

會議過程正式紀錄

2018 年 12 月 12 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.

涂謹申議員

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

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

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.

陳凱欣議員

缺席議員：

郭偉強議員, J.P.

郭榮鏗議員

鄭俊宇議員

出席政府官員：

政務司司長張建宗先生, G.B.M., G.B.S., J.P.

環境局局長黃錦星先生, G.B.S., J.P.

創新及科技局局長楊偉雄先生, G.B.S., J.P.

財經事務及庫務局局長劉怡翔先生, J.P.

勞工及福利局局長羅致光博士, G.B.S., J.P.

保安局局長李家超先生, S.B.S., P.D.S.M., J.P.

商務及經濟發展局局長邱騰華先生, G.B.S., J.P.

發展局局長黃偉綸先生, J.P.

政制及內地事務局局長聶德權先生, J.P.

商務及經濟發展局副局長陳百里博士, J.P.

食物及衛生局副局長徐德義醫生, 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

助理秘書長戴燕萍小姐

助理秘書長衛碧瑤女士

主席：秘書，請響鐘傳召議員進入會議廳。

(在傳召鐘響後，多位議員進入會議廳)

提交文件

下列文件是根據《議事規則》第 21(2)條的規定提交：

附屬法例/文書	法律公告編號
《2018 年應課稅品(修訂)規例》	241/2018
《2018 年火器及彈藥(修訂)規例》	242/2018
《2018 年火器及彈藥(儲存費)(修訂)令》	243/2018
《2018 年當押商(修訂)規例》	244/2018
《2018 年按摩院(修訂)規例》	245/2018
《2018 年商船(安全)(危險貨物及海洋污染物) (修訂)規例》	246/2018
《2018 年商船(本地船隻)(一般)(修訂)規例》	247/2018
《商船(安全)(構造及檢驗)規例》	248/2018
《商船(安全)(消防裝置及防火)規例》	249/2018
《2018 年商船(安全)(貨船構造及檢驗)(1984 年 9 月 1 日之前建造的船舶)(修訂)規例》	250/2018
《2018 年商船(安全)(貨船構造及檢驗)(1984 年 9 月 1 日或之後建造的船舶)(修訂)(第 2 號) 規例》	251/2018

《2018 年商船(安全)(防火)(1980 年 5 月 25 日之前建造的船舶)(修訂)規例》	252/2018
《2018 年商船(安全)(消防裝置)(1980 年 5 月 25 日或之後但 1984 年 9 月 1 日之前建造的船舶)(修訂)規例》	253/2018
《2018 年商船(安全)(防火)(1984 年 9 月 1 日或之後建造的船舶)(修訂)規例》	254/2018
《2018 年商船(安全)(客船構造)(1984 年 9 月 1 日之前建造的船舶)(修訂)(第 2 號)規例》	255/2018
《2018 年商船(安全)(客船構造及檢驗)(1984 年 9 月 1 日或之後建造的船舶)(修訂)(第 2 號)規例》	256/2018
《2018 年商船(安全)(貨船安全設備檢驗)(修訂)規例》	257/2018
《2018 年商船(安全)(貨船的分艙及破艙穩定性)(修訂)(第 2 號)規例》	258/2018
《2018 年證券及期貨(場外衍生工具交易——結算及備存紀錄責任和中央對手方的指定)(修訂)規則》	259/2018
《2018 年〈2017 年仲裁及調解法例(第三者資助)(修訂)條例〉(生效日期)公告》	260/2018
《〈私營醫療機構條例〉(為施行第 135(1)(a)條指明日期)公告》	261/2018
《〈私營醫療機構條例〉(為施行第 136(1)(a)條指明日期)公告》	262/2018

其他文件

- 第 47 號 — 伊利沙伯女皇弱智人士基金
二零一七至二零一八年度報告及帳目(包括審計署署長報告)
- 第 48 號 — 醫院管理局公私營協作基金
截至 2018 年 3 月 31 日止年度的財務報表及獨立核數師報告
- 第 49 號 — 社會工作訓練基金
基金受託人第五十七份年度報告
二零一七年四月一日至二零一八年三月三十一日
(包括財務報表及審計署署長報告)
- 第 50 號 — 獎券基金
二零一七至一八年度帳目(包括審計署署長報告書)
- 第 51 號 — 撒瑪利亞基金
截至 2018 年 3 月 31 日止年度的基金報告書、財務報表及審計署署長報告
- 第 52 號 — 醫院管理局
2017-2018 年報(包括獨立核數師報告及經審查的財務報表)
- 第 53 號 — 通訊事務管理局
2017/18 年報
- 第 54 號 — 香港旅遊發展局
2017/18 年報(包括獨立核數師報告及財務報表)
- 第 55 號 — 平等機會委員會
2017/18 年報(包括財務報表及獨立核數師報告)
- 第 56 號 — 菲臘牙科醫院
2017-18 管理局年報(包括財務報表及獨立核數師報告書)

- 第 57 號 — 麥理浩爵士信託基金
截至二零一八年三月三十一日的受託人管理報告、財務報表及審計署署長報告
- 第 58 號 — 警察福利基金
2017 至 2018 年度年報(包括截至 2018 年 3 月 31 日止年度的財務報表及審計署署長報告)
- 第 59 號 — 警察子女教育信託基金及警察教育及福利信託基金
二零一七/二零一八年度報告(包括截至 2018 年 3 月 31 日止年度的財務報表及審計署署長報告)
- 第 60 號 — 蒲魯賢慈善信託基金
截至二零一八年六月三十日的蒲魯賢慈善信託基金委員會基金管理報告、財務報表及審計署署長報告
- 第 61 號 — 葛量洪獎學基金
截至二零一八年八月三十一日的葛量洪獎學基金委員會基金管理報告、財務報表及審計署署長報告
- 第 62 號 — 華人廟宇基金
截至二零一八年三月三十一日的華人廟宇委員會基金管理報告、財務報表及審計署署長報告
- 第 63 號 — 華人慈善基金
截至二零一八年三月三十一日的華人廟宇委員會基金管理報告、財務報表及審計署署長報告
- 第 64 號 — 回應《申訴專員年報 2018》的政府覆文
- 第 65 號 — 海洋公園公司
2017/18 業績報告(包括核數師報告及財務報表)
- 第 66 號 — 選舉管理委員會
二零一九年區議會一般選舉選區分界建議報告書

內務委員會有關研究附屬法例及其他文書的第 7/18-19 號報告

發言

主席：發言。政務司司長就"回應《申訴專員年報 2018》的政府覆文"向本會發言。

回應《申訴專員年報 2018》的政府覆文

政務司司長：主席，我今天提交政府覆文，回應《申訴專員年報 2018》("《年報》")所載的建議。

申訴專員在《年報》中總結了 12 宗主動調查，以及 195 宗全面調查的個案，提出了合共 209 項建議。政府覆文就申訴專員有提出建議的 10 宗主動調查，以及 83 宗全面調查個案作出回應。政府部門和有關公營機構已接納申訴專員的絕大部分建議，並已就或正就有關建議採取各項跟進行動。有個別未能採納的建議，有關部門或公營機構亦已向申訴專員交代其立場，並詳細解釋當中困難或就有關問題採取的其他跟進措施。

在 2017-2018 年度，申訴專員公署("公署")透過查訊、全面調查或調解的方式處理了接近 4 800 宗投訴個案。其中以調解方式終結的個案達 237 宗，較 2013-2014 年度上升超過 5 倍，參與調解的政府部門及公營機構亦由 5 年前的 11 個增加至去年的 28 個。我衷心感謝申訴專員在推動調解方面帶來新氣象。很多不涉及行政失當或情況只屬於輕微的投訴，都能以這種更便捷及和諧的方法得以迅速解決，而且達致各方都滿意的結果。我鼓勵更多政府部門及公營機構，盡量嘗試用調解方式與市民排解糾紛。隨着《道歉條例》於去年 12 月生效，部門及公營機構也應該在合適的情況下，為市民經驗的種種不便和滋擾致歉。

過去 4 年，公署致力加強主動調查工作。除了每年完成的主動調查報告數目倍增，公署亦銳意針對一些對香港市民影響廣泛而深遠的公共行政問題進行研究，並與政府部門一同探討長遠的解決方案。就去年完成的 12 項主動調查，公署為其中 10 項提出了共 63 項建議。正如申訴專員在《年報》中所述，近年的主動調查報告，催生了不少政府政策和措施上的轉變。公署作為提升公共行政質素的催化力量，是促成變革的一個有力中介，而政府部門和公營機構也樂意採納公署的意見，積極改進服務質素和成效，使其運作更有效率和以民為本。

舉一個例子，公署就康樂及文化事務署("康文署")採購和註銷圖書館資料的準則和程序進行了主動調查，就如何善用公共資源採購圖書館資料，以及適當地處理殘舊破損和已過時的館藏，提出了多項建議。康文署隨即作出檢討，修訂了其採購指標及採購計劃的制訂程序。署方又積極探討與非牟利機構合作，在符合政府規例、具成本效益和資源可行的前提下，以捐贈方式處理註銷書籍，開展社區共享圖書試驗計劃，回饋社區。

此外，公署針對政府處理違例吸煙的機制、對私人土地傾倒建築廢物及堆填活動，以及對工廠食堂的規管等課題進行主動調查，也推動了政府部門的溝通和協作，提高了執法的積極性和效率，為市民的生活環境、安全和健康帶來可見的效益。

公署在加強主動調查的同時，並沒有忽略個別投訴人提出的投訴。公署在 2017-2018 年度就 195 宗投訴進行了全面調查，接近七成的投訴經調查後被確定為不成立。公署的查證專業、判斷持平，為市民爭取公義之餘，亦理解政府部門和公營機構在資源和法定權力下的限制。例如公署尊重屋宇署和地政總署在處理樓宇安全、僭建物和非法佔用政府土地等問題上，會按有關情況是否對公眾構成危險等因素，訂定執法行動的優先次序。部分調查報告的結果亦顯示，部門和機構已在其職權許可的範圍內，盡力處理市民提出的問題和訴求。申訴專員本人也特別欣賞和讚賞一些部門和機構，在公署的調查工作尚未完結之前，已着手就相關問題作出跟進和改善，這正正是公署和政府之間良性互動的體現。然而，公署也會對部門和機構作出較嚴厲的批評，並提醒部門和機構應更靈活和針對性地運用資源和權力，以達至有效執法，幫助市民紓難解困。有關批評和建議值得部門和機構反省。

正如去年我在政府覆文中提及，市民向政府部門提出索取資料的要求數量持續增加。各部門在 2017-2018 年度接獲市民根據《公開資料守則》("《守則》")提出的索取資料要求，超過 6 100 宗，創歷年新高，對比 2016-2017 年度的數量，增幅超過 10%。即使如此，超過九成四的個案獲提供全部資料，另有約 3%的個案獲提供部分資料。本年度公署接獲涉及《守則》的投訴也高達 91 宗，反映市民對於政府開明問責的期望與日俱增。公署在 2017-2018 年度完成調查 71 宗涉及《守則》的個案，其中 30 宗被確定為違反《守則》，當中主要包括違反《守則》的特定條文，以及沒有充分理由拒絕索取資料要求。為了加強部門對《守則》精神及原則的了解，政府致力加強員工培訓，在今年第三季完成製作有關《守則》的培訓影片，供部門日常處理公

眾索取資料要求的職員參考，以提升他們對《守則》各項條文，當中包括可拒絕披露資料的理理由的認識和理解。政制及內地事務局亦會繼續安排人員，為相關部門的職員講解個案及《守則》的內容。

與此同時，政府一直關注公署就訂立資訊自由法和檔案法的建議。法律改革委員會("法改會")已於本年 12 月 6 日，就其改革公開資料制度和檔案法的研究展開公眾諮詢。政府會密切留意公眾就此兩個議題所表達的意見。待法改會完成諮詢和提交最後報告後，政府會詳細研究有關建議，並作出適當跟進。

主席，我在這裏要特別感謝劉燕卿專員和她的專業團隊，在過去 4 年獨立公正地處理市民的申訴，致力提升香港公共行政的水平。公署全面深入的調查、善意的批評、有建設性的建議，加上部門和機構積極正面的回應，讓廣大市民獲益。政府會一如既往，繼續支持申訴專員的工作，期望政府施政能更貼近民心，公共服務能更切合香港社會的需求。

多謝主席。

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。第一項質詢。

香港電台作為公共廣播機構的角色

1. **許智峯議員**：梁議員，2007 年發表的《香港公共廣播服務檢討報告》指出，作為政府部門，香港電台(下稱"港台")的身份及架構不完全符合公共廣播機構的要求。據報，廣播處長於今年 8 月禁止港台新聞部電視直播香港民族黨召集人的演講。有市民質疑，該事件反映廣播處長作為部門首長，難以單憑港台與政務司司長及廣播事務管理局主席簽訂的《香港電台約章》(下稱"《約章》")，便可捍衛到港台作為公共廣播機構的編輯自主。另一方面，政府於 2013 年底向本會工務小組委員會提交撥款申請，興建新廣播大樓以取代建築物老化、設施陳舊及空間不足的現有 3 座大樓，以及讓港台推出新的服務和項目，以履行公共廣播機構的使命，惟撥款申請其後被否決。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於《約章》訂明，港台會恪守持平反映意見，以及不受商業、政治及/或其他方面影響的編輯方針，政府有否評估廣播處長的上述做法，有否違反《約章》的精神；會否要求廣播處長承諾繼續捍衛港台的編輯自主，不受外來干預；
- (二) 有何措施確保港台有足夠資源履行其公共廣播機構的使命；政府就興建新廣播大樓進行的跟進工作及最新進展為何；及
- (三) 有否研究讓港台脫離政府架構，並賦予其財政及營運自主權，以確保其恪守不受政治及商業因素影響的編輯方針；如有，結果為何；如否，原因為何？

商務及經濟發展局局長：主席，許智峯議員在質詢所指的 2007 年《香港公共廣播服務檢討報告》是由政府在 2006 年所委任的公共廣播服務檢討委員會就本地公共廣播服務的未來路向所作的檢討。政府經廣泛討論及諮詢後作出結論，分別於 2009 年 9 月公布香港公共廣播服務的未來路向，決定由香港電台("港台")承擔本港公共廣播機構的工作，並繼續保留港台作為一個政府部門的身份和運作模式，並其後於 2010 年 8 月公布《香港電台約章》("《港台約章》")，訂明港台肩負的公共目的及使命、負責的主要工作範圍及提供服務的模式等，並進一步強化管治。

就許智峯議員質詢的各個部分，我現分別答覆如下：

- (一) 《港台約章》除了訂明港台編輯自主並須恪守持平地反映意見、不受商業、政治及/或其他方面的影響等編輯方針外，亦清楚說明廣播處長是港台的總編輯。港台一直致力按照《港台約章》為市民提供專業的電台、電視及新媒體服務。廣播處長作為港台的總編輯，亦一直為港台作最終編輯決定，並就港台節目監製所作的編輯決定負責。
- (二) 政府重視公共廣播的服務，一直撥出不少資源予港台以提供電台、電視及新媒體服務，以及推行各項新發展計劃，其中包括開展及優化數碼地面電視廣播、落實社區參與廣播服務等。港台的開支總額由 2010-2011 年度的 4 億 6,990 萬元增加至 2018-2019 年度預算的 10 億 1,250 萬元，升幅達 115%，高於同期政府整體的開支增幅的 85%。在人

事編制方面，港台於 2018-2019 年度的 738 個公務員職位，較 2010-2011 年度增加了 215 個職位，增幅為 41%，而同期政府整體的公務員職位增幅為 14%。

關於港台新廣播大樓工程計劃，政府曾於 2013 年 12 月向立法會工務小組委員會申請撥款 60 億元於將軍澳興建新廣播大樓，但有關申請被立法會否決。及後，政府於 2014 年 1 月按立法會相關委員會的要求將造價降低至 53 億元，可惜最終仍未獲大部分委員支持，大樓因此不能如期和按計劃進行。

因應立法會對新廣播大樓工程預算費用及規模的意見和關注，港台和建築署一直檢視計劃，尋找能符合港台運作要求，而又能回應委員意見的可行方案。

由於聯用大樓的方案較建造獨立的新廣播大樓會有更佳的經濟效益，我們現正循此方向進行研究。

(三) 許議員質詢第(三)部分所問及的問題，政府並無計劃研究。

許智峯議員：梁議員。局長，我真的為港台感到不值，港台一方面要擔當公共廣播的使命，節目要照顧少數、弱勢，同時不受商業影響，另一方面則資源緊絀。政府既沒有按比例增加港台製作節目的人手和開支，又不願意為港台興建新大樓，反而倒過來利用審計署署長報告來批評港台，指他們的節目重播、收視不足，我認為這是有欠公道。還有，我也未談到港台高層……

主席：許議員，請直接提出你的補充質詢。

許智峯議員：主席，我會提出我的補充質詢。港台高層不時干預編輯自主，例如禁止說“習帝永續”，亦禁止直播香港民族黨的演說，全部敏感的議題均禁止播放。所以，我想提出的補充質詢是，是否港台乖巧地成為政府喉舌，當局才會提供資源來扶持他們；相反，如果港台具獨立性和批判思想，當局便想“陰乾”他們？

商務及經濟發展局局長：主席，許智峯議員似乎完全沒有聽到我剛才就其主體質詢 3 個部分所作的答覆。如果他再翻聽我剛才的主體答覆，便會察覺其實我已說得很清楚。港台作為香港的公共廣播機構，亦作為政府部門，其工作已在《港台約章》中清楚界定。港台作為政府部門，需要向大眾市民負責。當然議員或市民對於港台的服務質素、立場等有不同的意見時，可以直接告訴港台，或向通訊事務管理局("通訊局")提出。

不過，許議員剛才對於港台作出的不正確指控，或對政府的批評，我在此表示不能同意。

謝偉銓議員：主席，最近的審計署署長報告對港台的運作作出多項批評，包括經常重播舊節目、拖延時間、收視率欠佳，以及部分外購節目只有一個供應商等。當然我希望立法會政府帳目委員會("帳委會")會就審計署署長報告舉行公聽會，讓大家對有關的指控進一步了解，亦希望相關的委員不會阻撓。

我相信港台作為政府部門，應該依循政府既定的程序及政策，包括在採購方面。我想問，局長有否察悉他們曾偏離程序及政策，或沒有依循政策？如有，政府會採取甚麼跟進行動？

商務及經濟發展局局長：主席，多謝謝偉銓議員的補充質詢。首先，我知道審計署署長向立法會提交審計署署長報告後，帳委會仍在研究是否就審計署署長報告中港台這部分作出聆訊，所以若主席容許，我會按照政府慣例，在帳委會尚未作出決定前，不在其他場合加以評論。但是，我得悉廣播處長在審計署署長作出報告後，表明他尊重及採納審計署署長報告的意見，並會跟進。

所以，就謝偉銓議員剛才提出的補充質詢，正如我剛才所說，港台除了是公共廣播服務機構外，同時是政府部門的一員，所以港台當然要接受一切與政府部門相關的規例所監管，例如審計署也可以對港台進行衡工量值式審計、就服務提出意見等。這方面來說，我們的做法是一視同仁的，亦沒有其他作特別處理的地方，如果一旦在審計工作中發現港台有不足的地方，港台作為政府部門，商務及經濟發展局作為政策局，一定會秉公處理。

何俊賢議員：主席，陳浩天在 FCC(外國記者會)所作的演講，很明顯是希望宣揚"港獨"，所以政府禁止港台直播的決定很正確。但是，我想告訴政府另一個問題：香港市民普遍認為，當然有部分港台節目仍然持平，但有部分節目相當偏頗，甚至有抹黑之嫌，不管是抹黑誰。我想問政府有何"板斧"，或條例、條款可以對付一些相對"踩界"、過了底線的行為？政府會採取甚麼行動來改變這種錯誤做法？過去數年，政府曾多少次引用過這些條款？例如扣減薪金、發警告信，有沒有這樣做過呢？如果政府沒有這樣做過的話，港台某部分人便會繼續用編輯自主這個光環，做違反香港市民意願的事情。

我希望政府知道，若不作此舉，政府是否一隻"無牙老虎"呢？

商務及經濟發展局局長：主席，《港台約章》第 7 段寫得很清楚，港台必須恪守以下編輯方針：發放準確並具權威性的資訊；持平地反映意見，並公平地對待有意在公共廣播平台上發表意見的所有人士；不受商業、政治及/或其他方面的影響；以及秉持最高的新聞專業標準。這是一個重要的規限，亦給港台一個空間做《港台約章》所訂的工作。

當然，正如我剛才回答議員的質詢時所說，港台跟其他廣播機構一樣，仍然受公眾的監察，而港台亦同意受通訊局的監察。所以，任何人若如剛才議員所述對節目有不同意的地方，可以提出投訴，港台需要作出回應。

正正因為港台是一間公共廣播機構，其日常運作若屬於《港台約章》所述編輯自主的範圍，便由廣播處長全權負責和處理。所以，在此方面，我們確信港台應該繼續秉承這工作，而廣播處長亦應該繼續承擔這個責任。

何俊賢議員：主席，局長沒有回答我的問題。

主席：何俊賢議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

何俊賢議員：我的補充質詢是問他，過去數年，政府有否作出一些措施來糾正他們的錯誤？若認為沒有做錯，可以如實告訴公眾。

主席：何議員，請坐下。局長，你有否補充？

商務及經濟發展局局長：主席，就着議員剛才提及的一些事例，廣播處長按照《港台約章》的工作範圍及其職權，作出了他的決定，而我亦尊重他的決定。

梁志祥議員：主席，局長，關於許智峯議員今天提出這項有關港台的質詢，其實審計署已經作出嚴厲批評，指他們的收視率和收聽率都欠佳，不符合衡工量值原則。因此，我相信局長不會否定需要檢討港台的工作。

另一方面，我最近聽到有部分人批評港台，主要是指其體制出現問題，全部是公務員。局長在主體答覆的第(二)部分提到有關開支數字，由 4 億多元增加至 10 億元。相應地，現在港台的人手增加至 738 人，比以前增加了 215 人，全部都是公務員，薪酬是按公務員體制來支付。但是，環顧其他媒體，是否同樣的呢？

所以，這正正是剛才許智峯議員提出的，會否檢討港台的路向？局長，可否告訴我們，港台的體制是否需要改革，以達致市民的要求，即衡工量值，符合市民的願望，不要花大量公帑而甚麼也做不到？

商務及經濟發展局局長：主席，多謝梁志祥議員的補充質詢和意見。第一，關於港台以甚麼營運方式來擔當其作為公共廣播機構的角色，我剛才在主體答覆已說過，當局在 2007 年、2008 年和 2009 年進行過很充分的討論，而最後的決定剛好回答梁議員的問題。當時的決定是，港台會繼續作為一個政府部門，因此我們也是從這角度來看，港台亦要受到作為政府部門相關的監管。當然，港台很多主要職員按公務員體制聘用，但亦具彈性，有需要時可以非公務員合約方式聘用員工。

我剛才在主體答覆中第(二)部分所作陳述旨在作出回應，若有議員認為近數年港台是因為缺乏資源而令其未能達致其應達致的使命，我會引用數字作比較，引證港台無論在整體開支以至人手編制上——尚未計算非公務員合約的員工——所獲編配資源並不少於其他政府部門。當然，事實也反映，過去數年由於我們給了港台一個電視頻道，因此工作量增加了，但我同意梁議員所說，作為一個政府部門及公共廣播機構，港台當然要確切考慮衡工量值的問題，因為這是市

民對港台的期望，我們亦會按照此方面處理。我相信廣播處長亦接納審計署的報告，我們亦會繼續跟進。

何君堯議員：主席，我也想跟進衡工量值的問題。局長剛才提到，局方於 2007 年及 2008 年曾作檢討，認為有需要多撥資源給港台，但這已是 10 年前的事；我亦聽聞坊間有很多市民的意見，認為港台的工作確實有不足之處。至於是否因為他們沒有足夠金錢，我不敢苟同，我反而覺得現在港台架構臃腫，以 700 多名公務員做出這類節目，衡工量值不達標。局長會否考慮在此時認真作出檢討？可否把現時港台、新聞處及資訊科技等部門合併，然後推出功能方面較彪炳並更能節省金錢的節目？不要忘記，10 億元並非小數目，因為香港法律援助服務及 *Duty Lawyer Scheme* 也只有 8 億元至 9 億元撥款，卻做得相當好。我希望局長在此時作出檢討，並把某些政府部門合併。雖然這可能超出局長的範圍，但整體來說，政府應該作出宏觀調控。

商務及經濟發展局局長：主席，何君堯議員剛才提到資源方面是 10 年前事情，我想糾正，我剛才引述的數字是由 2010-2011 年度至最近的財政年度，反映資源在過去 10 年也有增加，而我亦解釋了原因，因此這並非資源問題。至於何君堯議員提到港台是否需要與其他政府部門合併，首先，我相信大家也明白，當然有人會期望港台作為政府部門，應協助政府推廣正面信息等，但港台亦是一個公共廣播機構，而公共廣播機構有別於私營廣播機構，須履行商業廣播機構覺得未必值得做的一些公眾使命，例如協助弱勢社群、小眾，或是一些未能獲得商業支援也應製作的節目，這是港台作為一個公共機構要做的。我舉例，港台有一個電視頻道專門播放每天在立法會進行的會議和討論，這方面是否具經濟價值則很難說，但這類工作其實很適合由公共廣播機構負責。因此，這方面的工作跟何議員剛才引述其他部門——例如我曾工作的新聞處——的工作方向截然不同。所以，在我個人立場來說，我看不到這方面有合併的傾向。

主席：第二項質詢。

在港珠澳大橋香港口岸為訪港旅客提供設施

2. 田北辰議員：政府於 2015 年委託顧問進行《港珠澳大橋香港口岸上蓋發展的規劃、工程及建築研究》，並預計該研究會於 2017 年

2 月完成。然而，規劃署網站現時顯示該項研究預計於 2019 年完成。就此，政府可否告知本會：

- (一) 上述研究需延至 2019 年才完成的原因，以及該研究的最新進展及結果為何；
- (二) 顧問最新建議興建的設施有否包括提供購物、餐飲、電影院及其他具特色且多元化的室內娛樂設施的大型娛樂中心，以吸引經大橋來港的一日遊旅客留在香港口岸範圍消費，從而紓緩現時東涌旅客過多的情況；如有包括，該等設施將會設於香港口岸的禁區範圍之外，還是之內；如不包括，政府會否要求顧問就此進行研究；及
- (三) 有否參考港珠澳大橋澳門口岸泊車轉乘計劃，研究在香港口岸禁區範圍設置入境私家車停車場，以便訪港旅客泊車後，與車上其他乘客轉乘公共交通工具進入香港市區，以減少對道路網絡的交通負擔？

發展局局長：主席，經諮詢運輸及房屋局後，就質詢的各部分，我現綜合答覆如下：

港珠澳大橋香港口岸人工島("口岸人工島")位處於港珠澳大橋的落腳點，鄰近香港國際機場，是香港連接珠江三角洲及世界各地的關鍵門戶。為探討如何善用面積約 150 公頃的口岸人工島，土木工程拓展署聯同規劃署於 2015 年 1 月展開"港珠澳大橋香港口岸上蓋發展的規劃、工程及建築研究"。研究的初步構思是在口岸人工島上蓋發展旅遊、零售、創意產業、會展旅遊、商業及專業服務和物流等經濟產業。

土木工程拓展署聯同規劃署於 2015 年年中進行了社區參與活動，就該初步發展構思進行公眾諮詢。公眾普遍歡迎就上蓋發展進行研究，支持以"把握橋頭經濟"為策略性規劃目標，並認同在上蓋發展多元化經濟產業。同時，亦有公眾建議在研究中詳細考慮上蓋發展與香港其他地區的的交通連接，為本地和抵港的車輛提供足夠泊車位；亦有意見建議包括相關部門及顧問的研究團隊諮詢香港機場管理局("機管局")以協調機場島及口岸人工島的擬議發展，加強香港作為區域轉運中心的角色。因應在社區參與活動所收集到的建議和意見，研究團隊審視不同土地用途(包括入境私家車停車場)的規劃建議和實施

方案，並進行相關的技術可行性評估(如交通影響評估、環境影響評估等)及財務可行性評估。研究的過程需要顧及不同因素，包括口岸人工島的發展限制及鄰近機場島的發展機遇。

在限制方面，由於口岸人工島內大部分土地屬禁區範圍，基於保安要求，除禁區範圍內的發展項目外，上蓋發展及其通道必須與禁區予以分隔。發展方案亦需要確保不影響已開通的口岸的日常運作和通關/檢疫的保安規定和安排。由於口岸人工島鄰近機場，島上的建築物高度受制於機場高度限制。口岸人工島的規劃亦需要考慮噪音等因素。上述限制會影響口岸人工島的上蓋發展用途，例如基於飛機噪音而不適合住宅發展等。另一方面，上述限制會影響口岸人工島上蓋發展的發展成本。假如個別土地用途方案需要將大部分甚至全部禁區範圍的上蓋轉為非禁區，用作發展，我們需要建造大型平台和高架交通基建設施，以分隔上蓋發展及口岸禁區範圍。此外，要確保維持口岸 24 小時正常及安全運作，建造工程需要分期施工，其間亦要提供充足的臨時交通、保安及安全防護措施。因此，相比一般的土地發展項目，口岸人工島的上蓋發展需要較高的發展成本。這方面會影響不同土地用途方案的技術及財務可行性。

至於鄰近的機場島，機管局近年正積極推動多項大型發展項目。當中，超過 1 000 間客房的航天城酒店項目已於 2017 年展開工程，預計於 2020 年至 2021 年落成。此外，面積達 35 萬平方米的航天城綜合零售、餐飲及娛樂設施項目的發展及管理權已於 2018 年 4 月批出，預計於 2023 年至 2027 年分期落成啟用。相比現時面積約 10 萬平方米的太古城商場和約 20 萬平方米的海港城商場，航天城落成後將會成為全港最大型的零售、餐飲及娛樂中心，並將設有交通交匯處和至少 2 800 個停車位等配套設施，以滿足訪客的需求。機管局亦於 2018 年 6 月批出佔地約 5.3 公頃位於機場南貨運區的高端物流中心的發展及管理權。物流中心預計於 2023 年投入運作，將可進一步鞏固香港國際機場作為國際航空及貨運樞紐的領導地位。另一方面，政府會與機管局商討亞洲國際博覽館第二期擴建計劃。

上述在機場島上的最新發展廣泛涵蓋酒店、零售、餐飲、娛樂、物流及會展等與航空業務息息相關的產業。為確保口岸人工島與鄰近機場島的發展有着協同效應，行政長官於今年的施政報告公布政府會邀請機管局就口岸人工島上蓋發展提交發展方案建議。政府的願景是口岸人工島的上蓋發展，連同在機場島上的機場三跑道系統、高端物流中心、航天城發展項目和亞洲國際博覽館的未來發展，將大嶼山打造成連接粵港澳大灣區以至全世界的"機場城市"。在施政報告公布之

後，政府正式發出邀請信並於上月接獲機管局的回覆，同意提交有關方案，當中包括探討在上蓋發展中提供入境私家車停車場的可行性，而發展方案將涵蓋整個口岸人工島包括島上的禁區範圍。

待機管局完成研究並提交發展方案之後，政府會詳細考慮有關建議，才敲定口岸人工島上蓋發展的方案，適時諮詢公眾。雖然口岸人工島的上蓋發展研究將會延長，但這安排有利口岸人工島的長遠發展，亦有助創造一個具高經濟效益及多元化就業機會的“機場城市”，鞏固及提升香港國際商業中心地位。

另一方面，雖然口岸人工島上蓋發展仍然在研究中，但政府一直密切監察東涌等地自港珠澳大橋開通以來的人流情況，並已召開多次跨部門會議，在短時間內聯同巴士公司和本地旅遊業界實施多項有助疏導人流的措施，包括積極安排在港珠澳大橋香港口岸旅檢大樓內增設臨時小型店鋪，增設旅遊巴士網上預約，從而進一步優化口岸接駁巴士的排隊和登車安排。中期而言，我們相信預計於 2023 年分期啟用的航天城大型零售、餐飲及娛樂中心將有助分流訪港旅客。

田北辰議員：首先，我要稱讚局長，就一項口頭質詢，局長在答覆中提及不少新措施，有些更是很具體的措施，我也看得津津有味，我希望將來政府很多的答覆都是這樣。

特首在施政報告中表示要請機管局處理這個項目，我是贊同的。局長剛才的主體答覆說明，如果上蓋發展涉及很多將禁區範圍轉為非禁區的項目，需要花錢建造大型平台和高架交通基建設施，亦要分階段進行，相當擾民。所以，我認為最好的方法，就是將那 300 萬呎地方的絕大部分作為禁區內的項目。

我跟機管局討論過，當航天城完工後，將有 2 800 個泊車位供持有兩地車牌或本地的人士使用，只持有澳門或內地單一車牌的人士不能在該處停泊。此外，這個 300 萬呎的航天城設備齊全，它亦不會有任何……

主席：田議員，請直接提出你的補充質詢。

田北辰議員：好的。基本上，很簡單，市民希望有一個 synergy effect(協同效應)，他們提議在禁區內建造一個有三四千個泊車位的停車場，

可以讓更多人泊車，然後前往購物。對此，我亦詢問過市民，如果建造一個購物城，亦都在禁區內……

主席：田議員，請直接提出你的補充質詢。

田北辰議員：好的。是採取特價城的形式，出售一些日用品，即所謂“水貨客”購買的產品，與購物城沒有衝突，他們是歡迎的。

我想問局長，如果這些設施，例如停車場及特價購物城，大部分都是在出入境範圍外，基本上是否可行呢？

發展局局長：主席，感謝田議員的質詢。的而且確，政府邀請機管局考慮口岸人工島上蓋發展時，有邀請它就建造一個大規模的停車場進行研究。依政府的角度，我們認為是可行的，但當然需要進行相關研究。

至於在口岸人工島進行一定的零售活動，其實政府於 2015 年提出的建議已包括一些零售活動。因此，我同意田議員的意見。我們初步認為進行零售活動是可行的。但是實際可行性及實際規模如何，機管局會在研究中探討這些範圍，之後政府會再作研究。

姚思榮議員：主席，目前香港口岸人工島規劃中沒有旅遊巴的泊車位，而口岸上落客的停車位則各有 8 個。政府擔心過多旅遊巴到口岸接客，所以採取配額制，剛才局長也提及配額制，以及預約安排。長遠來說，該做法不利口岸人工島增加大量旅客。我認為既然局長也提及口岸人工島會有未來規劃及會重新考慮有關設施，局長會否考慮在現有口岸人工島興建上蓋，以便加設旅遊巴泊車位，解決目前欠缺旅遊巴泊車位的問題？

發展局局長：主席，多謝姚議員的質詢。目前階段，我們不會排除任何可能性。姚議員剛才的意見十分寶貴。首先，機管局現時正在觀看會議直播，會聽到我們的答與問，我們亦會將姚議員的意見轉交機管局，我看不到它有任何原因會忽視這方面。但是，究竟機管局在接收意見後，結果會如何，我現在不想去猜度，還是讓我們先作研究。

麥美娟議員：主席，我留意到局長的主體答覆令田北辰議員津津有味的內容和設施等，全都是在 2023 年才會發生的，而現在是 2018 年。在 2023 年，這些設施才會實施及使用，時間上較屯門的連接路開通更遲。我想請問局長於此段時間，如何解決目前很多旅客通過港珠澳大橋來香港一日遊並湧入其他地區，影響居民生活的問題？當屯門的連接路通車後，政府會否有措施預防另一群旅客，不單會到東涌，還會到屯門呢？

主席：麥議員，你的提問不屬主體質詢的範圍。局長，你會否回答？

發展局局長：主席，我很簡短地回答。其實，剛剛上星期或前星期，運輸及房屋局局長陳帆亦於此提及一些短線措施，例如巴士路線 B6 線在東涌站點可以同時上客；內地旅行團想預約穿梭巴士“金巴”的服務，也不需要數日前預約，可以前一天預約。種種短期措施，現在政府有跨部門小組監測，我只在此提及其中一兩項，讓麥議員知道事實。大家也知道，旅客或旅行團由珠海乘搭穿梭巴士“金巴”過來，其實是需要網上預約的，現在並不能即時買到車票，乘客數目已經由每天平均大約 16 000 人降低至 12 月初的大約 11 000 人。最近，我自己亦到過口岸視察，口岸每天處理的旅客數目，由高峰時期接近 10 萬人次降低至現時六七萬人次左右。因此，我想這些短期措施有助減低東涌所承受的巨大壓力。

謝偉銓議員：主席，有關口岸人工島上蓋的規劃及發展，我認為政府做得非常差。因為 2002 年及 2003 年時開始規劃大橋，2005 年時設計已經基本完成，然後直到 2009 年動工。但是，關於口岸人工島的利用，到 2015 年才開始有關顧問研究。其實我並不明白，為何要等到 2015 年才展開研究而不在更早前開始？是否有任何因素改變呢？同時，我相信現在的長遠計劃還有一段時間才完成和動工，短期內如何利用口岸人工島面積達到 150 公頃的土地？

發展局局長：主席，多謝謝議員的質詢及意見。當然，我們現在可以問為何在 10 多年前沒有考慮相關規劃，但我很難就當時政府的智慧作詳細辯解，我相信其中一個原因，可能是在 10 多年前，香港對土地需求不太迫切。如果謝議員記得，於 2000 年代初期，當時在個別地區還降低發展密度，而近年我們在適當情況下會提高。直到上屆政

府，認為應該可考慮使用口岸人工島面積 150 公頃的土地，跟着便密鑼緊鼓地處理。

我在主體答覆亦提及，本屆政府認為，由於口岸人工島是 24 小時運作，因此如果要發展，成本相對地高昂。機場島上的種種發展，包括我剛才提到，未來及正在進行的，當然要分期落成，而 350 萬平方呎的航天城的商場發展項目將於 2023 年陸續落成。我們認為如果邀請機管局進行研究，應該更有利發揮協同效應，我想田議員在質詢中也有提及。機場島和口岸人工島有很多所謂空側的活動，也有可將空間互相協調、有效編配和運用的地方。現時情況便是如此。我希望這個答案能夠解釋過往一些歷史。

梁志祥議員：主席，我十分認同謝偉銓議員所說有關規劃的問題，而當然，局長認為不應該追究前政府的事情。

不過，這也反映出整個政府對於規劃和大型基建配套欠缺周全的考慮，以致造成現時的局面。這個局面便是很多旅客來港後沒地方可去，唯有擠在東涌。所以，這個問題的重點是，如何盡快作出新的規劃，這便是我們所希望的。

不過，田北辰議員提及的泊車問題也十分重要。我想就此向局長提問，在新一期所謂 150 公頃的口岸人工島上，會否就着車位欠缺的問題多加研究，例如興建大型停車場？其實，購物中心也需要大量車位，就這方面，當局會否在原有基礎上再增設車位？

發展局局長：主席，多謝梁議員提出的補充質詢。

或許我說詳細一點，現時口岸人工島有 650 個車位，但只供北行車輛使用，即如果香港朋友想使用港珠澳大橋前往內地，可以駕車前往口岸人工島，並把車停泊在那裏，這些車位是現成的。我數天前也特別前往視察，現時使用率不太高，基本上駕車前往，應該也有停泊位。

至於南行車輛，即內地來港沒有兩地牌，只有單一牌的車輛，現時口岸人工島並沒有為它們提供任何停車位。我們在邀請機管局就未來口岸人工島的上蓋發展進行研究時，亦有明確指出，它需要研究在

上蓋發展中，提供一個大型停車場的可行性。所以，梁議員，我們的答案是正面的，如果研究方向一直維持正面，這件事是會發生的。

盧偉國議員：主席，其實無須如謝偉銓議員所說的，需要早期進行規劃。我記得兩三年前，當政府需要就港珠澳大橋香港口岸工程增撥資源時，當時工務小組委員會內有不少委員已指出，為何當局沒有藉機完善口岸停車場、零售和餐飲等設施。

港珠澳大橋通車後，才知道如此受旅客歡迎，導致東涌"迫爆"，已經證明政府在這方面真的毫無遠見。所以，我認為真的不要討論這麼長遠的事情，或說如何利用航天城的大型設施等。

我的問題是，當局短期內如何增加港珠澳大橋口岸上的設施，令眾多旅客的需求能夠就地得到滿足呢？

發展局局長：主席，多謝盧議員提出的補充質詢。

短期而言，正如我剛才回答麥議員的補充質詢時也略為提及，包括就巴士安排和路線提供上，盡量作出分流安排。

至於盧議員問及口岸人工島本身的設施，剛好在數星期前，入境大樓設立了一間臨時的 pop-up shop，提供議員剛才說的奶粉或內地旅客來港時有興趣購買的東西。之前有人批評，零售店鋪設在入境大堂未必最理想，因為旅客入境時不會購物，離境時想購物又要返回入境大堂。據我了解，在明年第一季，應該能夠在離境大堂開設一間頗大的零售店鋪。希望這些措施能夠進一步紓緩問題。

主席：第三項質詢。

對大麻的規管

3. 陳克勤議員：主席，加拿大當局自本年 10 月起，放寬了對休閒類大麻的管制。該國國民可以從持牌供應商購買大麻及含大麻成分的食品和飲料。鑒於加拿大和香港兩地之間的經貿活動和居民往返頻繁，有市民關注吸食大麻的風氣會蔓延到香港。此外，有不少學生家

長擔心其在加拿大求學或參加遊學團的子女在返港時，把大麻或含大麻成分食品帶入香港，因而誤墮法網。就此，政府可否告知本會：

- (一) 香港駐加拿大多倫多經濟貿易辦事處有否向在當地求學、旅遊及營商的港人宣傳大麻的禍害，並提醒他們和打算訪港的人士，香港法例禁止攜帶含大麻成分的食品入境；如有，詳情為何；
- (二) 會否加強堵截各類含大麻成分食品或禮物被攜帶入境；及
- (三) 過去 3 年，執法部門搗破大麻種植場和檢獲含大麻成分食品的個案宗數分別為何，以及大麻相關罪行的檢控宗數和被定罪人士一般被判處的懲罰；會否加大執法及宣傳工作的力度，以打擊大麻相關罪行？

保安局局長：主席，在香港，大麻及其主要成分四氫大麻酚屬《危險藥物條例》("《條例》")(香港法例第 134 章)管制的危險藥物。任何含有大麻或四氫大麻酚的產品，包括食品和飲料，都受《條例》管制。根據《條例》，販運危險藥物、非法進口入香港、從香港出口、獲取、供應、製造、經營或處理危險藥物，屬刑事罪行，最高刑罰為終身監禁及罰款 500 萬元。非法管有或吸食、吸服、服食、注射危險藥物，最高刑罰為監禁 7 年及罰款 100 萬元。警方和香港海關("海關")作為執法部門，一直嚴謹執法，打擊涉及毒品(包括大麻)的罪行。

吸食大麻會上癮，亦會嚴重損害身心健康。根據世界各地(包括世界衛生組織)的研究，吸食大麻禍害深遠，例如會造成不可逆轉的認知功能受損、患上精神病、產生焦慮和幻覺、患上呼吸道、心血管疾病和癌症。聯合國已把大麻列為受規管的毒品，要求各國對大麻的生產、製造、輸出、使用和管有等進行嚴格管制。政府和非政府禁毒服務機構一直有就吸食大麻的禍害及相關罪行，進行不同方式的預防教育和宣傳。因應個別海外國家和地區將消遣用大麻合法化，政府會加強宣傳和教育措施，讓市民(特別是青少年)正確理解大麻的禍害，以免受他人影響或誤以為大麻無害而嘗試吸食，以及不要將大麻或含有受管制大麻成分的產品帶入香港，因為這樣做是違法的。執法部門亦會適當地加強針對大麻的執法工作。

就陳克勤議員所提質詢的 3 部分，我作以下綜合答覆。

加拿大於今年 10 月 17 日起將消遣用大麻合法化，但法例禁止任何人銷售或分發大麻予 18 歲以下人士，亦禁止攜帶大麻出入境。而在加拿大出售含有大麻成分的食品和飲料，仍屬非法。因應加拿大和個別海外地區將消遣用大麻合法化，海關於今年 11 月發出了新聞公告，提醒市民有關大麻的禍害和《條例》的規定，以及特別提到在某些海外地區可能有出售含有大麻或四氫大麻酚的食品和飲料，而市民在當地購物時，應留意有關產品的包裝標示和當地關於大麻的法例，以免誤墮法網。公告亦提醒市民，大麻和四氫大麻酚在香港屬危險藥物，藏有或攜帶該些產品進入香港，即屬違法。

香港駐多倫多經濟貿易辦事處("經貿辦")已將上述的新聞公告上載其網頁。經貿辦亦透過定期電子新聞通信，提醒當地的商會、社區組織和個別人士，特別是當地的香港學生組織，有關香港就大麻的法例規管和大麻的禍害。

執法方面，海關按風險管理的原則，已在各管制站加強檢查旅客和貨物，以堵截大麻及含有大麻或四氫大麻酚的產品入口。海關亦已聯絡主要的空運、海運及快遞貨運業務營運商，提醒他們留意懷疑載有大麻及有關產品的貨物，要迅速作出舉報。

在 2015 年至 2018 年上半年，警方和海關合共破獲了 18 宗涉及大麻種植場的個案，海關則在另外 5 宗個案檢獲少量含有四氫大麻酚的食品；因干犯涉及大麻的毒品罪行被捕而被檢控的共有 1 183 人。一般而言，干犯嚴重毒品罪行(例如製毒、販毒或管有大量毒品等)被定罪的人士，大部分會被判處監禁，而干犯輕微毒品罪行(例如管有小量毒品供個人吸食)的人士，則可能被判處其他形式的懲罰(例如被判入戒毒所、接受感化令或罰款)。每宗個案的實際刑罰會由法庭按具體案情作出判決。

正如上述，因應個別海外國家和地區將消遣用大麻合法化，政府會加強宣傳和教育，執法部門亦會按情報及風險管理認真和積極打擊涉及大麻的罪行。此外，食物安全中心亦已提醒食物進口商，不可進口任何可能含有大麻或大麻成分的食品和飲料。有關政府部門會繼續密切監察，遇有懷疑個案，會及時跟進和調查。

陳克勤議員：主席，同事或許對含有大麻成分的食品沒有很清晰的概念。我手上有兩張照片，相中是含有大麻成分的糖果，看來色彩繽紛，

相當吸引，市民絕對有可能會誤服或被人引誘而誤服。事實上，這些糖果容易在網上購得，而網站亦註明可以直送香港。

請問局長有否加強執法工作，以免含有大麻成分的食品在臨近聖誕節這個濫藥高峰期流入香港，以及有否與網上平台溝通，提醒他們不得把該等產品寄到香港呢？

保安局局長：主席，多謝陳議員的補充質詢。

執法機構一直密切留意市面上有否出現懷疑含有大麻或四氫大麻酚成分的食品。過去 3 年來，海關在 5 宗案件的進口或轉口貨物中發現少量含有四氫大麻酚的食品。不過，根據執法部門的工作及經驗，含有大麻或四氫大麻酚成分的食品或飲料未有廣泛流入市面。海關會按風險管理的原則，在各管制站加強檢查旅客和貨物，以堵截大麻或含有四氫大麻酚成分的產品進口。海關亦已聯絡空運、海運和快遞貨運業務營運商，提醒他們留意及舉報有關情況。

據我了解，海外地區可合法出售的含有大麻成分的食品在包裝上一般會註明含有大麻成分，例如會貼上含有 "cannabis" 或 "THC" 成分的標示。如市民在外地看到有關食品，便應細心留意有關標籤，不應該攜帶有關食品進入香港，因為這屬違法行為，我亦希望市民作出舉報。

當然，海關亦會嚴格執法。針對陳議員提及的情況，除日常搜查可疑旅客或根據風險評估作出搜查外，海關亦會利用緝毒犬進行檢查。海關會利用 62 隻緝毒犬積極地在不同口岸截查有否任何人將有關物品攜帶入境。此外，海關在執法時還會使用 X 光機和微量檢測器，並已購置新的先進儀器，例如針對粒子樣本進行分析的量子掃描器，以及利用雷射技術進行分析的拉曼光譜儀，當有旅客攜帶不同毒品(包括大麻)入境，可被海關成功偵測，以防大麻流入本港。

就陳議員所提及的情況，我認為教育工作同樣重要，因此除我剛才所述經貿辦作出宣傳外，禁毒處的網站亦已上載多項有關大麻的性質及禍害等方面的基本資料。此外，禁毒處亦利用新媒體，例如聯同 "網紅" 推出 YouTube 短片——大家都知道，"網紅" 在互聯網上的吸引力較大。此外，警方亦會在暑假期間推出有關大麻的短片，讓青少年認識大麻的禍害，並會提醒市民如果在外地看到可能含有大麻成分的食品或飲品時須加倍小心，不要帶進香港。

陳凱欣議員：主席，大家都知道，除加拿大外，有不少香港人經常前往旅遊的國家均已把消遣用大麻合法化。局長剛才特別提及禁毒處的網站，而我亦曾瀏覽該網站，發現確實有提述大麻對身體的影響。不過，我們現時所討論的是新興食品，有生產商把含有大麻成分的食品包裝成糖果或餅乾般，而標籤上很多時候會用上"THC"的字眼。

請問當局如何在這方面做好一些呢？因為據我所見，現時的網站或宣傳單張均未有針對這類新興的糖果或餅乾加強宣傳，以致小童及學生無法知悉這類新興毒品有機會流入香港。

保安局局長：多謝陳議員的補充質詢。任何含有四氫大麻酚成分的產品皆不合法，因為四氫大麻酚本身就是毒品，所以任何含有四氫大麻酚成分的糖果、食品或飲料均不合法。我們聽到議員就加強宣傳方面的意見，我們會繼續跟進。

據我們理解，加拿大把消遣用大麻合法化的法例仍不容許售賣含有大麻成分的食品或飲品，只容許藏有 30 克或以下的消遣用大麻，並只限於 18 歲以上的成年人，並且不容許攜帶大麻產品出入境。因此，我們會清晰地告訴市民加拿大有關這方面的法律規定。

我同意應該不停進行宣傳工作，亦要考慮如何透過各種渠道盡量接觸不同市民。針對青少年，當局的不同禁毒計劃均包含加強宣傳毒品及大麻禍害的元素，例如我們經常與非政府組織一同宣傳的滅毒或禁毒信息就包含有關內容。我們亦透過健康校園計劃提高學生對大麻的認知，並會向市民講解任何含有四氫大麻酚成分的產品(例如食品和飲料)都不合法。

李國麟議員：主席，在剛過去的 10 多分鐘內，局長的答覆非常周詳。我希望將來不會再有消息指有任何含有大麻或類似大麻成分的飲品或食品循互聯網或其他途徑流入香港，荼毒青少年。尤其是，在聖誕節後，我希望不會再聽到這些消息。

主席，這並非我想提出的補充質詢。根據局長如此周詳的答覆，香港在這方面的風險似乎應該是"零"。陳克勤議員的主體質詢的重點，是由於加拿大修改法例，以致有人擔心青少年或其他人士把大麻帶進香港。局長的主體答覆倒數第二段指，在 2015 年至 2018 年期間，有 1 183 人被檢控定罪。請問局長可否向我們提供在這段期間的一項

數字：有多少青少年因把含有大麻成分的食品或飲品帶進香港而被判罪成呢？

保安局局長：主席，因干犯涉及大麻的毒品罪行而被捕的人士佔整體因毒品罪行被捕人數約一成，而每年就嚴重毒品案件的檢控成功率約為八成。就議員詢問涉及不同毒品的人數，在 2018 年上半年有 776 人涉及冰毒，當中 48 人為 21 歲以下人士；涉及"藍精靈"和"白瓜子"的有 509 人，而涉及可卡因的有 516 人，當中 146 人為 21 歲以下人士。涉及大麻的人數在 2018 年上半年為 220 人，當中有 75 人是青少年(即 21 歲以下)。

法庭沒有按毒品類別特別統計被定罪的人數。我們之所以能提供因干犯涉及大麻的毒品罪行而被捕的人數，是因為警方備存了有關數字。不過，我們沒有按毒品類別備存被定罪人數的整體統計數字。儘管如此，因干犯涉及大麻的毒品罪行而被捕的人數每年大多維持在 300 人至 400 人左右。本年的人數暫時為 200 多人，與往年的數字相若。

黃碧雲議員：主席，我曾在 11 月 7 日就含有大麻成分的食品和飲品的進口事宜提出質詢，而該項質詢同樣由保安局局長答覆。我們從上次和這次的答覆中理解到，含有大麻或四氫大麻酚成分的食品和飲品均不能進口。不過，政府似乎沒有清楚說明含有大麻化合物大麻二酚(即"cannabidiol")的產品有否違反《條例》，而《條例》亦似乎沒有將這成分訂為危險藥物。究竟將含有大麻二酚的藥劑製品、食品及飲料攜帶入香港有否觸犯法例呢？只含有大麻二酚而不含四氫大麻酚的產品有否違法呢？政府可否給予清楚答覆呢？因為大麻二酚具鎮痛作用。

主席：黃議員，你已提出了補充質詢，請坐下。局長，請作答。

保安局局長：對於議員這項補充質詢，我可以清楚告訴市民，《條例》訂明四氫大麻酚是毒品，而大麻二酚則不是。不過，我們需要非常小心，因為不論提煉大麻二酚的技術如何精良，也有可能含有小量四氫大麻酚。意思是，如果在大麻中提煉大麻二酚，雖然大麻二酚並非《條例》訂明的毒品，但無論提煉技術如何精良，也有可能含有小量四氫

大麻酚……不過，有關產品是否完全不含四氫大麻酚，必須透過化驗才知曉。我們從文獻或執法過程中了解到，我剛才所說的均為大家所認同，即不論提煉大麻二酚的技術如何精良，也有可能含有小量四氫大麻酚。任何含有四氫大麻酚的產品均屬毒品，大家須小心留意這點。

主席：第四項質詢。

推動電動私家車普及化

4. 梁繼昌議員：政府自去年 4 月 1 日起削減電動私家車的首次登記稅優惠，由以往全數豁免下調為設有 97,500 元的上限。該措施令首次登記的電動私家車數目銳減，由實施前 6 個月的 4 294 輛急降至實施後 17 個月的 300 輛；然而，首次登記的燃油私家車數目，則由該措施實施前 6 個月的 19 382 輛，上升至其後 6 個月的 21 345 輛。另一方面，全港公共電動車充電器中，約四成是充電速度較慢的標準充電器。截至今年 8 月，少於百分之二的私家車是電動私家車。就推動電動私家車普及化，政府可否告知本會：

- (一) 會否恢復全數豁免電動私家車首次登記稅；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (二) 鑒於政府於今年 2 月底推出“一換一”計劃，讓銷毀舊私家車並購買新電動私家車的車主可獲較高的首次登記稅寬免額，政府至今接獲、批准及拒絕的申請宗數分別為何，以及部分申請被拒的原因；鑒於有批評指該計劃的申請條件嚴苛，政府會否檢討該計劃的成效並放寬申請條件；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 有否計劃在未來兩年內全面提升公共充電器為中速或高速充電器；如有，預算開支、工作時間表及具體計劃為何；如否，原因為何？

環境局局長：主席，就梁繼昌議員的質詢，我的答覆如下：

- (一) 政府一貫的政策是鼓勵市民盡量使用公共交通；但如有需要購買私家車，我們則鼓勵他們選購電動車。

在訂定電動私家車的首次登記稅寬減時，政府認為一方面要避免促進私家車整體數目增長，造成交通擠塞及令路邊空氣污染惡化；但另一方面可以適當地鼓勵購車人士在購買私家車時選擇電動車。政府考慮了上述兩個要素、電動車的技術發展、市場環境、道路交通狀況和持份者意見後，決定於 2018 年 2 月 28 日至 2021 年 3 月 31 日期間繼續為電動私家車提供上限為 97,500 元的首次登記稅寬減，並同期推出新增的"一換一"計劃。合資格的現有車主在購買新電動私家車並銷毀其合條件舊私家車時，可獲較高的首次登記稅寬免額，上限為 250,000 元。

電動私家車的技術正不斷發展。市場上已有一些價格相對大眾化的電動私家車，售價(未連首次登記稅)約為 24 萬元至 40 萬元，而實驗測試續航力達 280 公里至 400 公里，能滿足本港一般駕駛人士每天只行駛數十公里的需要。在"一換一"計劃下，在香港出售的 15 款獲運輸署類型核准的電動私家車型號中，大部分型號(即 8 個)都可獲全數豁免首次登記稅。"一換一"計劃同時有助鼓勵更多車輛製造商推出不同類型尤其是價格較大眾化的電動私家車，令電動私家車市場在香港能更為普及。

政府會如期在現時電動車首次登記稅安排完結前，即 2021 年 3 月 31 日前，檢討有關安排，現階段並無計劃改變既定安排。

- (二) 符合"一換一"計劃的舊私家車須在香港首次登記最少 6 年，車主是該車輛的登記車主連續 3 年或以上，以及該車輛在取消登記前的 24 個月期間須有最少 20 個月領有有效車輛牌照。有關措施的目的是避免有人從外地或二手市場搜集大量舊私家車參與計劃，從中圖利。資料顯示在"一換一"計劃於 2021 年 3 月 31 日完結前，能符合"舊車已首次登記 6 年或以上"和"車主擁有車輛連續達 3 年或以上"這兩項條件的私家車總數約為 47 萬輛，佔現時整體私家車總數約四分之三，並非少數。政府現時並無計劃更改計劃的申請條件。

截至今年 11 月底，運輸署合共接獲 274 宗"一換一"計劃的申請，當中 268 宗獲批、3 宗申請遭拒絕，餘下 3 宗申請則正在審批。在運輸署拒絕的 3 宗申請中，有 1 宗因舊私

家車在香港首次登記不足 6 年，而另外兩宗則因不符合舊私家車須有最少 20 個月領有有效車輛牌照的條件。

- (三) 就電動私家車的充電安排，政府的政策方針是車主應在其居所、辦公室或其他適當場所，為其車輛作日常充電。公共充電網絡主要是輔助設施，讓電動車車主在駕駛途中有需要時為其電動車補充電力，它們並非亦不能替代日常充電設施。

香港地方相對細小，私家車一般每天只行駛數十公里。中速充電器在 1 小時內為電動車補充的電力可讓其多行駛最少 30 公里，作為輔助設施已可滿足電動車在偶有需要時補充電力的需要。快速充電器的安裝費用昂貴，而且供電要求高很多，部分建築物未必能承擔其電力要求，故此現時的公共充電設施會以中速充電器為骨幹。

政府在過去數年已陸續將運輸署及政府產業署開放予公眾使用的停車場內的標準充電器提升為中速充電器。除了 61 個位於將拆卸的運輸署停車場內，以及一些同時兼備標準及中速功能的充電器外，所有運輸署及政府產業署開放予公眾使用的停車場的標準充電器已提升為中速充電器。兩間電力公司也會將現有供公眾使用的標準充電器逐步提升至中速充電器，以及安裝多制式的快速充電器。電動車供應商亦積極在公眾地點增加其代理型號電動車的充電設施。

隨着電動私家車數量上升，政府正在檢討電動私家車充電配套設施的有關政策和措施，包括積極考慮在政府停車場增設充電器。

梁繼昌議員：政府已在主體答覆清楚解釋，為了避免促進私家車整體數目增長，所以把電動私家車的首次登記稅由以往全數豁免下調為設有 97,500 元的上限。但是，這措施反而變相鼓勵市民選購電動私家車以外的私家車。所以，我想問政府究竟會否為了減低車輛數目的增長，轉而調高燃油汽車的首次登記稅？

環境局局長：主席，多謝梁議員的補充質詢。政府會不時檢討不同政策，而梁議員提及的政策範疇，是由環境局以外的其他政策局主導。

不過，我相信一般而言，政府會在適當時檢視不同政策，只要是對香港整體環境或交通負荷有所裨益的措施，我們均會在適當時作出考慮。

易志明議員：主席，汽車經銷商通常希望政府提高免稅額，好讓他們可以售出更多車輛，但業界最近向自由黨反映，其實已無必要推行這措施，因為汽車價格正如局長在主體答覆第(一)部分所說，已經非常大眾化，而且將會越來越大眾化。所以，他們認為沒有實施這項措施的需要。

鼓勵公眾使用電動私家車的最大問題，反而在於充電設施的規劃。現時在席的黃定光議員在這方面正面對極大困難，因他十分支持環保，但他所居住大廈的業主委員會或業主立案法團卻不接受其安裝充電設施的申請。局長剛才表示公共充電設施主要作應急用途，電動私家車車主必須自行作出日常充電安排。我想問局長將推行甚麼政策，鼓勵業主立案法團或業主委員會接受住戶就此提出的申請？如當局推行的鼓勵措施並不成功，局長最終會否立法強制業主立案法團或業主委員會在合理可行情況下，必須接受有關申請？

環境局局長：主席，多謝易議員分享業界對政府政策的最新意見。我們同意易議員的說法，現行政策其實已能更均衡地支持不同品牌電動私家車的更健康發展，特別是一些價錢相對大眾化的車種。從現時受惠於稅務寬減的私家車分布情況，亦可看到較過去更加平均，某些車行亦就此給予正面的反應。我們預計將來會有更多不同品牌及價錢相對大眾化的車輛型號引入香港，以供選購，令車主在選購電動私家車，特別是較平民化的車種時，會有更多選擇。

我亦同意易議員所說，現時在私人住宅大廈或屋邨安裝充電器以方便大家使用電動車方面，的確存在挑戰。雖然我在主體答覆所作描述較為簡單，但當中最後一段正好反映了我們明白問題所在。應議員的要求，我們會盡快在立法會環境事務委員會會議上，就易議員關注的事項進行詳細討論，因此我今天未必能向易議員作出具體的交代。但是，我們很樂意於明年盡早與該事務委員會深入討論這方面的工作，探討如何在屋苑範圍以至相關地方提供電動私家車的日常充電設施，以更加方便大眾。

主席：易志明議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

易志明議員：局長沒有回答我最後一項提問：如日後推行的措施並不成功，局方會否作出強制規定？

主席：局長，你有否補充？

環境局局長：主席，就易議員的要求，我們會在環境事務委員會會議上一併討論。

譚文豪議員：主席，局長在主體答覆第(二)部分提到，無需檢討現行方案的其中一個理由是，截至 2021 年，符合“一換一”計劃資格的私家車總數為 47 萬輛，佔車輛總數四分之三，所以局長認為無需改變有關政策，甚至不能接受我們一直提出擁有車輛年期由 3 年改為 1 年的建議。不過，我認為議會是講理和相信數據的，深究之下發現上述數字其實是局方在 10 月 24 日答覆陳淑莊議員一項書面質詢時提出。

局方在作出計算時，原來是以現時約有 186 000 多輛符合資格的私家車，推算出有關數字會在 3 年後增至 470 000 多輛，但局方有一個嚴重錯誤的估計，便是沒有人會在這 3 年內買賣車輛。大家可以想一想這個道理和邏輯，其實有關數目在 3 年後不會相差太遠，因為人們買賣車輛的頻率不會有太大變化，現在所說的不是玩具電動車，不會突然有數十萬人特意改變自己買賣車輛的習慣，突然大量購入新貨，這是不可能的。

因此，我想指出局方建基於這個推算作出決定，但有關邏輯或數據是錯誤的，而局方正在使用一項錯誤數據來支持政策無需改變的說法，這亦屬危險做法……

主席：譚議員，請直接提出你的補充質詢。

譚文豪議員：……所以，主席，我的補充質詢很簡單，我希望局長回去再作檢視，如我剛才所說屬實，符合資格的私家車數目即使在 3 年

後也只有約 18 萬輛，那麼局長會否重新檢視這項須擁有車輛 3 年的政策，是否應將之改為 1 年或 2 年？

環境局局長：多謝譚議員的補充質詢。在這方面，我們有不同的觀點與角度。首先，在環保方面，大家也明白如果凡事一成不變，態度亦不變，很多東西均無法成事。現在提及的時間並不是太長，大約兩年而已，如果清楚知道有關的政策要求，作為議員及市民，為香港的空氣質素及減碳需要着想，是否也應作出多一重考慮？如果延遲 1 年換車便能滿足既定條件，那麼是否應該多等一等呢？過於頻密地換車是否符合環保原則？現在所說的是香港整體以至全世界的環保轉型，如果甚麼也不作改變，是否最好的態度呢？我相信這是大家需要思考的問題。

主席：譚文豪議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

譚文豪議員：主席，我剛才已說得很清楚，由於局方在數據上出現錯誤，局長首先是否願意檢視他所提出的數字.....

主席：譚議員，你已指出你的補充質詢未獲答覆的部分。

譚文豪議員：他是否願意先查看該等數字是否有誤？如果該等數字有誤，他剛才所說的便全屬錯誤了。

主席：局長，你有否補充？

環境局局長：主席，我能夠補充的是，政策已經公布，現時所有擁有相關類別私家車的車主，均享有同等而公平的機會得到“一換一”計劃所提供的優惠，這正是當局制訂有關數據的公平基礎。

邵家輝議員：對於政府朝環保及減排的方向所推出的措施，很多市民和我均會支持。政府今年推出上限為 97,500 元的購買環保車輛的稅

務資助，相信以價格約為 30 萬元的電動私家車而言，已差不多可全數豁免繳交首次登記稅。此外，當局亦推出“一換一”計劃，就此提供 25 萬元的減稅優惠，相信在鼓勵市民使用環保車輛方面已屬足夠。

我想提出的問題重點是，正如易志明議員剛才所說，香港的電動私家車充電設施配套不足，很多朋友向我表示，即使購入了電動車也不知道可往哪裏充電。所以，在充電基建方面，政府確有需要多做工夫。其實，就減排方向而言，現時市面上有很多電動和燃油混合的車輛，其減排能力很高，亦很環保。所以，在充電設施未臻完善之前，政府會否向這類汽車提供優惠，鼓勵市民使用？

環境局局長：主席，多謝議員的提問。首先，我同意議員的說法，亦正如我剛才回應易議員時所說，在推動香港電動私家車的普及化時，一方面要特別着眼於車種的普及化，增加輸港車輛的品種，另一方面是探討在家居或相關環境下如何作出支援，讓公眾作出更加方便的日常充電安排。在這方面，我相信大家的方向是一致的。

在整體政策上，我們現時是聚焦於純電動私家車方面，因為這種車輛對路邊空氣質素而言是最好的選擇。至於議員提到，可否在政策上就混能車輛給予更多支持，我們會詳細從科學研究方面，探討混能車對路邊空氣質素的影響或在香港的環境下，究竟能節省多少能源或減少多少空氣污染物。每個地方的情況各有不同，所以我們會在適當的時候檢視不同的新能源車能對香港的環境帶來多大裨益，在政策上是否需要作出思考。

莫乃光議員：主席，很多東西都需要研究，但政府有時在沒有研究下便指出現時有越來越多電動車在路面行走，令交通越來越擠塞，路邊空氣質素亦更差。政府膽敢提出這種說法，但不知道又可否提供這方面的數據以作支持。

香港現時有 10 000 多輛電動車在路上行走，但卻只有 2 000 多個充電設施，比率是 5 : 1，而當中很多充電設施均屬標準或中速充電器。我一方面關心當局如何提升這方面的配置，但實際上卻更加關心有很多國家例如挪威，早在 1990 年已豁免電動車的購置稅和關稅，而且還有其他配套，包括免費泊車、充電和豁免道路收費等。

我的補充質詢是，在鼓勵使用電動私家車方面，政府有沒有考慮提供其他配套？除了在稅收方面提供首次登記稅優惠外，會否考慮推行我剛才提到的政策，又或在政策上資助電動車車主在家安裝充電器？

環境局局長：多謝莫議員的補充質詢。相信大家也同意，香港其中一項支持電動車普及化的政策，是在日常最方便的充電地點提供支援，而正如我剛才所說，這將是我們日後其中一個工作重點。至於有沒有其他配套，相信莫議員也知道，我們設有一個推動使用電動車輛的督導委員會。我們願意聆聽社會各界及各持份者的意見，如有合適的建議，我們均會考慮。

主席：第五項質詢。

商業機構泄露個人資料

5. 謝偉俊議員：主席，繼國泰航空有限公司外泄逾 900 萬名乘客個人資料後，萬豪國際酒店集團亦外泄了全球近 5 億名客戶的個人資料。另外，擁有逾 500 萬名市民信貸紀錄及個人資料的環聯資訊有限公司(下稱"環聯")的網站被揭發有嚴重資訊保安漏洞。有傳媒機構記者在獲取行政長官及財政司司長的個人資料後，成功冒認他們並從環聯網站取得其詳細信貸報告。有資訊科技界人士批評，該網站核證身份程序兒戲，資料庫猶如"無掩雞籠"任人查閱，令不法分子有機可乘。有多名市民反映，接二連三的資料外泄事件令他們懷疑商業機構是否有能力保障客戶資料安全，而當局是否束手無策。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，個人資料私隱專員公署(下稱"公署")對環聯進行循規審查進展；其審查範圍除環聯本身外，是否包括與環聯有業務往來機構或公司就保障環聯客戶個人資料安全的情況；
- (二) 因應最少有 5 個與環聯合作機構向市民提供網上免費查閱個人信貸資料服務，而部分有關網站要求用戶授權環聯將其資料轉移予合作機構或其海外伺服器，當局有否規管這類資料轉移；如否，有何跟進行動；當局有否評估環聯合

作機構及其海外伺服器當有個人資料外泄時，對市民有何影響；及

- (三) 鑒於環聯的業務現時不受監管，而公署只能在個人資料外泄事故發生後才作處理，當局有否評估現行監管制度是否只是“無牙老虎”，未能保障市民個人資料私隱；當局會否考慮採取新措施或立法以主動作出規管；如會，詳情為何；如否，原因為何？

政制及內地事務局局長：主席，就謝偉俊議員的質詢，我們曾諮詢個人資料私隱專員公署("公署")、香港金融管理局("金管局")和財經事務及庫務局。在回答每部分的質詢前，我希望先簡述一下信貸資料服務安排的相關背景資料。

環聯資訊有限公司("環聯")是一所信貸資料服務機構。於 1990 年代中期，金管局就《銀行業條例》下的認可機構客戶借貸質素進行的研究建議，發現香港應成立一個得到認可機構更廣泛參與的全面信貸資料庫。金管局認為若在香港發展成熟的信貸資料服務安排，而所有認可機構(包括持牌銀行、有限制牌照銀行及接受存款公司)均積極參與該信貸資料服務機構，將可以使所有認可機構及整個銀行業更好地了解 and 更準確地評估客戶信貸質素，令香港整體信貸風險得到更好管理。

《個人資料(私隱)條例》("《條例》")於 1996 年實施後，為向本港的信貸資料服務機構提供實務性指引，公署在 1998 年 2 月發出《個人信貸資料實務守則》("《實務守則》")規管香港的信貸資料服務機構及信貸提供者對個人信貸資料的處理。該守則涵蓋資料的收集、準確性、使用、保安，以及查閱及改正資料要求等各方面。該《實務守則》至今曾作出 4 次修訂，最近一次修訂為 2013 年 1 月。

金管局作為銀行監管機構，於 1998 年 3 月向所有認可機構發出通函，建議它們在《實務守則》所訂的範圍內，透過信貸資料服務機構全面參與分享及使用信貸資料。同時，金管局亦規定，需要符合金管局的監管政策手冊相關監管要求。根據要求，認可機構若採用信貸資料服務機構的服務，應與該機構簽署正式合約，規定該機構制訂有效的監控制度以確保遵守《條例》及《實務守則》的有關規定。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

就謝議員質詢的各部分，現答覆如下。

- (一) 公署於 2018 年 11 月 28 日收到環聯的資料外泄事故通報，已於同日就事件展開循規審查。根據審查所得的資料，公署認為有合理理由相信環聯有違反《條例》的規定，公署遂於 11 月 30 日決定根據《條例》第 38(b)條對環聯展開深入的循規調查。同日，公署亦向 5 間有提供網站平台或手機應用程式以查閱簡易版信貸報告的公司進行循規審查。

鑒於事件可能涉及銀行向環聯提供的個人信貸資料的安全性，金管局和銀行業界都十分關注，金管局聯同銀行公會已經立刻和環聯進行溝通了解情況，銀行公會及銀行業界過去兩星期亦與環聯保持緊密溝通，向環聯提出一系列要求，包括要求環聯立即全面調查事件，以及在完成全面調查和在資訊保安水平全面提升前，應即時暫停網上平台的個人信貸報告查詢服務，以保障銀行客戶的個人信貸資料。目前環聯已經暫停網上平台的個人信貸報告查詢服務。金管局會繼續聯同銀行公會與環聯跟進，包括要求環聯徹底檢視所有相關程序及措施，確保對個人信貸資料由收集、處理、儲存、保安、銷毀各方面均有足夠保障，達到認可機構要求的保安水平。金管局亦已經向公署作出通報，表示關注事件。金管局會繼續與公署保持緊密溝通。

- (二) 根據公署發出的《實務守則》的第 3.21 條，信貸資料服務機構不得把其持有的個人信貸資料移轉至香港境外，除非有關資料在是次移轉中的使用目的是與收集資料的原本目的相同或直接有關。不論個人資料被儲存於香港或海外，或被移轉至海外的資料處理者代為處理，資料使用者均須按照《條例》的規定確保個人資料得以妥善處理。

- (三) 在現行的法律框架下，信貸資料服務機構並不受金管局監管。信貸資料服務機構(包括環聯)，為香港銀行和其他信貸機構提供信貸資料服務，須遵守《條例》及《實務守則》的有關規定。金管局作為銀行監管機構，要求銀行進行相關業務時，應遵守《條例》的要求，確保在提供資料予和使用信貸資料服務機構時，客戶的個人資料獲得適當的保

障。認可機構若採用信貸資料服務機構的服務，會與該機構簽署正式合約，規定該機構制訂有效的個人信貸資料監控制度。如認可機構發現信貸資料服務機構採用不可接受的手法或嚴重違反應遵守《條例》及《實務守則》的規定，認可機構可考慮終止與該信貸資料服務機構的業務關係。

公署發出的《實務守則》的第 3.12 條亦規定信貸資料服務機構在日常運作中在保障個人信貸資料方面應採取適當的措施，防止所持有的個人信貸資料受到不當查閱，包括定期及經常監察及檢討資料庫的使用情況，藉以偵察及調查不尋常或不合常規的查閱或使用模式等。因應今次事件，我們會促請公署在完成循規調查後，參考調查結果全面檢討《實務守則》，考慮是否需要進一步作出修訂以完善守則的運作。

謝偉俊議員：代理主席，鑒於連特首及財政司司長也“中招”，市民難免會害怕得不到保障，更何況最近經常出現遊說他人辦理借貸或按揭的個案，或許跟是次資料外泄事件有關。

局長在主體答覆第(三)部分指出，這些信貸資料服務機構根本不受金管局監管，後者只能間接地透過規管銀行對其作出制約，即要求銀行若採用該等機構的服務，須與其簽署正式合約，規定對方制訂有效的個人信貸資料監控制度，但這種做法卻相當不濟。

當然，我應要讚賞當局在知悉事件後，立刻要求環聯暫停網上平台的個人信貸報告查詢服務。可是，環聯已向 5 個網站平台提供資料，該公司會否也曾直接或間接將資料轉予其他公司，或這 5 個網站平台曾將資料提供予一些海外公司呢？我們現時仍未得知。

我想問當局是否知道環聯違規發放資料的情況有多嚴重、影響多少間公司和涉及的交易金額有多少呢？

政制及內地事務局局長：代理主席，感謝謝議員的質詢。正如謝議員剛才所言及我在主體答覆中指出的，就有關問題而言，基本上涉及兩方面：第一，信貸資料的服務機構本身受《條例》監管，在處理個人信貸資料時，必須根據《條例》所訂的原則妥為處理。就是說，《條

例》及《實務守則》有就這方面提供指引，而公署現正根據兩者進行循規調查，至於具體情況及調查結果，有待調查完成後，才能知曉。

此外，在調查完成後，我們也會檢視現行的《實務守則》是否有任何地方需要改善或加強，例如是否需要加強有關查閱個人信貸資料相關程序的指引。這是第一方面。

第二，信貸資料服務機構本身是一個商業機構，但現時不屬受金管局監管的機構，金管局只能透過在監管銀行時，以簽署正式合約的方式向有關的資料服務機構提出要求，以確保資料得到妥善處理。因此，銀行公會及金管局亦就事件與環聯跟進，提出一系列問題及要求。鑒於有關的討論及溝通跟進正在進行中，我現時不便透露具體情況，但有一點十分清楚，就是銀行公會及金管局均非常關注這次事件，定會要求環聯就事件作出交代。我相信，金管局作為金融監管機構會跟進並檢視整件事，從金融監管及信貸風險管理的角度，研究有否可予改善的地方或汲取的經驗。我相信這方面它會跟進。

陳振英議員：代理主席，對於這次環聯的資料外泄事件，有人認為是由該公司本身的業務模型(*business model*)造成。

請問局長，假如經調查後，發現問題確實在於該企業本身的業務經營模型，則根據現行的法例，除了涉事機構本身外，監管機構可如何介入，並進行一些相關調整呢？

政制及內地事務局局長：代理主席，感謝陳議員的補充質詢。正如我已在剛才的分析中指出，整件事關乎兩方面：其一，是有關處理個人資料時對私隱的保障；其二，是關乎行業監管方面，我們須考慮應以何種模式做好個人信貸風險管理。

就目前情況而言，一如我在主體答覆中指出，現行的"模式"於1990年代初期建立，信貸提供者透過將相關資料放在環聯信貸資料服務機構這個平台上，進行整體信貸風險的管理。

在監管的角度來看，金管局是監管銀行的機構，而環聯卻是以一個商業機構的模式運作。觀乎這次事件，銀行有必要檢視本身與環聯或信貸資料服務機構之間的合約，能否有效確保個人信貸資料得到妥善處理及保護；第二，信貸資料服務機構與其他第三方平台之間，究

竟是以甚麼形式建立業務關係？有否涉及資料移轉？大家的業務關係是否獲法律承認？這些事宜實在需要仔細研究。

最後，陳議員問及商業運作的模式或整體監管的模式是否適切，以及是否有需要改善的地方。我相信財經事務及庫務局及金管局亦會檢視此事件的調查結果及跟進各個環節的問題。事實上，世界其他地方的同類監管制度即使會有差異，也必會從保障私隱，以及金融業監管這兩方面作出考慮。因此，兩方面的機構都會有角色參與。

張國鈞議員：代理主席，在現行的法律框架下，環聯並不受金管局的監管，金管局只能要求銀行在採用環聯信貸資料服務時，與其簽署正式合約，規定對方制訂一套有效的個人貸款資料監控制度。

局長的答覆亦指出，如果銀行發現這些信貸資料服務機構採取一些不可接受或嚴重違反私隱規定的手法，可根據合約考慮終止與信貸資料服務機構的業務關係。

我想問局長，假設銀行真的發現環聯違反了合約而再不予錄用的話，本港的銀行還有否別的選擇呢？如否，則這種透過信貸資料服務機構讓客戶查閱個人信貸紀錄的做法，是否可取呢？

政制及內地事務局局長：代理主席，感謝張議員的補充質詢。環聯作為一家信貸資料服務機構，在與作為信貸提供者的銀行之間，透過合約確立了合作關係後，把個人信貸資料上載網上平台，以讓整個行業進行信貸風險管理。事實上，相關的銀行亦會持有信貸資料服務機構的股份。換言之，這是一貫的運作模式，不論是對個人資訊的保安或風險管理的要求而言，過去亦一直行之有效。

然而，最近不斷發生個人或信貸資料的保安出現漏洞的事故，銀行公會及金管局已密切跟進。我相信行業本身會檢視現有機制有否改善空間，以及是否一種最有效的方式，能切合現今的環境和需要。

究竟可如何進一步發展或完善這方面的模式呢？我相信透過相關的調查及金管局和銀行公會跟進環聯事件所得悉的資訊及情況，可以為我們提供一個基礎，以就這方面作出檢討。

代理主席：張國鈞議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

張國鈞議員：我不知道局長的意思，是否真的指香港市場其實沒有別的選擇？

代理主席：你只需指出你的補充質詢未獲答覆的部分。局長，你有否補充？

政制及內地事務局局長：代理主席，我現在回答張議員的跟進質詢。其實，整個運作模式存在許多可能性，因此，倘若相關的銀行發覺透過簽署正式合約仍會產生問題時，我相信行業、銀行公會及監管機構本身亦會尋求一種最合適及完善的方法作出處理。

莫乃光議員：代理主席，對於環聯事件，我除了關注資訊的保安問題外，亦想指出一點，就是個人資料應該屬於個人的，這是最重要的原則。因此，我不明白為何我們查閱個人資料，不單每月須支付 280 元，還要與 5 間第三方公司合作。大家應知道，根據《條例》，我們可免費或以成本價向有關機構取閱個人資料，而在許多其他國家(例如美國)，甚至可以每年查閱一次，但在香港卻成為一門賺錢的生意。局長可否很明確地告訴我們，這種營運方式有否違規？政府會否作出規管？假使出現濫收費用的情況，將來是否有可能要求有關機構把多收取的款額歸還用戶？

政制及內地事務局局長：代理主席，就莫議員的補充質詢而言，營運模式及保障個人資料私隱的處理方法十分清晰，一直以來均是透過《條例》及公署發出的《實務守則》作出規管。事實上，《實務守則》在 1998 年訂立，經過 4 次修訂。因此，我相信倘若相關的安排不合法例的規定，肯定早已出問題了。因此，我相信有關機構必須符合《條例》及《實務守則》的規定。

此外，莫議員質疑為何提供查閱資料服務需要收費。我估計這大概是因為當申請人申請信貸時，信貸提供者須就申請人提交的個人資料作出一些商業安排所致。然而，最重要的是，相關的安排究竟有否違反《條例》及《實務守則》。由於以往似乎不曾有人提出有關問題，我會再作了解，以確定當中是否涉及其他需要處理的問題。

代理主席：最後一項口頭質詢。

支援培育本地科技人才及產業升級轉型

6. 莫乃光議員：代理主席，在瑞士洛桑國際管理發展學院發表的《2018 年世界人才報告》中，香港的排名由去年的第 12 位下跌至本年的第 18 位，而排第 13 位的新加坡更取代香港，成為亞洲第一的經濟體。有評論指出，為提升香港的國際競爭力和確保經濟多元化，政府需加強在"投資與發展人才"、"吸引與留住人才"及"人才準備度"方面的工作，加大力度促進各產業應用創新科技以升級轉型，以及加強培訓本地科技人才。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會否制訂全面的人才培訓策略和進行人工智能影響研究，包括研究未來 10 年，人工智能、機器學習和機械人等方面的科技發展對各行業的影響，並就人才的培訓訂定具體目標；
- (二) 會否增設學費資助及其他誘因(例如向僱主提供雙倍的培訓開支稅務扣減)，鼓勵本地科技人才修讀本地和海外的科技課程和大型開放式網絡課程，以及考取獲認可的專業資歷；及
- (三) 會否分析各主要產業的競爭優勢及弱點，以及其升級轉型的需要及挑戰；會否制訂相應的支援策略，協助企業(特別是中小企業)增加投資於應用數碼科技以升級轉型，以及協助從業員掌握所需技能？

創新及科技局局長：代理主席，就莫議員的質詢 3 個部分，經諮詢相關政策局和部門，現答覆如下：

- (一) 創新及科技浪潮席捲全球，機械人技術、人工智能和機器學習等發展一日千里，正顛覆傳統的商業模式。自動化亦預期將會為各行業結構及工作職能帶來一定程度的轉型。在這急速轉變的環境中競爭，本地勞動人口需要透過教育、再培訓及技能提升等，不斷更新及增進知識和技能，以掌握科技的最新發展及提升應用科技的能力，在工作上與科技相互補足，把握科技發展帶來的機遇。

近年，有不少國際機構和企業就人工智能的影響發表研究報告。有研究報告指出，重複性較高的工作，例如數據處理、機械操作等較容易被自動化。相反，重複性較低的工作，例如涉及溝通、管理、決策、計劃及創作等工作則較難被自動化。由政務司司長主持的人力資源規劃委員會就自動化對人力資源和就業市場的影響進行了初步探討及討論。

政府各政策局和部門會透過不同措施協助業界抓緊科技發展帶來的機遇，並會鼓勵和協助各行業的從業員接受培訓，提升技能，以應對自動化帶來的挑戰。

- (二) 政府一直透過不同措施，培育本地科技人才。創新及科技局早前已向大學教育資助委員會("教資會")資助大學簡介創科人力需求的趨勢及發展。因應業界需求，教資會資助大學在向教資會提交 2019-2020 年度至 2021-2022 年度的 3 年期規劃工作建議書時作出了積極回應，包括建議開辦更多跨學科的課程，例如與人工智能、金融科技等相關的課程，為各行業提供更多科技人才。

自資專上教育方面，政府於 2015-2016 學年以試行形式推行"指定專業/界別課程資助計劃"，資助每屆約 1 000 名學生修讀選定範疇的指定全日制經本地評審自資學士學位課程，為有殷切人力資源需求的特定行業培育人才。資助計劃由 2018-2019 學年開始恆常化，資助自資學士學位學額亦增加至每屆約 3 000 個，而已入讀有關指定課程的學生亦可在該學年起享有資助。在 2018-2019 學年，共有 37 個課程獲納入資助計劃，當中包括 5 個電腦科學課程及 4 個金融科技課程，分別提供 306 及 265 個第一年入學的資助學額。

政府早前宣布一系列優化"持續進修基金"的措施，包括提高資助上限由每人 1 萬元增至 2 萬元、重新啟動過去已結束的基金帳戶令相關持有人亦可受惠，以及擴大基金課程範疇至所有在資歷名冊登記的合資格課程，包括科技課程。有關優化措施將由 2019 年 4 月 1 日起實施。

另外，創新及科技局在今年 8 月推出"再工業化及科技培訓計劃"，以 2:1 配對形式資助本地企業人員接受高端科技

培訓，尤其是與"工業 4.0"有關的培訓，以鼓勵企業安排其員工接受科技培訓。截至上月底，即短短 3 個月內，計劃已有 67 個公開課程登記，涉及的科技範疇包括"工業 4.0"的相關科技、資訊科技、紡織及製衣、生物醫學及醫護、汽車科技及環保等。計劃已批出 90 宗培訓資助申請，涉及 148 名學員及約 120 萬元資助額。

- (三) 各政策局會積極檢視其政策範疇下各產業的競爭優勢和挑戰，並按需要採取適當措施，協助企業升級轉型，提升競爭力。創新及科技局會在科技層面提供協助，例如鼓勵企業進行更多研發活動、資助企業利用科技升級轉型等。

在製造業方面，政府積極推動"再工業化"，發展以新技術及智能生產為基礎，但不需用地太多的先進製造業。最新一份施政報告建議成立 20 億元的"再工業化資助計劃"，資助生產商在港設立智能生產線，以及向香港科技園公司增撥 20 億元，在工業邨興建現代製造業的專項生產設施，以推動"再工業化"。

此外，創新及科技局在 2016 年 11 月推出 5 億元的"科技券計劃"，資助本地中小企使用科技服務和方案提升運作效率及升級轉型。我們已在今年 2 月推出優化措施，放寬計劃的申請資格，包括容許除上市企業外所有企業申請，令更多本地企業受惠。在推出優化措施後，申請和獲批項目數目大幅增加。截至上月底，計劃總計已批出 939 宗申請，資助總額約為 1 億 3,000 萬元。

莫乃光議員：代理主席，上星期有同事就《2018 年世界人才報告》的香港排名提出口頭質詢，當時由政務司司長出席及作答，但司長這星期不在席，其實由他回應比較好，因為有些問題真的需要由他回應。

我的主體質詢第(一)部分詢問，是否有需要進行人工智能方面的全面政策研究，大家看到英國政府已在 2014 年做了一項 AI 對未來社會決策的機遇和影響研究，2017 年又制訂一份政策建議書讓社會討論。該建議書的範圍很廣泛，除了業界、研發、就業、教育等問題外，還涉及勞動力、政府採購、醫療保健、刑事濫用資料、法規、稅收、監管機構等。但是，政府現時只有由政務司司長主持的人力資源規劃委員會稍作討論和探討，而且該委員會只是商討就業方面，連報告也

不曾提交。即使不談司長的委員會，政策創新與統籌辦事處(PICO)有否進行或計劃進行相關的研究呢？我的補充質詢是，他們現在有沒有進行，或將來有沒有計劃進行這些研究，以及可否公開研究結果讓社會討論？

創新及科技局局長：多謝莫議員的補充質詢。雖然政務司司長不在席，我想告訴莫議員，人力資源規劃委員會最近備悉一項有關自動化對香港就業情況影響的分析。該分析結果顯示，由於香港已轉型為以服務行業為主導的經濟體系，香港平均自動化的潛力相對比較低，但香港仍有不同職業和行業可以實現一定程度的自動化，只是它們的自動化潛力有所不同而已。

該委員會在教育、職業培訓和技能提升，以及推廣業界採用自動化或人工智能等方面，探討如何應對人工智能自動化的挑戰，以及把握衍生出來的機遇。我相信在這方面，在政務司司長的領導下繼續進行相關工作，我們不只是探討，而是會進一步得出結論。

莫乃光議員：我的問題是……

代理主席：莫議員，你只需指出你的補充質詢未獲答覆的部分。

莫乃光議員：政策創新與統籌辦事處會否進行研究及發表報告？可否告訴我們有沒有這計劃？

代理主席：局長，你有否補充？剛才你未有回應可否發表相關報告。

創新及科技局局長：我會把這個問題轉達給人力資源規劃委員會。

廖長江議員：代理主席，我的補充質詢跟莫乃光議員的補充質詢可說是一脈相承。局長的主體答覆提到，教資會資助大學建議開辦更多跨學科課程，例如與人工智能及金融科技等相關的課程。局長亦於第(三)部分提到，各政策局會積極檢視其政策範疇下各產業的競爭優勢及挑

戰，資助企業利用科技升級轉型，以及積極推動“再工業化”等，這些都是好的措施。

但另一方面，根據普華永道的報告，在未來 20 年，預計約有 20% 的工作機會將被機器取代，但同時亦會創造新的工作機會。以英國為例，2037 年大概會有 700 萬個工作機會消失，但在健康照護、科學及教育領域會創造出 720 萬個新的工作機會。香港的本地研究則指出，在未來 20 年，香港有 28% 的工作處於智能化高風險區域，100 萬就業人口或會因人工智能而失業。

我想問局方有否研究，長遠而言，香港因為人工智能而會出現哪方面的新興主要工作領域，以及局方有否就此研究或開始研究一些針對性的產業報告、人力轉型及培訓政策？

創新及科技局局長：多謝廖議員的補充質詢，廖議員提出人工智能可能對職位造成的影響，我也有一些報告與大家分享。根據世界經濟論壇(即 WEF)的《2018 年未來就業報告》，自動化技術和智能科技發展將會取代約 7 500 萬份工作。這一點，你是說得對的。但是，隨着公司重新規劃，機械與人類的分工會另外增加 1 億 3 300 萬份新工作，即 2020 年的新工作增加淨額多達 5 800 萬份，我相信僱主不會只擁抱自動化而放棄人力資源。

ManpowerGroup 訪問了全球 18 000 位僱主，當中 90% 表示他們預計企業在未來兩年將會引入創新及科技(“創科”)，但其中 83% 仍然希望維持或增加員工的人數。由此可見，你說得沒錯，未來將會產生新的工作，而特區政府正就如何推動這項工作做一些工夫。

我們會積極匯聚科技人才，這是政府推動創科發展八大方向的其中一個方向，我們會從積極引入、培育及挽留人才 3 方面匯聚人才。我們於 8 月底開展科技專才培育計劃，為科技人才提供更多就業及培訓機會。計劃包括博士專才庫企劃，資助合資格機構和公司聘用博士後專才從事研發工作，以及於主體答覆第(二)部分提及的“再工業化及科技培訓計劃”，以資助本地企業人員接受高端科技培訓，藉此提升科技人才的水平。

所以，第一項工作，我們會資助本地企業匯聚高端人才，第二是培訓現有人才。我們亦一直透過實習研究員計劃，資助企業聘請本地

大學或以上的畢業生進行研發工作，為本地科技人才提供工作機會，所以，我們希望提供更高增值的工作機會予這些人才。

在引入人才方面，我們於 6 月份推出了科技人才入境計劃，以回應本地科技人才短缺和輸入科技人才需時的問題。我們為輸入內地和海外科技人才來港從事研發工作提供快速處理安排，目的是希望提高輸入人才的效率。我們正就以上幾方面做工夫。

至於其他部門，我剛才在主體答覆也提到，創新及科技局會提供科技方面的協助，令其他政策局在科技運用方面更為暢順，提高每個範疇和不同職業的功能和增值能力。

潘兆平議員：莫乃光議員的質詢提及香港在《2018 年世界人才報告》的排名，由第十二位下跌至第十八位，他又問政府會否制訂全面的人才培訓策略，並就人才培訓訂定具體目標。我不希望政府單靠推出科技人才入境計劃或優秀人才入境計劃來應對本港人才下跌的狀況。

以我所知，局長在主體答覆中提到由政務司司長主持的人力資源規劃委員會，這個委員會由 8 個政策局局長擔任委員，創新及科技局局長也是當然委員，其職權範圍包括擬訂各項策略和措施，以提升本港勞動人口的質素和能力。我想問局長，委員會成立至今，有否制訂出提升本港人才和確保本地人才不流失的指標和措施呢？

創新及科技局局長：多謝潘議員的補充質詢。我們在人力資源規劃委員會討論了很多關於人才的問題，但我想跟大家分享我們現時訂出的目標——其實政務司司長也曾提及這方面——我們正循 3 方面做工作，我會舉出其中一方面的例子，看看社會如何反應，因為單靠政府的推動是不足夠的，希望社會亦有積極的反應。

這 3 方面工作包括第一，我們希望可以利用創科釋放人力資源。為甚麼呢？因為這樣才能令人才從事更高增值的工作，令員工有更大的滿足感，亦有助推動向上游發展(upward mobility)。

第二，我們希望可以支援年青人及所有在職人士透過教育和再培訓不斷學習，達到技能轉換。這是十分重要的，因為將來要求的是跨

行業、跨界別的能力，因為創科會不斷演變，而行業本身也會不斷演變。我們除要做到技能轉換外，增值和升級轉型亦十分重要，因為如果他所做的事不能提升其價值，亦無法在創科時代生存。

第三，創科社會正在一波波地轉型，今天是一波，可能 5 年內又有另一波來臨，所以創科社會不是定型的，並不是培訓某種人才、某種能力，便可以解決問題，整個社會必須投入，創出一群具企業經驗、資本和網絡核心的人才，才能令社會繼續投入推動創科人才的發展。

我們很高興在創新及科技局成立後，不止是政府，而且很多私營企業、學界和民間也參與這方面的發展。舉例而言，各所大學亦有新的課程推出，香港大學現已推出應用人工智能、金融科技和社會數據科學的課程，而香港科技大學、香港中文大學和香港理工大學也推出這方面的課程，這是最近的事情。香港金融管理局也有金融科技人才培育計劃。在私營企業方面，例如信和集團推出了"Go Code 程式小先鋒"計劃、Google 最近宣布了"CS First"編程課程、香港賽馬會有"CoolThink"計劃、香港城市大學推出了"Hour of Code"活動。這些工作是多層次和全方位的，涵蓋中、小、大學和整個社會，我們希望可以培育出一種讓大眾投入的文化，而不是一個規劃，希望大家也協助推動人才發展，這樣才能令人才發展得以持續。

代理主席：本會就這項質詢已用了 22 分 46 秒。口頭質詢到此為止。鑒於剛才最後兩項口頭質詢，只有 3 至 4 位議員可提出補充質詢，我希望官員日後回應時可以盡量簡短。

議員質詢的書面答覆

盜用他人的個人資料作借貸用途

7. 鄭松泰議員：主席，近日有不少市民向本人求助，表示被收數公司以各種手法(包括恐嚇信、頻密致電、短訊，以及張貼在住所門外的恐嚇字條)滋擾，試圖迫使他們代他人還款。他們懷疑其個人資料早前被盜用，以致他們在不知情下被當作貸款擔保人。就此，政府可否告知本會：

- (一) 自本年 1 月至今，警方接獲多少宗被收數公司滋擾的舉報；及
- (二) 會否檢討《放債人條例》(第 163 章)的條文和執行情況，以期杜絕盜用他人的個人資料作借貸用途的行為？

財經事務及庫務局局長：主席，根據《放債人條例》(第 163 章)，所有持牌放債人均須按照其牌照上、由牌照法庭所施加的條件經營放債人業務。放債人牌照上的其中一項牌照條件禁止放債人及其收債人士向債務人以外的任何人追討債項，或在試圖尋找債務人時騷擾任何人，以及禁止放債人及其收債人士採取不合法或不當的收數手法。

自 2016 年 12 月起，為加強私隱保障，牌照法庭就所有放債人牌照施加了額外牌照條件，要求放債人在向另一人士收集或收取個人資料時，須採取適當步驟，確保不會成為任何不合法地披露或使用個人資料的事情的參與者。

如持牌放債人違反任何牌照條件，即屬犯罪。牌照法庭亦可將其牌照撤銷，或拒絕其續牌申請。市民如有懷疑其個人資料遭人盜用作貸款諮詢人用途或放債人涉嫌違反牌照條件，亦可向警方舉報。警方會根據個案情況作調查及跟進。

就鄭松泰議員的質詢，我們現答覆如下：

- (一) 警方在 2018 年首 10 個月共接獲 1 293 宗與收債活動有關的刑事罪行舉報，較去年同期下跌 244 宗，涉及的案件主要是刑事毀壞。非刑事滋擾行為，如電話滋擾、登門滋擾等方面，2018 年首 10 個月的舉報數字為 6 650 宗，較去年同期下跌 1 298 宗。
- (二) 政府十分重視保障市民的個人資料，亦留意到早前有市民報稱被人盜用其個人資料，在不知情下成為他人貸款諮詢人，並且被收數公司以各種手法滋擾。為解決有關問題，牌照法庭已在 2018 年 10 月起，在放債人牌照施加額外牌照條件。如擬借款人在申請貸款時有提供諮詢人，放債人必須在訂立貸款協議前，要求擬借款人提供諮詢人所簽署，確認其接受擔任該貸款申請的諮詢人的同意書。

資本投資者入境計劃

8. 張華峰議員：主席，政府在 2003 年推出资本投資者入境計劃("入境計劃")，並於 2015 年 1 月 15 日暫停該計劃。然而，(i)於該日已提交或(ii)該日前 6 個月內作出有關投資並在其後 6 個月內提交的申請則不會受影響。入境計劃的規則訂明，即使申請人/投資者的任何類別獲許投資資產的市值降至低於入境計劃的投資門檻(即 1,000 萬元)，申請人/投資者也無須再投入資金以填補差額。然而，最近有入境計劃下的投資者投訴，表示在債券投資失利以致其投資市值降至低於門檻後，遭入境事務處("入境處")要求再投入資金填補差額。就此，政府可否告知本會：

- (一) 2015 年至今，每年(i)年底的尚待處理、(ii)年內被拒及(iii)年內獲批的入境計劃申請宗數分別為何，以及(iv)年內投資者及其受養人已符合資格並獲香港永久性居民身份的人數、(v)年內投資者因其投資市值低於門檻而被取消逗留資格的人數、(vi)年內投資者因其投資市值低於門檻而被要求再投入資金填補差額的人數，以及(vii)年內投資者因其他原因而被取消逗留資格的人數為何(按下表列出)；

年	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
2015							
2016							
2017							
2018(截至11月30日)							
總數：							

- (二) 入境處有否按不同類別的投資資產，差別對待投資市值低於門檻的投資者；如有，詳情及理據為何；及
- (三) 為何入境處要求一些投資市值低於門檻的投資者再投入資金填補差額；當局會否重新審視該等個案並檢討有關做法？

保安局局長：主席，就張議員的質詢，現答覆如下：

- (一) 入境事務處("入境處")從 2015 年至 2018 年(截至 11 月底)處理資本投資者入境計劃("計劃")的統計數目如下：

年份	(i) 截至該 年年底 尚待處 理的申 請數目	(ii) 於該年 被拒絕 的申請 數目	(iii) 於該年 獲正式 批准的 申請數 目	(iv) 於該年 透過計 劃成功 取得香 港居留 權的數 目 [^]	(v) 於該年 內投資 者因其 投資市 值低於 門檻而 被取消 逗留資 格的人 數	(vi) 於該年 內投資 者因其 投資市 值低於 門檻而 被要求 再投入 資金填 補差額 的人數	(vii) 於該年 被拒絕 的延長 逗留期 限申請 數目
2015	11 429	2	2 739	404	不適用*	0	
2016	7 428	6	2 667	728		4	
2017	3 375	4	2 640	1 101		4	
2018 (截至 11月)	839 [#]	0	1 507	1 463		24	

註：

有待投資者進一步提交與申請有關的證明文件和資料

[^] 入境處沒有備存透過計劃取得香港居留權的受養人的數目

* 由於即使申請人的任何類別獲許投資資產的市值降至低於規定下限，或甚至完全虧損，申請人也無須就任何類別的獲許投資資產再投入資金以填補差額，因此沒有(v)及(vi)的分項數字。

(以上數目不包括受養人的申請)

(二)及(三)

凡根據計劃申請進入香港及在香港延長逗留期限的投資者，均受"資本投資者入境計劃的規則"("計劃規則")所規限，當中包括投資資產必須為計劃規則所列明的獲許投資資產類別，以及維持投資組合的規定等。投資者向入境處證明已完成獲許投資資產的投資後，會獲准在香港逗留兩年，條件是他必須在整個期間內持續符合本計劃的規定。按相同條件和準則，投資者可獲准再延長逗留期限，每次為期兩年。如有關總投資價值降至最低限額以下，甚至完

全虧損，他不須為了符合延長逗留期限的資格而補回差額。因此判斷申請人是否符合計劃，主要是看申請人是否有否按計劃規則而投資，而不是看其按計劃投資後的資產市值。

為確保投資者獲准在香港逗留期間按計劃投資也沒有減少投資額，入境處會按照計劃規則內訂立的投資管理及轉換投資項目的規定，詳細審視投資者有否違反投資承諾。如投資者所投資的項目不在獲許投資資產類別之列，入境處會要求投資者提供資料以證明他/她已將指定的投資額投資在獲許投資資產類別的項目上。入境處在處理每一宗申請時均會按照計劃規則內"投資項目價值變更"的列明情況審理申請，亦會因應每宗申請的個別情況作出考慮，在特殊情況時，入境處會諮詢相關專業意見以助判斷情況。

碳排放

9. 廖長江議員：主席，政府發表的《香港氣候變化報告 2015》指出，在 1990 年至 2012 年期間，香港每年的溫室氣體排放量介乎 3 330 萬至 4 310 萬公噸二氧化碳當量之間，並解釋碳排放在 2012 年出現輕微上升，大概是由於本地水泥生產量增加以應付基建工程所需。就此，政府可否告知本會：

- (一) 由 2013 年至今，每年本港的溫室氣體排放量，並按排放源列出分項數字，以及導致有關數字升、降或不變的原因為何；
- (二) 目前本港的人均碳排放量是多少，並提供路線圖說明如何可達致當局所訂的減少人均碳排放量目標，即 2020 年減至"少於 4.5 公噸"及 2030 年進一步減至"約 3.3 至 3.8 公噸"；預計何時人均碳排放量可減至 2 公噸二氧化碳當量，以及能達致全球平均氣溫升幅控制在工業化前水平低於 2°C 的目標；
- (三) 會否響應政府間氣候變化專門委員會在今年發表的《IPCC 全球升溫 1.5°C 特別報告》的呼籲，加大力度帶領港人為控制全球平均氣溫升幅不超過 1.5°C 作出貢獻，包括訂下更進取的碳強度及減排目標；若會，詳情為何；若否，原因為何；及

- (四) 對於前中央政策組於去年發表的《中國碳排放交易：香港角色與作用研究》報告，特別是對於該報告建議在氣候變化督導委員會會議上提出碳定價議題及考慮制訂應對行動，當局有否採取跟進行動；若有，詳情為何；若否，原因為何？

環境局局長：主席，政府一直十分關注氣候變化可能帶來的影響，並已採取多方面措施，減少溫室氣體排放。為應對氣候變化，政府於 2016 年成立由政務司司長主持的氣候變化督導委員會，督導和統籌各政策局和部門的有關氣候行動，並於 2017 年 1 月公布《香港氣候行動藍圖 2030+》，詳細闡述政府在減緩、適應和應變方面的目標和主要措施，以應對氣候變化。以 2005 年香港的碳強度水平為基準，我們已訂定目標在 2020 年把香港的碳強度降低 50%；以及在 2030 年降低 65%至 70%(相等於絕對碳排放量減低 26%至 36%)，而本港人均碳排放量將由 2016 年的約 5.7 公噸減至介乎 3.3 至 3.8 公噸，以符合《巴黎協定》的把全球平均氣溫升幅控制在工業化前水平以上低於 2°C 之內的目標。

就廖長江議員的質詢，現答覆如下：

- (一) 環境保護署每年根據政府間氣候變化專門委員會公布的指南，編製溫室氣體排放清單。2013 年至 2016 年的溫室氣體排放量按排放源劃分如下：

年份	溫室氣體排放量(千公噸二氧化碳當量)						
	能源			廢棄物	工業過程及產品使用	農業、林業及其他土地利用	總數 ⁺
	發電 [#]	運輸	其他燃料耗用 [@]				
2013	30 300	7 370	2 320	2 540	1 720	32	44 300
2014	31 200	7 340	2 210	2 530	1 640	31	45 000
2015	27 700	7 530	2 290	2 450	1 720	30	41 700
2016 [*]	27 900	7 500 [^]	2 300	2 490	1 710	31	41 900

註：

* 數字有待修訂

包括煤氣生產、佔 2016 年香港總溫室氣體排放量約 0.73%

- @ 包括在商業、工業及住宅中耗用的燃料
- + 由於採用四捨五入法，有關分項數字相加總和不一定等於總數
- ^ 由鐵路用電產生的碳排在 2016 年佔全港碳排放總量約 2%，計算在發電界別之內。假如鐵路用電的碳排放轉計入運輸碳排放量，其總量將佔香港整體碳排放約 20%。

在 2013 年至 2016 年間，香港溫室氣體排放總量由 44 300 千公噸二氧化碳當量下降約 5% 至 41 900 千公噸二氧化碳當量，主要是由於發電廠發電量下跌，以及增加天然氣並減少燃煤發電，令發電所排放的溫室氣體排放量由 30 300 千公噸二氧化碳當量下跌至 27 900 千公噸二氧化碳當量。

(二)及(三)

要達到 2020 年及 2030 年的減碳目標，政府將繼續優化發電燃料組合、推廣可再生能源、提高能源效益和節約能源、發展低碳集體運輸、採用轉廢為能及其他適當措施減少溫室氣體排放。預計香港的碳排放將於 2020 年前達峰。

根據《巴黎協定》，所有締約方應在 2020 年或之前努力擬定並通報長期溫室氣體低排放發展戰略。作為國家的一部分，也是國際社會負責任的一員，香港應在 2020 年或之前制訂至 2050 年的長遠減碳策略。為此，政府已邀請可持續發展委員會("委員會")於 2019 年上半年展開公眾參與過程，當中包括就是否制訂 2050 年具體減碳目標，和如要制訂，該目標應訂在甚麼水平(例如符合《巴黎協定》2°C 或 1.5°C 的目標)，收集公眾意見。

政府間氣候變化專門委員會於 2018 年 10 月發表《全球升溫 1.5°C 特別報告》，評估全球升溫高於工業化前水平 1.5°C 的影響和相關全球溫室氣體排放路徑，為決策者提供了所需科學參考資料，制訂應對氣候變化計劃，以達致《巴黎協定》的目標(即把全球平均氣溫升幅控制在工業化前水平以上低於 2°C 之內，並致力將升幅限制在 1.5°C 之內)。

政府會致力最遲在 2020 年完成擬備香港至 2050 年的長遠減碳策略。在制訂該策略時，我們除會考慮委員會在完成

公眾參與過程後所提出的建議，亦會考慮《全球升溫 1.5°C 特別報告》等最新科學發展。

- (四) 前中央政策組於 2017 年 6 月 12 日公布《中國碳排放交易：香港角色與作用研究》，研究範圍包括探討香港是否具備條件於境內發展碳排放權交易("碳交易")市場，以及如具備條件，探討香港在全國碳市場中可扮演的角色。

研究中受訪持份者意見紛紜，未能提供主流意見或清晰方向。

氣候變化督導委員會已討論報告所提建議，並同意現時香港未具備足夠條件成立本地碳交易市場。相關政策局和部門會繼續留意全國碳市場和國際上排放交易計劃的發展情況，在適當時候檢視在香港設立排放交易計劃的可行性，並探討香港在全國碳市場中可扮演的角色。

提供公營房屋建屋量達標所需的用地

10. 郭偉強議員：主席，《長遠房屋策略》訂明未來 10 年期公營房屋供應目標為 28 萬個單位，即平均每年 2.8 萬個。然而，未來 4 個財政年度每年的預計公營房屋落成量均不足兩萬個。另一方面，行政長官在本年 6 月宣布把 9 幅私營房屋用地改作公營房屋發展。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 5 年，政府分別把多少幅(i)私營房屋用地改作公營房屋用地，以及(ii)公營房屋用地改作私營房屋用地，並按新用途列出每幅用地的位置、面積及可提供的住宅單位數目；
- (二) 過去 5 年，政府把多少幅政府、機構或社區用地改劃為公營房屋用地，並按新用途列出每幅用地的位置、面積及可提供的住宅單位數目；
- (三) 政府把私營房屋用地改作公營房屋用地的考慮因素為何；
- (四) 會否設立機制，當未來某些年度的公營房屋建屋量預期因用地不足而未能達標時，須適時把若干私營房屋用地改作公營房屋用地，以提供有關建屋量差額的所需用地；及

- (五) 鑒於行政長官在本年度《施政報告》中表示，政府會增加公營房屋佔公私營房屋新供應的比例，以及調撥更多用地作公營房屋發展，有何具體措施落實該等決定？

發展局局長：主席，政府一直按照《長遠房屋策略》("《長策》")訂定的 10 年公營房屋供應目標物色合適的土地，供香港房屋委員會("房委會")及香港房屋協會("房協")作興建公營房屋的用途。在覓地及規劃過程中，政府會考慮社區的整體規劃及個別用地的因素，將合適的土地分配作興建公營和私營房屋之用。

經徵詢運輸及房屋局，我就質詢的各部分，分別答覆如下：

- (一) (i) 計及本年 6 月的宣布和過去 5 個財政年度(2013-2014 年度至 2017-2018 年度)，政府合共將 21 幅私營房屋用地改撥作公營房屋用地。有關用地的資料載於下表：

	用地	土地面積 (公頃)	估計公營單位 數目 ^註
在 2013-2014 年度撥為公營房屋用地(3 幅)			
1.	沙田石門(碩門邨第二期)用地一	約 2.3	約 3 000
2.	沙田石門(碩門邨第二期)用地二		
3.	沙田石門(碩門邨第二期)用地三		
在 2014-2015 年度撥為公營房屋用地(1 幅)			
4.	牛池灣豐盛街	約 0.69	約 570
在 2016-2017 年度撥為公營房屋用地(4 幅)			
5.	啟德第 2B 區 3 號地盤	約 1.12	約 11 500
6.	啟德第 2B 區 4 號地盤	約 1.14	
7.	啟德第 2B 區 5 號地盤	約 1.14	
8.	啟德第 2B 區 6 號地盤	約 1.43	
在 2017-2018 年度撥為公營房屋用地(4 幅)			
9.	安達臣道石礦場用地(R2-8)	約 1.69	
10.	前茶果嶺高嶺土礦場用地	約 1.08	
11.	皇后山用地	約 3.97	
12.	東涌西(第 23 區)	約 1.82	

	用地	土地面積 (公頃)	估計公營單位 數目 ^註
在 2018-2019 年度撥為公營房屋用地(9 幅)			
13.	安達臣道石礦場用地(R2-2)	約 1.75	約 10 600
14.	啟德第 2B 區 1 號地盤	約 1.38	
15.	啟德第 2B 區 2 號地盤	約 1.20	
16.	啟德第 1E 區 1 號地盤	約 1.71	
17.	安達臣道石礦場用地(R2-3)	約 0.60	
18.	安達臣道石礦場用地(R2-5)	約 1.42	
19.	安達臣道石礦場用地(R2-4)	約 1.06	
20.	安達臣道石礦場用地(R2-6)	約 0.90	
21.	安達臣道石礦場用地(R2-7)	約 0.60	

註：

由於大部分公營房屋用地仍在設計階段，有關數字只屬目前的估計。

(ii) 在過去 5 個財政年度(2013-2014 年度至 2017-2018 年度)，政府並沒有把公營房屋用地改撥作私營房屋發展。

(二) 由 2013-2014 年度至 2017-2018 年度的 5 年內，政府一共改劃 23 幅主要劃為"政府、機構或社區"地帶的土地作公營房屋發展。有關用地改劃後的土地用途地帶、位置、面積及預計可提供的住宅單位數目載列於附件。

(三)及(四)

政府現時已有既定程序於覓地和規劃過程中把合適的土地分配作興建公營和私營房屋之用。在考慮個別建屋用地的房屋類別時，政府需顧及社區的整體規劃，包括有關地帶當前的公、私營房屋比例，及公、私營房屋在社區設施和交通配套及區內基建設施(例如供水、排污、道路等)方面的需要，亦會考慮個別用地的位置、面積及發展規模是否適合作公營房屋發展。與此同時，政府亦需要顧及社會對私營房屋有一定的需求，繼續在賣地計劃中保留一定數量的土地，維持持續而穩定的私營房屋土地供應。

鑒於近年社會對公營房屋需求殷切，在平衡社會各方需要後，政府自 2013-2014 年度起將 21 幅原擬作私營房屋用地改撥作公營房屋用途。政府會繼續不時檢討情況，按需要審視土地的最適當用途。惟基於上文的考慮，並非所有原定作私營房屋的用地可隨意轉作公營房屋。

要長遠解決公營房屋短缺的問題，不能單單依靠改撥用地，治本之道是持續增加整體的土地供應。政府會繼續竭力為公營和私營房屋覓地，以多管齊下的策略，持續穩定地增加整體的土地供應，以期望達致公營房屋供應目標。

- (五) 政府在 2014 年 12 月公布《長策》，採納供應主導及靈活變通的原則，以逐步扭轉房屋供求失衡的情況。根據《長策》，政府會每年更新長遠房屋需求推算，訂定逐年延展的 10 年房屋供應目標，以顧及隨時間而改變的各種社會、經濟及市場情況，並按需要適時作出調整。

根據 2017 年 12 月的推算，2018-2019 年度至 2027-2028 年度 10 年期的總房屋供應目標為 46 萬個單位。按照 60:40 的公私營房屋新供應比例，公營房屋供應目標為 28 萬個單位，包括 20 萬個公共租住房屋單位及 8 萬個資助出售單位；私營房屋供應目標則為 18 萬個單位。

政府目前正就新一個 10 年期(即 2019-2020 年度至 2028-2029 年度)的房屋需求進行推算工作，並會於稍後公布有關結果。

正如行政長官於 2018 年施政報告指出，政府會增加公營房屋比例，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，此乃指考慮整體新開發土地後的一個整體目標，因個別用地的房屋類別仍需視乎位置因素及周邊支援設施等而定。施政報告亦指出，《長策》下未來 10 年的房屋供應目標中的公私營房屋比例可能需作調整。政府會在今年稍後更新下一個 10 年房屋供應目標的時候，充分考慮最新的發展和各界的意見。

為達致公營房屋供應目標，發展局和規劃署一直與運輸及房屋局和房屋署緊密聯繫，物色合適土地並增加整體土地供應，為房委會及房協提供興建公營房屋的用地。

短中期方面，透過改劃 210 多幅用地作房屋用途，可興建逾 31 萬個房屋單位，當中逾七成將用作公營房屋發展。

中長期的房屋供應主要依賴 4 個新發展區或新市鎮擴建項目，分別為東涌新市鎮擴展、古洞北和粉嶺北發展區、洪水橋發展區及元朗南發展，合共提供約 21 萬個住宅單位。如情況適合，我們會增加這些發展項目的公營房屋比例。例如，按上表所述，我們在 2017-2018 年度將一幅位於東涌新市鎮擴展區的私人住宅用地改撥作公營房屋發展(項目(12))。另我們早前獲城市規劃委員會批准，增加古洞北和粉嶺北新發展區住宅用地的發展密度，連同優化用地設計而新增的 12 000 個單位將全數撥作公營房屋，令該新發展區公營房屋單位比例增至約七成。

此外，施政報告建議"明日大嶼願景"下七成的建屋量為公營房屋。以政府目前建議首階段聚焦研究的交椅洲 1 000 公頃人工島為例，可建 15 萬至 26 萬伙，當中七成(即 105 000 至 182 000 伙)為公營房屋。

正如施政報告指出，發展局亦會在參考土地供應專責小組稍後提交的最終報告後，制訂"土地共享先導計劃"的可行方案，以便透過釋放私人土地的發展潛力，增加公、私營房屋的供應，包括研究當中不少於六至七成新增樓面為公營房屋。

以上實行中或建議中的不同措施，均顯示政府增加房屋土地供應的決心，我們會繼續努力做好有關方面的工作。

附件

由 2013-2014 年度至 2017-2018 年度於主要劃為
"政府、機構或社區"地帶的用地改劃作公營房屋發展的地點

	地區	地點	原有 土地 用途 地帶	改劃後 的土地 用途 地帶	用地 面積 (公頃) ⁽¹⁾	預計 單位 數目 ⁽¹⁾
1	東區	北角渣華道	G/IC	R(A)	0.12	240
2	南區	薄扶林華樂徑	G/IC	R(A)	0.36	360
3		石排灣道及田灣山道交界處 ⁽²⁾	G/IC	R(A)5	0.78	600

	地區	地點	原有 土地 用途 地帶	改劃後 的土地 用途 地帶	用地 面積 (公頃) ⁽¹⁾	預計 單位 數目 ⁽¹⁾
4	九龍城	土瓜灣高山道	G/IC, Road	R(A)3	0.3	500
5	觀塘	油塘高超道與碧雲路交界處	G/IC	R(A)	0.72	660
6		牛頭角彩興路及彩興里	G/IC, GB, Road	R(A)1	1.23	1 358
7		牛頭角彩榮路	G/IC	R(A)2	0.67	1 075
8		牛頭角定安街 ⁽²⁾	G/IC	R(A)3	0.22	378
9	深水埗	深水埗發祥街西與深旺道交界處	G/IC,O	R(A)11	0.62	800
10	葵青	葵涌大窩口道第 2 期	G/IC,O	R(A)2	0.31	400
11		葵涌新葵街	G/IC,V	R(A)2	0.55	650
12	大埔	大埔頌雅路東面	G/IC	R(A)9	7.7	6 850
13		大埔第 9 區	G/IC, GB	R(A)9		
14	離島	梅窩銀礦灣路西端	G/IC	R(A)	0.77	500
15		東涌第 27 區東涌路近山下	G/IC, Road	R(A)1	0.92	1 200
16	北區	龍躍頭皇后山(用地 1)	G/IC(2)	R(A)	13.77	12 000
17		龍躍頭皇后山(用地 2) (註：此用地隨後由私營房屋改撥作公營房屋發展)	G/IC(2)	R(B)	3.97	2 200
18	屯門	屯門青山公路—青山灣段顯法里(第 1 期及第 2 期) (註：部分用地早前由主要劃為"政府、機構或社區"及小部分劃為"綠化地帶"改劃為"住宅(甲類)22")	G/IC, GB R(A)22	R(A)26	0.67	1 020
19		屯門第 29 西區近良景邨	G/IC, R(A)	R(A)21	1.32	830
20		屯門第 2 區近山景邨 ⁽²⁾	G/IC	R(A)23	0.31	290

	地區	地點	原有 土地 用途 地帶	改劃後 的土地 用途 地帶	用地 面積 (公頃) ⁽¹⁾	預計 單位 數目 ⁽¹⁾
21		屯門興富街第 54 區第 5 號 地盤	G/IC, Road, GB	R(A)25	0.77	700
22		屯門第 54 區麒麟圍	G/IC	R(A)24	1	1 000
23		屯門第 16 區恆富街	G/IC	R(A)26	0.67	520
	總數	23 幅用地 涉及約 37.75 公頃 總單位數目：約 34 131				

縮寫：

- GB 綠化地帶
G/IC 政府、機構或社區
O 休憩用地
R(A) 住宅(甲類)
V 鄉村式發展
Road 在分區大綱圖上顯示為"道路"的地方

註：

- (1) 預計用地面積及住宅單位數目僅供參考，並可能會在設計階段有所更改。
(2) 由房協發展的公營/資助房屋發展。

工務工程項目統計資料

11. 區諾軒議員：主席，近年，有不少工務工程項目出現超支情況，引起公眾關注。關於工務工程項目的統計資料，政府可否告知本會：

- (一) 過去 5 年，每年獲本會財務委員會批准增加核准工程預算開支的工程項目的詳情，包括：(i)項目名稱、(ii)獲增加的核准預算開支金額、(iii)經修訂的核准預算開支金額及(iv)核准預算開支的增幅(以表列出)；
- (二) 第(一)項所述的工程項目，按下列核准工程預算開支需增加的原因劃分的數目(以表列出)：(i)因工資及物料價格上升而需增加價格調整準備、(ii)因工程進行期間出現不可預見情況而需增加應急費，以及(iii)其他原因(請註明)；

- (三) 在第(一)項所述的工程項目中，有多少項的主要合約批出價值低於原核准工程預算中的有關估計；及
- (四) 過去 4 年，每年獲得(a)工務工程合約數目及(b)工務工程顧問研究合約總值最高的首 3 間公司的名稱分別為何，以及每間公司(i)獲批合約價值的總和及(ii)獲批合約數目為何(以表列出)？

發展局局長：主席，政府一直持續適度及有序地推展工務工程，以改善市民的生活質素、提升香港的長遠競爭力，以及推動香港經濟發展。雖然近年有個別超大型工程項目，在推展過程中遇到不可預見的因素，引致超支的情況出現，但基本工程計劃的表現整體來說仍然保持良好。⁽¹⁾

就區議員質詢的 4 個部分，現答覆如下：

- (一) 在過去 5 年(2013-2014 年度至 2017-2018 年度)，獲立法會財務委員會("財委會")批准撥款的工程費用總額及增加核准工程預算費用詳情載列於附表一。
- (二) 一般來說，核准工程預算費用上升的主要原因可以歸納為：
- (a) 增加價格調整準備，以應付較預期為高的工資及物料價格漲幅；
 - (b) 較預期為高的回標價格；及
 - (c) 增加工程應急費用，以應付在工程進行期間發生的情況。例如，比預期差劣的岩土狀況、為配合地區關注而進行的額外工程等。

就上述第(一)部分所列載的工程項目，由於以上原因(a)、(b)及(c)，需要增加核准工程預算費用的劃分如下：

- (1) 回顧過去 10 年，財委會共批出約 580 個甲級工程項目，當中約有 70 個項目需要向財委會申請追加撥款，即約有十分之一項目需要增加預算。另外，雖然個別項目因應某些情況，需要增加撥款，但以整體基本工程計劃來說，我們不單能夠在原核准預算內完成，而且還有剩餘。

工程 項目 數目	增加核准工程預算費用的原因 (每個工程項目可能會有多於1個原因)			
	(a) 增加價格 調整準備	(b) 較預期為高 的回標價格	(c) 增加工程 應急費用	其他*
11	9	5	6	2

註：

* 其他原因：應付啟德發展計劃新階段工程的支出

(三) 在上述第(一)部分所載列的 11 個工程項目中，其中 6 個項目的回標價格較原核准工程預算費用中預留的合約價款為低。

(四) 工務工程合約的招標和顧問的遴選均按《物料供應及採購規例》進行，在過去 4 年(即 2015 年至 2018 年期間)，獲批工務工程合約和顧問合約總值最高的 3 間公司的資料分別列載於附表二及三。

附表一

2013-2014 年度至 2017-2018 年度
獲批的增加核准工程預算費用及撥款總額

工程項目名稱	原核准預 算費用 (百萬元)	獲批金額 (百萬元)	經修訂的 核准預算 費用 (百萬元)	核准預 算費用 增幅
(i) 增加核准預算費用項目 ⁽¹⁾				
6579TH—中環及灣仔繞道和東區走廊連接路	28,104.6	7,934.3	36,038.9	28.2%
8094EB—香港羅便臣道英華女學校重建計劃	432.7	220.7	653.4	51.0%
5019GB—蓮塘/香園圍口岸與相關工程—工地平整及基礎建設工程	16,253.2	8,719.9	24,973.1	53.7%
5233DS—污泥處理設施	5,154.4	209.9	5,364.3	4.1%
6845TH—港珠澳大橋香港口岸—填海及口岸設施	30,433.9	5,461.1	35,895.0	17.9%

工程項目名稱	原核准預算費用 (百萬元)	獲批金額 (百萬元)	經修訂的 核准預算 費用 (百萬元)	核准預算 費用 增幅
6053TR—廣深港高速鐵路香港段—鐵路建造工程	55,017.5	15,387.5	70,405.0	28.0%
6057TR—廣深港高速鐵路香港段—非鐵路建造工程	11,800.0	4,215.0	16,015.0	35.7%
5045CG—啟德發展計劃區域供冷系統	3,145.9	606.1	3,752.0	19.3%
5045CG—啟德發展計劃區域供冷系統	3,752	153.7	3,905.7	4.1%
6056TR—南港島線(東段)—主要基建工程	927.0	286.2	1,213.2	30.9%
6063TR—沙田至中環線—鐵路建造工程—前期工程	6,254.9	847.7	7,102.6	13.6%
小計	161,276.1	44,042.1	205,318.2	-
(ii) 財委會批准撥款總額 ⁽²⁾	-	386,784.7	-	-
(iii) 增加核准預算費用佔撥款總額百分比	-	11.4%	-	-

註：

- (1) 共 11 個項目獲批增加核准預算費用
- (2) 共 258 個項目獲批撥款

附表二

2015 年至 2018 年獲批工務工程合約總值最高的 3 間公司

年份	工程合約 ⁽³⁾		
	公司名稱	獲批合約數目	獲批合約總值 (億港元)
2015	禮頓建築(亞洲)有限公司	2	78
	中國路橋工程有限責任公司	5	65
	大陸工程股份有限公司	2	36
2016	禮頓建築(亞洲)有限公司	2	63
	中國建築工程(香港)有限公司	2	54
	俊和建築工程有限公司	4	24

年份	工程合約 ⁽³⁾		
	公司名稱	獲批合約數目	獲批合約總值 (億港元)
2017	吉寶西格斯香港有限公司	1	217
	振華工程有限公司	4	112
	金門建築有限公司	2	63
2018 ⁽⁴⁾	保華建築有限公司	1	66
	Build King Construction Limited	3	55
	五洋建設株式會社	3	53

註：

(3) 只包括價值超過 700 萬港元的工務工程合約

(4) 截至 2018 年 11 月 30 日

附表三

2015 年至 2018 年獲批顧問合約總值最高的 3 間公司

年份	顧問研究 ⁽⁵⁾		
	公司名稱	獲批合約數目	獲批合約總值 (億港元)
2015	艾奕康有限公司	20	3
	奧雅納工程顧問	23	2.6
	博威工程顧問有限公司	6	2.1
2016	艾奕康有限公司	19	3.5
	利安顧問有限公司	1	3.2
	何顯毅建築工程師樓地產發展顧問有限公司	1	1.9
2017	科進顧問(亞洲)有限公司	11	2.4
	奧雅納工程顧問	11	1.1
	艾奕康有限公司	10	1
2018 ⁽⁶⁾	艾奕康有限公司	19	3
	博威工程顧問有限公司	11	1.7
	胡周黃建築設計(國際)有限公司	3	1.7

註：

(5) 只包括價值超過 300 萬港元的工程及建築顧問合約

(6) 截至 2018 年 11 月 30 日

向香港居民在內地的子女簽發單程證

12. 梁耀忠議員：主席，現時，內地居民持《前往港澳通行證》("單程證")來港定居的配額為每日 150 個。內地當局自 2011 年 4 月 1 日起，容許香港居民在內地的合資格"超齡子女"(指在其親生父親或母親於 2001 年 11 月 1 日或以前首次取得香港身份證時未滿 14 周歲的內地居民)申請單程證來港定居，與親生父母團聚。關於向香港居民在內地的子女簽發單程證，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於政府分別在 2005 年及 2009 年向本會表示，保安局曾多次向內地當局反映市民的意見，以供考慮在單程證制度下為港人在內地成年子女設立來港定居的渠道，該事項的進展為何；
- (二) 會否促請內地當局放寬單程證的申請資格，容許香港居民在內地的"超超齡子女"(指在其親生父親或母親於 2001 年 11 月 1 日或以前首次取得香港身份證時已滿 14 周歲的內地港人子女，而他們因此不符合資格以超齡子女身份申請單程證)來港定居，與親生父母團聚；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (三) 是否知悉，自 2011 年 4 月至今，每年(i)內地當局批准的單程證申請數目及(ii)單程證剩餘配額為何；及
- (四) 鑒於保安局前局長表示，政府與內地當局達成共識，透過利用單程證剩餘配額處理超齡子女的單程證申請，政府是否知悉，自 2011 年 4 月至今，每年內地當局(i)接獲及(ii)在利用單程證剩餘配額下批准超齡子女的單程證申請宗數分別為何；會否與內地當局研究，利用單程證剩餘配額處理超超齡子女的單程證申請；如會，詳情為何；如否，原因為何？

保安局局長：主席，《基本法》第二十二條規定，中國其他地區的人進入香港特別行政區須辦理批准手續。全國人民代表大會常務委員會於 1999 年解釋，這項規定是指內地居民不論以何種事由要求來港，均須依照國家有關法律、行政法規的規定，向其所在地區的有關機關申請辦理批准手續，並須持有有關機關製發的有效證件。內地居民如欲來港定居與家人團聚，須向其內地戶口所在地的公安機關出入境管

理部門申領《前往港澳通行證》(慣稱"單程證")。單程證的受理、審批及簽發屬內地當局的職權範圍。特區政府會顧及香港社會的整體利益，不時就有關單程證的事宜與內地當局交換意見，反映社會訴求。

就梁議員的質詢，現答覆如下：

- (一) 為回應港人及其內地"超齡子女"在港團聚的訴求，內地當局自 2011 年 4 月 1 日起，容許香港居民在內地的合資格"超齡子女"(即在其親生父親或母親於 2001 年 11 月 1 日或以前首次取得香港身份證時未滿 14 周歲的內地居民，而其親生父親或母親在 2011 年 4 月 1 日仍定居香港)，申請單程證來港與親生父母團聚。內地當局是按申請人在港親生父親或母親取得香港身份證的時間先後順序，分階段受理"超齡子女"來港定居申請。目前，所有符合條件的香港居民在內地"超齡子女"均可提交申請前往香港定居，包括其親生父親或母親在 2001 年 11 月 1 日或以前首次取得香港身份證的人士。
- (三) 自"超齡子女"赴港申請安排實施以來，截至 2018 年 10 月底，內地當局共接獲接近 58 000 宗由內地"超齡子女"提出的單程證申請，當中超過 56 000 宗申請已完成初步審核，而根據內地當局提供的資料，超過 51 000 宗申請已獲批准簽發單程證。據了解，獲批單程證人士中，接近九成已來港。自 2011 年 4 月至 2018 年 10 月持單程證來港人數載於下表。入境事務處並沒有備存質詢涉及的其他分項統計數字。

年份	人數(包括超齡子女)
2011 年(4 月起)	34 700
2012	54 646
2013	45 031
2014	40 496
2015	38 338
2016	57 387
2017	46 971
2018(截至 10 月底)	35 203
總數	352 772

單程證配額使用情況受不同因素影響，主要有中港婚姻數字及其他合資格申請人數字，即包括已持單程證抵港人士在內地等候批准赴港定居的配偶及年幼子女、申請赴港投靠子女的內地無依老人，以及申請前來照顧在港年老無依父母的內地子女等。

(二)及(四)

特區政府知悉社會上有關不合乎資格以"超齡子女"身份申請單程證的內地港人子女的意見，包括其親生父親或母親取得香港身份證時已年滿 14 周歲(慣稱"超超齡子女")的內地人士的訴求。單程證、雙程證及赴港簽註的受理、審批及簽發，屬內地當局的職權範圍。據了解，內地當局目前沒有任何計劃改變現行"超齡子女"申請條件的規定。特區政府重視社會各界就內地人士透過單程證制度來港定居事宜提出的意見。特區政府會顧及香港社會的整體利益，繼續就有關單程證的事宜與內地當局交換意見，反映社會訴求。

確保投票站人員妥善執行職務

13. 尹兆堅議員：主席，立法會九龍西地方選區補選已於上月 25 日舉行。據報，當天上午有一名候選人及其助選團成員在石硤尾一間酒樓內進行拉票活動時，一名投票站主任告知該名候選人該處所屬禁止拉票區範圍，並要求他立即停止拉票活動及離開，但該投票站主任未有向當時在場的另一名候選人作出同一要求。選舉管理委員會主席其後會見傳媒時表示，候選人在禁止拉票區內非地面的樓層拉票並無問題。另一方面，《選舉管理委員會(選舉程序)(立法會)規例》(第 541D 章)第 40(17)條訂明，任何人可在投票日在沒有妨礙他人的情況下，在禁止拉票區內的建築物內高於或低於街道的樓層拉票，只要該人獲准進入該建築物拉票而該建築物並沒有投票站在其內。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否了解上述投票站主任對該兩名候選人進行拉票活動採取不同處理方法的原因；當中是否涉及個人的政治取向；如是，當局有何進一步措施確保投票站人員公正行事；及

- (二) 有否檢討，現時向投票站人員提供關於選舉法例及相關指引的培訓是否足夠；如有，結果為何；如否，原因為何？

政制及內地事務局局長：主席，就尹議員的質詢，現答覆如下：

- (一) 根據《選舉管理委員會(選舉程序)(立法會)規例》(第 541D 章)，只要不妨礙他人和不使用擴音設備，並已獲准進入建築物內拉票，任何人均可在禁止拉票區內並非投票站所在的建築物內高於或低於街道的樓層逐戶拉票，以及為該等拉票的目的而展示或佩戴任何宣傳物品。

除此之外，禁止拉票區內嚴禁任何拉票活動(經選舉主任批准在指定展示位置展示的非流動性選舉廣告除外)。在投票日，投票站主任會盡最大努力確保沒有人在其投票站的禁止拉票區內，進行上述拉票活動。任何人在該區內進行被禁止的拉票活動，一經發現，即會被請離開。

選舉管理委員會已收到與題中所提及事件相關的投訴，會按既定程序跟進事件。

根據現有機制，選舉事務處在編配投票站工作人員時會盡量避免派他們到其本身作為選民的投票站工作。選舉事務處亦要求工作人員透露是否與任何候選人有密切關係，如有的話，便不會派他/她在有關選區的投票站工作，令選舉公平公正地進行。

- (二) 是次補選共有約 2 700 名票站工作人員，負責在投票日執行投票及點票職務。一如以往的選舉，選舉事務處就是次補選為各投票站工作人員(包括投票站主任、副投票站主任及所有投票及點票站工作人員)安排簡介會，以確保投票站能夠暢順及有效率地運作。另外，選舉事務處為主管級人員安排投票管理訓練，內容涵蓋《選舉管理委員會(選舉程序)(立法會)規例》的重要條文、危機管理、優質投票服務、投訴處理、情緒智商訓練，以及經驗分享工作坊。被委派在投票日負責編製統計數字的人員獲安排專門的統計工作訓練。

投票站主任須遵守一套工作指引，目的是要確保整個選舉在公開、誠實、公平的情況下進行。

野豬造成的滋擾

14. 何俊賢議員：主席，近年，野豬在郊野公園、農場及市區出沒的個案時有所聞。有市民指出，野豬進食及毀壞農作物、翻倒垃圾桶，因而破壞環境衛生及威脅市民的人身安全。鑒於非洲豬瘟近月肆虐內地，他們擔心野豬把該疾病傳播給養豬場豬隻。另一方面，政府於去年 10 月推出為期兩年的野豬避孕及搬遷先導計劃("先導計劃")。截至今年 9 月，政府在先導計劃下進行了 30 次行動及捕獲 101 頭野豬，並為當中 33 頭雌性野豬注射避孕疫苗及為 6 頭野豬進行絕育手術；政府亦把另外捕獲的 72 頭野豬搬遷至遠離民居的郊野地點。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會否考慮就全港野豬及野豬群的數目和牠們繁殖的趨勢進行評估；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (二) 先導計劃的預算開支及所需人手為何；上述 72 頭野豬被遷移到哪些地點，以及甄選地點的準則(當中有否包括與農場的距離)；有否檢討行動次數是否偏低；會否增加行動次數，以及會否檢討先導計劃的成效；如會檢討，何時公布結果；如否，原因為何；
- (三) 鑒於政府委託了一所本地大學研究及改善垃圾收集設施的設計，以預防野生動物從中取得食物，該項工作的進展為何，以及會否在民居、郊野公園及農場附近的垃圾收集設施採用有關設計；
- (四) 鑒於政府表示會進行公眾教育，提醒市民切勿餵飼野豬，該項工作的詳情為何；
- (五) 鑒於政府表示在發現餵飼野豬引起環境衛生問題時，會利用紅外線照相機拍攝餵飼情況，然後把有關相片轉交有關部門跟進，有關部門如何跟進該等轉介；過去 3 年，政府就上述工作動用的人手、提出檢控的個案宗數、被定罪人士被判處的一般處罰及最高處罰，以及重犯者的個案宗數；
- (六) 政府建議農戶遇到野豬闖入農場時，可如何保障自身安全；及
- (七) 有否評估，野豬把非洲豬瘟傳播給本地養豬場豬隻的風險；會否(i)推行措施及提供經濟支援，協助養豬場營運者

防範非洲豬瘟，以及(ii)制訂應變機制，處理大量野豬死亡的情況；如會，詳情為何；如否，原因為何？

環境局局長：主席，政府十分關注野豬對市民所造成的滋擾及潛在危害，我們正檢視現時處理野豬的手法，並會稍後向立法會相關事務委員會提交討論文件。經諮詢食物及衛生局後，就何議員的質詢答覆如下：

- (一) 野豬過往主要在新界鄉郊地區出沒。然而，根據漁農自然護理署("漁護署")的調查，現時野豬已遍布全港不同地區，當中包括新界北、西貢和香港島。由於野豬一般以個體或細小群落形式出沒，加上牠們行蹤隱秘、分布廣泛及活動範圍非常大，要就全港野豬數目進行統計，存在技術困難。
- (二) 因應一些關注動物權益團體的反對行動，漁護署基於安全的考量，在 2017 年起已暫停安排野豬狩獵隊的行動；並於同年 10 月推出了"野豬避孕及搬遷先導計劃"，為習慣被人餵飼而在社區附近出沒的野豬進行避孕，並將造成滋擾的野豬搬遷到遠離民居及設施(包括農場)的郊野地點，包括大潭及大欖郊野公園。行動中，獸醫會以麻醉槍麻醉野豬，並為合適的雌性野豬注射一種專為哺乳動物研發的避孕疫苗("GonaCon™")和植入晶片，在為其配戴全球定位追蹤器後野放。此外，漁護署亦正研究為野豬實地進行永久絕育的可行性。

先導計劃推行至今，每次行動平均捕獲 3 頭野豬，較過往以狩獵方式捕獵野豬的效率(平均每次少於 1 頭)為高。為評估避孕疫苗的成效，漁護署於今年 2 月起與美國農業部及英國環境、食物及鄉郊事務部合作，就 GonaCon™ 控制野豬繁殖的效用進行實地研究。由於利用 GonaCon™ 控制野豬繁殖的安排為全球首創，現階段評論有關避孕疫苗的成效尚言之過早。漁護署預計於 2019 年年底才可完成 GonaCon™ 成效及實地永久絕育的可行性評估。

野豬體型龐大且具攻擊性，成年野豬體重可達 150 公斤及體長達 1.6 米，雄性野豬更長有獠牙以作攻擊之用。由於在成功注射麻醉藥至藥力生效需時至少 10 分鐘，其間野豬會嘗試高速亂竄逃走，而且具攻擊性，因此漁護署基於行

動需要及安全考慮，每次行動須安排 12 名至 15 名職員參與捕捉野豬，並須於行動前約兩星期開始於實地進行事前部署工作(如讓野豬熟悉捕捉地點的設備以減低其戒心等)。先導計劃在 2017-2018 年度涉及的開支為 179 萬元。在 2018-2019 年度，漁護署預留了 350 萬元推行有關計劃。

- (三) 漁護署於 2018 年委託一所本地大學，改善現時用於民居或街道上的垃圾收集設施的設計，以防止猴子及野豬等野生動物從中取得食物。承辦商現已完成首批設計，並預計明年年初完成原型製作後進行實地測試。
- (四) 漁護署現正進行一系列宣傳及教育活動，當中包括在電視、電台及公共交通工具進行宣傳，以及舉行同樂日、巡迴展覽、公眾講座和參觀活動等，以宣傳餵飼野生動物的負面影響。漁護署早前亦設立了 YouTube 頻道和 Facebook 專頁，並推出電視宣傳短片連同一系列名為"唔好餵喇"的微電影，藉此向市民宣傳餵飼野豬、猴子和野鴿的負面後果。此外，漁護署亦正推出新設計的海報、橫幅及單張，加深市民對野豬問題的認識。
- (五) 如漁護署發現野豬被餵飼食物吸引而習慣在民居附近出沒覓食，會在有關地點合適的位置掛放橫額或海報，提醒市民切勿餵飼野生動物。若環境許可，漁護署亦會設置紅外線自動相機，監察餵飼和野豬出沒的情況，並將收集到的情報轉交食物環境衛生署，跟進餵飼引起的環境衛生問題。另外，根據《野生動物保護條例》(第 170 章)，於禁餵區包括金山、獅子山及城門郊野公園、大帽山郊野公園的部分地區、大埔滘自然護理區、鄰近大埔道的郝德傑道地區及大埔道琵琶山段，餵飼野生動物(包括野豬)會被檢控，最高可被判罰款 1 萬元。漁護署人員會定期在禁餵區進行巡邏；漁護署在過去 3 年並沒有在禁餵區餵飼野豬的檢控個案。
- (六) 市民如遇到野豬時，應保持鎮定及盡量與牠們保持距離，切勿主動走近或用物件驅趕牠們，以免發生危險。如有需要，市民可躲在堅固或體形較大的障礙物後，待野豬離開後才繼續活動。若農民發現野豬在農田覓食，可加建堅固的圍欄保護農作物或使用紅外線感應照明系統等措施嚇阻野豬再次出現。農民在農田遇到野豬時，切勿利用物件驅

趕牠們，並應立即管理好犬隻，以免野豬以為受到威脅，從而作出自衛反應。如野豬對市民的財產或人身安全構成即時威脅，應立即報警求助。

- (七) 據食物及衛生局表示，自本年 8 月內地發現非洲豬瘟以來，政府一直與內地有關部門緊密溝通，監察情況，嚴防非洲豬瘟傳入本港。政府已在口岸、運輸及屠房等層面加強消毒清潔。另一方面，漁護署已積極以不同形式向業界及各養豬場負責人發放有關防範非洲豬瘟的信息，以提高他們對疫病的防範意識，當中包括實施良好的生物安全措施，如防止野生動物進入養豬場範圍的措施等。基於目前各農場的生物安全措施，相信野豬直接接觸農場豬隻的機會甚微。由於非洲豬瘟病毒在豬肉及豬肉產品可以持續存在多月，漁護署已修訂飼養豬隻牌照的規定，禁止使用廚餘及餐餘等可能含有或曾經接觸豬肉或豬肉產品的食物殘渣作為飼料。為了協助豬農改用其他合適的飼料及購買所需設備，漁護署已在約瑟信託基金下，設立特別貸款計劃，向申請的養豬場提供最高 80 萬元的低息貸款。漁護署會持續巡查本地養豬場並教育其負責人，確保防疫工作及良好的生物安全措施在各個層面都得以妥善實施。漁護署亦已擬備了應對本地養豬場出現非洲豬瘟感染的應急方案，包括撲殺行動的處理方案和相關補償方案，並在早前進行了演習，為預防非洲豬瘟在本地出現作好準備。

打擊外籍家庭傭工跳工行為

15. 蔣麗芸議員：主席，入境事務處("入境處")自 2013 年 6 月起加強審查曾多次轉換僱主的外籍家庭傭工("外傭")的工作簽證申請，以遏止外傭涉嫌濫用提早終止合約安排以轉換僱主(俗稱"跳工")的情況。據報，自該措施實施至今年 8 月，入境處在 53 萬宗外傭工作簽證申請中，發現 10 863 宗為懷疑跳工個案，但最終只拒絕 1 776 宗申請。此外，部分職業介紹所("職介所")教唆外傭故意工作表現惡劣以博取被解僱，以便外傭取得相當於一個月薪酬的代通知金和返回原居地的機票及旅費，而職介所則可向聘用他們的新僱主收取中介費("合謀跳工")。有意見認為，現行措施未能有效打擊外傭及職介所的上述行為。就此，政府可否告知本會：

- (一) 就上述的懷疑跳工個案而言，前僱主在其提交的提前終止僱傭合約通知書/投訴信中，對有關外傭的工作表現給予負

評的個案宗數，以及當中有關外傭的工作簽證申請其後獲批的個案宗數；

- (二) 會否研究准許僱主在獲得外傭同意下，修訂聘請外傭的《標準僱傭合約》，例如增訂試用期和訂定較長或較短的離職通知期；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (三) 會否考慮設立包括勞工處和入境處代表的跨部門工作小組，就跳工和合謀跳工的行為搜集情報和進行調查；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (四) 會否接觸外傭僱主團體，以加強向僱主宣傳，他們可向入境處舉報懷疑跳工和合謀跳工的行為；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (五) 過去 3 年和今年(截至 11 月底)，每年當局(i)接獲有關合謀跳工的投訴宗數，以及(ii)查明當中屬實的個案宗數和涉事職介所受到的懲處；會否引入多元化的懲罰機制，例如強制涉事職介所的管理人員參加培訓課程；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
- (六) 有否檢討現行措施可否有效遏止跳工和合謀跳工的行為，令外傭僱主的權益獲得合適保障；若有，結果為何；若否，會否盡快作出檢討？

勞工及福利局局長：主席，就議員的質詢，經諮詢保安局後，我現綜合答覆如下：

- (一) 入境事務處("入境處")一直嚴格審批外籍家庭傭工("外傭")的工作簽證申請，若申請人有不良紀錄或違規行為，入境處會拒絕有關申請。

根據聘用外傭的"標準僱傭合約"第 12 條，僱主及外傭須於合約終止日期的 7 天內各自向入境處處長提出書面通知，亦須將對方作出關於終止合約的書面確認的副本遞交入境

處。入境處會保留有關紀錄，作為日後審理該外傭再次申請工作簽證或延長逗留期限申請時的其中一項考慮因素。

入境處自 2013 年 6 月起加強審查曾多次轉換僱主的外傭的工作簽證申請，以遏止外傭涉嫌濫用提早終止合約安排以轉換僱主(俗稱"跳工")的情況。在處理外傭的工作簽證申請時，入境處會詳細審查申請人的情況，例如申請人在 12 個月內提前終止僱傭合約的次數及原因，以考慮是否涉及濫用提早終止合約轉換僱主的安排。在 2013 年 6 月至 2018 年 10 月底期間，入境處共接獲約 544 000 宗外傭工作簽證申請，當中需要進一步審查的個案共有 11 077 宗，佔所有申請的 2%。入境處對該 11 077 宗個案作出詳細審查，當中亦可能包括特殊情況，例如原來的僱主因外調、移民、逝世或經濟原因以致不能繼續履行合約，或有證據顯示該外傭曾遭受苛待或剝削。就 11 077 宗個案中，入境處已拒絕當中 1 817 宗申請，而撤銷及未能跟進的申請則分別有 819 宗及 658 宗。

入境處沒有備存有關懷疑"跳工"個案中涉及前僱主對其外傭的工作表現給予負評的數字。

- (二) 根據"標準僱傭合約"第 10 條，僱傭雙方可給予對方 1 個月的書面通知或支付相等於 1 個月薪金的代通知金以終止合約。而根據《僱傭條例》(第 57 章)第 9 條，如果僱員在與其僱傭有關的事宜上故意不服從僱主合法而又合理的命令、行為不當、欺詐或不忠實、或慣常疏忽職責等，在有關條件充分成立的情況下，僱主可無須給予通知或代通知金而終止僱傭合約。

有關設立外傭試用期或修改終止合約通知期的建議涉及複雜的問題，而有關建議雖然可能縮短僱主與外傭解除僱傭合約所需的時間，但亦可能帶來其他問題。舉例來說，如設立試用期，外傭同樣有權在試用期內隨時提前與僱主解約，而僱主仍須負擔解約的相關費用，包括外傭返回原居地的旅費。此外，聘用新外傭的開支，包括旅費、簽證費和核實費用等，亦不會因設立試用期而減少。另一方面，如要求外傭承擔試用期或較短的終止合約通知期的風險，

不少外傭可能無法負擔來港工作的成本，或因未能通過試用期而蒙受嚴重損失。此舉或會影響外傭來港工作的意欲，令僱主的選擇減少，甚至無法聘請外傭。

現時"標準僱傭合約"規定僱傭雙方可給予對方 1 個月的書面通知或支付相等於 1 個月薪金的代通知金以終止合約的安排，已為雙方提供一定程度的靈活性，並顧及僱主和外傭彼此的利益。在考慮以上因素後，政府並無計劃就僱用外傭設立試用期或更改終止合約所需的通知期。

(三)、(四)及(六)

政府一直緊密留意外傭懷疑濫用提早終止合約以轉換僱主的情況。入境處自 2013 年 6 月起加強審查於短時期內多次轉換僱主的外傭的工作簽證申請，以遏止外傭涉嫌"跳工"的情況。入境處其後亦已實行一系列措施以進一步打擊外傭"跳工"的行為，包括優化審理申請的工作流程、增加人手處理個案及向員工發出清晰的工作指引，當中包括翻查僱主及外傭的相關紀錄，以及就懷疑"跳工"的個案主動聯絡前僱主及外傭了解雙方提早終止合約的原因等具體措施。入境處會繼續加強審理工作，並適時檢討措施的成效。

就外傭於合約終止後返回原居地的安排，勞工處亦一直鼓勵僱主為外傭購買機票，而非提供等同機票價值的現金，以減少外傭或職業介紹所在收取僱主給予外傭返回原居地的旅費後，卻沒有返回/安排外傭返回原居地的情況。

入境處與勞工處會繼續就外傭相關事宜保持密切聯繫，並在接獲有關懷疑外傭"跳工"的投訴或舉報後作適當跟進及調查。

此外，勞工處一直為外傭及其僱主舉辦多項教育及宣傳活動，例如為外傭及僱主舉辦簡介會、編製宣傳刊物及製作宣傳短片等，加深他們對各自僱傭權益、責任和求助渠道的認識，包括提醒外傭不得濫用提早終止合約的安排。今年 9 月，勞工處發布了《聘用外籍家庭傭工手冊》，供僱

主了解其僱傭權益及責任，包括有關僱傭雙方終止合約的安排和處理方法。

如僱傭雙方就《僱傭條例》或僱傭合約的權益有所爭議而無法自行解決，可向勞工處尋求協助。勞工處會提供免費諮詢和調停服務。

- (五) 職業介紹所向外傭及/或僱主提供就業介紹服務，並不違反相關法例，但職業介紹所就每宗就業介紹而向外傭收取的佣金不得多於外傭成功獲安排就業後第一個月工資的10%。

根據勞工處按《僱傭條例》第 62A 條頒布的《職業介紹所實務守則》("《守則》")，職業介紹所必須盡其責任查核求職者和僱主雙方提供的資料，以及確保向僱主或求職者所提供的資料是與職業介紹所所知的事實相符。《守則》亦要求職業介紹所須與僱主訂立書面服務協議，清楚列明服務涵蓋範圍、分項收費、外傭到任日期、更換外傭安排及退款安排等。使用職業介紹所服務的僱主應在付款前與職業介紹所議定並釐清服務詳情，而議定的條款應載於經雙方簽署的服務協議內。僱主與職業介紹所訂立書面服務協議時，可就如外傭來港後短期內便辭職等事宜作出協議，例如是否能獲退款安排及另選外傭是否需要另付服務費用等。

如職業介紹所未能按服務協議提供服務，僱主可根據服務協議作出民事追討，以保障僱主作為消費者的權益。如職業介紹所違反《守則》要求，包括未有與僱主訂立服務協議，可能會被勞工處處長撤銷或不獲續發牌照。

勞工處及入境處沒有備存質詢涉及的數字。

推廣更多採用電動巴士

16. 譚文豪議員：主席，在 2010 年，時任行政長官在其《施政報告》中表示，"政府的政策最終目標是全港使用零排放的巴士"。然而，截

至本年初，政府全數資助專營巴士公司("巴士公司")購置的 36 輛單層電動巴士中，只有 24 輛已投入服務。據報，巴士公司轄下車隊全面改用電動巴士面對不少困難，包括數以千計的巴士泊位未裝有電動巴士充電設施、泊位及車廠的供電設施難以負荷同時為大量巴士充電的電力需求，以及各種技術問題。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，現時每間巴士公司分別設於(i)巴士總站、(ii)車廠及(iii)其他地方的巴士泊位數目，以及當中附有充電設施的數目及其詳細位置(按巴士公司名稱及泊位所在地方以表列出)；
- (二) 是否知悉，每輛現已投入服務的電動巴士的下述詳情：(i)巴士型號、(ii)製造商及產地、(iii)行走路線的編號、起點和終點、(iv)過去 1 年發生故障的次數、(v)其充電設施的所在地點和佔地面積，以及(vi)充電時的電流量(按巴士公司名稱以表列出)；
- (三) 是否知悉，現已投入服務的超級電容巴士完全充電所需時間和儲電量，以及最長行駛距離；每間巴士車廠的供電設施最多可同時為多少輛超級電容巴士充電；
- (四) 行走(i)較多上坡路的路線以及(ii)較多平路的路線的電動巴士的表現指標(按下表列出)；

表現指標	(i)	(ii)
(a)最長行駛距離(公里)		
(b)燃料效益(公里/千瓦時)		
(c)減少各類空氣污染物排放的效益		
(d)燃料費用(元/公里)		
(e)每年發生故障的次數		
(f)維修引致的營運損失時間(工作日/年)		
(g)維修費用(元/公里)		
(h)總營運費用(元/公里)		

- (五) 有否評估將更多巴士路線改由電動巴士行走在技術上是否可行；如有評估而結果為是，該等路線的數目和詳情，以及有否將該等路線改由電動巴士行走的計劃和時間表；

- (六) 未來 3 年，會否協助巴士公司加裝及提升其電動巴士充電設施；及
- (七) 有否檢討"全港使用零排放的巴士"的目標的落實進展及有關措施的成效；如有，結果為何；如否，會否盡快作出檢討？

環境局局長：主席，電動巴士沒有廢氣排放，如能在港成功取代傳統柴油專營巴士，會有助大幅改善路邊空氣質素。政府遂提供 1 億 8,000 萬元全數資助 5 間專營巴士公司(包括九龍巴士(一九三三)有限公司("九巴")、龍運巴士有限公司("龍運")、城巴有限公司("城巴")、新世界第一巴士服務有限公司("新巴")及新大嶼山巴士(一九七三年)有限公司("嶼巴"))購置共 36 輛單層電動巴士(包括 28 輛電池電動巴士和 8 輛超級電容巴士)進行為期兩年的試驗，以測試它們在本地環境下的運作表現、可靠性，以及經濟可行性。

目前，有 26 輛電池電動巴士及 4 輛超級電容巴士已投入服務。剩餘兩輛屬於嶼巴的電池電動巴士，正在進行重新招標，⁽¹⁾預計最快可於 2019 年年底投入服務。另外 4 輛屬於九巴的超級電容巴士，預計分別在 2019 年第一季及第二季投入服務。就譚文豪議員的質詢，我的具體答覆如下：

(一)及(二)

現時各區巴士總站及巴士車廠提供的巴士泊位數目如下：

	巴士總站的 巴士泊位數目	巴士車廠(包括只供專營 巴士使用的停車場)的 巴士泊位數目
香港島	約 510	約 660
九龍	約 330	約 1 080
新界	約 770	約 2 000
小計	約 1 610	約 3 740
總數	約 5 350	

(1) 嶼巴早前已招標採購兩部電池電動巴士。供應商其後退出項目。因此嶼巴需重新招標。

就已投入或完成試驗的電動巴士，下述資料載於附件一：
(i)巴士數目、型號、製造商及產地；(ii)服務路線[起點和終點]；(iii)試驗開始日期；(iv)充電設施位置；(v)充電設施數量和佔地面積；(vi)儲電器資料及充電要求；及(vii)每月平均故障次數及巴士可使用時間百分比(%)。

(三) 四輛已投入服務的超級電容巴士均屬九巴，現時仍未完成試驗。⁽²⁾根據初步試驗結果，超級電容巴士可在 20 分鐘內完全充電，每次完全充電後可行駛約 20 公里至 30 公里。因此，超級電容巴士較適合短途路線，但專營巴士公司須在巴士站及/或總站提供充電設施，以便超級電容巴士適時補充電力。為配合超級電容巴士在 284 號循環線的試驗，九巴分別在沙田市中心巴士總站及九巴沙田車廠分別各安裝兩個充電設施，以確保超級電容巴士能夠提供暢順及可靠的服務。每個充電設施每次只可為一輛超級電容巴士充電。

(四) 一般而言，電動巴士行走上坡路段時耗電會較平路多。由於試驗中的巴士路線大多混合平路及非平路，因此我們未能完全分開評估電動巴士行走平路及非平路的表現。不過，根據已完成試驗的 5 輛比亞迪電池電動巴士的試驗結果，在其中一條較多上山路段的路線(81 號路線)行走的電動巴士的耗電量較另一條較多平路路線(78 號路線)大約多 16%。至於維修費用方面，試驗的電動巴士和充電設施仍在保養期，維修由供應商負責，因此沒有維修費用及總營運費用的數據。截至 2018 年 5 月 31 日的試驗結果摘要見附件二。

(五)至(七)

現時本港的專營巴士約有 6 000 輛，當中 95%屬雙層，其餘屬單層。推廣全港或個別地區實施電動巴士服務的可行性很大程度上取決於電動巴士的技術成熟程度、價格及在港的適用性等。在大規模引入電動巴士前，我們必須事前

(2) 於 2017 年 3 月及 2018 年 11 月分別兩輛投入試驗。

測試以證明其技術能切合本地環境及公共運輸業界的實際營運模式。

單層電動巴士的技術現時在香港以外地方已有使用，但在港運作仍有待測試，以確立其技術在港的適用程度。雙層電動巴士的技術則仍有待發展，現時國際上可供使用型號仍極少，而且其載客量和運作效能亦未能滿足本地需要(包括每日長服務時間、在繁忙時段須接載大量乘客、須應付多山的地形，以及在炎熱潮濕的夏季須提供足夠的冷氣等)。政府會繼續留意雙層電動巴士的技術發展及其他地方試用的情況，在適合時引入試驗。

單層電池電動巴士方面，試驗計劃中第一批共 5 輛比亞迪電池電動巴士的兩年試驗於 2018 年 5 月完成。該 5 輛完成試驗的巴士在試驗期間的整體平均每日續航力約為 190 公里，但當環境溫度高及空調系統負載高時，續航力會減少至約 150 公里，未能滿足大部分單層巴士路線 200 公里至 300 公里的日程需要。我們初步認為，單層電池電動巴士是否能在本港廣泛使用，將取決於以下兩個因素：

- (i) 單層電池電動巴士的電池電量日後能否大幅提升，以致在充滿電後可每日行駛約 300 公里；及/或
- (ii) 在現有的巴士總站或公共交通交匯處是否有足夠地方及電力容量可加裝充電設施，在日間為單層電池電動巴士補充電力。與此同時，也要考慮日間充電的模式，能否配合本地頻密的行車班次。

單層超級電容巴士方面，由於它們現時在完全充電後只可行駛約 20 公里至 30 公里，因此只適合短途路線，而亦需要在巴士站及/或總站提供充電設施，以適時補充電力。超級電容巴士能否進一步推廣，視乎有否適合的單層巴士短途路線，以及在該些路線所經的公共運輸交匯處或巴士站是否有足夠空間及電力容量安裝充電設施以補充電量。

我們會繼續監察單層電動專營巴士的試驗，並與專營巴士公司研究適合本地運營需要的充電方案。倘若試驗結果理

想，政府會在顧及專營巴士公司及乘客的負擔能力下，推動各專營巴士公司更廣泛地使用單層電動巴士。我們亦會繼續留意雙層電動巴士的技術發展，以及在適當時間考慮在港與專營巴士公司進行試驗。

附件一

已投入/完成試驗的電動單層巴士及相關充電設施的資料
(截至 2018 年 5 月 31 日)

巴士數目、 型號、 製造商及 產地	試驗 開始 日期	服務 路線 [起點和 終點]	充電 設施 位置	充電 設施 數量及 佔地 面積 (連泊車 位置)	儲電器 資料及 充電 要求	每月 平均 故障 次數 ⁽¹⁾ 及巴士 可使用 時間 百分比 (%) ⁽²⁾
九巴						
4 輛超級電 容巴士 型號： JNP6122UC 製造商：中 國青年汽車 集團("青 年") 產地：中國	2017 年 3 月及 2018 年 11 月分 階段投 入試驗	284(4 輛) [沙田市 中心一濱 景花園 (循環線)] 全 程 5.7 公里	沙田市 中心巴 士總站 (在營 運期間 補充電 力)	2 個 (約每個佔 地 49 平方 公尺)	750 伏特/ 200 安培 (直流電) 超級電容 電量 53 千瓦時	0.11 次 53.4%
			沙田車 廠 (晚間 充電)	2 個 (其中一個 籌備中) (約每個佔 地 49 平方 公尺)	完全充電 約 需 20 分鐘	

巴士數目、 型號、 製造商及 產地	試驗 開始 日期	服務 路線 [起點和 終點]	充電 設施 位置	充電 設施 數量及 佔地 面積 (連泊車 位置)	儲電器 資料及 充電 要求	每月 平均 故障 次數 ⁽¹⁾ 及巴士 可使用 時間 百分比 (%) ⁽²⁾
九巴						
10 輛電池電 動巴士 型號：K9R 製造商：比 亞迪汽車工 業有限公司 ("比亞迪") 產地：中國	由 2017 年 7 月至 2018 年 9 月， 10 輛電 池電動 巴士分 階段投 入試 驗。現時 的路線 與初時 的有所 不同 ⁽³⁾ 。	6C(2 輛) [美孚一 九龍城碼 頭]	荔枝角 車廠	4 個 (約每個佔 地 44 平方 公尺)	380 伏特/ 126 安培 (交流電) 磷酸鋰鐵 電池 電池電量 324 千瓦 時	0 次 86.4%
		35A(2 輛) [尖沙咀 東一安 蔭]	月輪街 車廠 (兩間 車廠同 時支援 6C、 35A 及 42A 路 線)	2 個 (約每個佔 地 44 平方 公尺)	完全充電 約需 4 小 時	0 次 82.7%
		42A(2 輛) [佐敦(渡 華路)一 長亨]				

巴士數目、 型號、 製造商及 產地	試驗 開始 日期	服務 路線 [起點和 終點]	充電 設施 位置	充電 設施 數量及 佔地 面積 (連泊車 位置)	儲電器 資料及 充電 要求	每月 平均 故障 次數 ⁽¹⁾ 及巴士 可使用 時間 百分比 (%) ⁽²⁾
		由長亨出發 14.6 公里 由佐敦出發 14.4 公里				
		5C(2 輛) [尖沙咀 碼頭—慈 雲山(中)] 由慈雲山 出發 10.8 公里 由尖沙咀 碼頭出發 11.2 公里	九龍灣 車廠	4 個 (約每個佔 地 44 平方 公尺)		0.1 次 59%
		603(2 輛) [平田— 中環(中 環碼頭)] 由平田出 發 16.2 公 里 由中環出 發 18.1 公 里				0 次 83.6%

巴士數目、 型號、 製造商及 產地	試驗 開始 日期	服務 路線 [起點和 終點]	充電 設施 位置	充電 設施 數量及 佔地 面積 (連泊車 位置)	儲電器 資料及 充電 要求	每月 平均 故障 次數 ⁽¹⁾ 及巴士 可使用 時間 百分比 (%) ⁽²⁾
龍運						
4 輛電池電 動巴士 型號：K9R 製造商：比 亞迪 產地：中國	2017 年 7 月	S64(2 輛) [東涌(逸 東邨公共 交通總 站) — 機 場(客運 大樓(循 環線)) 全 程 22.5 公里	小蠔灣 車廠	4 個 (約每個佔 地 44 平方 公尺)	380 伏特/ 126 安培 (交流電) 磷酸鋰鐵 電池 電池電量 324 千瓦 時 完全充電 約需 4 小 時	0 次 79.3%
	2018 年 2 月	E31(2 輛) [東涌(逸 東邨公共 交通總 站) — 荃 灣(愉景 新城巴士 總站)] 由荃灣出 發 33.9 公 里 由東涌出 發 33.5 公 里				0 次 51.5%

巴士數目、 型號、 製造商及 產地	試驗 開始 日期	服務 路線 [起點和 終點]	充電 設施 位置	充電 設施 數量及 佔地 面積 (連泊車 位置)	儲電器 資料及 充電 要求	每月 平均 故障 次數 ⁽¹⁾ 及巴士 可使用 時間 百分比 (%) ⁽²⁾
城巴						
6 輛電池電動巴士 型號： K9R(3 輛) 製造商：比亞迪 產地：中國 -----	3 輛比亞迪於 2015 年 12 月開始試驗。試驗已於 2018 年 5 月完成。	11(1 輛比亞迪, 1 輛華夏神龍) [中環(中環碼頭—渣甸山(循環線)] 全 程 15.7 公里	柴灣車廠	比亞迪：3 個(約每個佔地 70 平方公尺) 華夏神龍：3 個(約每個佔地 70 平方公尺)	比亞迪：380 伏特/126 安培(交流電) 磷酸鋰鐵電池 電池電量 324 千瓦時 完全充電約需 4 小時 ----- 華夏神龍：700 伏特/100 安培(直流電) 磷酸鋰鐵電池	比亞迪：0.56 次 75.9% 華夏神龍：0.75 次 61.4%
型號： LS-130-116 (3 輛) 製造商：華夏神龍(國際)有限公司("華夏神龍") 產地：中國	3 輛華夏神龍於 2017 年 6 月開始試驗。現時的路線與初時的有所不同 ⁽⁴⁾ 。	12(1 輛比亞迪, 1 輛華夏神龍) [中環(中環碼頭)—羅便臣道(循環線)] 全 程 7.5 公里				比亞迪：0.04 次 73.4% 華夏神龍：0.25 次 69.9%

巴士數目、 型號、 製造商及 產地	試驗 開始 日期	服務 路線 [起點和 終點]	充電 設施 位置	充電 設施 數量及 佔地 面積 (連泊車 位置)	儲電器 資料及 充電 要求	每月 平均 故障 次數 ⁽¹⁾ 及巴士 可使用 時間 百分比 (%) ⁽²⁾
		25A(1 輛比亞迪，1 輛華夏神龍) [灣仔(會展新翼) — 寶馬山(循環線)] 全 程 11.4 公里			電池電量 315 千瓦時 完全充電約需 4 小時	比亞迪： 0.6 次 77.5% 華夏神龍： 0.5 次 61.8%
新巴						
4 輛電池電動巴士 型 號：K9R(2 輛) 製造商：比亞迪 產地：中國 ----- 2 輛華	2 輛比亞迪於 2015 年 12 月開始試驗。試驗已於 2018 年 5 月完成。	78(1 輛比亞迪，1 輛華夏神龍) [黃竹坑站 — 華貴邨(循環線)] 全 程 8.9 公里	黃竹坑車廠	比亞迪：1 個 (約每個佔地 70 平方公尺) 華夏神龍：1 個 (約每個佔地 70 平方公尺)	比亞迪：380 伏特/126 安培(交流電) 磷酸鋰鐵電池 電池電量 324 千瓦時	比亞迪： 0.16 次 82.4% 華夏神龍： 0.42 次 47.8%

巴士數目、 型號、 製造商及 產地	試驗 開始 日期	服務 路線 [起點和 終點]	充電 設施 位置	充電 設施 數量及 佔地 面積 (連泊車 位置)	儲電器 資料及 充電 要求	每月 平均 故障 次數 ⁽¹⁾ 及巴士 可使用 時間 百分比 (%) ⁽²⁾
型號： LS-130-116 (2 輛) 製造商：華 夏神龍 產地：中國	夏神龍 於 2017 年 6 月開 始試驗。現時 的路線與初時 的有所不同 ⁽⁵⁾ 。	81(1 輛比 亞迪, 1 輛 華夏神 龍) [勵德邨 — 柴灣 (興華邨)] 由勵德邨 出發 11.2 公里 由興華邨 出發 10.5 公里	創富道 車廠	比亞迪： 1 個 (約每個佔 地 70 平方 公尺) 華夏神 龍：1 個 (約每個佔 地 70 平方 公尺)	完全充電 約需 4 小 時 ----- 華夏神 龍：700 伏 特/100 安 培(直流 電) 磷酸鋰鐵 電池 電池電量 315 千瓦 時 完全充電 約需 4 小 時	比亞 迪： 0.4 次 77.3% 華夏神 龍： 1.17 次 32.2%
嶼巴						
			東涌逸 東邨公 共交通 總站	2 個 (約每個佔 地 37 平方 公尺)	比亞迪： 380 伏特/ 126 安培 (交流電)	不適用 (截至 統計期 完結)

巴士數目、 型號、 製造商及 產地	試驗 開始 日期	服務 路線 [起點和 終點]	充電 設施 位置	充電 設施 數量及 佔地 面積 (連泊車 位置)	儲電器 資料及 充電 要求	每月 平均 故障 次數 ⁽¹⁾ 及巴士 可使用 時間 百分比 (%) ⁽²⁾
製造商：比 亞迪(佔兩 輛) 產地：中國		站) — 東 涌鐵路站 巴士總站 (循環線)] 全 程 4.2 公里			磷酸鋰鐵 電池 電池電量 324 千瓦 時 完全充電 約需 4 小 時	前，即 2018 年 5 月 31 日， 該 2 輛 電池電 動巴士 仍未投 入服 務)

註：

- (1) 故障只包括因機件故障引致乘客須離開載客巴士的次數，不包括發生意外的次數。
- (2) 不包括與巴士機件故障無關的停駛(與機件故障無關的停駛包括為接受檢驗以取得車輛宜於道路上使用證明書/檢驗合格證明書、每月檢驗、日常維修/檢查、清潔等)。
- (3) 由 2018 年 9 月 28 日起，試驗路線已作調整。現時路線為 7M[樂富—竹園邨(循環線)]、203C[大坑東—尖沙咀東(麼地道)]、11D[樂富—觀塘碼頭]及 43M[葵芳站—長青(循環線)]
- (4) 由 2018 年 7 月 1 日起，行走 12 號路線的華夏神龍電池電動巴士已調配到 25A 路線行走
- (5) 由 2018 年 7 月 1 日起，行走 81 號路線的華夏神龍電池電動巴士已調配到 78 號路線行走

附件二

電動巴士試驗結果摘要(截至 2018 年 5 月 31 日)

專營巴士公司/ 電動巴士類型/ 製造商	試驗 中或 完成 試驗 的巴 士數 目(試 驗計 劃下 的巴 士總 數目)	(a) 總行駛 距離 (公里) ⁽¹⁾	(b) 平均 能源 消耗 量 (千瓦 時/ 公里)	(c) 減排效 益 (NOx/ PM10) ⁽²⁾ (克/ 公里)	(d) 平均 電費 (元/ 公里)	(e) 途中 故障 的平 均每 月次 數	(f) 巴士 每日 出車 率(%)	(g) 預計 續航 力 ⁽³⁾ (公里)
九巴： 超級電容巴士 (青年)	2(8)	42 300	2.19	NOx : 2.59	2.67	0.11	53.4%	19
九巴/龍運： 電池電動巴士 (比亞迪)	14(14)	70 600	1.26	PM10 : 0.11	1.50	0.01	75.2%	206
城巴/新巴： 電池電動巴士 (比亞迪) ⁽⁴⁾	5(5)	362 100	1.36		1.77	0.35	77.3%	191
城巴/新巴： 電池電動巴士 (華夏神龍)	5(5)	63 900	1.89		2.34	0.62	54.6%	117
嶼巴： 電池電動巴士 (比亞迪) ⁽⁵⁾	0(2)	不適用						
嶼巴： 電池電動巴士 ⁽⁶⁾	0(2)							

註：

(1) 由開始試驗至 2018 年 5 月底

(2) NOx—氮氧化物；PM10—可吸入懸浮粒子。假設電動巴士取代歐盟 V 期柴油巴士行走相關路線而減少的排放量。有關計算並沒有計算使用電動巴士而導致發電廠的排放

- (3) 預計續航力是以可使用電池容量除以平均能源消耗量計算(按製造商的建議，青年和比亞迪的可使用電池容量為最高電池容量的 80%，華夏神龍則為 70%)
- (4) 已於 2018 年 5 月完成試驗
- (5) 試驗已於 2018 年 7 月開始
- (6) 正在進行重新招標

為巴士車長及站長提供配套設施

17. 胡志偉議員：主席，關於供專營巴士公司("巴士公司")的車長及站長使用的站長室、休息室及廁所，政府可否告知本會：

- (一) 現時有多少個巴士總站，其內及周邊 50 米未設有廁所(例如政府提供的公共廁所或巴士公司提供的廁所)，並按區議會分區列出分項數字；
- (二) 現時未設有廁所的公共運輸交匯處("交匯處")的數目及其位置(按區議會分區列出有關資料)；鑒於《香港規劃標準與準則》訂明應在交匯處提供廁所及站長室等重要設施，政府日後規劃交匯處時，會否一律提供該等設施；
- (三) 鑒於現時巴士公司須取得運輸署、地政總署及路政署等政府部門同意，才可設置裝有化學處理廁所設備的廁所供車長使用，過去 5 個財政年度，每年(i)政府分別接獲、批准及拒絕的有關申請宗數及(ii)獲批個案的平均及最長審批時間分別為何，以及現時審批中的該等申請宗數(按巴士公司名稱列出分項數字)；
- (四) 會否規定日後新設巴士總站必須設置站長室、休息室及廁所；及
- (五) 巴士公司須就巴士總站內的上述設施所佔用地，向政府繳付象徵式租金還是市值租金；若是後者，過去 5 個財政年度，每年每間巴士公司支付的租金款額為何；有關開支有否計入巴士公司的營運成本？

運輸及房屋局局長：主席，就胡志偉議員的質詢，現綜合答覆如下：

運輸署及專營巴士公司一直致力為專營巴士公司員工提供合適的工作環境，包括在巴士總站及公共運輸交匯處設置休息室及洗手間等配套設施。視乎擬設置的設施的大小及所在位置，專營巴士公司會向運輸署、其他政府部門或私人機構提交設置站長室、員工休息室及化學廁所等的申請。運輸署自 2017 年起已成立工作小組，成員包括相關政府部門(如政府產業署、地政總署及房屋署)及專營巴士公司的代表，共同檢視有關申請個案的進度。運輸署會繼續與相關政府部門跟進及協調處理這些申請，以期令設施能盡早設置，便利專營巴士公司的員工。

至於新規劃的巴士總站及公共運輸交匯處，站長室、員工休息室及洗手間均已被定為基本設施，政府在日後規劃新巴士總站及公共運輸交匯處時會安排設置該等基本設施，以期為專營巴士公司員工提供更佳的工作環境。

現時全港有 298 個巴士總站及公共運輸交匯處，當中 287 個(即約 96%)在 3 分鐘步行距離內設有洗手間(或洗手間設於巴士總站或公共運輸交匯處內)，餘下的基本上均設於約 4 至 7 分鐘步行距離內。⁽¹⁾有關數字按分區詳列於附件一。

儘管巴士總站及公共運輸交匯處內或附近已設有洗手間，專營巴士公司仍會按需要申請設置化學廁所，為員工提供進一步的便利。運輸署在過去 5 年處理有關申請設置化學廁所的申請宗數列於附件二。

運輸署收到專營巴士公司的申請後，會諮詢相關政府部門及地區人士的意見，在收到地區人士反對意見後，運輸署須從中作出協調，如有需要亦會聯同專營巴士公司擬訂修訂方案再作諮詢。根據紀錄，運輸署在處理有關申請所需的審批時間一般平均約 6 至 7 個月，至於個別較複雜的個案可能需要較長時間才獲批核。過去需時最長的一宗個案為約 23 個月，有關個案已於 2016 年 7 月獲批。

一般而言，專營巴士公司於政府土地上設置的設施需繳付市值租金。專營巴士公司在過去 5 年就巴士總站及公共運輸交匯處設施向政府繳付的租金數額載於附件三，該等租金支出均為營運成本。然而，

(1) 唯一例外的是位於機場的飛機維修區總站。該總站現時有一條路線使用(城巴 S52 號線來往東涌逸東邨及機場飛機維修區)。基於保安及安全因素，該總站附近並未設置洗手間設施。然而，該路線來回程只需約 22 分鐘，巴士車長在有需要時可在該路線的另一總站(東涌逸東邨)使用洗手間設施。運輸署會繼續留意該站有關情況。

專營巴士公司早於 1993 年起，藉"長者票價優惠計劃"為長者提供半價優惠。在該計劃下，專營巴士公司可獲豁免每年的車輛牌照費和發還政府土地的租金，以協助他們引入或繼續提供長者票價優惠。⁽²⁾換言之，專營巴士公司向政府繳交的租金均可獲發還。⁽³⁾

附件一

巴士總站及公共運輸交匯處洗手間位置
(截至 2018 年 11 月)

地區	巴士總站及公共運輸交匯處洗手間位置	
	在 3 分鐘步行距離	在 4 至 7 分鐘步行距離
中西區	16	1
灣仔區	7	2
東區	12	1
南區	22	0
油尖旺區	9	1
深水埗區	12	0
九龍城區	13	0
黃大仙區	12	1
觀塘區	29	0
葵青區	20	0
荃灣區	11	0
屯門區	17	4
元朗區	26	0
北區	11	0
大埔區	11	0
沙田區	29	0
西貢區	16	0
離島區	14	0
總數	287	10

(2) 在 2012 年推出的"政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃"下，巴士公司只會獲發還 2 元票價與半價優惠間的差額，專營巴士公司仍需承擔其因在"長者票價優惠計劃"提供長者半價優惠所招致的餘下的票務收入差額(即全費及半價優惠間的差額)。

(3) 獲發還的數額不會超過專營巴士公司就提供長者票價優惠須承擔的支出。

附件二

運輸署處理專營巴士公司申請設置化學廁所的宗數
(截至 2018 年 11 月)

	九巴	新巴	城巴	龍運	嶼巴
2014 年					
申請宗數	1	0	0	0	0
獲批准宗數	1	0	0	0	0
拒絕宗數	0	0	0	0	0
2015 年					
申請宗數	1	0	0	0	0
獲批准宗數	1	0	0	0	0
拒絕宗數	0	0	0	0	0
2016 年					
申請宗數	9	1	0	2	0
獲批准宗數	8	1	0	2	0
拒絕宗數	1	0	0	0	0
2017 年					
申請宗數	5	0	0	1	1
獲批准宗數	4	0	0	1	0
拒絕宗數	1	0	0	0	1
2018 年(截至 2018 年 11 月)					
申請宗數	7	3	7	5	2
獲批准宗數	3	0	0	2	0
拒絕宗數	0	0	0	0	0
審批中的申請(截至 2018 年 11 月)	4	3	7	3	2

圖例：

九巴—九龍巴士(一九三三)有限公司

新巴—新世界第一巴士服務有限公司

城巴—城巴有限公司

龍運—龍運巴士有限公司

嶼巴—新大嶼山巴士(一九七三)有限公司

2013 年至 2017 年間專營巴士公司就巴士總站及
公共運輸交匯處設施向政府繳付的租金數額

年份	租金數額(百萬元)					
	九巴	新巴	城巴 (專營 權一)	城巴 (專營 權二)	龍運	嶼巴
2013	4.67	1.22	0.57	0.02	0.02	0.04
2014	5.13	1.42	0.69	0.03	0.02	0.05
2015	5.52	1.47	0.71	0.04	0.03	0.05
2016	5.94	1.38	0.74	0.04	0.03	0.06
2017	6.38	1.39	0.81	0.05	0.03	0.07

圖例：

九巴—九龍巴士(一九三三)有限公司

新巴—新世界第一巴士服務有限公司

城巴(專營權一)—城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)

城巴(專營權二)—城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)

龍運—龍運巴士有限公司

嶼巴—新大嶼山巴士(一九七三)有限公司

的士乘客可在乘客車廂內免費攜帶的私人手提行李

18. 林卓廷議員：主席，《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374 章，附屬法例 D)(“《規例》”)第 47(3)條訂明，的士乘客可在乘客車廂內免費攜帶輕便而車廂可容納的私人手提行李，即輕便的衣箱、帽盒、公文袋及類似物件(“車廂行李”)。另一方面，運輸署編印的《的士則例簡介》(“《簡介》”)說明：“一般來說，擺放在乘客車廂內的輕便個人手提行李，如果每件的長、闊、高總和不超過 140 厘米，可獲免費運載”。該署的網站亦說明，的士司機可就每件長、闊、高總和超過 140 厘米的車廂行李收取附加費。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，每年(i)當局收到有關的士司機就車廂行李濫收附加費的投訴宗數，以及(ii)該等個案當中，警方採取跟進行動及對有關司機提出檢控的個案宗數分別為何；
- (二) 《簡介》及運輸署網站就可免收附加費的車廂行李所訂尺寸上限的法律依據為何；及
- (三) 有否研究，就車廂行李附加費而言，《簡介》及運輸署網站的說明，與《規例》第 47(3)條的規定是否一致；如有研究而結果為否，有否評估這情況有否導致的士司機和乘客無所適從及容易發生爭執，以及有何解決方法；如沒有研究，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，就林卓廷議員質詢的各個部分，現答覆如下：

- (一) 過去 3 年，政府及交通投訴組接獲有關的士行李費的投訴個案數目及其跟進情況分列如下：

年份	有關的士行李費的投訴個案數目	轉介警方跟進的投訴個案數目
2016	247	70
2017	262	44
2018 (1 月至 10 月)	241	55

至於警方提出檢控的個案數目，由於警方需時整理相關資料，有關數字將於稍後提供。(附錄 I)

- (二)及(三)

根據《道路交通(公共服務車輛)規例》("《規例》")(第 374D 章)第 41 條，的士不得運載個人手提行李以外的貨物。《規例》第 47(2)條亦訂明，的士之登記車主或司機所收取之的士租用費，不得超過附表 5 指明的適當收費率(即包括就每件行李收取 6 港元的附加費)。此外，《規例》第 47(3)及 47(4)條訂明，如乘客攜帶的行李屬輕便而乘客車廂可容納的私人手提行李(即輕便的衣箱、帽

盒、公文袋及類似物件)；或如乘客為傷殘人士，而他需攜帶輪椅及拐杖，乘客則無須就該等物品繳付行李附加費。

由於現行法例未有就《規例》第 47(3)及 47(4)條下提及"輕便而車廂可容納的私人手提行李"的尺寸作出定義，因應的士業界和乘客的意見，並為了方便的士日常運作(包括避免乘客擺放大型行李在乘客車廂內，從而減低阻擋司機視線、影響行車安全或損壞車廂設備的可能性等)，運輸署就此提供參考指引，說明可擺放在乘客車廂內而無須收費的輕便手提行李的長、闊、高總和不應超過 140 厘米。換言之，的士司機可就擺放在乘客車廂內而長、闊、高總和超過 140 厘米的行李，以及擺放在車尾行李廂內而不論大小的行李，收取行李附加費，每件 6 港元。

有關參考指引與現行《規例》並沒有衝突，並載列於運輸署編撰的《的士則例簡介》("《簡介》")及運輸署網頁之的士收費表部分。然而，運輸署會繼續留意業界及公眾的意見，以檢視《規例》條文與參考指引，以及載列於《簡介》和運輸署網頁等的相關內容，是否能夠清晰反映實際操作情況。

各資助房屋計劃的市場定位

19. 謝偉銓議員：主席，有意見指出，近年推售的居者有其屋計劃("居屋")及綠表置居計劃("綠置居")的屋苑在建築設計和配套設施，以至其單位的間隔、設備及用料等方面，均與公共租住房屋("公屋")屋邨大同小異。就此，政府可否告知本會：

- (一) 當局一般在哪個房屋發展階段，決定個別公營房屋發展項目的單位應該用於出租，還是根據某資助出售房屋計劃推出發售，以及相關的考慮因素為何；
- (二) 當局有否就(a)公屋屋邨、(b)居屋屋苑及(c)綠置居屋苑在建築設計和配套設施，以及其單位的間隔、設備及用料等方面制訂標準；
 - (i) 如有，詳情為何；過去 5 年，有否出現以下情況：在當局作出第(一)項所述決定時，房屋發展項目已處較後

階段，以致有需要偏離該等標準；如有此情況，當局日後會否盡量在較早階段作出有關決定；

(ii) 如否，原因為何；及

(三) 當局會否(i)更明確劃分各資助出售房屋計劃的市場定位，包括銷售對象、申請資格及售價，並(ii)確保屋苑的建築設計和配套設施，以及其單位的間隔、設備及用料等方面，可反映其市場定位；如會，詳情為何；如否，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，就謝偉銓議員的質詢各部分，現綜合答覆如下。

《長遠房屋策略》

正如政府在 2014 年公布的《長遠房屋策略》("《長策》")指出，資助出售單位是中低收入家庭自置居所的第一步，也是房屋階梯的重要一環。政府會物色合適用地，興建資助出售單位，並會研究如何進一步豐富資助自置居所的形式，以適時推出一些資助出售單位的補充計劃。如《長策》指出，⁽¹⁾鑒於資助出售單位可作為公共租住房屋("公屋")與私營房屋供應的緩衝，香港房屋委員會("房委會")須維持公屋和資助出售單位之間的互換性，並適時調節兩者的供應量，務求更適切地應對市況變動，配合社會整體的住屋需要。

根據《長策》，政府會每年更新長遠房屋需求推算，訂定逐年延展的 10 年房屋供應目標。按 2017 年 12 月的推算，2018-2019 年度至 2027-2028 年度為期 10 年的總房屋供應目標為 46 萬個單位，當中公營房屋新供應比例維持 60：40，即公營房屋供應目標為 28 萬個單位，而私營房屋則為 18 萬個單位。在 28 萬個公營房屋單位中，公屋及資助出售單位的供應目標分別為 20 萬個單位及 8 萬個單位。我們正在更新下一個十年期(2019-2020 年度至 2028-2029 年度)的房屋需求推算，並將於稍後公布新的房屋供應目標。

公營房屋目前包括公屋、"綠表置居計劃"("綠置居")及其他資助出售房屋，(包括"居者有其屋計劃"("居屋"))。基於"可換性"的概念，政

(1) 詳見《長策》第 3.3 段及 5.4 段。

府會盡量保留各類公營房屋的彈性，以配合社會對公屋、“綠置居”及其他資助出售單位的需求。根據 2018 年 9 月的預測，2018-2019 至 2022-2023 年度的 5 年期內，由房委會及香港房屋協會(“房協”)興建的資助出售單位共約 26 300 個。

公營房屋的規劃、建築和設計

不論是公屋或居屋，房委會都是以簡約、環保和切合居民的基本需要為原則，並以“構件式單位”設計及建造。“構件式單位”秉承實而不華的設計原則，單位的布局、面積和尺寸已考慮到居民在使用起居空間時所需的靈活性。“構件式單位”內不設間隔，讓居民按照本身家庭起居生活的需要去設計室內間隔和擺放傢俬。設計更實行標準化尺寸、空間配置及配件，將廚房和淋浴間設計標準化，並作為立體預製組件的元素，進一步提升預製組件的可用性和建屋效率。

“綠置居”來自公屋，因此在設計及建築上與公屋無異。公屋與居屋則基本上相同，只在少量細節上有些差別，例如公屋單位會提供鐵閘，資助出售單位則會配備煤氣熱水爐。

配套設施方面，房委會在規劃公營房屋項目時，會參照《香港規劃標準與準則》，諮詢各相關部門及機構，以及區議會和地區人士的意見。房委會亦會考慮個別公營房屋項目的其他因素，包括用地的限制、設置所需設施的可行性及適切性等，從而制訂合適的配套設施。至於不同房屋類別的配套設施，除了公屋/“綠置居”和其他資助出售單位會提供不同比例及類別的泊車設施外，其餘大致相同。在發展過程中，如果房屋類別須作轉換，房委會會盡量配合，以不影響公營房屋落成日期的原則下作相應改動，並在過程中諮詢相關部門及其他持份者。

過去 5 年，房委會曾將兩個興建中的公屋項目轉變為“綠置居”項目，包括新蒲崗景泰苑，和荔枝角道一東京街第 1 期(即麗翠苑)。如上文所述，“綠置居”的單位的設計及建築是按公屋單位的原則而定。

一直以來，房委會持續在多方面改進並優化公營房屋的規劃和設計，我們會從居民意見調查中蒐集意見，並吸納業界持份者對公營房

屋設計和建造方法的建議，持續檢討及改進公營房屋的建築設計、單位間隔、裝修用料及配套設施。

不同資助出售單位的定位

不同資助出售單位的定位方面，以居屋來說，政府在 2011 年宣布復建居屋及資助出售房屋，以回應中低收入家庭自置居所的訴求。房委會及房協會按其新建居屋或資助出售房屋項目的進度，每年選定出售的項目和單位數目，並根據當時的定價機制及申請資格，訂定項目的售價及銷售安排。

至於"綠置居"，房委會已於 2018 年 1 月底通過恆常推出"綠置居"項目，旨在協助更多較有能力的綠表人士(主要為公屋住戶和已通過詳細資格審查的公屋申請者)循房屋階梯上移。房委會會以穩健的步伐推行，以減低剩餘未售單位的風險及對公屋輪候時間的影響。就每年會有多少公屋項目轉為"綠置居"項目，房委會會參考就先導項目通過的選址原則，⁽²⁾審視規劃中的公屋項目，以決定"綠置居"項目的選址，以及每年出售的項目、售價和銷售安排。

行政長官今年 6 月公布修訂居屋的定價機制。⁽³⁾"綠置居"的定價會以居屋新定價機制為基礎，即單位的折扣率會較前期居屋的折扣高 10%，以確保"綠置居"單位的售價對合資格的綠表人士更為可負擔。

- (2) 房委會已通過在物色"綠置居"的選址時，會參考就"綠置居"先導項目採用的下列原則：
 - (i) 選址或會包含某些公共設施，但不應包含會引致昂貴管理及/或維修費用的公共設施；
 - (ii) 由公屋項目轉為"綠置居"項目，不應對原有規劃帶來重大影響；
 - (iii) 在理想的情況下，項目應為獨立地盤，或容易從公屋發展項目中分割；及
 - (iv) 在短期內落成的公屋發展項目並不適合。
- (3) 對居屋原有的定價機制下的負擔能力測試作出了兩項修訂：
 - (i) 採用非業主住戶的家庭每月入息中位數取代白表申請者的入息限額來評定負擔能力；及
 - (ii) 確保最少 75%的單位可負擔(取代早前的最少 50%)。

監察作慈善用途的遺產的管理事宜

20. 涂謹申議員：主席，本會司法及法律事務委員會於 2015 年 7 月 20 日的會議上，討論已故龔如心女士的遺產管理事宜。此外，政府於今年初披露，已於 2017 年 5 月備妥該筆遺產用作慈善用途的管理計劃("管理計劃")的最新草擬本，並正等待華懋慈善基金("基金")作出回應。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於政府代表於上述會議中答允，在法律容許的情況下，向該事務委員會提供遺產的臨時管理安排及財產分項資料，政府為何仍未提供該等資料，以及可否立刻提供；
- (二) 是否知悉，該筆遺產的下列資料：*(i)*現時總值、*(ii)*臨時遺產管理人、外聘經理及其他涉及管理遺產人士(請列明)分別至今已收取的費用總額，以及*(iii)*過去 3 年每年用於慈善用途的款額；及
- (三) 政府與基金就管理計劃進行的磋商是否已完成；
 - (i)* 若否，政府有否設定限期；政府最遲會於何時向法庭尋求指示，以確保盡快確定及執行管理計劃；會否考慮採取措施加強管理該筆遺產(例如委任政府官員加入基金的董事會)；及
 - (ii)* 若是，政府是否已向法庭提交管理計劃？

律政司司長：主席，就涂謹申議員有關已故龔如心女士的遺產管理等事宜的質詢，律政司答覆如下：

(一)及(二)

立法會司法及法律事務委員會委員於 2015 年 7 月 20 日舉行的會議中要求律政司提供資料，闡述(a)法庭就該筆遺產批准的臨時管理安排，(b)華懋集團管治委員會內各成員的背景、資歷及薪酬，以及(c)該筆遺產下的財產的分項資料。

律政司司長於本年 1 月 31 日在立法會會議上回應謝偉俊議員提問的答覆中，已詳細解釋法庭就該筆遺產批准的臨時

管理安排。自 2007 年 12 月 10 日起，該筆遺產按照法庭所頒的命令，由原訟法庭委任的獨立臨時遺產管理人作臨時管理。現時的臨時遺產管理人由羅兵咸永道會計師事務所的陳偉棠先生、庄日杰先生及黃德偉先生出任。

作為"法院人員"(officer of the court)，臨時遺產管理人須就遺產管理事宜向法庭負責，而法庭亦有權在有需要時向臨時遺產管理人頒布指令。臨時遺產管理人的工作一直受法庭監管，包括審閱其定期提交的報告和其他相關資料。

律政司一直以來也有密切關注該筆遺產的管理狀況及與臨時遺產管理人保持緊密聯繫，包括審閱臨時遺產管理人的定期報告、進一步向臨時遺產管理人了解相關事宜、按情況及需要要求臨時遺產管理人作出跟進和匯報、協助法庭處理臨時遺產管理人在過程中提出的法律程序，以及在有需要時就該筆遺產的臨時遺產管理事宜向法庭尋求指示。

律政司會繼續密切關注臨時遺產管理人就該筆遺產的管理和保存的工作，以及牽涉華懋集團及基金的法律訴訟，並在有需要時作出適當的跟進。

就該筆遺產的資料，律政司已向有關人士索取更新資料。經取得他們的同意，現將可以公開的資料載列如下：

該筆遺產的核心資產包括華懋集團內各公司的資產。按有關未經審核的合計管理報表，截至 2018 年 8 月 31 日為止，華懋集團的資產淨值約為 1,370 億港元。根據終審法院 2015 年 5 月 18 日頒下的判決，華懋集團於 2012 年的資產淨值約超過 820 億港元。

由於華懋集團不是上市公司，在徵詢了有關人士的意見後，除上述資產淨值外，律政司不便透露財產分項的詳情，因當中涉及敏感及機密資料。

華懋集團由管治委員會監督，現任成員如下(按英文姓氏排序(臨時遺產管理人除外))：

- (i) 陳鑑波先生(集團財務總監)；
- (ii) 蔡宏興先生(集團行政總裁)；

- (iii) 龔仁心醫生(集團管治委員會會議主席)；
- (iv) 梁煒才先生(集團司庫及土地評估部主管)；
- (v) 劉元春女士(集團人力資源部主管)；
- (vi) 吳崇武先生(集團銷售部主管)；
- (vii) 王弘瀚先生(集團租務部副主管及營運總監)；
- (viii) 區兆邦先生(臨時遺產管理人的代表)；
- (ix) 陳偉棠先生(其中一位臨時遺產管理人)；及
- (x) 庄日杰先生(其中一位臨時遺產管理人)。

在 2015 年至 2018 年期間(截至 2018 年 11 月 30 日為止)，華懋集團每年均向不同的慈善機構及其他單位捐款作慈善用途，總額超過 2,200 萬港元。在上述期間，每年捐出總額分別為約 970 萬港元、500 萬港元、400 萬港元及 300 萬港元。

至於有關獨立臨時遺產管理人收取的費用，在法庭的委任命令已經有所規定，並受法庭的監督。由於有關命令是在非公開的聆訊作出，在法庭沒有頒令披露的情況下，我們不能透露有關資料。

律政司及基金亦有一直審閱臨時遺產管理人的收費，倘雙方認為某筆費用過高或不合理，可向法庭提出申請，要求評定有關費用，以確保臨時遺產管理人的費用維持在合理的水平。

- (三) 終審法院於 2015 年 5 月 18 日就已故龔如心女士的遺囑所作的判決，裁定基金是以受託人的身份持有該筆遺產，而不是以無條件饋贈形式接收有關遺產。由於落實執行遺囑的工作仍在進行中，該判決並不影響現任獨立臨時遺產管理人繼續按法庭的委任履行上述妥善管理和保存該筆遺產的職責，直至法庭另有頒發命令為止。因此，現階段基金未有接管該筆遺產。律政司會繼續關注基金的財務狀況。

在終審法院於 2015 年 5 月 18 日頒下判決("終審法院判決")後，律政司一直與基金就擬備管理計劃的內容進行會面及保持溝通。為了促進有建設性及坦誠的討論，雙方同意在現階段將有關溝通的詳情保密。雙方曾討論擬備管理計劃的各具體事項，包括有關"監管機構"的設立，並參照 2002 年遺囑的條文及終審法院判決所載的有關指示擬備了管理計劃擬稿。

律政司與基金正積極討論管理計劃擬稿的內容，並希望盡快取得共識。如有需要，律政司或會在 2019 年第一季度就該管理計劃向法庭提出申請以尋求指示。

此外，律政司將繼續就執行該遺囑的詳細安排與臨時遺產管理人保持聯絡及在適時索取有關資料。

美食車先導計劃

21. 吳永嘉議員：主席，政府在今年 9 月把 2017 年 2 月推出的美食車先導計劃("先導計劃")延長兩年，令 15 部美食車可營運至 2021 年 2 月 2 日。根據相關的牌照條件，美食車只可在當局指定的旅遊景點和活動期間營運。自先導計劃推出至今年 8 月中，業務表現最佳的美食車的總收入在 350 萬至 400 萬元之間，而最差的 6 部美食車每部的總收入均在 200 萬元或以下。業務表現最好、第二及最差的營運場地分別為迪士尼樂園、梳士巴利花園及起動九龍東，為美食車帶來的總收入分別為 1,789 萬、290 萬及 46 萬元。據報，有美食車營運者指出，營運場地的人流每況愈下，當局既不了解美食車的營運情況又漠視營運者訴求，令他們難以持續經營。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否就(i)不同美食車的業務表現及(ii)其在不同營運場地的業務表現十分參差的原因進行研究；若有，以表列出有關資料；若否，會否進行有關研究；
- (二) 有否就不同時段及各活動期間，(i)美食車所在的營運場地的人流量及(ii)美食車的營業額進行統計；若有，以表列出有關資料；若否，會否進行有關統計；及
- (三) 會否放寬牌照條件以擴闊美食車的生存空間，例如容許美食車在不影響附近交通及食肆經營狀況的前提下，為私人

宴會(例如婚禮)提供到會服務，以抵銷在某些指定營運場地營運的虧損；若會，詳情為何；若否，原因為何？

商務及經濟發展局局長：主席，美食車先導計劃("先導計劃")於 2017 年 2 月 3 日正式推出，目的是為香港的旅遊景點增添趣味和活力，為旅客和市民提供多元化、富創意和高質素的美食，其定位是一個旅遊推廣項目，而並非主流食肆。美食車不應與其他食肆出現不公平競爭，亦不應造成人車阻塞等問題。

基於上述考慮，先導計劃首先選擇了 8 個旅遊景點作為美食車的營運地點，以及安排美食車參與由香港旅遊發展局("旅發局")主辦的各項盛事。先導計劃屬試行性質，以摸索不同的營運場地和模式是否合適，以及美食車在商業上是否可行。

旅遊事務署因應美食車的業務表現及各方對先導計劃的意見，自 2017 年 5 月底起推出多項優化措施，盡量提升先導計劃在營運方面的靈活性，以助改善營運者的經營環境。該等措施包括：

- (1) 新增 4 個營運場地，即亞洲國際博覽館、科學園、香港科技大學和香港科學館；
- (2) 提供更靈活的輪替安排，讓美食車可於同日在起動九龍東一號場和尖沙咀藝術廣場營運；
- (3) 容許美食車參與自選活動，條件是該等活動須開放予公眾，備有宣傳計劃及領有合適牌照(例如臨時公眾娛樂場所牌照)；
- (4) 容許營運者選擇是否在輪替表上的指定場地營業，並只須繳付營運日的服務費；及
- (5) 容許營運者物色新的營運場地，供我們考慮和跟進。

我們承諾在兩年試驗期屆滿(即 2019 年 2 月 2 日)前，評估先導計劃的成效。我們觀察到 15 部美食車的業務表現參差，部分美食車表現較佳，甚至開設了實體店，縱然有些表現一般，但整體反映美食車的營運尚需時間觀察。由於在先導計劃下的美食車，最長的營運期共約只有一年半的時間，其間我們亦曾不斷就計劃的安排作出修改，因

此，我們決定把先導計劃延長兩年，直至 2021 年 2 月 2 日，讓計劃有更充裕時間在市場作測試。

就吳永嘉議員的質詢，現答覆如下：

- (一) 根據營運者已遞交的帳目報表，截至 2018 年 10 月中，15 部美食車的總收入約為 3,590 萬元，詳情見下表：

總收入(截至 2018 年 10 月中)	美食車數目
350 萬元以上至 400 萬元	2 部
300 萬元以上至 350 萬元	1 部
250 萬元以上至 300 萬元	3 部
200 萬元以上至 250 萬元	4 部
150 萬元以上至 200 萬元	4 部
100 萬元或以下	1 部 ⁽¹⁾

註：

- (1) 該美食車在 2017 年 12 月才開業。

- (二) 政府觀察美食車的營運表現，主要透過美食車營運者定期向營運場地提交帳目報表，以反映實際在該營運期的總收入，而不是着眼於每個營運地點的人流。截至 2018 年 10 月中，15 部美食車在營運場地總收入約為 3,200 萬元，詳情見下表：

營運場地	美食車總收入(元) (截至 2018 年 10 月中)
指定場地	
香港迪士尼樂園	約 1,940 萬
尖沙咀藝術廣場	約 300 萬
尖沙咀梳士巴利花園	約 300 萬
海洋公園	約 190 萬
金紫荊廣場	約 150 萬
黃大仙廣場	約 97 萬
中環海濱活動空間	約 83 萬
起動九龍東一號場	約 47 萬
新增場地	
香港科技大學 ⁽²⁾	約 37 萬

營運場地	美食車總收入(元) (截至 2018 年 10 月中)
香港科學館 ⁽³⁾	約 23 萬
科學園 ⁽⁴⁾	約 22 萬
亞洲國際博覽館 ⁽⁵⁾	約 5.5 萬
總計	約 3,200 萬

註：

- (2) 自 2017 年 11 月 7 日起，香港科技大學在平日提供 1 個停泊位供美食車營運。該停泊位會於暑假和寒假等日子關閉共約 4 個月。
- (3) 香港科學館自 2017 年 12 月 18 日起納入先導計劃，提供 1 個停泊位供美食車營運。農曆新年首兩天和香港科學節舉行期間，停泊位將關閉共約一個半月。
- (4) 自 2017 年 6 月 6 日起，科學園在有合適活動舉辦當天提供 1 個停泊位供美食車營運。截至 2018 年 10 月，美食車曾在該處舉辦的 90 項活動上營運了 80 天。
- (5) 自 2017 年 5 月 20 日起，亞洲國際博覽館在有合適活動舉辦當天提供兩個停泊位供美食車營運。美食車至今曾在該處舉辦的 4 項活動上營運了 8 天。

至於活動方面，截至 2018 年 10 月中，15 部美食車的總收入約為 390 萬元。旅遊事務署曾安排一眾美食車參與 6 項由旅發局舉辦的旅遊盛事，分別為 2017 年 6 月和 2018 年 6 月的香港龍舟嘉年華、2017 年 8 月初的香港電競音樂節、2017 年 10 月和 2018 年 10 月的香港單車節，以及 2017 年 12 月的除夕倒數。美食車在這 6 項旅遊盛事營運所得的總收入約為 100 萬元。此外，美食車亦曾參與 51 項自選活動，錄得的總收入達 290 萬元。

總括而言，美食車在個別場地及活動的表現參差，相關因素有多方面，包括停泊位是否處於場地內顯眼的位置、場地及活動是否有足夠的訪客量、附近是否有其他食物和飲品供應及其定價、美食車所提供的食物種類及定價是否配合顧客的口味及消費能力等。

- (三) 先導計劃其中一項優化措施是容許美食車在自選活動中營運，惟該活動須開放給公眾人士參與，並領有適當牌照，例如臨時公眾娛樂場所牌照。由於美食車可在現場煮食而且車身龐大，必須保障食物安全衛生及停泊時不阻塞交通

人流，所以現時美食車持牌人持有的食物製造廠牌照規定，美食車只可在獲政府批准的指定地點及活動中營業，而容許的營運地點及活動均經過有關部門審核，認為適合美食車營運。如美食車在沒有領有牌照的私人活動(不對公眾人士開放)中營運，有關部門無從審核該處所及活動是否適合美食車營運。

自此項優化措施推出以來，美食車營運者共提交參與 62 個自選活動的申請，全數獲得批准。事實上，美食車參與的自選活動性質多樣化，包括大型音樂會、嘉年華會、美食節、大型比賽活動，例如網球賽、賽車、帆船賽、跑步競技、慈善步行等。當中更有在私人處所內舉行的活動，例如在高爾夫球會和鄉村俱樂部內舉行並領有牌照的公眾活動。美食車營運者與活動主辦機構的合作形式亦多樣化，有些機構以承包團體餐形式聘請美食車提供食物給活動參與者，有些機構不收取美食車的服務費，只要求營運者自行安排電力在現場營運。美食車營運者可按照自己的商業考慮決定是否參與那些活動。

我們會繼續考慮在可行情況下物色其他新場地，包括研究讓美食車在港珠澳大橋香港口岸旅檢大樓附近服務遊客，以及研究進一步的優化措施。

對售賣犀牛角及其製品的規管

22. 葛珮帆議員(譯文)：主席，在香港，犀牛角及其製品(其形態可為酒杯、盒子、容器、髮夾等)的售賣，受到《保護瀕危動植物物種條例》(第 586 章)的規管，而香港藉該條例履行《瀕危野生動植物種國際貿易公約》("《公約》")。據悉，根據第 586 章，在《公約》的條文開始適用於犀牛之前所取得的犀牛角("《公約》前犀牛角")的製品，須附有出口國發出的《公約》前證明書，才可在香港作商業貿易用途。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於古董收藏家普遍反對採用現時的鑒定年代方法(例如放射性碳十四定年法及基因測試)，以繼定其珍貴文物所屬的年代，因該等方法涉及從文物取出小部分進行測試，

- (i) 執法機關如何能準確斷定在市場出售的犀牛角製品所屬的年代，以確定有關製品確實是來自《公約》前的存貨，以及
 - (ii) 在關於涉嫌非法買賣犀牛角製品的法院聆訊中，至今有否接納專家(來自古董業及/或中國手工藝界)目測鑒定所得的證供；若有，該等個案中有多少宗的涉案人士被定罪；若否，原因為何，以及當局如何能有效執行犀牛角製品非法貿易的禁令；
- (二) 鑒於當局定期以焚化方法銷毀所檢取的象牙和穿山甲鱗的標本，當局是否以相同方式銷毀所檢取的犀牛角標本；若否，原因為何，以及日後會否這樣做；若否，原因為何；
- (三) 過去 5 年及今年截至 10 月，在香港檢取的犀牛角標本數量，以及當中檢取的(i)整根犀牛角及(ii)犀牛角切塊的數量分別為何；
- (四) 截至 2017 年底，香港共有多少人持有《公約》前犀牛角製品的《公約》前證明書；及
- (五) 截至 2017 年底，在香港登記作商業用途的《公約》前犀牛角製品的總數量為何？

環境局局長(譯文)：主席，就葛珮帆議員的質詢，現答覆如下：

- (一) 《瀕危野生動植物種國際貿易公約》("《公約》")於 1975 年 7 月 1 日開始規管犀牛和其產品的國際貿易。在此日期之前已獲得的犀牛角稱為《公約》前犀牛角，獲《公約》豁免，可按照許可證制度進行國際貿易。根據《保護瀕危動植物物種條例》("《條例》")(香港法例第 586 章)，進口《公約》前犀牛角須領有先前出口地有關當局簽發的《公約》前證明書，證明該犀牛角是《公約》生效前獲得的，並須於犀牛角進入香港境內時通過獲授權人員查驗。

管有《公約》前犀牛角，同樣須出示相關《公約》前證明書，證明該犀牛角是《公約》前獲得的。獲授權人員會查驗有關文件是否真實有效，以及核對《公約》前證明書上的資料與有關犀牛角是否相符。如有合理懷疑有人在違反

《條例》下管有犀牛角，獲授權人員會檢取該犀牛角作進一步調查，需要時亦會使用合適的科學方法(如放射性碳十四定年法及基因測試)以判斷犀牛角的合法性。

至於在履行《條例》的檢控行動時，能否引用專家證人根據目測鑒定而對某犀牛角工藝品作出的評估，作為證供向法庭舉證該犀牛角的疑似真實年份，現時未有先例可循。政府會評估個別案件及徵詢法律意見，再作出最適合的安排。

- (二) 《公約》訂明，執法當局可將在行動中沒收的瀕危物種標本，貯存以作科學、教育、執法及鑒定用途。如這些處置辦法不可行，《公約》亦容許銷毀有關標本。漁農自然護理署("漁護署")一直嚴格遵守《公約》訂明的原則，處置已沒收的犀牛角及其他瀕危物種標本。過去 10 年漁護署一直把庫存的犀牛角捐贈作科學、教育、執法及鑒定用途，並沒有需要銷毀已沒收的犀牛角。
- (三) 在 2013 年至 2018 年首 10 個月期間，漁護署共檢獲約 202 公斤犀牛角，當中包括 76 隻原隻犀牛角。
- (四) 《公約》前證明書是由先前出口地有關當局按每一批貨運而簽發的，可涵蓋多於一件標本。進口商持有相關《公約》前證明書，或買家持有先前進口商的相關《公約》前證明書及有關交易單據，均可管有《公約》前犀牛角，而無需向漁護署登記，因此漁護署並無相關的統計數字。
- (五) 如管有的犀牛角有相關《公約》前證明書證明其為《公約》前獲得，無論是否作商業用途，均不需向漁護署登記，因此漁護署並無相關的統計數字。

政府法案

政府法案首讀及二讀

政府法案首讀

代理主席：政府法案：首讀。

《2018 年稅務及強積金計劃法例(關於年金保費及強積金自願性供款的稅務扣除)(修訂)條例草案》

《2018 年稅務(豁免基金繳付利得稅)(修訂)條例草案》

《消防安全(工業建築物)條例草案》

《2018 年歧視法例(雜項修訂)條例草案》

秘書：《2018 年稅務及強積金計劃法例(關於年金保費及強積金自願性供款的稅務扣除)(修訂)條例草案》

《2018 年稅務(豁免基金繳付利得稅)(修訂)條例草案》

《消防安全(工業建築物)條例草案》

《2018 年歧視法例(雜項修訂)條例草案》。

條例草案經過首讀，並依據《議事規則》第 53(3)條的規定，受命安排二讀。

政府法案二讀

代理主席：政府法案：二讀。

《2018 年稅務及強積金計劃法例(關於年金保費及強積金自願性供款的稅務扣除)(修訂)條例草案》

財經事務及庫務局局長：代理主席，我謹動議二讀《2018 年稅務及強積金計劃法例(關於年金保費及強積金自願性供款的稅務扣除)(修訂)條例草案》("《條例草案》")。

為鼓勵市民盡早儲蓄作退休之用，以應對長壽風險，財政司司長在 2018-2019 年度財政預算案演辭中建議為延期年金保費或強積金自願性供款提供扣稅優惠。為實施此項措施，《條例草案》會修訂《稅務條例》，使納稅人就繳付合資格年金保費和作出強積金可扣稅自願性供款，享有薪俸稅或個人入息稅扣減。同時，《條例草案》亦會修訂《強制性公積金計劃條例》及相關附屬法例，為設立"可扣稅自願性供款帳戶"以持有可扣稅自願性供款和相關規定訂定條文。

(主席恢復主持會議)

就每名納稅人的稅務扣除額上限，《條例草案》建議為每年 6 萬元。這建議是經充分考慮業界和議員的意見後擬定，相比起原來建議的 36,000 元，大幅增加達 67%。我留意到近日的新聞報道，市民、業界和議員普遍支持政府目前的建議。

值得注意的是，有關稅務扣除額上限是強積金可扣稅自願性供款和延期年金保費合計可享的扣除總額，以提供更大彈性。換言之，納稅人只作出強積金可扣稅自願性供款，或只購買合資格延期年金，抑或同時作出強積金可扣稅自願性供款和購買合資格延期年金，都可在薪俸稅及個人入息課稅下申請稅務扣除，最多為 6 萬元。市民可根據自身的財務狀況、退休理財需要和風險承擔能力等因素，決定以何種方式儲蓄，而享有扣稅優惠。

此外，年金容許聯名年金領取人，可方便夫婦規劃他們的退休生活。基於這個考慮，我們建議無論是夫婦作為聯名年金領取人，抑或是納稅人或其配偶作為單一年金領取人，該納稅人均可就有關的延期年金保費申請稅務扣除。須繳稅的夫婦之間亦可分配延期年金保費的稅務扣除，以申請合共 12 萬元的扣除總額，前提是每名納稅人所申請的扣除額不超過個人上限，即 6 萬元。

可扣稅自願性供款會有保存規定，即在一般情況，只可在 65 歲或以後提取。而合資格的延期年金必須在產品設計上有以退休儲蓄為目的的特性，例如總保費不能太低，年金期不可太短，而且須符合一些保障年金持有人的披露要求，例如產品的內部回報率等。政府已經委託保險業監管局("保監局")就合資格延期年金發出指引。

我必須強調，為退休生活作出財務規劃，最理想是有一籃子的理財工具，延期年金或強積金可扣稅自願性供款未必適合所有人士。市民應考慮不同因素，例如流動現金的需要、遺贈動機、財政紀律和其他替代投資選項等，選擇適合自己的退休理財工具。市民亦要明白投資在強積金，需要承擔投資風險。至於延期年金是一份長期保險合約，目的是要有安穩的收入，而不是追求高回報；而在合約期未滿前退單，可能會招致損失。

為了讓社會大眾更了解年金產品和可扣稅強積金自願性供款，以及怎樣評估不同退休規劃工具，以符合個人需要，保監局、強制性公

積金計劃管理局("積金局")將會聯同業界和投資者教育中心推展公眾教育。保監局和積金局亦會密切監察中介人的銷售手法。

如立法會通過《條例草案》，有關稅務扣除將由 2019-2020 課稅年度起生效。

主席，我懇請各位議員支持《條例草案》。

我謹此陳辭。多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2018 年稅務及強積金計劃法例(關於年金保費及強積金自願性供款的稅務扣除)(修訂)條例草案》，予以二讀。

按照《議事規則》，二讀辯論中止待續，條例草案交由內務委員會處理。

《2018 年稅務(豁免基金繳付利得稅)(修訂)條例草案》

財經事務及庫務局局長：主席，我謹動議二讀《2018年稅務(豁免基金繳付利得稅)(修訂)條例草案》("《條例草案》")。

《條例草案》的目的，是修訂《稅務條例》，以便向在香港營辦的合資格基金提供利得稅豁免。

根據《稅務條例》，以私人形式發售的基金中，現時只有離岸基金及在岸開放式基金型公司享有利得稅豁免，其他在岸基金不能一樣享有利得稅豁免。在基金投資層面方面，《稅務條例》目前訂明以私人形式發售的離岸基金，如欲享有稅項豁免，它們可投資於在海外成立的私人公司，但不可投資於本地私人公司。上述不同的稅務待遇，或會窒礙基金來港註冊及在港管理，不利香港資產及財富管理業的進一步發展。

與此同時，根據經濟合作與發展組織公布有關侵蝕稅基及轉移利潤的最新標準，歐洲聯盟理事會("歐盟")指出香港適用於離岸基金的

稅務安排存在分隔措施，具損害性。為釋除歐盟的疑慮，並為所有在香港營辦的基金締造公平競爭的環境，以提升香港資產及財富管理業的競爭力，我們建議引入《條例草案》，在《稅務條例》中加入獨立成章的修訂條文，讓所有在香港營辦的基金，只要符合若干條件，不論其結構、是否離岸或在岸、規模或目的，均可享有同樣的利得稅豁免。須符合的條件包括：

- (a) 相關實體須要符合"基金"的定義；
- (b) 基金的交易須由獲證監會發牌的法團在香港安排或進行，或基金屬"符合資格的基金"。"符合資格的基金"須有最少5名投資者，並須符合關於資本認繳總額及發放淨收益的相關要求；及
- (c) 基金投資於指明資產的利潤可獲利得稅豁免，這些包括基金通常會投資的證券及其他類別的金融產品。此外，基金投資於本地和海外私人公司，均可享有利得稅豁免。

我們建議基金可享稅項豁免的利潤，不會因其他須繳稅的非合資格交易而受到影響。我們亦建議，如基金透過成立特定目的實體持有和管理其於私人公司所作的投資，特定目的實體層面的稅項豁免，將按基金持有該實體的股份或權益百分率而定。

為減低避稅風險，我們會引入防止濫用的措施，包括對基金於私人公司的投資在不動產、持有期及短期資產作出一些規限或要求。此外，現時《稅務條例》中有關居港者的防止迂迴避稅條文亦會繼續保留。

主席，我們認為《條例草案》將有助加強香港在製造和管理基金方面的競爭優勢，亦可帶動其他相關專業服務的需求，促進香港整體金融服務業進一步發展。此外，由於窒礙基金投資於本地私人公司的稅務安排亦已經移除，本地初創企業亦應會因為有機會成為基金投資對象而受惠。

至於利得稅豁免對政府的財政影響，由於在岸基金在現行稅務安排下未能享有利得稅豁免，因此現時大多數在香港營辦的基金，屬能獲得稅項豁免的離岸基金。與現行安排相比，建議應不會令稅收大幅減少。

《條例草案》所載的建議已考慮早前諮詢業界時所收集的意見，並已在促進市場發展和防止濫用稅項豁免之間取得平衡。我期望議員會支持《條例草案》。

主席，我謹此陳辭。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2018 年稅務(豁免基金繳付利得稅)(修訂)條例草案》，予以二讀。

按照《議事規則》，二讀辯論中止待續，條例草案交由內務委員會處理。

《消防安全(工業建築物)條例草案》

保安局局長：主席，我動議二讀《消防安全(工業建築物)條例草案》("《條例草案》")。

這項《條例草案》的目的，是把舊式工業大廈的消防安全提升至現今的標準，為這些大廈的佔用人及訪客提供更佳保障。

現有建築物的消防安全措施，一般符合興建時的標準。不過，舊式建築物的消防安全標準，與現今的標準有一定的距離。

舉例來說，自動花灑系統是一項非常有效的消防裝置，可以於消防人員到場前阻止火勢蔓延或滅火，但 1973 年前落成的工廈，只有部分安裝了該等系統。至於 1973 年 3 月之後落成的工廈及貨倉，只有樓高超過兩層的才須安裝自動花灑系統。消防處於 1987 年再修訂有關守則，將安裝自動花灑系統的規定擴展至所有工廈，並納入與現行標準十分相近的現代標準。

近年數宗舊式工廈火災，使公眾更關注到舊式工廈，尤其是沒有自動花灑系統的工廈的火警風險。因此，透過立法提升這些舊式工廈的消防安全，實屬必要。

《條例草案》的目標樓宇，是 1987 年 3 月 1 日或之前整幢或部分興建作工廠、工業經營、貨倉、倉庫、大量物品儲存處或相類工業

處所的建築物，或在該日或之前，首次向屋宇署署長提交建築圖則作審批以興建上述用途的工廈。

《條例草案》會指定消防處處長和屋宇署署長為執行當局，並賦權消防處和屋宇署人員在巡查目標工廈之後，向工廈的擁有人或佔用人發出消防安全指示。

消防安全指示會要求他們把有關建築物的消防裝置或消防安全建造，提升至規定的標準。擁有人或佔用人需要在指定時間內遵從規定。這些規定包括安裝自動花灑系統、提供足夠的方向及出口指示牌、輔助電力供應、消防栓及喉轆系統、足夠的逃生途徑，以及耐火結構等。

如果工廈的擁有人或佔用人無合理辯解，而不遵從消防安全指示，執行當局可向裁判法院申請符合消防安全令，指示擁有人或佔用人遵從有關指示的規定。

當工廈擁有人或佔用人完成消防安全指示或符合消防安全令所要求的提升工程，而執行當局信納有關規定已妥為遵從，執行當局便會向有關擁有人或佔用人發出符合安全證明書。

假如擁有人或佔用人沒有遵從消防安全指示或符合消防安全令，而佔用有關建築物會有重大的火警風險，執行當局可以向區域法院申請禁止令，禁止佔用有關工廈或其他任何部分。

為了方便市民知悉《條例草案》下的消防安全指示、符合消防安全令和禁止令的資料，例如遵從情況、發出日期等，《條例草案》會賦權消防處和屋宇署，利用部門網站等平台發布資料，藉以令市民，尤其是工廈單位的準買家，更加清楚知悉工廈任何未履行的法律責任。

為進一步方便工廈或工廈單位的準買家得知相關物業是否有法庭的命令，《條例草案》亦會賦權執行當局安排“註契”，亦即在相關物業的土地登記冊上，就符合消防安全令及禁止令進行註冊。

另外，《條例草案》亦會對《消防安全(商業處所)條例》和《消防安全(建築物)條例》有關披露資料罪行的例外情況的條文作出修訂，令這些條文與《條例草案》的相關條文一致。《條例草案》並無就上述兩項條例的其他方面作出修訂。

我們於 2017 年 4 月 17 日向立法會保安事務委員會簡介立法建議並且得到支持。我們亦於今年 8 月至 10 月進行了公眾諮詢，收到 19 份意見書，大致上都支持這項立法建議。

我希望議員支持《條例草案》的審議工作，讓《條例草案》早日通過。《條例草案》獲通過之後，消防處會聯同屋宇署盡快展開巡查工作，首先處理約 400 幢於 1973 年 3 月或之前興建或提交建築圖則的工廈，這些工廈大多沒有裝設自動花灑系統。

主席，香港人煙稠密，大廈林立，建築物的消防安全至為重要。這項《條例草案》如獲通過，將大大有助於提升舊式工廈的消防安全，令市民的生命和財產得到更好的保障，讓香港成為更安全的城市。

我謹此陳辭。多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《消防安全(工業建築物)條例草案》，予以二讀。

按照《議事規則》，二讀辯論中止待續，條例草案交由內務委員會處理。

《2018 年歧視法例(雜項修訂)條例草案》

政制及內地事務局局長：主席，我動議二讀《2018 年歧視法例(雜項修訂)條例草案》("《條例草案》")。

平等機會委員會在 2016 年 3 月就 4 條反歧視條例檢討結果向政府提交意見書，這 4 條反歧視條例為《性別歧視條例》(第 480 章)、《殘疾歧視條例》(第 487 章)、《家庭崗位歧視條例》(第 527 章)及《種族歧視條例》(第 602 章)。政制及內地事務局已諮詢立法會政制事務委員會，並獲得委員支持優先處理複雜性和爭議性較低的 8 項建議，以確保所建議的法律修訂切實可行。我們亦已就與僱傭範疇有關的 5 項建議諮詢勞工顧問委員會，並獲得他們原則上的支持。我們的 8 項建議包括：

- (a) 在《性別歧視條例》中明文禁止基於餵哺母乳的直接和間接歧視，以及將集乳納入餵哺母乳的定義；

- (b) 在《種族歧視條例》，以對"有聯繫者"的提述取代對"近親"的提述；
- (c) 在《種族歧視條例》中提供保障，使人免因被當為某種族人士而遭直接及間接種族歧視和騷擾；
- (d) 擴闊《性別歧視條例》、《殘疾歧視條例》及《種族歧視條例》的保障範圍至在共同工作場所工作的人之間的性騷擾、殘疾騷擾及種族騷擾；
- (e) 在《殘疾歧視條例》及《種族歧視條例》下為服務提供者提供保障，使他們免受顧客的殘疾騷擾和種族騷擾；
- (f) 在《殘疾歧視條例》和《種族歧視條例》保障在香港註冊的飛機和船舶上的服務提供者免受顧客的殘疾騷擾和種族騷擾，而顧客亦可免受服務提供者作出的騷擾，即使該等騷擾行為是在香港境外作出的；
- (g) 在《性別歧視條例》及《殘疾歧視條例》提供保障，使會社成員或已申請成為會社成員的人免受會社管理層的性騷擾和殘疾騷擾；及
- (h) 修改《性別歧視條例》、《家庭崗位歧視條例》和《種族歧視條例》，使答辯人能證明自己沒有意圖給予受害者不利的待遇便無需賠償的規定，不適用於《2018 年歧視法例(雜項修訂)條例》("《條例》")生效當日或之後作出的違法間接歧視行為。

有關條文經修訂後，將更清晰地保障授乳母親在指定範疇，例如僱傭及提供貨品、服務及設施等方面，免受直接及間接歧視。為全面保障所有授乳婦女，餵哺母乳的建議定義不只涵蓋餵哺母乳的行為，亦包括集乳和授乳母親的身份。這有助創造更有利的環境，讓授乳婦女繼續全面和平等地參與社會和經濟活動，包括在授乳期間持續就業或重投職場。

此外，《條例草案》將在種族歧視及騷擾方面提供更妥善的保障。舉例來說，有關條文生效後，任何人將不得基於與某人在真正的家庭基礎上共同生活的人、某人的照料者，以及與其有業務、體育或消閒關係的人的種族，而直接歧視或騷擾該人。至於被誤認為屬某種族群

體而受到歧視或者騷擾的受害人，亦將受到新加入的條文所保障。總的來說，各項加強免受種族歧視和騷擾方面的建議均有助促進種族多元和共融，藉以為不同種族群體或族裔的家庭建立緊密融和的社交網絡。

有關僱傭範疇的修訂條文，能使服務提供者(包括從事各種服務業的員工)受惠於免受顧客作出的殘疾及種族騷擾，而服務提供者與顧客之間的殘疾及種族騷擾的適用範圍，亦將由香港境內延伸至在香港註冊的船舶和飛機內的香港境外，為在這些船舶和飛機上的顧客及服務提供者提供更佳法律保障。此外，經修訂的條文亦將保障僱員、僱主、合約工作者、主事人、佣金經理人及商號合夥人在其工作場所免遭同樣以該處為工作場所的上述人士作出的性騷擾、殘疾騷擾及種族騷擾，以期改善職場騷擾的情況。

除此之外，我們建議把《性別歧視條例》、《家庭崗位歧視條例》和《種族歧視條例》有關間接歧視的申索條文與《殘疾歧視條例》看齊，使沒有意圖給予受害者不利待遇便無需作出賠償的規定，不適用於《條例》生效當日或之後作出的違法間接歧視行為，從而讓法庭更有彈性處理違法間接歧視的申索賠償。

我謹此陳辭，希望議員能及早通過《條例草案》，讓各項免受歧視和騷擾的保障盡快生效，為有關人士，特別是婦女、少數族裔人士及僱員，提供更佳的法律保障。

多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2018 年歧視法例(雜項修訂)條例草案》，予以二讀。

按照《議事規則》，二讀辯論中止待續，條例草案交由內務委員會處理。

議員議案

主席：議員議案。兩項根據《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。

主席：第一項議案：延展於 2018 年 11 月 21 日提交本會省覽的《2018 年古物及古蹟(古蹟及歷史建築物的宣布)(綜合)(修訂)公告》的修訂期限。

我請郭家麒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

郭家麒議員：主席，我動議通過以我名義提出的議案，議案內容已載列於議程內。

在 2018 年 11 月 23 日的內務委員會會議上，議員決定成立一個小組委員會研究《2018 年古物及古蹟(古蹟及歷史建築物的宣布)(綜合)(修訂)公告》。為了讓小組委員會有足夠時間向內務委員會報告其審議結果，我謹以小組委員會主席的身份，動議將該項附屬法例的審議期限延展至 2019 年 1 月 9 日。

主席，小組委員會在 10 月 4 日曾經開會。大多數出席委員均支持政府的公告，即是將香港大學("港大")的馮平山樓、儀禮堂及梅堂列為法定古蹟。同時，委員大多數關注這數幢建築物在成為法定古蹟後，會否獲得足夠的支援。委員特別提問，古物古蹟辦事處或發展局有否向有關法定古蹟提供金錢和資源上的資助。也有委員問及，當這 3 幢建築物獲得通過成為法定古蹟後，發展局，特別是古物古蹟辦事處的工作人員有否提供足夠的支援，令這 3 個古蹟能夠充分對外開放，以及有否……

主席：郭家麒議員，本會現在處理的是延展附屬法例修訂期限的議案。至於附屬法例的詳細內容，應交由相關小組委員會研究。

郭家麒議員：是的，主席，我只是說出內容。主席，由於討論過程中，有很多委員希望政府能夠提供多一些資料，包括這 3 幢建築物(特別是儀禮堂及梅堂)成為法定古蹟後跟港大是否有任何安排，方便市民參觀。所以，當時小組委員會建議延展決議案，讓委員能夠察悉最新的資料，並且有足夠時間，令小組委員會各委員在有需要時提出修訂建議。

主席，我最後懇請議員支持議案。

郭家麒議員動議的議案如下：

"議決就 2018 年 11 月 21 日提交立法會會議省覽的《2018 年古物及古蹟(古蹟及歷史建築物的宣布)(綜合)(修訂)公告》(即刊登於憲報的 2018 年第 224 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。"

主席：我現在向各位提出的待議議題是：郭家麒議員動議的議案，予以通過。

主席：是否有議員想發言？

朱凱迪議員：主席，我支持郭家麒議員就《2018 年古物及古蹟(古蹟及歷史建築物的宣布)(綜合)(修訂)公告》("《公告》")提出的延展議案。我支持延展議案，原因很簡單，我希望公眾可以有更多時間就香港特區政府現時對於保護本港歷史建築物的工作，表達意見。立法會的小組委員會現時正開放讓公眾表達意見，按照小組委員會主席郭家麒議員的指示，公眾可以一直表達意見，然後本星期的內務委員會會議便會吸納這些意見。

大家要表達甚麼意見？為甚麼我支持《公告》的延展議案？因為特區政府現時在小組委員會內告訴市民，本港有 180 幢建築物被古物諮詢委員會評為一級歷史建築，具備資格被古物諮詢委員會挑選成為受保護的法定古蹟，就如今次《公告》內 3 幢建築物一樣。主席，但原來政府的目標是每年只會指定 3 幢歷史建築物為法定古蹟。於是，我問：本港一級歷史建築物有 180 幢，那麼我們是不是要花 60 年的時間提出這類公告，才能令那 180 幢一級歷史建築物得到保護？而 180 幢一級歷史建築物裏，有 113 幢屬於私人建築物，佔 62%。這 113 幢私人建築物會隨時被其業主拆卸，而政府是束手無策的。

我們現在當然十分高興香港大學內的 3 幢歷史建築物可以得到保護，但政府真正要審視的問題是，每年宣布 3 幢建築物為古蹟的速度

是否過慢？以及這 3 幢以外，我們現時有千多幢已被歷史評級的建築物，究竟政府何時會正視……

主席：朱凱迪議員，這項議案旨在延展附屬法例的修訂期限，請你返回議題。如果你對政府的其他政策有不滿，應在處理有關政策事宜的事務委員會或小組委員會跟進。現在請你返回這項議案的議題。

朱凱迪議員：主席，我返回延展議案的討論。我們正正要透過支持這項延展議案，以及我和郭家麒議員的發言，讓市民知道，本港這 3 幢歷史建築物得以成為法定古蹟，只是解決了問題的一小部分，完全不足以應付眾多未處理的一級歷史建築物，政府處理的步伐完全不合理。我希望有更多市民把握機會，透過致函內務委員會，告訴政府不可以繼續採取這種拖延的策略，對待香港歷史建築物的保育問題。我謹此發言。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

主席：如果沒有，我現在請郭家麒議員答辯。之後辯論即告結束。

郭家麒議員：主席，我動議通過我提出的議案，議案內容已載於議程內。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：郭家麒議員動議的議案，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)

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

主席：第二項議案：延展於 2018 年 12 月 5 日提交本會省覽，3 項有關豁免專營巴士使用政府隧道和青馬及青沙管制區的收費的附屬法例的修訂期限。

我請李慧琼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

李慧琼議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。在 2018 年 12 月 7 日的內務委員會會議上，議員決定成立小組委員會，研究議案所載的 3 項修訂規例。

議員亦同意，由我以內務委員會主席的身份動議議案，將該 3 項修訂規例的審議期限延展至 2019 年 1 月 23 日的立法會會議，以便相關小組委員會有足夠時間進行審議工作。

主席，議案內容已載列於議程內。請議員支持議案。

李慧琼議員動議的議案如下：

"議決就 2018 年 12 月 5 日提交立法會會議省覽的—

- (a) 《2018 年行車隧道(政府)(修訂)(第 2 號)規例》(即刊登於憲報的 2018 年第 237 號法律公告)；
- (b) 《2018 年青馬管制區(使用費、費用及收費)(修訂)規例》(即刊登於憲報的 2018 年第 238 號法律公告)；及
- (c) 《2018 年青沙管制區(使用費、費用及收費)(修訂)規例》(即刊登於憲報的 2018 年第 239 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 23 日的會議。"

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。

郭家麒議員：主席，我發言支持這項延展審議期限的議案。

事實上，在政府決定公布這 3 條政府行車隧道和青馬及青沙管制區的一個特別安排，即免除專營巴士的收費後，社會上普遍對於有關安排，特別是之後會否造成更多路面和隧道阻塞的情況，以及巴士公司獲豁免這些收費後，最終會否落實將有關收益惠及每一位乘客存在很大疑問。

延展審議這項議案的期限，令本會有機會透過小組委員會進行討論，亦能夠讓出席的政府官員釐清這些安排是否長遠對交通或者對專營巴士的發展有正面影響。這些不同的疑問是合理的，亦看到很多市民關注這 3 條隧道，以及管制區裏所涉及的不同交通安排場景。

我支持這項延展審議期限的議案，亦希望在將會成立的小組委員會內，有機會質詢政府，令官員能夠回應議員和公眾的質疑及一些問題。

我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

主席：李慧琼議員，你是否需要答辯？

李慧琼議員：主席，我相信除了郭家麒議員外，亦有很多議員希望透過成立小組委員會跟進這件事，所以，我希望大家支持我的議案，延展審議期限。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：李慧琼議員動議的議案，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)

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

主席：根據《逃犯條例》就延展於 2018 年 12 月 5 日提交本會省覽的《逃犯(法國)令》的廢除期限而動議的擬議決議案。

我請李慧琼議員發言及動議議案。

根據《逃犯條例》第 3(5)條動議的擬議決議案

李慧琼議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。在 2018 年 12 月 7 日的內務委員會會議上，議員決定成立小組委員會，研究《逃犯(法國)令》。

議員亦同意，由我以內務委員會主席的身份動議議案，將該項命令的審議期限延展至 2019 年 1 月 23 日的立法會會議，以便相關小組委員會有足夠的時間進行審議工作。

主席，議案內容已載列於議程內。請議員支持議案。

李慧琼議員動議的議案如下：

"議決就 2018 年 12 月 5 日提交立法會會議省覽的《逃犯(法國)令》(即刊登於憲報的 2018 年第 240 號法律公告)，將《逃犯條例》(第 503 章)第 3(3)條所提述的廢除命令期限根據該條例第 3(5)條延展至 2019 年 1 月 23 日的會議。"

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： 是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

主席： 我現在向各位提出的待決議題是：李慧琼議員動議的議案，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)

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

主席： 李慧琼議員會根據《議事規則》第 49E(2)條動議議案，察悉提交本會省覽的內務委員會第 7/18-19 號報告內的 3 項附屬法例。

主席： 我較早前已透過秘書處通知議員，我會先請李慧琼議員動議議案。然後，辯論會分兩個環節進行。

第一個環節是辯論兩項根據《山頂纜車條例》訂立的附屬法例。

第二個環節是辯論《金融機構(處置機制)(吸收虧損能力規定——銀行界)規則》。

每位議員(包括議案動議人)在每個環節只可發言一次，時限為 15 分鐘。

在每個環節中，我會先請審議有關附屬法例的小組委員會主席發言，然後請其他議員發言，最後請官員發言。

官員在第一個環節發言後，第二個環節會隨即開始。當官員在第二個環節發言後，這項議案的辯論即告結束，議案不會付諸表決。

我現在請李慧琼議員動議議案。

根據《議事規則》第 49E(2)條動議的議案

李慧琼議員：主席，我謹以內務委員會主席的身份，根據《議事規則》第 49E(2)條，動議印載在議程內的議案，讓議員就《內務委員會有關研究附屬法例及其他文書的第 7/18-19 號報告》內的下列 3 項附屬法例進行辯論：

- (a) 《2018 年山頂纜車(安全)(修訂)規例》；
- (b) 《2018 年山頂纜車條例(修訂第 3(3)條)公告》；及
- (c) 《金融機構(處置機制)(吸收虧損能力規定——銀行界)規則》。

李慧琼議員動議的議案如下：

"本會察悉於 2018 年 12 月 12 日提交省覽有關下列附屬法例及文書的內務委員會第 7/18-19 號報告：

<u>項目編號</u>	<u>附屬法例或文書的名稱</u>
(1)	《2018 年山頂纜車(安全)(修訂)規例》(2018 年第 171 號法律公告)
(2)	《2018 年山頂纜車條例(修訂第 3(3)條)公告》(2018 年第 172 號法律公告)
(20)	《金融機構(處置機制)(吸收虧損能力規定——銀行界)規則》(2018 年第 195 號法律公告)。

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：現在進入第一個環節，辯論兩項根據《山頂纜車條例》訂立的附屬法例。

有意發言的議員請按下"要求發言"按鈕。

林健鋒議員：主席，我謹以《2018 年山頂纜車(安全)(修訂)規例》及《2018 年山頂纜車條例(修訂第 3(3)條)公告》小組委員會("小組委員會")主席的身份，簡報小組委員會的主要商議工作。

上述附屬法例旨在分別修訂有關的規例及條例，以落實山頂纜車有限公司("纜車公司")為第二個為期 10 年的經營權申請而建議的發展計劃。小組委員會曾就發展計劃對提升乘客的舒適度、政府向纜車公司批出土地的安排，以及監管落實發展計劃等事宜作出討論。

政府當局表示，根據發展計劃，纜車公司會增加纜車載客量至 210 名乘客，並為站立的乘客提供更多空間。纜車公司亦會擴建和重建花園道纜車總站及山頂凌霄閣纜車總站，以增加可容納的候車乘客量及改善環境。預計新纜車每小時的載客量將會超出需求，因此在正常情況下，山頂凌霄閣纜車總站將不會積聚排隊人龍。此外，在計算纜車公司每年向政府繳付的土地費用，相等於該公司在該年度總收入的 12% 時，已包括因推行發展計劃而要求佔用的額外政府土地價值。故此，政府以象徵式地價及免收行政費用的方式向纜車公司批出額外政府土地。政府已成立跨部門工作小組，以確保發展計劃適時完成。

主席，小組委員會對兩項附屬法例並無異議，亦不會提出任何修訂。小組委員會的商議工作已詳載於提交內務委員會的報告內。

主席，我現在就《2018 年山頂纜車(安全)(修訂)規例》及《2018 年山頂纜車條例(修訂第 3(3)條)公告》發表我的個人意見。

主席，山頂纜車深受旅客歡迎，我偶爾也會乘搭纜車前往山頂，並留意到每當纜車上到可看到整個維多利亞港的景色時，整個車廂會響起不同語言的讚嘆聲，夜景則更加是美不勝收。過去 130 年，市民與遊客對山頂纜車的表現均感到滿意，所以我認同批出土地，讓纜車

公司營運得更加理想。事實上，除了纜車公司，根本不會有人可使用相關土地，而纜車公司亦須繳付相應地價，有關做法實非常穩妥。

由於纜車甚受歡迎，近年到訪旅客亦越來越多，過去纜車公司曾主動作出不少改善，盡量滿足乘客的需要。在今次審議過程中，我們亦看到纜車公司將會有一系列改善計劃，提升服務，包括把車廂載客量大幅增加、擴闊候車空間、縮短旅客等候時間等。

山頂纜車既是重要的旅遊景點，亦是香港人的回憶。我相信今天的法例修訂可進一步完善纜車營運的權責，其目的是為了讓纜車服務可繼續做得更好，讓纜車繼續成為旅客訪港時必定到此一遊的名勝。

主席，我謹此陳辭。

許智峯議員：梁議員，是次根據《山頂纜車條例》("《條例》")訂立的兩項附屬法例，本身屬於技術性修訂，但當中亦牽涉當局如何配合山頂纜車改善工程計劃，政府批出長達 17 年的經營權予山頂纜車有限公司("纜車公司")一事的監管安排和合理性，以及批出政府土地配合旅遊發展項目時的透明度是否足夠。小組委員會主席林健鋒議員剛才說議員對有關建議並無異議，但其實小組委員會在討論時曾經過一番激辯，議員對批出經營權的監管工作有很大的意見分歧。

在審議期間，很多議員均關注改善計劃究竟能帶來甚麼好處，包括在輪候時間和環境等方面，而且對於如何改善現時花園道纜車總站入口的暢達性，也曾有很多討論。這些問題均很重要，相信其他議員稍後發言時也會提到。不過，我更加關注的是剛才提到，政府在批出 17 年經營權後會如何作出監察？從政府現時提交的文件所見，似乎是難以作出具體的監察。究竟在政府和纜車公司訂立的協議中，有否就改善工程訂定完工限期？如這些工程未能如期完成，政府可如何處理？又或改善工程如未能達到預期效果，未能解決輪候時間過長等問題，政府有否權力勒令纜車公司進行補救？

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

在小組委員會進行討論期間，我曾要求政府交代在與纜車公司就經營權訂立的協議中，有否包括改善工程計劃的時間表及任何服務承

諾，並規定纜車公司在未能達到這些指標時須接受某些罰則。但是，很可惜，政府在會議上未能回答我的提問，其後在書面答覆中亦只交代會採用行政措施監察優化計劃的進度，但我質疑這有多大的效力。

政府亦在書面答覆中進一步提到，假如纜車公司有失責行為，例如違反協議或纜車出現重大事故，局長可根據《條例》向纜車公司發出通知，要求作出補救，行政長官最終甚至可終止其經營權。不過，即使政府援引了一連串的法例以作說明，它卻沒有回答最核心的問題：當政府監察優化計劃的行政措施失效，工程出現阻滯時，政府會如何作出補救？

關於就經營權訂立的協議，如改善工程須延期 1 年甚至兩年才完成，一如現時很多超支和延誤工程般，究竟是否屬於違反協議呢？是否即使工程延誤，政府也只能發出行政指示？在發出行政指示和終止經營權之間，政府還可以做些甚麼？其實我也有向政府查詢協議的內容，但政府提供的協議條款簡介卻沒有提及會同時包括改善工程計劃。換言之，如纜車公司進行的工程出現阻滯、延誤，又或所得成效並不如今天所說般理想，在我看來政府也是無可奈何。

所以，我提出了兩項具體建議。第一，政府應承諾就纜車公司獲批長達 17 年的經營權進行中期檢討，並向立法會提交報告和進行諮詢。既然纜車公司會進行大型改善工程，政府亦向纜車公司批出了如此長時間的專營權，政府是否也有責任進行中期檢討？我認為這非常合理，可讓議員和公眾作出監察，以更高透明度的方式檢討纜車公司的表現，最低限度可讓社會和立法會在期間提出建議。不過，政府當然不願接受這項建議。

我提出的另一項建議是，政府應向立法會交代協議內容或提供簡單的摘要，並應研究是否有空間把改善工程時間表納入協議。正如我早前提出，《條例》就失責行為作出的定義，亦包括纜車公司沒有遵守所批出經營權的條款。既然該協議是《條例》的重要部分，即使我們最終不能作出修改，最低限度也應讓議會和公眾有作出監察的基礎，以便在纜車公司出現問題時可評估其有否違反協議。

事實上，就其他交通工具和巴士公司的經營權條款或協議，當局也備有摘要提交予立法會，而政府與兩間電力公司簽訂的協議，亦有全文或摘要供我們審議，以及公告周知。因此，我的建議絕對不是強人所難，政府應以更高透明度的方式向我們作出交代。

不過，政府就協議內容作出的書面回覆只有非常簡單的簡介，僅指出纜車公司每年須提交財務報表，班次服務承諾須不低於首個為期 10 年的經營權所提供的班次等，但究竟實質的班次服務承諾為何？假設旅客數目在未來一段日子不斷增加，纜車公司會否盡快推行另一項改善工程，還是要待至 2036 年期滿，在 10 多年後簽訂另一份新的協議時才會像現時般亡羊補牢，作出改善呢？

在小組委員會會議上，很多議員都關注纜車公司的服務承諾，要求纜車公司的改善工程能取得實質成效。所以，在座議員更應同心協力，要求政府提供經營權協議的詳細內容，以廣周知，然後才批出長達 17 年的經營權。

另一項我很關心的議題，是剛才在發言的開首部分所提到，在批出長年期經營權時所涉及的批出土地予纜車公司這類私營公司的問題。剛才林健鋒議員形容有關安排非常穩妥，對此我不能同意。

我在小組委員會會議上曾多次問及，究竟政府向纜車公司批出這 3 幅額外土地時，是如何計算有關的地價？政府在會上多次指出，這 3 幅土地位於路軌兩旁，價值不大，所以只會以象徵式地價的方式批出。政府在回覆我的查詢時更提到，纜車公司每年向政府繳交該年總營運收入 12% 的費用，其實全屬土地費用，並無包括非土地項目的費用在內。

政府曾在小組委員會會議上表示，根據總營運收入 12% 計算，政府在 2017 年約可收取 1,500 萬元。我們需要留意的是，政府所說的 12% 或 1,500 萬元，其實並不單指 3 幅額外土地的費用，而是同時包括 4 個纜車中途站，以及整條路軌的土地費用，加起來的總面積絕對遠遠超出該 3 幅額外土地的面積，更加不是絕對沒有任何價值或只有很低價值。此外，纜車公司當然還要為兩個總站的土地補地價，所以每年只收取總營運收入的 12%，當作沿線及數個纜車站的地價費用，究竟是否合理及足夠？我對此存有疑問。

我曾翻查纜車公司母公司的年報，發現山頂纜車在 2017 年的總收入約有 1 億 3,000 萬元，不過附屬於山頂纜車總站的凌霄閣，在 2017 年的收入卻高達 2 億元。如將兩筆款項加起來，便可發現纜車公司背後的母公司憑藉山頂纜車及相關的商場業務，每年有超過 3 億元的收入。政府所收取的區區 1,500 萬元，其實僅佔纜車及商場業務總收入的 5%。

有些議員可能認為，政府為了支援旅遊項目，只收取象徵式地價亦屬無可厚非，但正如我曾經提出，政府就海洋公園、迪士尼樂園等不同的旅遊項目，其實也有不同的收取地價方式。例如就迪士尼樂園第一期項目，政府便收取了 40 億元地價，而且可在出現盈利的情況下獲得分紅。至於海洋公園，由於原先是以教育作為目標，所以只收取象徵式地價批出有關土地。但是，海洋公園往後進行的數個新酒店項目，卻也需要支付數以十億元計的補地價。

就山頂纜車項目以至一般涉及批出土地的旅遊項目，當局是否應該訂定透明度更高的批地政策，或就不同情況的補地價計算方式作出交代，解釋選取某一標準的原因，甚至要求就項目分紅呢？這些都是我們在小組委員會審議過程中找不到答案的問題。

纜車公司今次沒錯是願意投放 6 億 5,000 萬元推動優化工程，但相對於纜車業務及凌霄閣在 2017 年帶來的 3 億元收入而言，在未計算通脹、客量增加及母公司其他業務如酒店項目收入的情況下，政府只收取總收入 5% 或 12% 作為地價，又不以分紅方式批出纜車公司的經營權，這是否欠缺透明度或有失公眾期望之舉？我對此亦要提出質疑。

最後，我重申，就山頂纜車項目，政府應按我的要求提供更多和批出 17 年經營權有關的條款，讓議會及公眾可作出更有效的監察。日後當擴建工程出現問題，又或當輪候情況在工程完成後沒有任何改善時，社會也可根據協議內容要求纜車公司作出改善。其次，政府應引入中期檢討機制，令纜車公司及政府可於其間吸納社會意見，改善纜車服務。這是非常卑微的要求，政府能否承諾做到？

此外，政府亦應檢討現行的旅遊項目批地政策。就有關山頂纜車的計劃，雖然政府在 10 多年後才會批出新一份經營權，但當局必須檢討現行做法，不應以這種低透明度的方式，將香港珍貴的土地資源批給某一公司以供經營旅遊業務。

代理主席，我謹此陳辭，察悉小組委員會的報告，並提出上述有關山頂纜車經營權的意見和看法。多謝。

(林健鋒議員站起來)

代理主席：林健鋒議員，你有甚麼規程問題？

林健鋒議員：我要求澄清。

代理主席：你想澄清你剛才發言被誤解的部分嗎？

林健鋒議員：我要求許智峯議員澄清他剛才的發言。

代理主席：你要求許智峯議員澄清他哪部分發言內容？

林健鋒議員：代理主席，許智峯議員剛才說，小組委員會大部分委員都不同意有關建議。這說法並不正確，因為秘書處是根據會議紀錄撰寫報告的。我希望許智峯議員澄清何謂"大部分委員都不同意"。

代理主席：許智峯議員，你是否願意澄清？

許智峯議員：我願意澄清。印象之中，我沒有說"大部分"，我只是就他剛才所說的報告作出回應；他說委員對條文並無異議，其實我想指出的一點是，很多委員也有很多異議，甚至是激辯，但我不跟他爭拗那是大部分或小部分了。

郭家麒議員：代理主席，我可證實，剛才許智峯議員說的是小組委員會有很多爭拗。

代理主席，如果你有時間的話，請到中環的山頂纜車站看一看，那裏有一個奇景，便是經常看到數以百計的遊客站在街上。今天天氣寒冷，不過，我告訴你，不論是寒冷、下雨，還是打風的日子，那裏都有很多人站在街上等候上纜車。這不是一個新現象，過去數年，當政府大力推廣旅遊業的時候，已經出現這個現象。

大家都知道香港的旅遊配套相當不濟，昨天在食物安全及環境衛生事務委員會會議上，我們曾討論供旅客使用的公廁情況，這簡直是羞恥。現在很多供旅客使用的公廁，我們根本不想進去，因為臭氣沖天，非常骯髒，令很多旅客震驚，他們想不到來到香港後，會發現這

個現代化城市竟然有這樣的公廁。不過，我現在不是想說這方面的問題。

我現在說回山頂纜車。如果看旅遊事務署或者香港旅遊發展局介紹香港必到的地方，一定會有山頂纜車。但是，當旅客到山頂纜車站的時候，便會發現像受難一樣，因為要等很長時間，不知甚麼時候才可以乘搭纜車；而且票價並不便宜，一張來回票價是 52 元。代理主席，如果以路程來計算的話，山頂纜車應該是全香港最昂貴的交通工具。

簡單來說，這份法律公告表面上是關於安全方面，但實質上，有關的調整是將山頂纜車的載客量由現在約 110 人增加至 200 人。其實，一早便應該這樣做，因為政府所批出的專營權都很長，現在兩個專營權都延長很多，纜車服務的專營權由 2026 年起延長 10 年，至 2036 年，而凌霄閣的專營權則延長至 2031 年。

代理主席，我們很想香港"爭氣"，在旅遊設施方面可以做得好一點。這次政府提交的文件提及以 6 億 5,000 萬元來作出改善，聽起來好像很好，但再看看有關的數字，便發覺原來是"賣大包"，讓山頂纜車有限公司("纜車公司")"賺到盡"。在 2017 年，山頂纜車在載客方面的收益是 1 億 2,800 萬元；凌霄閣的收益是 2 億 100 萬元；聖約翰大廈的山頂纜車總站的收益是 5,300 萬元，加起來超過 3 億 7,000 萬元，接近 3 億 8,000 萬元。如果以 6 億 5,000 萬元分 17 年來計算，便是每年只以非常小的數額來改善設施。

我們在事務委員會會議上詢問旅遊事務專員和旅遊事務助理專員，他們有沒有盡責任令情況得到改善，以解決這麼離譜的問題，並善待我們的旅客。他們每次都好像錄音機般說："有"，並說要相信坐在他們身後的纜車公司高層，但這些纜車公司高層不是來回答我們的問題，只是說："我們會用 6 億 5,000 元來作出改善。"這種傲慢和不可一世的態度，令我們很反感。

但是，造成這個現象的，當然是政府。政府批出專營權予纜車公司，要求它改善設施的時候，有沒有要求它為香港的旅遊界盡力，為我們的顧客，包括旅客和香港人，提供優質服務？其實，很多香港市民都想乘搭山頂纜車，情況就好像到訪香港迪士尼樂園和昂坪 360 般，但當看到這個現象的時候，很多市民都表示即使到了山頂纜車站也不想乘搭。這原本是屬於香港人的一個旅遊項目，不單是服務遊客，香港很多小朋友都想乘搭；然而第一，纜車來回票價 52 元，

真的很昂貴，但政府沒有理會，纜車公司年年加價、次次加價，政府也批准，讓它"賺到盡"；第二，纜車公司對待客人如泥土般，對待客人的態度並不友善。你想想，如果纜車公司是善待客人的話，會不會年年要求加價，但服務又未見改善？

我很清楚記得有一次，天氣就像今天般突然轉冷，並且下雨，我在山頂纜車站看到的情況真的慘不忍睹，下着雨，天氣很寒冷，很多旅客連雨傘也沒有，他們要在凌霄閣外面冒雨排隊，等候乘搭下一班纜車，要等候半小時、45 分鐘，甚至 1 小時。情況是這樣離譜的話，香港做多少旅遊推廣也沒有作用。我相信這些遊客回到自己的國家後，一定會叫其他人不要來香港。很多時候我們到外地旅遊，要使用例如纜車站等旅遊設施，我記得在台灣、日本和歐洲國家，也會有一個妥妥當當的地方讓旅客候車，直至上車。

香港的情況很奇怪，現在的修訂只是指聖約翰大廈的纜車總站位置，即以一個"賣大包"的價錢給予纜車公司 4 000 多呎的地方，這方面許智峯議員剛才已說過，我不想再詳細說明。這個政府真的很不濟，完全無視山頂的慘況。

山頂的纜車站有兩道門，一道門是在正常情況下，讓旅客可以在凌霄閣(即商場)裏面等纜車，而另一道門，是將旅客趕到外面等候。我問職員為甚麼要旅客在外面等呢？他們的答覆是，公司上層有指示，一旦等候的旅客太多，便要旅客到外面等候。

發展商場的原意不是讓凌霄閣有限公司"賺到盡"，為何不能開放一些地方讓旅客在惡劣環境下候車？也不要說天氣是否惡劣，一個人去到一個陌生地方，在香港最漂亮的地方候車，職員明知道旅客要等候整個小時，有一點點人性的都會說："不如你進去等候吧，不要在外面辛苦被受風吹雨打了。"如果天氣好像今天那麼冷，旅客要在外面等候就可悲了。但是，公司不會這樣做，因為裏面的地方才最重要，裏面是要"賺到盡"的，一年收兩億元，但一寸地方也不給你用，你一定要站在外面等候，即使你花費 52 元的"天價"乘搭，一樣要站在外面等候。政府是無能的，完全漠視這種情況。我在會議上向有關人員發問時，他說："我不知道，你問後面的人員吧，由纜車公司代表回答你。"旅遊事務專員有甚麼工作要做，是否只是支薪就算？

作為政府，是要監督該項原本是官地的項目，但在批出專營權後便甚麼都不理會，任由客人受到虧待，有沒有弄錯？此行為是倒香港

米。我看不見姚思榮議員列席，我也想旅遊界的人士發表一下意見。我們邀請一眾旅客來到香港最漂亮的地方，原來他們卻受到如此對待。其實公司要做的事情很簡單，代理主席，只要把門打開給旅客進去便可以。如果我們問山頂纜車的人員有關旅客站在外面候車的情況，他們一定會說謊："不會是這樣子。"我們看到長者、孕婦或小朋友，同樣需要站着等候，而職員完全不理會他們，但有關人員只會說："不會這樣，如果當事人提出要求，我們便會開放位置給他們坐。"但你來回整個車站，卻看不見相關告示，亦無人在外面作指示，完全沒有招呼老弱或身體有困難的人，有關人員只是瞎說。

這是商人"賺到盡"的本色，他們不是開善堂，現在有 3 億多元的收益，但最好是賺夠四五億元，他們一定不會介意。對於這種情況，政府是有責任的，政府在批出專營權後，也應負責規管，但我們如此無能的政府卻完全不理會。我們問到專營權合約是怎樣，但政府說不會給我們參閱；我們又問到是否有相關罰則，政府說其實可以給予懲罰或停止營運。然而，香港由古至今，政府與商界多次交手，何曾膽敢"在太歲頭上動土"？每次都是任人魚肉，連自己的工程合約都給大財團斬至"一頸血"。

這個政府是極度無能，所以我們才要如此緊張，在事務委員會會議上要求政府多做一點工夫。其實，維護公眾利益、旅客利益，是政府應有之義，我並不明白為何要議員開口發聲，難道這不是政府的責任嗎？反而要我們教導？每年收取幾百萬元高薪的旅遊事務專員、局長及副局長全都是無能的嗎？

代理主席：郭家麒議員，我留意到你至今已發言 12 分鐘。

郭家麒議員：代理主席，我的觀點很重要，我要說明為何支持議案。

代理主席：本會現在討論的公告有很具體的內容，議員的發言應針對其內容。

郭家麒議員：代理主席，我的發言內容很具體。

代理主席：我留意到你批評旅遊事務專員以至山頂纜車的運作事宜。如你想就有關事宜發表意見，你可在事務委員會或其他場合跟進。請你針對公告的內容發言。

郭家麒議員：好的，好的……我返回，一起返回。

代理主席，我們提到，究竟這問題是否提交一份有關安全的法律公告便可解決？我們要知道，他們作出的改變，目的並非為了這改變的本身。纜車載客量由 110 人改到 200 人，原因是要改善服務，這是最基本的事宜，我才說出緣由，為何要如此做，因為我們都緊張香港的旅遊業。代理主席，我曾經問，運輸署或運輸及房屋局的有關官員今天會否到場，因為我以為是有關交通工具的安全問題，而所得的答案是，這並不是有關交通工具的事宜，而是與經濟活動相關，所以是由商務及經濟發展局負責。就是這樣，否則局長不會坐在這裏，而是由陳帆局長或副局長列席。原來，這被當作是一個可產生經濟效益的旅遊項目。

當然，我們不必理會政府的分工。就此事宜，我們提出質疑，而當局向大家證明，山頂纜車的改變，能夠改善對客人的服務。善待旅客是應做的事，但其實，這問題現時仍未解決。有關法律公告要處理的是下面，即位於聖約翰大廈的纜車站，而上面的凌霄閣並不在目前的計劃之中。然後，當我們問及如何是好，有關機構回答，只要增加車次，旅客便不用排隊。這種回答真行，他們十分能幹，他們計劃將載客量由 100 人加至 200 人，乘客便不用排隊，是零等候時間(zero waiting time)，乘客不用等，你是否相信？我便不相信，但政府卻愚昧地相信及肯定有關機構所說的。我們以為政府的作用是監督機構做好本分，但如此不濟的政府及官員的監管，實在是“凍過水”。錢已經支付了，專營權也批了，大家是否依然想時時刻刻在花園道也好、山頂道也好，看到旅客甚至香港市民在惡劣、不人道及極殘忍的情況下等車？我認為這是羞耻，是香港之耻，還加上其他如洗手間等問題。政府只會口口聲聲說盡力做好旅遊業，但實則上所做的是“趕客”。我們說得如此嚴厲只是希望政府做好一點，但如果政府依然聽不到，繼續低着頭，我也沒辦法。

我謹此陳辭。

謝偉銓議員：代理主席，山頂纜車自 1888 年開始投入運作，至今已有 130 年歷史，我相信不單不同年代的香港人也曾乘坐過，它亦是馳

名海外的本地熱門旅遊設施。香港旅遊發展局在網頁中列舉了香港十大旅遊景點，排首位的是香港太平山頂，而有關的宣傳片正是展示了棗紅色車廂的山頂纜車，以作推廣。

然而，正因它深受海外內遊客及本地居民歡迎，位於金鐘花園道和山頂凌霄閣的纜車總站入口，經常也出現大排長龍"打蛇餅"的情況。有時候，乘客甚至須等候一兩小時才可以登車。最不方便之處，是候車處"無瓦遮頭"，故候車乘客便要日曬雨淋。我曾聽聞不少本地和外地朋友提到，他們本想乘坐纜車，但當看到要輪候的隊伍那麼長，便只得無奈地放棄了。

2015 年年底，行政長官會同行政會議根據經上屆立法會制定通過的《2015 年山頂纜車(修訂)條例》，向山頂纜車有限公司("纜車公司")批出第一個為期 10 年的經營權，最近再批出第二個同樣為期 10 年的經營權。纜車公司承諾會投資 6 億 5,000 萬元以提升設施及改善服務，包括增加纜車車廂載客量，由現時每程每個車廂最多可載 120 人，大幅增至 210 人；在花園道纜車總站興建有溫度調節的有蓋排隊等候區；翻新山頂凌霄閣纜車總站的月台範圍；加闊車門，以及增加乘客企位空間。

立法會今天討論的兩項附屬法例的修訂，就是為了落實我剛才提及的改善設施，當中包括提高山頂纜車車廂的法定載客上限，把部分現有纜車車軌用地剔除於現有纜車軌道法定範圍外，以便租予纜車公司進行相關改善工程，以及加強當局對有關工程的監管，對此我當然大力支持。

有關工程預將於今年年底(即本月底)展開，並於 2021 年完成。據纜車公司估計，在增加載客量及改善車站設施後，候車時間將會大幅縮短九成，現時車站外大排長龍的情況將不會再出現。

可是，我得提醒政府及纜車公司必須注意一點，就是將來當纜車車廂加大及改善輪候區設施後，當大家知道無須再排隊時，人流很可能會增加，故希望他們做好準備，以免屆時再度出現大排長龍的情況。不過，我相信情況總會較現時好，至少當乘客在花園道總站候車時，再也無須日曬雨淋，並且在夏天也可以享受冷氣。

至於山頂凌霄閣的纜車總站，由於其地理位置所限及須預留緊急車輛通道，便無法安排乘客在室內候車。纜車公司表示，現時正研製一個在網上出售指定時間門票的系統，以攤分繁忙時段的乘客及進一

步縮短候車時間。我更希望政府及纜車公司會增加及改善車站附近的指示標誌，讓旅客不必到處詢問，也能找到車站。

纜車公司除了會在未來投資 6 億 5,000 萬元外，亦會每年向政府繳付一筆相當於該年總收入 12% 的土地費用，以換取政府以象徵性地價批出額外土地予他們進行擴建和改善工程。在《2018 年山頂纜車(安全)(修訂)規例》及《2018 年山頂纜車條例(修訂第 3(3)條)公告》小組委員會進行審議期間，曾有議員質疑，而剛才亦有議員詢問：如何釐定出 12% 這個百分比？為何是計算總收入，而不考慮其盈利或有關用地的實質價值？12% 又是否一個合理數字？我作為建築、測量、都市規劃及園境界的代表則認為，大家應該相信有關專業人士作出的獨立專業評估。

代理主席，正如我們看醫生，也應信任醫生的。事實上，要成為一位專業估價師，需時甚長。首先，他需要修讀相關學位課程，然後進行實習，在通過考試後，才可取得正式執照。因此，我認為不可能在此詳細解釋計算方法，而且很多時候，我們會使用不同方法評估地價，須視乎每個個案的情況而定。就這次的情況而言，我們知道所涉及的大部分用地均位處斜坡及貼近纜車軌道。因此，即使這些土地不是作現時的用途，也不見得會有其他較具發展價值的用途。大家千萬別以為位處山頂附近的便必定是豪宅地，事實並不盡然，因此按總收入作出評估而計算出一個百分比以收取地價的做法，是經過專業的考量，我認為這種做法公平合理。

代理主席，上星期立法會審議《旅遊業條例草案》，我當時已指出，旅客在港逗留的時間有限，如要他們長時間輪候才可享用到各種旅遊、餐飲及購物設施的話，除了有違“善待旅客”之道外，亦變相減少他們在香港消費的時間，間接造成香港的損失，亦降低了他們再次訪港的意欲。另一方面，設施不足亦會影響本港居民的日常生活。

有鑒於此，政府實在有需要就本港不同地區及設施的旅客承載力作出評估，並增加旅遊景點、酒店及賓館，以及旅遊車上落客地點等的相關設施。此外，亦須實施措施，適時地把旅客分流到不同地區及景點，以免他們須耗費大量時間輪候吃飯、付款甚或玩機動遊戲，而旅遊車司機也無須花很長時間輪候停車位以讓旅客上落。當然，剛才也有議員提及他們因洗手間設施不足而須輪候頗長時間，這點亦為人詬病。

特區政府希望把香港發展成為"智慧城市"，當中包括"智慧出行"，即運用資訊科技及手機應用程式，就路面情況(例如交通擠塞及事故)提供實時資訊，方便市民選擇最快捷的交通工具出行。如利用相同的技術，又可否做到"智慧旅遊"呢？現時，市民與旅客到海洋公園或香港迪士尼樂園遊玩，已可透過一些 apps 或網頁得知所有機動遊戲及表演節目所需要輪候的時間，從而計劃路線及行程，並可利用等候時間用膳。當局何不考慮把香港現時所有旅遊設施，(包括山頂纜車、昂坪 360、中環海濱摩天輪)的最新輪候時間，以至不同景點或 outlet 的旅客人數上載至一個 apps 或網頁，讓市民及旅客可自行選擇先到哪裏遊玩？如果輪候人數眾多，他們便可選擇先往餐廳用膳或到商場購物，在較後時間才前往相關地點遊玩。

作出有效分流以讓遊客在不同時段到訪的措施，對各個旅遊景點及設施的營辦者均有利，可避免在同一時段人流太多或太少，並有助推廣旅遊設施。我希望商務及經濟發展局盡快與香港旅遊發展局及旅遊業界人士商討，實施有利市民及旅客的相關措施。如此的話，亦更能配合提升山頂纜車設施之舉。

代理主席，我謹此陳辭。

易志明議員：代理主席，《山頂纜車條例》在 2013 年及 2015 年已經歷兩次修訂，落實了山頂纜車在營運及經營權等事宜的安排。行政長官會同行政會議在本年 10 月再向山頂纜車有限公司("纜車公司")批出第二個 10 年牌照期。換言之，營辦商可以營運山頂纜車至 2035 年。自由黨支持政府提出的修訂，因為延長牌照期有利於營辦商作出準確的財務估算，從而制訂長遠的發展計劃。對於纜車公司自資 6 億 5,000 萬元進行的優化山頂纜車服務計劃，自由黨希望有關計劃能夠盡早完成，配合香港的旅遊業發展。

山頂纜車擁有超過 100 年歷史，其間不斷演變。早年的山頂纜車是供往返山頂居民的交通工具，但時至今日已成為旅客前往山頂俯瞰香港維多利亞港的交通工具。現時纜車每日的乘客有九成以上是遊客，去年便吸引了超過 600 萬人次乘搭。

不過，因為班次及載客量未能應付乘客增長，以致山頂纜車的兩個總站經常出現長長的人龍，等候的人龍一路延伸至戶外，高峰期的遊客輪候時間長達兩小時也不足為奇。為改善輪候情況，自由黨希望山頂纜車的提升工程能夠盡快展開，當提升計劃在 2021 年順利完成

後，纜車的載客上限將可由現時的 120 人大幅提升 75% 至 210 人，屆時乘客的候車時間將會大幅縮減。根據纜車公司委託的顧問進行的研究，在山頂凌霄閣纜車總站的輪候時間會減少高達九成之多。

為配合山頂纜車的提升工程，政府將以象徵式地價出租鄰近花園道纜車總站的多幅政府土地，透過特殊契約形式租予纜車公司，目的是為山頂纜車提供足夠土地，擴建一個可容納 1 300 名乘客而具溫度調節的有蓋排隊等候區。相比現時狹窄悶熱的候車環境，我相信擴展總站可以明顯提升旅客輪候時間的舒適度。

不過，山頂凌霄閣纜車總站外因道路限制而未能把現時的臨時蓋篷擴展，以致部分沒有遮蓋的乘客要承受"好天曬，落雨淋"之苦，情況並不理想。我希望纜車公司考慮其他可行方案，而局方亦應予以配合，以改善有關情況。

山頂纜車是香港的重要旅遊元素，因此對於山頂纜車在未來兩年須分期停駛分別 2 個月及 5 個月，以興建臨時月台及更換系統，自由黨認為共 7 個月的停駛時間略嫌過長。雖然在山頂纜車停駛期間，遊客可乘坐其他公共交通工具前往山頂，但旅客始終想體驗較具特色的山頂纜車。因此，自由黨希望纜車公司能加快有關工程，以縮短暫停行駛的時間。

當山頂纜車暫停服務時，我相信區內的陸路交通將會有所增加，加重現時連接山頂道路的負荷。故此，政府必須為山頂區的交通制訂紓緩措施，特別是在繁忙時段，以避免為旅客及居民帶來不便。

纜車公司會繼續就佔用纜車軌道 4 個中途站及佔用其他政府土地向政府支付相當於纜車公司全年總營運收入的 12% 作為土地費用，自由黨對此表示支持。以營運收入分成作為地租，租金便會因應營運狀況而有所調整，避免在外圍經濟環境轉壞時帶來沉重負擔，有助紓緩加價壓力。事實上，以 2017 年纜車收入 1 億 2,000 萬元計算，纜車公司便須向政府支付超過 1,400 萬元地租。自由黨認為，基於山頂纜車具有龐大的社會效益，以分成形式收取地租，亦屬合適安排。

代理主席，即使我們有好的硬件，亦需要軟件相輔相成。雖然我以下所討論的"黑的"問題與這次修訂看來沒有直接關係，但如果旅客在纜車站有過不快經歷，會破壞旅客在香港的整體行程，對香港整體會產生負面觀感。因此，除協助纜車公司完成纜車的提升工作外，自由黨還希望政府致力整頓影響香港聲譽的壞分子。

在人生路不熟的地方，的士自然成為旅客主要依賴的交通工具。奈何，的士業界一小撮害群之馬卻利用旅客的弱點，將他們變成自己"搵快錢"的目標，而花園道山頂纜車總站更成為害群之馬(即所謂"黑的")的"搵食"集中地。他們"冚旗揀客"，再以天價車資"割"遊客。事實上，他們的運作已非個別事件，而是集團式經營。雖然香港的士業議會曾自發聘請"禮貌大使"在花園道山頂纜車總站協助乘客，亦勸諭司機按錶收費，但卻曾被壞分子威嚇。

"黑的"在花園道山頂纜車總站有恃無恐，歸根究底是政府打擊不力，以及懲罰過輕所致。以往曾有疑似"黑的"被警方拖走，但因罰則過輕，沒有阻嚇力，以致不少壞分子重施故技。

代理主席，山頂纜車是香港重要的旅遊資源，現時纜車公司花費近 7 億元來進行提升改進工程，目的是為了配合未來香港旅遊業的發展。不過，自由黨不希望"一粒老鼠屎壞了一鍋粥"，因此我藉今天的機會，促請政府加大力度打擊"黑的"。除加強執法外，政府亦應加重對從事違規行為的壞分子的罰則，以維護的士業界的整體聲譽以至香港的聲譽。

代理主席，這次修訂有助改善山頂纜車的服務質素，提升旅客對香港的整體印象，有利本港旅遊業的可持續發展，因此自由黨支持《2018 年山頂纜車(安全)(修訂)規例》及《2018 年山頂纜車條例(修訂第 3(3)條)公告》。

我最後想回應小組委員會主席剛才提出的一點。在附屬法例的審議過程中，的確有個別議員有很多意見，但並非大部分議員皆有意見。我特此澄清。

我謹此陳辭。

代理主席：是否有其他議員想發言？

黃定光議員：代理主席，本會今天察悉《2018 年山頂纜車(安全)(修訂)規例》("《規例》")(2018 年第 171 號法律公告)及《2018 年山頂纜車條例(修訂第 3(3)條)公告》("《公告》")(2018 年第 172 號法律公告)。當中本來涉及簡單的議題，主要是修訂《山頂纜車條例》，把纜車的載客量由 120 人增至 210 人。所以，政府須尋求本會通過《規例》及《公告》。

可惜的是，有議員今天借題發揮，文不對題。他們的發言內容與今天政府尋求本會通過的《規例》及《公告》完全無關。尤其是，郭家麒議員便討論到旅遊事務專員等各方面。當然，對香港的旅遊業而言，山頂纜車是相當重要的一環，因此我們要求山頂纜車有限公司("纜車公司")作出改善。如果不增加每列車卡的載客量，便無法改善花園道山頂纜車總站的擠迫情況。只有透過增加載客量，才能解決這問題。此外，纜車站設施亦需予改善，例如洗手間設施因為時代久遠而變得落後，因此纜車公司不得不投資作出改善。凡此種種，皆是切實的改善工程，讓香港進步。不過，遺憾的是，有議員只懂批評，卻沒有提出具建設性的建議。

我希望當局作出積極進取的回應，對於易志明議員剛才所提出的不良現象須及時執法處理妥當，讓香港繼續成為"東方之珠"、名副其實的旅遊勝地。

代理主席，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，我現在請局長發言。之後這個辯論環節即告結束。

商務及經濟發展局副局長：代理主席，各位議員，大家好。山頂纜車是香港一項重要的旅遊及消閒設施，受到不少市民和旅客歡迎。2015年12月，行政長官會同行政會議("行會")根據《山頂纜車條例》("《條例》")的規定，向山頂纜車有限公司("纜車公司")批出由2016年1月1日起生效的首個為期10年的經營權。

根據《條例》，如營辦商能令行會信納其決意並有能力推行發展計劃，以助保持山頂纜車作為重要的旅遊及消閒設施，則經營權可延續最多10年。換言之，根據《條例》，藉"10年加10年"的安排，經營權的總年期期限可達20年。這安排是立法會於2015年10月通過的《2015年山頂纜車(修訂)條例草案》所訂立的。

2018 年 10 月，行會決定根據《條例》向纜車公司批出第二個為期 10 年的經營權，由 2026 年 1 月 1 日起生效。政府信納纜車公司具有承擔及能力推行優化發展計劃。有關計劃有利維持山頂纜車作為重要的旅遊及消閒設施，我們期望旅客及本地居民未來可享用更優質的山頂纜車設施及服務。

根據纜車公司的優化發展計劃，纜車車廂的載客量將會增加，由現時可載 120 名乘客增至 210 名乘客，增幅超過 75%。此外，纜車公司將在花園道纜車總站興建可容納約 1 300 名候車乘客且有溫度調節的有蓋排隊等候區，以及翻新山頂凌霄閣纜車總站的月台範圍。落實優化發展計劃將有助解決花園道纜車總站存在已久的排隊問題，為旅客及本地居民帶來更優質的服務。

纜車公司將投資逾 6 億 5,000 萬元推行優化發展計劃，而此計劃無須使用任何公帑。預計工程於 2018 年年底展開，並於 2021 年完成。

由於優化發展計劃涉及擴建現有的花園道纜車總站候車間及月台，以及擴建纜車交匯處，纜車公司因而提出需要額外土地的要求。涉及額外土地面積全部在纜車軌道範圍旁邊，屬於發展潛力極低及未撥用的政府土地。

行會同時批准纜車公司額外使用 3 幅位於現有纜車軌道範圍旁總面積約 426 平方米的政府土地，以落實優化發展計劃，增加花園道纜車總站可容納的候車乘客數量，並改善候車環境。為了確保公眾安全得到充分保障，政府會規定在這些額外土地及現時部分軌道範圍內進行的所有建築工程，均須根據《建築物條例》(第 123 章)經建築事務監督妥為審核，因此以土地特殊用途契約(Special Purpose Lease)來批出這些額外土地。

政府向纜車公司批出額外政府土地只會收取象徵式地價，並免收行政費用。但是，這並不表示有關土地是免費提供予纜車公司，因為纜車公司就首個及第二個為期 10 年的經營權，須每年向政府繳付相等於纜車公司在該年總收入 12% 的土地費用。所須繳付的土地費用，已涵蓋纜車公司佔用所有政府土地的價值，除已計及軌道和 4 個中途站所佔用的政府土地外，也包括因纜車公司推行優化發展計劃而佔用的額外政府土地的價值。這個安排是 2015 年行會的決定，並已經在同年向立法會報告。

行會和商務及經濟發展局局長("局長")分別訂立《2018 年山頂纜車(安全)(修訂)規例》("《規例》")和《2018 年山頂纜車條例(修訂

第 3(3)條)公告》("《公告》"),就《山頂纜車(安全)規例》(第 265 章附屬法例 A)及《條例》(第 265 章)作出技術修訂,以便落實優化發展計劃。上述的法例修訂是按"先訂立後審議"的程序處理,已於 2018 年 10 月 12 日在憲報刊登,並於 2018 年 10 月 24 日提交立法會會議席上省覽。

《規例》修訂《山頂纜車(安全)規例》(第 265A 章),旨在將纜車車廂可載的乘客數目上限,由 120 人增加至 210 人。同時,亦藉此修訂"纜車車廂"的定義,令纜車車廂的車卡數目有彈性。優化發展計劃預期於 2021 年內完成,當新纜車系統經測試合格後,政府會刊憲公告《規例》的正式生效日期。

另外,《公告》旨在修訂《條例》第 3(3)條所載"圖則"的定義。目前,"圖則"所劃定的現有纜車軌道範圍屬未批租的政府土地,不受《建築物條例》(第 123 章)規管。由於預期纜車公司的優化發展計劃將涉及大量建築工程,因此,我們認為最佳方案是以特殊用途契約形式,將有關的額外土地,連同現有纜車軌道範圍內用以擴建花園道纜車總站的部分,一併批予纜車公司。採用特殊用途契約方式令批出的土地成為"已批租土地",可確保發展計劃工程在規劃、建造及完工後各個階段,均受《建築物條例》適當規管。因此,我們有需要改劃"圖則"所示的纜車軌道範圍,使部分土地不再屬《條例》第 3 條所指的纜車軌道範圍,並把該片土地連同 3 幅額外土地以特殊用途契約的形式批予纜車公司,使在該等土地上進行的建築工程均須經建築事務監督根據《建築物條例》審核。

由於安排土地特殊用途契約需時,所以,政府會先向纜車公司批出短期租約作為臨時安排,以便纜車公司可盡快於 2018 年 12 月底開展優化發展計劃的建造工程。批出短期租約的主要目的是讓纜車公司可早日提交建築圖則,供建築事務監督適當審核,以及讓纜車公司得以進入該幅額外政府土地,在沒有從短期租約獲取任何財政收益的情況下,進行所需的改建及建造工程。工程完成後,政府會改以土地特殊用途契約批地予纜車公司,以繼續營運纜車服務。

政府已就纜車公司的優化發展計劃及相關法例修訂建議進行公眾諮詢。2018 年 4 月 12 日,政府與纜車公司就其優化發展計劃徵詢中西區區議會轄下交通及運輸委員會的意見。該委員會對優化發展計劃大體上表示支持。2018 年 6 月 25 日,政府就纜車公司的優化發展計劃及有關的法例修訂建議,諮詢立法會經濟發展事務委員會,該委員會支持優化發展計劃,對法例修訂建議亦無異議。於 2018 年 10 月

31 日及 11 月 12 日的立法會小組委員會會議上，委員亦普遍支持優化發展計劃，小組委員會對《規例》及《公告》並無異議，亦不會提出任何修正案。

總括而言，上述區議會及立法會委員會均關注優化發展計劃的落實時間，並促請政府與纜車公司盡快推行優化發展計劃，以改善山頂纜車總站(特別是花園道纜車總站)存在已久的排隊和候車安排問題，讓旅客和本地居民可早日享用更優質的山頂纜車服務。

剛才我聽到很多議員的發言，首先感謝大家的意見。多謝謝偉銓議員就智慧旅遊和景點周邊配套提出的意見和建議，我們會聯同相關部門仔細考慮。另外，有關易志明議員就政府如何打擊花園道纜車總站外專門向旅客下手、俗稱"黑的"的問題，政府一直致力打擊的士從業員的違規行為；就着花園道纜車總站的"黑的"問題，警方一直致力執法，並不時採取"放蛇"行動，以打擊上述違規情況。警方將會繼續採取相關執法行動，以期達至阻嚇作用，遏止有關問題。

剛才郭家麒議員和易志明議員均提到落實纜車公司的優化發展計劃前，纜車公司會如何改善排隊的安排，特別是山頂凌霄閣總站的安排。據我所知，纜車公司已在花園道總站對面(即香港公園體育館對外的位置)加建額外的排隊欄杆及安全設施，務求乘客在有秩序的情況下，安全地橫過馬路進入山頂纜車站。纜車公司亦已在山頂凌霄閣總站外放置了一個闊 1.4 米、長 18.2 米的蓋篷，可為約 75 位等候的乘客提供遮擋。同時，纜車公司在乘客等候區域設置了顯示預計候車時間的指示以供乘客參考。此外，纜車公司最近剛推出新的票務系統，旨在攤分繁忙時段乘客流量。纜車公司將會測試更多先進功能，包括預售定時車票。落實優化發展計劃後，新纜車每小時的載客量會超出現時及預測的需求，因此在正常情況下，山頂凌霄閣總站將不會積聚排隊人龍。纜車公司會繼續與警務處、運輸署、旅遊事務署和中西區民政處保持緊密溝通，有需要時會適時與各方商討有效的排隊及交通安排。

剛才許智峯議員表示關注政府如何監察纜車公司落實優化發展計劃。就這方面，政府已經成立了一個由多個政策局/部門組成的跨部門工作小組，評估並確保纜車公司所提出的優化發展計劃設計建議和落實方案均符合有關標準和法定要求，並適時完成。此外，政府會利用行政措施來監察纜車公司推行優化發展計劃的進度，包括與纜車公司保持緊密聯絡溝通，要求纜車公司定時報告計劃的進度。

當然，如果纜車公司未能推行優化發展計劃，導致出現《條例》第 8A 條下所提及的失責行為(例如沒有遵守批出經營權所列出的條款，沒有妥善經營和維修保養纜車，因而導致纜車系統出現重大故障，或乘搭纜車的人嚴重受傷等)，則《條例》第 8B 至 8E 條會適用。

根據《條例》第 8B(2)條，局長可向纜車公司發出通知，要求纜車公司補救有關失責行為，以及採取令局長滿意的有效措施。如果纜車公司沒有遵從局長根據相關條例向公司發出通知，行會可根據《條例》第 8C(3)條指示局長向公司發出通知，告知公司行會擬終止向公司批出的經營權。

除了纜車公司須就第二個為期 10 年經營權推行優化發展計劃的法定要求外，政府就有關經營權所訂立的條款包括：纜車公司每年須為佔用政府土地營運山頂纜車而向政府繳付土地費用(以山頂纜車該年總營運收入的 12% 計算，並按年收取)、收費機制、付款安排、纜車服務班次的服務承諾、纜車服務可靠程度比率的承諾、向政府匯報實際服務表現的要求、檢視用於經營山頂纜車的處所和設備的機制、向政府提供資料及協助的要求等。

就小組委員會兩次會議上所提事項，包括許智峯議員要求政府提供有關山頂纜車經營權的資料，我們已於審議有關附屬法例的小組委員會的會議上作出回應，亦已分別於 2018 年 11 月 9 日、16 日及 20 日提供了書面回覆。

我們相信纜車公司推行優化發展計劃，在纜車乘客空間、排隊安排、等候時間及候車區等方面都可帶來改善。上述法例修訂，目的是令纜車公司能盡快開展所需的改建及建造工程，完成優化發展計劃。及早改善山頂纜車服務符合公眾的期望，亦有利於維持山頂纜車作為重要的旅遊及消閒設施；增強香港對旅客的吸引力，有利本港整體旅遊業及經濟的發展。

政府會密切監察纜車公司推行優化發展計劃的進度，以確保維持山頂纜車作為重要的旅遊及消閒設施。

代理主席，我謹此陳辭。

代理主席：現在進入第二個環節，辯論《金融機構(處置機制)(吸收虧損能力規定——銀行界)規則》。

有意發言的議員請按下"要求發言"按鈕。

陳振英議員：代理主席，我謹以《金融機構(處置機制)(吸收虧損能力規定——銀行界)規則》小組委員會("小組委員會")主席的身份，匯報小組委員會的審議工作。

《金融機構(處置機制)(吸收虧損能力規定——銀行界)規則》("《規則》")的目的，是為《金融機構(處置機制)條例》("《處置條例》")所涵蓋的香港銀行、其香港控權公司及相聯營運實體制訂吸收虧損能力("LAC")規定，以確保這些機構有充裕的 LAC，可在機構進行處置時吸收其虧損，以協助機構回復資本狀況。

小組委員會與政府當局及香港金融管理局("金管局")共舉行了 3 次會議，並曾聽取代表團體的意見。

小組委員會察悉，中小型銀行十分關注它們或須遵守《規則》下的 LAC 規定。它們尤其關注到，金管局在《實務守則》LAC 篇章的草擬本中，建議以 1,500 億港元綜合資產總額作為門檻，以致大部分本地銀行或須符合 LAC 規定，令不少中小型銀行的營運成本大幅上升。多位小組委員會成員指出，《處置條例》的立法原意是為在香港成立，具全球及本地系統重要性的金融機構建立一套處置機制。若將中小型銀行納入《規則》的涵蓋範圍，與《處置條例》的目標並不一致。小組委員會促請政府當局考慮在《規則》訂明，只有具全球系統重要性銀行("G-SIB")或具本地系統重要性銀行("D-SIB")才須符合 LAC 規定。

此外，亦有委員關注到，金管局在決定綜合資產總額門檻時，其中一個考慮因素是銀行的存款人數目和存款額，以保障存款人的利益，但委員認為應該通過其他途徑，例如改善存款保障計劃，而非透過 LAC 的規定來達致保障存款人的目的。

金管局指出，1,500 億港元的門檻只是金管局對銀行作出"處置實體"及"重要附屬公司"的歸類時使用的起步點，符合門檻的銀行並非自動須遵守《規則》或《實務守則》下的 LAC 規定，只有在預期銀行一旦倒閉會對金融穩定構成風險的情況下，有關銀行才須符合 LAC 的規定。就保障存款人是否屬於《處置條例》的目標之一的關注，金管局表示，在行使《處置條例》下的權力時，必須顧及《處置條例》第 8(1)條列載的目標，當中包括維持香港金融體系的穩定和有效運作，容許中小型銀行在瀕臨倒閉時進入清盤程序，可能會削弱香港金融市場參與者的整體信心，並可能會在香港金融體系內造成連鎖影響，從而影響香港金融體系的穩定和有效運作。金管局指出，若中小

型銀行可向金管局顯示，它們倒閉時可以通過清盤處理債務而不會對金融穩定產生風險，銀行是無須遵守 LAC 的規定的。

因應委員和業界的關注，政府當局及金管局作出了若干承諾，包括：第一，把 LAC《實務守則》載列的綜合資產總額門檻提高至 3,000 億港元，以及每 3 年檢討《實務守則》；第二，D-SIB 及非 D-SIB 需要符合 LAC 規定的最早日期分別是 2022 年 1 月 1 日及 2023 年 1 月 1 日。如果金管局斷定某實體無法按照指定時間表符合其 LAC 規定，亦會考慮個別情況，允許更加長的實施期限；及第三，在計算 LAC 最低債務規定上，納入合資格額外一級資本票據，不論票據在會計上是列為債務或股本。

委員普遍歡迎政府當局及金管局以上的承諾。委員察悉，若把門檻提高至 3,000 億港元，可能須遵守《規則》的銀行預計約有 12 間，這些銀行有約 20 萬名或以上的存款人；相比若以 1,500 億港元作門檻，則會有約 17 間銀行可能須遵守《規則》。此外，委員亦指出，金管局每 3 年檢討《實務守則》時，須考慮包括香港當時的市場情況、銀行的經營狀況，以及相關的國際發展等因素。

委員強調，香港在實施處置機制及相應的 LAC 規定時，應參考其他主要國際金融市場推行的情況和進度，香港不應成為實施有關規定的先行者，以致影響香港銀行業的競爭力。部分委員亦關注到，中小型銀行在發行 LAC 債務票據的成本會比大型銀行高，尤其是如果多間本地銀行在同一時間發行 LAC 債務票據，市場便未必能夠吸收所有票據，以致息率可能會飆升。

金管局表示，香港銀行發行非資本 LAC 債務票據的每年成本，保守估計為 4%，而大多數可能要遵守 LAC 規定的本地銀行會向國際金融集團內的境外母公司發行內部 LAC 票據，而非直接向外圍市場發行 LAC 票據。如果出現不可預見的市場情況，《規則》亦已賦予金管局彈性作出特別安排的權力，包括押後對銀行進行處置實體或重要附屬公司的歸類工作。

由於政府當局和金管局已回應小組委員會的關注並作出承諾，委員普遍支持《規則》，不會就《規則》提出任何修訂。

代理主席，以下是我對《規則》的個人意見。這次審議有關 LAC 的規定，我們所依據的《處置條例》實際上於 2016 年 6 月已經獲得立法會通過，並且在 2017 年 7 月 7 日生效。《處置條例》為香港具

系統重要性的金融機構建立一個處置機制，以預防或緩減(按情況需要而定)因其不再可持續經營而對香港金融體系的穩定及有效運作(包括持續執行關鍵金融功能)所構成的風險。

《處置條例》為受涵蓋的金融機構，包括銀行界實體(即包括所有認可機構)、保險界實體及證券及期貨界實體，設立一個跨界別的處置機制，旨在符合金融穩定理事會的《金融機構有效處置機制的主要元素》中所載列的國際標準。

有鑒於香港銀行體系的規模、系統重要性、集中程度、提供關鍵金融功能的規模，以及須與相關的國際標準發展步伐維持一致，香港有必要優先訂立適用於所有認可機構(即銀行)的《規則》。認可機構需要按《規則》，維持其最低水平的 LAC，以便一旦不能夠再持續經營或相當可能不能再持續經營時，提供吸收虧損及資本重組的資源，以助進行有秩序的處置。

其實金融穩定理事會已制訂適用於銀行的指引，即所謂的《TLAC 細則清單》。如果某個處置實體或重要附屬公司是某個具全球系統重要性銀行集團的其中一個成員，須自 2019 年 1 月 1 日，即明年起，符合《TLAC 細則清單》所載列的 TLAC 的規定，而該處置實體和重要附屬公司則須在被歸類為處置實體或重要附屬公司後的 3 個月內符合金融穩定理事會的最低要求。香港是國際金融中心之一，認可機構裏有不少 G-SIB 銀行集團成員，它們須趕及在時限前依據本地法例落實 LAC 的安排，以符合金融穩定理事會的最低要求。

《規則》就所有認可機構及其集團公司訂立了有關 LAC 的規定，但《規則》只是確保在預期某個認可機構一旦倒閉會對香港的金融穩定或存款人構成風險的情況下，有關認可機構才須遵守 LAC 的規定。《規則》的《實務守則》草擬本載列了處置機制當局的管理意向，即綜合資產總額超過某個門檻的認可機構，便可能須按《規則》遵守 LAC 的規定。金管局在今年 11 月 28 日的小組委員會會議上確認，《實務守則》LAC 篇章最終定稿時，門檻將由原來的 1,500 億港元提高至 3,000 億港元。換言之，綜合資產總值 3,000 億港元以下的認可機構，無須遵守 LAC 的規定，而綜合資產總額 3,000 億港元以上的認可機構，如果預期其倒閉會對香港的金融穩定及存款人構成風險，則須遵守 LAC 規定。

關於處置機制，當局已經確認，除了非內地 G-SIB 外，任何 D-SIB 需要符合 LAC 規定的最早日期為 2022 年 1 月 1 日，而任何非 D-SIB

需要符合 LAC 規定的最早日期則延遲至 2023 年 1 月 1 日。如果某個實體未能如期符合規定，處置機制當局可視具體情況，允許其延期實施。經與業界持續溝通後，處置機制當局亦建議允許合資格額外一級資本票據可計入最低債務規定而不論其於會計上是列為債務或股本。處置機制當局也確認了《實務守則》LAC 篇章出台後 3 年內，會按當時的市場情況、銀行經營和國際發展等情況，對處置機制當局的做法進行檢討。

代理主席，通過對《規則》審議的一系列活動，其實促進了銀行業界、立法會和政府的溝通和正面的互動，對實施處置機制和 LAC，大家都有進一步的理解。業界普遍歡迎政府當局因應業界的關注和擔憂而作出的一些承諾。如果這些承諾能獲切實執行，相信可以在遵循國際標準及維護本地金融機構的競爭力之間取得適當平衡。

所以，代理主席，我在此感謝和同意各委員在小組委員會上提出的觀點，亦支持通過《規則》。我謹此陳辭。

涂謹申議員：代理主席，我原本曾認真考慮提出修正案，要求取消這項《金融機構(處置機制)(吸收虧損能力規定——銀行界)規則》("《規則》")，有人知道後質疑我為何要取消這項金融穩定理事會要求我們實施的《規則》。原因很簡單，本來我們在 2016 年通過《金融機構(處置機制)條例》時旨在針對(我引述)："一旦具系統重要性的金融機構.....會對香港金融體系的穩定.....構成風險"(引述完畢)這類機構。背景很清楚，是指一些會影響香港金融穩定的超級大銀行。當時 2007 年、2008 年發生全球金融風暴，其後各國於 2011 年舉行國際會議，認為這樣不行，大家必須聯防，因為隨便哪一間銀行倒閉，在互相欠債的情況下，可能會引起骨牌效應，相繼倒下，因此大家須一起鞏固那些在本國範圍內——正如當時的金融穩定理事會所說的——"大至不能倒"的銀行。如果他們倒閉，不單會影響本國，更會影響其他國家，會害死全世界，於是大家須一起鞏固本身金融體系內"大至不能倒"的那些銀行，預先考慮剛才提到的那些市民不知為何物的專有名詞，例如甚麼"SIB"或甚麼"LAC"。我知道陳振英議員說得很準確，完全沒有說錯那些專有名詞，不過我們要解釋得簡單一點，好讓市民知道。他是代表銀行界的議員，所以一定要和代理主席一樣說得正統、四平八穩。

(主席恢復主持會議)

我有責任告訴市民，"大至不能倒"的銀行屈指可數，但 2016 年當時政府真的這樣告訴我們，LegCo brief 及會議紀錄均記錄在案，但現在情況不同了，政府現在說："大小也要做"。當然，在會議後，我是最吵的一個。雖然我不屬於銀行界，不過商界議員聽我說罷也豎起拇指讚好——我已很久沒獲同事如此稱讚——原因很簡單，我並非要幫那些小型或中型銀行，而是 2016 年通過《金融機構(處置機制)條例》的精神是針對那些超級大銀行，是"大至不能倒"、"大至不能讓其倒閉"，以及"大至一旦倒閉便會害死鄰國及全世界"的銀行，於是我們便要全世界一起鞏固本身體系內的銀行，而不是大的就鞏固——這是一定的——小的也要稍微鞏固，即小的要固本培元，有甚麼問題時，我們也稍微鞏固他們，呼籲他們的股東多拿點錢出來作為預備資金、設法吸納虧損等。

我們不是在談公平的問題。如果政府說，我們沒理由只管大的，不管小的，但現在情況就是這樣。為何要鞏固大的？是因為全球會一齊死；至於小的——我並非詛咒他們——多少間倒閉，也影響不到香港，甚至影響不到全球。因此，我們現在是要實施金融穩定理事會的要求，鞏固大的那些，而不是大的便大力鞏固，小的也鞏固一點。我們不應這樣考慮，這是錯誤的，因為原本的精神並非這樣，政府當時不是這樣說的；如果我說得盡一點，政府是有意欺騙我們，是有甚麼原因呢？為何那時會這樣說呢？抑或政府是說了不算數呢？上次在 2016 年時，"大至不能倒"的銀行屈指可數，現在卻不是，現在經讓步後也有 10 多間，如果你問我，我認為根本不應該有 10 多間。

好了，我們談規則。在通過主體法例時我曾表示，我不知道是否魔鬼在細節中，政府應先提供細節，我才會通過主體法例，否則恐怕政府會全部弄錯，大又殺，小又殺，會殃及池魚。其實並非恐怕殃及池魚，而是不應該這樣做，因為有關精神並非針對那些小銀行。政府說："那些規則很複雜，而且需要諮詢，我們現在不能提供，如果不通過主體法例，我們便會被人'將軍'；涂先生，高抬貴手，先讓我們在 2016 年通過《金融機構(處置機制)條例》。"我們負責金融的同事、局長及管理機構也可說有經驗，我便說："好，我暫且相信你。"其實，如果你問我，回想起來，我們說"暫且相信你"是相信一半而已。不過，我們真的沒有理由會在這規則中訂明大又殺、小又殺，即大要鞏固、小也要鞏固；不該如此，原本的精神真的不是這樣。那時我要求政府先提供規則細節才通過法例，但政府不肯，說不會這樣做，那我們便只好通過法例；政府現在提出來的規則，真是大又殺、小又殺，日後大要鞏固、小也要鞏固。還有，最離譜的是，政府現在多加一項理由解釋為何小的也要鞏固，就是小的也有很多存戶；政府現在要求鞏固

他們，使他們不能倒下，也是保障存戶的做法。政府竟然可以這樣"打茅波"。我們現在應鞏固那些會害死全球及香港的大銀行，要求他們的股東預備一些錢或某種機制作為吸納虧損的能力。我們的重點並非要加大存款保障，並非要為存款保障計劃加大金額。我並非要反對加大金額，不過政府應該利用《存款保障計劃條例》來討論增加徵費和加大金額，但政府告訴我們，50 萬元已可保障存款九成多，那我們是否要增加至數百萬元呢？政府應告訴市民大約的金額，劃一條線。如果市民覺得 50 萬元不足夠，本身又富裕的話，可以在 10 間銀行開戶口，500 萬元便可獲全額保障。

所以，政府不要無緣無故提出加大存款保障。現在我們明明是討論有關法例的精神，即要鞏固那些"大至不能倒"的銀行，政府卻突然提出加大存款保障也不錯，但這豈不是把甲例的精神用在乙的精神上，推動乙例之餘又推動丙例，豈不是混亂不堪？我們不能這樣做的。好了，被我們責罵後，政府又收回這論據，不再提出；正如董先生一樣，不再提出便當作收回。政府雖然作出少許讓步，但仍然沒有放過 10 多間中小型銀行，仍說要加以鞏固。我認為，在這方面，問題不是為了中小型銀行、存戶的利益或任何東西，而是政府辦事要有宗旨，做這件事便是做這件事，不要暗渡陳倉，不要在做一件事的過程中，轉為做第二件事。如果是明知而為，局長便須承擔責任；否則，如果是被屬下的 AO 誤導，局長也有責任糾正，因為局長是問責官員，不能夠在獲告知後便胡里胡塗地照做。當局長的，要清醒一點。

主席，我最後沒有動議取消，為甚麼呢？其實當時在小組委員會上，所有政治光譜的議員都認為政府此舉相當離譜。如果我突然提出取消，第一，我知道一定無法取消，為甚麼呢？因為建制派同事支持特區政府依法施政；既然已經提出，難道支持涂謹申議員取消嗎？他們一定做不到，於是他們所有的發言便是批評我為何提出取消，但我現在旨在希望各位記得自己在小組委員會內的發言，自己也是這樣想的，並且曾經諮詢小型銀行的聯會，得出同樣的意見，我希望各位建制派同事說一句公道話。其實，這也是公道的，政府本來做甲，怎可能無故變做乙呢？根本是不同的精神。

請大家一起叮囑政府，即使政府現在"跌落地擱返抔沙"，花 3,000 萬元也要推行，也希望政府推行的時候，知道受到整個議會的議員監察和批評，甚至認為根本不應該這樣做。雖然法例訂明，可以要求小型銀行推行集資的方案，但是否真正落實，我相信政府也會打醒十二分精神，因為這是本會頗強烈的共識。儘管政府有此權力，如

果立法會認為絕對不應該做，若這樣做的話，便是跟整個立法會——大家要記得，是跨政治光譜的議員——作對。

主席，這是顯而易見、簡單易明的論點。我並非不支持金融穩定理事會的決定，我是絕對支持的，所以 2016 年通過了法例，而且支持在這個規則之下，系統性影響香港金融穩定或全世界金融穩定的大型銀行要有足夠的吸收虧損能力。但是，政府不應立法要求包括現時資產 3,000 億元以上的 12 間銀行這樣做。當然，假設一年多後，如果政府最後真的要他們這樣做，我很難想象這些小型銀行會提出司法覆核，他們未必會這樣做，但卻不能排除這個可能性。這個社會還有"覆核王"，例如"長洲覆核王"可能申請法援，因為他可能是這 12 間小銀行當中的小存戶，這樣便有資格提出司法覆核。政府不應要求那 12 間銀行不論大小也這樣做，因為這是不符合原意的。

主席，我希望政府打醒十二分精神，不要亂用法律賦予的權力。不應該使用的，通過了便作罷。政府已經很有面子，其規則沒有被取消，看來可以執行，不過最後，希望政府稍後聆聽一下所有同事的發言，懸崖勒馬。還有一年多時間可以懸崖勒馬，不用今天"勒馬"的。請政府不要胡亂對待那 10 多間銀行。大家要記住，我這樣說，並不是說那些銀行倒閉也沒關係，倒閉便賠償 50 萬元了事；我不是希望他們倒閉，而是根據法例規定，即使"大吉利是"有 10 間銀行倒閉，也不會影響香港的金融穩定，因為他們屬小型銀行，對嗎？至於會否令有 50 萬元以上存款的存戶無法得到一些保障、有所虧蝕呢？當然會，但我們不應透過這項法例來處理；如果真的要處理，便應加大存款保障，大家在徵費方面再商量和討論，這樣才是正道，是皇道，對嗎？不要暗渡陳倉。其實這不是暗渡陳倉，政府原本不是這樣想，只是無話可說，便唯有用一個理由來"過橋"，這是十分不應該的施政及處理法律的所為。

主席，我希望局長懸崖勒馬，即使有關規則獲通過，可以對 12 間銀行施加一些所謂處置機制、吸收虧損能力的規定，也希望政府不要這樣做。這不會影響 10 多間銀行的倒閉風險或任何風險，因為現時金管局對銀行監察得很緊，即使政府沒有根據處置機制要求銀行預備少許吸收虧損能力，我亦不擔心會影響銀行的風險或存戶的風險。

陳健波議員：主席，我在 2016 年參加了《金融機構(處置機制)條例草案》委員會，法例原意是針對"大到不能倒"的金融機構(當時是指一些國際性的大型金融機構)，擔心他們倒閉時會牽連其他金融機構，令

整個金融系統出現風險。現時香港金融管理局("金管局")建議連中小型金融機構也受香港處置制度下吸收虧損能力("LAC")規則的規限，這明顯是偏離了政策原意。

金管局又指中小型金融機構倒閉會影響有存款的客戶，這意味現時存款保障計劃並不完善，但為何不是檢討和改善存款保障計劃，而是用另一條根本目的不同而且不相關的規則來遷就呢？

其實，金管局在金融風暴之後大幅增加了銀行的資本要求和風險管理要求，使銀行經營成本增加。現時，一間中型銀行隨時有數百人負責合規要求的工作，即 **compliance requirement**，使成本大幅增加，令香港銀行的資本充足率、流動現金比率大幅提升。其實很多銀行已超過金管局的要求，所以香港的銀行非常穩健，但 LAC 的要求涉及巨大成本，反而削弱了銀行的經營基礎，使其更易出問題。

金管局指出，2017 年 10 月時發行二級資本票據平均成本略低於 4%，但現時已是 2018 年，全球經濟亦走向危機，我估計香港的樓市、股市將會下跌，息口亦不斷攀升，這情況跟 2017 年金管局進行研究時相去甚遠，包括社會環境、利率、成本等，已大不相同，我覺得金管局應該重新研究實際的成本，以免錯判形勢，無端要中小銀行承受這錯判的影響，令他們的成本大幅增加。

我明白金管局為何要這樣做。它當然想把倒閉風險減至零，但事實上，每件事在減低風險時都有成本，我最怕政府是好心做壞事。法例原意是謀求金融業穩定，政府不需要在銀行倒閉時負上責任，但如果政府不合理地推行，只會令銀行成本更高，增加不必要的經營成本，削弱了銀行實力，令銀行更容易倒閉，弄巧反拙。

此外，香港要跟隨國際標準，但不應該採用世界上最嚴格的一套做法。例如，美國的處置機制只適用於 G-SIB(具全球系統重要性認可機構)，香港除 G-SIB 外還加上 D-SIB(具本地系統重要性認可機構)，為何還要包括中小銀行呢？至於推行時間，我們的競爭對手新加坡連時間表也未有，但我們在 2022 年便開始推行，中小銀行非常擔憂。因此，我希望政府在實施或制訂實務守則時要小心處理。

金管局說執行時會有很大的彈性，我希望它真的做到。國際監管機構正是看到世界各地情況不同，所以才給予彈性，我希望香港政府千萬不要挑最"辣"的措施來推行。

金管局在聽取了聽證會及委員會的意見後，建議將資產門檻由 1,500 億元提高至 3,000 億元，業界對此表示歡迎。然而，金管局亦承諾每 3 年就 LAC 的要求進行檢討，業界希望政府在檢討時一定要增加一個諮詢業界意見的環節，確保能收集反映真實情況的資料。

中小銀行另一擔心之處是，雖然他們未達門檻，但政府可能會採取其他措施令其更加穩健。這些措施會是甚麼呢？會否比 LAC 的要求更"辣"呢？我希望政府不會做這麼愚蠢的行為。我希望政府首先會一如承諾，認真處理各位在席議員及業界提出的關注，以及實施規定時要視乎各國銀行及市場集資的情況而作出調整。我希望政府能落實這些做法，不要為了做一件好事而令香港銀行受到重大的傷害。多謝主席。

張華峰議員：主席，我們今天辯論的《金融機構(處置機制)(吸收虧損能力規定——銀行界)規則》("《規則》")，顧名思義，是我們在立法會換屆前審議通過的《金融機構(處置機制)條例》的延續，要為大到不能倒的銀行採取一些防禦性的自救措施，確保它們的母公司或本身也有吸收虧損能力(即 LAC)，即使它們一旦出事，也有恢復資本的能力，無須動用公帑拯救。

談及大到不能倒的銀行，我們當時的理解是指必須具備相當規模的銀行，例如發鈔銀行或國際性銀行等，當它們一旦出事便會牽連甚廣，引發系統性的金融風險，甚至會引發金融危機。但是，香港金融管理局("金管局")在制訂這項規定時，卻加大了安全系數，實行"行騎樓底戴鋼盔"，幾乎把所有中小型銀行一網打盡，不是要做到大到不能倒，而是要做到一間也不能倒，令中小型銀行的營運模式大受影響，這根本是毫無必要的。因為金管局在制訂 LAC 的《實務守則》草擬本時，原本建議以 1,500 億元綜合資產總額作為門檻，令全港除了個別的小型銀行外，絕大多數的中小型銀行也受到《規則》的影響。

當局的依據是，將本地銀行的資產與本地的 GDP 或存款總額作比較，發現相關的比率高於世界其他地方，需要採取行動，以調低相關的風險。但是，當局完全沒有理會，亦不明白香港銀行業的服務範圍早已不再局限於本港，而是擴展到服務全國各地和周邊國家。金管局的做法等於將一間位於紐約市的銀行與一間在水牛城的銀行相提並論，難道我們可以說，因為紐約市的銀行佔當地的 GDP 或存款比率高，便不理會紐約市銀行的業務範圍遍布全球，而強行用水牛城的地區性銀行的一套標準來規管有全國性業務的大銀行？這是不適當

的。故此，金管局用佔本地 GDP 和本地存款的比率高低來訂定銀行風險的高低，根本是拿橙跟蘋果相比，是不倫不類的錯誤概念。

雖然當局在多位議員相繼提出質疑後已經有所改變，同意大幅度提高原本的門檻，由 1,500 億元增至 3,000 億元，把原本的規定收窄了，但始終仍有不少中小型銀行會受影響。它們為了符合規定，便要額外撥備一筆資金來發債，不能把這筆錢借出去做生意，導致收入減少及成本增加的雙縮現象。但是，大銀行則可以向其母公司發債，而母公司發債是常態，資金不會受影響，這令中小型銀行處於更不平等的競爭地位。所以，政府根本應該把具全球系統重要性銀行(即 G-SIB)和具本地系統重要性銀行(即 D-SIB)區分出來，只有前者才須符合 LAC 的規定。

主席，我提出這一點的原因是，自 1997 年後，我們再也沒有看見中小型銀行出現問題。我們在金融風暴後引入了存款保障制度，保障額並增至現時的 50 萬元，早已令客戶學會分散投資風險的道理，不會把所有的雞蛋放在同一個銀行戶口內，所以，出現系統性風險的機會率甚低。換句話說，銀行引入 LAC 是等於用機關槍來打蒼蠅，未免過於大陣仗。

正因為本地的中小型券商經常遇到政府或證券及期貨事務監察委員會以監管大行的模式來監管，大大增加它們的合規成本，使它們的生存空間越來越窄，令我對中小型銀行的處境感同身受，深有體會。我肯定本地的中小型銀行在本地的銀行體系中扮演非常重要的角色，繼續為市民大眾服務，提供多元化的銀行業務，供大家選擇。

對於局長承諾今後會每 3 年就《實務守則》作出檢討，亦會聆聽業界的意見，我表示歡迎。我只是希望當局在檢討 3,000 億元的門檻時，認真考慮中小型銀行因為業務多元化或加強與大灣區的融合，令資產或存款有所增長，可能又會輕易墮入 LAC 的網中。

鑒於當局這次在處理這項《規則》時，採取了比較開明的做法，願意在聆聽意見後大幅提高門檻及把實施日期稍為推遲，雖然現時的《規則》仍把一些中小型銀行包括在內，做法有欠理想，但新作出的修改總算有所放寬，勉強可以接受，加上我不想令國際社會以為我們對於遵守國際協議的立場有變，所以我會支持通過《規則》。主席，我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

主席：如果沒有，我現在請局長發言。之後這項議案的辯論即告結束。

財經事務及庫務局局長：主席，首先，我要感謝《金融機構(處置機制)(吸收虧損能力規定——銀行界)規則》("《規則》")小組委員會主席陳振英議員及各位委員的審議工作。

《金融機構(處置機制)條例》(第 628 章)("《條例》")的主要條文於 2017 年 7 月生效，在香港建立了一個符合國際標準的跨界別金融機構處置機制。金融管理專員作為認可機構的處置機制當局，根據《條例》第 19(1)條，緊貼金融穩定理事會於《總吸收虧損能力細則清單》，即 Total Loss-absorbing Capacity ("TLAC")Term Sheet("《TLAC 細則清單》")中所載關於總吸收虧損能力規定的國際標準，制訂《規則》，就認可機構及其集團公司訂立關乎最低吸收虧損能力(即"LAC")的規定，以規定某些銀行須維持最低水平的 LAC，使該等銀行一旦陷入財困，仍能提供吸收虧損及資本重組的資源，以助進行有秩序重整。

落實 LAC 規定，旨在讓有關銀行一旦陷入財困，由股東及債權人承擔虧損，從而讓該銀行回復至可持續經營的狀況。落實 LAC 規定可使銀行變得更穩健，同時亦可在不抵觸其他(包括維持香港金融體系的穩定及有效運作等)處置目標的前提下，保障公帑及存戶，以及鼓勵投資者及債權人在正常時期監控銀行，抑制過度風險行為。

為明確處置機制當局預期會如何行使其將認可機構歸類，以要求有關機構遵守 LAC 規定的權力，香港金融管理局("金管局")於 2018 年 10 月 19 日發布了《實務守則》LAC 篇章草擬本並諮詢業界。諮詢期剛於 12 月 3 日結束，合共收到 7 份意見書。金管局會仔細考慮收到的意見，繼而公布《實務守則》LAC 篇章的最終定稿。

小組委員會在 3 次會議中，除就《規則》提出建議外，亦就《實務守則》LAC 篇章提出了不少寶貴意見。在此，我會一併簡略回應。

首先，有關 LAC 規定的涵蓋範圍，在小組委員會的討論過程中，有委員認為，LAC 規定應只涵蓋具全球系統重要性銀行(即"G-SIB")

及具本地系統重要性銀行(即"D-SIB")。根據《條例》第 2(1)條，所有認可機構都是銀行界實體，因此，所有認可機構都在《條例》的涵蓋範圍之內。所以，我們從來沒有嘗試或意圖隱瞞立法會，或作出所謂暗渡陳倉的行為。因為在通過《條例》時，立法會文件已清楚提出《條例》第 2(1)條所涵蓋的範圍。另外，《條例》第 19 條賦權處置機制當局訂立規則，以訂明 LAC 規定。該權力涵蓋(但不限於)所有銀行實體(即包括所有認可機構)及其集團公司。

然而，我必須強調，任何認可機構都不會自動需要遵守《規則》中的 LAC 規定。只有在處置機制當局考慮到某認可機構的個別情況，預期其一旦倒閉會對金融穩定構成風險的情況下，處置機制當局才會把該認可機構歸類，要求該機構須遵守 LAC 規定。《實務守則》LAC 篇章草擬本建議以綜合資產總額作為指示性門檻，處置機制當局將優先對超出該門檻的認可機構進行處置規劃及歸類，從而要求該機構須按《規則》遵守 LAC 規定。經考慮小組委員會的意見後，在 11 月 28 日的小組委員會會議上，金管局代表已確認，在《實務守則》LAC 篇章最終定稿時，打算將綜合資產總額門檻由原來建議的 1,500 億港元提高至 3,000 億港元。

我們認為此做法合乎《條例》訂明的目標。其一，所有綜合資產總額超過 3,000 億港元的認可機構，都有約 20 萬名或以上的存款人。容許任何該等認可機構在瀕臨倒閉時進入清盤程序，可能會削弱香港金融市場參與者的整體信心，並可能在香港金融體系內構成連鎖影響，從而影響香港金融體系的穩定及有效運作。其二，為避免上述情況，處置行動可能是唯一切實可行替代以公帑挽救銀行的方案，以及可將動用公帑的風險減至最低，並保護香港納稅人的利益。

應注意的是，如果某認可機構能向處置機制當局顯示可透過清盤程序管理其倒閉而不會構成有關風險，便無須遵守 LAC 規定。

一如以往，如果某金融集團涉及跨境業務，金管局會與該地區的有關處置機制當局保持溝通，協調對其任何相關香港附屬公司施加的 LAC 規定。

至於 LAC 規定的落實時間表，有委員曾提出，香港落實 LAC 規定的進度似乎比其他國家快，質疑會否影響香港銀行業的競爭力。事實上，不同國家已分別根據《TLAC 細則清單》，制訂 LAC 規定，例如瑞士已於 2015 年 10 月公布相關規定；英國及美國將於 2019 年 1 月 1 日落實相關規定，而日本亦將由 2019 年 3 月 31 日起分階段實施相

關規定。因此，香港落實相關規定的進度及範圍亦與其他主要國際金融市場大體上看齊。

香港銀行體系的資產及存款總額規模，分別為本地生產總值的逾 8 倍及近 5 倍，對香港經濟舉足輕重。因此，我們認為有必要在香港落實 LAC 規定，以改進銀行的處置可行性，維持金融穩定及確保持續發揮關鍵金融功能，維持香港作為國際金融中心的競爭力。

《TLAC 細則清單》原則上要求非內地 G-SIB 應在 2019 年 1 月 1 日符合 TLAC 規定。就此，在本港的 LAC 規定於本月 14 日實施後，處置機制當局將會就非內地 G-SIB 進行歸類，並要求它們在歸類後 3 個月內符合 LAC 規定，以大致跟隨《TLAC 細則清單》的規定。

此外，任何 D-SIB 需要符合 LAC 規定的最早日期為 2022 年 1 月 1 日，而任何非 D-SIB 需要符合 LAC 規定的最早日期則為 2023 年 1 月 1 日。以上兩個類別均包括內地銀行的本地業務，但鑒於對內地 G-SIB 實施 TLAC 的時間表仍存在不確定性，金管局會與內地有關當局保持溝通，協調對內地銀行的本地業務實施的 LAC 規定。如處置機制當局斷定某實體將無法按照該時間表符合 LAC 規定，處置機制當局可以靈活考慮，根據個別情況允許更長的實施期限。

主席，我們了解委員對在香港落實 LAC 規定的關注。在《規則》實施後，金管局將與銀行業繼續緊密合作，密切檢視 LAC 規定對他們的影響，並會留意其他主要地區實施 LAC 規定的發展，以評估 LAC 規定的落實情況。金管局亦承諾在《實務守則》LAC 篇章公布後，每 3 年進行檢討。

最後，我感謝小組委員會支持《規則》，以促進金融穩定，鞏固香港作為國際金融中心的地位。

主席，我謹此陳辭。多謝。

主席：根據《議事規則》第 49E(9)條，我不會就議案提出待決議題。

主席：無立法效力的議案辯論。

"經濟發展事務委員會、財經事務委員會、工商事務委員會及資訊科技及廣播事務委員會聯席事務委員會職務訪問團前往粵港澳大灣區職務考察的報告"的議案辯論。

有意發言的議員請按下"要求發言"按鈕。

我請林健鋒議員發言及動議議案。

經濟發展事務委員會、財經事務委員會、工商事務委員會及資訊科技及廣播事務委員會聯席事務委員會職務訪問團前往粵港澳大灣區職務考察的報告

林健鋒議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。我是以經濟發展事務委員會、財經事務委員會、工商事務委員會，以及資訊科技及廣播事務委員會 4 個事務委員會的聯席事務委員會職務訪問團團長的身份，動議通過印載於議程內的議案。

訪問團於今年 4 月 20 日至 22 日前往粵港澳大灣區("大灣區")的廣州、深圳、佛山、東莞及中山 5 個城市進行職務訪問。訪問團透過造訪不同企業、考察新發展區的規劃及與當地政府官員交流，了解各城市的發展方向和加深對大灣區的認識。我現在扼要講述訪問團的觀察及意見。

訪問團認為大灣區的發展是香港經濟發展的重要機遇，香港政府必須做好相關的推廣工作，加深市民的認識和了解。香港政府亦應積極為港人爭取在大灣區營商、就業、生活、學習和養老的各種便利措施，包括開放市場、專業資格互認及稅務安排等，為港人到大灣區創業和投資創造有利條件。

訪問團認為，香港的優勢源於"一國兩制"下的健全法律制度、國際經驗和視野，以及可在與世界接軌的專業服務、金融市場、高等教育和醫療等範疇內，為大灣區整體發展作出貢獻。另一方面，香港可借鏡近年大灣區城市發展高新科技產業的成功經驗，採用突破性思維和利用區內的高新科技研發設施，發展本地產業和提升科研工作。

鑒於近年大灣區城市均推出各種吸引人才的優惠措施，訪問團認為香港政府應該加大力度培訓本地人才，同時積極提供誘因吸納外來專才，以提升香港的競爭力，維持香港人才匯聚、有利營商的國際都市地位。此外，香港政府亦應加強與大灣區的旅遊合作、發展互利互贏的旅遊產品，帶動本土經濟。

是次考察團得以順利完成，實在有賴政制及內地事務局的傾力協助，以及廣東省人民政府港澳事務辦公室和廣東省、廣州市、深圳市、

佛山市、東莞市及中山市人民政府的安排及接待。訪問團藉此向有關的部門和接待單位致以由衷的謝意。

主席，我亦藉此機會感謝秘書處同事的辛勞工作，才可令今日的訪問團取得理想效果。

主席，以下是我的個人意見。

自從 4 月立法會訪問團到訪大灣區 5 個城市後，這大半年來，廣深港高速鐵路("高鐵")和港珠澳大橋已相繼投入營運，令香港與大灣區各市之間的聯繫更進一步，這將有助於推動人流、物流、資金流的迅速流動，帶來更多潛在商機和就業機會，推動經濟增長，促進香港與其他城市之間的互補合作。

這大半年來，在不少場合曾有不少工商界、專業界的朋友以至普通市民向我了解大灣區的發展情況。我亦曾接受不同傳媒的訪問，分享在大灣區的所見所聞。其實我也向他們強調一點，百聞不如一見，與其透過第三者了解，不如親自到那裏走走，這樣便可看到近年珠三角的變化有多大，發展有多迅速。

尤其在港珠澳大橋和高鐵通車後，方便即日來回不在話下，曾乘坐高鐵、使用港珠澳大橋的朋友更是無不讚嘆，體驗到快捷、舒適、方便的感受。預料隨着未來基建及鐵路網更趨完善，使用率逐漸提升，以及有更多通關口岸開通，旅遊業界推動的"一程多站"旅遊模式將大有可為，政府倡議的 1 小時優質生活圈亦不會是一句象徵式的口號，而是切實可行，指日可待。

今年是國家改革開放 40 周年，我作為當年第一批往內地設廠的港商之一，見證了內地特別是珠三角地區這 40 年來的發展。當年一窮二白的景象已經不復存在，產業亦由以往勞動密集型的加工業、低端服務業，經過多次升級轉型，轉變為如今的大量高科技、高增值產業，匯聚了高技術、高質量的各行各業專才。

各個城市的面貌各具特色，煥然一新，規劃井然有序，高新科技已經應用於日常生活的各個方面，網購、電子支付、外賣 apps(應用程式)均已不再是新鮮事物，而科技的普及率亦相當高。我的內地同事告訴我，連在街市售賣餸菜的長者也說沒有零錢，要求以微信支付。這實在令人讚嘆內地發展的驚人速度。現在如果相隔數月才返回內地一次，便會發現有不少新鮮事物出現，令大家大開眼界。

主席，我們常常把大灣區的好處掛在嘴邊，並不是要"長他人志氣，滅自己威風"，而是想引起市民大眾的關注，讓大家也去認識一下國家的最新發展情況，了解一下人們口中的鄉村地方，其實已經發生了翻天覆地的變化，不要再以"大香港"的心態看待人家的進步，也不要再戴着有色眼鏡來看國家的發展。

我們應該審視一下香港的定位，思考如何把握大灣區的發展機遇，協同發展，為下一代謀劃將來，創造更多的可能性。如果只顧畫地為牢，一心"食老本"，不思進取，糾纏於政治爭拗之中，便不會看到世界有多大，亦看不到其他地方已經迎頭趕上，甚至已超越香港。

主席，對於大灣區的發展，工商界持有相當樂觀的態度，並熱切期待其進一步發展。業界的調查顯示，有七成受訪企業的高層管理人士預計大灣區將在未來 3 年有助其企業發展；68%受訪者認為大灣區的倡議可帶來眾多潛在商機，其中最能受益的三大關鍵領域包括技術創新、貿易及物流以至金融服務；有 57%受訪公司則表示已經或正在制訂大灣區的發展戰略、方針。

當然，對於如此龐大的一個戰略，不能只靠個別企業及工商界團體單打獨鬥，而是需要政府牽頭、協調及協助。一些企業普遍反映，他們關注當地的政策或監管制度，可能存在一些模糊或不清晰的地方，還有大灣區各城市之間的協調情況，以及資本和人才跨境流動的情況。

中央於今年 8 月宣布成立粵港澳大灣區建設領導小組("領導小組")，由中央高層親自領導，可見中央對大灣區發展的高度重視。特首是領導小組的成員，我們可透過特首向小組提供意見。如要解決上述政策性問題，特首便要因應工商界及市民的關注，向中央高層反映及爭取。

在完成大灣區訪問的這半年以來，中央相繼推出一系列政策措施，包括科技部及財政部於 5 月公布新政策，讓香港科研機構直接申請成為"中央科研資金計劃"項目，所得款項可在香港應用。此外，在 8 月公布的"港澳台居民居住證申領發放辦法"，讓在內地居住並符合資格的香港居民可申請居住證，藉以依法享有各種權利及多項基本公共服務。這些措施均積極回應了香港各界的訴求，亦為大灣區的建設，以及便利人流、物流、資金流、信息流的目標打下良好基礎。我希望特區政府往後繼續向中央爭取更多此類政策措施。

在青年方面，我們應提供更多平台，讓他們體驗國家的發展，認識國情。我們可透過不同方式的合作，例如提供創業基地租賃優惠、創業指導、就業信息及住宿優惠等方法，推動他們到大灣區創業、就業及繼續學業。

對於來往兩地工作的工薪階層及專業人士，政府要積極解決他們的擔心，其中一點是居住滿 183 天便要全球收入徵稅的稅務問題，還要加快推動不同專業界別的專業資格互認。這對於本港專業人士在國內發展有很大幫助，亦可令他們獲得更大的發展空間。

主席，香港作為國際金融中心，有着"一國"的支持，享受"兩制"的優待。我們不怕競爭，亦不應擔心被取代，而應該認清我們的地位，揚長避短，積極融入大灣區的建設。

今次的聯席事務委員會訪問團是一次難能可貴的成功經驗，議員無分黨派，撇除爭拗，帶着期待及關注進行實務考察，相信議員同事們都有獲益。我期望議會同事日後都能抱着這種實事求是的態度，爭取機會到內地其他省市考察，包括上海、河北雄安新區等地方，了解國家的最新發展情況，為香港發展集思廣益，為下一代謀求更大的實踐空間、更好的發展前景，以及更優質的生活環境。

主席，我謹此陳辭。

林健鋒議員動議的議案如下：

"本會察悉經濟發展事務委員會、財經事務委員會、工商事務委員會及資訊科技及廣播事務委員會聯席事務委員會職務訪問團於 2018 年 4 月 20 日至 22 日前往粵港澳大灣區職務考察的報告。"

主席：我現在向各位提出的待議議題是：林健鋒議員動議的議案，予以通過。

主席：政制及內地事務局局長，請發言。

政制及內地事務局局長：主席，我多謝林健鋒議員就立法會跨事務委員會職務訪問團前往粵港澳大灣區("大灣區")的職務考察報告所動議的議案。

主席，大灣區建設是國家進一步改革開放進程中的重要發展戰略，亦是中央保持香港長期繁榮穩定的重大決策，目標是進一步深化粵港澳合作，推動區域經濟協同發展，並讓大灣區成為宜居、宜業、宜遊的優質生活圈。

大灣區包括香港和澳門兩個特別行政區，以及廣東省 9 個城市，總面積達 56 000 平方公里，人口逾 6 900 萬。大灣區的地區生產總值超過 1 萬 5,000 億美元，經濟增長強勁，更擁有全球最密集的海港群和空港群，發展潛力龐大。隨着大灣區內大型基礎建設，包括廣深港高速鐵路香港段、港珠澳大橋及蓮塘/香園圍口岸相繼開通，香港與澳門及大灣區的內地城市之間會有更大的協同效應，為整個區域創造更多發展機遇。

只要大灣區內的粵港澳三地能充分發揮互補優勢，明確各城市的發展定位，必定能提升整個大灣區的全球競爭力。事實上，與國際上其他地方相比，大灣區的人口及面積均遠超紐約、三藩市和東京灣區，機場及港口吞吐量均為世界灣區之首。紐約、三藩市、東京灣區分別為金融、科技、產業樞紐，而大灣區則三者兼備：香港為國際金融、航運、貿易中心；深圳為創新及科技樞紐，而其他廣東省城市則着力發展先進製造業。

大灣區亦會拓闊香港居民的生活空間，使大灣區成為香港廣闊的腹地，成為宜居、宜業、宜遊的優質生活圈。

本年 4 月底，我和商務及經濟發展局局長、創新及科技局局長、財經事務及庫務局局長很高興得到立法會 4 個事務委員會邀請，與立法會議員一同訪問及考察大灣區，親身了解大灣區城市的最新發展。

是次立法會考察團有 32 名跨黨派議員參加，在團長林健鋒議員的帶領下，在本年 4 月 20 日至 22 日走訪廣州、深圳、佛山、東莞及中山 5 個大灣區內地城市，行程內容涵蓋金融、城市管理、科技創新、發展規劃、交通基建、舊城活化、文化藝術等多個範疇，並與省市政府的領導會面交流。我們觀察所得，參與的議員對是次考察反應都十分正面，認為透過實地考察和實務交流，能更深入了解大灣區的發展情況，並使大家更積極思考香港應如何參與大灣區的發展。香港的傳媒亦廣泛報道立法會考察團在廣東省內的活動，這對促進香港社會各界加深對大灣區的認識有非常積極的效果。

是次考察得以圓滿成功，除有賴立法會秘書處的精心準備外，亦有賴中央政府、廣東省及相關市政府的大力協助和悉心安排，從行程

安排、考察點的講解，以至為議員提供的資料選編等，都做了大量細致的準備工作。我希望透過是次機會再次代表香港特區政府向中央政府、廣東省及相關市政府衷心致謝。

立法會職務考察報告內容涵蓋不同政策範疇事宜，我很樂意藉今天議案辯論的機會，聆聽各位議員對於香港參與推進大灣區建設的意見。待議員發言完畢後，我會再詳細回應。

多謝主席。

毛孟靜議員：林健鋒議員剛才呼籲港人不要以"大香港"的心態看待今天的中國大陸，又指大陸在科技發展方面速度之快，令他慨嘆不已。

談到"大香港"的心態，我真的不敢抱持這種心態。我只但求香港可以維持現狀 50 年不變，但求香港不要淪為"小香港"，甚或是"沒有了的香港"、"消失了的香港"。

正當中美貿易戰如火如荼、劍拔弩張之際，華為技術有限公司("華為")的孟晚舟在加拿大被拘留。我留意到，立法會的粵港澳大灣區("大灣區")職務考察報告第 2 章載有 4 個有關華為的段落，標題為"華為技術"。當中包含甚麼內容呢？便是"華為.....產品和解決方案已經應用於全球 170 多個國家，服務全球運營商 50 強中的 45 家及全球三分之一的人口"。驟眼看來，讀者真的會以為這是華為的網上推廣。這與香港有何關係呢？在遣詞用字方面，有一段開宗明義便寫道有關香港智慧城市的發展，然後提及"智慧垃圾桶"——我們也曾經使用，但我不知道現在是否仍然存在——以及智能電燈柱——過去數個月來，大家經常聽到，真的與我們"息息相關"。

不過，大灣區卻給予我們一種感覺，便是大灣區會否成為一個很大的黑洞，一直吞噬香港，使香港不復存在呢？可能日後的人只知道中國華南有一個名為大灣區的地方，至於香港，在 20 年前的確會有人提及，但屆時可能再沒有人提述這個名稱了。

有人必定會質疑，為何經常談論"香港本土主義"呢？何謂"香港本土"呢？珠海人會否說"珠海本土"呢？應該不會。不過，大家必須緊記，香港事實上是有自己的身份認同的。有人問我："你們經常提及的'Hong Kong identity'(香港身份)究竟所謂何事呢？為何沒有'Zhuhai identity'(珠海身份)呢？"我真的覺得沒有人會提述後者的。儘管如

此，港人之所以有這種身份認同，是因為在 1980 年代時中英兩國的元首均認為，香港是一個特殊的地方，所以他們才簽訂《中英聯合聲明》。不過，北京現在卻說該文件形同廢物。當年，戴卓爾夫人和鄧小平提出"香港 50 年不變"，所以要制定自己的一套小憲法，名為《基本法》。今天，連立法會也公然將《中華人民共和國憲法》放在首位，這是不能夠接受的.....

主席：毛孟靜議員，我想提醒你，本會現在辯論的是有關粵港澳大灣區職務考察的報告，請你返回這項議案的議題。

毛孟靜議員：我現正談論大灣區對香港有可能造成的影響，這是我參考及讀畢考察報告後得出的一些看法。

官員在介紹大灣區的生活時說該處是宜居的地方，而林健鋒議員更提出建構"1 小時生活圈"。那麼，高官是否應身先士卒搬往大灣區居住呢？既然他們說來往兩地只需 1 小時而已，又有議員說要建構"1 小時生活圈"，那麼請他們親身示範吧！這是惹人疑竇的。當然，我們不能"一刀切"地說中港必須區隔起來，因為這是幾乎不可能的，但現在他們不但想把香港納入北京的 grand plan(鴻圖大計)之中。大灣區並非彷彿一盤沙律般，集合各方的長處，而是一個大熔爐。從此以後，香港不僅會被熔化，更隨時有可能被消失。政府每天興致勃勃地談論大灣區，還有"一帶一路"，連立法會現時也在旁列陣護航，日以繼夜地指大灣區是好東西。我請他們親身示範。

我的發言並非刻意刁難他們。連林鄭月娥自己亦說過，香港的年輕人應好好把握國家提供的巨大機會，趕快到內地發展事業，意思是要香港的年輕人北上。言猶在耳，她另一邊廂便說現時的新移民較年青，教育水平亦越來越高，可以增加香港的勞動人口。一個很合理的邏輯解讀，是她想進行人口轉移嗎？她呼籲香港的年輕人北上，希望內地的年輕人南下，但香港的年輕人無需前往新疆或北京，只是前往大灣區便可以了。究竟當中的動機為何呢？真的惹人遐想。

中美雙方現時的狀態可謂眾所周知。英國雜誌《經濟學人》兩星期前的期刊封面寫着："Chip wars: China, America and silicon supremacy"。為何會涉及 silicon 呢？因為美國有一處地方名為矽谷，那麼大灣區是否同樣有一處類似矽谷的地方呢？他們經常將"華為"、"IT"(資訊科技)及"AI"(人工智能)掛在嘴邊，便是希望大灣區可

以跟矽谷並駕齊驅。不過，他們卻只是利用香港的特殊地位，以此為便利。與此同時，不僅在政治層面上，香港在經濟甚或 IT 層面上全在大陸化中，經濟民生等全由大陸說了算。現在更有人忙不迭地摩拳擦掌(計時器響起).....說自己立刻買華為的手提電話.....

主席：毛議員，請你停止發言。

莫乃光議員：我今年 4 月也參加了考察團，我當時是資訊科技及廣播事務委員會主席。雖然我們只是走馬看花地進行數天考察，但這也是好事，因為我們看到一些新狀況。現在讓我與大家分享一些重要的感覺和觀察。

粵港澳大灣區("大灣區")和香港的合作其實已有一段長時間。兩地的合作之前稱為"九加二"或"泛珠三角區域合作"，名稱已多次改變。在內地改革開放後，內地企業與港商合作已有數十年時間。中港合作可稱為"前鋪後居"：從以往香港負責金融服務，內地負責製造，及至現在他們負責製造多種高科技產品。我認為，當中有很多自然的合作機會。現時需予考慮的最重要問題是：既然中央制訂了大灣區規劃，那麼香港應如何自處呢？讓我列舉 4 點觀察。

第一，是香港的定位。考察團會見的內地官員(尤其是在我們用膳時跟我們聊天的官員)給我的感覺是他們很務實。他們都跟我們說，香港的國際地位對他們十分重要，因為很多外國公司或個人不願意到內地生活或工作，寧願前往香港。直接的說法，是我覺得他們明白——或許是心底裏明白——他們無法做到的法治、資訊自由和"一國兩制"對維持香港的地位是非常重要的。只要大家前往大灣區——不曾或甚少前往的則另作別論——便會發現香港的制度(特別是"一國兩制")是十分可貴和重要的。

第二，是人才爭奪。多位議員皆感覺到，甚至是晚上在佛山的酒店房間觀看電視時皆看到他們如何爭奪人才。例如，東莞、深圳及佛山會"派錢"或提供租金優惠等措施吸引人才。世界各地均致力吸引人才，那麼香港在政策上應如何回應呢？當然不能完全抄襲。如果香港向每人派發數百萬元來吸引他們來港，社會未必會接受。不過，正如我早前所述，很多內地人皆知道外國人屬意前來香港，因為香港有吸引力和競爭力，最少在香港上網無需"翻牆"。所以，在吸引人才方面，

香港要清楚自己的策略，不要一方面說透過例如撥款予博士專才庫來吸引人才，但另一方面卻呼籲香港的人才前往大灣區發展。

之前的口頭質詢環節曾討論的《2018 年世界人才報告》亦提及我們要盡力吸引和挽留人才。所以，對於港人應留在香港還是離開，當局不要發放混亂信息，因為香港的老闆已無法聘請足夠人手。究竟離港工作應前往內地還是其他地方，香港人以前已懂得選擇，所以當局不應發放混淆的信息，呼籲香港人到內地工作。如果他有這樣的想法，便自然懂得選擇。在人才方面，我們必須以香港為先，保留人才。

第三，是我在前往大灣區後才發現，香港的法規改革進展真的比大陸的落後，這不單見諸於金融和支付系統方面。單在自動駕駛系統方面，我們在考察時觀摩自動駕駛飛行器。局長，請問當局會否制定法規容許在香港試行類似技術呢？在自動駕駛系統方面，現時當局亦只是在香港科學園劃出一處數個籃球場般大小的地方，讓車輛行駛而已。我認為該場地供小型賽車使用會更合適，真的不值一哂。

當局對於多項法例要麼便不作修訂，要麼便在修訂後變得嚴苛。在網上平台預約汽車或民宿方面，當局同樣是要麼不立法，要麼便是立法禁止。香港在這方面的確很"厲害"，既得利益者在香港可能比在大灣區更惡，但政府卻處於弱勢。所以，如果政府不在法規方面加把勁，發展智慧城市或配合大灣區的發展便無法成事。

第四，是當局經常以三藩市灣區和紐約灣區作比較，而局長剛才也提到本地生產總值("GDP")。局長，這是沒有意思的。如果在計算三藩市灣區的 GDP 時加上蘋果公司和 Google 等公司的市值，其 GDP 是不可能如此低的。實情是怎樣呢？便是該等公司將其收入計入其他國家。因此，比較 GDP 是沒有意思的。在三藩市灣區，我們不會聽到在聖荷西的人說要前往三藩市發展，亦不會聽到在三藩市的人說要前往紅木城發展。這是不會發生的，因為他們全皆打算到世界各地發展。

我有時候不明白一點。雖然香港要跟別的地區比較，但為何當談及大灣區時，政府卻經常呼籲香港人到東莞發展呢？如是者，東莞人是否要到佛山發展，而佛山人便要到廣州發展呢？這是沒有意思的。大家應考慮香港在全球市場上應扮演甚麼角色，而非繼續比較 GDP，這是自欺欺人。

主席，最後一點，是我認為在現時中美貿易戰的緊張形勢下，香港必須謀求自身最大利益，保障"一國兩制"的優勢，當中包含法治、新聞自由、資訊自由和知識產權保障等重要的權利。凡此種種將真正有助整個大灣區的發展。香港不能在發展科技或進行研發的前提下作出違反國際規定的行為，而大家亦必須確保香港不會給予國際社會這種觀感。從這角度而言，香港政府應加強對這方面的執法和規管，在有需要時甚至應透過立法加強規管和監察，這是重要的。這樣，不論在大灣區還是本地，香港也能發揮國際城市的優勢，並在整個區域發揮國際地位。這是我們需要維持的最重要之處，亦是香港得以繼續發展經濟甚至科技的最重要基礎。

劉業強議員：主席，我今年先後 3 次前往粵港澳大灣區("大灣區")考察。第一次是今年 4 月，我參加了立法會經濟發展事務委員會、財經事務委員會、工商事務委員會及資訊科技及廣播事務委員會的聯席事務委員會職務訪問團。第二次和第三次分別在 5 月和 7 月，我率領新界鄉議局舉辦的粵港澳大灣區參觀考察團。雖然有些城市我們已多次到訪，但由於每次均訪問不同企業、拜訪不同單位，我和一眾團員均獲益良多，深切體會內地企業在經濟和科技上的急速發展。

國務院在 2015 年公布的"中國製造 2025"戰略，預計 2025 年，國家會從製造大國邁向製造強國，而 2035 年，國家的製造業將會超越德國和日本等發達國家。內地各省市均積極裝備自己，配合國家的發展策略，即使中美貿易戰不斷升級，亦無礙國家落實"中國製造 2025"的目標。

如果將全球的經濟競賽比喻為一場球賽，香港在國家發展大局中，應該負責甚麼位置？香港有甚麼優勢？香港擁有理想的營商環境、健全的司法制度、優秀的專業服務產業、良好的知識產權保護機制等，是外資企業開拓內地市場的理想踏腳石，亦是內地企業走出去的首選據點，因此，隨着"十三五"規劃，深入實踐"中國製造 2025"，香港的科技和服務業均會迎來新機遇。

政府近年銳意發展創新科技，將其打造為香港經濟第五大支柱。在過去兩三年，當局承諾投放金額多達 900 億港元，包括發展落馬洲河套區、注資創科及科技基金、成立創新平台、落實"博士專才庫"、資助本地人員接受科技培訓，以及檢討窒礙創科發展的過時法例。政府積極更新硬件和軟件，支持香港再工業化，時機正好配合中國產業升級，有利本地廠家升級轉型。

落馬洲河套區絕對有潛力發展為專門培訓科研人才，促進國際科技的創新交流和學術實踐的平台，成為孕育創科人才的大搖籃，具體來說，集中粵港澳三地高等院校的資源優勢，在河套區成立創新科技為主體的研究型大學，配合大灣區各項產業的發展需要，為區內的創科發展提供軟實力的支援。

接下來，我想談談新界作為接連香港與內地紐帶的角色和潛力。除了我上述提及的河套區外，在旅遊和文化方面，新界鄉村絕對有潛力為大灣區提供大量優質的旅遊資源。在訪問團的報告中，訪問團認為香港政府應該發展互利互贏的“一程多站”旅遊產品，探索如何透過活化舊區和歷史建築，發掘更多的機遇，從而帶動本土經濟。對此，我是十分同意，當中以沙頭角墟最具發展旅遊潛力，可以成為大灣區旅遊圈的其中一站。

事實上，我在本屆立法會會期開始時，已一直爭取開放沙頭角墟邊境禁區。墟內的中英街具有特殊的歷史背景，不但保留具多樣性的歷史文物，例如中英街的石碑、警世鐘和嶺南騎樓等，而且，沙頭角墟更背靠一條超過 300 年歷史，集地質、生態、客家文化為一身的原居民村落——荔枝窩，地理環境得天獨厚。此外，沙頭角屬於香港邊境，區內有大量軍事及邊防遺蹟，不少軍事迷和歷史迷都十分希望親眼看看和親身感受香港早年抗英、抗日的歷史。如果政府有決心拆牆鬆綁，將沙頭角墟原有的商鋪加以活化，沙頭角不難成為具有特色的旅遊景點，帶動當區的經濟，提升大灣區的吸引力。

最後，我要感謝粵港澳大灣區訪問團團長林健鋒議員，亦要感謝立法會秘書處的悉心安排，希望日後各黨派的議員同事再有機會就着對香港發展有利的議題，一起考察和對外交流，為香港出謀獻策。主席，我謹此陳辭。

楊岳橋議員：主席，請先容許我感謝秘書處同事撰寫今次這份有關粵港澳大灣區職務考察的報告，尤其感謝他們把不同議員南轅北轍的觀點融合在這份報告中，我相信這絕對不是一件易事。

主席，大灣區訪問結束至今已將近 8 個月。在過去的 8 個月期間，世界風雲變色，發生了許多事，假如我們今天才訪問大灣區，則訪問的內容可能會與 8 個月前大有不同。無可否認，今次大灣區之行內容豐富，讓議員親身見識到區內城市各具不同優勢，以及透過相互競爭而促成的一些科技發展和成果，這是毋庸置疑的。可是，我相信有一

點是事實，就是當立法會考察團有機會拜訪大灣區不同城市時所能看到的，必然是經過精心挑選，為的是將最美好的一面盡量呈現在議員眼中。至於這會否就是事實的全部，自是不得而知，但根據我的合理推論，這當然不可能會是事實的全部了。

主席，在總結今次訪問時，我提出兩個意見，其一是關於人才的爭奪，其二是關於"一國兩制"的優勢。其實，其他民主派議員也曾就這兩點作出闡述，而我只希望透過今次辯論，作出以下的補充，以反映我在過去一段時間針對大灣區進行的思考。

首先，我想討論的是一些數字。政府統計處於 2016 年起新增了一個常設的統計主題，內容關乎通常逗留在廣東省的香港居民數字，即在統計前後 6 個月、合共一年時間內，在廣東省逗留共 6 個月或以上的香港永久性居民人數。這項資料的最早數字似乎只追溯至 2013 年。2013 年年中，通常逗留在廣東省的居民人數為 516 700 人；到 2017 年年底，人數增至 525 500 人，增幅約 1.7%，並不十分顯著。

我想聚焦於走勢方面。我們比較兩組較近期的數字(包括 2015 年之前)後發現，逗留在廣東省的香港人其實一直在下降，及至 2016 年年底才開始回升至 2013 年的水平。當我們拿 2017 年年底的人數跟 2013 年的兩組數字比較，便發現只有兩個年齡組別的人數有所增長，一組是 15 歲至 24 歲的青少年，另一組是 65 歲以上的長者，兩個組別均不屬於香港的核心工作人口。

主席，我之所以談論這些數字，是因為我想探討趨勢的問題。在"大灣區"這個概念出現前，香港特區政府一直提倡中港融合，但要是中港融合這個概念真的得到香港市民衷心擁護和欣賞的話，整體數字便不會有所下降，而上升的數字亦不會只局限於青少年和長者的組別了。我想帶出的問題是，主席，其實中港融合的概念，不是大灣區或以往的泛珠三角區域合作("九+二")的概念，是否真的受香港人歡迎呢？有關數字似乎已經揭示了答案。

主席，中港融合的主旨，就在於把香港融入廣東省、甚至是國家的發展規劃之中。我們在這個過程中須興建高鐵及實施"一地兩檢"，最終是否就是為實現某些研究所說的以經濟為主導、打破政治壁壘的一次大革新呢？我們不單須背負港珠澳大橋超支百億元"厲害世紀工程"的重擔，之後更要忍受突如其來、旅客於日間大批湧至的衝擊。正如我剛才所言，大灣區訪問團所看到的，當然是最美好、最先進的一面，但在我們率先感受中港融合的好處後回到香港，便切切實實感

受到這些被規劃的"融合工程"是怎樣一回事。究竟香港從中所能得到的好處有多少？我們須作出的犧牲又有多少呢？由始至終，究竟香港人曾否質疑為何要推動融合？為誰而融合？又是由誰來規劃這些融合呢？

大灣區計劃明顯是由上而下所推動的一套規劃，從中央宣布這項規劃開始至簽訂框架協議，直至現時成立督導委員會，大力推動大灣區工作，香港人也一直只是被推銷香港融入大灣區之後的好處，至於這些融合規劃是否真的適合香港，又或以甚麼形式進行融合才最適合香港及讓香港得以發揮本身優勢(尤其是制度上的優勢)。在整個過程中，香港人只在最後才被知會。當然，內地人民的處境也差不多，由始至終也只是聽命於中央政府而已。

主席，我們並非盲目反對大灣區規劃。事實上，如果整個規劃也尊重香港人，尊重香港在"一國兩制"及"高度自治"的原則下運作，並且在規劃過程參考香港的民意，不隨便犧牲法治或改變我們的法律原則，亦不隨意以國家發展為名，犧牲民生利益的話，這樣的一個大灣區模式，當然更可取。

在今後的大灣區規劃中，我希望特區政府能做好本分，捍衛香港在"一國兩制"下所享有的法治及自由的優勢，因為到了最後，當香港被融合而失去了自己的獨特地位時，其實大灣區便不再需要香港了。到了那一天，香港的價值便會蕩然無存。我希望主事的官員，特別是今天在席的聶局長，能緊記我剛才的建議，好好為香港人把關。

我謹此陳辭。

梁繼昌議員：大灣區是中港兩地區域發展的一個創新而複雜的概念，因為它與世界其他灣區的發展全然不同。在區內 11 個城市之中，香港和澳門是擁有獨立司法管轄權及制度的特別行政區，而一般大灣區的發展，則會以一個大城市作為整個區域的核心，例如紐約、三藩市及東京，就是三個大灣區的重心城市，這 3 個城市分別擔當 3 個灣區的龍頭角色。

然而，現時說的是粵港澳大灣區，區內城市包括香港、廣州和深圳，而這三大城市的人口及經濟規模相若。因此，第一個需要處理的問題，是如何避免在區域發展中出現功能重疊及惡性競爭的情況。第二個要處理的問題，是如何安排大灣區各個城市的定位。大灣區不

單是一個合作的概念，也涉及城市之間互相競爭的關係。當然，我希望會是良性的競爭。

在整個大灣區的規劃中，香港的獨特性必須得到完整保存，從而鞏固及擴大本身的實力。如要令香港在大灣區成功發展，便需要有一個完全自由開放、公平競爭的大灣區市場。所有符合監管要求及法例要求的經濟活動的入場門檻均不能過高，最好不要設任何門檻。一個自由開放的市場，是市場經濟發展最重要的條件之一。因此，如果大灣區並非一個完全自由開放、公平競爭的市場，則這個所謂大灣區的概念，其實與以往的自貿區或特區的概念並沒有甚麼分別。

在整個城市群之中，香港絕對是最開放的城市，亦是最能與國際接軌的城市，我當然希望真的如此。本港的法律制度、資訊流通、言論自由及符合國際標準的商業運作模式等，均對大灣區各城市起着不能替代的示範作用。所以，我希望所謂的融合，只是一種合作而已。畢竟，香港獨特的制度及文化不能取代。

扼要而言，我希望香港可以注意三大點。第一，剛才有代表商界的議員問及香港是否奉行"港人港稅"，但我們不應胡亂抄襲這個概念。何謂"港人港稅"？"183天"的概念源自國際稅務協議，而香港作為一個獨立的稅務管轄區，是不能移動這個概念的。既然香港人進入大灣區工作和生活，便應負起繳稅的責任。這點十分重要，總不能"又食又拎"的。這是第一點。

第二，本港所着重的廉潔營商模式也不能移動。我們看到英國、澳洲甚至美國均有訂立一些跨境防貪的法律或措施，可見於前局長何志平干犯行賄罪一案的例子，但香港的現行《防止賄賂條例》("《防賄條例》")不具跨區域性的約束力，如果香港人在非洲國家賄賂當地官員，是不受《防賄條例》約束的。然而，根據澳洲或英國的同等法例，如果一間澳洲或英國公司的僱員在世界任何地方作出行賄或受賄行為，則他們在本國將要承擔刑事責任。因此，我很希望本港在推動廉潔的商業操守之餘，亦應賦予《防賄條例》跨區域性的約束力，因為我們的商業操守將影響周邊城市的道德發展。這是第二點。

第三，香港作為一個國際城市，是有責任嚴格執行聯合國安理會的制裁決議，絕不能藉其他名義使有關決議無法執行。即使日後香港成為大灣區的龍頭城市也好，亦須嚴格執行聯合國及其他國際協議

(例如打擊洗黑錢活動、反禁運等)，絕不能讓香港淪為所謂的"白手套"。

主席，我謹此陳辭。

郭家麒議員：主席，有位政協常委名為蔡冠深，他曾指出一點，令香港人覺醒：將來沒有"香港人"，只有"大灣區人"。因此，答案其實已寫在牆上，香港市民將來再不可自稱"香港人"，而要說是"大灣區人"。

林健鋒議員剛才的發言令我想起華國鋒——碰巧兩位均是以"鋒"字命名——華國鋒曾說：凡是毛主席作出的決定，我們堅決擁護；凡是毛主席的指示，我們也……

(現場擴音系統傳出干擾雜音)

主席：郭家麒議員，請把你的手提電話移開。

郭家麒議員：我聽不到你說甚麼。

主席：請把你的手提電話移開。

(郭家麒議員把放在桌上的手提電話移開)

郭家麒議員：好的……成了，真抱歉。讓我再說一遍："凡是毛主席作出的決定，我們都堅決維護；凡是毛主席的指示，我們都矢志不渝地遵從。"不過，現在只須把"毛主席"改為"習主席"便行了。然而，大家已知道華國鋒有何下場了，就是在鄧小平的批示下銷聲匿跡，直至2008年鬱鬱而終。

最近，香港發生很多令我們擔心(尤其令商界十分憂慮)的事情，例如有關香港作為獨立關稅區的爭議，這已清楚載於美國國會的經濟與安全審議委員會報告中，我不想在此複述。現時，最大的問題在於世界有不少地方已開始質疑香港所謂的獨立地位是否仍存在，以及是否還值得賦予其獨立關稅區的地位。大家看看，代表商界的自由黨成

員鍾國斌議員是如何聲嘶力竭地提醒政府須小心監察此事，絕不能輕率處之，因為一旦失去獨立關稅區的地位，香港便完蛋了。也就是說，如果我們將來跟別人說我們不是"香港人"，而是"大灣區人"，美國或許會說："對，大灣區人，其實香港跟其他 9 個內地城市無異，為何我仍要給予你們這個城市獨立關稅區的地位？你們憑甚麼享有這種待遇呢？"

如果有朝一日，香港跟其他 9 個內地城市已沒有任何不同之處，那豈不是會令香港走向末路嗎？因此，曾有評論指大灣區是"一國兩制"的終點，即完結的意思。我們辛辛苦苦在香港建立的核心價值、受香港人及全世界投資者尊重的法治、有效的行政管理、獨立的制度、言論自由及新聞自由等，正逐漸消失。究其原因，在於"林鄭"領導下的特區政府及一眾官員導致讓本港經濟繼續發展的獨有優勢逐漸消失，但他們仍未清醒過來，還要求多一點"融合"。說實在的，現時的情況非常危急，香港正步向"一國兩制"的終點，因此我們是時候醒覺了。

最近，一位知名的國企人物孟晚舟女士的故事已足以讓我們十分憂慮，因為我們原本以為她身為規模如此龐大的國企的副主席，應該是中國公民，後來才知道她其實是持有 3 本香港護照的香港人。除此之外，原來她在加拿大總共擁有兩幢豪宅，價值接近 1,400 萬加拿大元。事實是，她的身份是香港人，從她的身上，我們可看到大陸人的真正面貌。他們出盡法子，務求把現金及資產轉移至其他地方，雖然其戶籍是在國內，甚至掛名在國企任職，但實際上卻把財產、配偶及子女安頓在別處，這分明是口是心非的表現，所以我們不要單單聽中國官員說的話，還要察看他們如何行事。孟女士及很多貪官其實……

主席：郭家麒議員，你離題了，請返回這項辯論的議題。

郭家麒議員：我正在返回議題，我是在說大灣區。其實我們很糊塗，因為國內的人把錢撤走，還怕趕不及，可是我們卻糊塗地說要加入大灣區。然而，目前最重要的，是要讓世界各地的投資者覺得香港的"一國兩制"原則仍然有效。有朝一日，當香港真的淪落至如蔡先生所說，不再稱呼自己為"香港人"，而是"大灣區人"，這便是"一國兩制"終結之時，亦是香港的末日之期。這點遠較那些指"大灣區等於美國灣區、三藩市灣區"的言論來得重要。

拜託，請先審視現實情況再說。甚麼大灣區？我們不希望香港被拉低，因為當特首只是大灣區委員會其中一名成員時，便是預告將來香港的發展須交由中央官員、部委及其餘 9 個城市一起作出決定，但香港卻只得一名代表。其實，我們現在可視"林鄭"為營業代表，是真的，她就是大灣區的其中一名營業代表。當國內的貪官把財產撤走時，口裏雖說大灣區，心裏卻想着北美和澳洲，但我們竟還繼續糊塗地"行大灣"。請不要再這樣害香港了，大家醒醒吧，我們手上最重要的籌碼是"一國兩制"和得來不易的法治制度，要把這一切摧毀很容易，例如每天也爆出拒絕讓馬凱入境及"DQ"議員等事件便行了。

然而，最厲害的一招，是"DQ"香港，例如取消香港作為獨立關稅區的地位，便足以令全體香港人受害。儘管如此，官員也許仍可繼續領取幾百萬元的工資，但香港其他所有人便會就此輸掉香港的整體經濟命脈及前途了。

我謹此陳辭。

邵家輝議員：主席，這議案是有關立法會議員早前前往粵港澳大灣區考察的報告，我代表自由黨出席是次考察，我們前往了深圳市、東莞市、中山市、佛山市、廣州市等，參觀了很多高科技、金融及生產的地方。

相信很多香港市民都看到，不分建制或非建制的各黨派議員其實對行程也相當滿意，我們看到很多香港人之前都未看過的新概念。我對是次考察的個人看法是，現時所說的大灣區 9 個市及兩個地區對於青年人及創科產業都非常支持，為了吸引青年人，當地政府在土地、房屋及資源上提供很多補貼。我相信在這方面，特區政府也可參考，學習如何吸引青年才俊到來，政府除了提供良好的法治環境外，在經濟及住屋方面亦可以提供一些補助。

國家對於大灣區的布局，其實也參考了以往東京灣、紐約灣區及舊金山灣區的成功例子，可見團結就是力量，可以善用不同地方的不同專長取長補短，增加生產力。我剛才所說的 3 個大灣區，加上粵港澳大灣區，便是第四個。在這 4 個大灣區之中，香港暫時排列第三。我們固然有本身的優勢，香港的優勢當然是金融、航運、貿易、與國際接軌等；而廣東省則在創科、生產製造、物流等方面有多年經驗，而且它們有很多地方；而我們的姊妹城市澳門現時的趨勢當然是打造

成世界旅遊休閒中心。我相信整體而言，大家可以互相補足，吸引國內外人士到來發展。

說到生產貿易，香港過往以接單(即找生意)較為出色，但找到生意後也要進行產品設計和生產。我相信很多香港市民都知道基於土地問題，香港要發展工業是困難的，如果大灣區可以配合，利用那裏的人才和勞工，我相信會是一個好的發展方向。但是，香港很多有興趣在大灣區投放資源的朋友，對於如何融合大灣區各個市的稅務及法制均有疑問，所以我希望特區政府可以盡早提供更多這方面的資訊，讓那些朋友可以安心到那裏發展。

是次考察有些非建制派的同事，尤其是專業界別的同事，為他們的業界查詢在大灣區發展的事宜，希望可以將香港的專業(例如會計、建築甚至法律事務)帶到大灣區，尋求商機。我相信，這也是香港市民期望看到的事，既可將香港的專長帶到那裏，亦可提升國內其他省市對各項專業的認識。

其實，據我看過的一些報告，東京灣、紐約灣區及舊金山灣區的服務業，佔當地 GDP 的 80%至 90%。反而，現時的粵港澳大灣區，我看過數據，只佔 GDP 的 60 多個百分比。所以，我們的服務業可能尚有很大的增長空間。服務業涵蓋很多不同的行業，一個成熟的經濟體大多依靠服務業帶動當地經濟，所以有興趣的朋友可以考慮一下。

事實上，港珠澳大橋及高鐵的開通，正好配合各方面的發展。其實，一個地方要發展，基建及交通網絡必須先行，我們已經具備這優勢，我們的"1 小時生活圈"可紓緩將來的交通需求。香港的樓價這麼高，有些長輩可以利用這個"1 小時生活圈"，在內地尋找居所，配合良好的醫療，我相信亦有幫助。

最後，我想談談融入方面，我剛才聽到有非建制派議員提到融入，我們是香港人，也是中國人。我相信如果有人問，我們在香港，我們便是香港人，如果再問深入一點，我們都是大灣區人，也是中國人。(計時器響起).....所以，其實是沒有矛盾的。

主席：邵議員，請你停止發言。

姚思榮議員：立法會 4 個事務委員會聯合前往大灣區的深圳、東莞、中山、南海及廣州 5 個城市考察，在 32 位議員當中，有部分較少踏

足內地。經過這次參觀活動，無論是建制或泛民議員，均感嘆大灣區內的城市近數年的迅速發展，其中我關心的與旅遊相關的設施亦讓人眼前一亮，有些發展模式值得香港借鑒。首先，值得一提的是佛山市的舊城改造項目——嶺南天地。

佛山嶺南天地與上海新天地師出同門，是香港地產發展商與地方政府合作進行的大規模舊城重建。項目在做好保育歷史建築、傳承非物質文化遺產及保存地方文化特色的情況下，同時融合了時尚元素和現代化設施，令舊城展現新貌，除了提供具觀賞價值的古蹟和遊覽點外，還具備娛樂、住宿、零售、餐飲等多種消閒功能。

嶺南天地作為廣東省最大的舊城改造項目，規模是上海新天地的 10 多倍。項目首先要保留 20 多處極具嶺南特點的歷史文物，其中祖廟是國家級的重點文物單位，同時亦充分發掘和展示佛山粵劇之鄉、陶藝之鄉、武術之鄉及美食之鄉的文化和地方風貌。除了把具歷史價值的建築全面復修外，項目還設置劇院、展覽館、畫廊、博物館等設施，為當地市民及遊客提供優質而寬敞的文娛活動空間。周邊亦配合各式各樣的酒店、甲級寫字樓和商業街等設施，既全面保護了舊城元素，亦滿足了城市發展升級的需要。

舊城改造的難處在於具價值的歷史建築物大多數破舊不堪，要保留比全面拆除重建的難度更大，開支更高，不少城市為解決居住和經濟發展的需要，會選擇拆卸重建，但這樣會破壞積累多年的歷史文化底蘊。

嶺南天地能在不拆卸原有具歷史價值建築的前提下，成為具商業效益的旅遊項目，離不開當地政府的決心和魄力，因為當地政府明白，單靠政府的力量不足以令項目成功，需要依賴商界的經營及專業管理的經驗，所以他們敢於借鑒上海新天地的合作發展模式，透過官商合作，發揮各自優勢，事實證明效果明顯。

其實，香港有不少舊區需要重建，以及不少新界項目需要發展，嶺南天地的合作模式值得借鑒，政府應摒棄官商勾結的心魔，以包容的態度歡迎各方投資者，令香港在大灣區的發展中創造更多及更大效益。

主席，這次訪問團的另一感受是，大灣區內的城市在科技創新及鼓勵創業方面做得比較"到位"，能夠善用香港的人才及技術資源。我們參觀了深圳的微眾虛擬銀行，其發起人及行政總裁便是香港人；東

莞的松山湖國際機器人產業基地，便是由香港科技大學與內地高校教授們發起，為創業者提供辦公場地和資金支援，創業成功的團隊總產值已超過 19 億元，是東莞市的重點項目工程。這兩個機構的服務及產品均在行內具領先技術及得到廣泛應用。

目前大灣區內有不少城市也有專門為港澳青年人提供的創業平台及優惠政策，包括佛山提供的免費辦公室、廉價宿舍、前期啟動資金支援、稅務優惠及一站式的牌照申請服務等，目的是吸引優質的項目、技術及人才落戶，為當地帶來經濟效益，希望增加港澳青年人在當地創業甚至落戶的歸屬感。

今年的施政報告提出要與非政府機構合作推出試行計劃，鼓勵香港青年人善用大灣區創新創業基地，近期香港青年聯會與民政事務局合作，推出“深圳創業服務試行計劃”，在深圳物色了 3 個基地，提供一站式的創業支援及落戶優惠措施，我們認為這些是可行的做法，既然政府已走出第一步，希望往後積極推行。

香港和大灣區各城市之間在經營環境上各有長處，內地城市在資源調動上較靈活，硬件配套亦較成熟，也有龐大的消費市場；香港則有完善的法律、簡單稅制、具國際視野和高端技術。香港要進步，一定要與大灣區內城市互通有無，優勢互補，從而吸引各地高質素人才來港，令香港的未來更具競爭力。

主席，我謹此陳辭。

謝偉銓議員：主席，雖然我未能參與今年 4 月由立法會 4 個事務委員會聯合進行的粵港澳大灣區("大灣區")職務考察，但在過去一年多，其實我已經多次聯同建築、測量、都市規劃及園境界的專業人士，前往大灣區多個城市進行考察訪問，包括與中山大學研究大灣區的教授及研究員交流和討論。

我認同立法會事務委員會考察報告的觀察和總結，尤其是報告的第 7.2 段：“香港政府必須做好發展大灣區的推廣工作，加深香港市民的了解和認識，知己知彼，才可分工互補。”

我在數個月前，就同樣由林健鋒議員提出的“加強區域合作，共建粵港澳大灣區”議案發言時，已提出香港不少年青專業人士和中小企，均渴望參與大灣區的建設和把握當中的發展機遇。但對部分人士

來說，大灣區好像經典韓劇"觸不到的戀人"一般，可望而不可及。特區政府必須繼續加強相關的宣傳推廣工作，並向有意到大灣區發展的港人及企業，提供實質及到位的支援和協助。

政府在今年施政報告提出，成立由特首擔任主席的粵港澳大灣區建設督導委員會、在政制及內地事務局下成立粵港澳大灣區發展辦公室，以及委任粵港澳大灣區發展專員等，這些均是好措施，最重要是不"離地"。正如我在施政報告致謝議案中指出，港府應該考慮在大灣區內廣東省的 9 個城市裏開設更多辦事處，增加人手，更直接、更"落地"地協助希望在當地就業、創業、讀書和居住的香港人。

報告第 7.10 段指出，"香港政府應為港人爭取在大灣區內營商、就業、生活、學習以及養老方面的各種便利措施，包括開放市場、優化監管制度、稅務安排及專業資格互認等。"

其實在過去半年，內地當局已經推出多項便利港人到大灣區發展和生活的措施，包括在教育、醫療、住屋、就業和社會保障等方面，給予合資格的香港居民國民待遇。內地當局亦積極回應我與立法會工程界代表盧偉國議員一同提出的訴求，取消香港業界競投內地建築工程的限制。

我促請政府繼續積極地與內地當局跟進落實有關措施，與相關業界和專業學會緊密溝通，主動收集意見和交代進度，協助他們解決實際面對的困難，繼續向內地爭取更多便利港人的措施，包括我一直倡議的"港人港稅"安排。

訪問團考察大灣區內多家創新科技的企業，聽取了當地政府介紹相關的發展和政策措施。訪問團的結論是香港必須保持危機感，從而提升自己的競爭力；香港亦可借鑒內地的經驗，突破思維，引進新技術。

我希望特區政府真的聽取有關意見，不論是問責官員還是政府的公務員團隊，均要有危機感和突破性思維。依循規範、程序、先例是重要的，亦是香港政府和公務員的優良傳統，但是亦不要受制於這些規則和程序，令自己缺乏彈性和不會變通；不然香港的創科發展、智慧城市的發展，永遠會落後於內地，並且會被拋離得越來越遠。

除了部分年青人對大灣區認識不深外，其實不少公務員，包括一些中高級的公務員亦對整個大灣區的戰略意義、規劃建設和最新發展

了解不多。他們應該多親身到內地走走看看，與只有一河之隔的廣東省官員多作交流、接觸；不然的話，他們制訂或跟進有關大灣區的相關政策，很可能會變得"離地"。

我促請公務員事務局和政制及內地事務局為各級公務員同事多舉辦一些大灣區考察和交流，鼓勵他們參與外界團體和專業學會主辦的相關活動，而且最重要是給予他們假期，讓他們不需使用自己的年假來參與相關的考察。

主席，中美貿易戰將會對香港的經濟造成影響，我希望政府積極協助香港的專業企業，拓展大灣區市場，製造更多商機，令香港的經濟發展繼續向前邁進。主席，我謹此陳辭。

陳振英議員：主席，今年 4 月，立法會 4 個事務委員會聯席出訪粵港澳大灣區，以了解大灣區的最新發展，也看看可為香港帶來甚麼機遇。訪問行程令我最感到耳目一新的，就是第一站的深圳微眾銀行。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

微眾銀行由騰訊公司及百業源、立業集團等知名民營企業發起成立，註冊資本達 30 億元人民幣，總部設於深圳。在 2014 年 12 月得到監管機構批准開業，是內地首家民營銀行和互聯網銀行。截至去年年底，其註冊銀行客戶已超過 6 000 萬人，資產已達 817 億元人民幣。

微眾銀行推出的其中一款貸款產品叫"微粒貸"，是內地首項實現從申請、審批到放款，全流程在互聯網線上運營的貸款產品，具有普惠、便捷的獨特亮點。"微粒貸"的目標客戶是內地比較少機會獲得銀行貸款的普羅大眾。截至去年年底，獲得授信的客戶已超過 3 400 萬人，主要貸款客戶中，78%具大專及以下學歷，76%為非白領從業人員，而 92%的貸款額低於 5 萬元人民幣。

"微粒貸"依託騰訊兩大社交平台，以 QQ 和微信的用戶為客戶基礎群，將大數據與人臉識別、聲紋識別等生物科技技術結合，能夠精準識別客戶身份，防範欺詐風險，亦引入第三方電子認證管理、機械人客戶服務和機械人催收、數據訪問等安全體系，控制全流程線上操作的風險。客戶只需要提供姓名、身份證和電話號碼——其實跟本港

的財務公司差不多——無須提供擔保，不需要抵押，也不需要提交任何紙質材料，就可以獲得 500 元至 30 萬元的信用額度。服務主要為滿足普羅大眾，甚至一些弱勢社群的小額消費和小商戶的經營需要。

"微粒貸"本身是循環授信、隨借隨還業務，而且得益於互聯網和大數據的深度運用，它依託手機移動端 24x365 全天候業務運作，基本上，貸款在 1 分鐘內就可以到達客戶指定帳戶。據了解，銀行的目標是在 5 秒內批出一筆貸款，最快在 1 分鐘內到帳。但是，它的實際操作時間其實更短更快，最快可以在 0.4 秒批出一筆貸款，真正實現了我們經常說的，"眨下眼"就完成銀行貸款手續的夢想。

反過來說，香港傳統的金融系統比較完善。全香港有超過 1 100 家銀行分行，遍布港九新界。截至去年年底，香港有 5 間流動分行巡迴服務一些偏遠地方和一些公共屋邨，銀行並設置了 220 部視像櫃員機；傳統銀行亦同時提供網上銀行服務。所以，香港市民無論使用實體或網上銀行服務，都相當簡便。

香港金融管理局("金管局")剛剛修訂了《虛擬銀行的認可》指引，據報已收到 29 家本地、海外及內地的金融機構、科技和手機支付公司申請。由於香港地方小，銀行密集程度高，所以，虛擬銀行在香港面對的經營挑戰與其他國家和地區完全不同。

代理主席，現在全球都着力推動普及金融，目的是希望所有人都能夠使用基本的銀行服務。微眾銀行利用科技、創新手段，為普羅大眾，尤其是非傳統銀行客戶，提供便捷的全天候服務，令我們留下深刻印象。同時，有意在香港經營虛擬銀行的業者，傳統銀行的管理層，甚至本港銀行的監管者金管局，都應該努力思考如何在香港利用新科技和新思維來推動落實普及金融，否則我們跟大灣區金融服務的距離將會拉闊，不利本港金融中心的持續發展。

代理主席，我謹此陳辭。

黃定光議員：代理主席，民主建港協進聯盟("民建聯")去年就粵港澳大灣區發表了一份關於香港規劃方案的建議書，詳細闡述了民建聯對大灣區建設的規劃構思及重要建議。

我們認為香港目前存在兩大問題，包括經濟發展出現瓶頸，以及生活成本高昂，市民整體生活質素與香港的國際地位不相符。本港參

與大灣區的發展，可以突破現時的經濟瓶頸，提供更多元化的工作職位，同時亦可以令到市民享有更好、更優質的生活環境。

所以，我們認為大灣區的發展應該是全方位的，其中包括六大宏觀定位。第一，它是全球最開放、最具競爭力、可持續發展的城鎮群之一。第二，它是世界級的創新科技產業基地。第三，它是世界級的現代服務業中心。第四，它是世界級的航運物流樞紐。第五，它是最具活力和影響力的文化中心之一。第六，它是世界上最宜居的優質生活圈之一。

由於時間有限，我在此只提出一些主要的建議。首先，我們建議為發展大灣區，未來應該在主要口岸實施 24 小時通關。目前三地之間有多個出入境關口，但只有落馬洲口岸及港澳客輪碼頭是 24 小時通關，其他口岸均有通關的時間限制。現時，跨境活動日趨頻繁，隨着大灣區的發展，預計這種趨勢將會有增無減。香港與內地政府應該研究在更多主要口岸，好像在深圳灣等口岸實施 24 小時通關。

此外，亦應該優化口岸通關手續。多年來，雖然不少口岸的通關效率不斷提高，但通關過程仍然十分繁複，需時較長。為了配合大灣區的發展，打通人流、物流，兩地口岸應該研究如何簡化過關手續及轉口貨物的清關手續，包括在更多口岸如落馬洲口岸、皇崗口岸實施"一地兩檢"，甚至研究實行合作檢驗、一次放行的"兩地一檢"模式，以便利更趨頻繁的跨境活動。

另一方面，民建聯十分關注內地修訂《中華人民共和國個人所得稅法》，把在內地累計居住超過 183 天的港澳人士都視作內地稅務居民。他們在全球所得都需要繳納個人所得稅，這對於在內地工作或定居的香港居民造成相當大的影響。

為了推動大灣區的發展，我們建議特區政府向中央政府爭取，取消須為境外資產申報的備案制度，同時亦應該爭取擴大豁免繳納個人所得稅的範疇，以進一步規定該條所指的人士，其源於境外所得，即使由境內企業單位或個人支付，只要與內地的工作或財產無關，就不用繳納個人所得稅。亦要優化內地與本港避免雙重徵稅安排，明確香港的稅務居民其境外所得徵費權歸香港所有，無須繳納內地的個人所得稅。

代理主席，金融發展方面，我提出了多項建議，包括聯合發展金融科技、利用大數據、人工智能、雲計算、區塊鏈等範疇研究和實踐，

打造高度互聯的電子支付系統，以建立一個可以廣泛應用的區域性平台，降低區內的交易成本，提高金融機構及工商業的營運效率，協助業界開拓新的發展模式。

我們同時建議吸納金融機構落戶香港，從事相關的融資、財資管理及項目風險管理等業務，共同把大灣區打造成世界級的投融資平台及財富管理中心，以進一步促進包括香港保險等金融產品的互聯互通。

此外，民建聯認為，特區政府面對中美貿易摩擦的不明朗大環境，未來必須積極拓展新的經貿投資市場。因此，應該加強組織中小企、初創企業及創業的青年到大灣區考察、交流。

文化是民生互通、旅遊、創業、經濟發展的重要載體。在文化互通方面，我們建議打造嶺南文化區，把區內的獨特文化內涵，如粵語、武術、曲藝、飲食、建築等發揚光大，向全國及海外地區推廣。這不單能加強區內文化的認同，亦可以促進有經濟價值的產業如電影、飲食、時裝設計等發展(計時器響起).....

代理主席：黃議員，你的發言時限到了。

黃定光議員：代理主席，我謹此陳辭，支持議案。

胡志偉議員：香港不能迴避粵港澳大灣區("大灣區")規劃，因為大灣區規劃跟不同城市提出的政策優惠，也會影響香港未來的經濟走向。因此，我們要有一個十分重要的意識，又或是要有危機意識，我們要思考應對的策略，以免被其他大灣區城市迎頭趕上。

不過，很可惜，我們看到特區政府和建制派通常只是提出，如何迎合內地城市爭奪人才的需要、爭取內地城市提供優惠，鼓勵香港人北上。這種希望乘搭內地經濟"順風車"，配合內地需要的思維，我認為有些多餘，因為如果內地的發展機會比香港好，香港有能力的人自然會返回內地發展，無須政府操心。同樣地，如果內地認為有需要、有好處，他們也會提出各種政策優惠，吸引香港人到內地進行所謂的建設和投資，所以根本無須特區政府操心。

因此，大家看到今次訪問團的其中一個觀點，是我們看到不同城市也對香港的科研人員提供非常豐厚的資助，以吸引人才和初創企業落戶。其實這正好反映出，內地城市跟香港的競爭元素已放上面，不會跟我們客氣。所以，如果用乘搭"順風車"的心態應對大灣區的發展，又或是美其名把握所謂大灣區的機遇，大灣區發展一旦成功，而香港仍然沒有一些突破性的做法，便會提高鄰近城市的經濟實力，屆時香港便會面對人才被掏空的後遺症，也會令香港有機會被鄰近城市取代。我們是否應該撫心自問，並且設身處地考慮，我們面對大灣區的發展，是否應該具備高度危機感來應對呢？

在今天中美貿易戰的環境下，其實也有另一層意義，我想跟大家分享一下。除了中美貿易戰之外，國際社會也加強對內地科技出口管制，內地跟國際社會的貿易往來、文化交流也會遇上困難。在這種情況下，如果香港在經濟上過分傾斜內地，在政治上重"一國"輕"兩制"，最終香港將面臨被捲入複雜的國際政治環境中，甚至成為大國博弈之下的磨心。在這種情況下，莫說香港能否成為超級聯繫人，甚至可能連我們的核心本業，即是金融服務中心的地位也會受到影響，我們是否需要擔心呢？

其實，香港自開埠以來已習慣在夾縫中生存，把握大國衝突之間的機會，發揮香港在地理和政治上獨有的價值。如果大家還記得，即使是文革、六七暴動期間的"極左"時期，有左派要求解放香港，但當時中央政府也明白，香港的角色便是要"長期打算，充分利用"，正因為香港具備這種價值，我們才能夠在夾縫中生存。所以，在今天的環境下，香港政府或某些人士應該好好反思，事事只求政治表態，只重"一國"而輕"兩制"，是否真的對香港好，對國家好呢？所以，除了在政治上讓"一國兩制"重回正軌，政府也應該調整經濟策略，在大灣區的發展上，應該更加着重自主，吸引世界各地人才，增強香港的經濟實力和競爭能力。

香港社會經常跟新加坡比較，但其實新加坡政府正正發揮出這種左右逢源的角色，這也是大國政治，別人經常說弱國無外交，在這種背景之下，它會十分小心地在夾縫中尋找空間。我們看到新加坡政府的整個策略是，應對無論是東盟、內地，以至整個西方社會，也不會將自己的經濟實力只押注在某一個方面、某一個地方，反而希望透過取得平衡，擴闊自己的發展空間。

現時兵兇戰危，大家也看到危機所在，而香港更應該效法新加坡的策略，甚至應該十分認真地思考，在"一國兩制"之下的香港，我們

的角色定位就有如一些細小的國家和弱國，如何在大國博弈之下找到自己的生存空間、發展條件和發展機遇。所以，我認為香港更應該效法新加坡的策略，減少過分依賴某一個地方的經濟，我們反而應該透過社會不同層面，加強與國際的合作，並且要用實際行動捍衛"一國兩制"，這樣才能令國際社會和所有的貿易夥伴對香港更有信心，讓我們能夠從夾縫中找到自己的發展機遇，以及左右逢源的獨立地位，繼續保持香港的"窗口"角色，這樣才是真正對香港好、對國家有利。

在上星期的立法會會議，我提出一項關於香港獨立關稅區的質詢。我當時的提問其實十分務實，我只是想問政府有否作最壞的評估、作最好的打算。我十分相信在中美貿易戰上，香港政府也應該用這種務實的態度，評估和回應必須處理的政治和其他經濟問題。所以，如果特區政府仍然只着眼於政治表態，緊跟中央，批評不同意見是政治"炒作"，而不作反思，這樣的政治表態只會加深對香港的傷害，我相信香港面對的困難只會越來越大。

最後，在大灣區的規劃上，政府應該更主動思考有何對策，提升香港的經濟實力，而並非單以乘搭"順風車"的心態把握國策，令香港失去獨特國際地位，同時也失去作為(計時器響起).....區域經濟龍頭的角色。

代理主席：胡議員，你的發言時限到了。

馬逢國議員：代理主席，我感謝林健鋒議員提出這項議案，讓本會有機會討論粵港澳大灣區("大灣區")訪問團的相關事宜，作為團員之一，我對議案非常支持。

是次訪問團走訪了 5 個大灣區城市，認識國家在經濟和科技方面的最新發展，了解大灣區內高端科技及智慧城市的應用，亦與在大灣區創業的香港年青人會面。我非常肯定這次考察的意義。

行程中令我印象最深刻的，是東莞的"中國散裂中子源"基地，令人眼界大開。這個項目屬國家重點的前沿科學基地，項目佔地 68 公頃，在 2005 年決定發展，2011 年動工，2018 年正式啟用，前後不過花了 13 年時間。這樣的基建發展效率與香港相比，我們可說是難望其項背，是蒸汽火車與高鐵的分別。

眾所周知，香港由於在土地資源方面先天不足，要發展類似項目只能望門輕歎。不過，我們亦無須太過悲觀，只要透過區域合作，香港大可主動與大灣區城市多提建議。如果我們能敞開心胸，與區內城市衷誠合作，優勢互補，我相信這是香港高端科技界未來發展的重要機遇。

代理主席，這次訪問團最初由經濟發展事務委員會和財經事務委員會發起，所以重點在於考察經濟、科技和金融等領域，而未有包括大灣區內的民生、教育、文化體育及醫療衛生等範圍。這本屬無可厚非，但我想指出，文化發展其實是大灣區發展中非常重要的環節。

大灣區的九市二區在嶺南文化土壤上是同根同源，但卻各有特色，當中有中西文化交匯的國際金融中心、高科技產業、商業、服務業及工業化集中的中心，亦有富有歷史文化、以旅遊和娛樂為核心的城市，更有富特色的海濱城市等。我相信制度與文化層面的同源和多元，可以為創意產業帶來很大活力，惠及各方，而文化共融更是民心相通的必要社會氛圍。

說到這一點，我想順帶指出，特區政府目前在推動本地文化藝術以迎合大灣區方面，所作投入遠遠不足。政府在本年度財政預算案宣布，會在未來 5 年撥出 1 億 4,000 萬元支援本地藝團和藝術家在大灣區作文化交流和參與演出，這可說是遠遠不足。若與大灣區其他城市，例如珠海、深圳、中山和佛山等地近年在文化範疇上投放的資源相比，更可說是小巫見大巫。

在具體政策，例如如何解決藝團和藝術家順利暢順通關，讓人員更方便進出方面，我們仍有很大的改善空間。至於體育發展方面，我最近有機會到珠海考察，單單一個網球項目已令人刮目相看。珠海不但有很完善的比賽場地，更有佔地規模龐大的培訓場地。所以，我希望特區政府繼續努力，就香港的文化藝術和體育發展進行更長遠的部署，繼續積極地在大灣區內進行融合發展。

代理主席，《粵港澳大灣區城市群發展規劃》是國家發展藍圖一個重大戰略部署，立法會議員有需要透過參與訪問，親身了解國家在各個方面的最新發展，共同為香港的發展尋找機遇，出謀獻策。我認為這次的訪問團作了一個非常良好的示範，立法會其他委員會可組織更多類似的職務考察，更多了解大灣區內民生、文化、藝術、教育和醫療衛生等不同範疇的最新發展。

代理主席，我謹此陳辭。

陸頌雄議員：代理主席，我一直思考今天的議題，看看如何讓市民感受到大灣區的機遇，使他們有獲得感、幸福感，能夠看得見、觸得到。

改革開放 40 年，正所謂"十年河東、十年河西"，以前看大灣區，很多香港人會前往深圳和珠海，港商因為那裏工資低而設廠，他們到東門吃喝的消費低，到書城買大堆書每本只是數元，到羅湖城買平價貨，但時移勢易，內地發展一日千里，現時年青人會到毗鄰的深圳潮點 high tea、"打卡"，當地的創新科技和新建築都令港人耳目一新。即使經常往返內地的人，都有趕不上節奏的感覺，深圳的 GDP 總量甚至已超逾香港。

大灣區是"改革開放 2.0"及"中國製造 2025"這兩個重要國策的一個重要環節。我一直思考國家為何要有大灣區的概念，其實每個城市都會因為其地理、歷史、政策，而各有自身或產業方面的局限，這些城市要像兄弟般一齊合作，互補不足，各盡所長，做到人流、物流、資金流互通互補，才能發揮最大的效益。

香港無論對外、對內，一向都扮演"超級聯絡人"的角色，我們希望香港繼續在大灣區擔當這個角色。不少市民對大灣區都有"這麼近、那麼遠"的感覺，我們如何打破這個距離感呢？香港工會聯合會("工聯會")在 9 月底曾到北京拜訪韓正副總理，提出了幾點意見，由於時間所限，我只談談當中 3 點。

第一點，關於香港人參與內地社會保障("社保")機制。這包括容許香港人在內地終止與內地企業的勞動關係後，可以跟內地人員一樣繼續社保供款，當完成 15 年供款後，就能取得供款的應有回報。另一項是醫療，香港人在內地發展和生活，醫療十分重要。我們希望香港人能享有國民待遇的資格，讓香港人能夠參加城鎮居民的基本醫療保險，就如返回內地生活的"老友記"般，我們可以參考港大深圳醫院的成功經驗，將醫療券的使用範圍擴大至大灣區的甲級醫院，方便他們求診。

第二點，簡化香港人以回鄉證辦理內地各種手續的事務。我們希望將回鄉證納入內地數碼科技網絡體系的身份識別系統，即容許把回鄉證變成內地的身份證辦理各種手續，例如開設銀行戶口、買車票等各種實名登記，並且取消香港人在內地開設戶口的住址證明要求。現時，我們要辦理內地的電子錢包十分麻煩，因為未能在內地銀行開設戶口，而且不同銀行亦有不同的標準。

第三點，隨着越來越多接連內地的交通基建通車，包括港珠澳大橋、快將通車的蓮塘口岸、完善的內地高速公路等。很多駕駛者十分嚮往在內地自駕遊或駕車往返兩地生活，現時申請兩地牌照有很多限制，或購買牌照的費用高昂，短期牌照又很不方便或收費很高，故此可否簡化相關手續或大幅下調費用，以方便香港市民駕車往內地呢？

另一個更實際的問題，就是很多香港人都希望留港發展，生於斯，長於斯。因此，我們更要加強香港自身的吸引力和競爭力，大灣區的重點就是創科產業，香港有國際聯繫的優勢、完善的法制、知識產權保障、自由的資訊流通、獨立關稅等。我們的大學都是一流的，但我們為何未能成功搞創科呢？即使在香港讀大學的大疆創新科技有限公司始創人汪滔也不選擇在香港發展。

我覺得我們有 3 方面要急起直追，第一方面是財政支持。政府的目標是 2022 年將本地研發開支增至 GDP 的 1.5%，但跟深圳的 4.1% 相比，簡直是望塵莫及。工聯會建議最低限度要加至 2% 以上，因為有了財政的支持，才能夠大力發展。第二方面是土地空間，政府應該加快落馬洲河套區港深創新及科技園的工程，希望這 87 公頃土地能向初創企業提供優惠租金，因為有土地才能發展。至於開拓其他土地，政府都應該加快推行。第三方面是我們的 STEM 教育，這方面可引發年青人對科技、創意、數學的興趣，鞏固他們的能力，特別是加強他們的創新能力，配合未來產業的發展需要。

其實，最重要是新產業能扭轉香港過去只依賴金融、地產產業的現象，可創造更多優質就業和發展空間。我引用大灣區主題曲的一句歌詞"推開心窗的世界更大，前面風景都可以入懷"。改革開放 40 年，我們不單經濟上要開放，所有人民(包括香港人)的思維(計時器響起).....也同樣要開放，擁抱大灣區的發展機遇，多謝代理主席。

代理主席：陸議員，你的發言時限到了。

盧偉國議員：代理主席，首先，我感謝林健鋒議員作為粵港澳大灣區訪問團團長動議本議案。

代理主席，香港可供開發利用的土地嚴重不足，產業鏈亦薄弱，作為外向型經濟，未來將面臨種種挑戰，既要應付經濟全球化帶來的激烈競爭，又要面對外圍陸續出現的各種不明朗因素，例如貿易保護

主義抬頭、中美貿易戰加劇、美國展開加息周期等。因此，香港必須居安思危，發展高增值及多元經濟，提升整體競爭力，並積極推動區域合作。香港實行“一國兩制”，有近水樓臺之利，可以發揮國家所需、香港所長的優勢，充分把握國家“一帶一路”建設，以及粵港澳大灣區發展的機遇，為未來經濟發展注入新動力。

代理主席，我在上世紀 1980 年代已開始於珠三角地區參與合資企業的開辦和營運，見證了改革開放為珠三角城市帶來的急促發展，亦見證了香港如何既貢獻亦受惠於這個龐大的區域合作。不過，當年未有粵港澳大灣區的說法，國家的新發展方略為這個區域帶來新機遇，更上一層樓。

粵港澳大灣區涵蓋 9 個相連的珠三角城市，以及香港和澳門兩個特別行政區，能夠以不到全國 1% 的土地面積及約 5% 的人口，創造了全國約 12% 的經濟總量，是世界四大灣區之一。粵港澳大灣區的建設亦已提升至國家規劃的議程上，如果我們比較粵港澳大灣區、東京灣區、三藩市灣區及紐約灣區的發展潛力，便會發現粵港澳大灣區在區域面積、總人口、港口集裝箱輸送量及機場旅客輸送量均領先；而在國內生產總值(即 GDP)及人均 GDP 方面，亦有後來居上之勢。

代理主席，正所謂百聞不如一見，要了解粵港澳大灣區的發展潛力，最好便是作一番實地考察。本會聯席事務委員會組團於 4 月 20 日至 22 日進行為期 3 天的訪問，到訪廣州、深圳、佛山、東莞及中山 5 個城市。訪問團由 32 名議員組成，涵蓋不同黨派的議員。訪問團的行程十分緊湊和豐富，除了與當地政府官員會面和交流，亦造訪了一些極具特色的高新科技及初創企業。例如，在深圳市參觀了前海微眾銀行股份有限公司這間國內首家民營互聯網銀行，也參觀了華為技術有限公司的坂田總部，了解到創新科技如何推動智慧城市的發展，包括交通、教育、日常生活廢物管理、醫療等不同範疇的應用。

特別令我留下深刻印象的，是位於東莞的中國散裂中子源基地。散裂中子源是國家級的尖端科技成果，過往只有美國、英國和日本才有此類設施，是研究物質微觀結構的超級顯微鏡，可用於研究各種材料的結構和性能，以及材料科學、生物科技等範疇。這項投資 23 億元人民幣的尖端科研基建可以無償為其他院校、科研機構及科技企業提供服務，現時已有香港的大學及研究所尋求與該基地合作。該基地設在大灣區內的東莞亦可以說證實了國家非常大力支持粵港澳大灣區的高新科技發展。

代理主席，香港在粵港澳大灣區發展中可以擔當重要角色。香港是 5 流匯聚之地，即人流、物流、資金流、資訊流及服務流，香港可為大灣區搭建不同的平台，例如集資/融資平台、高端專業服務平台、新興產業平台、商貿促進平台等，發揮 1+1 大於 2 的協同效應。香港的工程、建築、環保、金融、法律、檢測驗證、工商貿易、創新及科技等專業服務均達國際水準，具競爭優勢。

展望未來，可謂挑戰與機遇並存。由於香港與內地體制有別，過往業界北上發展往往遇上“大門開，小門未開”的問題。我曾透過不同平台多番促請中央各部委加強與區內各地政府溝通，為推動大灣區相關業界合作拆牆鬆綁，提供更多支援。在本會 5 月 31 日的會議上，我曾就題為“加強區域合作，共建粵港澳大灣區”的議員議案動議修正案，並獲得通過。該修正案的主旨是強調有關各方應積極推動大灣區資金鏈、人才鏈、創科鏈及產業鏈的協調融合，共同把大灣區打造為國際一流灣區及世界級的城市群，並且為新一代提供向上流動的機遇。

代理主席，我謹此陳辭。

張華峰議員：代理主席，林健鋒議員以團長的身份率領 4 個事務委員會，包括我現時擔任主席的財經事務委員會，於今年 4 月攜手到粵港澳大灣區(“大灣區”)考察，訪問了其中 5 個城市。這次考察訪問讓立法會議員可以不分黨派，都有機會實地了解大灣區一日千里的發展，尤其看到多項高新科技產業已經在區內立足生根，逐步成長起來，實在是十分有意義，而且，對於香港如何融入大灣區的發展藍圖有着深刻的啟發作用。

考察過程中，我們親身看到由航拍機變成的智能載人飛行器、網上銀行、中國散裂中子源、智能手提電話總部、機械人製造中心。它們每一項均在使用尖端的科技，全部均朝着創新科技和創意產業方向發展，令大家眼界大開。又例如大家所熟悉的東莞，亦正由昔日的製造基地變身發展高新科技，而且，大灣區內整個創科市場都是開放的，只要大家有創意、有科技的頭腦和知識，敢於投資創新科技，均可到大灣區發展。

所以，我十分贊成特首在施政報告中，提出將香港發展成為國際創新科技中心的定位，而且，早在今年財政預算案中，特區政府已預留 500 億元推動創科發展，集中投資發展生物科技、人工智能、智慧

城市和金融科技四大創新領域，這正好與大灣區其他城市的發展連繫起來，產生互相呼應的作用。

香港作為國際金融中心，當然要趕上潮流發展的大勢，好好利用創新科技來促進金融發展，與時並進，發展網上認證開戶、網上銀行、區塊鏈交易、流動支付或跨境支付平台。而大灣區在金融科技方面的發展，已取得一些值得肯定的成績和經驗，例如網上銀行的發展，便有可供我們借鏡的地方。

我認為香港在金融發展方面的優勢可與大灣區城市群發揮互補作用，以協助大灣區城市群的創新企業造大造強。因為擁有成熟和首屈一指的金融服務樞紐，是全球灣區發展成功的要素，而香港有優良的制度，也有各方面的專業服務人才，以往亦積累了豐富的國際交往經驗，更有經得起考驗、開放而不失穩健的金融基建，正好可以為大灣區企業來港上市集資或走出國門貢獻一分力量。

至於相關的企業，它們亦可以利用香港各項金融服務，在香港設立財資中心，協助它們面向國際，同時，讓它們可集中管理各項理財工具，降低營運成本和提高工作效率。

另外，香港作為全球最自由開放的經濟體，具有亞太區金融、貿易、航運，以及資訊樞紐的功能與戰略地位，也是眾多跨國企業設立地區總部的首選地方，這正好和財資中心的角色發揮互相呼應的作用。

我深信，只有打造一個大灣區金融合作平台，讓香港加強發揮人民幣離岸中心的角色，為大灣區提供各項跨境人民幣服務，以至全面的金融服務，才能符合未來的發展大勢和彼此的利益。

代理主席，香港和大灣區融合，在金融方面，應可為中小券商的未來打出一條出路。因為隨着大灣區居民的生活水平逐漸提高，對投資和資產管理有一定需求，如果香港的中小券商能夠及時轉型，努力發展資產管理服務，便可以照顧這批投資者的需要，同時，為本身的業務帶來新的發展機遇。

還有，如果我們要保住香港在大灣區內的金融龍頭地位，除了要加強金融創新，更要重視網絡安全及對客戶私隱的保障。政府應研究堵塞法律漏洞及加重刑罰，避免再有大量客戶資料外泄的事件出現，以保住香港的聲譽，令大家對香港的制度有信心。因為隨着金融科技

日漸普及，有效保障客戶的私隱越來越受重視，要是客戶失去信心，便會令香港的優勢受到一定的影響。

最後，我希望非建制派的議員，要好好……即正如今次考察般，少些政治爭拗，多些實務，共同為香港參與大灣區的建設，出謀獻策，為香港下一代改善生活質素而努力。

代理主席，我謹此陳辭，支持議案。

容海恩議員：代理主席，今年年初，我有機會與一眾立法會議員前往粵港澳大灣區("大灣區")的 5 個城市，包括廣州、深圳、佛山，東莞及中山，進行為期 3 天的聯席事務委員會職務訪問。在整個行程中，我有機會與當地政府、不同創科企業交流，我亦嘗試與剛剛發言的張華峰議員一同乘坐無人機，讓我覺得自己也成為一位宣傳大使，其實效果也不錯。

此外，我亦有機會與在內地創業的香港青年交流，對於內地近年的創新科技發展有了更直接及深刻的體會。我覺得今次行程的意義非常大，亦藉此機會感謝立法會秘書處同事及主席的悉心安排。我覺得今次不單是考察，而且是將我們看到的經驗及知識向香港人和香港青年作廣泛宣傳。

去年七一回歸，國家發展和改革委員會與粵港澳三地政府共同簽署了《深化粵港澳合作推進大灣區建設框架協議》，其中提及香港的優勢和角色，肯定了香港作為國際金融、航運、貿易三大中心的地位，鼓勵我們強化全球離岸人民幣業務樞紐的地位、國際資產管理中心的功能，推動專業服務和創新及科技事業發展，建設亞太區國際法律及解決爭議服務中心。

隨着廣深港高鐵通車及港珠澳大橋開通，香港往來大灣區其他城市變得更為快捷方便，促進區域之間在人才、資金及資訊更密切的交流，加速帶動區域經濟、社會及民生發展，亦為本港青年及專業人士帶來更多發展機遇。事實上，有在當地工作的青年亦表示，大灣區城市與香港同在"1 小時生活圈"內的地理位置，當地工業基礎雄厚，有助實現科研成果產品化和市場化。同時，當地的房價和寫字樓租金也較香港便宜，而且政府更推出不同方便創業的支援措施，大大減輕了他們的財政壓力，亦填補了香港這方面的不足。

大灣區經濟市場規模龐大，總經濟量為 14,000 億美元，在人口和經濟規模上已逐步與其他國際灣區經濟體比肩，香港應該捉緊發展機遇，令企業和市民都感受到大灣區建設帶來的好處，從中受惠。

代理主席，我認為香港在大灣區的發展關鍵在於人才互補。有研究指出，現時廣東省正面臨各類專業人士不足的問題，例如廣州在打造成為國際商貿中心的過程中，缺乏國際法律、物流和商務管理等方面的專業人才，缺口達到 50 萬人以上，成為發展上的一大瓶頸位。而香港正正擁有大量專業人士，包括會計師、律師、經濟分析師等具備國際視野的專業人才，如果由政府牽頭向大灣區內的政府部門和企業推廣香港的優勢產業和專業服務，促進人才配對和企業合作，同時完善兩地專業資格的互認機制，擴闊目前互相認可的專業資格範圍，讓更多專業人士可在大灣區發展業務，相信能為香港的青年專業人士帶來不少就業和發展機遇。

另一方面，雖然香港在金融和專業服務有獨特優勢，但無可置疑的是，世界未來的競爭重點將體現在科技的創新和應用上。但是，香港過往似乎未能就創科發展進行有系統的長遠規劃，導致香港創科市場缺乏規模，科研成果亦難以轉化為商品。與我們鄰近的深圳相比，去年深圳在科技研發投入超過 900 億元人民幣，佔 GDP 比例是香港的 4 倍，媲美世界其他發達國家，比香港走得更快、更遠。

通過深化大灣區合作，香港可以與重視科研的深圳及大灣區內其他城市合作，一方面利用香港對保護知識產權的優勢，鼓勵內地企業來香港設立研發部門，協助它們開拓海外市場；另一方面為有志投身創科行業的青年提供一個更廣闊的發展空間，讓他們有更多元的出路。

代理主席，我認為要將大灣區發展為香港帶來的社會及經濟效益最大化，除了要加強多邊合作，香港政府更應採取更多措施便利香港人大灣區發展。雖然香港居民現時可以申請內地居住證，但有關文件只適用於長期在內地的港人，一些持回鄉證往返內地的商務、科研或教學人員等都會感到不便。就這方面，我希望政府可以協助他們。

另外，政府也可考慮建立一個大灣區的大數據資料庫及人才庫，協助香港專才了解不同地區可投資或發展的空間和領域，加強不同區域的商業環境，便利香港專業人士和企業進入大灣區市場，拓展商機。

代理主席，我謹此陳辭。

梁美芬議員：代理主席，我多謝林健鋒議員就粵港澳大灣區("大灣區")的職務考察報告動議議案辯論，讓我們有機會分享看法。我相信各位議員對大灣區均有不同程度的經歷和觀察。

我想趁今天的機會談談我的意見。在 6 月時，我和一群專業服務界別的朋友向負責大灣區發展的相關內地部門提出若干意見。第一，我們提出除在高科技實現"資金過河"外，還希望將這安排擴大至環保、醫療，特別是人文科學方面。我必須指出，我多年來主要在大學教授法律，認識很多畢業多年或剛畢業的同學。我發現，在大灣區的整體發展中，大家對人文科學的重視似乎遠遠不及對高科技的重視。

我認為現在是一個機遇。香港可以與內地政府(特別是大灣區各城市的政府)商討採用高科技來教授以往在香港被認為是傳統而沉悶的學科，例如史學研究、人類學、法學、中國文化和語言、社會科學和文學等。例如，大家都知道，很多香港年輕學生對歷史一知半解。如果能夠採用高科技，設立四維或五維的館所供市民參觀，市民便可以感受到中國或西方歷史人物等。採用高科技教授人文科學，將古老文化和新穎科技結合，我覺得是香港可以發揮的作用。就這方面，我希望政府可以替我們爭取落實。如果香港能夠輸出高新科技，並吸納內地科技，讓中國文化在大灣區着地，我覺得是我們的一大貢獻。

第二，在大灣區的平台下，我希望政府可以協助環保產業爭取更多資源，包括研究淡水淨化技術等。我經常前往肇慶、深圳、珠海和廣州等地，讓我談談最遠的肇慶。各個大灣區城市均有各自的特色，例如肇慶天然資源豐富，曾獲得眾多文化遺產獎項。現時，肇慶當局致力將肇慶打造成生物醫藥產業集中地，並歡迎年輕人前往創業。肇慶有這項特色，香港的年輕人或港人到肇慶創業時需了解當地特色。

深圳是高科技及尖端科技的集中地，例如研發無人機系統的香港科技大學畢業生汪滔亦已前往深圳發展。我在此必須順帶一提，為何香港的競爭力會被指落後於人呢？我認識兩位博士畢業生，一位畢業於香港中文大學計算機科學與工程學系，另一位則畢業於我所屬的法律學院，但他們這個文理雙科組合卻無法在香港創業。不過，他們卻獲深圳提供資金——現在各城市均提供資金，肇慶亦然，只要意念有價值——在短短半年時間，每人 300 萬元便到位。他們合共獲得 600 萬元發展初創企業，員工人數在兩年內由 4 人擴大至今天的 50 多人，市值超過 1 億元。這就是我所謂的以資金直接到位來競爭人才。香港能否與他們競爭呢？

我有時候也感到無奈。雖然政府預留了 500 億元支援創新科技發展，但我曾詢問一些有意創業的人，他們均表示即使申請獲批，款項根本不到位。香港其中一項固有優勢是官僚系統完善，但官員卻怕犯錯，因此進度很慢。他們已在其他地方落實自己的意念，但香港當局的款項卻還未到位。我認為，當局在這方面要積極研究如何加快流程，以及在鼓勵創業方面如何跟上大灣區的步伐。大灣區發展包括"九加二"個城市，我希望內地不要忽略香港和澳門，而香港亦要維持自己的競爭力。

我在 6 月提出的政策建議亦包括為海外華人——不止香港，而其實香港居民和海外華人很多時候有親戚關係——制訂無條件逗留政策。雖然香港居民可申領港澳台居民居住證，但內地可否學習香港的做法，為長者或年輕家庭提供廉租屋呢？前往內地創業的香港居民如果建議書被接納，在居住方面通常沒有問題，因為 9 個大灣區城市都會為創業者提供住房。不過，他們可否同樣為返回內地居住的長者提供這一系列的配套設施呢？此話怎說呢？很多人問道："大灣區這塊餅很大，我如何可以分一杯羹呢？"除能力外，便是他們是否想在當地生活。生活是指一家人在當地生活，包括小孩子在當地上學。那麼，當地的幼稚園可否吸納這些高科技人才家庭的子女呢？如果大家都覺得當地生活舒適，這便是很大的吸引力。我所說的是家庭配套，並非單獨在當地創業。

在專業服務方面，例如法律服務，兩地可否將文書規範化，讓大家跟循統一的遊戲規則呢？這樣，雙方在使用法律服務時既可以有效率，亦可以共通，無需凡事訴諸訴訟，而在進行貿易時，我們可以更有效率地提供專業服務。此外，我希望仲裁員和調解員可以有更多發揮所長的機會。

我希望在各方面的合作上，政府可以替我們更常發聲。

我謹此陳辭。

區諾軒議員：代理主席，讓我談談我對於粵港澳大灣區("大灣區")的一些見解，並藉此機會回應各議員的看法。

我希望各位議員參考香港教育大學副校長呂大樂教授曾撰寫的數篇文章，當中提及他對大灣區發展的疑慮。總體而言，他在一篇文章中提到 3 個問題，讓我逐一討論。

(主席恢復主持會議)

第一，他認為，沒有資金、人才及一般人口流動便難以達到融合的真正意義。很多人一開始便指大灣區要仿效美國的三藩市灣區、紐約灣區，以及日本的東京灣區，認為只要學習該等灣區，經濟定能蓬勃發展。大家不要忘記，上述國家的城際生活、文化、制度、言論自由的尺度，以及社會上的法律保障均十分類同。不過，香港、澳門，以至其他大灣區城市之間的差異實在太大，難以一時三刻說服別人相信當中的分別不大。最明顯的是，不同城市的生活模式是否一如梁美芬議員剛才所說般真的如此容易融合呢？

數字可以說明一切。例如，超過八成前往中國大陸工作的年輕人均屬經理及行政人員的類別。另一方面，前往中國大陸工作的勞動人口平均年齡超過 40 歲甚或快將 50 歲。從這些數字可見，中國大陸對於年輕人的吸引力何在呢？我不曾聽聞有年輕人指中國大陸的文職工作十分吸引，甚至會認為為一份工作而到中國大陸生活是十分吸引的事。

我剛才聽到大家討論一些行業的前景，我會將他們的想法歸類為"北進想象"。意思是，只要香港的新興產業(例如創新科技產業)和金融產業能與大灣區融合，便會機遇處處。呂大樂教授對這種說法予以嚴厲批評，形容這是"港方人才論述目中無人"。此話怎說呢？他認為，究竟香港是否如此高人一等呢？很多人指北上發展機遇處處的同時，中國大陸的不同城市是否如此渴求香港人才呢？內地僱主面對一名深圳畢業及一名香港畢業的大學生時，不一定覺得香港的會比深圳的優秀。既然大家不知道對方有甚麼需要，試問如何可以向香港人說機遇處處呢？他們有否想過，對於年輕人(尤其是香港的年輕人)前往大灣區城市後所面對的競爭、環境及其他眾多細緻的問題，例如哪個行業的前景較好及哪個較差，其實均未有答案呢？如果因此而推行香港與大灣區融合，這其實只是停留在大口號。

第二，呂教授提出具體分工的問題。究竟香港應與其他中國大陸城市合作還是競爭呢？我聽到大家經常表示要兩地合作發展產業鏈。據我理解，產業鏈是指一方進行某項工序，另一方就處理另一項工序，從而產生協同效應。我甚少聽到各城市能清楚指出各方的優勢為何，並達成分工安排發展產業。我反而看到很多時候是為了競爭，便興建眾多.....我認為，大家稍後便可明辨基建是否處理得好呢？我們一方面強調有需要興建港珠澳大橋，接通各方，但我亦記得當大家

討論有關問題時其實亦心知肚明，因為有建制派議員說內地已建設深中通道。各城市在基建發展方面其實互相競爭，而城市之間亦很猜忌，因為不知道自己所做的某項工作會否令某方獲益較多。大家有否想清楚，凡此種種的問題究竟是怎樣一回事呢？

第三個問題是最重要的，便是在"一國兩制"下應如何處理所謂的"港式例外"。何謂"港式例外"呢？這與民主建港協進聯盟之前所提的建議相類似。例如，在稅務方面，他們建議內地豁免個人所得稅。我經常說，從來不會出現"你出豉油人家出雞"的情況，有時候是要償還的。此外，大家一方面說，香港在中美貿易戰中必須保持其地位，但另一方面又強烈主張"融合論"。大家究竟是否清楚香港本身的特色，以及在各城市中有何優勢呢？若然盲目推行融合，便會忽視香港的特色，這亦是劉進圖所說的"戰略錯誤"。

我謹此陳辭。

朱凱迪議員：主席，意大利小說家卡爾維諾有部小說叫《分成兩半的子爵》。故事講述一位子爵，身體在戰爭中被炸彈炸成兩半，右半邊身體成了壞人、獨裁者，左半邊身體則是個樂善好施的好人。對於大灣區，我常常有一種感覺，它就好像卡爾維諾此部小說一樣。我們去聆聽和述說大灣區是甚麼時，主要部分總是如剛才很多議員所說，是有關工商、經濟及科技，這些關乎商業活動、賺錢的部分，就像卡爾維諾小說的主角一樣，往往只說一邊，而另一邊卻似是不存在的。我想用以下一點時間，補充我所聽到但沒有機會看到的大灣區"另一半"情況。

我不知道考察團到深圳時有否看過深圳佳士科技工廠。今年 5 月，此工廠內一群工人希望籌建工會，維護自己的權益。但是，他們受到不明人士毆打和被公司辭退，之後到工廠聲援工人的學生又被警察逮捕。其實亦有相關新聞報道，中山大學碩士生沈夢雨和北京大學畢業生岳昕至今仍然下落不明。

我又不知道考察團到珠海時有否探訪現在仍被關押在珠海市第二看守所的維權人士甄江華。甄先生在過去 10 年一直支援不同類型的維權運動，包括支持"結石寶寶之家"發起人趙連海、"709 大抓捕"事件的家屬，以及 2015 年"女權五姊妹"參與者等。他於 2017 年 9 月因涉嫌煽動顛覆國家政權罪及尋釁滋事罪被捕，並於今年 8 月開審。我不知道他將會面對多少年的監禁，但新聞報道提及刑期可能長達 15 年。

不知道考察團到江門時有否到崖山海邊？在諾貝爾和平獎得主劉曉波過身後，有 20 多位江門居民自發到崖山悼念，後來該等人中有 10 多人先後因尋釁滋事罪被捕，包括一位來自四川的老闆衛小兵，他於惠州開設工廠。很可惜，該工廠於今年 8 月被查封，表面原因是因為干犯了有關建築安全規例。衛小兵深明箇中原因，是當局不想他在廣東再有立足之地。他跟記者說，長期的維權生活已牽連家人，廣東省政府肯定不想他繼續留下。

最後，我不知道考察團有否視察廣州火車站，有很多人去的廣州火車站。現在那個火車站很厲害，設有天羅地網，經過人士的樣貌都通過那裏的"人臉辨識系統"，即時與政治犯或受監控人士的容貌比對。在剛才所說"海祭劉曉波"的 20 多人中，余其元先生便正因為人臉辨識技術在廣州火車站被捕。

香港立法會如要代表香港人了解中國和大灣區最新的發展，其實我是歡迎的，我並不是要貶斥參與 4 月份訪問活動或視察的同事，這些地方不是見不得、看不得的。但是，我也很想請問各位同事，為何我剛才提及的，不論是在廣州、珠海、江門或深圳的那些事件、人物，都好像變成了香港人甚或香港立法會見不得、聽不得、講不得的呢？我想，常常說香港人要融入大灣區，我想聶局長都深知當中根本的問題，就是香港市民不希望一回到大陸便要將自己切成兩半：只有賺錢、發展經濟的一半才可繼續生活，"另一半"卻要放下。

我謹此發言。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

政制及內地事務局局長：主席，我首先感謝共 21 位議員在此議案辯論發言，就今年 4 月的粵港澳大灣區職務訪問團作出觀察，並對粵港澳大灣區發展表達很多不同方面的意見。我嘗試作一個整體的回應。我的回應基本上有 3 部分：第一，會先就概念方面作一些澄清或解釋；第二，闡述粵港澳大灣區發展為香港帶來的發展機遇，以及特區政府的工作重點；第三，希望可在一些特定範疇重點回應。

在概念方面，剛才有議員提出數方面的意見。第一，有議員提到粵港澳大灣區內廣東省的 9 個城市，以及香港和澳門兩個特別行政區。自回歸後 21 年以來，香港與廣東省一直有多方面的合作，那麼今天我們所說的粵港澳大灣區究竟有何新元素？跟以往有何分別？有議員表示擔心融合，融合在概念上可能有很多不同說法和理解，我認為一種比較準確的說法是，粵港澳大灣區其實是廣東省 9 個城市，以及香港和澳門兩個特別行政區，以一個區域發展的概念去推行融合。區域發展的概念，就是每個城市着力繼續發展自身的競爭力，提高經濟、民生、社會各方面的發展。但是，與此同時，作為國家其中一個最開放、發展較快的區域，能夠以區域發展的概念發展，不單對香港有益，亦對整個區域和國家的發展有益。所以，要做到區域發展，香港不但要和廣東省城市或廣東省合作，亦要與相關的中央部委在不同範疇推進政策的突破。因此，有一個頂層設計，一個由副總理領導的小組帶動、推動發展最為重要。而行政長官作為該領導小組的其中一員，不僅只是一員，而是可直接在整個大灣區的發展上提出我們的意見。整體上，大家是按區域發展的概念去推動。

第二，有議員擔心粵港澳大灣區的發展會否影響"一國兩制"和香港的角色？香港會否消失？香港會否與其他內地城市沒分別？我明白這方面的憂慮或擔心，但我們很清楚知道粵港澳大灣區的潛力所在，是由於它有"一國兩制"。粵港澳大灣區在國家 3 個區域發展中是最開放、最有國際聯繫的，原因是香港有"一國兩制"。習主席在上月會見港澳慶祝國家改革開放 40 周年代表團時，指粵港澳大灣區的建設關鍵在於創新，要思考在"一國兩制"方針和《基本法》框架內發揮粵港澳綜合優勢、創新體制機制、促進要素流通。大灣區是在一個國家、兩種制度、三個關稅區、三種貨幣的條件下建設，國際上沒有先例，要大膽闖、大膽試，開出一條新路來，香港和澳門也要注意練好"內功"，着力培育經濟增長新動力。事實上，在今年"兩會"結束後的中外記者招待會上，李克強總理回應提問時亦明確指出，即使港澳融入國家發展大局，中央仍然會堅持"一國兩制"、"港人治港"、"高度自治"的方針；內地和港澳在"一國兩制"下，會更好發揮各自優勢，形成互補，打造新的增長極。因此，香港融入粵港澳大灣區發展，事實上是豐富了"一國兩制"的實踐。

此外，有議員擔心粵港澳大灣區的發展是否一個從上而下的規劃？是否我們完全被動？我認為，在大灣區內不同城市的角色定位，不是一個由上而下或"政府說了算"的事情。客觀而言，我們看到不同

城市事實上有其比較優勢，而香港作為一個國際級金融、貿易和物流中心，我們在專業服務、法律服務等範疇的優勢是顯而易見的，亦是我們在過去一段時間發展起來的，並不是由政府規劃，而是我們真的發揮自身的比較優勢。因此，在一個區域發展的概念下，不同城市，包括港澳特區，按照各自的優勢互補，促進發展，這便是粵港澳大灣區的發展方向。

此外，有議員擔心，政府或各方面只顧呼籲年青人北上到大灣區發展。首先，大灣區包括廣東省 9 個城市和港澳特區，所以香港亦是在大灣區內；第二，我相信每個年青人都會循自己的興趣、學識和訓練，找到他們可以發展的地方，這可以是香港，可以是內地，可以是海外。最重要是了解機遇何在，以及這機遇究竟為何。因此去探索、了解、認識大灣區的發展很合乎邏輯，亦是一種很正常的做法，這使年青人更能明白未來的發展方向，更好發展其優勢。另一方面，留在香港發展亦很重要，我們更要發揮好"一國兩制"，更要發揮好香港目前的優勢所在，很需要人才在這方面發展。

除概念外，在粵港澳大灣區的機遇和重點工作方面，簡單而言，粵港澳大灣區建設是探索發展新方向、開拓發展新空間、增添發展新動力的重要機遇，對保持香港長期繁榮穩定有舉足輕重的作用。粵港澳大灣區有兩方面重要機遇，一方面可為香港培育經濟增長新動力，促進經濟產業多元發展，解決剛才有議員所指的瓶頸問題或產業單一化問題。另一方面，除了經濟發展或賺錢外，亦可透過建設大灣區成為一個優質生活圈，拓闊香港市民無論在就學、就業、創業或生活方面的空間和選擇，使大灣區成為香港廣闊的腹地。

特區政府在推動大灣區建設基本上有 3 方面的工作重點。第一是打造大灣區成為"國際科技創新中心"。在這方面，過去 1 年可看到特首在其兩份施政報告內，在創科方面都特別提出重要的發展方向、措施並投放資源，這正配合習主席所說的我們要練好自己的"內功"。

另一方面，我們亦向中央爭取相關的政策，促進在科技方面的發展。這些政策包括實現科研資金"過河"，跨境撥款，使香港的科研機構和科研人員可以使用內地的資金。此外，我們與國家科學技術部及中國科學院簽署合作安排和備忘錄，加強內地與香港的科研合作，並設立"大灣區院士聯盟"等。這些都是政策創新和突破，也締造良好的環境，讓我們可以發展創新科技。

第二方面的重點工作是便利優勢產業落戶大灣區。大灣區提供一個空間，供應土地、人才，讓我們的優勢產業能有進一步發展和開拓的空間，這包括了醫療產業、高等教育等方面。事實上，粵港澳大灣區如要成為優質生活圈，發展和培育優質的醫療人才和服務至關重要。剛才也有議員提到退休人士日後在大灣區內生活，其中一個關注點就是醫療服務。所以，我們的優勢產業如何落戶大灣區有賴我們的努力。

第三方面是透過政策的創新與突破，加強大灣區城市之間的互聯互通，包括人流、物流、資金流和信息流等各方面的工作。這當然需要有政策突破、創新的工作。

在一些特定的範疇內，正如我剛才所言的創新科技，有議員提到我們吸引人才、留住人才、培訓人才的工作很重要。特區政府非常重視這方面的工作，並投放資源和推出措施。以創科發展為例，為培育更多本地創科人才，創新及科技局已於本年 8 月推出"科技專才培育計劃"，當中的"博士專才庫"計劃，資助指定機構聘用博士後專才從事研發工作，而"再工業化及科技培訓計劃"，則資助本地企業人員接受高端科技培訓，尤其是與"工業 4.0"有關的培訓。在引入人才方面，特區政府於本年 6 月推出了"科技人才入境計劃"，為輸入海外和內地科技人才來港從事研發工作實施快速處理，以配合創科業界招攬人才的需要。所以，特區政府會繼續在吸引人才、培訓人才和挽留人才方面努力。

此外，便利營商也是重要的環節。所以，特區政府會繼續豐富"內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排"("CEPA")的內容，為本港企業爭取更多進入內地市場的機會，促進和利便兩地之間的貿易和投資。

專業服務是香港的強項，因此我們應該更好利用大灣區的發展來促進專業服務進入內地市場。目前而言，合資格的香港居民或相關專業人士可以透過 CEPA 參加內地 40 多項專業及技術人員資格考試，香港專業團體和內地有關規管機構已就多個專業資格達成互認協議或安排。

在旅遊方面，當然大灣區建設是促進粵港澳三地旅遊發展的重要一環，讓大灣區可以擔任"一程多站"和"國際城市旅遊樞紐"的角色。

今天在香港也舉行了旅遊論壇，討論粵港澳三地旅遊發展，而粵港澳大灣區的發展便是其中一個主題。

在金融方面，香港會發揮作為領先國際金融中心、全球離岸人民幣業務樞紐和國際資產及財富管理中心的優勢，為大灣區的企業提供多元化的金融服務，包括離岸人民幣業務、項目融資，以及風險、資產及資金管理等。

在稅務安排上，我們會積極反映香港市民的關注與需要。事實上，就最近新修訂《中華人民共和國個人所得稅法》對港人的影響，財政部和國家稅務總局已作出正面回應。此外，有議員提到一些稅務政策如何在大灣區內實施，我們會跟內地商討，但我們必須考慮國家整體政策，並在大灣區內配合彼此的情況和需要，作出合適的做法。

在便利措施方面，中央是很清晰的，就是會陸續出台一些便利港人在內地就學、就業、創業和生活的措施。在過去的 1 年，已陸續出台了這些措施，當中包括今年 9 月開始推出的居住證，讓在內地居住滿 6 個月的香港人依法享有 3 項權利、6 項基本公共服務及 9 項便利。將來我們會爭取和商討更多便利措施，期望可建立大灣區為一個宜居、宜業、宜遊的地方。

在推動粵港澳大灣區發展時，最重要是相關業界了解大灣區發展的機遇，提出發展建議，而政府則擔任一個“促成者”的角色，特別在政府對政府的政策創新和突破工作上，與廣東省政府和中央有關部委溝通，爭取措施和政策的落實。局內亦將成立粵港澳大灣區發展辦公室，稍後亦會尋求立法會財務委員會支持開設粵港澳大灣區發展專員的職位。我們希望能獲得議會的支持，使我們能更有效地推進有關粵港澳大灣區建設的工作。

我們會繼續做好推廣、宣傳方面的工作，目前已推出的一系列推廣、宣傳活動，覆蓋包括年青人較多使用的渠道如網站、社交媒體、網絡媒體等，以期介紹相關資訊、發展方向和每個城市的情況，讓無論商會、專業團體、非政府機構或一般市民均可掌握有關資訊，從而思考如何利用大灣區發展的機遇。

主席，我們會繼續與立法會議員、業界、商會、專業團體和相關持份者保持緊密聯繫，就如何有效推進大灣區建設聽取意見，使相關

措施能更切合社會各界的需要。特區政府會做好"促成者"的角色，與內地政府商討，協助業界爭取在拓展機遇過程中做好政策創新和突破的工作。

主席，有議員亦提到，今次的職務考察為議員提供很好的機會，讓跨黨派的議員了解到粵港澳大灣區的發展、內地的發展。亦有議員提議，希望日後能有相關的職務考察，到內地不同地方了解國家的發展。就此方面，特區政府，特別是政制及內地事務局，一定會做好我們的配合工作，做好"促成者"的角色，只要議會或議員希望到內地進行職務考察，我們一定全面配合。

我謹此陳辭，多謝主席。

主席：林健鋒議員，你還有 1 分 1 秒答辯。之後辯論即告結束。

林健鋒議員：我感謝今天就此項議案發言的 20 位議員。我剛才留意到一些沒有參與訪問團的議員也表達了一些意見，但其實是偏見，因為他們根本不認識大灣區。正如我之前發言所說，百聞不如一見，我建議下次再有機會到內地訪問時，他們應積極參與，多看才會令眼界更開闊。國家一直支持香港的發展，保持"一國兩制"和"高度自治"的方針不變。對於大灣區的發展，香港正正要發揮優勢，積極參與，取其精華，去其糟粕。正所謂時不我與，如果我們再蹉跎歲月，只會錯失良機。

主席，希望你明年可以帶立法會訪問團到上海或雄安新區考察，屆時又要辛苦局長和立法會的同事了。

主席，我謹此陳辭。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：林健鋒議員動議的議案，予以通過。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

朱凱迪議員起立要求點名表決。

主席：朱凱迪議員要求點名表決。表決鐘會響 5 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

主席：經由功能團體選舉產生的議員，有 20 人出席，17 人贊成，1 人反對，1 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 26 人出席，17 人贊成，6 人反對，3 人棄權……

(毛孟靜議員示意擬發言)

主席：毛孟靜議員，你有甚麼問題？

毛孟靜議員：主席，我怎樣按表決按鈕也沒反應，可否再按一次？

主席：毛議員，表決已經停止，結果亦已顯示了。請說出你的表決意向。

毛孟靜議員：我的表決意向是"反對"。

主席：好的，你的表決意向會記錄在案。

毛孟靜議員：你說"好的"，就是確認了嗎？

功能團體：

李國麟議員、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、姚思榮議員、馬逢國議員、莫乃光議員、張華峰議員、潘兆平議員、盧偉國議員、鍾國斌議員、陳沛然議員、陳振英議員、陸頌雄議員及劉國勳議員贊成。

梁耀忠議員反對。

邵家臻議員棄權。

主席梁君彥議員沒有表決。

地方選區：

梁美芬議員、黃國健議員、葉劉淑儀議員、胡志偉議員、陳恒鑾議員、梁志祥議員、麥美娟議員、黃碧雲議員、葛珮帆議員、蔣麗芸議員、尹兆堅議員、何君堯議員、柯創盛議員、容海恩議員、張國鈞議員、鄭泳舜議員及陳凱欣議員贊成。

毛孟靜議員、陳志全議員、張超雄議員、朱凱迪議員、鄭松泰議員、范國威議員及區諾軒議員反對。

郭家麒議員、楊岳橋議員及譚文豪議員棄權。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 20 人出席，17 人贊成，1 人反對，1 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 27 人出席，

17 人贊成，7 人反對，3 人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布議案獲得通過。

暫停會議

主席：我已徵詢下一項議案的動議人陳沛然議員的意見。他希望明天才開始辯論他的議案，讓辯論能完整地進行。會議現在暫停，明天上午 9 時恢復。

立法會遂於晚上 7 時 10 分暫停會議。

附錄 I

會後補充資料

運輸及房屋局局長會後就第十八項質詢提供補充資料

就題述立法會問題的書面答覆，本局表示警方需時整理有關在 2016 年至 2018 年 10 月期間，每年警方根據政府當局轉介與的士司機就車廂行李濫收附加費相關的投訴個案而提出檢控的個案數目。經徵詢警方，我們現提供該等資料(載於附件)，以供參考。

附件

有關的士行李費的投訴及檢控個案數字

年份	有關的士行李費的投訴個案數目	轉介警方跟進的投訴個案數目	警方經跟進後提出檢控的投訴個案數目 ^註
2016	247	70	0
2017	262	44	1
2018 (1月至10月)	241	55	0

註：

超過一半以上的個案獲投訴人撤回投訴，其餘則是證據不足或已由警方警告涉事司機而沒有提出檢控。