

會議過程正式紀錄

2014年6月11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

李卓人議員

涂謹申議員

陳鑑林議員, S.B.S., J.P.

梁耀忠議員

劉皇發議員, 大紫荊勳賢, G.B.S., J.P.

劉慧卿議員, J.P.

譚耀宗議員, G.B.S., J.P.

石禮謙議員, G.B.S., J.P.

張宇人議員, S.B.S., J.P.

馮檢基議員, S.B.S., J.P.

方剛議員, S.B.S., J.P.

王國興議員, B.B.S., M.H.

李國麟議員, S.B.S., J.P., Ph.D., R.N.

林健鋒議員, G.B.S., J.P.

梁君彥議員, G.B.S., J.P.

黃定光議員, S.B.S., J.P.

湯家驊議員, S.C.

何秀蘭議員

李慧琼議員, J.P.

林大輝議員, S.B.S., J.P.

陳克勤議員, J.P.

陳健波議員, B.B.S., J.P.

梁美芬議員, S.B.S., J.P.

梁家騶議員

張國柱議員

黃國健議員, B.B.S.

葉國謙議員, G.B.S., J.P.

葉劉淑儀議員, G.B.S., J.P.

謝偉俊議員, J.P.

梁家傑議員, S.C.

陳偉業議員

毛孟靜議員

田北辰議員, B.B.S., J.P.

田北俊議員, G.B.S., J.P.

吳亮星議員, S.B.S., J.P.

何俊賢議員

易志明議員

胡志偉議員, M.H.

姚思榮議員

范國威議員

馬逢國議員, S.B.S., J.P.

莫乃光議員

陳志全議員

陳恒鑾議員

陳家洛議員

陳婉嫻議員, S.B.S., J.P.

梁志祥議員, B.B.S., M.H., J.P.

梁繼昌議員

麥美娟議員, J.P.

郭家麒議員

郭偉強議員

郭榮鏗議員

張華峰議員, J.P.

張超雄議員

單仲偕議員, S.B.S., J.P.

黃碧雲議員

葉建源議員

葛珮帆議員, J.P.

廖長江議員, J.P.

潘兆平議員, B.B.S., M.H.

鄧家彪議員

蔣麗芸議員, J.P.

盧偉國議員, B.B.S., M.H., J.P.

鍾國斌議員

鍾樹根議員, B.B.S., M.H., J.P.

謝偉銓議員

缺席議員：

梁國雄議員

黃毓民議員

出席政府官員：

財政司司長曾俊華先生，大紫荊勳賢，J.P.

運輸及房屋局局長張炳良教授，G.B.S., J.P.

勞工及福利局局長張建宗先生，G.B.S., J.P.

財經事務及庫務局局長陳家強教授，G.B.S., J.P.

商務及經濟發展局局長蘇錦樑先生，G.B.S., J.P.

保安局局長黎棟國先生，S.B.S., I.D.S.M., J.P.

發展局局長陳茂波先生，M.H., J.P.

運輸及房屋局副局長邱誠武先生，J.P.

列席秘書：

秘書長陳維安先生，S.B.S.

副秘書長林鄭寶玲女士

助理秘書長劉國昌先生

助理秘書長戴燕萍小姐

助理秘書長梁慶儀女士

主席：秘書，請響鐘傳召議員進入會議廳。

(在傳召鐘響後，多位議員進入會議廳)

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
《2014年證券及期貨(徵費)(修訂)令》	74/2014
《2014年建築物(管理)(修訂)規例》	75/2014
《2014年建築物(貯油裝置)(修訂)規例》	76/2014
《2014年應課稅品(修訂)(第2號)規例》	77/2014
《2014年火器及彈藥(修訂)規例》	78/2014
《2014年火器及彈藥(儲存費)(修訂)令》	79/2014
《2014年按摩院(修訂)規例》	80/2014
《2014年當押商(修訂)規例》	81/2014
《2014年除害劑(修訂)規例》	82/2014
《2014年公眾衛生(動物及禽鳥)(展覽)(修訂) 規例》	83/2014
《2014年公眾衛生(動物)(騎馬場地)(修訂) 規例》	84/2014
《2014年退休金利益條例(設定職位)(修訂)令》 ...	85/2014
《2014年區域法院平等機會(修訂)規則》	86/2014

《2014年宣布增加退休金公告》	87/2014
《2014年孤寡撫恤金(增加)公告》	88/2014
《〈2013年廢物處置(修訂)條例〉(生效日期) 公告》	89/2014

其他文件

- 第106號 — 懲教署人員子女教育信託基金
受託人報告書
二零一二年九月一日至二零一三年八月三十一日

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。第一項質詢。

與下肢肌肉筋骨勞損有關的職業病

1. 潘兆平議員：主席，根據政府統計處發表的《2013年收入及工時按年統計調查報告》，飲食和零售業在去年年中合共聘用近50萬僱員，該數目約佔全港僱員總數的六分之一。有飲食和零售業人士向本人反映，業內有不少前線員工在工作期間需長期站立，因而罹患與下肢肌肉筋骨勞損(“下肢勞損”)有關的疾病。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，有沒有飲食和零售業僱員在受僱工作期間，因工作相關的下肢勞損引致永久地喪失全部或部分工作能力而根據《僱員補償條例》(“《條例》”)獲得補償；若有，詳情為何；若沒有，原因為何；及
- (二) 鑒於現時上肢勞損，例如手或前臂的腱或相關腱鞘的外傷性炎症已列為職業病，會不會把下肢勞損的疾病(例如膝關節炎、下肢靜脈曲張及足底筋膜炎等)納入《條例》附表2須補償的職業病一覽表；若會，詳情為何；若不會，原因為何？

勞工及福利局局長：主席，根據《條例》，僱員若在患上《條例》列明職業病前的訂明期間內，受僱從事訂明類別的工作，並因該工作的性質引致患上職業病，可申索補償。此外，《條例》訂明即使僱員所罹患的疾病並非《條例》內列明的職業病，只要僱員能就個別情況證明是在受僱工作期間因工遭遇意外所引致而令身體受傷，亦可申索補償。勞工處會視乎個案的具體情況，協助僱主及僱員處理《條例》下的補償事宜。就肌骨骼疾病而言，由於醫學證據已證明某些肌骨骼疾病(包括手部或前臂腱鞘炎、網球肘、腕管綜合症、膝部粘液囊炎或皮下蜂窩織炎等)明顯與特定的職業有關，因此，勞工處已把這些疾病列為職業病。

就潘兆平議員的質詢，我現答覆如下：

- (一) 膝瘍(即膝部粘液囊炎或皮下蜂窩織炎)屬《條例》內列明的下肢勞損的職業病。勞工處過去3年並沒有收到膝瘍的職業病個案的通報，因此沒有相關個案獲得補償的資料。同期，勞工處也沒有收到在受僱工作期間因工罹患其他下肢肌骨骼疾病的申索個案。
- (二) 職業病是指該類疾病與職業之間存在明確和強烈的關係，通常只涉及一種致病原因。勞工處在決定應否把某種疾病列為《條例》訂明的職業病時，會考慮有關疾病是否與某類工作有直接的因果關係，包括是否有醫學證據證明這些疾病明顯與特定的職業有關。就下肢肌骨骼疾病而言，《條例》已把膝瘍列為職業病。至於其他下肢肌骨骼疾病(包括膝關節退化或發炎、下肢靜脈曲張及足底筋膜炎等)，除了可能由工作引致外，也可能由其他因素導致，包括一些與工作沒有直接關係的因素，例如個人的生活及飲食習慣、年齡、病歷、家族史等；這些疾病並不符合職業病的定義。

但是，即使僱員所罹患的下肢肌骨骼疾病並沒有列於《條例》所指的職業病中，只要僱員能就個別情況證明是在受僱期間因工作意外導致身體受傷，亦可根據《條例》提出補償申索。勞工處會視乎個案的具體情況，協助僱主及僱員處理《條例》下的補償事宜。

潘兆平議員：主席，對於局長沒有將下肢勞損列作職業病，我有點失望。這10多年來，勞動市場、工種和工作環境均出現了很大變化，但

《條例》所涵蓋的職業病範圍卻不曾檢討。我想問局長，政府會否全面檢討《條例》的附表2，以符合現時社會的需要？

勞工及福利局局長：多謝潘議員的補充質詢。事實上，每年在人力事務委員會檢討職安健的表現時，也有議員提出這個問題。我十分希望重申，勞工處一直有參考國際勞工組織的有關準則，以及本地的疾病模式情況，以便決定是否應該把某些疾病列為新的職業病。我想指出，過去20多年來，我們經參考國際勞工組織的標準，並考慮以往本港的疾病模式及我剛才提及的其他有關因素，先後多次修訂《條例》中有關職業病的附表2，增訂了13種新的職業病，以及擴大了3種職業病的涵蓋範圍。或許容許我作簡單介紹。

在2005年，當局把大家耳熟能詳的嚴重急性呼吸系統綜合症(即SARS)，以及甲型禽流感(包括H5N1、H7N9和H9N2等類型)加入附表2，令受保障的職業病增至現時的48種。此外，勞工處在2008年亦修訂了《肺塵埃沉着病(補償)條例》，加入間皮瘤為新的職業病。

主席，勞工處會繼續監察本地和國際有關職業病的研究，以及國際有關職業病的標準，同時亦會充分考慮本地的實際情況。如果有足夠醫學證據顯示某些疾病與職業存在強烈和清晰的因果關係，我們一定會考慮修改有關法例。

李國麟議員：主席，潘兆平議員這項主體質詢其實十分直接，便是詢問如果一些從事飲食和零售業人士因為走動和站立過多，以致下肢勞損，例如出現靜脈曲張、膝關節疼痛、腳跟疼痛等情況，會否受《條例》保障，但局長的主體答覆，特別是第(二)部分卻提出了一大堆醫學名詞，繞了一個圈子，說因為沒有特別單一證據證明是職業引致疾病，所以沒有列入《條例》保障範圍。潘兆平議員又問局長，會否更改《條例》或予以更新呢？局長又是沒有作答。

現時，從事飲食和零售業人士均認為，他們每天工作8至10小時，走動多、站立多，導致膝關節疼痛和靜脈曲張，但局長卻說不是因為這個原因。我想問局長，從職業安全的角度而言，勞工及福利局有否採取任何措施，教育從事這些工作的員工應該怎樣做才確保不會出現勞損，以及一旦出現勞損，可以怎樣證明是單一原因而申請補償呢？

勞工及福利局局長：多謝李議員的補充質詢。第一，我想澄清，根據國際勞工組織的職業病列表，目前，諸如靜脈曲張、足底筋膜炎等均不屬於職業病。第二，英國和德國也並沒有把這些疾病列為職業病。正如我剛才所說，根據《條例》第36(1)條，如果有關疾病是因工作意外而引起，僱員是可以索償的，但當然要視乎實際情況而定。我剛才說的SARS，最初在2003年時並不屬於《條例》訂明職業病，但現在已被列為職業病，因為有強烈和清晰理據證明與職業直接掛鈎，而且職業是單一的影響因素。

整體上，疾病與職業的關係可以分為兩類，一類是有十分清晰、強烈理據證明與工作有單一因果關係的職業病，不容爭拗，例如職業性失聰，僱員明顯是受到噪音影響以致失聰；又例如矽肺病，是由於工作環境有很多塵埃引致。此外，石棉沉着病也是十分清晰的，無須爭拗，醫生一經檢查便知道。

至於另一類稱為與工作有關的疾病，也就是議員所說的靜脈曲張、肩周炎等，致病成因很多，工作可能是其中一個因素，但亦受諸如生活習慣、體重、懷孕等其他因素影響。就這類疾病而言，當局採取了甚麼措施呢？

我們十分關心教育宣傳和推廣。事實上，負責職業安全的同事、醫生、護士為很多從事飲食和零售業並遇到這些問題和健康情況的人士舉辦很多宣傳講座。我們為飲食業製作了一些單張，介紹從業員如何避免長時間站立。那麼，零售業方面有甚麼可以做呢？第一，僱主可為收銀員提供椅子，無需他們長時間站立收錢。大家在超級市場可以看到，沒有客人時，收銀員是可以坐在椅子上。第二，僱主可提供休息地方供工作人員喝水、稍坐休息。第三，僱主亦可為員工提供腳踏，讓他們雙腳有地方可靠。飲食業也可以在食肆鋪設吸震地毯，減低員工行走時的壓力。這些聽似十分細微的措施，可以改善工作環境，真正幫助減輕這種因工作而引致但並非職業病的疾病。

張宇人議員：主席，我今天其實想替局長說話，但既然他帶備了一本小冊子讀出資料，我便不用替他說話了。不過，主席，就同事剛才提出，零售業和飲食業僱員需要長期站立，我也想問問局長，第一，勞工處可否開始搜集資料，看看他們工作時有多少時間需要站立或走動？

第二，我想告訴局長，雖然那本小冊子做得不俗，但好像我們打球，打球前、後要做熱身和cool down，局長可否請負責職安健的同事設計一些動作，建議員工在空閒時拉筋，紓緩肌肉，我相信對僱員長遠會有幫助，勞工界的同事便無需每每說因為職業病，僱員需要申請賠償.....

主席：張議員，請提出補充質詢。

張宇人議員：局長，你會否也考慮這樣做？

勞工及福利局局長：多謝議員的意見和補充質詢。我們正在進行這些工作，負責職業健康的護士和前線醫生很多時候都會前往工地實地了解。至於議員剛才詢問有否設計一些健身的動作，我們事實上製作了一些有關這方面的DVD和單張。我同意我們可以多作宣傳，把信息帶給僱員。

張議員剛才說得對，在適當時候讓員工休息，例如為他們提供椅子，聽起來好像是很微小的事，但對改善情況有很大的作用。我們會加深這方面的宣傳、教育和推廣。多謝張議員。

主席：局長，有否針對需要經常坐的職業呢？

張宇人議員：主席，局長沒有回答我的補充質詢。我詢問他會否調查飲食、零售這類工種的員工究竟要站立多久。

主席：請議員清楚地提出補充質詢。局長，當局會否就這些工種進行調查？

勞工及福利局局長：主席，要進行大型調查可能會困難，因為需要業界向我們提供資料，但我不排除於會議後會跟同事研究，看看可否取

得較多數據，特別是議員指出的這兩個行業，僱員實際要站立多久，好讓我們可以制訂政策，令宣傳更到位。我們會考慮這項建議。

王國興議員：局長剛才已說過宣傳和教育，但很重要的是有否制度和措施，要求僱主讓工作時需要長期站立的僱員，尤其是飲食、零售的從業員或保安員等，在站立某段時間後可以間歇休息，坐一坐。主席，這項規定十分重要，等於政府各部門派來守在門外的很多“狗仔隊”，他們的用家，即管方或部門並沒有考慮讓他們坐。主席，你在聽到議員向你提出後也表示關心。我舉出這個例子，正正是請局長考慮，可否研究制訂一些強制措施，要求僱主讓需要長時間站立的員工，在站立某段時間後得以稍事休息。

勞工及福利局局長：多謝王議員的建議和補充質詢。事實上，推廣、教育和宣傳是我們恆常工作的一部分。很多時候，我們會跟前線僱主說現時事實上很多行業難於招聘，如果對員工好一點，雖然只是微小的事，但能夠充分關顧員工福祉，員工便會很投入工作。一個簡單的例子是，為收銀員提供椅子，讓他們在客人不是很多時坐坐喝一口水，便已能解決問題。這些是靈活、機動的安排。至於能否制訂強制措施，我則覺得有困難。不過，我們一定會在宣傳、教育或單張中加強傳遞信息，希望前線僱主能多關顧僱員的工作情況。

王國興議員：主席，局長說難於制訂強制措施，那麼，政府能否帶頭做起呢？

主席：王議員，如果你要提出第二項補充質詢，請再排隊輪候。

鄧家彪議員：潘兆平議員提出這項主體質詢，當然是因為他關心很多罹患職業病的飲食業員工或需要長期站立的工人可否追討，但局長着重的卻是要十分細緻和科學地確立職業病與職業的關係，所以，要索償並不容易，很多個案都會被排斥出來。

我想就受惠僱員的定義提問。現時有很大的漏洞，即使工友明確地是因為長期站立或坐下而患上職業病，但原來有些屬僱員身份的工

友無法因為職業病追討賠償，他們便是職業司機，因為《條例》很荒謬地述明坐在職業駕駛間的職業司機是不能受惠，不能追討。請問局長，豁免職業司機的理據何在？是否歧視職業司機呢？

主席：鄧議員非常關心這方面的事宜，但這問題與主體質詢沒有直接關係。我且看看局長是否願意作答。

勞工及福利局局長：主席，我簡單回應數句。

在人力事務委員會會議上，大家曾討論為甚麼《職業安全及健康條例》豁免職業司機。這是因為職業司機在路面上遇到的情況，並非僱主可以控制。僱主最主要的責任是按《條例》向僱員作出工傷賠償，這是很清晰的，僱主不能逃避。可是，當司機在馬路上駕駛時，很多事情是僱主無法控制的。基於這個原因，國際上很多地方也不包括在司機駕駛室內駕駛的職業司機。

鄧家彪議員：既然路面情況如此混亂和危險，不能控制，為甚麼他們不受保障？

主席：鄧議員，質詢環節不容進行辯論。

麥美娟議員：主席，如果我們要求把下肢勞損列為職業病，有僱主可能會覺得他們要付出更多，儘管如此，現在的問題是我們的醫療系統要為這些勞損僱員付出醫療成本，因為很多膝蓋出現問題的人要在骨科排長龍就診。所以，一如王國興議員剛才的質詢般，我想問局長，如果不能制訂強制措施，當局會發出甚麼指引，或政府可以做甚麼，確保僱員可有足夠休息，又或能確保他們的職業安全，令社會無須再因此而付出更大醫療成本呢？

勞工及福利局局長：麥議員，我剛才說得很清楚，我們會加強工作。經多位議員反映，勞工處內部定會討論，看看有甚麼方法把這個信息帶給前線僱主，特別是飲食業和零售業的僱主，這是最重要的。

我剛才也強調，即使《條例》並沒有包括某種疾病，如果僱員真的有某種疾病由工傷意外而導致，僱主是要負責，不能逃避的。勞工處一定會跟進。所以，僱員是有一定保障的。

我完全認同我們要多做宣傳教育等工作。我承諾會與業界特別針對良好僱主的守則進行討論，希望他們以好僱主作為出發點。這其實對他們也有好處，因為如果員工身體健康，少放病假，對生產力也有幫助。這是雙贏的局面。我們會想想怎樣做好這工作。

潘兆平議員：局長剛才也說，知道有僱員由於長期站立而引致下肢勞損，勞工處就此進行了宣傳教育。我主要想問，政府會否考慮立法安排休息時段，為僱員提供進一步保障呢？

勞工及福利局局長：主席，要就休息時段立法殊不簡單。大家也知道，設立標準工時已進行了長時間討論。就作息而言，僱主其實應給予僱員，特別是要長期站立的僱員適當作息。我剛才已承諾會看看如何能加強發放這方面的信息，也希望能透過勞工處轄下18個人力資源經理會帶出這個信息，希望僱主做得更好，讓員工得享適當的作息時間。

主席：第二項質詢。

對舞獅、舞龍、舞麒麟的規管

2. 麥美娟議員：主席，根據《簡易程序治罪條例》，任何人在公眾地方組織或參與舞獅、舞龍、舞麒麟或附隨的武術表演(下稱“龍獅運動”)，除非已獲警務處處長發出許可證，即屬違法。此外，許可證申請人和所有參加者須授權當局向相關警區的指揮官或牌照課提供關於他們的刑事紀錄資料，以便後者考慮有關的申請。另一方面，進行泰拳、跆拳道等搏擊運動的表演活動，均無須申領任何許可證。有意見認為，當局對龍獅運動的規管有標籤效應，使人覺得該等運動屬不良活動，也妨礙了該等運動的普及。就此，政府可否告知本會：

- (一) 除了龍獅運動外，有沒有其他體育運動項目受到類似形式的規管；如有，該等項目的名稱、規管方式及進行規管的原因；

- (二) 除了龍獅運動外，還有甚麼體育運動項目的表演活動須獲發許可證才可進行，以及簽發許可證的考慮因素是否包括參加者的刑事紀錄；及
- (三) 鑒於龍獅運動現已成為不少中、小學生及年輕人閒暇進行的運動，當局會不會檢討對龍獅運動的規管；如會，何時進行；如不會，原因是甚麼？

保安局局長：主席，《簡易程序治罪條例》(香港法例第228章)第4C條規定，除獲警務處處長豁免的人士，任何人士在公眾地方組織或參與龍獅運動，均需要按照警務處處長所發出的許可證的條件進行。有關政策的目的是防止不法分子牽涉這類活動，以及確保這些活動不會擾亂公共秩序，包括導致交通擠塞、噪音滋擾，或是給公眾帶來其他不便或影響公共安全。

警方要求所有申請及參與這類活動的人士，授權警方查核其刑事定罪紀錄資料，目的是讓警方全面審核有關申請。警方會就每宗申請作全面考慮。若申請人及參加者有刑事定罪紀錄，警方會按其性質及嚴重性，考慮該活動的目的是否真正慶祝節日或表演，或是用來掩飾非法活動。有刑事定罪紀錄的人士不會自動被禁止參與這類活動。經審核後，警方如果懷疑申請與非法活動有關，警方便會拒絕該項申請。

就麥議員提出的質詢，我們的答覆如下：

- (一) 《簡易程序治罪條例》沒有對龍獅運動以外的體育表演施加向警務處申領許可證的規定。就警務處負責執行及簽發的牌照及許可證而言，任何人如欲管有槍械以進行射擊運動或表演，均須事先根據《火器及彈藥條例》(香港法例第238章)向警務處申領與槍械有關的管有權牌照。警務處在考慮是否批給牌照時，會平衡多個因素，考慮申請人是否獲批給牌照的適當人選(包括檢視申請人的刑事罪行定罪紀錄)、申請人是否有好的理由持有牌照，以及該申請會否對公共安全及公共秩序造成任何影響。
- (二) 根據民政事務局提供的資料，政府一向鼓勵各界參與體育運動。一般來說，當局並不限制各項運動項目的表演活動的進行，但如果某體育運動活動的舉行涉及大量羣眾聚集、臨時交通管制措施，或是在公眾地方舉行，主辦單位

需要向有關部門尋求意見及／或作出申請。如果活動涉及《公眾娛樂場所條例》所定義的公眾娛樂場所，有關人士則須向食物環境衛生署申領公眾娛樂場所牌照。公眾娛樂場所發牌制度並無規定要查核申請人或參加者的刑事定罪紀錄。

- (三) 鑒於舞獅、舞龍、舞麒麟運動的獨特性質，當局有必要確保這類運動在公眾場所進行的時候，不會擾亂公共秩序或影響公共安全。透過發出許可證，可以有助確保相關活動或表演不會被不法分子利用作非法活動。許可證制度行之有效，亦有實際需要。我們強調，當局並無意窒礙舞獅、舞龍、舞麒麟運動的正當發展，這類運動的參加者只有在公眾地方作出表演時才需要向警方提出申請。

事實上，根據《簡易程序治罪條例》第4C條第(2)款，須申請許可證的規定並不適用於獲警務處處長豁免的人。就中、小學生參與有關活動而言，假如學校或制服團體等打算在公眾地方作舞獅、舞龍、舞麒麟表演活動，主辦人可以以書面形式向警務處提交豁免申請，警方會衡量各個考慮因素，在信納有關活動不牽涉不法分子及不危害公共秩序和公共安全後，考慮批出豁免。

麥美娟議員：主席，局長在主體答覆的第(三)部分表示，鑒於舞獅、舞龍、舞麒麟運動的獨特性質，因而要透過發牌以確保不會擾亂公共秩序或影響公共安全。局長可否再詳細說一說，舞獅、舞龍、舞麒麟運動有多獨特，以致會擾亂公共秩序或影響公共安全呢？

保安局局長：一般來說，舞獅、舞龍、舞麒麟運動都附帶一些武術表演背景，而根據我們以前看到的情況，這些活動很多也有一些所謂耀武揚威的成分，獅隊之間亦可能會因為競爭而出現一些打鬥場面，演變成傷人，這是第一點。第二點，大家都知道舞獅、舞龍一定會很嘈吵，過去我們看到很多事例，有人趁着一些節日藉舞獅、舞龍等活動向市民或商鋪索取利是，這是另一個問題。

因此，我們一直認為這方面的活動需要有一個發牌制度，我們要知道有哪些人參與、活動於何時舉行等資料，同時亦需要檢查一下相關人士是否有刑事定罪紀錄。這樣既可以有效防止有人利用這類活

動進行一些不合法勾當，亦能容許一些正常發展這數類活動的人士舉行表演。

我特別要提出的是，這些舞獅、舞龍、舞麒麟活動如果是在私人地方舉行，並非任何人都可以進入的話，是不需要申請許可證的。

陳鑑林議員：主席，局長在主體答覆第(三)部分說得很清楚，我相信局長無意妨礙龍獅運動，特別是現時不少學校將之作為一種體育運動來推廣。我想問的是，現時政府的規定是要就每一項活動申請牌照，當局會不會將這規定改為讓一些龍獅團體，特別是學校或社團——我所指的是合法社團——申請牌照，使這些團體在舉行活動的時候知所遵循，因為牌照訂有規定，持牌團體需要遵守某些公眾秩序或其他規條，從而免除其每一次參與活動都要申請牌照這個繁瑣手續？

保安局局長：陳議員所提到的是，在我們現行的制度下——法律下——有沒有一些行政改善的空間。現時在某些情況下，例如有些舞獅、舞龍、舞麒麟活動表演，會在同一天內於不同地方舉行，或就類似目的舉行，我們容許申請者一次過將所有有關活動用一份表格提出申請，然後我們一次過作審批。舉例而言，假如同一個團體今天先在甲地點表演，在30分鐘或1小時後再到乙地點表演，便無須遞交數份申請表。可見，這方面的行政改善工作我們是有做的。

至於說發出一個一般許可牌照，我認為有一些因素需要考慮，而且未必是完全可行的。例如，現時申請許可證需要提供所有參與者的名單，而一般許可牌照的有效期則會維持一段時間，但這類活動的參與者並非每次都相同，是有機會更換的，因為在人數不足的情況下可能要用某些人替代，這在一般許可牌照下卻是不可行的，是做不到的。所以，我們在考慮了數個情況後，決定在條件許可下，對事情作出彈性處理。

梁志祥議員：主席，龍獅運動的發展的確有很長的歷史，近年更成為普羅大眾參與的運動項目，因此今天這項議題更顯得非常重要，特別是在龍獅運動的發展歷史中，曾出現一些打鬥甚至其他問題，令警方十分頭痛。今時今日作出規管，確實是件好事，但當中的一些安排，卻可能是很不合適的。

例如在2004年，元朗曾有一個國慶活動……對不起，不是國慶活動，是天后誕活動，當時警方因舞獅的參與者穿着黑衣黑褲而禁止他們進入會場。換言之，即使該運動得到批准，但在進行時亦會受到其他限制。

我想請問局長，現時這一類規定是否仍然生效？

保安局局長：梁議員提到的事件，主要是因為當時的參與者穿着黑衣黑褲，對不對？這是因為警方基於過往的經驗，認為一旦有人穿着此類裝束，便代表了某種記號。

其實，假如大家是長期參與舞獅運動的人士，應該很清楚警方在這方面的要求。如果梁議員認為警方在這件事上未有清楚解說他們為何不容許參與者穿着某種顏色的服飾，我會將這意見轉達給警方，讓他們清楚列明在批准條件中。各位最近也可能有機會參與舞獅、舞龍活動，相信大家都知道，現時的服飾越來越多元化，顏色不再單一，而是五顏六色，非常悅目的。我會把這個問題轉達警方，請他們在批准許可證上清楚列明，讓大家都知道要求為何，從而避免產生其他不必要的誤會。

單仲偕議員：主席，局長在主體答覆第(三)部分表示，須申請許可證的規定並不適用於獲警務處處長豁免的人。我想請問，警務處處長會在何種情況下豁免這些人；而這些獲豁免的人，一般可獲多長的豁免期，以及他們是基於甚麼原因才能獲得警務處處長的豁免？

保安局局長：主席，第一，如果有團體希望得到豁免，他們需要向警務處處長提出書面申請。至於警方基於甚麼因素批出豁免權，他們是會考慮一籃子因素，例如舉辦團體的背景，以及有否不法分子牽涉在內等。

第二，我們須考慮活動的詳細內容會否擾亂公眾秩序和安全。或許讓我再舉例說明一下，警務處處長會在何種情況下給予豁免。最常見的例子便是學校表演，正如剛才數位議員也有提及，現時很多年輕人的組織或學校亦有舉辦這類活動，但一般而言，學校的表演並非只局限於校內，而是會在公共地方舉行這類表演。如果學校在公共地方

舉行表演，並就此提出豁免申請，而他們的申請均能述明相關詳情，同時亦沒有資料顯示會有不法分子利用有關活動進行非法勾當的話，我們便會考慮予以批准。

此外，假如一些公共機構、慈善團體舉行一些大型舞獅大會，藉以推廣其活動或推廣慈善組織的意念和價值，正如我剛才所說，如果該等活動並沒有涉及不法分子或危害公共秩序，我們也會考慮給予豁免，而每項豁免均以單一的活動作為審批準則。換言之，並不是一個團體提出一次申請後，該團體往後所舉辦的任何舞龍、舞獅、舞麒麟的活動均可以獲得豁免。我們在審批申請時，全部均以單一的活動作為準則來處理的。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

單仲偕議員：我還是不太明白。兩者均須要提出申請，其中一個做法是申請豁免以便無須取得許可證，另一個做法也是申請，不過是申請獲給予許可證，兩者其實也是需要提出申請的。那麼，有沒有許可證究竟有甚麼實質的分別呢？兩個做法均要經過警方批准才可以舉行活動，對不對？

主席：局長，你有否補充？

保安局局長：兩者的實質分別是，如果是申請許可證，便要把所有參與者的個人資料一併提交，而且每位參與活動的人，包括負責主辦活動的申請人，他們均會被要求授權予警方，讓警方調查他們有否刑事定罪的紀錄。如果是申請豁免的話，便無須把所有參加者的名單交予警方，而是只須由活動主辦者把參加的名單提交警方，並給予警方同意，讓警方查核他本人有否刑事控罪紀錄。

兩者之間確實是有一點不同，但兩者均需要以書面提出。如果是申請許可證，當然我們有一份表格供申請人填寫，是很清楚的；如果是要求豁免，則需要以書面的方式來申請。據我理解——雖然我手邊沒有數字——要求豁免的情況並不多，一般而言都是一些很大型的活動，才會提出要求豁免的申請。

麥美娟議員：局長，要求豁免的人不多，是因為很難獲得批准。局長，我們明白這個申請許可證規定是有一些歷史背景及社會因素，亦因為政府要藉此打擊非法、不法分子的行為。但是，這樣做是否“斬腳趾避沙蟲”呢？即政府寧願不採用正確的手段來打擊不法分子的行為，反而採用申請許可證制度，假如申請人曾犯事便不讓他們參與舞龍和舞獅活動。

鑒於現在已經時移勢易，也多了人參與這種運動，甚至在外國有邀請賽，亞洲邀請賽便是前來香港舉辦的，局長會否考慮就這個申請許可證的制度重新檢討，看看這制度究竟有否窒礙龍獅運動的發展，以及會否考慮放寬這項許可證制度呢？

保安局局長：主席，就申請許可證的制度而言，我們認為至今為止都有其存在的價值。我們有一句俗語是“預防勝於治療”，不過我不知道這樣比喻是否正確。當一大羣人聚集時，如果不幸發生了一些事故，所產生的後果可能會很嚴重，但如果能事先查看背景，知道多一些資料，情況應該是比較好的。

至於申請手續方面，現時的手續當然並非過於繁複，但議員如果有任何提議，可以就申請手續方面作進一步調整，使之更能便利申請者的話，我相信警方會樂意考慮。

主席：第三項質詢。

無人駕駛飛機系統的規管和應用

3. 梁君彥議員：主席，隨着無人駕駛飛機系統(“無人機”)的科技發展漸趨成熟和微型化，無人機的用途日益廣泛。在民用方面，無人機可作消閒、高空拍攝、搜索拯救等用途。關於無人機的規管和應用，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於無人機可被人使用作高空拍照和錄影，當局有否檢討現行法例是否足以保障公眾的私隱免受侵犯；

- (二) 鑒於民航處現時只就7 000克或以上(不計燃料)的無人機發出一般安全操作準則，當局會否考慮為7 000克以下的無人機制訂相關的操作準則；鑒於無人機的用途日益廣泛(例如有大型網上商店及速遞公司正研究使用無人機派遞貨物)，當局會否修訂現行操作準則，以保障公眾安全；如會，詳情及時間表為何；如否，原因為何；及
- (三) 除了土木工程拓展署使用無人機進行測量工作外，天文台、消防處及其他紀律部隊等其他政府部門有否計劃引入無人機執行職務；如有，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，隨着航空科技不斷發展，無人機的應用日趨普及，用途亦變得更為廣泛。除了供大眾用作消閒用途外，無人機亦可用作空中監察、高空攝影及搜索拯救等方面的工作。無人機屬航空器的一種，受《民航條例》規管。任何人士操作無人機，均須要遵守相關的規定。

就梁君彥議員的質詢，現答覆如下：

- (一) 《個人資料(私隱)條例》(香港法例第486章) (“《私隱條例》”) 保障市民的“個人資料”。條例定義的“個人資料”是指能夠切實可行確定一名在世人士身份的資料，而這些資料的存在形式是可供查閱及加以處理。任何人及機構收集和使用他人的個人資料，須遵從《私隱條例》的規定，包括當中的保障資料原則。

一般而言，安裝攝錄機以拍攝他人影像，並儲存攝錄片段，以用作識別有關人士身份，便屬於收集和使用“個人資料”，受《私隱條例》、包括當中的保障資料原則規管。使用無人機進行攝錄，也受規管。

若有人士違反保障資料原則，個人資料私隱專員可發出執行通知，指令有關人士作出糾正。若該等人士不遵從執行通知，個人資料私隱專員公署(“私隱專員公署”)可將個案轉交警方作刑事檢控。

- (二) 《1995年飛航(香港)令》(香港法例第448C章) (“《飛航(香港)令》”)第3及第7條規定所有航空器必須獲得民航處或其屬民航當局發出的“飛機登記證”及“飛機適航證”，才可操作。根據《飛航(香港)令》第100條，重量不超過7 000克(不計燃料)的飛機屬小型航空器，市民使用該類小型航空器，不需要向民航處申請“飛機登記證”及“飛機適航證”。這與海外國家如英國和澳洲的做法大致相若。然而，操作該等小型航空器仍受《飛航(香港)令》第48條監管，任何人士不得因魯莽或疏忽操作航空器而危害他人或財產安全。

此外，民航處亦訂定了“無線電控制模型飛機飛行安全指引”，供公眾參考。該指引適用於不超過7 000克(不計燃料)作消閒用途的無人機。有關指引提醒市民不應在機場及飛機升降航道範圍附近放飛無人機。此外，無人機的飛行地點，必須遠離建築物、人羣及直升機坪，以及一切可干擾無線電訊息的電源，例如電線、變壓站、高壓電線和變壓塔等，並且必須讓操作者視野清晰無阻，以及能夠清楚看見飛行中的無人機，以免發生碰撞導致他人受傷、死亡，或造成財物損失。

另一方面，若使用無人機提供受酬服務，例如進行空中拍攝等，則不論機身的體積或重量，均須遵守《空運(航空服務牌照)規例》(香港法例第448A章)第22條的規定，在操作前向民航處提出申請，並須按民航處批出許可證的條件，提供服務。民航處會就個人安全、財產安全及空域管理三方面，審核每宗申請，訂定條件。一般而言，無人機不得飛越人多居住的地區、不得裝載危險物品，以及不得投下物件，危及地面上的任何人士或財產。去年4月至本年3月期間，民航處曾處理20宗使用無人機作商業拍攝的申請，大部分申請所使用的無人機的重量不超過7 000克。但民航處並沒有收到使用無人機運送貨物的申請。

國際民用航空組織現正為無人機的運作，制訂相關的規管架構。民航處會因應國際規管要求的進展，檢討現行無人機的操作準則。

- (三) 土木工程拓展署及地政總署已獲得民航處批准，引入無人機進行土地測量工作；房屋署亦計劃使用無人機對一幅擬議公屋用地進行初步土地測量。漁農自然護理署在得到民航處批准後，使用無人機在郊野公園進行生態研究。此外，渠務署亦打算使用無人機檢查其轄下的污水處理設施；而天文台也正考慮使用無人機，進行氣象及輻射監測工作。至於紀律部隊方面，現時並無計劃引入無人機執行職務。

梁君彥議員：我要跟進局長答覆的第一段。據報章報道，現時已有企業成功開發重量只有20克的無人機。據倫敦的一間科技保安研究公司所進行網絡保安的測試發現，小型無人機經改裝後，可以透過Wi-Fi系統入侵智能手機，並在一小時內截取多達150名手機用戶的資料。由於無人機體積細小，一般人難以察覺自己已被拍攝或盜取個人資料。此外，由私隱專員公署將個案轉交警方作刑事檢控的做法，似乎過於被動。就此，當局有否任何主動的措施以保護市民的私隱呢？

運輸及房屋局局長：主席，首先，《私隱條例》對任何收集及使用個人資料的情況均有很清楚的規管。當然，在無人機的問題上，這要視乎所進行的活動是否屬於這項條例下所包括的收集和使用個人資料的範疇，而條例下亦列出6種關於保障資料的原則。

另一方面，在進行收集資料時，須知會有關人士。如果有些人士或機構在未知會受影響人士的情況下，便收集和使用他的個人資料，這當然可能違反了有關條例，私隱專員公署可以把個案轉送警方處理。此外，如果有關人士不知道他的一些個人資料被監察等，這當然可能有問題，而我們也希望社會人士加緊留意這方面的情況。

劉皇發議員：主席，很多無人機是直升機，特別在私人玩樂方面更為普遍。從結構上來看，直升機的螺旋槳容易對人體造成傷害，政府有否統計近年有多少宗涉及無人直升機傷人的案件，包括操控無人直升機的人士及途人；政府有否再考慮作出適當的管制？

運輸及房屋局局長：主席，市面上的無人機，很多也是體積細小的，重量不超過7 000克；也有些則是大一點的，超過7 000克的。在過去

數年，我們並沒有收到涉及無人機方面的檢控。然而，如果民航處收到任何人士要使用無人機作商業用途的申請，無論無人機的重量是多少，均須受到民航處的規管，這些都是需要事先申請的。

我剛才在主體答覆中已經指出，在處理申請時，我們也要考慮個人安全、財產安全，以及空域管理等問題。此外，在處理每宗申請時，我們都會具體地就飛行方面提出很確切的要求，包括無人機的操作時段、範圍及高度，一般來說是不能距離地面逾300英尺，以及不能在任何暴雨警告信號、熱帶氣旋警告信號及強烈季候風信號懸掛期間操作。此外，申請人須提交有關申請的飛行目的、日期、無人機各方面的資料，包括性能等，以及如果屬於商業用途，當局一定會要求申請人提供保單，清楚了解第三者責任風險方面的相關保額等資料後，才給予批准。

張華峰議員：主席，現時各國均在積極發展軍事用途的無人機，武漢警方更使用無人機對付突發事件，加上早前Facebook、Google均宣布，研究使用太陽能無人機為偏僻的地方提供網絡連接，我想問當局會否提供一些政策措施，鼓勵本港的青少年及企業投身科研，開發無人機市場？

運輸及房屋局局長：主席，確實正如張議員所說，無人機的使用較過去變得更為普遍。然而，從具體數字上來看，我剛才也提到，如果無人機的重量不超過7 000克(不包括燃料)，而且只用作一般個人消閒用途的，是無須向民航處取得批准的，不過仍須遵守安全方面的指引，而有關指引已經上載於民航處的網頁。可是，如果是用於商業用途的，我們在過往1年其實只收到20宗申請，換言之，在商業用途上的應用未算很普遍。

關於應用於軍事上的，我們沒有相關資料。至於將來，便須視乎國際民用航空組織對於無人機的使用會否有進一步的要求。因為我相信，當科技不斷進展，以及其應用、用途越來越廣泛時，明顯地市場上這方面的活動亦會隨之增加。

莫乃光議員：主席，無人機在美國矽谷的發展，現時其實已經吸引數以億美元計的投資，而我在互聯網上也看到香港有公司開始提供這種

服務。我曾查看過，美國的國會已命令美國聯邦航空局(FAA)在2015年9月前，為商用無人機的發牌立例，而其訂下的界線亦不是7 000克，而是25千克——即現時的無人機的體積會越來越大。當然，在安全性的處理上，例如涉及非法行為或私隱等問題時，是有必要作規管。業界也指出，政府須盡快訂出監管標準，才會有利這方面的發展，並可以規管現時一些非法的營運者。

我看到局長在主體答覆第(二)部分中，也提到政府會就國際民用航空組織現正進行的規管架構和研究進行檢討。其實，香港政府是否真的有計劃就着這些進展來發牌，以及你們是否知道這個國際民用航空組織制訂規管架構的時間表？如果美國已經有相應的計劃，香港又會否訂出時間表以期盡快處理，以免落後於人呢？

運輸及房屋局局長：主席，在規管航空器——不要忘記無人機也是航空器的一種——方面，香港民航當局一直緊貼國際上的慣常處理做法，特別是如果國際民用航空組織要求作任何方面的規管，香港也會跟進。我們現時有就無人機操作的飛行安全進行規管，與英國、澳洲，甚至是鄰近的新加坡相比，我們的做法大致相若。我可以說，如果與新加坡相比較，我們可能做得更為貼近國際做法。

無人機在商業用途上可能越來越廣泛，目前而言，香港較多用作拍攝用途，但將來可能會有更多應用。所以，在規管方面，我們也會繼續留意。目前我們的監管制度是，不論它的重量和大小為何，如果用於收費服務，便需要規管。至於在重量方面，香港目前的確一般不會批准超過25千克重量的無人機作飛行用途，這主要是考慮到飛行安全的問題。可是，如果國際上的標準有所調整，我們當然會再考慮有關問題。

莫乃光議員：主席，我是問政府有沒有時間表？局長好像沒有回答。

主席：局長，你有否補充？

運輸及房屋局局長：主席，我們沒有特定的時間表，但我們會經常緊貼國際上的慣常做法，特別是國際民用航空組織對於無人機或其他航空器方面的處理或要求，並在適時進行調整相關規定。

謝偉銓議員：主席，局長在主體答覆第(三)部分中，羅列了現時不少政府部門其實已有使用無人機執行職務，我相信是有其好處的，亦可以令工作效率和服務水平有所提升。就此，除了大家關注的監管問題外，我想問政府有否就這方面制訂一些能利便無人機應用及操作的政策，使這技術得以在香港繼續發展呢？

運輸及房屋局局長：主席，有關規管方面的指引，包括飛行安全，如果民航處收到有關申請，會按照甚麼準則來處理，這些資料已上載到民航處的網頁，亦有列明具體的指引。至於在技術方面的發展，莫乃光議員剛才也提到，在國際上，這方面的科技可說越來越普遍，況且無人機的價錢亦不算太高。現時香港一般而言，比較普遍使用的無人機重量都不超過7 000克。

單仲偕議員：亞馬遜(Amazon)表示會使用無人機送貨，我想問局長——當然香港的地方比較密集——如果有商業機構恆常提供這類服務……因為局長在主體答覆第三頁表示需要每次申請，如果它是應用在送貨方面，申請手續能否簡化，當局有否為這些做法制訂一些規例呢？

運輸及房屋局局長：主席，正如我在主體答覆中表示，過去民航處沒有收到有關於使用無人機運送貨物的申請，但不等於我們沒有制度處理。一般而言，我們除了要看個人安全、財產安全和空域管理三方面之外，每宗申請也要視乎無人機會否飛越人多居住的地區，它不能運載危險物品，運載甚麼貨品我們也需要清楚知道，而且它不能隨意投下物件。另一方面，還要看其具體的飛行時段和範圍等。我相信將來業界的申請者，無論是使用無人機進行拍攝或運送貨物，這些規例也應該適用，這最主要是保障飛行的安全，以及在地面上的人或物的安全。

單仲偕議員：主席，這樣做會否令申請取得牌照的成本高於送貨的成本？就政府要求逐宗申請上，政府會否審批一些類別牌照，讓申請人可以一次過申請在某些範圍內提供恆常的服務，你們有否考慮過這些制度？

運輸及房屋局局長：主席，就我們過去處理過的個案而言，如果看看現時市面上使用無人機作收費用途或商業用途的機構，其實並不太多，只是有數間而已。當然，它們也很熟悉有關的申請指引，我們現時是對逐宗申請作出處理。

主席：第四項質詢。

調控訪港旅客數目增長的措施

4. 毛孟靜議員：行政長官最近表示，政府正研究如何調控訪港旅客數目及其增長速度，包括與內地有關部門商討“一簽多行”事宜，但至今未有交代將會推行甚麼調控訪港旅客數目的措施（“調控措施”）。就此，政府可否告知本會：

- (一) 上述研究的具體內容及現時的進展為何；研究是否由一個跨部門小組負責；如是，小組的成員名單為何；有否邀請社會各界人士及境外機關的代表參與研究；如有，該等人士及代表的名單為何；當局會否訂立時間表，向公眾交代研究結果及將會採取的調控措施；
- (二) 繼當局於11年前提出《邊境建設稅條例草案》後，政府有否再就徵收陸路離境稅或入境稅進行評估，例如向經陸路入境、非香港居民的旅客徵收稅項，以減少來港購買日用品的非過夜旅客的人數，從而減低他們訪港對市民日常生活的影響；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 鑒於有報道指出，自去年6月1日起，所有提交給政策委員會及行政會議的政策文件，必須包含就內地對有關政策的反應所作的評估，當局有否評估內地民眾及政府對考慮中的調控措施的反應；如有，評估的結果為何；當局是否因擔心傷害內地民眾感情而未敢要求內地當局取消“一簽多行”的安排或推出陸路入境稅；當局會否從香港人的利益出發，盡快推行調控措施？

商務及經濟發展局局長：主席，旅遊業是香港重要的經濟支柱，佔本地生產總值4.7%。旅遊業的健康發展，除了帶動各相關行業發展外，亦直接為25萬人提供就業機會，當中大部分屬基層、技術要求較低的工種。訪港旅客數字增加，一方面為香港帶來經濟收益及創造就業，但亦帶來挑戰。特區政府十分重視香港旅遊業的長遠健康發展，並一直以實事求是的務實態度處理與旅遊業有關的問題。

事實上，2012年9月，行政長官宣布內地有關部門將與特區政府密切溝通配合，待確定香港的承受和接待能力後，才考慮實施“非深圳戶籍一簽多行”及有序地簽發6個城市的異地簽注。特區政府亦於去年年底完成有關香港承受及接待旅客能力的評估工作，並正根據評估報告的建議，加大力度提升香港的接待旅客能力。與此同時，特區政府亦一直密切注視訪港旅客數字的趨勢。考慮到社會繼續關注本港接待旅客的能力，行政長官在今年4月表示，特區政府正研究調控旅客人數增長和旅客結構的辦法，並會在與中央政府和內地相關部門磋商後盡快公布結果。

特區政府各相關政策局及部門均有參與這項工作，當中包括商務及經濟發展局、保安局、入境事務處等。我們的大前提是確保旅遊業穩定及有序發展，同時盡力減輕旅客增加對社區帶來的不便，平衡旅遊業對香港經濟及民生的影響。作為負責任的政府，我們的確需要在兼聽和持平的前提下，回應市民的關注，維護全社會的整體利益，處理好旅客訪港人數的問題。

我留意到毛孟靜議員及范國威議員曾多次公開表示，中央政府應完全取消“深圳戶籍居民一簽多行”，並大幅削減個人遊旅客。另一方面，上星期政府公布了今年4月份零售數字，該月份銷售價值和數量錄得自2009年2月以來最大跌幅，數字公布後不少業界人士都非常關注零售市道對經濟的影響，擔心倘若調控旅客人數會對整體經濟帶來更沉重的打擊，對就業的負面影響甚大，令香港整體經濟失去增長動力。正因如此，我們需要審慎考慮調節旅客人數及改善旅客結構的方向。在旅客人數方面，我們首先要問的，是香港經濟可以承受旅客人數下調多少？至於旅客結構方面，我們需要小心考慮調控的目標、旅客類型及相關的經濟效益，因為不同的調控措施會為香港不同地區和不同檔次的行業帶來不同的人流減少幅度，也會帶來不同的經濟影響。我們在考慮以上兩個問題時，必須同時客觀分析調控措施對香港整體經濟的影響，並深思社會是否能夠及願意承受這些影響。我們亦

希望社會可廣泛和認真討論，讓我們更準確地將不同的意見向中央政府反映。

我們明白市民十分關心研究的進度和結果。因此，我們正積極進行相關工作，在與中央政府和內地相關部門磋商後，盡快公布結果。事實上，中央政府一向支持香港旅遊業和經濟的發展，同時也十分關注香港的旅客承受能力，不願看到由於旅客人數太多，影響到內地居民與香港居民的和諧關係。因此，我們相信中央政府會充分考慮兩地的實際情況和需要，制訂合情合理的調控措施。

至於有關徵收陸路離境稅或入境稅的建議，在2002年至2003年期間，特區政府的確曾計劃向經陸路或海路離港的人士徵收邊境建設稅，作為開源措施，以協助支付投放於改善邊境建設的開支。然而，在考慮社會各方意見後，特區政府基於經濟環境，認為並非推行邊境建設稅的適當時機，擱置有關計劃。我們仍然認為開徵陸路旅客入境稅的建議並不可行。我們不能在向內地訪港人士徵收有關稅項的同時，期望內地不向港人徵收這些稅項，要知道現時每天有達18萬名香港居民前往內地。此外，旅遊業界亦普遍反對有關建議，認為會打擊旅遊、零售及飲食等行業。

有關如何減低以購物為主的旅客對本港市民日常生活的影響方面，我們注意到早前有建議提出在邊境附近土地興建購物城，我們認為值得考慮。如能成事，短期可幫助分流旅客，長遠甚至可為新界現有及規劃中的新市鎮的居民提供就業機會。早前曾有建議在落馬洲邊境附近土地興建商貿購物中心，有關建議所涉及的地方絕大部分均為私人土地，如果由政府以收地方式推動作私營商業發展，未必符合收地作公共用途的法定要求，收地亦需要動用大量公帑和耗費不少時間。我們相信如果由業權持有人結合市場因應該區的商業潛力來主導發展會更有效率，並樂意協調相關政府部門為項目倡議者提供所需要的資料和協助。

最後，我想再次呼籲社會各界就訪港旅客人數及結構進行深入、認真及理性的討論，讓最終實行的調控措施更符合香港的長遠和整體利益。

毛孟靜議員：主席，我首先要澄清，局長在主體答覆中表示，范國威議員和我要求中央政府取消“一簽多行”等。我們曾經提出有關要求，但我們的對象並非中央政府，而是特區政府，我們認為“一簽多行”、

旅客人數的控制等，應該由“一國兩制”之下的香港政府負責。這純粹是澄清。

我的補充質詢是，主席，《基本法》列明，香港要保持國際金融中心的地位，但現在政府好像要把香港變成大陸旅遊中心，這樣做是違反《基本法》的。首先，是行政長官叫香港人不要未富先驕，然後在北京，張德江說自由行好像有些問題，“放風”說減少兩成又是否可行呢？現在這些官媒忽然又引述蘇錦樑局長的說話，指零售業憂雪上霜。這樣子的政府，現在可否告訴香港人，我們是否連自由行、旅遊業也無法“高度自治”，行政長官實實在在是要完全聽從北京的指令呢？

商務及經濟發展局局長：多謝毛孟靜議員提出的補充質詢。我相信毛孟靜議員可能真的要熟讀一下《基本法》，因為《基本法》第二十二條第四款說得很清楚，請毛孟靜議員留意一下：“中國其他地區的人進入香港特別行政區須辦理批准手續，其中進入香港特別行政區定居的人數由中央人民政府主管部門徵求……”，而且有關手續也須由中央政府決定。所以，有關自由行的政策，是中央政府的政策，而特區政府在這方面是要反映香港人的意見，讓中央政府考慮。

我也希望回應毛孟靜議員提到，香港是一個國際金融中心，這的確是一個事實，香港是國際金融中心。但是，我們亦要在產業方面多元化發展，旅遊業在香港經濟所佔的比重非常重要。在我們的生產總值中，旅遊業佔4.7%，亦提供了25萬人的就業機會。它是非常重要的經濟產業。所以，就旅遊業的發展，我們需要仔細觀察不同措施，對經濟帶來多少影響。所以，中央是關注這方面的，特區政府亦會多聆聽市民的意見，向中央反映。

梁繼昌議員：主席，局長在主體答覆倒數第三段指出，“我們仍然認為開徵陸路旅客入境稅的建議並不可行。我們不能在向內地訪港人士徵收有關稅項的同時，期望內地不向港人徵收這些稅項”。

我想問局長，這個答覆是否純粹基於局長的臆測？因為香港政府最近在印花稅方面增設BSD、SSD及DSD，也沒有恐怕內地會向我們徵收同樣的稅項。這是第一項補充質詢。

第二項補充質詢是……

主席：梁議員，補充質詢只能提問一項問題。請把你的補充質詢整合為一項。

梁繼昌議員：好的，主席。

商務及經濟發展局局長：主席，其實我們在考慮政策時，亦要顧及這些政策對內地旅客帶來的影響。如果徵收離境稅作為香港本身的政策，我們亦要顧及每天有18萬香港人亦會經過這些口岸進入內地。如果有這種相對的措施，會否引致內地亦會對香港人徵收此稅項？這是大家需要考慮的因素。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

梁繼昌議員：他回答的是旅客入境稅，但其實毛孟靜議員是詢問一般入境稅或旅客稅。局長在這段並無回答一般旅客入境稅的問題，他的答案只提及陸路入境稅。局長，是否有其他答案呢？

商務及經濟發展局局長：主席，陸路入境稅是一個很深遠的問題，當然，除了旅客外，亦有持其他簽注的人士進入香港境內。如果純粹作為一項旅遊措施，是否有效呢？這是值得商榷的。所以，我們認為在討論這項措施的同時，亦要顧及內地會否因為這項措施，而相應採取其他措施。

方剛議員：主席，自由行對香港市民造成的滋擾及對香港的經濟、就業的重要性，以及應該採取甚麼措施及平衡手段，我們去年在立法會亦討論過無數次。我最近亦與數位相關行業的議員，會見財政司司長及政務司司長。但是，政府一直沒有對我們的建議作出回應，直至最近，特首才突然在策略發展委員會上提出削減自由行。

我想問局長，我們業界向政府提出了許多紓緩自由行的方案，尤其是將“一簽多行”改為“一日一行”的建議後，政府究竟有否研究這做法會對香港帶來多大影響呢？因為《人民日報》刊登了一篇報道，指

取消“一簽多行”而改為“一日一行”，香港會蒙受損失，將有1萬人失業。政府認為這項報道是否可信呢？

商務及經濟發展局局長：主席，我們鼓勵大家在今次這項討論中，針對旅客人數及結構方面，考慮要訂立甚麼目標。我在主體答覆亦解釋清楚，不同的措施會對不同地區及不同的旅客結構，帶來不同的影響。例如一些即日來回的“一簽多行”旅客來香港，他們享受——例如我以“一小時生活圈”的方式來形容這些旅客——享受香港生活的措施，與我們傳統的旅客，例如參觀景點及酒店住宿的過夜旅客的消費習慣並不相同。所以，在引入這些措施時，要因應組羣，因應他們本身消費的習慣來作出平衡，考慮對於民生方面的影響有多大。

我亦在這段時間聽到很多議員提出很多不同的方案，較多的意見是在“一簽多行”方面着手。在“一簽多行”方面，我亦聽到很多意見，例如“一簽限制若干行”或正如方議員剛才所說，可否實行“一日一行”。這方面，入境事務處並無一個整體1年的數據，例如“一日一行”會影響多少旅客。但是，過往曾經進行過4星期的統計，其實大部分“一簽多行”的內地旅客來港也是“一日一行”而已，所以也要看看這些措施的成效有多大。再仔細分析，就“一日一行”的旅客，根據這4星期的分析，其實96.52%的旅客也是“一日一行”而已。所以，純粹以“一日一行”作為措施，在減少旅客的人次方面，其實作用不大。就這方面而言，我們也要進行探討，也要聽取多一些業界和市民的意見，看看如何能作出好的平衡，不會過分影響香港在經濟方面的發展。

何秀蘭議員：主席，在無上限“自由行”方面，其實最大得益者便是香港的商場大業主及商舖業主，他們可以瘋狂加租，而我們的名牌，例如*Episode*，即方剛議員旗下的名牌也要搬往樓上營業。但是，這卻影響到普通市民的生活，譬如在旺角，兩串魚蛋賣20元、1碗雲吞麵賣40元。我想問官員，主體答覆說“維護全社會的整體利益”，當局評估“自由行”時，有否考慮過“自由行”對基層市民生活所帶來通脹的影響及一些社會成本？例如局長叫人多等數班車，但市民每天因多等數班車而損失的休息和進修時間是多少？政府有否評估這方面的影響？若有，為何不公布？若否，政府會何時做？再者，如果沒有做，如何維護全社會的整體利益，豈非又是一篇謊話？

商務及經濟發展局局長：主席，我們去年的評估報告是以多項客觀因素來評估究竟香港的承受能力有多大，包括在口岸、交通、酒店數額等方面，亦包括其他景點的容量等，盡量擴大我們本身旅遊方面的資源，以迎接更多旅客，在旅遊業方面發展。

此外，我們也考慮到對民生方面會有何影響的問題。我們正正是聽到市民對這方面的意見，所以現在希望大家探討如何能做好旅客人數與結構兩方面的平衡。剛公布的4月份零售數據顯示，跌幅是9.8%。就端午節和五一黃金周兩個假期，與去年同期的旅遊人數相比，結果是有所下降，而在以往數年也有雙位數字的增加。所以，我們在動態發展方面要掌握得好。無論在人數和結構方面，我們也想在這段時間內聽取多些市民的意見。

方議員剛才提到的方案，我們是會考慮的，我們也會聽取業界和市民就如何做好這方面的平衡的意見。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

何秀蘭議員：*主席，局長沒有作答，因為局長剛才……*

主席：請重複你的補充質詢。

何秀蘭議員：*局長剛才說出一些數字，我所問的正正便是政府有否考慮對基層市民生活通脹的影響，以及他們看不到的一些生活質素，例如每天休息時間和進修時間減少？如果並沒有進行評估，局長便老實說出原來政府並不會考慮基層的情況。*

主席：何議員，請不要發表長篇議論。局長，有關議員詢問對基層市民生活帶來的通脹影響，你有否補充？

商務及經濟發展局局長：主席，我們正正是聽到市民對民生方面影響的關注，才會主動向中央反映我們在旅遊人數和結構方面有何調整措施。這正正是因為我們聽到市民的聲音。

主席：本會就這項質詢已用了超過22分鐘。第五項質詢。

“港人港地”政策

5. 謝偉銓議員：主席，行政長官在2012年宣布落實“港人港地”政策，目的是優先照顧香港人的置業安居需要。根據該政策，當局會在出售選定的用地時加入地契條款，規限在該等土地上興建的單位由批地日期起計的30年內只可售予香港永久性居民。政府只曾一次在去年3月招標出售兩幅位於啟德的住宅用地時執行該政策。行政長官早前回應政府已擱置該政策的報道時表示，該政策已獲市場接受，顯示是可行的，日後有需要時可在短時間內啟動。發展局局長早前亦表示，現階段並無迫切需要在其他可供出售用地實施該政策，或將其變成長期措施推出。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否就“港人港地”政策的內容、執行情況、成效、對物業市場和市民置業的影響，以及落實該政策的地契條款等進行全面檢討；若有，結果為何，以及有哪些改善建議；若否，原因為何，以及會否進行檢討；
- (二) 會否在行政長官本屆任期內持續推出“港人港地”政策；若否，原因為何；若會，當局會根據甚麼考慮因素、準則和指標，決定是否再啟動有關措施；有否計劃對本財政年度賣地計劃的用地實施“港人港地”政策；若有，詳情(包括地契條款、所涉住宅單位的數目和平均面積等)為何；若否，原因為何；除了“港人港地”政策外，目前有何政策及會否推出新措施，以協助和優先照顧香港永久性居民置業；及
- (三) 有否評估“港人港地”政策對有關住宅用地的售價，以及發展商入標競投用地意欲有何影響；若有，評估的內容和結果為何；若否，原因為何？

發展局局長：各位議員早晨。主席，請容許我先說明“港人港地”措施的政策目的和背景。

“港人港地”措施的政策目的，是在物業市場出現供求緊張的情況時，在運用珍貴土地資源作住宅發展方面優先照顧香港永久性居民。“港人港地”措施並非以抑制房屋需求、壓抑物業價格或資助市民置業

為其政策目的。該措施只適用於試行計劃下住宅用地上興建的單位，而市場上的現有住宅單位和其他不在試行計劃下的新房屋供應，均不受限制。

在試行計劃下，政府選擇個別合適的住宅用地，透過土地契約條款規定在有關土地上興建的住宅單位，由批出土地日期起的30年內只能售予香港永久性居民。簡而言之，此限制適用於單位的第一手買家和日後30年內轉售的二手買家。

政府已於2013年6月透過招標售出“港人港地”試行計劃下的兩幅啟德住宅用地。有關“港人港地”措施的賣地契約條款和相關實施安排仍然有效，政府隨時可按市場情況推出其他“港人港地”用地。當局會考慮市場情況等因素，決定是否於個別可供發售的住宅用地實施這項措施。政府現時的立場是，鑒於政府針對物業市場所採取的各項需求管理措施，已有效地大幅減少非本地買家對住宅單位的需求，在現階段無迫切需要將“港人港地”措施推展至其他用地。政府會繼續密切留意物業市場的情況，並採取適當措施，包括“港人港地”措施，以利物業市場的健康發展。

主席，就質詢的3個部分，我的答覆如下：

- (一) 政府至今在兩幅啟德用地試行的“港人港地”措施，均達到該措施的政策目的，亦即在運用珍貴土地資源作住宅發展時，優先照顧香港永久性居民。當局會適時就有關計劃的政策目的及其他方面作全面檢討，包括因應日後兩幅啟德用地完成住宅發展及有關單位出售後，檢討該措施的內容、執行情況、效果和反應等。
- (二) 實施“港人港地”措施的有關賣地契約條款已準備就緒。政府針對物業市場所採取的各項需求管理措施，已有效抑止非本地買家對住宅單位的需求。現階段並無迫切需要在其他可供出售用地實施“港人港地”措施。政府會繼續密切留意物業市場的情況，並採取適當措施以利物業市場的健康發展。視乎市場情況，政府可在有需要時在季度賣地計劃中的合適用地上實施“港人港地”措施。

至於資助房屋方面，當局會繼續透過香港房屋委員會的居者有其屋計劃及香港房屋協會的資助出售房屋項目，增加資助出售房屋的供應，協助中低收入家庭自置居所。

- (三) “港人港地”試行計劃下的兩幅住宅用地分別收到16份和13份標書，並且成功售出。有關措施得到市場接受。

謝偉銓議員：主席，由於資金充裕和利率偏低，近期的住宅物業價格相對於過去一、兩年上升了不少。房屋供應很難於短期內增加，而我注意到，政府推出的很多政策都從管理需求方面入手，亦有優先照顧港人的需要。局長剛才所說的“港人港地”政策目的其實亦一樣，要優先照顧港人置業，但我注意到其賣地條款所規定的時限是30年。我想問局長這項政策究竟是長遠政策還是一如其他需求管理政策般，只屬短期措施？

發展局局長：主席，多謝謝偉銓議員的補充質詢。這項措施現時適用的兩幅土地均位於啟德，而我們推售這兩幅用地時已表明這是一項先導計劃，所以這兩幅用地是先導計劃下的土地。至於下一步應怎麼做，正如我剛才答覆議員的主體質詢時所提及，實施這項措施的相關賣地條款和土地契約已準備就緒，如果市場情況有此需要，政府可隨時將之加入任何一幅土地中以推出發售。

至於賣地條款所規定的30年，原因是我們要求在這些土地上興建的住宅單位，地產發展商必須售予香港永久性居民，轉售時亦然，以確保長時間供香港永久性居民購買。需要訂定時限的原因是樓宇到了某一階段會變得殘舊，甚至可能需要重建，故此在考慮到這個因素後，我們把有關年限定為30年。

劉慧卿議員：主席，局長在主體答覆中表示，“港人港地”的政策目的是在物業市場出現供求緊張的情況時，推出措施以優先照顧香港永久性居民，他亦表示非本地買家對住宅單位的需求已大幅減少。但是，市民想問，亦希望我代為詢問特區政府，他們何時才能成功買樓？政府可能減少了非本地買家的需求，但會否大幅增加了需要買樓的香港永久性居民的數目？局長可否提供數字，說明這措施如何可令香港永久性居民得益？因為現在有很多市民相當鼓噪，表示因樓價昂貴而未能置業，並質疑特區政府是如何做事。

發展局局長：主席，樓價在過去一段日子中持續高企，不斷飆升，問題在於供求失衡。多謝劉慧卿議員的補充質詢，劉議員要求提供數字以作參考，而有關的數字是在過去8年間，即由2013年起的8年內，每年實際落成的房屋單位平均數字只有大約9 000多個，這其實與特區政府的目標有一段距離。

相信劉議員也知道，過往特區政府訂立的目標是每年的私人住宅土地供應可供興建約2萬個單位，而未來10年的新建屋目標也定於18 800個單位的水平，所以過往8年只能每年建成9 000多個單位，其短缺情況實在十分嚴重。不過，當土地供應在這數年內一直有所增加時，往後數年的供應量將有望明顯增加。根據我們現時掌握的數字，在未來3至4年陸續落成的單位數目將達72 000個，如將之除4，每年將可供應18 000個單位。所以，未來數年的單位供應量會比過往數年增加不少。如大家有留意，應當可以發現今年首4個月批出的建屋圖則亦比去年同期增加不少，這是供應量方面的情況。

至於樓價方面，大家也可看到在最近2、3個月，樓市已比較平穩，亦開始出現一些調整。當然，往後的情況除取決於供求之外，還須視乎一些外在因素，尤其是經濟因素，例如本港的經濟前景、美國以至內地的經濟前景，以及利率的走勢。在這方面，我們仍需密切留意。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

劉慧卿議員：主席，局長答說已大幅減少非本地買家對住宅單位的需求，這些人的需求少了，本地人理應能成功置業，而不用一如他所說須待至明年、後年以至更久之後，我要求取得的是數字……

主席：劉議員，請提出跟進質詢，你不能跟局長辯論。

劉慧卿議員：我不是辯論，我是要要求局長提供數字。

主席：請重複你認為局長沒有作答的部分。

劉慧卿議員：就是要問他有沒有數字可以提供，既然這邊廂的需求減少了，減幅是多少，那邊廂又增加了多少？

發展局局長：主席，在推出“雙辣招”後，非港人購買香港住宅單位的比例錄得一個很低的個位數字，只得寥寥數個百分點。這些住宅單位哪裏去了？答案是被香港人購入了，但香港人的住宅需求委實非常殷切，不過還是被香港人購入了。

馮檢基議員：主席，“港人港地”措施的政策目的是確保只有香港人可購買這些單位，而且並無入息限制。這與局長在主體答覆第(二)部分所說的資助出售房屋不同，因後者設有入息限制。“港人港地”措施是確保把單位出售予有住屋需要的香港中產階級。

主席，問題在於局長在回答謝議員提問的主體答覆第(一)部分中表示，須待日後兩幅啟德用地完成住宅發展及有關單位出售后，才檢討該措施的內容、執行情況、效果和反應。但是，政府剛把土地出售便停止實行該措施，那麼如何能夠作出檢討？這政策是否最低限度應維持一段時間？由於土地賣出後需時4年才可建成房屋，這做法只會令政策的執行變得斷斷續續，屆時從何作出檢討？為何當局可在不作檢討下停止實行該措施？

主席：馮議員，你已經提出了補充質詢，請坐下。

發展局局長：主席，為正視聽，我必須指出，特區政府從來沒有表示“港人港地”先導計劃已經停止實施，從來沒有。我在剛才的答覆及先前多番回應傳媒提問時均表示，這項措施是透過土地契約實施，而相關的賣地條款和土地契約條款已準備就緒，隨時可以啟動。

目前來說，為何在完成這兩塊土地的售賣程序後未有在其他地塊實施這些條款呢？那是因為在過往一段時間，自“雙辣招”推出後，非港人購買香港住宅單位的比例已下跌至非常低的個位數字百分比，所以並無迫切需要再在其他用地引入這項措施。我們在推出土地發售時，會繼續留意市場情況，隨時可在有需要時加入相關條款。

主席，目前確實沒有太迫切需要這樣做。如果沒有迫切需要也加入這些措施，只會施加不必要的限制。因為在這些土地建成的單位均必須供香港人購買，如在沒有迫切需要下加入相關條款，實際上會限制了日後購入這些住宅單位的香港人的轉手市場，這對買家而言並非好事。如有需要，我們當然會這樣做，但若無必要便無謂加入這些條款。

胡志偉議員：一直以來，“港人港地”都是一個政治口號，因為它在透過自由市場價格出售土地的條款中施加了相當極端的市場限制。實質的“港人港地”措施應是推售居屋和增加房屋供應。

我們可以看到，私人物業價格現仍高踞不下，即使推出了“辣招”，價格仍於高位徘徊。往後當然會有新增的私人樓宇供應，但眼前的土地市場亦出現一個變化，在某些土地招標出售時，落標情況並不理想。因此，我想問政府會否在另一方面調整手上的居屋單位數量，特別是在市場推售土地而無買家承接時，將有關土地收回以作興建居屋之用？

發展局局長：主席，“港人港地”並非口號，而且事實上已有兩幅土地在實施有關條款後售出。剛才胡志偉議員提到居屋，在47萬個單位的新建屋目標中，有六成單位屬公營房屋，在這些公營房屋中，居屋所佔比例可否有所調整，我們並不排除這可能性。當然這須視乎往後的公屋和居屋需求而定。

胡議員提到，在一些個別地塊招標發售後，假如未獲市場受落，可否將之轉為興建居屋之用，我們很難“一刀切”地給予胡議員肯定或否定的答覆，但我們會加以考慮。過往亦有一些先例，在招標出售一些地塊失敗後，將之轉為興建公屋或居屋之用，柴灣連城道一幅土地便是一例。事實上，發展局在提供土地以解決市民的居住問題時，興建公營房屋向來是重要的考慮因素。一如大家所見，之前無論在將軍澳還是沙田，也曾有本來納入賣地表的土地，中途轉作興建公營房屋之用。所以，在這方面，各位議員大可放心，我們非常關注公營房屋的供應情況，包括居屋。

主席：胡議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

胡志偉議員：我只想詢問發展局會否將剛才所說的安排變成一項政策？局長說會考慮，但我想追問為何不可將之變成一項政策，令市場可接收清楚的信息，知道土地供應安排便是這麼一回事，市場若不承接便會收回以作興建居屋？

主席：胡議員，局長已經作答，解釋了政府的政策。如果你有不同的意見或建議，請另覓場合提出。

單仲偕議員：主席，我想跟進剛才由劉慧卿議員提出的補充質詢。局長很清楚指出，在實施“港人港地”政策和“辣招”後，非港人購買住宅單位的比例已下降至個位數字，我對此完全明白。但是，港人的置業比例雖有增加，實際的數量卻可以有所下跌，意即由於單位供應量少，新增業主的比例雖有增加，但實際數量可能不多。局長可否告訴我，自推出“辣招”後，新增的港人業主，亦即第一次成為業主的港人數目實際上是多少？如此一來，你便可以向大家說明在措施推出之前和之後，新增業主的實際數字若干。

發展局局長：主席，我手邊並無相關的統計數字，但我明白單仲偕議員的意思。我將於會後整理這方面的資料和數字，然後將之送交立法會。(附錄I)

馮檢基議員：主席，關於局長回應謝議員提問的主體答覆第(一)部分，我要讀出其原文如下：“‘港人港地’措施……優先照顧香港永久性居民。當局會適時……作全面檢討”。所謂“適時”即甚麼時候，是否適當時間之意？那便等於隨便他說甚麼時間也可以。在檢討時間方面，當局會“包括因應日後兩幅啟德用地完成住宅發展及有關單位出售後，檢討該措施的內容、執行情況、效果和反應等。”我假設可就有關項目出售樓花，這最低限度是兩年後的事，對嗎？如此一來，當局是否要在這兩年間停止實施“港人港地”措施？局長是否因地產商不喜歡“港人港地”措施而要哄一哄他們？

發展局局長：主席，根據田北俊議員之前在立法會提出的言論，他自稱從事房地產發展，並指出地產商對於“港人港地”政策，其實相當歡

迎。不過，我相信這並非馮議員所提補充質詢的重心，重心應在於他剛才引述的那一段答覆，請主席容許我就此扼要作出解說。

關於賣地條款和樓宇單位其後轉讓的細節，當然要在單位落成及出售，並在有交易發生後方可就所出現的情況，針對性地探討有甚麼地方需要作出改善。但是，在此之前，政府如要推行“港人港地”措施，仍可把現時適用於啟德兩幅用地的條款套用於其他土地。所以，主席，根本不存在兩年之內無法實施“港人港地”政策的情況。

主席：最後一項口頭質詢。

民運人士和維權人士被拒入境香港

6. 陳家洛議員：主席，較早前，有一名民運人士從台灣抵港時遭入境事務處(“入境處”)拒絕入境，而過去亦有多名民運人士和維權人士被拒入境。就此，政府可否告知本會：

- (一) 現時有沒有備存一份關於民運人士或維權人士的拒絕入境名單；若有，政府根據甚麼準則擬備該名單，以及在擬備該名單的過程中，有沒有與中央人民政府或其駐港機構溝通；若沒有備存名單，入境處根據甚麼準則拒絕上述民運人士入境；
- (二) 過去3年，入境處有沒有基於旅客的政治背景或旅客入境可能造成政治影響而拒絕任何旅客入境；若有，拒絕了多少名旅客入境和詳情是甚麼；若沒有，過去拒絕多名民運人士及維權人士入境的原因是甚麼；及
- (三) 中央人民政府或其駐港機構過去有沒有要求特區政府把某些人士列入拒絕入境人士名單；若有，涉及的人數，以及把他們列入名單的具體理由是甚麼？

保安局局長：主席，就陳議員的質詢，當局綜合答覆如下：

對來自世界各地的真正訪客，特區政府一向採取便利措施方便他們入境。2013年，從世界各地來港的訪客達5 430萬人，他們來港的

目的包括探親、觀光旅遊、進行商務活動、文化及學術交流等。入境處一向力求方便真正的訪客入境，同時亦要依法肩負起維持有效入境管制的責任，以保障香港的公眾利益。《基本法》第一百五十四條第二款條訂明，對世界各國或各地區的人入境、逗留和離境，特區政府可實行出入境管制。

根據《入境條例》(第115章)第4(1)(a)條，入境處人員可在任何旅客入境時，向他們作出訊問。入境訊問一般會在入境櫃台前進行；按個別情況，入境處人員或會在會見室作較詳細的訊問。在執行入境訊問時，入境處人員會考慮訪客是否符合一般的入境條件，例如：是否持有有效的旅行證件、是否持有與來港目的相符的有效簽證或簽注、有否具備返回原居地所需的安排和條件、留港期間有沒有足夠旅費、有沒有任何已知的不良紀錄等。正如世界其他地方的入境機關一樣，入境處除了考慮訪客是否符合一般入境條件外，亦會按所得到的資料，按個別旅客的情況，依照法律和既定政策，考慮是否批准有關人士入境。若旅客未能符合入境條件，《入境條例》第11(1)條授權入境處人員在訊問訪客後，拒絕他們入境。

特區政府不會評論個別個案或公開個別個案的資料。入境處並沒有一份所謂一概禁止入境人士的“黑名單”。我在此重申，入境處人員會按每位旅客的情況包括訊問所得的資料，依據法律和既定政策，作出批准或拒絕入境的決定。旅客的背景不一定構成拒絕入境的原因。如個別旅客過往曾獲批准或被拒絕入境，並不表示他日後必定會自動再獲批准或再被拒絕入境。

過去3年，即2011年、2012年及2013年，在香港入境時被拒的訪客人次分別為23 876人次、29 792人次及37 105人次，佔該年來港訪客總數的0.06%至0.07%。被拒原因包括來港目的可疑(例如水貨客及內地孕婦等)、未持有妥當的旅行證件和使用偽造旅行證件。當中約八成被拒入境者來自內地，其餘主要來自亞太區及非洲地區。

特區政府一向依法辦事，在執行入境管制政策時，亦一直恪守“一國兩制、高度自治”的原則。正如世界其他地方的入境機關一樣，入境處會從其他入境機關或執法單位，收集相關資料，協助入境處人員在處理每宗入境申請時，按個別旅客的情況，考慮是否批准有關人士入境。這是入境處與其他機關的正常交流，並不存在入境處受到任何干預或政治因素影響的問題。

陳家洛議員：主席，保安局局長睜着眼睛說大話，明明是政治問題，卻包裝成法律和政策問題。他是無膽匪類。

我的質詢與楊建利博士有關，而 he 已不是第一次被拒絕入境。在2011年公民黨舉辦辛亥革命百周年研討會時，我個人邀請他來港出席研討會。這研討會只是學術交流活動，但他同樣被拒入境，在機場滯留數小時後，先被驅逐往台灣，然後才回到美國。

主席，主體答覆中提到“旅客的背景不一定構成拒絕入境的原因”。這是甚麼意思呢？“不一定”即是有可能的意思，為何局長不坦白承認是因為擔心、憂慮北京政府會感到尷尬，所以便拒絕維權人士和民運人士來到香港，跟我們自由交流呢？虧他還要引述《基本法》第一百五十四條。由於他，“一國兩制”已經“跪低了”。

保安局局長：主席，我完全無法同意陳議員剛才所說的“睜着眼睛說大話”，我們是如實在議會回答議員的質詢。每一名入境旅客進入香港口岸，入境處人員也會執行職務，依法檢查和訊問，然後根據所得資料作出決定。正如我在主體答覆中說得很清楚，一名旅客曾經獲准入境，並不表示我們沒有足夠理由拒絕他第二次入境，反之，也是同樣的道理。

我剛才已列舉一系列入境處同事會考慮的問題，而陳議員剛才提到我在主體答覆中的一句話，讓我引述：“旅客的背景不一定構成拒絕入境的原因”。我相信大家也知道——根據我的個人經歷，往澳洲的旅客需要填寫一份入境表格，其中一條問題是“你曾否觸犯刑事法律而被監禁超過12個月”。我相信，如果一名旅客如實別選答案，當地的入境事務官員便一定會考慮這一點。任何訪港的旅客，如果我們知道其背景，當然也會作出考慮。如果一名訪港旅客曾有刑事紀錄，我們當然需要作出考慮，但這並不表示我們在考慮完畢之後，一定會拒絕其入境，因為每宗個案、每名旅客進入香港，我們均需要作個別考慮，根據當時的情況作出決定。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

陳家洛議員：楊建利先生正正因為曾經入獄，但他是為了爭取民主和人權……

主席：陳議員，請重複你的補充質詢。

陳家洛議員：我的補充質詢是，根據保安局局長剛才的進一步解釋，當局是否考慮到某些維權人士和民運人士可能會令北京政府感到尷尬，所以便拒絕他們入境呢？

主席：局長，你有否補充？

保安局局長：我們每次考慮是否讓一名旅客入境，均根據手上所得資料來作出決定。所以，我們不能夠一概而論，一名旅客在某個情況下是否獲准入境。至於個別個案，根據政府一貫的政策是不會作出評論或公開討論的。

陳健波議員：主席，政府在主體答覆倒數第二段提及，在過去3年，每年有兩萬多至3萬多人被拒入境，被拒原因包括未持有妥當的旅行證件和使用偽造旅行證件。我想問政府，政府會採取甚麼行動，以打擊使用偽造文件，例如會否作出檢控或通知有關國家？或將來如何預防有人使用假文件進入香港？

保安局局長：入境檢查其中一個目的，是要確保旅客持有的旅遊證件是有效和真確的。如果我們在執行這項工作時，發現有人使用不正當取得或偽造的文件，我們會作出特別詢問，看看相關人士是否違反《入境條例》的相關規定。如果我們懷疑並掌握足夠證據，我們會考慮提出檢控。事實上，如果被檢控並被定罪，一般刑罰會是監禁，而且很可能是超過1年的監禁。

如果我們檢獲懷疑偽造的證件，我們會與發證機關聯絡，以確認有關證件的真偽。如果發現有關證件是非法取得或不合法取得，我們

在提出檢控後，更可向法庭申請充公證件。如果議員有興趣，我可以安排大家到入境處的展覽室參觀，該展覽室展示了很多類型經過非法塗改的旅遊證件。

這類行為直接影響香港出入境管制，亦直接影響各地旅客方便入境及各地人士的交流。不單是本港的入境處，世界上每個出入境機關對於這類行為都是高度重視的，而且我們亦保持非常緊密的聯繫，與它們交換資料。如果我們發現有人甚至想取道香港而不進入香港，而其證件可能有問題時，我們亦會通知下一站，讓下一站的出入境機關向相關旅客進行詳細詢問，以遏止這類持有不合法旅遊證件的人士在世界各地來往。

葉國謙議員：局長在答覆的第二段提及，“正如世界其他地方的入境機關一樣，入境處除了考慮訪客是否符合一般入境條件外，亦會按所得到的資料，按個別旅客的情況，依照法律和既定政策，考慮是否批准有關人士入境。”我想問局長，現時入境處關於拒絕某些人士入境的政策，與現時一般的國際做法是否類近呢？你是否知道，現時世界其他地方，尤其是西方國家，在拒絕某些人士入境時，有否作出相關的聲明，或說明是甚麼原因呢？

保安局局長：入境處對於拒絕旅客入境的一般政策，其實與世界各國和各地的出入境機關的政策，基本上沒有分別。分別在於有些國家必須要有簽證才能入境，有些國家則可以免簽證；但無論是需要簽證或免簽證，當旅客抵達當地的出入境口岸時，當地的出入境官員都會作出檢查。換言之，並不是持有相關機關所發出的簽證，便一定會獲准入境。當然，每個地方也有其法律。

議員剛才問到，其他國家或地方會否說出拒絕某些人士入境的理由。有小部分國家的法律有這樣的規定，但很多國家卻沒有。我在這裏不想特別指出某個國家，但香港人如果想前往這個國家，是需要簽證的，而即使我們申請簽證被拒，我們也不會知道理由為何。這亦是世界上慣用的守則，慣用的通例。當然，入境處的同事在執行工作時必須按照我們的指引，以公平的態度處理每宗個案。我們一向也是這樣做，將來亦會繼續這樣做。

我想在此再補充一點，即使一位旅客持有簽證或簽注，也有可能不獲准進入香港。這是甚麼原因呢？我舉出一個很簡單的例子……

主席：局長，你所說的內容與葉議員的補充質詢沒有直接關係，請你多留一點時間讓其他議員提問。

梁耀忠議員：主席，局長剛才否認陳家洛議員關於“黑名單”，以及基於政治因素而拒絕某些人士入境的指控。但是，事實上，主席，很多政治敏感人物都不能入境，這是千真萬確的，而每當傳媒或公眾人士查詢有關原因時，局長或入境處人員也會作出類似剛才的答覆，說對個別事件不作評論或不予置評，令到外界根本不知道究竟入境處主任、同事有否濫權，阻礙某些人士入境，或令相關人士在不清不楚的情況下被拒絕入境。

因此，主席，我想問局長，每當拒絕某名人士入境的時候，他的同事會否告訴當事人是基於甚麼理由不讓他入境，而當事人又有否申訴的機會呢？如果答案是否定的話，又怎能防止濫權或處理不當，又怎能證明入境處沒有“黑名單”或受到政治因素而拒絕某些人士入境，並讓當事人清楚明白呢？

保安局局長：主席，關於梁議員剛才的補充質詢，我在答覆葉國謙議員的補充質詢時已經指出，我們的做法與國際的一般做法是一致的。

第二，梁議員問及一個被拒入境的人士有否機會作出申訴。根據《入境條例》第53條，任何人如果因為入境處拒絕他入境的決定而感到受屈，可以在獲告知決定後的14天內，以書面形式向政務司司長提出反對，行政長官會同行政會議會就有關的決定進行覆檢，然後作出裁決。

我剛才所說的第53條並非今天才訂立，是自從《入境條例》在1971年訂立的時候已經一直存在。再進一步來說，《入境條例》第53(7)條註明，提出反對並不足以使該人留在香港以等候有關覆檢及決定。

我們會在通知相關人士有關的決定之後，盡快安排他離境。如果相關人士依法提出申訴的話，我們會根據這項條例辦事。

還有一點，如果要拒絕一個人士入境，法律上是有規定的，只有入境事務主任才可以行使這種權力，而低一級的同事——入境事務助理員——是不可以行使這種權力的。

主席：梁議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

梁耀忠議員：是的。主席，我想問清楚一點……我想局長說清楚少許，我覺得不清楚。他說這是根據國際慣例，但在拒絕個別人士入境的時候，入境處人員究竟會否向受屈的人士解釋及交代原因呢？否則他怎樣作出上訴呢？

保安局局長：我剛才已經指出，一般來說，我們是不會說出原因的。

主席：本會就這項質詢已用了超過22分鐘。

(陳家洛議員站起來)

主席：陳議員，你有甚麼問題？

陳家洛議員：主席，你剛才停止了局長冗長的發言。我希望透過主席詢問一下，究竟葉國謙議員的補充質詢是否由保安局協助整理和處理的呢？他們是否在這裏“扯貓尾”，浪費我們的時間呢？

葉國謙議員：陳議員的說法很有侮辱性。

主席：陳議員，你提出的並非規程問題。口頭質詢到此為止。

議員質詢的書面答覆

改劃鄰近香港科學園的用地作住宅用途

7. **湯家驊議員**：主席，近日，本人接獲市民投訴，指稱政府為了增加住宅用地的供應，在各地區盲目搶地，包括建議將大埔白石角東部一塊面積約8公頃的用地，由“其他指定用途”註明“科學園”，改劃作“住宅(乙類)6”用途，以進行中等密度的住宅發展(下稱“改劃建議”)。該等市民表示擔心改劃建議所涉用地在完成住宅項目發展後帶來的人口增長，令白石角一帶的基建及交通配套設施不勝負荷，而改劃建議亦妨礙了香港科學園(“科學園”)的發展。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否就改劃建議進行全面的地區諮詢；如有，曾經諮詢哪些居民團體及當地持份者；
- (二) 鑒於白石角東部有住宅物業在興建中，政府有否就改劃建議諮詢將會入住該等住宅物業的居民；如有，方式為何；
- (三) 鑒於改劃建議所涉用地原本預留作科學園第四期發展之用，政府有否就改劃建議諮詢科學園的租戶；如有，何時進行，以及租戶的意見是甚麼；政府有否預留其他土地供科學園擴展之用；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (四) 改劃建議所涉用地在完成住宅項目發展後的預計居民人數為何；有否因應有關的人口增加和科學園的未來發展，改善白石角一帶的基建及交通配套設施；如有，詳情為何？

發展局局長：主席，為應付市民持續的住屋需要，並達致在未來10年供應47萬個公私營房屋單位的新建屋目標，政府正採取多管齊下的策略，持續並有系統地推展一系列措施，增加短、中及長期的土地供應。政府在施政報告及向立法會提交的文件，已詳細勾劃政府多管齊下的土地供應措施，包括盡量善用現有已開發土地，以及開拓可供發展用途的新增土地。其中2013年施政報告提到，政策局應果斷決策，善用土地，將原來用途未能落實的土地，盡快改作房屋和其他社會有更迫切需要的用途。

該幅位於白石角的用地，原預留予香港科技園公司作科學園擴展之用。然而，科學園第三期將於今年至2016年期間分階段完成，完成後科學園的總樓面面積將會增加約105 000平方米，得以應付可見將來研發活動對辦公室樓面的需求。與此同時，香港科技園公司亦正探討進一步善用其現有用地以滿足科學園未來發展需要。有見及此，商務及經濟發展局認為中短期內無需使用該用地作科學園擴展之用。政府會密切留意科學園的租用情況，將來如有需要會透過規劃署的協助，物色其他合適用地作科研及相關用途。長遠而言，政府在古洞北新發展區、落馬洲河套地區及洪水橋新發展區，亦已預留土地作該等用途。

鑒於白石角用地在中短期內無需作科學園擴展之用，而社會對房屋土地需求非常殷切，亦考慮到日後仍有土地規劃作研發及相關用途，因此當局認為有必要善用該白石角用地盡快作發展之用，以免有關用地長期空置。經重新檢視白石角用地的發展潛力後，當局認為該用地適合改劃作“住宅(乙類)6”地帶，供發展中等密度私人住宅。當局正進行相關法定規劃程序。

我就質詢的4部分答覆如下：

(一)至(三)

規劃署曾於2014年2月13日就改劃白石角用地諮詢大埔區議會轄下環境、房屋及工程委員會。該委員會對改劃該用地作住宅用途並不表示反對，但會上有區議員對科學園長遠發展及當區公共交通設施表示關注。

規劃署在2014年2月21日把有關改劃土地用途的建議包括區議會的意見，提交城市規劃委員會(“城規會”)轄下鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(“委員會”)考慮。在委員會同意改劃用途的建議後，城規會於2014年3月7日至5月7日根據《城市規劃條例》第5條，展示載有有關修訂項目的《白石角(東部)分區計劃大綱草圖編號S/PSK/12》，供公眾及有關人士提出申述。城規會會按《城市規劃條例》和既定程序處理所有接獲的申述及意見，其後會把圖則及所有申述及意見提交行政長官會同行政會議審批。

另一方面，創新科技署於2014年5月30日與莫乃光議員及科學園的租戶代表見面，聆聽科學園租戶對有關改劃土地用途的意見。該署解釋了釋放該幅白石角用地作其他發展的原因，以及政府在短中期內提供辦公室／實驗室樓面予研發活動的措施。租戶代表表示稍後會向創新科技署提交書面意見，並透過該署向規劃署反映有關意見。

- (四) 當局預計該白石角用地可供興建約3 400個住宅單位，容納人口約9 100人。在考慮該用地是否可改作住宅發展時，當局已通盤考慮用地的位置、地區情況、交通、環境、休憩及社區設施配套、及城市設計等相關因素。有關政府部門，包括運輸署、環境保護署、康樂及文化事務署等，均認為有關改劃建議在交通、環境、休憩及社區配套設施等方面不會為社區帶來不可接受的影響。

在交通配套設施方面，現時該區設有一個公共運輸交匯處，服務區內居民。據運輸署表示，按照現時白石角地區的行車安排，駕駛者可使用創新路或科學園路直接到達吐露港公路，然後再前往其他目的地。吐露港公路是快速公路，近白石角的一段吐露港公路為雙程分隔四線行車道。根據運輸署的評估，有關路段在繁忙時間的容車量足以應付目前及規劃中的發展項目所帶來的交通流量。

另一方面，白石角區內約10.6公頃土地已劃作“休憩用地”，包括現時白石角毗鄰住宅區和科學園沿吐露港的白石角海濱長廊，可滿足現有及新增人口的需要。區內已預留1幅土地作學校用途。該區北部已規劃興建的政府、機構或社區設施包括一所消防局暨救護站和一個消防拖船碼頭。大埔區內的社區設施(包括圖書館、診所等)亦能夠滿足白石角區內居民的需要。

專營巴士公司的巴士服務水平

8. 馬逢國議員：主席，就各專營巴士公司的巴士服務水平，政府可否告知本會：

- (一) 有否調查各間專營巴士公司在2013年的巴士脫班情況；若有調查，總體的脫班比率為何，並按巴士公司和巴士出發地點所屬區議會分區列出分項數字；
- (二) 政府在2013年收到多少宗關於專營巴士服務的投訴，以及當中有多少宗涉及巴士脫班；及
- (三) 鑒於政府在本年1月回應香港申訴專員公署就“對專營巴士行車班次的監察機制”所作主動調查報告時，曾承諾檢討巴士脫班定義和現行的懲罰機制，有關工作的進展及時間表為何？

運輸及房屋局局長：主席，專營巴士服務與市民生活息息相關，政府一向非常着重專營巴士服務的穩定性。運輸署一直透過不同渠道(如營運報表、定期調查、乘客的投訴或建議等)密切監察專營巴士的服務水平。署方及專營巴士公司亦會不時檢討現行措施，以期進一步提升專營巴士服務質素。

專營巴士服務脫班，主要原因涉及車長不足、巴士須進行維修而導致數量不足、車輛機械故障，以及路上擠塞或交通意外等。運輸署一直密切監察及跟進班次失準及脫班情況。在署方敦促及專營巴士公司採取積極改善措施後，脫班情況自2012年年中起已有明顯改善。署方會繼續致力協助及監督專營巴士公司改善服務。

就馬逢國議員質詢的3個部分，現答覆如下：

- (一) 全港專營巴士服務在2013年的平均脫班率約為2.6%，而各專營巴士公司在該年的整體平均脫班率則如下表所示，由0.1%至2.8%不等。脫班率是實際行走班次與編定班次的相差的比率。

專營巴士公司 ⁽¹⁾	整體平均脫班率
九巴	2.8%
新巴	2.6%
城巴(專營權一)	2.0%
龍運	1.4%
城巴(專營權二)	1.0%

專營巴士公司 ⁽¹⁾	整體平均脫班率
新嶼巴	0.1%
全港整體	2.6%

註：

- (1) 九巴：九龍巴士(一九三三)有限公司
 新巴：新世界第一巴士服務有限公司
 城巴(專營權一)：城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)
 城巴(專營權二)：城巴有限公司(機場及北大嶼山網絡專營權)
 龍運：龍運巴士有限公司
 新嶼巴：新大嶼山巴士(一九七三)有限公司

2013年以巴士服務出發點所屬的區議會作統計的分區數字見附件。巴士線兩端均設終站(循環線除外)，脫班率數據會同時反映在涉及的兩區區議會的分類數目。再者，有部分的脫班是由巴士公司不能控制的情況而引致，包括例如交通擠塞。

- (二) 在2013年，運輸署從交通諮詢委員會轄下的交通投訴組及1823電話中心共接獲16 759宗關於專營巴士服務的意見⁽²⁾(即每百萬名專營巴士乘客約有12宗)，當中共有7 524宗涉及班次不穩⁽³⁾(即每百萬名專營巴士乘客約有5宗)，它們佔全部接獲意見約四成。
- (三) 申訴專員於今年1月公布的主動調查報告中指出，運輸署現時監察專營巴士行車班次的機制有改善空間，當中的改善建議包括檢討專營巴士脫班的定義和現行的懲罰機制。署方正就上述建議作出跟進。就脫班的定義而言，現時以全日計算的脫班率是可靠的數據，而因應申訴專員的建議，運輸署正與專營巴士公司商討如何更清晰表達脫班的情況(例如是否可進一步按不同時段計算脫班率)，以方便市民理解專營巴士服務的表現。

至於懲罰機制方面，政府一直設有一套嚴謹而公平的法定及行政機制，密切監察專營巴士公司提供服務的情況。就法定安排而言，如專營巴士公司未能按法定及專營權要

- (2) 意見包括投訴及建議，同一市民或會同時通過不同渠道提出意見，個案數字因此或會重複計算。
- (3) 班次失準及脫班的意見一併歸類為“班次不穩”。

求，提供適當而有效率的公共巴士服務，行政會議可根據法例向專營巴士公司施以罰款，或撤銷其經營某路線的權利或撤銷全部專營權。至於行政安排方面，如專營巴士公司未能依照運輸署的規定提供服務，署方一般會以書面方式向巴士公司作出跟進。若巴士公司未能提出合理解釋或作出改善，署方會再以書面方式向巴士公司作出提示，要求巴士公司維持達致令人滿意及有效率的公共巴士服務，並在指定的時間內落實改善措施。運輸署亦會視乎個案的持續性和嚴重程度，就個別或整體路線的脫班情況向巴士公司發出警告信，再要求巴士公司必須在指定的時間內作出改善。各專營巴士公司向來十分重視和認真處理由運輸署發出的提示函件和警告信，並會積極按指示作出改善。

在決定現行懲罰安排是否須作出改變時，我們須顧及巴士是和其他道路使用者共用路面。因此，在很多情況下，巴士服務受外在因素(如交通擠塞、路面突發事故等)影響。要準確分析延誤或脫班是否源於巴士公司應負責的範圍，又或巴士公司應負的責任比重，從而施行罰則，執行上會有一定的困難。我們在研究改變現行的懲罰安排是否可行可取時，會參考其他地方的經驗。研究預計可於今年下半年內完成，我們隨後會向立法會匯報。

附件

2013年專營巴士服務平均脫班率
(以巴士路線終站所屬的區議會統計)

地區	平均脫班率
中西區	2.5%
灣仔	2.5%
南區	2.3%
東區	2.7%
觀塘	2.8%
黃大仙	3.0%
九龍城	3.9%
油尖旺	3.7%
深水埗	3.5%

地區	平均脫班率
葵青	2.7%
荃灣	3.0%
屯門	2.7%
元朗	2.0%
北區	2.0%
大埔	2.3%
沙田	2.4%
西貢	2.1%
離島	1.0%

註：

- (1) 各區的平均脫班率只計算以該區為終站的巴士路線，途經該區的巴士路線並不包括在內。
- (2) 巴士線兩端均設終站(循環線除外)，脫班率數據會同時反映在涉及的兩區區議會的分類數目。

監察水上運動安全

9. 麥美娟議員：主席，據悉，有不少水上運動體育總會(“體育總會”)和遊艇會轄下／認可的水上活動中心均有舉辦滑浪風帆、風帆、獨木舟等水上運動的訓練課程，並出租相關器材予公眾人士使用。鑒於以往有人使用該等器材時發生意外，甚至有小童在參加有關課程期間溺斃，有意見認為當局應設立監管機制(包括推行水上活動中心的發牌制度)，以保障參與水上活動人士的安全。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉各體育總會轄下／認可的水上活動中心的資料，包括名稱、位置、所屬機構，以及提供的訓練課程的類別；
- (二) 是否知悉，過去10年，與第(一)部分所述的水上活動中心有關的水上運動意外的宗數和詳情(包括成因、傷亡數字和涉及的中心名稱)；
- (三) 是否知悉，各體育總會有否就水上運動訓練課程及出租相關器材事宜制訂安全規定；如有，有關規定的下述詳情為何：(i)救生員數目、(ii)救生船數目、(iii)救生船上須配備的安全裝備、(iv)教練的資歷、(v)教練與學生的比例、(vi)進行練習的水域、(vii)參加者須達到的泳術水平、(viii)器

材租用者須具備的資格及其許可活動的水域，及(ix)體育總會的代表巡查水上活動中心的次數；如沒有制訂安全規定，原因為何，以及當局會否推出措施提升各體育總會對水上運動安全的關注；

- (四) 當局會否與各體育總會商討及研究設立水上活動中心的發牌制度，以提升水上運動的安全；
- (五) 鑒於有報道指出，有一些體育總會提供的水上運動教練續領執照課程並不全面，例如部分課程的內容僅為觀看參考錄影帶，當局在過去10年有否接獲關於該等課程的投訴；如有，當局的跟進工作及相關體育總會的回應為何；及
- (六) 鑒於康樂及文化事務署(“康文署”)轄下水上活動中心規定租用艇隻人士必須持有相關證書及諳泳術，當局會否考慮要求水上運動中心及出租有關器材的商戶跟隨該署的做法，訂定租用水上運動器材的資格；如否，當局有何措施確保租用者的安全？

民政事務局局長：主席，

- (一) 現時康文署轄下共有5個水上活動中心，包括位於大埔的大美督水上活動中心、西貢的創興水上活動中心和賽馬會黃石水上活動中心、南區的聖士提反灣水上活動中心和赤柱正灘水上活動中心。五個水上活動中心均是香港帆船運動總會和香港滑浪風帆會的認可訓練學校。中心均按照該兩個體育總會釐定的訓練計劃和指引，聘用相關體育總會的合資格教練，提供初級至高級程度的風帆和滑浪風帆訓練，以及技術專修課程和遠航活動供市民參與。至於獨木舟活動方面，香港獨木舟總會沒有類似風帆及滑浪風帆總會等安排，為本港的水上活動中心訂立認可訓練學校的做法。康文署轄下的5個水上活動中心均遵照由獨木舟總會發出的獨木舟運動安全須知和指引，去安排和進行獨木舟訓練活動，符合總會的要求和規定。
- (二) 康文署的5個水上活動中心在2004年至2013年期間發生的意外共有143宗，意外的成因可以綜合為以下兩類：(i)使用

者身體不適；及(ii)在操控船艇帆板和划舟時意外受傷。意外的分布和分類表列如下：

康文署水上活動中心名稱	意外數字	
	身體不適	在操控船艇／划舟時意外受傷
大美督水上活動中心	5	25
創興水上活動中心	11	13
黃石水上活動中心	2	20
赤柱正灘水上活動中心	2	21
聖士提反灣水上活動中心	9	35
小計：	29	114
總計：	143	

除上述意外數字外，於2010年和2012年分別在赤柱正灘水上活動中心和黃石水上活動中心發生2宗涉及人員死亡的意外事件。在赤柱正灘水上活動中心和黃石水上活動中心的意外涉及兩名市民，他們在海上練習滑浪風帆時，因身體不適墮海被救起。中心的職員均為上述2名遇事者進行急救，並將他們送往醫院救治，然而2位遇事者經搶救無效死亡。

- (三) 康文署轄下5個水上活動中心每年均會向香港帆船運動總會和香港滑浪風帆會申請，成為被總會認可的訓練學校。上述兩個體育總會均為其認可訓練學校訂立標準的規定和要求。認可訓練學校的標準包括：學校設有的陸上輔助設施、相關的運動器材、教學用具、通訊設備、急救用具、拯救艇設備等，要符合總會的要求。而學校相關工作人員需要持有教學、急救和操作拯救艇的認可資歷等。在學校運作上，兩個體育總會均要求被認可學校的教練在教授課程和進行活動時，必須按照總會訂定的訓練計劃內容和進度、教練與學員的比例，以及活動安全守則等去進行風帆和滑浪風帆活動。目前，香港帆船運動總會和香港滑浪風帆會都會定期巡查康文署轄下的水上活動中心。香港帆船運動總會最少兩年巡查一次，香港滑浪風帆會每年巡查一次。在進行獨木舟活動時，康文署轄下的水上活動中心均依照總會的規定去進行，包括：教練的資歷、教練與學員

的比例、划舟的標準設備、訓練課程內容、划舟安全守則、海上旅程注意事項等，以確保活動符合總會的要求。

各個水上活動中心均按照相關的體育總會的指引，聘用合資格教練向市民提供水上活動訓練服務。所有中心的訓練課程和租用艇隻的市民均需要在指定水域的活動範圍內進行，中心亦有救生員為中心使用者提供救生服務，除岸上長駐有救生員之外，在活動進行期間，救生員會操作機動艇在海上巡察，協助使用艇隻的市民。

- (四) 我們現時沒有計劃研究水上中心發牌制度。如上文所述，現時康文署轄下5個水上活動中心的運作，包括舉行活動及安全守則，均按照相關體育總會的指引進行，並每年向相關總會申請認可。
- (五) 康文署在過去10年未曾接獲有關水上運動教練續領證書課程內容的投訴。
- (六) 市民進行任何水上活動或康樂活動時，必須注意自身和他人的安全。為了提高市民對水上活動安全的意識，康文署每年都會與其他相關部門、水上活動團體、水上活動愛好者及業界代表聯合舉辦“水上活動安全研討會”，透過業界和市民合作，齊心推動水上活動安全。隨着夏季來臨，康文署將會繼續加強宣傳及推廣水上活動安全。

規管含熊膽成分的中藥產品

10. 毛孟靜議員：主席，《保護瀕危動植物物種條例》(第586章)(“《條例》”)旨在於本港施行《瀕危野生動植物種國際貿易公約》(“《公約》”)。在內地銷售含熊膽成分的中成藥產品受到國家林業局及衛生部的規管，而國務院發布的“國家重點保護野生動物名錄”亦將黑熊列為國家重點保護野生動物之一。然而，本人得悉，養殖黑熊及對黑熊進行極不人道的“活熊取膽”，是內地的慣常做法。就此，政府可否告知本會：

- (一) 申請進口含熊膽成分的中藥產品的藥商須向當局提交關於該等成分的資料詳情為何；當中是否包括熊膽成分的出口

國名稱、熊的品種，以及抽取熊膽成分的方法；如是，詳情為何；如否，會否考慮要求藥商提交相關資料才可進口有關產品，以符合《公約》的原則；

- (二) 目前在本港註冊及出售的含熊膽成分產品(包括中藥材、中成藥產品及其他衍生產品)的最新資料，包括有關產品的名稱、註冊編號、成分、產地、過去3年的進口量，以及藥廠名稱；
- (三) 鑒於有中醫學團體的研究結果顯示，目前至少有54種草藥具有與熊膽相若的功效(即清熱去黃和清肝明目)，例如常春藤、蒲公英、菊花、鼠尾草、大黃、銀花、連翹、黃連及野菊花等，當局有否研究禁止售買含熊膽成分的中藥材或中成藥是否可行；如有，詳情為何；如否，會否展開；及
- (四) 鑒於行政長官在上任前曾向關注黑熊團體承諾，考慮向中央當局跟進黑熊在內地受虐待的問題，而立法會衛生事務委員會亦在2012年5月14日的會議通過了“本會要求政府立法禁止任何不人道方法取熊膽的中藥材或中成藥在香港出售或進入香港”的議案，加上有研究結果指出熊膽製品有替代品，當局在過去兩年有否就行政長官的承諾和該動議採取跟進行動；如有，詳情為何；如否，為何仍未展開立法程序，何時才會採取跟進行動？

食物及衛生局局長：主席，

- (一) 根據《中醫藥條例》(第549章)，所有中成藥必須向香港中醫藥管理委員會轄下中藥組(“中藥組”)註冊，方可進口、在香港製造及銷售。中成藥必須符合中藥組制訂的安全、品質及成效的要求，方可獲批准註冊。此外，中藥組亦規定，中成藥註冊的申請人除須遵守《中醫藥條例》外，亦須確保其中成藥符合香港其他法例的要求，包括《條例》。《條例》旨在於香港施行《公約》。《公約》的宗旨是通過各締約國政府間採取有效措施，加強貿易控制來切實保護瀕危野生動植物種，確保野生動植物種的持續利用不會因國際貿易而受到影響。

故此，含有“熊膽”成分的註冊中成藥亦須符合《條例》的規定，包括受有關許可證要求的規管。根據漁農自然護理署(“漁護署”)的紀錄，在過去3年，按照《條例》規定進口到香港而含熊膽成分的中成藥產品，其熊膽均來自俄羅斯的棕熊，屬《公約》附表II中的物種(即現時未瀕臨絕種，但需要管制其貿易，以避免有絕種危機的物種)。進口含《公約》附錄II物種成分的藥材、中成藥及產品到本港，須連同出口國簽發的《公約》出口准許證，於入境時經獲授權人員查驗。從本港出口該等物品，則須事先向漁護署申領出口許可證。按《公約》規定，只有在物種是合法獲得及其出口不會對該物種的存活帶來損害時，出口國當局才可發出准許證。

- (二) 有關目前在本港註冊及出售的所有含熊膽成分的中成藥產品的資料請見附件。
- (三) 中醫藥領域普遍認為熊膽在危、急、重症、疑難雜病治療中療效顯著，在中醫臨床治療上發揮着重要的作用；而熊膽在上述治療中的臨床功效尚無法用其他藥材完全替代，暫時亦未有人工合成的替代品。

中藥組曾就熊膽在中成藥的使用而進行討論。考慮到熊膽的藥性、功能及其使用用途都有其獨特性，在平衡動物權利與自然資源使用的情況下，中藥組目前接納用於治療的中成藥可使用熊膽作為中成藥的有效成分，惟有關中成藥必須已符合《中醫藥條例》、《條例》及《公約》的規定。值得注意的是，中藥組只接納使用含有熊膽作為有效成分的註冊中成藥產品作醫療用途，而非保健用途。中藥組會繼續密切留意國際間有關熊膽的藥用價值及使用的情況，並繼續要求有關藥商遵守《中醫藥條例》及其他香港法例。

- (四) 如當局於2013年2月15日致立法會衛生事務委員會的書面答覆所指，由於獲取熊膽或膽汁的過程均在香港以外的地區進行，而中成藥的製造及供應往往涉及多個環節，因此很難在香港對包括獲取熊膽方式在內的各供應環節進行監察。當局亦希望在此澄清，《公約》及《條例》並沒有對採集瀕危物種的方式作出規管。

附件

有關含熊膽成分的中成藥產品資料
(截至於2014年4月29日)

	產品 註冊編號	商標	產品名稱	產品成分 (標籤上 標示成分)	註冊持有人/ 申請人名稱
1.	HKP00244	金獅牌	日本渡邊 兒科藥	熊膽、真珠、 金箔、牛黃、 沉香、人參	永安貿易公 司
2.	HKP00245	金皇牌	日本渡邊 兒科藥	熊膽、真珠、 金箔、牛黃、 沉香、人參	永安貿易公 司
3.	HKP00249	小兒商標	日本維他 兒科藥	牛黃、人參、 熊膽、真珠、 沉香	永安貿易公 司
4.	HKP01658	金門牌	日本心丹	熊膽、甘草、 人參、珍珠、 蟾酥、鹿茸、 牛黃	永安貿易公 司
5.	HKP01869	日	日本心丹	蟾酥、人參、 牛黃、熊膽、 珍珠、鹿茸、 甘草	永安貿易公 司
6.	HKP01872	心喜	日本心丹	蟾酥、人參、 牛黃、熊膽、 珍珠、鹿茸、 甘草	永安貿易公 司
7.	HKP04783	-	強力日本 心丹	熊膽、沉香、 蟾酥、鹿茸、 牛黃、人參	光大藥業貿 易有限公司
8.	HKP12725	第一	日和強力 之日本心 丹	蟾酥、沉香粉 末、牛黃、兒 茶粉末、麝 香、熊膽、人 參粉末、珍珠	鴻運貿易(國 際)有限公司

	產品 註冊編號	商標	產品名稱	產品成分 (標籤上 標示成分)	註冊持有人/ 申請人名稱
9.	HKP12726	神戶牌	日和強力 之日本心 丹	蟾酥、沉香粉 末、牛黃、麝 香、兒茶粉 末、熊膽、人 參粉末、珍珠	鴻運貿易(國 際)有限公司
10.	HKP12729	龍之牌	日和強力 之日本心 丹	人參粉末、兒 茶粉末、珍 珠、蟾酥、麝 香、熊膽、牛 黃、沉香粉末	鴻運貿易(國 際)有限公司
11.	HKP12730	天龍牌	日和強力 之日本心 丹	人參粉末、兒 茶粉末、珍 珠、蟾酥、麝 香、熊膽、牛 黃、沉香粉末	鴻運貿易(國 際)有限公司
12.	HKP12731	東洋	日和強力 之日本心 丹	人參粉末、兒 茶粉末、珍 珠、蟾酥、麝 香、熊膽、牛 黃、沉香粉末	鴻運貿易(國 際)有限公司
13.	HKP12732	大和	日和強力 之日本心 丹	人參粉末、兒 茶粉末、珍 珠、蟾酥、麝 香、熊膽、牛 黃、沉香粉末	鴻運貿易(國 際)有限公司
14.	HKP12734	日和	強力之日 本心丹	人參粉末、兒 茶粉末、珍 珠、蟾酥、麝 香、熊膽、牛 黃、沉香粉末	鴻運貿易(國 際)有限公司
15.	HKP12735	正龍	日和強力 之日本心 丹	人參粉末、兒 茶粉末、珍 珠、蟾酥、麝 香、熊膽、牛 黃、沉香粉末	鴻運貿易(國 際)有限公司

	產品 註冊編號	商標	產品名稱	產品成分 (標籤上 標示成分)	註冊持有人/ 申請人名稱
16.	HKP14001	百成堂	百成堂純 正金絲熊 膽粉	金絲熊膽粉	百成堂藥廠 有限公司
17.	HKP00774*	川江牌 古林牌	喉炎丸	細辛(根)、五 倍子、蟾酥、 珍珠、人工牛 黃、黃連、水 牛角濃縮 粉、硼砂(煨) 等	古林堂藥廠 (大宏貿易有 限公司經營)
18.	HKP14919*	-	保仁堂跌 打急救丹	三七、沒藥、 琥珀、人參、 續斷、仙茅、 血竭、黃連、 當歸等	瑞士綠寶保 健用品有限 公司
19.	HKNT05784*	回生牌	活竅膠囊	紅花、血竭、 西紅花、三 七、(製)沒 藥、(製)乳 香、冰片、人 工牛黃、(製) 大黃、珍珠末 等	香港回生藥 業有限公司

註：

* 有關產品的標籤並未列明熊膽作為其有效成分。根據《中藥規例》(第549F章)(“《規例》”), 中成藥若由3種或以上有效成分組成, 則須列出超過半數的有效成分種類的名稱; 但《規例》並沒有規定必須列明的有效成分種類。

防止年幼學生被導師性侵犯

11. 陳健波議員：主席，近年，補習學校或教育中心(下稱“私營教育機構”)舉辦的補習班或興趣班的導師及私人補習導師性侵犯年幼學生的案件時有發生。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，私營教育機構的導師及私人補習導師涉嫌性侵犯學生的案件數目、涉案導師被起訴及定罪的個案數目分別為何，以及法庭對被定罪人士判處的刑罰；
- (二) 自性罪行定罪紀錄查核機制在2011年12月開始推行至今，每年有多少名僱主申請查核其準僱員有否性罪行定罪紀錄，以及當中屬私營教育機構的數目；有否研究修改該機制，容許僱主查核現職僱員及家長查核他們擬僱用的私人補習導師有否該等紀錄；若有研究，進度為何；若否，原因為何；
- (三) 有否機制(例如罰款或吊銷有關牌照)懲處未有採取適當的防範措施，以致所聘用的導師性侵犯學生的私營教育機構；若有，詳情為何；若否，目前有何監察措施確保該等機構的學生免受性侵犯，以及會否研究實施懲處機制的可行性；
- (四) 有否計劃設立補習導師註冊制度，並拒絕曾干犯性罪行的人士註冊為補習導師；若有計劃，詳情為何；若否，原因為何；及
- (五) 有否加強公眾教育，提高參加補習及興趣班的學生及其家長防範性侵犯的意識，以及向私營教育機構發出指引，協助該等機構推行措施，防止學生被性侵犯；若有，詳情為何；若否，原因為何？

教育局局長：主席，

- (一) 香港警務處沒有備存有關數字。
- (二) 現時，所有為兒童或精神上無行為能力人士提供服務的機構，均可在聘用僱員或服務供應商從事經常接觸兒童或精神上無行為能力人士工作的職位時，使用性罪行定罪紀錄查核機制，以確知該申請人是否曾有指明列表中的性罪行定罪紀錄。查核機制可減低兒童或精神上無行為能力人士受性侵犯的風險，有助加強對這類人士的保護。

查核申請須由準僱員自願向香港警務處性罪行定罪紀錄查核辦事處提出。截至2013年年底，性罪行定罪紀錄查核辦事處已處理合共約75 000宗新申請查核及約5 900宗續延申請，詳見下表：

	新申請查核	延續申請查核
2011年	(12月) 1 185	
2012年	38 321	(11月至12月) 243
2013年	35 423	5 655

當局沒有就不同界別的申請人備存分項統計數字。

在現階段，查核機制並不適用於現職僱員及家長聘請的私人補習導師。視乎查核機制處理申請的能力，當局現正積極計劃逐步擴大查核機制的涵蓋範圍至從事與兒童或精神上無行為能力人士有關工作的現職僱員，初步構思是先擴展至私營補習中心及興趣活動機構的合約續期僱員。當局會就建議與持份者溝通，以期在不久將來擴展服務至這些私營機構內需要重新續約的現職僱員。

- (三) 根據《教育條例》，如教育局常任秘書長覺得有學校的管理並不令人滿意，或並無以適當方式促進學生教育，常任秘書長可取消該學校的註冊或臨時註冊。
- (四) 教育局並無計劃另行設立補習導師註冊制度。事實上，根據《教育(豁免)(提供非正規課程的私立學校)令》的規定，除非有關人士是檢定教員或獲發准用教員許可證，否則，凡被裁定干犯性罪行的人士，均不得在獲豁免學校(包括補習學校)任教。
- (五) 就預防及處理虐待兒童(包括性侵犯)事件，社會福利署已制訂“處理虐待兒童個案程序指引”，為政府部門、非政府機構和其他有關機構提供指引，供因工作關係與兒童有密切接觸的專業人士參考。教育局亦已向所有學校發出通告，籲請學校關注學童的福祉及安全，不時留意學生的行為和情緒，以能及早發現他們是否曾受虐待(包括性侵犯)，以及提供所需的協助。教育局也就學校處理教職員涉

及兒童性侵犯個案的程序提供了指引。同時，教育局已製作學習資源網，為家長提供相關資訊，幫助他們培養子女保護自己的意識，避免遭受性侵犯。有關資料均上載教育局網頁，讓家長及公眾人士參閱。此外，為提高教師／學校社工對保護學童免受性侵犯的關注，教育局每年均舉辦講座或研討會，協助他們及早辨識、介入及支援受害的學生，並促請他們留意社會及地區上最新的罪案資訊，運用他們的專業知識在所舉辦的家長教育活動中，提醒家長防範性侵犯。

政府一向十分重視學童的自我保護意識。在教導學童方面，學前教育、小學及中學各個主要學習領域及學科的課程內容，已涵蓋性教育與安全意識的學習元素，而小學的個人成長教育也包括認識身體、辨別不善意的身體接觸、拒絕技巧和求助等課題。教育局亦鼓勵學校透過周會或班主任課等，就與性有關的問題推行預防性和發展性的輔導活動，幫助學生學會保護自己的身體，拒絕別人的冒犯，並提醒學生一旦遇事，要向他人求助。

在鐵路車站為乘客提供的設施

12. 蔣麗芸議員：主席，有不少市民向本人反映，鐵路是本港的主要公共交通工具，但在各鐵路車站為乘客提供的設施並不全面。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)據報計劃斥資10億元推行一系列的改善服務措施，當中包括提升車站設施，政府有否向港鐵公司了解有關的詳情；如有，詳情為何，並按港鐵車站以表格分項列出該等資料；如否，會否盡快向港鐵了解；
- (二) 是否知悉，港鐵公司於仍未設有公共洗手間的轉線車站內加建該等設施的計劃的進展為何，以及預計何時完工，並按港鐵車站以表格分項列出該等資料；
- (三) 鑒於港鐵公司表示礙於技術問題，難以在非轉線車站加建公共洗手間，政府有否與港鐵公司了解有關情況及尋求解

決該等問題的方法，以便有關的工程得以展開；如有，詳情為何；如否，原因為何；

- (四) 有否評估港鐵公司就(i)讓座予有需要乘客及(ii)讓有需要乘客優先使用穿梭地面及月台的升降機，向乘客進行的宣傳活動的成效；若評估結果為成效不彰，政府會否聯同港鐵公司檢討有關的宣傳活動及採取改善措施；及
- (五) 鑒於有不少九龍西區的市民向本人反映，某些鐵路車站內的部分地方(例如紅磡站A及B出口及長沙灣站A及C出口)的通風不良，而該處的侷促空氣令乘客感到身體不適，政府有否向港鐵公司了解有關情況，並尋求解決該等問題的方法；如有，詳情為何；如否，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，就蔣麗芸議員質詢的各部分，現答覆如下：

- (一) 港鐵公司自2012年推出“用心聽·用心做”計劃，投放超過10億元，以提升鐵路服務和車站設施。直至今日為止，港鐵公司除每星期增加列車超過1 600班次外，亦在站內增設多項設施，包括闊閘機、座椅、公共洗手間和升降機，為乘客提供更方便和舒適的旅程。

現時，所有港鐵車站都最少設有一部闊閘機。在“用心聽·用心做”計劃下，港鐵公司亦完成於不同車站額外加裝52部闊閘機，以及在月台和較長的車站通道共增設326張座椅。兩類設施的加設將更方便乘客，尤其是長者、使用輪椅、攜帶行李和推嬰兒車的乘客。

- (二) 有關公共洗手間的問題，現時，在港鐵83個每天營運的車站中⁽¹⁾，41個車站(包括機場快線、迪士尼線、東鐵線、西鐵線及馬鞍山線全線車站，以及東涌線和港島線部分車站)均設有公共洗手間，當中10個位於轉線車站(包括尖東站、美孚站、鰂魚涌站、香港站、青衣站、欣澳站、紅磡站、九龍塘站、大圍站及南昌站)，另外有31個位於非轉線車

(1) 馬場站非每天營運，故不包括在內。該站不設公共洗手間，但鄰近的馬場設有公共洗手間。

站。至於尚未設有公共洗手間的10個轉線車站，港鐵公司在進行大型翻新工程時，將加設公共洗手間。港鐵表示，旺角、太子及金鐘3個繁忙轉線車站將於2015年年底前設有公共洗手間。餘下7個轉線車站，包括尖沙咀站、油麻地站、荔景站、中環站、北角站、油塘站及調景嶺站，亦將於2020年年底前加設這項設施。

據港鐵公司解釋，由於大部分市區線的地鐵車站均於上世紀70、80年代興建，當時考慮到車程較短，通常約為半小時，而且市區內大部分商廈及商場均設有洗手間，因此，那個年代地鐵車站的設計並沒有設置公共洗手間。事實上，在營運中的現有車站加建公共洗手間是一項複雜的改建工程。公司曾仔細研究在現有車站加建公共洗手間的可行性，結果顯示存在相當的技術困難，包括排污系統的容限、鄰近高壓電流設施和裝設獨立通風系統的需要。

港鐵公司指出，由各個未有公共洗手間的車站到附近最近的公共洗手間的步行路程及時間，一般只需約200米，即約4分鐘步程。

港鐵公司已透過不同渠道讓乘客得知最近公共洗手間的位置，站內的街道圖已標示車站200米範圍內或步行4分鐘路程內鄰近商場、商廈及政府提供的公共洗手間的位置，港鐵公司網站<www.mtr.com.hk>亦提供相關資料。乘客如有需要，亦可借用車站職員洗手間。車站月台及大堂車站控制室外已張貼告示，告知乘客如有需要，可向車站職員求助。

港鐵公司會在日後設計及規劃新鐵路線或延線時，例如西港島線，在站內或鄰近車站的地方，提供公共洗手間設施。但設施的位置仍需因應每個車站實際的地理環境、鄰近社區對公共洗手間的地面位置及通風井位置等的情況而定。

(三)及(四)

至於升降機方面，目前港鐵83個每天營運的車站內的升降機設置情況如下：

- (i) 七十五個車站的情況已得到妥善的安排，原因是車站大堂和地面已得到升降機的連接，或因大堂設於地面而根本無須安設升降機；
- (ii) 其餘尚未設有升降機連接車站大堂和地面的8個車站當中，5個車站(即太子站、金鐘站、西灣河站、油麻地站及筲箕灣站)的升降機加建工程已開始進行，預計可於兩年內分批完成開放予公眾使用；
- (iii) 餘下3個車站為天后站、炮台山站及鑽石山站。鑽石山站的升降機將配合沙田至中環線工程一併建造；至於炮台山站，港鐵公司計劃將現有位於地面層、屬於政府的兩部升降機(連接地面至山上)進行改裝，將升降機伸延至地底車站大堂；而天后站的加建升降機的工程，港鐵公司曾研究多個不同方案，因受地理環境、業權及技術的限制，現時尚未有合適位置興建升降機，港鐵公司仍在努力尋求加設升降機的可行方案；及
- (iv) 此外，港鐵公司亦將於荔枝角站、荔景站及尖沙咀站，加建一部升降機，工程已經展開。

港鐵公司鼓勵乘客讓座文化及關懷有需要的人士，於2009年開始，在各鐵路線的列車車廂將指定座位訂為“優先座”。現時荃灣線、觀塘線、港島線、將軍澳線、東涌線、西鐵線、東鐵線及馬鞍山線的所有列車，每卡車廂均設有兩個“優先座”。輕鐵車廂亦正陸續加設更多“優先座”。這些指定座位的椅背上，均塗上紅色及貼上哈哈笑臉圖案，以資識別。至於機場快線及迪士尼線，由於乘客量較其他鐵路線少，故現時未有設置“優先座”；港鐵公司會留意情況，有需要時會在這兩條鐵路線加設“優先座”。

為進一步推廣禮貌文化，鼓勵乘客為他人設想，港鐵公司推出“優先使用升降機試驗計劃”，於全線每天營運的車站的指定升降機門前地面，貼上紅貼紙和箭咀，鼓勵乘客讓有需要人士，尤其長者、殘疾人士(包括輪椅人士)、攜帶嬰兒車和大型物件人士優先使用升降機。

港鐵公司一直推廣“優先座”及“優先使用升降機試驗計劃”，並會每年舉辦不同的宣傳及教育活動，提醒乘客使用港鐵服務時應注意的禮貌事項。港鐵公司會繼續透過不同的途徑，向乘客宣揚讓座及禮貌的信息，提醒乘客守禮互讓及為他人設想。事實上，在推行運動後，根據港鐵公司的觀察，乘客的禮讓意識已見提高。

- (五) 現時紅磡站A及B出入口位於車站中層月台，與行人通道連接。該行人通道採用天然通風設計，與其他同類的行人通道設計相近。目前該通道已裝設風扇、抽氣扇及於部分位置設有涼風機，在有需要時車站職員亦會將該處的窗戶打開，保持行人通道的空氣流通。港鐵公司會繼續密切留意行人通道的空氣流通情況，並定期派員清潔及檢查通風設施，確保其狀況良好及運作正常，亦會研究增設風扇、抽氣扇和涼風機的可行性。

至於長沙灣站，現時車站大堂已設有空調，而A及C出入口的行人通道天花位置亦裝設超過40具風扇，其中A出入口更設有多部掛牆風扇。港鐵公司定期派員檢查及安排承辦商清潔各出入口的風扇，以確保其狀況良好及運作正常，亦會研究增設風扇、抽氣扇和涼風機的可行性。

飛機噪音消減措施

13. 陳偉業議員：主席，政府在2013年5月29日本會會議上答覆本人的質詢時表示，為減低飛機噪音對航道附近社區的影響，民航處已根據國際民航組織的消滅飛機噪音平衡方針，實施了多項消滅飛機噪音的措施，包括實施了一套新的飛行程序，以減低在向機場東北方起飛的航機的噪音對所經地區的影響。然而，本人得悉，晚上11時至翌日早上7時時段的飛機噪音仍經常對不少屋苑的居民造成滋擾，令他們難以入睡。就此，政府可否告知本會：

- (一) 2013年1月至2014年5月期間，每月各飛機噪音監察站在上述時段錄得飛機噪音水平達70至74分貝、75至79分貝，以及80分貝或以上的數據；

- (二) 去年飛機噪音水平達80分貝或以上的航班機種及所屬航空公司的名稱；及
- (三) 會否進一步加強現行消滅飛機噪音的措施，以減低對有關地區的居民的滋擾；若會，詳情為何？

運輸及房屋局局長：主席，就陳偉業議員質詢的各個部分，現答覆如下：

- (一) 民航處設有16個飛機噪音監察站。各噪音監察站在2013年及2014年(截至4月)每月錄得的飛機噪音數據詳列於附件一。由於2014年5月的飛機噪音數據尚待核實，現時未能提供。
- (二) 於2013年錄得飛機噪音達80分貝或以上的航班所屬的航空公司及機種名稱資料詳列於附件二。
- (三) 民航處已根據國際民航組織的消滅飛機噪音平衡方針，實施了多項消滅飛機噪音的措施，包括要求航機在深夜時分盡量避免飛越人口稠密的地區、在起飛時使用國際民航組織的噪音消滅起飛程序及使用持續降落模式降落等。自2012年2月起，民航處實施了一套新的飛程序，旨在讓可使用衛星導航技術飛行的飛機在向香港國際機場東北方向起飛及南轉入西博寮海峽時，更緊貼航道的中線飛行，與航道附近地區保持距離，從而減低飛機噪音對地區的影響。

現時，只有符合《國際民用航空公約》附件16第一卷第二部分第三章所訂噪音標準(“第三章噪音標準”)的飛機，方可在香港升降。這做法與其他主要國際機場相若。為進一步加強上述消滅飛機噪音的措施，民航處由2014年3月底起，不再接受僅符合第三章噪音標準的飛機，於晚上11時至翌日早上7時期間在香港升降。民航處已計劃於2014年10月底起，把上述做法伸延至早上7時至晚上11時。

此外，在維持香港國際機場24小時運作的原則及根據國際民航組織有關噪音收費措施的指引下，香港機場管理局正

研究採用噪音收費措施的可行性，並會諮詢航空業界及各持份者的意見。

隨着航空科技的進步，新的飛機引擎會較之前的寧靜，而機體設計的改善亦有助大幅減低噪音。民航處已要求航空公司引進新型的飛機以取代舊型號的飛機，以及在晚間調配較為寧靜的飛機飛行。多間航空公司已作出配合，並已取得了進展。航空公司使用新型飛機的比例，已有見上升。民航處會繼續監察航空公司更新機隊及調配較寧靜的飛機於晚間飛行的進展，以及其成效。

附件一

各飛機噪音監察站於2013年及2014年(截至4月)每月錄得的飛機噪音數據
(晚上11時至翌日早上7時時段)

飛機噪音監察站	噪音 水平 (分貝)	2013年												2014年			
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月
1. 大圍美林邨	70-74	0	0	1	0	5	3	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0
	75-79	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. 葵涌安蔭邨	70-74	0	2	3	6	38	44	47	54	3	1	0	0	0	0	1	0
	75-79	0	0	0	0	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. 筲箕灣耀東邨	70-74	0	0	4	7	0	1	7	1	2	1	0	1	0	0	1	1
	75-79	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. 北角雲景道 富豪閣	70-74	0	0	6	7	0	1	7	6	0	0	1	2	0	0	1	2
	75-79	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
5. 港島半山干 德道翠錦園	70-74	0	0	0	0	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0
	75-79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. 青龍頭豪景 花園	70-74	240	127	201	217	347	506	262	418	154	115	171	182	199	108	188	119
	75-79	41	19	26	14	17	30	14	39	11	11	12	22	19	12	33	9
	≥80	2	1	1	1	3	3	2	1	0	2	0	0	1	0	2	0
7. 大嶼山沙螺 灣 ⁽¹⁾	70-74	251	382	378	418	366	283	335	406	416	368	-	-	-	-	-	134
	75-79	41	60	82	75	43	41	46	82	66	54	-	-	-	-	-	18
	≥80	7	11	6	6	8	0	7	5	5	5	-	-	-	-	-	0

飛機噪音監察站	噪音 水平 (分貝)	2013年												2014年			
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月
8. 東涌映灣園	70-74	287	159	200	133	48	56	61	67	99	90	170	176	206	126	71	81
	75-79	7	10	9	12	4	4	5	13	15	4	23	3	15	29	4	20
	≥80	0	1	0	0	1	0	0	3	2	0	1	0	1	0	0	0
9. 汀九海事處 馬灣控制中心	70-74	13	5	19	40	195	306	108	274	50	4	10	9	15	1	33	22
	75-79	1	0	2	0	8	5	3	4	1	0	0	2	1	1	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10. 馬灣珀麗灣	70-74	709	421	639	582	555	515	666	543	488	515	468	588	577	401	544	403
	75-79	164	73	106	116	106	94	125	86	80	77	107	132	105	70	164	84
	≥80	20	13	16	10	8	6	3	7	6	9	10	14	10	10	30	6
11. 大欖涌村 ⁽²⁾	70-74	18	14	8	6	6	2	2	2	1	2	-	12	10	23	35	9
	75-79	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	-	0	3	1	4	0
	≥80	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0
12. 荃灣油柑頭 翠濤閣 ⁽³⁾	70-74	0	0	5	6	34	81	34	14	27	3	0	0	0	0	-	10
	75-79	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
13. 青衣長亨邨	70-74	0	3	10	17	97	119	111	102	6	3	0	0	0	0	2	0
	75-79	0	0	1	0	2	4	1	5	5	3	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
14. 欣澳小蠔灣 港鐵車廠	70-74	625	348	547	408	283	212	302	269	325	346	351	369	383	285	250	206
	75-79	36	23	31	24	10	6	18	11	25	21	20	26	7	14	16	17
	≥80	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0
15. 渣甸山畢拉 山道	70-74	0	0	0	1	0	1	2	7	2	0	1	0	0	0	2	6
	75-79	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16. 青衣寮肚路 曉峰園 ⁽⁴⁾	70-74	0	1	8	8	15	14	31	30	5	-	-	-	-	-	-	-
	75-79	0	1	0	1	0	1	3	2	0	-	-	-	-	-	-	-
	≥80	0	0	1	0	0	0	0	1	0	-	-	-	-	-	-	-

註：

- (1) 由於機件故障，設於沙螺灣的飛機噪音監察站於2013年10月25日至2014年4月7日期間未能錄得數據。
- (2) 由於機件故障，設於大欖涌村的飛機噪音監察站於2013年11月13日至2013年12月9日期間未能錄得數據。
- (3) 由於機件故障，設於翠濤閣的飛機噪音監察站於2014年3月5日至2014年3月26日期間未能錄得數據。
- (4) 由於機件故障，設於曉峰園的飛機噪音監察站於2013年9月26日至2013年12月18日期間及2014年1月5日起未能錄得數據。

附件二

錄得80分貝或以上的航班所屬的航空公司及機種名稱
(由2013年1月1日至2013年12月31日)
(晚上11時至翌日早上7時時段)

航空公司	機種
香港華民航空公司	空中巴士A300-600
	波音B747-400
AirBridge Cargo Airline	波音B747-400
亞特拉斯航空公司	波音B747-400
盧森堡國際貨運航空公司	波音B747-400
	波音B747-8
Cargolux Italia	波音B747-400
國泰航空公司	空中巴士A330-300
	空中巴士A340-300
	波音B747-400
	波音B777-300
阿聯酋航空公司	波音B747-400
	波音B777-300ER
埃塞俄比亞航空	麥道MD-11
長榮航空公司	空中巴士A321
香港航空公司	空中巴士A330-200
	空中巴士A330-300
印度捷特航空	空中巴士A330-300
K-Mile Air	波音B727-200
Kalitta Air	波音B747-200
	波音B747-400
荷蘭航空公司	波音B747-400
大韓航空	波音B747-400
馬來西亞航空公司	空中巴士A380-800
日本貨物航空株式會社	波音B747-400
波拉航空貨運	波音B747-400
	波音B747-8
卡塔爾航空公司	空中巴士A330-200
沙特阿拉伯航空公司	波音B747-400
	波音B747-8
Silk Way West Airlines	波音B747-400

航空公司	機種
新加坡航空公司	空中巴士A380-800
新加坡航空貨運	波音B747-400
金鵬航空公司	波音B727-200
聯合包裹運送服務公司	波音B747-400
	麥道MD-11

上市公司進行碳審計和披露相關資料

14. 馮檢基議員：主席，據報，英國倫敦證券交易所規定所有上市公司須就其業務提交碳排放報告。另一方面，根據一份較早前發布關於香港上市公司碳績效的報告，屬恒生綜合指數成分股的上市公司中，只有一成有正式公布碳排放報告，而不屬該指數成分股的1 221家上市公司中，則沒有一家披露其碳排放情況。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，香港聯合交易所(“聯交所”)和證券及期貨事務監察委員會現時就上市公司進行碳審計所訂定的規則(包括碳排放量的計算方法)，以及就上市公司披露相關資料方面有何規管；現時上市公司進行碳審計和披露相關資料的情況為何；
- (二) 鑒於有金融業人士反映，不少投資者和資產管理公司在投資上市公司時會考慮該等公司的業務對環境的影響和產生的碳排放量，當局會否仿效倫敦證券交易所的做法，盡快就上市公司的碳審計及匯報作出規範，並規定上市公司須就其業務提交碳排放報告；若否，原因為何；及
- (三) 是否知悉，現時各法定機構(例如香港金融管理局和香港房屋委員會(“房委會”)就其管轄的資金作出投資決定時，除了回報及風險因素外，有否考慮投資對象在環境保護及碳排放方面的表現；若有，相關的考慮因素所佔比重為何；若否，原因為何，以及當局會否考慮規定該等法定機構在作出投資決定時須考慮該等因素？

財經事務及庫務局局長：主席，

- (一) 聯交所於2011年12月就《環境、社會及管治報告指引》(“《指引》”)發出諮詢文件，並於2012年8月刊發諮詢總結。《指引》已於2013年1月起列入聯交所主板及創業板上市規則。《指引》的B1項關於排放物的一般披露及關鍵績效指標(見附件)。目前，《指引》是建議常規，屬自願遵守性質。為協助上市發行人進行環境、社會及管治報告，聯交所積極為他們提供各類相關的培訓，包括講座、網上廣播及於聯交所網站提供相關資源的超連結。

環境保護署(“環保署”)已建立碳足跡資料庫網站，並於2013年12月去信邀請所有在香港上市的公司採用該網上資料庫公開其碳排放表現，並分享企業的碳管理措施及成功經驗。聯交所亦致函予所有上市發行人，支持環保署建立的上市公司碳足跡資料庫，以鼓勵披露碳排放資料。

至於現時上市公司進行碳審計和披露相關資料的情況，因《指引》屬自願遵守性質，聯交所暫未掌握有關數據。為本答覆第(二)部分所述的諮詢做好準備，聯交所計劃以上市發行人於2014年刊發的環境、社會及管治報告為對象，進行首次統計調查。

此外，環保署將在2014-2015年度推出碳足跡資料庫，屆時公眾將可掌握更多私營機構參與碳審計的數字。

- (二) 聯交所正進行籌備工作，計劃於明年諮詢市場意見，為加強對環境、社會及管治方面的監管作檢討，意欲將現時屬自願性質的《指引》的部分內容提升至“不遵守就必須解釋”的規定，即上市發行人必須遵守有關條文，否則須在其中期報告及年報內就任何偏離條文的行為提供經過審慎考慮的理由。有關環境保護及碳排放量等事宜都將包括在諮詢範圍之中。
- (三) 法定機構在管理其資金時，會按各個機構的法定目的及投資目標進行投資。例如，外匯基金的法定目的是維持香港的貨幣及金融穩定，其首要投資目標是保本及確保資產高流動性，因此環境保護及碳排放方面的表現在一般投資上

並非主要投資考慮。房委會方面，該會約55%的資金是投放於外匯基金的保本投資。至於其餘的投資，房委會的投資經理密切留意市場的發展，考慮有關的因素，來作出適當的投資決定。雖然房委會的投資目標並不包括環境保護及碳排放的因素，但房委會近年所有新發展項目均在設計階段採用“碳排放量估算”方法，分別評估建築材料、結構物料、公用屋宇裝備裝置、可再生能源、栽種樹木和拆卸工程6個範疇的碳排放量，致力尋求可減少碳排放的機會，並盡力提高減碳成效。

此外，政府一直鼓勵私營及公營機構(包括法定機構)參與減碳行動。環保署就碳審計提供技術指引，以及提供支援，協助提升相關機構定期進行碳審計的能力。

附件

摘錄自《香港聯合交易所證券上市規則》附錄二十七：

B. 環境保護

層面B1

排放物

一般披露	有關廢氣及溫室氣體排放、向水及土地的排污、有害及無害廢棄物的產生等的： (a) 政策；及 (b) 遵守及嚴重違反相關準則、規則及規例的資料。 廢氣排放包括氮氧化物、硫氧化物及其他受國家法律及規例規管的污染物。 溫室氣體包括二氧化碳、甲烷、氧化亞氮、氫氟碳化合物、全氟化碳及六氟化硫。 有害廢棄物指國家規例所界定者。
關鍵績效指標B1.1	排放物種類及相關排放數據。
關鍵績效指標B1.2	溫室氣體總排放量(以噸計算)及(如適用)密度(如以每產量單位、每項設施計算)。

關鍵績效指標B1.3	所產生有害廢棄物總量(以噸計算)及(如適用)密度(如以每產量單位、每項設施計算)。
關鍵績效指標B1.4	所產生無害廢棄物總量(以噸計算)及(如適用)密度(如以每產量單位、每項設施計算)。
關鍵績效指標B1.5	描述減低排放量的措施及所得成果。
關鍵績效指標B1.6	描述處理有害及無害廢棄物的方法、減低產生量的措施及所得成果。

未來發電燃料組合

15. 梁繼昌議員：主席，環境局於今年3月發表《未來發電燃料組合諮詢文件》，就兩個燃料組合方案展開公眾諮詢(“諮詢方案”)。一個方案是“網電方案”，即向內地的中國南方電網有限公司(“南方電網”)購電以輸入更多電力，而另一個方案是“本地發電方案”，即利用更多天然氣作本地發電。就此，政府可否告知本會：

- (一) 政府提出該兩個諮詢方案前，有否就其他方案的可行性進行詳細的研究；如有，詳情為何，以及只提出該兩個諮詢方案的理據為何；
- (二) 鑒於環境局局長曾表示“網電方案”可被視為開放電力市場的第一步，但有學者指出，向南方電網購買的電力仍需透過本港兩家電力公司(“兩電”)的電網輸送給市民，因此不能算作真正的開放電力市場，政府提出該兩個諮詢方案前，有否就它們如何可促進電力市場開放及引入競爭(例如落實“廠網分家”及引入第三間電力公司)進行研究；如有，詳情為何；
- (三) 鑒於獲政府委聘進行《從中國南方電網購買電力的可行性》研究的顧問據報曾隸屬南方電網的子公司，政府會否公布有關顧問報告中不涉商業敏感資料的內容；如會，將會何時公布；如否，原因為何；政府會否就南方電網向本港供電的可靠性聘請獨立顧問進行研究及風險評估；如會，詳情為何；

- (四) 鑒於本地發電方案會利用更多天然氣發電，政府有否計劃在該方案下批准兩電興建更多天然氣發電的基礎設施(包括液化天然氣接收站等)，以及作其他相關技術投資；如有，詳情及估算的成本為何；如否，原因為何；
- (五) 有否就內地天然氣價格與需求的波動及其對該兩個諮詢方案的影響進行研究；如有，詳情為何；及
- (六) 該兩個諮詢方案中使用可再生能源(包括轉廢為能)的目標比例分別為何，以及它們與環境局於2010年發表的《香港應對氣候變化策略及行動綱領》諮詢文件中所建議的有否不同；如有不同，原因為何；有否就現時已發展的可再生能源發電項目的成本效益(包括科技發展對長遠減低成本的影响)進行全面檢討；如有，詳情為何？

環境局局長：主席，

- (一) 政府的能源政策，是要確保安全、可靠、價格合理及有效率的能源供應，並把發電對環境所造成的影響減至最低。在考慮過不同的因素後，政府建議兩個發電燃料組合方案，諮詢公眾，以為未來10年電力供應所需的基建提供一個規劃基礎。

除現時提出的兩個方案外，我們亦曾考慮其他方案，包括以專線輸入更多電力的可行性。我們認為從電網購電可以讓香港以“網對網”的方式使用多個供電源，從而提高發電燃料種類的多元化，並引入香港現時未能使用的清潔燃料種類，例如水電。網電方案對應付長遠的電力需求亦更具靈活性。

- (二) 現時政府與兩家電力公司簽訂的《管制計劃協議》將在2018年屆滿。我們正檢討2018年後電力市場的整體發展，公眾人士對日後發電燃料組合的意見將會為有關檢討提供重要的考慮元素。在諮詢文件中提及的由電網購電的方案，在研究實施計劃時，會牽涉建設跨境輸電網絡，以及使用輸電網絡的法律、技術、財務及其他相關的具體細節。視乎這些進一步分析所得詳細資料，我們認為原則上從電網購

電的方案可以提供更多空間為電力市場引入更多的供應來源，以加強市場競爭和選擇。

- (三) 在檢討未來的發電燃料組合時，環境局委託了廣東省電力設計研究院(“廣東院”)進行研究，以確定從內地電網購電的可行性。由於廣東院具備多年國內電力系統規劃的經驗，並熟悉南方電網的規劃及發展，我們認為它是合適的顧問機構。廣東院在架構和營運上均獨立於南方電網。我們在撰寫諮詢文件時，已考慮了報告內的主要結論，並已反映在諮詢文件中。如果刪除商業及機密內容，披露的資料並不完整，反而容易導致誤解，因此我們不擬公開報告的內容。另一方面，上述研究只是初步的可行性研究。當有需要進一步研究電網購電以輸入更多電力，我們將會進行詳細的技術研究，以確定從南方電網輸入電力能滿足香港對供電可靠性的要求。
- (四) 一直以來，我們都會就兩家電力公司的發電系統及相關設施的投資計劃進行嚴格的審核，當中包括接收天然氣的設施及天然氣發電機組。若兩電向我們提交有關興建天然氣基建、儲存庫、液化天然氣接收站及其他供氣技術等資本投資建議，我們會一如以往做好把關工作，從項目需要、時間性及成本角度對兩電的資本投資作出嚴格審核，避免過大、過早、不必要或不合理的投資，以及充分平衡安全、穩定、價格合理和環保的能源政策目標。
- (五) 現時市場上對未來天然氣價格走勢的預測，莫衷一是。但在過去數年，亞洲區天然氣價格已增加3至4倍。在制訂兩個燃料組合方案時，我們已考慮了天然氣價格過去的情況及國際最新的分析。我們認為過分集中使用天然氣將增加電費受天然氣價格波動的影響，並已在諮詢文件中闡述有關分析。
- (六) 部分可再生能源的產生需倚賴天然資源，例如太陽能、風能和水能等。但是，香港的實際環境對廣泛引入這類可再生能源有不少限制，不單成本高昂，發展的空間亦有限。一般而言，可再生能源的單位發電成本比傳統發電方式高出數倍。故此，我們現時政策是在符合成本效益和配合運

作需要的前提下，適當引入太陽能或風能的裝置，以作示範作用。另一方面，轉廢為能設施亦能將廢物轉化為可再生能源。我們在《香港資源循環藍圖2013-2022》及《香港廚餘及園林廢物計劃2014-2022》中已涵蓋多項轉廢為能設施，包括污泥處理設施、綜合廢物管理設施及有機資源回收中心網絡。考慮到目前已完成及計劃中的工程，預計由廢物轉化為可再生的能源約佔2020年代初期總電力需求約1%。本諮詢文件中有關可再生能源的部分已考慮了最新的發展和資料。

削減內地訪港旅客人數的影響

16. 林大輝議員：主席，鑒於公眾關注訪港內地旅客人數持續增長對民生的影響，行政長官早前表示，政府現正研究調控旅客人數增長和旅客結構的辦法，並會在與中央當局和相關內地部門磋商後盡快公布結果。另一方面，行政長官早前在策略發展委員會會議上提出討論削減兩成內地訪港旅客的議題，經傳媒報道後引起各界關注。此外，香港零售管理協會表示擔心削減兩成內地旅客會破壞香港“好客之都”的形象、影響零售從業員的生計，以及影響香港整體的經濟發展。此外，《人民日報》海外版早前刊登的一篇文章指出，如果用政策刻意削減訪港內地自由行旅客的人數，香港旅遊業的收入會明顯下滑，估計單是減少不過夜的持一年多次赴港個人遊簽注(下稱“一簽多行”)的旅客，本港旅遊業每年便可能減少100億元的收入，以及可能有1萬人失業。就此，政府可否告知本會：

- (一) 去年6月至今年5月的12個月內，持“一簽多行”及“異地簽注”(即“一簽一行”或“一簽二行”)訪港的內地旅客人數分別為何；
- (二) 政府去年有否主動與中央當局磋商，不再向內地居民發出“一簽多行”以及回復“一簽一行”的可行性；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (三) 鑒於有本會議員建議將“一簽多行”改為“一日一行”，有否評估在甚麼情況和條件下才可實行此建議；

- (四) 鑒於政府早前表示，將會加大力度增強本港接待旅客的能力，致力平衡旅遊業對經濟發展和社會民生的影響，政府如何評估香港現時對旅客的社會承受能力和接待能力；
- (五) 有否就上文第(四)項的評估所得，定出平衡香港社會承受能力和旅遊接待能力的每年可接待的旅客人數；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (六) 當局提出討論削減兩成訪港內地旅客的議題的理據為何，包括不提出討論削減一成、三成或四成等比例的原因；
- (七) 有否評估削減兩成訪港內地旅客，會對(i)工商界、(ii)零售業營業額、(iii)餐飲業營業額、(iv)酒店的入住率，以及(v)整體經濟造成甚麼影響；若有評估，結果為何；若否，原因為何；
- (八) 有否評估削減兩成內地訪港旅客能否紓緩本港公共交通車廂擠迫的問題；若有評估，結果為何；若否，原因為何；
- (九) 有否研究上述的文章就削減自由行旅客人數如何影響香港的旅遊業及就業情況所作估算是否有根據；若研究結果為有根據，詳情為何；若否；原因為何；
- (十) 有否評估，削減不過夜的“一簽多行”訪港內地旅客，會令旅遊業每年減少多少收入，以及會有多少名相關行業從業員失業；若有評估，結果為何；若否，原因為何；
- (十一) 有否評估，削減自由行旅客人數會否破壞香港“好客之都”的形象；若有評估，結果為何；若否，原因為何；及
- (十二) 鑒於政府曾表示，在邊境附近地區興建大型購物設施以分流旅客的建議值得考慮，有否邊境附近地區的土地業權持有人曾接觸政府，表示有興趣興建有關的購物設施；若有，詳情為何；若否，是否在短期內政府不會考慮牽頭落實有關建議？

商務及經濟發展局局長：主席，特區政府明白香港社會對於旅客數字持續增長對民生影響的關注。2012年9月，行政長官宣布內地有關部門將與特區政府密切溝通配合，待確定香港的承受和接待能力後，才考慮實施“非深圳戶籍一簽多行”及有序地簽發6個城市的異地簽注。特區政府亦全面評估了香港承受及接待旅客的能力，並於去年年底完成《香港承受及接待旅客能力評估報告》（“評估報告”）。

就林議員質詢的各項目，現答覆如下：

- (一) 在2013年6月至2014年5月的12個月內，“一簽多行”旅客達1 322萬人次。

入境事務處沒有備存持異地簽注的訪港旅客數字。

- (二)、(三)及(六)至(九)

正如行政長官於5月27日表示，減少兩成“個人遊”旅客不是一個具體提議，而是希望刺激社會各界思考調控訪港旅客數字及結構這個重要課題。

特區政府現正研究調控旅客人數增長和旅客結構的辦法，並會在與中央政府和內地相關部門磋商後盡快公布結果。由於不同的調控措施會為香港的不同地區和不同檔次的行業帶來不同的人流減少幅度，也會帶來不同的經濟影響，我們需要客觀分析不同調控措施對香港整體經濟帶來的影響。正因如此，我們希望社會可廣泛和認真討論，讓我們更準確地將不同的意見向中央政府反映，讓最終實行的政策更符合香港的長遠和整體利益。

- (四)及(五)

特區政府去年年底完成的報告旨在評估香港中期承受及接待旅客的能力。評估範疇包括口岸處理能力、旅遊設施容量、酒店接待能力、公共交通網絡載客能力、社會民生影響及經濟影響等方面。

面對訪港旅客數目持續增加，評估報告建議香港應在不同範疇提升接待旅客的能力。我們正根據報告的建議作

多方面跟進。首先我們會致力增加酒店房間供應，包括積極研究在明年年底起陸續將6幅毗鄰啟德郵輪碼頭、面向維港的“酒店帶”土地推出市場。此外，美利大廈酒店項目已成功招標，連同海洋公園的海洋酒店和迪士尼第三間酒店，落成後可提供超過1 500個房間；其次在旅遊設施方面，海洋公園公司將會在大樹灣發展結合戶內及戶外的全天候水上樂園，預計於2017年完成。香港迪士尼樂園亦會興建以“鐵甲奇俠”漫畫英雄為主題的新園區。啟德郵輪碼頭大樓和首個泊位去年6月投入服務後，碼頭第二個泊位亦計劃於年內啟用。

至於較長遠的規劃方面，我們會積極籌備在“飛躍啟德”及大嶼山發展具特色的旅遊設施群吸引高增值客羣。

我們同時會加強宣傳推廣不同地區的特色，為遊客提供更多選擇，以減輕傳統旺區的擠塞外，並鼓勵旅客到各區遊覽和消費，從而擴大旅遊業為全港市民帶來的整體經濟收益。

- (十) 2013年，入境不過夜“一簽多行”旅客人均境內消費約2,220元。若這類旅客的人數有所減少，他們為香港相關行業帶來的直接消費及提供的就業機會亦會相應減少。
- (十一) 香港是亞洲國際都會，歡迎各地人士來港經商和遊覽。我們相信香港市民會繼續熱情款待來自不同地方的旅客，令他們有愉快的體驗。特區政府亦會繼續加大力度增強本港的接待旅客的能力。另一方面，香港旅遊發展局會繼續推廣香港好客之都的形象。
- (十二) 對於在邊境附近土地興建購物城，我們認為有關建議值得考慮。如能成事，短期可幫助分流旅客，長遠甚至可為現有及規劃中的鄰近新市鎮的居民提供就業機會。政府於去年10月收到民建聯有關設立落馬洲商貿購物中心的建議。由於有關建議所涉及的地方絕大部分均為私人土地，我們認為如果由業權人因應該區的商業潛力來主導發展會更有效率，政府樂意協調相關部門為項目倡議者提供所需要的資料和協助。相反，如果由政府以收地

方式推動作私營商業發展，未必符合收地作公共用途的法定要求，收地亦需要動用大量公帑和耗費不少時間。直至今年6月3日，當局未有收到相關土地業權人就有關發展提出規劃申請。

香港足球總會的鳳凰計劃

17. 陳家洛議員：主席，香港足球總會(“足總”)自2011年起獲政府撥款資助推行為期3年的鳳凰計劃，以振興香港的足球運動。據報，民政事務局轄下足球專責小組(“專責小組”)最近建議政府繼續向該計劃撥款5年，以及要求足總取消技術發展總監一職。就此，政府可否告知本會：

- (一) 在專責小組作出上述建議前，當局有沒有就鳳凰計劃進行全面檢討及擬備檢討報告；若有，可否公開整份報告；若不可公開，原因是甚麼；若沒有檢討，專責小組及當局根據甚麼理據考慮應否繼續資助鳳凰計劃；
- (二) 當局在作出是否繼續資助鳳凰計劃的決定前，會不會諮詢不同持份者；若會，詳情是甚麼；若不會，原因是甚麼；
- (三) 鑒於政府在2011年首次資助鳳凰計劃時的撥款期為3年，專責小組現在建議將撥款期增至5年的理據是甚麼；
- (四) 是否知悉鳳凰計劃在獲延續撥款後的新一輪工作計劃、開支預算、工作時間表、成效指標和檢討機制的詳情是甚麼；及
- (五) 鑒於足總原訂於2014-2015球季按鳳凰計劃舉辦香港職業足球聯賽(“港職聯”)，但據報至今已有兩支本地甲組聯賽球隊表明不會參與港職聯，是否知悉足總會不會如期舉辦港職聯；若會，詳情是甚麼；若不會，相關的安排是甚麼？

民政事務局局長：主席，

(一)、(三)及(四)

專責小組於今年5月的會議上，審視足總就推行“鳳凰計劃”提交的進度報告及足總提出的5年策略計劃。小組亦初步討論過政府應否在“鳳凰計劃”撥款期限過後，繼續為5年策略計劃提供資源。小組並未作出最後決定，目前仍有待足總提供更詳盡的資料。小組的建議將會提交體育事務委員會審議，然後由民政事務局局長作最終決定。

(二) 足總在草擬及籌劃5年策略計劃時一直聽取相關持份者的意見。足球專責小組及體育事務委員會的成員包括社會各界，以及熟悉足球運動發展的人士。

(五) 足總將於下一球季如期推展香港職業聯賽。

在走光黑點偷窺和偷錄／偷拍的行為

18. 葛珮帆議員：主席，據悉，現時一些由政府部門及私人機構管理的建築物(例如屏山天水圍公共圖書館、香港中央圖書館、希慎廣場、PopCorn商場，以及近日啟用的“元創方”等)由於設計或採用的物料不當(例如圍欄、扶手電梯圍欄及間牆採用透明玻璃)，以致存在不少容易令女士走光的黑點。此外，現時市面上出售可用作偷錄／偷拍的器材越來越微型化和容易隱藏，令人防不勝防。有市民表示，在走光黑點偷窺甚至偷錄／偷拍的行為越來越猖獗。就此，政府可否告知本會：

- (一) 屋宇署有否向認可人士發出指引，訂明樓宇的公共場所的設計和採用的物料，須避免造成令使用者容易走光的位置；若有，詳情為何；若否，會否發出有關指引；
- (二) 當市民就公共場所內的高危走光位置向場所管理人投訴不果時，他們現時可向哪個政府部門投訴，以及哪個部門會跟進；
- (三) 鑒於有法律界人士指出，由於當局難以證明涉案者曾作偷窺行為，有關的檢控和定罪個案數目偏低，政府會否考慮

修訂有關法例的舉證要求，以遏止偷窺行為；若會，詳情為何；若否，原因為何；

- (四) 會否考慮定期公布關於在走光黑點偷窺的定罪個案的資料，以阻嚇其他人在該等地點偷窺；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (五) 過去10年，當局接獲多少宗關於有人偷錄／偷拍的投訴，以及對有關人士提出檢控的個案宗數；及
- (六) 有否檢討現行法例對偷窺和偷錄／偷拍行為的罰則是否過輕，以致缺乏阻嚇力；若檢討結果如此，會否加重有關罰則；若會，詳情為何；若否，原因為何？

保安局局長：主席，議員的質詢涉及多個政府部門，當局在諮詢相關部門後的綜合答覆如下：

- (一) 根據發展局提供的資料，屋宇署是根據《建築物條例》(第123章)所賦予的權力，監管位於私人土地上的建築物及相關工程的規劃、設計和建造，以確保符合安全和衛生標準。而《建築物條例》亦為此就結構和消防安全及衛生等方面訂定建築設計及建造標準，但不屬於與建築物安全和衛生有關的情況，例如防止出現“走光”的情況，並不屬《建築物條例》的規管範疇，故此沒有就此規定建築工程所使用的物料或建築物的設計，屋宇署亦沒有計劃就此發出指引。就私人建築物(例如質詢中提及的大型商場)的問題，市民可以直接向管理那些建築物的機構反映意見。
- (二) 根據康樂及文化事務署提供的資料，質詢中所提到的香港中央圖書館及屏山天水圍公共圖書館已採取適當措施，包括安排保安員加強巡邏及於透明玻璃上加貼磨砂貼膜。

根據發展局提供的資料，建築署和元創方管理有限公司考慮到市民的意見，已完成“元創方”的優化工程，包括在中空樓梯的踏腳板之間安裝了擋板，在一些玻璃欄杆位置貼上了磨砂膠紙。除此以外，地下展示廊天窗的向底一面也加裝了展示板，以解決在以上數個位置的視線問題。

(三)至(六)

根據香港法例第200章《刑事罪行條例》第160(3)條，任何人在公眾地方或建築物的共用部分遊蕩，不論單獨或結伴在該處出現，而導致他人合理地擔心本身的安全或利益，即屬犯罪，一經定罪，可處監禁2年。當局並沒有就在公眾地方作出偷窺行為而干犯刑事罪行備存統計數字。

至於在公眾地方偷拍猥褻照片，則可能干犯香港法例第200章《刑事罪行條例》第160條“遊蕩”，最高可處監禁2年；第245章《公安條例》第17B條“公眾地方內擾亂秩序行為”，最高可處第2級罰款及監禁12個月；或普通法的“破壞公眾體統”罪行，最高刑罰是監禁7年。當局沒有計劃增加以上罪行的最高刑罰。在2004年至2014年4月，警方處理涉及在公眾地方偷拍猥褻照片的案件數目見附件。

如拍攝行為涉及第486章《個人資料(私隱)條例》所指的個人資料，並在收集或處理個人資料時違反條例附表一的保障資料原則，個人資料私隱專員可向有關人士發出執行通知。違反執行通知者，首次定罪最高可處第5級罰款及監禁2年，另處每日罰款。當局沒有計劃增加有關刑罰。個人資料私隱專員公署並沒有就偷拍行為的投訴備存統計數字。

附件

警方處理涉及在公眾地方偷拍猥褻照片的案件數目
(在2004年至2014年4月)

年份	案件數目
2004	67
2005	98
2006	128
2007	185
2008	261
2009	212
2010	219
2011	231

年份	案件數目
2012	282
2013	329
2014年1至4月	94

微細懸浮粒子對公眾健康的影響

19. 陳克勤議員：主席，微細懸浮粒子指空氣中標稱氣動直徑為2.5微米或以下的懸浮粒子(下稱“PM2.5”)。據報，有醫學研究的結果指出，PM2.5的活性強和易附帶有害或有毒物質，而且經呼吸道被吸入人體後不易呼出，因此對人體健康的危害頗大。此外，內地一些城市近年密切監測空氣中的PM2.5濃度水平，但香港欠缺全面監測PM2.5的網絡。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於現時有內地網站實時發布全國各地的PM2.5濃度數據和全國空氣質量，以及載有PM2.5的相關資料，為何香港環境保護署(“環保署”)的網站上各空氣質素監測站的空氣污染物濃度數據，只限於(i)過去24小時及(ii)2013年12月31日或之前的資料；當局能否參考內地網站提供更多資訊(例如PM2.5對健康的影響)；
- (二) 鑒於香港空氣中PM2.5的主要來源之一是汽車排放，當局可否在路邊空氣質素監測站收集PM2.5水平的數據並實時公布，以供市民參考及作為宣傳之用；如不可，原因為何；
- (三) 鑒於PM2.5危害人體健康，例如可能會引發上呼吸道疾病甚至癌病，當局有沒有就PM2.5對人體健康的影響進行評估及制訂應對措施；如有，詳情為何；如沒有，原因為何；當局會否透過地區性的健康檢查收集數據，以研究PM2.5對人體健康的影響；
- (四) 既然將軍澳環保大道旁設有PM2.5濃度測量儀器，為何環保署的網站沒有公布相關數據；可否在有關網站公布該等數據；當局有否研究該道路的PM2.5的來源及其水平一直高企的原因；有否制訂措施改善該道路的空氣污染問題；及

- (五) 儘管與香港關係密切的珠江三角洲在“國家環境保護‘十二五’規劃”中，被視為重點控制PM2.5排放的地區之一，為何每年的《粵港珠江三角洲區域空氣監控網絡的監測結果報告》並未有提及PM2.5的有關情況；可否在日後的報告加入對PM2.5的分析；當局有甚麼措施配合減排合作計劃及教育市民認識PM2.5對健康的影響？

環境局局長：主席，為了解香港空氣中PM2.5的水平，環保署由1999年起在塔門、東涌及荃灣3個一般空氣監測站和中環路邊空氣監測站監測空氣中PM2.5的濃度。元朗一般空氣監測站亦自2005年起加入監測PM2.5的濃度。在2011年，全港所有空氣監測站亦開始監測PM2.5濃度。環保署並由2012年3月8日起實時發布全港所有空氣監測站(包括3個路邊空氣監測站)的PM2.5數據。至於陳議員提出的質詢，我們的答覆如下：

(一)及(二)

環保署的網站一直以實時方式發布各空氣監測站(包括一般監測站和路邊監測站)所得的主要空氣污染物濃度數據。由2012年3月8日起，所公布的空氣污染物資料也包括PM2.5的實時數據。

由於實時發布的數據屬未經環保署核實的初步數據，因此環保署只在網頁保留過去24小時的實時數據。當該署核實有關數據後，會把它們上載於其網頁供市民下載或瀏覽。由於核實需時，現時環保署網頁上經核實的數據是截至2013年12月31日。

除實時發布空氣污染物的數據外，環保署的空氣質素健康指數(下稱“AQHI”)網站還提供過往主要空氣污染物的核實數據，以及有關空氣污染物(包括PM2.5)的主要來源和對健康的影響。詳情可見於該署以下網頁：
<<http://www.aqhi.gov.hk/tc.html>>。

- (三) 香港特區政府一直十分關注空氣污染對市民健康的影響。柴油車的廢氣排放是PM2.5的一個主要來源。當世界衛生組織認定柴油車排放的粒子可能會致癌後，政府便着手減

少柴油車的排放，並由1999年起推出全面的管制計劃減少車輛廢氣的排放，尤其是柴油車的粒子排放。當中的主要措施包括：以石油氣車替代柴油的士和小巴、強制歐盟前期的柴油車安裝有效減少粒子排放的器件、提升車用燃料及車輛廢氣排放的標準，並透過提高定額罰款和引入先進的黑煙測試加強管制黑煙車等。這些措施已取得顯著的成效，本港路邊的PM2.5濃度在1999年至2013年期間下降37%。因應世界衛生組織於2012年6月公布柴油車輛廢氣為致癌物，政府為保障公眾健康，於2014年3月1日推出特惠資助計劃，分階段淘汰約82 000輛歐盟IV期以前的柴油商業車輛，包括貨車、小型巴士和非專利巴士，務求進一步減少柴油車的PM2.5排放。

在PM2.5對人體健康影響方面，環保署會透過地區性的健康檢查或問卷調查採集數據作研究，並已委託本地健康專家進行。預計研究可於2015年年底前完成。

- (四) 因應將軍澳居民的關注及要求，環保署由2013年9月18日起在將軍澳大赤沙消防局天台設置一部監測微細懸浮粒子(PM2.5)水平的儀器，量度將軍澳環保大道PM2.5顆粒物的濃度。結果顯示該位置的PM2.5水平，即24小時平均值，與香港其他一般空氣監測站的水平相若。由於此監測點是針對環保大道PM2.5水平而設，性質與其他空氣質素監測站不同，故此，我們認為更合適的公布方法，是向西貢區議會提交並同時提供適當的相關資料以作比對。環保署已將2013年9月至2014年3月的監測數據向西貢區議會轄下的房屋及環境衛生委員會提供，有關文件(SKDC(HEHC)文件第20/14號及SKDC(HEHC)文件第68/14號)亦已上載至區議會的網站，供市民參考。我們會繼續向區議會提供有關數據。展望將來，我們已修訂法例，未來新界東南堆填區在擴建撥款申請獲得批准後，會盡快落實只接收建築廢物。屆時，進出堆填區的車輛會由現時約1 000架次減至約500架次，這有助進一步改善環保大道的空氣質素。
- (五) 至於粵港珠江三角洲區域空氣監控網絡的PM2.5數據，粵港政府會考慮在適當時候將區內PM2.5監測數據納入年度報告中公布。

為達致粵港兩地政府為珠三角地區訂定於2015年和2020年達到的減排目標，環保署正推行強化措施以減少本地各主要空氣污染源的排放，包括自今年3月開始分階段淘汰歐盟IV期前的柴油商業車輛、於本年4月收緊本地船用柴油的含硫量上限至0.05%，以及正草擬法例規定遠洋輪船泊岸時轉用低硫燃料等，這些措施均有助減低PM2.5的水平。

正如前述，環保署已在AQHI網頁提供本港PM2.5的主要來源和對健康影響的資料，增加市民對PM2.5的認識。

“元創方”項目

20. 梁國雄議員：主席，PMQ元創方(“元創方”)是在荷李活道前已婚警察宿舍進行的活化項目。獲選保育這個文物地點的同心教育文化慈善基金會有限公司(“同心基金”)為落實該項目，成立了元創方管理有限公司(“管理公司”)，負責元創方的日常運作。近日有不少元創方商戶向本人反映，該項目出現管理失當的情況，而上述兩間公司的運作亦欠缺透明度及缺乏外界監察，以致元創方的管理問題遲遲未獲糾正。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去半年，政府有否派員到元創方與商戶溝通，以了解及監察該項目的進展及推行情況；若有，與他們會面的日期、時間和人員所屬的政府部門為何，以及出席的商戶人數；若否，原因為何；
- (二) 是否知悉同心基金及管理公司有否把元創方的所有外判服務合約以公開招標方式批出；若有，政府有否監察有關的招標過程，以及招標公告在多少份本港報章內刊登；若沒有公開招標，原因為何，以及該兩間公司有何措施確保甄選外判服務承辦商的程序具高透明度；是否知悉有否外判服務承辦商的負責人或股東與該兩間公司的行政人員或其家人有利益關係；若有該等負責人或股東，數目為何，以及該兩間公司有何措施防止甄選過程出現利益輸送的情況；
- (三) 鑒於管理公司須每年向政府提交年中的進度報告(包括財務報告和現金流量表)和年終的周年報告(包括經審計的周

年財務報表)，以及於租賃協議完結時的最後評估報告(包括最後經審計的帳目)，政府會否公開或向本會議員交代該等報告；若會，何時公開及交代的方式為何；若否，原因為何；

- (四) 有否根據廉政公署訂立的相關指引，嚴格監控元創方項目，以免出現任何利益輸送或違規情況；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (五) 鑒於管理公司是根據《稅務條例》(第112章)第88條獲豁免繳稅的慈善機構，政府是否知悉有否任何政府人員擔任該公司的管理委員會委員；若有，該等人員在政府的職級為何；若否，原因為何；政府會否向管理公司建議，委任不少於兩名元創方商戶代表擔任其管理委員會的委員，以便作出有效監察；若會，何時執行；若否，原因為何；及
- (六) 鑒於活化歷史建築諮詢委員會負責協助評核活化歷史建築伙伴計劃的申請書，以及監察成功申請機構日後的運作情況，政府會否委任不少於兩名的本會議員及不少於兩名元創方商戶代表為該委員會的成員，以便本會議員及元創方商戶更有效監察元創方項目的推行情況及向該委員會反映民意；若會，何時執行；若否，原因為何？

發展局局長：主席，就梁國雄議員所提出的質詢，現答覆如下：

(一)及(三)

自“元創方”開業以來，政府一直關注“元創方”的開業情況。根據可持續推行活化歷史建築項目這理念，“元創方”項目將以自負盈虧及自給自足的方式營運，包括自費管理、營運和維修保養“元創方”的用地及建築物。“同心基金”成立了一間特設公司，名為元創方管理有限公司(“管理公司”)，該公司已根據《稅務條例》(第112章)第88條的規定取得慈善機構的身份，以落實項目及負責歷史建築活化後的日常運作，包括項目內創意工作室和其他單位的租務事宜。

負責監管“元創方”的政府部門包括發展局和商務及經濟發展局。為監察“元創方”項目在營運階段的業務表現，管理公司須每年年中和年終分別向政府提交進度報告(包括財務報告和現金流量表)和周年報告(包括經審計的周年財務報表)，以及於租賃協議完結時提交最後評估報告(包括最後經審計的帳目)。周年報告和最後評估報告必須包括經審計的帳目和審計師報告，以便政府考核項目的經營狀況。如管理公司未能提交報告，或所提交的報告資料不足、不完整或有虛假成分，政府可能會終止其租賃協議。政府會定期向“活化歷史建築諮詢委員會”提供推展“元創方”項目的最新資料，並聽取“活化歷史建築諮詢委員會”的意見，以確保項目達到預期目標。政府亦會派人定期到“元創方”進行實地視察，並對“元創方”的管理、營運提供意見。

- (二) 根據政府與管理公司簽訂的租賃協議，管理公司須按照租賃協議內的指引進行投標及採購，以及必須保持公平公正、具競爭性及物有所值，並避免有利益衝突情況出現。

管理公司表示，在進行投標程序時已貫徹執行“利益申報”機制，未有存在“利益關係”的情況。

- (四) 政府曾安排管理公司出席廉政公署的座談會，讓他們了解廉政公署的相關指引。管理公司表示，自成立以來均嚴格執行公司內部的監管措施，以防止出現違法違規行為。
- (五) 如上文所述，根據可持續推行活化歷史建築項目這理念，“元創方”項目將以自負盈虧及自給自足的方式營運，包括自費管理、營運和維修保養“元創方”的用地及建築物。“同心基金”成立了一間特設公司，名為元創方管理有限公司，該公司已根據《稅務條例》(第112章)第88條的規定取得慈善機構的身份，以落實項目及負責用地活化後的日常運作，包括項目內創意工作室和其他單位的租務事宜。上述條例並沒有要求政府人員擔任管理委員會的委員。

此外，根據現行機制，政府聯同“活化歷史建築諮詢委員會”負責監管“元創方”項目在營運階段的業務表現，管理公司須於每年年中及年終分別向政府提交進度報告和周年報告。後者必須包括經審計的帳目和審計師報告，以

便政府考核項目的經營狀況。此外，商務及經濟發展局有代表出席管理公司的活動項目委員會會議，發揮監察作用。

- (六) “活化歷史建築諮詢委員會”主要由來自歷史研究、建築、測量、社會企業、財經等界別的非官方成員組成，就活化歷史建築提供意見；特別是在協助評核活化歷史建築伙伴計劃的申請書，以及監察成功申請機構日後的運作情況。政府在委任“活化歷史建築諮詢委員會”的成員時，會考慮其專業背景及經驗，以委任合適的人選。

個人信貸資料的管理

21. 郭家麒議員：主席，近日，有市民向本人投訴，表示他在遺失身份證期間被其他人盜用身份向銀行及財務公司申請貸款；雖然警方其後向該等機構證實事主曾就遺失身份證一事報警，但有關的不良信貸紀錄一直被保留在其個人信貸資料中，以致事主申請信用卡及貸款時受到影響。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，金融機構如何處理市民聲稱因身份被人盜用而產生的不良信貸紀錄；香港金融管理局(“金管局”)及相關的政府部門的有關指引有否說明處理方法；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (二) 有關的執法部門有否既定程序處理盜用他人身份申請貸款的案件；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 金管局有否監察金融機構有否遵守其發出關於信貸資料的提供及取用事宜的指引；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) 客戶的信貸資料屬個人資料，須受《個人資料(私隱)條例》(下稱“《私隱條例》”)及由個人資料私隱專員發出的《個人信貸資料實務守則》(下稱“《實務守則》”)所規管。信貸提供者在處理個人信貸資料時，須遵守《私隱條例》及《實

務守則》。《實務守則》規定信貸提供者如發現向信貸資料服務機構提供的資料中有任何不準確的地方，須在合理及切實可行的情況下，盡快更新信貸資料服務機構資料庫內的相關資料。此外，《銀行營運守則》及金管局發出的“監管政策手冊”要求認可機構遵守《私隱條例》及《實務守則》的相關規定。

如證實盜用事件屬實，信貸提供者須根據《實務守則》的規定，在合理及切實可行的情況下，盡快要求信貸資料服務機構將相關的貸款紀錄從信貸資料服務機構的紀錄中刪除，並不會保留在信貸資料服務機構的資料庫內。

- (二) 盜用他人的身份進行貸款，可能干犯《盜竊罪條例》第18條“以欺騙手段取得金錢利益”或《人事登記條例》第7A條“使用他人身份證”等罪行。警方會視乎案件的性質及所掌握的證據，作出調查及跟進。
- (三) 金管局會在日常的審查工作中(包括現場審查、處理投訴及認可機構的定期自我評估)，監察認可機構遵守《銀行營運守則》及“監管政策手冊”的情況。如金管局發覺個別認可機構有違反規定的情況或需作出改善的地方，金管局會與有關的認可機構作出跟進。

工務工程項目的成本效益

22. 莫乃光議員：主席，近年有多項工務工程項目出現大幅超支，因而需向立法會財務委員會(“財委會”)申請追加撥款。故此，有公眾人士關注工務工程項目的開支控制和政府的財政承擔能力。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去10年，每年(i)基本工程計劃的開支佔名義本地生產總值的百分比，以及(ii)財委會批准增加工務工程項目核准預算的總額佔原先的核准預算總額的百分比為何；有否計算該等工程項目所帶來的經濟效益；
- (二) 規劃中並預計在未來5年內向財委會申請撥款的工務工程項目的預算開支為何，以及有否預計該等項目的經濟和社會效益；

- (三) 鑒於有多項工務工程項目出現超支的情況，當局有否機制檢討各項已完成的工程項目的直接和間接經濟效益是否合乎預期；如有，詳情為何；
- (四) 鑒於政府正在研究減慢訪港自由行內地旅客增長速度甚至削減他們的人數，當局會否檢討各項規劃中的工務工程項目(例如跨境交通基建項目)的理據(例如就計算預期經濟效益所作出的假設)是否仍然成立；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (五) 鑒於長遠財政計劃工作小組(“工作小組”)早前建議設立“未來基金”，而財經事務及庫務局局長表示，該基金只應用於支付非經常性開支，例如房屋及土地重整等工務工程項目，當局有否就成立基金及計劃基金的運作模式制訂時間表，以盡早確定該基金對政府承擔工務工程開支能力的影響；該基金會否用作支付工務工程項目的超支金額或向基本工程儲備基金注資；若會，詳情為何；及
- (六) 鑒於工作小組早前發表的報告指出，“假若政府開支的增長在未來持續超越政府收入及名義本地生產總值的增長，政府財政的穩健性便不能維持”，當局會否重新評估各工務工程項目的迫切性、成本效益、經濟效益及財務可行性，以控制有關的開支增長；若會，詳情為何；若否，原因為何？

財經事務及庫務局局長：主席，

- (一) 過去10年基本工程計劃開支佔名義本地生產總值的百分比載於附件。在過去的10個立法年度，雖然其間曾經歷多個經濟周期，在600項獲財委會通過撥款的基本工程項目中，每10項工程只有約1項需要追加工程計劃核准預算費，增幅佔6,200億元總工程費用的3.4%。

基本工程計劃涵蓋各個範疇，包括運輸、環境、醫療、教育、供水和排水系統等，該些項目有助推動本港發展及提升市民的生活質素，但並非每個項目均與經濟發展有直接關係，故此我們並無基本工程計劃所帶來的經濟效益的數據。但當局會為個別有重大經濟價值的工程項目作出經濟

效益評估，並把相關理據載於工務小組委員會(“工務小組”)文件(例如：啟德郵輪碼頭發展及西港島線)。

(二)、(三)及(六)

我們每年都會向工務小組匯報擬於該立法會年度提交工務小組審議的基本工程項目資料摘要，但我們並無擬定預計將於未來5年向立法會申請撥款的工程項目的清單。一如既往，政府會在考慮基本工程計劃項目的進度、理據、迫切性、成本效益及政府財政承擔能力等因素後，擬定相關計劃。有關的評估及推展項目的理據亦會載列於相關的工務小組文件，供工務小組及財委會考慮。至於因工程超支而需向立法會申請增加核准工程預算費的項目，當局亦會於相關的工務小組文件內載列申請的理據，以及有關工程的最新情況，供工務小組及財委會考慮。

(四) 特區政府現正研究調控旅客人數增長和旅客結構的辦法，並會在與中央政府和內地相關部門磋商後盡快公布結果。我們的大前提是確保旅遊業穩定及有序發展，同時盡力減輕旅客增加對社區帶來的不便，平衡旅遊業對香港經濟及民生的影響。此外，在研究或檢討將來的基本工程計劃項目(例如基礎運輸建設)時，特區政府會參考最新的人口及土地用途的有關規劃數據及政策，包括已知的出入境旅客的變化，以預測及評估未來的基建需求，並評估可帶來的經濟效益和回報(如適用)。

(五) 工作小組在今年3月3日發表報告，就公共財政的可持續性作全面的評估。為應付未來的財政挑戰，工作小組認為要多管齊下，既要發展經濟，努力開源，也要嚴格控制開支增長，另外也可考慮設立儲蓄計劃等。儲蓄的概念，是把部分財政儲備及盈餘儲起並用作投資，在一段指定時間後用作減輕未來的財政壓力。工作小組建議，儲蓄計劃的用途及運作模式問題，暫且按下不表，應該實事求是，把焦點放在提款的合適時機。政府會詳細研究工作小組提出的建議，並會邀請工作小組就部分相關的建議，提供更詳盡和具體的分析和評估，供進一步考慮。就此，財政司司長將會邀請工作小組展開第二階段工作，進一步深入研究“未來基金”的落實細節，提出具體方案。

附件

過去10年基本工程計劃開支
佔名義本地生產總值的百分比

財政年度	基本工程 計劃開支 (億元)	名義本地 生產總值 ⁽¹⁾ (億元)	基本工程計劃 開支佔名義本地 生產總值的百分比
2004-2005	314	13,169	2.38
2005-2006	265	14,121	1.88
2006-2007	217	15,034	1.44
2007-2008	205	16,508	1.24
2008-2009	450 ⁽²⁾	17,075	2.64
2009-2010	453	16,592	2.73
2010-2011	498	17,763	2.80
2011-2012	584	19,344	3.02
2012-2013	624	20,371	3.06
2013-2014	830 ⁽³⁾	21,254	3.90

註：

- (1) 名義本地生產總值是按曆年計算。2004-2005財政年度的基本工程計劃開支是與2004年的名義本地生產總值比較，如此類推。
- (2) 包括向西九文化區管理局提供的216億元一筆過撥款。
- (3) 包括向醫院管理局提供的130億元一筆過撥款。

法案

法案首讀

主席：法案：首讀。

《追加撥款(2013-2014年度)條例草案》

秘書：《追加撥款(2013-2014年度)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。

《追加撥款(2013-2014年度)條例草案》

財經事務及庫務局局長：主席，我動議二讀《追加撥款(2013-2014年度)條例草案》。

《公共財政條例》第9條規定：“在結算任何財政年度的帳目時，記在任何總目上的開支如超逾撥款條例撥予該總目的款額，超額之數須包括在追加撥款條例草案內，而該條例草案須在出現該超額開支的財政年度終結後，於切實可行範圍內盡快提交立法會。”

2013-2014財政年度的帳目已經完成結算，在83個開支總目中，有31個超出《2013年撥款條例》原先撥給該等總目的款項。有關的額外支出，主要是為了應付2013年公務員薪酬調整，向僱員再培訓局、關愛基金、獎券基金、語文基金及環境及自然保育基金注資，實施一次性紓緩措施如為公共租住房屋租戶代繳兩個月租金等。所有超額開支，均已獲得財務委員會批准或該委員會授權批准，給予追加撥款。

(代理主席梁君彥議員代為主持會議)

現提出《追加撥款(2013-2014年度)條例草案》，以便對該31個開支總目所需共約577億元的追加撥款，給予正式的法律權力依據。

多謝代理主席。

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：《追加撥款(2013-2014年度)條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在中止待續，條例草案則交由內務委員會處理。

議員議案

代理主席：議員議案。兩項根據《立法會(權力及特權)條例》動議的議案。

本會現在繼續處理第一項由范國威議員根據《立法會(權力及特權)條例》動議的議案。

有意就議案發言的議員請按下“要求發言”按鈕。

我現在先請范國威議員繼續發言及動議議案。

根據《立法會(權力及特權)條例》動議的議案

范國威議員：代理主席，我延續上星期三未完的發言，動議通過印載於議程內的議案，要求根據《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)，成立專責委員會，調查香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)有否隱瞞廣深港高速鐵路(“高鐵”)香港段建造工程的進度和延誤原因，以及香港特別行政區政府和港鐵公司在高鐵香港段建造工程的監管及協調上是否出現問題。代理主席，我上星期的發言提到高鐵工程在路政署四重監察機制的天羅地網下，每項工程合約的進度及延誤的時間理應在政府的掌握之中。加上政府向立法會提供的項目監管委員會的監察紀錄顯示，從監委會4年來舉行的44次會議中，路政署清楚了解高鐵工程的實質進度一直都落後於計劃進度，而且差距一直有增無減，令人質疑政府仍然相信港鐵公司行政總裁韋達誠的片面之詞，背後是否真的有強烈的理據？

由港鐵公司委任6名非執行董事組成的調查委員會，以及政府成立由夏正民法官為首的三人專家小組，兩個組織都是有名無實的。由港鐵公司成立的調查委員會固然是“自己人查自己人”；而政府的三人專家小組，亦只是從高鐵工程的制度、程序、常規和運作模式的角度進行檢討，拒絕追究責任，完全無視高官問責制的精神，只是用制度等技術問題，讓官員可以逃避責任。最近，運輸及房屋局的正、副局長張炳良及邱誠武，正好看中專家小組不追究責任這一點，先後公開承諾，若政府的小組證實二人有錯失，便會選擇辭職，但香港人都可以預測得到，實際結果是政府的報告不會指出個別官員的過失，張炳良及邱誠武信誓旦旦說要承擔的後果，最終都不會實現。

更加重要，而且涉及公眾利益的另一點是，港鐵公司調查委員會或政府專家小組的職權範圍，從未觸及港鐵公司董事局在工程延誤的角色和責任。究竟港鐵公司董事局對高鐵工程延誤是否一直被蒙在鼓裏，抑或只試圖在事件揭發之後推卸責任，明哲保身，將工程總監周大滄變為代罪羔羊，這些都是必須向市民大眾釐清的事實。代理主席，故此，運用《權力及特權條例》，勒令港鐵公司交出文件及會議紀錄等，讓立法會徹查真相，才是真正向公眾交代的適當做法。

除高鐵香港段之外，港鐵公司現時仍有4個鐵路項目，包括南港島線、西港島線、觀塘延線及沙中線，全部均面臨工程延誤的危機。港鐵公司對工程延誤的隱瞞更成為積習：西港島線西營盤站的工程已開展了數年，但一直沒有提出地質問題，在通車前半年才向市民大眾和傳媒交代；沙中線地盤發現至今最大型的宋元文化遺址一事，也是由傳媒率先披露，反映港鐵工程的透明度嚴重不足，而政府在監管鐵路工程項目上亦是如同“紙老虎”，盲目信任港鐵公司管理層的信口雌黃，忽視港鐵公司早已因5個鐵路項目同時進行而出現力有不逮、管理不善的情況。

代理主席，5個興建中的鐵路項目總工程費用超過1,600億元，其中4項工程的完工日期都在2014年至2015年之間，根本令港鐵公司的工程部門分身不暇，甚至已影響了港鐵其他路線的日常運作。2013年港鐵涉及機件故障或人為失誤而導致8分鐘或以上列車延誤的事故，一共有143宗，差不多每隔兩天便有1宗。最近數個月又發生多次嚴重事故，包括去年12中將軍澳線全線停駛5小時，2014年2月東鐵線又連續兩次發生絕緣體損毀導致長時間延誤。連串事故反映港鐵公司對現有鐵路系統的日常維修出現失誤，令人質疑這些機件故障或人為失誤是由於過多工程項目同時進行，令港鐵公司人手不足所致。當初政府將高鐵工程交由港鐵公司一力負責，明顯有所疏失，港鐵公司的好大喜功亦令工程最終延誤收場。

代理主席，政府10多年來奉行“鐵路優先”的整體運輸政策，港鐵公司在集體運輸市場的佔有率一直穩步上揚，甚至成為壟斷，持續壓迫其他公共交通工具，例如巴士、專線小巴、的士、渡輪港內線等的生存空間。根據港鐵公司2013年的年報，港鐵公司的市場佔有率已接近一半，有47%，單是客運業務去年的收入已達到150億元，但港鐵今年在票價“可加可減”機制下，仍然無視民生而加價3.6%，可見絕對是一門穩賺的生意。

港鐵公司並未有好好運用這方面的優勢，專注發展及管理運輸服務，反而大肆擴張地產發展、物業管理、車站商務等副業。港鐵現時已擁有超過270萬平方呎商場、55萬平方呎寫字樓，單是西鐵沿線的物業發展項目，港鐵公司已擁有近57公頃土地的物業發展權。

我提出《權力及特權條例》所賦予的權力，希望徹查今次工程延誤的事件，找出真相，也希望全面檢討港鐵公司經營、監督的機制，讓公眾有足夠資訊，討論港鐵公司是否應該回歸本業，集中於鐵路營運，以服務香港社會作為營運的首要目標。

代理主席，我謹此陳辭，希望各位議員支持立法會根據《權力及特權條例》成立專責委員會，調查高鐵工程延誤的原因。

范國威議員動議的議案如下：

“本會委任一個專責委員會，調查香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)有否隱瞞廣深港高速鐵路(“高鐵”)香港段建造工程的進度和延誤原因，以及香港特別行政區政府和港鐵公司在高鐵香港段建造工程的監管及協調上是否出現問題；而該委員會在執行其職務時獲授權根據《立法會(權力及特權)條例》(第382章)第9(2)條行使該條例第9(1)條所賦予的權力。”

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：范國威議員動議的議案，予以通過。

代理主席：毛孟靜議員要就這項議案動議修正案。本會現在就議案及修正案進行合併辯論。

我現在請毛孟靜議員發言及就議案動議修正案。

毛孟靜議員：代理主席，我動議修正范國威議員的議案。

我是否繼續發言呢？

代理主席：是的，毛議員，請繼續發言。

毛孟靜議員：因為我看見此處寫道代理主席還有一句話要說，所以我先等待代理主席說過才發言。

代理主席，廣深港高速鐵路（“高鐵”）的問題是香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）的問題，而港鐵公司的問題亦即政府的問題，因為政府是港鐵公司最大的股東。今次的醜聞揭露後出現了教人感到詫異的畫面，便是凡是與高鐵工程有關的人，尤其是負責高鐵工程的港鐵公司管理層似乎有心隱瞞，避而不談，希望大家不知道內情便最好。這情況非常奇怪。我的修正案除建議就高鐵事件進行調查外，亦要求政府向市民交代問責。

很多人(包括我在內)對張炳良局長非常有好感，認為他是一位得人歡喜的學者。不過，他始終是問責官員，大家希望他在此事上黑白分明，甚至要做到“比白色更白”。負責高鐵工程的港鐵公司管理層出現問題當然是事實，他們必須交代，必須負責，但對於受聘來港的專業人士，例如韋達誠先生，他是以商業合約聘用的，在完成高鐵項目後便會離職。

大家現時所談論的是政治問責的層面。局長漫不經意地對高鐵工程出現延誤表示驚詫。對於他那種“忽然驚詫”——我們不可以指責傳媒冤枉他——我最少看到兩份非常暢銷的報章在頭版報道中質疑他是否假裝驚訝。局長一直試圖解釋，但卻語焉不詳，未能說服公眾，包括我在內。

此外，負責高鐵工程的港鐵公司管理層每次在立法會交代事件時，有一點令人更感遺憾，便是立法會似乎再次與行政配合。建制派議員只針對港鐵公司管理層，尤其是洋人韋達誠先生，用一些窮兇極惡的字眼追問他。此舉真的令人感到非常遺憾，因為他們的手法非常粗劣，是一種跡近愚蠢的質問。他們給予市民一種感覺，便是港鐵公司由一羣不負責任的“外人”當道，而這個名叫韋達誠的人隻手遮天，對不起香港人。相反，政府卻似乎置身事外，沒有犯錯，活像一個小媳婦般，而政府官員則好像被哄騙，不知道發生甚麼事。香港作為一個國際大城市，這種情況是難以想像的。

港鐵公司最終有人就高鐵工程出現延誤而主動辭職，這人便是周大滄先生。他亦是“非我族類”，因為他是外籍人士。還有一位高層人員主動提出不續約，而他也是外籍人士。大家認為，這情況是否非常出奇呢？

反觀西九文化區，雖然超支的幅度十分嚇人，但大家卻不曾看到連納智先生——他是外來專才，負責協助這項工程——出來作特別發言。更甚的是，有一次會議，據聞連先生因為家事無法出席，因此居然要由林鄭月娥司長助陣，是否叫人好生奇怪呢？有人質疑為何將高鐵項目與西九文化區項目相提並論。原因是，兩個項目將來會銜接。高鐵工程現時出現重大問題，原因之一是高鐵項目必須與西九文化區項目相連。政府的原意是將高鐵延伸至九龍西尖沙咀附近最旺的地段，這並非市民要求的。

代理主席，香港人現時質疑官僚管理文化究竟嚴重至甚麼地步，究竟當中發生甚麼事。我不知道西九文化區項目日後還會惹來多少質疑，但在高鐵項目方面——大家做人要公道——負責該項目的港鐵公司管理層必須負責任，必須公開向港人交代清楚問題的來龍去脈。

不過，為何在高鐵工程出現問題後，港鐵公司行政總裁在立法會被人罵得“狗血淋頭”，但在西九文化區同樣出現問題後，西九文化區管理局行政總裁卻沒有被人責罵，反而由林鄭月娥司長壓場呢？這種是甚麼樣的處理手法呢？雖然香港奉行“一國兩制”，但難道政府在管理上亦奉行“兩制”嗎？在整件事當中，是否有人一錘定音呢？還是，當中涉及“一男子”因素呢？這是描述梁振英政府的說法。“一男子”當中的“男”，是“男人”的“男”。歸根究底，應由誰人負責呢？

高鐵項目是有原罪的，當初本來有專家、工程師及城市規劃師表示，高鐵行駛速度高，因此總站無需設於市中心，設於新界已經可以，但政府卻一意孤行，置諸不理。大家還記得，當天有1萬人包圍立法會“反高鐵”時，政府表示民意不是一回事。大家知道，北京昨天發表一份白皮書，說明行政長官必須聽命於北京，而北京對香港有全面的管治權，可以為所欲為。

高鐵項目的原罪，便是政府硬要把高鐵由新界延伸至西九龍，即尖沙咀鄰近的新填海地區，與西九文化區銜接，以致現時“一鑊泡”。當中有一個問題，而我在鐵路事宜小組委員會會議上曾兩次提問，但卻無人答覆我。我的質詢問及政府早於1997年已經知道西九文化區坐落地點的地層是由堅硬的花崗岩組成，要進行一般的鑽挖會很麻煩而辛苦，並要花很長的時間等。

政府是否知道有這份地質報告呢？《明報》曾在頭版報道，點名指出一份由法國地基建公司(Bachy Soletanche Group Limited)擬備的地質報告。雖然政府一直知道有這份報告，但在整項高鐵工程中，政府在設計及興建時卻忽略這份報告。這會否是高鐵工程出現延誤的重大因素之一呢？政府硬要將高鐵與西九文化區連接，便是最愚蠢的原罪。為了中港融合，政府硬要將高鐵與西九文化區連接。何謂“中港融合”呢？又是關乎自由行。十年後，每年便會有1億人次的自由行遊客進出香港，他們所依靠的交通工具便是高鐵。政府是“霸王硬上弓”。

當然，我不會怪責局長，因為這項原罪是他上任前的事。不過，事件發展至如斯田地，究竟責任誰屬呢？大家應否一併追究這項原罪呢？立法會進行了一項非常好的自由行研究，談及……

陳偉業議員：代理主席，議事堂內只有很少人，請你響鐘傳召建制派的議員回來開會。他們是不應該只領取薪酬而不工作、不開會的。泛民議員的人數比他們多，是3：2，勝過他們。

請點算人數。

代理主席：秘書，請響鐘傳召議員返回會議廳。

(傳召鐘鳴響期間，陳偉業議員坐着高聲呼喊)

代理主席：陳偉業議員。

陳偉業議員：多謝代理主席教誨。代理主席，你為甚麼叫喚我的名字？

代理主席：請不要坐着喧嘩。

陳偉業議員：代理主席，你下次叫喚我的名字時，請說明基於甚麼事情而叫喚我，否則我不知道發生甚麼事。

多謝代理主席。

(傳召鐘鳴響期間，陳偉業議員與黃定光議員坐着對罵)

代理主席：陳偉業議員、黃定光議員，請不要坐着對罵。

(在傳召鐘響後，多位議員返回會議廳)

代理主席：毛孟靜議員，請繼續發言。

毛孟靜議員：代理主席，我剛才特別強調，整個廣深港高速鐵路(“高鐵”)項目的原罪是政府一意孤行要把它與西九文化區銜接，為何一定要銜接呢？原因關乎“中港融合之自由行篇”，因為據報在10年後，每年將會有1億人次的旅客由大陸湧來香港，說不擔心是騙人的。現在兩者一同落得如斯田地，大家有目共睹，只要看看立法會發表有關自由行的研究簡報，便會知道整件事的來龍去脈關乎旅客人數的問題。

日本與韓國每年只有1 000多萬旅客人次，而英國如此大的一個國家，也只有3 000多萬人次，但香港卻有高達5 000多萬人次。我們只是一個小小的城市，卻有5 000多萬旅客人次，怎能招架得住？又如何吃得消呢？在這5 000多萬人次中，有4 000萬人次是來自大陸的自由行旅客，而高鐵就是為了方便將來接載這批人。他們順道來港，其實是否一心希望了解我們的文化呢？倒也未必，實情是旅遊掛帥。

代理主席，最重要的一點是，高鐵說到底本來是一個交通項目，無傷大雅，即所謂“harmless”，應該不會出亂子，但現在卻弄得亂七八糟，原因在於整個香港政府“可能”——要用上括號，因為不知道實情是否如此——要聽令於北京所致？——此處要用上問號——即是“你請客，我付鈔”，你請別人吃東西，然後叫我結帳。對香港人而言，整件事完全是難以置信的。除了香港鐵路有限公司(“港鐵”)本身一定要就高鐵事件解釋外，由於政府同樣牽涉其中，因此亦必須作出交代。

此外，我懷疑很多人也沒有特別留意到一個故事，關乎在興建高鐵時南昌站出現的問題。聽說在大約10年前，南昌站的位置已打下多條樁柱，本來打算作興建居屋之用，結果未有建成，而現在高鐵要途經該處。這關乎房屋問題，局長，該處本來可作興建公屋或居屋之用——以我理解是居屋——但後來卻決定不興建，原因是不便進行有關工程，為甚麼會有這種不便呢？原因是高鐵要途經該處。由於該處的地底已打下樁柱，因此需要拔樁，為數達二、三百條，全部也要拔除，局長一定知道這件事。高鐵的工程師認為拔除樁柱不是大問題，只要好像拔牙般把它們挾住，再逐一拔除便可。豈料很多樁柱因氧化而生出倒刺，不能直接拔除，而有些倒刺更鈎住了地底，結果要為該工程進行鑽探，在地底多番鑽鑿，開出一個大洞，方能拔除那些樁柱。

這項工程本來在立法會財務委員會獲批3億3,000萬元，屬正常數字，但最後結帳卻要多付5億元。工程的總開支並非5億元，而是要再多付5億元，即該合約到結帳時的總開支達8億多元。多出的5億元由誰支付呢？結果也是由香港人付帳。這些額外的問題，例如因要進行拔樁而引致的延誤，有沒有人告知我們呢？有人指港鐵再次隱瞞，但港鐵始終是一間上市公司，不會隨便公布對自己不利的消息。不過，政府理應有理由、有義務告知我們，但它卻未曾透露半分。其後，政府解釋指在提交予立法會的補充文件中已曾提及。非也，它不但沒有提及數字，更將當中的困難度略過不提，這對港鐵本身而言亦不公道。多謝。

毛孟靜議員動議的修正案如下：

“在“調查”之後加上“香港特別行政區政府及”；及在“延誤原因，”之後加上“港鐵公司有否妥善完成西九龍總站土質勘探工作，以避免日後招致不必要工序及追加撥款，”。

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：毛孟靜議員就范國威議員議案動議的修正案，予以通過。

運輸及房屋局局長：代理主席，廣深港高速鐵路（“高鐵”）香港段是香港的重要跨境運輸基建項目，政府一直以嚴謹的態度，監察委託予香

港鐵路有限公司(“港鐵公司”)設計和建造的工程，期望項目能如期完成，以及開支不超過立法會所批准的工程撥款。

在推動大型建造工程時，不時會遇到工程延誤的風險，這些包括來自工程、地質，以至天氣因素的挑戰，也有涉及工程管理和承建商管理協調方面的問題。高鐵香港段涉及40多份土木工程及機電工程主要合約，個別合約在施工過程中出現不同程度的滯後，需要引進不同的補救措施，以追趕進度，從工程管理角度而言一點都不足為奇。根據大型工程的經驗，很多時候，縱使個別工程出現滯後，並不等於最終整個項目的完工期必定會延誤。承建商往往可以採取緩解措施，以追回滯後的進度。加人、加班、加機械是其中一些方法。此外，更重要的是避免關鍵工序的滯後，影響緊接其後工序的進行。透過重訂工序時間表及將大型工序分拆，亦可以將一些已滯後的工序變為非關鍵性。例如挖掘工程出現滯後，可通過調動挖掘工作的先後次序，使關鍵的後續工作，例如是建造車站結構，先在已挖掘的位置盡快進行。因此，在大型工程項目中，工程管理及監督，至為重要。

高鐵香港段是第一個政府全資擁有，並以“服務經營權”模式推展的鐵路項目。2008年，路政署委聘勞氏鐵路亞洲有限公司作為顧問，就政府計劃委託港鐵公司承造高鐵工程，建議適當的項目管理安排。鑒於港鐵公司興建鐵路方面往績良好，項目管理制度健全，當時的顧問向路政署建議，就高鐵香港段項目的設計和建造採取“監察和核證”的模式(Monitoring and Verification)，以“核實監督者”(Check the Checker)而非“項目管理者”的角色監察港鐵公司，並同時聘請有鐵路經驗的專業顧問，進行監察和核實的工作。具體來說，是按照工程的風險評估，抽樣覆核港鐵公司在實施工程時進行的各項程序，是否符合與政府簽訂的委託協議下的規定。顧問認為這安排可更有效運用政府的資源，同時亦可避免與港鐵公司的項目管理責任重疊。今次高鐵項目最終出現嚴重延誤，是否反映上述監察制度有問題，政府當然需要檢討，而由行政長官委任的獨立專家小組亦會進行專業的檢視。

有公眾人士質疑，政府應該很早知道高鐵香港段出現延誤，他們不明白，為何政府對港鐵公司今年4月12日的知會會表示“驚訝”。另一方面，如果政府真的驚訝，是否代表政府監管不力，對項目的進展完全缺乏掌握呢？

在此我要再一次說明這是怎麼一回事。正如我剛才解釋，大型而又複雜的工程出現滯後，並不出奇。路政署透過監察和核實，雖然一直知悉高鐵香港段的部分工程出現不同程度的滯後，但亦一直敦促港鐵公司積極跟進，採取有效的緩解措施，追趕工程，以免進度被進一步拖慢。一般而言，個別工程部分的滯後，不一定代表整體工程最終會有延誤。事實上，直至今年4月，港鐵公司一直向政府強調，高鐵香港段可望於2015年內完工。

去年11月，運輸及房屋局曾檢討高鐵香港段能否在2015年通車。就此，我們在今年5月向立法會鐵路事宜小組委員會提交的文件，已詳細交代有關情況。當路政署得悉工程出現滯後時，除了敦促港鐵公司追回進度之外，亦有提醒港鐵公司，若2015年完工的目標有所改變，必須盡快通知政府。但是，一直以來，港鐵公司都堅稱可以維持2015年完工並投入服務的目標，即使到去年11月21日，在由運輸及房屋局常任秘書長(運輸)率領的政府團隊與港鐵公司由行政總裁率領的團隊舉行緊急會議上，港鐵公司仍堅持2015年年底通車的目標可行。因此，當我在今年4月12日收到港鐵公司行政總裁的通知，高鐵香港段要到2016年年底才完工、2017年才能夠通車時，這個消息跟港鐵公司只是5個月前，即去年11月所作的2015年年底可投入服務的評估比較，落差實在太大，完全是超出預期，因此我確實感到驚訝。我收到這個消息後，立即要求港鐵公司從速提交有關高鐵香港段的全面評估報告，並作詳細解釋。

目前，港鐵公司仍需要提交進一步的資料，我們尚未能夠確定會否超支，以及若有超支的話，數額究竟是多少。我們亦已要求港鐵公司盡量縮短延誤和控制一切有關工程的開支。

有議員及部分社會意見懷疑，港鐵公司與政府合謀隱瞞高鐵香港段工程的延誤。有關隱瞞或合謀隱瞞的指控，主要是針對去年11月21日早上港鐵公司行政總裁跟我的電話通話，以及港鐵高層跟運輸及房屋局在當天傍晚的緊急會議而作出。有關當天的電話通話及緊急會議的討論要點，我們已經在向立法會鐵路事宜小組委員會提交的文件中詳細交代，並在5月5日及5月19日的小組會議上進一步說明。

我希望藉此機會，再一次向立法會及公眾作簡要交代。在去年11月，政府得悉跨境隧道一段工程嚴重滯後，可能要到2015年10月才會完成，如果是這樣的話，高鐵香港段的測試只能於2015年10月開始。由於需要另外最少3個月進行試行運作，2015年的啟用目標或會受到

影響。當時基於對工程進度的評估，運輸及房屋局考慮在定於11月22日舉行的立法會鐵路事宜小組委員會會議上，說明高鐵香港段有可能在2015年之後才可投入服務。

在11月21日早上，港鐵公司行政總裁兩次致電給我，堅持高鐵香港段工程仍可完成，而高鐵可在2015年年底投入服務。我不接受就此定論，並指示局內負責運輸的常任秘書長，當天與港鐵公司行政總裁及其同事召開緊急會議，弄清最新情況，以作出切實的評估。

當天會議上，政府方面的基本考慮有兩點。第一，2015年通車是一個重要的政策及規劃目標，當然我們應該盡力達成；不過，倘若因為種種工程上不能克服的困難而要把目標往後推，我們必須及早通知立法會和公眾；這是我們一貫的立場。第二，港鐵公司的行政總裁和工程總監在會議上，多番表示根據港鐵公司的往績及香港的“can-do spirit”(拼搏精神)，他們仍然有信心在2015年年底通車。面對政府代表的多番質疑，他們仍表示有信心和辦法追趕滯後的工程，並指出當跨境段隧道完工、而隧道鑽挖機抵達香港推進時，他們便可更確實評估影響情況及盡快追回滯後的進度。港鐵公司當時要求政府多給他們6個月時間，才就高鐵香港段是否可以在2015年內完成作出判斷。而事實上，根據當時掌握的資料，路政署署長及其專業同事也表示不能完全排除2015年年底通車的可能性。在會議上，港鐵公司進一步表明，倘若在當時貿然宣布2015年通車目標有變，便會令他們無法再驅使承建商趕工，那麼2015年便真的沒可能通車了。政府同事當時判斷，認為這種說法不無道理，我們應設法避免出現“自我成真的預言”。

最後，經過詳細、反覆的討論，與會者同意在11月22日立法會鐵路事宜小組委員會上，交代高鐵香港段的主要工程可於2015年內完成，之後須進行測試和試行運作，一般需時6至9個月。代理主席，這是基於當時判斷和考慮下，一個實在的評估，不存在甚麼合謀隱瞞。作為局長，我認同同事當時的判斷。事實上，正如我在鐵路事宜小組委員會上聲明，在處理高鐵事宜上，我一直秉持尊重和信任專業的原則；我過去提交立法會所有有關高鐵的報告，也是基於路政署的專業匯報和判斷，從來沒有以政治凌駕專業。對於港鐵公司最終追不上工程的進度，我當然感到失望。我們不會隨便放棄既定的目標，並一直敦促港鐵公司加緊追趕工程，但若經再三努力也無法克服困難，就應實話實說，這才是專業態度。如果不問情由而不接受任何的滯後或延誤，試問誰願意當工程主管呢？誰敢說出真話呢？

經一事，長一智，用現在已知的事實回望當時，港鐵公司管理層是否過分自信呢？運輸及房屋局和路政署方面又是否對於港鐵公司過分信任呢？我同意當時在判斷和事後處理上有問題，如果當時把政府與港鐵公司的分歧公開及告之立法會，便不會招致所謂合謀隱瞞的誠信質疑。作為問責局長，我對此是有責任的，我已鄭重向立法會及公眾道歉，亦接受大家的批評。

全面檢討是必要的。行政長官已委任獨立專家小組，由夏正民法官擔任主席，另有兩位資深海外工程專家出任委員。小組於本月中旬開展工作，期望於今年11月底前完成檢討，並向行政長官提交報告；報告內容將會公開。獨立專家小組會審視在推展和監察高鐵香港段項目方面，是否存在制度、程序、操作及其他問題，並作專業剖析，查找不足。若涉及人為因素，當然會另行追究責任。

此外，港鐵公司亦成立了一個由該公司獨立非執行董事組成的委員會，就公司在高鐵香港段項目的管理方式，進行全面檢討。委員會預備於今年7月，向董事局提交初步報告。

代理主席，因應今次高鐵嚴重延誤事宜，社會上普遍關注港鐵公司的管治問題，並要求政府加強監管。在此我重申，政府會履行大股東的責任，按部就班，推出一系列措施，包括提名新增董事，以強化港鐵公司的管治。但是，我們需要明白，港鐵公司是一間上市公司，一切要按公司法和上市規例行事。港鐵公司董事局和管理層當然亦有必要虛心聽取社會上的批評，不應該因港鐵的整體表現位列國際前茅而缺乏風險意識。

政府將會更全面及頻密地向立法會匯報高鐵及其他興建中鐵路項目的進度，增加透明度。在下星期二，即17日的立法會鐵路事宜小組委員會特別會議上，我們將匯報西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線的最新進度。而在下月，即7月4日的立法會鐵路事宜小組委員會上，我們將匯報沙中線的工程進度。

代理主席，政府不支持范國威議員的議案。《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)於1985年訂定，至今接近30年，引用而成立調查委員會的次數少於10次，每次都涉及性質非常嚴重的事件，而當時的議會認為必須引用《權力及特權條例》，才能向政府及有關人士或機構索取所需的資料及傳召證人，查出事情的始末。

就今次高鐵香港段延誤事件，政府及港鐵公司已經向立法會鐵路事宜小組委員會提交多份文件，詳盡地解釋因由。除了一些性質敏感的商業資料外，政府願意向立法會提供所需資料，讓議員及公眾人士進一步了解高鐵項目的最新進度。同時，港鐵公司亦決定成立資料室存放主要文件，讓立法會議員於工程進行期間參閱，以增加工程進展透明度。

此外，由夏正民法官領導的獨立專家小組，會全面審視在推展和監察高鐵項目方面，是否存在制度上及其他方面的問題；而政府及港鐵公司董事局亦已經表明，會全面配合獨立專家小組的工作。因此，我們認為立法會沒有必要引用《權力及特權條例》，迫使政府提交資料及傳召有關人員。

在目前情況下，若引用《權力及特權條例》成立委員會調查高鐵延誤，反而會影響高鐵工程的進度，因為負責項目的政府及港鐵人員，以至承建商、顧問公司等，都要運用大量時間準備文件呈交立法會、出席有關會議，亦會聘請律師在應訊過程中提供協助等。政府認為當務之急，是集中精力追趕工程進度，以期盡快完成工程，令高鐵項目可以早日在安全的情況下通車。政府會繼續全面配合鐵路事宜小組委員會的工作，提交所需的報告和其他資料。

此外，毛孟靜議員提出的修正案，要求同時調查港鐵公司有否妥善完成西九龍總站土質勘探工作，以避免衍生不必要工序及需要追加撥款。高鐵香港段項目在推展過程中一直以安全為大前提，港鐵公司表示，公司在設計階段及施工前，已對走線附近的地質作勘察及對構建物結構作評估，並仔細審閱有關的圖則及紀錄，以掌握沿線的地質資料，從而制訂最合適的建造方法。例如，在西九龍總站工地的土質勘察工作，早於2008年至2010年間已分階段進行。在收地前及收地後，港鐵公司在整個工地範圍內，共掌握了超過600個勘探鑽孔資料，平均約每14.4米便掌握一項土質勘探鑽孔資料，這密度符合政府相關的指引，路政署認為有關工作是足夠的。

剛才毛孟靜議員再提及有關1997年的一份所謂地質報告，這是指九廣鐵路在1997年興建西鐵柯士甸站時的地質報告。其實這份報告，以及其他早期在西九龍總站北範圍內一些有關項目所完成的地質報告，均已納入有關的合約，即西九龍總站(北)810A的合約文件，作為給予有關承建商參考的資料，所以不存在所謂當時的地質報告並不知悉的情況。

代理主席，基於上述原因，政府認為立法會沒有必要引用《權力及特權條例》，另設專責委員會調查事件。

代理主席，我謹此陳辭，呼籲議員反對議案及修正案。

田北辰議員：代理主席，今天這項議案，是根據《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)調查廣深港高速鐵路(“高鐵”)延誤事件，這是我近日被問及最多的問題之一，他們問為甚麼我那麼狠心地批評港鐵和政府，卻又不支持引用《權力及特權條例》進行調查。不錯，我很明確地表示我不會支持引用《權力及特權條例》進行調查，我亦不止一次公開說過，經過兩輪鐵路事宜小組委員會的質詢，我們要知道的事情，如果不是已知道得九九十十，也是八八九九了。引用《權力及特權條例》調查高鐵延誤，我認為等於做show，而且這場show要由市民結帳，極不可取。

兩位議員提出的調查範圍，簡單而言，便是政府有否蓄意隱瞞，或是與港鐵合謀隱瞞。官員和港鐵代表先後的解釋已很清楚地說明，官員是疑點利益歸於被告，即是仍然相信港鐵有機會追得上進度。我不會用“疑中留情”的字眼，因為我覺得不太貼切。議員和市民可以怪責官員判斷錯誤、天真，甚至盲目追求一份共同聲明，很不想面對一個各自表述的場面。

局長已經承認錯信港鐵，只不過議員拒絕相信。大家要想一想，官員有何理由要為港鐵隱瞞？凡是隱瞞，尤其是蓄意隱瞞，一定會有動機。那動機是甚麼呢？如果官員不負責任，一嗅到“燻味”，便會立即出來大罵，用大股東身份要求它立即撤換行政總裁，充滿自信心的那位周大滄同樣可以拿出來“祭旗”，置身事外不知多好。事實告訴我們，政府是信錯人，押錯注。

身為議員的有權不信任官員，不過獨立調查委員會信不過，大法官又信不過，外國專家又信不過，獨立人士也信不過，以後甚麼事情也由議員自行調查，這是否好事呢？政府與港鐵董事局已先後成立兩個調查委員會，其調查範圍完全涵蓋兩位議員要求引用《權力及特權條例》所調查的範圍，甚至更為廣泛。我亦相信他們的工程知識、管理經驗、公信力及權威等，絕不比議員遜色，我亦頗為相信他們的調查必須顧及自己的聲譽，一定會做到中肯和公正，絕對不會因為偏幫政府或港鐵而損害自己的聲譽，尤其是港鐵。調查委員會的調查未完

成，結果亦未公布，議員為甚麼覺得兩個委員會的報告沒有料子，而必須在現時引用《權力及特權條例》重複進行調查呢？

泛民經常表示引用《權力及特權條例》進行的調查有法律約束，證人不會說謊；難道證人在獨立調查委員會中面對大法官和各個範疇的專家，就會那麼容易說謊嗎？此外，如果引用《權力及特權條例》進行調查，我想問這裏有多少議員會全情投入地參與調查？從上次2008年雷曼事件所見，在最多關注的時期共有27位議員參加，後來熱情冷卻，不少議員反映事情過於複雜和專業，結果三分之一委員退出，剩下16位委員；當時還有議員向記者表示，有四分之一的委員遲到、早退或不提問。我將以前的報道跟大家分享一下，代理主席，這篇的標題是“立會雷曼小組現逃亡潮”，另一篇是“議員頻甩底，立會勁丟架”，這些都是引用《權力及特權條例》進行的調查。我想問議員是否想重蹈覆轍，用市民的血汗錢來搭建平台，讓部分議員進行表演呢？

如果有留心鐵路事宜小組委員會中針對提問所作的回應，其實大家對事情都會知道得七七八八，正如我剛才已經說過；而局長、主席和行政總裁亦已公開道歉，亦表示會有資料庫可讓我們查閱，那麼大家可用心查閱。他們就高鐵事件不斷道歉和認錯，亦表示會公開資料。如果議員認為引用《權力及特權條例》進行調查，是因為有官員判斷錯誤而要下台，議員便應該直接提出不信任議案，而無須走這條路。他們走這條路為了甚麼呢？我看不到。

最後，我想分享一下九廣鐵路當時的經驗。當年的“西門子事件”是由我擔任專案調查委員會主席，當時還不太流行引用《權力及特權條例》，後來我們完成調查後其實亦沒有引起甚麼質疑，但這事對港鐵整個西鐵工程本身的影響卻非常之大。我現在擔心如果就現時的事情進行調查，工程到2017年未能完成，他們又會解釋是因為當年議員引用《權力及特權條例》進行的調查令他們疲於奔命，沒有好好監管承辦商。

代理主席，很多支援部門，例如工程技術支援(engineering support)和時序規劃(programming)等，都是同時支援西港島線、南港島線、觀塘延線和沙中線；而最重要的合約部(contract department)，則需要適時處理所有那麼多條路線的承建商的索償，否則只會令他們的支出更見飆升，最終要由納稅人結帳。如果我們落實引用《權力及特權條例》進行調查，這些部門的全部人員大部分時間就會在議事廳出現，屆時

有關工作全部會滯後，影響我們現正興建的那數條路線，以及承建商的超支索償。

所以，我極擔心這件事情不但對高鐵造成影響，也擔心這對接着數條路線(包括沙中線)所造成的種種其他影響，我不想令他們日後有藉口，每件事都推搪給《權力及特權條例》。大家要記得，周大滄今年會離職，韋達誠明年會離職，主席也恐怕會換人；到2017年高鐵完工時，甚至在這一、兩年其他鐵路工程要完成時，他們屆時或會推搪當年引用《權力及特權條例》進行的調查這樣那樣，我們又得被他們牽着鼻子走。我很不想讓他們以此作藉口，所以我作出這個決定，反對這項根據《權力及特權條例》動議的議案。

代理主席，我謹此陳辭。

莫乃光議員：代理主席，首先多謝范國威議員根據《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)動議議案，以及多謝毛孟靜議員提出的修正案。

自高鐵工程在4月中宣稱，因黑雨損壞鑽挖機以至地質出現問題等延誤至今，已超過1個月，而財政預算案的討論業已完畢，我們重返議程，終於談到此項議案。然而，每天都仍然出現高鐵工程延誤、甚至其他地鐵支線工程延誤的相關新聞。事件發展至最近數星期，除了高鐵本身延誤外，我們知道連西九文化區亦受牽連，需要“斬件”發展及一拖再拖，真的不知道該處的地皮還要曝曬多久。西九文化區這樣淒慘，就像借了一塊地給人來挖掘，豈料就像“劉備借荊州”，不知道何時才歸還。最不幸的是納稅人和市民，西九文化區超支，卻要我們去“找數”，以致沒有錢興建第三期，市民無法得到本來應得的設施，真是“喊都無謂”。

我留意到在今次事件中，建制派同事也立即站出來指責港鐵公司——當然，鍾樹根議員用英語大罵港鐵公司CEO韋達誠，成為了“民族英雄”，如果他今天再用英語發言，保證他必定獲CNN電視台的報導。此外，工聯會更一早表態，說不排除——只是不排除——支持引用《權力及特權條例》來調查，姑且看看他們稍後怎樣說。然而，我希望建制派同事不要再仿效局長“疑中留情”。因為如果指罵一頓後，又是以“不過”、“但是”等藉口反對今次議員提出引用《權力及特權條例》來調查的議案，便會再次放生港鐵公司。

其實，談到“疑中留情”，我以為我的中文差勁，因我以前未曾聽過這個詞語，於是便上網查看，“Google”一下這個詞語，原來它是源自英文，原來是“benefit of the doubt”的意思。這詞語我時常都會用，談天時也會用到，但是倒不如查清楚它的定義，於是我又上網查核，瀏覽維基字典(Wiktionary)查看它的意思。它的解釋是：A favourable judgment given in the absence of full evidence，即是沒有全部的證據下，對某一方面作出有利的judgment、決定、看法、觀點。這樣便出現兩個問題：首先，favourable judgment(即對一方面有利的觀點、決定)，為何會給港鐵公司這個favourable(有利)、覺得它沒有問題的決定呢？管制人員其實是否應該作出這個主觀的決定(judgment call)呢？

剛才田北辰議員——他這麼快便離開了會議廳，他時常說議員不留在會議廳——他說這裏不是法庭，故此不可以“疑點利益歸於被告”。然而管制人員(即官員)不是法官，我認為不應作出這個英文所稱的judgment call。如果根據字典的解釋：in the absence of full evidence，即是在沒有足夠及全面的證據下，作出剛才的決定，則說沒有足夠證據問題便更大。因為既然沒有足夠證據來證明，又可以作出這定論呢？這個不單是錯誤的決定，更令我們有理由懷疑，這可能是一個失職的決定。

談到英文，剛才局長亦提到，港鐵公司CEO韋達誠先生提到的“can-do spirit”。當我聽到港鐵公司CEO這樣說，而局長亦信任他，於是，我又去查看“can-do spirit”的“can-do”是甚麼意思，即是“I can do it”，我做得到。我找到兩個解釋：一個是“confident and resourceful in the face of challenge”，意思是面對挑戰的情形下，很有信心和能力的樣子。其實，局長也要自問，當時是否對港鐵公司過分信任呢？答案其實很明顯，說到有能力——我們看看近期港鐵公司的整體表現，大家都應該要有所懷疑。另一個解釋是：“marked by purposefulness and efficiency”，即是有目標、有使命感及有效率。

大家再分析所有這些詞句，我們看近日的港鐵公司，很不幸，我相信實情似乎全部都是相反的。所以，當大家分析這些詞語背後的意思，便已經明白為何我們今天要提議引用《權力及特權條例》來調查它們。我們現時怎可以……談到剛才提到的詞語，例如confident，我們對港鐵公司是否有信心？我們怎可以對它有信心，現時只是“自己人查自己人”呢？

當然，建制派中有很多朋友可能會否決這項議案，他們表示過有很多理由。《文匯報》報道了葉劉淑儀議員在內會第二次否決引用《權力及特權條例》調查高鐵延誤議案時，她的理由是：(我引述)“現時港鐵公司仍然在興建數條鐵路”，而剛才田北辰議員亦說如果一旦引用這項條例調查，於是立法會便變成法庭——其實我們不會變成法庭，我在這裏已說過很多次，故不再重複——他又說港鐵要聘請律師，程序會很複雜，擔心這樣反而影響港鐵公司推展工程，又會花更多錢，反而得不償失。他唯一只欠的，就是說港鐵公司會藉此加價。

我覺得很奇怪，調查歸調查，建鐵路歸建鐵路，即使港鐵公司要聘請律師，也不見得那些律師要去做工程，亦不見得所有工程人員真的要前來立法會。我們只是要他們說出事實，交出文件，而並非要他們停工。所以，我認為無謂將事件無限串連，為了放棄追究而搬出這些藉口。

我們身為立法會議員，應該做的便要做，而不是推卸責任。公義和真相，有時候真是要付出代價的，所以，我們引用《權力及特權條例》調查這件事而付出的代價，我認為是值得的。況且，對社會和市民長遠來說，都是值得的。否則，大家也看到，現在發生每宗事件時它們都是依然故我，而每條支線都會出現問題。

再者，這條高鐵是當年——當年我未成為議員，但很多建制派同事均支持撥款興建的——當年，即使有議員“拉布”也無法阻止。俗語云，“唔出事就尤自可”，現在出事了，你們所有人都要負責。最低限度，如果我們現在引用立法會的《權力及特權條例》來“補鑊”、“補得幾多得幾多”，藉此調查工程的進度及延誤的原因，讓公眾知道，港鐵公司和政府是否有及隱瞞了甚麼，還是一早知道工程不可能如期進行，從而順勢以黑雨作為藉口便算了。港鐵已經不是首次出現這種情況，它每天都花費納稅人的金錢，當中亦牽涉機會成本 (opportunity cost)，即一直拖延下去，令工程久久無法完成。所以，調查可以讓我們揭露更多監管及協調上的失誤。我相信正如毛孟靜議員所言，這樣可以“避免日後招致不必要的工序及追加撥款”。所以，有責不問，才是真正的得不償失。因此，要引用《權力及特權條例》，就是因為立法會不想像局長般“疑中留情”。

在過去的1個多月以來，我看到很多文章分析了今次高鐵工程延誤的主因，當中很多觀點都指出，港鐵公司和政府都未必會承認責任。張炳良局長和錢果豐主席都堅持沒有合謀隱瞞，錢主席反問隱瞞

對港鐵公司有何好處？其實是有的，直至現時為止，我們還未知道由誰支付那筆款項。究竟是要政府全數支付，是港鐵公司承擔部分款項，還是取決於調查港鐵公司今次在事情上犯了甚麼錯失，才作計算等。

從工程角度來看，此事亦非常奇怪。港鐵公司的高層(即主席及CEO)全無影響，而工程系的人員卻被拿來“祭旗”，日後由誰處理項目呢？難道由港鐵公司主席及CEO捲起衣袖自己去做嗎？況且其中一位還即將離任。剛才田議員還好像估計到連主席也會不幹了。很多工程界人士都在談論，日後真的不知道有誰膽敢承包港鐵公司的項目了。這個問題不是現時立法會調查才出現的，而是已經存在已久的問題，我們是有責任去處理的。

再者，這個高鐵項目根本是錯漏百出，急就章上馬，沒有經過充分勘探便草草通過。當年在我們公共專業聯盟未有成員進入立法會前，已經提出很多方案，包括錦上路方案的不同走線。即使是高鐵總站設於錦上路，預期對居民影響會少很多，造價亦應該較低。雖然，當年坊間對這個方案都不大關注，認為它未必較政府的方案優勝——最少立法會肯定是這樣想，但我們今天看到客觀的後果，當年的憂慮，即對大角咀一帶的樓宇結構有影響、不合乎成本效益的走線、造價估算方式不清等。我們所提到的憂慮，基本上一一應驗。

特首不久前提出減少自由行旅客數量的建議，當年大家已經擔心高鐵載客量低而蝕本收場，現在更可能是低處未見低，不用完工已經看到惡果。從當年至今，我們都受到很多不盡不實的資料蒙蔽，討論亦被導向至二元對立，市民沒機會看到真相。今天，工程真的出事了，我們應該把握機會，引用《權力及特權條例》來調查，找出當年高鐵為何一定要趕及2015年通車的原因，而致漠視客觀的條件因素，致令今天趕不及完工，更要遮遮掩掩、怨天尤人，說甚麼“落黑雨”，以一個謊言掩蓋另一個謊言。我們不可繼續讓港鐵公司“慷納稅人之慨”，用OPM(Other People's Money)亂來，出事後便以為有政府“包底”。這是完全說不通的，因為我們納稅人便是Other People、便是這些錢的來源。

所以，代理主席，正如局長所說，若要引用《權力及特權條例》調查事件，一定是非常嚴重的事件。所以，由於今次這件是非常嚴重的事件，港鐵公司的所謂透明度，根本是不存在的，所以我們對它沒有信心。

我謹此陳辭，支持范國威議員的議案及毛孟靜議員的修正案。多謝代理主席。

陳鑑林議員：代理主席，廣深港高鐵香港段工程突然宣布延誤9個月，通車日更推延一至兩年，這是我們不願意看到的事實。廣深港高鐵分為兩段，廣深段起於廣州南站，止於深圳福田站，全長110公里；香港段起於九龍西的九龍總站，止於香港與深圳的邊境，僅長26公里。2011年，廣深段的廣州南至深圳北已經通車，深圳北至福田段亦將會在2014年下旬通車。

首先，香港段延誤引致工程造價大幅上揚。此外，在廣深港高鐵工程中，84公里長的廣州至深圳段亦早於2011年通車，而僅長26公里的香港段卻仍在建造之中，最少延誤兩年才能通車，致使京港高鐵全面通車也要延期。香港的大型工程一向給人效率高、工期快而準、信用好的形象，但今次的高鐵工程事件，便真的是自毀品牌。港鐵估計高鐵工程最低限度超支34億港元，這是直接的經濟損失，而間接的經濟損失是無法計算的。此前，特區政府表示高鐵的興建，除了鐵路本身帶來的收益，長遠來看，由於香港旅客數量的增加，將會帶來每年30億元以上的消費。現時，這些經濟效益將由於延後通車而需要重新評估了。

事情既然發生了，我們便應該積極面對，及時檢討，不應該埋怨這、埋怨那。正如莫乃光議員剛才所說，當時支持興建高鐵的議員要負上延誤的責任，這是天方夜譚。像高鐵如此龐大的工程，遇到困難而出現延誤是完全可以理解的，但港鐵究竟在何時知道延誤呢？是否在去年便已經知道工程有延誤，但一直無向政府、立法會和公眾交代呢？政府此時要追究港鐵，了解其以往所作的進度報告有否隱瞞之處。我們亦要看到，港鐵近期多番失誤，導致公眾形象“插水”，亦暴露了港鐵內部的管治出現了紕漏，有必要作出重大整頓。

翻查資料，傳媒早於去年已多次揭露高鐵出現多項延誤，但管理層仍然深信港鐵的工程隊伍能設法如期完工，對其過分樂觀，以致各部門仍深信不疑，還向外界“死撐”。這反映管理層未盡內部監管的責任，單憑工程隊伍所呈報的進度，缺乏部門之間的互相監察，亦漠視了潛在的危機。如果內部對如斯重大的工程抱着最高警覺，在關鍵的時刻也能認清工程的難度和風險，並及時向公眾開誠布公，便不致被冠以“存心隱瞞公眾”的罪名。

其次，港鐵內部似乎一直輕視人手不足的問題，對工程的進度未能準確掌握，管理層未能積極應變。港鐵公司除了追究高層的責任之外，亦應當實事求是，設法改善、改變施工方法，確保工程不再出現延誤，同時亦應深切反省和汲取教訓。於現時和未來多項已施工或計劃施工的鐵路項目中，港鐵也必須徹底檢討現時的工程管理模式，加強監督。

政府已經承諾諮詢律政司的法律意見，按照法律的前提，研究港鐵公司需要承擔的責任，一定要確保納稅人的利益受到照顧。我們認同政府的態度。特區政府是港鐵的最大股東，高鐵又是公共工程。這次工程的延誤，確實是管理無方，備受社會各界詬病，港府的管治責任亦責無旁貸。

另一方面，我們要設法將延誤減至最少，把有關開支盡量控制在原本工程的核准範圍內，研究在面對新的工程難題時，引進新技術，加快工程進度。這些都需要政府與港鐵公司緊密跟進。例如，我們曾前往工程現場，鑽孔機在鑽花崗石的時候，速度確實非常緩慢。如果爆破可以適用於工程，我們認為政府應該積極考慮。

現時，啟動《立法會(權力及特權)條例》調查事件，雖然有助了解真相，但同時亦會耗費大量人力搜集、整理資料、出席調查會議，間接拖延工程的進度，讓已經延誤的工程一再被延誤，不但於事無補，亦會造成更大的經濟損失。民建聯現在不同意引用《立法會(權力及特權)條例》調查，是因為我們着眼於香港的長遠利益，但不代表我們會就這樣放過政府和港鐵。作為一個有承擔的政黨，我們是“是其是，非其非”，將會全力跟進事件，要求港鐵與政府盡快澄清事件，給公眾一個清晰的交代。

再者，工程問題是複雜的，涉及很多專業的技術問題，即使立法會作出調查，亦未必能查出結果。現時港鐵已經成立了由6名非執董組成的獨立委員會，委員會將獲授權索閱所有資料，並可委託獨立顧問提供第三方觀點，在7月將會向董事局提交初步報告。我們相信，由這樣的委員會調查相較由立法會調查，資料更加充足，效率更好，專業性、可信性亦更強。

政府又成立了由終審法院非常任法官夏正民為主席的獨立專家小組，更有英國基建專家和美國麻省理工教授的參與，檢視高鐵香港

段的工程延誤。其獨立性、公正性和專業性不容置疑，預期在11月完成檢討之後便可提交報告。

此外，港鐵已同意開放中央資料庫，讓議員簽署保密協議後，查閱高鐵工程進度的文件。資料庫將於6月起開放給議員，並會定期更新文件資料。我們希望議員如果有興趣，可以透過這種途徑，查閱資料，監察整項工程的進度。

既然已經成立了兩個獨立小組調查，議員又有途徑查閱相關資料，何不先待兩個小組提交了報告，再視乎調查結果決定立法會需否作進一步跟進？此外，我們亦要慎防某些人士別有用心，將今次事件發酵為政治事件，名義上是引用《立法會(權力及特權)條例》調查事件，但實質卻是為了阻延工程的進行。

自2009年政府推動高鐵香港段計劃開始，高鐵工程在財政支出、土地回收、車站選址、設計方案等問題上，均面臨重重挑戰。反對派更利用香港社會的關注，挑起衝突，更借反高鐵而反特區政府。毛孟靜議員剛才輕描淡寫地說高鐵工程本是一項無傷大雅的事，說明公民黨對重大基建的輕視態度。高鐵的興建對香港的經濟發展甚為重要，如果高鐵只興建至深圳的福田而不能延續至香港，香港就會在內地整個高鐵系統裏被邊緣化。今次同意引用《立法會(權力及特權)條例》調查的議員，當年堅決阻撓高鐵工程的落實，更有人矛頭直指政府，要求局長下台，出發點並非針對事件，而是針對人及政府。這是濫用立法會權力，不但窒礙政府的施政，還會嚴重阻礙香港的發展，社會最終將要承受基建拖延的惡果。

更值得思考的是，高效、完善的社會制度，本是香港驕傲的資本，但在過去數年，無休止的社會爭拗、政治爭拗，不但在高鐵工程上展現出來，香港的所有其他工程項目、發展計劃均被一再拖延。看看工務小組委員會、財務委員會有多少工程等待處理便會知道。今次的風波，給我們一個好好反省的機會，面對這些問題時，我們應該理性地討論及解決問題，還是無視後果，激化矛盾，引用《立法會(權力及特權)條例》作為政治武器，無限延遲工程，繼續以蝸牛的速度發展，直至香港的競爭優勢被耗盡為止？

代理主席，我謹此陳辭，反對有關議案。

馮檢基議員：代理主席，我支持議案和修正案。廣深港高速鐵路（“高鐵”）全程140公里，由廣州的石壁總站經深圳的皇崗進入香港，當中香港段總長為26公里，由西九龍填海區西九龍總站開始，途經大角咀、深水埗南昌、葵涌、尖山、金山，以及新界的大帽山、石崗、八鄉、雞公嶺、牛潭尾和米埔，但地底的部分直到皇崗。

我記得在當天討論這個問題時，其實已經有很多爭拗，而爭拗不單涉及工程對新界沿線市民生活的影響，包括農田的耕種問題、鄉村搬遷問題，而來到市區，更涉及其他問題，例如我們曾參與協助大角咀街坊跟進高鐵工程對於他們居住的樓宇所構成的安全問題，即當局應如何確保他們的樓宇安全。

其實，當時很多相關討論仍然未能達成任何結論，因為討論進行得非常匆忙和馬虎。代理主席，相信你也記得當天討論相關的議案時，你和我也有參與“拉布”。我不同意如此倉卒地通過興建高鐵的議案，特別是由於在討論這議案的過程中，政府不斷強調已經進行諮詢。當天，我問當時的運輸及房屋局局長鄭汝樺，她是否知道政府如何在大角咀進行諮詢。她竟然不知道，要立即問她身旁的官員。當然，我現在已不記起那位官員是甚麼級數，但能坐在她身旁的必也是高級職員了。他立即翻閱一大堆厚約一尺多，二尺的file，然後告訴我，他們曾進行了兩天的諮詢。

於是，我問鄭局長知不知道那兩天的諮詢在哪裏舉行呢？鄭局長同樣不懂得回答，立即再問旁邊的官員，這位官員又拿着file不斷翻閱，翻閱了1分鐘，也未能回答我這項問題。於是，我跟鄭局長說，不如讓我代替他回答吧。第一次的諮詢，是在大角咀當地的一間餐廳舉行，而就一項好像高鐵這麼重要的問題，政府竟然在一間餐廳進行諮詢，的確是聞所未聞，代理主席。至於第二次諮詢，則只是寄信給受影響的大約20座、30座大廈的業主立案法團的主席。那些主席喜歡便出席，不喜歡便不出席。他們或只在升降機大堂張貼資料，不喜歡的話更沒有張貼，以致一般業主不知道有進行諮詢。

第二次的諮詢在哪裏舉行呢？如果代理主席當天也有出席……我猜你也忘記了，便是在油麻地的梁顯利社區會堂。由大角咀乘坐的士前往梁顯利社區會堂大約需要7分鐘，如果乘坐公共小巴則大約需要10多分鐘。社區會堂和大角咀相距甚遠，在該處諮詢業主的意見，這是否認真和有誠意呢？為甚麼不租用或借用大角咀當地的會堂、學校

禮堂呢？當地是有這些地方的。所以，這種諮詢工作，是否馬虎、急就章呢？市民根本無法信服他們已做好諮詢工作。

今天，政府還在告訴我們，工程的進度是怎樣怎樣的。其實，說得難聽一點，政府當天處理高鐵的態度原本是“慢吞吞”的，但為何它突然要加速進行呢？我認為，這是因為內地興建高鐵的工程非常“有效率”，高鐵網絡已經來到了我們香港的門口，因此香港必須立即決定是否需要興建高鐵來接駁內地的高鐵。最初有人建議，高鐵和西鐵可以共用軌道，但使用不同的月台，同時亦有讓高鐵使用獨立軌道的方案。因此，是有不同可行方案可供選擇的。甚至高鐵的總站是否一定要設置在西九龍呢？可否設置在其他地方，令高鐵的費用和長度都能減低呢？更有意見認為，香港段只是26公里長，其實是否須要用高速鐵路呢？高鐵時速差不多300公里，尚未開至300公里已經開始要減速，已經到達羅湖落站了。凡此種種的問題，政府當天也沒有提供令人信服的答案。

代理主席，高鐵香港段全程大部分均採用隧道挖掘方式，橫越整個新界，直達九龍市區的心臟地帶西九龍，沿途面對岩石層變化、地下水流失、地底設施重置、大型維修站對附近居民的影響等複雜的工程，造成天價的建造費。今天出現了延誤、建造費昂貴，甚至超支。其實，當天政府就這項工程申請撥款時，議員是應該可以預見這些問題的。

陳鑑林議員扮作不知道，其實他較我“醒目”很多，他在這方面較我懂得多，他怎會不知道呢？高鐵是大躍進式的項目，盲目追尋發展。我認為，當天的特區政府在好大喜功的前特首曾蔭權領導下，為中央的馬首是瞻，作出一個不合理、不尋常的決定，最終導致現時的局面。代理主席，高鐵是我們香港社會的大白象，而這隻大白象是負資產。

代理主席，自從立法會批出撥款後，我每年都問一次大家……不是問大家，應該是問政府……究竟最新的進度為何，會否超支呢？有甚麼困難呢？局長也知道我每年也提出這問題，而局長亦有答覆。每次也告訴我們沒事、沒事、沒事，不延期、不延期、不延期，不超支、不超支、不超支。當他這樣答覆我時，他真的不知道，還是知道呢？是別人知道會延誤，但他不知道嗎？還是別人已經知道會延誤，但卻不告訴局長？抑或是雙方也不知道呢？如果雙方也不知道，那麼早期的勘測又是否出現了問題呢？在早期勘測岩石時……他們首先用黑色

暴雨作為理由，但當我們繼續追問時，代理主席，他們卻說原來不是由於黑雨，而是由於地硬，其實就像我們中國人、廣東人一句俗語，就是“痾唔出，賴地硬”。

因此，我認為今次不單要追究超支和延期的原因，更要追究當天這個決定是否政治決定。我們一定要追究，政府當局當天是否基於合理的科學數據來作出決定，抑或只是急就章行事？例如，勘測土地原本需要提取100個樣本，它是否只取得了80個，而沒有取得足夠樣本呢？今天發現問題後，他們便把責任推在一個人身上，只要這個人辭職、退休，便可以當作沒有事了。由董先生的時候開始，問責制已推行了10年有多。究竟現時是否要推行問責制呢？

我完全無法接受陳鑑林議員剛才所言，他說今天支持P&P議案的議員，就是當天堅決拖延高鐵工程上馬的議員，是他們把社會搞亂。其實，倒過來說，當天支持興建高鐵的議員，就是今天對問題視若無睹、包庇失責官員，包庇失責的高鐵項目高級職員的議員，他們在護短。如果沒有發生問題，別人又怎能夠挑出問題呢？如果這不是一件嚴重的事，又怎會變成社會熱切討論的議題呢？如果沒有錯，他們又何需害怕要負上責任呢？沒有人可以把假變真，把真變假的，我們是需要提出事實的。

代理主席，我仍然認為應該由立法會進行調查，因為無論政府成立多少個調查委員會，高鐵又成立多少個調查委員會，它們也是不會重視問責的。設有問責制，但卻不打好問責的基礎和作出示範，問責制便會成為折磨他們的惡魔，因我們會不斷追究為何不問責。所以，他們為何不努力搞好這制度呢？正如我剛才所說，由於在一開始時……

陳鑑林議員：代理主席，我記得當天在我們審議財政預算案時，王國興議員前方放了一把“金較剪”，而泛民主派的議員就指他放了一些與議程無關的物品在桌上。我想詢問馮檢基議員，現時他面前放着的是甚麼，與我們現時的議程又有否關係？

代理主席：馮議員，你可否解釋你展示在桌上的標語牌，與這項議案有甚麼關係？

馮檢基議員：是有關係的，因為我認為只有在實現普選後，問責制才能夠搞得好的；只有在實現普選後，這類工程才不會胡亂上馬；只有在實現普選後，才能夠就所有社會上出現的問題追究到底，並且找出真相。

代理主席：請繼續發言。

馮檢基議員：代理主席，我堅決認為，只有由立法會運用P&P，才能夠全面和徹底地調查全部可能性，甚至可以“包底”。這即是說，政府及港鐵進行的調查，當中會對某些事情不進行調查，那就由我們進行調查；它們不問責之處，就在這裏由我們提出問責；它們不追究的問題，就由我們追究，特別是基於甚麼原因和狀況而急就章上馬，當時究竟做到怎樣，而這個決定究竟是合理、客觀的決定，抑或是政治決定呢？

陳鑑林議員說這並不是政治問題，其實他只是裝作不知道。我認為這正正是一個政治問題，因為政府當天要配合內地高鐵發展，而並非配合香港自己的實際狀況。當然，如果要繼續追究，就應該追究政府在數年前為何不走快一步、做得更加好，而是慢條斯理地做事，弄致最後需要急就章，這便是整個問題所在。

代理主席，我支持原議案和修正案。

梁繼昌議員：代理主席，我支持原議案及修正案。

廣深港高速鐵路（“高鐵”）工程自2010年開展以來，在4年間多次出現工序滯後以至工程延誤的情況，香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）最終在今年4月正式宣布高鐵工程不能如期在2015年完工。其實，運輸及房屋局局長在上月（5月28日）回覆我一項書面質詢時帶出一些比較驚人的資料，當中指出截至今年3月底，港鐵公司共接獲611宗索償，整體索償金額超過100億元，當中只有137宗索償獲解決，而港鐵公司已合共發放近14億元索償金額，其他的索償個案還在處理中，但應急費用的餘額只有約37億元。

代理主席，如果我們沒有主動詢問有關資料，我相信局長不會主動向我們提供有關資料。假如現有索償個案未能解決，或因為其他延誤而招致新的索償個案，當局日後有否需要為工程追加撥款，仍然是未知之數。

高鐵工程不單涉及巨額公帑，亦反映出當局的工程監管及港鐵公司的項目管理出現很大問題。當年，高鐵因為一些政治理由而急於上馬，通過撥款。沒有仔細研究將總站設於西九龍的技術風險，以及沒有考慮民間替代方案的可行性，很大可能是今天出現種種問題的根源。議案建議本會根據《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)成立專責委員會的目的，便是希望當局開誠布公，公開資料，答覆公眾及本會同事最關心的關鍵問題。

總括而言，核心問題有3個。雖然局長在本月已答覆同事提出的眾多問題，但仍有三大疑團未能讓我釋疑。第一，是港鐵公司就工程延誤的解釋令人難以信服。根據運輸及房屋局於2014年5月5日呈交立法會鐵路事宜小組委員會(“小組委員會”)的文件所顯示的時序，在2013年8月及9月期間，港鐵公司已經向路政署提出“局部啟用”的建議，但卻因為未有就這項建議提供更多資料，因此未能獲得路政署同意。及至10月，路政署的評估亦顯示，主要工程仍然滯後，因此運輸及房屋局在11月已經提出質疑，認為高鐵在2015年年底通車的可能性很低。不過，在運輸及房屋局在小組委員會會議上作出報告的翌日，港鐵公司行政總裁卻致電局長，表示不同意局方關於通車會延遲的說法，堅持高鐵可以如期通車。文件亦顯示，直至今年3月18日，港鐵公司仍然堅持這種可以如期通車的說法。

不過，不知何故，在不足1個月後，港鐵公司在4月15日卻突然公布因為隧道鑽挖機損壞，以致完工時間必須延長至2016年。造成損壞的原因很簡單，便是3月底發生的一場暴雨。代理主席，根據天文台的紀錄，去年5月22日同樣發生一場暴雨，而且持續時間更長。為何去年5月22日的暴雨沒有影響工程進度，而偏偏是今年4月15日那場暴雨才影響工程進度呢？還有，便是港鐵公司早在建議局部啟用時可能已對如期完工缺乏信心。如是者，根據有關時序，港鐵公司對整件事的答覆是否有失實和隱瞞呢？這方面是值得我們探討的。

第二，政府在事件上究竟有否任何直接責任呢？當局有否做好監察工作呢？在港鐵公司宣布高鐵工程要延遲完工的同日，局長向傳媒

表示驚訝。不過，我相信局長在事前應知道如期完工的可能性非常低，因此他用上“驚訝”一詞實在缺乏說服力。究竟在延誤的問題上，政府與港鐵公司應如何承擔責任呢？究竟兩者有否足夠的溝通呢？運輸及房屋局於5月15日答覆涂謹申議員的質詢時解釋，在去年11月21日與港鐵公司舉行的會議上，政府由於考慮到當時路政署也不能完全排除如期通車的可能性，而港鐵公司亦表明如果改變2015年的通車目標，便會令港鐵公司無法再催促承建商趕工，因此，為避免出現“自我成真的預言”(self-fulfilling prophecy)，當時沒有向公眾公布這項消息。

代理主席，我認為這說法完全不能接受。事實上，政府與港鐵公司於2010年1月26日就建造、測試及投入服務訂立的第二份委託協議訂明一項條款，便是“.....(或政府合理地懷疑”——即政府有reasonable doubt的時候，無需確實發生有關情況——“港鐵公司嚴重或持續違反)該公司在委託協議下的任何實質法律責任，政府有權核實.....”。那麼，究竟特區政府有否進行核實呢？委託協議亦訂明，如果港鐵公司違反責任，便必須在政府要求下自費重新執行該等委託工作，政府甚至有權追討損失。

督促承建商趕工應是港鐵公司項目管理的責任，既然路政署的評估顯示工程一直滯後，何以當局沒有審慎地採納路政署的專業評估，按照委託協議訂明的原則作出嚴謹核實，反而相信港鐵公司所謂的“理由”呢？如果日後再有同類的大型基建工程出現延誤，當局有否足夠能力處理呢？如果將來有大型工程出現延誤，當局如何向公眾交代工程進度呢？局長亦沒有答覆我在質詢中問及“當局會否加強大型基建工程的監管及匯報機制”的部分。就上述種種未能了解的情況，本會實在有責任及權力運用《權力及特權條例》成立一個專責委員會，讓同事及公眾知道全盤事實。

正如很多評論指出，延誤很大可能是由於前期勘探與籌備工作過於倉促草率。港鐵公司在4月15日發出的新聞稿中指出，西九龍總站工地的地質情況令工程面對極端困難而導致延誤，而當局亦在書面答覆中表示，承建商的“申索原因多涉及未能預見的地質情況、設計協調及變更”。究竟何謂“未能預見的地質情況、設計協調及變更”呢？議案建議成立的專責委員會便是要找出原因。

當局一直堅持西九龍總站的地質勘探工作符合政府指引——局長剛才已表明——但他又在書面答覆中表示“當局不適宜對個別

承建商提出的個別申索作回應”。事實上，索償個案的理據和詳情是本會理解工程籌備和管理是否妥善進行的重要資料。如果不公開的話，試問我們如何監察特區政府有否對如此龐大的工程進行實質的衡工量值式監督呢？

代理主席，高鐵工程涉及龐大的公眾利益，這事件亦嚴重損害港鐵公司及監管部門的公信力，必須進行全面調查。代理主席，議案並非政治打壓，亦無任何政治含意，只是引用《權力及特權條例》成立一個專責委員會進行調查，從而提高我們的管治質素，以及提高問責官員的政治敏感度。否則，政府日後再要推動任何大型公共基建，便會面對極大阻力。

代理主席，我謹此陳辭，支持原議案及修正案。

葉劉淑儀議員：代理主席，我不贊成引用《立法會(權力及特權)條例》調查高鐵延誤的問題。政府在4月15日透露高鐵香港段的工程將會出現延誤，社會反應譁然，立法會議員紛紛要求一些高官或港鐵的高層問責，要他們“人頭落地”，多位議員亦要求動用《立法會(權力及特權)條例》作出調查。立法會鐵路事宜小組委員會立即召開多次緊急會議，召喚官員前來查閱文件，“嚴刑拷問”。社會的震驚程度是可以理解的，因為高鐵是一項很昂貴的工程，亦是一項很重要的工程項目，特別是這項工程的歷史背景很具爭議。

正如很多同事剛才發言時指出，當年審批撥款時已經引發社會上很大的爭議。我記得在2009年至2010年審批由鄭局長負責的高鐵項目時，觸發了立法會財委會第一次“拉布”，審批過程由2009年年底拖延至2010年1月。我想代理主席也記得，我們被圍困在這裏，審批當天，立法會已無菜可選，只剩臘味飯。議員若遲些去吃飯，已沒有菜可選。離開時，有人被擲東西。當時這是個很具爭議性的項目。所以，4月中，聽到高鐵工程會延誤，亦會超支，很多人便質疑，26公里長的高鐵香港段耗資700億元，未來造價甚至會更高，是否值得去做。所以，社會的反應是可以理解的。

政府最初說，原因是由於黑雨，“樊梨花二世”隧道鑽挖機被水浸。你可以質疑這些理由，但想深一層，如果要調查為何會延誤，即使從普通常識的角度來看，工程延誤近年來一點也不足為奇。代理主席，原因是基建工程太多了。在近一、兩年，即使家中進

行簡單的裝修工程，很多人也會發覺工程師會說工程要延誤，因為聘請不到工人或是工資上升了。自2007年前任行政長官曾蔭權在施政報告推出十大基建工程(其中5項是鐵路工程)之後，這些基建工程陸續上馬，已經把香港的資源扯得很緊，無論是各階層的工程人才、材料或管理資源均十分緊張。在這樣的情形下，在近一、兩年，立法會已經看到很多工程超支或延誤，無論是蓮塘／香園圍口岸項目或西九龍文化區，甚至直資的英華女學校校舍改建均有所延誤。所以，如高鐵項目般大規模的工程出現延誤、超支，其實不足為奇。

但是，值得我們深入研究的是當局為何在4月才公布，以及局長為何會驚訝。對於局長的驚訝，我也感到驚訝。政府向鐵路事宜小組委員會提供了很多文件，我們翻閱後便知道，這項工程在2010年1月獲得撥款開工後不久，在監察工程進度的會議上，已紛紛有人指出工程難度比想像高，以及可能出現延誤。特別在去年11月，港鐵已經通知運輸及房屋局可能出現延誤，因為內地鑽挖隧道、地質方面均遇到很多困難。當然，我們事後孔明，可以質疑局長、副局長為何在那時候不開誠布公，是否串謀港鐵刻意隱瞞。我相信當局不會刻意串同港鐵隱瞞事件，相信局長、副局長或路政署署長均知道在今天社會、立法會嚴密監管的情況下，醜婦始終要見家翁，隱瞞不了多久。

如果我要責怪局長，我覺得局長的問題是判斷錯誤，當天相信了港鐵，被說服不作宣布。換言之，局長聽了它的話，代替它承擔責任。如果局長當時立即開誠布公，不理會這麼多，港鐵做不到，便向社會交代，可能已避開了今天的“政治風暴”。但港鐵可能又會責怪局長，因為局長公開了，所以便沒法迫使承建商追上工程。換言之，這實在不是一個容易的判斷。我們今天在議事廳裏是局外人，事後孔明，當然可以批評局長有判斷錯誤。其實，作出這些判斷是不容易的。如果我要提出批評，我只可以說局長與副局長，甚至路政署署長均太好人、不夠惡。如果局長一聽到工程進度出了大問題，能惡一點，拍桌子、拍板凳，或每天、每星期前往港鐵了解進度，或許可早些昭告天下，從而避免今天隨時“粉身碎骨”的危機。不過，我比較高興看到沒有人再在議案和修正案中要求局長下台，在這方面，對於同事比較理性的取態，我是感到安慰的。

如果我們要調查為何局長有判斷錯誤這個問題，或一個如此龐大的工程在哪個環節出了錯，由數十位議員組成的委員會是否方便調查

呢？我覺得不會。正如田北辰議員剛才指出，過往立法會曾進行調查，在調查中途出現了很多逃兵，越調查便越拖延下去，結果到了立法會會期結束之前便趕工。這對尋找真相未必有好處，況且政府現時已經委任了夏正民法官和一些專家作調查，亦提供了文件給我們翻閱，所以我覺得立法會的調查是不必要的。

相反，我覺得政府高層應該深切反省的，是港鐵這間公司一些結構性的問題。正如陳鑑林議員剛才指出，很可惜，港鐵這個品牌受到影響。我翻查紀錄，在2009年和2010年，港鐵均被雜誌*Finance Asia*選為最佳管理公司，CEO亦被選為最佳CEO，CFO又被選為最佳CFO，與投資者的關係也被選為最佳。港鐵是香港的品牌，有八達通服務輸出，有顧問服務輸出，在北京教人如何管理鐵路，是我們引以為傲的。為何港鐵今天會高高跌下來呢？出現甚麼結構性問題呢？我覺得這些反而是政府高層應該反省和研究的。

我想提出數點供各位同事參考。第一，今天出現延誤，是否因為港鐵已經負荷太重呢？在2007-2008年度的十大基建工程中，有5項關乎鐵路，而港鐵目前正進行5項重大鐵路工程。根據報章報道，南港島線、西港島線、發現古井的沙中線等5項工程，很可能全部會延誤。是否港鐵根本已經負荷過重呢？我們將香港一切發展和基建都交到港鐵手上，是否根本特區政府，甚至所有有份通過撥款的人對港鐵期望過高，集體作出錯誤判斷呢？

第二，近年來，港鐵業務膨脹，除了經營鐵路之外，還當大地產商。正如最近有報章指出，鄭汝樺局長在2008年已經向立法會表示，港鐵將機場鐵路、將軍澳支線和東鐵線延線交由港鐵興建時，為了彌補財政支援的不足(funding gap)，便把這3個鐵路的物業發展權授予港鐵，結果港鐵賺大錢。在2002年到2010年，政府暫停用賣地方法增加土地供應，當時最大的地產商便是港鐵。港鐵成為地產商，又發展八達通，售賣個人資料，又負責顧問服務。一間集體運輸公司的業務如此膨脹，是否合理呢？是否自己種下一些危機呢？

第三，港鐵本身的結構，大約77%股權由政府擁有，只有大約23%股權由公眾擁有。作為上市公司，其管理高層經常跟我們說，要照顧股東利益，相信無論是公開或在港鐵董事局會議都這樣說。所以，很多時候，例如票價調整或向市民提供優惠時，港鐵均斤斤計較，經常被立法會議員所詬病。換言之，港鐵出現精神分裂的狀態。一間這樣

的公司能否長期有效服務大眾利益呢？或其只服務小股東的利益呢？政府應考慮如何處理。

最後，還有一個十分重要的問題，便是運輸及房屋局本身是否負荷過重呢？運輸及房屋局局長本身是否負荷過重呢？上屆政府的運輸及房屋局官員也說，不明白為何把房屋及運輸放在一起，除非是把港鐵當作是地產商。他們當然明白事情的真相。但是，本屆政府的問題更大，因為特首有十分宏大的公屋和居屋興建計劃，又要推出“辣招”打壓“炒樓”。我相信大家也記得，2月22日通過《2012年印花稅(修訂)條例草案》，當時亦出現“拉布”，張局長要在立法會苦戰數天。當一個政策局的職責如此繁重，既要顧及基建、鐵路，又要顧及建屋、推出“辣招”管理需求，究竟它有多少精力，天天監察港鐵呢？所以，這些都是值得我們研究、深思和反省的問題。政府高層有些空間喘息時，實在需要深切反省港鐵，甚至運輸及房屋局的結構性問題。

如果我們今天支持立法會運用《立法會(權力及特權)條例》，我相信最大得益的便是律師，因為作為一間上市公司，港鐵資源多的是，一定會聘請律師、資深大律師跟立法會的律師“過招”。程序將會非常冗長，對官員和港鐵高層時間上的要求更高，可能更影響他們處理高鐵或正在興建的其他鐵路，結果把很多寶貴資源花在應付立法會的質詢上。實際上，最終市民的利益更是得不到保障。所以，我反對現階段運用《立法會(權力及特權)條例》調查港鐵或政府。我希望在政府提供有關資料後，議員可以花時間、用心思仔細研究，也可以繼續在鐵路事宜小組委員會跟進。我們當然要了解事情的真相，但動用《立法會(權力及特權)條例》，我相信是弄巧反拙的。

我謹此陳辭。

陳恒鏞議員：代理主席，很多市民問我何時才可以乘搭高鐵，表示現在相當不方便，因為如要乘搭高鐵，目前要到深圳北站才可以上車。事實上，近年內地的高鐵發展四通八達，以往由深圳到福建，車程需時6至10個小時，現在已減至兩、三個小時。很多議員辦事處，包括當年反對興建高鐵的議員的辦事處，均急不及待舉辦旅行團，讓街坊遊覽高鐵沿線的地方，可見高鐵事實上是相當受歡迎的。市民對工程延誤感到失望，但今次高鐵工程延誤，雖然令每個市民也心急如焚，而提出要引用《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)的議員也搶先提交議案，要求運用《權力及特權條例》調查高鐵延誤，但事實上，我們看到他們也並非十分心急。我記得在上星期三，毛孟

靜議員明知自己很多“同黨”正身處維園出席活動，但卻仍然要求點算人數，最終導致流會，令這項本應在上星期討論的議案，要延至今天才可以進行討論。如果事態真的如此緊急，分秒必爭，刻不容緩，為何毛議員卻要反其道而行呢？可見她做事有時確實是雙重標準，“說一套做一套”。

就今次這項提出以《權力及特權條例》進行調查的議案而言，雖然我認為香港鐵路有限公司（“港鐵”）涉及重大公眾利益，但我希望提出以下兩點意見：首先，我認為現時已有多個途徑供議員及市民了解事實真相，因此我看不到有任何原因要另行成立一個委員會調查高鐵延誤。在立法會中，我們亦有鐵路事宜小組委員會跟進此事，而港鐵和政府過去亦相當合作，把所有文件交出，可見鐵路事宜小組委員會有一定的監察力度，而有關制度亦行之有效。

（主席恢復主持會議）

《權力及特權條例》有一個功能，就是要求取得文件。不過，港鐵亦已答應成立一個資料庫，委員自6月起便可查核有關資料，透過審閱相關文件了解整個工程的最新狀況。如果我們真的利用《權力及特權條例》成立委員會，那麼，鐵路事宜小組委員會的角色又應該是甚麼呢？再者，政府和港鐵內部均已成立調查小組調查整件事，而政府的調查委員會更是由法官領導，當中的成員亦相當專業，我相信他們的調查工作會較我們引用《權力及特權條例》進行的調查來得更有效率及彈性。

我請在座議員想想，每當政府開設新職位時，我們都會詢問是否有此需要及會否架床疊屋，又會指政出多門的情況十分不妥當。現時，對於高鐵延誤事件，我們已可透過3個途徑了解當中情況，各位議員，我們究竟是否真的要在有關架構之上，再搭建一個引用《權力及特權條例》成立的調查委員會進行調查，令事情變得如此臃腫呢？這將不利市民了解事件。

第二，一旦通過引用《權力及特權條例》進行調查，對於任何事情，包括過去、現在及將來的事情，我們也要用放大鏡，甚至顯微鏡來審視。透過《權力及特權條例》，我們可以傳召與工程相關的任何人士，包括決策者及前線人員，總而言之，我們可傳召任何人士作供。

如果被傳召的人士拒絕出席，立法會甚至可以動用《權力及特權條例》要求警力協助，將之拘捕，並押解至議事廳接受詢問。

面對以上所提及的種種，我相信任何涉案人士也會受到一定程度的影響，因為任何事情也會被問個究竟，他們亦會被問及為何這樣行事，或為何不這樣行事。最後，在未就所有事情問個究竟，以及未了解清楚所有原因前，試問誰會有膽量作決策？誰會有膽量着手動工？誰會有膽量幫忙趕工呢？最終的結果就是我們想盡快完成的高鐵工程，卻會“因快得慢”，整個工程團隊最後也身心俱疲，大家也需要休息。

誠然，引用《權力及特權條例》，無非為要了解真相，但在目前的情況下，如果我們強行引用《權力及特權條例》調查事件，只會越幫越忙。大家要認真考慮，我們是否動輒要這把“尚方寶劍”出鞘呢？鑒於以上兩點，我反對引用《權力及特權條例》調查此事。

不過，經歷此事後，雖然我們不同意引用《權力及特權條例》調查高鐵事件，但並不代表我會和港鐵沆瀣一氣。事實上，我們應該實事求是，評價港鐵近年的表現，而我認為是慘不忍睹的。對於張局長的“疑中留情”，我們認為他似乎是“多情自古空餘恨”。如果我們要力數港鐵數宗罪，其實一點難度也沒有。我亦希望藉今天這個機會，可以在這個場合與局長及大眾交流，了解港鐵究竟發生了甚麼事。

首先，工程延誤浪費了納稅人無數金錢。延誤事件所指的不單是高铁，其他議員剛才也已提及南港島線及其他鐵路線的問題。港鐵當年向立法會提交計劃時，言之鑿鑿表示會依期完成，而議員亦予以通過。可是，我們今天看到多項工程一拖再拖，究竟是港鐵的策劃能力欠佳，還是政府容易受騙，對港鐵沒有辦法呢？這間公司是否已經臃腫得無法再為政府所控制呢？這是值得深思的。

再者，港鐵事故頻生，可靠度蕩然無存。在我的心目中，港鐵曾經是一種既舒適又方便的交通工具。然而，自今年年初發生數次大型事故後，我對港鐵的良好印象已經幻滅，先有將軍澳線大癱瘓，繼而有東鐵線頻頻發生事故，一波又一波。我們有句話是“不可一，不可再”，但現在卻是“一而再，再而三”，確實是禍不單行。

鐵路事宜小組委員會的文件顯示，去年共有173宗延誤8分鐘以上的事故，其中99宗涉及機件故障，比率達五成七，而港鐵一年錄得的利潤則達130億元。港鐵賺得如此大額的利潤，理應從中撥出部分金

額做好維修工作，但它卻不願意，究竟發生了甚麼問題呢？究竟港鐵是否過度膨脹呢？既要顧及本地路線，又要顧及工程發展，以至內地或其他地方的問題，因而令有些基本上入職時間尚短或能力尚算不俗的職員被調往其他地方，以致港鐵現在落得不倫不類。

此外，我們認為港鐵是該學的不學。港鐵過去一直以每平方米可供6名乘客站立為標準，計算車廂內的最高載客限制，但近日卻有說法指如以每平方米可供4名乘客站立的標準衡量，將軍澳線等基本上是完全超標的。於是，港鐵便設法打小算盤，拆走部分座位，再加裝一塊六、七呎長的斜板，讓乘客把臀部靠着，半站半坐，也不知道自己算是坐着還是站着。港鐵為何不考慮盡快增加列車班次和改善信號系統，讓孕婦和長者有位可坐，而非半蹲半站呢？所以，我們認為港鐵真是該學的不學，這種行徑令我們越覺討厭。

此外，在加價方面，誠然，按照“可加可減”機制，港鐵的票價確實可以增加3.6%，但現時它的市值為1,800億元，去年的收入據報亦達130億元，有沒有需要與市民斤斤計較呢？我曾經問過韋達誠先生他是否真的要斤斤計較到一個地步，連一毛錢、數毛錢或一元也要與市民算清楚，但最終他仍表示港鐵要按機制計算和運作，如此一來，港鐵的形象蕩然無存。最後，港鐵在加價的同時，推出一些小恩小惠的優惠，包括即日乘搭第二程可享九折票價及“晨早優惠”，只要提早一小時入閘便可享折扣。可是，大家不要忘記，這些優惠一年半載後即告結束，甚至我過去亦經常批評港鐵，它本來設立了一些特惠站，讓市民在拍卡後可以節省一、兩元，為甚麼會在實施一年半載後便取消呢？可想而知，港鐵施行這些小恩小惠的目的是為了掩飾加價，緩和市民的不滿，但這招數用多了，市民確實會感到受騙。

我們過往要求港鐵做的事情，其實它大部分也沒有實行，例如有些車站沒有洗手間，現時有關工程只是緩慢進行，而某些車站的無障礙通道，基本上也是沒甚進展。為何港鐵會變成這樣呢？它曾經是香港人的驕傲，現在是否要成為香港人的恥辱？我早前曾經寫了兩封信給港鐵，名為“給港鐵的家書”，可想而知，我是把港鐵當成一家人的。我在信中提到港鐵曾經是我們一代人的驕傲，但對於它今天的沉淪與積弱，我們又該如何面對呢？今天港鐵發生的事情，並非引用《權力及特權條例》便可以挽回，而且我們亦無法透過《權力及特權條例》迫使港鐵改善。事實上，我們應該讓政府反省，經歷今次事件後，引起如此大的政治風波，希望政府亦會認真拿出誠意，重新妥善管理港鐵，使它的發展重回正軌。

最後，我想引用一句說話，就是“悟已往之不諫，知來者之可追，實迷途其未遠，覺今是而昨非”，希望局長會與我們一起努力，使港鐵重回正軌。我謹此陳辭。

梁耀忠議員：主席，我在網上看到一篇文章，文章在開始時這樣寫：“近年來使我受用不盡的一個觀念，就是美國人談話時常用的一句話：‘讓我給他疑中留情。’”。接下來，這位作者用了兩個例子來解說他所理解的“疑中留情”。第一個例子，他說：期終考試時，一名應屆考生遲到。他的理由是所乘坐的車子在中途拋錨，所以無法準時應考。他的老師說相信他解釋，基於疑中留情，便讓他補考。

另一個例子，他說：美國社會的犯罪，包括吸毒、自殺、離婚、貧窮等問題，被人認為這是一個富裕而不快樂的社會。有些社會學家說：“這是工業化與都市化後難免的現象。只要我們有認定優先次序的意志，這些問題的嚴重性會漸趨緩和。我們應當給美國社會調整的能力‘疑中留情’。”

這位作者說，從以上兩個例子，他認為疑中留情的意思，是作出善意的推斷，往好處設想。如果再引申和擴大這個想法，疑中留情更包含再給予對方一次機會，避免作出錯誤判斷，不要以小人之心來度君子之腹的意思。他更說持有這種態度，不單能反映個人的氣度和容忍，同時也可以減少猜疑和武斷所帶來的錯誤。不過，主席，這位作者後來又寫上一句話：“美國人常常被認為是天真，大概就是他們常常‘疑中留情’。”

主席，當運輸及房屋局局長張炳良在5月3日被外界質疑與港鐵公司合謀隱瞞高鐵延誤事件時，他澄清說並沒有合謀。他說港鐵公司在去年年底對工程延誤的態度樂觀，有信心追回進度。政府當時曾有所懷疑，但疑中留情，才選擇不公開這事件。主席，去年提出新界東北發展計劃時，引起全城爭議。發展局局長陳茂波說有人質疑發展新界東北的動機是服務大陸人，相信只是出於對梁振英有誤解而有所猜疑，希望大家疑中留情。主席，港鐵公司今次承認工程延誤，受到全城質疑，局長同時被人質疑與港鐵公司合謀隱瞞，但他也用了“疑中留情”一詞。

主席，兩個疑中留情的版本，是涉及兩項花費龐大的巨型發展項目，而我們的政府先後說出“疑中留情”，自然令人想到這個政府的管治文化是否如此兒戲呢？每當出事時，是否只說一句“疑中留情”，便可以蒙混過關呢？

主席，我不知道局長是否一如上文作者所說，好像美國人般天真，以“疑中留情”來寬待港鐵公司。如果真的是這樣的話，主席，那麼便淒慘了，因為他的一句“疑中留情”，竟然要我們全港市民損失最少30億元延誤工程費用。主席，為何我會說是我們全港市民呢？因為無論由政府或港鐵公司承擔，這些金錢也是我們市民大眾的。所以，要所有市民承擔，這真的是很淒慘的事情。

此外，為何我說是“最少”呢？因為這筆只是工程延誤所須的開支。大家也記得，當特區政府要求整體社會支持興建高鐵時，不斷強調興建高鐵的最重要原因之一，便是要為香港帶來經濟效益。如果是這樣的話，請問局長，究竟無法在2015年通車，要推遲至2017年，在這接近約兩年的時間，在經濟效益上，我們會損失多少呢？

主席，做人要有量度，我是同意的。況且，我也認為這是我們應要維持的做人態度。但是，局長，你今次的做法不是有量度，而是慷他人之慨，你縱容港鐵公司，這做法根本就是失職。主席，局長剛才在發言時說，港府是港鐵公司最大的股東，並全資擁有，那麼局長便有職責代表全港市民，作出全面有效的監管，可說是不能有錯失的，除非是無可避免的錯失。但是，就今次的延誤，局長一而再、再而三地說，他尊重專業和信任專業，因而導致延誤，所以局長願意向公眾道歉，卻不肯承擔責任。

局長更說成立獨立專家小組進行研究和全面調查整件事，反對本會運用《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)來調查這事件的真相和因由。主席，我認為局長是繼續迴避問題，繼續不肯承擔責任，繼續不肯面對自己的錯失，他說尊重專業和信任專業，完全是巧言令色、自作多情。

田北辰議員剛才說截至目前為止，很多東西已作出交代，如果本會仍運用《權力及特權條例》來進行調查，是浪費時間。對此，主席，我實在不敢苟同。因為如果真的是這樣說的話，如果事實已完全說出來的話，為何政府仍要成立專家小組來檢視這事件呢？主席，正如一些議員同事所說，究竟港鐵公司有否隱瞞事實？究竟港府有否寬鬆對

待港鐵公司？我覺得這些全是非常嚴重的問題，為何我們不釐清這些問題呢？

至於有人問為何我們要運用《權力及特權條例》來調查這事件，我覺得最主要是因為我們不想好像政府般，只相信別人，自己不履行應要履行的職責，不承擔應要承擔的責任。因為我們立法會有監察政府的責任，正等同政府有權力和有責任監督、監察港鐵公司的運作。

主席，在2014年4月14日，運輸及房屋局跟港鐵公司召開緊急會議，以審視工程狀況，會議同意運輸及房屋局在翌日告知公眾。局長在2014年4月15日通知公眾，高鐵工程將會延期完工，對此表示驚訝；而局長更着令港鐵公司提交全面的評估報告，並責成路政署署長就高鐵工程進行獨立審視和評估。港鐵公司其後召開記者會，表示高鐵完工時間要延誤至2016年，2017年才能投入服務。直至這個時候，董事局才得知有關狀況。

不過，主席，其實早於2013年11月21日，政府便指港鐵公司行政總裁曾致電局長，堅持高鐵可在2015年年底通車。奇怪的是，當晚運輸及房屋局與港鐵公司竟然召開緊急會議，港鐵公司表示若不能維持2015年完工的目標，便無法向承建商施壓趕工，而政府則要求港鐵公司別高估其克服困難的能力。

事件存在一大堆問題，實在不知孰是孰非。然而，主席，不知你會否感到奇怪，當晚何故要召開緊急會議，是否有人認為事情不能一拖再拖，亦無法再隱瞞下去，倒不如商量一下，尋求解決辦法？主席，若是如此，我們是否應該弄清楚事情的來龍去脈，究竟當中出現了甚麼問題，是否有人隱瞞了真相？若是，原因為何？他們會否想出來澄清一下？今天，我們正正希望運用《權力及特權條例》成立專責小組調查這件事，但是，竟然有這麼多人說不應該這樣做。

主席，我認為“真金不怕洪爐火”，這亦是我經常掛在嘴邊的話。每一次辯論是否引用這項條例時，我也不斷提及這句話。為甚麼呢？因為我覺得若是清白者，何懼別人調查？若是被人誣衊，又怎會覺得好受？相反，應該主動要求調查事件，給自己一個伸冤的機會，證明自己沒有犯錯，還自己一個清白，這樣做才對。但是，現在卻並非如此。官員不斷強調這是浪費資源和時間的做法，然而，他們浪費了大家這麼多金錢和時間，又該如何是好？難道官字真有兩個口？他們說

甚麼都是對的，而我們說甚麼都是錯的。他們有否尊重議會監察政府的角色和責任呢？

今天，如果政府成立的小組查出任何需要他們承擔的責任，局長便會辭職。既然如此，為何不讓我們調查？小組由政府成立，我不敢說自己對小組不信任，但為何局長不重視議會應有的職責及權力，讓我們調查？請問他害怕甚麼？既然已承諾會承擔責任而辭職，何不讓我們調查呢？反而藉詞若進行調查，便會花太多時間，因而延誤港鐵工程。這統統都是藉口，難道政府成立的小組進行調查是不用花時間的？而有關人員更是不用回答問題的？這完全是自說自話，似乎只有局長說的才正確，別人說的都是錯的。

在局長尚未為官前，他也是民間壓力團體一員，會對政府作出批評。然而，為何他今天不能自我批評？以前，他用同一番話批評過政府，何故今天不能批評一下自己？做人最重要的便是懂得反省，為官者更需要反省。為何以前懂得批評別人，今天卻不懂自我批評，他有不否對自己進行問責？

所以，主席，我很期望能夠有機會證明局長和港鐵公司的清白，證明他們所做的是沒有錯失的。所以，我希望議會得到權力調查此事。主席，我支持這項議案。

胡志偉議員：主席，我發言支持這項議案，要求立法會引用《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)調查高鐵延誤事件。

主席，我留意到反對這項議案的議員所提出的論點大致可分為以下數項：第一，他們表示政府及香港鐵路有限公司(“港鐵”)已分別調查事件，包括由政府委任夏正民法官領導的三人獨立專家小組，以及由港鐵董事局自行委任，由獨立非執行董事擔任成員的調查委員會跟進。因此，立法會無需再另行進行獨立調查，又或應待上述兩項調查完成後才跟進。

第二，以我記得主要是由田北辰議員提出。他說立法會如引用《權力及特權條例》進行調查，會令港鐵及政府人員忙於應付，高鐵工程會因此進一步延誤及超支。支持其論點的人補充，現時最重要的任務是完成高鐵工程。

第三，部分議員開始時一方面反對調查事件，另一方面卻又深恐政府日後要向立法會申請追加撥款，所以要在立法會要求港鐵自行為高鐵超支“埋單”。

主席，上述3項論點，我們都可看出其有自相矛盾之處。就立法會的調查是否必要，我認為首先要解釋一下，究竟採用哪些方法，才能令公眾得悉事件真相，並掌握責任誰屬，讓公眾知道公帑是否用得其所。更重要的是，有關的調查安排必須能令公眾信服。在我看來，能做到以上所述的只得兩個途徑：其一是由立法會引用《權力及特權條例》設立專責委員會進行調查；其二是根據香港法例第86章，亦即《調查委員會條例》成立委員會作出調查。兩者的共通點是，所採用的調查方法均具有傳召證人進行聆訊及要求提供文件的法定權力，而且出席證人必須宣誓作供，從而減少證人隱瞞信息及作出失實陳述的風險。

為何政府及港鐵成立的委員會做不到這一點呢？事實上，即使我們相信政府委任的專家小組的獨立性，但這個專家小組並無法定傳召權。而且，當日政府宣布設立專家小組時，林鄭月娥女士已清楚表明專家小組的主要工作只是查找不足，強化制度，並非追究責任或提議怎樣作出懲處。主席，我們可以想像，政府設立的專家小組原來已預先被斬去手腳，預設了不能建議作出懲處的立場，只能查找不足，強化制度，試問這又如何能令公眾信服它可以作出全面的調查？

主席，政府當年向立法會申請了669億元興建高鐵，我想問政府和反對這項議案的議員，你們是否肯定政府官員無人失職？若否，為何你們要反對調查？你們是否可以告訴市民，這669億元是用得其所，還是只想包庇官員？

另一方面，港鐵設立的委員會雖說公開，但我認為作為利益相關的一方，港鐵的內部調查會將其過失公諸於世，令政府可據此追究港鐵延誤責任的機會微乎其微。原因其實也很簡單，只因事情牽涉港鐵的內部問責問題，既然如此，它又如何能夠迴避“自己人查自己人”這個公眾指責呢？而且，港鐵董事局成員是否可以完全免責呢？他們事前是否知道高鐵工程的延誤問題？港鐵董事局曾否就高鐵的工程進度向行政總裁及執行部門下達任何指示？直到今天為止，港鐵董事局從來沒有回應這些質疑。他們委任的調查委員會會否回應，我並不知道，但我想大多數不會。如果連他們都成為應受調查對象，公眾又如何能信服他們所作調查的結果？

還有，涂謹申議員告訴我，港鐵在日前回覆他的信件中表示，根據政府與港鐵公司於2010年1月26日訂立的第二份委託協議，政府有責任承擔及支付興建高鐵香港段的全數款項。我認為港鐵公司的立場已非常明確，一旦政府要求港鐵承擔額外開支，港鐵將極可能會訴諸法庭。在這情況下，港鐵會否在其內部調查中披露對自己不利的信息呢？所以，我認為在此情況下，只有立法會成立的專責委員會才能徹查真相，避免調查過程中牽涉的利益衝突問題，並確保整項調查的結果能夠達到真相大白的目的。

至於田北辰議員的說法，令我極感好奇的是，為何曾擔任九鐵主席的他竟提出調查高鐵事件會導致進一步超支的說法。首先，是次高鐵延誤事件，有說只是單純的溝通問題，亦有說是人為失誤，但當中究竟有否牽涉任何不法行為，例如行騙、行賄、隱瞞？若有，市民如何能夠確信這個有問題的監察制度不會在其他情況下再次導致出現相同問題？大家必須緊記，高鐵香港段只是港鐵現正興建的5條鐵路之一，假如在高鐵工程中出現的問題同時見諸其他鐵路線的建造工程，大家又會作何感想？大家亦要再想一想，是次工程延誤會否帶來下一步的鐵路安全問題？未調查清楚便下令趕工，又是否負責任的做法？

再者，若不調查清楚，今天已有港鐵高層周大滄請辭，我們如何能令日後新上任的工程總監對整項工程作出全面的掌握和研判，看清問題所在，知道所需承擔的工作風險，然後才決定履新？若不能做到這一點，我不禁要問港鐵在工程總監周大滄先生於10月離職後，如何能繼續進行有關工程？難道高鐵工程根本無須工程總監的監督也能執行？那麼這角色豈非可有可無？

上述種種都是非常重要的課題，但又有沒有人加以回應呢？直到今天仍然沒有，只聽到港鐵表示會盡快進行招聘，但又能否成功招聘，有沒有人會來應徵呢？能夠負責執行規模如此龐大的鐵路工程的技術人員，事實上寥寥可數，我真不知道政府和港鐵為何有此信心，認為可在短時間內招聘替補人才。所以，越不作出清楚交代，便會令繼任人越不放心接受這項工作挑戰，結果令招聘工作不能羅致一流工程人才協助推行有關工程，試問這又何苦來哉？這又會否產生更大的後遺症，導致在趕工下牽引出更多鐵路安全問題？

此外，路政署的官員有否失職，有否足夠能力監管鐵路工程？我在鐵路事宜小組委員會（“小組委員會”）會議上曾向路政署署長劉家強連番追問有關的監督事宜，他的回應令我非常質疑他是否適合繼續監

督工程。第一，路政署訂有5層監督機制，但仍要待港鐵通知才知道2015年只能局部通車；第二，他表示由路政署總工程師領導的13人團隊無法做到港鐵的監督規模，又辯稱是顧問公司建議這樣做。市民期待的監督模式是由路政署自行提出意見，而不是由港鐵要求路政署向公眾轉達意見。他與路政署的工作團隊有否質疑港鐵提供的資料呢？是否因為人手不足所致？我聽過的一種說法是自從兩鐵合併後，大部分熟悉鐵路工程的人員已被港鐵吸納，所以路政署根本無法質疑港鐵的資料。我不知這是否事實，不過既然路政署的監督機制看來有問題，我們便更加不應放任不理。

而且，我亦要問為何要趕着通車？眾所周知，如果沒有“一地兩檢”，高鐵根本得物無所用。時至今日，政府有否說過高鐵通車當日可實行“一地兩檢”？如果沒有，高鐵就是昂貴版的直通車，根本不值得冒如此大的風險趕工通車。再進一步說，有朋友曾向我提出一種說法，指港鐵如真的希望高鐵通車，工程總監周大滄便根本不應離任，因為在如此多風險的情況下，誰會願意接手？

然而，現在率先離任的反而是周大滄，而韋達誠亦只是留任至任期屆滿。試問港鐵此一高鐵工程領導層，如何能夠令公眾感到信服？問題究竟何在？如只單靠港鐵的內部調查，以及政府那個沒有傳召權力的專家小組，能否得出可讓公眾信服的答案，實屬極大疑問。

話說回來，立法會所作調查其實是要讓目前面對公眾質疑的人有機會作出回應，例如周大滄是否做了“替死鬼”，韋達誠有否受到董事局的壓力，我認為這都是公眾需要知道的。主席，還有一個較少人提及的觀點，但我覺得很重要，那就是要藉立法會的調查找出港鐵有否毀約、違約，以及應由哪一方為延誤開支“找數”。

張炳良局長在2014年5月19日小組委員會會議上表示，在去年11月21日傍晚與港鐵公司的會議上，運輸及房屋局同意在翌日的小組委員會會議上，採用“2015年完工另加6至9個月試車”的說法，而且並無徵詢律政司的意見。此外，在早前回覆我的信件中，政府亦表示正等待港鐵提交資料，以便與律政司跟進事件。我認為即使運輸及房屋局在早前的文件中聲稱，並沒有與港鐵公司就高鐵工程的委託計劃作出任何修訂，以上說法已令政府處於不利局面。因為政府官員既同意採用“2015年完工另加6至9個月試車”的說法，那便代表政府已同意港鐵公司可以不按照委託計劃所訂條款，在2015年8月完成“測試、試行及提供客運服務”。一旦港鐵無需承擔違約及工程延誤所引致的額外開支，政府最終仍需向立法會申請額外撥款以完成工程。因此，11月21

日的承諾是否失職？我認為這是非常重要的這一點，但有關方面卻似乎不會在調查中處理，因為林鄭月娥已表明不會追究過程中的問責問題。

此外，政府及港鐵提供的文件亦顯示，港鐵數番在未經知會政府的情況下，自行要求承建商更改工程目標。政府事前是否知情？如果不知道，為何港鐵膽敢先斬後奏？難道不怕政府控告其毀約？其實還有很多疑團，令我認為需要引用《權力及特權條例》進行傳召，才能加以澄清(計時器響起).....

主席：胡議員，發言時限到了。

胡志偉議員：多謝主席。

陳偉業議員：主席，現在只有4名保皇黨議員在席，在42名保皇黨議員中只有4名在席，不到十分之一，我要求主席點算人數，傳召保皇黨議員歸隊，替政府保駕護航。

主席：秘書，請響鐘傳召議員返回會議廳。

(在傳召鐘響後，多位議員返回會議廳)

主席：陳志全議員，請發言。

陳志全議員：主席，我發言支持范國威議員根據《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)動議的議案。

范國威議員的原議案提出兩個問題，讓大家處理。第一，香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)有否隱瞞延誤的原因。剛才有些議員發言時，替港鐵公司說好話，說現時工程延誤或超支是常態。但這次港鐵公司的死罪，不止是延誤、超支那麼簡單，而是涉及刻意隱瞞延誤的問題。第二，究竟特區政府和港鐵公司在監察上，有否出現問題。

如果各位議員覺得范議員提出的這兩個問題，直至現在這一刻，也沒有出現一個令大家滿意的答案，大家便要提出可以找到答案的方法。而我們支持運用《權力及特權條例》，便是其中的一個方法。有人說，政府已經委任三人獨立專家小組進行調查；但大家也知道，這個小組是向前看的，只檢討制度、機制有否出現問題，再作出建議，而不是找出失職的罪魁禍首，不是要問責、追究責任，更不會有懲處的成分。

其實港鐵工程連環爆出延誤，已是眾所周知、屢見不鮮的了；現在大家也覺得港鐵的工程總是慣性遲誤、慣性拖延的。原訂在今年年底通車的西港島線，港鐵公司“賴地軟”，諉過於土質，延至下年年初才能通車；南港島線和觀塘延線也要延遲1年；當中最離譜的，當然是花費港人公帑超過669億元、經過港人多番包圍立法會，要求政府三思的廣深港高速鐵路（“高鐵”）方案。全城高喊撤回的“高鐵”，現在接連出現醜聞，通車日期一再押後，現在說2017年可以通車，但所花的錢有如跌入“鹹水海”般，回報率低至6%；延誤兩年，估計高鐵的興建開支最終可能超過1,000億元，要用納稅人的血汗錢來成就這項大白象工程。

當年財務委員會審議高鐵撥款時，我在立法會外面參加反高鐵示威。今天很多議員，當天也在議事堂內，甚或有份支持高鐵的撥款。今天回看過去……

(葉國謙議員站起來)

主席：葉議員，你有甚麼問題？

葉國謙議員：我希望主席能夠處理議員檯面上的標語。它們是否與現在討論的議程有關？

主席：陳志全議員，請稍等。

(梁繼昌議員站起來)

主席：梁繼昌議員，你有甚麼問題？

梁繼昌議員：代理主席剛才已經處理過馮檢基議員的問題。因為剛才陳鑑林議員也曾經提出跟葉國謙議員同樣的問題，而馮檢基議員已經解釋過關於這個牌的問題，所以請你……

主席：我想知道馮議員剛才是怎樣解釋的。

梁繼昌議員：我不能代他解釋，希望秘書可以轉告主席馮議員剛才是怎樣解釋的，謝謝。

主席：梁議員，現在有議員質疑，議員於會議廳所展示的物品，是否與現在討論的內容有關。我請在桌上擺放了展示物品的議員說明關連何在。哪位議員可以說明？

郭家麒議員：主席，大家也知道，今天我們辯論的兩個題目，都直接與管治有關，包括高鐵和南丫島事件。事實上，我們的看法是，可以改善管治、行政立法關係、對待包括現時《權力及特權條例》的其中一點——主席也有說過，如果香港沒有普選，管治會十分困難。所以我們正正希望有方法能夠解決現時我們看到的問題，包括出現已久的高鐵問題；令我們覺得相當遺憾、南丫島的調查報告完成後也不肯公開的問題。主席，一個問責的政府會不會這樣做呢？主席以前也曾經說過，不希望看到由一些三流的人才管治香港——主席昨天也說過。所以我們希望透過622有關普選的投票——跟你“老人家”的看法一樣——找出一個能讓香港長治久安、能夠解決香港管治問題的方法，所以我認為檯面上的標語牌，跟今次的議題是有關係的。

陳偉業議員：主席，為了避免其他議員連討論了甚麼也不知道，問完又問，最好把那些不在席的議員傳召回來，特別是譚耀宗議員等；否則民主建港協進聯盟的議員，會問完一遍又一遍。所以，我要求主席點算人數，傳召更多保皇黨議員回來，聽你的裁決。主席，現時法定人數不足。

主席：梁繼昌議員，由於現在有議員指出法定人數不足，會議暫時不能繼續進行。秘書，請響鐘傳召議員返回會議廳。

(在傳召鐘響起期間)

梁繼昌議員：主席，可否跟你進行對話？

其實，我所說的是，因為剛才陳鑑林議員和馮檢基議員，在代理主席梁君彥議員跟前，討論了同一個問題。希望主席你能參考代理主席梁君彥議員的裁決，而作出你的裁決。多謝主席。

葉國謙議員：當時梁君彥議員對這方面，並沒有作出任何解釋或裁決。

梁繼昌議員：主席……

葉國謙議員：有甚麼裁決……

主席：《議事規則》並無規定之前的任何裁決必定有約束力。我會待會議恢復後作出裁決。

(傳召鐘繼續響起期間，王國興議員站起來)

主席：王國興議員，你有甚麼問題？

王國興議員：主席，我可否跟你說數句話？如果可以，我希望主席回憶一下，在《撥款條例草案》遭議員“拉布”期間，你指那些發言並非“拉布”，所以禁止我擺放有關“反對‘拉布’”及“剪布”的展示品，並要求我將它們收起來。我希望你稍後的裁決，不會出現雙重標準。多謝主席。

主席：王議員，我清楚記得我曾作出的所有裁決，無需任何議員提醒。

(在傳召鐘響後，多位議員返回會議廳)

主席：請議員返回座位。

(議員返回座位)

主席：在議員指出會議廳內法定人數不足而要求點算人數前，葉國謙議員提出了一個疑問，便是部分議員現時於桌上展示的標語，與本會正在討論的議題是否有關。我聆聽了郭家麒議員的解釋，亦知道郭議員提出的理據，跟較早前馮檢基議員提出的理據是一致的。

各位議員，本會討論的議題都是與管治有關，而所有管治問題也可以說與普選有關，但這個聯繫似乎拉得太遠。此外，我亦留意到現在展示的多張標語，並非一般地指出普選的重要性或普選與管治的關係，而是特別宣傳一項特殊活動，這肯定與現在討論的議題無關。所以，我要求議員移走他們在桌上所展示的標語牌。

(議員移走標語牌)

我相信議員都會同意，如果大家不是共同遵守我們一直重視的原則，而是各自設法繞過這些規定，結果只會影響整個議會的尊嚴。請議員合作，移走所展示的標語牌。

由於坐在前面的數位議員尚未返回座位，請工作人員幫忙移走標語牌。

(工作人員移走標語牌)

我現在請陳志全議員繼續發言。

陳志全議員：主席，或許我在剛才的發言中談到當年有建制派及保皇黨的議員不理會有1萬多名反對興建廣深港高速鐵路（“高鐵”）的人士包圍立法會，仍然投下贊成票，因此刺激到某些議員的神經，於是打斷我的發言。

當年所犯的錯已無法逆轉，時光亦無法倒流。我覺得，當年投下支持票的議員今天更應該支持這項引用《立法會(權力及特權)條例》（“《權力及特權條例》”）的議案，將功贖罪、將功補過。大家最近討論新界東北的發展，談到有財務委員會的委員在會議上提出多項質詢，花了很長時間討論。不過，大家可能會覺得當年委員在審議高鐵撥款時提出太少質詢，質詢又問得不夠聰明，以致落得今天的田地——“一鑊泡”。

香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）行政總裁韋達誠、港鐵公司工程總監周大滄，以及運輸及房屋局局長張炳良對今次事件責無旁貸。早在去年5月已經有傳媒獲得港鐵公司多份內部文件，指多間高鐵工程承建商向港鐵公司反映，西九龍總站北翼大堂由於原先的設計有欠完善，需要作重大改動，以致需要一邊設計，一邊建造。單單是施工首16個月，已有9個月的延誤，估計最少會延遲落成1年。但是，負責監督整項高鐵工程的運輸及房屋局一直強調目標能在2015年完工。

最近，港鐵公司“賴地硬”，聲稱在工程展開前未有及早掌握地底花崗岩和地下管線的分布，發現佐敦道一帶的土質複雜，要移除大量石頭和高低不一的岩石層。此外，港鐵公司又“賴黑雨”——即在“賴天”後又“賴地”，在“賴地”後又“賴天”——因為貪圖方便而未有按渠務署建議興建防水閘。結果，一場暴雨令工程隧道嚴重水浸，大型鑽挖機損毀，最少要多延誤9個月。

雖然一宗又一宗關乎港鐵公司的醜聞被揭露，但張炳良局長卻後知後覺，又多番誤信港鐵公司向政府提交的工程進度報告。港鐵公司可能自視過高，以為可以在短時間內追回原有進度。雖然局長表示對港鐵公司疑中留情，但其實是未盡監督的角色。

局長在剛才的發言中表示，如果太早宣布延期，便會令工程公司放鬆下來，或無理據催促他們盡快完工，出現“自我成真的預言”，因此寧願疑中留情，給予港鐵公司時間，希望能夠追趕進度，準時完工。局長是否太天真呢？如果工程只是延誤一、兩個月，或許可以追趕原來進度，但工程現時是延誤一、兩年，試問可以如何追趕原來的進度

呢？港鐵公司明顯是欺騙局長或存心拖延，但局長卻選擇相信港鐵公司，選擇被港鐵公司欺騙，選擇被拖延。

剛才有議員提出，現時其實並非最壞的情況。如果局長催促承辦商或施加壓力——例如葉劉淑儀議員剛才表示局長不夠惡，如果局長夠惡，便能迫使承辦商加快進度——以致承辦商偷工減料或馬虎了事而出現任何三長兩短或閃失，即使局長辭職下台，也無法補償。所以，我亦認為現時並非最壞的情況。

不過，立法會作為監察政府的機構，必須了解高鐵工程延誤的原因，正如范國威議員在議案中提出徹查究竟發生了甚麼事情，以致出現隱瞞；是否有人刻意隱瞞通報，欺上瞞下；有否任何人曾經疑中留情，要問責下台；以及港鐵公司的企業管理有否出現問題，以致票價年年增加，但失誤連環爆發，令市民怨聲載道。

根據港鐵公司的內部估算，今年1月的高鐵建造工程價已超出原來合約價值達12%(即44億元)，超支比例更有上升趨勢。儘管工程總監周大滄和行政總裁韋達誠先後以提早退休和健康理由請辭，這筆超過1,000億元的帳，港人誓要追究到底，因為不止高鐵1條路線，還有另外4條仍在興建的新路線亦會延期開通。

此外，港鐵公司的列車服務近日亦出現多番延誤，新界東的東鐵線連續多天出現信號故障。港府作為港鐵公司的最大單一股東，服務延誤不單浪費納稅人的金錢，還在燃燒乘客一分一秒的時間，燃燒乘客的生命。港鐵公司的列車服務不準時不但令乘客遲到，還會帶來各方面的損失，是無法估計的。

香港大學民意研究計劃最近發布官員的民望調查，成功訪問1 005名香港市民。因為高鐵工程延誤而受盡千夫所指的運輸及房屋局局長張炳良的支持率淨值下跌達32%，由上一次調查的正27%下跌至這次調查的負5%，創上任以來的新低。由此可見，事件已達到民怨沸騰的程度。

儘管港府委任3名成員組成獨立專家小組，但大家或許還記得，專家小組在組成之初曾鬧出笑話。當初獲邀出任成員的李焯芬被指涉嫌有利益衝突，迅速辭職，可見政府在處理這項委任及其後的補救工夫方面皆非常粗疏。這並非單一事例，亦並非一朝一夕的問題。

高鐵工程延誤其實並非甚麼新鮮事。早在去年年初，港鐵公司已被揭發南昌站的地底10年前已打好樁柱，準備在上蓋興建屋苑，但樁柱還未使用，便因為高鐵工程而需要拔除，數量達到200條之多，令工程大幅超支1.6倍，耗費達8億6,000萬元。

可是，大家要留意一點，便是類似消息並非由港鐵公司自行公布的，而即使工程出現延誤，港鐵公司也不打算向公眾公布。幸好，香港尚有神通廣大的傳媒能夠獲得消息，並予以揭露，否則公眾便無從得知類似的重要信息。不過，大家仍不知道港鐵公司還嚴密收藏了多少傳媒未能揭發而局長也未必知道的信息。

局長剛才發言的邏輯非常混亂，不知所謂。他說道，當務之急是盡快完工，引用《權力及特權條例》調查事件會阻礙他們工作，因為他們需要花很多時間、精神，甚至金錢應付這項調查。

主席，你將一項工作交託予一名職員，明明知道他犯錯、失職，甚至作弊，但有人卻跟你說道：“主席，先不要進行調查，最重要的是先完成工作。”意思是，進行調查，會阻礙他工作。這是甚麼邏輯？如果機制有問題、負責的人有問題、有人做“攔路虎”、有人欺上瞞下，但卻並非第一時間找出問題，試問大家憑甚麼相信他們將來所說的話呢？試問大家憑甚麼相信他們所說可以在2017年完工呢？

田北辰議員更奇妙。他指出，在以往根據《權力及特權條例》成立的專責委員會舉行會議時，委員的出席率偏低，很多委員愛理不理，虎頭蛇尾，然後紛紛“棄船”，退出專責委員會。他的觀察很準確。事實上，在很多事務委員會及法案委員會當中，多位議員在報名參與後只霸佔着委員的位置。他們不出席會議、不翻閱文件、不發問。《2014年婚姻(修訂)條例草案》委員會有30多位委員，但多次會議卻不足委員人數三分之一的法定人數(即連10位委員也沒有)，而提問的委員亦只有三、五位。這是立法會的真象。因此，如果專責委員會得以成立，我希望無心做事的議員不要報名參加，亦希望建制派議員不要霸佔六、七成位置，但在佔據一席位後又不出席會議、不做事。

大家不可以說，因為立法會有這樣的一羣議員，即使我們有這把劍並覺得應該予以使用，但因為這把劍是生鏽的，立法會的議員是生鏽的，只會虎頭蛇尾，不會用上這把劍，所以我們不應該用這把劍。這只會凸顯立法會的不是。選民應該監察這羣報名參加委員會但卻不

參與會議的議員。當然，立法會有很多保皇黨議員，又有功能界別議員，我們無權監察他們。

主席，我支持引用《權力及特權條例》調查高鐵延誤事件。只有運用立法會的權力索取有關高鐵工程的文件，才能知道整項工程已浪費多少公帑、已延誤多長時間、有否任何事情仍然被隱瞞、有否任何連局長也不知道的事情，以及調查港鐵公司的管理是否出現問題，以致港鐵公司連番出現醜聞和失誤。除港鐵公司的高層要下台外……正如剛才有議員表示，在專責委員會的任期完結前，涉事的多名港鐵公司高層可能大部分已經離職，甚至連行政總裁也可能已經離職。雖然如此，我們仍要繼續追查。

梁美芬議員：主席，高鐵工程延誤屬於重大公眾利益事件，調查必須進行，責任必須追究，費用必須賠償。主席，對於高鐵的興建工程，我個人在原則和態度上都是支持的，因為我是一名鐵路“粉絲”。無論去外地或內地，甚至有時到美國，我也會乘搭火車。美國的火車服務相對較差，但只要有機會乘搭火車，我便不會放過，因為我很喜歡享用火車服務。

其實，美國現時正在研究是否需要改善鐵路服務，甚至興建類似高鐵這種運輸網絡。原因是，在保護大自然和節省燃油方面而言，高鐵其實是一種非常可取的交通工具。但是，當年我沒有對興建高鐵投支持票。我記得，當年在處理高鐵興建工程的問題上，我多次要求鄭汝樺局長去大角咀與街坊見面。只要當時她這樣做了，我便非常願意投支持票。其實我特別喜歡鐵路，特別支持高鐵，但最後她並沒有這樣做。因此，我沒辦法投下支持票。

近年來，我與一批關心高鐵工程的專業朋友，一直透過高鐵大角咀工程監察組，就樓宇、法律、勘探、測量，以及很多居民對高鐵興建的關注，運用民間力量，回答當區居民或其他受影響區分的居民的問題。主席，是次高鐵香港段的工程出現嚴重超支和延誤，我認為全城關注是理所當然的。5月5日，張炳良局長和香港鐵路有限公司（“港鐵”）行政總裁韋達誠前來立法會解釋，二人正式向公眾道歉。5月8日，港鐵召開股東大會，港鐵主席錢果豐宣布，韋達誠按原定安排，於明年8月約滿後，將不獲續約。他更特別強調，韋達誠是因家庭理由不獲續約，與高鐵工程延誤無關。

主席，當時我聽到錢果豐主席的言論，感到非常憤怒。為何仍堅稱韋達誠是以家庭理由不獲續約，連一點與這項工程延誤有關的消息也不肯透露？為何不願意稍稍交代一下，讓大家舒舒氣。相比之下，在港鐵工程總監周大滄前來立法會解釋後，我個人對他非常尊敬，因為他很有承擔，背負全部責任。然而，我仍有一個疑問，如此龐大的工程，是否只由一個人負責，或靠一個人的權力便能左右呢？港鐵是否有任何內部互相監察的程序，避免因一人的錯誤判斷，令整個工程或團隊面對如此嚴峻的後果呢？高鐵工程涉及接近700億元的公帑，負責管理工程的港鐵，除了周大滄外，再無人接受問責。所以，市民的確不太接受這情況，亦不能接受錢果豐在記者招待會上的言論。

時至今日，我們要考慮很多方面。我們的監察組於5月13日致函特首，向他提出3項訴求。第一，公眾特別關注工程的安全度，並注意進度、延誤超支的財務責任問題。超支可包括整體工程，亦可能是在個別沿線地區由於工程延誤而出現的一些具體損失。第二，是港鐵是否需要對整個超支款項負上責任，這是問責問題，如何補償因工程延誤產生的經濟損失。第三，我過去多年處理居民對於工程的憂慮，認為主要原因之一，是透明度不足，以及不確定因素(uncertainty)太多，令居民不知道自己身處的房屋會否被工程影響，而影響又是多少？傳媒所報道的，跟自己的房屋是否有關呢？所以，向公眾清楚解釋現時工程引起的種種問題，是非常重要的。正所謂“醜婦終須見家翁”，港鐵應向公眾全面交代，以釋眾慮。同時，我們亦期望港鐵在自我整頓時，能夠真正考慮工程延誤對於受影響人士構成的損失。除政府外，我認為港鐵也應考慮一個合理的補償機制。

監察組致函特首，同時我也收到不少政府同事的游說。關於《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)，我曾撰寫文章，說根據我當時的初步判斷，高鐵工程的延誤，與雷曼事件影響公眾的性質和廣泛程度非常接近。因此，我一直都在觀察政府和港鐵答應如何向公眾交代，沒有即時同意我們不需要引用《權力及特權條例》進行調查。相比雷曼事件，我記得當時自己是首批贊成引用《權力及特權條例》進行調查的人，同時也是調查小組的成員之一。在雷曼事件的調查中……我在上一屆會期參加了兩個可以引用P&P的委員會，一個是西九文化區，另一個則是雷曼事件。我們花了4年時間調查雷曼事件，而西九文化區也調查了數個月。

雷曼事件牽涉的範圍和專業知識，我記得當時令各議員花了相當的一段時間學習金融投資、何謂雷曼債券、何謂結構性投資工具等。單是這些，已學習了一段長時間。最後，大家都知道，我們由上屆立

法會會期開始到結束時才能夠完成報告，但很多專責委員會委員卻認為仍沒有足夠時間來追問很多事情。同時，律師之間也有很多書信來往。我們的法律部亦跟其他律師特別就着一些文件可否披露，從公眾利益角度來爭辯。

高鐵工程屬於同樣性質，如果我們引用P&P，我們當然同樣能夠查閱很多文件，但亦有一些文件未必能夠查閱。同時，很多議員不是出身工程界，我們的學習過程可能比學習雷曼迷你債券更艱難，這是一個事實。我亦相信，不花數年時間，我們未必能夠調查到結果。但是，時間是另一個問題。

當時，我的確有憂慮。我的憂慮就是，我們進行調查的時候，負責的工程人員一定要來立法會解釋。那麼，是否要另請一批工程人員來繼續處理工程進度？抑或是要工程人員兼顧工程進度和向立法會解釋，又要跟律師開會，因而進一步延誤高鐵工程呢？我所屬的選區特別關注高鐵工程的進度，因為西九龍特別受影響。大家問一問受到工程影響的當區居民，便會明白他們的關注。所以，我不能夠同意胡志偉議員的說法，即拖延一下沒有所謂，不用急。你試試住在工程區域附近，你便知道有多急切。在工程附近的每個區都希望它快點完工。

大家當然希望問責。所以，我希望政府成立的這個小組能有所作為。這個小組包括兩個海外專家，以及由夏正民法官來領導。我們覺得他是接受了我們的意見，而他亦公開表示，希望在今年年底能夠查出原因。

我認為調查有兩方面很重要，第一方面，當然是問責，給市民一個交代。如果查出事實，真的有人有問題，便應該作出處理。第二更重要的是，必須告訴我們因由，和如何令延誤縮減。我聽到很多市民也很關注縮減延誤，他們說：“不要再遲了，議員請你幫我們說出來吧”。所以，我聽到大家希望工程不要再進一步延遲得太厲害。我其實很擔心，因為港鐵和政府表示，2017年，抑或2016年.....2017年有機會完工，我其實很擔心。我希望他們說實話，是就是，不可以的話，便告訴居民，最緊要是清楚。

所以，我覺得在現階段，政府的委員會跟港鐵自己查自己，始終有不同。我基本上有信心，這兩位專家和夏正民法官能夠公正處理調查工作。我亦希望，這小組的報告能夠滿足議員或公眾在問責方面的

訴求，並能釋除他們的疑慮，這樣我們便可以避免引用P&P這個冗長的調查方式。我覺得這未嘗不是一個選擇。

因此，在這個問題上，我很希望跟政府說，在這個委員會調查出結果後，它一定要問責。我相信一定有人失誤，無論是判斷上的失誤或其他方面的失誤。大家更加關心的是，這麼多工程一齊興建，包括沙中線、觀塘線延線，我聽聞都有機會延誤——大家現在都很憂慮。所以，你們一定要將勤補拙、將功補過，盡量把延誤時間縮短，以及一定要在日後提高工作的透明度。如果不能夠做到這數點，你們在半年後提交報告時，大家的反應一樣會非常大。

所以，我希望政府能夠痛定思痛，如果發現港鐵內部架構和決策程序出現疏漏或失誤的話，便要加以整頓和盡速尋求解決方法。因此，在現階段，我認為，如果政府已經成立一個具有相對公信力，而且包括具有工程知識的海外專家的委員會……相比之下，議員反而缺乏工程知識。希望他們可以在合理時間內提交報告，給公眾一個交代。所以，基於這個考慮，我覺得現階段不應該引用《權力及特權條例》來調查這事件。

主席，我謹此陳辭。

李卓人議員：主席，在出現這類事件時，建制派每次也是“小罵大幫忙”，總是到了關鍵時刻便輕輕放下，說算了吧，反正政府已在處理了，大家還是不要阻礙工程進度，傳召證人又會阻礙工程人員工作。梁美芬議員剛才更多提出一個藉口，就是我們根本不懂得工程。

我覺得最重要的是，整件事情需要調查兩方面。第一，所有懂得工程的人究竟知否這工程發生了甚麼問題。梁美芬議員剛才說我們不懂得工程，但懂得工程的人又如何呢？懂得工程的人表現更差。大家看回整件事情的時序，2013年時便已經開始清楚看到工程進度與預期出現很大的差距，差距由數個百分點慢慢增加至10多個百分點，然後再增加至20多個百分點。最糟糕的一點是，進度差距一直也存在，而政府並非不知情。

大家也知道整件事被說得天花亂墜，當局說會怎樣進行監察、審核，路政署會與港鐵每月會召開一次會議，政府又外判了一間顧問公司監察整項工程，所有安排一直也在進行。我們現時要調查的，就是事件最奇怪的地方。整項工程一直延誤，港鐵卻一直堅持可以通車，

政府在整件事情上的看法究竟是怎樣的呢？政府是否翹起雙手，聽到港鐵說有信心，便對負責整項工程的工程人員很有信心。然而，最後卻出現一個很大的問題，就是工程“爛尾”了。或許不應說是“爛尾”，其實也並非完全“爛尾”，但最低限度是延誤了兩年時間，還要再浪費更多金錢。既然整件事情是這樣，我們由始至終想查問及調查的是甚麼？港鐵也承認一直自信滿溢，但是否因為港鐵自己信心滿溢，即使工程一直延誤政府也不理會呢？

路政署的看法又是怎樣的呢？署方每月也跟港鐵開會，監察工程進展，難道不感到害怕的嗎？路政署當時有何想法呢？是否想着算了吧，工程有時候……我本身是修讀工程的，知道工程界有一大問題，就是slippage或延誤是家常便飯，而最好便是有variation of order。大家也知道，只要有variation，要改變本身的設計，便可以多賺一點錢，因為投標的價錢已訂下來了，如果有轉變(variation of order)，才真的可以賺錢。所以，會否是當中經常有太多陋習，大家都習慣了延誤，亦習慣了會改變設計，在改變設計時大家忙着討價還價，計算究竟可以在這方面賺到多少錢。整件事情是怎樣的呢？為何路政署看到有延誤卻一直沒有理會呢？

此外，還有一間顧問公司也在監察工程，並向路政署提交報告，指出整件事情是這樣，但也沒有人理會。然而，政府仍然相信港鐵，其實港鐵在某時間已說明2015年是無法通車的，但局部通車還是可以的。政府是否又接受了呢？局長曾經說他們不會接受，但不接受卻又不公開宣布，亦不向香港市民交代，接着……我想局長也明白，整件事情本身是一個公關大災難。港鐵的公關大災難在於甚麼地方呢？就是在黑雨之後，地盤遭水浸，港鐵便以黑雨為借口，解釋整項工程為何會延誤，但大家也看到這根本與黑雨無關，黑雨的因素只佔了一部分，整件事情由始至終都是因為處理失當所致。

我覺得在這事情上，根本連梁振英都應該要知道他被人出賣了。為甚麼我這樣說呢？在梁振英很驕傲的站出來說高鐵在2015年便能通車之後，港鐵立即把“通車”兩個字修改了，不說“2015年通車”，改說“2015年完成大部分工程”，把“通車”兩個字被刪除了。我不知局長那時候有怎樣的想，也不明白為何他們知道梁振英被人“賣豬仔”——聽取局方的報告後便說會通車，繼而遭港鐵糾正——他們也不理會。當然，局長最後說他很驚訝，但大家也因為他覺得驚訝而感到驚訝，因為局長由始至終都應該知道工程一直是有延誤的。

這是要調查的其中一點，第二個需要調查的重點是，究竟港鐵的行政總裁有否教唆局長說謊？他致電給局長，要求局長千萬不要在立法會說出真相，真相便是工程根本是有延誤的，接着局長聽取了他的話，向立法會隱瞞當時的情況。當然，局長要隱瞞，他的語言“偽術”也是OK的，他當時是輕描淡寫的說——“輕描淡寫”也是一種隱瞞。在行政總裁與局長對話時，究竟他有否教唆局長說謊呢？因為他確實壓制着局長，不讓局長說出真相。當一個人——港鐵的行政總裁——壓制着政府不讓其說出真相的時候，其實也是在教唆政府說謊。

狹義一點來看，說謊當然是指說了一個謊言，但其實隱瞞真相亦算是一個謊言，只是大家未必會稱之為謊言而已。然而，我覺得這也是一個很大的問題，作為公職人員，局長不把真相告訴市民，卻幫助港鐵隱瞞真相，這其實是一個很大的問題。無論局長在11月晚上接獲的是“午夜兇鈴”也好，或是“晚上兇鈴”也好，在對話完後，兩組人員再討論一次，然後翌日便合謀向立法會隱瞞真相。所以，這方面亦需要調查。局長經常說他當時是“疑中留情”，究竟他的“情”是甚麼“情”呢？為甚麼他要“疑中留情”呢？根本大家也很清楚，工程出現延誤問題已有1年之久，而報章亦報道過，市民也在猜測會延誤，但港鐵卻一直隱瞞，政府亦替其隱瞞，最後整件事的真相便一直無法顯露。這些是否要調查呢？

大家想想，大家知道這兩件事嗎？究竟大家是否知道政府對於整項工程疏於監管的程度有多嚴重？港鐵整個工程的延誤問題有多嚴重，以及如何隱瞞公眾和政府，大家知道嗎？大家不知道，我也不知道，所以要調查。當晚發生了甚麼事，有否教唆說謊，這件事我們有否真正調查過呢？當然，這事情曾在立法會提及，但我們並沒有在證人須宣誓作供的情況下調查這件事。

因此，我很不同意靠賴工程人員進行調查。對於一些技術上的問題，立法會其實可以聘請顧問替我們查看，但有些不是工程的問題，很多都是當時處理問題的手法，以及有否隱瞞和處事態度的問題，對於那些事情，我覺得我們絕對有條件進行調查。所以，在那麼多事情也不知道的情況下，我覺得我們有責任代表市民引用《立法會(權力及特權)條例》調查這件事。

當然，最後還有一個“埋單”的問題。現在出了差錯，究竟怎麼辦？延誤了兩年，由誰來“埋單”呢？如果要求承辦商“埋單”，承辦商會說與它何干，它只是按港鐵提供的資料行事而已，原來港鐵進行的鑽探不足，有些地方比較硬也不知道。那麼鑽探的資料從何來呢？都是港

鐵提供的，承辦商並沒有責任，因為它是根據獲提供的資料來設計。承辦商不肯負責，由誰負責呢？由港鐵負責？應該是港鐵負責的，但港鐵用甚麼錢來負責呢？屆時也是用市民的钱來負責而已，港鐵無須自行負責的，最終又是佔市民便宜。例如某一年的利潤減少，回饋市民便會減少，甚至還會加價，因為只要出現虧蝕，港鐵便可以加價。現在涉及的是不知多少億元，曾經有人提過是30多億元，亦有人計算過可能是100多億元，究竟是多少億元呢？港鐵1年也只是賺140億元而已，如果這100多億元是由港鐵全部負責，那便等於由市民負責。

然而，如果港鐵不負責，由政府負責則更糟糕，即是由公帑負責，亦是冤枉負責。那麼由誰負責呢？這個“埋單”問題到現在我們仍未知道，最後會怎樣呢？便是一個控告另一個了，政府可能控告港鐵，或承辦商控告港鐵，大家控告來控告去。最後始終會有人負責“埋單”，但不管由誰“埋單”，市民都遭殃，港鐵“埋單”市民固然遭殃，由政府“埋單”也會遭殃。所以，最淒慘的始終是市民，最冤枉的亦是我們，政府無緣無故弄了一個“大白象”。我們當年反對高鐵，根本覺得不需要高鐵，但現時卻弄了這個“大白象”出來，更變成一個無底深潭，不知最後要花多少錢來“埋單”，市民最後又要負全責。

如果大家說不調查這件事，甚麼事大家才會調查呢？牽涉那麼多錢也不調查，牽涉600多億元，現在不止這個金額，可能牽涉700多億元，但仍然有議員說不調查。他們真的很大方，甚麼沒有所謂，無論多少錢也……這些議員可能覺得不是他們的錢，所以沒有所謂，只是政府的錢，港鐵的錢而已。我想問大家是否抱持這樣的態度呢？如果連這件事也不調查，甚麼事情大家才會調查呢？所以，主席，我最後代表工黨支持這項根據《立法會(權力及特權)條例》進行調查的議案。因為我覺得這些冤枉錢……整件事是沉冤待雪，希望大家支持。

多謝主席。

馬逢國議員：主席，當港鐵在今年4月中表示，高鐵工程未能如期於2015年完成，需於2016年才能完工和於2017年才能通車，我想聽到消息後感到驚訝的不止是張炳良局長，廣大市民也感到非常詫異。

港鐵最初解釋高鐵工程延誤的其中一個主要原因，是3月的暴雨令元朗一段的隧道出現水浸，浸壞了鑽挖機，令鑽挖工程無法繼續進行。主席，任何一名專業工地工程師應對惡劣天氣，都是極為緊張，會預先做足準備工夫應對，這是進行工程的ABC。但是，港鐵今次沒

有做好防禦措施，竟讓隧道工地出現水浸，最終導致工程的延誤，實屬不可原諒的低級錯誤，也令人質疑港鐵工程部的專業水平。

當然，經過個多月來事態的發展，高鐵的延誤並非只是“天不時，地不利”這麼簡單。本來大型工程出現延誤，並不是新鮮事，可惜的是港鐵卻選擇多番誤導和隱瞞真相，企圖蒙混過關，在管理上明顯出現失誤。

至於政府作為工程的出資者及監督者，卻無法進行有效的監察，事實上是令人失望的。一來，當局過分依賴港鐵提交的報告，二來，即使察覺有延誤的可能，卻最終被港鐵反客為主，對港鐵“疑中留情”，未有在去年11月的立法會鐵路事宜小組委員會上，交代高鐵未能在2015年通車的事實。

高鐵工程出現重大延誤，我認同是需要進行調查及檢討的，其一，要查明延誤的原因，釐清責任；其二，必須檢討工程的監管機制，加強對港鐵的監督，防止再次有延誤的情況。最重要的是，今次事件也反映特區政府縱使作為港鐵的大股東，董事局內也有3名政府官員，卻無法有效地監督管理層的工作。特區政府應趁此機會，就港鐵的架構、管理和監管機制進行全面檢討，改善港鐵的管治文化，同時應該考慮對其他公共工程，例如西九項目進行同樣的檢討，防範出現類似的情況。

主席，就范國威議員今次的議案，動用立法會的“尚方寶劍”，引用《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)成立專責委員會，確實是調查高鐵事件的其中一個方法。但需留意的是，興建高鐵是希望縮短香港來往內地的時間，加強香港與珠三角城市的聯繫，以繼續鞏固香港作為珠三角中心的位置，促進本地經濟的發展。有關工程能夠越早落實，對本地發展越是有利。事實上，高鐵的廣深段已於2011年通車，香港段的工程原擬定在2015年通車，本來已有一定的滯後，如今可能要再延遲至2017年才通車，又再落後一步。因此，令工程不再進一步延遲，讓香港高鐵盡早啟用，似乎較調查事件真相更為迫切。

若由立法會運用《權力及特權條例》成立一個專責委員會進行調查，不單會傳召負責的政府官員，任何與工程有關的港鐵人員均有機會被傳召應訊。工程人員會否因為要應付立法會的聆訊，而影響到急需追回的高鐵工程進度，令工程進一步延誤，這一點我是十分擔心

的。特別的是，高鐵項目其中兩名熟悉工程的主要負責人員，包括工程總監周大滄及西九龍站工程項目總經理馬佑盛，分別提早退休及即將約滿離任。面對高鐵工程項目龐大且複雜，接任人員難免需要時間掌握和上手，不應該再讓他們分神來應付調查。

再者，港鐵已成立由6名獨立非執行董事組成的調查委員會，詳細評估高鐵項目延遲的成因。特區政府也宣布成立獨立小組，由夏正民法官率領兩名英美專家，全面檢視港鐵工程項目的管理制度，以及政府與港鐵之間的監督機制等，我們有理由相信他們有一定能力查明原因，提出改善建議。張炳良局長也明言承擔，如果獨立小組的調查發現他在事件上有任何具體責任，他會馬上辭職。立法會可待該兩項調查完成後，再決定是否有成立專責委員會的必要。如果我們今時今日要求管理層同時應付3項不同的調查，他們將會疲於奔命，對於高鐵的工程進度，將會極為不利。

主席，另一個我非常關注的問題，是高鐵工程的延誤將會對西九文化區帶來的影響。高鐵工程延誤的消息傳出後，我作為西九文化區管理局（“西九管理局”）的董事，已即時在董事會會議上表達有關關注，並要求西九管理局因應高鐵工程的延誤，為西九文化區進行影響評估及研究應對措施。

事實上，在2010年高鐵工程開展時，港鐵向西九文化區借用了14公頃土地，作為港鐵的臨時辦公室，以及暫時存放建造高鐵總站時挖出的泥土之用。有關土地原本計劃於2015年交還西九管理局，但據了解，該幅土地需於2016年才能開始歸還。

土地延遲歸還，首當其衝的會是位於高鐵總站附近的第二羣文化藝術設施，如當代表演中心和中型劇場等。該處的綜合地庫，需待高鐵總站工程完成後才可興建，西九管理局現時提出分批興建綜合地庫，其對建築成本的影響也未能準確預算。此外，高鐵的躉船轉運站原本計劃於2015年年底交還西九管理局，若因工程延誤而無法如期移交，將可能影響演藝劇場的興建，或會令演藝劇場無法如期在2019-2020年度啟用。

另一方面，按照原本的構思，將高鐵總站建於西九龍，鄰近西九文化區，可讓兩者發揮相輔相成的作用，一方面是藉着交通便利的優勢，吸引更多珠三角地區的旅客到訪西九文化區，另一方面是借助西九文化區的吸引力，為高鐵帶來更多乘客，提升高鐵的成本效益。現時高鐵工程的延誤，雖不會影響西九文化區第一期的建築，如戲曲中

心和M+博物館的落成時間，但由於高鐵延遲通車，這對吸引珠三角地區旅客到訪西九文化區，以及對西九文化區啟用初期的人流和吸引力，難免會造成影響。因此，高鐵工程若一再延誤，高鐵越遲通車，連帶鄰近西九文化區的興建進度、建築成本，以至本身的發展，也將一併受到影響。總而言之，就高鐵延誤對西九項目造成的影響，我認為高鐵應該承擔責任。

主席，我必須強調，我認為議會必須追究和跟進高鐵延誤的責任，但當務之急是要督促港鐵追趕高鐵工程的進度，讓高鐵能盡早通車。進一步的延誤，不但有損高鐵的效益，連帶西九文化區計劃也會受影響，公帑的消耗也只會越滾越大。故此，對於在現階段成立專責委員會，我是有所保留的；我希望留待兩個調查報告完成，以及追趕工程的進展變得較明朗後，才考慮成立專責委員會的需要。故此，這一刻我未能支持范國威議員今次提出的議案。

我謹此陳辭，多謝主席。

田北俊議員：主席，自由黨自創黨至今，一直認為香港政府應維持“小政府，大市場”的運作模式。雖說是“小政府”，但仍有其工作需要執行。除了執行立法會注重的的工作，例如制定法例，讓社會與時並進，在金融科技方面得以發展之外，政府的另一極重要角色是投入進行基建發展。一般市民所關心的基建可能是建造醫院、學校、公屋等，但其實交通運輸亦是重要的一環。

在交通運輸這個環節中，自由黨多年來均贊成推行多項計劃，例如擴建新機場，特別是發展空運和貨運，令香港建立今天的角色，帶來很多裨益。除了發展機場建設，縮小香港與內地以至全世界各地的距離之外，我們當年支持建造廣深港高速鐵路（“高鐵”）香港段，亦是基於同一道理，因為我們認為，讓香港在回歸後融入今天發展最迅速的中國鐵路網絡，亦屬同樣重要。事實上，各地的機場設施已達飽和，前往機場往往需時1小時，加上過關、登機，即使是短短一、兩小時的航程，前後所需時間已總計要花上一整天。相反，高鐵路程可能較長，速度亦可能較慢，但總計需要的時間卻可縮短不少，特別是前往廣東省一帶，而高鐵現時甚至已伸延至福建和上海。

我們亦留意到現時內地的高鐵運作已非常成功，很多來自上海、北京的人士已改乘高鐵，因為可節省不少時間。所以，自由黨支持建設高鐵香港段這一類工程。主席，我當然知道這與現時討論的議題並

無直接關係，但令社會各界極為擔心的是，香港最近發生的一系列事件，令人感到香港是否要建設一座堡壘，實行保護主義。我們似乎有些害怕與內地融合，害怕有太多自由行旅客來港買光香港的產品。對於內地人士來港買樓，我們要徵收稅項，只因害怕他們搶購所有優質房屋，連大學學位及醫院床位亦如是。

當年決定興建高鐵香港段的目的是方便市民來往香港和內地，帶動經濟發展，今天的情況是否仍然如此？自由黨當然希望是這樣，但我相信市民現時對高鐵延誤及整項計劃的失望，可能較當初決定興建高鐵香港段更甚。高鐵工程由香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）負責，但港鐵公司連港鐵車站也搞不好，市民作為香港一分子，自然認為港鐵公司花的既是香港人的金錢，應該集中精神做好港鐵，讓市民可盡快受惠。

反過來說，市民亦會質疑會否因為處理高鐵工程而分散了人手。雖然負責的是另外一組行政人員，但從港鐵公司主席錢果豐先生以至整個董事局，甚至路政署及張局長等高層人員，均要同時兼顧眾多事務，那麼會否因為分心處理其他事務而導致出現問題？我相信市民現時的關注角度已導致社會極為分化，換言之，大家都在想，我們還是否需要與內地融合。我希望局長和政府不要在這方面動搖我們的信心，令大家因為感到麻煩而索性放軟手腳。

自由黨的看法與很多工會同事不同，作為商界代表，我們認為要做一件事，從投資角度而言當然必須要有資金，但有資金並不代表一定會成功，而有資金卻沒有人手，更是無從進行建設。外國的情況可能有所不同，而我所說的是歐洲而非其他不太發達的國家。這些地方可能因為失業率高而不缺人手，但卻苦無資金，以致從機場以至地鐵的所有基建均無法發展。

試看數個知名度甚高的城市和國際大都會如倫敦及紐約，它們有很多較香港優勝之處，但人人知道倫敦及紐約的地鐵系統無法與香港相比。我在60年代前往美國留學，當時的紐約地鐵與現在並無兩樣，香港的地鐵發展遠非這些城市所能及。美國的機場不斷擴展，但我認為紐約機場實在及不上香港的機場。倫敦機場已建成第五個terminal，但在交通接駁方面卻要使用巴士，在設計及運作上均不如理想。

所以，今時今日，按商界的角度而言，如要節省時間和成本，除了資金之外，還有需要盡快落實基建工程。我現在要說的是，香港究

竟有沒有足夠的建築工人進行建設？高鐵工程沒有理由會延誤兩年而追不上進度，問題不外乎動用更多機器和操作人手，盡快鑽挖各條地底通道，而沒有可能在人手、機器、資金齊備的情況下，會在現今世界辦不到這事。沒有人會相信我們坐擁巨額資金，卻要以之賠償予承建商。為何我們不能像當年興建機場一般，讓港鐵公司輸入某一數量的外地勞工，專門負責興建高鐵及港鐵？我相信這做法一定不會浪費納稅人的金錢，我不會說這是商界的金錢，因有很多香港人均須納稅，而現在的做法是將納稅人的金錢丟進鹹水海。要延誤多久固然不知，連因為被投訴而需要賠償多少金錢也不知道。

我們應如何是好？我認為政府如有決心做好餘下的高鐵工程項目，便要切實考慮像當年興建機場一般，輸入某一數量的外地勞工，而且必須是具有興建高鐵的專門知識的人才。內地高鐵能成功興建，相信不乏高鐵專家、工程師、工人及機器操作人員。我只懂得以“機器”一詞形容，因為那些機器實在複雜得令我不懂區分。如能這樣處理，便絕對沒有理由不能盡快以較少金錢把高鐵香港段建成。所以，我希望政府能做到這事。

回頭說今天這項議題，亦即是否進行調查。自由黨對這事當然非常不滿，而且一直認為應作出調查，問題在於應如何進行。泛民主派議員認為引用P&P是最好的方法，自由黨對此其實並不完全抗拒。去年在張震遠先生和證券及期貨事務監察委員會的事件中，我們也曾動議引用P&P進行調查。但是，究竟是引用P&P還是透過其他渠道，才能成功進行調查並更快查出真相呢？按照我們的一貫立場，我們希望先由政府進行調查，當中的意思並不是由出事單位作出調查，而是由政府先作調查，並在政府不願調查時才逼不得已要求引用《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)進行調查，情況一如當年的短樁事件或機場啟用時的混亂情況。

政府現時的做法正切合我們的上述想法。港鐵公司最初表示會自行委任非執行董事進行調查，雖然石禮謙議員也是港鐵非執行董事之一，但我認為無論如何，自行調查始終有其問題，因為港鐵公司只會追查行政上的職責，亦即管理方法的檢討和建議，而不會調查失職、誠信等問題。而且，我們認為局長——很高興他現時在席——可能亦需要在事件中負責，所以自由黨建議政府成立獨立調查委員會，由法官擔任主席，聯同數位對這項工程確有認識的專家進行調查，並在過程中一併調查局長和路政署署長的角色。當然，我們認為港鐵董事局亦需負上重大責任，接着才向行政當局問責。

說到港鐵董事局，主席，我想指出由於政府持有港鐵公司七成多股份，所以港鐵公司與其他上市公司不大相同。其他上市公司的董事和主席均由股東選出，但由於政府是港鐵公司大股東，所以那十多二十位董事雖說是獨立人士，但其實已令小股東無從發聲，因為一切根本是由政府主導。由港鐵公司主席以至其董事局成員，全部均由政府一方的人士出任，所以政府實屬責無旁貸。我所說的並不是對一般小市民，而是要對持有餘下兩成多股份的那些小股東負責。這些小股東亦表示，政府既然是大股東，亦負責委任其主席和一眾董事局成員，包括非執行董事，有甚麼可能會在監管港鐵公司高鐵工程這一部分出現如此重大的差錯。他們質疑為何只由行政總裁韋達誠先生負責，甚至變成只由周大滄先生負責。是否讓一個收取數百萬元年薪的人士表明負責，並將於明年辭任，市民便會接受？我相信絕非如此。

因此，我們認為如要進行調查，對於第一種所謂“自己人查自己人”的說法，亦即由港鐵公司自行調查，我們並不支持，而只調查港鐵公司我們亦不支持。所以，政府最終接受了市民、社會，包括自由黨的部分意見，成立獨立調查委員會跟進。雖然它的名稱是獨立專家小組，不願採用“調查委員會”之名，但我們認為效果是一樣的。值得一提的是，政府曾表示該專家小組並非旨在追究責任和懲處相關人士，但自由黨曾加以研究，發現這與當年處理短樁個案和機場混亂事件的調查方法其實差不多，都是在調查完成後，把懲處方面的事宜交由社會處理，而所謂“社會”即是甚麼？我相信所指的應是立法會。

所以，我們認同政府現時的做法，亦即在6個月內完成調查。而且，和南丫島海難報告不同的是，調查完成後的報告不會不作公布，以政府可能需要控告某人或某官員為由而擱置一旁。政府已正式作出承諾，在調查完成後必會公布其報告。令所有人均感欣賞的是，張炳良局長已在電台節目中清楚表明，如報告顯示他有問題，他將會辭職，這是從無政府官員膽敢說出的一句話，我對此非常欣賞。張局長要麼充滿信心，深信自己一定沒事，要麼便是決心承擔調查工作的結果，在查明需要負責時辭任局長，這是負責任的表現。

基於上述情況，自由黨認為應等待政府完成調查。在閱畢公開報告後，對於是否需要作出懲處、追究責任，是否有人需要下台，相信本會、傳媒、市民定會在報告公布後進行詳細的辯論和分析。因此，自由黨今天並不支持引用《權力及特權條例》調查今次事件。

多謝主席。

王國興議員：主席，高鐵延誤事件當然要調查，而要調查高鐵延誤事件，也有數個關鍵詞：是否合謀、是否隱瞞、責任誰屬，以及是否有人失職。我相信所有調查均必須圍繞這4點。如果要進行調查，是按范國威議員的議案，由立法會運用《立法會(權力及特權)條例》成立小組來調查，還是由政府現時委任的獨立專家小組來調查呢？我認為在現階段，由政府委任的獨立專家小組來調查，較引用《立法會(權力及特權)條例》成立的小組來調查更好。理由是我認為由政府委任的獨立專家小組的3名成員具獨立性、客觀性、公正性和專業性。

為甚麼我認為該獨立專家小組具這4個特性呢？首先，我們看看這個小組主席，該小組主席由夏正民法官出任。夏正民法官在司法機構內已有超過20年經驗，在2012年退休前是高等法院上訴法庭的法官，退休後留任終審法院非常任法官。他亦分別擔任證券及期貨事務上訴審裁處及市場失當行為審裁處的主席，協助監管本港的證券業。他更是較高級法院出庭發言權評核委員會主席。所以，我相信由夏正民法官擔任該獨立專家小組主席，大家也會認同他在處理這項調查時，可以嚴肅和鐵面無私的態度，作出精準的判斷。他憑藉本身的分析、判斷和裁決的經驗，可以應付任何挑戰，這能給予我們較大的信任。

此外，該獨立專家小組的其他兩位成員均來自海外，具豐富的工程經驗。來自英國的彼得·漢斯福德(音譯)獲英國政府委任為首席建築顧問，在推行和完成大型基建及建築項目方面有35年經驗。他是英國皇家工程院院士、英國土木工程學會資深會員，以及英國項目管理學會資深會員，曾於2010年11月至2011年11月出任英國土木工程學會主席。他也是英國基建成本研究的督導小組成員，致力減低英國大型基建項目的成本。他具如此豐富經驗，我覺得是值得我們信賴的。

來自美國的安德魯·惠特爾(音譯)教授是美國麻省理工學院的土木及環境工程系教授、美國國家工程院院士。他為土力工程師，是土質模擬技術和分析土壤結構相互作用這兩方面的專家，曾參與多項市區挖掘及隧道工程。他發表的著作超過170篇，亦曾為超過40項大型陸上或海上建造工程擔任工程顧問。他也曾兩度獲委任為政府專家顧問，現時是美國麻省交通部監理局成員。

這兩位海外專家對大型工程的專業經驗，以及危機管理的經驗，有助我們在調查過程中，找出政府在監督工程的處理和解決方法方面的問題的成因。我相信他們的經驗和專業對我們的調查是有益和有建

設性。所以，由這3位組成的獨立專家小組具獨立性、客觀性、公正性和專業性，信任度大、公信力強，毋庸置疑。這是第一方面。

第二，便是效率。我覺得由三人獨立專家小組調查，具時效性和高質素，較立法會現在這種狀況有效率。究竟是甚麼狀況呢？我相信也無須浪費時間，因為多位議員剛才已說了很多，其中的“表表者”便是陳志全議員。他剛才發言形容現時立法會的效率，我不再贅述。因此，兩者無可比擬。如果我們不先由這個獨立專家小組調查，而用其他方法調查，效率一定不會好。

第三，這個獨立專家小組完全可避免任何利益和角色的衝突，同時避免政治化，避免各種政治因素無限上綱，避免出現為批評而批評，為反對而反對，避免政治審判多於實事求是的理性分析，並作出公正的裁斷。我覺得這數點極為重要。因此，首先由獨立專家小組進行調查，然後再看他們日後公開發表的報告，是最佳的選擇，也是應當的理性選擇。

主席，我留意到局長、副局長曾先後清楚公開向公眾承諾，一旦查出是他們的責任，他們便會辭職。我覺得這是一種承擔，也是光明磊落的做法，值得讚賞。我也希望這個獨立專家小組將來在完成調查後，能還所有人一個公道，釐清事實和關係，以及造成延誤的成因，令政府和立法會可以根據這份報告，追究有關人士及港鐵的責任，或承建商的責任。我也很希望獨立專家小組在成立後，能盡快展開工作，早日向公眾作出完整和徹底的交代。

多謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

陳偉業議員：主席，我發言支持范國威議員的議案。有關高鐵的問題，其實政府當年提出建議要興建鐵路和選址時，我已經清楚指出，這鐵路有數個嚴重的問題，其一是策劃時間過短。由於策劃時間過短，必然會出現因為規劃上的過分急趕，導致在設計上出現問題，必然會出現超支和延誤等問題。第二，我亦指出這是選址錯誤。整個高鐵的選址和選線是錯誤的，因為選線從沒有從成本效益角度來考慮，當時是“高大空”，打算在內地以鐵路前往香港的市中心，在很短時間內作出這規劃。我當時已指出這個669億元的工程，必然會出現成本效益失

誤，甚至可能出現虧損的問題。最近台灣的某些高鐵已出現面臨破產的情況，所以，這是一個“大白象”，當時市民亦形容這個669億元的工程是超級“大白象”，不但毀去很多農民的家園，更會出現財政上的失誤。

當時我亦指出，假如一定要興建，高鐵的車站應該設在錦田，設在錦田有一個好處是整體成本效益大幅削減，亦對新界三、四百萬的市民而言較為公平，因為沒有理由把鐵路的車站興建在九龍，硬要居住在屯門、元朗、粉嶺和上水的市民來到西九再返回去。所以，要接連高鐵北面的總站，促進一個地域與另一地域的溝通或發展，應該以成本效益和整體市民的需要來選址，而不是按發展西九文化區來決定。我當時指出高鐵基本上是為西九的文化發展和西九的富豪而設，所以，當時我是極力反對的。

主席，我翻查財務委員會在2010年討論這項議程的會議紀錄，亦翻查到我當時在財務委員會提出的數項議案。最近財務委員會提出議案已成為普遍現象，但在4年前是很罕有的，是我加入立法會後才帶動提出議案的運動。我當時準備了30項議案，亦交了部分給泛民議員在會上正式提出，但當時所有議案都好像最近那些一樣，全部遭否決。

可是，當時的議案均是有其理據的。主席，我讀出當年其中一項議案。“按照《財務委員會會議程序》第37A條，本人動議‘如果政府在各方反對下仍強行興建廣深港高速鐵路，如廣深港高速鐵路因政府及港鐵低估工程難度而延遲落成，政府應向作出上述評估工程的顧問公司追究責任及損失’”。這正正是現時的問題，主席，但這項議案在保皇黨保駕護航的情況被否決。

此外，另一部分的議案也被否決。我當時正式提出，如果某些工程超乎估算，實際的超支額，政府應向由路政署聘用負責評估有關費用是否合理的顧問公司追究責任及追討損失。但是，在保皇黨保駕護航之下，沒有一項議案獲得通過。如果看回當時的會議紀錄，在1月16日的財務委員會會議上——當時有市民包圍舊立法會大樓，亦有很多人其後被捕——我們多次提出，因為在如此短時間內作出策劃和決定，必然會出現問題，而我當時已指出鐵路公司是一間私人上市公司，我亦提到石禮謙議員的名字，不過他今天又不在席。我亦指出在這個安排下，當時的合約我們沒有人知道內容，沒有人看過，對於究竟是怎樣委託的，以及在委託之後，政府和港鐵之間就工程的法律責任怎樣分配等問題，財務委員會是毫不知情。

至於相關的法律協議所導致的法律責任，特別是將來有關的計劃在財政上出現問題或在工程設計上出現某些爭拗或爭議，而導致成本超出預算的話，責任該由誰負擔呢？財務委員會在通過撥款時完全被蒙在鼓裏，但這與現時的“菠蘿雞”局長無關，我當時是問鄭汝樺的。我在會上正式要求局長回答，如果有關的設計上……我當時問她，港鐵將來簽署有關興建高鐵的協議，涉及到的索償可能涉及專業錯誤、專業疏忽或港鐵單方面的錯誤時，就財政承擔的責任，局長可否清楚告訴我們，有關的責任屬於哪一方？

在追問一番後，局長當時答覆表示，如果議員剛才提到有疏忽或錯誤等，法律上我們一定會追究港鐵的。她只是說追究而已，但大家都清楚知道，石禮謙議員也很清楚知道，很多時候，這些問題是很難證明港鐵疏忽或專業錯誤。我亦在會上提出很具體和仔細的質詢，是有關設計，特別是圖則的更改，圖則更改導致成本上升的問題，特別涉及到……都是很具體的問題。主席，我讀出當時的會議紀錄：如果有些是地層的問題，有些是規劃的問題，有些是道路的問題，究竟責任歸誰，合約中有否清楚釐定這些責任呢？我問的是地層的問題，是問得很具體的，因為大家都清楚知道西九是很複雜的，但當局卻“闊佬懶理”。

當時我們亦指出，基於協議是委託性，政府越多更改或港鐵就工程所作更改越多，開支便越大，委託費和行政費便收得越高。換言之，無論是誰出錯，總之開支是由納稅人付錢，港鐵則純粹收錢，即港鐵請客，納稅人付鈔。但是，付鈔的責任和整體的安排，當年在通過時議員是全部被蒙在鼓裏的。在這種情況下也通過，保皇黨是否應該剖腹？我們已經提出問題了，不是沒有提及。我不是說我特別聰明，這裏在座或當年在座的人，有些比我更熟悉工程，掌握的問題比我更深入。然而，問題是立法會這麼多年來，特別是熟悉工程的人，很多也有錯綜複雜的利益關係，他們基於某些理由，明知會出現問題也“闊佬懶理”，因為涉及其公司、涉及某些人士或他熟悉的某些朋友，還涉及數以十億元、百億元計的工程項目。這便是整個制度的腐朽，導致公帑的使用，特別是工務工程的監管，出現失誤問題。

我最記得90年代進行機場十大核心工程時，政府當年設計技術轉移，用數以千萬元從外國聘請一隊有豐富工程經驗的人員來港，說明這些人才會把他們關於工程監管的知識傳授給香港公務員，然後公務員繼續把知識傳授下去，日後香港便可得益。但是，在今次高鐵事件上，這些知識可說是蕩然無存的，我看不到任何90年代的監工精神和仔細的監工要求，只是“闊佬懶理”，對嗎？鄭汝樺已經離開政府了，

相對而言，她已經算是一名比較問責和負責的公務員。我可以告訴大家，這位“菠蘿雞”局長跟她相比已經差很遠，這名“菠蘿雞”局長真是不知所謂。他作為局長，上任後當然要監督工程，監督大型計劃，跟進有甚麼工作要做，這是要逐項資料跟進的。他新上任自然應該十分緊張，這項工程涉及669億元，他可以不緊張嗎？這是香港有史以來最大的單一工程，但他卻“闊佬懶理”，只是說找職員查詢一下、跟進一下，致電了解一下。真是不知所謂，一塌糊塗，只懂得“竊”利益。

只須翻查會議紀錄，也知道有些問題是要跟進和處理的，但直至《蘋果日報》報道……我要高度讚揚報章和傳媒運用第四權進行監察，因為連議員也被蒙在鼓裏。有時候我們向政府提問，例如我最近曾查問華基工業中心14年前的收地賠償，政府完全拒絕透露資料。主席，其實你應該跟進這些問題，我應該就此寫信給你。這真是荒謬絕倫的，政府有全部資料，我詢問政府獲賠償100萬元的公司有多少間，獲賠償200萬元的公司有多少間，政府是有全部資料的，但卻拒絕透露，不願意回答。我就十分具體的資料提問，正式透過書面提出，但政府完全不作回應。這樣，我們可如何監管呢？這件事又是由這位“菠蘿雞”局長負責，因為華基事件屬於鐵路工程。

看回當時高鐵整體的問題，那些問題真是……當時鄭汝樺怎麼說呢？財務委員會最後通過撥款，她說——我當時連續多次向她提問——“我們已完成所有工夫，包括土地勘察及其他詳細設計，而我們有一個嚴謹的機制，不是港鐵要改甚麼便改甚麼，一定要經過一個由署長領導的小組，負責監察招標及當中的一些項目”。她說有“十分嚴謹的機制”，但最後是怎樣呢？最後發覺原來有些石層未處理好便已動工。這樣算是嚴謹嗎？為何我們要成立專責委員會呢？便是要傳召鄭汝樺前來，根據會議紀錄問她當時怎會如此粗疏，她是否錯誤引導財務委員會通過撥款？這是要追究責任的，是要追究一個政治責任。“香港白皮書”也相當政治性，保皇黨怎麼不說這個問題政治性，要在此譴責這白皮書？成立專責委員會，追究669億元的開支，追究政府部門的失誤，他們便說是政治性，真是荒謬絕倫。把“香港白皮書”燒毀吧，我們今早已到中央人民政府駐香港特別行政區聯絡辦公室把白皮書燒毀了，因為那是毀滅香港的白皮書。

關於這669億元……當時一提及延誤，我已經即時評估，高鐵的總開支將來一定超過1,000億元。主席，為何我這樣說呢？大家只須看看過往一些索償問題的嚴重性便可見一斑。我向大家提供一些數字：當時機場工程在嚴謹規管下，也有12 120宗索償，而地鐵當年有8 680宗索償；當時的地鐵……機鐵的索償金額是33億9,900萬元，機場當時

的索償則是56億元。我告訴大家，有關高鐵的索償隨時超過200億元，這還未計算其他改變所導致的開支，但政府卻是“闊佬懶理”，保皇黨也是“闊佬懶理”，石禮謙議員私下可能很緊張，但他每次出席議事廳發言，也是在保駕護航的，真是表裏不一。

所以，主席，我認為這個議會在監察政府方面的態度，先別說監察能力，我只是說態度(計時器響起).....是應該備受譴責的。

盧偉國議員：主席，這項辯論的主題，是關於尋求本會委任一個專責委員會，並授權它根據《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)所賦予的權力，調查港鐵公司有否隱瞞廣深港高鐵香港段建造工程的進度和延誤原因。

主席，不少人以“尚方寶劍”來比喻《權力及特權條例》。“尚方寶劍”象徵無上權力，當某件事情被大多數市民認為涉及重大公眾利益，有必要弄清楚來龍去脈，而按一般程序可能沒法深入跟進時，動用這把“尚方寶劍”調查，才算得上必要和恰當。我和經民聯的議員同事一致認為，大家在權衡利弊，考慮應否動用這把“尚方寶劍”時，必須謹守這個基本原則。

不過，這把“尚方寶劍”如今在某些議員手中，似乎已逐漸淪為類似江湖術士所聲稱的“萬應靈丹”，以為可以包醫百病。每當傳媒報道某事件後，一些議員同事就會不甘後人地，提出要動用《權力及特權條例》調查。本屆立法會從2012年開始運作以來，這樣的事情屢見不鮮，例子包括：尋求調查香港數碼廣播有限公司停止聲音廣播服務及相關事宜；尋求調查行政長官梁振英先生位於山頂物業的違例建築工程及有關事宜；尋求命令有關當局出示在審批本地免費電視節目服務牌照申請的過程中所有相關的文件；尋求調查香港商業電台主持人李慧玲女士被即時終止合約及香港特別行政區政府涉嫌政治干預商業電台編輯自主的事宜等。

在本次大會議程上，更要分別處理兩項根據《權力及特權條例》動議的議案，除了本議案外，另一項議案就是尋求命令運輸及房屋局局長出示當局就2012年10月1日南丫島附近撞船事故對海事處人員行為的調查報告全文。上述不同例子所涉及事件的性質、社會影響的範圍，以及與公眾利益相關的程度，都有很大的分別，但卻千篇一律要求動用“尚方寶劍”處理，我認為既不必要，亦不恰當。

就本議案而言，在5月2日和9日的內務委員會上，曾經分別有議員同事就相同的議題，提出相關的要求，而各黨派議員同事均各抒己見，充分表達了各自的立場。在這兩次內務委員會上，經過議員表決，有關要求都不獲支持。如今，再在立法會大會上作辯論，我相信議員同事無論是支持或反對有關建議，都不太可能提出更有力的新論據，充其量又是同一碟冷飯翻炒再翻炒。

主席，我反對這項動議，亦是基於相關事態的發展實況。繼港鐵公司委任6位獨立非執行董事組成調查委員會後，行政長官亦宣布委任獨立專家小組調查。據悉，港鐵公司的調查委員會旨在全面檢討高鐵所採取的項目管理方式，評估項目延遲的成因及其對成本預算的影響，並可委託外來顧問提供第三方的客觀觀點。而政府成立的獨立專家小組，以夏正民法官為主席，成員包括海外工程專家，其公正性和專業性已有相當的保證。

可是，我認為如果增選一兩位熟悉香港大型工程管理的本地專家協助小組工作，可以彌補其對本港業界情況認識不足之處，值得當局考慮。至於其職權範圍，主要包括檢討港鐵公司在落實高鐵方面的項目管理、監察和成本控制機制，檢討特區政府採取的項目監察機制，並就上述制度和程序提出改善建議。

由此看來，港鐵公司的調查委員會和政府成立的獨立專家小組，各有不同的調查範圍和側重點，可以互為補充。鑒於上述委員會和專家小組剛展開工作，現時就斷言它們能否查明事件真相，未免言之過早。此外，港鐵公司亦宣布設立“中央資料室”，容許立法會議員查閱高鐵工程的新舊檔案，有助日後加強監察。在此背景下，若再要求動用《權力及特權條例》展開調查，不但架床疊屋，浪費議會和有關方面的時間，而且，從過往的相關討論中，不難推斷出有些議員同事的討論焦點，似乎是過分集中於政府官員或港鐵公司管理層的“問責”問題，容易流於對人不對事，令人忽略真正需要解決的問題，恐怕只會令高鐵工程更加延誤。

主席，現在公眾的首要關注事項，或者應該說是真正需要解決的問題，是日後如何解決具體的技術困難，以確保工程進度，盡量減輕因延誤而造成的影響，並改善監管制度。

作為立法會工程界功能界別的代表，我和工程業界朋友對高鐵項目建造工程的延誤深表關注。大型工程項目出現部分延誤，本來不足

為奇，而高鐵延誤亦涉及多項因素，例如涉及未能預見的地質情況，令地下護土牆建造工程受阻，涉及菜園村收地延誤，以及因隧道鑽挖機遭黑雨浸壞而維修需時等。根據港鐵公司的評估，高鐵通車可能要延至2017年年底，延誤長達兩年。因此，我亦認為港鐵公司確實有需要披露更多有關延誤成因的資料，例如建造工程動工前，有否進行足夠的工地勘探，以及是否因複雜的地質情況而令項目團隊難以按原計劃的時限完成相關工程等。

主席，高鐵工程延誤已是既定事實，獨立專家小組的檢討報告又要半年多才能完成，很多實質問題仍有待解決。高鐵西九總站的地下工程存在一定的技術困難，隧道鑽挖機的維修若再延遲，將使隧道無法貫通，亦會影響相關路軌的鋪設進度，影響鐵路控制系統的全面安裝和測試。是否可以保證高鐵在2017年通車，不致再度延誤呢？如何在確保工程質量和工地安全的前提下，盡量追回工程進度呢？以上都是有關各方的當務之急。我和一些業界朋友探討後，有以下的意見和建議：

從工程項目管理層面，港鐵公司如何盡量追回被延誤的時間呢？第一，可通過採用不同的成熟技術，例如以鑽爆方式處理西九龍總站北近佐敦道的基石層；第二，可優化關鍵地方的工序，爭取讓緊接其後的機電工程承建商提早進場開工。可是，工序細則的變更，勢必會牽一髮動全身，承建商是否合作、不同工種人手可否配合等問題，在現時相關土建及機電工人短缺的情況下，情況委實難以預測。

從控制預算的層面，高鐵工程由原先預算的650億元，上升至現時評估的684億元，而截止本年3月底，為應付建造過程中未能預見情況而設的應急費用結餘約為37億元。當局已告知港鐵公司“必須致力承擔與項目延誤有關的所有費用，政府非常不可能就項目提供任何額外資金”，但港鐵公司往後對於工程的開支，是否可以做到有效控制，而承建商又會否因工程滯後或工序更改，而提出更多的索償呢？因此，我建議港鐵公司盡快成立協調小組，與相關承建商探討餘下的工程安排，致力控制工程開支。

除了高鐵外，港鐵公司現在同時負責另外4項本地鐵路工程，如何改善整個監管架構，加強社會監管的力度和透明度，從以減少工程延誤呢？如有延誤，又該如何適當處理，以及適時與公眾溝通呢？我們應從兩個方向着手：第一，當局應該委任資深工程專家進入港鐵公司董事局，以協助監察各個工程項目及其進度；第二，政府需與港鐵公司研究新的協調溝通和監察機制。特區政府作為港鐵公司大股東，

應該考慮增加委派政府代表入局。此外，港鐵公司董事局現有的政府代表，包括運輸及房屋局局長和財經事務及庫務局局長，但從改善企業管治效用的角度，應考慮增派專責相關範疇工程實務的問責官員加入港鐵公司董事局。同時，應加強路政署的監督角色和技術支援，改善匯報機制。為此，特區政府也應同時確保相關部門及內部，能夠配備充足的專業職系人手和資源予以配合。

高鐵工程一拖再拖，社會難免付出代價。探究延誤真相，以便汲取經驗教訓，固然是應有之義。可是，現時的當務之急，是設法追回進度，並加強監管，令高鐵盡快落成，才符合港鐵公司、特區政府和廣大市民的共同利益。

主席，我與經民聯同事都不贊成在現階段貿然引用《權力及特權條例》調查事件，因為這既無必要，亦不恰當，更無助於解決各項當務之急。

主席，我謹此陳辭，反對范國威議員的原議案及毛孟靜議員的修正案。

郭家麒議員：主席，我首先感謝范國威議員在本會提出這項《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)的議案辯論。

大家都知道高鐵是一個悲劇，它成為悲劇的第一個原因是，政府當年強行推出這個項目，張炳良的上一任鄭汝樺當時在立法會內用盡所有方法，迫使立法會接受這個不能獲得市民認同的計劃。我們很容易理解，這其實是一項政治工程。大家都知道，高鐵由最初計劃到現在，有數點直到今天仍無法令公眾信服：第一，所謂的高鐵，原來過關後便不再是高鐵，需要減速，要用低於高鐵應有的速度進入市區；第二，現在回看它的所謂經濟效益，令我們有一種新的感受。

大家都知道自由行自開始實施到現在，不但為香港社會帶來衝擊，而且對中央和特區政府政策的怨氣亦越來越大。政府最新的評估顯示，未來10至20年自由行與旅客的數字合計將達1億，遠遠超過香港的承受能力。事實上，當時決定要興建高鐵，正是朝着這個方向。現時在未有高鐵的情況下，香港這個如此細小的城市已經無法忍受，亦令社會上的市民無論是在民生、一般購物或起居飲食方面，均承受莫大壓力，屆時高鐵通車後帶來的衝擊更不消說，特區市民對中央的怨氣和對抗只會更大。

我們還記得鄭汝樺在這裏嚇唬立法會議員時曾說過一天也不可以遲，一天的延誤將帶來數以百萬元計的經濟損失。不過，由於政府一開始便大灑金錢，現在無法善後，因此對這些經濟上的影響隻字不提，自己“搬龍門”，以今天的我打倒昨天的我，何其卑劣。

有人說不應該進行調查，我想從數個角度分析這個問題。第一，是否發生了甚麼問題呢？高鐵延誤當然不是新事，去年5月已經有報章揭露有關情況，即超過一年前已經有報道指高鐵最少會延誤一年，到2016年才能通車。在立法會多次的會議中，包括鐵路事宜小組委員會的會議，政府代表一再誤導立法會議員和公眾，表示沒有延誤。讓我引述一些令人遺憾的語言“偽術”方法，包括：“2015年並非通車，而是竣工日期”，以及“高鐵香港段主體工程可以在2015年內完成，西九龍總站基礎接待設施將準備投入服務，有接待乘客的能力”。這樣看來，當時大家均有一個良好意願，以為政府官員、副局長不會說謊，但現在看來，原來字字皆“有骨”。他告訴你“主體工程可在2015年完成”，並不表示可以通車；他又說“基礎接待設施準備投入服務”，這句真厲害，連“準備投入服務”也寫得出，然後便當成沒有問題。

如果我們今天可以容忍政府這種態度，將來便無須再與政府討論，因為無法知道他們哪一句是真、哪一句是假。我們是否每次都要找來語言學家把政府使用的所有字眼闡釋一次，指出它的意思其實並非如此，它根本沒有表示會通車，而只是在欺騙你？最難得的是所有傻子今天在這裏反對調查，又有人說不需要進行調查，為何要進行調查呢？政府已經有兩個委員會——其實也不算是兩個委員會——一個是由港鐵公司本身的執董馬時亨負責的委員會，又有政府的專家小組，其實已經足夠。事實上，這正正是我們所說的“自己查自己”。

港鐵在整件事中，如果我們相信局長的說法，港鐵公司便是一直隱瞞，隱瞞了政府，但不知有沒有隱瞞特首，因為特首很奇怪，他似乎早着先機。我稍後也想聽聽張炳良的說法，因為在張炳良局長承認有關情況前，梁振英已在當時與廣東省揭陽市委書記陳綠平的會面中表示，高鐵香港段在2016年通車可以減少往來香港與廣東的交通時間。主席，這真的是羅生門。

原來知道得最多的是特首梁振英，首先，他比所有人(包括張炳良)都要厲害，其實他甚麼也知道；第二，他有一個水晶球，原來他已預先知道未公布的事，即比你更早知道，為何政府可以這樣行事而仍然覺得沒有問題呢？對所有立法會議員和公眾而言，這算是甚麼呢？這是一種侮辱，即是說無須向你們交代，我們自己一夥人知道便可以。

六百六十九億元的工程、大白象工程、政治門面工程，一分一毫都是來自香港納稅人。

我粗略計算，香港有700萬人，幾乎每人都要補貼1萬元。對於這些做法，如果我們今天不採取一種比較嚴謹的態度，而任由政府蒙混過關，我們認為是對不起公眾。

我對夏正民法官絕無不敬，不過，大家都知道，夏法官並無能力制訂誰可讓他調查、範圍如何，以及政府需提供甚麼。大家都知道，法官在法庭處理案件當然有其專業地位，但這裏並不是法庭。按照憲制規定，如果他要有一定能力傳召所有證人，包括高官，即局長閣下，甚至傳召梁振英作供，便正是我們今次在立法會討論的議題，亦即要透過《權力及特權條例》處理的事。這些事他是無法做到的，亦無法另覓途徑，充其量他只能找來數位專家，做一些不着邊際的皮毛事。即使他們作出回應，也未必與他有關，因為責任並不在他身上，我也不想詆毀他。

在委任夏正民前，政府的安排簡直令人瞠目結舌。在一天之內，委任一個與工程有關的李焯芬，但數小時後，他表示沒有接受委任，已作出推辭。哪會有政府如此行事？既混亂又馬虎，然後還表示沒有問題。如果我們立法會議員仍對此視而不見，繼續安坐於此，簡直是枉花納稅人的錢。有些人又指進行調查會阻礙工程進展，真是一點常識也沒有。如果持有這種看法，因有工程進行而不能尋根究底，那就根本無須問責。有哪位官員、市民不是每天也要工作的呢？怎能說他們其實很忙，不如給他們時間略作改正便算？他們每天都要做好自己的工作，不會有空前來立法會解釋，連說真話的機會也不會有。當我們教導小孩時，首先要找他談談，問他今天為何又說謊、打人，但小孩卻對爸爸說自己正在做功課，叫爸爸別打擾他。於是，小孩天天都說自己正在做功課，爸爸便天天也無法管教他，因為會阻礙他做功課。

如果我們套用這個道理，張炳良局長其實不應出席，因為他有很多事要做，大家不應阻礙他。立法會也無須再開會，套用保皇黨議員的看法，這簡直是浪費時間。為甚麼要問責？根本沒必要召開政府帳目委員會——它的主席在此——一眾官員可以質問他為何自己要被傳召，部門工作已堆積如山，而且剛被審計報告數落完，馬上就要回去做事，不要再阻着他們，他們是絕對不會出席的。這算甚麼態度？如果一個人願意說真話，一天便能說完，而說謊則需花上很多時間，因為每個謊話都要用另一個謊話掩飾，說上3年也說不完。說真

話、把事情公諸於世，我不知道要花上多少天，但我相信不會花上太多時間。我們要求知道的是事情的真相，以及為何要做這件事。

接下來，不止高鐵事件，還有西九、沙中線、南港島線、西港島線，還有機場，合共涉及1萬多億元。如果有人以這種態度辦事，而我們仍繼續包庇，香港便“玩完”了。人人也說無須負責，而且也千萬不要阻礙他，即使他辦事效率低、說謊，你也不可以質問他，因為他要趕工。這是錯上加錯，算是甚麼態度？《權力及特權條例》不會教人說謊，只希望大家說出真相，從中汲取經驗和教訓，避免將來的工程重蹈覆轍。正因為局長當時沒有認真對待事件，亦無秉公辦理，縱容港鐵公司，他們才會如此大膽，騙完局長再騙所有人。政府擁有港鐵公司七成七的股份，好歹也算是超乎公營組織。當然，有些市民投資其中，但政府擁有七成七的股份，眼見港鐵公司的管理如此不堪，年薪千多萬元的高層在立法會有如斯表現，我們還在啞忍，還要說不能對它進行調查。他們一眾人等支完薪，收下“分手費”，便拍拍屁股離開，然後過了一陣子，工程師再申索十億、八億元，那些錢來自納稅人，我不知道可以如何捍衛納稅人的利益。接下來，他們要求我們不要調查，因為一旦調查便會出事，而調查工作展開後，工程一定會延誤，而且經調查後真相大白，事情便會變糟。事情當然會變糟，因為他們有很多事情想隱瞞、掩飾。任何人也知道，一個委員會如果是一心尋求真相的，便不會阻止真相大白，而只會令社會、政府、公營機構(包括港鐵公司)將來能公平、公正地行事。

有人認為立法會不應引用本身權力，每天出動“尚方寶劍”，但這是立法會組成的原因。如果大家對此不予信任，就別要競選立法會議員。他們不但推卸自己的責任，還要理直氣壯地責難其他履行責任的人，這算甚麼道理？我為這些人感到羞耻。如果政府辦事妥當，我們何須成立委員會傳召相關人士調查免費電視事件，又何須成立委員會調查特首有否說謊？如果特首說的都是真話，我們何須出動P&P傳召他？

我謹此陳辭，支持原議案及修正案。多謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

石禮謙議員：主席，我申報我是香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)的非執行董事(“非執董”)。我今天的發言，不是想要批評、支持或反對這項根據《立法會(權力及特權)條例》動議的要求，即范議員提出的議案，我只是想澄清有很多議員並不了解的一些事實、以及歪曲了的一些事實。

主席，首先我想說的是，港鐵公司成立獨立非執董委員會調查事件，是要履行上市公司的責任，因為港鐵公司是一所上市公司。公司有77%股權屬於政府，即好像剛才郭家麒議員所言，政府是大股東，這個政府是持份者，和港鐵公司有關係，也就是與廣深港高速鐵路有關係。但是，除此之外，還有佔股權百分之二十多的小股東，非執董……很奇怪，田議員他也是上市公司的董事，他不了解……他沒有說……他剛才表示不相信上市公司可以這樣做，可以自己調查自己。但是，因為這間上市公司的非執董是肩負着fiduciary duty —— 主席，是否譯作“信託的責任”？ —— 信託責任，他們要維護和保護小股東的投資。

由於港鐵公司須對小股東負責，公司便要找非執董調查，這樣做並非“圍威喂”，私下互相包庇。這羣非執董是從良好管治角度來看，這間上市公司的作為，是正確還是不正確呢？那三人專家小組調查整件延誤事件，是要看事件如何處理、他們如何解決、如何提供事實。我們從上市公司的管治角度來看，要追查我們職員的做法是否正確、他們有否隱瞞事實，這些是外界人士不能調查出來的。並不是因為我們自己是非執董，便會蒙騙股東。主席，這樣做是觸犯法律的。

故此，我感到很奇怪，有很多議員曾經參與制定《公司條例》，條例對相關責任有很清楚的訂明。所以，港鐵公司需要履行這項責任，便成立由馬時亨帶領的非執董調查小組。我們在7月會提交報告，那時候大家可以看看我們的報告，是否因為自己人調查自己人，就不會說出事實；是否自己人調查自己人，就不會點出問題；是否自己人調查自己人，就不會對公司、小股東有所交代？不是所有事情也要經立法會調查，才可以有公道的。我們相信公道自在人心，我們將會說出事實，希望大家可以睜大眼睛來看我們的報告。

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：范國威議員，你現在可以就毛孟靜議員的修正案發言。

范國威議員：主席，首先，我在此多謝毛孟靜議員提出的修正案，讓議會能夠從更廣泛的角度，討論今次高鐵工程的延誤事件。毛孟靜議員的修正案，與我提出的原議案最不同之處，是她關注到港鐵公司在西九龍總站土質勘探工作上是否有不完善的地方，以及政府會否就高鐵工程向立法會申請追加撥款的問題。

我完全同意立法會有需要調查港鐵公司最初在西九龍總站進行的土質勘探工作是否有別於一貫工務工程的土質勘探做法。立法會財務委員會早於2008年7月8日已批撥接近28億港元，用以進行高鐵香港段的設計及地盤勘測工作。運輸及房屋局當年直接委託港鐵公司，負責設計及地盤勘測，並無進行公開招標。局方解釋，直接委託港鐵公司是由於有需要盡快將高鐵香港段與大陸段連接，即是在2015年前完成，而公開招標會令高鐵項目延遲最少兩年。政府當天的說法，香港市民大眾今天看回，會覺得份外荒謬及可笑。

正因為政府當年急於追上大陸“四縱四橫”的“假大空”高鐵工程，連地盤勘測工程的公開招標程序都嫌浪費時間，而急就章地要求港鐵公司展開勘測，但當時西九龍總站的地盤，卻仍然是高爾夫球場，而西九龍的地質結構複雜，佐敦本身又是一個密集的已發展社區，是應該需要更充裕的時間進行完整勘測，例如等待政府收回高爾夫球場的地段時，再鑽地探土。可是，由於政府急於展開建造工程，不單沒有聆聽當時香港社會對高鐵走線方案的意見，更加沒有給予足夠和合理的時間，讓港鐵公司做好勘測工作，而實際上，高爾夫球場的地區根本從未進行勘測。

主席，早在2010年立法會財務委員會通過高鐵建造工程的撥款之前，香港已有學者及專家指出，西九龍總站選址的地質條件複雜，強行興建高鐵總站會令工程成本大幅上升，並繼而提出以錦上路為總站的選址，反而可以節省高達300億元成本的方案，但政府當年一意孤行，時任運輸及房屋局局長鄭汝樺更加以“多等一天就會虧損500萬

元”，多等一天也會令經濟成本上升，香港要多付500萬元作為理由，迫使當時的立法會倉促通過撥款。港鐵公司作為工程的項目監管機構，以其工程部門的專業知識及豐富經驗，理應清楚了解，一旦勘察工作不足或者出錯，會令高鐵總站需要因應地底狀況而修改設計，但港鐵公司卻沒有要求暫緩建造工程或更改建造時間表，以進行全面勘测工作，反而盲目附和政府，拒絕以其專業知識講真說話，令西九龍總站方案最終倉促推行。以主席錢果豐為首的港鐵公司高層，一樣要為此負上責任。

西九龍總站北的810A工程合約，是整個高鐵工程項目中延誤得最嚴重的部分，而總站北地底的石層是否已知因素，港鐵公司自己的說法亦是前後矛盾。在今年2014年5月5日，港鐵公司首次在鐵路事宜小組委員會中為高鐵工程延誤解畫時，其文件指出西九龍總站延誤原因是有不能預見的地質情況，其中北面的B4樓層發現78 000立方米的全新基岩，需要全部移除令工程滯後，但此後，傳媒披露多份港鐵公司內部文件，包括1997年九廣鐵路於興建西鐵柯士甸站時撰寫的地質報告，以及港鐵公司於2010年製作的一幅圖表，兩份文件均鉅細無遺地分析了岩層分布位置及深度，令港鐵公司隨後在5月19日的立法會會議中，改口承認78 000立方米的全新基岩是“已知因素”。這令人質疑港鐵公司一直聲稱“有不可預見的地質情況”，只是隱瞞勘探工作出問題，作為其專業判斷失當的遮醜布，用以欺騙公眾和隱瞞。所以，港鐵公司在2010年有否做一些工夫，以及政府有否隱瞞，令當時的立法會匆匆通過西九龍總站方案，皆值得我們探究。

主席，2010年的高鐵西九龍總站方案，除了令政府的公信力變得蕩然無存外，亦令香港社會付出了沉重代價。菜園村村民就是因為政府堅持西九龍總站方案，而落得毀家滅村的結局，直到今時今日，村民雖然已經遷到八鄉的菜園新村，但是村民的永久房屋仍未建成，兩年多以來，一直被迫居住在用鐵皮搭建的臨時屋。立法會實在需要《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)，調查政府及港鐵公司有否隱瞞西九龍總站的地質問題，還全港市民，特別是菜園村村民一個合理的交代。

主席，西九龍總站的工程問題除了土質勘探外，更包括一個很重要的問題，就是一地兩檢。西九龍總站當初進行設計的時候，本來聲稱會預留地方，讓大陸執法人員辦理一地兩檢的手續，2010年立法會更加就大陸入境人員在香港境內執法是否符合《基本法》有過很大爭論。可是，近年來，特區政府一直沒有公布與大陸方面商討一地兩檢

的進度。我曾經多次在財政預算案審議期間，向政府查詢一地兩檢的進度，但得到的答案仍然是政府會等待適當時候才作公布，即是沒有回答。

直到上月有傳媒揭發，高鐵總站設計顧問在2012年西九龍總站設計中，無論在總站B2層的抵港大堂，抑或是B3層的離境大堂，都只設有香港一方的出入境設施，以供2015年開通時使用。主席，換言之，高鐵通車時只能做到兩地兩檢。報道又指出，路政署指示港鐵公司需預留21 000平方米空間供大陸機關未來進駐。政府一直未能確認落實一地兩檢，當中會否令西九龍總站因而需要更改設計圖則，耽誤工程進度；而一地兩檢又要到何年何月才能夠落實，以上問題皆是沒有答案的，所以我們便必須調查清楚。

主席，除了西九龍總站的問題外，毛孟靜議員的修正案亦提到政府就高鐵工程向立法會申請追加撥款的問題。政府雖然高調宣稱“非常不可能”就高鐵項目提供任何額外資金，但即使超支的款項最終由港鐵公司獨自承擔，特區政府作為港鐵公司大股東，最終其實亦有份承擔港鐵公司的虧損，結果又是“羊毛出在羊身上”，亦令立法會難以審核工程超支的款項。

主席，另一方面，港鐵公司亦反駁指根據委託協議，政府必須承擔與工程延誤有關的所有開支。故此，委託協議中有否訂明清晰的條款，說明延誤開支由哪一邊承擔，而港鐵公司在整項工程中曾犯下多個專業失誤，從勘測工作出錯，到防洪措施不足，引致隧道鑽挖機被洪水浸壞，委託協議又有否就這些專業失誤的情況訂下條款，讓政府可以追究責任，這亦是公眾及立法會所關注的地方。在2010年，政府拒絕諮詢及公開招標，以直接委託形式讓港鐵公司成為高鐵工程的項目管理人，讓港鐵公司穩袋46億元的項目管理費收入，當中雙方簽訂的委託協議的條款，理應清楚向公眾交代。否則，一旦港鐵公司與政府要為高鐵延誤的責任對簿公堂，就會演變成政府控告政府的鬧劇，最終招致的巨額訴訟費和賠償，也要由香港納稅人承擔。

主席，政府及港鐵公司在高鐵工程犯下的錯失，以及當中帶出的種種疑團實在罄竹難書，立法會有責任釐清當年政府有否在隱瞞資料的情況下，欺瞞立法會，令當時的財務委員會倉促批出高鐵建造工程的撥款。我們引用《權力及特權條例》，成立專責委員會，從各個可疑的方向調查，是最有力的方法，迫使政府及港鐵公司拿出資料，交

代真相。我認為毛孟靜議員的修正案與我提出的原議案並無衝突，同時亦豐富了討論的層次，讓議會及公眾可以探討更多有關高鐵工程的調查角度。故此，我支持毛孟靜議員的修正案，要求專責委員會一併調查港鐵公司在西九龍總站土質勘探工作上有否失當。

主席，我在此再次呼籲立法會同事，我們有責任向香港人交代，有責任為香港人做好我們的工作，就是要監督政府。政府在監管港鐵公司在高鐵工程上的工作有所不足，今天便是我們履行職責的一個重要機會。我們的職責不是包庇政府和港鐵公司，讓它們犯錯後只掩着雙眼。我相信部分建制派和保皇黨的議員，也是會感到心虛的，因為他們當年也有份批出這個富爭議性的高鐵工程項目撥款。現時出了問題，我們應該如何處理呢？最適當的處理方法，就是要撥亂反正，透過《權力及特權條例》徹查並交代真相，更加需要在未來的日子，在制度上進行改革，避免錯誤一再出現。

主席，我謹此陳辭。

運輸及房屋局局長：主席，剛才20位議員就范國威議員提出的議案發言，其中一些意見，我較早前在開場發言時已有所觸及，在此我不再重複，我只是簡要地綜合回應數點。

廣深港高速鐵路（“高鐵”）香港段延誤事件釀成一次大風波，我是完全不感到奇怪的。我不會評論高鐵是否原罪，但當年高鐵的規劃和撥款方面，的確在社會上引起不少爭議，在立法會內亦有同樣的爭議，這點我是清楚的。所以，我在2012年7月上任局長之後，知道在處理任何涉及高鐵的事宜時，都必須戰戰兢兢。

我們一直都關注高鐵工程的進度，亦一直知道有個別的合約工程有滯後的情況，路政署一直敦促港鐵方面採取緩解措施以追趕工程，有些工程能追趕延誤的部分，令延後的時間減少。

剛才有議員質疑，在政府與港鐵的溝通中，究竟政府是否過於心軟；而葉劉淑儀議員則懷疑我是否不夠兇惡。葉劉淑儀議員，我不是第一次聽到別人說我不夠兇惡，也有其他人說我應該兇惡一點。我覺得我應該反思這一點，但問題重點並不是我們是否心軟，而是在我們與港鐵商討的過程中，我們一直希望是以整個工程項目最終不要延誤

作為大目標。我剛才聽到很多位議員(包括一些批評高鐵項目的議員)指出，他們都希望我們不要延誤。正是因為這個考慮，我們在過去曾對港鐵有所謂“疑中留情”。這“疑中留情”並不是心軟，而是回看工程進度，基於當時港鐵所提供的資料，以及路政署的一些專業判斷，都認為應該給港鐵多些機會。當然，現在事後回看，可能我們真的過分信任港鐵這方面的工作。

所有發言的議員都認為要調查，有些認為應該由立法會引用《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)成立專責委員會負責調查，有些則認同政府現時成立的獨立專家小組已經有足夠能力進行全面的調查。雖然獨立專家小組沒有法定的傳召權，但其公信力是不容置疑的。小組的主席是夏正民法官(“夏官”)，眾所周知，夏官一向處事公正，絕對不會偏幫政府，他一定會對事件查根究底。小組的另外兩位專家成員都是經驗豐富的海外工程專家，在其專業領域上有卓越成就。與此同時，政府方面固然會全力支持獨立專家小組的工作，我在數天前亦回信給夏官，表示我與運輸及房屋局，以及路政署的同事，均會全力配合。我自己亦公開說過，我一定會支持這小組的工作。小組的審視範圍不單是港鐵公司，亦包括運輸及房屋局和路政署。至於港鐵公司的董事局，正如剛才石禮謙議員所說，港鐵作為上市公司，有其良好管治責任，有需要檢討、調查該公司這件如此重大的事情，他們亦已對政府這個獨立專家小組承諾會全面配合。

因此，大家可以放心，獨立專家小組絕對可以對高鐵項目的管理和監察制度，以及其他相關因素，進行全面檢視。我過去在鐵路事宜小組委員會說過，如果發現有任何人為因素的話，會另行追究責任。

此外，有多位議員提出港鐵公司的管治問題，以及表達對港鐵“一鐵獨大”的憂慮；亦有議員懷疑港鐵公司是否不務正業，是否過分擴張其海外業務或其他業務。這些都涉及港鐵公司頗為深層次的結構性問題。港鐵公司不單是一間上市公司，過去香港人是以地鐵系統的效率為傲的。今天在國際上，港鐵公司(包括我們的鐵路系統)，仍然在國際上享有盛譽，港鐵在國際上是香港的品牌。但是，當然我們看到這次高鐵延誤事件，或近期的一些事故，有些議員剛才說，他們感到恥辱，我希望情況不是去到這麼嚴重的程度。但是，的確，我們的社會響起了一個聲音，就是究竟港鐵公司的未來應該怎樣。

政府明白公眾關注港鐵公司的管治問題，亦會積極履行作為港鐵公司大股東的責任。我們會促使港鐵公司認真檢視其管治結構和運作，作出必要的改革；同時，我們亦會改善及加強政府的監察機制。剛才我提到，政府會有一系列的措施強化港鐵公司董事局，包括提名新增董事。港鐵公司是一間上市公司，因此我們採取任何的措施，都必須按公司法及上市規例行事。然而，港鐵公司是帶有公共目的的公司，負責營運全港的鐵路網絡，有其必然的社會責任，不應該與一般上市公司相提並論。政府一定會正視其應有的平衡地位。

亦有議員關注到另外4條興建中鐵路的進度，正如我在開場發言時所說，政府及港鐵公司將會在6月17日的鐵路事宜小組委員會會議上，就西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線的進度作全面的交代。在下一個月，7月4日的鐵路事宜小組委員會會議上，亦會匯報沙中線的工程進度。往後，我已決定我們會向鐵路事宜小組委員會提交各個新鐵路項目的季度報告，希望讓議員及早知悉各主要工程的進展情況和所面對的挑戰，讓議員行使其監察職權。

此外，在獨立專家小組完成其全面審視工作和發表報告書後，政府會因應其建議，對政府——特別是路政署——在監督鐵路工程機制和運作方面作進一步改善。

同時，我們亦關心將來的新鐵路發展。大家知道政府剛完成鐵路發展策略的檢討，我們應該在今年稍後時間公布未來(即2020年後)的鐵路發展藍圖。因應今次高鐵延誤事件，以及議會上、社會上關注港鐵在推展新鐵路項目方面所面臨的挑戰，我們要特別關注未來的鐵路發展，無論是建造時間表或規模等方面的情況，我們一定會汲取今次這事件的教訓，為我們規劃未來鐵路發展做更佳的準備。

主席，高鐵香港段的延誤確實是一件重大的事件。政府一定會汲取今次的經驗和教訓，以改善我們在監管上不足之處。多位議員提到，希望透過調查工作了解事情的真相，所以，政府亦希望將來獨立專家小組的報告能夠給我們更多啟示。

簡單而言，今次高鐵延誤的真相是甚麼呢？其實只有兩點。第一，港鐵公司的往績的確比較良好，會否因此令港鐵公司自信過高？或者政府在監管方面，正如我在開場發言所說，當時顧問公司建議政府採取“核實監管者”(check the checker)的監管方式，在事後回看，這

做法是否足夠呢？但是，近期港鐵不斷出現事故，令社會上提出一個疑問，就是港鐵公司是否過分緬懷以往整體的鐵路表現、在國際上的佳績，或是過去的光輝？所以，我覺得這方面，港鐵公司和政府的確需要好好反思。

第二，在政府方面，包括路政署，我們是否過分信任港鐵公司的工程管理制度，給港鐵太多的“benefit of the doubt”，雖然大家認為“疑中留情”這一詞不是太好的說法。在政府方面，我們的確需要全面檢討和改善。但是，這一切一切都不一定要運用《權力及特權條例》來調查，其實我們都知道問題是這樣的。

雖然沒有一個法定的傳召權，或是今天在議會內我們說話、官員說話都不用先行宣誓，表示我們所說的每一個字都是真實。但是，我跟大家說，我和我的同事在議會內、議事堂內，我們所說的每句說話都很審慎，我們不會刻意地誤導議員。

多謝各位。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：毛孟靜議員就范國威議員議案動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

范國威議員起立要求記名表決。

主席：范國威議員要求記名表決。表決鐘會響5分鐘。

(表決鐘響起期間，李慧琼議員站起來)

主席：李議員，你有甚麼問題？

李慧琼議員：我工作的會計師樓是港鐵的核數師，但我並沒有參與相關的工作。

主席：本會現在是就毛孟靜議員的修正案進行表決。如果議員就這項表決議題有直接金錢利益，表決時必須退席。我要強調，議員要考慮自己是否有直接金錢利益。

(石禮謙議員站起來)

主席：石禮謙議員，你有甚麼問題？

石禮謙議員：主席，你說的退席，是指議員要離開會議廳，還是可以留在會議廳？

主席：退席是指議員要離開，不能參與表決。但是，石禮謙議員，如果你是港鐵的非執行董事，就這項議題而言，你並無直接金錢利益。

田北辰議員：如果持有港鐵股票，持股量要有多少才算是有直接金錢利益？這沒有規定吧？

主席：現在是就毛孟靜議員的修正案進行表決，而她的修正案是在范國威議員的原議案內容，加入要調查“港鐵公司有否妥善完成西九龍總站土質勘探工作，以避免日後招致不必要工序及追加撥款”。議員要考慮的是，作為港鐵股東，在這項調查上是否有直接金錢利益。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

何俊仁議員、涂謹申議員、馮檢基議員、李國麟議員、梁家騮議員、張國柱議員、莫乃光議員、梁繼昌議員、郭榮鏗議員及葉建源議員贊成。

劉皇發議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、李慧琼議員、林大輝議員、陳健波議員、葉國謙議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、馬逢國議員、郭偉強議員、張華峰議員、潘兆平議員、鄧家彪議員、盧偉國議員及謝偉銓議員反對。

石禮謙議員沒有表決。

地方選區：

李卓人議員、梁耀忠議員、劉慧卿議員、何秀蘭議員、梁家傑議員、陳偉業議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員、陳志全議員、陳家洛議員、郭家麒議員、張超雄議員、單仲偕議員及黃碧雲議員贊成。

陳鑑林議員、譚耀宗議員、王國興議員、陳克勤議員、葉劉淑儀議員、謝偉俊議員、田北辰議員、田北俊議員、陳恒鏞議員、梁志祥議員、麥美娟議員、葛珮帆議員、蔣麗芸議員及鍾樹根議員反對。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有29人出席，10人贊成，18人反對；而經由分區直接選舉產生的議員，有30人出席，15人贊成，14

人反對。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

梁君彥議員：主席，我動議若稍後就范國威議員根據《立法會(權力及特權)條例》動議的議案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起1分鐘後進行。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：梁君彥議員動議的議案，予以通過。

主席：是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得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。

我命令若稍後就范國威議員根據《立法會(權力及特權)條例》動議的議案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起1分鐘後進行。

主席：我現在請范國威議員發言答辯。

范國威議員：主席，請問我有多少時間？

主席：你有15分鐘發言答辯。

范國威議員：各位不用擔心，我不會發言那麼長時間。我在第一次發言……其實在上星期三、今天，以及就毛孟靜議員的修正案，我亦講解了大量資料，說明為何我認為港鐵公司和政府需要面對立法會透過《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)進行調查。很多人說他們已經交代了，甚至有些傳媒說不是已經處理了嗎？是的，因為我曾經在內務委員會提出過一次，在鐵路事宜小組委員會亦曾經提出一次，但在建制派和保皇黨的保駕護航，我或說得更白，是包庇港鐵公司和政府官員的情況下，也不得要領。所以，我逼不得已，再次希望在大會上提出透過《權力及特權條例》成立專責委員會來徹查。

因為到這一刻為止，港鐵公司仍未清楚交代。在過去4年內，連續有44次與政府的項目監管委員會進行會議，由工程進行之初已出現工程延誤，而工程延誤的日期落差，在過去4年從來都沒有收窄。換句話說，港鐵公司知道有延誤，政府亦跟港鐵公司同樣知道有延誤，但為何會到2013年年中，在有兩份高銷量的報章揭示、披露有工程延誤，2015年年底一定不能完工的情況後，港鐵公司高層和張炳良局長仍走出來異口同聲表示是不會延誤，能夠追上進度，可以在2015年年底通車？

到2013年11月20日要面對立法會鐵路事宜小組委員會，向議員交代高鐵工程項目的進度時，政府又派出運輸及房屋局副局長邱誠武連同路政署的項目監管委員會與港鐵公司開會。在過程中，如果說政府完全沒有做監管工作，又不是這樣，它亦多次指出不能接受港鐵公司所說的主體工程項目將會完工，然後可能局部開通，有些鐵路月台不是全開，15個當中可能只有11個能開放。對於這些說法，政府也曾提出質疑。但是，最可惜亦最有問題的是，政府最終接納了港鐵公司這種說法。

張炳良局長口中說是過度信任，我認為這是合謀隱瞞，因為實際發生了的事情是，在2013年11月底出席鐵路事宜小組委員會由副局長邱誠武說出來的是，主體工程項目在2015年年底可以完工。這不是合謀隱瞞是甚麼呢？直至2014年3月28日，港鐵公司等了很久，終於有“黑雨”，便將工程延誤推搪給“黑雨”，推搪鑽挖機“樊梨花”被浸壞，

又說停電；但不足一天，就被電力公司拆穿當天沒有停電。然後，港鐵公司又說防洪牆未做好。數天後，我記得很清楚是星期六，局長召開記者會會見記者，表示很驚訝——在我第一次發言我也形容了，是影帝級的演出——裝作驚訝。

我覺得這是不能接受的。政府容許、批准港鐵公司承接香港有史以來最大的單一工程項目，最大規模的鐵路工程，但沒有做好監管的工作；而承接高鐵工程項目的港鐵公司，同時在香港進行另外4條鐵路系統的工程。如果我們不能探究真相，找出真正導致高鐵工程項目延誤的成因，以及在監管過程中，港鐵公司和官員有哪些地方做得不妥善，甚至有合謀隱瞞的情況，我們便不能汲取教訓。

事實是，港鐵公司不單在高鐵工程項目上出現延誤和超支，另外4條線的工程項目全部均有延誤，全線工程均受到阻礙。立法會做甚麼呢？主席，立法會部分同事認為這是可以接受的，不應阻礙他們，他們要繼續進行工程，如你提出要調查找出成因，你反而才是工程延誤的罪魁禍首。有甚麼謊話是荒謬至此呢？我覺得這是難以接受的，主席。所以，即使我曾在內務委員會提出議案而議案被否決，即使我曾在鐵路事宜小組委員會中提出議案而議案被否決，我也認為在大會上要再提出一次。

議員會說，港鐵公司透過獨立非執行董事成立的調查委員會已經進行調查，政府委任夏正民大法官領導的三人專家小組又會調查，所以我們無須自己調查。接着也說立法會議員可以前往港鐵公司的data room(資料庫)查找資料，但在座哪位議員可告訴我們，我們究竟何時可以去查看資料？港鐵公司在兩個月前說6月便可以了，而現在已經是6月中。主席，我們未收到港鐵公司任何資料表示，我們可以前往它聲稱的data room取得更多資料，了解高鐵工程的延誤和超支的情況。

到這刻為止，究竟超支項目是多少，實質金額是多少，誰可以說出來？沒有。不論官員、議員或鐵路事宜小組委員會，尚未很清楚能夠找到答案。所以，透過《權力及特權條例》徹查便成為必要和必需的做法。所以，主席，我今天在這裏提出這項議案，希望引用《權力及特權條例》成立專責委員會。

主席，我謹此陳辭。

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

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

范國威議員起立要求記名表決。

主席：范國威議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

何俊仁議員、涂謹申議員、馮檢基議員、李國麟議員、梁家騮議員、張國柱議員、莫乃光議員、梁繼昌議員、郭榮鏗議員及葉建源議員贊成。

劉皇發議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、李慧琼議員、林大輝議員、陳健波議員、葉國謙議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、馬逢國議員、郭偉強議員、張華峰議員、潘兆平議員、鄧家彪議員、盧偉國議員及謝偉銓議員反對。

石禮謙議員沒有表決。

地方選區：

李卓人議員、梁耀忠議員、劉慧卿議員、何秀蘭議員、梁家傑議員、陳偉業議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員、陳志全議員、陳家洛議員、郭家麒議員、張超雄議員、單仲偕議員及黃碧雲議員贊成。

陳鑑林議員、譚耀宗議員、王國興議員、陳克勤議員、梁美芬議員、葉劉淑儀議員、謝偉俊議員、田北辰議員、田北俊議員、陳恒鑾議員、梁志祥議員、麥美娟議員、葛珮帆議員、蔣麗芸議員及鍾樹根議員反對。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有29人出席，10人贊成，18人反對；而經由分區直接選舉產生的議員，有31人出席，15人贊成，15人反對。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布議案被否決。

主席：第二項由陳家洛議員根據《立法會(權力及特權)條例》動議的議案。

有意就議案發言的議員請按下“要求發言”按鈕。

我現在請陳家洛議員發言及動議議案。

根據《立法會(權力及特權)條例》動議的議案

陳家洛議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

議案的內容如下：“本會根據《立法會(權力及特權)條例》(第382章)第9(2)條，授權內務委員會行使該條例第9(1)條所授予的權力，以命令運輸及房屋局局長於本議案獲通過後的首個內務委員會會議的

日期或以前到內務委員會席前，出示運輸及房屋局就2012年10月1日南丫島附近撞船事故對海事處人員行為的調查報告全文。”(引述完畢)

主席，這是我首次在立法會引用《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)，要求政府將這份報告提交立法會。其實，我的用意很簡單，亦很直接，便是希望這份由運輸及房屋局所做的調查報告，能夠在公眾面前公開全文，好讓在2012年10月1日發生的“南丫海難”，這宗涉及39條人命、當中包括有8名10歲以下兒童失去生命的事務，能夠盡早真相大白、責任釐清，令需要負責的人員面對恰當的懲處及處分，亦是還家屬一個公道，令他們早日得到一直追尋、卻一直未得的真相。

(代理主席梁君彥議員代為主持會議)

代理主席，我亦知道，立法會動用這把“尚方寶劍”，是要經過一個要求很嚴格的門檻。其實，立法會多次辯論有關動用《權力及特權條例》時，很多議員同事都會三番四次提醒我們：不可以亂用、不可以濫用，用多了，這把“尚方寶劍”可能會變鈍。所以，我作為一位立法會議員，在考慮這件事時，當然要審慎。一直以來，在這個議事堂內，同事就不同的議題，也曾經動議引用《權力及特權條例》，成立委員會進行調查。但是，今次獨特的地方，在於我不是要求成立委員會進行調查，而是透過《權力及特權條例》，賦予立法會特權來索取一份政府內部的調查報告。

我認為這項議案值得議員同事支持，因為這涉及很清楚、很簡單易明的公眾利益，僅此而已。我看不到當中牽涉甚麼政治考慮或政治角力，不同的黨派的議員同事沒有需要就此靠攏政府或表明態度。這不是一項政治議題，而是一項關乎公眾知情權的議題、關乎真相的議題。這是關於政府是否向公眾問責、向家屬問責的一項簡單而大是大非的議題。

代理主席，在處理這個問題時，當然，我曾經翻查政府一直以來與立法會議員及相關家屬溝通的一些信函，以清楚考慮我是否要這樣做。該份調查報告，根據政府所說，大約有430頁及有399份附錄；而附錄當中，包括了海事處52名調查對象的問卷資料及會面紀錄，以及大量由海事處提供的內部文件。大家試想像，這個調查有多詳細、有

多複雜，當中牽涉到的人、事及細節，其實是需要大量人力物力，集思廣益來研究、消化、找出真相及釐清各方面的關係。

所以，當這份報告摘要出台時，可以說，大家都譁然。一份如此詳細的報告，牽涉這麼多附錄、牽涉到這麼多海事處人員被調查、牽涉到大量海事處的內部文件，政府也只是交出一份很薄，只有80多段，幾乎是看了等於白看的所謂“調查報告”摘要，無怪乎公眾譁然、無怪乎受影響的家屬感到十分憤怒。

在這項討論來到立法會時，先交到經濟發展事務委員會，即田北辰議員當主席的事務委員會。在當天的會議上，其中一位家屬古太太寫了一封信到事務委員會，尋求立法會事務委員會的同事協助。我嘗試扼要將信件內容重新表述一次，讓公眾得悉、讓議員可以再次清楚聽到古太太作為家屬的訴求，也讓這封函件正式在立法會清楚記錄。

古太太是這樣說的：“主席及各位委員，大家好。本人為南丫島海難家屬。慘劇至今已有年半，釀成慘劇的成因仍未得知真相，喪親之痛猶如刀割。對運輸及房屋局日前公布的摘要，未有披露內部對海事處的調查報告，家屬更是悲憤交集，忐忑不安。這份何其簡單，僅有30頁的摘要內容，只屬解釋為何不披露整份調查報告的原因，敘述歷史背景及多頁附件，全無實質性的交代。家屬們深感不滿，也愧對先人。家屬憂慮慘劇成因全不在於兩位船長的責任，需為事件負責的公職人員極有可能逃之夭夭。苦候了10個月的調查，赫見以多個不合乎情理的原則，拒絕交代事實真相。然而，海事處過往驗船、發牌陋習文化早已於獨立調查委員會，有詳盡報告。有見運輸及房屋局有包庇下屬之嫌，39條人命沉冤莫白。”

古太太繼續說：“本人認為一份完整報告資料，將有助立法會就海上安全改善制度探討細節，如實披露海事處的缺失和不足，亦可為家屬們從痛苦中得以解困。故此，懇請主席及各議員支持並通過議案，要求運輸及房屋局公開整份報告，不勝感激。祝各位工作順利，身體健康。”

當天是2014年4月27日。在這封信函發出之後，在立法會的內務委員會（“內會”）會議上，我隨即首次提出引用《權力及特權條例》索取這份報告。在那次內會中，議案在建制派保駕護航的情況下，遭到否決。但是，正如我在發言之初所說，這件事對於我們來說是大是大非的事，不會因為在政治上我們未得到足夠的贊成票，便放棄不再跟進。所以，我在大會上繼續使用相同的方法，透過《權力及特權條例》

給予我們的權力和“尚方寶劍”，為家屬、為公眾尋求討回真相和公道的一線希望。

在過程中，政府開始嘗試與家屬，以至立法會議員，磋商一些解決公開報告這個問題的方法；其中一種方法是對家屬說：不如透過法律和民事訴訟程序，向政府索取這份報告。我有留意相關的新聞報道，我同時亦有特別向有關家屬查問清楚，究竟現時有否進展、究竟是否已經有希望公開報告、究竟大家是否已有把握問題能得以解決。代理主席，事實上，答案是沒有，是否定的。我這項議案本來應該在一個星期之前，即6月4日的大會上提出，所以當天感謝立法會同事涂謹申議員的協助，古太太亦向我發出了一封信函。這封信函的內容如下，我希望可以透過在此公開場合的發言，公開讓大家知道，讓大家考慮清楚，希望大家支持我這項議案。

“陳議員，你好。首先感謝陳議員為我們一眾南丫海難家屬施以援手，於4月28日及5月2日兩次提出了引用《立法會(權力及特權)條例》的議案。雖然近日律政司司長建議家屬遵從民事程序，從而取得閱覽運輸及房屋局的內部調查報告，本人認為報告未能全面公開，實有隱瞞事實真相之嫌，也不認同39條人命以民事賠償便可以還死者清白。再者，未必所有南丫4號遇事乘客或傷者需要入稟法庭要求賠償，那麼他們的知情權豈不是被忽略？希望陳議員明鑒，實有需要引用條例，勒令運輸及房屋局公開報告，不勝感激。祝工作順利，身體健康。”

這封信函在6月4日交到我手上，我希望透過公開這封信，讓所有立法會議員知道家屬的心情依然感到悲憤莫名，家屬依然要求真相大白，家屬都希望透過立法會的協助，令這份報告能全面地公開及讓公眾閱覽。古太太在一次的電台訪問中，曾經說自己是一個無權、無勢的香港市民。如果我們不是立法會議員，沒有《權力及特權條例》賦予我們權力，監察政府、要求政府問責、要求張炳良局長把這份報告呈交立法會的話，我們與古太太也會同樣感到無奈、無助，只能夠閱報，望門興嘆；只能夠同情他們的處境、感受他們的痛苦，以及祈禱希望真相盡快大白，報告盡快公開。

然而，各位同事，我們並非普通市民。跨黨派的議員應該十分明白，這次事件並非一種普通的政治角力，而是探究一個很嚴肅的問題。為何交代一項事實的過程，要如此曲折離奇、迂迴曲折呢？我們擁有權力，可以為公眾取得這份報告，讓公眾可充分行使知情權，並把真相展現在太陽之下、展現在人前。

代理主席，在整個磋商過程中，我們當然亦收到一些政府的信息，嘗試游說議員不要做這件事，不要引用《權力及特權條例》迫令政府公開報告。於是——我形容這是一些魔鬼的誘惑——便有人告訴我們：“你既然這麼想看，沒問題，便讓你們看；不過要有很多條件，包括要簽署保密協議，如果要商討，便要閉門進行。”這些是政府的魔鬼誘惑。為甚麼這樣說呢？立法會議員，不論是由分區直接選舉或由功能界別產生，我們最終的憲制責任，便是要向公眾和市民問責，站在公眾利益上，考量政策的問題，包括今次南丫海難的調查報告。因為這牽涉到海事處和其他政府官員，向全港市民負責任的問題，我們要嘗試找出真相，討回公道。

為何政府告訴我們要閉門閱覽報告、秘密討論，以及簽署保密協議呢？這樣的話，我們可以怎樣跟進，怎樣幫助家屬、公眾了解事情呢？我們每個人閱覽報告過後，便要閉上嘴巴；代理主席，我們不能問是非和真相，我們甚麼也不能說出來，為何我們要接受這些不平等的條款和條約呢？這些侮辱立法會尊嚴的安排，居然還有個別議員說：“還不錯，接受條件吧！”這事千萬不可，我們要的是整個事實、我們要的是調查報告、我們要的是真相、我們要的是公道，我們不要被政府矮化，我們拒絕政府以這些魔鬼協議來引誘我們。

代理主席，我謹此陳辭，呼籲在席立法會議員盡快清楚表達意見，還家屬一個公道。謹此陳辭。

陳家洛議員動議的議案如下：

“本會根據《立法會(權力及特權)條例》(第382章)第9(2)條，授權內務委員會行使該條例第9(1)條所授予的權力，以命令運輸及房屋局局長於本議案獲通過後的首個內務委員會會議的日期或以前到內務委員會席前，出示運輸及房屋局就2012年10月1日南丫島附近撞船事故對海事處人員行為的調查報告全文。”

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳家洛議員動議的議案，予以通過。

運輸及房屋局局長：代理主席，2012年10月1日南丫島附近撞船事故造成嚴重傷亡，39條人命，這是一樁極其不幸的事件，令人悲痛。

在這裏我再一次代表政府向傷者及死者家屬致以最深切慰問，並就過去海事處在海事監管工作上的問題和失誤道歉。我完全是感受到家屬的心情的。事後政府亦堅決要找出事故原因及責任問題，確保海事安全，防止類似事件發生，以及在改革海事處的管理制度等各方面做好工作。

行政長官在事故後即時成立獨立調查委員會，調查成因並作出建議，調查委員會於去年4月發表報告。政府一方面成立由我出任主席的督導委員會，全面檢討海事處的制度與運作，推行改革；另一方面，因應獨立調查委員會報告中指出，海事處人員在處理涉事的“南丫4號”船可能有行政失當或失職失責的事情，運輸及房屋局成立了內部調查小組，對海事處人員進行紀律調查。

內部調查由去年6月開始，小組於今年3月底向我提交報告。簡單而言，調查小組認為共有17名海事處人員過往就“南丫4號”執行職務時涉及行為不當。小組建議考慮對其中7人(當中包括有首長級人員)採取正式紀律行動，對6人考慮採取簡易的紀律行動(即警告)；其餘4名在撞船事故發生時已經退休的人員，小組亦認為他們在過去執行職務時涉及行為不當。公務員事務局正進行有關的紀律程序。

正如剛才陳家洛議員所說，我們在今次的調查，是調查了50多人，所有自90年代中接觸過“南丫4號”各相關程序(不論是直接或間接)的一些海事處現職或退休人員，都是在調查範圍之內。所以，調查是全面和徹底的。

陳家洛議員今天的議案，目的是希望透過立法會根據《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)授權內務委員會，命令政府交出上述運輸及房屋局對海事處人員行為的內部調查報告全文，藉此達到向公眾全面公開調查報告的效果。

我很高興聽到陳議員所說，今次這項討論是不涉及政治考慮。從政府來說，由第一天我們決定進行內部調查，也完全沒有任何政治考慮；既進行調查，對我們來說，便預期這份報告是會公開的。

政府完全明白立法會及社會人士，尤其是死難者家屬，他們是急欲知悉內部調查報告的內容。政府在決定是否公開全部內部調查報告的內容時，考慮了四大因素：

- (一) 公眾利益和公眾知情的需要；
- (二) 《個人資料(私隱)條例》下適用的強制性限制；
- (三) 對刑事調查及任何可能進行的刑事程序可能構成負面影響的風險；及
- (四) 被指行為不當的公務人員在行將展開的紀律程序中獲得公平聆訊的相關法律考慮。

以上所說的四大因素，完全不涉及政治，完全是在尊重公眾知情的需要和尊重法律下進行考慮。

今年4月24日，運輸及房屋局向立法會經濟發展事務委員會發出文件，並且是以一份摘要的形式，向公眾公布內部調查的整體結果和建議，以及一些可以公開的資料。死難者家屬認為所披露內容太少，部分家屬要求在簽署保密協議下閱覽整份調查報告。與此同時，經濟發展事務委員會在4月28日的會議上通過議案，促請政府將該份調查報告交予立法會，供議員在保密協議安排下閱覽。

刑事檢控專員在4月28日的經濟發展事務委員會會議上，已詳細解釋了現階段為何不能全面公開內部調查報告的原因。最重要的考慮，是關乎對刑事調查及任何可能進行的刑事程序所造成的影響。

首先，全面公開調查報告有影響證人或嫌疑人證供的風險。報告原文極其詳盡地記錄了被接見的每一位海事處人員向小組提供的書面及口頭陳述。在現階段披露報告全文，是會令嫌疑人士預先得知證人的陳述，給予他們機會相應修改甚或捏造其後向警方提供的證據。由於現時警方對海事處人員的刑事調查工作已進入最後階段，我們更加要確保這階段的刑事調查得以順利完成。證人的記憶和證供亦有可能被擾亂，可能是蓄意地修改證供以切合從報告閱讀得來的資料，或是潛意識地把他們憑本身獨立記憶所知的，跟他們當時並不知悉，但其後透過閱讀報告才得知的事情混淆。

除了現階段的刑事調查外，控方亦要□眼將來可能進行的刑事審訊。證人在庭上的證言才是最重要的證據。如果證人將其本身記憶所知及經歷的，與他們當時並不知悉，但其後是閱讀報告得知的事宜混淆的話，他們證供的分量和可靠性，甚至在法庭來說的可接納性，均

會受到不利的影響。如果現在我們不謹慎地處理這問題，會直接為將來辯方在任何相關的刑事審訊中提供基礎及理據，盤問並質疑證人供詞的可靠性。

此外，全面公開內部調查報告也有影響將來可能出現的刑事審訊的公平性的風險。“公職人員行為失當罪”可能是警方刑事調查的方向，嚴重的違紀行為已可能構成“公職人員行為失當罪”。根據律政司的意見，如果內部調查報告的內容與警方其中一個重點調查方向一樣，則公開報告全文可引致辯方抨擊，稱陪審員可能受到調查的結果和建議影響，令可能會進行的任何刑事檢控程序變得不公。

代理主席，上述我說明了律政司方面對於在現階段公開內部調查報告全文的種種法律上的顧慮。但是，政府是充分聆聽了社會上就公開內部調查報告各方面的訴求，並且作出了以下的回應。

首先，有關傷者及死難者家屬方面。在考慮過所有相關因素，並諮詢了獨立資深大律師及英國一位著名法律教授的意見後，律政司司長在5月15日與家屬會面時提出建議，希望家屬考慮透過向政府索償的民事法律程序，處理他們索閱內部調查報告的訴求。按照這個做法，雙方會盡量透過商討，務求達成雙方可以接受的方案。即使雙方未能最後就披露調查報告的內容達成共識，仍可透過法院就披露調查報告的具體方法和條件，以及當中涉及的法律問題作出公平裁決，並且可避免對現正進行的刑事調查或日後可能進行的刑事程序，以及所建議的公務員紀律程序，產生不必要的負面影響。

就個人資料私隱來說，如果已展開民事法律程序，即剛才所說的程序，便可以《個人資料(私隱)條例》第60B條處理披露個人資料的問題。第60B條訂明由香港法院的命令，或在與於香港進行的法律程序有關連的情況下被規定而使用的個人資料，這些資料會獲豁免，而不受關於個人資料使用的第三保障資料原則所規限，是用這個方法去克服《個人資料(私隱)條例》內一些強制性的規定。當律政司司長提出這個安排，即剛才所說的程序安排時，家屬代表在會面上亦表示會考慮這個建議。

據我們知悉，至今律政司已接獲10多份打算提出索償的要求。律政司司長於5月21日及22日再與傷者和死難者家屬，以及他們的法律代表會面，雙方就上述建議進行了有建設性的交流。律政司司長其後

於5月30日致函傷者及死難者家屬，進一步解述其建議的細節。我們積極期望能夠按照這途徑，有效地回應家屬的訴求。

其次，有關向立法會公開這份調查報告。政府是完全尊重《基本法》賦予立法會的監察職權，亦充分理解議員在4月28日的立法會經濟發展事務委員會會議上通過議案的原因。在考慮當中涉及的相關事宜，包括法律問題後，政府決定作出安排，在符合以下主要條件的情況下，讓所有立法會議員閱覽內部調查報告：

- (一) 會安排在一個合理的時段內存放足夠數量的調查報告於立法會秘書處讓議員閱覽，該時段過後有關的調查報告會歸還運輸及房屋局；
- (二) 議員事前須簽署保密協議，在一個由政府及立法會秘書處商議後安排的地方閉門閱覽這份調查報告；
- (三) 保密協議的擬稿會送交立法會秘書處供議員考慮，希望能夠就有關內容達成協議；
- (四) 議員及立法會秘書處不可以以任何方式公開或複印該調查報告或當中的任何部分；
- (五) 為了遵守《個人資料(私隱)條例》中的強制性規定及其他所需的法律要求，供議員閱讀該調查報告的部分內容會相應地被遮蓋(redaction)；及
- (六) 如果議員希望在立法會或任何委員會討論這份調查報告，有關討論必須閉門進行，不向公眾公開。

我們於5月16日已經去信立法會秘書處，提出有關細節，稍後會就保密協議的擬稿及其他細節與立法會秘書處進行商討。

由於議員須遵守保密協議，不可以公開調查報告內容，律政司的意見就是，因此而影響正在進行的刑事調查及日後的任何刑事程序的風險將會減低。雖然如此，由於這項與立法會的安排不涉及法律程序，《個人資料(私隱)條例》第60B條並不適用，因此政府仍須遵守《個人資料(私隱)條例》中保障個人資料的強制性規定及其他所需的法律要求，而供議員閱覽的報告部分內容需要相應地被遮蓋。在此我

可以說清楚，需要遮蓋的內容主要是可以顯示相關人士個人身份的資料，但有關人員的具體行為和事件的詳情是會盡量保留的。政府會在法律所容許的情況下，作最低限度的遮蓋，盡量向議員披露調查報告的內容。

最後，關於向公眾公開調查報告。政府非常理解公眾亦希望了解內部調查所得到的事件真相，但在充分考慮有關的法律問題後，政府認為現時不是向公眾公開內部調查報告的適當時候。

剛才我已說過，警方正進行全面的刑事調查。對海事處人員進行的刑事調查工作亦已進入最後階段，希望可以在大約3個月後，把有關資料和報告遞交律政司，屆時刑事檢控專員便會研究是否有充分證據，對相關海事處人員展開適當的刑事程序。因此，如果現時公開這份內部調查報告，是會存在嚴重風險，令快將完成對海事處人員的刑事調查及日後可能展開的刑事程序構成不可挽回的損害。政府是不可能讓這些事情發生的，我們相信這也不是傷者及死者家屬、立法會議員及廣大公眾人士想見到的。

不過，律政司承諾在刑事調查結束後，如果有任何刑事程序展開，律政司會分階段再次審視這個問題，務求在法律所容許及不影響法律或紀律程序的情況下，盡可能公開內部調查報告。

基於上述考慮，如果按照剛才陳家洛議員提出的議案要求，在這一刻把內部調查報告的內容向整個社會全面公開的話，一定會對現正進行的刑事調查及日後可能會進行的刑事程序構成風險，而這個風險是一個嚴重的風險。

我明白要求政府向公眾全面公開這份調查報告，是希望藉着公開調查報告的內容，使公義得到彰顯。政府一直盡力藉着刑事調查找出證據，以對可能涉及違法的人士採取刑事檢控，正正是為了彰顯公義。同樣，政府對懷疑失職失責的公務人員秉公辦理，公平和公正地進行紀律調查和相關行動，亦是為了彰顯公義。所以，我們的目標是一致的。但是，由於事件的複雜性和涉及的有關法律問題，政府是絕對不可以在現階段冒口嚴重影響快將完成的刑事調查及日後可能會出現的刑事程序的風險，以致刑事調查工作功敗垂成。如果是這樣的話，我們所追求的公義反而會受到衝擊。

代理主席，政府一直積極跟進撞船事故及所揭示的問題：第一，涉事的船長已經被落案控告誤殺罪名；第二，獨立調查委員會報告批

評海事處人員在處理“南丫4號”上的不足之處，而內部調查正是找出有關人員是否有失職失責及行政失當，作出紀律跟進；第三，警方對海事處人員的刑事調查已經到了最後階段，其後亦會對其他可能涉事人士進行進一步調查；第四，對於在內部調查被指有行為不當的人員，公務員事務局正□手整理調查報告所搜集得來的資料證據，以期在不影響刑事調查及刑事程序的情況下，盡快按調查報告的建議及有關程序對他們採取紀律行動。這一切一切，都是為了維護公義，追究責任。

所以，政府懇切希望立法會不要引用《權力及特權條例》，迫令政府在現階段全面公開內部調查報告，因為一旦全面公開的話，肯定會妨礙現時正在進行的刑事調查及紀律程序的工作。政府的考慮，是法律上、法律問題的考慮，完全不涉及政治，政府提出作回應，無論是家屬方面或是立法會方面的一些方案，亦絕非是魔鬼的誘惑。

代理主席，我謹此陳辭。

田北辰議員：代理主席，南丫島海難悲劇對死難者家屬和香港人而言，永遠都是一根刺，無論事隔多久，大家都不會放棄尋找真相、問責和嘗試還家屬一個公道。整件事的爭持可說是“公說公有理，婆說婆有理”，站在公眾特別是家屬的角度而言，久候多時，當然希望可一字不漏地閱覽整份完整的報告，發掘內情，我絕對、絕對理解他們的心情。

站在政府的角度來說，作出每個決定(特別是牽涉法律考慮的決定)時，均應慎重行事，所以當局持續在家屬、律政司和議員之間斡旋，無非是想找出最恰當的解決方法，平衡公眾的知情權和法理的考慮。大家必須知道，一旦公開報告，如真的因此影響刑事調查和審訊程序，對死難者家屬而言只會是好心做壞事。

這裏不是法庭，我們亦並非法官，不是各自說出三言兩語，便構成良好的證據。很多議員均在問，你又怎知公開報告真的會影響刑事程序？關鍵正在於此，你不知道，我不知道，政府也不知道，根本沒有人可以“實牙實齒”地說公開報告，絕對不會造成任何負面影響。

因此，今天如貿然支持或反對引用《立法會(權力及特權)條例》公開報告，我實在過不了自己那一關。我體恤家屬的心情，理解大眾的期望，但如果公開報告最終真的影響刑事司法程序，導致本來應該

負責的人逍遙法外，這豈非得不償失？對此，我更加過不了自己那一關。置身於這兩難局面，我今天只有一個選擇，就是投下棄權票，這實屬無奈的抉擇。

謹此陳辭。

易志明議員：代理主席，在開始討論此事之前，我在此代表自由黨再次向今次事件的死難者家屬及傷者表示深切慰問。

我現在嘗試根據事發的時序，回顧是次事件的發展及社會的訴求。南丫島海難事故於2012年10月1日晚上發生，是次慘劇造成共39人死亡及90多人受傷。2012年10月22日，特首會同行政會議委任由倫明高法官擔任主席的調查委員會進行調查。2013年4月，委員會向政府提交報告，揭露有海事處人員行政失當及失職。於是，運輸及房屋局在2013年6月底成立內部調查小組，負責調查有關公職人員的過失。

經過近10個月的調查，小組於2014年3月31日提交了430頁的調查報告。小組的結論是共有17名人員(包括13名在職和4名退休人員)行為失當，並建議政府對13名在職人員(包括2名首長級人員)採取紀律行動，包括正式紀律程序及警告。至於在發生事故時已退休的4名人員，小組表示“縱使有理由，亦無法對他們採取紀律行動”。不過，局長以可能妨礙刑事調查和私隱為理由，未有公開有關人員的姓名及職級，亦未有詳述相關事宜，只公開了篇幅30頁的撮要內容。局長剛才已就此詳細解釋他們的理據。

經濟發展事務委員會於2014年4月28日通過一項議案，促請政府將有關海事處的調查報告提交立法會，供議員在保密協議下閱覽。剛才局長亦已解釋，相關程序現正進行。運輸及房屋局亦於5月2日再次去信經濟發展事務委員會秘書，表示該局正與律政司及公務員事務局商討讓立法會議員及死難者家屬，在簽署保密承諾書之下閱讀調查報告的可行性。政府正在考慮當中涉及的法律問題，認真研究如何解決，希望能盡快訂出可行安排。

同日，自由黨的田北俊議員在內務委員會會議上表示，由於運輸及房屋局正在研究可否容許議員及死難者家屬在簽署保密承諾書後閱覽該份調查報告，而律政司亦會於5月15日與死難者家屬會面，自由黨當時認為應押後就引用《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及

特權條例》”)公開報告的建議作出決定。我們當時並不支持引用《權力及特權條例》，要求局方公開報告。

運輸及房屋局於5月16日再次去信經濟發展事務委員會秘書，較具體地講解如何可讓議員閱覽報告，包括簽署保密協議、在一個嚴密的地方閱讀等，局長剛才亦有就此再作解釋。但是，在函件的最後一段，該局表示家屬代表正考慮律政司司長的建議，透過民事訴訟程序索閱報告。剛才局長亦已確認，有10多名家屬正進行有關的民事訴訟程序。在這情況下，如果時間大致配合，讓議員及家屬可在同一時間閱覽詳細的報告，可能是較為恰當的安排。

在6月10日，運輸及房屋局在回覆涂謹申議員的信件中表示，他們現正草擬保密協議的細則，希望盡快將保密協議的擬稿送交秘書處，供議員參考，冀能藉此盡早與議員達成協議。剛才局長已確認了很多最新進展。就此次事件，陳家洛議員現在要求透過引用《權力及特權條例》，希望可在內務委員會取得報告，以便公眾可盡快閱覽。其實，除議員之外，家屬方面亦正在進行相關的訴訟程序，相信不用花太長時間，便可閱覽整份報告。所以，我們認為此刻並無必要引用《權力及特權條例》，提前索閱該份報告。

正如剛才局長所作解釋，他們有很多法律上的理據，希望能將此次事件的資料保密，以便日後的刑事檢控程序能有效執行。我們亦認同這個觀點，所以自由黨今天不會支持陳家洛議員的議案。多謝代理主席。

王國興議員：代理主席，在2012年10月1日晚上這宗慘劇發生後，我與電能實業公司職工會(“電能工會”)主席和一眾理事，以及香港工會聯合會權益委員會委員第一時間趕赴瑪麗醫院，協助電能實業有限公司(“電能實業”)的失蹤員工家屬尋找失蹤者。此情此景，歷歷在目，當時的慘痛記憶不斷在我的腦海浮現。

(主席恢復主持會議)

主席，南丫島海難帶來的傷痛，電能工會及電能實業的員工均感同身受，非常哀痛。由當晚抵達瑪麗醫院協助死難者家屬及受影響的員工開始，我們至今不曾停止協助他們與有關方面交涉，以及協助他

們與局長會面。至此階段，我們很希望政府展開的刑事調查及旨在追究責任的紀律程序能早日有結果，令真相早日水落石出。此外，我們亦希望政府追究涉事人士的刑事責任，並在有需要時作出賠償。

主席，陳家洛議員今天根據《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)提出議案，要求政府——假如他的議案獲得通過——在內務委員會席前公開調查報告的全文。我認為，這做法可能會影響正在進行的刑事調查和檢控，又會影響旨在追究責任的紀律程序的公正性和有關的索償問題，而且亦有人可能會因而能夠逃避責任。就此，局長亦曾在多次的發言中指出這項信息，今天又重提一次，而其實律政司司長早前亦相當清晰地提出這項信息。

對於陳家洛議員提出的議案——如果有議員同意他的主張——我覺得陳議員應該先答覆這些問題：他能否確保該項刑事調查及旨在追究有關人士的刑事責任的程序不受影響呢？他的依據是甚麼呢？他能否作出承諾呢？他能否百分之一百保證呢？如果他不能答覆這些問題，我覺得他提出的這項議案便有值得商榷之處。

主席，在今晚之前，我透過電能工會徵詢電能實業員工的意見，又曾徵詢電能工會的看法，因為在該39名死難者中，有部分是電能實業的直屬員工及其家屬。他們的意見是不應該引用《權力及特權條例》，反而應該尊重現正進行的刑事調查。陳議員是否應該聽取這些不同的意見呢？

主席，我們為何會如此關注涉事的船隻呢？因為在事發前還有一段歷史。在2012年10月1日前，電能實業單方面改變職業安全的規定，以往在3號風球懸掛時，在南丫島工作但尚未回到工作崗位的員工是無須上班的，而駐守必要崗位的員工則除外。不過，資方近年單方面修改這項規定，以致員工對此十分有意見。他們在上班時需要乘搭的船隻便是這艘出事的“南丫4號”。員工指出，該船隻的結構及穩定性等皆有問題。

在慘劇發生前的一、兩年，我們曾協助電能工會和員工與資方及勞工處強烈交涉，並指出這艘船隻的危險性，以及資方單方面修改颱風信號生效時員工上班安排這種不當的做法。電能工會及電能實業的員工其實真的十分希望政府進行刑事調查，徹查為何當局當初會批准這艘不穩定的船隻可以航行，又懇切希望政府追究責任，懲處失職官

員，不要讓涉嫌失職的人士得以逃避法律制裁，不論是在任的還是已退休或離職的。

電能實業的員工十分希望知道結果，十分希望政府追查到底、追究到底。所以，他們透過電視、電台和報章等媒體報道看到及聽到律政司司長的講話和鄭重聲明後，表示支持和同意律政司司長在此事上的取態和做法，認為他提出的做法是慎重而負責任的做法。在今天討論陳家洛議員提出的議案時，我必須將他們的心聲和意見在此道明。

如果陳議員堅持己見的話，我希望他能夠回答我剛才提出的問題。我相信公眾人士、死難者家屬和電能實業的員工均希望聽聽陳議員有何法理依據，以及如何確保將報告一字不漏地公開不會影響刑事調查及紀律程序。為何律政司司長的意見不正確，但他的意見卻是正確的呢？我們真的十分希望知道答案。

主席，在我和電能工會向資方強烈交涉後，資方現時已經作出改動，訂明在3號風球懸掛時，正在南丫島上班的員工可以下班，尚未回到工作崗位的員工則無須上班。當然，駐守必要崗位的員工則除外，因為資方要確保供電安全和穩定。之前的安排現時已經恢復。

雖然這宗在10月1日晚上發生的慘劇可算是一場意外，但問題是海事處過往的驗船制度出現很多問題，而在規管方面亦有不足之處，甚至可能有人徇私枉法。既然如此，我認為應該進行刑事調查，並且必須追究刑事責任，才能還死難者一個公道，祭死難者在天之靈。

雖然今次事件是一宗海難，但當中亦涉及職業安全、船舶安全，以及海事處過往的積習流弊。凡此種種，都必須加以糾正。我希望局長和執法部門嚴肅處理，全力跟進，如果查出有人涉嫌違規，當局便應該起訴他們，否則便對不起死難者和全體電能實業的員工。電能實業的全體員工正在等待答卷，等待答案。

主席，我謹此陳辭，反對陳家洛議員提出引用《權力及特權條例》要求政府在現階段公開調查報告全文的議案。

范國威議員：工聯會王國興議員滿口歪理，“聲大夾無準”，為了保駕護航甚麼都做得出，做政府的打手最本事。事發後，要幫死難者的，不是你的方法，問問你自己的良心。

主席，南丫島撞船事故是1971年佛山號翻沉事故後，香港最嚴重的海上事故，以死亡人數計算，是繼1996年嘉利大廈大火後，遇難人數最多的單一災難事件。南丫島撞船事故，可以說是香港人一個難以磨滅的記憶，我歷歷在目。

2013年4月，海難事故調查委員會公開海難事故的部分調查報告，報告除了指出涉事的兩艘船隻，包括南丫4號和海泰號的船長及船員，以及其所屬公司——港燈和港九小輪——都需要負上責任之外，更表示海事處對涉事船隻的例行檢查及批出牌照方面，出現了嚴重疏忽。如果不是這次海難事故血的教訓揭露了這些海事處的監管漏洞，香港人可能不會知道，原來海上有這麼多定時炸彈在航行。此外，相對於港燈、港九小輪及其船員，公眾對於海事處的監察及問責則更為迫切。

這次運輸及房屋局(“運房局”)針對海事處人員進行的內部調查報告，對於死難者家屬而言，是還他們一個真相，還他們一個追究責任的權利。對於香港市民來說，亦是還我們一個知情權。

主席，根據政府的統計數字，2012年本地渡輪服務每天平均載客約135 000人次。如果有關內部調查報告不能夠予以全面公開的話，實在是漠視所有渡輪乘客的海上安全。

運房屋今年5月來函本會，提出向議員公開報告的六大條件，其中包括要求議員先簽署保密協議，日後召開涉及調查報告的會議，也必須閉門進行不能夠對外公開。運房局更表明，報告必須按私隱條例中的強制性規定及其他所需的法律要求遮蓋部分內容，並非完整的報告，運房局亦無交代究竟刪走了哪些內容。

我認為運房局提出這六大條件是難以接受的。為甚麼呢？因為，第一，海事處作為一個政府部門，公眾有權知道它的運作，立法會亦有權作出監察。運房局於今年4月提交給立法會的撞船事故報告摘要中指出，共有17名海事處人員，其中包括首長級人員，在過去執行關於“南丫4號”的職責時有行為不當，17名失職人員中，包括在發生撞船事故時已經退休的4名人員，而對於這些已退休人員來說，即使有道理亦無法對他們採取紀律行動，令這些有可能失職的人士能夠逍遙法外。

由於這次事件涉及的公職人員眾多，以及有首長級人員牽涉其中，因此，這當然涉及重大公眾利益。公眾有權知道撞船事故的調查結果，有權知道運房局對現職人員所採取的紀律行動，從而避免因退休或運房局有意包庇而無法問責的事件在未來日子裏再次出現，公眾亦從而這樣可以透過全面掌握事故始末，令香港避免這些悲劇再發生。

此外，運房局表示簽署保密協議及遮蓋調查報告部分內容是基於法律及私穩理由，而運房局只不過是諮詢了律政司的意見，事前並無就遮蓋調查部分內容的必要性及法理基礎諮詢立法會，何況張局長於去年9月表示報告不可能不公開，難道當時不存在這個法律或私穩問題？由於涉事的海事處人員是公職人員，而有關事項涉及重大公眾利益。所以，相關名字、職位及行為，理應在保密情況下向議員披露，令立法會議員能夠就事件代公眾向這些有關人士問責。

主席，最後，運房局早於2013年6月展開內部調查，到今年2014年4月才公開調查，歷時10個月。而在運房局展開內部調查前，海難事故調查委員會早於2013年4月公布部分調查報告，而有關調查報告只需半年時間便完成。在有這份海難事故調查委員會報告參考的情況下，運房局仍然拖延到今年4月才公布部分調查報告的內容，而報告指出失職人員涉及首長級。剛巧，很巧合地，在調查期間，前海事處處長廖漢波便在今年2014年2月退休，這不免令人聯想起其中是否涉及包庇的情況。在這樣的處境下，怎能不令市民聯想起，當中是否涉及包庇情況，讓因為有公職人員退休就可以免除責任呢？所以，我們的合理懷疑就是，運房局遮蓋部分報告內容，是想避免公眾和立法會對特區政府的問責。

所以，基於我剛才說的3個理由，我是支持陳家洛議員的議案，要求運房局公開對海事處人員行為的調查報告的全文。

主席，我謹此陳辭。

陳鑑林議員：主席，2012年10月在南丫島附近發生的撞船事故導致39人死亡。這是香港少有的大型海難，一個讓人痛心的悲劇。對於事故中遇難者的家屬，民建聯深表同情和慰問。

前陣子，運輸及房屋局公布了對海事處人員行為的調查報告撮要，但家屬希望看到報告全文，以了解事故真相。家屬殷切的訴求，

我們可以理解，但公開報告全文並非合理的解決辦法，更會損害家屬的權益。

我們同意，當局最後應該給遇難者家屬一個交代。其實，盡快完成刑事調查，對有責任的人員依法採取紀律行動，甚至追究其刑事責任，才是真正給公眾一個交代，還遇難者家屬一個公道。但問題是，如果現時披露調查報告全文，很可能會嚴重影響事故的刑事調查及司法程序。律政司司長已解釋得很清楚，影響是多方面的，包括影響有關人士對事件的記憶，導致未來陪審團的公平性被質疑，影響證供的可接納性，甚至可能讓嫌疑人有機會捏造證據等。如果提前公開報告而導致涉事人員逃避法律責任，豈不令遇難者家屬更痛心？我相信，這亦不是他們要求披露事故調查報告的初衷。

也有人提到，可否公開報告的部分內容呢？只要將敏感的內容遮蓋便可以了。但是，政府已解釋這樣做可能會有兩個後果：第一，遮蓋的資料太多，遮蓋後的文件會變得沒有條理及連貫性，報告公開了，但大家都看不明白；另一個後果可能是遮蓋的內容太少，最後依然影響正進行的刑事調查，以及未來可能啟動的刑事司法程序，更違反了《個人資料(私隱)條例》。所以，現階段暫時不公開調查報告全文，其實是為了維護遇難者家屬的權益。

我相信政府了解立法會的關注及家屬的訴求。今年4月28日，經濟發展事務委員會通過了我提出的議案，政府亦同意安排調查報告予本會議員查閱。另一方面，律政司司長、警務處助理處長均第一時間會見遇難者家屬，向他們清楚解釋情況。警務處助理處長首次講述刑事調查分為政府部門人員及部門以外人員兩部分，其中對海事處人員的調查將進入最後階段。律政司司長袁國強先生亦已承諾，刑事檢控專員收到警方提交的資料後，約於3個月內可決定是否作出檢控，會盡力平衡社會訴求和法律上的顧慮，盡最大努力公開報告。司長更表示，家屬諮詢了法律意見後，可以隨時再約見，可見政府很重視遇難者家屬的訴求。

對於引用《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”), 公開海難報告全文，我們持保留意見。如果現時公開是為了讓家屬了解事件真相，當局已提出家屬可以通過民事索償的途徑取得報告，而且亦不用全部家屬參與訴訟，只需派代表啟動程序即可。這既可滿足家屬的要求，亦不影響日後的司法程序，我相信這是可取的做法。如

果為了讓議員履行監察的職責，政府已安排稍後大家可在簽署保密協議後查看報告，所以，議員的監察要求也可得到滿足。

當然，我們希望待刑事調查結束後，局方可以盡快公開詳細的調查報告，還公眾及家屬應有的知情權。但是，現階段當局的處理是可以接受的，因其最終的出發點是維護司法公正，維護遇難者家屬追索的權益，所以我們應該支持。

我們可由此得出一個結論，啟動《權力及特權條例》是不必要的。顧名思義，《權力及特權條例》的特殊性極高，必須極謹慎使用，這並非立法會是否放棄監察的問題，而是我們必須全面考慮實際的需要。最近不斷有泛民議員提出引用《權力及特權條例》來調查不同的事件，例如李慧玲被商台解僱事件，一宗勞資糾紛，竟然要動用《權力及特權條例》去調查，以及王維基不獲發無線電視牌照事件等，動輒要請政府官員出席聆訊及作證。之前的議案均被否決，假如之前的議案全部獲得通過，相關的官員是否要經常出席會議作證？他們又如何能兼顧其他份內事呢？

單是今天，便有兩項與《權力及特權條例》有關的辯論，立法會甚麼也不用做了，天天去調查這樣那樣。所以，我們奉勸反對派的議員，不要把《權力及特權條例》當作兒戲，應尊重議員的權力和特權。

此外，我想藉此機會指出，現時除了盡快完成刑事調查，釐清事故責任，以及採取應有的紀律行動外，另一方面，要查根究底，處理現有的監管制度。制度一天不修正改進，便難以避免類似事故再發生。為了加強海上的安全措施，在事故後，海事處已採取多項行動，包括全面覆檢所有渡輪、小輪和街渡的救生衣設備，加強海事處的驗船，以及分別委託船級社及海事顧問，進行獨立的審計覆核及基準參照調查等。由於無需修訂條例，按照計劃，類似的新規定會在今年內實行。儘管海事處已立即採取措施以改善問題，由於海事處長期缺乏人手，財務委員會在2014年2月7日批准了對其人員編制的建議。但是，為了管理運作而增加首長級編制並不能解決其內部存在的實質性問題，該處本身存在的管理結構和管理文化問題也不是短時間可以解決的。在海事處的管理中，“得過且過”的文化甚深，上下級和同級同事之間更存在溝通不足的問題。不發生問題時，這種文化並不會突顯出來，當突發狀況出現，未能及時溝通，導致延誤了處理問題的時間，甚至耽誤挽救生命的時機。對於調查報告中所指出的種種問題，當局都應該盡快回應及處理，避免悲劇再次發生。

主席，民建聯反對引用《權力及特權條例》要求公開海難事故調查報告全文。

我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

主席：如果沒有，我現在請陳家洛議員發言答辯。

陳家洛議員：多謝主席，今晚合共只有……

主席：陳議員，請稍等，讓我看運輸及房屋局局長是否想再次發言。

陳家洛議員：好的，請局長。

運輸及房屋局局長：主席，今天的主題是藉通過議案，向公眾公開運輸及房屋局就海事處人員在過去處理“南丫4號”所可能涉及失職失責及行政失當所完成的內部調查報告。

我在開場發言時已詳細解釋，現時政府的安排是讓立法會議員在簽署保密協議及相關條件下，閱覽這份內部調查報告。至於傷者及死難者家屬，他們可透過民事索償程序處理他們索閱調查報告的訴求。按此方式，雙方會盡量透過商討以達到雙方可接受的方案。即使雙方最後未能就披露調查報告的內容達致共識，仍可透過法院就披露調查報告的具體方法和條件，以及當中涉及的法律問題作出一個公平的裁決。藉着這個程序，亦可避免對正在進行的刑事調查或日後可能進行的刑事程序，以及所建議的紀律程序產生不必要的負面影響。

我們從傳媒的報道得悉，一些家屬願意考慮以民事法律程序的方式索閱報告，剛才我亦提到律政司方面已收到10多份關於民事索償的

個案。律政司司長已於5月30日致函事件中的傷者、死難者家屬及他們的代表律師，進一步解述其建議透過民事程序索閱這份報告的細節，並表示樂意就有關細節再作磋商。所以，政府是很積極地希望透過在法律上比較穩妥的途徑以回應傷者和死難者家屬的訴求，而這種做法亦是在考慮了相關法律問題下一個比較適切的做法。

政府亦非常理解公眾希望最終了解事件的真相，但亦同時必須顧及其他同等重要的法律考慮及所可能導致的影響。現時並不是向公眾公開內部調查報告全文的適當時候。

警方對海事處人員的刑事調查工作已進入最後階段。如果在現時貿然公開內部調查報告，則肯定會嚴重影響快將完成對海事處人員的刑事調查，以及日後的任何刑事程序。

主席，我要重申，運輸及房屋局今天的內部調查是公平、公正及徹底地進行。調查小組建議對13名在職人員採取紀律行動，調查報告已送交公務員事務局跟進。由於警方正在進行刑事調查，公務員事務局會確保採取的任何紀律行動，是不會影響刑事調查及任何其後的刑事程序。如果在現階段便全面公開調查報告，包括海事處人員所提供的資料、內部調查小組對涉事人員在處理“南丫4號”時分別擔當的角色，以及表面證據等的分析，肯定會嚴重妨礙正在進行的刑事調查和任何可能進行的刑事程序，以及紀律程序和行動。

此外，公眾知情的需要亦不能凌駕一切，政府亦必須遵守《個人資料(私隱)條例》的強制性條文。這樣做並不是要隱瞞調查小組認為有表面證據證明其行為不當的海事處人員的身份，而是要遵守法例的規定。如果我們要公開報告，便一定要符合這項法例的規定。

在南丫島附近撞船海難事故之後，社會期望公義得到彰顯，這也是政府的目標。因此，政府正雙軌地進行刑事調查及紀律程序。如果在現階段便全面公開內部調查報告，有可能會令政府一直努力不懈的工作得不到應有的成果，最終是會功敗垂成。若然如此，我們便會辜負死難者家屬追究責任、追求公義之所託。

所以，主席，我們懇請各位議員不要引用《立法會(權力及特權)條例》，迫令政府在現階段公開這份內部調查報告的全文。多謝主席。

主席：陳家洛議員，請發言答辯。

陳家洛議員：主席，今晚共有5位同事就我這項議案發言，我想如果關注這件事的市民及南丫海難的家屬看到這個人數，情何以堪？為何如此重大的議題，只有寥寥可數的同事會選擇發言呢？是政府的游說工作了得，還是大家受到很多工作壓力影響，所以覺得不需要討論呢？

主席，我在開場發言時說過，這項議題牽涉到公眾利益，亦跨越政黨之間我們一般看到的角力，所以我剛才的評述，不是針對建制派議員這樣簡單，我亦針對在我身後的泛民主派同事。同樣地，他們的缺席，也應會令關心這件事的市民和家屬感到痛心。

主席，我留意到田北辰議員遇到的兩難，他表示選擇棄權，我相當尊重他這選擇。有些議員同事選擇複述由張炳良局長在開場發言時提供的一些論據，來反對我提出的議案。

我要再重申這項議案的性質，因為有同事可能誤解了，或嘗試混淆視聽地，將不同類型由議員同事根據《立法會(權力及特權)條例》(“《權力及特權條例》”)所提出的一些議案混為一談。很多時候我們看到同事要求引用《權力及特權條例》進行調查，藉以成立特別的專責調查委員會，於是自然地會有很多同事指我們是浪費公帑、浪費時間，令立法會做不到實際的工作。但是，今次我在開場發言時已說得很清楚，我不是要成立調查委員會，我只是索取一份報告，而索取這份報告並非我一己的興趣所致，興之所至地要追逐或針對張炳良局長。

我在開場發言時，特別刻意小心地引述其中一位家屬古太，代表部分在海難事件中受影響家屬而道出的盼望、要求及心聲。所以，我不是要求大家成立一個調查委員會再調查一次，我只需要這份報告，是代表家屬及公眾索取這份報告。

如果公眾未了解，但資深的議員必須清楚明白，我們今天在議事堂上辯論這兩項引用《權力及特權條例》的議案，是因為這兩項議案同樣具有法律效力。所以，根據《議事規則》，有法律效力的議案才是議案。接下來的議案是無法律效力的，讓議員可以暢所欲言地表達政見或切磋較技，那些是無法律效力的議案。現在有議員同事差不多要指我阻礙他們發言，阻礙他們表態或表忠，於是想盡快掃走這些具法律效力、由議員根據《權力及特權條例》所賦予的權利而提出的議

案，這不是一種退步嗎？不是一種混淆視聽的表現嗎？不是一種缺乏邏輯的說法嗎？

主席，我們當然想將所有真相公開，我們當然想調查有結果，也想將涉事人員繩之於法，還所有家屬和香港市民一個公道。但是，這項調查曠日持久，從3月、4月、5月到6月中，當局永遠都是說調查正在進行中，已到了最後階段，即是何時會完結呢？何時才會知道真相呢？

當政府當局表示，他們完成所有調查後，自然便會給大家閱讀報告，請大家稍安毋躁等時，家屬卻感到焦慮和焦急。剛才局長，以至一眾議員同事發言支持政府的立場而反對我的議案時，已一而再、再而三地說，有家屬已經考慮循民事程序作出追究。各位，將心比己，如果我是古太，如果我是部分議員所聲稱代表的家屬，心急如焚，我甚麼也會做。政府其實已說明不會公開報告，是因為有一個調查程序未完成，所以不能讓大家閱覽。現在建議大家進行民事索償，那麼大家會否這樣作？當然會，但這並不代表他們反對引用《權力及特權條例》來索取這份報告。

所以，我剛才在發言時已經引述家屬的意見，表達了他們的憂慮，對政府現時建議他們進行的這項程序的一些保留及關注，以及對於沒有申請民事索償的家屬的知情權被忽略的一些看法。如果議員同事不在席，聽不到或選擇偏聽，當然他們有絕對的自由這樣作。大家都想真相水落石出，同時我亦堅信香港的法律制度、司法制度、法治的傳統和核心價值，所以我絕對認為，司法程序與公開報告之間沒有抵觸，也沒有矛盾。

主席，我手邊是由倫明高法官撰寫的獨立調查報告，是在2013年4月公開的，當時其實也有這樣的討論，如果有議員同事不認識或不明白，可能是我對各位期望太高，或是假設大家都知道背後的爭論。當時也是以不影響刑事檢控案件為原則來公開調查報告，是具名公開的，並不會影響刑事調查。那麼，為何律政司今次又“搬龍門”，將公開的原則降低至不影響進行中的刑事調查，甚至是不影響公務員的紀律程序呢？這兩項程序可以拖延多久呢？這問題是曾經處理過的，只是還有同事冥頑不靈，還有同事願意站在死難者家屬的對面。古太和一眾家屬十分勇敢，他們承受着很多壓力，承受着來自四面八方的質疑，我向他們致敬。

主席，有議員同事說現時政府已經願意採用保密協議的形式，讓立法會議員查看部分報告，又說他們正在研究如何訂定這份保密協議，以及如何能夠符合《個人資料(私隱)條例》當中一些強制性條款的要求，把某些個人資料刪除。主席，我感到十分奇怪的是，政府不但在倫明高法官這份報告和政府內部調查報告之間再一次“搬龍門”，因為從4月底政府提供給經濟發展事務委員會中的文件第14段所見，政府當時的立場是這樣的：“披露調查報告時把部分資料遮蓋實際上並不可行，因為這樣便要遮蓋調查報告大部分的內容(當中包括可藉以辨認正接受調查人員的個人資料，以及與處理“南丫4號”有關人員的具體行為和事件的詳情).....經遮蓋大部分資料後的調查報告會變得沒有條理及連貫性。”

當時政府的說法是，報告遮蓋了便沒有甚麼用，要遮蓋的話，差不多會把所有內容遮蓋，是沒有連貫性、沒有條理的。我感到十分奇怪，為何議員同事又會跟着政府一同“搬龍門”？現在他們表示沒有問題了，政府說會安排保密協議，把部分資料遮蓋後便可以讓大家閱覽，但當時政府說遮蓋後便沒有甚麼內容可看。難道大家這樣便以為是成功爭取，要興高采烈，然後簽署保密協議嗎？只得一些看了等於沒有看資料，這樣如何承擔作為一名議員的責任呢？

究竟政府還想玩弄我們多久呢？究竟政府想玩弄公眾多久呢？為何要用這樣的方法屢次“搬龍門”、更改球例，藉以延後公開這份報告呢？主席，很明顯地，我今天提出的這項議案是不會獲得通過的，但這不代表家屬的爭取會告一段落，也不代表政府當局以為用盡這些方法否定這項議案之後，它便可以用時間換空間。如果暑假後復會時全無進度，我可以在此預告，我將會繼續提出動用我們的“尚方寶劍”，迫令政府公開這份報告的全部資料，讓公眾察悉。

立法會的“尚方寶劍”有其效力，我們作為立法會議員，從來也應該謹慎考慮公眾利益，並在這個大前提下提出辯論。南丫海難的家屬一直也有這樣的要求，他們暫時使用政府向他們提供的唯一途徑，嘗試接近真相。我不希望10月復會後，我還要對着張炳良局長顯示這兩個字，再次和公眾一起向他索取這份報告的全部，以及接近事實的全部。

主席，謹此陳辭。我們對於真相的執着是永不放棄的。

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

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

陳家洛議員起立要求記名表決。

主席：陳家洛議員要求記名表決。表決鐘會響5分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

何俊仁議員、涂謹申議員、馮檢基議員、李國麟議員、莫乃光議員、郭榮鏗議員及葉建源議員贊成。

方剛議員、梁君彥議員、黃定光議員、李慧琼議員、陳健波議員、葉國謙議員、吳亮星議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、馬逢國議員、郭偉強議員、廖長江議員、潘兆平議員、鄧家彪議員、盧偉國議員及謝偉銓議員反對。

地方選區：

李卓人議員、劉慧卿議員、湯家驊議員、何秀蘭議員、謝偉俊議員、梁家傑議員、陳偉業議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員、

陳志全議員、陳家洛議員、郭家麒議員、張超雄議員、單仲偕議員及黃碧雲議員贊成。

陳鑑林議員、譚耀宗議員、王國興議員、陳克勤議員、梁美芬議員、陳恒鑽議員、梁志祥議員、麥美娟議員、葛珮帆議員及蔣麗芸議員反對。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有24人出席，7人贊成，17人反對；而經由分區直接選舉產生的議員，有27人出席，16人贊成，10人反對。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布議案被否決。

主席：兩項無立法效力的議案辯論。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；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。

第一項議案辯論：應對人口老化，制訂全面護老政策。

有意就議案辯論發言的議員請按下“要求發言”按鈕。

我現在請鄧家彪議員發言及動議議案。

應對人口老化，制訂全面護老政策

鄧家彪議員：主席，我留意到我提出的這項議案本應在2014年4月30日進行辯論，即完成財政預算案辯論後的第一項無約束力議案辯論。六個星期這樣就過去了，實在教人不勝欷歔，同時亦令我們難以掌握時間作準備。本來，我請了一些患有老年癡呆症——當然，在這項議案中，我亦要求盡快正名，用上既沒負面標籤，亦較為準確的名稱“認知障礙症——的一批照顧者在明天進行請願，要求政府正視他

們的需要。我估計議案大約會在明天進行辯論，現在卻比想像中來得早。今天晚上應該尚未進行投票，我希望他們明天前來立法會時可以呼籲其他同事正視他們的需要，而我估計大家都會認同我提出的這項議案。

我感到詫異的另一點是，不論是我自己提出的原議案或其他5位同事提出的修正案，我相信當中亦有提及醫療要求，但不知道是否因為過於倉卒，我看不見有食物及衛生局的代表在席聽大家發言。我期待食物及衛生局的代表最少能回應我們會否將老年癡呆症易名，因為這件事已討論多年。

回到正題，議案題目是“應對人口老化，制訂全面護老政策”，這源於去年政務司司長發表的一份人口政策報告，我們認為實在過於着重經濟思維或發展思維，缺少了其中一個重點，就是在大家均承認會出現的人口老化或人口高齡化的情況下，對於需要護理的長者，政府是否已做足準備，當中包括人手的培訓、地方的尋覓(包括興建院舍)、資金準備，以及是否有一套更好的方法處理現時已開始失衡的情況。這是一種怎樣的失衡情況呢？其實早在2009年，安老事務委員會已指出，香港長者入住院舍的比例，不論是資助院舍或私人院舍，似乎明顯高於其他已發展地區，接近7%。再者，我們留意到在這方面的需求越來越大，政府明明提倡“居家安老為本，院舍照顧為後援”，但為何會出現這種情況呢？這是因為院舍太吸引，令長者蜂擁而至，還是因為居家安老服務既不足亦不妥善，令長者被迫入住院舍呢？這些便是我今天提出的重點問題，亦希望能補充這份如此重要的人口政策諮詢文件中明顯忽略的一個部分。

我想分享一些數字，亦想特別感謝過去1年多擔任長期護理政策聯合小組委員會(“委員會”)主席的張超雄議員，而我是委員會的副主席。在委員會的會議中，我們曾討論很多有關長期護理的題目，而我特別關心長者，因為他們的情況刻不容緩。到2041年，將會有255萬名65歲以上的人士，屆時大家可能不會認為65歲至70歲的人士是長者，他們仍要繼續工作，因為長者人數太多。我想舉出由我剛才提及的委員會向政府要求取得的一些數字，這些簡單的數字已能反映情況有多嚴重。我們經常會問，在現正輪候資助院舍的長者中，每年究竟有多少人在獲編配資助院舍宿位前已逝世？2007年的人數為4 068名、2011年的人數為5 157名，而2012年和2013年的數字則仍未公布，不過，我肯定會超過5 000人，甚至接近6 000人。

正如大家所見，在短短5年間，這些令人不安的負面數據竟然迅速增長，從2007年的4 000多名長者，上升至2011年的5 000多名長者。很多人會問是否因為有大量長者輪候，因此難免會有長者在輪候期間不幸逝世？其實，現時合資格輪候的長者要經過統一評估，證實他們有中度甚至嚴重缺損，才能符合輪候資助院舍的資格。現時，輪候者的平均年齡為82歲。其實很多長者一直自行料理自己的生活，直至身體出現一些大毛病或遇上事故、意外，才逼於無奈要輪候資助院舍，而他們的平均年齡為82歲。

由此可見，院舍的興建速度根本落後於需求。本星期，政府再提出一個興建新院舍的計劃。綜合而言，政府本身也準備了一些數字，指出在2001年至2017年期間透過興建新的資助院舍只能提供約2 200個資助宿位。當然，政府或許又會指出最少能提供數千個宿位，但它指的是甚麼宿位呢？那些是私人院舍透過買位從市場取得的部分宿位。為何我認為應對人口老化會包括財政問題？現時有29 441位長者輪候入住院舍，假設這一刻全部長者均能入住，那麼，每個月或每年的額外開支是多少呢？金額為49億元，連同原本已為真正需要護理的長者提供的服務，已達60億元，其實並非一筆小數目。當然，到了2041年，開支便會更大。所以，我們很希望政府不論在人手、地方、政策，以至長期護理融資方面，也要作出清晰交代，而非膚淺地拋出“銀髮市場”這4個字。

當然，就比例而言，假設65歲長者有100萬人——事實上，現時已接近100萬人——在這100萬人當中，大概有5萬至6萬名長者已通過統一評估，即有大約6%至7%的長者需要長期護理服務。究竟政府可以如何協助這羣已沒有收入的人士，避免他們因身體狀況的緣故而變得更弱勢呢？我們應如何協助他們呢？當然，有些同事的想法很簡單，如果人手不足，輸入外勞便能解決。對此，工聯會清晰表示不同意。我自己是一名社工，也會有一個疑問，為何院舍關上大門，所有員工也會工作得不愉快？原來因為這些關上大門、聘請外勞的僱主，可以輕易地透過封閉的空間進行剝削，包括無償的加班工作，以至回扣工資。我相信大家心照不宣，這些情況怎會不出現呢？但是，面對這些情況，如果我們依賴一批即使很年輕，但卻未必工作得愉快的員工照顧同樣在關上門的院舍中接受護理的長者，試問這是否幸福的景象呢？

因此，我們衷心希望政府能夠從人力資源培訓方面入手，將護理行業發展成一門既有技術，亦有社會地位和晉升階梯的行業。政府現

在應盡快開始這方面的工作，令中年人或年輕人均認為加入這個行業是不錯的選擇，既能助人，又能令自己將來有可以發展的機會，而非每遇人手不足便聘請外勞。此舉只會壓低本地有關行業的整體工資，現有員工不會平白失去工作，但一定會被壓低工資。所以，我們認為這項議題亦與勞工問題有直接關係。

當然，我認為更重要的一點是大家都希望為長者能有更好福祉而努力。我剛才提到比例失衡，其實安老事務委員會在2009年的報告已清晰指出，香港長者入住院舍的比率太高，究竟我們是否真的認為長者很喜歡入住院舍呢？尤其是香港的私人院舍實在出現太多令人不舒服的新聞。在此我要再次抨擊北區某所私人院舍，剛在去年年底，一名員工見義勇為，揭發該院舍中有員工苛待長者。當然，你們立即採取行動，但該院舍的老闆卻隨即開除該名見義勇為的員工。這些情況真的令人憂心忡忡，我可以十分肯定沒有哪位長者喜歡入住院舍。可是，為何比例卻那麼高呢？那就是因為在居家安老方面的工作未如理想。

在本星期一，福利事務委員會已經進行討論，政府終於在過去10年逐步建立社區照顧服務，即改善家居照顧服務，包括洗澡、送飯、物理治療，甚至派藥服務，以及協助長者與家人建立關係的社區照顧服務。但遺憾的是，政府走錯了第一步，採用了投標、“價低者得”的方式。當然，政府會回應指這並非實情，價錢的比重只佔兩成，服務的比重才佔八成，但很多提供服務的社工及前線社區照顧員向我們表示，一位長者要與一間機構及其員工建立關係，往往要用上5年、6年，甚至是10年的時間。當換上另一間機構或同一間機構的另外一些同事提供有關服務，長者便會感到很不安全，失去私隱，因為當中有很多工作，例如洗澡和物理治療等均涉及身體和私隱。如果輕易轉換，對長者而言，甚至可以說是一種侮辱，亦因此無法建立關係和信任。所以，我們希望特區政府可以思考這一點，如果能夠提供妥善的社區照顧服務，第一，可以紓緩輪候院舍宿位的壓力；第二，這其實對老人家的福祉最為有利。

我在此特別補充一句，我剛才提及的社區照顧服務，其實成本相對輕得多。當然，有些事情是我們不表認同的，例如有很多員工不獲加薪。為何我會說成本輕得多呢？根據政府提供的數字，在2003-2004年度，照顧一名長者的平均成本是3,800元，但到今年卻減至3,600元，經歷了10年，不加反減。當然，有些機構可能辦事能力高，可以利用現有人手多照顧數名長者，但這卻間接反映了長者的飯菜分量一定比以前少，而提供前線服務的員工一定不會獲得加薪。為甚麼還要做下

去呢？因為大家已建立關係。政府即將一次過提供7 000多個名額，我們很希望能以常規化的撥款處理，取消投標制度，尊重提供服務的照顧者與長者之間的關係。

最後，我想在此特別談談老年癡呆症。我在此再次敦促特區政府，由食物及衛生局帶頭盡快為這種疾病正名。第一，老年癡呆症並非老年人獨有，現時出現年輕化的趨勢，約有5%的老年癡呆症患者為60歲以下的人士；第二，患者並不癡呆，早期和中期的患者其實是很精靈的，你與他們對答10分鐘，根本不會察覺原來他們患有癡呆症，而且他們精力十足，不會只呆坐一旁。

不過，多個機構(包括世界衛生組織)在2013年發表了一份全球性的——這些機構把有關病症中譯為“失智症”——失智症報告，指出現時世界各地照顧失智症患者所用的資源佔全球GDP的1.01%。為甚麼呢？因為這些患者日夜顛倒，稍一疏於看管，他們便會四處亂走，甚至發生家居意外。很多照顧者因而要放棄原來的工作和生活，24小時看管患者。因此，很多家屬要求加強支援，尤其是當患者的情況未至於惡劣得要入住院舍，即處於病症早期及中期時，能夠加強對照顧者的支援。

當然，現時杯水車薪的2,000元護老者津貼絕對不足，我們希望政府能以他們的需要為本，進一步提高金額，而更重要的是做好正名的工作。名不正，則言不順，又如何能做好公眾教育，令大家知道此病症的嚴重性、不可預測性及普遍性？由於預計在2036年全港將有超過20萬名長者患上此病症，因此必須正視有關情況。

多謝主席。

主席：鄧議員，你已用盡了發言時間。請動議你的議案。

鄧家彪議員：主席，我動議“應對人口老化，制訂全面護老政策”的議案。

鄧家彪議員動議的議案如下：

“隨着香港人口急速老化，社會對護老服務的需求不斷增長；然而，早前人口政策督導委員會建議的應對人口挑戰的政策方

針，卻對未來護老服務隻字不提；就此，本會促請政府立即制訂全面護老政策，為未來的護老服務作出詳盡規劃，並促進醫社合作；內容應包括：

服務規劃方面－

- (一) 按未來老年人口比例及增長推算，制訂未來10年及20年護老服務的中、長期規劃，並據此預留土地發展護老服務及培訓人手，以確保社區照顧服務及安老院舍服務每年能應付社會的需求；
- (二) 加大力度推行安老院舍重建及增建計劃，在更多公、私營發展項目預留土地興建安老院舍，以縮短長者輪候院舍的時間，以及減少長者在離世時仍未獲編配院舍宿位的人數；
- (三) 按各區長者人口比例加強社區照顧服務，包括增撥資源以擴展現時綜合家居照顧服務和長者日間暫託服務，並在各區提供緊急支援服務的一定名額，以應付性質嚴重而需即時獲得協助的個案；

政策改革方面－

- (四) 設立跨部門的長期護理服務辦公室，協調各個負責長者福利、長者護理及安老服務的部門的工作；
- (五) 立即把‘老人癡呆症’正名為‘認知障礙症’，並採納世界衛生組織的建議，制訂全面的認知障礙症應對優先策略，以及投放資源成立專門服務單位；
- (六) 檢討安老服務統一評估機制，並按長者的實際護理需要作出分流，使他們盡早獲得適切服務，藉此有效地紓緩輪候服務時間過長的問題；
- (七) 檢討新增建的安老院舍和長者日間服務中心的人均樓面面積的要求，以逐步提升安老服務的護理水平；

- (八) 針對現時護老服務醫社分家的問題，加強社區的醫療及家居照顧服務，以支援未能入住安老院舍的長者的護理需要，並從培訓、支援及認可三大方向制訂專門的護老者政策，從而完善現時以‘居家安老’為本的長期護理政策；

人力資源方面—

- (九) 按中、長期護老服務規劃預計服務的人手需求，全面重估現時安老及護理服務的人力資源發展政策，包括檢討安老服務前線照顧員的培訓、薪酬待遇，以至就業前景，除了考慮如何整體地提升有關服務的水平外，亦要提高行業的社會地位，以吸引更多新人入行；及
- (十) 檢討安老服務的合約投標制度，以減少周期性人手流失的情況。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：鄧家彪議員動議的議案，予以通過。

主席：有5位議員要就這項議案動議修正案。本會現在就議案及5項修正案進行合併辯論。

我會先請何俊仁議員發言，然後分別請易志明議員、張超雄議員、張國柱議員及郭家麒議員發言；但他們在現階段不可動議修正案。

何俊仁議員：主席，今天鄧家彪議員所提出的議案辯論，以及引起的一組修正案，環繞的中心是因應香港的人口急速老化，而面對安老政策的需求不斷增加所帶來的挑戰。我們如何應對呢？

原議案提出的中心點，是要詳盡規劃、促進醫療及社會服務的合作。而在數項修正案中，其中張超雄議員提出，要特別關注傷殘、長期病患者及認知障礙症的老人家，他們需要以長期護理為本。這是整組辯論的中心。當然，當中提出了多項政策的倡議，我會就此作出論述。

其中相當重要的一點是，香港政府以往在社會政策，尤其在安老政策方面，有否足夠的全面規劃呢？這是對應鄧議員的建議，我們需要詳盡的規劃。相信很多議員都有同感，就以往相當長的時間來說，這項政策缺乏全面和系統性的長遠規劃，以應付現時我們所面對這個正在深化的問題，尤其是不同的長者有不同的需要：有些健康狀況雖然差，但選擇居家安老；有些身體較為好，他們會選擇居家，但仍然需要一些醫療照顧，例如老人健康中心；一些需要入住院舍，而一些情況更差，需要護養服務；一些雖然居家生活，但需要有家人照顧，例如長期病患者及有認知障礙等人士。對於不同長者的不同需要，我們有多全面的評估？再面對未來的10年、15年，需求增加會對這些服務的使用帶來甚麼影響？我們有甚麼應對計劃，包括人手資源的培養、招聘，以及如果需要很多設施時，土地的規劃，甚至有些設施的設計、發展等又如何？

長期以來，政府都是備受批評的。很多需要住院服務的人士，最後只能在等待入院期間不幸離世，充滿着哀傷地離世而無法得到較佳的服務，讓他們能夠終老。

政府多年來備受批評，當然我知道張局長亦盡力覓地興建宿舍，在未來兩、三年提供宿位；但事實上，這並不足以讓大家認為會有全面的規劃，尤其是我們認為需要有服務的指標及承諾。

就服務指標及承諾，我們要從未來不同服務的需求，以至所提供服務的資源、規劃等作考慮，從而能夠給社會保證，老人家能夠安老。例如有需要入住院舍的，無需等待長於一個我們認為是合理的時間。政府至今仍未能夠奉告及承諾，會否有相關服務的指標；或是在社會福利方面，就安老計劃提出較具體的白皮書，說明是基於一些規劃及評估，訂出有關服務指標、準則等。我認為這些是絕對需要的。當然，政府亦需要估計將來對財政所帶來的負擔，例如是否需要設有高齡人口儲備金，以應付未來不斷增加的醫療需求，這些全部都是重要的。我認為政府目前仍然欠社會一個這樣的規劃，而一個進步、有承擔及有管治能力的政府，絕對應該要做我剛才所提出的事項。

大家都知道，現時輪候院舍的長者數目達到3萬人，平均的輪候時間為36個月。2004年，平均每年有5 000人在輪候期間逝世。現時政府引入了長者院舍住宿照顧服務券，在未來3年，亦會分3期推出。除了增加3 000個服務券名額外——其實3 000個真是杯水車薪——再加上一些新增的資助宿位等，雖然好像會紓緩一些壓力，但

我再看未來人口老化對這項服務需求的增長，很多估計認為，輪候隊伍無法減少六分之一。在輪候數字方面，請局長談論一下，他認為可以減少多少呢？六分之一是否一個錯誤的數字，他認為是否有承擔？有否計劃將它縮短，並縮短至一個合理時間之內？

此外，就2014年日間護理的名額，現時平均輪候9個月。至於輪候綜合家居服務，如果是體弱者，需要輪候5個月。雖然5個月不算太長，但如果可以縮短便更好。對於普通輪候者，不算特別體弱的人士，我們似乎無法取得輪候的時間和人數。不知道局長能否提供？若否，為何沒有這些數字呢？是否不願意整理這些數字，讓社會知道有多大需求？

此外，我們所關心的第二方面，便是長者的基層健康和護理。大家都知道，很多健康的長者都喜歡參加長者健康中心。現時衛生署轄下有18個長者健康中心，當然是使用會員登記的制度。但很可惜，真是供不應求，希望入會的長者很多，但能夠提供的名額有限。這是因為政府撥出的資源不足。

在這18個長者健康中心當中，最低限度我看到有5個，需輪候超過20個月，平均也要輪候10多個月。輪候時間最長的是位於灣仔，要輪候27.5個月；大埔，差不多要輪候28月；沙田，是25.5個月；而油尖旺是23個月。雖然這些中心只是提供一般身體健康檢查、健康評估，有時候提供輔導，有些小組的簡單護理、健康教育，以及外展服務，但這些服務是很重要的。老人家能夠加入這些中心，我相信他們會有更好的戶外生活，最低限度有人幫助他們了解自己的健康需要。政府沒理由不大大增加這方面的服務。

關於牙科服務，我們已討論了很久，長期以來，只是為長者提供急性牙患的服務，有時候是牙痛止痛，如果患牙瘡，只為他們消腫或脫牙。我們現在要求擴充服務，協助長者鑲牙及補牙。2011年有一項由NGO推行的計劃，但服務對象多為入住院舍及領取綜援人士，我認為現時需要擴充至所有長者，能夠為有需要的長者提供這種服務是很重要的。老人家有健康的口腔，能夠保持牙齒健康，對他們的生活質素是非常重要的。我亦希望能夠爭取長者醫療費半價優惠。多謝。

易志明議員：主席，香港與世界上很多發達的經濟體一樣，出現高齡化和低生育率的社會現象。日本近數年便有不少獨居老人因為缺乏親

人照顧，在家中不幸過身後一段時間才被發現。香港當然不至於此，但亦不能忽視全面護老政策的重要性。

全面的護老政策應該包括居家安老、社區照顧，以及安老院舍的院舍照顧等各方面。人人皆會老化，最理想的當然是能夠在家中安老，由親人好好照顧。這樣，老人家應該會覺得舒服和開心得多。不過，很多家庭因為家中無人有意願照顧長者、居住環境狹窄等原因，因此無法做到居家安老，惟有讓老人家入住安老院舍。

但是，眾所周知，本港資助安老院舍的宿位長期不足，以致輪候時間長，一直為人詬病。根據社會福利署(“社署”)的資料，截至4月底，有接近3萬人在中央輪候冊上輪候入住各類型的資助安老院舍，其中輪候護理安老院的約有23 000多人，平均輪候時間超過20個月，每年還有超過2 000名長者在輪候期間過身。

政府如果在規劃安老院舍服務時能夠做得更好、更長遠，一定可以改善有關問題。所以，我們自由黨在2012年建議政府向正在輪候資助安老院舍宿位的長者每月發放5,000元的“安老券”，讓他們因應個人需要，在香港或內地選用合適的私營安老院舍服務。今天，自由黨在修正案中再次提出這項建議，希望得到大家支持。

主席，公營安老院舍的宿位十分緊張，是眾所周知的問題。除營運資金外，公、私營機構在覓地及興建安老院舍方面皆同樣遇到困難。開設安老院舍有時候會被居民視為不受歡迎的行業，擔心會令樓價下跌，因此聯同地區人士大力反對。私營安老院舍在覓地上面對的困難，往往較政府更為嚴重。

近年，雖然不少私營安老院舍營辦商有意提升服務質素，願意增加成本，租用私人屋苑商場，但最終卻招來大額損失。數年前，有營辦商選中沙田銀禧花園的商場鋪位，在簽訂租約後花費約100萬元進行裝修，但卻因為居民大力反對，並聯同政黨把事情鬧大，結果業主被迫解約，事後更要把已裝修的單位還原，損失超過1,000萬元。

由於租金高昂和覓地困難，不少私營安老院舍均是租用舊樓或村屋經營的。由於環境相對資助安老院舍較為失色，收費又較昂貴，所以不太受市民歡迎。隨着人口老化，社會對資助安老院舍宿位的需求越來越大，公、私營安老院舍服務需求日漸出現失衡，出現“私院無人住，資助排死人”的弊病。

雖然社署在1998年起推行改善買位計劃，向私營安老院舍購買宿位，並透過改善員工比例和人均面積標準，進一步提高私營安老院舍的服務水平，同時提供更多資助宿位以縮短長者輪候入住的時間，但截至去年6月，私營安老院舍仍然約有12 500個空置宿位。

之所以有如此多空置的私營安老院舍宿位，部分原因是收費貴，一些家庭無法負擔。為充分使用該等宿位，自由黨建議政府每月發放5,000元的“安老券”，讓長者在輪候資助安老院舍宿位期間，可在私人界別選用合適的安老服務。行政長官在最新的施政報告回應了自由黨的訴求，提出預留8億元於2015-2016年度起的3年內，分期推出共3 000張長者院舍住宿照顧服務券，但目前並未正式公布計劃詳情。我們希望政府能盡快落實有關計劃。

主席，除院舍不足外，前線人手短缺也是本港安老服務面對的重大問題。由於要執行清理排泄物等較厭惡的工作，安老業一直被視為是厭惡性行業，很少人願意入行，造成人手青黃不接。在最低工資實施後，部分護理員更轉投其他行業，令人手流失問題更為嚴重。

香港社會服務聯會去年的一項調查顯示，護理員流失率超過兩成，基層護理人員短缺約1 000人。半數家務助理及個人照顧工作人員的年齡已達到50歲至59歲，換言之，未來5年將會有大量員工退休。由於缺乏新人入行，屆時空缺率將會顯著上升。人手缺乏，一定會影響護理的水平，情況實在令人擔心。因此，為紓緩業界人手短缺的問題，改善服務質素，政府應該全面放寬買位院舍輸入外勞的限制，加快輸入外勞。長遠而言，政府則應該加強人才培訓，吸引更多“新血”入行。

對於今天的修正案，郭家麒議員要求政府立即落實全民退休保障制度。自由黨向來贊成全民退休要有保障，但反對“隨支隨付”形式的全民退休保障計劃。而且，郭議員的修正案也沒有指明落實哪種形式的退休保障。故此，對於郭議員的修正案，我們將會表決棄權。至於其他修正案，我們是會支持的。

主席，我謹此陳辭。

張超雄議員：主席，感謝鄧家彪議員提出這項有關人口老化及護理需要政策的議案，這的確是一個相當迫切的議題。人口老化的討論已進行多年，我們亦已指出這是香港需要面對的一大挑戰，因為我們的人

口老化過程相對急速。現時，65歲以上人口佔本地總人口13%、14%，但到了二、三十年後，有關比例將可上升至接近三分之一，確實是相當大幅度的增加。我要指出的是，不幸地，政府對人口老化有相當多的謬誤和錯誤看法，我可以從中找到六大謬誤。

第一，政府視人口老化為一種負擔，看法相當負面。在曾蔭權主導的人口政策文件中，白紙黑字表明人口老化會對經濟發展造成負面影響，把長者視為經濟負累，因為他們不但不事生產，還要使用社會服務，這種態度實屬過橋抽板。今天的人口政策文件稍為進步，不至於如此露骨，在經濟城市的一切均以金錢掛帥的政策下，把長者視為一種負累。

“家有一老，如有一寶”是中國人的傳統價值，我不希望政府純粹視長者為公帑的一種負擔。有相當部分的長者沒錯是需要護理照顧，因為他們年紀老邁，身體已出現很多無法控制的疾病或困難，但這是人生必經階段，只是我們多年來沒有正視護老政策，忽視長期護理服務而已。

第二大謬誤是，我們不但完全沒有認真推行長期護理工作，而且認為只有長者才需要這些服務。外國的長期護理政策不會按年齡區分，而是視乎需要。正如鄧家彪議員早前指出，難道認知障礙症一定只會發生在長者身上？當然不是，現在有很多個案的發病者只得四、五十歲，況且很多長期病患者或殘疾人士，可能甫出生便已需要護理。所以，安排護理服務時不一定只針對長者，把護理服務資源單單投放在長者身上，嘗試就此制訂服務而忽略其他不同年齡但有相同需要的人口，根本是錯誤的做法。

第三，我們的口號是“居家安老”，實際上卻是“院舍為本”，這正是第三大謬誤。在投放於提供安老服務的公共資源方面，究竟是投放在院舍的為多，還是社區照顧方面的為多呢？答案是不成比例地全投放於院舍服務之上。院舍床位的數目是65歲以上人口的差不多8%，以一個先進社會而言，這個比例可說是最高。其他不少先進國家的相關數字可能只得2%、3%，為何香港的比重要高達7%、8%？正如鄧家彪議員早前指出，長者其實不想入住院舍，但他們別無選擇。大家可以去問一問今天安排長者入住院舍的香港人，他們當中有多少是感到開心和樂意的呢？我相信很多家庭均曾經歷這種痛苦和無奈的抉擇，原因是我們的服務根本不足以支援長者繼續居家生活。

政府根本只有說的份兒，口說“居家安老”，背後的主導思想卻是最好長者或其家人能自行處理，否則與政府無關。在此情況下，惟有交由市場解決，導致本來沒有這種市場，政府卻為了逃避照顧長者的責任而製造了一個私營院舍市場。時至今天，私營市場早已成為主要的服務提供者，有六、七成床位均由私營院舍提供。政府確實有逐漸購買一些床位，但整體而言買位僅佔一成，實際上有六成床位屬純私營床位。現時的情況是輪候津助院舍床位的人士大排長龍，多達5 000多人，每年均有人未能入住院舍便已離世。這邊廂有人苦苦枯候津助院舍床位，那邊廂的私營院舍卻只得七成入住率，有三成床位空置，可供立即入住，還有中介公司代為介紹，他們因你不熟知情況而從中抽取佣金。

如果家中有一個無法照顧自己的長者，家人又照顧不了，試問還有何選擇？為何我們不能做好社區照顧，社區照顧究竟有何神秘之處？我在美國曾從事有關服務多年，其實不外乎是第一，成立日間中心，讓長者白天過一種有不同專業人員從旁協助的羣體生活；第二，設立家居照顧服務，在長者返回家中而有此需要時上門提供服務；第三，支援家人，為有需要的照顧者提供服務。以上三者缺一不可，如果都能做好，長者很多時根本無需住院。在美國，我曾參與的一些計劃的理念是盡量避免入院，不管是老人院還是醫院，因為入住任何院舍始終會剝奪了長者的自主生活。香港很多現有院舍根本不是供人居住的地方，我們的經濟如此先進，卻竟然容讓長者居住在這種地方。

第四，我們以很多不同的服務券解決問題，易志明議員甚至建議向長者派發5,000元服務券，但其實何需如此。我們現時也有這種服務，領取綜援人士同樣可獲5,000元，但他們有何選擇？還不是那些你和我都不希望安排自己父母入住的地方？

安排長者在內地安老是另一謬誤。長者最需要的是健康和親情，家人在香港居住，卻把長者送到大北方，這還算是照顧嗎？長者雖能享受青山綠水，但家人不在身旁，這算是解決問題嗎？只是“眼不見為乾淨”而已。

此外，即使為興建院舍而制訂多項計劃，以增加入住名額，但也無法追上輪候人士的數目，而且這種模式根本是錯誤的。建成的院舍全屬單幢式樓房，與社區缺乏銜接，如何談得上共融，在社區生活？長者入住院舍後有如坐牢，津助院舍的環境雖然不俗，但卻與世隔

絕，彷彿不是社會的一部分，說甚麼“居家”、“社區共融”，全是假話，只是口號。

最後，智障人士老齡化的問題已討論多年，更已成立一個聯盟與政府討論多時，甚至兩度與局長會面。我們的要求可分為以下兩部分：第一，現時的服務是智障人士入住後將在院內終老，隨着年齡漸長，他們40多歲已開始衰老。政府的服務必須因應他們的需要而有改變，但現時仍未做到這一點。第二，照顧者的年齡亦會漸趨老邁，當他們離世後，其子女的照顧又應如何安排？相關的法律制度是否應要作出改善？然而，到了今天仍沒有任何改善。

因此，主席，希望政府未來在進行這方面的規劃時，能聽取市民的意見。

主席，我謹此陳辭。

張國柱議員：主席，多謝鄧家彪議員今天提出這項“應對人口老化，制訂全面護老政策”的議案。

今天的辯論，我相信我無須再引述任何數據來顯示出問題的嚴重性。我今次提出的修正案，是從社工的角度，特別是在具體運作上補充，反映業界一羣日以繼夜為全港長者服務的同工的意見，尤其是針對香港需要服務的長者在晚年如何變得坎坷淒涼。

兩星期前，我與社福界數個團體在理工大學舉辦了一個“家居照顧服務回顧與前瞻”論壇，當天共有300多個人出席，為何會有那麼多人來呢？就是因為論壇幾乎齊集所有長者服務的相關政策制訂者，包括立法會議員、社會福利署（“社署”）、勞工及福利局、康復諮詢委員會及安老事務委員會等部門及團體的“話事人”。我們社福界的同事及服務使用者，實在有太多說話想向這班非常難見面的政策制訂者反映。事實上，有同事參加論壇後告訴我，學者與業界的同事固然點出了現時安老服務政策的癥結所在，而同工、長者和家屬的發言，更淒酸得令人心傷。我希望政府部門及政策制訂者真的聽到他們的聲音。

政府一直指社區照顧是長者服務的重要一環，社福界當然同意，因為概念上讓長者與親人在熟悉的社區安度晚年，是一項十分好的安排。但是，口惠而實不至，政府空有口號，實際資源上卻未能完全配

合；加上將服務市場化，用資助券及服務投標的形式減少福利開支，令到長者“兩頭唔到岸”。近日有一個例子，於明年2月合約將會完結的“改善家居及社區照顧服務”計劃，政府要重新招標，服務有機會轉換營運者，長者屆時又要重新適應。其實，政府所有安老服務政策都口口聲聲本着持續照顧的理念，強調其延續性、“一條龍”服務，減少長者因身體轉差而轉換服務，但事實上，我們看到以照顧體弱長者為主的“改善家居及社區照顧服務”，自從於2001年推行後，在4年後的2005年就重新招標。全港有5個地區的服務要轉換營運者，近800名長者受到負面影響。之後，服務每隔3年要續約一次，長者就要受一次折騰，前線同工是非常無奈的。

其實，從事長者社區照顧服務工作的同事士氣低迷、嚴重流失的問題，主要成因是政策無理，更糟的是服務質素深受影響。大家都知道，安老服務也好，其他社會福利服務也好，與服務使用者建立關係，獲得他們的信任，對於維持及提升服務質素非常重要。因此，我要求政府取消這種招標制度，將“改善家居及社區照顧服務”納入常規資助項目。此外，亦要聽取業界的難處及意見，檢討及整合各類社區照顧服務，做到真正的持續照顧。

主席，我在修正案中提醒政府，它作為國際成員，必須履行在第二屆世界老齡大會《政治宣言》及《2002年馬德里老齡問題國際行動計劃》的道義責任。聯合國早於1982年召開了第一屆老年問題大會，其後通過了許多與老年問題相關的決議案、宣言與行動計劃，要求國際社會通力執行以應對人口老化的挑戰。《政治宣言》及《2002年馬德里老齡問題國際行動計劃》兩份文件，均記載了各國政府解決人口老化而應做的工作及承諾，包括100多項行動建議，亦即是《馬德里行動計劃》。香港作為參與者之一，理應切實執行各項《區域行動計劃》，但特區政府在香港推行的安老政策，完全是非常滯後的。

我想特別提出的另一點，就是長者宿舍的問題。自1992年起，政府停建新的長者宿舍，在2003年起亦停止相關的申請，院舍開始轉型為照顧更體弱的長者。其實，當時業界已經提出，這種做法只會出現長者在身體狀況未變差時不准申請，到有需要時又得不到即時的服務。我曾質疑，這種所謂的轉型，只是為了在數字上顯示縮短了護理院的輪候時間，純粹是“掩眼法”。事實上，長者宿舍及安老院宿位服務的優點，是可以幫助有自我照顧能力的長者得到所需照顧，延長留在社區生活的時間，是一個不錯的照顧模式。現時的關鍵是，政府在長期護理服務上的資源投入不足，於是就割肉補瘡，將資源傾側在一

邊。其實，長者的需要就好像所有人一樣，是多元化的。我建議老人宿舍應該作為一種長者服務的選擇而推行，政府亦應發展多元的長者宿舍，但一定要另撥資源，不能夠再玩所謂資源整合的把戲。

由於時間關係，我想集中談談安老服務統一評估機制。政府在2000年年底開始推行評估機制，統一評估長者的護理需要，再編配合適的長期護理服務和院舍輪候安排。可是，業界一直質疑統一評估的效能，一方面在功能上沒有及時改善，例如目前的評估機制未能有效評估認知障礙症長者的需要，使不少患者未能得到適切的服務；此外，社署並無投放足夠人手，以致申請積壓，長者遲遲未能獲分配服務。另一項普遍的批評，是政府借助獨家評估的角色，實行守住資源這個龍門，把應獲得某種服務的長者拒諸門外。

我想提出一個服務發展的問題，現時統一評估機制使用MDS-HC進行，這個評估工具已經超過10年，累積了17萬多宗個案的資料，其中包括長期護理使用者的臨床及人口分布資料。這些資料對於社會了解長者人口的特點和服務需要非常有用，但這個資料庫一直沒有得到好好運用，以致未能分析個案性質及準確判斷問題，因此無法提供合適的服務。社署就今年的財政預算案回覆我的質詢時表示，當局沒有任何有關全港認知障礙症長者數目的紀錄—— 我是不相信的 —— 亦沒有被評為身體機能中度或嚴重缺損的長者人數資料。其實，政府可以就17萬宗個案資料進行分析而得出這些數據，不過如果公布這些數字，可能會有policy implication，即對政策有影響，或會在發展服務方面引起社會壓力，所以才秘而不宣。在2011年，香港大學秀圃老年研究中心的《長者社區照顧服務顧問研究》報告中，便曾經建議政府檢視統一評估機制如何在長期服務規劃中發揮作用。不過政府一如既往，聽不到這聲音。因此，我再次要求政府最少要向學界公開MDS-HC評估工具的原始數據，主動整理及分析相關資料，評估和調整現有服務，作為日後規劃和推行新服務的參考。

主席，現時香港的長者服務，就好像其他社會福利服務一樣，飽受政府盲目市場化路向之害，而且是直接受害。多謝主席。

郭家麒議員：主席，首先，我感謝鄧家彪議員提出這項議案。正如鄧議員所說，今天我感到有點失望，因為只有勞工及福利局局長在席。原議案和我與其他議員提出的很多修正案也指出一個問題，便是長者服務不可跟醫療服務及社會服務分開。現時的情況正好顯示政府對這

議題並不熱衷，否則不會只有張建宗局長在席。我們認為，有一半的意見張局長會聽不入耳，但高永文局長卻不在席。

對於社會老年化這個問題，我們原本在本年年初還抱有一些期望，因為政務司司長林鄭月娥進行了一項人口政策檢討。可是，當社會抱有很大期望時，原來那個所謂諮詢檢討卻是“雷聲大，雨點小”，除了指出我們將會有更多的老年人口、日趨下降的勞動力，以及比較高的供養人士比例外，其實並沒有甚麼實質內容。另一方面，在去年，整個社會期望政府作出妥善安排，提出一些長者退休保障，包括特首梁振英在上場前已提出希望為長者作出的妥善安排，亦即我的修正案內最後提出的一點，就是備受工商界反對的全民退休保障制度，但政府不單沒有回應，還在人口政策或現時立法會爭議極大的……大家也知道，財務委員會會議出現的“拉布”，其中最重要的一點正是梁國雄議員提出，而我們亦認同的，便是政府在有足夠資源和能力的情況下，仍拒絕為長者提出妥善並可持續發展的退休保障。對於政府的表現，我大感失望。

正如張超雄議員提到，現時的安老服務側重於院舍，其實道理很簡單，這個世界有一種說法是“眼不見為乾淨”。當政府無論在醫療或福利上均無法照顧長者時，最佳方法便是把他們塞進安老院，而且佔了七成的都是私家安老院，政府只向這些長者提供微薄的老人綜合社會保障援助（“綜援”）。剛才易志明議員等很多議員都提出，我們應該做好培訓工作，甚至要藉此機會引入外勞，因為院舍難以聘請員工。然而，院舍如何招聘人手呢？私家安老院每月收取5,000多元，基本上連最基本的服務也無法提供予長者，再加上院舍還要賺錢，因此這些院舍只有一個目的而已，便是可省即省。院舍的質素如何，大家可想而知，難聽一點的說法是“各自修行”。

我們曾到訪很多私人安老院，情況基本上都是慘不忍睹的，長者被人捆綁着，糞便沒人清理。至於患病的長者——我們行內人都知道——重災區如屯門醫院，很多長者要到了病情嚴重時才獲送入院，可能隨時一、兩天也沒有人來探望。由於在近乎休克時才被送往醫院，所以他們的死亡率很高，很多時候，即使是罹患腹膜炎，一整天也沒人理會。這些情況都是政府一手造成的，因為政府明知無法處理，其實很多人也是被迫接受這個所謂最佳方法，因為很多家庭根本無法跟政府爭拗。那些輪候院舍服務的長者，1年有4 000至5 000人等不及護理安老院宿位便已離世，他們的家人沒有能力也沒有條件自行

在家中照顧他們。因此，所有社工，不論是醫務社工或其他社工，當病人出院時便會教導他們，並向他們提供那些中介人的聯絡電話。這樣，大家便感到“安樂”，因為醫院送出病人，不用佔用床位；政府更好，病人消失了。這樣對待我們的長者，實施這種把頭埋進沙堆的鴛鴦政策，是否我們回應和報答為社會辛勞一輩子的長者所應採用的方法呢？

政府表示將會推出一項整合服務，但當中既沒有我們要求了很久的長期護老服務綜合機構，亦沒有檢討統一評估機制，更沒有把醫療服務及院舍服務統一。我的修正案提出的建議，在大家看來好像是很微細的問題，但對長者來說卻是很大的問題，例如長者的牙科問題。就此，我曾特別檢視現時的情況，全港只有11間牙科診所提供服務，整個港島只有堅尼地城有提供牙科診所。所以，住在小西灣或柴灣的長者只好自行乘車前往診所；離島則只有大澳提供牙科服務，而且是每月一次。可是，不要以為輪到籌號便很高興，因為那些診所只診治急症——其實只是提供脫牙服務，所有其他問題均不受理。政府提議長者不如使用其他服務如綜援，又或是關愛基金也有提供長者牙科服務。關愛基金的牙科服務真的不得了，花了我們165萬元，但用在長者身上的只是51萬元，其餘114萬(佔七成)用於行政費，這便是政府為我們的長者所做的事，政府還有面目站出來表示要繼續擴大關愛基金的服務。

其實，長者要求的服務很簡單，他們只要求一些能提供給他們的服務。政府給他們2,000元醫療券，供他們看牙醫、西醫、中醫或物理治療，全部都是用那筆錢支付，其實是“搵他們笨”。他們不需要醫療券，政府只要提供一些服務給他們，一些真正能對應牙科需求的服務。我們已多次提出，政府需要為長者提供公營牙科服務，但政府對此完全沒有回應。至於18間長者健康中心的輪候時間，讓我舉一些例子說明：大埔，由2012年的21.9個月增至2013年的28.6個月，輪候時間是兩年多；灣仔，由25.8個月增至27.8個月；筲箕灣，由14個月增至21個月；西營盤，由13個月增至22個月；九龍城，由16個月增至23個月，輪候時間接近兩年。這便是政府回應長者服務需求的寫照，根本就是不理會長者的需求。

其實，很多長者跟我們說不要給他們醫療券，因為現時的醫療券是以電子形式發出的，政府教長者，只要他們想像便會有，但他們怎樣也弄不明白，很多真的感到害怕，尤其是一些沒有家人或青年人幫

忙的獨居長者。我們曾建議政府把醫療券直接印製出來，並寫上銀碼，但政府卻不願意做，聲稱會很困難，亦恐怕長者會丟失。換言之，我們的政府並非從長者的角度來看，而是用一種行政方法，表面上好像解決了問題，但其實我們都清楚，這只是把問題掃進地氈底便當作解決了。然而，我們最終也會感到慚愧，當我們帶一些朋友巡視一回醫院和安老院，便可看到當中有很大問題。

現今的醫療服務其實是嚴重欺負長者。最近政府向財務委員會提供了一些數字，我給大家略讀一些：輪候時間最長的是骨科，全港最高的數字是輪候接近12年，處於第九十個percentile；九龍東、九龍中、九龍西及新界的情況也是一樣。內科的最長輪候時間是8年，其實使用內科服務的病人以長者佔多數。我們在此談論照顧長者的時候，應該感到慚愧。不過，我最後想回應易志明議員一點，便是我們提出的所有建議均十分實在，政府只需要撥出500億元作啟動費用。事實上，政府單是“派錢”已花了400多億元，如果實行的話，數年前便已實行了(計時器響起).....

我謹此陳辭。多謝主席。

暫停會議

主席：會議現在暫停，明天下午2時30分恢復。

立法會遂於晚上10時零3分暫停會議。

附錄I

書面答覆

發展局局長就單仲偕議員對第五項質詢的補充質詢所作書面答覆

有關自推出需求管理措施後第一次成為業主的港人的實際數字，經本局向有關部門查詢後，發覺並無統計首次置業港人的數字，因此無法提供資料。