

會議過程正式紀錄

2009年11月4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，S.B.S., 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，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，G.B.S., J.P.

黃定光議員，B.B.S., J.P.

湯家驥議員，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

梁家駒議員

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.

缺席議員：

林健鋒議員，S.B.S., J.P.

出席政府官員：

政制及內地事務局局長林瑞麟先生，G.B.S., J.P.

公務員事務局局長俞宗怡女士，G.B.S., J.P.

勞工及福利局局長張建宗先生，G.B.S., 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.

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士，J.P.

商務及經濟發展局局長劉吳惠蘭女士，J.P.

運輸及房屋局副局長邱誠武先生，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：

附屬法例／文書	法律公告編號
《2009年海上傾倒物料(豁免)(修訂)令》	203/2009
《2009年能源效益(產品標籤)條例(修訂附表)令》 ...	204/2009
《2009年街市(〈公眾衛生及市政條例〉停止適用) 宣布》	205/2009
《2009年公眾衛生及市政(不再指定為公眾街市) 令》	206/2009
《2009年公眾衛生及市政條例(修訂附表10)令》 ...	207/2009
《〈2009年選舉管理委員會(選舉程序)(立法會) (修訂)規例〉(生效日期)公告》	208/2009
《〈2009年選舉管理委員會(選舉程序)(區議會) (修訂)規例〉(生效日期)公告》	209/2009
《〈2009年選舉管理委員會(選舉程序)(選舉委 員會)(修訂)規例〉(生效日期)公告》	210/2009
《〈2009年選舉程序(行政長官選舉)(修訂)規例〉 (生效日期)公告》	211/2009
《〈2009年選舉程序(村代表選舉)(修訂)規例〉 (生效日期)公告》	212/2009
《〈2009年選舉管理委員會(選民登記)(立法會地方 選區)(區議會選區)(修訂)規例〉(生效日期) 公告》	213/2009
《〈2009年選舉管理委員會(登記)(立法會功能界別 選民)(選舉委員會界別分組投票人)(選舉委 員會委員)(修訂)規例〉(生效日期)公告》 ...	214/2009

《〈2009年選舉管理委員會(選民登記)(村代表選舉)(修訂)規例〉(生效日期)公告》	215/2009
《2009年〈在囚人士投票條例〉(生效日期)(第2號)公告》	216/2009

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。第一項質詢。

《稅務條例》第39E條

1. **林大輝議員**：主席，本人於2009年10月21日在本會會議上提出一項關於機械及工業裝置的初期免稅額及每年稅額(“折舊免稅額”)的質詢。就財經事務及庫務局局長就該質詢作出的答覆，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於《稅務條例》第39E條(“第39E條”)旨在限制企業透過各種形式以機械或工業裝置租賃安排來達致避稅目的，而政府亦同意在進料加工的安排下，港商有時候會把其擁有的機械或工業設備(主要是模具)免費給予內地企業使用，以生產港商向該內地企業購買的貨品，而並非要“達致避稅目的”，為甚麼政府仍視該類安排為租賃安排，而要引用第39E條限制港商就該等設備獲得應有的折舊免稅額；
- (二) 鑑於政府表示，有關《稅務條例》的執行指引並無法律效力，絕對不能更改有關條文的立法原意，為甚麼當局在2006年須修訂原先的執行指引，並將經修訂的指引的追溯期延伸至之前的課稅年度；政府如何落實其在1986年訂立第39E條時作出的保證，即該條文只是針對“售後租回”和“槓桿租賃”兩種租賃安排；及
- (三) 鑑於政府表示，要放寬第(一)部分的限制會有實質困難，包括難以確定在內地使用的機械或工業裝置是否只用於生產售予有關港商的貨品、有否被轉售，以及有否被其他人申索了有關的折舊免稅額，但由於《稅務條例》已有條文規定納

稅人須在某些情況下負舉證責任，政府會否讓納稅人就有關方面提出證據，以解決該等困難，以免在執行第39E條時違背其立法原意？

財經事務及庫務局局長：主席，

(一) 正如我在今年10月21日回覆林大輝議員的書面質詢中指出，《稅務條例》第39E條於1986年訂立，並於1992年修訂至現時版本。該條文旨在限制納稅人透過各種方式以機械或工業裝置租賃安排來達致避稅目的。有關條文規定，如果香港公司所擁有的機械或工業裝置完全或主要被其他公司在香港以外地方使用，該香港公司便不能就有關的機械或工業裝置獲得折舊免稅額。

在執行第39E條和《稅務條例》中其他特定的反避稅條文時，任何商業安排只要屬於有關條文所述的特定活動，便會受該條文規管，稅務局不能選擇性執法。

(二) 《稅務條例》第39E條在1986年訂立時，的確只是針對“售後租回”和“檳榔租賃”這兩種安排。但是，經過1992年的修訂後，如果香港公司所擁有的機械或工業裝置主要被其他公司在境外使用，該香港公司亦不能就有關的機械或工業裝置獲得折舊免稅額。稅務局在1992年更新第15號釋義及執行指引時，已反映當年就第39E條所作的最新修訂。稅務局在2006年再更新第15號釋義及執行指引時，只是進一步闡述及舉例說明有關的規定，使其更貼近現實情況，絕對沒有改變第39E條的規管範圍。

至於補加評稅的追索時限，《稅務條例》規定為6年。稅務局一向依法補加評稅，絕對無權針對不同情況而更改法定的追索時限。

(三) 我在10月21日的書面答覆中已指出要放寬第39E條的實質困難。雖然《稅務條例》規定納稅人有舉證責任，但有關裝置在境外由其他人士使用，而該人士多屬境外獨立法人企業，稅務局難以向其查核有關裝置的真確用途，更無法定權力向境外企業要求提供任何證明文件。如果放寬有關限制，該反避稅條文容易出現缺口，導致稅收延誤或流失，並產生大量有爭議的個案。

林大輝議員：主席，政府明知這條文的原意是要打擊有避稅意圖的港商，但現時從事進料加工的企業在內地使用的機器和工業裝置，都是為了配合實際的生產需要和中央的政策而升級轉型，那麼，為何特區政府還要墨守成規，按照一項已偏離原意的條文執法？我想局長正面答覆我：當局會否與時並進，按照實際情況修改這項法例，並向立法會提交研究報告？

財經事務及庫務局局長：主席，我想重申，我的主體答覆其實已經回答這點，我並不同意林大輝議員剛才的說法。

當第39E條在1986年訂立時，由於存在局限性，故此仍有其他各種形式的租賃避稅安排，而這些避稅安排往往牽涉香港公司所擁有的機械或工業裝置長時間被境外公司使用。因此，為堵塞這個漏洞，當局在1992年修訂第39E條，我在剛才已經說過。

我想說的是，雖然利用不同租賃安排來避稅的，主要牽涉船舶和飛機，但亦可能牽涉一般機械和工業裝置。所以，在1986年訂立第39E條的時候，其實已涵蓋兩者，並已在1992年一併修訂。因此，當局並不是在1992年作出修訂時才針對機械和工業裝置。

我還想說的是，第39E條有關香港廠商營運的問題，其實只適用於機械或工業裝置的租賃安排。根據稅務局過往處理有關個案的經驗，大部分用作內地進料加工安排的機械設備均不牽涉租賃安排，而是由港商以注資形式投放在內地企業作為後者的資產，用以履行港商承諾在內地投資的股本金額。由於有關機械設備的擁有權已轉移至內地企業，稅務局自然不能就該機械設備給予港商折舊免稅額，這是與第39E條無關的。

林大輝議員：主席，局長沒有正面回覆我有否打算檢討這項法例。

主席：林大輝議員，你提出的補充質詢是說這項《稅務條例》不合時宜，詢問局長會否予以修改，我認為局長剛才的答覆已經很清楚了。

陳健波議員：主席，我的補充質詢關乎政府在10月21日給予林大輝議員的書面答覆及今天的主體答覆，兩者均提到要放寬這限制存在實質困難。我想瞭解政府其實曾否努力解決這些實際困難，因為如果第39E條

確實對港商有欠公平，那麼，我想始終是會有些正當商人無辜受到牽連的，這對他們十分不公平。我想問政府做過些甚麼工夫以努力解決剛才所提及的實質困難呢？

財經事務及庫務局局長：主席，剛才我回答林大輝議員的補充質詢時，也有提及廠商所作的安排，而我認為是與第39E條無關的。

第39E條本身是一項反避稅條文，並有指定的規條。如果我們要因應一些廠商向我們所解釋的運作情況，然後針對這些特別運作而修改第39E條，我們認為是有困難的。我在剛才的答覆中已經解釋，如果機械裝置是租予內地企業使用的，應如何釐定其用途呢？這些用途是否完全符合生產香港利潤的要求呢？這是較難做到的。當然，我必須指出，如果此事真的致令有必要修訂第39E條的話，可能牽涉到整項避稅條文須重新修訂，並須花很多工夫才可以堵塞漏洞。但是，我們歡迎業界就此事向我們反映。

就着這個問題，稅務局和業界不斷進行溝通，我們很樂意繼續就這方面與業界溝通。

譚偉豪議員：主席，我想政府必須先弄清香港的稅制和內地的稅制，避免雙重徵稅，我們過往亦時有討論。現在的問題是，如果在香港和內地的公司是姊妹公司，但雙方都不獲扣稅，那麼，我認為局長便須注視，特別是當情況嚴重時，更應盡快注視。

我想請問局長，政府可否提供一些數據，過去3年究竟有多少家港資企業被稅務局追討，所涉及的稅項是多少，以及有否企業在追討期間宣布破產？

主席：譚議員，我不覺得你的補充質詢跟主體質詢直接有關，你可否解釋一下？

譚偉豪議員：好的。我想知道《稅務條例》第39E條對整個工商界(即港商)有多大打擊？

主席：你的意思是直接因第39E條受到打擊而宣布破產者？

譚偉豪議員：對了，因此而被政府追討稅項的，所以，我想政府提供資料，說明在過去3年，有多少家企業被追討和所涉稅項是多少。

財經事務及庫務局局長：主席、譚議員，我唯一可以說的是，我會向稅務局瞭解，並看看有何資料可作後補跟進。(附錄I)

方剛議員：局長在主體答覆中提到，現時的港資企業均已北移，而過去我們都是採用來料加工的形式的。現時由於內地的關係，我們變了三資企業，但在操作上其實是完全沒有改變的。局長不斷說稅務局的監管有困難、有問題，我想問局長，可否利用中港兩地的稅務協議，要求內地稅局協助調查有懷疑的個案呢？

財經事務及庫務局局長：主席，香港的稅制當然是根據香港法例執行的，而我剛才亦已清楚述明法例的精神和做法。我不認為問題只是設備是否得到折舊免稅那麼簡單，而是法律條文有這樣的規限，廠商便可以根據法律條文行事。

有關香港與內地在稅務上的合作，我們其實已就雙重徵稅訂立協議，但這並不在調查範圍之內。目前，在稅務的執行方面，我們相信舉證責任在港商身上。

劉健儀議員：政府說如果修例，會有很大困難，但我相信如果政府不修例，港商會有更大困難。很多同事剛才也提到，在國家改革開放初期，廠商採用來料加工的形式是沒有問題的，因為政府會提供稅務優惠。可是，其後為了配合國家轉型升級，變了三資企業，並改以進料加工形式進行，因而墮入了第39E條的稅網。

第39E條本來是要打擊避稅行為的，不過，這種運作模式的轉變其實並無避稅的成分，林大輝議員已經說得很清楚。事實上，在運作上也是不變的。由於旨在令產品必然達至一致性和符合買家的要求，故此香港的廠商才有需要把機械和林大輝議員提到的模具送往內地。內地不能自行決定怎樣做，一定要由香港提供。無論是來料加工或進料加工，都

必須採用香港提供的模具。在這情況下，既然完全不是為了避稅，政府何不考慮為這種運作模式提供稅務優惠，使之與來料加工看齊，而不是採用現時的做法，打擊新的運作模式，追討過去7年的稅款？

財經事務及庫務局局長：主席，我剛才已解釋過這是一項反避稅的條文及其涵蓋的活動。正如我剛才所解釋，在制定或修改任何法例時，我們必須考慮在執行時可能出現的漏洞和濫用的情況，以及稅收的流失的影響，這些都是我們要考慮的重大因素。我只可以說，關於第39E條的施行，我們已不時與稅務局和專業團體溝通，希望商界可以多向稅務局提出意見。

主席：劉議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

劉健儀議員：局長沒有回答我的補充質詢。我已經描述為何現已墮入稅網的行為不是避稅行為，那麼，為何不是避稅的行為卻墮入了稅網？局長並沒有回答。

財經事務及庫務局局長：主席，我已在主體答覆中回答為何避稅條文中冇特定的活動，當局是必須就《稅務條例》所述的活動執法的。

陳偉業議員：主席，看罷局長的回應和主體答覆，整體的態度明顯反映政府的稅務政策是階級傾斜的，對嗎？紅酒為政府賺很多錢，所以政府便豁免紅酒稅；由發展商興建的樓宇，政府便豁免環保露台的面積，造成很多“發水樓”。在很多問題上，能為政府賺很多錢的，政府對他們便“隻眼開，隻眼閉”，或完全放寬、開放。工業界過去為香港創造了這麼多就業機會，但政府卻要嚴打，態度上明顯是分歧和歧視的，政府喜歡的便可以橫行.....

主席：請你提出補充質詢。

陳偉業議員：.....至於工業方面，我不大熟悉詳細的情況，但數位提問的朋友均明顯看到《稅務條例》第39E條對工業構成了嚴重的影響和壓力，甚至破產。

主席：請你提出補充質詢。

陳偉業議員：局長可否抱持與紅酒商和地產發展商相同的態度來對待工業呢？當然，我明白有關的政策未必是由你負責的，但既然工業面對如此龐大壓力，局長可否仁慈一點、寬鬆一點，並檢討有關法例對該行業的影響呢？

財經事務及庫務局局長：我想工業界和稅務局已不斷就稅務法例進行討論，大家無須覺得奇怪。工業界一直有跟稅務局商討如何修改稅例，看看哪方面可以減稅，以及釐清解釋等。相關的討論不時會進行，我相信我們不時也會就這方面進行溝通的。

陳偉業議員：主席，不是溝通，是檢討。

主席：陳議員，請你簡單地提問。

陳偉業議員：局長，你會否真正、嚴肅地進行檢討？我不是要求你進行商討。

主席：局長，你是否有補充？

財經事務及庫務局局長：主席，我已解釋了稅務範圍和其理念均有相當的重要性，我們是必須訂立這類避稅條文的。我們當然會就着業界給予的意見，不時進行檢討。

主席：尚有2位議員在輪候提問，但本會就這項質詢已用了超過20分鐘，大家要在其他場合作出跟進了。

主席：第二項質詢。

擬議的香港會議展覽中心第三期發展計劃

2. 陳淑莊議員：主席，關於香港會議展覽中心(“會展中心”)第三期發展計劃(“發展計劃”)，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於前工商局局長在2000年1月5日立法會會議席上表示，香港貿易發展局(“貿發局”)曾就其與香港會議展覽中心管理有限公司簽訂的管理權合約尋求法律意見，意見指在合約有效期內，若貿發局將會展中心任何擴建部分的管理權批予另一間公司，將可能面對法律挑戰，有關的合約條款是否適用於擬議的第三期擴建部分，以及政府會否因該條款而不可以公開招標的形式批出該部分的管理合約；若不適用，原因是甚麼；
- (二) 政府當局有沒有分別向一個私營展覽主辦商及會議展覽設施營運商承諾，在完成亞洲國際博覽館(“亞博”)第二期工程前，不會進行其他擴充會議展覽設施的計劃；若有承諾，詳情是甚麼；該承諾會對發展計劃構成甚麼法律風險或造成甚麼其他影響，政府當局會作出甚麼跟進行動，以及會否暫緩或擱置發展計劃的公眾諮詢；若不會暫緩或擱置諮詢，原因是甚麼；若該承諾沒有對發展計劃造成影響，原因是甚麼；及
- (三) 鑑於貿發局作為推動香港會議展覽行業發展的主要機構，同時是該行業的最大市場參與者，市場佔有率遠高於其他同業，並擁有會展中心的權益，政府會否仍繼續委託貿發局進行發展計劃；若會，有關的詳情是甚麼；若不會，政府將如何落實該計劃，以及會否就貿發局在會議展覽行業的職能和角色進行檢討；若會，有關的詳情是甚麼；若不會，原因是甚麼？

商務及經濟發展局局長：主席，在回答陳淑莊議員的質詢前，我想先申報利益，我是貿發局理事會的成員。

- (一) 陳淑莊議員在質詢中提及貿發局與負責管理會展中心的經營機構(寶利城有限公司)所簽訂的經營協議內容，應該是指該協議內的“無競爭權”條款。該條款是貿發局與寶利城之間的商業決定，對政府並無約束力。我想強調，政府就是否進

行會展中心第三期擴建未有決定。我們在研究應否進行第三期擴建時，會同時考慮經營權的問題。原則上，政府打算以公開招標批出，現時經營會展中心的公司不會獲得優先考慮。

- (二) 政府沒有對任何個人或機構作出質詢所指的承諾。2003年，政府應亞博投標者的要求，發出文件闡述當時政府考慮發展會展中心第三期的政策，清楚說明政府在作決定時會考慮所有相關因素，包括亞博第一及第二期將可額外提供的10萬平方米展覽場地及其可供使用的時間，認為展覽場地確實有供不應求的情況，以及從香港經濟利益的角度考慮，有充分理據支持有需要擴建額外會展設施時，政府方會考慮支持擴建的建議。此外，我們亦會充分顧及政府作為亞博股東的利益和私營機構的投資。我想重申，政府就是否進行會展中心第三期擴建現時未有決定。我們仍在研究擴建計劃的可行性，有具體建議及在適當時候會進行公眾諮詢。
- (三) 貿發局的法定職能是要促進香港的對外貿易及出口。舉辦貿易展覽只是該局履行此職能的其中一個有效途徑。至於會展中心的經營，貿發局已透過商業安排委託一間專業管理公司執行。租用會展中心場地作展覽或其他用途由該管理公司全權決定，貿發局沒有參與。兩者角色分明。

貿發局單獨籌辦貿易展覽所佔的市場份額，在2008年及2009年，分別為22個及26個，佔該年全部貿易展覽的25%及29%。

貿發局會以專業及公平競爭的態度，繼續提供展覽服務。我們現正與貿發局商討，研究如何加強會展中心及亞博的合作，使本港整體的會展設施和資源得以更有效地運用。

陳淑莊議員：主席，早前我曾去信局方，詢問關於亞博及會展三期的問題。其實，今天我除了參閱中文本外，亦有參閱英文本，並與秘書處確認英文本是由局方所提供之。我在查看後認為兩個文本有落差，故此想就英文本內容提問。在英文本內看到有“only if”，當然“only if”可以是指方會，但當中所提出的條件，即先決條件共有兩項：第一，有供不應求的情況；第二，是會對香港的經濟有益處。就供不應求的情況，是考慮亞博方面能否提供10萬平方米。故此，我想問的是，第一，這些是否算

作對其他申請人的承諾？今天報章亦提到，在機場島發展前，局方曾作出一些承諾，故此我想特別就主體答覆第(二)部分的最後一段提問，請問這些是否算作向對方的一個承諾？這是由局方發出的文件。

商務及經濟發展局局長：主席，陳淑莊議員或報章報道所指的秘密文件或內部文件，其實完全不是秘密。信中的內容在2004年10月19日已提交予立法會議員，我相信可能陳淑莊議員因為新加入立法會，故此不清楚那份文件的存在。我的答覆正與當時提交立法會的那份文件是完全一致的。政府當天是為回應參與興建亞博的投標者所要求作出的澄清，而公開、透明地闡明政府的立場，這立場已在2004年的一份公開文件內表明，因此，這是完全公開的。陳淑莊議員所提及的承諾，正是政府決定作第三期擴展時的政策考慮，所以我主體答覆中已清楚講述，亦有文件交代，我沒有補充。

主席：現在有11位議員在輪候提問，請提問的議員盡量精簡。

余若薇議員：主席，我想詢問有關主體答覆的第(二)部分。有關政府考慮的因素中，我看不見有特別提及交通問題，只曾提及經濟利益方面。如果主席有留意，報章有報道，而居住於港島區的市民亦會知道，會展的展覽上星期閉幕時，由3時起便有不少貨車在會展卸貨，引致灣仔至上環出現交通擠塞，部分卸貨船亦投訴此情況令它們排放出污染氣體。港島區的塞車情況一直持續至晚上7時。我想詢問政府，如果會展繼續擴充，交通是否仍能負荷？當然我明白中環灣仔繞道將會興建，但這仍需要一段時間，而且問題仍會存在，因為擴充第三期後，將會有更多人在那裏舉行展覽。究竟交通可以如何負荷？局方所考慮的因素中有否包含這點？

商務及經濟發展局局長：多謝余若薇議員的提問。交通評估正是我們現時研究是否應進行擴建的一個重要因素，因為灣仔區的規劃及環境影響也是我們的研究範圍之一。余議員剛才提及10月24日星期六的交通擠塞問題，我的確要代表貿發局致歉。這次的嚴重擠塞問題，是一個比較特殊的情況。在處理展覽時，貿發局一般都會安排車輛停泊於將軍澳，讓車輛分流進入灣仔的會展中心。不過，在剛過去的10月24日星期六，由於連接了10月26日的重陽節，運轉指揮中心沒有預計參展商為趕及在10月26日公眾假期前完成運送過程，因此這次的事前準備工作與以往在數

天內完成有所不同，因而引起了交通擠塞，當然對市民造成不便，我覺得這是貿發局應檢討的地方，而它也承諾以後會跟運輸署及警方在聯繫方面做得更好，確保在發生突發事件時，能作出適當的應變。

黃定光議員：由於灣仔會展中心的位置非常適中，交通方便，服務設施齊備，對其業務有良好的效果，故此受到參展商，尤其是中小企的歡迎。在兩年多前，立法會曾到美國拉斯維加斯作業務考察。我遇到一些來自香港的參展商，他們對我大吐苦水。他們投訴在灣仔會展申請攤位，*standby list*長達5年也未輪到他們。我建議他們考慮亞博，但他們卻顧慮亞博的效果。我想問，當局對這些問題有甚麼決策？

商務及經濟發展局局長：主席，我們推動香港作為展覽中心這個政策，已體現於政府對展覽設施所作的計劃。亞博也有其優勢，雖然它不是位於市中心，但亞博在地理上也有優勢，便是珠三角的參展商或買家都能很方便地到達。交通配套很好，香港鐵路公司也有機鐵的路線直達，亦有巴士和其他公共交通設施。因此，亞博是一個辦展覽可供選擇的地方。

黃議員所提出的，是會展中心可能會出現沒有檔期的問題。由於會展業本身的性質通常有淡季和旺季之分，如果要在旺季時辦展覽，亞博和現時灣仔的會展中心確實未必有檔期可以滿足業界的所有要求。正因如此，我們一定要不斷評估展覽設施是否足夠，以及預早作出策劃。我們不能夠只留意現狀，還要做以後的工作。我希望在我們的考慮方面，以及在亞博策動和提升其使用率方面，可以與業界加倍作出溝通。

主席：你補充質詢哪部分未獲答覆？

黃定光議員：主席，其實最近.....

主席：黃議員，你只可以簡單地指出局長沒有答覆你補充質詢哪部分。

黃定光議員：將來如何進一步能推動和加強兩個場地的合作？

商務及經濟發展局局長：主席，我在主體答覆中已說過，我們未來要做的工作，便是如何好好利用兩方面的資源。其實，我們也有一個非常成功的例子，剛剛舉行的珠寶展覽便是“一展兩地”，即同一時間在亞博和灣仔會展中心舉行。

黃宜弘議員：不知道公民黨的陳淑莊議員是否做了民建聯前議員蔡素玉的替身，她當時對於展覽行業也是比較關注的。

主席，我也要像局長般申報利益，因為我是TDC的理事，而且我是資歷最悠久的，大部分時間都要擔任其*Program Chairman*。我可以告訴大家，對於展覽行業，貿發局是一個先行者。它在香港舉辦貿易發展已有超過30年的歷史。現時在該局所舉辦的展覽中，有很多項的規模在亞洲，甚至全球也是最大的。

(何俊仁議員站起來)

主席：黃議員，請你稍等。何議員，你是否要提出規程問題？

何俊仁議員：黃議員是應該提出補充質詢的，為何他好像在代表貿發局發言般？

黃宜弘議員：我接着下來便會提出補充質詢，我想問.....

主席：請你盡量精簡。

黃宜弘議員：.....這個發展中的活動，對香港中小企取得定單有着很正面的效果，但因為攤位不足夠，不時有很多香港中小企未能參加這些展覽。我想問局長，如果要滿足展覽商的要求，對展覽場所的將來有何打算？

商務及經濟發展局局長：多謝黃議員。政府其實一直很密切留意和監察市場對會展業設施的需求。大家都知道，我們在興建會展第一期後，已加建第二期，去年亦已完成了會展中庭的擴建計劃，並協調與各政府部

門的工作，希望可以將現時提供作展覽的場地擴大，使中小企可以受惠。正如我剛才回答黃議員的補充質詢一樣，我們會一直鼓勵和促進亞博和會展中心這兩個地方“一展兩地”的做法，我們希望可以透過協調，使這個寶貴的資源可以充分地被利用。

葉國謙議員：主席，在主體答覆的第(三)部分，我看到貿發局將會聘請一間專業管理公司來執行經營，但亦提及其單獨籌辦展覽所佔的比率分別是25%和29%。看起來，這數目是比較少。然而，有業界指出，這些時間會否是最旺的時間？以致造成嚴重的不公平情況，這會否是一個事實？在這過程中，貿發局有否考慮放棄或不參與籌辦或單獨開辦展覽的工作，使貿發局的工作讓公眾有一個更公平的平台，讓他們發展展覽業？

商務及經濟發展局局長：首先，我想指出，貿發局是一間法定機構，它有協助我們推動出口貿易的法定職能。在過往，當我們的貿展業仍未蓬勃發展時，貿發局是擔當了先行者的角色，很多展覽都是由貿發局在早期開辦的。

當然，我們現時要面對的挑戰很大，因為周邊鄰近的地方在場地面積和銳意增取市場方面都會為香港帶來很大競爭。所以，為了保障和推動香港的企業貿易出口，我們有必要讓貿發局透過展覽途徑來推動和取得訂單。因此，我覺得最重要的是，貿發局在籌辦展覽時，要以一個專業、高水平和公平競爭的態度來實踐它在這方面的法定職能。

主席：你補充質詢哪部分未獲答覆？

葉國謙議員：局長沒有回答那25%和29%的展覽是否在最旺的時間舉行，以及這是否一個事實。

商務及經濟發展局局長：對的，不好意思，我沒有回答。我可以確定這段時間是旺季。正如我所說，有很多展覽都是在一些旺季內開辦的。由於大家都爭取在這些時段來辦展覽，以致有一些希望參展的人沒法可以如期參展。然而，亦因為相同的理由，不可能因為是旺季便不做，而轉為在一些淡季才做的，因為這不是參展商或買家一般的取向。因此，我們須密切注意時段的發展情況，及早作出規劃。

何鍾泰議員：我首先申報我是貿發局轄下一個委員會——基建諮詢委員會的主席。我想請問局長，面對展覽設施方面的競爭，尤其是來自例如澳門、廣州、深圳和新加坡等地的競爭，在平衡兩者的設備，例如香港會展中心和亞博，在它們擴建時，局長將如何考慮它們的發展潛質、時間性和困難度，令大家覺得政府在官民爭利的問題方面處理得宜呢？

商務及經濟發展局局長：主席，我們非常重視整個行業的發展和周邊的競爭環境。香港作為一個展貿中心，一直享有很高的評價，這不單因為我們的設施具有國際水平，我們的服務也可以說是使買賣家雙方滿意的。

我們亦有非常好的營商環境。當我們籌劃一些擴建計劃時，當然要針對香港地理方面的需要，包括選址的問題。在選址時亦要顧及環境和交通負荷等，作出周詳的考慮。

但是，我想帶出一點，因為會展業所帶來的經濟效益，不論是有形或無形，也有很清楚的數據顯示可以為香港帶來很大的裨益。我們每次提交擴展計劃予立法會審議時，都很清楚交代我們如何估算這些無形和有形的經濟效益。

此外，何議員擔心我們如何協調這項工作，這正正是我們要作公開諮詢的重點工作。在我們籌劃擴建時，一定要有充分的理據，例如中長期來說，我們的會展設施在下一個10年究竟能否滿足需求，這也是在我們考慮之中。當我們有擴建建議時，我們會很詳細地交代。

主席：最後一項補充質詢。

何俊仁議員：今天的質詢的其中一個核心點，就是貿發局作為一間公營的半官方機構，有推廣香港對外貿易的法定責任。在這個情況下，貿發局是否應該參與市場？它本身負責和擁有這麼大的展銷場地，雖然它的管理已外判，但大家是否相信這對它沒有影響？很多人都覺得這對它的營運是有影響的，再加上它有如此大的展銷場地……主席，我的補充質詢是，它作為展覽業的一個營辦者而參與市場，會否造成不公平競爭的問題？這問題與香港旅遊發展局應否開辦酒店和旅行團是一樣的。我現在想問的是，局長是否覺得貿發局應該參與市場？如果參與市場，你是否覺得這不會造成不公平競爭？這是核心的問題。

商務及經濟發展局局長：我其實在主體答覆中已強調，貿發局作為籌辦商，不單要以專業還要以公平競爭的手法和態度來籌辦展覽。我早前在回覆數位議員時均有強調，貿發局籌辦展覽工作已超過二三十年。當我們的貿展業還未發達和蓬勃時，它是擔任“開荒牛”的。現時已經發展到一個階段，是市場上有很多其他的服務提供者，我們當然須與時並進，要看看在這個情況下，我們應該要如何推展和加強貿發局的職能，為我們的業界服務。關於公平競爭方面，我在這裏順帶一提，我們將會引進公平競爭法，當中亦會有一項很重要的考慮，便是所有法定機構應否受到這項條例的豁免。我們會採用同樣的準則考慮，以評估貿發局應否得到豁免。

主席：第三項質詢。

航空公司削減旅行代理商的佣金

3. 謝偉俊議員：主席，據悉，法國航空(“法航”)及荷蘭皇家航空(“荷航”)已由本年10月1日起，把本港旅行代理商的機票銷售佣金，由5%削減至3%，並計劃由2010年4月1日起將佣金進一步削減至零。根據香港特區政府分別與法國政府及荷蘭政府簽訂的《民用航空運輸協定》(“《協定》”)，航空公司的運價(即包括機票票價及航空公司向代其銷售機票的代理商支付的佣金)，必須經本港民航處批准。就此，政府可否告知本會：

- (一) 民航處有否接獲及審批法航及荷航有關削減上述機票銷售佣金的申請或有關的更改機票票價的申請；如果有，民航處基於甚麼理由批准法航及荷航的有關申請；審批過程中，有否考慮削減銷售佣金對本港註冊旅行代理商的嚴重打擊，以及消費者可能因此而須向旅行代理商支付額外服務費；如果尚未接獲有關申請，民航處會否主動要求法航及荷航提出申請，藉此保障旅行代理商的合理回報及消費者的權益；
- (二) 民航處有否就審批有關運價的申請訂定政策、程序及措施，以及有否設立申訴機制，讓旅行代理商就機票銷售佣金的問題作出投訴；如果有，具體的處理程序及步驟為何；如果沒有，可否盡快設立有關機制；及

- (三) 有否評估法航及荷航的削減佣金安排及日後其他航空公司仿效該做法，對本港旅行代理商行業及消費者的具體影響；如果有評估，有關的影響為何；如果沒有評估，可否馬上進行評估？

運輸及房屋局局長：主席，

- (一) 現時航空公司提供來往香港及其他地區的空運服務，是受香港與民航夥伴(包括法國及荷蘭)所簽訂的雙邊的《協定》規管。《協定》的目的，是推進兩地之間民用航空運輸的發展，並為有關的航空運輸服務提供法律基礎。《協定》亦訂明提供航班的原則、政策、規管架構、具體的運作安排和要求，以及航空安全、保安等相關事項的規定。

在經濟規管方面，《協定》一般列明經營協議航班的原則，就是締約雙方航空公司應享有公平均等的機會，在規定的航線經營協議航班。《協定》亦訂明，締約一方所指定的航空公司，應避免不適當地影響另一方所指定的航空公司在相同航線所提供的航班。《協定》同時規定締約方的民航當局，採取適當措施確保雙方的航空公司在公平的基礎上和顧及乘客利益的前提下提供定期航班服務，藉以促進兩地的旅遊、經濟和貿易的發展。

根據《協定》，航空公司就航空服務所收取的運價，包括接載乘客所收取的票價、運載貨物的運價、附帶服務的費用和條件及向代理商所支付代售定期航班機票的佣金，須經雙方的航空當局批准，以及在考慮各有關因素後，按合理的水平訂定。有關規定旨在防止任何一方的航空公司採取諸如傾銷、歧視性或掠奪性定價的手段，扭曲市場的正常運作和影響航班服務，以至損害乘客的利益。

本年8月法航及荷航向民航處申請自10月1日起，將支付予旅行代理商的佣金由5%調低至3%。民航處按照《協定》的規定考慮航空公司所提交的理據和各項有關的因素後，批准申請。

由於售賣機票的機制及所涉及的報酬安排屬航空公司和旅行代理商之間的商業決定，應由航空公司及有關代理商釐定，因此民航處不會主動介入，要求航空公司就任何調整佣金的建議提出申請。

至於乘客方面，個別旅行代理商會否在上述兩間航空公司削減佣金後向乘客收取服務費，則屬個別旅行代理商的商業決定；而乘客亦可按其需要，選擇透過旅行代理商或其他途徑(例如航空公司的網站)購買機票。

- (二) 《協定》已訂明處理運價申請的政策、程序及措施。一般來說，航空公司須於新訂運價的建議實施日期前最少60天向有關航空當局提出申請，有關當局會按照《協定》所述各有關因素作出考慮。建議的運價可由任何一方的航空當局隨時批准，而除非任何一方的航空當局在提出申請日期後30天內提出反對，否則有關申請會被視作已獲得批准。

按照《協定》，締約雙方的航空當局須盡力確保航空公司遵守批准的運價，並確保航空公司不會直接或間接以任何方式扣減運價的任何部分。因此，如果航空公司不按已獲批准的水平向旅行代理商支付佣金，旅行代理商可向民航處作出投訴。

- (三) 每間航空公司均按照其個別情況擬訂運價，包括支付予旅行代理商的佣金水平。削減機票佣金對旅行代理商和消費者的影響，將視乎航空公司分銷機票的模式如何改變、旅行代理商的反應、消費者購買機票的途徑和可供選擇的航空公司及航線等。我們亦難以預計其他航空公司會否仿效個別航空公司的做法，削減給予旅行代理商佣金的水平。因此，我們未能就這情況的具體影響作出評估。

謝偉俊議員：主席，局長在主體答覆第一部分第四小段的答覆，似乎完全沒有回答主體質詢。當局究竟根據甚麼理據審批減佣決定呢？不可以單憑一句“商業決定”，便把所有事項推翻的。

主席，請容許我引述有關香港政府與法國政府就航空服務方面訂立的協議，其中第8條的條文是非常清楚說明有關收費的。由於條文是英文本，請容許我很快地讀出：“*The tariffs to be charged by the designated*

airlines of the Contracting Parties for carriage between Hong Kong and France shall be those approved by both aeronautical authorities and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of the other airline(s) operating over the whole or part of the same route.”(譯文：締約雙方的航空公司就來往香港及法國航空運輸服務所收取的運價，須經雙方的航空當局批准，以及在考慮各有關因素後，按合理的水平訂定，包括經營協議航班的成本、乘客利益、合理利潤，以及其他經營全部或部分相同航線的航空公司所收取的運價。看回有關協議中的定議，所謂“航空當局”一詞“在香港指民航處處長”)，看回有關協議中的定義，所謂“*aeronautical authorities*”, the term “means in the case of Hong Kong, the Director of Civil Aviation”，以及有關“tariffs”(譯文：“運價”的定義，請容許我再引述：*The term means, among other things, “the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.”*(譯文：這一詞意味着除其他外，“航空公司向代理商所支付代售定期航班機票或完成定期航班空運提單的佣金。”)

因此，主席，很清楚，民航處審批有關更改所謂tariffs或報酬的任何申請時，應考慮包括給予旅行代理商的佣金，民航處不能就此說是商業決定便完全不理會，因為香港註冊代理商每年須繳納萬多元，才可領取牌照在香港經營機票的業務。民航處不能說這是商業決定便全不理會，這樣做會否構成行政失當呢？究竟我們受影響的代理商有甚麼可追究呢？政府能否公布批准減佣的理據，讓我們可以在適當時候採取適當的司法覆核呢？

主席：你是否要求政府就批准削減佣金的理據作出回應？

謝偉俊議員：理據及究竟會否向我們公布，讓我們可以採取適當的法律行動呢？

運輸及房屋局局長：主席，我首先要強調，民航處是完全根據我們的《協定》辦事，無論是程序或考慮均完全根據《協定》行事。或許我再說明，主體答覆提到為何有這項批准呢？大框架的考慮是甚麼？為何在《協定》內有批准條文？其實，主要考慮是要防止任何一方航空公司採取傾

銷、歧視性或掠奪性價格的手段，來扭曲市場的正常運作，影響航班服務，以致損害乘客的利益，這項便是《協定》的主旨。因此，我們考慮法航、荷航或其他航空公司削減佣金時，究竟主要考慮甚麼？我們主要考慮有兩點，第一，是航空公司的經營成本，它們調減佣金是否有助降低其經營成本、保持其競爭力，以至能夠一如《協定》內容般行事，目的是希望兩個地方的航空公司均健康地發展及競爭，有利於消費者。

第二，我們主要考慮的是乘客利益，削減佣金一般會否對乘客構成直接的影響呢？這項亦是主要的考慮因素。

詹培忠議員：主席，局長在主體答覆第(一)部分第三段表示，“根據《協定》……向代理商所支付代售定期航班機票的佣金，須經雙方的航空當局批准。”但是，最後她又表示，這是屬於旅行社和代理商之間的商業決定，應該讓航空公司及有關代理來釐定。

我想請問局長，政府這項政策有否矛盾呢？她一方面說這是商業決定，但另一方面，申請又要獲政府批准。那麼，政府會否全面檢討日後如何釐定其政策呢？

運輸及房屋局局長：主席，我剛才已解釋，在這個大框架下，我們為何會有這項批准，我們不是要作協調或仲裁究竟甚麼水平的佣金才算合適，因為這必定是一項商業決定。

反之，我們要考慮的是，在這個大框架、在《協定》之下，究竟這類成本或支出因素會否扭曲市場，以致損害消費者的利益？這是我們的大前提。在這個大前提下，我們仍會因應這個框架來考慮各因素。

所以，我們現時的做法是，如果航空公司提出的申請，不影響《協定》下的市場正常運作、服務或消費者利益，我們是不會介入究竟訂定甚麼佣金水平才算合適。我們認為現在這個整體規管架構是理順的。

李華明議員：主席，我手邊也拿着謝偉俊議員剛才讀出的資料，我迅速地翻閱過。謝議員剛才讀出香港政府跟法國政府協議的第8(1)條，這裏說得很清楚。我想請問政府，這裏提到使用者的利益、合理利潤，以及連其他航空公司的收費等考慮都詳細列出，又說是來決定收費的。

但是，政府回答詹培忠議員的補充質詢時表示，政府不會介入航空公司的商業決定。如果是這樣的話，政府是否患有思覺失調呢？這邊說商業決定，那邊又說合理利潤。就這一段，局長可否解釋為何會有合理利潤呢？我想知道這是指旅行社的合理利潤，還是航空公司的合理利潤呢？說到合理利潤，當局如何看到它們有合理利潤，而何謂合理利潤呢？

運輸及房屋局局長：主席，其實《協定》不是單看旅行社和航空公司本身的佣金水平。我們主要的考慮，我剛才已說過數次，為何要簽訂《協定》，其主旨在哪裏呢？便是要防止任何一方扭曲市場。在合理利潤作為一個審批因素下，我們不會為旅行代理商和航空公司作佣金的釐定。反之，是它的其他申請，例如關於它的運價。在運價方面，如果我們看到它不是以合理利潤來作出申請，例如會扭曲市場、有一些傾銷、歧視性或掠奪性定價的話，我們的民航當局便可以不批准。即是說，例如一間航空公司長時間把運價定在沒有合理利潤之下，即可能是使用傾銷方式，進行這種反競爭行為來處理我們本地航空公司跟它的競爭環境。所以，為何合理利潤在這個大框架下列明出來，是因為有關批准是涵蓋一系列的申請，包括運價申請。

陳鑑林議員：主席，政府很顯然不大想理會這個問題。但是，我想瞭解一下，因為在《協定》框架裏有提及關於運費、價格和commission的釐定。我想知道，如果有旅行社向政府作出投訴，政府在執行這項兩地《協定》時，會不會替旅行社向有關航空公司作出反映和爭取呢？

運輸及房屋局局長：主席，要視乎該旅行社跟航空公司之間的商談，當中的矛盾何在？正如我剛才所說，我們覺得民航處在履行《協定》下的責任時，不是要釐定、協調，甚至仲裁關於一個合理的佣金水平，這並非它的責任。

反之，它的責任是，就整體來說，監察它們有沒有依照《協定》的精神，考慮究竟這項申請跟整體架構對市場是否有影響、有沒有影響到市場的正常運作、航班服務，以至最後損害了乘客的利益，這是民航處在處理這些申請時，主要考慮的地方。

葉國謙議員：看來主體答覆很強調民航處不會介入關乎佣金等的問題。但是，實際上，謝偉俊議員剛才也提到，旅行社要繳交一些這類費用，

這是跟航空公司的佣金有關。我想請問哪個政府部門……除了民航處外，是否還有其他部門留意或關注旅行社代理商的情況，關注在佣金方面，如果被削至零佣金時，它們的生存情況，以及如何反映業界的意見？因為我看到主體答覆的最後一部分表示，對這方面未有進行有關的評估。就這麼重大的事件，為何沒有政府部門關心呢？除了運輸及房屋局外，是否有其他政府部門關心這情況呢？

主席：哪位局長作答？商務及經濟發展局局長，請作答。

商務及經濟發展局局長：我們關心旅行業界所面對的挑戰。主席，其實政府跟旅遊業議會一直有留意航空公司削減佣金的情況，還透過一些工作，例如提早跟業界進行研討，以及針對性處理航空業界削減佣金的趨勢，瞭解他們如何面對這方面的挑戰。我們亦聘請專家透過分享他們的經驗，建議業界如何在這個大環境、一個不停轉變的營商環境之下，透過優化其營運模式，例如透過新產品、增值服務或拓展新客羣，來開發商機。

此外，在過去數年來，旅遊業議會其實早於2002年已經開展這方面的工作，跟業界討論和分享經驗，並成立了專責策劃和發展委員會，透過這些渠道跟業界共同策劃，在這種情況下，他們應該如何拓展業務。主席，我們是關心這情況的。

主席：最後一項補充質詢。

謝偉俊議員：局長不這樣說，我也不會這麼生氣，但她還把旅遊業議會“拖落水”。不知局長是否知道，旅遊業議會在兩星期前的一個EGM中通過會帶頭杯葛有關航空公司，甚至採取法律行動。我相信局長一定知道，但她還說成好像已充分諮詢業界般。事實上，民航處在批准時，從來沒有諮詢業界，也即是說：“你們還有其他方法賺錢的，你們自己想辦法吧。”這樣做是照顧業界的利益嗎？

主席，我們現在不是只說法航跟香港政府的問題，其他航空公司又會怎樣呢？現在有航空公司帶頭減零佣金，那麼，那些沒有減佣金、比較有道德良心的航空公司又怎麼樣呢？它們豈不是輸蝕了，無法競爭？

此外，消費者又要多付服務費，政府是否只有這樣一句說話：“這是商業決定，我們不理會”便算？如果是商業決定的話，為何在協議裏說明佣金要包括在被考慮之列呢？主席，是不可能.....

主席：請你直接提出補充質詢。

謝偉俊議員：不可能只說已考慮了，但為何又不把理據說出來？我們如何追究呢？

主席：哪位局長作答？運輸及房屋局局長，請作答。

運輸及房屋局局長：主席，就着考慮的因素和大框架，在剛才補充質詢的答覆中，我已說過主要的考慮是甚麼，我沒有補充。

主席：第四項質詢。

非公務員合約僱員

4. 潘佩璆議員：主席，據報，近月一名以非公務員合約受聘於香港電台工作達21年的僱員於工作期間身亡。雖然事主21年來的工作與公務員同袍無異，但其遺屬卻不獲發等同公務員聘用條款下的恩恤金。關於向非公務員合約僱員提供的保障，政府可否告知本會：

- (一) 會不會考慮為非公務員合約僱員設立死亡恩恤金；
- (二) 會否把《僱傭條例》及《勞資審裁處條例》內的適用範圍擴大至包括非公務員合約僱員；及
- (三) 長遠而言，會否取締非公務員合約僱員聘用制度，並改以公務員聘用條款聘用有關員工？

公務員事務局局長：主席，政府在1999年推出非公務員合約僱員計劃，目的是為部門首長提供靈活的方式僱用人手，以更迅速回應在運作和服

務方面不斷轉變的需求。例如，有些服務需求可能是有時限的、屬季節性或受市場波動影響，或有關服務只有需要僱用非全職人手，又或服務方式正待檢討或可能改變。概括而言，非公務員合約僱員不屬常任性質，有別於應付長期服務需要的公務員隊伍。因此，非公務員合約僱員與公務員的聘用條款及服務條件也不適宜相提並論。部門首長可按工作的性質、就業市場的情況，以及管理和運作方面的考慮，自行釐定非公務員合約僱員的聘用條件，惟整體必須不遜於《僱傭條例》的規定。

簡單解釋了非公務員合約僱員計劃的政策後，我就有關的質詢答覆如下：

- (一) 由於非公務員合約僱員計劃是要讓部門首長更靈活應付服務需求，有關僱員是以定期合約形式聘用，而薪酬條件是“全包式”，並無其他附帶福利。現時，《僱員補償條例》的適用範圍涵蓋政府僱員，包括非公務員合約僱員，因此，他們已受到有關條例規定的保障，包括在受僱工作期間因工遭遇意外以致死亡的補償。
- (二) 雖然《僱傭條例》對政府並無約束力，但政府的現行政策，是政府僱員的聘用條件整體不會遜於《僱傭條例》的規定。因此，非公務員合約僱員的聘用條件，是參照《僱傭條例》的條文而釐定，聘用條件亦訂明於僱傭合約內，而這些合約對政府是有法律約束力的。公務員事務局在提供予部門首長有關聘用非公務員合約僱員的詳細指引內，已清楚訂明這項政策。

根據《勞資審裁處條例》而成立的勞資審裁處，專門處理因不遵守《僱傭條例》或《學徒制度條例》的規定而引起的申索，也處理涉及違反僱傭合約條款的申索。作為良好僱主，政府會透過直接溝通及持續磋商，致力解決個別僱員就其僱傭合約的投訴或糾紛。我們亦鼓勵部門與其非公務員合約僱員保持溝通，並提供渠道予他們反映意見。如果政府僱員，無論是公務員或非公務員合約僱員決定提出申索，他們也可按《勞資審裁處條例》就有關違反僱傭合約內條款，入稟勞資審裁處向政府提出金錢索償。

- (三) 公務員事務局和各政策局及部門於2006年就聘用非公務員合約僱員的情況進行全面檢討，檢討結果顯示，非公務員合約僱員能有效配合公務員隊伍，為市民提供服務。公務員事

務局認為，只要符合非公務員合約僱員計劃的範疇，政策局及部門應有彈性地繼續僱用非公務員合約僱員，以配合其運作上的需要。此外，檢討也確定約有4 000個非公務員合約僱員崗位所涉職務，由公務員來執行會較為恰當。有關的政策局和部門正逐步以公務員職位，取代這約4 000個的非公務員合約僱員崗位。

潘佩璆議員：主席，如果一如局長剛才所說，設立非公務員合約制度，原因是考慮到有關職位有時限性、季節性或受市場波動影響，或該職位較適合由非全職人手承擔，又或該職位的服務方式正待檢討而可能有所改變，我便想問局長，我主體質詢中所提出的非假設而具有代表性的個案，該名有關人士為同一間機構工作了21年，橫跨84個季度，接近四分之一個世紀，他受聘的工作是他唯一的工作，即表示他是一名全職僱員，他在工作時間身故，其後所獲的待遇卻連私人機構也不如。這便是號稱良好僱主的香港政府給他的待遇了。我想問一問局長，我所提出的這宗個案，究竟適用於剛才所說的5項條件中的哪一項或超過1項？抑或其實還有一項條件是政府並沒有說出來，便是非公務員合約制僱員是方便政府剝削他們的呢？

公務員事務局局長：主席，我相信潘議員提及的那名僱員，是香港電台以非公務員合約僱員身份聘請，而剛在今年9月初去世的那一位。這宗個案涉及香港電台。自1988年開始，香港電台以非公務員合約形式聘請部分職員，主要是因為香港電台的節目製作形式及節目內容，不時會根據市場的不同需要而有改變。由於我們須就香港電台的未來路向及香港電台在結構上是否要有任何更改進行檢討，所以，自1999年開始，我們已停止為香港電台公開招聘公務員。就這宗個案而言，基於上述兩個原因，香港電台便聘用了一羣時間比較長的非公務員合約僱員。

主席：潘議員，你補充質詢哪部分未獲答覆？

潘佩璆議員：我認為局長沒有回答的部分是，在政府實行的非公務員合約制度中，有否包括第六個可能性，便是為了更容易剝削這一羣僱員？

主席：我認為局長已經作答。就你指出的個案中所涉及的僱員，她已解釋清楚其不獲以公務員合約聘用的原因。

李鳳英議員：主席，局長說政府跟非公務員合約僱員所簽訂的聘用條款，不會遜於《僱傭條例》的規定。既然如此，局長會否公開清楚地說，以後政府跟非公務員合約僱員簽訂的合約除了具約束力外，僱傭合約亦仍適用於政府呢？

公務員事務局局長：關於僱傭雙方所簽訂的合約，如果是由政府作為僱主簽訂，這些僱傭合約當然適用於政府。不過，我相信李議員補充質詢所指的，可能是《僱傭條例》而並非合約，我相信這可能是李議員心目中所想的。

《僱傭條例》不適用於政府。我在主體答覆中已經說了，現時，《僱傭條例》對政府並沒有約束力，但我們不會因此而以非良好僱主的態度，處理政府所聘用的僱員。所以，雖然我們不受這項條例約束，但從政策角度來看，我們會要求所有部門，無論它們是僱用公務員或非公務員合約僱員，在所訂的僱傭合約條款，整體上不能遜於《僱傭條例》的規定。

葉偉明議員：局長剛才回答我兩位同事的補充質詢時說，這些僱員其實不受《僱傭條例》保障，但亦不受有關公務員的條例保障，只有靠那張所謂的合約來保障。我覺得他們最後其實是得不到任何保障。局長剛才沒有回答我同事的補充質詢，便是如果一名工作了二十多年的工友離世，為何他所獲得的保障，會是連一些私人機構也不如？有些私人機構，即使僱員在入職首天便死亡，也會獲發放3年公積金，何況政府是一間這麼大的機構？我想問局長，有否打算檢討這些非公務員合約僱員的服務條件，以便給予他們更好的保障呢？

公務員事務局局長：主席，多謝議員提問。首先，我無意給大家一個印象我是清楚瞭解現時私人市場的僱傭合約條件的。因此，我無法同意或反對葉議員剛才所說，政府現時與非公務員合約同事所簽訂的合約，是遜於市場一般的僱傭合約。可是，我可以告訴大家，政府現時與非公務員合約僱員所簽訂的合約，是完全符合《僱傭條例》的精神，而整體而言，合約條款並不遜於《僱傭條例》所規定者。

此外，主席，《僱員補償條例》屬另一項法例，此法例對政府是具有約束力的。因此，所有公務員及非公務員，如果他們認為政府作為僱主，為他們提供的聘用條款違反了《僱員補償條例》，他們是可以採取法律行動的。

主席：葉偉明議員，你補充質詢哪部分未獲答覆？

葉偉明議員：主席，我剛才問局長，有否打算檢討非公務員的合約，看看提供給他們的保障是否可以與私人市場所提供的拉近？然而，她只回答說不會遜於《僱傭條例》，她並沒有回答這一方面。

主席：葉議員，請坐下。由於葉偉明議員這類跟進質詢經常在質詢環節中出現，所以我想稍作說明。

議員經常說政府某些現行政策不合理，然後質詢政府會否檢討。政府官員起來作答時如果說現時的政策已經合理，其實便等於回應了議員的意見。因此，我認為議員無須再追問局長會否檢討。

王國興議員：主席，根據局長的主體答覆，現時有4 000名非公務員合約僱員，如果一如潘佩璆議員所舉的例子般，他們在任內不幸身故，局長說他們的薪酬條件是“全包式”的，沒有其他附帶福利，我想問局長，會否為那些未獲當局檢討，或因為檢討遲遲未進行，所以未有受惠的非公務員合約僱員制訂一項補救措施，以免他們覺得自己不幸身故，連公務員應得的恩恤金也沒有，或讓他們感到當局是覺得他們死不足惜，誰叫他們命不夠長，否則，遲些便會檢討到他們所屬的職系。當局會否有一項更具有人情味的補救措施呢？

公務員事務局局長：主席，我們在2000年進行的全面檢討，並非為了檢討非公務員合約僱員的一般聘用條款，這並不是我們檢討的課題。我們在2006年進行的檢討，是要研究一些非公務員僱員的工作崗位，其實是否應由公務員職位取替。這便是該項檢討的焦點，當中並不包括檢討現時非公務員合約僱員的聘用條款。

主席，或許請你容許我在此再說清楚，現時非公務員合約的僱傭條款，已兼顧了《僱員補償條例》下要求所有香港僱主要做的事。雖然《僱傭條例》對政府並沒有約束力，但我們在設計非公務員合約僱員的合約條款時，也兼顧了《僱傭條例》下要求僱主須做的事項。因此，我們認為我們現時所做的事是正確的，也無必要檢討現時政府向非公務員合約僱員所提供的聘用條件。

梁家騮議員：我接獲很多電郵，詢問關於假期候命的安排。終審法院現時裁定，假期候命的員工其實不會得到假期補償，這是現時根據勞工法例的解釋。局長剛才說公務員的安排不受勞工法例約束，但政策上又不會遜於勞工法例的安排。請問局長，我如何回覆同業的電郵，告訴他們將來在公務員架構內，於假期中要候命的同事會否得到補假呢？

主席：梁家騮議員，這項主體質詢是關於非公務員合約僱員的。

梁家騮議員：OK，主席，我就說非公務員合約僱員。由於他們的僱主是政府，所以他們也不受《僱傭條例》所保障。我現在便問關於非公務員合約的同事，在政策層面上，政府會否讓他們在假期候命後獲得補假呢？

公務員事務局局長：主席，梁議員提到的這個問題，在法院作出判決後，公務員事務局現正很小心地審閱判詞，然後會按照判詞的內容，思考對公務員及非公務員會否有影響。所以，我現時正從政策層面考慮這件事，待我考慮完畢及得出結論後，我相信我會到來立法會人力事務委員會向有關的委員匯報的。

李卓人議員：剛才有一件事令我很反感，便是局長經常強調合約會以《僱傭條例》為根據，好像已真的皇恩大赦般。大家是否知道，《僱傭條例》是全香港最低最低的標準，即使是士多老闆——我無意冒犯士多老闆，我的意思是即使是最小規模的經營，可能只聘請1名員工，也是以《僱傭條例》為根據，但政府卻是聘用了十六萬多名公務員及萬多名非公務員合約僱員。政府說它也是按照《僱傭條例》，我覺得當局這種說法，反映了政府本身是無情無義，甚至無良。所以，我剛才……

主席：請你直接提出補充質詢。

李卓人議員：我要問她是否無良。一名工作了二十多年的僱員，身故後也沒有死亡恩恤金，政府是否無良僱主？當局會否修改制度，給予這羣非公務員合約僱員較有人情味的對待？政府可否交出良心？當局不要

告訴我現時沒有這樣的規定。我也知道現時沒有規定，否則，我也無須在此問她了。因此，我要詢問當局會否有新的做法，對這羣非公務員合約僱員有多些人情味？

公務員事務局局長：主席，我不是負責勞工政策的局長，但作為第三者，我的瞭解是，一般來說，香港的勞工法例是透過三方磋商，在大家達成共識後才立法的。據我瞭解，三方的其中一方是僱員，僱主是另一方，第三方當然便是政府。所以，我對李議員剛才所說……李議員也可能不是這意思，但我聽起來，便覺得他有少許貶低香港現時的勞工法例之意。就此，我個人是持不同的意見，因為勞工法例是經過三方詳細諮詢、研究後才立法的。特區政府是香港的一名僱主，我們現時其實是完全依法辦事；不單依法辦事，儘管《僱傭條例》對政府並無約束力，但在政策層面，我仍要求所有部門在聘用非公務員合約僱員，以及為公務員設計合約條款時，都不能遜於《僱傭條例》。

李卓人議員：我剛才提出現時的法例和規定當然不濟事，我問她當局會否在給予死亡恩恤金方面拿出一些人情味，再設立死亡恩恤金？局長剛才說我有貶低勞工法例之意，我當然有，她一生人都沒受過勞工法例的苦，她一生人都是公務員，她不知道工人得不到勞工法例保障的苦況。不過，我……

主席：李卓人議員，請你不要開展辯論……

李卓人議員：主席，你知道我要問甚麼……

主席：李議員，你已經提出了跟進質詢。

李卓人議員：我要問的是，當局會否再設立死亡恩恤金？

主席：局長，李卓人議員所問的是人情味。(眾笑)

公務員事務局局長：主席，很多時候，政府在制訂政策時，我經常提醒自己要合法、合理和合情，3方面同樣重要，不能將合情的考慮凌駕其他考慮。有關合法，我剛才已說了。基於要合理、合情，所以雖然香港有一些法例對政府並無約束力，但我們儘管帶着合理、合情的眼光仍覺得必須根據這些法例執行政策。我相信我與李議員的分歧，在於要把合情——這個在3個因素中的重要因素——發展到哪個程度而已。

主席：本會就這項質詢已用了超過23分鐘。現在進入第五項質詢。

聯合國消除對婦女歧視委員會的意見

5. **劉慧卿議員**：主席，聯合國消除對婦女歧視委員會（“委員會”）於2006年就香港特別行政區履行《消除對婦女一切形式歧視公約》的情況召開聆訊，並提出意見及建議，包括關注家庭暴力起訴率偏低、建議改善向司法官員和執法人員提供的性別敏感培訓，以及關注立法會選舉功能團體的婦女人數偏低，可能導致婦女被間接歧視。就此，行政機關可否告知本會：

- (一) 過去3年，社會福利署（“社署”）和非政府機構的綜合家庭服務中心分別接獲多少宗涉及家庭暴力的求助個案，以及警方接獲涉及家庭暴力的舉報數字和提出檢控的個案數目；有否研究該等數目存着差距的原因；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (二) 自2006年至今，有否向司法官員和執法人員提供性別敏感的培訓；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 鑑於委員會指“功能團體的選舉制度可能構成對婦女的間接歧視”，政府就該關注採取了甚麼改善措施？

勞工及福利局局長：主席，

- (一) 在2006年、2007年及2008年，由社署、非政府機構營辦的綜合家庭服務中心和警方收集所得的有關家庭暴力個案統計數字載於附件。

在2009年上半年，根據社署及警方分別收集所得的資料，家庭暴力案件的整體數目有下降的趨勢。與2008年上半年比較，社署收集的數字顯示今年上半年有關案件的整體數目下降接近一成，而警方收集的數字則顯示有關案件的數目減少接近三成。

就警方收集的數據而言，其處理的家庭暴力案件包括刑事案件和雜項案件(雜項案件一般包括糾紛、普通毆打及求警協助或調查等破壞社會安寧的事件)。警方會處理及調查所有家庭暴力案件的舉報，因應個別案件的情況和所顯示的證據，決定是否提出檢控。由於家庭暴力案件通常是“一對一”的案件，即只牽涉受害人和施虐者，在沒有其他證人在場的情況下，警方在核實兩者的口供時可能會遇到困難。縱使有醫療報告或其他環境證供，如果受害人因各種理由拒絕向警方提供進一步資料或指證施虐者，警方向施虐者提出檢控會有一定困難。

在2006年、2007年及2008年，警方接報處理的家庭暴力刑事案件分別有1 811宗、2 505宗和2 341宗，交由法院處理的刑事案件數目分別為1 408宗、2 199宗和2 060宗，分別佔警方在該段期間接獲舉報的家庭暴力刑事案件總數的77.7%、87.8%和88%。至於涉及家庭暴力的雜項案件，在2006年、2007年和2008年分別有760宗、1 690宗和1 637宗涉及普通毆打，交由法院處理的有關案件數目分別為463宗、1 220宗和1 330宗，分別佔警方接獲家庭暴力普通毆打案件總數的60.9%、72.2%和81.7%。

由於社署和警方在收集有關個案數字時所採用的統計定義和基礎有所不同，得出的統計數據自然有所差距。首先，警方是根據受虐事件的舉報次數計算個案的數目的，不論事件是否涉及同一名受害人，而社署的中央資料系統則以受害人為基準記錄受虐個案。例如，如果在數月內兩次接獲涉及同一受害人的家庭暴力事件，警方會以兩件案件計算，而社署的中央資料系統則只會記錄一次。

此外，警方記錄的虐兒個案數字是根據法定的“侵害兒童罪行”的定義收集的，包括所有侵害兒童的罪行，不論受害人與施虐者有何關係，社署則收集那些涉及施虐者利用本身的特殊身份(例如年齡、身份、知識和組織形式)而有能力對兒童加以施虐的個案。

兩個部門對是否計算有關事件或個案亦有不同的處理方法。例如，社署一般不會把涉及兒童在情侶關係中自願進行非法性交的個案視為虐兒個案。相反，由於事件涉及刑事罪行，不論受害人與施虐者有何關係，警方也會把案件納入其統計之內。

- (二) 在培訓方面，司法機構轄下的司法人員培訓委員會為各級法官和司法人員提供培訓計劃。根據司法機構提供的資料，該委員會每年均舉辦和統籌各項供法官及司法人員參加的專業培訓課程，並派出法官及司法人員參與各項國際或本地的大型會議、研討會和考察活動。委員會亦於2007年6月和12月就處理家庭暴力個案及相關議題舉辦了研討會。為了持續向法官及司法人員提供有關大眾關注事宜、新法例及罪案趨勢的最新消息，司法機構會繼續為法官及司法人員舉辦合適的培訓計劃。

與此同時，在過去數年，警方亦已加強培訓計劃，以提升警務人員在處理及調查家庭暴力個案方面的能力。有關計劃特別着重危機評估、盤問技巧、衝突管理、對家庭成員互動關係的敏感度和認識，以及受害人的心理等。每當制定或修訂法例時，警方均會考慮加強有關的配套措施，以及為前線警務人員提供相關培訓。因應《家庭暴力條例》的進一步修訂，把條例的保障範圍擴大至同性同居者，警方正積極研究提供相關培訓，以加強警務人員在處理家庭暴力案件時的敏感度。

此外，政府亦一直為公務員提供培訓，以增強他們對性別課題的認識及提升他們工作時的性別敏感度。除課堂培訓外，我們現正籌劃推出一套有關性別課題的網上培訓課程，並計劃於2010年年初上載至性別觀點主流化入門網站，供所有公務員參閱。

- (三) 關於婦女參政的問題，現行選舉制度並沒有對婦女平等參政機會存有任何結構性的障礙。在香港，女性和男性均享有同等的投票和參選權利。這項權利受到《基本法》保障。功能界別代表社會上大部分重要界別，除了商界外，還包括教育界、勞工界、社會福利界和醫護界等，因此，稱功能界別為商界和專業團體所壟斷，是過於簡化的說法。全港28個功能界別都是按一套清晰的既定準則劃分的。

事實上，今屆立法會中有11名女性議員，其中4名來自功能界別選舉，另外7名則由地方選區選出，並無證據顯示功能界別選舉對女候選人不利。

附件

社署、非政府機構營辦的綜合家庭服務中心及 警方於2006年、2007年及2008年收集所得 有關家庭暴力個案統計數字

(i) 社署

根據社署的“虐待配偶及性暴力個案中央資料系統”、“保護兒童資料系統”和“虐待長者個案中央資料系統”收集所得，於2006年、2007年及2008年社署接獲的首次舉報的虐偶、虐兒和虐老個案的數字如下：

	2006年	2007年	2008年
虐偶	4 424	6 404	6 843
虐兒	806	944	882
虐老	522	612	647
總計	5 752	7 960	8 372

(ii) 非政府機構營辦的綜合家庭服務中心

由非政府機構營辦的綜合家庭服務中心所處理的虐偶、虐兒和虐老個案的數字如下⁽¹⁾：

	2006年	2007年	2008年
虐偶	272	293	280
虐兒	58	65	53
虐老	43	44	57
總計	373	402	390

註：

(1) 根據處理虐偶、虐兒和虐老程序的相關指引，非政府機構營辦的綜合家庭服務中心會使用資料輸入表格，向社署相應的中央資料系統呈報有關個案。因此，由非政府機構營辦的綜合家庭服務中心所處理的有關個案數字，已反映在社署相應的中央資料系統統計數字之內。

(iii) 警方

由警方處理的家庭暴力、虐兒和虐老案件的數字如下：

	2006年	2007年	2008年
家庭暴力 ⁽²⁾	4 704	7 509	7 278
虐兒 ⁽³⁾	1 255	1 550	1 643
虐老	338	315	315
總計	6 297	9 374	9 236

註：

- ⁽²⁾ 根據警方的統計定義，家庭暴力案件是指“任何在一般被稱為有婚姻或親密伴侶關係的人士間所發生涉及襲擊或破壞社會安寧的事件”。所謂“有婚姻或親密伴侶關係者”包括已婚、分居或離婚的夫婦、(前)同居男女及(前)異性情侶。
- ⁽³⁾ 包括侵害兒童性罪行及侵害兒童人身罪行案件的統計。

劉慧卿議員：主席，局長指現時的選舉制度並沒有對女性平等參政機會造成結構性障礙，但這正是聯合國當時作出的批評。主席，只要看看現時立法會選舉的規定，功能界別有30席，是分別來自28個界別的。在2004年的立法會選舉中，有19名男性候選人。大家又看看鄉議局、漁農界、保險、航運、交通、地產、旅遊、商界(第一)、商界(第二)、工業界(第一)和工業界(第二)等，調查顯示絕大部分的老闆和董事都是男性，這亦是為何聯合國說在結構上會對女性不公平。因此，在2004年的選舉中，有19個界別只有男性參選，而去年22個界別都只有男性參選，其中11個界別的男性參選人更自動當選。如果這些也不算是證據，特區政府是否失明的呢？

主席：哪位局長作答？政制及內地事務局局長，請作答。

政制及內地事務局局長：主席，我當然也有注意到劉慧卿議員提及的選舉情況，但我要進一步向各位議員反映數個重要事實。

首先，現時選民登記冊的選民人數約為337萬人，而女性與男性的比例大約各佔一半，女性是49.8%，男性則是50.2%。第二，功能界別選民登記冊的選民人數約有225 000人，女性所佔的比例其實較大，是

54%。第三，我想向大家提出的是，選舉是公平、公開、公正、開放，讓所有人公平競爭的。事實上，在現屆立法會中，也有4名女性議員是來自功能界別的，而她們所屬的功能界別則以男性選民居多，包括航運交通界、法律界、勞工界和紡織製衣界。相反，在3個女性選民較多的界別中，卻由男性當選議員，包括教育界、衛生服務界和社會福利界。因此，究竟是女性選民較多會對女性候選人有利，或是男性選民較多會對男性候選人有利，是沒有既定原則的。香港的選舉是公平、公開、公正的，大家都是公平競爭的。

張文光議員：剛才劉慧卿指出的事實，還有一個很深層的結構，便是在今年功能界別的30席中，有22席的候選人超過七成是男性，完全沒有女性。是哪些功能界別呢？便是工商及金融界別，一些以團體選民為主的功能界別，例如鄉議局，男選民的數目是女選民的三十倍。即使在這些界別中，正如局長所說，有很多女性從業員，但女性候選人的數目卻是零，而且歷屆、歷年皆是零。那22個席位女性零參選的現象，是否證明了聯合國所質疑的情況，即功能團體的選舉制度可能構成了對婦女的間接歧視呢？原因為何？如何解釋這22個功能界別席位長期是女性零參選的情況呢？

政制及內地事務局局長：主席，有一個事實是，即使是說團體票的功能界別，我們現屆也有兩名議員是女性，成功在勞工界和紡織及製衣界當選，這些都是團體票參與選舉的界別。

主席：你補充質詢哪部分未獲答覆？

張文光議員：他絕對迴避了我的關鍵問題，便是22個功能界別席位都是團體作主導、女性零參選的問題，這佔了功能界別最大的部分，但他卻沒有提到。單是列舉一兩個孤例，這並不等於普遍現象得到解答。

政制及內地事務局局長：主席，我們的選舉法例並沒有訂明候選人的性別，不論男女皆可以自由參選。

張國柱議員：主席，我想再談家暴受害人的問題。局長剛才提到，有些家暴受害人可能由於各種不同情況，以致到達警署時便退縮，不予追究，或在搜證方面有困難。請問局長有否為家暴受害人提供一些支援措施，令她們在過程中有信心說出事實，把加害她們的人繩之以法呢？

勞工及福利局局長：多謝張議員的提問，我們也很關注這問題。事實上，如果大家有留意今年的施政報告的話，行政長官已宣布社署會在下一年度，推出一項家暴受害人的支援計劃，正是要針對性地協助這些受害人。具體來說，我們的目標是加強支援家暴受害人，特別是針對虐偶、虐兒的個案，大家尤為關心的是虐偶的個案，為有關的受害人，特別是要進行司法程序，即出席法院聆訊等的人，提供支援。

也許讓我簡單說明數項為他們提供的貼身服務。第一，提供有關法律程序的資料及社區支援服務的資訊，例如如何申請法律援助。有些人可能是香港的新移民，所以要在例如房屋方面協助他們，讓他們可以分開居住，這樣做會較安全。又例如醫療方面，如何照顧小朋友或被虐待的兒童。第二，是情緒的支援，這也是很重要的。在受害人有需要時，我們會安排社工陪同他們上庭接受聆訊，以減輕他們的憂慮及無助的情緒，這也是很重要的。最後，透過與社工的緊密合作，強化受害人的能力，協助他們早日回復正常生活。我們將會物色一些營辦機構，而我們的時間表是希望在下個財政年度，即4月至6月左右，開始推出這項服務。屆時，希望可以為受害人提供較多貼身和到位的服務。

何秀蘭議員：政制及內地事務局局長剛才說功能界別內有54%女性選民，我想局長向我們交代，這些選民集中在哪一兩個界別，是否單是教育、社會福利及醫護界已佔了絕大多數？其實，結構性的問題是，我們有很多“無性”的功能界別，便是那22個團體，它們是沒有標明性別的。請問局長，在這些“無性”的功能界別中，如何能令女性候選人的當選機會有所提高呢？(眾笑)

政制及內地事務局局長：主席，我剛才已經指出，功能界別中有數個界別的女性選民較多。例如教育界，女性選民有59 000人，約佔66%；社會福利界的女性選民有超過8 800人，約佔71.8%；其他界別如衛生服務界，女性選民則有超過28 000人，佔77%。

至於何秀蘭議員特別提到，有些界別如工商界是以團體為主的，我要再重申，不論候選人是男是女，也可以自由爭取界別的支持。我還想提出的是，香港社會其實有很多非常成功的商界及專業界的女性，多年來為香港不同的界別做了很多工夫，更有部分成功爭取進入議會。

主席：你補充質詢哪部分未獲答覆？

何秀蘭議員：主席，我最後是問局長如何能令女性候選人較易在無標明性別的功能界別當選，但局長剛才只表示可以.....

主席：你已經提出了跟進質詢。政制及內地事務局局長，請作答。

何秀蘭議員：.....自由參選，並沒有提出解決方法。

政制及內地事務局局長：主席，我認為最重要的是繼續維持香港自由開放的制度和公平、公開及公正的選舉，讓大家自由參選。

主席：最後一項補充質詢。

梁耀忠議員：主席，局長剛才提到有關功能界別選舉的選民人數時，概括地列述了某些界別的女性選民人數。然而，其中只有某些是較多的，而某些界別是真的正如何秀蘭議員所說般，一些團體的界別根本無法清晰表達女性的地位及權力。

劉慧卿議員的主體質詢提出，聯合國消除對婦女歧視委員會關注立法會選舉功能團體的婦女人數偏低，可能導致婦女被間接歧視。這項主體質詢作出了直接的指責，因此，我想請問局長，委員會表達的關注是否多餘的呢？政府對這關注有何看法？如果認為是多餘的話，原因為何？如果不是多餘的話，它為何會這樣做？政府怎樣回應這並非多餘的說法呢？

政制及內地事務局局長：主席，對於聯合國相關委員會的意見，我們當然會非常細心地考慮，但我們始終也要看事實。自回歸以來，我們立法會的選舉制度已有所改變。1998年第一屆立法會的議席的組成，有三分之一是直選的，及至第三和第四屆，已有半數是直選的。這種改變其實是引入了更多直選議席，由各佔半數已登記的男女選民投選男性或女性的候選人。大家可以看到，在第一屆至第四屆公平競爭且不斷逐步開放的選舉制度下，男女候選人均有充分參與，而男性或女性成功爭取進入議會的比例，大體上也較穩定。在1998年的第一屆立法會中，共有10名女性議員，到了第二屆便有11名，及至第三和第四屆，亦分別有12名和11名。

所以，現時的選舉制度已有所改變，直選的比例增加了，而在公平競爭的情況下，男女候選人齊參與、齊爭取。大體上，目前有10名至12名女性候選人成功當選立法會議員的歷史紀錄。

主席：你補充質詢哪部分未獲答覆？

梁耀忠議員：主席，局長答非所問，全部都是.....

主席：梁議員，我知道你不滿意局長的答覆。

梁耀忠議員：我並非不滿意，我只是說他沒有回答我的補充質詢。

主席：可是，我認為局長已經作答。

梁耀忠議員：我尚未說出未獲他答覆的部分，你怎麼可以說我不滿意呢？

主席：請你立即說出你認為未獲局長答覆的部分。

梁耀忠議員：我希望主席日後會先讓我說，然後才作判斷，好嗎？

主席：請你說出未獲局長答覆的部分。

梁耀忠議員：主席，我剛才是問局長對委員會的關注有何看法，以及這關注是否多餘和不對的。如果是多餘和不對的話，他便應該作出澄清。他究竟有何看法，他認為是不是呢？應該怎樣做呢？

主席：梁議員，你的跟進質詢很清楚，我認為局長已經作答。我且看看局長是否還有補充？

政制及內地事務局局長：主席，我沒有補充。

主席：最後一項口頭質詢。

新樓宇樓層編號

6. 涂謹申議員：主席，據報，樓宇樓層編號的問題早前引起社會關注，因為有新樓盤在編排樓層方面，除了刪去一般被市民認為不吉利的樓層編號(例如4、13、14、24及34樓)外，亦由第39樓立刻跳到第60樓，再由第68樓跳到第88樓。就此，政府可否告知本會：

- (一) 屋宇署在審批樓宇的建築圖則時，會否考慮發展商提供的樓層編號是否有邏輯地順序編排；遇上與一般做法相差很遠的情況(例如將2樓訂為288樓)，會否建議作出修改；
- (二) 地政總署在審批預售樓花同意書時，會否考慮有關樓宇的樓層編號是否容易引起公眾誤會(例如誤以為樓宇高88層，其實只有46層)；及
- (三) 樓宇樓層的編號對政府提供緊急救援服務有否影響？

發展局局長：主席，建築事務監督(“監督”)是根據《建築物條例》(第123章)的條文審批建築圖則。條例第16條列明監督可拒絕批准建築圖則的具體考慮，當中並不包括建築物樓層編號的安排。因此，監督不能基於

建築圖則內的建築物樓層編號安排而拒絕批准有關圖則，否則便可能面對被指越權而受到法律挑戰。雖然如此，如果監督認為建築圖則內的建築物樓層編號會引起混亂，可建議申請人作出修改，但此只屬建議性質，並無法定效力。

近期，公眾所關注位於干德道的一個發展項目，就建築物樓層編號的安排方面，實際上是出現了兩種情況。首先，這幢建築物採取了在本港相當普遍的做法，刪除了一般被認為不吉利的層數編號，沒有了4、13、14、24、34和44樓，即俗稱“跳層”。此外，圖則亦顯示建築物的40、41、42、43、45和46樓層均分別備有“亦稱”的安排，即40樓“亦稱60樓”英文是“also known as”和如此類推的61、63、66、68和88樓層編號。按現行法例規定，監督是沒有法定權力就建築圖則內的建築物樓層編號安排而拒絕批准有關圖則。由於主稱和我剛才提到的“亦稱”的樓層編號安排均是從下層至上層由小至大，故此，監督認為沒有需要建議申請人作出修改。

我現答覆涂議員質詢的3個部分：

(一) 如我先前所答覆，根據《建築物條例》，監督是沒有法定權力就建築圖則內的建築物樓層編號安排而拒絕批准有關圖則的。儘管如此，如果監督認為建築圖則內的建築物樓層編號並非有邏輯地大致順序編排，仍可建議申請人作修改，但此只屬建議性質而並無法定效力。事實上，干德道個案引起關注，並非樓層編號上與一般做法相差很遠，而是在樓層編號的主稱上，再加入一個極為罕見的“亦稱”安排。

鑑於近日公眾對建築物樓層編號事宜的關注，屋宇署經考慮後已決定與有關持份者共同檢討並修訂現行的《認可人士、註冊結構工程師及註冊岩土工程師作業備考》(“《作業備考》”)，以訂定編製樓層編號的合理模式及良好作業守則，要求業界自律跟從。發出《作業備考》，是屋宇署要求業界在建築設計上跟從優良作業模式常用的方法，一向行之有效。該署會盡快就建築物編製樓層編號安排向土地及建設諮詢委員會轄下的屋宇建設小組委員會提出建議及進行諮詢，盡快修訂《作業備考》。從過往經驗來看，一經監督發出《作業備考》，業界都會遵從，相信再次引起類似建築物被公眾關注的情況應可避免。

(二) “預售樓花同意方案”(“同意方案”)為行政措施，其主要目的之一是保障消費者的權益，避免購入樓花人士因發展商未能履行其發展而蒙受損失。

根據大多數批地文件的規定，政府批准預售樓花的先決條件之一，是有關的大廈公契必須先得到地政總署署長的批准。在審批大廈公契時，地政總署會接納屋宇署已批准的建築圖則上的樓層編號為大廈公契內列明的樓層編號。

為提高樓花銷售的透明度，現時，“預售樓花同意方案”及香港地產建設商會(“商會”)的指引，均有要求發展商在售樓說明書內須提供訂明的物業資料，包括大廈公契的要點等。

一般來說，發展商過往都有在售樓說明書內提供樓層剖面圖，以顯示大廈的樓層數目及位置，以及在售樓說明書較後部分的“參考資料”內，載列樓層資料。

為進一步加強售樓說明書內有關樓層資料的透明度，運輸及房屋局會與商會商討，要求發展商在售樓說明書中的首部分有關“發展項目基本資料”一欄中，清楚列明樓層資料。

(三) 根據保安局提供的資料，政府提供緊急服務時，正確的事發地址包括樓宇樓層的編號屬關鍵資料，可以方便前線人員盡快前往正確位置，處理緊急事故。一般來說，樓層編號的輕微改動，例如有少部分的樓層編號被刪除，不會對警方處理緊急事故或消防處提供救護滅火的救援工作有太大影響。不過，如果樓層編號太過不依常規，過於複雜化，則有可能會影響政府提供緊急服務的效率。正如第(一)部分的答覆所述，屋宇署在訂定編製樓層編號的方法及良好作業守則時，亦會徵詢及參考保安局的意見。

涂謹申議員：主席，正如主體答覆第(三)部分提到，保安局指如果跳層過於複雜化或太過不依常規，對安全方面其實會有影響。可是，政府在主體答覆第(一)部分指出，監督的建議是沒有法律效力的，即使修訂《作業備考》，業界亦只是自律跟從。因此，我想問，政府是否要等這類不依規則或太過複雜而影響安全的跳層情況再出現，才考慮訂定有約束力的方法，還是政府應該考慮訂定一些有約束力的方法，使該等事情避免再出現呢？

主席：哪位局長作答？發展局局長，請作答。

發展局局長：當然，在保障公眾利益的時候，政府不會排除採取有約束力的管制方法。可是，正如我在主體答覆說，就建築圖則向屋宇署尋求批准，並非普通人或很多人可以做到，因此，我們的規管對象是認可人士或註冊工程師。我們已有一個很好的機制，透過監督提出一些《作業備考》(practice notes)，據我們的經驗，業界是一定會遵從的。因此，是否應該讓我們以這種行之有效的方法，經徵詢而訂定新規則供業界遵從，才是更有效及更快捷可達到的方法？

主席：你補充質詢哪部分未獲答覆？

涂謹申議員：剛才局長提到的第二種方法，即修訂《作業備考》是自律遵從的做法，我的補充質詢的主旨是，政府是否要待這種情況再出現，才會訂定有約束力的方法？

主席：涂議員，我認為局長已經作答。

涂謹申議員：主席，她沒有說會等待，還是不等待，我沒有聽到。你聽到的答案是會等待抑或不會等待呢？

主席：涂議員，你坐下。我較早時已說過，如果議員問政府會否採取某種做法，而政府的答覆是現行做法最有效，政府其實是已經回答了。不過，局長，你是否要正式回答，究竟你會等待還是不會等待呢？(眾笑)

發展局局長：正如我的主體答覆，經過我們頒布《作業備考》的做法後，我們相信這種引起混亂的情況便能避免，所以，我期望以後不會再看到這種狀況。如果真的再出現這種狀況，經過沒有法律約束力的《作業備考》和要求修訂的做法仍然未能做到，屆時，我一定不會迴避進行具約束力的管制工作。

劉秀成議員：主席，局長在主體答覆第(一)部分已清楚說明會盡快修訂《作業備考》，而另一項很重要的工作是進行諮詢。局長剛才提到，屋宇建設小組委員會的委員大多數是建築師和工程師等認可人士，如果政府向我們諮詢，其實，我們也是聽從聘請我們的業主和發展商的意見。所以，我想問清楚，政府諮詢時會否包括那些人士呢？由於這是公眾關注的做法，會否包括風水師等呢？

發展局局長：屋宇建設小組委員會的成員除了有業界的成員外，還有其他委員，所以我相信會有一個相當廣泛性的意見。不過，我留意到社會上對於樓層編號，真的有一些不同的看法，所以我會積極參考劉議員的意見，看看有否其他地方或團體可讓我們徵詢意見。

李慧琼議員：主席，發展商今天想到跳層，明天不知道會想到甚麼方法。至於公眾的關注，局長說會修改《作業備考》；在預售樓花方面，也只是透過指引監督發展商。我想問，這些無論是作業守則或指引，你們也是透過諮詢業界，獲得它們的同意而達成共識，為何不可以把這些如此重要的事情，把這些《作業備考》及指引變成一些法例，透過我們立法會加入更多保障市民的信息，並透過這些法例賦權你們的監督，拒絕批准某些圖則呢？

主席：李議員，我認為你這項補充質詢剛才其實已討論了。我且看看局長還有甚麼補充。

發展局局長：也許讓我補充一下。原則上，李議員的說法也是正確的，但我們也要考慮政府在每一個範疇的規管工作，例如哪些須以法例作有約束性的規定，哪些可透過大家的諮詢訂出一個最佳的指引，即best practices來處理。然而，當後者不能滿足前者的目的時，我們當然會接着做前者，即利用法律作出規管的工作。每一件事情均須有醞釀的過程、社會上有討論，然後政府會作出積極的回應。

李永達議員：主席，這件事情的源起是因為有投訴，但問題何在？便是當我和何俊仁議員跟地政總署署長會面，接着跟屋宇署署長聯絡後，我們已經說出一個現象，便是做法越來越荒謬，包括把2樓稱為888樓，3

樓稱為8 888樓，而4樓稱為88 000樓也可以，但署長回覆說他沒有權力處理。接着，我們問署長，這樣荒謬的事情，他有甚麼跟局長說？他卻不回答我。

局長，我想問的補充質詢是甚麼呢？其實，一些很不合常理的事情經常會發生，問題是署長級人員對一些不合常理的事情也視若無睹，只說自己沒有權力處理便full stop，不加處理，那麼，我們的社會每天便會發生很多荒謬和不合常理的事情。因此，我想問局長有否跟其下屬討論一下，不管是做人或做甚麼職位，也要以常理(*common sense*)來辦事。這件事情沒有常理，他說沒有法律規管，但他有否跟你說過要處理這問題或甚麼呢？所以我想問局長，你跟你的同事，你轄下的數個署(地政總署、屋宇署)的同事，對你們獲賦予這麼大權力的問題有何看法呢？

發展局局長：李議員提到一個比較宏觀的課題。當然，我們的執法部門首先需要的便是合法，在它的權限內規限可以作出的行為。但是，我留意到俞宗怡局長剛才有一句說話是我很認同的，便是我們作施政、公共服務的，除了合法，也要講求合情和合理。因此，我作為發展局局長，我經常鼓勵我的高級同事在處理每一件事情時，均希望在合法之餘，也要看看可否兼顧情理方面。因此，在今次事件後，我已親自再跟署長討論，所以我在主體答覆說我們覺得需要有所行動，不過，我們要先以行之有效的《作業備考》防止再有這些公眾覺得混亂的情況出現。

梁家傑議員：主席，其實，現在並非說監督沒有拒絕批准有關圖則，他是連作出建議也沒有的。我想問，局長在主體答覆第(一)部分說除了“主稱”，也有“亦稱”的安排，是一個(我引述)“極為罕見的安排”。如果是一個極為罕見的安排，這一位監督竟然沒有作出任何建議，要求它修改如此罕有的安排，局長會否覺得有些粗疏，有些不當呢？

發展局局長：其實，就梁議員的質詢，我剛才也回覆了李議員。我處事的同事是非常着重法律的基礎的，所以當他沒有法定的權力可以處理時，而我在主體答覆也說，在這宗特別的個案中，圖則其實並沒有跳層，它是有順序的，除了跳過那些不吉利的層數，其他全部也是有的，不過，它在括弧內多了一些東西，即40樓亦稱60樓等。所謂罕見，他其實並不記得以前有否見過，可能是唯一一次有這樣的安排。回應梁議員，這肯定不是一個粗疏的問題，但可否在法律以外，更全面考慮公眾對這件事情的反應呢？就此，我們以後一定會以更全面的態度來處理我們每天面對的工作。

主席：質詢環節已用了超過2小時15分鐘。口頭質詢到此為止。

議員質詢的書面答覆

市政服務上訴委員會的運作

7. 張宇人議員：主席，近日本人收到很多業界人士的投訴，指現時酒牌局審批新酒牌申請及續牌申請時的要求(包括就限制經營條件作出的限制)比以前嚴格，不少申請人在接獲酒牌局的決定後向市政服務上訴委員會(“委員會”)提出上訴，而有關上訴個案的輪候聆訊時間大幅增加，部分個案竟長達數個月，以致上訴人在其酒牌逾期後仍未獲安排聆訊。業界人士指有關的上訴機制形同虛設，令經營者蒙受損失，並損害飲食業的營商環境。就此，政府可否告知本會：

- (一) 2006年1月至本年6月，委員會每年分別接獲有關酒牌申請的上訴數目，以及該等個案輪候聆訊的平均所需時間；
- (二) 委員會現有處理該等上訴個案的人手為何，以及有否評估現有人手是否足夠，以確保在合理的時間內完成有關上訴個案；及
- (三) 委員會會否就有關上訴個案的輪候聆訊時間訂定服務承諾；若否，原因為何？

政務司司長：主席，

- (一) 2006年1月至本年6月，委員會接獲有關酒牌申請的上訴數字，以及該等個案聆訊的平均輪候時間如下：

	2006年	2007年	2008年	2009年 (截至6月)
委員會接獲有關酒牌申請的上訴數目(宗)	21	27	24	22
酒牌申請上訴聆訊的平均輪候時間	77天	102天	97天	100天

(二) 現時，委員會由1名主席、3名副主席及74名小組成員組成。每宗上訴均由主席或1名副主席連同兩名小組成員組成的上訴委員會負責審理。

委員會秘書處有1名委員會秘書，並與另一個上訴委員會共用3名文職人員。

我們不時評估委員會的人手需要。我們會繼續密切監察委員會的工作量，研究是否有必要增加人手和聆訊的數目，以縮短上訴的輪候時間。

(三) 委員會處理上訴有法定時限，包括批准延長時限也有規定。秘書處在接獲上訴後須收齊相關文件，才可發出聆訊通知。除此以外，聆訊日期亦視乎上訴人有否申請延長上訴時限。

舉例來說，《應課稅品(酒類)規例》第17(5)條規定，酒牌申請人可在酒牌局發出通知後的28天內，向上訴委員會提出上訴。儘管如此，上訴人仍可向主席提出書面申請，要求主席根據《市政服務上訴委員會條例》第17(1)條批准延長時限。

此外，根據《市政服務上訴委員會條例》第9(1)條，答辯人(即酒牌上訴個案中的酒牌局)須在28天內，向上訴人送達一份與行政決定有關的答辯書。然而，答辯人也可根據條例第17(2)條，申請延長送達答辯書的時限。主席如果信納其申請理據充分，便可批准延期。

正如上文解釋，委員會處理上訴有法定程序，而每宗個案的輪候聆訊時間會因不同的實際情況而有頗大差別。因此，為委員會訂下服務承諾並不實際。儘管如此，我們仍會繼續留意委員會的工作量，盡可能縮短聆訊的輪候時間。

政府採取的應對氣候變化行動

8. 何秀蘭議員：主席，全球各地政府正致力制訂應對氣候變化的政策，而聯合國將於本年12月7日至18日在哥本哈根召開“《聯合國氣候變化框架公約》第十五次締約方大會”(“哥本哈根會議”)，商議2012年後全球減少溫室氣體排放協議的詳情。自2003年起，該公約經中央政府引申至適用於香港，香港有責任與國際社會同步致力減排，緩減氣候變化。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於由環境保護署(“環保署”)領導的“氣候變化跨部門工作小組”(“工作小組”)已於2008年3月底展開為期18個月的氣候變化顧問研究，當局將於何時公開研究結果，並進行公眾諮詢；
- (二) 鑑於緩減氣候變化的問題涉及眾多政策範疇(包括環境、發展、經濟及社會福利等)，當局會否將工作小組提升至策略地位，並改由政務司司長領導，以便更有效協調各政策局及政府部門的有關工作；
- (三) 鑑於中央政府早於2007年發布《中國應對氣候變化國家方案》，而內地各省亦於2008年推行省級方案，當局何時會制訂並推行全面的應對氣候變化政策，以及有關的詳情為何；
- (四) 鑑於環保署的資料顯示，香港的二氧化碳排放總量和人均排放量自1999年起一直上升，當局有否評估其於早前訂下於2030年將能源強度自2005年的水平減低最少25%的目標，能否反映實際的情況；當局會否制訂更具意義及可實際反映減排量的指標；
- (五) 鑑於香港天文台的數據顯示，本港每年平均氣溫持續上升，市區的氣溫上升幅度更遠高於郊區，到本世紀末，估計全年平均氣溫將上升 4.8°C ，當局有何措施令市區每年平均氣溫降低兩度；及
- (六) 鑑於哥本哈根會議對全球緩減氣候變化至關重要，香港特區政府會否委派高級官員出席，並於會議前後向本會交代參與會議的準備工作和成果？

環境局局長：主席，

- (一) 為進一步加強香港在減少溫室氣體排放及適應氣候變化方面的工作，政府已於去年3月開展氣候變化顧問研究。這項研究預期在明年初完成，並將檢討和更新香港的溫室氣體排放清單和吸收匯；評估氣候變化對香港的影響，以及向政府提出建議以訂定長遠措施，以控制溫室氣體排放和適應氣候變化等。在完成研究報告前，顧問將諮詢持份者的意見。

(二) 為制訂及推行各項控制溫室氣體排放及適應氣候變化的措施，政府已成立了由環境局領導，包括5個政策局和16個部門的工作小組。我們認為現時工作小組的組成安排恰當，可有效負責統籌、協調和推動應對氣候變化和減少溫室氣體排放的工作。

(三)及(四)

政府十分關注氣候變化問題，並致力採取有效行動以減少溫室氣體排放。就減排目標而言，香港已聯同其他約20個亞太區經濟合作組織(“亞太經合組織”)的經濟體系成員，於2007年9月在悉尼舉行的亞太經合組織領導人會議上採納了《亞太經合組織領導人關於氣候變化、能源安全和清潔發展的宣言》，承諾在2030年將能源強度自2005年的水平降低最少25%。為顯示我們的決心，行政長官在2007年的施政報告內重申，香港會竭力達致此目標，而完全落實這個目標可以在2030年時，每年避免排放約2 000萬公噸溫室氣體。

作為一個以服務業為主導的經濟體系，我們排放的溫室氣體相對較少，而人均溫室氣體排放量更遠低於大部分已發展經濟體系。香港沒有耗用大量能源的工業，能源界別(主要是發電廠)是香港最大的溫室氣體排放源，其次是運輸，約佔溫室氣體排放總量16%，其他排放源包括廢物處理，工業工序及農業等，而在電力的最終用途中，建築物佔全港總用電量達89%。針對本港的排放情況，我們正以提高整體社會的能源效益(特別是建築物能源效益)，以及採用清潔能源作為本港控制溫室氣體排放的主要策略。

具體措施包括推行建築物能源效益資助計劃，實施強制性能效標籤計劃，在未來啟德發展區建立區域供冷系統，禁止建設燃煤發電機組，以提供經濟誘因鼓勵發展可再生能源等。同時，我們正推行一系列針對運輸和垃圾堆填區等其他主要排放源的政策措施，包括繼續擴大公共運輸系統的覆蓋率(尤其是鐵路網絡系統)、推廣使用電動車、加大利用堆填區的堆填氣體作替代燃料，以減少溫室氣體排放。我們有信心通過上述策略及措施，在2030年達致將能源強度自2005年的水平降低最少25%的目標。

- (五) 香港的平均氣溫的升高與全球平均表面溫度的升高有關，根據政府間氣候變化專門委員會在2007年發表的評估報告，要避免全球平均表面溫度持續上升，有需要全球各國採取共同行動。香港作為地球村成員的一份子，會繼續支持及參與國際間應對氣候變化的工作。
- (六) 雖然香港並不是《聯合國氣候變化框架公約》(“《公約》”)的締約方，但是政府過去均派員以中國代表團成員身份參與多次《公約》締約方大會。至於今年12月在哥本哈根舉行的哥本哈根會議，相對於以往由專業職系及首長級官員出席，環境局局長將會以中國代表團成員身份參與是次會議，我們已在11月2日的立法會環境事務委員會上交代政府的與會準備。根據過往的慣例，《公約》秘書處將會在締約方大會進行期間及閉幕後，通過各種媒體，發放會議的進展及各締約方所達成的共識。

處理未能售出的蔬菜

9. 陳鑑林議員：主席，近日有報道指出，蔬菜統營處(“菜統處”)平均每天丟棄超過一噸未能售出的蔬菜。就此，政府可否告知本會：

- (一) 現時菜統處處理未能售出的蔬菜的機制是甚麼；
- (二) 菜統處會否主動聯絡食物銀行及其他有關的慈善團體，以安排捐贈未能售出的蔬菜；及
- (三) 菜統處如何決定在其批發市場出售的蔬菜批售量，以及有否適時根據市場需求調整蔬菜的批售量，以減少浪費？

食物及衛生局局長：主席，

(一)及(二)

現時約有230個蔬菜批發商戶在菜統處經營。他們每天輸入新鮮蔬菜，於長沙灣菜統處的批發市場進行批發業務。收市時，批發商會將當天未能售出的蔬菜交由菜統處處理。如果

批發商願意將未能售出的蔬菜捐贈予慈善團體(包括“食物銀行”)，有興趣的慈善團體會獲通知前往批發市場免費接收質素仍然良好的蔬菜。菜統處亦可提供免費運送服務。質量太差的蔬菜，菜統處會連同批發商不願捐出的剩菜，一併棄置。

現時有關的批發市場每天處理大約3萬籮蔬菜，而菜統處代批發商處理的棄菜數量每天平均為80籮左右，佔吞吐量不足0.3%。

- (三) 菜統處的角色是為蔬菜批發商及買家提供一個交易平台。批發商按市場供求自行決定入貨量。此為商業決定，政府不宜干預，但菜統處會繼續鼓勵批發商捐出餘貨，減少浪費。

綜援計劃下的豁免計算入息安排

10. 黃成智議員：主席，關於綜合社會保障援助(“綜援”)計劃下的豁免計算入息安排(“安排”)，行政機關可否告知本會：

- (一) 去年全年及本年1月至9月，分別有多少名綜援受助人受惠於每月豁免計算入息的安排，以及他們平均每月可獲豁免計算入息的金額為何；
- (二) 過去5年，每月入息分別為800元或以下、801元至4,200元和4,200元以上的綜援受助人數目為何；
- (三) 會否收集曾獲豁免計算工作入息並繼而脫離綜援網的個案的統計數字；若會，何時能提供過去5年每年的有關個案數目；若否，原因為何；及
- (四) 鑑於當局於去年1月16日回答本會議員的質詢時表示，“會在新的豁免計算入息安排推行一段時間後，再作檢討”，當局有否就該檢討定出確實時間表；若有，詳情為何；若否，原因為何？

勞工及福利局局長：主席，綜援計劃的目的，是向有需要的家庭提供經濟援助，以應付生活上的基本需要。在綜援計劃下設有自力更生支援計劃，綜援受助人如屬15歲至59歲、身體健全的失業人士或每月從工作中

所賺取的收入或工作時數少於社會福利署(“社署”)所定的標準，皆會獲協助尋找有薪的全職工作，以達致自力更生的目標。

安排是自力更生支援計劃的其中一項措施，旨在鼓勵上述有工作能力的綜援受助人求職和持續就業。在安排下，受助人每月從工作賺取的部分入息無須在援助金額中扣除。現時的每月最高豁免入息金額為2,500元。

現分項答覆黃議員質詢如下：

- (一) 2008年12月共有36 615名綜援受助人受惠於每月豁免計算入息的安排，他們平均可獲豁免的金額為1,816元。2009年9月的相應數字為36 481名受助人及1,784元。
- (二) 過去5年，入息分別為800元或以下、801元至4,200元和4,200元以上的綜援受助人數字，見下表：

年份	綜援受助人人數(年底數字)		
	800元或以下	801元至4,200元	4,200元以上
2004	4 750	15 991	14 721
2005	4 896	17 075	16 536
2006	5 262	18 473	16 888
2007	5 331	18 266	16 416
2008*	5 012	17 202	14 707

註：

* 部分綜援受助人由於領取綜援少於兩個月，因此未能符合享有豁免計算入息的資格，而不獲計算在第(一)部分答覆的受惠人士當中。

- (三) 社署並無備存曾獲豁免計算入息繼而脫離綜援網的個案數字；然而，在參加自力更生支援計劃的綜援受助人中，不少成功覓得有薪工作並受惠於安排。過去5年，約16 223名受助人已成功脫離綜援網。
- (四) 由2007年12月起，領取綜援不少於3個月才可獲豁免計算入息的規定已放寬至兩個月；每月可獲全數豁免計算的金額，亦已由入息的首600元上調至首800元。當局仍需一段時間觀察上述措施的成效，在適當時會進行檢討。

補償及安置受市區重建局項目影響的租客

11. 何俊仁議員：主席，根據現行政策，受市區重建局（“市建局”）的重建項目影響的租客，可獲發特惠金或特惠津貼，而合資格的住宅租客可獲香港房屋委員會或香港房屋協會提供安置單位。但是，本人得悉，有業主於重建項目公布後隨即跟租客終止租約，使受影響租客未能獲得賠償或安置。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 市建局實施了哪些措施，以保障受其重建項目影響並在有關的凍結人口調查進行前遷入有關物業的租戶獲得補償或安置的權利，該等措施是否包括加快程序，盡早確認受影響的租戶獲補償或安置的資格，以及縮減自住業主和非自住業主的賠償差距等；
- (二) 就過去10年每個市建局的重建項目而言，在有關的凍結人口調查進行時的受影響租戶的數目，該數目與最後獲發特惠補償或安置的租戶數目如何比較，以及兩者出現差別的原因；及
- (三) 針對最近深水埗一市建局重建項目出現業主在該項目公布後趕走租戶的情況，市建局如何協助受該項目影響並在有關的凍結人口調查進行前遷入有關物業的租戶，使他們獲得賠償或安置？

發展局局長：主席，

- (一) 根據市建局現行政策，受該局重建項目影響的住宅單位業主，可獲其住宅物業的市值交吉價作賠償。此外，自住業主可另獲特惠自置居所津貼；如果物業為空置或出租的，業主則可獲補助津貼。自置居所津貼的金額比補助津貼的金額為高。

市建局是以凍結人口調查當天物業的使用情況以釐定業主應獲自置居所津貼或補助津貼，而在凍結人口調查後物業使用情況的轉變是不會影響業主可獲的津貼金額。因此，即使業主在凍結人口調查後至市建局完成物業收購期間，趕走租戶並成為該物業的自住業主，也不會獲取更高的津貼。

由於過去個別項目在凍結人口調查時已登記的租戶，絕大部分在市建局完成物業收購仍在使用有關單位，故此，市建局一直沒有需要採取針對性措施向有關租戶提供及早安置或特惠金。

(二) 自2001年成立至今，市建局共有14個重建項目完成收地工作。根據市建局現有的其中4個項目的統計數字，470個租戶在調查時被登記。在完成收地時，被登記租戶中共有407戶仍租用有關單位。兩個數目之間的差別為63戶。

由於有關租戶已經在市建局向業主收購有關單位之前離開，市建局沒有確實資料指出他們離開的原因。但是，市建局從其他住戶和社區服務隊得知，有些租戶是因已獲得編配公屋而離開，有些是因租約期滿而離開，亦有些是自行安排其他住所等。

(三) 有關最近深水埗一個市建局重建項目出現租戶在凍結人口調查後被業主要求提早遷出的個案，由於現時市建局並未獲授權進行項目及作出收購，該局並無身份介入項目內業主與租戶間的事宜。惟市建局董事會在得悉有關情況後，已在10月19日的董事會會議中作出決定，並在11月3日公布以下措施，以協助此類租戶：

- (i) 增加搬遷補助金金額至兩倍：經社區服務隊推薦並在市建局批准其個案後，有困難的租戶可在遷出有關單位後，立即取得搬遷補助金；及
- (ii) 降低審批門檻，使更多租戶受惠：例如根據優化的措施，將放寬租戶居港年期的要求。

此外，市區重建社區服務隊將繼續按每一戶被要求提早遷出租戶的需要，協助他們申請社會福利署體恤安置，以解決他們長遠的住屋問題。

市建局會因應情況和個別項目的需要，考慮修訂現行政策，向租戶提供進一步的保障。

康文署轄下球場的開放時間及使用率

12. 石禮謙議員：主席，據市民反映，康樂及文化事務署（“康文署”）轄下的球場因為各種原因引致其對外開放時間並不一致，以致附近居民未能利用該等設施作健康運動。就此，政府可否告知本會：

- (一) 灣仔寶雲道網球場是否因為沒有泛光燈設備而在晚上對外開放；若是，為何不安裝相關設備；若否，不在晚上開放的原因為何；
- (二) 還有在康文署轄下哪些球場有類似的情況；該等場地分布在哪處，以及有否計劃加以改善；若有計劃改善，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 過去3年，有否就該署轄下球場的使用率作出統計，並就其使用情況作出改善；若有作出統計及改善，詳情為何；若否，原因為何？

民政事務局局長：主席，現就質詢的3個部分，我答覆如下：

- (一) 康文署轄下的寶雲道網球場設有4個標準網球場，但並沒有裝設泛光燈。其開放時間為夏季(即每年4月至9月)每天上午6時至下午7時及冬季(即每年10月至翌年3月)每天上午7時至下午6時。由於球場位於水務署寶雲道食水配水庫上蓋，加裝泛光燈必須在水庫頂裝置結構物支撐燈柱，但這會影響水庫結構，故此不能加設泛光燈。
- (二) 康文署轄下共有260個標準網球場，除灣仔寶雲道網球場外，只有在馬頭圍配水庫遊樂場內的4個網球場沒有裝設泛光燈。由於該場地位於配水庫上蓋，因此面對與寶雲道網球場相同的場地限制。至於其餘場地，全部均有提供泛光燈，並於晚上開放。

至於其他室外場地，康文署提供89個天然或人造草地球場用作足球、欖球、曲棍球、草地滾球等活動之用。除13個球場外，康文署所有草地球場均設有泛光燈。沒有裝設泛光燈的

場地分別在香港仔運動場(1個)、跑馬地遊樂場(5個)、大坑東遊樂場(3個)、九龍仔運動場(1個)、天光道遊樂場(2個)及摩士公園(1個)的草地球場。康文署正計劃將跑馬地遊樂場其中3個及摩士公園的1個天然草地球場改建為第三代人造草地球場，並加裝泛光燈。至於另外9個球場，因為場地及其周邊環境所限，未有裝設泛光燈。康文署如在日後須對這些球場進行改建或重鋪工程時，會研究加裝泛光燈的可行性。

- (三) 康文署網球場的使用率由2006年的43%升至去年的63%。受歡迎的場地如維多利亞公園及銅鑼灣運動場的網球場使用率更高達86%。康文署會持續監察網球場的使用情況，並安排在使用率較低的場地舉辦更多網球訓練班，以提高市民對網球的興趣及使用率。如果個別網球場的使用率持續維持在低水平，康文署會考慮將球場改為其他設施，例如籃球場、小型足球場、射箭練習場、太極花園等。過去7年，康文署一共已將15個網球場改建作其他用途。

至於草地球場，需求一直甚為殷切，人造草地球場過去3年平均及繁忙時段使用率分別約為75%及95%，而天然草地球場的使用率更接近100%。

香港天文台發出熱帶氣旋警告及火災危險警告

13. 馮檢基議員：主席，關於香港天文台(“天文台”)提供的氣象服務，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於由2007年開始，天文台就發出熱帶氣旋警告3號和8號信號採用了一套新的參考指標，參考範圍由維港擴展至由8個涵蓋全港的參考測風站組成的網絡，而當參考網絡中半數或以上的測風站錄得或預料錄得的持續風速達到有關的風速限值，且風勢可能持續時，天文台便會發出3號或8號信號，2007年至今該等新參考指標的相關統計和分析資料為何(包括有多少個熱帶氣旋未達到相關指標但天文台卻發出相關警告，以及情況相反的個案數目；有否評估當中的原因為何，以及是否反映新參考指標未能涵蓋所有的考慮因素)；當局有否對新參考指標作出初步或詳細評估和檢討；若有，結果為何；若否，原因為何，以及當局會於何時進行相關評估和檢討；及

(二) 鑑於根據天文台網頁提供的資料，天文台在決定是否發出火災危險警告時會根據有利於火警發生及擴散的天氣因素，如低濕度及高風速，以及由漁農自然護理署提供有關草木乾燥情況的資料，但有公眾質疑天文台必然在清明，中秋及重陽等節日及其前後發出黃色或更高級別的火災危險警告，而並未有考慮濕度等因素，過去3年，在該等節日及其前後發出火災危險警告時的濕度、風速及其他考慮因素為何；當局會否就黃色和紅色火災危險警告制訂更清晰的科學定義，以及具體列明所有考慮因素和參考指標？

商務及經濟發展局局長：主席，就馮議員有關天文台發出熱帶氣旋警告及火災危險警告的質詢，現答覆如下：

- (一) 發出熱帶氣旋警告信號旨在提醒市民熱帶氣旋將會帶來的風力威脅，以減少人命及財產損失。由於熱帶氣旋的一些微小變化，往往使本港不同地區的風力產生顯著的差別，因此天文台在決定發出有關警告時，須小心考慮下列因素：
- (i) 散布在全港不同地區的8個測風站組成的參考網絡的數據，特別是其中半數或以上的測風站已錄得或預料錄得的持續風速是否達到有關水平，以及預計風勢會否持續；及
 - (ii) 热帶氣旋當時及預測的移動途徑，和當時離岸地區的天氣狀況等。

過去3年，天文台共發出了21次3號或8號熱帶氣旋警告信號，其中10次預測準確，而其餘11次則有落差(即熱帶氣旋帶來的風力最終不如天文台預測般猛烈)。數據也顯示，在過去3年從沒出現天文台低估熱帶氣旋威力的情況(即風力達到相關的水平，而天文台卻沒有事前發出警告信號)。

我想指出，由於熱帶氣旋警告信號是預報性質，而實際天氣狀況常會受不規則的因素(例如熱帶氣旋的移動方向、增強或減弱等)影響，因此預報及實際的情況或會有所出入。

天文台會定時檢視熱帶氣旋警告信號系統，並在有需要時作出調整以改善服務；及

(二) 發出火災危險警告旨在提醒市民在火災風險較高的日子注意防火，以保障人命和財產。天文台在決定發出有關警告時，須考慮下列因素：

(i) 天氣及植物情況 —— 包括濕度、風速、會否下雨及雨勢和植物枯乾程度；及

(ii) 可能引致火災的環境及人為因素 —— 例如過往紀錄顯示，在特別節日(如清明、中秋及重陽)當天及其前後，一般出現較多火災。

天文台在上述節日發出火災危險警告是按上列因素而作出，雖然較平常為多，但亦非盡然。從附表可見，天文台不是必然會在這些日子及其前後發出有關警告，2008年清明節便是一個例子。

附表

2006年至2009年清明、中秋及重陽節當天及前後，天文台發出的火災危險警告和有關參考因素的統計數字

日期			火災 危險警告	濕度(下午) %	風速(下午) 公里／小時	日間雨量 毫米	枯乾植物 %*
2006年	清明節前一天	星期二	-	79	7	0	29
	清明節	星期三	黃	79	7	0	
	清明節後一天	星期四	-	87	14	0	
2006年	中秋節前一天	星期四	-	74	5	0	6
	中秋節	星期五	黃	71	5	0	
	中秋節後一天	星期六	紅	66	7	0	
2006年	重陽節前一天	星期日	黃	68	7	0	12
	重陽節	星期一	黃	66	5	0	
	重陽節後一天	星期二	紅	57	10	0	
2007年	清明節前一天	星期三	-	84	9	0.5	23
	清明節	星期四	黃	84	4	0	
	清明節後一天	星期五	-	83	4	0	
2007年	中秋節前一天	星期一	-	93	11	16.7	45
	中秋節	星期二	-	85	15	0.1	
	中秋節後一天	星期三	黃	74	13	1.0	
2007年	重陽節前一天	星期四	-	68	8	0	16
	重陽節	星期五	紅	42	10	0	
	重陽節後一天	星期六	紅	65	12	0	
2008年	清明節前一天	星期四	-	97	13	0.3	35
	清明節	星期五	-	91	12	0	
	清明節後一天	星期六	-	83	9	0	
2008年	中秋節前一天	星期六	紅	57	6	0	7
	中秋節	星期日	紅	58	9	0	
	中秋節後一天	星期一	紅	59	8	0	

日期			火災 危險警告	濕度(下午) %	風速(下午) 公里／小時	日間雨量 毫米	枯乾植物 %*
2008年	重陽節前一天	星期一	-	70	11	0	11
	重陽節	星期二	黃	79	6	0	
	重陽節後一天	星期三	-	77	12	0	
2009年	清明節前一天	星期五	-	78	16	0	39
	清明節	星期六	黃	78	10	0	
	清明節後一天	星期日	黃	72	8	0	
2009年	中秋節前一天	星期五	黃	73	7	0	4
	中秋節	星期六	黃	71	5	0	
	中秋節後一天	星期日	紅	50	8	0	
2009年	重陽節前一天	星期日	黃	76	5	<0.05	12
	重陽節	星期一	黃	72	11	<0.05	
	重陽節後一天	星期二	-	71	14	0	

註：

* 100% 為全乾

處理可能造成屏風效應的發展項目的規劃申請

14. 甘乃威議員：主席，近年，市民對發展項目造成屏風效應的問題極表關注。最近，北角京華道發展項目更因可能造成屏風效應而引來不少北角區居民及團體的反對。此外，市區發展密度、規劃署向城市規劃委員會（“城規會”）提供的意見，以及發展商就其規劃申請提交的各項評估報告，亦引起市民頗大的回響。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於本人曾向政府建議研究使用轉移地積比率的方案，容許發展商將在市區獲批准發展的樓面面積，轉移到其他較偏遠地區，以平衡發展密度；政府有否就該方案進行研究；若有，研究結果為何；若否，會否考慮進行研究；
- (二) 過去5年，規劃署有否按《香港規劃標準與準則》（“《標準與準則》”）所訂指引，即“較高的建築物應建於內陸地區，而較低矮的建築物則在海旁地區，以避免海旁充斥高樓大廈，並同時增加從市區眺望海景的可觀度”，就發展項目的規劃申請向城規會提供意見，以及有否要求城規會必須依從該指引；若否，有否評估該《標準與準則》會否淪為“政策花瓶”；及
- (三) 政府會否考慮資助相關團體就發展項目進行交通影響評估及空氣流通評估，以期獲得更清晰及中立的評估結果？

發展局局長：主席，

- (一) 香港的土地資源寶貴，而不同區域的土地價值亦相距甚遠，因此“可轉移地積比”這概念在實施時有很大難度，亦會引來很大的公眾關注。有見及此，目前這概念只非常有限度地以個別個案形式適用於2007年經行政會議通過的文物保育政策。我們並無計劃把“可轉移地積比”的做法伸延至其他政策範疇。
- (二) 《標準與準則》訂明在應用其規劃標準與準則時，必須靈活變通，顧及土地用途需求、當地的情況及發展限制等因素。每項標準與準則不應單獨的考慮，在有需要時更應參考其他標準與準則。

《標準與準則》內的“城市設計指引”包括海旁用地的設計指引。就海旁建築物高度而言，有關的指引主要包括3方面，即“較高的建築物應建於內陸地區，而較低矮的建築物則在海旁地區”、“應鼓勵發展多元化的建築群，避免海旁的面貌單調乏味”及“應在沿岸發展出一個高低有致的建築物高度輪廓”。

自上述指引於2003年訂定以來，在處理相關的規劃申請的過程中，規劃署會整體地參考這些原則，並就這些原則及相關城市設計考慮因素向城規會提供意見，供城規會與其他相關規劃因素一併考慮。“城市設計指引”明言，城市設計的概念須切合需要，城市設計指引不應作出過分嚴謹的限制和規定，而是造就有創意的設計。城規會亦明白這些原則。

- (三) 根據現行機制，申請人提交的規劃申請連同所需的專業影響評估，會送交相關專業部門。在提出其專業及客觀意見時，相關部門會參考該些影響評估，以及根據部門的數據及專業分析，審閱擬議發展會否對有關地點的環境，例如在交通或空氣流通方面，造成顯著的負面影響。部門提交的意見和建議會被納入規劃申請的文件內，供城規會考慮。如有需要，有關部門的代表亦會應邀出席城規會的會議，提供意見及回答委員就申請人提交的影響評估的查詢。

上述機制已能確保城規會獲得清晰及中立的專業意見，故此我們認為沒有需要資助相關團體進行影響評估。

香港居民在內地子女的居港權

15. 陳偉業議員：主席，近日有市民向本人反映，指不少在內地出生，父或母為香港居民的兒童及青少年，由於在內地沒有戶籍，故此未能獲發單程通行證。他們其後偷渡來港，並在港居住連續7年及獲准在港接受教育，但仍未獲香港居留權，令他們無所適從。就此，政府可否告知本會：

- (一) 現時上述兒童及青少年的在港人數；
- (二) 當局拒絕向該等兒童及青少年簽發香港居民身份證的原因為何；及
- (三) 當局會否重新考慮向該等兒童及青少年簽發香港居民身份證及給予他們香港居留權，讓他們可在港正常生活及健康成長；若會，詳情為何；若否，原因為何？

保安局局長：主席，

- (一) 根據入境事務處的紀錄，現時有11名在內地出生而其父或母為香港居民的兒童及青少年，聲稱在內地沒有戶籍而未能獲發單程證，非法入境後在港逗留7年或以上，並獲准就讀。
- (二) 有關人士屬非法入境者，按《人事登記條例》的規定及現行政策，他們並不符合獲發香港身份證的資格。
- (三) 任何內地居民如欲來港合法定居，須向內地公安機關申請單程證；如未有內地戶籍，須先行申請戶籍，再申請單程證。據我們瞭解，內地當局會按個別情況，考慮有關人士的戶籍申請。

非法入境或入境後在港逾期逗留，均屬違法。非法在港逗留的內地居民應盡快返回內地，循正規途徑申請來港定居。

打擊網上賣淫活動的措施

16. 李慧琼議員：主席，據報，警方曾透過網上巡邏打擊在互聯網上以交友及“援交”為名的賣淫活動，而現時當局以多項法例(包括《淫褻及不雅物品管制條例》(第390章)、《刑事罪行條例》(第200章)及《防止

兒童色情物品條例》(第579章))打擊互聯網上與賣淫及發布淫穢及不雅物品等有關的違法活動。就此，政府可否告知本會：

- (一) 去年警方透過網上巡邏採取了多少次執法行動，以打擊在互聯網上的賣淫活動，以及有關行動的詳情為何；
- (二) 過去3年，警方每年分別根據上述法例拘捕了多少名涉及上述違法活動的人士，當中分別有多少人被檢控和被定罪、他們被判處的刑罰，以及涉及進行“援交”活動的女性人數及犯罪集團的數目；及
- (三) 過去3年，警方有否評估打擊該等在互聯網上的賣淫活動的行動是否奏效，以及在不同網站的聊天室或討論區進行的賣淫活動有否減少？

保安局局長：主席，

- (一)及(二)

“援交”一詞在本港法例沒有特別定義。一般來說，“援交”或“援助交際”慣指少女或有經濟需要的人士透過公眾信息平台，參與涉及金錢交易的交際活動，部分涉及賣淫。

警方一向致力打擊各種形式的非法賣淫活動，尤其是有組織的賣淫活動及涉及未成年少女的賣淫活動，當中亦包括以“援交”為名的非法賣淫活動。現時，警方可根據多項法例，包括《刑事罪行條例》(第200章)、《淫穢及不雅物品管制條例》(第390章)，以及《防止兒童色情物品條例》(第579章)打擊與賣淫有關罪行，防止有人利用他人賣淫而對其剝削；打擊有組織的賣淫活動，以及減少色情活動對市民可能造成的滋擾。

為打擊個別人士利用互聯網安排非法賣淫活動，警方經常作網上巡邏，包括進入可疑網站的聊天室或討論區，查察是否有人以任何方式安排非法賣淫活動，在有需要時便會採取執法行動。警方並沒有特別就打擊在互聯網上以交友或“援交”為名的非法賣淫活動的執法行動或涉及“援交”活動的人數備存統計數字；但就個別行動而言，警方在近年一項較大型的

行動中，透過網上巡邏收集證據，先後共拘捕23人，其中7人涉嫌招募未成年少女及代為尋找嫖客隨後被起訴及定罪，並被判處最高21個月監禁。

- (三) 自警方加強打擊互聯網上非法賣淫活動的行動後，透過網上巡邏在討論區及交友網站找到有關涉嫌賣淫的公開資訊已較以往減少。部分網主更在其網站加上警告字句，提醒留言者不要參與非法賣淫活動，亦有網主在發現賣淫的資訊時會主動清除有關內容。警方會繼續積極採取執法行動，打擊非法賣淫活動。

在機場鐵路青衣段加建隔音屏障

17. 李永達議員：主席，本人在本年2月11日曾就機場鐵路青衣段加建隔音屏障的工程提出質詢，而當時政府回覆指有關的工程將於本年上半年完成。然而，近日本人仍不時接獲居民有關該路段的鐵路列車發出噪音的投訴。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉上述隔音屏障工程是否已完成；有否監測附近民居的噪音水平的改善情況；若有，詳情為何；
- (二) 過去6個月，環境保護署（“環保署”）接獲有關鐵路列車在上述路段行駛時發出噪音的投訴數目；當中投訴查明屬實的個案數目，以及環保署及其他有關當局採取了甚麼跟進行動；及
- (三) 有否與香港鐵路有限公司（“港鐵”）商討，考慮在所有接近民居的機場鐵路青衣段加建隔音屏障；若有，詳情為何；若否，原因為何？

環境局局長：主席，

- (一) 港鐵於本年3月已完成機場鐵路青衣段加建隔音屏障的工程。港鐵在工程完成後進行的測試顯示工程能有效減低列車經過時的聲響達2至5分貝。
- (二) 過去6個月，環保署接獲一宗鐵路列車在機場鐵路青衣段行駛時發出噪音的投訴。環保署人員曾到投訴人單位量度噪

音，結果顯示列車噪音並未超出法定的標準。環保署亦通知了港鐵有關噪音投訴。

- (三) 根據環保署所得的資料，鐵路青衣段行駛的列車發出的噪音沒有超出標準，故此未有與港鐵商討在其他青衣站鐵路段加建隔音屏障工程。環保署會繼續留意該段鐵路的噪音情況。

規管收費短訊

18. 劉江華議員：主席，據報，有公司向流動電話號碼用戶發出收費的短訊，而大部分該等收費短訊均以“50”作為頭兩個位數字的發訊短碼發出，並要求有關用戶輸入字母或數字以開始使用該短訊所述的服務，然而，短訊並沒有預先聲明會就有關服務收取費用，以致不少老弱婦孺在不知情下須額外繳付有關的服務費用。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，每年當局接獲市民有關收費短訊的投訴的數目及所涉金額；及
- (二) 當局會否考慮監管上述收費短訊；若否，原因為何？

商務及經濟發展局局長：主席，

- (一) 自2009年1月起，電訊管理局(“電訊局”)開始將所有關於流動服務計帳的投訴分類，因此未能提供此日子前有關短訊服務(SMS)傳送收費短訊的投訴數字。2009年1月至9月，電訊局接獲此類的投訴共44宗。糾紛所涉及的金額由少於20港元至約4,000港元不等。
- (二) 流動網絡營辦商所提供的服務，如果涉及具誤導性或欺騙性的行為，電訊局可根據《電訊條例》第7M條作出調查，SMS服務亦不例外。此外，電訊局亦有就SMS的收費資料研究服務營辦商的做法。結果顯示，服務營辦商一般都有於短訊內提供有關收費的信息。不過，個別個案的收費資料有並非在信息開首時即於手機屏幕顯示的情況。

為協助消費者獲得正確資訊，電訊局有透過日常接觸，要求流動網絡營辦商向客戶發送清晰的收費信息。電訊局計劃短期內與業界商討如何改善發收收費信息的安排。此外，電訊局正準備在該局網頁上公布“消費者注意事項”，提醒消費者

在同意使用透過SMS提供的服務之前，應小心閱讀服務條款及條件。電訊局會繼續監察有關情況，有需要時，會加強公眾教育，並評估是否有需要推行進一步的措施。

沙井爆炸事故

19. 張學明議員：主席，據報，近期接二連三發生多宗沙井爆炸事故，引起公眾對沙井安全的關注，路政署正檢查全港的沙井。報道又指出，沙井發生爆炸的風險的高低，主要視乎沙井積聚了多少爆炸性氣體及沙井內喉管的類型，當中以爆炸性氣體進入電訊設施的沙井的風險最高，而煤氣沙井的爆炸風險亦相對較高。就此，政府可否告知本會：

- (一) 預計路政署何時完成檢查全港沙井的工作；目前已完成檢查的沙井中，發生氣體爆炸風險甚高的有多少個，以及它們分布在哪些地區；
- (二) 有否考慮進一步改善進入沙井工作的人士的安全設備，以減低發生意外的機會；
- (三) 現時就沙井內各類喉管的物料所定的安全標準的詳情，以及會否針對有較高氣體爆炸風險的沙井，研究提高該類沙井內喉管物料的安全標準；若否，原因為何；
- (四) 有何新措施減低爆炸性氣體(例如沼氣)在沙井內積聚；及
- (五) 會否考慮制訂全港性的沙井爆炸風險分級表，並供公眾查閱？

運輸及房屋局局長：主席，

- (一) 為更仔細評估公共道路上沙井的系統性爆炸風險，以及研究相關的預防措施，路政署於2008年5月完成《預防公共事業沙井氣體爆炸》的研究(“研究”)，該研究就不同公用事業轄下沙井的氣體爆炸風險得出的結論，顯示煤氣沙井與電訊設施沙井的風險水平較高。但是，個別沙井實際上存在的風險，則與其設計、安裝與周圍環境(如附近是否有易燃氣體的源頭)等息息相關。由於不同種類的沙井在運作、維修及安全

各有獨特性，因此不同的沙井按其分類由各有關機構／部門監管。路政署的研究集中探討各類沙井整體上的爆炸風險及預防爆炸的措施，目的並不是要為全面檢查全港所有沙井，不過，最重要的一點，是研究所提出的改善安全、減低風險和意外的措施，得以落實和跟進。有關這方面的詳情，載於答覆以下的第(三)及(四)部分。至於各類沙井的一般安全檢查，由各有關機構／部門按其他既定程序執行。

- (二) 沙井工作的安全主要由勞工處執行的《工廠及工業經營(密閉空間)規例》(“規例”)規管。該規例訂明在密閉空間工作的安全要求，包括要由合資格人士進行風險評估，工人也要接受認可的安全訓練。在執法方面，勞工處會巡查密閉空間工作情況，同時會在晚間突擊視察。任何東主或承建商違反規例，最高可被判罰款20萬元及監禁12個月。

勞工處亦透過各類宣傳推廣活動，提高業界對密閉空間工作的安全意識，其中包括：

- 出版刊物，向有關持責者提供實務指引，推動恪守規例，這些刊物包括《密閉空間工作的安全與健康工作守則》、《沙井工作安全簡介》及《預防渠務工程氣體中毒事故》；
- 播放電視宣傳短片，以及電台宣傳聲帶和短劇；
- 舉辦巡迴展覽；及
- 舉辦健康講座。

(三)及(四)

現時不同種類沙井內所安裝的喉管及閥門物料，均符合相關安全標準。上述研究亦提出下列可行措施，有助降低沙井內積聚爆炸性氣體的風險：

- 密封連接至沙井的喉管，防止爆炸性氣體進入沙井並在該處積聚；

- 把沙井內的空間以較輕和防火的袋裝物料填滿，防止過量爆炸性氣體積聚；
- 連接沙井至通風口或為沙井裝設有通風口的井蓋，加強沙井通風；及
- 在沙井井蓋安裝抑制裝置，防止井蓋因爆炸而大幅度移位。

研究也建議有關政府部門及公用事業機構，按其實際需要，在轄下各類沙井實施以上預防措施，路政署已將研究的相關資料轉交有關政府部門、公用事業機構和監管機構參考和跟進。

電線沙井

按照研究的建議，路政署已為轄下所有電線沙井完成改善工程，把沙井內的空間以較輕和防火的袋裝物料填滿，防止過量爆炸性氣體積聚，減低沙井氣體爆炸的風險。

電力設施沙井

本港電力公司的地下供電電纜一般直接埋藏於泥層下，而非採用地下管道系統，因此易燃氣體進入電力設施沙井的機會相對較低。兩間電力公司亦有檢查各自擁有的沙井以確保安全，機電工程署會監察他們的工作進度。

排水及水務設施沙井

至於渠務署及水務署轄下的沙井，排水渠提供了通風的功能，減低設有排水渠的沙井氣體積聚的風險，而供水管則被密封，喉管與沙井內的牆壁沒有空間，爆炸性氣體不能進入水務設施的沙井。然而，渠務署亦會繼續經常對其管轄的污水渠及沙井進行防預性清洗工作，進一步防止及減少爆炸性氣體(例如沼氣)積聚的風險。

煤氣沙井

中華煤氣有限公司(“煤氣公司”)正根據研究建議，為有需要的煤氣沙井於井蓋安裝抑制裝置，防止井蓋因爆炸而大幅度

移位，預計可以在2009年年底完成有關的改善工程。此外，煤氣公司亦實行了一系列減少煤氣喉管泄漏的措施。該公司於2006年起，為全港的地下中壓墨鐵喉管進行例行探漏測量的次數，由原來的每年3次增加至6次；機電工程署也加強了定期巡查和突擊視察。煤氣公司亦有訂定每年的更換喉管計劃，安排更換中壓墨鐵喉管為抗漏性更佳的聚乙烯喉管。

電訊設施沙井

電訊管理局已成立由固定網絡營辦商、路政署、機電工程署及消防處組成的聯合小組，致力訂定適用於電訊沙井的緩解氣體爆炸措施，以及實施計劃。該小組定期舉行會議，協調緩解措施的制訂和風險評估等工作，目標在於訂立一套緩解氣體爆炸風險的指引或實務守則，供有關的固定網絡營辦商遵從。

- (五) 上述研究已評估了各類沙井的相對氣體爆炸風險，並針對問題提出了具體的預防措施，有關機構也已經進行相應的工作，進一步減低這些設施的風險。有關機構及部門均認為沒有需要就個別沙井的相對風險制訂分級表。

聯繫匯率制度

20. 葉劉淑儀議員：主席，據報，由於近月各地熱錢不斷流入本港，截至本年9月15日的本港銀行體系總結餘增至約2,300億港元，而截至本年8月底本港的貨幣基礎增至約7,900億港元。此外，近月本港的房地產市場(特別是豪宅市場)亦在內地買家支持下不斷上升，令市場關注房地產市場將出現泡沫爆破的情況。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否瞭解，近期本港樓房價格不斷上升的情況是否因各地熱錢持續湧入本港市場所造成，以及政府有沒有打算採取措施防止整體房地產市場出現“過熱”情況；
- (二) 鑑於貨幣發行局制度的運作機制要求，香港金融管理局(“金管局”)須在港元對美元的匯率觸及7.75港元的強方兌換保證匯率的水平時向市場注資買入美元，有否評估金管局不斷增加港元供應的措施會否引發消費物價上漲；若會，金管局如何抑制該等物價上漲的情況；

- (三) 當局會否考慮擴大港元兌美元的匯率浮動空間，以促進本港宏觀經濟的長遠發展及保持金融體系的穩定；及
- (四) 鑑於本港經濟與內地越來越緊密，而中國與美國卻長期處於不同的經濟周期，政府會否考慮將來把港元與人民幣掛鈎？

財政司司長：主席，

- (一) 房地產價格升跌取決於房屋供應量和市場對房屋的需求。銀行體系流動資金充裕，是眾多影響房屋需求的因素之一。其他主要因素包括基本經濟條件、市場信心、家庭財政狀況、置業負擔能力和機會成本等。

在金融海嘯的衝擊下，香港家庭收入普遍下跌，但由於按揭利率處於低水平，一般家庭的置業負擔能力仍相對穩定。以購買45平方米實用面積的單位為例，根據第二季數字，一般20年期的按揭供款約佔私人住宅住戶入息中位數的34%左右，遠較1997年高峰時的93%為低，亦較過去20年平均水平的53%為佳。

金管局注意到豪宅價格近期急速上升，其中E類物業(面積160平方米或以上)的價格已超越1997年第三季的最高水平，銀行為豪宅市場提供按揭貸款的風險已明顯增加。現時個別豪宅樓價已升越1997年高位，而中小型單位樓價相比1997年高峰期則還有大約四分之一的差距；過去數月近九成的成交量都是集中於中小型單位(即70平方米以下的單位)，並仍以家用家為主。

為了確保銀行妥善管理按揭貸款業務的風險，以保障銀行體系的穩定，金管局於今年10月23日發信，要求銀行將價值2,000萬港元或以上的物業的按揭成數上限由七成調低至六成。金管局亦同時要求銀行加強按揭貸款業務的風險管理，包括審慎估算物業價值和小心評估借款人的還款能力，特別應留意現時極低的息率回復至較正常水平時對借款人還款能力的影響。金管局計劃短期內進行一輪專題審查，確保銀行遵守上述規定。

政府對私人住宅市場的政策方針，是要維持公平和穩定的環境，讓物業市場持續健康發展。特區政府非常關注房地產市場，特別是豪宅單位樓價，近月來的飆升趨勢。正如特首在施政報告中指出，我們會在未來數月密切監察市況，在有需要時優化土地供應安排，並與市建局及港鐵公司磋商，加快把準備就緒的住宅用地推出市場。政府非常清楚我們的政策決定皆會對樓市運作有重要影響，因此政府會謹慎行事。

- (二) 在聯繫匯率(“聯匯”)制度下，香港從美國引入低息環境和量化寬鬆的貨幣政策。寬鬆的貨幣環境對還是處於復蘇初期的香港經濟是合適的。當然持續寬鬆的貨幣環境長遠而言可能會增加通脹的壓力，但本地通脹自2009年年中起一直處於溫和狀態，情況應該不會在短期內急劇改變。

由於全球經濟復蘇緩慢，我們預期全球通脹壓力短期內仍然溫和。另一方面，當全球通脹重臨時，各國中央銀行，包括美國聯邦儲備局，應該都會紛紛撤出量化寬鬆政策及加息。在聯匯制度下，香港將會跟隨美國收緊貨幣狀況，抗衡通脹壓力。

在聯匯制度下，香港的首要貨幣政策目標是維持港元兌美元的匯率穩定，而不是調控資產價格或消費物價通脹。對香港這類細小而開放的經濟體系而言，不論在浮動或固定匯率制度下，其貨幣政策的空間都被龐大又波動的資金流所限制。多年來已證明，聯匯制度是香港貨幣穩定的重要基石。

- (三) 擴大港元兌美元的匯率浮動空間對本港宏觀經濟的長遠發展及保持金融體系穩定是沒有益處的，這只會誘發市場揣測當局會進一步擴大匯率浮動空間，增加投機買賣，損害聯匯制度的公信力。再者，在現時的情況下，此舉也會使市場對港元兌美元升值的預期增加，而引發更多資金流入。
- (四) 考慮過眾多因素後，我們認為美元仍然較人民幣適合作為港元的掛鈎貨幣，其原因如下：

- (i) 由於人民幣仍然不能完全自由兌換，因此將其作為儲備貨幣存在技術性困難，但單單考慮貨幣是否自由兌換並不足夠。選擇掛鈎貨幣還須考慮其他因素，當中包括該貨幣能否讓香港維持貨幣及金融穩定，對香港

作為國際貿易及金融中心的潛在影響，以及兩個經濟體系所面對的衝擊是否一致等因素。

- (ii) 由於美元仍然是國際上從事貿易及金融交易最常使用的貨幣，因此將港元跟美元掛鈎可以促進香港作為國際貿易及金融中心的發展。
- (iii) 雖然香港跟內地的經濟及金融關係日益密切，但內地與香港兩地經濟仍然處於截然不同的發展階段，兩者之間的差距不可能在短期內消失。
- (iv) 金管局的研究顯示，港美經濟周期的相關性仍然較內地與香港周期的相關性為高。因此，在經過不同經濟周期起伏後，美國的貨幣政策取向大致會較適合香港的情況，雖然在短期內未必如此。
- (v) 若要判斷聯匯制度是否適合香港，我們應該看看聯匯制度是否在整個經濟周期中發揮穩定貨幣和金融的作用，而非只着眼於經濟周期中某一點的狀況。

議案

主席：議案。根據《殘疾歧視條例》就批准《2009年殘疾歧視條例(修訂附表5)公告》而動議的決議案。

我現在請勞工及福利局局長發言及動議議案。

根據《殘疾歧視條例》動議的決議案

勞工及福利局局長：主席，我動議通過印載於議程內我名下的議案。這項決議案的目的，是請議員批准根據《殘疾歧視條例》(“《條例》”)第87(2)條，修訂《條例》的附表5，把香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)為某一特定組別的殘疾人士所提供的票價優惠，列為附表5下的進一步例外情況。

港鐵公司在本年5月宣布，建議在本年年底前，向12歲至64歲殘疾程度達100%領取綜合社會保障援助的殘疾人士和同一年齡組別領取傷

殘津貼的殘疾人士，提供約為半價的票價優惠。政府十分歡迎港鐵公司的建議，相信這將有助於鼓勵殘疾人士更多外出參與活動，以及增加接觸社羣，從而促進他們融入社會。這項建議的目的，與政府促進殘疾人士全面融入社會的康復政策目標是一致的。

(代理主席劉健儀議員代為主持會議)

因應港鐵公司要求在法律上明確肯定票價優惠計劃(“優惠計劃”)不會構成違反《條例》，我們有需要修訂《條例》的附表5。由於在《條例》下，“殘疾”一詞的定義非常廣泛，港鐵公司只為某一特定組別的殘疾人士提供票價優惠，有可能會引起有關優惠是否抵觸《條例》的爭議。就此，平等機會委員會(“平機會”)及律政司曾研究可否依靠《條例》第50條的例外條文作為抗辯理由。平機會和律政司均認為，優惠計劃雖然可以根據《條例》第50條提出抗辯，但抗辯理由可否成立，最終要由法庭作出裁決，因此仍存在不明朗因素。有見及此，為了盡量減低港鐵公司在推行優惠計劃時有可能會帶來的法律訴訟風險及爭議，政府現就優惠計劃的內容，建議對《條例》附表5作出修訂。

我十分感謝議員同意無須成立小組委員會來進行審議，讓我可在今天順利動議通過這項決議案，從而使優惠計劃可以盡快推行。

議員如果於今天通過這項決議案，有關的《修訂公告》最快可於本月6日(即後天)刊憲生效，以便港鐵公司可配合它的時間表，在今年年底前實施優惠計劃。我希望議員支持這項決議案，讓有關殘疾人士盡快受惠。

代理主席，我謹提出議案。多謝。

勞工及福利局局長動議的議案如下：

“議決批准行政長官會同行政會議於2009年10月6日訂立的《2009年殘疾歧視條例(修訂附表5)公告》。”

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：勞工及福利局局長動議的議案，予以通過。

王國興議員：代理主席，立法會經過8年爭取殘疾人士的乘車優惠，終於等到今天，香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)作出了讓步，政府也提交了決議案，修改《殘疾歧視條例》和更改有關附表，為港鐵公司推行殘疾人士票價優惠清除障礙。

然而，這項決議案對受惠人數方面有着一項限制。正如局長所說，優惠只提供予某一組別。這裏涵蓋的只是100%殘疾綜援受助人和領取傷殘津貼的人士，而年齡又介乎12至64歲。根據這個組別的統計，只有96 000位殘疾人士可以獲得這項接近半價的港鐵乘車優惠。我認為這種做法未能讓殘疾人士得到很充分的滿足，因為這優惠是有着某一方面的局限。因此，非殘疾綜援受助人如果不是100%殘疾，便無法得到優惠；非綜援人士和非領取傷殘津貼的人士也得不到受惠。

因此，我覺得今天政府走了這一步，港鐵公司走了這一步，只是一個突破。但是，由於過往立法會經過多年的爭取，梁耀忠議員亦多次和每年也提出相關議案，我們各位議員亦十分支持政府要盡快落實這項優惠，在這情況下，對這次突破性的修改有關條例，我只能支持這項突破，亦希望在突破之後能進一步擴闊，最終要惠及所有殘疾人士。因此，今天我的支持是有條件的支持。

如果今天立法會通過這項決議案的話，便是我們爭取殘疾人士半價優惠的第一步，但這並不是最終的一步。我覺得引用一句話很合適，便是“這項優惠改善尚未成功，同志仍須努力”。因此，我希望本會的同事無分黨派，在今天爭取到這項突破後，要再齊心努力繼續向政府爭取。我希望政府在今天這項決議案獲得本會支持和通過後，不要覺得政府做了這一步便已算足夠，以為萬事大吉，以為殘疾人士的乘車優惠已經得到妥善、全面和徹底的解決。作為政府，我覺得它要盡本身的責任，代表納稅人關顧所有殘疾人士；特別在港鐵公司股份的組成中，政府亦是大股東，政府的意見其實可主導港鐵公司的決策，主導港鐵公司究竟是否提供半價優惠予殘疾人士。所以，在這情況下，我覺得政府在本次決議案獲得通過後，便要適時地作出檢討。

在這情況下，我也希望政府能夠作出一項回應，在此優惠實施一段時間，例如在1年之後，就此再進行檢討，因為現時所訂的100%傷殘，其實當中還有很多弊病和漏洞。好像我前年協助的一位殘疾人士，他因工傷而要切掉右小腿，但附表甲中的殘疾定義是，要在四肢中缺失了兩肢才可被定義為殘疾，如果只缺失了一肢也不算是殘疾，這是多不合情理呢？這位人士是駕駛鏟車的，他工作時要攀上貨櫃，但他只有一條

腿，不能踩油，如何能駕駛鏟車，如何能攀上貨櫃呢？普通人都認為他是殘疾人士，但他竟然不能符合已過時的附表甲中的殘疾人士定義。對此，我們會另外再進行爭取，我不在這裏多花唇舌了。我舉出這個例子是要說明以現在的規限，按照殘疾人士的定義資格，這是有着很大的局限性、不合時宜和過時，是不合理的。因此，在我們今天通過了這項決議案後，我希望政府亦能在1年後進行檢討。

在1年後的檢討，其實應該考慮把優惠放寬至陪伴殘疾人士乘搭公共交通工具的陪同者，因為其實那些陪同者的交通費負擔都是“羊毛出自羊身上”，也是一個很大的沉重負擔。其實，殘疾人士是要有陪同者的，這亦是他們參與社會和在社區裏活動的必需幫助，為何不可以也提供給他們呢？現在只提供給殘疾人士本人，陪同者是並沒有被考慮到的。

另一方面，我亦很希望港鐵公司能進一步改善現時港鐵的所有月台和大堂等的無障礙措施，使這些無障礙措施能真正符合……今天如果我們通過落實決議案，便能鼓勵更多殘疾人士使用港鐵這種交通工具。因此，我很希望，尤其是東鐵沿線的鐵路月台要進一步和盡快改善，否則，月台和列車之間如果仍然有着很闊的距離，即使鐵路公司讓殘疾人士的輪椅進入車廂，他們也難以越過那道鴻溝，所以是無法乘搭東鐵的。

此外，既然政府鼓勵殘疾人士參與社會活動，我亦在早前的一項議案的修正案中提到，希望政府能考慮殘疾人士駕駛者。他們如果使用私家車，便應該獲得汽油稅、牌照費和隧道費等優惠，根據時勢的需要和改善的需要，而作進一步的改善和放寬。

最後，我很希望局長能聽到我們議會一致和多年的意見，我們最終希望全社會對於殘疾人士，能提供全面而不只限於某類別的半價乘車優惠，這便是既有人道亦有愛心，而最終這也能體現全社會關顧殘疾人士的願望。

多謝代理主席。

梁耀忠議員：代理主席，我今天的心情是比較矛盾的。正如王國興議員所說，我本來是很開心的，因為多年來，由我本人、殘疾人士團體及關注殘疾人士權益的朋友共同爭取這項交通半價優惠，已歷時10年之久，把相關議案提交議會也有8年。經過這麼長的時間，得到今天的結果，

當然令我們開心，局長。然而，問題在於這個結果是否也令大家愉快呢？當然不是。因為今次可以受惠的，只是那些已向政府申領社會福利而傷殘程度達到100%的殘障朋友，否則便不會受惠。事實上，以人數來說，現時約有11萬人受惠，只佔全港殘疾人士的一半，即還有一半人未納入保障範圍。對於這一點，我們真的很不開心。

不過，正如我剛才指出，有優惠總比沒有的好。事實上，今次這一步已令我們感到振奮。原因是甚麼呢？最主要的原因是香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）今次獲得政府投資200萬元，令它可以開發八達通。不但乘搭港鐵的人可以使用八達通，日後如果其他公共交通機構（包括專營巴士）同意的話，這些優惠也可以惠及其乘客，這一進展令我們覺得有了希望。然而，代理主席，這當然只是一個希望，不知道能否實現。即使可以實現，也不知道要待何時，會否好像以往的8年抗戰般才能實現呢？我們不希望看到這種情況。

代理主席，對於今天這項修訂，我其實想再修正。為甚麼呢？因為我希望不單惠及港鐵公司的乘客，而是惠及所有交通機構的乘客，且無須再次作出修訂，一次過便最好。不過，我不想令政府覺得我製造事端，阻礙了大家的時間，所以我今次沒有提出修正，希望這項修訂能盡快通過後，正如我剛才所說，我們走出了第一步，便可以再走第二及第三步。然而，代理主席，我希望局長要明白，如果《殘疾歧視條例》（“《條例》”）仍獲重視及肯定的話，我們今天是無須作出修訂的，只不過大家為了盡快促成好事，便強要修訂《條例》而已。

因為《條例》第50條已清楚規定，凡任何合理地向殘疾或某類殘疾的人提供貨品或使其可獲得或享用服務、設施或機會，並不違法。《條例》清楚說明，如果他們提供的話，是不違法的。但是，政府要保障自己，於是便要作出修訂。我們不想再爭拗下去，因為我們的小組去年已工作了1年，如果再爭拗下去，我擔心要再花1年或甚至更長的時間。因此，我們採取退讓的態度，希望政府能夠盡快推行。不過，我相信不但王國興議員，其他稍後發言的議員也同樣會說，我們不會就此止步，我們會再督促局長再加把勁，包括剛才提及的其他專營巴士，把受惠的殘疾人士盡量擴大，不要太狹窄，只有申領社會福利及殘疾程度達100%的人士才能享有，我也希望當局能做到。

否則的話，我仍會覺得有歧視，仍會覺得不公平、不公道。在這方面，我希望局長今天能看到各位同事非常齊心支持這項修訂，也希望他稍後如果再有機會發言時，能給我們信心，告訴我們今天只是大家共同走出的第一步，我們還會走出第二和第三步，而所需的時間也不會一如以往般緩慢，而是會快速得多，那麼我們便會更開心。

王國興議員剛才說，希望這計劃推行1年後便作出檢討。當然，這不是一項不好的建議，亦是可以考慮的範疇之一，但我覺得檢討沒有必要，因為這個問題社會上已有共識，只不過一些機構不願意這樣做，特別是一些專營機構，甚至港鐵公司也不願意這樣做。因此，既然我們現在已邁出第一步，便應盡快邁出第二、第三步，令我們真的取得效果，達到最重要的目標，這目標是甚麼呢？我們爭取半價優惠的觀念主要有兩個目的：第一，是“傷健共融”；第二，是讓殘疾人士獲得“平等而無障礙的運輸環境”。這兩個概念最為重要，我們並非貪圖優惠，而是希望能夠造就一些環境，讓一些朋友能夠平等地融入社會，這才是最主要的目的。然而，現時只有部分人士才可做到，有違傷健共融及無障礙地融入社會的目的和原意。所以，我希望局長明白我們的用心。

同時，我覺得王國興議員剛才提出的問題是值得局長三思的，便是陪同者的問題。陪同者確是一個問題。因為即使是坐輪椅的朋友，他也不能坐完港鐵後便可以自行到達目的地，他還要經過不少斜路，而且不少地方的無障礙通道現時仍未完善。在這情況下，他確須有陪同者。然而，陪同者卻要付全費，雖然他做義務工作，為政府協助一些朋友融入社會，但他要付全費，這是否好像在懲罰他呢？即使不是懲罰，亦阻礙他參與這些義務工作。為甚麼呢？因為他不但付出時間，還要付出金錢，要付出時間並不太難，但付出金錢卻並非人人都是那麼容易的。所以，我不希望常常說一些虛有名詞，聲稱社會已推行傷健共融，雖然推行政策了，但不表示能夠實踐，這是沒有用的，這也是最重要的。局長經常說要“到位”，何謂到位呢？現在我們只能說到了一半，仍未到全位，我希望能到全位，好嗎？這才是最重要的。

因此，代理主席，我支持今天這項修訂，希望局長能聽取我們的訴求，盡快實踐傷健共融，讓殘疾人士擁有一個無障礙的交通環境，能夠完完全全地投入社會，與我們一起生活。

謝謝代理主席。

梁家傑議員：代理主席，我代表公民黨表達我們是十分支持這項決議案的。但是，如果我們細心咀嚼剛才局長的簡短發言，便可看到我們是絕未到達終點的。如果今次向殘疾人士提供交通優惠措施，可惠及所有根據殘疾定義下有需要使用交通工具的人士，便根本無須有今天的決議案，因為你們是擔心其他符合殘疾定義的人士將被歧視，才提出今天的決議案。據局長表示，這是為港鐵實施此優惠措施而清除障礙。故此，代理主席，殘障人士確有需要融入社會，他們能夠行動自如到達想去的地方是十分重要的。

剛才局長於簡短的發言中亦提及，他肯定傷健共融及殘障人士融入社會的價值。我相信局長將會繼續努力，並與立法會的同事立場一致，希望這次的措施只惠及12歲至64歲，100%傷殘及現正領取綜援的限制，只是在長達8年的長期爭取中所跨出的一小步。希望在取得這次突破後，能逐步擴展至其他殘疾人士及交通工具。我們亦同意須顧及其他議員發言時所提及的陪同者，這亦是當局應努力朝向的目標。代理主席，我想表達的意見亦已由剛才兩位議員提出了，所以我不想耗用太長時間。事實上，這8年的長期爭取，也體現了立法會不同黨派及議員的一致立場。我相信局長亦已聽見，亦希望在取得這次小突破後能繼續努力。

譚耀宗議員：代理主席，我現就勞工及福利局局長今天根據《殘疾歧視條例》動議的決議案代表民建聯發言。

這項決議案原則上是為香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)履行於本年5月宣布向殘疾程度達百分之一百的綜合社會保障援助受助人和領取傷殘津貼的殘疾人士提供票價優惠所作出的技術性修訂，讓有關優惠能夠在今年內落實，以減輕殘疾人士的交通費負擔。民建聯對這項決議案表示支持，這亦是我們長期以來共同爭取的成果。我們相信票價優惠能夠增加殘疾人士外出活動的誘因，從而促進他們融入社會。

港鐵公司率先為殘疾人士提供票價優惠的做法，為香港的公共交通業界起了帶頭作用，亦為關顧殘疾人士的交通需要走出了一步。我們希望政府能夠積極推動其他交通工具營運者仿效港鐵公司的做法，並履行企業的社會責任，為殘疾人士提供票價優惠，讓他們在交通上享有更多選擇和方便。

政府在推動有關政策的同時，亦應考慮為更廣泛類別和不同殘疾程度的人士提供票價優惠，因為該等人士的殘疾程度縱使未達到社會福利署(“社署”)百分之一百的定義，他們在使用公共交通時亦面對不同程度的不便和限制。香港作為一個和諧及關懷的社會，為能夠鼓勵他們更多出外活動和工作，向他們提供票價優惠亦非常合情合理。我們希望政府能夠在這項政策上繼續積極推動，使殘疾人士能夠全面受益。

(主席恢復主持會議)

除票價優惠外，政府亦應繼續積極推動“無障礙運輸”的政策作為配套。有很多行動不便的人士經常向我們反映，往往便是因為在主要通道上的數級樓梯，使他們不能到達想前往的地方；往往便是因為他們須乘搭的巴士路線的低地台巴士數目不足，使他們失去外出的意欲。政府須同時解決這方面的問題，方能真正鼓勵殘疾人士融入社會。

社會近日對於社署審批傷殘津貼的程序和機制表示關注。這作為香港提供社會保障的重要一環，我認為署方有責任完善有關的程序和機制，讓有需要的人士得到適切的援助，以便能享受票價優惠。

謝謝主席。

李卓人議員：我看了今天這項決議案的內容後，有一點怪怪的感覺，因為是只提及香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)。當然，我們也知道，現時只有港鐵公司願意提供優惠，但我希望將來可以爭取到全部巴士公司也同樣會提供優惠。如果但凡有巴士公司願意提供優惠，政府便要到來立法會提交一次議案，指出是哪間巴士公司，其實是否有此需要？為何不可以說明是香港的公共運輸機構？即使政府說明它們不會歧視，這也是可以的。政府其實可以說所有公共運輸機構.....政府可以列明是哪些運輸機構，然後說如果這些運輸機構提供優惠，是不會違反法例的，這樣便會更清楚、清晰。否則，如果按照現時的做法，每次有巴士公司說提供優惠，政府便得每次來立法會提交議案了。

無論如何，大家是走出了一步，亦能令巴士公司看到，所謂的法律障礙其實並非一種障礙。如果大家願意做，是隨時可以到來立法會提出議案的。大家都看到，立法會議員都很支持，甚至不用召開小組委員會會議，因為大家也知道正在做甚麼，大家均希望可以盡快惠及傷殘人士。然而，很可惜，今次只有港鐵公司提供優惠。我很希望局長盡快和努力地鼓勵所有運輸機構跟隨港鐵公司的做法，提供半價優惠。我們說社會要共融，但現在只是空談。如果殘疾人士因為經濟困難而無法融入社會，參加活動，這其實便是一種障礙。金錢是一種障礙。港鐵公司今次移除了這障礙，我們希望其他巴士公司皆可以效法。

然而，我希望局長——應該是運輸及房屋局局長——可以關注巴士公司的另一個問題，那便是低地台巴士的問題。即使我們成功令巴士公司提供優惠，但如果低地台巴士的數量不足，即使提供了優惠，殘

疾人士也是無法享用，因為他們很困難才可等候到一輛低地台巴士來到。因此，我們要雙管齊下，一方面盡快讓他們可以享受半價優惠，另一方面則盡快要求巴士公司在更換巴士時要全部改為低地台巴士。巴士公司要有一個很清楚的更換巴士時間表。我們希望真的可以盡快達到社會共融。

很可惜，過了這麼多年，步伐仍像蝸牛般慢。大家都知道，爭取港鐵公司提供優惠花了8年時間，如果我們爭取另一間巴士公司提供優惠又要花8年，便真的是望到頸項也長了。我不希望時間表是這樣。我希望局長在下年度可以令所有巴士公司提供優惠給我們的傷殘人士。

多謝主席。

黃成智議員：主席，我們逼不得已支持今天這項決議案，因為它反映了如果想做好事，我們便要做得小心一點，否則，一如這項決議案般，提供了優惠，但可能被控告歧視，變成做好事卻得不到好結果。我希望特首以此為鑒，如果他以後再推出一些他認為大眾都會覺得是好的政策時，請他考慮得小心一點。

主席，這項決議案讓我們看到，我們爭取了這麼多年的殘疾人士交通優惠的確姍姍來遲，但仍只有部分殘疾人士，即只有百分之一百傷殘的人士才可獲得這項優惠，這其實也是聊勝於無。我們希望在未來，九巴……尤其是巴士公司，現在便應效法港鐵公司，盡快提出優惠政策。

民主黨固然支持這項決議案，但我們還希望政府或其他交通工具機構進一步做工夫。這次的優惠，只是提供給百分之一百傷殘的人士，而百分之一百傷殘的人士在使用這種交通工具時，身邊一定，甚或大多數會有一名陪同者，跟隨他們前往目的地，但這名照顧者卻要支付全費。如果港鐵公司優惠殘疾人士，它不會有實際損失，相反，如果更多殘疾人士使用這種交通工具，同時又多了一名健全人士(即照顧者)使用這種交通工具，而他們是要支付全費的，這其實是增加了港鐵公司的收入。

在這種情況下，我想日後更須在這方面研究，這些支援者或殘疾人士的陪同者，是否也應該獲得半價優惠呢？我們會將此放入議程內，稍後作詳細討論。

可是，很明顯，我覺得港鐵公司只給予百分之一百殘疾的人士半價優惠，對它來說並無甚麼損失，甚至會增加了它的收益。所以，其他巴

士公司更應該效法。我希望這項決議案日後可加入其他公共交通工具，好讓它們所做的好事，能夠得到市民欣賞，不會只是草草地做一些好事而得不到好結果。

謝謝主席。

梁國雄議員：主席，這項議案令我想起本會的前議員張超雄，他以往一直爭取這方面，但他現已不在這議會內。我想如果全部立法會議席皆由直選產生，他可能今天也在聆聽自己有份爭取的成果。當然，我知道梁耀忠議員也爭取了很長時間。

我們的問題是甚麼呢？便是每次改革也顯示這個由小圈子選舉產生的政府的不堪，例如慳電膽本身是一項改革，但卻令我們看到政府的不堪。

港鐵公司表示，既然傷殘人士已爭取了這麼久，所以現在便給予百分之一百傷殘的人免費乘搭港鐵，我認為這來得太遲和太少。我們看到政府的政策是肢離破碎的，是屁股指揮腦袋的。讓我舉出一個例子，我曾就安老問題詢問張建宗局長，有七千多人因未能在5年內申請入住老人院而含恨而終，他即表示居家安老，並說會向照顧長者的人提供資助。

現時的要求是百分之一百傷殘，還要失去兩肢才算，只失一肢也不合乎資格——是王國興議員說的，但他現時不在席。即使失去一肢也不行，要失去兩肢才可以自行申請，那當然要有人照顧。難道他不是發善心的嗎？

有人問及提供安老院的進度，現時我們倡議的居家安老是一項貼身的服務，但那些人現在怎樣呢？根本沒有政策。同一套邏輯在不同的情況便完全不同，這是典型人格分裂症，我見識得多了。當局的統治有沒有邏輯的呢？對於那些不幸的人，當局是會資助一些幫助他們的人的，不管是政府動用公帑資助也好，是補助也好。正因如此，我在局長回覆後便指他不該。上次的情況也是這樣，我問局長如何減貧，他便說正在處理安老的問題。

我們這個城市有一點是大家皆稱道的，我也認為做得不錯的，只是八達通的收費稍嫌過高。我們的八達通有這麼好的計算方法，有關的資料可以好好用作統計，更可透過這機制大致掌握市民如何使用交通工具，方便提供補助。有別於其他城市，我們的城市相當集中，易於計算。

現時只有港鐵公司提供，但對港鐵公司也說到口乾了。我想問局長，難道老人家沒有這需要嗎？現時港鐵公司動輒便說這是當局所作的孽，當天將港鐵公司私有化，是嚴重的施政錯誤。當局沒有膽量糾正這個錯誤，其後又說要照顧小股東的利益，故此不能進行改革，這是否太無賴了呢？回購港鐵公司要多少錢呢？怎能興建廣深港高速鐵路呢？這些是否“冤枉錢”呢？該做的不做，卻做其他事情。

我們經常叫當局做好一點，利用鐵路系統向那些被認為是弱勢社群的人提供優惠，但它卻說很抱歉，因為恐怕會有超過20%的小股東會控告政府。當局何不向李澤楷學習呢？他懂得玩弄小股東，大家何曾聽過小股東可以控制大股東？當局根本是強姦民意，只是假設會有小股東像政府一樣喪盡天良而興訟，會因為當局提供優惠而控告它，指它不照顧小股東的利益。當局有否進行調查研究呢？政府不是很喜歡搞民調的嗎？在研究政制改革期間，政府便經常捏造假民調欺騙我們。當局大可進行民調，看看小股東會不會如此不該，像這個政府那樣不該。

首先，當局已跟港鐵公司說到口乾了，那麼，兩巴又怎樣做呢？當局可以提供資助以更換歐盟IV期的車輛，為何不撥款更換高地台的車輛？我想告訴大家我的一些經驗，有一次我在柏林吃早餐時，有一個人在大吵大鬧，我不知道他在罵些甚麼，因為我不懂德文。原來他在罵為何等了兩班車仍未有低地台車輛。雖然只等了兩班車，但他已吵得不可開交。我最初也覺得他很討厭，但後來有人告訴我，我也認為他罵得對，因為柏林政府提倡的是一個人民政府、一個和諧社會。

現在弄成這樣子，當局不去臉嗎？難道要我像柏林那個人一樣大罵曾蔭權和張局長，他們才安樂？如果是這樣的話，我便呼籲全香港類似的人，每次也像柏林那個人般大吵大鬧，指名道姓，是曾蔭權和張建宗把他們害成這樣子的。這不是此一時、彼一時嗎？車行沒有生意，當局便津貼它們換車。局長有否想過要這樣做？正如剛才李卓人所說，即使減了車費，但沒有該類車輛，他們也是不能乘搭的。是否由張建宗扛着那些人上車呢？不是吧。

所以，很簡單，當局的政策便是這樣，是肢離破碎的。每次想做好事 —— 當曾蔭權的民望插至低於50分時，希望開會想出好的建議振振民望，卻因抵受不了腦裏的鬼，即市場為大，也抵受不了現實上在吃鮑參翅肚和跟有錢人杯酒言歡時，他們所施加的壓力，於是好事變成壞事，或壞事變成更壞的事。

由張超雄——一位我很敬佩的朋友——沒有當議員開始，我便想功能團體選舉還不算萬惡嗎？試想想，今天保皇派說大家全體一致，“老兄”，不要欺騙我吧！其實，是這數年來逐步迫使本會一致的，但仍有很多不滿，說這樣不行、那樣不行，又或是下不為例，不可再擴展。主席，每年的暑假——你有度假嗎？我也想度假——也無法度假，因為7月底一定有一羣人在港鐵站的大堂內叫囂，高聲指罵港鐵公司無良、政府無良，連傷殘人士也不提供優惠。

每次我們在那裏喧鬧，身旁的人最初也避之則吉，因為我們確實很喧鬧，好像我一樣喧鬧，但後來便知道不是那回事。港鐵站內輝煌的大堂原來是聖殿的賊窩，是由香港人付鈔的。每天也在上演不公的鬧劇，每年也有人在指罵它。我親眼看到一名家長教導其子女說，那些不是壞人，誰使他們要走來這裏的才是壞人。接着，那個孩子還跟我打招呼。這是一年一年逼出來的。這個行之有效的小圈子議會推行這麼小的改革，也要前議員張超雄……小圈子選舉令他沒法……我可以打賭，如果本會推行全面直選，他一定有機會看到今天這一幕。今天其實是很可悲的，因為大家在顛倒歷史。

我們在討論港鐵公司吞併前九鐵公司時，說得天花亂墜，由一家部分私有化的大企業吞併另一家由政府全資擁有的鐵路企業是對的，因為可以更有彈性。如果這麼有彈性，為何不多做點好事呢？為甚麼今天又要提出討論，並說不行，一定要跟隨市場。市場是甚麼？市場是商品交換，誰操控更多商品、貨幣，形成資本，並在這交換過程中轉到市場，尤其是當這些貨幣可以變成選票時，即是說誰的錢多，便在這800人當中擁有多票，所以便弄成這樣子。

曾蔭權還說甚麼和諧，每次改革的結果都是大出洋相，為甚麼呢？因為沒有理據，是行善，好像一些吃得過飽的權貴和貴胄。外面的人叫嚷着沒飯吃，那些人便從餐碟拿起一塊骨頭扔出去。他們的態度便是這樣，所以局長每次做錯事便會說，我在做好事，你們還吵些甚麼，為甚麼要懷疑我的動機？若要人不知，除非己莫為。

到了今天，特首也不敢道出他的故事。我已經說了，我被人投訴指我對女記者無禮，我便道出我的故事，任由調查。他有否這樣的膽量呢？我從未見過這樣的政客，有人提出指控，便叫弟婦出來說清楚……

主席：梁國雄議員，請你根據這項決議案的內容發言。

梁國雄議員：是的，我知道。是因為特首無能、特首可耻，才會弄成這樣子，拖了這麼久。我承主席的指示，是實際存在的，兩任特首都是這樣的。先是董建華拖延至今，曾蔭權作為特首，他是否有鴻圖大計令香港的殘疾人士在主要公共交通工具方面是無障礙的呢？有否任何計劃呢？能否交出時間表呢？有否計劃將這些優惠擴展至其他弱勢社群呢？如果他認為不行，他有否計劃回購現時港鐵公司的股份，讓我們可以提供更佳的交通工具，接載他們到達目的地？為何他要動用650億元維繫別人的烏托邦，而這個烏托邦是由國內的資本打造的？

主席，我所說的，句句是話。今天，我們批評政府的施政，我們不能夠因為政府吃飽了，扔塊雞肋給我們，吃也死，不吃也死。我們要拿的已經拿了，今天不是要為那些人爭取更多的時候嗎？莫非我們還要爭奪那塊雞肋，說那塊雞肋是我們爭回來的嗎？

主席，有不同的哲學，便會有不同的發言。我知道你老人家不大習慣，但在本議會議政，每個議員也有其方法。我不是要監察局長，也不是要爭甚麼微利——當然我已得到微利，我已經說了——所以，我現在再問，曾蔭權有何鴻圖大計？

主席：梁國雄議員，發言時限到了。

梁國雄議員：我知道。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

主席：如果沒有，我現在請勞工及福利局局長發言答辯。在局長答辯後，這項辯論即告結束。

勞工及福利局局長：主席，我感謝7位議員剛才就殘疾人士的交通需要和香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)所建議的殘疾人士票價優惠計劃(“優惠計劃”)，提出了很多很寶貴和很有建設性的意見和建議。

與各位議員一樣，政府高度關注殘疾人士要有“無障礙運輸”和傷健共融的重要性。我歡迎港鐵公司為殘疾人士提供票價優惠，以鼓勵他們更多外出參與社交活動，從而全面融入社區。為配合港鐵公司盡快落實這項優惠計劃，我剛才已說過，我和社會福利署的同事在修訂《殘疾歧視條例》和核實有關申請者的資料等方面，會全力，亦已全力提供協助。港鐵公司亦已就優惠計劃的申請機制、程序和各方面安排準備就緒，待立法會在今天通過有關的公告後，便會在後天刊憲生效。

議員期望其他公共交通營辦機構能同樣為殘疾人士提供票價優惠，以及要求港鐵公司考慮日後把優惠計劃擴展至其他組別的殘疾人士、陪同者或照顧者。我是完全理解這些意見的。我和運輸及房屋局局長在兩星期前(即10月21日)的立法會會議上就“正視殘疾人士的交通需要”的議案辯論中均曾作出回應，而鄭局長亦清楚指出，政府會繼續向各公共交通營辦機構反映市民就提供票價優惠的訴求，使它們能瞭解及考慮市民對票價優惠的殷切期望，並積極鼓勵它們因應自己的營運情況及社會的經濟環境，盡可能提供優惠措施，以減低市民，包括殘疾人士在內的公共交通開支。我知道議員對如何減輕市民，特別是殘疾人士的公共交通開支十分關注，亦知道立法會稍後會就這項議題進行議案辯論。我一定會把各位議員剛才就公共交通票價優惠所提出的意見轉達運輸及房屋局局長，好讓她稍後作出回應。

主席，我謹此陳辭，希望議員支持這項決議案。

多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：勞工及福利局局長動議的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

議員議案

主席：議員議案。根據《釋義及通則條例》而動議的兩項決議案。

第一項議案：延展《建築物(小型工程)(費用)規例》的修訂期限。

我現在請陳健波議員發言及動議議案。

根據《釋義及通則條例》動議的決議案

陳健波議員：主席，我動議通過以我名義提出的議案，議案內容已載列於議程內。

在2009年10月16日的內務委員會(“內委會”)會議上，議員同意成立一個小組委員會，以研究在2009年10月14日提交立法會的《建築物(小型工程)(費用)規例》。為使《建築物(小型工程)(費用)規例》小組委員會(“小組委員會”)有足夠時間進行審議工作，以及向內委會報告審議結果，我謹以小組委員會主席的身份，動議將該項附屬法例的審議期延展至2009年12月2日。

主席，我謹請議員支持議案。

陳健波議員動議的議案如下：

“議決就2009年10月14日提交立法會會議省覽的《建築物(小型工程)(費用)規例》(即刊登於憲報的2009年第178號法律公告)，將《釋義及通則條例》(第1章)第34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第34(4)條延展至2009年12月2日的會議。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳健波議員動議的議案，予以通過。

主席：是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

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

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

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

主席：第二項議案：延展《2009年高等法院規則(修訂)規則》的修訂期限。

我現在請吳靄儀議員發言及動議議案。

根據《釋義及通則條例》動議的決議案

吳靄儀議員(譯文)：主席，我謹以《2009年高等法院規則(修訂)規則》(即刊登於憲報的2009年10月9號法律公告)研究小組委員會主席的身份，動議我名下的議程。

由於小組委員會仍在審議修訂規則的過程中，委員同意我提出議案，將本規則的審議期延展至2009年12月2日的會議。

謹此陳辭，懇請各位議員支持這項議案。

吳靄儀議員動議的議案如下：

“議決就2009年10月14日提交立法會會議省覽的《2009年高等法院規則(修訂)規則》(即刊登於憲報的2009年第186號法律公告)，將《釋義及通則條例》(第1章)第34(2)條所描述的附屬法例修訂期限根據該條例第34(4)條延展至2009年12月2日的會議。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：吳靄儀議員動議的議案，予以通過。

主席：是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

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

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

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

主席：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；就修正案動議修正案的議員及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：減輕交通費用負擔。

有意就議案辯論發言的議員請按下“要求發言”按鈕。

我現在請張學明議員發言及動議議案。

減輕交通費用負擔

張學明議員：主席，本人動議通過印載於議程內的議案。

主席，去年本人曾就交通問題提出類似議案，很高興在立法會內獲得議員的支持，通過有關議案。可是，一年過去了，我們看不到交通機構和政府作出積極回應，相反地，是一間又一間交通機構，相繼以取消優惠來變相加價，部分更明刀明槍，罔顧市民承擔能力提出加價。

近期的公共交通機構加價浪潮可以說是由香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)掀起，於今年年初首先取消對離島渡輪乘客的轉乘優惠；繼而是巴士公司，取消“即日回程車資優惠”，令坐長途車的乘客變相承受5%至10%的加幅。接着，輪到向來以廉價見稱的天星小輪，也說因為經營困難要加價。到了今年8月份，港鐵公司趁九龍南線通車，宣布一個月後取消免費的K16巴士線；當中還未計算專線小巴和的士，前者由今年1月至今，一共有74條專線小巴成功加價，而未來陸續申請加價的將有34條專線小巴。

主席，在這片加價浪潮下，我們看不見交通機構願意負起企業社會責任，與市民共度難關，為市民推出更多優惠；我們更看不見特區政府願意站市民那邊，向各公共交通機構施壓，要求它們將各項加價措施“收回成命”或重推優惠，以減輕市民支付交通費的負擔。

我們只是看到特區政府慣常使出“市場原則”這一招，以本港各公共交通機構，都是以私營或商業形式營運作“擋箭牌”，政府無法監管等，擺出一副“愛理不理”的姿態，更說愛莫能助等諸如此類的話。

我們認為，政府這種態度根本上是混淆視聽，擾亂市民。

主席，原因很簡單，本港的公共交通機構絕非完全由市場主導，以港鐵公司為例，雖然該公司已經上市，但最大股東仍然是特區政府，運輸及房屋局局長、運輸署署長，都是董事局成員；重大決策例如兩鐵合併、鐵路的興建，都必須由政府推動，而政府亦就鐵路發展提供很多補助，方式包括以往常見的鐵路上蓋地產項目、免收股息、低價收地等。至於其他交通機構，雖然沒有政府官員擔任董事局成員，但政府卻以豁免燃油稅，補助專營巴士、專營和持牌渡輪、石油氣的士和小巴政策等也提供了不同程度的補助。

其中，巴士的車站，更以低地價、低地租等政策輔助，巴士公司無須為尋找巴士總站位置而憂心，至於的士和小巴，轉用石油氣時，也是由政府津貼。因此，特區政府經常以這些交通機構屬私營性質，無法管制它們作為“尚方寶劍”，根本是站不住腳，說不過去的。

事實上，遠至多個海外地區，近至鄰近香港的澳門、深圳等，政府都有作出協助市民減輕交通費用的政策，以澳門為例，由2008年開始已推出公交車資津貼計劃，澳門特區政府以補助差額方式，令全市市民，包括長者、學生、家庭主婦等皆可受惠，澳門的市民只須透過使用“澳門通”，就可以2元至3元的固定優惠車資乘搭巴士，通行全澳門。

至於經常與香港競爭排名的新加坡，市場佔有率達75%的新加坡新捷運公司，雖然並非政府所有，純屬一間上市的私營企業，但在政府的推動下，仍願意體察民生，於金融海嘯的艱難日子，推出全面調低車費計劃，由今年4月至明年6月底，相關巴士和鐵路調低平均4.6%車費，並同時繼續推行學童、長者，以及轉乘優惠等，未來亦計劃落實全天候巴士、鐵路，按距離車程收費，務求減輕市民承受昂貴交通費用的重大負擔。

主席，香港要做到一如澳門和新加坡般，相信在短時間內是存在一定的難度，就這方面，民建聯和市民是明白，不過，大家可以此作為借鏡和參考。

民建聯在去年度對施政報告的期望中，早已提出類似目前澳門津貼交通費的做法，我們倡議政府，每逢周六、日及公眾假期，補貼市民半價乘搭車船，一來可以推動市民與家人朋友外出相聚，二來也可凝聚社會和諧，幫助推動本地娛樂消閒等消費。

不過，遺憾的是，這項建議最終未獲得政府採納。

雖然箇中原因，特區政府沒有向我們解釋，但民建聯認為，既然當局不能做到全民周末半價優惠，最少亦應推動交通機構，常設長者假日優惠。

我們過去經常收到不少長者的意見，希望每個星期都可趁着這些優惠日子與家人、友人相聚。但是，交通機構卻經常將此優惠，包裝成為開拓客源和建立公司形象的工具，將優惠設定期限，完全埋沒那些優惠，其實是他們用作回饋社會，肩負企業社會責任的應有措施。每當優惠期限屆滿後，長者又再因交通費增加而減少他們的社交活動。

這種有時限的交通優惠，在其他各種交通工具也相當普遍，例如港鐵公司的特惠站、月票、轉乘優惠等，每每設定了優惠期限，令乘客猶如受到“繫籠咒”般，擔心優惠終止後，交通費將會提升，日常生活又會起變化，以致影響他們。

從過去各間交通機構的業績顯示，港鐵公司每年盈利以數十億元計，九巴上半年盈利也有2.3億元，我們實在看不到推出交通優惠，會大大拖累該等公司盈利，既然如此，當局為何不積極推動交通機構，常設各種優惠呢，實實際際地減輕市民交通費負擔呢？事實上，透過提出長者、學生半價、日票、月票、短程月票等不同種類的常設優惠，是可以固定一批客源，穩定交通機構收入。只要特區政府願意考慮，不妨在延續交通機構的專營權時，作出有關檢討，甚至作為討價還價的條件。

除了將優惠定為常設之外，我們更認為，政府過去與交通機構訂立的所謂“可加可減”票價系統過於寬大，說得坦白一點，便是有相當多“灰色地帶”，以致大家“絞盡腦汁”仍未能有效將票價減低至合理水平。

就以巴士車費結構為例，民建聯過去也多次提出，現時的車費結構收費表存在許多不合時宜之處，同樣令我們向政府質疑相當多的“灰色地帶”。例如目前兩間巴士公司，差不多全面設置空調巴士，但仍保留非空調和空調兩項收費，單是九巴已有近八成巴士線都採用空調，但兩種收費仍然存在；此外，海底隧道巴士線，在過海後仍收取較昂貴的過海線收費，我們都認為非常不合理。

至於港鐵公司，政府亦無有效地監察和檢討其票價系統，任由它“自主”定價，直至九龍南線於今年8月份通車，社會才發現其票價結構存在“短途貴過長途”的情況。新設的柯士甸站收費竟以九龍站作參考，主席，這個車站既不是西鐵線，也不是東鐵線，要與九龍站劃一定價是缺乏理據。此外，港鐵公司亦為了迫使乘客乘搭九龍南線，取消了原來免費的K16接駁巴士，迫乘客搭貴車，剝奪他們選擇乘搭交通工具的權利等，這些問題可說激起不少民怨。但是，政府部門仍以交通機構屬於私營機構營運方式作藉口，沒有回應市民訴求。

主席，我們認為，交通費與市民生活息息相關，是市民衣、食、住、行中一項重要的生活範疇，當局有必要正視上述種種不合理情況，重新檢討現時各類交通機構的票價結構，不能任由不合理的情況延續下去。

現時，在面對交通費高企的情況下，不少市民已經沉不住氣了，民建聯在過去一星期，在全港發動“減輕交通費用負擔”的簽名行動，只是

短短4天，已經收到約2萬名市民的簽名，表示支持我們這項議案，而較早時，亦有近數十位來自天水圍的居民由中環遮打花園遊行至政府總部請願，抗議車費昂貴，並要求學生半費等，希望當局全面檢討交通政策。

主席，更換一間屋的慳電膽，可能最多只涉及款項三幾百元，而且只屬一次性的政策，亦已經弄得滿城風雨，真可謂未見其利先見其害，實在難以博取市民歡心。不過，特區政府如果能真正為市民荷包着想，重新評估現有交通工具的收費政策，從市民的角度出發，改變過往的態度，落實為市民減輕交通費負擔，相信必然能夠令市民“拍爛手掌”，令特區政府的民望攀升。

本人謹此陳辭，提出議案。多謝主席。

張學明議員動議的議案如下：

“鑑於香港市民仍然受到金融海嘯衝擊，不少市民面對生活困難，交通費用負擔沉重，本會促請政府與各公共交通機構磋商，採取有效措施減輕市民交通費用負擔，包括：

- (一) 向港鐵、巴士、專線小巴及渡輪公司提供津貼，促使有關公司逢周六、周日及公眾假期提供乘客半價優惠，從而令市民在這些日子有更多與家人朋友相聚的機會；
- (二) 延長“交通費支援計劃”的截止申請時限，進一步放寬該計劃的申請資格和領取津貼期限，並把計劃擴展至全港各區；
- (三) 與各公共交通機構磋商，將公眾假期及每星期的指定日子永久列為長者免費乘車日，為傷殘人士提供半價優惠訂定落實時間表，並研究推出通用於各機構的一天、一周及每月乘車證的可行性；
- (四) 與港鐵公司商討，繼續延長該公司凍結票價期限，重推十送一票價優惠，因應居民的要求和以較一致的標準增設更多港鐵特惠站，以及研究進一步擴大現有月票、日票計劃，包括增設短程月票並訂為常設安排等；
- (五) 重整港鐵票價結構，包括糾正部份路線出現“短途貴過長途”的不合理亂象、調低九龍南線收費至合理水平、讓使用“屯

門——南昌全月通”的乘客可以原價搭乘至紅磡站，以及恢復提供免費的K16巴士線；

- (六) 與專營巴士公司商討，重推即日回程折扣優惠，並改善現時巴士車費結構，盡快修訂《公共巴士服務條例》的車費等級表及表內的路線組別安排，重新釐訂現有收費指引，提供全面的分段收費及巴士轉乘優惠安排，包括不同巴士公司之間的轉乘優惠，為全港所有全日制學生提供半價車費優惠，以及引入巴士日票及月票計劃；及
- (七) 針對離島航線票價高昂的問題，積極研究包括大幅增加渡輪公司的非票務收入、或由政府直接營運等各項適當方案，投放資源以減輕離島居民的船費開支，並為離島學生提供半價船票優惠。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：張學明議員動議的議案，予以通過。

主席：有兩位議員會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，然後請梁國雄議員發言；在現階段不可動議修正案。

鄭家富議員：主席，我記得去年12月張學明議員曾提出今天辯論的議案，而政府當局亦於今年3月向本會提交去年通過議案後的進度報告。我相信，報告中提到的內容會再次出現在局長稍後的發言中，包括(我引述如下：“政府一向鼓勵公共交通營辦商因應其營運及財政情況、社會經濟環境和乘客的需求，盡可能調低收費及提供優惠措施，以減低市民的公共交通開支”，以及“至於是否提供票價優惠及優惠的內容，基於自由營商的精神，屬個別公共交通營辦商的商業決定”。

進度報告所引述的這些文字，是我們多年來不論是在大會的議案辯論中，或在事務委員會討論減輕交通費負擔的議題時，政府給予的官式

回應，多年來一直沒有改變。所以，如果以上兩段內容可以概括政府對本議案的立場，我相信情況正如梁耀忠議員在過去不停地每年提出“正視殘疾人士交通需要”的議案般，我們要在議會中不停提出相同議案，但很可惜可能亦無濟於事。

主席，就議案提出的要求，我相信各位同事，特別是地區直選的同事，會很明白偏遠地區如新界西、新界東的居民在交通費方面的壓力相當大。我相信不論今天的議案結果怎樣，即使是獲得通過，若政府的處事方針不變，我們亦將會極為失望。我會就交通費對基層市民的影響，例如巴士的分段收費及轉乘優惠，港鐵票價等問題發言。至於向長者提供免費乘車優惠的問題，我會留待其他民主黨的議員發言交代。

主席，根據2006年中期人口普查的資料，在87萬名月入少於8,000元的工作人士當中，有65%(約56萬名)“打工仔女”在月入少於8,000元的情況下，有需要使用巴士、鐵路作為主要交通工具，這是政府的資料。因此，巴士和鐵路服務的收費(即使只是每月數十元之差)將對他們的生活質素有重大影響。現時居於新界的市民，超過65%須跨區到九龍及港島工作。以一名居住北區月入5,500元的保安員為例，如果他在九龍或港島上班，每月交通開支分別為約650元或約1,000元；即交通費已分別佔其月入12%或18%。

大多數新界居民需要跨區工作的原因，在於政府規劃新市鎮時，未有同時為當區居民引入足夠就業機會。試想如果有足夠工作崗位，這些低收入的工作人口根本無須跨區工作及“捱貴車”。交通費負擔沉重的後果，便是“打工仔女”要節衣縮食，直接影響其生活質素。因此，無論是作為規劃失誤的補償，或是為了低收入住戶的福祉，政府有需要減輕他們的交通費負擔，不論是透過交通費支援計劃，還是行使要求香港鐵路有限公司(“港鐵”)及巴士公司提供優惠收費的決策權力。

提到港鐵的票價，我必須重申，當年在討論兩鐵合併的條例草案時，民主黨已提出將鐵路公司私有化後一鐵獨大的惡果，所以我們從未支持這項影響深遠的建議。雖然政府是港鐵的大股東，但卻沒有行使其作為公共利益監察者的責任。政府一方面在興建鐵路時就表示港鐵是為公眾利益行事，要求立法會撥款提供補貼，但在處理票價及各種優惠時又表示港鐵是商業運作——即是當要求議會撥款時，便以公眾利益為先而要獲得補貼；當提及到票價昂貴時，對不起，它便是商業運作。這樣怎行得通？這種做法只會令市民，特別是基層市民承擔昂貴的交通費，百上加斤，而議會似乎無能為力。

我在審議兩鐵合併的方案時曾經提出一項修正建議，要求成立一個票價穩定基金。由於港鐵有50年專營期，假設每年平均淨賺50億元，每年把利潤中約1億元至2億元撥入票價穩定基金，50年即可滾存50億元至80億元。在經濟差的時候，這基金便可成為穩定票價的基礎。但是，政府表示“研究”後便再無下文。

我們希望政府明白票價穩定基金，絕對能夠補足現時可加可減機制中一大盲點，就是市民的負擔能力。市民的負擔能力，絕對可能……無論在一個死板、不能改變、硬性規定的方程式(即可加可減機制)所反映的票價加與減因素為何，最後仍要視乎市民能否承受加價壓力這個因素。鐵路公司可能會提出，在某段時間出現未能預計的因素，而不得不加價；若有一個票價穩定基金，便能平衡財團的商業利益與市民的公眾利益。故此，我再次希望局長……上任局長曾提及會“研究”，現任局長卻連“研究”亦未曾提及過。在現時這個似乎偏向商業利益的交通收費問題下，票價穩定基金，確實是其中一個可行出路；我希望局長稍後可以作出回應。

主席，每次議會提出爭取港鐵票價優惠或反映票價問題時，政府確實是袖手旁觀，令人感到沮喪。以巴士分段收費為例，我們已提出了很長時間。主席及我們在座很多議員在小時候乘坐巴士，也是分段收費的。我們現在有八達通這麼好的系統，每人要付出50元按金購買八達通卡，如果利用它所滾存的數億元按金，一定可以發展巴士分段收費的系統。這項建議對巴士公司其實是“除笨有精”，因為它們必然可在短途乘客方面爭取不少收入。我談到這裏，希望局長能在餘下任期內解決分段收費及票價穩定基金等問題，為減輕香港市民高昂交通費負擔而努力。

多謝主席。

梁國雄議員：主席，我提出這項修正案，其實只想提出一件事情。港鐵公司已經被政府黃袍加身，變成壟斷香港鐵路事業的超級大財團。我要求它不要興建廣深港高速鐵路，收回那650億元——當然是指政府回購港鐵的股權，令港鐵無須經常說要照顧小股東利益，指它如果做一些改善民生的事情，便會被人控告。如果它令天水圍的李太或東涌的陳先生受益，便會被人控告，這樣便可一次過解決問題了。自己所作的孽，要自行了斷，對嗎？董先生也藉腳痛而自行了斷了，對嗎？這是要了斷的。

政府拿着650億元計算一下，接着便是東、西隧了。大家也知道，榮智健炒賣Accumulator輸得一敗塗地，我早已叫政府“趁佢病，擺佢命”，立即跟他商討回購東、西隧。主席，你想一想，日後有內地豪客或你閣下在內地開會回來，在西九站甫上計程車，便發覺車堵得要命時，你也會說：“真不該”。

這是不該的，雖然車程節省了20分鐘，但在香港堵車卻用了30分鐘，真不該。我們的政府不解決香港人每天駕車過隧道時大罵粗言的問題，卻解決別人的問題，這是一個怎麼樣的政府？白癡的也知道，東、西隧由財團控制的收費政策，是香港每天堵車的原因。政府要解決甚麼人的問題？曾蔭權不如提早退休到內地出任政協副主席，解決別人的問題好了。這意見真的是擲地有聲的。

我計算過了，回購後還有餘錢。我最初想政府回購領匯，但這要花七百多億元，但有人說領匯是無關的，這便剛好還有餘錢了，還可以搞別的改革。減輕香港人的車費，減輕香港人的苦痛，是施政的責任。正如施永青所說，政府只須減輕人民的痛苦，但這種新自由主義的觀點，這個政府也做不到，我們只是要求不堵車而已。

回到票價的問題，八達通是偉大的發明，每人給它50元，讓它有資本充足率。利用八達通來使用外國行之有效的區域收費法，不行嗎？越偏遠的地區在區內便越便宜，跨區才慢慢加費，這樣便可以解決問題了。

鐵路是天然壟斷的，主席，是嗎？因為沒有人可以在它旁邊興建另一條鐵路，第一，不會獲批准；第二，即使批准了，它也會嚴重虧蝕。這是由十八世紀開始已經知道的基本概念，但政府還在談甚麼市場。請你告訴我有哪間私營鐵路是營運得好的？《信報》有一篇報道說西班牙高鐵擊敗空運，有助全球推廣，這是否你們賣的廣告？“老兄”，是否你自己在《信報》賣廣告？我未看見過。就以英國和法國的鐵路為例，最初似乎很了不起，說以後由英國到法國會超快捷，到歐洲更好，到歐盟總部開會更是頂級的。

我要告訴你，在2006年，根據一份權威的研究——如果不相信可以反駁我——它的營運費用較預期多兩倍，但真正的收益卻較預期少一半，內部回報率下跌14.5%。“老兄”，你今天告訴我高鐵如何了不起，我應否相信你？你先解決西鐵的爛攤子好了，你在說甚麼？既要拆掉村民的房屋，也要把村民趕走，如果日後不行，那怎麼辦？當然行了，即使不行，也很簡單，主席，因為特首是逐次計算的，既沒有政黨監察，他又不會連累其他人，日後洪水滔天，也與他無關。董建華的德政、港

英政府的德政，現在已沒有人會提及。西鐵今天……我從未看見過有一條鐵路會有這麼多空座位的 —— 因為你們罰我到天水圍工作，所以我經常乘坐西鐵。

談到天水圍，更差勁，我沒法不為跟我一起在天水圍履行社會服務令的朋友說一句。他說：“有哪個政府會這麼差勁的？我們要求政府到天水圍興建一些設施，文娛、康樂、體育，甚麼也沒有；既不興建醫院，也不興建圖書館。我帶兒子到大會堂看看，也到西九看看，便真的會破產。”這是真的，他每天賺取百多元，一家四口，要乘車到那些地方去，怎會不破產？這是甚麼施政？要玩樂嗎？沒錢便不要玩樂了。那麼，要上班的人怎麼辦？邱副局長，你早上到天水圍乘乘車吧，就像你在中大般，訪貧問富也寫兩篇好文章，可以嗎？你有否去過？是否要我陪 you 去？

主席：梁議員，請你面向主席發言。

梁國雄議員：主席，這樣的政府，香港人的衣、食、住、行這4件事 —— 行方面，包括巴士公司在內，你是任由它被天然壟斷，因為香港人多路窄，很難興建道路。巴士也是天然壟斷的，政府任由它們取得超過市場的利潤，不敢收為社會所有。“老兄”，你是否知道香港人除了上班辛苦外，他們的家屬便等於被充軍？你們明白嗎？你知否窮人是不知道香港是怎樣的，只認識天水圍嗎？他們如何認識世界、創新知識呢？連上網也沒有錢，一生人也待在天水圍，那怎麼辦？

邱副局長，你的子女有空時會否去玩樂？你有否給他一張八達通卡，並為他增值，讓他只用來乘車呢？那些窮等人家是沒有這回事的。我問那些孩子是否有八達通卡？他們說沒有，手提電話更不用說了。這是個甚麼政府？在衣、食、住、行的行方面，無論是上班或分享社會繁榮的權利，均已被剝奪。住，更無須多說了，政府不斷托高市場，7萬元的呎價。談到食，也是一樣。我現在走進快餐店，相同的套餐昂貴了4元。“老兄”，我們的工資有否增加4元？高級公務員還要減薪，真的不是人。衣、食、住、行 —— 我不知道衣，因為我不買衣服的 —— 已經全部漲了價。現在只要求你做一點事，把交通工具公營化。這是社會民主主義的理念，透過政府進行最簡單的財富再分配，你也不做，還談甚麼？想點辦法吧，不要只想着電燈膽。多謝主席。

運輸及房屋局局長：主席，我是十分理解議員對減輕市民交通費用負擔的意見的，因為交通費用畢竟是市民大眾日常生活開支重要的一環。不過，梁國雄議員在他的修正案中提議停止興建廣深港高速鐵路（“高鐵”），資金用以購入東區海底隧道、西區海底隧道及港鐵，我們對此是絕對不同意的。

高鐵對本港具有極深遠的策略意義，這一點是毋庸置疑的。高鐵不僅會和廣東省的區域捷運系統連接，更會與國家高速鐵路網絡接軌。立法會和市民均已清楚表達意見，期望高鐵能盡快興建。我們已向立法會匯報高鐵項目的最新情況，並會繼續向議員解釋高鐵的規劃、造價及效益等問題，希望得到議員支持撥款，讓高鐵可以在今年年底前動工。

至於交通費用方面，政府的運輸政策一直致力確保營辦商為市民提供有效率和適切的公共交通服務。與此同時，我們通過行之有效的機制來規管主要公共交通服務的票價，以確保收費訂定在合理水平。除規管基本票價外，我們亦鼓勵各公共交通營辦商盡可能推出優惠措施，以減低乘客的交通費開支。

我會在聽取議員就議題發表的意見後，作一個總結回應。謝謝。

李鳳英議員：主席，每天都有數以百萬計的市民乘坐公共交通工具，而港鐵及巴士是本港兩種最主要的公共交通工具。市民無論上班、上學、出外玩耍，甚至看病或探朋友，都無可避免地要乘坐港鐵或巴士。所以，港鐵及巴士的車費對市民（尤其是基層市民）的影響，實在是不言而喻的。

自去年金融海嘯爆發後，失業持續數月上升，直至最近才稍作喘定。但是，香港鐵路有限公司（“港鐵”）單單在2009年上半年的盈利便高達45億元，而九巴上半年的盈利亦急升數倍至兩億多元。然而，兩間公司均未能體現企業的社會責任，沒有體諒市民生活困難，反而在這個時候削減或更改車費優惠。港鐵把長者的周日乘車優惠改為周三，巴士公司將即日回程車費折扣等優惠取消，甚至一度宣布取消長者周日及假期乘車優惠。

主席，我們現在談及的這些優惠只不過涉及“一個幾毫”。但是，自巴士公司取消即日回程車費折扣後，已經有不少須跨區工作的工友向我反映，這“一個幾毫”的開支大大增加了他們的生活負擔。很多在機場工作的工友就巴士公司取消回程車費折扣，分別向機場管理局及運輸署反

映意見，但至今未有回音。勿以善小而不為，面對着議會和市民對交通費高昂的不滿聲音，政府有責任與有關公司商討各項有利市民的優惠，以減輕市民的生活重擔和壓力。

就業是經濟發展中的重要一環，自2007年實施的交通費支援計劃獲得市民普遍認同。對低收入及求職的人士，這計劃發揮了積極的促進就業作用。但是，這計劃不應只作為一項區域性的政策，而理應是惠及全港的政策。就業貧窮、低收入人士，以及月薪低於6,500元的基層工友遍布港九各區，他們面對的困難不會因為他們居住在某個區域而有所減少。所以，政府制訂政策時不應只側重某些區域，而忽視其他區域居民的需要，這樣的政策是有欠公允的。

主席，我作為扶貧委員會的成員，當初政府提出這項在元朗、屯門、北區和離島4個偏遠地區推行的交通費支援計劃時，我已經提出計劃應擴展至全港各區，並不下十數次跟政府官員進行辯論。儘管這項計劃在去年年中曾作微調，但我可以這樣說，交通費支援計劃如果不改變非全港性這個性質，便有嚴重局限性和歧視性。香港的貧富懸殊是已發展地區中最為嚴重的。在這情況下，我認為交通費支援計劃可以實在地幫助低收入的基層市民。政府曾承諾在今年年底就計劃進行全面檢討，現在距離檢討時間不足兩個月，我覺得政府沒有任何借口再作拖延。我認為，落實全港性的交通費支援計劃，紓緩香港的貧富懸殊情況，政府是責無旁貸的。

謝謝主席。

李卓人議員：主席，我們覺得這些議題其實已說了很多次，對着這個政府，我們現在使用的方法，在某程度上是“隔山打牛”，是隔着政府這座山。我希望巴士公司可以做好一點，可以惠及市民，減輕市民的交通費。然而，很可惜，“隔山打牛”般打了這麼多年，怎樣打也是老樣子。其實，有時候，我真的覺得很歎歎，政府好像甚麼也做不了，可能局長稍後會說她真的甚麼也做不了，因為人家是私營機構，她最多也只能作出勸諭，最多只能出口術而已。有時候，想一想，這可能也是對的。所以，如果真的要解決交通費昂貴的問題，可能正如梁國雄議員今天所提出的，唯一可以做到各位議員想要做的，便只有公營化。只有公營化才有機會，如果不公營化的話，每次也“隔山打牛”，便怎樣打也打不到。

至於巴士公司的即日來回優惠，也要被刻意取消，其實這項措施只提供了很少的優惠。那時候我們聽居民說，他們其實都不大滿意這項即

日來回優惠措施，因為市民要上班和下班都乘坐同一條巴士路線，才能得到優惠。上班後稍為轉變，坐另一條巴士路線回程便不能得到優惠。其實，這項即日來回的優惠本身已很不夠全面和很不友善，但現在甚至連這項優惠也被取消。局長稍後當然會說巴士公司要取消優惠，而政府最大的責任便是平衡巴士公司和市民的利益，這是說了也等於沒說，稍後也只會是如此。我們很想恢復即日來回優惠這項優惠，但到了今時今日，局長也做不到。

因此，主席，對於整個香港社會的結構性問題，我們希望政府真的有決心加以解決，尤其是工資低和交通費昂貴的問題。在工資低方面，我們現正爭取設立最低工資，但在設立最低工資方面，政府卻說不保證市民有足夠金錢養家。至於交通費昂貴，其實只有兩個解決方法，其一是促使巴士公司減價和港鐵公司減價，另外便是提供交通補貼。

然而，就低收入人士的交通津貼，李鳳英議員剛才都提到，至今仍在檢討中，有數千人已經“斷糧”，他們領取了1年的交通津貼，現在已不能再領取，糧已經斷了。他們還要出來捱低工資和捱昂貴的車費，這對他們來說，其實是很不公平。然而，香港人是善良的，他們很想出來工作。有時候，他們在家中領取綜援的收入，真的較出來工作所得的工資還要高，但政府連每月派發600元以稍為鼓勵他們出來工作的措施也不肯繼續，還要只局限在那4個區域內。我們一直質疑政府，既然在4個地區推行的試驗已經完畢，證明這項措施能夠幫助市民，為何卻不肯在全港18區推行？如果政府願意推行低收入人士的交通補貼，便最少到位地幫助最有需要的低收入人士，因為車費已不能減低了。如果政府能夠協助減低車費當然是最好，全人類都會得益，但它又不能減低，所以在交通津貼方面，最少也應該繼續推行。

主席，另一方面，我想重提一些很好的舊措施，便是學童的半價車費優惠。我們一直與政府商討，它便說現時已推行車船津貼，方便學童上學。然而，主席，我們認為現時青少年的學生不單有需要上學，也有需要與社會本身多作融合，例如因為車費昂貴，天水圍的青少年很少前往尖沙咀和旺角，便惟有只逗留在天水圍的社區裏。我們也不想看見這情況。如果我們恢復半價優惠，除了學童上學可以得益外，所有青少年也可以四處去，擴闊視野和社交，這對整個香港社會的健康成長是很有幫助的。

然而，政府在這些半價優惠上，取消後把它改變為車船津貼。我今天要重提此事，希望局長考慮將學童半價優惠重新推行，這是政府絕對可以做的。如果政府願意推行的話，便可以與巴士公司商討。現時港鐵

公司已推出半價優惠，政府可再進一步爭取巴士公司為學童提供半價優惠，政府最多便與它們“拆數”和作出補貼，如果能實行，反而可在車船津貼那方面有所節省，政府不用提供這麼多車船津貼，又可直接補貼在半價優惠措施上，即提供一半車船津貼。另一方面，便向巴士公司提供補貼，使青少年在星期六和日都可以享用優惠。我認為這樣的計劃才能真正使香港的青少年，尤其是一些貧窮家庭的青少年，可以與社會共融。

因此，主席，我再次促請政府不要經常令我們“隔山打牛”，是怎樣打也打不到的，大家不妨徹底一點解決問題，考慮一些長遠解決的方案，包括不如把所有巴士公司公營化。

多謝主席。

張宇人議員：主席，衣、食、住、行，是生活的基本需要，但很多市民都跟我說，日常可以少吃一點，買衣服可以買便宜一點，但乘車上班、上學的車費，卻不能節省。對於原議案提出，要設法減輕市民的交通費用負擔，自由黨是絕對支持的，特別是現時金融海嘯的陰霾仍未完全消散，通脹又將重臨。

自由黨認為每天接載超過340萬人次的香港鐵路有限公司（“港鐵”），其實大有條件做得更好的。我並不是患上了“港鐵紅眼症”，而是兩鐵合併後，雖然下調了票價，但在客量上升的情況下，2008年的車費總收入仍達114.67億港元，較合併之前僅微跌了0.3%，即千分之三，大約3,400萬元，相比原先估計少收6億元，實在是微不足道。

再者，與鐵路相關的非票務收入，包括車站的商鋪租金及廣告收益表現理想，分別上升了42%（4.59億元）及11%（7,500萬元），全數抵銷減少的票務收入之餘，更錄得淨利潤。

因此，港鐵其實是有空間提供額外的票價優惠，例如重推過往深受乘客歡迎的“十送一”優惠計劃，以及擴大日票、月票等。

以月票計劃為例，過往的東鐵及西鐵的經驗正好顯示，月票其實可以做到“一家便宜兩家着”。因為乘客可享較便宜的車費，鐵路公司又可以確保有一批穩定的乘客，還可以藉着“吸客”增加票務收入。因此，自由黨一直要求港鐵擴大月票計劃，例如應增加適用於東涌居民的月票，除可減輕當地居民的交通費用負擔外，又可鼓勵他們出外就業，應可有助紓緩區內的失業問題。

同時，不少乘客都投訴在九龍南線通車後，票價居然出現“短途貴過長途”的奇怪現象，而交通諮詢委員會亦開宗明義指出，新設的屯門至紅磡月票票價有下調空間，因此，港鐵應該盡快作出適當的調整。

主席，相對而言，巴士的經營環境確實是嚴峻得多，但如果巴士公司願意多動腦筋的話，其實也有辦法避免流失乘客。例如今年才取消的即日回程折扣優惠，是頗受中長途車程的乘客歡迎的，但巴士公司取消優惠，卻面對兩鐵合併減價，等於讓賽，理應盡快恢復。至於巴士日票、月票，以至提供更全面的分段收費及轉乘優惠，我們相信亦應有助挽留乘客，甚至有助開拓更多客源。

至於倚賴渡輪往返市區的離島居民，政府也有責任設法紓緩票價上升的壓力，向居民提供可負擔及可持續的渡輪服務。

主席，自由黨理解交通費用昂貴往往窒礙了居於偏遠地區的基層市民的求職意欲。因此，自由黨認為政府應延長跨區交通津貼，並進一步將適用範圍放寬至全港各區，務求做到各區均一視同仁。

長者方面，自由黨亦要求三巴及港鐵，將現時的長者乘車優惠常規化，持之以恆地推行下去，以示對長者的尊敬。自由黨亦同意政府跟巴士公司探討恢復學生半價的可行性。

不過，對於原議案提議由政府津貼港鐵、巴士、專線小巴及渡輪，換取每逢周末周日提供半價優惠，自由黨認為大有商榷餘地。因為這等同是開了一個動用公帑補貼交通開支的很壞先例，隨時會令納稅人背負一個長期無法擺脫的包袱。

再者，津貼只適用於某數類公共交通工具，難免會違反公平原則，例如非專線小巴、的士等未獲津貼，又無法提供優惠的交通工具，生意肯定大受打擊，試問那些基層司機的生計，又由誰來照顧呢？

至於梁國雄議員提出，逐步將本港公共交通公營化，這更是“開倒車”，自由黨認為要加以反對。因為綜觀外國不少的例子，如果公營交通機構“食大饅飯”，往往存在效率低落、質素惡劣的通病，試問市民會接受港鐵和巴士的服務在一夜之間大幅倒退，經常出現誤點、脫班嗎？這豈不是要把香港人資本主義的生活方式改為實行社會主義模式，提前廢除“一國兩制”？

主席，我謹此陳辭。

李慧琼議員：主席，我每次落區遇到長者，他們必會問，香港現時的交通費為何較內地昂貴這麼多？在內地，長者及退休人士只須支付1元，便可以乘車到各處，為何他們在香港卻要付全費？長者的基本交通費優惠，我們亦要多番爭取才有着落。

香港的交通費一直很昂貴，連為退休人士、長者及傷殘人士提供一些基本優惠也做不到。主席，歸根究柢，當然是政府的集體運輸政策目標所造成。局長剛才說，政府的目標是提供有效率、適切的交通服務，至於票價，則是務求訂定於一個合理水平。可是，政府一直以要求營辦者自負盈虧作為最基本的原則。在這前提下，政府以往很多交通基建的相關工程，都會採用BOT，即建造、營運及轉移的形式，而在興建鐵路方面，亦以發展鐵路沿線上蓋物業作為補貼。當我們提到香港人要承擔高昂的交通費時，政府又以私營機構要自負盈虧作為理由，指出政府很難干預。在這樣的目標及原則下運作所產生的問題，大家是顯而易見的。

居住在偏遠地區的居民，可能因為交通費昂貴，所以便減少出外。這種情況其實不單發生在居住於偏遠地區的市民身上，很多低收入家庭的貧窮兒童也往往因為不能負擔交通費而留在家中，減少出外。

作為大都市，很多國家也須處理交通政策。我絕對不認為交通政策只着眼於交通。事實上，集體運輸服務除了要解決交通需要外，還要顧及其他社會功能。一條新鐵路可以帶動當區發展，而一條在舊區的新鐵路，亦可以帶動舊區發展。所以，在釐定交通票價時，除了考慮用者自付外，當局也須考慮其他原因。如果參考其他國家，很多國家也有就交通費提供一定補貼。劃一交通票價的國家，例子有巴黎、多倫多、紐約等，而提供補貼的地區，則包括東京、大阪、巴黎及紐約。如果我們談其他國家，他們也明白，完全以用者自付作為定價的原則，只會加劇貧富懸殊，亦會令市民的交通費日漸上升。即使看紐約——我們經常以香港與紐約相比——紐約奉行資本主義，他們是由運輸局擁有並管理紐約的地鐵、公共汽車與渡輪，在過去20年，市政府及聯邦政府每年也提供約5億美元資助。由此可見，我們在考慮交通費定價時，不應只考慮自負盈虧，亦應透過政府補貼，以達到社會的其他目的。

民建聯早前提過，政府現時須處理的交通項目為數很多，其中，我們較早前已動議要求政府考慮回購東隧及西隧。我認為現時最要簡單處理的是，立即把交通支援計劃擴展至全港的低收入家庭。香港的貧富懸殊已經非常嚴峻，我們的堅尼系數在全球排行第一位，如果所有政策不改變，包括交通政策不改變，我相信情況是不會有大改善的。我剛才也說過，如果我們的交通政策在釐定票價時，只以交通運輸機構自負盈虧作為目標，不處理其他社會問題，我們的貧富懸殊情況將無法得到改善。

我其實亦不大理解，政府在推出交通費支援計劃時，為何只願意提供給居住在4個地區的居民？根據統計資料，如果說到貧窮，政府統計處（“統計處”）的最新資料顯示，深水埗區的住戶入息中位數是全港最低。如果問哪些人最有需要幫助，根據統計處的資料，理應便是居住在深水埗、葵青及觀塘這些相對貧窮的地區的人，他們也應受惠，但不知為何，政府在推出計劃時，只有4區的居民可以受惠。如果說偏遠地區，根據統計處最近的住戶開支統計顯示，交通費佔整個家庭開支的百分比，新界區、港島區，甚至九龍區約為一成，反映全港市民的交通費負擔都非常重。當然，新界區居民因為地區偏遠，現時交通工具又非劃一收費，所以他們的負擔相對較重，但居住在其他地區的居民，尤其是居住在貧窮地區的居民，他們的交通費負擔，政府亦是不能忽視的。因此，我希望政府可以從善如流，先擴大交通費支援計劃的受惠人士，讓計劃可以擴展至全港的低收入人士。

最後，我希望政府能聽取議員意見，汲取外國的經驗，不要把集體運輸工具當作一盤生意經營，因為它與其他政策目標是息息相關的。我希望透過訂定集體運輸服務的票價及運作模式，可以達致扶貧的社會目標。

多謝主席。

黃毓民議員：主席，我們今天非常多謝張學明議員提出這項議案。我們屬於社會民主派，我們的立場很鮮明。基本上，對於兩鐵私有化、領匯上市，我們都是反抗到底，但在這種政治建制下，我們是反抗無效的。

所謂民生問題，民生便是人民的生活，人民的生活又包括國民的生計，社會的生存。魯迅先生說人類一求生存，二求發展，苟有阻礙這前途者，不論金人玉佛，百宋千元，一於踏倒他。我們這個特區政府竟然秉承英國殖民地政府的管治哲學，並且將之發揚光大，這便是重商主義。前兩天，我的助理給我看了一份立法會會議的逐字紀錄，我上次說“重商”，卻被記錄為“中傷”，我要求更正了。難道我的發音不標準？我說的是“重商”，是“重商主義”。

政府的政策向大資本家和工商界傾斜，今天這個問題是結構性的問題。張學明議員提出的建議，每一項均可行。過去多年，多位議員也說過……局長離開了會議廳，不知道她是否覺得我聲音太大？現在只有邱誠武坐在這裏。他曾當記者，知道甚麼是民生問題。在香港，交通問題為低下階層造成的困擾和負擔，他沒有理由不知道的，對嗎？可是，這是一個結構性的問題。

甚麼是結構性的問題呢？便是整個政府要取悅那些有錢人。他的老闆曾蔭權看到商家便感到high，還說英語，對嗎？他說商界的朋友對他很好，看見他時不會罵他，最多只是說but、however、但是，不像政界的朋友般，看見他時便會attack他。“老兄”，誰有空attack他呢，對嗎？我們還未及走向他，便已被這位主席趕走。“老兄”，6名保安員會走過來“哄”着我們，怎麼attack他呢，對不對？如果只是用言語，又怎算是攻擊、打擊他呢？“老兄”，他“秋毫無犯，老臣在在”，絕不理睬。他看見生意人是笑臉迎人，看見我們卻“黑口黑面”。我後天有機會跟他見面，我會跟他鬥“黑面”。我是不想見他的，但為了遷就公民黨，沒辦法了，只好跟他見面。我一定會“噏”他的。我明天最好生病，星期五無法出席。“大囉”因事離港，只剩下我跟“長毛”。“長毛”其實也不願去，只是我強行要他去，因為我要給公民黨面子，所以要他也出席。

副局長，這是結構性問題。各位，這個結構性問題是無法解決的。香港的《基本法》清楚寫明，資本主義制度50年不變。我已說了九十多，全世界沒有一部憲法會說明一種主義，除了中華人民共和國的憲法，對嗎？全世界也是沒有的。一種社會政策……如果社會覺得派了太多社會福利，需要保守黨執政，保守黨便會上台；如果社會上的選民覺得保守黨也不行，因為向商人提供了利益，便會由工黨執政。工黨的黨章清楚寫明是公有制、國有制的，但一旦工黨執政，他們又會有所調整，接納私有制。讓我告訴大家，不是由主義決定政治，而是由民意決定政治的，“老兄”。

一個如此簡單的觀念大家也不明白。《基本法》是一部金科玉律，是香港的根本大法，它寫明了資本主義制度50年不變。所以，她的老闆和那羣官員便把資本主義制度發揚光大，對嗎？不過，會否發展成馬克思當年說的要革命，由無產階級專政便不得而知了。其實，馬克思是很英明的，很多現象基本上都被他說中了。然而，大陸現時背叛了馬克思，真的“大鑊”。大陸不奉行國家資本主義，“官商勾結，貪污腐敗，貧富懸殊”，就是這12個字。香港也是這樣，只是當中沒有出現貪污腐敗。嚴格來說，腐敗的情況可能有，但ICAC成立了30年，貪污情況是沒有的。可是，我們仍可看見貧富懸殊、官商勾結的情況。今天提出這項議案，多位議員都提出了一些很具體的問題。我原本有一篇很長的稿，但也不說了，因為這是一個結構性問題，是死症、絕症，對嗎？

我們的主張……既然如此，梁國雄提出的修正案便徹底得多，他建議把所有公共交通工具收歸公有，這是最好的。我們是“左仔”，那些“左仔”已經轉型。主席，我們才是貨真價實的“左仔”，知道嗎？你也很熟悉的了。我們真的是“左仔”，我們要求公有化，無須多說，回購兩條

隧道。“老兄”，現在弄出了“大白象”。局長離開了會議廳，她以為很偉大，在她任內，有高鐵這項最偉大的政績。我告訴她真的要小心，別弄出像台灣高鐵般的醜聞，對嗎？現在涉及的是600億元，“善財難捨，冤枉甘心”。在他們眼中，何曾看見黎民百姓的痛苦？全都說過了，李鳳英、張學明剛才也說了，但大家忽略了一個問題，便是結構性的問題。她的老闆看見有錢人就像哈巴狗般，對嗎？然而，面對窮人，他便說經濟發展、成長、滴漏效應，說即使從手指罅漏出一些也足夠生活，對嗎？你現在漏給我吧。

“老兄”，全世界都不像香港般，國民所得達30,755美元，但長者乘車卻要付款，殘疾人士要求半價優惠亦要又跪又拜。談了8年，港鐵公司現在才就範。由於政府是港鐵公司的大股東，所以它才被迫就範，提供半價優惠，至於其他交通工具，則是一點辦法也沒有。邱誠武，你告訴我究竟你有沒有辦法？還說鼓勵營辦商盡社會責任。“老兄”，你扼着它們的喉嚨，不讓他們加價可以嗎？所以，主席，這是結構性的問題，最好實行社會民主主義，那便一天都光了。

主席：黃毓民議員，發言時限到了。

黃成智議員：主席，去年，九巴、龍運、城巴及新巴宣布，將長者假日乘車每程2元的優惠延續至2010年2月，2月後不知還會否有此優惠。今天談到減輕交通費用負擔，我希望各巴士公司能夠把優惠繼續延續。因現時各巴士公司已取消殘疾人士半價優惠，如果把長者假日乘車優惠也取消，便不知怎辦好了。

港鐵公司則改變原本在周日及公眾假期為長者提供的乘車優惠，改為逢星期三提供，以及每半年檢討一次是否延續，我認為以上的做法反映了政府及公營交通機構的涼薄。這真是擺出了一副“冷樣”，我認為這情況不能長此下去。

全球不少地區已為長者提供免費的乘車優惠，遠如歐洲的英國、荷蘭，近的則如內地北京、上海，以及台灣等地，都有為長者提供免費的乘車證，讓他們可享有乘車優惠。當然有部分乘車優惠並非全天適用，例如北京是在非繁忙時間才適用的。但是，這不要緊，因長者的繁忙時間並非我們上班的繁忙時間，長者可能清晨6時已經出門，或在下午2時、3時於社區中活動。以上的優惠措施，才是反映對長者的尊重。但

是，香港則是“又哄又騙”、“又鬧又砌”都不行，仍然說要慢慢檢討，給予長者一些小恩小惠後，隔一段時間又要重新檢討。香港現正談論正面長者生活或積極晚年生活，我們無疑希望長者不是只留在家中，而是應多參與社區活動。

最近我探訪一間老人院，想看看一間self-financed home —— 自負盈虧的院舍，看政府未來要怎樣購買其宿位。該院舍向長者提供的服務確實很好，他們所進行的工作不止是讓長者能安居、提供良好膳食、睡覺的地方，更協助長者 —— 以一種新的名為“感官統合”或是“統合感官”的方法 —— 進行“感官統合”的訓練，讓一些患有老人癡呆症，或患慢性退化疾病的長者重新接觸這世界，讓他們看到顏色、聽到聲音、看到及接觸很多事物，讓他們的腦袋能更為靈活，讓患有老人癡呆症問題的長者的感官慢慢重新發展。這就是正面長者及積極晚年的工作。可惜直至今天，政府好像仍不希望長者外出，以致長者須依靠自己的積蓄、“生果金”，甚至依靠綜援生活，如果要他們再付出高昂的車費，其實是十分困難的。

長者對假日乘車優惠一向非常受落和十分歡迎，我們可見於假期優惠時段，長者會較頻密與親友聯絡。我們為何不積極進行這些工作？如果交通費用對長者來說是沉重負擔，將會影響他們的社交生活，讓他們感到被社會排斥，我想在席的每位同事都不會反對為長者爭取優惠車費。此外，有不少長者因面對社區發展，而須遷離舊區到其他地方居住。故此，當長者想與故舊重聚時，便有需要乘車才能敍舊。例如菜園村拆卸在即，大部分長者在分散居住後，如果他們想懷緬過去生活及想敍舊，便有需要乘車前往探訪舊鄰里。就這些情況，我們便可以鼓勵他們藉着交通優惠多些進行相聚，讓他們能於晚年時積極進行社交活動。

主席，我們明白如商業機構能提供免費或優惠予長者當然好，但這些商業機構必定是以賺錢為目標，所以要求各巴士公司等公營交通機構主動提供免費優惠是有困難的。然而，問題是政府不是為了賺錢，政府是有責任為香港市民求福祉的，政府可否下一些工夫，讓長者的生活.....讓長者能享有可以負擔的交通費。政府在這方面提供一些補貼是否可行，或是為何不行呢？因為這是政府的社會責任，政府不可以用“自由市場”、“商業原則”，便撒手不理。尤其政府作為港鐵公司大股東，絕對有責任要求港鐵公司提供免費的長者乘車優惠。

殘疾人士的乘車半價優惠的議題，我們已商討很久，港鐵公司現在才說將付出一部分費用作為半價優惠。但是，我們以往其實亦曾多次討論，政府最後只是在傷殘津貼中提高200元，這是不足夠的。像我剛才

所提及，殘疾人士絕非獨自外出，很多時候須有支援者陪伴。如果支援者及殘疾人士都不能取得交通優惠，將會令家庭負擔更高。故此，我們希望政府能於此方面多下工夫，讓長者、殘疾人士及低收入人士能夠享有交通優惠。

多謝主席。

余若薇議員：主席，衣、食、住、行 —— 最重要的4個元素 —— 立法會今天兩項議案辯論的第一項是關於行的，而稍後的一項則是關於住的。其實，這正好反映立法會經常討論民生的議題。

主席，為何我們會經常討論呢？很多時候，數年來所討論的都是同樣的問題。如果純粹從香港的交通問題來說，平情而論，作為香港的一分子，以及曾經到過外國的朋友，我相信也會覺得香港的交通運輸其實不是太差的。那麼，問題在哪裏呢？由於香港貧富懸殊，故此有一大羣與我們同住香港的朋友的生活是很困苦的。他們面對的問題是，交通費用實在很高昂。最近也有報告指出，香港的貧富懸殊世界排名第一，即是說，香港一成富有的朋友擁有香港的財富超過39%，接近40%，但最貧苦的一成人口擁有香港或獲分配的資源卻不足2%。

主席，由此可見，我們不可以整體地看交通問題便說香港的交通運輸較其他地方好，因為香港的貧富懸殊問題那麼嚴重，每天也有一大羣人面對着這個問題。正如張宇人議員剛才說，如果食物的價格昂貴，大可少吃或節省一點。又例如衣物昂貴，大可不添置新衣。可是，大家總不能到哪裏也只靠兩條腿走路，這是不行的。因此，交通費對於負擔特別重的人來說，是一個很嚴重的問題。

立法會其實已多次討論公共交通的問題，研究可否提供補貼予真正有需要的人。主席，我今天看張學明議員提出的議案，我的焦點正如熒光幕所顯示，是減輕交通費的負擔。對於香港社會上特別有需要的人，無論是清貧、學童、長者或殘疾人士，我們應否提供交通優惠？這個問題不是公共交通機構聲稱自負盈虧和不能提供太多優惠，便可以簡單地解釋得到。在貧富懸殊問題那麼嚴重的社會裏，政府絕對有不可推卸的責任。

主席，看回殘疾人士的交通需要問題，剛才在討論有關港鐵公司的決議案時，很多同事其實已經提過，至今已討論了8年，港鐵公司才走出一小步，為殘疾人士提供優惠，而且更只限於申領綜援且百分之一百

殘障的人。很多同事在發言時也說過，巴士公司給予長者的優惠左刪右減，還在設法減至最少。至於在偏遠地區上班的貧苦人士的交通津貼，立法會其實亦已有共識，已不知討論了多少遍，但政府所能做到的，只是簡單地為4區提供補貼。主席，市民經常懷疑立法會是否真的有用。有時候，我也要向他們解釋，其實立法會對很多問題均有共識，不同的黨派在特別是民生的議題上已有共識。但是，不知為何一定要苦苦爭取多年，反覆討論也絲毫沒有進展。這正是交通問題的核心所在。

公共交通機構有時候被指涼薄，當然，它們是有社會責任的，在賺錢及有准許的保障利潤之餘，應該多盡社會責任，對此我是絕對同意的，我相信議會內亦已有共識。不過，我覺得更大的問題是我們的政府。它經常談香港的經濟增長，如何做大經濟的餅以對市民產生滴漏效應，最終也會惠及他們。可是，不論是上星期的施政報告或所有涉及民生的議題，其實都出現同一問題。香港經濟確有增長，但貧苦人口卻越來越多，而對於基本的需要，政府所表現的態度更是非常冷漠。因此，大家很多時候也說政府涼薄。這令大家對議會的工作感到很沮喪，但不知為何政府對於這些問題總是聽而不聞。

主席，今天的原議案及修正案的立場都是認為政府有責任提供補貼，包括張學明議員的原議案的第一項提到，港鐵、巴士、專線小巴和渡輪公司均應為全民提供補貼。但是，這不是公民黨的立場，我要清楚表明，因為張學明議員剛才也說要全民補貼。我們針對的是原議案的最大精神，便是補助有負擔的人。同樣地，我們也不能支持梁國雄議員的修正案，因為他要求全部公營化。我們也不同意他的修正案的第九項，要求停止興建廣深港高速鐵路（“高鐵”）。我知道政府向很多人抹黑公民黨，說我們反對興建高鐵。我要在此清楚表示，我們並不反對興建高鐵，只是反對政府用六百多億元來興建。我也希望除交通外，政府會從長遠規劃的角度，研究可否在偏遠地區提供就業機會，不用那麼多人承受交通的困苦。

主席，我謹此陳辭。

王國興議員：主席，香港在過去1年受到金融海嘯影響，市民日常生活中，衣、食、住的價格或多或少都出現向下調整。但是，唯一沒有出現過價格調整的，便是交通費，即“行”。市民的交通費負擔每天加重，嚴重影響他們各方面的生活，包括求職、上班、進修和社交等。主席，我想在以下時間集中說說港鐵、渡輪及交通費支援計劃。

先說港鐵，自兩鐵合併後，香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）已成為全港最大規模的公共交通營辦商。根據港鐵公司的資料顯示，本年9月周日平均乘客量超過364萬人次，足見港鐵在香港公共交通上扮演着舉足輕重的角色。因此，要減輕市民高昂的交通費負擔，港鐵公司應該作出更多、更大的承擔。雖然港鐵公司合併後，繼續維持前九鐵提供予新界東西地區居民的月票政策，但港鐵公司現時提供的月票不是一項永久措施，而是短期優惠。新界偏遠地區居民每隔一段時間，便要擔心這項優惠會否取消。我想說一句港鐵公司不喜歡聽到的話，它推出這些臨時優惠其實只是為了與巴士公司爭客。搶到之後，港鐵公司便可能不再提供優惠；這正是居民所擔心的。

另一方面，鐵路沿線不少居民均希望有月票優惠，但港鐵公司一直不肯為地鐵沿線設立月票優惠。過去，我曾提出港鐵公司應設立一張可以通用全線的月票。既然現在已是一間鐵路公司，為何不可以設一張通用月票呢？這樣既方便乘客，亦可減輕市民的負擔。港鐵公司沒有正視這建議，問題根本在於政府沒有正視這建議，沒有制訂相關的政策。我很希望政府考慮這個我們一再提出的建議。一張月票便可以減省居住在偏遠新市鎮的居民的交通費，減輕他們沉重的交通費負擔。我希望政府認真考慮一下。

此外，由於港鐵的西鐵沿線各站很多不是位於市中心區，因此前九鐵公司過去一直為鐵路提供接駁巴士服務。但是，自從途經南昌至尖沙咀的九龍南線通車後，便取消了K16巴士線。取消這項服務，除了令乘客不便外，亦對於長途跋涉的市民帶來麻煩。至於其他例如長者優惠、十送一優惠及特惠站等，這些其實都是市民普遍要求港鐵公司提供的優惠，但港鐵公司一直未有回應公眾的訴求。其實，實施上述優惠可增加市民乘搭港鐵的意欲，只是港鐵公司一直不願落實這些措施。因此，我促請政府，督促港鐵公司盡快增加和擴大這些優惠措施，包括長者乘車優惠日、日票、月票及增加港鐵特惠站等措施，以便利市民。

在渡輪方面，我想指出，新界西不少市民對渡輪服務一直有很強烈的訴求。但是，渡輪服務經營困難的問題一直未有解決，迫使乘客在不斷捱貴船票之餘，在每次商討新合約時，渡輪公司均以虧本為理由加價和縮減班次。市民亦擔心還有沒有人經營渡輪服務，擔心可能無船搭。但是，對於渡輪公司的支援，經過我們多年來在交通事務委員會不斷提出批評，政府目前仍是只肯在碼頭上蓋物業的收益及維修碼頭方面，提供少許支援，但這並沒有解決根本的問題。

我們要強烈指出，當局只限批出3年經營期，試問渡輪公司怎可以為這3年期進行長遠投資呢？何況限期3年，它們還未等到上蓋物業提供收益，合約便已到期。所以，我再一次建議，如果政府真的沒法解決這些問題，倒不如由政府自己經營，然後出租給別人運作。政府自己經營渡輪服務而不要再留難離島的居民了。

主席，我最後想說一說交通費支援計劃。設立計劃的原意，是幫助新界偏遠新市鎮居民減輕交通費負擔。但是，很可惜，這項計劃在今年6月底已告一段落。在我們追問下，政府回答會檢討，但檢討卻一個月推一個月的。對於居住在偏遠地區、月入數千元的“打工仔”，每天用於交通的時間這麼長，還要支付這麼昂貴的交通費，每月要千多元，他們餘下的實際收入如何能夠養家呢？所以，我懇切希望政府必須延續這個交通費支援計劃，直至最低工資立法實施為止，作為在過渡時期，幫助新界西和新界東偏遠新市鎮居民減輕交通費負擔是一項重要措施。

陳偉業議員：主席，天水圍有不少“打工仔”要到市區上班，一名“打工仔”每天所花的交通費，隨時要四五十元甚至以上。但是，“打工仔”一家四口，他也要給太太買餸錢，而一天的買餸費用也不比他的交通費昂貴，這便是香港的畸怪現象。這名“打工仔”不但要支付高昂的交通費，而港鐵公司高層更可以說是“乞兒兜內擲飯食”。港鐵公司總裁年薪高達1,500萬元，在過去數年，港鐵公司的利潤每年都超過七八十億元，單是純利潤，有一年更高達151億元。但是，當它進行財技調整後，便回落至八十多億元。

所以，我們看到港鐵公司的利潤及其高層的薪酬，全部是從香港普羅大眾的血汗錢榨取得來的。這些情況、這些景象，是否很悲涼、很殘酷及很畸怪呢？

但是，香港市民或這個議事廳裏很多議員，特別是香港官員，對這些視若無睹，或視為正常現象。這個人很醒目，可以在港鐵公司任高層職位，拿取1,500萬元年薪，這是他的本事。但是，他沒有看到其年薪1,500萬元是從“打工仔”的血汗錢裏榨取回來的。香港的普羅市民要節衣縮食、節省開支，一家捱餓，便是要支付這些高昂的薪酬，要支付港鐵公司每年六七十億元以上的利潤，而這些利潤一半以上是由政府分得的，這便更荒謬了。這便是所謂私有化帶來的災難，充分反映出在資本主義制度下，機構無良或沒有人性的一面，它們為了利潤而不理市民的死活。

主席，香港的高官經常很自豪地說，香港要媲美英美的先進城市。當年梁錦松甚至說，香港要跟曼克頓和倫敦看齊。但是，為何我們的公共交通工具不與這些城市看齊呢？為何我們負責運輸範疇的司局長，不就着交通工具、交通發展和有關政策跟英美等先進城市看齊呢？

巴黎在1948年已經成立了巴黎大眾運輸公司，這是一家國有企業，是公共企業，負責巴黎所有鐵路、公共汽車和巴黎路面的電車，這個大區快鐵的兩線路線。New York在1953年已經組建New York市捷運，取代政府自1940年收購兩間私營地鐵公司後的營運工作。

主席，連我們鄰近地區首爾也在2004年徹底改革了巴士服務，主要採取投標方式，統一管理票價。同時，按照營運商服務的行車里程作為計算的指標，按具體情況向巴士公司發放補貼。整個模式差不多是半公營化由政府控制路線、營運模式和票價，並由政府支付有關費用給營運公司，確保市民得到低廉和可靠的服務。

在澳門這一個與我們多麼接近的地區，最近亦公布將會成立新公司，會透過招標形式競投有關服務，但這項新的服務形式，主席，跟所有私營企業不同的是，這項服務是公營化的，由政府訂出有關的票價標準，為市民提供服務。

東南亞鄰近地區首爾、連我們的姊妹城市澳門，以及其他歐美大城市，巴黎、倫敦、紐約，都採用這些公營或半公營化的服務。反觀我們香港政府奉行“大市場、小政府”的模式，不斷利用公營企業、公共服務讓財閥、財團謀取暴利，令政府成為財閥的一部分，這是更為荒謬的。

我們回看鐵路服務方面，主席，我當年極力反對兩鐵合併，我亦多次在這個議事堂上，指地鐵公司是異形或超級異形，因為地鐵公司可以成長，可以發展，純粹是基於香港市民的支持和香港的資金。但是，公司私有化後，它不理民間死活、不理小市民的苦楚，繼續以謀取暴利、謀取高利潤為宗旨，不斷調整服務，令很多小市民受害。最明顯的是，兩鐵合併後，取消了很多接駁服務。

過去，東鐵、九鐵、西鐵當年在新界地區提供的服務，除了鐵路外，還提供免費接駁，令很多地區，包括元朗、大埔、北區的市民受惠。但是，兩鐵合併後，港鐵公司不問市民苦楚，一下子斬去所有接駁服務，令市民要增加開支，額外支付接駁服務的費用。

接駁服務的取消，便是變相的大幅加價，居住在新界偏遠地區的市民、要接駁服務的地區居民，一般都是一些收入低微的小市民。但是，政府和港鐵公司漠視這個客觀環境、漠視小市民生活面對的苦楚，竟然為了本身的利益而一下子取消這些服務。

所以，主席，我們繼續要求港鐵公司做這些、要求九巴公司做那些，都是廢話，一定要盡快把交通服務公營化(計時器響起).....

黃容根議員：主席，我打算就交通費支援計劃、對長者及殘疾人士提供交通費優惠，以及香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)短途收費貴過長途3項發言。

交通費支援計劃的原意是協助偏遠地區人士就業，目前只限於元朗、屯門、北區和離島4區居民受惠。但是，我開設在大埔區的議員辦事處，以及民建聯大埔支部的區議員辦事處，自從市民得悉此項計劃是為跨區工作人士而設後，不少居民都滿懷希望前來查詢申請辦法。但是，當他們得悉原來住大埔區者不在受惠之列，便十分失望而去，這些失望者都是由於在本區找不到工作，而遠赴他區工作，或礙於公司制度，被調到其他地區工作的低收入人士。

假設尖沙咀某樓盤有兩位保安員，一位住上水區，另一位住大埔區，住上水區的會得到交通費補貼，而住大埔區的卻沒有，兩者比較下，不也是變相產生類似港鐵部分路線“短途貴過長途”的不合理現象嗎？反過來說，一位住尖沙咀而在上水區某樓盤任保安員的市民，也不會得到交通費補貼，猶如“同人唔同命”。

我認為，對於“打工仔”而言，“偏遠”是其住所與工作地區距離的相對概念，不應僅限於政府指定的個別地區，而應視乎他的住所與工作地點的距離。因此，我希望政府檢討這項計劃時，除了要保留現有優惠辦法外，並將範圍擴展至全港，甚至作為長期措施推行，使每一位低收入的“打工仔”，不論他身居何處，只要是跨區上班，都應該有資格參加交通費支援計劃。

主席，對長者及殘疾人士提供交通費優惠，社會普遍共識是以優惠鼓勵他們透過外出參與社會活動而融入社會，以及鼓勵子女帶同長者共享天倫。翻查有關資料，世界上很多國家，包括發達國家和發展中國家，都或多或少對長者或殘疾人士提供交通費票價優惠。芸芸國家中，我認為做得最好的，不是遠在天邊的美國或歐盟國家，而是近在眼前的我們

的祖國，內地對長者和殘疾人士一律給予車費優惠。有些城市，其落落大方的程度，令我們這個號稱收入平均高於全球的特別行政區也感到汗顏，就以深圳為例，深圳地鐵不分戶籍，連我們香港人也受惠，只須出示身份證或回鄉卡，證明你是個年滿65周歲的長者，司閘員立即放行，事前甚麼證件也無須辦理。反觀香港，即使對長者和殘疾人士有優惠，但首先是排外，非本港居民免問，其次是條件多多，既要事先申請甚麼卡，又要限時限刻，再加上要“左搭右搭”才能得到優惠，盡顯小家子氣，枉費我們自稱為國際大都會，天天唱甚麼敬老、關懷弱勢社羣的高調。

主席，自從港鐵九龍南線啟用後，出現部分路線收費“短途貴過長途”的現象，例如，由紅磡站去沙田站，只收4.9元，但由紅磡站去近在咫尺的柯士甸站竟收5元，而多乘一個站去南昌站卻廉宜至4.3元。以上顯示了港鐵公司現時收費結構十分混亂和不合理。須知年前地鐵與九鐵合併，目的是透過兩鐵資源調整，以減輕成本，為市民提供更便捷而票價低廉的公共交通服務。記得兩鐵合併之初，港鐵公司在每一道入閘機都貼上了非常打動人心的標語：“併合優勢，票價更抵，從此踏上超值之旅”。現在距離合併不足1年，港鐵公司不但撕掉這些標語，連對乘客許下的承諾也撕毀，既辜負市民期望，亦貽笑國際。我們希望港鐵公司從速糾正這種票價混亂情況，同時亦應根據市民的負擔能力，參考現時部分鐵路採取收費區域的做法，調低各鐵路線的收費。

主席，我謹此陳辭。

譚偉豪議員：主席，市民面對沉重的交通費負擔，是絕對值得關注的社會現象。今天數位議員在原議案和修正案中提出多項要求，包括提供老弱優惠，半價優惠、延長交通費支援計劃，以及繼續凍結地鐵票價等。在過去數天，我一直在網上收集很多不同的意見，對於提出的要求，他們普遍均表支持，但有一點較具爭議性的，就是梁國雄議員提出的公共交通服務應否公營化？

究竟公共交通服務公營化還是私營化好呢？普羅大眾並不關心，他們最關注的，是究竟哪項方案最後可以提供最便宜的交通費用，同時又有靈活性，令社會可照顧到弱勢社羣，秉持社會公義。從外國經驗看，公營化固然有其好處，因為政府可完全掌握票價，根據市民需要和承擔能力來平衡票價，但不好處在於，在票價不能相對提高時，政府便須不斷增加承擔或作出補貼。

以三藩市和倫敦為例，整個交通運輸系統的運作均由政府補貼，當票價無法提升的時候，補貼便會成為政府的負擔。更由於缺乏競爭，這些交通運輸系統每每缺少更新，以致地鐵服務被批評為殘舊、經常失誤或效率偏低等。以三藩市一條直通機場的鐵路為例，由於利用公帑興建，以致要花14年時間才討論成事。所以，盲目追求公營化，我未必贊同。

雖然私營化有其優勢，是因為政府不用承擔，也較有靈活性，但同樣地，政府要明白私營化有一定的危機。如果公共交通服務由財團壟斷，財團便會不斷增加利益，甚至謀取暴利。香港的公共交通服務以私營參與為主。雖然政府指現時的機制可以控制票價，但看到現時承包商或鐵路服務商的盈利，現有機制可否作出控制或保障，使這些財團不致壟斷，出現謀取暴利的情況呢？

我認為政府要重新考慮，考慮如何有效參與，例如在市場真正出現公平競爭時，價格自然會下降。不過，很多交通服務，以地鐵為例，未必可以產生完全一樣的公平競爭。所以，就這類型的服務，我認為政府一定要參與得更細節，包括要求公營服務商更為公平地公開其財政狀況和其營運狀況，供市民監督、施壓，令他們在合情合理的情況下賺取應有的利潤。如果真的發覺有壟斷的情況，政府便要構思運用哪種機制，令其他經營商，例如巴士、小巴等，產生更有效的競爭環境。

至於剛才有議員提出的巴士分段收費，我認為政府應積極考慮。以現時的資訊科技，尤其有八達通這極具效率的工具，絕對能夠繼續提升一些公共服務的使用率，以致令票價會普遍下降。

至於很多議員提出的月票，也在很多國家使用。提供月票絕對可以為市民計算交通開支提供更佳的保障，也令一些遠距離的市民更放心和更好地利用公用設施。

主席，總結來說，全世界的經驗告訴我，走向完全的公營化未必有良好的效益，但如果純粹依靠市場經濟，我相信也存在很大危機。所以，我懇請政府當局能正視交通費的問題，真真正正回應議員和市民的期望，在這話題上，真正聽取民意，在釐定費用和制訂措施方面積極介入，以解決大家所關注的社會現象。

主席，我謹此陳辭。

陳克勤議員：主席，很多人說香港已走出了金融海嘯的谷底，亦看到一些經濟數據有所上升，例如通脹上升，經濟有發展，並有復蘇的跡象。但是，市民的薪酬其實仍處於低沉的狀況，還沒有好轉或上調的趨勢。

面對通脹重臨，市民可能要想辦法節衣縮食，減省開支。但是，有一項是他們無法減省的，便是今天議題所提到的交通費。對他們來說，交通費真的是無法減省的。在過去一段時間，我們看到很多交通機構以燃油價格及經營成本上升為理由，拒絕減價；更有些公共交通機構甚至取消優惠，例如取消了長途巴士即日來回的折扣、港鐵取消“十送一”車費優惠。對於住在新界的市民來說，主席，這真正是百上加斤。他們每天都要到九龍或香港上班，交通費的開支動輒要付三四十元，如果沒有這些折扣優惠，其實是變相加價，每月可能要多付數十元，甚至百多二百元的交通開支。

對中產人士來說，這筆額外開支可能不是很重的負擔，但一些基層市民卻可能為了這百多二百元而非常頭痛。我舉一個例子，一些保安員、清潔工人或快餐店的從業員的月薪只有6,000元至7,000元，如果每月增加百多二百元交通開支，其實已佔他們的收入接近一成。如果年青人擔任這些工作，扣除交通開支及給父母的家用，他們每月也所剩無幾。

勞工處於兩年前推出跨區交通津貼計劃時，其實已有一些聲音，而本會亦有要求把這計劃擴展至全港，而不局限於北區、屯門、元朗及離島等4個區。但是，政府至今對擴展跨區交通津貼計劃仍然沒有消息，只一直說會檢討和考慮，稍後才會有決定。

其實，我留意到有一些數字，在去年7月，政府曾經放寬交通費支援計劃的申請資格，當時申請人數突然大幅上升。勞工處的數字顯示，今年上半年，處方收到六千五百多宗跨區交通費津貼的申請，較去年同期增加了78%，這正正顯示跨區交通費津貼的需求有多大和多重要。

主席，交通費其實不單影響在職人士，對一些求職的年青人來說，亦有一個很大的影響。他們為了求職，經常要乘車到不同地點碰運氣。他們不單未有工作，而且沒有收入，對他們來說，要支付昂貴的交通費，是一個很沉重的負擔，他們經常要父母在金錢上提供幫助。求職也未必成功，這對他們來說會是一種心理壓力，不知道如何回家面對父母，正正是“越窮越見鬼”。最令人擔心的是，他們可能會因長期未能找到工作而感到灰心，最終選擇躲在家裏上網、“打機”，變成隱閉青年。這樣對香港整體社會發展，是否一件好事呢？社會對這羣未能找到工作的年青

人，究竟有多少幫助呢？因此，我建議容許這些年青人有求職津貼，甚至向這羣低收入的年青人提供不分區的跨區交通津貼。我覺得這樣才能減輕他們生活上的負擔，鼓勵他們積極面對求職和失業的困難。

主席，針對交通費昂貴的問題，政府要做好把關的工作，密切監察交通機構的成本開支，審慎批准加價申請。一直以來，無論經濟好壞，交通費似乎是有增無減，這是香港市民所不能接受的。在眾多交通機構中，港鐵的車費最備受大家關注。政府一直強調，香港交通政策是以鐵路作為主導，港鐵除了車費收入外，還有車站上蓋物業和站內店鋪的租金作收入補貼。政府作為港鐵的大股東，實在有必要有效控制港鐵的成本，避免加價，以免影響市民生活。

主席，我謹此陳辭。

譚耀宗議員：主席，減輕交通費是市民強烈的訴求。我在上星期的施政報告辯論中提出，政府在制訂公共政策或批准公共服務時，應該引入貧富懸殊評核指標，從而減少公共政策或措施造成進一步的貧富差距。如果會造成貧富懸殊效應，則須同時採取相應的紓解措施。這套機制應先應用在處理交通費問題上，因為交通費是最直接影響市民實際收入的因素。

以新界西為例，根據政府統計處的資料，在八十四萬多名外出工作的市民中，有五十八萬多人須跨區工作，比例為69%。換言之，有高達七成的新界西就業人口因為跨區工作關係而須支付較高的交通費。因此，如果能降低車船收費，七成工作人口的實質收入便可以增加。從另一個角度來看，交通費越貴，跨區就業的機會成本便越大，所以，比率便越低，而新界西完全反映這種現象。元朗區的對外交通費現時是區內第二昂貴的，而離島區則最昂貴。資料亦顯示，元朗區的跨區就業比率只有66%，離島區則只有59%。所以，對於公共交通機構的收費，政府不能再將它視為單純的商業活動，反而有需要和就業、扶貧及社會穩定等政策考慮相互結合，從根本上減輕市民的交通費負擔。

我亦想就具體收費方面發言，因為“大話怕計數”，而我首先想談談九龍南線。在西鐵的九龍南線開通後，屯門站及元朗站至柯士甸站的八達通票價是15.8元，而至尖東站及紅磡站的八達通票價則是16.8元。此外，香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）也推出新的來往屯門站至紅磡站的“全月通”，定價是470元。這種定價偏離了西鐵過往的定價模式，造成票價過高，這對新界西的居民非常不公平。

九龍南線在佐敦新增了1個車站，即柯士甸站，以連接東鐵現有的尖沙咀站及紅磡站。論鐵路的長度，由原有的終點站——南昌站至柯士甸站及尖沙咀站的距離，大概等於由天水圍站至朗屏站及元朗站的距離。天水圍站至朗屏站及元朗站現時因為位處同一個區域，長程車的票價所以是同一收費的。九龍南線的定價卻偏離了這個模式，如果乘搭長程車前往柯士甸站及尖沙咀站，新界西的乘客要支付的車費，比原來前往南昌站的多2.9元至3.9元。另一方面，如果由屯門或元朗乘搭西鐵前往旺角及尖沙咀，乘客本來可以在南昌站免費轉乘K16號接駁巴士線，即全程車費只是12.9元。不過，港鐵公司現時卻取消了這條接駁巴士線，換言之，乘客被迫只能搭貴車了。

進一步比較不同交通工具的收費，我們便可以看到屯門區居民乘搭巴士前往尖沙咀的車費現時只是13.3元，而元朗至佐敦的巴士車費則只是12.5元，但九龍南線的收費卻比巴士貴19%至26%，幅度之大，令人咋舌。政府巨額的基建投資卻換來市民交通費的大幅增加，這是非常諷刺的。我們希望政府能夠促成港鐵公司盡快調低九龍南線的票價，並以現有的屯門站至南昌站“全月通”直達紅磡站，從而為市民提供收費合理的公共交通，使巨額的鐵路投資能夠真正造福市民。

由去年至今，多間公共交通機構均先後加價或削減優惠措施，例如，4條來往梅窩、坪洲、榕樹灣及索罟灣至中環的離島渡輪航線均提高票價，平均加幅由5.5%至23%；巴士公司取消乘客即日回程車資優惠，乘搭長程車的市民每天的交通開支即時加重5%至10%，以及愉景灣渡輪服務加價10%至15%等。政府往往以公司的商業決定為由敷衍過去，而在面對私營市場時，亦往往失諸先機，未能有效地保障公眾利益。過去數年來，香港連年通縮，但無論公眾的反對聲音有多大，公共交通機構仍然收貴價車費船費，政府對此亦沒有辦法，一籌莫展。現在經濟更惡劣，各公共交通機構又再大幅加價或變相加價，政府依然完全不為所動，市民的意見有可能會變得越來越大。

面對交通費太貴的問題，政府可以做的其實包括很多方面。除繼續推行交通費支援計劃，並擴大這項計劃作為紓解措施外，亦可以收購隧道、減低隧道費、容許小輪經營者營辦非業務收入項目、由政府出資提供輪船等設施，以及開放競爭，容許在繁忙時段增加非專營巴士服務等。

梁美芬議員：主席，衣、食、住、行是每個人均必須解決的生活需要。張學明議員今天提出的原議案，便是提到“行”的問題。交通是香港市民日常生活中非常重要的部分，而市民的要求其實越來越高，我們均期望香港的公共交通服務又便宜又完善。

首先，我覺得平心而論，相比其他國家，香港的公共交通服務及設施質素相當高；即使剛才多位同事提到紐約及歐洲的情況，我想香港的交通服務質素其實也是相當不俗的。我知道香港某些公共交通機構的管理方式，亦被一些發展中國家參考及借用。因此，我覺得應給予它們一個正面評價。

但是，車費昂貴，確實令普羅市民透不過氣來。陳克勤議員剛才說，對基層市民而言，一二百元的開支是很重要的。其實，現時甚至所謂藍領的上班一族也會感到，即使每天只是吃飯盒加上交通費，他們的薪酬已沒有了一大截。支出的最大部分便是交通費，而他們其實只是乘搭巴士或地鐵。因此，對於張學明議員今天提出的很多建議，我在方向上是支持的，但有些具體內容，我覺得可以再詳細討論。

在交通津貼和優惠方面，我們應該把學生與長者放在最首要位置。我之前曾經去過富昌邨，以及探訪居住在深水埗區的板間房居民。大家也知道，深水埗區有很多板間房居民。這些貧窮人士的小朋友很多連九龍公園也未到過。他們無法在假期天帶小朋友出外遊玩，主要便是因為交通費太昂貴。因此，我認為有關方面可以認真考慮，在假期天特別為學生和長者提供車費優惠。

張學明議員在議案第(一)點提到，希望向所有乘客提供半價優惠。如果我沒有記錯，在澳門，長者乘搭任何巴士路線每程只需付3毫。這樣的優惠可讓長者多出外走走，對社區健康其實非常重要。當然，對於一些宅男宅女，即我們說差不多30歲仍經常留在家中打電玩的人，如果他們有較多交通津貼，亦可能有所幫助。這對於社區健康也很重要。因此，我支持18區交通津貼的發展方向。我們未必要向有需要年齡羣的所有人士，劃一提供交通津貼。政府可以考慮對有需要的人士，列出不同條件；但我認為首要的是學生及長者。即使有關方面不能向所有類別均提供優惠，但我認為要認真考慮學生和長者的情況，我亦希望有關工作在今年會有突破。

至於議案的第(五)點，譚耀宗議員剛才亦提出了很詳細的意見，我在此想補充一點：原議案特別提到在九龍南線通車後，K16免費巴士線被取消。本來增設九龍南線，交通服務應會更完善，但在通車後，當局以另一條路線——12號取而代之，而12號線的班次十分稀疏，加上乘客要付車資，因此令很多當區居民，包括大角咀、海泓道及其他地方的居民，反而減少了使用九龍南線及這些公共交通服務，這樣是很不符合成本效益的。所以，除了支持原議案第(五)點：恢復提供免費的K16巴

士線外，我希望政府與公共交通機構商議，如何作出改善。其實提供一條新路線，是希望大家都開心，提高服務質素，但當局的安排又增添了怨氣，其實並不理想。

原議案第(七)點提到，針對離島航線票價高昂的問題，建議有關方面積極研究大幅增加渡輪公司的非票務收入。我同意研究這方向，但對於是否由政府直接營運一事，我個人很有保留。我覺得在交由政府營運之前，必須詳細計算各有關數據，清楚瞭解可能出現的營運情況；如果虧本，是否要納稅人負擔有關虧損呢？因此，我認為此建議要很詳細及小心考慮。

至於鄭家富議員的修正案第(三)點：“延續現時為長者提供的乘車優惠”，我是同意的，但對於梁國雄議員提議把主要交通設施及服務全部公營化，我有所保留，因為如果全部公營化，很可能會影響交通服務質素，而有關成本效益的計算亦要詳細列明，才可進一步考慮把所有交通設施公營化。我個人覺得，事事公營化，也未必可以達致最優質的服務的。

因此，在今天的議案辯論中，我支持張學明議員的原議案及鄭家富議員的修正案。多謝主席。

梁耀忠議員：主席，交通費跟民生息息相關，特別是香港大多數市民每天都要依靠公共交通工具上下班及往返學校，所以，對普羅市民來說，離家外出，便有需要乘搭公共交通工具。

其實，任何一個真正關注民生的政府，其交通政策的核心內容便是政府有權調節公共交通機構的收費水平，以保障民生。可惜，香港的公共交通機構絕大部分 —— 到現時為止，可說是全部都是私營機構。過去，兩間鐵路公司曾經由政府擁有，但現在已變成上市公司。當所有公共交通機構都已變成私營機構的時候，情況便可想而知，於“在商言商”的原則下，機構必然會以商業利益為前提，對市民的生活影響置諸不理。

況且，最大的問題是，由於政府的監管機制是“無牙老虎”，很多時候皆未能幫助市民。最令我們印象深刻的是在數年前，當時香港經濟不景，由通脹轉為通縮，普羅市民都要求公共交通機構減低交通收費，與市民共度時艱。然而，很可惜，除了專營巴士公司外，即使兩間鐵路公司，當時也不肯下調車費，政府只有“貓哭老鼠假慈悲”地認同車費太

貴，但對於限制或要求公共交通機構提供減價空間，則完全未能發揮作用，政府不能幫助市民調整公共交通費用。

主席，我支持任何公共交通機構應有車費減免機制及優惠機制，讓普羅市民能夠減低生活壓力，但很可惜，到目前為止，仍然是沒有有關機制的。因此，我在這裏希望政府能就3方面關注或幫助普羅市民。

第一，有關低收入工友的交通費援助計劃。大家都知道，香港目前的貧富懸殊情況非常嚴重，較早前，社聯曾公布數字，指香港有123萬人屬貧窮人士，因此，我們有需要多關注基層市民的生活需要。雖然政府現時有交通費支援計劃，但很可惜，對象只是一些居住在偏遠地區而要上班的人士，至於其他區域，即使我們經常提到的數個貧窮地區，都沒有這項支援計劃。很多同事剛才都已談及這個問題，並要求政府改善情況。可是，政府至今仍沒有任何具體方案，這令我感到非常遺憾。我希望所有基層市民，特別是“打工仔女”，均能受惠於這項支援計劃，而不是只有偏遠地區的人士才可以。我相信在這一點上，其他同事都沒有異議，我希望政府能夠正視，相信議事堂中的同事也會贊成這做法。

第二，便是長者票價優惠。我不能不指出，香港的公共交通機構不單沒有全面透過票價優惠來實踐敬老的理念，反而在長者票價優惠上，令我感到這些機構並不歡迎長者。為何我有這種說法呢？最明顯的例子是，在去年年底，港鐵公司曾說——不是說，是靜靜地——取消長者在星期日及假期的兩元乘車“四圍走”優惠。當專營巴士公司在輿論壓力下延長長者優惠後，港鐵公司才重新推出長者兩元乘車優惠，不過，港鐵公司又有蠱惑招數，便是把原先訂在星期日的優惠改在星期三，優惠期亦只有數個月。究竟這是敷衍了事，還是真正尊重長者呢？明眼人一看便知道了。

主席，在敬老方面，我們看到國內，其實不止國內，很多地區及國家，都有長者免費乘車的安排。我完全不明白每年賺數十億元的港鐵公司，為何竟然會這樣做，我覺得這是以歧視的態度對待長者，其實，他們心裏怎樣想的呢？會否覺得難過或難堪呢？我在這裏再次希望港鐵公司及其他公共交通工具機構真正拿出敬老的心，提供全面性的優惠，不要再抱着施捨的態度。

當然，我們剛剛亦通過了一項有關殘疾人士半價車費優惠的決議案，可是，我仍然覺得遺憾的是，到目前為止，只有港鐵公司在年底將提供這項優惠，其他公共交通工具機構仍然未宣布會提供優惠。就這方

面，我希望局長可以加大力度。我希望其他公共交通工具機構能夠提供有關優惠，讓殘疾人士有更多機會融入社會。事實上，巴士是很重要的公共運輸工具，因為巴士提供了點到點的服務，令殘疾人士能夠更容易到達要前往的地方，而無須只依賴港鐵公司。

第三方面，我希望討論有關渡輪的問題。現時住在離島的居民經常對我們說船費太高，令他們難以應付，因為他們跟其他住在市區的居民不同，後者不乘搭某種交通工具，還有其他選擇。可是，離島居民是沒有其他選擇的，他們必然要使用渡輪，但渡輪收費太高，令他們很擔心將來離島會變成荒島。如果政府能正視這問題，我希望盡快有一項關於渡輪的政策，而不是任由投標者擡高船費，令離島居民無法應付票價。這是一個非常長久的問題，亦是我們將來要面對的問題，我希望政府盡快檢討渡輪的政策。

主席，我謹此陳辭。

何俊仁議員：主席，我今天特別想為新界西兩個偏遠市鎮——屯門和元朗——的居民先說一些話。這兩區的居民面對的交通費問題，遠較其他地區嚴重。香港社會服務聯會發表的《地區及分區低收入人口報告總覽》指出，全港低收入住戶每月平均交通費佔家庭開支的7.2%，而交通費佔元朗及屯門區低收入住戶的平均開支則達8.2%。對月入只有六七千元的居民來說，到區外工作的交通費更可能達到或超過月入的一成。我們做過一些簡單的估計，在九龍上班的屯門和元朗居民，每月的交通費開支約為650元；在港島上班的則要1,000元。對一些低收入人士來說，交通費佔了其月入的十多個百分點。

交通費所佔的比率如此高，是由於屯門、元朗和天水圍的工作機會較少。同時，相對全港來說，它們亦是交通費最昂貴的地區。當區工作機會少，使不少居民須跨區工作，沉重的交通費對這些偏遠地區的低收入基層人士，可謂百上加斤，很多時候更扼殺了他們到市區找工作的機會。沉重的交通費負擔亦減低了區內的弱勢社群(尤其是失業人士、學生及長者)和低收入家庭出外的機會，影響他們的社交生活。

面對以上情況，政府並沒有設法改善和幫助居民，我們甚至覺得政府縱容公共交通機構增加居民的交通費負擔。首先，巴士公司在去年取消長途巴士路線的即日回程折扣優惠，使車費在15元或以上的路線的每程車費增加2元至3元，變相令這些居民每月要多付100元的交通費。

其次，在九龍南線數月前通車後，香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）取消了為西鐵乘客提供來往尖沙咀站的免費K16接駁巴士服務，令屯門、元朗和天水圍到尖東站的車費增幅超過兩成，進一步剝削新界居民的基本交通權利。更遠一點來說，在兩鐵合併時，政府及港鐵公司更是“企硬”，無論如何也不肯減低輕鐵的車費。大家都知道，輕鐵的車費對當區居民來說，構成了區內車費的沉重負擔。

主席，每次談到這些問題，我都感到強烈不滿，甚至憤怒，因為我認為上述事件反映政府一直歧視一些偏遠地區，如屯門和元朗區的居民，尤其是弱勢社羣的基本生活權益。政府一方面以大量物業項目補貼港鐵公司，縱容一鐵獨大，另一方面對於居民日常所需要的月票、列車服務，甚至月台安全等問題則視而不見，例如月票制度仍是堅持每年檢討是否延續，將月票視為給予居民的少許恩惠和施捨，這些都是令我們感到非常不滿的。

歧視的例子亦包括政府為偏遠地區低收入人士提供的交通費支援計劃。政府似乎又將交通津貼當成為施捨，計劃設置諸多限制，例如只能領取12個月，過往已用完津貼上限的人士不能再次申領。我必須強調，政府在規劃新市鎮時，未有為基層居民提供或製造足夠的就業機會，使居民要跨區、長途“捱貴車”上班工作。因此，政府提供交通津貼作為對居民的補償是應該的，而不是施捨，而有限的交通津貼並不能改善這些偏遠地區居民的就業前景。政府反對長期提供津貼的原因之一，是怕它變相成為工資補貼，但今天這些偏遠地區居民面對的種種問題，正是政府規劃不善遺留下來的問題。政府有需要解決這些問題，責無旁貸。

同樣地，為長者提供乘車優惠並非是對他們的恩賜，而是對他們應有的尊重及肯定。全球不少地方均有為長者提供免費乘車優惠，因此，長者假日乘車優惠應長期實施。我認為局長作為港鐵公司董事，有責任使港鐵公司長期為長者提供假日乘車優惠，讓香港最弱勢的社羣，最艱難和最困苦的長者能多點出外，與家人和朋友相聚，使他們融入社會，過正常的生活。

以下我想談談離島渡輪服務。首先，大家知道離島居民並沒有選擇，只能夠乘坐渡輪。然而，大家亦知道，現時渡輪的經營有着很大困難，以致經常要加價。現時有一些渡輪服務的收費水平，已超出居民的負擔能力，我們覺得政府要想辦法，作出適當的介入，甚至應該成立票價穩定基金，提供這些應有的交通服務。（計時器響起）.....

何鍾泰議員：主席，記得本會於去年12月17日曾經討論過相關的議題，當時剛巧碰上4間巴士公司宣布不會延長“即日回程車資折扣”優惠及“長者假日優惠”。對於巴士公司的決定，當時社會上有極大的回響。經過傳媒及民間團體不斷的批評後，4間巴士公司最終讓步，在當天大會議案辯論前宣布延長“長者假日優惠”至2010年1月底，卻拒絕延長即日回程優惠。當然，另一方面，對於殘疾人士的交通費優惠，無須多說，即使與內地比較，我們也真的可以說應感到非常汗顏。

事隔10個月，這項巴士優惠的限期將至，在3個月後便會完結。現在我們又再一次進行辯論要求政府及各大公共交通機構須正視交通費用的問題。各大公共交通機構每次加價都會將“商業決定”4個字掛在嘴邊，對於“公眾利益”這4個字卻毫不理會；試問他們有沒有考慮過應有的企業社會責任？促進社會和諧，比起豐厚的利潤更有意義，希望他們不應單是照顧公司股東的利潤，亦須考慮可以提供一些長期的有關優惠，以回饋社會，造福市民。

現時樓價高企，加上市區住宅供應有限；特首上月公開鼓勵組織新家庭的年青一代在較偏遠地區置業。但是，可惜特首可能忽略了居住在偏遠地區所須負擔的交通費用。對於一些低收入或收入不穩定的人士來說，實際上會對他們造成生活上一個極大的壓力。所以，即使巴士公司推出一些即日回程折扣、一點小小的優惠，但對於這些基層市民來說，亦會是減輕他們沉重負擔的一種方法。

近日大家可能留意到，多了人力車在市區繁忙的馬路上行走。我所指的人力車，並不是昔日由人力車夫“身水身汗”拉行的那款人力車，而是由巴士公司經營，在車身上畫上人力車圖案的觀光巴士，這是一種新意。乘客只須付50元購買日票，便可以一天內無限次乘搭，穿梭港島區多個旅遊熱點。車身特別設計很容易吸引途人的目光，普遍市民及遊客都表示歡迎。希望巴士公司藉着這次經營觀光巴士的經驗，將日票及月票的概念伸延到其他路線；此舉可以吸引更多乘客，亦有助推廣現時未被觀光巴士路線覆蓋地區的旅遊事業。這類票務安排在外國都常被採用。

主席，本會過往多次向政府要求正視交通費的問題。政府應該盡量通過理據，說服及鼓勵公共交通營運機構，負上應有的企業社會責任，為市民提供更全面的車費優惠措施。讓市民可以在現時艱巨的經濟環境下，仍然能夠平衡他們生活上必須的開支，從而減低社會內的戾氣，維持社會的和諧。

主席，我謹此陳辭，支持議案。謝謝。

劉健儀議員：主席，還有個多星期，便是一年一度的“長者日”，所謂“百行孝為先”，相信一眾孝順子女都會帶同家中的長者們出外“歎杯茶，吃個包”。一如既往，本港主要交通工具機構亦會在當天免費接載全港近90萬名長者，以示對長者的尊敬。

不過，現時本港交通工具機構向長者提供的優惠，並不是永久性或常設性的措施，而是每隔一年半載就檢討一次，整天要長者“奔波勞碌、聲嘶力竭”的爭取才能繼續享有優惠。例如現時港鐵公司及巴士公司的優惠，到了明年1月至2月底又相繼屆滿，屆時長者可否仍然享有優惠，恐怕又要“望天打卦”。

因此，自由黨建議各交通機構，於接下來的“長者日”給予全港八十多萬長者一份小禮物——不僅如鄭家富議員提出要延續優惠，而是將優惠列為常設項目。這份小小的心意，對公共交通機構來說，不難做得到，但對長者來說，卻是對他們“勞碌半生、貢獻社會”的一份尊敬。

至於殘疾人士的交通費用方面，我很高興勞工及福利局今天提出修訂《殘疾歧視條例》的決議案並獲通過。換言之，港鐵公司可以按原定計劃，年底前為殘疾人士提供半價優惠。自由黨認為這是一個好的開始，但政府應該把握機會，加緊與其他交通工具營辦商，特別是巴士公司討論，研究由政府資助，以提供優惠的可行性。

固然，我們有需要照顧社會上的弱勢社群，但交通行業中的“弱勢社群”——即渡輪。我提及不是一個絕對的弱勢社群，而是相對其他交通工具比較，渡輪是一個弱勢社群——這個弱勢社群同樣值得關注。特別是經營3條離島航線的新渡輪，其母公司新創建近日表示有意“離場”，如屬實的話，依靠渡輪服務出入的離島居民將受影響。

其實，自2007年起，政府已提出一系列措施，包括容許渡輪服務營辦商分租碼頭現有的範圍作商業及零售用途，藉以增加渡輪營辦商的非票務收入，但礙於分租程序繁複，時間冗長，加上諸多掣肘，最終措施“有等於無”。讓我舉一個例子，如要把碼頭出租予外人，即使短如1天至2天時間，申請的程序亦需時個多兩個月仍然未獲批准。故此，我其實亦接獲不少投訴，渡輪公司即使有生意也未能接洽，因為沒有客戶會等待個多兩個月時間，來等待一個只租用短至一兩天的申請的批核，客人將會尋找其他地方使用，這無助於增加渡輪公司非票務收入。

例如政府曾在中環新海濱城市設計研究中建議，在中環四至六號碼頭加建一層，作零售或商業用途，希望透過增加商業活動，補貼渡輪服

務的營運成本，這對渡輪營辦商是一道曙光，可惜至今建議還未落實，很多渡輪服務營辦商都意興闌珊。因此，自由黨促請政府更積極地協助渡輪公司，增加非票務收入，從而減輕離島渡輪票價的壓力。

此外，政府也應大力發展離島旅遊業，開拓客源。長洲的太平清醮，飄色巡遊，是一個好例子，每年都吸引了數萬名市民及遊客湧到長洲，為渡輪公司帶來龐大的客源，值得借鏡。不過，我們並非指一年只做一次，離島旅遊業發展應以全面發展，經常吸引遊客為目的，因此我們認為離島旅遊項目應是常設或經常性項目進行，經常性大量吸引遊客到訪離島區，而不是一年一次。

正本清源，政府實在有必要全盤檢視現有的渡輪政策，特別是渡輪是來往多個離島及市區的唯一交通工具，如何能持續地維持其經營，從而維持收費在合理水平，十分關鍵。

至於巴士方面，營運情況也不見得很好，特別是面對鐵路等交通工具的激烈競爭，以過海車輛為例，巴士的市場佔有率由2004年38.9%下跌至去年36.6%；加上油價早前稍為回落後，最近又再升至高位，令巴士公司的經營環境再添上變數。

不過，正因如此，要巴士公司維持票價在合理水平，巴士公司更有需要自強不息。例如現時有很多巴士線重疊，或客量嚴重不足的路線，如果讓這些巴士繼續在路上按此模式運作，不但增加道路負擔，更直接浪費巴士公司的資源、工資和油錢。因此自由黨贊成檢討空氣質素指標諮詢文件內提出的重組巴士路線建議，這不但有助改善空氣質素和交通擠塞問題，還可讓巴士公司更能善用資源，減省成本，紓緩加價壓力。

同時，兩鐵合併後所產生的協同效應，亦十分值得各間巴士公司大加參考。如果巴士公司能透過提供更多跨公司——即跨巴士公司的轉乘優惠，除可減少市民的巴士票價負擔之餘，隨時可以加強競爭能力，增加客源及票務收入，共創雙贏。

主席，我謹此陳辭。

馮檢基議員：主席，香港人的交通費用貴得驚人，已是世界馳名。先有香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)以土地補貼加上商業營運方式，帶頭以謀取最高利潤作為其定價的原則，令港鐵公司的票價長期處於高位，而連帶的是，其他公共交通工具均以港鐵公司的高昂票價作為其定價的參考標準，導致整體公共交通費用被扯高。

再加上所謂巴士專營權，等同變相利益和利潤保證，令巴士公司有恃無恐，不時以賺得不夠多為理由來提出大幅加價的申請，引起社會嚴厲的批評。

此外，車用燃油的銷售，在長期沒有公平競爭法的管制下，形成寡頭壟斷，各大油商可以自由市場之名，變相合謀定價，合法地謀取暴利，使汽車燃油價格長期處於世界最高，間接導致整體交通成本上漲。

上述種種因素，令本港公共交通體系形成重重緊扣的關係鏈，政府就選擇置身事外，以“大市場”之名、以港鐵公司的獨立商業運作為理由，蓄意忽略其應有的監管和補救自由市場不足的角色。整個關係鏈的上層，即大企業和大公共交通機構，就可肆無忌憚，藉擡高價格來謀取最大的利潤，令最下層的市民長期承擔高昂的車費。

還記得當初九巴和港鐵公司先後引入“票價可加可減機制”時，公眾滿以為未來的票價增減，終於有例可循，機制表面既可以糾正以往只加不減的狀況，一廂情願幻想票價可因應經濟環境而作出調整。

殊不知客觀的效果是，我們正經歷一年有多的金融海嘯，經濟走向衰退，市民生活越見困難，但巴士和港鐵的票價卻固若金湯，完全不為所動，彷彿“可加可減機制”不存在，機制未能發揮應有的效用，各公共交通機構依然故我，繼續在逆境下賺得盤滿鉢滿。

公眾不禁質疑當局在引入“票價可加可減機制”時，是否有漏洞呢？其方程式所涵蓋的因素是否不足，導致公共交通機構可以繼續鑽空子，在經濟逆境時繼續向市民開刀？我希望局長稍後發言時，可以就這問題交代清楚。

主席，要打破現時整個公共交通系統的票價壟斷和利益關係鏈，其實是不容易的，特別是政府故有的重商思維，又缺乏應有魄力和果斷，實在難於登天。主席，就以政府作為大股東的港鐵公司為例，公眾一直期望它可以負起企業的社會責任，兼起帶頭作用，為老弱傷殘人士提供票價優惠，不知道拒絕了多少年，我們立法會也不知道在此辯論了多少年。梁耀忠每年都提出議案，如果我沒有記錯，應該有8年了，真的說到“牙血都出”，最近才讓部分傷殘人士有半價優惠。主席，莫說今天議案對港鐵公司提出的要求，甚麼月票計劃、長者免費乘車日、“十送一優惠”等，其實這對港鐵公司來說，等於要求貓兒不吃魚，要求它不要賺錢，它真的是“睬你都傻”。

因此，我們議員絞盡腦汁，想盡辦法希望能減輕市民在交通費用上的負擔，既然不能動那些死硬的公共交通機構，不如就督促政府。還記得在2005年10月，我們一羣減貧事宜小組的議員，在研究在職貧窮問題時，考慮到在職貧窮家庭收入有限，但高昂的交通費佔去他們部分開支，令他們生活困難，傾向節省非必要的開支，所以我們覺得應向政府提出資助他們。資助方法是令高昂的交通費不會窒礙他們跨區工作，雖然本區工作機會減少，但貧窮家庭仍可選擇跨區工作，縱使收入低微，交通費令他們減少社交生活，不能參加一些培訓或技能提升的計劃，但我們覺得政府在這方面對他們的資助也是有幫助的。

有鑑於此，我們的小組當年向政府提出提供交通津貼，掃除阻礙貧窮人士融入主流社會的障礙，其間經歷兩年與政府拉鋸的時間，最終才爭取到向居住在若干新界區的人士發放交通津貼，但一定要跨區工作才行，去年已修改至在本區也行，但必須在新界的社區。我們覺得，如果要優化這項計劃，應該把它擴展至18區，令任何低收入工人均可取得交通津貼。

主席，也許這正是計劃成功之處，不再訴諸公共交通機構大發慈悲，要求他們履行企業責任，因為這等同刻舟求劍。我們改從政府入手，謀求更簡單和容易的方法，便是由政府直接向基層提供津貼。從另一個角度來看，我們無可奈何地要令公共交通機構受益，但最低限度令願意工作、有工作而又要支付高昂交通費的基層市民可以得到紓緩。

主席，無論用甚麼方法，政府不能再採取鴕鳥政策，逃避責任。當局必須以一般市民利益為大前提，以新思維、新的施政策略，將交通政策視為重點的社會政策之一，不要再任由自由市場張牙舞爪，必須敢於動搖財團的不合理的既得利益，從根本解決導致公共交通費高昂的因素。

我謹此陳辭。

李永達議員：主席，很多同事就交通費昂貴的問題發表了意見。民主黨就這項問題上，看到交通服務由自由市場運作，但自由市場又做不到全部應做的事項，因為香港的情況較為特殊，偏遠地方居民在交通方面的費用佔其收入很大的比例，再加上雖然政府擁有港鐵公司75%的股權，但在很多優惠的問題上，爭取的進度是很緩慢的。

這情況是難以不被人批評的，因為在外國，很多機構對於長者(senior citizens)等這些問題，差不多視為國策層面的問題。不要說國內，自己國家的GDP較香港低，城市發展速度比不上香港，但香港政府不是特別窮，為何在這項問題上的進度卻這麼緩慢呢？

當然，局長會回應，港鐵公司是採用審慎商業原則。但是，我認為這跟有良好公民責任的公司未必有衝突，也不認為這方面在其營運中會構成很大的損害。當然，這是我們的總體看法。現時的香港公共交通工具，不是全部皆為自由市場，我們不可隨便把一輛私家車作為的士，把一輛16座位車輛作為小巴，是有一些規管的條件的。但是，現時的監督制度很有問題，不光是港鐵，例如離島渡輪，其實現時的渡輪服務含有資助成分，即渡輪公司沒有錢賺，政府要透過某些方式向它提供維修保養、牌照方面的資助，其實在某程度上這些都是金錢上的資助。但是，政府永遠指出：我們不會就這個問題多加思考，不會自行營運。我認為政府似乎是在一步一步地做，但每次都得不到一個好的結論。所以，民主黨希望政府要想出一套政策，在所謂自由市場與國有化之間走出一條路，而這條路本身是適合香港的。

我會代表民主黨討論梁國雄議員的修正案。梁國雄議員的修正案內容第(八)點是：“逐步將主要交通設施及服務公營化，為市民提供廉宜、合適、方便的公共交通服務，避免大財團牟取暴利。”對於“廉宜、合適、方便”這點，我們是同意的，但可否透過國有化做到？我們剛才指出，對完全自由市場和完全國營化的做法，我們都有保留，因為在很多地方和國家，國營化不是一個可以解決問題的方式。

我記得有一次參觀台灣選舉，很多年了，是在10年前，總統候選人就其政綱發言。有一位表示會提供好的住屋服務，另一位候選人則表示會提供免費公共交通服務予所有市民、國民，我們民主黨聽了都笑，因為如果這樣做，政府要承擔多少？對於國營化或公營化的服務，政府本身要考慮很多方面，例如服務的營運是否合乎成本效益，在沒有市場競爭下是否能夠做得好？這是頗令人質疑的。由很多經驗中看見，在以往如蘇聯和東歐實行服務國營化的國家中，他們的服務本身是否真的這般好？從經驗看來又不是這樣。

所以，民主黨不支持梁國雄議員的修正案，因為這項修正案涉及重大的政策改變。但是，這又不等於民主黨支持政府的政策，即完全透過倚賴市場化的做法來提供香港市民負擔得起——不要說便宜，而是市民負擔得起——合適而方便的交通服務。

我認為政府或局長應要有一些構思，令市民不會在生活緊迫下、在高昂的交通費下有很多怨憤。對於我們住在新界西和新界東，尤其住在偏遠地區的立法會同事，這會成為其中一個經常被居民投訴的話題。當然，他們曾對我們說，服務應收歸國有，但我覺得他們只是在“呻”一兩句，並不是提出很嚴肅的要求，真的希望這樣做。

我希望局長記着，現時政策本身很多地方有漏洞，監管非常不理想，以致競爭情況令人感到不滿意；尤其我剛才指出，作為一間由政府擁有75%股權的港鐵公司，連一個我們一般所指的良好企業公民公司的身份也擔當不了的話，其實是很令人失望的。

無論如何，主席，雖然我們的失望是這麼大，但我們不認為有需要將政策推至另一極端，將全體交通服務國有化。所以在這點上，我代表民主黨不同意梁國雄議員的修正案。謝謝。

葉偉明議員：主席，正如很多同事指出，香港交通費高昂已是不爭事實，直接影響市民生活的質素和進入社會的機會，特別是在金融海嘯的衝擊下，勞動市場受到重大威脅，由交通費引發的問題有些已浮現出來。部分工作的薪酬不加反減，甚至因經濟不景氣而被裁員，但交通費卻沒有因此而得到相應遞減。在經濟不景氣的情況下，市民連搭車返工都有困難，更遑論要他們在其他方面消費，刺激社會經濟發展。

有調查顯示，北區居民大部分月入5,000元以下，交通費佔其收入30%以上者，比例高達37.5%；而月入5,000元至1萬元，交通費佔其收入10%至20%的也不少。每個月用於交通上的開支佔收入比例如此高，扣除必要的交通費後，這些市民還可剩下多少金錢以購買其他生活必需品呢？因此，我要求政府延長交通費支援計劃，並且把它擴展到全港各區，幫助更多低收入的市民，使他們跨區工作。同時，要求政府敦促有關機構，例如巴士公司、鐵路公司，以及加快研究、擴大現有月票和日票的計劃，提供常設的票價優惠給乘客。至於巴士轉乘優惠及港鐵十送一的票價優惠等，由於有助減低那些一星期多天乘搭公共交通工具返工的人士的交通費，所以應該加以重推及常規化。

事實上，交通費的多少不但對工作人士有影響，對失業和待業者影響亦深。最近與一個正在找工作的畢業生傾談，得悉他在過去4個月內，寄出了二百多封求職信，等了很久，終於有多間公司打電話給他，請他去面試，好不容易才有得見工，本來應該很值得開心，但轉頭他又要開始擔心交通費的問題。因為他要過海工作，車資高，他又已經過了25

歲，失去學生身份，乘搭港鐵時無法享受半價優惠，令他不知道應否到那公司工作。事實上，交通費的支出佔工資的比例很高，他覺得即使找到工作，也未必能夠彌補這些支出，幫助他應付日常生活需要。所以，我們認為交通費高昂，不單影響普通人，也影響青年人找工作的機會。

過去數年，政府積極透過媒體廣告及各項活動，希望能夠向大眾宣傳和諧家庭的信息。我認同政府在這方面的努力，但與此同時，我認為政府可多做一步，從其他方面作出配套，令目標更容易達到。其中一項就是從交通費着手，與各公共交通機構磋商和提供津貼，為市民提供假期半價優惠，鼓勵他們在假日時與家人一起出外或到郊區走走，給他們多一個溝通機會，增進感情。這雖然看似很細微的事，但作用卻可以很大。現時有些貧窮家庭，便是因為怕花錢搭車，所以每逢假期往往只能留在家中。

此外，老人家也是社會和很多家庭的重要成員之一，他們為社會服務多年，帶來了很大的貢獻，社會理應回報他們，因此，我認為有必要將一些特定的日子永久定為長者免費乘車日，包括所有公眾假期，以營造敬老的社會氣氛。事實上，鄰近很多地區和城市都為老人家提供相類似的交通優惠，甚至在中國內地，長者乘搭交通工具都是不用付款的，上海更開通了“公交老人專車”，提高老年人乘車的安全性和舒適性。

為何香港就不能對老人家多一點承擔？本地交通費高，給長者的交通優惠又不持久，好像久不久給你一粒糖，吃完就甚麼都沒有了，又要等下一次派糖的機會。但是，何時派，大家都不知道。給長者交通優惠是一種尊重的表現，而不是施捨，一星期有數天列為永久長者免費乘車日也並非過分的要求，所以我們希望政府能作出跟進。

作為一個對市民有承擔的政府，便必須關顧到市民各方面的需要，除了提供完善交通設施外，還須減輕交通費用對他們的負擔，讓他們活得更好。

我謹此陳辭。多謝主席。

張國柱議員：主席，金融海嘯衝擊本港已超過1年，股市亦已重上二萬多點，回復到海嘯前水平，但市民的生活又如何呢？看一看失業率，現在仍是5.3%，收入不超過1萬元的住戶仍然有65萬，可見海嘯對“打工仔”的衝擊仍然存在，而其中交通費用對“打工仔”來說，更是不可避免的開支。

現時香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)、3間巴士公司每年都有龐大盈利，以九巴為例，因油價大幅回落，今年上半年盈利大增十倍，達到3.1億元。至於港鐵公司，中期業績公布，其半年盈利更達到45億元。

相信逢星期六、日及公眾假期為乘客提供半價優惠，將可吸引更多市民外出，在此消彼長下，各公共交通機構未必會有太大損失。

至於有關交通費支援計劃，我想在此多談一點。現時計劃只包括4個區域，包括元朗、屯門、北區和離島，為每月收入不超過6,500元的基層市民，提供每月600元的在職交通津貼，最多只能領取12個月，時限實在是太短了，有必要延長。

要知道，居於這些偏遠地區的市民，尤其基層“打工仔”，要他們前往市區工作，實在很昂貴。以天水圍、屯門及大埔區前往工作為例，乘搭巴士來回港島區上班大約要40元，以工作25天計算，足足要1,000元。

一千元對一眾高官們來說，可能微不足道，但對一些低收入人士來說，這小小的數目，已是其收入的五分之一。請問各位局長，如果每月要你們花收入的20%用於交通開支方面，你們會否願意呢？很可惜，你們大部分的交通開支，都是由納稅人額外支付，無須自掏腰包。

我想強調一點，很多時候，低收入人士是不情不願地給政府編配入住一些偏遠地區的公屋。然而，政府在規劃這些新市鎮時，根本沒有考慮到他們要前往市區就業的情況。

要知道，香港的公共交通工具，並非如電車般劃一收費，不論路程長短亦只收費2元。巴士公司及港鐵公司的收費，是按路程長短而定，路程越遠，收費越貴，這是正常現象，但當套用在偏遠地區的低收入人士身上，便變得不正常，因為現在政府的政策是將香港最貧窮、最基層的人，安排居住在全港最偏僻的地方，然後要他們支付高昂的交通費上班，這是公道的嗎？

政府給予偏遠地區低收入人士交通津貼，我相信是天經地義，補償規劃上的失誤，絕非如政府的思維般，是“派糖”措施，我認為現階段有必要延長，甚至將計劃列為永久性。至於將計劃擴展至全港各區，在大部分基層市民仍處於艱難時期，亦有其需要。至於資助金額及條件等細節問題，我相信市民將有定論。

公共交通機構是利用廣大市民所擁有的公共資源、公共空間，以謀取利潤，它們不可以純粹用私營公司或上市公司的思維方法來提供服務。政府更有責任監管這些機構，要它們盡社會責任，為市民爭取最大的權益，而並非縱容它們魚肉市民的。

主席，我謹此陳辭。

陳茂波議員：主席，我本來不打算發言，但聽罷大家剛才的辯論後，我有感而發，也想作些補充。

主席，對於住在偏遠地區的市民和弱勢社羣所負擔沉重的交通費，我是很關注和同情的。在梁耀忠議員上月動議有關跨區津貼的辯論時，我亦曾表達我的看法，所以在此不重複了。我想說我支持張學明議員的議案，政府應與有關的公共交通機構磋商，甚至提供津貼，使它們可以為市民，尤其是有需要的市民，提供一些交通方面的支援計劃。此外，政府亦應研究這些公共交通機構的票價結構，主動介入一些不合理的情況，並予以理順，而我也支持議案中提到的交通費支援計劃。

至於梁國雄議員的修正案建議將公共交通機構公營化，交由政府經營，我是不贊成的。其實，剛才李永達議員說得非常好，我很贊同他的觀點。不過，我還想補充一點，以港鐵公司為例，它是一間上市公司，現時的市值約是一千五百多億元，政府佔了77%，約值1,180億元。由於我們現時的財政充裕，所以大家也沒有想過要把資產賣掉。曾幾何時，我們在財政相當困難並急需資金時，曾經變賣資產，甚至把“五隧一橋”證券化。如果我們有這樣的想法，港鐵其實是我們香港人的資產、一項非常珍貴的資產。在有需要時，是可以變為現金供我們運用的，將其套現。如果我們把港鐵公司公營化，大家看看外國的經驗，沒有一間國營公共運輸機構是不虧蝕的。換言之，我們是要把一項價值千億元的資產變為一項負債。不但不值錢，還要補貼。因此，我們看這問題的角度和高度應有分別，必須考慮香港的特殊情況。現時的問題是甚麼呢？便是讓這些公共運輸機構營運時，我們必須有良好的利潤管制制度，使它們不可坐擁公共資源來剝削市民，謀取暴利。另一方面，政府的有關部門應作出有力而到位的監察。

我認為同事們說得對，政府應發揮影響力，督促這些公共交通機構履行其企業社會責任，做得更多和做得更好。我認為在有需要時，政府還可以提供一些財政上的資助，以達致其政策目標，因為這些機構始終有其商業營運原則。企業社會責任是應該要負的，但在這過程中，如果事實上有些負擔從整體來說是有需要的話，我覺得政府是應該出錢的。

主席，我曾經說過，港鐵公司每年也派息給政府，而且最少也有20億元，如果我們願意拿這20億元來解決有需要的市民在交通上的需要和提供補貼，這是一筆可動用的資金。

主席，我很希望政府在考慮這問題時，可以更海闊天空，替大家想想辦法。

主席，我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

涂謹申議員：主席，我本來不打算發言，但剛才聽罷很多同事的發言，我想回應一下。我認為陳茂波議員最後提出的那項建議相當好。在此之前，不是很多人曾特別提及這題目，可能由於他是會計師，所以“心水清”，“左度右度”，設法想哪些是可以動用的。我覺得這建議委實不錯，因為事實上港鐵公司派給政府的股息或部分金額，是應該用在市民身上的。至於如何分配或用在甚麼scheme之上，今天很多同事都提出了很多方式。我們的建議是，希望政府特別注意跨區津貼方面。當然，如果能夠把港鐵公司所派的利息，特別用作為乘搭地鐵的市民提供公平的票價優惠，我覺得應該是最好的。我想，應該這樣說，政府作為港鐵公司的股東，如果那些既是市民又是港鐵乘客而令其賺錢的人有需要和有困難的話，政府應利用部分盈利補貼或稍為幫助他們，我認為政府這樣做，絕對是相當合乎邏輯的結論，希望政府可以詳細考慮這意見。

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：張學明議員，你現在可就兩項修正案發言。發言時限是5分鐘。

張學明議員：主席，我今天提出的議案有兩位同事提出修正案。第一位是鄭家富議員，我們認為鄭家富議員的修正案跟原議案沒有太大差異，他只是把一些說明解釋得更清楚，甚至在一些字眼上作出肯定。民建聯經研究後，認為鄭家富議員的修正案是可以支持的。

另一項是梁國雄議員提出的修正案，剛才部分同事在發言時也有同感。梁國雄議員的修正案在原議案的第(七)項之後加上第(八)和第(九)項。他在第(八)項提出要逐步將主要交通措施及服務公營化，而剛才很多同事也提過，事實上這是極富爭議性的做法。民建聯認為這種“一刀切”的做法不合時宜，而且不符現實。

不過，民建聯對某些措施有一些看法，例如，為了解決隧道的塞車問題，我們建議政府在適當時候回購東隧和西隧。至於離島的航線，民建聯一直認為這航線處於艱苦的經營，所以直接由政府營運會較為合適。關於這些建議，民建聯是支持的。

此外，梁國雄議員提出停止興建廣深港高速鐵路，我相信在席很多位議員也存有很大質疑，因為這條鐵路已爭議10年之久，現在快要上馬了。從近期本港工人的就業情況來看，是應該即時可以見效的。從長遠來說，這是香港與內地的策略性鐵路，無論是經濟或其他方面，均會取得一定的成效。所以，對於梁國雄議員提出的修正案，民建聯認為無論是從長遠利益或近期工人的就業情況來看，都是無法接受的。因此，經商討後，民建聯將表決反對梁國雄議員的修正案。多謝主席。

運輸及房屋局局長：主席，多謝多位議員剛才提出的意見。我現在作出總體回應。

作為衣食住行的一部分，交通費用自然佔市民大眾的日常生活開支相當比重。我們與議員同樣關注交通費用負擔這項議題。同時，我們亦須兼顧營辦商是否有能力繼續提供有效率和妥善的服務。

在公共運輸政策方面，我們一方面致力確保公共交通營辦商為市民提供有效率和適切的公共交通服務，另一方面，我們通過既定而行之有效的機制來規管主要公共交通服務的票價，以確保收費訂定在合理水平。

以專營巴士為例，我們已實施一套全面的機制，可讓行政長官會同行政會議充分考慮及平衡一籃子的相關因素，包括市民的接受程度和負擔能力在內，以訂定合理的票價水平。港鐵的票價調整亦由具透明度及以客觀數據為基礎的機制來決定。

有議員建議政府與各公共交通機構磋商，向長者、殘疾人士及學生等提供更多票價優惠。政府現時的機制是規管服務質素和基本票價，並

無規定營辦商提供某類票價優惠。政府如果規定公共交通營辦商以特定方式向特定組別的乘客提供票價優惠，這做法會對營辦商的財務造成影響，最終會在基本票價中反映。

此外，有議員建議政府向公共交通營辦商提供津貼，促使這些機構逢周六、周日及公眾假期提供乘客半價優惠。我們認為這做法並不完全符合審慎理財的原則。公帑須運用得宜，而且須針對性地幫助有需要的人士。

事實上，對於有需要的人士，政府已實施一系列針對性的措施，以提供協助。例如，政府為經濟上有需要的學生提供往返學校的交通費用資助，並實施了長者票價優惠計劃，以及向提供長者票價優惠的公共交通營辦商提供租金和牌費減免。

此外，政府亦推出了交通費支援試驗計劃（“試驗計劃”），為居於元朗、屯門、北區及離島4個地區而有需要的求職人士和低收入僱員提供有時限的交通津貼，以鼓勵他們求職及跨區就業。勞工處正全面檢討試驗計劃，並會就試驗計劃的未來路向作出建議，預計檢討可在2009年年底完成。勞工處將於11月19日，向立法會人力事務委員會匯報檢討的進展。

政府一向鼓勵公共交通營辦商因應個別營運情況及社會經濟環境，盡可能調低收費或提供優惠措施，以減低市民的公共交通開支。事實上，各主要公共交通營辦商現時皆有為乘客提供多項不同類型的票價優惠。

在專營巴士方面，巴士公司一向以常設方式為長者提供半價優惠，而新大嶼山巴士(1973)有限公司更於平日在10條巴士路線為長者提供低於半價的乘車優惠。此外，長者可以兩元優惠車費於星期日及公眾假期乘搭巴士，每個星期日或公眾假期受惠的平均人次超過30萬。過去數年來，各主要巴士公司亦在每年11月第三個星期的長者日，為長者提供免費交通服務。在小童方面，專營巴士公司亦為12歲以下的小童提供半價優惠。

巴士公司已在約400條巴士路線上實施分段收費，佔全部巴士路線約七成，受惠的乘客每天達68萬人次。至於轉乘優惠，巴士公司亦在約七成巴士路線提供約230項轉乘優惠，而受惠的乘客人次每天超過12萬。這些計劃當中，有56項屬於跨公司的計劃。運輸署和巴士公司會繼續商討在適當的路線上推出更多巴士轉乘優惠。

在鐵路方面，香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）一直均有聆聽市民的意見，在過去兩年推出了多項優惠計劃，包括將學生車費優惠擴展至全線本地鐵路服務，令額外10萬名學生可受惠於約半價的車費優惠。此外，於今年5月，港鐵公司宣布為12歲至64歲殘疾程度達100%的綜合社會保障援助和傷殘津貼受助人提供約半價的車費優惠，以鼓勵他們多些外出參與活動，從而促進他們融入社會。

各位議員剛才已通過修訂《殘疾歧視條例》的決議案，港鐵公司將於稍後公布有關車費優惠計劃的申請詳情，務求使計劃可以在今年年底前實施，預計屆時會有大概11萬人受惠。

除長者票價優惠外，長者可以兩元優惠車費在星期三及非星期日的公眾假期乘搭港鐵，約有19萬名長者受惠。此外，港鐵在過去數年亦在11月第三個星期日的長者日，為長者提供免費乘車優惠。

因應九龍南線通車，港鐵公司亦推出了“屯門——紅磡全月通”，令乘客以比原有“全月通”的售價多70元的價錢便可使用更方便快捷的方式乘坐西鐵，前往尖沙咀及紅磡等九龍中心一帶。此外，自合併後，港鐵特惠站的數目已由21個增加至26個。港鐵公司會繼續因應乘客需要及市場情況，不時檢討它的優惠計劃。

有數位議員提及希望在機制上引入票價穩定性及充分考慮市民的負擔能力。我想指出，在兩鐵合併的框架下，港鐵票價引入了客觀而透明度高的調整機制。在2009年6月30日後，港鐵公司須按這套機制下的客觀數據調整票價。採用一個與綜合消費物價指數變動、運輸服務業名義工資指數變動及固定生產力因素掛鈎的方程式來釐定票價調整幅度，一方面可考慮市民負擔能力，另一方面可透過以客觀數據作為基礎的票價調整機制，保障市民的利益及保持票價穩定。在這套機制下，票價可加可減。

就九龍南線而言，港鐵公司是按照現有票價結構來釐定九龍南線的票價的。由於柯士甸站和九龍站的位置相近，所以來往柯士甸站至其他車站的票價與九龍站來往其他車站的票價一致。至於網絡內的其他票價，則沒有因此而改變。就該線票價出現不規則的地方，港鐵公司已表示打算會在日後調整票價時逐步作出調校。

議員亦提及K16號接駁巴士路線。在九龍南線通車後，該條巴士路線接駁西鐵及東鐵至深水埗、佐敦及尖沙咀一帶的角色已被新鐵路所替代。運輸署預計K16號巴士路線的使用率會因部分乘客轉乘九龍南線而

下降，因此作出相應改動，將與K16號路線服務相若的九龍巴士(一九三三)有限公司12號巴士路線延長及加強服務。在九龍南線通車後，K16號巴士路線的每天載客量已由17 000人次減至3 000人次。該條巴士路線已於9月19日起停止服務。

至於離島渡輪服務方面，大部分離島渡輪服務現時均為小童、長者及殘疾人士提供票價優惠。政府亦透過學生車船津貼計劃，向經濟上有需要的學生提供往返學校的交通費(包括船費)的資助。

我們理解渡輪服務對離島居民十分重要，是他們對外的主要交通工具。在不直接補貼日常營運開支的原則下，我們已推出一系列措施來盡量維持票價穩定，包括減低成本的措施在內，例如接手負責碼頭的維修工作、按照優惠計劃發還碼頭租金和豁免船隻牌照費等，以及增加收入的措施，例如已准許渡輪營辦商分租碼頭範圍作商業和零售用途及簡化審批程序，並加裝防火措施，令租用用途更多元化，而加裝防火措施的工作將在今年年底前完成。此外，我們正策劃在中環第四號、第五號及第六號碼頭加建樓層，令渡輪營辦商可賺取更多非票務收入，從而補貼渡輪服務營運。

我們已承諾會就離島渡輪服務的長遠發展進行檢討，並會提升離島渡輪服務長遠的財務可行性，以及維持票價的穩定性。在檢討的過程中，我們會盡量探討各種方案，務求在2011年新的渡輪服務營運期開始前完成。

主席，我們非常理解議員的關注，亦十分明白市民對減低交通費的訴求。在票價變動方面，政府會根據現行機制做好把關工作，亦會繼續鼓勵各公共交通營辦商因應個別營運情況，向乘客提供優惠，以減輕市民在公共交通費用方面的負擔。我們希望各營辦商能在維持合理票價的同時，在營運及財務上能繼續提供有效率及妥善的公共交通服務。

至於梁國雄議員提出有關廣深港高速鐵路及服務公營化的修正案，我們是絕對不同意的，而我在辯論開首時已清楚解釋我們的立場。

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，我動議修正張學明議員的議案。

鄭家富議員動議的修正案如下：

“在“負擔沉重，”之後加上“而本地專營巴士公司及港鐵公司提供的長者乘車優惠亦將於明年初屆滿；”；在“磋商，”之後加上“延續現時為長者提供的乘車優惠，及”；在“時間表，並”之後刪除“研究”，並以“盡快”代替；在“乘車證”之後刪除“的可行性”；及在“港鐵特惠站，以及”之後刪除“研究”，並以“盡快”代替。”

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

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

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

主席：梁國雄議員，由於鄭家富議員的修正案已獲得通過，你可以動議你進一步的修正案。

梁國雄議員：主席，我動議修改經鄭家富議員修正的張學明議員議案。

梁國雄議員就經鄭家富議員修正的議案所動議的修正案如下：

“在“月票計劃；”之後刪除“及”；及在緊接句號之前加上“；(八)逐步將主要交通設施及服務公營化，為市民提供廉宜、合適、方便的公共交通服務，避免大財團牟取暴利；及(九)停止興建廣深港高速鐵路，將預留興建該高速鐵路的公帑，用作回購東隧、西隧、港鐵私有股份的費用，從而令隧道費及港鐵票價下降”。 ”

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

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

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：

何鍾泰議員、張文光議員、梁劉柔芬議員、黃容根議員、劉皇發議員、劉健儀議員、石禮謙議員、張宇人議員、方剛議員、李國麟議員、梁君彥議員、黃定光議員、劉秀成議員、林大輝議員、陳茂波議員、陳健波議員、葉偉明議員、葉國謙議員、潘佩璆議員及譚偉豪議員反對。

吳靄儀議員、李鳳英議員、張國柱議員及謝偉俊議員棄權。

地方選區：

梁耀忠議員、陳偉業議員、梁國雄議員及黃毓民議員贊成。

何俊仁議員、李華明議員、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、王國興議員、李永達議員、張學明議員、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反對。

李卓人議員、馮檢基議員、余若薇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24人出席，20人反對，4人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有27人出席，4人贊成，18人反對，4人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

主席：張學明議員，你現在可以發言答辯，你還有1分16秒。

張學明議員：主席，今天的議題實際上是我在去年已提出過的。今年，包括我在內，先後有27位議員發言，證明這項議題引起了局內各位同事的關注，這亦是廣大市民對立法會的期望，就是希望立法會能夠監察政府，並督促企業作出交代。

很失望的是，局長剛才的回應，只為公營機構作解釋，完全沒有提及政府的責任，亦沒有就企業如何履行其社會企業責任作出說明。對於這一點，我們感到失望。我在此忠告政府，經過今年的辯論，希望真真正正能夠站在市民的立場，多為市民着想，並與公共機構洽商，令交通費在市民能夠接受的情況下，妥善地作出調整。多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：由張學明議員動議的議案，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分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布經修正的議案獲得通過。

主席：第二項議案：增加中小型住宅供應。

有意就議案辯論發言的議員請按下“要求發言”按鈕。

我現在請李永達議員發言及動議議案。

增加中小型住宅供應

李永達議員：主席，施政報告發表至今已差不多3星期，市民最關注的，其實便是在最近1年或在最少這半年內，樓價上升及有關置業安居的問題。在上星期進行辯論時，我已花了25分鐘談及我的所有立場，因此，我今天也不知道還有甚麼特別的東西要說。然而，我要重複民主黨的立場，第一，樓價是上升得很厲害。我可以說出一點，局長上星期在回應時提及負擔能力，我希望提醒局長，她所引用的是第二季的數字，至於第三季的數字，我不知道她今天會否再公布，抑或她是不想公布。如果她不公布，為何不公布呢？

然而，即使我們不倚靠政府的資料，單看兩家本地著名地產代理商所訂立的中小型舊樓指數，無可辯駁，今年的數字是上升了20%至30%。對於這個幅度，局方當然會解釋為去年8月、9月金融危機時下跌了一段日子，現在只是回升了少許。不過，各位不要忘記，這個勢頭如果發展下去，上升的樓價便已脫離了絕大多數一般市民和中產階級的負擔。

我們說的其實不是豪宅，對此我從來都不大關心，除了是跳數字的情況，好像將4變為8。我也不太着緊新樓的價錢，因為每平方呎8,000元、1萬元，已經不是一般中產階級置業的對象。跟局長一樣，我關心的是所謂市區邊緣的舊樓的價錢。在九龍和新界，尤其現時在九龍東，特別是九龍灣一帶，舊樓的售價是每平方呎5,000元，在深水埗要每平

方呎4,000元，荃灣要每平方呎3,000元至4,000元，這些情況已陸續出現，升幅亦沒有停止。如果這些家庭覺得他們的入息增長遠遠落後於樓價的增長，他們便會有很大壓力，包括不知道現在是否能夠置業，或在未來數年是否能夠置業。當他們覺得未來是越來越灰暗時，恐懼、不滿便會出現。有些人原本是沒有能力置業的，但因為他們覺得明年和後年的樓價仍會上升，所以寧願現在置業，因為他們總會覺得較明年才置業好。

主席，就整個問題，我上星期已說了，是整體政策上的改變所導致。在殖民地年代，土地供應是由政府主導(*government dominates*)，政府決定何時賣地和賣多少。當年有50公畝的限制。在1997年後，我們在2003年，已放棄了這項政策。現在是由地產商主導賣地政策，他們有興趣的便勾地，沒有興趣的便不勾地。政府經常說他們怎會不勾地，他們也要做生意的。我上星期已說過，主要的地產商有1 000萬呎至4 000萬呎土地儲備，他們更積極在市區收集舊單位和土地，然後透過與地政總署談判補地價。這種做法一定較他們在市場舉手買地便宜很多。

主席，政府現在思考這個問題時……我當然是有少許諒解它……由於八萬五政策在過往一段時間帶來衝擊，它變得很審慎，但我希望政府不要由一個極端走向另一個極端。其實，2003年的政策便是由一個極端走向另一個極端，政府把供應完全關閉，不單不再賣地和不興建居屋，甚至連出售公屋都擱置在一旁不想做，我也不知道政府是在想甚麼。因此，民主黨現在的建議的總體策略是，政府應該增加供應，包括賣地和興建少量居屋，亦包括出售公屋。局長上星期說優化居屋政策或優化勾地表政策，民主黨並沒有甚麼強烈意見，但優化後是否能夠達到效果？我們是存疑的。

我在這星期或這兩星期說了很多總策略，我們不贊成很大幅和急劇地改變土地、房屋政策。簡單來說，我們不贊成“下重藥”，因為我們不覺得這是可取的方案。然而，我們也不覺得政府要守株待兔，坐着等待事情變得嚴重。我已多次提出，在問題出現的初期，便是做事的最好時間，因為尚未是泡沫爆破的時候。如果政府在這半年或1年不做事，1年之後，泡沫變得很大，屆時，政府便會更害怕，不知如何是好。“下重藥”或不做均非選擇，所以，我仍然希望政府會考慮這個問題。在這段時間，增加供應一定遠較在一段時間內大幅更改一些政策好。

有地產商說現在的勾地表很好，既然如此，我不明白為何他們不勾地？我兩星期前曾與地產建設商會的會員見面，他們不承認要將勾地表的底價降至六成。在會議中，我其實提出了一個觀點，便是我不一定反對降低底價至六成，但我問在座的地產商先生和女士，他們是否保證會

勾地呢？對不起，局長，沒有人回答我。對於沒有人有勇氣回答，局長，你也笑了。這問題的核心不在於六成或八成，大家知道，每次勾地的成交價都較底價高出50%至150%，這再次證明底價根本不高。地產商有此建議，目的是甚麼？我覺得這便是虛幌一招，說政府的制度不好。我是想挺地產商的，支持他們降價至六成，但他們又不肯勾地，我怎樣挺他們呢？我惟有“頂他們不住”了。

第二，我們希望每年興建2 000至3 000個居屋單位。很多市民致電電台說他們很擔心，我給他們分析現象，告訴他們所有投資人士有時候都應該要冷靜下來，他們買了樓宇後，也不會希望樓價每年大起大跌的。樓價每年大升20%，從經濟學的角度看是不會持續的，不會 sustainable，亦沒有可能在兩三年內上升100%，這只是夢幻。所以，政府應該穩定樓價，只要較通脹每年多1%至2%、2%至3%，可以保持投資的價值便是了，甚至較存放在銀行的saving有較多回報，這便是最長遠和最穩定的投資回報。

我們提出興建2 000至3 000個單位，便是希望這會是一個軟着陸的方法，讓一些收入介乎15,000元至二萬多元的人士可以有另一個選擇。在這點上，我同意鄭局長的說法。她說居屋和私人市場的價格分開，其實現在的情況真是這樣。即使市區內每平方呎二千多元的居屋單位，與市區舊樓每平方呎4,000元至5,000元的價格相比，已經是兩個市場，那些購買居屋的人，其實連舊樓都買不起。因此，我希望有些政黨不要危言聳聽，不要把興建二三千個居屋單位說成像八萬五要重臨般。我們目前只興建一萬多個私人單位，如果加上這二三千個……我們說的是一年只興建一萬五千多個住宅單位，較諸1997年到2000年時，撇開租住單位不計算，當時是有5萬至6萬個單位，兩者還相差很遠。所以，我希望政府能考慮得好一點，不要覺得這並非一個選擇。

主席，我很希望聽聽其他同事的意見，然後才作出回應。多謝。

李永達議員動議的議案如下：

“本會促請政府恢復公開拍賣土地、興建居屋，以及重推“出售公屋計劃”，以增加中小型住宅單位的供應量，穩定樓市，協助市民在其負擔能力之內置業，解決住屋需求。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：李永達議員動議的議案，予以通過。

主席：王國興議員、陳鑑林議員及方剛議員準備就這項議案動議修正案。涂謹申議員亦準備就王國興議員的修正案動議修正案。本會現在就議案及修正案進行合併辯論。

我會請準備動議修正案的議員依次發言；但在現階段不可動議修正案。

王國興議員：主席，我的修正案是對原議案作一個周延性的補充，令原議案的精神和概念更完善。我提這項修正案的目的，是希望促請政府因應社會變化，就房屋政策有全面的檢討，以制訂更完整、更完善的房屋政策，而並非見步行步，修修补補。

主席，工聯會一貫主張的房屋政策是以公屋為主，居屋為輔，私人樓宇作補充。這是工聯會的一貫主張。我們認為政府的責任，是要“安得廣廈千萬間，大庇天下寒士俱歡顏”，政府是有這個責任的。因為住是生活的必需品，也是安居樂業的基礎，人民樂業安居，社會才有穩定和繁榮。假如社會令勞動者付出他們所有的勞動，終生勞碌，甚至全家勞碌，而其剩餘價值，全部奉獻給地產商或金融資本家，這樣的社會到最後一定是矛盾激化、對立、動盪和不安的。

所以，我們很希望政府理解和接納工聯會房屋政策的基本主張。為何要公屋為主導呢？為何在這項主題下，政府仍有改善的必要呢？我們認為在這個前提下，政府必須確保興建公屋所需要的土地供應，而且在土地供應方面，不要只限於選擇偏遠的新市鎮。如果只在新市鎮提供興建公屋的土地，結果會令香港邊郊貧窮化，城市中心則富裕。這也會令居住在偏遠新市鎮的居民負擔沉重的交通費用，以致政府要用其他社會福利來補助和解決。今天上一項議案便提到交通費的支出，令居民負擔越來越沉重。

除了交通費外，政府官員是否知悉，居住新界東或新界西的新市鎮居民，每天上班要額外付出兩小時或多於兩小時的上下班時間，這也是居住偏遠地區的沉重代價。他們如何照顧自己家庭，如何照顧自己的兒女？談不上進修學習，更遑論有時間回氣休息。還有，公屋一人單位的供應匱乏，市民須輪候經年。根據今年5月的最新數字，18歲至50歲以上的單身人士——並非長者——申請公屋者有44 400人。過去3年，大概每年只能提供2 636個單位，以這數字計算，表示他們要等16年才可上樓。基於這點，政府是否應增加非長者的單人公屋住宅供應呢？

另一方面，以公屋為主，我認為政府必須重新恢復租置計劃，以回應公屋居民自置居所的需要。這些居民的兒女已成長，財富也有所累積，但累積程度又未及於購買居屋或私人單位。在這情況下，如果讓他們回購自己的居所，他們便可安居樂業，為何政府要斷絕這項計劃呢？政府的說法有兩個理由，第一，每年還可以回收很多單位，第二，政府的責任只解決他們的居住，而並非置業問題。我認為這個理由，對於在租置計劃第六期終止後的其他公屋居民，絕對不公平，正如他們所說，是“同屋不同命”。同是公屋居民，為何有6期計劃，而第七、第八期以後便沒有了呢？

對於政府為了托市而截止這項計劃，我認為是絕對不合理的。況且，政府另一方面又推行所謂富戶每兩年一次的資產審查，要求超出入息限額或資產者交倍半、雙倍租金。根據房屋署的統計，有二萬三千多戶為了不被罰交倍半或雙倍租金，要年輕兒女遷出，結果令長者留在屋邨。根據統計資料，全港有852 000名長者，但有41.1%居住在公屋。

又根據另一項統計，在652 000的公屋戶中，有103 900是長者。令屋邨人口老化，長者得不到年輕人照顧，這是政府房屋政策的失誤。再者，由於只剩下長者，購買力弱，但政府卻把公屋內的商戶全部出售給領匯，領匯卻瘋狂加租，以致引起惡性循環的連鎖反應。政府說甚麼天倫樂調遷計劃，其實這些修修補補的措施，絕對未能解決房屋政策現時存在的問題。

工聯會主張居屋為輔，為何要有居屋呢？我們強烈要求每年適量復建居屋，兩三千個是可以考慮的數字。這是因為要協助一些不合資格申請公屋——因為已定下門檻，但又無力購買私人樓宇的人。在這情況下，他們變成夾心階層。根據有關統計數字，月入15,800元的四人家庭，全港約有51萬戶，收入在2萬至4萬元的家庭，全港大概有633 400戶，大概佔全港15.6%。這羣人既無法申請公屋，又無力購買私人樓宇，便要捱貴租。為何政府不可以幫助他們購置一些值200萬元以下的私人樓宇，為他們解決無殼蝸牛的問題呢？夾心階層的困難，政府其實有責任。如果政府能夠復建居屋，重新開動旋轉門，我認為既可以令他們改善居住條件，也可令公屋、居屋，以至私人樓宇流動。

再者，我們強烈要求政府重新考慮恢復首次置業貸款計劃。我的修正案中未有寫入這個措辭是有其他原因的，我現在作口頭陳述。我們認為政府應考慮幫助夾心階層，在首期負擔方面扶他們一把，讓他們可以上車。夾心階層可能有條件供樓，但要一下子付出首期，確實很困難。政府數年前推行的首次置業貸款計劃，幫助了很多人。在八萬多宗申請

中，有33 433宗獲得批准。可是，政府卻表示他們“拖數”，又表示有壞帳。其實，相比當年，在海嘯影響下，壞帳只佔3.2%，這絕對不能成為政府不再推行首次置業貸款計劃的理由。

最後，我想談談土地供應，我在修正案中已清楚表明，無論採用哪種方法，我們希望能為基層和夾心階層提供他們有能力購買的樓宇。深圳便有這種做法，不論白貓黑貓，只要捉到老鼠的便是好貓，希望政府能考慮這方面。我看見局長搖頭，但不要緊，他稍後回應時，盡可反駁我們。

最後，主席，我也想藉這機會澄清，最近有某報章刊登了一篇文章，署名讀者王國興，跟我同名同姓。我想澄清，我絕對沒有在這報刊投稿，因為文章的部分說法是我不認同的，我也藉今天的機會澄清。多謝主席。

陳鑑林議員：主席，最近，樓市問題一直是大家討論的熱點。對於樓價大幅飆升，社會普遍表示擔憂，大家擔心這是1995年、1996年樓價迅速上升的重演，為樓市帶來泡沫。

近日，新一期居屋貨尾單位開售，首日到居屋中心及各屋苑參觀示範單位的人數高達22 000人次，這是復售居屋以來申請首日參觀人數的最高紀錄。數以萬計市民“急急腳”大排長龍索取表格，參觀示範單位，反映出低收入市民對置業安家的殷切需求。

首先，我們要說的是，樓市是民生之本。住屋是市民最基本的需求。住屋又有別於其他必需品，衣服可以少穿一件，飯可以少吃一餐，但人不可以一天居無屋。樓市是有傳染性的，天價豪宅令其他樓盤亦“水漲船高”，近日市區新盤，開盤便要每平方呎9,000元，普通市民想也不敢想。即使是專業人士，以他們的收入，過去還可以買到市區較理想的新盤，現在也叫苦連天。二手樓宇價格亦跟隨一手市場上揚了兩三成。樓價上升，租金亦隨之上升。樓價高企不但影響了要置業的市民，甚至還未準備置業的市民亦要被迫接受租金上升的事實。如今經濟低迷，樓宇供款或租金成為每個家庭的最大筆開支；樓價和租金只升不跌，讓市民更覺百上加斤。樓價越高，市民的生活素質便越低。只有解決樓市問題，方可從根本解決民生問題。

其次，房地產是百業之本。在1960年代、1970年代土地供應充足，百業興旺。在1980年代政府開始高地價政策，工業北移，廠家紛紛拆廠賣地。這說明了土地政策對香港經濟有導向作用。

不健康的樓市，會為其他行業拖後腿，四大支柱和六大產業也難以幸免。高樓價、高租金，只會使行業經營成本增加。同時，高踞不下的樓價，也難以吸引人才來香港工作和生活。這樣一來，政府要實現“鞏固……與四大支柱相關的人流、物流、資金流和信息流”便相當困難，也為發展新興的六大產業造成障礙。

土地及房屋政策更會影響香港的財政結構。在高地價政策下，政府每年賣地都獲得大筆賣地收入和印花稅，每年財政收入大受賣地成績影響。賣地多的一年便可以有財政盈餘，賣地少的一年便變成龐大赤字。政府在計劃民生開支時，要受土地收入所影響，這樣的財政狀況殊不健康。

樓市上揚，也隱含着令金融體系不穩定的情況。樓市一旦邁向泡沫化，可能會為持有物業的業主帶來負資產，樓市連帶的金融體系也會受到影響，這實在並非經濟剛有起色的香港可以承受的。因此，保持一個健康、穩定的房地產政策是香港經濟發展的關鍵。我們認為樓市是香港經濟之本，不能沒有政府的參與。要發展香港經濟，政府亦不可以不關注樓市問題。

主席，政府其實已察覺到樓市有可能出現泡沫，但政府表示不會出手干預，只會密切監察市況，當市場出現泡沫時，政府便會啟動優化土地政策緩解樓市的壓力。但是，我們認為單純透過土地紓緩的政策不能立竿見影，不能迅速解決問題。如果等到發生問題時才採取行動，顯然為時已晚。

當我們每次討論政府是否應該干預樓市時，有人便以八萬五做例子，反對干預樓市，大家似乎都不能走出八萬五的陰影。但是，我認為對於八萬五的政策，我們應該客觀分析。1997年樓市下跌，並非由八萬五造成的。香港當時的樓市已泡沫化，又受到亞洲金融風暴衝擊，樓市下滑可說是必然結果。雖然八萬五為市場帶出供應充裕的信息，也引發大家心理上的反應，推低樓市，但當年的情況主要還是經濟調整所造成。

政府在2002年宣布停止參與房地產市場，不建居屋，不出售公屋，以挽救負資產，挽救房地產市道，挽救香港經濟，這項決定在當時來說是無可厚非的。但是，任何政策都不可能長久一成不變。市場每天在變化，政府的政策也必需與時俱進，適時調整。當下樓價飆升，便是一個警號，提醒政府現在是適當時機檢討土地和房屋政策。

政府一再強調，現在各項數據還未達到1997年的警戒線。以1997年的數據作為參考標準，本來便不是合理的數據，況且現在樓市已出現1997年前的不良現象，等到各項數據發展到1997年時的高峰水平時，相信樓市便已病入膏肓，難以救治。

政府認為，樓市可以自我調節。但是，如今市場上炒風甚濃，又有熱錢流入，樓市泡沫隱現。內地貨幣供應量持續高企，熱錢流入將推高資產價格，加速樓市泡沫化。儘管金融管理局已出手收緊按揭市場遏抑樓價，但按揭緊縮政策仍只針對豪宅和租住物業，並不能全面調節房地產市場。坊間普遍推測明年全球有加息趨勢，香港也不例外，屆時香港市民的供樓負擔便會加重。

我們明白部分人反對政府干預市場，是擔心政府的措施會讓樓市大幅波動。但是，我們促請政府盡快行動，正是為了避免樓市出現大波動。在樓市尚未瘋狂時採取調節措施，可以微調為主，相對比較溫和。待樓市瘋狂的時候，不管政府是否干預，樓市大幅波動已無可避免。屆時整體社會要付出的代價便更大，而政府想設法解決亦可能已經太遲。

主席，我謹此陳辭，並促請政府盡快採取措施，維持房地產市道的健康和穩定發展。謝謝主席。

方剛議員：主席，近期，出現某些豪宅價格急升的現象，在目前經濟環境仍然疲弱下，出現這些現象，會引起社會的廣泛關注，尤其是擔心這種經濟扭曲的現象不知會否影響到與大眾階層有切身關係的中小型住宅的價格。自由黨對此是同樣關注的。所以，李永達議員今天提出的討論是合適的，但由於香港市民當中，除了六成住在公共房屋之外，有三成人口住在自置物業，所以，任何關係到住宅供應和樓價的措施，我們認為均應該審慎處理，避免對整體經濟及市民的財政構成影響，是最為重要的。

在討論“增加中小型住宅供應”之前，我們應該先看看，目前供應是否出現嚴重短缺；如果是，為甚麼會有短缺？找到問題癥結之後，再按市場需要和社會經濟平衡發展的大原則，採取適當的紓緩措施。因為，大家都覺得中小型住宅供應較豪宅迫切，但任何大都會，尤其是香港這樣的一個相當倚賴外來資金的經濟，都是不可能沒有豪宅供應的。兩個市場的對象不同，定價的標準亦不同。但是，會否產生“水漲船高”效應呢？是會的。這個是否中小型住宅樓價逐步上升的原因呢？我膽敢說：“不盡是”。

大家覺得有需要增加中小型住宅的供應，是因為最近有很多報道說，香港的中小型住宅供應，降至30年來最低。去年，全年只有8 700個私人住宅單位落成。今年，本來政府預計有12 000個單位落成，但到了9月份，只落成了5 500個。在9月時，市場上供應的一手貨尾單位，只有7 000個；在供求失衡下，樓價難免會被扯高。所以，各位才提出很多項增加供應的建議。

歸根究柢，問題何在？正如去年某報章一段報道指：“政府嚴控供應，發展商建屋步伐減慢，導致住宅供應持續減少。”

所以，我在修正案提出盡快優化勾地制度、推行彈性賣地，以及加快推售居屋貨尾，尤其是後者，可以即時有數千個價格優惠的中小型住宅，推出市場，以紓緩市民的憂慮，對樓價亦會起到即時的緩衝作用。

再由問題的根本——在土地供應方面着手。就這幾點而言，數位同事的原議案和修正案的大部分內容，尤其是王國興議員及陳鑑林議員的修正案內建議優化勾地表制度，降低勾地門檻，以及舉行不定期的公開拍賣土地，與自由黨的看法，是完全相同的。

勾地是自1999年以來，批出土地的主要途徑。政府的原意，是想避免土地被賤賣，但豈料現時，政府制訂勾地價時，過於進取，每幅土地好像都是按天匯的天價來釐定，根本就不切實際，莫說是他們的出價根本很難成功勾出土地，即使勾得出，地產商亦惟有發展為豪宅，才會有利可圖。

所以，你說香港這個高地價政策，究竟誰才是罪魁禍首呢？

至於彈性拍賣土地，是可以產生彌補現有制度不足的效用，配合勾地這個按發展商主觀發展策略的選擇所帶來的不平衡供應。所以，彈性舉行土地拍賣，便可以適時地彌補市場的缺口。

同一道理，自由黨對現時恢復興建居屋的建議，是有所保留。因為由尋找合適土地，到平整地盤、規劃興建，最少都要數年時間，那是否能夠解決當前對中小型住宅需求的迫切性呢？其次是，現時全球經濟、樓市和息口快速變化的大環境，政府是否有需要透過直接干預市場呢？回歸後的“八萬五”事件所帶來的反響，其實，到今天還未完全消失，政府統計數字顯示，至今年第二季，仍然有三千七百多宗負資產個案。

有人說，每年只增加二三千個居屋單位，不會影響到私人住宅市場的。但是，這要視乎比例，以今年首8個月為例，只落成5 500個來計算，那二三千個單位都是非常大的數目。

我們看看與居屋較接近的市場情況。居屋售價一般由二百多萬元至數十萬元不等，最近推出的油塘油翠苑，最高售價是230萬元，這個價格以下的私樓，其實一向都是私樓市場的主力。9月份，樓價在200萬元或以下的成交的數量有五千四百多宗，佔成交總數的44%。證明市場供求是充裕的。

居屋市場其實是與這個價位的市場重疊的，一旦恢復興建居屋，便會影響這個階層的私樓業主，他們亦會失去樓換樓、轉大屋的機會。再者，大家都看到，低息周期將會告終，接住而來的，將會是加息期，如果按揭利率上升，不少業主的供款比例，隨時會超過收入的一半！如果樓價再受到影響的話，首當其衝的，正正是大家所表示關注的剛剛夠資格上車的一族。

供樓族已經很擔心即將來臨的息口上升所帶來的壓力，如果政府入市干預市場不當，真的難保不會將業主變成苦主，資產再度變成負資產的局面。相信大家對當年“八萬五”的慘情仍然歷歷在目。

所以，主席，雖然原議案和修正案很大部分都與自由黨相同，但由於都要求復建居屋，以及重推出售公屋，我們認為只是顧此失彼的做法，亦不能解決當前的中小型住宅供求不平衡的問題，更可能對當前，陰霾未過，有待復蘇的經濟，以及因為低息而能夠上車的一族，構成很大壓力，所以我未能支持。稍後，張宇人議員會就自由黨認為怎樣平穩樓市，作出補充說明。

我謹此陳辭，希望各位支持我的修正案。多謝主席。

涂謹申議員：主席，民主黨李永達議員提出的原議案，是要求增加中小型住宅供應等的一連串措施，其他黨派亦有數位同事提出了修正案。我為何要就王國興議員的修正案提出修正案呢？我想稍作解釋。在同事們的修正案中，我們只能夠支持王國興議員的修正案，但很可惜，他的修正案還欠了一句。他建議政府積極考慮恢復拍賣土地，但我們覺得如果是這樣，便好像有點猶豫。即使自由黨，也在修正案中建議政府彈性賣地，但王國興議員卻只要求政府積極考慮。我要肯定我們的立場，便是要求政府恢復拍賣土地。所以，我們希望透過我這項微少的修正案……如果獲得通過，我們便能夠支持王國興議員修正案內其他眾多項建議。

就陳鑑林議員的修正案，民主黨會放棄表決，為甚麼呢？第一，他說一定要不定期拍賣土地，但我們覺得要因應情況而定，在某些情況下，可能要定期拍賣土地。既然他說明要不定期，我們便有保留了。此外，他修正案的第(三)項是建議放寬《土地(為重新發展而強制售賣)條例》，我們對此暫時有保留。因此，我們會放棄表決陳鑑林議員的修正案。

至於方剛議員的修正案，由於他刪除了興建居屋的部分，所以我們當然不能支持。我們會表決反對。

主席，我解釋了為何我這麼迂迴，只修正王國興議員修正案中的兩個字。我們其實想支持他修正案中的絕大部分，所以才提出這項修正案。

主席，或許讓我簡單說一說。第一，民主黨肯定了近期豪宅價格飆升的趨勢，其實已擴散至非豪宅，而我們覺得非豪宅暫時為普羅市民提供了一種居住的方法——居住不一定要置業。這種重要的方法對民生造成影響。

第二，我們看到土地供應確實不足。讓我簡單說一說。根據政府的資料，私樓落成量由2004年開始下跌，2004年有26 000個單位，但2008年卻只有8 800個，下跌了66%；施工量亦逐年下跌，由2006年的17 000個單位減至去年的8 000個，兩年下跌了54%。當然，落成和施工……換言之，未來的供應量會少。

第三，減建私樓的累積效應，將會影響未來的物業供應，除非發展商願意加快施工、加快落成，以及將單位推出市場發售。這3項條件是缺一不可的。

截至今年9月，興建中仍未出售的單位有47 000個，預計未來5年，平均攤分預售或落成單位，每年只有9 400個，遠低於政府預計私人市場每年可以供應15 000個出售單位的期望。雖然名義上未來5年會有47 000個單位，但希望局長不要以為未來數年真的可以有47 000個單位，因為即使……發展局局長曾說，要視乎發展商是否願意配合，把單位推出市場，然後才能夠決定。

財政司司長說，未來短、中和長期的物業供應會有15萬個單位——這是他這數天說的，但在這短短數年間可以推出的，其實只有港鐵公司和市建局那1萬個已準備就緒的單位。主席，我順便申報，我是市建局的非執行董事，所以我很清楚情況。

中期來說，約有52 000個單位，但還要等待城規會審批，以及等待地政總署跟地產商就補地價及其他條件達成協議。餘下的所謂9萬個單位，其實是一個潛在的供應量，是還未有基建的生地，即並非熟地。相信沒有10年至20年，也不能夠把這些土地變成單位推出市場。

至於“財爺”提出的所謂中長期物業單位。事實上是十劃未有一撇，即使土地落入發展商手中，發展商亦會透過種種手段，例如控制施工的進度、銷售等，控制物業的供應。正如發展局局長所說，主動權其實還是在發展商手上，而“財爺”所出的口術，是不會兌現就物業供應量所作的承諾的。

現在轉而看看公營房屋的二手居屋市場。現在，6萬個居屋單位已補地價，另外5萬個則尚未補地價，但2008年的二手居屋交易個案只有1 645宗，今年截至10月15日只有1 497宗。

主席，如果能夠放寬，不限於只有綠表申請者才可以購買這些二手居屋，其實是可以活化這個市場的。此外，隨着私人市場的新樓樓價飆升，如果一個面積七百多平方呎的私人單位也要五六百萬元甚至700萬元，試問居屋業主又如何可以負擔呢？如果居屋業主無法購買私人樓宇，他們如何可以放售現有的居屋，他們如何逐級跳呢？

主席，對於我們所說的拍賣，我們認為要因時制宜，可以定期或不定期舉行。政府說不賣地也可以透過改變用途補地價，但只有賣地才可以作出調節。政府說市民可以負擔，但李永達剛才說，第三季的數字還未發表，政府所謂的可以負擔，只是說市民可以負擔月供的部分，但他們事實上是無法負擔首期的。即使他們可以負擔月供的部分，但很多經濟分析家或方剛議員剛才也說，打算置業的人士要先考慮清楚，不要因為局長說他們可以負擔便買樓。請他們先想清楚，日後利息上升時，他們是否負擔得來呢？

主席，綜觀整體意見，我們修正王國興修正案中的“積極”，希望恢復公開拍賣土地。如果修正案獲通過，我們便會對王國興議員的修正案表決贊成。

發展局局長：主席，李永達議員提出的議案辯論，促請政府採取一些分別屬於發展局轄下的土地政策和屬於運輸及房屋局管理的房屋政策下的措施，以增加中小型住宅供應，穩定樓市，協助市民在其負擔能力之

內置業，解決住屋需求。事實上，近月來住宅市場的發展的確令人關注，有見及此，行政長官在上月發表的施政報告中指出，政府留意到市民大眾關心樓宇供應、置業困難和樓市泡沫等問題，我們會密切監察未來數月市況的變化，在有需要時，在我這方面會優化土地供應的安排。我很高興今天聯同運輸及房屋局局長出席這項辯論，親自聆聽各位議員的意見。深信議員稍後發表的看法，會為我們在未來數月就這個敏感又屬於大家關注的課題的跟進工作，提供非常有用的參考。

在實踐政府房屋政策中對私人住宅市場的施政方針上，發展局的主要工作是在土地供應方面。李議員的原議案觸及政府應該恢復公開拍賣土地，而王國興議員、陳鑑林議員和方剛議員的修正議案針對土地供應，提出更廣泛的議題，包括增加土地供應量、加快舊區重建和優化現行勾地措施。我會就這些有關土地供應的課題先作一些陳述。

要保持樓市平穩發展，足夠的土地供應是極為重要的一環。事實上，我留意到近日與樓市有關的公開討論中，大家對增加房屋土地供應似乎沒有很大的爭議。國際貨幣基金組織昨天發表對香港經濟情況的初步總結中，亦認同增加土地供應是緩和物業價格升勢的其中一個可行辦法。

在現時的土地供應中，申請售賣土地表，或俗稱的勾地表，是私人住宅發展的其中一個，但並非唯一一個的土地供應來源。我們在2009-2010年度勾地表內，共提供了61幅土地，其中40幅為住宅用地。視乎發展項目的實際設計，該40幅住宅用地合共可興建約1萬個單位。撇除在5月售出的1幅住宅用地，以及我們暫時仍未掛上賣地條款的3幅住宅用地，在勾地表中今天有36幅住宅用地可供試勾，預計大約可興建9 500個單位。

回應王國興議員提出政府供應的土地，應優先設法增加適合夾心階層和基層市民置業自住需要的樓宇，我想在此指出，私人物業發展項目的單位設計和售賣對象，應由市場決定，我們的責任是確保勾地表內提供了不同種類土地，包括不同類型、位置及土地面積等，來滿足市場上不同的需求和期望。以本年度勾地表的40幅住宅用地為例，視乎發展項目的計劃及設計，當中有可興建豪宅的土地，亦有可興建中小型樓宇的用地；在地域上的分布亦頗為平均：位於港島的有7幅、九龍的有8幅、新界及離島則有25幅；而屬小型，一般認為小型適合興建中小型樓宇(面積為0.5公頃或以下)的有19幅、中型的用地(面積介乎大於0.5公頃至1公頃之間)的有11幅，以及大型(面積大於1公頃)的則有10幅。

除了勾地表外，香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）和市區重建局（“市建局”）的物業發展項目也是一個重要的供應來源。我在此認同涂謹申議員剛才說，市建局能供應的相對比較少，但行政長官在本年度的施政報告中表示我們會與港鐵公司和市建局磋商，加快把它們準備就緒的住宅用地推出市場。

在港鐵公司方面，經磋商後，最新的計劃是把南昌站住宅項目原先分為兩期招標的計劃加快，在明年第一季同期招標，一共可提供約3 300個單位，連同柯士甸站C和D區的約1 200個單位，港鐵公司在今年度合共可把約4 500個單位推出市場。我們會繼續與港鐵公司保持密切聯繫，並配合及按市場情況，靈活地在未來1至兩年推出較大型的港鐵項目。

就短期內進行招標的南昌站上蓋物業項目，我們樂見深水埗區議會在上周的會議上，認同發展局及港鐵公司已積極回應深水埗區議會過往對這個發展項目原獲批准計劃的發展密度的關注，在設計上作出了多方面的優化及改善措施，從而避免產生屏風樓的效應。深水埗區議會並在當天已大比數通過議案，促請政府應及時回應現時樓價過高和市民置業的困難，早日推出南昌站項目，以提供充足的樓宇供應量，並且透過該建築項目，達到刺激勞動市場、製造就業機會及促進社區融合等多贏的效益。我們歡迎深水埗區議會平衡務實的討論，令此項已爭議多年的南昌項目可盡快推出市場，增加樓宇供應。

主席，我花了一些時間談及深水埗區議會就南昌站的討論，因我深信我們今天在住宅供應的討論，南昌站的發展是相當有啟發性的。社會人士普遍認同，我想各位議員亦會贊同，我們須善用房屋土地資源，特別是位處市區交通方便的土地，以滿足本港居民的房屋需求，但同時，鑑於近年社會對發展密度造成的環境影響的關注，無論是就勾地表的土地、港鐵公司、市建局或發展商手上的住宅發展項目，在推行時往往遇到不少區內人士或區議會的反對，因而影響樓宇供應的進度。居住在發展項目鄰近的居民希望降低新建樓宇的數量、高度和體積這個訴求是可以理解的，過去數年發展局亦努力和積極回應，但我們只能力求在回應市民對享有更佳居住環境的期望，和在提供足夠住宅單位和善用珍貴土地資源兩者之間作出務實的平衡。

以南昌站項目為例，我們深切明白這個項目的原先計劃引起的廣泛關注，因此行政長官早在2007-2008年度施政報告中提出要求我們覆檢該項目的發展密度。在接近兩年的工作和與區議會的磋商中，項目的整

體樓面總面積少了18%，住宅單位亦由原本的4 247個減至現時的3 321個(即減少926個)，建築物無論在外形、布局、樓宇之間的距離以至通風廊設計亦進行優化，從而得到深水埗區議會的支持，讓項目可在短期內推出市場，增加樓宇供應。我期望在其他仍處於磋商的住宅發展項目上，和各位議員及相關區議會共同努力，取得我剛才形容的一個務實的平衡，提供足夠的樓宇供應，確保物業市場的穩定和健康發展。

在市建局方面，該局在今年已先後推出灣仔利東街和觀塘月華街兩個重建項目，這兩個已完成招標的項目合共可提供約1 600個單位。在未來12至18個月內，市建局將推出兩個已落成的重建項目，亦有機會預售4個在建築中的項目，分別提供額外約600個單位及1 100單位。

私人住宅土地供應是第三個來源，是發展商已經擁有的土地，經獲得城市規劃委員會(“城規會”)批准作住宅發展用途，並透過土地契約修訂進行。但是，我必須指出這些項目的發展進度及推出時間基本上由市場決定，而政府的責任是在法定和行政的框架內，理順流程，提供有效率的服務。地政總署正在處理的契約修訂及換地申請當中，已發出暫訂基本條款建議書及具約束力的基本條款建議書合共超過40項，估計可提供額外約22 000個住宅單位。這些並非“十劃未有一撇”，因已到了最後階段商討土地契約的安排。其中約3 000個住宅單位將由位於烏溪沙、落禾沙多個地段提供，相信大家已注意到該項目的發展商在上周已高調宣布接受政府提出具約束力的基本條款建議書，包括該支付的補地價金額。此外，已獲城規會批准但仍未進入任何修訂地契或換地安排的發展項目可額外提供約16 000個住宅單位。

在潛在供應量方面，未來可預計的私人住宅土地供應(尚未計及西九龍文化區及已獲城規會批准的私人發展項目申請等數字)約有270公頃，估計可以供應接近9萬個單位。正如我所說，這是潛在的供應，尚有一些工作我們要做。同時，這個數字只代表現階段已經知道並可能是最高的私人住宅土地供應量，確實的供應數目是要視乎市場的實際需求、補地價協議、土地交換進度，以及土地平整工作。

長遠而言，兩個新發展區——即新界東北新發展區(包括古洞北、粉嶺北及坪輦／打鼓嶺)和新界西北洪水橋新發展區，以及低密度鄉郊地區(如釋放出來的邊境禁區)，均會提供土地作住宅發展用途。新界東北新發展區和邊境禁區的規劃工作進度良好，我們會在本月把這兩份土地規劃研究建議提交立法會發展事務委員會討論。

主席，近日“活化”兩字被廣泛應用，而事實上活化舊區對住宅供應亦有一定的幫助。故此，陳鑑林議員的其中一項修正，提出要因應地區居民意願，放寬《土地(為重新發展而強制售賣)條例》的申請拍賣門檻，以加快舊區重建來增加住宅供應量是可以理解的。

(代理主席劉健儀議員代為主持會議)

為了解決市區老化的問題，並改善舊區居民的居住環境，《土地(為重新發展而強制售賣)條例》可利便私營機構參與加快市區重建工作。根據現行條例第3(1)條，有關地段大多數業權持有人，即持有達90%或以上業權的人士，可向土地審裁處申請強制售賣令。我於本年6月和7月已向立法會發展事務委員會提出，就3類地段把強制售賣申請門檻降低至80%。我期望此工作能得到議會的支持，我們計劃在明年第一季向立法會提交有關的附屬法例，如有關的附屬法例獲立法會支持及通過，將有助增加特別在市區的住宅供應。

代理主席，最後，我想談一談勾地表制度。以市場為主導的勾地表機制，可讓市場靈活地決定出售土地的時間及數量。自2004年年初，政府恢復透過勾地表制度出售土地，接獲的申請由2006-2007年度的33宗和2007-2008年度的50宗，下降至2008-2009年度的5宗，和今年度到目前為止的4宗；而成功勾出拍賣的土地亦由2006-2007年度和2007-2008年度分別的9幅和8幅，下降至2008-2009年度的1幅和本年度至今的1幅。其間，我們不時檢視有關的細節，希望推出一些改良的措施，包括申請勾地的按金安排，縮短把土地勾出拍賣的時間和按月公布各幅未獲成功勾出土地的申請宗數，以提高此做法的透明度。

把成功勾出土地的門檻設為公開市值八成或以上是鑑於有需要確保發展商真正屬意的出價不會偏離十足市價太遠。倘若勾地價與十足市價的差距太大，可能要經過非常繁冗的拍賣過程，才能達至按公開市場價格釐定的售地底價，甚至導致我們要收回拍賣土地的可能性較大。現行的做法是希望在發展商所承擔的風險及政府需要收回拍賣土地之間取得合適的平衡。

從今天議案辯論和近日的討論，我們聽到不同的意見，例如指政府應考慮勾地表以外的安排，包括定期或不定期公開拍賣土地，亦有指政府應優化勾地機制，包括降低現時“八成勾地”的門檻。我們會繼續小心

聆聽，並認真研究不同的意見，配合在未來數月就我們對市場狀況的監察，從而決定應採取怎樣的優化土地供應安排。

代理主席，我謹此陳辭，並會在議員發言後再作補充或回應。多謝代理主席。

運輸及房屋局局長：代理主席，政府的房屋政策，是幫助沒有能力租住私人樓宇的低收入家庭，並為他們提供租住公屋，以處理他們的住屋需要。鼓勵市民自置居所，並非政府現行的房屋政策。

香港房屋委員會一直集中資源在公屋的發展上，以致力解決低收入家庭的基本居住需要，並以10年前須輪候6年至7年才可以上樓，改善至現在平均輪候3年便可以上樓作為目標。可是，我們不能忘記社會對於公屋的需求仍然持續增加。公屋輪候冊現時有超過12萬宗申請，而每月平均亦有超過3 500宗新的申請。由於發展公屋的土地有限，因此要維持輪候3年上樓的目標，仍然有一定的挑戰。

代理主席，房屋一直是非常敏感的問題，須小心處理。社會上亦有很多不同聲音，認為我們不應因為市場最近的波動而改變由2002年實施以來行之有效的房屋政策。我們會小心聆聽議員的意見，亦會一如以往繼續密切監察房地產市場的情況，讓樓市可以自由穩定及具備透明度，並在這樣的環境下健康發展。

至於李永達議員剛才提到市民負擔能力的數據，第二季數據已經是我們的最新數據。至於第三季數據，則要在數星期後才能獲得。

代理主席，我謹此陳辭。

陳健波議員：代理主席，香港自1997年回歸後，先後受金融風暴及金融海嘯的衝擊，政府的經濟政策被迫一改再改，而房屋政策便是一個好例子。由“八萬五”政策至取消定期拍賣地皮，繼而引入勾地制度，再停建居屋，結果雖然令地產市道回穩，但卻導致政府的政策由一個極端走到另一個極端。從催谷樓宇供應，變成遏止樓宇供應。然而，當香港經濟復蘇時，政府卻仍然未有改變現行以限制供應為核心的土地政策，樓市又怎麼可以健康發展呢？

政府資料顯示，在2000年至2004年期間，每年新建樓宇供應量達到二萬六千多個至三萬一千多個不等。不過，到了2005年，供應量下跌至

17 000個，2008年更跌至只有9 000個。供應量之所以大幅下跌，是因為停止賣地及勾地政策所致。自經濟好轉後，市場對土地需求開始增加，但地產商一直抱怨受勾地制度的種種限制，難以成功勾出土地。在過去7個月，只有1幅小型地皮能成功被勾出，但於這段時間，本港樓價卻顯著上升。我雖然不打算詳細分析勾地政策不妥善之處，但我想指出，政府如果不改善土地供應不足的問題，則情況只會日益惡化。

數據顯示，香港目前的平均樓價，已經與1996年11月時大致相同。我們可以回想1996年的境況。樓價當時不斷創新高，市民置業的慾望十分熾熱，但樓價高企，卻令基層市民卻步，甚至是年輕的大學畢業生亦抱怨，不知何年何月才能儲蓄到買樓的首期。安居樂業，其實是每一個市民最基本的訴求，市民均希望擁有自己的居所，特別是準備結婚的年輕人。當他們漸漸發現沒有能力買樓時，民怨自然嚴重。

美國政府為了挽救經濟而推出龐大救市措施，最終要大量印製美元來“找數”，這樣做導致美元在不久的將來會出現貶值危機。有人擔心港元由於與美元掛鈞，因此亦難逃貶值的命運。樓市屆時有可能會再上升，社會的怨氣更會加劇。

從目前各方面的情況來看，政府的房屋政策確實有調整的必要，但政府至今仍沒有大動作。外界估計，政府可能是擔心如果貿然增加樓宇供應，經濟一旦再遇波折，便會再次將樓市推倒，政府屆時將會被指責為罪魁禍首。這方面的憂慮雖然確實不能不小心處理，但我認為趁中小型住宅樓價尚未到達瘋狂階段前，及早作出疏導，這對樓市的健康發展同樣重要。

我認為政府應該考慮重建居屋。政府雖然強調居屋與私樓目前是兩個不同的市場，所以，興建居屋不會緩和私樓樓價的升勢，但我認為居屋可以滿足基層市民及部分年輕夫婦買樓的慾望，而綠表申請者在購買居屋後便要交回公屋，這有助於紓緩公屋的輪候時間。白表申請者在購買居屋後，亦可以減少對中小型樓宇的需求。政府只要在居屋的數量上及地點上作出適當的選擇，居屋應該有存在的價值。

此外，政府表示會研究進一步活化居屋二手市場。居屋是龐大的中低價房屋的潛在資源，全港目前有逾30萬個居屋單位，當中約22萬個在完成補地價後，售價仍低於200萬元。同時，近日又有學者提出活化居屋的新建議，讓符合申請居屋條件的市民在免補地價的情況下購買二手居屋。這既可協助基層市民置業，又可避免居屋在補地價後流入私人市場，直接影響樓市。我認為上述的建議均值得深入研究。

至於勾地政策的問題，則直接影響樓市，政府實在有必要檢討現行以限制供應為核心的土地政策。我認為即使要保留現行制度，也要優化勾地的機制，以確保維持適量的土地供應，不致造成供求失衡。此外，政府雖然應研究恢復賣地，但為了避免土地供應過量，可以考慮將賣地改為不定期，以便政府因應市場需求來決定土地的供應量。香港畢竟是信奉自由市場的地方，政府過分限制供應量，只會令市場進一步扭曲。

我謹此陳辭。

張宇人議員：代理主席，社會上有關樓市過高的討論，從施政報告發表當天起一直未有停頓，證明這確實是市民相當擔心的問題。不過，現時眾人關心的重點，已由政府應否“出招”，變為政府如何應對。李永達議員提出希望樓市能“軟着陸”，不想政府下重藥，這個原則我們當然同意。但是，一如方剛議員剛才所說，我們正正害怕用藥過猛，結果適得其反。

自金管局公布收緊豪宅按揭措施，以及財政司司長曾俊華會見地產商後，樓市交投量已即時回軟，有拍賣行近日推出5個豪宅單位拍賣均出現“零舉手”競投。

根據一些地產代理商的數據反映，全港三十大指標屋苑中，18個屋苑的成交呎價也錄得跌幅，個別屋苑的呎價更下跌逾一成。部分西貢及太古等大型屋苑更出現蝕讓離場的情況。可見在政府出手後，樓市已經有降溫跡象。如果在這個時候還說要作出大動作，復建居屋，即使是適量復建，會否有人借勢令樓價急速下滑，令樓市“硬着陸”？我們是不能掉以輕心的。

復建居屋除了影響私人樓市，更會影響目前超過12萬名公屋申請人的權益。申請人平均每月新增三千多名，政府想於市區找地方興建公屋，都已相當苦惱，如果要把公屋地皮改為興建居屋，即要公屋輪候冊上的人遲些上樓，這種做法對十幾萬公屋申請人又是否不公平？

當然，“不下重藥”不是指甚麼也不做。故此，自由黨認為必須從根本上解決此問題，而非以“出口術”或行政措施解決。今年樓市升溫，除了因為外地熱錢流入本港外，歸根究柢亦由於勾地制度出現問題，剛才局長亦有提及。發展商未能成功勾地，亦導致近年私人樓宇供應量持續下降，間接推高樓價。

正如政府數據顯示，在9月底，連同在建的私人住宅，一手單位只有47 000個，按年減少11%。私人住宅供應量已跌至2004年有紀錄以來新低。所以優化勾地制度，以增加土地供應，避免樓市供應斷層而推高樓市，亦相當有迫切性。

政府雖然一直優化勾地制度，例如在2005年起接受“八折勾地”。然而，即使如此，自2005年到現時的4年間，只有22幅地皮被成功勾出拍賣，平均每年不足5幅。本財政年度6個月當中，便有5個月出現“零勾地被拒”情況，並只有上水一幅“蚊型”商業地皮被成功勾出，並以六千多萬元售出。

自由黨認為，問題在於政府在制訂勾地價時異常進取，而發展商雖想勾地，但往往未能達致政府心中底價，故此未能成功勾地，尤其是政府不斷推高樓宇呎價作底價，結果在惡性循環下，發展商要成功勾地便越加困難。

因此，政府應該提升勾地制度的吸引力，把現行“八折勾地”安排進一步調低至六折，讓發展商可以用一個較低的門檻，嘗試勾出土地拍賣，以增加土地和樓宇供應，從而令樓價降溫。

另一個可以增加土地供應的方法，是推行彈性賣地，即政府可按照每一地區的供應及樓價而制訂計劃，如個別地區新盤供應量嚴重不足，或區內樓價升勢過急，政府便可針對性地推出地皮拍賣，以平穩樓市。尤其是要針對市民上車難的問題，可推出興建樓面500平方呎以下的限呎盤，避免樓盤豪宅化，從而協助有需要或中產人士上車。

此外，我們別忘記，除正在推售的第5期居屋貨尾外，房委會手上仍有四千多個居屋貨尾，我們應否加快推售這批貨尾的速度？例如在明年全數推出市場應市，以便即時起到紓緩樓市的作用。

總的來說，對症下藥十分重要，矯枉過正則十分危險。代理主席，我亦希望回應剛才發展局局長所說，她擔心放寬勾地門檻會令拍賣冗長或導致政府須收回土地等。其實，我們便是希望政府能降低勾地門檻，即使冗長也不要緊，最重要的是有人參與拍賣。如果政府認為地價不適合而要收回土地，政府當然隨時可以收回，但問題仍在於要降低門檻，讓他們能夠參與。只要有競爭，便會有意想不到的收穫。

代理主席，我謹此陳辭。

張國柱議員：代理主席，近期樓價飆升的問題，相信困擾着不少市民。雖然政府已急急作出一些舉動，例如金管局收緊2,000萬元以上單位的按揭信貸，意圖遏止豪宅炒風，但姿勢多於實際，仍然解決不了中下階層的住屋問題。

在天價豪宅的效應下，樓價上升實屬在所難免。雖然曾特首說，豪宅價格急升只是少數情況，與普羅市民無關，亦不涉及民生，但我想用我身邊朋友的言論來反駁。他們都擁有一些中小型住宅單位，他們對我說，眼見豪宅樓價飆升，在怕蝕底又不急於放盤的心態下，都寧願將單位“吊高來賣”，善價而沽，地產代理亦樂於替他們標高價錢，因為樓價高企，他們亦可多賺佣金。相信上述所說的，都是一般普羅市民的心態，看來我們的特首真的是不食人間煙火。

根據差餉物業估價署提供的資料顯示，新落成的中小型私人住宅單位，雖然已連續5年錄得下跌，由2004年23 460個，跌至2008年7 700個，大幅下跌三分之二，但事實上，單位空置數目仍然高踞不下，這數年來仍然維持大約有4萬至5萬個單位丟空。當然，未必所有單位都是因為標價太高而未有人問津，但這些情況確實存在，造成有樓無人住，有人無樓住，“無殼蝸牛”惟有“望殼輕嘆”。

此外，在高樓價的帶動下，不少以高價售出單位的業主，都不願意“高賣高買”，而寧願在短期內租用單位居住，以待樓價回落時再購買。在這情況下，租住單位出現供不應求，租金節節上升。現時位於普通區域的小單位，每呎租金由年初大約14元升至17元，以一個600平方呎的單位而言，月租足足由八千多元升至一萬多元。

早前，一些市民走出來遊行，要求政府關注“無殼蝸牛”的問題，他們大都是中產人士，雖得不到政府的援助，但卻要納稅。可惜，要找一個很好的“歸宿”，亦非常困難。我想說，他們即使未有如香港的弱勢社群般，被政府欺壓至水深火熱的地步，但亦對生活在香港這個社會感到非常無助。我真的不明白，政府的施政為何總是與民情有一段距離。

我認為政府在民憤爆發前，應盡快推出中短期的措施，遏止樓價持續高企。首先是盡快恢復定期賣地的制度，增加土地供應。只要土地供應充足，有足夠單位推出市場，便可有效遏止樓價上升。

與此同時，一定要復建居屋及夾屋，讓買不到私樓的市民，可以居者置其屋。至於居屋及夾屋應如何推出市場，每年興建多少，我相信是

可以討論的，例如限制轉售年期或只能回售給政府等建議，都可以考慮，以免對私人樓宇市場構成震盪，製造一批新的負資產者。

為了讓低下階層亦能有一個安樂窩，我亦建議同時重推出售公屋計劃，以照顧低下階層市民住屋的需求，因為有一個穩定的居所，除了是中產人士的權利，亦同樣是基層市民的權利，我們在檢討時，不應忽略他們的需要。

最後，我希望政府能夠認真檢討現行申請公屋及一旦復建居屋後的申請資格，現時申請公屋的單身人士，申請資格為每月入息7,400元，資產總值限額182,000元，二人家庭分別為11,600元及246,000元，四人家庭則分別為15,800元及375,000元。有關的申請上限雖然於今年4月已作調整，但我認為仍然不足夠，有需要作一個全面的放寬和上調。因為現時物價高企，實質薪金不升反跌，尤其有小朋友的家庭，教育開支更令他們百上加斤，檢討的時候，當然亦要平衡輪候時間，確保公共資源運用得宜。

代理主席，我謹此陳辭。

陳淑莊議員：代理主席，最近的樓市，當然是最熾熱的話題，但大家最近看到樓市其實出現了某些情況。例如我們中學時期已學習到的經濟常識，便是市場失效；而市場失效，源於供不應求或供過於求，即供求失衡。但是，另一方面，資訊流通方面也似乎出現了一些失衡的情況。

因此，政府的政策亦應有短期及長期措施。例如勾地表，據局長剛才交代，勾地表其實似乎由發展商啟動，如果發展商不提價，根本沒有土地會被勾出。當然，政府本身亦有一些措施，例如八成、公布被勾次數等，不過，長遠來說，供應是非常重要的。如果土地供應越來越少，始終會對一手樓市造成壓力，所以，對於政府優化勾地政策，我們是非常同意的。

其實，另外一種土地供應的情況，便是局長剛才提到的補地價，即改變土地用途。局長剛才稱之為潛在供應。但是，對於這個方法，我們始終有點憂慮，認為未必足夠。正如局長剛才提到在烏溪沙的一幅地，其實已商討了一段相當長時間，但同樣須由發展商作主導及願意付款才能成事。如果我沒有記錯，在國內某些城市，如果發展商在購買土地後，長時間不發展的話，便會受到懲罰。但是，香港則不會這樣。大家也知

道，即使發展商投到一幅土地，設計了圖則，但每兩年便稍作更改，即我們說的“吊住條命”，圖則仍然是有效的。因此，供求的情況未必可以完全反映。

至於定期或非定期公開拍賣土地，我們是非常同意的。這方面以前是有透明度的，何時賣地、出售哪幅土地等資料在網上清晰發放，使發展商可以根據本身目標、策略、規劃及本身的土地儲存量來作出土地競投。因此，透明度是相當重要的。

今天的議案亦包括原議案及其他修正案，提到很多不同建議，我也想談談公民黨的立場。例如關於居屋，我們認為興建居屋有助紓緩中小型住宅供應可能出現的緊絀情況，尤其是一手樓的情況。居屋的銷售對象，其實只局限於部分符合條件的朋友，所以絕對不會影響私人樓市。公民黨亦明白到，樓市的穩定相當重要，大上大落不是一件好事，軟着陸是最重要的，因為這不單影響民生、樓市及市民的財產，其實亦影響金融體系的穩定性。

此外，就出售公屋，公民黨認為有需要審慎推行。因為政府興建公屋的原意，是為有需要人士提供基本的住屋保障，並讓有能力的公屋居民可以考慮搬到居屋或私人屋苑，但這些公屋出售後，供應便會減少，輪候的朋友或須等候更長時間。所以，我們會稍為留意居屋的售賣與公屋配合，例如在綠表方面作出特別的安排。

此外，我也想趁機會談談一手樓市。可能有朋友認為這與一手樓市無關，但我們發現，如果一手樓價托得很高的話，旁邊的二手樓宇也會出現封盤或甚至再叫高價的情況。二手樓當然有豪宅或非豪宅之分，但豪宅價格高昂，便會一級一級地滲透下來，最終會影響普羅市民的購買意欲。我們是否一定要買樓呢？未必的，可以選擇租樓，但在中國人社會，大家始終覺得置業是一個非常重要的課題，所以，我們也想知道政府對於一手樓市會有何對策？

上星期，我也談過關於豪宅或假扮豪宅等情況。可是，翻查紀錄，政府其實早前也曾建議對未建成住宅物業的銷售說明向立法會提交法案，這是2000年時的事了，當時我還很年輕。但是，由於當時樓市突然向下調整，所以法案被政府收回。因此，我很希望政府可以就這項法案重新考慮，以保障一些買樓者，特別是未建成的樓花。其實，法改會亦就已建成的一手樓提出了一些建議，我希望政府可以考慮落實。當銷售情況實在失控時，二手樓也一定會逐漸受影響的。

此外，對於重新推出首次置業貸款計劃，我是有點擔心的。當然，我很希望可以幫助一些年輕家庭或年輕人上車，但在未完全正式檢討以往的失敗或一些個案時，便貿然重新推出，我是非常有保留的，因為借貸的不能還款率實在太高了。以上大致上是我的意見，也希望政府認真考慮國際貨幣基金組織昨天的建議，它們也歡迎政府增加土地供應。

我謹此陳辭。多謝代理主席。

梁美芬議員：代理主席，我相信就今天的議題，大家在這個月內已不斷討論，沒有間斷。我記得約在兩星期前，一份報章的頭版報道各大政黨紛紛建議重建居屋，因此，亦令我走訪不同區域及我九龍西選區的市民，諮詢他們對這建議的看法，因為如果各大政黨所見相同，我們便必須正視。除了增建居屋外，其中也有一種氣氛及論調，似乎把豪宅樓價的急升歸咎於內地資金熱錢流入香港炒賣樓宇，也有一些意見表示，應有政策對炒熱香港樓市的內地資金有所調整。今天大家已發表了其他意見，我想就着內地資金來香港的問題先作討論。

就着這個問題，我記得在討論施政報告時，我自己點出了要對此小心。在過往一星期，我其實諮詢了不同的朋友，包括中產、基層和各行各業的人士。事實上，我們真的要小心，原來我們怎樣看內地資金的流入呢？香港人覺得內地資金炒熱了樓市，責任好像完全在內地人身上。我相信樓市只是內地資金流入香港後所帶動的其中一部分，這可能有負面影響，原因是急炒一些樓宇至極高價，令大家對樓市非常着緊。但是，他們的資金同時亦帶動其他各行各業，我也看到特別是許多名牌店舖擠滿客人，幾乎在排隊後也買不到東西。他們的資金來港也帶動飲食業、零售業和旅遊業等。

我上次提到要繼續跟進，希望政府認真地交出一份功課，研究內地的資金來港怎樣帶動了各行各業。當然，內地資金亦炒熱樓市，這是其中的部分原因，但會否有其他原因令樓市急升？我們須有一整套很清楚的分析來處理內地資金來港的問題。他們的資金是沒有眼睛的，今天不來香港，明天可以到新加坡，一樣可能炒熱當地的樓市，但同時也可帶旺其他行業。香港在這方面的政策如何呢？我認為政府應帶頭提供數據，令大家瞭解此情況時，能作出較為客觀的評估。

第二，我個人頗同意《東方日報》早前的一篇社評，對提出興建居屋的建議，它說大家必須審慎，千萬不可藥石亂投，這是《東方日報》的社評。我本人同意此說法，現在大家看到不同的現象，可能是零零散

散的，但首先要診症。究竟為何會出現此現象？是否純粹因有資金來港炒熱樓市？這是否純粹樓市的問題？還有其他甚麼問題呢？在人口的問題上，我覺得也一定要解答，因為這問題牽涉到公屋的供應和現時豪宅樓市熾熱的問題。我很希望政府有一個時間表，並作出全盤的分析。我覺得在作出分析前，任何衝動或短視的建議，對香港整體的市場都帶有一定的風險，而此風險並不是由某一個階層承擔，同樣會影響到不同階層，甚至是基層的就業。因此，我希望政府盡快交出這份功課，當中應包括我剛才提到資金可能不單是來自內地，還有亞洲，甚至是中東，對香港整個市場的影響及其流向究竟怎樣？為何只影響樓市，是否還會影響其他行業呢？

第二，是關於人口結構。在人口的政策上，如果我們沒有一個全盤規劃……現時來說，香港的樓宇市場始終要符合市民的需要，天天都有人高呼無樓可住，但天天均有不少空置樓宇待人租用。石禮謙議員，我很高興張國柱議員也用同一描述，說“有人無樓住，但有樓無人住”。其實，這是一個現象，我不是說結果如此，但現象確是這樣。其實，我們也要保持樓市活躍和有生命力，同時在健康的情況下，我們要注意，第一，就首期置業貸款，我去年曾經支持，但今年我卻很擔心，樓市一定要在相對穩定的情況下，我們才可再推行這措施。第二，我們要分不同的需要來進行，公屋方面有公屋政策。我本人也不完全反對興建居屋，但如果在現時的情況下推出，我認為政府應該buy time，爭取時間做好整體規劃，研究大概每年增建多少居屋，才不會影響整個市場的健康發展。只有在這情況下，我才願意考慮每年應增建多少居屋。在這方面，我希望大家看這個問題時，不應該單從房屋來看，而要整體地看它跟各行各業的掛鈎，以及作結構性分析，我相信這樣才會令大家在“軟着陸”時，(計時器響起)……

代理主席：發言時限到了。

梁美芬議員：不會弄致一臉都是沙。謝謝代理主席。

陳克勤議員：代理主席，我發言支持今天這項議案，要求政府增加中小型住宅的供應，以協助市民解決住屋需要。代理主席，我個人覺得政府在房屋政策上，特別忽視年青人的需要。在上次的施政報告辯論中，我

舉出了兩個例子，提及年青人的收入為何不能夠在現時的房屋政策下，擁有自己的安樂窩。我今天想從房屋政策的角度，談談為何年青人無屋可住。

首先，我想談談在公營房屋方面，政府在2005年開始，實施公屋計分制，年紀越輕的申請人，所得分數便越低，所以他們獲編配公屋的機會也越低。

我當然明白這個制度是優先讓家庭及長者，獲早些上樓的機會，這個原則我是支持的。然而，問題是當計劃實施了四年多後，我們發現30歲左右的申請人，平均要等候超過2年才可以獲配公屋，而根據立法會的數字，最長的個案是要等待6年的時間，較其他年齡組別為長。截至去年年底，1至2人的申請個案數目，累積超過7萬個，佔整體的64%，反映年青人對公屋的需求是何等殷切。

至於居屋方面，大家都知道，居屋由2002年開始停建，貨尾單位在2006年才開始重售，以致居屋市場出現了4年的斷層。但是，即使市場上有居屋供應，亦不代表你有資格購買；以今期的貨尾居屋為例，代理主席，單身人士的申請入息上限是12,100元，二人家庭為24,200元。

大家試想想，一名預科畢業的年青人，在工作六七年後，希望置業安居了。他當時的工資可能是12,000元左右，如果他與太太的入息合共約24,000元的話，那麼當他們獲加薪一二百元或轉職後，他們的入息便會“爆煲”，以致無法上車，買不到居屋，無法加入業主的行列。

至於私營市場，年青人又能否負擔得來呢？代理主席，以我們所見，近年私人樓宇單位的供應，其實也是維持在低水平，以今年首三季為例，住宅單位落成量只有5 500個，與原先估計的14 000個，相差甚遠。

大家都知道，供應少，價格自然會上升，再加上最近不少熱錢湧入本港，樓價不單沒有跟隨經濟情況下跌，反而逆市上升，無論是豪宅，或中小型住宅，價格都是有上無落。二百萬元以下的一手樓單位，可說是絕無僅有，甚至連200萬元以下的二手單位，它們價格亦受到牽連，一直上升。以沙田第一城為例，去年的平均呎價是3,820元，今年已升至4,200元，按年升幅超過一成。

由於樓價高，要支付的首期也較以往為多，即使年青人有穩定收入，有能力供得起樓，但他們第一筆的置業首期，也不知從何得來。因

此，我在不同場合，也提出希望政府重新推出首次置業貸款計劃（“首置”），協助有能力的年青人解決住屋的需要。

上星期，當鄭汝樺局長回應首置計劃的建議時，她列舉了一些數據，指出壞帳嚴重，所以否決了這個建議，陳淑莊議員剛才也有引述。不過，我想指出，在這個計劃的申請人中，有一半已完成還款，餘下的一半，包括拖延還款的個案、正在還款的個案及破產的個案。然而，拖延還款超過半年加上破產的個案，合共只有1 833宗，只佔三萬三千多宗申請的5.5%。當然，鄭局長會說，壞帳率高達四億多元。代理主席，我找來其他資助貸款計劃，看看它們的壞帳率是多少。

以大學生免入息審查貸款計劃為例，截至去年年底，虧損1.44億元，壞帳率是4.2%；政府當年協助受SARS影響的行業而推出的貸款計劃，總貸款額5億元，現時拖欠金額超過2,300萬元，拖欠比率是5.1%；至於首置，總貸款額是148億元，撇帳金額是4.8億元，撇帳率只是3.2%。如果純粹從數字上來看，壞帳率——我們當然不希望有任何壞帳——其實仍然算低。因此，我個人認為，政府應該推出具體的政策，使一些低收入的年青人可以入住公屋，一些中下收入的年青人可以購買居屋，而一些有能力負擔私人樓宇的年青人，則可以早日上車。

代理主席，我謹此陳辭。

余若薇議員：代理主席，香港最近有兩則有關樓宇的新聞成為了世界新聞，一則當然是一個西半山樓盤造出每平方呎71,000元的天價，另一則卻較少人談論，但在互聯網上也可以看到的，便是一名CNN記者拍攝香港一間625呎的籠屋內住了19人，他們在34°C高溫之下的生活。他們要求政府回應，政府便說有些人“選擇”住在這些籠屋，因為較接近市區。我於是查問這些籠屋的租金是多少，原來一間50呎的籠屋的租金是1,200元，較相同面積的公屋租金（即1,040元）為高。香港社區組織協會亦曾進行調查，在金融海嘯的影響下，這些籠屋的租金竟然上升，平均升幅是15%，有些加幅甚至高達40%。他們估計有10萬人住在這些籠屋。

代理主席，這亦引證了我剛才在第一項議案辯論時提及的貧富懸殊情況，也令我想起了日本影畫天皇黑澤明的名作“天國與地獄”。戲中一名貧窮青年綁架富商的兒子，他後來被捕，該名富商到監獄探望他時，問他為何要犯法，他說所住的貧民窟每天也對着山頂上有錢人的豪宅，導致他有很大的怨憤。

代理主席，香港的貧富懸殊問題的確很嚴重。大家可以看到，國際新聞也報道香港樓宇的呎價高達71,000元，以及籠屋的租金比公屋還要高。代理主席，公民黨認為優先處理的問題是居住而非置業。因此，我們十分同意王國興的修正案中，有關公屋土地供應及縮短申請公屋的輪候時間的建議。我們必須先解決基本人權的居住需要，然後才討論置業的問題。

關於置業的問題，代理主席，很多同事也提到復建居屋或出售公屋等建議，而陳淑莊議員剛才亦已代表公民黨發表我們在這方面的立場，我不想重複了。我反而想提出這項議案的修正案或原議案皆沒有觸及的部分，便是政府有需要抽走令樓市火上加油的措施。

梁美芬議員剛才發言時要求政府多做功課，梁美芬議員本身其實也應多做功課。她可以看看，現時香港的資本投資者入境計劃是在2004年，即爆發SARS後提交立法會的。由於當時的樓市較為低迷，於是政府便推出了投資650萬元以上購買香港樓宇便可以獲得香港居留權的計劃。根據入境事務處(“入境處”)的數字，在2007年10月至2008年3月的6個月內，入境處批准了537宗申請，涉及的金額是38.43億元，而同樣在2008年10月至2009年3月的半年時間內，儘管發生金融海嘯，但入境處卻增加了人手，而所處理的申請亦增至875宗，涉及的金額是61.2億元。由此可見，面對這麼多資金流入購買樓宇，對香港的樓市自然造成火上加油的現象。我希望在座的林鄭月娥局長可向唐司長建議仿效加拿大和澳洲的做法，它們的企業家移民計劃不單要投入資金，還要確保能夠聘請員工，創造職位。

此外，由於我們有很多不同的基金，例如社會企業的基金、電影發展基金或18區區議會籌辦足球隊的基金，我們可否把投資移民的資金注入這些基金，以從事涉及公眾利益的服務而不是局限於買樓？否則，他們在數年後又把物業炒賣賺錢，這未必有利於香港的整體利益。

同時，我也希望林鄭月娥局長可以向李少光局長提出，由於很多有關天價買賣的報道均指出，這些都是以現金交易的。正因如此，我們看到金管局或財政司司長“出口術”，要求收緊2,000萬元以上的樓宇按揭。但是，這是沒有用的，因為他們是以現金交易的。可否請李少光局長研究有關洗黑錢的行政措施？如果是以現金買樓的話，最低限度應該作出申報，讓當局可以進行調查，這是否也有幫助呢？

代理主席，公民黨反對方剛議員的修正案，因為他刪去了有關出售公屋的內容。我和很多曾發言的同事一樣，認為適量的居屋可以幫助年

青人和首次置業的朋友。至於陳鑑林議員的修正案，我們會放棄表決，因為當中提到要放寬拍賣的門檻，這是很具爭議性的，我們認為必須從長計議。

代理主席，我謹此陳辭。

李國麟議員：代理主席，關於樓價和居屋的問題，我們在這兩星期已說了很多。我個人的看法是，政府在這裏要澄清一項很重要的問題：政府現時的土地和房屋政策，其實，如何和有否改變呢？我們看到在原議案和修正案中是有不同的說法，原議案和一些修正案都提到重建居屋或重售公屋等方法。我想請問政府的是，現時政府的房屋政策其實是否已經改變了？政府不是有責任使香港人有居所，而是有責任幫助香港人自置物業？

我聽到一個例子，好像在新加坡，當地80%的人口都有物業。政府是否要改用這項政策呢？如果政府不是改用這項政策，我便要問，為何政府有需要調整政策，運用公帑來資助香港人買樓呢？對此，我想我們要深思熟慮。當然，可能現時樓價是有泡沫。我昨晚有機會與一羣地產經紀進膳，我們談到現時的樓價真變成是“靄線價”，現在的樓價是沒法子預料的。樓價是那麼高，正如余若薇議員所說，有人花數千萬元購買一個單位，還是付現錢的。然而，他們說一般的二手樓宇或一些一手樓宇，其價格是比較合理的，在金融海嘯後，價格約上升了5%至10%，但亦可能因為這些“靄線價”，促使那些業主把售價提高。他們可能會把售價提高三成，在沒有人購買時，便減價兩成，價格便也上升了一成。

當然，我們要注意樓市泡沫的，但我認為政府在處理樓市泡沫和穩定樓價上，是責無旁貸的。然而，除了以上方法外，還可以使用其他同事所說的方法，例如勾地、賣地或規管土地也好，甚至不要讓這些香港地產商囤地等方法，都是政府要做的。可是，穩定樓價和穩定樓市，跟政府的房屋政策是否要改變，要運用公帑來讓香港人置業，這是兩碼子的事。政府一天仍未看清楚這情況，我覺得在這項調節上，我個人對於重售居屋和再售公屋的做法還是有所保留的。

我自己的看法是，公屋的設立是讓一些沒有能力找到地方住的人……不是買樓，而是幫助一些沒地方住的人，可以合理的價錢找到居所。如果他們住久了，覺得應該改善環境，可以怎樣？因此便有居屋的出現，這是旋轉門的道理。然而，如果我們現時又重售居屋，說這樣

可以幫助一些夾心階層的人買樓，政府這樣做的話，除了是調整其房屋政策外，也在同一時間把白表和綠表的比例改動，這其實涉及很大的政策改動。如果沒有這些政策改動，純粹是運用一些手段，那應如何做呢？這似乎與政策的原意是相違背的。對此，我認為這是值得商榷，而我是有所保留的。

第二點，有人說要復售公屋，讓市民安居樂業。當然，這是一件好事，但不要忘記，政府的那間公屋在賣給市民後，他不搬離的話，那個旋轉門又如何轉動呢？當然，政府會說不怕，它會提供大量土地，興建更多公共房屋，使有需要的人盡快在3年內上樓。我們知道，現時政府的做法有所改善，市民大約少於2年便可以上樓。如果我們賣了這些公屋給有需要的人，他們不搬離，而假設房屋又重建，那個旋轉門不知如何轉動時，是否真的能幫助一些有需要的人在香港擁有居所呢？我想對此，我們是要深思熟慮和弄清楚的。

因此，我個人最基本的看法是，政府在未弄清楚它的立場是否要調整整項房屋政策，使所有香港人都可以置業時，對於居屋、公屋，甚至是首次置業這些政策，我都是有所保留的。基於以上理由，我今天對於原議案和有關修正案，是有所保留的。

多謝代理主席。

劉秀成議員：代理主席，首先我多謝李永達議員提出這項最近在社會上備受關注的議題，因為近期樓價急升，以致不少想買樓自住的人卻步。其實，香港的發展只用了本身約兩成的土地，因此，我們仍有大量土地尚未開發。如果要增加中小型住宅的供應，我覺得政府應盡快制訂整體規劃，開發新的土地，再配合完善的交通網絡配套，按照人口增長及住屋需要的研究，興建社會真正需要的房屋，以應付現時及將來的住屋需求。

我很高興局長剛才回應了部分問題。我同意她的說法，即政府將會利用邊境附近的土地，例如粉嶺、上水等，發展作住宅用途。這些地區有不少未開發的土地，加上擁有鄰近內地的地理優勢，如果可以做到便利的交通規劃，再加入環保城市的設計元素，我相信會極具吸引力。我希望盡快看到這數個地區的詳細規劃，釋放有關土地。幾年後便可以提供公共房屋或私人樓宇，令香港可以持續地發展之餘，亦可解決房屋的中長期需要。

除了維港和一些有環境保育需要的地方，我覺得當局其實應研究如何透過填海增加土地。我們曾前往阿姆斯特丹考察，當地的填海方式，並非如香港般在海岸處填出土地，而是藉興建人工島增加土地，讓大家不會覺得有填海的問題。

代理主席，十大基建將會在未來三五年陸續落成，屆時香港的面貌將會有很大變化。所以，政府必須盡快推出前瞻性的長遠規劃，配合新建的交通網絡、綠化環境、改善行人設施各方面的社區配套，令十大基建可以發揮最大效力。

此外，在賣地問題方面，地產商即使成功勾出地皮，但有關土地卻很可能被其他發展商投得，反而令他人得益，可見這個制度會打消發展商的勾地意欲。所以，政府應優化勾地表制度，例如減低勾地的門檻。同時，我認為政府應積極考慮恢復公開賣地，與勾地政策雙軌同步進行。在政府開發更多土地的前提下，將會有足夠土地可以推出市場，解決我們對房屋及城市的持續發展需求。

除了賣地、勾地外，市區重建——當然，局長剛才也提出——是一個重要課題。但是，市區重建缺乏透明度，很多資料又不能公開；所以，市區重建局應增加透明度，發放及分享更多資訊，讓公眾參與，讓業主及市場對發展方向有清楚瞭解，以增加中小型樓宇的供應。我同意陳議員提出的修正案所建議，應該加快舊區重建的速度。

(主席恢復主持會議)

主席，我們必須為整體人口增長作出前瞻性的研究，才落實適當的規劃及配套。正如剛才多位議員提到，政府現時好像缺乏對香港整體房屋需要的研究。若然當局不瞭解香港人對公屋及居屋的需要，試問如何做出適當的決策呢？我希望政府盡快就香港市民的長遠住屋需要進行研究及作出評估。現時，公屋輪候冊中有12萬名申請人，無論如何，他們輪候上樓的時間不應受到影響，所以我認為不應將公屋用地改變成居屋用地。興建公屋是很重要的，我希望政府可以繼續檢討房屋供應政策，維持3年可以入住公屋的承諾。

房屋問題是香港整體的土地規劃失衡所致。其實，我想指出，現時香港不單是陽宅供應不足，陰宅的供應也不足夠，以致出現陰宅入住陽

宅的情況。所以，我希望政府積極制訂香港短、中、長期的整體規劃，盡快為我們的全面住屋需求制訂有效的政策，有系統地落實讓市民置業安居的目標。

我謹此陳辭。多謝主席。

何鍾泰議員：主席，在過去1年，本港的豪宅樓價屢創新高。行政長官曾蔭權先生早前曾表示，豪宅和中小型住宅的樓市是分開的，互不影響的。他亦指出，香港現時4,000元一平方呎的屋苑仍有不少，而港島中產屋苑如杏花村、海怡半島、太古城及置富花園等的價錢，仍比1997年的樓市高峰期為低。

即使行政長官所說的樓價及對比1997年樓價高峰期的分析是事實，但這番說話也表明了他對普羅市民，特別是中產階層面對高樓價的困境，並不是完全瞭解的。首先，他以1997年的高峰樓價作比較，其實並不合理。1997年的樓價已超出一些家庭的合理負擔水平。據報，當時一些家庭有需要以家庭總收入的七成或更高比例，來支付樓按的供款。由於當時經濟環境還沒有出現逆轉，一般人對就業的信心比現在高得多，所以較多家庭願意冒較大風險，承擔那麼重大的負擔。可是，時至今天，本港的經濟環境並不如當時理想，經濟並未真正復蘇，而失業率仍處於高位，工資往往不升反跌，工作安全感也較從前下降，一般家庭對樓價的負擔水平也因此而減低。

即便是一些中產階層，特別是年青的專業人士，也同樣面對置業困難。如果這些年青人希望在地點較方便的傳統中產階層屋苑置業，更是難上加難。既然中產階層在置業上也有那麼大限制，較低收入人士所面對的困難更是可想而知。

對於他們的處境，政府應對症下藥，透過有效政策增加住宅的供應量，特別是中小型單位。首先，政府可考慮增加策略性賣地，以增加用作興建中小型住宅單位的土地供應，紓緩這類單位供應緊張的情況。此外，政府應該着手優化現有的勾地機制，並研究降低勾地的門檻，使更多土地能夠成功被勾出拍賣。

至於近期有不少人建議政府恢復興建及出售公屋，本人認為此建議涉及多個層面，政府必須小心處理，以免對樓市造成深遠影響。但是，政府應增建出租公屋，以照顧低收入人士的住房需要。

主席，解決住屋需要一直是香港一個重要的民生議題，而樓市的發展對本港經濟亦有深遠影響，因此，政府絕對有責任將問題妥善處理。

主席，本人謹此陳辭。

李華明議員：主席，我已對談論這議題感到很沉悶，但由於局長沒有出席房屋委員會（“房委會”）的集思會議，所以我想在此精要地向局長報告。未知局長是否躲懶而沒有出席，但在全長2小時45分鐘的會議內，只討論了房委會應否復建居屋。我留意到在26名委員中，有11人贊成，9人反對，其他委員則模棱兩可，未有表明立場。可是，看回過往9個月的數字，如果我沒有記錯的話，價值200萬元以下的一手樓宇只佔7%，而且全部是在何俊仁和李永達的選區之內，即天水圍和元朗。這情況確實跟以往不同。即使有四十多年樓齡的美孚新邨，呎價也升至四千二百多元。這些數字是我從中原和美聯等地產公司的網頁找到的，十分清楚。

單是本年1月至9月，樓價已平均上升20%至25%，故此樓價確是在不斷上升。特首最錯便是說豪宅價格飆升也沒有關係，原因是不會向下“滲”的。我想沒有人會同意不會向下“滲”的說法，因為一定是有，問題只是有多少，以及哪個地區和哪類樓宇會受到影響，並非完全隔離或絕緣的。何以會有這麼多民憤、民怨呢？自提出這項議題後，我不斷接獲很多市民的電郵，其中個別是怪責我的，說不要推出居屋來拖垮樓價，是有這類電郵的。不過，大部分均表示支持，希望政府能夠恢復推行，每年二三千也是可以接受的。大部分使用電郵的都是中產人士，而不是我經常接觸的長者。

最近也有居屋住戶表示為政府活化二手居屋市場而感到很高興。不過，他們其後又告訴我，曾有意購買一個樓齡15年的居屋單位，打算買入後便交回公屋單位給政府，對此我是贊成的。但是，他們告訴我銀行只提供10年按揭，因為銀行是以樓齡25年作為極限的。因此，如果居屋的樓齡是15年，便只有10年按揭，如果是樓齡20年的話，便只得5年按揭，他們的負擔變相增加了。這些公屋住戶本來的收入已不高，本想在遷出後按月供款，但主要的問題是受到現行政策的局限。試問如何活化二手居屋呢？問題一天未獲解決，我相信樓齡10年以上的居屋也會遇到同樣的困難，因為銀行的按揭最多只是5年，而且逐年遞減，所以這是一個很實在的問題。政府應擔當甚麼角色呢？

現時尚有25萬個二手居屋單位未補地價，我們要討論的，便是如何活化這二十多萬個居屋單位。這邊廂仍未有解決方法，只是不停說要活

化並呼籲大家提出意見，但實際的問題卻又未獲解決，那邊廂又說不會興建居屋和拍賣土地。說來說去只是未來那十多萬個水分充足的單位，這些都是“高大空”的，在於唬嚇我們而已。民主黨是絕不能接受的，我們只看事實和說道理，也有必要反映市民目前面對的困局。

根據房委會的數字，有八萬二千多個家庭是不能申請公屋但符合資格申請居屋的，它們大部分是月入23,000元以下的三人家庭的白表申請者，最少有八萬二千多個家庭。今期推出了1 329個 —— 如果我沒有記錯的話，是一千三百多個單位，我也曾實地視察排隊的情況，場面十分震撼。如果我是賣家便賺大錢了，因為輪候參觀示範單位的人龍長得很。我在這裏也要讚揚房委會的努力，因為參觀示範單位的人真的是十分多。我訪問了一些輪候的人，其中不少是鄰近的公屋住戶，眼見子女逐漸長大，他們想購買居屋而放棄所住的公屋。因此，公屋住戶其實亦十分着緊這一千三百多個單位的。根據目前的分配比例8:2，白表申請者根本不可能買到像油翠苑這些位於市區、地點較佳且面積較大的單位，因為連綠表申請者也不夠分。我們希望其餘4 000個單位能夠盡快推出，因為這亦是市民所要求的，也許這能令曾先生的民望稍為提高。如果能夠盡快推出那4 000個單位，以及復建居屋和定期拍賣土地，我認為民怨會大大減少，中下階層的市民亦會看得出政府明白問題所在及關心市民的需要。

主席，我謹此陳辭，支持李永達議員的議案。

李慧琼議員：主席，自施政報告出台後，樓價便成了全城的熱門話題。我相信矛頭之一，是特首的施政報告沒有正面處理樓價飆升的問題。另一個矛頭，一定是過去1年，如果大家有留意的話，無論是中小型樓宇以至豪宅單位的售價，皆錄得相當驚人的升幅，令中產或升斗市民均望塵莫及。再加上地產商的招數層出不窮，“跳樓”事件 —— 應該是“跳層”事件，在在都令市民十分反感。

其實，香港的樓價並不是新鮮的話題，這次引起了重大的討論，實在值得特區政府深思箇中原因，我相信大家也是理解的。由於政府過去奉行高樓價政策，造就了一羣本地富豪。香港大部分富豪都是地產商，我們看看福布斯的香港富豪榜，大地產商囊括了首3位，而在首10位的億萬富豪中，最低限度有6位是地產商。對於地產商賺這麼多錢，不管是有樓或無樓的市民，都會感到很氣憤。過去，香港一直自稱是低稅率的地方，雖然這也是事實，但如果市民供樓的錢也計算在內，我相信香港市民實際貢獻庫房的數額一定不少。因此，不管是有樓或無樓的市民，當提到地產商和高樓價政策，都會有非常大的冤氣。更遑論是無殼

蝸牛，他們看到樓價上升卻無法“上車”，只能寄望在經濟好轉後獲得加薪，否則，將仍然無法置業。我認為特區政府必須特別小心處理市民跟地產商的對立情緒，因為這是非常危險的，在過去1個月，已到了爆破的境地。

我亦留意在施政報告出台前，政府曾透過傳媒“放風”，說政府不會調整土地供應政策，因為地產商會未有共識。作為一名普通市民，我聽到之後感到十分反感，因為我們期望政府做好把關的角色，而不是先徵得地產商會的同意，才改變或微調樓宇供應政策。坦白說，香港是一個多元社會，很多政策均難有一致的意見。要取得一致意見和地產商會完全同意政府的做法，我相信是沒有可能的。因此，我期望特區政府可以從善如流，考慮這次處理事情的結果——在消息發放後，我在區內也聽到很多市民的心聲，他們均有同樣的反應，便是為何政府完全聽從地產商會的意見，要徵得其同意後才推行政策，這會對政府的管治威信造成很大的打擊。

市民除了不滿土地政策及無法置業外，最感不滿的便是銷售手法。我在致謝議案辯論時也提過近期的“發水樓”，以及發展商透過不盡不實的廣告，令消費者作出錯誤的決定等。發展商要製造“天價”的方法很多，我們早前已列舉了一些例子，包括sell and buy back，由有關連人士先買而後賣，又或是利用bundle price，即上層或某些單位的價格特別高，但如果連同其他單位一併購買，平均價格僅屬市場售價，但傳媒永遠只報道成交單位的天價。再加上每次有新樓盤開售，地產商也會透過傳媒“放風”，指樓盤在短時間內已賣出很多單位，營造市場交投活躍的氣氛，以吸引更多市民買樓。即使二手市場亦如是，很多有利益衝突的人經常透過傳媒表示交投活躍，令市民以為市道十分暢旺。雖然公眾已知悉上述手法實際上是有問題的，但我也不知道現在是由哪個監管機構替市民監察這些報道是否屬實。

金融和地產是支撐香港經濟的兩大行業，如果金融產品作出失實聲明，我們有證券及期貨事務監察委員會（“證監會”）把關。雖然證監會在雷曼事件上亦受到批評，但在電盈的私有化事件以至早前大摩高層內幕交易的事件中，內幕交易者均被送上法庭。然而，對於過去市民投訴地產商或涉嫌有利益衝突的人，透過傳媒以懷疑不誠實的手法向市場發放消息的情況，我卻看不到任何監管機構查證報章所述的銷售個案是否屬實，或“天價樓”有否真的成交。

如果只依賴消費者委員會（“消委會”），我相信市民一定會非常失望，因為消委會只是“無牙老虎”。可是，如果不是消委會，我又想不到有哪個組織處理這問題。有人會說是地產代理監管局，但它絕對不是負責這項工作的。我希望特區政府除了處理土地供應外，也要特別留意我剛才提到的銷售手法，因為上述手法令市民對地產商以至整個特區政府的施政均非常不滿。

主席，我謹此陳辭。

梁耀忠議員：主席，在衣、食、住、行之中，住是所有人都很關心的，大家也很關注這個問題如何得以解決。事實上，在今天這個繁榮及文明的社會裏，是不應有人沒有居所的。很可惜，主席，現今的香港社會竟然仍有數百人在街頭露宿。這種情境不但令人心酸，亦令人感到痛心，實在是難以接受的。不但有人露宿街頭，余若薇議員剛才提及的籠屋問題，亦是令人感到非常可耻的。這些籠屋的租金呎價差不多與豪宅看齊，但眾所周知，其居住環境卻非常惡劣，是不應繼續存在的。很可惜，香港仍有不少居民住在籠屋。我覺得政府是責無旁貸的，必須盡早解決這些問題，不能再容忍下去。可惜的是，雖然問題已討論多年，但卻依然存在。未知兩位局長是如何理解這些問題的呢？他們會否在經過今天的討論後，着力解決這些問題？

事實上，主席，要解決住屋問題，我個人的意見是一定要多建公屋，因為基層市民佔了香港社會人口的大多數。很可惜，儘管香港房屋委員會（“房委會”）設了嚴格的限制，但現時仍有十多萬人在輪候公屋，而事實上更是不止此數的，只因申請資格過於嚴苛，申請人數才會那麼少。如果申請資格能夠稍為放寬，情況會令人更驚訝，因為輪候人數必定會更多。因此，我覺得政府應加大力度擴建公屋，讓更多市民入住公屋單位。事實上，香港的經濟發展亦有賴公屋。眾所周知，香港在1950、1960年代的經濟發展，如果沒有公屋，便不能促進香港的經濟發展至今天的境況，所以公屋是非常重要的。

政府現時不斷告訴我們，公屋土地的問題經常受到阻攔。不過，主席，正如我在上次施政報告辯論時也說過，政府不要在這問題上令社區產生不和諧的情況。一些原本用作社區設施的土地，便不應強行改變用途以興建公屋，導致社區不和諧及出現紛爭。我希望政府應盡量制訂長遠的計劃，逐步投放更多土地興建公屋。主席，我當然明白有些市民認

為現時房委會的公屋條件諸多掣肘，他們也想避免，希望擁有自置物業。例如一些家庭想加戶，但在公屋條件的限制下，加戶並不容易，分戶也很困難，要傳給下一代更困難。因此，他們都希望擁有自置物業，俾能有更多空間以做到加戶、分戶，甚至傳給下一代。很可惜，政府現已沒有興建居屋，令到這些邊緣家庭無法選取這一條路，擁有安穩的居所。因此，我很支持復建居屋。

最近，我參加了郭家麒醫生舉辦的“無殼蝸牛”行動。其後，我跟李華明議員一樣，收到了一些居民的電話而非電郵，他們問如果興建居屋的話，現時的單位會怎麼處置。他們剛脫離負資產的行列，日後會否再淪為負資產呢？這些都是他們關注的要點。當然，我也很體諒這些問題的存在。如果復建居屋的話，或多或少會對樓價造成影響。不過，主席，大家不應把矛盾歸咎於興建居屋，因為這矛盾本身是來自一個不正常和不健康的經濟體系的。我認為當經濟發展竟然是以炒地炒樓作為經濟支柱或主要發展方向時，這種現象自然會出現。

事實上，回看1950、1960、1970年代，甚至1980年代，我們並沒有樓房泡沫化的經濟發展，大家都把資源投放在實業的發展，例如工業等。當時的居住問題並沒有現時那麼頭痛，而地產的發展也沒有現時的問題，現時實在很不健康。為免社區會在樓價方面出現不和諧的情況，我認為應從根源着手。除了要有長遠的房屋政策和土地規劃外，更重要的是改善整個經濟體系。如果我們的經濟體系仍然倚靠泡沫化的經濟發展，問題將永遠存在，亦令整個社區出現很多不恰當的做法。政府現時發展地產業，主要是倚靠高地價政策，正正是每年的勾地和賣地造成現時的後遺症。我覺得這是不健康的，亦非香港長遠發展的方向。

事實上，土地供應是有限度而不是無邊無際的。將來如何是好呢？我們不能太短視，必須計劃未來香港整體長遠的發展。我們必須發展其他經濟事業才會有效益。今天在討論這議題時，很多同事或政府均着眼於如何處理土地或樓宇價格的問題，但我認為除了這些問題外，還要考慮長遠的經濟發展。

主席，我謹此陳辭。

陳茂波議員：主席，置業是很多市民的夢想，亦是一生人最大的投資。最近香港的樓宇供應短缺、樓價飆升，社會大眾十分關注置業困難和樓市可能出現泡沫等問題。

一些尚未置業的市民(尤其是年青人)對於現時樓價的升勢感到很焦慮，認為置業只是一個遙不可及的夢想。其實，我跟不少時下的年青人一樣，出身寒微，對於他們面對高樓價的失望和氣餒，我是深深理解的。但是，主席，另一方面，現時香港居於私人住宅樓宇的住戶約有123萬，當中有86萬戶是自置物業，佔70%，大部分均是中小型住宅，樓價萬一下跌，即是代表他們的資產受到損失，影響面非常廣泛。

因此，樓市大幅波動，不單是置業的問題，更會直接影響市民的生活、損害本港的經濟環境和社會的穩定性。回歸後首6年，“八萬五”政策和其他因素一起，把樓市推倒，樓價下跌近七成，我想這個慘痛經驗讓我們清楚看到，我們處理房屋問題時，必須謹慎，盡量讓樓價平穩。

不少意見認為政府應恢復興建居屋，認為可藉此遏抑過熱的樓價，幫助尚未置業的市民“上車”，我認為我們必須謹慎。原因之前我已說過，我不在此重複，因為議會裏也有其他同事說過。但是，我想帶大家看看另一組數字。

根據差餉物業估價署的統計，過去數年，私人住宅落成量年年下跌，由2004年的26 000間跌至去年的不足8 800間，今年估計最多也只有11 000至12 000間，跌幅非常驚人。因此，我認為現時樓價飆升，問題的核心是供應失衡，解決問題時應朝着供應的方向着手，我會從這方面提出一些建議。

第一個是優化勾地表和賣地制度。優化勾地表制度，社會上已有廣泛報道，我在這裏不贅述。主席，我只想補充一點，便是政府可以推出一些地皮，只限興建某一面積以下的住宅樓宇，而且限定在某一期限以前落成供應市場，以增加中小型面積住宅的供應。

為了加快這些樓宇的供應，政府更可以不定期的方式將這些地皮拍賣，收回中小型樓宇供應的主動權。此外，我認為亦可推出一些面積較小的土地供拍賣，讓中小型的地產發展商也可以參與其中，以增加市場供應的靈活度。

主席，第二點我想說的是，首次置業貸款計劃(“首置計劃”)。早前我亦曾倡議重推首置計劃，因為我認為這是可行的。

政府當局於上周施政報告辯論時表示不會重推首置計劃，原因有兩個。

第一是政府不應擔當貸款機構的角色，影響市民就其負擔能力而行使的置業決定。主席，我認為這說法是不合理的，因為如果根據這個邏輯，我們便應該取消對所有大專生就學的貸款，這是否一個很荒謬的邏輯呢？

主席，第二，是政府說上次首置計劃令其撇帳4.9億元，政府不想承擔更多的壞帳。不過，我們再看看這個數字的深層意義。主席，根據政府提供的資料，首置計劃由1998年4月至2002年3月期間，共批出33 000宗申請，總貸款額為148.5億元。截至上月，已完成供款的約有一萬八千多宗，事實上，撇帳額為4.9億元。不過，如果我們換一個角度來看，意思是把這個撇帳額以33 000宗獲得貸款幫助的個案平均來計算，即是平均每個成功的申請，我們大約補貼了一萬四千多元。我認為這個水平是可以接受的，更何況當年推出首置計劃不久，遇上樓市大跌，撇帳數字才會如此厲害。當時，香港的經濟正處於水深火熱，除了樓市下跌外，很多人的就業也成問題，在這些撇帳的個案裏，相當大部分的人其實是破產人士。主席，展望未來，我相信社會和政府均吸收了上次樓市大跌的經驗，對樓市的政策會審慎得多，出現同樣急劇下調的機會不大。如果再推出首置計劃，我不認為撇帳率會輕易重返當年大約3%的水平。

主席，我也想說說，幫助市民置業，還應一併考慮定息按揭計劃的優化，因為定息按揭計劃可以幫助市民對沖未來利率上升對其供樓負擔的影響，如果使用得宜，他們便不會因利率上升而導致供樓失去預算，陷入困境。

香港按揭證券有限公司早前宣布會推出一些計劃，由1年至10年，不過，至12月31日便截止，我認為政府可以考慮延長有關的計劃的期限，為樓市的發展注入正面的因素。

我想建議的最後一點是，在計算薪俸稅時，讓置業人士買樓自住的供樓利息的抵扣，不應好像現在般，只讓他扣10年。大家也知道，以今天的樓價，不論是誰買樓宇自住，也斷不可能10年便完全供完。我希望政府看到市民在這方面的困境，不要視而不見。

主席，我謹此陳辭。

梁劉柔芬議員：主席，我很感謝李永達議員今天提出這項議案，以及有這麼多位同事提出討論。大家說得對，我們應面對住屋的問題，但在今時今日，即使已討論了這麼多年和已從各方面討論這項議題，我們也不

能單純從應否增建公屋和居屋，或如何批地等類似的建議方面來討論這項議題。到了今時今日，市民都會明白這是一個很複雜的問題，單單數個很表面的解決辦法，是不能解決問題的。

我很同意李慧琼議員剛才所說，地產發展商和市民的對立面會越來越嚴重。主席，我其實是十分擔心的。對於整體社會，這個對立面不單不能帶來和諧，亦會帶來更大衝擊，以及對管治角度帶來很大意見。我們在看這個問題時，可能要從我們的土地資源是怎樣的情況的角度來看。

我們的土地現時是“買少見少”，多興建一幢公屋，土地便少一點；多興建一些居屋，土地便又再減少，土地根本已是少之又少。問題是，我們當初為何會有公屋和居屋這個概念呢？便是希望幫助一些人和家庭解決一時之需，是一個短暫的需要，然後希望這土地資源能夠釋放出來，讓下一代和下一層的人能夠在其有需要時享用得到，而不是把這幅土地批出後，便好像新界的丁屋主義一樣，在土地批出後便是永久的，然後世代延續的。

然而，我們現在似乎不能做到釋放土地資源。單看我們原先的居屋政策，我們希望居屋在10年後可以流動，可是，回看歷史，到目前為至，流動的數目非常少，為甚麼呢？我們應該有誘因或甚至有迫使的層次，使市民自行把單位放回市場。我自己也像陳茂波議員一樣，在年輕時也有一段相當困難的日子，我也是從無到有的。回想一下，如果我當時真的有一個居屋單位，我也可能想永遠霸佔着，但這也可能窒礙了我向上流動。其實正正便是這點，如果社會要有流動，我們便更要把這些資源釋放出來。當然，我們現時面對的是有充足的供應，在這方面，釋放土地資源是一項很大的議題，我希望政府能從這個角度想出一套全盤的計劃，不要因為我們今天這個辯論和提出的一些意見，而立即有所偏差、更改或作其他考慮。

另一方面，對市民來說，有很多市民已經有自置物業，他們亦很期望樓價能夠穩定，樓價不要迅速飆升，使市民不能夠上樓，但同時也不能像“八萬五”時般，使樓價下跌。

我很同意李國麟議員剛才所說，其實這是因為revolving door不足夠。為何我們還繼續支持公屋的富戶政策呢？既然是富戶，便應該搬離，把資源拿出來給另一些更有需要的人。至於居屋，也是一樣。

另一方面，陳茂波議員剛才也提到在批出土地時，是否應該附加一些條款呢？某些地方是應該興建一些更貼近市民需要的樓房，而不是要

用來興建豪宅的。把任何地方也說成是豪宅，只為吸引一些外來投資者在不知市況的情況下購買而已。

此外，將來在土地釋放出來讓人們發展時，我希望能吸引更多新的或小型發展商參與這個工作，讓我們發掘更多有心發展社會的人來投資和建設社會。

主席，我謹此陳辭。

黃國健議員：主席，行政長官在施政報告提到家庭價值，建議要開展“開心家庭運動”，宣揚家庭核心價值。我相信家庭核心價值有一個基礎，便是安居樂業，即一定要有一個安穩的居所。至於工聯會在這項議案辯論中的立場，相信我的同事王國興議員剛才已說得很清楚，我只是在這裏稍作補充。

第一方面，對於現時的樓價，我們要求政府抑遏樓價，並不是要政府推倒現在的樓市。我們只是希望政府能夠提供較多適合大部分市民購置力的單位，符合他們的需求，從而令樓價穩定，而並非產生泡沫，便是這個意思。

其次，在居屋方面，我們認為居屋跟現在討論的定期拍賣土地、優化勾地表，以及增建中小型單位等建議，是可以雙線並行，並無矛盾的。居屋每年的建屋量，大約是3 000個，我相信這並不會對現在的樓市構成重大壓力，會推倒樓市。我們非常明白，很多市民一生的心血可能就放在房子上，樓價變動對社會穩定會產生很大的影響。

但是，每年興建3 000個左右的居屋單位，我們看不到這會對樓價產生很大的衝擊。居屋的角色，我們重申一次，主要是為現時的所謂“公屋富戶”提供一道旋轉門，讓他們可以多一條路走。因為我們看到一組數字，便是在2002年停建居屋後，公屋富戶數目不斷上升。根據房屋署的資料，公屋富戶數目，由2003年3月約12 000戶，增加至今年5月的二萬三千多戶，增加差不多一倍。

這些富戶，其實很多並非真的富有，只是我們稱他們為富戶。由於他們的子女已長大，家庭收入便增加了。可是，他們的經濟能力又未達到可以承擔進入私人樓宇市場的地步。所以，他們是被迫留在公屋當富戶。這對於公屋的流轉，其實並沒有好處。如果我們恢復興建居屋的話，便可以消化這些富戶，把公屋騰出來給輪候冊上的人。

當然，根據以往的經驗，推出居屋時，綠表和白表是有一定的比例，白表其實也可幫助到那些夾心階層，讓他們“上車”。大家都知道時下年青人，如果想結婚，第一件做的事便是儲蓄樓宇首期，如果未儲夠錢的話，連婚期也可能受阻。我認識不少朋友為了申請公屋(因為現在沒有居屋)，兩夫婦原來都有上班的，卻為了符合入息標準，結果其中一人辭工，這對他們的日常生活其實造成很大的影響。

房屋署剛剛恢復推售剩餘居屋，最近在第五期剩餘居屋單位的首天示範中，便有二萬二千多人參觀，這次其實只推出千多個單位。踴躍的反應證明市民對這類樓宇有很大的需求。

除了復建居屋，增加供應外，我覺得還要注意申請入息及資產限額。在這麼多年後的今天，我們覺得應該要重新作出檢討。以家庭人數為二人或以上為例，每月入息限額是二萬四千多元，以現在的年青夫婦來說，如果大家都工作的話，便很大機會超出這個入息限額。

經過這輪討論後，我們覺得社會對復建居屋其實已有一定共識。議會內很多其他黨派就居屋對樓市會否有影響、可以幫助公屋富戶或夾心階層等方面，其實已有共識。

我希望政府真的能夠廣泛聽取民意，有限度地復建居屋，重新推出首置和租置計劃，令廣大市民有機會解決其住屋問題。

主席，我謹此陳辭，支持原議案，以及王國興議員和陳鑑林議員的修正案。

馮檢基議員：主席，我想告訴官員，不要把房屋只當作是商品，如果只當它是商品，則房屋的定位及定義都是錯的。房屋本身的功用是供人居住的，除了是商品外，它其實是每個人及每個家庭在生活上的必需品，跟吃飯和喝水沒有分別。換言之，房屋本身是為人提供基本生存和生活的需要。如果它是必需品，則每一家人，不論貧富，能夠有一間屋居住，(稍後才談是租或買)便應該視之為一種權利。不過，採用甚麼方式能得到這權利呢？這方面可以再討論。

第二，房屋在政治上其實有另一個作用，並不是定位問題。大家也知道，例如新加坡便很明顯地表示，房屋是穩定社會的基本，如果每個人都有住屋，社會便會穩定很多。大家也知道，新加坡是採用買組屋的

方式來處理居住的問題。現時組屋加上私人樓宇，差不多有七成多八成新加坡人已自己擁有物業。

我希望局長能理解的是，房屋可以有3種不同效果：一種是商品效果；一種是供人居住，基本需要的效果；另一種則是政治上，穩定社會的效果。但是，自從取消興建居屋後，政府把3種不同效果集中，只把它當作商品，完全傾斜於商品的定位，而且還要向大發展商傾斜，作為他們的買地制度。為甚麼我這樣說呢？因為勾地，第一，不是人人能夠勾地，也不是人人可以買到這幅土地，這是勾地制度本身的問題。由於政府沒有定期提供土地，以致政府控制了土地的數量。市場上由於供應少，土地的價錢便昂貴，興建樓宇的成本也隨之增加，令將來落成的樓宇租金也會昂貴，這是連帶作用。因為房屋商品化，以致人的基本需要出現問題，再影響到政治。因為居住方面沒有穩定性，政治上也因此出現問題。

我舉出一個例子，立法會發展事務委員會也曾前往荷蘭考察，發現不同賣地的方法會出現不同的效果。荷蘭有一地區，我估計每幅土地面積約是8 000至1萬平方呎，它不單讓發展商購買，任何人也可以投標，只要有錢便可以。我假設該幅面積約1萬平方呎的土地價格是5萬歐羅，中產階級也可以購買。在賣出後，政府便限制其發展高度，例如興建4層樓宇。購買了該幅土地的人便可以自行聘請建築師繪畫圖則，興建他自己想要的房子。結果，該地區的發展漂亮之極。

這是甚麼意思呢？意思是，如果該幅土地的面積只有約1萬平方呎，個人也可以購買，如果是10萬平方呎，便可能要中小型發展公司才能購買，如果是100萬平方呎，便只有大規模的發展商才能購買了。土地面積的大小正反映出是想哪些人購買，所以，土地越大，便只有大地產商才能發展，這是把責任推給市場，不考慮其他可能性時所出現的後果。

因此，主席，我認為現時的情況，是政府基本上採用勾地的方式，蓄意地(即使政府沒有這意思，我也會說它是有心的)把土地的供應量減少，令市場沒有足夠的土地。其實，我認為今天的惡果，是政府造成的。所以，要處理這問題，我認為除了供應外……供應也分兩種，一種是市場上的供應，令市場可真正自行調節。因此，一定要有足夠的土地供應，有各種不同類型和面積、價格設有上限的土地出售，市場才可以活化和多元化，讓不同規模的發展商均可參與，那麼才會出現不同價錢的樓房供市民選購。在這方面，我贊同採用商業市場的做法。

但是，在1990年代，房屋委員會或外間也感覺到夾心階層的存在，有些人的收入真的超出了輪候公屋的入息限額——現時三人家庭的每月入息上限是12,000元，入息是12,001元也不能申請。如果租住私人樓宇，假設一個三人家庭租用一房一廳，即使是深水埗區，每月租金也要三四千元，這表示入息的三成要用作交租，怎麼辦呢？租金是否太昂貴及不合理呢？政府如何能令這些人可以合理支出享有一個穩定的居住之所，令他們得以安心呢？當然，他們是不符合資格入住公屋的。

其次，他們買不起私人樓宇，即使每月收入有15,000元，也不能負擔購買深水埗一個面積三百多平方呎的一房一廳單位。如果要這些人安其心、能享有居住權利的話，只有一個方法，便是由政府提供居屋，採用不同及另類市場來處理這些人的居住權利及需要，亦從政治上令社會穩定。此外，另一方法便是如何活化現時的居屋市場。

活化居屋市場，除了增加提供居屋的數量之外，我認為現時的二手居屋應採用分期補地價的方式，令居屋購買者在買賣過程中較容易選購居屋。如果要付三至五成的價錢用作補地價，須付的首期便會很多。

主席，基於以上種種因素，如果政府真的要面對我剛才所提出的問題，便請政府考慮一下其他可能性。多謝主席。

梁家傑議員：主席，今天的土地供應或樓宇供應的問題，可以分從短期及長期政策角度來考慮和進行討論。長遠而言，為穩定樓市而制訂一些合適措施，最終達致增加中小型住宅供應及遏止不良炒風的目標，應包括在長遠的規劃當中。然而，就短期政策而言，目前樓價持續上升已經是不爭的事實，當中以基層市民及年輕人面對最大的上車困難。當然，主席，我要聲明，這裏所指的年輕人，並不是指剛畢業便要購買豪宅的年輕人，而是指一些畢業5年後的夫妻，他們希望購買樓宇時亦會遇上困難，這亦是事實。這類情況政府絕不能坐視不理，公民黨其他議員已就短期措施作闡釋。故此，我欲就長遠政策考慮方面發言，主席。

香港的高地價政策源自殖民地時代，當時政府可藉控制土地供應，憑賣地所得來供庫房作政府開支，藉以減低直接稅，市民亦甘願為自己的一層樓“做牛做馬”，寧願犧牲生活質素而最終取得紙面利潤。

但是，時至今天，高地價政策看似已經出現失效的情況。在過去20個月，政府透過勾地表只賣出兩塊“蚊型”地皮，庫房收入亦不多。但是，

地產發展商透過其他途徑所取得的土地，例如改變土地用途、私人協約等，似乎都在囤積居奇。故此，樓宇的供應出奇地少，再加上市民對一些所謂發水樓、縮水樓、買1 300平方呎樓宇但實收750平方呎而不自知的印象；電視、報章及雜誌等的廣告虛擬程度，都是不為市民所接受的。有樓宇宣傳自己為十八世紀英國大宅，但實際環境卻連草地也欠奉；或看到海天一色的豪宅，但原來旁邊正是堆填區。凡此種種，市民印象就是政府未能依靠高地價政策，為庫房加入進帳，反而地產發展商則予取予求，能鑽空子推出發水樓謀取最大利潤。市民最不安的就是政府在面對地產發展商予取予求的做法時，看似束手無策。在這時候，市民便會想，這所謂行之有效的高地價政策是否有需要重新檢討呢？

主席，我並非幼稚地提出要即時取消高地價政策，但因當中實在太多牽涉，庫房須尋找替代賣地政策的收入進帳，我們究竟是否有需要改變經濟產業結構，以取代因取消高地價政策而減少的收入？此外，對於已擁有土地、物業的市民，又怎樣安排這些樓宇產業的價值能夠軟着陸？這些都是政府有需要認真深入，全盤宏觀地考慮的問題，不能輕率處事。因高地價政策時至今天，市民的印象亦已屬實，市民會認為如果要為個人物業“做牛做馬”而取得紙面利潤，何不考慮轉為提升其生活質素？

香港還有80%土地資源仍未開發，最近林局長提出新工業大廈政策，土地釋放量其實絕不少。我們是否有需要以控制土地供應來調高樓價、地價，或是應換取更多時間陪伴家人，外出旅遊、讀書和聽音樂會更好？長遠來說，現在應是政府檢討高地價政策的時候，為市民造福的。多謝主席。

梁國雄議員：主席，我們要求政府增加中小型住宅的供應，但其實在調查梁展文事件時，我們已經知道政府停售居屋是為了托市，令一些人可以漁利，我也不想多說了。

政府說不會干預市場，這是當然的了，因為當那些有錢人在政府不干預的情況下也賺到盤滿鉢滿，它還干預些甚麼呢？它干預便會挨罵。那些有錢人佔盡地利，卻因自己的貪婪而令樓市硬着陸，於是政府便要出手拯救。大家看看過去發生的事情便已知道。“董伯伯”的“八萬五”政策挨罵，當中有5萬個單位(即夾屋、居屋和公屋的單位)是由政府提供的，它是這樣說的，但未知能否做得到。其餘的35 000個單位則是由地產商提供的。它們明知有了那5萬個單位，那35 000個單位便未必能全部出售，但仍堅持興建，這便與人無尤了，對嗎？

樓市被弄垮了，迫使一些人北上賺錢，那些未能北上的人便要求政府救市。現在要求政府供應更多中小型住宅，就像我曾聽過的笑話一樣，建議無論孰新孰舊，董建華也會先問李先生有否興趣做，然後他才會考慮。如果李先生不感興趣的話，計劃便會擱置一旁。

我們現在討論中小型住宅的供應，我認為應該大量興建公屋，以公屋為主，而居屋也應變為另一種公屋，在公屋的供應方面，有些人的負擔能力較高。他們會租住政府的單位，或是仿效外國的做法，他們支付租金，並由政府補貼地價，在供款20年後，物業便歸他們所有，這也是可行的。如果由政府直接供應的話——議會現在聲嘶力竭的地……我有點算的……坦白說，我想林局長也覺得我們在“吹水”，因為我們在樓市crash時，已即時說那些政策不行。如果要增加中小型住宅的供應，但卻不是由政府提供，那應由誰來提供呢？因為即使政府拍賣土地，但如果地產商認為無利可圖的話，也是不會做的。可是，如果它們覺得有利可圖的話，即使明知兩年後樓價會下跌，它們仍然會做。這正是為何會出現1997年的情況，失業率突然增加、很多人生意失敗或是把樓宇加按用來炒賣或做生意，導致很多人沒法子供樓。

我們今天在此要求政府增加中小型住宅的供應，議員希望它增加土地供應，這當然是廢話。只有一種商人，而該商人是清楚指明要跟政府合作，他的宏願便是要令所有香港人皆有合適的居所，政府只有和這種商人合作才能做到。在外國已有先例，便是透過提供廉價住宅，令工資的上升壓力減低，這已不是第一次。如果受僱於太古，太古會提供一個單位，由僱員自行供款，但離職後便不會再提供，目的是挽留人才。所有英資的大機構也是這樣做的，現時太古城也有熾熱的炒賣活動。

我們這種人永遠都記着市場，社會民主連線的立場是要增加中小型住宅的供應，政府得找一些願意從事這種生意的商人——雖然我憎恨商人，但如果有這樣的商人，我也會拍掌——提供低息按揭，並由政府補貼地價，這樣才能安置那些人。把它們稱為公屋也好或居屋也好，是沒有問題的。

同事都說政府“萬惡”，但他們的結論卻和政府一樣。為何樓價會上升呢？在1997年前，大量中資湧入香港，50公頃土地限量供應，銀行家見利息低，當然會炒樓了。發展商紛紛要求換地，真的是發達了，因為持有的農地皆可以興建樓宇。港鐵公司也發達，因有大量財富轉移至那裏。因此，今天的本題是，如果政府真的說居屋不會影響市場的話，何不興建一些居屋或我剛才所說較好的公屋，讓那些——正如梁家傑

議員所說 —— 以較大份額的可支配收入定期供樓而且無意炒樓的人入住呢？這是最簡單的方法。

同事又要求政府興建一些樓宇用作調節市場，我覺得這是“咁氣”的。我認為政府根本無心解決這問題，因為它只聽銀行家、地產商和快要進駐香港的中國地產商的說話。因此，我認為今天的命題是錯的。

主席：是否有其他議員想發言？

黃毓民議員：主席，很感謝李永達議員提出這項議案。我想先說一說數個人，這數個人皆是權貴，權貴的意思是他們既有權又有貴，對嗎？他們跟我們不同，我們只是丐幫，不過，有很多選民推選我們進入本會，我們是代表基層的。

這數位權貴之中，第一位是張炳良先生，是行政會議（“行會”）的成員，不知道他是否跟鄭汝華事先談妥了，還是相互不妥協的，他們兩人所說的話是南轅北轍的，對嗎？他是主張復建居屋 —— 即是今天李永達提出的這項議案 —— 可能這是由於他們是前黨友，至於兩人有否勾結，我便不得而知了。在行會，他是民主派的“花瓶”，對嗎？是有這說法的，他進入建制派……進入了建制，便是建制派的了，“老兄”，他是擁有權力的，對不對？不過，他不是地下黨員，地下黨員坐在我的對面，他則有可能是民主黨的地下黨員。

主席，另一位是鄭耀棠先生，這位人士跟張炳良的想法也應該是南轅北轍的，我相信這位人士是共產黨，他以前的思想跟我們現在的較相近，即是說，我現在的思想跟他以前的思想較相近。他現時當了權貴，進入了行會，這是因為在政治版圖上，建制派也要有些勞工界代表的，對嗎？這位老兄便穿起西裝，打着領呔，每星期二出席行會會議。他有否繼續關顧工人的死活，我便不得而知，不過，他仍有些隨從在此，替他提出修正案的，對嗎？他提及恢復興建適量居屋，我真的做夢也想不到這意見是出自所謂支持勞工階層的立法會議員的口中，這真的很可笑，對嗎？鄭耀棠又一錘定音說了，他說要提供一些居屋了，對嗎？

接着梁振英說……有人唱反調，梁振英說沒所謂，政策還未拍板，唱反調又有甚麼所謂呢？他說那只是不同的意見或各自表達意見而已，不是唱反調，在政府的政策拍板之前，行會成員是可以表達個人意

見的。我不知道實際情況是否這樣，要問一問主席才知道了，因為主席，你也曾當過權貴的，不過，你現在是我們的“自己友”，你負責主持會議的，對嗎？

鄭耀棠、張炳良 —— 張炳良很聰明，他看見勢頭不對，昨天寫了一篇文章，局長，你有沒有看過？是載於今天的《明報》的，你有沒有看，回答我？沒有。那篇文章的題目是“復建居屋討論應擺脫謬誤”，其中有一段是這樣寫的：“政府已明言不會考慮復建居屋，但運輸及房屋局局長鄭汝華(即是局長你)表示可以研究如何活化現時的居屋二手市場，政府的立場可以理解。2002年高調退出居屋市場並非輕率決定，志在穩定市民及投資者對房地產市場的信心。”這是張炳良教授以學者的身份，即換了一個方式來說話而已。套用我們的說法，其實很簡單，這便是托市了，對不對？“長毛”剛才也說了，對嗎？退出居屋市場，以穩定私人樓宇的投資者的信心 —— 那便即是托市了，對嗎？

此外，之前，鄭局長，你亦說過，政府認為如果要復建居屋，最少符合三大條件才會考慮。第一，市場是否嚴重失衡，樓價是否處於極之不合理的水平，令中下階層難以置業？你說現時的情況不是如此嗎？第二，出租公屋流轉是否出現問題，嚴重影響公屋申請人上樓時間？你說現時的情況不是如此嗎？如果你說不是，便拿點數據出來吧。第三，社會上是否存在共識？這一點便一定沒有的了，老實說，有錢的人“大晒”，對嗎？左派變成了右派，極左派的也開始向右派靠攏，對嗎？剩下我們數條“茂利”—— 最多只剩下“阿基”、梁耀忠，只有這數條“茂利”在立法會…… 旁邊還坐着一個石禮謙，我看到全部這些…… 右邊一大羣，左邊又一羣，只有我們這數個人 —— 當然是沒有共識了。可是，我們這些人並不是主流，“老兄”。主流是這些權貴，加上立法會內大多數的建制派。他們最多可以接受的，便是適量的居屋。何謂適量的居屋呢？便是只可達到不影響私人樓市的程度。

我今天本來寫了一篇演辭，因為現在很流行有發言紀錄，而我也要保存演辭作出書用途，但我現在卻是說得零零散散的，因為我看到局長，感到很開心，我當然要評論你了，局長，對嗎？現在究竟想怎麼樣呢？這個政府是怎麼樣的政府？行會成員跟你們所說的完全不同，對嗎？你要解釋一下才行，“老兄”，我們現在真的感到很混亂，包括建制派、那些支持者也感到很混亂，你要老老實實告訴我們才行。

眾所周知，老兄，居屋只涉及數方面的事情。我們社民連也討論過 —— 由於時間少，讓我先談談社民連的立場。以下是我們社民連房屋政策的政綱：我們認為政府有責任為低下階層提供最低限度建築質素和

設備齊全的居所，但沒有責任保障所有人或大部分人擁有物業，因此政府無須鼓勵市民置業，更不應托市。政府的責任只是釐定穩定的土地供應政策，令發展商和置業者可以預計未來樓宇供應而自行作出投資決定，然後由市場調節售價。私人樓宇可以說是市民投資保值的財產，但不應該成為投機的生財工具。政府和房委會要放棄以促使市民置業為主導，利益向地產商傾斜的房屋政策，要改為以興建出租公屋為主導。這便是我們的立場，下面還有一大段，“長毛”剛才已說了數句。我零零散散在這裏作一次發言，其實是想告訴你們，你們這羣不知道是甚麼人，這個政府已經失救了。

主席：是否有其他議員想發言？

何俊仁議員：主席，其實，很多人也說，從香港政府如何處理我們的樓宇市場，便可窺見這個政府的管治能力；有人甚至說可從中看到它的一些管治理念及價值觀。如果說得明白一點，它在很多事情上的處理方法，是不為市民所接受和支持的。

我們看到，香港的樓市在過去十多年大起大落。香港地少人多，土地供應有限，而政府及大地產商在這方面是有舉足輕重的作用的。曾幾何時，市場受到操控、炒作，很多人囤積居奇，整個樓宇市場的泡沫逐漸形成，情況越來越嚴重，以至造成了社會問題，但政府仍是反應遲鈍，束手無策，這就是1997年的情況。現在似乎歷史又再重演，為何會這樣呢？政府是否要在這些問題變成危機，影響整個政府的管治時，才覺得應要作出一些有效及即時的介入呢？

大家可以看到，這個政府似乎仍然受着2000年，即董建華管治的時代影響。當年董建華干預樓宇市場，造成泡沫爆破，以致整個房地產市場硬着陸，讓人覺得他大動作、急剎車、過猶不及。很多人被弄至焦頭爛額，頓時失去很多財富，甚至變成負資產。這個情況令不少市民，甚至整個政府仍猶有餘悸；一旦提及調節市場便非常擔心，不知如何處理。這些情況反映出政府當局至今仍欠缺恰當的判斷力，甚或政府高層仍未能制訂長遠的策略，以及訂出在調節市場時必須堅守的一些方針和原則。這些都是最關鍵的問題。

其實，我們把現在比對在1997年、1998年泡沫形成的情況，便會發現所面對的問題十分相似，就是供應非常短缺。在1997年，英國政府訂下50公頃的批地政策，加上很多環境因素，例如大量資金流入、息率水

平，以及當局不願引進有效遏止炒賣樓宇的措施，因而造成嚴重的泡沫。我還記得，民主黨當時曾經提出，遠水不能救近火，很多長遠措施無法立竿見影。我也還記得，我們曾經建議，樓宇買賣合約要立刻辦釐印，但在發覺藥力已不足時又提出引進一些有效遏止炒賣樓宇的稅收措施，例如炒賣樓宇稅，即樓宇在短期內轉手賣出時，便徵收特別徵稅。我覺得如果當局肯採用這些方法，是可以有效遏止當時樓宇市場的泡沫的。

看回現在的情況，樓宇市場的泡沫並不是一朝一夕造成的，單從數字已經可以看出來。讓我們看看由2004年至2006年的樓宇落成量，在2004年落成的單位有26 000個，至2008年只得8 800個，下跌了足有三倍之多。樓宇動工的情況也是一樣，在2006年是17 300個，到現在的情況如何呢？只得8 000個，可見供應實在很少。此外，在現在的低息環境下，政府根本沒有能力透過財經政策，以息率協助調節市場。再加上當局在2002年停建居屋，亦指令當時的鐵路公司凍結或停止一些發展項目，這些豈非就是造成今天的現象的原因嗎？所謂冰封三尺，非一日之寒。來到今天，我們有需要果斷地處理這問題，但是，我們不是要急剎車，不要迫令樓宇市場硬着陸，而是要制訂一些長遠措施。我們覺得居屋政策是一項適當政策，可以幫助基層市民“上樓”，提供一個“上車”的階梯，並讓市場知道，政府是有能力透過居屋供應來調節市場，這些均是非常重要的。

此外，我們今天也提出很多建議，例如土地供應，恢復定期賣地等。但是，說了那麼多，有沒有用呢？很多人告訴我這是沒有用的，因為政府現在似乎覺得，別要像當年董建華懷有那麼慈祥的心，好心做壞事；香港是要實行高地價政策的，市民要望着樓價向上升來追趕，讓每個人都夢想自己的樓宇會繼續維持高價，縱使市民可能有怨氣，也未致於像當年樓宇市場硬着陸而造成那麼大傷害，而高地價政策也是配合地產商希望謀取暴利這個目標。正正就是這種思維令政策傾斜，成為政府日後推動或調控樓宇市場的原則。我希望局長稍後回應，高地價政策是否政府的目標和原則。

石禮謙議員：主席，今天聽到很多同事對政府的房屋及土地政策提供了很多意見，這是立法會的集體智慧，可以讓政府參考。

主席，很多人都說目前的樓價已到了一個不可以接受的階段。樓價是由市場調整的，不是任何一個地產商也可以操控。主席，在這方面，我們要很清楚地看一看，為何今時今日的樓價會到了這個情況呢？很多

同事提到九七，香港社會在九七回歸前跟今時今日的情況有甚麼分別呢？九七前，我們當時的經濟是一個增長的經濟，失業率很低。當時的經濟可說是香港在這麼多年來最好的，很多人買樓，因為有一項“五十公頃”的政策，正如何俊仁剛才所說，大家有很多資金在手，都想炒樓。但是，現在基於金融風暴，整個世界，很多地方、國家和市場都要救市。所以，不少政府印製了很多銀紙出來，尤其是美國，不斷印製銀紙出來，令銀紙貶值，待情況稍為穩定一點，他們又把資金搬到別處。

為何在今時今日，別的地方不及香港這樣好呢？因為香港有法治，香港是一個國際城市，很多投資者對香港有信心。所以，剛才所說的那些熱錢，來到香港便不是熱錢，而是一種投資。現在港元跟美元掛鈎，但美國的銀紙一直在貶值，人們便覺得香港的土地是最佳的投資。所以，我們看到這麼多豪宅賣得如此昂貴，那個每平方呎7萬元的單位，並不是本地人購買，亦不是國內的人購買，買家是外國投資者，他是一位華人投資者，覺得最佳的投資地方便是在香港。那麼，這有沒有影響我們其他樓宇的樓價呢？是有的。我們也看到，半山的樓價一直升了10%、15%，但很快便又回落下來。

最近，“財爺”與地產發展商會面後，將一項很大的信息帶給整個市場，由那時至今，很多樓宇的價格已經回跌，最低限度已經有10%，一直這樣回跌，是因為有價無市。因此，大家要瞭解整個情況，才批評政府的政策。簡單來說，如果是我們的土地政策不好，是否忽然可以更改？到情況好轉的時候，又再更改，那便會令投資者失去信心。為何香港會如此成功呢？因為香港政府能讓很多投資者，瞭解到我們現時的政策是十分穩定的，令他們有信心在香港投資。

房屋的情況也是一樣，就香港的房屋政策，我們有公屋，而公屋的最大得益者，往往便是市民。現在香港的政策是“無人無屋住”的，那為何又會有人露宿街頭呢？那是他們本身的選擇。如果他們要求政府提供居所，不是沒有機會的，因為政策是令他們有屋住。

現時有12萬人正等候“上樓”入住公屋，我也覺得應該加快興建公屋，令更多人有較佳的居住環境。我們覺得在現時這個情況，尤其是庫房有這麼多錢，便應該盡快投資，興建更多公屋，令更多人可以遷到公屋居住。余若薇議員剛才提到籠屋，為何會有這樣的事情發生呢？因為這羣人都選擇在城市裏居住。因此，我們應該多興建一些單身人士宿舍，讓他們可以在城市、市區裏生活，不是把他們推到例如新界或其他遙遠的地方居住。很多人都選擇留在城市裏居住，就我們的公屋政策，政府也應考慮如何在較佳的地區為市民提供住所。

主席，談到提供更多地皮來興建中小型住宅，我是支持的。當天我說得很清楚，在賣地方面，每一年用以興建新樓宇所賣的地，並不是很多，大多數的土地是從更改契約得來的。最近，恒基地產在報章表示，它跟政府達成共識，同意支付93億元以興建大約4 000個單位。這方面，如果政府可以加快程序，令更多發展商在香港投資，在新界等地區興建更多中小型住宅，我覺得很快便可以解決樓宇供應的問題。這方面，政府真的要考慮一下，因為不是說沒有土地，而是有很多土地，政府官員要開放一點，令發展商可以在香港投資，興建更多房屋，而一幢房屋也要數年才能建成。

主席，為何今時今日香港的房屋供應不足呢？因為數年前的經濟真的很差勁，沒有人有足夠膽量投資任何東西，以致今時今日的土地、房屋不足夠。然而，也有八千多個單位預備推出市場，明年有大約14 000個單位推出市場。所以，不是沒有土地及房屋，問題是因為要按照程序進行，投資也是一樣。

多謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

陳偉業議員：主席，香港政府的房屋及土地政策弄致民怨沸騰，眾叛親離。行政會議的成員應捍衛政府的政策，為政府的政策護航，甚至倡導，但他們不但沒有為政府辯護，反而局長向東走，他們便往西走；局長表示不興建居屋，行政會議的成員卻高姿態地支持復建居屋；政府表示不拍賣土地，行政會議的成員卻高姿態地表示政府應拍賣土地。政府基於要維護地產商的利益而弄致民怨沸騰，眾叛親離，將集體負責制完全拋諸腦後。

主席，談到房屋，很難得石禮謙議員的論調能反映市民的一些情況和意見。每次討論房屋供求問題，當我發言完畢，他總表示不贊成我的意見；而在他發言完畢，我亦表示不同意他的意見的。很難得他作為地產界的代表，在今天的發言中，確實反映人性的一面，對小市民，特別是中下階層市民的房屋需求，也提出了一些看法。如果政府也不接受這看法的話，政府可說是滅絕人性的。

回看由“孫九招”開始 —— 當時我已極力反對“孫九招”，當年“孫公”宣布“孫九招”，我已指出他必會很“大鑊”。由麥理浩年代，由香港

1970年代，談到四大支柱。當年公布的香港公共政策四大支柱是房屋、醫療、教育和社會福利，隨着此四大支柱的推動、支援和提供服務，令香港在1970和1980年代經濟飛躍。最近數年，特別在推出“孫九招”後，香港的貧富懸殊加劇，貧窮惡化，“無殼蝸牛”的運動再次發起和推動，市民面對房屋居住的問題和租金壓力的問題，弄致民怨沸騰。

香港不是沒有土地，政府仍有大量土地。在興建私人樓宇方面，可以進行拍賣或改變某些勾地政策，令私人市場的土地供應增加。在公屋方面亦一樣，洪水橋計劃和古洞計劃已討論多年，政府有大量土地可以使用，卻又拖延。計劃遭拖延，並不全是政府的責任，在席很多議員也有責任。很多民選議員反對興建公屋，他們一方面在議事堂裏大力推動政府多建公屋，但當政府要興建公屋時，卻又諸多反對。基層民主派議員也反對興建公屋，你說是不是荒謬絕倫？很多議員均從公屋出身，我自己是在李鄭屋邨長大。你們在公屋出身後，現在住豪宅、開房車，香港市民便不用住公屋了？說甚麼阻礙景觀和地方的發展，主張興建公園，反對興建公屋，你們要居民露宿街頭嗎？因此，要遭譴責的不單是政府，在席曾經反對興建公屋的議員全部也要被譴責，包括民主派的議員在內。這些是甚麼議員？他們有沒有人性？居民住籠屋那麼淒慘，無其他地方居住；居民要露宿街頭，無地方居住；居民申請後等了又等，等到快要死也不能入住公屋，你們竟然反對興建公屋？這些滅絕人性的議員，同時也要遭譴責。

更令人憤怒的是……我常以元朗邨為例，當年清拆元朗邨時，政府表示會在元朗邨公屋原址興建公屋，但元朗區議會竟然反對，這是甚麼議員和民意代表？因此，主席，這個世界和社會真的是顛倒黑白、是非不分的。公共政策的制訂一定要確保社羣得到應有的服務，衣、食、住、行是最基本的。任何發展必會出現階級和社羣的矛盾，這是必然的。人人都想居所面向海景，人人都想自己的居所永遠保持美好的環境，但當社會要發展時，必定會影響交通和環境，於是便要求取平衡。已居住在該處的人便可以發惡，可以橫行霸道，可以否決沒有居所的人的房屋權利了嗎？這是甚麼性格和價值觀？因此，主席，希望政府他日在政府網頁內公布所有資料，列出哪位議員、哪個政黨在何時及何種場合曾反對興建公屋，列一份名單出來，讓香港市民清楚知道這些人不像人、鬼不像鬼的面孔。

主席，我在地區服務多年，當我支持政府某些發展時，市民也會指責我，我只有說：“對不起，你們下屆可以不投我一票。”我們是要有原則和立場的，不可以“見人講人話，見鬼講鬼話”，自己變得人不像人、鬼不像鬼的。對於一些所謂基層民主派，我看到他們時真的想噴飯，他

們自認基層民主派——當然，我當年也是有份創立的——我現在所指責的一些基層民主派，便是那些背叛自己基層的人，正如我當年指責楊森般，他反對最低工資，他是工人階層家庭出身的，但他現在卻背叛本身的階級。

因此，主席，談到房屋問題，政府必須照顧最有需要的一羣，(計時器響起).....當然，貧窮的人也要得到照顧.....

主席：陳偉業議員，發言時限到了。

陳偉業議員：.....全香港市民也要照顧。多謝主席。

主席：陳偉業議員，你不要這麼激動，請保重。(眾笑)

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：李永達議員，你現在可就修正案發言。發言時限是5分鐘。

李永達議員：主席，我坐得太久了，首先多謝大家發言。我是否稍後還有數分鐘時間呢？

主席：你稍後還有5分22秒答辯時間。

李永達議員：多謝主席，因為我聽了太久，所以覺得有點疲倦。

不過，主席，就這數項修正案，同事剛才已先後說過他們的觀點。對於自由黨的修正案，我們是不同意的，因為刪去“興建居屋”這字眼。雖然我的建議很溫和，只是每年興建二三千個單位，但自由黨不接受這項建議，我們便很難支持它的修正案。

我們不同意自由黨的分析，因為我們不認為這與衝擊樓市有甚麼關係。正如局長多次表示，興建少量居屋基本上與樓市無關。我亦不希望自由黨不斷危言聳聽來嚇市民。大家試想想，在1997年前，1991年 — 不是1991年，1977年至一九九幾年都有居屋，即有居屋跟樓市會下瀉，在科學上，好像沒有甚麼必然關係，尤其是所說的是少量居屋單位。

第二，對於陳鑑林議員的修正案，我們對其中大部分內容是同意的，其實，在陳鑑林議員提出建議時，我已經跟他傾談過一次。我很客氣地跟他說，不要把市區收地的門檻加進去，因為這很具爭議性，在爭論時，各人會有很多不同意見。

當然，民主黨未對這個是否由九成變為八成的問題作出任何決定，局長當然很想改變，她已等了很長時間。但是，當中是要有過程、要討論的，以及如何在八成人同意收購後，保障不同意的二成人的利益呢？

我記得數年前，當時好像是林鄭月娥局長還是甚麼局長說關於租管的問題，該項條例令我們有很深切的經驗，當時局方信誓旦旦地表示不會有問題。當然，我不可以說，自該項條例通過後，便令不論在深水埗或荃灣的套房、細單位、板間房等……它們的呎價其實可比得上半山區的豪宅，每平方呎的月租要二三十元。五十平方呎的所謂豪華套房的單位，要付2,000元至3,000元租金，這便是租管後出現的情況。

當然，局長可能說，這情況不一定與該條例有關，但這個現象是令人很害怕的。今天的旁聽席上有很多中西區居民，居住在中西區細舊樓的租客，曾試過在續租時被瘋狂加租。所以，我跟陳鑑林說，為何就九成變八成的問題，我們要這麼審慎呢？因為有些經驗令我們很擔心，我們不想這麼匆忙處理。所以，對不起，在這點上，我們不能夠支持民建聯的修正案，我們只可以表決棄權。

王國興議員的修正案跟我們的大多數意見一樣，除了他在賣地的問題上，跟絕大多數 —— 除了自由黨 —— 同事的意見不相同外。其實，無論是定期或不定期，或是少量、初步、慢慢，用甚麼形容詞也可以，大多數同事都想賣地。但是，工聯會這麼保守，我們是難以支持的。因此，涂謹申議員對王議員的修正案提出修正案，如果修正成功，我們便會支持王國興的修正案，如果不成功的話，我們便會表決棄權。

謝謝主席。

發展局局長：主席，今天有接近一半議員曾就這項議題發言，這正正反映出今天所討論的是社會上一件令人非常關注的事。我在初次發言時由於已就數項議題作出陳述，而接着亦有議員發言，我因此不會在此重複。例如，馮檢基議員希望看見我們的樓宇供應在土地方面能多元化，亦能提供大型、中型及小型的地皮。這實際上正正是我們的策略，我們有時候甚至會將一塊土地分為兩塊放在勾地表內，以便小型地產商能勾出土地進行發展。所以，在現時的勾地表內接近一半土地是小於0.5公頃的，屬於小型地皮。至於梁美芬議員及余若薇議員提出有關金融及入境政策，由於原議案及修正案皆沒有提及這些主題，所以，我恐怕只能將兩位議員的意見轉述有關局長參考。

正如我在第一次發言中談及般，截至目前所聽到的，社會對於增加房屋土地供應的芸芸措施是有相當大的共識的。劉秀成議員希望我們在這方面的工作能具備前瞻性，並能看得遠一點。事實上，在過去數年來，我們已建立了一定的系統來監測私人住宅建屋量，從而進行土地供應方面的工作。我們基本上有兩個系統，第一個是屬於房屋署的房屋監察資訊系統。這個系統的其中一個目的，是讓我們能監察私人住宅一手市場的供應。另一個系統是屬於發展局工務科與房屋有關的基建工程監察系統。這個系統的其中一個目的，是讓我們在面對適時提供私人房屋用地及重要配套基建有可能會受影響的情況時，可以更有效地找出相關工程項目的問題，從而作出跟進。

最近 —— 其實是在數個月前 —— 我在發展局亦啟動了另一項工作。大家均會知道，發展局現時的好處，是我們既有負責規劃及地政的部門，亦有負責工務的部門。我希望能聯合多個部門的努力，看看能否在開拓土地方面有突破性。例如，在香港建立一個政府的土地庫(land bank)，因現時往往只能按今天預測得到的需求而提供土地，這是未必足夠的。又例如配合香港經濟發展。大家看到在行政長官提出的6項優勢產業中，亦離不開有土地樓房的配合。不過，我們暫時較幸運，因為有佔地1 700萬平方米、超過1 000幢舊工業大廈(“工廈”)可以釋放出來，以滿足經濟轉型的需求。我今天雖然沒有足夠資料可以跟各位分享對這項工作的初步看法，但我很期盼在往後的發展事務委員會會議上，可以與各位議員探討我們較具創意和前瞻性的土地開拓工作。

在這項工作上，如果說我們今天面對的情況跟1997年完全相同，所以應該很容易找到答案的話，我恐怕這說法是把情況簡單化了。我可以對何俊仁議員說，現時與當年的情況其實有很大分別。以我負責的土地供應為例，在這12年間，社會上公民意識的提升，以及市民對環境的關

注，跟我們在1997年當時為滿足“八萬五”政策所能進行的土地開拓及發展密度已大大不同。現在要開拓土地，並透過這些土地來提供相當數量的房屋單位，實在不是容易的工作，而陳偉業議員剛才亦很激烈地提出此問題。我們現在制訂政策的難度，便是在於我們目前所看到的狀況，但我們過往的工作未必可讓我們獲得完全準確的指標，而我們更沒有水晶球來讓我們看到將來的變化。不過，無論如何，我們亦會在這方面努力。

有數位議員提醒我們在這次處理房屋方面的工作時，不要活在“八萬五”的陰影下而變得過分謹慎。不錯，我們在這項工作上要非常審慎，但這並非因為“八萬五”的陰影，而是由於牽涉面非常廣闊，有很多持份者會受影響，包括行政長官提及的小業主，以及方剛議員剛才提及的供樓一族，我們是關心他們的福祉的。為引證這方面，請大家容許我引述一封電郵。有些議員剛才提過收到一些電郵，我其實亦收過一些電郵。這封電郵是來自一位小市民，是發給特首的，再轉交予我們兩個局。

(我引述)：“特首，雖然不知道此電郵能否真的來到特首或官員面前，但我亦要一試，最少讓自己一個表達意見的機會。近來樓價泡沫的問題是市場的焦點，今日本人亦想給予少少意見。坦白說，我剛與丈夫買了青衣翠怡花園(10月初買的)近500呎的單位，180萬，我已考慮了數月才入市，但若政府現在推出干預樓市政策，對於一羣剛置業的業主十分不公平，這些錢是我們辛苦的積蓄，考慮了很多個月才決定，若政府只考慮那百多個示威上街的‘無殼蝸牛’，那個想買港島豪宅的律師醫生男女，而要整頓樓價，對我們這羣小業主實在很不公平。其實利率不會永無止境地在此低位，利率攀升，樓價自然會停止攀升，為何不讓它隨自然而要遏抑？金管局只推出了一些政策，成交已立時萎縮，我真的很害怕又會有很多負資產苦主再次在香港出現。特首、官員，我明白你們對此事的苦惱，但請在作出任何政策前，考慮我們。”(引述完畢)

我相信這封電郵的內容與李華明議員和梁耀忠議員剛才提到他們倡議恢復興建居屋所收到的一些信息內容大致相同。不過，我須指出，這只是其中一封電郵，我同時亦收到一些電郵，內容跟各位今天所發表的意見很相似，均表示希望政府採取更進取的措施。這只是用來引證我們在施政方面要考慮的範疇。

我要回應的另一個問題是土地估價。自由黨的兩位議員，即方剛議員和張宇人議員均不約而同地認為我們在勾地估價方面太進取，於是產生勾地的困難。這種說法我也聽得很多，但我每次均會跟發展商說，如果你不嘗試勾地，我們何來有一個進取的估價來決定讓你勾出這地皮

呢？事實上，今年的勾地表自3月公布以來，只有4次申請，其中一次一勾便勾出了，在拍賣後更以一倍價錢成交。至於另外3次勾地，兩幅地皮是住宅用地，每幅均只是嘗試了1次。

土地估價是一項專業工作，而有關的工作是由地政總署的專業產業測量師負責的。他們在評估地價時會考慮很多市場數據及因素，例如發展項目的成本及收益，包括發展項目落成時的售價、建築開支、利息支出及發展商的利潤等，而這些因素均會隨市場變化而有所改變。

我要強調，政府是不會藉着過高索價而故意阻撓賣地，或正如一些議員所說般，藉此嚴控土地供應的。同樣，我們也不會不理會地政總署的專業產業測量師的專業判斷，故意調低地價以催谷賣地的。事實上，正如我剛才所說般，在今年唯一一幅賣出的住宅或非工業用途但可作住宅出售的土地，一次便能成功勾出，而最終拍賣的地價比勾地價高出一倍。因此，我不同意方剛議員說我們的地價訂得過高或過分進取，亦沒有所謂的“高地價政策”。

土地是香港社會的寶貴資源，地政總署是以審慎及負責任的方式來履行職責的。調整評估價格的方法及人為地降低公開市值，均非可選擇的方案。我今天聽了很多，而各黨派議員的共識亦似乎是即使我們堅持一個公開市值，但勾地的門檻是否可以降低呢？基本上，勾地的門檻是不會影響公開市值的。即使那塊地皮因為勾地門檻降低而容易勾出，到了拍賣當天我們仍會堅持以公開市價賣出，不到價便不賣。

就這點而言，立法會各黨派議員少有地跟香港地產建設商會（“建設商會”）的意見一致。建設商會在兩個星期前發出新聞稿，表示支持勾地制度，但卻一致認為有需要優化勾地機制及降低門檻，以帶動更多土地靈活流入市場及促進成交，從而為市場提供地價資訊的指標。李永達議員提到他跟地產商的會面，並曾詢問他們勾地價格如果由八成減至六成，是否一定會勾地呢？我剛才好像聽到他說沒得到一個很確切肯定的回應。我比他好一點，我也問過同樣的問題。他們既然發出新聞稿，如果我真的從善如流降低門檻，他們是否一定會勾地呢？環顧會議上的人士，我看到很多人點頭。不過，發展商說的話是沒有約束力的（眾笑），我亦不會以此作準。

在這一點上，我須回應李慧琼議員——但她現時不在席——她表示在施政報告發表前後均聽到一則好像是政府發放的消息，消息是這樣的：在勾地表的工作上，既然建設商會未達成共識，政府便不會做事。她說這則消息引起很多市民不滿。我在這裏清晰地告訴各位議員，這不

是政府的立場，也不是政府應有的立場，而上述的消息亦不是政府發放的。制訂政策是特區政府的責任，所以，大家可以放心，我並沒有將制訂土地供應的政策外判予發展商，這項工作是一定會由我們來做的。

同樣，梁家傑議員認為我們在面對地產商時往往好像是束手無策。這點我有少許不同意，因為在過去兩年來，梁議員應該比其他議員特別清楚我們很多工作均是以公眾利益，甚至是衝着發展商而做的，包括有系統地發放所有經過地契要求發展商提供的公共空間和公共設施，方便全民監察；為整理“發水樓”的工作而做的全面諮詢，以及最近衝着發展商擁有的商廈而做的工廈活化工作。唯一跟梁議員不同的——我要引述梁議員說的話——是我們的工作要全盤、深入和審慎，才能作出改變，不能輕舉妄動。

行政長官說我們在未來數月會密切監察市況，在有需要時優化土地供應安排。陳鑑林議員擔心我們是否要等數據指標和樓宇價格返回1997年的水平才可算是做事，我可以跟陳議員說句“不是”。他無須擔心，因為我們的監測工作是很全面的，我們不會等樓宇價格返回1997年的水平才啟動我們的機制。但是，我們在考慮就土地供應作出任何修訂時，須堅守以下3項政策的目標和指導原則：第一，讓市場力量繼續發揮，令市場發展經濟哲學，把政府干預市場的程度減至最低；第二，堅守土地政策明確清晰和一致性，盡量減少不必要的時常變更，以確保可以維持一個公平、穩定的環境，讓物業市場自由、有效率地運作，同時可及時應付市場對社會發展的需求；及第三，保障政府收入，即我們不會隨意降低價格，賤賣土地。

在土地供應的工作中，即使有問題出現，我們亦不會以守株待兔的態度來處理的。但是，廣大市民當然亦要支持特區政府不應魯莽行事，因為牽涉的層面非常廣泛。我們會繼續以保持香港的樓市平穩健康發展為目的。

多謝主席。

運輸及房屋局局長：主席，多謝議員剛才就議案及修正案發言。我們明白到近期整體樓價上升，特別是豪宅單位的價格屢創新高，令市民大眾關注到樓宇供應及樓市泡沫等問題。

行政長官在剛發表的施政報告中已提出相同的關注，並承諾會密切監察樓市的情況。發展局局長剛才已向議員交代優化土地供應制度的問題。

李國麟議員提醒我們要再次清楚解釋我們的房屋政策。政府的房屋政策，是幫助沒有能力租住私人樓宇的低收入家庭，並為他們提供租住公屋，以處理他們的住屋需要，以及退出作為發展商的角色，並停止興建和出售資助公營房屋，從而把干預市場的程度減至最低。以居屋或其他的方法鼓勵市民自置居所，不是政府房屋政策的目標。市民置業與否，應該以個人的意願和負擔能力為依歸。復建居屋，無論數目多少，均是與現行的政策產生矛盾的。

事實上，很多輿論和學者最近均提出我們須非常小心對待復建居屋的問題，並指出復建居屋並非處理當前樓市出現的問題所應該採取的措施或手段。

很多議員均關心房屋供應的問題，運輸及房屋局是負責數據的搜集及監察的。我想談談市場上住宅單位的供應情況。

在一手私人住宅市場方面，中小型單位仍然有一定的供應。據我們現時所掌握到最新的資料估計，在未來數年間，約有52 000個一手私人住宅單位供應，當中約有33 000個屬實用面積70平方米以下的中小型單位。

除一手私人住宅單位外，市場上還有為數不少的二手私人住宅單位供應。事實上，二手私人住宅單位每年的成交量，在過去數年平均約為77 400宗，佔整體私人住宅單位每年總成交量的八成。2009年首三季的二手成交量已達到73 000宗，佔整體成交量的84%。

此外，2009年首三季便約有40 900宗在200萬元以下的物業成交。事實上，當私人住宅物業的售價在2009年持續上升時，成交價在200萬元以下的物業成交宗數，在這期間仍然有所增加。2009年第一季為8 900宗，第二季為16 300宗，第三季則為15 700宗。由上述的成交數字可見，市場上仍然有一定數量的中低價住宅單位出售。

此外，香港房屋委員會(“房委會”)已於10月底推售第五期共一千三百多個剩餘居屋單位，當中大部分售價低於200萬元。在推出第五期後，房委會會把尚餘約四千多個剩餘居屋單位由2010年起有秩序地推出。房委會會參考第五期的銷售結果，並會考慮當時的市場情況，以制訂未來的銷售計劃。

全港目前有超過30萬個居屋單位，其中包括六萬多個已補價及二十五萬多個未補價的單位，分別可在公開市場和居屋第二市場上買賣。這些居屋單位分布於全港不同地區，約75%位於市區及擴展市區。

以現時的估值計算，在全港30萬個居屋單位中，約有七成的價格低於200萬元，即約22萬個單位，其中約有5萬個是已補價的單位。這些居屋單位是龐大的中低價房屋的潛在資源，即所謂的“上車盤”的潛在資源。在過去數年間，居屋單位在公開市場及居屋第二市場上平均每年分別有6 000宗及2 000宗成交。我歡迎議員對於這個問題，即如何活化二手居屋市場提出意見，亦很多謝李華明議員剛才提出一些具體的問題，我們會作深入研究的。

部分議員在剛才發言中建議政府復建居屋，以便為有需要人士提供購買一手中下價樓宇的機會，即所謂的“上車盤”，亦希望藉此鼓勵公屋流轉。

現時的政策方針，是保持樓市穩健發展，回到讓市場調節供求的基本。發展局局長剛才已交代有關優化土地供應的問題。

我想指出，儘管房委會自2003年起停建居屋，以及於2004年終止置業貸款計劃，公屋居民自願或因購買居屋第二市場上的單位而交回的公屋單位數目均沒有受影響。在過去數年，即使沒有居屋計劃，每年仍有不少公屋單位由於住戶遷出而收回。在2004-2005年度至2008-2009年度期間，每年平均約有8 500個公屋單位收回。

黃毓民議員剛才要求我提出數據，並就我提出的條件而言，表述應否復建居屋，而其中一個考慮因素便是公屋的流轉。從以上數據可見，在流轉方面並未出現問題。

此外，我們亦須注意香港土地供應有限這個現實。復建居屋有機會令我們可用於興建公屋的土地減少，從而降低公屋的興建量。正如我們過往在立法會房屋事務委員會會議上多次重申，房委會的土地是須用作興建公屋的，而拆卸現有公屋所得的土地，亦須用於興建公屋，而並非用於包括建造居屋在內的用途或其他用途。否則，對於我們繼續推行把平均輪候時間維持在大約3年這個目標而言，會造成很大的負面影響。

鑑於上述種種原因，我們是不同意復建居屋的建議的。我接着想就議案中有關再次推出“租者置其屋計劃”（“租置計劃”）的建議，重申政府及房委會的立場。

房委會於1998年年初推出租置計劃的目的，是為了讓公屋租戶用可以負擔的價格來購買他們所租用的單位，從而協助達到當時10年內全港七成家庭置業的政策目標。政府在2002年全面檢討房屋政策時已經決

定，當年制訂的長遠置業指標已無須保留，並指出須保持一定數量的租住公屋單位，以滿足合資格家庭的住屋需要。為配合這項政策，房委會在2005年推出第六期乙租置計劃後，已終止租置計劃。因以下的考慮，我們沒有計劃恢復租置計劃。

首先，是公屋的供應與流轉的考慮。根據目前的預測，在未來5年間，每年的公屋新落成量平均只有約15 000個單位，回收的公屋單位亦是一個很重要的公屋供應來源，平均約佔房委會每年編配公屋單位約一半的數量。如果將公屋單位售予租戶，有關單位便從此不會交還房委會作再編配之用。李國麟議員和陳淑莊議員剛才亦提到“賣一個少一個”的問題。這難免會削弱房委會持續推行公屋計劃及把平均輪候時間維持在大約3年的能力。

此外，租置屋邨管理的考慮亦很重要。租置屋邨由於不再只有房委會一個業主，混合業權的情況便會令管理變得非常複雜。

事實上，公屋居民是有其他資助置業選擇的，他們可以在居屋或租置計劃第二市場上購買單位，在這兩種安排下，他們均無須繳付補價。

有限的房屋資源是重要的社會資源，尤其是香港地少人多，公共房屋的土地資源更形珍貴，更須謹慎利用。我之前亦說過，公屋輪候冊現時有超過12萬名申請者，而每月新增的申請人數亦平均達到3 500個。房委會須集中有限的房屋資源，以照顧沒有能力租住私人樓宇的低收入家庭，從而把公屋申請的平均輪候時間維持在大約3年。重新提供置業資助，會無可避免地對房委會目前的首要任務造成影響，亦有違房委會一向致力集中資源來幫助有住屋需要人士的做法。

再者，以政府曾於1998年至2002年期間推出“首次置業貸款計劃”（“首置計劃”）為例，截至2009年10月中，在首置計劃下的三萬三千四百多宗貸款個案中，已完成還款的有一萬八千七百多宗，但當中約有一半在還款期間曾出現拖欠還款的情況。按時還款的現時有一萬二千五百多宗，當中約有四成半亦曾出現拖欠還款的情況。此外，還有一千二百多宗為已破產的個案。政府就首置計劃已承擔約4.9億元壞帳。所以，我不同意陳克勤議員認為這些數字不會令人感到憂慮。我認為以上所提及的數據，正正警惕我們以貸款方式來協助鼓勵置業人士，未必是最理想的方法。我們認為市民置業與否，應該根據個人意願和負擔能力來決定。政府不應該擔當貸款機構的角色，以免影響市民就自己的負擔能力而行使的置業決定。

陳茂波議員把首置計劃與大學生貸款計劃相比較，我對此便不是太同意，因為就政策方面而言，後者是為了讓有需要的大學生完成教育。不過，我們的房屋政策現時不是採取這些手段來鼓勵市民置業的。

主席，政府於考慮我們在經濟活動上的角色和定位，以及如何更有效地運用公共資源這些議題時，一直均以社會整體利益作為依歸，而我們的房屋政策的首要考慮，便是社會上低收入家庭的住屋需要。

政府會繼續密切留意私人物業市場的發展，在有需要時優化土地供應安排。我再次多謝各位議員提出了寶貴的意見。

主席，我謹此陳辭。

主席：我現在請王國興議員就議案動議修正案。

王國興議員：主席，我動議修正李永達議員的議案。

王國興議員動議的修正案如下：

“在“本會”之前加上“鑑於近期本港樓市出現不正常的炒風、漲風，影響了本地居民置業安居，”；在“政府”之後加上“在確保興建租住公屋土地供應量不減少，及縮短申請租住公屋輪候時間的基礎上，採取積極和有效的應對措施，包括：(一) 即時優化勾地表制度，降低勾地入場門檻，增加勾地的土地供應量；(二) 積極考慮”；在“土地”之後刪除“、”，並以“；(三) 無論採取上述何種賣地措施，政府都應優先設法增加供應土地資源，以供興建適合本地夾心階層和基層市民置業自住需要的樓宇；(四) 恢復”代替；在“興建”之後加上“適量”；在“居屋”之後刪除“，以及”，並以“；(五) 採取積極措施活化居屋二手市場；及(六)”代替；及在“‘出售公屋計劃’，”之後加上“讓公屋居民可以租者置其屋；”。”

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

主席：我現在請涂謹申議員就王國興議員的修正案動議修正案。

涂謹申議員：主席，我動議修正王國興議員的修正案。

涂謹申議員就王國興議員的修正案所動議的修正案如下：

“在“(二) 積極”之後刪除“考慮”，並以“安排”代替。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：涂謹申議員就王國興議員修正案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

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

主席：我現在向各位提出的待決議題是：王國興議員就李永達議員議案動議的修正案，經涂謹申議員修正後，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)

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

主席：議員已獲通知，如果王國興議員的修正案獲得通過，方剛議員會撤回他的修正案。由於王國興議員的修正案已獲得通過，所以方剛議員已撤回他的修正案。

主席：陳鑑林議員，由於王國興議員及涂謹申議員的修正案已獲得通過，我已批准你修改你的修正案措辭，內容已發送各位議員。你在動議經修改的修正案時，可發言最多3分鐘，以解釋修正案內經修改的措辭。你現在可以動議你經修改的修正案。

陳鑑林議員：主席，我動議經修改的修正案，主要的改動是在第(七)項，加入了“因應地區居民意願，放寬《土地(為重新發展而強制售賣)條例》的拍賣門檻，加快舊區重建；”，希望大家可以支持。

陳鑑林議員就經王國興議員及涂謹申議員修正的議案所動議的進一步修正案如下：

“在“租者置其屋；”之後加上“及(七) 因應地區居民意願，放寬《土地(為重新發展而強制售賣)條例》的拍賣門檻，加快舊區重建；”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳鑑林議員就經王國興議員及涂謹申議員修正的李永達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)

李永達議員起立要求記名表決。

主席：李永達議員要求記名表決。表決鐘會響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、黃容根議員、霍震霆議員、李鳳英議員、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、潘佩璆議員及譚偉豪議員贊成。

劉健儀議員、石禮謙議員、張宇人議員、方剛議員、李國麟議員及張國柱議員反對。

吳靄儀議員及張文光議員棄權。

地方選區：

陳鑑林議員、王國興議員、張學明議員、李慧琼議員、陳克勤議員及黃國健議員贊成。

李卓人議員、梁耀忠議員、陳偉業議員、馮檢基議員、梁國雄議員、何秀蘭議員及黃毓民議員反對。

何俊仁議員、李華明議員、涂謹申議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、余若薇議員、李永達議員、梁家傑議員、甘乃威議員、陳淑莊議員、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19人出席，11人贊成，6人反對，2人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有26人出席，6人贊成，7人反對，12人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

主席：李永達議員，你現在可以發言答辯，你還有5分22秒。

李永達議員：主席，局長引述了一位居民發給她的一封電郵。當然，我們也有很多電郵支持我們的立場，但各自都是片面的，最好由政府進行調查。民主黨在10月29日至11月2日進行了一項調查，樣本基本上頗具代表性，因為有四成半受訪者居住在私人樓宇，亦有兩三成的月入在四五萬元以上，這些數字頗平均，社會上各種收入的人士也包括在內。調查結果顯示，在630名受訪者中，有79.6%認為現時的樓價已超出了一般市民的負擔能力——這並非基層市民所說，中產階級也這樣說；有84%支持復建居屋或興建公屋，不擔心會因而影響樓價。我們為何有信心在議案中提出此建議呢？議會內很多議員均認為，興建居屋令人感到很恐懼，但這當然要視乎興建的數量而定。這項調查顯示，如果只興建少量，有84%受訪者不會擔心。我希望大家留意這個數字，因為這數字並非來自基層市民和居住在公屋的人，當中是包括了很多居住在私人樓宇，以及月入達三四萬元以上的人。

主席，今天的辯論非常好。我希望局長留意一種社會印象，這印象李慧琼剛才其實也曾提到，便是曾蔭權先生很不喜歡聽到的那句“官商勾結”的話。他在施政報告提過，他不喜歡聽到這句話。不過，如果政府的房地產政策如此傾斜，坦白說，社會上除了在政治方面有一道所謂的裂痕(cleavage)外，還有兩道裂痕是政府無法修補的：第一，是同事在較早時所說，他們很關心的貧富懸殊，這是一般基層市民非常憎恨政府的；第二，是香港政府的房地產政策，過於受地產商主導。有人甚至認為，這項政策並非由局長你主導。你認為你沒有外判，但你可以問問一般市民，問一問有知識、中產階級的朋友，他們是否覺得我們的房地產政策不是由地產商主導？他們覺得既然曾蔭權是由這羣人選出來，怎會不受他們主導呢？我可能會相信你們兩位局長還多一點點，但對不起，對於姓曾的那一位，我便不大相信了。我真的不相信政策不是大幅向地產商傾斜。曾主席，我指的不是你，是曾蔭權。(眾笑)

因此，我相信這個印象不是我們作出來的，而是可以看得到的。此外，局長說政府其實也很主動做事，例如她剛才提過的公共空間等問題。不過，局長請記着，如果沒有人因為時代廣場的情況而抗爭，便不會有局長你背後的結果；如果不是有這麼多人，包括很多立法會議員，以及民主黨、民間團體談論“發水樓”，便不會迫使政府採取行動。所以，局長，不要以為是你個人的努力，這是社會長期以來積聚了矛盾，所以才迫使政府做一點工作。當然，局長，你的努力我會欣賞，但請局長永遠記着，如果政府一直讓人認為(即讓中產以至基層市民認為)政府官商勾結，政府便要想一想問題何在。市民是否因為傳媒數句報道便相信呢？那些人很多都是大學畢業的，我們認識的很多朋友及同學也有這個印象。

主席，我最後想談一談居屋。我對局長感到很失望，因為她仍然不願考慮。我不認為局長的說法正確，她說政府不應介入市場。香港並沒有一個自由的房屋市場。我們約有三成人居住在租住單位，如果有自由市場，為何不要求一般市民租住一些便宜的單位？因為是租不到。因此，我希望局長回去後再考慮一下，是否真的不做？

最後，李慧琼提醒我，很多街坊跟她說，政府應出售公屋。其實，即使是最右派的經濟學家也支持這樣做，所有最自由主義派的經濟學家均支持，但政府卻不支持，它的理由是管理麻煩、減少了日後的公屋供應。這些其實都是藉口，我們有七十多萬個公屋單位，每年出售數千個至1萬個，有多大影響呢？如果政府提供土地，這根本不是問題。

主席，我不想再多說了，我希望政府不要等待泡沫變到很大時才處理這問題。若然，我相信議事堂內的每位同事，也不會覺得局長做的工作是合適的，因為屆時必定會出重錘及下重藥。主席，我多謝各位同事今天參與這項辯論。謝謝。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：由李永達議員動議的議案，經王國興議員及涂謹申議員修正後，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)

方剛議員起立要求記名表決。

主席：方剛議員要求記名表決。表決鐘會響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、吳靄儀議員、張文光議員、霍震霆議員、李鳳英議員、劉秀成議員、陳茂波議員、陳健波議員、張國柱議員、葉偉明議員、葉國謙議員、潘佩璆議員及譚偉豪議員贊成。

劉健儀議員、石禮謙議員、張宇人議員、方剛議員及李國麟議員反對。

地方選區：

何俊仁議員、李卓人議員、李華明議員、涂謹申議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、陳偉業議員、馮檢基議員、余若薇議員、王國興議員、李永達議員、梁家傑議員、梁國雄議員、張學明議員、甘乃威議員、何秀蘭議員、李慧琼議員、陳克勤議員、陳淑莊議員、黃成智議員、黃國健議員及黃毓民議員贊成。

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18人出席，13人贊成，5人反對；而經由分區直接選舉產生的議員，有26人出席，24人贊成，1人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，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2009年11月11日星期三上午11時正續會。

立法會遂於晚上9時50分休會。

附錄I

書面答覆

財經事務及庫務局局長就譚偉豪議員對第一項質詢的補充質詢所作書面答覆

有關《稅務條例》第39E條，稅務局並沒有記錄企業因第39E條被追討稅款這方面的數據。