

會議過程正式紀錄

2018 年 11 月 21 日星期三

上午 11 時會議開始

出席議員：

主席梁君彥議員, G.B.S., J.P.

梁耀忠議員

石禮謙議員, G.B.S., J.P.

張宇人議員, G.B.S., J.P.

李國麟議員, S.B.S., J.P.

林健鋒議員, G.B.S., J.P.

黃定光議員, G.B.S., J.P.

李慧琼議員, S.B.S., J.P.

陳克勤議員, B.B.S., J.P.

陳健波議員, G.B.S., J.P.

梁美芬議員, S.B.S., J.P.

黃國健議員, S.B.S., J.P.

葉劉淑儀議員, G.B.S., J.P.

謝偉俊議員, J.P.

毛孟靜議員

田北辰議員, B.B.S., J.P.

何俊賢議員, B.B.S.

易志明議員, S.B.S., J.P.

胡志偉議員, M.H.

姚思榮議員, B.B.S.

馬逢國議員, S.B.S., J.P.

莫乃光議員, J.P.

陳志全議員

陳恒鑾議員, B.B.S., J.P.

梁志祥議員, S.B.S., M.H., J.P.

梁繼昌議員

麥美娟議員, B.B.S., J.P.

郭家麒議員

郭偉強議員, J.P.

郭榮鏗議員

張華峰議員, S.B.S., J.P.

張超雄議員

黃碧雲議員

葉建源議員

葛珮帆議員, B.B.S., J.P.

廖長江議員, S.B.S., J.P.

潘兆平議員, B.B.S., M.H.

蔣麗芸議員, S.B.S., J.P.

盧偉國議員, S.B.S., M.H., J.P.

鍾國斌議員

楊岳橋議員

尹兆堅議員

朱凱迪議員

吳永嘉議員, J.P.

何君堯議員, J.P.

何啟明議員

林卓廷議員

周浩鼎議員

邵家輝議員

邵家臻議員

柯創盛議員, M.H.

容海恩議員

陳沛然議員

陳振英議員, J.P.

陳淑莊議員

張國鈞議員, J.P.

許智峯議員

陸頌雄議員, J.P.

劉國勳議員, M.H.

劉業強議員, B.B.S., M.H., J.P.

鄭松泰議員

鄭俊宇議員

譚文豪議員

范國威議員

區諾軒議員

鄭泳舜議員, M.H.

謝偉銓議員, B.B.S.

缺席議員：

涂謹申議員

出席政府官員：

政務司司長張建宗先生, G.B.M., G.B.S., J.P.

保安局副局長兼任
保安局局長區志光先生, P.D.S.M., J.P.

運輸及房屋局局長陳帆先生, J.P.

商務及經濟發展局局長邱騰華先生, G.B.S., J.P.

政制及內地事務局局長聶德權先生, J.P.

列席秘書：

秘書長陳維安先生, S.B.S.

副秘書長梁慶儀女士

助理秘書長衛碧瑤女士

助理秘書長盧思源先生

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
《2018 年礦場(安全)(修訂)(第 2 號)規例》	217/2018
《2018 年危險品(一般)(修訂)(第 2 號)規例》	218/2018
《2018 年危險品(政府爆炸品倉庫)(修訂)(第 2 號)規例》	219/2018
《2018 年〈2018 年銀行業(修訂)條例〉(生效日期)(第 2 號)公告》 □.....	220/2018
《銀行業(風險承擔限度)規則》	221/2018
《2018 年銀行業(資本)(修訂)規則》	222/2018
《2018 年銀行業(披露)(修訂)(第 2 號)規則》	223/2018
《2018 年古物及古蹟(古蹟及歷史建築物的宣布)(綜合)(修訂)公告》 □.....	224/2018

其他文件

- 第 27 號 — 消防處福利基金
截至二零一八年三月三十一日止年度的基金管理報告、財務報表及審計署署長報告

- 第 28 號 — 在囚人士教育信託基金
二零一七年四月一日至二零一八年三月三十一日的受託人報告書、財務報表及審計署署長報告
- 第 29 號 — 民政事務局局長法團
截至二零一八年三月三十一日止年度的財務報表及審計署署長報告
- 第 30 號 — 尤德爵士紀念基金
二零一七年四月一日至二零一八年三月三十一日的信託委員會報告書、財務報表及審計署署長報告
- 第 31 號 — 社會福利署署長法團
截至二零一八年三月三十一日止年度的財務報表及審計署署長報告
- 第 32 號 — 入境事務隊福利基金
截至二零一八年三月三十一日止年度的基金管理報告、財務報表及審計署署長報告

內務委員會有關研究附屬法例及其他文書的第 4/18-19 號報告

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。第一項質詢。

調整樓市需求管理措施

1. **林健鋒議員**：主席，有市民反映，隨着利率逐步上升和中美貿易磨擦升溫，本港樓市近月或已進入下行周期，而政府為針對樓市過熱而實施的各項需求管理措施(俗稱"辣招")已不合時宜。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會否研究於短期內放寬按揭成數，讓市民更容易上車或換樓，以及讓中小企業可藉抵押物業借取貸款，以獲得更多資金周轉；

- (二) 有否評估，當樓市呈下行趨勢時，辣招會否加劇樓價下跌；若有評估，可否向本會提交有關報告；及
- (三) 鑒於香港永久性居民如在購入新住宅物業後的 12 個月內，出售其唯一的原有住宅物業，可申請退還在買樓時須支付相當於樓價百分之十五的從價印花稅的部分稅款，政府會否把該項稅務安排，改為換樓人士如未能在 12 個月內成功出售原有住宅物業，才須支付額外的印花稅，以減輕他們置業時的負擔；若會，詳情為何；若否，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，維持私人住宅物業市場的穩健發展，是政府房屋政策其中一個重要目標。過去數年，由於房屋供求緊張及持續超低利率的環境，本港樓價上升，泡沫風險高企。政府一直採取雙管齊下的方式，既致力增加土地及房屋供應以回應需求，亦在有需要時推出多輪需求管理措施遏抑外來需求、短期炒賣需求和投資需求，以穩定樓市及防止樓市過熱造成的各種負面影響。另一方面，香港金融管理局("金管局")亦先後推出多輪逆周期宏觀審慎監管措施，以增強銀行的風險管理和銀行體系的抵禦能力，應付樓價一旦下跌可能造成的衝擊。

就林健鋒議員質詢的各部分，在諮詢財經事務及庫務局、稅務局及金管局後，現綜合答覆如下：

- (一) 金管局逆周期監管措施的理念是因應樓市周期的演變，考慮樓價走勢、交投量、經濟基調和外圍環境等關鍵因素，採取合適措施，確保銀行體系穩定。如果確認樓市進入下行周期，金管局會考慮適當放寬逆周期監管措施。不過，樓價自 2008 年起上升超過兩倍，在過去兩個月只累計下跌約 1.5%，金管局認為尚未能確認樓市已進入下行周期，現階段不適宜放寬逆周期監管措施。
- (二) 政府推出多輪需求管理措施的目的是透過增加交易成本，遏抑短期投機、投資及外來需求，以減低物業市場的熾熱程度，以及樓市過熱可能帶來的負面影響，確保樓市長遠健康發展。樓價受多項因素影響，包括環球及本地經濟環境、利率走向、市場氣氛、房屋供求狀況等。我們難以衡量個別因素或措施對樓價的影響。

雖然近月私人住宅物業價格和成交量有所回落⁽¹⁾，但本地的房屋供求仍然處於失衡的狀況，目前樓價水平仍然與經濟基調和市民的負擔能力脫節。今年第三季的市民置業負擔比率⁽²⁾高達 74%，遠高於 1998 年至 2017 年 20 年長期平均數的 44%。政府現階段無意放寬或取消任何需求管理措施，以免向市場發出錯誤信息，令樓市再度升溫。

政府會繼續保持警覺，參考一系列指標，包括樓價、市民置業負擔比率、物業成交量、房屋供應、本地和環球經濟變化等，密切監察樓市走勢和不斷變化的外圍形勢，並適時採取合適的措施，確保樓市穩健發展。

- (三) 根據今年年初獲立法會通過的《2018 年印花稅(修訂)條例》，以"先買後賣"方式轉換其唯一在港住宅物業的香港永久性居民，只要在購入新物業後的 12 個月內出售原有物業，便可向稅務局申請退還部分從價印花稅。

政府認為有關安排已在照顧香港永久性居民轉換物業的實際需要與保障需求管理措施的成效之間取得適當平衡。我們無意放寬有關退稅安排，以免被市場趁機炒作為政府"減辣"的信號，令樓市再度升溫。

林健鋒議員：主席，我有點不明白，局長剛才說要"確認樓市進入下行周期"，那如何確認呢？他說"在過去兩個月只累計下跌約 1.5%"，那麼是否要看到跌足 3 個月、6 個月，或回到 10 年前的樓價水平，才可算是"確認"呢？我覺得政府應未雨綢繆，亦要因應現時香港的經濟環境行事。市民很希望香港的樓市平穩發展，更不希望我們的樓價會如 10 年前或 1997 年般大跌。所以，局長剛才也提到，現階段沒有計劃完全撤銷"辣招"，但我覺得局方可以考慮作一些修改，例如可否把 *Double Stamp Duty* 的換樓期延長至 18 個月至 24 個月，又或可否

- (1) 根據差餉物業估價署的資料，整體私人住宅售價指數自今年 8 月起回落，8 月和 9 月指數累計下跌 1.5%。近月樓市交投亦明顯減少，今年 8 月至 10 月送交土地註冊處登記的住宅物業買賣合約平均每月約 4 200 宗，低於今年首 7 個月平均每月約 5 700 宗。
- (2) 置業負擔比率是指就一個面積 45 平方米的單位而言，如果以當時的按揭利率和 20 年還款期計算，按揭供款相對住戶(公營房屋住戶除外)入息中位數的比率。

取消 *Special Stamp Duty* 訂明 36 個月的限制。我聽到市民說，就平穩發展……

主席：林議員，請直接提出你的補充質詢。

林健鋒議員：……我剛才提出的意見會有助樓市平穩發展，政府會否考慮這樣做呢？

運輸及房屋局局長：主席，多謝林議員的補充質詢。事實上，如何確認樓市進入下行周期，我相信大家也沒有水晶球。政府內部有監察機制，在不同層面亦有留意樓市的轉變；在適當時候，金管局及財政司也會決定如何處理有關情況。

林議員剛才亦提到新住宅印花稅。根據條例下的現行機制，香港市民買了一個新住宅物業，若他在 12 個月內把手上的原有唯一住宅物業售出，可向稅務局申請退稅。我們早前通過《2018 年印花稅(修訂)條例》時已考慮到換樓時間長短是否適合的問題，當時政府的建議是 6 個月，經議會討論後延長至 12 個月。如果日後——我希望大家記着"如果"兩個字——市場確實出現轉變而有需要作出任何修訂的話，政府會適切處理。我們亦會在考慮樓市(包括剛才提到的樓價)、外圍及本港經濟情況，以至市民置業的負擔能力等種種因素後，作出整體判斷，再因應市場情況作出決定。

謝偉銓議員：主席，當然，樓市上升已久，而樓價亦達至一定水平，正如剛才局長在主體答覆中提到，已脫離市民的購買能力和經濟基調，因此作出一些調整其實是好事。可是，很多人也會擔心，如果調整過急或過大，會衍生其他問題，包括香港金融體系的穩定性。局長剛才在主體答覆中亦提到，"減辣"會釋出信息，令樓價有機會——雖然現時出現了少許調整——反而會再度上升，並出現炒賣的情況。但是，主席，同時亦有人說，如果政府開始"減辣"，在某程度上，等於確認了樓市向下；有一些人會想，既然政府已確認樓市向下，可能會越買越便宜，市民便不會急於入市。我想問局長有否考慮，如果出現這個情況——即一旦"減辣"時，樓市並非上升，反而急促下跌——便會造成很多負資產出現，局方有否考慮這方面的問題？

運輸及房屋局局長：主席，多謝謝議員的意見和補充質詢。關於樓市方面，為何政府發言一般會比較審慎，是因為政府的言論被市場解讀的空間可以非常廣闊。正如謝議員剛才提到，假如——希望大家記着是"假如"——政府作出任何行動或改變，市場會有很不同的詮釋，這是政府不想看到的情況。事實上，政府在過去數年所推行的需求管理措施，平心而論其實主要針對外來人士買賣本港住宅物業和短期炒賣的情況，並盡可能讓本身沒有住宅物業的港人在購買住宅物業時，在稅務上得到較多優待。所以，基本上政府對樓市的干預程度非常低，我們只是循需求管理來下工夫。

當然，謝議員剛才提出，日後如果樓市逆轉、出現負資產的問題，要如何處理？在香港歷史上曾出現這情況，但只要香港的金融體系穩健，整體社會能夠承受，假以時日便可痊癒。對於樓市的轉變，我不會作任何揣測，希望大家明白。

石禮謙議員：主席，局長是二手住宅物業的殺手，他是否知悉"辣招"對二手住宅物業市場的影響有多大？我可以告訴他，在 2010 年，二手住宅物業一年成交量共有 12 萬至 13 萬宗，他知道去年下跌至多少嗎？去年跌至只有四萬多五萬宗。他表示要進行需求管理，這便使二手住宅物業市場一片死寂。四項"辣招"措施最終令政府賣地得益，每次價格均創新高，亦便宜了地產商，因為每次推出一手住宅物業時，真正需要購置物業的人無法如願，有錢人才能購買。政府思考一下過去 8 年，市場上最低限度失去了 80 萬名二手住宅物業業主，當局可說這是穩定市場，但這是穩定市場，還是穩定政府的收入？

主席：石議員，請直接提出你的補充質詢。

石禮謙議員：主席，我想問局長是否了解何謂"辣招"？他是否知悉那 4 項"辣招"是甚麼？我給予他時間解釋該 4 項"辣招"，以及"辣招"的影響，請他不要只是讀稿。這些措施對市場影響深遠，請他告訴我那 4 項"辣招"的影響有多大？

運輸及房屋局局長：主席，多謝石議員的意見。我們尊重議員的意見，不過我們有本身的想法。二手住宅物業市場的供應受很多因素影響，包括物業價格、市場氣氛、金管局就住宅物業按揭實施的監管措施、

一手住宅發展商的銷售策略，以及買賣雙方的議價策略等。我們難以簡單地說所謂"辣招"對二手市場的影響，但我們很清楚，在過往推出的需求管理措施中，其實設有不同的稅務安排處理不同的情況，當中新住宅印花稅主要是為了減少投資需求、買家印花稅是為減少外來的需求，而額外印花稅則為打擊投機活動。各項安排均非針對一手住宅物業或二手住宅物業，而是針對個別炒賣需求的來源和投機活動。

所以，我希望大家明白，政府推行任何政策時均會考慮整體社會利益，我們不會針對個別的業界或人士，只希望為社會做事；尤其是在香港房屋供應緊絀的情況下，讓市民在購置本地住宅時，可以減少與外來的買家、投資的買家，以至投機的買家競爭，全都是希望讓市民有更多的選擇。

主席：石禮謙議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？你的補充質詢範圍非常廣泛。

石禮謙議員：*他沒有解釋為何二手住宅物業市場會受到這些"辣招"影響。*

主席：局長，你有否補充？

運輸及房屋局局長：主席，二手住宅物業成交量減少，某程度上反映政府的需求管理措施具有成效，成功減少投機炒賣活動、投資需求，以及外來需求。

如果大家翻看數據，或許便能更了解。在 2016 年 1 月至 11 月，購入住宅物業而須繳付雙倍從價印花稅的交易宗數佔住宅物業交易總數的 26%；在 2018 年 1 月至 10 月，購入住宅物業而須繳付新住宅印花稅的宗數則只佔住宅物業交易總數的 11%；換言之，新住宅印花稅在減少投資需求方面是有成效的。買家印花稅方面，在 2012 年 1 月至 10 月，即引入買家印花稅前，住宅物業交易總數中有 4.5% 的交易屬買家印花稅所針對的情況，及至 2018 年 1 月至 10 月，有關比例跌至 1.2%。至於額外印花稅，則旨在打擊投機活動；在 2010 年 1 月至 11 月，當時有 20% 的住宅物業交易屬額外印花稅所針對的短期轉售情況，而及至 2018 年 1 月至 10 月，有關比例下跌至 1.1%。關於針

對"一約多伙"的措施成效，大家也清楚，在推出措施前的 2017 年 3 月，住宅物業交易總數中有 2.5% 的交易屬所針對的情況，及至今天已下跌至零。所以，這些都反映政府的需求管理措施是具針對性的，旨在管理需求，而不是針對市場、發展商、一手住宅物業，甚或二手住宅物業，希望大家明白。

鍾國斌議員：主席，局長剛才表示，二手住宅成交量減低，等於打擊炒賣。這個是錯誤的概念。我們未有任何"辣招"的時候，二手住宅成交量在整體樓宇買賣中佔九成，而今天只有六成。

除了"辣招"外，還有銀行的按揭成數，這個是第二大問題，也是政府的錯誤政策。為何一般市民不能借貸買二手住宅，而一手住宅的成交個案卻這麼多？一般人到銀行借貸，最多借到四成、五成，甚至有些成數更低。但是，買一手住宅的話，發展商甚至會承擔 15% 稅款和提供八成半按揭。於是，市民便向發展商購買一手住宅，二手住宅便沒有市場。這些正正是政府錯誤地"出招".....

主席：鍾議員，請直接提出你的補充質詢。

鍾國斌議員：我的補充質詢是，政府認為應待樓價下跌多少才修改這些"辣招"或按揭成數？但是，根據過往的經驗，樓價越跌，便越少人會買樓。

運輸及房屋局局長：主席，多謝鍾議員的意見和補充質詢。政府對樓市的看法，基本上是要非常審慎的，亦不可能隨意宣示，因為對市場的影響非常大。鍾議員的補充質詢是，究竟樓市去到甚麼情況，政府便會採取甚麼措施呢？希望鍾議員理解，我們是有機制監察樓市的轉變，亦有規劃，在適當的時候會做適當的工作，但在當前情況下，在政府未採取行動前，不適宜公開作出宣示，以免影響市場。

郭偉強議員：主席，局長說"辣招"的原意是要打擊炒家，即增加炒家及非港人買樓的成本，但客觀的事實是，由於公私營樓宇長期不足，令這些"辣招"的成本已經轉嫁用家，這個是眼前的事實。用家變為最終的受害者，唯一賺錢的是政府庫房。

主席，我想問局長，有甚麼方法可以補助用家，以面對高樓價、大負擔這個問題，特別是會否為一些有剛性需求的用家，例如屬已婚人士的"上車客"，寬免第二標準的印花稅或放寬按揭成數，令這些有剛性需求的用家真真正正可以置業"上車"？

運輸及房屋局局長：主席，多謝郭議員的意見及補充質詢。首先，希望讓我澄清政府推出的需求管理措施。如果香港永久性居民在置業時符合條例的要求，是不需要繳交任何有關稅款，所以"辣招"的成本不會轉嫁買家，只要他符合條例的要求(其中一種情況是首次購買住宅物業)。

當然，如何處理香港人的住屋及樓價情況呢？政府的概念非常清楚，我們希望從根本之道去處理，就是尋找更多土地，建造更多房屋，包括公營及私營房屋，但在今天，相信在座議員都知道，香港的土地供應相當短缺，我們碰到一個瓶頸。私人樓宇及公營房屋的供應，過往是相當匱乏的，但如果看未來 4 至 5 年，不論私營或公營房屋的供應量，都會遠較以往 5 年的實際供應量為高。所以，我們希望透過政府及社會整體的努力，尋找土地及建造公私營房屋，可以紓緩市民購置自住房屋的緊張情況。

主席：第二項質詢。

東鐵綫

2. 陳振英議員：主席，東鐵綫的前身——九廣鐵路香港段面世至今已超過一世紀。近年，東鐵綫列車服務延誤事故不時發生。早前東鐵綫架空電纜在超強颱風山竹襲港期間損毀，令列車服務受阻近一天。有市民指出，作為往返新界東、九龍及內地的主要交通工具的東鐵綫已過時，而且列車車廂在繁忙時段亦非常擠迫。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，過去 10 年東鐵綫列車服務延誤超過 1 小時的事故數目及其成因，以及該等事故當中，由設備故障引致的百分比；

- (二) 是否知悉，現時東鐵綫在繁忙時段的乘客量與設計載客量如何比較；如已超負荷，當局有何疏導乘客的方案；及
- (三) 會否考慮盡快展開可行性研究，興建一條全新有蓋或地下快速鐵路以取代東鐵綫；如會，詳情為何；如否，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，香港鐵路有限公司("港鐵公司")致力每日為超過 530 萬人次乘客提供安全、可靠及順暢的鐵路服務。為確保鐵路系統及設備狀態良好，港鐵公司有一套全面及嚴謹的資產管理系統及維修保養制度，包括定期維修保養及更新列車、信號系統、供電系統及路軌等，達國際公認的高水平。另外，為維持鐵路的高質素服務，港鐵公司每年投放大量資源提升、更新及維修鐵路資產和基建設施。港鐵公司於 2017 年投放在更新及保養資產方面的金額超過 80 億元，佔同年香港客運業務收入的 182 億元近 44%。此前 3 年(即 2014 年至 2016 年)，相關金額每年也超過 60 億元至 80 億元。

東鐵線(前稱"九廣鐵路")服務香港市民，正如陳議員說已有超過 100 年歷史。為與時並進，東鐵線一直不斷提升鐵路系統，個別沿線的車站先後進行重建或遷移，列車亦不時進行翻新工程，基建設施包括信號及軌道設備等也不時更新，以配合鐵路現代化計劃。例如，港鐵公司在 2013 年將管理東鐵線及馬鞍山線車務運作的火炭車務中心整合到青衣的控制中心作統一管理，以提升整個鐵路網絡的效率。自 2014 年起，港鐵公司亦在不同的東鐵線車站進行改善工程，包括增加出入口，合併車站大堂，引入較快速的牽引式升降機等，為乘客帶來更方便及舒適的乘車環境。時至今日，東鐵線設 14 個站，全長約 42 公里，每日平均服務約 100 萬人次。東鐵線見證了香港，特別是新界東、北新市鎮的迅速發展。為了配合沙田至中環線("沙中線")的工程，港鐵公司正為東鐵線的信號系統、列車及月台的設施，進行新一輪的提升工程，為市民提供安全、可靠及舒適的服務。

就陳振英議員的質詢，我的答覆如下：

- (一) 東鐵線整體而言一直運作良好。過去 10 年來，東鐵線出現事故導致列車停駛超過 1 小時的個案總數為 11 宗，其中由港鐵公司控制範圍以內的因素(即機件故障或人為因素)引起的事故為 4 宗，其餘 7 宗為港鐵公司控制範圍以外的因素(即乘客行為或其他包括惡劣天氣等外在因素)。即使受

惡劣天氣(如熱帶氣旋警告信號 9 號或以上)影響而列車必須停駛的情況下，港鐵公司亦會在天氣情況有所改變時，即時檢查並在有需要時清理阻礙物及搶修受損毀的鐵路設備，以期在天氣情況容許時盡快恢復列車服務。因機件故障引致事故發生的事件，在每次發生事故後，監管部門均要求港鐵公司詳細查明事故原因，檢討應變計劃，並採取措施避免同類事故發生。

- (二) 2017 年東鐵線於早上繁忙時段最繁忙路段(即大圍至九龍塘)每小時單向的乘客量為 57 800 人次，以每平方米站立 6 人及 4 人⁽¹⁾的載客率分別為 67% 及 94%，服務可配合乘客的需要。

東鐵線現正進行信號系統更換工程，在新信號系統下，東鐵線的列車班次有能力由現時平均最高約 3 分鐘一班車，加密至大約 2 分鐘一班。港鐵公司會密切留意東鐵線的載客率，包括在沙中線開通後與東鐵線形成"南北走廊"的情況，適時檢討及研究方案。個別可行措施包括在新信號系統下盡量加密班次、加插短途班次行走繁忙車站、透過車站管理措施疏導客流、提供優惠紓緩繁忙時間列車高負荷情況等，以應付未來乘客量的需求。

- (三) 運輸及房屋局計劃根據發展局和規劃署正進行的《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》("《香港 2030+》") 研究所設定的整體土地規劃，推展《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》。我們將會根據最新的規劃資料，包括跨境運輸數據，檢視本港 2031 年至 2041 年間鐵路和主要幹道等運輸基建的供求，並研究新界西北在 2030 年以後的重鐵運量。我們亦會將"明日大嶼願景"的相關規劃研究及策略性運輸走廊的建議納入研究，以及就《香港 2030+》研究中建議在較遠期落成的策略增長區(例如新界北)所需要的運輸基建進行研究，檢視擬議鐵路及主要道路基建的布局，以確保大型運輸基建的規劃能配合香港整體

- (1) 現時所有行走港鐵鐵路線的列車車廂均按照鐵路興建時的業界標準設計，以可容納每平方米平均站立最多 6 人作為考慮，以計算車廂內的最高可載客量。然而，根據近年觀察所得，乘客的乘車習慣有所轉變。現時的乘客不大願意登上看似擠迫但其實仍有空間的列車，寧可等候下一班列車。這些情況令列車以至整條鐵路線的可載客量減少。在實際營運中，目前在最繁忙路段及時段行走的列車一般只能達到每平方米站立約 4 人的乘客密度。

長遠的土地發展需要；同時亦會檢視相關的運輸基建對現有運輸網絡(包括東鐵線)的影響，擬訂相應的對策。上述研究已於 2017 年 6 月獲立法會交通事務委員會支持，由於《香港 2030+》研究尚待完成，我們會適時就鐵路及主要幹道的策略性研究尋求撥款批准，以推展有關研究。

陳振英議員：主席，從主體答覆可見，受外界因素(例如天氣)影響而導致延誤超過 1 小時的事故比例相對較高，雖然這類事件發生次數似乎不多，但考慮到對市民造成的困擾，其實 1 宗也嫌多。

我在主體質詢第(三)部分問政府會否研究以地下快速鐵路取代東鐵線，因為這樣能減低受惡劣天氣的影響，甚至可因此釋放東鐵沿線土地，請問運輸及房屋局會否將這個選項也放在《香港 2030+》的研究範圍呢？

運輸及房屋局局長：主席，《香港 2030+》的鐵路和主要幹道研究，是香港全面交通配套的研究。正如陳議員所說，由於東鐵線大部分都在戶外，所以當天氣惡劣，有塌樹情況或架空電纜受影響時，服務便會受延誤。至於能否在鐵路線之下再興建另一運輸設施，我們需要進行一個很詳細的研究。目前來說，在《香港 2030+》有關鐵路和主要幹道的研究中，我們會繼續聽取社會的聲音和意見。就陳議員提出的意見，我會記錄在案。

陳克勤議員：主席，局長在主體答覆中指新信號系統日後可以解決現時繁忙時間大圍和九龍塘站的擠迫情況。我想跟局長計算一下。現時新信號系統每小時有 27 班車，舊信號系統每小時有 20 班車，多了 7 班車，載客量似乎增加不少。但是，當我們轉化以車廂來作統計，舊信號系統是 12 節車廂乘 20 班車，每小時有 240 節車廂，新信號系統是 9 節車廂乘 27 班車，即等於 243 節車廂，只多了 3 節車廂的載客量，這如何能解決現時九龍塘及大圍的擠迫情況？局長能否在這裏立此存照，表明你的方案一定能解決現時的擠迫情況呢？

運輸及房屋局局長：主席，多謝陳議員剛才的提問。就我剛才在回覆中提到的數項安排，第一，東鐵線日後會在一些繁忙路段加密班次，因為路段距離短，回車的時間可以較快，而整條東鐵線的客運需求並

非每個路段也一樣，所以這是改善方法之一。第二，在沙中線的東西線開通後亦可有分流的作用，根據我們所作的初步估算，大約會有 20% 的影響。陳議員剛才提及的數字是非常準確的，以車廂數目來說，兩者相差並不太多，但透過剛才提到的班次安排和分流效果，我相信日後對東鐵線沿線居民會有些幫助。我們也會留意日後的社會發展，包括人口增長、交通流量和擠塞程度，適時作出跟進。

我剛才亦已就大家對東鐵線的關注作出回應，我們會將意見交由顧問研究，希望研究有結論時，再向大家作出匯報。

潘兆平議員：主席，東鐵線每天平均服務 100 萬人次，過去 10 年因事故停駛超過 1 小時的有 11 宗，市民不希望東鐵線再次發生事故。

當然，我們非常感謝鐵路員工對鐵路維修工作的努力，盡量避免發生鐵路事故。正如剛才提及，現時東鐵線早上繁忙時段單程客量已經達 57 800 人，十分擠迫，政府說現時東鐵線正在更新信號系統，以及為配合沙中線安裝幕門，並且列車會由 9 節車廂取代之前的 12 節車廂。

我想問政府，沙中線工程現正出現延誤，對東鐵線現時各項設施更新工程有何影響？當局有何應對措施？

運輸及房屋局局長：主席，多謝潘議員提出的補充質詢。

目前沙中線遇到非常大的挑戰，但有關工程仍在進行，當然針對紅磡站的調查工作也在進行中。據我理解，在沙中線項目的施工方面，對東鐵線的影響主要關乎車站月台的幕門安裝，就此我們會與港鐵公司研究如何能加快進行有關工程。然而，正如我剛才所說，由於在東鐵線列車由舊轉新的過程中，車廂數目也會有所不同，所以幕門安裝工程需要在信號系統更新，以及車廂循序漸進更換後，才能夠全面進行，希望大家能夠理解。

林卓廷議員：主席，局長剛才計算的數字中沒有提及一點。現時東鐵線有頭等車廂的安排，在 12 節車廂之中有一節是頭等車廂，如果屆時 9 節車廂中也有一節是頭等車廂，其實載客量將會進一步下跌。

未來 10 年，新界東北加上皇后山的發展，差不多會為北區新增 30 萬人口。現時東鐵線已經非常飽和，甚至出現超負荷的情況，加上內地人經常來港購物或工作，每天有很多人往返，東鐵線載客需求越來越大。我想問局長，在這種情況下，局長可否加快研究，能否在北區安排一條直達市區的幹道？因為絕大部分市民也是由北向南到市區上班，希望當局加快有關研究，讓北區的交通問題盡快得到紓緩。

運輸及房屋局局長：主席，多謝林卓廷議員提出的意見和補充質詢。

關於東鐵線和頭等車廂的問題，我們是理解的。頭等車廂由於座位和布局相對寬闊，所以載客量相對較少。不過，我們也了解到，市民對頭等座位有不同的意見，有不少市民希望能夠繼續保留。我們稍後會與港鐵公司討論頭等車廂的安排。

我多謝大家對新界北區人口增長的關注。我們知道香港房屋委員會正在皇后山當區興建不少公屋單位。因應新增人口的需要，我們當然會為當區居民提供交通幹道，不論那是怎樣的幹道，也是有需要考慮的。但是，我也想藉此機會向大家指出，香港的公共交通在全球是首屈一指的。在每天出行的市民當中，約有 90% 人次是使用公共交通工具，而鐵路系統每天載客大約 500 多萬人次；至於其他公共交通工具，巴士的載客量是超過 400 萬人次，小巴也接近 200 萬人次，再加上其他交通工具，每天總載客量高達 700 萬人次。

我們的交通政策是以公共交通為本、以鐵路為骨幹，但亦以其他公共交通安排配合。我們希望不同的交通工具都有既定的角色及功能，在各方面的配套下，為香港市民提供一個優質、暢順的公共交通系統。

就林議員剛才提及的人口增長問題，我相信在《香港 2030+》有關鐵路及主要幹道的研究中定會加以考慮。

劉業強議員：主席，東鐵線是新界東居民往返市區的主要公共交通工具，不少居住於馬鞍山線沿線地區的居民每天都乘搭鐵路前往九龍東上班。如果沙中線的鑽石山站、啟德站提早通車，將可以減輕東鐵線的壓力。政府有否評估沙中線局部通車在技術上是否可行？如可行，最快何時通車以方便新界東居民出行？

運輸及房屋局局長：主席，多謝劉議員的補充質詢。大家都明白，我們現時正就沙中線進行很多工作，有可能延遲開通。就大家的意見，尤其是沙中線局部開通來紓緩沿線地區居民的交通需求，港鐵公司正在研究中。主要考慮的問題，是局部開通的整體安排可否提供較大的運載能力，而相關的路面交通配套又可否配合得到，以至進行局部開通是否需要作出大型的改動，包括更改信號系統，而且在日後全面通車時，所作的改動又是否需要還原等，這些問題都是要考慮的。然而，就沙中線局部開通的建議，港鐵公司現時正在研究中。

容海恩議員：聽過局長剛才就沙中線局部通車的建議所作的答覆，我覺得列車由大圍站前往顯徑站、鑽石山站或啟德站，是新界東市民一直的期望，市民亦期望整條鐵路線由大圍站至紅磡站可在 2019 年年中通車。

我想問當局現時有否為港鐵公司制訂一個時間表，讓市民知道它就現時分段通車的方案進行的研究可何時完成？可行性有多高？

運輸及房屋局局長：主席，多謝容議員的補充質詢。基本上，就沙中線局部開通的概念，在發現了紅磡站的問題之後，港鐵公司已經着手研究。正如我剛才所說，我們希望港鐵公司作出一個很細緻、詳盡的研究。對於沙中線局部開通的建議，第一，正如大家所說，市民是有期望的；第二，我們希望開通後的運作是暢順、可靠的，並可符合市民的期望。所以，在時間表上，我們只希望港鐵公司盡快完成研究，並沒有一個既定的所謂“死線”，目的是把工作做好，把相關的考慮因素研究清楚，確保日後不論是局部或全面開通，都可以為市民提供優質的服務。

主席：第三項質詢。

對不適切居所租戶的支援

3. 鄭泳舜議員：主席，根據 2016 年中期人口統計，居於不適切居所的人數高達 21 萬。最近一項以不適切居所住戶為對象的調查的結果顯示，八成受訪者正輪候公屋，而當中三分一已輪候超過 5 年。受

訪者最希望政府提供的支援措施依次為：增建公屋、發放租金津貼，以及增加過渡性房屋。關於向不適切居所租戶提供支援，政府可否告知本會：

- (一) 政府如何支援民間機構推行過渡性房屋項目；會否公布適合興建過渡性房屋的政府土地清單，並設立支援興建過渡性房屋的專項基金；
- (二) 鑒於香港房屋委員會有計劃參考香港房屋協會的有關做法，容許未補價的資助出售單位的業主把單位分租，該計劃的詳情為何，包括業主可否把整個單位出租；及
- (三) 鑒於關愛基金目前只向租住私人樓宇的綜援受助人發放租金津貼，政府會否向沒領取綜援的不適切居所租戶提供租金津貼或類似的支援？

運輸及房屋局局長：主席，目前房屋供求失衡，樓價和租金高企，在許多情況下，部分低收入住戶或需租住不適切居所。政府非常關注市民的住屋困難，並一直多管齊下，積極增加短、中及長期房屋土地供應，以期從根本和長遠解決房屋問題。

行政長官已於 2018 年施政報告指出，政府會調撥更多土地作公營房屋發展，並承諾政府開拓的新增土地，以房屋單位計算，七成應用於公營房屋。運輸及房屋局("運房局")會在更新《長遠房屋策略》下未來 10 年(即 2019-2020 年度至 2028-2029 年度)的房屋供應目標時，考慮社會對公私營房屋比例的意見。

正如鄭泳舜議員的質詢提及，公共租住房屋("公屋")是解決不少居於不適切居所住戶的住屋問題的最根本方法。根據 2018 年 9 月的預測，在 2018-2019 年度至 2022-2023 年度的五年期，預計公營房屋總建屋量合共約為 100 800 個單位，當中包括約 74 600 個公屋/綠表置居計劃("綠置居")單位。此建屋量與之前 4 個五年期相比，見持續增長。

除致力增加房屋供應外，政府亦一直採取不同措施紓緩基層住戶的住屋困難。就鄭議員的質詢，在諮詢發展局和勞工及福利局("勞福局")後，現答覆如下：

- (一) 2017 年施政報告指出，本屆政府會以破格思維，協助和促成各項由民間主導和推行的短期措施，增加過渡性住屋供應，以紓緩輪候公屋家庭和其他居住環境惡劣人士的生活困難。運房局轄下的專責小組會統籌支援，在諮詢相關的政策局和部門後，按擬議項目的需要給予適切的支持和配合，包括就行政或法定程序提供意見和協助申請資助等。舉例而言，由香港社會服務聯會營運的"社會房屋共享計劃"已推出多個項目，並一直獲香港公益金及社會創新及創業發展基金撥款資助運作費用。於深水埗南昌街私人土地上推行的"組合社會房屋計劃"亦已獲關愛基金撥款資助。

地政總署的"地理資訊地圖"網頁以分區形式列出約 850 幅空置政府用地及其基本資料，供非政府機構考慮以短期租約形式申請租用作社區用途，包括過渡性房屋。個別用地是否適合作過渡性房屋，須視乎規劃用途地帶、用地實際情況包括地形和地勢、各種技術限制或所需基建配套等因素。

發展局計劃在本月底徵詢立法會發展事務委員會後，向財務委員會申請 10 億元撥款，為申請善用空置政府用地作各種短期非牟利社區用途的非政府機構提供工程費用資助。獲運房局轄下專責小組給予政策支持，並且以空置政府用地提供過渡性房屋的項目也可提出申請。

- (二) 香港房屋協會("房協")已於 2018 年 9 月推出"未補價資助出售房屋一出租計劃"，讓合資格業主在未補價的情況下，分租單位房間予特定租戶(即輪候公屋滿 3 年的家庭及長者申請戶，以及輪候滿 6 年的非長者一人申請者)，讓他們在獲配公屋前改善居住環境。參與計劃的業主須擁有單位業權滿 10 年，而單位亦須設有最少兩個睡房，其中一間由業主保留自用。房協正檢討計劃及收集市民意見，並會在有需要時調整計劃細節。

2018 年施政報告建議香港房屋委員會("房委會")參考出租計劃的實施情況，考慮加入計劃。房委會會與房協密切聯繫，研究和考慮加入計劃的時間和具體安排。

- (三) 政府各部門一直透過不同政策和措施，在房屋、社會福利及社區服務等各方面，為基層住戶提供適切協助。舉例來

說，合資格人士可透過"體恤安置"或"特快公屋編配計劃"提早獲配公屋。綜合社會保障援助計劃為那些在經濟上無法自給自足的人士提供安全網，以應付基本生活需要。"在職家庭津貼"和"鼓勵就業交通津貼"等恆常現金項目亦為低收入住戶提供財政支援。

我們擔心在當前房屋供應偏緊的情況下，租金津貼很可能會促使業主上調租金，間接使租金津貼變成額外租金，租客未必能得到實質的幫助。另外，為部分租客提供恆常的租金津貼，可能會增加租住房屋的需求，使租金上升，令那些因各種原因無法獲得津貼的住戶承受加租壓力，加重負擔。

歸根究底，要解決因供應不足而引致樓價和租金高企的問題，持續增加房屋供應才是根本之道。政府會繼續和社會各界緊密合作，加快增建公營房屋，切實回應市民的住屋需求。

鄭泳舜議員：局長，我想追問關於可供過渡性房屋用途的空置政府用地。局長，現時貧窮人口已達 138 萬人，覓地建屋實在刻不容緩。局長在主體答覆中提及，非政府機構可在地政總署的"地理資訊地圖"網頁覓地，申請租用作過渡性房屋用途，於是我便隨意找了一幅位於深水埗荔康街 296 平方米的土地，面積小於一個籃球場，其實大部分用地也是這類 size 及"三尖八角"的土地。究竟局長能否提供一份清單，載列將於接下來的 1 年內到期的用地，讓全港 18 區有興趣的人士或團體可從清單尋覓適宜作過渡性房屋用途的用地？

運輸及房屋局局長：主席，多謝鄭議員的意見和補充質詢。就建設過渡性房屋而言，專責小組目前正在進行多項工作，包括檢視土地，確認是否有閒置的短期用地可供作過渡性房屋之用。在我們完成土地檢視工作(即檢視閒置土地可否作短期用途)及備妥有關的用地清單後，有興趣人士或團體可與專責小組聯絡，我們會向他們提供資料。

麥美娟議員：主席，局長在主體答覆第(三)部分特別指出，倘若政府提供租金津貼，便很可能會令租金上升。其實此說法只是政府一直以來用以拖延為基層市民提供租金津貼的藉口。工聯會一直有提出建

議，假如政府擔心提供租金津貼會令租金上升，何不同時也考慮就“劏房”或用作不適切居所的處所制訂租務管制？再者，我們經常建議政府採取一個三管齊下的房屋管理方法，即提供租金津貼、實施租務管制及增設物業空置稅，這樣的話，局長便無須擔心，亦能幫助基層市民解決住屋問題。

局長經常說增加房屋供應是治本之道，這是每個人也明白的道理。然而，我們想知道，政府有何短期措施解救那些現正居於不適切居所的人士脫離水深火熱的處境？局長會否考慮我剛才提及的三管齊下(即提供租金津貼、實施租務管制及增設物業空置稅)的做法，以解決基層市民的迫切住屋問題呢？

運輸及房屋局局長：主席，多謝麥議員的意見和補充質詢。我明白大家均非常關心為居於不適切居所的市民提供援助一事，我亦知道在座議員十分用心處理這個議題。然而，就此議題而言，政府在尊重議員的意見之餘，也希望議員能參考我們的觀點。我們曾在許多場合討論租務管制的問題，大家亦認同這個議題極具爭議，而社會至今仍未達致共識。我們過往亦曾進行相關研究。當然，對於居於不適切居所的市民而言，這項措施會有若干程度的幫助，但對整體社會所帶來的負面效應也不少，因此政府至今仍對實施租金管制有所保留。此外，根據海外經驗，這項措施亦會產生許多意想不到的副作用(side effects)。因此，從政府的角度而言，我們希望能透過勞福局在財政及其他紓緩措施上提供協助，讓有需要的市民獲得相關資助和住屋安排。

至於麥議員提到提供租金津貼、實施租務管制和增設物業空置稅的三合一方案，我們表示尊重，但正如我剛才指出，在推行有關租金津貼和租務管制措施方面，會有實質困難和產生一些副作用。我們會繼續留意香港租住房屋的租金情況，並在切實可行的情況下，盡量透過興建永久性公共房屋和推出過渡性房屋，以紓解市民在住屋方面的困難。我們認為上述工作更為務實，能有效及直接地解決問題，並且不會帶來副作用。

張超雄議員：主席，局長在答覆質詢時，常常說會尊重我們的意見，但他卻有他的看法。香港現時有數十萬名市民正生活在水深火熱之中，有不少人居於不適切的居所，例如“劏房”及衛生環境欠佳的狹窄居所，根本不適合小孩居住。特首每次也會利用一些小孩在“劏房”的

床上做功課的畫面"抽水"，但她究竟做過甚麼呢？她不願意提供租金津貼或實施租務管制，只單單依靠房屋供應解決問題，可是政府在房屋供應量方面卻永遠落後，就連她自己所訂定的目標也無法達到，但卻又撥出大量公營房屋作出售而非出租之用。

我想問局長，經過那麼多年的工作，他是否已弄清楚工作的優次？我們運用公共資源興建的公共房屋，究竟是為了幫助市民置業，抑或是幫助一些居於不適切居所的家庭，讓他們以可負擔的租金入住公屋呢？

運輸及房屋局局長：主席，多謝張議員的意見。政府的房屋政策十分清晰，就是為有住屋需要而有經濟困難的市民提供安全網，對此我們是義無反顧，並有充分的承擔。至於居住在公屋、收入屬於基層水平，但仍想購置居所的市民，政府亦希望能為他們提供置業階梯，讓他們拾級而上。這個政策非常清晰。

至於工作優次，我們會為有居住需要但無法負擔私人樓宇租金的市民興建出租公屋和綠置居單位，這是我們的首要工作。關於私人物業方面，我們亦曾在其他場合談及，而這亦非張議員質詢的重點，所以我今天便不在此詳述。簡言之，為香港市民覓地建屋，不論是公營或私營房屋，是現屆政府工作的重中之重。

主席：張超雄議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

張超雄議員：主席，我是問他何者較優先：令窮人能入住公屋，抑或讓公屋居民可以置業？

主席：張議員，你已指出你的補充質詢未獲答覆的部分。局長，你有否補充？

運輸及房屋局局長：主席，我剛才已經回答了。

朱凱迪議員：主席，局長在主體答覆第(一)部分提到，政府會以破格思維，促成由 *non-governmental organization* ("NGO") 推行過渡性房屋，我便明白到，政府實際上是沒有作出任何承擔。他不願承擔這項任務便乾脆承認吧，談甚麼破格思維呢？局長列舉南昌街項目作為例子，我曾計算過，該項目興建的 90 個單位的成本為 1,000 萬元，即興建 1 個單位約需 12 萬元，按此計算，現時發展局的 10 億元，約可興建 8 000 多個單位而已。這 8 000 多個單位，是否就是政府興建過渡性房屋的目標呢？如果那些 NGO 負責的過渡性房屋數量未能在 5 年內達到這個數目的話，政府會否自行興建呢？

運輸及房屋局局長：主席，多謝朱議員的補充質詢。朱議員剛才提到的 10 億元，是發展局稍後向立法會尋求撥款資助的款額。這 10 億元只是一個開始，我們須視乎實際需求，才再作出跟進。

主席：朱凱迪議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

朱凱迪議員：我是問他有否訂定目標？政府要求撥款 10 億元，究竟政府計劃提供多少個過渡性房屋單位？政府能否告知市民一個明確目標？

主席：局長，你有否補充？

運輸及房屋局局長：主席，大家也明白，要物色到短期內未有發展規劃的閒置土地，才能建造過渡性房屋。剛才有議員問及可以興建多少這類單位，我們先要考慮的是有多少土地可供這類用途，以及有關土地可供使用多久。此外，我們還須考慮有關土地是否適宜建設過渡性房屋，讓市民可安心居住。因此，目標數量當然是越多越好，但實際可興建多少，首先須視乎我們能覓得多少土地，再考慮土地是否適合，然後才能作出決定。

梁耀忠議員：主席，局長剛才回答議員的質詢時表示，發放租金津貼不可行，因為或會令業主上調租金；至於實施租務管制，則會造成許多負面影響。總之，對於我們所有的建議，局長要不完全不作回應，

要不就表示建議並不可行。對於張超雄議員問及的優次問題，局長只是含糊其辭，沒有清楚回答。朱凱迪議員剛才問局長，為何政府會把建設過渡性房屋的工作交由志願團體負責，而非由政府承擔？主席，我真的想再問局長，過去曾出現一些臨時房屋區，有關工作是由政府負責的，為何現時政府對這方面的工作卻完全不作出承擔，反而交由志願團負責？如果志願團體能辦得到，為何政府不能呢？為何政府寧願提供資助卻不自行承擔這項工作呢？

運輸及房屋局局長：主席，多謝梁議員的補充質詢。相信大家會明白，要解決住房問題，須從建設公營房屋着手。在建造公營房屋方面，房委會會全力推進，亦會就不同項目作適度諮詢，在過程中更會聚焦工作，不單要加快推行建屋項目，更要加大力度增加建屋數量。因此，在建設過渡性房屋方面，我們希望可讓其他社會力量投入資源，共同參與，在現有資源之外爭取更多支持和力量，所以這也是一個擴大能量的安排。現時已有一些專業團體、商界人士及有心人提供物業，以供建設過渡性房屋項目，可見效果較政府獨力承擔更佳。希望大家明白，政府並非卸責，而是考慮到政府工作的主次問題。此外，我們亦須籌劃應如何動員社會力量一起完成有關工作。

主席：第四項質詢。

立法會議員公務探訪在囚人士的安排

4. 梁耀忠議員：主席，本人留意到，懲教署近年更改了對本會議員公務探訪在囚人士的安排。過往，不論有否其他人(例如議員助理或在囚人士的法律顧問)陪同，議員均可在懲教人員不能聽到談話內容的情況下會見在囚人士；而現時，如議員探訪在囚人士時有人陪同，則懲教人員會把會面室的房門打開甚至列席探訪，並筆錄談話內容。在過去一年多，本人曾多次以書面向懲教署查詢安排有變的原因，但該署均以須徵詢律政司意見為由，至今未作出正式回覆。就此，政府可否告知本會：

- (一) 在公務探訪期間懲教人員列席及筆錄談話內容的安排自何時起實施；有關紀錄的用途和保存期為何，以及甚麼職級的人員負責檢視紀錄內容；

- (二) 懲教人員列席公務探訪的理據及法律依據，以及他們須遵從的指引為何；鑒於有議員反映各懲教院所處理公務探訪的安排不相同，原因為何，以及有何措施確保有關安排一致；及
- (三) 懲教署會否檢討公務探訪的安排，並恢復以往做法，即議員和陪同人士可在懲教人員不能聽到談話內容的情況下會見在囚人士，以保障在囚人士的私隱和得到秘密法律諮詢的權利？

保安局局長：主席，懲教署一直致力為在囚人士提供穩妥、安全、人道、合適和健康的羈管環境。基於保安考慮及維持監獄紀律及秩序的需要，《監獄規則》(第 234A 章)就在囚人士與外界溝通訂明規範，懲教署有責任按法例或相關原則處理各種探訪。除法例訂明的探訪外，任何人未獲懲教署署長特別授權，不得探訪在囚人士。

就議員質詢的各個部分，現答覆如下：

(一)及(二)

基於助囚更生或便利進行法律程序等原因，懲教署容許在囚人士接受指定類別人士並在合適的限制下探訪。《監獄規則》訂明，在囚人士可接受包括親友、警務人員、法庭人員和法律顧問的探訪。相關規定如下：

- (a) 《監獄規則》第 48 條訂明，親友每月可探訪在囚人士兩次，同一時間訪客不得超過 3 人，每次探訪只限 30 分鐘，而探訪時須有 1 名懲教署人員在場；
- (b) 《監獄規則》第 49 條訂明，任何警務人員可為進行認人手續或為查究經舉報或合理懷疑的罪行，探訪囚犯；
- (c) 《監獄規則》第 50 條訂明，法庭人員如備有具法律效力手令或命令，以將令狀或其他法律程序文件送達獄中的人須為達致該目的而獲准進入監獄；及
- (d) 《監獄規則》第 52(1)條訂明，作為民事或刑事法律程序一方的在囚人士，其法律顧問須獲提供合理方便，

以便在懲教署人員視線所及但不能聽聞的情況下，就該等法律程序與在囚人士會晤。

親友探訪過程須錄影及錄音，並有懲教人員在場，主要是出於監獄保安考慮和防止罪案發生，例如防範在囚人士因情緒激動而做出自殘行為，或談話內容涉及違法事宜如越獄或擾亂監獄紀律及秩序等。如有需要，懲教人員有責任作出適當跟進。至於警務人員、法庭人員、法律顧問的探訪，可以在懲教人員視線所及但不能聽聞的情況下進行，而且沒有時間和次數限制。

在法律顧問的探訪方面，懲教署與香港律師會就具體安排已有既定機制。法律顧問於會晤在囚人士前，必須向署方提交由其所屬律師事務所簽發的有效文件，證明其代表該在囚人士，以及會晤是討論相關法律程序，符合《監獄規則》第 52(1)條所述的情況。懲教署確定探訪目的後，會安排在懲教人員不能聽聞的情況下進行會面。

《監獄規則》並沒有就立法會議員探訪在囚人士訂明特別安排，不過懲教署署長在法例下有權酌情處理，讓在囚人士接受立法會議員探訪。一直以來，懲教署考慮到《監獄規則》第 47C 條規定，懲教人員不得閱讀在囚人士致予指明的人(即行政長官、行政會議成員、立法會議員、區議會議員、巡獄太平紳士、申訴專員及廉政專員)的信件，或由指明的人發出的信件，因而將這個處理指明的人的信件的原則，酌情延伸至指明的人(包括立法會議員)探訪在囚人士的安排上，並為他們的公務探訪作出便利的行政安排，包括探訪不設時間及次數限制，以及探訪會在懲教人員不可聽聞的情況下在公務探訪室中進行。這些安排比一般親友探訪的安排較為寬鬆。指明的人如要探訪在囚人士，須事先向懲教署作出申請，確認其有確切需要執行公務。如獲批准，懲教署會發出書面通知，闡明有關批准是基於其指明的人身份並信納其有確切需要執行公務而作出。

不過，如果指明的人要帶同一名或多名同行人士一同進行探訪，指明的人首先須確認該等同行人士有在場陪同的需要，並由懲教署行使酌情權批准。如果獲批，由指明的人帶同同行人士的公務探訪仍可不受時間及次數限制，並在公務探訪室中進行。不過，由於同行人士並非指明的人，

整個探訪需要在懲教人員的視聽範圍內進行。這些安排仍比一般親友探訪的安排寬鬆。

基於監獄保安和運作需要，凡需要在懲教人員的視聽範圍內進行的探訪，懲教人員可視乎情況和需要作出記錄。現場懲教人員其後會向院所管方匯報，該紀錄亦會隨即被銷毀。

- (三) 懲教署尊重在囚人士的私隱，但監獄的運作須受到第(一)及(二)部分所述法例施加的限制所規限，署方亦有需要維持監獄保安、紀律和秩序。懲教署會繼續以專業態度，根據香港法例及相關規則，在確保監獄的秩序和保安的同時，保障在囚人士的私隱和應有權益。

梁耀忠議員：主席，首先對於我過去一年多以來多次去信懲教署，但署方完全沒有作出回覆，並推卸到律政司身上，我感到非常遺憾。此外，就我今天所提出質詢的3個部分，局方亦答非所問，就第(二)部分更完全沒有作出回覆。我問的是為何處理公務探訪的安排不盡相同，但當局並沒有解釋當中原因。

此外，主席，我想問局長：正如主體答覆清楚指出，當有議員前往探訪在囚人士時，懲教人員不可聽聞有關的談話，目的是要尊重進行公務探訪時所作談話內容的私隱。但是，很可惜，當議員帶同一些有需要進行探訪及一定與公務有關的人士(包括法律顧問及議員助理)同行時，卻需要在懲教人員視聽範圍內進行，並需作出記錄。有部分議員同事甚至曾在懲教人員坐在身旁聆聽談話內容的情況下進行探訪，試問這樣又如何能尊重議員進行的公務探訪呢？

保安局局長：主席，多謝梁議員的補充質詢。剛才我已在主體答覆中指出，如議員因公務需要而在有同行人士陪同的情況下進行公務探訪，而有關的同行人士並非指明的人，有關的探訪便需要在懲教人員的視聽範圍內進行。懲教署是基於這原則，以及相關的監獄規例訂明立法會議員探訪在囚人士的機制。

與議員同行的法律顧問或同行人士如有確切需要，須在懲教人員不能聽聞的情況下進行探訪，例如屬梁議員所說的法律顧問，則懲教署亦已和香港律師會訂有既定機制，訂明與在囚人士會晤的法律顧

問，必須向署方提交由其所屬律師事務所簽發的有效文件，證明該法律代表與該在囚人士所作討論是與其所涉法律程序相關。

香港律師會亦在其一份通訊中提到，有關的律師或其他獲授權法律人員所屬的律師事務所，必須就此簽發有效文件。該份通訊亦提醒各律師事務所的負責人，若其轄下職員或律師和有關的在囚人士有家庭或個人關係，即須評估這會否影響該名律師或職員正確或公正地執行其專業職務。

由此可見，任何律師事務所的律師和人員在進行探訪時，均須通知其所屬律師事務所及懲教署，他們與有關的在囚人士是否具有親屬或朋友關係。所以，律師事務所亦須格外審慎行事。這可反映出香港律師會及各律師事務所，亦力求盡量避免出現任何可能存在的利益衝突。在這方面，我們會與香港律師會繼續保持溝通。

主席：梁耀忠議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

梁耀忠議員：主席，局長並沒有答覆我的補充質詢，根本是答非所問。我已很清楚詢問為何議員和法律顧問一同進行探訪時，懲教人員要在旁聆聽甚至作出記錄？法律顧問所作探訪肯定是與案情有關的，為何署方不能尊重我們所作會晤的私隱？

主席：梁議員，你已指出你的補充質詢未獲答覆的部分，請坐下。局長，你有否補充？

保安局局長：主席，多謝梁議員的提問。其實我已在主體答覆中回應，《監獄規則》第 48、49、50 及 52 條已訂明親友、警務人員、法庭人員及法律顧問就民事或刑事法律程序進行探訪的安排，而第 47C 條亦就指明的人所作探訪作出規定。所以，在法律上已有相關的規定。

雖然就着陪同人士所作的探訪，法律上並沒有訂明的規定，但懲教署署長亦已行使酌情權，讓同行人士可在較寬鬆安排下探視在囚人士。至於梁議員所說的法律顧問，我相信必須依循懲教署和香港律師會訂立的既定機制作出安排。

陳克勤議員：主席，我首先申報我亦曾因應在囚人士的要求前往懲教院所進行公務探訪，並可證明由於我是單獨前往，兼且是指明人士，所以在會面過程中並沒有懲教人員在席。

我留意到有一些報道指出，有議員同事涉嫌濫用公務探訪的安排，因為他們並非單獨前往進行公務探訪，而是帶同在囚人士的男朋友或女朋友同行。所以，我想問局長懲教署是否備有相關數字，可告訴議員例如在過去 2 或 3 年內，共接獲多少宗公務探訪申請？申請數目有否在某些特定時間內出現波動？有多少宗公務探訪申請遭到拒絕？過多公務探訪會否對懲教署的日常運作造成影響？

保安局局長：主席，多謝陳議員的補充質詢。在數字方面，我可以提供由 2012 年開始備存的資料。在 2012 年及 2013 年，議員進行公務探訪的次數分別是 70 多次及 50 多次，但有關數字由 2014 年開始上升。到了 2017 年，這數字已上升至 342 次。換言之，公務探訪次數由 2012 年的 78 次上升至 2017 年的 342 次，當中帶同同行人士進行的公務探訪有 144 次，約佔超過四成。

議員申請進行或帶同同行人士進行公務探訪，甚少會遭到拒絕，因為我們相信議員有公務需要進行探訪。由於進行公務探訪的頻密程度出現頗為顯著的增加，懲教署在工作或人手處理上均須另作安排。由於這方面的探訪並無時間及次數上的限制，故亦有可能影響在囚人士根據《監獄規則》每天所需有的作息時間，包括每天最少工作 6 小時的規定。這更有可能影響某些更生活動或講座的進行。因此，無論是懲教署的工作及在囚人士的作息時間，均會受到影響。

至於今年的數字，則有輕微回落的趨勢。今年首 10 個月進行的公務探訪有 214 宗，當中有同行人士的探訪有 92 宗。我們會密切留意有關情況。

麥美娟議員：主席，從局長所作答覆可留意到，就立法會議員進行的公務探訪，《監獄規則》其實並未訂定具體的安排。懲教署署長現時似乎是透過《監獄規則》第 47C 條的規定，把立法會議員視為指明的人，容許作出一些酌情安排。

既然局長剛才已告訴我們，每年可有多達數百宗公務探訪，為了令懲教署人員不致因為不知道尊貴的議員何時及要帶同甚麼人士探望哪位在囚人士，而經常感到無所適從，當局何不修改《監獄規則》，訂明立法會議員進行公務探訪時所須遵守的規定？如此一來，便不用因為某立法會議員帶同某人前往探訪，而需要以酌情安排作出配合，打擾懲教署人員的日常工作。局長，當局會否修改《監獄規則》？

保安局局長：主席，多謝麥議員的補充質詢。從我剛才提供的數字可見，公務探訪數字由 2012 年開始增加，至 2017 年時情況頗為嚴重，但在 2018 年開始有所回落，但數字仍然偏高。我們會繼續密切留意有關情況，希望可杜絕濫用有關安排的行為。在盡量作出探訪安排的情況下，如有同行人士的探訪是需要懲教人員在場，我們必會加以密切留意，防止濫用。懲教署現時亦正在檢視公務探訪安排，日後或會有其他的進展。

主席：第五項質詢。

教育和推廣國家《憲法》和《基本法》

5. 梁美芬議員：主席，近年有年輕人公然高調宣揚“香港獨立”等違反國家《憲法》和《基本法》的政治主張，亦有不少市民不了解該兩份憲制文件。關於教育和推廣《憲法》和《基本法》，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，教育局、民政事務局及基本法推廣督導委員會向學生、青少年及教師推廣《憲法》和《基本法》的工作的詳情，以及所涉開支分別為何；當局定期檢討該等工作的成效時所用準則，以及最新的檢討結果為何；
- (二) 採取了甚麼措施確保教師向學生講授關於《憲法》和《基本法》的正確知識；及
- (三) 會否考慮加強推廣《憲法》與《基本法》之間的關係；如會，詳情為何；如否，原因為何？

政制及內地事務局局長：主席，就梁美芬議員的質詢，經諮詢教育局及民政事務局後，現綜合答覆如下。

《中華人民共和國憲法》("《憲法》")和《中華人民共和國香港特別行政區基本法》("《基本法》")共同構成香港特別行政區的憲制基礎，是"一國兩制"的基石，為香港的長期繁榮穩定提供有力的保障。特區政府絕對有責任倡導香港市民全面認識《憲法》和《基本法》。

早在 1998 年 1 月特區成立的初期，特區政府已成立由政務司司長領導的基本法推廣督導委員會("督導委員會")，統籌各政策局的《憲法》及《基本法》推廣活動。回歸初期，推廣活動較為着重介紹《基本法》具體條文的內容，隨後逐步增加有關"一國兩制"的源起和設計、《憲法》與《基本法》關係等較為深入的內容；推廣手法也越來越多元化，切合不同受眾的需要。

督導委員會透過政制及內地事務局舉辦大型主題研討會、利用電子媒介宣傳、定期舉行巡迴展覽、安排流動資源中心到訪不同地區及學校，以及資助民間組織舉辦講座、問答比賽等活動，讓市民對《憲法》及《基本法》有更全面和深入的認識。我們在今年 9 月起向市民派發全新的《憲法》和《基本法》合訂印本，方便市民認識《憲法》和《基本法》條文。

在 2015-2016 至 2017-2018 的 3 個財政年度，政制及內地事務局用於宣傳及推廣《憲法》及《基本法》的開支，分別約 1,600 萬元、1,600 萬元和 1,700 萬元。在 2018-2019 年度，我們已預留約 1,700 萬元舉辦相關推廣活動。

在學校教育方面，政府一直透過課程、學與教資源和各種學習活動互相配合，讓學生正確認識《憲法》、《基本法》及"一國兩制"的源起，以及其如何與市民日常生活息息相關。

除了在各有關科目(如小學的常識科、中學的中國歷史科、歷史科、生活與社會科、通識教育科等)的課程內容教授《基本法》及"一國兩制"概念外，教育局亦編製學與教資源(如《基本法》網上課程)。教育局也發展了"憲法與《基本法》"單元，課程已在去年 6 月上載至教育局網頁供學校採用，內容涵蓋《基本法》的憲制地位、中央和香港特區的關係、香港居民的權利和義務、政治體制的特點等。教育局亦編製了《基本法》規劃與自我評估工具，以幫助學校檢視《基本法》教育在學校推行的情況。

教育局也在校長、中層管理人員及教師的專業培訓課程內，加入《憲法》和《基本法》元素，闡釋《基本法》的憲制地位。

學界普遍理解推行《憲法》和《基本法》教育是學校教育應當負起的責任，而各項相關學習活動和教師培訓的參與率亦持續上升。教育局會繼續與學校和其他持份者保持緊密聯繫，進一步完善支援措施，提升學與教的成效。

向學生和教師推廣《憲法》和《基本法》是教育局課程發展日常的工作，有關開支已吸納在教育局的經常開支內。

在青少年方面，督導委員會轄下的本地社區工作小組，一直與民政事務局及公民教育委員會緊密合作，在社區層面推廣《憲法》和《基本法》，活動包括問答比賽、講座、出版青少年刊物，以及在公民教育資源中心設立專題展覽及互動遊戲等。

民政事務局與公民教育委員會每年會透過"公民教育活動資助計劃"及"十八區公民教育活動資助計劃"，撥款資助包括以青年為主要對象的推廣《憲法》和《基本法》活動。

民政事務局在 2015-2016 至 2017-2018 的 3 個財政年度，用於上述推廣工作的開支分別為 630 萬元、350 萬元和 350 萬元。在 2018-2019 年度，民政事務局已預留約 600 萬元進行相關推廣工作。

展望未來，我們會提供機會讓更多年輕人可以通過親身體驗和實踐"一國兩制"，更全面和立體地理解《憲法》和《基本法》，以及國家對香港落實"一國兩制"的基本方針。我尤其鼓勵年輕人多認識國家在未來進一步改革開放的建設，包括"一帶一路"倡議和粵港澳大灣區發展兩大重要的國家戰略，擴闊視野，了解如何透過堅守"一國"之本，善用"兩制"之利，為香港和自己開拓更多可能性和發展空間。

政府會繼續聆聽及吸納社會人士的意見，以進一步加強推廣《憲法》和《基本法》。我歡迎議員和市民提出建議，讓特區政府可以更有效地推動這方面的工作。

梁美芬議員：主席，局長的答覆我已經耳熟能詳，但我必須指出，政府過往對《基本法》的推廣流於表面。

提到《憲法》和《基本法》，我不知道政府當局曾否就絕大部分香港人也持有的中華人民共和國香港特別行政區護照進行宣傳教育，因為我發現很多人填寫國籍時是寫"香港"，也有些人說自己的國籍是香港，甚至說可以修改《基本法》第一條，這些真是謬論。

政府當局宣傳《基本法》時，我認為應該首先問"how"，然後才問"how much"。當局有否直接正視香港人的國民身份認同問題，從而令他們了解作為中華人民共和國香港特別行政區的公民，其實是中華人民共和國的公民，在憲制和《憲法》下均規定了我們的責任，這樣便可以解釋很多現時出現的誤區。

我想問局長，政府當局曾否這樣教育香港的老師、年青人，甚至是香港市民呢？

政制及內地事務局局長：主席，多謝梁議員提出的補充質詢。

我認為推廣《憲法》和《基本法》，最重要是明白香港特別行政區的"一國兩制"的源起、設計和來源，以及香港作為國家的一部分所實施與內地不同的制度，這個基本概念和框架，也是我們推廣《憲法》和《基本法》時必須有的正確概念。

所以，議員剛才提及市民要了解自己的身份，我相信透過政府解釋和理解《憲法》和《基本法》的內容和關係，以及《基本法》內提及我們的憲制地位、所享有的權利和義務，但同時需要負上的責任，並全面進行推廣工作，一定能夠發放有關信息。

接下來，是具體採用的方式，我們會使用各種渠道進行宣傳和推廣，並且會引用不同的例子，例如議員提及的護照來說明。我記得我們過去在電視宣傳片也有使用類似的例子。這是方式的問題，我們可以就不同群組，採用多元化的方式進行宣傳。

但是，大家也留意到，回歸初期，推廣活動較多提及《基本法》的具體條文，以及在《基本法》之下，我們的權利與義務，以及各方面自由的保障等。後期，除提及這兩方面外，也較多提及在"一國"之下，我們是國家不可分離的一部分。

所以，我認為在推廣工作上，最重要的是堅守"一國"之本，也要指出兩種不同制度的分別，以及在"一國兩制"之下，我們所承擔的責

任和義務，以及我們享有的優勢。我相信作出整全的介紹和推廣是重要的。至於推廣的方式和可用的渠道，我們很樂意與不同持份者(包括各位議員)進行溝通。

毛孟靜議員：感覺和感情一定是雙向的，我最近接見一群大學生，他們無一例外地認為自己是香港人。

《基本法》第一條訂明，香港是中國不可分離的一部分，這是大家也明白的，但林鄭月娥卻以反"港獨"為名，僭建出一條自由浮動的"紅線"，但沒有人知道，究竟誰人做出甚麼具體作為是"港獨"行為，難道我們是在飛鵝山打游擊嗎？

現在我們擔心的是，這條"紅線"今天是反"港獨"，明天是反自主、反自決，後天會否是反民主呢？整份《基本法》任由她解釋，甚至無須由全國人民代表大會釋法，這叫通識科教師如何向學生解釋，《基本法》內原來有一條無形的"紅線"？

政制及內地事務局局長：主席，有關毛議員所提的問題或意見，我認為談到"港獨"這議題，客觀的事實是很清楚的。《基本法》清楚訂明，香港特別行政區是中華人民共和國不可分離的部分。大家也會同意，任何"港獨"主張均違反《基本法》，直接損害國家主權、國家安全及領土完整。所以，這明顯與"一國兩制"絕不相符，也與我們的《憲法》和《基本法》的憲制地位不相符。在"港獨"這問題上，不論從事實基礎、從歷史角度，還是從法理角度理解，都是清晰可見的。我們對這個問題絕對不能含糊。

至於毛議員提到的國民身份或對國家的感情，我同意感情就是感情，需要大家雙向。如果我們發現現今的青年人有這種看法，我們會嘗試了解為何會有這種看法，以及如何可以將憲制地位、《憲法》和《基本法》的全面內容，透過比較客觀和理性的方式，作互相了解和討論，我覺得這是我們的共同目標和責任。

主席：毛孟靜議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

毛孟靜議員：如果行政長官明天說反自決，後天反民主，那條"紅線"便會任由她隨意設定，《基本法》沒有這條"紅線"，是她自行製造出來的。

主席：毛議員，你已指出你的補充質詢未獲答覆的部分，請坐下。局長，你有否補充？

政制及內地事務局局長：主席，毛議員剛才說的是未來的事情，第一，未來的事情尚未發生；第二，她剛才說的也非現時發生的事情，現時的事情很清楚，如果談到"港獨"，或自決中包括"港獨"或香港要獨立的選項時，這明顯與我們的《憲法》、《基本法》及憲制地位和"一國兩制"不相符。

(毛孟靜議員站起來擬再作提問)

主席：毛孟靜議員，局長已回答了你的補充質詢，請坐下。

許智峯議員：在學校內教授《基本法》和《憲法》本來是好事，但政府提供的教材是甚麼？我們看到在教育局的"憲法與《基本法》"單元中提到香港人的示威自由時，竟然有以下觀點：作出街頭抗爭，反映部分香港人的民主意識粗糙和膚淺。究竟政府提供的《基本法》教材是中立還是偏頗？諮詢了哪位《基本法》專家和學者？有否諮詢教育界和家長？公眾如何監察這些由政府提供的《基本法》教材不會洗腦和偏頗？

政制及內地事務局局長：主席，多謝許議員的補充質詢。有關課程的設計和內容，教育局有現行機制進行這方面的工作，此其一；第二，在準備學與教資源時，肯定會透過專業管理和徵詢專業意見，編訂教材內容；第三，在編訂"憲法與《基本法》"單元的過程中，亦曾諮詢法律意見，目的是要全面準確地將有關概念和內容表達出來。

例如，"憲法與《基本法》"這個獨立單元會使用 15 個課時教授，內容亦很清晰地分為不同單元，包括歷史背景、《基本法》的內容、如何保障香港各方面的發展、《基本法》與日常生活的關係等。編訂

這些內容時都有徵詢專業意見，亦有諮詢法律意見，使有關內容與《憲法》和《基本法》相吻合。

主席：許智峯議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

許智峯議員：局長說有專業意見，究竟政府就《基本法》的教材諮詢了哪些學者和專家？可否公開給公眾知道？此外，局長沒有回答我為何不諮詢教育界和家長？

主席：局長，你有否補充？

政制及內地事務局局長：主席，我剛才說在編訂有關課程及學與教資源時，教育局本身有既定機制進行有關工作，如果許議員希望知道有關機制的詳細內容，也可透過既定渠道取得資料。

朱凱迪議員：我認識的《憲法》是用來界定政府的權力和保障人民不受政府侵犯，但中共卻不是這樣用《憲法》，它拿來砍人，拿來實行專政。

最近，立法會議員放在抽屜內那本《基本法》突然加厚，加入了《憲法》，也不知道是何時加厚的。我想局長的意思是要我們看看《憲法》。《憲法》第一條是禁止任何組織或個人破壞社會主義制度。我請局長教導香港市民應如何認識這句說話，以及按他們的標準，《憲法》是不可違反，只可遵守的，那麼香港人如何遵守這項禁止任何組織或個人破壞社會主義制度的條文？

政制及內地事務局局長：多謝朱凱迪議員的補充質詢。首先，有關《憲法》和《基本法》，這是我們近日印製的印刷本。我剛才答覆梁美芬議員的補充質詢時，也提到這是我們進一步加強推廣《憲法》和《基本法》的其中一個舉措，讓市民增加了解《憲法》和《基本法》的關係。我們讀《基本法》的同時，也必須參照國家《憲法》，因為香港特別行政區的來源，也是源於《憲法》內有設立特別行政區的條文，這是第一點。

第二點，朱凱迪議員剛才提到《憲法》和《基本法》的關係，因為《憲法》是整個國家的《憲法》，而《基本法》則列出香港特別行政區的設立和制度。《憲法》透過第三十一條，對設立特別行政區及有關制度和政策作出規定，而《基本法》對於香港特別行政區的制度和政策的規定，是具有優先適用的地位，亦因而《憲法》內有關社會主義的制度和政策的規定，是不會在香港特別行政區內實施。

我相信，如果我們了解《憲法》和《基本法》之間的關係，當閱讀國家的《憲法》及《基本法》的內容時，便會更為清晰。

主席：朱凱迪議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

朱凱迪議員：局長沒有答覆究竟香港人是否需要遵守《憲法》第一條？

主席：局長，你有否補充？

政制及內地事務局局長：主席，議員剛才提到，《基本法》指明香港特別行政區享有的自由、權利、義務和責任，這是在《基本法》內列明的。所以，根據"一國兩制"，《基本法》列明的制度和政策是優先適用的，而有關國家的社會主義制度和政策的規定，是不會在香港特別行政區實施。

范國威議員：局長剛才的答覆提到，要全面認識《基本法》，整全推廣《基本法》。我想問局長，政府向學生推廣《憲法》和《基本法》之間的關係時，有否同時推廣例如《基本法》第二十六條提到香港人擁有的選舉權和被選舉權，以及第二十七條提到的言論自由、結社自由、集會、示威和新聞自由等條文？如果沒有，政府就是選擇性推廣《基本法》，令市民片面認識《基本法》。

政府在 2017 年刪除了《基本法》學習教材內有關香港人"人身權利和自由是個人最基本自由"等內容，從而避免向香港學生推廣《基本法》保障香港人享有的各項權利。局長在答覆時又提到，在回歸初期，即 1997 年主權移交初期，政府推廣《基本法》時較集中於具體

條文的推廣工作，但近年還有沒有這樣做呢？如果沒有，就是選擇性推廣。

政制及內地事務局局長：主席，多謝范議員的補充質詢。第一，我剛才提到，如果我們要推廣《基本法》和《憲法》，就必須推廣全面了解《基本法》，包括《基本法》內香港的憲制地位，即設立香港特別行政區的源起。

第二，香港居民享有的自由和權利，是在《基本法》下得到保障的，但另一方面，香港作為國家不可分離的一部分，我們亦有責任維護國家主權、安全和發展利益等。所以，當我們進行推廣工作時，我所指的全面推廣是，我們不可只談權利自由，而不談身份、憲制地位或責任；同樣地，我亦不可只談"一國"，而不提"兩制"。所以，兩者必須並重，亦不可偏廢。

所以，范議員剛才問到我們近日推廣《基本法》和《憲法》的工作，我們肯定要提到"一國"並同時提到"兩制"。當我們談及自由和權利時，亦不可把自由和權利說成完全沒有界限和合理限制，這點是很清楚的，這些都是在"一國"下的考慮。

我可以舉一個例子，不論是說國家改革開放 40 年、粵港澳大灣區的發展，或上星期國家主席會見香港代表團，當中所強調的信息，正正就是我們是在"一國"之內，但擁有兩種不同制度。我們需要運用所擁有的不同制度，發揮我們的獨特優勢，包括我們擁有的法律制度、其他方面的優勢，以及我們和國際之間的聯繫，這些是我們要保持、鞏固和強化的。這明顯便不是只談"一國"，而是必須同時談"一國"和"兩制"。

我希望議員即使持有不同政治意見，當我們日後談到"一國兩制"時，也可以較為平衡，把兩者有機結合。

主席：范國威議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

范國威議員：主席，局長沒有在實際行為上推廣《基本法》的相關條文……

主席：范議員，這並非你的補充質詢未獲答覆的部分，請坐下。

范國威議員：.....第二十六條和第二十七條保障香港人的權利，他沒有做到這方面的推廣工作。

主席：范議員，請坐下，你剛才所述的並非補充質詢未獲答覆的部分。

最後一項口頭質詢。

疏導經港珠澳大橋入境的遊客

6. 尹兆堅議員：主席，據報，港珠澳大橋("大橋")於上月 24 日通車後，東涌湧現大批經大橋入境的遊客，令該處居民的日常生活大受影響。例如，日用品被搶購一空、食肆爆滿，以及有大批遊客在東涌巴士總站等候巴士往香港口岸，阻塞通道和發出噪音。雖然政府於本月 9 日宣布引入數項疏導遊客的措施，但情況未見大幅改善。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否調查，自大橋通車至今有多少個沒有安排本地旅行社接待的旅行團經大橋入境；有否採取執法行動；如有，詳情為何；
- (二) 有何新措施進一步紓緩現時東涌遊客過多的情況；會否與內地當局商討下述建議：(i)開辦以位處內地水域的大橋東人工島為目的地的旅行團或巴士路線，以便只想參觀大橋的內地居民無需入境香港，以及(ii)收緊內地居民赴港旅遊的簽注安排；及
- (三) 鑒於屯門至赤鱸角連接路預計將於 2020 年全面通車，屆時由香港口岸往返屯門的車程每程只需約 10 分鐘，當局會否在連接路通車時採取適當措施，防止遊客過多的情況在屯門重現；如會，詳情為何；如否，原因為何？

商務及經濟發展局局長：主席，自港珠澳大橋("大橋")開通以來，特區政府一直密切監察大橋的進出境車流和人流，以及香港口岸的運作。有見東涌近日的情況，政府在短時間內多管齊下，推出各項有助紓緩口岸和附近地區壓力的措施，改善有關情況。

就尹兆堅議員的質詢，經諮詢相關政策局及部門後，我現綜合答覆如下：

- (一) 按現行法例，內地入境旅行團沒有香港旅行社接待，並不一定觸犯法例。境外旅行社是可以組織旅行團來港的，關鍵是不能在港從事旅遊服務，即代客獲取在港的住宿、交通、觀光遊覽等安排。

負責行業規管的香港旅遊業議會("旅議會")有清楚指引和規定，香港旅行社如接待內地入境旅行團，有關香港旅行社必須預先向旅議會登記，並提供予旅議會有關該旅行團的資料。

當然，政府一直鼓勵和協助內地入境旅行社和香港地接社合作。過去 4 周，經大橋來港的旅行團登記總數由第一周的約 70 團上升至最近一周的超過 700 團。旅議會上周末亦派員實地考察，抽查結果顯示，經大橋來港的內地入境團中，約七成有香港導遊陪同，可見地接社的安排已逐步改善。

正如我本月初在上海會見記者時指出，所有入境團皆必須遵守香港法律。就有旅行團涉嫌違法經營一事，旅遊事務署早於本月初已向廣東省文化和旅遊廳通報事件。省旅遊廳對事件高度重視，亦已向全省各地市旅遊主管部門發出通知，敦促有關當局加強市場監管工作，以及各地市旅遊從業人員嚴格遵守港澳地區法律法規。旅遊事務署轄下的旅行代理商註冊處，在得悉涉嫌違法的個案後，亦已將有關情況通報予警方及入境事務處。警方及入境事務處正調查事件，目前暫未有人士被捕。

- (二) 有見東涌近日的情況，政府已召開多次跨部門會議，作出應對。

根據過去數個周末的經驗，經大橋香港口岸入境的旅客人次中，約有五分之一沒有轉乘本港的公共交通工具離開口岸到香港各區。由此可見，為數不少的旅客主要目的是體驗大橋，並不一定希望進入特區境內。政府正與內地有關當局研究開通大橋東人工島予上述旅行團遊客，讓這類旅客無需進入香港特區境內就可遊覽大橋，並從東人工島折返珠海或澳門。

此外，政府正着手安排在大橋香港口岸旅檢大樓內增設臨時小型店鋪或攤位，讓旅客購買簡單的手信。我們亦研究讓美食車在旅檢大樓附近和欣澳服務遊客。

另一方面，運輸署已自今天(11月21日)起，就本地旅遊巴士於口岸營運的安排實施新措施。在新措施下，已登記的旅遊巴士營辦商只要在前一天晚上9時前，通過運輸署網上系統提交申請及完成簡單手續，就可在第二天進入口岸上客區上客。這項安排將有助香港本地接待社與內地入境旅行社合作，透過靈活調撥旅遊巴士，紓緩東涌區內的人流。

此外，穿梭巴士營辦商正全力籌備及測試供團體旅客預約服務的網上系統，期望於本周五起實施。旅行社或團體主辦單位可透過網上系統，購買翌日起或以後的指定日期及時段的穿梭巴士車票，亦可同時購買回程或來回車票。新安排將有助管理及調節各時段的客流，避免團體旅客集中在同一時段進出境，同時縮短旅客的候車時間。營辦商本周內會公布有關團體車票網上預約服務的詳情。

旅遊事務署已幫助協調本地業界，理順口岸附近的旅客人流，包括要求本地業界盡量安排旅客搭乘其他交通工具。旅遊事務署亦鼓勵業界包括旅遊景點，推出例如半天遊的旅遊路線及產品，幫助分流旅客。

此外，警方會繼續密切留意內地旅行團來港的情況，不時加派人手到場維持公眾秩序及公共安全。

- (三) 屯門至赤鱸角連接路("連接路")通車後，將有多一條路線分流旅客，紓緩青馬大橋的壓力。運輸署與相關公共運輸營辦商會因應有關運輸需求和流量作出規劃，並就此諮詢有關區議會及持份者。

當連接路全面通車後，運輸署亦會視乎需求，適時調整公共交通服務以配合乘客需要。

尹兆堅議員：主席，你很清醒，因為你剛才一開始便叫喚運輸及房屋局局長作答，而我也很奇怪為何會由商務及經濟發展局局長答覆。他的主體答覆，尤其是第(二)部分及第(三)部分，基本上沒有答覆我的問題。

雖然如此，我亦要感謝政府聽取我們的意見。例如，我們早前分析數據後，在第一天便建議應對該五分之一的非入境旅客實施分流、盡量加快及加強香港口岸旅檢大樓商場的服務，以及開通東人工島讓旅客即時回程，無需進入香港境內。凡此種種，當局皆已落實。

不過，主席，這並不足夠，因為大家皆知道，而政府的數據也顯示，經大橋來港的旅客只會越來越多。連陳帆局長也向大家表示，未來人數會越來越多。正因如此，我們擔心有關措施是"治標不治本"。隨着旅客人數越來越多，我擔心在連接路通車後，這些旅客下一個目的地會是屯門及荃灣，這情況有可能會出現。

主席，我的補充質詢是這樣的。要真正處理問題，當局應該根據香港接待旅客的承載力，控制旅客數目。不過，政府的答覆卻不敢提述這方面。我的主體質詢第(二)部分清楚詢問當局會否將赴港旅客的簽注限制擴大至珠海及周邊地區。如果現時的措施是"治標不治本"，政府是否打算在數年後當旅客越來越多，以致屯門及荃灣等地淪陷時才作出回應呢？

主席，我希望局長答覆會否將旅遊簽注限制擴大，並且將"一周一行"收緊至"一年八行"。

商務及經濟發展局局長：主席，正如我在主體答覆中指出，政府已採取多管齊下的措施。我們理解到，在大橋通車及新設施落成後，來港旅客人數會有所增加，這是很合理的現象。過去數星期的數據及我們基於數據所作的估計顯示，為數較多(約五分之一)的旅客是前來體驗大橋。在這方面，我們採取的措施與尹兆堅議員或其他議員提出的措施是一致的，着眼於能否減少這類入境旅客的數目。

至於其他涉及全港整體的措施，尹議員可能也會知道，我們去年發布的《香港旅遊業發展藍圖》提出一個重點，便是深化及擴闊香港不同的旅遊景點，讓遊客不會集中在個別區域及個別景點，包括擴充現有大型主題公園等的接待設施，以及在不同地區發展旅遊項目。

我亦想在此提述另一點，當我們預計在黃金周或春節期間會有大量旅客訪港時，我們會進行跨部門工作，目的是減少或紓緩旅客來港的情況。當然，情況不斷變化，我們會繼續密切留意。

主席：尹兆堅議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

尹兆堅議員：主席，我的補充質詢很簡單，便是當局會否擴大簽注限制。會，還是不會？

主席：尹議員，請坐下。局長，你有否補充？

商務及經濟發展局局長：主席，我們認為應依循我剛才提及的措施方向，因此暫時無意採取尹議員所提議的方法。

姚思榮議員：主席，大橋自 10 月 24 日開通至今不足一個月，每星期皆出現不同情況。不過，在政府與交通業界及旅遊業界保持緊密聯繫，因應出現的不同混亂情況採取應變措施後，我們已看到成效。

局長剛才作答時所提供的資料顯示，雖然旅行團數目由首星期的 70 個增至上星期的 700 個，但東涌的混亂情況並沒有重演。為甚麼呢？因為業界與政府當局合作，把旅客分流至不同景點。由此可見，如何有效監管……內地的所謂“野馬旅行團”(即沒有登記的旅行團)在某程度上已受到控制。不過，局長剛才亦指出，仍有三成旅行團沒有登記，我認為情況並不理想。

請問局長，對於這類沒有向旅議會登記、俗稱“野馬旅行團”的旅行團，當局有否制訂進一步的制衡措施，將他們納入香港行之有效的監管範圍內？

商務及經濟發展局局長：主席，就姚思榮議員的補充質詢，我的主體答覆第(一)部分已提供全面答覆。不過，我亦要在此澄清，香港是依法辦事的地方，沒有與地接社合作的入境旅行團並不一定違法，而我在主體答覆第(一)部分已清楚指出法例的重點。

儘管如此，我亦同意姚議員所說，如果入境旅客能夠參加旅行團來港，而有關旅行團能夠在香港獲得地接社安排及有香港導遊隨行，那麼第一，對於入境的內地旅客，這當然是好事；第二，正如姚議員所說，這亦有助當局透過業界的協調，將這些入境旅客有效分流至不同時段及地區，從而作出更好的安排，這對旅遊業亦有好處。

在過去短短的三四個周末之間，我們已看到情況明顯改善。有部分入境旅行團最初可能沒有留意法例規定，因此我們已向內地有關當局作出清晰解說及發出指令，以免他們誤墮法網。此外，我們亦看到姚議員代表的界別努力做好接待工作，因此大部分旅行團現在已有地接社的安排。我們會繼續循此方向，透過與業界共同合作，希望進一步紓緩有關情況。

周浩鼎議員：主席，我看到東涌旅客人流在剛過去的周末確實有一定程度的改善，我相信原因是政府回應了我們的訴求，採取了一些措施，現已初見成效。不過，我要強調，政府當局不能鬆懈，要繼續處理東涌的問題。當局固然要繼續推廣東人工島的旅遊，但我們希望內地政府繼續在這方面配合，亦希望特區政府能夠繼續與內地政府就這方面進行溝通。

主席，在香港口岸增設購物配套設施的工作現正進行，但對於明年農曆新年出現的下一個人流高峰期的應對措施，以及香港口岸旅檢大樓臨時商鋪及零售購物配套設施的整體安排，當局有否任何時間表？此外，對於在明年農曆新年前開設商鋪的進度，當局的評估和預計為何？

商務及經濟發展局局長：主席，我在主體答覆中已提及，很多旅客可能屬過境旅客，因此在旅檢大樓方面，我們屆時可以完成一些配套工作。我們會在短期內推出一些可以簡單地設立的臨時 pop-up stores，這是短期的安排。

據我所知，旅檢大樓已預留空間，供日後設立正式店鋪及售賣或提供食物的地方之用。在出租設施前，我們會採取一些短期措施，例如透過小型店鋪或攤位，為一些純粹過境或在該處逗留的旅客提供一些應有的服務，從而減少他們前往東涌購買食物或手信的需要。我們會雙管齊下進行有關工作。我相信當局已有計劃出租店鋪，而政府產業署已進行這方面的工作。

在短期措施方面，我們會不失時機盡量進行工作。我知道第一個攤檔或可於這星期開始提供服務，我們會繼續有關工作。至於其他配套設施方面，例如我剛才提及針對旅客需要的美食車，我們會研究如何作出調配。

鄭松泰議員：大橋只是開通一個月，便已經令東涌居民的生活由天堂變得烏煙瘴氣。我認為，疏導和分流旅客只是將問題"掃到床下底"，而即使將東人工島變成一個只售賣奶粉的島，亦只是"治標不治本"。因此，除限制個人遊簽注外，當局會否考慮就有關穿梭巴士的每天班次上限訂出一個明確數字，讓市民看到政府有決心從源頭限制來港旅客人數，尤其是前往東涌、荃灣及葵青的旅客人數，以致不會直接影響當區居民的生活環境呢？

主席：哪位局長會答覆這項補充質詢？運輸及房屋局局長，請作答。

運輸及房屋局局長：主席，就穿梭巴士的乘載量，過去數星期，俗稱"金巴"的穿梭巴士已由原本的 120 輛增至 170 輛，有關承辦商還會額外採購 40 輛。不過，任何交通運輸工具都有乘載上限。我們最近已推出新安排，讓穿梭巴士承辦商預售團體車票，包括回程車票，以便內地來港旅客知悉有關交通情況。某程度上，這亦可算是從源頭作出限制。

當然，我們在香港亦進行了多項工作。我們發現，在過去一星期，乘坐 B5 路線前往欣澳的旅客多於乘坐 B6 路線前往東涌的旅客。因此，東涌居民所受到的滋擾在一定程度上已有所紓緩。我們希望透過分流安排，繼續從源頭改善情況，並盡量減少對當區居民的生活造成影響。

主席：鄭松泰議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

鄭松泰議員：就當局與廣東省政府商討有關穿梭巴士的數目及有關數字，局長可否向議會公布呢？

主席：局長，你可否作出補充？

運輸及房屋局局長：主席，在巴士數目方面，正如我剛才提及，現時已有超過 170 輛穿梭巴士，有關承辦商亦會額外採購 40 輛穿梭巴士。每輛穿梭巴士的載客量和運轉時間基本上設有上限。所以，我們希望透過預購團體車票的安排，讓旅客知道穿梭巴士的載客量。這安排無需與廣東方面達成任何共識。我們主要向穿梭巴士承辦商了解有關數字，經計算後便能知道有關情況。

主席：口頭質詢到此為止。

議員質詢的書面答覆

採用經更新評估工具評估長者的護理需要

7. 陸頌雄議員：主席，社會福利署於 2000 年推行安老服務統一評估機制，由認可評估員採用一套國際間認可的評估工具，評估長者在護理方面的需要，並編配合適的長期護理服務。鑒於有前線服務提供者認為該評估工具未能有效識別患早期認知障礙症長者的認知和心理需要，該署於 2013 年委託香港大學秀圃老年研究中心把評估工具更新至 *interRAI-HC* "長者健康及家居護理評估工具" 9.3 版本("新版工具")。政府於去年底表示，將於本財政年度內引入新版工具。就此，政府可否告知本會：

- (一) 應用新版工具的進展，包括推出日期，以及至今有多少名認可評估員已接受以新版工具進行評估的培訓課程；
- (二) 有否了解新版工具在識別患早期認知障礙症長者的認知和心理需要方面較現行版本工具有何優勝之處；

- (三) 對於經現行版本工具評估為不合資格接受資助長期護理服務的長者，政府會否答允以新版工具再次為他們進行評估的要求；及
- (四) 有否評估在採用新版工具後，會否有更多長者被識別為有長期護理服務需要；如有評估而結果如此，會否增加有關服務的名額，以作配合；如會，詳情為何？

勞工及福利局局長：主席，就陸議員的質詢，我現答覆如下：

(一)至(三)

社會福利署("社署")於 2013 年得到獎券基金撥款，委託香港大學秀圃老年研究中心的顧問團隊("顧問團隊")進行改善香港長期護理基礎設施的研究計劃，目標包括更新安老服務統一評估機制("統一評估機制")的評估工具。顧問團隊會將現時正在使用的評估工具"長者健康及家居護理評估"(interRAI-HC)第 2.0 版本更新至最新的第 9.3 中文版本。更新的評估工具會收集包括長者在認知、溝通、情緒與行為、心理社交健康、功能狀況、疾病診斷和其他健康狀況等臨床資料，亦有助更確切評估和及早辨識長者的功能表現(包括認知障礙症)和當前的護理照顧需要，以便為他們配對合適的長期護理照顧服務。

顧問團隊現正審視新評估工具在本港使用的適用性及準確性，並會在稍後時間向社署提交研究報告。在新評估工具投入使用前，顧問團隊亦會為約 2 000 名在職的認可評估員提供使用新評估工具的訓練課程。

在現行的統一評估機制下，如有關長者提出他/她有長期護理服務需要，或認為他/她正在接受的服務未能滿足其護理需要，可以透過轉介辦事處，向社署重新要求安排接受統一評估，並根據評估的結果，申請獲配對的長期護理照顧服務。

- (四) 新評估工具應可更精確地評估長者的不同程度長期護理需要，以助更適當地配對長者所需服務，而對整體長期護理服務需要的影響仍有待深入探討。

政府會繼續以家居及社區照顧為重點，而院舍則作為輔助的方針支援有長期護理服務需要的體弱長者。政府一直致力透過多管齊下的方式增加資助安老服務名額。其中，2018 年施政報告提出了一系列新措施支援體弱長者，包括患有認知障礙症的長者。新措施包括：

- (a) 加強長者社區照顧及支援服務，在"改善家居及社區照顧服務"下增加 2 000 個服務名額；
- (b) 在第二階段"長者社區照顧服務券試驗計劃"下，額外增加 1 000 張服務券至總數 7 000 張，以支援身體機能有中度或嚴重缺損的長者居家安老；
- (c) 推行一項新計劃，在符合資格的私營及自負盈虧安老院成立長者日間護理單位，以增加日間護理服務的供應；
- (d) 在參與"改善買位計劃"的私營安老院提供指定住宿暫託宿位，以紓緩照顧者的壓力；及
- (e) 在未來 5 年於"改善買位計劃"下增購 5 000 個甲一級宿位，以增加資助安老宿位的供應，並提升整體私營安老院的服務質素。

另外，社署亦會繼續推行"長者院舍住宿照顧服務券試驗計劃"，以"錢跟人走"的模式，為需要院舍住宿照顧服務的長者提供一個額外的選擇，並提供誘因，鼓勵院舍改善服務。

香港特別行政區基本法委員會的香港委員的提名事宜

8. 涂謹申議員：主席，根據《全國人民代表大會關於批准香港特別行政區基本法起草委員會關於設立全國人民代表大會常務委員會香港特別行政區基本法委員會的建議的決定》，全國人民代表大會常務委員會香港特別行政區基本法委員會("基委會")的香港委員，須由在外國無居留權的香港特別行政區永久性居民中的中國公民擔任，由行政長官、立法會主席和終審法院首席法官聯合提名，報全國人民代表大會常務委員會("人大常委會")任命，任期為 5 年。基委會於 1997 年

7 月 1 日成立，現為第五任。就基委會香港委員的提名事宜，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 提名程序如何啟動；
- (二) 除符合上述規定外，中國公民還須具備甚麼資格才會獲考慮提名，以及自薦人士會否獲考慮提名；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 每任基委會的獲提名人數，以及當中不獲人大常委會任命的人數(如有的話)及原因；有否機制供不獲任命的獲提名人提出上訴；如有，詳情為何；如否，原因及法律依據為何，以及會否向中央建議設立此機制？

政制及內地事務局局長：主席，就涂議員的質詢，現綜合答覆如下：

1990 年 4 月 4 日，第七屆全國人民代表大會第三次會議通過了《全國人民代表大會關於批准香港特別行政區基本法起草委員會關於設立全國人民代表大會常務委員會香港特別行政區基本法委員會的建議的決定》("《決定》")，內容包括批准香港特別行政區基本法起草委員會關於設立全國人民代表大會常務委員會香港特別行政區基本法委員會("基本法委員會")的建議，以及在《中華人民共和國香港特別行政區基本法》("《基本法》")實施時，設立基本法委員會。

根據《決定》，基本法委員會是全國人民代表大會常務委員會("全國人大常委會")下設的工作委員會，任務是就有關《基本法》第十七條、第十八條、第一百五十八條、第一百五十九條實施中的問題進行研究，並向全國人大常委會提供意見。根據《決定》，基本法委員會由 12 位成員組成，由全國人大常委會任命內地和香港人士各 6 人組成，其中包括法律界人士，任期 5 年。香港委員須由在外國無居留權的香港特別行政區永久性居民中的中國公民擔任，由香港特別行政區行政長官，立法會主席和終審法院首席法官聯合提名，報全國人大常委會任命。

2018 年 6 月 22 日，第十三屆全國人大常委會第三次會議通過第五任基本法委員會組成人員名單，其中香港委員包括譚惠珠(副主任)、劉迺強、陳弘毅、莫樹聯、黃玉山及梁美芬。

過往有關基本法委員會成員的提名及任命均遵從上述程序及原則進行。我們一貫的立場是不會公開評論特區政府與中央的溝通。

向境外線渡輪擁有人徵收乘客登船費

9. 李慧琼議員：主席，現時，海事處按法例向境外線渡輪擁有人徵收每人 11 元的乘客登船費，而該費用會轉嫁乘客。有評論指出，隨着粵港澳大灣區的經濟加速發展和融合，三地政府均表示會積極消除各項交流合作的障礙。然而，三地政府當中，唯獨香港政府徵收該項不利於三地互聯互通和經濟融合的乘客登船費。此外，有意見認為，現時本港各種陸路跨境交通工具均沒有徵收類似的乘客登車費，因此，登船費對經水路離境的乘客不公平。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，每年經境外線渡輪離境的乘客人次及徵收的登船費總額，並按渡輪航線以表列出分項數字；
- (二) 過去 3 年，政府就促進粵港澳水路交通互聯互通所採取的措施及其成效；及
- (三) 會否檢討目前徵收乘客登船費的政策，包括應否取消登船費；若會，詳情為何；若否，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，跨境渡輪服務是跨境交通的其中一環，有助促進香港與珠三角地區的海上聯繫。隨着粵港澳大灣區的發展，政府會繼續密切留意跨境交通服務(包括跨境渡輪)的發展及需求，並適時採取配合措施，以符合社會的需要。

就李慧琼議員的各個部分質詢，經徵詢財經事務及庫務局和海事處後，現答覆如下。

(一)及(二)

現時，香港有 3 個政府擁有的跨境渡輪碼頭，其中兩個由政府管理(即港澳碼頭和中國客運碼頭)，提供往來香港與澳門外港及氹仔碼頭，以及 12 個內地城市(包括珠海(九洲港)、珠海桂山、中山、番禺蓮花山、南沙、鶴山、順德、

高明、江門、斗門、蛇口及深圳機場)共 14 條航線的跨境渡輪服務。另外一個跨境渡輪碼頭(即屯門客運碼頭)由私人管理，提供往來香港與澳門的指定航線，以及按商業原則自行決定是否提供往來香港與其他珠三角城市的跨境渡輪服務。現時該客運碼頭提供往來香港及珠海(九洲港)航線的跨境渡輪服務。由 2015 年至 2017 年，按上述航線使用跨境渡輪服務每年離境的旅客人次及所徵收的乘客上船費載於附表。

近年，使用跨境渡輪服務的乘客數目穩定，反映旅客對跨境渡輪服務有持續需求。過去 3 年，因應渡輪營辦商的要求，政府批准有關營辦商增加香港往來澳門氹仔碼頭、珠海及蛇口每天共 9 班次，以及開辦往來香港與深圳機場(包船服務)的航線。

另一方面，海事處不時檢討跨境渡輪碼頭的使用情況，以改善碼頭的運作及設施，從而鼓勵更多乘客使用跨境渡輪服務。有關措施包括優化泊位時段的分配機制，從而充分地使用每個泊位，以增加處理航班的數量及提升乘客量；改善碼頭泊位及客運設施，讓渡輪營辦商更有效地運作，以及在乘客高峰期或特別節日時安排額外工作人員駐守碼頭，以便應對突發事件及維持碼頭內的秩序。海事處亦定期與各持份者舉行會議，加強跨境渡輪碼頭的運作效率。

- (三) 根據《船舶及港口管制(渡輪終點碼頭)規例》(香港法例第 313H 章)第 34 條，渡輪船隻的擁有人須就在跨境渡輪碼頭登上其渡輪船隻的每名乘客，向政府繳付乘客上船費。現時，有關費用為每名乘客 11 港元。渡輪營辦商會按商業考慮訂定船票票價。

跨境渡輪碼頭是其中一項政府公用事業。政府的既定政策是，政府公用事業的收費水平一般應訂於收回提供服務的全部成本，包括已投入的資本成本。有關乘客上船費旨在收回提供渡輪碼頭服務的相關成本。政府設有機制定期檢討乘客上船費的水平，並會考慮各項相關因素，包括市民接受的程度和負擔能力等。

附表

2015 年至 2017 年每年乘搭跨境渡輪離境的旅客人次
及所徵收的乘客上船費

	航線	2015 年		2016 年		2017 年	
		離境旅客 人次	乘客上船費 (元)	離境旅客 人次	乘客上船費 (元)	離境旅客 人次	乘客上船費 (元)
1.	澳門外港 及氹仔碼 頭(合計)	11 946 284	131,409,124	11 456 315	126,019,465	11 766 596	129,432,556
2.	斗門	11 399	125,389	12 482	137,302	12 253	134,783
3.	高明	17 328	190,608	17 509	192,599	16 655	183,205
4.	鶴山	21 329	234,619	20 538	225,918	19 980	219,780
5.	江門	37 256	409,816	31 448	345,928	31 081	341,891
6.	番禺蓮花 山	159 081	1,749,891	132 089	1,452,979	119 922	1,319,142
7.	南沙	128 726	1,415,986	108 498	1,193,478	95 903	1,054,933
8.	蛇口	114 513	1,259,643	103 594	1,139,534	101 054	1,111,594
9.	順德	287 826	3,166,086	267 151	2,938,661	268 994	2,958,934
10.	中山	496 761	5,464,371	471 719	5,188,909	509 151	5,600,661
11.	珠海(九洲 港)	1 009 932	11,109,252	968 026	10,648,286	920 194	10,122,134
12.	珠海桂山	0	0	298	3,278	0	0
13.	深圳機場	588	6,468	49	539	12	132
	總數	14 231 023	156,541,253	13 589 716	149,486,876	13 861 795	152,479,745

在活龜的殼塗上油漆

10. 蔣麗芸議員：主席，據報，近年外地流行在活巴西龜的殼塗上七彩油漆("油漆龜")，而該風氣近月吹到香港。有商店出售油漆龜，亦有市民於九龍公園水池內發現塗滿金色油漆的巴西龜。有專家指出，油漆內的有害物質會透過龜殼進入龜隻血液；油漆會阻礙龜隻吸收陽光，令其難以製造維他命 D，以致影響龜隻的骨骼結構；塗在龜隻鼻子和頭部的油漆可能令龜隻因呼吸道受阻而窒息死亡。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 12 個月，當局接獲多少宗有關油漆龜的投訴，以及有否採取跟進行動；若有，詳情為何；若否，原因為何；

- (二) 現行法例有否規管在活龜的殼塗上油漆及販賣油漆龜的行為；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 有否採取措施遏止在活龜的殼塗上油漆的風氣，例如呼籲市民和商店不要買賣油漆龜；若有，詳情為何；若否，原因為何？

食物及衛生局局長：主席，我就質詢的各部分答覆如下：

- (一) 過去 12 個月，漁農自然護理署("漁護署")曾接獲 1 宗有關有店鋪售賣油彩龜的市民查詢。漁護署接獲查詢後，已經馬上聯絡及巡查本港所有持牌售賣玩賞龜隻的店鋪，並沒有發現售賣油彩龜的行為。此外，漁護署亦曾到九龍公園視察，同樣未有發現被塗上油彩的龜隻。

(二)及(三)

所有動物售賣商均必須根據《公眾衛生(動物及禽鳥)(售賣及繁育)規例》(第 139B)向漁護署署長申請牌照方可營業，漁護署會向持牌動物售賣商發出營業守則，包括必須遵守有關防止殘酷對待動物的法例，違反守則者會被視為不遵守發牌條件，漁護署可採取進一步行動。為保障動物健康，漁護署認為任何人不應將油彩塗於龜隻的身上，巡查時會勸諭持牌動物售賣商不應售賣油彩龜。

如果油彩對龜隻的健康構成影響，有關行為可能違反《防止殘酷對待動物條例》(第 169 章)。任何人士殘酷對待動物，使其受到不必要的痛苦，即屬違法，一經定罪，最高可被判處罰款 20 萬元及監禁 3 年。如果接獲有關殘酷對待動物的報告，漁護署或相關部門會跟進。

漁護署亦會繼續加強公眾教育，宣揚做個盡責寵物主人及防止殘酷對待動物的信息。此外，為了進一步保障動物福利，正如行政長官在 2018 年施政報告中宣布，政府正就修訂動物福利相關法例擬備主要方向和初步建議，計劃在明年年初諮詢公眾，當中包括引入對照顧動物人士施加謹慎照顧動物的責任和研究提高針對殘酷對待動物的罰則。

打擊假結婚

11. 譚文豪議員：主席，據報，有中港跨境假結婚集團提供的一條龍服務。該等服務包括：安排客戶假結婚以便他們申請《前往港澳通行證》(俗稱"單程證")外，以及在客戶來港定居後代為辦理離婚手續。關於打擊假結婚，政府可否告知本會：

- (一) 過去 5 年，每年夫婦雙方均為香港永久性居民的離婚宗數及離婚率，並按婚姻維持年數(即兩年或以下、3 至 4 年、5 至 6 年及 7 至 9 年)列出分項數字；
- (二) 會否開始統計其中一方為持單程證來港定居人士的夫婦，按該等人士在港居住年數(即兩年或以下、3 至 4 年、5 至 6 年及 7 至 9 年)劃分的離婚宗數及離婚率，以便與第(一)項的相應數字作比較；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (三) 持單程證來港定居未滿 7 年的人士會否因已與香港永久性居民離婚而被入境事務處("入境處")取消其身份證及居留資格並遣返原居地；
- (四) 入境處在過去 3 年展開調查的 1 542 宗懷疑假結婚個案當中，有多少宗是入境處主動分析有關情況後決定調查；
- (五) 過去 5 年，每年涉及假結婚相關罪行的案件的定罪統計數字(按下表列出)；及

年份	認罪後被定罪的被告人數(A)	經審訊後被定罪的被告人數(B)	經審訊後裁定無罪的被告人數(C)	經審訊後的定罪率 $(B)/[(B)+(C)]$	包括認罪案件的定罪率 $[(A)+(B)]/[(A)+(B)+(C)]$
裁判法院					
2013					
2014					
2015					
2016					
2017					

年份	認罪後被定罪的被告人數(A)	經審訊後被定罪的被告人數(B)	經審訊後裁定無罪的被告人數(C)	經審訊後的定罪率 (B)/[(B)+(C)]	包括認罪案件的定罪率 [(A)+(B)]/[(A)+(B)+(C)]
區域法院					
2013					
2014					
2015					
2016					
2017					
原訟法庭					
2013					
2014					
2015					
2016					
2017					

- (六) 過去 5 年，入境處為調查懷疑假結婚個案而進行家訪作突擊檢查的次數；分別有多少名違法者因從(i)該等行動及(ii)該等行動以外的所有其他行動所得的證據而被捕、檢控及定罪，以及該等數字佔懷疑假結婚個案整體數目的百分比？

保安局局長：主席，政府一直關注"假結婚"問題。入境事務處("入境處")於 2006 年成立專案小組重點打擊有關罪行，以防止有人透過"假結婚"或安排他人以"假結婚"方式申請來港。如發現懷疑"假結婚"個案，入境處會深入調查涉嫌安排及參與"假結婚"人士，搜集證據，以提出檢控。

任何人士如以虛假婚姻取得所需文件來港，或安排其他人士參與"假結婚"，以協助其達到此目的，即屬違法。在辦理"假結婚"及藉"假結婚"申請來港的過程中，有關人士可能經已觸犯串謀欺詐、向入境處職員作出虛假陳述、發假誓、作出虛假聲明以及重婚等罪行，一經定罪，最高可被判監禁 14 年。

就譚議員的質詢，現答覆如下：

(一)及(二)

如欲在香港辦理離婚，應向法院提出離婚呈請或申請，而不需經由入境處轄下婚姻登記處辦理。經諮詢司法機構及政府統計處後得悉，有關機構及部門沒有備存質詢提及的統計數字。入境處亦不掌握相關數字。事實上，入境處一直透過不同途徑偵查懷疑"假結婚"個案，並密切留意不法婚姻中介人及"假結婚"集團安排"假結婚"的最新手法和趨勢，過程中的經驗是收集質詢中有關離婚的統計數字，對幫助執法部門偵查涉嫌"假結婚"的人士及在調查過程中幫助證實有關人士的夫妻關係是否屬實並沒有直接作用。因此，目前並未有計劃統計有關數字。按政府統計處於 2018 年 1 月發表題為《1991 年至 2016 年香港的結婚及離婚趨勢》的專題文章所紀錄，自 2012 年至 2016 年獲頒布離婚判令的數目如下：

年份	獲頒布離婚判令數目
2012	21 125
2013	22 271
2014	20 019
2015	20 075
2016	17 196

(三)及(四)

現時入境處有既定機制，處理以欺騙手法取得單程證的個案，亦會主動就可疑結婚個案展開調查，從多方面及不同渠道去搜集證據，對涉嫌"假結婚"的人士以及有關中介人進行深入調查，並在有足夠證據時對有關人士作出檢控。有關個案一經確立，不論涉案人士是否持有永久性居民身份證，亦不論他們是否來港定居未滿 7 年便與其香港永久性居民配偶離婚，入境處都可以宣布其香港身份證無效。此外，無論涉案人士在港已居留多久，入境處都有權將其遣送離境。入境處並沒有備存質詢涉及的相關統計數字。

在處理夫妻團聚類別的單程證申請時，內地當局會將夫妻關係存疑的申請人及其香港配偶的資料送交入境處，以核查香港居民的身份資料、在香港婚姻登記證明的真偽或其他有關紀錄。如發現有懷疑假結婚或重婚個案，入境處會主動作出跟進調查，並把核查結果通報內地當局跟進。

入境處一直透過不同途徑搜集有關懷疑"假結婚"的情報，主動調查及揭發"假結婚"個案。在過去 3 年展開調查的 1 542 宗懷疑"假結婚"個案當中，入境處透過從不同途徑得來的資訊和情報作出深入及主動的分析而展開調查，包括但不限於：

- (i) 在進行入境檢查時，嚴格審查持"探親簽注"來港探訪在港配偶的可疑旅客，並會拒絕來港目的成疑的旅客入境；
- (ii) 打擊非法勞工行動的過程中加倍留意持"探親簽注"的內地居民；
- (iii) 婚姻登記處加強核查可疑婚姻登記個案；及
- (iv) 主動調查不法集團透過手機交友及即時通訊等程式、報章、網頁以"搵快錢"及"中港婚介"等字眼作招徠的廣告，誘使他人參與"假結婚"勾當。

此外，內地公安機關在審批單程證的過程中，亦會把夫妻關係存疑的申請人及其香港配偶的資料送交入境處調查。入境處亦不時收到香港其他政府部門有關懷疑"假結婚"個案的轉介及市民的舉報。

如發現懷疑"假結婚"個案，不論其來源，入境處會從多方面及不同渠道去搜集證據，對涉嫌"假結婚"的人士及有關中介人進行深入調查，搜集足夠證據後對有關人士作出檢控。

- (五) 自 2013 年至 2017 年，入境處共就 2 744 宗懷疑"假結婚"個案展開調查，共 5 208 人被捕，當中 606 人被成功檢控定罪，按年分類數字載於下表。由於在刑事檢控中，法院對控方的舉證，要達到"無合理疑點的最高要求"，加上虛假

的夫妻關係並不容易證實，在舉證工作上要克服不少的困難，因此並非所有個案都能成功檢控。入境處會以其他佐證，例如夫妻的出入境紀錄等，再加上其他證人及涉案人士口供以檢控有關的罪行。入境處並沒有備存質詢涉及的其他分項統計數字。

年份	案件數目	被捕人數	成功檢控人數
2013	515	1 102	188
2014	687	1 096	122
2015	461	1 016	113
2016	507	979	98
2017	574	1 015	85
總數	2 744	5 208	606

註：

案件開始調查和完成檢控所有涉案人士可能在不同年份發生，因此獲成功檢控的人數一般不會與該年的案件數目相對應。

- (六) 一般而言，入境處在處理懷疑"假結婚"個案時，執法人員會透過不同渠道搜集證據，包括進行家訪作突擊檢查、搜集其他環境證供，以及對涉案人士作獨立問話等，以核實涉案人士的夫妻關係是否屬實。由於每宗"假結婚"個案都有其獨特性，適切的搜證方式和需要搜集的證據都不盡相同，所以調查人員會因應每宗個案的背景及情況採取不同及可能超過一種的調查方式。入境處並沒有備存質詢涉及的相關統計數字。

為了更有效打擊"假結婚"，入境處會繼續因應"假結婚"的趨勢，以及個別個案的情況，因時制宜，使用靈活手法，採取各種調查行動打擊"假結婚"行為。入境處亦會繼續透過加強執法、宣傳工作、情報分析及跨境合作，不遺餘力打擊涉及"假結婚"罪行，並將涉案人士繩之於法。

醫院認證計劃

12. 李國麟議員：主席，醫院管理局("醫管局")由2009年4月至本年1月分階段在公立醫院推行醫院認證計劃("認證計劃")，以期提高醫院在服務質素及安全方面的問責性。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 過去 5 年，每年公立醫院為推行認證計劃而(i)招致的開支及(ii)動用的人力資源(包括按職系劃分的人員數目及工作時數)，並按醫院名稱及其所屬聯網以表列出分項數字；及
- (二) 過去 5 年，每年醫管局在推行認證計劃期間確定的改善服務質素項目，以及有否就該等項目向各公立醫院增撥財政及人力資源；如有，詳情為何，並按醫院名稱及其所屬聯網以表列出分項數字；如否，原因為何？

食物及衛生局局長：主席，就李國麟議員質詢的各部分，我回應如下：

- (一) 醫院管理局("醫管局")自 2009 年起分階段在各聯網的公立醫院推行醫院認證計劃，以提升醫院服務質素及改善病人安全。醫院認證是醫管局整體持續質素改善計劃的其中一個方案。就有關醫院認證及其相關的持續質素改善計劃在各聯網所涉及的開支，現時每年恆常撥款總額約為 6,000 萬元。恆常撥款主要包括邀請國際認可的評級機構對醫院進行一系列獨立和客觀的評審、制訂全港性評審標準、安排員工培訓、協助聯網推行相關認證及質素改善工作及支持日常項目的支出等。由於醫院認證計劃包括臨床服務、後勤支援及機構管理等範疇，是屬於一個跨聯網、跨部門及不同職系參與協作的持續質素改善計劃，參與醫院認證計劃的員工亦會從事其他醫療服務，因此醫管局並沒有就相關職系、人數及時數等作分項開支統計。
- (二) 醫院認證是醫管局整體持續質素改善計劃的其中一個方案。現時醫管局設有既定機制每年根據各聯網的需要，包括各區人口增長、醫院的人手及服務安排等，透過周年計劃向各聯網增加撥款以加強人手及改善服務。醫管局並沒有就因醫院認證計劃而增撥資源及人手的分項數字。

堵塞電子支付服務的漏洞

13. 莫乃光議員：主席，據報，信用卡或銀行戶口綁定儲值支付工具("電子錢包")的程序被發現有保安漏洞。有部分信用卡的綁定程序沒有包括透過流動電話短訊進行雙重驗證以核實身份，以致騙徒可利用不記名的流動電話卡(俗稱"太空卡")完成綁定程序。供電子錢包用戶

設立透過"轉數快"快速支付系統進行直接扣帳授權服務("eDDA")的流程亦曾有漏洞，以致騙徒可利用太空卡和盜取的銀行帳戶資料設立eDDA，然後透過轉帳盜取金錢。此外，有市民向我反映，信用卡或銀行戶口的綁定程序有保安漏洞的情況頻生，影響他們對電子支付服務及金融科技發展的信心。香港金融管理局("金管局")於上月底完成檢視eDDA設立流程後，要求電子錢包營運商和銀行優化該流程。就此，政府可否告知本會：

- (一) 本年1月至今，(i)警方及金管局共接獲多少宗涉及電子錢包的騙案報告及所涉款項總額，以及(ii)該等案件的跟進詳情，包括調查進度，以及分別拘捕及檢控的人數；
- (二) eDDA設立流程的優化措施的詳情和成效；
- (三) 有否要求電子錢包營運商及發卡銀行在推出電子錢包前進行保安風險評估；如有，評估的範圍是否包括信用卡綁定電子錢包的程序有否可靠的身份核實安排；
- (四) 會否規定信用卡綁定電子錢包的程序必須採用雙重認證(例如透過電話短訊驗證)或其他有效措施以進行身份核實，以杜絕上述騙案；及
- (五) 鑒於金管局正與內地當局合作推展跨境電子支付服務便利措施(例如香港電子錢包在內地試行使用)，該局有否評估該等措施對本港居民的個人資料私隱構成的風險；如有，結果為何，以及有何應對措施；因應兩地法規並不相同，當局如何保障使用跨境電子支付服務的香港市民的消費者權益及個人資料私隱？

財經事務及庫務局局長：主席，"轉數快"系統是一項新的金融基建，接通不同銀行及儲值支付工具營運商，讓市民可以隨時隨地進行跨銀行及儲值支付工具的即時資金轉帳。我們一方面希望透過"轉數快"系統為市民帶來便利，另一方面亦致力確保系統安全可靠，讓市民可以安心使用。早前有報道指有人透過"轉數快"系統騙取金錢，金管局獲悉事件後已即時採取行動，要求各儲值支付工具營運商加強認證功能，堵塞保安漏洞。

就質詢的各個部分，我們謹答覆如下：

(一)及(二)

較早前有市民的個人身份資料及銀行帳號資料懷疑被人盜用，藉以在電子錢包內開設銀行直接扣帳授權服務，包括經"轉數快"系統開設的電子直接扣帳授權(Electronic Direct Debit Authorisation, eDDA)。在得悉事件後，金管局馬上要求儲值支付工具營運商停用有關扣帳服務，並於10月26日公布一系列優化電子錢包開設直接扣帳授權的程序，以杜絕使用不法手段取得他人資料開立電子直接扣帳授權。這些優化程序包括：

- (a) 用戶會收到銀行發出的電話短訊以確認開設電子直接扣帳授權；
- (b) 用戶需要從有關銀行戶口作一次轉帳到自己的電子錢包，以確認電子錢包用戶是銀行戶口持有人；或
- (c) 銀行雙重認證。

上述優化程序能在加強對用戶保障的前提下，讓電子錢包營運商和銀行根據自己的運作情況採取適當的措施，盡快恢復有關服務。儲值支付工具營運商已按照上述的優化程序陸續恢復其直接扣帳服務。

根據金管局所得的資料，到目前為止有20餘個銀行帳號懷疑被盜用在電子錢包內開設直接扣帳服務，共涉及款項約港幣50萬元，而警方亦正跟進有關個案。一般而言，銀行帳戶持有人如沒有授權有關扣帳，則不需為未經授權交易承擔責任。金管局正與相關銀行及電子錢包營運商積極跟進收到的懷疑個案，而大部分個案的審視已完成，事主亦已透過銀行取得賠償。雖然有關的電子直接扣帳授權服務通過"轉數快"系統進行，但事件的本質是個人資料懷疑被不法分子盜用，並不關乎"轉數快"系統的安全性。

(三)及(四)

就儲值支付工具捆綁信用卡的程序方面，金管局較早前已向支援提供綁定信用卡功能的電子錢包營運商發出指引，

要求營運商在允許用戶綁定信用卡至電子錢包時，要確認卡主授權該綁定。為加強對用戶的保障，金管局最近已向有關電子錢包營運商進一步解釋相關指引，明確指出電子錢包必須在發卡機構透過一次性密碼或其他有效方法確認卡主授權後，才可以綁定信用卡。

- (五) 儲值支付工具營運商在其日常營運包括提供新服務時，必須遵守金管局有關營運儲值支付工具的監管指引。監管指引涵蓋的範圍包括支付保安、資訊系統管理、以及用戶保障等方面。例如，儲值支付工具營運商必須有周全的程序儲存帳戶資料，並全數承擔在用戶並無錯失的情況下的帳戶儲值損失等。此外，營運商亦需要遵守其他相關的法規，包括《個人資料(私隱)條例》，並需要審慎評估有關服務的相關風險和管控措施。營運商會因應個別服務的特性，平衡用戶的便利體驗，制訂具體的保安措施，亦會不斷檢視實際操作情況，不時作出適當的調整，確保用戶的利益得到保障。金管局會於日常監管過程中，檢視營運商落實相關要求的情況。

企業開立及維持銀行帳戶

14. 梁繼昌議員：主席，香港金融管理局("金管局")在過去兩年先後多次發出指引，要求銀行推行措施，改善客戶開立帳戶("開戶")的體驗，包括理順開戶流程，以及採取與風險相稱的客戶盡職審查。此外，金管局於2017年12月推行喬裝客戶檢查計劃，以評估該等措施的成效和銀行有否遵循該局的指引及要求。然而，最近有會計業人士向本人投訴，他們的客戶在開立和維持銀行帳戶方面仍然遇到不少困難。開戶申請所涉文件提交手續和客戶盡職審查頗為繁複和冗長，妨礙了有關企業的正常運作。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，過去3年每月(i)銀行分別收到、批准及拒絕了多少宗新企業客戶的開戶申請，以及(ii)已完成審批的申請的平均審批時間為何；
- (二) 過去3年，金管局共接獲多少宗涉及銀行(i)拒絕為新企業客戶開戶，以及(ii)取消個人或企業客戶帳戶的投訴；該等投訴主要涉及哪類企業，以及拒絕開戶/取消帳戶的原因為何；

- (三) 喬裝客戶檢查計劃的詳情和結果為何；金管局有否因應調查結果(i)向相關銀行提出意見或作出勸諭或警告，以及(ii)調整相關措施和指引；及
- (四) 金管局有否計劃向銀行發出更清晰的指引，訂明銀行須制定與客戶的類別、業務性質和營運規模相應的風險評估和盡職審查安排；如有，詳情為何；如否，原因為何？

財經事務及庫務局局長：主席，近年來，國際社會加大力度打擊洗錢及恐怖分子資金籌集，因此全球各地的金融機構普遍加強了相關的管控措施，包括對客戶進行更詳細的盡職審查。

香港金融管理局("金管局")一直提醒本地銀行業界，在執行穩健的管控措施以打擊洗錢及恐怖分子資金籌集的同時，也要注意不要為正當企業及普羅市民在獲得銀行服務方面造成障礙。金管局於過去兩年向銀行發出了指引，重申銀行在對客戶進行盡職審查措施時，須採用"風險為本"的方法，根據客戶的不同背景、狀況和洗錢及恐怖分子資金籌集風險的程度，採取與風險相稱的客戶盡職審查措施。銀行在進行客戶盡職審查過程中，應與客戶保持良好溝通，確保過程具透明度、合理性和效率，以符合"公平待客"的原則。

銀行方面亦已因應金管局的指引，推出有助改善客戶辦理開戶手續的措施。除設立覆核機制重新審閱申請被拒的個案外，現時所有零售銀行均提供"預先審閱"服務，申請人可透過電郵、傳真或郵寄預先遞交開戶申請的所需文件，讓銀行在作出初步審閱或評估後，才安排與申請人會面，為申請人提供更大的方便。有銀行亦設立專線電話及專責分行，由受過適當培訓的前線員工處理開戶，以提升客戶體驗。

就質詢的各部分，現答覆如下：

- (一) 現時零售銀行業界每月平均開立的企業戶口約有 1 萬個，當中約六成至七成屬中小企業和初創企業。在成功開戶的個案中，平均約五成至六成可以在兩星期內完成開戶手續，有些個案更可以在數天內完成手續。至於實際所需時間，則視乎個案的複雜程度和申請人是否能提交所需的資料而定。今年首 9 個月未能成功開戶的申請佔總申請比率低於 5%，較 2016 年年初的 10% 有所改善。

- (二) 金管局在 2016 年、2017 年、2018 年(截至 10 月底)分別收到 31 宗、22 宗和 17 宗有關企業開戶申請被拒的投訴，主要涉及經營貿易及金融服務(例如財務或投資公司)的企業；而同期收到有關企業被銀行取消帳戶的投訴分別為 53 宗、46 宗和 70 宗，涉及不同行業。企業未能成功開戶或被取消帳戶的原因，主要涉及客戶未能提供相關的資料或文件以供銀行進行盡職審查，又或是銀行在執行持續客戶盡職審查時懷疑戶口可能涉及可疑交易，以致戶口最終被取消。

金管局要求銀行設有適當的投訴處理機制處理客戶投訴，並以公正的方式迅速跟進個案。零售銀行必須設有妥善程序，可應客戶的要求重新審視有關拒絕開戶申請或取消戶口的決定。若客戶認為銀行沒有恰當處理其個案，可向相關銀行或金管局作出投訴。金管局會切實跟進每宗投訴個案，並要求有關銀行妥善處理和向投訴人作出交代。部分個案經銀行覆核，以及在申請人或客戶向銀行提供了補充資料和文件後，相關的戶口已獲成功開立或恢復正常操作。

- (三) 喬裝客戶檢查計劃的檢查範圍集中於零售銀行在處理中小企業及少數族裔客戶開戶的過程中，與客戶溝通方面的情況。金管局委聘的服務供應商已完成喬裝客戶到零售銀行作現場檢查的工作，金管局現正詳細審視供應商所提交的初步檢查報告。視乎有關檢查結果，金管局會向個別銀行作出適當的跟進。
- (四) 金管局發出的《打擊洗錢及恐怖分子資金籌集指引(認可機構適用)》("《指引》")已列明銀行須按風險為本方法進行客戶盡職審查，有關措施應與相關業務關係涉及的洗錢及恐怖分子資金籌集風險相稱。銀行在評估相關風險時，應考慮客戶風險、國家風險，以及產品、服務、交易或交付渠道等風險因素。銀行應以持平和合理的原則進行客戶風險評估和實施盡職審查措施，以免為正當企業及個人在獲得銀行服務方面造成障礙。

編製按揭貸款的統計數字

15. 胡志偉議員：主席，香港金融管理局("金管局")表示，今年第二季新批出住宅按揭貸款的供款與入息比率為 34%，而該比率已將借款人向銀行以外第三方取得的所有額外按揭貸款("第三方按揭")的供款計算在內。然而，金管局的第三方按揭數據並非直接由承造有關按揭的財務公司提供，而是按銀行提供的數據和抽查土地紀錄的結果估算得來。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，每年借款人同時獲銀行及第三方就同一住宅物業批出按揭的個案宗數、所涉貸款額及其佔全年新批住宅按揭貸款總額的百分比，以及該等個案的平均(i)按揭成數、(ii)貸款額和(iii)供款與入息比率為何；該等個案平均每宗涉及的第三方按揭的(iv)按揭成數及(v)貸款額；
- (二) 是否知悉，過去 3 年每年(i)銀行及(ii)與銀行和發展商沒有關聯的財務公司，新批出住宅按揭貸款的(a)宗數、(b)所涉貸款總額、(c)平均按揭成數和貸款額，以及(d)平均、最高和最低利率分別為何；
- (三) 是否知悉，過去 3 年每年發展商轄下財務公司新批出住宅按揭貸款的下述詳情：
 - (i) 宗數和貸款總額，並按按揭成數、利率及有否進行入息審查，列出分項數字；
 - (ii) 平均、最高及最低利率，以及
 - (iii) 平均供款與入息比率；

若否，政府會否要求有關的財務公司直接或透過銀行提交該等資料；

- (四) 鑒於發展商轄下財務公司所提供的按揭貸款一般會在數年後大幅提高利率，金管局是否掌握有關借款人向銀行申請加按/轉按以清還由有關財務公司提供的按揭貸款的情況；若然，過去 3 年每年銀行分別接獲、批准及拒絕的有關申請宗數；若否，金管局會否要求銀行統計及提交該等資料；及

- (五) 金管局抽查土地紀錄的工作詳情(包括抽樣方式及比例)為何；會否考慮全面查閱過去 3 年新落成住宅物業交易的土地紀錄，以全面掌握第三方按揭的數據；有否評估這類按揭對樓市及銀行體系穩定性的影響；若有，結果為何；若否，會否盡快作出評估？

財經事務及庫務局局長：主席，香港金融管理局("金管局")自 2009 年 10 月起就物業按揭貸款先後推出 8 輪逆周期宏觀審慎監管措施，目的是增強銀行的風險管理和銀行體系應對樓價調整的抵禦能力。這些措施包括下調按揭貸款的按揭成數及供款與入息比率上限，為按揭貸款申請人的還款能力進行利息上升壓力測試，以及增加銀行用以支持住宅按揭貸款而持有的資本金額。就質詢的各部分，我們現答覆如下：

- (一) 金管局定期從銀行收集住宅按揭貸款數據，當中包括銀行批出的按揭貸款金額及涉及第二按揭(二按)的按揭貸款宗數，唯金管局並沒有收集相關二按貸款的金額。以 2018 年首 3 季為例，銀行在這段期間批出涉及二按的住宅按揭貸款宗數合共為 1 913 宗，佔整體批出的住宅按揭貸款宗數 2.2%；涉及銀行批出的按揭貸款總額為 101 億港元，佔整體新批出按揭貸款金額 2.8%。過去 3 年的詳細數據請參閱下表：

	2016年	2017年	2018年 1月至9月
銀行新批出涉及第二按揭的住宅按揭貸款			
宗數 (佔整體新批出住宅按揭貸款)	1 872 (2.1%)	2 764 (2.6%)	1 913 (2.2%)
金額(港元) (佔整體新批出住宅按揭貸款)	96億 (3.2%)	147億 (3.7%)	101億 (2.8%)

由於金管局只收集銀行所承擔一按部分的按揭貸款金額，因此未能提供涉及二按住宅物業整體貸款額相關的數據。值得注意的是，按照金管局的監管指引，銀行在計算貸款申請人的供款與入息比率時，必須考慮申請人所有債務下的每月供款，包括二按。

此外，上述數字只反映有向銀行申報二按安排的按揭貸款。金管局留意到有按揭借款人可能在沒有尋求銀行同意下將物業加按。為了讓銀行能夠更有效管理風險，金管局與土地註冊處合作，在 2017 年 2 月推出一項電子提示服務 (e-Alert Service)。透過這項服務，每當銀行已承按的物業有其他按揭文書交付土地註冊處辦理註冊時，相關銀行便會收到土地註冊處發出的電子提示信息。當銀行發現按揭借款人違反按揭契約擅自將物業加按，銀行可與按揭借款人跟進，採取適當措施降低風險。

(二)及(三)

銀行在過去 3 年新批出的住宅按揭貸款的相關數據如下：

	2016年	2017年	2018年 1月至9月
銀行新批出住宅按揭貸款			
金額(港元)	2,987億	3,964億	3,542億
宗數	87 477	104 390	87 666
平均貸款額(港元)	341萬	380萬	404萬
平均按揭成數	51.8%	49.4%	47.4%

整體而言，由於地產發展商和放債人財務公司不屬金管局監管範圍，金管局沒有相關資料。不過，為了確保銀行妥善管理風險和宏觀審慎監管措施的有效性，金管局有向銀行收集地產發展商和放債人財務公司所承造的按揭貸款餘額。這些數據顯示，地產發展商和放債人財務公司提供的按揭貸款餘額只佔銀行按揭貸款很小的比例。有關數據見下表。

(港元)	2016年年底	2017年年底	2018年 6月底
銀行業總體未償還住宅按揭貸款餘額	11,187億	12,058億	12,578億
銀行匯報主要地產發展商提供的按揭貸款餘額	207億	317億	未有數字

(港元)	2016年年底	2017年年底	2018年 6月底
銀行估算與銀行有信貸關係的放債人財務公司提供的按揭貸款餘額	56億	40億	50億

- (四) 金管局定期從銀行收集的住宅按揭貸款數據顯示，新造的住宅按揭貸款(當中包括轉按和加按)平均按揭成數維持在穩健水平(約 47%)，因此金管局並沒有特別要求銀行分析有多少客戶是從發展商轄下的財務公司將貸款轉按至銀行或向銀行申請加按。金管局會因應市場情況不時檢討是否有需要收集相關數據。
- (五) 金管局一直透過不同渠道監察二按的情況，包括從銀行收集涉及二按的按揭貸款數據，土地註冊處和一手住宅物業銷售資訊網的資料。

現時提供二按的機構主要為放債人財務公司和地產發展商。放債人財務公司方面，與銀行有信貸關係的放債人財務公司所提供的按揭貸款，相對銀行業總體未償還住宅按揭貸款餘額不足 1%，對銀行體系穩定性的影響十分有限。

地產發展商方面，雖然現時地產發展商所提供的按揭貸款總額相對銀行業總體未償還住宅按揭貸款餘額仍處於一個相對低的水平，但金管局留意到這些按揭貸款的增長速度較快。有見及此，金管局於 2017 年 5 月要求銀行加強對地產發展商貸款的信貸風險管理，內容包括收緊建築融資的貸款比率上限，和要求銀行對提供高成數按揭貸款的地產發展商的風險承擔增撥資本。

支援非華語學生學習中國歷史

16. 張國鈞議員：主席，教育局自 2014 年起推行中國語文課程第二語言學習架構，以加強支援非華語學生學習中文。此外，行政長官在本年度的《施政報告》宣布，將於 2019-2020 學年起向公營中學提供額外資源，以支援非華語學生使用中文學習中國歷史("中史")。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於中史科自本年 9 月起成為初中必修科，教育局由本學年開始至今收到多少宗教師因在向非華語學生教授中史時遇到困難而求助的個案；有何即時的措施協助該等教師解決困難；
- (二) 支援非華語學生學習中國歷史及中華文化專責委員會自今年 5 月成立以來，取得了哪些討論結果，以及制訂了哪些支援措施；
- (三) 鑒於有教師指出，市面上的中史科教材均為華語學生編製，因此不適用於文化背景與中文程度與華語學生有別的非華語學生，以致學校需自行編製供非華語學生使用的教材，並在教授時輔以英文解說，教育局現時有否就編製該等教材向學校提供協助；
- (四) 教育局有否制訂專為非華語學生而設的中史課程大綱及學習/考試評估指引；若否，原因為何；及
- (五) 教育局有否就學校可如何利用上述的額外資源向非華語學生提供支援，向它們發出指引？

教育局局長：主席，2017 年施政報告宣布落實中國歷史在初中成為獨立必修科，讓所有中學生均能整全及有系統地學習中國歷史。非華語學生是香港的一分子，應認識中國歷史和文化，了解他們身處的社會發展及文化特色，欣賞及尊重不同歷史與文化的承傳，融入華人主流社會中，這對他們將來在本地升學及就業，甚至到內地發展亦有幫助。

教育局明白非華語學生因語言及文化上的差異，在學習中國歷史時可能遇到困難，因此教育局提供彈性讓錄取這些學生的學校可在教學內容、教學法及評估等方面調適，靈活設計校本課程及採用多元化教學策略，如以故事形式教授歷史，採用視聽媒體等非文字性質的教材，或採用英語輔助教學，以及運用教育局已發放的"推動中國歷史及文化的一筆過撥款"，開發適切的教材或組織多元化的學習活動，提升非華語學生學習中國歷史的興趣與效能。教育局已透過簡報會和其他渠道通知學校。

就張國鈞議員質詢，現答覆如下：

(一) 由本學年至今，我們間中會接到教師的電話或電郵，與我們商討有關非華語學生學習中國歷史的安排，教育局已即時透過電話、電郵、安排會面及訪校等，了解學校的需要並提供建議。我們並安排有教授非華語學生經驗的借調教師參與支援，與這些學校分享教材及教授非華語學生的經驗，釋除了教師的疑慮。據我們紀錄，相關的查詢只有 8 個。

(二)至(五)

教育局於 2017-2018 學年成立"支援非華語學生學習中國歷史及中華文化專責委員會"("專責委員會")，向學校提供學與教策略、課程調適等方面的建議。專責委員會根據 2018 年 5 月公布的修訂初中中國歷史課程大綱進行討論及調適，調適後的課程大綱會交個人、社會及人文教育委員會考慮，獲批後會盡快提供予學校參考使用。專責委員會同時成立工作小組，就支援策略及措施提供建議，如進行試教、製作樣本教材及設計相關學習活動，以及製作中英對照歷史詞彙表、編纂教學手冊，亦會聯絡其他機構/組織，如香港歷史博物館，提供雙語的歷史學習資源。

教育局會協同專家學者為錄取非華語學生的學校及教師提供更多適切的專業支援，包括安排(1)具豐富經驗教授非華語學生的教師開放課堂，讓有需要的教師進行觀課；(2)製作教材工作坊，設計適合非華語學生的教材；(3)設計多元化的教學活動，如電子學習、考察、參觀、比賽、戲劇表演等，以提升非華語學生學習中國歷史的興趣。教育局的校本支援服務，亦會繼續支援教師因應校情而調適課程及設計教學策略。

教育局會透過通函及其他渠道讓學校知悉各項支援措施。與此同時，為支援非華語學生使用中文學習中國歷史科，教育局計劃向有錄取非華語學生的本地公營及直資中學發放額外撥款。每所學校會於 2018-2019 學年及 2019-2020 學年獲撥合共 10 萬元。撥款經立法會通過後，教育局便會向學校發出通函，詳細說明有關津貼的事宜。

聯合辦事處的工作及表現

17. 謝偉俊議員:主席,屋宇署和食物環境衛生署("食環署")於2006年成立聯合辦事處("聯辦處"),專門處理樓宇滲水舉報。據悉,過去10多年,市民對聯辦處工作效率及成效批評不絕於耳。聯辦處官員應邀出席地區樓宇滲水問題講座時,均出現市民因不滿官員解說而圍着官員吐苦水及即場作出申訴的情況。儘管審計署及申訴專員公署曾主動調查聯辦處的工作並建議改善方案,市民對聯辦處表現不濟而產生的怨氣有增無減。最近更有食環署員工罕有地向本會公共申訴辦事處投訴聯辦處制度及行政欠佳導致效率偏低。2016年至今年9月,申訴專員公署共收到360宗有關聯辦處未能妥善處理滲水問題的投訴;而聯辦處於2015至2017年接獲超過10萬宗舉報,但僅17%個案能夠確定滲水源頭。據了解,聯辦處主要依靠色水測試方法以確定滲水源頭但成效不彰,以致有個案拖延達10年仍未解決。聯辦處雖已知悉多項查證滲水源頭的科技、措施及方法,惟其工作效率至今未見改善。有不少市民認為,聯辦處表現非常差劣、運作成本高昂,並質疑政府為何不終止聯辦處的運作,將原撥作其營運開支的資金全數用作直接或津貼市民聘請私人滲水檢查公司負責有關工作。就此,政府可否告知本會:

- (一) 過去3年,聯辦處共接獲多少宗滲水舉報,並按處理該等個案時所採用的測試方法(即(i)色水測試、(ii)紅外線探測及(iii)微波探測)列出分項數字及百分比;
- (二) 上述3種測試方法平均每次成本分別為何;
- (三) 聯辦處的開支近年連年大增,2018-2019年度的預算開支更高達1.08億元,政府有否因應該情況,檢討為何在眾多市民批評聯辦處的工作效率而審計署及申訴專員公署亦對聯辦處的工作主動展開調查下,仍然大幅增加對聯辦處的開支預算;
- (四) 因應有食環署員工向本會公共申訴辦事處投訴聯辦處的制度及行政欠佳,本人得悉政府會成立一個高層次跨部門小組徹查有關情況,該項工作的進展為何;
- (五) 據報土瓜灣一個住宅單位經聯辦處以色水測試方法調查6年仍未能確定位於天花的滲水源頭,但該報館另找的私人滲水檢查公司利用紅外線探測儀及水質化驗方法僅需半

小時便確定滲水源頭，政府會否因應該情況，向有關報館及住宅單位了解該個案，並研究聯辦處和私人滲水檢查公司的檢測效率何以出現如此巨大差別；及

- (六) 會否從成本效益、目標為本等角度考慮，有序地終止營運聯辦處，將原撥作其營運開支的資金用於聘請私人滲水檢查公司負責有關工作；如否，原因為何？

發展局局長：主席，妥善管理和維修樓宇，包括處理樓宇滲水的問題，是樓宇業主及住戶的責任。但當有關滲水情況構成衛生妨擾、樓宇結構安全風險或浪費供水，政府便會分別根據《公眾衛生及市政條例》(第 132 章)、《建築物條例》(第 123 章)或《水務設施條例》(第 102 章)所賦予的權力，介入處理個案。為加強處理樓宇滲水情況，政府於 2004 年成立了由食物環境衛生署("食環署")及屋宇署組成的聯合辦事處("聯辦處")，處理市民滲水舉報。

一般而言，聯辦處就滲水個案進行的調查分為 3 個階段。第一階段(確定有滲水情況)及第二階段(初步調查包括排水渠管色水測試或供水喉管的反向壓力測試)的工作均由聯辦處人員負責進行。倘未能在第二階段找出滲水源頭，便須進行第三階段的調查(專業調查)。在第三階段，聯辦處會委聘合約顧問公司協助進行詳細調查，包括進行滲水位置的濕度監察、地台蓄水測試、牆壁灑水測試及供水喉管的反向壓力測試，以查證滲水源頭。如在任何階段的調查中確定滲水的來源，聯辦處可根據《公眾衛生及市政條例》向有關人士發出"妨擾事故通知"，要求有關人士在指明的期限內減除妨擾事故。

聯辦處在近年面對不少挑戰，包括屢創新高的滲水舉報數字、在調查時未能得到業主或住戶的合作，以及測試方法的局限性等。面對各項挑戰，聯辦處現正進行多項工作，包括就該處的運作進行全面檢討、在試點地區全面試用新測試技術以累積經驗推廣至全港各區使用、籌備成立 4 個地區聯合辦公室以理順工作流程及加強兩個部門人員的溝通等，務求能提升聯辦處整體效率，為市民提供更佳服務。

經徵詢食物及衛生局("食衛局")、食環署及屋宇署後，發展局現就質詢的 6 個部分綜合答覆如下：

- (一) 現時聯辦處調查滲水的傳統測試方法主要包括在滲水位置作濕度監測、在排水渠管作色水測試、在地台及牆壁以色水作蓄水及灑水測試，和為供水喉管作反向壓力測試。視乎滲水情況，每宗個案可能涉及上述一項或多項測試方法。

為提升找到滲水源頭的成功率，聯辦處自 2013 年 8 月開始委聘顧問公司試用紅外線熱像分析及微波斷層掃描技術。這些新測試技術和傳統測試中以色水分別於地台及牆壁進行的蓄水和灑水測試的目的類同，主要適用於調查地台滲水的情況；然而，使用新測試技術的個案亦同時需進行傳統測試中的滲水位置濕度監測，以及按情況進行排水渠管的色水測試和供水喉管的反向壓力測試。於 2015 年至 2017 年，聯辦處使用新測試技術的目的為確立其技術可行性，故此新測試技術在過往 3 年只有在小部分複雜個案中使用。

質詢要求提供的統計數字如下：

個案數目 ⁽¹⁾	2015 年	2016 年	2017 年
(a) 接獲的舉報	29 617	36 376	36 002
(b) 已處理的舉報	25 093	29 148	30 605
(i) 甄別為不予調查的個案 ⁽²⁾	12 000	13 196	14 732
(ii) 予以調查的個案(所有均以"傳統測試"方式調查)	13 093	15 952	15 873
— 曾利用"新技術測試"調查的個案	18	37	27
(c) 調查期間滲水情況停止	4 920	5 385	5 448
(d) 找出滲水源頭	4 679	6 846	6 253
(e) 未能找出滲水源頭並終止調查	3 494	3 721	4 172
(f) 予以調查個案中找出滲水源頭的成功率 [(d)/(b)(ii)]	36%	43%	39%

個案數目 ⁽¹⁾	2015 年	2016 年	2017 年
(g) 完成調查個案中找出滲水源頭的成功率 [(d)/((d)+(e))]	57%	65%	60%

註：

- (1) (a)至(g)項未必為同年接獲的舉報。
- (2) 包括缺乏理據和撤回的個案。

聯辦處自 2018 年 6 月下旬開始，落實於 3 個試點地區(即九龍城、灣仔和中西區)的第三階段滲水調查全面使用新測試技術。雖然如此，新測試技術亦有其局限性，在某些情況下無法有效使用，例如在受滲水影響的混凝土天花有剝落情況、有喉管或其他設施阻礙、在天花鋪置了磚瓦飾面等。在這些個案，聯辦處須繼續使用傳統測試。

由本年 6 月下旬至 10 月底，聯辦處一共於約 70 宗個案中使用新測試技術。透過於試點地區更廣泛使用新科技測試方法所取得的經驗和數據，聯辦處會檢討有關測試方法的成效，並完善使用有關測試方法的技術指引及程序，並會於 2019 年第二季考慮是否將有關測試方法推廣至全港其他地區使用。

- (二) 就第三階段調查而言，聯辦處會透過委聘合約顧問公司進行專業測試，以一般一廚一廁的住用單位間格為例，傳統測試每宗個案約需 3,500 元。同類個案以新測試技術則一般約需 9,000 元。有關測試費用並未計算食環署及屋宇署於聯辦處的人手和營運的整體開支。

(三)至(六)

自成立以來，聯辦處一直致力提升整體效率、提高調查的成功率，為市民提供更佳服務。而審計署於 2016 年亦曾就聯辦處進行衡工量值審查，並提出一系列建議，發展局及食衛局一直跟進兩個部門積極落實各項改善的措施。

事實上，自聯辦處成立以來，調查的成功率亦有所改善。在聯辦處成立之前，食環署在 2004 年於深水埗區一共接獲

609 宗滲水舉報，當中甄別為不予調查的個案為 97 宗，在完成調查的 512 宗個案中，能確證滲水源頭個案僅為 73 宗，成功率為 14%；而聯辦處於 2017 年在予以調查個案中找出滲水源頭的成功率為 39%。

當局一直嚴格檢視聯辦處人手及開支的情況。為應付屢創新高的個案(由 2007 年的 17 000 多宗增加至 2017 年的 36 000 多宗)，聯辦處須增加人手編制，以及聘請顧問公司協助進行第三階段專業調查的開支。除此之外，我們希望指出，聯辦處除調查滲水源頭外，若能確定滲水來源涉及構成妨擾情況，亦會根據《公眾衛生及市政條例》向有關人士發出"妨擾事故通知"，並就不遵從"妨擾事故通知"的個案提出檢控。倘在調查過程中，聯辦處人員被拒絕進入事涉單位調查，聯辦處須根據有關條例的規定及程序，方可進入有關單位展開調查。對於一些複雜的個案，調查人員亦須進行不同、持續或重複的測試及監察。處理個案所需的時間，視乎個案複雜性和事涉各方是否合作。

聯辦處的調查和搜證工作是按執行刑事法例的標準進行(例如須確保證據足以作為呈堂證據)，這與市民自行聘請私人顧問公司尋找滲水源頭以確定所需的維修工程或進行民事訴訟的滲水調查標準不同，兩者不可相提並論。

為進一步改善滲水個案的處理，除積極探討全面使用新測試技術外，一個由食衛局、發展局、食環署、屋宇署和水務署代表組成的專責檢討小組已於本年年初成立，小組由食環署及屋宇署管方共同主持，現正全面檢討聯辦處的運作，包括精簡工作程序和繼續落實審計署 2016 年報告的各項改善建議等。我們預期檢討可於 3 年內完成。

微塑膠對生態環境及人體健康的影響

18. 劉業強議員：主席，據報，有多項外國研究的結果發現，微塑膠(即直徑或長度小於 5 毫米的塑膠顆粒或碎片，亦包括直徑或長度小至 1 微米的塑膠纖維)廣泛存在於樽裝水、自來水、海水、食鹽、海洋生物及人類糞便。有研究人員指出，微塑膠體積極細小，因此可以進入人體血管和淋巴系統，損害人體健康。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否定期監測本港水塘及河溪水體的微塑膠含量；若有，結果為何；若否，原因為何；
- (二) 鑒於政府於去年 11 月表示，水務署已聘請顧問就塑膠纖維物質對食水安全的風險進行檢討，該項檢討的進度為何；有否評估食水含微塑膠對人體健康的影響；若有，詳情為何；
- (三) 過去 3 年，有否就本港水域及海洋生物的微塑膠含量進行統計及研究；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (四) 各污水處理廠處理污水的程序去除微塑膠的能力及有關的成效指標為何；及
- (五) 鑒於當局在今年 4 月表示已委託顧問進行為期一年的研究，探討微塑膠對香港環境的影響，以及了解外地對含微塑膠個人護理及美容產品的禁制，以制訂適用於香港的規管方案建議，當局會否在該項研究完成前，推出措施減少微塑膠物質進入自然環境；若會，詳情為何；若否，原因為何？

環境局局長：主席，微塑膠的污染問題及其潛在環境影響是近年國際間一個新的課題。在水環境中發現的微塑膠有不同的狀態及來自不同的源頭，既有經工業製作的微細顆粒(用作加入於個人護理及美容產品)，也有一般塑膠製品和廢物分解出來的碎屑。一般對微塑膠的關注是它有可能被水中的生物誤當作食物，而其表面亦可依附或積聚有毒物質，進而經食物鏈對生態系統以至人類健康造成潛在影響，並有意見認為應盡早採取防範性行動，減少塑膠物料進入海洋環境。我們一直密切留意這個課題的最新發展形勢，除了進行為期一年的研究，就規管含微塑膠個人護理及美容產品探討適用於香港的方案外，亦經常從多方面的途徑收集和分析最新的科學研究結果和數據。

就劉議員提出的質詢，我們詳細答覆如下：

- (一) 現時科學界對微塑膠的環境監測方法仍未有統一的標準及規範，個別研究的取樣及分析方法不盡相同；檢驗所包涵的塑膠聚合物類別亦有差異。目前一些國際上的權威性組

織，如聯合國環境規劃署、聯合國糧食及農業組織和世界衛生組織下的食品法典委員會、歐洲食物安全局等，亦未有就微塑膠提供相關的指引和標準。基於以上情況，環境保護署("環保署")現時未有就微塑膠在本港河溪水體進行定期監測。據我們了解，國際間尚未有政府機構公報將微塑膠納入恆常的監測計劃或發放有關數據。

現時，環保署正密切留意國際間及本地有關微塑膠的環境監測方法的發展，並正積極參與國際及地區組織(如亞太經濟合作組織)舉辦的微塑膠監測方法標準化的研討，以便在適當時機跟進微塑膠的環境監測。

就食水含微塑膠的課題而言，水務署已聘請顧問收集資料並進行研究。結果同樣顯示，現時國際間未就檢測食水樣本中的微塑膠含量訂立標準方法，海外各監管機構亦未有就食水中的微塑膠含量訂定標準。此外，世界衛生組織現時沒有將微塑膠納入其《飲用水水質準則》，作為與健康有關及有需要監測的參數。基於以上情況，水務署現時未有就微塑膠在本港水塘及集水區進行定期的監測。然而，水務署會繼續密切留意國際間的相關進展，若研究顯示微塑膠會對食水安全構成風險，會聯同相關專家和政府部門研究將微塑膠納入食水監測項目內和制訂相應措施。

- (二) 根據水務署顧問的風險評估，儘管國際間就食水含微塑膠的研究尚在初始階段，但從現時的研究結果顯示，微塑膠(包括微塑膠纖維物質)普遍存在於環境中，相對於其他攝入途徑，包括食物及日用品如衣服、美容護膚產品、牙膏及沐浴啫喱等，人體從食水攝入微塑膠只佔整體攝入量的很少分量。因此，顧問認為即使食水含微塑膠也並非構成健康風險的主要因素。
- (三) 基於上文第(一)部分提及監測方法尚未有統一的標準及規範的情況下，政府過去 3 年未有就本港水域及海洋生物的微塑膠含量進行統計及研究。然而，我們留意到近年有本地學術研究報告指出，在香港水域不同地點發現有微塑膠，含量與其他地方比較並未有偏高，所造成的潛在環境影響亦相對較低。環保署會透過環境及自然保育基金等渠

道資助及鼓勵本地學術機構進行相關研究，以不斷累積本港微塑膠的科學數據。

- (四) 渠務署的污水處理廠會按照《水污染管制條例》下所發牌照上訂明的水質排放標準要求，去除污水中的污染物。雖然現時有關牌照所訂明的排放標準並未包括微塑膠等物質的含量，但基於目前香港超過 90% 的污水已是經過化學輔助一級或二級處理程序後才進行排放，如微塑膠這類殘留物質有相當部分會和其他物質被一併除去。曾有海外文獻綜述，微塑膠去除率在化學輔助一級處理程序後約為 70% 至 80%，而二級處理程序的去除率則更高。
- (五) 除了環保署已委託顧問進行為期一年的研究外，我們現時正多管齊下，從源頭減少塑膠廢物的產生和阻截它們進入海洋的途徑，以減低對海洋生態環境帶來的影響。例如，在今年暑假，環保署在全港泳灘推行“走塑沙灘 餐具先行”運動，鼓勵市民和泳灘附近食店避免使用或派發即棄塑膠餐具。來年，政府會繼續帶頭實行環保採購政策，包括避免使用一次性的即棄餐具，具體內容包括：在主要服務政府員工的場所先行禁止提供膠飲管和發泡膠餐盒；在簽訂新合約及續約時要求在適當的政府場所內的食肆營辦商在可行的情況下避免使用即棄塑膠餐具；以及與餐飲業界合作推廣及鼓勵減少使用即棄塑膠餐具，促進源頭減廢。

此外，自 2012 年成立跨部門工作小組統籌海岸清理工作以來，政府每年已撥出額外資源達 1 億港元，以加強清理海洋垃圾、進行海岸巡邏及採取執法行動打擊海上亂拋垃圾，並提供支援設施以防止垃圾進入海洋，例如：在多個海岸地點包括碼頭、登岸點、海濱區等增置廢物分類回收桶；在泳灘、水上活動中心、海濱長廊、海濱公園等地點設置超過 190 部飲水機，鼓勵市民自攜水樽，避免購買和使用一次性塑膠樽飲料。此外，政府亦透過宣傳教育活動、海岸清潔聯繫平台及環境及自然保育基金推廣清潔海岸和源頭減廢。

放寬樓市需求管理措施的手法

19. 謝偉銓議員：主席，為應付樓市過熱的情況和維持金融穩定，政府(包括香港金融管理局)自 2010 年以來實施了一系列需求管理措施。有評論指出，樓價近兩個月持續下跌，反映中美貿易戰及利率步入上升周期等因素的影響陸續浮現，而樓價有可能從高峰下跌三成至七成，因此建議政府盡快放寬各項針對樓市的需求管理措施(俗稱"減辣")。另有意見卻認為，若減辣的時機、力度、優次或公眾期望管理不當，減辣可能反而會令樓價跌勢加劇，令風險承受能力較低的市民淪為負資產物業業主。就此，政府可否告知本會：

- (一) 各項需求管理措施的(i)推出日期及(ii)內容，以及(iii)至今從該等措施徵得的稅款(如有的話)分別為何(以表列出有關資料)；
- (二) 有否就減辣制訂客觀準則；如有，制訂準則時的考慮因素及準則的詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 有否就減辣的時機、力度、優次及公眾期望進行評估和作出準備(包括制訂應變計劃)；如有，詳情為何？

運輸及房屋局局長：主席，維持私人住宅物業市場的健康發展，是政府房屋政策其中一個重要目標。過去幾年，由於房屋供求緊張及持續超低利率的環境，本港樓價上升，泡沫風險高企。政府一直採取雙管齊下的方式，既致力增加土地及房屋供應以回應需求，亦在有需要時推出多輪需求管理措施遏抑外來需求、短期炒賣需求和投資需求，以穩定樓市及防止樓市過熱造成的各種負面影響。另一方面，香港金融管理局("金管局")亦先後推出多輪逆周期宏觀審慎監管措施，以增強銀行的風險管理和銀行體系的抵禦能力，應付樓價一旦下跌可能造成的衝擊。

就謝偉銓議員質詢的各部分，在諮詢財經事務及庫務局、稅務局及金管局後，現綜合答覆如下：

- (一) 政府自 2010 年起推出的各項需求管理措施(包括推出時間、措施內容及政府至今收取到的印花稅稅款)載列於附表一。金管局自 2009 年起推出的逆周期宏觀審慎監管措施(包括推出時間和措施內容)載列於附表二。

(二)及(三)

美國與內地的貿易摩擦升溫，令環球及本地宏觀經濟前景的不明朗因素明顯增多。此外，隨着美國利率政策化持續推進，本港息口在聯繫匯率制度下會進一步上調。政府不時提醒市民須謹慎管理風險。市民作出置業決定前，必須小心衡量各種風險，特別是息口上升對個人供款能力的影響。

面對本地和環球經濟變化，政府會一如既往保持警覺，參考一系列指標，包括樓價、市民置業負擔比率⁽¹⁾、物業成交量、房屋供應等，密切監察樓市走勢和不斷變化的外圍形勢，適時採取合適的措施回應市場變化，確保樓市健康發展。

雖然近月私人住宅物業價格和成交量有所回落⁽²⁾，但本地的房屋供求仍然處於失衡的狀況，目前樓價水平仍然與經濟基調和市民的負擔能力脫節。今年第三季的市民置業負擔比率⁽¹⁾高達 74%，遠高於 1998 年至 2017 年 20 年長期平均數的 44%。政府現階段無意放寬或取消任何需求管理措施，以免向市場發出錯誤信息，令樓市再度升溫。

至於金管局的逆周期監管措施，其理念是因應樓市周期的演變，考慮樓價走勢、交投量、經濟基調和外圍環境等關鍵因素，採取合適措施，確保銀行體系穩定。若確認樓市進入下行周期，金管局會考慮適當放寬逆周期監管措施。不過，樓價自 2008 年起上升超過兩倍，在過去兩個月只累計下跌約 1.5%，金管局認為尚未能確認樓市已進入下行周期，現階段不適宜放寬逆周期監管措施。

- (1) 置業負擔比率是指就一個面積 45 平方米的單位而言，若以當時的按揭利率和 20 年還款期計算，按揭供款相對住戶(公營房屋住戶除外)入息中位數的比率。
- (2) 根據差餉物業估價署的資料，整體私人住宅售價指數自今年 8 月起回落，8 月和 9 月指數累計下跌 1.5%。近月樓市交投亦明顯減少，今年 8 月至 10 月送交土地註冊處登記的住宅物業買賣合約平均每月約 4 200 宗，低於今年首 7 個月平均每月約 5 700 宗。

政府自 2010 年起推出的各項需求管理措施

措施	生效日期	內容	截至 2018 年 10 月收到的稅款 (百萬元)
額外印花稅	2010 年 11 月 20 日	<p>引入額外印花稅，適用於在 2010 年 11 月 20 日或以後取得並在 24 個月內轉售的住宅物業：</p> <p>(i) 如物業持有期為 6 個月或以內，稅率為 15%；</p> <p>(ii) 如物業持有期超過 6 個月但在 12 個月或以內，稅率為 10%；及</p> <p>(iii) 如物業持有期超過 12 個月但在 24 個月或以內，稅率為 5%。</p>	1,853
	2012 年 10 月 27 日	<p>調高額外印花稅的稅率，並延長須繳納額外印花稅的物業持有期，適用於在 2012 年 10 月 27 日或以後取得並在 36 個月內轉售的住宅物業：</p> <p>(i) 如物業持有期為 6 個月或以內，稅率為 20%；</p> <p>(ii) 如物業持有期超過 6 個月但在 12 個月或以內，稅率為 15%；及</p> <p>(iii) 如物業持有期超過 12 個月但在 36 個月或以內，稅率為 10%。</p>	

措施	生效日期	內容	截至 2018 年 10 月收到的稅款 (百萬元)
買家印花稅	2012 年 10 月 27 日	引入稅率劃一為 15% 的買家印花稅，適用於在 2012 年 10 月 27 日或以後取得的住宅物業，除非買家為代表自己行事的香港永久性居民。	40,335
雙倍從價印花稅	2013 年 2 月 23 日	增加住宅物業和非住宅物業交易的從價印花稅稅率至原有稅率的兩倍(視乎物業代價款額或價值，雙倍從價印花稅稅率介乎 1.5% 至 8.5%)。雙倍從價印花稅適用於 2013 年 2 月 23 日或之後取得的物業(包括住宅和非住宅物業)，除非買家為代表自己行事的香港永久性居民，而且在取得有關住宅物業時，不是任何其他香港住宅物業的實益擁有人。	住宅物業交易 (截至 2016 年 11 月 4 日): 25,229 非住宅物業交易: 41,543
新住宅印花稅	2016 年 11 月 5 日	增加住宅物業交易的從價印花稅稅率至劃一的 15%，以取代雙倍從價印花稅稅率。新住宅印花稅適用於 2016 年 11 月 5 日或之後取得的住宅物業。非住宅物業交易不受影響，繼續按雙倍從價印花稅稅率繳稅。	23,962
	2017 年 4 月 12 日	收緊新住宅印花稅機制下為香港永久性居民提供的豁免安排。在經收緊的豁免安排下，若以一份文書取得單一住宅物業(連同一個泊車位與否)，而買家是代表自己行事的香港永久性居	

措施	生效日期	內容	截至 2018 年 10 月收到的稅款 (百萬元)
		民，並在取得有關住宅物業時，不是任何其他香港住宅物業的實益擁有人，有關交易可繼續按較低的從價印花稅第 2 標準稅率繳稅。但若有關買家以一份文書取得多於一個住宅物業，則有關交易將不再獲豁免，而須按 15% 新住宅印花稅稅率繳稅。	

附表二

金管局自 2009 年推出的逆周期宏觀審慎監管措施

實施時間	措施內容
2009 年 10 月 23 日	第一輪 <i>按揭成數上限</i> — 2,000 萬港元或以上業主自住物業：60% — 2,000 萬港元以下業主自住物業：70%(唯貸款額最多 1,200 萬港元)
2010 年 8 月 13 日	第二輪 <i>按揭成數上限</i> — 1,200 萬港元或以上業主自住物業：60% — 1,200 萬港元以下業主自住物業：70%(唯貸款額最多 720 萬港元) — 非業主自住物業：60% <i>供款與入息比率上限</i> — 基本上限：50% — 壓力測試上限(假設利率上升 2%)：60%

實施時間	措施內容
2010 年 11 月 19 日	第三輪 <i>按揭成數上限</i> — 1,200 萬港元或以上業主自住物業：50% — 1,200 萬港元以下、800 萬港元或以上業主自住物業：60%(唯貸款額最多 600 萬港元) — 800 萬港元以下業主自住物業：70%(唯貸款額最多 480 萬港元) — 非業主自住物業：50% — 非住宅物業：50% — 以資產水平為基礎的按揭貸款：50%
2011 年 6 月 10 日	第四輪 <i>按揭成數上限</i> — 1,000 萬港元或以上業主自住物業：50% — 1,000 萬港元以下、700 萬港元或以上業主自住物業：60%(唯貸款額最多 500 萬港元) — 700 萬港元以下業主自住物業：70%(唯貸款額最多 420 萬港元) — 若借款人主要收入來自香港以外地區：以上適用上限再減 10 個百分點 — 以資產水平為基礎申請按揭貸款：40%
2012 年 9 月 14 日	第五輪 <i>按揭成數上限</i> — 若借款人有其他按揭物業，而主要收入來自香港以外地區，並以供款與入息比率為基礎申請按揭貸款：所有適用上限再減 10 個百分點 — 若借款人有其他按揭物業，並以資產水平為基礎申請按揭貸款：30% <i>供款與入息比率上限(借款人有其他按揭物業)</i> — 基本上限：40% — 壓力測試上限(假設利率上升 2%)：50% <i>貸款年期上限</i> — 所有物業：30 年

實施時間	措施內容
2013 年 2 月 22 日	<p>第六輪</p> <p><i>按揭成數上限</i></p> <p>— 非住宅物業：所有適用上限再減 10 個百分點</p> <p><i>供款與入息比率上限</i></p> <p>— 壓力測試的假設上升利率提升至 3%</p> <p><i>獨立車位按揭貸款</i></p> <p>— 按揭成數上限和供款與入息比率上限均按非住宅物業按揭貸款的適用水平處理</p> <p>— 貸款年期上限：15 年</p> <p><i>風險加權比率下限</i></p> <p>— 所有採用內評法的銀行須就所有新造住宅按揭貸款引入 15% 的風險加權比率下限</p>
2015 年 2 月 27 日	<p>第七輪</p> <p><i>按揭成數上限</i></p> <p>— 700 萬港元以下業主自住物業：適用上限減 10 個百分點至 60%</p> <p><i>供款與入息比率上限(第二套自用物業)</i></p> <p>— 基本上限：40%</p> <p>— 壓力測試上限(假設利率上升 3%)：50%</p> <p><i>供款與入息比率上限(所有非自用物業和車位)</i></p> <p>— 基本上限：40%</p> <p>— 壓力測試上限(假設利率上升 3%)：50%</p> <p><i>風險加權比率下限</i></p> <p>— 所有採用內評法的銀行須就所有住宅按揭貸款引入 15% 的風險加權比率下限</p>
2017 年 5 月 19 日	<p>第八輪</p> <p><i>按揭成數上限</i></p> <p>— 若借款人有其他按揭物業，而主要收入來自香港，並以供款與入息比率為基礎申請按揭貸款：所有適用上限再減 10 個百分點</p> <p><i>供款與入息比率上限(借款人主要收入來自香港以外地區)</i></p> <p>— 所有適用上限再減 10 個百分點</p> <p><i>風險加權比率下限</i></p> <p>— 所有採用內評法的銀行須將新造住宅按揭貸款的風險加權比率下限提升至 25%</p>

網上訂餐平台的食物安全事宜

20. 吳永嘉議員：主席，今年7月，衛生防護中心公布有7名市民在進食來自某食肆的外賣食物後病倒。據報，涉事食物是一個網上訂餐平台在接獲顧客訂單後向該食肆購買，然後由顧客於指定時間內到該平台設於街頭的指定取餐點領取。有市民關注網上訂餐平台目前不受規管，難以確保食物在運送及等候領取期間保持在合適溫度和未受污染。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否統計現時分別有多少個(i)沒有實體店鋪而在網上售賣非預先包裝食物的經營者及(ii)網上訂餐平台；
- (二) 過去3年，政府接獲多少宗關於網上訂餐平台所售食物質素的投訴；
- (三) 鑒於目前食物製造廠如在網上出售受限制食物，必須申領相關許可證，而發證條件包括若干食物安全規定(例如食物必須來自合法來源及時刻保存於合適溫度，以及持證人須採取措施防止食物於運送途中交叉污染)，政府有否計劃把該許可證制度的適用範圍擴大以涵蓋(i)網上訂餐平台及(ii)各類非預先包裝食物，以確保食物安全；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (四) 會否以國家食品藥品監督管理總局頒布的《網絡餐飲服務食品安全監督管理辦法》為藍本，規管網上訂餐平台的食物安全事宜；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
- (五) 鑒於現時各網上訂餐平台的網站均刊載限制責任條款(例如不承擔第三方提供的食物的質量所招致的責任，以及顧客可獲賠償的金額上限為訂單金額)，以致顧客難以追討合理賠償，政府會否研究設立機制保障該等顧客的消費者權益；若會，詳情為何；若否，原因為何？

食物及衛生局局長：主席，電子商貿活動日趨普及，包括經互聯網、流動應用程式或社交平台買賣食物(以下簡稱"網上銷售食物")。

目前香港法例已多方面規管食物安全及業界營運，任何人涉及經營食物製造、買賣、入口或分銷，不論是否實體店鋪，也不論任何交易途徑(包括面對面、電話、電子媒介等)，均須符合相關法例要求。

《公眾衛生及市政條例》(第 132 章)規定，所有在香港出售供人食用的食物，不論進口或本地生產，必須適宜供人食用。

根據《食物業規例》(第 132X 章)("《規例》")，任何人經營涉及配製食物出售供人在食物業處所以外地方進食的業務，包括經網上銷售有關食物，須向食物環境衛生署("食環署")申領食物製造廠牌照。此外，視乎有關經營網上銷售食物業務的實際運作、經營模式及出售食物種類，該經營者亦須取得食環署簽發的相關牌照或許可，包括除非獲得該署署長書面准許，任何人不得售賣《規例》所訂明限制出售的食物(包括刺身、壽司、不經烹煮而食用的蠔等)。

食環署目前透過以下牌照要求，進一步保障網上銷售食物的食物安全：

- (a) 針對沒有實體店鋪的經營者於網上銷售受限制出售的食物，食環署自 2016 年 2 月起要求網上售賣受限制出售食物者須申請該署的許可證，發證條件包括經營者必須在相關網頁及宣傳印刷品提供許可證號碼、獲批准售賣的受限制食物類別及營業地址等資料，供消費者參考及在食環署網頁核實；有關受限制食物必須來自合法來源、在運送予顧客前須由供應商預先包裝、運送過程中包裝不受干擾以減少交叉污染，以及時刻保存於安全合適的溫度；及
- (b) 已領有食物業牌照或許可證的食物業處所(工廠食堂牌照、凍房牌照、新鮮糧食店牌照關乎售賣活家禽及/或新鮮經處理家禽屠體及什臟的批註和以售賣機售賣食物許可證除外)，如同時透過網上銷售食物，經營者亦須遵守如上文(a)段所述的條件。

持有食物業牌照或許可證的食物業處所，以及持網上售賣受限制出售食物許可證的非實體店鋪名單，已載於食環署網頁，供公眾查閱。

就質詢的各部分，現答覆如下：

- (一) 直至本年 10 月 31 日，食環署共發出 351 個網上銷售受限制食物許可證，該署沒有備存已領有食物業牌照或許可證並同時透過網上銷售食物的食物業處所的統計數字。

食環署一直密切留意及監察網上銷售食物的情況，包括沒有涉及食物生產及沒有實體店的網購商。該署如懷疑網上銷售活動涉及違規經營或對其供人食用的食物來源及安全有懷疑，會展開調查，包括以"放蛇"方式搜集證據和資料，以採取適當行動。

- (二) 2016 年至 2018 年 10 月 31 日，食環署食物安全中心共接獲 7 宗涉及透過流動應用程式訂購食物的食物投訴，以及兩宗由衛生署衛生防護中心轉介涉及透過流動應用程式訂購食物的食物中毒個案，並已立刻跟進，包括檢走食物證物、抽取食物樣本進行檢測，以及採取適當行動。

(三)及(四)

如上文所述，目前香港法例已多方面規管食物安全及業界營運，我們會繼續參考其他地方對網購食物的監管做法，以考慮進一步完善網上銷售食物平台的規管。

- (五) 商務及經濟發展局指出，本港現行法例有就與消費者交易的合約制訂規範，例如《管制免責條款條例》(第 71 章)第 7(1)條訂明任何人不得藉合約條款、一般告示或特別向某些人發出的告示，而卸除或局限自己因疏忽引致他人人身傷害或死亡的法律責任。此外，《服務提供(隱含條款)條例》(第 457 章)就提供服務的合約加入隱含條款，例如第 5 條規定若服務提供人是在業務過程中行事，該人須以合理程度的謹慎及技術作出服務；該條例第 8(1)條則訂明如合約其中一方是消費者，另一方不得引用任何合約條款來卸除或限制其因該條例在合約下產生的法律責任。消費者可根據其個案的事實情況(包括合約條款)，按合約法及/或其他相關法律提出申索。

另一方面，消費者亦可向消費者委員會("消委會")求助，消委會處理消費者與商戶的糾紛時，擔當調停人的角色，協助商戶和投訴人解決糾紛，例如嘗試聯絡商戶，致力協助雙方透過調停達至雙方滿意的和解方案。

執行《商品說明條例》

21. 周浩鼎議員：主席，香港海關一直採取三管齊下的方式(即合規推廣、執法及宣傳教育)，執行《商品說明條例》(第 362 章)("《條例》")。有前線人員反映，《條例》涵蓋的範圍甚廣而且相關工作繁多，但執行《條例》的人手在過去 3 個及本財政年度沒有增加，維持在 190 人，以致他們的工作壓力日增。就此，政府可否告知本會：

- (一) 在《條例》的執法方面，去年 10 月至今年 10 月期間的(i)檢控及(ii)定罪個案宗數分別為何；
- (二) 現時獲指派就《條例》進行(i)合規推廣、(ii)執法及(iii)宣傳教育方面的工作的人手分別為何；及
- (三) 有否計劃在下個財政年度增加執行《條例》的人手編制？

商務及經濟發展局局長：主席，政府十分重視保障消費者權益，《商品說明條例》(第 362 章)("《條例》")禁止商戶對消費者作出某些不良營商手法，包括作出虛假商品說明、誤導性遺漏、具威嚇性的營業行為、餌誘式廣告宣傳、先誘後轉銷售行為，以及不當地接受付款。香港海關("海關")是負責執行《條例》的主要機關，一直積極採取三管齊下的方式執行《條例》，包括透過為不同業界舉行簡介會及進行主動探訪，就《條例》下的法律要求及為遵從《條例》而應採取的措施，向商戶提供建議和指引；採取必要和及時的執法行動，打擊不良營商行為；以及聯同消費者委員會，推行廣泛的宣傳及教育項目，以增加消費者對不良營商手法的認識。

就質詢的 3 部分，現答覆如下：

- (一) 在 2017 年 10 月至 2018 年 10 月期間，海關一共就 90 宗個案根據《條例》提出檢控，其中有 66 宗個案已經定罪，另外有 14 宗個案的法律程序正在進行中。
- (二) 海關現時共有 190 名人員負責執行《條例》。海關會因應實際情況，靈活調配人手執行《條例》的合規推廣、執法行動及宣傳教育的工作，負責執行各項工作的人手難以分開量化。

- (三) 由於《條例》涵蓋的貨品及服務範圍廣泛，為促進商戶遵從法例，並有效運用執法資源，海關一直採用風險為本的原則，優先處理可能對消費者、業界或整體公眾有重要影響的個案。海關會因應《條例》的執行情況，不時檢討人手編制，並在有需要時透過調配人手或按既定程序申請額外資源，以確保《條例》得以有效實施。

有關乳癌的統計數據及篩查服務

22. 葛珮帆議員：主席，乳癌是本港婦女最常見及死亡率第三高的癌症。在 2016 年，乳癌佔本港婦女癌症新症總數的 26.6%。此外，香港是亞洲高乳癌發病率地區之一，而婦女患乳癌的個案在過去 20 年增加 3 倍。就此，政府可否告知本會：

- (一) 現時哪些公營醫療機構向婦女提供乳房 X 光造影檢查及超聲波乳房檢查；提供該等服務的單位數目，以及每次檢查的平均收費為何(並按區議會分區列出分項數字)；
- (二) 是否知悉，過去 5 年每年婦女接受由公私營醫療機構提供的乳房 X 光造影檢查及超聲波乳房檢查的人次、年齡分布及輪候時間；若沒有該等數字，會否進行統計；
- (三) 是否知悉，過去 5 年每年新增確診乳癌的人數，並按乳癌期數及年齡分布列出分項數字；
- (四) 鑒於公立醫院透過跨專科團隊為乳癌病人提供適切服務，而外科及臨床腫瘤科醫生會制訂適切的療程安排，是否知悉現時公私營醫療機構內負責治療乳癌的專科醫生與病人比例；
- (五) 鑒於行政長官在她於上月發表的《施政報告》中表示，一項有關識別本地婦女患乳癌的相關風險因素的研究預計於明年下半年完成，而政府會密切留意研究的科學實證及結果，以檢視適用於不同風險概況的婦女的篩查措施，有關工作的詳情(包括時間表)為何；
- (六) 鑒於婦女乳癌新症及死亡人數近年逐年上升，而有癌症專家建議為高風險患乳癌的婦女(例如有家族病史者)進行乳癌篩查，政府(i)是否知悉現時高風險患乳癌婦女的人數、

(ii) 會否檢討預防乳癌的機制及措施，協助該等婦女防患於未然，以及(iii)會否在第(五)項所述研究的相關措施推行前，特別為該等婦女推行篩查計劃；若然，詳情(包括時間表)為何；若否，原因為何；

(七) 鑒於香港乳癌基金會的研究報告指出，推行全民乳癌篩查可有效降低乳癌死亡率，政府有否研究癌症預防及普查專家工作小組早前指稱"所有篩查測試都有局限"的理據為何；

(八) 是否知悉，過去 5 年醫院管理局有否添置 3D 乳房 X 光造影機，為高風險患乳癌的婦女提供檢測服務；若有，數目為何；若否，原因為何；及

(九) 鑒於有意見指出，現時婦女對乳房檢查效用的意識不足，政府會否投放資源加強宣傳工作，以提高婦女對乳房檢查的重視；若會，詳情(包括時間表)為何；若否，原因為何？

食物及衛生局局長：主席，政府高度重視癌症的防控工作。政府癌症事務統籌委員會轄下的癌症預防及普查專家工作小組("專家工作小組")負責定期檢視及討論本港及國際間的最新科學證據，以便制訂適合本地有關癌症預防及普查的建議。就葛珮帆議員質詢的各部分，我回應如下：

(一)及(二)

現時，衛生署及醫院管理局("醫管局")均為婦女提供乳房 X 光造影檢查及超聲波乳房檢查。有關詳情如下：

衛生署

衛生署轄下的 3 間婦女健康中心及 10 間母嬰健康院(於指定時段)(詳情分別載於附件一的表一和表二)設有婦女健康服務，為 64 歲或以下的婦女提供促進健康和疾病預防的服務，包括健康教育、評估、輔導和適當的檢查測試。檢查包括為屬於患乳癌風險較高的婦女提供乳房 X 光造影檢查。如有需要，她們會獲安排接受輔助性超聲波乳房檢查。

婦女健康服務的收費及過去 5 年接受乳房 X 光造影檢查的人次分別載於附件一的表三和表四。衛生署沒有備存接受乳房 X 光造影檢查的年齡分布及接受輔助性超聲波乳房檢查的人次及年齡分布的數字。衛生署的婦女健康服務輪候時間視乎個別中心/健康院而定，中位數為 5 星期。

醫管局

醫管局各醫院聯網現時有 14 間醫院提供乳房 X 光造影及乳房超聲波造影檢查服務(詳情載於附件二的表一)。醫管局醫生會根據病人情況作出判斷，如有需要，會轉介病人作乳房 X 光造影檢查或超聲波檢查，有關檢查費用已包括在住院或門診收費，病人無須繳付額外費用。

醫管局過去 5 年接受乳房 X 光造影檢查的病人人次，以及 2016-2017 年度及 2017-2018 年度乳房 X 光造影檢查病人的輪候時間載於附件二的表二和表三。醫管局並沒有備存或計劃統計按年齡劃分乳房 X 光造影檢查病人人次的分項數字以及接受乳房超聲波造影檢查的病人人次及輪候時間。

- (三) 根據香港癌症資料統計中心的資料，2012 年至 2016 年本港女性的乳癌發病數字及確診時癌症期數及年齡分布載於附件三。
- (四) 醫管局提供的癌症服務(包括乳癌治療)是依據經協調的跨專科(例如病理學、放射學、內科、外科、臨床腫瘤科及紓緩治療)和跨專業服務系統為基礎。醫管局沒有備存治療乳癌的專科醫生與病人比例的資料。

(五)至(七)

政府在研究應否就某種疾病或癌症(包括乳癌)推行全民普查時，需根據專家工作小組的建議和必須審慎評估各種因素，包括該等疾病的嚴重性和在本港的流行情況、檢測工具對本港人口的準確度和安全性、是否能有效減低疾病的發病率與死亡率等。此外，政府亦需充分顧及實際情況，如提供普查服務的可行性、公平性、成本效益及社會接受程度等。

就個別屬於高風險婦女(例如確認帶有某些基因突變、有家族乳癌或卵巢癌病史等)，她們應諮詢醫生意見，經由醫生作個別評估及建議，以決定是否需要接受乳癌篩查。

至於一般風險、無症狀的婦女，政府聯同醫學界需要掌握更多研究和數據，探討是否適宜在本港為這個組別的婦女推行全民乳癌普查。就此，政府已委託香港大學就本地婦女乳癌的相關風險因素進行研究，以協助制訂未來本港乳癌篩查的策略，預計該研究可於 2019 年下半年完成。該研究旨在利用病例對照研究的方法，比較患有乳癌與沒有患乳癌的婦女，為本港制訂乳癌風險預測模型，並識別風險因素(例如年齡、體重指標及其他個人特徵、體能活動、乳癌家族史、良性乳腺疾病歷史等)與乳癌發病的關聯性。政府會因應研究的科學實證及結果，檢視及考慮適用於不同風險概況婦女可採用的篩查措施。

一些乳癌病發率較高的西方國家及地區雖然自 1980 年代起陸續推行全民乳房 X 光造影普查計劃，但有研究發現普查計劃推行後，乳癌死亡率只有輕微甚至沒有下降，也有研究發現普查計劃引起過度診斷及過度治療等問題和傷害。至於以華人或亞洲人口為主而有推行全民乳癌普查計劃的國家及地區，相關政府當局暫時未有公布普查計劃的成效(例如是否有效降低婦女人口的乳癌死亡率、可否提高乳癌長期存活率等相關數據)及成本效益的詳細評估數據。政府會因應上述本地婦女乳癌風險因素研究的結果，檢視及制訂未來本港乳癌篩查的策略。

- (八) 過去 5 年，醫管局設置了兩部 3D 乳房 X 光造影機。
- (九) 許多乳癌的風險因素與生活習慣息息相關，包括缺乏運動、飲酒、更年期後肥胖等。政府會加強乳健教育及宣傳工作，透過大眾傳播媒介和與社區夥伴及服務提供者協作，積極以推廣實踐健康生活模式作為主要預防策略，內容包括避免飲酒、均衡飲食、恆常運動、保持健康體重和腰圍、延長母乳餵哺期等。政府亦鼓勵婦女關注乳房健康，以便及早察覺乳房異常，從而盡快求醫。

附件一

有關衛生署服務的資料

表一：衛生署設有婦女健康服務的 3 間婦女健康中心

	地區	婦女健康中心
1	東區	柴灣婦女健康中心
2	觀塘區	藍田婦女健康中心
3	屯門區	屯門婦女健康中心

表二：衛生署設有婦女健康服務的 10 間母嬰健康院(於指定時段)

	地區	母嬰健康院
1	中西區	西營盤母嬰健康院
2	南區	鴨脷洲母嬰健康院
3	深水埗區	西九龍母嬰健康院
4	黃大仙區	橫頭磡母嬰健康院
5	北區	粉嶺母嬰健康院
6	西貢區	將軍澳寶寧路母嬰健康院
7	沙田區	瀝源母嬰健康院
8	沙田區	馬鞍山母嬰健康院
9	葵青區	南葵涌母嬰健康院
10	葵青區	青衣母嬰健康院

表三：衛生署婦女健康服務的收費

服務	符合資格人士*	非符合資格人士
婦女健康服務年費 (不包括乳房 X 光造影 檢查)	310 元	850 元
乳房 X 光造影檢查 (每次收取的額外費 用)	225 元	510 元

註：

* 領取/持有綜合社會保障援助、長者院舍住宿照顧服務券試驗計劃 0 級別院舍券、或公立醫院及診所費用減免機制醫療費用減免人士可獲豁免收費。

表四：過去 5 年接受乳房 X 光造影檢查[^]的人次

年份	2013	2014	2015	2016	2017
總數	8 019	6 039	4 504	2 326	1 238

註：

[^] 按癌症事務統籌委員會轄下癌症預防及普查專家工作小組的意見，婦女健康服務自 2013 年起，一方面加強健康教育(包括提高對乳癌的認識及透過奉行健康生活模式以預防乳癌)，另一方面逐步調整其乳房 X 光造影檢查的目標人群，針對個別屬於患乳癌風險較高的婦女。

附件二

有關醫管局服務的資料

表一：醫管局提供乳房 X 光造影及乳房超聲波造影檢查服務的醫院

聯網	醫院
港島東	東區尤德夫人那打素醫院
港島西	瑪麗醫院 東華醫院
九龍中	伊利沙伯醫院 廣華醫院 聖母醫院
九龍東	基督教聯合醫院 將軍澳醫院
九龍西	瑪嘉烈醫院 仁濟醫院
新界東	威爾斯親王醫院 北區醫院
新界西	屯門醫院 博愛醫院

表二：醫管局過去 5 年接受乳房 X 光造影檢查的病人人次

年度	2013-2014 年度	2014-2015 年度	2015-2016 年度	2016-2017 年度	2017-2018 年度
總數	20 162	21 082	21 670	22 913	21 690

表三：2016-2017 年度及 2017-2018 年度
醫管局乳房 X 光造影檢查病人的輪候時間[#]

年度	第一優先類別	第二優先類別	例行個案
	輪候時間 中位數 (星期)	輪候時間 中位數 (星期)	輪候時間 第 90 個百分值 (星期)
2016-2017	2	35	132
2017-2018	2	39	139

註：

[#] 由 2016-2017 年度起，醫管局乳房 X 光造影檢查的輪候時間已按照新的定義和方法計算，因此不能與過去的統計數字作比較。

附件三

2012 年至 2016 年本港女性的乳癌發病數字及
確診時癌症期數及年齡分布

期數	年齡組別	年份				
		2012	2013	2014	2015	2016
I 期	20-44 歲	224	194	239	213	223
	45-64 歲	730	691	732	733	733
	65 歲或以上	222	213	281	309	287
	合計	1 176	1 098	1 252	1 255	1 243
II 期	20-44 歲	194	244	219	239	243
	45-64 歲	722	749	794	739	819
	65 歲或以上	266	284	321	349	373
	合計	1 182	1 277	1 334	1 327	1 435
III 期	20-44 歲	104	98	94	99	108
	45-64 歲	292	311	367	371	370
	65 歲或以上	118	119	149	165	181
	合計	514	528	610	635	659
IV 期	20-44 歲	50	33	35	30	45
	45-64 歲	122	163	196	183	211
	65 歲或以上	51	66	87	64	89
	合計	223	262	318	277	345

期數	年齡組別	年份				
		2012	2013	2014	2015	2016
未能分期	20-44 歲	79	62	76	67	70
	45-64 歲	169	143	152	180	183
	65 歲或以上	165	154	125	159	173
	不明年齡	-	-	1	-	-
	合計	413	359	354	406	426
總數	20-44 歲	651	631	663	648	689
	45-64 歲	2 035	2 057	2 241	2 206	2 316
	65 歲或以上	822	836	963	1 046	1 103
	不明年齡	-	-	1	-	-
	合計	3 508	3 524	3 868	3 900	4 108

政府議案

主席：政府議案。政務司司長根據《法律援助條例》動議的兩項擬議決議案。

第一項議案：上調法律援助申請人的財務資格限額。

第二項議案：擴大法律援助輔助計劃的涵蓋範圍。

秘書處已書面通知議員，由於司長的兩項議案均與法律援助輔助計劃有關，本會會就這兩項議案進行合併辯論。

合併辯論完畢後，本會會先表決司長的第一項議案。不論司長的第一項議案是否獲得通過，司長均可動議他的第二項議案。

合併辯論現在開始，有意就這兩項議案發言的議員請按下"要求發言"按鈕。

我會先請司長就兩項議案發言及動議第一項議案。

根據《法律援助條例》動議的擬議決議案

政務司司長：主席，我謹動議通過印載於議程上，以我名義提出的第一項議案，以調整法律援助("法援")申請人的財務資格限額。我將於稍後動議印載於議程上，以我名義提出的第二項議案，以擴大法律援助輔助計劃("輔助計劃")的涵蓋範圍。

法援服務是香港法律制度的重要環節。法援政策的目標是確保所有符合《法律援助條例》("《法援條例》")(第 91 章)規定，以及具備合理理據在香港法院提出訴訟或抗辯的人，不會因缺乏經濟能力而無法尋求公義。任何人士如欲獲得法援，必須同時通過《法援條例》規定的經濟審查及案情審查。

目前，根據《法援條例》第 5 條，任何人士若其可動用財務資源不超過 302,000 元，便符合普通法律援助計劃("普通計劃")的財務資格，此限額亦適用於刑事法援。《法援條例》第 5A 條則訂明輔助計劃的財務資格限額為 1,509,980 元。

根據政府在 1999 年 9 月向立法會所作的匯報，政府會每年檢討有關限額，以計及一般物價變動情況，並在兩年一度的檢討時，考慮律師私人接辦案件的訟費變動和其他相關因素。

上次財務資格限額的調整於 2018 年 2 月實施，反映了在 2014 年 7 月至 2016 年 7 月期間丙類消費物價指數上升 4% 的變動。在今次的檢討，我們建議將普通計劃和輔助計劃的財務資格限額分別上調 1.7%，以反映丙類消費物價指數在 2016 年 7 月至 2017 年 7 月期間錄得的累積變動。

這項議案建議將普通計劃的財務資格限額由 302,000 元調高至 307,130 元，以及將輔助計劃的限額由 1,509,980 元調高至 1,535,650 元。

我們已就是次檢討結果，知會法律援助服務局("法援局")、香港大律師公會、香港律師會，以及立法會司法及法律事務委員會("事務委員會")。

是次調整財務資格限額的建議，估計涉及法律援助署("法援署")每年約 65 萬元的額外經常開支。有關落實建議所涉及的額外開支和工作，將由署方的現有資源承擔。

如立法會通過這項決議案，經調整的財務資格限額將於刊憲後生效。我謹請各位議員支持這項上調財務資格限額的議案。

主席，接着我會就擴大輔助計劃的涵蓋範圍發言。政府分別於 2017 年 4 月和 2018 年 4 月向事務委員會匯報了法援局就輔助計劃完成的檢討的建議和擬議的法例修訂。得到事務委員會的支持，我稍後提出的議案建議修訂《法援條例》，擴大輔助計劃的範圍，以涵蓋某幾類涉及金融中介人和關於衍生工具的金錢申索。

輔助計劃現時涵蓋多個範疇，包括針對執業會計師的專業疏忽和投購個人保險產品時保險人或其中介人的疏忽所提出的申索。政府建議修訂《法援條例》，把針對持有《證券及期貨條例》(第 571 章)所指的第 1 類(證券交易)、第 2 類(期貨合約交易)或第 8 類(提供證券保證金融資)受規管活動牌照或獲註冊以進行上述幾類受規管活動的金融中介人的專業疏忽而提出的金錢申索，納入輔助計劃的涵蓋範圍內。

此外，有關衍生工具的申索方面，政府建議修訂《法援條例》，把有關證券衍生工具、貨幣期貨或其他期貨合約，而涉及法援申請人因詐騙、欺騙或失實陳述，以致被誘使進行該等衍生工具、期貨或合約的交易，繼而提出金錢申索的民事法律程序，納入輔助計劃的涵蓋範圍內。目的是要使輔助計劃與普通計劃在處理有關民事法律程序的手法一致。

根據我提出的議案，上述兩類申索將被納入《法援條例》附表 3 的第 I 部內，該部分載述輔助計劃可給予法援的法律程序(包括其涵蓋範圍)。

事務委員會委員除了表達對建議的支持，亦要求政府考慮進一步擴大輔助計劃的涵蓋範圍，特別是向多層大廈業主立案法團提出的申索，以及因銷售商品和提供服務所引致的申索。

我們了解委員的關注，政府對各種可行方案持開放態度，以期循序漸進地擴大輔助計劃的涵蓋範圍。我們已邀請法援局就輔助計劃的涵蓋範圍作出進一步研究，適時向政府提出建議。

此外，政府會藉着是次修訂法例擴大輔助計劃涵蓋範圍的機會，一併調整輔助計劃的最低申索金額(現時為 60,000 元)，以配合司法機構把小額錢債審裁處司法管轄權限調高至 75,000 元。我們亦會把《法

援條例》的相關條文與《小額錢債審裁處條例》(第 338 章)所指明的金錢限額掛鈎，免卻日後因司法管轄權限調整而須對《法援條例》作出相應修訂的需要。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

我們預計擴大涵蓋範圍的建議不會對法援輔助計劃基金造成重大影響，暫時無需再作注資。至於建議所涉及新申請對財政的影響，以及為處理和監察新申請而增加的工作量，則會由法援署的現有資源吸納。

如立法會通過決議案，我們將會對《法律援助規例》(第 91 章的附屬法例 A)和《法律援助(評定資源及分擔費用)規例》(第 91 章的附屬法例 B)作出相應修訂，並為相關法例修訂指定生效日期，以期盡快擴大輔助計劃的涵蓋範圍。

代理主席，我謹請各位議員支持上述兩項議案。多謝。

政務司司長動議的議案如下：

"議決修訂《法律援助條例》(第 91 章)，修訂方式列於附表。

附表

修訂《法律援助條例》

1. 修訂第5條(有資格獲得法律援助的人)

第 5(1)條——

廢除

"\$302,000"

代以

"\$307,130"。

2. 修訂第5A條(法律援助輔助計劃)

(1) 第 5A(b)條——

廢除

"\$302,000"

代以

"\$307,130"。

(2) 第 5A(b)條——

廢除

"\$1,509,980"

代以

"\$1,535,650"。

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：政務司司長動議的第一項議案，予以通過。

周浩鼎議員：代理主席，此項決議案十分簡單。對於法律援助("法援")申請人財務資格限額的調升，我們絕對不會反對，是會支持的。我只想藉此機會指出，我去年曾擔任立法會轄下根據《法律援助條例》(第 91 章)第 7(a)條提出的擬議決議案小組委員會主席，檢討法援申請人的財務資格。當時很多不同的委員都提出，法援除了每年定期隨消費物價指數調整財務資格限額之外，將來應否有一個通盤的整體檢討？如果將來要通盤檢討整體法援財務資格事宜，其中一點比較重要的考慮是，須先行研究香港現時處理各種民事訴訟的費用。

代理主席，大家都知道，今天社會上不同類型的民事訴訟，牽涉的訟費高低不同。當然，每宗個案的情況按案情細節不同而有異，但整體來說，對於不同類型的訴訟個案，是可以作分類研究的。

我出任上述小組委員會的主席時提出，可否由政府當局要求兩個律師會，即香港律師會及香港大律師公會，提供整體訟費的分類研究資料？很可惜，即使是司法及法律事務委員會最近再就此提出討論時，兩個律師會看來都未能夠提供相關資料。我很希望政府當局能夠加緊想辦法，或再與兩個律師會溝通。關於訟費的研究及分析是相當重要的，如果我們有機會掌握到整體訟費水平的分類研究資料，對將來就法援作整體檢討絕對有幫助。

例如，財務資格的限制會否因應不同類型訴訟有不同水平的訟費而有所調整呢？簡單來說，即使中產人士面對訴訟，有時候也無法應付，而由於法援財務資格的限制，會間接導致他們未能尋求公義。值得一提的是，即使僅僅談"消費者集體訴訟"，律政司就此召開了 20 多次會議，仍然未能有任何進展。消費者集體訴訟只為保障消費者的權

益，如沒有這個渠道的話，當消費者面對訴訟而想討回公道時，便可能礙於法援覆蓋層面或財務資格限制未能成功。代理主席，我覺得這樣是有點可惜的。

所以，代理主席，透過今天的發言，我希望再三呼籲政府在這方面多做一點工夫，盡量爭取以獲得全港不同類型民事訴訟訟費的資料，並作出分析。我相信這樣絕對有助於日後對法援整體制度，作出全面的檢討。

代理主席，我謹此陳辭，支持擬議決議案。

郭家麒議員：代理主席，我發言支持政務司司長提出的決議案。當我們談到現行的制度、觸及香港的核心價值時，司法獨立和法院是香港必不可少的命脈。在近數年，我們看見越來越多案例涉及公民權利被侵蝕、政府向市民提出訴訟，法律援助("法援")便顯得更為重要。

以往，法援較多針對刑事和民事訴訟，絕少涉及政治議題。很可惜，回歸 21 年後，尤其在近 10 年，或可說是自上屆政府開始，政府與市民的期望出現的落差越來越大，政府利用更多不同的手段，制約甚至奪去《基本法》內訂明的公民權利，升斗市民、無權無勢的平民便更需要依靠法援制度。

法援制度並非新事物，而法援制度亦受到很多人抨擊。終審法院首席法官馬道立在數個場合重申，法院是尋求公義的地方，而法援是香港必不可少的重要支柱，令一些歪理、一些並非善意的批評稍為退卻。但是，我相信對法援的攻擊是不會消失的。

代理主席，退休攝影師張德榮先生就政府無理剝奪市民使用公民廣場的權利，透過法援在法院提出司法覆核，兩天前獲判勝訴，得以伸張正義。政府多年前提出將政府總部搬遷至現址時，他們說門常開，政府總部將會是通向所有市民的大門。言猶在耳，政府在 2014 年便將公民廣場以數公尺高的高牆圍封，將政府與普通市民隔絕，重演未搬遷時舊政府總部西翼的做法，備受我們詬病，與原意並不相符。

代理主席：郭家麒議員，你現在並非針對議題發言。

郭家麒議員：代理主席，我的發言內容是有關決議案的，我正在說明為甚麼法律援助制度和司長提出的法律援助修訂建議那麼重要，因為法律援助容許市民能夠有更大的空間，在經濟審查的情況下獲得法律援助的資助。法律援助是香港的基石，雖然今天的決議案沒有提到如何優化法律援助制度，甚至如何令在法律援助制度下工作的律師得到合理的報酬。

我記得在 2014 年，時任香港大律師公會主席石永泰就刑事法律援助制度發言時提出非常重要的一點，也是現時法律援助制度忽略的一點。他說民事法律援助提供的援助遠高於刑事法律援助，這是相當古怪的做法，因為在很多情況下，公義是不會分民事或刑事的。

如果大家仍記得，不久前政府將參與"佔領中環"的市民，以及一名之前參與公民抗爭的市民提告至法庭，他們全部被控以刑事罪行。當政府不單站在市民的對立面，並且運用其龐大資源、星級大狀、無窮錢財，盡最大力量利用法庭來制約反對它的人時，法律援助就顯得更為重要。法律援助是無權無勢無錢的人可與坐擁數萬億元的政府打官司的唯一途徑。

所以，我們不單要擁抱法律援助制度，亦希望法律援助制度能夠與時並進，希望法律援助制度能向更多在社會上被欺壓的人提供足夠支援。大家也知道，如果對簿公堂的是政府或高高在上的集團和財團，普通市民是很難與之對抗的。大家還記得一些有關收回農地的訴訟，很多小市民也是透過法律援助在法院跟大地主討回公道，當然這是不容易的，除非法律援助申請者能夠通過法律援助的資產審查。

不同派別和不同背景的議員也希望能夠優化法律援助制度，令更多無法支付法律訴訟的香港市民得到協助。我也希望政府不要以為通過今天的決議案，便已做了工夫。當政府自己也訴諸很多法律行動，將不喜歡或反對政府政策的人檢控，狀告法庭，政府便更應讓我們覺得它沒有透過不合理的法律援助制度，令被欺壓的人得不到公義。

我想提出的是，在今次的決議案中，並沒有處理很多小市民面對的實際困難。今時今日的香港，市民的收入要用作應付其他社會開支，所以政府有需要重新檢討法律援助資格限制，特別是收入和資產上限方面，令更多市民有機會通過較合理的法律援助制度，得到所需協助。

我們沒有辦法相信現時政府建立的制度可令人安心。不過，幸好香港仍承襲舊有的法律援助制度，由回歸至今，沒有受到很大的衝擊，這是不容易的。很多與政府、甚至與中國政府同聲同氣的意見認為，應

該大幅削減法援，甚至應加設重重限制，令更少人能夠申請法援。我們翻開一些親中報章，便會不時看到有報道指法援服務被濫用、法援造成公帑損失……

代理主席：郭議員，你至今已發言 9 分鐘，但仍未進入議題。

我再次提醒你，現在不是就整個法援制度進行辯論，請你集中討論議案相關的法例修訂建議。

郭家麒議員：是的，代理主席，我會繼續發言支持司長的決議案，我也會說明我為何支持，因為我正要指出，在這個不公義的社會、不公義的制度下，司長提出法援修訂建議的做法是公義的、是重要的，否則我們會面對一個更艱難的景況，更難透過法院得到真正的公義。

但是，我不會認為現在這樣已經足夠，我希望政府能夠站開來，不要動輒"落場"起訴興訟，因為這樣會令人相當擔心，也會令小市民有很大壓迫感。全世界做這種事做得最多的，當然是中國大陸，它每每以顛覆國家政權罪、尋釁滋事罪等罪名，檢控異見人士，將他們送上法庭受審，奪去他們的政治權利，甚至很多人因此……

代理主席：郭議員，我第三次提醒你，你已經離題。

郭家麒議員：代理主席，我會立即返回議題。

代理主席：你的發言內容已經很清楚，如果你沒有新論點，我會請你停止發言。

郭家麒議員：代理主席，我快將發言完畢，時間也不多了。

代理主席：你已多次肯定法援制度的重要性，並且要求政府繼續保留此制度，這些意見你都已提述過。

郭家麒議員：代理主席，我十分肯定法援制度的重要性，並且肯定今次的決議案，因為這正正顯示“一國兩制”在香港得以實行，並且令香港人對這片逐漸失去民主自由的土地，仍存一點希望。我謹此陳辭。

梁美芬議員：代理主席，我發言支持有關的決議案。法律援助(“法援”)制度需要檢討，以及需要檢討申請法援的資產上限以至涵蓋範圍，是我在 2009 年剛加入立法會後不久動議辯論的第一項議案。

我當時特別提到，除了需要修改普通法援的資產上限之外，法律援助輔助計劃(“輔助計劃”)的資產上限亦是另一問題。因為在現行法援制度及香港的法律制度下，我發現在面對昂貴的律師費時，往往只有最貧窮和最富裕的兩類人，才有能力或機會一直爭取司法公義，直至訴諸終審法院。我未當上議員以至成為議員後，幫助更多的總是那些高不成低不就，連根據輔助計劃提出申請的資格也沒有，但卻不能不繼續爭取司法公義的人，當中包括我們經常提及的中產階層。

香港有很多不同種類的人在爭取司法公義，我曾給予協助的也不少。今次修改或輔助計劃的現有安排，我認為仍不足夠，建議的增幅非常輕微。當年的資產上限是 165,000 元，現已增至 300,000 元，而輔助計劃的資產上限則由 165,000 元增至 460,000 萬元，其後再進一步增至 1,500,000 萬元。我認為既然輔助計劃的受助人須在官司勝訴後負擔部分費用，有關限額其實可進一步提高，尤其是要顧及通貨膨脹的影響。我們千萬不要好像其他一些修訂般，擱置 10 年也不跟隨通脹作出調整。

問題出在哪裏？為何這 10 年來要不斷爭取改善法援制度？當過議員的人皆知道第一類個案是法團紛爭，有很多小業主為了一口氣、一個道歉，又或認為公義未有得到彰顯，而跟業主立案法團打官司，有些最後甚至要把物業賣掉。在我曾協助的個案中，有些人最終要宣告破產，非常悲慘。亦有一些小業主跟屬於大機構的管理公司打官司，為的只是一個道歉，因為管理公司向其誤發警告。在這方面現時已有進步，因《道歉條例》已獲通過，可鼓勵雙方盡量協商解決，務求停止這種要動用一己財產與大企業、大集團抗衡的情況。

雷曼事件是另一很重要的觸發點，令議員不分黨派一起協助苦主，擴大受助範圍，這也是一個進步。現時情況來說，近年出現最多的是消費者個案，例如加州健身(California Fitness)事件、近日的國泰航空公司(Cathay Pacific)外泄乘客資料事件、種種醫療事故等。所以，

在提供法援方面，除了考慮金錢之外，還要考慮哪些人可得到協助，因為得不到協助的人往往會非常彷徨。

我今天想特別提出一個在過去 10 年沒有絲毫進展，但我早在 2009 年動議議案時已經提出的範疇，那就是現時通常在內地居住的香港人。我曾親自處理不少這類個案，當中有些涉及原本在內地做生意的人，他們最初是捲入民事糾紛，後來變成刑事欺詐，且基於兩地法律制度不同而最終被判監禁 10 多年。

這些個案包括當年廣為人知的深圳致麗玩具廠大火案，案中的東主是好人，但卻不熟悉內地法律，最後需要我們義助。當時其配偶或家人已散盡家財，身無分文，連第一步的聘請律師費用也拿不出來。當局現時的做法完全沒有顧及他們，現行法援制度並未涵蓋這些身在內地，政府在政策上鼓勵他們往內地工作及創業的港人。當他們需要香港的政策支援時，我認為最低限度應把第一層法援的涵蓋範圍，擴及這批在內地工作或居住的香港永久性居民，不應遺忘他們。

司長，這類個案 10 年前並不太多，但到了 2018 年的今天卻為數不少。我很明白郭家麒議員剛才提及的問題，但別的不說，對於他提到法援似乎未包括政治性事件這一點，我卻不大同意。相反，我認為現時在涉及人權或公眾利益的個案中，當事人有機會無需通過資產審查也可獲批法援，因為所涉及的是公眾利益。不過，這類案件的性質大多是涉及挑戰《基本法》，反而我曾協助以公眾利益為由提出的一些申請，卻不成功。

很多在內地的港人反過來問我，他們在香港納稅多年，近年才遷往內地發展，為何不能獲得協助？他們當中有些是定居內地，有些則是退休長者，但當他們需要這方面的援助時卻求助無門，香港政府究竟哪裏去了？當整個家庭陷入困局，一家大小連日常生活也成問題，試問如何還能應付官司呢？本來經營中小型企業的家庭，卻因為丈夫被判入獄 10 多年而陷入極大困境，為何不能給予合理的法援呢？

眾所周知，無論在甚麼地方，有熟悉當地法律的人提供專業協助，事情便好辦得多。否則，當事人根本不知道往哪裏找律師，只能選用當局委派的律師，既沒有信心，雙方溝通又可能出現問題。因此，我們究竟如何能從中提供協助呢？

司長，我希望今屆政府能在這方面跨出一步。我知道大家可能關注當中涉及內地政治問題，但我們可縮窄範圍，協助在內地的香港永

久性居民符合相關規定。正如在資產上限方面也定有一個機制，讓絕大部分這類人士可符合資格申請。儘管當局現在建議將有關限額上調區區數千元，幫助其實不大，但對於在內地生活的港人來說，這也不是一個小數目。只要他們符合資格，政府能否給予協助呢？

我希望繼續為他們發聲，因為他們也是香港人，如沒有問題也不會老遠回來香港，向立法會議員求助。我很多時均會義務給予協助，但畢竟遠水不能救近火，必須以政府政策作出支持。既然“生果金”、醫療政策也可以作出 outreach(外展)的安排，以承認居於內地港人對香港作出的貢獻，在這方面是否也可採取開放的態度作出考慮？

司長，在這方面我已爭取 10 年，希望可在其他場合跟你作出溝通，以期同時考慮這一小撮港人的需要。因為根據我的經驗，如能協助他們找到好的律師，很多時均可免其遭受牢獄之災，甚至可把刑期縮短三四倍，這最低限度可令他們的家庭不致因此崩潰。

代理主席，我當然支持政府的決議案，但亦希望透過這次討論提出訴求，希望政府能就有關制度及其涵蓋範圍作進一步的改善。我謹此陳辭。

代理主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

代理主席：如果沒有，我現在請司長答辯。之後辯論即告結束。

政務司司長：代理主席，我感謝 3 位議員對兩項決議案的支持及意見。正如我剛才所說，法律援助(“法援”)服務是香港法律制度的重要一環，對維護法治有極之重要的作用。香港的法援政策目標是確保所有符合《法律援助條例》規定，以及具備合理理據在香港法院提出訴訟或抗辯的人，不會因缺乏經濟能力而無法尋求公義。

正如我在發言中提到，今次我所提出的第一項議案，目的是根據既定年度檢討機制，按丙類消費物價指數的變動，把普通法援計劃及法援輔助計劃(“輔助計劃”)的財務資格限額相應上調 1.7%。就周浩鼎議員剛才提出財務資格限額應按法律訴訟費用的上升而作出調整的

意見，政府過往進行檢討時曾向兩個法律專業團體尋求協助，但有關團體均表示並無私人訟費方面的資料。但是，我們仍會繼續諮詢相關機構和政府部門，包括司法機構和法律援助署，探討蒐集訟費資料的可行方法。政府會就未來路向，適時諮詢法律援助服務局("法援局")和立法會司法及法律事務委員會。

至於我提出的第二項議案，是根據法援局在 2016 年完成的檢討修訂《法律援助條例》，以擴大輔助計劃的涵蓋範圍，包括針對金融中介人的專業疏忽所提出的申索和有關衍生工具的申索。

輔助計劃自 1984 年開始實施，最初只涵蓋涉及人身傷亡的損害賠償申索，其後擴大範圍至包括僱員補償申索和因醫療、牙科甚至是法律專業疏忽而提出的民事法律程序。輔助計劃的範圍於 2012 年大幅擴大至涵蓋更多類別的專業疏忽申索，包括針對投購個人保險產品時保險人或其中介人的疏忽所提出的申索、就銷售已落成或未落成的一手住宅物業向賣方提出的金錢申索，以及針對勞資審裁處所作裁決而提出的上訴中為僱員提供法律代表的個案等。輔助計劃的涵蓋範圍自開始實施以來，一直有循序漸進地加以擴大。

輔助計劃是一項以自負盈虧方式運作的法定法援計劃。為維持財政穩健，輔助計劃自推出以來，一直以勝訴機會較高、損害賠償額與訟費比例機會較大的個案作為援助對象。輔助計劃涵蓋的個案主要是被告人已投購保險或較大機會討回損害賠償的個案，例如因人身傷亡和因與工作有關的意外而提出申索的個案。討回損害賠償的勝算較高，在很大程度上有助確保輔助計劃的財政持續穩健。在考慮輔助計劃可涵蓋的新類別案件時，我們會繼續沿用這個原則。

剛才梁美芬議員提出可否擴大範圍，涵蓋其他個案，例如向多層大廈業主立案法團提出的申索。我們了解議員的關注，政府對各種可行方案持開放態度，以期循序漸進地擴大輔助計劃的涵蓋範圍。我們已剛邀請法援局就輔助計劃的涵蓋範圍作進一步研究，適時向政府提出建議，而我們亦會向大家作出交代。

代理主席，我謹此陳辭，請各位議員支持兩項決議案。多謝。

代理主席：現在先表決司長的第一項議案。

代理主席：我現在向各位提出的待決議題是：政務司司長動議的第一項議案，予以通過。贊成的請舉手。

(議員舉手)

代理主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

代理主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

代理主席：司長，請動議你的第二項議案。

政務司司長：代理主席，我動議通過印載於議程內我的第二項議案。

政務司司長動議的議案如下：

"議決——

- (a) 修訂《法律援助條例》(第 91 章)，修訂方式列於附表；及
- (b) 本決議自政務司司長以憲報公告指定的日期起實施。

附表

修訂《法律援助條例》

1. 修訂附表 2(根據第 5 條可給予法律援助的法律程序)

(1) 附表 2，第 2 部，第 5 段——

廢除

"原訟法庭或區域法院"

代以

"區域法院或原訟法庭"。

(2) 附表 2，第 2 部，第 11 段——

廢除在(e)節之後的所有字句

代以

"在本段中——

期貨合約(futures contract)具有《證券及期貨條例》(第 571 章)附表 1 第 1 部第 1 條所給予的涵義；

證券衍生工具(derivatives of securities)指——

- (a) 買入或賣出公司、政府主管當局或其他機構的股本的權益的期權，或買入或賣出公司、政府主管當局或其他機構發出的文書的權益的期權；
- (b) 上述股本或文書的權益證明書或參與證明書；
- (c) 認購上述股本或文書的權證；或
- (d) 上述股本或文書中的權利(股份除外)。"

2. 修訂附表 3(根據第 5A 條可給予法律援助的法律程序)

(1) 附表 3，第 1 部——

廢除第 2 段

代以

"2. 如因某人的身受傷或死亡，提出損害賠償申索，而署長認為申索款額相當可能會超過指明款額——

- (a) 由尋求法律援助的人(**申索人**)就該申索在區域法院提起的民事法律程序，包括對針對申索人的反申索作抗辯的法律程序，以及該民事法律程序附帶引起的其他法律程序；及
- (b) 在更高級法院進行的、關乎該申索的法律程序。"

(2) 附表 3，第 1 部——

廢除第 4 段

代以

"4. 如因醫療專業疏忽、牙科專業疏忽或法律專業疏忽，提出損害賠償申索，而署長認為申索款額相當可能會超過指明款額——

- (a) 由尋求法律援助的人就該申索在區域法院、原訟法庭或上訴法庭提起的民事法律程序，包括對針對該人的反申索作抗辯的

法律程序，以及該民事法律程序附帶引起的其他法律程序；及

(b) 在更高級法院進行的、關乎該申索的法律程序。"。

(3) 附表 3，第 1 部，第 5 段——

廢除

在"尋求法律援助的人"之後而在"申索的法律程序"之前的所有字句

代以

"，就符合以下描述的損害賠償申索，在區域法院、原訟法庭或上訴法庭提起的民事法律程序(包括對針對該人的反申索作抗辯的法律程序，以及該民事法律程序附帶引起的其他法律程序)，及在更高級法院進行的、關乎該"。

(4) 附表 3，第 1 部，第 5(a)(viii)段——

廢除

"及"。

(5) 附表 3，第 1 部，在第 5(a)(viii)段之後——

加入

"(ix) 就《證券及期貨條例》(第 571 章)所指的第 1、2 或 8 類受規管活動獲發牌的持牌人(該條例附表 1 第 1 部第 1 條所界定者)；

(x) 就《證券及期貨條例》(第 571 章)所指的第 1 或 2 類受規管活動獲註冊的註冊機構(該條例附表 1 第 1 部第 1 條所界定者)；及"。

(6) 附表 3，第 1 部，第 5(b)段——

廢除

"申索的款額相當可能會超過\$60,000"

代以

"申索款額相當可能會超過指明款額"。

(7) 附表 3，第 1 部，第 6 段——

廢除

在"尋求法律援助的人"之後而在"申索的法律程序"之前的所有字句

代以

"，就符合以下描述的損害賠償申索，在區域法院、原訟法庭或上訴法庭提起的民事法律程序(包括對針對該人的反申索作抗辯的法律程序，以及該民事

法律程序附帶引起的其他法律程序),及在更高級法院進行的、關乎該"。

- (8) 附表 3, 第 1 部, 第 6(b)段——

廢除

"申索的款額相當可能會超過\$60,000"

代以

"申索款額相當可能會超過指明款額"。

- (9) 附表 3, 第 1 部, 第 7 段——

廢除

在"尋求法律援助的人"之後而在"申索的法律程序"之前的所有字句

代以

",就符合以下描述的損害賠償申索,在區域法院、原訟法庭或上訴法庭提起的民事法律程序(包括對針對該人的反申索作抗辯的法律程序,以及該民事法律程序附帶引起的其他法律程序),及在更高級法院進行的、關乎該"。

- (10) 附表 3, 第 1 部, 第 7(c)段——

廢除

"申索的款額相當可能會超過\$60,000"

代以

"申索款額相當可能會超過指明款額"。

- (11) 附表 3, 第 1 部, 在第 8 段之後——

加入

- "9. 尋求法律援助的人,就符合以下描述的損害賠償申索,在區域法院、原訟法庭或上訴法庭提起的民事法律程序(包括對針對該人的反申索作抗辯的法律程序,以及該民事法律程序附帶引起的其他法律程序),及在更高級法院進行的、關乎該申索的法律程序——

(a) 申索是該人就證券衍生工具、貨幣期貨或其他期貨合約提出,而申索基礎,是該人因詐騙、欺騙或失實陳述,被誘使進行該等衍生工具、期貨或合約的交易;及

(b) 署長認為,申索款額相當可能會超過指明款額。"

- (12) 附表 3, 第 2 部, 第 2 段——

廢除

"原訟法庭或區域法院"

代以

"區域法院或原訟法庭"。

- (13) 附表 3，中文文本，第 3 部，第 1 段，**控權公司**的定義——

廢除句號

代以分號。

- (14) 附表 3，第 3 部，第 1 段——

按筆劃數目順序加入

指明款額(specified amount)指《小額錢債審裁處條例》(第 338 章)的附表第 1 段指明的金額限制；

期貨合約(futures contract)具有《證券及期貨條例》(第 571 章)附表 1 第 1 部第 1 條所給予的涵義；

證券衍生工具(derivatives of securities)指——

- (a) 買入或賣出公司、政府主管當局或其他機構的股本的權益的期權，或買入或賣出公司、政府主管當局或其他機構發出的文書的權益的期權；
- (b) 上述股本或文書的權益證明書或參與證明書；
- (c) 認購上述股本或文書的權證；或
- (d) 上述股本或文書中的權利(股份除外)。

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：政務司司長動議的第二項議案，予以通過。

代理主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

代理主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

代理主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

議員議案

代理主席：議員議案。五項根據《釋義及通則條例》就延展附屬法例的修訂期限而動議的擬議決議案。

第一項議案：延展於 2018 年 10 月 24 日提交本會省覽的《金融機構(處置機制)(吸收虧損能力規定——銀行界)規則》的修訂期限。

我請陳振英議員發言及動議議案。

根據《釋義及通則條例》第 34(4)條動議的擬議決議案

陳振英議員：代理主席，我動議通過以我名義提出的議案，議案內容已載列於議程內。

在 2018 年 10 月 26 日的內務委員會會議上，議員決定成立一個小組委員會，以研究《金融機構(處置機制)(吸收虧損能力規定——銀行界)規則》("《規則》")。

為了讓小組委員會有足夠時間審議《規則》及向內務委員會作出報告，謹請議員支持議案，將該項附屬法例的審議期限延展至 2018 年 12 月 12 日的立法會會議。多謝。

陳振英議員動議的議案如下：

"議決就 2018 年 10 月 24 日提交立法會會議省覽的《金融機構(處置機制)(吸收虧損能力規定——銀行界)規則》(即刊登於憲報的 2018 年第 195 號法律公告)，將《釋義及通則條例》(第 1 章)第 34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4)條延展至 2018 年 12 月 12 日的會議。"

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳振英議員動議的議案，予以通過。

代理主席：是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

代理主席：我現在向各位提出的待決議題是：陳振英議員動議的議案，予以通過。贊成的請舉手。

(議員舉手)

代理主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

代理主席：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。

代理主席：第二項議案：延展於 2018 年 10 月 24 日提交本會省覽的《2018 年證券及期貨(財政資源)(修訂)規則》的修訂期限。

我請張華峰議員發言及動議議案。

根據《釋義及通則條例》第 34(4)條動議的擬議決議案

張華峰議員：代理主席，我動議通過以我名義提出的議案，議案內容已載列於議程內。

在 2018 年 10 月 26 日的內務委員會會議上，議員決定成立小組委員會，以研究《2018 年證券及期貨(財政資源)(修訂)規則》。為了讓小組委員會有充足時間進行審議工作，我謹以小組委員會主席的身份動議議案，將該項附屬法例的審議期限延展至 2018 年 12 月 12 日的立法會會議。

代理主席，我謹請議員支持議案。

張華峰議員動議的議案如下：

"議決就 2018 年 10 月 24 日提交立法會會議省覽的《2018 年證券及期貨(財政資源)(修訂)規則》(即刊登於憲報的 2018 年第 196 號法律公告),將《釋義及通則條例》(第 1 章)第 34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4)條延展至 2018 年 12 月 12 日的會議。"

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：張華峰議員動議的議案，予以通過。

代理主席：是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

代理主席：我現在向各位提出的待決議題是：張華峰議員動議的議案，予以通過。贊成的請舉手。

(議員舉手)

代理主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

代理主席：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。

代理主席：第三項議案：延展於 2018 年 10 月 24 日提交本會省覽，5 項與港珠澳大橋開通有關的附屬法例的修訂期限。

廖長江議員：代理主席，規程問題。

代理主席：廖長江議員，你有甚麼規程問題？

廖長江議員：代理主席，會議廳內法定人數不足。

代理主席：廖長江議員要求點算法定人數。

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)

代理主席：會議廳內已有足夠法定人數，會議現在繼續。

代理主席：我請易志明議員發言及動議議案。

根據《釋義及通則條例》第 34(4)條動議的擬議決議案

易志明議員：代理主席，我謹以小組委員會主席的身份，動議以我名義提出的議案，議案內容已載列於議程內。

在 2018 年 10 月 26 日的內務委員會會議上，議員成立了小組委員會，以研究在 2018 年 10 月 24 日提交立法會省覽的下述 5 項附屬法例：

- (a) 《〈禁區(港珠澳大橋香港口岸及香港連接路)令〉(生效日期)公告》；
- (b) 《2018 年實體貨幣及不記名可轉讓票據跨境流動條例(修訂附表 1)(第 3 號)公告》；
- (c) 《〈港珠澳大橋香港口岸及香港連接路禁區(准許進入)公告〉(生效日期)公告》；
- (d) 《〈2017 年入境(羈留地點)(修訂)令〉(生效日期)公告》；
及

- (e) 《〈2017 年入境事務隊(指定地方)(修訂)令〉(生效日期)公告》。

為了有足夠時間完成審議工作，小組委員會同意由我動議一項議案，將 5 項附屬法例的審議期限延展至 2018 年 12 月 12 日的立法會會議。

代理主席，我謹請議員支持議案。

易志明議員動議的議案如下：

"議決就 2018 年 10 月 24 日提交立法會會議省覽的—

- (a) 《〈禁區(港珠澳大橋香港口岸及香港連接路)令〉(生效日期)公告》(即刊登於憲報的 2018 年第 198 號法律公告)；
- (b) 《2018 年實體貨幣及不記名可轉讓票據跨境流動條例(修訂附表 1)(第 3 號)公告》(即刊登於憲報的 2018 年第 199 號法律公告)；
- (c) 《〈港珠澳大橋香港口岸及香港連接路禁區(准許進入)公告〉(生效日期)公告》(即刊登於憲報的 2018 年第 200 號法律公告)；
- (d) 《〈2017 年入境(羈留地點)(修訂)令〉(生效日期)公告》(即刊登於憲報的 2018 年第 201 號法律公告)；及
- (e) 《〈2017 年入境事務隊(指定地方)(修訂)令〉(生效日期)公告》(即刊登於憲報的 2018 年第 202 號法律公告)，

將《釋義及通則條例》(第 1 章)第 34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4)條延展至 2018 年 12 月 12 日的會議。"

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：易志明議員動議的議案，予以通過。

代理主席： 是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

代理主席： 我現在向各位提出的待決議題是：易志明議員動議的議案，予以通過。贊成的請舉手。

(議員舉手)

代理主席： 反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

代理主席： 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。

代理主席： 第四項議案：延展於 2018 年 10 月 31 日提交本會省覽的《2018 年土地(雜項條文)(修訂)規例》的修訂期限。

我請石禮謙議員發言及動議議案。

根據《釋義及通則條例》第 34(4)條動議的擬議決議案

石禮謙議員(譯文)：代理主席，我謹以《2018 年土地(雜項條文)(修訂)規例》小組委員會("小組委員會")主席的身份，動議通過以我名義提出的議案，議案內容已載列於議程內。

在 2018 年 11 月 2 日舉行的內務委員會會議上，議員決定成立一個小組委員會審議是項附屬法例。小組委員會與政府當局於 2018 年 11 月 13 日舉行了會議，研究該項附屬法例。為了讓小組委員會有足夠時間考慮政府當局按議員在會議上所作要求而提供的補充資料，以及向內務委員會匯報其審議結果，我謹請議員支持議案，將審議期延展至 2019 年 1 月 9 日。

代理主席，我謹此陳辭。請議員支持議案。

石禮謙議員動議的議案如下：

"議決就 2018 年 10 月 31 日提交立法會會議省覽的《2018 年土地(雜項條文)(修訂)規例》(即刊登於憲報的 2018 年第 205 號法律公告)，將《釋義及通則條例》(第 1 章)第 34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4)條延展至 2019 年 1 月 9 日的會議。"

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：石禮謙議員動議的議案，予以通過。

代理主席：是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

代理主席：我現在向各位提出的待決議題是：石禮謙議員動議的議案，予以通過。贊成的請舉手。

(議員舉手)

代理主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

代理主席：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。

代理主席：第五項議案：延展於 2018 年 10 月 31 日提交本會省覽的《〈2018 年外地律師執業(修訂)規則〉(生效日期)公告》、《〈2018 年律師執業(修訂)規則〉(生效日期)公告》及《〈2018 年簡易處理申訴(律師)(修訂)規則〉(生效日期)公告》的修訂期限。

我請郭榮鏗議員發言及動議議案。

根據《釋義及通則條例》第 34(4)條動議的擬議決議案

郭榮鏗議員：代理主席，本人以《〈2018 年外地律師執業(修訂)規則〉(生效日期)公告》、《〈2018 年律師執業(修訂)規則〉(生效日期)公告》及《〈2018 年簡易處理申訴(律師)(修訂)規則〉(生效日期)公告》小組委員會主席身份，動議通過以本人名義提出的議案，議案的內容已載列於議程內。

在 2018 年 11 月 2 日的內務委員會會議上，議員決定成立小組委員會，以研究在 2018 年 10 月 31 日提交立法會的上述公告。

小組委員會已展開工作。為了讓小組委員會有足夠時間完成審議工作及向內務委員會報告審議結果，本人謹代表小組委員會，動議將該等公告的審議期限延展至 2019 年 1 月 9 日的立法會會議。

本人懇請議員支持議案。

郭榮鏗議員動議的議案如下：

"議決就 2018 年 10 月 31 日提交立法會會議省覽的—

- (a) 《〈2018 年外地律師執業(修訂)規則〉(生效日期)公告》(即刊登於憲報的 2018 年第 207 號法律公告)；
- (b) 《〈2018 年律師執業(修訂)規則〉(生效日期)公告》(即刊登於憲報的 2018 年第 208 號法律公告)；及
- (c) 《〈2018 年簡易處理申訴(律師)(修訂)規則〉(生效日期)公告》(即刊登於憲報的 2018 年第 209 號法律公告)，

將《釋義及通則條例》(第 1 章)第 34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4)條延展至 2019 年 1 月 9 日的會議。"

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：郭榮鏗議員動議的議案，予以通過。

代理主席：是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

代理主席：我現在向各位提出的待決議題是：郭榮鏗議員動議的議案，予以通過。贊成的請舉手。

(議員舉手)

代理主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

代理主席：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。

代理主席：無立法效力的議案辯論。

"重整港鐵公司管治"的議案辯論。

有意就這項議案發言的議員請按下"要求發言"按鈕。

我請田北辰議員發言及動議議案。

延擱處理的項目："重整港鐵公司管治"的議員議案(自 2018 年 7 月 11 日的會議)

重整港鐵公司管治

田北辰議員：代理主席，我動議通過印載於議程內的議案。

代理主席、局長、各位議員，我在暑期休會前提出這項議案，當時整個政圈花了大部分時間處理香港鐵路有限公司("港鐵公司")的工

程問題。新會期現已展開，港鐵公司再次讓我們看到其表現與市民的生活是息息相關的。我的原議案第(三)點關於信號系統，我稍後會詳談。

局長，讓我先談工程。原來，我們一直引以為傲的基建質素是多麼惹人疑慮。沙田至中環線("沙中線")紅磡站、土瓜灣站和會展站接連出現問題，當時議員和市民皆質疑問題是否止於此，會否還有其他問題尚未被揭露呢？發生一宗事故，我可以當作是意外；發生兩宗事故，則可能是有管理人員出現問題。不過，事故接二連三，我便不禁認為整個管治制度已出現問題。所謂"病根不除，病徵不治"，我提出這項議案，目的在於集思廣益。

上一次廣深港高速鐵路("高鐵")出現超支及工程延誤後有人離任，但新人有否帶來新氣象呢？獨立專家小組報告提出的建議有否執行呢？我在數月前從港鐵公司管理層身上學到一句說話："如今回首一看，可以做得較好。"港鐵公司前工程總監在每次記者會上皆說出同一番話，問題便正正在於此。如果每次皆要回首一看，才知道有些事情可以做得較好，這不能算是有效管治。

此外，港鐵公司更是全港最大的基建和地產公司，負責興建和管理香港市民最重要的交通設施，可謂身家、性命和財產皆在他們手上。如果港鐵公司管治不理想，對香港而言會是噩夢，這從上月全港癱瘓可見一斑。正如我在議案中指出，香港接下來還要興建 7 條鐵路線。以港鐵公司現時的狀況而言，大家會否有信心呢？不過，如果委託其他公司興建，之後由誰營運呢？如果在營運時發現設計有問題，是否要回到"兩鐵"時代，甚或出現"三鐵"甚或"四鐵"呢？這是否有可能呢？

大家對政府和其監管有否信心，便是我們今天要討論的議題。我記得在數月前出現眾多傳聞時，港鐵公司發出聲明，指有人在外邊提出的傳聞會影響公眾對鐵路基建工程的信心。我估計當中的"有人"是指我，我當然完全不同意。局長，所謂"真金不怕洪爐火"。如果能夠證明一直以來多個關於港鐵公司的傳聞全屬虛假，傳聞便會不攻自破，大家的信心自然會有增無減。但是，不幸地，之前的傳聞十中七八，雖不中，亦不遠，那麼是誰在影響公眾信心呢？獨立調查委員會主席用"企業傲慢"形容承建商，那麼港鐵公司可否算是"企業囂張"呢？對於港鐵公司的聲明和在記者會上的說法，我覺得誠意欠奉。

要挽回公眾信心，唯一可行而有效的方法是立即以行動補救，正如我認為要將紅磡站的混凝土牆鑿開進行檢驗一樣。有人很在意要問責，這當然重要，但如果只求問責，只更換一些人員而不改變其他做法，所謂“鐵打的衙門，流水的官”，我肯定在 4 年或 6 年後，我們會再說同一番話：“如今回首一看，可以做得較好。”請局長不要待將來才回首，“The best time is always now”(最好的時機總是現在)。我知道局長一定會說要等待獨立調查委員會的報告，但我並非要求局長明天便行動。政府做事總離不開一年半載，我希望局長在聆聽我們的意見後慢慢研究。如果獨立調查委員會將來提出相同建議，那麼局長便可以立即行動。

原議案第(一)點建議“成立獨立鐵路拓展署”。高鐵超支一事讓大家知道，前局長張炳良透過路政署監管港鐵公司工程部的管理層，基本上只會被牽着鼻子走，只能起“check the checker”(監察監察者)的作用。他們根本沒有足夠專業知識，只能完全相信港鐵公司，即“你 OK，我便 OK”。雖然工程進度明顯有所延誤，但港鐵公司卻表示能夠追趕進度，這樣耍過路政署，再耍過局長。在沙中線工程方面，即使舉行了多次統籌會議和進度會議，結果亦一樣。屋宇署指出眾多問題，但路政署連一個問題也解決不到，因為他們的強項在於修橋築路，但鐵路如此複雜，他們又怎麼能夠完全掌握呢？

從以上兩個例子可見，路政署無法有效監管港鐵公司，因此當局應把現時路政署轄下的鐵路拓展處獨立出來，與路政署看齊，直接向局長匯報，這樣便能有效統籌其他部門，例如屋宇署、土木工程拓展署、機電工程署等。

雖然這項議案延擱了數個月，要在施政報告發表後才能討論，但現在其實是更好的時機，因為特首亦正考慮分拆運輸及房屋局。如是者，難道現在不是成立獨立鐵路拓展署的好機會嗎？我甚至認為，獨立鐵路拓展署除負責興建鐵路外，還應該一併負責興建後的營運和其他工程事宜，例如令港鐵公司“四線齊癱瘓”的全港信號系統等，亦應該由獨立鐵路拓展署以一條龍的方式負責。再三思量後，我認為獨立鐵路拓展署應改稱“鐵路監管署”，由始至終作出一條龍監管。

順帶一提，特首指分拆該政策局暫時沒有迫切性，我非常不同意這說法。代理主席，在航空交通管理系統、第三條跑道、南丫海難、高鐵超支、沙中線超支、剪短鋼筋醜聞、樓宇沉降、“四線齊癱瘓”、“山竹”後遺症、港珠澳大橋通車混亂、3 條隧道分流、電子道路收費及巴士車禍等事件中，有哪天市民翻開報章時會看不到我們尊敬的陳帆局

長的名字呢？凡此種種，皆與單一個政策局有關，便是運輸及房屋局。香港將來還會建設 7 條鐵路線，因此該政策局應及早分拆，否則我亦替局長擔心。我希望他能盡快向特首商談。

在信號系統方面，我想先談談原議案第(三)點，即"更新信號系統的投資策略"。如果這點在數個月前提出，可能只屬"配菜"，但在今天 4 條鐵路線同時出現故障後，便成為"主菜"了。

信號系統一直是香港鐵路系統的老毛病。港鐵公司須視乎預算決定是否更新信號系統，因為港鐵公司是上市公司，要向股東交代，要維持股價及爭取盈利。如果信號系統尚未到達更換期限便更換，港鐵公司可否上調車費呢？不可以。乘客量會否增加呢？不會。那麼，港鐵公司當然不會更換，對嗎？一如我這種長者，可繼續使用的物品，我當然會繼續使用。

我建議更改政策，一如年青人更換手提電話般，當新一代手提電話推出後便立即更換。不過，港鐵公司卻無需每次推出新一代信號系統便更換，但當信號系統經歷數個版本的改動，上升至另一個層次後，屆時才考慮更換。港鐵公司盈利豐厚，不應計較錙銖。我今早本來想向局長提問，但我卻輪候不到機會提問。現在有數條鐵路線需更換信號系統，但工程要在 2026 年才完成。更換甚麼系統呢？一個基於 moving block(即"移動區間")原理運作、名為"CBTC"的系統。CBTC 是一個以信號為本的列車系統，於 1990 年代面世，早於 2003 年便應用在西鐵線上。我們現在才慢慢開始將數條鐵路線的信號系統更換為這個已面世 20 年的信號系統，還要在 2026 年才完成更換，大家認為是否很過分呢？其他地方現正研究採用雲端系統，聽聞有關系統會在 5 年後面世。如是者，我們是否要待 2040 年甚或 2050 年才更換這種雲端系統呢？我聽聞雲端系統很好，因為只消 15 分鐘便可以將任何信號系統延誤回復正常。局長認為這系統好嗎？麻煩他轉告港鐵公司。

讓我現在討論第(五)、(六)及(七)點，皆與港鐵公司的工程和營運有關的。如何可以落實有關建議呢？我特別想談論第(五)點，即"檢討內部招標制度的準則"。

據我理解，港鐵公司現時的內部招標制度與政府的有很大分別。除"價低者得"外，雖然前者亦着重投標公司有否進行鐵路工程的經驗，但卻沒有着眼於在香港進行有關工程的經驗。問題是，有外國公司有進行鐵路工程的經驗，但卻沒有在香港進行有關工程的經驗，不

熟悉香港的法例和慣例，因此基本上不會顧及公司形象和向公眾負責。據我所知，最少有 3 間類似的"過江龍"來港承接一個工程項目後便離開。所以，我的原議案建議港鐵公司跟從政府的招標制度，訂明就造價 3 億元以上的工程而言，投標公司須最少具備 7 年在香港進行相關工程的經驗。

第(二)點的"同步規劃新發展區及其鐵路配套"，是大家討論已久的事情。我現在想指出一點。很多人或許留意到我每星期皆說："新西迫爆、無路可用，若然沒有新鐵路時間表，我會反對所有新界西發展項目。"這是我要說出的一點。事實上，我在財務委員會已就元朗錦田南發展計劃表決反對，原因便是這樣。當然，我現在很高興聽到施政報告提出"明日大嶼"計劃，包括興建一條貫通新界西和港島的路線，就是這條路線。其實，現時才開始建設這路線已較晚，可能要近 2040 年才建成，但現時西鐵線已"迫爆"。不過，代理主席，政府今天提出的方案與我在 2014 年提出的幾乎完全相同，我亦要稱讚政府願意支持我的看法。

最後，我要談談第(四)點，即"理順港鐵公司主席和行政總裁的委任"。我知道這建議較具爭議性，很多人認為港鐵公司主席和行政總裁負責訂定策略，為何要他們身兼工程責任呢？可能這是"雞和雞蛋"的關係，但問題是現在很多事情皆與工程有關。如果港鐵公司的最高負責人對工程一無所知，那麼工程總監便會成為獨立王國。數次記者招待會和立法會的有關會議皆出現相同情況，便是由工程總監答覆所有質詢，他的答覆孰好孰壞是另一回事——我當然認為他的答覆不好——但最大的問題是他的兩位上司只是前來打氣。正如港鐵公司主席對傳媒說："給予他們眾多資料亦沒有用處，因為他們並非工程人員。"雖然難聽，但卻是事實。他們其中一人是金融高手，另一位則是財務專家，絕對有能力處理涉及數百億元的事宜。不過，每單位有多少牛頓壓力，我真的不知道他們是否懂得。我認為他們不懂，那麼他們該怎麼辦呢？

最大的問題是，還有七八項大型工程陸續有來，所以我衷心要求局長在物色特別是行政總裁時——我知道局長正物色港鐵公司行政總裁的合適人選，而我也曾向他提名數位人士——必須物色一位具工程背景的人士，制衡工程總監，這樣才穩妥。有關人選最好是有營運鐵路和工程背景，而對於投地成本、興建商場或商業樓宇等事情，他無須處理，因為有其他人可以應付。現在最困難的地方是興建和營運鐵路。

無論在工程還是其他方面，我認為港鐵公司現時的業務實在過於龐雜，"坐這山，望那山"，注意力完全分散。雖然港鐵公司全球的地產業務皆發展良好，而香港的地產業務也發展得很好，但唯獨在鐵路方面卻讓人覺得有很大問題。長遠而言，政府可能應考慮是否回購港鐵公司，然後分拆其業務，鐵路歸鐵路，地產歸地產，香港歸香港，外地歸外地。

代理主席，我發言至此，只餘下約 1 分鐘發言時間。我謹此陳辭。

田北辰議員動議的議案如下：

"香港鐵路有限公司(下稱'港鐵公司')為香港興建及營運 11 條鐵路，而未來將有 7 個新鐵路項目極有機會交由港鐵公司負責；香港市民在交通上極為依賴鐵路系統，但近年社會對港鐵公司的服務質素、企業管治及工程監管方面都持極大意見；香港特區政府為港鐵公司的大股東，有重大責任監管港鐵公司，為市民提供最優質和安全的鐵路服務及基建；就此，本會促請特區政府採取下列措施重整港鐵公司管治，以挽回公眾對港鐵公司的信心：

- (一) 成立獨立鐵路拓展署——鑒於現時由規劃到興建一條鐵路，涉及多個政府部門，包括機電工程署、土木工程拓展署、屋宇署及路政署等，以致政出多門，效率不彰；另外，由於路政署亦負責全港所有道路、隧道及大橋等工程，使其難以分身，引致監管鐵路方面出現問題；故此，特區政府應成立獨立鐵路拓展署專責鐵路工程，並直接向運輸及房屋局局長負責；
- (二) 同步規劃新發展區及其鐵路配套——過往規劃部分新發展區時，因特區政府未有同時考慮交通配套，令區內出現嚴重交通問題，特區政府於是再急就章興建鐵路，引致工程質素下降；故此，新發展區和鐵路配套應同步規劃，以避免因趕工而影響鐵路項目的質素；
- (三) 督促港鐵公司定期檢討其更新信號系統的投資策略——港鐵列車服務過去多次嚴重延誤皆因信號系統老舊所致，故此，港鐵公司應定期提升信號系統至最

新版本，而非以成本為最大考慮因素而拒絕提升信號系統，從而確保為乘客提供穩定及可靠的公共交通服務；

- (四) 理順港鐵公司主席和行政總裁的委任——為應對可預見的鐵路項目，港鐵公司主席和行政總裁兩位最高負責人的其中一位應具備工程背景，以便在最高層面監察工程進度；
- (五) 監督港鐵公司檢討內部招標制度的準則——在制訂其內部招標制度的準則時，港鐵公司應研究依從特區政府的招標制度的準則，着重參考投標者的過去表現、合作態度及問責表現等，而不應偏重價低者得的原則，以及投標者過去負責鐵路項目的次數為優先考慮因素，以免造成壟斷；
- (六) 要求港鐵公司強化工程管理通報機制——港鐵公司應建立具體而具透明度的通報準則，並在兩個層面作出改善：第一層面是要求前線工地員工必須向上級管理層匯報工地情況，包括但不限於向承建商就任何不符合圖則和施工要求的工作發出不及格通知書/報告，而第二層面就是向政府匯報所有屢犯不改、拖延解決及懷疑違反法例要求的施工問題；及
- (七) 提升港鐵公司對承建商工程監管的要求——港鐵公司應參考特區政府對工務工程監管的要求，包括考慮引入工務工程的承建商管理手冊，以對施工質素、工程進度及安全、環境保護、項目負責人的管理及態度、工程分判及採購表現等進行定期評核，以及要求駐地盤人員在場百分百監工，從而提升對鐵路項目監督的嚴謹性。”

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：田北辰議員動議的議案，予以通過。

代理主席：有 4 位議員要動議修正案。本會現在合併辯論議案及修正案。

我會依次請要動議修正案的陸頌雄議員、陳恒鑞議員、郭家麒議員及林卓廷議員發言，但他們在現階段不可動議修正案。

陸頌雄議員：代理主席，不論乘客喜歡與否，眾所周知，香港公共交通是以鐵路為主。2007 年，兩鐵正式合併，自此以後，便壟斷全港所有鐵路服務，每日接載乘客多達 500 萬人次，因此香港鐵路有限公司("港鐵公司")的表現，直接影響全港交通便利的程度。

然而，港鐵公司近年的服務，屢遭批評，包括每年增加票價及列車經常出現各種延誤而引起大混亂，例如上月發生的四線大癱瘓，便是一個經典例子。此外，其工程質量欠缺保證，更多次爆出醜聞。港鐵公司的表現與公眾的期望之間，出現極大的落差。

在評論整件事以前，我們先要釐清港鐵公司究竟是一間甚麼性質的公司。它其實是一間由政府擁有主要股權(佔 75%)的公共企業，將之比喻為國企，一點也不為過。因此，港鐵公司必須履行企業社會責任，而且應以公眾利益及服務質素為優先考慮，而非着重公司盈利及股東利益，尤其當港鐵公司的董事局內，有四大官員坐陣，包括在席的運輸及房屋局局長陳帆、財經事務及庫務局局長劉怡翔、運輸署署長陳美寶及發展局常任秘書長(工務)林世雄先生。既然有這四大官員坐陣監察港鐵公司的營運，為何仍然出現問題呢？因此，我們今天真的有需要討論此事。

我就原議案提出修正案，進一步強調港鐵公司管理層須就其公司的管治及服務表現問責，並改善工程事故的通報機制及加強政府的監察職能和力度。

我先談港鐵公司管理層的問題。我剛才已指出，它並非普通的上市公司，而是一家應以公眾利益服務為先的上市公司。然而，它實際上卻是以"賺到最盡"為最大考慮，市民認為這個取向完全不可取。我必須強調一點，港鐵公司管理層所應着重的，不單是公司的盈利表現，更應看重公司在工程、營運、管治及服務質素方面的表現，因為港鐵公司各方面的表現，均會影響其將來在世界各地推廣業務的成效及公司的利潤。為何港鐵公司會採取一般上市公司的機制，按所得利潤發放花紅，而忽略其他方面的表現？當然，該公司的管理層(尤其 CEO)會想盡辦法為公司賺取更大利潤，正因為他們專注於賺錢，於是便忽略了其他方面的事。

根據港鐵公司 2017 年的年報所載，這群董事局轄下執行總監會的"打工皇帝"(高層)獲發放的全年花紅合共 1,950 萬元。在這筆為數 1,950 萬元的花紅當中，行政總裁梁國權所佔花紅多達 400 多萬元。在政府傾斜政策保護下，港鐵公司獨大，壟斷鐵路業務，每年狂賺百億元，但服務表現卻與公眾的期望不符，尤其當市民因列車延誤而遲到及被扣勤工獎金，但卻念及這群高層年賺 1,950 萬元花紅時，代理主席、局長，他們怎會不憤怒呢？所以，香港工會聯合會("工聯會")認為，鑒於港鐵公司的定位，這是違反了其作為公用事業所肩負的企業社會責任，並會影響港鐵公司的長遠健康發展。作為港鐵公司的大股東，政府有責任推動港鐵公司的管治改革，此事已迫在眉睫。

因此，我們要求政府改革相關的事故懲罰機制。除了現時的罰款機制外——這個機制當然有問題，因為不是計算整體延誤時間，例如"四線癱瘓"事故只是計算最長的列車延誤時間，即只是 1 個多小時，最終罰款 200 萬元而已。這種機制有如"無牙老虎"，根本搔不着癢處，難怪一直遭人詬病了。

更重要的是，我們認為當局有需要更新概念，就是訂立機制，按照事故的次數及嚴重程度扣減港鐵公司管理層的花紅，以體現問責精神。第二，我們認為政府的角色亦甚為重要，正如我剛才在發言之初曾提及，由四大官員坐鎮董事局，豈會無力規管呢？我對陳帆局長有信心，希望他可以更積極監督港鐵公司的營運及服務。

近期爆出的港鐵工程醜聞，港鐵公司監管工程不力，令我們十分失望。我認為，其中一個原因在於政府採用服務經營權模式。簡單而言，政府把整個項目"打包"外判給港鐵公司，但同時又負責所有支出，這便會引致港鐵工程項目經常出現超支的情況及其他工程問題。在超支方面，現時沙中線已預算會超支 165 億元，可見得超支已成為常態。此外，沙中線發生了紅磡站鋼筋被剪短事件及沿線建築物出現下陷的情況。另一方面，鐵路沿線工程又令港鐵路軌、輕鐵月台和西鐵的高架橋出現下陷和沉降的情況。以上種種，均顯示港鐵公司的工程管理通報機制及對外公佈機制欠缺效率，而政府卻處於被動位置。

我剛才提及的服務經營權問題，源於港鐵公司缺乏強大誘因或決心使工程按預算如期完成，因為即使工程超支，也有政府代為付帳，港鐵公司只須賠償部分項目的管理費，由於政府處於被動位置，只得支付其餘超支款項，因為政府不能任由工程"爛尾"的，於是，立法會只好批出撥款，而納稅人亦不能說"不"。市民對此感到十分無奈。換

言之，政府在外判服務後，就像是連管理責任也一併外判了，這點實在明顯不過。

現在來檢視一下港鐵公司的組織架構。港鐵公司董事局之下設有多個委員會，難以細數。它似乎有不少自我監察機制，但其實全已失效。因此，政府應該介入，加大力度進行監察，包括加強路政署監管港鐵工程的角色，並應考慮外聘監察顧問，不能再讓港鐵公司自我規管，因為它必不會承認有問題，反而自我感覺良好。如政府對港鐵公司積極進行監管，便能更有效監察鐵路項目。

最後，政府亦應檢討服務經營權模式，例如會否考慮以擁有權模式取代呢？就是說，日後當政府把項目交予港鐵公司負責時，它須按"自己超支，自己負責"的原則，以一條龍方式包辦整個工程的融資、設計、興建、營運和管理的工作。如此的話，港鐵公司便會有動力緊盯帳目和工程進度了。

我們作為工會，亦關心前線員工的權益問題。我曾於上年度的鐵路事宜小組委員會討論有關鐵路服務人力資源的事宜，當時通過了一項議案，但可惜政府和運輸及房屋局的答覆，卻沒有正視因前線員工的人手流失及經驗流失而導致服務質素下降的問題。歸根究底，問題的癥結在於前線員工的付出與收穫不成正比。因此，就薪酬調整方面，我們看到世界各地許多大型機構也設有勞資雙方協調機制，故我們希望政府在改善港鐵公司的管治時，亦要回應工會和前線員工的訴求，建立一個公平的勞資薪酬協商機制，讓員工在努力工作後，能獲得合理回報。

最後，我們認為，除了從上而下整頓港鐵公司的管治外，港鐵公司及政府亦須聆聽前線員工的聲音，以全面作出改革，這樣才能達致改善服務的目的。

多謝代理主席。

陳恒鑌議員：代理主席，沙田至中環線工程、四線同日故障、票價年年增加，這些都動搖了市民對香港鐵路有限公司("港鐵公司")的信心，令近 40 年的"金漆招牌"付之一炬。雖然港鐵仍然是世界第一的鐵路系統，但我感到它的質素下滑，市民亦感受得到。所以，市民對於港鐵公司的批評、議員對於港鐵公司的責備，我可以了解為"愛之深、恨之切"。我認為港鐵公司及政府應該接受及細心聆聽善意的批評。

港鐵規模之大，可以追溯到 40 年前，當時政府進行了一項整體運輸策略。我多年來一直希望政府能夠再進行一次整體運輸研究，因為第一次的整體運輸研究建議興建地鐵；13 年後，第二次的整體運輸研究落實興建機場核心工程及港鐵將軍澳線、西鐵線；在再接着的 10 年，落實了"鐵路為主"的運輸政策，亦制訂了《鐵路發展策略 2000》。

在其後的 20 年，政府再沒有進行整體運輸研究。局長說，過去數次進行的策略研究，加起來就是一次整體運輸策略。這種"零散式"的做法不能對症下藥，亦不能夠對焦。我認為現時本港的交通運輸正面對內部及外部不同程度的問題，亦未能夠適應社會的改變。

首先在內部方面，本港的社會結構、文化發展、生產方式、市民對生活質素的期望、溝通模式均出現了很大變化。港鐵公司以往的載客標準是每平方米站立 6 人，現時的標準是每平方米站立 4 人，但我們仍說十分擠迫，因為整個社會的內部結構及市民的要求已經有很大改變。

社會的內部情況已經改變，但政府的政策始終沒有因應時代而變化，以致現時遲遲未能開展、亦難以開展《鐵路發展策略 2014》，因為政府使用舊有模式思維來考慮市民今時今日的需要。所以，雖然《鐵路發展策略 2014》已經公布 5 年，但也看不到甚麼成效。

外部的大環境亦出現了很大改變，現時社會面對很多跨境交通問題，人們希望實踐"一小時生活圈"的概念，人流、物流、商機都出現不少改變。因此，我希望政府可以就整體運輸策略進行一次較深入的評估。

首先要怎樣做？要做甚麼？我建議政府要因應鐵路現時已發展的程度，做好管理工作，合理分布各種公共交通工具，以及理順道路與鐵路之間的關係。此外，市民希望香港發展成為一個"海綿城市"，一旦發生事故也有很強的恢復力，提升本港整體交通運輸工具的抗逆力。對於我這個未來進行整體運輸策略評估的方向，我希望政府能夠考慮。

在鐵路方面，為何現時有些人批評港鐵公司"一鐵獨大"？當年九廣鐵路公司管理不善，改革又遇上"兵變"，在這時代背景下，促成了兩間鐵路公司("兩鐵")的合併。當然，每個結果也不一定是大家喜聞

樂見的，但兩鐵合併後亦有好處，例如合併後票價即減、轉乘閘機被拆掉，這些都是我們當時看到的好處。

在 11 年後，回望當年，可能有人會批評當年支持合併的人"事後諸葛亮"，但有時候"愛國者導彈"都不及"馬後炮"來得準確，因為"馬後炮"一定十分準確。然而，我們亦看到"一鐵獨大"帶來的問題，包括現時的工程即使做得不到位，我們也沒有其他選擇，被迫要接受。市民出行除了乘坐鐵路，沒有其他交通工具選擇。即使港鐵公司加價，我們都要接受，在沒有選擇的情況下就出現了一些問題。

很多議員今天就改革鐵路監管提出了很多建議，對於田北辰議員的建議，我基本上支持。不過，我想藉此機會談談第(四)部分。田議員建議港鐵公司主席及行政總裁必須具備工程背景，我覺得此提議表面上合理，擁有工程背景的人一定懂得監察工程。然而，我們更需要對焦問題，港鐵公司上層為何不知道下層發生甚麼事？這是下情不能上達的文化問題。所以，即使港鐵公司的主席或行政總裁有工程背景，如果下層的聲音不能上達，他有工程背景也不會知道下層的聲音。

因此，我覺得要改革的，不是在於將來就港鐵公司主席進行國際招聘時，要增加具備工程背景這項條件，因為這項條件可能會把人選的範圍縮窄。我覺得要改革的，是在於公司的文化，要做到下情上達。

對於下層出現的問題，上層不能過於苛責。只要下層同事是向上層講事實、講道理，而上層也不應過於吝嗇，例如兩位都是會計師。會計師不一定吝嗇金錢，但會計師計算帳目會較精細，遇上問題第一時間取出計算機來計數。我覺得這樣未必理想，因為如果下層發生事故而需要花錢才能夠確保乘客安全，才能合理滿足公眾期望的話，我覺得金錢都是要花的。

因此，我們希望港鐵公司能夠改變下情不能上達的文化，因為即使公司的行政總裁有工程背景，但如果下層向他報告的事情全部經過美化，完全看不到有問題發生，也是徒然。我希望大家不要對錯焦點，我們未來可能看到港鐵公司物色行政總裁和主席，希望它不要設下這些限制，這是第一點。

第二，港鐵公司為何會有下情不能上達的文化？我相信絕大多數港鐵員工也頗努力，特別是在壞車時，我知道他們通宵達旦不眠不休地維修，我們要給他們一個 credit，我們要多謝港鐵的營運或運作有其優勢和專長，以及有港鐵員工付出的努力，為我們這個城市作出貢獻。

但是，如果上層一直要求下層做到一百分，這是很難的，但當有問題發生時，上層對下層職員作出決定給予最大的支持，上層應該經常出外巡視，而不是"做 show"。現在有些公司高層巡視業務時，會提早通知巡視的部門，下層便會"做 show"給他看。我覺得這樣做並不恰當，所以我希望未來的港鐵公司行政總裁和主席能夠改變整個管治文化，這才是更重要的。我的修正案主要是修改田北辰議員的議案這一點。

此外，我也希望港鐵公司在增加票價一事上，能夠緩解與市民之間的對立，因為每年加價都會令港鐵公司的聲譽受損。對市民來說，他們也沒有選擇，因為他們出行一定要乘搭港鐵。我希望政府和港鐵公司盡力研究如何令加價方程式回復到合理程度，令港鐵公司不用與市民對立。

代理主席，我謹此陳辭。

郭家麒議員：代理主席，我們上星期剛提出根據《立法會(權力及特權)條例》成立一個專責委員會，今個星期便討論由田北辰議員提出的議案。

其實，田北辰議員提出的議案有少許不足，因為他只是提出檢討香港鐵路有限公司("港鐵公司")的管治，但當中有很多涉及工程的問題。提到港鐵公司的工程，香港人熱淚盈眶，沙中線和廣深港高速鐵路("高鐵")的興建費用加起來高達 2,000 億元，全部都是香港人的錢，卻換來事故頻生。田北辰議員在議案內提出的所有問題，基本上是哪一項工務工程的最低水平。我舉個例子，甚麼下情上達、招標制度、管理制度、工程監管等要求，這些是工務工程最低限度的做法，可悲的是要用議員議案的方式，要求政府做到，而局長還要是工程出身的，會否感到有點慚愧？

我們現在說的，是用香港人數千億元的錢來強行興建，但卻是一塌糊塗，不知所謂。由沙中線紅磡站的結構牆不斷發生問題，到何文田站、土瓜灣站、會展站，差不多所有沙中線觸及的車站，全部也出事，結果政府使出頗有趣的一招，就是我經常說的，考試零分便在分數紙上"做手腳"改分；永遠不會沉降過度，所以永遠不會有問題。

其實，重整港鐵管治不止工程那麼簡單，所以我在修正案中提出一個我認為政府一定要做的事項。我先談一個老大的問題，便是我修

正案的最後一點：研究全數回購港鐵。請大家回看歷史，港鐵公司即是以前在 1975 年成立的地鐵公司，政府是在 2000 年時決定將地鐵私有化的。我相信 1975 年到 2000 年是港鐵公司最黃金的時期，因為大家還記得，開通觀塘線和荃灣線時，雖然工程本身歷盡艱難，但由拍板到 1979 年通車，歷時 4 年，完成時香港人是引以為傲的。

出事最主要的原因，是在回歸後港鐵公司承接了很多能力未及的工程，特別是高鐵。所以，得出的結果是，港鐵公司基本上沒有足夠的人力和物力，而政府也沒有。代理主席，我最記得路政署署長每一次前來，也令我們感到荒謬，說得難聽一點，負責興建橋樑的是他、興建中環灣仔繞道又是他、九龍中又是他，接着他來到立法會便談論鐵路出事，真可憐，其實大家也明知他無法處理的，他怎樣管理合共二三千億元的整個鐵路工程，包括最近南港島線、沙中線和高鐵等？政府其實沒有能力，於是“眼不見為乾淨”。我想局長最經典的一次，是說他看報章便可得悉港鐵公司發生甚麼問題；我不知道路政署署長是否跟他差不多，每天也是從報章摘要得悉港鐵當天發生甚麼問題。

有些人說，政府真的管不了，為甚麼呢？港鐵公司的最大股東是特區政府，擁有接近 76% 股權。由主席、行政總裁，以至董事，除了官員之外，全部也由政府欽點，理應選擇了最佳人選，但一次又一次令市民失望，最近更將馬時亨的任期再延長半年。不過，我也不太敢責怪馬時亨了，雖然他相當傲慢，而且有點自大，但我相信現在這個爛攤子是很難收拾的。其實，這個正正是政府留下來的“蘇州屎”。

政府一方面說港鐵公司要照顧股東——它說的是少數股東——的利益，所以港鐵公司逐漸成為一個金融機構。其實除了被政府逼迫興建高鐵等鐵路之外，港鐵公司最大的關心，是該年賺多少錢，而且大家也知道，政府容許港鐵公司在一些鐵路沿線的地產項目上獨大，所以港鐵公司的優勢不得了。其他地產公司要投標，他們卻不用，因為政府已送給他們。他們理應做得好一點，不過到頭來卻令我們完全失望，一次又一次發生問題。我們以為高鐵在 2014 年出現問題，當完成了專家報告書後，情況會有所改善。已經更換港鐵公司主席，並支付巨款送走行政總裁，結果一樣是“一坨屎”。

以前當政府全資擁有、尚未私有化港鐵公司時，我相信最好的一點是，政府不能說因股東利益攸關便不能處置港鐵公司，但現在理直氣壯，可以股東利益為由，所以一定可以賺盡。因此，雖然港鐵公司盈利達 160 多億元，但每次仍然可以繼續調高車費。雖然本來公司可以節省開支，但大家也知道，其實信號系統的老化情況已非常嚴重，

早應改善，不過港鐵公司的高層人員均收取上千萬元薪酬；特別是行政總裁梁國權在未被辭退前，他的薪酬總共 1,300 多萬元。代理主席，我相信他是香港的"打工皇帝"，薪酬冠絕香港，而他有否做好一點呢？當然不會，因為他要"交數"，所以最重要的是一定要"賺盡"。政府對此當然感到很高興，政府躲在所謂股東利益後掩嘴而笑，因為第一，這樣可以讓港鐵公司每年均調高車費。第二，即使節省了金錢，也不可以罵政府；即使調高車費和節省開支做得一場糊塗，但只要以股東利益為由，便可剝奪所有人的利益。全港市民出資讓政府興建高鐵，港鐵公司最後卻剝削我們。

我不知道有多少議員願意為香港市民釜底抽薪，但如果仍然以現行的做法，仍然以小股東作擋箭牌，香港將會走歹運。有些人說回購金額很高，我們計算一下，現在港鐵公司市值 1,500 億元，以政府現時擁有 4 434 552 207 股來計算，大約不用 600 億元已經可以回購，為甚麼有些人指這涉及很多錢？由 2012 年至 2017 年，有關金額加起來，是 689 億元，不是"689"梁振英。政府其實已有足夠資金回購整間港鐵公司，從而改善管治，而不是躲在甚麼股東利益身後。

不過，政府可能不會這樣做，因為雖然陳帆局長的工作能力非常差，但他每次也可說與他無關，是行政總裁和主席有問題。那便可以置身度外、推諉於下屬了嗎？不會這麼容易的，因為如果他為了自己，這些根本上的結構性問題一定要處理。現行的罰則未能處罰港鐵公司，而是在處罰市民。發生問題時，港鐵公司便出錢作回饋，他一樣可以收取 1,520 萬元。如港鐵公司不改變現時的結構，仍以股東利益為由，令市民不能監察他們，香港便會走歹運。我謹此陳辭。

林卓廷議員：代理主席，田北辰議員提出"重整港鐵公司管治"的議案，我認為這是非常重要的議題。然而，我覺得難以理解的是，我們要重整香港鐵路有限公司("港鐵公司")管治，便必須先了解現時港鐵公司管治有甚麼問題；而要了解港鐵公司管治有甚麼問題，可從我在上星期提出引用《立法會(權力及特權)條例》("《條例》")調查港鐵醜聞得知，為何田北辰議員及一眾建制派議員卻投下反對票呢？我們不了解清楚有甚麼問題，又從何提出建議，要求港鐵公司重整管治？現在尚未調查清楚，各黨各派就各抒己見，提出各人對重整管治的建議。

代理主席，我們看到沙中線和港鐵最近的運作狀況，真的令市民觸目驚心。我們看到沉降問題、剪鋼筋問題、不按圖則施工問題，還

有四線癱瘓等嚴重事故，令人不得不擔心現時港鐵公司的管治是否已經失陷。理論上，政府要監管港鐵公司，港鐵公司要監管承辦商，承辦商要監管分判商。可是，我們又看到沙中線的情況是層層未能好好監管，層層問責變成層層卸責。至於坐在我們對面的陳帆局長，他是運輸及房屋局局長和港鐵公司董事局成員，我上星期問他，既然反對議員根據《條例》提出的議案，說如果立法會進行調查便會影響沙中線的工程進度，他有甚麼邏輯或根據呢？他也未敢回答。

立法會鐵路事宜小組委員會通過議案，要求陳帆局長和馬時亨問責下台，但局長拒絕下台。代理主席，局長不單沒有下台，我連他就事件公開道歉也從來沒有聽過，他還警告立法會，說引用《條例》進行調查會影響工程進度，難道這就是局長的問責精神？他作為運輸及房屋局局長和港鐵公司董事局成員，就是這樣問責的。

馬時亨又如何呢？馬時亨在最初醜聞被揭發時是持一種輕視的態度，我形容此為支持、偏幫或包庇港鐵公司的管理層，想大事化小，小事化無。但是，當他看到港鐵公司的醜聞一浪接一浪，越來越大問題時，他便向特首兩度辭職，但卻被特首拒絕。其實，要別人給你一份工作就未必有可能，但你要辭職、不想工作，是不可能做不到的。政府說要他留任以協助招聘另一位行政總裁，但我不太明白，只有馬時亨是獨具慧眼，只有他有眼光能聘請勝任的行政總裁嗎？如果他真的有眼光，便不致令港鐵公司今天淪落至如此地步了。

此外，政府委任的三人專家顧問團要求港鐵公司鑿開石屎檢查鋼筋造假的情況，但港鐵公司拖延數月後交出來的建議，專家顧問團說不符合統計學，不可能這樣檢測，將該建議退回港鐵公司要求重做。然而，港鐵公司至今仍然未能決定如何鑿開石屎進行檢測。港鐵公司不斷拖延、不斷淡化事件，為何政府仍然要馬時亨續任半年呢？政府清楚知道他作為港鐵公司主席的公信力和領導能力已受損，但還是要委以重任。其實，這些高層人員層層卸責，下面的管理層和中層便會上行下效。

為何港鐵公司以往會用這種傲慢的態度面對公眾的質疑呢？因為有高層人員撐腰，有港鐵公司主席和運輸及房屋局局長撐腰。其實，政府根本未能監管港鐵公司，未能做好監管的工作，所以陸頌雄議員說對局長很有信心，我卻真的難以明白他的信心是從何而來。

代理主席，田北辰議員提出成立一個新的獨立鐵路拓展署，以全面監管港鐵公司的鐵路工程。然而，他建議的獨立鐵路拓展署的人手

均是從各個政府部門抽調官員過去，其實也是那一群的官員，我並不覺得這樣做可以改善現有的監管工程問題。當然，我們認為在監管港鐵公司，尤其是其負責的鐵路工程方面，需要多些人手及專業人士，甚至要在政府以外聘請海外專家來監管。我們亦希望政府考慮，港鐵公司董事局是否應該引入民意代表，不要讓港鐵公司再以一種高傲的心態來作出管治及面對公眾的質詢。

此外，在鐵路系統及信號系統方面，我們知道港鐵公司的東鐵線、港島線、觀塘線及將軍澳線這 4 條鐵路線，將於 2019 年至 2021 年完成安裝新信號系統，我們認為港鐵公司應盡快妥善安裝，因為過往很多重大交通延誤事故皆因信號系統出現問題而起。

至於田北辰議員建議港鐵公司主席及行政總裁兩位的其中一位應具備工程背景，其實我認為並沒有此必要。當然，港鐵公司董事局應該有一些具備工程背景的成員，但作為公司行政總裁及主席應具較高視野來帶領公司，監管好管理層及整個公司的運作，至於是否一定要具備工程背景，我並不認為有必要。事實上，大家看到港鐵公司時任工程總監黃唯銘已具備工程專業資格，但他的表現又如何？不也是令人失望嗎？問題主要是關乎人的操守及責任心，如果一個人的操守和責任感有問題，即使他具備甚麼專業資格也沒有用。其實，具備越多專業資格的人，所做的壞事的破壞力便越大。

代理主席，我認為田北辰議員的議案要求成立獨立鐵路拓展署有一點架床疊屋的情況，因此我們民主黨會就田北辰議員的議案，以及陸頌雄議員和陳恒鑞議員的修正案投棄權票。至於郭家麒議員要求“研究全數回購港鐵公司餘下的股份”，我們認為這項建議具很大爭議，涉及龐大公帑，我們要很小心考量。所以，就郭家麒議員的修正案，我們也會投棄權票。

最後，代理主席，我想向局長及馬時亨主席奉勸一句話：兩位作為港鐵公司的監管人員，責無旁貸，這方面涉及非常重大的公眾利益，兩位應身先士卒，接受問責，而不是在出現問題時要求下屬問責辭職，自己則繼續“好官我自為之”。

我謹此陳辭。

運輸及房屋局局長：就剛才數位議員的發言，我非常靜心聆聽，亦寫下大家的意見。綜合而言，大家就香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)的

工程管理質素、改善營運安排、信號系統和列車控制系統的更新、改進鐵路公司的本質、履行企業社會責任、企業管治和問責、鐵路管理層的表現、近期發生的事故、將來鐵路發展的規劃、內部的機構文化、內部的溝通，以及對外的知會和通報等發表意見。總而言之，我感覺到大家的意見有其道理，亦感受到大家的提問，甚至建議都源於對港鐵的愛護，所謂"愛之深，責之切"。

首先，我感謝田北辰議員就"重整港鐵公司管治"提出的議案，以及陸頌雄議員、陳恒鑞議員、郭家麒議員及林卓廷議員所提出的修正議案。

香港擁有多元化的公共交通系統，服務範圍遍及全港。香港的路面空間非常有限，市民亦關注路面交通對環境的影響，而鐵路是既環保又有效率的集體運輸工具，因此政府的政策是以公共交通為本，以鐵路為公共客運系統的骨幹。雖然鐵路系統的乘客量佔整體公共交通乘客量約四成三，但道路運輸亦有其優勢。相比鐵路，道路運輸能更靈活地提供點對點的交通服務。因此，其他公共交通工具，例如專營巴士、小巴及的士分別擔當不同的角色，為市民提供全面的服務和選擇。

特區政府和各位議員一樣，非常關注近期被指質量出現問題的沙田至中環線("沙中線")鐵路工程，以及從這些事件反映的港鐵公司內部管治問題。特區政府在不同場合已清楚指出，鐵路安全茲事體大，政府會以最嚴謹的態度，尋根究底，對症下藥。我希望可以透過今天的辯論，闡述我們監管港鐵公司的機制，聽取議員的意見，以及回應議員的關注。

已開通的廣深港高速鐵路("高鐵")香港段和建造中的沙中線項目，均由政府全資擁有並以服務經營權模式推展。2008年勞氏鐵路亞洲有限公司的顧問報告中指出，考慮到當時港鐵公司於過去數十年在香港興建鐵路的良好往績，項目管理制度健全，在港鐵公司擔任高鐵香港段的"項目管理人"的安排下，建議就高鐵香港段項目的設計和建造採用"監察和核證"的模式，而路政署亦以"核實監督者"的角色監察作為"項目管理人"的港鐵公司，並同時聘請專業顧問進行監察和核證的工作，以更有效運用政府資源，避免與港鐵公司的項目管理責任重疊。路政署一直根據3層監察制度的框架，監督港鐵公司的工作。

因應高鐵香港段工程發生的超支及延誤情況，政府在2015年1月公布《廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告》("《獨立專家小組

報告》"), 就高鐵香港段的推展作出檢討及提出建議, 以改善高鐵香港段及將來政府承擔的新鐵路項目的推展及監察的制度、程序和常規。路政署已採取多項措施, 加強對高鐵香港段項目的進度及財務狀況的監察工作, 並把適用的監察措施應用於沙中線項目中。

至於今次沙中線項目工程質量的事件, 行政長官會同行政會議在早前於 7 月 10 日指令根據《調查委員會條例》(第 86 章)委任調查委員會進行調查。調查委員會亦會檢討港鐵公司的項目管理和監督等制度, 以及政府的監察和規管機制, 並建議適當措施, 以促進公眾安全和保證工程的質量。委員會已於 10 月 22 日展開實質聆訊。此外, 警方已展開獨立的調查工作, 而屋宇署亦已就事件啟動《建築物條例》下的調查, 以確定當中是否有違法的情況。運輸及房屋局亦於 8 月 15 日成立沙中線項目專家顧問團, 由 3 名資深退休政府官員組成。顧問團會全面檢討港鐵公司的項目管理系統, 並向港鐵公司和相關政府部門建議在推展沙中線項目時, 應採取的額外管理和監察措施。專家顧問團的首份中期報告已於 10 月 24 日公布。

政府已要求港鐵公司董事局嚴肅跟進事件, 港鐵公司董事局已於 8 月 7 日批准及宣布重組管理沙中線工程團隊。如果日後調查確定事件與港鐵公司的管理不善及疏忽有關, 政府會就事件導致的損失向港鐵公司追究。

在新鐵路開通前, 有關的建築結構、消防系統、逃生通道、列車、軌道、信號系統及供電系統等, 全部都需要通過多重審核及測試。除了路政署外, 不同的政府部門包括機電工程署、消防處、屋宇署、警務處、運輸署及環境保護署等, 均會按其專業職能, 在項目的不同階段就鐵路安全和設計提供意見, 以確保新鐵路投入運作時已完全符合安全標準。

議案提出應成立獨立的鐵路拓展署, 專責鐵路工程。事實上, 路政署轄下的鐵路拓展處設有專責分部, 分別負責監察高鐵香港段項目和沙中線項目的推展。鐵路拓展處內亦有相關專業技術人員, 就機電工程和建築圖則等方面提供專業意見, 路政署會審視整個部門所有辦事處及工程項目的人員的編制, 適時作出人事調配, 有需要時亦會尋求增加資源, 以配合路政署整體的工作需要。政府現階段對日後強化路政署轄下的鐵路拓展處或成立新部門專責處理鐵路工程的建議, 保持開放的態度。

(主席恢復主持會議)

原議案提出政府應同步規劃新發展區和鐵路配套，這與政府的取態同出一轍。剛才有議員就《鐵路發展策略 2014》表達意見。就規劃至 2031 年的鐵路發展藍圖所涵蓋的 7 個新鐵路項目，政府會按照機制，在敲定任何鐵路方案前，就鐵路方案的具體走線、車站位置，以至實際推展時間表諮詢公眾，在取得議會的支持後作出最終決定。就郭家麒議員在修正案提到東九龍線和東涌西延線，港鐵公司於 2017 年 7 月底和 2018 年 1 月底分別向政府提交東九龍線和東涌西延線的建議書。運輸及房屋局、路政署和相關政策局及部門正就建議書的內容進行詳細評估，並按照需要要求港鐵公司進一步提供資料，以及補充有關建議的細節，以確保建議切實可行，為社會帶來最大的裨益。政府會因應推展高鐵香港段和沙中線等項目的經驗，檢視新鐵路項目推展的方式，以及強化監察制度和架構安排。

我再次重申，鐵路為骨幹不等於放棄道路運輸，其他公共交通工具仍然需要繼續與鐵路服務相輔相成。當個別沒有鐵路直達的地區隨着新住宅項目落成而預期人口有所增長，運輸署會適時配合人口增長的步伐及因應乘客量的變化，考慮加強路面公共交通服務的建議。運輸及房屋局會繼續協調不同的公共交通服務以提高整體運輸網絡的效率、維持合理收費、紓緩交通擠塞，以及減少路邊排放。

至於港鐵公司的企業管治，其董事局和高級行政人員各司其職。董事局專注處理公司整體策略及公司管治的事項，而日常事務則由行政總裁及由高級行政人員領導的執行委員會負責管理，並向董事局匯報。董事局成員包括不同專業背景的人士，下設 6 個委員會，以更聚焦有效地商議與公司有關的不同事宜。財政司司長法團在委任董事局主席時，會考慮有關人士對港鐵公司業務的認識、專業背景、公共服務及其他相關經驗等。就港鐵公司管理層的薪酬水平方面，由薪酬委員會按既定機制釐定，而在決定每年向管理層職員發放與表現掛鈎的薪酬時，會考慮員工個人表現及港鐵公司在鐵路項目興建及營運方面的表現。剛才多位議員所發表的意見，我會如實向港鐵董事局反映，就日後檢討改善工作一併考慮。

議案和修正案均提出多項就港鐵公司工程監管、招標制度、工程管理通報等方面的建議。正如之前所述，就沙中線項目工程質量事件成立的調查委員會及專家顧問團，會檢討港鐵公司的相關制度、程序和做法，以及在各有關方面是否完備。調查委員會及專家顧問團並會

建議適當措施，以促進公眾安全和保證工程的質量。現階段我們不適宜就港鐵公司應如何改善其工程管理制度下定論。

政府在道路、土地平整、政府建築物等的工務工程所採用的招標制度和對承建商工程監管的要求，對港鐵公司亦有一定的參考作用。在招標制度方面，政府工務工程合約的招標制度是根據《物料供應及採購規例》而訂定，招標工作須以確保服務質素及符合經濟效益為原則。工務部門在評審工務工程標書時，在考慮標書價格的同時，會詳細考慮投標者的技術質素及過往服務表現。承建商監管方面，根據《承建商管理手冊》，工務部門會每 3 個月為參與工務工程的認可承建商進行表現評核，旨在促使表現欠佳的承建商盡快自我完善。如果承建商表現持續欠佳或涉及不當行為，當局會按既定機制對有關承建商採取合適的規管行動，包括暫時取消競投資格，甚至從認可名冊上除名。有關的採購指引及《承建商管理手冊》均已上載於發展局網站，供業界及其他機構參考。

議案中提及強化港鐵公司就工程事宜的通報機制。對政府而言，港鐵公司作為沙中線的項目管理人，有責任確保施工的質量符合相關委託協議的要求，並在施工期間須確保承建商和分判商的施工符合標準，當中涉及港鐵公司內部，以及承建商和分判商與港鐵公司之間的通報安排，港鐵公司有責任確保上述通報安排有效運作，讓管理層及時介入，處理各項與工程有關的問題。

至於港鐵公司與政府之間的通報機制方面，現時在一般情況下，港鐵公司須向路政署報告包括對工程進度、工程費用及安全有影響的事情。此外，港鐵公司亦須就不同事故，例如導致有人受傷、引致公眾或媒體的關注等事故，因應其嚴重程度盡快向路政署通報。

議案提出港鐵公司應定期檢討其更新信號系統的投資策略。港鐵公司有一套全面及嚴謹的資產管理系統及維修保養制度。為了增加鐵路可載客量及進一步提升服務的整體可靠度和效率，港鐵公司將為 7 條鐵路線引入新信號系統。同時，為配合沙中線將來的運作，港鐵公司亦安排更換東鐵線的信號系統。上述的工程會由 2019 年至 2026 年分階段完成。

就林卓廷議員在修正案中提出特區政府必須加強監督更新信號系統工程的建議，《香港鐵路條例》(第 556 章)訂明港鐵公司在專營期內任何時間均須維持妥善而有效率的服務。機電工程署及運輸署會繼續在更新信號系統工程期間密切監察鐵路安全及港鐵公司的表現。

就陳恒鑽議員在修正案中提出應加強港鐵公司的企業社會責任的建議，政府一直鼓勵包括港鐵公司在內的公共交通服務營辦商在顧及財政穩健的前提下，盡量提供適切的票價優惠，以惠及市民。政府和港鐵公司在 2017 年 3 月完成票價調整機制的第二次檢討。新機制以直接驅動方程式、公開和客觀數據為基礎，機制內"服務表現安排"及"分享利潤機制"，亦在去年檢討後作出調整，以回應社會對票價水平的關注。

就郭家麒議員在修正案中提出回購港鐵公司的建議，正如我剛才提及，政府一直以鐵路為公共交通的骨幹，為此設有周詳的發展計劃和嚴謹的監管制度，以確保安全及服務質素。就港鐵票價，政府與港鐵公司於去年就第二次票價調整機制檢討的過程中，政府充分為市民把關，使檢討後的機制更回應到社會對票價、港鐵公司利潤，以及市民負擔能力等問題的關注。

同時，政府一直積極履行港鐵公司大股東的責任，不時向港鐵公司董事局及管理層反映市民對港鐵運作普遍關心的事宜。現時港鐵公司董事局由 20 位成員組成，當中 4 位為政府董事，而主席亦由政府委任。主席及各政府董事就港鐵公司發展方向在董事局內表達意見，亦密切監察港鐵公司整體策略及營運情況，並不存在港鐵公司管理層只顧及小股東利益的情況。事實上，港鐵公司作為上市公司亦一直致力履行其社會責任，包括每年投放大量資源提升及更新鐵路資產、優化車站設施等。政府及港鐵公司不時向立法會相關事務委員會匯報工作進度，詳情亦可參閱港鐵公司的年報。

政府深明市民大眾對港鐵公司作為香港主要交通服務營運者的要求及期望與日俱增，我們必定繼續透過現行的機制及不同渠道，在立法會及公眾的監察下，監察並督促港鐵公司維持其高效的整體營運，為市民提供安全及可靠的鐵路服務。因此，政府沒有計劃回購港鐵公司。

主席，我謹此陳辭。

陳振英議員：主席，香港鐵路有限公司("港鐵公司")接連被揭發多項工程出現質素問題，近期又經常出現信號系統故障，引起社會廣泛關注。就着今天"重整港鐵公司管治"議案，我想根據個人經驗和專業知識，提出數項意見供政府和港鐵公司考慮。

第一，董事局的職能。早前港鐵公司在召開特別董事局會議後，承認目前的通報機制不理想，決定指示董事局轄下的工程委員會檢討沙田至中環線的管理過程和程序。工程委員會負責監察港鐵公司 100 億港元以上的工程項目，但委員會的職責明確不包括監察管理層的表現。港鐵公司董事局現時轄下有 7 個委員會，從公司治理的角度看，任何董事局層面的委員會均應在相關的領域上負責監察管理層的表現，甚至把相關領域的表現列為企業整體考核項目的一部分。

港鐵公司本身並非以工程為主營業務，但考慮到政府經常將大型的鐵路建設委託他們承建，工程委員會亦應該獲得適當的授權來監察管理層在工程方面的表現。此外，政府作為港鐵公司的最大股東，亦有委派官員出任非執行董事，而局長剛才表示有 4 位。不過，從近日發生的連串事件可見，這些非執行董事似乎未能發揮他們應有的監察角色。究其原因，是官員日常已疲於奔命，未能再花大量的時間和精力監察港鐵公司，或是官員仍未能充分掌握作為政府派出董事需要履行的職責？我在行政長官答問會上也曾提出這個觀點，希望政府予以深思和檢討。

第二，董事長與總裁的分工。一般而言，上市公司的董事會為了避免權力過分集中，董事長和總裁分別由兩人擔任，兩者之間的分工明確，董事長負責確保董事會適當地履行職能，貫徹良好的公司治理常規及程序。總裁則負責領導管理層，推行董事會所採納的重要策略。

田議員的議案提出，政府長遠應考慮委任具有工程背景的港鐵公司主席或行政總裁。對於這個觀點我有所保留。董事局主席負責的是機構的策略方向，而港鐵公司是提供集體運輸服務的公司，主席的專長應該在於運輸服務的策略。港鐵公司本身的業務範圍相當廣泛，如果行政總裁需要對所有涉及的業務也有專業的背景，相信尋覓合適的人才將會是新的難題。

第三，績效考核。每間企業均有評估其管理層表現的關鍵績效指標("KPI")。我不太清楚港鐵公司現時的 KPI 有否包含工程質量，如果沒有，我希望政府派出的董事在董事局上倡議將工程質量增列成為港鐵公司管理層 KPI 的考核項目之一。而每當港鐵公司調整票價，我都聽到社會上有很多聲音指港鐵公司近年事故頻生，問為何每年仍可依舊加價？

所以，主席，為了回應公眾對港鐵公司工程質素的關注，我建議考慮將工程質素加入為申請調整票價的考量，促使港鐵公司認真對待工程及維修方面的質量問題。

第四，內部舉報。為符合《企業管治常規守則》的要求，所有上市機構一般也會制訂"員工內部舉報管理政策"，保證員工內部舉報或管理機制的適當性。員工可以向稽核單位或直接向稽核委員會主席舉報，甚至可以選擇匿名舉報，再由稽核單位對舉報的事項進行獨立調查，對舉報涉及的問題提出改進建議，並將調查結果向稽核委員會及管理層報告。

港鐵公司的年報也有提及其舉報政策，不過這個舉報政策的範圍只針對公司的財政、法律或聲譽上構成或可能構成重大不利影響的事宜。政策適用於所有的僱員、與公司進行交易的人士及一般公眾。我也不清楚到目前為止，有沒有任何內部舉報工程質量的個案，但我期望在是次事件後，港鐵公司會鼓勵持份者利用現有機制，舉報工程質量的問題，讓香港市民可以安心乘坐港鐵出行。

港鐵公司是甚具質素的公司，運作一直良好，讓香港的鐵路系統在世界上享有盛名。可是工程施工的連番失誤，令市民的信心有所動搖，我相信政府派出的董事須要有針對性地強化港鐵公司的管理，挽回市民的信心。

其實今天田議員的議案及部分議員的修正案，有部分我是同意的，但是有些內容我則不同意。例如，我們現正討論港鐵公司的管治，但議案內第(一)及(二)項均是對政府而非對港鐵公司的要求，第(三)項根本不是企業管治問題。而行政總裁及主席的任職要求，正如我上述提到，我是不同意的，所以會投棄權票。至於回購港鐵公司股份的建議絕不可行，我會表決反對。

我謹此陳辭。多謝主席。

劉業強議員：主席，我發言支持田北辰議員提出"重整港鐵公司管治"的議案。

較早前，我們辯論引用《立法會(權力及特權)條例》調查沙田至中環線("沙中線")工程質量的問題時，已就香港鐵路有限公司("港鐵公司")的工程質量，以及監管機制進行深入討論，所以我在這裏不再詳述。在我進入正題前，想跟大家分享一些數字。

根據港鐵公司 2017 年的全年業績報告，香港客運總乘客量達到 20 億人次，單是本地鐵路服務的車費收入已經達到 128 億元。港鐵

公司在公共交通市場的佔有率高達 49.1%，巴士則佔 34.9%，可見市民出行極為依賴港鐵。

主席，在統計數字上，港鐵公司可以交出可靠度超過 99% 的亮麗業績。但是，按照市民日常乘車的經驗，我們不得不承認，港鐵公司近半年發生的事故，包括沙中線工程質量、沉降問題和四線故障等，均令每天上班擠港鐵的市民情緒崩潰，對港鐵公司的信心日漸“沉降”。

政府的長遠規劃和發展策略，均以鐵路為新發展區的公共交通骨幹。回歸後，香港進行的多項大型基建工程，均與交通網絡有關，包括剛通車的港珠澳大橋、即將通車的蓮塘/香園圍口岸，以及由港鐵公司負責項目管理、問題叢生的沙中線等。根據《鐵路發展策略 2014》，未來政府還有 7 個鐵路項目，包括屯門南延線、北環線、東九龍線、東涌西延線、北港島線、洪水橋站和南港島線，預計總造價超過 1,100 億元，我們絕對不希望未來的鐵路項目成為沙中線的翻版。

鐵路事宜涉及機電工程署、土木工程拓展署、屋宇署、路政署和運輸署等多個政府部門。路政署設有鐵路拓展處，人手編制大約是 100 人，負責實施鐵路項目，規劃香港未來的鐵路擴展。礙於香港同時間進行的鐵路項目實在太多，有資深工程界人士認為，政府管理工程的人手不足，未能針對港鐵公司作足夠制衡，未能發揮監察者的角色，導致工程問題頻頻爆發。

主席，鐵路拓展處固然有改善的空間，但究竟應該成立獨立的鐵路拓展署，還是優化現有的鐵路拓展處，我抱持開放的態度。在港鐵沙中線的事件上，關鍵是要強化政府目前監察與通報機制的透明度，提升港鐵公司對承建商工程監管的要求。只要解決到以上兩個問題，任何方法我亦會接受。

除了監管機制，我也想談談新發展區的鐵路規劃。政府一直沿用“需求主導”的模式帶動規劃，即是首先規劃居住人口、該區經濟結構和規劃主題，從而推算房屋、商用樓面數量和社區設施分配，再以基建作配合。不過，需求主導的模式有其缺點，未必能夠預留空間和容量，面對未來各種不明朗的因素。因素之一，是近年經常遇到的新發展區發展，往往因收地等種種問題滯後。

政府 2014 年公布的《鐵路發展策略 2014》規劃框架只能覆蓋到 2031 年。古洞北和粉嶺北新發展區的預計落成年份已延至 2031 年，由最初規劃到落成長達 23 年，甚至會更長；洪水橋和元朗南的預計落成年份是 2038 年。現在規劃的鐵路網絡究竟能否應付未來的新增人口呢？如何應付呢？我十分希望政府官員能夠解答我這個問題。

目前，港鐵西鐵線的載客量已屆飽和。屯門公路、青山公路天天塞車，我接獲不少新界西居民投訴，每天上下班期間的車廂總是"迫爆"的。他們擔心新發展區落成後人口劇增，日後連車也擠不上。所以，既然政府決心以鐵路為骨幹，更應該頻密地檢視新發展區和鐵路的配套，是否能夠配合最新的人口規劃變化。

主席，對我來說，我們正在辯論的議題的出發點十分簡單，便是讓市民上班不遲到、上班時段不塞車、乘車時不用擔驚受怕。希望我們今天的辯論能夠集思廣益，推動香港鐵路服務做得更好，更符合市民的期望。

主席，我謹此陳辭。

范國威議員：主席，過去數年，社會對香港鐵路有限公司("港鐵公司")的服務質素存在很大懷疑，沙中線工程事故、上月港鐵四線癱瘓事故，以及不時發生的信號系統故障，均令市民對港鐵公司服務失去信心，以及非常失望。每次港鐵事故對市民均帶來極大不便。事實上，政府自 1998 年開始的鐵路優先政策，令現時各區均過分倚賴港鐵。對一個健全的交通系統來說，倚賴某種單一的交通工具其實並不理想。所以，我會就 5 項關注和建議發言：第一，港鐵公司的內部管治；第二，以鐵路優先的運輸政策；第三，監管工作；第四，把港鐵工程納入《建築物條例》的建議；以及第五，"可加可減"機制。

第一，沙中線工程醜聞、信號故障經常出現，暴露了港鐵公司問題叢生，政府的監管角色徒具形式，缺乏實質效力。因此，政府必須檢討現時港鐵公司的管治架構，改革路政署人手，加強監察。首先，政府應修改《香港鐵路條例》，仿效現時香港部分大學校董會的組成，在港鐵公司董事局增加以立法會議員互選代表及香港鐵路總工會代表擔任的增補董事，執行監管港鐵公司的職責。政府亦應增加對港鐵公司的影響力，確保港鐵公司回歸本業，專注鐵路客運營運，監督港鐵公司管理層的決策必須以香港人的公眾利益為優先。

第二，政府在規劃新市鎮交通配套時，其實應考慮及檢討是否繼續以鐵路為骨幹。過去多年以來，這項鐵路優先政策令其他公共運輸業者，如小巴、的士及巴士營辦商叫苦連天，每次有新鐵路通車，均會出現“殺線潮”。例如，數年前西港島線通車，運輸署便削減多條巴士線；待沙中線通車後，下一輪削減附近區域的巴士及小巴線的情況相信又會出現。新民主同盟過去已多次在立法會和區議會提出建議，協助不同業界，包括建議放寬紅色小巴禁區等措施，均不獲政府接納。小巴業界於是無法靠改善服務質素來與港鐵競爭，只能長期經營一些低需求的路線，生存空間持續受壓縮。如果政府在城市設計層面上，能令巴士、小巴、的士與港鐵可以有良性競爭，才是上策。

第三，針對監管工程，我們要求港鐵公司必須強化工程管理及通報機制。首先，在每項港鐵工程進行時，要求前線工地人員必須向上級管理層匯報。承建商可就任何不符合圖則要求的工程提交不合格報告，避免重蹈禮頓建築(亞洲)有限公司的覆轍。如果一旦發現工程涉及造假、公眾安全及貪腐問題，港鐵公司更應向政府最高層匯報。政府必須檢討現時路政署聘用顧問監察工程機制的安排，增加路政署的人手，加強對鐵路工程的監管制度，更需要擴展鐵路拓展處，令路政署能有足夠人手恆常地進行實地視察，加強監管力度。

第四，根據《建築物條例》第 41 條，沙中線屬於政府項目，因而豁免於《建築物條例》監管。唯獨沙中線紅磡站正位於九廣鐵路公司業權範疇內，不屬政府土地，因此不獲豁免。而正正因為沙中線紅磡站受《建築物條例》監管，屋宇署在醜聞被揭發後，必須遵循職責進行視察及調查。因此，經歷沙中線工程事故後，政府應重新考慮把港鐵工程納入《建築物條例》監管。根據陳帆局長在 6 月的立法會會議上回答關於沙中線紅磡站月台工程的質詢，屋宇署如果發現涉及安全或質量的嚴重違規行為，可考慮根據《建築物條例》規定，對有關人士採取檢控或紀律處分。因此，這是適切的做法。

最後一點，港鐵公司亦必須要檢討“可加可減”機制。港鐵公司今年宣布，在機制下，仍然會加價 3.14%，加幅包括凍結票價而累積的 1.49%。根據港鐵公司年報，其 2017 年純利達 168 億元，比之前一年多賺 64%。港鐵公司在 2017 年香港物業發展錄得超過 10 億元利潤，比 2016 年的超過 3 億元足足增加了兩倍。港鐵公司絕對有空間以物業發展利潤，補貼設施更新等車務發展。即使去年港鐵公司凍結票價，客運業務車費總收入也比上一年度增加達 180 億元，根本毫無加價的道理。港鐵公司只是死心不息，要賺到盡，不斷加價，這可證明“可加可減”機制完全失效，人神共憤。維持現在這種制度，只會令港鐵

公司繼續名正言順地年年加價，對市民絕不公平。所以，我們必須——必須——從這 5 個方向要求政府作出檢視。港鐵公司應修改機制方程式，加入計算港鐵公司盈利，包括物業收益、車站商鋪租值等因素，令票價機制反映港鐵公司真實的營運情況。這 5 個方向便是我期望及港鐵公司要作出的改變。(計時器響起)

主席：范議員，請立即停止發言。

梁耀忠議員：主席，我認為香港鐵路有限公司("港鐵公司")的管治必須重整。一直以來，多個大型工程嚴重超支和延誤，服務質素不斷惡化，三數天便有一宗壞車事故或系統故障。港鐵公司每年加價，卻不能提供應有的服務，市民或消費者則要付款給他們，這樣是否公道？再加上最近一連串沙中線的工程問題，更暴露了港鐵公司的工程監管機制失效，管治腐敗，內部溝通斷層，危機管理不足，我認為這些問題必須迅速徹底整頓。

最近，沙中線工程的醜聞越鬧越大，多個主要車站的工程均被揭發有問題，而承建商竟然隻手遮天，令本來已經嚴重超支和延誤的 1,000 億元沙中線淪為天價的"豆腐渣"工程。這次風波表面看來是外判商無視施工規劃，自把自為，但本質上，則暴露出港鐵公司竟然把腐敗的管理文化連同責任一同外判，以為付款後便能置身事外，敷衍了事。

以土瓜灣站為例，承建商在更改結構牆的鋼筋設計前，應該必須獲得港鐵公司批准，但是，港鐵公司管理層竟然表示對鋼筋被剪走一事並不知情。當路政署要求港鐵公司提交事故報告時，港鐵公司以"放假"為由，拖延一天才提交報告，這些做法是否離譜？而且，港鐵公司向政府提交的報告亦非常含糊，很多疑團並未被解開。例如報告提到一名港鐵公司駐地盤監工曾經留意到鋼筋被移除，但是，他不但沒有向承建商採取行動，更沒有向上司匯報事件，當中究竟有甚麼問題，是否想包庇某人呢？港鐵公司內部的中、上層究竟是否知情呢？還有，承建商在港鐵公司調查的過程中拒絕與港鐵公司會面，但是，港鐵公司主席馬時亨竟然公開向記者承認對承建商禮頓"無符"，這樣又是否離譜呢？上層管理腐敗，前線監督失效，危機處理遲鈍，教我們如何相信港鐵公司還有能力承擔大型工程，以及繼續管理整個港鐵的運作呢？

事實上，政府作為港鐵公司的最大股東，擁有近七成半的股權，換句話說，即是香港市民才是港鐵公司的最大股東。但是，一直以來，政府對港鐵公司的監管形同虛設，同時亦只是一隻"無牙老虎"，令港鐵公司猶如一個獨立的王國，從來不當自己是公用服務提供者，事事只以股東的利益為先，變相置市民利益於後。例如在票價方面，一直以來無視市民的負擔能力，每年加價。雖然政府引入"可加可減"機制，但事實上這個機制只會加而不會減，任由港鐵公司不斷賺大錢。在工程方面，我剛才也說過，為確保準時通車，對於工程的質素和程序等馬虎了事，把工程的責任也一併外判，更令我們感到有包庇承建商之嫌，在調查報告中有很多地方故意隱瞞，好像為承建商說詞一樣。簡單而言，便是令我們覺得港鐵公司最在行向立法會申請撥款，但撥款後不會認真負責工程、監管或管理方面的工作，這種做法很明顯是置市民的安全和利益不顧。

我認為香港市民已經忍受多年，政府在監管方面亦懶惰多年，到今時今日，我覺得這種情況必須作出大改變。我認為短期內當然要加強對港鐵公司的監管，以及要求港鐵公司強化工程通報機制，並且制訂懲罰機制，例如減收項目管理費，或者把港鐵公司的服務表現和工程監督的質素與港鐵公司主席及行政總裁等人士的薪酬和花紅掛鉤，迫使他們真真正正地負責任。

長遠而言，我認同郭家麒議員提出的修正案，即政府必須全面取回港鐵公司的管理主導權，考慮全面回購港鐵公司，直接以公營機構的模式運作，讓政府和立法會可以直接監管港鐵公司的營運和鐵路項目，並且按市民的經濟能力制訂合理票價，為低收入人士提供車資的補助。事實上，根據截至 2018 年 6 月 30 日的上市資料，港鐵公司現時市值為 2,600 多億元，由於政府本身擁有七成半股權，只需要 600 多億元便可全面回購港鐵公司。所以，我認為政府有此承擔能力，這樣做我相信對港鐵公司有好處，對市民的安全和利益更有好處，我希望政府能夠慎重考慮。

梁美芬議員：主席，我發言支持田北辰議員的"重整港鐵公司管治"議案，我相信大家都知道為何會提出這項議案，當然是因為由紅磡站以至土瓜灣站整條沙中線發生沉降，以及上月絕大部分市民一同經歷的四線故障事件。

我其實是港鐵公司的好友，我經常乘搭港鐵，四線癱瘓當日，我當然也受到影響，由太子站步行到九龍塘，我乘搭的列車也停駛了，

整個地面根本全線癱瘓。所以，我也同意有些同事所說，需要思考現時的交通樞紐應否由港鐵公司壟斷呢？可能真的要思考。萬一這些事情再出現，大家便束手無策。

平心而論，其實市民的耐性也很高，香港人亦很 forgetful，很快便忘記，也很 forgiving，很容易又寬恕。但是，當癱瘓事件增多時，再加上沙中線弄得這麼差，絕大部分市民不得不要求港鐵公司考慮改善整個管治架構，特別是要求政府考慮，現時的法例、罰則、管理結構、交代機制及招標情況，是否仍然合時宜呢？數十年前的制度，現在是否完全過時呢？必須要想清楚，每一方面經歷重大事故後便要改革，有需要便要改革，40 年前至今天也如是。正如出現了雷曼事件，整個銀行機制也要進行改革。這是無法迴避的，我絕對不希望這些癱瘓事件成為我們的慣性集體回憶。

我先談罰款機制。現時如果數條行車線一同癱瘓，便只計算最長那一條。我隨便計算一下，要到 31 分鐘才罰款 100 萬元，耽誤 1 小時罰款 200 萬元，然後 4 小時罰款 500 萬元。過去在 2013 年、2014 年及 2017 年，罰款數字超過 2,000 萬元，證明也癱瘓了不少次。

我也與小市民一樣，覺得"針不刺到肉不知痛"。雖然政府現時是港鐵公司最大持份者，但我們也要從商業角度來思考。其實營運的負責人及董事，縱使當中有些是我的朋友，但我也認為，整個董事局一定要受到扣減工資、扣減花紅等罰款處分，才能夠感到切膚之痛。一年有這麼多癱瘓事故，他們便要與市民一同感到切膚之痛，要有深刻感受。如果花紅因為這樣而扣減，日後在管理方面會否更着緊呢？

在交代機制方面，我很想談談。我有一種感覺，亦問過很多我信任的工程界好朋友，他們不是為反對而反對的反對派，他們也說現時有一個印象：禮頓建築(亞洲)有限公司("禮頓")其實不怕被責罵，合約是超級保護禮頓的；即使搞出這麼多事，最後政府和港鐵公司也難以追究。正如馬主席所說，真的感到很無奈，為何會簽署這種合約，它是恐龍嗎？究竟法律責任在哪裏？

此外，工程師一定考慮安全問題，這點我不重複。可能我們聽得多也相信，現時這些所謂"醜聞"不會影響通車後的安全，但不能夠忽視 public perception(公眾印象)，這是很重要的。我也勸諭過我很尊重的馬時亨主席，其實他為人很好，但出現這種問題後，還傳出政府希望他再續任 3 年的消息。幸好他自己也"醒目"，只留任多半年。這樣不行，找這麼有"分量"的人，還要傳出這些消息，真的令人很反感。

雖然這半年我個人能夠接受，但公眾也覺得，整個董事局沒有其他人選了嗎？為何不會有"第二把交椅"、"第三把交椅"接手呢？港鐵公司的管治架構是否長期出現問題呢？我覺得政府不可以只說這個人能幹，能夠解決問題，它有否考慮過公眾的感受呢？我覺得這些問題，政府不得不考慮。

關於招標情況，現時是否逼於無奈，沒有人懂得興建鐵路呢？我也問過工程界的朋友，他們說不是，其實世界已改變，建造了這麼多條鐵路。當年只有禮頓，現在為何不可以招攬競爭呢？所以，我覺得市民真的不太明白。即使港鐵公司解釋安全沒有問題，但大家現在對它已經失去以前的信任，代價相當大。我覺得在出現這些危機的時候，港鐵公司首先要做些好事，通過"可加可減"機制，以示自己真的有社會責任，真的"可加可減"。

第二，在賠償方面，港鐵公司已開始行出第一步，我也要稱讚一下。我一直呼籲用調解的方法，不要等待打官司。受影響地區的市民，有些以前一直投訴，有些是今次沉降後才懂得投訴或求助的。用調解方法很合理，大家省回打官司的費用，向這些有困難的人士作出補償，讓他們維修房屋後再出售，他們便服氣，不會演變成一個"政治炸彈"。所以，我覺得當局一定要記着，港鐵公司是香港唯一一間重要的交通樞紐機構，一定要考慮政治的問題，不單是工程方面。

我希望局長今次聽得明白，聽得懂，而且真的為港鐵公司的管治架構帶來一個突破性改革。多謝。

主席，我謹此陳辭。

鄭泳舜議員：主席，我今天發言支持"重整港鐵公司管治"的議案。

香港鐵路有限公司("港鐵公司")為我們興建及營運了 11 條鐵路線，當中的沙田至中環線("沙中線")大圍至紅磡段能否在明年年中通車，仍是未知之數。不過，香港未來可能還有最少 7 個有待進行的鐵路項目，如果最終落實，想必亦會交由港鐵公司負責。所以，不論現在或未來，香港人對港鐵公司服務的依賴和需求一定會有增無減。

運輸署 8 月的數據顯示，港鐵公司每年平均載客量(包括機場快線和輕鐵)達 544 萬人次，佔全港公共交通工具使用量 42% 之多。由此可見，香港人對於鐵路服務一向有很大需求。

港鐵公司提供了甚麼樣的服務呢？港鐵公司在網頁中寫道："世界一流的鐵路服務.....以其安全、可靠程度、卓越顧客服務及高成本效益見稱。"不過，我相信市民對於港鐵公司近日的服務皆感到相當不滿。港鐵公司近年屢屢犯錯，我最少可以列舉"四宗罪"，而多位議員剛才亦提及更多不同的問題。

第一宗罪，是港鐵公司年年加價，最近一次的加幅更達 3.14%，但每年的盈利卻高達 200 億元，使市民感到相當無奈。

第二宗罪，是港鐵公司視班次延誤為常態，不把一年數百萬元或 2,000 萬元的罰款當作一回事。早前颱風"山竹"過後，巴士公司宣布暫停服務，市民均寄望港鐵公司提供服務，豈料新界東的東鐵線服務出現延誤。此外，在上月某天的上班時間，港鐵公司出現 4 條鐵路線同時發生故障的事故，我與梁美芬議員皆同樣受影響。鐵路服務延誤，令上班市民遲了兩三小時才抵達公司，情況真的相當離譜。不過，港鐵公司竟然只施予小恩小惠，只在某個周末向市民提供票價優惠。這是否已算是皇恩浩蕩呢？撫心自問，港鐵公司每次亦如是，真的教市民感到十分氣憤。

第三宗罪，是沙中線工程出現問題。由夏正民法官率領的獨立調查委員會現正進行調查，而政府亦委任了 3 名專家進行檢討，從而加強對沙中線工程的管理。如果他們稍後就加強工程監管提出的具體建議是可取的話，我希望政府和港鐵公司盡快實施。

第四宗罪，亦是令我最感不滿及生氣的，就是港鐵公司只賺不賠，甚至經常欺壓小商戶和小市民，犧牲他們的利益。以沙中線工程為例，我在去年 11 月收到九龍城南角道的商戶求助，指港鐵公司自 2014 年起將整條南角道圍封起來，以興建宋皇臺站一個出口。雖然整個路段以鐵絲網圍封起來，但數年間該處仍然沙塵滾滾。大家皆知道，九龍城區有名食肆林立，是市民覓食的好去處，但整條南角道現時卻十分冷清，商鋪每個月虧蝕數十萬元。大家或許有印象，該處商戶在去年 11 月 27 日曾集體關燈抗議。

我亦曾就有關問題聯絡運輸及房屋局及港鐵公司，並向地政總署查詢。我發現，有 3 間商戶曾提出 5 次申訴，但全皆無功而回，而最新一宗個案的商戶亦在本月初被拒絕賠償。該食肆的老闆真的很淒慘，根本無法支撐下去。雖然沙中線在明年年中才落成，但他的店鋪恐怕現時已要關門大吉。

主席，按照當局的答覆，在進行沙中線工程的 5 年間，有 26 宗由商戶和市民根據《香港鐵路條例》就其利益受損透過運輸及房屋局局長提出申索的個案。不過，多年來只有一人勝利。大家可以猜猜看，我相信大家皆能猜中，便是只有港鐵公司勝出。向港鐵公司申索賠償，一言以蔽之，"難"，而且是相當困難。

大家可能知道，其實不止商舖提出申索。過去曾發生居民因港鐵站內的扶手電梯突然停止運作而跌傷的個案，一如我們的區議員亦曾接觸很多類似案例，但港鐵公司不曾願意賠償。這與港鐵公司所標榜"服務盡心 事事用心"的態度相去甚遠，亦絕對與其管治文化有關。

主席，我支持原議案及修正案所提議，應成立獨立鐵路拓展署專責處理香港鐵路的發展工程，並直接向運輸及房屋局局長負責，不能單靠路政署分工兼顧，最重要的是要強化工程管理通報機制。

此外，我亦同意部分議員所說，政府應適當加強市場競爭，最低限度應重新啟動整體運輸研究，以一併審視能否改善巴士等其他公共交通工具的服務。現時，巴士路線由於港鐵公司服務不斷擴張而接連停辦，市民沒有別的選擇。政府可否給予市民更多選擇呢？

第三，是檢討港鐵公司的票價機制，我們已經不可再等了。民主建港協進聯盟建議在機制中加入盈利指數，把港鐵公司每年賺取的盈利與計算方式直接掛鉤，按照港鐵公司的盈利削減加價幅度。

第四，是確立問責機制，這點亦相當重要。日後凡遇上工程質素事故，如果經查證後發現屬港鐵公司的責任，便應該扣減其項目管理費或管理層酬金。現時涉及沙中線工程的兩宗個案均源於港鐵公司自己的失誤，但港鐵公司卻仍然可以收取 80 億元項目管理費。我相信市民聽到這數額皆會感到相當憤怒，認為根本不可能這樣處理。即使政府現時已向港鐵公司支付 66 億元，但如果在評估後發現有問題，政府也應該可以收回有關款額。

主席，港鐵公司的管治需予整頓，而對於因為沙中線工程而引致土瓜灣站沿線部分大廈出現沉降的問題，我同意梁美芬議員剛才所說，我們必須盡快為沙中線土瓜灣站沿線大廈的居民申索賠償，為他們解決問題，讓他們可以感到安心。港鐵公司亦需認真處理其管治問題，小心評估，從而改善服務質素。

主席，我謹此陳辭。

張華峰議員：主席，我發言支持田北辰議員提出"重整港鐵公司管治"的議案。我支持的原因主要有兩個：第一，是為了 700 萬香港市民的出入安全着想；以及第二，是因為我不想看到鐵路項目淪為"豆腐渣"工程，影響旅客對香港的良好形象，繼而影響旅遊業發展。

首先，我認為政府絕對有必要重整香港鐵路有限公司("港鐵公司")的管治。遠的事件不談，單在最近數個月，港鐵公司已經醜聞不斷。最近"四線全倒"的事故令數十萬名市民在出行及上下班時受到重大影響，累及香港的國際形象。較早前，沙田至中環線("沙中線")紅磡站、土瓜灣站及會展站相繼被揭發工程醜聞，包括漏水、剪鋼筋、不按圖則施工，可謂每次新鮮，每次嚴重。

一系列的事故證明港鐵公司無論在工程監管、通報機制，以至整體公司管治皆存在眾多漏洞，當中不少存在已久。如果我們現在仍不正視問題，促請政府重整港鐵公司的管治，便等於掩耳盜鈴、自欺欺人，結果只會令港鐵公司的管治越來越差，越來越多問題。我相信大家皆不想看到這情況。

常言道："期望越高，要求越高。"港鐵公司不止是一間普通的上市公司。對內而言，港鐵公司肩負興建和營運香港鐵路的重任，一旦管治出現問題，輕則服務質素下降，出現車廂擠迫、班次延誤，影響市民出行，重則出現重大安全事故，或一如沙中線工程般，出現工程質素問題，危及香港市民的出入安全。

所謂"民生無小事"，關乎市民出行安全的問題，大家更不能有絲毫鬆懈。因此，我認為政府對港鐵公司的管治要求應"沒有最高，只有更高"。只有這樣才可以提升港鐵公司的服務質素，保障市民的出行安全。

主席，港鐵公司管治的好壞不但關乎市民出行，亦關乎香港公共交通的形象。曾幾何時，港鐵公司所提供的快捷便利鐵路服務曾獲大家讚賞，尤其是在推出八達通卡後，更叫人"豎起大拇指"。無奈的是，近日頻密的列車延誤事件，令越來越多市民對港鐵公司的服務有所不滿，而港鐵公司負責興建和營運的鐵路項目更不時被揭發超支及工程延誤等問題，以致民怨升級。如今"四線全倒"及沙中線被揭發工程質素差勁等一系列問題，更令市民對港鐵公司失去信心。

港鐵公司的服務每況愈下，試問政府還有甚麼理由不檢討對港鐵公司的管治呢？如果現在仍對港鐵公司聽之任之，不敦促其改善公司

管治、提高服務質素，我相信不多久，港鐵公司便會淪為"劣質服務"、"'豆腐渣'工程"的代名詞。難道大家想看到這情況嗎？

因此，面對出現眾多問題的港鐵公司，我希望政府不能只說句"遺憾"、"失望"，或請大家互諒互讓便作罷，而要全面認真檢討港鐵公司目前的監管制度及處罰機制等是否存在不足，繼而採取真正有效的措施，提升港鐵公司的服務質素。這才是政府作為港鐵公司大股東應有的責任。

最後，我希望港鐵公司在追求盈利的同時，亦能肩負社會責任，把市民的出行安全及便利放在工作首位。我更希望港鐵公司的管理層在享受高薪厚祿之餘，要懂得自我反省，不要待問題出現後才"賴地硬"、"賴天時熱"，而是要問自己是否愧對薪酬、是否符合公眾期望。此外，港鐵公司更要認真檢討在服務市民、企業管治及工程等方面存在的不足之處，繼而及時改正。只有亡羊補牢，才可以挽回市民對港鐵公司的信心。

主席，我謹此陳辭。

區諾軒議員：主席，在暑假休會前，議員曾要求引用《立法會(權力及特權)條例》調查沙田至中環線("沙中線")的工程事故，有關的討論曾進行了數個星期。不過，本會現正討論的議案與當日涉及沙中線問題的議案不同，今次的議案是要集中討論香港鐵路有限公司("港鐵公司")管治腐敗的系統性問題。

的確，港鐵公司每次出現工程醜聞，均可反映其公司管治出現眾多嚴重問題。過往數個月，大家已曾談論工程延誤、偷工減料的問題，還有較早前的廣深港高速鐵路("高鐵")工程失誤、車站漏水，以致近來發生的四線全面故障等事件，在在均可看到港鐵公司確實出現很多問題。

記得在公眾討論最為鬧哄哄時，前任運輸及房屋局局長張炳良撰書主動談及在任期間兩次出現辭職的心理掙扎，而恰巧該兩次掙扎均與港鐵公司有份參與的高鐵工程有關。張炳良回顧兩年前的一段插曲，多少能啟發公眾回顧前塵往事，追溯歷史，我稍後也會談談當時的發展如何影響港鐵公司今天的差劣管治。我今次發言旨在回顧 3 個很重要的時間點，讓大家看看港鐵公司由何時開始失控，以及如何一錯再錯。

第一個時間點是 2006 年的兩鐵合併安排，當時政府制訂了 5 個範疇，要求兩鐵商討，然後再決定兩鐵是否合併。其中第三個範疇是要求兩鐵盡早解決當時規劃中的沙中線項目的轉車安排，原來早在 2006 年，沙中線的規劃已是如此。至於第四個範疇則是要求精簡公司管理架構，完善鐵路系統管理，以及提升公司的整體企業管理。

關於第四個範疇，我稍後會再作論述，但在第三個範疇方面，部分資深議員可能會記得在兩鐵合併前，九廣鐵路公司在標書中承諾全資興建沙中線。及至 2006 年審議《兩鐵合併條例草案》及綜合《營運協議》時，政府已暗示有可能採用服務經營權模式興建沙中線。經過一番爭論後，結果高鐵和沙中線均採用服務經營權模式，由政府出資委託港鐵公司規劃及興建，建成後由港鐵公司營運，如有超支則由政府負責，由此亦造成政府必須"找數"的結果。

陳恒鑾議員剛才表示，今天再討論兩鐵合併，只是"馬後炮"。事實上，兩鐵合併的關鍵在於其《營運協議》，由於在訂立《營運協議》時出現遺漏，結果造成現時很多"跛腳鴨"現象，令政府無法適當地約束港鐵公司，影響深遠。政府的本意是透過《營運協議》確保鐵路服務質素的安全，以及監察新鐵路的設計和建築等事宜，但港鐵公司今天卻成為一頭完全不受控制的怪獸。

以公用事業加上物業發展這種商業模式壟斷香港市民日常生活的重要一環，完全是由《營運協議》造成，也是當年通過《兩鐵合併條例草案》時已經埋下的伏線。就着高鐵通車，港鐵公司簽署了《營運修訂協議》，但香港市民想看看該協議如何保障列車安全，卻也無法得知，將來要依靠政府根據該協議追究責任時，根本也就無可奈何。

第二個時間點是 2014 年，高鐵工程延誤，超支問題"爆煲"，張炳良表示他在當年 5 月曾考慮辭職。面對公眾輿論和無法如期完工的壓力，港鐵公司做了些甚麼？港鐵公司的董事局在 8 月成立了工程委員會、風險委員會以作回應，從而更深入和聚焦地監察高鐵(香港段)項目的施工進度，以及港鐵公司整體的風險管理。於是，我們留意到發展局的常任秘書長加入了這兩個委員會，而在 2014 年 10 月更委任新成員鄧國斌加入風險委員會。

為甚麼要選擇委任鄧國斌呢？因為他是前任審計署署長，在加入委員會前曾調查南丫島海難事件，並向特首提交報告。委員會內有一名專責發展及工務的政府高級官員，又有一位具備豐富調查經驗的前任審計署署長監察高鐵工程，所有人本來均可感到安心，但是在 4 年

後的今天作出回顧，整個董事局花了這麼多時間，究竟作出了多麼深入和聚焦的監察呢？最後，港鐵公司今天仍是連連出事。

第三個時間點是 2016 年 7 月，立法會調查高鐵(香港段)工程延誤的專責委員會發表報告，並提出 6 項建議，究竟港鐵公司從中汲取了多少教訓呢？專責委員會報告中的第二項建議表明港鐵公司應改善企業管治，我引述報告第 8.6 段如下："港鐵公司亦應確保，對於有關公眾利益及/或需由公帑撥款或以公共資源進行的工程項目的重要事宜，應適時、全面及如實地向政府匯報"。

為甚麼報告中會有這樣的一段？因為港鐵公司前行政總裁韋達誠曾在 2013 年 11 月拒絕讓張炳良向立法會交代高鐵工程延誤事件，聲稱這樣做可以向承建商施加更大壓力，但事實上卻是運輸及房屋局、路政署和港鐵公司合謀隱瞞工程延誤。沙中線工程亦是如此，最近傳媒再次揭露，原來政府早於 2015 年已知悉沙中線工程存在問題，路政署於今年 7 月召開的記者招待會，根本就是一場戲。"林鄭"高調成立調查委員會的目的，只是要避免立法會通過引用《立法會(權力及特權)條例》調查事件。政府在 2015 年已知悉此事，但竟隱瞞多時，前後有 3 個時間點可讓政府作出改善，但當局卻甚麼也沒有做。

所以，大家可以看到問題叢生，香港社會對於高鐵、沙中線工程連番失誤怨聲載道，每天均在詢問局長何時問責下台。假如陳帆局長相信歷史自有公論，那麼我衷心希望他尊重我們在過往數個月察悉並指出的問題。當初既然沒有珍惜那 3 個歷史上的時間點，請問政府還可如何改善港鐵公司的管治？(計時器響起)

主席：區議員，請立即停止發言。

盧偉國議員：主席，田北辰議員動議的原議案，主旨是促請特區政府採取一些措施以重整香港鐵路有限公司("港鐵公司")的管治。作為一般原則，相信本會不同黨派議員對此不會有太大異議。畢竟，港鐵是本港公共交通運輸網絡的骨幹，日均客量達 400 多萬人次。近年，港鐵公司在服務質素、工程監管等方面出現的一些問題，引起了不少社會人士的關注。香港特區政府作為港鐵公司的大股東，無疑有責任優化對港鐵公司的監管，確保鐵路服務既便捷又安全。

港鐵沙田至中環線("沙中線")工程出現的一些問題，特別是紅磡站月台剪短鋼筋事件涉及公眾安全，引起社會廣泛關注，反映當局有必要加強政府作為港鐵公司大股東的角色和功能，在監管工程項目、優化企業管治等方面作出實質的改善。

主席，如何改善整個監管架構，加強社會監管力度和透明度，以避免工程失誤和延誤呢？如有嚴重的失誤或延誤，又如何適當處理和適時與公眾溝通呢？這些都是政府與港鐵公司需要深入檢討和研究的問題。眾所周知，行政長官會同行政會議在 7 月 10 日已通過成立獨立調查委員會，委任夏正民先生為主席兼委員，並委任倫敦大學學院建築和基礎建設政策教授 Peter George HANSFORD 為委員。調查委員會已在 10 月 22 日展開正式聆訊。

至於調查委員會的職權範圍，首先當然是調查沙中線項目紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程所出現的問題。同時，調查委員會還有一個非常明確和清晰的重要職能，就是必須就港鐵公司的項目管理和監督制度、品質保證和品質控制制度、風險管理制度、工地施工監督和控制制度及程序、通報政府的制度、內部溝通及與各持份者溝通的制度和程序等，在各有關方面進行全面檢討。

調查委員會亦會檢視運輸及房屋局與路政署所採用的監察制度是否完備，並會審視屋宇署對鐵路設施建築工程的規管是否完備。調查委員會更會按調查所得結果建議適當的改善措施，以促進公眾安全和保證工程的質量。夏正民先生及 Peter George HANSFORD 教授的專業知識和調查經驗相當豐富，我期待獨立調查委員會能夠如期完成調查，並得出有建設性的建議，提升港鐵公司在施工管理和程序上的可追溯性和風險管理。

主席，關於如何優化港鐵公司的監管和匯報機制，以改善工程管理和企業，我過去在議會內外曾透過不同渠道向有關方面提出一些建議。我認為其一，當局應增加委任資深工程專家進入港鐵公司董事局，以協助監督各個工程項目和進度；其二，政府需與港鐵公司研究新機制，以加強工程項目監管，優化重大事故的協調和處理等職能。特區政府作為港鐵公司的大股東，應考慮增派政府代表加入董事局。此外，港鐵公司董事局的現有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而言，應改派專責相關範疇實務的常任秘書長加入董事局，同時應加強路政署的監督角色和技術支援，並且優化匯報機制。

不過，我曾多番強調，我們既要設法回應社會的訴求，優化對港鐵公司的監管，但同時要避免陷入另一個極端，例如社會上有意見指需要增加港鐵公司的監管或上報程序，甚至要求事事需向政府呈報。了解業界運作的人士均覺得此舉是反應過敏，流於形式，只會增加額外的工作量，拖慢工程進度，以及減低工程施工運作的靈活性，對於工程安全和質量監控並沒有實質幫助。

此外，陸頌雄議員、陳恒鑞議員和郭家麒議員的修正案異口同聲要求引入懲罰機制，按港鐵公司的服務表現及工程監督質素扣減相關管理層的薪酬和獎金。我認為這些建議值得商榷，因為香港一直奉行自由市場運作的原則，港鐵公司亦是上市公司，上述問題只適宜由港鐵公司董事局或股東大會商討決定，任何外部干預均是不適當的。至於郭家麒議員的修正案提到特區政府應全數回購港鐵公司餘下的股份，以便特區政府和立法會一併監管港鐵公司的整體營運，這顯然是不切實際，不值一駁。

主席，我認為特區政府確實需要回應社會的訴求，重整港鐵公司的管治，確保鐵路服務既便捷又安全。對於田北辰議員的原議案及數位同事的修正案所提及的各項建議不妨參考，但卻不宜照單全收，尤其應認真審視有可能衍生的副作用。

主席，我謹此陳辭。

易志明議員：主席，對於港鐵票價上調次數頻密，列車延誤事件頻生，10 月中又發生四線故障，市民一直怨聲載道，加上香港鐵路有限公司("港鐵公司")負責的鐵路工程項目出現多宗醜聞，港鐵公司自然難辭其咎，這亦暴露其在工程監管上確有不足之處。自由黨認同港鐵公司在管治(特別是工程監管工作)上，的確有必要盡快進行改革。

但是，針對港鐵沙田至中環線("沙中線")紅磡站鋼筋被剪事件，行政長官已於 6 月 12 日宣布根據《調查委員會條例》，成立由夏正民法官擔任主席的調查委員會，調查事件的真相，而調查委員會亦會就港鐵公司及政府的工程監管給予意見。既然調查委員會已展開聆訊，預計在 6 個月內提交報告，報告會同時就整體監管給予意見，自由黨認為應待調查委員會完成報告後，因應報告所載建議綜合提出改善港鐵公司管治的建議，才是更為實際的做法。

路政署負責監督全港的路、橋和隧道等工程，而其轄下亦有專責鐵路發展的鐵路拓展處。雖然沙中線項目是以服務經營權模式批出，並由政府出資，而港鐵公司則負責建造及營運，但政府有責任全程作出監管。所以，政府早在 2009 年要求立法會批准開設一個總工程師的編外職位，負責監督港鐵沙中線工程。

路政署一向會因應鐵路拓展處的工作量而增加人手，若把現有的鐵路拓展處升格，並讓其直接向運輸及房屋局負責，只是架床疊屋。況且，運輸及房屋局是一個政策局，並沒有路政署在工程方面的專業知識，相信更難發揮有效的監管角色。相反，當局應就鐵路拓展處適量增加人手，以提升對鐵路工程的監管。

對於原議案建議同步規劃新發展區及鐵路配套，這正是自由黨一直倡議的基建先行概念。政府過去一直按照人口密度和社區發展規模，決定是否有需要逐步擴建交通及其他的民生配套，這不但導致交通配套嚴重滯後，令搬入新區的市民猶如住在孤島，苦不堪言，同時亦完全忽略因道路擠塞所帶來的社會成本這個重要的考慮因素。

鐵路發展不但能夠推動經濟，其高負載量亦能便利出行，加快地區發展。故此，鐵路規劃應與新市鎮發展緊密配合，政府應先建鐵路，再在各個鐵路站範圍興建住宅，以及其他的社區配套設施。

原議案中提到要理順港鐵公司主席和行政總裁的委任，認為這兩位最高負責人當中應有一人具備工程背景，但自由黨認為沒有這個必要，因為兩者的主要職責是管理港鐵公司。至於工程問題，港鐵公司已具備工程背景和經驗的管理人員，如再要求公司主席和行政總裁均必須具備工程背景，只是錦上添花。不過，自由黨反而認為可考慮邀請一些具備資深工程背景的人士加入為非執行董事，透過在董事局轄下設立的委員會，就工程項目給予適切的專業意見。

自由黨認同要提升港鐵公司對承建商的工程監管要求，但對於原議案建議港鐵公司日後應如何匯報工程進度，以及如何提升對承建商工程監管的要求等，我認為透過議案辯論釐定執行細則似有越俎代庖之嫌。當局應透過擴大後的鐵路拓展處，經董事局向港鐵公司提出全面改善其工程監管制度的建議。

至於原議案要求有駐地盤人員在場百分百監工，自由黨認為不切實際，而且無法執行。況且，羊毛出自羊身上，要做到百分百監工，人力物力必然倍增，增加的成本最終必定轉嫁市民身上。事實上，在

大型基建工程中，百分百監工是不可能做到的，反而應加強抽查，提升監管力度。

主席，自由黨認同港鐵公司的管治可以做得更好，但既然調查委員會將會就港鐵公司的監管給予意見，自由黨認為可以稍作等候，待報告完成後才通盤研究如何提升港鐵公司的管治，相信這會更加到位。因此，自由黨會就今天的議案及所有修正案投棄權票。

主席，我謹此陳辭。

廖長江議員：主席，香港的公共交通服務發達，每天約有 1 260 萬人次使用，而使用比率更是全球主要城市中最高，當中最多人乘搭的公共交通工具便是港鐵。在 2016 年，港鐵平均每天乘客量達 470 萬人次，佔公共交通乘客人次的 37%；預計至 2021 年，平均每天乘客量會持續增加至 510 萬人次，佔公共交通乘客人次的 39%。香港的公共交通系統一直以鐵路發展為骨幹，加上為配合香港的經濟和社會發展需要，未來仍需規劃和興建多條的鐵路網絡，可見鐵路乘客量只會不斷上升。

然而，鐵路的服務質素是否相應地不斷提升？企業管治有否持續改善？工程監管有否日益嚴謹？香港鐵路有限公司("港鐵公司")一直強調以安全為首要目標，更多番自詡其鐵路網絡錄得超卓的安全表現，須呈報的事故數目一直減少，甚至達全球領先的安全水平。諷刺的是，最近港鐵公司被揭發連串鐵路建造工程質量事故，不但反映其鐵路安全未必真正領先全球，更可能是在沒有呈報事故的情況下予人錯誤的觀感。

我們要知道，對於港鐵公司在服務質素、企業管治及工程監管的表現，立法會並非首次作出討論和檢視，相信也不大可能是最後一次。最近一次比較嚴厲的檢視，便是上屆立法會成立的"調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的背景及原委專責委員會"。其中有關港鐵公司在企業管治方面的表現，例如港鐵公司宣布高鐵香港段的通車日期由 2015 年推遲至 2017 年，港鐵公司董事局在事後才知悉，已經揭示出港鐵公司欠缺有效管治。

港鐵公司董事局於事後成立了工程委員會及風險委員會，說是要確保管理層工作維持高水平及高質素，以及提升項目管理的透明度和傳訊工作。然而，港鐵公司管理層早前表示在兩個委員會成立後，在

書面報告上雖然作出了很大的改善，內部亦推出了很多措施以監管各項工程項目，亦有各支工作隊伍鼓勵溝通，但同時亦承認要改變內部的溝通文化，始終需要時間。

主席，港鐵公司的內部溝通事涉重大工程項目的監督，不能以一句"需要時間"便可輕輕帶過。兩個委員會已成立 4 年，如果不能立即改善內部溝通文化，例如沙中線土瓜灣站承建商未按圖則要求將牆壁削筋而沒有向上級報告，會展站港鐵公司駐地盤人員向承建商發出不合格報告後仍容許承建商繼續挖掘，卻又沒有上報管理層等類似事件，只會重複發生。最近，港鐵 4 條路線的信號系統出現故障，導致全港交通大混亂，嚴重程度不下於超強颱風"山竹"襲港後造成的東鐵服務受阻。上述的種種事故均反映出港鐵公司管理層缺乏能力管理好其本業，為市民提供基本、穩妥和安全的公共交通服務。

作為港鐵公司的大股東，政府絕對有責任確保工程項目的施工質量符合委託協議的要求。而路政署擔當政府的第一道防線，負責監察港鐵公司，如果署方過分信賴或不合理地信任港鐵公司，又或監察及核證顧問在匯報任何涉及對工程項目產生重大影響的事情，例如工程進度、開支和安全等事情上過分信賴港鐵公司，便不能在監察上擔當更主動和積極的角色。高鐵工程延誤已反映出政府的監管失效，所以加強監管不能行禮如儀，好像 2015 年之前一樣過分信賴港鐵公司，而必須有實質和認真的監管。

鐵路是重要的公共交通工具，港鐵服務更是壟斷式經營，操控着重要的社會資源，影響民生、社會及經濟發展。因此，作為大股東的身份，政府有必要加強在管治港鐵公司的主導角色，通過港鐵公司董事局整頓其管理層。就此，我期待已展開聆訊工作、由前法官夏正民領導的"沙田至中環線項目紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程調查委員會"能一併檢視這個問題，以及提出改善建議。

主席，我謹此陳辭。

謝偉銓議員：主席，與很多海外國家及地區比較，香港的鐵路服務已經不錯：快捷、安全、方便、準時。香港鐵路有限公司("港鐵公司")多年來在香港及海外屢獲殊榮，很可惜，數年前發生的廣深港高速鐵路香港段工程超支及延誤事件、早前曝光的連串沙田至中環線("沙中線")工程問題，以至因鐵路信號系統故障而引發四線服務同時中斷的事件，大大削弱了市民對港鐵公司的信心。

對於沙中線事件是否涉及疏於監管、有人知情不報，以至須要問責等問題，特首委任的法定獨立調查委員會現正進行聆訊，徹查事件。立法會在調查委員會發表報告之前，就重整港鐵公司管治進行辯論及提出改善建議，是值得政府及港鐵公司研究及跟進的。

原議案提出的不少建議，我都是認同的，包括要求政府同步規劃新發展區及其鐵路配套。今年施政報告提出"明日大嶼願景"，強調要運輸基建先行，研究興建一條貫通屯門、北大嶼山、中部水域人工島與港島北部的的主要運輸走廊，我認為應該可以回應到相關的建議。

對於要求港鐵公司檢討內部招標制度，不應偏重價低者得的原則，這一點我是完全同意的。除了港鐵公司要檢討之外，政府亦要進一步優化工務工程項目的招標制度，包括應該更着重投標者過去的表現、工程質量、設計創意及技術創新、重用本地人才，尤其是年青的專業人才等，並且應盡量在可能的範圍之下，把工程細分，以給予中小企業更多機會，增加競爭，亦防止壟斷。

不過，有關成立獨立的鐵路拓展署的建議，我是有所保留的。我認為事件其中一個主要問題，是相關政府部門人手不足，尤其缺乏真正熟悉鐵路工程、具備相關豐富經驗的專才。要解決現時的問題，我覺得不是單靠成立一個新部門便可解決。政府必須加緊培訓自身的鐵路專業團隊，加派政府人員直接參與各項鐵路工程的規劃、設計、施工、監工及驗收等工作，減少過分依賴港鐵公司及外聘顧問代為監管。

對於規定港鐵公司主席及行政總裁其中一位必須具備工程背景，我亦有不同的看法。首先，港鐵公司業務相當廣泛，除了興建鐵路及車站，還有營運鐵路服務、物業發展及管理。所以，主席和行政總裁未必一定要具備工程背景，可以是其他方面如財務、法律、行政及人事管理等不同範疇的專才。事實上，不少跨國大型企業的主席及總裁，都不一定是有關企業某一項業務的專家，但他們亦可以有效地管理好整個企業。

港鐵公司現時已經設有工程部及工程總監一職，負責監督及管理港鐵公司旗下的工程項目，不應該因為有關部門人員未能發揮應有功能，便將責任上移，要求行政總裁甚至企業主席越級直接管理。不過，我支持港鐵公司委任更多具備工程背景的獨立非執行董事，就工程監控提供一些獨立的意見。

最後，有議員建議按重大鐵路服務出現失誤的次數，扣減港鐵公司主席及其他管理層的花紅及董事袍金。我認為港鐵公司是有需要作出平衡的，因為港鐵公司一方面是一間上市公司，要向股東交代及賺取應有的回報，但另一方面亦是一間公共服務機構。政府的公共交通政策是以鐵路為骨幹，因此，港鐵公司不可以只顧賺錢，亦必須顧及公眾利益。所以，希望港鐵公司管理層，包括主席及行政總裁，能夠充分理解我剛才提出的這一點，要認識如何平衡公眾及股東的利益。

主席，我謹此陳辭。

容海恩議員：主席，鐵路是本港主要的交通運輸工具，政府亦已表明要發展以鐵路為骨幹的運輸系統，相信不少上班和上學的市民均會優先選擇乘搭港鐵。

不過，港鐵近年事故頻生，數條鐵路線，包括很多新界東居民乘搭的東鐵線，經常因為信號問題、有動物闖入路軌、有人意外墮軌等原因，令列車服務受阻，輕則延誤服務數分鐘，重則導致列車全線停駛，對新界市民造成極大不便。

此外，港鐵最近發生連串大型工程事故，包括廣深港高速鐵路("高鐵")工程嚴重超支和延誤、我們早前討論的沙田至中環線("沙中線")工程懷疑有人造假、擅自更改圖則和工程引致車站沉降超標等，連番事故令市民對香港鐵路有限公司("港鐵公司")的管治問題產生關注。

市民近月已經歷兩次比較嚴重的列車事故，第一次是今年 9 月颱風襲港後，東鐵線近乎全面停駛，新界居民無法前往市區。接着 10 月中，由於發生信號故障，導致四線全面故障，當時剛好是上班時間，鐵路受阻也導致路面交通受到嚴重影響，當天上午的交通混亂、"打工仔"焦急上班的狼狽心情，很多人仍然歷歷在目。

主席，我們始終不能夠接受港鐵"三天一小壞、五天一大壞"，更不希望這種情況變為常態。港鐵列車服務變差，始終與港鐵公司的管治有直接關係。要改善港鐵的服務表現和質素，必須同時完善港鐵公司的管治。我認為，港鐵公司的管理層及作為港鐵公司最大股東的特區政府均責無旁貸。對於港鐵公司過往的管治表現，我相信大家心中有數，但究竟現時代表政府出任港鐵董事局成員的劉怡翔局長、陳帆局長和發展局常任秘書長(工務)林世雄及運輸署署長陳美寶，過去在

董事局內肩負起怎樣的監管角色呢？各人有否為港鐵服務質素下降而代表政府和香港市民發聲或提出建議呢？

此外，前運輸及房屋局局長張炳良教授在 2014 年 5 月曾表示，政府高度關注高鐵工程延誤，會了解項目管理和監察方面的問題，並會推行加強港鐵公司管治的措施，包括向公司董事局提名新增董事。我想問政府，2014 年推出的這些措施，對於加強港鐵公司的管治有多大成效？今天，我們再次討論港鐵公司的管治問題，是否正正反映政府當年推出的措施根本無效？政府會否告訴我們，究竟如何根治這個問題？我希望官員答覆時可以逐一回應。

主席，港鐵基本上年年加價，說好的"可加可減"機制，基本上只是單行加價，沒有減價。市民要年年忍受港鐵公司越來越差的服務，很多市民也因為沒有選擇，一定要乘搭港鐵，沒有甚麼其他選擇，但不代表港鐵公司可以橫行霸道，罔顧小市民的利益。

除了我剛才提出的兩大問題外，其實港鐵公司也忽略或延誤處理了很多小問題和民生問題。很多車站設施仍然有待改善，很多也不是居民友善的設施。我說回所屬的大圍區問題，很多大圍市民向我反映，有出口設有扶手電梯上，但卻要下樓梯，令很多市民大呼不便，而直接接駁名城的 F 出口亦只有樓梯，卻欠缺幫助輪椅上落的設施，長者和乘坐輪椅的朋友要繞遠路才能夠乘搭港鐵，出入非常不便。我想問這些管治問題，究竟由誰造成，以及為何這麼長時間，也沒有人處理這些問題呢？

此外，有關就東鐵加裝幕門的問題，是我和區議員、很多地區發展主任一直爭取。粉嶺站接二連三發生乘客墮軌意外，令很多市民關注，提出加快安裝月台幕門的訴求。我在 10 月中曾邀請港鐵公司代表和我一起前往粉嶺站視察，了解東鐵線安裝月台幕門的最新發展。不過，他們告訴我，要待沙中線開通後，才能夠研究安裝幕門的問題。我相當質疑，為何要待沙中線通車後才能夠進行呢？

今早我們也提出了一項關於東鐵線的質詢，局長的答覆仍然未能回答沙中線何時能夠開通、會否部分開通、可行性是何時、時間表為何？究竟現時政府在整個港鐵公司管治的角色為何呢？我十分希望政府能夠真正告訴我們，港鐵公司的管治是有效的，以及有何措施能夠改善其現行的管治。我謹此陳辭。

柯創盛議員：主席，香港一直奉行"鐵路優先"的運輸政策，按政府的全港公共交通規劃，鐵路是主要的交通工具。按香港鐵路有限公司("港鐵公司")在今年 3 月公布的 2017 年全年業績，本地鐵路服務的總乘客量已達到 16 億 3 800 萬人次，市民在交通上極為依賴鐵路系統。

近年港鐵公司的服務質素、企業管治及工程監督可謂千瘡百孔，乏善可陳，沙田至中環線("沙中線")工程更爆出連串鐵路建造工程質量事故，企業形象一落千丈，我以 8 個字來形容，是"沒有最差，只有更差"，港鐵公司完全辜負了市民的信賴。特區政府是港鐵公司的大股東，有重大責任監管港鐵公司，為市民提供最優質和安全的鐵路服務作為基建的基礎。特區政府必須想辦法重整港鐵公司管治，以改善其服務及企業形象，挽回公眾對港鐵公司的信心。

很多人都知道，港鐵公司提供的是一條龍服務，從建造鐵路、營運維修、票務、商鋪出租、物業發展、海外鐵路服務等一應俱全，涉及的範疇非常廣闊，而影響最甚者是當發生問題時，乘客(即市民)呼救無援，最受影響的是廣大市民。市民最關心的是票務和服務，例如列車班次的頻密度、故障次數及車廂擠迫等問題，真的是"驚乜就嚟乜"，票價和服務對市民影響最大，但港鐵卻故障連連，接二連三出現嚴重延誤。

我讓大家看看一組觸目驚心的數字：僅在去年 10 月至 12 月，已經有 10 宗 31 分鐘或以上的嚴重延誤事故；今年 10 月 16 日荃灣線、港島線、觀塘線及將軍澳線更先後發生信號故障，"四線全冧"，大家是否認得這個情境呢？我相信大家都歷歷在目。老實說，這次影響了全港 300 萬人受難，"打工仔"及學生真的叫苦連天，局長，我覺得香港當時真是陷入一片混亂。

港鐵公司坐擁豐厚盈利，但只懂加價，港鐵服務卻日日退步，服務長期滯後，系統問題長期未能解決，提出的票價優惠更是小恩小惠，"給你一粒糖，卻騙了你一間廠"，市民要"硬食"，肉隨砧板上，被"擦住搶"。享受服務變了承受延誤，其實真的引起了很多矛盾，令市民怨聲載道。

特區政府作為港鐵公司的大股東，我認為政府應該督促港鐵公司改善服務質素，要求港鐵公司主動調低票價或提供更多票務優惠，承擔社會責任；而針對港鐵列車服務因信號系統老化而產生的嚴重延誤問題，我覺得政府責無旁貸，要督促港鐵公司定期提升信號系統至最

新版本，減低對市民的影響，不要阻礙市民上班，因為香港市民是很喜歡上班的，局長。

除了定期更新信號系統外，我覺得港鐵公司亦應要檢討如何令月台設施有所增值。改善車站月台迫爆問題，是我自擔任觀塘區議員，以至作為立法會九龍東界別的議員以來非常着緊的事情。局長，眾所周知，隨着觀塘區人口不斷增加——流動人口、就業人口、居住人口，我們的鐵路月台非常擠迫，我相信你也應該體驗得到這情況，在上下班的時候長期迫爆，市民要排隊入站，局長應該看到了，市民要排隊上天橋的情況屢見不鮮。

其實，觀塘站在 1979 年已落成投入服務至今，一直未有大改動，現時有一個契機，就是觀塘市中心重建，如果港鐵公司未能抓緊這個契機來擴闊月台，改善現時迫爆的情況，我覺得將來會為觀塘區帶來嚴重的災難。我希望局長能夠督促港鐵公司，擴闊觀塘鐵路站月台，還要擴建其他設施，改善這些問題，不要再小修小補。

監管鐵路建造工程是港鐵公司的責任，建造工程可以外判，但緊記監管責任不能外判，但港鐵公司現時有意無意裝傻扮懵，將一些問題完全推得一乾二淨。主席，我想說的是"一推再推"便令沙中線工程在"無皇管"的情況下出現了很多問題，政府才如夢初醒，更可笑的是有些官員閱報才知道發生問題。老實說，我覺得這些監管的工作是無法逃避的。

主席，我很希望政府一定要走在最前，一定要"貼地"，不能任由港鐵公司胡作非為，喜歡怎樣便怎樣，政府絕對要監管，監管不力亦是香港特區政府，特別是運輸及房屋局的責任。主席，我很希望透過今次的辯論，稍後可以聽到局長告知如何能完善接下來的監管工作，如何能解決現時各自為政，互不統屬，一盤散沙，效率不彰的情況。我相信我和香港市民都很希望看到政府能在角色上承擔更多，政府要有所承擔，有所作為。多謝主席。

陳志全議員：主席，今天田北辰議員提出的議案辯論議題為"重整港鐵公司管治"，我覺得如果不從根本改變香港鐵路有限公司("港鐵公司")的性質，即使田北辰議員精心提出第(一)、(二)、(三)、(四)、(五)、(六)及(七)項建議措施，促請特區政府採取，也未必能夠辦到。在討論這項議題時，我們必須清楚了解現時港鐵公司的情況。

自從港鐵公司上市後便成為一間上市公司，而這間上市公司的七成半股份由政府持有，兩成半股份由公眾持有。政府可以委任港鐵公司主席和董事，但港鐵公司同樣要為股東的利益服務，因此港鐵公司既要服務乘客，也要顧及股東利益，而港鐵公司只有確保純利上升或不斷上升，才可確保股價不會下跌，以保障股東的利益。由此可見，港鐵公司的首要任務，其實未必是改善服務質素，而是為港鐵公司的老闆——即股東——創造盈利，才是首要任務。至於創造盈利，不外乎兩種方法而已：一是增加收入；二是控制開支增長速度。理論上，任何增加開支的措施不會締造更多收入，換言之，即會令盈利減少。基於上述分析，對於本身以追逐盈利為首要任務的港鐵公司而言，任何增加成本的改革，是會與股東利益有所矛盾的。

港鐵公司要推行這些改革，必定會面對很多阻滯。例如田北辰議員的第三項建議："港鐵公司應定期提升信號系統至最新版本，而非以成本為最大考慮因素"，試問一切以盈利為首的一間上市公司——港鐵公司——又怎會不計算提升信號系統的成本呢？

田北辰議員的第五項建議："港鐵公司應……着重參考投標者的過去表現、合作態度及問責表現等，而不應偏重價低者得的原則"，試問一間上市公司——港鐵公司——如果不偏重價低者得的原則來選取承建商，反而選取那些更高投標價的承建商，那港鐵公司又如何向追逐盈利的股東交代呢？如果港鐵公司宣布不以價低者得的原則來選取承建商或服務投資者，我相信公司的股價會被人調低目標價，有機會令股價下跌。推行改革的主席或行政總裁，即使有陳帆局長給他們膽量，替他們撐腰，但在股東的壓力下，他們在位也未必會長久。

至於田北辰議員的第四項建議，是要求"主席和行政總裁……應具備工程背景"，但投資者的期望未必看重他們是否具備工程背景，投資者可能只會期望這間上市公司的主席懂得財技，懂得從財務報表中搬弄數字，製造盈利，而非希望他是一位可能對財務一竅不通的工程專家。

事實上，在近日多宗事故中，港鐵公司的應變手段及善後方法亦足見港鐵公司以股東利益優先；對於港鐵公司而言，乘客真的很淒慘，是"賤過地底泥"。例如在四線服務同時中斷的事故中，港鐵公司為了避免承受巨額罰款，在四線服務近乎癱瘓的情況下，仍然堅持運作，以致市民也不太清楚當時究竟發生何事，如果港鐵公司預早宣布發生事故，市民便不會入閘，他們入閘後進退兩難，很多市民為此而作出投訴。港鐵公司在市民壓力下宣布提供補償優惠，但只在周六及

周日提供，然而市民在這兩天卻不用上班，他們質疑為何不在平日提供優惠；不過，相信大家也知道答案，因為在平日提供優惠涉款較大。連在提供優惠上也經精心計算和設計，可見港鐵公司無時無刻均把股東利益放在首位。

我當然覺得田北辰議員的很多建議也很專業和正面，但要應用在已成為上市公司，以股東利益為優先的港鐵公司上，便有相當大的困難。事實上，港鐵公司自上市後的服務質素每況愈下。九廣鐵路公司("九鐵")在合併後，原有九鐵網絡服務亦惡化，工程延誤及出錯不斷增加，這些問題亦必然跟港鐵公司作為上市公司，追逐盈利，而不是把服務質素及工程質素放在最先位置上有關。我斷言，即使今天把馬時亨換為田北辰議員，由田議員坐上港鐵公司主席位置，結果也會差不多，因為當他坐在那個位置時，便要看數字，要從股東的利益考慮，否則一樣會慘淡收場；至於那些工程延誤、工程超支或錯漏百出等，是不會影響管理層的。其實，馬時亨可以繼續擔任港鐵公司主席——甚至有人說，林鄭月娥希望他多留任一年。

綜合上述分析，我覺得如果要田北辰議員的改革建議得以落實，是要先回購港鐵公司——這是我們討論已久的——令港鐵公司成為政府全資擁有的法定機構，才能令政府更直接及全面地展開改革。建制派可能會說，現時港鐵公司市值是 2,000 多億元，需動用大量公帑才能收購港鐵公司；但其實，港鐵公司只有四分之一股份是公開發售而已，我們只需收購 600 億元股份，即使以溢價五成計算，也只是 900 億元而已，用 900 億元回購，政府可以享有每年數十億元甚至過百億元盈利，即 10 年便可回本，可見這並非錢的問題，而是政府是否願意做而已——政府當然是不願意做。

我們稍後可以問陳帆局長，如果通過了田北辰議員的 7 項建議，那我們是否真的可以促請政府——無論是由陳帆局長或由"林鄭"宣布——要求港鐵公司遵循該 7 項建議，而港鐵公司便會遵循及完成呢？情況絕對不會是這樣。所以，就田北辰議員的議案，問題不在於這議案是否真正無約束力，而是我們根本無法約束港鐵公司，只有政府收回這間公司才能真正徹底重整港鐵公司管治。(計時器響起)

主席：陳議員，請停止發言。

邵家臻議員：主席，我現在就田北辰議員提出的"重整港鐵公司管治"議案發言。

香港鐵路有限公司("港鐵公司")接連傳出工程醜聞，由結構牆厚度不足、月台鋼筋被削短、缺少支撐架、鋼筋接駁位造假、私自更改圖則、大規模沉降等，還有一次又一次在繁忙時間列車發生故障，糗事之多，簡直罄竹難書。上述種種，既揭示了港鐵公司監管不力，亦反映香港社會的禮樂崩壞，由政府至公共機構均存在管治失效的問題。以沙田至中環線("沙中線")紅磡站月台發現剪短鋼筋一事為例，涉事公司竟然偽裝鋼筋已經全部扭入螺絲帽以掩飾工程的失誤，整件事情莫名其妙、匪夷所思，要不是傳媒連日"踢爆"，令港鐵公司避無可避的話，它也不會對外公布事件。

因此，整頓港鐵公司管治固然事在必行，但着眼點應在於如何避免官商勾結及包庇失職一方。連串港鐵問題並非偶發，亦非一般的超支延誤，而是涉及人為造假，本質上屬於是欺詐。問題顯然關乎內部監測機制失效，只是政府和港鐵公司後知後覺而已。由於工程涉及專門技術，因此一般均會設立多重品質監控機制，務求盡早發現問題及盡快作出補救。

關於上述各種異常狀況，究竟是誰首先發現工程出現問題的呢？又是誰決定以欺騙手法來掩飾問題？這些當然要追究，但奇怪的是，為何分判商在巡視地盤時發現隨處可見的工程問題，可是其他工程監督人員竟然懵然不知。分判商曾一再向上方舉報，但為何問題仍持續，而無法制止呢？這才是最可怕、最令人心寒之處。為何我們一直引以為傲的廉潔公正的香港，今天竟會變成這種模樣？現在的政府部門和公用事業，是否以為"有錢使得鬼推磨"，於是便可以遺忘對公眾應負的責任？最意想不到的，當問題揭發後，港鐵公司主席仍然屹立不倒，政府還膽敢在剛過去的星期一(即 11 月 19 日)，讓一直被人詬病的港鐵公司主席馬時亨再續任半年。政府連作出具阻嚇作用的調查及設立有效懲罰機制也沒法辦到，港鐵公司又何懼之有？因此，它只管不申報，亦不認錯。

再看看建制派陣營，繼他們依舊是"講就兇狠，做就等等"，在發言時大聲疾呼、咬牙切齒地鞭撻港鐵公司，但在就成立專責委員會進行表決時便現形，全部投反對票。他們似乎是擔心民主派會藉機發難攻擊政府多於保障市民生命安全，因此竟然公然悖逆民意，反對立法會正式調查此事，部分議員甚至胡言亂語，轉移話題，中傷站出來揭發問題的分判商，指稱他和承建商有過節，又或誣衊他因政治立場作祟，才會語出驚人。

港鐵公司接連爆發管治醜聞，反映出港鐵公司已成為"無有怕"的獨立王國，政府即使身為港鐵公司最大的股東，也無法有效監察他們的運作。另一方面，政府受惠於本港的畸形政制，議會被建制派議員佔據大多數議席的情況下，總會放過政府，對其過失不予追究。由於缺乏問責機制，港鐵公司及政府的責任感正逐漸消失，只要他們夠厚顏無耻，能承受來自公眾的諸般責難的話，便依舊可以安然渡日，但長此下去，香港只會日漸衰敗。

一言以蔽之，港鐵公司的糊塗帳亦反映了香港的衰敗，讓我們看到香港是越來越不重視"公眾責任"了。沙中線事件顯示港鐵公司極之需要改革，本來隨着馬時亨的任期將滿，政府理應趁機委任一位有遠見、有魄力的新主席，從根本着手改革港鐵公司，而任何改革，也必須與其他管理層成員(尤其是行政總裁)取得共識。畢竟，主席與行政總裁必須合拍，假如兩人性格不合，就如當年九鐵的田北辰議員和黎文熹二人一快一慢，這對公司上下絕無好處。正因如此，馬時亨實在沒有必要再留任半年。

經過近年多宗風波，港鐵公司未來的新任主席如不想步前任後塵的話，他在接任後必須帶領港鐵公司進行徹底改革，例如檢視股東制度會否令港鐵公司向利益傾斜，因而忘卻社會責任？又或是公司現時與政府之間的溝通及協作架構，能否應付日益繁重的基建工程？火頭處處，而主席的袍金每年不到 200 萬元，這個數目對於商界鉅子來說，不算吸引。馬時亨在如此表現下也能續任半年，只有兩個可能性：第一，是政府包庇及偏袒他；第二，政府根本無法覓得更佳人選。

港鐵公司管治失效，最大的原因是，每當遇到問題時，大概出於條件反射，政府官員會為港鐵公司護航，他們根本忽略了政府身為監管者的責任。這種凡事有政府"撐腰"，再有建制派議員"小罵大幫忙"，力保其層層過關的政治現實，正是養成港鐵公司管治層恃寵生嬌、港鐵公司主席馬時亨的傲慢態度。這種橫行無忌的管治作風一天不改，港鐵公司的工程管理質素只會每況愈下，不但香港人被迫多花冤枉錢，就連公眾的安全也越來越缺乏保障。

主席，若想根治問題，我認為由政府回購港鐵公司才是上策，因此政府應盡快制訂有關回購港鐵公司的議程，盡快付諸實行，方為上策。

主席，我謹此陳辭。

譚文豪議員：主席，我多謝今天有議員提出"重整港鐵公司管治"的議案。自我加入議會兩年多以來，香港鐵路有限公司("港鐵公司")幾乎是"鏟鏟新鮮，鏟鏟甘"，每隔數月便會發生一宗事故。在港鐵公司根深蒂固的管治文化下，正如剛才多位議員已提及的，連番爆出醜聞，包括沙中線紅磡站的鋼筋被剪短、會展站少了一層鋼架——這種做法簡直是置下層工人的生死於不顧——還有樓宇下陷，亦同樣是置當區居民的安危於不顧，為何會弄至這樣田地的呢？

主席，在 2014 年發表的《廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告》("《獨立專家小組報告》")提到："個別身居要職者原應就其所知有關高鐵香港段項目的重大延誤進言，但他們沒有這樣做……是由於港鐵公司的內部文化，不鼓勵在問題尚未找到解決辦法前，把壞消息上報……溝通失效令港鐵公司和政府高層看不見工程延誤的真正嚴重程度。"而馬時亨那種"我說 OK 便 OK"、"告訴你也沒有用，你不會懂"的態度，正好貫徹港鐵公司這種內部文化。由此可見，其實早在馬時亨於 2014 年加入港鐵公司之前，情況已是這樣。問題是，為何會這樣？

再者，《獨立專家小組報告》的這番說話其實頗有趣，意思是港鐵公司在未想出解決辦法前，不會把壞消息上報，但有些事情是沒法解決的，難道這樣便不用上報了嗎？這正是問題所在：如想不出解決辦法，便索性不上報。關於這一點，我曾有切身體會。

如果我沒有記錯，我有幸在 1996 年或 1997 年在港鐵公司當 intern(實習生)。整個港鐵公司分為多個 departments，其中一個是 Railway Extension Department(鐵路拓展部)，該部門內有一個小小的環保部門，而我當年便是被派到這個環保部門。

為何說是小小的環保部門呢？如果我沒有記錯，在 1996 年或 1997 年，該部門只有 4 個人而已，即 manager(經理)——他是我們當中最高級的職員——加上高級工程師、秘書和我本人，整個部門就只有數人，原來當時負責處理一條新鐵路環保工作的，只有我們 4 人。

我跟大家分享一下令我感受至深的一件事。當時有一個名為"508"的項目，位於荔景，而當時正在興建東涌線和機場快線，有街坊投訴，並有區議員來信，指港鐵公司曾明確表示，該項目使用日本製造的靜音挖掘機器，他們還寄來照片——當年與現在可不一樣，不是以 digital 方式傳送，而須把照片沖印出來——從照片上看到，那

些機器只是被棉被包裹着，藉此令聲量稍為降低，這樣子也行？或許因為當時正值冬天，所以才沒有產生機器過熱的問題。

大家可知道當時我所屬部門的態度是如何的呢？我問上司應如何處理：有區議員來信，指當時公司曾答應區議會會使用靜音機器，但現時只是用棉被包裹機器，這怎麼行呢？當年我的上司竟說："不然怎樣呢？我們當時其實沒有在 contract 中指定對方須使用甚麼機器，但為了令工程項目可在區議會通過，便唯有答應。"我再問他該怎麼辦，他便叫我拖延一下，慢慢回覆對方，表示我們會進行調查，但其實兩個月後，那部分的工程便會完成，在把機器移離該處後，噪音會減少，屆時便不會有人投訴。這便是當天的解決方法。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

這件事至今仍歷歷在目，這便是我在 1990 年代對於港鐵公司的印象。假如我不曾在港鐵公司當兩三個月的 intern，便真的想不到一間大機構竟會做這種事。而在處理該事的過程中最重要的一點，便是不可停工，這亦是我當時的上司說的。如何可以不停工呢？答案就是拖延。會否造成人命傷亡？不會。是否符合本身的環保法例？符合。那答應街坊和區議員的事呢？沒關係，工程快將完成，最重要的是不可停工。這便是港鐵公司根深蒂固的內部文化。

為何今天會出現剪短鋼筋等的事故呢？坦白說，難道會是 GM 親自到地盤剪鋼筋或簽名批准工人這樣做嗎？肯定不會，應該是前線人員做的。可是，前線人員為何膽敢這樣做呢？這便正是我剛才所說的根深蒂固的管治文化所致，就是不可停工，甚麼事也先行隱瞞，再想法子解決便行了。久而久之，便演變成今天的局面。所以，我們現時提出進行改革是對的，但我也不知道應該從何入手。不過，我們一定可做點甚麼的，例如扣減港鐵公司高層的薪金作為懲處。現時對港鐵公司處以罰款其實等於懲罰自己，因此應要其高層的酬金與港鐵事故掛鉤。行政總裁梁國權的酬金在 2017 年有 1,500 多萬元，與表現掛鉤薪酬佔 450 萬元——他這樣的表現還要給他 450 萬元？

另一方面，我亦想簡單回應一下有議員提出成立鐵路拓展署的建議，這個想法並非不可取，但如果可以在現行架構上作出改革的話，便無須架床疊屋。同時，我亦擔心會像創新及科技局般，分拆出來成為獨立的部門後，結果反而是越做越差。

總結而言，就這項議案，我會支持郭家麒議員及林卓廷議員的修正案。(計時器響起)

代理主席：譚議員，你的發言時限到了。

胡志偉議員：代理主席，田北辰議員動議的"重整港鐵公司管治"議案，當然值得深思，因為港鐵公司的管治明顯有問題，醜聞不絕，已非始於今天。可是，我仍想與大家分享一下我對港鐵公司問題的看法。

首先看看一些背景資料。港鐵公司本身的業務涵蓋三大範疇：第一，是工程的開拓，主要是承辦政府的工程項目，負責興建鐵路；第二，是營運及票務；以及第三，說得明確點，就是商場管理及物業管理(負責物業上蓋發展，擔當類似發展商的角色)。其實，絕大部分股票市場的投資者不會考慮港鐵公司的營運收入有多少錢，而是考慮它從政府手上取得多少土地、何時建屋及何時"交貨"等？

因此，我認為重整港鐵公司的管治，必須先清楚劃分這三大範疇，以釐清今天的問題所在。舉例而言，究竟是信號系統管理、票務，抑或營運出現問題呢？事實上，不少上市公司均會將部分業務分拆出來，尤其是明顯牽涉公眾利益的部分。當業務分拆出來時，政府便可以接手管理。如此處理的話，便可有效應對核心問題，並避免因整體回購而產生的矛盾。這是第一點。

第二，就工程施工及相關安排方面，雖然港鐵公司以往的工程或曾造成許多不便或滋擾，但市民均認為，總體工程的成效及質素，均能達標，亦大致能按照施工時間表及核准的工程費用完成工程。但是，為何沙中線及高鐵的建造工程卻出現這麼大的落差呢？其實，問題的癥結在於政府選擇採用委託協議的方式進行。這是一種十分奇怪的做法，因為工程承辦商似乎須向港鐵公司負責，也似乎不用向港鐵公司負責；港鐵公司的管理層似乎有管理權，也似乎沒有，因為它還要上報鐵路拓展處委託的工程管理人員。因此，我認為權責不清正是整個工程管理問題的癥結所在。

事實上，在 2014 年有關高鐵超支問題的報告中已清楚指出港鐵公司權責不清的問題。即使當時港鐵公司董事局的獨立專家報告，亦指出了無論是公司內部文化或權責問題，均影響了一些決定。我們也

曾在立法會詢問港鐵公司的工程總監黃唯銘，港鐵公司在執行本身的工作與執行委託協議書的工作時，在管理態度及成效上是否有分別呢？答案當然是沒有了。他告訴大家沒有分別，他們是採取相同的標準及方法來管理，但為何結果卻大不相同呢？他說的是南港島線及西港島線沒有超支延誤的問題，可是沙中線有超支延誤的問題，高鐵也有超支延誤的問題。就這個關鍵問題，政府能否提供答案呢？我聽不到有答案。政府似乎仍然傾向相信是因為地土堅硬而阻礙挖掘工作的進度，以及早期的審查報告欠佳等原因，但問題的核心，卻在於工程管理。

因此，我想提出以下論點：第一，我認為市民最關心的，是營運方面的事，尤其現時經常發生的信號系統問題，是屬於營運範疇；票價的加減，也屬於營運範疇。既然港鐵公司有三大業務範疇，政府會否考慮要求港鐵公司將市民最關心那部分的業務分拆出來，交回特區政府管理？否則，政府最終也面對另一問題，就是回購港鐵公司。因為港鐵公司既要負責建造工程，也要處理物業發展事宜，當中存在角色矛盾的問題。因此，即使是由政府回購，我們是否應重點討論營運的部分呢？這是第一點。

第二，就工程和管理的工作方面，請政府別再採用委託協議的方式了，因為權責不清，難以有效管理。

第三，田議員建議將鐵路拓展處分拆成為一個獨立部門，專責管理鐵路工程，我便想與田議員辯論。鐵路拓展處是政府部門，假如只負責管理鐵路工程的話，我便真的不知政府怎麼可能一直不用調動該部門的職員了。屆時陳帆局長便會說："我們的同事或會晉升，不可能永遠留任同一職位，難道不讓他當局長或常任秘書長，而只許他們負責鐵路事宜嗎？"由於這是不可能的事，因此便會產生實際矛盾。

即使讓鐵路拓展處成為獨立部門，其工作仍會受到局限，它亦沒有機會掌握前線工程的運作，有別於從前的九廣鐵路公司("九鐵")，九鐵負責全部工作，由建造到整個營運，全都要負責管理及處理問題。因此，政府需要一組專家，協助其管理及監察港鐵公司的營運過程，以找出問題所在，但它沒有做這一步。因此，只是分拆一個部門出來，是無法解決問題的。

多謝代理主席。

鄭松泰議員：代理主席，相信年長的朋友會記得兩句話："地下鐵路為你建造"。代理主席，你應該也記得這句話吧？我不是說你年紀大，重點是這兩句話中的"你"是指甚麼人？今天的香港人完全不理解這兩句話，亦不明白為何地下鐵路不再為香港人建造。如果香港鐵路有限公司("港鐵公司")真是為香港人服務的話，今天"重整港鐵公司管治"的議案辯論便很易得出結論。港鐵公司出現連番事故，究竟問題出於政府、港鐵公司、兩者，還是香港社會本身？當然全都有問題。

然而，我認為其中最大的問題絕對在於政府身上。港鐵公司經歷沙田至中環線("沙中線")事件，到西九龍站開始營運，至今仍是事故頻生。我不知陳帆局長剛才有否看新聞報道，西九龍站在半小時之前再次出現"水舞間"現象，已經是第二次了，現時整個車站已經水浸。

問題由開始發生至今，為何我認為政府的態度及處理方法都值得商榷？在此段期間，局長有兩句說話相信大部分市民都印象深刻。第一，當陳帆局長談到沙中線問題的時候，他說自己也是剛從新聞報道得知道港鐵出了事故。即使這句話是事實，他也不應說出來。我不是要他說謊，而是他作為政府高官、運輸及房屋局局長，不能夠用這種方式告訴全港市民，香港政府在管治港鐵公司上無所作為。我不是說他是否無能，這是智慧的問題。作為政府高官，他不可以說看新聞報道之後才知道，作為香港整個交通骨幹的港鐵，其沙中線的工程出現造假情況。

第二，我不知道局長是否知道港鐵公司前線同事或維修人員在過程中承受了很多冤屈，顧及他們感受。他在議會上說，任何懲罰機制都不應該對修復或營運人員帶來壓力。這句說話對於大眾市民來說是摸不着頭腦的。我現時要求對港鐵公司罰款，但港鐵公司高層的薪酬會因而減少嗎？不會的，其實羊毛出自羊身上，我們只是變相懲罰香港市民。

然而，不知局長是體恤港鐵公司前線人員還是甚麼，說不應該對他們構成壓力。一個人做錯被罰，是因為希望對他造成壓力。如果懲罰不帶來壓力的話，為何要懲罰他呢？局長說的話，無論是第一句說自己從新聞報道得知事件，或是第二句，指不應該對港鐵公司員工造成壓力，均足以證明和突顯特區政府上下根本沒有意志扭轉現時港鐵公司出現的亂局——我尚且不談能力的問題了。他是否有意志做這件事呢？

可能局長會覺得官僚制度太龐大，沒辦法處理。但是，我亦看不到特首"林鄭"有把香港亂狀扭轉過來的意志，無論強制性公積金對沖安排、三隧分流等問題，都是如此。她說要調整西區海底隧道收費、處理領展資產管理有限公司的問題，她在參選期間說要整治，但到今時今日卻甚麼都沒有做。

代理主席，我提及港鐵公司以外的其他例子，並沒有離題，說的是香港在衣、食、住、行各方面都出現了問題，不是說系統、官僚、文化有問題，而真的是衣、食、住、行都有問題。以往的口號是"地下鐵路 為你建造"，後來有網民及年青人將之改為"地下鐵路 包你遲到"，到今時今日更改為"地下鐵路 一定搭唔到"。

現時大家對港鐵公司的問題已經有了結論，港鐵公司"無皇管"，是"地下王國"，全因為政府根本沒有意志約束它。所以，關於田北辰議員今天提出議案，我很直白地對大家說，我不覺得有甚麼機制需要改善或改革，問題反而是政府現時是否有監管意志。政府作為持有港鐵公司 76% 股權的大股東，每次有問題時都說不能夠損害小股東的權益，亦事事要徵詢港鐵公司所謂高層、董事的意見，諸如此類。那是市民無法理解的。政府有 76% 股權，小股東佔 24%，是否意味如要改善現時港鐵公司現況，全香港 700 萬人須各自購入一股，成為小股東，然後"股民維權"就可以改善港鐵公司呢？這樣做是不應該的。政府作為大股東，為何不管治、約束港鐵公司？說到底是因為香港政府對港鐵公司態度軟弱，還說未來整個社會要把港鐵視為骨幹。我無法理解亦不能夠預想將來的情況，到時如果新界西人口增加，政府要靠港鐵紓緩交通需要的壓力，他們將有更大議價能力與政府談判及博弈。

然而，代理主席，說到底事情是不應該這樣的。大家要分清楚，如果地下鐵路由始至終是為香港人建造的話，港鐵公司就不會變成以發展商的模式運作，不會只顧及向股東派息，不會罔顧香港人的安全(計時器響起).....謹此發言。

代理主席：鄭議員，你的發言時限到了。

陳淑莊議員：代理主席，其實要討論香港鐵路有限公司("港鐵公司")的管治問題，真是說半小時也說不完。我們看到港鐵公司管治最明顯的一件事，就是當港鐵公司規模越大、經營越久，便越加腐敗，而且逐漸變本加厲。

我們現在看到港鐵公司的管治文化出現問題，而最重要的，是態度極度囂張。當然，我首次當議員時已經聽過，政府說自己很可憐，會被港鐵公司欺負，出席會議的政府代表會被視作透明。我當時也半信半疑，尤其是當沙中線、高鐵弄成這樣子，政府也好像不知不覺般，我覺得政府似乎也很可憐。

但是，政府面對這種情況這麼多年，即使真的被港鐵公司欺壓，原來亦只會越來越依賴港鐵公司，它提供甚麼資料也相信，這樣便"抵死"了。大家不要忘記，政府要照顧市民，包括其安全。現在是政府政策決定用鐵路作為整個運輸系統的骨幹，並讓港鐵獨大。不知道是否有人有空看一看，兩鐵合併時曾簽署一份協議，我十分鼓勵大家看一看，看完便會知道，無論是現時高鐵的財務責任，又或是乘客不足時如何處理，甚至是如何就新路線作出安排，其實在這份合併協議中已全部詳細列出。有一項是"新項目"，下有"一般規定"，聽完後便會知道，原來政府是要擔保港鐵公司賺錢的，且讓我向代理主席唸出來。"一般規定"是甚麼呢？"在符合《地鐵條例》的規定的前提下，已確認當承辦新項目及/或經營新鐵路時，本公司"——當然不會是政府，而是合併後的港鐵公司——"需要取得適當的商業回報率。政府同意除在若干情況下及除非有關各方就商業回報率達成協議，政府將不會要求本公司建造任何新項目及/或經營任何新鐵路。政府確認，為了令特定的新項目及/或新鐵路取得商業回報率，以及為了讓本公司能夠保持其財政狀況及業務，政府或需要就該等新項目及/或新鐵路提供財務及其他支持。"這便是告訴大家，穩賺的一定是港鐵公司；我們作為小市民，只會被"食到入肉"。最明顯的當然是我現時手上的委託協議。

我不知道有多少議員曾看過委託協議，更不清楚局長是否願意安排少許時間翻一翻，因為上次蘇副局長沒有看過便胡亂回答問題，這是我上次在小組委員會已經指出的。我想大家也知道，現時委託協議出現很大問題。首要指出的最大問題，是高鐵超支延誤。由夏正民法官領導的專家小組在報告中也指出，這份委託協議是有問題的。就新項目可以有兩種安排，一種是例如南港島線、西港島線等延線的安排，而委託協議正正是其中一種安排，因為還可以使用其他方式的。

我們可以看到，這種委託協議內很多條款也很"豬嘍"，"豬嘍"在哪裏呢？是政府很"豬嘍"。例如我們要向港鐵公司支付項目管理費，但當政府要向港鐵公司追討時，項目管理費的總和，便是索償上限。以現時沙中線為例，我們要繳付一大筆金錢，但我至今也沒有看過沙中線的委託協議，我手上或公眾能夠看到的只是高鐵項目的委託協

議，委託協議後面夾附着政府每一季要繳付多少或談好的項目管理費。當然，發生這麼多事情，沙中線的項目管理費仍然照樣支付，接着出現甚麼問題呢？原來最後追討的上限可能是 79 億元，是否可以有更多呢？我們看過中間的條款，如果造成人命傷亡，政府的索償可能會更多。

但是，為何我們不相信政府會採取行動？甚至第一，根本政府是否已經可以立刻停止付款，又或是少付一些呢？是否正在商討呢？第二，很簡單，我們之前看到出現很多問題的承辦商(contractor)——大家也知道我說的是那一間——已經被"停賽"，發展局已經作出懲罰，但後面的附錄 L(Appendix L)的"Collateral Deed"已經說明，這是政府與 contractor 禮頓簽署的，而且當中列明政府是可以追究和採取行動的，但政府遲遲也……代理主席，我只提了一個論點，已經發言 6 分鐘，我本來還想談談懲罰機制、港鐵公司主席和行政總裁的角色出現混淆等，原來港鐵公司主席沒有進行監察，反而是扶助行政總裁多吃一點，養胖一點，甚至大家一起和稀泥，不應該這樣子辦事的。

在港鐵公司整個董事局內，是有政府代表的，但政府根本連自己的角色也未弄清楚。港鐵公司叫政府說甚麼，政府便說甚麼，有沒有搞錯呢？局長告訴我們，資料除了從報章得知，便是由港鐵公司告知，但有否問過自己部門呢？原來部門又是從港鐵公司得知嗎？有否核實過呢？監核顧問用來幹甚麼呢？原來全部事情也是和稀泥、"圍威喂"便作罷。這種文化是不能接受的，這便是為何政府成為助長港鐵公司獨大文化的其中一個兇手，我希望政府好自為之。我謹此陳辭。

梁繼昌議員：代理主席，我本來無意就這項有關香港鐵路有限公司("港鐵公司")的議案發言，因為我們已就此議題討論了半年，對此已感很厭倦和沉悶，要罵的已罵夠了，亦設立了兩個調查委員會。不過，今天討論的主題是公司管治問題，我會從這角度，看一看港鐵公司究竟出了甚麼問題。當然，港鐵公司在過去數個月的事故、失誤和違規等，都是源自於公司的管治問題，而要看公司管治問題，最簡單的方法就是看一看董事局的組成和管治架構。

港鐵公司的董事局有 4 位非執行董事，包括政府官員，即兩位局長，一位常任秘書長及運輸署署長，合共 4 人，另外還有 14 位獨立非執行董事，而我們的同事石禮謙議員是其中一位。老實說，我上次就類似議題發言時也提到，交由政府官員或公務員擔任上市公司的非執行董事，第一，他們真的沒有時間處理；第二，抱歉我要說一句，

他們可能欠缺相關知識；以及第三，就是他們根本不曾處理過上市公司的工作。

那麼，他們究竟負責些甚麼呢？政府作為持有港鐵公司 76% 股權的股東，便要派 4 個人出來背起這個責任。這 4 個人可能只負責參與會議，但我不清楚他們是否每次都會親身前去開會，因為我看到上次的報告指有時候可以用電話會議方式開會。我沒有研究過港鐵公司的章程，不知道局長或常任秘書長可否指派一名代表出席會議。如果可以的話，即是獲指派的人員在會議後要向局長或常任秘書長匯報。我並非小看這批同事，但他們可能對上市公司的運作真的不太熟悉，因為他們的工作經驗等全來自公務員系統，對於上市公司的種種運作又怎可能熟悉呢？因此，讓 4 位問責局長和公務員加入董事局，這基本上已是一個錯誤組合。

此外，董事局中有 14 位獨立非執行董事。這些人究竟是誰呢？我不會在此逐一說出，但當中包括高級退休公務員、退休律師、退休會計師和退休測量師等。他們當然擁有專業知識，但當中究竟有多少人……我先不談尊貴的石禮謙議員，因為他實在是一位相當好的議員，在政府帳目委員會中做了很多工作。我以下論述的獨立非執行董事，是指除了石禮謙議員外的其他人士。

好了，這個董事局究竟是否一個退休高官俱樂部，抑或變成了退休社會知名人士俱樂部呢？除了領取董事酬金外，這群獨立非執行董事究竟負責甚麼工作呢？我想問，他們是否坐在那裏，領取數十萬元酬金，閒時提供一些意見呢？他們的作用究竟是甚麼？又對誰負責呢？佔 25% 股權的小股東有沒有能力或資格委派兩三名獨立非執行董事來保障他們的權益呢？

我請政府告訴我，在這 14 個人當中，究竟誰擁有營運地鐵的經驗、負責工程的經驗或管理跨國公司的經驗呢？雖然，很多時候，獨立非執行董事都是由一些退休人士出任，但卻並非任何退休人士都適合擔任這職位。代理主席，退休公務員未必適合擔任這職位。請不要一有此職位便讓退休公務員出任，這是不應該的。

此外，港鐵公司在董事局下還設有數個委員會，分別是審核、提名、薪酬、工程、風險和企業責任委員會。當然，為了有良好的管治，是需要設有這些委員會的，但我卻不明白為何會沒有……其實，我想港鐵公司考慮增加兩個委員會。為何現時會沒有具公信力的投標委員

會，亦沒有法律或合規委員會呢？我建議港鐵公司該考慮增設這兩個委員會，負責較特別及專門的事項。

我想再花 2 分 20 秒談談另一件事。代理主席，港鐵公司真的不務正業。我們看看它的經常性業務包括四大業務，就是香港客運業務、香港車站商務、香港物業租賃及管理業務，以及中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司。

當中的香港客運業務，即是香港人最關心的業務，竟然只佔其所有業務的 33%。港鐵公司把精力和時間全部用於拓展外地業務及管理物業。當然，物業能補貼港鐵公司的收入，就這點我不再深入解釋，問題是港鐵公司要兼顧管理車站商務的事宜，但其實在車站內有多一間或少一間商舖，與我們所關心的列車安全及準時問題，屬兩碼子的事情。港鐵公司如要處理眾多範疇，究竟還剩餘多少精力呢？而且，我認為港鐵公司的發展方向有些模糊。雖然我很欣賞港鐵公司為外國其他地方管理鐵路，但我要重申，它最主要的責任就是服務香港市民。因此，我請港鐵公司聽着，不要以為自己在瑞典或英國擁有一些品牌便很威風、很厲害，因為港鐵公司這數十年間的"道行"，很可能會由於今次沙中線事件及其他事件而"一鋪清袋"。

代理主席，我謹此陳辭。

毛孟靜議員：現在的討論令人有點失笑。這個議案的題目是"重整港鐵公司管治"，但結果各議員站起來發言時，只是抒發其他意見，說香港鐵路有限公司("港鐵公司")的醜聞不絕，說港鐵公司每年都調高票價，又指港鐵公司自以為是八爪魚，真的如 octopus 般有很多爪，結果卻不是服務香港人。大家不斷地討論，卻沒有怎麼提及原議案的內容。沒有甚麼人理會原議案的內容，但我則看得清楚，田北辰議員的議案是提出要重整港鐵公司的管治。他使用的字眼："加強"、"改善"、"督促"、"提升"、"改革"，不好意思，這些字眼，這些大陸用語，真的令人難以忍受，幸好沒有"優化"這字，不，說不定也有，只是我看漏了眼。把話說白些，這類議案提出來只是讓大家討論一番、"吹水"，是不會有共識的，誰與誰友好便會予以支持。

談到港鐵公司的醜聞，真的有一張很長的清單，我也省得從頭再重複一遍。太多人很流利、很大聲地全部讀了出來，真的是一筆糊塗帳。港鐵公司本身是香港最大的怪胎，明明他們使用的土地是公共資

源，他們以最低廉或根本是政府批給他們的土地來興建鐵路等，但他們卻不是真的為了公共服務。港鐵公司有 25% 的股權是上市的，在小股東手上。這是甚麼世界呢？港鐵公司"左騰右騰"，但誰才是他們真正的服務對象？我想，林鄭月娥都可能要深思這問題。你說，究竟對她來說，香港人是那 75%.....抑或她要看重北京的老闆，他佔 25%？

剛才，鄭松泰議員提起一句曾幾何時我們耳熟能詳的口號："地下鐵路 為你建造"。過去鐵路服務真的是大家引以為榮的，但現在究竟港鐵公司的服務對象是誰？究竟港鐵公司是為公共服務，抑或是為小股東利益服務？港鐵公司弄得糾纏不清，於是，我們便在這種模糊的情況下討論港鐵公司的服務質素、企業管治、工程監管。原議案涵蓋這麼多的項目，如一棵聖誕樹般，這裏掛一些裝飾，那裏也掛一些，然後，再有議員提出修正案。

我看一看田北辰議員提出的第(一)項建議，是成立獨立鐵路拓展署。說真的，何謂獨立或不獨立呢？鐵路拓展很明顯是公共服務，如何將其獨立分拆出來？是否純粹以工程類型為依歸？那麼，話說回來，港鐵公司的小股東會問：在工程投標時，是否價高者得，要最貴、最好、最有名氣的才採用？他們會認為這樣不划算。立法會內的專業會計師，梁繼昌議員，剛才也問及為甚麼港鐵公司沒有設立投標委員會，讓大家一起好好地看清楚接獲的標書如何。大家的討論到這裏便告一段落，但大家說到的甚麼改善內部招標、工程管理通報機制，提升工程監管的要求，卻完全沒有解釋。話說沉降的標準，好像是陳帆局長表示沒有問題。他說港鐵公司已說沒有問題，總之，地盤附近的樓宇會稍微沉降，即使超出一般的標準，也不用擔心，因為標準訂得非常高，有一個很大的緩衝空間，即使將有關標準降低很多，也完全沒有問題。即使第二次再超出標準，也都沒有問題。真是嚇壞人！

話說港鐵公司是一個"巨無霸"，這大家都知道。很多人沒有特別留意港鐵公司在海外的發展項目。其實使用"海外"二字可能政治不正確，因為港鐵公司很多發展項目都在中國大陸。怎能說中國大陸是海外、foreign、overseas？這些均不太正確。港鐵公司在大陸發展有眾多項目，問題是.....(毛孟靜議員不停咳嗽)真的說到"氣咳"，你說，有關港鐵公司的議題我們討論了多長時間，真的說到沒氣了。港鐵公司在澳洲、瑞典、英國都有發展項目，很多香港人可能沒有留意，以為"地下鐵路，為你服務"，總之港鐵公司是為香港人服務。才不是呢！港鐵公司現在賺得盤滿鉢滿，而最新的發展項目更遠及加拿大多倫多。我發現港鐵公司真的很忙碌，那難怪港鐵公司對香港鐵路的管治有這麼多錯漏，難怪有一連串的事故，不斷發生沉降、剪鋼筋的問題，

弄得一團糟。這些都是因為港鐵公司真的財大氣粗，忙不迭地發展嗎？

我其實最想談的是港鐵公司的上蓋物業發展。政府要求港鐵公司興建公共房屋。為甚麼政府要這樣要求？港鐵公司本來就屬於政府，政府擁有港鐵公司 75% 的股權，是大股東，但竟然要這樣要求，然後港鐵公司仍然每年增加票價。港鐵公司的內部管治複雜無比，對外則很率性地發展，這是大家可見的。要如何"收科"呢？這真的要討論很長時間。

張超雄議員：代理主席，香港鐵路有限公司("港鐵公司")的腐壞及專橫跋扈，終於在沙中線醜聞中暴露出來了，可謂"駱駝背上的最後一根稻草"。

事件爆發約兩個月，先後作出的報告差異甚大，清楚顯示出有人說謊，亦有人一直不斷以謊話蓋謊話，現在終於"爆煲"了。於是，特首便要成立調查委員會來處理，要人頭落地。港鐵公司主席馬時亨最令市民印象深刻的一句是"我說 OK 便 OK"，這句話盡顯港鐵的精神，甚至今天的特區政府也是這種態度。

港鐵公司的問題數之不盡，嚴重事件包括沙中線醜聞和高鐵工程延誤及超支，它更曾多番隱瞞事故。石禮謙議員很清楚，因為他一直在港鐵公司董事局內。港鐵公司董事局似乎是眾多高層中最後獲告知工程出現嚴重延誤，但前行政總裁韋達誠(Jay Herbert WALDER)最終提前離職，但仍可獲得 golden handshake，此等高層年薪往往逾千萬元，當韋達誠離職時，還獲多發近 2,000 萬元，實情就是這樣。然而，多年來，卻是由市民及公帑支持港鐵公司營運的。

港鐵公司給我最深刻的印象是，在多年前，我曾與一些現時仍在席及一些已離開的議員為殘疾人士向港鐵公司爭取乘車優惠，我相信石禮謙議員也記得此事，而當年我亦曾向他進行遊說。港鐵公司當時是極力反對，絕不答允。它提出的道理很簡單。港鐵是一個大規模高速公共運輸系統，並不適宜殘疾人士和長者使用。雖然它未有言明，但言下之意，就是認為這些人會阻礙他們提供服務。從那時開始，我便明白到，港鐵公司原來真的十分厲害。

再者，原來建造鐵路時，港鐵公司真的可以橫行霸道，在那兒開展工程，便在那兒收地，真的是"遇父弑父，遇佛弑佛"。港鐵附例也

很嚴苛，不單不容許說粗言穢語，即使喝水也是不容許的。我記得在上兩屆的立法會，我們還在討論"可加可減"機制；兩鐵合併時，地鐵根本是大獲全勝的，我們完全沒有議價的餘地。就為殘疾人士提供乘車優惠一事，在本會爭拗多年，政府亦委託港大進行研究，如提供優惠，對港鐵或其他交通工具可能帶來的經濟損失，但結果卻發現全部都不會有損失，反而會賺錢，因為很多時殘疾人士乘搭交通工具都需要陪同者，他們會同時出外。乘車優惠將促使他們增加出外，致使公共交通的生意額增加，實際上便是多賺了。然而，即使得出這個研究結果，但港鐵公司仍然不同意，最後還是由政府補貼差額，港鐵公司才答應。港鐵公司一分一毫也無須付出，優惠全由政府補貼，陳帆局長，是這樣嗎？政府每年用在公共交通的數十億元開支，就是為了補貼長者和殘疾人士的乘車優惠，這絕對是德政，但亦反映了港鐵公司過於專橫。最終，港鐵公司才是贏家，雖然每年賺百多億元，但港鐵票價還是繼續可加可減，但當然是只加不減了。因此，我確知港鐵公司真的是了了不起。

港鐵公司不單在客運業務方面賺錢，在地產項目的得益更大，還掌控屋苑的管理，不容許成立業主立案法團，商場亦全數由它管理，全部都"豬籠入水"。港鐵公司賺得多，野心便更大。事實上，綜觀世界各地，也沒有一家鐵路公司可以像港鐵公司這樣賺錢的，香港實在應該引以為榮，還敢干預它的管治嗎？港鐵公司表現好得全世界也來學習，它還到外國去投標，為其他地方建造和管理鐵路，內地又要我們的港鐵公司幫忙興建多條鐵路，多厲害！它的管治又怎麼會有問題呢？

代理主席，今天由田北辰議員動議這項議案，也有其他議員提出了修正案，但我主要是支持郭家麒議員的修正案，因為他在最後一點提到要回購港鐵公司。一家上市公司一方面利益最大化，另一方面卻是經營公用事業，兩者有直接衝突，我剛才提出的就是一個很具體的例子。不管是誰擔任港鐵公司的管治人，也不論石禮謙議員有多美好的意願，其責任就是要讓這公司盡賺。公司為了達到盡賺的目的，便可能會發生走捷徑及偷工減料的事，只要無人看到，便盡情做，即使犯法也在所不計。這可是極之嚴重的問題。因此，還是拜託政府回購港鐵公司，將之公有化好了！

我謹此陳辭。

莫乃光議員：代理主席，傳媒為一些公司起的綽號，或對於社會現象的一些描述，有時候是挺準確的。你或許知道，香港一間報社很喜歡將某航空公司稱為"因航"。同樣地，我認為香港鐵路有限公司("港鐵公司")同樣可以稱為"因鐵"。為甚麼呢？不是因為港鐵公司是一間鐵路公司，而是因為該公司亦"因管理不善而這樣那樣"。事實上，近年出現的事故和問題，例如超支和工程延誤等，同樣是因管理不善而導致的。

大家今天所討論的同樣是管理不善。當然，持續的管理不善便肯定是管治問題。多位議員剛才從不同角度討論管治問題，例如港鐵公司主席的責任、高層問題，以至其他多個例子，我不想重複。我希望指出，最近出現的眾多營運問題，例如信號系統或工程質素問題等——陳帆局長是一名工程師，應該清楚知道——其實可能是由於操作技術管理出現問題。

田北辰議員的原議案提出有需要"督促港鐵公司定期檢討其更新信號系統的投資策略"，這或許是由於田北辰議員較為重視投資和金錢方面。不過，我認為，問題並非只在於這方面。原議案亦指出，"港鐵列車服務過去多次嚴重延誤皆因信號系統老舊所致"——此說法可能正確——"故此，港鐵公司應定期提升信號系統至最新版本，而非以成本為最大考慮因素而拒絕提升信號系統"。這說法似乎假設只要信號系統採用最新版本，所有問題皆會迎刃而解。

不過，我想指出，之所以出現管理問題，並非只因為不肯花錢更新系統如此簡單。為何我這樣說呢？以 10 月 16 日的事故為例，港鐵公司 4 條鐵路線(包括荃灣線、觀塘線、港島線和將軍澳線)在當天上午同時出現信號系統故障。港鐵公司最初提出了一種說法，但隨後卻作出更改。港鐵公司在 10 月 19 日表示，在分析電腦數據後發現，事故應該與更新荃灣線信號系統無關，而是由於連繫該數條鐵路線信號系統的區間電腦在進行數據同步時出現不協調，造成信號系統不穩定。正如他們在有關小組委員會會議上提及，他們每晚皆會測試新信號系統，然後將新信號系統切換回現有信號系統。換言之，他們每晚均會切換系統。坦白說，大家皆明白，任何大型系統在短時間內進行測試，並在新舊系統之間切換，以測試能否正常運作，"若有事故發生應該與此無關"，這其實只是一種說法而已，當然是一定有關連的。

信號系統之所以故障，是因為內部數據傳輸網絡失靈，原因是該傳輸網絡無法同步處理大量數據。根據港鐵公司的整體說法，他們初步認為區間電腦之所以受影響，與當中的電腦程式和設定有關。代理

主席，你也笑了。很多時候，大家會將事情說得連其他人也不明白，讓人覺得當然是電腦系統出現問題。如是者，大家便會想，只要reboot(重置)電腦系統便沒有問題了。他們最終亦這樣做。不過，我想指出，有事故發生，一定不單由於電腦系統出現問題，不是單單reboot便能解決，反而是管理架構出現問題。

我想指出一點。近年有很多業界人士指出了兩種管理模式：information technology management(資訊科技管理)和 operational technology management(操作技術管理)。過去，工程部人員採用一套管理模式，而電腦部的資訊科技人員則採用另一套管理模式。多間工程公司，不論是提供公用服務的水、電、煤公司，以至是營運大型運輸系統的公司，過去一直所採用的是操作技術管理，但由於他們現時越來越多採用電腦系統，以致與資訊科技管理脫節。

譚文豪議員剛才提及一點，便是很多公司在得出解決方案前很多時候不會上報問題。然而，資訊科技管理講求甚麼呢？便是即時、實時和有系統地監察，須立即指出問題。我的業界有很多公司指出，正正由於操作技術管理和資訊科技管理之間的"文化衝突"，以致經常發生問題。

不過，在出現問題後，政府和建制派皆一定會維護港鐵公司。我不知道政府的角色是股東、監管機構，還是站在港鐵公司一方代表港鐵公司。我亦不知道陳帆局長稍後會以哪個身份回應。不論是各層次的管理還是政府的角色，整個管理和監管很多時候便因為這些問題而在文化上出現本末倒置的情況，政府亦不知道自己的角色為何，因此最終便出現"因管理不善而這樣那樣"的情況。所以，政府.....(計時器響起)

代理主席：莫議員，你的發言時限到了。

石禮謙議員：代理主席，我整個下午都在聆聽議員的發言。我首先感謝各位同事向香港鐵路有限公司("港鐵公司")提出眾多意見，我亦申報我是港鐵公司的獨立非執行董事。

我想回應數點。港鐵公司有數十年歷史，旗下鐵路線每天搭載500萬人次。即使最近發生事故，亦不代表管理或管治出現問題。反而，我們應探討系統是否已經老化、發生眾多事件的原因等。田議員

的議案要求成立一個管理局重整港鐵公司，這並非問題。不過，現時上市公司已受《上市規則》監察。如果董事表現未如理想，便應該離任。此外，本港亦已制定《公司條例》，議員理應知道。不過，為何會出現問題呢？最有趣的是，該建議是由田議員提出的。他為何會這樣做呢？他有管理鐵路公司的經驗，但當時 4 000 名職員聯署要求他離任。如果他管理得宜，職員又怎麼會要求他離任呢？在管治方面，沒有人比他更熟悉。他的建議是好的，我們要好好學習。

剛才有一位議員清楚說道，現時的問題並非單單由管治造成。港鐵公司有何特別之處呢？一方面，政府持有港鐵公司逾 70% 的股權，另一方面，港鐵公司是上市公司，須履行企業社會責任。港鐵公司擁有很大權力，但亦要對小股東負責，這在角色上便產生混淆。究竟港鐵公司為誰服務呢？董事局只服務股東，股東無分大小，都是香港市民，投資者亦是股東，每天乘搭鐵路的都是股東。

對於現時在監管上出現的問題，尤其是在 technical(技術)及 engineering(工程)方面，胡志偉議員剛才問道，為何其他項目沒有出現類似問題呢？為何只有廣深港高速鐵路及沙田至中環線出現問題呢？我可以說句，是因為 Operating Agreement(《營運協議》)似乎"無皇管"，表面上是由港鐵公司及政府官員管理，但之後就無人管理。獨立調查委員會已清楚指出，而我身為港鐵公司董事局成員亦覺得，這方面出了很大問題。政府應該好好檢討 Operating Agreement。

此外，我們自行興建的鐵路有否發生類似問題呢？且讓我答覆胡志偉議員：或許有。不過，我們如何在能力範圍內做好事情呢？遇有問題，應如何處理呢？

我想向市民提出的另一點，是關於張華峰議員剛才提及的"豆腐渣'工程"。雖然他是我的黨友，但我可以告訴他，他是錯的。興建鐵路的重點在於一個 phrase(用語)——"Safety is paramount"(安全至上)。凡是不安全的，我們皆不會採納。自 1984 年起，我便參與興建鐵路。在座各位之中，我是唯一一位具備興建鐵路背景的議員，不是田議員，而是石禮謙議員。在 1984 年時，我是鐵路總監，我有真正 run railway(營運鐵路)的經驗。他懂得甚麼？雖然他曾是九廣鐵路公司主席，但有 4 000 名員工要求他離任。最大的問題都是因他而起的，如果他沒有做那些事情，兩間鐵路公司便不會合併，以致合併後出現問題。

市民現時批評港鐵公司年年增加車費，他們要責罵便責罵立法會的民建聯及民主黨所有支持合併的議員，因為他們當時通過了"可加可減"機制。當時市民已獲告知，車費按機制只可以增加而不可以降低，只有在經濟下滑時才可以減車費。

港鐵公司的營運概念是服務市民，並提供 *affordable fare*(可負擔的票價)，讓市民負擔得來。現時的票價確實頗昂貴，對於每天乘鐵路前往市區的新界西市民而言，票價真的十分昂貴。要怎樣處理呢？地產項目應用作津貼鐵路營運，概念就是這樣。那麼，這概念現在有沒有走樣呢？局長要向董事局了解一下。

重整港鐵公司不但要從一間上市公司的角度出發，還要從服務社會的角度出發。我們要妥善經營鐵路服務，讓市民覺得港鐵公司能給予他們信心，而不是令他們失去信心。雖然我們要解決數十年一遇的"四線全倒"事故，但批評港鐵公司的工程是"豆腐渣"工程，或一如梁美芬議員對 Fred MA(馬時亨)的批評，真的很不公平。如果有人指他不應該擔任港鐵公司董事局主席，我會爭拗到底。梁議員今天說 Fred MA 不應該擔任港鐵公司董事局主席，但他其實投放了很多時間改造港鐵公司的管治。所以，我要求她撤回這番話。

黃碧雲議員：代理主席，聽完石議員的慷慨陳辭，他是香港鐵路有限公司("港鐵公司")的非執行董事，挺港鐵公司的主席，亦指田北辰議員以前參與管理鐵路時，也出現很多問題。今次提出這項議案，是關於重整港鐵公司的管治。

其實，石禮謙議員在港鐵公司的管理層這麼久，他應該很清楚港鐵公司發展到今時今日的狀況。我剛才一直聆聽大家辯論，亦閱覽港鐵公司給議員的年報，當我翻開年報，便已經看到有關港鐵公司的目標及企業的策略，它要提高企業的聲譽，包括成為香港的驕傲，要打造國際品牌。

(主席恢復主持會議)

我在成長過程中，也看到地下鐵的建造，我曾經亦感到很驕傲，港鐵公司的服務快而準，香港可以有一個集體運輸系統，解決這個擠迫城市的交通問題。但是，現在我們開始看到港鐵公司出現"甩轆"的

情況，開始出現硬件的老化、信號系統更新出現問題，導致四線癱瘓，然後又出現沙中線工程的失誤，紅磡站問題仍在調查中，土瓜灣站及會展站亦相繼出現問題，開始讓我們看到很多這些情況。

雖然港鐵公司——剛才石議員也說過——有 75% 股權是政府擁有的，但當發生事故時，連運輸及房屋局局長陳帆也說不知道發生何事，他和石禮謙議員是一同坐在港鐵公司的董事局的，但也知道發生何事。是否一層一層的信息沒有傳到局長，還是有人隱瞞事實呢？

港鐵公司的年報亦指出，要打造國際品牌。如果在香港做得好，便衝出國際，這可擦亮這個招牌。但是，現時出現事故，我不知道如何擦亮這個招牌？此外，港鐵公司的企業策略說要鞏固及拓展香港的業務，包括鐵路網絡、拓展非票務的業務，而非票務的業務是一個大範圍，當中包括廣告業務及地產業務，當然，還有推動鐵路現代化及信號系統更新等。第三個企業策略最厲害，便是加快中國內地及國際業務的發展，要深化現有業務所在地區的業務基礎，要開拓新的業務地區，要探索物業發展的機遇。

民主黨主席胡志偉議員剛才也說過，要談港鐵公司的管治問題，我們要先清楚這間上市公司的定位究竟是甚麼。港鐵公司的業務範疇很闊，企業的發展策略也很廣，其業務範疇包括鐵路建造工程、車務營運、列車服務、信號系統，亦包括地產方面，例如上蓋物業的發展、商場和住宅物業管理，還有海外物業的發展項目。所以，當市民購買港鐵公司的股份時，好像是購買鐵路股份，但它們實質上也是地產股。石禮謙議員多年來都在港鐵公司的董事局，因為他是代表地產界的。

所以，如果一間公司在處理鐵路業務外，還要處理廣告和地產項目等，大家便要想想，它究竟有多少精力做好鐵路的營運、服務及鐵路工程的管理？我相信可以這樣說，現時地產業務才是港鐵公司的"大茶飯"。要處理鐵路服務，便好像社區主任在地區"搵石仔"般，每天都要應付 90 多個車站、11 條鐵路線的運作，每天都十分繁忙，因為有數百萬人次使用鐵路服務。其實，鐵路服務才是港鐵公司的主要業務，但現在港鐵公司的焦點或"大茶飯"是地產業務。發展到這麼大，港鐵公司變成了一條"巨龍"，會否變成業務不清、不務正業，把大量時間和精力放在地產項目上，而沒有做好本業，即車務營運及鐵路工程的監管？"沒有這麼大的頭，就不要戴這麼大的帽子"，這句話在香港經常聽到，也是我們經常說的話。

港鐵公司今天的管治問題，是否因為"戴了太大的帽子"呢？港鐵公司不單在香港有這麼多範疇的業務，我們還看到它近年的發展，因為它要衝出香港，走向國際，走向大陸。它在深圳、北京、天津、杭州及澳門，也有地鐵及輕鐵的項目；遠在歐洲的英國、瑞典及澳洲，都有業務。港鐵公司不單在當地發展鐵路項目，還發展地產項目。所以，問題是它是以香港為本位，還是側重於國際化？當它走向國際化時，便已經開始迷失，沒有做好在香港對市民最基本的服務。這就是港鐵公司管治上的核心問題，而它已經變成一條"巨龍"。

中國很強調經濟發展，要走出國際。要走出國際並不是錯，但港鐵公司走得太快，兼顧不到香港的本業，那它如何成為香港的驕傲？如何打造成國際品牌呢？所以，我覺得港鐵公司需要治理、整頓，以及看清楚自己企業發展的定位問題。

葉劉淑儀議員：主席，香港鐵路有限公司("港鐵公司")曾經是一間令香港人非常自豪的公司，我記得它曾奪得亞洲著名商業刊物的最佳管理公司(Best Management Company)的殊榮，令香港人甚感驕傲。但是，面對今天種種問題，包括經常發生事故，修建鐵路又經常出現超支和延誤，還有沙田至中環線("沙中線")的建築醜聞，實在令人感到非常痛心，我認為這些問題均由政府一手造成。

政府的最大錯誤是第一，沿用了港英年代的政策，為了節省金錢而"以地養鐵"，總是讓港鐵公司發展地產，以便政府可節省開支，不用投放過多金錢興建鐵路。這便造成剛才議員所指出，港鐵公司有如一間地產公司，而且是一間很大規模的地產和物業管理公司，要處理的事情很多，不僅是鐵路方面的事宜。

第二是將港鐵公司上市。在 2000 年 6 月，財政司司長因財赤而出售港鐵公司 23% 股份，令港鐵公司出現精神分裂狀態。雖然政府仍擁有港鐵公司超過 70% 股份，但始終有別於由政府全資擁有的機場管理局。港鐵公司作為一間上市公司，據我所知政府官員在出席其董事局會議時常常輸給代表股東利益的董事，因他們凡事講求盈利。所以，市民經常質疑為何不興建荃屯鐵路，為何港島線不能延展至小西灣，這當然也涉及很多工程理由，但其實是因為計算過後發現生意額不足，於是便不肯實行。他們要有人肯建路，跟內地先建鐵路，然後有人使用是完全不同。

另一錯誤是在 2007 年讓兩鐵合併，造成今天的寡頭壟斷局面。此外，當局無故在 2007 年宣布進行十大基建，當中包括多條鐵路如南港島線東段、沙中線和廣深港高速鐵路等，令港鐵公司的負荷突然加重不少。另一被我視為失誤之處是方向錯誤，因港鐵公司後來的業務發展過於分散，不單營運鐵路，還有太多不同業務，以致無法專注發展核心業務，亦即興建、營運和管理鐵路項目。由於涉獵太多不同生意，以致規模過大，業務過於繁多。

對香港人而言，營運鐵路才是港鐵公司的 **bread and butter**(最基本業務)，好能為港人服務。但是，港鐵公司卻發展很多海外業務，為 24 個國家和地區提供顧問服務，包括中國、台灣地區、亞洲、澳洲、中東、歐洲等。最笑壞人的是港鐵公司竟然為歐洲鐵路項目提供鐵路定線和信號系統顧問服務，但香港的鐵路信號系統卻經常出事。此外，它為內地提供的服務包括上海、北京、深圳的地鐵、杭州地鐵、瀋陽地鐵、澳門地鐵，更取得倫敦橫貫鐵路的營運權，負責營運一條長達 118 公里的伊利沙伯線，還有澳洲的鐵路項目。

港鐵公司甚至要營辦鐵路學院。關於鐵路學院，我要專門就此向局長提出一項質詢，查詢營辦鐵路學院須動用多少資源。有人說單是鐵路學院院長的工資也要 800 萬元，但我相信他不僅負責管理鐵路學院，應還有其他職務。港鐵公司要成立作為其全資擁有公司的鐵路學院，推出很多課程，但究竟其成效如何？據說現職導師由港鐵公司的工程師擔任，但身兼這麼多職務，試問怎會不影響其工程師的專注力呢？

正如有些同事剛才指出，由於港鐵公司是上市公司，故此也有發展物業，拼命賺錢，連停車場炒賣活動也有其份兒。港鐵公司於 2013 年拆售港鐵沿線車位，包括沙田溱岸 8 號、奧運站柏景灣和帝柏海灣的全數車位，其中溱岸 8 號的車位最高造價達 180 萬元，創新界車位售價的新高。所以，港鐵公司也是一間從事地產炒賣活動的公司。凡此種種，均令港鐵公司無法專注進行港人最關心的鐵路營運和建設服務。

雖然有本會同事經常提出，要求政府回購該 23% 股份，但我認為無此必要。有經濟學家曾告訴我，政府無須回購股份，只需要下定決心，承擔責任，透過董事局的股東大會將該 23% 股份變成優先股，只能收息而不享有投票權，政府便等於全資擁有該公司，享有全面的決定權。不過，我知道政府未必會這樣做，因為當政府全權負責時，局

長便無法逃避，不能推說是港鐵公司做得不好。屆時，身為港鐵董事局成員的 4 名政府官員，還有一名運輸署前副署長，便全部均要問責。

基於以上種種，我認為首先必須糾正港鐵公司人格分裂的問題，讓其重拾公共運輸企業的角色。此外，我同意港鐵公司有需要動一些大手術，但不贊成設立獨立的鐵路拓展署。如果根據田北辰議員的建議成立鐵路拓展署，其實等於從不同部門如機電工程署、土木工程拓展署、屋宇署及路政署等抽調官員執行有關工作，來來去去由同一群人負責，無法真正改善管治問題。

所以，我希望政府切實考慮如何解決港鐵公司作為上市公司，一切只向錢看的問題，並希望政府早日覓得人才，把運輸及房屋局分拆，以便政府高層可(計時器響起).....專心管理運輸事務。

主席：葉劉淑儀議員，請停止發言。

朱凱迪議員：主席，我首先想回應田北辰議員。他很開心地說政府聽取了他的意見，興建東大嶼人工島時，會一併興建多一條由新界西直達市區的鐵路，這是他一直倡議的。他之前說，如果政府不肯答應這一點，他會反對所有新界西的發展項目。他引用發展錦田南作為例子，說他投下了反對票。我翻查財務委員會及工務小組委員會的紀錄，田議員在兩次會議投票都是缺席的，並沒有投下反對票。這是第一點。

此外，田議員現時不斷說，新界西居民希望有多一條鐵路直達市區，所以要支持東大嶼萬億元的工程。我覺得我們萬萬不能隨便接受這種說法，這是引領新界西居民走向錯誤方向的說法。

第二，今天聽到很多同事批評香港鐵路有限公司("港鐵公司")各方面的問題，批評時兇狠，但調查時卻表現"鶴鶉"。大家忘記了，在剛過去的一段日子，我們有很多機會讓立法會引用《立法會(權力及特權)條例》調查政府與港鐵公司、港鐵公司與大判之間千絲萬縷、我們一直看不清的關係，但大家又表現"鶴鶉"，全投下反對票。現時辯論這項無約束力的議案，大家卻高聲批評，希望大家不要說時兇狠，調查時"鶴鶉"。

第三，我覺得"葉太"剛才的發言十分對焦，與其好像田北辰議員就港鐵公司體制提出數點小修小補的建議，我覺得我們倒不如回溯過去二三十年來，究竟整個政府帶領港鐵公司，或之前的地鐵有限公司("地鐵")、九廣鐵路公司("九鐵")走向甚麼方向呢？"葉太"剛才提及田議員不務正業的問題，我沒有提及這一點，但我看到有 3 種趨勢。

第一是地鐵私有化。第二是地鐵與九鐵 2007 年的合併。第三是整體公共運輸政策以"鐵路為本"。回看數字，這三大公共運輸政策帶來的結果是，使用 2008 年至 2018 年的數據作為例子，香港的人口在這 10 年間增加了 6%，但港鐵的乘客量已經由每天 350 萬人次增加至 500 萬人次。當香港人口增加 6% 的時候，每天乘搭港鐵的人次卻增加了 42%。這些客源是從何而來呢？

第一，"鐵路為本"的大政策吸引了很多原本乘搭小巴、巴士的市民。第二，在同一時段，來港的旅客人數由全年 3 000 萬人次，增加到現時的 6 000 萬人次，即大概每天有 10 多萬人。從這兩點大概就會看到一幅圖像。第一，旅遊政策令使用香港公共交通的人數大幅增長。第二，"鐵路為本"政策亦把本來可以較分散的公共運輸使用者集中到港鐵，結果港鐵擔起了自己無法承受的擔子。當然，更因為港鐵公司不務正業，只顧其他工作。試想一下，召開一次董事局會議要討論多項工作，鐵路的營運只佔港鐵公司 30% 業務，有甚麼理由不分心呢？從這 3 種大趨勢，我們可以看到現時有三大問題要檢討。

第一，究竟港鐵公司應該公有還是私有？還是用"葉太"的方法，即使小股東也只能夠收取利息？政府應該認真考慮這個問題。究竟政府應否控制一間鐵路公司的發展權及營運？

第二，究竟香港的鐵路應該有競爭，還是好像現時般"一鐵獨大"呢？有競爭的意思，可以是過去九鐵及地鐵的狀況。亦可以說，究竟鐵路發展工程是否好像 default 般，一定要交由港鐵公司做，還是可以招徠全世界的鐵路公司投標呢？如果香港的港鐵公司可以到海外興建鐵路項目，為何外地的鐵路公司不可以來港興建鐵路項目？有競爭才有進步。

第三，究竟應該"鐵路為本"，還是要重新考慮不同的公共交通服務應該各自有發展空間，不要繼續加大港鐵無法背負的擔子？繼續加大港鐵的擔子，市民對它的期望只會越高，結果港鐵公司犯錯而帶來的痛苦及憤怒，亦只會更大。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

運輸及房屋局局長：主席，剛才 20 多位議員就田北辰議員提出的議案，以及陸頌雄議員、陳恒鑾議員、郭家麒議員及林卓廷議員所提出的修正議案發言。我再次感謝各位議員的意見。

對於部分議員的提問和建議，我在早前發言時已作出回應，主席，請容許我不再重複。香港鐵路有限公司("港鐵公司")在香港的公共交通扮演一個非常重要的角色，在這個背景下，我們要明白港鐵作為公共交通的集體運輸系統，運載力龐大、速度快、效率高，所以，港鐵對市民日常出行舉足輕重，背負着香港市民的期望。因此，港鐵公司由日常營運出現延誤以至鐵路項目質量監管出現失誤，都難免會令市民失望。

總結剛才 20 多位議員的發言，他們主要的論點都是圍繞港鐵公司管治架構，包括董事局的職能、董事局與高級行政人員的分工和轄下委員會的權責；第二，論點亦涉及項目管理、日常營運的表現，包括內部溝通、上報管理層以至向外公布、投標的監督管理，以及當有失誤、延誤的情況時的懲處機制。當然，議員亦討論到港鐵公司的企業社會責任、票價調整，以至其須否照顧公眾利益等事宜。

事實上，在過去多年，港鐵公司投放不少資源參與社會服務，但結果仍予人漠不關心市民福祉的感覺。這個現象的確值得思考。有關的討論亦觸及政府的角色、監管制度、是否需要收緊法定監管，甚至建造新項目的委託協議是否適合等議題。就此，我希望大家稍後可再作詳細討論，而我亦會將有關意見向港鐵公司的董事局如實反映。

談到董事局的職能以至政府代表的表現，我必須在此作出說明，因為剛才有議員質疑董事局成員以至政府代表。我希望大家明白，港鐵公司董事局的組成和功能符合《公司條例》以至上市公司的規範，獨立董事亦有履行職能的責任。就沙中線事件，我們在調查中亦清楚看到，整個董事局是被蒙在鼓裏，故此希望大家在評論時可以合理持平。在過程中，政府的代表亦克盡己職，充分表達意見和監察表現。

除了管治架構以外，剛才的討論亦觸及《公共交通策略研究》，有部分議員亦提及整體運輸研究。我希望在此說明，整體運輸研究其

實包含許多層面和不同的公共運輸工具。過往，我們在 2014 年發布了《鐵路發展策略 2014》；在 2017 年亦公布了《公共交通策略研究》的結果；現時亦安排進行《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》。整體安排都是適時進行相關的公共交通研究，我們覺得這安排是更為適時，對交通發展更為可取的做法。

當然，剛才亦有議員提及新發展區發展後人口增長，交通運輸需要會相應增加。我希望在此言明，在行政長官 2018 年施政報告中清楚指出，政府是不會自滿，亦會更積極以"運輸先行"來創造容量，發展公共交通，提升安全和服務質素，便利市民出入。雖然剛才有議員提及以鐵路為骨幹，但是以鐵路為骨幹的前提，是以公共交通為本，鐵路、巴士、小巴、的士以至電車和渡輪，都是各司其職，恰如其分地為市民提供優質服務。我們每天有 1 200 萬人次的市民利用公共交通出行，其中有 700 多萬人次乘搭巴士、小巴、的士以至電車和渡輪，所以，所謂"鐵路獨大"的論述並不恰當。

還有一件事情，就是剛才的討論亦提及政府是否有合謀隱瞞。就這一點，我必須澄清：對於這個說法，政府不能苟同，我亦絕對不能同意。整個政府團隊在處理港鐵公司相關的事務，包括一些運作上的延誤，以至工程項目管理的失誤，都是開誠布公，絕不包庇，亦絕無隱瞞。

對於剛才 20 多位議員的發言和提出的建議，我是虛心聆聽的，亦會切實向港鐵公司董事局反映。由於調查委員會、專家顧問團、以至屋宇署和警方進行的調查，仍在密鑼緊鼓、如火如荼進行中，故此政府會全面和深入研究上述調查結果和改善建議，亦會連同議會的意見一併考慮。在我們作出整體考慮前，剛才我已說了，政府會因應大家的意見，責成港鐵公司全面和多方位改善內部和外部的管治架構，包括與政府、議會和市民大眾的信息通報，以及鐵路建造和營運方面的表現，繼續為市民提供優良的鐵路服務，務求挽回公眾的信心。

正如多位議員所說，過往港鐵公司一直是香港人的驕傲，我亦衷心希望大家在發表意見、提出批評和建議的同時，給予港鐵公司團隊支持和鼓勵，讓港鐵再次成為我們的驕傲。

多謝主席。

主席：由於陸頌雄議員不在席，本會不會處理他的修正案。我現在請陳恒鑽議員動議他的修正案，亦請議員轉往講稿第 5 頁。

主席：陳恒鑽議員，請動議你的修正案。

陳恒鑽議員：主席，我就田北辰議員提出的"重整港鐵公司管治"議案動議修正案。

陳恒鑽議員動議的修正案(標明文本見附件 1)

主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳恒鑽議員動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

謝偉銓議員起立要求點名表決。

主席：謝偉銓議員要求點名表決。表決鐘會響 5 分鐘。

(在表決鐘響起期間，陸頌雄議員返回會議廳)

(陸頌雄議員示意擬發言)

主席：陸頌雄議員，你有甚麼問題？

陸頌雄議員：主席，你剛才沒有叫喚我動議我的修正案。

主席：我已宣布，由於你剛才不在席，我不會處理你的修正案。

主席：現在開始表決。

(石禮謙議員舉手示意)

主席：石禮謙議員，你有甚麼問題？

石禮謙議員：主席，我申報，我是香港鐵路有限公司的非執行董事。

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。

主席：經由功能團體選舉產生的議員，有 28 人出席，7 人贊成，2 人反對，18 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 28 人出席，10 人贊成，18 人棄權。議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成……

(李慧琼議員示意擬發言)

主席：李慧琼議員，你有甚麼問題？

李慧琼議員：主席，我的表決意向是支持陳恒鑾議員的修正案，請記錄在案。

主席：好的，你的表決意向會記錄在案。

功能團體：

黃定光議員、李慧琼議員、何俊賢議員、張華峰議員、何啟明議員、周浩鼎議員、陸頌雄議員及劉國勳議員贊成。

易志明議員反對。

梁耀忠議員、石禮謙議員、張宇人議員、李國麟議員、林健鋒議員、陳健波議員、姚思榮議員、莫乃光議員、梁繼昌議員、郭榮鏗議員、葉建源議員、潘兆平議員、盧偉國議員、邵家臻議員、陳沛然議員、陳振英議員、鄭俊宇議員及謝偉銓議員棄權。

主席梁君彥議員沒有表決。

地方選區：

陳克勤議員、梁美芬議員、黃國健議員、陳恒鑞議員、麥美娟議員、郭偉強議員、葛珮帆議員、柯創盛議員、張國鈞議員及鄭泳舜議員贊成。

葉劉淑儀議員、毛孟靜議員、田北辰議員、胡志偉議員、陳志全議員、郭家麒議員、張超雄議員、黃碧雲議員、楊岳橋議員、尹兆堅議員、朱凱迪議員、林卓廷議員、容海恩議員、陳淑莊議員、鄭松泰議員、譚文豪議員、范國威議員及區諾軒議員棄權。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 28 人出席，8 人贊成，1 人反對，18 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 28 人出席，10 人贊成，18 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

李慧琼議員：主席，我動議若稍後就"重整港鐵公司管治"所提出的議案或修正案再進行點名表決，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：李慧琼議員動議的議案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。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"重整港鐵公司管治"所提出的議案或修正案再進行點名表決，表決須在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

主席：郭家麒議員，請動議你的修正案。

郭家麒議員：主席，我動議修正田北辰議員的議案。

郭家麒議員動議的修正案(標明文本見附件 2)

主席：我現在向各位提出的待議議題是：郭家麒議員動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

郭家麒議員起立要求點名表決。

主席：郭家麒議員要求點名表決。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：

梁耀忠議員、莫乃光議員、郭榮鏗議員、何啟明議員、邵家臻議員、陳沛然議員及陸頌雄議員贊成。

石禮謙議員、林健鋒議員、陳健波議員、姚思榮議員、張華峰議員、盧偉國議員、陳振英議員及謝偉銓議員反對。

張宇人議員、李國麟議員、黃定光議員、李慧琼議員、何俊賢議員、易志明議員、梁繼昌議員、葉建源議員、潘兆平議員、周浩鼎議員、劉國勳議員及鄭俊宇議員棄權。

主席梁君彥議員沒有表決。

地方選區：

黃國健議員、毛孟靜議員、陳志全議員、麥美娟議員、郭家麒議員、郭偉強議員、張超雄議員、楊岳橋議員、朱凱迪議員、陳淑莊議員、鄭松泰議員、譚文豪議員、范國威議員及區諾軒議員贊成。

梁美芬議員、葉劉淑儀議員、田北辰議員及容海恩議員反對。

陳克勤議員、胡志偉議員、陳恒鑾議員、黃碧雲議員、葛珮帆議員、尹兆堅議員、林卓廷議員、柯創盛議員、張國鈞議員及鄭泳舜議員棄權。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 28 人出席，7 人贊成，8 人反對，12 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 28 人出席，14 人贊成，4 人反對，10 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

主席：林卓廷議員，請動議你的修正案。

林卓廷議員：主席，我動議修正田北辰議員的議案。

林卓廷議員動議的修正案(標明文本見附件 3)

主席：我現在向各位提出的待議議題是：林卓廷議員動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

陳克勤議員起立要求點名表決。

主席：陳克勤議員要求點名表決。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：

梁耀忠議員、李國麟議員、莫乃光議員、梁繼昌議員、郭榮鏗議員、葉建源議員、何啟明議員、邵家臻議員、陳沛然議員、陸頌雄議員、鄭俊宇議員及謝偉銓議員贊成。

石禮謙議員反對。

張宇人議員、林健鋒議員、黃定光議員、李慧琼議員、陳健波議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、張華峰議員、潘兆平議員、盧偉國議員、周浩鼎議員、陳振英議員及劉國勳議員棄權。

主席梁君彥議員沒有表決。

地方選區：

黃國健議員、葉劉淑儀議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、陳志全議員、麥美娟議員、郭家麒議員、郭偉強議員、張超雄議員、黃碧雲議員、楊岳橋議員、尹兆堅議員、林卓廷議員、容海恩議員、陳淑莊議員、鄭松泰議員、譚文豪議員、范國威議員及區諾軒議員贊成。

田北辰議員反對。

陳克勤議員、梁美芬議員、陳恒鑞議員、葛珮帆議員、朱凱迪議員、柯創盛議員、張國鈞議員及鄭泳舜議員棄權。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 28 人出席，12 人贊成，1 人反對，14 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 28 人出席，19 人贊成，1 人反對，8 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

主席：田北辰議員，你還有 58 秒答辯。之後辯論即告結束。

田北辰議員：主席，局長，剛才這麼多議員就陳恒鑞議員的修正案投棄權票，我估計我這項議案可能也是"凍過水"。我相信局方最接受不了的，是有關成立獨立鐵路拓展署這一項。不過，我想告訴局長，他經常說問題屬於香港鐵路有限公司的內部事情，應由他們自行處理，政府不應介入；我當年也曾擔任主席，希望進行改革，卻被人"玩死"。其實，如果沒有一名獨立的政府官員進行監察，無論誰進入董事局，誰獲委任擔任主席，都無法改革下層。鐵路拓展署署長的重要性，在於他會代表政府進入董事局內，這樣，他便可擔當監察的角色，可以在董事局內發揮作用。如果政府不成立一個獨立的鐵路拓展署，仍然把其置於路政署轄下，所謂"鐵打的衙門，流水的官"，它是永遠無法辦成任何事的。*(計時器響起)*

主席：田議員，請停止發言。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：田北辰議員動議的議案，予以通過。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

田北辰議員起立要求點名表決。

主席：田北辰議員要求點名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：范國威議員，你是否要作表決？

(范國威議員作出表決)

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：

黃定光議員、李慧琼議員、陳健波議員、何俊賢議員、張華峰議員、何啟明議員、周浩鼎議員、陳沛然議員、陸頌雄議員及劉國勳議員贊成。

梁耀忠議員、石禮謙議員、張宇人議員、李國麟議員、林健鋒議員、易志明議員、姚思榮議員、馬逢國議員、莫乃光議員、梁繼昌議員、郭榮鏗議員、葉建源議員、潘兆平議員、盧偉國議員、邵家臻議員、陳振英議員、鄭俊宇議員及謝偉銓議員棄權。

主席梁君彥議員沒有表決。

地方選區：

陳克勤議員、梁美芬議員、黃國健議員、田北辰議員、陳恒鏞議員、麥美娟議員、郭偉強議員、葛珮帆議員、柯創盛議員、張國鈞議員及鄭泳舜議員贊成。

葉劉淑儀議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、陳志全議員、郭家麒議員、張超雄議員、黃碧雲議員、楊岳橋議員、尹兆堅議員、朱凱迪議員、林卓廷議員、容海恩議員、陳淑莊議員、鄭松泰議員、譚文豪議員、范國威議員及區諾軒議員棄權。

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 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 28 人出席，11 人贊成，17 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布議案被否決。

暫停會議

主席：由於我認為本會在今天會議所餘的時間，未能完成處理下一項由陳志全議員提出的議案，在徵詢陳志全議員的意見後，我決定留待明天早上才處理他的議案，令辯論可以完整地進行。我現在宣布會議暫停，明天上午 9 時恢復。

立法會遂於晚上 7 時 14 分暫停會議。

陳恒鏞議員動議的修正案標明文本

現時香港的 11 條鐵路均由香港鐵路有限公司(下稱'港鐵公司')為香港興建及營運 11 條鐵路，而未來將有 7 個新鐵路項目極有機會交由港鐵公司負責；香港市民在交通上極為依賴鐵路系統，但近年社會對港鐵公司的服務質素、企業管治及工程監管方面都持極大意見，例如近期港鐵公司被揭發連串鐵路建造工程質量事故；香港特區政府為港鐵公司的大股東，有重大責任監管港鐵公司，為市民提供最優質和安全的鐵路服務及基建；就此，本會促請特區政府採取下列措施重整港鐵公司管治，以改善其服務和企業形象，並挽回公眾對港鐵公司的信心：

- (一) **要求港鐵公司就鐵路建造工程質量事故問責——根據港鐵公司與特區政府簽訂的服務經營權協議，港鐵公司獲支付項目管理費，負責工程管理及監察的工作，但港鐵公司就監督鐵路建造工程及通報事故的表現差劣，未能符合公眾期望；港鐵公司在有關事故中責無旁貸，須承擔有關錯失，包括減收項目管理費及扣減管理層薪酬和獎金；**
- (一)(二) **成立獨立鐵路拓展署——鑒於現時由規劃到興建一條鐵路，涉及多個政府部門，包括機電工程署、土木工程拓展署、屋宇署及路政署等，以致政出多門，效率不彰；另外，由於路政署亦負責全港所有道路、隧道及大橋等工程，使其難以分身，引致監管鐵路方面出現問題；故此，特區政府應成立獨立鐵路拓展署專責鐵路工程，並直接向運輸及房屋局局長負責，以更有效規劃香港鐵路發展藍圖，進行前瞻性策略性研究，以及協調相關部門，從而推動各鐵路項目的落實；**
- (一)(三) **同步規劃新發展區及其鐵路配套——過往規劃部分新發展區時，因特區政府未有同時考慮交通配套，令區內出現嚴重交通問題，特區政府於是再急就章興建鐵路，引致工程質素下降；故此，新發展區和鐵路配套應同步規劃，以避免因趕工而影響鐵路項目的質素；**

- (三)(四) 督促港鐵公司定期檢討其更新信號系統的投資策略**及提升車站設施**——港鐵列車服務過去多次嚴重延誤皆因信號系統老舊所致，故此，港鐵公司應定期提升信號系統至最新版本，而非以成本為最大考慮因素而拒絕提升信號系統，從而確保為乘客提供穩定及可靠的公共交通服務，**以及定期改善車站設施**；
- (四) ~~理順港鐵公司主席和行政總裁的委任——為應對可預見的鐵路項目，港鐵公司主席和行政總裁兩位最高負責人的其中一位應具備工程背景，以便在最高層面監察工程進度；~~
- (五) 監督港鐵公司檢討內部招標制度的準則——在制訂其內部招標制度的準則時，港鐵公司應研究依從特區政府的招標制度的準則，着重參考投標者的過去表現、合作態度及問責表現等，而不應偏重價低者得的原則，以及投標者過去負責鐵路項目的次數為優先考慮因素，以免造成壟斷；
- (六) 要求港鐵公司強化工程管理通報機制——港鐵公司應建立具體而具透明度的通報準則，並在兩個層面作出改善：第一層面是要求前線工地員工必須向上級管理層匯報工地情況，包括但不限於向承建商就任何不合符圖則和施工要求的工作發出不及格通知書/報告，而第二層面就是向政府匯報所有屢犯不改、拖延解決及懷疑違反法例要求的施工問題；及
- (七) 提升港鐵公司對承建商工程監管的要求——港鐵公司應參考特區政府對工務工程監管的要求，包括考慮引入工務工程的承建商管理手冊，以對施工質素、工程進度及安全、環境保護、項目負責人的管理及態度、工程分判及採購表現等進行定期評核，以及要求駐地盤人員在場百分百監工，從而提升對鐵路項目監督的嚴謹性；**及**
- (八) **加強港鐵公司的企業社會責任——雖然近年鐵路服務發生多宗嚴重延誤事故，但港鐵公司在豐厚的盈利下仍加票價，而提出的票價優惠也不足，令社會不滿；故此，特區政府應加強督促港鐵公司改善其服務質素，並要求港鐵公司主動調低票價和提供更多票價優惠，以及將‘盈**

利指數'加入現行港鐵票價調整方程式中，以致力回饋社會和建立正面形象。

註：陳恒鑽議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

郭家麒議員動議的修正案標明文本

香港鐵路網絡發達；香港鐵路有限公司(下稱'港鐵公司')為香港興建及營運 11 條鐵路，而未來將有 7 個新鐵路項目極有機會交由港鐵公司負責；**由於香港特區政府奉行鐵路為主、巴士為輔的運輸政策**，故香港市民在交通上極為依賴鐵路系統，但近年社會對港鐵公司的**票價**、服務質素、企業管治及工程監管方面都持極大意見；香港特區政府為港鐵公司的大股東，有重大責任監管港鐵公司，為市民提供最優質和安全的鐵路服務及基建，**同時亦有責任讓市民可以在合理的票價下使用鐵路服務**；就此，本會促請特區政府採取下列措施重整港鐵公司管治，以挽回公眾對港鐵公司的信心：

- ~~(一) 成立獨立鐵路拓展署——鑒於現時由規劃到興建一條鐵路，涉及多個政府部門，包括機電工程署、土木工程拓展署、屋宇署及路政署等，以致政出多門，效率不彰；另外，由於路政署亦負責全港所有道路、隧道及大橋等工程，使其難以分身，引致監管鐵路方面出現問題；故此，特區政府應成立獨立鐵路拓展署專責鐵路工程，並直接向運輸及房屋局局長負責；~~
- (一) **改革路政署轄下的鐵路拓展處——特區政府應盡快落實 2014 年《廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告》中的建議，加強鐵路拓展處作為項目委託人的角色，包括加強其監察及核證的職能，以及設立機制讓特區政府介入處理鐵路工程問題；**
- (二) 同步規劃新發展區及其鐵路配套——過往規劃部分新發展區時，因特區政府未有同時考慮交通配套，令區內出現嚴重交通問題，特區政府於是再急就章興建鐵路，引致工程質素下降**例如東涌人口至今已超過十萬人，但東涌西延線及東涌車站的工程至今仍未動工，居民需透過接駁交通工具往來東涌站；另外，九龍東的各大型發展區將相繼落成，但東九龍線工程至今亦未動工，九龍東半山居民唯有依賴現時高使用率且不方便的接駁交通工具往來鄰近的港鐵站；故此，新發展區和鐵路配套應同步規劃，以避免因趕工而影響鐵路項目的質素區內交通設施未能配合人口發**

展，而對居民造成不便；此外，因應新界西人口急速上升，特區政府應立即研究興建第二條連接新界西及市區的鐵路，以解決區內公共交通不足的問題；

- (三) 督促港鐵公司定期檢討其更新信號系統的投資策略——港鐵列車服務過去多次嚴重延誤皆**除因列車系統及其他硬件配套未能追上人口需求外**，亦因信號系統老舊所致，故此，港鐵公司應定期提升信號系統至最新版本，而非以成本為最大考慮因素而拒絕提升信號系統，從而確保為乘客提供穩定及可靠的公共交通服務；
- (四) 理順港鐵公司主席和行政總裁的委任**及責任**——為應對可預見的鐵路項目，港鐵公司主席和行政總裁兩位最高負責人的其中一位應具備工程背景，以便在最高層面監察工程進度；**此外，特區政府應為港鐵公司制訂公開透明的罰則，將港鐵公司的服務表現及工程監督質素與港鐵公司主席和行政總裁的薪酬掛鉤，令他們就鐵路系統及工程項目負上應有的責任；**
- (五) 監督港鐵公司檢討內部招標制度的準則——在制訂其內部招標制度的準則時，港鐵公司應研究依從特區政府的招標制度的準則，着重參考投標者的過去表現、合作態度及問責表現等，而不應偏重價低者得的原則，以及投標者過去負責鐵路項目的次數為優先考慮因素，以免**工程公司為求中標而將投標價降低，導致往後工程無止境的超支，以及造成壟斷；**
- (六) 要求港鐵公司強化工程管理通報機制——港鐵公司應建立具體而具透明度的通報準則，並在兩個層面作出改善：第一層面是要求前線工地員工必須向上級管理層匯報工地情況，包括但不限於向承建商就任何不合符圖則和施工要求的工作發出不及格通知書/報告，而第二層面就是向政府匯報所有屢犯不改、拖延解決及懷疑違反法例要求的施工問題；**及特區政府應盡快落實 2014 年《廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告》中的建議，全面整頓港鐵公司的工程管理制度及內部文化，以及全面改革工程匯報制度；**
- (七) 提升港鐵公司對承建商工程監管的要求——港鐵公司應參考特區政府對工務工程監管的要求，包括考慮引入工務工

程的承建商管理手冊，以對施工質素、工程進度及安全、環境保護、項目負責人的管理及態度、工程分判及採購表現等進行定期評核，以及要求駐地盤人員在場百分百監工，從而提升對鐵路項目監督的嚴謹性；及

- (八) **研究全數回購港鐵公司餘下的股份——雖然特區政府現時持有港鐵公司 75.17% 股份，但港鐵公司往往為顧及其他股東的利益，而忽視鐵路為公共交通系統的骨幹、市民對票價的負擔能力及港鐵公司的社會責任；故此，特區政府應全數回購港鐵公司餘下的 24.83% 股份，讓特區政府及立法會一併監管港鐵公司的整體營運、未來發展、各鐵路項目及制訂合理票價。**

註：郭家麒議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。

林卓廷議員動議的修正案標明文本

香港鐵路有限公司(下稱'港鐵公司')為香港興建及營運 11 條鐵路，而未來將有 7 個新鐵路項目極有機會交由港鐵公司負責；香港市民在交通上極為依賴鐵路系統，但近年社會對港鐵公司的服務質素、企業管治及工程監管方面都持極大意見；**近期鐵路建造工程被揭發剪短鋼筋、削薄結構牆鋼筋及沒按規定加裝工字鐵的事件，令香港市民對港鐵公司十分失望**；香港特區政府為港鐵公司的大股東，有重大責任監管港鐵公司，為市民提供最優質和安全的鐵路服務及基建；就此，本會促請特區政府採取下列措施重整港鐵公司管治，以挽回公眾對港鐵公司的信心：

- (一) 成立獨立鐵路拓展署**增加路政署人手**——鑒於現時由規劃到興建一條鐵路，涉及多個政府部門，包括機電工程署、土木工程拓展署、屋宇署及路政署等，以致政出多門，效率不彰；另外，由於路政署亦負責全港所有道路、隧道及大橋等工程，使其難以分身，引致監管鐵路方面出現問題；故此，特區政府應成立獨立鐵路拓展署專責鐵路工程，並直接向運輸及房屋局局長負責**運輸及房屋局應加強協調部門間的工作，並增加路政署專責監督鐵路工程的人手，從而加強突擊巡查，以確保有關工程按規定施工**；
- (二) 同步**及早**規劃新發展區及其**新界新市鎮**的鐵路配套——過往規劃部分新發展區時，因特區政府未有同時考慮交通配套，令區內出現嚴重交通問題，特區政府於是再急就章興建鐵路，引致工程質素下降；故此，新發展區和**新界新市鎮**的鐵路配套應同步**及早**規劃，**特別是新界連接市區的鐵路系統**，以避免因趕工而影響鐵路項目的質素；
- (三) 督促港鐵公司定期檢討其**確保**更新信號系統的投資策略——港鐵列車服務過去多次嚴重延誤皆因信號系統老舊所致，故此，港鐵公司應定期提升信號系統至最新版本，而非以成本為最大考慮因素而拒絕提升**工程如期完成**——**港鐵公司將於未來數年陸續完成更換**信號系統，**特區政府必須加強監督有關工程**，從而確保**港鐵公司各路線的新信號系統可以如期啟用**，為乘客提供**更頻密的班次及更穩定及可靠的公共交通**的服務；

- (四) 理順港鐵公司主席和行政總裁的委任**要求港鐵公司委任具備工程背景的獨立非執行董事**——為應對可預見的鐵路項目，港鐵公司主席和行政總裁兩位最高負責人的其中一位應**港鐵公司應委任更多**具備工程背景**的人士及國際專家為獨立非執行董事**，以便**他們**在最高層面監察工程進度及質量；
- (五) 監督港鐵公司檢討內部招標制度的準則——在制訂其內部招標制度的準則時，港鐵公司應研究依從特區政府的招標制度的準則，着重參考投標者的過去表現、合作態度及問責表現等，而不應偏重價低者得的原則，以及投標者過去負責鐵路項目的次數為優先考慮因素，以免造成壟斷；**此外，工程合約應加入條款，規定承建商及分判商必須因應港鐵公司的要求，向公眾交代社會關注的工程問題；**
- (六) 要求港鐵公司強化工程管理通報機制——港鐵公司應建立具體而具透明度的通報準則，並在兩個層面作出改善：第一層面是要求前線工地員工必須向上級管理層匯報工地情況，包括但不限於向承建商就任何不合符圖則和施工要求的工作發出不及格通知書/報告，而第二層面就是向政府匯報所有屢犯不改、拖延解決及懷疑違反法例要求的施工問題，**而當工程涉及造假、公眾安全及貪腐的問題，必須向政府最高層匯報；**及
- (七) 提升港鐵公司對承建商工程監管的要求——港鐵公司應參考特區政府對工務工程監管的要求，包括考慮引入工務工程的承建商管理手冊，以對施工質素、工程進度及安全、環境保護、項目負責人的管理及態度、工程分判及採購表現等進行定期評核，以及**並**要求駐地盤人員在場百分百監工，**以及研究外國先進監管經驗，不時檢討工程監管制度，**從而提升對鐵路項目監督的嚴謹性。

註：林卓廷議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。