日，深水埗白楊街亦曾發生4條吊纜其中1條斷裂的事故，這便是過去4年的情況。但是，我相信當時也是基於機電署的考慮而沒有即時向外公布情況。至於該署收到其他根據條例第27A條須通報的事故，主要分為兩類，當中不涉及機件故障，例如由於有人不小心使用引致的，在2008年截至9月底共有132宗，在2007年全年有224宗，而在2006年則有201宗。

涉及機件故障引致升降機停頓，但沒有影響升降機安全的事務，在2008年截至9月底共有21宗，在2007年有27宗，而在2006年則有31宗。

上述事故的成因大多數可即時掌握，而有關的機件故障亦只發生於個別升降機，並不涉及所有同型號升降機或其他同類

裝置的安全問題。至於當中涉及不小心使用引致受傷而須電召救護車的個案，傳媒都會迅速知悉及作適當報道，所以機電署沒有特別公布這些事故。

機電署過往並沒有發現任何應根據法例呈報的個案，在發生後未向機電署作即時通知的情況。

- (二) 所有公共屋邨及個別未成立業主立案法團的居者有其屋計劃屋苑內的升降機，均由房屋署直接管理，而所有由房屋署直接管理的升降機，皆由原廠保養承辦商負責日常維修及保養工作，並沒有把不同廠商生產的升降機交予單一承建商提供保養服務的安排。有見於富善邨發生的升降機事故，房屋署已即時要求有關承建商在本年11月6日前完成檢查在房屋署直接管轄的屋邨或屋苑內所保養的升降機，而有關承建商已經完成有關檢查，證實升降機運作正常。此外，房屋署亦已要求所有為房屋署提供服務的升降機保養承建商，在每星期為升降機進行例行檢查和保養時，必須根據機電署在本年11月向業界發出的最新技術通告，額外檢查升降機的鋼纜系統和限速裝置。至於在租者置其屋計劃下的屋邨，如今次事件的富善邨等，則由該屋邨成立的業主立案法團所聘請的承建商負責管理及維修，並由機電署按法例監管。

據我們瞭解，富善邨是採取了把邨內不同廠商生產的升降機以招標方式交予單一承建商提供保養服務。這種招標方式亦被機電署轄下的機電工程營運基金採納，用於少部份政府物業的升降機保養合約內。為強化升降機保養的質素，我已要求機電工程營運基金調整日後招標的安排。

- (三) 條例規管私人樓宇升降機的定期保養、定期檢驗及定期測試周期，當中包括每5年1次的負載檢查和測試，每年1次的檢查和測試及每月1次的例行維修檢驗。升降機工程只能由註冊升降機工程師及承建商進行，他們必須根據符合國際標準的安全指引及實務守則內的要求，提供升降機保養服務。此外，升降機裝置中使用的主要安全零件必須具備認可獨立測試機構發出的型號測試證明書，以確保零件的質量。機電署現時每年抽樣巡查所有私人樓宇升降機數目的10%，而抽樣是以風險評估為原則。該署並會作出突擊檢查，以確保承建商的服務水平符合標準。至於政府樓宇的升降機，現時機電工程營運基金負責維修保養工作。該營運基金亦按照條例的規定及技術標準安排進行相關工程，並提供適當的監管。

公共屋邨的升降機方面，房屋署負責升降機的維修保養工作。雖然條例並不涵蓋公共屋邨的升降機，但房屋署聘請在該條例下註冊的升降機工程師及承建商，根據條例及機電署的指引的所有規定和標準為升降機進行維修和保養。此外，房屋署轄下的獨立審查組會參照現時機電署的安排，抽驗十分之一由升降機保養承建商進行的定期檢驗及測試，以監察工程師及承建商的表現。

雖然統計數字沒有顯示近年私人樓宇升降機事故有上升趨勢，但政府十分關注近日發生的升降機事故，並會採取即時措施加強現行的規管架構，以進一步提高香港私人樓宇的升降機安全。機電署會在未來3個月抽調資源，加強抽查工作，並會因應近日升降機事故的調查結果，以及其他措施的成效，檢討長遠的巡查計劃，以確保規管機制的有效運作。

此外，機電署會透過一個現有的工作小組，就檢討現行的實務守則諮詢承建商和工人代表，以進一步加強升降機的安全要求。實務守則會指明維修保養的程序、次數和時間，以保障升降機安全。工作小組會於本月召開會議。

涂謹申議員：主席，8條吊纜中斷掉7條，真的會嚇壞人。由於檢驗需時，現在還未有報告，但據行內人“斷症”，認為有兩個可能性，一是檢查標準定得低，又或是執行檢查標準時出現問題。

很多法團和人士告訴我們，很多時候，如果是由A公司交接給B公司管理，即說得俗一點，A公司下一個年度“無得撈”，在這最後數個月便會出現很多馬虎的情況，因為它已經無機會做下去。我想問政府，即使是抽樣檢查，但會否訂出一個記分制度，如果最後數月巡查時，發現它真的有馬虎、不妥當的地方，便不用考慮續新合約呢？即以此作為選擇標書的準則。可否訂出這樣的懲罰制度，令市民可以比較安心，最低限度，它不敢馬虎地執行工作呢？

發展局局長：主席，多謝涂議員提出的補充質詢。首先，富善邨這事件實在非常罕有，所以我們在12月初完成報告後，一定會向公眾作詳細交代。

對於涂議員關心轉換升降機承建商會否出現問題，事實上，以目前來說，當升降機擁有人更換升降機保養承建商時，新接手的升降機承建商須向機電署提交升降機測驗報告，證明新接手的承建商有足夠資源，以及有經驗的工作人員應付日常維修工作。此外，轉手時的現任保養承建商也須向新保養承建商提供升降機安全測試和零件上所需的技術資料。當然，我們工作小組內也有承建商代表，我們可以就着這些實務守則再作改善和強化。

涂議員提及巡查方面，事實上，目前是仍然以風險為本，所以我們會考慮往後在巡查或突擊檢查時，把轉手過程中有否出現問題作為巡查的重點目標。涂議員亦提及推行所謂的扣分制度，讓升降機擁有人在安排保養招標時可以有更明確的資料。其實，目前機電署和業界(即升降機承建商)亦已實行內部扣分制度，以作為內部監察制度。但是，由於這制度並不屬於條例之下，只是經過雙方的商討，所以，如果要把這個扣分制度內的資料向市民公布，我們須尋求法律意見，再與業界磋商。

但是，原則上，如果越來越多私人業主立案法團自行安排這些升降機的保養服務，我們作為政府和監管機構的，便有責任為它們提供更多資訊。我與議員會見時已經承諾會跟進這項工作。

主席：由於多位議員正在輪候提問，而局長剛才用了頗長時間作出主體答覆，所以我會適當延長這項質詢的時間，但仍請提問的議員盡量精簡。

張文光議員：主席，富善邨的升降機斷纜事件令人感到驚心動魄，但最令人震驚的，是機電署隱瞞了10天，直至被傳媒揭穿才公布，它有兩個理由，一是調查在進行中，二是已經調查500部同類型升降機。但是，升降機斷纜事件是一葉知秋的，會涉及全港57 000部升降機的安全，當局只是調查了500部升降機，便作出不公布的結論，是否過於草率、大膽，而且忽視其餘56 500部升降機的安全和市民的警覺性呢？

機電署監管不力在前，隱瞞不報在後，政府是否認為機電署犯了一個很嚴重的錯誤，是現代社會所不能接受，它甚至應該接受處分呢？

發展局局長：主席，我覺得張文光議員稍為言重了。我剛才已經很清楚明確地表示，政府非常關注升降機的安全，作為監管機構，除了有關監管的功能外，也須讓市民享有知情權。所以，機電署在汲取今次事件的教訓後，亦已承諾如果日後有升降機發生嚴重事故，而且根據條例須通報，機電署會在事件得到證實的12小時內向外公布。

至於張議員提及今次事件是否監管不力，我覺得現在不是適當的討論時間，因為我們就着富善邨事件的研究調查要到下個月才完成。但是，我剛才提到的監管機制，無論是每年的年檢、每5年的大檢、每個月的保養維修，現在也是行之有效的。對於全港五萬多部升降機的安全，我不認為我們要特別擔心，因為這個機制已經可以保障升降機的安全。

張文光議員：主席，局長沒有回答我的補充質詢。我問局長，機電署10天後才公布，這種隱瞞不報的行為是否一種錯誤？

發展局局長：主席，如果機電署一向有機制，很清晰規定甚麼情況下要公布，而且針對富善邨而特別不作公布，我會接受張議員所說的——它是刻意隱瞞。但是，我剛才已經解釋過機電署一向的做法。當然，如果是一些導致人命傷亡的事件，事件發生後，因為須召喚救護車，已經被傳媒作廣泛報道，所以，這並不是一種隱瞞。沒錯，我們政府部門要不斷向更公開、更具問責性的要求邁進，所以就着這方面，我們是會加以改善的。我希望張議員明白，這並非要刻意隱瞞事故。

鄭家富議員：主席，主體答覆整體反映出現時的條例極為守舊，因為它已訂立超過40年，而且機電署只由十多名督察或工程師巡查全港57 000部升降機。有時候，這些督察甚至沒有親自檢查便簽發安全證書，做法就有如橡皮圖章般。

局長會否覺得升降機的安全問題是基於先天不足，導致升降機出現後天保養失調的漏洞？由於公眾安全十分重要，局長會否向我們承諾，盡快(例如半年內)立刻修訂法例(而並非只是檢討，將現時例如機電工人的註冊制度、保養商的維修評級制公開)，以及增加督察人手，以保障公眾安全，即檢討法例、修訂法例，而並非只是如你回答質詢所說般等待報告，把現行法律延續，繼續使用一項很舊的法例？

發展局局長：主席，其實，在這件事發生後，我們已經全面研究現時保障香港升降機安全的多方面工作，是正在積極跟進的。

鄭議員提及巡查工作，我們其實已經立刻增加執行巡查工作的督察人手，暫時已經增加4位，希望將我們抽樣巡查的密度由現時的10抽1，

增加至8抽1。我今天早上並告訴機電署署長，如果有經訓練的督察人手可以調配，適宜再在未來數月加強巡查，好讓市民安心。

此外，我們也循着實務守則——因為實務守則也是法律監管的一部份——與業界和工人代表在這個月立刻召開會議，商討須更新或提升這些實務守則。

第三，我也在主體答覆中提及，我們也會就着保養合約的招標工作作出調校，以確保往後這些保養服務均由熟練工人執行。

鄭議員提及提升工人的訓練，我們現時其實正在進行這方面的工作，稍後是否要把條例下所謂的合資格工人轉移為獨立的註冊工人制度，我已經承諾是會考慮的。

我希望議員給予我們一段時間，待我們看看這些工作的成效。如果我們在檢討中發覺有需要修訂條例，我們是一定會做的，我並已承諾，3個月後向發展事務委員會作出匯報。

陳克勤議員：主席，今次的升降機墜地事件，有人懷疑是維修質素出現問題，所以有人批評現時“價低者得”的投標制度不好。但是，我也很懷疑昂貴的東西是否便一定好。我認為維修服務質素是最重要的，所以，我想問局長現時會否抽樣突擊檢查一些維修商是否根據你們現有的指引來維修這些電梯，以及是否使用一些合資格的零件？否則，同類型事故很容易又會發生了。

發展局局長：主席，有關確保升降機安全的監管工作有數方面，陳議員剛才提及維修零件，其實，升降機主體和當中所謂重要安全部分也須預先經過機電署審核，取得證書才能使用這些零件，這些比較重要的安全部件的零件包括吊纜。再者，實務守則內有關的維修和保養標準，也符合今天的國際標準。

當然，在巡查工作方面，我們可以加強抽樣巡查和突擊巡查，以確保維修服務的質素。但是，在保養合約招標方面，我們現時不能確定這是否問題根源。不過，正如我剛才所說，我已經立刻要求機電署最少就着政府部門的升降機，以營運基金所提供的保養服務作適度調整，便是盡量不要把不同廠商牌子的升降機納入同一份合約內，令承接這份工程的承建商須在很短時間內動員所有懂得操作這些牌子的升降機的工人來做。就着這數方面，我希望可以強化我們對於維修保養服務的質素保證。

主席：本會就這項質詢已用了超過24分鐘。最後一項補充質詢。

陳偉業議員：主席，在意外發生前，我接獲一些升降機維修人員的投訴，我並已向機電署署長致函。

有關檢驗升降機的問題，應該由兩名維修人員檢驗的，但由於公司“慳皮”，很多時候，二人簽名後，其中一人便會失蹤，而且在檢驗過程中，有部分維修人員可能也擔心自己的生命安全。據有關人士透露，這類情況在行內極為普遍，而且可能也會導致檢驗質素出現問題。

局長會否全面徹查這種情況究竟會否對升降機檢驗的安全程度造成影響，以及有沒有人在監管方面失職？

發展局局長：主席，在這件事發生後，我曾親自跟業界(特別是香港電梯業總工會)會面，他們在會面過程中，亦有反映如陳議員剛才說的擔心。所以，我們會立刻啟動這個工作小組，包括工人、工會和業界的代表，看看我們實務守則內規定的事項有否可以強化的地方，當中其實規定某些工序須由兩名工人執行，但並非所有有關升降機的工序也須由兩人執行。但是，如果發覺是為了安全、為了確保質素而有此需要，我們也一定會循着這個方向來做。

陳偉業議員：主席，我問局長會否徹查，以及會否看看是否有人在監管方面失職？

發展局局長：我們徹查也只能針對一些事項，所以就着富善邨的調查報告，我們會循着這個方向，但如果我們在日常的抽樣巡查和突擊巡查中發現有保養質素的問題，機電署一定會徹查，並會啟動我剛才說的內部行政扣分制度。

主席：最後一項口頭質詢。

建議中的合和中心二期項目的公共用地問題

5. 陳淑莊議員：主席，合和中心二期項目涉及在灣仔區船街及堅尼地道交界地皮興建一幢93層高的酒店連商業大廈。據報，發展商最近就該

項目提交的交通影響評估報告不獲運輸署接納，因而或須修訂發展方案，然而政府仍有可能就該項目與發展商達成相關的換地協議。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於該發展商於2004年1月19日發表的項目發展藍圖顯示，皇后大道東196號至206號地段曾被列為換地計劃部份，並被列為休憩用地，但發展商現已於該地段興建一幢包括食肆及舞蹈學校的大型商業大廈，政府會不會瞭解有關地段的發展是不是已違反當時換地計劃中該地段作為休憩用地的規劃意向；如果有違反，有關的跟進行動是甚麼；
- (二) 與發展商就該項目的換地事宜所進行的商討的最新情況；及
- (三) 鑒於運輸署早前已不接納上述項目的交通影響評估報告，政府會不會重新考慮此項目的換地安排；如果不會，原因是甚麼？

發展局局長：主席，灣仔合和中心二期的發展計劃近期在社會上引起了廣泛的討論。對於一些關注團體和附近居民就發展計劃的密度和樓宇高度及交通影響的憂慮，我是充份理解的。但是，正如我在上屆立法會大會和發展事務委員會會議上表示，我們必須尊重業權人在這個項目上經批核的發展權和政府一貫的換地政策。

特區政府力求平衡發展，並十分重視公眾意見。在過去大半年，發展局積極與發展商進行磋商，務求在尊重業權人發展權及回應公眾關注之間取得適當的平衡。我很欣慰這些磋商取得一定的成效，發展商同意大幅縮減發展計劃的規模，稍後會向政府提交一個最新的修訂計劃。但是，我必須指出，修訂計劃並非直接因應運輸署日前就發展商按原來的1994年核准計劃的更新交通影響評估的意見而修改，而是發展局與業權人反覆磋商的結果。無論如何，經大幅下調的發展密度將有助發展商與運輸署下一階段有關交通影響評估的討論。

新修訂計劃的發展規劃如下：

- (i) 總建築樓面面積較1994年核准計劃大幅削減約31%；地積比率則由原來計劃可容許的十五倍降至約十點三倍。
- (ii) 建築物的上蓋面積只按原來計劃佔整個綜合重建地帶約20%，但建築物高度則大幅度降低，由主水平基準上315米減至210米，樓層由原來的93層減至只有約55層。

(iii) 相對1994年的核准計劃，酒店房間數目減少了一半(由約2 197間減至約1 024間)，只適量增加會議設施。此外，商業及辦公室樓面面積亦有所減少。

(iv) 雖然修訂計劃的發展規模大幅減少，但發展商仍會如1994年的核准計劃提供約5 880平方米的休憩空間，供公眾享用。

此外，發展商承諾保育和活化位於毗鄰但不屬發展計劃地段內屬一級歷史建築的南固台，並把南固台周邊同屬發展商擁有的土地發展為可供公眾享用的休憩空間。

我現就陳淑莊議員質詢的3個部份，答覆如下：

(一) 據1994年經城市規劃委員會(“城規會”)批核的規劃申請，城規會並沒有把交還皇后大道東196號至206號的地段列為規劃許可的附帶條件，只建議申請人與政府就交還土地事宜進行磋商。其後，政府只按照規劃申請的發展計劃地段範圍處理有關的換地申請，換句話說，即不包括皇后大道東196號至206號的地段在內；而陳議員提及的2004年由發展商發表的發展藍圖，則從沒有獲城規會同意。

事實上，城規會早於1981年批准了一宗規劃申請，容許皇后大道東196號至206號的地段發展一幢辦公室大廈。雖然有關的地段其後在灣仔分區計劃大綱圖改劃為休憩用地地帶，但該項修訂並不影響已獲得規劃許可的辦公室大廈發展。

在該大廈建築期間，由於所處地帶為休憩用地，發展商曾先後向城規會提交了8宗規劃申請，將大廈地下至10樓及20至29樓作商店及服務行業／食肆用途。有關申請亦已全部獲得城規會批准。

至於陳議員問及的舞蹈學校用途，經當局查證後，發展商表示對分區計劃大綱圖休憩用地地帶內第一欄列出包括教育的用途有所誤解，因此未有就舞蹈學校事先申請許可。發展商正與規劃署商討提交改劃用途地帶申請，要求把皇后大道東196號至206號的地段由休憩用地改劃為商業地帶，以反映已落成的發展。

- (二) 過去大半年，政府與發展商的討論集中在討論降低發展項目的密度。我們稍後才會按經修訂的發展計劃和既定的土地政策再啟動換地事宜的商討。
- (三) 至於發展商最近就1994年核准計劃及其道路改善工程向運輸署所提交的更新交通影響評估報告，運輸署對該報告已作出詳細審核，並向發展商提供意見及要求提交進一步資料。在現階段，運輸署暫未接納該交通影響評估報告。

發展商會就合和中心二期的最新修訂發展計劃與運輸署跟進有關交通影響評估報告及道路改善工程的工作。有關的道路改善工程是當年城規會批核的合和二期發展計劃的一項規劃條件，因此整個項目的推展，包括換地安排，都必須獲道路改善工程核准後才能落實。

陳淑莊議員：主席，主體答覆第二段提到，發展商稍後會將經修訂的新計劃提交政府。我想請問，會否再把有關圖則和修訂的計劃，提交城規會進行公眾諮詢呢？其實，可能局長都知道，剛剛上月底有一項申請，要求把同一個範圍劃為綠化地帶，結果則是大部份有提交意見的市民都是支持的。我想問，會否交到城規會呢？會否就同一項修改方案或新的交通評估報告等事宜，再經城規會作公眾諮詢，然後予以通過呢？

發展局局長：主席，就陳議員的提問，已修訂的計劃會否再須經城規會核准，情況是這樣的：根據《城市規劃條例》，對所有原先經城規會核准了的計劃，如果個別計劃在甚麼情況下有需要修訂，是有詳細的指引的。“城市規劃委員會規劃指引”編號36說明，對核准發展計劃作出屬A類修訂的改變時，無須再向城規會提交進一步的規劃申請。然而，如果屬B類修訂，修訂則須提交城規會。我們目前的看法是，根據法例和指引，合和現時的修訂計劃當中的修訂，似乎全都屬於A類修訂。這些A類修訂申請全部都是“減”的，例如減低樓宇高度或密度等，凡是“減”的事項都屬於A類修訂，是無須再提交城規會，因為我相信城規會擔心的是“加”。但是，如果要求削減公共設施，例如減少公共空間，則要提交城規會。我剛才在主體答覆中說過，合和的修訂計劃中，即使發展密度高度皆有所削減，但完全沒有減少公共空間。所以，我們今天的初步看法是，沒有需要再次提交城規會作出申請。

然而，我很坦白地向大家說，過去多年來，我們也未看過一家發展商曾主動就一項經核准的計劃作如此大幅度的削減。所以，這項修訂是否真的屬於A類修訂，我們也在尋求法律意見，因為減得太多了，未必符合A類修訂原本的精神。

其實，如果陳議員只是關心這項計劃是否還會有一定的公眾參與，則答案是肯定的。正如陳議員所說，一個非政府機構已經在今年9月29日自行提出了一項改劃地帶的申請，爭取將合和中心二期整個綜合重建區的地帶當中屬於政府的土地改劃為綠化地帶，任何按《城市規劃條例》第12A條向城規會提出的改劃用途地帶申請，都會有涉及公眾的程序，便是有兩個月讓市民提出反對或提交意見。這個公眾諮詢期亦在2008年10月10日開始了。陳議員的資料是正確的，在我們收到1 580份的公眾意見中，支持改劃地帶申請有950份，反對的亦有610份。城規會已訂於下個月19日在都會規劃小組委員會審議。所以，公眾參與的討論過程是在進行中的。

此外，要推展這個項目，還是有其他的公眾的參與空間。我們在明年須經灣仔區議會同意，將道路改善工程刊憲，刊憲亦是讓公眾參與和提出他們的意見，包括表示反對。在刊憲的過程中，市民也是可以參與，亦可以向當區的灣仔區議會提出意見。當所有這些法規的程序完成後，換地的工作才可以落實。

黃容根議員：主席，就局長的答覆，我們知道，很多民間團體曾經提出修改合和中心二期的計劃的建議。我想問局長，在合和發展商提出修訂計劃時，他們的期望跟市民的期望有何差別？如果有，相差是多少呢？

就同一項問題，我想問政府既然很多居民有意見，可否安排發展商與居民作進一步溝通呢？

發展局局長：主席，正如我在主體答覆中指出，在過去的日子裏，關於1994年經批核的合和計劃，我們聽到很多公眾的討論和意見。總括來說，對於這項計劃的憂慮，是集中在它包括93層的樓宇高度，會破壞山脊線，以及樓宇的密度，從而引申出在交通方面的擔心。所以，大體上，經過了跟發展商的磋商，發展商本身亦已聽到市民的意見和公眾的關注，而提出的大幅下降，應該可以妥善處理這個問題。

發展商亦很清晰知道，在灣仔這個較舊的地區，市民很期望有更多公眾休憩地方。所以，這些公眾休憩地方是完全沒有被削減的，有5 880平方米。不但這樣，發展商更明白我們近年對於文物保育的訴求，所以主動提出 —— 這不是我們的發展計劃或換地計劃的一部份，是它主動提出的 —— 將毗鄰的南固台，以及南固台位處的1 800平方米土地，保育發展成為文物項目和公眾空間。所以，有了這些元素，我覺得政府應該支持這項修訂計劃。

至於怎樣讓發展商解說這項修訂計劃，這是發展商的工作，我知道它今天下午可能會安排一些公布。發展商在過去兩三個月以來，已經透過一些展覽介紹這個項目，當然，當時還未提出這項大幅度修訂。我深信發展商亦會在未來的日子多跟市民和公眾溝通。

石禮謙議員：主席，聽了局長的答案，我覺得很高興，尤其是在香港，市區重建是很難得會動用私人金錢和時間來進行的。在灣仔，市區重建局花了數百億元進行市區重建，合和發展商則用本身的金錢，並用了二十多年的時間。然而，“同人唔同命”，根據1994年的藍圖，它可發展的地積比率原來是十五倍，現時減至十點三倍，但它也願意，為甚麼社會還要這樣壓迫它呢？一個地產發展商用本身的金錢和時間為社會做一件有利的事項，為甚麼我們不可以順着推進，循這個方向走呢？此外，在這方面.....

主席：石議員，請提出你的補充質詢。

石禮謙議員：多謝主席。(眾笑)我想問局長，合和發展商提出的計劃，何時可以推行呢？因為社會要有這些項目，以創造更多就業機會。

發展局局長：主席，正如我剛才的答覆，合和計劃的推展，仍然有一些法定程序要通過，最重要的是道路改善工程，因為道路改善工程是1994年核准計劃內的一項規劃條件。所以，在下一階段，發展商會就修訂計劃再跟運輸署討論，看看現在的道路的評估情況是怎樣。如果運輸署審核了道路改善工程，經諮詢灣仔區議會後，會進行刊憲，在刊憲後，法定程序完成了，土地交換的程序即可落實，這個項目便可以開展。不過，石議員是完全正確的，這個項目對於我們私營市場的投資和開創就業，都有一定的裨益。

葉國謙議員：主席，其實，面對現時的金融海嘯，很多經濟環境都很不明朗。旅遊業對於前景其實都很擔心，並且對是否作出投資均有很大疑惑。我知道，合和中心二期的發展計劃是包括興建酒店的，因為它曾在我們中西區區議會經討論過。我想瞭解一下，如果可以落實這項計劃，對於推動香港的酒店業和會議展覽業方面，會有甚麼影響呢？此外，在交通的問題上，如果是興建酒店的話，會否真的很影響周邊包括灣仔及中西區居民的出入呢？

主席：葉國謙議員，你這項補充質詢似乎偏離了主體質詢的主題。你可否明確指出，你這項補充質詢是否跟主體質詢有直接關係？

葉國謙議員：主席，是有關的，因為它本身的規劃發展，是與酒店方面直接有關的。在這點上，整體計劃如果發展下去，便會對於這方面有影響。所以，希望主席批准我提問。

發展局局長：主席，大家都知道，財政司司長所領導的一個工作小組，便是負責促進香港作為會展旅遊業中心。所以，能夠促成香港有更多酒店的建設，當然與這個目的是一致的，亦由於這個原因，我們在今年的勾地表第一次放入專用作酒店發展的用地。雖然目前會否有勾地申請也是成疑的，但最低限度這是我們工作的目標。所以，簡單地回應葉國謙議員的問題，當然，如果有一間相當規模、以會議業為主的酒店位於灣仔，附近亦有會展中心的話，實在是有利的，對於灣仔區的提升，亦是非常值得大家支持的。

在交通方面，運輸署在審核和考慮接納交通評估時，一定會看這個項目的用途，如果是酒店的用途，便會以不同的方法計算交通流量。今次發展商大幅減少了酒店的房間，但同時它稍為增加了展覽和會議的場地，所以，便會有另一種數據來作評審。總的來說，發展商稍後會就修訂計劃再跟運輸署商討，提交一項經修訂的運輸評估，而當局會就這項評估，與發展商在這項目中提議的道路改善工程，一併考慮。

主席：本會就這項質詢已用了超過20分鐘，而整個質詢環節亦已用了接近兩小時。口頭質詢到此為止。

議員質詢的書面答覆

海外政府辦事處

6. 方剛議員：主席，行政長官在本年度的施政報告中表示，政府會加強負責海外推廣香港的機構之間相互協作，包括香港經濟貿易辦事處（“經貿辦”）、香港貿易發展局（“貿發局”）、投資推廣署及香港旅遊發展局（“旅發局”），以制訂城市品牌及宣傳策略。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，該等機構曾合辦哪些類型的項目，以及有關項目的量化成果；
- (二) 有關加強該等機構相互協作的計劃詳情，以及會否因應金融海嘯沖擊全球經濟，重新檢討該等機構將於未來兩年舉辦的海外推廣活動和有關開支；
- (三) 有否計劃將該等機構的海外辦事處設於同一地點，以加強協作、節省資源及方便當地人士查詢關於香港的資訊；若有，計劃的詳情為何；若否，原因為何；及
- (四) 鑒於貿發局將會在台北設立首間辦事處，政府有否計劃將其他的上述機構日後在台北設立的辦事處設於同一地點？

商務及經濟發展局局長：主席，

- (一) 在2006-2007至2007-2008年度，經貿辦、貿發局、投資推廣署及旅發局分別在世界各地(包括內地、亞洲、歐洲、美洲及澳洲)合作舉辦或支持279項宣傳香港及推廣香港與當地經貿合作的活動，參與人數估計超過196萬人，投資推廣署從而協助啟動的投資項目有122個。(活動詳細資料見附件)
- (二) 經貿辦、貿發局、投資推廣署及旅發局會不時檢討其工作計劃，包括在外地辦事處的活動和開支，並在合適或有需要時與本港其他機構合作，通過合乎成本效益的渠道宣傳及推廣香港作為國際商貿平台。因應金融海嘯對全球經濟的沖擊，它們會加強有關的宣傳及推廣工作。

投資推廣署與貿發局會舉行定期會議，讓雙方交換有關活動計劃和推廣措施的資料，同時探討彼此協作的機會，務求發揮協同作用，達致規模經濟效益，以及避免出現任何不必要的衝突和工作重複。舉例來說，過去1年，投資推廣署和貿發局曾就互相轉介公司個案和有關的記錄工作進行協調，並調整各自的內部機制。

另一方面，為加強各機構在海外宣傳會展旅遊的協同效應，旅遊事務署與上述機構組成一個聯合小組定期舉行會議，協調各方面的市場推廣工作，積極引進更多會展項目來港舉行。

- (三) 雖然各經貿辦、貿發局、投資推廣署和旅發局都肩負推廣香港的共同使命，但各有不同的重點推廣範疇。這些機構一直有緊密聯繫並充份合作，故此能發揮協同作用，避免工作重複。

各經貿辦負責宣傳香港作為國際都會和國際商業樞紐的整體形象和優勢。投資推廣署則負責促進外來投資，以及提升香港作為國際投資者理想投資地點的地位。貿發局的工作以促進貿易為主，而旅發局則專責推廣旅遊業。

各機構在外地辦事處的地點，一般按當地的情況、設施，以及工作需要作出適當的安排。如果各樣環境和條件配合，有關機構亦會安排在同一辦公大樓內辦公，以加強協作及方便當地人士查詢關於香港的資訊，例如倫敦、紐約、悉尼、新加坡和成都便有部份機構位於同一辦公大樓。

投資推廣署現時也在10個駐海外經貿辦，包括布魯塞爾、倫敦、紐約、三藩市、東京、多倫多、悉尼、廣東、上海和成都經貿辦，設立投資推廣小組進行投資推廣工作。

- (四) 台灣是香港第四大的貿易夥伴，特區政府一向積極鼓勵港台兩地的貿易往來。貿發局在台北設立辦事處，協助港商在台灣尋找商機之餘，也會招攬台商來港參加貿易展覽，開拓新市場。這是重要的一步，亦標誌着特區政府對港台間長遠發展的看重。

貿發局台北辦事處的設立將有助推動港台的貿易交流和發展。特區政府會按照既定政策及實際的需要，考慮任何有助提升港台經貿關係合作的建議。

現時旅發局在台北設有地區代辦。將海外推廣香港的機構的辦事處設在同一個辦公大樓內須視乎實際情況，我們對建議可作出積極考慮。

附件

經貿辦／貿發局／投資推廣署／旅發局合作舉辦／支持的推廣項目

編號	項目種類		財政年度		
			2005-2006	2006-2007	2007-2008
1	座談會／論壇／會議	項目數量	48	56	64
		參加人數	13 434	14 044	12 608
2	貿易洽談會／博覽會／展覽	項目數量	7	6	13
		參加人數	34 335	625 979	239 516
3	文化／宣傳項目	項目數量	12	11	12
		參加人數	157 530	159 740	680 745
4	宴會	項目數量	12	8	13
		參加人數	7 975	8 224	10 404
5	其他活動	項目數量	2	9	6
		參加人數	270	1 186	463
項目總數			81	90	108
參加總人數			213 544	809 173	943 736
協助啟動的投資項目數量 (已完成的項目數量)			32(5)	59(10)	31(4)

註：

1. 上述附表包括由經貿辦、貿發局、投資推廣署及／或旅發局合辦的推廣活動，以及當地或其他組織主辦並由經貿辦、貿發局、投資推廣署及／或旅發局支持或贊助的活動。
2. 數據包括由駐布魯塞爾、倫敦、紐約、三藩市、東京、悉尼、新加坡和多倫多、廣東、上海和成都的經貿辦，以及香港特別行政區政府駐北京辦事處所舉辦、支持或贊助的推廣活動，但駐日內瓦經貿辦和駐華盛頓經貿辦除外。駐日內瓦經貿辦的主要職能，是作為中國香港於世界貿易組織的代表。駐華盛頓經貿辦則負責留意美國的政治和經濟動向，以及在美國首都促進香港的利益。
3. 2006-2007和2007-2008年度項目(2)參加人數增加，主要是為慶祝香港特別行政區成立10周年舉辦特別活動，包括在內地城市舉辦香港圖片巡迴展覽(2006-2007年度參觀人數為55萬人；2007-2008年度參觀人數為7萬人)，以及2007-2008年度在吉隆坡太子世界貿易中心設立“香港展廳”(參觀人數為5萬人)。
4. 2007-2008年度項目(3)參加人數增加是由於旅發局和駐上海經貿辦聯合參與2007年上海旅遊節花車巡遊。該巡遊吸引了46萬人士參觀。
5. 項目(5)下的其他活動包括安排商貿代表團出訪內地城市或指定團體訪港活動、工作坊及各樣儀式等。

破產欠薪保障基金

7. **陳茂波議員：**主席，破產欠薪保障基金委員會2007-2008年度的年報顯示，破產欠薪保障基金(“破欠基金”)接獲特惠款項的申請數目較上一年大幅減少38%。然而，經濟前景在金融海嘯沖擊下並不明朗，政務司司長亦於10月18日表示對本港失業率未敢樂觀。就此，政府可否告知本會：

- (一) 在本年4月至10月間，破欠基金特惠款項的申請數目及所涉款額為何，並按申請所涉行業、款額及欠薪期列出有關的分項數字，以及與去年同期的相關數字作一比較；
- (二) 按破欠基金截至本年3月底的累積盈餘達1,228,600,000元，以及商業登記證現時的每年徵費率為450元，根據過去5年在發放特惠款項方面的經驗推算，政府預期累積盈餘將於何時用罄，以及有否計劃調整未來5年的商業登記證徵費率；及
- (三) 在本年4月至10月間，共有多少宗涉嫌濫用基金的個案及所涉款額為何；當中有多少宗個案的被告被定罪及他們被判處的刑罰為何？

勞工及福利局局長：主席，

- (一) 破欠基金在2008年4月至10月期間共接獲3 258宗特惠款項的申請，涉及申索款額217,580,000元。附表列出這些申請按行業、申索款額及欠薪期劃分的數字，以及與2007年同期相關數字的比較。
- (二) 在2008年10月底，破欠基金的累積盈餘為1,437,300,000元。由於破欠基金的財政狀況須視乎徵費的收入及特惠款項的支出，因此有關基金的累積盈餘可應付特惠款項的支出至何時，以及商業登記證徵費率於未來5年內是否有需要調整，這須視乎香港未來數年的經濟情況，以及是否會有大型的清盤個案。勞工處會聯同破產欠薪保障基金委員會，繼續密切監察破欠基金的財政狀況及徵費水平。
- (三) 勞工處在調查可能涉及破欠基金被濫用的清盤個案時，如發現有足夠證據，證明公司違例欠薪可歸因於其負責人的同意、縱容或疏忽，會根據《僱傭條例》檢控有關的公司負責人。

在2008年4月至10月期間，在已審結的檢控個案當中，公司負責人被定罪的傳票數目共有84張，涉及的欠薪款額約53萬元。在其中一宗個案，被告被還押38天後，被判監4個月，緩刑3年。另有一宗個案的被告被判社會服務令，其餘的個案則判罰款。

此外，勞工處亦轉介涉及濫用破欠基金的個案予破產管理署，建議向法庭申請取消涉案公司負責人的董事資格，以及參與公司的發起、組成或管理的資格。在2008年4月至10月期間，共有18名涉案人士被取消資格，年期為1至5年。

附表

破產欠薪保障基金接獲的特惠款項申請

按行業劃分

行業	申請數目		增減百份比
	2007年4月 至10月	2008年4月 至10月	
製造業	229	412	+80%
電力、燃氣及水務業	1	2	+100%
建造業	784	394	-50%
批發、零售、進出口貿易、飲食 及酒店業	1 026	924	-10%
運輸、倉庫及通訊業	252	784	+211%
金融、保險、地產及商用服務業	148	624	+322%
社區、社會及個人服務業	187	118	-37%
總數	2 627	3 258	+24%

按申索款額劃分

欠薪的申索款額	申請數目		增減百份比
	2007年4月 至10月	2008年4月 至10月	
無權追討／未有提出申索	296	419	+42%
8,000元或以下	949	1 111	+17%
8,001元至18,000元	662	826	+25%
18,001元至24,000元	178	215	+21%
24,001元至27,000元	55	89	+62%
27,001元至30,000元	50	64	+28%

欠薪的申索款額	申請數目		增減百份比
	2007年4月 至10月	2008年4月 至10月	
30,001元至33,000元	46	65	+41%
33,001元至36,000元	41	42	+2%
36,001元至39,000元	44	39	-11%
39,000元以上	306	388	+27%
總數	2 627	3 258	+24%

代通知金的申索款額	申請數目		增減百份比
	2007年4月 至10月	2008年4月 至10月	
無權追討／未有提出申索	1 200	716	-40%
2,000元或以下	284	673	+137%
2,001元至6,000元	363	391	+8%
6,001元至10,000元	336	257	-24%
10,001元至15,000元	230	359	+56%
15,001元至22,500元	145	271	+87%
22,501元至25,000元	19	121	+537%
25,000元以上	50	470	+840%
總數	2 627	3 258	+24%

遣散費的申索款額	申請數目		增減百份比
	2007年4月 至10月	2008年4月 至10月	
無權追討／未有提出申索	1 978	2 377	+20%
8,000元或以下	89	71	-20%
8,001元至36,000元	283	337	+19%
36,001元至50,000元	52	87	+67%
50,001元至80,000元	90	135	+50%
80,001元至110,000元	50	74	+48%
110,001元至140,000元	28	55	+96%
140,001元至170,000元	20	43	+115%
170,001元至200,000元	17	26	+53%
200,001元至250,000元	9	25	+178%
250,001元至300,000元	7	14	+100%
300,001元至350,000元	1	6	+500%
350,001元至370,000元	0	2	—

遣散費的申索款額	申請數目		增減百份比
	2007年4月 至10月	2008年4月 至10月	
370,001元至390,000元	3	4	+33%
390,000元以上	0	2	—
總數	2 627	3 258	+24%

按欠薪期劃分

(不包括超時工作工資及根據《僱傭條例》第43條視作工資的收入)

欠薪期	申請數目		增減百份比
	2007年4月 至10月	2008年4月 至10月	
無權追討／未有提出申索	433	495	+14%
半個月或少於半個月	390	878	+125%
超過半個月至1個月	585	944	+61%
超過1個月至2個月	657	532	-19%
超過2個月至3個月	254	158	-38%
超過3個月至4個月	107	104	-3%
超過4個月	201	147	-27%
總數	2 627	3 258	+24%

擬在堅尼地道興建的行人天橋

8. 甘乃威議員：主席，據悉，外交部駐港特派員公署計劃興建一條行人天橋把位於堅尼地道的辦公大樓和波老道的員工宿舍連接起來。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有關的政府部門何時接獲關於上述工程計劃的申請，以及是否知悉該項工程將於何時動工；
- (二) 有關的政府部門有否就該工程計劃對當區的影響(包括對環境及施工期間對附近道路的交通的影響)進行評估；若有評估，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 有否就該工程計劃諮詢中西區區議會及公眾；若有諮詢，詳情為何；若否，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，

- (一) 地政總署於1994年11月1日接獲有關內地段第8893號的批地申請，並於1997年6月26日批與承批人中華人民共和國外交部。根據內地段第8893號批地條款，承批人獲准在麥當勞道有關位置建橋，以連接兩部份分隔的地段。承批人是根據早於1997年已批准的批地條款進行工程。

由外交部駐港特派員公署委聘的認可人士於2007年8月29日提交有關行人天橋工程的圖則予屋宇署審批。屋宇署根據《建築物條例》的規定和既定程序審批有關圖則。由於該行人天橋符合《建築物條例》的規定，該署已在2007年10月30日批准有關工程的建築圖則。天橋工程的地基工作於2008年5月26日展開，認可人士已於2008年11月7日向屋宇署申請展開行人天橋主體部份的建築工程，該署正處理有關申請。

- (二) 就工程計劃對該區環境影響方面，土地契約的承批人在本年1月向地政總署提出有關砍伐樹木的申請，在承批人私人地段內砍伐4棵樹木及移植1棵樹木。承批人亦同時申請在其私人地段、其負責的斜坡範圍及附近的政府土地範圍清除15棵死樹。承批人並建議補償種植共10棵新樹木，有關申請在2008年2月29日獲地政總署接納。

此外，屋宇署已批准認可人士在行人天橋下，位於承批人私人地段內的部份斜坡進行噴草工程，以加強綠化附近環境。

該行人天橋施工期間的交通影響方面，受認可人士委託的承建商應運輸署的要求已進行評估，並根據實際交通情況，就有關工程制訂一套施工期間的臨時交通措施。運輸署亦已要求承建商在施工期間有需要盡量減少對麥當勞道交通的影響。

根據承建商的資料顯示，施工期間只會臨時封閉路旁一邊的行人路及局部封閉近施工處的行車路，而現有的行車道將會保持最少4.5米的闊度予車輛通過。此外，由於要吊運建築材料橫過麥當勞道，承建商有需要在非繁忙時間短暫停止車輛通過沒有封閉的部份路段。運輸署認為此安排並不會對該處的交通造成重大影響，原則上接受該建議。

- (三) 擬建的行人天橋是根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)進行的小規模工程，故無須刊憲。

運輸署已於本年9月經中西區民政事務處向中西區區議會提交資料文件(中西區交通運輸委員會文件第35/2008號)解釋在建橋時所需實施的臨時交通安排，而中西區民政事務處亦已通知附近的居民有關安排。

處理滲水投訴

9. 李慧琼議員：主席，屋宇署與食物環境衛生署成立的聯合辦事處(“聯辦處”)專責處理大廈滲水投訴。聯辦處可就證實個案向有關人士發出《妨擾事故通知》或向法庭申請《妨擾事故命令》，而不遵照有關通知或命令的人士可被檢控。就此，政府可否告知本會：

- (一) 本年3月至10月期間，各聯辦處共接獲多少宗滲水投訴；當中多少宗找到滲水源頭；由接獲投訴至找到滲水源頭平均需時多久，以及該數字與2006年及2007年同期的數字比較的變動百份比；
- (二) 聯辦處於上述期間共發出多少次《妨擾事故通知》及向法庭申請《妨擾事故命令》的次數，以及提出檢控的個案數目，當中有多少宗個案的有關人士被定罪及他們被判處的懲罰為何；
- (三) 鑒於申訴專員公署於本年3月發表的報告提及政府打算制訂工作指引，訂明職員須定期通知投訴人個案處理的進度，政府是否已制訂該指引；若是，指引的詳情為何；若否，原因為何；及
- (四) 鑒於較早前有投訴指以“色水測試”確定滲水源頭效果欠佳，聯辦處根據甚麼準則決定是否採用該項測試；在聯辦處現時進行滲水測試的個案中，只採用“色水測試”的個案所佔的百份比；會否採用其他測試方法取代“色水測試”；若會，有關的時間表為何；若否，原因為何？

發展局局長：主席，正如申訴專員在本年年初發表的有關滲水投訴的處理直接調查報告中指出，在私人物業出現滲水情況，基本上是樓宇管理

和維修問題，主要應由業主負責。然而，若滲水問題造成衛生滋擾、影響樓宇結構或浪費食水，政府便有責任考慮透過行使有關法例下的權力介入。基於上述理念，食物環境衛生署(“食環署”)及屋宇署於2006年以試驗計劃模式成立聯辦處，以協助市民解決部份滲水問題。

就質詢的4個部份，我的答覆如下：

(一) 所需統計數字表列如下：

	接獲的滲水投訴個案	成功確證滲水源頭個案
2008年3月至10月	16 848	2 864
2007年3月至10月	12 414	2 128
2006年3月至10月	10 034	1 306

聯辦處對滲水源頭調查有既定的標準及規定。部份接獲的滲水投訴個案由於不涉及衛生滋擾、樓宇結構安全或浪費食水，並不屬於聯辦處法定權力跟進的範圍。此外，亦有部份個案涉及虛報、滲水已經停止或投訴人撤銷投訴等，因此聯合辦事處不會繼續調查工作。

聯辦處人員要成功入屋進行多項測試，以確定滲水源頭，有關業主／住戶的合作至為重要。倘若得到有關人士的充份合作，聯辦處一般可於約130天(90工作天)內完成調查。但是，由於很多個案須反覆與投訴人安排時間實地視察及取得被投訴住戶同意入屋作多次檢查，故此，由接獲投訴至成功證實滲水源頭，平均需時168天。聯辦處會加強宣傳教育，希望得到更多業主／住戶的合作，令該處可迅速完成調查行動。

由於聯辦處在2006年7月才正式把服務推展至全港各區，而部份2008年收到的投訴個案的調查工作仍在進行中，因此2006年、2007年及2008年的數字不能作直接比較。

(二) 如果調查結果顯示有關滲水問題涉及衛生滋擾，聯辦處會向有關業主發出妨擾事故通知，要求有關業主減除有關妨擾事故。如果有關業主沒有遵從妨擾事故通知的規定，食環署會向有關業主提出檢控，一經定罪，最高罰款為1萬元。過去因滲水而被法庭定罪的個案，罰款由500元至4,000元不等。

下表列載所需統計數字，包括在有關期間發出的妨擾事故通知、向法庭申請簽發的妨擾事故命令、檢控個案及已審結並定罪個案：

	發出的妨擾 事故通知	向法庭申請簽發 妨擾事故命令	檢控個案	已審結並 定罪個案
2008年3月 至10月	1 500	2	29	7
2007年3月 至10月	458	1	14	9
2006年3月 至10月	284	3	8	5

由於聯辦處在2006年7月才正式把服務推展至全港各區，而部份2008年收到的投訴個案的調查工作仍在進行中，因此2006年、2007年及2008年的數字不能作直接比較。

- (三) 聯辦處已經制訂並實施工作指引，在接獲滲水投訴後3個工作天內認收有關投訴，並於6個工作天內聯絡投訴人及安排進行調查。如果在接獲投訴後3星期內完成調查，便會給予投訴人詳盡答覆，否則會在認收投訴後1個月內及每隔一段適當時間再發出覆函，告知投訴人調查進展。

倘若得到有關業主／住戶的充份合作，聯辦處一般可於約130天內完成調查，並將結果通知投訴人及有關業主，否則會在認收投訴後約130天內及其後每2個月發出覆函告知投訴人有關調查工作的進展。

- (四) 調查滲水投訴時，聯辦處採用非破壞式的測試方法，目的是希望不會對有關家居設置造成破壞，以避免因調查而引起不必要糾紛及法律訴訟。調查人員會因應現場環境及受滲水影響地方的水濕變化，作出合適而有效的測試，包括色水測試、水錶流量測試、反喉管水壓測試、地台或天台蓄水測試、螢光色水及紅外線溫度測試等。由於個案大多採用混合測試方法，因此聯辦處未有對各項獨立測試方法分別作統計。

調查人員會審視或測試最普遍的滲水源頭，包括去水渠管和供水喉管有否破損、地台防水設施有否損壞、是否由雨水引起滲漏等。根據過往經驗，在成功確證源頭的個案中，超過

一半都是由去水渠管破損或地台防水設施損壞而引起的，而色水測試是一個直接而有效的方法確證滲水源頭。

現時有一些儀器，例如紅外線溫度探測儀或微波探測儀等，可以量度物件的表面／層溫度。專業人士可以利用這些儀器的協助，加上其專業判斷，來譯解滲水情況或源頭。然而，這些儀器的準確性或會受現場環境影響而有所差異，因此須配合其他的測試或資料，才能有效確證滲水源頭。聯辦處會繼續留意科技發展，以改善調查及測試的方法。

含有三聚氰胺的雞蛋

10. 李華明議員：主席，據報，有雞蛋入口商於10月18日得悉日本驗出內地大連韓偉食品公司生產的雞蛋粉含三聚氰胺後，預留了一箱雞蛋供當局化驗，但食物安全中心(“中心”)於10天後才派員到該入口商的店鋪取走雞蛋樣本進行化驗。翌日的化驗結果顯示有關的雞蛋樣本含有三聚氰胺，但該批雞蛋早已流出市面。就此，政府可否告知本會：

- (一) 為何中心沒有即時派員到有關店鋪抽取雞蛋樣本進行化驗；
- (二) 會否制訂措施確保雞蛋不會在證實不含三聚氰胺前流入市面；及
- (三) 鑒於當局曾表示會與國家質量監督檢驗檢疫總局商討，建議供港雞蛋須附有不含三聚氰胺的衛生證明書，有關商討的進展如何？

食物及衛生局局長：主席，

- (一) 自從發生三聚氰胺事件，中心已積極在不同層面(包括入口、分銷、製造及零售)抽驗不同的食品(包括雞蛋)進行化驗。截至2008年11月17日，當局共測試了4 275個樣本，其中39個樣本的三聚氰胺含量超出了法定限額。就雞蛋而言，中心於10月24日開始進行抽驗內地及其他地方進口雞蛋，並已檢測了269個樣本，當中3個不合格。

10月30日，中心收到傳媒查詢有否延遲抽驗一批由某蛋商預留的雞蛋，並於同日發新聞稿回應。中心指出，中心人員於10月28日主動到西區副食品市場抽取雞蛋樣本進行化驗，包括有關蛋商的雞蛋，並隨即於翌日10月29日公布不合格的化驗結果。而該雞蛋批發商之前從未聯絡中心人員，亦未以任何途徑或任何形式向中心提出要求化驗其雞蛋。必須指出的是，確保食物安全是食物業界本身應有的責任。如業界對個別食品的安全有懷疑，應採取有效措施，與供應商聯絡，瞭解食品源頭有可能出現的問題，並避免購入質量存疑的食物，以減低不必要的營業損失。

- (二) 政府於10月初就三聚氰胺事件成立的專家小組建議，第二階段的抽驗工作樣本抽驗範圍擴展至食品原材料、肉類及蔬菜。

中心遂於10月底開始在進口、批發及零售層面抽取各種有關原材料的樣本(包括雞蛋)進行檢測，當化驗結果顯示雞蛋樣本含有過量三聚氰胺時，中心會作出公布及展開跟進工作，包括源頭追蹤及對相關的雞蛋養殖場及其加工廠的來貨進行扣檢工作，檢驗合格後才放行。同一時間，中心會通知內地有關當局跟進，並暫停有關雞蛋養殖場及加工廠的出口。

中心已完成檢測兩個副食品批發市場內欄商及入口商的內地雞蛋存貨。中心會繼續在入口層面抽驗進口的內地雞蛋。

- (三) 政府正積極與內地有關當局磋商，研究加強供港雞蛋安全的可行措施，當中包括在衛生證明書上列明已驗測三聚氰胺附合香港法例。內地有關當局現正研究措施的可行性。

中小企業信貸保證計劃

11. 李國寶議員(譯文)：主席，關於中小企業信貸保證計劃，政府可否告知本會：

- (一) 參與計劃的貸款機構(“貸款機構”)就拖欠還款所提出申索的累計數目，以及已解決的申索的最新數目；
- (二) 處理此等申索個案平均所需的時間；及

- (三) 經過12個月或以下時間、多於12個月但不足24個月及24個月或以上時間仍未完成的申索數目分別為何？

商務及經濟發展局局長(譯文)：主席，

- (一) 中小企業信貸保證計劃在2001年12月開始運作。壞帳風險由貸款機構和政府共同承擔。截至2008年10月31日為止，政府共收到1 030宗貸款機構就可能壞帳個案的通知¹。其中，502宗已暫停處理²或屬未有回應的個案³。餘下的528宗個案中，410宗已完成處理，16宗已在最後處理階段，快將完成。
- (二) 根據政府與貸款機構所簽訂的契約，政府須在收到所有索償所需的資料後1個月內，向有關貸款機構作出賠償。在410個已完成處理的個案中，有407個個案(即超過99%)均可於1個月內完成。平均需時26天。
- (三) 在118宗正在處理的個案⁴中，處理時間在12個月或以下的有78宗，多於12個月但不足24個月的有24宗，24個月或以上的有16宗。上述處理時間由收到可能壞帳的通知日期起計。每宗個案的處理時間通常取決於貸款機構提供相關文件／資料所需的時間。

¹ 根據貸款機構與政府簽訂的契約，如借款企業在預定還款日超過60天後仍未能償還貸款，貸款機構須盡快通知政府。之後，他們須向政府提交相關文件，以支持其索償。

² 貸款機構要求暫停處理個案，原因大多數是由於借款企業其後恢復還款。

³ 如貸款機構尚未就可能壞帳的個案提交證明文件，又或在政府要求提交所需資料或文件以處理索償後超過6個月仍未作出回應，這類個案會被列為未有回應的類別。

⁴ 正在處理個案的數目為1 030宗索償通知減去502宗暫停／未有回應個案及410宗已處理個案。

光污染

12. 張學明議員：主席，關於光污染問題，政府可否告知本會：

- (一) 現時全港市區內有多少個在大廈外牆僭建的大型發光裝置，以及當局估計需要多少時間才能全面取締該等僭建物；

- (二) 有否研究長期在強光下生活或長期被強光照射會對人體健康造成甚麼影響；
- (三) 去年1月至今，有關的政府部門接獲多少宗有關光污染的投訴，以及如何處理有關投訴；
- (四) 會否重新考慮就光污染制訂管制措施，以回應社會訴求；若否，原因為何；及
- (五) 會否在短期內採取鼓勵措施或提出勸諭，敦促有關企業在深宵至清晨時份關掉安裝在大廈外牆的非必要發光裝置，或縮短該等裝置的亮着時間；若否，原因為何？

環境局局長：主席，政府並無對非法僭建在大廈外牆的大型發光裝置數目作出統計。屋宇署會根據現行清拆違例建築物的政策，視乎情況引用《建築物條例》或《公眾衛生及市政條例》要求清拆違例、危險或棄置的招牌，當中包括帶有大型發光裝置的招牌。

據衛生署瞭解，現時並沒有具體的醫學研究證明生活在室外人造強光的環境下會對健康構成影響。然而，鑒於過度使用戶外燈光裝置亦會引起能源浪費，政府於本年的施政報告中已承諾會就有關課題進行研究，並評估立法管制戶外燈光裝置的可行性。

環境保護署(“環保署”)在2007年接獲40宗有關燈光浪費能源或滋擾的投訴；在2008年首3季，環保署共接獲50宗投訴。現時，室外照明如廣告燈箱和射燈等設施，已於多個方面受不同政府部門的規管，包括屋宇署、消防處、海事處、香港警務署、民航處，以及食物環境衛生署。各相關政府部門包括環保署、各規管機構及設施管理人員，會繼續因應其管轄範疇跟進及回應公眾對室外照明的投訴。

政府一直致力透過不同渠道，鼓勵公眾節能及提高能源效益。例如，機電工程署(“機電署”)早前去信多個商會，鼓勵他們呼籲屬下會員減少不必要的照明設備，以及採用高能源效益的照明產品。機電工程署亦剛於2008年9月舉辦了一場座談會，向各商會介紹節能照明技術及裝置。我們會繼續這方面的工作。

食品及家居日用品零售市場的競爭

13. 劉慧卿議員：主席，據報，近年有大型連鎖超級市場(“超市”)涉嫌利用其市場支配地位合謀操縱貨品的零售價格，而超市的貨品售價高昂亦引起社會人士的關注。競爭政策諮詢委員會(“競諮會”)亦曾接獲有關超市作出反競爭行為的投訴。就此，行政機關可否告知本會：

- (一) 過去3年，競諮會共接獲多少宗有關超市反競爭行為的投訴，以及當中被證實的投訴有多少宗；
- (二) 鑒於競諮會在其2006-2007年度的工作報告中指出，有米商在2006年5月投訴超市以低於成本的價格出售食米，但當時的工商及科技局並無發現確實證據證明超市曾作出反競爭行為，該局當時有否調查有關的供應商向各超市及其他商戶供應食米的價格是否一致；若有調查，詳情為何；若否，原因為何；
- (三) 鑒於競諮會亦在上述的工作報告中指出，一名供應商在2006年8月投訴某超市單方面把其供應的貨品的零售價提高至超越協定水平，當時的工商及科技局已委託消費者委員會(“消委會”)跟進，而競諮會將於2007年內審議消委會的調查結果，該調查結果的詳情為何；及
- (四) 鑒於競諮會在回應消委會於2003年8月發表的《食品及家居日用品零售市場的競爭研究報告》的結論和建議時指出，“問題的關鍵並非在於缺乏競爭，而是各供應商的競爭力，以及消費者的選擇”，然而大型超市的市場佔有率高達七成，當局有否研究這情況會否使其他經營者難以進入市場，以致大型超市可操縱貨品價格；若有研究，詳情為何？

商務及經濟發展局局長：主席，

- (一) 過去3年，競諮會共接獲2宗有關超市反競爭行為的投訴。就該兩宗投訴，當局並無發現確實的證據，證明超市曾作出反競爭行為。
- (二) 在自由市場的運作機制下，食米貯存商(下稱“供應商”)對不同買家定出不同的價格不一定涉及反競爭行為。由於工商及科技局(及競諮會)在跟進投訴時亦沒有進行調查的權力，而

供應商給予各超級市場及其他零售商戶的供應價格屬於商業敏感資料，所以我們沒有搜集這些資料。

(三) 消委會已完成調查工作，而有關調查結果已載於最近發表的競諮會年度報告(2007-2008年)。消委會在調查時參考了過往有關超級市場的研究、相關外國經驗，以及政府的《競爭政策綱領》所載指引。不過，由於供應商提供的資料有限，消委會難以對投訴進行徹底審查。再者，由於投訴人要求不可披露其身份，消委會無法接觸該超市，以核實投訴人的指稱。根據消委會在市場上搜集到的資料，未有表面證據證明該超市對投訴人造成阻礙，防止投訴人向其他零售商供應商品，或有關行為具有嚴重削弱競爭的目的。因此，消委會不能斷定該超市的行為構成反競爭行為。

(四) 香港是一個細小的經濟體系，容許多間公司同時提供某種產品或服務的空間可能相當有限，因此很多時候個別市場會出現被少數公司支配的情況。然而，這現象不表示反競爭行為必定會出現，而一間大型超市擁有較高的市場佔有率本身亦同樣不一定會使其他經營者難以進入市場，以致該大型超市可操縱貨品價格。

至於一間公司有沒有涉及濫用強大市場力量或反競爭行為(例如操縱貨品價格)，只可以在經過調查後才能判定。在建議中的競爭法下，獨立的競爭事務委員會只要有合理理由相信在任何市場內存在着任何形式的反競爭行為，就可以展開調查。如能夠證實反競爭行為確曾發生，委員會或審裁處便可採取適當補救方法，包括罰款及發出“停止及制止令”。

規管私營靈灰安置所

14. 劉江華議員：主席，關於規管以商業方式經營的私營靈灰安置所的事宜，政府可否告知本會：

- (一) 有否評估政府現時在各區提供的靈灰龕的數量是否足以應付需求；
- (二) 是否知悉現時私營靈灰安置所的數目；
- (三) 過去3年，收到多少宗針對私營靈灰安置所的查詢或投訴，以及採取了甚麼跟進行動；

- (四) 有否研究私營靈灰安置所的數目有否上升的趨勢；及
- (五) 會否考慮訂立發牌制度以規管私營靈灰安置所；若否，原因為何？

食物及衛生局局長：主席，就議員5部份的質詢，我們的答覆如下：

- (一) 食物環境衛生署(“食環署”)轄下有8個墳場設置靈灰安置所，共提供約146 000個龕位，供市民申請配售。現時，食環署提供的靈灰龕位基本上已全部售罄。預計未來5年會有約59 000個新的公眾靈灰龕位落成，而同期須火化的遺體宗數估計達195 000宗。興建新公眾靈灰安置所進度受到局限，主要是由於香港地少人多，而且地區人士大多數抗拒這類設施的興建，導致不少項目未能開展。事實上，除了公眾靈灰龕外，非政府的華人永遠墳場管理委員會，天主教、基督教、佛教等宗教團體營辦的墳場，以及私營機構營辦的處所如沙田寶福山、寺院、庵堂等亦有提供靈灰龕位。此外，市民亦可選擇以其他方式處理先人骨灰，例如將骨灰撒海或撒在紀念花園內。
- (二) 政府並沒有私營靈灰安置所的全面統計數字。
- (三) 2006年至今，食環署共收到17宗市民針對私營靈灰安置所的查詢或投訴。食環署在收到有關投訴後，會派員調查私營靈灰安置所的運作有否引致環境滋擾問題，並會將投訴轉介地政部門就有否違反土地使用規定方面作出跟進。

處理地政及規劃的部門亦不時收到關於私營靈灰安置所霸佔官地、違反《城市規劃條例》或處於僭建物的查詢或投訴(包括由其他政府部門轉介的個案)。但是，部門並沒有統計直接或經其他渠道(如傳媒等)接到的投訴個案的確實數字。有關部門會根據土地契約、《城市規劃條例》及《建築物條例》賦予的權力，按照既定程序處理不合乎規劃用途、土地契約或對生命、財產構成即時危險的僭建物或違例發展。

- (四) 正如答覆中第(二)部分所述，政府並沒有私營靈灰安置所的全面統計數字。數目是否有上升的趨勢，資料亦不詳。不過，可以理解的是私營靈灰安置所在社會上有一定的需求，原因是他們提供了一些公眾靈灰安置所沒有提供的額外服務，例

如每天上香或供奉祭品，而事實上，公眾靈灰安置所只可能提供有限數量的靈灰龕位。

- (五) 存放骨灰並不構成公共衛生問題。因此，政府並沒有訂立法例從這方面規管私營靈灰安置所。

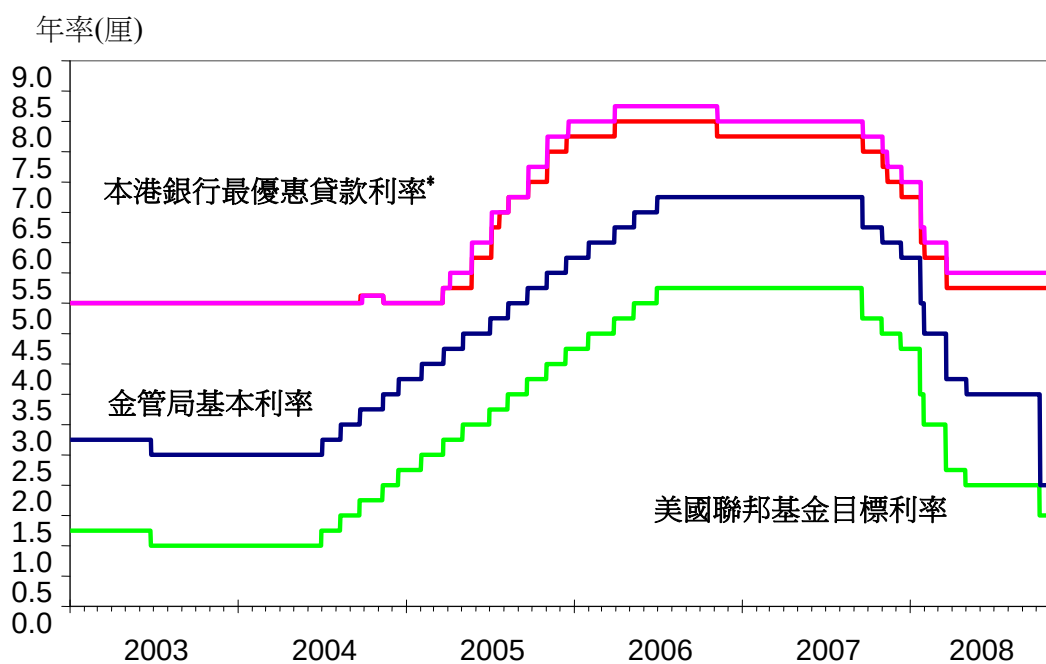
其他有關政府部門會根據其權限內的法例和行政措施處理有關私營靈灰安置所的問題、查詢及投訴。

調低利率

15. 馮檢基議員：主席，香港金融管理局(“金管局”)於本年10月30日宣布因應美國聯邦儲備局調低聯邦基金目標利率，下調基本利率至1.5厘的歷史新低。然而，本港銀行今年內多次未有跟隨基本利率下調而降低最優惠利率，有銀行界人士甚至指出沒有減息空間，直至最近才有數間銀行減息0.25厘。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，美國聯邦基金目標利率、金管局的基本利率和本港銀行的最優惠利率的走勢及差距；
- (二) 是否知悉本港銀行未有跟隨基本利率降低最優惠利率的原因；有否評估本港銀行此做法對金融系統造成的影響，包括會否觸發港美息差套戥交易和會否削弱聯繫匯率制度的穩定性；若有，評估的結果為何；若否，原因為何；
- (三) 有何措施促使本港銀行跟隨基本利率調整的幅度和步伐而相應調整最優惠利率；及
- (四) 會否考慮優化聯繫匯率制度，以避免可能受到的沖擊，以及紓緩企業融資困難，從而發揮減息刺激經濟和減輕市民按揭還款負擔的作用？

財經事務及庫務局局長：主席，有關過去5年美國聯邦基金目標利率、金管局的基本利率和本港銀行的最優惠貸款利率的走勢及差距詳見下表。



* 數據代表在所顯示的有關時期內，本港銀行最優惠貸款利率的兩個主要水平。

註：每天數據

資料來源：金管局

從上表可見，過去5年，本港銀行的最優惠貸款利率大致上跟隨美國聯邦基金目標利率而變動，但間中會出現偏離及時間滯後的情況。例如在2004年6月至2005年2月期間，本港銀行的最優惠貸款利率並沒有跟隨美國聯邦基金目標利率上升，反映在資金流入的情況下，本地銀行同業資金充裕。本地銀行一直到2005年年中才開始追加利息，加息幅度高於同期美國聯邦基金目標利率的增幅。在2007年9月至2008年3月期間，本地銀行的最優惠貸款利率跟隨美國聯邦基金目標利率下降，但下降的幅度有時候比美國聯邦基金目標利率少25基點。本地的主要銀行最近把最優惠貸款利率下調25基點，但並沒有在2008年4月30日、10月8日及10月29日跟隨美國減息。

至於金管局的基本利率，一直是根據預設公式自動地反映美國聯邦基金目標利率的變動的。在2008年10月9日前，金管局的基本利率大部份時間為美國聯邦基金目標利率加上150基點。金管局於2008年10月9日調整其基本利率的計算方程式。由該日起，金管局的基本利率為美國聯邦基金目標利率加上50基點。

存貸利率是銀行的商業決定。這些利率的制訂一方面是取決於美國的利率，另一方面是取決於外圍環境和香港貨幣市場的狀況。今年年初以來，雖然美國聯邦儲備局多次把美國聯邦基金目標利率下調，但由於本地銀行同業信貸市場失效，銀行因憂慮信貸風險而不願拆出資金，使美元和港元息率居高不下。

金管局一直密切注視本港銀行業的運作。在聯繫匯率制度下，利差交易主要視乎港元和美元銀行同業市場拆息的差距而非港元和美元銀行商業存貸利率之間的差距。目前，港元和美元同業市場拆息水平大致相若，並未構成套息活動的誘因。即使這兩個利率出現差距，基於市場對信貸風險的憂慮，以及市場人士減低槓桿及風險的取向，套息活動亦不會像平常般活躍。金管局的所有市場操作及其他措施，也嚴格遵守貨幣發行局的原則，因此，匯率的穩定性不會受到影響。

有鑒於國際金融市場的緊張情況，各國中央銀行最近已聯手推出多項措施。隨着有關措施發揮效用，美元銀行同業市場利率已逐漸下降。金管局亦因應本港的情況多次為本地銀行體系注入流動資金，並推出5項防禦性措施(包括其後的進一步優化安排)，以紓緩本地銀行的壓力。這些措施推出後，港元銀行同業市場利率已逐漸隨美元利率下降，讓本地銀行有空間把商業利率調低。本地的主要銀行亦在2008年11月7日把最優惠利率降低了25個基點。

金管局會繼續密切注視市場的發展，並在有需要時推出必要的措施，維持本地銀行同業市場的有序及暢順運作，促進銀行繼續有效地發揮貸款功能，以協助維持企業的正常營運及本港的經濟發展。

加強公共小型巴士行車安全的措施

16. 涂謹申議員：主席，關於加強公共小型巴士(“公共小巴”)行車安全的措施，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於運輸署已於本年1月向公共小巴營辦商發出指引，促請業界安排公共小巴換上密封式設計的扶手擋板(“扶手板”)以符合有關標準，現時全港已裝置及未裝置密封式設計扶手板的公共小巴的數目分別為何；有否計劃協助公共小巴營辦商盡快更換扶手板；若有，計劃的詳情；若否，原因為何；

- (二) 鑒於本年5月1日起實施的《2007年道路交通(車輛構造及保養)(修訂：對速度錶及速度顯示器的規定)規例》訂明，每部公共小巴須裝配一個認可速度顯示器，而且未經運輸署署長許可不得在設計、準確性或位置方面作出改動，至今共有多少宗觸犯該規定的個案，以及被定罪的人被判處的刑罰為何；
- (三) 運輸署曾表示正測試利用衛星定位技術監察公共小巴的車速，有關測試的進展為何；及
- (四) 除了本年3月進行公共小巴道路安全駕駛試驗計劃外，政府有否研究推行其他加強公共小巴行車安全的計劃，以保障乘客安全？

運輸及房屋局局長：主席，

- (一) 運輸署一直與車輛供應商及公共小巴業界研究如何進一步改善公共小巴車門旁扶手板的設計。自2007年2月起，新登記的公共小巴均全部裝上密封的扶手板，以加強乘客上落車時的安全。至於裝有舊式扶手板的公共小巴，車輛供應商也已向運輸署提供改裝舊式扶手板的參考圖則，並為業界以成本價提供改裝服務。運輸署隨即向業界提供有關參考圖則，並積極鼓勵業界改裝舊式扶手板。

由於改裝舊式扶手板無須向運輸署申請，該署未能提供已更換密封式設計扶手板的公共小巴數目。

- (二) 《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)規定，任何人擅自改動速度顯示器，或在道路上使用，或致使或允許他人在道路上使用裝有未能正常運作速度顯示器的公共小巴，均屬違法，一經定罪，可處罰款1萬元及入獄6個月。有關規例自2008年5月1日生效以來，暫時未有任何人因干犯有關罪行而被檢控。
- (三) 三間專線小巴營辦商現正於31部專線小巴試驗使用全球定位系統的車輛監察系統。系統主要功能為加強公共小巴的行車安全，兼備協助營辦商管理車隊的功能。試驗計劃由3間專線小巴營辦商與系統供應商合作推行，運輸署亦提供協

助。試驗計劃運作至今，該系統在記錄車輛位置、車速等資料的表現仍有待改進。運輸署已建議系統供應商作出改善。運輸署會繼續密切監察試驗計劃的進展，並鼓勵系統供應商研究提升系統的表現。

- (四) 公共小巴道路安全駕駛計劃第一階段在本年3月中於東九龍警區推行。在該計劃之下，公共小巴車廂的當眼處會貼出告示，提醒乘客如果發現司機駕駛行為不當或超速，可致電警察交通熱線或營辦商熱線電話作出跟進，目的是提醒公共小巴司機採取高水平的安全駕駛標準。警方接獲市民的投訴後，會視乎投訴的性質採取適當行動。由於計劃受到乘客及公共小巴業界的支持，警方及運輸署已由本年11月開始把計劃推展至全港。

要保障公共小巴乘客的安全，透過宣傳和教育來提高司機的安全意識及改善駕駛態度最為重要。我們會繼續推行及加強以下的措施：

- (i) 鼓勵公共小巴營辦商、商會及工會把已制訂的公共小巴司機守則，以及公共小巴司機安全上落客指引作培訓的用途，向司機灌輸應有的駕駛行為及態度，並把守則及指引作為司機必須遵守的服務要求；
- (ii) 舉辦公共小巴安全工作坊，向公共小巴司機及業界人士宣傳及灌輸道路安全信息，並不時更新工作坊內容，以配合交通意外及檢控個案的趨勢，以及新推行的法例或措施；
- (iii) 連同道路安全議會全新製作了一輯電視宣傳短片及電台聲帶廣播，提醒公共服務車輛司機，要採取精明有禮的駕駛態度及適當地配合低波檔剎車及其他輔助系統在駛落斜路段駕駛，以安全運載乘客到達目的地；及
- (iv) 定期舉行針對公共小巴的安全駕駛運動，透過宣傳和嚴厲執法提醒公共小巴司機注意道路安全。

除此以外，強制規定所有違反嚴重交通規例或屢次違反交通規例的司機(包括公共小巴司機)參加駕駛改進課程的措施將於明年年初實行。我們期望新措施可進一步促使司機改善駕駛行為、態度及安全意識。

升降機的安全

17. 劉江華議員：主席，上月25日，大埔富善邨善雅樓一部升降機從高空墜下地面。據報，該部升降機的8條懸吊纜索中有7條折斷，情況十分嚴重，但該屋邨的管理公司在意外發生後未有立刻向居民公布。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去兩年，各公共屋邨的升降機發生故障的數字及有關詳情，以及當中有多少宗與上述事故涉及同一型號的升降機；當局是否在每次事故發生後即時獲悉有關情況，以及有否作出公布；
- (二) 現時各類型樓宇的升降機的保養(包括檢驗頻率及範圍)的規定為何；上述事故發生後，當局會否就承接升降機保養維修工程的注意事項發出指引或規定；及
- (三) 政府如何監管管理公司公布升降機故障的安排？

發展局局長：主席，《升降機及自動梯(安全)條例》(“條例”)(第327章)為保障香港私人樓宇升降機的安全提供法定框架。機電工程署(“機電署”)根據條例負責規管私人樓宇的升降機。條例並不涵蓋屬房屋委員會管理的公共屋邨及政府擁有的樓宇，這些樓宇的升降機由其他相關機構負責監管。

就質詢的3個部份，現答覆如下：

- (一) 房屋署負責監管公共屋邨¹的升降機。這些升降機發生的事故，如涉及身體受傷或影響升降機正常運作的機件損壞，屋邨管理處須盡快向房屋署轄下的獨立審查組的升降機條例執行小組報告。這項安排是參照條例的規定而設的。自2006-2007年度起至2008年9月底，此等事故的分類數字如下：

¹ “租者置其屋”計劃下的屋邨除外。

年份	事故總數	不涉及機件故障	涉及機件故障
2008-2009年 (至9月底)	32	30	2
2007-2008年	66	63	3
2006-2007年	71	68	3

自2006-2007年度以來，在公共屋邨內並沒有發生涉及大埔富善邨升降機事故中同型號的升降機的事故。

如果因機件損壞而升降機需要停止運作進行維修，屋邨管理處會在受影響的大廈張貼通告向住戶通報有關情況，並會盡快處理。至於其他較輕微而與升降機的性能無關的事故(例如涉及乘客使用升降機時跌倒或在升降機門開關時遭夾傷等)，屋邨管理處會即時協助傷者及按上述機制向房屋署轄下獨立審查組的升降機條例執行小組報告。

- (二) 條例規管私人樓宇的升降機。條例規範升降機的定期保養、定期檢驗及定期測試周期如下：
- (i) 在定期保養方面，每部升降機須在每隔不超逾1個月的時間由註冊升降機承建商進行檢查、清潔、加油及調校，而機電署制訂的《升降機工程及自動梯工程實務守則》，更嚴格要求升降機承建商至少每隔兩星期進行以上的保養工作一次；或按製造商的指引進行有關保養(以較頻密保養周期為準)；
 - (ii) 在定期檢驗方面，每部升降機須每隔不超逾12個月由註冊升降機工程師徹底檢驗一次；及
 - (iii) 在定期測試方面，每部升降機須每隔不超逾12個月由註冊升降機工程師，在無負載下測試其安全設備一次；另每隔不超逾5年由註冊升降機工程師，在升降機負載下測試其安全設備一次。

升降機工程只能由註冊升降機工程師及承建商進行，他們必須根據由機電署發出、符合國際標準的安全指引及實務守則內的要求，提供升降機保養服務。此外，升降機裝置中使用的主要安全零件必須具備認可獨立測試機構發出的型號測

試證明書，以確保零件的質量。機電署發出的“升降機工程及自動梯工程實務守則”(“實務守則”)亦提供了定期保養的指引。至於政府樓宇的升降機，現時由機電署轄下的機電工程營運基金負責維修保養工作。該營運基金亦按照條例的規定及技術標準安排進行相關工程。

公共屋邨的升降機方面，雖然條例並不涵蓋公共屋邨的升降機，但房屋署亦聘請在條例下註冊的升降機工程師及承建商，根據條例及機電署的指引的所有規定和標準為升降機進行維修和保養。

機電署會透過一個現有的工作小組，就檢討現行的實務守則諮詢承建商和工人代表，以進一步加強升降機的安全要求。該工作小組現時由一名總工程師主持。實務守則會指明維修保養的程序、次數和時間，以保障升降機安全。工作小組會於本月召開會議。為顯示有關檢討的重要性，這些工作小組會議將由機電署一名助理署長主持。

- (三) 條例第27A條規定某些事故須予報告，在這規定下指明的升降機事故發生後，升降機的擁有人須即時將事故通知機電署及升降機的註冊承建商，而管理公司一般會代表升降機的擁有人作出這些通知。機電署亦發出了名為“上落平安：升降機操作及保養須知”的小冊子，提醒大廈業主、業主立案法團及管理單位通報事故的責任。機電署會向有關業主、法團和管理單位加強宣傳，令他們加深瞭解其應盡的責任。機電署在檢查升降機安裝時，亦會查閱有關的升降機維修工作日誌。如發現有應報告而未有報告的事故，機電署會作出調查和跟進，如有需要，會向有關的註冊升降機承建商發出警告信，以促使升降機的擁有人即時將事故通知機電署及升降機的註冊承建商。

至於政府樓宇的升降機，亦設有通報機制，在事故發生後，相關管理單位／承建商會通知機電署轄下的機電工程營運基金。公共屋邨亦採取相同的安排。在公共屋邨的升降機發生的事故，如涉及身體受傷或影響升降機正常運作的機件損壞，屋邨管理處須盡快向房屋署轄下獨立審查組的升降機條例執行小組報告。這項安排是參照相關法例及機電署的規定而設的。

電費中的燃料價條款

18. 馮檢基議員：主席，根據由中華電力有限公司和青山發電有限公司(統稱“中電”)提出並已獲政府批准的《2008年發展計劃》，由2008年10月起，燃料價條款收費會上調一倍，原因是中電預測至2009年年底的平均燃煤價格會高企於每公噸130美元。然而，據悉國際燃煤價格於10月下旬已下調至約每公噸100美元，而且經濟衰退使燃煤需求下降，燃煤價格預料會在低位徘徊。就此，政府可否告知本會：

- (一) 國際燃煤價格在過去3個月每周的走勢，以及最新預測由現在至2009年年底的平均價格；及
- (二) 鑒於近月全球經濟逆轉，國際燃煤價格已大幅下調，政府會否重新與中電進行商討，把燃料價條款收費下調，以協助市民和中小型企业度過經濟困境？

環境局局長：主席，

- (一) 國際煤價在本年度的走勢十分波動，由年初每公噸約90美元的水平，持續上升至7月時超過190美元的高位，其後雖然逐漸回落至10月底95美元的低位，但在11月初又回升至100美元以上。由於煤價的波動，加上金融風暴及環球經濟不明朗因素，現階段政府及中電均未能準確地作出2009年煤價的最新預測。
- (二) 根據“管制計劃協議”，燃料費是由用戶負擔。基本電費中包括政府和中電所議訂的基本燃料成本，而中電可不時調整燃料價條款收費，把實際燃料成本與該基本燃料成本之間的差額，以附加費或折扣的方式，向用戶收回或回饋用戶。因此，電力公司不能在燃料收費的調整機制下取得任何額外利潤或回報。

在去年年底進行2008年電費檢討時，中電預測2008年的平均煤價約為每公噸63美元，根據此煤價預測中電把2008年1月1日起的燃料價條款收費定為每度電5.9仙。但是，由於2008年燃煤價格至7月都不斷上升，該燃料價條款收費水平並不足以填補期間實際燃料成本與基本燃料成本之間的差額，以致中電截至2008年9月的燃料價條款帳累積了約8億元的負結餘。為免負結餘進一步擴大，中電在2008年10月1日新“管

制計劃協議”開始時把燃料價條款收費上調每度電5.9仙至11.8仙。

儘管近月國際煤價回落，並低於中電在發展計劃中預測直至2009年年底的平均燃煤價格(已包括運費的到岸價)約為每公噸130美元的水平，由於燃料價條款帳的負結餘已累積不少，中電仍未能在短時間內下調燃料價條款收費。

在燃料收費的調整機制下，中電的燃料價條款帳的累積結餘必須達致平衡，才會有空間下調燃料價條款收費。政府將繼續監察市場燃煤價格的變動，以及其對中電燃料價條款帳結餘的影響。如果燃料價條款收費確有空間下調時，政府將會與中電商討其調整的時間和幅度。

長者家居環境改善計劃

19. 王國興議員：主席，社會福利署(“社署”)於本年6月推出長者家居環境改善計劃(“計劃”)，透過長者地區中心向合資格長者提供小型家居維修和改善工程及所需設備，每戶合資格長者(獨居或同住)最多可獲5,000元資助。有團體反映，計劃的推行存在不少問題。就此，政府可否告知本會：

- (一) 參與計劃的長者地區中心須根據甚麼準則制訂服務供應商名單及為長者選購家居設備，以及長者是否有權參與；若否，原因為何；
- (二) 當長者不滿意長者地區中心代其安排的維修／改善工程或採購的家居設備時，他們可否要求長者地區中心安排有關的供應商進行矯正工程或免費更換設備；若否，會否考慮制訂有關的機制；及
- (三) 會否檢討現行的監察及評核機制，以確保各長者地區中心善用公帑？

勞工及福利局局長：主席，政府於本年度的財政預算案中撥款推行計劃，以協助家居環境破舊、設備欠佳，以及沒有經濟能力的長者，改善

家居環境。社署已於2008年6月推出計劃，並邀請了全港41間長者地區中心參與，作為計劃的推行機構。

就議員的質詢，現答覆如下：

- (一) 社署在開展計劃前訂定了推行計劃的指引，供各長者地區中心在處理申請時作為依據。根據指引，各長者地區中心在為長者提供計劃下的家居環境改善工程時，須編訂一份由所屬非政府機構董事局核准的服務供應商名單。在編訂該名單時，中心除了考慮供應商的收費外，亦須考慮服務供應商的服務質素及可靠性等因素，例如有否聘用合資格技工、是否購有勞工保險及第三者保險，以及工程的跟進及保養等方面的配套服務等。同時，為確保採購程序在公平及公開的原則下進行，長者地區中心須同時參閱由廉政公署防止貪污處於2001年3月發出的“受資助非政府福利機構的採購程序”，留意採購時應注意的地方。為長者選購家居設備方面，長者地區中心會以產品的實用性和安全性為購置的主要原則。

在處理申請時，長者地區中心會先審核長者的申請資格，然後安排專業社工為申請人進行家居環境評估，並根據計劃所涵蓋的範疇確定申請人的具體需要，從而安排改善工程及購置家居設備。在提供有關服務前，中心會先向申請人解釋所獲批的項目及預計所需的資助金額，並在得到申請人同意後，才進行有關工程及／或購置設備。

- (二) 一如第(一)部份所述，長者地區中心在進行有關工程及／或購置設備前，會先徵求申請人的同意。如申請人在驗收有關項目時發現有損壞，長者地區中心會作跟進，包括要求服務供應商改善有關工程項目，以及安排更換損壞的家居設備等。在這種情況下，申請人一般無須繳付額外費用。
- (三) 一如第(一)部份所述，社署在計劃推出之前已訂定處理申請及審批指引，有關指引是經過社署與業界(包括香港社會服務聯會及社福機構代表)詳細討論計劃細節後才訂定的，以供各長者地區中心在處理申請時作為依據。

此外，參與計劃的長者地區中心須受與社署簽訂的服務協議所規管。服務協議內訂明多項監察措施，當中包括社署會定

期及隨時查驗有關紀錄，以確保長者地區中心根據其所屬非政府機構既定的採購程序揀選服務提供者，而其審批個案的準則均符合社署在指引中訂明的要求。社署已開始派員到長者地區中心抽查經處理的個案紀錄。長者地區中心並須定期向社署提交財務報告，以及保存所有財政紀錄，以供審核。

社署會繼續聽取意見，並會與各長者地區中心就計劃的推行細節保持緊密的聯繫，以期透過實際經驗，進一步商討計劃有需要完善的地方。

議員議案

主席：現在進入議員議案的環節。兩項無立法效力的議案。我已接納內務委員會的建議：即每位動議議案的議員連發言答辯在內可發言最多15分鐘，另有5分鐘就修正案發言；動議修正案的議員每人可發言最多10分鐘；而其他議員每人可發言最多7分鐘。任何議員若發言超過時限，我必須指示該議員停止發言。

主席：第一項議案：全面改善公共牙科門診服務和牙科保健計劃。

有意就議案辯論發言的議員請按下“要求發言”按鈕。

我現在請王國興議員發言及動議他的議案。

全面改善公共牙科門診服務和牙科保健計劃

王國興議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

主席，我今天帶了兩副牙齒的模型來發言。大家都知道，口腔健康對人類是十分重要的，所以俗語有云：“牙痛慘過大病”，這是自古以來皆然的。在我右手邊可看到的是一副很漂亮的牙齒模型，這說明了如果牙齒保養不當，便可能會出現下邊這副甩掉了18顆牙齒的模樣。

其實，牙痛是很慘的，會令患者吃不安、坐不下、睡不着，困擾着他的日常的正常生活。因此，元末郭鈺寫了一首詩，描述牙齒的重要性。原來古人也很重視牙齒保健。他這首詩是這樣說：“老氣棱棱齒如鐵，曾咀奸腴噴腥血。倦游十載舌空存，欲挽銀河漱芳潔。”意思即為了牙

齒的保健，好讓我們剩下一副牙齒，不惜動用任何高科技或星河來保持牙齒的健康。不過，很可惜，政府對於市民的牙齒保健及令市民能維持一副牙齒這麼重要的健康福利，是長期忽視的。對於市民的牙齒保健及有關的醫療服務，政府長期採取被動和忽視的態度，沒有提供全民的牙科服務，也沒有提供全免的口腔護理及保健服務。到了今天，政府仍然堅持這種不合理的做法。

我想舉出一些數字讓各位議員及市民知道。政府現時每年花費3.6億元為公務員提供全免的公營牙科服務，每年有64萬人次的公務員及其家屬接受這項服務，包括檢查、洗牙、補牙、脫牙及杜牙根等，是“全包”的。另一方面，政府花費1.73億元為全港小學生提供牙齒保健，只包括小學生，中學生不包括在內。至於其他市民呢？政府也有提供服務，但只有兩項服務，主席，便是當市民牙痛時，可以到醫院緊急止痛，還有便是拔牙，僅此而已，每年花費4,400萬元，其他的便要自求多福了。政府對學生的牙齒保健服務，到了中學便停止，變成斷層。我覺得十分奇怪，所以大部份人牙痛時惟有默默忍受，直至非不得已，才會看牙醫。我想問政府，公務員的牙齒是否更有價值，而市民的牙齒便無須注意？我希望政府稍後可以就這問題作出回應。

政府的錯誤政策，導致缺乏全民及全免的牙科服務。其實，根據衛生署在2001年所進行的口腔健康調查顯示，牙科保健服務在兒童12歲結束後，大約有四成同齡兒童會有蛀牙，而依靠政府的宣傳及私人醫療系統維持口腔健康服務的，35歲至44歲的人幾乎無一幸免，難逃蛀牙的命運。根據資料顯示，在35歲至44歲的人之中，97.5%均有蛀牙，可見蛀牙問題十分普遍。在32隻恆齒中，平均有7.4顆牙齒有需要補牙，相對於12歲的兒童只須補牙0.8隻，即不足1隻。我們把成年人與兒童比較，發覺原來保護牙齒真的要從小做起，否則，病灶便會不斷惡化，這說明了牙齒保健的作用是非常重要的。

(代理主席劉健儀議員代為主持會議)

然而，很可惜，當面對着每一名市民均須針對牙患、蛀牙及這些病菌的預防和打擊，政府只剩下一張嘴，便是只懂得教育和宣傳，對於所有市民的牙齒保健，除了小學生可得益外，便甚麼也不做。因此，我想套用一句話，便是助“菌”為虐，即幫助我們牙齒內的細菌肆虐。我覺得這些細菌變成政府的老闆，而政府則變成這些細菌的兼職員。

另一邊廂，我們看到私人醫療系統也失效。在教育和宣傳的同時，私人醫療系統有否如政府所料，透過市場的供求平衡，為市民提供口腔保健及合適的醫療服務呢？我想引用一個例子來說明這個問題。10年前，即1998年，審計署署長的第31號報告書已建議衛生署要規劃牙科人力資源，以應付市民的需求。當時的牙科小組亦認為須密切監察香港牙醫的供求問題。代理主席，很可惜，10年過去，我們看不到政府採取了甚麼有效措施解決這問題。過往的政府沒有解決，現在的特區政府也未有解決。相對於一般私家醫生的收費，普通科門診大約是150元。至於看牙醫，我們曾進行調查，發覺中位數是300元至399元，是一般普通科門診收費的一倍或以上。然而，還沒有這麼簡單，如果多壞掉數顆牙齒，又或須照X光，便要逐項收費，拾級而上。我們曾進行調查，發覺87%市民均認為現時市面上的牙醫服務非常昂貴，所以一般而言，市民有少許牙患，只會忍耐着或服食止痛藥，自行想辦法，也不會看牙醫，直至忍無可忍，才會找醫生。如果要補牙或鑲牙，費用便會更高昂。

代理主席，有市民告訴我，補牙的最低收費是一千多元，把整副牙齒換掉，便要超過1萬元，而且質素是最低，而不是較好的。因此，我覺得政府只憑宣傳和教育是不能為市民提供應有的服務，也沒有承擔其應有的責任。

其實，普羅階層受牙患影響是最大的。我們的一項調查顯示，月入5,000元以下的人之中，每年不足5%會找牙醫。至於檢查牙齒的人，每年不超過13.6%。如果是月入15,000元至19,999元，每年只有兩成會看牙醫，而接受診治的只有四份之一。換句話說，一般普羅階層由於牙醫、牙科的費用太昂貴，他們往往會“百忍”，但不是“成金”；“百忍”只會把牙患不斷加重。

今天早上，立法會門外有一羣長者請願，其中有兩名已81歲。由於洗牙、補牙和鑲牙的收費太昂貴，他們沒有那麼多錢，而其兒女又剛出身，所以惟有默默忍受，結果正如他們所說，“有上無下”、“有下無上”。今天早上到門外請願的一名81歲老伯，18顆牙齒不是自行脫落便是被拔掉，無法補救。由於一副牙齒沒有了，代理主席，他告訴我，現在最糟糕的是甚麼呢？便是每一頓飯也無法咀嚼，結果要把食物勉強吞下，因為他沒理由每餐也吃粥，所以勉強把食物吞下，結果便是發生胃病，接着腸、膽和排泄系統等方面也生病了。原來我們口腔健康得不到良好保養，我們的牙齒不健全，便會產生很多問題。正如他們所說，老來沒有牙齒吃東西，老來也不能吃一頓好的。儘管政府把“生果金”增加至1,000元，但他們買了生果仍吃不到。因此，對於牙患這個問題，政府不能推卸責任。

有些街坊問我，他們領取了綜援，政府會否為他們“包底”呢？因為政府有資助。他們又告訴我，領取綜援的人是很難申請牙科服務的。如果他們想補牙，要經醫生證明。醫生通常是根據他們能否進食來判斷，如果他們仍有數顆牙齒，仍可以進食，醫生便質疑為何要批准，他們只好在吃東西時慢慢吞食。結果，很多街坊惟有默默忍受。

昨天，我與一羣街坊召開記者招待會，其中一名長者的牙齒斷了，而牙根仍藏在牙肉內，正在發炎，兩邊臉龐也腫起來，但他沒有錢醫治。他向政府求助，但政府只為他拔牙和止痛，所以他只好默默忍受。面對這種情況，政府是否失職？政府應否有責任為全港市民提供全面的牙科服務？

代理主席，我剛才舉出的例子說明，既然政府可以為16萬名公務員及其家屬每年提供63萬人次全面的牙科服務，說明每一個人均有此需要，不單是16萬名公務員及其家屬才有此需要的。因此，我覺得為市民提供牙科服務，絕對不是“派糖”的政策，而是政府應有的責任。我想引用元朝詩人那首詩的後半部：“南州牙刷寄來日，去膩滌煩一金直。”古人為了一支牙刷維持口腔健康，也願意以“一金”換取牙刷以保持健康，這說明了牙齒對我們是何等重要。我希望周一嶽局長今天能回應我們這項訴求，解決特區政府從未認真面對要解決的問題，為市民提供全民的牙科服務，為市民的口腔提供全面的牙齒護理和保健的服務(計時器響起).....

代理主席：發言時限到了。

王國興議員：希望各位議員支持我的議案。

王國興議員動議的議案如下：

“鑒於政府一方面推動全民口腔護理，但另方面本港公共牙科門診服務和牙科保健卻嚴重不足，令負擔不起私家牙科診所費用的基層市民，即使有牙患也無法及時接受牙科診療，同時，現有的牙科保健計劃只停留在小學層面，本會促請政府增撥資源改善全民口腔護理、公共牙科門診服務和牙科保健計劃，包括：

(一) 政府醫療衛生機構於各區提供為市民服務的公共牙科門診；

- (二) 公共牙科門診服務必須包括全面牙科診療，如檢查牙齒、洗牙、脫牙、補牙、根管治療及鑲牙等；
- (三) 為中學生設立牙科保健計劃；
- (四) 為60歲以上清貧長者設立牙科保健計劃；及
- (五) 就全面改善公共牙科門診服務和牙科保健計劃訂出落實時間表和詳細計劃。”

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：王國興議員動議的議案，予以通過。

代理主席：有兩位議員準備就這項議案動議修正案。本會現在就議案及兩項修正案進行合併辯論。

我會先請鄭家富議員發言，然後請梁美芬議員發言；但在現階段不可動議修正案。

鄭家富議員：代理主席，過去多年，每當我們討論施政報告或財政預算案，甚至有關長者健康問題的時候，民主黨均會要求政府增加資源及改善牙科服務。但是，多年過去了，政府對市民口腔健康方面的工作，似乎仍沒有太大的改變。

政府的口腔健康政策，最早是在1974年發表的《香港醫務衛生服務的進一步發展白皮書》，到了1995年有較全面的口腔健康公眾衛生報告書。報告書指出數個策略，包括定期進行調查，監察市民的口腔健康情況，政府直到2002年，才完成一份口腔健康調查報告，全面地掌握香港人口的口腔健康情況。

調查結果發現，與其他國家比較，其他不同年紀人口的牙齒問題尚算合格。但是，長者的口腔健康情況卻是非常惡劣。

代理主席，一排完整的牙一般有32顆，牙醫一般認為要維持最低功能，最少要有20顆牙，其實只剩20顆牙已經是很痛苦的了，想像一下全口只有20顆牙的時候，吃東西時多麼不方便。但是，在我們的社區中，

有20顆以上牙齒的長者，其實不夠一半。有8.6%，即38 300名長者是連一顆牙齒也沒有。此外，在三成長者當中，有些只剩下牙根，而有些則整排牙已嚴重損壞。

除了沒有牙的問題，長者的蛀牙問題亦很嚴重，超過一半長者有蛀牙而沒有治療。牙齒損壞及掉牙等問題，令35%長者吃東西時出現咀嚼困難。值得注意的是，即使牙痛影響到無法入睡，但仍有15%是完全不會採取任何行動，任由牙痛繼續惡化。

這些長者牙痛至無法入睡，仍然不看醫生，相信大家也會想像到他們最擔心的，是牙醫費用昂貴。94%的長者沒有牙科保健計劃的保障，私家牙醫費用不便宜，而政府又基本上沒有提供全面的公共牙醫服務。眾所周知，因為香港沒有退休保障，很多長者生活在貧窮之中，連三餐溫飽也成問題，試問這羣生活在貧窮之中的長者又怎會拿出數百元、甚至數千元看牙醫呢？

代理主席，我的修正案建議研究在長者健康中心設立小型牙科診所，便是針對在社區的長者而提出的。現時只有11間牙科診所，處理緊急的止痛和拔牙，以港島為例，只有1間，而且只開半天，長者看牙極不方便。我們認為長者健康中心至少在18區中每區都有1間，而且很多長者平時看症都是到健康中心，所以，如果由長者健康中心提供牙科服務，長者會較容易找到。再者，長者健康中心本來便是針對長者的基層健康服務，在長者健康中心設牙科診所，能夠為長者提供較完整的基層服務。這些小型牙科診所初期可以提供廉價的簡單服務為主，例如牙齒檢查、補牙、拔牙等服務。

代理主席，我的修正案的另一項建議，便是針對安老院舍的長者，為他們提供外展牙科服務。住在老人院舍的長者的牙齒問題，較住在社區的長者嚴重得多。根據研究和調查，住在老人院舍的長者中，27%是沒有牙齒的，46%只剩下牙根，而且超過一半是連1顆假牙也沒有。

老人院舍的長者欠缺牙科服務的情況，亦比社區長者嚴重得多，只有2.8%的長者有定期檢查牙齒，四份之一的長者表示從沒看過牙科醫生。即使蛀牙引致嚴重牙痛，亦只有16.5%看牙醫，60%不會採取任何行動。為甚麼牙痛也不理會呢？他們跟社區的長者不同，擔心費用高昂的只有20.4%，另外有10.6%表示身體不好，不能前往；高達49.1%表示這只是小問題，因為他們可能還有很多大問題要處理，例如其他醫療問題。但是，如果再追問，為甚麼長者會認為這只是小問題呢？報告中引述了長者一些答覆：“老人院沒有牙醫提供”、有些則表示“吃東西的時

間不多，可以忍便忍下去”。可以看到，對於住在院舍的長者，除了費用的考慮，無法自己前往看牙科是另一個重要原因，令很多院舍長者面對牙痛及各種牙齒問題時，只能採取“死忍”的方法。如能提供外展牙科服務，一次過為院舍內的所有長者做牙齒檢查、拔牙、補牙等這些簡單服務，則既符合成本效益，又能有效紓緩院舍長者的牙齒問題，使他們減少痛苦，讓他們得到較合理的生活質素。

代理主席，王國興議員的原議案其實只針對公共牙科門診和牙科保健計劃，我們認為尚欠一點，便是對整體的口腔健康政策及政府目標不完整這方面，我們認為有需要在修正案中提出來。政府多次表明，政策是透過宣傳和教育，改善市民的口腔健康情況。但是，過往資訊不足，大部份長者忽視牙齒護理，以致牙齒脫落，着重口腔健康的宣傳工作對維持年青一代的口腔健康雖有成本效益，但對牙齒已脫落的長者，我們不能不理，政府有必要全面檢討政策，為長者提供補救服務。此外，政府早已參考世界衛生組織(“世衛”)的建議，制訂了口腔健康長遠目標，唯一沒有跟隨世衛訂立目標的人口組別是65至74歲。在沒有可衡量的政策目標的情況下，無論政府或公眾都難以有條理地評估及監管落實有關目標的工作進度。所以，我在修正案中要求政府作出檢討，特別是為這羣65至70歲，過去為香港辛勞工作的長者。

對於原議案和梁美芬議員修正案的很多建議，我代表民主黨表示支持。但是，梁美芬議員的修正案刪除了原議案中建議“為60歲以上清貧長者設立牙科保健計劃”，改為65歲或以上長者，民主黨對此極有保留。現時有很多安老服務，例如長者活動中心、綜援，都是以60歲為界定長者的準則，原議案以60歲以上長者為對象是較為可取的。所以，民主黨對梁美芬議員的修正案不表認同。

代理主席，我謹此致辭，支持原議案及提出修正案。

梁美芬議員：代理主席，今天這項議案辯論是關於全民牙科門診服務和牙科保健計劃。我認為無論是原議案或修正案，均有一個相同的目標，便是“老有所養、老有所為、老有所‘齒’”。

我想除了剛才多位議員提到長者缺乏牙科服務之外，我的修正案是從一個全面的角度來考慮，即如何提供牙科保健計劃會更為合理。

根據衛生署在2006年4月至5月期間進行的一項調查發現，不少三十出頭的市民已開始有口腔毛病，平均蛀牙超過7.4顆，65至74歲的非院舍長者平均有17.6顆蛀牙，居於院舍的長者更高達24.5顆，亦有超過45%

市民出現牙周病徵狀。城大社會科學院在2006年10月期間亦進行了一項類似的問卷調查，結果發現超過70%受訪者稱在過去1年內受過口腔問題的困擾，當中包括牙痛、牙肉發炎、蛀牙、牙齒出血和牙肉敏感。由此可見，港人的口腔問題十分普遍，而且情況令人關注。有牙醫甚至指出，患有牙疾的人，通常容易引發其他疾病，例如腸胃病、食慾不振、頭痛、糖尿病、心肺疾病等，雖然說起來好像有一串連越來越多的疾病，但在牙齒健康方面，全港市民均應該提高關注。

對於王國興議員及鄭家富議員分別在原議案和修正案中提出，要求“政府醫療衛生機構於各區提供為市民服務的公共牙科門診”的這個基本精神，我是贊成的。但是，在方式方面，對於只提出全面以公共牙科門診服務來回應需求所帶來的影響，我想提出關注。我特別認為，如果完全只集中在公共牙科門診服務，便很可能會影響私人牙科市場公平競爭的情況。所以，我的修正案提出公私雙贏及公私合作的牙科門診服務。

根據衛生署的統計數字，截至去年年底，全港共有2 025位私營牙科醫生。如果本港市民的牙科門診服務全面改由政府提供，在擁有強大資源和地利的絕對優勢下，私營牙科診所將會受到嚴重的競爭威脅。對於這前提，我必須說清楚，我是支持為長者及各年齡組別的人士提供更好的牙科服務，對此，我會在以下的發言論述。

我希望儘管我們有這良好的意願，卻不會因為政府提供了這些服務而令私營牙科醫生成為這項計劃的潛在受害者。所以，如果我們可以提出一個更佳的做法，令公私營牙科醫生均可以參與這項全民的牙科服務，我認為是更全面的。

在私營醫生方面，在醫療改革方案中，大家也曾提議使用醫療券。所以，我們認為牙科服務也可以考慮使用牙醫券。但是，對於醫療券，政府所提供的資助金額其實是非常不足夠的。就這方面，我建議牙醫券的金額可以留待業界及坊間一起討論，就何謂較合理的金額達致共識，而並非無理地要求政府大大增加開支，我認為在這方面可以交由市民討論。

據我所瞭解，私營牙科服務的生意其實欠佳，他們有很多空間可以參與公私營合作的牙科服務。所以，我認為自己有責任為這羣專業人士說話。

代理主席，相信各位都會同意，牙齒是很重要的，而剛才已有詳述。在35至44歲的成年受訪者中，近三份之一認為沒有需要定期檢查牙齒，

但亦有近兩成受訪者因為擔心費用高昂而沒有定期檢查牙齒；四份之一受訪的成年人甚至不贊同應該由自己出錢作檢查。因為我在大學任教，所以我注意到不少大學生也沒有注重牙齒健康。現時大學有提供一些優惠計劃，但很多大學生認為即使選擇這些私營牙科醫生，也須支付費用，結果他們寧願犧牲牙齒健康。我認為這項牙科保健計劃其實可以推展至全日制的大學生，這點是值得考慮的。

另一方面，王國興議員的原議案提出為60歲以上清貧長者提供牙科保健計劃，而剛才鄭家富議員亦提到應為60歲的長者提供服務，如果政府的資源容許，我是絕對贊成的。不過，經考慮後，我認為可以用回一般標準——特別是“生果金”也使用這個標準——就65歲以上長者而言，政府應該對他們肩負這個責任，正如我開始發言時所說，令他們“老有所養、老有所為、老有所‘齒’”。所以，我希望我們的公公婆婆不會成為“無牙公”、“無牙婆”。在這方面，我相信我們的年青一代是願意共同承擔，令長者可以生活得更開心。所以，我今天提出這項修正案。

此外，我亦注意到我的修正案與原議案及鄭家富議員的修正案是有實質上的分別，特別是在公私營合作提供全面的牙科服務上，這是值得各位議員討論的。

代理主席，我謹此陳辭。謝謝。

食物及衛生局局長：代理主席，口腔健康對個人的整體健康及日常生活都非常重要，近年來，透過教育及宣傳工作，市民對口腔護理及健康越來越重視。在這部份的發言中，我會先介紹香港市民的普遍口腔健康狀況、政府有關口腔衛生的政策、所提供的牙科服務，以及推廣口腔健康的教育工作。待各位議員發言後，我會再回應各位的意見。

香港人口的口腔健康狀況，與許多已發展的先進國家的水平相若。衛生署在2001年進行了全港的“口腔健康調查”。調查是根據世界衛生組織的準則及建議進行，對象包括屬於主要指標年齡組別的人士，即是5歲及12歲的兒童、35歲至44歲的成年人、65歲及以上並非居於院舍的長者，以及65歲及以上居於院舍的長者。當時，有接近6 000人透過臨床口腔檢查及特別設計的問卷接受評估。調查報告主要針對兩種最常見的牙患，包括蛀牙和牙周病，以及接受評估的人士的口腔健康行為和習慣。

調查結果顯示，香港人口的口腔健康狀況持續改善。五歲至12歲的兒童蛀牙程度有下降的趨勢，至於成年人及長者的情況則相對維持穩定。香港12歲兒童的“齲失補恆齒”指數(即DMFT Index)，亦即是用來衡

量蛀牙普遍程度及嚴重程度的指數，數值是0.8，較某些已發展國家，例如美國的1.75、加拿大的2.1、日本的2.4為佳。至於35歲至44歲的成年人的指數數值是7.4，亦較美國的13.3、日本的13.7為佳。

至於65歲或以上而不是居於院舍的長者的指數數值則是17.6，同樣比其他已發展國家，例如英國的23.5或澳洲的21為佳。這個組別的長者的“無齒百份率”是9%，遠低於美國的26%至31%。“無齒百份率”是指失去全部牙齒的人士佔個別人口組別的百份率。

雖然香港市民的口腔健康整體良好，但患蛀牙和牙周病的情況仍然不能掉以輕心。調查結果顯示，恆齒蛀蝕程度和牙周病程度隨年齡而上升；12歲學生的牙周狀況顯示他們有可能患上牙周病；牙根表面蛀蝕問題在成年人及長者中逐漸出現。此外，牙石積聚及有牙周袋的情況亦甚為普遍。

不過，很多牙患其實是可以預防的。以蛀牙和牙周病為例，其實，只要我們平日養成良好的飲食及生活習慣，採用正確的潔齒方法，便可以安全而有效地加以預防。

所以，要有效提升口腔健康，首要的方法是做好預防的工作。因此，政府的口腔健康政策，主要是透過宣傳和教育，提高市民對口腔衛生及健康的認識，從而教育市民養成良好的口腔衛生習慣。

基於這個以“預防為本”的政策，政府會集中為公眾提供緊急牙科服務。市民一般所需的牙科服務，則可從私營市場獲得。

現時，衛生署透過11間政府牙科診所設立的牙科街症，為市民提供免費緊急牙科治療服務，包括止痛及脫牙，目的是為市民在緊急情況下消除由牙患引致的痛楚及不適。此外，衛生署在7間公立急症醫院設有口腔頷面外科及牙科診所，為轉介的住院病人及有特殊口腔健康護理需要的人士，例如患有系統性疾病或肢體殘障等人士，提供專科服務。牙科診所會根據轉介人士病況的緩急處理預約，而有急切需要的病人，例如有牙齒創傷，會獲即時診症和醫治。

為了顧及有經濟困難人士的需要，在現行綜合社會保障援助（“綜援”）計劃之下，高齡、傷殘或經醫生證明為健康欠佳的綜援受助人可獲發牙科治療費用津貼，以支付所需費用。這些牙科治療項目包括洗牙、補牙、假牙、牙冠、牙橋、刮除牙石及根管治療。

符合資格的綜援受助人可往社會福利署(“社署”)認可的36間牙科診所檢查及估價。受助人在接受檢查及獲得認可牙科診所的估價單後，可向社署申請牙科治療費用津貼。受助人在獲批牙科治療費用津貼後，可選擇向任何註冊牙醫求診，接受相關的治療服務。

此外，要市民培養良好的口腔衛生習慣，必須從小做起。為鼓勵學童注意口腔衛生及預防常見的牙科疾病，衛生署自1980年開始，推行學童牙科保健服務，專為全港小一至小六的學生提供基本牙齒及口腔健康護理，以幫助兒童得到口腔衛生習慣知識，從小養成正確的護齒、潔齒習慣。

參加服務的學童可接受每年一度的口腔檢查，學童會被派往學校附近的學童牙科診所接受服務。服務均在牙科醫生指導下進行，由受過專業訓練的牙科治療師提供。有關服務包括口腔護理指導、口腔檢查、預防性的牙科治療及基本的牙科治療。學童牙科保健計劃反應踴躍，過去3年，每年參加的小學生佔整體小學生的比例超過九成；而參與計劃的小六學生的口腔健康狀況達良好水平，同樣亦超過九成。

兒童在小學階段已打好口腔健康的基礎，日後便可繼續好好護理自己的牙齒。為了令他們升中後繼續注意口腔健康，我們特別為中學生設立了“健腔先鋒行動”，訓練他們籌辦各類活動向全校同學宣傳促進口腔健康的信息，提升口腔健康知識，推動他們定期檢查牙齒，並向校內的同學傳授正確的潔齒方法。

此外，衛生署的口腔健康教育組亦積極推動全港性及針對各個年齡組別需要的活動。為加深學前兒童對口腔健康的認識，衛生署口腔健康教育組每年均推行“親子愛牙計劃”，鼓勵父母培養孩子主動清潔牙齒。自計劃推出以來，每年為超過10萬名幼稚園和學前服務中心的學童提供口腔健康教育，參與人數佔全港學前兒童的八成。

另一方面，衛生署自1993年開始推行“陽光笑容新一代”口腔健康教育計劃，目的是促進6歲以下幼兒自小培養良好的口腔護理習慣。透過在母嬰健康院、幼稚園和幼兒園展示及發放不同類型的教育資源，將口腔健康信息帶給學前兒童及其父母。

此外，我們每年都會舉辦“全港愛牙運動”，推動市民建立正確的潔齒觀念及掌握潔齒技巧，並通過與電視、電台、報紙等傳媒機構聯合製作推廣節目、在公共地方設置燈箱廣告等方式，向全港市民宣傳口腔健康的信息。我們亦時常更新口腔健康教育網頁的內容，以及設有一條24

小時互動的口腔健康教育熱線，讓市民可以隨時獲得相關資訊。我們也夥拍私人機構和非政府組織合辦“愛牙天使”計劃，透過訓練在職成年人及機構長者義工，向同輩推廣口腔健康教育。長遠而言，我們會繼續教育大眾定期檢查牙齒及洗牙的重要性，以提升市民的口腔健康情況。

代理主席，我謹此陳辭，並會在聽取議員就議案及修正案的意見後，再作回應。多謝代理主席。

李卓人議員：代理主席，局長剛才教了我一個新名詞，是“無耻百份率”。我聽到“無耻百份率”時便想，究竟甚麼是“無耻百份率”呢？是“可耻”的“耻”，局長的“無耻”百份率的高低，可能是我們量度問責局長的一個方法。

當然，我聽清楚後便知道原來是沒有牙齒的百份率。如果局長要捍衛現在的醫療政策，指牙科的醫療政策是沒有問題的話，“無耻百份率”便立即會高很多了。我不想這樣批評他，但我聽了局長的發言後，覺得他完全沒有正視一個很重要的問題，便是香港市民，尤其是基層市民根本沒有錢看私家牙醫，而在公營醫療服務也找不到適切的治療這事實。如果局長不承認這個事實，他的“無耻百份率”便會立即上升得很高，我真的不希望他會不承認。

局長剛才發言時強調口腔健康是很重要的，但政府要做甚麼呢？他很清楚強調是以宣傳和教育為主，這便是最大的問題。當然，宣傳和教育是沒有人會反對的。可是，在宣傳和教育之餘，不向市民提供牙科醫療服務，便是最大問題。我們接過很多長者向我們投訴，他們到公營醫療機構表示牙痛，便立即替他拔牙，而不會替他補牙。所以，香港的無“齒”——沒有牙齒——的百份率，對部份長者來說其實是很高的，因為他們在公營醫療服務中不能得到其他服務，一旦有蛀牙便把牙拔掉。大家想想，那是何等痛苦呢？長者和基層是一些貧窮市民，牙痛時也因為收費昂貴而不治療，最後痛得不能忍受，公營醫療機構只替他們把牙齒拔掉，以致他們沒有牙齒的情況非常嚴重。

我們這次的要求，只是希望政府向基層提供的醫療服務包括牙科，如果做到這一點，才是一個整全的服務。只要政府以對待公務員的做法對待市民，已很足夠。大家都知道，公務員有牙科診療服務，政府總部西翼有一間牙科診所，而只有公務員合資格，其他人是不能求診的。市民會問，為何公務員能得到這方面的服務，而他們卻沒有呢？如果政府覺得口腔健康很重要，為何不提供這方面的服務呢？如果政府覺得只是

宣傳和教育便足夠，為何不向公務員只提供宣傳和教育呢？我不是鼓勵政府只向公務員宣傳和教育，而不提供牙科服務，但我希望政府一視同仁，讓所有人都享有牙科服務，這樣才真正令口腔健康得到真正的保障。

我希望局長不要純粹讀出剛才的發言，而不想做任何工作。我希望局長聽過議員的發言後，最後可以給我們一個“有耻”的答覆，令長者和基層市民的牙齒得到適當的保護。多謝代理主席。

梁家驊議員：代理主席，我希望以務實的態度反映業界的意見。就現時政府所提供的服務，不管局長剛才指出市民的牙齒有多健康，但仍有很多不足之處卻是不爭的事實。剛才王國興議員、鄭家富議員及李卓人議員均談了很多，我不在這裏重複了。

如果跟局長計算一下，香港每年在公共醫療投放的資源大約是三百多億元，究竟有多少是投放在牙科服務方面呢？按照王國興議員提出的數據，撥予公務員的有3.6億元，小學生有1.7億元，其他求診人士0.44億元，這是由衛生署提供的資料。我相信加上社福機構，例如局長剛才提及的三十多間，估計共佔1億元，總數不足7億元。相對於300億元的醫療資源來說，真的太少了。

梁美芬議員剛才提到私人執業的牙科同業，對政府投放大量資源會有顧慮，這點是真確的。不過，如果數目只有7億元這麼少，他們要反對這項建議也會感到不好意思。所以，牙科同業都同意希望政府可在公共牙科服務投放更多資源，尤其是向貧苦大眾、長者等提供服務。

然而，我們仍須以務實的態度來對待這件事，即如果要提供全民的牙科服務，要計算所需的資源是多少。現時在公營機構服務的牙醫大概佔兩成，約三百多四百人，服務對象主要是公務員，連家屬在內大概是50萬人。如果要提供全民的公共牙科服務，相信政府要投放超過10億元或20億元的資源，聘請了全港所有牙醫後仍不足數。香港大學現時每年提供約50名牙科畢業生，如果以這個數字計算，在20年內也可能無法聘請足夠的牙醫。

實際點說，如果跟局長討價還價，特首去年承諾會將香港的公共醫療開支(政府的經常性開支)，由去年約15%增加至2012年的17%，即大概50億元。說句良心話，50億元的醫療撥款，不可能全部由西醫佔據，我希望局長可以承諾投放適當比例的資源來發展之前已落後的服務。無可否認，在公共架構而言，牙科服務跟其他服務相比，的確落後很遠。即使是人手不足，也希望能立即將這些資源投放在貧苦大眾、長者方面。我也支持梁美芬議員的建議，擴展學生的牙科保健服務。

有關議案的修正案，由於我是一個新人，所以還不甚明白會議的程序。我收到議會通知，如果鄭家富議員的修正案獲得通過，梁美芬議員便會撤回她的修正案。我諮詢過業界的朋友，也實實在在地計算過，所以我是支持梁美芬議員的修正案的。但是，梁美芬議員表示，如果鄭家富議員的修正案獲得通過，她便會撤回修正案。

按照這個程序，我無可避免地不同意鄭家富議員的修正案。我要事先聲明，我並非反對鄭家富議員建議政府增撥資源在公共牙科服務的原則，以及希望能為一些長者中心提供外展牙科服務等良好建議。然而，在實質的情況下，我希望政府能即時投放更多資源予有需要人士，所以我支持梁美芬議員的修正案。多謝代理主席。

李鳳英議員：代理主席，口腔衛生當中一個重要環節是牙齒健康，我們應保護我們的牙齒，讓牙齒陪伴我們一生。但是，本港的公共牙科服務是一個很畸形的產物，從一個角度分析，它只是為公務員而設，因為只有公務員才能真正的使用到政府完整的牙科服務，包括清洗、診治、補救、脫牙和鑲牙等。有牙患的普羅市民到政府牙科診所求診，只能單純的拔牙，但拔牙往往是非不得已的最後措施，更大問題是拔了牙後便再不獲提供任何鑲牙服務。

我強調，我在今天的辯論中，提出政府牙科服務在公務員隊伍和普羅市民之間的差別，並不是要挑起兩者之間的矛盾，亦不是要求政府取消公務員的牙科服務，而是要凸顯政府牙科服務的荒謬。事實上，我接觸了不少長者，包括立法會申訴部亦處理了不少這樣的個案，長者使用了政府診所的牙科服務後，連一隻可以幫助進食的牙齒也沒有了，以至在進食方面也有困難。但是，有牙患的市民仍然只有兩個選擇，一是忍痛不求診，否則便是把牙齒拔了，以致沒有牙齒幫助進食。這樣的牙科服務是荒謬的，亦造成大量的基層市民長期寧願忍受“慘過大病”的牙痛，也不願到政府牙科診所就醫。

在如何改善牙科服務方面，議案和修正案都提出了不少建議，我原則上都支持，特別是要求公共牙科服務必須包括全面牙科診療；我認為亦只有全面的牙科診療，才能真正解決基層市民牙患時因私家牙科收費高昂而出現求醫無門的情況。可是，在上屆立法會會期中，本會亦有議員提出質詢，當時政府的回應是要先理順公私營失衡情況，研究長遠醫療融資方案等。換言之，政府現時無意投放資源改善牙科服務。

如果全面改善牙科服務暫時未能實現，我仍希望政府能關注長者食而無牙齒的情況，他們是受牙患困擾最嚴重的一羣，就這方面，政府只要放寬一點現時牙科服務的使用標準，把現時公務員可使用的牙科服務，包括長者，甚至是把現時公務員可使用的牙科服務，部份提供長者使用，例如補牙和鑲牙，便已可大大紓緩長者的困境。代理主席，我再強調，這建議並不是要長者與公務員攤分現時牙科服務的資源，只是希望政府以目標為本，改善牙科服務，政府增撥的資源相對較少，同時做起來亦較有彈性。

代理主席，另一個我想提出的問題是政府牙科診所嚴重不足，港島只有1間牙科診所，並只是上午開診；九龍兩間，開診時間每星期只有1或兩個上午，新界區8間，聽起來像好一點，但當中有些每月開診一個上午，如大澳，亦有每星期只開一晝，如大埔、粉嶺和屯門等。我覺得這亦是急待解決的問題。到了市民忍無可忍時，最終要找政府牙科拔牙，希望一了百了，也不是一件容易的事。因此，我希望局長真的要正視這問題。多謝代理主席。

余若薇議員：代理主席，我剛才聽到梁家騷議員發言說他有點困難，因為看到原議案及這麼多修正案，他有很多部份也同意，但擔心不知怎樣表決，而致令梁美芬議員的修正案不獲通過。我想告訴梁議員，公民黨經常遇到這些問題，我們會在發言時解釋。其實，我們在沒有法律約束力的議案中，很多時候，實在難以只由於就某個部份表示不同意而否決整項議案，因此，只要同意大方向，我們也會表示贊成，希望玉成其事。不過，如果認為某部份有問題，便可以在發言時，指出對某部份有保留。好像今天的議案辯論，有關牙科服務及保健，其實，公民黨對大方向是同意的，不過，我們亦有少部份擔心的，例如，看看王國興議員的原議案的(二)部份，如果公共牙科門診服務必須包括全面牙科診療，如檢查牙齒、洗牙等，我們很明白這些是很昂貴的服務。如果全面由公營醫療服務部門所提供，那麼私營醫療機構又怎麼辦呢？其實，這是有影響的，因為如果向所有人提供一些免費或廉價服務時，便會連累真正需要這些服務的人，令其輪候時間增長很多，因此會導致這些人也會受到影響的。

因此，我們有時候在一些議案辯論時，不能把一些字眼當作法律條文，說如果把這些字眼擴張又怎麼辦，故此，大家惟有在發言時，指明對這種問題的看法是希望有全面的公共服務，因為政府一直表示基層服務是很重要的，預防勝於治療，對嗎？所以，也應向基層提供全面的服務。但是，有關服務的對象或提供的方法，誰須付費或如何處理，這些都是可以斟酌的細節，使其結果不致是全部人也能擁有廉價服務，而最終連累大家沒有服務。因此，我希望能說清楚這一點。

代理主席，今天大家在發言時，也提到香港牙醫服務的情況所出現的問題，第一，牙科保健計劃只停留在小學層面，在預防口腔疾病的第一步，應該培養人們從小有定期檢查牙齒的習慣，所以，政府由小學開始便實施牙科保健計劃，其實是很好的。根據2001年口腔調查報告，香港有近約九成學童由小一開始參與計劃，直至12歲，學童的牙齒蛀蝕情況的平均數值為0.8，相比全球平均數值1.7為低，與澳洲並列鄰近地區最佳位置，反映出這6年的牙科保健確實帶來不少正面作用，令普遍學童都很少患有蛀牙，或能透過保健計劃中修補過來。

可是，由於現時的牙科保健只停留在小學層面，所以一旦升上中學，學童便會失去對口腔健康的保障。據資料顯示，沒有了這種福利的中學生中，差不多六成人都有牙石積聚，相比起早年來自小學生樣本多出高達10%，其原因很簡單，有不少學生與家長皆認為牙科保健費用高昂而拒絕尋求相關服務，餘下只有20%稱仍會往牙醫接受牙齒檢查(即每5名學生中僅有1名會接受定期檢查)。這種急劇下降趨勢，正正反映出，缺少一個長期的保健計劃，市民便因資源的問題而忽略牙科的保健，因此，差不多半數35至44歲的人士都有牙石積聚和牙周袋等牙患，情況令人關注到，只有一個長期的牙科保健計劃，才能令市民擁有全面的口腔健康保障。

第二，我想談談公共牙科診所供不應求，政府在停止給予學童牙科保健同時，其實如能提供足夠的門診服務或措施，亦可令市民的口腔健康有所保障。可是，反過來看，政府在這方面亦是乏善可陳。環顧香港的牙科門診服務，只有11間公共牙科診所提供街症服務，而有關服務亦只針對為公務員、其供養的家屬及退休公務員提供牙科服務。不過，我知道這情況是十分緊張的，代理主席，你也知道的，每次到法庭聆訊時，唯一聽到法官說，今天一定要早走，一定要提早退庭時，便是說他預約了牙醫，每次均如是。

第三，綜援的學童完成小學課程便不能受惠。對經濟能力較差的家庭來說，沒有足夠的公共牙科醫療時，他們也不可找私營牙醫，這種情況對於綜援人士來說，會出現更多困難。除非受助人是年老、傷殘或經醫生證明健康欠佳才可申領牙科津貼外，其餘的人士，只要完成小學階段便不能受惠，至於往後的定期檢查及診治則須自行付款，所以，在這方面，我們很贊成向領取綜援人士應該提供服務。

代理主席，我以上所講述的，正是現在香港就牙科保健及門診服務不足而衍生的主要問題，要解決這狀況，不少人均要求增加資源及撥款。代理主席，我希望政府除了增加資源及撥款外，亦會使服務可以針對最有需要的人士，特別是弱勢社羣和年老人士，以及在兒童健康時盡早得到適切的照顧。多謝代理主席。

張國柱議員：代理主席，有議員在年初時曾問過局長有沒有新計劃增撥資源以改善牙科服務，當時局長說牙科保健的問題是要做好預防的工作，而政府的政策是致力透過宣傳和教育，提高市民對口腔衛生的認識，幫助他們養成良好的口腔衛生習慣。但是，我想指出，只有保健是不足夠的，即使預防再好也會有病，而有病便要看醫生。現在動輒要數百元才可以檢查牙齒，如果要補牙或脫牙便更貴至不得了，對一些經濟情況較差的人是很大的負擔。牙科服務在香港其實是頗為奢侈的，所以，大家都看過電視廣告叫人到深圳“睇牙”，這正正反映本地的服務並不是一般人可以負擔的。既然政府常常鼓勵市民年年檢查牙齒，為何公共牙科門診服務不包括簡單的服務如檢查牙齒及洗牙呢？

對長者來說，他們面臨的問題更嚴重，常言道，“年紀大，機器壞”，老人對牙科需求比一般人更多，要做假牙及鑲牙，這些護理安排比一般服務更昂貴。所以對於王國興議員建議為60歲以上清貧長者設立牙科保健計劃，以及鄭家富議員提出的研究在長者健康中心設小型牙科診所的議案，我認為是有迫切性的需要。可是，對於梁美芬議員的修正案，將牙科保健年齡提高至65歲，我是不認同的，因為很多長者在60歲時或以前牙齒已經出現問題，及早治療反而可省卻將來的支出。

代理主席，對於議員一再要求牙齒保障服務，政府經常抱有保留的態度，經常以醫療融資方案為擋箭牌。政府用的藉口是因為資源的問題，所以要先有醫療融資方案才有其他服務。可是，大家都知道，醫療融資方案已討論多年，現在仍然是諮詢階段，對有牙患的人，尤其是長者，飲食已經不方便，經常牙痛，“牙痛慘過大病”，他們要等多久才能解決煩惱呢？改善公共牙科服務是迫切的，所以，設立基金應付亦是應該的。

至於中學生的牙齒保健需要，當局是不應該忽略的，因為政府其實沒有提出一個確實原因，解釋小學生有牙科保健而中學生卻不受保障。代理主席，我謹此陳辭。

陳克勤議員：代理主席，俗語有云，“牙痛慘過大病”，但在香港我們看見有不少人寧願忍住牙痛，都不願意看牙醫，因為害怕看完之後，會心痛及“肉痛”，現時牙醫收費，等閒也要數百元，甚至數千元，因而直接影響市民尋求牙科護理服務的意欲。

政府在2001年，曾經進行全港口腔健康調查報告，報告顯示約有52%的成年人，以及38%的非居於院舍的長者，對口腔健康護理服務費用的價值均表示懷疑。

本港現時主要的牙科護理服務是由私營或非牟利機構負責，政府方面，正如局長表示，只扮演健康促進者的角色，進行宣傳和教育的工作。在提供公營牙科門診服務方面，非常有限。

雖然現時全港有11間公立牙科門診，開放給市民使用，但市民可使用的節數卻很少，可能1星期之中只有一兩節時間。正如剛才有同事指出，如果住在離島地區，可能1個月才有1節服務，而且這些門診正如我們的同事亦指出，主要只是提供止痛和脫牙等簡單的服務，如果須跟進治療，市民只可以向私家牙科醫生尋求服務，十分不便。

近數年來，我們經常在電視上看見，不少內地的牙科診所都在本港大賣廣告，賣點是甚麼？以價錢平、服務好，甚至有些過關後便有專車接駁至診所門口作招徠。但是，這些內地牙科診所服務水準參差，出事之後可能要返香港“執手尾”，所以，有時候，市民如遇上一些服務差劣的內地牙科診所，更得不償失。最近，有報章報道有一名少女在深圳洗牙，卻因修牙工具不潔，結果染上丙型肝炎。就這些例子，病者要返回香港就醫，其實也會加重香港醫療負擔。

代理主席，雖然政府現時有為小學生提供學童牙齒保健計劃，每年為他們提供口腔檢查服務，但整體而言，民建聯認為政府在市民口腔護理服務的投放，仍然是十分少，不能夠應付現有需求。就這方面，王國興議員的原議案和梁美芬議員的修正案都提出，要將計劃擴展至中學生，以及政府資助的全日制大學生，民建聯大致上都支持。

但是，要更有效改善兒童的口腔健康，有必要由更小的年紀開始做工夫。不少家長都有誤解，覺得幼兒蛀牙或牙齒無故脫落是等閒事，他們因遲早要換上恆齒，這明顯是忽略了幼兒牙齒護理。要知道，幼兒牙齒的健康會影響到恆齒的生長及長出位置，而且不少口腔健康問題，都是由幼兒時開始糾正，這些不良習慣不可延續至成年。故此，民建聯認為，學前的幼兒牙齒保健計劃也是必須設立的。

(主席恢復主持會議)

至於長者牙科醫療方面，民建聯同意是要加強這方面服務，因為不少長者在年青時候，都沒接受過牙齒護理的知識，意識亦較薄弱，認為年紀大，牙齒脫落是正常的生理現象，他們可能任由情況發生，結果令他們的說話能力、進食情況及生活質素也大大受到影響。

民建聯不想看到長者披星戴月，在街上輪候普通科門診看牙醫，也不希望他們因金錢問題而不去做定期口腔檢查。所以，擴展服務和設立長者牙齒保健計劃，是刻不容緩。

對於梁美芬議員提出的修正案，刪去原議案中為60歲以上清貧長者設立牙科保健計劃，改為65歲，民建聯是反對的，因為這樣做會令不少真正有需要服務的長者，被剔出受惠範圍。

梁議員修正案的另另一部份，是要求開放政府牙科服務給綜援人士。民建聯認為，在現行制度之下，只要綜援受助人通過社署的審核機制，便可以申領津貼使用私營牙科服務。況且，現時的公營牙科服務，除了讓公務員使用外，局部也開放給所有市民；如果按照梁議員的建議，只擴展到綜援人士，反而是收窄了可以受惠人士的範圍，特別是影響到一些低收入或清貧人士。所以，民建聯對梁議員的修正案投棄權票。

鄭家富議員的修正案中，提出政府應該設立基金，津貼有需要人士使用私營或非牟利機構的牙科服務。民建聯不反對政府資助有需要人士尋求私營服務。從多個公私營合作的醫療計劃之中，亦看到政府在這方面的意向。但是，這些計劃不是以基金形式營運，我們也看不見鄭議員的修正案中有成立基金的理據，因此民建聯就此會投棄權票。

主席，我謹此陳辭。

李國麟議員：主席，就牙科服務這項議題，立法會在不同的情況下均討論過。這項議題所帶出的重要信息，便是香港現時不止是牙科，而是整體的基層健康服務也有不足之處。正如特首在今年的施政報告中指出，我們應該加強基層健康服務。

過往，在基層服務方面，牙科服務基本上也只是會提供一些基本的治療。除了學童保健之外，基層的牙科保健服務是沒有的。成年人，年長人士也得不到服務。

有同事談到公務員的問題，但我覺得這不應是在今天討論的議題，而且是不適切的。因為按照公務員現時的聘用條款，他們是可以在政府的牙科診所得全面性的牙科治療，這與一般的大公司、大學等其他機構的醫療福利制度相若。所以，不應該以此相提並論，指公務員可以使用政府牙科的診所，而一般市民大眾卻得不到這些服務，這是不適切的。當然，這樣作比較，會帶出一個不公平之處，便是政府既然可以為

僱員提供醫療福利，為甚麼不可以把這醫療福利擴大，向大眾提供基層保健，甚至全面的牙科治療呢？這才是政府值得思考的問題。

政府其實也要研究的是，如果市民大眾均可以到公營機構進行牙齒保健，包括洗牙、檢查牙齒等，同樣地，牙齒只是身體一部份，為甚麼政府不在它的GOPC(即門診部)設有每年定期檢查身體等各類保健服務，讓市民大眾可以享有呢？這也是可以落實基層健康服務的一部份。不過，我們亦要考慮一下，如果政府這樣做，究竟是否要投放很多資源呢？政府過去的政策是以預防為本的，而且是要市民大眾自行預防本身的健康為本，而不是由政府幫助保障健康。無論是在牙齒或身體其他系統，均是這樣做的。

今次這項議題，是希望政府把服務擴大至全民的牙科保健，提供基本的牙科檢查、口腔護理，甚至洗牙這些服務。相應來說，政府其實應該提供一般的門診服務，讓市民大眾每年有定期的身體檢查，這樣才可以切實達到政策上的改變，達到全民保健。當然，在資源分配上，政府要慎重考慮。我們是否要這樣想呢？我希望政府思考一下。我個人或香港市民絕對不會反對政府公營部門日後也提供這類保健服務。

但是，這正正跟政府現時的政策稍有出入，因為它要推廣的是公私營合作，即“錢跟病人走”的概念。既然政府已開始推動“錢跟病人走”的概念，為甚麼不嘗試先從牙科方面着手？正如同事的議案或修正案指出，為甚麼不向老人家提供全面性的牙科服務呢？

其實，政府現時所採用的醫療券制度，是包括牙醫的，不過，不幸的是，第一、醫療券的金額太少了，求診一次可能已用完；第二、外間的牙醫收費也可能太貴。其實，政府可否考慮把它擴大……當然，周局長會說這只是一個先導計劃，他們之後會作出檢討。我希望他們檢討的時候，也會研究日後會否特別着重老人家在牙齒保健和健康治療方面善用醫療券，擴大醫療券的數目、金額和功用，以落實“錢跟病人走”的概念？此外，無論老人家是60歲、65歲、70歲，均可以使用醫療券來幫助他們保持牙齒健康。

老人家的牙齒是特別重要的，年紀大，除了“機器壞”外，牙齒也會壞的。牙齒壞了，會出現進食問題，身體各方面的功能也未必暢順。此外，在張開口笑的時候，如果整副牙齒到處是洞，他們便可能不敢笑了。老人家經常不敢笑，“苦口苦面”的，便很慘了，對社交和精神健康也有影響。所以，老人家的牙齒是重要的。

剛才有同事提過，兒童的牙齒，不論是乳齒和剛長出的恆齒，都要正確地護理。周局長剛才提出有很多計劃來保持這批學前兒童、小學生甚至是中學生的牙齒健康。雖然這是重要的，但除了把責任交給他們，要他們自行預防為本之外，政府也要加大力度，投放更多資源，令學前兒童、小學生和中學生有更佳的牙齒保健。當然，最理想的便是每年為他們定期檢查牙齒，甚至定期洗牙一次，但政府要考慮資源問題。

至於大學生或成年人，我覺得這便可能是一個較大的要求了。因為大學生便已是成人，成人的牙齒當然是重要的，不過，以現時政府的政策，他們是應自行保持牙齒健康的。按照梁美芬議員的建議，政府便須修改有關的政策，我對於這點是有保留的。

整體來說，這次的議題帶出很重要的一點是，政府在落實基層健康服務方面是不足夠的，在牙齒保健方面則更不足夠。所以，我希望局長落實行政長官的施政報告，先在牙科或牙齒保健方面落實提供基層健康服務，增撥資源，為老人家和兒童多做點事。

多謝主席。

張宇人議員：俗語有云：牙痛慘過大病。要是牙齒護理得不當，嚴重者除了會導致牙齒脫落，更會影響食慾及儀容，因此，自由黨支持推動全民口腔健康的工作。可惜，政府一向沒有在口腔健康的政策做甚麼工作，除了間中宣傳推廣一下，以及提供非常有限度的服務外，基本上是乏善足陳。可是，現實情況是普遍成年人的口腔健康已出現警號，要政府及早制訂這方面的政策，以防止情況惡化下去。

政府於2001年由衛生署進行首次的全港口腔健康調查，雖然結果顯示本港的口腔健康狀況，較過去有所改善，但蛀牙及牙周病的問題卻迫在眉睫。調查發現在成人組別中，高達97.5%蛀過牙，而且差不多一半患有牙周病，至於長者不但普遍有蛀牙及患有牙周病，“甩牙”情況亦相當普遍，近半長者牙齒脫落，剩下20隻牙，甚至更少。當中居於院舍的長者更有三成已完全沒有牙。我想現時的情況只會更壞而不會更好，因為政府一向沒有就口腔問題的嚴重性及普遍性，採取甚麼積極的跟進行動。

事實上，現時政府提供的牙科門診服務是“有限公司”，即只是拔牙或止痛，再沒有其他。況且，牙科門診更不是每區都有，全港島只有1間門診，人口最多的沙田卻連1間也沒有。基層市民較集中的深水埗，

人口增長最快的天水圍同樣沒有牙科診所。可見，不計服務內容，單是牙科門診的分布，已完全與人口的分布或增長脫節。

本來，對大部份牙患者來說，脫牙是最後的選擇。可惜，現時不少清貧市民因不能負擔補牙或其他護理費用，或欠缺對牙齒護理的正確認識，最終只能面對脫牙的結局。政府門診在替病人拔牙後，當然不會提供鑲牙服務，令病人很多時候無齒可用，苦不堪言。

自由黨認為，政府應以保牙護齒為本，應增設補牙、洗牙、鑲牙等，以至擴大牙科保健計劃。

以衛生署推行的小學學童牙科保健服務為例，2001年的口腔普查中，顯示了它具有一定的成效。政府並於同年計劃擴展該計劃，想惠及中學生。至今已過了7個年頭，仍只聞樓梯響，沒半點實際行動，因此，自由黨要求政府盡快推出有關計劃，使學童牙科保健的好處能惠及50萬中學生。

牙科護理計劃亦應同時惠及長者，特別是清貧的長者。因為現時60歲以上領取綜援的長者可享牙科津貼，但家境清貧又沒有領取綜援的長者，往往要向私家牙科醫生或診所求診，但每次的牙齒護理費用，由百多元至千多元不等，對收入微薄的長者而言，會造成一項沉重負擔。如果因此而諱疾忌醫，後果更是難以想像。

主席，對於鄭家富議員的修正案中提到要為安老院舍的長者提供外展牙科服務，自由黨也是支持的。我們也贊成向有需要人士提供牙科津助，但對成立基金的做法有保留，因為這會積壓大筆資金，而且還要花費金錢和時間管理，不及向有需要人士派發“牙科券”般來得簡單、快捷。

至於梁美芬議員建議將牙科保健計劃擴展至全日制大學生，但現時大部份大學均設有牙科診所，而且收費廉宜。以梁議員工作的香港城市大學為例，全日制學生及兼讀生，檢查牙齒只需款30元，而每20分鐘牙科收費則為98元，足夠做一次普通的補牙、洗牙或脫牙。加上目前多所大學提供的牙科服務遠較學童保健全面，如“杜牙根”及造牙套亦有提供廉價服務。故此，自由黨對梁議員的建議甚有保留。

此外，梁議員的修正案想把牙科保健計劃由“60歲以上清貧長者”改為“65歲或以上長者”，是未有顧及年滿60歲或以上清貧長者的需要，故此，自由黨同樣有所保留。

主席，我謹此陳辭。

陳茂波議員：主席，王國興議員提出的議案，我雖然並不是每一項內容都同意，但我覺得這項議案的精神和方向是正確、是值得支持的。其實，立法會已於今年5月曾經辯論並通過“立刻改善本港醫療服務”的議案，當時亦有提及公私營牙科服務的合作、加強口腔護理的教育，以及增設學童和中學生等的護齒券，以保障市民口腔健康。

政府當局一直強調，要有效提升口腔健康，首要的方法，是做好預防的工作，故此當局的政策是致力透過宣傳和教育，以提高市民對口腔衛生的認識。

不過，我認為，除了宣傳和教育，政府在預防工作方面，可以多走一步，王國興議員提出的議案，當中提及為中學生設立牙科保健計劃，我認為是值得政府投放資源做的。

現時，衛生署專為全港小學生提供基本牙齒及口腔健康護理的學童牙科保健服務，政府於2007-2008年度用於學童牙科保健服務的開支，約一億六千七百多萬元，參加的學童約365 000人，為每名學童提供有關服務的平均成本約620元，而根據2005年和2007年這兩個年度的數據顯示，每個年度平均有約22%參與服務的學童，在口腔健康檢查後需要作出跟進的工作。

以現時全港有約44萬名中學生計算，政府的開支雖然增加約兩億多元，但我認為，口腔健康應從小做起，才能發揮真正的預防作用，也有助減低日後的公共醫療開支。

雖然食物及衛生局局長周一嶽先生曾於今年年初向立法會表示，政府與牙科業界仍在研究為中學生設立牙科保健計劃的建議，但政府當局於本年度財政預算案發表後卻表示，未有計劃增撥資源進行牙科保健服務。我希望當局慎重考慮王國興議員這方面的建議，不要為節省短期的開支，而忽視長遠的負擔。

至於原議案的第一及第二點的訴求，我有所保留，因為公共醫療服務所涉資源和承擔龐大，我認為應要整體檢視，而不是單獨抽出其中一部份來看，所以，有關公共牙科的服務，我認為應留待推行醫療改革時一併考慮。

鄭家富議員提出的修正案，提到政府應先行設立基金，津貼有需要的人士使用私營或非牟利機構的牙科服務。

主席，政府現時透過11間牙科診所為市民提供緊急及減輕痛楚的牙科治療服務。綜合社會保障援助(“綜援”)受助人如果是60歲或以上、傷殘或健康欠佳，亦會獲發牙科治療費用津貼。綜援受助人又可往社會福利署認可的36間牙科診所求診，他們可獲發特別津貼，支付登記及檢查的費用，受助人亦可利用津貼向私家牙醫求診。因此，我認為，目前並沒有設立基金的需要。

梁美芬議員的修正案提到將現時為公務員提供的政府牙科診所服務，擴展至領取綜援人士，我亦很有保留，我認為，領取綜援人士正如我剛才所述，已經可以透過目前的渠道得到所需的服務，如果政府現在要將為公務員、退休公務員及其家屬提供服務的牙科診所的服務，擴展至兼顧領取綜援人士的話，這些牙科診所除非得到大量增撥資源，否則一定會不勝負荷。因此，我認為梁議員的修正案並非一項微調，而是一項重大的政策建議，應該審慎行事。

主席，我謹此陳辭。

陳健波議員：主席，香港現時牙科服務嚴重不足，所以，今天的議案是十分有意思的。根據今天討論的資料，大家看到政府在牙科方面的撥款數字與其他服務相比明顯嚴重偏低。今天這項議案及各項修正案從各方面提出改善牙科服務的範圍，包括檢查、洗牙、脫牙、補牙、鑲牙及根管治療，這方向非常好。並希望把服務範圍擴展至60歲以上有需要的人士，同樣地，這方向亦是很好的。

可是，大家也知道，實際情況是牙科服務非常昂貴，特別是鑲牙或根管治療，動輒要數千元，甚至過萬元。現時，香港的情況是人口已經老化，大家正在討論醫療融資時，亦明白到2033年香港的實際需要與預計需要差距相當大。所以，在醫療開支嚴重短絀的情況下要怎樣做，我們希望政府就牙科服務制訂長遠的政策。

一方面，由於現時的服務層面很窄，已很明顯要作出改善，但另一方面，考慮到配合實際人口老化的情況，政府在牙科方面有甚麼長遠的政策呢？要逐步加強服務之餘，亦要考慮公私營合作。正如剛才梁家驊議員提到，如果真的由政府全面提供服務，即使聘請所有私家牙醫也未必能解決問題，況且，訓練也需時很多年，所以，我希望政府制訂長遠的政策，在訓練人才方面作出配合。此外，我亦希望政府多利用保險界的服務，進行公私營合作，令市民盡早得到最佳的牙科服務。

我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

陳偉業議員：主席，關於香港人的牙齒問題，曾出現在BBC國際性的新聞特別報道上，因為我安排了BBC的記者在天水圍訪問一位長者。該名記者看見那位七十多歲的長者時感到很訝異，因為那名長者滿口鋼牙，好像“007”電影中的人物般。記者問他為何換了一口銀色的鋼牙，他便告訴記者那是因為他的牙齒全部壞了，在香港換假牙很昂貴，於是他便返回福建鄉下，以60元一隻的價錢把所有牙齒換為銀色的鋼牙。記者覺得很奇怪，為何在香港領取綜援的長者不能得到基本應有、人道的服務，而要被迫換上滿口令不少人覺得顏色奇異的牙齒？

牙齒的狀況其實表現了一個地區的國民生活水平。我記得在十多二十歲時，一些叔父輩對我說，但凡到一個地方，觀看當地國民的牙齒狀況便知道那個國家是否富裕。如果一個地方國民的牙齒又白又美，他們一定是富裕及有高水平的。我認為我們可以到世界各地看看，越是貧窮、教育水平越是低的地區，當地市民的牙齒便越多問題。香港也是一樣，對嗎？居住在貧窮地區，尤其居住在板間房的長者，他們的牙齒跟居住在豪宅區或在富豪吃飯的地區出現的長者的牙齒是完全不同的。

牙齒是身體的一部份，多年來，我都不甚明白為何醫院管理局或政府的醫療政策，竟將牙齒剔除於一般醫療需要之外？這其實是一項很荒誕、荒謬絕倫及畸怪不堪的政策。牙齒是身體的一部份，牙齒有病即身體有病，但當牙齒出現問題時，卻是這些服務不包、那些服務又不包，令領取綜援的人很辛苦。在2007年4月，立法會負責檢討綜援的小組召開了會議，很多團體反映現時有關牙齒的政策嚴重缺陷，包括牙科治療津貼宣傳不足、申請津貼的手續繁複、公共牙科診所嚴重不足、制度欠彈性、處理申請的職員官僚僵化、牙科治療津貼不包括拔牙，以致大部份長者不能受惠。

牙科治療津貼怎麼可能不包括拔牙？我不知道負責制訂這項醫療政策的官員是醫療知識方面的白痴、是封閉，還是甚麼也不懂，他們完全漠視了長者的基本生活需要。局長，你試一試牙痛不拔牙，下令所有公務員牙痛時也不准他們拔牙，他們所面對的苦楚會是怎麼樣的呢？

所以，我一開始發言時已表明，政府處理市民牙齒問題的態度和精神原則是極為荒謬、完全沒有邏輯、完全沒有理據，而立法會須辯論這個問題也是很荒謬的。政府官員為何可糊塗至將牙齒問題從身體上其他健康問題和需要，如此僵化地剔除出來呢？

香港可能也是一個貧窮落後的地區，對嗎？我們不可與美加、澳紐等同。美加、澳紐等地區的貧窮家庭，其牙齒狀況絕對較香港貧窮家庭的牙齒狀況好。牙齒健康不應以金錢、階級來訂定，但香港卻是這樣，窮人的牙齒便不受照顧。香港政府的高層官員可能認為牙齒健康是一個階級的特殊對待，這項政策必須糾正。

我真的希望局長……但局長很多時候都不接納意見。我們討論雞的問題，他不接納我們的意見；討論雞苗的問題，他不接納我們的意見；討論牙齒問題，他又不甚接納我們的意見；討論專科門診也是一樣，對嗎？有些市民輪候專科門診6年了，但至今仍未輪到，對嗎？至於這個問題，如果立法會一致支持……主席，我相信這項議案今天最終會獲立法會一致支持的，如果對於獲立法會一致支持的方案，政府仍是冥頑不靈，繼續不作出改善，這個政府便是沒有甚麼希望的了，最後又是徒使民憤日深，官逼民反。如果政府能撥出資源，所需的資源其實不多，對嗎？政府過去退稅、退差餉，只要拿少許出來，便已足夠處理市民牙齒保健的問題及作出改善了。

儘管我說是沒有甚麼期望，但仍希望會有奇蹟出現。我希望不管是政府還是特首或局長，都能為香港基層市民的牙齒保健做一點好事。多謝主席。

潘佩璆議員：香港的長者沒有牙齒，這個問題真的十分嚴重。很多長者，甚至市民也有誤解，以為牙齒隨着年紀大而脫落，是很平常的事情。此外，香港的牙醫除了少數因為是服務於志願機構，所以收費較便宜外，大多數也是私人執業，牙科服務收費十分昂貴。長者沒有收入，即使無須領取綜合社會保障援助（“綜援”），他們很多時候也不捨得花錢治理牙患，而即使捨得花錢，很多長者也沒有能力。大家也知道，現時如果要種牙，說的是要數萬元；如果要種數顆或整副牙齒，那筆費用可能已足以支付一層樓宇的首期。即使是進行一項簡單的牙科檢查也要花費數百元，更遑論要花一大筆錢種牙了。有時候，長者未必捨得花費，也未必能夠拿出金錢來進行一項簡單的牙科檢查。

長者的牙齒毛病有多普遍？我這裏有一些數據。衛生署在2001年進行了一項口腔健康調查，該份調查報告做得相當好。調查發現，在65歲至74歲的長者之中——並非居住在院舍的長者——沒有牙齒（無“齒”之徒）的百份比是8.6%，至於居住在院舍的65歲以上的長者，沒有牙齒的比例居然高達27.2%，即差不多每4個人便有1人是沒牙齒的，這是一個頗驚人的數字，反映出問題相當嚴重。這個數字似乎也反映了居住在院舍的長者，由於種種原因疏忽照顧牙齒，令牙齒的健康狀況差很多。

很多人以為老來牙齒脫落是理所當然的，有些長者看到自己的牙齒一顆一顆脫落也不理會。如果牙齒脫落的現象可以挽救，對長者是有很大好處的。我首先說一說牙齒脫落會有甚麼問題。香港大學的牙科學院曾進行一項研究調查，發現在牙齒全部脫落後但沒有配戴假牙的長者中，營養不良的長者所佔的比例相當高，這反映了長者沒有牙齒後便不能進食營養均衡的食物，因而引致營養不良。沒有牙齒會使咀嚼和吞嚥有一定困難。如果把食物直接吞下去，又可能因為沒有咬碎，引致消化能力變差。

為了補救這個問題，讓沒有牙齒的長者也可以進食食物，很多時候便要把食物變成流質或全部弄碎，好像“餬仔”一般。我不知道大家有否享用過這種“餬仔”餐？我經常看到長者享用這種“餬仔”餐。我可以告訴大家，即使食物本身是珍饈百味，一旦變成“餬仔”，首先，看起來已令人失卻食慾，其次，吃時一點口感也沒有。如果只是一餐半餐，例如有些人因為接受了腸胃手術而須進食流質食物，只吃數餐還可以忍受，但大家想像一下，如果長年累月每一餐也吃這些東西，生活質素會是怎麼樣？

世界衛生組織對於長者的牙齒健康其實有一套標準，但我恐怕香港大多數長者也未能達到這一套標準。根據該套標準，80歲的長者口內最少應有20顆能正常活動、可以用來咀嚼食物及不鬆動的牙齒。香港有多少長者可以達到這個標準？我沒有答案，但我相信真的很少。

除長者外……長者的牙齒問題有很多，剛才已經說過，包括蛀牙、牙瘡、牙周病引致牙齒逐顆鬆脫、牙肉痛(由於摩擦產生牙肉痛)等，表面看來，這些問題只會引致不便，但正如剛才所說，其實是會導致營養不良的。有一些牙齒毛病其實會影響整個人的身體健康。不少較年輕的朋友也有牙患。我們很多時候聽到有人說咬到流牙血，流牙血也是一種很普通的現象。如果一個人無緣無故流牙血，那絕非一件值得恭喜的事，因為很可能是早期牙周病的病徵。

現時，政府的牙科診所只為公務員、公務員家屬及退休公務員提供牙科服務，至於普通市民，則只可以在指定的診所接受非常有限度的緊急服務，這其實是不足夠的。政府向市民宣傳要注意自己牙齒的健康，又告訴我們政府會為市民提供足夠健康保障，讓我們不會因為沒有錢而不能看醫生和治病。但是，我想問一問政府，為何對於人類消化系統最前線的部份——我們的牙齒、牙肉——卻居然沒有提供任何保障呢？所以，我希望政府能重視這個問題，讓香港市民能有最基本的牙科保障及服務。

我謹此陳辭，支持議案。

梁家傑議員：主席，衛生署在2001年進行的口腔健康調查結果顯示，51%的5歲學童和97.5%年齡介乎35至44歲的成人有蛀牙問題，而59.5%的12歲學童有患上牙周病的危機。此外，8.6%的非居於院舍和27.2%的居於院舍的65歲以上長者已掉光牙齒。所謂“牙痛慘過大病”，從7年前的統計數字可見，不少香港市民都曾受到牙患的煎熬。

可是，根據政府去年的答覆，衛生署在過去5個財政年度並沒有增撥資源作額外的學童牙科保健服務及公眾牙科服務。衛生署的調查結果已經充份反映香港人的牙齒健康狀況並不理想，但政府竟然一直都沒有針對性地增撥資源解決問題，真令人百思不得其解。

主席，現時領取長者綜援的受助人，本來可以獲得由社會福利署（“社署”）發放的實報實銷牙科津貼，但根據社署要求，申領人須親自到社署保障部預約領取表格，然後選擇從指定的三十多間牙科診所領取報價，申領人須先墊付報價的費用，再預約社署審批，最後才可以不超過獲批的價錢求醫。既然是政府指定的三十多間牙科診所，為甚麼仍然要長者領取報價呢？

主席，一位患牙痛的長者竟然要過五關斬六將才可以獲得適切治療。這些繁複的行政程序只是反映了冰冷無情的官僚思維，完全失去了牙科津貼的真正意義。再者，綜援牙科津貼並不包括拔牙——有些同事已經說過——但公立牙科診所只有拔牙而不包括其他服務。如果病人要同時拔牙和補牙，便須穿梭於兩種診所，再一次受到行政程序的折磨。局長應該將心比己落實福利政策，簡化無謂的行政程序，才能符合市民的需要。

主席，雖然政府向長者發放長者醫療券，但長者醫療券其實對於相對清貧的長者作用不大。他們原來在公立診所可以得到免費診治，但如果要在私家診所拔牙或補牙等，動輒要花上一千幾百，甚至數千元，即使一次過用了總值250元的長者醫療券，仍然要補貼長者醫療券以外的差價，得不償失，他們亦因為一次過用了所有長者醫療券而損失了其他求診津貼，機會成本其實很高。本人建議政府在考慮推行長者牙科保健的同時，可以考慮向長者發放更高金額的長者護齒券，津貼他們到私家診所接受牙科治療。

主席，預防勝於治療是大家都認同的道理，所以本人同意政府應投放更多資源，為中學生設立牙科保健計劃。然而，據知，現時小學生的牙科保健計劃主要由牙科治療師而非牙醫負責，兩者最大的分別是牙科治療師可以為小學生作基本牙科檢查，確保他們的牙齒在健康狀態下成

長，而牙醫則主要針對比較複雜的牙科診療。中學生和小學生的牙齒結構不同，要有效地推廣中學生牙科保健計劃，政府便要投放更多資源聘請牙醫。現時，政府約有244名牙醫，但要應付超過65萬名病人，平均1名牙醫要應付超過2 500名病人，人手嚴重不足。政府於去年曾經表示會在聽取牙科業界的意見後，才考慮為中學生設立牙科保健計劃，政府今天應該告知本會有關的取態。

主席，本人絕對支持政府推動更全面的牙科保健計劃，以保障市民的口腔健康，但本人認為公共牙科門診作為基層醫療的前線機構，其服務對象應針對有需要人士，以免資源被濫用。

最後，本人想指出，公共牙科門診及私營牙科診所現時在市場上正扮演不同角色，政府在推展牙科門診服務時，亦應該確保私營牙科診所所有可持續經營的發展空間，只有這樣才可確保牙科服務能夠持續發展。

主席，本人謹此陳辭。

梁耀忠議員：主席，多位同事剛才不斷說“牙痛慘過大病”，這句說話其實隱含着甚麼意思呢？我想多位在席同事也曾有牙痛的經驗，大家也知道牙痛真的很辛苦，所以便有這句話。牙痛會令患者寢食不安，這種情況真的存在。我們最好是能夠預防，不希望出現牙痛，但很可惜，目前整個醫療制度根本並沒有所謂的預防措施，特別對長者來說，情況更令人憂心和感到“肉痛”。大家也知道，長者小時候對這方面的認識非常少，當時的社會環境亦非常貧窮，即使有注意牙齒、口腔的健康，但也沒有甚麼條件可以預防，所以這羣長者經常出現牙齒、口腔的問題。然而，我們也要明白一件事，潘佩璆議員剛才說得非常好，如果牙齒壞了，對身體健康的影響其實非常大：咀嚼時會不容易、不方便，於是引致健康問題。由於咀嚼得不好，所以便不想吃東西，導致得不到應有的健康。這是一個循環，我們不能不注視。

事實上，局長是醫生，他更應明白這個問題。一個人如果進食不良，身體健康會受影響，其他疾病便會出現，繼而衍生其他費用。所以，如果不花錢注重牙齒健康，表面上似乎可以節省金錢，但其實到頭來還是要花錢。既然如此，政府為何不面對這個問題，從問題的根源或起點做點工夫，卻要繞一個圈來做一些事情，折磨市民一番才感到開心呢？

為何我會用“折磨”這兩個字呢？主席，如果問長者在醫療方面，他們最希望得到甚麼服務？第一個答覆便是牙醫，即牙科照顧，因為看牙醫非常昂貴，對他們來說根本無法負擔。正因如此，他們惟有忍受，不

鑲牙或不補牙，任由牙齒痛、任由沒有牙齒，只是撐着、撐着。主席，如果這不是折磨，又是甚麼呢？可是，這種情況如果持續，其實並非一件好事，我剛才也說過，這是會影響身體健康的。所以，我覺得一定要尊重長者、照顧長者。他們過去不斷辛勞地為社會作出貢獻，當時的環境又不大好，令他們在這方面得到較少照顧，那麼，現在是否應該補償他們，撥出更多資源來照顧他們呢？這是第一點我想說的。

第二，張國柱議員剛才說在年初時，有些議員向局長建議應如何改善牙科服務，但局長表示政府的政策方針主要是進行宣傳和教育。主席，我不知道局長為何可以說得那麼天真、幼稚？如果做好宣傳和教育便可以解決問題，那麼便無須有那麼多醫院，不如讓更多醫務人員負責宣傳和教育，無須提供那麼多醫療服務了。

大家也知道，宣傳和教育是重要的，但那些只是整個醫療體系的一部份，只是構成身體健康的一部份，並非全部。如果一如局長所說，政府的政策方針是進行宣傳和教育，他會否覺得這項政策是錯誤的呢？我並非指宣傳和教育不重要，我沒有這樣說過，問題是為何他的政策會有這樣的偏頗，只着重宣傳和教育，而不做其他工作？這是否錯誤的呢？我認為在重視宣傳和教育的同時，也要看其他方面。

多位同事剛才均提及，我們現時的門診服務並沒有牙科服務，我們很有需要替長者補牙、鑲牙等，這些也是很重要的，還有一點更重要的便是洗牙。洗牙有助保持牙齒、口腔健康，因為既可清洗牙石和牙齒積垢的地方，也可一併檢查牙齒，因此，洗牙其實是十分重要的。王國興議員提出要照顧市民在洗牙方面的需要，我是非常同意，因為這是有助市民長期注意牙齒健康的最有效和最好的方法。

如果政府說資源不足，要作出一些比重，我覺得這也不要緊，因為政府在運用資源時經常出現這個情況，但在洗牙方面，我認為政府真的要想一想，特別是為長者想一想。如果可以經常替他們洗牙，他們便會減少出現牙齒的疾病，我覺得這是非常重要的。

至於中學方面，正如我剛才所說，政府的宣傳和教育，對中學更是重要，因為可以讓學生更明白如何愛護自己的牙齒，如何清洗和護理牙齒。我認為政府在這方面應加重“藥”、加重力量、多做工夫，希望學生長大後可減少對牙醫服務的需要，這樣便會更好。

主席，最後，我跟陳偉業議員一樣，也感到局長很多時候只是聽了我們的發言便算，沒有甚麼下文。我希望他明白這個問題是重要的，並且能切實跟進和加以改善。

主席，我謹此陳辭。

黃成智議員：主席，牙齒對人的健康和生活質素的影響是不容忽視的，但卻是最備受忽視的環節。世界衛生組織(“世衛”)去年召開了世界衛生會議，討論如何促進全球各地改善政策，特別是改善市民的口腔健康。

在世衛的會議上，倫敦大學教授SHEIHAM發表了一篇報告，基於科學研究，清楚指出口腔健康跟身體整體健康和生活質素的關係。SHEIHAM教授指出，牙科疾病是最常見的長期病患，是重要的公共健康問題。教授亦指出，牙科疾病改變病人的飲食，咀嚼時牙痛，會減少纖維等營養的吸收，他們血內的胡蘿蔔素、維他命C、葉酸等水平明顯地低於其他人。口腔發炎、長期受感染、腫痛，會令患者無法享受生活、無法好好發音、咀嚼、品嚐食物，影響社交活動，甚至無法好好安睡，這些均受影響。牙齒問題影響市民的身體和心理健康，同時亦造成其他長期疾病，例如消化系統的疾病。

教授這篇艱深的學術報告，對很多長者而言，是最明顯不過，是最容易明白的，因為這是他們日常生活中所面對的現實。2002年衛生署公布的唯一一份本港口腔健康的報告告訴我們現實情況，是很悲慘的。在牙齒問題上，住在院舍的長者是最慘的。他們當中約有三成是連一顆牙齒也沒有的，超過一半沒有假牙。在只有七成長者有牙的情況下，超過半數長者有蛀牙但沒有治療，全部長者平均每人只有10顆牙齒，但平均有2.6顆是無治療的蛀牙，大部份蛀到只剩牙根，無法修補。這些牙齒問題對很多長者是折磨。有3.4%長者因劇痛而影響睡眠，10.6%在無觸碰下也會牙痛，16.7%在觸碰時會牙痛，19.2%吃東西時不適，19.2%在咀嚼時有困難，12%說話有困難。現時約有一成長者居住在院舍內，他們住在院舍很難有兒孫樂，因與家人分開，所以很難有機會外出遊玩，吃東西及睡覺成為最主要的享受，但他們又牙痛到睡不着、吃不到東西、說話“漏風”以致沒有人明白，這樣的生活質素，實在是太悲慘了。如果任由他們這樣痛下去、吃不到東西，實在是不應該的。

其實，現時居住在老人院的長者很多都有申請綜援，而綜援是有資助長者看牙醫的開支。問題是，申請的手續很繁複。首先，長者要到社會福利署(“社署”)的認可牙科診所估價，拿到估價單後，又要向社署申請牙科治療津貼，才可正式看牙醫。安老院舍，特別是私營院舍人手緊張，怎會有人手為長者循着這些手續提出申請？我們民主黨的鄭家富議員剛才建議提供外展服務是較務實的做法，協助長者即場處理較簡單的牙齒問題，如果須有較繁複的服務，可以由外展隊的牙醫發出估價單，然後再安排看牙醫。

其實，在社區的長者情況亦差不多，他們的牙齒脫落至只剩下數顆，甚至沒有牙齒，而蛀牙導致的牙痛問題非常嚴重，有做安老服務的社工曾經向我反映，很多長者均營養不良，最初以為是因為長者窮困、節儉，不捨得購買食物，後來才發現，雖然長者貧窮確是真的，但沒有牙齒的問題更嚴重，很多食物長者都是吃不下的，這亦是造成長者營養不良的主要原因。在社區中，我們知道有很多長者沒有領取綜援，只依靠“生果金”和少許積蓄或其他收入(例如拾廢紙)生活，而私家牙科的成本極高，有社會服務機構以優惠價提供服務，檢查和清洗牙齒的收費每次約200元，鑲嵌假牙的收費更達數千元。鄭家富議員的修正案建議設立基金，最少可以立刻津貼這些長者鑲嵌數顆假牙，應付基本的咀嚼功能，而這只是一些很簡單的要求。

此外，綜援家庭的問題亦很大。牙科治療的費用津貼只限於領取綜援的長者、殘疾人士或健康欠佳人士，失業、低收入或單親家庭的綜援受助人是不能獲得津貼的。小學生還好一些，因為有學童牙科保健，但幼兒和中學生是完全沒有公共牙科服務的，而衛生署的調查亦發現，5歲以下幼兒有一半有蛀牙問題，如果這些家庭的子女有蛀牙，以現時的綜援金額只足夠應付最基本的生活開支計算，家中根本沒可能再撥出金錢看牙醫。原議案建議在社區設公共牙科診所，為中學生設牙科保健，可以紓緩這些家庭的困境。

我謹此陳辭，支持原議案和鄭家富議員的修正案。

何俊仁議員：主席，每次談到口腔健康或牙齒問題時，政府總會說出這幾句話：“在口腔健康護理方面，政府的目標是透過提高市民對口腔衛生和口健康的認識，協助市民適當使用口腔護理服務，藉此改善市民的口腔健康。”這真的是很官腔的說法，直接一點說，便是政府只想負責健康教育，教大家如何預防牙齒疾病，如果不幸出現壞牙、蛀牙等問題，就貴客自理，政府不會提供公共牙科服務的。

我們看看世界衛生組織(“世衛”)如何就口腔健康下定義：“Oral health is a state of being free from chronic mouth and facial pain.....gum disease, tooth decay and tooth loss, and other diseases and disorders that affect the oral cavity.”所以，口腔健康是市民免於長期的口腔毛病，免受蛀牙及各種疾病的影響。以現時政府的政策，市民是沒可能得到適當的口腔護理服務的。

牙科治療服務是香港醫療政策的一個缺口，政府提供的公共牙科治療只有學童牙科保健，為小學生提供的基本醫療服務。政府的11間牙科診所中，很多都是一星期開半天，其餘時間只服務公務員。所以，大家看到這些牙科診所基本上只是政府作為僱主，為公務員、家屬及退休公務員提供的員工福利，順便為公眾提供止痛及脫牙等簡單的服務。至於維護一些長期口腔健康的服務，例如補牙、做假牙、杜牙根等治療，市民便要自己想辦法，向私家診所求醫。

其實，公共醫療體系提供甚麼服務對市民口腔健康的影響有非常直接和明顯的關係的。我們先看看政府為小學學童提供的牙科保健，12歲兒童的口腔健康狀況是不錯的，因為我們有這種服務，所以蛀牙程度處於全球最低水平。可是，中學沒有牙科保健，有牙科檢查的中學生便降到只有21%，至於其他沒有牙科保健的人口，口腔健康問題便變得非常嚴重，在5歲以下的兒童中，50%有蛀牙，90%沒有治療。在長者方面，27%的安老院舍長者失去全部牙齒，一半有未治療的蛀牙，超過一半長者有牙周袋。

所以，我們覺得政府要做的，不單是增加門診和保健計劃，還要檢討口腔護理的政策，現時只做教育、預防的政策明顯是不足的，牙科的治療服務是必須的。其實，在世衛的刊物中，曾提及University College London的Professor SHEIHAM的意見：“The compartmentalization involved in viewing the mouth separately from the rest of the body must cease.”即不應把口腔健康和身體其他部份的健康分開處理，我們應該連同整體政策來提供基層的醫療服務，以改善市民的整體健康為目標。

世衛曾為2010年訂下一個全球的口腔健康目標，在長者中，沒有牙齒的長者不應超過5%。可是，在香港，正如我剛才所說，社區長者有8.6%是沒有牙齒的，院舍內的長者則有27%。1998年，審計署署長第三十一號報告書建議為長者設定口腔健康目標，10年過去，仍然沒有訂立這個目標，亦沒有任何措施改善長者的口腔健康狀況。

台灣一些偏遠地方的情況還比香港好。日前，我看到一則報道，指台灣的宜蘭縣政府為了照顧65歲以上弱勢長者，由特約牙科醫療所為中低收入戶的老人裝置假牙，以每人裝10顆假牙為上限，解決老人缺牙、無牙之苦，令他們重拾飲食的樂趣。所以，我希望香港政府不要落後於台灣偏遠的宜蘭縣，它實在有責任為清貧長者提供裝置假牙的服務。

我在此懇請大家支持原議案和鄭家富的修正案。

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：王國興議員，你現在可就兩項修正案發言。發言時限是5分鐘。

王國興議員：主席，對於鄭家富議員的發言和修正案，我是歡迎的，因為他豐富和補充了我這項原議案。對於梁美芬議員的修正案，我卻要表示反對，理由是她把我的議案和鄭家富議員修正案的範圍收窄，我覺得這是無視廣大基層市民的需要，尤其是“十無人士”的需要。再者，她還提出把長者牙科保健計劃的合資格年齡由60歲提高至65歲。

有關過渡期間對業界人士的影響，就着這一點，我覺得公私營是可以合作的。政府提供完善的公營牙科服務，並不會影響私人執業。如果市民有困難，政府其實可以透過提升醫療券計劃，幫助有需要的市民使用私營的牙醫服務，進行補牙、洗牙等，是完全沒有衝突的。

最後，我想談談政府的責任。局長在聽過我們的議案和修正案後就口腔健康衛生方面的發言，也只是停留在宣傳教育，我覺得這是十分可惜的。我們今天提出議案，最重要的是指出在市民健康、消化系統的第一個關口，即牙齒這個環節，政府沒有提供一個全民的牙科服務。

再者，在保健方面也出現斷層的情況。既然大家也知道病向淺中醫，而健康的基礎，最基本的便是從我們進食開始，在這種情況下，如果我們不是由基礎開始處理牙患和牙齒的毛病，斷層的情況也無法得到解決。政府剛才回應時完全沒有回答這個問題，不過，我很希望局長——局長也是醫生——稍後回應議員的辯論時，能夠詳細地提供一個好的答案，令我們看到解決牙齒保健、口腔護理的斷層問題的時間表和路線圖。

此外，政府也須對全民的牙齒醫療、護理提供全面服務。如果政府表示這樣要花很多錢和資源，其實，正如我們剛才多位議員發言指出，牙齒健康和口腔健康與我們整個人的健康是不可分割的，不能不理會這個部份。正正因為這是第一關，如果無法守住這一關，便會令我們的消化系統、排泄系統和身體各個部份均會受到很大影響。所以，這是政府不容推卸的責任。

政府過往只是向公務員提供這類服務，其實，這是十分不公平、不公平的。市民應該是老闆，我們作為老闆的反而也無法享有這種服務，這是否十分奇怪呢？我相信這種歷史原因始於殖民地時代的管治，但香港已經回歸，所以這個問題也是要解決的。

多謝主席。

食物及衛生局局長：主席，多謝各位議員剛才就議案及修正案提出寶貴意見，我謹就議員提出的主要問題，作重點回應。

正如我在議案辯論開始時提到，要有效提升口腔健康，首要方法是做好預防的工作，這也是世界衛生組織的重點。因此，政府的口腔健康及牙科護理政策多年來也是以“預防”作為首要目標，透過宣傳和教育，提高市民對口腔衛生的認識，從而養成良好的習慣。

除了做好健康教育的工作外，政府更為市民及有需要的人提供緊急的牙科治療服務。另一方面，市民也可從私營市場得到服務，更有一些非政府組織為市民提供價格相宜的牙科服務。至於如何進一步改善整體公營與私營的牙科服務，我們有必要審視各方面的意見。我們現時着重處理基層醫療、公私營失衡等問題。就個別服務範疇(包括牙科服務)而言，我們長遠要考慮各種因素，包括資源及需求的配合，更要訂定工作的優先次序。

王國興議員建議為中學生設立牙科保健計劃，而梁美芬議員也在修正案提出為大學生設立牙科保健計劃。正如我在剛才的發言時指出，現時的小學生牙科保健計劃成績十分理想，有超過九成參與計劃的小六學生的口腔健康狀況良好。他們年紀小小便有充份的護齒知識，也培養了正確的習慣。他們離開小學後，只要持之以恆，絕對可以保護自己的牙齒。

至於應否為所有中學生設立由政府資助的牙科保健計劃，我們是持開放的態度。但是，我們確實須有更多資料和數據來評估社會實際的需要；我們亦須參考其他國家推行類似計劃的經驗，包括計劃的成效、推行時所遇到的問題等。如果要在香港推行中學生牙科保健計劃的話，目標及運作模式又應如何？政府在計劃中所擔當的角色、計劃提供的牙科護理服務的範圍、財政承擔、牙醫業界及家長的意見均是我們必須慎重考慮的問題。我們樂意繼續聽取牙醫業界及市民的意見，再作整體考慮。

除中學生外，議員亦提及長者牙科服務。鄭家富議員的修正案提到為安老院舍的長者提供外展牙科服務，以及研究於長者健康中心設立小型牙科診所。現時，長者可以在11間政府牙科街症診所接受免費緊急牙科治療。根據衛生署於2007年進行的調查顯示，約有六成的政府牙科街症診所使用者為60歲以上的長者。另一方面，長者亦可使用由香港社會服務聯會屬下多個志願機構在港九新界各區設立的牙科診所提供的牙科服務。

對於經濟有困難的長者，政府透過綜合社會保障援助(“綜援”)計劃，向60歲或以上綜援受助人發放牙科治療費用津貼，以協助他們在私營市場獲得牙科治療服務。根據資料顯示，在2006年至2007年有2 700位綜援長者獲發牙科治療費用津貼。

鄭家富議員提到為安老院舍長者提供牙科服務。現時，衛生署轄下的長者健康外展隊伍亦會前往安老院舍及長者日間活動中心，舉辦有關牙齒保健的推廣活動，並向院舍的護理人員及長者傳授重要的護理牙齒知識。另一方面，現時有一些非政府慈善機構亦為安老院舍提供價錢相當相宜的外展口腔衛生服務。

梁美芬議員及鄭家富議員均在他們的修正案中，提及資助有需要的人使用私營診所或非牟利機構的牙科服務。事實上，我們將於明年1月推出一項為期3年的試驗計劃，為70歲或以上的長者每年提供5張面值50元的醫療券，以資助他們使用私營基層醫療服務的部份費用，讓他們在公營醫療服務以外，選擇切合需要的私營醫療服務。醫療券除可用於西醫、中醫及專職醫療服務外，亦可用於牙科服務。到現時為止，有超過1 000名服務提供者登記參與計劃，其中有超過百多名牙醫。

主席，現時世界上不同地方的牙科服務模式皆不盡相同，雖然有些地方的稅制相當高，但設有國民保健服務或社會醫療保障等計劃，也有其他地方的牙科服務是由市民以用者自付或私人醫療保險的形式支付相關費用。在制訂牙科服務模式時，這些國家固然有不同的政策考慮，但同樣亦須考慮不同模式的成本效益。簡單來說，即是所投放的資源可為市民的健康帶來多少果效；同時亦須顧及如何妥善處理一些可能會出現過度使用服務或過度開支的問題，特別是如果由第三者(即政府或保險公司)全數支付或高度資助牙科診症費用的話，則可能會出現誤用或濫用的情況。

我們也看過外國的經驗，在澳洲，現時由政府承擔的牙科服務開支佔整體牙科服務約18%。澳洲的主要國民保健計劃(Medicare)並不涵蓋牙科治療服務，但會為一些因牙患而影響他們健康的類別的人提供有限度的牙科服務。這些類別包括長期病患者或有特別護理需要的人。另一方面，澳洲剛在今年7月推行了青少年口腔健康計劃(Medicare Teen Dental Plan)，為年齡介乎12至17歲，並符合有關資產審查的青少年提供資助，讓他們每年可以接受預防性的口腔檢查。至於加拿大，政府承擔的牙科服務支出只佔整體牙科服務開支約5%。加拿大的醫療護理計劃(Medicare)只涵蓋那些須在醫院裏進行的外科口腔服務。我們從海外的做法可以看到，一些國家的政府雖然有提供牙科服務，但有關服務通常特別為個別的組羣而設，而提供的服務亦往往是有限度的。

就着各位議員今天對改善牙科服務所提出的建議，我們是保持相當開放的態度。在研究每項建議的時候，我們必須審慎評估各項建議所涉及的因素，包括資源方面，例如專業人才的供應、財政資源、整體設施上的配套，以及對健康帶來的效果等。我們亦會參考其他國家的成功經驗。

正如特首在施政報告提及，我們會在未來數年增撥資源，制訂着重預防護理的基層醫療服務模式。我主持的基層醫療工作小組亦已開展工作，成員包括牙醫的專業代表、服務使用者及有關界別的代表。工作小組集中研究如何推廣全面的基層醫療服務，如何有效資助市民接受預防護理服務，其中一個議題會有關牙醫服務，這亦包括今天我們辯論的工作。當基層醫療工作小組作出初步評估後，我們會與議員、業界和市民再作討論，聽取意見。

最後，我希望今天的辯論有助議員和市民更瞭解香港牙科服務的重點及目標。我要重申，推廣口腔衛生及健康教育，提升市民的口腔健康，以配合基層醫療的服務方向，是我們最重要的一項工作。

多謝主席。

主席：我現在請鄭家富議員就議案動議修正案。

鄭家富議員：主席，我動議修正王國興議員的議案。

鄭家富議員動議的修正案如下：

“刪除“鑒於”，並以“口腔健康是影響市民健康和生活質素的重要因素，而不少市民口腔健康出現問題，卻得不到妥善處理；”代替；在“鑲牙等”之後加上“，並為安老院舍的長者提供外展牙科服務”；在“長者設立牙科保健計劃；”之後刪除“及”；在“(五)”之後加上“研究在長者健康中心設小型牙科診所；及(六)檢討口腔健康政策及口腔健康目標，並”；及在緊接句號之前加上“；由於改善公共牙科門診服務需時，政府應先行設立基金，津貼有需要的人士使用私營或非牟利機構的牙科服務”。”

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

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

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

主席：議員已獲通知，如果鄭家富議員的修正案獲得通過，梁美芬議員會撤回她的修正案。由於現在的情況正是如此，梁美芬議員因此已撤回她的修正案。

主席：王國興議員，由於你較早前發言時已用盡了發言時間，所以你現在沒有時間答辯了。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：由王國興議員動議的議案，經鄭家富議員修正後，予以通過。

主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

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

主席：第二項議案：關注過海隧道未能有效分流及收費偏高問題。

有意就議案辯論發言的議員請按下“要求發言”按鈕。

我現在請陳克勤議員發言及動議他的議案。

關注過海隧道未能有效分流及收費偏高問題

陳克勤議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

主席，中環、灣仔和尖沙咀一向都是本港的心臟地方，每天都有不少市民往返這些地區上班和消遣。雖然本港現時有3條過海隧道，即紅隧、東隧和西隧，但市民似乎對紅隧一直情有獨鍾，由朝到晚，我們都會看到該隧道附近有車龍。

為了準備今次的議案，掌握紅隧最新的塞車情況，主席，我登上了運輸署的網站看一看。我們看到的這幅照片，是紅隧九龍入口，拍攝於前兩天的4時54分，當時還未到下班時間，卻已經出現塞車情況，龍尾不知道在哪裏。可是，如果看看東隧的九龍入口，車輛只是寥寥可數；再看看西隧的九龍入口，則更是用顯微鏡也找不到一輛車，只看到一輛

車由香港往九龍的方向行駛。從這幅照片大家可以看見，車輛在使用不同的隧道時，流量其實是非常、非常不平均的。

我們看到一些數字，過去5年，紅隧佔每天過海車輛的總流量約是12萬架次，超出其原先設計的流量上限的50%，而大家看到，東隧只用了八成，西隧也只用了四成，出現了一種嚴重失衡的情況。歸根究柢，這是由於紅隧的地理位置最方便，收費又是最便宜。我們知道私家車經紅隧過海，收費是20元，經東隧的收費是25元，西隧的優惠價格則是45元；如果我們看看重型貨車，差異則更大：紅隧只收30元，東隧收75元，西隧的特價優惠則是110元，足足是紅隧的三倍。

主席，正正是這個原因，導致紅隧的塞車問題越來越嚴重，駕駛人士在進入隧道以前已開始塞車，在進入隧道後又塞車，駛出了隧道後則更為塞車，原因是附近的道路配套設施做得不夠。

如果我們看回運輸署的車速調查，2006年行經告士打道、夏慤道和軒尼詩道的車速，相比起2002年是減慢了4%至10%不等；皇后大道中的車速更驚人，4年之內減慢了接近四成，每小時的行車速度只有14.6公里，我相信無須找來劉翔，即使是在座多位議員，在這段路上跑步或踏單車也會較駕車快。

主席，民建聯在上星期訪問了八百多人，有七成市民認為紅隧塞車情況嚴重及非常嚴重；七成半受訪市民指中環灣仔一帶嚴重塞車，不能接受。至於解決辦法，有六成八受訪市民支持政府回購東隧和西隧。

主席，塞車所消耗的不單是駕車人士的時間和金錢，還會造成社會資源巨大浪費，包括燃油耗損、增加廢氣排放，而且萬一有交通意外或突發事故發生，3條隧道難以起到疏導車流的作用，甚至可能牽一髮動全身，造成全港跨區大塞車。

過去幾個月以來，社會上提出了很多意見，包括建議政府向擁有東隧和西隧股權的中信泰富提出回購，但鄭汝樺局長及她的同事似乎均以不同理由加以拒絕，舉例說，他們認為在技術上這是十分複雜的，或即使回購該兩條隧道，也未必做到公眾預期的減價效果。最後，局長更說政府可能要花1年進行研究，才能決定是否回購。

主席，對於局長所指不能低估回購建議的複雜性，包括法律問題、財政問題和隧道估值等，我們均表認同，但市民現時只是聽到局長說有難度，但究竟政府有否跟中信泰富或兩條隧道的公司商討過，或商討到

甚麼程度呢？市民是全不知情的，希望局長稍後可以藉此機會向我們澄清。

回購隧道或公路其實並非一件難事。我最近進行了一些資料研究，發覺很多地方的政府均有回購道路或大橋的專營權。主席，這是很常見的做法，並非甚麼新鮮事。例如在2000年，上海政府便多次向包括中信泰富持有的大橋公司，成功回購徐浦大橋和延安東路隧道等專營權。美國也有相同的例子。

在美國加利福尼亞州，當地政府為了紓緩河畔區的交通，主動刪除了一條收費高速公路的“建造、營運、轉移”，即所謂BOT協議，總共提早了28年回購該條道路，並訂出新收費，解決了當地的交通擠塞問題。我們香港其實也可以這兩次經驗作為借鑒。

我們看到中信泰富現時分別持有東隧七成股權及西隧三成半股權，政府擔心即使回購了有關股權，其他股東也不願意減隧道費。我們對於這方面的憂慮表示理解，但我們認為如果政府能夠踏出第一步，積極研究這個方案，待政府成為東隧、西隧的股東後，最低限度我們可以參與制訂營運政策，能夠給予隧道公司的管理層一定的影響力或壓力。

再者，政府也可以透過循序漸進的形式增持股權，進一步提升政府在董事局內的影響力。對於局長在早前接受報章訪問時透露會研究買入整條隧道的做法，並非單單是回購股權，這個大方向我們是支持的。可是，對於政府表示要再花1年研究如何平衡三隧的車流量，相信在座多位議員及公眾人士均是難以接受的。東隧的專營權距今不到8年便屆滿，如果我們算一算，用1年研究，加上數年落實執行，屆時東隧的專營權年期可能只剩下三四年，已失去回購東隧的意義了。

其實，香港社會要求政府解決三隧分流的問題，已非一朝一夕的事。我曾看過有關資料，早在2005年，立法會已曾提出類似議案，主席，交通事務委員會亦曾進行多次討論。我想問一問政府，當年曾經提出12個包羅萬有的一藍子方案，作為解決三隧分流的問題，但可惜聽起來卻是雷聲大、雨點小，之後更是不了了之，究竟那些所謂的方案，是否用來敷衍我們議員的呢？政府今天再使用同一招，重申要花1年進行研究，這是否在耍我們，採用“拖字訣”呢？

主席，金融海嘯席捲全港，影響各行各業，當中不少“搵食車”司機均認為省得1元便是1元，一定不會選用東隧和西隧。相信這種情況在未來一段時間也不會改變。針對這個問題，民建聯認為政府可以要求隧道

公司提出一些優惠措施，例如由早上6時至7時半，在紅隧設立非繁忙時間優惠，又或利用優惠措施，吸引沒有載客的貨車或的士轉用西隧。這樣，一來可以增加車輛使用東隧和西隧，減輕紅隧的車流量，二來亦可以減輕運輸業界的經營成本，可說是一舉兩得。

另一方面，政府最近經常強調基建要加快上馬，推動就業，盡快興建中環灣仔繞道也應該是考慮中的其中一個基建項目，因為這條策略性的繞道可以連接港島東西的道路網絡，可說是打通香港的任督二脈，令車輛不論是使用東隧或西隧，都可以路路暢通到達目的地。

主席，香港在經歷了SARS的經濟低谷後，政府可以為巴士訂立了很完整的車費“可加可減”機制，地鐵和九鐵如此複雜也可以合併，為何三隧收費如此不合理的問題，這麼久也無法解決呢？我很衷心希望當局不要再拖拖拉拉，要下定決心解決三隧車流量不均的問題。主席，我謹此陳辭。

陳克勤議員動議的議案如下：

“鑒於目前東區海底隧道（“東隧”）及西區海底隧道（“西隧”）未能有效發揮過海車量分流作用，加上收費偏高，對車主和市民均造成沉重負擔，本會促請政府：

- （一） 與東隧及西隧管理層磋商，增設更多隧道收費優惠，例如在非繁忙時間提供減價優惠，以及向沒有載客或載貨的營業車輛提供空車半價優惠等；
- （二） 積極與兩隧及各巴士公司磋商，透過由兩隧向巴士公司提供隧道收費優惠，使過海巴士票價有更大的減價空間，從而降低過海巴士收費；
- （三） 積極研究回購東隧及西隧，或延長兩隧專營權，將該兩條隧道的收費下調至合理水平；及
- （四） 改善連接東隧及西隧的道路網絡，包括盡快興建中環灣仔繞道，

以吸引更多車主及市民使用東隧及西隧，改善目前紅磡海底隧道交通擠塞情況，以達至三隧合理分流，以及減輕車主和市民交通費負擔的目標。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳克勤議員動議的議案，予以通過。

主席：有兩位議員準備就這項議案動議修正案。本會現在就議案及兩項修正案進行合併辯論。

我會先請湯家驊議員發言，然後請鄭家富議員發言；在現階段不可動議修正案。

湯家驊議員：主席，陳克勤議員提出以回購兩隧或延長兩隧專營權解決3條過海隧道的問題，我的修正案是希望就着解決三隧流量不均，以及收費過高的問題，提出更為具體和有效可行的三隧聯營方向。

主席，我不同意陳克勤議員的地方是，我擔心在延長兩隧專營權後，現時的隧道市場結構最終只會繼續讓私人財團的利益凌駕公眾利益，政府不但無法在延長專營權的談判上佔優，最終更可能是專營權延長了，塞車及收費高昂的現狀卻持續下去。

主席，現時3條過海隧道所面對的情況，令人感到非常諷刺及不可接受，簡單而言，是“有車無路走，有路無車走，財團利益凌駕公眾利益，公共資源被嚴重浪費”。主席，如果你看看其中西隧公司自行訂下的服務目標，就是“維持隧道設施最高可使用率”，但如果我們看看3條過海隧道的使用量，其流量分布實在令人感到氣憤。三條海底隧道的汽車總流量加起來，本來每天應該可以容納接近36萬架次，但現時我們平均每天使用隧道的汽車架次只有23萬架次，即只佔總容量約三份之二，理論上，塞車情況不應該出現，或不會那麼嚴重，但紅隧卻每天仍然面對非常嚴重的塞車問題，這是3條過海隧道流量不平均所致。東隧的每天使用量只及總容量的六成(即61 000架次)，西隧的使用量更少，只是每天總容量的兩成左右(約41 000架次)。相反，紅隧的每天流量則超過12萬架次，比起紅隧所能承受的8萬架次遠遠超出負荷，亦是造成紅隧長期擠塞的原因。主席，我們不但在過海時遇到擠塞，過海後的交通網絡也出現不平均的使用量。例如現時的三號幹線和最新的八號幹線，使用量也非常不足。相對而言，另一邊的吐露港公路，使用量則已經接近飽和。所以，香港整體的交通網絡，嚴重地受到3條隧道不平均使用所影響。

主席，造成這個現象的主要原因，是3條隧道的營辦方式及方針出現差異。簡單來說，兩條較新的海隧所採用的BOT(建造、營運、移交)

模式，由私人財團營運，亦即以盡早收回利潤為先，但紅隧則由政府經營，以公眾利益為優先。因此，兩條較新建的隧道的收費，長期高於政府營辦的、以公眾利益為優先的紅隧，再加上兩條海隧因為有利潤保障的機制及協議，所以並沒有動機減價，最後導致紅隧負荷大為增加。此外，有人認為只要將紅隧一同私有化，三隧的流量便立即可以平均分配，但我們不認同這項建議。如果紅隧也進行私有化，最有可能出現的情況是有如香港燃油市場一樣，3間公司形成卡特爾式的壟斷，公眾利益會進一步受到剝削。

事實上，從公眾參與及監管的角度而言，現時的BOT營運模式可說是完全失敗。東隧2005年時就收費問題的仲裁結果，令東隧取得了一把“尚方寶劍”，說加價就加價，政府以至公眾都只能夠忍氣吞聲；西隧的情況則更令人失望，專營權中的利潤保障協議，規定了西隧每4年便可加價1次，然後每年只要利潤達不到所訂出的最低估計淨收入，又可以加價，但我們卻沒有足夠財務資料判定淨收入的計算方式，更沒有足夠資料判定行政長官會同行政會議究竟以甚麼準則批准加價申請。在現時的營運模式下，公眾只有“肉隨砧板上”的感覺，任由隧道公司說加價便加價，沒有任何談判的餘地可言。

主席，我們認為隧道的營運方式必須立即作出徹底改革，好讓隧道的運作得到有效監管，在當前金融危機所引起的經濟衰退下，這一點尤其重要。現時的主流意見大約有3個方案：(一)由政府直接回購東隧和西隧；(二)延長兩隧的專營權，以換取隧道營運商有減價的空間；及(三)政府與專營商建立三隧共同擁有權，進行三隧聯營。

我們先說第一個方案，即回購方案。本來，回購兩隧由政府經營，並且將回本期攤長，是最容易將收費回復至合理水平的做法，但這種做法不但要花大筆公帑，動輒可能用到數十億元，更重要的是兩隧的營運商可能會以奇貨自居。營運商知道政府要回購，隨時可以坐地起價，屆時政府便被迫買貴貨，得不償失。

至於延長專營權的建議，我剛才已經說過，我們並不認同。本來這亦是值得考慮的，但延長專營權的談判，其實牽涉合約重新談判的問題，即是將原有的合約推翻，與營運商重新訂定新合約。我們最大的擔憂是在取消合約時是否要作出賠償？再者，把原定合約推翻亦不符合法治原則，加上在訂定新合約時，政府未必有足夠優勢，迫使營運商訂出有利公眾的條款。這種不確定和不明朗因素，令我們對這種做法有相當保留。所以，很可惜，我要在這裏說，我們會就鄭家富的修正案表決棄權。

公民黨認為在3個方案中，以三隧聯營方案最為可取。三隧聯營方案的最大特點，就是可以在顧及營運商的利潤之餘，亦能夠確保政府在收費釐定及隧道管理政策上有更大的發言權。聯營方案的運作，是建立一間由政府、3名隧道專營商所組成的控股公司，使專營商不再將本來的專營隧道作為收費決策的主要考慮，在訂定收費時，必須同時顧及3條隧道流量的平衡，或可根據不同區域道路網絡的需要，以價格調節3條隧道的車流，從而讓隧道發揮最大效益。

此外，主席，在聯營方案中，政府與聯營公司的關係不再是談判對手甚或敵對，而是其中一名主要股東，公眾的關注可以通過政府這名股東的股權得到反映，最少在確保專營者的社會責任上，政府可以扮演更正面和有用的角色。相對於回購方案，這個方案並沒有需要政府動用大筆公帑就隧道全面進行回購，而只須以股換隧權。

事實上，正如一些學者指出，現時已是實行三隧聯營的最好時機。由於政府前年在延長兩隧專營權上毫無進展，而東隧在2005年加價，以及西隧在今年年初加價之後造成流量下降，收入並沒有因為加價而得到顯著增益，再加上東隧專營權即將在2016年屆滿，現時政府正處於一個大好時機，在不用推翻BOT合約的基礎上實行三隧聯營，對於隧道管理模式的改革，現在是機不可失。

主席，9年前，運輸署曾經委託顧問公司進行一項關於香港塞車所造成的經濟損失的調查，我們發現香港人每年因為塞車損失27億元。或許有人認為，三隧聯營會涉及隧道管理的大規模改動，包括要重新訂定隧道收費模式，以及修改法例等，可能要政府投入一定資源，但相比起每年27億元的經濟損失，我們認為是相當值得的。

主席，我謹此陳辭，支持我們的修正案。多謝主席。

鄭家富議員：主席，3條過海隧道流量不均的問題，過往很多年，無論是在大會或相關的事務委員會已討論了不下十多次。我相信本會在很多大方向已達成共識，只是政府似乎未拿出決心、勇氣和承擔，改善過海隧道流量引致的塞車問題。

主席，正如早前我在施政報告致謝議案中提到，塞車帶來不少社會成本，無論是生產值的損失(如果從人均產值每分鐘約1.8元來看)，以及湯家驊議員剛才提出有學者估計有二三十億元的損失，甚或由於塞車帶

來的污染問題，這些在在均是由市民承擔的。其實，有使用紅隧過海的人都會發現，每天在上下午的上班及下班時段，基本上都差不多要花一個多小時才能過海，一旦遇上紅隧有壞車，或其附近道路出現壞車或交通意外，癱瘓紅隧是一件很普遍的事。

以下我想再提供一些例子供局長參考。運輸署每10年會進行一次交通習慣調查，研究市民的交通時間值，即統計每名市民為節省1分鐘的行車時間而願意多付的金額。有報章按此建議或方法進行實地測試，發現即使用紅隧的行車時間較使用西隧多一半，但扣除隧道費(例如紅隧私家車收費20元，西隧現時為45元)等因素後，使用紅隧的經濟成本仍然較使用西隧為低。這亦可以解釋為何儘管紅隧長期塞車，但駕駛者卻仍不想使用西隧的原因，簡單來說，便是因為費用昂貴。

更重要的是，西隧現時所徵收的、很昂貴的，其實只是特惠收費，而非法定收費，因為以私家車為例，它的收費可達90元。當然，我相信隧道公司短期內也不會實施所謂的法定收費，因為沒可能這樣做，此舉不單會令現時的西隧變成一條勞斯萊斯的隧道，甚至可能完全變成為一條“吉”的隧道。所以，它沒有可能趕絕自己，承受現時90元的法定收費所帶來的種種錯失。一直以來，我們對西隧因為每年收入不足而加費的邏輯表示不解，因為高昂的經濟成本(例如隧道費加時間值等)自然會令公司或司機轉用其他替代道路，自然就會令隧道公司的收入大大減少。

唯一解釋就是兩間隧道公司仍希望達到各自的內部回報率——即東隧的17%及西隧的16.5%。當然，這亦涉及在兩隧興建時使用的BOT模式，所訂立的內部回報率及對收入的預期是否過高的問題。今天，我們當然無意在此重翻歷史，但民主黨最低限度要強調，有關西隧當時的回報及其加價的機制問題，民主黨當時的前身，即港同盟是反對的。

對於施政報告及原議案當中提出，政府將聘請顧問研究解決3條隧道流量不均的問題，我們民主黨的意見是很強烈的，我們認為研究是絕對沒有必要的，所以更無須甚麼積極研究。這正正便是我今天這項修正案跟湯家驊議員及民建聯的陳克勤議員的分別所在。我們的看法是如果政府的顧問報告是研究買回東、西隧的作價，大家可提出作價應為多少，但如果只是研究解決方法，例如回購、延長專營權或以股權換管理權，與隧道公司成立聯營公司，我們則認為沒有此需要。主席，正如電子道路收費一樣，政府在過去10年光是研究電子道路收費的成效已足足花了接近1億元，至今仍未有任何結果。

早在2005年的交通事務委員會會議上，政府已向委員提交文件，羅列各種解決隧道問題的方案。正如我們今天這項議案般，雖然我們3位議員的方案或多或少也有一點不同，但已囊括了各種方案，放在各位議員的桌上。政府內部也應該明白，但卻偏偏說要進行研究。因此，民主黨認為絕對沒有需要再花錢、再花時間，進行已有解決方案的所謂研究。政府說的研究只是“拖字訣”，似乎顯示政府沒有承擔、沒有決心解決紅隧的塞車問題。

當然，政府提出的一個爭論點是在沒有接駁道路的情況下，單靠調整隧道收費未必能有效解決塞車問題。政府當然一直堅持，把“球”拋回給立法會，請立法會快些支持展開灣仔繞道的工程，要求我們不要再拖延填海的問題。對於灣仔繞道的填海工程，民主黨絕對不是阻撓政府，我們只希望灣仔繞道的填海工程及隧道塞車的問題，以及政府最近所發布有關要再向立法會申請撥款的新聞信息，均可在議會上再提出來討論，而並非以“研究”這兩個字來繼續拖延隧道的塞車問題。

主席，舉一個例，如果今天3條過海隧道劃一收費，情況可能會不同。當然，有些人會說紅隧的地理位置較為優越，所以我們也不會反對如果政府取得管理權，便絕對可以把東、西隧的收費訂得較紅隧低，藉此吸引更多車輛使用東、西隧，達到分流的效果。

無論是透過回購、延長專營權，還是讓隧道公司交出隧道，然後用分紅的形式營運，現時最迫切的是，正如我剛才所說，政府必須首先取得制訂隧道收費的權力，這項權力一天尚未取得，我們也不能想像如何能解決隧道流量不均的問題。當然，民主黨認為最理想的方案是由政府全面回購，然後由政府成立隧道及橋梁管理局營運，其職權範圍包括制訂管理政策、釐定收費原則及管理與發展有關設施，我們民主黨過去很多年也有提出這一點。所以，如果政府想研究，是否便應該研究成立大橋及隧道的管理局，而並非只是拋出方案？即使我們的行政會議成員劉江華，他也似乎不能接受。政府只說研究紅隧塞車，但在我跟劉江華議員辯論時，他也認為應該全面研究隧道的問題。主席，全港有多條隧道，所以，我希望政府拿出決心，全面地研究。

當然，如果政府認為回購須花費大量公帑，我們亦支持政府採用“以股換隧”的方法。此外，延長專營權也並非萬惡的選擇，最重要的是專營權條款的內容，例如會否修訂內部回報率，又或修訂日後的加費程序。我們認為只要合乎公眾利益，延長專營權也是可以考慮的方案。

因此，主席，今天我這項修正案跟其他兩位同事的修正案及原議案不同之處，在於“積極研究”這4個字，積極研究往往成為了政府“拖字訣”的藉口，我們不想再給政府任何藉口了。多謝主席。

運輸及房屋局局長：主席，過海隧道流量分布，是近日社會上廣泛討論的議題。陳克勤議員今天提出的議案辯論，讓我們可更深入地聽取議員的意見，而我也會在稍後代表政府作出回應。我相信透過今天的辯論，議員對我們的政策目標及所採取的措施會有更深入的瞭解。

首先，我想指出，政府在處理3條過海隧道流量分布一事的態度是積極而務實的。近日社會上不少評論，以及立法會部份議員，提出了一些建議，包括政府全面回購東、西隧，或回購兩隧部份股權。這些其實也是我們正研究的其中一些方案。

我們必須先要有一個清晰的目標，然後才能判斷哪個方案最能有效達到這個目標。

政府處理3條隧道的問題，目標是要達到隧道交通流量合理化，要令3條隧道的使用量及收費均更符合隧道使用者及整體社會的期望及利益；我們同時希望透過調節三隧的使用量，以及從速興建中環灣仔繞道及其他連接道路，以改善中環、灣仔一帶的擠塞情況。

要達到這個目標，我們首先要清楚界定何謂“合理的使用量”。甚麼是最理想的三隧交通流量分布模式呢？要做到合理分流，主要管理需求的手段是透過各隧道的不同收費水平來調整。換句話說，我們須訂定達至合理流量的收費水平；若然要調低某些隧道的收費，會否吸引更多車輛使用？反之，若然當中涉及要增加某隧道的收費，必須考慮市民的接受程度。又或連接路的負荷能力是否會影響這些需求管理的成效？事實上，市民對3條隧道的需求可能有所不同，議員亦提出三隧的地理位置也會影響駕駛人士的選擇。我們認為必須建基於詳細研究和比較分析，才能得出最佳的方案；而在有恰當流量和收費的假設情況下，方能計算隧道的未來剩餘價值，然後作價。至於日後政府是否有需要或應該收回投資成本，或收回經營成本，亦是納稅人關心和有需要研究的課題。

在定下明確目標後，我們仍須取得隧道公司的積極回應，例如願意出售股權或以補償，又或如剛才有議員提出不同的意見，包括延長專營權，這些不同的方式換取隧道費調整，相關措施才能付諸實行。如果我們最終決定採納全面回購或部份回購方案，我們更須與隧道公司就一個

合理、公平的隧道估值達成共識，才能以合理的價格作回購。剛剛有議員提到回購是易事，但事實是兩條隧道的專營權為法例所規定，我們要小心法律方面的後果。至於與隧道公司商討方面，我們與兩間隧道公司都有進行商討，但礙於商業磋商，在任何商討完成前，政府不能亦不應該透露內容。近日政府注意到有報道指，中信集團表示未必有意在此時候出售中信泰富任何資產，不論有關內容是否正確，我們都會與公司積極商討。這亦顯示，在回購問題上，政府不能一廂情願。

絕大部份的可能方案皆會動用大量公帑，因此我們一定多做工夫以評估甚麼是一個合理估值，並要極之小心研究動用大筆公帑後能達到甚麼交通成效。以上種種，包括為隧道估值，都是我們要求顧問作研究及建議的要點。我們亦會研究其他可能有助分流的措施，例如不同時段有不同收費，以鼓勵用者善用非繁忙時段等。

其實，我們同時也留意到，部份學者及社會人士亦反對回購建議。他們質疑政府未必能用低價收購隧道股權，而即使政府能夠成功回購，並藉此降低隧道收費，也可能導致整體隧道使用量上升，令擠塞問題惡化。我認為必須認真考慮這些意見。

我要強調，我們在進行顧問研究的同時，亦會因時制宜，與隧道公司保持密切商討，同時繼續積極研究各種紓緩措施，務求“兩條腿走路”，盡快取得進展。我從沒有說過要等1年後才與隧道公司商談，可能陳克勤議員對我之前所說的話有所誤解。事實上，研究的資料和分析會為我們與隧道公司的談判提供基礎。最終如果要立法會批准撥款，我們亦必須提出足夠的理據。正如我先前所說，政府的態度是積極和務實的。

主席，我想在此簡單說明政府對陳克勤議員的議案，以及湯家驊議員、鄭家富議員的修正案的立場。無論採取哪個方案，包括今天議案和修正案中所提及的回購隧道、延長專營權、三隧聯營、以股換隧等，政府與隧道公司都必須面對和解決一些基本問題，包括就隧道未來車流及收入的估計，隧道資產的估值，隧道公司預期的回報等。我們對各個方案，包括議員今天提出的方案，持開放態度，同時亦已要求顧問公司對所有可行方案進行研究，並作估值，以便為與東、西隧股東進行談判提供足夠的基礎。我們沒有拒絕過任何方案，所有方案均在我們研究之列。

不過，我要指出，單單將東、西隧的收費下調，並不能解決擠塞及分流的問題。各隧道的地理位置及道路連接網絡對流量分布亦有很大的影響。因此，我們認同陳克勤議員的議案中關於盡快興建中環灣仔繞道的建議。

為紓緩港島北岸道路網的擠塞情況及應付未來的交通增長，政府一直強調有迫切需要盡快興建中環灣仔繞道，路政署及其他有關部門已經全力推展這個項目的前期工作，特別是針對曾經引起法律挑戰的臨時填海建議，我們會爭取於今年年底前完成這方面的工作，然後在合法、合理及可行範圍內盡早展開繞道工程。我期望議員支持我們就着中環灣仔繞道未來的工作方向。

至於議案的其他部份，東隧及西隧均已為貨車及非載客的士提供不同種類而且幅度頗大的隧道費優惠。我們會繼續努力，鼓勵隧道公司提供更多優惠，以及積極考慮巴士公司的建議。

我期待聽取各位議員的寶貴意見，並會於辯論後作一個總結回應。謝謝主席。

李永達議員：主席，關於現時隧道的情況和資料，我們民主黨的意見，鄭家富已經說過，我不會重複。

我只想指出兩點。第一，在隧道分流的問題上，現時的解決方法是否我們認為比較永久性的一種方式呢？我最近看新聞，前倫敦市長Mr Ken LIVINGSTONE —— 他由2000年至2008年擔任倫敦市市長，在任時對倫敦實施電子道路收費，他有一句很簡單的明言：“任何新道路，大概兩三年便會fill up(填滿)”，除了一些例如北大嶼山等很偏遠的幹線外，其實對市區來說，這是一項真理。所以，對於政府現在說一定要興建中環灣仔繞道，之後才考慮電子道路收費或某種收費形式，我個人是有保留的。

我記得我上一屆曾經跟環境局局長討論一項問題 —— 我個人在此方面其實也有很多罪孽，我以往一個星期5次駕車到中環，真的是罪孽深重，因為我每次也是一個人駕車上班，所以對於交通擠塞和空氣污染有很大的罪過。由今屆開始，我限制自己每星期不能駕車到中環超過3至4次，即有一半時間，我的汽車不應該停泊在這裏。

其實，這個社會是否做不到呢？是並非做不到的。我記得有一次，不知道東隧出現甚麼問題，運輸署提早警告市民小心，該處快將要塞車，誰知在有事發生時卻沒有塞車。我想局長會知道我在說甚麼，該次好像是涉及東隧和舊隧的，證明人的行為，在某程度上可以調節交通的情況。其實，我們現在的情況有點像世界上絕大多數所謂的都會城市般，駕車欲望是無止境的。

如果我們只是用所謂的道路興建來調節3條隧道的收費，我懷疑真正可以產生多少效果。所以，民主黨一直認為，隧道、橋的管理機構應該收費理性化，並以某個形式限制車輛的情況。當然，我這樣說，很多中產人士會感到不滿，但大家也知道，駕駛私家車的人或多或少也會佔用了其他人的方便，一輛私家車佔用路面的容量，大約只有巴士的五分之一至六分之一，但使用人數卻只有巴士的1%。

所以，有時候，當我聽到有人投訴中環有很多巴士排長龍，我感到有些奇怪，為甚麼沒有人投訴私家車排長龍呢？為甚麼他們會投訴巴士太多、排長龍呢？我們的政策不是要鼓勵市民多乘搭地鐵、巴士嗎？不應該以更多優惠方式吸引他們這樣做嗎？我記得立法會以往曾經討論鼓勵在偏遠地區居住的私家車駕駛者，把私家車停泊在市區邊緣，我知道彩虹曾有一個park and ride的地方，鼓勵在西貢居住的人把汽車停泊在那裏，不進入市中心，但做了兩次後便沒有再做。當然，這種方法本身也有限制，因為可以減少的私家車數量並不多，但我覺得政府現在所做的並不是永久性處理問題的方式。這是第一點。

第二，我對政府現在能夠解決問題感到悲觀，因為局長剛才說，公司有兩種態度，第一，現在擁有東隧的公司，即中信泰富的母公司作出某種形式注資，似乎它的母公司作出大量支持，所以暫時沒有財政緊急的情況。第二，談判收購等工作，沒有人會公開地進行，如果公開進行，政府永遠也是會輸蝕的。所以，我不知道我應否逼政府加快進行，但我不會說太多。

然而，為甚麼我又要批評政府呢？我上次在交通事務委員會會議上也表示，政府一直好像民主黨鄭家富所說般，其實已經研究過這些方案，有足夠的選擇(options)，但它卻靜悄悄的；當時機成熟時才與對方談判，卻又突然間達成協議，而那項協議是政府認為公眾和立法會大體上會覺得合適和支持的。公開談判永遠也難以做到，但現在發展至這個階段，隧道塞車那麼麻煩、公眾又有很多要求，如果政府現在被迫加快與對方商討，對方可能會“吊高來賣”，不着緊，因為我們議會和公眾比有關公司更着急；加上局長要進行研究，最後申請撥款時又要得到立法會的批准，所以就着整個程序，我看來是比較悲觀的。

所以，我想大膽問一句，局長其實有否想過興建第四條隧道呢？我不知道有沒有，但這能否成為我們與公司談判的手段呢？手段的意思是，當我們沒有新的東西時，很多時候，便很難跟他們討論，因為現在3條隧道中，除了西隧外，其他也很擠塞，雖然東隧沒那麼擠塞，但紅隧是很擠塞的。因此，在局長稍後發言時，我只能祝她好運。

局長剛才發言時提及中環灣仔繞道的問題，但我希望她不要寄予太大期望，因為這並不是短時間內可以做得到的事情，即使立法會明年可以批出撥款，但可能也要五六年後才能建成隧道，是否在這五六年內，便不對中環、灣仔做點工作呢？正如民主黨所說，在考慮以某種形式限制車輛時，為甚麼不能加快考慮採用收費形式呢？我覺得駕駛者必須知道，我們某程度上是要付出一些代價的，不可以一方面令自己那麼舒服，另一方面卻把塞車的責任推卸給其他人。

多謝主席。

葉偉明議員：主席，目前過海隧道是香港重要的交通運輸網絡，市民除了使用鐵路外，大部份市民都會使用海底隧道來往香港及九龍各區，令香港的海底隧道極為繁忙。香港的紅磡海底隧道（“紅隧”）經常出現世界各地少見的奇觀，便是由早上8時至晚上10時的繁忙時間內，我們經常可以看到很長的車龍，很少不塞車的情況。這除了令不少市民飽受塞車之苦外，職業司機往往也花上不少時間，並影響他們的收入。與此同時，香港另外兩條海底隧道，即東區海底隧道（“東隧”）和西區海底隧道（“西隧”）便出現車流量不足的問題，陳克勤議員剛才亦已列舉一些例子。截止2007年10月，紅隧車流量是每天123 000架次，東隧是65 000架次，西隧則為51 000架次，東、西兩隧的流量加起來還不及一條紅隧的流量。大家也知道，在設計上，西隧的設計流量遠較紅隧的高，而東隧則與紅隧的設計流量相若，但3條海底隧道使用量不均的情況已持續多年，令我們浪費了很多社會成本。

在2005年，東隧專營公司因不服政府否決其加價申請，遂要求仲裁，結果東隧獲准加價逾六成，引起社會輿論譁然。當時汽車交通運輸業總工會亦組織人員組成人鏈，圍繞着東隧抗議。東隧大幅加價除了加重職業司機的負擔外，也令紅隧的車流量增加，進一步令已飽和的紅隧加重受壓。紅隧早於1972年落成，當時的設計只能承受每天約8萬架次的車輛，但現時已經遠超負荷，每天的使用量高達12萬架次。紅隧嚴重擠塞亦影響出入口附近地區的交通。以港島區為例，每天下班時間，紅隧擠塞不僅影響中環至灣仔一帶的交通，車龍很多時候甚至直迫香港仔隧道。在另一邊的九龍，旺角、油麻地，以至紅磡亦是每天上班時間的擠塞熱點。如果大家曾在那段時間使用紅隧，我相信也會受過這種苦楚。

目前新界東的居民非常依賴紅磡往返港島。因為沙中線和港鐵尖東站未落成前，東鐵是以紅磡為終點站，我們看到很多市民都會選擇使用紅隧，轉乘東鐵到新界北區，或過海到港島區上班。即使現在尖東站落

成，但由九龍塘站轉車亦未必十分方便市民，因此，不少市民仍選擇以紅隧轉車，令紅隧附近的交通負荷十分大。

隧道管理公司之所以大幅加價，往往是由於他們斥資興建隧道後，須透過營運收入來彌補建造成本及賺取回報，即BOT模式。本來做生意要收回成本，甚至是賺取利潤也不為過，我們也不是要反對。但是，作為影響社會的公用事業，便必須顧及整體社會的承受能力和企業社會責任。我們認為政府在簽訂建造合約時也要承擔更大的責任，以西隧為例，政府當局容許西隧管理公司坐擁15%之多的回報率，而根據有關的營運協議，只要隧道公司的收入與預計利潤有差距，隧道公司便有理由加價，這變相為隧道公司提供一個加價的藉口。何況，隧道的專營權一般長達30年之多，30年間經濟會經歷很大起伏，有很多的周期，但隧道公司總不能夠在經濟好景時賺大錢，在經濟衰退時又賺更多錢。我們覺得在這種營運協議下，隧道公司根本沒有經營風險，這是一種無須承擔風險的生意。我們不禁問一句，政府在簽訂有關的營運協議前，有否想清楚呢？

最後，政府表示會委託顧問研究3條過海隧道的流量，研究是否需要回購隧道。其實，我跟其他同事也感到奇怪，為甚麼要花上一年半載的時間，委託顧問公司進行研究呢？我們真的要問局長，是否有此需要呢？我們現時已經有很多研究和方案，難道運輸署平時沒有研究數條隧道的流量嗎？沒有備存有關數據嗎？如果有這些數據，為甚麼不可以使用這些數據？是否這些數據不可靠呢？但是，如果運輸署沒有這樣做，我們便要問，運輸署平時是做些甚麼的呢？這是否運輸署和有關運輸當局失職呢？所以，我們不希望繼續拖延這個問題，我們覺得繼續拖延，這個問題可能只會惡化下去。我們希望回購隧道是政府當前要作出的決定，不希望當局議而不決，決而不行。當局不要再拖拖拉拉了。

主席，我謹此陳辭。

謝偉俊議員：主席，我相信有關3條隧道的擠塞或不合理的分流，各位議員也就本港民生及經濟問題所受損失等，作出了多方面發言。我想補充一點，其實，在旅遊業方面，隧道分流的不合理情況，亦會令香港受到嚴重影響。

在一般旅遊的情況下，旅客來港逗留時間非常短，他們都希望在最短的時間內，可以參觀所有重要景點。港島區的重要景點包括淺水灣、金紫荊廣場、山頂或南區海洋公園等，這些會是一般旅客的必到之處，

但很可惜，紅磡海底隧道(“紅隧”)往往是最直接可通往這些地方的交通通道。如果這些隧道、特別是紅隧出現嚴重擠塞情況，便會很容易令來港旅客對香港產生負面印象。

一如香港市民般，我相信很多也到過泰國曼谷，一提到曼谷，很多人也會聞虎色變，甚至有人開玩笑說，乘車應帶備膠袋，一旦遇上任何事故，也可利用膠袋方便一下。因為曼谷一旦塞車，可能需時兩三小時，即使由某地方到另一相距短途的地方，隨時也可能出現塞車情況。香港的情況暫時未至於這麼嚴重，但如果塞車的話，恐怕絕對會令旅客產生負面的印象。我們每天花費差不多200萬元推廣香港旅遊，即經香港旅遊發展局大花筒般的處理方法，也不能抵銷旅客對香港旅遊的負面印象和記憶。在這方面，我希望當局不要再拖延，不要花太多時間在諮詢方面，而要盡快處理。

此外，出現塞車情況，會令旅遊界特別是客運方面的經營成本嚴重增加，這亦是業界希望當局盡快面對及積極處理這個問題的原因。

第三點亦是很重要的，這並不是關乎量的問題，而是質的問題，便是香港的污染程度。如果能夠解決紅隧不合理的擠塞或其他隧道不合理的使用流量，絕對能把空氣污染程度減輕，這樣亦可以改變旅客對香港旅遊的印象。

我希望有關當局考慮措施時，不要只視乎香港市民的情況。事實上，旅遊是一個很重要的考慮因素，也關乎非常重要的成本問題。我希望有關當局盡快積極面對這個問題。多謝主席。

何鍾泰議員：主席，全港現有的3條過海行車隧道：海底隧道(即“紅隧”)、東區海底隧道(“東隧”)及西區海底隧道(“西隧”)，由於所在的位置不同，各自有不同的收費，一直以來，3條隧道的行車分布並不平均。以2006年為例，3條隧道平均每天的行車量分別為：紅隧，124 000架次；東隧，61 000架次；西隧，44 000架次。過去5年，紅隧的行車量也一直維持佔每天過海總流量逾五成。

原因是紅隧先天的所在位置佔優，且收費較平，以私家車收費為例，每程20元，而東隧及西隧的收費則高出25%及125%。紅隧一直是駕駛人士較喜歡使用的隧道，而東隧及西隧只能發揮有限的過海車量分流功用。此外，因為中環灣仔繞道討論了十多年，但仍遲遲未能落實，使

港島北岸的東西行交通擠塞的問題持續惡化，進一步限制了東隧和西隧的分流作用。

港島北岸交通擠塞存在已久，電子道路收費計劃也是政府曾經考慮的方案之一。在1980年代初研究後，政府再在1997年花了近1億元，聘請顧問進行電子道路收費可行性研究，有關的報告在2001年4月公布。根據研究的結論，有關當局認為沒有充份理據證明即時實施電子道路收費計劃可以解決這個問題，因為我們沒有足夠替代道路，只是把塞車的位置轉移而已。當時的運輸局局長吳榮奎先生也公開表明政府這個立場。後來，廖秀冬局長又再研究，同樣是沒有結果，但研究費用已逾1億元。

中環灣仔繞道及其連接道路網絡也因此成為解決港島北岸交通的關鍵。可是，計劃一再延誤，使港島北岸交通擠塞的問題持續惡化，更削弱了東隧及西隧在過海隧道分流的作用。因此，有關當局實在有必要加快落實中環灣仔繞道的計劃，以協助疏導港島北岸的交通，令駕駛人士在使用3條過海行車隧道的選擇上有更大的彈性。當然，不能排除慣性地反對基建的人會繼續反對，甚至再一次提出司法程序來加以阻撓。

與此同時，政府也應該積極研究回購東隧及西隧的可能性。事實上，本人在本月12日的會議上，亦向政府提出相關的書面質詢。政府在答覆中表示要作全面考慮，並會就相關問題進行顧問研究，為期12個月，時間實在太長了。本人希望有關的研究能為我們解決問題提供一些實質的啟示，而不再是只是研究，而問題卻依舊。

在進行研究的期間，政府也應該積極同步與東隧及西隧管理層磋商，探討一些有助三隧合理分流的措施的可行性，例如提供在非繁忙時間的優惠等。事實上，通過一些優惠以增加個別隧道的行車量，對隧道公司而言，不一定是不利的。有關方面應認真研究，謀求一個對各方面都有利的方案。

主席，過海隧道流量失衡及西隧收費偏高的問題已經困擾我們多年，但政府一直也不能提出實質的解決方法。市民的忍耐是有限的，有關當局必須正視這個問題，並提出可行的措施及辦法。

主席，本人謹此陳辭。謝謝。

葉國謙議員：主席，9年前，運輸署曾聘請顧問公司進行一項研究，發現香港人每天的塞車總時數達531 000小時，以當年最低工作時薪14元計算，塞車每天造成的經濟損失，一年累計便是27億元。當然，受塞車影響的人中不乏高級行政人員及專業人士，所以實際的經濟損失肯定遠超27億元。雖然運輸署最近再沒有進行同類研究，但香港現時的塞車情況日益嚴重，這是有目共睹的，所造成的經濟損失相信已經以倍數增長。

湯家驊議員 —— 他現時不在席 —— 在修正案中提出，由於東西區海底隧道收費偏高，以致未能有效發揮分流作用，帶來沉重的經濟和社會代價，這一點，我和民建聯也是認同的。不過，對於湯家驊議員在修正案中刪除陳克勤議員的原議案中“收費下調至合理水平”，代以“3條隧道的收費和車流調節至合理水平”的說法，民建聯有所保留。“調節”是可以向上或向下的，民建聯擔心政府會上調紅隧收費，以迫使駕車人士使用東西隧。這肯定並不符合廣大市民的期待。

因此，我們支持陳克勤議員的原議案及鄭家富議員的修正案，將東西隧的收費下調至合理水平，以產生分流作用。

由於解決三隧分流涉及很複雜的問題，專家必須細緻研究各方案的可行性，例如哪個收購價是買賣雙方均認為合理、可以接受的價格；延長專營權多少年才會對隧道公司有吸引力，促使公司減價，但又不會令政府在公帑上付出沉重的代價呢？因此，解決三隧分流的方案，包括湯家驊議員提出的“三隧聯營”，民建聯是持開放態度。可是，政府不能再有任何理由拖延，必須盡快作出決定。

香港的交通問題屬於急事，越快解決越好，如在慢慢研究後再推行，待執行時，社會付出的成本便隨時比興建一條新的過海隧道更為昂貴，所以顧問專家的研究工作應盡快完成。

事實上，如要東西隧真正發揮分流作用，必須同時改善隧道一帶的道路網絡。目前，大部份過海的車輛，目的地都是港島主要的商業區，即銅鑼灣、灣仔、中環和上環，但礙於早年城市道路設計的局限，港島商業區的交通流量已達上限，因而會由交易廣場至金鐘，以及灣仔至銅鑼灣，都成為了港島區交通的瓶頸帶，是引致香港的心臟地區長期塞車的主要區域。

主席，現時政府應着手興建中環灣仔繞道，而該繞道正位於中環及灣仔填海區之上，與現時早晚嚴重塞車的干諾道、夏慤道、告士打道並行。因此，只有從速興建中環灣仔繞道，才能把西面的林士街天橋和東

面的東區走廊連接起來，車輛才可繞過瓶頸帶，駕駛者才可合理地使用東西隧，令3條海隧得到充份的分流，有效地解決港島長期交通擠塞。

主席，我謹此陳辭，支持陳克勤議員的議案及鄭家富議員的修正案。

梁耀忠議員：主席，今天的辯論有一個明顯有共識的前提，便是目前東西隧收費偏高，甚至極高，以致3條隧道不能做到應起的分流作用。對於應以甚麼形式解決目前3條隧道未能有效分流這個死局，有甚麼解決方法呢？可以說是百花齊放，任何一個方案都值得研究和討論。

然而，對於東西隧的問題，我認為更核心的問題，是全面檢討政府過去三十多年來採取的BOT政策，因為當前的交通分流失衡問題，始作俑者源於BOT政策。所謂BOT政策，即建造、營運及轉移的道路基建模式，是政府透過招標，指定一個財團負責一項道路、隧道或天橋基建項目的出資、建造，以至在特定的年期內營運。有關財團可透過專營權來收取過路費，以抵銷營造費、融資成本、營運及維修開支，以及賺取股東回報。當專營期屆滿後，有關財團便須將基建項目的擁有權和營運權交還政府。

以BOT方式發展的基建，並非由政府動用公帑來興建道路基建。唯一的好處是政府無須注資，正因為這樣，當政府真正在財政不足或出現困難時，發展及興建有關項目會最為方便。

在1960年代末期開始興建紅隧時，正正由於當時的財政狀況並不理想，所以BOT政策是有一定的幫助。但是，到了今時今日，BOT政策是否仍要繼續下去呢？這是值得我們多加檢討及質疑的。

過去30年來，我們看見採取BOT政策的唯一成功項目，只有紅隧，除此之外，其他項目均看不見有成功的結果。據我所知，以BOT政策營運或建設的隧道，包括大老山隧道、大欖隧道及東西隧。就這些隧道而言，我們看見一個甚麼現象呢，主席？便是它們經常在逆市加價。最主要的原因是甚麼呢？正如我剛才指出，BOT政策給予它們收取費用的權力，把基建的擁有權由政府轉移到財團，而財團方面往往因應本身的營運及股東利益作為大前提，沒有考慮市民的基本利益，因此才可以逆市加價。在逆市加價聲中，我們看見的例子真的屢見不鮮，也成為市民大眾特別針對的地方。

因此，我們認為一定要重新檢討BOT政策，否則如現時般，只會出現有輸家，而沒贏家的死局。這是因為市民大眾除了要付出高昂的費用外，完全解決不了交通擠塞問題，日積月累，反而使情況更為嚴重。沒有贏家的話，即使是財團賺取了利益，卻不斷受到市民指責，有何好處呢？

我們知道，紅隧過去的成功有其特定的社會因素在內，例如當時經濟不理想，政府沒有足夠的經濟能力，因此借助財團興建，這是可以理解的。它發展良好的原因，也是由於1970、1980和1990年代經濟起飛，所以很快回本，以致收費不會太高，讓市民大眾可以接受。

今時今日的情況已改變了，從東西隧、大老山隧道及大欖隧道情況，我們看見財團已不考慮市民大眾的負擔能力，不斷以股東利益為前提，因此出現失衡現象。如果政府不重新檢討BOT政策這核心問題，這些問題仍是會不斷發生的。

所以，我認為最重要的，是必須取消以BOT模式來營運基建，才能解決問題。我們最低限度擁有收費權，由政府來作出決定。以目前的紅隧為例，當它的專營期屆滿後，政府可回收收費權，自行釐定價格。在政府擁有這權力時，便可以市民的利益為依歸，而不會採取那些財團的做法。

主席，如果政府不公開承認BOT制度完全失敗，我認為讓這種模式繼續發展下去的話，是會令人感到憂慮的。幸好近期已有數個項目不採取BOT模式，包括青嶼幹線，還有港珠澳大橋。這兩個項目沒有採用BOT的發展模式，當然有其社會因素及政治因素存在。

我希望將來在任何情況下，政府也不再採用BOT模式來發展項目，令市民的利益受到保障，也可有效地解決目前交通運作模式的問題。正如我所說，目前交通失衡的問題，正正是我們欠缺這個權力而產生的後果。因此，我們希望政府重新及盡快檢討這個模式。

主席，我謹此陳辭。

王國興議員：主席，我記得4年前，我剛加入立法會不久，正遇着東區海底隧道（“東隧”）不顧民生大幅加價，這事令我很深刻的印象，因為當時全城一致反對東隧加價，認為這是罔顧社會責任的做法。就着當時的加價事件，我曾到隧道公司遊行抗議，又約見官員，甚至在立法會提

出議案辯論進行譴責。不過，最後我們仍無法阻止東隧加價，事關本港的重要隧道，原來是以BOT模式(即“建造、營運及移交”)批出專營權和興建的。當初，政府為吸引私營機構投標，於是便提出了內部回報率，列明專營權的回報。因此，現時在隧道公司專營權結束以前，不論政府、立法會、市民都沒有討價還價的空間，只能任人宰割，任由隧道公司加完一次又一次。從這次事件，我們看到隧道公司不負責任、謀取暴利的態度，而本港的隧道問題根本是源於政府的決策失誤。

主席，自東隧大幅加價後，我便開始要求政府積極考慮回購數條重要的隧道，希望在收回隧道後，可以降低市民的交通費負擔，亦有助改善各條隧道的流量，疏導交通擠塞的問題。

近年，過海隧道流量不均和失衡已是不爭的事實，而且更為市民帶來高昂的交通費負擔，這其實都是BOT所帶來的惡果。以西區海底隧道(“西隧”)為例，由於流量不達標，於是西隧自於1997年通車起，為達到政府准予的內部回報，便不停加價，至今已加價6次。不斷加價的後果便是令更少司機選行該條隧道，然後該隧道公司又為追求利潤而再加價，這個反覆的惡性循環是非常不合理的。

主席，現時西隧每程的收費：的士是40元，輕型貨車是55元，這已是“打工仔”一餐飯甚至是兩個飯盒的價錢，試問有多少司機願意花四五十元過海呢？因此，就西隧而言，可以說是沒有隧道等於沒有隧道。我們再看看最繁忙的紅磡海底隧道(“紅隧”)，其收費只是：的士10元、輕型貨車15元，收費只是西隧的四份之一，所以，大部份職業車司機都以減低成本為理由，不論紅隧有多擠塞，也要經紅隧過海。最後，紅隧每天的流量便達12萬架次，繁忙時間的擠塞情況，若與使用單車甚至是步行相比，駕車過海可能要更慢。

主席，造成今天有隧道沒有車輛使用，但又有隧道有太多車輛使用的不均問題，都是由於政府當年BOT的失誤。因此，政府今天必須從源頭解決有關政策失誤的問題。

主席，對於乘搭公共交通工具的“打工仔”來說，隧道費也是他們的交通負擔。事關不少公共交通工具都以隧道費高昂作為加價借口，從而加重“打工仔”的負擔。以新界西的居民為例，他們如果要過海工作，每月的交通費便要千多元。另一方面，新界西居民一直使用較貴的西隧，也令他們的過海支出一直處於高水平。舉例來說，他們由荃灣過海，每程小巴便要付19元、天水圍和元朗，每程巴士更要付21.4元。因此，如果政府能解決過海隧道的流量及收費問題，那麼對居於偏遠地區的低收入居民而言，是有助減輕他們的交通費負擔的。

主席，對於如何解決過海隧道的分流問題，我的態度是，不管白貓黑貓，只要捉到老鼠便是好貓。因此不論是回購也好、以股換隧也好，或是三隧聯營也好，我都會支持。至於延長專營權，我認為只要新專營權的大前提是要取消現時的所謂內部回報率，解決BOT的死症，將主動權交回政府及立法會，我認為都是可以接受的。

主席，現時經濟不景，擁有東隧、西隧的財團也出現問題，實在是解決問題、商討回購的一個好時機。因此，我希望政府能着緊一點，事關越快解決隧道問題，市民便越快得益。雖然政府表示已委聘顧問公司進行研究，但我不想看到政府左一項研究、右一項研究；前一項研究、後一項研究，結果反覆研究，議而不決，始終沒有解決問題，再拖延下去，已差不多夠時間了。

我希望政府在處理隧道的問題上，能表現出強政勵治，以增強市民對政府的信心。如果政府不早日設法解決隧道這個交通咽喉的問題，結果只會不斷加重市民的負擔，而政府的管治威信則大受鞭撻，無法豎立更高的公信力。我希望政府不要再做“軟皮蛇”，要多一點強政勵治，早日提出解決問題的方法，讓市民看到曙光。

謝謝主席。

黃毓民議員：主席，我們社民連的立場是很清楚的，便是反對私有化。我們希望所有交通運輸等基礎建設均不可以私有化。所以，對於兩條隧道的回購行動，我們的立場是很清晰的。

談到東隧加價，王國興議員說他曾進行遊行和示威。我們社民連的人則躺在隧道裏，陶君行、曾健成、“長毛”等上法庭打官司，本來被判入獄，一直到了終審法院才獲判無罪。我們採取躺在隧道裏那麼的激烈行動，被人臭罵，然後被法庭判處入獄，幸好在終審法院獲判無罪。我們那麼激烈，它還是照加價如儀，何況他只是遊行示威，有何作用呢？我告訴工聯會，他們下次最好陪我們一起躺在隧道裏，多些人一起躺着，隧道減價的機會便可能會較高，如果只有我們躺在隧道裏，而大家只是看着我們遭殃，看着我們被拘捕，又能起甚麼作用呢？一定要眾志成城，才能發揮民意的力量。這是一定要抗爭的，“老兄”。

這基本上是壟斷……大家談過BOT很多次了，我們當然是反對的。所以，我們認為，很簡單，及早……現在正是要“趁佢病，攞佢命”，回購兩條隧道，然後大老山、大欖等隧道也要回購，將來的交通

基建工程，均不能夠以BOT的模式集資興建，否則我們一定會投反對票，而且一定會抗爭。尤其是香港人弄得如此田地，老實說，現時的經濟環境那麼差，便更是回購的大好時機。

局長，我想送古人說的一句話給你，你抄下吧，因為如果我純粹讀出來，你可能會寫錯字：“坐失先機之兆，必貽後至之誅”。坐是坐下的坐，失是失去的意思，先機便是大家都在談的時機。有一句成語是“坐失先機”，便是出自這裏的了。兆便是徵兆的兆。現在已經有先機的徵兆，收回那兩條隧道，叫中信泰富“收工”。我們切勿單是坐在那裏，眼巴巴地看着先機失去。這是上一句。如果當局坐失先機之兆，那麼便倒霉了，這是有報應的，便是：“必貽後至之誅”，貽字是貝字旁加一個台字，後至即是後來來到的，誅是言字旁加姓朱的朱，便要被誅殺了。你看有多嚴重！如果你“坐失先機之兆”，你便“必貽後至之誅”。

所以，希望政府認真一點，想清楚，不可以再……我有一位朋友名叫鍾祖康，他現在到了挪威。他年前寫了一本書，名為《高官廢話寶鑑——探討香港社會超穩定的語言學基礎》，列舉一些由高官所說的廢話，然後再解讀這些說話。這些高官的廢話真的是草菅人命。他出版了這本書，市面是有售的，大家買來看看，每一名高官都應該看，這本書名為《高官廢話寶鑑》。我們的議員也應該看，我們看後才會知道某人又在說廢話了。書中的其中一句最常說的廢話，便是“研究”、“顧問”。所以，局長在答覆回購兩條隧道的時候，說到這是很複雜的問題，又要找“顧問”——剛才王國興議員提過了——又要“研究”，原來這句話是列入《高官廢話寶鑑》中的。所以，如果局長不想說廢話，便請她不要再說研究，不要再說顧問。

還有一句廢話，便是“委員會”。特區政府是很喜歡搞委員會，全部委員會都是“廢柴”。最近有一個“廢柴”委員會，稱為經濟機遇委員會，當中有“廢柴”委員最喜歡解僱員工，上星期三說過了。當局經常說要“成立委員會來進行研究”，這是《高官廢話寶鑑》其中一句廢話，還有“聘請顧問公司來進行研究”，是另一句廢話，主席。這兩句廢話，可以列入《高官廢話寶鑑》，當局應反省一下為甚麼會經常說這些廢話。原來，說這些廢話的意思便是他們不必做事，搞來搞去，到搞完之後便已天黑了，甚至換屆了。

大家看看這兩條隧道，說到換屆，王國興，我不知你相信否，到了換屆時，可能這位有關的局長會繼續當局長，甚或陞官發財——她搖頭，即是她不做了。(眾笑)到下一個局長時，又繼續會說將聘請顧問公司，繼續進行研究如何回購兩條隧道。

“老兄”，下次我們真的……我們不要談投擲“屎蟻”了，我一談“屎蟻”，網上立即有人談論怎樣製作“屎蟻”。各位，我們的容忍力是有限度的。在這個議會內，在我們的議案辯論中——上面有一些學生在旁聽——我想告訴你們，我們也是在說廢話。(眾笑)不止是高官在說廢話，高官說廢話是非常可恨的，我們說廢話，則是很可憐的。因為他們有權有勢，他們決定政策，他們卻說廢話，大家說這是否可恨呢？我們無權無勢，只能在此說廢話，即使大家都支持這項議案，結果是對政府一點約束力也沒有的，當局還是繼續說廢話。所以，我們說廢話，是可憐的——可憐復可恨——因此，上面在旁聽的學生們聽着，千萬不要當議員，最重要的是陞官發財，想辦法做官。對嗎？因為做官說廢話可以支取很高的薪酬，我們說廢話，則是很可憐的，在外間會被人笑。高官在說話時是慷慨陳辭，“大條道理”般的，可以如是者說上數年也可以。我發覺有些議員每年也在說那些東西，但一直也改變不到現實的。

所以，我只有送兩句話給高官，難聽一點說，便是惟有詛咒他們：“坐失先機之兆，必貽後至之誅”，誅就是誅殺。大家可以把這話當作成詛咒。我對他們是無可奈何，惟有口誅筆伐——亦只能口誅筆伐了。所以，我希望局長認真一點來作考慮，這真的是民意之所趨，希望認真考慮。多謝。

劉健儀議員：主席，本港第一條紅磡海底隧道(即“紅隧”)於1972年通車，是香港交通基建引入私人參與，以BOT模式興建最成功的一條隧道，但不到10年，這條隧道已飽和，其後政府又用BOT模式興建東區海底隧道(“東隧”)及西區海底隧道(“西隧”)，希望有效分流車輛。可惜，分流的如意算盤不但打不響，紅隧的塞車情況反而日見嚴重。

據運輸署的資料顯示，現時每天23萬架次過海車輛中，過半數都集中使用紅隧，以至其實際車流遠遠超過設計容量五成。反之，東隧和西隧的使用率只有83.4%和27.7%，箇中除了地理因素外，3條隧道本身的興建成本不一，以至收費的差距是最致命的原因。紅隧收費其實已凍結多年，且維持在低水平，但東隧及西隧則接連加價，致令3條隧道的收費越趨兩極化。

其實，自由黨於7至8年前，早已關注三隧流量失衡的問題，一直督促政府想辦法解決，我們具體地建議應考慮延長隧道公司專營權的年期，以換取劃一及調減隧道費，從而達到分流的作用。政府終於在3年前，約於2005年年底，提出一系列方案，並傾向以延長專營權換取隧道減價，但政府跟隧道公司的談判至今仍然是紙上談兵，毫無寸進。特首上月又另起爐灶，要再花1年時間重做一份顧問研究。對此，自由黨深

表不滿，這意味研究工作又推倒重來，顧問報告一份接一份，在未來一段時間裏，市民仍要繼續忍受過海塞車之苦。

自由黨認為現時首先應跟東、西隧兩間公司積極磋商，在非繁忙時間提供多點優惠。舉例來說，西隧可進一步擴大現有的貨車及空載的士“深宵優惠”，將其擴展至其他非繁忙時段，以及增加適用車種至小巴、邨巴等車輛。這一來可令駕駛者、業界免受擠塞之苦，紅隧的擠塞亦得以紓緩，西隧的隧道收入亦可以有些微增加，因而絕對是一個三贏的良方。

可是，要徹底解決3條隧道流量失衡的問題，就必須解決隧道收費差距的問題。在這方面，政府與隧道公司事實上是有溝通的，過去數年也有商談，但對減價後車流量的推算，政府可能過份樂觀，認為會有很多車流，而隧道公司亦可能過份悲觀或審慎，認為車流增幅不大。兩者南轅北轍，根本無法談得合攏。自由黨認為政府應跟東、西隧協商，推行一項試驗計劃，即在一個特定時限內，將兩隧的費用調低或跟紅隧看齊，當局則可於其間收集實際數據，例如車流量與收費變動的關係，特別是有多少車輛因減價而改用東、西隧，分流的效果為何，以至是兩隧的額外車流是否足以彌補隧道公司少收的隧道費等。

當然，我們明白有關構思可能涉及一些公帑運用，也要得到隧道公司首肯，但若試驗證明減價對分流能發揮顯著作用，政府就可以掌握更有力的數據，跟東、西隧兩間公司展開正式洽商，無論是延長專營權或其他的解決方案，亦會變得有根有據，再不用膠着在數字的假設或顧問的推算是否準確的問題上。

主席，議案中提出的多項建議，例如透過優惠過海巴士以減低票價，盡快興建中環灣仔繞道，回購隧道，以至是修正案倡議的“以股換隧”等構思，都是具建設性和啟發性的。自由黨同意政府應逐一仔細研究，也不應排除任何方案。因此，對於湯家驊議員的修正案中刪掉了延長專營權的建議，我們並不贊同。

不過，我想進一步闡述我們對“回購隧道”及“以股換隧”方案的意見。自由黨認為，現階段未必可以對這兩個方案過於樂觀。在回購方面，早前面對財困的中信泰富已公開表明不急於出售隧道，換言之，中信泰富沒有打算“開倉大平賣”。再者，中信泰富僅持有35%西隧股權，政府就是買了這些股權，也不等同可以奪取西隧的話事權；而在金融海嘯下，若要動用大量資源回購隧道，我相信政府必然會極為審慎，只會在沒有其他辦法下才會考慮。

至於“以股換隧”的概念，政府亦必須小心考慮箇中細節，因為要將紅隧連同東、西隧注入新的聯營公司，將有可能影響現時包括紅隧在內的“五隧一橋”債券。政府當年的評估也指出，要從五隧一橋交易中剔除紅隧，可能有需要補償債券持有人，或全數贖回債券，整個程序將會非常複雜。可是，無論如何，只要任何方案有一線機會解決隧道的問題，自由黨都會支持加以研究。

主席，我謹此陳辭。

梁美芬議員：主席，紅磡海底隧道（“紅隧”）、東區海底隧道（“東隧”）和西區海底隧道（“西隧”）車流量分布不均的問題，其實已經困擾了香港很多年，我也是這數條隧道的頻繁使用者，每天至少經過兩條隧道，每天都可以比較紅隧和西隧的情況，感受到兩者汽車使用量的差別。

根據運輸署統計，現時紅隧每天約有12萬輛車使用，已超出了原設計容量上限；東隧每天有63 000輛車使用，但原設計可容納每天18萬輛車使用的西隧，現時每天卻只有47 000輛車使用。我認為西隧可說是“大材小用”。我經常使用西隧，當我們趕時間的時候，西隧的確能為我們提供很大的方便。但是，從地理和隧道方向來說，紅隧不論往九龍或香港各地區都較為直接。不過，我們很多時候無法使用，因為擠塞問題實在太嚴重了。

現時坊間提出有效分流3條隧道的方法，大致上也是大家多次提到的：延長東、西隧經營權，劃一或調低收費，令價格回落；回購東、西隧，讓政府可以統一管理，又或把3條隧道合併，成立一間新的聯營公司。

對於上述3個方案，坦白說，當然是各有利弊。延長專營權，理論上雖然可以減低經常加價的壓力，但對於能否維持低收費，剛才有議員指出延長後，有關機構可能只會採用“拖字訣”，遲遲未能解決問題。

如果回購東、西隧又如何呢？這方案表面上是比較理想及可以長久解決問題，但我看到實行起來會困難重重。首先，東隧的大股東為中信泰富，擁有70%股權，如果中信有意出售，當然可以成事；但西隧的股權結構較複雜，中信泰富和嘉里建設分別佔35%和15%，最大股東則是佔50%的港通控股，而傳聞港通對出售西隧並不熱中。即使現在硬要回購西隧，亦可能會令公司“獅子開大口”，我想坊間很快又會提出“官商勾結”的虛擬想法了。所以，我很明白為何這3個方案會停滯不前。但是，即使各有利弊，我們也要作出選擇。

有關“以股換隧”以達致“三隧聯營”的建議，我認為這方案雖然表面上可行，但如果永久延長東、西隧的經營權，亦可能令有關財團能永遠掌握有關資產從而不交還政府。那麼將來在關鍵時刻，便有機會令大家面對大幅加價的可能性。

主席，我想，要徹底解決3條隧道流量不均，現行所有方案都涉及公帑運用，所以不知是否運用得宜。我認為陳克勤議員在原議案中提出的建議，值得考慮和盡快進行，例如增設更多隧道收費優惠，在非繁忙時間減價，向空載的營業車輛提供半價優惠；向巴士公司提供使用隧道收費優惠，以降低過海巴士票價等。這些算是即時的措施，我們也比較容易與隧道公司議價，令他們即時提供較佳的減價政策，令三隧分流的情況得以改善。

我希望東、西隧真的履行其企業社會責任，不要對民意罔顧不聞，因為事實上，就三隧的分流計劃，如果沒有有關企業的合作，只單靠立法會與政府不斷的討論，也是無法實行的。所以，我希望數個大型企業能與市民齊步，令現在的情況得以改善。

最後，我很想向公眾席上的同學說，我很歡迎你們認真考慮加入立法會的行列，因為對於很多問題，如果我們這一代處理得不好的話，將來你們便要繼續處理。我認為我們要不斷積極向前，致力於使一代比一代好、青出於藍。謝謝。

甘乃威議員：主席，我作為一名港島區居民，看到3條隧道的情況，便是西隧沒有人使用，紅隧擠塞得要緊，東隧則間歇性擠塞，但其實並沒有很多人使用，我對此感到非常可惜。大家可以看到，現時塞車情況十分嚴重，每逢上下班時間，即使是從香港仔出來，也因為紅隧擠滿車輛，導致香港仔隧道須間歇性封閉。

我們曾經進行研究，發覺香港仔隧道原本的流量，其實可以達到每小時2 800架次，但大家可以看到，實際上.....又說未來會發展海洋公園，雖然鐵路可能會擴展至南區，但時間表是2015年，遠水無法救近火。大家可以看到，如果海洋公園真的有發展計劃，我想香港仔隧道的塞車情況將更為嚴重。

紅隧當年的設計可以達到每天78 500架次，但究竟現在有多少車輛使用紅隧呢？可能剛才也有同事提到，現在每天平均流量已經接近13萬架次。至於東隧和西隧，正如我剛才所說，並沒有很多人使用，它原

本設計可容納19萬架次，但現在兩條隧道加起來每天也只有11萬架次車輛使用。由於現時情況如此失衡，很多時候，塞車情況也非常嚴重，如果我們不好好處理分流問題，剛才說到的經濟效益當然無法達到，而且對市民健康也會有實質影響。

很多時候，大家在中環、灣仔、銅鑼灣等地方，也可看到巴士排着隊擠塞在一起，這種情況有如峽谷效應。我們早前曾經提議政府設立低排放區，希望令這些巴士不用經常駛入這些塞車地區，但可能由於外圍已經相當擠塞，數條隧道也相當擠塞，沒有分流的作用，導致車輛經常擠塞在一起，既出現塞車情況，也造成空氣污染的問題。我不知道局長曾否到過告士打道一帶、稅務大樓門口當“吸塵機”，不知道她的感受會如何？這一帶的擠塞情況其實非常嚴重。如果政府一方面可以用東西隧分流，另一方面能夠設立低排放區，對於改善香港的空氣質素，一定有所幫助。

我剛才聽到有同事提及中環灣仔繞道的問題，我也想在這裏談談。我非常支持盡早興建中環灣仔繞道，但很可惜，剛才有同事說有團體申請司法覆核，令工程受到阻延，其實，這是有點本末倒置的。如果政府本身能夠依法辦事，而不是以為臨時填海可偷偷過關——我今天看到報章報道，政府準備就中環填海第三期多做一項保護工程，而中環第三期填海工程費用將增加16億元至五十七億多元——如果政府又準備以“偷雞”的方法興建中環灣仔繞道，難保也會像很多時候般因快得慢，我想這對改善港島區交通擠塞情況是沒有幫助的。我再奉勸政府一句，不要再以這種“偷雞”方法進行這些工程，應該開誠布公，如果打算興建中環灣仔繞道，便應該盡快落實，要進行任何工程，也要盡快向公眾作出諮詢。如果工程再拖延，即使我們能夠做好隧道分流，但無法興建中環灣仔繞道，這個所謂的分流作用也成疑問。

我們今天討論隧道的問題，我覺得最重要的，是能夠興建鐵路，我們希望政府在鐵路上，能夠加快完成西港島線和南港島線鐵路，我想這會有助紓緩數條隧道的流量，讓市民多使用鐵路作為集體運輸工具，我相信對未來環境和整個經濟效益會更有幫助。

我謹此陳辭。多謝主席。

詹培忠議員：主席，我本應沒有預備發言，但由於就特首這次的施政報告，我曾評論如果特首關注香港3條隧道的分流，便可算能處理得較好，因為這也是市民所關注的。因此，我不得不就這問題表達一下個人的意見。

主席，事實上，香港整體上的交通較東南亞很多國家及國內部份城市優勝得多，因為我們有地下鐵路(“地鐵”)作合理的分流，地鐵的好處是在時間的使用上可以有預算。故此，地鐵根本上令香港的交通與其他城市比較，毫不遜色。現時最主要的問題，一如今天所辯論的，是3條隧道未能做到分流。

我們可看到，正如各位同事也提到，紅磡海底隧道(“紅隧”)每天的車輛流量有12萬架次，以每輛車平均有3個人乘搭來計算，每天便有36萬人次，加上其他巴士及大型運輸交通工具所接載的乘客，人次是絕對不止這數字的。但是，我嘗試以36萬人次，每人每天過海在時間上損失半小時來計算，換句話說，一天便損失了18萬小時在塞車之上。我們即將就最低工資討論每小時的價值，倘若每人每小時值50元來計算，每天平均便損失差不多是900萬元；而以每年365天計算，損失大概是32.85億元。

因此，憑這數字作出評估，大家每天因為交通擠塞而每年損失大約30億元，差額並非很大，所以足以證明這項數字的推論是正確。我們在席有會計師，相信他們也同意這個推論是差不多的了。因此，當政府問，要怎麼計數？怎麼得出三十多億元？數字便是這樣計算出來的了。主席，大家除了在時間及金錢損失的統計外，正式來說，在精神及其他各方面的損失(即心情及旅客的觀瞻等的損失)基本上不止這個數字。不過，我姑且按此計算一下。

好了，立法會曾向政府提出一項質詢，是我們的同事問政府會否考慮為西區海底隧道(“西隧”)及東區海底隧道協商回購條件，局長回答一項補充質詢時表示我們要遵循、遵守合約精神。大家瞭解，即使對方是營商者，也基於一項經濟原則行事的，就是每年收入會有多少？西隧經營者也並非獲贈隧道，而只是獲准有期限的經營，至今還有超過12年時間，我堅信如果能向營商者提出某一數額讓大家來討論，又有甚麼是商議不來的呢？

我曾問局長是否要等12年或13年後才考慮，屆時局長當然已卸任，她還有可能具資格出任司長。可是，我們不應如此處理這問題，所以便要討論了，問題是真的要拿出誠意來。我瞭解到，立法會有些同事由於本身的政治立場，因此遇着討論憲制問題時，大家會有所爭拗，更有可能絕對談不攏，談不攏便無須繼續商談了。可是，就現時這個問題，大家的意見根本上一致，只是政府不願意盡力與有關方面商討，這樣又怎麼對得起納稅人、怎對得起有關市民、訪港旅客和有關人士呢？我瞭解，如果所討論的是普選及政制的問題，特區政府真的是辦不到，因為

這屬於中央政府的權力。如果把責任推給局長或司長，是立法會議員的錯；當然，部份議員亦有他們自己的做法。

但是，這個問題純粹屬於經濟，我們不是要求政府不遵守合約，只不過希望能在合情合理的情況下商討，提出可付多少數額，如果當局認為這項生意談不合攏，我可以充作代表進行商議——當然，我可能要就此收取少許費用。可是，問題是，在這個世界，要就任何問題進行商討，也會像選舉一樣，要真真正正拿出誠意來；傾生意也一樣，大家要有誠意，尤其是這是一項有經濟效益的商談。

因此，我希望局長不再推搪說所涉的問題有很多。當然，如果很容易的話，便無須局長處理，她屬下有很多職員，也可以立即做得到。但是，無論如何，我個人認為，作為一個負責任政府，當局應明白香港不是在過渡11年或12年後便完結，香港根本上是永恆的。市民在香港生活，政府便要為他們創造歷史、創造這種環境，基本上，政府以往也是把交通服務批出給他人經營的。

好了，我曾提及西隧的做法不太合情理，因為它以為加完再加便會增加利潤，其實，加價之後而令車輛流量減少，那麼加完再加便只得到減少。在這種情況下，為何它不好好與政府面對面商議一個期限呢？我也說過，特區政府何曾承諾不興建第四條隧道呢？在西環或香港仔也可以興建第四條隧道，兩年後興建不可以嗎？經營者還有10年是沒有利潤回報。我相信他們不會拒絕跟政府商討的。我可能不大瞭解政府的運作，而別人也有懷疑政府涉及少許官商勾結，因為如果政府太為他人着想而造成某種不合理情況的話，是難怪別人懷疑政府的動機的。

因此，一個負責任的政府，在政制方面……主席，因為我瞭解到香港有特殊環境，在“一國兩制”的情況下是很特殊，在政制方面受到牽制，但無論如何，在與經濟有關的問題上，政府卻是一定做得到的，因此，這是一個無可推卸的責任。多謝。

林健鋒議員：主席，記得1997年4月，西隧通車，大家都抱着很大的希望，就是在過海多了一個選擇之餘，以後用紅隧不用大排長龍，也不會再在電台聽到“現在紅隧大塞車，龍尾去到油站”、“車龍過了紅十字會”等紅隧擠塞的消息了。不過，過了11年，至今情況似乎仍令很多人失望，我們今天仍然要在立法會討論怎樣解決紅隧塞車的問題，怎樣想辦法解決3條海隧分流的問題。

持有70.8%東隧和35%西隧股權的中信泰富，早前投資出現虧蝕，有人說應該“趁佢病，攞佢命”，又或是“趁低吸納”，政府應該在這個時候討價還價，購入東隧和西隧。我覺得既然中信泰富已表示願意跟政府商討回購兩條隧道的問題，價錢便應該合理，而最重要的是，當局要切實認真找出方法，解決3條海隧的分流這個課題，因為這個課題已經討論了很多年，不是3年又3年，而是將會是第四個3年了，因為單是計算西隧通車這11年來，西隧根本未能紓緩紅隧擠塞的問題。

主席，我想談談3條海隧的一些數字。由2003年至今，不論整體過海車流增加或減少，紅隧的流量都佔整體過海車流的52%至54%，即是每天12萬架次左右，非常穩定。反觀西隧流量是在輕微穩步上升之中，但車流應該是來自東隧，而不是由紅隧轉過來的。

今年7月31日，西隧調整其優惠收費，每天平均流量在8月的確稍為下跌，但到9月已回復原狀，即加價對流量的影響實際上不大亦不長遠。

我提到以上數字是想說明，紅隧市場佔有率，真的是屹立不倒的，而且紅隧擠塞情況“十年如一日”，西隧車流依然稀疏。況且，更重要的是，現時西隧的收費是優惠收費，並沒有依足法定收費率來收取。以私家車來說，西隧的優惠收費是45元，法定收費是100元，足足是紅隧收費20元的兩倍多和五倍。相差更大、更嚇人的是重型貨車的收費，西隧優惠價是110元，法定收費是305元，是紅隧收費30元的三倍多和十倍。

縱觀3條隧道，紅隧位置最正中，收費又是最便宜，連接道路網又是最好的，理所當然成為駕駛者首選。因此，3條海隧流量不平均問題的癥結，就在於它們的收費相距太遠。特首在施政報告提到會進行顧問研究，找出最理想的交通流量分布模式，以及為達致該流量分布所需的收費結構、財務和有關資產控制與管理架構，研究為期12個月。

我同意政府盡快展開顧問研究，並且不妨考慮進行一些實際的試驗計劃，把3條海隧的收費拉近，測試一下駕駛者的使用模式和接受程度，以掌握實際數據，而不再是用電腦模擬，紙上談兵。

在進行顧問研究之餘，我認為政府不應該排除與東隧和西隧商討任何合作空間，任何回購、以股換隧等方案都可以加以研究，因為既然中信泰富已經表示願意跟政府傾談任何方案，我覺得政府無須擺出拒人於千里之外的姿態。

當然，主席，我不是說用公帑買下東西兩隧，便可以解決所有問題，因為回購兩條隧道是一項長遠承擔，必須從長計議，例如在回購東西兩隧之後，政府是否有需要用公帑補貼隧道費呢？每年維修費要多少呢？當局亦要先確保連接東隧和西隧的接駁道路網，已經足以應付新增的車流，不會引致其他地方出現瓶頸或不勝負荷的情況，此舉亦可確保駕駛者不會因路線迂迴而放棄使用東西隧。至於中環至灣仔繞道，我亦贊成盡快興建，因為現時中環，尤其是國金一期和二期一帶的交通已經很擠塞，一條新的替代道路是必需的。

主席，我謹此陳辭。

劉秀成議員：主席，過海隧道長期擠塞，已經成為香港的一大特色，我記得曾經有一幅大型廣告牌，背景便是紅磡海底隧道收費亭前面的長長車龍，足足有9條車龍之多，而個廣告牌就大大隻字寫着“九龍”，可見既諷刺又寫實。雖然我同意現時隧道收費偏高，對車主造成一定的負擔，調整收費，提供“非繁忙時間優惠”，或可以鼓勵部份車主避開繁忙時間使用海底隧道，但我覺得這始終不能夠徹底解決擠塞的問題。

因為現時隧道擠塞的最主要原因，根本便是道路網絡不完善，特別是周邊網絡配套不足，而出現的瓶頸問題。很簡單的例子，早上上班時間，如果駕車由東九龍到港島中區，無論東區海底隧道有多暢順，東區走廊一定塞車，問題只是擠塞得嚴重或不嚴重而已。由東區走廊沿告士打道，一直到中環皇后大道中，動輒塞車45分鐘，較乘搭地鐵的30分鐘車程還要多。問題的癥結並不在於用過海隧道的人有多少，因為隧道暢通的，只不過出了隧道之後無路可走，車輛困住了唯一主幹道而已。

所以，我很同意要盡快興建中環灣仔繞道，長遠解決道路網絡缺憾的問題。現時的情況便好像有手有腳，但卻沒有手指腳趾般，無法將主幹道的車輛迅速疏導至旁邊的分支，令交通集中在中環、灣仔一帶，造成嚴重的擠塞。我贊成採用臨時填海方案，盡快落實興建中環至灣仔繞道與東區走廊連接路，紓緩該區差不多24小時擠塞的問題。

事實上，我覺得不單要完善交通網絡，更要做好行人道路網，讓市民有一個選擇，可下車步行至附近的目的地，減少短途轉車的需要，這亦是重要的。尤其是今年施政報告的其中一個重點，便是要做好行人天橋及隧道網絡，所以，我覺得應該盡快興建這些行人網絡，做到人車分隔，鼓勵更多市民分流去使用既環保又高效率的行人道路網。

其實，多年前，我們業界已經向當局反映意見，表示要加強過海隧道巴士的轉乘安排，減少該處巴士排長龍上落客造成擠塞的情況，只是當局一直未有對嚴重問題作解決。

主席，我很同意政府應該把握機會，趁市場價格合理的時候回購東隧、西隧，將兩條隧道收費調整至合理水平。我覺得更要趁工程造价回落的今天，盡快推出各項基建工程，以及加快行人道路網、步行街等的社區建設，鼓勵市民多些步行，從而減輕馬路的負擔，甚至有助改善空氣質素。我謹此陳辭。多謝主席。

梁國雄議員：主席，其實，在2005年當東區海底隧道（“東隧”）加價時，我也曾於東隧入口抗議，進行堵塞東隧，我當然被檢控阻街。很快又過了4年，我覺得今天有何不同呢？由於中信泰富財團進行炒賣外匯，輸了很多錢。各位，政府不敢處理它，我已說過多次，它即變成了“無皇管”。至於榮智健及范鴻齡的行為，根本上隨時可拘捕檢控他們，無論根據《證券及期貨條例》或其他事項進行檢控，甚或控告他們作出虛假聲明均可，而兩人現時卻逍遙法外。

由這個財團管理兩條與我們的交通息息相關的大命脈，是否合適呢？我在4年前已提出這點，並且被認為是不合適的。我認為要當作是公營機構來管理，成立一個橋梁隧道管理局，即是說，把香港所有隧道及橋梁由政府營運，以後再興建隧道或橋梁，便集資或借貸，由政府負責，無須使用所謂BOT(即興建、營運及交還)，對嗎？

各位，我被人投訴，我說強姦民意，也有人認為是令人嘔心，這位譚耀宗又會接受別人的說法，簡直是是非不分。我今天較斯文，我作了一對對聯送給政府及當局，是很對仗的，便是“海隧慘變搖錢樹，車多加、車少又加，甚麼東西？”，“財團竟作剪徑盜，財大刮、財少亦刮，簡直混帳。”橫幅是“官令商行”，可以了嗎？

我為何這麼說呢？是有原因的，海隧慘變搖錢樹。東隧和西區海底隧道（“西隧”）分別在1986年及1993年落成，東隧的造價是22億元，而西隧的造價是70億元，經營期30年。因為港英政府不願承擔建築費，便採用所謂BOT，即興建、營運及交還，所以被財團一如“大耳窿”般，有空便打擾市民。多車使用要加價，如果東隧較多人使用，便宣布不行了，因為太多人使用，造成塞車，須減少流量。其實，現時使用率只及八成，主席、兩位主席，使用至今還未飽和，便宣布加價。但是，車輛少又加價，西隧沒有人使用，所以又加價。試問是否全被它們操控呢？由於中信泰富是“太子黨”的關係，便能成功購入這些隧道，繼續胡混。所以，我要問它是甚麼東西？

各位與東隧西隧何干，它們是甚麼東西？財團竟作剪徑盜，很簡單的，財團是“收買路錢打腳骨”，凡經過的便收錢，不付錢便是當作阻塞辦理，例如我一樣，可以被拘捕。財大刮，好像“炒”澳洲外匯般，見利忘義，忘卻了社會責任，只要刮；財少亦刮，東隧西隧的經營，對中信泰富來說只是很濕濕碎，它又要刮，簡直混帳。

香港社會是甚麼呢？凡是能謀生的，例如公用事業，一定由財團擁有，我已經說過，政府動也不敢動財團。談到今天，我相信整個社會也要想想，一個中信泰富財團“炒”外匯，可以欺騙公眾及小股東，而且逍遙法外，日後再讓它管理東隧及西隧，我們對它又怎能有信心呢？它會否把該資產賣給另一個財團呢？如果它不把隧道交還給香港人，而賣了給另一個財團，結果該另一財團又亂攪，怎麼辦，對嗎？

因此，今天，我們要清楚考慮一個問題，香港市民應否繼續這麼躑居，任由它繼續把公用事業壟斷，即是說，只由它經營，別人不能經營。這是天然的壟斷，即使在隔鄰多興建一條隧道也不行，政府是不會批准的。政府則會負責把道路、橋梁接駁往隧道，這些工程仍未計算，對嗎？

就此而言，我們社民連的立場很簡單，我們認為凡是公用事業，包括電力等，其實應逐步由政府營運。今天，東隧西隧的經營期即將在2016年及2023年分別屆滿，還有許多年時間，或許可以商議一下。我覺得政府是責無旁貸，應該“趁佢病，攞佢命”，要求它把東隧西隧的經營權交出來，不要讓它賣給其他財團，因為如果賣給其他財團的話，對我們的影響會很大。我們社民連一直主張，既然政府負責管理市民——無論市民選它、或不選它也好——政府有責任把小市民不能不用、亦任由財團利用來壓榨市民的事業收歸公有及營運。資金方面，政府可透過收取累進利得稅，或藉其他暴利稅進行融資，又或向銀行告貸。

因此，我們認為市民應該向政府施加壓力，要求收回東隧西隧，以解決長期塞車、長期繳付昂貴費用的問題。多謝主席。

馮檢基議員：主席，過海隧道擠塞問題已困擾香港多年，所造成的社會和經濟損失，鉅大得難以估計，每天不知有多少打工一族無奈地將寶貴時間白白浪費在塞車上。根據運輸署向立法會提供的資料，本港市區普遍行車速度逐漸減慢。總體來說，由2002年平均每小時24.9公里降至24公里，而多條連接紅隧的主要幹道，早上繁忙時間車速不斷減慢。從比較2002年至2006年的數字可見，告士打道、夏慤道、軒尼詩道及皇后大道中等的行車速度分別減慢了10%、4%、8%及37%，而公主道前往尖沙

咀及海底隧道方向則更誇張，車速由每小時20.7公里下跌至8.9公里，減慢了57%。我相信局長也知道這些數字。

主席，塞車不單對生產力造成影響，香港勤奮的“打工仔女”應付塞車的方法，其實不外乎是提早上班和晚一點回家。可是，每天下班都塞車，很晚才回家的話，不單影響經濟，亦影響“打工仔”在家的時間，而他們與家人共聚天倫的時間亦會減少。不時也有調查指出，香港的父母陪伴子女的時間越來越少，我相信除了由於工時長的原因外，3條隧道不平衡所導致的交通擠塞，也是影響家庭溝通的其中一個元兇。

主席，導致3條隧道車流量不平衡的主要原因，我認為是隧道之間的收費差異所造成的。從各條隧道多年來的運作經驗來看，收費水平高低，直接影響隧道的車流量多寡，駕駛人士習慣首先以價錢作為選擇隧道的理由，多於節省時間和路程上的考慮。以我為例，當西隧通車時提供優惠，即使收費是30或40元，但真正要付的價錢是20元時，我那段時間每天也是經西隧過海的。現在的收費是45元，我每月使用西隧不超過10次，因為價錢較紅隧貴一倍多。對於私家車來說，西隧的45元與紅隧的20元相比，差距實在太大了，以致基本上如非必要、很緊急、趕時間，大家也不會使用西隧。

主席，西隧長期暢通無阻，門可羅雀，相對於紅隧門庭若市，這種怪現象反映當初BOT的建造隧道模式，即建造、營運、移交的模式考慮不周、估算錯誤、造成今天隧道的資源嚴重浪費，賠上巨大的社會成本。

主席，每當有過海隧道要求加價，都會牽動社會一場激辯，討論怎樣可以解決隧道的分流問題。我還記得在2005年年初，政府敗於東隧的仲裁，讓東隧可以合法地瘋狂加價，引發社會強烈反彈。當時的廖秀冬局長還煞有介事地提出一系列解決海隧分流的方案，包括調高紅隧的收費和減低東、西隧的收費、購回或延長專營權，共同擁有三隧方案等。然而，與以往的情況一樣，提議終歸提議，政府沒有任何實質行動。還記得我在2006年年中提出質詢追問政府，要求交代研究隧道分流的進展，但到現在仍不得要領，當局只是重複強調會繼續與東、西隧就專營權問題進行商討。換句話說，政府只是繼續停留在商討和拖延政策上。

主席，更想不到的是，剛公布的施政報告，特首再一次老調重彈，提出分流的問題須再進行顧問研究。拖延又拖延，研究再研究，還要死撐，指調整收費不可以解決分流的問題，而最重要的是興建中環灣仔繞道。主席，大家都知道，正如我剛才所說，收費才是駕駛者選擇哪一條道路的重要因素，而節省時間和便捷路程只屬其次，否則便不會出現今

天駕駛者都使用紅隧的情況。這是正在發生的事實，政府怎可以否認，怎可以看不到，怎可以不理會呢？

至於中環灣仔繞道，盡快完成當然是好事，但只要紅隧和西隧的收費仍然有如此驚人的差距，我亦相信大部份駕駛者寧願使用紅隧。更何況，中環灣仔繞道何時完成呢？計劃是怎樣呢？是否有時間表呢？當局怎可以令我們相信，在這一兩年內可以解決這個問題呢？也許，當局已私下盤算，只要繼續實行拖延政策，繼續研究、研究、研究，待至東、西隧的專營權屆滿，政府不費一兵一卒，便以為可以解決問題，但我們卻要捱十年八年。

主席，我和民協都絕不認同當局這種拖延態度和策略，罔顧三隧車流量失衡的社會和經濟所造成的巨大損失。我們要求政府切實考慮回購東、西隧，或三隧聯營等的方案，特別在現時經濟環境較差的時候，可以用較低的成本達到相關目的，從而得到東、西隧的控制權，藉調節三隧收費以達致分流的效果，徹底解決過海隧道的擠塞問題。

我謹此陳辭，支持議案及修正案。

主席：是否有其他議員想發言？

陳偉業議員：有關過海隧道的問題，已討論超過10年。對於當年有關西隧的法例，我當時在議事堂是反對的，當年跟已故的運輸司楊啟彥先生作出了我在立法會歷來最激烈、而我覺得雙方皆精采的辯論。當時跟政府是有激辯，而且雙方面在基本立場上是有差異的。如果從歷史的發展和現時的事實來看，證明我們當時的評論是正確的。我們當時指出，利潤和收費偏高，必然會導致日後的失衡問題，但政府當時卻死不悔改。

關於處理隧道的問題，我們多年前已建議政府早日成立隧橋局。在青馬大橋成立時，我其實已向政府提出，青馬管制區不應由一間公司來管理。至於由政府部門來管理其他隧道，政府其實應該成立一個隧橋局，全面接管政府本身擁有的隧道和天橋，並逐步收購其他隧道和天橋，以及逐步接管專營權期限屆滿的隧道和天橋。如果這是一個法定機構，所收回的款項便可用來融資發展日後的隧道和天橋，這是一個長遠發展的理念。我們當年還提出所謂“跨代”的效益，即興建隧道和天橋，不應全部由現時的人付錢，讓日後的人享福。由於每條隧道和天橋的發展，最低限度也歷時數十年，短則三四十年，長則可能五六十年，所以，如果有這樣的管制模式，便可以讓使用者真正支付天橋和隧道的支出。

可是，政府表示要研究再研究，至今仍然表示要繼續研究，還要找顧問多研究1年。關於這方面，當年中央領導人曾批評董建華這種議而不決的弊病，但現時董建華已下台，政府似乎卻走回頭路，不學習別人的優點，前朝的缺點卻學到十足。退休高官替大財團“打工”，有政治敏感的問題則繼續找顧問公司研究、研究、再研究。對於重建的問題也一樣，政府同樣表示要研究兩年，而對於這項已討論超過10年的隧道問題，又要找顧問再研究多1年。現時不是有政治問責，由政府本身的官員負責的嗎？既然聘請了副局長、政治助理，他們是沒用的嗎？難道只是負責看管顧問做事，自己啞口無言，任由顧問發表，待顧問研究完成後，替他們擬備一份稿件，告訴他們應怎樣寫、怎樣說嗎？

主席，如果政府不改善其行政模式，董建華就任時出現的問題只會在現時的政府不斷重現，拖慢行政效率，不斷就問題爭辯、討論，卻完全沒有結果，然後便繼續塞車。

主席，我作出了一項簡單統計，運輸署在1999年其實進行了一項研究，指出當時的塞車情況導致每年損失達二三十億元，這是1999年的時候。我簡單統計了3條隧道車輛的平均……如果以10萬架次車輛塞車，每輛車塞10分鐘的時間計算，每天的損失達80萬元，市民每年因塞車而構成的損失，即所謂生產量的損失，也接近一億多二億元。這是無形的損失。全世界城市的政府均十分關注塞車所帶來的經濟或生產損失，如果找顧問多研究1年，便會導致損失不斷增加和擴大。所以，主席，我真的很希望政府能拿出政治勇氣來，作出果斷的行為。

其實，我是很尊重鄭局長的，在那麼多位局長之中，她做事較為踏實，跟其他只崇尚空談的局長不同，對嗎？我真的很希望局長拿出一點誠意和勇氣，盡快就這個問題作出一個決定。

此外，既然最近中信泰富那麼缺錢，這是一個要利用機會的很好時刻。既然它最近的形象如此差，何不讓它做點好事讓市民獲益呢？它害苦了那麼多股東，令香港上市公司的形象受到這樣的影響，是否應該做點好事來建立一個較好的形象，令香港市民對它有點好感呢？既然它數百億元也虧蝕了，何不做一點好事，令人覺得它的形象有所改善呢？這是一個很好的時機，對嗎？我替它遊行請願，替它擲雞蛋也沒有問題。所以，如果政府在這個時刻仍不游說中信泰富盡快出售隧道，我認為這是坐失良機、失諸交臂。因此，做事有時候是要掌握機會的。如果政府繼續採用坐食山崩的模式、繼續使用董建華的形式來治港的話，只會令香港繼續沉淪，在這次金融海嘯下，逐漸變成一個悲情城市，希望局長不要帶領香港走到這樣的地步。多謝主席。

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：陳克勤議員，你現在可就兩項修正案發言。發言時限是5分鐘。

陳克勤議員：主席，我想就着鄭家富議員和湯家驊議員的修正案作出回應。

鄭家富議員在修正案中提出以股換隧的概念，理念是希望透過分享盈利的方式，令兩隧股東向政府交出股權。至於湯家驊的修正案，是提出三隧聯營的概念，其實亦是希望政府透過入股隧道公司，從而合併組成聯營公司。兩項修正案的大方向都與原議案相同。

但是，我指出要留意的一點是，建議以股換隧方式跟延長專營權方式，其實是很接近的。但是，要增加當中的保證紅利作為一個誘因，這樣做可能會在目前BOT合約內出現有利益保證的情況。因此，我們在計算有關盈利的攤分方式時，必須十分謹慎。

至於湯家驊議員的修正案，是建議把3條隧道的收費和車流調節至一個合理水平。剛才有議員就這方面指出，收費要作出調節，但調節這字眼帶有可升可降的意思。民建聯很擔心紅隧在合營後會加價，這便不是我們所要求的東、西隧減價，也不符合市民的期望。

主席，民建聯會支持鄭家富議員的修正案，但對於湯家驊議員的修正案，我們則有很大的保留。

謝謝主席。

運輸及房屋局局長：主席，多謝剛才多位發言議員的意見。

三條過海隧道流量不均而引致交通擠塞問題，政府對此當然非常瞭解和關注。問題的其中一個重要原因，當然與3條隧道收費的差異有關，但其他因素，例如各條隧道的地理位置、各自的道路連接網絡，以及該等連接道路的承受能力，同樣非常重要。我們必須釐清問題的成因，才能找出解決辦法。政府的態度，正如我剛才所說，是積極和務實的。

我想回應剛才數位議員提出的意見和建議。李永達議員 —— 他現在不在席 —— 提出了一個很有意思的問題，他問政府會否興建第四條過海隧道，而答案是會的，不過，這並非一條行車隧道，而是沙中線的過海段。我相信今天的辯論亦須再檢視整體交通運輸政策，而這政策始終是鼓勵更多使用公共交通工具的。所以，在基建方面，我們在下一階段會透過沙中線過海段來增加過海容量。甘乃威議員提出政府應盡快興建西港島線、南港島線，這些正是我們的工作目標。

接着，我想回應多位議員均提及的回購兩條隧道股權的問題。在提出回購東隧及西隧股權的建議時，我想特別指出，估價、作價和估值是要非常小心處理的。我留意到一位學者在報章提出一個論據，我覺得其中很有智慧。他說我們要小心，因為如果我們出價過高，有人會批評這是利益輸送；如果出價過低，隧道公司又未必有興趣把股份賣給政府而不選擇其他投資者，而且亦很難向他們的股東交代。所以，我們其實是不應以“趁佢病，攞佢命”的態度來處理這件事的。無論如何，回購須動用公帑，不能不計算成本，也不可完全拋棄商業原則。

回購的另外一個明顯動機，是為了調低這兩條隧道的收費，以達致為隧道分流的目的。撇除應否動用公帑補貼隧道使用者的問題，由於回購所牽涉的公帑數目可能十分龐大，我們必須就有關建議作理性分析和作價。即使特區政府買入東、西兩條隧道，並把兩條隧道的收費大幅下調至海底隧道的水平，海底隧道基於地理上不可取代的優勢，可能仍舊會比較塞車。此外，東、西隧即使因減價而增加車流，但兩條隧道的連接道路網絡亦未必能承受新增加的車流，亦不一定會帶給駕駛人士時間和成本上的利益。所以，我們堅信，要解決過海隧道塞車問題，有需要全盤考慮所有相關因素。

我們亦要小心處理研究 —— 對不起，黃毓民議員，我又要用“研究”這兩個字 —— 政府如何能夠透過控制有關隧道的股權來影響3條隧道的收費結構，以達致有效的交通管理目的。正如劉健儀議員剛才所說，中信泰富只擁有35%的西隧股權，所以即使政府全數購入，對隧道收費和營運的影響仍然有限。至於東隧，即使政府購入中信泰富所持的股權，仍須考慮餘下股東的利益。剛才有議員提到中信泰富要顧及自己的形象，但正因為它要顧及股東的利益，所以我們相信作價必須合理。

正如我剛才提到，各條隧道的地理位置及連接道路網絡對流量分布有很大影響，所以我再次強調有迫切需要興建中環灣仔繞道，以完成港島北岸的策略性道路網，紓緩干諾道中、夏慤道、告士打道一帶的擠塞情況，並有助達致3條過海隧道流量合理化的目標。我很高興多位議員剛才均表示支持。

我們在去年7月根據《道路(工程、使用及補償)條例》，把中環灣仔繞道和灣仔發展計劃第二期的道路計劃刊憲。鑒於法院於今年3月裁定《保護海港條例》適用於繞道工程計劃中涉及的臨時填海，我們正就興建中環灣仔繞道主幹道隧道的施工方法及所需的臨時填海工程展開廣泛的公眾諮詢，市民普遍支持及早落實繞道工程。至於在銅鑼灣避風塘興建臨時防波堤而涉及的臨時填海方面，在參考了銅鑼灣避風塘的船戶及市民的意見後，我們建議把部份受影響船隻臨時遷往其他避風塘，以取代臨時防波堤，減少臨時填海面積。

我們會於下星期向立法會發展事務委員會匯報中環灣仔繞道計劃的最新情況，並會爭取在今年年底前完成所須諮詢工作，然後啟動審批工程計劃的法定程序，在合法、合理及可行範圍內早日開始興建繞道。

甘乃威議員 —— 他現時不在席 —— 剛才提出一個質疑，我們是完全沒有偷步的。他質疑我們的填海工程有否偷步的情況，我想指出，我們現在提出要求撥款的，是在中環填海第三期內的保護工程，並非我們中環灣仔繞道工程的一部份。

為改善3條過海隧道的流量分布及中環灣仔一帶的塞車情況，我們會聘請顧問協助進行研究工作，以全盤分析所有相關因素，並提出可行方案。顧問的研究不會局限於回購及延長專營權兩種方案，我們要求顧問公司對所有可行方案(包括議員今天提出的各個方案)進行研究，其範圍亦包括為3條隧道(特別是東、西隧)進行估值，以便為與東、西隧股東進行談判提供基礎。

除了今天的議案及修正案所提出的回購、延長專營權、三隧聯營、以股換隧等方案外，社會各界就如何令3條過海隧道的流量達致更好的分布，亦提出了很多很好的建議。對於所有方案，我們抱着開放態度，並會深入探討它們的可行性、成本效益及局限。無論最終採用哪一個方案，除要有助減輕隧道及鄰近關鍵道路的擠塞問題外，亦須為公眾帶來整體利益及對納稅人公平。

進行顧問研究，絕不代表政府在研究完成前會放慢腳步 —— 陳偉業議員，我剛才解釋時你可能不在議事廳。相反，有關的顧問研究正好配合我們與隧道公司進行的商討，並為此提供基礎，因此是非常有需要進行的。與此同時，我們絕對不會鬆懈，而是會因應時勢及研究的進度，繼續與隧道公司保持溝通，探討各種改善車流分布的方案。我們亦會盡量鼓勵隧道公司為駕駛人士及運輸業界提供更多的優惠。

主席，今天的辯論顯示各位議員及社會對有關議題的關注。我再次感謝議員的發言和建議，亦希望社會各階層繼續就議題作多方面的討論和提出可行方案。

謝謝主席。

主席：我現在請湯家驊議員就議案動議修正案。

湯家驊議員：主席，我動議修正陳克勤議員的議案。

湯家驊議員動議的修正案如下：

“刪除“鑒於目前”，並以“由於”代替；在“西區海底隧道(“西隧”)”之後加上“現時的收費偏高，以致”；在“分流作用，”之後刪除“加上收費偏高，”；在“沉重負擔”之後加上“之餘，亦帶來沉重的經濟和社會代價；因此”；及在“西隧，或”之後刪除“延長兩隧專營權，將該兩條隧道的收費下調”，並以““三隧聯營”的方案，將3條隧道的收費和車流調節”代替。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：湯家驊議員就陳克勤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)

葉國謙議員起立要求記名表決。

主席：葉國謙議員要求記名表決。表決鐘會響3分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

李國麟議員、詹培忠議員、陳茂波議員、陳健波議員、張國柱議員、葉偉明議員、潘佩璆議員、謝偉俊議員及譚偉豪議員贊成。

黃容根議員、石禮謙議員、黃定光議員及葉國謙議員反對。

何鍾泰議員、張文光議員、梁劉柔芬議員、劉健儀議員、方剛議員、林健鋒議員、梁君彥議員及劉秀成議員棄權。

地方選區：

李卓人議員、梁耀忠議員、劉慧卿議員、陳偉業議員、馮檢基議員、余若薇議員、王國興議員、梁家傑議員、梁國雄議員、湯家驊議員、何秀蘭議員、陳淑莊議員、黃國健議員及黃毓民議員贊成。

陳鑑林議員、劉江華議員、譚耀宗議員、李慧琼議員及陳克勤議員反對。

何俊仁議員、涂謹申議員、鄭家富議員、甘乃威議員、梁美芬議員及黃成智議員棄權。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有21人出席，9人贊成，4人反對，8人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有26人出席，14人贊成，5人反對，6人棄權。由於議題未獲得兩部份在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

主席：鄭家富議員，你可以動議你的修正案。

鄭家富議員：主席，我動議修正陳克勤議員的議案。

鄭家富議員動議的修正案如下：

“在“(三)”之後刪除“積極研究”，並以“以”代替；在“回購”之後刪除“東隧及西隧，”，並以“、“以股換隧””代替；在“兩隧專營權”之後加上“的形式”；在“將”之後刪除“該兩條隧道”，並以“東隧及西隧”代替；及在“合理分流”之後加上“、改善空氣污染”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：鄭家富議員就陳克勤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)

陳偉業議員起立要求記名表決。

主席：陳偉業議員要求記名表決。表決鐘會響3分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

張文光議員、梁劉柔芬議員、黃容根議員、劉健儀議員、石禮謙議員、方剛議員、李國麟議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、詹培忠議員、陳茂波議員、陳健波議員、葉偉明議員、葉國謙議員、潘佩璆議員、謝偉俊議員及譚偉豪議員贊成。

何鍾泰議員、劉秀成議員及張國柱議員棄權。

地方選區：

何俊仁議員、涂謹申議員、陳鑑林議員、劉江華議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、譚耀宗議員、馮檢基議員、王國興議員、甘乃威議員、何秀蘭議員、李慧琼議員、陳克勤議員、黃成智議員及黃國健議員贊成。

梁耀忠議員、陳偉業議員、梁國雄議員及黃毓民議員反對。

李卓人議員、余若薇議員、梁家傑議員、湯家驊議員、陳淑莊議員及梁美芬議員棄權。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有21人出席，18人贊成，3人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有26人出席，15人贊成，4人反對，6人棄權。由於議題獲得兩部份在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案獲得通過。

主席：陳克勤議員，你現在可以發言答辯，你還有3分42秒。在陳克勤議員答辯後，這項辯論即告結束。

陳克勤議員：主席，我要先多謝今天發言和支持修正案的議員，因為他們今天也提出了很多很寶貴的方案，以解決現時三隧擠塞的問題。

議員提出了以股換隧、三隧聯營或延長專營權等方案，這些方案各有優劣，也各有支持者，眾說紛紜。但是，很可惜，我卻不能從政府口中聽到他們有任何具體方案。我知道當局由2005年開始已就這件事進行研究，至今已經有3年，今天聽到政府的回覆，我悲觀一點地認為，可能又要3年。我突然之間想起一句電影對白：“3年、3年又3年”，10年也快將來臨了。所以，如果香港要等10年才能解決三隧分流的問題，我想市民會感到十分不滿，而且會開始質疑政府的管治。

主席，立法會同事今天已經十分清楚表明立場，以及提出不同的方案，我認為現在是政府立刻拿出他們的方案的時候，來向市民交代，以解決現時隧道擠塞的問題。

多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：由陳克勤議員動議的議案，經鄭家富議員修正後，予以通過。

主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

梁國雄議員起立要求記名表決。

主席：梁國雄議員要求記名表決。表決鐘會響3分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

何鍾泰議員、張文光議員、梁劉柔芬議員、黃容根議員、劉健儀議員、石禮謙議員、方剛議員、李國麟議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、詹培忠議員、劉秀成議員、陳茂波議員、陳健波議員、葉偉明議員、葉國謙議員、潘佩璆議員、謝偉俊議員及譚偉豪議員贊成。

張國柱議員棄權。

地方選區：

何俊仁議員、涂謹申議員、陳鑑林議員、劉江華議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、譚耀宗議員、馮檢基議員、王國興議員、甘乃威議員、何秀蘭議員、李慧琼議員、陳克勤議員、梁美芬議員、黃成智議員及黃國健議員贊成。

梁耀忠議員、陳偉業議員、梁國雄議員及黃毓民議員反對。

李卓人議員、余若薇議員、梁家傑議員、湯家驊議員及陳淑莊議員棄權。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有21人出席，20人贊成，1人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有26人出席，16人贊成，4人反對，5人棄權。由於議題獲得兩部份在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布經修正的議案獲得通過。

下次會議

主席：我現在宣布休會。本會在2008年11月26日星期三上午11時正續會。

立法會遂於晚上6時20分休會。

附錄I

書面答覆

財經事務及庫務局局長就陳茂波議員對第一項質詢的補充質詢所作書面答覆

有關在強制性公積金計劃管理局(“積金局”)的機制中，有甚麼措施可令所扣起的利潤不會不合理地超額，以致僱員未能受惠，法例規定對強積金核准受託人收取其營辦保本基金的行政費用有特殊安排。現時法例規定如在某一個月份保本基金的投資所產生的收入及利潤，超逾將該筆資金按積金局每月公布的訂明儲蓄利率存放於港元儲蓄帳戶作存款時可賺得的利息，受託人可扣除該月份的行政費用，為數不可多於該超逾數額的款項。如果由於該規定的限制，受託人在某月份不能扣除足額的行政費用，受託人可從其後12個月的任何一個有超逾數額款項的月份中，在扣除該月份的行政費用後的餘額中補扣未能扣除的款項。