

(Revised)

(重訂本)

立法會
Legislative Council

立法會CB(3)293/18-19號文件

2019年1月11日內務委員會會議文件

定於2019年1月23日立法會會議上提出的質詢

(議員可能在正式預告期限前作出修改)

提問者：

(1)	鄭俊宇議員 (取代其原先提出的質詢)	(口頭答覆)
(2)	梁繼昌議員 (陳恒鑽議員已放棄質詢時段)	(口頭答覆)
(3)	謝偉銓議員	(口頭答覆)
(4)	郭榮鏗議員	(口頭答覆)
(5)	周浩鼎議員 (取代其原先提出的質詢)	(口頭答覆)
(6)	葛珮帆議員	(口頭答覆)
(7)	張宇人議員	(書面答覆)
(8)	鍾國斌議員	(書面答覆)
(9)	許智峯議員	(書面答覆)
(10)	陳健波議員	(書面答覆)
(11)	朱凱廸議員	(書面答覆)
(12)	廖長江議員	(書面答覆)
(13)	鄭松泰議員	(書面答覆)
(14)	梁志祥議員	(書面答覆)
(15)	易志明議員	(書面答覆)
(16)	何啟明議員	(書面答覆)
(17)	陸頌雄議員	(書面答覆)
(18)	蔣麗芸議員	(書面答覆)
(19)	尹兆堅議員	(書面答覆)
(20)	邵家臻議員	(書面答覆)
(21)	譚文豪議員	(書面答覆)
(22)	鄭泳舜議員	(書面答覆)

註 ：

NOTE ：

議員將採用這種語言提出質詢

Member will ask the question in this language

初 稿

Protection of animal rights, interests and welfare

(1) 鄺俊宇議員 (口頭答覆)

關於保障動物權益及福利，行政長官林鄭月娥於2017年發表的《施政報告》中的施政綱領曾提及檢視與動物福利有關的現有法例，以及研究引入有關照顧動物人士有責任謹慎照顧其動物的概念。政府可否告知本會：

- (一) 研究現時進度為何；公眾諮詢將在何時進行；當局會否考慮在新法例中針對不時發生的殘酷對待動物行為加強罰則，及加強保護動物的權益；如有，詳情為何；
- (二) 據漁農自然護理署的統計，2016年全港共有68.16萬隻寵物。然而，現時各公共交通工具，除少數前往離島的航班外及導盲犬以外，均嚴禁攜帶寵物，以致市民攜帶動物外出寸步難行。當局有否計劃與各公共交通工具營辦商研究容許攜帶動物的措施，如在部分港鐵車廂或部分巴士路線容許攜帶動物上車，以便利市民。如有，詳情及時間為何；如否，原因為何；及
- (三) 康文署早前表示擬於全港不同區域揀選六個合適的現有公園作為「動物共享公園」，可讓市民與其寵物一同進入使用。惟試點中的設施未及完善，當局有否計劃完善試點中的設施，並推廣計劃以達至全港18區均有試點以及公佈除元朗外其餘5個試點的位置。如有，詳情為何？

初 稿

Implementation of sanctions decided by
the Security Council of the United Nations

(2) 梁繼昌議員 (口頭答覆)

根據中華人民共和國中央人民政府的指示，實施聯合國安理會根據《聯合國憲章》第七章所決定的制裁，是香港特別行政區的義務。《聯合國制裁條例》("條例")訂明，行政長官須訂立規例，執行中國外交部的指示，實施聯合國安理會對中國以外地方施加的制裁。就條例在香港的具體執行情況，政府可否告知本會：

- (一) 現時負責執行條例下的制裁措施共涉及哪些政府部門，以及相關的人手編制為何；有否因應條例的更新以及國際形勢的最新發展定期向相關工作人員提供充足的指引和訓練；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (二) 過去五年，每年當局(i)接獲多少宗與條例相關的舉報個案，以及(ii)主動監察和調查各種與條例相關的可疑活動的個案數字、相關的可疑活動的類型及分類數字、阻截違規行為或交易的宗數和相關的檢控及定罪個案宗數分別為何；及
- (三) 當局會否主動就與條例相關的執法表現，包括執法行動的統計數字、檢控個案的概要，主動向公眾和國際社會定期匯報，以顯示香港嚴格實施聯合國制裁決議的決心；若會，詳情為何；若否，原因為何？

初 稿

Declarations required to be made by candidates for various elections

(3) 謝偉銓議員 (口頭答覆)

《立法會條例》、《區議會條例》及《鄉郊代表選舉條例》分別規定，立法會選舉、區議會選舉及鄉郊代表選舉的參選人，均須簽署示明會擁護《基本法》和保證效忠香港特別行政區的聲明(下稱：「聲明」)，而相關選舉的選舉主任，有權根據有關法例要求及相關程序和事實，裁定參選人的提名是否有效。然而，有人在參選上述其中一種選舉時獲裁定提名有效，並且成功當選和就任，在參選另一種選舉時卻被裁定不符合「聲明」要求。就此，政府可否告知本會：

- (一) 上述三種選舉的「聲明」的法定要求是否相同；如是，為何會出現裁決不一致的情況；
- (二) 政府有否就參選人是否符合「聲明」要求的衡量準則，向相關選舉主任提供指引，以確保其裁決符合有關法例和維持一致；如有，有關準則為何；如否，會否考慮制訂相關指引；及
- (三) 如某參選人獲裁定提名有效、當選或就任之後，作出不符合「聲明」的言論或行為，令人質疑該人在參選時並非真誠地作出有關「聲明」或現已不再認同「聲明」的內容，是否有任何機制或法律程序可取消其提名、當選或就任資格；如否，政府會否修改法例以堵塞有關漏洞？

初 稿

Application of sections 3 and 8 of the Prevention of Bribery Ordinance to the Chief Executive

(4) 郭榮鏗議員 (口頭答覆)

防止及處理潛在利益衝突獨立檢討委員會於2012年5月向政府提交報告書，建議立法令《防止賄賂條例》第3條的制度適用於行政長官，規定行政長官在接受利益前，須得到一個法定獨立委員會給予許可。行政長官亦在其競選政綱中承諾，“會盡快解決相關的憲制及法律問題，修訂《防止賄賂條例》，將第3及第8條適用範圍擴大至包括行政長官”。政務司司長亦於2017年7月5日在本會回覆譚文豪議員的質詢時表示，“政府會在完成研究相關的憲制及法律問題後，及早啟動立法程序。由於政府尚在進行有關研究工作，故在現階段並未有提交《防止賄賂條例》修訂草案的具體日期。”本人亦早在現屆政府上任前已經提出了修改《防止賄賂條例》的私人條例草案，並取得律政司法律草擬專員簽發的證書。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會否在今屆政府任期內將修訂《防止賄賂條例》的條例草案提交本會；若會，時間表為何；若否，原因為何？
- (二) 會否按照防止及處理潛在利益衝突獨立檢討委員會的建議修改；若否，原因為何，以及新修改的內容是什麼；及
- (三) 會否承諾由今起每半年一次向立法會或其轄下任何委員會報告上述修改的進展；若否原因為何？

初 稿

Measures to facilitate employees commuting to the work place at the airport

(5) 周浩鼎議員 (口頭答覆)

青衣長青公路於去年11月30日凌晨發生嚴重車禍，造成多人死傷。據了解，涉事的巴士並未領有由運輸署發出的僱員服務(A04)的批註。而負責營運該巴士路線的巴士公司是否可以合法經營此類型的僱員接載服務，在法律及保險問題上均存在著很大的爭議空間。就此，政府可否告知本會：

- (一) 當局現時如何監管專門負責僱員接載服務的專營巴士？當局有什麼措施防範及打擊類似的非法接載服務？過去五年，曾否有巴士公司因經營非法接載服務而被警方檢控；
- (二) 現時於凌晨時段往返市區至機場的公共交通服務選擇不多，而且班次疏落，令很多需要在凌晨時段到機場工作的人士，必須依賴上述專門負責僱員接載的巴士服務。而是次發生意外的巴士，當日便是在接載國泰航空員工往機場上班時而發生意外。就以上凌晨時段到機場的交通服務不足問題，當局有何對策？例如，會否要求各巴士公司於凌晨時段加密服務班次或開辦更多公共巴士服務路線；或容許現時負責僱員接載服務的專營巴士路線繼續營運下去；及
- (三) 隨著機場第三條跑道將於數年後落成，屆時不但將有更多市民到機場工作，往返市區至機場的市民及旅客亦會大增。政府現時有否提升往返市區至機場公共交通服務的計劃，例如跟港鐵公司商討把東涌線的尾站延伸至機場等？如有，詳情為何；如否，原因為何？同時，政府就東涌線尾站延伸至機場島的研究進度為何？

初 稿

Measures to alleviate the impacts of Mainland tourists
on the daily lives of residents in certain districts

(6) 葛珮帆議員 (口頭答覆)

自內地禁止「零團費」後，取而代之是大量低價團。據估計，每年約五百萬內地旅客人次透過低價團訪港，個別社區，例如九龍城區、東涌等，大批旅行團旅客在社區用膳、購物及參與旅遊項目，大量旅客及旅遊巴士湧入區內，「逼爆」社區，而且有關情況亦見蔓延其他社區，對居民生活造成長時間困擾。就此，政府可否告知本會：

- (一) 政府會否研究以下措施，包括積極作出協調，與旅行社及經營指定商舖的營運者與其他旅遊設施，例如郵輪碼頭的管理者合作，遷移指定商舖往該等旅遊設施經營，以疏導社區旅客過擠的問題，以及要求旅議會停止在旅客嚴重擠擁的社區為指定商舖做登記，並且提高這些指定商舖設立的門檻，包括要求商舖制訂人流管制措施，並在獲得旅議會同意才可開業，及對人流車流管理不合格者作出警告及取消登記的處分機制，以避免過多旅行團擠擁在個別社區，為居民帶來滋擾；
- (二) 針對碼頭周邊地區問題，政府會否限制使用碼頭泊位的時間，將參與「維港遊」的旅行團平均分散至各個地方上落，並在附近街道增設旅遊巴士禁區；及
- (三) 據了解，政府現時是沒有每天內地入境旅行團數目及相關數據資料的。當局會否考慮與內地相關當局商討，互相建立通報機制，以了解每天赴港內地團的具體數量，以助政府為應對訪港旅客作出及時及適當的配套措施？

初 稿

Factory canteens

(7) 張宇人議員 (書面答覆)

有業界向我反映，食物環境衛生署於2018年2月起施行新修訂的工廠食堂發牌及持牌條件，要求持牌人除了在食堂每個入口外面展示「只准本工廈之工廠員工使用」之告示，而工廠食堂的顧客亦須持有僱主簽發的僱員證或其他可接納的證明，方可使用該工廠食堂，以符合工廠食堂只可供所在工廈的工廠僱員使用的牌照條款，令他們的客源大減。他們曾嘗試向地政署申請「補地價」，轉為普通食肆，卻受制於工廠大廈的消防及樓宇條件而未能成功。他們指出，有關工廠食堂的條例明顯過時，未能反映時代變遷，本港工廠減少的實況。此外，政府為回應全港商業樓宇面積不足的問題，2010年起已推出活化工廈的政策，目的就是讓工廠大廈不限於工廠用途，讓其他不同的經濟活動進駐，例如寫字樓、藝術工作室、文化創業、輕工業及物流等，惟工廠食堂牌照未能配合改變。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會否因應時代改變及配合政府活化工廈的政策，考慮修訂《食物業規例》(第132X章)，當中規定工廠食堂只准招待所在工廈的工廠僱員，改為只准招待所在工廈的僱員及與所在工廈內單位有業務來往的僱員？如會，詳情為何？如否，原因為何；
- (二) 過去八年當局接獲工廠食堂持牌人「補地價」轉為普通食肆的申請個案數目為何？當中獲批及被拒的申請個案數目分別為何？被拒絕的個案主要原因為何？獲批的申請個案平均所需審批的時間為何；
- (三) 請按全港十八區表列各區工廠大廈數字分別為何？以及各區在工廠大廈內仍然活躍的工廠數目、工廠僱員數目及工廠食堂數目分別若干；及
- (四) 另外，有否評估各區工廠大廈內工廠以外有業務經營的單位數字及相關僱員數目分別為何？如有，詳情為何？如否，會否進行有關評估，以準確理解工廠大廈的工廠食堂的需求？

初 稿

Remittance of money through money changers

(8) 鍾國斌議員 (書面答覆)

市面上不少找換店以高匯率的快速匯款作招徠，吸引市民在銀行以外進行匯款的其他選擇。近日有報章報道指，有港人經本地找換店匯款至內地被「走數」，找換店一直稱內地戶口遭凍結，故無法匯款，事主無法取回款項，先後多次報警，並向消費者委員會和海關求助，均沒有結果。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去三年間，海關共收到多少宗涉及找換店的投訴個案，當中有多少宗是有關匯款「走數」，請按年分月及個案種類列出；
- (二) 根據香港法例，找換店業務範圍僅限於本地外幣兌換，不包括外幣跨境匯寄。現行有何法例可監管及當局有何措施打擊找換店卻利用條例灰色地帶提供匯款服務？有關部門過去是否有進行相關的執法行動；及
- (三) 當局會否考慮立法規管找換店從事境外匯款業務，以免利用法例灰色地帶進行欺詐？如會，詳情如何？如不會，原因為何？

初 稿

Manpower of Traffic Wardens

(9) 許智峯議員 (書面答覆)

據悉香港警務處決定為全港交通督導員編制及人手安排，於來年增聘49人，目標於2019年3月底前，完成訓練正式上任。政府可否告知本會：

- (一) 根據警方提供數字，中西區13名交通督導員，將增加一位，比較之下，仍然未達灣仔區交通督導員編制一半，就此，政府可否告知本會，各警區配置人手機制及準則；
- (二) 近三年，各區需要由交通督導員出勤輔助的大型活動統計數字；
- (三) 運輸及房屋局及香港警務處代表皆曾表示，未有就交通督導員人員編制及人手安排設立恆常檢討機制，在目前文件紀錄顯示運輸及房屋局及香港警務處只曾在2011年因應停車熄匙立法後工作量增加，而就督導員編制及人手安排作出檢討並增加人手，政府可否告知本會，設立恆常檢討機制的條件；及
- (四) 全港交通督導員的年齡統計？

初 稿

Measures to promote the development of the insurance industry

(10) 陳健波議員 (書面答覆)

政府致力提升及推動香港的保險業發展，重建香港作為亞洲保險中心。有見及此，保險業界於早前向政府提出大灣區醫保通的建議，於互聯網上設立銷售平台，讓大灣區內居民毋須親身來港便可完成投保、核保等程序，同時也可利用此平台，通過封閉式管道來處理賠款及索償等問題，以解決有關走資的憂慮；醫保通亦可促進香港保險公司與國內醫療機構合作，協助業界進軍大灣區、開拓保險科技。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否已就保險業界提出的建議，與內地中國銀行保險監督管理委員會(銀保監)研究其可行性？如否，原因為何；
- (二) 有何措施協助業界發展灣內保險業務及其時間表為何；及
- (三) 為協助業界盡快追上國際步伐，會否考慮增撥額外資源，以提升保險公司在保險科技的器材及培訓員工應用科技的水平？

初 稿

Re-export of sensitive materials from Hong Kong

(11) 朱凱廸議員 (書面答覆)

於2018年11月，“美中經濟與安全審查委員會”發表年度報告，建議國會指示美國商務部及其他相關政府部門準備公開文件，檢視及評估美國的軍民兩用技術出口管制政策中，把香港與中國分開獨立關稅區的做法。而早前美國商務部公開一份中興通訊股份有限公司的內部機密文件《關於全面整頓和規範公司出口管制相關業務的報告》，當中顯示：“香港貨物查扣事件—2008年我司即因違反香港出口管制法規(根據美國法規制訂)而4次發生貨物被香港海關查扣、沒收、罰款的事件，涉案貨物價值已超過百萬人民幣，罰款約數十萬港幣。”上述事件或僅屬冰山一角，令市民擔心內地企業正有系統地利用香港作為「白手套」，經香港將敏感物資轉口至中國及其他地區，違反國際禁令。就此，政府可否告知本會：

(一) 上述中興貨物被查扣的事件是否屬實？當中被查扣4次的事件詳情〔請以表列出〕；

	日期	所涉公司名稱	貨物描述	數量及價值	貨物所屬的管制出口貨品的類別	入口地	出口地	違反的條例	判罰詳情
1									
2									
3									
4									

(二) 在過去10年，香港海關就有關違反《聯合國制裁條例》或美國對軍民兩用技術出口管制的調查及檢控詳情；及

(i) 調查的宗數及詳情(請以表列出)：

日期	貨物描述	貨物數量及價值	貨物所屬的管制出口貨品的類別	入口地	出口地	涉嫌違反的條例

初 稿

(ii) 檢控的宗數及詳情(請以表列出)：

日期	所涉 公司 名稱	貨物 描述	貨物 數量及 價值	貨物 所屬的 管制 出口 貨品的 類別	入口地	出口地	所涉 條例	判罰 詳情 (如定 罪)

(三) 2010年6月9日，聯合國安全理事會通過第1929(2010)號決議，向伊朗實施第四次制裁，制裁範圍主要包括核相關產品、武器、能源及金融產品等。然而，在該決議的附件四「中國、法國、德國、俄羅斯聯邦、聯合王國、美利堅合眾國和歐洲聯盟的提議」的「環境，基礎設施」部分提到：“支持伊朗電信基礎設施現代化，包括可能取消相關的出口限制。”就此，請香港海關提供由2010年至今，由香港出口或轉口至伊朗的有關電訊產品的宗數及詳情(請以表列出)？

日期	電訊產品描述	貨物數量及價值	入口地

初 稿

Encouraging the application of renewable energy

(12) 廖長江議員 (書面答覆)

引入上網電價是為個人和非政府機構投資可再生能源提供誘因，而根據報道，在當局放寬「村屋」安裝太陽能板的高度限制後，可再生能源上網電價計劃(下稱“該計劃”)的申請個案宗數急升，並且以「村屋」客戶為主，不過不少個案卻因為申請容量超出現時電力公司供電予該客戶或該地區的容量等問題而遇到阻滯，令到相關業主及業界大失預算，甚至打擊了他們致力發展可再生能源發電的意慾。就此，政府可否告知本會：

- (一) 該計劃推出至今的申請個案的宗數、申請者的客戶種類、涉及的可再生能源種類、個案的審批狀況(包括已批准、處理中、不接受或拒絕等狀況)、申請容量被更改的個案宗數及詳情(包括申請的容量、按電力公司要求更改後的申請容量、更改的原因)；
- (二) 在考慮及制訂該計劃安排細節的過程中，是否已預見會有申請個案因為發電容量過大而需要酌量縮減的情況出現；若是，有關的估算詳情(包括有關個案宗數佔全部申請個案宗數的比率、對可再生能源發電量的影響)及應對方案為何；
- (三) 對於有持分者指該計劃現時接納申請的發電容量規模過細的問題，有關方面有否針對性的改善措施，若有，詳情(包括相關行動及時間表)為何，若沒有，原因為何；及
- (四) 鑑於政府認同推動可再生能源發展是減緩氣候變化的重要一環，當局會否考慮採取更進取的扶助措施來推動普及太陽能發電至所有適合安裝太陽能系統的樓宇，及扶助本港的太陽能行業健康發展，例如參考其他國家及地區扶助太陽能發電產業的政策措施，在不影響安全原則下簡化所有樓宇屋頂設置太陽光電設備的申請程序、讓安裝太陽能光伏系統等裝置的住戶可獲扣稅、推動市場提供太陽能系統租賃的服務、推動成立發展太陽能的基金讓市民購買等，若會，詳情為何，若不會，原因為何？

初 稿

Use of force by police officers while discharging duties

(13) 鄭松泰議員 (書面答覆)

據報，2012年有一位的士司機被捕時情緒激動並不斷掙扎，遭警員以箍頸方式拉扯上警車因而頸椎移位，留院約一個月後不治。去年10月，死因裁判法庭就該名司機的死因召開研訊，陪審團裁定他死於“不合法被殺”。另一方面，警方設立了一個工作小組，專門跟進改善武力使用指引、程序及訓練。關於警員執勤時使用武力事宜，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於上述死因研訊的陪審團提出了4項建議，包括在衝鋒車內部安裝具錄音功能的閉路電視，以及培訓警員將被捕人士搬抬上警車的技巧等，警方會否採納該等建議；
- (二) 警方會否加強培訓警務人員(特別是離開學堂不久的年輕警員)，在執勤時妥善控制情緒，並在使用武力時保持高度克制；及
- (三) 因應上述死因研訊的結果，警方會否更新並公開警務人員使用武力的指引？

初 稿

Employment of persons with disabilities

(14) 梁志祥議員 (書面答覆)

本人接獲團體反映，現時政府對殘疾人士的就業支援不足，不少殘疾人士於大專教育畢業後多年都未能成功就業；不少透過「就業展才能計劃」就職的殘疾人士於超過政府津貼發放期後就被停止聘用。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去五年，殘疾人士的就業率、失業率及就業不足率為何；
- (二) 過去五年，殘疾人士大專教育畢業生人數為何；其就業率、失業率及就業不足率為何；
- (三) 過去五年，政府職位當中殘疾僱員的百份比及聘用殘疾人士百份比最高首三位的政府部門；
- (四) 過去五年，政府職位當中的殘疾僱員，由公務員內部轉職及公開招聘的百份比為何；
- (五) 過去五年，勞工處展能就業科為殘疾人士及僱主提供免費的職業介紹及招聘服務，接獲的求助及成功受聘的數字為何；
- (六) 過去五年，僱主透過展能就業科的「就業展才能計劃」聘用殘疾人士的個案數字，當中涉及的津貼為何；超過10個月後繼續聘用殘疾人士的數字數目為何；
- (七) 自最低工資推行後，每年有多少殘疾僱員申請生產能力評估並獲簽發「生產能力評估證明書」；在這些殘疾僱員中，有多少完成評估後獲僱主提高薪酬；提高的百分比為何；及
- (八) 政府會否效法內地部分省市及海外國家推行殘疾人士就業配額制，要求具規模的企業聘用某個百分比的殘疾人士；若否，會否首先考慮於政府部門推行？

初 稿

Quota for Hong Kong cross-boundary private cars using the Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge

(15) 易志明議員 (書面答覆)

據報，內地與香港政府同意在港珠澳大橋開通初期，會分別發放一萬個及一千個配額予香港及內地跨境私家車，有市民於去年已成功獲取可使用港珠澳大橋的跨境私家車配額，甚至已獲發「入出內地行駛牌證」，惟香港的「過境車輛封閉道路通行許可證」(俗稱：禁區紙)申請卻遲遲未獲簽發。由於沒有禁區紙，車輛就算已獲取內地批文亦不能出境；再者，配額有效期為一年，車主為保留有關跨境配額，就算車主未獲簽發禁區紙，還須辦理繁複的續牌手續，確實有費時失事之嫌，就此，政府可否告知本會：

- (一) 私家車車主申請行走港珠澳大橋禁區紙的情況，包括申請個案數目、已獲發禁區紙的數目、未獲批或處理中的數目；
- (二) 運輸署發出的港珠澳大橋禁區紙數目未能與內地跨境私家車配額的數目配合，原因為何；若內地進一步增加私家車跨境配額的數目，當局有何措施防止有配額但沒有禁區紙的情況再次出現；
- (三) 對於已獲取內地批文但未能領取禁區紙的車輛，當局會否與內地商討制訂緩衝措施的方案，如車輛的跨境配額在取得運輸署的禁區紙才正式生效，以避免車主在沒有使用配額下，而需辦理繁複的續牌手續；
- (四) 有指運輸署要待屯門至赤鱲角連接路在2020年啟用後才會處理餘下的禁區紙申請，對於已持跨境配額的私家車車主帶來不便，就此，當局會否考慮提前處理積壓的禁區紙申請，如會，詳情為何；如不會，原因為何；及
- (五) 為避免跨境私家車配額炒賣圖利及有不法之徒藉跨境私家車從事非法載客取酬之活動，當局與內地政府有否制訂打擊行動，如有，詳情為何；如沒有，原因為何，又如何杜絕上述非法行為？

初 稿

Import of care workers under the Supplementary Labour Scheme

(16) 何啟明議員 (書面答覆)

在過去5年，安老服務業的僱主根據「補充勞工計劃」申請輸入及獲批的護理員數目，以及有關護理員的教育程度、資歷類別及每月工資中位數分別為何？

初 稿

Injuries sustained to an employee when travelling
between his place of residence and his place of work

(17) 陸頌雄議員 (書面答覆)

根據現行的《僱員補償條例》，在八號或以上颱風訊號或紅色/黑色暴雨警告生效期間，僱員往返工作地點途中的4小時內遭遇意外受傷或死亡，即屬工傷。就此，政府可否告知本會：

- (一) 按意外類別、行業及工種劃分，列出過去3年，涉及僱員在八號或以上颱風訊號或紅色/黑色暴雨警告生效期間，因工遭遇意外的個案數字及其傷亡數字；當中有多少宗發生於往返工作地點途中，以及涉及的僱員人數；及
- (二) 當局會否考慮全面檢討有關條例，並列明在八號或以上颱風訊號或紅色/黑色暴雨警告取消後的4小時內，僱員如在往返工作地點途中遭遇意外而引致傷亡，亦視作工傷；如會，詳情為何；如否，原因為何？

初 稿

Financial assistance provided under various medical assistance programmes

(18) 蔣麗芸議員 (書面答覆)

醫管局委託兩所大學檢討撒瑪利亞基金等醫療援助項目的經濟審查機制，報告建議修訂病人「可動用資產」的計算方法，將整體可用資產總數除半，以及收窄家庭定義，非受供養病人即使與父母同住，父母資產會被剔除，未婚的申請人則會視為一人家庭。有團體指出，新家庭定義不計及申請人供養其他家庭成員的豁免額，變相增加其負擔，以及病人每年分擔藥費上限維持二成或一百萬元，負擔仍然偏高。就撒瑪利亞基金等醫療援助項目，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，申請人從遞交撒瑪利亞基金或關愛基金醫療援助項目申請書起至完成審批所需平均、最長及最短時間為何；
- (二) 按藥物的類別列出過去3年，每年獲全數資助、部分資助及所有獲資助的病人人數、每名病人的平均資助金額、每名病人平均需分擔的款額，以及每種藥物的資助總額；
- (三) 過去3年，每年不獲批准的申請的藥物及非藥物資助數目分別為何；
- (四) 會否考慮在申請人能證明其家庭成員受其供養的情況下，可在計算全年總入息時，按申請人供養的家庭成員人數計算豁免額；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (五) 會否考慮進一步下調撒瑪利亞基金和關愛基金醫療援助項目的病人分擔藥費上限，下調至病人家庭每年可動用財務資源的一成或五十萬元，以有效紓緩病人及其家庭的經濟負擔；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (六) 會否設立上訴機制，處理對於審批決定及分擔費的覆核；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (七) 鑑於瑪利亞基金和關愛基金醫療援助項目批核日期不可追溯，病人須在申請獲批後，才能進行有關醫療程序或購買相關醫療用品/儀器或開始療程，此舉或延誤有經濟需要的病人的治療；政府會否設立追溯期，資助申請人獲批前所支付的

初 稿

醫療程序或相關用品/儀器的費用或所支付的藥物；若會，詳情為何；若否，原因為何；及

(八) 會否定期檢討撒瑪利亞基金等醫療援助項目，讓有關資助更切合病人需要；若會，時間表為何；若否，原因為何？

初 稿

Safeguarding road safety against caltrops on the roads

(19) 尹兆堅議員 (書面答覆)

據報道，近日荃灣區內的路面上發現不少俗稱「鐵蒺藜」(又名「雞爪釘」)的鐵釘或飛鏢，引致大批車主駕車駛經時無辜中招爆胎，警方已立案調查。政府可否告知本會：

- (一) 直至目前為止，警方是否就事件拘捕任何人；過去5年，有多少人因故意在馬路放置物品而導致車輛爆胎被檢控；
- (二) 俗稱「鐵蒺藜」的鐵釘或飛鏢是否屬香港法例第217章《武器條例》中所指的違禁武器；如是，過去5年警方曾經對多少人因管有此類違禁武器而出作出檢控；如否，是否有任何法例規管任何人管有「鐵蒺藜」；及
- (三) 道路安全專家指車輛輾過「鐵蒺藜」時，因其設計形狀會割開輪胎胎肚，有機會即時爆胎，私家車或會即時轉向爆胎的方向而越線，引致意外，而電單車則會馬上失控，嚴重影響道路安全，危害市民生命。警方會否就事件針對性地加強公路的監察及巡邏；另外，政府會否考慮修改法例，以加強對市民管有「鐵蒺藜」的阻嚇力及阻止其輸入本港？

初 稿

Incentive payments and training allowances for trainees of sheltered workshops

(20) 邵家臻議員 (書面答覆)

社署資助庇護工場服務的目的是要透過特別設計的訓練環境，為一些因殘疾而未能在公開市場就業的人士提供合適的職業訓練，讓他們可以盡量發展社交及經濟潛能；增強他們的工作能力。有庇護工場向本人反映，工場學員每月「收入」取決於其每月所獲取的獎勵金(incentive payment)及訓練津貼(training allowance)，社署將庇護工場學員的訓練收入視作工作入息；有學員因擔心其收入高於綜援的豁免計算入息而暫停參與庇護工場訓練，政府可否告知本會：

- (一) 現時的獎勵金金額是如何釐訂？調整機制為何？過去調整金額的頻率及幅度如何？現時殘疾人士在庇護工場的收入最低、最高、平均數及中位數為何；
- (二) 社署有沒有統計有多少參與庇護工場訓練的綜援受助人，其收入高於綜援計劃每月豁免計算入息的上限；若有，過去五年的詳情為何；
- (三) 現時殘疾人士在庇護工場所接受的訓練，與一般工廠的生產工作無異，為何殘疾人士在庇護工場的工作不受最低工資保障？當局如何界定庇護工場的工作和訓練，防止殘疾人士的工作收入被剝削；
- (四) 阻止收入較高的殘疾人士繼續參與庇護工場訓練是否社署的政策？社署社會保障辦事處為何會將庇護工場的收入視為工作入息；及
- (五) 當局有否計劃檢討庇護工場的獎勵金金額、檢視庇護工場學員的收入及綜援豁免入息制度，讓庇護工場學員可享有適切的訓練、工作及生活保障？

初 稿

Regulation of unmanned aircraft systems

(21) 譚文豪議員 (書面答覆)

二〇一八年十二月下旬，有無人駕駛飛機連番闖入英國倫敦格域機場範圍。基於航機飛行安全考慮，機場管理方決定暫停所有航班升降合共數十小時。事故造成約一千宗飛機航班延誤或取消，超過十四萬多名乘客受影響。雖然當地政府早已制訂法例，禁止無人機飛進機場邊緣對開一千米範圍及飛越四百米的飛行高度，但仍無助於避免上述事故發生。更甚的是，執法部門至今尚未能找出肇事者，更曾出現「拉錯人」的鬧劇。這均反映出單憑法律規管無人機的使用有其侷限，無法完全確保航機飛行安全以及效率。事實上，事故發生之後，機場管理方隨即斥資五百萬英鎊添置新儀器和科技，協助偵測無人機非法飛行。本人認為，本港至今仍然未有發生同類事件純屬幸運。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去五年，每年分別有多少架次的無人機違反《機場管理局附例》(第483A章)第35條，在「附例適用區」(定義見《機場管理局附例》(第483A章)第3條)內飛行；
- (二) 過去五年，每年分別有多少人因干犯上述罪行而被拘捕、檢控及定罪，以及被定罪者被判處的懲罰為何；
- (三) 有否制訂應變措施及時處理在附例適用區內飛行的無人機，以及啟動有關應變措施的程序；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (四) 香港國際機場是否備有適切的儀器和科技，協助(i)偵測無人機在附例適用區內的非法飛行、(ii)干擾無人機在附例適用區內的非法飛行及(iii)確定放飛有關無人機的肇事者的位置；如是，詳情為何；如否，原因為何？

初 稿

Claims for compensation served by shop operators affected by railway construction works

(22) 鄭泳舜議員 (書面答覆)

港鐵沙中線工程由2013年開始啟動，並在2014年起在九龍城南角道4號至24號附近，展開宋皇臺站出口工程。由於工程期間，港鐵承辦商在該路段放置大面積的工程圍網、水馬及鐵製欄杆障礙物，圍封了南角道往太子道東方向車行路線，阻擋了從外間望向多間食肆及商店的視線。另承辦商的工程多年以來，造成沙塵滾滾，行經該處市民及車輛大減，只是到了2018年工程接近完成，才稍為改善，承辦商在圍欄旁增加了一個狹小的行人通道缺口，亦增加了數個泊車位。不過，工程圍網置設多年及工程引起的噪音以至沙塵問題，令南角道4號至24號商戶的生意大減，蒙受經濟損失，特別是食肆。一批小商戶根據《鐵路條例》附表II原則，向運房局局長進行申索，卻全部不成功。經查詢後，因應沙中線工程，在過去5年由商戶商舖物業及市民就住宅物業，引用《鐵路條例》就經濟或利益受損作出補償申索，共有26宗，但沒有一宗申索成功。當中，南角道相關路段不少商戶已結業離場，南角道3個商戶申索個案，分別在2016年及2017年被駁回，最新一宗則是去年11月被駁回。商戶反映經運房局局長申索過程已歷經兩至三年時間，提交了詳盡利益受損資料，仍無功而還，他們選擇不再跟進，即不會再按機制尋求土地審裁署裁決。就此，政府可否告知本會：

- (一) 在南角道商戶3宗申索個案，部門回覆認為涉及的暫時道路封閉安排，並未對有關物業的通道產生不利影響，經諮詢法律意見後，指出申訴不成立。由於政府是港鐵公司的大股東，在處理申訴過程中，當局會否改善申索程序，包括在處理申訴時，引入獨立第三方的意見，或成立以獨立人士為代表的委員會，處理申訴；
- (二) 請列出過去5年涉及沙中線工程26宗申索個案，申索全被駁回原因，請按類別及地區列表說明；
- (三) 請列出過去10年，因應發展鐵路工程，市民循《鐵路條例》附表II申索個案數字，成功申索及被駁回個案有多少？按土地審裁署處理的個案有多少，成功與被駁回個案有多少，請按年度地區類別列表說明；

初 稿

- (四) 在沙中線工程上，自2013年起土瓜灣道路包括馬頭圍道、江蘇街、落山道部分路段亦遭圍封，圍封時間長達5年或以上，商戶生意也受到影響。連同南角道被封路段，當局共收到多少宗投訴，請按年份及投訴內容分類列出？當局做過甚麼措施，應對投訴及減低工程對商戶及居民的影響；
- (五) 礙於前面所述路段旁，仍有不少商戶在營業，上述兩個路段相關工程完結日期為何，完全清理及移走所有圍網等障礙物的時間為何；及
- (六) 在上述路段及周邊的商戶及市民來說，對沙中線在安全情況下全面通車都有一定期望，根據港鐵規劃，沙中線大圍至紅磡段工程將於2019年年中完成，這路段工程是否會如期全面開通？若大圍至紅磡站段不是全面開通，局部開通的走線及時間表會是如何？包括前述兩路段所在的宋皇臺及土瓜灣站，何時開通？