

會議過程正式紀錄

2010年12月8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

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，S.B.S., J.P.

張宇人議員，S.B.S., J.P.

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.

林健鋒議員，S.B.S., J.P.

梁君彥議員，G.B.S., J.P.

張學明議員，G.B.S., J.P.

黃定光議員，B.B.S., J.P.

湯家驊議員，S.C.

詹培忠議員

劉秀成議員，S.B.S., J.P.

甘乃威議員， M.H.

何秀蘭議員

李慧琼議員， J.P.

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.

梁美芬議員

梁家騮議員

張國柱議員

黃成智議員

黃國健議員， B.B.S.

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.

梁家傑議員， S.C.

陳淑莊議員

陳偉業議員

黃毓民議員

缺席議員：

霍震霆議員，G.B.S., J.P.

梁國雄議員

出席政府官員：

政務司司長唐英年先生，大紫荊勳賢，G.B.S., J.P.

財政司司長陳家強教授，S.B.S., J.P.

食物及衛生局局長周一嶽醫生，G.B.S., J.P.

勞工及福利局局長張建宗先生，G.B.S., J.P.

發展局局長林鄭月娥女士，G.B.S., J.P.

環境局局長潘潔博士，J.P.

運輸及房屋局局長邱誠武先生，J.P.

商務及經濟發展局局長劉吳惠蘭女士，J.P.

列席秘書：

秘書長吳文華女士

助理秘書長李蔡若蓮女士

助理秘書長甘伍麗文女士

助理秘書長馬朱雪履女士

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
《2010年公司條例(豁免公司及招股章程遵從條文)(修訂)公告》	158/2010
《〈2010年區議會條例(修訂附表3)令〉(生效日期)公告》	159/2010

其他文件

- 第38號 — 緊急救援基金
基金受託人年報(截至二零一零年三月三十一日止)
- 第39號 — 回應二零一零年《香港申訴專員第二十二期年報》
的政府覆文

內務委員會有關研究附屬法例及其他文書的第7/10-11號報告

《2010年道路交通(修訂)條例草案》委員會報告

立法會調查有關梁展文先生離職後從事工作的事宜專責委員會
報告

發言

主席：發言。政務司司長會就“回應二零一零年《香港申訴專員第二十二期年報》的政府覆文”向本會發言。

回應二零一零年《香港申訴專員第二十二期年報》的政府覆文

政務司司長：主席，《香港申訴專員第二十二期年報》已於本年7月7日提交立法會。我現在向立法會提交政府覆文，回應年報提出的建議。

政府和有關的公共機構大致接納申訴專員就各個調查個案提出的建議，並正積極採取各項措施，落實有關建議。至於少數未獲接納的建議，有關部門亦已向申訴專員作出解釋或提出其他方案，詳情已在政府覆文內列出。

對於提高公共服務的質素，申訴專員一直擔當重要的角色，成績是有目共睹的。我們會繼續與申訴專員攜手合作，以實現市民對政府不斷提升公共服務質素及增加管治透明度的期望。我在此感謝申訴專員一直給予我們的寶貴意見，我們會繼續為提升公共行政質素和效率而努力。

多謝主席。

主席：李鳳英議員會就“立法會調查有關梁展文先生離職後從事工作的事宜專責委員會報告”向本會發言。

立法會調查有關梁展文先生離職後從事工作的事宜專責委員會報告

李鳳英議員：主席，我謹以“調查有關梁展文先生離職後從事工作的事宜專責委員會”(“專責委員會”)主席的身份，代表專責委員會向立法會提交報告。

在2008年8月1日，新世界中國地產有限公司(“新世界中國地產”)宣布委任前房屋及規劃地政局常任秘書長(房屋)及房屋署署長梁展文先生為該公司的執行董事及副董事總經理，事件引起了公眾的廣泛關注。雖然該公司的業務是在內地進行，與香港房地產並無關係，但鑒於新世界中國地產的母公司是新世界發展有限公司(“新世界發展”)，而新世界發展的另一間附屬公司(即新創建集團有限公司)擁有紅灣半島私人機構參建居屋計劃的發展商——添星發展有限公司50%股權，加上梁先生在任職政府期間，因處理售賣紅灣半島給有關發展商而備受公眾批評，故此公眾質疑梁先生獲新世界中國地產聘任，存在着利益衝突，並質疑公務員事務局局長為何批准梁先生的工作申請。

專責委員會於2008年12月10日由本會議決成立，其職責是調查審批梁先生離職後於新世界中國地產和其他房地產機構從事工作，以及該等工作是否與他任職屋宇署署長、房屋及規劃地政局常任秘書長(房屋)及房屋署署長期間曾參與制訂或執行的重大房屋或土地政策，以及根據該等政策作出的決定有任何關連，從而產生任何潛在或實際

利益衝突，並根據調查的結果，就規管首長級公務員離職後從事工作的政策及安排，以及其他有關事宜作出建議。

專責委員會在過去兩年的工作，一共舉行了90次會議、23次公開研訊，並向24名證人取證；亦研究及審閱了近900份書面證供及文件。專責委員會在執行其職務時，獲授權行使《立法會(權力及特權)條例》第9(1)條賦予的權力，命令證人出席作證及出示文件，包括內部或保密的資料。專責委員會是按其制訂的工作方式及程序，以公平及公正的方式進行工作。

專責委員會研訊的核心關乎兩個問題：梁先生接受新世界中國地產的聘任是否不恰當？如果不恰當，為何審批當局批准他受聘的申請？專責委員會的調查結果、觀察所得，以及建議已詳列報告內，我會留待於12月15日就報告的動議辯論時作詳細交代。以下我只簡單說明數點。

專責委員會的主要結論是：由於梁展文先生在處理紅灣半島單位的過程中，有深入和直接的參與，並擔當主導及統籌者的角色，紅灣半島發展項目是由新世界中國地產的母公司旗下附屬公司擁有一半權益的公司發展，而附屬公司的業務利益與母公司的業務利益是分不開的，梁先生受聘到新世界中國地產工作，顯然有利益衝突的問題存在，梁先生接受該項聘任並不恰當。梁先生向公務員事務局提出到新世界中國地產工作的申請，沒有坦誠地提供與申請有關的所有資料，梁先生的行為不符前任高官應有的操守，足以影響公務員隊伍的聲譽。在調查梁先生到新世界中國地產工作申請的審批過程中，專責委員會發現，參與處理梁先生申請的官員，大部分均採取狹窄的角度考慮該申請，沒有全面考慮公務員事務局通告第10/2005號所載列的6項評審準則，並對評審準則各有不同理解。他們處理有關申請所採取的方法不一、手法粗疏、態度有欠認真及過分倚賴信譽制度。專責委員會認為，俞宗怡女士作為首長級公務員提出離職後從事工作申請的批核當局，她須負最終責任。批准梁先生的申請，反映俞女士沒有做到以保障公眾利益為先，以及沒有貫徹規管機制的審批準則，她的決定令政府聲譽受損。

專責委員會必須指出，首長級公務員離職後從事工作的事宜關乎公眾利益。雖然專責委員會認同，首長級公務員在離職後可再度工作把其專長貢獻社會，因此，不應剝奪他們離職後從事工作的權利，但專責委員會認為，保障公眾利益是規管機制的基石。因此，儘管在保障公眾利益和保障個人就業權利之間應求取適當的平衡，專責委員會

堅信，在任何情況下，保障公眾利益應是首要考慮的因素。專責委員會的調查亦發現，現時的規管機制有不足之處。專責委員會已在報告中，就包括規管限制、評審申請的準則、申請人的責任、審批官員處理和考慮申請的方法及應有的態度，以及離職公務員就業申請諮詢委員會的運作等各方面作出建議。專責委員會促請政府詳細考慮各項建議，並期望政府作出積極回應。

最後，我代表專責委員會感謝所有出席研訊的證人及提供資料的各方，並且衷心感謝立法會秘書處對專責委員會的協助及支持，使專責委員會能順利完成工作。

多謝主席。

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。第一項質詢。

將《僱員補償條例》的保障範圍擴大至涵蓋與工作有關的精神疾病

1. 潘佩璆議員：主席，根據現行的《僱員補償條例》（“《條例》”），若僱員因工作及在僱用期間遭遇意外而導致受傷，或患上《條例》所涵蓋的職業病而導致喪失工作能力或死亡，僱主便有責任支付補償，但《條例》的保障範圍沒有包括由工作直接引致的精神疾病，或工作意外直接導致的僱員精神受損，使受影響的僱員難以獲得賠償。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，過去3年，醫院管理局（“醫管局”）新增的精神科個案中，有多少個案的精神疾病是因病者在工作期間受創而造成的；醫管局、勞工處或其他政府部門有否為該等受精神創傷的僱員提供支援（例如提供持續護理和康復服務，以及協助他們重新就業等）；如有，詳情為何，以及過去3年，當局共處理多少宗這類個案；
- (二) 過去3年，勞工處職業醫學組為工傷僱員進行判傷的個案中，有多少個案是沒有身體損傷而只有精神受創；該等個

案的判傷評估如何；當局會否就何謂精神創傷作清晰的界定及指引，以列明僱員因工作而患上某類或某程度的精神創傷時，僱主必須以工傷作出呈報，並同時向有關的僱員給予補償；如否，原因何在；及

- (三) 國際勞工組織在2010年更新的職業病種類表內，已將創傷後壓力症候羣列為職業病，當局會否跟隨國際勞工組織的有關標準，盡快修訂《條例》的有關條文，將有關由工作意外直接導致的精神受損及由工作直接引致的精神創傷病症列為職業病，使患病僱員得到補償；如會，有關修訂的時間表為何；如否，原因為何？

勞工及福利局局長：主席，根據《條例》，僱員若在受僱期間因工遭遇意外以致受傷，如能證明僱員受到的損傷，包括精神創傷在內，是與其工傷有關，並引致該僱員暫時及／或永久喪失工作能力，《條例》已規定僱主須作出補償。僱員若因長期接觸危害而日積月累引致健康受損，患上《條例》列明的職業病，導致暫時及／或永久喪失工作能力，亦可得到補償。此外，無論僱員是因工受傷而引致精神創傷或因工作引致精神疾病，醫管局、社會福利署（“社署”）和勞工處都會提供一系列服務，在醫療、福利、康復及就業輔導各方面，全方位協助他們盡快康復，重新融入社會和投入工作。就潘佩璆議員的質詢的3個部分，我的答覆如下：

- (一) 醫管局為市民提供適切的醫療服務，當中包括對因工受傷的人士提供治療。對於患有精神疾病的人士，包括因工作引致的精神疾病，醫管局為有關病人提供的服務，包括進行評估(例如精神狀況、生活及工作能力等)及因應病人情況提供合適的治療和支援(例如藥物治療、認知行為治療、壓力管理技巧及職業復康等)，以協助病患者盡快康復。醫管局並無就其精神科所處理的精神病個案，對患病成因作出統計。

在福利及康復方面，社署提供一系列服務，以支援及協助包括因工作受創而致病的精神病康復者融入社會。

社署及非政府機構現時在全港各區營辦的61間綜合家庭服務中心及兩間綜合服務中心，會為有需要的個人及家庭，包括因工作引致精神創傷及情緒困擾的人士，提供預防、支援和補救性服務。

社署亦統籌一系列日間訓練和職業康復服務予15歲或以上的殘疾人士，協助他們改善其社會適應能力，以及提升他們的社交技巧和職業技能。

在社區支援服務方面，社署設有精神健康綜合社區中心，為居住在當區的居民、精神病康復者、懷疑有精神問題的人士及他們的家人／照顧者，提供一站式的社區支援及康復服務，當中包括外展探訪、治療小組、訓練及活動中心服務、外展職業治療服務及教育性活動，以提升服務使用者適應社區生活的能力，幫助他們建立社交及職業技能。由於接受康復服務的殘疾人士中有不少同時患有其他類型的殘疾，社署未能提供因工作受創而致病的精神病康復者接受服務的分項數目。

此外，勞工處展能就業科會為適合公開就業的殘疾人士(包括精神病康復者)提供免費的就業服務，協助他們在就業市場尋找工作。

就醫管局所處理的因工作受創所造成的精神科個案，勞工處並沒有特別備存其後由展能就業科協助重新就業的統計數字。

- (二) 根據《條例》規定，僱員若在受僱期間因工作遭遇意外事故以致受傷，在一般情況下，僱主要負起《條例》下的補償責任。視乎意外事故的個別情況，僱員受到的損傷，可包括肢體損傷、器官功能損傷和精神創傷等。在過去3年，在勞工處曾安排涉及精神創傷而需要進行僱員補償評估(俗稱“判傷”)的僱員補償申索個案中，絕大部分都同時涉及不同程度的肢體損傷和／或器官功能損傷；單涉及精神創傷的個案只佔極少數，包括在2008年和2009年各5宗，以及2010年首3季的4宗。在這些個案中，可以列舉的例子包括僱員在工作期間遇到有人從高處墮下和嚴重交通意外事故等，因而受到精神創傷。視乎每宗個案的具體情況，獲評定的所需缺勤病假介乎零天至702天，永久喪失賺取收入能力百分率由0%至40%不等。這些個案清楚說明，如僱員能證明受到的精神創傷與其於工作期間因工遭遇的意外有關，並引致其暫時及／或永久喪失工作能力，現行的《條例》已規定僱主須作出補償。

至於呈報工傷個案方面，僱主必須根據《條例》規定，向勞工處處長呈報意外的相關資料，包括意外發生的經過、僱員在意外發生時正在進行的工作、損傷的性質和身體部位，以及意外類別等。有關損傷的性質這一項，僱主可按相關資料，例如病假紙或醫療報告中列明的損傷(包括精神創傷)而作出呈報。然而，就涉及精神創傷的個案，特別是那些在工傷意外發生後一段時間才出現相關病徵的情況，僱主在呈報工傷個案時，一般並未知悉受傷僱員可能因遇到意外而遭受精神創傷。勞工處在替工傷僱員辦理銷假及安排判傷手續時，會瞭解該僱員有否因工作意外引致精神創傷而需接受相關的診治，或在有需要時會索取有關的醫療報告。

- (三) 創傷後壓力症候羣是工作事故可導致的各種精神創傷之一，一般是僱員曾因工遭遇嚴重的意外事故，除引致肢體損傷及／或器官功能損傷以外，可能同時受到的精神創傷。正如前面所述，現行《條例》已有機制處理因工遭遇意外導致僱員受傷(包括精神創傷在內)的個案。雖然《條例》未有列明創傷後壓力症候羣為職業病，但若能證明有關個案是與其在工作期間因工遭遇的意外有關，並因此而引致暫時及／或永久喪失工作能力，在一般情況下，僱員仍可按《條例》規定獲得工傷補償。

國際勞工組織於本年年年初的確將創傷後壓力症候羣列為職業病。然而，現時一些有訂定某些疾病為職業病的國家，例如中國內地、英國和新加坡等，並沒有把這疾病列入職業病名單內。勞工處會繼續注視國際上在這方面的發展，並按本港的實際情況，考慮是否需要修訂《條例》，將創傷後壓力症候羣列為職業病。

潘佩璆議員：我認為局長的答覆，正正反映了沒有把精神創傷列為工傷及職業病所帶來的弊病。由於政府沒有要求這些數據，因此，醫管局便沒有備存這方面的統計數字，亦正正因為精神創傷及精神毛病現時並非列為工傷意外及職業病，所以，勞工處要求進行判傷的個案才這麼少，3年內也只是單位數。在社區上，即使只是一個議員辦事處，1年內其實已接獲數字相若的求助個案，由此可見，政府的數字只反映了冰山一角。既然局長也說會留意周邊其他地區的發展，看看它們

會否把精神創傷列為工傷或職業病，局長是否可以說一說，政府有否計劃從現在開始收集這方面的數字，或要求醫管局提供相關的數字？

勞工及福利局局長：多謝潘議員的提問。我的答覆有兩點。第一，議員剛才說主體答覆指出每年只有數宗個案，但實際上，在過去3年至今年首3季，總數是14宗，這個數字是否很少呢？如果有留意我的主體答覆，單一涉及精神病的創傷是有14宗，但還有其他個案是夾雜了例如肢體創傷或其他疾病的，這些個案的數字並不少，2008年有303宗，2009年有333宗，今年1月至9月有241宗，我們是要這樣看有關的數字的。只涉及單一情況的個案數字的確是少，但由其他創傷所引致的個案，我們也要計算在內。大家要明白，我們是要全方位保障僱員的權益，這是很重要的。

第二，議員剛才問我們會否開始收集這方面的數字？我們對此持開放態度，我回去後會認真研究，跟醫管局商量，看看可否做得到，因為個案主要是由源頭(醫管局)向我們轉介，所以，如果醫管局認為可以做到，我們便會鼓勵它收集數字。此外，既然國際勞工組織有這樣的建議，我們便應該留意國際情況，針對香港的實際狀況，看看如何檢視這方面的情況。

葉偉明議員：潘醫生在主體質詢第(二)部分問及，當局會否就精神創傷作出清晰界定和指引？局長在主體答覆第(二)部分亦清楚指出，現時其實是根據《條例》內附表的指引進行判傷，但據知該附表並沒有包括精神創傷。此外，主體答覆第(二)部分亦指出，現時要證明在工作期間的精神創傷是由工傷意外所造成，是要由僱員自己證明的，這與工傷不問過失的情況不同，所以，潘醫生便問會否把它列為法定的職業病，並就精神創傷作出界定和指引。請問局長會否這樣做？

勞工及福利局局長：主席，很多謝葉議員的提問。在今年5月19日，立法會曾進行了一項議案辯論，當中論及《條例》，我們當天討論了4個小時，我當時已很清楚地講解了，現在讓我重申當天的數個論點，這些論點是沒有改變過的。第一，《條例》的附表確實沒有精神創傷這一項，但我已清楚說明，《條例》第36(1)條很清楚指出，即使僱員罹患的疾病並不包括在《條例》內，只要僱員能夠就個別情況證明在受僱期間因工作意外而導致身體受傷，也是可以申索補償的。因此，《條例》是很清楚說明，僱員的權利是完全受保障的，這是第一點。

第二，即使附表沒有列載，現時精神科醫生在他們的領域內亦參考了相關的精神疾病診斷與統計手冊，當中有很多指引供他們參考。所以，儘管沒有載列在附表，這並不等於醫生無所依據。潘醫生，在上次的議案辯論中，我們其實已詳細交代了這一點。

王國興議員：主席，多謝潘佩璆醫生今天提出這項質詢。作為醫管局的精神科顧問醫生，他提出這項質詢，的確是很有見地和權威。局長剛才在主體答覆第(三)部分的最後說，中國內地、英國和新加坡等並沒有把這疾病列入職業病名單，那麼，香港是否要待這3個地方或國家把這疾病列入名單後，我們才會考慮呢？然而，局長接着又說，“勞工處會繼續注視國際上在這方面的發展，並按本港的實際情況，考慮是否需要修訂《條例》，將創傷後壓力症候羣列為職業病。”我想透過主席問局長，究竟局方需要考慮甚麼因素和需考慮多久？何時才有考慮結果呢？我希望局長提供一個清晰的答覆，不要虛無飄渺地拖延這問題。

勞工及福利局局長：主席，多謝王議員的提問。我剛才說我們會密切留意國際勞工組織就這項最新措施的發展，但大家要明白，國際勞工組織之所以把創傷後壓力症候羣列為職業病，目的是要提點僱主及有關政府，特別要注意在職業病方面下工夫，但補償卻是另一回事。國際勞工組織跟補償是完全扯不上關係的，因為它是從僱員的健康方面留意職業病，但香港的情況卻是，我們列入《條例》的項目，均是與補償有關的，所以，大家要弄清楚這一點。

對於新的職業病，我們以往亦曾清楚說過，因果關係要必須非常清晰，要有強烈和明確的關係，而這亦符合國際勞工組織的定義。例如，我們不能把腰骨痛列為職業病，便是因我們不知道成因，可能是與坐姿或其他種種因素有關，所以，我們對很多情況都要非常小心。然而，我是會持開放態度的。我在主體答覆說會留意國際上的發展，從香港本土的實際情況出發，考慮是否有需要修訂《條例》。所以，我是會持開放態度，請給我們一點時間觀察這方面的情況。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

王國興議員：是的，局長沒有回答要考慮到何時？要考慮多久？主席，我剛才是很清楚問這一點，但他沒有回答。

主席：局長，可否就要考慮多久作答呢？

勞工及福利局局長：主席，我暫時沒有一個實質的時間表。我剛才說，內地、新加坡和一些國家(包括英國)也沒有把這疾病列入職業病名單內，國際勞工組織純粹是作出建議，提供給大家作為參考。我們會視乎國際形勢的發展，參考他們的經驗，不排除將來會這樣做。不過，我們必須有根有據，並達到我們的嚴格要求，即因果關係一定要非常清晰、明確，以及證明有強烈關係，讓人知道這疾病真的是由職業因素引致的。

主席：本會就這項質詢已用了20分鐘。第二項質詢。

《2004年業主與租客(綜合)(修訂)條例》的執行情況

2. 李國麟議員：主席，據悉，在2004年生效的《2004年業主與租客(綜合)(修訂)條例》(“《修訂條例》”)，加強了對業主遇上“租霸”時的保障，從而增加業主對租務市場的信心。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，每年當局接獲投訴“租霸”的數字與《修訂條例》實施前比較減少多少；當局有否評估《修訂條例》實施後是否有效改善“租霸”的情況；除《修訂條例》外，當局還有哪些措施防止“租霸”問題發生；
- (二) 《修訂條例》實施後，當局有否收到租戶被迫遷的投訴；若有，至今接到多少宗投訴及被迫遷的原因為何；當中有多少宗涉及被無理迫遷；當局有甚麼其他措施幫助面對被迫遷的租戶，並按所提供的幫助類別列出曾接受幫助的租戶人數；當局有否評估現時向被迫遷的租戶提供的支援是否足夠；若有評估，詳情為何；若沒有評估，會否考慮進行評估；及
- (三) 當局有否評估《修訂條例》的條文是否足以保障業主及租客，以避免傾向某一方；若有評估，詳情為何；若沒有評估，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，政府就私人住宅租務市場方面的政策，是維持穩定的環境，減少不必要的干預，讓市場能自由運作和平穩發展。

經立法會通過《修訂條例》後，租金管制及租住權管制已分別由1998年及2004年起撤銷。有關《修訂條例》的細節是經過公眾諮詢及立法會相關法案委員會詳細審議後才獲通過。

《修訂條例》減少對業主與租客雙方訂立的私人合約的干預。業主與租客可以根據雙方的意願自由擬定租約的內容及條款，並按照合約精神履行租約下的租賃安排，保障業主及租客雙方的利益。至於加強對業主遇上“租霸”時的保障，並不是《修訂條例》的目的。

不過，在《修訂條例》生效之前，《業主與租客(綜合)條例》已有明確條文處理租客違反或沒有履行租賃的契諾或條件的情況，例如租客未有按時繳付應繳的租金，該行為已經構成一項沒收租賃權的理由。就此，業主可向土地審裁處申請收樓令，收回有關物業。有關條文在《修訂條例》生效後繼續適用。

差餉物業估價署(“估價署”)是負責執行《業主與租客(綜合)條例》的部門。根據估價署提供的資料，我現就李議員的質詢分3部分答覆如下：

- (一) 估價署並沒有就涉及所謂“租霸”事宜的個案進行分類統計。不過，估價署有存備該署每年處理欠租調解的個案數字。我在下表提供自2004年7月至2010年6月期間，估價署每年處理欠租調解的個案數字以供參考。從中可見在過去6年間，個案數字有增有減。

年份	處理欠租調解的宗數
2004年7月至2005年6月	50
2005年7月至2006年6月	80
2006年7月至2007年6月	123
2007年7月至2008年6月	99
2008年7月至2009年6月	83
2009年7月至2010年6月	65

我在此再次強調，以上欠租調解的個案並不同“租霸”個案。

估價署向業主及租客提供有關租務事宜的免費諮詢及調解服務。涉及複雜法律問題的租務糾紛個案，估價署職員會在瞭解個案後，向業主或租客提供相關的租務意見，以便他們考慮是否有需要進一步尋求專業的法律意見。

業主與租客的糾紛往往涉及很多複雜的因素，有關糾紛最終能否圓滿解決亦視乎很多因素。

- (二) 估價署並沒有關於所謂“迫遷”的投訴或求助個案的統計數字。事實上，“迫遷”的定義亦很難界定。

現時，在《修訂條例》下，在租約期滿後，業主可根據租約條款的規定，以及在符合相關法例的情況下，合法地收回有關物業。然而，若有證據顯示業主在收回有關物業時涉及任何刑事罪行，例如刑事恐嚇、刑事毀壞、嚴重或輕微毆打等違法行為，警方會就有關的刑事罪行，按既定程序進行調查或採取執法行動。

有真正及迫切的住屋需要而未有能力自行解決的人士，可向社會福利署或非政府機構的綜合家庭服務中心尋求協助，有關中心會考慮有關人士的實際情況，按需要向他們提供適切的援助，包括提供短期經濟援助以應付租金及搬遷開支、安排他們入住由非政府機構營辦的市區單身人士宿舍或臨時宿舍，又或推薦符合“體恤安置”資格的個案予房屋署安排入住公屋。

至於沒有能力租住私人樓宇的低收入家庭及人士，可向香港房屋委員會申請透過現行的公屋輪候冊制度入住租住公屋。

- (三) 《修訂條例》撤銷對私人住宅的租金及租住權管制，減少對業主與租客雙方訂立的私人合約的干預。業主與租客可以根據雙方的意願自由擬定租約的內容及條款，並按照合約精神履行租約下的租賃安排，保障業主及租客雙方的利益。

正如我剛才所說，《修訂條例》的細節是經過公眾諮詢及立法會相關法案委員會詳細審議後才獲通過，當中已就社會上不同階層的業主及租客的利益取得一個平衡點。

我們明白業主及租客面對不同的租務問題。就此，我們會繼續虛心聆聽社會人士就如何進一步平衡租客與業主之間的權益所提出的意見。

李國麟議員：主席，我感到非常失望，因為就主體質詢的3個部分，政府均沒有作出答覆。我在主體質詢中非常清晰地詢問是否有“租霸”，他說並沒有涉及所謂“租霸”的個案。我詢問是否有人被迫遷，他說沒有收到約滿後被迫遷的投訴。接着我再提出一項很簡單的質詢，詢問會否就現時情況再作檢討，他又說了一大堆，表示過往立法時已曾作出諮詢。我認為他對於主體質詢的3個部分均沒有作出答覆，也不知道還可以問些甚麼。

不過，他沒有給予答覆的原因其實很簡單，那就是事實上確有人被迫遷。“迫遷”的定義是雙方租約尚未屆滿，業主只要有收回物業自住的理由，便把租客趕走。理由很簡單，因為市場租金在不斷上升，為了收取更多租金，不惜迫走租客將物業轉租予別人，這種情況確實存在。不知道政府是否因為概念的定義不同而認為甚麼問題也沒有，我也不知道應怎樣發問。不過，他既然在主體答覆最後一段表示會聆聽社會人士的意見，我想問現時社會上有這麼多租客沒有得到保障，政府會否考慮按民主黨在好像是2004年修訂這項條例時提出的建議，就應課差餉租值少於6萬元的出租單位，規定其租客仍可獲得保障。政府會否對這項建議再作考慮，藉以盡快檢討這項條例，令面對這種情況的租戶可以得到保障，而不致被無理迫遷？我指的並不是約滿後被迫遷的情況。

運輸及房屋局局長：正如我剛才在主體答覆中所說，我們會繼續聆聽社會公眾人士對如何在業主和租戶之間的權益取得良好平衡一事所提出的意見。在現階段，我們未有計劃再次檢討或修訂有關條例。

涂謹申議員：主席，我們說的是迫遷，但很奇怪，局長竟然回答說沒有這方面的數字。根據《業主與租客(綜合)條例》，如果以停止供水、供電或其他滋擾方式進行迫遷，警方一定備有相關數字。主席，對於最近一些警務督察升級考試的合格率低於10%，我開始寄予同情，因其中一條考題正是和迫遷有關。如果局長來到立法會也不能答覆這方面的問題，相信警察也可能不大願意處理這些迫遷個案。主席，我的

補充質詢是，在確有這方面數字的情況下，何以局長以前答覆議員質詢時能夠引述有關資料，今次竟說沒有迫遷個案？可否提供警方處理停止供水、供電的個案或有關條例所訂刑事行為的個案數目？因《業主與租客(綜合)條例》所訂的“harassment”，亦即滋擾租客，不就等於迫遷了嗎？為何當局竟說沒有？

運輸及房屋局局長：正如我剛才所說，“迫遷”的定義其實可包括多種行為。如果有證據顯示業主在收回其物業時涉及任何刑事罪行，例如我剛才所說的刑事恐嚇、刑事毀壞、嚴重或輕微毆打等違法行為，警方當然會處理。但是，警方就涉及這些刑事罪行的租務糾紛，並沒有進行分類統計。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

涂謹申議員：是有關於迫遷的分類統計，所涉及的是《業主與租客(綜合)條例》中的相關具體條文。局長及他的下屬連這些資料也不預備，我感到很奇怪。確實訂有這項條文，而警方每年到保安事務委員會匯報時也有提供關於這項具體條文的具體個案數字。

主席：涂議員，我相信局長已經作答，你是對局長的答覆感到不滿意，所以便提出異議。

涂謹申議員：主席，不是的。如果局長說沒有分類，那又是在說謊，我不希望局長再說謊。

主席：你是在評論局長的答覆。

何秀蘭議員：主席，局長是視而不見，聽而不聞，因為在很多市區重建的遷拆過程中，不少租戶提出的投訴個案都有提交到局長那裏，一些引用《香港鐵路條例》收回物業的個案都有提交到局長那裏。永利

街是其中一個很明顯的例子，當市區重建局(“市建局”)收回那裏的物業時，曾有居民報警表示受到滋擾，這亦符合局長在主體答覆第(二)部分提到，那個關於“迫遷”的極狹窄定義，何況還有很多超出這個定義範圍的迫遷行為。主席，為何局長選擇視而不見，聽而不聞，還在此誤導立法會和公眾，聲稱沒有這類投訴個案數字？

主席：何議員，我認為這並非真正的補充質詢，你只是在對局長先前的答覆 —— 包括主體答覆 —— 發表意見。請提出你的補充質詢。

何秀蘭議員：主席，若然如此，我可以更改問題的內容。除了對局長提出指責之外，我想問他親自聽取了多少項迫遷投訴？是否從沒有直接收到這些投訴？請局長在這裏老實作答。

運輸及房屋局局長：主席，我確曾聽聞此類投訴，例如何議員剛才指出，在進行工程時收樓或一些市建局重建項目收樓行動所引致的投訴，但是關於所涉及的具體統計數字，我手邊確實沒有。

王國興議員：主席，局長在主體答覆說會虛心聆聽社會各界人士的意見，亦有議員詢問當局會否準備進行檢討，但局長的答覆是沒有計劃進行檢討。我的問題是，由於關乎租金管制的《修訂條例》已實施了12年，租住權管制的規定也實施了6年，已有一段相當長的時間，因此我想再次透過主席詢問局長，如果政府仍然拒絕進行檢討 —— 若願意進行檢討那當然最好 —— 但如仍然拒絕進行檢討，那麼可否在立法會房屋事務委員會擬訂一項議程，聽取公眾的意見，從而落實局長剛才所提出會虛心聆聽社會人士意見的說法？局長會否把所說的話付諸實行？

主席：王議員，立法會的事務委員會是否聆聽公眾的意見，事務委員會是可以自行決定的。我且看看局長有甚麼回應。

運輸及房屋局局長：主席，其實我們有透過不同渠道，以不同方式就公眾認為是否有需要檢討《修訂條例》，聽取他們的意見。我們會一

直留意租務市場情況，並因應所涉及的低下階層住屋需要問題，不時綜合各方資料，從而就應採取的下一步行動作出判斷。

王國興議員：主席，局長……

主席：你的補充質詢的哪部分未獲答覆？

王國興議員：局長未有清楚答覆會否出席立法會房屋事務委員會會議，聽取公眾意見。雖然主席指出房屋事務委員會可以作出安排，我也是房屋事務委員會的副主席，不過我想告訴主席，每當我們提出這項要求，無論是事務委員會主席還是副主席提出，局方都會以很多手法把我們的要求押後，以致可能在本年度也無法安排舉行有關會議。既然局長表示會虛心聆聽意見，因此在今天這個立法會會議上，我要求局長切實履行他虛心聆聽意見的承諾，出席房屋事務委員會會議聽取意見。

運輸及房屋局局長：其實在聽取議員及市民代表對修訂《修訂條例》的意見方面，我們確曾在立法會房屋事務委員會的會議上聽取這方面的意見。當然，我們可以採取不同方式，在不同場合繼續進行溝通。

梁家傑議員：讓我們看看這樣問，局長會否作出回答。主席，我們曾翻查本會紀錄，在2004年通過《修訂條例》時，行政機關曾經作出承諾，指出如《修訂條例》獲得通過後，對租客產生極大租住問題，當局會提供一個安全網，包括提供中轉房屋、作出公屋特別安排、恩恤安排等。我想問局長，他對於李國麟議員所提質詢的第(三)部分基本上沒有作出回應，那麼究竟有否就當局在2004年對本會作出的承諾，就所承諾提供的安全網的有效性作出評估及檢討？

運輸及房屋局局長：自從在2004年撤銷租住權管制後，我們一直有留意市場的情況，包括市場是否處於較穩健、健康的狀況；低下階層的住屋需要有否得到適當的照顧。其實不論從社會福利方面、或房屋的提供方面、或提供臨時宿舍方面，我們一直均有進行相關工作，包括

向有關住客傳遞信息，讓他們得悉在有需要時可通過不同途徑尋求住屋上的協助。我們一直有留意各種情況，並認為現時的狀況能符合整體社會需要，也能在現階段取得良好的平衡，所以對現階段的發展感到滿意。雖然偶爾會聽到一些不同意見，包括一些投訴，但我們認為總體而言，目前的狀況屬可以接受。

梁家傑議員： *根據局長的答覆，即是有進行這些評估……*

主席： 梁議員，你的補充質詢的哪部分未獲答覆？

梁家傑議員： *如果曾經進行評估，我要求他提供一些書面資料。*

主席： 梁議員是問及剛才所說，政府就安全網的有效性所作的評估。局長，你可否提供這方面的資料？

運輸及房屋局局長： 正如我剛才所說，安全網其實涉及多方面事宜，包括綜合社會保障援助的提供、由非政府機構提供的宿舍、公屋的供應等等，我們相信以上種種均屬足夠。當然，我們也知道其中可能涉及某些個別問題，所以行政長官已在本年度施政報告中提出設立“關愛基金”。“關愛基金”的成立目的是為經濟上有困難的市民，特別是一些未能完全納入安全網的市民，提供多一個獲得協助的途徑。這些措施可讓有關人士在現制度下完全得到照顧，我們也希望上述途徑能有助解決問題。

梁家傑議員： *我還有跟進。我的問題是有否書面資料可提供給本會，這些資料也可方便房屋事務委員會作出跟進，不知局長可否提供？*

主席： 局長，你可否向本會提供有關現行安全網的有效性的評估資料？

運輸及房屋局局長： 我們可以嘗試從各方面搜集有關資料，然後向議員提供。(附錄I)

主席：本會就這項質詢已用了超過20分鐘。第三項質詢。

轉播國際體育盛事

3. 譚耀宗議員：主席，近年多項國際性及地區性的主要大型運動比賽，例如廣州亞洲運動會(“亞運會”)、南非世界盃及在2012年舉行的倫敦奧林匹克運動會(“奧運會”)等，均由一間本地收費電視台獲得本港的獨家轉播權，使普羅大眾難以欣賞各項體育盛事。此外，獲得南非世界盃獨家轉播權的收費電視台，曾與香港兩間主要免費電視台，就按照國際足球協會規定轉播世界盃中4場主要賽事(包括揭幕賽、四強賽及決賽)的安排發生爭拗。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，現時香港兩間主要免費電視台與上述獲得世界盃、奧運會及亞運會獨家轉播權的收費電視台，在廣播覆蓋率、觀眾人數等的差距為何，以及該等差距顯示有多少市民無法欣賞上述的國際性體育盛事；
- (二) 香港特區政府有否研究由其競投世界盃、奧運會及亞運會等國際性體育盛事的轉播權，並公平地將有關活動的電視轉播權，分銷給予全港各間免費及收費電視台、互聯網服務供應商及電台等傳媒機構的可行性及當中涉及的費用；如果有，詳情為何；如果沒有，原因為何；及
- (三) 鑒於行政長官在本年7月本會答問會上回應本會議員提問時表示，特區政府會考慮如何讓全港的市民日後免費欣賞到世界盃的決賽或準決賽的賽事，其考慮的結果為何，會否由特區政府競投上述國際性體育盛事的轉播權；若否，特區政府會採取甚麼措施，確保全港大多數市民，能夠收看世界盃、奧運會及亞運會等國際性體育盛事？

商務及經濟發展局局長：主席，組織國際性及地區性大型運動比賽的主辦機構一般會將賽事的播映權及轉播權，以價高者得的競投方式，按該主辦機構的政策及規章，售予合資格的傳媒機構或其有關聯的公司，雙方並會訂立合約作實。合約屬雙方的商業協定，未經雙方同意，合約內容不會公開。

就質詢的3部分問題，我的答覆如下：

- (一) 現時香港共有兩家免費電視台，分別是電視廣播有限公司(“無綫”)和亞洲電視有限公司(“亞視”)。兩家免費電視台的模擬電視網絡差不多覆蓋全港所有住戶。此外，隨着政府在2007年年底引進數碼電視，無綫、亞視的數碼電視網絡覆蓋率，現時已達到85%，而已安裝可收看數碼電視的電視機、機頂盒或電腦的家庭已超過140萬戶，佔全港家庭的61%。至於取得2010年的世界盃、亞運會及2012年奧運會獨家播映權的公司是有線電視有限公司(“有線”)的有關聯公司。有線收費電視的客戶，現時約有100萬用戶。

除了在家中收看電視，香港市民亦可透過很多不同方式及在不同地點觀看到體育賽事，例如在商場、酒吧、食肆等。因此，我們無法估計有多少市民曾經或未能觀看這些賽事。

- (二) 競投國際性體育盛事轉播權屬商業決定，世界各地政府一般不會直接參與或介入，香港亦不例外。體育賽事轉播權費的作價，由市場主導，主要視乎有關賽事受歡迎的程度、比賽的性質、主辦機構的政策等而定，很難一概而論。而舉世矚目的體育盛事，例如世界盃及奧運會的轉播權費，就會動輒超過億元，要政府動用大筆公帑參與競投，是否恰當成疑之外，還須考慮此舉可能帶來的負面影響。香港一向奉行自由經濟和市場主導的政策，更被譽為區內最開放自由的廣播市場之一。如果政府參與競投體育比賽的轉播權，會被視為介入商業市場，除了影響市場正常運作外，亦會被認為是與商爭利，對本港作為亞太區廣播樞紐的聲譽和地位會帶來負面影響。
- (三) 世界各地每年都有舉辦不同的大型體育活動，賽事轉播的安排由有關主辦機構按賽事的性質和運作需要而制訂。有關賽事的轉播權由誰投得，是否獨家或是否收費，不能一概而論。由於爭取賽事的轉播權屬商業決定，透過商業磋商達致轉播安排是最理想的做法。競投轉播權公司的着眼點離不開觀眾和客戶，爭取他們的支持至為重要，市場動力亦會驅使營商企業開拓商機，在商場、酒吧及食肆等地方透過不同途徑播放這些賽事，招徠生意之餘，亦可營造更熱烈的氣氛。

據我們瞭解所得，一般大型體育賽事如世界盃和奧運會的主辦機構都會在批出轉播權的同時，要求獲得轉播權的機構確保當地大部分的市民可以收看得到賽事。從以往的經驗，如果收費電視台獲得獨家播映權，它們都會在賽事舉行前與免費電視台達成商業上的轉播安排，最終讓市民在免費電視平台上收看到主要賽事。政府鼓勵及尊重各方達成的商業協定，但有需要時，會從旁提供協助，倡議他們以廣大市民及觀眾的利益為依歸，透過磋商達成商業協議，讓市民作出選擇。

譚耀宗議員：局長在回應質詢時表示，要政府資助並不太好，而且參與競投便是介入商業市場，與商爭利，會帶來負面影響；此外，政府會與投標成功的廣播機構表達市民訴求。這樣說即是“冇料到”。

我建議政府可以考慮，例如在有這些機會時，可以找資源比較豐富、非牟利的機構如馬會，由它來競投，投得後分給電視台轉播，這樣大家便能收看；就如放煙花般，你找機構贊助，放煙花時每家電視台都能播映，市民都能觀看，這樣可行嗎？有否考慮過這方法呢？

商務及經濟發展局局長：主席，正如我在主體答覆的前言所述，所有主辦這些大型體育盛事的機構，一般都是把播映權給予廣播機構，主要的考慮因素，便是這些廣播機構或與它有關聯的公司有能力，可以在得到播映權後將盛事播放，所以，在資格上是有一定的規定。至於譚議員的建議，我們當然不排除馬會也是一個從事很多體育推廣的機構，如果可以與一些本地廣播機構合作，共同透過大會指定程序競投播映權，讓香港更多市民可以透過免費平台收看盛事，這當然是一項好的建議，我們會持開放的態度，是可以作出考慮的。

譚偉豪議員：主席，我們一直關心香港觀眾越來越難於免費收看國際賽事，問題好像日益嚴重。為何說越來越嚴重呢？因為現時收費電視財雄勢大，霸佔播映權，其他人便不能收看。我最關心的，是連在新聞報道中也看不到賽事的片段。我們過往在免費電視台的新聞報道中，也能看到賽事的片段，但按現時轉播權的安排，連其他電視台的新聞報道也不能播映有關片段，這方面的問題真是越來越嚴重。

我想問局長，日後很有可能會有免費牌照出現，在發出牌照後，這情況會更嚴重，還是會有改善呢？

商務及經濟發展局局長：主席，如果譚偉豪議員是指現時提出申請的一些新的服務提供者，該3項申請都是關乎以免費電視模式播放節目的，而在現階段，我當然不能作出評論，因為廣管局仍然在審議這3項申請。但是，如果有新的服務提供者進入市場，肯定競爭是會更激烈的。

在自由競爭的市場裏，我相信服務提供者必須以爭取觀眾和客戶為最重要的考量，所以節目是否多樣化、能否滿足觀眾的要求，也是他們考慮的因素。在商業的角度來看，他們一定會爭取及滿足市民和觀眾的要求。我相信在這個自由競爭的市場機制下，觀眾和消費者肯定有所得益，這也是我們鼓勵自由、公平競爭的原則下一項重要的政策。

葉國謙議員：主席，局長在主體答覆的第(二)部分提及，競投盛事轉播權是屬於商業決定，所以政府一般都不會直接參與和介入。但是，就我們所見，內地的中央電視台在取得直接轉播權後，會惠及全中國人民，使人民能觀看國際盛事，所以在世界盃舉行的時候，很多人在內地均能觀看得到。

在這事情上，我認為並不屬於政府直接介入。中央電視台是一個電台，香港也有一個香港電台，香港電台的運作不屬於政府直接介入。為甚麼政府不效法中央電視台的做法，使香港電台也可參與這些競爭，然後將轉播權分發給其他電視台，讓香港市民能欣賞各項盛事？又或簡單一點，香港電台也可以再轉播中央電視台的盛事節目，政府有沒有這樣考慮呢？

商務及經濟發展局局長：主席，就大型的國際性體育盛事，有關轉播權或播映權是有明確的地域限制的。就葉議員所提及，中央電視台競投了轉播權，但合約規定必須在內地轉播。同樣地，香港的播映權擁有者亦只能在香港廣播，不能在別的地方轉播，否則便會違反了合約轉播權。

就葉議員的建議，香港電台作為一間公共廣播機構，日後當它有屬於自己的平台——現時香港電台沒有屬於自己的電視頻道，它的節目亦需透過無綫和亞視的平台播放——大家知道，我們的願景是希望香港電台日後能有一個屬於自己的電視頻道。作為一間公共廣播機構，我們可否研究香港電台能以怎樣的方式來爭取或獲取轉播權

呢？這是可以探討的。當然，現階段不能具體化，但我想提出一點，由於轉播權有地域限制，所以不能輕言由一間已取得廣播權的機構自動或在自行協商的情況下，把節目轉播至另一地域。

陳克勤議員：主席，葉國謙議員剛才提及可否由香港電台轉播一些體育節目。我記得我的朋友經常到中央電視5台這個體育節目頻道觀看運動比賽，雖然我們現在不能在電視上看，但我的朋友經常在網絡上觀看。但是，在世界盃轉播期間，他們也不能在網上觀看，因為信號被截斷了。

其實，政府申辦亞運的目的，是希望市民能多些接觸體育、多些運動等。請問政府可否考慮讓中央電視5台像其他頻道一樣，能落戶至香港的數碼頻道呢？

商務及經濟發展局局長：主席，說到剛舉辦完畢的亞運會，其實有關的轉播權是由有線取得的，但無綫和亞視亦競投了一個播映權，把亞運會某些片段在電視新聞中播出。我們在香港也能看到這些片段，我相信大家也看得很興奮，尤其是它們集中把香港運動員參與的賽事在新聞時段播放，讓大家能觀賞這些賽事的精采片段。

至於CCTV雖然取得播映權，但不能在網上提供信號，這正如我剛才所說，這是與轉播權合約有關，否則便會引起很多違反合約和知識產權被侵犯的問題。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

陳克勤議員：我的問題很簡單，可否讓CCTV也能落戶至數碼頻道，例如在現時的高清台或其他的電視節目頻道中廣播？

商務及經濟發展局局長：主席，這是另一項問題。我們可以怎樣透過多頻道的平台，讓市民接觸更多不同的國際或國內頻道呢？我認為現時香港有很大的契機，因為我們的數碼電視平台已經有很多頻道。最近亞視亦與國內洽商，開始在其數碼平台轉播深圳衛視的節目讓觀眾觀看。我希望能從多元化的角度出發，再爭取更多這些節目頻道。

主席： 譚耀宗議員，這是你的第二項補充質詢。

譚耀宗議員： 局長，有一個較為簡單易做的辦法，可否每當有這些大型的體壇盛事，便在政府的社區會堂、康樂及文化事務署(“康文署”)轄下的機構、政府的學校、建築物等，利用它們的大型屏幕或電視，轉播給市民觀看。如果說市民可到酒吧觀看，但他們可能不想喝酒，到食肆觀看，他們又可能吃飽了，不想再花費。請問這方法是否最容易辦到，或是短暫最可行的措施呢？

商務及經濟發展局局長： 主席，譚議員，這是一項非常好的建議，過去我們亦曾有此安排，在以前的世界盃，我們亦透過康文署的社區會堂播放一些賽事免費讓市民觀賞。但是，我們要考慮時差的問題，譬如將在巴西舉行的世界盃，我們要因應時間，考慮市民會否“捱眼瞓”也要觀看，但這項安排是可以辦到的。

主席： 第四項質詢。

前水警總部舊址的發展

4. 何俊仁議員： 主席，上月一宗報道指出，政府在批出尖沙咀前水警總部舊址的文物旅遊發展項目時，因為計算總樓面面積前後出現差異，以及計算就額外總樓面面積須繳付額外地價所用的市值標準，令政府少收超過15億元公帑。就此，政府可否告知本會：

(一) 何時委託顧問進行“尖沙咀前水警總部舊址發展機會研究”、招標、批出項目予成功的投標者，以及與其簽署協議、實地量度總樓面面積及修訂協議；每個階段所得悉的建築物總樓面面積分別為何；當局在得悉準確的總樓面面積後有否修訂協議內容，包括總樓面面積及項目價值，以及為何在委託顧問進行研究時沒有要求進行實地測量，這是否慣常做法；整個過程中是否有任何出錯，當局汲取了甚麼教訓及付出了甚麼代價，以及是否有人失職；

(二) 以項目中的歷史建築物的總樓面面積分別為4 300平方米及5 610平方米計算，在投標者競投及當局批核該發展項目

時，投標價或項目價值受到甚麼影響，為何不涉及徵收額外地價；有否其他例子；若有，過去5年，有多少宗涉及技術修正但沒有徵收額外地價的個案，每宗個案分別涉及多少總樓面面積測量誤差，以及有多少個招標項目的規劃綱領只粗略列明建築物的總樓面面積，並以詳細測量為準；每宗個案最終相差面積多少，以及有沒有徵收額外地價；及

- (三) 當項目的總樓面面積由7 213平方米增加至7 413平方米時，當局如何計算所增加的200平方米總樓面面積的市價，使政府只能收取9,453萬元的額外地價？

發展局局長：主席，要全面回答何俊仁議員的質詢，我有需要先說明有關尖沙咀前水警總部舊址的規劃和發展過程。尖沙咀前水警總部的地段，位處香港的旅遊區，並且擁有一組共5幢極具價值的歷史建築。早於1990年代，政府已為該幅土地研究發展方案，務求保留這些歷史建築，同時也可善用地段的發展潛力。為配合這構想，城市規劃委員會（“城規會”）率先於1993年12月把該地段在分區規劃大綱圖上改劃為“綜合發展區”用途。此外，政府於1994年按照《古物及古蹟條例》，在諮詢古物諮詢委員會後，宣布把尖沙咀前水警總部的建築物及圍地，包括主樓、馬廐、報時塔及前消防局宿舍這4座建築物，列為法定古蹟。至於餘下的第五座建築物（亦即前消防局大樓）則獲當天的古物諮詢委員會評為三級歷史建築。

其後，規劃署於1999年委託顧問公司進行“尖沙咀前水警總部舊址發展機會研究”，希望為此保育及發展計劃尋找一個可行的方案。該項研究於2001年6月完成，就該地點的發展規範及參數提出建議，這些建議其後被納入該“綜合發展區”地段的規劃綱領(Planning Brief)。該規劃綱領於2002年5月獲城規會通過，為擬備該地點的總綱發展藍圖(Master Layout Plan)提供指引。同年6月，行政會議同意政府採用公開招標土地形式，發展尖沙咀前水警總部舊址為文物旅遊設施。負責統籌招標工作的旅遊事務署於同年11月在獲得中央投標委員會同意後，為項目進行招標。

雖然項目以土地招標形式進行，但與一般出售政府土地的安排，有數方面的差別。第一，是次招標的土地上有需要中標人士保育現存的建築物；第二，是次招標評審採用雙信封制(two-envelope system)，亦即須考慮投標人的技術建議和提出給政府的價格，比重分別為75%

和25%。換句話說，有關標書的評分準則較着重於技術建議的考慮：包括有關建議是否能達致文物保育及復修的目的、對歷史建築羣周邊環境和布局的保育、建議的發展概念是否具創意、有關建議的實際可行性及其對旅遊和經濟的效益、投標者在文物保育及發展文物旅遊項目方面的經驗等。評審團根據上述各項準則，就每份標書作出評分及整體考慮，以審核、評估和甄選投標者就項目所提交的標書。所以，是次投標中並沒有採用最低價格(reserve price)作為衡量標書的準則。第三，招標文件亦指出該地段規劃為“綜合發展區”，城規會早前亦已通過規劃綱領，投標者在獲得該地段發展權後仍須向規劃署遞交總綱發展藍圖，並須獲城規會批准。所以，招標文件是鼓勵投標者應盡可能符合規劃綱領。

投標者在標書中提交概念圖則(concept plans)，該概念圖則自然應與城規會審批的總綱發展藍圖脗合。中標者在發展項目過程中，如果有需要修訂在標書中獲接受的概念圖則，便須相應得到城規會同意修訂總綱發展藍圖，隨後再按地契條款向地政總署申請修改該概念圖則。

2003年5月，Flying Snow Limited以352,800,000元投得該項目，有關的批地文件於同年6月簽署。

就何議員質詢的核心涉及的項目總樓面面積，在城規會早前通過的規劃綱領中，描述該5幢歷史建築物的估算總樓面面積為約4 300平方米，以及建議可新加建築物的總樓面面積為7 900平方米。在其後的招標文件中，表述地段內的歷史建築有大約4 300平方米的總樓面面積，相信是按當時規劃綱領所載；至於地段內可供新建的總樓面面積，經地政總署測量有關土地面積後及按已定的方式計算，可供新建的總樓面面積定為不可超過7 213平方米。

其後，由於發展商就該現存的歷史建築提交予屋宇署的建築圖則所標示的總樓面面積與城規會批准的總綱發展藍圖內所列的不符，所以建築圖則不獲批准。發展商遂於2006年6月要求城規會同意其所建議的技術修正，以確認有關總樓面面積應修訂為6 172平方米。為協助城規會處理其申請，發展商在屋宇署和地政總署的代表陪同下，在地盤進行了詳細測量，確認了當中歷史建築的總樓面面積約為5 610平方米。隨後，城規會於2006年12月以此確認數據作為歷史建築的總樓面面積，這是根據詳細測量而作出的技術修正，藉以反映這些歷史建築的實際總樓面面積；這項技術修正並無給予發展商額外樓面面積，也不存在可徵收額外地價的情況。

就何議員質詢的3個部分，除了上述的背景資料外，我的補充答覆如下：

- (一) 這個保育旅遊項目的可用總樓面面積部分來自現存的歷史建築，亦即“現樓”。規劃署在委任顧問進行規劃研究時，並沒有要求顧問進行詳細的實地測量，而項目進行招標前亦無就這組歷史建築作詳細實地測量。發展商的發展權包括活化再用這些現存的總樓面面積。

此次土地投標包括現存建築的總樓面面積，而這些歷史建築又受保育條件限制，不容發展商擅自加建或更改；在公開招標的過程中，所有投標者均可自行根據建築物的實況，衡量估算現存建築的總樓面面積。因此，我並不認為這項招標中有出現錯失。日後，如果政府再次採用這種獨特的發展模式，亦即將具歷史價值的現存建築物保存、修復及活化，並透過招標引進私人機構參與保存及發展文物古蹟的工作，由於須保育的現存建築物的總樓面面積不會改變，而投標者亦可對現存建築物的空間自行作出測量或評估，政府可能不宜在招標文件中為這些歷史建築提供一個估計的總樓面面積，免生誤會。

- (二) 正如我已解釋，有關項目的招標文件所載有關歷史建築的總樓面面積約為4 300平方米，只是對地段內須保育的歷史建築(亦即“現樓”)的描述。

該項目的招標評審採用雙信封制，地價收益只佔25%，加上這項目沒有採用最低價格作為衡量標書的準則，我們無法確定上述對現存建築總樓面面積的描述有否影響投標者的價格建議，但重要的是，城規會於2006年12月確認5 610平方米作為現存歷史建築的總樓面面積，只是根據詳細測量而作出的技術修正，不存在給予發展商額外總樓面面積。

我已說明這個項目的發展模式相當獨特，過去5年並沒有類近涉及以雙信封制招標保育及活化歷史建築項目的土地招標個案。

- (三) 我已說明在這次招標中，成功投得該土地的人士在標書中須提交“概念圖則”及其他文件，根據土地契約條款，這些“概念圖則”和文件須得到地政總署署長同意才可作出改

動。除了就歷史建築總樓面面積的技術修正外，發展商曾取得城規會同意，就總綱發展藍圖作出數次修訂，並相應地要求地政總署接納更改“概念圖則”，包括把額外新建的總樓面面積由7 213平方米增加至7 413平方米，和其他設計上的改動。地政總署根據既定程序向發展商徵收補地價9,453萬元，以反映因同意“概念圖則”改變而增加的土地價值。

何俊仁議員：主席，此事較早前被傳媒披露後，局長即時回應表示是次情況罕有，而局長本人也上了寶貴一課。可是，我今天聽到局長的答覆，似乎她並不認為有甚麼大錯，而只是一些技術錯誤，認為雖然是提供了錯誤的數字，但因為已有“現樓”，所以是應該看得到的。看來，局長所謂的“上了寶貴的一課”，似乎是指日後不要提供太多資料，少做便會少錯。

我想問局長，她所謂“上了寶貴的一課”，其實是否只是這一課呢？政府在招標文件中向投標者提供了錯誤數字，因此是存在誤導成分。可是，在很多時候投標成功的發展商並不會被誤導，因為他們從歷史中知道政府經常會出錯，而在政府出錯時，發展商是可以得到好處的，因此他們在投標時亦很聰明，預先計算出一個在日後可被更正而又能掌握到的數字。

我想問一問政府，第一，對於其他被政府誤導的投標者來說，這會否不公平？第二，當局的錯誤讓發展商振振有詞，在投標成功後還要去修改“概念圖則”和技術規則，以增加建築物原本的總樓面面積，這又是否公平呢？

發展局局長：首先，我必須澄清在招標文件中並無提供有誤導成分的數字。我剛才已經詳細解釋了，這次所謂的罕有土地招標，是指在我們所售賣的土地中有一組“現樓”要售賣，並已同時清楚說明這組“現樓”不可以拆卸或重建，甚至不可以加建或改裝，因為它們是一組法定古蹟——當然，其中一幢大樓是屬於三級歷史建築物。當時我們認為，既然是售賣“現樓”，而早前的顧問研究和規劃綱領亦描述過一組數字，我們便把這組數字加入在招標文件中。所以，這並非由於在計算上出現錯誤而出現了誤導成分。

此外，“不公平的現象”亦是不存在的，因為這是一次公平和公開的土地招標，所有有興趣的投標人士也是持着同一份招標文件進行投標，他們亦可以實地考察以估量這組現存建築物是有多少空間和發展潛力。

最後，我想說，早前我在解釋這宗個案時提到“罕有”一語，我今天已經詳細解釋過罕有之處為何，就是以土地招標形式來說，這宗個案其實並不屬於一般的土地招標，因為最低限度也有3方面的大差別；而我提到“寶貴的一課”亦沒有任何貶意，亦不是指以往有人犯錯，只是是次這麼罕有的招標土地要售賣的既是“現樓”，而該“現樓”又因為是歷史建築物而無法進行改裝，加上日子久遠，政府根本沒有圖則可作參考。因此，與其再次出現今天的情況，或許應該像我今天答覆何議員時所說，我們吸收了這次教訓，日後可能只賣“現樓”而不嘗試估計出一個數字。相信何議員亦可看到，即使我們在後期發現了這類歷史建築物多出了樓面面積，也出現不同的版本，發展商所提交的報告是超過6 000平方米，而屋宇署及地政總署經實地視察及審視圖則後，卻發現根本沒有6 000平方米，而是只有約5 600平方米，這是因為按照《建築物條例》，某些樓面面積是不需要計算在內的。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

何俊仁議員：局長沒有回答關於在投標成功後還可以修改“概念圖則”的部分，而此舉是不公平的，因為政府所提供的某些數字並不準確。

發展局局長：主席，很高興劉吳惠蘭局長今天也在席，因為這是屬於一項文物保育旅遊的項目。一般來說——相信何議員及各位議員也知道——數年前，我們在批出土地方面是不太願意、亦不容許進行土地契約修訂的。可是，大家看到這個項目在招標過程中，是有75%的比重着眼於質素及技術評估。所以，當我們手持一份“概念圖則”時，如果發展商在後期的發展過程中又提交了一份大家也認為相當優化的“概念圖則”，而且亦取得了城規會核准，我們在土地契約方面亦樂於同意這項獲得批准的修改。

如果大家需要更詳細的資料，理解其從旅遊角度來看的優勝之處，也許劉吳惠蘭局長可以作補充。然而，從土地契約管制方面來看，我們是很認真地評估了以往的“概念圖則”及經修訂了的“概念圖則”，然後再按照既定程序來收取約9,400萬元的補地價金額。

主席：商務及經濟發展局局長，你是否有補充？

商務及經濟發展局局長：主席，我想補充一點，整項招標是經由一個透明、公開的程序進行。此外，由當時的旅遊事務專員擔任主席的評審團，亦是基於一些已公開的評審準則來評核所收到的6份標書。所以，最終所得出的結果便是大家可以看到這個旅遊項目，而這個旅遊項目現已完成，並在去年4月開始開放給公眾和旅客使用。

何鍾泰議員：主席，我認為亦如局長所說，水警總部這座既要保護又要發展的歷史文物項目是一項較獨特的項目，而經局長的詳細回應和解釋後，我認為她在處理方面亦經過非常仔細的考慮。

其實，關於這項目在創意及對環境的處理方面，我們的學會亦在一項比賽中對其給了一個獎項。我想問局長，她在汲取這次經驗後，會否考慮改變將來在雙信封制度下的安排？即不再是75%和25%，而可能會改為90%和10%的比例，讓地價方面的敏感度可以減低。另一方面，此舉將來或可鼓勵發展商把更多心思投放在創意方面，同時亦多着眼於社會或經濟效益方面，從而令建築物價值可更為提高。

主席：哪位局長作答？發展局局長，請作答。

發展局局長：主席，事實上，在土地招標項目中使用雙信封制的做法，本身已是相當罕有的。所以，在雙信封制度下，倡議項目的政策局或部門是需要向中央投標委員會提供足夠理據，以支持在政策目的方面為何要採用雙信封制，即是投放了一部分的分數在技術評估方面。在我所接觸到的雙信封制個案中，這宗個案把75%比重放在非地價評估方面，比例已屬相當高。當然，如果日後有更值得政府從非地價的角度來考慮某個項目時，我相信有關政策局和部門亦會尋求中央投標委員會的支持及同意的。

主席：本會就這項質詢已用了超過21分鐘。由於局長剛才作出主體答覆時用了較長時間，所以我容許多1位議員提問補充質詢。

陳淑莊議員：主席，看回局長在主體答覆第一部分，即未就主體質詢內容作答，而是陳述這事件的背景時，在第二段中我們看到有關顧問公司所進行的研究報告，是由規劃署進行的。其後，該規劃綱領亦根據顧問所提供的數字在數個不同階層獲得通過。首先，它通過了規劃署而被納入在規劃綱領(Planning Brief)內，而這是由規劃署來處理的；接着又被提交到行政會議及中央投標委員會，最後才推出來進行招標。這項規劃綱領經過了多重關卡，但卻從沒有人確認過其“現樓”尺寸。

可是，局長在主體答覆中只是簡單回應一句“因此，我並不認為這項招標中有出現錯失。”其實，正如局長所說，除了發展商量度的尺寸之外，亦有經當局確認的尺寸，以及他們所估計的尺寸，我前後已經看到有3個不同尺寸了。為何局長可以在對主體質詢第(一)部分的答覆中這樣“斬腳趾避沙蟲”，說日後不如別再提供數字了。我想問局長，她為何會想到這麼刁鑽的答覆，說日後不如別再這樣做會較好呢？

發展局局長：主席，在我詳細的交代中提到，雖然這項目是經過不同機關的審視，但大體上也是因為在土地招標中有一組歷史的建築，而這是我們的招標過程中的一座“現樓”，所以，可能大家便採取了這樣的看法，就是既然這是一座“現樓”，是無法增加樓面面積空間的，而因為它是一座歷史建築文物，取得發展權的地產商不能改動或加建“現樓”使其樓面面積增加。所以，我們便沿用了4 300平方米的描述。

我在答覆何議員時提到日後如果遇到這種情況，我們將會如何處理。這並不是“斬腳趾避沙蟲”，而是相當務實的做法。如果日後出現相同的個案，即是我們又面對使用土地招標的形式，而在該土地地段又有一組政府擁有的歷史建築的情況，這樣便會出現數個問題的。第一，這些政府建築物並不受《建築物條例》規管，所以它們可能根本並沒有圖則，而即使有圖則，那套圖則也不是按照《建築物條例》來計算哪些面積應計算在樓面面積內，以及哪些樓面面積是屬於可豁免(即disregarded)的樓面面積。所以，恐怕若不是待發展商“入場”和提交了圖則，我們很難預先透過測量或假設來得出相當準確的樓面面積，作為土地招標的限制。

陳淑莊議員：主席……

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

陳淑莊議員：其實局長的說法，便是說她不同意這是“斬腳趾避沙蟲”，但……

主席：你的補充質詢的哪部分未獲答覆？

陳淑莊議員：……她這種說法，其實便是說以後……她是否確認說，以後也不會把這些資料寫在招標文件中呢？即是連一個range……一個範疇、一個範圍的資料也不會寫入其中？

主席：局長，你是否有補充？

發展局局長：我只會補充一點，如果我們日後面對另一個項目，是與這次的環境完全相同，我可能會傾向不再作估算，即不再把估計出的約數寫在土地招標文件中。因為以香港今天的環境來說，土地問題實在是相當敏感，即使我們當天是持之以誠，即是in good faith來估算出一個數字，如果他日得出的數字並不相同，可能也會引來很多誤會，以及一些對政府不必要的猜疑。所以，在權衡輕重後，我是會選擇不再估算數字。可是，陳議員可以放心，在我現時接觸到的個案中，我找不到有另一個案須再進行與今次個案完全相同的土地招標工作。

主席：第五項質詢。

解決通脹及熱錢流入問題的措施

5. 方剛議員：美國的量化寬鬆貨幣政策引致大量資金流入香港的投資市場，增加資產泡沫風險，財政司司長因而在2010年11月19日推出進一步遏抑物業炒賣的措施。有評論指出，該等措施主要針對近期價格飆升較為強勁的豪宅市場，對於工商物業，尤其商舖，下藥較輕；對中小型住宅更未有任何應對措施。加上與美元實施聯繫匯率的港元

不斷貶值，導致通脹問題日益嚴重，資金亦會轉向尋求其他出路。就此，政府可否告知本會：

- (一) 自本年11月19日推出上述遏抑物業炒賣措施至今，物業市場的表現為何；是否達到政府的預期目標；市場資金有否由豪宅轉向工商物業、商舖和小型住宅的市場；政府將如何應對該等市場出現資產泡沫化的情況；
- (二) 鑒於財政司司長較早前將全年通脹調升僅0.2個百分點至1.7%，但亞洲國家(包括受外來物價影響較低的國家)已紛紛將全年通脹調升至4%至5%的水平，而香港主要的日用品和食品價格月來均以高雙位數上升，有否評估香港有否低估通脹的實際情況和影響；在港元持續疲弱的情況下，政府會否調整現時計算通脹的方法以反映實質情況；及
- (三) 鑒於財政司司長預期熱錢將會持續流入本港市場，美國利率亦會持續低企，但財政司司長亦預期利率終會回升，政府有否預期當利率掉頭回升及資金撤離香港時，香港的經濟活動會受到多大影響，以及投資市場(包括銀行業)會出現多大波動和蒙受多大損失？

財政司司長：主席，就方剛議員質詢的3個部分，我分項答覆如下：

- (一) 主要受到環球金融情況的影響，本地住宅市場變得越來越熾熱。更令人擔憂的，是樓市的熾熱氣氛已開始由豪宅市場蔓延至一般住宅市場。現時全球資金過剩，利率持續處於超低水平，隨着美國聯邦儲備局推出第二輪的量化寬鬆措施，預期會有更多資金湧入亞洲，包括香港，從而進一步增加樓市的亢奮情緒。

為減低樓市泡沫風險，政府於11月19日公布最新的遏止投機活動措施，包括向住宅物業短期交易(即於本年11月20日或以後購入並在24個月或以內轉售)徵收額外印花稅。此外，金融管理局也進一步收緊銀行按揭貸款的按揭成數上限。

在過去數星期，住宅市場的亢奮情緒已明顯收斂，顯示新措施已收到一定成效。雖然現在還未有反映整體樓價和成

交量的最新數據，但據悉主要屋苑的二手成交量在措施公布後顯著減少，不少業主已將叫價下調，而一些主要屋苑的成交價亦普遍下跌。由於額外印花稅適用於任何面積、任何價值並屬上述短期交易的住宅物業，因此不存在市場資金由豪宅市場轉向小型住宅市場的問題。

至於工商物業和商鋪，這類買賣是商業活動。相比住宅物業市場，工商物業和商鋪的交易一般涉及較大金額，很多投資者都是較富經驗，而且風險意識較高。金融管理局最新公布收緊按揭貸款標準的措施，也包括收緊對工商物業和商鋪的按揭成數上限。

無論是住宅或非住宅物業市場，在面對資金大進大出時，政府的政策考慮點均為要防範可能出現的系統性風險，以確保宏觀經濟和金融體系穩定。政府會做好把關，確保金融機構在借貸方面繼續穩健審慎，避免信貸膨脹與資產價格上升造成惡性循環，從而減低一旦資金撤走時可能出現的震盪。我們會繼續密切留意市場情況，在有需要時毫不猶豫推出適當措施。

- (二) 在2010年首10個月，基本消費物價通脹率按年計算平均為1.5%。考慮到食品價格和房屋租金持續上升，以及進口價格進一步升高，基本消費物價通脹率在2010年最新的全年預測由8月時預測的1.5%上調至1.7%，而整體通脹率則由8月時預測的2.3%上調至2.5%。

根據綜合消費物價指數，在2010年4月起，基本食品價格的按年升幅均高於整體通脹率。在2010年10月份，食品(不包括外出用膳)在綜合消費物價指數中按年上升5.7%，高於整體通脹率的2.6%。其中新鮮蔬菜上升19.8%、鮮果則上升11.8%，升幅較顯著。另一方面，在綜合消費物價指數中，耐用物品及衣履於10月份仍錄得按年下跌，分別為3.1%及0.4%。

消費物價指數是按政府統計處持續進行的“按月零售物價統計調查”所編製，而編製的方法是依據國際統計標準。政府統計處每月在本港各區大約4 000間零售商店(例如超級市場、街市檔位、百貨公司及時裝店)及服務行業商號(例如電影院、醫院及美容院)搜集約共45 000個價目，所以我們相信消費物價指數能有效反映最近的通脹趨勢。

值得注意的是，消費物價指數反映通脹對所有住戶的整體影響。由於各住戶的開支模式不盡相同，而各消費商品及服務的價格增減幅度及時序亦有異，因此通脹對個別住戶的影響會有所不同。

國際貨幣基金組織於其2010年10月出版的《世界經濟展望》中發表了各主要經濟體系今年的通脹率預測，其中對韓國、澳洲、新加坡、新西蘭及台灣的預測分別為3.1%、3%、2.8%、2.5%和1.5%。由此可見，與發展水平相近的經濟體相比，香港今年的整體通脹率在亞太區中屬中游之列。

政府對今年的通脹預測已充分考慮到在今年餘下時間內的物價走勢。政府亦注意到通脹的上行風險近期有所增加，本地經濟持續擴張，帶動工資和租金上升，而美元下跌和世界商品價格走高均會增添通脹壓力。美國第二輪的量化寬鬆措施亦會增加資金流入亞洲區，令區內通脹風險進一步上升，情況可能會在明年更為明顯。近期人民幣升值壓力增加，加上內地的食品價格升幅亦較快，而內地更是香港的食品主要供應地，香港的食品價格難免會受影響。

政府會密切監察通脹的情況，尤其是通脹對低收入市民的影響。

- (三) 政府非常關注美國第二輪的量化寬鬆措施可能令資金繼續流入香港，從而增加香港股市、樓市的波動性。由於外圍環境存在不少變數，所以難以預計資金流向出現逆轉的時間和影響。

在政策層面上，最為重要的，是我們要確保香港經濟的基本面和金融系統保持穩健，避免在資金泛濫時過度消費和借貸，防止經濟過熱及系統性風險。即使一旦資金流向逆轉，亦不會對整體經濟和金融體系產生重大沖擊。

過去一段時間，政府已推出數輪措施防範樓市泡沫化，並在11月19日公布進一步措施防止資產泡沫形成。我們亦已提醒監管機構需檢視各種措施，以減輕龐大流動性所帶來的各項系統性風險，包括注意銀行資產質量和交易活動，以及當資產泡沫風險上升時，監測和減低金融市場的槓桿比率等。我們會繼續監察最新情況，因應形勢作出應對。

政府在這方面的工作固然責無旁貸，但同樣重要的，是社會各界，包括小投資者，亦要做好風險管理，避免過度借貸和炒賣，以防日後市場突然逆轉時蒙受損失。

方剛議員：主席，我想對主體答覆第(二)部分提出補充質詢。我們明白政府是根據現時的甲類及乙類消費物價指數來計算通脹率的，問題是以這種方法計算出來的通脹率，能否反映實際情況呢？我手上有一篇上星期五的報道，當中引述了發展及人力資源分配方案供應商(即 ECA International)所公布的2010年度生活費調查，該項調查的結果顯示，香港的生活費已由去年全球排名第52位上升至第32位，如果香港的通脹率及物價如政府所說般，只上升了1.7%的話，為何這類國際機構所公布的香港生活費排名上升了20位這麼高？所以，我想問政府，有否把其他國際調查的結果也加以分析及研究，看看人家是如何取樣呢？又或政府會否考慮調查香港基本生活水平的升降呢？

財政司司長：主席，就方剛議員提出的這項調查，我想指出，其實每項調查所反映的物價情況會有不同，這是基於調查的對象、所囊括的商品不盡相同，以及每項調查亦可能有些偏差或偏重的地方。方議員剛才所提到的調查可能反映了在某個情況下，把香港的物價水平，甚至可能包括把我們的房租等各方面的情況與外地相比。但是，我今天想說的，是如何量度通脹對市民整體消費的影響呢？我們目前的數據已依據國際標準，我剛才在主體答覆中提到涵蓋了4萬個價目，牽涉不同的消費品，這個計算方法是符合目前國際標準的。

陳健波議員：主席，轉讓公司股份是逃避額外印花稅的常見方法。我想問政府會以甚麼措施來監察這類轉讓的數目，以及實際上有甚麼方法來堵塞此漏洞？

主席：哪位官員作答？財政司司長，請作答。

財政司司長：或許先由我作答，然後再看邱局長是否有補充。

對於這個問題，財政司司長在宣布有關措施時已曾作答。以目前情況來看，就利用轉讓公司股份方式來轉讓物業而言，我們覺得這種

情況並不嚴重，因為數據反映這類轉讓並不多，而且如果用轉讓公司股份的方法來轉讓物業，本身也有些風險，因為有關公司是否有其他資產或負債，可能無法看到。所以，根據我們的評估，以目前來說，這並非影響我們措施的考慮因素。故此，目前我們會採取我們剛才所說的措施。當然，我們會留意這類轉讓活動，並視乎情況作出跟進。

主席：運輸及房屋局局長，你是否有補充？

運輸及房屋局局長：只有簡單的一點，我們其實已要求稅務局特別留意這方面的數字和情況。如果我們覺得有任何特別的情況，例如這類個案大量增加，我們一定會採取相應措施。

張宇人議員：主席，我也想針對主體答覆的第二段，幸好周局長在席，對禽流感的戒備又剛好下降了。對於輸入的食品，雖然人民幣高企，其實有些事情是人為的，像局長不批准輸入活雞、農場不准養雞，我認為他現時應該開放一點。不過，主席，我針對第二段並不是想談這件事，其實我想問通脹對低收入市民的影響。我也想問當局，現時物價通脹，方剛議員剛才質疑通脹率如此低，我正經營飲食業，我會讓司長看看糖、鹽等一眾貨品在過去3年的價格升幅是多少，現時食物通脹對低收入市民的影響也頗大。我想問，在這個非常時期，加上預料通脹會持續，政府會否考慮提供食物券予有需要者，例如領取綜援的人士、低收入或在職貧窮人士或一些長者(他們原本依靠收取利息，但現在息率已差不多是零了)，以幫助他們度過這個非常時期。我希望政府在考慮時，別藉詞行政費用昂貴或恐怕有人偽冒而不做。主席，我想問政府會否考慮在此非常時期推出食物券，提供予有需要的人士呢？

財政司司長：主席，我當然歡迎議員就如何幫助有需要的市民提供意見。過往而言，我相信在整體.....當通脹出現時，我們會有些措施，譬如說把綜援的水平與通脹掛鉤，在這方面，過往所調整的次數已反映了通脹情況。此外，我的主體答覆已提到，我們會監察通脹的影響，我們尤其會監察通脹對低收入市民的影響，我們會考慮透過一些措施來幫助有需要的市民。

主席：張議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

張宇人議員：他尚未答覆。我想問他會否考慮提供消費券 —— 應是食物券 —— 予低收入人士。

財政司司長：主席，我認為我已答覆了，我們歡迎議員提供的意見，我們會在考慮不同的意見後再作決定。

葉劉淑儀議員：主席，我最近與很多資深的銀行家聊天，他們均十分關注美國的QE2對香港的影響，甚至內地也有QE2，內地亦印了很多“銀紙”。有資深銀行家表示，其實香港應該考慮在某些時候要進行capital control(即資金流向的控制)作為短期的緊急措施，不知道司長有何看法呢？因為如果作為短期措施，是不會違反《基本法》的。

財政司司長：主席，我認為capital control，即所謂短期的資本限制措施，是非常不適合香港的一種手段。香港不單是個重要的金融中心，亦是我們引以為榮的一個自由市場，而《基本法》亦表明要保護香港的國際金融中心地位。我相信任何限制資金的措施均不適合香港，亦不是我們應對量化寬鬆最可行的措施。我相信我們目前的措施，即通過監管市場運作、加強市場的風險管理和我們最近採取的措施來防止資產泡沫化，是更為可行的做法。

李卓人議員：主席，其實局長剛才所說的話，好像在談一些冰冷的數字，像是不太重視似的。最近曾蔭權說過，經濟官員不要只看冰冷的數字，要真的看到民生，看到市民現時真的處於水深火熱中，在通脹猛於虎的情況下，政府實在不應只說會留意一下，你不用留意了，現在已“殺到嚟”，待你留意時已變成滯後了。我想問，具體一點，究竟即時有沒有措施？別說留意或將來會有措施，現在已“唔掂”了，即時有甚麼措施？

財政司司長：主席，我不同意議員的話，我們不是冰冷的。當然，我們要分析數據，因為方剛議員問及數據，我們要解釋數據從何而來。同時，我也說過，我們目前分析香港的通脹及與區內其他市場的比較，讓大家可透過數據最少掌握到香港的情況及我們與周邊地區的比較。當然，我們同意、明白及看到一些商品價格上升，包括食品價格的上調，對低收入人士是有影響的。我們會留意這些影響，在適當時候採取一些措施。

李卓人議員：這樣說的話，即目前也不是適當時候了？

主席：司長，議員是想問即時措施，你是否有補充？

財政司司長：我當然歡迎議員提供意見給我們參考。

主席：本會就這項質詢已用了接近23分鐘。最後一項口頭質詢。

食物價格不斷上升

6. 馮檢基議員：主席，政府統計處公布，綜合消費物價指數在今年10月份的按年升幅為2.3%，是19個月以來最高，當中食品(不包括外出用膳)上升達5.7%。有報道指出，由於食物佔中下層市民生活總開支的比例較高，通脹升溫明顯會令他們生活承受更大壓力，加上港元跟隨美元貶值，而內地物價不斷上升，很多基本糧食出現囤積炒賣情況，受炒風影響，蒜頭、辣椒和薑等價格均大幅飆升，對主要依賴平價內地食品以維持生活質素的中下層市民來說，更是雪上加霜。就此，政府可否告知本會：

- (一) 當局有否研究最近食物價格飆升對中下階層市民的影響；當局有否瞭解內地出現基本糧食炒風的情況和有關當局的應對、內地炒風對本港進口食物價格的影響，以及炒風有否蔓延至香港的趨勢，甚至出現囤積擡價的情況；若有，情況為何；
- (二) 鑒於早前有報道指出，中國食米的超級市場零售價未有跟隨進口價下調，兩者的差價更擴大至16%，遠高於泰國米的差幅，有否瞭解為何出現中國食米的零售價未有跟隨進口價跌幅而下調，更出現不跌反升的情況；若有，詳情為何；有否發現有批發商和零售商肆意擡價以謀取暴利；有否評估這情況是否反映進口內地食米市場競爭不足；當局有何針對性措施，促使零售商盡快相應調低從內地進口的食米價格，避免普羅市民在通脹加劇下要捱貴米；及

- (三) 過去12個月，從內地進口的新鮮豬肉及冰鮮豬肉的批發價／進口價和零售價的差距變化為何；差價是否有擴大的趨勢；有否發現有市場人士擡價的情況；現時當局有甚麼措施遏止市場人士藉擡價謀取暴利，讓市民以合理和反映成本的價格購買豬肉？

食物及衛生局局長：主席，政府的政策目標是維持各類食品穩定供應和保障食物安全。我們會繼續與各食物來源地尤其是內地有關當局聯繫，確保食物供應保持穩定，以滿足香港市民的需求。食品價格一向由自由市場釐定，政府的責任是提高市場透明度，令市場更有效運作，讓消費者作出精明的選擇。質詢的3個不同部分的回覆如下：

- (一) 政府統計處資料顯示，食品支出是中下層家庭總開支的一個重要部分，因此當局一直密切監察食品價格的變化對中下層家庭的影響。我們留意到，在最能反映消費物價對較低收入住戶影響的甲類消費物價指數中，食品(不包括外出用膳)價格在10月份的按年升幅為5.6%。如果把外出用膳計算在內，10月份所有食品類價格在甲類消費物價指數中的按年升幅則為3.6%，所佔權數約為32%。換句話說，較低開支住戶要維持一樣的食品消費水平和組合的情況下，就要較一年前增加其住戶總開支1.2%。

食品價格的上升，主要由多方面的因素組成。一方面本地消費市道改善，令餐廳和食品零售商的提價能力有所提升；國際食品價格亦自去年顯著回升；此外，近期內地的食品價格升幅較快，加上人民幣升值壓力增加，以內地為食品主要供應地的香港難免會受影響。

控制通脹預期和防止通脹升溫是內地重要的宏觀經濟政策目標。今年以來，內地已開始收緊貨幣政策，包括提高銀行存款準備金率5次，以及在10月加息一次。針對穩定食品價格方面，國務院先後在8月和11月發出通知，推出多項措施以扶持生產、保障供應，打擊價格違法行為，理順價格關係，從而穩定市場價格。

- (二) 質詢第(二)部分涉及食米的供應和價格。政府一向密切留意本地食米的供應及價格。我們亦注意到傳媒就食米價格的相關報道。食米的進口及零售價格受多個因素影響，包括匯率的波動、市場供應、食米出產國的氣候變化、營運商的經營成本及銷售策略等。此外，由於食米由進口到零售之間有一定的時間差距，零售價一般不能即時及直接反映進口價的轉變。若我們比較今年首3季的數字，中國絲苗米進口價的升幅為1.4%，零售價則上升1.9%。

香港在2003年開放食米貿易，目的是營造一個開放的環境，吸引新的經營者加入，促進業內競爭，提高市場效率，務求最終令消費者受惠及整個社會得益。在開放食米貿易後，食米貯存商的數目由2003年約50個增加至現時約130個，可見食米市場的競爭已大為增加。

工業貿易署與食米貯存商經常聯絡，並透過食米管制方案監察食米進口、貯存和出售情況；近期並沒有發現本港的食米進口價及零售價有不尋常波動。

- (三) 質詢第(三)部分涉及豬肉價格。政府統計處資料顯示，過去12個月的豬肉批發價／進口價和零售價差距的變化都有收窄的情況。詳情請參閱表一和表二。

表一

2009年11月至2010年11月
活豬批發價及新鮮瘦肉零售價差距

年份	月份	活豬 平均 批發價 [#] (元/斤)	新鮮瘦肉 平均 零售價 [#] (元/斤)	平均批發價 及零售價 的差距 (元/斤)	平均批發價 及零售價的差距與 2009年11月 比較(%)
2009年	11月	9.6	32.9	23.3	-
	12月	9.9	32.9	23.0	-1.3%
2010年	1月	10.5	33.0	22.5	-3.4%
	2月	9.6	33.9	24.3	4.3%

年份	月份	活豬 平均 批發價 [#] (元/斤)	新鮮瘦肉 平均 零售價 [#] (元/斤)	平均批發價 及零售價 的差距 (元/斤)	平均批發價 及零售價的差距與 2009年11月 比較(%)
2010年	3月	10.2	34.1	23.9	2.6%
	4月	10.3	33.0	22.7	-2.6%
	5月	10.4	33.0	22.6	-3.0%
	6月	9.5	32.7	23.3	-0.2%
	7月	10.2	32.7	22.5	-3.4%
	8月	10.3	32.5	22.2	-4.7%
	9月	10.8	32.4	21.6	-7.3%
	10月	11.5	32.8	21.3	-8.6%
	11月	12.3	33.9	21.6	-7.3%

註：

2009年11月份至2010年9月份的價格資料載於政府統計處發布的《香港統計月刊》，2010年10月份至11月份的活豬平均批發價，以及11月份的平均零售價為初步數字，由政府統計處提供。

表二

2009年10月至2010年10月
冰鮮豬肉進口價及零售價的差距

年份	月份	冰鮮豬肉 平均 進口價 [#] (元/斤)	冰鮮瘦肉 平均 零售價 [#] (元/斤)	平均進口 價及零售 價的差距 (元/斤)	平均進口價 及零售價 的差距與 2009年10月 比較(%)
2009年	10月	12.4	22.7	10.3	-
	11月	12.2	22.3	10.1	-1.9%
	12月	12.6	22.3	9.7	-5.8%
2010年	1月	12.8	22.0	9.2	-10.7%
	2月	13.8	21.9	8.1	-21.4%
	3月	13.3	22.1	8.8	-14.6%
	4月	13.4	21.9	8.5	-17.5%
	5月	13.4	20.6	7.2	-30.1%

年份	月份	冰鮮豬肉 平均 進口價 [#] (元/斤)	冰鮮瘦肉 平均 零售價 [#] (元/斤)	平均進口 價及零售 價的差距 (元/斤)	平均進口價 及零售價 的差距與 2009年10月 比較(%)
2010年	6月	14.0	20.9	6.9	-33.0%
	7月	13.6	21.3	7.7	-25.2%
	8月	12.6	21.6	9.0	-12.6%
	9月	12.5	21.9	9.4	-8.7%
	10月	13.6	22.2	8.6	-16.5%

註：

價格資料由政府統計處提供。2010年11月的平均進口價資料尚在處理當中。

我們一直透過不同渠道與業界溝通，瞭解他們運作需要，並鼓勵和協助業界開拓更多食品來源地，增加食物種類，以維持整體食物供應穩定。前兩天我在北京落實內地進口冰鮮牛肉的安排，就是一個好例子。

馮檢基議員：主席，我觀察到兩點。第一，就有關豬肉的兩個附表方面，平均進口價及零售價的差距較我去年提出相同問題時的情況已有所改善，就此我表示歡迎；第二，署理財政司司長剛才提到“不包括外出用膳”的升幅是5.7%，但局長所述的則是5.6%，差距0.1%，不知道為何有這差距呢？不過，這也不要緊。重要的是，他沒有回答我在主體質詢提出的一個問題，即中國米入口價下調，但其零售價格卻反而上升，較泰國米還要昂貴。他並沒有回答這問題。

然而，我的補充質詢與主體質詢的第(一)部分有關。就這一點，局長說內地採取了一系列措施。例如，在主體答覆最後3行，他指出，為針對穩定價格，國務院先後在8月和11月發出通知，推出多項措施，理順供應以打擊價格違法行為。內地採取了多項措施，香港政府有否考慮過類似措施，是否準備做工夫，以及會否推出措施處理同樣的問題呢？

主席：哪位局長作答？食物及衛生局局長，請作答。

食物及衛生局局長：剛才陳家強局長已提及，香港已採取不同措施處理整體通脹問題。在食物方面，香港和內地的情況是十分不同的。內地是一個食物生產地區，有農業，也有一連串的加工業。然而，香港主要是一個消費的地方，因此，我們並不能像內地般，在生產、運送，或加工方面，採取任何措施。就我們的情況而言，最重要的是增加食物來源，確保競爭和穩定的供應。若供應穩定和市民有不同選擇，商人便不容易找到理由調高價格。整體而言，我們亦看到，社區或地區是面對着一定的通脹的。內地是香港的主要食物供應地，其供港的食物現時佔我們食用的食物的60%左右。因此，我們在這方面亦與內地保持密切的聯繫。

數天前，我有機會與國家商務部的官員會面，瞭解他們的措施。據我所知，內地打擊通脹的措施，基本上已經取得一定的成效。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

馮檢基議員：*內地的措施是我們已知的情況。香港政府是否計劃推出類似措施來遏止物價上升？這是我的補充質詢。*

主席：局長，你是否有補充？

食物及衛生局局長：主席，我已經詳細解釋了香港的特殊情況。我亦已指出，我們已和香港主要食物來源地(即內地)有關當局進行洽商，知道他們也面對相同問題。現時，雙方均在處理食物價格上漲的問題。

黃容根議員：*現時，“柴米油鹽”令市民感到很苦惱。物價上升，令大家感到害怕，連食物銀行也找不到食物來營辦。怎麼辦好呢？香港現時食用的食物，超過90%來自世界各地或中國，而又以中國為主要供應地。現時內地食物價格的升幅較大，故此國家採取了一系列措施，希望制止價格急劇上升，包括對農業的補貼、協助生產等。*

在這樣的情況下，市民感到很擔憂，因此，我想問政府有甚麼方法來作出應對？它會否貯備食物或做一些工夫，令市民可以購買得到

廉價的食物，不用擔心。但是，現在政府卻表示，只會立即與內地商討，要求內地盡快供應食物。但是，若內地也面對這問題，也同樣感到緊張，不知道我們可以怎樣做。常言道“積穀防饑”。政府會否考慮做一些“積穀防饑”的工作呢？

食物及衛生局局長：主席，或許讓我作出跟進。我剛才已說過，我們的糧食，特別是很多基層市民所食用的食物，主要是來自內地的。因此，來源和供應是很重要的。我剛才亦說過，我曾和商務部官員在數天前談過這問題，而他們特別關心例如活家禽等的供應。他們已訂立來年的配額，以維持一向以來的供應量，確保供港活禽畜的數目不會因任何波動而減低。這能維持供港的活雞、活豬、活牛的數目，而加上冰鮮肉或其他肉類的供應，我們相信是能滿足市民需要的。此外，據我們理解，廣東省並無計劃推行任何措施來減少供應給香港的其他食品。我們一直認為，在香港來說，最重要的是多元化的食物供應，而我們亦要維持透明度，讓市民知道現時的物價，令他們可作出較明智的選擇，決定在何處購物。我知道過去也有一些政黨、家庭主婦團體經常進行市場調查，並發放有關價格資料，讓市民分享。我希望各社團亦能在這方面提供幫助，和我們一起在這方面作出監控。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

黃容根議員：主席，我向政府提出了質詢，但政府卻只是很簡單地說已與內地進行討論……

主席：你的跟進質詢是甚麼？

黃容根議員：……我知道，我知道。簡而言之，我想問若內地突然發生雪災，好像去年、前兩年般，那麼連他們自己也沒有食物，我們又該怎麼辦呢？因此，政府會否考慮多做一些事情呢？

主席：黃議員，你並非在重複你剛才的補充質詢。你可以不滿意局長的答覆，但我們不能進行辯論。

張國柱議員：主席，當然我們也知道通脹有多種成因，但在源頭打擊或遏止炒風仍是十分重要的。在通脹越來越厲害的時候，我們必須知道政府會否推行措施來幫助基層和弱勢的市民應付通脹。舉例而言，它會否增加對食物銀行的資助呢？昨天我們看到有些食物銀行告急，需要籌款。此外，政府會否向一些綜援戶或低收入家庭提供有關購買食物的生活補貼呢？

主席：哪位局長作答？食物及衛生局局長，請作答。

食物及衛生局局長：我知道勞工及福利局也很關注基層市民(特別是綜援受助者)能如何面對通脹。剛才張議員提出的數個問題，我相信勞工及福利局是會處理的，而我們每年10月底調整綜援時，亦會按社會保障援助物價指數的移動平均數來釐定新的綜援金額。我相信勞工及福利局在這方面也會有適當的回應，讓基層市民得到適當的資助。

葉劉淑儀議員：主席，剛才馮檢基議員說薑、蒜頭及辣椒的價格飆升。局長又是否知道25公斤生粉(*corn flour*)的價格，據茶餐廳的店主告訴我，亦由135元升至300元。未知局長是否知道箇中原因？是否因為粟米失收，或是人們炒期貨，還是其他原因呢？茶餐廳將會被迫加價，而這樣是會影響基層市民生活的。局長有何辦法提供幫助？

食物及衛生局局長：主席，據我所知，在過去兩個月，內地的確有人囤積一些不容易變壞(*non-perishable*)、可以貯存較長時間的食物，因而導致部分食物的價格上升。剛才葉劉淑儀議員提出的生粉，我想可能是其中之一。但是，並不是所有牌子的價格均上升，因為我們亦有在這方面作一些研究。我們得知，譬如說.....我手邊沒有生粉的數字，但例如鹽，在4個牌子中只有1個的價格上升了4%，而其餘3個牌子可說是幾乎沒有價格上升；在糖方面，在5個牌子中，有1個牌子的價格甚至是下跌，只有4個的價格是上升的。我要把這些信息傳達給市民，讓他們能更清楚地比較市場內的價格。我們也很關心整體的物價情況，想知道究竟是哪一類的物價有所增加。我們發現糖是有加價，但鹽價卻沒有太大的增加，而食油更反而減價。我相信市民亦需要知道這些情況。我們希望把這些信息及早傳達給市民，使他們預早知道可在何時和何處購買最相宜的食物。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

葉劉淑儀議員：主席，我的質詢是關於生粉，但他卻就鹽、油和糖作出回應，這真的是風馬牛不相及，對嗎？局長可否提供書面的生粉價格資料？

食物及衛生局局長：主席，我提出這些數據，是希望指出，原則上囤積會導致部分食物價格上升。我剛才亦提及，內地官員在這方面亦已做了不少工作，使內地的通脹受控。

主席：局長，可否提供有關生粉價格的資料？

食物及衛生局局長：我會盡量找尋有關資料，並送交葉議員。(附錄II)

葉劉淑儀議員：是否真的因為內地囤積生粉？還是因為美國的Corn Belt發生了問題？請局長一併提供資料。

主席：我相信你已很清楚地提出了你的要求。局長是建議我們多點用油，少點用生粉。(眾笑)

李華明議員：主席，其實第五項及第六項是有關係的。從第五項的數字看到，食物價格上升了5.6%、5.7%，但新鮮蔬菜價格則上升了19.8%，而水果價格則上升了11.8%，較其他新鮮食物的升幅高很多。局長，政府時常教育市民多吃水果、蔬菜，少吃肉類，但這兩種食物的價格升幅卻特別厲害。因此，我想問局長，在這情況下政府可以做些甚麼？尤其低收入家庭，若他們想多吃蔬菜、水果，政府是否能幫助他們呢？

食物及衛生局局長：主席，當然我們希望能幫助每一個家庭購買得到他們想購買的東西，但市場的運作是有起有跌的，不少產品的價格亦時升時降。因此，最重要的是，我們要在整體上掌握物價的升幅和趨

勢，然後把這些信息交給市民，以便他們作出決定。有了這些信息，市民便會知道那些食物價格太昂貴，因而避免購買，而零售商也自然不會胡亂把價格擡得太高，因為他們也需要做生意，有營業額才能維持下去。因此，他們不會把價格擡得太高。然而，我剛才亦已清楚指出，我們應該盡量幫助業界在世界各地找尋食物的來源，並加強競爭，然後使供應穩定。這樣也會使價格不容易飆升。

主席：本會就這項質詢已用了超過21分鐘。口頭質詢到此為止。

議員質詢的書面答覆

自願性醫療保障計劃

7. 梁家驪議員：主席，食物及衛生局在《醫療改革第二階段諮詢文件》（“諮詢文件”）中建議，以自願性的醫療保障計劃（“醫保計劃”）作為本港醫療系統的輔助融資。根據相關的精算數據，有關方面就中等價格私家醫院的服務收費，以及與市場情況相若的行政費用和利潤率，初步計算出標準化醫療保險計劃（“標準醫保”）下各年齡組羣的參考保費。就載於諮詢文件第54頁的“估計參考保費的方法”，政府可否告知本會：

- (一) 在計算諮詢文件第53頁的“作參考的標準醫保保費表”內的保費時，政府所採用的數據為何，並按下表列出該等資料；及

年齡	現時預計 醫療索償 方面的成本	承保投保前 已有病症的 成本	行政 開支	利潤率	高風險分攤 基金的再保險 保費率
00-01					
02-04					
05-09					
10-14					
15-19					
20-24					
25-29					
30-34					
35-39					
40-44					

年齡	現時預計 醫療索償 方面的成本	承保投保前 已有病症的 成本	行政 開支	利潤率	高風險分攤 基金的再保險 保費率
45-49					
50-54					
55-59					
60-64					
65-69					
70-74					
75-79					
80-84					
85+					

- (二) 諮詢文件第53頁“設有較高免賠額”的參考保費的計算方法，如何在第54頁所列的計算保費率的公式中反映？

食物及衛生局局長：主席，食物及衛生局委託精算顧問，按建議的醫保計劃特點及內容，以及根據醫療保險及醫療服務市場現時運作情況，提供醫保計劃下的一個標準醫療保險計劃範例，並以專業精算方法估算該標準醫保範例的參考估計保費表，以作示範醫保計劃之用。精算顧問的報告可於醫療改革第二階段諮詢網站下載(網址：<http://www.myhealthmychoice.gov.hk/en/studyReport.html>)。

- (一) 由於估算醫保計劃下標準醫保的參考保費表的精算方法涉及多種可變因素及複雜的計算程式，我們不能用簡單方式臚列在計算過程中所採用的具體數據，以及所牽涉的專業精算評估計算程式。

概括而言，在估算過程中，精算顧問會根據其專業判斷，以精算模型分析相關可變因素，並歸納為一些主要參數，從而作出合理假設和計算。這些主要參數包括現時預計醫療索償成本、承保現已投保者在投保前已有的病症所帶來的額外醫療索償成本、行政開支、高風險分攤基金的再保險保費率，以及保險公司利潤率等。各項參數及計算方法在精算顧問的報告中有詳細闡述，由於篇幅所限並不在此一一列出。

- (二) 從精算角度而言，引入免賠額相當於在精算模型內增加一項可變因素，主要影響上述參數中的醫療索償成本和行政開支。就標準醫保保費的精算估算而言，引入免賠額會減少細額索償個案數目(個案索償額少於免賠額或與免賠額相若)和個案平均賠償淨額(由於需索償個案賠償額會扣除免賠額)，以及處理索償個案所須的行政成本(由於需索償個案數目減少)。這會有降低保費的效果。

人口政策及低收入工人的就業情況

8. 陳健波議員：主席，有評論指出，香港正面對經濟結構性轉型和產業發展失衡，以及香港人口政策欠缺妥善的就業及生活配套措施這兩大問題。據報，臨時最低工資委員會在其報告估計，將最低工資的水平訂於每小時28元，會有大約45 000人被解僱，20萬人會被減工時，預料未來有更多低技術、低知識的勞動人口因議價力低，可能面臨失業問題。就此，政府可否告知本會：

- (一) 根據政府估算，香港未來3至5年基層勞動人口的就業及失業情況為何；基層勞動人口失業率會否進一步上升；若否，政府的估算為何；若會，哪些行業、職位及年齡組羣預料會成為失業重災區，以及政府有何措施應對；
- (二) 在六大優勢產業外，政府會否發展其他產業，以開拓更多基層職位；若會，措施為何；若否，原因為何；
- (三) 政府會否考慮與企業合作，在天水圍及東涌等勞動人口密集的地方，發展需要大量勞動人手的行業(例如電話服務中心等後勤支援服務)，為當區創造更多就業及在職培訓的機會；若會，內容為何；若否，原因為何；及
- (四) 在不影響家庭團聚的前提下，政府會否檢視及評估現時的人口政策對香港的未來就業情況所造成的影響，並找出相應的預防及解決方法；若會，內容為何；若否，原因為何？

勞工及福利局局長：主席，政府一向關注基層和弱勢社羣的需要。政府立法制定最低工資，是要保障基層勞工。我們的目標是建立一個恰當的法定最低工資制度，設定工資下限，以防止工資過低，並同時確

保此舉不會嚴重損害本港勞工市場的靈活性和經濟競爭力，以及不會對弱勢工人的就業機會造成重大的負面影響。為配合法定最低工資的實施，勞工處亦會加強就業服務，全方位協助有特別需要或就業有困難的求職者。

就陳健波議員質詢的4個部分，我分項答覆如下：

- (一) 臨時最低工資委員會報告中披露的被裁減僱員及削減工時數字，只是委員會根據在諮詢期間所收集的意見，假設企業以精簡人手來抵銷30%的薪酬開支增幅下，評估職位及工時流失風險的壓力測試結果，並非確切的估計或預測。鑒於現實情況或與假設有所出入，真正的影響仍然取決於未來數年的經濟和就業情況，以及法定最低工資實施後僱傭雙方的一連串互動影響。因此，有關法定最低工資的具體影響，須待其實施後，透過進行追蹤研究才能作出分析，現階段難以為失業率作出確切的預測。至於基層勞動人口的就業情況，主要取決於其供應及需求情況，受經濟情況、人口及產業結構所影響，而法定最低工資只是其中一個因素。

勞工及福利局現時亦正進行新一輪人力資源推算工作，從宏觀的層面評估香港未來中期人力供求情況。人力資源推算預期在2011年內完成。

勞工處一直採取多元化的措施，促進就業市場的效率和空缺資訊的流通，以協助求職人士投入或重投勞動市場。針對不同背景的求職者在就業方面所面對的困難，勞工處正大力推行多項促進就業的計劃，包括中年就業計劃、工作試驗計劃、展翅青見計劃等，以提升求職人士的就業能力，並協助他們尋找合適的工作。

- (二) 政府致力發展經濟，創造就業機會，並提升勞動人口的就業能力，以改善弱勢社羣和低收入人士的生活。因此，我們一直透過基建項目和鼓勵投資，推動經濟發展。過去數年，我們積極落實十大基建、啟德郵輪碼頭、迪士尼樂園擴建等工程，又推動本土經濟和發展社會企業，為不同階層(特別是基層)人士創造了不少職位。

此外，行政長官早在2007-2008年度施政報告中提出加強與內地的聯繫，以配合國家的“十二五”規劃。為確保香港在“十二五”規劃時期能進一步發揮優勢，我們會致力提升香港的國際金融、貿易和航運及物流中心地位，強化四大支柱行業，即金融業、貿易及物流業、旅遊業和工商業支援及專業服務業，並把握內地的發展機遇，發展6項優勢產業，即檢測認證、醫療服務、科技創新、文化創意、環保產業和教育服務，為香港服務業積極開拓新市場，長遠為香港帶來新的經濟增長點，以提供更多就業機會。

- (三) 鑒於不同地區的居民有不同的需要，相關政策局及部門推行了多項以地區為本的措施和計劃，促進地區經濟發展，在地區上創造就業及在職培訓的機會，扶助弱勢社羣。

例如，房屋署天水圍公共屋邨保安及清潔服務的合約承辦商，其聘用的員工中超過八成(約1 000個)為當區居民。此外，香港房屋協會(“房協”)將於天水圍第115區發展“長者綜合社區計劃”，預計在建造期間會創造約300個就業機會；整個項目完成後，預計共可提供不少於1 200個職位。除了創造就業機會外，項目的配套設施，如酒店、護理中心及康樂設施等，也會吸引更多遊客到天水圍區，有助增加區內的商業活動，對天水圍的社會及經濟發展會帶來正面影響。至於兩個相關的短期用地發展計劃，房協預計可創造約200至300個就業機會，當中包括建造、長者服務、零售、場地管理及展覽等職位。

勞工處亦會於明年在天水圍以先導性質設立一站式就業及培訓中心，以理順、整合及加強現時由勞工處、社會福利署及僱員再培訓局提供的就業及培訓／再培訓服務。僱員再培訓局亦透過95間遍布各區(包括天水圍及東涌)的培訓機構，提供以就業為本的再培訓課程，培訓機構亦會為完成全日制就業掛鈎課程的學員提供就業跟進服務。

- (四) 香港人口政策的目標是吸納及培育優秀人才，優化人口，以推動和支持香港的長遠及持續發展。我們會繼續在教育方面投放大量資源，提升教育質素；亦會致力發展本地勞動力的培訓及再培訓，確保香港的人力資源能符合社會上不斷轉變的需要。

機動三輪車及電單車泊車位

9. **王國興議員**：主席，較早前有報道指出，有司機將機動三輪車（“三輪車”）停泊在露天私家車泊車位，並以八達通繳付泊車費後，警方仍以“三輪車不能停泊私家車泊車位”為由，要求司機將三輪車駛離，否則車輛會被拖走。報道又指雖然警方堅持司機違法，但運輸署證實，三輪車可使用私家車泊車位，事件反映出政府部門之間並未就統一三輪車使用私家車泊車位一事進行溝通，出現“烏龍”執法的情況。此外，亦有市民向本人反映，指現時的電單車泊車位不足。關於三輪車／電單車泊車位，政府可否告知本會：

- (一) 三輪車／電單車可合法停泊在哪種露天泊車位；若當中包括私家車泊車位，為何警方執法人員不准上述三輪車停泊露天私家車泊車位；
- (二) 是否知悉，按區議會分區劃分，現時全港有多少個三輪車／電單車泊車位、當中公營及私營的泊車位各有多少，以及缺乏多少個該等泊車位(以表列出)；
- (三) 過去5年，政府有否就三輪車／電單車泊車位不足進行檢討；最近一次檢討的結果的詳情為何，以及有甚麼改善措施；及
- (四) 政府會否在短期內就三輪車／電單車泊車位不足的問題進行全面檢討？

運輸及房屋局局長：主席，就質詢的4個部份，我的答覆如下：

- (一) 根據《道路交通條例》(第374章)，三輪車是指具有3個車輪的汽車，但不包括附有側車的電單車或鄉村車輛。根據《道路交通(泊車)規例》(第374C章)第5條，三輪車一般可使用供中型及重型貨車、巴士、電單車及單車以外車輛停泊的泊車位(即一般所指的“私家車泊車位”⁽¹⁾)；電單車則應在電單車泊位停泊。警方一向遵照法例進行執法，亦不時

- (1) 少數私家車泊車位基於特殊情況僅供私家車停泊，即三輪車不能停泊；該些私家車泊車位安裝了“祇准私家車”的指示牌，以便使用者辨識。沒有指明僅供私家車停泊的泊車位，可供三輪車使用。

向前線警務人員發出執法指引和提示，確保他們完全理解和準確執行相關法例。警方在今年就三輪車和電單車泊車執法向前線警務人員發出的執法提示當中，特別強調三輪車與電單車在結構上的區別，以協助警務人員準確執行法例。

(二)、(三)及(四)

截至本年9月底，已領牌的三輪車有39輛，它們可使用的公共及私營的一般私家車泊位，總數為633 600個，分區數字載於附件。由於三輪車數目較私家車泊車位少及可泊於一般私家車位內，泊車位並沒有短缺的情況。

此外，已領牌的電單車總數為37 784輛，它們可使用的公共及私營的指定泊位，總數為27 040個，分區數字載於附件。上述泊位數字並未包括其他不會構成阻礙的非指定泊車地點，例如私人車房或住宅地方，因此泊車位沒有嚴重的短缺的情況，然而，運輸署一直密切監察及檢討電單車泊車位的供求情況，並在有需要時推行適當的改善措施。署方已實施的多項措施，包括增加各區路旁電單車位的供應；容許電單車停泊在短期租約的臨時停車場內，並在入口處清晰顯示可停泊的車種及其收費；以及規定私人樓宇內必須提供一定數量的電單車泊位以盡力滿足泊車需求等。

2008年至今，全港電單車泊位總數共增加了二千五百多個。我們會繼續推行各種改善措施，包括在不影響交通安全的大前提下，盡量加設電單車泊位，改善電單車位的供求情況。

附件

三輪車及電單車的泊車位的分區數字

分區	電單車泊車位		一般私家車泊車位 [#]	
	公共	私營	公共	私營
中西區	850	330	10 900	26 900
灣仔	590	290	9 800	24 700
東區	1 070	1 160	14 900	32 800

分區	電單車泊車位		一般私家車泊車位 [#]	
	公共	私營	公共	私營
南區	510	1 060	8 000	28 500
油尖旺	1 370	230	17 800	16 000
深水埗	730	960	10 600	15 900
九龍城	960	520	13 500	35 300
黃大仙	540	1 460	6 600	13 500
觀塘	760	2 400	15 000	28 800
荃灣	520	510	11 900	21 600
屯門	520	660	10 000	27 800
元朗	280	660	11 300	24 600
北區	330	300	8 100	13 300
大埔	220	460	6 700	18 500
西貢	530	1 480	11 400	21 000
沙田	520	1 680	19 100	49 700
葵青	660	1 600	12 100	23 200
北大嶼山及離島	210	110	7 500	6 300
小計	11 170	15 870	205 200	428 400
總數	27 040		633 600	

註：

少數私家車泊車位基於特殊情況僅供私家車停泊，即三輪車不能停泊；該些私家車泊車位安裝了“祇准私家車”的指示牌，以便使用者辨識。沒有指明僅供私家車停泊的泊車位，可供三輪車使用。

推廣郵輪旅遊

10. 林健鋒議員：主席，本港正致力發展郵輪旅遊；現時郵輪抵港時除可停泊在海運碼頭外，亦可申請臨時停泊在堅尼地城招商局碼頭或葵涌貨櫃碼頭，或作中流碇泊等。隨着位於啟德發展區的新郵輪碼頭在2013年啟用，抵港的郵輪預料會增加。就此，政府可否告知本會：

- (一) 在2009年和2010年1月至今，抵港以觀光行程為主的郵輪數目分別為何，並按郵輪排水量列出分項數字，以及該等郵輪使用臨時停泊安排的次數；
- (二) 預計於2011年抵港以觀光行程為主的郵輪數目為何，並按郵輪排水量列出分項數字，以及當中預計會使用臨時停泊安排的郵輪數目為何；

- (三) 啟德發展區的新郵輪碼頭啟用後，政府會否取消現有的郵輪臨時停泊安排；如會，原因為何；政府會否考慮保留該等臨時停泊安排及增加適當的配套(例如環境美化和旅客接駁安全設施等)，以增加本港整體的郵輪泊位數目，以及滿足不同郵輪的需要；及
- (四) 政府如何利用新郵輪碼頭的優勢，進一步推動本港郵輪旅遊的發展？

商務及經濟發展局局長：主席，就質詢的4個部分，我的答覆如下：

- (一) 在2009年，抵港以觀光行程為主的郵輪數目為94航次，當中有21航次需要使用臨時停泊安排。在2010年截至10月底，此類郵輪抵港數目共有104航次，當中有24航次需要使用臨時停泊安排。上述數字以郵輪排水量分類如下：

	2009年		2010年(1月至10月)	
	5萬噸 或以下	5萬噸 以上	5萬噸 或以下	5萬噸 以上
郵輪航次 總數	87	7	99	5
臨時停泊 航次	14	7	19	5

- (二) 2011年抵港以觀光行程為主的郵輪數目預計有85航次，當中有19航次需要使用臨時停泊安排。上述數字以郵輪排水量分類如下：

	2011年	
	5萬噸或以下	5萬噸以上
郵輪航次總數	76	9
臨時停泊航次	10	9

- (三) 新郵輪碼頭大樓和第一個泊位預計在2013年年中啟用，第二個泊位的相關工程預計在2015年完成。兩個泊位都能停泊世界排水量最大的郵輪。視乎到港郵輪的排水量，兩個

泊位可靈活使用，最多可讓3艘不同排水量的郵輪靠泊，到時將大大紓緩本港郵輪泊位目前不足的情況。至於會否仍有需要作臨時停泊安排，則要按當時的實際情況而定。

- (四) 我們會繼續與各主要郵輪公司及香港旅遊發展局(“旅發局”)緊密合作，利用新郵輪碼頭的落成優勢，吸引郵輪公司調派更多郵輪到香港。我們並會透過郵輪業諮詢委員會，與旅發局及業界共同制訂策略，鼓勵郵輪公司開發更多郵輪旅遊產品。

此外，旅發局一直積極和旅遊業界及郵輪公司合作，在內地及海外市場進行宣傳推廣，吸引遊客前來香港乘搭郵輪。今年旅發局已聯同相關的國際郵輪公司及旅遊業界，在內地多個主要省市包括廣東省、上海、杭州、南京及北京等地進行宣傳。旅發局亦將參加明年3月在美國舉行的邁阿密郵輪博覽，推廣香港作為區內主要郵輪中心的地位，並會重點介紹新郵輪碼頭的最新發展。我們亦會聯同旅發局進一步探討如何加強與亞太區內其他港口的合作，盡量發揮亞太區域整體郵輪旅遊的發展潛力。

華人廟宇的管理

11. 陳淑莊議員：主席，現時，華人廟宇委員會(“委員會”)轄下的廟宇均受《華人廟宇條例》(第153章)(“條例”)監管；條例規定所有華人廟宇的收入，扣除進行傳統儀式，以及廟宇建築物及其財產的維修的開支後，其盈餘可撥入華人慈善基金。然而，據悉近日不少華人廟宇透過興建及售賣靈灰龕位獲得巨額收入，但未有按法例規定，將收益撥入華人慈善基金。就此，政府可否告知本會：

- (一) 委員會有否定期要求每間華人廟宇向它呈交任何形式的財務報表或紀錄，以監察各廟宇的財政狀況；若有，詳情為何；若沒有，政府和委員會有否訂立政策，監管每間廟宇的財政管理；若有訂立政策，詳情為何；若沒有政策，原因為何；
- (二) 過去5年，每年每間華人廟宇的總收入、傳統儀式開支、維修保養費用、其他營運開支、盈餘及撥入華人慈善基金的數額為何；

- (三) 鑒於據悉近日不少華人廟宇均有興建靈灰龕位作售賣用途，而該等活動明顯與法例所指在華人廟宇進行信奉神明、與靈界溝通或占卜的活動，以及廟宇運用收入可進行的活動無關，政府有否按照條例跟進和調查有關個案，以確保廟宇按照法例的規定運作；若有，詳情為何；若沒有，原因為何；及
- (四) 政府會否考慮檢討條例，並作出適當的修訂，以確保條例配合現代香港社會的需要；若會，有關的工作計劃和時間表為何；若不會，原因為何？

民政事務局局长：主席，

- (一) 現時，委員會直接管轄25間廟宇，這些廟宇的帳目由委員會秘書處負責擬備。根據《華人廟宇基金規例》(香港法例第153A章)的規定，上述25間直轄廟宇的收入，須撥入華人廟宇基金，華人廟宇基金的整體帳目每年經由審計署署長審計。由於特區政府尊重宗教組織的自主，委員會無意直接監管其他華人廟宇的運作。
- (二) 附表一列載過去5年25間直轄廟宇撥入華人廟宇基金的款額。附表二列載過去5年華人廟宇基金資助本地賀誕活動及傳統儀式、支付廟宇的維修費用、營運開支、盈餘及撥入華人慈善基金的數額。
- (三) 有一些廟宇會提供靈灰安置的設施。監管提供骨灰龕位的安排，並非條例賦予委員會的權責。若有不合乎其他相關法例或土地契約條款的個案，可交由相關部門進行調查和跟進。
- (四) 為制訂配合社會需要的監管骨灰龕政策和機制，政府當局已進行公眾諮詢。而民政事務局也會不時檢討條例，以促使條例合乎現今社會需要。

附表一

委員會25間直轄廟宇撥入華人廟宇基金的款額

(單位：港元)

	2005-2006 年度	2006-2007 年度	2007-2008 年度	2008-2009 年度	2009-2010 年度
沙田車公廟	13,552,003	15,408,660	13,021,583	14,241,421	13,286,635
鴨脷洲洪聖廟	91,974	80,481	155,779	156,255	189,172
長洲洪聖廟	4,493	172,393	38,646	5,552	4,626
聯合道侯王廟	370,310	272,460	134,485	68,728	62,167
大澳侯王廟	41,903	34,356	40,116	36,245	38,148
鴨脷洲觀音廟	180,353	197,623	185,359	251,916	234,678
紅磡觀音廟	5,926,576	5,974,705	7,073,980	7,228,637	8,924,106
大坑蓮花宮	2,398,777	2,307,046	2,758,549	2,934,619	3,036,592
深水埗關帝廟	26,325	19,996	27,559	36,491	274,744
長洲北帝廟	165,831	1,444	184,661	232,305	248,934
鶴園角北帝廟	276,237	386,026	499,785	239,530	322,435
灣仔北帝廟	146,915	312,549	154,140	107,385	303,209
深水埗三太子及 北帝廟	210,973	222,671	257,713	188,990	221,046
筲箕灣城隍廟	369,577	474,247	600,501	596,476	804,334
香港仔天后廟	458,229	517,628	551,093	641,829	669,427
茶果嶺天后廟	209,386	215,245	277,987	297,875	300,984
下鄉道天后廟	254,532	306,214	314,756	325,559	197,004
坪洲天后廟	32,644	29,959	48,730	31,777	35,023
佛堂門天后廟	669,537	519,733	667,131	624,644	496,841
筲箕灣天后廟	410,215	535,636	710,879	846,822	857,350
深水埗天后廟	235,987	360,081	433,506	563,435	648,821
筲箕灣譚公廟	449,313	454,481	566,303	612,904	733,853
黃泥涌譚公及 天后廟	34,705	145,607	162,853	176,226	182,894
亞公岩玉皇宮殿	10,067	9,355	4,755	5,819	20,733
熨波洲大王爺廟	0	0	0	0	0
總計	26,526,860	28,958,596	28,870,850	30,451,438	32,093,757

附表二

(單位：港元)

	2005-2006 年度	2006-2007 年度	2007-2008 年度	2008-2009 年度	2009-2010 年度
華人廟宇基金資助本地賀誕活動及傳統儀式支出	739,104	384,000	2,835,870	2,264,199	244,000
華人廟宇基金支付的維修費用	15,503,503	8,190,266	3,634,414	11,083,973	10,112,246
華人廟宇基金支付的營運開支	2,640,206	2,635,141	2,943,830	4,094,733	4,267,685
華人廟宇基金盈餘 ⁽¹⁾	24,875,014	174,251,932	46,818,819	88,498,677	24,512,902
華人廟宇基金撥入華人慈善基金數額	5,043,581	4,343,494	5,477,935	6,268,778	5,690,070

註：

(1) 華人廟宇基金的盈餘包括基金各類收入，例如投資收入

規管信貸資料服務機構

12. 梁國雄議員：主席，有市民向本人投訴，指一間專門為銀行及財務機構提供個人信貸資料的個人信貸資料服務公司曾將有關他的錯誤個人資料向銀行提供，導致他向銀行申請貸款時被拒絕。同時，更有市民向本人投訴，該公司保留及／或向銀行及財務機構提供一些市民超過7年的信貸紀錄，因而違反了《個人信貸資料實務守則》（“《守則》”）的規定。就此，政府可否告知本會：

- (一) 除了個人資料私隱專員（“私隱專員”）發布《守則》規管個人信貸資料外，現時政府有否對個人信貸資料服務機構（“服務機構”）作出規管；若有，如何規管及其範圍為何；若否，原因為何；

- (二) 現時香港金融管理局(“金管局”)有否規管銀行及財務機構如何接納、依賴及使用服務機構所提供的個人信貸資料；若有，如何規管及其範圍為何；若否，原因為何；及
- (三) 是否知悉，過去3年，私隱專員或金管局有否定期調查服務機構有否保留或發放市民超過7年的任何信貸或其他紀錄；若有定期調查，每隔多久進行定期調查一次；若沒有定期調查，原因為何？

財經事務及庫務局局長：主席，政府當局對質詢的答覆如下：

- (一)及(二)

認可機構(包括持牌銀行、有限制牌照銀行及接受存款公司)及信貸資料服務機構，在收集、持有、處理或使用客戶個人信貸資料時，均須遵守《個人資料(私隱)條例》(“條例”)，以及由私隱專員發出的相關守則及規定。

鑒於上述的規定和保障個人資料私隱的重要性，金管局於2005年1月發出“透過信貸資料服務機構共用個人信貸資料”的指引(“指引”)，列明認可機構必須制訂清晰和全面的政策及程序，以確保它們和其員工能夠遵守這些保障個人資料私隱的規定。指引並列明認可機構在有關資料的保密、準確性、保存時間、切合需要及恰當使用等方面須遵守條例及《守則》的要求。

在聘用信貸資料服務機構方面，指引要求認可機構須與信貸資料服務機構簽署正式合約，當中須訂明該信貸資料服務機構擁有有效的監控制度，以確保其運作符合條例及《守則》。金管局會監察認可機構是否有設立適當的政策和程序，以保障客戶的個人資料私隱，若發現任何不符合指引的情況，金管局會作出跟進。

- (三) 《守則》建議信貸資料服務機構，作為良好的行事方法，應聘用由私隱專員核准的獨立循規審核人，定期進行循規審核。循規審核涵蓋信貸資料服務機構提供個人信貸資料服務的方法，以及該機構為遵守條例及《守則》的規定所採取的措施是否充分及其有效程度。《守則》的規定包括

個人信貸資料的保存時間，而保存期視乎有關資料的性質和情況而有所不同。循規審核報告須呈交私隱專員考慮及／或評論。本港兩間信貸資料服務機構均有定期向私隱專員提交循規審核報告供私隱專員考慮及／或評論。

在2010年，私隱專員行使他在條例第36條下的權力，對一間信貸資料服務機構的個人資料系統進行視察，以審查及評估其遵從《守則》規定的情況。私隱專員目前正撰寫調查報告，稍後會向公眾發表報告。

透過教育局大量購買助聽器

13. 葉偉明議員：主席，教育局自2005年起，將向有需要的聽障學童派發助聽器及維修助聽器的服務外判。本年8月，教育局增加撥款500萬元，為全港約1 500名聽障學童每人購置多一部助聽器。不過較早前有報道指出，自教育局將上述服務外判後，部分學童只能使用由外判商提供的指定型號的助聽器，有使用過這些助聽器的學童的家長投訴，助聽器除未能有效改善學童不同的聽障問題外，更因為質素參差（例如有助聽器因損壞而需要每個月維修數次），影響學童的學習進度。就此，政府可否告知本會：

- (一) 自2005年至今，向教育局申請提供助聽器的學童共有多少人；該數目佔現時全港患有聽障的學童總數的百分比為何；每年服務的學童的新增人數有多少；以及該等學童就讀的班級及男女比例分布情況為何；
- (二) 教育局在進行相關外判服務招標時，有沒有一套標準；若有，詳情為何；若否，原因為何；當局是否以單一招標的形式去挑選有關的外判供應商；在招標過程中是否只以“價低者得”作為唯一或主要的選擇條件；
- (三) 當局在接受學童申請這項支援服務時，曾否為他們進行個別詳細檢查，以助他們配備合適的助聽器；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (四) 在上述計劃下，當局是否強制學童只能選擇指定型號的助聽器；當局有否對外判供應商供應的助聽器進行專業測試以確保質素；當學童的現有助聽器需要維修時，當局會否

向學童提供多一個助聽器作替換，令他們的學習進度不會因更換助聽器而受影響；若否，當局為何不為聽障學童提供一個後備助聽器；及

- (五) 當局有否考慮在未來數年推行這個計劃時，以其他的形式(例如資助券或實報實銷的形式)，讓聽障學童的家長選購助聽器時，能有多些選擇？

教育局局長：主席，

- (一) 現時全港有5 866名患有不同程度聽障的學童，當中有1 695名(約30%)經聽力學家評估為需要使用助聽器，其餘4 171名學童的聽障屬輕微，並不需要佩戴助聽器，教育局會安排所有聽障學童(包括暫不需要佩戴助聽器的學童)接受定期聽力覆檢，並會為學校提供聽力報告，讓學校在學習上為他們提供適當的支援。

由2005-2006學年至2009-2010學年每年服務的新個案學童人數，以及就讀班級及男女比例分布情況見附件。

- (二) 教育局按政府的物料採購程序指引，透過公開招標形式去挑選合適的助聽器供應商。有關的招標文件會詳列我們的要求，例如助聽器的款式必須有耳內式、耳背式、袋裝式及骨骼傳導式的選擇；規格上需要為全數碼及提供適當功率供不同聽障程度的學童使用；助聽器的調校會跟從一套國際標準及採用真耳量度(即量度助聽器實際在耳朵與聲學輸出的表現)和以量度聽力閾的提升值等客觀方法評估助聽器的表現等；相關服務方面，我們要求供應商為聽障學童提供不限次數的聽力覆檢及諮詢、為助聽器提供連工包料的維修及於維修期間安排借用助聽器、提供適當的服務地點和時間等；同時，聽力學家必須擁有聽力學碩士資格及不少於2年的相關經驗；供應商需購備專業保險、必須接受教育局要求的監察措施等。甄選投標商時，教育局確保其建議書完全符合這些規定後，才會考慮價格。

- (三) 目前醫院管理局及衛生署為新生嬰兒及小一學童提供聽力普查測驗，然後把已確診有持續聽障的兒童轉介給教育局作進一步的評估及跟進。在收到轉介後，教育局的專業人

員會約見有關的兒童及其家長，就兒童的聽力及有關的問題進行評估及輔導，範圍包括聽障程度、聽障性質、溝通策略、復康建議及所需支援等。倘若兒童需要使用助聽器來改善聽力，在徵得家長同意後，我們會安排他們到外判服務供應商接受助聽器驗配及跟進服務。供應商的聽力學家須根據與本局簽訂的合約要求，就個別學童的聽力情況，向家長解釋所需助聽器的款式、功率及功能等技術要項，並按專業程序為其子女驗配助聽器，以及就助聽器的使用及效能提供諮商。

- (四) 在招標文件中，我們已要求供應商提供不同款式及功率的助聽器給不同聽障程度的學童使用。供應商除了需提供袋裝式及耳背式助聽器各一款給任何聽障程度的學童使用外，如學童的聽障程度屬輕微至中度嚴重，供應商另需提供耳內式助聽器供選擇；對聽障程度屬嚴重及深度的聽障學童，供應商更需提供大功率的助聽器。本局的聽力學家會就供應商提供的助聽器的型號進行審核，確保其規格符合標書的要求，在款式及聲頻反應上能符合聽障學童不同的聽力需要。在驗配助聽器時，供應商須嚴格遵從一套由教育局擬訂的驗配準則，包括真耳量度和佩戴助聽器前後的聽力閾值的提升是否達到目標值等。

供應商須為每一名接受其驗配助聽器服務的學童向教育局提交報告，讓本局監察供應商有否提供合適的助聽器、有關成效及服務質素。本局亦經常與供應商保持密切的聯絡及進行定期會議，並安排職員到有關的服務中心巡視，以監察及檢討服務的質素和進度。同時，本局會邀請家長於接受外判服務後，填寫服務調查問卷，從而讓本局從用家的角度瞭解及監察供應商的服務質素。自2005年至現在，本局共收集了約830份服務調查問卷，當中約90%對整體服務表示“滿意”或“非常滿意”，9.7%的評分為“普通”，至於其餘極少數表示“不滿意”的個案，主要有關供應商的服務態度和為家長提供的資訊不夠清晰等，我們已與有關的供應商作出跟進和改善。

我們為聽障學童安排外判服務時，會提醒家長如發現助聽器未能發揮應有的效能時，應帶同其子女返回服務供應商接受相關服務，服務供應商會覆驗聽障學童的聽力及調校其助聽器，並為助聽器提供連工包料的檢修及保養。若維

修助聽器的時間多於一個工作天，供應商需要為有關學童安排借用助聽器。

- (五) 就提供助聽器及相關服務的模式，包括向家長派發現金券等，教育局曾在不同場合與家長代表進行溝通。我們從專業角度考慮，認為現行的措施(即通過政府集體採購，為有需要的聽障學童提供適合他們的助聽器)符合聽障學童的利益，這做法不單免除家長到處選購助聽器帶來的不便，同時亦可較有效地監控助聽器和相關服務的質素。事實上，教育局一直根據聽障學童的需要和助聽器的科技發展，不時檢討及提升助聽器的規格和相關服務的水平，以確保助聽器／服務符合聽障學童的需要。再者，一般家長並沒有相關的專業知識去判斷那些助聽器最能切合其子女的需要，容易在其他家長及供應商的影響下，非必要地購買價格昂貴的助聽器。

我們會繼續留意助聽器的發展及市場供應情況，考慮進一步提升助聽器的規格和選擇，並以開放的態度聽取家長的意見。

附件

2005-2006學年至2009-2010學年
教育局為新個案提供助聽器的數字
(按學年、班級及性別)

		學年														
		2005-2006			2006-2007			2007-2008			2008-2009			2009-2010		
性別 班級	女	男	合計	女	男	合計	女	男	合計	女	男	合計	女	男	合計	
	學前	28	37	65	21	20	41	23	43	66	36	46	82	15	30	45
小一	4	2	6	6	13	19	5	3	8	2	6	8	1	2	3	
小二	1	1	2	4	8	12	4	7	11	6	4	10	3	3	6	
小三	0	3	3	6	10	16	3	3	6	3	3	6	0	2	2	
小四	0	3	3	6	5	11	4	1	5	1	2	3	2	3	5	
小五	2	0	2	4	6	10	7	1	8	1	5	6	2	3	5	
小六	4	1	5	2	3	5	3	6	9	1	2	3	3	2	5	

		學年														
		2005-2006			2006-2007			2007-2008			2008-2009			2009-2010		
性別 班級	女	男	合計	女	男	合計	女	男	合計	女	男	合計	女	男	合計	
	中一	3	5	8	7	6	13	3	1	4	0	6	6	1	4	5
中二	2	3	5	5	4	9	2	0	2	2	1	3	3	2	5	
中三	2	1	3	1	4	5	3	2	5	2	0	2	4	3	7	
中四	2	1	3	3	2	5	1	2	3	5	1	6	2	1	3	
中五	2	0	2	4	6	10	1	1	2	0	2	2	1	3	4	
中六	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
中七	0	0	0	2	0	2	0	2	2	0	0	0	0	0	0	
合計	50	57	107	72	87	159	59	72	131	59	78	137	37	58	95	

註：

2009-2010學年的新個案數字減少並不是該年度實際接受服務的聽障學童減少，而是因為在該學年尾政府決定由2010-2011學年開始改善提供助聽器的安排，於是將有關的新個案撥入下一學年處理。

政府在香港鐵路有限公司的持股量

14. 陳茂波議員：主席，政府於2000年立法會通過前地下鐵路公司（“地鐵公司”）（現稱“香港鐵路有限公司”（“港鐵”））上市的條例草案時表示，“政府最少會有二十年繼續作為該公司的最大股東”，股權和表決權不低於50%。當局又稱，如果有意減低在該公司的股權至低於50%，“政府須要有信心公司在釐定地鐵票價的時候，必會充分考慮乘客對票價的接受程度和公眾利益”。當局在兩鐵合併時，亦表明地鐵公司上市公司的身份維持不變。現時政府在港鐵的持股量有約77%，但環顧本港的藍籌上市公司，其大股東持有僅三成多四成股權，就足以控制該等公司。就此，政府可否告知本會：

- （一）有否評估現時政府在港鐵的持股量是否合適；如評估的結果為是，理據為何；如評估的結果為否，原因為何，以及有何行動去糾正；
- （二）當局有否研究政府在港鐵的持股量，與港鐵票價之間的互相影響程度；如有，詳情為何；如否，原因為何；有否評估現時適用於港鐵的票價調整機制，可否做到當局所指“當

局須要有信心公司在釐定地鐵票價時，必會充分考慮乘客對票價的接受程度和公眾利益”，以及政府是否已具備減持港鐵持股量的條件；如否，當局將會就該票價調整機制作出甚麼調整，以致它能充分考慮乘客對票價的接受程度和公眾利益；及

- (三) 鑒於港鐵上市至今已10年，已過了當局指政府最少會有20年作為該公司最大股東的一半時間，當局有否就此開展研究，部署如何有序地減持在港鐵的持股量；如有，詳情為何；如否，原因為何？

財經事務及庫務局局長：主席，

- (一)及(三)

政府於2000年推行地鐵公司(現稱港鐵)私有化時，曾承諾在私有化後的最少20年內會繼續作為該公司的主要股東，持有該公司的股權及投票權不少於50%。有關承諾反映政府對持續發展鐵路系統的承諾，亦可以向本地及海外投資者，以及信貸評級機構顯示政府有決心支持該公司繼續為香港提供優質鐵路服務及擴展運輸基礎設施。政府認為現時在港鐵持股量為76.8%是合適的。政府會繼續留意市場狀況，顧及當時就地鐵公司私有化所作的承諾，檢視政府在港鐵的持股量。

- (二) 運輸及房屋局指出，港鐵現時是按與綜合消費物價指數變動、運輸業名義工資指數變動及生產力因素掛鈎的方程式，釐定票價調整幅度。這個客觀及具透明度的票價調整機制是在兩鐵合併時在立法會經過廣泛討論後制訂的，由2007年12月2日兩鐵合併後起生效。採用一個客觀及具透明度的票價調整機制，是政府在商討兩鐵合併時，設定的5個範疇之一。經過與政府詳細商討後，港鐵同意放棄其票價自主權，改為採用一個直接驅動方式的票價調整機制。在該票價調整機制下，綜合消費物價指數變動及工資指數變動都是政府統計處公布的資料。生產力因素是雙方預先議定的數值。票價調整機制採用了綜合消費物價指數，亦已反映了香港宏觀的經濟狀況及某程度上市民的負擔能力。

就政府在港鐵的持股量而言，正如上述第(一)部分表示，現時的持股量切合政府就地鐵公司私有化時所作的承諾。

實施法定最低工資前檢討支援計劃的入息限額

15. 李慧琼議員：主席，臨時最低工資委員會建議將本港首個法定最低工資水平訂於每小時28元，政府會於明年5月1日實施。按照這個時薪水平，若一個二人家庭的全部成員均領取最低工資，便可能因超過11,660元的公共租住房屋(“公屋”)輪候冊入息限額而不能申請入住公屋。此外，有子女的基層家庭的總收入亦可能會在最低工資生效後超出領取全額學校書簿津貼的入息限額。就此，政府可否告知本會，會否趕及在法定最低工資生效前，全面檢討相關政策，以確保基層家庭不會因最低工資的實施而被剝削申請各項支援計劃的機會；若會，涉及哪些政策，以及詳情及時間表為何；若不會，原因為何？

勞工及福利局局長：主席，政府立法制定最低工資，是為了保障基層勞工。我們的目標是建立一個恰當的法定最低工資制度，設定工資下限，以防止工資過低，並同時確保此舉不會嚴重損害本港勞工市場的靈活性和經濟競爭力，以及不會對弱勢工人的就業機會造成重大的負面影響。

法定最低工資是僱員個人因工作而從僱主獲得的報酬下限；政府一些設有入息限額的福利計劃，則是政府為有特定需要人士提供的援助，經費一般來自公帑。兩者的目的和性質並不相同，因此不宜混為一談。

在公屋輪候冊方面，其入息限額是以住戶開支為計算基礎。香港房屋委員會每年均會按照既定機制及以最新數據檢討有關限額，以切合社會經濟狀況最新的變化。而“學校書簿津貼計劃”設有入息審查，以申請人的家庭全年總收入及家庭成員人數計算“調整後家庭收入”，按此釐定申請人獲得資助的資格及幅度。資助幅度的收入上限會每年根據政府統計處甲類消費物價指數的變動作調整。政府會繼續監察計劃的運作，務求能為清貧學生提供適切的支援。

實施法定最低工資的具體影響，要在法例實施一段時間後才能作出評估。政府會密切留意實施法定最低工資後的影響，以考慮是否需要作出應對措施。

檢討《稅務條例》第39E條的實施情況

16. 林大輝議員：主席，關於財經事務及庫務局局長(“局長”)於本年11月24日就本人的口頭質詢所作出的答覆，政府可否告知本會：

- (一) 會否全面公開稅務聯合聯絡小組(“小組”)就檢討《稅務條例》(第112章)第39E條(“第39E條”)的實施情況而提交的報告，以及當局與小組之間的相關來往信件和文件；如會，何時公布；如否，原因為何；
- (二) 鑒於局長表示，“據我們理解，不少香港企業在內地加工貿易升級轉型時，已選擇以注資方式把機械及工業裝置的擁有權轉至新成立的內地企業”，政府有否數據顯示上述“不少香港企業”的數目；如有，詳情為何；如否，局長根據甚麼客觀事實得出有關理解；
- (三) 鑒於局長表示，“部分香港企業以租賃形式向內地新成立的企業提供機械及工業裝置，有關租金收入屬內地的應課稅利潤，須繳交內地的營業稅和所得稅”，但香港企業向加工企業提供機械及工業裝置生產自行出售的貨物，並沒有存在收取租金的情況，為何當局可將此理解為“租賃”；
- (四) 鑒於局長表示“在‘進料加工’下免費租用予內地企業的機械及工業裝置，我們擔憂如果按照部分企業的要求，為該等機械及工業裝置在香港提供折舊免稅額，可能被視為鼓勵轉讓定價”，但經濟合作與發展組織和香港稅務局對於轉讓定價的問題均有特定指引處理，局長基於甚麼理據支持上述擔憂；
- (五) 鑒於根據稅務上訴委員會個案D37/01及D60/06，該委員會裁定納稅人的稅務責任應按本地法例決定，而不應考慮外地稅務機關是否有稅收流失，為何局長提出其他稅收管轄區(包括內地)的徵稅權利的問題；
- (六) 鑒於根據《稅務條例》第16條，為產生應課稅利潤而招致的一切支出及開支，均須予扣除，有否評估用於產生應課稅利潤的機器設備，只因為是在境外使用而不能享有折舊免稅額，是否違反“稅務對稱”及《稅務條例》第16條規定開支扣除的基本原則；如否，原因為何；

- (七) 有否評估，當局拒絕改善第39E條對工商業、社會就業和經濟發展帶來甚麼影響，以及本港企業因減少投資機械及工業裝置而引致生產力和競爭力下降，繼而導致盈利減少，對政府帶來的稅收損失是否比局長指“放寬第39E條”帶來的稅收減少為大；如有評估，詳情為何；如沒有評估，原因為何；
- (八) 鑒於業內人士要求當局恢復遵循第39E條的立法原意，只針對打擊售後租回和槓桿租賃的避稅安排，為何當局將此理解為“放寬”第39E條；
- (九) 當局會否就在本年11月24日答覆質詢的內容再諮詢工商業界、會計界及稅務專家等界別的意見；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (十) 會否考慮召開業界聯席會議，邀請本港四大商會、中小型企業商會、會計及核數師行和稅務專家等代表共同商議處理執行第39E條的方法；如會，詳情為何；如否，原因為何？

財經事務及庫務局局長：主席，

- (一) 我們感謝小組就《稅務條例》第39E條進行研究，並提出建議。在獲得小組同意後，我們已向立法會財經事務委員會提交小組的報告和政府就小組的報告所作出的回覆，以供參閱。
- (二) 我們從廣東省有關當局得悉，不少香港企業在內地加工貿易升級轉型時，已選擇以注資方式把機器及工業裝置的擁有權轉至新成立的內地企業，惟廣東省有關當局並沒有相關數據。
- (三)至(六)

根據《稅務條例》第16條和其他相關條文，納稅人扣除規定的開支費用的先決條件，是有關開支必須用於產生應課稅利潤，這與“稅務對稱”原則是一致的。正如我們已多次

向立法會指出，在“進料加工”下，香港企業與內地企業是買家與賣家的關係，在香港的應課稅利潤是源自其買賣貨品的貿易活動。由於有關內地製造活動的利潤並不屬於香港企業，在“地域來源徵稅”原則下，香港稅務局不會向香港企業徵收與內地製造活動有關的利得稅。而在“稅務對稱”的原則下，香港企業亦不會就只用於內地製造活動的機器及工業裝置獲提供折舊免稅額。

我們在本年11月24日回覆林大輝議員的口頭質詢中，已清楚指出國際社會對關聯企業在跨境貿易中所涉及的轉讓定價問題的關注，以及各地稅務機關對此問題的取態。鑒於香港企業與內地企業在很多情況下均屬關聯企業，因此我們在考慮應否放寬第39E條時要格外小心，以免令人聯想到我們是否作出一些有違“獨立交易”原則的舉措，變相鼓勵各地稅務機關均不接受的轉讓定價安排。

稅務上訴委員會個案D37/01及D60/06均是薪俸稅下與應課稅收入來源有關的上訴案件，與第39E條無關。

(七)至(十)

我們在去年11月25日回覆林大輝議員的書面質詢中，已詳細解釋第39E條由1986年訂立至1992年修訂的演變過程。現時第39E條的適用範圍已超越“售後租回”和“槓桿租賃”這兩種安排，並涵蓋任何形式的租賃安排。因此，把免費提供予內地企業使用的機器及工業裝置從第39E條的適用範圍中剔除，會涉及放寬該條文的約束範圍，這將會影響反避稅條文的完整性。

我們一直就是否有空間放寬第39E條進行研究，但由於涉及的問題複雜，我們需要小心研究。在研究過程中，我們已考慮工商業界、會計界及稅務專家就此課題提出的意見。正如我們在本年11月24日回覆林大輝議員的口頭質詢中指出，我們所作出的每項政策決定都必須以香港整體利益和廣大納稅人的福祉為依歸。我們的檢討結論是認為沒有足夠理據放寬現時第39E條的限制。

香港旅遊發展局就旅行社的廣告及宣傳費提供贊助

17. 謝偉俊議員：主席，香港旅遊發展局(“旅發局”)每年舉辦多項大型推廣活動，藉以吸引旅客來港。關於旅發局在舉辦該等活動時向本港旅行社提供的贊助，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 旅發局曾否贊助本港任何旅行社的廣告或宣傳費(包括在本港及海外刊登及播放宣傳廣告)；如有，過往3年旅發局有哪些推廣活動涉及類似贊助、每年動用多少政府撥款贊助本港旅行社的廣告費、所有曾獲廣告贊助的旅行社名稱及贊助款額為何；
- (二) 鑒於據報，有旅發局職員指出，2009年旅發局首辦“夏日流行音樂節”時，僅贊助一間旅行社在海外刊登廣告的一半廣告費，其他旅行社連爭取的機會也沒有，安排涉嫌違反公平、公開和公正的原則，當局有否徹查及跟進該個案；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (三) 旅發局贊助旅行社廣告費的原因為何；
- (四) 旅發局有否既定程序處理申請和審批上述贊助費；如有，詳情為何；旅發局有否準則，以確保公平、公正和合理地批出贊助費；
- (五) 有否定期透過公開及適當途徑，向外公布上述贊助費的開支；如有，詳情為何；如沒有，原因為何；及
- (六) 有否公布第(四)部分的程序及準則，讓全港旅行社知悉需在甚麼情況下和按甚麼程序申請贊助費；如有，詳情為何；如沒有，原因為何？

商務及經濟發展局局長：主席，就質詢的6個部分，我的答覆如下：

- (一) 旅發局在舉辦大型項目及活動(例如美酒佳餚年、香港節慶年等)時，一直以來都會夥拍業界進行推廣工作，以吸引更多遊客參加這些活動。合作推廣的形式包括合資刊登廣告、製作宣傳刊物等。

過往3年，旅發局在與本地業界合作推廣方面的開支如下：

	2007-2008 年度	2008-2009 年度	2009-2010 年度
開支	45,800元	68,000元	325,000元*

註：

* 在2009-2010年度，旅發局首次舉辦“香港美酒佳餚年”大型活動，需要加強與本地不同業界合作推廣，向消費者及遊客廣泛宣傳，因此相關開支較前兩個年度增加。

其間，旅發局曾與7家旅行社進行合作推廣，並就有關的合作推廣項目簽訂正式合作協議，當中的保密條款，列明除非雙方同意，否則不能公布與合作相關的任何資料。旅發局已分別徵詢了該7家旅行社，他們均不同意公開其名稱及合作協議內的其他資料。

- (二) 旅發局一貫歡迎所有業界就旅發局的活動提出合作建議。就2009年的“夏日流行音樂節”而言，根據旅發局的回覆，當時只有1家本地旅行社就此項活動向旅發局提出合作建議。旅發局強調曾就上述合作項目進行調查，認為當中不涉及違規情況，而審批過程亦符合旅發局既定的財務政策及程序。
- (三) 旅發局希望借助業界夥伴的宣傳及銷售網絡，將旅發局活動的信息直接傳遞到更多旅客，推動他們前來香港旅遊。
- (四) 一直以來，旅發局每年均舉辦“香港旅業展望”簡報會，向本地所有業界、團體和公司介紹來年的工作計劃，並歡迎他們與旅發局合作進行推廣。旅發局收到業界的合作建議後，會考慮有關建議能否配合旅發局的推廣策略及目標，以及是否有助擴大旅發局推廣工作的成效，以達到宣傳香港及鼓勵旅客購買香港遊產品的目的。如果業界的建議符合這些條件，旅發局會按現時的財務政策及程序進行審批，當中包括按既定的合作金額審批權限，由局內主管級職員批出合資金額，然後與業界訂立正式合作協議，落實執行有關合作項目。

- (五) 自2008年起，旅發局每年均會向立法會經濟發展事務委員會提交來年的工作計劃及建議推廣預算，有關預算按不同策略重點分類，當中有關“與旅遊業界加強合作”的建議開支，已經包括了與本地業界合資推廣項目的部分。現時旅發局年報內的年度財務報表中，並沒有分項列出與本地業界合資推廣項目的開支，旅發局會考慮日後如何公布這方面的資料。
- (六) 旅發局為了加強現行與業界的合作機制，除了透過上述每年的“香港旅業展望”簡報會外，也計劃利用將於明年年初推出的全新旅業網(PartnerNet)，邀請業界就年內不同的推廣項目提出合作建議。旅發局並會整理有關合作的申請和審批程序及準則，透過發放電郵及上載於旅業網等方法，告知本地所有業界。旅業網是旅發局為本港及各客源市場的旅遊業界開設的免費網上平台，載有旅發局各項推廣活動、與旅遊業相關產品及香港的最新資料，方便業界推銷香港。

專責處理大廈滲水的聯合辦事處

18. 甘乃威議員：主席，就屋宇署與食物環境衛生署成立以專責處理大廈滲水的投訴及查詢的聯合辦事處(“聯辦處”)的工作，政府可否告知本會：

- (一) 聯辦處由成立至今，每年共接獲多少宗投訴及查詢個案，並按區議會分區列出分項數字；
- (二) 聯辦處由成立至今，每年完成處理的投訴及查詢個案的數目為何；在完成處理的投訴個案中，已成功找出滲水來源的個案數目，已進行維修工程但未能停止滲水情況的個案數目，以及已進行維修並停止滲水情況的個案數目分別為何，並按區議會分區列出分項數字；在完成處理的個案中，需時最長及最短分別為多少，以及完成處理每個個案平均需時多少；
- (三) 聯辦處由成立至今，共累積多少宗投訴及查詢個案仍未完成處理，其內容分類為何，其中有多少宗涉及需要查證滲

水來源，平均每宗需查證滲水來源的個案的等候時間及最長的等候時間為何，並按區議會分區列出分項數字；

- (四) 第(三)部分的分區累積個案中，曾經處理但問題重複出現的個案數目為何；
- (五) 聯辦處由成立至今，有多少人手處理有關投訴及查詢的個案；及
- (六) 聯辦處有否檢討在處理滲水投訴的個案時所出現的困難或瓶頸情況，以及有否研究如何可更有效及更快處理大廈滲水問題，使滲水情況盡快停止？

發展局局長：主席，正如申訴專員在2008年發表的《有關滲水投訴的處理直接調查報告》中指出，在私人物業出現滲水情況，基本上是樓宇管理和維修問題，主要應由業主負責。然而，若滲水問題造成衛生滋擾、影響樓宇結構或浪費食水，政府便會透過考慮行使有關條例下的權力介入。基於上述原則，食物環境衛生署及屋宇署於2006年成立聯辦處，處理涉及上述問題的滲水個案。

就質詢的各個部分，現答覆如下：

- (一) 聯辦處並無有關已接獲的查詢個案數字的統計。就聯辦處由成立至2010年7月底每年所接獲的投訴個案數字如下(聯辦處沒有備存按區議會分區的分項統計數字)：

	由成立至 2006年年底 ⁽¹⁾	2007年	2008年	2009年	2010年 (至7月底)
全港 總數	14 041	17 405	21 717	21 769	16 338

註：

- (1) 由於聯辦處各分區辦事處於不同時間成立，故此在本答覆中所有有關各分區辦事處至2006年年底所收到或已處理的個案數字均可包括多於或少於1年的數據。
- (二) 目前聯辦處對滲水源頭調查有既定的標準及規定。根據過往經驗，部分滲水投訴個案由於不涉及衛生滋擾、樓宇結

構安全或浪費食水，並不屬於聯辦處法定權力跟進的範圍，亦有部分個案涉及虛報、滲水已經停止或投訴人撤銷投訴等。就上述情況而言，聯辦處會將該類個案甄別為不予調查的個案，並不會對個案的滲水源頭作出調查。

聯辦處並無有關已處理的查詢個案數字的統計。下表分別列出聯辦處由成立至2010年7月底每年完成處理、被甄別為符合上述條件而需要聯辦處調查滲水源頭，以及在調查後能成功找出滲水來源的投訴個案數字。聯辦處沒有備存按區議會分區的分項統計數字，以下數字為全港總數：

	由成立至 2006年年底	2007年	2008年	2009年	2010年 (至7月底)
完成處理 的投訴個 案 ⁽²⁾	8 410	13 375	16 708	18 237	12 124
需要調查 滲水源頭 的個案	4 050	7 025	9 564	10 122	6 010
獲查明滲 水源頭的 個案	2 272	3 246	4 476	4 813	2 453

註：

- (2) 由於從接獲投訴至完成處理個案之間，會相隔一段時間，因此在某年所處理的投訴未必全部是在該年內所接獲的投訴。

聯辦處並無上述個案在維修方面及之後的具體情況的資料。一般而言，若滲水問題造成衛生滋擾、影響樓宇結構或浪費食水，聯辦處及有關政府部門會分別根據《公眾衛生及市政條例》(第132章)、《建築物條例》(第123章)及《水務設施條例》(第102章)要求業主進行維修。若滲水情況持續，該處會適當地對個案作出跟進，例如採取執法行動。

聯辦處人員要成功進入私人處所進行多項測試，以確定滲水源頭，有關業主／住戶的合作至為重要。由於每個個案的情況不同，調查所需的時間亦有所差別。倘若得到有關

人士的充分合作，聯辦處一般可於約130天(90工作天)內完成調查。但是，由於許多個案須要反覆與投訴人安排時間進行實地視察及取得被投訴住戶同意入屋作多次檢查，故此現時由接獲投訴至成功證實滲水源頭，平均需時168天。聯辦處會繼續加強宣傳教育，以期得到更多業主／住戶的合作，令該處可迅速完成調查行動。

- (三) 截至2010年7月31日，聯辦處仍在處理22 416宗投訴個案。正如答覆中的第(二)部分所提及，聯辦處對滲水源頭調查有既定的標準及規定。故此，該處需先完成對餘下22 416宗個案的調查方能準確瞭解個案內容及是否需查證滲水源頭，而聯辦處並沒有就需查證滲水源頭的個案的等候時間作獨立的統計。
- (四) 由於聯辦處仍在處理質詢第(三)部分的未完成個案，因此沒有滲水問題重複出現的個案的資料。不過，一般而言，在過往的個案中，有小部分會有滲水情況重複出現的問題。當中涉及的原因主要包括滲水位置在樓宇不同的地方出現及實際情況有所改變，如上層單位新業主重新進行排水渠管工程等。
- (五) 鑒於市民對聯辦處服務的需求持續上升，我們曾於去年及今年為聯辦處進行多輪招聘。補充人手的加入將進一步改善聯辦處的效率。目前，該處大約有240名員工。除了上述人手外，聯辦處亦有聘請合約顧問公司協助調查。
- (六) 自聯辦處成立以來，市民對其服務的需求不斷增加。在過去3年，聯辦處平均每年接獲超過2萬宗個案，而且這數字正繼續上升。我們一方面會繼續落實申訴專員在其於2008年發表的調查報告中提出的建議，研究改善聯辦處運作模式和效率的方法，另一方面，我們亦正檢討政府在處理滲水問題的長遠方針以及資源運用。我們會研究可否鼓勵大廈業主透過利用調解，解決滲水問題引發的爭議。我們亦會研究可否透過立法有效解決業主之間因滲水問題而引發的糾紛，並參考外國規管機構處理滲水問題個案的經驗。在檢討過程中，我們會鼓勵公眾討論，探討各方案的可行性，並充分考慮各持份者的意見。

在食物中使用納米技術

19. 李華明議員：主席，政府的食物安全中心(“中心”)在本年9月發表的《風險簡訊》中指出，“現時納米技術在食物加工領域的應用主要集中於發展納米結構食物配料和食物添加劑。這類納米食物聲稱味道、口感和濃度較佳，生物可用性較高，而且食物基質內‘互不相容’的配料可混合在一起。納米結構食品的例子有塗醬、雪糕、乳酪等”。此外，“納米技術間接用於食物領域的例子還有研製納米農用化學製品及獸藥”。該中心亦指出，“納米技術應用於食物領域引起的安全問題，備受關注”。然而，該中心只是向業界建議“應確保出售的產品可供安全食用”和“不要出售未經安全評估的納米材料”。就此，政府可否告知本會：

- (一) 既然納米技術在食品上的應用所引起的安全問題備受關注，中心會否就這個專題進行研究及作安全測試；
- (二) 中心會如何協助食物製造商，令他們“不要出售未經安全評估的納米材料”，詳情為何；若不會提供協助，原因為何；及
- (三) 政府會如何規管納米食品的銷售？

食物及衛生局局長：主席，中心於本年9月發表了一份分析報告，探討納米技術應用在食物業的基本原理、範疇和對健康的潛在影響，重點集中於加入納米材料的食物和食物接觸物料，並概述多個主要國家對有關課題的風險評估取態。

納米技術目前並沒有國際公認的定義，但通常是指在原子級和分子級上控制材料大小和形狀的過程中應用的技術。世界衛生組織表示，正如在食物和食物加工中使用的所有新材料，納米材料在用於食物之前，必須先評估其潛在健康和環境風險。不過，國際上由於現有數據和資源不足，目前未能全面瞭解納米材料的潛在危害，所以難以針對食物中納米材料發出詳細而準確的風險評估指引。

根據現有的研究資料，目前不能一概確定納米食用材料具有卓越效用，亦難以斷定納米技術會否影響食物及食物接觸物料的安全性。業界有責任向食物製造者索取有關食物安全及實際效用的資料及保證，消費者也應小心選擇，不要隨便相信一些可能誇大的推銷手法。

就李議員3部分的質詢，我答覆如下：

(一) 由於納米材料跟原有物料的特性差異很大，國際間仍未有有效的檢測方法能準確檢定及量化食物中的納米材料，亦未有就納米食物的安全測試訂定指引或標準。目前仍有待釐定測量方法及數據標準，以準確評估納米技術衍生的食物或食物接觸物料的安全性。而多個國家的規管機構及世界衛生組織均指出，有必要發展合適的檢測方法化驗納米材料。我們會密切留意有關檢測技術的發展，以進一步跟進。

(二)及(三)

根據《公眾衛生及市政條例》(第132章)，所有擬在本港銷售的食物必須適宜供人食用。這項條例適用於所有食物，包括含納米材料的食物。違例者一經定罪，可被罰款港幣5萬元及監禁6個月。業界若提供含有人工納米材料的食物，則有責任確保產品安全。中心已透過不同渠道，包括在2010年9月10日的業界諮詢論壇，向業界闡述中心的立場和業界應採取的措施。

一些主要國家及地區如美國、加拿大、歐盟、澳洲、新西蘭、中國內地等，暫時均未有就納米食物的監管訂定特定的法例。不過，一般而言，納米食物跟其他食物一樣，須受相關的公眾健康及食物安全條例監管。我們會留意各國在規管納米食物的發展。

規管電訊服務營辦商的收費

20. 陳偉業議員：主席，就電訊服務營辦商濫收服務費用問題，政府在2009年11月11日答覆本人的質詢時表示，若有證據顯示營辦商可能違反《電訊條例》(第106章)或發牌條件，電訊管理局(“電訊局”)會作出調查，並就屬實的個案懲處電訊服務營辦商。然而，本人近日仍接獲多位市民的投訴，指他們在沒有申請使用電訊服務營辦商提供的服務的情況下，被有關的營辦商收取該等服務的費用。此外，亦有市民指電訊服務營辦商的服務收費較他們實際應繳付的為多，令他們損失慘重。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，按電訊服務的種類(例如固網電話、流動電話、對外電訊和寬頻上網等)及投訴性質分類，去年電訊局及消費者委員會(“消委會”)分別接獲涉及電訊服務營辦商濫收費用的投訴宗數和涉及的有關營辦商的名稱；
- (二) 是否知悉，第(一)部分所述的個案當中，投訴人成功追討賠償的個案數目，以及被檢控的電訊服務營辦商的名稱及次數；及
- (三) 除了繼續實施現行監管電訊服務營辦商的措施外，當局會否採取新監管措施，以加強保障消費者的權益；若會，詳情為何；若否，原因為何？

商務及經濟發展局局長：主席，香港的電訊服務十分普及，競爭亦相當激烈，電訊局和消委會每年都收到不少消費者就電訊服務計帳⁽¹⁾的投訴。這些投訴大部分都與合約糾紛有關。收到投訴後，電訊局和消委會會將投訴轉介有關的服務營辦商直接跟進，若有證據顯示營辦商可能違反《電訊條例》或發牌條件，電訊局會作出調查，並就屬實的個案懲處營辦商。

就議員提出的質詢，我的答覆如下：

- (一) 按服務類別劃分，電訊局在過去1年就電訊服務計帳糾紛收到的投訴數字如下：

	2009年11月至2010年10月
固定服務	118宗
流動服務	1 374宗
互聯網服務	125宗
其他(例如對外通訊服務)	53宗
總數	1 670宗

- (1) 計帳投訴部分涉及多收費用，亦有部分涉及其他計帳糾紛，例如客戶不清楚收費計劃詳情，因此第(一)部分回應內的數字並不限於涉及多收費用的投訴。電訊局及消委會均未有就這些有關計帳的投訴詳細分類。

按服務類別劃分，消委會過去1年就電訊服務計帳糾紛收到的投訴數字如下：

	2009年11月至2010年10月
固定服務	454宗
流動服務	1 644宗
互聯網服務	939宗
其他(例如對外通訊服務)	1 999宗
總數	5 036宗

由於投訴並不一定成立，亦可能包括一些服務查詢的個案，而不同營辦商擁有不同客戶量亦可能影響投訴數字，故此根據一貫處理消費者投訴的做法，電訊局及消委會均不會公開涉及投訴的電訊服務營辦商名稱。

- (二) 就第(一)部分的投訴個案，電訊局及消委會均沒有投訴人成功追討賠償或獲電訊服務營辦商退還款項的個案數字。由於涉及計帳糾紛的投訴絕大部分為個別消費者與營辦商之間的合約糾紛，電訊局無權介入。電訊局亦未有從涉及計帳的投訴個案發現有嚴重違反《電訊條例》或發牌條件的個案而需要對電訊服務營辦商作出罰款及懲處。至於消委會的角色，則主要是透過調解協助消費者解決合約糾紛。
- (三) 現時，電訊局向電訊服務營辦商發出的牌照，有包括保障消費者的條件。例如，持牌人須確保與提供服務有關的使用量的量度設備及計帳系統準確和可靠。如上文所述，如有證據顯示營辦商違反《電訊條例》或發牌條件，電訊局會展開調查，並就屬實的個案懲處營辦商。

此外，電訊局於2008年9月至今年2月進行為期18個月的“解決顧客投訴計劃”(“計劃”)的試驗計劃，旨在測試在司法制度以外為電訊業推行另類排解糾紛機制的可行性及成效，以調解營辦商與客戶之間的糾紛。試驗計劃完成後，我們於今年6月發表諮詢文件，就有關長遠在香港實施計劃徵詢公眾和業界的意見。同時，我們亦向立法會資訊科技及廣播事務委員會(“委員會”)匯報了試驗計劃的結果並諮詢議員意見。電訊局會於今年12月8日諮詢期屆滿後決定計劃未來的路向。

為加強保障消費者，電訊局亦於今年2月發出1份新的自願實務守則(“守則”)，為業界就與消費者訂立公正、公平及合理的服務合約提供指引。而業界組織——香港通訊業聯會——現正積極與其會員商討遵從守則的細節規定，並會參考電訊局守則釐定一套業界自我規管的守則。

根據電訊局就今年1月至10月收到有關流動數據服務投訴所作的分析，大約九成的有關投訴涉及計帳問題，主要的原因是消費者因不經意或不自覺地使用了流動數據服務，以致帳單款額遠高於預期。

電訊局在今年6月已要求流通網絡營辦商採取各種措施以處理有關問題，例如容許客戶選擇取消個別服務、設立收費上限、為各類根據用量收費的流動服務設立用量上限、向用量達到預定水平的客戶發出提示短訊、向使用數據漫遊的客戶發出提示短訊等。流動網絡營辦商在不同程度上已推行了上述措施，詳情可參閱電訊局於今年8月推出的相關網頁。電訊局亦積極推行公眾教育，透過電視宣傳短片，在報章雜誌刊登消費者注意事項／指引及其他途徑，以提高消費者對流動通訊服務各方面的認識和瞭解。

法案

法案首讀

主席：法案：首讀。

《2010年印花稅(修訂)(第2號)條例草案》

秘書：《2010年印花稅(修訂)(第2號)條例草案》。

條例草案經過首讀，並依據《議事規則》第53(3)條的規定，受命安排二讀。

法案二讀

主席：法案：二讀。

《2010年印花稅(修訂)(第2號)條例草案》

運輸及房屋局局長：主席，我謹動議二讀《2010年印花稅(修訂)(第2號)條例草案》(“條例草案”)，以落實行政長官會同行政會議在2010年11月19日批准，並由財政司司長在同日公布與印花稅有關的措施。

條例草案的目的是修訂《印花稅條例》(第117章)，藉以實施下列兩項措施。

第一，在現有的從價印花稅之上，引入一項在住宅物業轉售時適用的“額外印花稅”，適用於在本年11月20日或以後，在住宅物業的衡平法上或法律上的擁有權經轉移後的24個月或以內轉售的任何價值的住宅物業交易，包括以確認人方式轉售的住宅物業，即市場普遍稱為“摸貨”的住宅物業。買賣雙方，無論他們是個人或公司，包括上市或非上市公司，不論公司的註冊地，都須共同承擔繳付“額外印花稅”的責任。

有關交易應繳的“額外印花稅”是根據有關交易聲稱的交易金額，或經稅務局局長評估該物業的市值，在兩者中以較高者為準，並按不同的物業持有期的逆進稅率計算：

- (i) 假如有關物業被持有6個月或以內，稅率為15%；
- (ii) 假如有關物業被持有超過6個月，但在12個月或以內，稅率為10%；及
- (iii) 假如有關物業被持有超過12個月，但在24個月或以內，稅率為5%。

第二，不容許2,000萬元或以下住宅物業交易延遲繳交從價印花稅。我們已自2010年4月1日起不容許2,000萬元以上的住宅物業交易延遲繳交印花稅。換句話說，所有住宅物業交易，不論其價值，均須在簽署買賣合約後30天內繳交印花稅。

政府一直密切監察私人住宅物業市場的發展，慎防樓市泡沫的風險。本年2月、4月、8月及10月，政府推行了多項措施以確保物業市場健康及平穩發展。之前推行的措施已見成效，不過由於受到極不尋常的外圍因素影響，私人住宅物業市場仍然熾熱。

更教人憂慮的，是樓市的熾熱氣氛已由豪宅市場蔓延至一般住宅市場，而且熾熱的樓市有很重的投機活動成分。投機活動已轉為以短炒為主。隨着美國聯邦儲備局宣布推出第二輪量化寬鬆措施，我們預期會有更多資金流入亞洲，包括香港，因而進一步推動樓市的亢奮情緒。因此，我們認為有必要在這個“非常時期”推出非常措施，以減低樓市泡沫的風險。

建議新措施的目的，是大大增加投機者的成本，以遏抑短期投機活動、減低資產泡沫的風險，以及確保物業市場健康平穩運作。同時，真正的用家及長線投資者應該不會受有關措施影響。有關措施是在非常情況下的非常措施，是因時制宜的措施，是針對現時過分熾熱樓市活動而推出的措施。

在新法例生效前，稅務局會記錄所有在2010年11月20日起至新法律條文生效期間的住宅物業交易，以確保須繳付“額外印花稅”的個案，並於新法律條文生效後發出繳付“額外印花稅”通知書。此外，稅務局在這段期間會繼續根據現行法例接受及批准延遲繳交印花稅的申請，直至新法律條文生效為止。

我現在把條例草案提交立法會審議，希望立法會盡快通過條例草案，讓這些有關印花稅的建議有法律效力。

我謹此陳辭。多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2010年印花稅(修訂)(第2號)條例草案》，予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在中止待續，條例草案交由內務委員會處理。

恢復法案二讀辯論

主席：本會現在恢復《2010年道路交通(修訂)條例草案》的二讀辯論。

《2010年道路交通(修訂)條例草案》

恢復辯論經於2010年5月12日動議的條例草案二讀議案

主席：審議上述條例草案的委員會主席劉健儀議員會就委員會的報告，向本會發言。

劉健儀議員：主席，我謹以《2010年道路交道(修訂)條例草案》委員會(“法案委員會”)主席的身份，匯報法案委員會的商議工作。

《2010年道路交道(修訂)條例草案》(“條例草案”)的目的是修訂《道路交通條例》(“《條例》”),以推行多項措施，進一步阻遏酒後駕駛罪行和其他不當駕駛行為。

法案委員會與政府當局共舉行了6次會議，並聽取了業界持份者(包括運輸業界)對條例草案的意見。法案委員會普遍支持條例草案的立法原意，即加重酒後駕駛和其他不當駕駛行為的刑罰。

在商議過程中，法案委員會曾就按照司機體內酒精濃度量刑的3級遞進刑罰制度，進行討論。有委員認為酒後駕駛問題嚴重，而香港又地少人多，故此應引入較重的刑罰。該名委員提出對第二次或再次被裁定觸犯第3級的罪行，停牌期應由5年改為終身停牌，以加強阻嚇力和公眾安全。當局表示，建議停牌5年只是最低的標準，法庭可判處較長的停牌期。此外，當局建議將觸犯第3級的罪行定為犯罪情節特別嚴重，相關的最高罰款額、最長監禁期和最短停牌期都各增加50%。當局亦建議增訂條文，規定司機若再次被裁定干犯嚴重駕駛罪行，法庭須指示停牌期在監禁期結束後才執行，除非法庭認為兩者適合同期執行。

法案委員會認為“切勿酒後駕駛”的口號無助打擊酒後駕駛，因此已促請當局採取新的宣傳和教育方法，以提高市民對3級刑罰制度的認識。有委員建議當局就監禁期和罰款額訂立遞進罰則。當局表示有關的刑罰門檻並沒有降低，相反，最短停牌期則有所延長。法庭如果認為適當，仍有空間在罰款額和監禁期方面加重刑罰。

至於引入危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害的罪行，有委員反映運輸業界的關注，當局是試圖以打擊酒後駕駛為理由而引入該罪行。部分業界人士認為酒後駕駛和危險駕駛罪行應分開處理，因為除酒後

駕駛外，亦有很多因素可導致危險駕駛，而部分因素是司機無法控制的，因此建議當局將該罪行只限適用於酒後駕駛及藥後駕駛（“藥駕”）。

當局回應時表示，在現行法例下並沒有訂定相應刑罰，足以完全反映交通意外受害人所受身體傷害的嚴重程度，因此建議增訂相關罪行，對在路上危險駕駛並引致他人身體嚴重受傷的司機，施加較重的刑罰，以反映該罪行的嚴重性及加強阻嚇作用，並為法庭提供更多判刑選擇，而建議的刑罰介乎危險駕駛與危險駕駛引致他人死亡的刑罰之間。當局亦解釋，危險駕駛行為包括所有可能導致嚴重交通意外和人命傷亡的不當駕駛行為，例如逆線行車、衝紅燈、超速和非法賽車。如該等罪行只限適用於酒後駕駛和藥駕，則就所有其他不當駕駛行為而言，判刑差距的問題將會繼續存在。

法案委員會亦察悉，根據普通法，“身體受嚴重傷害”是指“身體確實受嚴重傷害”，不一定是指永久傷害或危及生命的傷害，但包括非身體形式傷害或精神傷害。一名委員建議採用客觀的標準，例如以受害人永久喪失行為能力的程度或謀生能力的百分比作為標準，以決定甚麼情況才構成有關的罪行。當局表示，如果以永久喪失行為能力的程度作為標準，便會與傷人案件所採納的身體受嚴重傷害的定義不一致。至於交通意外中的傷者是否身體受嚴重傷害，最好交由法庭裁決。當局會透過運輸及房屋局局長在條例草案恢復二讀辯論的發言，就此事作出回應。

關於條例草案第18條就再次被裁定觸犯嚴重交通罪行的司機的監禁期和停牌期分期執行訂定的條文，當局解釋，在所有監禁期或羈留期屆滿前，停牌期不得開始計算，但如果法庭基於特別理由，決定不作出此項指示，則作別論。由於法案委員會關注到在囚人士可能會獲假釋以參加婚禮或考試，在此期間或可駕車，為免產生疑問，當局會提出修正案，表明在監禁期或羈留期滿前獲釋外出並可能有機會駕車的期間，必須視為被停牌，而該人士的停牌期須扣除其獲釋外出的天數。而由於觸犯交通罪行者或會同時因觸犯其他罪行而被檢控及定罪，因此當局亦會提出修正案，確切訂明停牌期須待該人服滿所有監禁期後才開始計算。

法案委員會十分關注近期有司機在藥物(尤其是毒品)影響下駕駛而導致交通意外的情況。一些委員呼籲當局引入措施打擊藥駕，並考慮動議修正案，把有關措施納入條例草案。而其他一些委員則認為當局應盡快針對酒後駕駛進行立法工作，以及為免倉卒就藥駕立法，當局應先全面研究每種藥物在服用後對駕駛行為產生的影響。當局表

示，鑒於藥駕個案有上升趨勢，當局已在本年年初成立跨部門專責工作小組，研究所需的管制架構，並已擬訂打擊藥駕的初步建議及完成諮詢工作，亦已向交通事務委員會作出匯報。當局計劃於本年度會期內向立法會提交相關的條例草案。

因應部分委員的建議，當局亦會提出修正案，在此條例草案的附表加入6類受“零容忍”管制的違禁藥物清單。如果在所有危險駕駛罪行中涉案司機被發現曾服用該等藥物，即構成犯罪情節特別嚴重。

對當局因應委員的關注而提出修正案，法案委員會均表示支持和感謝。

主席，以下我會就自由黨及運輸業界的意見發言。

主席，自去年2月9日《2008年道路交通法例(修訂)條例》生效後，警方獲授權對司機進行隨機呼氣測試，在過去20個月，警方在進行的隨機呼氣測試行動中已向11萬名司機進行呼氣測試，其中564人被發現體內的酒精含量超出訂明限度或拒絕測試而被拘捕，這表示現行的刑罰阻嚇力不足，酒後駕駛仍未能完全杜絕。

正因酒後駕駛導致的交通意外往往是非常嚴重，車毀人亡，屢見不鮮，既影響涉案司機自己，無辜市民隨時因這些不負責任的司機而非傷即死，終身傷殘，失去摯愛的親人，甚至普羅市民均要求政府對罔顧他人生命的醉駕重判嚴懲，實在可以理解。

為回應社會進一步杜絕酒後駕駛劣行的訴求，當局再次提出修訂條例草案，建議因應酒後駕駛導致交通意外後果的嚴重程度，加重酒後駕駛的罰則；延長危險駕駛罪行最短的停牌期；以及為監禁期和停牌期分期執行等訂定條文。此外，法庭可因應較嚴重的交通意外判處較長的停牌期，以加強阻嚇作用，對此我是支持的。條例草案建議的量刑是按照司機體內酒精濃度量刑分3級遞進制來判處刑罰，依據“飲得越多、罰得越重”的原則，這項建議理論上比較公平，我上次就醉駕修例已向政府提出這項建議，我很高興這項建議獲得政府支持，在這項條例草案內加以採納。但是，為免誤導市民以為飲少許酒也只會罰得很輕微，所以飲少許也無妨，當局應加強宣傳3級制刑罰的定義，提醒司機不論喝了多少酒，只要飲了酒便千萬不可以駕駛。

酒後駕駛害己害人，意外不但會令自己一生盡毀，甚至連累無辜市民。運輸業界同樣非常支持加重酒後駕駛的刑罰，以杜絕知法犯法

的害羣之馬酒後駕駛。奉公守法、守規則的司機不單被這些罔顧安全的醉駕司機牽連，車主亦無辜被遭民事索償。因此，車主在聘請司機時已較嚴謹，要求亦較高，有些運輸公司甚至自備酒精測試儀器，要求司機開工前先行作出測試，但始終是防不勝防，而車主往往會因一小撮不守法及不負責任的司機，被牽連民事索償的個案，導致寢食難安，每天提心吊膽，甚至有些僱主或車主，要賣車賣樓，傾家蕩產，以應付有關的民事索償。雖然車主已不時提醒司機酒後不要駕駛，但往往仍有知法犯法、鋌而走險、心存僥幸的司機。如何能杜絕這情況呢？既然軟功不奏效，希望當局能加重刑罰，以起阻嚇作用，這最低限度是部分運輸業界非常強烈的意見。

當局在調整酒後駕駛的罰則水平時，為確保懲處公平一致，亦應相應調整危險駕駛的罰則水平，因為當局認為酒後駕駛往往構成危險駕駛。部分業界認為酒後駕駛和危險駕駛的罰則應分開處理，因為危險駕駛可由司機無法控制的一些因素導致，雖然現行法例已分別對“危險駕駛”和“不小心駕駛”作出清晰定義，但他們亦恐怕警方動輒以較嚴重的“危險駕駛”罪行來檢控司機，即使司機在一些個案中只是觸犯了“不小心駕駛”的罪行，他們亦很擔心會被控“危險駕駛”。就此，我很希望警方在作出檢控前，應小心考慮各方面的環境因素，以作出合理和公平的檢控決定。

至於建議引入“危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害”的罪行，我認為是可以接受的，因為危險駕駛不能排除引致嚴重受傷，而現行法例就只有“危險駕駛”及“危險駕駛引致他人死亡”兩個選擇，一旦在醉駕意外中引致他人身體受嚴重傷害，取決不是在前者便是後者。如果意外中並沒有引致他人死亡，很多時候只會被控“危險駕駛”，因為沒有人死亡便不可能控以“危險駕駛引致他人死亡”，雖然受害人身體嚴重受傷，無奈亦只能控以簡單的“危險駕駛”，但“危險駕駛”的罰則較寬鬆，監禁期最長也只是3年，未能足以反映相關罪行的嚴重性，亦可以說是沒有足夠的阻嚇性。所以，引入“危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害”的罪行，是合情合理，亦是回應了公眾要求，對危險駕駛引致他人身體嚴重受傷的司機加重刑罰，以加強阻嚇力，而其刑罰則訂定在介乎“危險駕駛”與“危險駕駛引致他人死亡”之間，相信可以彌補現時罰則的不足。

由於“危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害”是嚴重的罪行，而“身體受嚴重傷害”不一定是指永久傷害或危及生命的傷害，當中還包括精神傷害，實際上，有些傷害未必能從醫療報告中準確地反映其嚴重程度，如頸椎過度屈伸損傷(whiplash injury)，這是難以用肉眼觀察得

到，即使是醫生也不能確實地證明得到的。因此，警方在提出有關檢控前，必須十分謹慎處理，遵守一定的檢控守則，包括須考慮到司機的行為，如司機曾否飲酒或吸毒，以及其他的環境因素，以至最終導致意外發生的原因等，並須諮詢律政司的法律意見，才可以提出檢控，否則可能出現冤案的情況也說不定。

至於藥駕，雖然不在《條例》的修訂範圍，但今年首10個月已經錄得67宗毒駕，較2008年及2009年分別只有4宗及11宗增加了很多，因此，法案委員會中有委員特別要求局方在修訂本《條例》的同時，應一併處理藥駕和毒駕等問題。我想重申，不論是我自己和運輸業界，均非常關注藥駕問題，亦支持政府大力打擊藥駕和毒駕。

事實上，我曾於今年6月舉辦了一個打擊酒後駕駛和藥駕的論壇，其後當局於7月就打擊藥後及毒後駕駛法例提出初步建議及進行諮詢時，我亦再與業界開會討論，隨後亦綜合了業界的意見，致函運輸及房屋局局長反映。運輸業界非常支持對違禁藥物納入“零容忍”方式的管制，但由於藥物是藥品而非毒品，涉及的層面較複雜，如果“一刀切”指明服食某種藥便犯罪，恐怕香港很多人將不能駕駛，很多人會擔心，服了感冒藥便不能駕駛，這對整體香港的駕駛者都非常重要，大家要小心研究有關問題。因此，業界認為當局應分開處理藥駕及毒駕，先行針對毒駕立法，凡吸食違禁毒品的司機便應受嚴懲，罰則甚至應較醉駕為重，以顯示毒駕罪行的嚴重性。飲酒其實並不犯法，但吸毒肯定犯法。所以，在犯法後再駕駛，危害他人生命和財產，理應罪加一等。至於在本地引入初步藥物測試(即行為反應測試或快速口腔液測試)，只要不是濫用，業界並不反對。只可惜當局稱由於條例十分繁複，最快要在明年第二季才能提交立法會審議。

雖然局方已因應法案委員會的要求，在今次的修正案中加入海洛英、冰、K仔、大麻、可卡因和搖頭丸6種毒品，司機一旦被發現服用有關毒品並危險駕駛，最高罰款額、最長監禁期和最短停牌期都可以增加50%，業界對此表示非常支持，但由於當前打擊毒駕有其急切性，因此，我們認為這項修訂並不足夠，並希望政府能盡快就規管毒駕方面正式立法，授權警方向司機進行初步快速反應測試，有效地打擊毒駕的罪行。

主席，我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

黃成智議員：主席，今天討論的法案，民主黨認為有需要立刻處理。

聖誕節及新年快到，大家會趁假期外出遊玩，有些人控制不了自己而多喝兩杯，這是可以理解的。但是，很多醫生說，喝酒本身會危害自己的健康，而酒後駕駛，更會危害其他人的健康，甚至致命。

今天討論的題目大家應該明白。有些人覺得喝酒是追求快樂，但我們不應該只顧自己的快樂，而令其他人受害。

政府在宣傳片中，提醒市民“酒精害人，開車前勿飲”。今天討論《2010年道路交通(修訂)條例草案》，主要是以加重罰則來懲戒干犯酒後駕駛的人。

(代理主席劉健儀議員代為主持會議)

駕駛者的反應及正常判斷其實或多或少會受到酒精影響。酒精令人有一種錯覺，對於很多酒後駕駛的司機來說，他們往往覺得意外是只會發生在別人身上，但自己即使喝了酒亦有能力控制車輛，只是別人做不到而已。事實上，我們看到很多例子，很多醉酒人士也認為自己可以控制駕駛行為，但結果卻是做不到的。

有關干犯醉駕而被檢控的司機資料，過去3年，30至39歲的年齡組別佔了三成，還有上升的跡象，由2007年及2008年的33%，升至2009年的37%；40至49歲同樣有上升趨勢，由2007年的23%，升至2009年的27%。

雖然因醉駕而被檢控的司機的整體數字有所減少，但我們看到不同年齡組別出現上升趨勢的時候，我們應該做點工夫。這問題正是因為這羣人會在各大節日外出喝酒，酒精影響了他們的警覺性，甚至會令他們蓄意駕駛導致他人死亡或自己受傷。在這情況下，我們認為更要提高對醉駕人士的懲罰。

政府在條例草案及其修正案中提出數項建議包括，第一，按照被定罪司機體內酒精濃度的3個級別，為最短的駕駛資格取消期間(下稱“停牌期”)訂定條文；第二，增訂危險駕駛引致他人身體受傷害的罪行；第三，在所有危險駕駛罪行中把酒後駕駛、受6種指明藥物影響

下駕駛定為犯罪情節特別嚴重；第四，為再次被裁定觸犯嚴重交通罪行的司機的監禁期和停牌期分期執行訂定條文；第五，延長若干罪行的最短停牌期；以及第六，將6種違禁藥物(海洛英、氯胺酮、甲基安非他命、大麻、可卡因、亞甲二氧基甲基安非他明)加入到條例草案中。民主黨認為政府要落實執行。

我將逐一說明民主黨對上述建議的看法，但有關議員的修正案，我稍後才詳細闡述民主黨的立場。現行法例是不論酒精濃度為何，罰則一樣，即是說，無論是喝多喝少，對於個人的影響可能沒有太大的分別，但對某些人來說便有嚴重的分別。所以，民主黨是支持這個分級制的。一個人喝得越多，他便應該知道自己是否應該駕駛，而民主黨的立場是，即使喝一滴也不應該駕駛，因為酒精會影響駕駛者的判斷能力。當然，喝酒多與少會產生不同程度的影響，但喝酒越多的人，便越要提醒自己不應駕駛，如果仍堅持駕駛的話，政府以分級方式來處理這問題是合理的。

其次是危險駕駛引致他人嚴重傷害，我會將這點與延長若干罪行的最短停牌期一同說明。危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害是新訂立的罪行。政府指這能回應公眾對“危險駕駛引致他人死亡”與“危險駕駛”兩項罪行在罰則上存在差距問題的關注。現行法例沒有訂定足以完全反映交通意外受害人所受身體傷害的嚴重程度的相應刑罰，而就危駕引致他人嚴重受傷的罪行的應用範圍，不只在醉駕及藥駕上，還有其他駕駛罪行上，例如逆線行車、衝紅燈、超速和非法賽車。我們認為這是適合的。

就“嚴重受傷”的說法，政府未有在法例中明確說明，而是按照普通法所訂的定義詮釋，以盡量避免純粹因為技術問題而令涉案司機無罪釋放的可能性。根據法庭以往就“身體受傷害”一詞的演繹，“身體受嚴重傷害”應按一般正常涵義解釋，即身體確實嚴重受傷，試圖進一步界定該詞的定義並不理想。另有兩種說法是，“身體受嚴重傷害不一定指有關傷害應為永久傷害或是危險的”，以及“身體傷害包括精神傷害”。剛才代理主席在她的發言中已清楚交代了。

由上述法庭的資料可見，“嚴重傷害”不只是在肉體上受傷、還有精神上的傷害；不是以受傷時間長短計算，即未必是永久的傷害，而是計及受傷的程度。這可令一些醉駕者、藥駕者明白及警覺，不是撞車傷人至某個程度，如令受害者斷了手腳才叫做危駕引致他人嚴重傷

害。即使受害者的傷害可以彌補、康復，只要受害者心靈受害、陰影重重，誇張一點說，例如以後不敢過馬路，害怕醉酒人士或其他心理上的傷害等，醉駕、藥駕的人都可能要付上沉重代價。我希望今天的討論能令醉駕人士更清楚他們應負的責任。

政府建議延長危險駕駛引致他人死亡和危險駕駛的最短停牌期。相信此舉亦可以對醉駕人士作出阻嚇作用，但這是否足夠？稍後我會在修正案的辯論中再作詳細討論。所以，我們認為這些刑罰應該相應增加，亦支持政府除了把危險駕駛、危險駕駛引致他人死亡或受傷害的刑罰增加外，如果是濫藥或醉酒駕駛，更要把刑期增加50%，這對醉駕和藥駕人士會起到清晰的警示或阻嚇作用。

值得一提的是，政府將6種違禁藥物加入到條例草案中，並將服用該等藥物後駕駛的罪行列為犯罪情節特別嚴重，以及建議犯罪情節特別嚴重的罰則各增加50%，以更有效地打擊藥駕和醉駕。可惜，目前這法例並未完善，只具阻嚇性，對於如何具體落實及檢測駕駛者有沒有服用這6種藥物，或提供證據證明他們有否濫藥，目前的法例仍存有漏洞。

民主黨支持這項修正案，並促請政府盡快落實藥駕條例的修訂，或把藥駕的檢定，在日後訂立的法例中再作深入的討論，以及制訂可行的法例禁止藥駕。我知道政府已提交了法案，希望議員和政府能盡快處理這項法案，以對一些濫藥駕駛，影響他人安危的人士繩之於法及產生阻嚇作用。

代理主席，民主黨原則上支持法案的整體方向，但關於刑罰和停牌期的詳細情況，我們稍後會在修正案的辯論中繼續詳細討論，多謝代理主席。

林健鋒議員：代理主席，這項條例草案提出的修訂，觸發點可說是2009年1月農曆年廿八在落馬洲發生的6人死亡慘劇，案中酒後駕駛罪名成立的司機羅少權給法官的求情信，有以下數句說話(我引述)：“本人犯下彌天大錯，卻連累死者和家人，實在不敢想像失去經濟支柱的死者和家人會變成怎麼樣。本人對這件事情的發生及後果，亦願負上全部責任，希望各位駕駛者引以為戒，酒後駕駛累己累人。”(引述完畢)

代理主席，交通意外一宗都嫌多，更何況是可以避免的酒後駕駛，我剛才引述的說話，正正反映出酒後駕駛造成了不可挽救的悲劇，令數個幸福家庭變成破碎家庭。

這項修訂條例草案，把酒後駕駛的刑罰訂立3級制，體內酒精濃度越高，最短的停牌期便會越長。同時，對於再次被裁定觸犯嚴重交通罪行的司機的監禁期和停牌期需要分期執行，而停牌期要由服滿所有監禁期後開始計算，希望可以長期禁止他們再在路面駕駛，起到更大的阻嚇作用。

酒後駕駛猶如馬路上的計時炸彈，警方的數字也顯示，今年首11個月便有1 036人因酒後駕駛被捕，已經超過去年全年的1 024人，亦等於平均每天有3人因酒後駕駛被捕。因此，對於加大酒後駕駛的刑罰，我原則是支持的。不過，我亦關注到駕駛者會以為“飲少少”是可以接受的，存在“搏一搏”的僥幸心態，所以我希望當局一定要向公眾清楚傳達一個信息，便是酒後駕駛並無輕重之分，飲多飲少都可能造成交通意外，導致人命傷亡，累己累人，是“搏唔過”的。

同時，我也希望當局可以用更新、更直接易明的方法，帶出酒後不宜駕駛的信息。一杯啤酒、半杯烈酒，不同年齡、性別、體重、體質的人飲用後可以吸收到多少酒精均有不同，酒精滲入體內的速度，對腦部產生的作用也因人而異，何時開始產生作用，作用要多久才會消散，對駕駛所需的判斷力有多大影響，均沒有準則可以計算得到。網上亦有不少錯誤的資訊，教人飲濃茶、飲咖啡，便可以令酒精加快排出體外。因此，當局應該澄清這些錯誤資訊，避免有人誤信而仿效。

至於引入危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害的條文，我相信是可以在危險駕駛和危險駕駛引致他人死亡之間，為法庭提供多一個判刑選擇，把意外中受害人與其家人承受的身心創傷考慮在內。

不過，亦有司機向我反映，擔心會因此容易墮入法網，不知道有關標準如何釐定，例如遇到交通意外時有乘客扭傷腰骨或脫骹，算不算是危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害？我記得在審議條例草案的時候，當局解釋根據普通法，“身體受嚴重傷害”是指“身體確實受到嚴重傷害”，不一定是指永久傷害或危及生命的傷害。我相信這個概念對很多司機來說，都是較為抽象的，我希望局長今天可以更清楚回應一下，消除司機的疑慮。

條例草案亦有就藥後駕駛加入修正案，以後危駕罪行中涉案司機如果被發現曾服用指明的6種違禁藥物，便會受到“零容忍”的管制，即是少許分量也不可以，相關罪行可判處的刑罰也會加重。

代理主席，“馬路如虎口”，我們不但不可以容忍酒後駕駛的“醉貓司機”，亦要杜絕服用過違禁藥物的“迷幻司機”。警方資料顯示，2008年和2009年涉及毒後或藥後駕駛的拘捕數字為6宗和11宗，但今年首10個月已飆升到67宗，情況確令社會各界人士感到震驚。我們每月看新聞，也會看到大字標題報道“索K司機舞龍”、“迷幻司機馬路左搖右擺”。因此，遏止毒後和藥後駕駛，訂立“零容忍”的法例是刻不容緩的，亦相信大家是沒有爭議的。

不過，市民最擔心的是，坊間不少在超級市場或無需醫生紙購買得到的成藥，也會寫明“服後會昏昏欲睡”，不適宜操作機器或駕駛，令不少駕駛者也擔心以後可能服兩粒感冒藥、飲了“一格”咳藥水後，也不可以駕駛，否則便會犯法。職業司機更是擔心，因為如果不服藥，便會不舒服，但服了藥，便可能不可以上班，看病又要花不少錢，他們是非常擔心“手停口停”的。

正所謂“路上零意外，香港人人愛”，我希望駕駛者也顧及所有道路使用者的安全，服用了會影響駕駛能力的藥物後，都要避免駕車，因為“為己為人才是上等人”。醫護人員和藥品製造商亦要清楚標示藥物可能會引致的副作用。

我亦想強調，提出這項修訂只是藥後駕駛法例的第一步，當局應該繼續這項條例草案的餘下步驟，遵守對議員的承諾，便是在今個立法年度的下半年，提交全面的藥後駕駛條例草案，並確保屆時會有檢測這6種違禁藥物的準確測試儀器，以及培訓足夠的警務人員為涉嫌藥駕的司機進行行為反應測試，以便全面打擊這個越來越嚴重的罪行。

至於鄭家富議員提出的修正案，包括把危險駕駛引致他人死亡的重犯者的最短停牌期定為終身停牌，以及把再次被裁定觸犯第3級酒後駕駛的駕駛者，最短停牌期定為終身停牌。

我明白，鄭家富議員是想以“終身停牌”這個終極刑罰來懲罰酒後駕駛的駕駛者，希望可以起最大的阻嚇作用。酒後駕駛的駕駛者的確是危險人物；酒後駕駛的確也是馬路上的計時炸彈，會造成人命傷亡，家破人亡；而更的而且確的是，重犯個案是明顯沒有汲取過往的教訓，是應該罪加一等的。不過，也都是的而且確的是，現行的《道路交通條例》中，並沒有可以把終身停牌定為最短停牌期的罪行，過

往法庭案例亦鮮有判處過終身停牌。現時是否要實行猶如判駕駛者死刑的終身停牌？我相信仍需要社會各界多加討論。因此，我對有關修正案是有保留的。

代理主席，我謹此陳辭。

張學明議員：代理主席，經過一宗又一宗因醉駕而發生的嚴重致命交通意外後，社會大眾對醉駕的行為均感到深惡痛絕，可惜仍有小部分不負責任的駕駛者未有引以為鑒，令社會有寬容醉駕就等於漠視公眾安全的感覺。因此，政府當局必須嚴加懲罰，訂下具阻嚇性的罰則，以及透過廣泛的教育和宣傳，才能打消醉駕者的僥倖心理。

政府當局自2009年1月在《道路交通條例》中引入了多項打擊酒後駕駛的措施，初犯酒後駕駛被定罪的司機，會被取消駕駛資格最少3個月及強制修讀駕駛改進課程，再犯者則被取消駕駛資格最少兩年。自上述措施實行後，2009年較2008年所涉及酒後駕駛的交通意外減少了67%。我們再翻查近年因干犯酒後駕駛罪行而被檢控的司機數字，從2008年有1 218宗，到2009年下降至804宗，而今年的1月至5月就減至293宗。顯而易見，自2009年實施停牌罰則後有助減少司機酒後駕駛的情況。然而，對於一小撮冥頑不靈、不守法規的駕駛者來說，當局必須加強刑罰，才可進一步提高阻嚇性。

政府在今次的修正案中具體地提出了數方面的建議。第一，政府當局在擬訂的規例中，建議因應酒後駕駛者的呼氣、血液、或尿液中的酒精比例訂下3級遞進刑罰，體內酒精濃度越高，停牌期越長，這與民建聯過去建議在法律的層面上，訂定一套“酒精超標程度越高，懲罰越重”的法則立場一致，而且分級遞進罰則的制訂有助反映干犯醉駕罪行的嚴重性，以及其明確的責任。

第二，現行用以檢控嚴重酒後駕駛意外的危險駕駛行為的有關法例中，只制訂了兩方面，即是“危險駕駛”及“危險駕駛引致他人死亡”這兩項罪名。為提高社會對危險駕駛的意識，以及犯案人必須承擔責任，民建聯亦曾建議政府引入“危險駕駛引致他人嚴重受傷”的罪名。政府在這次修正案中接納了這個建議，民建聯對此表示歡迎。

此外，被定罪犯案人的監禁期與停牌期是同期執行，即是犯案人在服刑期間無須駕駛，亦不能夠駕駛，如果同期執行，犯案人在出獄後便馬上可以恢復其駕駛資格，這引起社會上強烈的聲音，普遍認為

停牌期過短。在新的建議中，明確地訂明被判罪的犯罪者的監禁期與停牌期要分期執行，使違法司機在出獄後不能馬上恢復其駕駛執照，不能馬上駕車，這很大程度回應了市民的意見。

代理主席，要更有效打擊酒後駕駛，單靠增加刑罰，無疑即時能起到阻嚇作用，但亦難以杜絕小部分不負責任的司機心存僥幸心態。因此，我和民建聯均認為要針對最容易干犯酒後駕駛的組別“落重藥”。從過去數年的統計數字看，年齡由30至49歲被檢控酒後駕駛的司機已佔了整體數字的大概六成，而20至29歲的司機亦佔了兩成多。我們不難發現，適齡在職人士是最容易發生酒後駕駛的情況。

當局應就這個年齡組別的司機，無論是其生活行為及駕駛模式，均進行深入的研究，針對其成因對症下藥，加強教育和宣傳，以及促使所有的公共交通和運輸業界自行制訂職業司機在返工時候禁酒的規定，並積極鼓勵酒吧、食肆及酒商協助宣傳，向駕駛者灌輸自律的意識。

代理主席，本港亦可借鑒外地部分運輸業界的做法，在車上安裝酒精測試器，駕駛者要通過酒精測試才能啟動車輛。政府可循此方面進行深入研究，考慮是否適合為現時香港的公共交通和運輸業界引入酒精測試器的可行性。

代理主席，我謹此陳辭，支持條例草案及政府的修正案。多謝代理主席。

葉偉明議員：代理主席，《2010年道路交通(修訂)條例草案》主要是就酒後駕駛、毒後駕駛及危險駕駛罪行提供相關的罰則，並且在危險駕駛的罪行中，新加入一項“危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害”的罪行。

法案委員會在審議期間，曾經聽取業界的意見。不過，當中其實有不少運輸業界人士，對政府的修訂建議，仍然存有很大的憂慮。就此，我希望從打擊酒後駕駛、危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害及執法標準這數方面，作出論述。

有關酒後駕駛的刑罰方面，政府其實在2009年實施打擊酒後駕駛的新法例，提高相關的罰則及強制司機參加駕駛改進的課程後，涉及酒後駕駛的交通意外，已大幅由2008年的701宗減至2009年的287宗；

在本年首4個月，有關酒後駕駛的交通意外有72宗。數字顯示現時的法例已經加強了阻嚇作用。

當然，對一些罔顧法紀及公眾安全、不負責任的駕駛者，要再加重對他們的刑罰，我們認為是無可厚非的，這亦是市民普遍的訴求。我們贊同對一些不法份子及不負責任的道路使用者增加刑罰，但對另外一些沒有酒後駕駛，亦沒有毒後駕駛的司機，為何同樣要受到這麼重的刑罰呢？有部分的業界人士存有疑問，特別是在危險駕駛方面，政府的修訂中，建議在“危險駕駛”及“危險駕駛引致他人死亡”之間，增設一項稱為“危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害”的罪行。業界對這項修訂存有很大的憂慮。所以，我在法案委員會內亦曾經要求政府，就“身體受嚴重傷害”一詞作出比較全面的定義。

事實上，就政府現時的建議，所謂“身體受嚴重傷害”，不一定是永久傷害或危及生命的傷害，它是包括非身體形式的傷害或精神傷害。一些業界人士向我們反映，他們認為精神傷害的定義仍然未夠清晰，所以有不少司機均擔心自己很容易錯誤觸犯有關法例。而且，政府在法案委員會的審議階段，在文件內雖然曾交代以往的案例，釐清所謂“身體受嚴重傷害”的定義，但業界認為他們始終未能夠掌握政府對這項罪行的清晰定義。對於工會向我們的反映，確實令我們懷疑當局在修訂有關法例前，與業界溝通的工作是否足夠，甚至有否向業界清楚解釋現時政府的建議。為何業界至今仍然有不同的意見？我們希望政府稍後能夠回應有關早前與業界的溝通，究竟做了甚麼工作？同時，我們希望在通過法例後，當局應該進一步加強與業界的溝通，釋除業界對所謂“身體受嚴重傷害”的憂慮。

根據汽車交通運輸業總工會今早在立法會門外遞交我們的信件表示，以他們的經驗，執法人員在檢控時，往往採取一些比較嚴重的罪行來檢控司機。工會指出在現時的情況下，即使在一些交通事故中沒有任何死亡發生，基本上，警方是以“危險駕駛”的罪名控告司機的。在2009年，業界對政府當局的檢控政策是有所擔憂的，他們擔憂當這項法例通過後，政府的檢控通常會以“危險駕駛”為主，甚至可能經常以“危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害”提出檢控。

工會舉了一個例子，指出在2009年年初，一名年長乘客在乘搭巴士期間，因為跌傷而身亡，事件中警方在未經任何調查的情況下，以“危險駕駛引致他人死亡”的罪名控告這名司機。經工會幾番斡旋及幫助司機的情況下，政府才改正這項錯誤，但已令這名車長感到含冤莫白多時，精神上也受到一定的壓力。

其實，現時在路上行走的不少已經是職業司機，包括巴士、的士、小巴等司機。在路面上駕車行駛時，他們實際上知道自己掌握了不少市民的生命，所以均步步為營，小心駕駛，這樣本身已經是很大的工作壓力。如果再有一項新訂的罪行，而這項罪行的定義仍然不太清晰時，他們認為這樣會加重他們的工作壓力，對司機的身心健康，亦會構成嚴重的影響。我們的工會對此非常關注，期望政府能夠釋除業界的疑慮。

再者，職業司機認為在日常路面的運作中，其實存在很多變化，好像道路的設計、交通燈號的設計、其他道路使用者的行為、天氣因素等，均可能會導致各種各樣的交通事故。但是，為何在檢控方面，經常令司機覺得政府是以一項較為嚴重的罪行來檢控司機呢？所以，他們希望政府能夠檢討現時的檢控政策，能更公道地對待業界。

代理主席，根據警務處公布的各警區按月統計的交通意外數字，交通意外由2007年的15 315宗減至2009年的14 316宗，反映交通意外的個案正在不斷減少，亦可以看到政府在《道路交通條例》的修訂中，已能成功採取有效措施，打擊一些違法的駕駛者。當然，我們認為任何交通意外，其實一宗也嫌多。但是，對危險駕駛新訂的罰則方面，我們認為政府在今次修訂前並沒有進行大規模的諮詢，在這方面諮詢不足，以致有部分業界人士不贊同政府的修訂；加上法例的修訂會進一步加重對一些守法的職業司機的工作壓力，但政府有否提供一些有效的改善方法？因此，工聯會將會就政府提出的修正案表決棄權。同時，就鄭家富議員的修正案，因為是未經諮詢業界的，所以我們亦會在表決中棄權。

代理主席，我謹此陳辭。

代理主席：是否有其他議員想發言？

湯家驊議員：代理主席，醉駕和藥駕也是一些不負責任的行為，而最重要的一點，便是這些不負責任的行為，在某些情況下是極有可能會危及其他道路使用者的安全，使他人無辜受害。

在過去兩年間，我們看到香港不斷出現一些相當不幸和嚴重的交通意外，而當中不少是與醉駕有關的。因此，現時社會上便出現了一股強烈聲音，指出我們的法律在檢控醉駕和藥駕時是有不足之處。所

以，政府今天提出這項修正案，某程度上亦是回應了社會的聲音。可是，現時社會上的普遍要求是要加重刑罰，或修訂條例以作出更嚴厲的規管，但究竟要增加至甚麼程度呢？這便要看政府及各位議員在政治上的判斷了。很多時候，在這情況下，我們是不可以用過於科學的調查方法來尋求答案，我們最終亦要作出一項對得起自己良心的政治判斷，看看到了哪個程度才算是適合的。當然，如果日後社會在這方面的看法有所改變，我們亦可以透過修訂法例來更改今天的修訂。

代理主席，今次對條例的修訂，其實是提出了4項法律上的重大改變，第一項改變便是把醉駕分為3級制。3級制主要的作用便是增加刑罰，但在增加刑罰的同時，對於不同程度的酒精測試結果亦會有漸進式的刑罰增加。我認為可以在增加刑罰的同時，利用3級制來處理不同程度的醉駕案件，這會是一個合理的處理方法，我們對此是認同的。所以，今次用3級制度來修改法例，同時增加了醉酒駕駛刑罰的做法，我們認為是相當恰當的。

代理主席，第二項重大改變，便是增設了“危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害”的罪行。代理主席，這項修訂堵塞了一個漏洞，一直以來，很多人也認為《道路交通條例》中有一個明顯漏洞，便是它在危險駕駛方面，並沒有顧及傷害到其他道路使用者而使案情更嚴重的因素。代理主席，在審議期間唯一略為引起了爭議的，便是“受嚴重傷害”的定義應怎樣釐定？我們認為，如果想用毫無破綻的全面論述來解釋何謂“嚴重傷害”，在某程度上是不可能的。同時，我們亦須尊重到，社會在很多時候對於傷害程度也會有不同看法，而對於不同的看法，其實法庭是可以在不同時間作出略為微調的修正。至於“嚴重傷害”這個用詞，其實在其他法例中，特別是刑責方面，也有一定的法律先例及處理原則，而這些原則和先例，也是由於我們使用了同一個詞語。所以，我們是可以引用這些原則、法例和先例，釐定究竟在甚麼情況下，我們可以證明是引致了嚴重的傷害。

雖然對於是否要把情況寫得更為清晰這種做法，我在當初是有保留的，可是，最終我亦被說服，認為在現階段，這也是一個合適的處理方法，我們是可以接受的。當然，我們並不希望因為在細節上的爭拗，而錯過了像我剛才所說，這一個可以堵塞法律漏洞的機會。

代理主席，第三項重要修訂，便是增設監禁及停牌分期執行的機制。在我們的審議期間曾引起爭論的，便是怎樣銜接這兩種形式不同的懲罰呢？一種是監禁，另一種則是停牌。最終，我們是採用了一個相當實際的處理方法，便是由被告獲釋放當天起，不論是早上還是晚

上，也以此作為他停牌時期的起點。我認為這處理方法相當符合現實情況，但我們亦要注意，法官在作出判決時是要考慮整個停牌時期有多長，因為當一個人正在被監禁，他一定是無法駕駛的，而如果他在監禁後仍然需要停牌，那麼他的停牌期間便應要包括他被監禁的時間。即一般來說，他的停牌時期便會有一定程度的增長。在一項這麼嚴重的交通罪行之下，如果以這種方法來增長被告的停牌時間，我們認為是合適的，亦相信社會是會接受的。

所以，我們是同意政府在這方面提出的修訂。我亦想在此提出，對於政府在這方面曾考慮多個不同方案，亦聆聽了很多不同意見，最終得出現時這種修訂結果的做法，我是相當讚賞的。

代理主席，最後，今天在表決時可能會出現一些爭議點，便是一般來說，這項條例草案會把我們剛才提及，所有涉及醉駕或藥駕的交通罪行的刑罰一致提高，而提高了的程度亦絕非輕微的調校，而是加入了重刑的處理方法。也許我們治亂世便要用重刑，在今天的環境中，我認為這方面的做法也是恰當的。

不過，在審議這項條例草案期間，亦有同事認為政府仍然不夠徹底，因為特別在這段期間也發生了一、兩宗令香港人難以接受的嚴重交通意外，令民意在這方面出現進一步轉變。我認為我們立法不單是為今天或昨天立法，而是為一段頗長的時間的立法，因為法律是不可以朝令夕改的。因此，如果在某一段時間內，因一些特殊情形刺激我們訂定較嚴厲的法例，這其實不是一種非常理性的處理方法。在普通法的判例下，我們有一句說話：“**Hard case makes bad law**”。當你遇到非常悲慘的案情時，很多時候人性的反應，特別是當法官以鋤強扶弱的心態來處理這宗案件時，他便會不知不覺地偏向受害的一方，而訂下一個日後發現未必是一項良好的法律原則，這是每位法律工作者均應每天警惕自己的一項訓誡。縱使如此，我們亦要作出一個適當的平衡。我認為鄭家富議員所提出的，並不是完全很“離譜”或超越了合理情況的修正案。最終，我認為我們首先要顧及香港社會現時的民情。其次，我們也要顧及這項修正案會否引致一些不公平或不合邏輯的情況出現。

再看鄭家富議員修正案的建議，我剛才曾說，他在所有罪行方面均增加一半至100%的嚴重懲罰程度。在他的修正案裏，有一點令我們感到為難，這一點是在3級分類的最低刑罰裏，例如在第3級，鄭家富議員建議初犯的最少停牌5年，再犯便終身停牌。姑勿論再犯要終身停牌是否一項過於嚴苛的懲罰，即使撇除這項考慮，如果我們同時

考慮對於拒絕進行呼氣測試的犯罪的最低刑罰，我們會發現略為不符合邏輯，甚至可能造成一個不太理想的情況。因為回看鄭家富議員所建議的，如果初犯者拒絕進行呼氣測試停牌最少的時間是3年，而拒絕呼氣測試的被告其實體內的酒精濃度是第3級的話，即是說，他拒絕測試所受的刑罰會低於他接受測試的刑罰。我認為這是一個不太符合邏輯的情況，原因為何？我們認為拒絕呼氣測試應有的刑罰，最低限度等同他最終可能被判犯罪的刑罰或可能更為嚴重，然後才會有阻嚇作用，令被告接受呼氣測試，否則，如果他懷疑自己接受了呼氣測試後所受的刑罰，遠較他拒絕呼氣測試的刑罰為高，這便間接鼓勵他拒絕進行呼氣測試。這對他和整個刑事制度來說，均不是一個太公平的處理方法。

我們再看再犯方面，鄭家富議員的修正案建議就拒絕進行呼氣測試，再犯者的停牌刑罰最少是10年。但是，我剛才曾說，如果酒精濃度達第3級，再犯者的最少刑罰……其實不應說是最少刑罰，再犯者的刑罰是終身停牌。其實真的不能說是最少刑罰，除非法庭不准許你來世再開車，所以唯一的判決便是終身停牌。代理主席，就這方面，我們一直在說最低刑罰，對於普通法來說，最低刑罰其實某程度上，限制了法官可以按照案情的嚴重性作出適當的判決。作為一名普通法的法律工作者，我一向相信法官對他面前案情的瞭解而作出的判斷，會是較合理和可以接受的。因此，我對於把最少刑罰大幅提高略有抗拒。

代理主席，如果我們接受了鄭家富議員對於3級制的修正案的建議，而不接受他所提出的有關拒絕進行呼氣測試的建議，情況又會如何？情況可能會更差。因為政府提出的修正案，是初犯者只是停牌兩年而已，再犯者便是停牌5年，所以，如果我們接受鄭家富議員的3級制修正案，而不接受他有關呼氣測試的修正案，其實情況較我剛才所說的更差。因此，我們唯一可作的抉擇是，我們不接受鄭家富議員在3級制的懲罰的修正案，而接受他有關拒絕進行呼氣測試的修正案，因為這項修正案的刑罰會較真正判決超過酒精測試的刑罰為高，這樣，我剛才所說的不公平和不合乎邏輯的情況便不會存在了。

代理主席，至於嚴重傷害他人身體或導致他人死亡的情況，我認為以一個較高的刑罰來處理是絕對恰當的，亦能符合社會的期望。因此，在這方面，公民黨是會支持的。多謝代理主席。

陳偉業議員：代理主席，對於政府修訂有關的條例及增加刑罰的整體方向，社民連是認同和覺得是應該做、需要做及趕快做的。但是，政

府在醉駕或魯莽駕駛導致死亡方面所考慮的刑罰，與我們當年的建議仍然有出入，我們對此表示遺憾及不滿。代理主席，當年政府進行諮詢的時候，社民連已清楚提出，魯莽駕駛或醉酒駕駛導致他人死亡，在效果及法律原意上，與誤殺是沒有分別的。

當時我引用一個例子，就是一個醉了的人拿着一柄槍或一柄刀在胡亂耍而導致一些人死亡，其本身是涉及誤殺罪行的，這情況等同於醉酒後駕駛着車輛胡亂竄。其實，駕駛着車輛胡亂竄比拿着一柄刀導致人命傷亡的機會更大。但是，很不幸，政府在諮詢完結後，完全漠視了這個理據。

代理主席，唯一是我感到老懷安慰的是，雖然在我們進行討論的時候，中國內地也還未就有關問題制定法律，但其後中國內地處理有關醉酒駕駛導致死亡的問題，竟然跟當時社民連的建議是雷同的。現時在內地醉酒駕駛導致死亡，在刑罰上可以當作誤殺處理。真的很奇怪，中國共產黨的做法與社民連的建議雷同，但香港政府聽了我們的意見後竟然毫不理會，仍然堅持現時的做法。我覺得政府應該檢討這個罪行，因為這罪行一天不當作誤殺處理，有錢人仍然可以透過法律程序，以及可能透過用錢解決了事或修訂某些自己所犯的錯失。誤殺本身是較為不涉及階級的，政府在這方面若不把醉酒駕駛或魯莽駕駛導致死亡視作誤殺來處理，我覺得仍然會有偏頗的情況出現。我想把社民連對政府這方面的不滿記錄在案。

代理主席，另一個問題就是有關鄭家富議員的修正，當然我絕對認同及瞭解鄭家富對醉酒駕駛或危險駕駛導致人命傷亡所提出的問題。就整體方向及思維而言，社民連也是認同鄭家富議員的修正案的。但是，看回實際的結果，我們卻有一定的憂慮，因為很多時候相關罪行是以停牌形式作處分的。

代理主席，我想清楚解釋，懲罰可分作很多方面，舉例而言，我們曾在委員會指出，美國有關醉酒駕駛的處分很多時候是即時監禁，其實即時監禁在階級上是最平等的，因為不管是多有錢，不管是甚麼身份，只要涉及醉酒駕駛，如果是嚴重的話有些州份會即時監禁7天。

不管是千萬富豪，駕駛的是Lamborghini還是其他的車，只要是醉酒駕駛便即時監禁7天。不是罰錢，不可以用金錢來代替監禁。但是，如果以停牌作為懲罰，對有錢人的懲罰是停牌6個月，對職業司機的懲罰也是停牌6個月，表面上是很公平，大家都是停牌6個月。但是，有錢人可以僱用司機來代勞，並不影響其生計；職業司機卻因為停牌6個月，而令其一家收入受損。

當然鄭家富議員可以提出，職業司機的責任更大，如果不影響其生計及職業的話，最好不要犯法。但是，如果懲罰的本質是跟職業、身份及財富構成關係，對一些有財富的人，這懲罰的阻嚇力相對地較小的話，便變成了階級性的偏頗，階級性的歧視。這是社民連不能接受的。所以我希望鄭家富議員理解，我們是認同他的整體路向及加強懲罰的意向。但是，對於懲罰方法方面，正如我剛才的分析，我們覺得是有階級性偏頗，這是我們不能接受，所以稍後投票的時候，我們很難支持他的修正案。

這項條例草案今天一定會通過的，我很希望政府在法例通過後一段時間後，真的能做一個徹底的檢討。就是檢討我剛才所指出的兩個問題，其一是魯莽駕駛及醉駕導致死亡的罪行。我絕對看不到政府有任何理由仍然逃避及不接受這罪行是等同誤殺，因為此罪行導致人命傷亡。沒道理喝醉酒後用刀殺死人與駕車撞死人的罪行是不同的。這在邏輯上和思維上是完全不可理喻的，也是難以解釋的。當然，這是有歷史因素的，因為最初有汽車出現時，這是資產階級及有錢人的玩意，一般來說他們是特權階級，所以傳統的法例都是對這些特權階級加以保護及體恤。但是，發展至今天，沒道理還繼續對特殊階級加以保護，而且這階級亦逐漸普及化。所以，在原則上、理論上及實際效果上，這思維必須糾正及打破。

第二個是懲罰問題。政府建議的懲罰亦有我剛才所說的階級歧視情況出現，尤其是對職業司機及富裕司機的影響是兩回事，變相使法例訂明的懲罰本身也有階級歧視。當然，官商勾結、利益輸送、對大財團傾斜，整個政府的思維均是如此的，在稅務、經濟政策，甚至是交通懲罰的條文也是如此的。大家看到一脈相承的思維模式，對有權勢、富裕人士的偏袒是表露無遺。當政策、法例、懲罰性的條文，在同一懲罰下，但實際卻對不同職業或不同人士產生不同的效果，這結果便是有階級歧視性及偏頗性，我希望指出政府在這方面的偽善及虛偽。

陳茂波議員：代理主席，我首先申報，我曾經擔任交通諮詢委員會的委員，有車牌，亦有駕車，而平時也會喝酒。

代理主席，本會在短短3年間兩度修訂《道路交通條例》中有關危險駕駛(“危駕”)及酒後駕駛(“醉駕”)的條文，這在一定程度上反映了危駕及醉駕問題的嚴重性，以及政府須修例以加強道路安全的迫切性。

在剛剛過去的周日，在西貢發生了一宗小巴司機懷疑醉駕的交通事故，導致包括司機和乘客在內共7人受傷，幸好他們均沒有生命危險。該名司機經酒精測試後，被發現酒精含量超標一倍，即這是另一宗涉及醉駕的交通罪行。

代理主席，我舉出這次交通事故，除了希望指出醉駕時有發生外，更希望指出當天警方披露了今年首11個月涉嫌醉駕被捕的有1 036人，較去年同期的926人上升了12%。

上述的數字又反映了甚麼呢？代理主席，正如我在開始發言時所說般，立法會於2008年通過對《道路交通條例》的修訂，提高了危駕及醉駕交通罪行的罰則。雖然根據政府回應立法會的文件，在2009年因醉駕被檢控的司機較2008年少了三分之一，但仍然有804人。如果根據今年首5個月因醉駕被檢控的司機有293人來推算，今年全年便可能有超過700人因醉駕被檢控。

代理主席，我們今天辯論《2010年道路交通(修訂)條例草案》(“條例草案”)，而剛才亦有不少同事提及去年農曆年前在落馬洲因司機醉駕而造成6死的嚴重車禍、去年平安夜在秀茂坪一名優秀的老師被醉駕司機撞死的車禍，以及去年年中一名澳洲籍的醉酒學生搶車醉駕而導致的士司機身亡的車禍。上述涉案司機被判處的刑期，由4年至6年不等。我留意到，當時死者家屬和不少社會輿論均認為判刑過輕，並且感到失望。

代理主席，另一方面，我亦注意到法官在量刑時曾引述英國上訴庭的案例，容許我引述：“刑期的長短都不能挽回人命，就算以刑期來計算人命的損失，也不能彌補死者家屬的苦惱。”我引述完畢。

雖然如此，人命始終是人命，沒有人有權褫奪別人的生命。更何況，如果有司機為圖一時之快，不顧後果危駕或醉駕，導致其他道路使用者無辜受傷，甚至死亡，在這些不幸的個案中，受傷害的不只是其他道路使用者，還有他們摯愛的家人和親友，而意外奪去的，也不止一個人的生命，還有他身旁的人的生活和人生。

代理主席，容許我引述落馬洲車禍其中一名死者的父親馮老先生在接受報章訪問時所說的話，他說：“6條人命才判監6年，真是太輕。”據意外中最年輕的死者的胞姊表示，其母受到的打擊最大，傷心至整個人都消瘦了，身體狀況亦變差了，也多了病痛。可見醉駕害人，使在世的親友活在無盡的痛苦之中。因此，雖然法官所說的有其道理，

但我亦贊同政府今次的修例建議，以提高刑罰來阻嚇醉駕及其他不當的駕駛行為。

但是，代理主席，政府的部分修正案過分保守。我也是一名駕駛者，對於道路安全和其他道路駕駛者罔顧道路安全，甚至危駕，我是看得很重。我以政府建議修訂的危駕的停牌期為例子，政府建議將初犯者的停牌期維持不變，仍然是最少6個月，再犯則由18個月提高至兩年。我認為這項建議的罰則太輕，調整幅度不夠果斷，未能反映涉及危駕的交通罪行的嚴重性。

至於危駕引致他人身體受到嚴重傷害，甚至死亡，我更認為應該予以重罰。政府指現時的修例建議已經十分嚴厲，並舉例說如果有駕駛者危駕而引致他人身亡，停牌期最長可達22年。可是，這刑期的前提，須是該名駕駛者是重犯者，而在犯案時體內酒精比例亦須達到第3級。

代理主席，雖然政府指鄭家富議員所提出有關提高罰則的建議，未經任何公眾諮詢，但我卻想反問，即使進行諮詢，難道便會有一種大家皆完全同意的意見嗎？我相信即使進行全面諮詢，也難免會有不同意見，尤其是有利益在其中的業界。即使政府舉出上述例子，指出停牌期最長可達22年，政府倒不如做得大膽和果斷一點。所以，在考慮政府和鄭家富議員的修正案時，正如我剛才所說般，我是贊同以嚴刑峻法來阻嚇醉駕及其他不當的駕駛行為的，而對別人身體造成嚴重傷害，甚至引致別人死亡的違法者，要絕對應該予以重罰。故此，我會支持鄭家富議員有關提高危駕停牌期罰則的修正案，以反映有關交通罪行的嚴重性。

鄭議員的另一項修正案，建議將對重犯醉駕而體內酒精含量達第3級人士的停牌期，由最少5年大幅提升至終身停牌，我對此不能支持，因為對於因醉駕而導致危駕，最終引致他人嚴重受傷或身亡，我剛才表示贊成的鄭議員修正案，即對犯法者處以終身停牌的刑罰，相信已可起足夠的阻嚇作用。所以，我認為，鄭議員此項針對重犯醉駕而體內酒精含量達第3級人士的修正案所建議的刑罰，是過重的。同樣地，與第3級醉駕看齊的3項醉駕罪行的修正案，我亦認為刑罰太重，加上湯家驊議員剛才在發言中指出，鄭議員這項修正案與剛才提及的修正案，即關於第3級醉駕的修正案之間的矛盾及有可能會引起的後果，故此，我未能支持鄭議員有關的修正案。

最後，我希望警方在議會通過條例草案後，能夠加強公眾宣傳、教育和執法，以大幅減少意外的發生，尤其是聖誕節和新年即將來臨，也是發生醉駕和危駕交通罪行的高峰期。

代理主席，我謹此陳辭。

鄭家富議員：代理主席，關於今天這項條例草案，我會在稍後提出修正案時，更詳盡解釋我的看法。在現時15分鐘的發言時間內，我希望就政府所提交的條例草案的基本問題表達意見。

代理主席，我相信我們花了不少時間和工夫在“藥駕”問題上，我亦提出了很多理念，要求政府處理現時吸食毒品、精神藥物的司機所造成的危險駕駛問題，亦希望能在今天有更仔細的修訂。無奈的是，政府認為若進行行為測試(impairment tests)，便需要作更詳細的諮詢，以及培訓警方人員。即使我想提出修訂，但由於牽涉公帑，礙於《基本法》第七十四條的規定，我未能在這方面進一步提出修訂。

無論如何，在“藥駕”問題上，政府或多或少因為我們委員會和整個議會的不同黨派所施予的壓力而加快了步伐，我們要公道地給政府說明這一點。不過，雖說是“快”了，但仍然比我們的要求慢。政府是次修訂只列出了6種違禁藥物，日後如果駕駛人士被驗出含有該6種違禁藥物的其中一種，便會把刑罰增加50%。問題是，政府怎樣才能夠獲這些駕駛人士同意接受測試。這次修例完成後，政府始終只有在3種可能的情況下才可以取得這些司機的尿液或血液的樣本。第一，發生交通意外；第二，違反交通規則，譬如超速，雖然沒有發生意外，但被拍攝到是超速；以及第三，司機自願。

代理主席，相信你和我也十分明白，這3種能取得尿液和血液樣本的方法，其實對司機沒有任何阻嚇力。如果他們在駕車前服用藥物，但沒有發生交通意外、沒有違例駕駛，而他又不自願，政府是完全沒有辦法對服用這6種危險藥物的濫藥司機作出任何阻嚇。無奈地，我只希望局長在恢復二讀發言時，能夠立此存照。在本立法年度的下半年——這下半年可能是很久之後，即是到6月提交條例草案，在7月才成立法案委員會，到10月甚至可能再多花數個月時間至今年年底，甚或明年的2012年才恢復二讀。現在是2010年，要多等兩年，剛才同事已提及很多數字方面的資料……我想因藥駕導致的交通違例及道路安全受到威脅，每天失去一條人命也嫌太多。所以，我惟有希望政府能加快步伐，能早一天便早一天，能早一個月便早一個月。

代理主席，第二項修訂是分期執行，這是一項相當好的德政。過去因為刑期同期執行，坐牢後可以立刻駕車，而這個問題大家已經討論了很久。政府這次提出這方面的修訂，我們是絕對認同的。

接着是危險駕駛導致他人嚴重受傷。代理主席，這也是一項很好的修訂。確實，如果一個人被一個魯莽駕駛的司機撞致嚴重受傷，可能成為植物人。其實，他跟死亡沒有分別，但對於周圍的親戚朋友所帶來的傷害可能更加大，因為他們要照顧一個植物人、一個嚴重受傷的人至終老，壓力是相當大的，所以政府在這方面加重刑罰，我們十分認同。

代理主席，我談談我所提出的修訂的理念。剛才湯家驊議員提及我所提出的兩項關於終身停牌的修正案。首先，我想沒有爭議性的應該是對危險駕駛導致他人死亡的重犯者施加有關罰則。很多同事，包括我的前黨友即民主黨的同事，也對此表示支持，這使我感到安慰，因為我擔心這個修正案可能只有我一人贊成，較為傷感。幸好，我暫時知道民主黨、李卓人，甚至功能界別的陳茂波議員也表示支持這項修正案，實在感到欣慰。

這個理念大家是相同的，我相信不用花太長的篇幅來說明，因為一個危險駕駛導致他人死亡的人，他犯了一次後再犯多一次，換言之，最低限度有兩人死亡，甚至可能多於兩人死亡。干犯這類駕駛行為的人其實是一個計時炸彈，是路面的計時炸彈。這些人即使你發還牌照給他，他也不一定想駕駛。試想一想，駕車的人也知道，當發生交通意外時已很傷感，如果撞死了人已是很不幸，再次撞死多一個人，我相信你再給他牌照，他也會感到猶豫。所以，我相信這項修正案不是太過分的。

對於剛才工聯會和陳偉業議員不支持我這項修正案，我有少許回應。他們的說法或多或少是說由於階級不同，這罰則會對職業司機帶來很大的壓力。我要特別跟工聯會的同事說，如果職業司機一次又一次危險駕駛導致他人死亡，我相信公眾不認為亦不應該讓這名人士繼續當職業司機，因為會對其他職業司機或道路使用者和行人構成相當的危險。當然，如果他做了很多年職業司機，叫他如何轉行呢？可是，如果他的行為真的這樣魯莽，我相信他自己亦要好好警惕。因此，我相信絕對不是甚麼階級的分別，我亦不是針對職業司機，任何駕駛者如果一次又一次危險駕駛導致他人死亡，最終都應該要有終身停牌的罰則。

較具爭議性的建議，是我提出對在3級制中酒精含量達到第3級、並屬再犯這種最嚴重情況的駕駛者，處以終身停牌的罰則。第3級是指所提供的樣本的酒精含量超過兩倍或以上。舉例來說，2009年1月23日農曆年廿八在落馬洲青山公路發生的意外，導致1名司機和5名乘客死亡，該名“危駕”中型貨車司機所提供的樣本，其酒精含量超標接近六倍。換言之，如果超出第3級兩倍以上，已是相當危險的。雖然陳茂波議員說終身停牌的罰則似乎太重，但我想在這裏呼籲大家想一想，一個酗酒的人如果重犯、再犯，他一定是很喜歡飲酒的，而且飲酒後仍然滿懷自信，認為飲酒後也不會有事，即使駕駛亦沒有問題，就好像政府的API一樣，即使妻子叫丈夫不要駕駛，丈夫也說不會有事，結果在酒精影響下便發生交通意外。

現時的問題是，如果一個人曾經被控醉酒駕駛，當他想再次酒後駕駛，他可能會靈光一閃，想到如果再被檢控便會終身停牌，他可能會因此而考慮不駕駛。可是，現時的情況不是這樣，他可能認為不會被逮着，即使逮着也不過是監禁很短時間或停牌數年，日後仍然可以再次駕駛。然而，如果他再次駕駛便可能會撞死人，奪去數條生命，在被檢控時也不是危險駕駛，而是危險駕駛導致他人死亡，但人命已經失去了，以哪種罪名檢控也是無補於事的。所以，我提出這項修正案是希望能在心理上構成嚴重的阻嚇力，告訴這些酗酒或特別好此道的人，如果在駕駛前飲酒，自己要有多一重的考慮。至於同事質疑我是“一時三刻”，突然因近期有這類個案才有此想法。對不起，我要告訴大家，這是由於過去數年醉酒駕駛的數字不跌反升，以及我多年來跟進和處理交通事務感到很傷感而提出的，並不是“一時三刻”。

對於拒絕進行呼氣測試和提供樣本進行測試，如果我提出的修訂是沒有提供樣本便要終身停牌，我相信很多公眾人士和議員會指出，如果醉酒後不提供樣本，當事人的酒精含量可能只是第1級。我有考慮過是否應該等同第3級測試後的終身停牌的罰則，但畢竟普通法正正需要有確切的證據，而且終身停牌是極之嚴重的罰則。再者，一個不肯提供樣本的人可能在想一想之後認為，即使提供樣本供測試，酒精含量也只不過是第2級，他可能也會提供，因為我的修正案要求對重犯第2級所處的罰則，也不過是停牌5年。其實，我在這方面已為日後觸犯酒後駕駛的人提供了空間。當然，如果他已是喝得爛醉，知道自己飲了很多酒，他可能真的不會提供樣本。如果沒有提供樣本，現時我的修正案是最低限度要停牌10年，較政府提出的最少停牌5年或第2級最少停牌5年，也算是提高了刑罰，我不覺得這裏有很大的矛盾。當然，有同事覺得這樣不是太好，令一些飲了很多酒的人認為不如不提供樣本。我不反對會有這樣的可能性，但我相信最低限度他亦

要面對停牌10年的刑罰，而不是他不提供樣本便終身停牌。否則，屆時便會有很多人，特別是職業司機，指責我說不提供樣本便終身停牌是過於嚴苛。

代理主席，關於我稍後提出的修正案，我會尋求每一位現時未考慮清楚的同事的支持，特別是民主派的同事，因為我跟他們討論這問題的機會不太多。我希望他們會再作考慮，如果他們支持危駕方面的修訂，我會十分高興。但是，在酒精測試和拒絕呼氣測試所謂的不協調的問題，我希望他們想一想我的用意，我絕對不是想提出一個不均等的罰則，畢竟終身停牌是一個相當嚴重的處理方法。

代理主席，我謹此陳辭。

黃毓民議員：代理主席，酒後駕駛，人命攸關，不斷發生酒後駕駛導致人命傷亡的案件，當然對受害者及其家屬傷害至深，社會大眾深惡痛絕，要求加強刑罰的呼聲震天價響。有人說“治亂世用重典”，但時至今天，在這個自由開放、教育普及、經濟繁榮的社會裏，所謂的“治亂世用重典”卻未必是我們必須視為圭臬或具有絕對價值的道理。當然，鄭家富議員的修正案是一定會引起爭議的。我們環顧世界各地的情況，便會知道為何會如此。

在我提出意見前，我聽過他的建議，然後，我有一種看法。很多時候，在我們作一些政治論述或公共政策論述時，往往會受“理論魔術”所影響。大家聽了有關論述後，便覺得很有道理，不是嗎？不過，實際上，有關論述很多時候是不能經邏輯分析的。所以，我們稱之為以偏概全、斷章取義、偷換概念，或是混淆邏輯。我當然不希望對鄭家富修正案的其中一部分作這樣的描述，但他把數種情況混為一談，我便覺得有少許混淆了，不是嗎？陳偉業剛才特別提及，我們沒有辦法支持他的修正案，特別是關於在兩次“吹波波”後要終身停牌的建議。老實說，我們難以接受這項建議，即使很多人認為這是政治不正確的。

我們的立場是很清晰的，因為醉駕引致他人死亡，其實與殺人無異，不是嗎？那麼，便控告醉駕者誤殺吧！在刑罰上，當局便可予以重罰，讓人覺得醉駕等同殺人，兩者是沒有分別的。特別是對於重犯者而言，他們既不是因為一時大意，第一次醉駕便導致他人死亡，又不是因為自己不幸，因醉駕撞向大樹而令自己死亡，而是不幸地導致

他人死亡。如果再犯的話，當然要控告他們誤殺，“老兄”。醉駕與殺人無異，即使扣分或停牌，也起不了作用。死者已矣，受傷者已被重創。

有些人心存僥幸，自信以為喝了少許酒便不會影響其駕駛能力，加重刑罰或許可以對這類人產生阻嚇作用。對整體社會而言，亦可加強嚴打酒後駕駛的意識，朋輩或親友間遇有企圖酒後駕駛者，可以勸阻及制止。

我們有些黨友也喜歡在晚上“蒲吧”，如果他們有駕車，我一定會清楚告誡他們切勿酒後駕駛。我記得我在當主席時，我曾三令五申地向黨友解釋，如果他們有朋友是“有頭有面”的人，或即使是沒有人認識，他有駕車便不應讓他喝酒。即使要喝酒，也應測試酒精的量度，譬如一杯啤酒、半杯啤酒。該朋友應該要計算清楚，或在喝過酒後，要休息一段時間才駕駛。

我知道，現時有很多地方，特別是娛樂場所，是有人負責替顧客駕車的。顧客清醒地駕車到夜總會或卡拉OK耍樂，一眾朋友喝得興高采烈後，該娛樂場所在他們離開時會安排員工替他們駕車，接載他們回家，並把車停泊好。所以，大家不能說社會沒有這種意識，其實是不一定要加重刑罰的。在我來說，“治亂世”真的不能“用重典”。

根據立法會參考資料摘要，自2009年2月9日，當局推行多項措施後，包括提高對酒後駕駛罪行的罰則、首次被定罪者會被取消駕駛資格最少3個月和強制修習駕駛改進課程，以及賦權警方進行隨機呼氣測試，涉及酒後駕駛的交通意外大幅減少67%。但是，經濟學上的“邊際效用遞減定律”亦適用於刑罰的遞增，即在初步加強刑罰後，阻嚇作用非常顯著。如果再次加重刑罰，阻嚇作用的增長並不如前般明顯，最後刑罰的增加不會加強阻嚇作用。究竟加重刑罰至甚麼地步才是恰當呢？這是大家要理性思考的問題。

此外，警方數字亦顯示，酒後駕駛被捕的人數有所增加，今年首11個月，有1 036人涉嫌酒後駕駛被捕，比去年同期的926人上升12%，比去年全年多12人。究竟是加強刑罰的阻嚇作用被消化了，還是警方執行打擊酒後駕駛的行動增加了呢？似乎是不能單靠兩組看似矛盾的數字而得出結論。希望局方可以說明有關情況。

一個理智的人最害怕的未必是嚴刑峻法，而是個人的生命安全受到威脅。酒後駕駛不單導致嚴刑峻法的制裁，更危害他人的生命安全，也對自己的生命安全構成威脅。酒後駕駛者顯然不能作出理智的選擇，連自身的安全也可置諸不理。處於這種不能理智選擇的狀態下，除了處以監禁的刑罰外，再嚴苛的法例對他們也不能產生多大的阻嚇作用。在美國，酒後駕駛者一被拘捕，便立即要坐牢7天。大家試想想，難道他不會因此而感到害怕嗎？重犯的話，便要再坐牢，如果導致他人死亡，便控告他誤殺。這樣便解決了鄭家富剛才所說的情況，即有人第一次干犯危險駕駛導致他人死亡，第二次所干犯的罪行，又是危險駕駛導致他人死亡。他不斷強調“導致他人死亡”。“老兄”，現在所討論的是酒精測試，大家不能把兩者混為一談。

立法規定酒後駕駛重犯者的刑罰嚴重至終身停牌，是極具爭議性的。我們姑且看看其他地方，譬如台灣也有相近的法例，但終身停牌的規定只限於酒後駕駛引致他人身體受嚴重傷害或死亡。這法例比政府的建議修訂較為嚴苛，但卻比鄭家富的修正案寬鬆，不是嗎？別的地方會考慮這問題，亦已在立法院進行多次辯論，大家爭論得臉紅耳赤。所謂“他山之石，可以攻玉”，當局可看看別人的做法，這是值得參考的。

美國酒後駕駛最嚴重的威斯康辛州，最高停牌年期是5年，其他國家及地區，例如中國及加拿大等，均沒有終身停牌的規定，最長停牌期介乎6個月至5年之間。

其他地方亦有些做法，是值得我們參考的，其中有一種名為“酒後駕駛法庭”。美國有關當局認為，只有刑罰而沒有治療，對酒後駕駛的積犯而言，會缺乏具實效的阻嚇作用，結果是積犯繼續依賴酒精，仍然會危害社會。因此，美國設立“酒後駕駛法庭”，作為其中一種有效處理酒後駕駛的方法。

“酒後駕駛法庭”的目標在於保障公眾安全，服務依賴酒精或藥物而導致酒後駕駛重犯者，透過精心設計的治療計劃，改變他們的行為。由於酒後駕駛重犯者往往是酗酒人士，治療計劃強調採用治療酗酒問題及犯事者須為自己行為負責的方式，以減少酒後駕駛的禍害。接受“酒後駕駛法庭”治療計劃的人士須定期由執法人員探訪，並須參加社會服務，以及定期提交尿液及血液樣本，以監察其戒酒進度。

即是說，對於有醉駕紀錄的人，政府不單要懲罰他，還要替他治療。所以，治療是很重要的，從而避免在道路上出現這些兇手，對不對？這些辦法能夠平衡社會對酒後駕駛行為的裁決或刑罰的不同聲音。較為積極的做法，是採用這種方式，即“酒後駕駛法庭”。當局可以採用治療的方式來減低酗酒人士酒後駕駛的情況，甚至幫助他們戒酒。

“酒後駕駛法庭”在美國的發展非常迅速，在2004年，美國只有90間“酒後駕駛法庭”及86間“藥物法庭”。到2007年，美國成立了“酒後駕駛法庭州際中心”，用以擴展“酒後駕駛法庭”及改善其運作。在2009年，美國已有172間“酒後駕駛法庭”，以及354間兼辦酒後駕駛重犯者治療服務的“藥物法庭”，可見“酒後駕駛法庭”已成為美國處理酒後駕駛問題的大趨勢和潮流。

此外，還有一種名為“引擎鎖”的方法。我想，有些人也曾聽過，也是在美國所採用的一種方法。

美國一個名為“反醉駕母親”的民間團體，致力倡議立法強制安裝引擎鎖。引擎鎖會鎖死汽車引擎，如果車主的呼氣樣本的酒精含量符合設定水平，引擎鎖才會開啟。美國曾進行引擎鎖實驗計劃，由違反酒後駕駛法例人士自動參與。實驗結果證明引擎鎖雖然有效阻止曾違法者再犯，但當引擎鎖移除後，曾違法者傾向故態復萌。立法強制酒後駕駛者安裝引擎鎖不失為一個值得特區政府研究的方向。

酒後駕駛是社會非常關注的問題，受害者及其家屬，以及社會大眾均要求增加刑罰，這是可以理解的，所以政府才提出這項修正案。不過，重點是如何有效解決問題，這才是最重要的，以及降低酒後駕駛者的數目。所以，一個有為的政府不應頭痛醫頭，腳痛醫腳，更不應凜於輿情或民意沸揚而草率作出決定。

身為從事反對政治運動的人，我們經常警惕自己要敢於挑戰權貴，但同時也要勇於向羣眾說不。所以，政府應全面審視問題，提出整全的政策，包括法例的修訂，以及參考外國行之有效的措施，例如“酒後駕駛法庭”及引擎鎖等，此舉不但治標，亦能治本，讓市民從感性的宣泄而開展至理性的辯論，這番話是曾蔭權兩年前就“生果金”問題所說的。他當時覺得理性的討論被感性的宣泄掩蓋了，撤銷入息審查的建議，令他“條氣唔順”。

時至今天，談及為酒後駕駛立下嚴刑峻法，很多人皆會拍手支持。不過，經過心思熟慮後，如果有人敢於向這些拍手支持的人Say No的話，他才算是厲害。

多謝代理主席。

李卓人議員：代理主席，剛才黃毓民議員說反對“治亂世，用重典”，我也反對“治亂世，用重典”，但我贊成“治醉駕，用重典”，因為醉駕不同於其他的亂世情況和罪案，醉駕最大的問題是人命攸關。

(主席恢復主持會議)

談及人命攸關，我對一件事的印象十分深刻。主席，當時有一件醉駕事件，便是落馬洲的車禍。有一位司機，我想他一定在內地飲得“啤啤夫”，當他駕車到達香港時，有一羣為數5人的地盤工人(其實他們是我們參與扎鐵工人罷工的兄弟)乘坐的士上班，剛巧被該輛貨車撞倒，導致6人死亡。我仍記得當家屬、扎鐵工友及曾蔭權到達現場後，那些工人跪地要求嚴懲該名司機。其實，那一次的醉駕便造成6人死亡，醉駕是人命攸關的，所以“治醉駕，不用重典”又怎麼行呢？

主席，剛才就鄭家富議員提出的其中一項建議出現了很多爭議，那是關乎兩次的酒精呼氣測試，重點並不在於結果超標這麼簡單，而是達到3級超標，第3級是最嚴重的超標，那麼第3級超標等於喝了多少酒呢？喝了超過12罐啤酒便大約達到第3級超標。大家試想一下，喝了12罐啤酒仍然駕駛？我立刻致電香港交通運輸業職工聯合會，問他們究竟有何看法，而他們也表示支持要用重典來懲罰醉駕者。我接着問他們，如果進行兩次酒精呼氣測試後便可以罰終身停牌，又有何看法，他們回答說：“如果達到第3級超標仍然駕駛，該司機不撞死他人便算他夠運了。”達到第3級超標根本是不能駕駛的，若勉強駕駛幾乎一定會撞死他人，沒有撞死他人便是他夠運。難道我們要靠運氣嗎？靠運氣來不撞死他人？如果我們不是靠運氣，我認為兩次醉駕撞死他人便要罰終身停牌，以及兩次酒精呼氣測試達到第3級而被罰停牌，其實沒有分別，均是應該被罰的，因為即使兩次均沒有撞死他人，也只是夠運而已。我們不應該把人命依靠在運氣上，如果靠運氣來救助人命，這便是我們不負責任。因此，我諮詢過職工盟屬下的香

港交通運輸業職工聯合會，他們均贊成鄭家富議員提出的所有修正案，即使是最具爭議的那項修正案，他們也是支持的。

大家也常常提及一個所謂懲罰不協調的地方，便是兩次酒精呼氣測試達到第3級便要終身停牌，以及如果司機拒絕接受酒精呼氣測試便要停牌10年，這樣兩者便不協調了。有些人表示，司機那時只要拒絕接受酒精呼氣測試，這樣便只須停牌10年。坦白說，主席，我認為如果該名司機醉成這樣子仍能說出那句話，我會說他真了不起，能夠如此冷靜，醉成這樣子仍能說：“我不依從，我不要接受酒精呼氣測試，我寧願停牌10年。”司機那時是不會如此冷靜的，但我們最希望的不是出現這結果，而是當該司機喝醉至那樣子的時候，他會想他真的絕對不能駕駛了。

其實就這項法例提出的修正案最希望達成的，便是所有司機知道喝了酒便不要駕駛，尤其當他知道自己不能駕駛的時候，根本他本人是清楚的，這世界不會有人是不知道的，他必定知道，只在乎他是否負上責任而已。我認為這具有阻嚇作用。

當然，我不反對黃毓民議員所說要進行治療，治療當然是重要的，但阻嚇亦很重要。我相信如果法例具有阻嚇作用時，當司機因第一次醉駕而被罰後，第二次他一定會想得十分清楚，我相信他不會把自己的牌照當作賭注，我相信他會因為駕駛而不喝酒，所以這便會產生阻嚇作用。要是法例不夠嚴厲的話，則起不到阻嚇作用。因此，主席，我所屬的職工盟很贊成鄭家富議員提出的所有修正案。

主席，我認為醉駕本身是人命攸關的，絕對不能姑息。我們說不能姑息養奸，我們更不能姑息養醉。如果我們姑息養醉，每位司機也醉酒駕駛，那麼全香港行人和乘客的性命便會“凍過水”，我們不希望出現這情況。因此，我們贊成嚴刑峻法，不要姑息養醉。

多謝主席。

何秀蘭議員：主席，新法例的制定或法例修訂，往往反映社會當時的一些現象。當社會出現新生事物，又或人們的一些生活習慣出現改變，而在新的社會情況下一些人又不自律，不顧及他人安全或不尊重他人的權利，這時候很可能出現新的法例。當然，我很同意湯家驊議

員所說，每當有慘劇發生，政府便會趁機推出一些嚴刑和峻法。我們以往已見過這情況，例如遇上某些報章的報道煽情、或侵犯私隱，政府便曾趁機嘗試管制傳媒，或報業評議會又會跑出來索取豁免等。其實，主席，在考慮應否制定相關的法例修訂時，每位議員與社會大眾均一定要很小心、很謹慎地衡量會否跌進陷阱，避免因為一些突發的慘劇便甚麼嚴刑和峻法都支持。然而，就今天的法例修訂而言，主席，在小心衡量後，我會支持鄭家富議員就“醉駕”及“藥駕”提出的修正案，包括採用終身停牌來懲罰血液酒精含量達第3級的再犯者。我是支持這建議的。

香港確實是一個很擠迫的城市，與外國的城市大為不同。很多人都知道，在外國考取駕駛執照是很容易的，甚至無須聘請駕駛導師，只要找一個懂駕車的人坐在身旁，便可以了。考完筆試後，在路上駕駛十多個小時(聰明的人甚至只須練習七、八小時)，便能考獲駕駛執照。但是，香港的情況卻不同。在香港，有些人應試三、四次也未能成功取得駕駛執照。為甚麼呢？因為香港的地方實在太少，路窄人多，以致人車爭路。尤其是香港島，道路更是彎曲、傾斜和狹窄，而車輛卻也不是小型的。因此，香港對駕車人士(尤其是對職業司機)的要求較外國更嚴格，是必然的事。我亦相信，不少人持有外國駕駛執照的人士若不再學習駕駛及再考試，是未必有膽量在香港的道路上駕車的，這便證明了香港的交通情況，對司機來說，確實是一個更大的考驗，而亦因為我們的城市是如此獨特，交通是如此擠迫，一旦發生意外，是容易引致嚴重人命傷亡的。在外國，車禍很多時候都是“one car accident”，即車輛撞向路邊，只傷及司機自己及損毀其車輛。這類車禍未必對其他人構成影響，但香港的情況就卻不同，一旦發生車禍，除非是車輛由高架高速公路下墮，否則很少市區車禍不禍及無辜。因此，若任何司機不尊重自己的職業，知道要駕車，卻仍然超標喝十多罐啤酒並馬上駕車的話，是不可以原諒。

鄭家富議員提出了3項訂明吊銷駕駛執照情況的修正案。就其中兩項而言，我相信和希望大部分議員都不持異議。這樣的話，吊銷駕駛執照的罰則便可以落實。這兩項修正案的大意無論是“藥駕”或“醉駕”，若有關司機已曾導致途人、其他人士在以往的意外中死亡，並且是再犯的話，便須被終身吊銷駕駛執照。主席，若司機不是麻木不仁的話，駕車撞倒人——不要說是撞死人——對司機來說，根本已是一個很大的陰影，一個很大的警惕。因此，若一名因“醉駕”或“藥駕”而曾令其他人死亡的司機仍然再犯，便真的是不可以原諒。因此，我完全支持這兩項修正案。

就鄭議員的第三項修正案，剛才很多議員表達較多的爭議性。議員認為，若一名司機只是曾經被檢定為血液酒精含量達第3級和被發現再犯便要吊銷執照，職業司機便會受很大影響。議員更懷疑這會否影響他們的工作權利。主席，我覺得有必要在此引述《經濟、社會及文化權利國際公約》第六條：締約國承認有工作權，包括人人應該有機會，憑其自由選擇和接受的工作來謀生的權利，並將採取適當步驟來保障這一權利。工作權利是重要的，但人們選擇了職業後，亦應接受基本培訓和遵守基本守則。就職業司機而言，他們必須達到駕駛考試的要求和標準。可是，不幸地，任何駕駛考試均不能天天測試司機有否喝酒。因此，我們便只能依靠在路上進行抽樣酒精測試，才能達到目的。我的意思是，酒精測試其實也是考驗司機能否符合專業駕駛要求的方法之一，不同之處只在於它是在發出執照後才在道路上進行。我相信沒有甚麼人會認為，一個喝了十多罐啤酒而仍然醉醺醺地胡亂駕車的執照持有人，是符合職業司機執業資格的。我相信大家不會持這樣的意見。若有議員真的這樣想的話，我真的要鼓勵他們在稍後說出來，記錄在案。

因此，主席，我會從以下的角度看路上酒精測試：這種測試旨在再考核司機是否仍然符合執業要求，如果不符合和再犯的話，那我便認為吊銷執照是恰當的做法。其實，在其他職業方面，有關專業團體也有規定，若有專業失德，或有失操守時，專業團體可以按情況處理，並對有關專業人員作出懲處，包括可以收回或吊銷其執業牌照等。主席，我們就此事也應遵從相同的邏輯。李卓人議員剛才提到，若司機喝了十多罐啤酒也撞不死人，便只能說他幸運。事實上，幸運的不是司機，而是所有在路上行走，以及其他車輛的乘客和司機，因為我們不只是在說司機撞車引致其自身傷亡。我們還要顧及需要其保護和照顧的家屬，還有其他可能因為這類飛來橫禍，而無辜終身殘廢甚至死亡的人及其家屬。這些人均需要社會保護。因此，主席，經過很小心的考量及評估，我會支持鄭家富議員提出的全部修正案。

最後，我想回應黃毓民議員剛才提出的意見。他提及“**Mothers Against Drunk Driving**”(反醉駕母親聯盟)。這個聯盟其實是由一位喪失了一名13歲孩子的媽媽所發起。在1985年時，她的故事被電視傳播出去，於是得到很多類似慘劇受害人的家屬或母親的支持。在1990年，他們便成立了這個組織。事實上，以酒精測試來驅動引擎自動鎖定，是他們推動防止“醉駕”的其中一種方法，但這種方法亦招來一些批評。有一些批評指這樣做會違反了無需證實自己無辜的法治原則，

因為每個人一旦坐上車子，便要先行接受酒精測試才能啟動。這是否說，每個人在駕車前，都要證明自己沒有喝過酒，然後才准許開動車輛呢？這亦是招來批評的原因之一。

但是，主席，我很同意黃毓民議員所說，酗酒需要治療，而不准駕車只是保護司機及其家人，以及其他可能無辜受害的人的一種方法。但我必須指出，加重懲罰確實是可以起阻嚇作用的。因此，主席，我認為要雙管齊下，正如很多其他社會行為一樣，我們不單要法例，還要有輔導和教育，然後才收全面阻嚇之效。多謝主席。

涂謹申議員：主席，我發言支持這項條例草案的二讀。我想提出數點意見。第一，雖然我們現時是討論法例修訂，但我也想談談有否其他配合措施來減少這類罪行。其中一項是“電子鼻”。在數月前，有些公司把資料給我們，表示他們有些稱為“電子鼻”的東西，可以偵察酒精。他們說若某人的家人不想他醉酒駕駛，可要求他用購買內置“電子鼻”的汽車。每當這人“撻匙”開車時，“電子鼻”若嗅到酒精，便會“死火”，他便不能駕駛，因為車子根本是開不動的。當然，這是釜底抽薪的做法，誰坐在司機座位上，若有酒精氣味，便不能開動車輛，而甚至乘客有酒精氣味，車子亦可能會開不動。總之，是以電子方法來斬草除根，徹底防禦。

我相信政府應該多點留意這方面的科技，積極考慮引入。當然，我也明白若有關的科技產品純粹是一件商品，所涉及的便可能是自願的購買行為。當然，好像何秀蘭議員般，人們可能會問是否坐上了車子，便一定證明沒有喝酒？我的意見是，若強制每輛車裝上“電子鼻”，那麼便的確是這樣了。既然有酒精氣味便開不動車子，那就等於自我強制測試，不同之處只在於司機每次在“撻匙”前均需測試，否則車子根本不能開動。這可能是比較徹底的方法。但是，也要記得這種科技始終只是剛剛開發。話雖如此，據我所瞭解，有數個國家已在試驗，因此，我希望政府能加倍努力，看看它在這方面可以扮演甚麼角色。

第二，是加強宣傳。我以往也曾談及這問題，而其實政府也有加強宣傳，然而宣傳工作大多數跟着我建議的方向，宣揚的主題是，“你不想他人的家庭受害，便不要酒後駕駛”。這主題是好的，因為最低限度能動之以情。現時，宣傳又多了一個主題，說“孩子失去了爸爸，因為他被醉酒司機駕車撞死了”。但是，我覺得仍可以在另一方面再

加強宣傳，提醒人們，如不想失去朋友，便不要讓他們喝酒，或大家要在飲宴時互相提醒。這是相當重要的。當然，若一個人“飲悶酒”，喝醉後駕駛，那是很難防止的。有時候，一個人在家不斷喝酒，喝完後駕車散心，也是很難防止的。但是，一個人喝酒的情況除外，在許多娛樂場所或酒吧，或甚至在吃飯時，人們最低限度可以互相提醒，甚至阻止朋友喝酒。這是相當重要的。我希望政府在進行另一波的宣傳時可以提醒人們“你不想失去朋友，便不要讓他喝酒”，或“他喝酒後，不要讓他駕駛”。

第三，其實我以前也提過這一點，而我現在想再提醒政府，希望它考慮究竟有沒有理據引入這種制度。我是在說日本，而日本是一個比較奇怪的國家，因為其他地方並沒有實施這樣的規定。日本訂立了一項法例，而最近更作出修訂，令法例較以往更嚴厲。根據這法例，一個人醉酒駕駛，就連坐在旁邊的乘客也同樣受罰，同樣罪大。剛才在吃飯時，我與同事傾談，他說：“哪有這道理？這簡直是株連。我不是駕駛者，只是坐在司機位旁邊，為何我也要受罰呢？”

最初知道日本有這項法例時，我也感到不惑不解，於是便詢問當地的議員，他們回答說：“原因是，很多時候，坐在司機旁邊的人是最有機會阻止司機醉酒駕駛的。”在他們的社會，這是被視為合理的。他們更引述一個例子。可能男朋友吃飯時喝了些酒，但飯後他卻要先駕車送女朋友回家。若他的女朋友(即是坐在他旁邊的人)堅持不肯上車，或堅持要待酒精影響過後才上車，他便自然不能開車，除非他不顧女朋友，自己離去。他根本是打算送女友回家的。因此，若他的女朋友不上車，便不會出現醉酒駕駛了，更可以等待酒精影響消退。我明白這法例的確是很嚴苛。有些同事甚至說：“其他一些像香港的社會，會如何想？法例好像規定人們有責任要阻止醉駕。雖然大家是朋友，但怎能把這種責任加諸我的身上呢？”但是，我也想指出，你是可以離去的，可以不上車。當然，你說：“乘坐一個醉酒駕駛人士的車輛難道就是有罪呢？”你問我這問題，我便會告訴你，在日本，人們的確認為這是有道理的，因為只要同行者不上車便行。若同行者不想阻止他或不能阻止他，那麼，同行者只要不上車便能迫他也不上車。這樣，就算他寧死也要上車，以致撞死自己或其他人，同行者也是沒有罪的，因為他沒有上車。當然，有人或會說：“我上車是為了……唉！雖然我也害怕，但也決定‘搵命搏’，因為一旦出事我也可以阻止他，或甚至給予幫忙，就好像教車師傅在旁邊控制軟盤一般，那麼司機也不致這麼‘大鑊’”。

無論如何，日本真的訂立這項法例，而最近更把法例修訂得更嚴厲。如何更嚴厲？我的意思是，現在連賣酒的人、酒吧、商鋪和茶樓等也不幸免。任何人若明知顧客喝酒後會駕車而卻繼續提供酒精給他的話，也是犯法的，也是有罪的。當然，控方必須證明被告是明知一個人喝酒後是會駕車的。另一方面，若任何人知道一名顧客喝酒後要繼續駕車而卻又把酒賣給他，那他便要捉着顧客，不要讓他上車了。否則，當顧客上了車和被拘捕時，賣酒給他的人也是會有麻煩的。這規定是相當嚴苛的。但是，我們可否研究一下箇中的邏輯，看看我們可否也循這方向多做一點工夫呢？舉例而言，我們可以提醒那些賣酒的人要注意其責任。若只提醒賣酒的人應該是沒有甚麼問題的。我們可以說：“你要小心，如果你的顧客真的這樣出事，其實你也會良心不安的。”我們可否採用這種方法，勸導一些有機會導致他人醉酒駕駛的人加以警惕。

主席，民主黨黃成智議員稍後會討論有關鄭家富議員和政府提出的修正案，並作出比較。我現時則希望提出這數點，讓政府知道不應只從法例、停牌等方面考慮，而應擴闊考慮的範圍，找尋其他方式，尤其是我剛才所說的“電子鼻”。我認為，若科技真的是成熟，是可以考慮的。即使是進行初步試驗或推廣，我也認為是值得的。這建議不會導致太大問題，因為決定權始終在車主身上。車主可和他的家人商量，決定是否購買這類東西。據我所知，“電子鼻”不只是built-in(即是內置)的，“電子鼻”也可以裝在鎖匙裏，因為現時的科技很先進，鎖匙只要設有電子裝置，當嗅到有酒精氣味時便“死火”，根本已經不能開車，這樣便能徹底解決“醉酒者可以開動車輛”的問題。

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，我現在請運輸及房屋局局長發言答辯。在局長答辯後，這項辯論即告結束。

運輸及房屋局局長：主席，首先，我要衷心感謝《2010年道路交通(修訂)條例草案》委員會(“法案委員會”)主席劉健儀議員及各位委員在審議這項《2010年道路交通(修訂)條例草案》(“條例草案”)時所付出的

努力，特別是法案委員會提出了一些有助進一步完善條例草案的意見。我們已根據這些意見草擬修正案，我會在全體委員會審議階段時動議有關修正案。

政府一直致力促進道路安全，盡量防止意外發生。除了透過日常交通管理、執法、教育和宣傳外，立法亦是一個強而有力的方法，以懲罰作阻嚇，讓駕駛人士更小心顧及道路安全。

酒後駕駛可以引致嚴重後果，故此是一向備受公眾關注的。我們在1995年引入酒後駕駛的法例，並一直與時並進，不時檢討有關法例的成效。我們在1999年及2008年兩度提出具體修訂，分別收緊體內酒精濃度的訂明限度，以及加強刑罰和賦權警方進行隨機呼氣測試。適時修訂法例，加上警方大力執法下，比較在引入隨機呼氣測試前涉及酒後駕駛的交通意外數字已經大幅下降近七成。不過，由於涉及酒後駕駛的意外的死亡及重傷率，是較整體交通意外為高，故此，我們是不能鬆懈的。

剛才議員亦提出了一些有關駕駛被捕的數字，但這些被捕數字未必是涉及交通意外的。這些數字顯示出今年好像有所增加，而我們估計相信是與警方的執法行動增加有關。在今年，警方至今的隨機呼氣測試執法行動已進行過510次，較2009年的269次多近一倍。

今次條例草案的目的，是就制訂進一步打擊酒後駕駛及其他不當駕駛行為的措施，提供所需的法定條文，以加強道路安全。這些措施主要包括以下內容：

第一，我們建議引入3級遞進刑罰制度，即酒精比例超標越多，停牌期便越長，並大幅增加酒後駕駛的最短——我強調是最短——的停牌期懲罰，初犯由現時的3個月，增加至6個月至兩年；重犯由現時的兩年調整至兩年至5年。值得注意的，是這是最短停牌期的規定，其實仍讓法庭有很大空間來因應個別情況判處較重的刑罰，這是沒有上限的，亦不會“一刀切”，是對個別個案很公道的。研究亦顯示，在駕車前曾經飲酒的司機所涉及意外的風險，是遠高於沒有飲酒的司機，而且發生意外的風險，亦會隨體內酒精濃度急升。因此，遞進罰則是更能反映有關風險。

此外，我們亦建議將在酒類及藥物影響下駕車，並拒絕進行呼氣測試或提供樣本以作分析等罪行的罰則定於第3級，以確保酒後駕駛

法例完整有效。我們亦建議取消給予司機選擇權，即呼氣分析結果每100毫升呼氣中酒精含量不多於37微克的司機，不能再選擇以血液或尿液樣本代替呼氣樣本，避免司機利用拖延提供樣本的方法，逃避應負的刑責。當局最初在1995年實施酒後駕駛法例時，給予司機上述選擇，以減輕公眾對呼氣測試儀器準確度的疑慮。現時呼氣測試儀器已證實是可靠的，亦能提供準確數據。

第二，我們建議延長危險駕駛及危險駕駛引致他人死亡罪行重犯者的最短停牌期，由現時的18個月及3年，增加至兩年及5年，我強調這亦是最短的停牌期。此外，我們亦建議在所有危險駕駛罪行中，把嚴重酒精超標，即酒精比例達第3級，定為“犯罪情節特別嚴重”，而有關的最高罰款額、最高監禁期和最短停牌期各增加50%。例如，如果有人干犯危險駕駛引致他人死亡的罪行被定罪，其現行最高監禁期為10年，如果該人在犯案時體內酒精比例達第3級，則適用於他的最高監禁期將增加至15年，如果他是重犯，最短停牌期罰則將因上述建議由現時的3年，大幅增加至七年半。

第三，我們建議加入條文，訂定司機如果再次被裁定干犯嚴重的駕駛罪行——除非法庭認為停牌期及監禁期適合同期執行——否則，法庭須指示停牌期在監禁期屆滿時有關人士被釋放後才開始執行，以提高阻嚇力。沿用剛才的例子，如果有關司機判監15年及停牌七年半，其停牌期只可以在監禁期後開始執行。換句話說，該人可能在被判刑後的二十二年半內，不得在路上駕車。

第四，我們建議增訂“危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害”的罪行，對在路上危險駕駛汽車並引致他人身體受嚴重傷害的司機施加較重刑罰，使法庭在判刑時能更有力地反映意外的嚴重性及涉事司機的責任。

其實，現時法例容許檢控當局可以用誤殺罪來起訴一些在某些情況下的魯莽駕駛者，其駕駛態度及惡劣的行為，而引致了他人死亡的個案。在2009年1月，在落馬洲發生的嚴重交通意外，當局便是以誤殺罪作出檢控。

多位議員剛才亦提出，運輸團體的代表擔心引入危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害的罪行，可能會使一些職業司機容易被控告。我希望藉此解釋，在危險駕駛的檢控中，控方必須在無合理疑問下證明被告人有罪，門檻是相當高的。在考慮提出危駕罪行的檢控之前，警方

必須確立有關司機確實曾危險駕駛。根據《道路交通條例》第37條，如果某人駕駛汽車的方式，遠遜於一個合格而謹慎的駕駛人會被期望達到的水平，以及對一個合格而謹慎的駕駛人而言，該人以該方式駕駛汽車會屬危險，會是顯而易見的，該人便會被視之為危險駕駛。一如處理所有嚴重的案件一樣，警方是會對危駕案件進行詳細調查，並會循多個來源搜集證據，包括涉案司機和目擊證人的證供，以及法證、車輛和醫護方面的專家證據。警方的督導級人員會詳細研究並考慮所有證據，然後才提出檢控。

也有議員亦提出關注，究竟決定是否構成危險駕駛引致他人身體嚴重傷害時，控方所採用的標準為何。

其實，在傷人案件中，身體受嚴重傷害已有一個確立概念。根據普通法，“身體受嚴重傷害”是指“身體確實受嚴重傷害”，不一定是永久傷害或危及生命的傷害，但包括非身體性的傷害或精神傷害。所以，在決定刑事法律責任時，最重要的考慮因素便是司機本身的駕駛態度、交通情況及意外造成的後果。警方會採取常理推斷，諮詢律政司的意見，並以現時有關身體受嚴重傷害的刑事判例作為指引。

在交通意外中可能會引致的頸椎過度屈伸損傷，這要視乎個別情況，可能只是輕微肌肉扭傷，但亦可能會因頸椎受損而導致四肢活動受影響，故此，頸椎過度屈伸會否構成“嚴重受傷”是不能一概而論的。控方會因應多方面的證據，包括醫療報告等，才會作出有關決定。

我們就條例草案進行諮詢期間，亦嘗試向運輸團體解釋，增加危駕引致他人身體受嚴重傷害罪行的需要，解釋警方會詳細研究及考慮有關證據，然後才作出檢控。我們是非常願意和業界保持溝通的。

主席，我們提出了一系列建議，以大幅增加酒後駕駛和其他嚴重交通罪行的罰則。我們已經就有關建議諮詢立法會交通事務委員會，並進行廣泛諮詢，社會人士均十分支持我們的建議。現時條例草案的建議適當平衡了社會上各方的不同意見，並充分考慮公眾對道路安全的關注。

有議員提出關注在訂立3級遞進刑罰制度後，可能會使人誤以為在駕車前喝少許酒是可以接受的。我在此亦要清楚說明，事實上，我們建議引入3級遞進刑罰制度的同時，我們亦建議大幅延長涉及酒精比例較高的罪行，即酒精比例達第2及第3級的最短停牌期。信息是相

當明確的，便是“超標越多，刑罰越重”。我們完全沒有降低酒後駕駛的門檻，建議的罰則與其他地區比較亦是屬於非常嚴厲的。我們會一如議員所建議般，會與道路安全議會合作，加強向駕駛人士發放“切勿酒後駕駛”及3級制罰則的措施，宣傳干犯酒後駕駛罪行的人士縱使沒有造成交通意外，亦須重罰等信息。

多位議員剛才亦提到，希望政府盡快推行一些有關毒駕和藥駕的措施。我們是十分關注近期涉及司機在毒駕和藥駕的拘捕個案有上升趨勢，並決意盡快推出有關的打擊措施，嚴厲打擊毒駕及藥駕。我們已擬訂了打擊毒駕和藥駕的初步建議，亦已就有關建議完成公眾諮詢工作。我們在充分考慮諮詢所得的意見後，已在上月的26日向立法會交通事務委員會作出匯報，並提出一籃子的立法建議。有關建議已獲法案委員會支持，我們現正密鑼緊鼓地展開有關條例草案的法律草擬工作，期望盡快在明年第二季提交有關的條例草案。

我們亦會因應議員本身的建議，在條例修訂中建議加入司機如果干犯危險駕駛罪行時，若其體內含有任何分量的指明違禁藥物(即指該6種毒品)便會視作“犯罪情節特別嚴重”來處理。稍後，我們亦會提出有關議案。

我很高興法案委員會支持條例草案。我請各位議員支持通過條例草案，這是一個完整的草案，亦已經取得適當平衡，使有關措施可以盡快落實，進一步遏止酒後駕駛等危險行為。多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《2010年道路交通(修訂)條例草案》，予以二讀。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《2010年道路交通(修訂)條例草案》。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

《2010年道路交通(修訂)條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入《2010年道路交通(修訂)條例草案》。

秘書：第1、2、3、5、13、15、16、17及19至23條。

全委會主席：是否有委員想發言？

(沒有委員表示想發言)

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：第1、2、3、5、13、15、16、17及19至23條納入本條例草案。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第4及18條。

運輸及房屋局局長：主席，我動議修正第4及18條。

第4條主要是把“危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害”的新增罪行，以及在所有危駕罪行中把“犯罪情節特別嚴重”的新條文加入條例，使有關罪行同時適用於鄉村車輛。這純粹是技術上的相應修訂條文。

第18條的修訂則與新引入的依次執行監禁期和停牌期有關。根據現行《道路交通條例》，如果法庭或裁判官裁定某人觸犯駕駛罪行，該人是會被處以停牌期，停牌期須與任何監禁期同期執行，但如停牌期與監禁期同期執行，或停牌期是較監禁期短，實質上的阻嚇作用便會大減。

條例草案建議增訂條文，訂定涉案司機如果第二次，或再次被裁定觸犯《道路交通(違例駕駛記分)條例》的附表中分數為10分的罪行(不論該項定罪就相同還是不同罪行而作出)時，法庭須命令停牌期在監禁期結束，而有關人士獲釋放後才執行，除非法庭認為兩者適合同期執行。

由於被法庭頒令停牌期在監禁期屆滿後才執行的人士，可獲給予外出許可。他們亦有可能參與懲教署一些更生或釋前的就業計劃，而這些人士可在計劃期間，在懲教署的監管下受僱於核准地方工作，他們亦可在自己的居所居住，或是在指定的中途宿舍留宿。在此期間，他們的監禁期並未結束亦未被釋放，但卻有一定的活動自由。為了避免這些人士在參與更生或釋前就業計劃期間駕車，以及使規定更為清晰，我們建議對條例草案作出一些技術修訂，主要澄清任何被監禁或羈留人士如果在指定情況下，在監禁期或羈留期期滿前獲釋，必須視為被停牌期間，是不能駕駛的。該等情況包括參與以上提及的更生或釋前就業計劃，以及被裁定犯有駕駛罪行，但獲准保釋以聽候判刑或上訴等情況。我們會在條例草案中列明這些情況，並訂明該人士在任何獲釋放的日子停牌，而該等日子須在該人的停牌期中扣除。

擬議修正案內容

第4條(見附件I)

第18條(見附件I)

全委會主席： 是否有委員想發言？

(沒有委員表示想發言)

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

(委員舉手)

全委會主席： 反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席： 我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布修正案獲得通過。

秘書： 經修正的第4及18條。

全委會主席： 我現在向各位提出的待決議題是：經修正的第4及18條納入本條例草案。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席： 反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席： 我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書： 第6條。

全委會主席：鄭家富議員已作出預告，動議修正第6條，以加入第(1A)、(2A)及(3A)款和修正第(2)、(3)及(4)款。此外，運輸及房屋局局長亦已作出預告，動議修正第6條第(5)款。

不論鄭家富議員的修正案是否獲得通過，運輸及房屋局局長均可動議他就該條提出的修正案。

如運輸及房屋局局長就第6、7及8條動議的修正案均被否決，他稍後便不可動議修正第14條，亦不可動議在條例草案增補新訂的第21A條，因該等修正案與全委會已作的決定不一致。

全委會主席：各位委員現在可以就原本的條文，以及鄭家富議員和運輸及房屋局局長的修正案，進行合併辯論。我會先請鄭家富議員發言及動議修正案。

鄭家富議員：主席，我動議修正第6條，第6條和危險駕駛引致他人死亡的條文有關。相信在二讀辯論時，我們已就這方面作出不少探討，我希望回應一些同事的發言，以及透過今次發言鼓勵其他暫時未決定支持我的委員給予支持。

對於危險駕駛引致他人死亡，根據現行法例，初犯者最少可被罰停牌2年，再犯者最少被罰停牌3年。政府現在提出的修訂是初犯者的罰則維持不變，依然是2年，但把再犯者的罰則提高至最少停牌5年。

我提出的修正案是初犯者最少被罰停牌5年，再犯者則終身停牌。主席，我想回應一點，對於一些同事認為終身停牌——我掛上的擴音器好像聽不到聲音，不要緊，我掛好一點便成，對不起——終身停牌是否合適？是否過於嚴苛？我想在這裏跟大家分析及討論、探討一下。

剛才曾提到現今社會環境究竟是否屬於亂世，應否使用重典。我認為終身停牌並非終身監禁，終身停牌只是對危險駕駛者、一次又一次觸犯危險駕駛罪行的人，讓他們沒有可能繼續駕車，這是我提出這項修正案的用意。

如果有同事認為，對於駕駛車輛把人撞死的司機，應該即時拘捕將其收監、應該控以誤殺罪，但我提出的這個關於終身停牌的修正案則似乎不合邏輯、過於嚴苛，那麼我實在不大理解當中的邏輯及理

念。如果把這類司機拘捕、收監而沒有終身停牌的效果，他們出獄後可以再次駕駛，再犯之後再被收監，出獄後又可再次駕駛。但是，如果判處終身停牌，我的修正案可讓他被收監一次後，在第二次因觸犯危險駕駛引致他人死亡的罪行而入獄時，於出獄後再無機會駕駛。

我認為這樣可對司機作出阻嚇，令他們反省自己的駕駛行為、個人對其他道路使用者的責任、對乘客及行人的責任，究竟應如何自全。我很記得在過去發生的數次嚴重交通意外中，很多同事在公開發言或接受訪問時，甚至曾討論應否研究把危險駕駛引致他人死亡的行為，視為等同於誤殺，而誤殺罪行的最高刑罰是終身監禁。

雖然有同事認為那刑期可以提高至終身監禁，但我不能夠在今天這個審議藍紙條例草案的階段對這刑期作出修正，因為條文草擬沒有留下太大靈活性，就修訂空間作出了頗大局限，所以我惟有就相關刑期及牌照吊銷期限作出修正。我也希望大家明白，我的目的是希望司機在啟動車輛引擎之前細想，如果自己曾有前科，曾經危險駕駛把人撞死，那麼今後在駕車時必須時刻不斷提醒自己，如有再犯，後果將不會像政府現在所建議般，只是停牌5年那麼簡單。因為這規定只會令他停牌5年後或出獄後再過5年，可以再次駕駛。當然，亦有些人說要給他們自新機會，一再被判處監禁，一再被罰停牌，已足以叫他們深自反思。但是，香港畢竟地少人多，我相信香港以至全世界都有一個趨勢，不小心駕駛、危險駕駛等罪行的罰則只會越來越重。

今早剛剛有傳媒人士告訴我一宗我從未聽聞的個案，據說在美國一宗個案中，一名醉酒駕駛人士先後9次醉酒駕駛，他的行為可能已到了危險駕駛的地步，可能已觸犯了危險駕駛的罪行。就這宗個案，法官判處的刑罰是終身監禁。所以，可以看到全球趨勢是罰則越來越嚴厲，越來越趨向將危險駕駛人士剔出，以免成為道路上的計時炸彈。

所以我很希望再次呼籲，特別是工聯會的同事，現時葉偉明議員在席，陳偉業議員也在席。我在此再次呼籲，我無意製造階級分野，無意對職業司機作出不同處理，因為職業司機與私家車司機都是道路使用者，都應接受同類刑罰。一如李卓人議員所說，我絕對期望其他道路使用者、其他職業司機能有合理的駕駛行為，而不是一次又一次危險駕駛導致他人死亡。

訂定終身停牌的罰則，絕對是希望能令所有司機有所警惕，職業司機當然亦包括在內。我亦深信絕大部分職業司機很小心駕駛，絕大部分職業司機因為需要為口奔馳，所以會更留意自己的駕駛行為。不

過，始終樹大有枯枝，假如每一行業的從業員、每一位私家車司機都養成某些危險駕駛行為，那便等於危害每一位道路使用者及行人。

所以，希望工聯會的同事如果真正關注職業司機，真正為他們的安全着想，便應該支持我提出的修正案，因為這項修正案絕對是為了將道路安全提升到一個更高層次，令你們的會員在馬路上、道路上更安全，而不致被一些不負責任而危險駕駛的司機撞死或撞傷。主席，這是我提出這項修正案的主要考慮因素，我亦會細心聆聽其他同事的發言，如有需要，稍後可能會再次發言。多謝主席。

擬議修正案內容

第6條(見附件I)

全委會主席：我現在請運輸及房屋局局長發言，但他在現階段不可動議修正案。

運輸及房屋局局長：主席，鄭家富議員建議進一步增加干犯危險駕駛引致他人死亡的停牌期，首次被定罪者由2年增加至5年，重犯者由3年增加至終身停牌。

我們認為不適宜採納鄭家富議員的建議。首先，我們建議的罰則已具有十分大的阻嚇力。我們建議被裁定重犯危險駕駛引致他人死亡罪行的司機的停牌期，由現行的3年增加至5年，增幅差不多達70%。事實上，《2010年道路交通(修訂)條例草案》(“條例草案”)建議的罰則與其他海外地區比較，可說絕不寬鬆。政府的建議已平衡社會人士和大部分被諮詢者的意見。鄭議員建議，重犯有關罪行的停牌期由現時的3年增加至終身停牌，即剝奪有關人士一生的駕車權利，影響極大，套用鄭家富議員剛才的說話，終身停牌是極之嚴重的，有關建議亦未有充分諮詢公眾。

第二，條例草案建議的是最短停牌期。如法庭根據案情有理由加重刑罰，法庭可判處更長停牌期。根據2007年至2009年就危險駕駛引致他人死亡所作出的判罰，在4宗重犯個案中，法庭所判處的停牌期，除了就一宗判處停牌3年外，其餘均被判處停牌5年，高於現行3年的最短停牌期，可見法庭會根據每宗案件的嚴重情況把判刑向上提升。

第三，對於被裁定危險駕駛引致他人死亡的司機，除了停牌外，法庭一般也會判處監禁刑罰。政府在2008年年中，已把有關的最高監禁期由5年倍增至10年，大大加強了阻嚇力。

第四，政府在條例草案中的相關建議，包括引入犯罪情節特別嚴重和依次執行監禁期與停牌期，其整體效果會令駕駛態度差劣的“危險司機”長時間不能在路上駕車。舉例來說，有人因干犯危險駕駛引致他人死亡的罪行而被定罪，現行的最高監禁期為10年，若該人在犯案時體內酒精比例達第3級或含有任何分量的6種指明毒品，則適用於他的最高監禁期將增加至15年。如他是重犯，最短停牌期罰則會因我們所提由現時的3年增至5年的建議，而大幅增加至7.5年。如果有關司機被判監15年及停牌7.5年，其停牌期只可以在監禁期後開始執行。換言之，該人可能在被判刑後的22.5年內，不得在路上駕車。我們認為應先落實有關建議，觀察其成效，並在充分諮詢持份者及其他道路使用者後，才考慮其他更嚴厲的做法。

基於上述原因，我們不贊成接納鄭家富議員提出的建議。我懇請委員否決這項修正案。多謝主席。

黃成智議員：主席，鄭家富議員提出這項修正案，用意是對屢次或重複觸犯危險駕駛罪行的人士作出更嚴厲的懲罰，甚至對社會大眾發出更清晰的阻嚇信息，警惕市民不要以輕率態度駕車，甚至危險駕駛。

對於鄭家富議員提出的這項修正案，其實大家無需太過害怕，很多委員也說這項修正案容易導致市民被終身停牌。事實上，依我看來，那些因為鄭家富議員這項修正案而最終被判處終身停牌的人士，可說是活該的。為何這樣說？現時觸犯危險駕駛罪行的人士可分為3類，可能還有第四、第五類，但我即時想到的有3類。第一類是因為一時大意或真的有特別原因，以致無法控制其駕駛行為，導致出現危險駕駛的情況。第二類是病態人士，亦即我們所說的醉酒駕駛。有些經常喝醉的酗酒人士，每每在酗酒後駕駛，以致出現危險駕駛行為。這些人需要接受醫治，即使判處他終身停牌，也解決不了問題。第三類是蓄意或慣性危險駕駛，並非因為病態，而是總有些東西驅使他危險駕駛。

如屬於第一類人士，只曾一次作出危險駕駛行為，兼且是因為有特別原因而導致危險駕駛，我認為判處停牌5年已能發揮極大阻嚇作

用，其重犯機會亦極微。所以，這類人士可有機會再次被判終身停牌？我相信機會不大。尤其是職業司機，在首次觸犯危險駕駛罪行後，拜託真的要好好改善駕駛行為，不要再推諉說被人歧視，只需要在駕駛習慣方面有所長進便成。

至於病態人士，除了被判處停牌5年之外還要坐牢，兩者合共需要一段很長時間。我們認為不應單以懲罰手段處理病態人士的駕駛問題，還應加入一些協助他們處理酗酒問題的程序。所以，我認為政府除了立法之外，亦應對酗酒或有慣性病態而導致危險駕駛的人士提供治療程序。對於這兩類人士，除非他們患了不治之症，若然如此便不能怪罪他們，而是所患病症的問題。所以，這並非我們蓄意訂立或修改刑罰，使他們有機會被判終身停牌，其實在這些個案中，被判終身停牌或重犯的機會較小。

至於蓄意危險駕駛的人士，犯案一次後又再犯第二次的，我們為何仍要發牌給他？所以，首先，我認為即使加入終身停牌的刑罰，並非所有人都會如此被判刑。其次，在結構上，要被判處終身停牌其實也不易。因為在鄭家富議員提出的修正案中，初犯者已經會被判處停牌5年，在這5年內他根本無法駕駛。法例亦訂明就屬於嚴重的駕駛罪行而言，重犯所指的是在觸犯第一項罪行與第二項罪行之間，必須相隔不足5年。換言之，任何人被判處停牌5年後，根本沒有機會駕駛，因為在停牌期內不能駕駛，故此他亦沒有機會在5年內第二次觸犯危險駕駛罪行。

但是，有人說情況並非如此，這類人士可能會偷偷駕駛。他偷偷駕駛，為何還要給他發牌？他在原應停牌的5年內偷偷駕駛，不是更應判處他終身停牌嗎？於是又有人說不是這樣的，法官可能會作出酌情考慮，只是最少可判處停牌5年而言，法官可能會酌情處理，這是法例所容許的，結果只酌情判處那名駕駛人士停牌3年。於是，法官一片好心酌情判處停牌3年的刑罰，但那人在3年後再次任意妄為，觸犯危險駕駛罪行，那為何不判處他終身停牌？在討論時可能會感到終身停牌像是非常嚴厲的刑罰，但其實在鄭家富議員提出的修正案中，落得因為再犯而被判處終身停牌這田地的人士，是活該被罰終身停牌的。

如果要取得良好的阻嚇效果，令市民不敢再危險駕駛，甚至不再醉酒駕駛，我們其實應該支持鄭家富議員的修正案，因為其阻嚇作用確實能達到所需效果。有委員擔心這規定會令職業司機以後無法再駕

車謀生，可是，如職業司機真的落得被法官判處終身停牌的田地，他其實再也不應駕車，因我剛才提及的情況其實不易出現，除非該駕駛人士本身確實存在某些問題，以致被法官判處終身停牌。

所以，民主黨會支持鄭家富議員提出的修正案。多謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

陳偉業議員：主席，我代表社民連就鄭家富議員的修正案作出回應，因為他剛才也點出了我們的名字。

我在剛才二讀辯論的發言中，已很清楚指出社民連極力、全力、兼且最早提出，一定要嚴正及加重懲罰以處理醉酒駕駛（“醉駕”）問題，特別是醉駕導致傷亡的問題。社民連亦是最早建議，對於醉駕導致死亡應以誤殺的尺度處理，這是最嚴厲的標準。誤殺的最高刑罰是終身監禁，較終身停牌更為嚴苛。我們為何建議採用更嚴苛的懲罰模式，而不贊成鄭家富議員提出的終身停牌的做法？我在二讀辯論的發言中已清楚指出，無論採用甚麼刑罰，均須確保這刑罰所帶來的處分，對不同階級、不同背景和擁有不同財富的人士產生相似的阻嚇程度。如有關懲罰基於某些人的階級背景，所帶來的懲罰及阻嚇程度會有所不同，這法律本身便構成不公，這懲罰本身便構成階級歧視，便會對某類獨特人士構成獨特的偏頗和歧視。

令我感受很深刻的是，我的辦事處在多年前曾接到一名職業司機的求助個案，他由於被扣15分而被停牌3個月。停牌3個月對一名職業司機來說是“手停口停”，不但他個人的工作受到影響，他一家四口的經濟情況亦因為他停牌不能工作而受到莫大影響。試問稚子何辜？他的兩名子女正就讀小學，當他的家庭收入受到影響時，他一家的經濟狀況也在那3個月內受到嚴重打擊，導致一家人要依靠借貸過活。這是刑罰本身帶來的影響，我們當然可以振振有辭，說如果不想面對這種懲罰，不想面對家人的困境，不想面對經濟上的苦楚，便不要犯規。我們可以很義正詞嚴地提出這項指責，但當法例帶有懲罰性的效果時，當不同階級背景的人士在法例下受到懲處而具體情況會有所不同時，作為立法者和執法者便要嚴正和認真地研究有何較公平和公正的處分方式。

故此，何以在眾多條例中，特別是涉及貪污舞弊的條例方面，很多時候不會罰款了事，而要判處監禁刑罰呢？因為監禁本身較不涉及階級性歧視。不管是有錢人、全港和全世界最有錢的富豪還是普羅百姓，一旦收監便要面對類似懲罰。當然，大富豪入獄可能會獲得較佳服務，這是眾所周知的，入住的監房可能條件較佳。但是，監禁的懲罰令他失去人身自由這一點是相對類似的，監禁期可說是大同小異。例如醉駕導致傷亡的行為，如以誤殺控罪作出處理，可能須監禁5年或10年，那監禁期是相同的。

但是，如採用吊銷牌照的懲罰方式，不管吊銷牌照5年還是10年，對一名職業司機造成的懲罰性效果並不相同。我所說的是效果，表面上看似公平，因為大家同樣違規、同是醉駕、一樣被停牌，但相同懲罰所造成的效果並不一樣。一名聘有司機的富豪，可以聘請司機代他駕駛，同樣是用車撞死了人，同樣是嚴重傷害他人，但這懲罰本身對他造成的效果顯著不同。現在有很多職業司機是四、五十歲的中年人，大家可以說他已四、五十歲還醉駕撞死了人，那是應有此報，理應被判終身停牌。可是，為何一名富豪駕駛一輛Bentley飆車撞死了人，所受到的處分可能是監禁兩年，終身停牌，而這懲罰對他來說卻可以是如此的微不足道？

因此，我們建議以誤殺控罪作出處理，不管他多麼富有、駕駛甚麼名牌房車，只要他駕車撞死了人便應被控誤殺。不管他是初犯還是再犯，社民連建議即使初犯也應視為誤殺，和醉酒胡亂揮刀斬死了人完全一樣。我再次重申，在二讀辯論時我已表明立場，醉駕撞死了人跟持刀斬死了人，其行為並無兩樣，為何要特別體恤和寬待駕車撞死了人的人？這在邏輯上和法理上均是絕對說不通的。因此，希望鄭家富議員理解社民連提出的理據。如果他的修正案提出如有醉駕行為一律即時監禁，我們定會支持。我剛才已說過，美國一些州份已實行這法規，無論甚麼階級背景，一旦被發現醉駕，體內酒精含量超出水平，便須即時監禁，不可獲准保釋。內地亦已落實這種做法，早前我閱報得悉，內地四川有些駕車撞死了人的案件，犯案者已被判終身監禁。如果用上此一判刑，不管是普通司機還是甚麼局長，也不理會你是甚麼富豪，按法例來說都會作出一律處理。吊銷牌照會對不同背景人士產生不同影響，其阻嚇力和懲罰效果亦相對不同。

因此，主席，我呼籲大家要向政府施壓。政府一天不將醉駕導致他人死亡列為誤殺罪，立法會各黨派便定要繼續向政府施壓，以落實有關的修訂。當然，我們今天無權就此提出修正案，但在長遠的發展

和處理方面，必須以這個思維和路向對政府提出很嚴厲的指正。我們認為政府的思維模式是錯誤的，不可以容許政府再錯下去，因為政府和立法會如繼續錯下去，令醉駕或服藥後胡亂駕駛導致人命傷亡的行為仍然不構成誤殺，仍然縱容這種不合理行為的話，導致人命傷亡、不珍惜生命的情況只會繼續存在和惡化。

因此，我希望大家繼續努力，因為政府每次都要有人命傷亡才如夢初醒。醉駕問題已討論多年，但往往要待至撞死了人，還要死一個人也不夠，要有多人身亡時，政府才如夢初醒地修改法例。當然，每當有重大事故發生時，立法會總會羣起而攻之，然後把法例修改至非常嚴厲。但是，我再次呼籲，無論法例規定如何嚴厲，我們務必留意，特別是懲罰性條例的條文所產生的效果導致的階級性歧視問題，更是不容忽視。多謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

劉健儀議員：同鄭家富議員一樣，我與我所代表的運輸業界，均非常、非常不支持醉駕及藥駕。

鄭家富議員剛才發言時提到，美國有一宗案例，今早有傳媒朋友提出來，我也知道這宗案例，所以，今早聽到傳媒再提出這宗案例時，我便再到網上翻看有關資料。這宗個案於今年8月份在美國德薩斯州發生，有關被告是第九次醉酒駕駛，在犯第九次時，法庭判了他終身監禁——不是停牌，是終身監禁。

這宗案例在網上其實也引起了很多討論，亦有不少法律界人士或一些相關團體，踴躍就這宗案例作出積極討論，其中有一份文章是這麼寫的——這是一個關心醉駕的組織，其中有一名作者寫了一篇這樣的文章——我撮錄當中數段與大家分享，原文是以英文寫的，我沒有時間譯為中文，我引述：“Nobody disputes that driving under the influence of alcohol is dangerous. In fact, it is one of the most deadly crimes. You won't get any serious arguments from anybody that people should be allowed to drive while impaired. Nobody would dispute that you are far more likely to die at the hands of a DUI”, that is Driving Under Influence, “driver than at the hands of a serial killer or by gang violence. The dispute is not about the problem of impaired driving, but rather about what to do about it. Every year, many states increase the jail time, fines and other penalties for DUI offenders.

There is little evidence that increased punishment deters impaired driving. In fact, there is no conclusive evidence that suggests that the average would-be drunk driver even considers the penalties before turning on the ignition and hitting the road. Most state lawmakers increase the penalties because it is politically popular to do so, and it's the only thing they can think of doing.....

“The judge in this case opted for long-term jail. In fact, he handed Mr. Stovall”, that is the name of the defendant in this case, “a life sentence. Now, before you react in favour of the judge's decision or against it, understand that Mr. Stovall is highly unlikely to spend the rest of his life in prison for this sentence. In fact, he will be eligible for parole in as few as five years. In a worse case scenario, he will be eligible in 15 years. So in many ways, this sentence is more sensationalistic than it is truly out of line with penalties that have been issued in other cases for chronic repeat offenders.”(譯文：“沒有人會懷疑在酒精影響下駕駛是危險的。其實，醉酒駕駛是其中一項最容易引致他人死亡的罪行。任何人都不會提出認真的論據，認為受酒精影響的人應准予駕駛。任何人也不會質疑，人們死於受酒精影響的司機手中機會，比連環殺手或黑社會仇殺的機會更大。有關的爭論不在乎醉駕本身，而是如何解決這個問題。每年美國各個州都會提高對醉駕人士的監禁期、罰款及各方面的刑罰。但是，沒有強烈證據顯示加重刑罰便會遏止醉駕。事實上，沒有任何確實證據顯示一般將會觸犯醉駕的人士，在開動汽車前會考慮醉駕的刑罰。大多數州議員提倡加重醉駕刑罰，因為出於政治考慮，可以增加他們受市民歡迎的程度，而這又是他們唯一想到可以做的事情.....

“在這個案例中，法官選擇判處長期監禁。他判處被告Stovall先生終身監禁。讀者在贊成或反對法官的判決前，必須理解到Stovall先生極不可能會因為這次判決在禁獄中度過餘生。因為在少至5年後他便可以假釋出獄。最壞的情況是他在15年後便可以假釋。所以，從各方面可見，這次判決是有點譁眾取寵而不是真正與判處其他屢次犯案的被告所得到的刑罰一致。”(引述完畢)。

其實，這宗案例亦令我再次審視情況，就今次修例，究竟政府建議的停牌期、監禁期，或其他方面的特別細節等，與周邊地方或全世界相比，是否很低，甚或完全追不上呢？據我來看，相比於例如新加坡、英國、澳洲南威爾斯等地，我們其實絕不遜色，在某些罰則方面相對而言反之更重，其實規定都算頗嚴厲的。那麼，究竟是否恰當呢？我們在處理任何法例下的一些刑罰水平時，有數個原則需要考慮。

談到法庭有關量刑的準則，當然是要合乎比例(propportionality)，而罰則不應該對有關罪犯作出懲罰性(retribution)，令他有機會改過自新(rehabilitation)，這是懲教的道理。當然，在這方面，我們是否應該採用懲教或單靠懲罰便行呢？大家可以思考一下。我們香港懲教署也稱為懲教署而不是懲罰署。所以，這是並非單靠懲罰，而是懲和教並重的一個概念。

鄭家富議員提出的修正案，是建基在一個已大幅增加的刑罰(無論是禁監或停牌)的基礎之上，再加上更重的刑罰，甚至是終身停牌。鄭家富議員的建議是……其實原來的建議增幅已也頗重，政府在現有法例的基礎上已加重了很多，約50%，甚至100%，但是，他還要再加重50%或100%不等，有關加幅實在非常高。我覺得有沒有需要這樣，我們也說治亂世，用重典，現在是否亂世？當然不是，我們現在說醉酒駕駛而已，酒後駕駛並不是亂世，但都要視乎情況，在任何立法時，我們都要視乎有關環境。對於醉駕，我與業界——我也說過——我們很不支持，我們很討厭、很憎恨、很想懲治醉駕行為，我稍後會提出箇中原因。我其實在二讀發言時也提過，無論是對司機或車主，他們都認為醉駕對別人很不公道，這類行為令他們有很大困擾，他們是絕對不會支持的。但是，香港現時面對的情況，是否就有需要在政府已經訂立的加重刑罰之上，再要進一步加重刑罰，或是否因為出現某些情況，以致我們有需要增加罰則呢？

當然，鄭家富議員與很多同事都可能覺得，而我自己也覺得，但凡發生這類意外，我們都會有很大的感受。每一次看到這類血肉模糊情境，我們會感到很痛心，去年2月份的落馬洲事件，誰血肉模糊呢？是6個人——1個的士司機，6個的士乘客，涉及的士業界。前數年，衛理道亦發生私家車撞的士——也是涉及運輸業界，司機也是血肉模糊，這類很恐怖的鏡頭現在還歷歷在目。所以，運輸業界非常、非常——我可以用的字是“憎醉駕、憎藥駕”。然而，我們始終要反過來問，是否要用這麼重的刑罰呢？再看客觀環境及數字，我們都是要看看數字的——縱使大家不喜歡，也要看看數字。

有同事剛才提到，今年所拘捕的駕駛者／司機，由1月至11月，平均每月有94宗，相對去年每月的85宗，數目是增加了，但大家不要忘記，我們在2009年時引入隨機呼氣測試，所以被截停的司機數量一定會多了。我們要比較合理一點，便是要跟2008年的數字相比，情況究竟是怎樣呢？其實，在2008年，每月有124宗。如果你以這個數字來看整體的醉駕情況，相對於2008年，情況似乎有所改善，即是司機

被截停、被拘捕，即“吹了波波”而被發現觸犯法例的，今年人數是較2008年少了。如果看看因酒後駕駛或酒後駕駛的罪行被定罪的人士數目，在2007年、2008年及2009年3年，分別是1 071人、1 085人及856人。以856人相對於1 071人及1 085人來看，人數其實是少了。那麼，今年1月至4月人數是多少呢？是142人。如果幸運的話，把此數乘以4來計算，1年……應乘以3，所得數目可能是會遠遠低於去年的，這是否一個很壞的情況，以致我們有需要再進一步在已經加重刑罰的基礎上，再要加重一倍或50%的罰則呢？我相信，這方面的考慮是關乎proportionality、rationality等原則，但又似乎未有再加重罰則的需要。但是，我絕對同意的是，如果是很嚴重的罪行，好像有同事剛才也提過，便是在落馬洲事件後，有同事提出這類案件應該控告犯案人誤殺，對此我是支持的。我絕對支持考慮對一些干犯嚴重醉駕罪行導致他人死亡的人，以誤殺的控罪來起訴，這是對的，是應該的，是公義的。

然而，看看鄭家富議員的修正案，在他提出的眾多修訂中，例如罰則原來訂為3年，他說要提高至5年；原來訂為5年，他則說要提高至10年。他實際上是在主觀上認為，10年的阻嚇性會較高。不過，正如我剛才讀出的文章指出，加重懲罰其實不一定能起到阻嚇作用，如果加重刑罰至10年後，仍有醉駕事件，我們是否要把罰則加至20年，如提高至20年，仍有醉駕事件，我們又是否要把罰則加重至終身監禁呢？是否凡醉駕都處以終身監禁或終身停牌呢？是否這樣便可以杜絕醉駕呢？大家要就此討論，至於行或不行，我不是說我沒有主觀結論，但肯定不可說，單憑加重刑罰，便可以起到阻嚇作用，這似乎是眾多學者的看法。

但是，最令我困擾的是，危險駕駛導致他人死亡的罪行。鄭家富議員建議重犯者須終身停牌。就他的建議，我真的感到困擾了很久。我亦曾就其建議諮詢業界，業界反映的意見是，有92個運輸團體及行業協會——是陸路運輸方面的——我已向他們全部發出了問卷，收回19份，佔20%，但其中一份其實屬於兩個協會一起發給我的。所以，基本上，可以說有20個團體及協會回應了我的問卷，佔我的業界92個協會當中的22%。但是，很有趣的是，有一半贊成鄭家富議員的建議，他們認為“明知故犯，罪加一等，後果嚴重，不應放生”，這些是他們用的字眼；有一些則說“嚴謹正視酒後駕駛問題”，他們也贊成鄭家富議員的建議；亦有另外10個團體不贊成，他們說擔心會造成冤案，亦認為現有罰則過重。對我而言，便真的感到很困惑了，因為

業界的意見差不多是一半一半，究竟我應該如何取決，支持或不支持鄭家富議員的修正案呢？其實，你問我心底的想法，如果有人危險駕駛導致他人死亡，已經有人死了，再第二次危險駕駛又導致他人死亡，又有人死了，我真的很想、很想、很想支持，我覺得這是不對、不公義的，是應該支持鄭家富議員的。但是，我再細看，尤其是如果我們在說醉駕，喝了酒駕駛，令致他人死亡，我們說的是醉駕，這是絕對要杜絕的，但我回看鄭家富議員的修正案，他其實只是單純指危險駕駛導致他人死亡，兩次便要終身停牌，與醉駕完全是兩回事，醉駕歸醉駕，他所指的危險駕駛是否屬於醉駕，便不在他的修正案的考慮之列，那麼我便要提出一些問題了。業界是很不支持、很反對醉駕的，所以，他們連終身停牌都贊成，但鄭家富議員的修正案不是與醉駕有相互關係的。所以，我覺得即使今天這項修正案不獲通過，我覺得政府可以再考慮，是否應把醉駕與危險駕駛連成一環，然後再加重刑罰，我相信這方面一定會得到更大的認受性及支持度。

此外，我亦想提出我剛才說的，關於危險駕駛導致他人死亡連犯兩次，是否都應該處以終身停牌呢？在道義上，我自己覺得是對的。但是，因為我們今天的焦點是在醉駕方面，是完全沒有經過諮詢或討論，我認為政府應該提出來讓大家討論，在撇除所有那些有關醉駕及藥駕的行為以外，究竟純粹是危險駕駛兩次導致死亡，是否也應該有更重的刑罰呢？我認為應由大家進行討論，我相信社會亦希望我們作出這個討論，進行理性分析，然後作出決定，而不是像今天般似乎因為醉駕而互相關連起來。因此，現在談支持這類建議似乎言之尚早。多謝主席。

張學明議員：主席，現時政府所提出的修訂建議，我們不能斷然說是最有效的方法，而且必須待法例實施後，經過一段較長的觀察期，才可以看到效用。對於鄭家富議員提出的修正案，其中包括建議將重犯3級酒後駕駛或重犯危險駕駛引致他人死亡罪行的司機的停牌期，加重至終身停牌，我和民建聯認為，政府當局現時建議的3級遞進停牌期，只是最短的停牌期，而非停牌期的最高上限，法庭是絕對可以根據案情的嚴重性，判犯案司機更長的停牌期，甚至終身停牌，這亦無可厚非。

就以現行的法例來說，首次被定罪及再次被定罪的停牌期分別是3個月及2年，在2009年有51名重犯醉駕司機，而其中不少於6名被判

多於2年的最短停牌期。因此，我相信在重新建議的3級遞進罰則實施後，應能有助遏止醉駕的發生，而且法庭亦會就案情的嚴重性，以及評估對社會整體影響後，自會以公正、有效率及不偏不倚的態度，對犯案者作出最公正持平的裁決。此外，政府的新建議已訂明須待監禁期滿後，停牌期才開始執行，犯案者將在一段相當長的時間內無法駕駛。

如果要一刀切，將所有重犯3級醉駕或危險駕駛導致他人死亡罪行的司機判以終身停牌，法庭將會失去判刑的靈活性。很多同事剛才提及政府的新建議已訂明拒絕接受酒精呼氣測試樣本，只會判停牌10年，所以涉事司機為了避免停牌，他可以拒絕接受酒精呼氣測試，那麼便只能罰他停牌10年，而無須終身停牌，這是一個最大的漏洞。

如果要實施終身停牌的刑罰，無疑是等於把司機的駕駛生涯判了死刑一樣，這是極其嚴重的懲罰。我相信，法律的精神在於給予人改過自新的機會，糾正犯罪者不正確的行為及價值觀，而並非以牙還牙，以眼還眼，或判處一個“極刑”。主席，我之前的發言已指出，教育是遠勝於懲罰，當局應加強向司機灌輸尊重每一位道路使用者生命的意識，建立駕駛者應有的價值觀，而對於重犯最嚴重醉駕罪行的司機也應設下關卡，在駕駛心理質素和態度方面達到標準，才讓他們重新駕駛，這才是治標治本的最佳方法。

主席，我和民建聯不排除將來會按實際的情況，要求政府再行修例，進一步加重刑罰。但是，現階段對於鄭家富議員終身停牌的修訂建議，對犯案人的影響深遠，這將會剝奪有關人士的終身駕駛權利，事關重大，必須經過廣泛的諮詢，公眾詳細的討論及行政和立法機關的慎重考慮。因此，我和民建聯對於鄭家富議員所提出的修正案，在未經討論的情況下，不能貿然支持，因此我們表示反對。

葉偉明議員：主席，我想藉着現時的全體委員會審議階段，說明我剛才的發言。在剛才的發言中，我們表示工聯會將對這項條例草案投棄權票。但是，我希望政府當局及各位同事明白，工聯會對打擊醉駕及毒駕的態度與大家是一樣的，我們認為社會要立下決心，是應該要做的，我們的屬會——汽車交通運輸業總工會——也認為要打擊醉

駕及毒駕。因此，我們對政府在有關委員會的修正階段中提出有關對付醉駕及毒駕的修訂，其實我們也認為是應該要做的。

主席，但很不幸，政府這次修訂《道路交通條例》時，除了打擊醉駕及毒駕外，同時也作出修訂(我剛才已提過)，於現時的罪行中，即危險駕駛及危險駕駛引致他人死亡之間，引入一項新的罪行，便是危險駕駛引致他人身體嚴重受傷。這項新的罪行不但會影響毒駕及醉駕的司機，亦會影響一些正當駕駛的司機。我們曾問政府能否分開處理，但政府卻說不能。所以，我們認為引入危險駕駛引致他人身體嚴重受傷這項新罪行，政府應循正規途徑，在社會進行更廣泛的諮詢、討論，我們認為這樣才是適當的做法。但是，今次政府把毒駕、醉駕及新的罪行捆綁在一起，所以，我們會在三讀時對條例草案投棄權票。

但是，我們要聲明，我們對政府於委員會階段所提出有關對付醉駕及毒駕的所有措施，包括引入附表的6項，即關於毒品方面，工聯會其實是贊成的，但鑒於政府的捆綁式做法，我們認為當局沒有諮詢業界便引入新的罪行，所以我們會在三讀時投棄權票。多謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

謝偉俊議員：主席，就現時討論有關第6條的修正案，我有以下數點的觀察。第一，我理解到自從新例開始實施後，包括進行所謂random breath testing，即流動測試或安排，由於醉駕而導致交通意外的犯案率已下跌了67%，但這似乎不是法例的問題，而是在執法上改變了方法，而這方法其實在外國已很流行，只是香港很遲才採用。當這方面做好了，便會有很顯著的改變。

第二，很多同事剛才也提到其他國家目前的制度，香港現時建議的新制度似乎在懲罰方面已有過之而無不及。

第三，有很多同事剛才也提過，我亦想重點談一下，我特別同意湯家驊議員所提出的法庭酌情權問題，因為現時說的是最低的懲罰，而不是最高的懲罰。就這方面，如果我們要把法庭的手捆綁得緊一點，對整個制度而言，可能是弊多於利。相反，如果容許法庭在判案

時，可以就個別個案、個別被告的情況和個別意外的發生經過考慮更多因素，從司法角度來看，這永遠是較恰當的做法。

有同事不斷強調應以誤殺的罪名來處理這些個案，其實誤殺是一個option、一個可行性，是曾經引用過的。所以，請不要製造誤導或令市民有一種錯覺，以為不能以誤殺罪名來檢控這類個案，事實上是這樣做，也曾經這樣做，要視乎情況而定。在這方面，我們要清晰地交代清楚。

主席，有同事剛才提到治亂世或懲治這類嚴重罪案，必須用重典，然而吊詭之處，是即使採用死刑(當然不主張這樣做)，也不能徹底杜絕這些個案。沒有一種刑罰，包括死刑，可以杜絕所有罪案或這類犯法個案。所以，我們要採取一個較理性和恰當的做法，以取得平衡，而並非一定要用最重的刑罰才能收效。

也有同事不斷強調所謂階級鬥爭。就這方面，我想強調一點，對於一些職業司機來說，停牌的確有比較嚴重的影響，但別忘記，我們在懲罰之餘，同時亦有保護社會的責任。對一些職業司機來說，容許他們繼續醉駕，對社會可能帶來的傷害會遠大於——按這位同事的說法——一些可能只是weekend driver的有錢階層人士，他們平時並不會駕駛，只是偶然駕駛一次，或是晚上去飲酒，但司機卻放工了才駕駛一次，停牌對他們的影響可能相對較小，他們對社會造成的傷害也不及經常要駕車四處去的職業司機，這方面可說是一種對沖或平衡，不能說因為這樣而對職業司機或非職業司機有不公道的地方，我認為要提出這一點以正視聽。

主席，至於提到有些地方已實行即時監禁，據我理解，通常是由於事發的時間較晚，警方要把滋事者立即監禁，令他們有機會sober up(清醒過來)，這當然亦是為了防止他們繼續駕駛，以免傷害其他人，也是為了保障他們、為他們着想。這種sober up的制度在不同地方是有很大大分別的。由於外國地方大，如果不是這樣做，那些人是無法回家的。所以，在拘捕他們後，他們會被隔夜拘留於警署內，這是保障大家的做法。這種方法可能並不太適用於香港，因為香港是一個很小的地方，在24小時內隨時可以找到公共交通工具把有關人士安全送回家。所以，隨便引用這個例子，我相信也不是一個恰當的方法。

至於指內地已有終身監禁的刑罰，據我理解，內地現時仍未有這種做法，有關個案可能並非以醉駕來檢控，而是控以誤殺罪名，才有可能被終身監禁，因為以我理解，目前處理醉駕的方法，最多只是拘留15天。

主席，總體來說，雖然我同意很多同事關於醉駕問題的說法，事實上，任何人命也不值得冤枉地犧牲，即使採取最嚴格的方法，這類事件始終會發生，像我們不論如何預防工業意外或食物安全，始終會有這些事情發生，即使沒有這意圖，原意並不是想這樣，可能也會有生命被迫犧牲。

在這情況下，以目前來說，香港近年已迅速趕上，懲罰已加重了很多。但我們是否要一下子走到另一個極端，採取全世界也沒有的嚴苛懲罰，甚至隨時因此而終身停牌。如果社會日後真的有很嚴重的情況發生，或真的有這個需要，我相信當局亦會像今次這樣做，事實上，自2008年至今，政府已再次修訂法例，加重懲罰，故此我相信當局屆時會再次迅速回應。所以，在尚未到達那個地步時，對於鄭家富議員提出的修正案，認為要在政府的修正案上再加重懲罰，要double up甚至是終身停牌，我暫時未能支持。

多謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

湯家驊議員：主席，我想作出少許澄清，有些同事把罪行與誤殺相比，其實誤殺是一個舉證要求更高的罪行，但在誤殺的法例下，並沒有最低的刑罰，只有最高的刑罰。以往也有誤殺罪被判處少於5年的監禁，這完全會由法庭視乎案情的需要而作出決定。

我想澄清的另一件事，是剛才外面有傳媒說我反對鄭家富議員在這方面提出的修正案。其實並不是這樣，我想反對的，只是關乎3級制的修正案。我覺得在這方面必需訂下一些法例，以發揮足夠的阻嚇作用，所以我覺得這項修正案是可以接受的。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

(沒有其他委員表示想發言)

全委會主席：運輸及房屋局局長，你是否想再次發言？

運輸及房屋局局長：主席，我們建議在第6條的修訂是與毒後駕駛(“毒駕”)有關的。近期涉及毒駕的個案急劇上升，為了加強阻嚇毒駕，我們建議，如果司機干犯危險駕駛罪行，而其體內含有任何分量的指明違禁藥物，即海洛英、氯胺酮、“冰”、大麻、可卡因或“搖頭丸”，則會視作犯罪情節特別嚴重，有關的最高罰款額、最高監禁期和最短停牌期將各增加50%。

在審議條例草案時，有議員提出應盡量把打擊毒駕的立法建議納入條例草案，使其得以盡快推行，從而加強阻嚇毒駕。考慮過這些意見後，我們同意委員會的建議，並提出上述全體委員會審議階段的修正案。

請議員支持通過有關修正案，多謝主席。

全委會主席：鄭家富議員，你是否想再次發言？

鄭家富議員：主席，我想逐一回應多位同事的一些具體看法。

首先，我相信陳偉業議員剛才是相當激動，他問為何我們時常把一些刑罰……他似乎用了“階級歧視”這4個字。我確實不太明白當中的理念。任何人，無論他多麼富有或貧窮，無論他是老闆或“打工仔”，如果他危險駕駛導致他人死亡，根據政府現時的建議，初犯者最少停牌兩年，再犯最少停牌5年，我則建議初犯者最少停牌5年，再犯便要終身停牌。當然，他的說法是這樣不公道，因為老闆可以請司機，但“打工仔”亦可以有司機，只不過那些是巴士司機、地鐵司機，分別僅在於此。我們是想那些已經兩次危險駕駛導致他人死亡的人失去車牌，不要再駕駛，但老闆跟“打工仔”同樣還是可以生活，同樣還可以有交通工具。當然，老闆有自己的車，由司機駕駛，“打工仔女”則乘巴士、電車、小巴、鐵路，這有甚麼問題呢？

然後，他舉出了一個很淒涼的個案，他說“職業司機，手停口停，一家四口，稚子無罪”，我當然明白，我不想重複。可是，如果這名職業司機一次又一次魯莽駕駛、危險駕駛，導致他人死亡，他便不應該再當職業司機。不當職業司機，他還有很多工作可以做。接着，陳偉業議員說寧願拉他坐牢，但一旦坐牢便不可以工作，屆時，稚子便真的無罪。無論是父親或母親，他們一旦坐牢便更不能工作，但如果是停牌，他只是不能駕車而已，還有很多工作可以做，所以我真的不太明白這個概念是如何形成的？就這個一家四口的例子而言，陳偉業議員說是害死了那一家人，稚子無罪，令一家人“無飯開”，但如果拉他坐牢，那豈非更是“無飯開”？

主席，他不停說要具體情況、具體效果，又說這個效果對這羣人不公道，我真是想不通。社民連的朋友不停說“立法會不要再錯”，這當中未必涉及對與錯，如何判刑——或許不要說判刑，因為我們不是法庭——對於法例規定的刑期，我們這裏有60位議員，包括主席在內，我相信各人也會有自己的主觀看法，但並非對與錯；我們會有激烈的辯論，探討怎樣做才是對社會好一點。所以，我不想說成是誰對誰錯，因為我相信在座多位議員，沒有一位在看到了因為危險駕駛而導致死亡的血淋淋場面後，是不會覺得傷感的。每位議員也會，所以我們絕對不要把其他人的意見說成一定是錯，一定是邏輯有問題。我不想辯論這些。老實說，我認為這樣的辯論是不太合乎水平的。大家意見不同，其實沒有甚麼所謂，但絕對不應該把不同的意見說成是法理上有問題、邏輯有問題。

劉健儀議員剛才提到一些數字。當然，大家會提出不同的數字，而我所得到的，是一些有關危險駕駛導致他人死亡的檢控數字。在過去3年，警方錄得的數字如下：2007年有39宗，2008年有50宗，2009年有45宗，但今年上半年便已經有74宗涉及致命交通意外、司機被捕的個案，而在這74名司機中，有43人涉及危險駕駛導致他人死亡的罪行。我看見這些數字一直在上升，沒有減低。所以，我更覺得危險駕駛這項罪行是相當嚴重的。

劉議員說她“很想、很想、很想支持”，我特別留心聽到她說了3次“很想”，因為她說諮詢業界的結果是一半一半，但她是“很想、很想、很想支持”的。當然，我也真的“很想、很想、很想、很想、很想、很想、很想”功能界別的同事支持，但我明白通過的機會不大，但無論如何，今天的辯論畢竟會成為紀錄。我覺得今天發言的議員，每一位都有一些很獨特的意見，對於我們日後探討這類罪行是相當有建設性的。

可是，我不太同意有意見指，現在把危險駕駛導致他人死亡的再犯者處以終身停牌的做法是過早。這種意見亦是主觀判斷，我覺得這樣做已經是很遲的了。當然，有同事說其他國家也沒有這樣做，香港是否真的要這麼快便這樣做呢？我時常認為我們不一定要被其他國家牽着鼻子走。

主席，香港是一個很獨特的地方，我們的路面窄、車輛多，還有一些人罔顧他人性命，進行非法賽車，這些人危險駕駛導致他人死亡。其實，每星期的周末，在一些繁忙的路段，例如公主道、東區走廊，均有不少非法賽車活動。較諸其他國家，香港的情況可能未必那麼嚴重，但我們要實事求是，看看香港的現有情況。

劉健儀議員，你剛剛不在會議廳內，我早前聽到你說你“很想、很想、很想支持”，我希望你“再三、再三、再三考慮”，因為現在距離表決還有數分鐘。我還有15分鐘發言，我想盡量利用這時間，請你繼續考慮。其實，我聽到你說掙扎已感到很高興，因為最低限度你不會一下子便否決。儘管今次我不成功，你下次可能會支持我。

當然，我也要這樣說，由於我是獨立議員，作為民主派，我提出的修正案，很多時候……在議會外，例如過去我時常說的鐵路月台幕門，我不停在議會外爭取加建月台幕門，但當議會討論有關兩鐵合併的法例時，我說要有具約束力的修正案，保皇黨卻不支持，因為我不是執政聯盟。政府說“**No**”，執政聯盟的議員必定會想出很多不支持的理由。

張學明議員說得好像是判死刑一樣，他說應該要讓他們有改過自身的機會，不要像判死刑一樣。主席，怎會是判死刑呢？無論是司機甚或職業司機，在犯了兩次危險駕駛導致他人死亡的罪行後，他只是失去牌照，這可能是幫他除去了心魔。我剛才說過，對於這些人，讓他繼續持有牌照，他也不知道是駕車好還是不駕車好。可是，如果不再讓他擁有牌照，他便可以直情忘卻駕駛，一生一世不再駕車，為自己的罪咎畫上句號。張議員又說我們不應以牙還牙，以眼還眼。張議員，我現在不是要政府用車把他撞死，我只是罰他停牌，怎會是以牙還牙，以眼還眼呢？我真的不太明白這個邏輯。任何人犯了法，始終要接受懲罰。你可以說這個懲罰是太嚴格，但你不可以說我以牙還牙，以眼還眼。

葉偉明議員剛才說就今次這項罪行，政府好像沒有怎樣諮詢業界，我則不太認同。業界曾出席我們的委員會會議，並提供了意見，

業界應該已有充分掌握。我經常讚賞劉健儀議員，她是一位很勤力的功能界別議員。當然，葉偉明議員是勞工界的議員，我相信勞工界在委員會也曾提供意見。我們現在說的是危險駕駛導致他人死亡，業界的意見當然要尊重，但公眾利益、道路安全更應受到尊重和重視。我們很多時候說要諮詢業界，陳茂波議員剛才說得非常對，諮詢完結後會有不同的意見，難道大家便不做？我們這個議會有60位議員，雖然不是所有香港人均是選民，但我們足足代表了三百多萬名選民，我相信大家皆能掌握絕大部分香港人的心跡。

我十分尊重謝偉俊議員的說法，但有數點我卻不太同意。我明白針對罪行處以懲罰，是永遠也不能夠杜絕所有非法行為的；沒有一項法例、判令等能杜絕所有罪行。所以，我一直以來也說，我只是希望能夠有較大的阻嚇力，好讓司機在再“撻火”駕車之前想一想，自己究竟是否一名合理的駕駛者？以醉酒駕駛撞死人的情況而言，政府大多數是控以危險駕駛導致他人死亡的罪行，甚至可能如謝議員所說，控告有關的司機誤殺，過去也曾有這樣的例子。如果他有前科，曾經撞死人，或有醉酒駕駛的案底，在他喝了酒後，他便會想一想，是否要駕駛呢？這樣，可能多條生命會因而獲救，而不是在撞死人後，判該司機停牌數年。如屬後者，那一個或數個人已經死亡，所造成的破壞、痛苦已經無法挽回。

我承認我的修正案確實是我很主觀的判斷。每一個人都會作出很主觀的判斷。看到了過去數年間所發生的種種令人很傷感、很血淋淋的交通意外，大家會有不同的判斷，建議不同的“落藥”方法。

我十分希望今天到了這一刻還在掙扎是否支持我的修正案的議員，再次考慮……特別是民建聯的同事或工聯會的同事。我今天其實希望聽到王國興議員發言，因為過去但凡有撞死人的意外發生，我也很留意他在接受記者訪問時會說，政府應該嚴刑對付，但政府卻不做事。現在，政府做了一些事，我認為不太足夠，於是提出修正案，但他卻縮了起來，不發言，更說要反對我的修正案，這教我感到很痛心。我們作為議員，是應該言行一致的。多謝主席。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：鄭家富議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(委員舉手)

鄭家富議員起立要求記名表決。

全委會主席：鄭家富議員要求記名表決。表決鐘會響3分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

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

功能團體：

吳靄儀議員、張文光議員、李國麟議員、詹培忠議員、陳茂波議員、陳健波議員及張國柱議員贊成。

何鍾泰議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、劉皇發議員、石禮謙議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、劉秀成議員、葉國謙議員及謝偉俊議員反對。

劉健儀議員、李鳳英議員、張宇人議員、方剛議員、葉偉明議員及潘佩璆議員棄權。

地方選區：

何俊仁議員、李卓人議員、李華明議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、馮檢基議員、余若薇議員、李永達議員、湯家驊議員、甘乃威議員、何秀蘭議員、黃成智議員、梁家傑議員及陳淑莊議員贊成。

劉江華議員、譚耀宗議員、張學明議員、李慧琼議員、陳克勤議員及梁美芬議員反對。

王國興議員、黃國健議員、陳偉業議員及黃毓民議員棄權。

全委會主席曾鈺成議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有25人出席，7人贊成，12人反對，6人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有27人出席，16人贊成，6人反對，4人棄權。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

劉健儀議員：主席，我動議若稍後就“《2010年道路交通(修訂)條例草案》”的其餘條文或其修正案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起1分鐘後進行。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：劉健儀議員動議的議案，予以通過。

全委會主席：是否有委員想發言？

(沒有委員表示想發言)

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得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委員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

我命令若稍後就“《2010年道路交通(修訂)條例草案》”的其餘條文或其修正案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起1分鐘後進行。

全委會主席：運輸及房屋局局長，你現在可以動議你的修正案。

運輸及房屋局局長：主席，我動議修正第6條。

擬議修正案內容

第6條(見附件I)

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

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布修正案獲得通過。

秘書：經修正的第6條。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：經修正的第6條納入本條例草案。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第7條。

全委會主席：鄭家富議員已作出預告，動議修正第7條，以修正條例草案建議的第36A(3)(a)及(b)、36A(4)(a)及(b)和36A(5)(a)及(b)條。此外，運輸及房屋局局長亦已作出預告，動議修正第7條，以修正條例草案建議的第36A(7)條。

不論鄭家富議員的修正案是否獲得通過，運輸及房屋局局長均可動議他就該條提出的修正案。

全委會主席：各位委員現在可以就原本的條文，以及鄭家富議員和運輸及房屋局局長的修正案，進行合併辯論。我會先請鄭家富議員發言及動議修正案。

鄭家富議員：主席，我動議修正第7條。

主席，這項條文是一項名為“危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害”的新增條文。在現行的法例中，並沒有這項條文。我動議的修正案主要集中在停牌的年期方面。政府建議，這項條文的初犯者須停牌最少兩年，而再犯者則須停牌最少5年。我的修正案則提出，初犯者須停牌最少3年，再犯者須停牌最少10年。

主席，我之所以修訂這項條文，最基本的原因，是當我翻閱政府所提出的建議時，即再犯者須停牌最少5年，我認為其阻嚇力一定不大。初犯者須停牌最少兩年及再犯者須停牌最少5年的罰則，其實差不多等同於拒絕進行呼氣測試的罪行的罰則。大家要明白，我在恢復二讀辯論的首次發言中已提及，危險駕駛是一項嚴重的罪行，而危險駕駛導致他人身體受嚴重傷害，亦可能不下於危險駕駛導致他人死亡般淒涼。

我相信在法案委員會的探討，以及在普通法中，“嚴重傷害”的程度可能是令一個人失去一條手臂、一條腿，甚至成為植物人。如果有家人因為危險駕駛而導致身體受嚴重傷害，我相信對照顧他的家庭來說，這可能遠較失去一名家人來得痛苦。原因何在呢？他們要照顧身體受嚴重傷害的家人，已經心力交瘁。當然，家庭失去至親，要經歷一段很長時間的傷感，但眼看至親因為一名危險駕駛的司機而導致終身癱瘓，成為植物人，一天又一天、一次又一次地勾起這樣的回憶，對該個家庭來說，這是相當痛苦的。所以，初犯者須停牌最少兩年，而再犯者則須停牌最少5年的建議罰則，是不合比例的。

主席，我在此不會花太多時間來說明這點，因為今天由恢復二讀辯論至今，我們已重複很多論點。對於“危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害”的罪行，我認為最少須處以10年的停牌期。我希望同事明白，正正因為“嚴重傷害”所帶來的後果是相當嚴重的，而對有至親因此而受到傷害的香港家庭來說，亦是相當可悲的，所以應把停牌期定為最少10年。

主席，我謹此動議修正案，亦希望稍後能夠回應各位同事的看法。

多謝主席。

擬議修正案內容

第7條(見附件I)

全委會主席：我現在請運輸及房屋局局長發言，但他在現階段不可動議修正案。

運輸及房屋局局長：主席，我們建議把被裁定為“危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害”的司機，初犯的最短停牌期訂為兩年，再犯的訂為5

年。鄭家富議員建議進一步增加有關罪行的最短停牌期，初犯訂為3年，重犯訂為10年。有關建議未有充分諮詢公眾。

我們的建議罰則介乎“危險駕駛”和“危險駕駛引致他人死亡”之間，並參考了海外國家就有關罪行的罰則而作出的。此外，《2010年道路交通(修訂)條例草案》委員會(“法案委員會”)也曾深入討論這項新增罪行的罰則，而政府的建議罰則是得到法案委員會的支持的。

另一方面，正如我剛才指出，政府建議的是最短停牌期。如果法庭根據案情而有理由加重刑罰，法庭可判處更長的停牌期。除了停牌外，政府在《2010年道路交通(修訂)條例草案》中也引入其他相關建議，包括引入犯罪情節特別嚴重和依次執行監禁與停牌。執行這些建議的整體效果，會令駕駛態度差劣的“危險司機”長時間不能在路上駕車。

基於上述的原因和我較早時與第6條有關的修正案的發言，我不贊成接納鄭家富議員所提出的建議。我懇請委員否決這項修正案。

多謝主席。

湯家驊議員：主席，我剛才在發言時已說得很清楚，除了那3級制的刑罰外，我們原則是支持鄭家富議員所有的修訂的，而在剛才就第6條進行表決時，我們也是投支持票的。

不過，鑒於鄭家富議員剛才的修正案被否決了，正因如此，如果我們現在支持鄭家富議員對第36A條的修訂的話，便會產生一個不太理性的後果，便是“危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害”的最低刑罰比“危險駕駛引致他人死亡”的最低刑罰為高。不論對初犯者還是重犯者而言，情況皆是如此。

原因是，初犯者須停牌最少3年，而按照我們剛才所通過的第36條，初犯者須停牌最少2年。對於重犯者來說，鄭家富議員現時提出的修訂為須停牌最少10年，而按照我們剛才所通過的第36條，最低的刑罰是停牌最少5年。這不是一個很理性或很合邏輯的結果。

雖然我們在精神上是支持鄭家富議員的修訂的，但我們恐怕在這項修正案的表決中，是不能投支持票的了。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

陳偉業議員：主席，對於鄭家富議員剛才在提出修訂時的描述，特別是對那些因意外而身體傷殘人士所受的苦痛的描述，我是百分之一百認同的。可是，鄭家富議員所提出的修訂的嚴謹程度，卻與他所描述的相去甚遠。如果他的描述是這樣嚴厲和淒慘的話，有關的懲罰性條文的修訂便不應單單從停牌兩年改為3年(對初犯者而言)，以及從停牌5年改為10年(對重犯者而言)，而應該改為判處監禁刑罰，即應該等同於傷人罪行的刑罰，把有關人士監禁。

當然，正如鄭家富議員在恢復二讀辯論時所提出般，我亦理解到由於對條例提出修訂的局限，因此他無法提出比他現時修正案更嚴厲的修訂。這便正正是社民連為何無法支持鄭家富議員的修正案。我們對於該項懲罰性條文的要求，遠高於政府現時所提出停牌的安排，亦遠高於由鄭家富議員所提出關於停牌的修訂，因為停牌這種處理方法是不對焦的。如果他要對全香港市民，不論階級、背景或職業，作出嚴厲的處分，而因此透過法例上的嚴正修訂來使全香港市民清楚瞭解到，立法會及香港政府是不會接受任何人因為酒後駕駛而導致人命傷亡或身體損害，那麼，我們必須修訂法例來訂定更嚴厲的規定。

可是，政府現時所提出的修訂，卻是姿態高於一切，是在“做戲”。我可以告訴政府，這次修訂所帶來的影響，是微乎其微，隔靴搔癢的。以後有錢人超速駕駛，並在非法賽車時撞死人的情況仍然會不斷發生。他們會認為最高刑罰只是監禁5年，在獲釋後又會是一條好漢。而且，如果在這5年間，他的行為表現良好的話，其監禁期更有可能會“打折”，只須坐牢三年多便可以出獄。即使撞死人，也只須坐數年監。

所以，對於今天整項條文的修訂，包括政府及鄭家富議員的修訂在內，即使鄭家富議員的修正案獲得通過，也只是因為其修正案姿態稍高一點。對不少富豪、有錢人、遭停牌但不影響其生活的人來說，其實是沒有實際影響的。我想指出一點，停牌對於很多人只是雞毛蒜皮的事，他們最多不再自己駕駛，而改由司機代勞罷了。

所以，我想再次指出，我們並非不支持嚴刑，社民連是百分之一百支持嚴刑的。可是，在政府和鄭家富議員所動議的修正案中，並沒有提出嚴厲的刑罰，而當中的調子亦和實際條文內容不成正比。所以，我呼籲各位委員，如果真的支持加入嚴刑，便應該向政府施壓，

要求全面改革現時《道路交通條例》中的有關處分。如果駕車撞死人，便應該當作誤殺來處理。至於其他方面，則應該以等同於傷人罪行的尺度和嚴重程度來處理。不要嘴上說得嚴重，但卻放輕手腳來做。這樣做的話，屆時便無法反映對社會的影響，而最後受害的，便是無辜的交通意外傷亡者。

如果日後再有交通意外傷亡者的話，便是因為今天條例修訂的懲罰性不夠高，而使有關駕駛人士感到毫無阻嚇作用，令道路使用者繼續受身體傷殘。因此，政府應負上責任，而立法會亦應因為監管不力，對政府的要求不夠嚴謹而同樣要負上責任。

黃成智議員：主席，陳偉業議員這樣大聲疾呼，便一如要殺死危險駕駛的司機般。

社民連的3位議員並非《2010年道路交通(修訂)條例草案》委員會(“法案委員會”)的委員，在不曾於《2010年道路交通(修訂)條例草案》(“條例草案”)審議過程中對有關修訂提出意見的情況下，便指責我們現時所做的事有問題。其實，法案委員會很努力地審議條例草案，並曾研究很多不同的處境，以及提供很多意見。鄭家富議員很用心地工作，提出相關的修正案。我認為社會大眾應該看清楚，究竟我們在此發言容易，還是在法案委員會中，真真正正一起為條例草案下工夫容易呢？

我很欣賞鄭家富議員，他花了很多工夫及心機來審議條例草案。他的目標是要令危險駕駛人士不再犯錯。主席，有時候，我也不知道應該從何說起。我有時候感到很奇怪，在立法會裏拼命責罵別人的人，自己卻不做事，這會使人更感失望。我希望社民連3位議員日後多點參與法案委員會，把需要繩之以法的人置諸死地。如果他們審議條例草案期間有所付出，那麼，我們便會認為他們言行一致。否則，在此把鄭家富議員責罵得鬱鬱不快，但原來自己有機會做事卻又不做，這真的教我摸不着頭腦。究竟他們是否在支持及幫助政府，藉以令鄭家富議員的修正案不獲通過呢？我真的想不通是否如此，我希望情況並非如此。

主席，民主黨其實也看到有問題存在。鄭家富議員的第一項修正案(即有關第6條的修正案)不獲通過，而至於“危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害”的條文，我們亦認為鄭家富議員的修正案似乎不太協調，因為如果鄭家富議員關於“危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害”的

修正案獲得通過，那麼，有關罪行的刑罰便會比“危險駕駛引致他人死亡”的刑罰重。不過，由於民主黨在修訂過程中是以鄭家富議員的整套修正案來看的，所以我們會繼續支持他的修正案。

我們認為，“危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害”其實可能比“危險駕駛引致他人死亡”更嚴重，亦可能會造成更多後遺症。除死傷者外，其家人所承擔的後果可能會更嚴重。鄭家富議員提出的修正案指出，干犯“危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害”的罪行兩次的人，才會被停牌10年，第一次干犯的則停牌3年，其實也只是把刑罰多加1年罷了。我認為這是合理的，因為在整項條例草案中，所指的是在首次犯法後5年內再犯的人，才會被處以重犯的停牌期。因此，對於兩年內再使他人身體受嚴重傷害的危險駕駛者，我們為何不能予以重罰呢？所以，主席，民主黨會繼續支持鄭家富議員的修正案。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

謝偉俊議員：主席，我只有一個很簡短的論點。

剛才有同事提到，我們現在的修正案彷彿只是關於停牌般，沒有其他的刑罰。我希望大家不是走漏了眼，或是知道有但卻不說出來。主席，更重要的刑罰不是停牌，而是最高監禁7年的刑罰。

身為法律工作者，我們很多時候皆知道，對於當事人及被告來說，刑罰其實是分為不同層次的。最輕微的刑罰，當然是做社會工作或接受感化等。其次是罰款，視乎經濟狀況及負擔能力而定，“痛”的感覺亦可能會有所不同。大家最害怕的，一般來說是監禁式的刑罰。

事實上，一有監禁的可能性，其阻嚇力其實已遠遠超過所謂的停牌。當沒有監禁的可能性，而只有罰款及停牌的話，職業司機的確有可能會覺得寧願繳付罰款也不要停牌，因為要“搵食”。但是，當有監禁式的刑罰牽涉在內時，整個matrix或組織便會有所不同。監禁是很重的刑罰。

所以，在這方面，讓我間接回答鄭家富議員剛才的說法。我不是說我不覺得有需要訂立一種具警惕性的懲罰，但相對於最高7年的監禁刑罰，停牌的明顯性、重要性及警戒性是較低的。在這方面，我們

不要忽略這點而只強調在停牌上做工夫。事實上，如果政府現在的建議在邏輯上是對的話，那麼，我便同意湯家驊的說法。他剛才很細緻地提到隨着第6條剛才獲得通過，如果我們在此不配合政府現時的建議，而接受鄭家富議員所提出的修訂，這樣便有可能會導致邏輯上或情理上不對等的情況。

多謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

(沒有其他委員表示想發言)

全委會主席：運輸及房屋局局長，你可以再次發言。

運輸及房屋局局長：主席，我們建議的修正案是與毒後駕駛(“毒駕”)有關的。

涉及毒駕的個案近期急劇上升，為了加強阻嚇毒駕，我們建議如果司機干犯危險駕駛罪行時，其體內含有任何分量的指明違禁藥物，即我剛才所說的6種違禁品，則會被視作為犯罪情節特別嚴重，而有關的最高罰款額、最高監禁期和最短停牌期亦會各增加50%。

在審議《2010年道路交通(修訂)條例草案》(“條例草案”)時，有議員提出應盡量把打擊毒駕的立法建議納入在條例草案中，以使其盡快推行，從而加強阻嚇毒駕。考慮過這些意見後，我們同意《2010年道路交通(修訂)條例草案》委員會的建議，並提出上述全體委員會審議階段修正案。

請委員支持通過有關修正案。多謝主席。

全委會主席：鄭家富議員，你可以再次發言。

鄭家富議員：主席，我想就數位同事的發言作出回應，但在回應前懇請現時不在席的陳偉業議員，如果聽到我的呼籲，希望他能返回會議

廳，聆聽我對他的回應。由於剛才討論第6條時他也不在席，所以可能沒有聽到我的發言。關於他剛才回應時提及的階級歧視問題，我很希望他能在場聽到我的回應，因為稍後還會有數項修正案，我其實不想重複發言，但基於他既不在場又反覆提述這論點，我一定要重複我的看法。如果他在場，我或許只需重複一次，因此我希望透過大氣電波，讓他在外面或可能在其他地方聽到後，懇請他能回來，以便大家進行理性的辯論及探討。我會先就其他委員及局長的發言作出回應，由於有15分鐘發言時間，我會慢慢論述，相信他即使在洗手間也能及時趕回來。

主席，局長在第一次發言時指出要進行充分諮詢。我明白要修訂任何法例，諮詢是十分重要的，但也需要視乎那是甚麼類型的法例，法例修訂又涉及甚麼類型的罰則。現時涉及的是危險駕駛引致他人身體受到嚴重傷害，我提出的修正案是關乎停牌方面的罰則。從我過去處理的交通事務，我深信如進行諮詢，很多不同的持份者都會有不同看法。即使交通業界當中也會有很多不同看法，的士、小巴、巴士等不同行業，加上勞工界當中的眾多交通運輸行業，業界、勞工界均會有很多不同看法。

但是，在道路安全方面，我認為最重要的，而且需要把握、諮詢、理解的市民心聲，始終是道路安全的公眾利益。無論是司機還是乘客，最重要的是不要發生意外，就是如此簡單。不管駕車的是職業司機還是普通私家車司機或其他類型車輛司機，道路安全有其指標，便是務必減少交通意外的發生，因此政府才時常提倡“道路零意外，香港人人愛”，即使是不同類型車輛的司機也不會有甚麼分別。故此，所謂進行諮詢，其實立法會已是社會的縮影，議員已能反映社會的意見。當然，我們還得進行分組點票，雖然強烈不滿這種點票模式，但我們無能為力，不能改變。

關於湯議員提出的問題，我也曾反覆思考，因我也預計就危險駕駛引致他人死亡的罰則提升至終身停牌的建議，不容易獲得通過。但是，令我稍感欣慰的是，在分區直接選舉的部分其實已獲得大多數議員的贊成，功能界別中如棄權的6票改為贊成，其實也可獲得通過。問題是功能界別那棄權的6票當中，工聯會那數票我得重新再作說明，我又要在此呼籲王國興議員返回會議廳，我真的很想聽一聽王國興議員的發言。

我在剛才的發言中最後一句指出，言行必須一致，對不起，在此我真的要點名批評王國興議員言行不一致，對此我很感痛心，尤其是

他在交通事務上一再言行不一致。月台幕門是一個極具代表性的例子，對此我很痛心。每年每月，均可能發生乘客因為未安裝月台幕門而墮斃的意外。主席，這當然是題外話，但工聯會的同事包括王國興議員在內，每當發生有乘客因為未安裝月台幕門而意外墮斃、自殺的個案時，便不停大聲責罵香港鐵路有限公司（“港鐵”）和政府，質問他們為何不安裝月台幕門，但當天在審議兩鐵合併的法例時，我們在此要求在法例中規定港鐵安裝月台幕門，他並沒有支持。主席，對不起，我失態了。

全委會主席：鄭議員，請說回有關第7條的修正案。

鄭家富議員：明白，我現在正要談論這一項修正案。

我極不願見到以後每當有人醉酒駕駛、有人危險駕駛導致他人死亡時，王國興議員又跟記者大肆撻伐，指責政府不作處理。主席，我感到痛心，為何我要如此大發雷霆，這實非我所願，因我眼看陳偉業議員脾氣如此暴躁，也會常常提醒自己脾氣暴躁對健康無益。可是，在這議會中令我極感討厭的是，其他同事在面對記者提問時，往往為求見報而大張撻伐，因為越罵得兇，記者的報道便越多，但一旦面對有約束力的修正案時，取向卻與他們曾經所說的不一致。這是在誤導選民、誤導香港人，令人以為他們的行為與我們其他爭取更嚴謹規定的議員一致，我討厭這種議會行為，討厭這些議員的行徑。我希望陳偉業議員及王國興議員返回會議廳，我會繼續發言，因我尚有8分鐘發言時間。

至於謝偉俊議員的意見，我剛才已曾表示，我很尊重他的看法。對於他的看法與湯家驊議員剛才的發言，正如剛才所說，我也曾反覆思量，也知道關於危險駕駛引致他人死亡的第6條如不獲通過，而屆時如又不幸地或幸運地通過了現在這項修正案，便會出現很不對等、很不合理的情況。於是我內心曾有掙扎，心想不如向主席提出不跟進或不動議這項修正案，但其實這只是癡人說夢而已，試問又怎會獲得通過？我只希望鍥而不舍，立此存照，如果撤銷了這項修正案，我便無能為力，無法把希望說出的話記入Hansard，成為會議紀錄。關於危險駕駛引致他人身體受到嚴重傷害的建議，我確實希望大家能加以討論，即使今天不能成功，也希望他日能夠獲得通過。

陳偉業議員還未回來，現在我要開始反駁他的數個論點。主席，對不起，其實我是要重複第一次發言的內容，但沒有辦法，即使他不在場我也要說。他再次指我們的修正案不夠嚴謹，接着指責局長並禍及立法會，指我們態度如此不嚴謹，其實是姿態多於一切，只是在做戲。

我很痛心。我沒有說“擲蕉”是做戲，沒有說在議事堂離座騷擾議會程序是做戲，只因各人有其本身的角色。但是，如陳偉業議員沒有參與法案委員會的討論，沒有提出任何修正案，卻就我們這些在議會或法案委員會中勤奮工作的同事所提出的修正案，作出有關不夠嚴謹的指責，說這只是姿態、做戲，那麼我得提出非常嚴正的抗議。我希望同事之間可以互相尊重，而不要這樣進行辯論。我再次懇請他返回會議廳，聽聽我就階級歧視的發言。他常說有錢人吊銷了車牌可以僱用司機，窮人卻會很悲慘，沒法工作。有錢人沒有車牌可聘用私家車司機，打工一族則有巴士司機，有鐵路、港鐵、火車司機，還有電車司機、小巴司機，一樣可以過自由人的生活，並無任何階級歧視。

他不斷強烈指出，現在這項修正案對個人並無影響，因為有錢人可以僱用私家車司機，但陳偉業議員，我們所針對的並非個人影響，而是道路安全；我們所說的不是對個人，無論是窮人還是有錢人的影響，而是對道路安全的影響。主席，我希望可以透過你這樣告訴陳偉業議員，希望他不要再以所謂的“階級歧視”醜化這項修正案。這也不是在擺姿態，而是真心希望政府能夠明白我的用意。

我同意在監禁期方面，把犯案者拘捕、收監——陳議員你剛才不在席，我在此再說一遍，你剛才指出職業司機一家四口，稚子無罪，爸爸“手停口停”，沒有車牌便不能工作，那的確是很淒涼。不過我再次強調，一名職業司機如一再導致他人死亡甚至嚴重受傷，這名職業司機可能根本不配當職業司機。把他拘捕和收監，他的稚子將更無辜，因為他想轉業也不能，正在坐牢的人還可以做些甚麼？以現在這項修正案處理，他只是沒有了車牌而已，還有很多其他工作可以做。所以，說到稚子無罪這一點，還願社民連的同事不要把階級鬥爭置於道路安全之上。

主席，我再次強調，身體嚴重受傷是人間慘事，我期望社民連的同事可再次回應我的看法。我知道黃毓民議員已經回來，我一向很喜歡跟他辯論。*(有議員插言)*我並非撩是鬪非，而是希望進行合理辯駁。雖然可能找不到真理，這世界容或沒有絕對的真理，不過可以平情而論，綜合各方觀點、互相尊重，而非指責他人姿態多於一切，批評他

人做戲。他可能會指我對號入座，但我剛才聽得很清楚，他說作出這項修正只是姿態多於一切。我還未至於說“擲蕉”是做戲，說舉牌、撕牌是做戲。

我尊重每一個人在議會中的行為，同意與否不重要，但不要妄下雌黃，以一己看法醜化在法案委員會中努力工作的人。這項blue bill限制了我們在監禁方面作出修正的空間，他絕對是知之甚詳。這不是我們的問題，而是建制的問題。如果是真正的民主派便應該就這些問題，把矛頭指向政府。我會再一次坐下，細心聆聽社民連的同事對階級歧視、對姿態多於一切，以及對做戲這幾個觀念的看法。我會細心聆聽，盼望大家能夠越辯越明。主席，對於剛才的失儀，我再次向你致歉。

陳偉業議員：主席，我從沒有指鄭家富是在“做戲”，他對號入座是他的個人選擇。我只是指出在他的修正案中，把停牌期由兩年改為3年、由5年改為10年，是姿態多於實際，這一點我是有說過的。

正如他本人亦承認，他在二讀辯論及剛才的發言中，亦多次承認基於立法會的職權和條例修訂所局限，他是無法提出他認為最有效的修正案，包括監禁(這是社民連的要求)，包括把醉駕導致他人死亡改為誤殺的罪名等加入條例修訂中。所以，在立場上、在方向上、在精神上、在原則上，以及在條文修訂內容上，他和社民連的意見基本上是一致，是沒有分歧的。所以，根據他當初的描述，以及他剛才提出修正案時所作的描述，有關那些家人的淒慘情況、因交通意外而受傷亡人士的苦楚等，我對於他提出修正案時的發言是深切認同的。

可是，我亦須清楚指出，他提出的修正案是無法達到他描述的那種慘痛的懲罰性效果，這便是我的發言重點。就社民連的建議，我在政府當初提出條例草案時，已經在交通事務委員會清楚提出社民連的要求和論點，亦指出單靠修訂停牌條文是無法解決和處理問題的。由始至終，社民連多年來的立場、批評和意見是始終如一，從沒有改變過，我們亦非在今天才提出這些意見。我們偉大的祖國已經把危險駕駛導致他人死亡修訂為誤殺，社民連在以往亦曾提出這點，現時我們的祖國也是這樣處理，但香港政府卻是不接受的。

所以，對於鄭家富議員，我所指的姿態高於實際，是指他的條文修訂效果，而非他的意圖。我從沒有批評他的意圖，他的意圖是較現時議事廳中的很多成員，包括工聯會在內更為高貴的，我絕對認同他

的意圖。所以，如果我剛才的評論，即指出該條文修訂是姿態高於實際的發言，如果當中對他的意圖和提出修正案的原意是有任何低貶，這絕非——我想澄清，這絕非我在發言中的原意。我只是指出其實際效果並不會如他想像般理想。

正如他在發言中亦多次提及，該條文即使完全按照他的修正案而獲得修訂，其實際影響亦是無法達到他期望的效果的。我在發言中亦多次提及，該實際效果是含有階級歧視性成分的，這是由於結果導致了該條文的影響性被減至最低。我已多次提出，現時條文對職業司機所造成的影響，以及對一位富豪在駕駛跑車時撞死人的影響，即使判刑停牌，對兩者產生的影響也是會有極大分歧的。對一位富豪來說，要停牌便停牌吧，那些有錢人即使在駕駛跑車時撞死人，最多也是被判停牌，即使如鄭家富議員的建議般被判終身停牌又如何呢？如果終身停牌，他便不再駕駛，他可以移民到美國，在美國也是可以繼續駕駛，是沒有問題的，因為該停牌刑罰並非是世界性執行；他亦可以回到國內駕駛、到加拿大駕駛、到英國駕駛，因為當中的影響並非世界性的。

可是，如果他被判監禁，當中便會有着一致性，因為我不用理會他是否一位富豪、是否全世界最有錢的人的“太子爺”、是一位職業司機或一位“初哥”也好，法例判處他們的監禁懲罰也是相同的。所以，社民連堅持，如果在法律上真是人人平等，如果政府——鄭家富，我亦幫你罵政府——我亦指出政府是偽善的、政府是偏袒有錢人的、政府是繼續利益輸送和官商勾結的。這便是政府的偽善，它提出了一項無法保障香港普羅市民的《道路交通條例》。即使政府現時這項條例草案獲通過——我在二讀時亦已提出，鄭家富，我在你提出修正案時亦指出，這條例即使按政府的修正案被修訂，仍然是會缺乏阻嚇力的。

所以，我想指出亦要重申，如果條例按政府的修正案被修訂，日後如果有市民是基於這項條例缺乏阻嚇力而導致傷亡，政府不但責無旁貸，有份縱容、鼓勵和支持政府這個方向性修訂的議員也是有責任的。

所以，最理想的做法——這是我第四次強調——最理想的做法便是要嚴刑處理。嚴刑的意思並非單是停牌，嚴刑的意思是要監禁，如果傷人便以等同傷人的刑事罪名來處理；導致死亡便以等同誤殺來處理。現時的條文很荒謬，駕駛時導致他人死亡的刑罰跟誤殺的刑罰相差九千多萬里遠。我現時要指責政府，為何要優待駕駛時導致

他人死亡的司機，醉駕導致他人死亡，政府為何要優待，為何不視作誤殺處理呢？可否回答我呢？

鄭家富議員，你的憤怒和不滿我是絕對理解的，這問題已經討論了很多年，每次閱報知悉有司機駕駛時導致他人死亡，我們心裏都感到悲哀，對交通意外受害者的家人的悲情和不滿，我們是同樣感到憤怒和悲哀，他們是無辜的。為何政府仍然縱容司機，不訂定一些有阻嚇力的法例，令這些人受到應有的懲罰？我們經常收到投訴，指晚上有人賽車，青山公路和大埔都有非法賽車，這是經常出現的，私家車和電單車均風馳電掣，是十分危險的。可是，導致他人死亡的最高刑罰是甚麼呢？只是監禁5年。

所以，對於政策的偏袒和缺乏嚴謹性，我跟鄭家富議員絕對不應該是站在對立面的，我絕對支持鄭家富議員的方向性。基於現時立法會的權力不足，民主黨投共之後，鄭家富議員，你也不用再想了，你也脫離了民主黨，民主黨投共之後，你覺得立法會有權再爭權力嗎？政改方案也不用再想了。黃成智議員說社民連成員沒有加入這個法案委員會……政府提出條例草案的時候，我們表達的所有意見，政府同樣沒有聽取。所以，對整項條例草案所訂定的方向，我們由始至終都感到不滿和反對。雖然我們沒有表決反對，但我們對政府的修正案是表決棄權的，對鄭家富議員的修正案也會表決棄權。我們認同鄭家富議員提出的方向，但對於條文的細則和內容，我們覺得是缺乏阻嚇力，跟我們剛才提出的方向和條文的細則，仍然有一定的距離和差異。

最後，我想記錄在案，我要再次譴責香港政府漠視市民在交通安全方面的保障及應有的權利，並再次指出現時政府提出的法例是缺乏阻嚇力。

全委會主席：委員是可以重複發言的。但我要提醒各位，第一，如果你希望聽到你發言的委員不在會議廳內，這並非重複你的觀點的好理據；第二，委員發言時請面向主席；第三，請各位小心，不要使用不恰當的用語。

潘佩璆議員：主席，我本來不打算發言，但鄭家富議員剛才再三提到工聯會和我的夥伴王國興議員。我並不感到憤怒，因為我覺得有機會

看到鄭家富議員的優秀演出，是一件很榮幸的事。作為議會內一名較新的議員，我認為這是一個好機會，可以向經驗豐富的議員學習。

不過，我亦想說，我們工聯會的確有一個包袱，何解呢？眾所周知，我們是一個勞工團體，所以勞工的聲音較接近我們，我們也必需傾聽他們的聲音。我們應仔細衡量一種懲罰對社會上不同位置、不同團體的不同影響。以銷售稅為例，對窮人或有錢人來說，銷售稅所帶來的負擔是不同的。基於這個原因，我自己並不贊成加徵銷售稅。

說回這個題目，如果一個人因醉酒而犯了嚴重的交通過錯，結果被終身停牌，我說的是終身，對很多有錢僱用司機的人，或是沒有錢僱用司機，但可以乘搭公共交通工具的人，即對並非依靠駕駛維生的人來說，終身停牌是一項較輕的懲罰。但是，對一名職業司機來說，這項懲罰則較重。我相信沒有人會反對嚴懲醉酒駕駛者，引致死亡甚至重傷的醉酒駕駛者均應受到懲罰。我相信沒有人會反對這一點，我們也是絕對贊成的。可是，我們可否考慮用其他方法來懲罰，一個相對較公平的方法來懲罰呢？一名職業司機，我們說的是一個人，可能讀書不多，他向人借錢或自己儲錢來學車，考取了車牌，這可能是他一生中最重要的一項技能。他靠着這項技能勤懇工作，可以維生，甚至可以養活一個家庭，這便是職業司機的情況。如果你剝奪了他的謀生能力，他是否一定有其他方法謀生呢？結果他很可能要依靠綜援過活。他唯一能夠……

全委會主席：潘議員，我們現在是審議第7條的修正案，關乎危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害，這部分的修正案並不涉及終身停牌。

潘佩璆議員：好的，多謝主席。

我想說，我們要考慮對一名職業司機來說，如果不能駕駛，不能繼續工作的話，對他有非常大的影響。所以，基於這些考慮，我們認為要以較公平的態度來對待社會上不同的羣體，這亦是這個議會為何要由不同背景、來自不同職業和生活圈子的人士來擔任議員，以反映不同團體的訴求。

我謹此陳辭。

黃毓民議員：主席，本來我也不打算說了，但沒法子不說，因為輸人不輸陣，既然鄭家富議員點名要與我辯論，我當然奉陪，主席，對嗎？不過，我不會跟他吵架，雖然他也很情緒化，提到“擲蕉”，你這麼不喜歡“擲蕉”，下次我“擲”的時候你便閃避吧，尤其是我現在做了眼科手術，可能會眼界不準。

主席，我們社民連只有3位議員，但我們也有分工的。“大嚙”和梁國雄看管交通事務，而我則看管保安、教育、民政、職安、資訊科技等，我也加入了3個法案委員會。我要回應黃成智剛才的說法：“你們真了不起，你們均沒有加入法案委員會”，so what？我告訴你，最勤力加入法案委員會的，一定是公民黨那羣人，這亦是他們應有之義，因為他們是專業的，我告訴你，我信賴他們！用不着逐條審議，我曾經在逐條審議時與他們吵架，與草擬法律的人牛頭不對馬嘴，我說你們的中文這樣子，“老兄”，如何是好？法律當然以英文最確切，那些中文翻譯結果弄得一塌糊塗，他們說是這樣子的，這是專業的。他們主詞、述詞不分，有時把object放在前面，全部混亂不堪，那些歐化語句……

全委會主席：黃議員，請說回有關的修正案。

黃毓民議員：我還未說完。(眾笑)我們是有分工的，我們實在無法加入那麼多法案委員會。民主黨有8位議員，如果鄭家富沒有退出更有9位議員，他們有分工，還有20年歷史的龐大政策研究隊伍，像民建聯那樣。但我們沒有，所以我們對這些公共政策永遠是“戒慎恐懼，如臨深淵，如履薄冰”，既然不懂，便不說那麼多廢話。

所以，我今天的發言，完全是從價值觀、意識形態的角度出發，治亂世不一定要用重典，更何況香港是一個教育普及的地方，你明白嗎？法律是消極的，法律不是積極的，不要搞錯。法律是最消極的行為，法律是救濟一些大家沒法子救濟的事。現在，很多時候法律也不能救濟我們，便要自力救濟，要上街、示威、遊行、抗議、公民抗命。家富哥，這是常識，對嗎？我們不會反對你的修正案的精神，我已說了很多次，你為何這樣憤怒呢？我們從來也沒有反對，所以我們不會投反對票，但對於你提出“吹波波”兩次便要判極刑，我們無法接受，你明白嗎？我們的立場是很清楚的，你不要“屈”我，說我不贊成這點，便代表“車死人”也不用受到重罰。“老兄”，這是有問題的，這便

是我剛才所說的“理論魔術”，偷換概念，以偏概全，斷章取義，繼而邏輯顛倒，當然你還未到是非不分的地步，對嗎？

問題是我們不會反對懲罰酒後駕駛的人，特別是再犯者。我剛才的發言已說得很清楚，“他山之石，可以攻玉”，我們看看外國的成功例子，人家不是用嚴刑峻法的，即使在嚴刑峻法下，他們亦可能有些補救的措施。我說的“酒後駕駛法庭”還會治療酗酒的人，這才有機會從根本解決相關的問題，或減少醉酒駕駛，使這些“酒鬼”的數目減少一些。他們犯過酒後駕駛罪，在受到刑罰後，還要治療他們，等於拘捕了吸毒的人，是否要他戒毒，是否要治療他呢？最好他以後不再吸毒，這樣又少一個吸毒者了。問題是我們不會反對政府懲罰酒後駕駛的人，我們亦相信如果你導致他人死亡，這是很嚴重的罪行，這點大家是沒有分歧的。

所以，我希望鄭家富議員不要太上心，我們也很支持你的精神，但我們反對你的修正案中的一些具體細節，那個問題實在很嚴重，兩次“吹波波”便要人家終身停牌，對嗎？當然，我的黨友陳偉業是略為激動，所以我剛才進來並不是“幫拖”，你別以為我衝進來是想“幫拖”，是因為在外面看到你在這裏說他。我是怕他血壓上升，你知道嗎？我們是不能倒下的，我不想他倒下，所以我一定要進來說幾句，多謝主席。

鄭家富議員：主席，我很簡單地回應，我相信剛才的十多分鐘，大家不同的意見，甚至可能是一些怒火，我相信已成功地讓大家稍為降溫。畢竟，雖然黃毓民議員表示十分支持我的精神，其實我已經很開心。當然，我更希望他會支持我實質的修正案，(眾笑)這樣我會更開心。

主席，我絕對沒有說過不喜歡黃毓民議員“擲蕉”，我一直也說大家要互相尊重，他也“擲”得不錯，我沒有說過這一類的話。我說的是大家不同的表現，大家有不同的角色，大家有不同的處理。當然，陳偉業議員亦講述了，我開始明白他認為我的修正案的效果，究竟是怎樣的。我在某程上是同意的，但亦正因為這樣，我們是在最惡劣的環境下希望能做到最好，所以我亦繼續呼籲社民連的3位同事，我們拿不到100分，拿不到80分，但我希望盡量爭取拿到50分、60分，我只是希望這樣而已。

潘佩璆議員不慍不火，我一向也很尊重潘議員，作為工聯會的代表，他亦提及工聯會的一些限制或是所代表的角色，我是絕對同意的。我亦說過職業司機危險駕駛導致他人死亡及職業司機危險駕駛導致他人嚴重受傷害，其實他可能不應該再做職業司機。然而，作為一個工會的領袖，他可能會有包袱，便是如何向這些會員解釋，當然每位會員也會說自己不會危險駕駛，但人畢竟是人，是有弱點的，特別是那些酗酒的人，特別是那些有吸毒習慣的人，他們對自己可能過於自信。作為工會領袖，便要把這些分清楚，我明白是困難的，而這正是功能界別所引申出來的問題。如果潘議員你是地區直選出來的，我相信便不會有這個問題，因為你要向公眾交代，而不只是向你的“打工仔女”，以及功能界別的勞工界交代，這裏便凸顯了這樣的分別。

但是，我仍然感到遺憾，王國興議員——剛才張文光議員告訴我，其實他只是在外面的後廳，我真的很想……當然主席你曾提醒我，他不在場並不表示他聽不到，但我很希望他除了聽到之外，也作出回應，否則，當我下次看到再發生醉酒駕駛事件，再發生危險駕駛導致他人死亡的事件，當有記者訪問他時，他表現得比陳偉業和我更憤怒，罵政府比我和陳偉業罵得還要兇，那我便不知其所以然了。

我很高興聽到社民連數位同事的發言，我覺得剛才已作回應，對於階級歧視的問題，我不會再發言，因為大家已盡訴自己的理念，能說服的，已說服，不能說服的，也已無能為力。大家在互相尊重的平台，當然我也會在此呼籲陳偉業議員與我一樣，不要太動氣，因為太動氣真的會令血壓上升，特別是陳偉業你沒有多少頭髮，很容易看到你整個頭也變紅，我很擔心你的身體。我們大家均希望能“保住條命”，繼續在議會內開心、公道和平等地辯論，大家也是為香港好，為道路安全盡一分力。多謝主席。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：鄭家富議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(委員舉手)

鄭家富議員起立要求記名表決。

全委會主席：鄭家富議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

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

功能團體：

張文光議員、李國麟議員、陳茂波議員及張國柱議員贊成。

何鍾泰議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、劉皇發議員、石禮謙議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、劉秀成議員、林大輝議員、陳健波議員、葉國謙議員及謝偉俊議員反對。

劉健儀議員、李鳳英議員、葉偉明議員及潘佩璆議員棄權。

地方選區：

何俊仁議員、李卓人議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、馮檢基議員、李永達議員、甘乃威議員、何秀蘭議員及黃成智議員贊成。

劉江華議員、譚耀宗議員、張學明議員、李慧琼議員、陳克勤議員、梁美芬議員及葉劉淑儀議員反對。

王國興議員、黃國健議員、陳偉業議員及黃毓民議員棄權。

全委會主席曾鈺成議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有22人出席，4人贊成，14人反對，4人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有23人出席，11人贊成，7人反對，4人棄權。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

全委會主席：運輸及房屋局局長，你現在可以動議你的修正案。

運輸及房屋局局長：主席，我動議修正第7條。

擬議修正案內容

第7條(見附件I)

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

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布修正案獲得通過。

秘書：經修正的第7條。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：經修正的第7條納入本條例草案。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第8條。

全委會主席：鄭家富議員已作出預告，動議修正第8條，以加入第(1A)、(2A)及(3A)款和修正第(2)、(3)及(4)款。此外，運輸及房屋局局長亦已作出預告，動議修正第8條第(5)款。

不論鄭家富議員的修正案是否獲得通過，運輸及房屋局局長均可動議他就該條提出的修正案。

全委會主席：各位委員現在可以就原本的條文，以及鄭家富議員和運輸及房屋局局長的修正案，進行合併辯論。我會先請鄭家富議員發言及動議修正案。

鄭家富議員：主席，我動議修正第8條。主席，第8條是關於危險駕駛的罪行。根據現行法例，危險駕駛罪行，主席，初犯是停牌最少6個月，再犯停牌最少18個月，即一年半。現時政府的修正案是沒有修改初犯的罰則，仍然是6個月，再犯只是增加6個月，由18個月增至最少2年。

(代理全委會主席劉健儀議員代為主持會議)

代理主席，我們明白政府的用意要讓法庭有較大的酌情權處理危險駕駛的罪行，因為危險駕駛的很多個案，可能涉及不同的性質、背景及其他很多事情，所以讓法庭就每宗個案酌情決定停牌期。但是，我認為，今天辯論已數小時了，我由始至終都希望各位同事明白，尤其是對於一些再犯者，如果一名司機一次又一次犯法，這行為本身其實已是不要得，這反映他可能沒有進步，因此，停牌的罰則應該有阻嚇力。如果他再犯的停牌只是寥寥增加6個月，由一年半至2年，我認為是不足令他引以為戒的，因此，我建議如果再犯應該停牌最少5年。

事實上，危險駕駛再犯者停牌最少5年真的不是很重的懲罰，所以，我在此呼籲各位同事支持——我不會花大家太多時間，現時已接近7時了。我們已辯論了差不多6個小時，接下來還有關於酒精濃度的問題，那可能更具爭議性。在此，我只是想盡力，希望同事知道，如果一而再觸犯危險駕駛，當他重新取回牌照後，5年後他可能會變成危險駕駛導致他人死亡。因為一個人的行為要是一錯再錯，如果還不對他施以更大阻嚇力的話，他可能會變本加厲。我認為交通的規則是宜緊不宜鬆，所以我便提出此項修正案。多謝代理主席。

擬議修正案內容

第8條(見附件I)

代理全委會主席：我現在請運輸及房屋局局長發言，但他在現階段不可動議修正案。

運輸及房屋局局長：代理主席，我首先要指出，我是不同意剛才個別議員的指責，尤其是指政府不重視道路安全，這說法是完全不能接受的。我在這裏要鄭重指出，政府是極之重視道路安全和道路使用者的生命。所以，我們在過去10年間，連同這一次，總共提出了3次法例修訂，以打擊及阻嚇不負責任的駕駛者。當中針對醉酒駕駛及毒駕的行為，我們多次的建議亦是要加重刑罰，關鍵的判斷是要加重至甚麼程度，在今時今日來說才是最恰當，同時在個人權利及保障道路使用者的安全兩者之間取得平衡。

代理主席，因應酒後駕駛罪行最短停牌期的罰則有被大幅度的調整，我們現時建議把重犯危險駕駛而被定罪的司機的最短停牌期，由

18個月增加至兩年，罰則和酒後駕駛第1級是相同的。這是屬於一個相應的調整，使與《道路交通條例》中類似的罪行罰則相稱。

我們的建議是參考了危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害，以及危險駕駛引致他人死亡的罰則。此外，我們亦參考了海外地區有關罪行的罰則來作出上述建議。

鄭議員建議進一步增加初犯者和重犯者的停牌期。初犯者的停牌期由現時的6個月增加至1年，而再犯者則是把停牌期由18個月增加至5年，後者增幅尤其巨大，而有關建議亦未充分諮詢公眾。

我們認為在條例草案下建議新增的“危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害”的罪行，以及有關依次執行監禁與停牌等新措施，已經可以充分處理因危險駕駛可能引致的嚴重後果，並可加強阻嚇有關不當駕駛行為。

基於上述原因，以及我在較早時就第6條有關修正案的發言，我是不贊成接納鄭家富議員提出的建議。我懇請委員否決這項修正案。多謝代理主席。

代理全委會主席：是否有委員想發言？

黃成智議員：代理主席，我也不會用很多的時間。民主黨同樣會支持鄭家富議員關於危險駕駛的整個修正案。我們的立場是希望這個停牌期能對危險駕駛的人起到一個比較清晰和有效的阻嚇作用。

初犯停牌1年，我們認為很多干犯危險駕駛的人可能有很多其他的原因，但1年後又再觸犯危險駕駛罪行的話，在短短兩年或更短的時間，接連干犯這罪行，顯示他對危險駕駛這個錯誤行為的警惕性可能並不足夠。所以，民主黨會繼續支持鄭家富議員的修正案。多謝代理主席。

湯家驊議員：代理主席，我也需要很簡單地解釋一下，這項修正案其實跟剛才提及的情況一樣有矛盾的地方，但這矛盾不是太嚴重。

矛盾的地方是，鄭家富議員的修正案建議再犯時刑罰是監禁5年，這跟危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害和引致他人死亡的刑罰相同。在法例上，危險駕駛在案情上當然比危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害或引致他人死亡為輕，但我亦注意到，政府把我剛才提到的兩項罪行，即危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害和引致他人死亡列作同等處理，所以，我覺得雖然這裏有少許矛盾，但不致令我們要投反對票或棄權票，所以，我們會繼續支持。

代理全委會主席：是否有其他委員想發言？

(沒有其他委員表示想發言)

代理全委會主席：運輸及房屋局局長，你是否想再次發言？

運輸及房屋局局長：代理主席，我們建議的修正案是與毒駕有關的。為了加強阻嚇毒駕，我們建議如果司機干犯了危險駕駛罪行時，其體內含有任何分量的指明違禁藥物(即我剛才提到的6種)，則會視為犯罪情節特別嚴重。

在審議條例草案時，有議員提出應盡量把打擊毒駕的立法建議納入在條例草案，以使其盡快推行，從而加強阻嚇毒後駕駛。考慮過這些意見後，我們同意法案委員會的建議，並提出上述全體委員會審議階段的修正案。

請委員支持通過有關修正案。多謝代理主席。

代理全委會主席：鄭家富議員，你是否想再次發言？

鄭家富議員：代理主席，我想簡單回應局長剛才所說犯罪情節嚴重那6種違禁藥物的問題。正因如此，在政府未提出.....日後針對藥駕的問題提出進一步修訂之前，在未來這年多兩年的日子，我相信醉駕、藥駕導致司機危險駕駛的罪行定必有增無減。因此，我們認為對特別好此道的司機，法例一定要有足夠的阻嚇力。當我們看到有職業小巴司

機染上毒癮，有客貨van司機染上毒癮，確實令人擔心，這可能不是與一名普通的私家車司機染上毒癮般那麼簡單。當一名職業司機載着10名、8名乘客，而他卻好杯中物，喜歡吸毒，染上毒癮，他這種行為可以相當嚴重。要令到這羣人在駕車前感到阻嚇力，對於刑罰和停牌的規定一定要嚴格。

因此，我在此簡單地回應政府。政府加上犯罪情節嚴重這6種違禁藥物，正正是因為社會上藥駕的問題越來越嚴重，導致危險駕駛……再犯亦只是停牌最少兩年，少則只是增加6個月，這並不足以反映現實。所以，我在此再次呼籲，亦多謝湯家驊議員代表公民黨表示明白到，我其實也知道我的修正案，是從我期盼危險駕駛導致他人死亡、身體嚴重受傷等方面來考慮，我的邏輯便是這樣。但是，一次又一次的失敗，我當然希望這次有機會贏。贏的話，可能罰則看來是與危險駕駛引致他人身體嚴重傷害一樣，但我希望大家接受這個輕微的漏洞，即使得不到100分，也可以得到六、七十分。多謝代理主席。

代理全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：鄭家富議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

代理全委會主席：反對的請舉手。

(委員舉手)

鄭家富議員起立要求記名表決。

代理全委會主席：鄭家富議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

(全委會主席恢復主持會議)

全委會主席：現在開始表決。

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

功能團體：

吳靄儀議員、張文光議員、李國麟議員、陳茂波議員及張國柱議員贊成。

何鍾泰議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、劉皇發議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、劉秀成議員、陳健波議員、葉國謙議員及謝偉俊議員反對。

劉健儀議員、葉偉明議員及潘佩璆議員棄權。

地方選區：

何俊仁議員、李卓人議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、鄭家富議員、馮檢基議員、余若薇議員、李永達議員、湯家驊議員、甘乃威議員、何秀蘭議員、黃成智議員、梁家傑議員及陳淑莊議員贊成。

劉江華議員、譚耀宗議員、張學明議員、李慧琼議員、陳克勤議員、梁美芬議員及葉劉淑儀議員反對。

王國興議員、黃國健議員、陳偉業議員及黃毓民議員棄權。

全委會主席曾鈺成議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有20人出席，5人贊成，12人反對，3人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有26人出席，14人贊成，7人反對，4人棄權。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

全委會主席：運輸及房屋局局長，你現在可以動議你的修正案。

運輸及房屋局局長：主席，我動議修正第8條。

擬議修正案內容

第8條(見附件I)

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

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

葉偉明議員起立要求記名表決。

全委會主席：葉偉明議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

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

何俊仁議員、何鍾泰議員、李卓人議員、吳靄儀議員、涂謹申議員、張文光議員、梁劉柔芬議員、梁耀忠議員、黃宜弘議員、黃容根議員、劉江華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、鄭家富議員、譚耀宗議員、馮檢基議員、余若薇議員、王國興議員、李永達議員、李國麟議員、林健鋒議員、梁君彥議員、張學明議員、黃定光議員、湯家驊議員、

劉秀成議員、甘乃威議員、李慧琼議員、陳克勤議員、陳茂波議員、陳健波議員、梁美芬議員、張國柱議員、黃成智議員、黃國健議員、葉偉明議員、葉國謙議員、葉劉淑儀議員、潘佩璆議員、謝偉俊議員、梁家傑議員及陳淑莊議員贊成。

陳偉業議員及黃毓民議員棄權。

全委會主席曾鈺成議員沒有表決。

全委會主席宣布有45人出席，42人贊成，2人棄權。由於議題獲得在席委員以過半數贊成，他於是宣布修正案獲得通過。

秘書：經修正的第8條。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：經修正的第8條納入本條例草案。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第9條。

全委會主席：運輸及房屋局局長已作出預告，動議修正第9條，以加入第(1A)款。此外，鄭家富議員亦已作出預告，動議修正第9條第(2)至(7)款。

不論運輸及房屋局局長的修正案是否獲得通過，鄭家富議員均可動議他就該條提出的修正案。

全委會主席：各位委員現在可以就原本的條文，以及運輸及房屋局局長和鄭家富議員的修正案，進行合併辯論。我會先請運輸及房屋局局長發言及動議修正案。

運輸及房屋局局長：主席，我動議修正第9條，這是一項技術性的修訂。修正案的目的，是優化《道路交通條例》第39條中文文本中的相關字句，把原來的“任何人在任何道路上駕駛或企圖駕駛或正在掌管汽車，而該人當時是受酒類或藥物的影響，以致沒有能力妥當地控制該汽車”當中的“以致”改為“其程度達到”，令意思更清晰及與英文文本一致，而英文的文本則無須修改。

請議員支持有關的技術性修訂。

擬議修正案內容

第9條(見附件I)

全委會主席：我現在請鄭家富議員發言，但他在現階段不可動議修正案。

鄭家富議員：主席，就着受酒精或藥物下駕駛，大家可以看到政府修正案的水平是有相當分野的，因為局長剛才代表政府再次指出，其實政府很着力在藥駕方面做些事，但是，正如我們恢復二讀時很多同事在辯論中也指出，現在的力度是不夠的，不過在停牌那方面，當然大家可以看到今次政府由原有初犯者最少停牌3個月，增加至最少停牌2年，再犯者由最少停牌2年，增加至最少停牌5年。觀乎政府以往提出的這類修正案，我們亦明白以政府的尺度來說已經是很大的幅度。這正好告訴我們，政府也很明白現時問題的嚴重性，關於問題的嚴重

性，在此我無需再花時間及阻礙大家吃飯來不斷重複我們的觀點，然而，我提出這個進一步的修正案，我希望各位同事也是支持的，原因是在香港的社會環境和道路安全下，醉駕及藥駕着實已到達了紅色的警戒點。

我認為初犯者應停牌最少3年，再犯者應停牌最少10年。因為一個酗酒或有毒癮的人，俗一點地說並不是那麼容易“戒甩佢”，要花一段很長的時間，可能要上很多堂課，他們可能已有十多年吸食毒品、精神藥物的藥癮。基於這樣的標準，我覺得要告訴這羣人，駕駛對他們是絕對不合適的，絕對應該以一個重的停牌期來令他們警覺。

主席，我便是想補充這幾句，在邏輯上也希望受酒精或藥物影響下駕駛……我同意政府剛才在字眼上的修正，因為我們在法案委員會是探討過的。不過，就這6種藥物，我再次重複，畢竟現在政府並無權要求駕駛者，除非他是自願的，除非他遇上交通意外，除非他違例、觸犯規則，否則我們根本不能取得他的血液或尿液樣本。所以在這些情況下，我再次希望局方加快下一步的修訂。多謝主席。

全委會主席：是否有委員想發言？

(沒有委員表示想發言)

全委會主席：運輸及房屋局局長，你是否想再次發言？

運輸及房屋局局長：主席，關於第39條所訂罪行，法庭須信納司機當時在酒精或藥物影響下駕駛，其程度達到沒有能力妥當地控制汽車，但無需確定司機呼氣、血液或尿液中的酒精比例。

雖然現時警方主要依賴第39A條以檢控酒後駕駛者的個案，然而警方在有需要的情況下，仍然會援引第39條提出檢控。例如司機的駕駛能力被酒精或藥物影響非常嚴重，不能提供呼氣樣本作分析。

在條例草案中，我們建議干犯第39條罪行的最短停牌期定在第3級。由於以第39條檢控的司機其駕駛能力已受酒精或藥物影響，達致沒有能力妥當地控制汽車的程度，他們對其他道路使用者可能構成的威脅不一定少於體內酒精含量達第3級的司機。故此，我們上述的建

議把第39條的罰則與酒後駕駛第3級看齊是合適的。我們建議把初犯有關罪行的司機的停牌期由現時的3個月增加至2年，而再犯者的停牌期由2年增加至5年，罰則的增幅已是相當大。

我們認為不適宜採納鄭家富議員的建議。

首先，酒後或藥後駕駛未必涉及交通意外或造成有人受傷，罰則應與罪行相稱。鄭家富議員把罰則提高至初犯3年，重犯10年，我們認為這罰則與有關罪行造成的後果不相稱，而有關增幅亦未充分諮詢公眾。

第二，我們建議將干犯有關罪行的罰則與酒後駕駛第3級看齊，這罰則大大高於原來罰則，已具十分大的阻嚇力。事實上，香港嚴懲酒後駕駛罪行，是全球罰則最重的司法管轄區之一。

第三，我們建議的只是最短停牌期，如根據案情有足夠理由加重刑罰，法庭可判處更長的停牌期。

第四，除了停牌外，我們在條例草案同時引入其他建議措施，令干犯在酒類和藥後的影響下駕駛罪行的司機長時間不得在路上駕駛。這些建議包括若重犯酒後駕駛者被判入獄，法庭必須命令停牌期在監禁期結束有關人士獲釋後才執行，除非法庭認為不合適；以及在所有危險駕駛罪行中，將體內酒精比例達第3級或體內有任何分量的6種毒品定為犯罪情節特別嚴重的情況，即如果有酒後駕駛者在上述情況下觸犯危險駕駛罪行，有關的最高罰款額、最高監禁期和最短停牌期各增加50%。條例草案的整體效果會令重犯酒後駕駛，尤其同時涉及危險駕駛罪行的司機長時間不得在路上駕車，相信是可以達到社會人士對嚴懲酒後駕駛罪行的期望。我們應先落實有關條例草案的建議，觀察成效，並在充分諮詢持份者和道路使用者之後，才考慮其他更嚴重的做法。

基於上述的原因，我不贊成接納鄭家富議員提出的建議。我懇請議員否決這項修正案。多謝主席。

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

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

葉偉明議員起立要求記名表決。

全委會主席：葉偉明議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

全委會主席：不論局長的修正案是否獲得通過，鄭家富議員也可以動議他的修正案。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：梁耀忠議員，你是否已作出表決？

(梁耀忠議員按鈕表決)

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

何俊仁議員、何鍾泰議員、吳靄儀議員、涂謹申議員、張文光議員、梁劉柔芬議員、梁耀忠議員、黃宜弘議員、黃容根議員、劉江華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、譚耀宗議員、馮檢基議員、余若薇議員、王國興議員、李國麟議員、林健鋒議員、梁君彥議員、張學明議員、黃定光議員、湯家驊議員、劉秀成議員、甘乃威議員、李慧琼議員、陳克勤議員、陳茂波議員、陳健波議員、梁美芬議員、張國柱議員、黃成智議員、黃國健議員、葉偉明議員、葉國謙議員、葉劉淑儀議員、潘佩璆議員、謝偉俊議員、梁家傑議員及陳淑莊議員贊成。

何秀蘭議員及陳偉業議員棄權。

全委會主席曾鈺成議員沒有表決。

全委會主席宣布有44人出席，41人贊成，2人棄權。由於議題獲得在席委員以過半數贊成，他於是宣布修正案獲得通過。

全委會主席：鄭家富議員，你現在可以動議你的修正案。

鄭家富議員：主席，我動議修正第9條。

擬議修正案內容

第9條(見附件I)

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：鄭家富議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(委員舉手)

鄭家富議員起立要求記名表決。

全委會主席：鄭家富議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

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

功能團體：

吳靄儀議員、張文光議員、李國麟議員及張國柱議員贊成。

何鍾泰議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、劉皇發議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、劉秀成議員、陳茂波議員、陳健波議員、葉國謙議員及謝偉俊議員反對。

劉健儀議員、李鳳英議員、葉偉明議員及潘佩璆議員棄權。

地方選區：

何俊仁議員、李卓人議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、馮檢基議員、余若薇議員、李永達議員、湯家驊議員、甘乃威議員、何秀蘭議員、黃成智議員、梁家傑議員及陳淑莊議員贊成。

劉江華議員、譚耀宗議員、張學明議員、李慧琼議員、陳克勤議員、梁美芬議員及葉劉淑儀議員反對。

王國興議員、黃國健議員及陳偉業議員棄權。

全委會主席曾鈺成議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有21人出席，4人贊成，13人反對，4人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有26人出席，15人贊成，7人反對，3人棄權。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

秘書：經修正的第9條。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：經修正的第9條納入本條例草案。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第10條。

全委會主席：鄭家富議員已作出預告，動議修正第10條第(5)款，以修正條例草案建議的第39A(2A)(a)(i)至(iii)及(b)(i)至(iii)條。

鄭家富議員：主席，我動議修正第10條。

我相信這項修正案亦是條例草案恢復二讀和多次辯論中，相當有爭議的其中一項條文，便是當把駕駛者體內的酒精濃度分為1級、2級或3級時，我們如何對他作出停牌懲處的分野。

主席，政府就條例草案現時提出的修正案建議，初犯第1級的刑罰是最少停牌6個月，再犯是最少2年；我的修正案是初犯第1級的，最少停牌1年，再犯是最少3年。政府建議初犯第2級的，最少停牌12個月，再犯是最少3年；我的建議是初犯的，最少停牌2年，再犯是最少5年。我首先在這裏停一停，暫不提述第3級。

其實，大家留意到現時首兩級的法定血液酒精含量，第1級是超標零點六倍之內，第2級是零點六倍至兩倍，其標準是每100毫升呼氣含22微克酒精，或100毫升血液含50毫克酒精，或100毫升尿液含67毫克酒精。如果以倍數來看，主席，或以同事剛才提過以多少杯啤酒來看，其實，當第2級是接近兩倍的時候，已接近喝了約10杯啤酒。試想一想，如果一個人喝了10杯、8杯啤酒，屬於第2級，而他仍然繼

續駕駛 —— 有醫生和醫護人員說有些人不太受酒精影響，可以飲很多酒也沒有問題 —— 雖然酒精影響每個人的身體狀況有分別，但當一個人的結構並不屬於超人，他不是特別對酒精有免疫能力時，我們便要留意。所以，我希望同事明白，政府過去是不接受3級制的，當年政府覺得這做法令人有錯覺，以為喝少許酒是可以的。因此，我們對第1級的停牌和罰則也要嚴謹處理，令1、2、3級的懲處都比現時沒有分級的停牌懲處為高，這種錯覺便不會出現。於是，屬第2級的酒精濃度已經是相當嚴重的情況下，我覺得再犯者最少停牌5年，相對是應該可以接受的。

主席，到了最受爭議的第3級。政府現時建議初犯者最少停牌2年，再犯最少停牌5年，我覺得絕對是不足夠的。如果屬於第3級，主席，已經是超標兩倍以上，兩倍以上即可能是兩倍、三倍、四倍，甚至如2009年1月23日農曆年廿八發生，引致6人死亡的嚴重交通意外般，主席，當時駕車的司機是超標六倍。六倍即差不多喝了接近十五、六杯，甚至更多的啤酒，根本人的意識已是混混沌沌。我眼前看到黃宜弘議員，他是議會中被公認酒量很好的議員，我記得我們喝酒時有時都會是混混沌沌，感到很興奮。喝酒是一種令人感覺很忘我、舒適和舒泰的行為，但這種行為絕對不應在駕駛者身上發生。所以，我們每次開會後在樓上喝酒時，我相信每位議員的汽車都會停泊在停車場，我們都會由司機駕駛或乘坐公共交通工具或的士。這是由於我們尊重生命和要警醒。

第3級的酒精含量已是相當嚴重，我要再次提醒各位，是超標兩倍以上。李卓人議員第一次發言時說，工會的同事亦很支持我的修正案，這是李卓人議員說的。原因是我剛才提到的例子，基本上反映了如果酒精含量超標兩倍以上的司機沒有撞傷人或撞死人，只是其他道路使用者的僥幸，這其實是很難的。在香港的道路上駕駛時左搖右擺，是相當危險的，政府亦是認同的。根據政府的統計數字，2004年至2009年涉及酒後駕駛的交通意外每年平均有85宗，傷亡人數每年平均132人，當中死亡或重傷人數每年平均29人。這類酒後駕駛導致的交通意外，引致死亡或重傷的人數的平均比率是22%，較其他交通意外的相關比率14%，是高出8%，政府剛才亦是提過的。換言之，酒後駕駛，害己害人，而且比其他交通意外的傷亡數字比率為高，所以我們更應該嚴厲處理。

主席，我不會在這裏再說一些令我們很傷感的個案，但當我們翻查紀錄，看到很多酒後駕駛導致死亡的個案，司機的酒精含量很多時

候都在兩倍以上，正因如此，我們便要小心處理第3級的情況。所以，我建議第3級初犯者最少停牌5年，再犯是終身停牌，以提高阻嚇力。

當然，可能有人說他駕駛以來從沒有發生意外。我便是希望這罰則能夠在未發生意外前，阻止令人傷感的意外發生，阻止死亡、令家人傷心的不幸事情一次又一次發生。防患於未然，是我修正案具有阻嚇力的要點。

我在此再次呼籲，談談拒絕進行呼氣測試或提供樣本測試與再犯的分別。有些司機可能由於我接着的修正案，當再犯時便拒絕進行呼氣測試，因為我建議只是停牌10年，這為一些司機提供了一個誘因，令他們拒絕進行呼氣測試或提供樣本測試，寧願被停牌10年。對於一些嚴重超標的司機，這樣豈非優待了他們？主席，我曾經反覆思量過這問題，我明白部分議員對於這觀點和懲罰，認為似乎並不恰當，我是同意的。但是，無可奈何地，我相信我們亦要知道，如果我提出修正案，建議有人再犯時拒絕進行呼氣測試或提供樣本測試，須終身停牌，只會令更多不滿的人說，沒有直接證據證明已達到第3級酒精含量便要終身停牌，這會否是過了火、過分了呢？於是，我建議停牌10年。

一個喝了酒的人究竟屬於第2級還是第3級，他可能亦不知道，於是他可能認為如果不是第3級，即使再犯，據我的修正案也不過是停牌5年，而不是10年。我希望他有這樣的理解，盼望不會每個人都拒絕進行呼氣測試。可是，如果真的是這樣，我覺得停牌10年總比政府建議的停牌最少5年好。因此，我在此再次呼籲，指出我提出這項修正案的原因的嚴重性，以及拒絕進行呼氣測試所帶出的後果，希望同事明白為何我要這樣處理。多謝主席。

擬議修正案內容

第10條(見附件I)

全委會主席：各位委員現在可以就原本的條文及修正案進行合併辯論。

全委會主席：是否有委員想發言？

黃成智議員：主席，就這個議題，民主黨無法支持鄭家富議員所提出的修正案。鄭家富議員剛才只說了一部分，即如果在體內酒精超標的情況下駕駛，但沒有造成任何交通意外，或沒有撞傷或撞死任何人，如果駕駛者沒有接受呼氣測試，刑罰便是10年。如果其體內酒精超標達3級的話，便會被罰終身停牌。就着這點，我和鄭家富議員基本上也討論過，他亦有其解釋，但我們仍然認為當中有不協調之處，這是一個整體。我們仍會繼續支持鄭家富就第11及12條所提出的修正案，所以，對於這項修正案，我們覺得是不大協調的。

另一個更不協調的處境，便是我們恐怕會給市民一種感覺，曾犯體內酒精超標達3級下駕駛而再犯者，其停牌期會較危險駕駛引致他人嚴重受傷者更輕。即是說，撞傷人後的刑罰(即停牌期)在鄭家富議員的修正案中只改為10年。這樣看來，似乎沒有撞傷人，沒有發生任何事情，只要他再犯，在3級再犯的情況下，便會被終身停牌。對於這點，我們認為當中有不協調的地方。

即使在第7項的修正案中，如果一名駕駛者危險駕駛導致他人嚴重受傷，而他是醉駕的，其本來刑罰亦只加重50%。換句話說，即使鄭家富的修正案獲得通過，其停牌期也只是15年，仍未至於終身停牌。

在這個情況下，民主黨在商議過程中，坦白說我們不曾與鄭家富議員討論過這一點，但在這刻，我們認為當中有不協調的地方。所以，我們會全面支持鄭家富議員的所有修正案，唯獨這項修訂與整體修正案有不協調的地方，故此民主黨無法支持鄭家富議員在這方面提出的修正案。多謝主席。

湯家驊議員：主席，我剛才在二讀發言時已提及，這項條文的修正案與拒絕進行呼氣測試的修正案有矛盾的地方，所以我們很難給予支持。同時，鄭家富議員對第6條的修正案被否決，如果我們現在給予支持，便會增加矛盾，因為再犯的刑罰會高於危險駕駛導致他人死亡的刑罰。基於這兩個理由，我們不會支持這項修正案。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

(沒有其他委員表示想發言)

運輸及房屋局局長：主席，鄭議員提出的修正案，是延長酒後駕駛3級遞進刑罰制度的停牌期。

我們在條例草案提出的建議，主要參考了澳洲新南威爾斯州的遞進罰則，即“超標越多，罰則越重”。我們建議初犯者的最短停牌期是6個月至兩年，重犯者是兩年至5年，與其他海外地方比較，已是相當嚴厲的。而鄭議員的建議，例如重犯者的罰則是3年至終身停牌，這是過於嚴厲的。

我必須指出，在鄭議員的建議下，如果有關人士被裁定任何等級的酒後駕駛罪行，即可能是1級或2級，或包括拒絕進行呼氣測試，當第二次干犯第3級酒後駕駛罪行，便會被終身停牌。

正如我剛才指出，酒後駕駛罪行的罰則必須與罪行所造成的後果相稱。此外，現時在法例所寫的，亦是最短停牌期，法庭可因應案情判處更高刑罰。此外，在條例草案所提出的其他措施，如“監禁和停牌依次執行”，以及在危險駕駛的罪行中引入“犯罪情節特別嚴重”等，均能加強阻嚇力。

基於上述原因和我較早時的發言，我不贊成接納鄭家富議員提出的建議。我懇請議員否決這項修正案。多謝主席。

鄭家富議員：主席，黃成智議員先前多次發言支持我的修正案時，張文光議員在我的耳邊說：“你看，夠兄弟了吧，回來民主黨吧。”我固然有多少動心，主席，當然這並不屬於這項修正案的範圍內。

不過，就這項修正案，黃成智議員剛才便提出反對，我也明白在這項停牌期的罰則中，相信有很多主觀的看法在其中，真的沒有對與錯，不過我尊重同事對我處理這些個案、這些罰則中停牌期的年期，以及稍後拒絕呼氣測試的問題存在，我已解釋了。我相信局長和我也很飢餓，我亦不會花太多時間了，希望盡快完結，好讓稍後可以進行三讀。

但是，我只想補充一句，對於危險駕駛引致他人受嚴重傷害的罪行，我建議的停牌期是最少3年及最少10年；來到這裏，似乎達3級，則為最少5年及終身。前者好像涉及有人傷亡，而這個還沒有撞傷人，為何那麼嚴重呢？我正希望大家能明白和瞭解，防患於未然，一個喝了很多酒的司機，要令他警覺而不駕駛，從而減少一條生命的傷亡，

便是我這項修正案的最終關鍵。所以，我希望曾喝酒達3級或兩倍以上的駕駛人士，要嚴重明白再犯會終身停牌的層次。多謝主席。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：鄭家富議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(委員舉手)

鄭家富議員起立要求記名表決。

全委會主席：鄭家富議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

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

功能團體：

何鍾泰議員、張文光議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、李鳳英議員、李國麟議員、梁君彥議員、黃定光議員、劉秀成議員、陳健波議員、張國柱議員、葉國謙議員及謝偉俊議員反對。

劉健儀議員、葉偉明議員及潘佩璆議員棄權。

地方選區：

李卓人議員、鄭家富議員及何秀蘭議員贊成。

何俊仁議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、劉江華議員、劉慧卿議員、譚耀宗議員、馮檢基議員、余若薇議員、張學明議員、湯家驊議員、甘乃威議員、李慧琼議員、陳克勤議員、梁美芬議員、黃成智議員、葉劉淑儀議員、梁家傑議員及陳淑莊議員反對。

王國興議員、黃國健議員及陳偉業議員棄權。

全委會主席曾鈺成議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有17人出席，14人反對，3人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有25人出席，3人贊成，18人反對，3人棄權。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：第10條納入本條例草案。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第11及12條。

全委會主席：鄭家富議員已作出預告，動議修正第11條第(2)至(7)款，以及修正第12條第(2)至(7)款。

鄭家富議員：主席，我動議修正第11及12條。

主席，雖然民主黨對我剛剛提出的修正案作出反對，但我要在此記錄在案，因為之前在表決時，民主黨的黨魁何俊仁議員是投支持票的。(眾笑)不過，這只顯示了黨內可能有很多不同的看法。(眾笑)雖然如此，他也跟隨發言人黃成智的意向來投票。

主席，我相信民主黨內部均會支持我對第11條及第12條所提出的修正案。主席，我不想多花時間在第11條及第12條這兩項有關拒絕進行呼氣測試和提供樣本測試的停牌期的條文上，我對有關條文的修正案比政府現時的修正案更嚴謹。

在政府現行的法例中，初犯最少停牌3個月，再犯最少停牌兩年，而在政府現時的修正案中，初犯則最少停牌兩年，再犯最少停牌5年。由此可見，政府的法例由起初停牌最少3個月至最少兩年，大幅上調至建議的最少兩年至最少5年。雖然政府也知道問題的嚴重性，但我希望再犯者最低限度也要停牌10年，才能產生阻嚇作用。

主席，我不想阻礙大家的時間，今天的辯論到現時為止已進行了逾6小時。我相信，在今天的辯論中，各個黨派或多或少均是在道路安全、酒後駕駛(“醉駕”)和藥後駕駛(“藥駕”)的問題上反覆思量的。我們最低限度達成了一個共識，便是希望政府能夠在日後藥駕的問題上作進一步的修訂，引入行為測試的處理方法，以減少涉及醉駕和藥駕的嚴重交通意外。

多謝主席。

擬議修正案內容

第11條(見附件I)

第12條(見附件I)

全委會主席：各位委員現在可以就原本的條文及修正案進行合併辯論。在辯論完畢後，全委會會先表決鄭家富議員就第11條動議的修正

案，不論該等修正案是否獲得通過，鄭家富議員稍後均可就第12條動議修正案。

全委會主席：是否有委員想發言？

黃成智議員：主席，我們的黨魁之前投支持票，這代表我們還視鄭家富為自己人，這是很清楚的立場。

我們剛才已述明反對修正案的原因。不過，在這項修正案中，我們覺得有關的駕駛者在酒後駕駛，這已經犯了法，但他們卻不想履行執法者的要求。我覺得他們的罪行比在“吹波波”或在檢定後被證實犯法還要嚴重。

由於鄭家富議員稍後的修正案更嚴謹，所以民主黨是會支持的。

多謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

(沒有其他委員表示想發言)

運輸及房屋局局長：主席，為保持酒後駕駛法例完整有效，我們建議把受酒類或藥物影響下駕駛、拒絕進行呼氣測試，以及拒絕提供呼氣、血液或尿液樣本作分析的罪行的罰則，與酒後駕駛的第3級看齊。

鄭議員建議給予被裁定上述罪行的司機，以及給予被裁定第3級酒後駕駛的司機的停牌期，是不一致的，而兩者罰則的差距亦是不合適的。

基於上述原因，我不贊成接納鄭家富議員提出的建議。我懇請委員否決這項修正案。

多謝主席。

全委會主席：鄭家富議員，你是否想再次發言？

(鄭家富議員搖頭表示不發言)

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：鄭家富議員就第11條動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(委員舉手)

鄭家富議員起立要求記名表決。

全委會主席：鄭家富議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

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

功能團體：

張文光議員、李國麟議員及張國柱議員贊成。

何鍾泰議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、梁君彥議員、陳健波議員、葉國謙議員及謝偉俊議員反對。

劉健儀議員、李鳳英議員、葉偉明議員及潘佩璆議員棄權。

地方選區：

何俊仁議員、李卓人議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、馮檢基議員、余若薇議員、湯家驊議員、甘乃威議員、何秀蘭議員、黃成智議員、梁家傑議員及陳淑莊議員贊成。

劉江華議員、譚耀宗議員、張學明議員、李慧琼議員、陳克勤議員、梁美芬議員及葉劉淑儀議員反對。

王國興議員、黃國健議員及陳偉業議員棄權。

全委會主席曾鈺成議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有15人出席，3人贊成，8人反對，4人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有25人出席，14人贊成，7人反對，3人棄權。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：第11條納入本條例草案。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：鄭家富議員就第12條動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：我認為議題未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委員，分別以過半數贊成。我宣布修正案被否決。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：第12條納入本條例草案。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第14條。

(運輸及房屋局局長找不到是講稿的哪一頁)

全委會主席：我們現正處理講稿的第21頁。

運輸及房屋局局長：主席，我動議修正第14條。我們建議如果司機干犯危險駕駛罪行時，其體內含有任何分量的指明的藥物，則會視作犯罪情節特別嚴重，指明藥物是最常濫用的毒品。由於濫用的毒品種類可能隨時間改變，故此，我們建議加入第14條的新條文，賦權運輸及房屋局局長在有需要時，可以藉在憲報刊登公告的形式修訂有關指明的藥物，並在立法會就公告內容進行辯論的時間屆滿後實施。

請議員支持上述修正案的條文。

擬議修正案內容

第14條(見附件I)

全委會主席：是否有委員想發言？

(沒有委員表示想發言)

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

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

葉偉明議員起立要求記名表決。

全委會主席：葉偉明議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

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

何俊仁議員、何鍾泰議員、李卓人議員、吳靄儀議員、涂謹申議員、張文光議員、梁劉柔芬議員、梁耀忠議員、黃宜弘議員、黃容根議員、劉江華議員、劉健儀議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、譚耀宗議員、李鳳英議員、馮檢基議員、余若薇議員、王國興議員、李國麟議員、梁君彥議員、張學明議員、湯家驊議員、甘乃威議員、何秀蘭議員、李慧琼議員、陳克勤議員、陳健波議員、張國柱議員、黃成智議員、黃國健議員、葉偉明議員、葉國謙議員、葉劉淑儀議員、潘佩璆議員、謝偉俊議員、梁家傑議員、陳淑莊議員及陳偉業議員贊成。

全委會主席曾鈺成議員沒有表決。

全委會主席宣布有40人出席，39人贊成。由於議題獲得在席委員以過半數贊成，他於是宣布修正案獲得通過。

秘書：經修正的第14條。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：經修正的第14條納入本條例草案。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：新訂的第21A條 加入附表1A。

運輸及房屋局局長：主席，我動議二讀新訂的第21A條。新訂的第21A條表列6種藥物，即海洛英、氯胺酮、俗稱“冰”的甲基安非他明、大麻、可卡因，以及俗稱“搖頭丸”的3,4-亞甲二氧基甲基安非他明。它們均是現時本港最常被濫用的毒品或危害精神毒品。

我請議員支持上述修正案的條文。多謝主席。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：新訂的第21A條，予以二讀。

全委會主席：是否有委員想發言？

(沒有委員表示想發言)

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：新訂的第21A條，予以二讀。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

葉偉明議員起立要求記名表決。

全委會主席：葉偉明議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

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

何俊仁議員、何鍾泰議員、吳靄儀議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、黃宜弘議員、黃容根議員、劉江華議員、劉健儀議員、譚耀宗議員、李鳳英議員、馮檢基議員、余若薇議員、王國興議員、李國麟議員、梁君彥議員、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、陳健波議員、張國柱議員、黃成智議員、黃國健議員、葉偉明議員、葉國謙議員、葉劉淑儀議員、潘佩璆議員、謝偉俊議員、梁家傑議員、陳淑莊議員及陳偉業議員贊成。

全委會主席曾鈺成議員沒有表決。

全委會主席宣布有34人出席，33人贊成。由於議題獲得在席委員以過半數贊成，他於是宣布議案獲得通過。

秘書：新訂的第21A條。

運輸及房屋局局長：主席，我動議在條例草案增補新訂的第21A條。

擬議的增補

第21A條(見附件I)

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：本條例草案增補新訂的第21A條。

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

法案三讀

主席：法案：三讀。

《2010年道路交通(修訂)條例草案》

運輸及房屋局局長：主席，

《2010年道路交通(修訂)條例草案》

經修正後已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2010年道路交通(修訂)條例草案》予以三讀並通過。

是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

葉偉明議員起立要求記名表決。

主席：葉偉明議員要求記名表決。表決鐘會響3分鐘。

主席：我們顯然不可能在今天午夜前完成議程上的所有項目，所以我會在晚上10時左右暫停會議，明天下午2時30分恢復會議。

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。

何俊仁議員、何鍾泰議員、吳靄儀議員、涂謹申議員、張文光議員、黃容根議員、劉健儀議員、譚耀宗議員、李鳳英議員、馮檢基議員、余若薇議員、李國麟議員、梁君彥議員、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、陳健波議員、張國柱議員、黃成智議員、葉國謙議員、葉劉淑儀議員、謝偉俊議員、梁家傑議員及陳淑莊議員贊成。

王國興議員、黃國健議員、葉偉明議員及潘佩璆議員棄權。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布有31人出席，26人贊成，4人棄權。由於議題獲得在席議員以過半數贊成，他於是宣布議案獲得通過。

秘書：《2010年道路交通(修訂)條例草案》。

議案

主席：議案。根據《空氣污染管制條例》就修訂《指明牌照分配排放限額第二份技術備忘錄》而動議的決議案。

我現在請環境局局長發言及動議議案。

根據《空氣污染管制條例》動議的決議案

環境局局長：主席，我動議通過以我名義提出的決議案，修訂《指明牌照分配排放限額第二份技術備忘錄》（“《第二份技術備忘錄》”），建議修訂的詳情已載於各位議員的議程內。

《技術備忘錄》是根據《空氣污染管制條例》第26G條制定，以訂明電力行業的年排放總量上限。在2008年立法會審議首份《技術備忘錄》時，我們承諾在兩年內作出檢討。檢討結果顯示，兩間電力公司有空間以最好的切實可行措施進一步減排，改善本港和珠三角區內的空氣質素。具體的措施包括利用與國家能源局簽訂的《能源合作諒解備忘錄》所獲得額外的天然氣供應，以盡量使用現有燃氣機組發電；和優先使用為達到2010年減排目標而已經加裝減排設備的燃煤發電機組發電，以減低燃煤發電所排放的空氣污染物。對比首份《技術備忘錄》，新的《技術備忘錄》會把二氧化硫、氮氧化物和可吸入懸浮粒子排放上限分別削減約50%、35%和34%；而有關的排放總量上限會於2015年生效。

為使我們可以盡早檢討兩電能否再進一步削減排放，我接納小組委員會在審議《第二份技術備忘錄》時就檢討頻率作出的意見，並建議修訂《技術備忘錄》的相關安排，由不少於每3年檢討一次，更改為不少於每兩年一次。我們並同意向立法會的環境事務委員會匯報檢討結果。此外，為確保《第二份技術備忘錄》中文文本用字的一致性，我建議在第2.1段中作出文字的修訂。

為符合首份《技術備忘錄》內的排放上限，兩電已增加天然氣發電和為燃煤機組加裝減排設備。由兩電今年首3季的排放數據顯示，兩電均應該能夠在2010年符合該排放上限。在這個基礎上，我們訂定《第二份技術備忘錄》內的年排放總量上限時，除了考慮前面提及最

好的切實可行措施外，也同時考慮了新加裝的減排設備會隨着設備老化、因應電力增長而需要較多使用沒有加裝減排設施的燃煤發電機組等因素而引致排放量增加。因此，我們相信新的年度排放總量上限是嚴格和切實可行的。

要進一步大幅度減少發電行業的排放，就必須按照《香港應對氣候變化策略及行動綱領》公眾諮詢文件中所建議的，大幅地改變香港的發電燃料組合，發展低碳經濟，使用較多清潔能源、可再生能源及核能等。有關的公眾諮詢期會在本年度結束。我們會整理和詳細考慮收集到的意見，制訂未來電力行業的減排路向和步伐，並適時引入新的《技術備忘錄》，以進一步減少電廠的排放。

主席，有關修訂決議案已獲得小組委員會的支持。我希望各位議員支持這項決議案。

多謝主席。

環境局局長動議的議案如下：

“議決修訂於2010年10月20日提交立法會會議省覽的《指明牌照分配排放限額第二份技術備忘錄》（即刊登於2010年第41期憲報的第5號特別副刊） —

- (a) 在第2.1段中，在“獲”之後加入“分”；及
- (b) 在第2.5段中，以“兩”代替“三”。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：環境局局長動議的議案，予以通過。

余若薇議員：主席，我謹以小組委員會主席的身份匯報有關委員會討論的結果。小組委員會共舉行了3次會議，與政府當局就《指明牌照分配排放限額第二份技術備忘錄》（“《第二份技術備忘錄》”）作出商討。

小組委員會察悉在《第二份技術備忘錄》下，當局假設各發電廠均會充分利用現有燃氣發電機組，以及優先使用已安裝減排設備的燃煤發電機組，為每間發電廠訂出由2015年起獲分配排放的限額。由於在第二份備忘錄中每間發電廠所訂的排放限額，有些是高於第一份備忘錄的排放限額和2010年的實際排放水平，所以小組委員會曾要求政府當局作出解釋。政府當局表示確定首份及《第二份技術備忘錄》排放限額的數量所採取的方法並不相同。《第二份技術備忘錄》是根據發電機組使用的燃料類別及可使用的減排設備，直接就每間發電廠分配排放限額。舉例而言，青山發電廠以煤作為主要燃料，並因空間所限而無法安裝進一步的減排設備，所以獲分配的氮氧化物及可吸入懸浮粒子的排放限額較第一份《技術備忘錄》為高。至於南丫發電廠及其擴建部分或需調動沒有減排設備的燃煤機組發電，以應付未來數年的電力需求增長，所以自2015年起獲分配較2010年實際排放量更多的排放量限額。由於這些舊式發電機組的預訂服務期限將於2017年起開始屆滿，政府當局認為，為這些發電機組再設置新的減排設備並不符合成本效益。因此，這些公司要購買較優質的煤才能符合《第二份技術備忘錄》所訂明的排放上限。

小組委員會要求政府當局在兩年內就《第二份技術備忘錄》進行檢討，政府當局最初表示，因首份和《第二份技術備忘錄》大幅收緊排放上限後，若要再大幅減排，只能通過改變燃料組合來達致，而作出這項改變需要預早策劃及事先諮詢，所需的時間不短，所以當局最初不答允。但是，在小組委員會多次促請下，當局重新考慮，最後應允修訂《第二份技術備忘錄》第2.5段，將檢討的次數由原來不少於每3年一次，改為不少於每兩年一次。當局亦同意在完成日後《第二份技術備忘錄》的檢討後，會向環境事務委員會匯報檢討結果。至於政府當局對《第二份技術備忘錄》的中文文本提出一些輕微的行文修正，小組委員會亦表支持。

主席，以下我代表公民黨就《第二份技術備忘錄》發言。

今天可說是立法會的一個特別日子，因為從今天開始，我們剛剛討論這項有關發電廠排放的議案，稍後甘乃威議員會談及空氣污染的議案，而我明天可能有機會提出一項有關保育政策的議案辯論，由此可見，立法會越來越多事務牽涉減排或環保事宜。大家看到，由於發電廠和交通其實共佔香港總排放量的八成五，所以這是極為重要的問題或議題。

大家可以看到環境議題不單備受一些環保或綠色團體關注，很多人其實亦從不同角度關注和討論環境問題。從健康的角度來說，空氣污染增加患病風險和增加社會醫療成本；從經濟的角度來說，環境問題其實會影響各大外資公司會否撤走，或外籍人士是否願意來香港發展。當然，還有我們早前討論的廢物問題，也會影響居住環境。從國際責任的角度來說，我們如何協助減少排放溫室氣體以面對氣候的變化。因此，我們今天提出討論《第二份技術備忘錄》是所有環保議題中非常重要的一個項目。

我們看到，發電廠佔全港排放量的67%，因此，令發電廠減少排放二氧化硫、氮氧化物和懸浮粒子是非常重要的。發電廠減排的方法，除了安裝一些脫硫的設施外，其實亦要考慮改變發電的燃料。根據政府最初提供的數字，中電未來若要減排，便要改用天然氣，大約七成至九成的減幅會因使用天然氣而可以減少。至於港燈，亦有六成至七成的減幅來自改用天然氣。

暫時香港天然氣的供應來自很多地方，包括最主要來自內地。香港在2008年簽署了《能源合作諒解備忘錄》，確保香港未來會獲得額外的天然氣供應。不過，根據政府的估算，即使用盡根據該備忘錄訂明的天然氣供應，在2030年亦只能供應香港一半的電力需求。

政府最近發出的《香港應對氣候變化策略及行動綱領》的諮詢文件，建議為了進一步減排，除了天然氣外，還會考慮輸入核電。把使用核電的比例由現時的百分之二十多可能增至一半。但是，香港市民其實對改用核電有一定的憂慮，尤其是大亞灣核電廠近月接連發生問題，反映我們的通報機制和兩地的資訊非常不透明。再者，政府提交這份諮詢文件時亦沒有清楚說明，將來如果要增加核電供應的話，核電廠究竟設在廣東省哪個地區、選址、數目、相關的監管機制，甚至環境評估等，我們均全不知情。我曾提出口頭質詢，問到香港人可否參與這方面的計劃或準備工作，但政府一直沒有提供確實的答覆。當然，另一個問題是核電廠的投資成本及將來核廢料的處理，這些均是未知之數。此外，我們也追問政府就諮詢文件可否延長諮詢期，特別政府最近才提交獨立的顧問研究。我們看了最近公開的“氣候變化顧問研究”才發現，原來除了政府諮詢文件中的一些資料外，還有提過其他方案。其中一項方案是早前沒有公開的，便是核電的比例並不是一半，而是35%，但減排方面亦因而減少。

事實上，我們今次看到小組委員會在討論政府提交的《第二份技術備忘錄》時，出現了很多困難。因為我們即使不太同意政府的建議，

或是認為它的限額不太理想，甚至訂得較實際的排放量為高，而且較首份的備忘錄亦看不到有顯著改進或收窄。然而，礙於立法會很多時候在這些問題上未必有足夠的顧問資料或專家意見，我們無奈地接受政府現時與發電廠數方面所達成的協議。

因此，主席，我今天發言特別提出，我們未來在電力發電或能源方面其實均需要公眾、綠色團體，特別是專業人士，包括工程或能源方面的專家，向立法會和公眾人士提供更多資料。我亦希望更多人可以發表意見，包括關注政府現時就氣候變化提出的諮詢，以及因燃料供應和發電所帶來的種種環保問題。多謝主席。

何秀蘭議員：主席，根據《指明牌照分配排放限額第二份技術備忘錄》，由2015年開始，我們的廢氣排放量與2010年相比，二氧化碳可減少50%、氮氧化物減少35%、懸浮粒子則減少34%。但是，在減排比例方面，我們其實是可以做得更進取的。

在審議過程中，我留意到兩點：第一，總體排放數量限額其實是“拉上補下”，有部分發電機組在2015年所得到的排放配額上限，較2010年的實際排放水平更高。例如香港電燈有限公司(“港燈”)在南丫島的發電廠，部分機組的二氧化硫的實際排放水平在2010年是3 553，但在2015年的限額則是6 780，在氮氧化物方面亦有類似的情況。此外，青山發電廠的氮氧化物排放方面，其中一個發電機組於2015年獲分配的實際排放限額較2010年的排放限額更多，從12 099增至13 390。當局向我們解釋，由於機組老化或一些減排裝置的邊際效益次第遞減，不是每一間發電廠的每一台機組都可以不斷地減排下去，故此才有這個“拉上補下”的情況出現。但是，我們看到，如果發電廠不盡力維修這些機組而任由其老化，或在將來轉用天然氣之前不肯再花錢做好維修工作的話，排放量便很難可以再多減一些。所以，這其實是因為政府與電商之間的談判和角力，而導致排放量限額不能夠更進取。

第二，在審議期間，根據我們詢問所得的資料，2015年的減排目標原來並沒有把增加核能發電的可能性計算在內。我們知道，香港最近正在進行一些應對氣候變化的諮詢，並因為當中提及把香港的核能發電比例由23%增加至50%而引起爭議，當局亦因應公眾意見，把諮詢期延長1個月。因此，對於現時的減排上限沒有把核能發電的增幅計算在內，我們是可以理解的。我們亦相信，在一、兩年之內，我們的能源組合會有一個較為清晰的圖像。主席，我個人反對增加核電供

應，但我亦很清楚明白，我們未必能夠提出有效反對。在一、兩年之後，當我們有一個較為清晰的圖像時，如果萬一未能如我們所願而要增加核能供電，我們便必須檢討現時的2015年排放限額。因此，我們在審議期間便提出，把3年才對現時的排放限額作出檢討改為兩年一檢。因為我們相信在一、兩年之後，有關的能源組合可以更為清晰，萬一真的要增加核能供電的話，這個排放限額應大幅地減低。

我們在小組委員會裏已達致這項共識，準備提出修訂。不過，行政機關接受我們的建議並由其提出，便無須有分組點票或出現多數服從少數的過程，所以我們歡迎當局這樣做。不過，另一方面，核電並不是安全的能源，我們減少了碳排放，當然可以延緩了氣候變化，但核能的核燃料如何處理呢？這方面並沒有一個安全的方法。所以，我們除了採用這個減少碳排放作為目標外，其實我們應該馬上制訂更進取的節能方案，藉改變市民的用電習慣，以及用消除大量耗用能源的營商推廣方法，以達到減排的目標。

主席，最近我從審計署的報告發現一則笑話，是審計署於上月發表的第五十五號報告書，當中有一個章節提及政府建築物的屋宇裝置，並集中描述其慳電裝置方面，我不知道今天出席的官員有否看過。我們最近收到的這類工務工程、政府建築物申請撥款的文件均指出要增加這類慳電裝置，包括節省冷氣及照明等裝置，7年便可從省回的電費全部歸本了，我們當然深表歡迎。因為這類屋宇裝置已進行了一段時間，審計署便對其中數幢建築物進行審計，發現原來改用慳電膽後，有關的建築物安裝了大量無需要用的慳電膽和燈具，結果其中一幢建築物(審計署署長稱為建築物C)在2007年年底及2008年兩年內，一共拆除了1 200件燈具。從這事件可以看到，不論在科技或裝置方面慳電都不是最有效用的，最重要的是改變大家用電的習慣。剛才審計署署長找出來的例子，就是即使用慳電膽節省了八成電力，但卻安裝了很多燈，光亮得令使用這幢建築物的人都覺得很難接受，並要拆除1 200件燈具。

主席，除了改變我們的能源供應組合外，最有效亦最直接的方法，其實是透過政策鼓勵或立法管制來改變我們的用電習慣，以及改變一些營商推廣的方法。

此外，我亦想談談電費問題。當局很喜歡對我們說：“不是不想減排，但若全部採用天然氣的話，便要增加電費了，所以便要用核電，因為根據現時的估計，核電較為便宜。”但是，主席，我必須指出，

電費定在哪個水平，跟發電的方法、能源成本並非直接掛鈎。在我們的電費單據上列明的電費，其實是兩個有壟斷位置的供電商與政府談判角力的結果。我們能看到的活生生例子，便是港燈的收費其實一直都較中華電力有限公司（“中電”）為高，導致居住在港島的居民一直要付較高的電費，但港燈位於南丫島的發電機組卻排放更多污染物。其實，這對居住在港島的市民真的很不公平，既要付錢、又要忍受由其排放出來的污染物。由此可見，電費高昂其實不單是燃料成本高或低的問題。正如今我們說燃煤的發電成本較低，但又不等於整體社會成本低，因為燃煤排放的懸浮粒子可引致呼吸道毛病及醫療成本等，無論是由納稅人透過稅款來支持的公營系統，或由私人支付的醫療藥費，其實都是市民直接或間接因為這類污染物排放所招致的開支，其差異只是沒有在電費單據上顯示出來而已。若更宏觀一點地看，我們可以看到，很多二氧化碳的排放會引致酷熱、嚴寒天氣、大水、大旱，導致農作物失收，亦會引致食物價格上漲，這些都是因為污染物排放量高而引致的成本。

所以，要降低整體社會成本，我們不但要改變能源組合，最直截了當的是減排、節能。如果我們要防止電費單據上的電價上漲，最終都是要靠政府盡力為市民的利益把關，而不是為了一時推銷政策的便利，便提出電費方面來游說市民和議員。多謝主席。

甘乃威議員：主席，我是《指明牌照分配排放限額第二份技術備忘錄》（“《第二份技術備忘錄》”）小組委員會的成員。小組委員會當然支持這《第二份技術備忘錄》列明每一間發電廠的排放上限，這做法比上一份備忘錄的做法更為可取。因為上一份備忘錄純粹是看兩間電力公司本身發出多少度電，然後就每度電來計算平均的排放上限，並沒有列明每一間發電廠的排放上限。我認為這次能令大家更清晰和瞭解現時每間發電廠的污染情況，以及將來的情況會是如何。

但是，很可惜，正如剛才小組委員會主席余若薇議員亦已提及，我本人其實不滿意每間電廠在2015年及以後的排放上限。我本來想提出一些修訂，原因為何呢？剛才兩位小組委員會的同事也提到，從有關數字來看，包括二氧化硫或氮氧化物等污染物在2010年的實際排放水平竟然低於2015年，因為2015年的排放上限提高了，這是沒有道理的。我們希望排放污染物水平越來越低才對，為何會反過來，2015年會比2010年的實際排放水平更高，我想這是香港人難以接受的。

我原本想提出一些修訂，把這方面的數字降低。剛才同事都有提及南丫島的發電廠——即香港電燈有限公司(“港燈”)的發電廠——令港島居民很動氣，因為電費高昂，而排放問題亦很嚴重。在二氧化硫方面，根據資料顯示，2010年1月至9月的實際排放量是3 553。但是，我推算至今年年底，估計的數字只為4 737。可是，到2015年的時候，獲分配的限額竟然增加至6 780。換言之，竟然容許2015年的數字高於2010年，試問如何能接受呢？排放量應該是越來越低才對，但竟然是越來越高。

同樣地，在氮氧化物方面，港燈的南丫發電廠是7 364，這數字是當局給我們的今年1月至9月的資料。我用這個數字推算至今年年底，我用這個數字除9乘12，即9 818。但是，發電廠在2015年的被分配上限，竟然是10 020，同樣是高於2010年的實際排放量。我原本想提出修訂，把排放配額上限降低，但卻發現有技術問題，是關乎份數方面的。

第一點，根據環保署的資料，這些電廠如果在技術上轉為燃燒天然氣的話，便要更換電廠的機組，但它可能根本沒有地方更換這些機組。其次，電廠可以繼續燒煤，不過，要用一些較環保的煤，即排放較少的煤，但如果這樣的話，便會導致電費增加。此外是電費增幅的問題，即使電廠有地方更換機組，但根據現時的管制計劃協議，其資本性投資會計入電費，因而提高加價幅度。試想一想，如果要港燈換電廠而導致電費增加的話，我相信香港市民定會怨聲載道。再加上，我剛才提到政府提供的資料及小組委員會主席余若薇議員都提到，我們在技術上並無辦法考證或得出一個實際數字，可以有一個所謂做得到的排放數字。所以，我沒有辦法對這個獲分配排放限額作出修訂。

第二點，我想說的是關於備忘錄方面。我當天主動在小組委員會內提出，希望將不少於每3年檢討1次改為兩年，政府當初堅持不可以，後來因為小組委員會一致認為，如果政府不提出修訂的話，我本人都會提出一個修訂，結果政府接納了這個修訂。我不明白政府的想法，政府可能不想做這麼多事情，每兩年進行1次檢討即是要多做工夫；而政府另一個想法可能是認為進行檢討沒有甚麼大作用，因為可能燃料組合也無法改變。我覺得政府這個心態實在要不得。正如我們稍後辯論氣空污染的問題，政府做事“慢吞吞”，後知後覺，並不是“急市民所急”。所以，我希望政府能改變這心態。政府今次接納把每3年檢討1次備忘錄改為每兩年檢討1次，我們是歡迎的，但仍希望政府能夠更主動地做這工作。

第三點，當提及發電方面時，必然會牽涉我剛才提到的管制計劃協議，但這計劃可能要到2018年才進行檢討，而我希望政府在檢討的時候會連同兩電聯網的問題一併考慮。除了這兩件事之外，關於能源供應組合方面，剛才很多同事都提及核能問題，即是應該如何處理核電問題。核電是一個相當具爭議性的課題，大家都非常擔心安全問題。如果政府貿然表示經過公眾諮詢後，要在2015年把核電比例增加至50%，作為香港供電其中一個主要部分，我希望政府能夠三思。因為大家都知道，早前在這個議事堂進行公聽會的時候，我要求政府延長氣候變化的諮詢期，政府亦表示會從善如流，原本是這數天便結束的，但現已稍稍延長至今年年底。

然而，環保團體及其他很多民間團體均希望能延長3個月，為甚麼呢？因為政府剛在上星期五公布了氣候變化的顧問研究報告，各團體到現在才有機會翻閱，以便掌握多些資料。我今天剛剛收到綠色和平給我們的資料，是關於香港可以發展可再生能源的困局。原來當局上星期公布的顧問研究報告已清楚列明，發展核電只會窒礙可再生能源在區域內的發展。其實，政府在過去並沒有把可再生能源的發展視為我們的能源組合主要來源的其中一個考慮重點。政府可能認為，鄰近的廣東省除了現有的大亞灣核電廠外，將來還可能會興建很多個核電站，不如就地取材，採取較方便的做法，於是聲稱這樣電費會比較便宜。但是，當局並沒有考慮到可再生能源的發展。

根據顧問報告有關這個方案的說法，假設放棄於2020年增加核電，到2023年時，可再生能源竟然可以大幅上升至佔全港整體用電量的15%。實際上，很多時候，問題的重點都是在於政府如何假設。就好像我們最近談論政府山一樣，政府的顧問表示，將之拆掉再興建一幢樓是其中一個可以考慮的方案，其實重點只在於政府的假設。如果政府假設是用核電的話，便要顧問研究把我們的目標訂於在2020年達到50%。我不知道政府會否再考慮一下可再生能源。我相信風能、水能，以至各種有關的可再生能源在東南亞來說，現在是一個剛起步的階段，而歐美地方當然有比較多這類設施。根據國家的政策，可再生能源的未來發展將會超過10個百分點。關於如何利用可再生能源方面，我認為我們應該用一個長遠計劃來考慮把可再生能源視為一個主要發展重點，而不是過分依賴核電。我們把每3年檢討1次這份備忘錄改為兩年一檢，就是希望迫使政府在考慮能源組合的時候，能夠放開懷抱，再積極一點，亦要考慮市民對核電的憂慮。希望政府投放多些資源，考慮一下可再生能源究竟在香港的發展，以及是否應該大幅增加可再生能源在香港能源組合的比例，以配合很多市民對改善香港環境的期望。

主席，我謹此陳辭，民主黨會支持今次有關《第二份技術備忘錄》的修訂。多謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

主席：如果沒有，我現在請環境局局長發言答辯。在局長答辯後，這項辯論即告結束。

環境局局長：主席，首先，我非常多謝議員對修訂決議案的意見和支持。在議案發言中，我亦解釋了訂定《第二份技術備忘錄》的重要考慮因素，亦即兩電必須使用最好和切實可行的方法減排，以及政府對進一步減少電力行業排放的策略。我不再在此重複。

剛才有數位議員均提到個別電廠在2015年的排放上限比2010年的更高。正如我的同事在小組委員會解釋過，其實是我們的排放分配方式有所改變。過去，我們是根據供本地發電量按照比例來分配排放上限，而這次我們是根據電廠的實際情況來分配排放上限。所以，當一些電廠有空間可繼續減排時，我們會盡量減低其排放空間。當然，亦有一些電廠的情況可能是相反的。不過，無論如何，我們亦會盡早檢討電廠的減排空間。我亦希望在此多謝小組委員會的工作，亦希望議員能夠支持這項決議案。至於其他議員所提到的議題，例如核電安全問題和在香港發展再生能源的問題，我們在稍後的議案辯論時可以再次回應議員。

多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：環境局局長動議的議案，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》就延展於2010年11月17日提交本會省覽，與《最低工資條例》的生效日期及相關修訂有關的4項附屬法例的修訂期限而動議的決議案。

我現在請譚耀宗議員發言及動議議案。

根據《釋義及通則條例》動議的決議案

譚耀宗議員：主席，我謹以小組委員會主席的身份，動議以我名義提出的議案，議案內容已載列於議程內。

在2010年11月19日內務委員會會議上，議員成立了小組委員會，研究在2010年11月17日提交立法會的《2010年最低工資條例(修訂附表3)公告》、《2010年〈最低工資條例〉(生效日期)公告》、《2010年〈最低工資條例〉(生效日期)(第2號)公告》、及《2010年僱傭條例(修訂附表9)公告》。為了讓小組委員會有足夠時間審議有關的附屬法例，委員同意由我動議一項議案，將此等附屬法例的審議期延展至2011年1月5日的立法會會議。

主席，我謹此陳辭，請議員支持議案。

譚耀宗議員動議的議案如下：

“議決就2010年11月17日提交立法會會議省覽的 —

- (a) 《2010年最低工資條例(修訂附表3)公告》(即刊登於憲報的2010年第145號法律公告)；
- (b) 《2010年〈最低工資條例〉(生效日期)公告》(即刊登於憲報的2010年第146號法律公告)；
- (c) 《2010年〈最低工資條例〉(生效日期)(第2號)公告》(即刊登於憲報的2010年第147號法律公告)；及

(d) 《2010年僱傭條例(修訂附表9)公告》(即刊登於憲報的2010年第148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2011年1月5日的會議。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：譚耀宗議員動議的議案，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：譚耀宗議員動議的議案，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；而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：空氣污染與公眾健康。

有意就議案辯論發言的議員請按下“要求發言”按鈕。

我現在請甘乃威議員發言及動議議案。

空氣污染與公眾健康

甘乃威議員：主席，今次是我在兩年內第三次就着空氣污染問題在立法會提出議案辯論。剛才余若薇議員提及今天的情況，我不知是否要稱今天是本會的“環保日”，因為立法會很少在一天內處理那麼多與環保有關的議題。然而，這議題恰好是很多市民的關心所在。

我為何要在兩年內3次提出辯論空氣污染這個議題呢？我請大家看看我的辦事處的義務業餘攝影師羅健熙昨天在金鐘及中環一帶拍攝的一大批照片。他把這批照片題名為“污染鎖香江”。現在是12月，拍攝時間是昨天下午4時，而這些照片並無經過任何特殊效果加工。大家可以看到，景象就好像春天一樣，迷霧一片。其實，在10月、11月和12月，香港的環境都是這樣的。

政府常常說，香港的污染物已減少了。代局長稍後可能會列出一大堆數字來給我們看。我記得上一次也是這樣的。今天我也想跟局長分享一些數據。根據路邊監測站在2006年錄得的數據，空氣污染指數超標(即指數超過100)的時數在2006年1月至10月(稍後我也會引述今年1月至10月的數據)是768小時，在2007年是1 334小時，在2008年是1 154小時，在2009年是2 106小時，而在2010年迄今已達2 253小時。換言之，路邊監測站錄得的污染數字一直逐年上升。局長你可否解釋為何污染會越來越嚴重呢？

關於第二件事，我在今年5月提出議案辯論的時候，已提及賀達理先生因香港污染嚴重而離開了香港。不過，他把達理指數留給了香港。提前死亡的人數在今年已累積到現在的七百三十多人。我的議案提及六百多人，但其實人數已上升至732人，較去年同期也是有所上升的。思匯政策研究所剛在12月做了一項調查。結果顯示，每4位受訪者便有1位因應空氣污染對公眾健康的威脅而考慮離開香港。在2008年時，也有同類調查，那時的結果是每5名受訪者便有1位想離

開。今次的結果顯示，數字增加了5個百分點，越來越多人因為空氣污染的情況而想離開香港。

我在今年5月也有提及，而有些商會的調查也指出，很多人對香港的空氣污染很不滿，因為他們連想僱用一些專業人士來香港也面對困難。環境質素那麼差，但政府卻只管自吹自擂，說已做了很多工夫，有數字說明一切等。但是，政府的工作進度卻好像蝸牛般慢步，而這可從政府在去年11月進行的空氣質素指標檢討中看出來。去年10月，政府進行了一個檢討諮詢，但1年過去了，卻沒有任何結果。

今天在門外，地球之友把這份東西交給了我，又吩咐我把它拿出來。地球之友說稍後要把這東西還給它，因為要環保。這是一本與空氣質素指標有關而又發了霉的書籍，封滿了塵埃及蜘蛛網。大家知道現時的空氣指標已採用24年，但從未作檢討。現時的空氣質素指標可能要放進博物館了，因為它已是“古蹟”了。如果我們不盡快對這個“古蹟”作檢討，我想會越來越多人離開香港。空氣質素指標相對於我們的空氣污染狀況有很重要的啟示作用，能告訴我們政府的工作成效有多大。然而，空氣質素指標從沒有檢討，而空氣污染指數檢討所提出的19項建議，又沒有全面實施的時間表，一切都是“只聞樓梯響，不見人下來”。所以，政府若再不加快處理空氣污染問題，我們也不知道究竟有多少人會繼續想離開香港，以及有多少人不願來香港。政府也許要向香港公開回答這問題。

當然，政府在宣傳教育方面也是做得很不足夠的。現時社區有很多人仍認為，香港在空氣污染方面不能做到些甚麼，因為香港的空氣污染物其實是來自國內或周邊的地區。他們認為，剛才我這張照片展示的霧也是大北方吹下來的。因此，人們認為香港根本沒有甚麼可以做。政府的宣傳教育工作的確有所不足夠。

根據一些調查指出，香港的污染其實有三成是來自本地的污染源。如果可以就這三成的污染源做得好些、多些、緊密些、快速些、積極些，香港的污染情況是會可以有改善的。讓我說出一些數字，例如我剛才所說的最近空氣污染指數數字，以糾正大家對所謂空氣污染主要來自鄰近地區，我們沒有甚麼可以做的觀念。在2010年11月，一般監測站所錄得的污染指數大概有80%是屬於偏高的。在11個位於中西區、東區、葵涌、觀塘和沙田等地區的一般監測站，錄得的指數屬於偏高的。至於甚高的，即超過100的，便只有0.04%。這是屬於一般監測站的。

但是，在路邊監測站方面，包括銅鑼灣、中環、旺角等3個地點，情況便很不同了。有53%的指數屬於偏高，即低於100，而屬於甚高，即超過100的指數卻有46.9%。大家可以看到，一般監測站的指數不是甚高的時間，路邊監測站指數卻出現甚高的情況。換句話說，路邊的污染情況是非常嚴重的。這數字便可以印證，其實我們不單是受鄰近地區的影響，本港的路邊空氣污染也是非常嚴重的。

大家知道路邊空氣污染的主要污染源是巴士。根據一些資料顯示，40%的路邊廢氣都是來自巴士的。巴士也是一個我們過去一直討論應如何處理的問題。政府的處理也很緩慢，現在才表示會資助巴士公司，研究採用電動巴士，在車輛安裝減排裝置。民主黨希望政府能夠提供財政資助，或以專營權延續來促使巴士公司加速更換新的巴士。這是改善路邊空氣污染最快的方法。但是，政府仍是不願意推行。

民主黨亦提出“重組巴士路線”，而政府亦可能一直在處理重組巴士線的問題。最近一些媒介對這課題都感到興趣，可能因為各區都在要求增加巴士路線，重組巴士路線的確遇到很大的阻力之故。民主黨提出，第一，政府應協調不同黨派；第二，要加強轉乘優惠作為誘因，因為現時的轉乘優惠真的沒有吸引力。乘客可能節省數毫子，但轉乘的時間可能長達15至20分鐘。這絕對是沒有吸引力的。提供轉乘優惠的巴士線數目不多，而金額也不大。我希望政府能加強轉乘優惠。

除巴士之外，還有更換柴油商業車輛這方面的工作，而我在以往有關的議案辯論也曾談及。其實，我也感到奇怪，立法會各黨派都達成了共識，希望政府能夠以一個更優化的方法，資助柴油車輛的更換。但是，政府總是充耳不聞，不肯這樣做。若能夠盡快更換柴油車輛和巴士，路邊空氣質素定會有很大的改善。因此，我希望政府能夠聽到我們今天那麼多位同事的建議。

我不打算將我的議案的所有內容一一提出。我最後只想多提一點。今天在座的官員——我感到非常失望——只來自環境局，而且還要是代局長而已。局長或許去了墨西哥。這令我比較失望。今天的議案與空氣污染及公眾健康有關。其實，周一嶽局長今天也應該出席，因為在制訂相關的政策時，若不考慮空氣污染對公眾健康的影響，那麼制訂的政策便不會全面了。

其中一個例子是早前的“沙塵暴”，當時政府真的是“大失方寸”，不知如何處理是好。教育局不知道應否停課和停止學校運動會，問題

很多。實際上，我們希望能有一個政策局可從公眾健康角度來要求不同的政策局配合及協調，在制訂有關空氣污染的每一項政策中，均要考慮到公眾健康這個因素。因此，周一嶽或食物及衛生局的問責官員若能從公眾健康的角度要求各個政策局在制訂相關政策的時候都應該考慮到公眾健康方面的影響，空氣污染的問題便能更妥善地處理。

主席，我謹此陳辭，動議今天載列在議程內的議案。多謝主席。

甘乃威議員動議的議案如下：

“本港空氣污染的問題持續嚴重，市民的健康備受威脅，但政府仍未更新本港的空氣質素指標，現時仍有很多高污染的專營巴士及貨車在路上行駛，繼續排放廢氣，本會對此表示失望；根據達理指數的統計數據，在本年首10個月，本港因空氣污染而提前死亡的人多達635人、超過4百萬人次求診；鑒於空氣污染已造成高昂的金錢損失及社會成本，本會促請政府落實下列建議，以盡快改善空氣質素，保障市民健康：

- (一) 立刻更新空氣質素指標，採納世界衛生組織的空氣質素指引中最嚴格的標準，作為本港空氣質素的指標，並承諾於將來定期檢討空氣質素指標；
- (二) 以財政資助或延長專營權的方式，推動巴士提早淘汰及更換高排放量的專營巴士，以改善路邊空氣質素，並即時為所有未被取替或淘汰的巴士加裝減排裝置；
- (三) 優化今年財政預算案中提及更換歐盟二期柴油商業車輛的計劃，包括將歐盟前期、歐盟一期車輛納入該計劃中，容許只註銷舊車的車主獲得計劃的資助；
- (四) 增加及擴大電動車輛的數量、使用和車種；完善及加強配套設施，以配合引入電動車輛，例如積極與不同發展商商討在其物業內的停車場，設置供電動車輛使用的充電裝置；盡快研究修改法例，加快及簡化電動車駕駛者申請行駛快速公路許可證的程序，以助電動車普及化；
- (五) 促使巴士公司擴大及增加對乘客具吸引力的轉乘優惠和服務，以及加快重組及完善巴士路線，以避免巴士路線重疊、紓緩交通擠塞及減少空氣污染；

- (六) 加快落實設立‘低排放區’的建議，以限制高排放量的車輛進入指定範圍；
- (七) 就空氣污染指數‘極嚴重’的情況，制訂針對性指引，包括實施停課及長期在外工作的工人停工等措施，以保障學童及弱勢社羣如長期病患者、長者、戶外工人於高污染情況中的健康；
- (八) 在制訂改善空氣污染措施時，應採納世界衛生組織最新的指標及基準，並評估每項措施對改善公眾健康的成效，以及將改善公眾健康列為處理空氣污染問題的首要政策目標；及
- (九) 正視空氣污染是公共衛生議題，要求食物及衛生局的問責官員參與制訂改善空氣污染的政策。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：甘乃威議員動議的議案，予以通過。

主席：有4位議員會就這項議案動議修正案。本會現在就議案及4項修正案進行合併辯論。

主席：我會依次請陳克勤議員、葉偉明議員、湯家驊議員及李國麟議員發言；但他們在現階段不可動議修正案。

陳克勤議員：主席，甘乃威議員剛才拿着環保團體送給他的一本發了霉的空氣質素指標“天書”。我也留意到，最近有些環保團體前往申訴專員公署投訴環境局。原因是甚麼呢？他們投訴環境局，指其很久也沒有更新空氣質素指標。主席，為何環保團體這麼生氣呢？這其實是不難理解的，因為其實政府在去年7月已經就空氣質素檢討諮詢公眾意見，今年6月也向環境事務委員會作了報告，而政府提交給委員會的文件指出大多數回應者均贊成更新空氣質素指標。因此，我們看到市民是期望政府很快便能更新空氣質素指標。不過，等了半年時間，卻仍然也看不到任何行動。所以，難怪環保團體及市民也這麼生氣。

其實市民的訴求很清楚，他們要求更新用了20年的空氣質素指標，不想要落後的指標，不想空氣污染的狀況被低估，不想他們的身體健康被影響。因此，我們希望政府可以盡快把新的指標拿出來讓公眾研究。市民其實也明白是很難一步到位地達到世衛最終的標準。因此，我們建議分階段達標。但是，我仍要強調，政府須要告訴市民它是有決心及有時間表的，讓市民知道我們是在逐步邁向世衛最終的指引。因此，我第一點修訂是從務實的角度出發，要求政府回應市民的訴求，盡快落實新的空氣質素指標。

主席，原議案提出的多項具體改善空氣質素的措施，我均是支持的。不過，我想在此重申數點及作出補充。首先，我會集中討論路邊空氣污染的問題。我希望政府可以多採用純電力巴士。主席，過去5年空氣污染的統計紀錄顯示，一般空氣監測站所錄得達“甚高”水平的總時數，由2005年233小時，下降至2009年的144小時；相反，路邊空氣監測站錄得“甚高”水平的總時數卻年年創新高，由2005年的569小時，上升至2009年的2 786小時。

主席，這些數字說明了路邊空氣質素的問題正在急速惡化，我相信其中一個重要原因是交通運輸工具產生的污染廢氣問題，其中由巴士排放的廢氣，我覺得是特別嚴重，也需要我們更關注。我認為鼓勵巴士公司加快更換舊車的步伐當然是很重要，但更徹底的方法是要使用一些“零排放”的巴士。主席，我們在參觀上海世博會期間已經試坐當地一些超級電容巴士，而這些巴士在上海也使用了一段時間。九巴最近也引入了一輛超級電容巴士。我和民建聯主席譚耀宗議員也瞭解過這輛巴士在香港行駛時的實際操作情況。民建聯認為電容巴士在香港的發展空間很大，而巴士對硬件基礎設施的要求也不算高，因此，我建議政府在東南九龍或西九文娛區等新發展區進行試用，作為區內的集體運輸工具。在政策層面上，政府其實可研究協助興建具充電功能的巴士站；在審批新的區內巴士線時，可以優先審批使用電力巴士的申請。我相信，當電動巴士行駛了一段時間，累積了一定的道路行駛經驗後，可以將服務範圍延至一些繁忙地方，例如旺角、銅鑼灣，以令這些地方的空氣質素得以改善。最後，我也希望政府未來與巴士討論專營權合約時，能收緊巴士排放表現的條款，並透過資助，令巴士公司主動引入更多低排放，甚至是“零排放”的巴士，以遏止路邊空氣質素惡化的趨勢。

主席，我的第二項關注是與能源使用有關的減排措施。大家均知道電廠是香港最大的排放源之一，民建聯一直要求使用潔淨能源發電

和提高節約能源的效率，並且在議會和其他不同場合均提出了鼓勵市民節能的“減碳積分計劃”。最近，不少團體均關注政府有意提高使用核電的比率。無可否認，核能的排放是非常少，但核電的營運安全及核廢料的處理也是對環境生態的一大挑戰，再加上我們受到大亞灣的核電事故通報機制不完善情況的影響，市民對增加使用核電只抱有懷疑的態度。因此，在我的修正案中，我建議政府提高天然氣及再生能源的使用比率，盡量減少碳排放。至於增加核電使用量方面，我認為需要小心處理，政府必須完善現有的通報機制及安全管理的合作，提供多些資料讓市民充分理解核電的優點和風險，讓公眾有充分的理解後才作出決定。不過，無論政府日後如何調整發電能源組合，民建聯均要求政府推動社會做好節能減排的工作，減少不必要的能源消耗，遏止用電量的增加。

主席，我要討論的第三點是，我在修正案中加入了積極跟進粵港兩地改善空氣合作的機制。主席，轉眼間，粵港兩地就改善珠三角減排目標訂下的時限，已經剩下差不多1個月時間。雖然根據粵港兩地公布的區域質量監測報告，污染的濃度有所下降，但能否在限期前達標，卻仍是未知之數。在2010年後，粵港兩地如何可以開展合作呢？在綠色大珠三角區優質生活圈的規劃下，有關空氣質素改善策略及目標的相關資料現時並不多見，也不像現有計劃中有具體的減排目標、時間表和具體措施。因此，我認為粵港兩地就空氣污染的治理方面，仍有很多合作空間。我特別想談談的是海上航運方面，因為我們現時很多減排合作計劃均是針對陸上運輸、能源企業和工業的污染。然而，要知道的是，香港其實是定位為國家的航運中心，粵港兩地有很多大型貨運碼頭和區域性的內河碼頭，海上航運其實也是非常頻繁，產生的空氣污染問題也是不容忽視的。因此，我希望兩地政府需要針對此問題進行研究，監測排放量，並提出具體方法協助減排，以更全面改善全區域的空氣質素。

主席，我謹此陳辭。

葉偉明議員：主席，今天甘乃威議員已是第三次提出“空氣污染與公眾健康”的議案，我認為這是很重要而且涉及700萬市民健康問題。我們每天生活生存，呼吸是必不可少的。但是，我們每天吸入甚麼、吸入了多少廢氣或有害物質，以致影響健康，很多時候其實都是不知不覺間造成的。

根據監察香港空氣質素和空氣污染所引致損失經濟成本的“達理指數”指出，本港今年至今因空氣污染所帶來的實際損失已達16.6億元、無形損失更達109億元。此外，由空氣污染所引致的提前死亡人數有728人，而由空氣污染引致的求診次數亦多達540萬次。

主席，空氣污染不但影響市民健康，更影響營商環境及競爭力，剛才已有多位同事提及。有團體於較早前發表2010年全球城市生活質素評級，香港只排名71，遠遠落後於新加坡、紐約等城市，主要原因便是空氣污染拉低評級。

事實上，自從回歸以後，不論是上屆政府或現任政府，都說要解決問題。可是這些措施多是“只聞樓梯響”，實行出來的卻很少，結果使我們的空氣污染指數年年上升，甚至近年出現“爆標”的情況。

主席，現時的空氣質素指標是在1987年訂立的，相對於世界衛生組織在2006年10月所發表的一套新的空氣質素指引，已是相當落後。因此，政府在2007年表示準備更新本港的指引。可是，直到現在仍未有新的指標。因此，環保團體及議員的不滿是可以預期的，而政府亦應加快推行新的指引。但是，甘議員提出更新的空氣質素指標要立即採用世衛指引中最嚴格的標準，我對此是有保留的。因為即使是世衛本身的指引，也訂有多個中期目標。

以可吸入懸浮粒子為例，現時本港的指標是全年55，而世衛則有數期的目標，如第二期50、第三期30，以及最終期的20。如果香港的指標一更新時便要最嚴格標準，不但涉及更多配套措施及政策，同時也要市民及眾多行業適應，否則最終可能達不成標，更會引起混亂。我們在修訂內要求政府有一個清晰的時間表和路線圖，向市民及團體清楚說明何時應該達到世衛的嚴格標準，按部就班，由公眾監督，定期檢討。我認為這個方式雖然未必可以一步到位，但卻可以減少所帶來的影響，同時也讓政府及市民都有更充足的準備。但是，在此補充一句，我們並不是說政府要拖拉10年至20年才實行，請局長注意。

主席，以下我會談一談我的修正案中有關交通的一些建議。首先，就更換柴油商業車輛方面，我對於財政司司長在今年預算案中就資助車主更換歐盟二期柴油商業車輛，以及原議案的建議是表示歡迎的。但是，我認為在提供經濟誘因的同時，其實也要有實際運作上的支援，例如業界及“揸搵食車”的司機，均希望使用一些成本、性能及

維修都適合他們運作的新型環保車，否則，即使他們想為環保出分力，減排減廢，但為兩餐、為工作暢順，有時他們會被迫駕駛舊車。

事實上，2007年開始的資助計劃到最後結束時，商業車參加計劃的換車率不足三成，這是因為新換的歐盟四期型號車輛出現問題，使業界卻步。以小巴為例，之前發生“燒碳”或零件損耗的情況，而石油氣的士在年初又集體“死火”等。因此，我希望政府不是資助了便算，而是要多做一些，支援業界，好像為他們提供新型車輛的技術支援，介紹有關保養、發揮效能等知識，使業界可以知道新車的好處，使換車成為業界風氣，這才可以使商業車走向更為環保。

至於巴士重組方面，我認為除了如原議案及其他修正案要求有轉車站及轉乘優惠之外，還需要顧及巴士公司員工的生計及職位數目，因為有巴士公司曾指出，重組路線令車輛需求減少，所以屆時僱用的人手也要減少。

我們認為，當局在重組路線時要考慮這點及社區的意見。當然，最好的方法便是鼓勵巴士公司改用電動巴士，既不會令員工、市民有影響，也能達到環保的效果。至於低排放區，我建議政府在具體安排落實之前，需要諮詢公眾及運輸業界，因為他們是道路使用者，政府應該要考慮他們的意見。

主席，根據2009年的數據，現時香港兩間電力公司的發電燃料組合中，燃煤所佔的比重仍然最高，約佔54%，其次天然氣及核電各佔23%，可再生能源的使用率幾乎是零。由於香港的溫室氣體主要源頭是發電，因此，我們認為要改善本港的空氣質素，必須先從發電的燃料着手。

對於政府早前發表的《香港應對氣候變化策略及行動綱領》的公眾諮詢文件中提到，期望預計到2020年，煤佔本港整體發電組合的比率將大幅調低至少於10%；天然氣及核電的比率，將分別增至40%和50%；而可再生能源則上升到3%至4%。在這大前提下，我擔心本港兩間電力公司會以轉用天然氣及環保燃料等理由，把開支轉嫁予市民，變相大幅增加電費。事實上，使用淨化燃料及再生能源發電，既是全球趨勢，也是企業的社會責任。因此，我們希望政府在未來處理電力公司加價申請、或是在討論利潤管制時，要求電力公司大幅度使用環保方式及燃料發電，並列明可再生能源佔總發電量的百分比，如不達標便要降低其利潤。至於早前有關使用核電的討論，我認為需要

有更多的討論及研究支持，尤其是在安全及處理核廢料等方面，我們認為政府須提供更多資料，所以我們是不應單單因為核電屬低排放而貿然採用。

最後，我在修正案中提及把僱員因在空氣污染嚴重的環境下戶外工作所引致的相關疾病列為職業病。因為不少戶外工作的勞工，無論空氣質素是好是壞，他們都要工作，僱主亦不會提供充足的裝備。所以，他們發病或染病的機會自然也會更高。因此，我們希望政府可以將空氣污染嚴重下戶外工作所引致的相關疾病列為可獲補償的職業病，保障這些戶外工作僱員的健康及權益。

主席，我謹此陳辭。

湯家驊議員：主席，有人說生活在空氣污染之下，是居住在大城市的代價。我個人並不太認同這種說法，雖然居住在大城市，空氣污染是日常需要接受的現實，但這個現實是否可以改變呢？我認為是可以改變的，問題是政府可有這個決心，以及是否有可以運用的資源。很幸運地，以香港社會而言，政府的資源說不上匱乏，我們現時坐擁超過2萬億元及不同形式的儲備和基金。如果說到運用這些資源來改善我們的生活質素是否值得，相信對於這個平衡各種核心價值的問題，答案是昭然若揭的。

可惜的是，政府對於這個問題，似乎一直抱持若即若離的心態。為何這樣說呢？主席，大家也瞭解在大城市，空氣污染的最大源頭可能來自車輛，大部分空氣污染問題很多時候都是由商業車輛引起，因為它們每天在路上行駛的時間較其他私家車多出很多倍。但是，在這方面，有關的數字可以顯示對於某些商業車輛，政府是較為樂意提供協助，以便車主更換車輛型號，令它們成為較為環保的車種，但另有一些車輛則被政府漠視其需要，對它們的問題置之不理。例如在路上行駛車輛中差不多佔最大比重的的士，原來自2001年8月開始改用石油氣車輛至今，屬歐盟前期車輛的的士只有1輛，歐盟一期車輛亦只得1輛，換言之，的士方面的情況似乎勉強可以接受。

至於其他車輛方面，在屬於商用車輛的貨車方面，政府沒錯曾在2007年4月推出一項為期3年，為數32億元的一次過資助計劃，主要是鼓勵車主就歐盟前期柴油商業車輛，在為期18個月的時間內更換更環保的型號，至於歐盟一期車輛，申請期則為36個月。可是，雖然訂有這項計劃，但業界不斷要求把計劃的時限延長，給予車主更多機會，

以便在經濟能力許可時可更換車輛。然而，政府處理這方面的訴求時，只把歐盟前期柴油車輛的申請期延長，以便與歐盟一期車輛的換車期限看齊。其後，政府拒絕繼續延長這項計劃的期限，對於業界提出的要求，政府的反應只是着他們根據中小企業信貸保證計劃或特別信貸保證計劃提出申請，至於其他事宜，政府恕難提供其他資助。

關於巴士的情況，政府同樣是若即若離。一方面，它表示希望巴士公司能盡快更換旗下車隊的車輛，讓更多環保車輛投入服務，但另一方面政府亦非常吝嗇，不願撥款資助。

至於小巴方面，情況較巴士更差，因為政府對小巴可說是完全置之不理。在今年年初，李華明議員曾向環境局局長索取一些數字，這些數字可以顯示，現有的小巴總數是四千三百多輛，當中屬於歐盟四期及歐盟五期車輛的小巴只有561輛，佔車輛總數12.9%，但相對而言，屬歐盟前期、歐盟一期及二期車輛的小巴則合共有419輛，佔車輛總數9.6%。主席，由此可見，小巴的情況絕對是令人難以接受。有關數字亦可顯示，如果以歐盟四期車輛取代歐盟前期或歐盟一期或二期車輛，車輛的微粒及氮氧化物排放量，分別可以減少87%至97%及50%至61%。

主席，我不想在數字上爭拗，但顯然如某些計劃可有助盡量把商業車輛更換成更環保的型號，對社會來說當然可帶來莫大裨益。就政府而言，如可利用最少資源達到這個目的，亦屬絕對可以考慮的方案。正因如此，兩星期前發生的一樁事情實令我們感到非常奇怪。香港兩個最主要的專線小巴商會在11月26日提出了一個似乎是三贏的建議，希望政府考慮。兩個商會在建議中指出，目前政府把小巴座位數目局限於16個，但現時進口的一些新型號車輛其實設有20個座位，不過為了迎合政府的限制，在逼不得已之下拆除了4個座位，用以擺放行李。這些所謂“長陣”巴士的新型號車輛，其實都屬於比較環保的歐盟四期或五期車輛，而該兩個最大的小巴商會願意免費並盡快將轄下車隊為數合共3 000輛小巴，悉數更換成更符合環保要求的歐盟四期及五期新型小巴，完全不需要政府作出資助。原因是兩個商會認為，如可增加座位數目，便可令營運收入有所增加，藉以提供足夠誘因，實行凍結車費3年，以及提供長者及傷殘人士車費優惠。如果能夠盡快更換新型號車輛，所有新車均會設有安全帶及安全扶手設備，較現有小巴更能夠為乘客提供安全設施。

主席，這種承諾的意思是，只要政府首肯，最低限度在專線小巴方面，差不多可即時全部更換成更環保的車輛。我們實在不明白為

何在兩個小巴商會提出建議當天，運輸署已即時表示反對。不知道運輸署可有和環境局討論這個問題？不過，運輸署提出的反對理由亦非常令人費解，因為它提出的理由是如果增加座位數目，可能會令小巴延遲開出，而延遲開出則會導致交通擠塞。這個回應可說是完全不合邏輯，亦可證明署方完全不瞭解專線小巴的運作方式，因為專線小巴是要依循既定班次提供服務，所以並不存在座位增多會令車輛延遲開出的問題。此外，如可接載更多乘客，實在不見得增加車輛會令交通更擠塞。所以，這種推搪理由非但完全不合常理，亦一如我剛才所說，不符合香港人以減低空氣污染為目標的要求。

李國麟議員：主席，我是這項議案辯論中最後一位提出修正案的議員，我的同事其實也提醒我，我的修正案並沒有甚麼特別新意；秘書處也提醒我，如果陳克勤議員及葉偉明議員的修正案獲得通過，我的修正案便要撤回。我說我是知道的，但我會堅持提出這項修正案，為何呢？因為我們作為教師，有一點是非常重要的。我們在教導學生時，他們聽不明白，我們便要解釋至他們明白，我們是不怕長氣的。如果他們真的不願聽，我們也沒法子，但也會說到希望他們聽得到，我們惟有這樣做。為何我會這樣說呢？對我來說，我今天提出的兩項修正其實均不是新的東西，完全是舊東西。為何呢？在上一屆立法會——2004-2008年度及今年，我也曾在不同場合提出類似的建議。

空氣監測站及再生能源其實完全不是新的東西。我提出的原因是，我希望政府能聽得清楚，政府的做法其實真的很落後。政府口頭上的政策，便說它完全同意香港的空氣應該是清新的。我記得特首在某年施政報告中指出香港有藍天，我今天駕車前來時看到香港是有藍天的，但再望一望前方，便出現了甘乃威議員剛才說的東西。甘乃威議員提醒了我一個字，這個字是……主席，請指教，我的英文不是太好。這個英文字是 **shroud**，這是一個名詞(noun)。我是在何時學到這個名詞的呢？便是當我進入護士學校時，這應該是30年前的事。我們當時學習為已逝世的病人清潔身體，用一塊布包裹着他。這個名詞說得俗一點，便是一塊“裹屍布”，是用來包裹屍體的，或稱為壽衣。這個名詞出現的現象是甚麼？整個香港其實是被一層矇矓的煙霧包圍着。這個字形容得非常貼切，多謝甘乃威議員提出這個字，讓我想起這樣的情況。香港的情況是否已經被這種不好的空氣包圍着呢？當然，我們不希望被這種不好的空氣像壽衣般包圍着。

然而，很明顯，政府在這個環節上真的做得不好，口頭上說要清新空氣、大力減低空氣污染。但是，我們再看政府在推行政策時，措

施卻是完全不足。我第一項的修正是討論空氣監測站的問題。我相信我沒有記錯，應該在2005年、2006年時，我們其實也曾提出這個問題。那時政府說其採用的指標、監測數據或標準準則也較為落後，較諸世界衛生組織（“世衛”）是有所不及的。我想既然知道了也是好的，政府便會作出諮詢。政府曾諮詢大眾是否可以使用一套新的指標，說世衛也有一套指標，但因為香港環境特殊，所以我們不會全部依照世衛，而是使用一套較為新的指標，但會參考世衛的指標。然而，在諮詢後——如果沒有記錯，應該是2009年年初諮詢完畢——完成了1年，接着怎樣呢？我不知道，政府已諮詢了公眾，但之後怎樣做，卻是不知道的。我們是否真的會使用一套新指標來作路邊監測呢？我不知道是否會改變指標；如果是，為何香港會這麼奇怪，作為一個國際大都會，卻不跟隨世衛指標，說不適合我們，但其實我們要怎樣的指標才適合呢？我不太清楚，政府也沒有交代。

此外，主席，另一點是，正如我剛才所說，我們作為教師是較為長氣的，所以我重複說一說有關空氣污染及健康的問題。這是沒法子的，我們任職護士的便一定是講解健康，一定很長氣的談健康，提醒大家要健健康康。不過，希望不要把shroud這個字變為一個動詞(verb)，即包圍我們的現象。所以，我要較長氣地唸出這些可以稱為老生常談的一些數據。

看看這些資料，路邊監測站在過去5年，由2006年至今年為止……甘乃威議員剛才其實也說了，今年指標的平均數是2 253小時，上升了很多，這其實是超越了五倍。在今年第三季，3個路邊監測站有接近一成時間，空氣污染指數是超過100，較同期過去數年的第三季數字，其實也超過了五倍。很明顯，香港現時的空氣是非常差，我們不是說周邊的空氣，說的是市區的空氣，這是非常差，是值得我們深思的。

此外，思匯政策研究所的一項研究表示，四分之一的受訪市民因為空氣污染而考慮離開香港。問題在於這羣受訪市民大部分是一些學歷高、收入高的市民，他們均考慮離開香港。我們在此不是要說階層的問題，而是這羣有能力離開的人，他們選擇離開香港，因為他們覺得香港的空氣污染程度，可能已經令這裏不適合居住。很遺憾的是，沒有能力離開的人，便要一直在香港呼吸受污染的空氣。在數星期前，我們便說禁煙範圍又擴大了。空氣是不能選擇的，你走到街上便要呼吸。沒有能力離開的香港人，是否在香港便要呼吸這些空氣呢？這是很重要的。很多不同的科研指出……加拿大一項研究便剛剛發

現，如果女性長期吸入一些汽車廢車，即是不好的空氣，她們患上乳癌的機會會增加一倍。這是一個令人感到害怕的數字，所以甘乃威議員剛才說得對，周一嶽局長應該出席會議，坐下來制訂一些較佳的指標。這也反映出政府其實是知道這方面的情況，但它卻不做工夫。

再說我剛才談及的路邊監測站問題。沒有記錯的話，現時香港應該有11個空氣監測站，但路邊監測站卻只有3個。如果我的同事給我的資料沒有錯，3個監測站便設於銅鑼灣、中環及旺角。然而，設有路邊監測站，是否便等於這3個地方才最重要呢？這些地區人流多，這也是重要的，但問題是，這3個路邊監測站設置的地方是市中心。不要忘記，好像灣仔、將軍澳、觀塘這些地方的人流也很多，在如深水埗等有較多長者的地方，也沒有設立路邊監測站。以我理解，設置路邊監測站的最主要目的，是讓市民真的知道現時所居住的市中心的空氣污染情況有多嚴重、差劣，是否適合走到街上或進行戶外活動。

問題是，我上次也說過了，這些路邊監測站設在3.5米高的地方，我不知道有否一些人好像籃球員明星般長得那麼高，否則，我們如何會呼吸到這高度的空氣呢？我沒有記錯的話，重的懸浮粒子會向下沉，而不是向上升。所以，我們看到香港低地方的空氣是較朦朧的。把監測站設於這麼高的地方，數據是否準確呢？當有關數據未必準確時，我們根據的那些指標，又是否可以反映實際情況呢？我相信政府在這方面真的是力度不足之餘，也不可以讓市民準確地知道現時香港市中心人口多的地方，尤其是長者多的地方，例如深水埗、觀塘等地，是否真的適合上街或可多做運動。如果是不理想的話，便要令市民知道原來是不適合進行這些活動的，原因是空氣太差。然而，政府並沒有做這方面工作。

我希望透過今天這項說起來比較長氣一點的修正案，令政府真的能加大力度之餘，還要加快速度——第一，請快些修改準則；第二，興建更多路邊監測站，讓香港市民知道如何做。我其實有種可以說是做夢的想法，如果政府加大力度，當好像上次般遇到沙塵暴而指數是高於500，監測站根本無法測量時，政府可否跟市民說不要再駕車，倒不如使用交通工具；如果空氣指標達至甚差水平、不適合外出時，但市民要上班，可否提供交通半費優惠，鼓勵市民使用公共交通工具而不駕車？這些均是可以做到的事情。

主席，我要說的另一項修正是再生能源的問題。這其實是老生常談，陳克勤議員剛才也提及這問題。香港是一個非常適合使用風力發

電的地方，政府是知道的。據一些調查顯示，有關再生能源，其實在數年前——2003年，港府的顧問報告也指出，根據國際經驗，風力發電的費用其實是2毫至3.5毫而已，而我們傳統每度電的費用卻是2毫至4毫，為何我們的政府經過多年鑽研後，也不加強推廣風力發電、再生能源？這些方法均可以把香港的空氣污染源頭盡量控制，希望政府能考慮我們的建議。

多謝主席。

環境局局長：主席，我非常感謝甘乃威議員提出這項名為“空氣污染與公眾健康”的議案，以及陳克勤議員、葉偉明議員、湯家驊議員和李國麟議員的修訂意見。

改善空氣污染，加強保障公眾健康，是特區政府的首要任務和政策目標。為了達到這個目標，我們一直努力地採取針對性的措施，以減少香港空氣質素的主要污染物的排放，以期達到最大的成效。

各位議員剛才亦提到，香港空氣污染問題主要有兩個源頭：(一)路邊的空氣污染和(二)區域性的煙霧。因此，我們不但致力於本地的減排工作上，亦要與內地政府攜手減少珠江三角洲(“珠三角”)內的污染物排放，從源頭改善香港的空氣質素。事實上，在我們的共同努力下，香港的空氣質素已有所改善。在過去5年，一般空氣監察站所錄得的二氧化硫、二氧化氮和粒子全部有所下降，而且分別下降了36%、4%和15%。能見度差的時數，亦由2005年的1 502小時，下降至2009年的1 139小時，下降幅度達24%。

根據區域監控網絡在2009年錄得的數據，珠三角區域的二氧化硫、二氧化氮及可吸入粒子的每年平均值已較2006年分別下降了38%、9%和7%。此外，路邊的空氣質素亦有所改善。在過去5年，二氧化硫和粒子的濃度已分別下降了36%和19%，但二氧化氮的濃度則上升了15%。因此，我們往後工作的其中一個重點，便是針對路邊的二氧化氮問題作出改善。

在本港方面，發電廠是本地首要的空氣污染來源。因此，我們需要嚴格要求電廠執行頒布的排放上限，同時亦按照最新的發展情況檢討電廠的排放上限。正如剛才所說，我們制訂了一份新的《技術備忘

錄》，自2015年起把有關排放上限進一步收緊三成至五成，藉以改善本港及珠三角地區的空氣質素。

為達到新排放上限，兩間電力公司（“兩電”）應盡量利用特區政府和國家能源局在2008年《能源合作諒解備忘錄》下獲得的額外天然氣供應，使用現有的天然氣發電機組發電，從而把天然氣發電提高至本地發電量約50%。此外，為達到2010年的減排目標，兩電亦須優先使用已經加裝減排設備的燃煤發電機組，以減少燃煤發電所排放的污染物。我非常高興有關決議案在剛才得到議員的支持，並獲得通過。我們會繼續監察兩電進一步減排的空間，並會適時引入新的《技術備忘錄》，以進一步控制電力行業的排放。

在改善路邊空氣方面，政府一直致力引入車輛廢氣減排措施，包括議員剛才提到的要求車輛符合實際可行的嚴格排放標準、提供資助以鼓勵車主淘汰老舊商業柴油車輛，以及立法強制停車熄匙等，以改善我們的路邊空氣質素。此外，專營巴士亦是市區內繁忙路段的主要污染源。因此，特首在新一份的施政報告中亦特別提出了一些改善專營巴士排放的新措施，包括測試在專營巴士安裝選擇性催化還原器，以減少廢氣排放。如果這項措施能取得成功，特區政府會計劃全數資助巴士公司有關的安裝費用。政府亦計劃在銅鑼灣、中環和旺角的繁忙路段設立低排放區試點，這亦是一些議員在修正案中所提出的意見。我們亦會成立“綠色運輸試驗基金”，以鼓勵引進創新運輸技術等。我希望在稍後聽取各位議員的意見後，再向各位議員詳細解釋政府在車輛減排方面的工作。

在區域性合作改善空氣質素方面，我們和廣東省政府正全力減排，以便達到在2002年訂定的2010年減排目標。同時，我們亦開始探討2010年後減排目標的安排，希望可進一步改善區域性的空氣質素。

當然，改善空氣質素，並非一朝一夕的工作，我們亦需要市民大眾和立法會的支持。

就更新空氣質素指標方面，我們已經完成了空氣質素指標檢討的公眾諮詢。我們在今年6月28日向環境事務委員會（“事務委員會”）匯報了有關的諮詢結果，而在7月的會議中，我們亦與事務委員會轄下的改善空氣質素小組委員會（“小組委員會”）召開會議，報告如何以最佳方法來推行各項空氣質素的改善措施、當中的主要考慮因素，以及已有具體計劃的改善措施的落實進展。我們亦會就相關工作的進度向事務委員會或小組委員會繼續匯報和跟進。

主席，我期待並樂意聽取各位議員就有關改善空氣質素的意見，並且在總結發言中會再回應議員的建議，以及進一步闡述我們改善空氣質素的策略和措施。

多謝主席。

張國柱議員：主席，要成為一個國際大都會，除了要有廉潔的政府、公平公正的司法制度、自由的營商環境等因素外，擁有清新的空氣、一個健康的生活環境亦非常重要。

環境保護署公布的2009年數據顯示，在本港空氣污染物中，雖然可吸入懸浮粒子、二氧化硫及二氧化氮的含量在近年已有下降趨勢，但與很多發達城市相比，有關水平仍然非常高；至於會大大增加感染呼吸系統疾病機會的臭氧含量，近年更是不跌反升。

無可否認，政府近年在民間、傳媒及議會的力促下，已推出不少措施來改善空氣質素，但本港的空氣污染問題仍然嚴重，政府有必要加大力度，其中我認為改善鬧市的空氣質素最為迫切。

汽車排放的廢氣是鬧市空氣污染的元兇，大力推動市民使用零油耗、零排放的電動汽車，將可大大減少市區的空氣污染。政府自1994年至1995年起，已豁免電動汽車的首次登記稅。可惜，由於車價普遍較昂貴，又要花錢定時更換電池，加上充電站並不足夠，所以反應並不熱烈。根據運輸署的新車登記紀錄，在過去3個財政年度，本港只有31輛新登記的電動汽車。

因此，政府有必要提供更大誘因，例如減免牌費、提供稅務優惠等，以鼓勵車主使用電動車。此外，亦可以仿效美國加州和紐約等地方，要求在全港銷售的車輛中，必須有某個百分比是完全不排放廢氣的汽車，屆時電動車輛的數目會增加，肯定會促進相應的硬件配套發展。

要改善空氣質素，並非一朝一夕的事。再者，本港位處珠江三角洲出口，空氣污染問題並非單靠本地便可解決。因此，制訂有法律效力的指引，保障市民健康亦是很重要的。

現時本港有兩項法例監管僱主，為員工提供一個妥善的工作環境，分別是《職業安全及健康條例》（“《職安條例》”）和《工廠及工

業經營條例》。然而，只有《職安條例》可以與保障戶外工作僱員拉上關係。可惜，《職安條例》只要求僱主“須在合理切實可行範圍內，盡量確保僱員的健康及安全和不會危害健康的工作環境。”這些內容非常空泛，可保障的範圍極之有限。

試問局長，一旦空氣污染指數達到嚴重地步，甚至好像去年3月般，指數達到“爆燈”的地步，究竟算不算是會危害健康的工作環境呢？如果僱主要求僱員出外工作，又是否違法呢？

在空氣污染指數水平達到嚴重時，環保署給予僱員及僱主兩項忠告，第一，勸諭僱主要評估風險，並為工人安排合適的休息時段；及第二，工人可徵詢醫生意見，並將有關意見通知僱主，但這些忠告其實也是形同虛設的。首先，要僱主為戶外工作的僱員提供合適的休息時段，純粹是自願性質，即使僱主拒絕提供，亦沒有違反法例，那又怎會有僱主理會呢？至於第二點，要僱員提供醫生意見便更荒謬，試問但凡空氣污染指數水平達到嚴重時，僱員均要在上班前徵詢醫生意見，然後再通知僱主，這是否有點脫離現實呢？

在這些環境下，即使身體沒有毛病的人，在室外呼吸時也可能會感到困難。至於學童、長者、長期病患者及戶外工作僱員的情況，便可想而知了。為市民提供一個健康的生活環境，政府是責無旁貸的。因此，政府應盡快立法，當空氣污染指數達到嚴重的水平時，禁止部分工種開工，又或是訂立具體的休息時間指引，以及與教育局商討，中學、小學及幼稚園是否要停課，或暫停上體育課等。

政府最近極力拉攏立法會議員支持申辦亞運。其實政府這樣做，真的要小心一點。本港的空氣質素一天不改善，仍然是烏煙瘴氣的話，一旦前來比賽的運動員身體出現不適，屆時只會淪為國際笑柄，猶如自揭瘡疤，貽笑大方，希望局長留意這一點。

主席，我謹此陳辭。

余若薇議員：主席，局長剛才發言時說，他很期待及樂意聽取議員的意見。我認為今天的議案並不是談論廢氣，主席，而是在聽廢話。事實上，這問題在立法會已辯論多次，局長仍說他樂意及期待聽取意見，這是否真的有用呢？

主席，我認為我是在慢性自殺，而政府則在慢性謀殺我。為何我這樣說呢？主席，今天早上我未到8時半已回到中環，現在已過了晚

上9時半，即是已超過13個小時。我計算自己平均一天逗留在中環的時間是12小時，1個星期當有6天，按1個月的時間計算，發現1個月我有超過300個小時逗留在中環。

主席，我在環保署的網頁看見中環在11月路邊監測站顯示的空氣污染指數為甚高，甚高是甚麼意思呢？即是超標，指數超過100。有多少個小時呢？有489個小時。換句話說，我逗留在中環的300個小時均是活在“爆標”、超標的空氣污染的情況下。中環在11月，指數為偏高的有231個小時。所以，超標的小時超過三分之二，甚高的時間則佔三分之一，不用說了，即是沒有中等或輕微的超標。總的來說，指數為甚高佔了三分之二的時間。在10月，指數為甚高、“爆標”的時間有315個小時，換句話說，我不單在11月，在10月逗留在中環的時間，指數也是超標的。那麼，主席你說我是否正在慢性自殺呢？還未計算李國麟議員剛才發言指出，在這樣高污染的情況下更會增加患上乳癌的機會。因此，我真的懷疑政府是否有聽取意見？他說他是樂意及期待的。

主席，我在這議會內已多次談論巴士、巴士、巴士，因為路邊空氣污染大部分也是源自巴士。我常常在“街板”指出，煩請政府淘汰舊巴士，盡快更換新巴士，但政府如何回應呢？它說這樣不是太環保。因此，政府花了3億元設立清新的綠色運輸基金，以資助巴士公司測試把歐盟二期的巴士更換零件，即是安裝催化器後便等同於歐盟四期的巴士。測試還要經過4季慢慢進行研究，即最少1年時間，待明年年底才可能有測試的結果。屆時還有待招標、辯論哪一類巴士需要安裝這些催化器，這還要待測試成功才會進行，如果不成功又不知會怎麼辦。

雖然現時已有電動巴士、歐盟五期的巴士，而政府不是沒有錢，只是不肯換。那麼我是否會認為自己每天也在慢性自殺，而政府則在慢性謀殺我呢？主席，為何如此簡單的事也不能實行呢？

低排放區要待2015年才實行，還只是巴士才實行。這些不是政府做不到，而是不肯做。因此，剛才同事引述的路邊監測站數字，政府並非不知道，但他們每次來到這裏也會說空氣污染其實已有所改善，排污物已減低了。然而，每天在街上行走的人是知道的，我還未說那些超標的指數其實已是很低的標準，因此，那些不超標的偏高的指數，達51至100其實已是非常不健康的。

此外，除巴士以外，還有柴油車。當政府推出32億元的計劃時，我們已指該計劃是不可行的，但它仍堅持實行。終於在推行3年後，發現並沒有太多車主願意更換汽車。到目前為止，我看到只資助了二萬多輛汽車，並沒有太多車主願意更換汽車。於是政府現在又推出涉及5.4億元的新計劃，以資助27 000輛歐盟二期的柴油車車主更換汽車。

我昨天會見環保團體及商業車輛的業界時，他們指政府不如增加補貼額，補貼25%的車價，不要只補貼18%的車價。記者問我是否贊成，我則回應是否既有賞又有罰？我們可否考慮如果舊車仍在路上行駛，是否可以限制其駛進某些繁忙區呢？香港是否應考慮像倫敦般，徵收擠塞費、電子道路收費呢？我們可否考慮這些舊車仍要行駛的話，是否要增收牌費呢？我亦十分贊成，如果舊車車主願意讓政府回收，政府可給予車主一筆回收費，這樣才能取締污染的車輛，讓我們呼吸清新的空氣。

事實上，政府還有很多事可以做，但政府卻一直不肯做。主席，我沒有時間談到議案中的其他建議，這些建議其實談論不只一次，而是多次談論了，主席，當中大部分我都支持，只要政府肯落實、肯做，我們已經非常高興了。主席，局長不需要老是說樂意聽取意見，只要肯做便行了。多謝主席。

李永達議員：主席，我也有一個建議，便是大家不再發言，然後散會。主席，其實我居住在偏遠地區，在中環的時間較短，早點回家便可以早點睡，這樣便更健康。在座議員身體健康，便不會這麼快便要見佛祖或見上帝。再者，我們早點下班便會更高興，更高興便不會令我們煩躁，不煩躁便不會有太多批評。

我是會討論空氣質素這主題的，主席，你不用……我會討論的，我一定會討論的，我為何要說笑呢？因為這個題目真的討論了很多年。我拿着的這份講稿有沒有新意見呢？其實，我是沒甚麼新意見的。但是，主席，我仍要發言，為甚麼呢？不如這樣吧，議員提出一個跨黨派建議。第一，我們集體建議，由現在開始至2012年暑假前，不再提出任何關於空氣質素的辯論，大家都不要提出，我一定不提出，你不要提出，民建聯不要提出，工聯會不要提出，街工不要提出，張國柱議員不要提出，李國麟議員不要提出，公民黨也不要提出，還有街工的梁耀忠也不提出，那麼，局長便不用煩惱，亦沒有這麼多工

作需要做，便可以有更多時間工作，不用在此聆聽我們不斷提出重複性的言論。他會有更多時間工作。第一，我期望他能有更多時間工作；第二，我建議大家全部不要發問有關環保的口頭質詢，全部都不要問，讓邱局長和副局長有更多時間工作；第三，我們在1月民主黨會見財政司司長時，會建議多撥款500億元給環境局，任由它花費，做甚麼也可以，不用申請撥款作更換巴士之用，更換潛水艇也可以，更換大廈也可以，只要對環保好便可以，不用擔心沒有撥款；第四，我建議環境局局長在下屆競選特首，因為他時常說他沒有權力。有時候，當我和他傾談時，他會說：“你說的事情並不只屬於我的政策局的權限。”我曾與副局長視察河上鄉的非法傾倒。我現在也沒有再問他，我不敢騷擾他，最近他很忙，我連一句也沒有問局長，究竟一年多後那件事是否完成了。我連這事也不敢問。如果局長成為特首，所有部門都會在他轄下，地政署、環保署、屋宇署和警務處全歸他管轄，那他做事便容易一點。如果局長是特首，便不用麻煩了。

我所說的，當然是妙想天開。其實，我真的想做一點事，然而，主席，我有時候想，當我要做事情時他卻不肯做，而若我甚麼都不做的話，他更不會做任何事。那麼，我倒不如不做工作，那麼我們便會少些工作，他也會少些工作，大家便會更高興，大家的效率也會更高。我真的很積極呼籲大家 —— 陳健波，你聽我說 —— 在這一年多內，大家一起停止提出關於空氣質素的議案辯論，一起不提出關於空氣質素的口頭質詢及書面質詢，一起減少詢問環境局任何問題，讓它有更多時間工作，然後在2012年暑假前計算它其實能否完成工作。說了這麼多，我也要說一些正經事。不，主席，其實我剛才所說的也是正經事。我是很嚴肅的。

我今天來立法會時，“地球之友”建議我參加一個活動，是與甘乃威議員拿着那本已過期的空氣質素指標有關的。這是否新事物？不是。報章曾多次報道，說了很多次，局長不用聽我朗讀報道內容也可知道我們的空氣質素指標已經過期，亦不是現代社會所容納的。所以，我對“地球之友”的朋友說，政府怎會做這件事呢？其實我覺得“地球之友”是不對的，“地球之友”是錯誤的，我要代表局長批評它；它應該把指標再降低一點。要求政府把指標再降低，政府便會合格，它便不用做這麼多工作。這樣其實是好的。因此，我告訴“地球之友”：“你要政府檢討指標，把所有資料更新(update)，好像國際或美國的標準，政府便會全部都不合格”。如果全部也不合格，副局長便會很忙，局長也很忙，便不會回應我們的要求。所以，我現在惟有很誠懇地向局方說，如果我真的鼓勵民主黨和其他同事，不提出這麼多問題，減

少辯論，如果我們只是私下寫信，要局方在2012年暑假前交出1、2、3、4、5、6、7、8、9、10那麼多件的功課給我們，我們在一年多內便不再騷擾它。這會否好一點？

主席，我是很有誠意的，還有，我是消極的，我不會罵人。我只懇求環境局接納我的意見。如果接納的話，我會先游說民主黨，然後游說“泛民”，再游說其他人支持這項建議。多謝主席。

潘佩璆議員：主席，在回歸前後，其實已有調查發現，香港跨國企業的員工最關注的，便是香港的空氣污染問題。至於本地市民又如何？最近在12月便有一項調查，發現在1 000名受訪者中，每4人便有1人認為香港的空氣污染情況嚴重，考慮離開香港，這個數字是較兩年前高。這項調查亦發現，教育程度越高的人，尤其是專業人士，他們考慮離開香港的比例便越高。此外，受訪者亦對香港政府改善空氣質素的決心有所懷疑，每5人便有1人根本不相信香港政府會制訂及執行新的空氣質素標準；表示對政府有信心的，很抱歉，10人中也沒有1人。

這項調查向我們反映了甚麼呢？它其實是告訴我們，如果在環境政策上，政府只流於光是說話而不做事，好像特首的施政報告般，盡是說陳腔濫調的話，只會有越來越多人考慮離開香港。很不幸，有本事離開的人，很多都是接受了較多教育或經濟能力較好的人，屆時人才流失，跨國公司撤離，對香港便會造成災難性的影響。

主席，雖然香港的空氣污染源頭有相當部分來自內地，但我覺得我們在局限條件下，亦應設法減排，逐步改善空氣質素。

剛才多位同事集中談論汽車排放的問題，但我們應看看實際的數字。現時，我們可以說，香港的空氣污染，主要源自發電廠。香港的發電廠，有相當大部分仍以一些比較不太潔淨的燃料發電。空氣中的懸浮粒子大約三分之一來自香港的發電廠，這與汽車的排放量差不多。可是，如果我們看看氮化物，發電廠的排放量佔44%，汽車則佔23%，而最誇張的是二氧化硫。它是一種劇毒氣體，會刺激人類的呼吸道、黏膜等，令人感到如氣喘般，呼吸困難。我們的大氣的二氧化硫，89%源自發電廠，相比之下，汽車只產生1%的二氧化硫。所以，如果把這數方面的污染物一起計算，我覺得發電廠是一個更大的污染源頭。

所以，我覺得如果我們能夠改善香港的發電設施，引入更清潔的能源來發電，我們其實是有條件實際改善香港及鄰近地區的空氣質素，問題是，香港的兩間電力公司的利潤均受到保障——利潤管制協議是在2008年簽訂，在2009年實施，為期10年。在這種保障下，電力公司可以根據自己的生產成本調整收費，即它們的利潤受到保障。

據我所知，在新協議下，數字仍是10%。因此，如果我們要求電力公司增加使用清潔能源……據我所知，港燈與政府簽訂的協議訂明，如果它採用可再生能源發電，利潤可達到11%，這是較使用傳統能源高出1%。所以，如果我們要求電力公司使用清潔的能源，它們很可能便會以此作為增加電費的理由。

與兩間電力公司簽訂的利潤管制協議，其實亦令它們長期以來不思進取，不願意改善營運效益。此外，兩間電力公司的收費差距，長期以來亦令市民，特別是港島區的市民感到氣憤。他們感到氣憤的部分原因來自空氣污染，另一部分則來自不公平的現象。

現時，中電每度電的收費約為90仙，港燈則為120仙，在效益方面，中電明顯較港燈好，但這兩間電力公司的收費差距竟達31%。雙方只是隔了一個維多利亞港，收費差距卻竟然如此大。我覺得這數字充分反映了，港燈的營運效益是不合理地低。這實在令人感到十分氣憤。

我覺得政府當局亦必須正視收費不公平的問題。收費不公平，跟空氣污染有甚麼關係呢？按道理，我覺得港燈應該把多收的電費，最少退回一半給香港市民，其餘的便用來發展再生能源，這樣，最低限度可以令港島區及離島區的市民感到較公平，而他們多交的電費，最低限度可以有多點貢獻。

此外，我們亦認為政府應重新檢視香港的能源政策，看看可否提早檢討利潤管制協議，修訂與電力公司的協議，增加電力公司採用清潔能源的誘因，同時亦要防止它們藉投資在這些器材而狂加電費。

在清潔能源中，有同事剛才也指出，以太陽能和風能可以在香港有較好的發展機會。我覺得香港真的要考慮多點使用可再生能源，讓我們能有一個更美好的生活。

主席，我謹此陳辭。

何秀蘭議員：主席，雖然今天這項議案以空氣質素為題，但我們看見，原議案的多項建議，其實均集中於設施方面，以求改善本土的路邊空氣，主要談及更換重型汽車、重整巴士路線或設立行人專區等。路邊空氣污染的情況確實相當驚人，所以，政府最近在倡議“停車熄匙”時亦以此為理由，希望路道上的汽車可以減低排放懸浮粒子和廢氣，讓在香港的街道上行走或站立的行人，或是坐在路邊店鋪和小商檔內的老闆，做生意時也能夠好過一點。

可是，我們要想一想，是否單憑改善車輛、更換重型車便可改善空氣污染呢？其實，香港的空氣污染有50%來自發電，所以，不討論能源組合和發電形式，單說更換巴士等的其他方法，是遠遠不足以解決問題的。因此，我感謝葉偉明議員提出修正案，建議使用潔淨的能源。不過，我在此必須清楚說明，雖然核能的碳排放相對地沒有那麼嚴重，但它並非一種安全的能源。當我們討論將核電供應由現時的23%增至50%時，我們確實要非常小心，否則，儘管避開了一場因高碳排放而帶來的氣候轉變災難，卻會陷入另一個危險中，因為如果不當地處理乏燃料，便會令人類面對另一個危機。

至於空氣質素指標，我不想扯到聯合國的指標那麼遠，讓我們先說說本地空氣污染指數的量度方法。猶記得香港上次遭受沙塵暴吹襲時，大家忽然感到驚訝，原來當空氣污染指數達至200時便不可再量度，因為200已是頂點，高於200便表示非常嚴重，但其實卻無從知道超出了多少，因為沒有一個數字顯示。因此，我要求當局盡快再討論空氣污染的指標，以便當香港再出現嚴重污染的情況時，我們可以知道空氣污染是到達了哪一個危險程度。

此外，當局也應制訂一些在高污染期間的應變措施。以前的廖秀冬局長於2002年、2003年曾在立法會說，當指數達至200時，焚化設施便要停止運作，但上次沙塵暴吹襲香港時，學校應否繼續舉辦運動會、在路邊工作的體力勞動工友應否繼續在戶外工作，政府亦只是鼓勵有關方面自行處理。如果我們沒有適當的政策和法例，單靠僱主體諒，而勞工工友又礙於顧慮會“手停口停”而不敢吭聲，那麼，我們便確實是未能保護這些弱勢社羣了。

主席，為了應對氣候變化帶來的改變，現時外國已主張應從公義出發，保障弱勢社羣，包括幫助他們遷離危險的地方。一些關顧基層的團體建議，當香港空氣污染嚴重時，政府應補貼空調費，這樣才可以幫助他們。雖然我不同意這項建議，因為補貼空調費其實會增加了用電量，令空氣污染越趨惡劣，但我們是完全有能力幫助這些弱勢社

羣，幫助他們遷離居住環境極差的板間房和籠屋的。政府應增加公共房屋的供應，令弱勢社羣可以有合理的居住空間，無須被惡劣的天氣逼迫得更困苦。

此外，主席，我要翻翻舊帳。我手上這份CB(1)1057/08-09(01)的文件，是改善空氣質素小組委員會在2009年3月19日向政府索取的。由於政府推出了三十六招，聲稱可以改善空氣，所以我們便問政府要投入多少成本，可以取得多少效益，然後訂出先後次序，決定應先採取哪些措施，哪些措施可以押後。其實，甘乃威議員的原議案亦提到，當中數項的成本效益是相當高的。以淘汰舊巴士為例，根據政府提供的數字，我們投入的成本是39億元，取得的效益是243億元，成本效益的比率高達6.3。此外，我們亦看到，剛獲通過的《建築物能源效益守則》，其成本效益是二十八倍，而推廣使用高能源效益的家用電器的成本效益是二十七倍，但很奇怪，核電組合的投入成本是28.9億元，取得的效益是9,100萬元，當局卻表示無法計算成本效益比率。局長，我很樂意把這份文件借給你，好讓你明天可以作出回應。

因此，主席，我希望當局在改善空氣質素時要考慮先後次序，先採取成本最低、效益最高、政治阻力最小的措施(計時器響起).....

主席：何議員，發言時限到了。

何秀蘭議員：多謝主席。

暫停會議

主席：我現在宣布暫停會議，明天下午2時30分恢復會議。

立法會遂於晚上10時10分暫停會議。

附件I

《2010年道路交通(修訂)條例草案》

委員會審議階段

由運輸及房屋局局長動議的修正案條次建議修正案

- 4 刪去在“修訂，”之後的所有字句而代以“廢除“36(1)、(3)及(4)條、第37(1)及(3)條、第38、39(1)、39A、39B、39C、”而代以“36條(但不包括第(2)、(2A)、(2B)、(2C)及(3)款及在關乎駕駛資格取消最短期間的範圍內的第(2D)款)、第36A條(但不包括第(2)、(3)、(4)、(5)及(9)款及在關乎駕駛資格取消最短期間的範圍內的第(6)款)、第37條(但不包括第(2)、(2A)、(2B)、(2C)及(3)款及在關乎駕駛資格取消最短期間的範圍內的第(2D)款)、第38條、第39條(但不包括第(2)、(2A)、(2B)及(2C)款)、第39A條(但不包括第(1A)、(2)、(2A)、(2B)及(2C)款)、第39B條(但不包括第(7)、(7A)、(7B)及(7C)款)、第39C條(但不包括第(16)、(16A)、(16B)及(16C)款)、第”。”。
- 6(5) 在建議的第36(2E)條中，刪去在“所訂罪行時”之後的所有字句而代以 —
- “有以下情況，其犯罪情節即屬特別嚴重 —
- (a) 在該人的呼氣、血液或尿液中的酒精比例達第3級；或
- (b) 該人的血液或尿液含有任何分量的附表iA所指明的藥物。”。
- 7 在建議的第36A(7)條中，刪去在“所訂罪行時”之後的所有字句而代以 —

“有以下情況，其犯罪情節即屬特別嚴重 —

- (a) 在該人的呼氣、血液或尿液中的酒精比例達第 3 級；或
- (b) 該人的血液或尿液含有任何分量的附表 1A 所指明的藥物。”。

8(5) 在建議的第 37(2E)條中，刪去在“所訂罪行時”之後的所有字句而代以 —

“有以下情況，其犯罪情節即屬特別嚴重 —

- (a) 在該人的呼氣、血液或尿液中的酒精比例達第 3 級；或
- (b) 該人的血液或尿液含有任何分量的附表 1A 所指明的藥物。”。

9 在第(1)款之前加入 —

“(1A) 第 39(1)條現予修訂，在中文文本中，廢除“以致”而代以“其程度達到”。”。

14 (a) 在標題中，刪去“39H”而代以“39H 及 39I”。

(b) 在英文文本中，刪去“is added”而代以“are added”。

(c) 加入 —

“39I. 附表 1A 的修訂

(1) 運輸及房屋局局長可藉憲報的公告修訂附表 1A。

(2) 第(1)款所指的廣告不會實施，直至根據《釋義及通則條例》(第1章)第34條訂定立法會就廣告進行辯論的時間屆滿後為止。”。

- 18 (a) 在建議的第69A(1)(b)條中，刪去“及”。
- (b) 刪去建議的第69A(1)(c)條而代以 —
- “(c) 法庭或裁判官判處該人服一段監禁期或羈留期，而且並無緩刑；及”。
- (c) 在建議的第69A(1)條中，加入 —
- “(d) 法庭或裁判官命令取消該人的駕駛資格一段指定期間。”。
- (d) 在建議的第69A(2)條中，刪去“該人獲釋放之前”而代以“上述監禁期或羈留期屆滿時刻之前，或在該時刻該人正在服(或先前被判處須服)的任何其他監禁期或羈留期屆滿之前(兩者以較後者為準)”。
- (e) 在建議的第69A條中，加入 —
- “(3A) 除第(3B)款另有規定外，如在任何人的駕駛資格取消期間憑藉第(2)款所指的指示而開始計算前，該人獲釋放，本條現規定該人在任何獲釋放的日子(不論在當日全日或部分時間獲釋放)全日取消駕駛資格，而有待實施的該人的駕駛資格取消期間，須扣除該等日子。
- (3B) 法庭或裁判官可指示任何人在屬第(3E)(a)款所提述的獲釋(獲准保釋以聽候判刑或上訴)期間，不按本條取消駕駛資格。

(3C) 如駕駛資格取消期間根據第(3A)款悉數扣除，則該款停止實施。在此情況下，駕駛資格取消期間並不按照法庭或裁判官的指示而開始計算，而須就所有目的而言視為已屆滿。

(3D) 為施行第(3C)款，根據第(3A)款扣除的每30日須視作等同一個月。

(3E) 在不局限第(3A)款的原則下，就本條而言 —

- (a) 在任何人被裁定犯有關表列罪行後，獲准保釋以聽候判刑或上訴的期間，該人須視為獲釋放；
- (b) 在任何人根據以下條文獲給予外出許可，自監獄或羈留獲釋放的期間，該人須視為獲釋放 —
 - (i) 《監獄條例》(第 234 章) 第 12A 條；
 - (ii) 《監獄規則》(第 234 章，附屬法例 A) 第 17(1) 條；
 - (iii) 《勞教中心規例》(第 239 章，附屬法例 A) 第 14(1) 條；
 - (iv) 《戒毒所規例》(第 244 章，附屬法例 A) 第 13(1) 條；
 - (v) 《教導所規例》(第 280 章，附屬法例 A) 第 18(1) 條；或

- (vi) 《更生中心規例》(第 567 章, 附屬法例 A)第 17(1) 條;
- (c) 在任何人根據《囚犯(監管下釋放)條例》(第 325 章)第 7(1)或 (2)條獲釋出獄的期間, 該人須視為獲釋放;
- (d) 在任何人根據《長期監禁刑罰覆核條例》(第 524 章)第 15(1)(b) 條所指的命令獲釋的期間, 該人須視為獲釋放; 或
- (e) 在任何人於《更生中心條例》(第 567 章)第 3(b)條所提述的更生中心渡過居住期時, 在該條例第 5(1)條所指的批准下在該中心外從事活動的期間, 該人須視為獲釋放。”。

新條文 加入 —

“21A. 加入附表 1A

現加入 —

“附表 1A [第 36、
36A、37 及
39I 條]

藥物

1. 海洛英
2. 氯胺酮

3. 甲基安非他明
4. 大麻
5. 可卡因
6. 3,4-亞甲二氧基甲基安非他明” 。” 。

《2010年道路交通(修訂)條例草案》

委員會審議階段

由鄭家富議員動議的修正案

條次

建議修正案

- | | |
|--|--|
| 6
被否決 | 加入—

“(1A) 第 36(2A)(a)條現予修訂，廢除“2年”而代以“5年”。”。 |
| 6(2)
被否決 | 刪去““3年”而代以“5年””而代以““取消至少3年”而代以“終身取消””。 |
| 6
被否決 | 加入—

“(2A) 第 36(2B)(a)條現予修訂，廢除“2年”而代以“5年”。”。 |
| 6(3)
被否決 | 刪去“修訂，廢除“3年”而代以“5年””而代以“廢除”。 |

6
被否決

加入—

“(3A) 第36(2C)(a)條現予修訂，廢除“2年”而代以“5年”。”。

6(4)
被否決

刪去““3年”而代以“5年””而代以““取消少於3年”而代以“少於終身取消””。

7
被否決

- (a) 在建議的第36A(3)(a)條中，刪去“2年”而代以“3年”。
- (b) 在建議的第36A(3)(b)條中，刪去“5年”而代以“10年”。
- (c) 在建議的第36A(4)(a)條中，刪去“2年”而代以“3年”。
- (d) 在建議的第36A(4)(b)條中，刪去“5年”而代以“10年”。
- (e) 在建議的第36A(5)(a)條中，刪去“2年”而代以“3年”。
- (f) 在建議的第36A(5)(b)條中，刪去“5年”而代以“10年”。

- 8
被否決 加入—
“(1A) 第 37(2A)(a)條現予修訂，廢除 “6 個月”
而代以 “1 年” 。”。
- 8(2)
被否決 刪去 “2 年” 而代以 “5 年” 。
- 8
被否決 加入—
“(2A) 第 37(2B)(a)條現予修訂，廢除 “6 個月”
而代以 “1 年” 。”。
- 8(3)
被否決 刪去 “2 年” 而代以 “5 年” 。
- 8
被否決 加入—
“(3A) 第 37(2C)(a)條現予修訂，廢除 “6 個月”
而代以 “1 年” 。”。
- 8(4)
被否決 刪去 “2 年” 而代以 “5 年” 。
- 9(2)
被否決 刪去 “2 年” 而代以 “3 年” 。
- 9(3)
被否決 刪去 “5 年” 而代以 “10 年” 。
- 9(4)
被否決 刪去 “2 年” 而代以 “3 年” 。

9(5) 刪去“5年”而代以“10年”。

被否決

9(6) 刪去“2年”而代以“3年”。

被否決

9(7) 刪去“5年”而代以“10年”。

被否決

10(5) (a) 在建議的第39A(2A)(a)(i)條中，刪去“6個月”而代以
被否決 “1年”。

(b) 在建議的第39A(2A)(a)(ii)條中，刪去“12個月”而代以
“2年”。

(c) 在建議的第39A(2A)(a)(iii)條中，刪去“2年”而代以
“5年”。

(d) 在建議的第39A(2A)(b)(i)條中，刪去“2年”而代以“3
年”。

(e) 在建議的第39A(2A)(b)(ii)條中，刪去“3年”而代以
“5年”。

(f) 在建議的第39A(2A)(b)(iii)條中，刪去“至少5年”而
代以“終身”。

11(2) 刪去“2年”而代以“3年”。

被否決

11(3) 刪去“5年”而代以“10年”。

被否決

11(4) 刪去“2年”而代以“3年”。

被否決

11(5) 刪去“5年”而代以“10年”。

被否決

11(6) 刪去“2年”而代以“3年”。

被否決

11(7) 刪去“5年”而代以“10年”。

被否決

12(2) 刪去“2年”而代以“3年”。

被否決

12(3) 刪去“5年”而代以“10年”。

被否決

12(4) 刪去“2年”而代以“3年”。

被否決

12(5) 刪去“5年”而代以“10年”。

被否決

12(6) 刪去“2年”而代以“3年”。

被否決

12(7) 刪去“5年”而代以“10年”。

被否決

附錄I

書面答覆

運輸及房屋局局長就梁家傑議員對第二項質詢的補充質詢所作書面答覆

政府的安全網及支援措施

目的

政府一向重視低收入人士及家庭的需要，包括房屋需要。本文件說明政府透過不同部門為此提供的安全網及支援措施。

公共租住房屋

政府透過房屋委員會(“房委會”)為不能負擔租住私人樓宇的低收入家庭提供公共租住房屋(“公屋”)。有住屋需要的人士可透過房委會的公屋輪候冊，申請入住公屋。房委會的目標，是把一般申請人(配額及計分制下的非長者一人申請者除外)的平均輪候時間維持在3年左右。截至2011年9月底，輪候冊一般申請者的平均輪候時間為2.3年，長者一人申請人的平均輪候時間為1.2年。根據最新的公營房屋建設計劃，由2011-2012年度至2015-2016年度的5年期內，房委會會興建合共約75 000個公屋單位，即平均每年約15 000個單位。然而，每年15 000個新建單位並不是硬指標，我們的目標是維持一般申請者的平均輪候時間在3年左右。為此，房委會會每年延展及檢討以5年為期的公營房屋建設計劃。如有需要，房委會會調整建屋量及增加供應，以維持平均輪候時間在3年左右的目標。

安全網

有真正及迫切的住屋需要而未有能力自行解決的人士，可向社會福利署(“社署”)或其認可的非政府機構／福利服務單位的綜合家庭服務中心尋求協助，有關中心會考慮有關人士的實際情況，按需要向他們提供適切的援助，包括提供短期經濟援助以應付租金及搬遷開支、安排他們入住由非政府機構營辦的市區單身人士宿舍及臨時宿舍、或推薦符合“體恤安置”資格的個案予房屋署安排入住公屋等。在2010-2011年度，有約2 400個個案透過“體恤安置”這個途徑入住公屋。

書面答覆 — 續

此外，由社署資助的非政府機構現時共營辦5所市區單身人士宿舍及兩間臨時宿舍，為有需要人士例如露宿者、床位住客及無家可歸者，提供短期的住所及輔導服務。有關宿舍現合共提供202個宿位。

經濟上無法自給自足的人士及家庭，可以透過申請綜合社會保障援助（“綜援”）應付生活上的基本需要，而綜援受助人可獲發租金津貼以支付住屋開支。社署亦會繼續協助有福利需要的人士，以及不時探訪床位寓所的住客，向他們介紹現有的福利支援服務，並為有需要的人士提供適切的支援。

其他支援措施

政府亦已成立關愛基金，為經濟上有困難的市民提供援助，特別是那些未能納入安全網，或身處安全網卻又有一些特殊需要未能受到照顧的人。基金在2011年10月落實推行一項援助項目，為居於私人樓宇而租金高於綜援計劃下租金津貼最高金額的綜援住戶，提供一次性津貼。

總結

現有的安全網及支援措施切實照顧到低收入人士及家庭的住屋及其他需要。政府會繼續從不同政策範圍着手，羣策羣力，為有需要的人士提供適切的協助。

附錄II

書面答覆

食物及衛生局局長就葉劉淑儀議員對第六項質詢的補充質詢所作書面答覆

有關生粉的價格，政府統計處表示，根據消費物價指數的分類，生粉被歸類於“其他穀類及穀類製品”。此組別反映除米以外，其他穀類(如麩、意粉、即食穀類及麩粉等)的價格變動。以2010年首10個月計算，根據綜合消費物價指數，其他穀類及穀類製品的價格較1年前同期上升0.5%。下表列出了此組別於過去12個月的按年變動率，以作參考。

年份	月份	其他穀類及穀類製品在綜合消費物價指數的按年變動率(%)
2009	11	+0.4
	12	-1.6
2010	1	-0.6
	2	+0.3
	3	+1.8
	4	+3.6
	5	+3.1
	6	+0.3
	7	-0.2
	8	-1.2
	9	-1.8
	10	+0.0*

註：

* 少於0.05%