

會議過程正式紀錄

2023年6月7日星期三

上午11時會議開始

出席議員：

主席梁君彥議員，大紫荊勳賢，G.B.S., J.P.

張宇人議員，大紫荊勳賢，G.B.S., J.P.

林健鋒議員，G.B.S., J.P.

李慧琼議員，G.B.S., J.P.

陳克勤議員，S.B.S., J.P.

陳健波議員，G.B.S., J.P.

葉劉淑儀議員，大紫荊勳賢，G.B.S., J.P.

謝偉俊議員，J.P.

田北辰議員，B.B.S., J.P.

何俊賢議員，B.B.S., J.P.

易志明議員，S.B.S., J.P.

陳恒鑌議員，B.B.S., J.P.

郭偉强議員，J.P.

葛珮帆議員，B.B.S., J.P.

廖長江議員, G.B.S., J.P.

盧偉國議員, G.B.S., M.H., J.P.

吳永嘉議員, B.B.S., J.P.

何君堯議員, J.P.

周浩鼎議員

邵家輝議員, J.P.

容海恩議員, J.P.

陳振英議員, J.P.

陸頌雄議員, J.P.

劉國勳議員, M.H., J.P.

劉業強議員, B.B.S., M.H., J.P.

鄭泳舜議員, M.H., J.P.

謝偉銓議員, B.B.S., J.P.

江玉歡議員

朱國強議員

李世榮議員, M.H.

李浩然議員, M.H., J.P.

李惟宏議員

李梓敬議員

李鎮強議員

狄志遠議員, S.B.S., J.P.

吳秋北議員, S.B.S.

吳傑莊議員, M.H.

周小松議員

周文港議員

林哲玄議員

林振昇議員

林素蔚議員

林順潮議員, J.P.

林新強議員, J.P.

林筱魯議員, S.B.S., J.P.

邱達根議員

姚柏良議員, M.H.

洪雯議員

梁子穎議員, M.H.

梁文廣議員, M.H.

梁熙議員

梁毓偉議員, J.P.

陳月明議員, M.H.

陳沛良議員

陳祖恒議員

陳家珮議員, M.H.

陳曼琪議員, M.H., J.P.

陳紹雄議員, J.P.

陳凱欣議員

陳穎欣議員

陳學鋒議員, M.H., J.P.

張欣宇議員

郭玲麗議員

陸瀚民議員

黃英豪議員, B.B.S., J.P.

黃俊碩議員

黃國議員, B.B.S., J.P.

楊永杰議員

管浩鳴議員, B.B.S., J.P.

鄧飛議員, M.H.

鄧家彪議員, B.B.S., J.P.

黎棟國議員, G.B.S., I.D.S.M., J.P.

劉智鵬議員, B.B.S., J.P.

霍啟剛議員, J.P.

龍漢標議員

顏汶羽議員

簡慧敏議員

譚岳衡議員, J.P.

蘇長榮議員, S.B.S., J.P.

嚴剛議員

何敬康議員

尚海龍議員

陳永光議員

黃錦輝議員, M.H.

缺席議員：

梁美芬議員, S.B.S., J.P.

馬逢國議員, G.B.S., J.P.

林琳議員

陳仲尼議員, S.B.S., J.P.

陳勇議員, B.B.S., J.P.

出席政府官員：

財經事務及庫務局局長許正宇先生, G.B.S., J.P.

環境及生態局局長謝展寰先生, B.B.S., J.P.

運輸及物流局局長林世雄先生, G.B.S., J.P.

發展局局長甯漢豪女士, J.P.

教育局局長蔡若蓮博士, J.P.

創新科技及工業局局長孫東教授, J.P.

勞工及福利局局長孫玉菡先生, J.P.

文化體育及旅遊局副局長劉震先生, J.P.

列席秘書：

秘書長陳維安先生, S.B.S.

副秘書長衛碧瑤女士

助理秘書長薛鳳鳴女士

助理秘書長韓律科女士

提交本會省覽的文件

下列文件是根據《議事規則》第21(2)條的規定提交：

附屬法例	法律公告編號
《2023年邊境禁區(修訂)令》	2023年第92號
《2023年儲稅券(利率)(綜合)(修訂)(第3號) 公告》	2023年第93號

其他文件

九廣鐵路公司
二零二二年年報(包括財務報表及獨立核數師報告)

內務委員會有關研究附屬法例及其他文書的第13/2023號報告

《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》委員會報告

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。第一項質詢。

戰時遺蹟

1. 劉智鵬議員：據報，國家主席曾經表示，“考古遺蹟和歷史文物是歷史的見證，必須保護好、利用好”。有意見認為，香港從1899年新界鄉民抗英守土的“六日戰爭”，到1941年香港守軍同仇敵愾、連袂抗日的“香港保衛戰”，有着豐富的抗戰歷史，而有關的戰時遺蹟更是國民教育的絕佳教材。然而，本港現時戰時遺蹟的保存狀況參差，令人憂慮。就此，政府可否告知本會：

- (一) 香港現時有多少項戰時遺蹟，以及政府可有制訂戰時遺蹟名單；如有，可否提供該名單；如沒有，會否在未來制訂有關名單；

- (二) 對於香港的戰時遺蹟，政府可有制訂保育方案；如有，具體方案為何；如否，會否在未來制訂有關方案；及
- (三) 鑒於近年，政府致力推廣學生在課堂以外的體驗式學習，並在該等學習結合價值觀教育，政府可有計劃將香港戰時遺蹟納入公民與社會發展科及中國歷史科的體驗式學習之中；如有，有關計劃為何；如否，原因為何？

發展局局長：主席，有關香港戰時遺蹟的工作涉及法定古蹟及歷史建築的保育、香港歷史的教育及歷史文化推廣等範疇，在諮詢其他相關的政策局後，發展局對質詢的3個部分回覆如下：

- (一) 根據古物古蹟辦事處(“古蹟辦”)的初步統計，在法定古蹟、已評級歷史建築及有待評級的項目名單中，共有76個項目與1899年新界抗英“六日戰爭”、1941年12月的“香港保衛戰”，以及與東江縱隊港九獨立大隊抗戰有關，例如與“六日戰爭”有關的屏山達德公所、吉慶圍；與“香港保衛戰”有關的赤柱聖士提反書院的書院大樓、黃泥涌峽軍事遺址；及與東江縱隊港九獨立大隊有關的西貢黃毛應玫瑰小堂、沙頭角石涌凹羅屋等，有關的76個項目列表在這答覆的附件。

除了戰時遺蹟，香港現時有兩項大型抗戰紀念設施被納入《國家級抗戰紀念設施、遺址名錄》，分別為位於北區烏蛟騰的抗日英烈紀念碑及西貢的斬竹灣抗日英烈紀念碑園。

另一方面，康樂及文化事務署轄下的香港歷史博物館和香港海防博物館，設有常設展廳，多年來把抗日歷史列作長期展覽，並且不時舉辦與抗戰有關的專題展覽。現時香港歷史博物館正就其常設展覽進行更新，以進一步加強展示日本侵華、日軍侵港、香港保衛戰和東江縱隊港九獨立大隊等內容。已經更新後的海防博物館常設展覽已於去年11月24日重開，特別加強有關抗日戰爭歷史與東江縱隊港九獨立大隊的內容。

- (二) 如果戰時遺蹟屬法定古蹟及已獲評級的歷史建築，古蹟辦會委聘專業顧問進行定期視察、記錄及監察它們的狀況，並協助相關政府部門或私人業主按需要進行修繕和維修工作。就私人擁有的歷史建築，發展局轄下的文物保育專員辦事處會接觸業主，鼓勵他們透過“歷史建築維修資助計劃”申請資助進行維修。

政府亦陸續為一些歷史建築包括與抗戰有關的已評級歷史建築，例如黃泥涌峽軍事遺址、龍虎山松林炮台、西貢魔鬼山軍事設施、赤柱春坎角炮台等豎立資訊牌，讓市民了解它們的歷史。

為免已評級的歷史建築或有待評級的項目因為進行工程而受影響，如果涉及政府工程，有關的工務部門必須根據現有機制評估工程項目會否影響這些歷史建築。若有影響，便須進行文物影響評估，並制訂緩解措施。而就保護私人擁有的歷史建築方面，政府設有內部通報機制，監察私人拆卸或改建這些建築，以便及時與有關私人業主作出跟進及探討保育方案。

- (三) 根據教育局提供的資料，中學課程中的公民與社會發展科(“公民科”)、中國歷史科及歷史科均包含豐富的體驗式學習元素。公民科中的“‘一國兩制’下的香港”主題，涉及香港戰時遺蹟的保育，以及中華民族抗戰不屈不撓精神。教育局鼓勵學校安排學生前往戰時遺蹟參觀，了解其保育現況，認識抗日先烈事蹟。中國歷史科及歷史科方面，教育局提供的教師培訓課程及教材當中亦包括考察戰時遺蹟。教育局亦不時舉辦一系列抗日戰爭歷史教育活動¹，其中包括邀請歷史學者舉辦與抗日遺蹟相關的教師專業培訓課程，例如局方曾經為紀念東江縱隊港九獨立大隊成立80周年而舉辦講座及實地考察；另外，亦為師生安排考察赤柱軍人墳場、西灣國殤紀念墳場，以及由軍事要塞改建的香港海防博物館與史蹟徑等。教育局會繼續籌辦或與專上院校、博物館及團體合辦相關活動。

¹ 編號99/2022《中國抗日戰爭歷史教育：教師專題講座暨實地考察系列活動、教學支援計劃及學與教資源》及編號194/2022《支援非華語學生認識抗日戰爭及香港戰役：教師專題講座暨實地參觀考察系列活動及學與教資源》通函。

向市民介紹抗戰事蹟及推廣有關歷史文化有助加深市民大眾的家國情懷和民族認同感，意義重大。政務司副司長會成立包括發展局、文化體育及旅遊局、民政及青年事務局、教育局等政策局的跨部門工作組，統籌各局相關的工作，並積極探討與各界同心協力保護和善用戰時遺蹟及歷史材料，以更有效推廣抗戰歷史和提升市民的國民意識。

附件

與1899年4月新界抗英的“六日戰爭”、
1941年12月8日至25日的“香港保衛戰”和
東江縱隊港九獨立大隊抗戰有關的
法定古蹟、歷史建築及有待評級新項目名單

	名稱及地址	歷史評級	備註
1	新界元朗屏山達德公所	法定古蹟	與1899年新界“六日戰爭”有關
2	新界大埔運頭角里11號 舊大埔警署	法定古蹟	與1899年新界“六日戰爭”有關
3	新界元朗廈村廈村市鄧氏宗祠禮賓樓	法定古蹟	與1899年新界“六日戰爭”有關
4	新界大埔文武二帝廟	法定古蹟	與1899年新界“六日戰爭”有關
5	新界元朗屏山坑尾村觀廷書室	一級歷史建築	與1899年新界“六日戰爭”有關
6	新界元朗元朗舊墟長盛街26號C大王古廟	一級歷史建築	與1899年新界“六日戰爭”有關
7	新界元朗錦田吉慶圍	一級歷史建築	與1899年新界“六日戰爭”有關
8	新界元朗錦田水頭村周王二公書院	二級歷史建築	與1899年新界“六日戰爭”有關
9	新界元朗錦田泰康圍門樓及炮樓	三級歷史建築	與1899年新界“六日戰爭”有關
10	香港中環紅棉路舊三軍司令官邸	法定古蹟	與“香港保衛戰”有關

	名稱及地址	歷史評級	備註
11	香港柴灣舊鯉魚門軍營第七座	法定古蹟	與“香港保衛戰”有關(日軍登陸港島地點之一)
12	香港柴灣舊鯉魚門軍營第十座	法定古蹟	與“香港保衛戰”有關(日軍登陸港島地點之一)
13	香港柴灣舊鯉魚門軍營第二十五座	法定古蹟	與“香港保衛戰”有關(日軍登陸港島地點之一)
14	香港赤柱東頭灣道22號聖士提反書院的書院大樓	法定古蹟	與“香港保衛戰”有關
15	香港波老道10及12號舊英軍醫院大樓	一級歷史建築	與“香港保衛戰”有關(戰時醫院)
16	香港波老道10及12號舊英軍醫院附屬建築物	一級歷史建築	與“香港保衛戰”有關(戰時醫院)
17	香港中環紅棉路香港公園舊域多利軍營華福樓	一級歷史建築	與“香港保衛戰”有關
18	香港中環堅尼地道7號A香港公園舊域多利軍營卡素樓	一級歷史建築	與“香港保衛戰”有關
19	香港中環紅棉路香港公園舊域多利軍營羅連信樓	一級歷史建築	與“香港保衛戰”有關
20	香港中環堅尼地道42號A舊域多利軍營羅拔時樓	一級歷史建築	與“香港保衛戰”有關
21	香港中環堅尼地道42號B舊域多利軍營蒙高瑪利樓	一級歷史建築	與“香港保衛戰”有關
22	香港柴灣舊鯉魚門軍營第三十座	一級歷史建築	與“香港保衛戰”有關(日軍登陸港島地點之一)
23	香港柴灣舊鯉魚門軍營第二十座	一級歷史建築	與“香港保衛戰”有關(日軍登陸港島地點之一)

	名稱及地址	歷史評級	備註
24	香港柴灣舊鯉魚門軍營第二十一座	一級歷史建築	與“香港保衛戰”有關(日軍登陸港島地點之一)
25	香港柴灣舊鯉魚門軍營第十八座	一級歷史建築	與“香港保衛戰”有關(日軍登陸港島地點之一)
26	香港柴灣舊鯉魚門軍營第三十一座	一級歷史建築	與“香港保衛戰”有關(日軍登陸港島地點之一)
27	香港柴灣舊鯉魚門軍營第三十二座	一級歷史建築	與“香港保衛戰”有關(日軍登陸港島地點之一)
28	九龍尖沙咀九龍公園前威菲路軍營第S61座	一級歷史建築	與“香港保衛戰”有關
29	九龍尖沙咀九龍公園前威菲路軍營第S62座	一級歷史建築	與“香港保衛戰”有關
30	九龍尖沙咀九龍公園前威菲路軍營第S4座	一級歷史建築	與“香港保衛戰”有關
31	九龍尖沙咀九龍公園前威菲路軍營第58座	一級歷史建築	與“香港保衛戰”有關
32	九龍尖沙咀梳士巴利道半島酒店	一級歷史建築	與“香港保衛戰”有關(港府向日軍投降的地點)
33	香港龍虎山松林炮台	二級歷史建築	與“香港保衛戰”有關
34	香港摩星嶺摩星嶺炮台	二級歷史建築	與“香港保衛戰”有關
35	香港柴灣舊鯉魚門軍營第十七座	二級歷史建築	與“香港保衛戰”有關(日軍登陸港島地點之一)
36	香港柴灣舊鯉魚門軍營第三十三座	二級歷史建築	與“香港保衛戰”有關(日軍登陸港島地點之一)
37	香港柴灣舊鯉魚門軍營第三十四座	二級歷史建築	與“香港保衛戰”有關(日軍登陸港島地點之一)

	名稱及地址	歷史評級	備註
38	香港柴灣舊鯉魚門軍營第三座	二級歷史建築	與“香港保衛戰”有關(日軍登陸港島地點之一)
39	香港柴灣舊鯉魚門軍營第五座	二級歷史建築	與“香港保衛戰”有關(日軍登陸港島地點之一)
40	新界西貢魔鬼山軍事設施	二級歷史建築	與“香港保衛戰”有關
41	新界城門水塘以南及金山郊野公園城門碉堡	二級歷史建築	與“香港保衛戰”有關
42	香港鶴咀半島博加拉炮台	二級歷史建築	與“香港保衛戰”有關
43	香港赤柱舂坎角舂坎角炮台	二級歷史建築	與“香港保衛戰”有關
44	香港鶴咀半島鶴咀炮台	二級歷史建築	與“香港保衛戰”有關
45	香港灣仔黃泥涌峽軍事遺址	二級歷史建築	與“香港保衛戰”有關
46	香港壽臣山深水灣徑中央彈藥庫(別稱“小香港”)	三級歷史建築	與“香港保衛戰”有關
47	新界平洲洲尾舊民居	三級歷史建築	與“香港保衛戰”有關(陳策將軍離港路經地點)
48	九龍深水埗昂船洲內的軍事設施	擬議一級歷史建築(10項) 擬議二級歷史建築(13項) 擬議三級歷史建築(2項)	與“香港保衛戰”有關
49	香港赤柱半島的軍事設施	擬議二級歷史建築(24項) 擬議三級歷史建築(6項)	與“香港保衛戰”有關
50	九龍尖沙咀槍會山的軍事設施	擬議一級歷史建築(3項)	與“香港保衛戰”有關
51	香港摩星嶺近域多利道銀禧炮台	有待評級	與“香港保衛戰”有關

	名稱及地址	歷史評級	備註
52	香港石澳石澳灣機槍堡及探射燈	有待評級	與“香港保衛戰”有關
53	香港赤柱沙石灘(西灣)22號機槍堡	有待評級	與“香港保衛戰”有關
54	香港石澳石澳泳灘機槍堡、探射燈、平台及觀測台	有待評級	與“香港保衛戰”有關
55	香港半山東布力徑3號機槍堡	有待評級	與“香港保衛戰”有關
56	香港柴灣舊鯉魚門軍營(包括西灣炮台)	有待評級	與“香港保衛戰”有關(日軍登陸港島地點之一)
57	香港薄扶林瀑布灣防禦陣地	有待評級	與“香港保衛戰”有關
58	香港大潭道及石澳道交界英軍港島東旅指揮部	有待評級	與“香港保衛戰”有關
59	新界荃灣近象山邨411號機槍堡	有待評級	與“香港保衛戰”有關
60	香港鴨脷洲鴨巴甸炮台	有待評級	與“香港保衛戰”有關
61	香港中環愛丁堡廣場5號香港大會堂	法定古蹟	紀念於“香港保衛戰”中捐軀的軍民及安放港九獨立大隊犧牲烈士名冊
62	新界元朗凹頭潘屋	一級歷史建築	與東江縱隊港九獨立大隊抗戰有關
63	新界西貢蠔涌道車公古廟	一級歷史建築	與東江縱隊港九獨立大隊抗戰有關
64	新界沙頭角南涌李屋村22號靜觀家塾	二級歷史建築	與東江縱隊港九獨立大隊抗戰有關
65	新界鹿頸機槍堡及觀測台	二級歷史建築	與東江縱隊港九獨立大隊抗戰有關
66	新界西貢黃毛應1號玫瑰小堂	二級歷史建築	與東江縱隊港九獨立大隊抗戰有關
67	新界大埔沙羅洞沙羅洞張屋	二級歷史建築	與東江縱隊港九獨立大隊抗戰有關

	名稱及地址	歷史評級	備註
68	新界大埔赤徑聖家小堂	二級歷史建築	與東江縱隊港九獨立大隊抗戰有關
69	新界元朗十八鄉楊家村131至132號A適廬主樓、附屬建築物及門樓	二級歷史建築	與東江縱隊港九獨立大隊抗戰有關
70	新界西貢普通道天后古廟及協天大帝廟	二級歷史建築	與東江縱隊港九獨立大隊抗戰有關
71	新界大埔沙羅洞沙羅洞李屋	三級歷史建築	與東江縱隊港九獨立大隊抗戰有關
72	新界西貢沙角尾村二巷1A號育賢書室	三級歷史建築	與東江縱隊港九獨立大隊抗戰有關
73	新界元朗十八鄉大旗嶺643號筱廬	三級歷史建築	與東江縱隊港九獨立大隊抗戰有關
74	新界葵青九華徑1號養正家塾	三級歷史建築	與東江縱隊港九獨立大隊抗戰有關
75	新界沙頭角石涌凹羅屋	三級歷史建築	與東江縱隊港九獨立大隊抗戰有關
76	新界沙頭角石涌凹羅屋附屬建築物	三級歷史建築	與東江縱隊港九獨立大隊抗戰有關

劉智鵬議員：多謝主席，多謝局長的答覆。我想就一個特別的戰時遺蹟項目的情況詢問局方，就是“防空洞”。大家也知道，在抗日戰爭爆發前，香港建有不少防空洞，很多都位於市區。我小時候在寶馬山隨處走，幾乎走遍寶馬山的防空洞系統，其內部情況非常驚人地緊密配合整個抗戰設計，空間很大。

我想問局方，有否就這些防空洞作不同的區分？譬如劃分為市區類、郊區類、或將山上防空洞劃為一類。局方會否在劃分時提供有關防空洞用途的資訊？例如有些防空洞用作倉庫，有些則予以關閉，而其內是空置的。我想問局長，將來可否把防空洞開發為旅遊資源、文化資源或教育資源？

發展局局長：主席，我今天沒有關乎防空洞的資料在手。總體來說，由於這些防空洞是較狹窄的密閉空間，所以政府過去提及活化歷史建築時，防空洞的確並非我們的重點。我們向前看，也希望陸續勘

察防空洞現時的情況，即使其可供活化再用的潛力未必很大，但如何能在安全環境下開放讓市民參觀呢？我相信這將會是由政務司副司長領導的小組日後討論的議題。

霍啟剛議員：多謝主席。我們面前有數個“大任務”要做，其一就是說好中國故事、香港故事。我覺得，利用戰時遺蹟說好抗戰的歷史故事是很好的方法。

另一方面，以文體旅來說，“以文塑旅、以旅彰文”也是一個“大任務”，並可在此過程中強化文化自信。我相信，以此作為香港的獨特景點，將有助遊客了解我們的歷史，世界各地也有很多這類案例，我在此不多說。

我很高興剛才聽到局長答覆，表示政府會成立一個跨部門工作組探索如何處理此議題。我大膽建議——這也是陳勇議員一直致力推動的——當局會否考慮成立香港抗戰紀念博物館？大家可以想象，這個博物館就是一個中心，匯集所有歷史的紀錄，同時提供資料，讓市民可到不同景點作實地考察、探索，這是否一個可行的方法？

文化體育及旅遊局副局長：多謝主席。有關抗戰紀念館方面，我們現正不斷豐富現有博物館內有關抗戰的資料，讓市民有更多機會知悉這些資料……

主席：副局長，請把麥克風夾在衣領上。

文化體育及旅遊局副局長：……例如海防博物館有關抗戰內容的常設展廳，已由兩個增至4個。我們會在政務司副司長的帶領下，積極考慮如何提供一個專題的抗日戰爭紀念館，多謝主席。

郭玲麗議員：多謝主席。大家都說要着重抗戰歷史，目的是希望做好國民教育工作，令香港市民更愛國愛港，知道中央的大方向。在此，我想問，而議員亦已在主體質詢中問及，政府會否考慮將香港戰時遺蹟納入公民科的體驗式學習之中？

這些歷史建築現時的使用率較低，雖然局方不停鼓勵，但實際使用效果不彰。就這方面，我想知道局方有否計劃，將來會如何推廣這些歷史建築，令學校能主動參觀？

主席：哪位官員作答？發展局局長，請作答。

發展局局長：主席，一如我在主體答覆中提及，現時的公民科和中國歷史科，也有戰時遺蹟的元素，亦鼓勵學校帶領同學參觀。當然，此方面的政策將來會由跨部門工作組統籌，透過集思廣益，我們將可以做得更多、更廣。

舉例來說，日後學校帶領學生參觀時，不必限於某幾個地方，可以擴闊至不同地方。我們可以藉着學校參觀某些地方的機會，先在那些地方豎立資訊牌，將相關歷史列出。對於學校或教育局提議的參觀路線，不論是發展局和其他政策局，都可以互相配合處理有關工作。我們期望這個跨部門工作組將來能發揮這個功能。

陳月明議員：多謝主席。我非常同意劉智鵬議員所說，香港的戰時遺蹟是國民教育的絕佳教材。

以北區為例，北區與深圳羅湖區的山、水、地相連，打鼓嶺及沙頭角有不少戰時遺蹟和歷史建築，例如蓮麻坑路的國際橋便充滿歷史故事，這是一條特別的通關通道，疫情前仍有人使用。此外，沿邊界線的7座麥景陶碉堡，由於一直有維護保養，保存得相當不錯。局長在答覆中提到，政務司副司長會成立跨部門工作組，積極探討與各界同心協力保護和善用戰時遺蹟及歷史材料。

鑒於本港目前正進行的北部都會區發展，可能對區內的戰時遺蹟和歷史建築造成影響，我想提出的補充質詢是，當北部都會區發展涉及收回土地時，發展局一般會以甚麼機制來處理範圍內的戰時遺蹟和歷史建築呢？

發展局局長：主席，一般而言，當我們做新發展時，必定會進行相應而必需的考古研究。如果當局知道發展範圍內或附近有一些文物或保育建築，我們一般都需要進行評估。我們的方向是，如果在發

展時發現有建築既具保育價值而又可予保留，我們都會盡量保留。然而，如果有關建築所處的位置與發展有較大衝突，我們便要想方設法，看看能否重置有關建築，或減少其影響。在進行北部都會區的發展時，我們必定會繼續這方面的工作。

一如議員剛才所說，其實北部都會區的發展不單談發展，亦談鄉郊保育、自然保育、歷史保育。在規劃的過程中，如果我們看到與香港歷史息息相關的遺蹟或文物，其實這正好為我們提供契機，做好這方面的工夫。多謝主席。

鄧飛議員：多謝主席。雖然戰爭很殘酷，但戰爭佔人類歷史六七成以上，而紀念軍事遺蹟往往最能喚醒國民意識。香港固然有很多抗戰遺蹟，甚至有很多當年抗英的遺蹟，但我們看看初中中國歷史科，有三分之一是本地歷史。其實，戰爭遺蹟遠遠不止於抗戰和抗英，遠至明朝中期，例如大名鼎鼎的“屯門海戰”，也有遺蹟存在。

其實有些“遺蹟”可能已經沒有實質的“遺蹟”存在，我們無法做歷史保留，可能只知道有一個相關地點。我的補充質詢是，特區政府會否採取措施，在某些歷史地點豎立紀念碑，讓學生知道曾經發生過某些事件？例如菲律賓的國父黎剎先生，他曾在香港行醫，中環半山的些利街有其故居的紀念碑，灣仔公園亦有由香港政府豎立的紀念碑，但其實甚麼遺蹟也沒有。對於其他國家的國父，我們尚且有紀念遺蹟，那麼，對於我們歷史上，從明朝甚至更早時代的一些遺蹟，尤其是戰時遺蹟，會否設置紀念點呢？多謝主席。

發展局局長：主席，多謝議員提出這方面的思考。其實我們也看到，有關政策局(包括發展局)的工作，可能在某些範疇尚有不足，例如在推廣香港歷史方面。原因是發展局以往基於我們的工作範疇，只集中審視一幢幢實質的建築物或構築物，有時也會審視“界石”，但總涉及實質的構築物。一如議員剛才所說，如果沒有實質的構築物，而是某些歷史人物曾在該處居住或活動，或有舊址位於該處，如何在該處將歷史重組？這部分的工作可能未必是發展局力所能及的工作。

因此，為何我們今天正式提出，將會由政務司副司長統籌跨部門的工作呢？就是希望填補過去在這些範疇的空隙。一如主體答覆所說，在此過程中，我深信地區人士、社會人士的參與十分重要，因為很多時候，口述歷史和回憶能幫助我們思考，把相關歷史組織起來，串連成一個故事。多謝主席。

姚柏良議員：多謝主席。從局長的主體答覆中看到，香港與抗戰相關的遺蹟有76處。我們曾在2021年組織“紅色之旅”，希望重踏東江縱隊過往的一些足跡。我可以告訴大家，其實我們想看的東西，很多都看不到，例如屯門的達德公所，我們未能進內參觀；西貢的黃毛應玫瑰小堂，我們亦未能進內參觀。很多地方我們也不能入內，例如當時的“羅屋”尚未正式成為抗戰紀念館，那是私人營辦的。

我一直也說，其實香港絕對有條件發展“五色旅遊”，其中一色就是紅色。這些戰時遺蹟，以至鄧飛議員剛才提到的，除了抗戰，還有抗英，甚至抗外敵的遺蹟，比比皆是，但政府似乎只是純粹保留，好一點的就是保育，看不到如何好好運用，以至配合教育界、旅遊界，將遺蹟開拓成為旅遊研學的重要和寶貴資源。就此，我想問局長，到底這個跨政策局、跨部門的協作機制，是否已經設立呢？

發展局局長：主席，我剛才提出的跨部門工作組將會成立，由政務司副司長統籌各方面的工作。姚議員剛才提到，我們現時有百多個古蹟，另外亦有千多個已評級的歷史建築，姚議員也多次提醒我們，要做好開放和解說的工作。那其實是先後次序的問題，因為當中涉及千多個已評級的項目，部分的確位處不易到達的地方，亦未必有潛力作活化善用，因為它本身可能是炮台，甚或是已經破散的石頭，但這並不代表我們不應該做好介紹工作。

我一直謹記這些工作，局方現正跟進議員早前向我們提議的各項遺蹟，即使暫時未能或不宜活化，也應盡早製作一些介紹資訊，以及開放讓市民參觀，起碼可以從外觀上看到有關建築，而非只是把建築圍封起來；即使要圍封，也可以美化一點。我們正在跟進此事。

主席：第二項質詢。

推動香港與內地高等院校的合作

2. 吳秋北議員：主席，有意見認為，香港的大學學額有限，教職員和研究人員的規模不足，難形成規模經濟。要發展和鞏固香港成為國際高等教育區域樞紐，很重要的舉措，是利用和結合內地的教育資源，以達至優勢互補、強強結合。因此，香港的大學應與內地的優秀大學構建長期合作和戰略關係，並深化在學術研究和教學上的合作，以達到資源互補、資歷互認。就此，政府可否告知本會：

- (一) 政府在推動香港與內地大學合作和建立戰略關係上做了哪些工作；
- (二) 政府會如何便利和鼓勵香港與內地院校的合作，以達至優勢互補；及
- (三) 鑒於有意見認為，內地非常重視職業教育，並設有完善、多層次的職業教育體系，但香港在職業教育方面的發展較慢，政府如何加強香港與內地院校的學歷和資歷互認、深化香港和內地院校的學術交流、互聯互通和職業教育合作，以及利用國家的機遇和龐大市場，為青年提供更好的職業發展機會？

教育局局長：主席，香港擁有22所具頒授學位能力的專上院校，提供多元化的課程，致力培育愛國愛港和具備國際視野的新一代，當中5所更躋身世界百強大學，憑藉多元化及國際化的優勢，以及科研的領先地位，積極進行世界級研究，努力成為國際高等教育區域樞紐，為國家的高速發展提供優質人才支撐，發揮“國家所需，香港所長”的角色。

就吳議員提出的質詢，簡單答覆如下：

(一)及(二)

政府在推動、便利和鼓勵香港與內地在高等教育合作方面做了大量工作，發揮優勢互補，尤其在科研合作、學生交流、人才培育、合作辦學等範疇上一直保持緊密聯繫。截至2022年11月，香港與內地的高校共有2 320個正在進

行的學術研究合作項目。至今有6所香港高校在深圳開設產學研基地或研究院，進一步加強與內地院校在科研層面的合作，發揮香港作為國際創新科技中心的功能。

首先，在合作辦學方面，香港多所高校受惠國家近年給予的政策支持，陸續在大灣區內地城市展開不同形式的合作辦學。其中，香港浸會大學早於2005年與北京師範大學於珠海合辦(北京師範大學——香港浸會大學)聯合國際學院；香港中文大學於2014年與深圳大學合辦香港中文大學(深圳)；香港科技大學(廣州)亦於2022年9月開校。另外，香港城市大學東莞校園的第一期建設預期於今年內落成。香港大學亦正籌建深圳校園。教育局積極協助香港高校探索採用更靈活及創新的辦學模式，推動與大灣區內地城市校園的更緊密合作，促進師生流動，發揮兩地校園、學術架構和設施優勢互補，致力培養國家發展所需的優秀人才。

第二，支持香港與內地高校結盟。在國家教育部的支持和相關教育部門的推動下，本港高校與內地及澳門的院校成立了4個聯盟，分別為粵港澳高校聯盟、京港大學聯盟、滬港大學聯盟，以及蘇港澳高校合作聯盟，匯聚超過80所精英院校，通過完備的合作機制，凝聚優質教研資源，深化成員院校在科技創新、人才交流等領域的合作共贏，提升區域合作層次和水準。

此外，教育局分別與多個內地省市簽署教育合作協議，為兩地教育交流提供合作框架，鼓勵兩地高校圍繞人才培育、師資交流、學術研究等方面加強交流合作，以及支持高校結合各自優勢、特色的學科，開展探索合作辦學等。

展望未來，我們會繼續積極參與及推動香港與內地高等教育協作，透過建立多邊及跨學科的合作關係，發揮香港高等教育界的特點及國際化的優勢，同時為科研發展、知識轉移及產業化，締造有利條件，展現兩地優勢互補。

- (三) 政府一直致力推動香港與內地院校的學歷資歷互認，以及深化職業教育的交流合作。特區政府十分重視職業專才教育(“職專教育”)的發展。職業訓練局(“職訓局”)作為

香港的主要職專教育機構，一直為香港培育多元化的人才，並與內地及非本地職專教育機構積極拓展多方面合作。

首先，為進一步推進與內地的職專教育合作，職訓局2023年3月正式啟動深圳市首個運作中心，搭建職專教育交流平台，推動職訓局與內地夥伴合作，包括專題研習、工作實習實訓、課程交流等活動，以協助更多香港年輕人了解國家發展，並讓內地學生認識香港職專教育及發展出路，為香港、大灣區以至國家培育更多應用型人才。

再者，在特區政府及深圳市政府的支持下，職訓局亦與深圳職業技術學院（“深職院”）緊密合作，雙方於2020年12月簽署合作框架協議，推動合作辦學、職業實訓實習及交流，以及研究及開發等範疇上加強合作。又在2021年簽署進一步合作協議，在合作辦學及實習實訓方面加強合作。至今已有8個雙方合辦的課程順利通過香港學術及職業資歷評審局（“評審局”）的評審，獲得香港資歷架構認可。職訓局又積極以不同模式拓展與內地院校的網絡，包括與深職院、中山職業技術學院和廣州華商職業學院成立粵港澳大灣區學生交流聯盟，推動大灣區的職業技能發展。

第三，自教育局與廣東省教育廳在2019年簽署《粵港資歷框架合作意向書》以來，教育局、資歷架構秘書處以及評審局持續與廣東省有關當局共同推動粵港資歷框架合作。2022年年初，評審局應廣東省當局邀請，提供為期兩年諮詢服務，支持廣東終身教育資歷框架的發展，包括協助建立質素保證機制、評審標準和評審程序，試行評審活動，以及制訂建立資歷名冊的指引等。我們支持評審局繼續支持廣東終身教育資歷框架的發展，長遠為粵港兩地資歷架構/框架交流和合作建立基礎。

未來，我們會繼續通過兩地資歷架構/框架的平台，積極配合並支持相關決策局及部門按不同行業的實際情況，推動兩地就人力資源及資歷方面的良性互動及多元合作，為香港、大灣區以至國家貢獻發展動能。多謝主席。

吳秋北議員：主席，關於政府的答覆，其實我們是希望能夠有更加積極和主動的角色來推動兩地高校的合作交流，以至將我們的教育樞紐的地位提高。就着剛才局長所回答的第(三)部分有關於職業教育方面，我覺得政府應該更加積極地將我們的職業教育的地位提升，尤其是內地已經將職業教育等同於其他學術教育的地位，而且是用法律的方式確定下來，是等同學歷。在這方面，政府會不會也效法內地那樣將職業教育和學術教育的學歷等同起來，並以法律的方式確定下來，以便更能與內地接軌？

教育局局長：主席，就着職業專業教育的發展，其實在香港我們也是非常系統，亦多元化，而且我們一直以“職學聯通、多元發展”去推廣職專教育，同時，將傳統和職業發展雙軌並行，所以無論是在學歷還是在升學途徑上面，其實我們也是雙軌並行，以鼓勵並讓同學有更多的發展出路和機會，同時也通過不同的策略，努力提升職專教育在社會的認受性及在家長心目中的地位。

所以，香港的職專教育其實是非常早就很大規模地發展，1982年就已訂立《職業訓練局條例》，支持我們的職專教育系統的發展。而在2018年，我們也特別成立了專責小組去檢討整個香港如何推廣職專教育的工作。同時，我們在2020年也成立了推廣職專教育和資歷架構督導委員會，就着這個職專教育的政策措施以及對公眾的宣傳教育做大量的工夫。所以，如果簡單來說，其實在這幾年無論在資助界別還是自資界別，我們也大力推動職專教育，也已經推出兩輪應用學位課程的試驗計劃，同時又不斷拓展指定專業/界別課程資助計劃。而我們也已經更新應用文憑課程，讓更多年青人有發展的機會。所以，我們會朝着更優質的方向發展以提升我們職業教育這一方面的路徑，多謝主席。

管浩鳴議員：主席，剛才局長提到現時已經有很多所本地的高等院校在大灣區內地城市開展了或者籌備辦學項目。我想問一下政府會不會規定這些院校預留一定的學額給香港學生，讓他們可以有機會及早認識當地文化，體驗內地的生活，以及建立扎根扎實的人脈，幫助他們日後在內地大展拳腳？多謝主席。

教育局局長：主席，就着我們在大灣區合作辦學的高等院校，確實有各自的合作模式。而在收生上，有關大學的主要收生政策就是在香港的院校所適用的。

據我們所知，其實有關的院校在合作辦學的同時也考慮到師生交流的便利，有些通過課程裏面的一些學習經歷讓我們香港的學生——不是整個課程到內地就讀，而是香港的同學可以上內地的院校學習一部分的課程，也有一些院校已經承認內地院校的學分，即是說同一個學位內，其實有些部分的課程可以在內地讀，同時內地的同學有一部分的課時也可以在香港讀。通過這個方式幫助兩地的年青人更多地交流，院校之間也更多地交流合作，以幫助我們的年青一代在大灣區內更加融合發展，多謝主席。

梁毓偉議員：多謝主席，要香港保持國際高校教育樞紐的地位，局方確實在主體答覆都有提過，是要為科研發展、知識轉移及產業化締造有利條件。

但是在此想借這個機會問局方，接下來有否打算積極締造一些平台機遇，令到兩地的高校有更多合作？即是有否更具體一些的想法或者有否跨部門小組落實這件事，令到我們的科研成果可以利用兩地高校的合作關係更好地落地？多謝主席。

教育局局長：主席，就着兩地的高等教育的合作，正如我剛才在主體答覆中也提到，在政府的層面，我們簽訂了一些合作意向框架，在措施和政策上，支持和鼓勵院校之間的合作，因應自己的特色和優勢尋找合作對象，或在一些專精的範疇合作；同時，我們在平台建設方面亦不遺餘力，包括建設了多個高等教育聯盟，讓這些優秀的高等院校可以在該平台上自由交流而發展一些合作項目。當然，未來在香港特區政府內，我們亦有一個跨部門專責小組討論如何在各個範疇更積極融入國家和大灣區的發展，當然，教育亦是其中一個範疇，無論是香港特區政府還是內地相關部門，均非常支持和鼓勵，在政策上或在實際措施上，亦提供很多方便和條件。謝謝主席。

黃錦輝議員：多謝主席。香港和內地已經有合作辦學的先例，剛才也提到，例如中大(深圳)、科大(廣州)等。合作辦學是促進大灣區學術交流、人才流動的重要方法，但合作辦學其實正面臨內地畢業生對香港了解不足、來港就業的意願不強、學歷在本港的認可度一般的情況。根據香港中文大學(深圳)的就業單位地區分析，他們每100名畢業生中有56.68%在深圳市就業，15.51%在上海市，6.97%在北京市，而在香港只有0.53%而已。我想問，政府有何舉措能令大灣區港澳合作辦學的高校畢業生來港實習、就業時更便利，令合作辦學的高校的影響力提升呢？多謝主席。

教育局局長：主席，就年青人就業的選擇，相信也有很多因素影響和很多的考慮因素，包括生活配套或人際網絡，或相關的連繫。所以，我們會看到，當然，如果在大灣區就學的同學，可能他們在當地的連繫會比較緊密一些，所以我們有見及此，其實院校之間——正如我剛才亦提到——無論在實習或實訓方面，會加強合作，為在大灣區內地的同學或在大灣區就學的香港學生提供不同的實習機會，鼓勵和吸引他們來香港。當然，我們也要看，除了加強對香港的認識，或建立更多的連繫網絡外，我們相信通過在院校的學習和交流，讓同學對香港有更深入的认识、了解後，我們亦可以組織一下，在香港這一邊，我們可否向有關院校的同學提供多些在生涯規劃或商校合作各方面的資訊，未來我們也會朝着這個方向發展。謝謝主席。

顏汶羽議員：主席，現時各類人才就業計劃的門檻最低是大學本科畢業，但職業教育的課程普遍是副學位課程的學歷，對於吸引非本地生的就業構成障礙，局方會否研究容許本港職業技能院校，例如VTC(譯文：職業訓練局)或企業院校及專業進修學院的畢業生，無論是在本地校園或內地分校就讀，只要是香港認可的副學位畢業生，非本地畢業生也可以申請入境許可來香港工作，而無需提出申請時已經找到工作呢？多謝主席。

教育局局長：主席，我們亦就如何吸引更多專才、人才來香港與政府不同部門商討，亦包括從教育的角度，我們可以積極推進的是，在學歷、資歷互認方面加強和加速發展。目前我們亦正在與內地相關部門商討，在學位以下或副學位資歷互認方面努力進行各方面的

準備工作，希望循序漸進地推動，讓更多學位以下學歷的年青人、專才可以在香港有各種發展機會。謝謝主席。

蘇長榮議員：多謝主席。在《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，國家首次提出建設粵港澳大灣區國際教育示範區的概念，把大灣區教育交流與合作提升至粵港澳三地融合發展的重大戰略地位，香港扮演着內地與世界溝通的重要橋樑，他們的高等教育亦博採眾長，兼具東方與西方的優勢。我想問，針對相關的戰略規劃和統籌，政府在其上發揮着甚麼作用、做了些甚麼？因為據悉，相關合作辦學，是各院校各行其事，是自己搞自己的。多謝。

教育局局長：主席，就推動香港與內地院校之間的合作，無論是在溝通還是在支援方面，政府也是盡量幫助有關院校連繫，包括在合作辦學過程中，我們看看如何爭取一些政策或各方面的支持，政府在這方面也會跟相關部門和院校緊密聯繫，促進他們的溝通，以便讓合作辦學發揮積極作用。謝謝主席。

主席：第三項質詢。

政府公共交通票價優惠計劃

3. 狄志遠議員：主席，根據“政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃”(俗稱“二元優惠計劃”)，60歲或以上長者及合資格殘疾人士乘搭該計劃涵蓋的公共交通工具，除部分路線及服務外，每程都只需支付二元。然而，據報行政會議召集人及前運輸及房屋局局長認為，該計劃會為政府帶來龐大財政負擔，並要求檢討。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於有意見認為，二元優惠計劃的開支是無底深潭，以及將合資格年齡下調至60歲的決定輕率，政府如何回應該等意見；
- (二) 過去5年，政府在二元優惠計劃下向各公共交通營辦商發放的補貼金額分別為何，以及有否調查懷疑濫用該計劃涉及的金額，包括但不限於“長途車、短途坐”；如有，有

關金額為何，以及政府如何杜絕有關問題；如否，原因為何；及

- (三) 有否計劃將二元優惠計劃的票價調高至三元；如有，原因為何？

勞工及福利局局長：主席，政府在2012年起推出政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃，即俗稱二元優惠計劃，讓長者和合資格殘疾人士可一律以每程二元的優惠票價，使用指定公共交通工具及服務。二元優惠計劃目的是鼓勵受惠者出行，從而建立關愛共融社會。自2022年2月27日起，政府已落實二元優惠計劃的各項優化措施，包括把合資格年齡由65歲下調至60歲，惠及超過60萬名60至64歲人士，以及將二元優惠計劃擴展至紅色小巴、街渡、電車及居民巴士。

就狄議員的質詢，經諮詢運輸及物流局後，我現答覆如下：

- (一) 上屆政府2020年年初公布下調二元優惠計劃的合資格受惠年齡至60歲。政府在制訂二元優惠計劃的財政預算時，已考慮到計劃的開支會因為受惠人士人口高齡化、交通票價上漲、參與計劃的公共交通營辦商增加等因素而上升。自2022年2月底實施優化措施後，二元優惠計劃2022-2023年度的實際開支在預算開支範圍之內。
- (二) 政府以實報實銷的形式，按扣除公共交通營辦商自設的票價優惠後的實際適用票價減去合資格受惠人士支付的二元劃一票價，向公共交通營辦商發還應收取的票價差額。政府就二元優惠計劃向各公共交通營辦商發還的補貼金額由2018-2019年度約12億元增加至2022-2023年度約31億元，而過去5年按年度及公共交通營辦商劃分的補貼金額載於附件。

政府一直打擊不合資格乘客違規使用二元優惠計劃。由2018至2022年期間，運輸署聯同公共交通營辦商在港鐵、巴士、渡輪、街渡、小巴、電車及居民巴士進行的實地監察調查當中共發現1 304宗懷疑違規使用個案。由於現時有關個案的乘客一般會被要求即時補付應繳的車費或船

費而當中不涉及政府的資助，因此政府沒有備存上述懷疑個案涉及金額的數字。

為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠計劃，運輸署本月內會聯合各公共交通營辦商展開全港性執法行動。港鐵公司會加強宣傳教育及查票工作，向不合資格享用優惠票價的乘客一律徵收附加費，並會增加附加費金額：重鐵的附加費由現時的500港元提高至1,000港元；輕鐵則由290港元提高至370港元。運輸署亦會成立專責小隊，聯同專營巴士、渡輪等相關營辦商進行聯合行動打擊違規行為。我想提醒公眾，乘客一旦被發現違規使用二元優惠計劃，即其本身不合資格、但使用他人的卡的話，除了要補付應繳的車/船費或附加費外，有關個案更會轉介警方調查及跟進。不合資格人士使用二元優惠計劃屬違法行為，一經定罪，最高可被判處監禁。政府已展開新一輪宣傳計劃，透過電視和電台宣傳信息及海報，提醒市民切勿以身試法。

運輸署一向鼓勵專營巴士及專線小巴營辦商因應其商業考慮，包括營運及財政狀況、整體經濟環境、乘客需求，以及車輛資源方面的影響等，盡可能提供票價優惠，包括單向或雙向分段收費。政府已推出電視宣傳短片及電台廣播，並於提供雙向分段收費的主要公共巴士、公共小巴站頭及公共小巴車廂顯眼位置張貼宣傳海報，鼓勵二元優惠計劃受惠人士善用短途路線，以及協助乘客了解雙向分段收費及有關操作，從而減省二元優惠計劃下的票價差額，確保公帑用得其所。運輸署會盡快構思可行方案收集有關受惠人士乘搭長途路線作短途行程的數據。

- (三) 政府留意到社會近日就二元優惠計劃的不同意見。由於二元優惠計劃的優化和防止違規使用措施由2022年2月底開始逐步推行至今只有1年多，現階段政府的工作重點是加大力度打擊違規使用的行為，並會加強與公共交通營辦商聯合進行的相關執法行動，提高阻嚇性以確保二元優惠計劃的資源用在受惠對象身上。多謝主席。

附件

	政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商 發還少收的車/船費收入所涉款額 (百萬元)				
財政年度 營辦商	2018- 2019	2019- 2020	2020- 2021	2021- 2022 ^(註1)	2022- 2023
香港鐵路有限公司(港鐵)	314.5	341.7	266.8	369.0	1,165.8
專營巴士營辦商 ^(註2)	515.3	541.2	408.0	576.0	1,187.8
渡輪營辦商	31.3	29.6	27.0	38.3	78.7
專線小巴營辦商	348.3	362.5	314.9	407.4	564.4
紅色小巴營辦商	二元優惠計劃尚未擴展至 有關營辦商			3.8	61.4
街渡營辦商				0.6	7.9
香港電車有限公司				0.2	2.2
居民巴士服務營辦商	二元優惠計劃尚未擴展至有關營辦商				10.6
總計	1,209.4	1,275.0	1,016.7	1,395.3	3,078.8

註1：自2022年2月27日起，二元優惠計劃擴展至60至64歲人士。

註2：專營巴士營辦商包括九巴、新巴、城巴、龍運巴士及新大嶼山巴士。

狄志遠議員：多謝主席。我很高興聽到政府嚴厲打擊濫用，亦歡迎政府透過教育令長者善用資源。回到二元優惠計劃的本意，第一是希望回饋長者，因為他們多年來為社會作出貢獻；第二是鼓勵長者多投入社會，包括就業、交友和學習。換句話說，多一位長者善用資源、多投入社會，對整體社會是一件好事。因此，我想問一問局長，對二元優惠計劃所帶來的社會效益有甚麼看法呢？

勞工及福利局局長：主席，多謝狄議員的補充質詢。當初政府推出二元優惠計劃的目的，正如我在主體答覆所說，是希望推動關愛共融的社會。我們十分鼓勵長者和殘疾人士善用二元優惠計劃出行、覆診甚至工作，目的都是希望通過二元優惠計劃，令長者和殘疾人士可以更好地融入社會，締造一個關愛共融的社會。多謝主席。

劉國勳議員：多謝主席。民建聯認為二元優惠計劃是值得肯定和支持的，亦感謝局方過去聽取我們的意見，除了提供二元優惠，亦將受惠年齡下調至60歲，以及擴大範圍。事實上，我亦理解近年經濟不景，大家會比較關心計劃的開支，但這個可能放錯了重點。最重要的是二元優惠計劃亦有很多社會效益，例如鼓勵長者積極工作、積極生活、減低醫療開支等，所以政府真的需要有評估機制，將計劃帶來的社會效益盡量數字化。

我想問政府，局長剛才說了很多嚴厲打擊濫用或優化的措施，局方會否有進一步的優化計劃，例如要求二元優惠計劃適用的公共交通營辦商提供全面的雙向分段收費，令受惠人士乘搭多少路程便提供多少優惠？同時，政府亦應盡快全面落實長者實名登記的二元優惠計劃。

勞工及福利局局長：主席，多謝劉國勳議員的補充質詢，補充質詢有3個部分。第一，正如我在主體答覆所說，政府此刻針對二元優惠計劃的重點是打擊違規使用，違規使用是指不符合資格的人士使用他人的乘車優惠卡，這是違規使用，我們會嚴厲打擊這種行為，我早前已提及會採取的不同辦法。這是第一點。

第二點是會否有更多雙向分段收費的安排。大家都理解，根據運輸及物流局提供給我的資料，設有單向和雙向分段收費的巴士路線，約已覆蓋八成巴士路線，當然當中是計及單向和雙向分段收費的路線的。我會將劉議員的意見轉交運輸及物流局，在其整體運輸政策下作出考慮。這是第二點。

第三點是關於長者實名並附有相片的卡。大家都知道，60至64歲的長者一定要使用“樂悠咭”，我們正分階段替65歲及以上的長者更換“樂悠咭”，其實已差不多更換完畢，約69%至70%的65歲及以上長者已陸續換領了“樂悠咭”。當所有65歲及以上長者都換領“樂悠咭”

後，我們會在適當時候要求二元優惠計劃的所有受惠對象都使用“樂悠咭”，但我們必須等候所有相關人士都更換完畢，大家都準備妥當，才會開始推出這項安排。多謝主席。

江玉歡議員：主席，主體答覆提及運輸署會聯合其他公共交通營辦商展開全港性執法行動。主體答覆除了提到公共交通營辦商的一些規則或附例之外，並沒有指出違規者觸犯了或所指的是哪一項法例。局方可否明確指出，執法行動是引用哪一項法例呢？如果有相關法例，局方認為有關罰則是否有足夠的阻嚇作用呢？多謝主席。

勞工及福利局局長：主席，多謝江玉歡議員的補充質詢。我們在本月內會採取的聯合執法大行動，第一是希望再次提醒市民，二元優惠計劃只適用於受惠人士，如果不是受惠對象，請不要違規使用。但為了阻嚇違規使用者，我們需要提高阻嚇力，我在主體答覆中亦有提及，讓我舉一個例子，港鐵本身有附例，所以我可以清楚說明，港鐵公司會動用其附例賦予的權力增加附加費。另外，如果我們發現有人違規使用且被當場捕獲，我們會毫不客氣地將其轉介警方，由警方跟進。多謝主席。

田北辰議員：局長，最近很多人向我問及這項二元優惠計劃，那二元是從何而來，其實我亦不大記得，可能因為“二”字很吉利吧。現在很多人都在討論如何優化這項計劃，我則認為不如不要改動這個“二”字，並由“二元”改為“二折”。

用二折有幾個好處，第一，目前交通費不斷增加，若二元維持不變，差額會越來越大，香港人口又越來越老化，這項開支就很難說得過去。改為二折之後，折扣的金額便可以長期自動增加，無須擔心將來要將二元增加多少才正確。第二，亦可以防止“長途車、短途坐”的問題……

主席：田北辰議員，請提出你的補充質詢。現在並非發表意見的環節，請在其他場合提出你的建議。

田北辰議員：是的，明白，多謝提醒。所以，我提出“二元”變為“二折”的看法，預期會備受批評，但我是為了大局着想，同時可減少取消這項德政的壓力，不知局長有何看法？

勞工及福利局局長：主席，多謝田議員的補充質詢。我們也留意到最近社會上提出了很多不同的聲音，是關於二元優惠計劃的一些可能改變方案，政府是聽到這些不同的要求和聲音的。但對於政府來說，正如我在主體答覆所說，二元優惠計劃的優化措施由2022年2月底推出至今只有1年多，所以政府覺得此刻的工作重點應該放在打擊違規使用，這是我們的工作重點。多謝主席。

楊永杰議員：多謝主席。“兩蚊全港搭”是政府的德政，政策原意是鼓勵多些長者外出，參加多些社區活動，從而提升身心健康。雖然財政負擔多了一點，但長者身心更健康，同樣減低了政府的其他開支，包括醫療和社福開支。所以，我們檢視這項政策的時候，不可單看二元這項開支，而是要看全盤的數字。要“兩蚊全港搭”運作得更好，正如局長所說，關鍵在於如何做好打擊的工作。既然大家現在發覺有人濫用，我提議可否把刑罰提高？當然局長剛才說港鐵公司會動用其附例來提高附加費，但是否也可以提高刑事方面的刑罰呢？希望局長可以參考這項建議。多謝。

勞工及福利局局長：主席，多謝楊議員的補充質詢。的確，在我的主體答覆也指出，以港鐵為例，港鐵公司在本月內會增加附加費，而我在主體答覆也提醒公眾，乘客一旦被發現違規使用二元優惠計劃，除了要補付票價差額及或許要繳交附加費之外，我們也會把個案轉介警方跟進。如果警方認為需要作進一步檢控的話，市民是要面對刑事責任的。如果真的罪成，是有機會被判監禁。多謝主席。

郭偉強議員：多謝主席。正如很多同事所說，二元優惠計劃是德政，雖然狄志遠議員提出的質詢只問局方用了多少錢，但我們認為，由於這項政策是要鼓勵出行，所以局方理論上應該在主體答覆中交代使用人次；如果沒有使用人次的話，便無法評估這項政策是否可行，

因為如果有更多人用二元乘搭公共交通的話，自然要付出多些補貼，這是自然的，為何沒有這方面的數字呢？

主席，我的實際問題是，現時坊間最關心公帑如何用得其所，除了主體答覆所說要打擊濫用之外，關鍵是如何防止“長途車、短途坐”，例如巴士公司減少了一些分段收費，像是要“賺盡”補貼。局方會否與巴士公司詳細研究這種情況，增加更多分段收費，即使市民“長途車、短途坐”，巴士公司也不能夠“賺到盡”呢？多謝主席。

勞工及福利局局長：主席，多謝郭議員的補充質詢。其實我在其他場合也曾提及，政府宣布二元優惠計劃由65歲降至60歲時，我們預計到了明年左右，總受惠人數應該會上升至大約240萬人，包括我們所有60歲及以上的長者人口，以及合資格並且是60歲以下的殘疾人士，這是受惠總數。我此刻沒有乘車的數據可以向議員提供，如果需要的話，我們可以後補。(附錄1)

我覺得，對的，因為主體質詢是問如何打擊違規行為，所以我主力回答打擊違規行為，但我覺得也應該提供在二元優惠計劃下的受惠人數，這是我們也關注的。

另外，郭議員提到雙向分段收費的巴士路線，我覺得此刻我們的重點，是希望盡量想辦法鼓勵合資格的受惠人士用好這項優惠，如果他們使用這項優惠的話，就會節省到公帑，令二元優惠計劃可以發揮更好的效益。我們在這方面再努力多做一些工夫。多謝主席。

嚴剛議員：多謝主席。本人支持為長者提供交通優惠，但針對目前老齡化的趨勢越來越明顯對政府財政承受能力的考慮，按局長剛才說，為公共交通營辦商提供的補貼已由2019年的12億元，大幅增加至這個年度的31億元。請問局長有否預計這項補貼在5年後會增加至多少呢？他有沒有大概的預估數字？多謝主席。

勞工及福利局局長：主席，多謝嚴剛議員的補充質詢。毫無疑問，隨着本港老齡人口逐年增加，並且預計公共交通收費會有所轉變，所以我們對未來也有一些預估。例如大家從今年的財政預算也看到，據我的記憶，我們估計今年的預算大約會使用67億元，說的是

2023-2024年度，我們相信在往後年份也會逐年增加。不過，政府亦要通盤考慮二元優惠計劃，其目的也是希望幫助長者和殘疾人士用好優惠，實現關愛共融的社會，但當然政府同時也希望確保公帑用得其所。多謝主席。

主席：第四項質詢。

建立數據管治體系

4. 黃錦輝議員：主席，據報，多個地區已建立涵蓋法例和成效評測的數據管治體系，但香港特區政府卻沒有制定明確的數據法規及成效指標。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會否研究制定“數據法”，以推動數字經濟發展、促進數字產業發展、統合信息、設置共享機制及保障數據安全(特別是防範危害國家安全的活動，例如在社交媒體平台散播挑撥性資訊)；
- (二) 在未制定數據法和設立數據局前，政府有何方案推動政府部門之間、政府與不同界別之間和政府與市民之間的大數據收集和互通互用，讓政府更全面了解香港實況、推展更有效的公共服務，並便利商界擴展業務；及
- (三) 鑒於根據在2022年發表的“全球數據指標”報告，香港在“數據管治”、“數據可獲得程度”及“數據能力”的得分分別為37.5、52.9及58.2，政府會否就此3項支柱訂立關鍵績效指標，從而確立政府在數據管治工作的方向，以及容許公眾監察政府推動數據工作的成效？

創新科技及工業局局長：主席，政府非常重視數據在推動香港智慧城市和數字經濟發展的作用，因為數據是創新及高質量發展的動力來源。去年公布的《香港創新科技發展藍圖》明確指出，政府要從頂層設計不斷提升香港的數字化能力，讓市民享受到科技發展帶來的生活便利，並為經濟發展帶來新的動能。

就黃議員的質詢，經諮詢保安局後，我現答覆如下：

- (一) 數據管治包含多個元素，除了關乎數據整合、應用、開放和共享之外，亦涉及數據安全保障、數據基礎設施和產業規劃，以及與不同的標準和監管框架的銜接等等。這些元素環環相扣，相輔相成，才能讓數據發揮最大功用。

就議員提出的數據管治體系，除了法律以外，還包括現時政府多軌並行的數據管治策略，涵蓋政策、行政指引及技術基建配置等多個方面。

在政策及指引方面，我們已制訂開放數據政策、《保安規例》、《政府資訊科技保安政策及指引》、《開發及使用人工智能道德標準指引》，以及《人工智能道德框架》等，在推動科技與數據開放流通之時，全面保障政府系統和數據安全。

在技術基建方面，我們已推出大數據分析平台、新一代政府雲端基礎設施及共用區塊鏈平台，並正構建“授權數據交換閘”，促進政府內部以至政府與民間的數據互聯互通。

在法例方面，現行的《個人資料(私隱)條例》(第486章)(“《私隱條例》”)涵蓋6項個人資料保障原則。構建中的“授權數據交換閘”將會在獲得資料當事人同意的前提下向不同政府部門提供其個人資料，符合《私隱條例》的規定。《香港國安法》和《刑事罪行條例》的有關條文亦適用於網絡世界及數據處理。

我們理解議員有關數據法的提議，是希望我們可加強數據管治，為數據自由流通賦能，並加速數據發展與安全的融合。我們會虛心聆聽議員的寶貴意見，持續地提升數據管治的廣度、深度及效度，例如檢視法例在數據使用和分享方面存在的限制，以及探討如何強化政府的數據治理制度，以進一步完善促進數據互通、數字經濟和智慧城市發展的整體布局。

- (二) 特區政府一直致力推動政府部門之間和不同界別的數據收集和互聯互通。

在開放數據方面，政府自2018年公布了開放數據政策以來，各局/部門及公私營機構在“資料一線通”網站上已開放超過5 160個數據集，讓公眾及各界免費使用。在2022年的下載量高達500億次。政府在2023年預計進一步開放約180個新數據集，支持智慧城市發展。

發展局亦在2022年12月推出空間數據共享平台入門網站供公眾免費使用，至今已有逾50個政府部門透過入門網站提供超過626種空間數據集，涵蓋包括規劃、地政、屋宇、工程、人口、運輸等不同範疇。

就政府內部方面，政府資訊科技總監辦公室(“資科辦”)於2020年9月推出大數據分析平台，支持局/部門分享其收集的非個人數據，加強各局/部門推行大數據分析及人工智能項目，以提供更多以數據驅動的電子政府服務。

新一代政府雲端基礎設施亦已提供相關功能，讓部門之間的系統及數據庫透過應用程式介面進行定期及實時的數據互通。

現正構建的“授權數據交換閘”，可讓各局/部門在取得市民授權後，以數據互通的方式交換市民儲存在局/部門系統內的個人資料，讓市民無需重複遞交資料。我們的目標是於2023年年底前將“授權數據交換閘”連接香港金融管理局的“商業數據通”，並於2024年年底前推出供局/部門採用，進一步促進政府內部以及與業界的數據互通。

- (三) 由加拿大國際發展研究中心資助並於2022年發表的“全球數據指標”報告主要涵蓋數據開放和數據管治兩方面。承上所述，特區政府在推動數據開放方面已經進行了大量工作，亦取得了不錯的成績。我們也了解在數據管治方面有提升的空間，我們將會加強有關工作，讓數據開放和數據管治取得更好的平衡。

事實上，香港的“全球數據指標”整體評分在亞洲排名第三。我們會繼續秉持“以結果為目標”的理念，為數字經濟和智慧城市發展制訂合適的政策措施及目標，讓市民切實體驗到科技及智慧生活方案所帶來的裨益、獲得感和幸福感。

黃錦輝議員：多謝局長的答覆。政府在推動數據開放方面做了大量工作，這是值得肯定的。數據是新經濟的重要生產要素，如加以有效利用，將可推動經濟增長。政府有否評估未來數字經濟產業的發展能為香港帶來多大經濟效益？

創新科技及工業局局長：在去年的特首施政報告及去年年底政府發表的《香港創新科技發展藍圖》中，數據產業與人工智能都被視為未來特區重點發展的幾大方向之一，這也符合世界發展的潮流，因為現在人工智能、數據科學等的發展方興未艾，非常迅猛，特區政府不會錯失這個機會。

事實上，今年的財政預算案也推出了相應措施，可說是對相關領域投入了很多資源，包括在大學及在數碼港推動數字化的進程。特區政府會不遺餘力，希望在不久的將來能在香港逐漸形成具有一定規模的數字化、數據產業。

邱達根議員：多謝主席。全國人大常委會在2021年6月通過了《數據安全法》，並在同年即2021年的9月1日開始實施，建立內地的數據保護制度和數據安全應急處置機制等。其實，除了《數據安全法》之外，內地還訂有《關鍵信息基礎設施安全保護條例》等，在數據安全以外的不同方向，包括數據分級或數據標準，訂立很多不同條例提供保障。

正如局長剛才所說，在整個科技產業發展，包括人工智能等方面，數據是一個非常重要的基礎要素，可讓我們進行科技發展。在局長剛才的主體答覆中，也有提到保安局的一些回應，其實在過去一年，我亦曾多次去信各有關方面，包括保安事務委員會，要求就數據安全作出立法上的考慮。

雖然剛才的主體答覆已就數據安全提出一些看法，但在數據標準、分級等方面其實也有需要進行立法，我想問有關的條例是否已經足夠？局長是否還有需要考慮就其他方面，包括數據的分級、治理等，推動相關的立法工作？

創新科技及工業局局長：謝謝邱達根議員的補充質詢。立法是一個複雜且需時的過程，特區政府對於通過立法就數據進行更有效的規管，一直秉持積極開放的態度。

事實上，我們現在正從多個方面，例如從技術、法律及數據管治方面三管齊下，希望能夠在立法之前對數據安全進行有效的規管。保安局訂立的《保安規例》已訂明數據的分類、分級保護制度，資科辦在《保安規例》的條件和框架下，也制訂了一套詳細的《政府資訊科技保安政策及指引》，涵蓋數據保安風險評估和審計，以及數據安全和資訊保安事故應變等。

在跨界別合作方面，資科辦一直與香港電腦保安事故協調中心、警務處的網絡安全及科技罪案調查科，以及香港互聯網註冊管理有限公司等機構緊密合作，向公眾及業界提供適當支援。除了現行的數據安全及網絡風險管理辦法之外，政府亦一直密切留意，及參考內地以及世界各地有關數據保護及網絡安全的最新發展，不時在技術及法律層面作出更新和檢討，以增強應對網絡風險的能力和維護國家安全。謝謝。

盧偉國議員：多謝主席。建立一個大數據庫的重要性，已無需在此多作解釋。最近，政府就《環境影響評估條例》向本會提交法例修訂建議，主要目的是透過建立各方面的環保資料數據庫，令環評過程中以前所說連基線調查也要重新進行的情況得以大大減省，所以數據庫的重要性確實相當明顯。

但是，對於政府的整體大數據庫究竟如何建立，在人力編制、機制上究竟有何安排，似乎一直沒有向本會作出很清楚的說明，包括是否有一個專門的中央團隊負責把資料更新，處理由其他部門提交而可以放進大數據庫的資料，還是以全分散方式處理等，我們一直不太清楚。不知局長今天可否就此向我們作出簡單的說明？

創新科技及工業局局長：謝謝盧議員的補充質詢。對於數據建立方面，政府現在的取態跟周邊很多國家和地區一樣，就是不一定需要把所有數據全部集中放在一個平台上。我們現在採取的策略是由於各個政府部門已收集了很多數據，所以通過構建“授權數據交換閘”，已能促進數據之間的互通，這客觀上已可達到取得各自所需數據的重要目的。

這做法有數個好處，第一是安全，不會把所有數據全部集中放在一處，而是分散放在相關的部門；第二是便於進行數據更新。所以，政府現正循這個方向處理，但最終效果是一樣的，通過“授權數據交換閘”，可在有需要時從其他地方隨時調取數據，這是我們現時採取的策略。

至於議員剛才提出的大數據局的問題，我上次已在立法會作出闡述。資科辦目前的工作重點，包括數字政府建設及開放數據、電子政務管理、數據產業管理，以及政務基建等，均與國家數據局的職能相同，而且取得了一定成效。當然，對於今後是否再建立一個更權威的機構，例如大數據局，對數據進行更有效的推動和監管，我們持開放的態度。謝謝。

主席：盧偉國議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

盧偉國議員：無論是中央、分散或中央加分散處理，以至基本的機制安排，總會涉及人力資源和有相關的處理方法，可否以書面補充這方面的資料？

主席：局長，你有否補充？

創新科技及工業局局長：資科辦正在統籌相關的工作，包括現正推行的電子政務管理等，其中一個重要目的是打通政府之間的壁壘，實現數據互通。資科辦現正統籌相關的工作。

簡慧敏議員：主席，局長的主體答覆提到除了法律之外，也有很多部門政策和指引，我相信透過這些政策和指引逐步建立香港需要的數據管治體系，是重要的一點。我們明白在普通法下，並非事事均要通過成文法草擬和制定法例，但希望局方持續作出檢視。

主席，我的補充質詢是：主體答覆提到構建中的“授權數據交換閘”，將會在獲得資料當事人同意的前提下向不同政府部門提供其個人資料，這與局長早前提及的一鍵登入、一次授權有極大關係。我希望局長可講解一下，將來的“授權數據交換閘”會否使用一次授權而非事事授權的方式，又或會否有授權後opt out(譯文：選擇退出)的方式，處理不擬分享的資料，以達到盡量便民的目的？多謝主席。

創新科技及工業局局長：謝謝簡議員的補充質詢。事實上，我們現在採取的方向一如簡議員剛才所說，通過獲取市民授權的方式，可在取得授權的前提下按需要調取其提供予其他部門的個人數據。至於是否屬於一次授權，我們現在會提供一次授權的方式，例如今後透過“智方便”就相對於以前已獲授權採納的數據，提供予其他部門重複使用。然而，市民也可不作授權，而在此情況下，他們每次申請相關政府服務時，均需要重新輸入其個人數據。

另外，今後政府各部門再收集市民的數據時，也會詢問相關人士有關數據除了供這個部門使用外，是否也同意在規管的前提下供政府其他部門使用。總之，我們會尊重市民的意見，而這做法亦已同時諮詢個人資料私隱專員公署。

陳紹雄議員：多謝主席。根據2019-2021年度的“全球數據指標”，香港在數據管治方面的得分較國際平均得分低，在“數據管理”一項更被評為零分。去年，內地已開始實施《數據安全法》和《個人信息保護法》等，相對而言香港真的非常落後，但局長對於訂立“數據法”，似乎仍停留在十分猶豫的階段。

目前，政府擁有大量數據，但卻存放於不同部門，在政出多門之下缺乏一個統籌性的部門，統籌數據的開放、安全管理及部門之間的互聯互通。資科辦缺乏授權，工作人員不多，但負責的工作卻繁多，所以不能擔當這角色。按局長剛才所說，他似乎對訂立“數據法”沒有興趣，而且對於成立專門部門，例如我們一直倡議而國家

亦已成立的大數據局，也表示沒此打算。但是，正如我剛才所說，資科辦又不能擔當上述職務。

我想問局長在現時數據發展如此迅速的情況下，他既不打算訂立“數據法”，也未有打算成立大數據局，那麼在他計劃之內，究竟如何確保今後無論在資訊科技發展或應用方面，都能有效地令數據的流通暢順無阻？我們不希望再出現一種法例往往落後於科技發展的情況，希望局長給予明確的答覆，他究竟會否推進訂立“數據法”的工作？多謝主席。

創新科技及工業局局長：謝謝陳議員的補充質詢。我就3個方面作出回應：第一，我要指出香港的數據發展並不落後，我們不能妄自菲薄。陳議員剛才提到加拿大國際發展研究中心的評比，我們的“全球數據指標”評分位居亞洲第三。這項指標包括兩個方面，其一是數據開放，另一方面是數據管治，從某種情況而言，這兩方面的指標是相互對立。香港在數據開放方面評分不俗，但在數據管治和安全方面則相對低了一點，這兩個方面看起來是相互矛盾，這項高的時候另一項便會低一些，但總體而言，香港並不落後，這是第一點。

第二，我感謝陳議員對未來數據發展的支持。實際上，我們對立法持積極開放的態度，但正如我剛才所提及，立法是一個複雜及需時的過程，而且法例不會憑空出現，必須經過事前的很多工作和一些鋪墊，然後才可水到渠成。在立法之前，我剛才已指出現正從技術、法律及數據管治方面下工夫，由於時間關係，我不想多說，但卻可告訴議員在不久的將來，我們很有可能會先推出一份促進香港數據流通及安全的管理辦法。行政和立法兩方面會同步進行。

第三，關於資科辦的問題，我們實際上有時刻檢視其目前的人手狀況。正如陳議員所說，隨着未來的工作增加、挑戰增強，政府會採取應有措施，加強相關的力量。謝謝。

主席：第五項質詢。

保障非本地護理員的勞工權益

5. 陸頌雄議員：據報，有安老院及殘疾人士院舍(下稱“院舍”)透過“補充勞工計劃”聘用非本地護理員後，剝削他們的勞工權益，例如利用“陰陽合同”剋扣部分薪金、以低於法定最低工資水平支付超時工作薪金、未有提供住宿津貼、要求他們承擔職責範圍以外的工作及在休息日“頂更”。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，有多少間院舍獲批准透過補充勞工計劃輸入護理員；勞工處就該等院舍共進行了多少次巡查，以及當中所進行的跟進或懲處行動的數目及詳情為何，包括有多少間院舍被施加行政制裁；
- (二) 鑒於有意見認為，由於不少非本地護理員擔心被僱主解僱甚至報復，在勞工處巡查期間往往不敢當面舉報僱主的違規行為，勞工處如何確保舉報的保密性和保障舉報者的私隱；及
- (三) 勞工處如何確保巡查行動皆會突擊進行，包括院舍不會事前獲得通知和公職人員不會泄露行動部署，以及有何措施加強巡查及監管力度，以確保非本地護理員的勞工權益得到保障？

勞工及福利局局長：主席，勞工處高度重視保障“補充勞工計劃”下輸入勞工(包括輸入護理員)的僱傭權益。輸入勞工與本地工人同樣受香港勞工法例的保障，包括《僱傭條例》下有關支付工資和扣薪限制的保障等。此外，輸入勞工及僱主必須簽訂根據“補充勞工計劃”訂定的“標準僱傭合約”(“標準合約”)，進一步保障輸入勞工的僱傭權益及福利。標準合約訂明僱主必須以自動轉帳方式，向每名輸入勞工發放工資，以及必須安排輸入勞工出席由勞工處舉辦的僱傭權益簡介會，讓輸入勞工了解其僱傭權益及福利，以及求助和作出投訴的途徑。

就議員的質詢，現答覆如下：

- (一) 2020年至2022年，護理業根據“補充勞工計劃”每年獲批輸入勞工的申請宗數分別為458宗、513宗及772宗，涉及的獲批輸入護理員人數分別為1 601名、1 699名及

3 721名。為應對新冠疫情，政府2022年3月至5月期間在“補充勞工計劃”下就護理業實行有時限的放寬措施，因此該年獲批的申請宗數及輸入護理員人數有所增加。每年獲批准輸入護理員的院舍數目大致與獲批的申請宗數相若。

勞工處的勞工督察不時到輸入勞工的工作地點及僱主為輸入勞工提供的居所視察，並按情況進行針對性的巡查行動。2020年至2022年，勞工處就院舍分別進行了1 252次、1 880次及1 848次巡查；同期按年分別發出35次、48次及50次書面警告。

勞工處於上述期間向6名被法庭裁定違反《入境條例》、《僱員補償條例》或《僱傭條例》的僱主(包括一名為安老院僱主)實施行政制裁，撤銷所有仍有效的輸入勞工批准，以及拒絕這些僱主參與“補充勞工計劃”，為期兩年。

- (二) 輸入勞工如認為其僱傭權益受損，可致電勞工處熱線電話，或前往勞工處勞資關係科分區辦事處，查詢其權益或作出舉報。所有投訴均會保密處理。

巡查期間，勞工督察在不受到第三者(包括僱主)影響的情況下獨立會見輸入勞工，查核僱主有否遵守《僱傭條例》和“補充勞工計劃”的規定，以及確保輸入勞工可以向勞工督察表達意見或就僱傭事宜作出投訴。勞工督察並會即場向輸入勞工派發載有保障僱傭權益的資料卡，列明勞工處、入境事務處、香港警務處及強制性公積金計劃管理局的熱線。輸入勞工可在適當時間致電熱線電話查詢或作出舉報。

為保障僱員的權益，《僱傭條例》禁止僱主解僱向當局提供證據或資料的僱員。《僱傭條例》規定，僱主不可因僱員曾在有關執行《僱傭條例》而進行的法律程序中提供證據或資料而解僱僱員，違例者可被檢控，一經定罪，最高可被罰款10萬元。僱主亦須按條例規定向僱員作出補償。

- (三) 勞工督察因應行業性質和違規風險程度，以及工作場所的違例及被投訴紀錄等相關因素，部署巡查聘用輸入勞工的機構及僱主為輸入勞工提供的居所。

勞工處不會在巡查工作場所前預先通知有關場所的負責人。為有效進行執法工作，勞工處在有需要時或會約見僱主或輸入勞工以查核相關資料，例如僱傭紀錄、值勤紀錄等，而有關安排不會影響執法成效。

勞工處會繼續採取多管齊下的策略，包括巡查、執法、行政制裁及教育推廣，致力保障輸入勞工的權益和福利。多謝主席。

陸頌雄議員：主席，如果這些措施有效便不會有那麼多問題了。我們工會經常接觸很多外勞被剋扣工資的例子，但能成功投訴甚至立案的只是冰山一角。在3月底，我曾親自處理一宗投訴，獲得《文匯報》連續5日以頭版報道，詳細說明外勞如何在香港被剝削，我不知局長有否抽時間看畢這5日的頭版報道。這些剝削手法包括回佣剋扣、巧立名目、無償加班、擔任不適當的工作等；損害外勞權益不止是剝削外勞，更令部分無良僱主可以藉此聘用廉價勞工，嚴重打擊本地就業。

主席，我想問局長，既然現行機制不能有效地發掘如此普遍的問題，政府曾否研究一些策略性的措施，例如在外勞合約即將結束前，集中詢問這群即將離港的外勞有甚麼需要，過去有否被剋扣工資的情況，讓勞工處幫助他們，而措施亦包括聯同跨境部門，或配合內地的勞動部門，加強對內地勞務中介的監管？局方有否考慮這些措施呢？多謝主席。

勞工及福利局局長：主席，政府是非常關心輸入勞工獲得香港法律保障的僱傭權益。我剛在主體答覆所說的一系列措施，其實都是通過實踐，包括與工會和有關當局一起研究，如何能保障來香港工作的輸入勞工。當中，我想提出幾點：第一，為何要有標準合約呢？便是我們希望通過標準合約，確保所有輸入勞工都受到保障。例如現時的標準合約清楚要求僱主列明僱員的工作範圍，如果超越了訂明的工作範圍便屬違規，這是重要的。

第二，就有關的簡介會，我們要求外勞來香港之後的8星期內，一定要參與勞工處舉辦的簡介會，而且僱主要提供有薪假期讓他們出席。該簡介會的目的是想告訴外來勞工在香港享有甚麼法定的權益，如果他們認為受到剝削，便要作出投訴，甚至如果嚴重的話，我們應該透過法律途徑來追討和懲罰相關的僱主。就此，我希望不止是勞工處要做事，社會亦應該一起合作，包括工會和相關人士，如果收到這些信息，請轉介予勞工處，我們一定會嚴格執法。多謝主席。

黃國議員：多謝主席。俗語謂：“有錢賺，殺頭的生意都有人做。”只要香港的工資水平與外勞原居地的工資水平有較大差距，便會有中介和僱主聯手剝削外勞的空間。在這種情況下，很多時候是“一個願打，一個願捱”，因為只要外勞認為是較他們的本地工資高，便可能會接受。只有在剝削太過分的時候，有關情況才有較大機會被揭露。我主要想問，特區政府有否具體有效的措施？我特別強調是有效的措施，因為政府準備大規模地輸入外勞，它有否做足準備應對有關的問題？坦白說，在安老行業中，剝削外勞事件不只得一宗，這情況在過去是長期發生的，而招數都是舊有的招數。所以，我想問政府在準備大規模輸入外勞之前，有否做足有關的措施，防止外勞受到剝削？多謝。

勞工及福利局局長：主席，多謝黃國議員的補充質詢。根據“補充勞工計劃”，輸入勞工的工資水平是不能低於本地工人的工資中位數，這也是為了保障本地勞工的權益。在這一點上，我之前也有提到，例如訂明僱主必須以自動轉帳方式支付薪金，目的便是不想以現金方式支付，這樣可清楚地顯示存入了多少金額到指定的銀行戶口中。

但是，我也明白大家的想法，因為外勞始終是由香港以外的地方來到香港。以院舍為例，輸入勞工由內地來到香港，香港的管理辦法是清楚的，有法例規定，也有行政的要求，而其實國內的做法也很清晰，國內商務部有認可的對外勞務公司，是很清楚的。為了確保香港和內地之間有緊密的合作，我在早前曾拜訪商務部，亦與商務部溝通過，我們會有更緊密的溝通機制，以確保所有由內地來

香港，通過“補充勞工計劃”或其他計劃，包括新的“院舍輸入護理員特別計劃”(“特別計劃”)來香港的勞工，也一定要使用商務部認可的對外勞務公司，這是很重要的，因為它們是經商務部認可和管理的。我們希望通過兩地加強合作，確保無論是在香港或在內地，都是依法循規，確保來香港工作的外勞得到法律的保障，得到應有的報酬。多謝主席。

周小松議員：主席，私人安老院舍現時輸入護理員存在一個很弔詭的問題，就是以月薪15,000元聘請本地工人，工人每天要工作12小時，平均時薪只有48元；但以月薪14,500元聘請外勞，外勞每天是工作9小時，時薪達62元。如果僱主願意以時薪62元聘請外勞，為何不願意以時薪62元聘請本地工人呢？如果以這個水平的時薪聘請本地工人，他們的月薪可以達到接近2萬元，我相信對於招聘困難的情況會有一定的紓緩。究竟是甚麼誘因吸引僱主聘用外勞呢？主席，真相是有部分無良僱主勾結“黑中介”，試圖剋扣工人的工資，以減低經營成本。

主席，政府正籌劃在不同行業大量輸入外勞，早前已經網傳在內地有中介以日薪800元聘請建造業工人來香港工作。大家也知道，目前建造業工人有很多工種的日薪已超過2,000元。我想問局長，是否有任何措施，可確保不同行業的外勞來港工作時，不會受到剝削呢？多謝主席。

勞工及福利局局長：主席，多謝周小松議員的補充質詢。首先，為了保障本地勞工的權益，就所有經“補充勞工計劃”或“特別計劃”輸入的勞工，我們相當清晰地訂明，輸入勞工的工資一定不能少於本地工人的工資中位數，這是一項保障措施。另外，我之前也提到，包括發放工資的方式、輸入勞工要參加簡介會等，所有安排也是希望確保輸入勞工的權益得到保障。

此外，就周議員所說，未來要確保輸入勞工得到良好的保障，香港這邊要做好相關的工作，而我們已經全力做好；對於由內地到香港工作的輸入勞工，我們會跟內地充分合作。其實，內地有一套相當整全的法規制度，規管對外勞務的工作，所以我們會十分清晰地說明，所有由內地輸入的勞工，一定要用商務部認可的對外勞務公司，因為商務部對於認可的對外勞務公司有十分清楚的監管機

制，亦可以通過相關手段，就任何違規情況，按當地法律和規定進行追討。我希望大家齊心合力，確保來香港工作的輸入勞工得到應得的保障和工資，而同時，這樣做也可保障本地工人的就業機會。多謝主席。

鄧家彪議員：多謝主席。局長剛才所說的萬無一失的方法，就是以自動轉帳方式發放工資，叫大家不用擔心。但現實的情況是，無良僱主會拿着這些“打工仔女”的提款卡，每個月從外勞的銀行戶口提取部分工資，提取一半、三成工資也沒有人知曉。這些“打工仔女”通常是由內地到香港工作，他們敢怒不敢言，如果投訴便會失去工作，失去工作便要離開香港回家鄉，就是這麼簡單。

所以，為何我們今天提出要關注外勞呢？其實亦是要保障本地工人，也是基於公義的問題。主席，我想問局長，對於發放工資的方法，當局可否作出一些改善，例如直接把薪金發放到外勞家鄉的配偶的銀行戶口，這樣無良僱主想提取外勞部分工資也沒有那麼容易吧？是否可行呢？

勞工及福利局局長：主席，多謝鄧家彪議員的建議。但大家試想一下，其實在眾多發放工資的方法之中，最有效、最能夠保障輸入勞工的方法，便是直接將工資存入其名下的銀行戶口，這是最清晰的；如果要存入香港以外的銀行戶口，而且不是他們名下的話，我恐怕帶來的風險可能會更多。

當然，如果之後出現所說的回扣情況，便是違法。我也藉此機會呼籲所有知道這種情況的人向勞工處舉報，我們會絕不手軟地追究相關僱主，而相關僱主須負起兩項責任。第一，如果僱主違反《僱傭條例》，當然要面對法律制裁；第二，就是面對直接的行政制裁，我們會第一時間停止向僱主批出輸入配額，而且暫時停止僱主申請輸入勞工的機會，時限當然要視乎嚴重程度而定。我認為全社會也要共同行動，因為這除了可確保輸入勞工的權益之外，同時也可確保本地工人優先就業的權益。多謝主席。

林振昇議員：多謝主席。其實除了安老業之外，早前也有消息指政府可能會擴大輸入建造業外勞，有些群組立刻便說以日薪800元已能聘請人手。我也想知道，為何能以日薪800元便聘請到地盤工友？

我且不說紮鐵，普通工種的日薪可能也要千多元，所以究竟所說的是甚麼工種呢？

我的補充質詢是，如果當局看到這些消息，會否先行一步，即使未接獲投訴，也主動調查，以增加阻嚇力呢？多謝主席。

勞工及福利局局長：主席，我們十分關注這些情況。有關規定是十分清晰的，就“補充勞工計劃”或即將推出的“特別計劃”，我們也清楚訂明，輸入勞工的工資一定不能低於本地工人的工資中位數，所以任何跟我們要求不符合的情況，我們一定會嚴肅跟進。多謝主席。

郭偉強議員：多謝主席。就着陸頌雄議員剛才提出的個案，勞工處已積極介入幫受影響的員工“追糧”，另外也有執法部門介入調查是否涉及刑事成分。其實，關鍵是香港部門要跟內地執法機關加強溝通，從源頭打擊。

主席，政府在主體答覆中十分強調已加強巡查，但其實我們處理陸頌雄議員所提出的個案時，令我印象最深的是，第一，當勞工處巡查的時候，這些外勞不便在工作場所舉報，因為附近也有“線眼”，隔牆有耳；第二，社會福利署查牌是會預先公告的，而雖然勞工處的突擊檢查沒有預告，但外勞無法區分，所以不知道能否相信前來巡查的政府代表。局長提到外勞來到香港要參與勞工處舉辦的簡介會，其實我擔心只是“白做”，因為他們基本上不知能否給予信任。

我想問局方，會否考慮將外勞來港參加的簡介會，外判給工會舉辦？因為就內地文化，對於工會的信任度特別高、特別強。當然，我們在權益方面只會多說，不會少說。是否可以外判給工會舉辦簡介會，讓外勞在遇到被剋扣工資的情況時，真的可以勇於舉報呢？多謝主席。

主席：郭偉強議員，你是否需要申報利益？

郭偉強議員：簡介會不一定交給我所屬的工會舉辦，但如主席要求的話，我可以申報利益。多謝主席。

主席：勞工及福利局局長，請作答。

勞工及福利局局長：多謝郭議員如此關注輸入勞工的權益。我認為簡介會由政府部門舉辦比較合適，因為始終所簡介的是輸入勞工在香港相關法律下的權益，以及在輸入勞工計劃下，他們應該知道的一些事項。我認為由勞工處負責會比較合理。

但是，如何用好社會上其他資源，包括工會或一些關心他們的非政府組織，我們會構想一下。其實，目的是想輸入勞工知道，他們在香港、在香港法例之下，只要有受到不公平的地方，覺得自己的權益受損，便應該作出舉報。他們不一定要親身告訴我們，也可致電告知，尋找一個合適的時間致電，我們也可以妥善處理。多謝主席。

主席：最後一項口頭質詢。

政府與兩電簽訂的《管制計劃協議》

6. 李浩然議員：主席，關於政府與兩間電力公司(下稱“兩電”)簽訂的現行《管制計劃協議》(下稱“《協議》”)，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於在《協議》下，中華電力有限公司及香港電燈有限公司分別設立“新綠適樓宇基金”及“新智惜用電基金”，而兩電一方面可因達致能源審核、根據審核作出的節能和有關基金的目標而獲得獎勵，另一方面又可因達致《協議》內與能源效益、節約能源及可再生能源相關的目標而獲得獎勵，對准許利潤作出若干調整，政府有否評估，上述安排會否令兩電雙重獲利；

- (二) 鑒於政府會檢視《協議》的獎勵及罰款機制，以就重要停電事故加重罰則，政府會否同時檢視“供電可靠性”、“運作效率”及“客戶服務”3項表現指標的獎勵及罰款機制；及
- (三) 鑒於《協議》指出，兩電將與政府合作，研究加強內地與香港的聯網和香港現有電網聯網的詳細安排，以及向第三方開放電網的可行性，政府是否已就聯網進行研究工作，以及開始籌劃開放電網的工作？

環境及生態局局長：主席，政府與中華電力有限公司和青山發電有限公司(統稱“中電”)，以及香港電燈有限公司和港燈電力投資有限公司(統稱“港燈”)，分別簽訂現行《管制計劃協議》(“《協議》”)，於2018年10月1日及2019年1月1日生效。《協議》列明電力公司的責任、電力公司股東的回報，以及政府監察電力公司與電力有關的公司事務的安排。

現行《協議》有效期為15年，將於2033年屆滿。政府與電力公司均有權在截至2023年12月31日為止的年度內要求修改《協議》的任何部分，任何修改《協議》的建議亦須經政府與電力公司雙方同意後才能實行。

政府計劃與電力公司就《協議》於2023年進行中期檢討，目前正為此作出準備。

就李浩然議員的質詢，我的答覆如下：

- (一) 為鼓勵兩家電力公司推廣能源效益和節約能源，以及發展可再生能源，《協議》設有相關表現目標。兩家電力公司如達到《協議》內與能源效益、節約能源及可再生能源相關的目標，可以獲得獎勵，對准許利潤作出若干調整。相關表現目標性質各有不同，主要包括以下範疇：
 - (i) 能源審核表現為電力公司在該年度按《協議》下的“能源審核計劃”為工業和商業客戶完成的能源審核的宗數；

- (ii) 經“能源審核計劃”或其他認可人士審核的節約能源表現為電力公司工業和商業客戶在該年度已裝置的節省能源技術所節省的能源總和；
- (iii) 中電及港燈的“新綠適樓宇基金”及“新智惜用電基金”表現為資助商用和非商用樓宇的公用地方進行改裝和重新校驗工程、推行以建築物為本的智能/資訊科技技術，或其他與政府議定的改善措施，而達到已展開工程的樓宇數目及節約能源表現。在此項目申領獎勵的節約能源表現，不能同時在上述第(ii)項申領；及
- (iv) 可再生能源表現為該年度可再生能源系統的總發電量等。

兩家電力公司亦須申報提交的節約能源表現是否已於其他項目獲得獎勵。政府會於核數檢討抽查兩家電力公司提交的節約能源表現資料，確保不會出現重複獲利的情況。

- (二) 政府對是次中期檢討持開放態度，並沒有為檢討範圍劃下界線。根據收集到的意見，政府初步打算與電力公司商討修訂《協議》的範疇包括但不限於減低准許利潤、要求電力公司於能源危機期間分擔能源價格成本、檢視獎勵/罰款機制以就重要停電事故加重罰則等。《協議》設有客戶表現方面的獎罰機制，涵蓋“供電可靠性”、“運作效率”、“客戶服務”及“恢復供電”4類表現。相關獎罰機制亦會納入檢討。完成中期檢討後，政府會適時匯報檢討結果。
- (三) 政府一直部署加強區域合作以穩定電價、確保能源安全和取得更多清潔能源。《香港氣候行動藍圖2050》已提出，政府會與電力公司研究加強在零碳能源方面的區域合作，與周邊地區探索更多零碳能源供應，包括尋求投資和開發等機會，參與和營運鄰近香港的零碳能源項目。在加強區域合作的前提下，我們可同時考慮加強聯網和引入更多供電商的選項。

在加強區域合作方面，現時中電透過連接大亞灣核電站和中國南方電網輸電網絡的清潔能源輸電系統輸入電力。政府在2018年批准中電的發展計劃，包括強化該清潔能源輸電系統工程，為系統更換電纜以增加輸電容量。預計項目在2025年完成後，可以讓香港更具靈活性輸入更多清潔能源。

此外，政府在將軍澳132區預留土地興建電力設施，是加強區域能源合作的策略性設施。電力設施日後將連接兩家電力公司的供電系統，可以加強兩家電力公司之間的聯網和傳送電力的能力，長遠有助穩定兩家電力公司的電價和減少本地電廠排放，惠及全港市民。現時項目尚在初步規劃階段，考慮規劃、興建至落成新的跨境輸電和電力接收設施所需時間，預計可在2035年前啟用。

根據海外經驗，開放電網不一定會減低電價和確保供電穩定。穩定可靠的電力市場對香港能源安全、經濟發展及民生安居至為重要。電力市場涉及龐大投資及專業可靠營運要求，以及與鄰近地區合作。長遠應否開放電網將涉及複雜的考慮因素，包括如何杜絕惡性競爭同時確保電力公司會投入足夠資源和建設、維持電力供應穩定可靠、電費維持在合理水平，並提供清潔能源以達到碳中和目標。

根據現行《協議》，如對電力供應的規管框架引入改變，最早要在《協議》屆滿之後，即2033年年底，才會實行。近年國際間因為推動邁向碳中和，電力技術發展日新月異，很可能會影響未來電力市場的營運方式。故此現階段我們的重點是推動加強區域合作以穩定電價及確保能源供應穩定安全。我們會在《協議》的制度下，適時與兩家電力公司探討及研究未來電力市場的營運和規管方式，包括是否開放電網。多謝。

李浩然議員：多謝主席。現行《協議》附表五第26條及第27條，以及政府在2015年發布的“電力市場未來發展公眾諮詢”都提及，政府將與電力公司合作，着手準備開放電網供新供電者使用，以逐步開

放電力市場。據我們所見，現已相隔一段頗長時間，亦正如局長所說，這是一個非常複雜的問題。

我想問政府有否針對這方面的問題進行相關研究或準備工作呢？如果尚未展開準備或研究工作，政府計劃何時及如何展開相關研究或準備工作呢？多謝。

環境及生態局局長：多謝李議員的補充質詢。我在主體答覆提及，我們現已開展一些研究和準備工作，包括如何透過與其他地方合作，藉以第一，控制我們的電價，以及第二，增加競爭。就此，我們已開展整體規劃和在這方面的研究工作。

我相信李議員的重點在於我們可否加快探討開放電網的問題，而非單單在於我們與兩電研究如何增加競爭。在開放電網方面，正如我在主體答覆所說，這本身是一個十分複雜的問題，而除了這原因外，另一個原因是現時要推動邁向碳中和。發電及供電技術在國際間都是急速改變的，例如據我們所見，分布式發電系統陸續在很多地方出現。在未來一段時間是否透過分拆發電和供電網絡為獨立部分開放電網，我們需審視將來的發電和供電技術的實際改變等，才可以判斷應如何作出處理，或甚麼做法才是最好。

我們現階段的重點在於如何透過區域合作增加競爭及控制電價。在了解有關技術的發展後，我們才會研究是否開放電網。多謝。

梁熙議員：多謝主席。香港之所以在同一天空下會出現兩個電價，就是因為中電有輸入核電，但港燈卻沒有。如是者，政府這次檢討《協議》的獎懲機制時，會否考慮增加“輸入核電”這項元素呢？如果電力公司有序輸入核電就會獲得獎勵，但如果不達標就會受罰。此舉一方面可以支持環保，另一方面亦有利於降低電價。請問局長有沒有這方面的想法呢？如果沒有，政府會如何推動核電在香港的應用呢？多謝。

環境及生態局局長：十分多謝梁議員的補充質詢。我們的中期檢討基本上關乎檢討《協議》的內容，包括管理和賞罰機制等各方面。

至於議員剛才問及我們會否考慮要求電力公司增加輸入核電，以及如果我們有此想法會如何落實，其實在現時的《協議》下，電力公司每隔一段時間須提交一份5年發展計劃，當中須向政府述明其擬議投資項目，並因應香港未來的電力需求，擬定其發電機組或輸電網絡的數目，以及說明有否需要增設其他設施。由於這項5年發展計劃須由政府審批，我們可在當中訂明電力公司在本地獲批准的發電設施和新設施的數目、如何將舊機組退役，以及如何增加發電。在這方面，我們可以要求電力公司輸入內地的清潔能源。我們已有一個框架，可以藉此要求電力公司增加供應。

不過，在真正落實時，我們亦要考慮實際的供電安排，例如我們已要求中電提升由大亞灣核電站輸入電力的系統，並計劃在將軍澳132區興建新的輸電系統。凡此種種的工作，都需要時間推展，我們會在與電力公司的規劃中在時間上作出配合。多謝主席。

簡慧敏議員：主席，相信大家都注意到競爭事務委員會(“競委會”)最近就兩個香港具領先地位的網上外賣平台的損害競爭行為展開調查，其實電力市場亦存在競委會曾經指出的自然壟斷的情況。早於2015年，競委會已經針對這情況提出建議，當中提到延長《協議》5年便已足夠，為何要延長至2033年呢？另一項建議就是為電力市場引入競爭。

局長剛才說道，即使開放電網，亦未必有助降低電價和穩定供電，但我想指出，這是由海外經驗可見的情況。在“一國兩制”的優勢下，我想問局長會否加強建設跨境聯網呢？要知道，港燈今天尚未與內地建立聯網。我想問局長會否重新檢視競委會的意見，加強與內地部門磋商，以期獲得更多清潔能源呢？多謝主席。

環境及生態局局長：多謝議員的補充質詢。我在主體答覆和我以往對議員所提質詢的答覆中都多番指出，透過與內地建立區域合作，藉此增加本地清潔能源的供應，是我們未來的重大策略。我們已開始進行輸電系統和輸電網絡方面的規劃，並已要求中電開展一些工程，所以我們的整體方向與議員所說的是完全吻合的。

我們同意應該增加競爭，因為我相信增加競爭對於將來穩定電價，以及更加符合市民的期望，是應做的事。我剛才說過，先透過區域合作，我們可以加強聯網，從而引入更多供電商，並非必須透過開放電網才能做到。在這方面，我們希望採取區域合作的方式達致此事。議員問及可否透過聯網的方式達致此事，答案是肯定的，我們希望可以以此方式增加競爭和穩定香港的電價。

至於開放電網的問題，正如我剛才多次指出，我們不會排除這選項，但鑒於當中涉及的技術問題和考慮因素眾多，加上未來發電和輸電技術的變化，因此現階段未必是最適當的時候就這問題進行詳細研究和作出決定。視乎技術發展，我們稍後才會下決定。現行的《協議》在2033年才屆滿，其間我們有足夠時間就這方面進行研究。多謝。

陳家珮議員：感謝主席。既然兩電須每5年提交一份報告，為何政府不制訂短期目標，例如涵蓋兩三年的KPI(譯文：績效指標)，讓兩電可以循序漸進地達致2035年的中期目標和2050年的碳中和最終目標呢？多謝主席。

環境及生態局局長：這問題關乎兩方面，一方面是政府透過5年發展計劃可以監察甚或規管電力市場的投資和發展方向，並確保電力公司的投資會落在最適當和最需要的地方，因此我們要求電力公司每5年提交計劃，以便就上述方面進行審核。

議員的補充質詢問及我們可否縮短每5年提交一次計劃的安排，藉此加快兩電改善表現。計劃和落實，兩者本身並不相同。我剛才指出，我們已有具體計劃，希望透過區域合作，增加由內地供應電力，從而穩定電價，以及增加清潔能源的供應。我們可以透過5年計劃，要求電力公司跟循這個方向。

然而，要具體落實此事，當中亦涉及眾多土地規劃和工程問題。例如，我剛才提及在將軍澳132區興建接電設施，大家要留意該幅土地現時並不存在，須進行填海才可以展開工程，因此我相信有關設施要在2035年才可啟用。由此可見，由具體規劃及至工程實際落成，其間會相隔一段時間，加上當中存在眾多變化，因此所需時間實際上會比較長。我們現時與電力公司的《協議》之所以涵蓋一段

較長時間，就是因為有很多事情由規劃至實際落實都需要一段長時間。多謝主席。

簡慧敏議員：主席，為處理兩電的價格差異問題，我想問政府有否考慮檢視現時的供電機制，例如成立一間由政府擁有的供電公司，即所謂的off-taker(譯文：購電商)，先購入電力，然後均化，再分配予市民呢？多謝主席。

環境及生態局局長：主席，我相信議員提出的做法，變相是透過政府要求其他地區津貼電費較高的地區，藉此取得平衡。我們認為，這可能並非最好的方式，最好的方式是我們應該想辦法降低兩電的產電成本，從而真正達到全面降低電價。我們相信這是更好的方法。

因此，正如我剛才提及，我們已經與內地討論，計劃輸入更多電力，並透過在將軍澳132區的設施向中電及港燈供應。我們相信，只要設置了有關輸電系統和網絡，便可以向港燈提供既便宜穩定，又清潔的電力，這有助穩定及降低港島區的電價。我們相信，相比透過政府要求電費較低的地區津貼電費較高的地區從而拉平電價，這方法較為理想。多謝。

主席：質詢環節結束。

議員質詢的書面答覆

港鐵“特別車費日”

7. 張欣宇議員：香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)就港鐵票價調整機制(“該機制”)的檢討於今年3月獲行政會議通過。根據經優化的該機制，港鐵公司需調整在“服務表現回贈”安排下須就事故所撥出的金額，以及把撥出的金額用作推出“特別車費日”(或稱“感謝日”)，向乘客提供車費半價優惠。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去10年，每年港鐵公司按當時該機制下的“服務表現安排”及“利潤分享機制”，實際投入作車費回贈的金額及其相應的車費回贈期(以表列出)；

- (二) 是否知悉，本年4月及5月共4個感謝日期間，每日港鐵的(i)乘客量及(ii)就感謝日向乘客提供的總回贈金額，以及所涉及的宣傳及行政開支總額；及
- (三) 鑒於根據該機制，每當按“服務表現回贈”撥作票價優惠的金額滿2,500萬元，港鐵公司會安排“特別車費日”回饋乘客，政府是否知悉，港鐵公司會如何處理(i)在“特別車費日”中，未有實際回饋乘客的餘額及(ii)在每年結束時，已撥作“特別車費回贈”用途而不足2,500萬元的款額？

運輸及物流局局長於2023年6月7日提供的書面答覆文本載於附錄2。

港鐵公司高層管理人員的薪酬待遇

8. 李慧琼議員：香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)於2022年發生多宗鐵路事故，導致鐵路服務嚴重延誤。政府在本年3月向本會提交的文件中指出，港鐵公司就2022年發生的事故須撥出的款額為1億300萬元。此外，根據港鐵公司《2022年報》，多名高層管理人員在2022年的年薪及“與表現掛鈎的薪酬”亦較2021年大幅上升。有評論認為，港鐵公司高層管理人員的薪酬及花紅應與鐵路服務表現掛鈎，以促使管理人員盡力改善管理和服務質素。就此，政府可否告知本會：

- (一) 釐定港鐵公司高層管理人員的薪酬及花紅的準則為何，當中是否包括“提供安全可靠的鐵路服務”、“鐵路服務水平達到公眾期望”等因素；若是，詳情為何；若否，原因為何；
- (二) 鑒於政府是港鐵公司的大股東，並有委任官方代表加入港鐵公司的董事局，該等官方代表如何履行監管港鐵公司在釐定票價以至營運及管理的職責，特別是確保港鐵公司負責鐵路安全及維修保養的部門有足夠人力資源；及

- (三) 會否研究推動港鐵公司落實高層管理人員的薪酬或花紅與鐵路服務滿意度、鐵路事故的頻率及嚴重程度等因素掛鈎的制度；若會，時間表及詳情為何；若否，原因為何？

運輸及物流局局長於2023年6月7日提供的書面答覆文本載於附錄2。

學生午膳的營養

9. 陳凱欣議員：衛生署於2010年推出《學生午膳營養指引》(“《指引》”), 以作為中、小學生提供均衡營養的參考基準。然而，衛生署衛生防護中心與食物環境衛生署食物安全中心在2018年聯合進行的“香港小學午膳營養素測試2018”結果顯示，小學午膳飯盒樣本的鈉含量高於7歲學生午餐的建議攝取量，而且還有膳食纖維不足及蛋白質超標等其他問題。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於政府於2017-2018學年開展“學校午膳減鹽計劃”，目標於10年內降低每份小學午餐的平均鈉含量至不超過500毫克水平，該計劃的落實情況為何；
- (二) 除了鈉含量外，衛生署有否監督學校午膳飯盒的其他營養指標(例如脂肪和糖分含量，以及所提供的熱量等)；如有，詳情(包括成效)為何；
- (三) 有否就小學午膳飯盒的鈉含量超標、膳食纖維不足及蛋白質超標等情況作出跟進；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (四) 是否知悉，過去5年本港整體學童的健康情況數據(例如過重比例、平均體重指數及體適能表現等)；
- (五) 衛生署有否採取措施，確保或鼓勵學校午膳供應商跟從《指引》中的建議；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (六) 政府會否考慮參考其他地區的做法，為學童膳食中的各項營養含量制訂具體建議標準，或針對學童生活模式或社會變化制訂建議食譜(例如因應近視發病率上升的問題

於建議食譜中加入如胡蘿蔔及藍莓等食材)讓學校午膳供應商跟從，以確保學童的膳食達到營養均衡，以及符合正常成長和發育所需的目標？

醫務衛生局局長於2023年6月7日提供的書面答覆文本載於**附錄2**。

向獨居長者及照顧者提供支援

10. 尚海龍議員：有報章的社論指出，近日本港接連發生獨居長者及殘疾照顧者缺乏支援而引致悲劇，情況令人憂心，同時亦突顯當局必須加強支援工作。關於向獨居長者及照顧者提供支援，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於現時香港並無針對照顧者的緊急支援服務，照顧者一旦生病，亦無法將有照顧需要的家人交託他人照顧，政府會否考慮在各區設立照顧者一站式中心，以提供緊急支援服務；
- (二) 會否考慮聯同社福機構，透過在不同地點舉辦講座和設置街站，以及在樓宇內進行逐戶宣傳(俗稱“洗樓”)等工作，鼓勵街坊關懷獨居長者鄰舍及推動獨居長者多參與社區活動，從而加強睦鄰互助精神，共建和諧友善社會；
- (三) 會否與社福機構及非政府組織加強合作，全力提升識別“隱蔽獨居長者”及“隱蔽照顧者”的工作；及
- (四) 會否考慮借助地區團體和地區服務及關愛隊伍，加強支援獨居長者及照顧者的外展工作(例如在公共屋邨洗樓派發宣傳單張，以至為獨居長者送飯)，以此建立地區網絡並協助找出更多隱蔽獨居長者及隱蔽照顧者？

勞工及福利局局長於2023年6月7日提供的書面答覆文本載於**附錄2**。

研究及發展中心的表現指標

11. 吳永嘉議員：據悉，創新科技署(“創科署”)為5所研究及發展(“研發”)中心(即香港應用科技研究院、香港紡織及成衣研發中心、物流及供應鏈多元技術研發中心、納米及先進材料研發院，以及汽車科技研發中心)訂立了6項指標(包括“來自業界的收入水平”、“涉及業界參與並進行中的項目數目”、“參與進行中的項目的公司數目”、“受惠於‘公營機構試用計劃’的機構數目”、“在‘研究人才庫’計劃下聘用的研究員數目”，以及“提交及獲批的專利申請數目”)，以評估它們各方面的表現。創科署並會適時加入新指標及修訂有關指標。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於創科署有意把“來自業界的收入水平”指標的目標提升至35%，有關執行時間表為何；會否將該指標的目標訂於更高的水平，以促進上述研發中心將更多技術轉移至業界及把研究成果商品化；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (二) 除了“來自業界的收入水平”，創科署會否為其餘5項指標訂定可量化的目標；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 會否就評估上述研發中心的表現訂立新指標，例如每年度開展新項目的數目，並為新指標訂立可量化的目標；如會，詳情為何；如否，原因為何？

創新科技及工業局局長於2023年6月7日提供的書面答覆文本載於附錄2。

中醫藥發展基金

12. 陳永光議員：中醫藥發展基金(“該基金”)在2019年6月正式啟動，是首個特別為支援中醫藥發展而成立的專項基金。此外，財政司司長在2023-2024年度《財政預算案》中提出，向該基金注資5億元。就此，政府可否告知本會：

- (一) 自該基金啟動以來，當局共接獲、批准及拒絕多少宗申請，以及有多少宗申請被撤回；獲批申請所涉金額為何；被拒申請的主要原因為何；
- (二) 自該基金啟動以來，當局就該基金的“企業支援計劃”下4個項目(即“中醫藥從業員培訓及改善中醫診所設施資助計劃”、“中成藥生產質量管理系統優化資助計劃”、“中成藥註冊支援計劃”及“改善倉庫管理、物流和服務資助計劃”)，以及“行業支援計劃”下兩個項目(即“中醫藥行業培訓資助計劃及中醫藥推廣資助計劃”及“中醫藥應用調研及研究資助計劃”)分別接獲及批准多少宗申請，以及獲批申請所涉金額分別為何，並以表列出分項數字；
- (三) 該基金就每宗申請的平均審批時間為何；政府會否進一步簡化該基金的申請手續，讓有實際需要的中醫藥機構能及時得到資助；
- (四) 政府採取了哪些宣傳推廣措施，以確保中醫藥機構得悉可向該基金申請資助以配合其發展；及
- (五) 基金的最新使用情況及結餘為何；鑒於政府就2023-2024財政年度開支預算回覆本會議員的問題時表示，當局計劃於本財政年度擴大該基金撥款資助項目的廣度和深度，有關計劃的具體詳情為何？

醫務衛生局局長於2023年6月7日提供的書面答覆文本載於**附錄2**。

港幣—人民幣雙櫃台模式

13. 陳仲尼議員：據報，香港交易及結算所有限公司(“香港交易所”)已安排於本年5月至6月期間為“港幣—人民幣雙櫃台模式”(“雙櫃台模式”)進行測試，但有多間證券商反映該測試未如理想(例如有關系統技術落後及無法自動轉換“即日鮮”的結算，以及香港交易所提供的支援不足)。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 上述測試的最新進展及初步結果為何；

- (二) 香港交易所所有否針對上述問題研究解決方案；及
- (三) 現時有多少間上市公司就雙櫃台模式申請增設人民幣股票櫃台？

財經事務及庫務局局長於2023年6月7日提供的書面答覆文本載於附錄2。

提高社區會堂及社區中心的使用率

14. 陳振英議員：據悉，為應對新冠疫情而設立的社區檢測中心及檢測站近月分批停止運作，而相關的社區會堂及社區中心(“會堂/中心”)已交還民政事務總署並重新開放予地區團體租用。然而，民政事務總署的網頁顯示，部分會堂/中心的設施的租用率較低。例如，截至4月3日，堅尼地城社區綜合大樓的部分活動室於整個4月只有不足3%的可供租用時段獲租出，但部分其他活動室的可供租用時段幾乎爆滿。就此，政府可否告知本會：

- (一) 今年1月至5月，每月各區會堂/中心的各項設施(包括禮堂、活動室及會議室)的使用率；
- (二) 有否了解部分設施使用率較低的原因；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 對於使用率較低的設施，有否制訂計劃提高其使用率；若有，詳情為何；若否，原因為何？

民政及青年事務局局長於2023年6月7日提供的書面答覆文本載於附錄2。

支援殘疾人士日常生活的措施

15. 容海恩議員：有使用輪椅人士反映，香港設有無障礙設施的餐廳的數目不足，而且不少餐廳無法接待使用輪椅人士，導致他們難以外出用餐。關於支援殘疾人士日常生活的措施，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年,政府接獲殘疾人士就日常生活常到場所(包括但不限於餐廳、商場、超級市場、街市及銀行等)的無障礙設施不足的投訴宗數;
- (二) 有否統計,全港設有無障礙設施的餐廳的數目(及其佔全港餐廳數目的比例),以及該等餐廳提供的輪椅友善座位數目,並按區議會分區列出分項資料;
- (三) 有否計劃制訂政策,以鼓勵餐廳提供無障礙設施;如有,詳情為何;如否,原因為何;及
- (四) 有否計劃增撥資源予社會福利署轄下的綜合家居照顧服務,讓合資格人士(包括殘疾人士)能盡快獲得膳食服務;如有,詳情和時間表為何;如否,原因為何?

勞工及福利局局長於2023年6月7日提供的書面答覆文本載於附錄2。

向2019冠狀病毒病患者提供治療

16. 楊永杰議員：據報，近月本港2019冠狀病毒病(“COVID-19”)確診個案上升。有確診人士反映，公立醫院的普通科門診服務難以預約，而且只有少數私家醫生願意治療COVID-19患者，導致診症服務供不應求，多區私家診所大排長龍。此外，不少基層市民表示難以負擔私家診所高昂的診金或行政費用，無奈之下只能前往公立醫院急症室求診。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於據報，有私家診所向COVID-19患者收取較高昂的診金，政府是否知悉，私家醫生向COVID-19患者收取額外的行政費或診金的原因及準則為何；若是，詳情為何，以及會否呼籲該等私家醫生向COVID-19患者收取正常費用；若否，原因為何；
- (二) 是否知悉，醫院管理局(“醫管局”)在何種情況下會增加為COVID-19患者預留的普通科門診診症名額，以及重開COVID-19確診個案指定診所，以讓患者盡早獲得適切的治療；

- (三) 鑒於據悉，部分COVID-19患者不懂使用手機應用程式“HA Go”預約診症服務，政府會否協助COVID-19患者進行手機預約及要求醫管局增設現場派籌的安排；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (四) 是否知悉，醫管局會否備存COVID-19患者前往急症室求診的人數及其病徵的數據；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (五) 會否收集及公布為COVID-19患者提供治療的私家醫生的診金、行政費和藥物收費的資料，以增加其收費透明度；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
- (六) 有否制訂措施，以鼓勵更多私家醫生為COVID-19患者提供治療服務；若有，詳情為何；若否，原因為何？

醫務衛生局局長於2023年6月7日提供的書面答覆文本載於**附錄2**。

“先聘請後培訓”在職培訓計劃

17. 顏汶羽議員：關於建造業議會和僱員再培訓局以“先聘請後培訓”模式推行的在職培訓計劃，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，過去3年，由上述兩個機構舉辦的該等在職培訓計劃的以下資料：(i)課程內容、(ii)課程性質、(iii)課程學額、(iv)課程收生情況(包括學額與實際報名人數的比例)、(v)涉及開支、(vi)人手編制、(vii)參加該等計劃的學員人數、(viii)未完成該等計劃便退出的學員人數及比例，以及(ix)完成該等計劃的學員人數及比例；
- (二) 有否統計，有多少名學員在完成該等計劃後，最終投身相關行業；及
- (三) 鑒於有意見指出，近年該等計劃的成效開始銳減，甚至出現收生不足的情況，當局有否計劃全面評估該等計劃的

成效，並優化該等計劃的內容，包括提高培訓津貼水平、調整培訓內容及在該等計劃下引入更多受歡迎的行業等；若有，詳情為何；若否，原因為何？

勞工及福利局局長於2023年6月7日提供的書面答覆文本載於附錄2。

向殘疾人士提供財政支援

18. 林素蔚議員：關愛基金於2011年推出“為嚴重殘疾人士提供特別護理津貼”(“特別津貼”)項目，為居於社區、沒有申領綜合社會保障援助(“綜援”)的嚴重殘疾人士提供特別護理津貼，以協助他們購買護理用品及服務，或作其他與護理照顧有關的用途。然而，有殘疾人士反映，購買、維修及保養醫療器材或復康用品所費不菲，對非綜援的低收入肢體傷殘人士、需臥床的嚴重智障人士及聽障人士等均造成沉重的經濟負擔。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於有意見指出，特別津貼在項目原意及實際情況上，均未能解決殘疾人士的復康用品需要，特別是本港大部分殘疾人士並非領取綜援，政府會否參考長者醫療券計劃的做法，讓所有合資格的肢體傷殘申請人獲得相同的資助金額；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (二) 鑒於據悉，60歲至65歲以下的肢體傷殘人士不但不能申領特別津貼，也不符合資格申領長者生活津貼，令有關的福利政策出現了“空窗期”，政府會否優化綜援計劃，以堵塞漏洞；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 鑒於有機構的調查發現，超過8成殘疾人士認為自己的復康用品開支對家庭構成影響，但由於申請政府資助的經濟狀況審查多以家庭作為單位，不少申請人都擔心影響個人及其家庭，並認為有關審查安排損害殘疾人士的自尊心和降低其自我價值，同時有意見認為，以個人作為審查單位能夠避免家庭關係成為申請資助的障礙，政府會否讓與家人同住的殘疾人士獨立申請綜援，並只對申請

人的個人收入及資產進行審查；如會，詳情為何；如否，原因為何？

勞工及福利局局長於2023年6月7日提供的書面答覆文本載於附錄2。

對獸醫及獸醫診所的監管

19. 何敬康議員：香港獸醫管理局(“管理局”)是根據《獸醫註冊條例》(第529章)成立的法定機構，負責規管本港獸醫執業事宜。有關對獸醫及獸醫診所的監管，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，每年根據第529章註冊的獸醫數目為何；
- (二) 過去5年，每年管理局接獲涉及獸醫及獸醫診所的投訴宗數和該等投訴的內容為何；該等投訴當中，需進行紀律研訊及被裁定違規的宗數分別為何；研訊委員會就被裁定違規的獸醫所作的命令為何；
- (三) 過去5年，管理局完成調查每宗個案的平均所需時間為何；調查時間最長的個案所需的時間及其原因為何；
- (四) 當局有否定期派員到全港各獸醫診所進行巡查；如有，過去5年，當局進行巡查的時間表為何；如否，原因為何；及
- (五) 鑒於有意見認為，現時管理局的網站只列出最近1年研訊委員會頒布的紀律研訊命令，以及以不記名方式列出最近3年的紀律研訊紀錄，該等做法的透明度不足，政府會否建議或要求管理局需明確列出所有違規獸醫的資料，以及所涉獸醫診所的名稱，以確保公眾的知情權？

環境及生態局局長於2023年6月7日提供的書面答覆文本載於附錄2。

兩電的供電事故

20. 陳學鋒議員：據報，香港電燈有限公司向機電工程署提交的“2023年4月19日港燈275千伏電力系統事故”的調查報告指出，由於其工程師誤將後備電纜通電造成短路，導致港島部分地區於本年4月19日凌晨出現停電。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，過去5年，兩間電力公司(“兩電”)的供電事故的宗數及詳情分別為何(以表列出)；
- (二) 是否知悉，現時電力系統一旦發生故障，兩電有否設置自動啟動的後備系統以恢復供電，還是需要工程師以人手重新啟動相關系統以恢復供電；若兩電沒有，會否要求兩電設置該系統；及
- (三) 鑒於據報，上述事故與數碼港275千伏電力開關站的能源管理系統電路圖未有適時更新有關，會否要求兩電制訂機制以確保各類電路圖得以適時更新，從而減低電纜誤駁的風險？

環境及生態局局長於2023年6月7日提供的書面答覆文本載於附錄2。

防止拐帶兒童罪案

21. 陳家珮議員：據悉，近期本港多區發生有兒童懷疑被拐帶的事件。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，警方接獲涉嫌拐帶兒童的舉報及求助宗數，以及當中成功被尋回的兒童人數為何；
- (二) 過去5年，因涉嫌拐帶兒童而被捕的人數，以及當中有多少人被定罪及其判罰為何；
- (三) 警方有否制訂措施以防止拐帶兒童的罪案發生；如有，詳情為何；如否，原因為何；及

- (四) 警方會否考慮加強在學校舉辦講座，教導學童提防陌生人及遇上拐帶時的應對方法；如會，詳情為何；如否，原因為何？

保安局局長於2023年6月7日提供的書面答覆文本載於**附錄2**。

專營巴士及專線小巴的收費機制

22. 謝偉銓議員：據悉，現時合資格長者和殘疾人士乘坐適用於“政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃”(俗稱“二元優惠計劃”)的專營巴士或專線小巴，不論車程或路線的收費為何，受惠人士都只需支付每程二元。即使該等受惠人士乘坐收費較高的長途車但在非常短的車程下車，政府也須向營辦商提供相當於實際票價與二元之間差額的補貼。有市民認為，該情況令政府多花了公帑，並建議政府敦促專營巴士及專線小巴營辦商更廣泛採用“分段收費”或“按車程收費”(即根據乘客上車至下車的距離收費)，以減少該不必要的公帑開支。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，每年在二元優惠計劃下用於向專營巴士及專線小巴營辦商提供補貼的公帑開支分別為何；政府及相關公共交通(“公交”)機構有否調查，在二元優惠計劃下，有否出現大量“長途車、短途坐”的情況；
- (二) 是否知悉，現時專營巴士及專線小巴路線採用分段收費的情況；政府有何措施規定或鼓勵相關公交營辦商增加採用分段收費；
- (三) 會否考慮規定或鼓勵專營巴士及專線小巴營辦商採用按車程收費的收費機制；如否，原因為何；及
- (四) 會否考慮規定或鼓勵專營巴士及專線小巴營辦商於巴士站/小巴站增設為分段收費或按車程收費的收費機制而設的“下車八達通閱讀器”，以免乘客在該等收費機制下需再次到車頭拍卡而阻慢行車；如否，原因為何？

運輸及物流局局長於2023年6月7日提供的書面答覆文本載於**附錄2**。

政府法案

政府法案首讀及二讀

政府法案首讀

主席：政府法案：首讀。

《2023年破產及公司法例(雜項修訂)條例草案》

《2023年船舶法例(電子證書和電子航海日誌)(修訂)條例草案》

秘書：《2023年破產及公司法例(雜項修訂)條例草案》
《2023年船舶法例(電子證書和電子航海日誌)(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

主席：政府法案：二讀。

《2023年破產及公司法例(雜項修訂)條例草案》

財經事務及庫務局局長：主席，我謹動議二讀《2023年破產及公司法例(雜項修訂)條例草案》(“《條例草案》”)。

《條例草案》旨在現代化破產管理署的服務，以提升質素及效率，3個主要部分包括：(一)便利以電子方式提交文件；(二)精簡破產和清盤及相關通知的刊登要求；以及(三)引入其他雜項修訂。

首先，我們建議修例，以配合破產管理署由2023年第四季開始分階段實施電子提交文件系統。破產管理署每年平均有18萬份文件和表格現時是經人手處理，不單費時亦容易出錯。因此，破產管理

署將會推出一個一站式平台，用以接收以電子方式提交的文件和表格。

我們須修訂法例，賦權破產管理署署長可指明文件的提交方式和記錄要求，為該系統提供法律基礎。我們亦須修改條例中與電子提交相抵觸的條文，例如修改指定郵寄為遞交方式的條文。我們亦會引入修訂，容許利用電子方式提交委託書表格，以便利債權人和分擔人召開會議。

我們鼓勵以電子方式提交文件，然而有部分債權人和破產人士或未必適應電子提交模式，因此我們現時不會強制要求所有相關人士須以電子方式遞交文件。

現時有10類破產和清盤相關通知須同時在政府憲報和報章刊登，另有4類要求只須在報章刊登廣告。由於政府憲報現時已可以便捷的電子方式閱覽，為精簡程序，我們建議將政府憲報訂為破產和清盤及相關通知的唯一法定刊登要求。

除上述修訂，《條例草案》包括3項雜項修訂：

- 為《破產條例》和《公司(清盤及雜項條文)條例》指定參照作適應化修訂；
- 為《破產條例》補充一項費用項目；以及
- 廢除《2016年公司(清盤及雜項條文)(修訂)條例》中不必要的過渡性條文。

主席，《條例草案》相對較技術性和不具爭議。我們已經在2020年7月得到立法會財務委員會批出為數3,800萬元的承擔額用作破產管理署的電子提交文件系統，隨後在2022年5月就上述法例修訂建議諮詢立法會財經事務委員會。建議獲委員支持。

我期望立法會能盡早通過《條例草案》，讓持份者受惠於便捷的電子提交文件系統，以及減省破產和清盤通知的刊登成本。

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：《2023年破產及公司法例(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，條例草案交付內務委員會處理。

《2023年船舶法例(電子證書和電子航海日誌)(修訂)條例草案》

運輸及物流局局長：主席，我謹動議二讀《2023年船舶法例(電子證書和電子航海日誌)(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)。

船舶在進出港口的過程中需要出示由政府或政府認可機構簽發的證書、牌照或許可證，以證明有關船隻和船員已符合國際公約的要求。航海日誌則是用以記載船舶在日常運作、操作及航行方面的重要資訊。

修例要點

隨着數碼科技的發展，以電子證書取代紙本證書在國際間越來越流行。使用電子證書除了可以提升效率，相關的電子認證系統亦可防止偽造。同樣，電子航海日誌比傳統的紙本日誌更趨普遍，既能節省人手抄寫數據的時間，亦可確保記錄準確。

因此，我們需與時俱進，適當地將紙本文件電子化，以進一步優化海事服務。海事處將分階段推行香港註冊船舶和本地船隻使用電子證書、牌照及許可證。這也是政府於2022年施政報告中就提升香港作為國際航運中心所訂立的指標之一。我們首階段將先處理香港船舶註冊處下的香港註冊船舶，並計劃於今年內推行有關電子化服務。

這次提交立法會審議的《條例草案》，旨在對7條相關的商船法例作出技術性的修訂，以利便香港註冊船舶及海員使用電子證書、牌照、許可證和電子航海日誌，以提高海事服務的效率。

由於香港的現行商船法例歷史悠久，相關法例在制定之時並未充分預計未來可能以電子方式處理船舶文件事宜，因而局限了相關文件只能用紙本方法處理及使用。有見及此，《條例草案》將指明

電子證書及電子航海日誌與其紙本文件具有相同的法律效力，使兩者的使用能同樣符合法定要求。

另外，為了精簡有關文件的審批機制，《條例草案》亦加入權力轉授條文，使海事處處長可視乎情況把相關商船法例下的權力轉授予公職人員，以進一步提高海事服務的效率，使船東和船員能更快獲得海事處處長或獲授權公職人員簽發的證書，方便船隻及船員進出港口。

作為國際航運中心，香港一直在多方面採取措施以加強航運服務。而這次的《條例草案》可令船舶註冊變得更加方便、有效，亦能進一步優化香港船舶註冊處的服務，從而鞏固及提升香港作為國際航運中心的地位。

《條例草案》亦將有助海事處推行電子化服務，有關立法建議配合航運和船務業數碼化趨勢，亦符合政府部門應用科技以及數碼轉型的政策方向。

公眾諮詢

政府已就有關立法建議諮詢立法會經濟發展事務委員會，以及由海運業界的持份者組成的香港船隊運作諮詢委員會和海員諮詢委員會，成員包括船東代表、海員工會代表、船務管理業務代表、法律行業從業人員、認可船級社代表、船舶經紀業務代表等。建議獲各委員支持。我懇請各位議員支持《條例草案》，使草案得以早日通過落實。

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：《2023年船舶法例(電子證書和電子航海日誌)(修訂)條例草案》，予以二讀。

按照《議事規則》，二讀辯論中止待續，條例草案交付內務委員會處理。

恢復政府法案二讀辯論

主席：本會恢復《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》的二讀辯論。

條例草案委員會主席謝偉銓議員先就委員會報告，向本會發言。

《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》

恢復辯論於2022年5月25日動議的條例草案二讀議案

謝偉銓議員：多謝主席。主席，我謹代表《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》委員會，匯報法案委員會的商議工作。

《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》(“《條例草案》”)的目的，是修訂《安老院條例》、《殘疾人士院舍條例》及根據該等條例訂立的附屬法例，以提升安老院及殘疾人士院舍的質素。修例主要建議包括：

- 提高最低人手規定；
- 調高住客的最低人均樓面面積；
- 加強對安老院及殘疾人士院舍營辦人的問責；
- 訂定主管的註冊事宜及保健員的註冊續期事宜等。

在審議過程中，委員對多項事宜表達關注。

根據《條例草案》，高度照顧院舍每天須至少有13小時就每60名住客有不少於一名護士，或就每30名住客有不少於一名保健員當值，以及(在上述的13小時內)每天須至少有8小時同時有不少於一名護士及一名保健員當值。鑒於本港護士人手緊絀，加上院舍業界、醫管局及私營醫療機構對護士需求殷切，委員深切關注護士人手的供應。此外，委員注意到，為本地青年提供護理服務就業機會而開辦的“青年護理服務啓航計劃”，其完成率和畢業學員的就業成效均有欠理想。委員擔憂院舍是否有足夠時間為符合《條例草案》中新的人手規定作好準備。

考慮到委員的關注，政府當局把護士及保健員的人手規定的生效日期推遲兩年。

為了挽留院舍業界員工並吸引青年人入行，委員建議開設可晉升的職位，例如高級/中級/初級保健員。此舉可以根據工作經驗及職場技能，透過獲取資歷架構認可的資歷而提供晉升階梯。保健員在接受進一步培訓後可承擔更多有關保健或康復的職務，這將有助減輕公共醫療系統的負擔。委員亦建議設立一所專門為院舍業界培育本地護理人才的長者護理學院。委員樂見政府當局會全面檢視在不同類別院舍中，提供保健和康復服務的員工所須具備的技能及資歷要求，以改善院舍員工的晉升階梯，委員促請政府當局盡快完成檢討。

此外，委員亦關注到院舍(尤其是位處偏遠地區的小型院舍)在符合《條例草案》中樓面面積規定時，會面對營運困難和財務可持續性的問題。由於提升設施所引致的額外開支或因減少院舍宿位而導致的收入損失，委員籲請政府當局積極鼓勵院舍參加“買位計劃”和“長者院舍照顧服務券計劃”，讓符合新法例規定的私營院舍可獲得較穩定的收入。此外，委員要求政府當局確保院舍能順利過渡，以符合新樓面面積規定，包括在院舍進行翻新工程期間向其營辦人提供技術支援、評估因提升設施而或需暫時關閉的院舍跨區搬遷的可行性，以及為受影響住客作出適當的調遷安排。政府當局表示，會視乎實際需要，以面談、實地視察等方式向院舍提供專業意見，如有住客因院舍關閉而受影響，社會福利署的社工會為他們提供協助和住宿照顧安排。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

在藥物管理方面，委員建議為安老院建立協調、有序和有效的藥物管理方法，其中包括為擁有60名以上住客的安老院設立藥房，或在社區為安老院提供集中配藥服務。委員欣悉政府當局同意探討在大型安老院設立院舍藥房的可行性，並已於2018年發出新修訂的《院舍藥物管理指南》，就院舍藥物管理的基本原則、程序及質素保證機制作出清晰指引。此外，現行實務守則亦載列具體清晰的藥物管理指引。委員亦強調有必要在《條例草案》中加入“藥物”的定義，令院舍員工能清楚斷定何者屬規例規管範圍的藥物，有助防止

錯誤用藥。政府當局同意在《條例草案》中加入“藥物”的定義，訂明註冊醫生、註冊中醫或表列中醫為安老院或殘疾人士院舍任何住客處方的藥物，只可按照該處方對該住客施用。

另外，委員認為必須制訂清晰的指引，要求院舍的營辦人或負責人、註冊主管、註冊保健員等的相關人士須向社會福利署署長申報特定事件(例如在香港被裁定犯可公訴罪行、在香港以外地方被判處監禁的罪行等)，以確保社會福利署能夠及時獲取相關信息。

委員欣悉政府當局同意修訂條文，明確規定院舍的相關人士，如在香港被裁定犯可公訴罪行、在香港以外地方被判處監禁、或如屬法人團體，在香港以外地方被裁定犯可處監禁的罪行等，則該院舍的相關人士須向署長申報。

在提供安老宿位方面，委員關注到，隨着長者人口不斷增加，院舍宿位的供應量不足以滿足日益增加的需求，特別是在長者比例較高但院舍宿位供應較少的地區。鑒於現時對院舍宿位需求的推算是以2012年至2015年社會福利署的服務統計數據和資助長期護理服務的輪候情況為基礎，委員要求政府當局根據經更新的“安老服務統一評估機制”(“統評機制”)的評估結果，對未來10年院舍宿位及各類社區照顧服務的需求提供推算。

政府當局表示，統評機制於2021年8月實施不久後即遇到疫情，對長者申請和選擇使用長期護理服務有頗大影響，因此現時尚未有足夠的數據分析新機制下院舍照顧服務和社區照顧服務的需求趨勢。當局計劃待新機制運作最少3年，疫情對服務選擇的影響消失後，根據最新的人口預測和其他相關的因素，更新資助長期護理服務的需求推算。

經詳細考慮委員就各項事宜提出的意見及建議後，除前述的修訂外，政府當局同意對《條例草案》作出其他修訂，包括：

- 為加強運作透明度，確保院舍的營辦、料理、管理及控制有足夠監管，在署長決定取消註冊主管或註冊保健員等相關人士的註冊，或在局長就針對署長的上述決定而提出的上訴作出裁定後，署長須將關乎該項決定或裁定的書面通知，給予相關人士和院舍負責人，以及在該項決定或裁定作出時僱用相關人士的院舍的營辦人；以及

- 為確保註冊上訴程序透明公正，政府當局訂明就註冊事宜上訴作出的裁定，包括(a)局長除可確認或推翻署長的某些決定外，亦可更改該等決定，並在推翻署長的決定時，可用局長認為適當的決定取代之；(b)如局長更改署長的決定，或以另一決定取代之，則該經更改的決定或另一決定，須是署長本有權作出的決定；及(c)關乎有關裁定的書面通知須說明裁定的理由。

法案委員會對政府當局提出的修正案並無異議，亦不會就《條例草案》提出修正案。

代理主席，以上是本人就法案委員會的工作所作出的報告。我現在會表達我個人對《條例草案》的意見。

代理主席，香港現時面對不少民生問題，其中最主要的除了土地房屋外，我認為就是人口老化問題。

在兩星期前的“樂齡科技”和“人口政策”議案辯論，我曾批評特區政府一直未有正視和制訂全面的人口政策，令香港的少子化和高齡化情況加劇。對於老人家的生活和照顧，政府過往亦偏重於提供社會福利、醫療服務和院舍服務，以為向長者發放更多福利金、送他們到醫院和老人院，就是做到老有所依、老有所養，忽略了預防性的醫療保健和長者的心靈健康，亦沒有在樓宇設計和城市規劃上，提供更友善的設施和安排，促進居家安老和長幼共融。這導致不少老人家即使有醫生看、有地方住，仍然生活得很不開心。

對於一些已喪失自理能力、家人又因種種理由無法提供妥善照顧的長者，優質的院舍服務是必須的。今日恢復二讀的《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》，目的就是提升香港各類安老院舍，以及殘疾人士院舍的質素，包括提高法定的最低人均樓面面積和人手要求、加強對院舍營辦人和管理層的監管等，以改善院舍住客的生活環境，減少出現疏忽照顧、以至虐待院友的機會。

以上的改革原則和方向，都很值得支持。但對於很多負擔不起入住私營安老院舍，又遲遲未輪候到資助院舍宿位的長者和家人來說，數量和質量同樣重要。對於部分現時位於舊式樓宇的中小型私營院舍，它們都希望能為長者提供更寬敞、舒適的生活環境，問題

是根本找不到足夠的地方，或是無法支付更多的租金。這又回到我一開始提到的土地房屋問題。

香港土地資源珍貴，無論是政府還是私人土地，首先當然用於興建住宅、商場、寫字樓，以至學校、街市、體育館等社區設施，往往排到很後，才會想到用來興建院舍，導致安老和殘疾院舍宿位長期不足，每年都有數以千計的長者，等到去世都未輪候到資助宿位。

政府亦知道問題所在，多年來推出了多項計劃，希望增加院舍用地和宿位供應。其中在2003年推出的“鼓勵在新私人發展物業內提供安老院舍院址計劃”，希望借助市場力量，透過免補地價鼓勵私人業主、企業興建安老院舍。結果計劃推出20年來，據我了解至今只有一個成功項目。

早前我聯同幾位“G19”議員與一批建測規園界人士，前往參觀這個私營院舍。該院舍的設施相當不錯，應用了很多樂齡科技和長者友善設計。但由於相關審批部門各自為政，欠缺積極性，部分政策措施和設計標準更不時更改，整個項目由申請、審批、建成，以至最後獲批院舍牌照可以正式營業，一共花了接近13年時間，嚇怕了很多原本有意參與計劃的私人業主，令人氣餒。

政府在2013年，再推出另一個計劃，名為“私人土地作福利用途特別計劃”。計劃轉向非政府機構“埋手”，包括一些慈善和宗教團體，希望它們可以協助政府興建安老及殘疾院舍。計劃開始時頗受歡迎，一共收到73項申請。但10年過去，只有6個項目完工、2個項目正在興建、8個項目處於詳細設計階段；即是還有57個項目、接近八成的申請仍然動工無期。

其中一宗個案曾經向我求助，可以說是我近年來處理過最令人失望的個案。寫信給部門，遲遲也不回覆，即使有回覆，也只是回覆一些廢話；約開會不肯，一時說是疫情，一時又說要等待其他部門回覆，土地曬了七八年太陽仍未能開工。直到後來勞福局和社署都換了人，事情才有所進展。這樣的效率和速度，這樣的官僚態度，實在令人非常不滿，影響團體與政府合作興建更多院舍的動力。

政府近年再推出多項計劃，包括規定新建公營房屋項目，須預留5%的樓面作為社福設施，應該會有一定的成效。但另一項措施到現時都算是相當失敗，就是撥款200億元，讓社署購買私人物業作

福利設施用途。原本希望在3年內購入約120項設施，但到現在，我理解只是買到兩項。

政府近年還有一招，就是在部分賣地條款中，要求私人發展商幫政府興建安老院等社福設施。發展商為求投得土地，一定會幫政府興建的，而且一般會興建得更快、更好和更便宜。但其實它們都會考慮到政府的官僚作風、審批繁複、各自為政等常見的風險，尤其是擔心相關附屬設施，會否拖累主體發展項目的完成時間，因此在落標時出價當然非常謹慎，令庫房收入可能因而減少。

說了這麼多有關政府增建安老院舍的失敗例子，好像與《條例草案》內容無關，代理主席，其實是息息相關的。我在《條例草案》審議期間，會見了多個院舍界別代表，有公營亦有私營、有大亦有小、有老闆亦有前線員工，他們都很支持提升院舍質素，希望做到習主席提出的，讓老人家得到的照顧可以更好一些。

但業界同時很擔心，例如為了符合《條例草案》的新規定，而需要改動院舍間格或搬到新的地方經營，政府要用多少時間去審批呢？對於人手不足問題，政府表示會加強本地培訓和加快輸入外勞，業界擔心政府是否真的能夠做到，以及要用多少時間才能做到？會否好像之前的多項增建院舍計劃一樣，都是成效不彰呢？

代理主席，不少人對今屆政府抱有期望，希望他們在增加長者和殘疾院舍供應方面，可以做到提速、提效、提質、提量。關鍵是要改變官員的處事心態，不是只做“監管者”，同時要做好“促進者”的角色；要將有為政府與高效市場更好結合，為我們的老人家和殘疾人士提供更優質和足夠的服務。

代理主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》二讀。

林振昇議員：多謝代理主席。政府自1996年起實施《安老院條例》之後，一直未有作出修改，這次的修改可以說是回應了社會多年來的訴求，值得肯定。我相信對安老行業的長遠發展有正面的作用。這次的修訂提出了多項建議，包括提高院舍最低人手規定，以及改善保健員註冊制度等，這些措施都是有助提升安老院舍的服務質素，加強保障長者的福祉。我歡迎當局優化保健員的註冊制度，提升保健員的專業水平。但是，在提升保健員的專業水平的同時，當

局應該建立與之對應的職業階梯，吸引新人入行，以紓解安老行業人手不足的問題。

接下來，我會集中說這次修例下改善保健員註冊制度的部分。我首先申報，我所屬的機構港九勞工社團聯會曾經與僱員再培訓局合作，舉辦保健員訓練課程，亦是《條例草案》所指由署長批准的訓練課程。這次《條例草案》設立保健員註冊制度的續期機制，註冊或者註冊續期的有效期不得超過5年，現時的保健員亦會成為註冊保健員。署長可以就有關註冊的續期施加條件，例如規定保健員修讀持續進修課程等。期望署長行使權力更改細節內容的時候，可以與業界保持緊密的溝通。

截至今年3月，註冊保健員的數目是27 809名，而正受僱於院舍的保健員就只有4 807名，全部的註冊保健員當中，可能有一部分的保健員已經退休，但是，估計仍然處於工作年齡的保健員人手應該是足以應付院舍的需求。他們報讀了相關的訓練課程，考取了資格，應該都是有意入行的。有了資格，但不入行的，會否是薪資不吸引呢？統計處2022年收入及工時按年統計調查報告顯示，安老院舍的員工工資的第五個百分位數，每小時工資只有39.4元，第十個百分位數，每小時也只有41.5元，非常貼近當時37.5元的最低工資水平。而安老院舍員工的工資中位數也只有時薪54.5元，遠低於全港僱員每小時工資中位數的77.4元。可能當中大部分都是一些工資較低的一般照顧員，保健員的工資可能會略高，但是，工資水平是否有吸引力仍然存疑。

有建議認為，《條例草案》通過之後，應該增加註冊保健員的薪級，對此我是支持的。其實政府在2018-2019年度增撥資源給資助院舍，協助它們調升員工的薪酬，以整筆撥款制度為例，每名個人照顧工作員的薪酬撥款在調整之前就是政府總薪級表的第六點，調整之後就是第八點。社署向機構發放整筆過撥款津助時，都會以政府薪級表的中點薪級為基準。在法案委員會討論的時候，有關注究竟有多少保健員是按公務員薪級表的職級支薪呢？即第七點至第十五點，即是每月工資為20,035元至31,750元。但是，社署表示，他們沒有備存私營和非政府機構營運的院舍所聘請的保健員的薪酬紀錄。

社署沒有資料，但審計署在數年前曾進行調查。在2017年10月，《審計署署長第六十九號報告書》就指出，在2016-2017年度，當時保健員的政府薪級表中點薪金是22,560元，但是，審計署發現有非

政府機構的院舍保健員的頂薪只有17,810元，較撥款的總共少4,750元，即是少超過兩成。

審計署因應這個情況建議接受整筆撥款津助的機構，監察他們員工的流失率，採取措施應對流失率高的問題，並且提醒機構檢討他們的薪級表及薪酬架構，並就薪酬的事宜提高透明度和加強與員工的溝通。未知經過審計署的建議之後，現時的情況有否改善，但如果情況不斷惡化，連資助院舍的保健員工資也偏低，私人院舍的保健員的工資便可能更低，如何吸引新人入行呢？如果這種情況不斷持續，即使政府增加註冊保健員的薪級點，但可能實際註冊保健員的工資也是沒有提升，這一點，希望勞福局可以多點關注。

另外，我亦期望《條例草案》通過之後，可以提升註冊保健員的社會地位和認受性，而且在推廣職專教育的時候，保健員及護理行業也是其中一個重點，無論是在中學的應用學習，最新在中學推出的職專教育文憑先導計劃，以至由毅進文憑改成的應用教育文憑，或者是高級文憑以至應用學位都應該加入護理行業的元素或者科目。

我樂見教育局推動資歷架構，建立安老服務業職業資歷階梯，為進修的人士提供晉升的路徑，例如資歷級別的第二級就是護理員的課程，資歷級別的第三級就是保健員的課程，資歷級別的第四級就是院舍的主管，令員工看到晉升的階梯和希望。也期望當局繼續完善工作級別，例如設立初級保健員、高級保健員，讓員工可以不斷學習，提升自己，在事業上找到晉升的路徑，並且熱愛自己的行業，參與這個照顧為社會付出一輩子努力的長者的行業。

代理主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》。

李世榮議員：多謝代理主席。就這項條例草案，政府去年2月已向福利事務委員會簡介修訂建議，當時，事務委員會內多位同事已提出多項關注。到後來終於首讀條例草案，至今我自己立場不變，我認同修訂的原意，是要提升服務質素，讓本港院舍的長者及傷健人士獲得更舒適的環境和更優質的服務。不過，我作為立法會議員，應該匯總民情向政府反映，需考慮平衡不同持份者利益。當然，就向政府反映民情一事，我在此多謝孫局長多次與業界進行理性討論和交流。今天，我相信就條例草案，我們稍後會進行三讀並通過，但

我仍要為業界再次向局長提出一些訴求，希望政府考慮他們的苦況。

就這項條例草案，我剛才已表示支持其大原則，我相信在座同事都不會反對，但今次的修訂卻會“殺錯良民”。對小型私人院舍而言，今次條例草案的內容為他們帶來很大挑戰。當局已花了一段時間聯絡這些院舍，詢問他們如有關條例草案獲通過，之後會否繼續經營。有些確實會無法經營，代理主席，例如一些只有30張床的小型院舍，在條例修訂後，最後可能只剩20張床，其成本及剛才有同事提及的租金令其難以經營，財務上不可行，最後只能關閉，而住在有關院舍的“老友記”便可能要被安排到其他院舍居住。

其實，參考政府資料數據，截至去年2月28日，全港持牌安老院、殘疾人士院舍總數為1 129間，宿位數目約9萬個，住客人數約77 000人，故此，有關條例的修訂影響甚廣，特別是對小本經營的中小型院舍來說，情況更為艱苦。所以，我希望政府可以體恤他們。他們很配合政府，自從這項條例草案一出，他們的聲音很大，但卻沒見有反抗、抗議、遊行、示威，這些全都沒有，因他們也認同要提升業界的服務質素。

參看條例草案的內容，第一，人均樓面面積的規定由6.5平方米調升至9.5平方米。當然，中間有過渡段，可先增至8平方米，但對業界而言，過渡段無法幫助他們，因為——大家都知道——如果一間店鋪要裝修，店東不會先安排第一期裝修，跟着再花錢安排第二期裝修，以達至最終目標9.5平方米。根本上，政府詢問過的多間院舍，如在條例草案獲通過後繼續經營，他們一裝修便會達到當局的要求，即人均樓面面積9.5平方米，是一次過完成，不會先在中間進行增加人均樓面面積至8平方米的裝修，我相信當局無法找到一間院舍會那樣做，因為成本的考慮，特別是那些繳付予消防處、屋宇署的審批費用會重複，所以，為了節省成本，他們會一次過提升人均樓面面積至9.5平方米。但當然，有多少院舍真的能拿出錢來裝修、提升呢？這是後話。

我知道局方希望藉過渡段讓院舍能及早改善其舒適度，所以，我在此建議政府考慮提供誘因。政府知道小型院舍很需要支援，因此，政府可否與業界商討，提供一些誘因？如果業界能及早提升人均樓面面積至9.5平方米，政府可否就一些“指定動作”(如聘請則師、改建工程等)向院舍提供補貼？但他們必須快速行動，不能待8年後

才達人均樓面面積9.5平方米的要求。舉個例子，如果院舍快速地於兩年內達到人均樓面面積9.5平方米的要求，政府可因此提供補貼幫助他們。特別就着“指定動作”，即他們因條例修改而衍生的額外費用，政府可否就此提供補貼及設定相關上限呢？這是第一點。

第二——業界亦已提出——是改建期間的續牌程序，業界對此表示非常擔憂。前日，我與狄志遠議員、業界和社會福利署署長再次坐下來就這項條例草案進行交流。業界提到，知道現時消防處及屋宇署與社署一起工作，但他們擔心，在改建過程中，這些部門實地視察裝修是否合乎法例要求時，會分開行動。過去，他們是分開行動的，即社署有社署的行動，消防處會實地視察防火相關的項目，屋宇署則負責檢視圖則等。他們可否一起到場進行團體式的檢查，避免影響院舍的經營？

另外，在人手方面，對保健員及護士當值時間的規定，業界也有個希望。大家知道現在就當值時數有13小時的規定，政府也提出了一項名為“特定鐘點”的計劃。事實上，業界提及現時有些保健員表現不理想，要即時解僱他們，但可能翌日社署來巡查時，便會問及缺少一名保健員的原因，這樣一來，院舍便不符合發牌原則，不知道如何“充人頭”。很多時候，很多職員都身兼數職，也可以做護理員，包括經營者自己，即老闆，也可以做保健員，此舉是為了符合政府的發牌原則。就有關時間方面的規定，政府可否設立機制，既令監督毫無問題，又令院舍可按實際情況作出通報，例如院舍今天解僱了一個員工，明天將少了一個員工上班，按實際情況實時匯報。我認為只是欠缺了一個機制，而這是可行的舉措，在此，我希望政府積極考慮。

另外一點，是向業界諮詢相關政策、議題時，政府可否多些吸納中小型院舍的聲音呢？我回顧故事歷史，有關這項條例，政府在2016年成立了一個小組，但業界——即我所提及的中小型院舍——向我反映，當時他們收不到邀請，無法向小組發聲。所以，在未來的日子，我希望政府當局如有其他諮詢甚或成立諮詢委員會時，請考慮要有中小型院舍的代表。

代理主席，總括而言，這項法例修訂對中小型院舍影響甚深，目前業界已經咬緊牙關配合，但這次修訂就如我們小時候玩的一個遊戲“大風吹”，沒錢裝修的便要請離場，對業界而言就是這種情況，所以，政府應體恤業界。

我希望政府可考慮上述實際情況，幫助業界，一同營造更優質的服務給廣大使用者。

代理主席，我謹此陳辭。

周小松議員：代理主席，由《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》委員會(“法案委員會”)去年6月17日召開首次會議，至今已近一年，其間法案委員會作出了很大的努力，謝偉銓主席帶領包括本人在內的法案委員會委員對《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》(“《條例草案》”)進行仔細的審議。如今《條例草案》即將三讀，本人支持《條例草案》，希望《條例草案》通過後有助院舍改善環境設施，提升人手配置及人員質素，為各位“老友記”提供更優質的服務。

正如本人在上星期的立法會會議上所說，隨着本港老年人口增長步伐加快，安老服務需求量長遠將會增加，而院舍是應對這方面需求的“主力”。本人關注《條例草案》通過後，院舍的人手問題。《條例草案》建議提高最低人手規定及調高最低人均樓面面積，理論上有助改善院舍的工作環境和減輕前線員工的工作量，有利於吸引更多本地工人入行，可惜政府並沒有在加強本地工人培訓及鼓勵僱主聘用本地護理員等方面做更多工作。相反，政府將於今個月實施的“院舍輸入護理員特別計劃”，除了提高私營或自負盈虧院舍的本地護理員與輸入護理員的比例，更容許津助院舍輸入外勞。事實上，津助院舍工作環境較好、工時短，工資亦相對私營院舍高，長期以來人手短缺問題並非十分嚴重，院舍基本上可以維持相對高質素的服務。如今，政府不聽勞工界意見，為津助院舍大開方便之門，准許其輸入勞工，本人十分擔心此舉長遠會威脅本地護理員的職位，以及會遏抑護理員工資正常增長。

代理主席，本地人並非不願意從事護理員工作，目前全港有超過1萬名在職護理員，佔整體護理員數目約八成，這些護理員多數在津助院舍工作。私營院舍之所以長期存在招聘困難，原因是薪酬待遇實在太差。目前私營院舍護理員每天工作12小時，月薪只有14,000多元，若按比例以工作8小時計算，一個月只有9,000多元收入，試問這樣的工資水平如何吸引本地人尤其是年輕人入職？

其實在第五波疫情高峰期間，社署以較高薪酬待遇直接僱用臨時合約照顧員，便已收到超過5 500人報名，反應非常踴躍；而僱員再培訓局在去年3月下旬推出訓練期3天的護理員精修課程，由於當

時政府有提供特別津貼予護理員，在短短數天內，亦吸引了大批本地待業人士報讀有關課程。可見，當薪酬待遇有所改善，行業的吸引力自然會上升，就會有更多市民樂意入行。

代理主席，本人憂慮特別計劃衝擊本地護理員的就業機會，擔心院舍輸入外勞後，不會再有意欲去提高護理員的薪酬待遇及改善工作環境，屆時窒礙了本港市民投入行業的意欲，院舍人手短缺情況恐怕會加劇，當局在輸入外勞的道路上亦恐怕難以回頭。

另外，本人關注社署“青年護理服務啓航計劃”(“計劃”)的招募情況，以及學員畢業後去向。本人在法案委員會會議期間，曾就計劃畢業學員的留職率提問，政府當時指學員的留職情況“比較反覆”。我希望當局提供誘因，吸引更多青年參加計劃，鼓勵他們畢業後投身護理行業，並長期服務，為行業供應更多新血，促進行業長遠健康發展。

代理主席，我謹此陳辭。

林素蔚議員：多謝代理主席。香港預計在2050年會成為全球人口老化最高的城市，而香港亦是全球最長壽城市之一，對醫療和社會照顧的需求有增無減。社區對全面及適切的安老及殘疾人士服務需求越見殷切。習近平總書記講過：“幼有所育、學有所教、勞有所得、病有所醫、老有所養、住有所居、弱有所扶”，今次修例，整體上有助提升院舍的服務質素，也可提升院友的獲得感、幸福感和安全感，所以我認為整體動機良好，有助提升院友的居住質素。對於今次的修例，我是贊成的，更充滿期待、期望及期盼。

我很多謝政府在過去9次會議過程亦從善如流，聽取主席和各位委員的意見，提出修正案，我希望可以盡快落實方案，令更多長者活得有尊嚴。對於今次《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》(“《條例草案》”),我希望局方能在以下問題多加留意：過往探訪中，多間小型院舍均表示難以負擔裝修費，如果小型院舍最後無法過渡，我希望局方和署方會有專人負責，逐宗個案協助這些小型安老院和長者，做到原區安置、“無縫交接”。

此外，院舍一直面對的“人手荒”問題，局方接着將推出“補充勞工計劃”，輸入3 000名護理員，解決業界困難。可惜近日卻有報道指，消息一出內地有些中介機構紛紛通過各種渠道發放香港院舍招

聘信息，有人更欲從“報名費”分一杯羹。原來內地護理員赴港制度的“判上判”情況普遍，有報道指出，報名要先繳25,000元，護工才可來港。我希望局長好好關注問題，勿令好事變壞事。

除了輸入外勞解燃眉之急外，政府應推動更多不同人才投身安老和殘疾人士服務行業，要好好計劃晉升階梯，並改善薪酬待遇。根據教育局於2018年協助安老行業制訂的“安老服務業—職業資歷階梯”，主要為“安老業”員工提供4級資歷認證，當中第二級是擁有3年安老服務年資和護理訓練證書的護理員，起薪為14,150元；第三級是擁有5年安老服務年資和保健訓練文憑的保健員，薪酬介乎20,540元至32,545元；第四級即最高級的是擁有6年安老服務年資和院舍管理培訓課程副學士或高級文憑的院舍主管，月薪介乎3萬元至7萬元，再工作7年以上就可以成為頂薪為9萬元的院舍總監。

相對安老服務行業，尤其是在社福界，醫護業的5級資歷級別認證，頭3級兩者的待遇相若，但第四級是需要完成護士學校開辦的兩年制訓練課程並通過香港護士管理局考試的登記護士，月薪介乎20,540元至43,610元；而第五級則是需要完成香港的大學開辦的3年制護理學學位課程的註冊護士，月薪介乎32,545元至52,370元，及後可再按工作年資、管理才能、碩士學歷等晉升為資深護理員或護士長。不難看出，“醫護業”和“安老業”一直在“搶人”，即是社會服務界和醫管局正在“搶人”，所以晉升階梯方面一定要積極檢討，如何在社會福利界制訂一個特定的晉升階梯，讓不同年輕人和想進入社會服務界服務院舍或社區照顧的朋友入行。因此，調高護理員的入職薪酬，將保健員與登記護士看齊，是第一步。此外，設立一條專屬院舍護理人員的專業職系及晉升階梯，吸引更多人，不論是年輕人或轉行的中年婦女入行，亦尤為關鍵。在院舍應用樂齡科技方面，由於院舍服務界相當缺乏年輕人，如果院舍配合樂齡科技，一來可以改善服務使用者的生活質素，二來可減輕護理人員及照顧者的人手比例、負擔和壓力。

代理主席，自古以來，中國人提倡孝老愛親，倡導“老吾老以及人之老”，希望我們都可以做到總書記所提到的讓老年人老有所養、老有所依、老有所樂、老有所安，安享幸福晚年。

代理主席，我支持二讀《條例草案》。多謝代理主席。

狄志遠議員：多謝代理主席。本人發言支持《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》(“《條例草案》”), 因為它能提高院舍員工的人手規定, 亦能提高住客的人均樓面面積、加強對院舍營辦人的問責, 以及引入院舍主管的註冊制度。

此外, 我十分讚賞政府在處理《條例草案》的過程中, 從較冷漠的態度, 轉變為較為積極的表現。我記得《條例草案》提交到立法會討論時, 有關官員提到《條例草案》的影響, 即是約有6 000多間中小型院舍將會被淘汰。當時我們感覺到政府官員對這種有院舍被淘汰的現象, 沒有太大的感覺或反應。後來, 有關官員逐漸願意面對這個問題, 亦肯和我們商討, 直至昨天, 仍與我們有很多積極和正面的對話和積極的回應。

我想強調一點, 淘汰一間院舍, 老人家就會少一個選擇。這麼多年來, 雖然中小型院舍的環境或條件未必十分理想, 但它們仍然可以發揮社會作用; 而對很多家人或長者而言, 那些地方都不失為一個選擇。我們曾經詢問院友及其家人, 如果他們有機會轉到一些有津助、環境較好的院舍, 是否會選擇呢? 他們表示, 有時候也想留在小型院舍中, 因為感到很多小型院舍人情味較濃厚, 而且員工的照顧比較親切, 加上院舍十分接近家人的居所, 家人下班後探望老人家也很方便。所以, 我們不能漠視這些院舍的存在及過去所作的貢獻。今天, 署方或局方也開始以積極態度面對這些中小型機構, 不是以淘汰它們為目標, 而是研究如何援助它們、支援它們進一步在香港提供服務, 這是值得我們讚賞的。

代理主席, 根據政府社會福利署的最新統計, 護理安老院宿舍綜合輪候時間是14個月, 有16 630多人輪候資助院舍的宿位, 再加上《香港人口推算2017-2066》中提到至2039年, 長者人口將達251萬, 佔總人口三成, 由此可見安老服務支援的需求相當大。故此, 政府必須馬上檢視人口發展, 從而有效規劃安老院服務的情況。當然, 我們亦希望現時需要改善的中小型院舍均能繼續維持運作, 不致令對這些院舍的需求大幅度增加。

代理主席, 院舍員工沒有太多晉升機會, 甚至工資偏低, 致令打算入行的人卻步。2018年加薪時, 不少業界人士批評加幅太少, 不能阻止人才的流失, 更莫論吸引新人加入了。我們建議引入薪級點和薪酬調整機制, 令護理員的薪金每年固定地根據市場及經濟的增長而調整, 從而吸引更多人入行。

另外，我們認為僱主應該提供更多鼓勵，讓員工可繼續參加更多不同程度的進修課程，例如保健員課程、院舍主管課程及護士課程等，以開拓更多安老服務行業的晉升機會，以及提供學費優惠或津貼，令更多新血願意投入這個行業，讓他們看到這個行業仍然有前景，是可以發展的。僱主亦可提供更多晉升機會，所以我們建議設立高級護理員一職，這個職位由年資較高的護理員擔任，而由於高級護理員有較高薪酬，可藉此吸引低學歷人士加入護理行業。當然，我們希望局方能夠成立小組，檢討安老院的人力架構、資歷架構，以及研究設立不同階層和職級，而我們很希望這些討論或研究可以盡快落實，因為很多改善都需要抓緊時間來進行。

另外，剛才有議員同事提到我們資訊科技的發展，雖然我們有樂齡及康復創科應用基金的支援，讓院舍購買一些科技設施，但現在已用了一半——5億多元——但我尚未看到行業內有哪個項目能夠所謂sustain(譯文：維持)得到，即能夠持續得到，從而令整體院舍在資訊科技方面發展得更理想。就這方面，我們應加倍努力。

這次修訂提高了院舍的人均樓面面積，由6.5平方米，4年後達到8平方米，再4年後達到9.5平方米，就此，我們是歡迎的。不過，這個面積與我們公屋的人均居住面積13.2平方米，仍然有很大的落差，我們認為這對長者來說，他們並未能得到尊重。

另外，這次的《條例草案》沒有列明房間床位及非床位、共用空間、洗手間等面積的要求和布局，以致院舍有機會出現過度擠擁的情況。在國際上，從法例列明不同的空間、人均面積是慣常的做法，例如英國政府規定寢室的最低人均面積是16平方米，亦訂明用作為起居、休憩及用餐地方的最低人均面積是4.1平方米。我們參考台灣《老人福利機構設立標準》第10條，長期照護型機構——類似香港的安老院——訂明長者宿舍內的人均面積是16.5平方米，另外具體列明寢室的人均面積要有7平方米，而寢室外日常活動場所的人均面積是4平方米。

所以，我們建議這次修例只是第一步，日後若有條件、有空間時，我們希望當局能訂立房間床位的最低面積、最低人均面積，以及建議“8+4”平方米，即房間的床位面積最少有8平方米，而寢室外日常活動場所——參考了台灣的經驗——有4平方米。所以，最低人均樓面面積可以達12平方米。

代理主席，因應政府提供更多土地和建設安老院，增加床位供應是對中小型機構造成更大的競爭，令它們擔心會被淘汰。此外，修例也會加重小型機構的負擔，如果它們需要花費更多的裝修費，而回本需時，有可能會把成本轉嫁給市民，或令它們在市場中被淘汰。所以，我們建議當局推出私營院舍的支援計劃，目標是更有效地監管院舍和提高服務質素，同時政府可以成立一個小組，負責協助這些院舍進行升級工程，以及提供相應的資助，讓這些院舍能在嚴格的監管下，提供優質的服務。

代理主席，事實上，我們認為這次的修例只達到最低可接受的改善標準，遠遠未達到我們想象中，希望長者能活得更舒適、更有尊嚴的晚年生活條件。同時，《條例草案》應旨在提升院舍的服務質素，而不是淘汰它們，故政府責無旁貸，應提供支援，幫助中小型機構能夠過渡這次轉型，從而讓它們能繼續在市場上為長者服務。我們支持這次的修訂。

管浩鳴議員：代理主席，我發言支持通過《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》(“《條例草案》”), 為改善現時安老院舍的環境及照顧質素，我相信這踏出了重要一步。在此，我亦藉此機會多謝勞福局及有關署方在此事上積極的態度。

現時有關安老院舍的條例自1996年開始生效，超過20多年都沒有更新，社會各界一直很想要求修例並提升院舍規格及標準，達致與時並進。加上近年發生多宗虐老及疏忽照顧事件，以及在疫情期間亦有多間院舍輪流大爆發，顯示全面檢視條例的迫切性。

原則上，我完全同意及支持《條例草案》的修訂，包括提升入住者的最低人均樓面面積、加強對院舍營辦者的問責、引入主管註冊制度及增加護士當值時數等。當局提出的改善措施無疑能夠顯著提升安老及殘疾人士院舍的質素，但社福業界同時亦憂慮資源不足的問題，有些持份者向我們表示，特別是私營安老院舍，他們很擔心難以滿足新例的要求，甚至認為最壞情況是他們可能要面臨結業，這樣可能反而會令宿位供應有點緊張。

很感謝當局建議提供8年寬限期讓業界過渡，但始終很多方面都需要不同政策上的配合，否則，可能難以在短時間可.....剛才有議員同事提到，可能一些比較小型的院舍未必可以在原址經營。所以，我期望政府在《條例草案》通過後，能切實幫助遇到困難的安老業

界成員，盡量讓更多私人院舍的空間能夠達標。而業界亦希望藉此機會請政府當局盡量考慮，有否可能放寬安老院24米的高度限制，以讓我們可最好地利用有關土地的潛力，日後更能為老人家服務。

另一方面，修訂亦建議提高院舍的最低人手規定，例如60人以上的院舍需要符合“一院一護士”的要求，這絕對是好事，不過，現時人手緊絀的情況可能會更加惡化。社福業界嚴重缺乏穩定的護士及治療師人手供應，如果無法解決人手壓力，相信提升人手比例可能會難以執行，甚至會引起其他問題。因此，我可以說絕對歡迎政府推出“院舍輸入護理員特別計劃”，以讓我們可在短時間內暫時應付、紓緩問題。但除此之外，我期望政府日後會就安老業界的人手作整體規劃，嘗試挽留及培養本地人才，以便我們能長遠解決這問題。

代理主席，當我們面對人口老化的嚴峻挑戰時，其實安老服務仍有大量問題需要解決，條例修訂只是一個起點，我相信未來我們一定要放眼大灣區，推動更多安老服務的交流及合作，提升安老業界的發展空間。我們看到內地城市擁有3方面的優勢。第一，是人力資源。如果我們真的可以為老人家解決在大灣區安老的問題，相信我們便不用在議會內跟一些議會同事為了人力資源問題，如是否需要輸入外勞，出現爭拗。土地和成本的優勢更是大灣區一定會有的，所以，當地院舍的條件——我們前段時間與局方一同考察大灣區——他們的生活空間和設施的確比香港好很多，而收費亦合理，可說是符合老人家退休後有好的生活質素的期望。

展望未來，我相信大灣區融合發展必定是安老發展的新趨勢，我建議政府應積極考慮擴展更多跨境安老措施，包括優化現時的試驗計劃、全面擴大和推動安老福利北上，甚至可以在較多港人聚居的城市建立或購買安老院舍宿位，以便我們的長者長遠來說能有更好的退休安老生活。

代理主席，我謹此陳辭。

黃錦輝議員：代理主席，香港不少長者和殘疾人士必須倚賴院舍照顧，因此，確保安老院和殘疾人士院舍的質素，對一眾使用者有着切身的關係。本人支持《條例草案》的修訂，並希望是次修例能便利院舍更廣泛使用創新科技，提升院友的生活條件。

《條例草案》建議提高最低人手規定，在法例全面落實後，全港363間大小院舍，合共額外需要472名護士。然而，本港護士人手本已緊絀，如出現額外的護士需求，可能造成供不應求的現象。在此情況下，院舍更應廣泛利用日新月異的樂齡科技和康復創科產品，支援院友護理、復康、生活等需要，例如利用“生命表徵持續監測”系統，實時監測院友的身體狀況，供照顧者和醫護人員跟進他們的健康情況。院舍規劃科技應用，減省的人力便可照顧更多院友。

另外，《條例草案》建議調高住客的最低人均樓面面積，政府現時設有“樂齡及康復創科應用基金”，供院舍申請用以購置、租借或試用科技產品，可惜香港不少私營安老院舍空間狹小，沒有足夠空間容納較大型的樂齡科技設備。希望《條例草案》全面落實後，更多院舍有足夠的空間引入新科技。

至於優化藥物管理的修訂，當局除了探討在大型安老院設立院舍藥房的可行性外，亦可考慮參考《安老院舍藥物管理指南》，全面引入電子藥物管理系統，讓科技產品執行繁瑣的操作，在減省人手的同時，降低錯派藥物的風險，大大提升院舍的藥物管理水平。

總結以上3點，院舍善用創新科技，除了可改善院友的生活質素，也可紓緩人手荒。為確保院舍員工正確使用新科技，政府必須提供適合的培訓課程。同時，政府應借助新科技，推動護理服務行業的轉型升級，改善業界待遇及工作環境，更新大眾對護理服務業的印象，吸引更多新人入行。

最後，政府可以考慮設立針對樂齡及康復創科的研究基金，鼓勵本地研究機構和企業開發更多樂齡及康復產品，避免市場依賴進口價格高昂的產品及技術，亦要充分發揮大灣區的互補優勢，為消費者提供更多香港設計、內地生產、價廉物美的樂齡及康復科技器材，提升院舍內外長者和殘疾人士的生活質素。

代理主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》及修正案。

黎棟國議員：代理主席，就《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》(“《條例草案》”)，法案委員會總共花了一年時間審議，並召開了9次會議。由此可見，法案委員會非常重視與政府一起仔細地審視院舍管理，並進行了一項徹底的“大手術”。但“手術”完成後的效果如何，身染沉疴的病人會否立刻痊癒，仍然有待觀察。

《條例草案》建議提高院舍設施的水平，增加護士和保健員的當值人數，然而，要符合條例的要求，我們卻面對一個很嚴峻的問題，那就是供應不足。我不希望在實施修訂條例後，到頭來院舍會因未能增聘人手而違反法例。政府雖然有計劃增加培訓名額，但數量似乎不足，亦沒有計算護士的流失率，以及其他類似機構聘用護士的競爭因素。同樣情況亦在保健員的職位出現。因此，我建議政府考慮為保健員職位增設晉升階梯，設立高級保健員職位，將部分相對簡單、現時由護士負責的護理工作，交予高級保健員執行。這樣的安排既可以減低對護士數量的要求，亦可給予有潛質及經驗的保健員晉升的機會，騰出的空缺亦可由其他工友補足。

政府已表示會進行檢討，我期望局長稍後在答辯時可以告訴我們，局方的檢討結果，以及會否實施，或會做得多快。

另一個問題是如何幫助中小型院舍升級轉型。代理主席，法案委員會收到代表的反映，他們將面臨很大的困難；進一步說，現在居於院舍的長者，他們可能因為現時的中小型院舍即將結業而不得不遷居，進一步加劇他們的適應問題。政府當局雖然知悉問題存在多時，聲稱會盡量幫助他們，但我看不到有實質的幫助。在我看來，政府的回應如同“打官腔”，並無具體建議。

我曾建議政府考慮透過無息貸款協助中小型院舍改善其設施，但政府並沒給予任何確實的回應。代理主席，政府要切切實實面對這些問題，不要得過且過。事實上，中小型院舍長期以來在政府未能提供足夠宿位的情況下，發揮了巨大作用，在協助政府增加宿位的供應方面作出許多貢獻。我不希望到了今天，看到“過橋抽板”這種現象發生。

代理主席，另一個問題就是院舍長者看病的問題。現時，院舍長者患病後，需要等待醫生定期到院舍診治。但往往等不及，只能致電999召喚救護車，將病人送往急症室，結果病人就在急症室內長時間輪候，既花費陪診的人力，亦增加了急症室醫護人員的工作壓力。代理主席，我要求勞福局局長主動與醫衛局和創工局等，借鑒在新冠疫情期間推行遙距診症的成功經驗，盡快全面推行院舍遙距診症的服務。

至於《條例草案》條文，法案委員會為此做了大量工作，提出了許多改善意見。舉例而言，條例中“藥物”一詞由於沒有明確的定義，或會導致院舍員工容易違例；當申請被拒絕後向局長上訴時，

上訴陳詞可否包括書面或口頭的陳述？具體的操作又如何呢？諸如此類，我們亦提出許多意見。

我感謝政府官員細心聆聽和仔細考慮，並且接納了我們的意見，作出了適當的修訂。

代理主席，我支持《條例草案》恢復二讀辯論，亦期望局長繼續急市民所急，在修訂條例實施的過程中，持續聆聽持份者的意見，在合法、合情、合理的情況下，改善長者入住院舍的生活環境，以及協助中小型院舍生存，讓它們能夠繼續發揮作用。

多謝代理主席。

陸頌雄議員：代理主席，我發言支持《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》(“《條例草案》”)的二讀。對於院舍，我們的“老友記”有各種的需要，或一些有特別需要的人士、長期病患者等，都需要入住院舍。如何讓他們有比較好的居住環境，讓老人家能夠老有所養、老有所依，享受比較有尊嚴的晚年生活，也是今次修例的目的。然而，大家都明白今次有關院舍的修例只是法例的底線。《條例草案》所指的院舍，現在大家都知道是所謂的“私院”，是最便宜的一種。《條例草案》其實就是監管這一批院舍，增加其人手規定，包括護士、護理員、保健員的人手比例，要求增加人均樓面面積，對於院舍的主管也有相關的監管。

我很支持相關的規定，但院舍離不開兩大問題，分別是人手和土地。在人手方面，大家都知道私人院舍一直是工資偏低的工種，月薪14,000多元、大概不到15,000元就要每日工作12小時。老實說，這樣的工資和工作強度，或許有人認為照顧“老友記”可能要接觸排泄物，或是一些厭惡性工作，那麼怎能吸引新人入行呢？

其實背後的一個原因，是過去政府過度依賴“補充勞工計劃”。勞工界不是一味反對“補充勞工計劃”，只是強調過去需要一個比較嚴謹的監管制度。當然，以往是透過勞顧會把關，我們希望政府繼續沿用這個由勞顧會或勞方把關的制度。為何這樣說？代理主席，現在有把關尚且如此，因為外勞的護理員每年也有一些增長，而很現實的是，令本地私院護理員的工資長年偏低，無法吸引新人入行，更有不少——我不敢說很多——部分院舍出現無良剋扣。今天早上

我們有口頭質詢，也提到剋扣工資、各種回佣，甚至收起員工的提款卡、很多無償的工時、超時工作的工資低於法定最低工資水平等現象。《文匯報》的頭條說“護工夾硬做護士，吊奶隨時吊死人”，這是大字標題，就是護理員被要求做保健員甚至護士才應該做的工作。真的希望政府在監管方面做好對院舍的監管，因為這裏每一個都是人命，我們希望“老友記”無論居住在哪裏，都能享有最基本的生活保障。

因此，實際來說，依靠外勞不是長遠的解決方法。如何在本地做好培養新人入行，我認為政府真的要有一個標準。首先，很現實的是，即使現在說甚麼外勞政策也好，首先要提高本地護理員的工資。現時的工資水平和工時制度，“12碼”，即工作12小時，即使是擔任保安也很辛苦，代理主席，是嗎？何況是擔任護理員，是嗎？這是很操勞的工作，那麼如何能夠吸引人入行呢？所以，在業內推動8小時工作制，以及讓本地護理員有明顯的工資加幅，這是最實際的。

其次，我很同意很多同事提到，在護理員之上有保健員，保健員之上再加設一級，稱為高級保健員或資深保健員的一個職系架構，令他們有一個晉升階梯，而現時的工資也有所提升。

再者，業界也很希望在培訓的過程中，鼓勵僱主提供一些有薪的培訓假期，這也是很重要的。工作已經很辛苦，一周要六天工作，還要求員工在公餘時間上課，真的並非每一個護理員都有這樣的心力、精神去做。要鼓勵他們接受培訓，也要有相關的配套。

另一個，就是土地的問題。就土地的問題，很多同事都提及到內地買位。代理主席，工聯會的兩位小生最近前往視察護理院，他們是誰呢？就是我們的前議員黃國健議員和潘佩璆議員。工聯會的兩位小生親自到內地，與何副局長一起了解內地護理院的發展。他們都大讚當地的人手配套、地方、環境不錯。政府可否在內地買位？有些“老友記”願意回到內地養老，這也不失為一個優質的出路和考慮。

此外，我亦聽到業界的一些意見，其實他們有一個很大的成本，就是租用地地方。現時很多私人院舍的地方，在市區營運的老人院舍要麼是舊酒樓、結業後的舊幼稚園，要麼有些是在新界，以村屋居多，土地成本不低。政府能否在一些新發展區興建整幢，或在一幢

大廈劃出幾處或一部分作為私人院舍，當中可能有規管收費、服務標準、比較優惠的租金，讓業界經營，從而提升服務質素，以及如何鼓勵業界善用科技？黃錦輝議員剛才也有提到。

最後，院舍始終是一個後着，大多數“老友記”或長期病患者都希望居家安老、社區照顧。在這方面，政府會再進一步做些甚麼配套措施，市民也有所期待。但是，整體而言，我認為今次的修例是推動院舍服務改善的一個重要里程碑，所以我特別發言支持。

多謝代理主席。

陳恒鑌議員：代理主席，我發言是支持這項條例草案及其修正案。

這項條例草案在審議開初，業界已有很大的反響，尤其是很多小型院舍，在這次修例下，他們有可能無法繼續經營。要符合人均樓面面積、人手配置，以及護士等人手配置的相關規定，相信小型院舍是無法做到，亦不划算。當然，我們知道大型院舍的人手較多，但小型院舍的人情味較濃。整體來說，這項條例草案是增加人均樓面面積，令人手配置及專業的人手配置也會升上一個台階，所以我們也對這項條例草案表示支持。

但是在整個審議過程中，我特別關注人手培訓的問題，因為安老業界多次提及希望有一個專門的學院協助安老業界培訓他們的人手。即使是從內地輸入來港的一些人員，他們是去到安老院舍才接受培訓。但如果有一個專門地方，提供比較理論性，甚至系統性的培訓，相信有助提高服務質素，對於吸引本地人手也有幫助。如果有專門的學院為他們提供培訓，我相信是可以提升服務的水平。我知道政府可能會在九龍觀塘的一個地方做培訓工作，但業界希望培訓工作能更大規模些，令他們的人手以後不會出現斷層的問題。

對於吸引“新血”進入安老院舍工作是很難的，除了輸入，大家在現有的配套下很難吸引新人加入這個行業。主要原因是“上流力”不夠，因為沒有一個上流階梯，他們沒有一個資歷架構。譬如入行做護理員，然後升至保健員，保健員可否再升至高級保健員，高級保健員有否晉升空間呢？或者讓他們讀一些course(譯文：課程)，讓他們可以有一個特別註冊的護士制度？如果有一個較明確的晉升階梯，我相信會吸引更多人入行。

另一方面，我較關注安老院的發展面積。我知道施政報告中有提到，私人發展項目如果願意興建安老院，是可以獲豁免補地價，亦會進一步豁免這類地價，希望為安老院舍增加宿位或是為一些有水平的安老院宿位提供更多空間，始終我們都是受24米的高度限制。有關24米的高度限制，我們曾在另一個小組委員會討論，一直也知道是有消防方面的局限。消防方面，我希望社署和消防處兩者能協商。我也希望接下來新的放寬私人興建安老院的面積，可以在24米以上提供工作人員的宿舍。現時的發牌制度是員工住宿不可以與院舍放在一起。在是次修訂中，即條例草案並不容許員工在院舍居住。如果可以容許一些護理員或者工作人員在新興建的安老院舍居住，相信可以吸引更多人願意入行，甚至引入勞工的時候，也不會因為找不到地方給他們居住，或者未能提供一個較好的環境給他們居住，而無法請到人。

雖然現在可以輸入外地勞工，但是在香港為他們找地方居住也是一個難題。所以如果在新興建的安老院舍，能容許他們在院舍24米以上的地方興建宿舍，又豁免他們補地價，我相信可以令整個安老院的服務能更進一個層次。

我希望這項條例草案通過後，讓業界有時間為一項新例的生效作準備，同時盡量放寬一些措施，令整個安老業的服務能上一個台階，長者有好的生活配套，也是令人很開心的事。

代理主席，我謹此陳辭，支持這項條例草案。

蘇長榮議員：代理主席，我只是說幾句。首先，我同意這項條例草案，特別是當中多項條文中，在“營辦人”之後，加入了“及負責人”。我認為有關院舍的經營、質量、營運水平和成本，與相關的實際負責人有莫大關係。例如採購，採購直接影響院舍的營運質量和成本，因為現在香港土地貴、工資高，如果採購的產品亦離譜地或不合理地昂貴，那就更加會對院舍帶來很多不利影響，實非我們的初心和所願望的結果。

讓我舉個例子，也是孫局長也親眼所見，我們到廣州一間養老院考察，當中有一部脊椎矯正儀器，是內地生產的，我記得是3萬多元。當時在場的某間NGO(譯文：非政府組織)機構的負責人說，他們採購這類儀器要花上百萬元。我當時聽到的說法就是這樣。當然，

這只是一個特例，但可以肯定的，是今天院舍使用的設備、設施，包括之前我們一項議員議案所提到在院舍和養老方面的應用科技，會牽涉很多目前的新設備，在這些新設備當中，內地產品的先進性毋庸置疑，尤其它們既具備先進性亦具備成本優勢，這些特性令我們更有選擇它們的必要。

有關院舍的採購，我們不應只盯着海外其他國家，沉迷於西方其他國家的產品，以為必定先進，而內地產品則由於有關的標準等，不一定適合香港。我認為在採購方面，局方應該制訂更多指引，使院舍的採購成本更合理，所以，我剛才提到，有關負責人應該承擔責任的修訂，我認為非常合理。

多謝。

林哲玄議員：多謝代理主席。我發言支持《條例草案》。長話短說，其實我相信，長遠來說，我們除了老安院舍外，亦希望市民老了之後多在社區、在自己家中養老、安老，因此除了今次修訂外，希望將來能看到有多些日間中心，讓長者在日間長時間也可以在日間中心而無需一定到院舍過夜居住。

另外，如果單就院舍或安老服務發展來說，有3點：第一，多用科技，這是必然的趨勢。科技可以減少員工的勞動投入，亦減少他們自己受傷的機會；科技可以增加監察維生指數的準確程度或預測健康趨勢，亦能提升效益。第二，是系統性的藥物管理。我們知道住在安老院舍的老人家很多時也會用藥，不止一種藥，甚至不止5種藥，可能超過10種，現在純粹依賴安老院舍的員工發放藥物其實有一定的難度和風險，所以長遠我希望在這次修例後，政府亦會考慮跟社區內的藥劑師協作，讓藥物可以管理得更精準，我們的長者用藥便不會有錯誤的情況出現。當然，科技還會提升效率，而藥物管理好，亦能減少長者因病情突變而需要再入院的情況。第三，是提升保健員的發展、專業水平——剛才不少同事也提及過——以及提供晉升階梯，以吸引更多新晉入行。

我想說的就這麼多。多謝代理主席。

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，我現在請勞工及福利局局長答辯。之後辯論即告結束。

勞工及福利局局長：代理主席，

引言

《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》(“《條例草案》”)今日得以恢復二讀辯論，我衷心感謝法案委員會主席謝偉銓議員、委員會其他委員及立法會秘書處的努力工作，讓《條例草案》的審議工作順利進行。當然我非常感謝今日共13位議員，當中9位是法案委員會成員，在恢復二讀辯論過程中提出的意見及大家對《條例草案》的支持。

檢視院舍法例及實務守則工作小組

政府十分重視安老院及殘疾人士院舍的服務質素，並致力加強監管及提升院舍的服務水平。因應公眾要求加強院舍的規管及質素，社會福利署(“社署”)於2017年6月成立由時任社署署長擔任主席的“檢視院舍法例及實務守則工作小組”，成員包括時任立法會議員、營辦院舍的非政府及私營機構、安老事務委員會及康復諮詢委員會、學術界、服務使用者/照顧者、獨立人士，以及香港社會服務聯會和勞工及福利局(“勞福局”)的代表。

工作小組共召開了19次會議，就持份者關注的課題進行詳細討論。一方面，工作小組希望修改相關的院舍法例可整體提升院舍質素；另一方面，工作小組也要考慮建議是否實際可行。工作小組經充分考慮各方意見，就院舍規管提出具體務實的建議。其中關乎院舍人手、住客人均樓面面積、對營辦人的問責、院舍主管及保健員註冊制度、提供護理照顧，以及罰則等建議，須透過修訂法例實施。政府在2022年5月向立法會提交《條例草案》作審議。

修例建議

《條例草案》修訂兩條法例。一條是《安老院條例》(第459章)，第二條是《殘疾人士院舍條例》(第613章)，以及它們的附屬法例，主要修訂包括8方面：

- (一) 加強對院舍營辦人的問責；
- (二) 提高最低人手規定；
- (三) 調高住客的最低人均樓面面積；
- (四) 引入院舍主管註冊制度；
- (五) 改善保健員註冊制度；
- (六) 優化施用藥物、使用約束措施和維護住客尊嚴及私隱的規定；
- (七) 調高某些罪行的罰則；以及
- (八) 廢除安老院的豁免證明書制度。

整體來說，各界認同有需要提升院舍質素，為長者及殘疾人士提供更優質的服務選擇，而有關修例建議普遍獲得支持。對於提高人手規定及住客人均樓面面積，雖然各界普遍認同有需要提升，但不同持份者對於落實的時間及相關細節曾表達不同意見。

人手供應及培訓措施

政府理解業界對《條例草案》建議的新法定人手要求的關注。因此，除提出修正案分別把有關保健員及護士人手規定的生效日期推延兩年，以讓院舍有更充分的時間準備招聘人手外，社署也即將推行多項加強業界人手培訓及供應的措施，包括：

- (一) 在本月19日推出“院舍輸入護理員特別計劃”，在保障本地工人優先就業的前提下，適度容許所有安老院及殘疾人士院舍輸入護理員、放寬本地僱員與輸入護理員的比例，並精簡申請審批程序；

- (二) 在今年下半年啟動院舍康健服務人手檢討，即大家關注的保健員，全面檢視在安老院和殘疾人士院舍為住客提供保健和康復服務的員工所須具備的技能及資歷要求，為行業建構專業標準和晉升階梯；以及
- (三) 在未來5年額外資助超過1 700位學生修讀普通科登記護士訓練課程。學員畢業後必須在院舍等福利機構任職護士不少於連續3年。

另外，醫務衛生局計劃修訂《護士註冊條例》(第164章)，為合資格的非本地培訓護士在香港執業開闢新途徑，以增加醫療界、院舍等社福服務單位的護士人手，並確保行業的專業服務質素得以維持。我相信有關修例建議有助擴大院舍的護士人力供應來源。

政府有信心上述多項措施可為業界提供充足的人手供應，讓院舍招聘合適的人手以符合《條例草案》建議的新法定要求，紓緩院舍人手短缺，滿足正在規劃或興建中院舍所需的人手，並吸引及挽留所需人才。

協助院舍符合新住客人均樓面面積規定

政府會繼續以切實可行的方法，包括通過“改善買位計劃”、“私營殘疾人士院舍買位計劃”和“長者院舍照顧服務券計劃”，讓符合新法定要求的私營院舍獲得較穩定的收入。上述多項計劃較政府直接使用公帑資助或補貼私營業界的商業活動，更符合善用公帑的原則。社署也會繼續與現時未能符合新最低住客人均樓面面積規定的院舍營辦人保持溝通，向他們提供專業和技術意見。

修正案

在法案委員會審議《條例草案》階段，委員就條文作出深入討論，並提出許多寶貴的意見。政府經審慎考慮後，同意委員不少的建議，並將就以下方面提出修正案：

- (一) 最低人手規定的生效日期；
- (二) 向社署署長申報某些事件的規定；

- (三) 社署署長給予書面通知的安排；
- (四) 勞福局局長就上訴作出的裁定；以及
- (五) 優化藥物管理的規定。

稍後我會在提出修正案時對修改的內容作進一步解釋。

準備工作

《條例草案》的修例建議已經跨界別的“檢視院舍法例及實務守則工作小組”深入研究及討論。政府也諮詢了立法會福利事務委員會及相關諮詢委員會，多次與各持份者交流，並且經過法案委員會共9次會議的審議和討論。在各方努力下，今日終於能在立法會恢復二讀辯論。

《條例草案》獲立法會通過後，社署會繼續就實施新規管制度作準備，包括修訂相關院舍實務守則、制訂新規定的相關指引、向業界解釋新規定及生效日期、視乎院舍實際需要提供專業意見等，以致力協助院舍符合新法定要求。社署也會持續推行多項措施，包括加強院舍的監管及執法、增加資訊的透明度、加強院舍員工的培訓及推動行業專業化、加強院舍住客照顧服務等。

結語

現行《安老院條例》及《殘疾人士院舍條例》分別在1995年和2011年生效，通過設立牌照制度對院舍的服務進行規管。在這兩條條例提出之初，當時政府面對不同的問題和壓力，也有私營院舍關注在立法規管下將無法繼續營運。然而，在政府改善規管架構後，多年來業界規模持續擴大，院舍數目有增無減。這次《條例草案》是20多年來首次檢討，涵蓋規管制度的多個重點範疇。我相信有心繼續經營的院舍會在相關規定的過渡期內逐步提升質素，以符合現今社會對院舍照顧服務水平的期望。

我懇請各位議員支持及通過《條例草案》，讓修例建議盡快得以實施，以改善院舍業界的整體質素，為需要院舍照顧服務的長者及殘疾人士提供更優質的選擇，並促進業界持續發展。

代理主席，我謹此陳辭。

代理主席：我現在向各位提出的待決議題是：《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》，予以二讀。贊成的請舉手。

(議員舉手)

代理主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

代理主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

秘書：《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》。

現在成為全體委員會。

全體委員會審議

代理全委會主席：本會現在成為全體委員會，審議《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》。

就條例草案的辯論及表決安排，委員可參閱講稿附錄。

委員已獲得通知，全體委員會會合併辯論各項條文及修正案。

《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》

代理全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入本條例草案。

秘書：第1至118條。

代理全委會主席：勞工及福利局局長會動議修正案，目的是修正第1、14、24、26、30、33至35、44、50、51、64、77、81、84至87、101、105及106條。

就修正案詳情，委員可參閱講稿附錄。

各位委員現在可以就各項條文及修正案，進行合併辯論。

我會先請勞工及福利局局長發言，但他在現階段無須動議修正案。然後，我會請委員發言。

合併辯論結束後，全體委員會會先表決沒有修正案的條文納入條例草案，然後表決修正案。

勞工及福利局局長，請發言。

勞工及福利局局長：代理主席，我現在提出政府修正案，修正《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》(“《條例草案》”)第1、14、24、26、30、33、34、35、44、50、51、64、77、81、84、85、86、87、101、105及106條。修正案內容已載於先前由立法會秘書處發送予各議員的文件內。有關修正大致可歸納為5類，我現作扼要的介紹。

(一) 最低人手規定的生效日期

為了讓安老院及殘疾人士院舍有更充分時間招聘人手以符合新規定，我們建議修正《條例草案》第1、50、51、105及106條，適度調整條例建議如下：

- (1) 有關保健員人手的規定：就高度照顧院舍“每天至少有13小時就每60名住客有一名護士或就每30名住客有一名保健員當值”的規定，把生效日期推延兩年。換言之，高度照顧院舍須自關鍵日期的第二個周年日²起符合該規定；及

² 如《條例草案》獲立法會通過，《修訂條例》會在2023年6月16日刊憲，關鍵日期即為2024年6月16日。關鍵日期的第二個周年日為2026年6月16日。

- (2) 有關護士人手的規定：就多於60名住客的高度照顧院舍“每天至少有8小時同時有不少於一名護士及一名保健員當值”的規定，把生效日期推延兩年。換言之，多於60名住客的高度照顧院舍須自關鍵日期的第四個周年日³起符合該規定。

(二) 向社會福利署(“社署”)署長申報某些事件的規定

經考慮法案委員會委員的意見，我們建議修正《條例草案》第14、26、35、64、77及86條，在為業界提供清晰的申報規定和確保社署適時掌握相關信息之間取得更好的平衡。

概括而言，經修正的條文將訂明，如安老院及殘疾人士院舍的營辦人或負責人、註冊主管/註冊主管(臨時)及註冊保健員在香港被裁定犯可公訴罪行；如上述人士為個人，在香港以外地方被判處監禁；如上述人士為法人團體，在香港以外地方被裁定犯可處監禁的罪行；或就上述人士而言，有就可公訴罪行而針對其提出的檢控在香港展開，或有就可處監禁的罪行而針對其提出的檢控在香港以外地方展開，則該院舍營辦人、註冊主管/註冊主管(臨時)及註冊保健員須向社署署長申報。

(三) 社署署長給予書面通知的安排

安老院或殘疾人士院舍的負責人的職務是確保該院舍的營辦、料理、管理及控制有足夠監管，以保障該院舍住客的權益及安全；及確保該院舍的營辦符合相關法例。

《條例草案》第26、33、34、77、84及85條載有條文，規定如署長決定取消某註冊主管/註冊主管(臨時)或註冊保健員的註冊，或在勞工及福利局(“勞福局”)局長就針對署長的上述決定而提出的上訴作出的裁定後，署長須將關乎該項決定或裁定的書面通知，給予該註冊主管/註冊主管(臨時)或該註冊保健員，以及在該項決定或裁定作出時僱用該人的院舍的營辦人。

經考慮法案委員會委員的意見，我們建議修正上述條文，以訂明署長亦須將書面通知給予該院舍的負責人。

³ 關鍵日期的第四個周年日為2028年6月16日。

(四) 勞福局局長就上訴作出的裁定

經考慮法案委員會委員的意見，我們建議修正《條例草案》第26、34、77及85條，以訂明：

- (1) 局長除可確認或推翻署長某些有關註冊的決定外，亦可更改該等決定，並在推翻署長的決定時，可用局長認為適當的決定取代之；及
- (2) 如局長更改署長的決定，或以另一決定取代之，則該經更改的決定或另一決定，須是署長本有權作出的決定。

經上述建議修正後，局長可更靈活地處理針對署長決定的上訴。例如，局長除可更改署長的決定外，亦可在推翻署長決定的同時，就有關註冊施加任何局長認為適當的條件。

另外，我們也建議修正上述條文，訂明如局長就上訴作出裁定後，關乎有關裁定的書面通知須說明局長作出裁定的理由。

(五) 優化藥物管理的規定

經考慮法案委員會委員的意見，我們建議修正《條例草案》第44及101條，訂明“註冊醫生、註冊中醫或表列中醫為安老院或殘疾人士院舍任何住客處方的藥物，只可按照該處方對該住客施用”，為安老院及殘疾人士院舍住客施用處方的藥物提供清晰規定。

修正案的其他擬議修正均只是技術或草擬行文的修正，並沒有修改條文的原意。

法案委員會對上述各項修正案並無異議，我懇請各委員支持及通過有關修正案。

多謝代理主席。

謝偉銓議員：多謝代理主席。代理主席，由我擔任主席，負責審議《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》(“《條例草案》”)的法案委員會，正如剛才所說，合共召開了9次會議，包括其中一次是4小時

的會議，次數及時數不算最多，但跨越的時間較長，前前後後審議了接近一年的時間。當中暑假休會，而疫情也是因素之一，多間安老及殘疾院舍在疫情期間都曾爆疫，令業界和社署都疲於處理及應付，某程度上影響了審議的進度。

另一個因素我覺得是較正面的，就是政府十分認真聽取議員及業界的意見，尤其在應對院舍人手不足方面。《條例草案》要求院舍提高人手比例的規定，實在難以做到，因為業界現在已人手不足。除了因為香港整體勞動力短缺外，院舍照顧工作本身相當辛苦，有一定厭惡性，而且晉升機會不多，令很多年輕人，甚至中年人也不願意入行，從業員老化問題亦相當嚴重。

正如局長也說過，政府近年其實提出了多項計劃，一方面在本地培訓更多合資格的護士、保健員及護理員，另一方面加大及加快輸入更多相關的專才和勞動力，希望在短、中、長期增加院舍業界的人力供應。當局亦會研究就院舍護理行業，制訂更完善的資歷架構及晉升階梯，幫助業界吸引和挽留人才。

政府在這方面的努力，是值得肯定的。但不論輸入還是培訓人才，都需要時間，政府因此同時提出修訂，將《條例草案》內有關高度照顧院舍的保健員及護士的最低當值時數規定，分別押後至最快2026年及2028年才實施，讓大家有更多時間提供更多合適的人手。

局長剛才已表示，其實有很多措施現正積極進行中。我明白有業界人士表示，延後實施的時間仍然不足夠，有議員更提議不如乾脆不在法例上訂明生效日期，待條件成熟後才透過附屬法例予以實施。對於有關建議，我個人並不認同，擔心沒有目標，沒有時間表，政府與業界就未必會積極去做，令有關規定落實無期。

其餘幾項政府修正案，包括更清晰訂明業界須向政府申報的事宜，規定局長和署長在作出某些決定或裁決的時候，必須以書面通知受影響業界及說明當中的理由。這些修訂表面上比較技術性，但我覺得其實亦反映出一個普遍現象，就是政府在訂定相關法規、程序及指引的時候，往往只站在自己的角度來考慮，給予政府最大的保障和彈性，但往往令到業界無所適從，虛耗時間及資源去揣摩政府的想法，做了很多不必要的工作。

有關情況在我的建測規園業界亦經常面對，但部分社署官員的官僚程度，比起很多工務部門人員可說是有過之而無不及。現在局長建議的修訂是從善如流，我亦覺得是一個好開始。我希望主事官員改變心態，積極行事，跟業界一條心提升香港的院舍質素和數量，為長者及殘疾人士提供更優質的服務。

代理主席，我謹此陳辭，支持各項修正案。

狄志遠議員：多謝代理主席。今次修訂的其中一部分是延遲改善有關人手的規定，這就追求改善質素而言是不理想的，但我承認這是現實，我們在委員會曾討論這個問題。我希望在此局方能夠有明確的表示，這項延遲是所謂的buy time，爭取時間，真真正正做到把人手改善的空間條件創造出來。否則，沒有創造這項條件，我們的延遲便不能夠帶來改善，只是拖延而已。我希望說清楚，我雖然支持今次修訂，但我希望政府在人力發展方面，積極做到有足夠條件令我們可以改善院舍的各種人力安排。

多謝代理主席。

代理全委會主席：是否有其他委員想發言？

(沒有其他委員表示想發言)

代理全委會主席：如果沒有，我現在請勞工及福利局局長再次發言。

勞工及福利局局長：代理主席，我很多謝謝偉銓議員，他是法案委員會的主席，分享了法案委員會在審議階段的討論。我很高興修正案得到大家的支持。這次審議過程歷時將近一年，我在此感謝勞苦功高的法案委員會成員，他們就多個重點範疇提出不少寶貴意見，務求提升院舍的質素，以及促進長者和殘疾人士的福祉。

狄志遠議員剛才提到，修正案把兩項最低人手規定推遲兩年實施。其實是政府聆聽了業界的意見，在小心衡量之後，我們都希望

取得一個最好的平衡。我們有信心，通過修正案後，再加上政府在多方面的努力，院舍是有足夠的人手供應，可以符合到新修訂法例的最低要求。在此，我再次懇請各委員支持和通過有關修正案。

(全委會主席恢復主持會議)

多謝主席。

全委會主席：現在先表決沒有修正案的條文納入條例草案。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：講稿附錄所載沒有修正案的條文納入本條例草案。贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

全委會主席：現在表決修正案。

勞工及福利局局長，請動議你的修正案。

勞工及福利局局長：主席，我動議講稿附錄的修正案。

擬議修正案內容

第1條(見附錄3)

第14條(見附錄3)

第24條(見附錄3)

第26條(見附錄3)

第30條(見附錄3)

第33條(見附錄3)

第34條(見附錄3)

第35條(見附錄3)

第44條(見附錄3)

第50條(見附錄3)

第51條(見附錄3)

第64條(見附錄3)

第77條(見附錄3)

第81條(見附錄3)

第84條(見附錄3)

第85條(見附錄3)

第86條(見附錄3)

第87條(見附錄3)

第101條(見附錄3)

第105條(見附錄3)

第106條(見附錄3)

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：勞工及福利局局長動議的修正案，予以通過。

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。

我宣布修正案獲得通過。

秘書：經修正的第1、14、24、26、30、33至35、44、50、51、64、77、81、84至87、101、105及106條。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：秘書剛讀出經修正的條文納入本條例草案。贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

主席：全體委員會已完成審議《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》的所有程序。現在回復為立法會。

隨而回復為立法會。

勞工及福利局局長：主席，我現在向立法會作出報告：

《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》

經修正後已獲全體委員會通過。我動議“本會採納此報告”的議案。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：勞工及福利局局長動議的議案，予以通過。

根據《議事規則》，這項議案不容修正，亦不容辯論。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

政府法案三讀

主席：政府法案：三讀。

《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》

勞工及福利局局長：主席，我動議

《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》

予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》予以三讀並通過。

是否有議員想發言？

謝偉銓議員，請發言。

謝偉銓議員：多謝主席。主席，就政府提出的《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》(“《條例草案》”), 在審議初期，無論是院舍業界還是本會議員，都有不少人質疑《條例草案》提出的優化建議，包括面積及人手要求是否切實可行，會否導致很多中小型私營院舍因未能符合新法例要求而被迫結業，令整體宿位供應減少。

在接近一年的審議過程中，政府、議員和業界坦誠溝通，當局對《條例草案》的內容提出多項修訂，我認為修訂內容整體上是值得支持的。

假如《條例草案》今日三讀通過，草案工作將告一段落，但正如局長指出，這亦代表另一個新開始。未來政府和業界仍有相當多工作要做，包括要積極協助一些受歡迎的中小型私營院舍升級轉型，解決院舍和護理人手短缺的問題及增加宿位等，做到習主席提出的讓老人家得到的照顧更好一些。

主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》三讀通過。

主席：勞工及福利局局長，你是否打算再次發言？

勞工及福利局局長：主席，我想再次多謝謝偉銓議員對我們的支持。我也認為在過去一年的審議過程中，其實都充分展現了在香港由治及興的時代下，行政立法之間的良性互動。我也很有信心，隨着政府推出多項輔助措施，必定可以令業界符合新規定的要求，因而可以：第一，令業界可以健康發展；第二，為我們的長者和殘疾人士提供更優質的服務。

多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》予以三讀並通過。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：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

秘書：《2022年院舍法例(雜項修訂)條例草案》。

議員議案

主席：議員就附屬法例或文書審議期限提出的議案。

兩項分別根據《釋義及通則條例》及《環境影響評估條例》動議的擬議決議案，以延展一項附屬法例的修訂期限及一項文書的廢除期限。

第一項議案：延展於2023年5月10日提交本會省覽的《2023年環境影響評估條例(修訂附表2及3)令》的修訂期限。

我現在請陳紹雄議員動議議案。

延展附屬法例修訂期限的擬議決議案(2023年第77號法律公告)

陳紹雄議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

陳紹雄議員動議的議案載於**附錄4**。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳紹雄議員動議的議案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經選舉委員會及功能界別、地方選區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2023年5月10日提交本會省覽的《環境影響評估程序的技術備忘錄》的廢除期限。

我現在請陳紹雄議員動議議案。

延展文書廢除期限的擬議決議案(2023年第18期憲報第5號特別副刊)

陳紹雄議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

陳紹雄議員動議的議案載於**附錄5**。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳紹雄議員動議的議案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經選舉委員會及功能界別、地方選區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：無立法效力的議員議案。

何敬康議員動議的“發揮港珠澳大橋最大效益，促進粵港澳聯動發展”議案。

陸頌雄議員會就議案動議修正案。

本會會合併辯論議案及修正案。

稍後我會先請何敬康議員發言及動議議案，然後請陸頌雄議員發言，但他在現階段不可動議修正案。

合併辯論現在開始，有意發言的議員請按“要求發言”按鈕。

我現在請何敬康議員發言及動議議案。

“發揮港珠澳大橋最大效益，促進粵港澳聯動發展”議案

何敬康議員：多謝主席。我動議通過印載於議程內的“發揮港珠澳大橋最大效益，促進粵港澳聯動發展”議案。

自香港與內地通關後，近月我因工作關係經常穿梭香港、內地和澳門，成為港珠澳大橋的常客。每次經過大橋，我和同行同事都讚賞大橋打通粵港澳，甚至粵東粵西的“任督二脈”，同時亦慨嘆使用率偏低。而特區政府在2008年的可行性報告中，預算大橋每日車流約9 200架次起，但當我翻查大橋管理局的數字，發現大橋在2018年通車首年的總車流是153萬架次，即每日平均4 200架次，情況較預期遜色，甚至有點暴殄天物。

我認為大橋使用率偏低大致基於以下數個原因：第一，未見利用港珠澳大橋的港珠澳聯動方案及具體政策出台，發揮大橋功用；第二，市民難以獲得資格使用大橋，例如申請往來港澳市內常規配額的個人名額，是需要符合在澳門有受薪工作或開設公司等條件，削弱了大橋的服務群；第三，大橋口岸周邊建設有待改善，而便利度不足，減低了陸澳駕駛者使用大橋的意欲。

正正因為“五一”長假期效應，令珠海公路口岸在今年4月28日首次突破9 000輛次單日新高，可見大橋流量有少許曙光，但我們要明白，藉着港珠澳大橋推動周邊產業發展，才是真正促進粵港澳大灣區的合作和發展，以及產生大橋的剛性需求。

主席，以下我會循幾方面提出建議，希望政府能夠積極發揮大橋作用，為港珠澳三地發展帶來更大貢獻。

首先，我建議特區政府與澳門和珠海政府緊密合作，商討聯動產業發展，利用政策提高大橋使用率。有從物流業的朋友向我表示，預計2024年年初營運的鶴洲新區粵港澳物流園就要“用好管好港珠澳大橋”，以實現園區查驗、港珠澳大橋快速放行、與港珠澳大橋口岸聯動為目標。故此，三地政府其實可以從政策方面鼓勵電商多利用該物流園，更快捷處理粵港澳顧客的訂單貨物，亦可吸引粵西貨物取道大橋，經香港機場運往世界各地；特區政府亦可與大橋管理局商討，向貨運車輛實施免收大橋費用，提高它們的用橋動機，從而善用大橋服務三地，促進大灣區物流貨運業發展，走向國際。

除了物流業外，我建議積極推動營辦三地合作的跨境“港珠澳的士”，優化港珠澳跨境交通服務。目前，市民前往珠海或澳門，可乘搭跨境巴士或大橋口岸的“金巴”，均以集體運輸工具為主，而設立“港珠澳的士”正好增加個人化選擇及照顧一些“家庭客”。我建議當局可先行先試“港澳的士”，未來再擴展至港珠澳，服務更大範圍。

其實外國亦有跨境的士例子，例如新加坡和馬來西亞有規定上落點的“定點的士”，又有以出發地貨幣計算車費的“非定點的士”，讓三地政府參考。如果“港珠澳的士”成事，我希望可以有多些照顧到小孩、長者及行動不便人士的優質車隊，締造舒適的過境體驗，開拓闔家歡市場。

第二，一定要做好“港車北上計劃”。早前運輸署表示收到約9 500個抽籤登記，足證需求非常龐大，但每日申請名額暫時只會逐步加至300個，未有再增加名額的時間表。再者，“港車北上”網站“處子登場”就出現網絡問題，就算將來當局有意大幅增加名額，亦令人擔心系統應付不來。我建議當局一定要優化行政效率，增加人手、強化電子系統，解決各種問題，才可照顧到更多車主的需要，避免名額供求失衡。

第三，我建議港澳當局適切增加“澳車往港/港車往澳”一次性配額，並採用比“港車北上計劃”更寬鬆的申請資格，避免制度壓住需求。現時只有很少“香港私家車往來港澳(市內)常規配額”，而“港珠澳大橋澳門口岸泊車轉乘計劃”又只准港車去到澳門口岸停車場，若港澳雙方平衡各種因素後，適切增加一次性配額，由於只屬一次性往來及雙向交通措施，既不會大增兩地的交通負擔，又可以便利港澳民眾，帶動區內流動和旅遊事業。

第四，我建議政府盡快興建“入境車輛停車場”，以及提升連接香港口岸交通服務，藉着“泊車轉乘”格局便利陸澳駕駛者來港，而加強口岸往來各區和機場的交通服務、興建鐵路延線，以便利度吸引內地車流，可帶動人流來港經商、休閒消費，亦可經大橋到香港機場出發往世界各地，對香港工商業、服務業、航空客運業均有益處，並有助香港鞏固國際航空樞紐的地位。

最後，我建議特區政府多進行跨境駕駛宣傳教育，強化香港車主在左軀道路駕駛的危機意識，我亦很歡迎跨境汽車保險“等效先認”安排，讓香港車主不用購買兩地保險，向香港保險公司投保的責任範圍擴至內地第三者責任保險，以及持續檢視大橋口岸道路建設和過關程序的優化空間，增強口岸道路疏導交通的能力，完全發揮大橋的流動作用。

主席，李家超特首早前訪問澳門，與澳門行政長官賀一誠會面時明確表示，希望港珠澳大橋進一步發揮最大經濟和運輸效益，促進粵港澳三地交流。既然兩個特區有共識用好大橋，我非常希望政府認真考慮各項建議，藉着用好大橋，促進粵港澳大灣區聯動發展，加快香港融入國家發展大局的步伐。

主席，我的發言暫時到此為止，希望各位議員同事可以提出更多寶貴意見，以及支持我的議案。多謝。

何敬康議員動議的議案如下：

“自本年初香港與內地恢復通關後，香港已全面復常，而港珠澳大橋(‘大橋’)在假日的使用率大增，帶動了粵港澳三地的互動；就此，本會促請政府進一步發揮大橋為香港經濟和粵港澳聯動注入動力的重要作用，包括透過實現三地商用和民用車輛的互聯互通，促進跨區物流業發展和人員流動；在香港口岸興建入

境車輛停車場，並提升往返香港口岸的本地公共交通服務，便利旅客以自駕方式到訪香港；盡快增加‘港珠澳大橋港車北上不設配額計劃’（‘港車北上計劃’）每日申請配額及增設港車入澳一次性配額；加強跨境駕駛的宣傳及教育工作，增強駕駛者參與‘港車北上計劃’的信心；以及優化香港口岸及附近道路的交通管理安排，以有效疏導交通。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：何敬康議員動議的議案，予以通過。

陸頌雄議員：主席，我發言支持由何敬康議員提出“發揮港珠澳大橋最大效益，促進粵港澳聯動發展”的議員議案。

港珠澳大橋是我國的重大基建成就，是全世界最長的橋隧組合跨海通道，全長55公里，更是粵港澳大灣區促進融合的重要工程。

其實復常之後，大家看到交通流量已慢慢回升，7月1日起更會正式實施“港車北上”政策。“港車北上”政策可以說是萬眾期待，很多車主都搶着在上個月月底進入網站登記，希望“嘗鮮”，暢遊大灣區，實現一小時生活圈。所以，何敬康議員提出的議案正合時宜。

首階段的“港車北上計劃”是發揮港珠澳大橋最大效益的重要政策。以往香港車牌要通過港珠澳大橋，要麼本身有所謂“中港牌”，要麼辦理一次性的證件，到達另一方要泊車。大家也知道這樣的反應不會好，成本也很高昂。所以很多人也十分期待“港車北上計劃”，至於如何落實細節，正是我提出修正案的主要內容。今天我主要想談3點意見。

第一，要達到大橋效益最大化，當然是要增加車流量。現在“港車北上”政策仍未公布每天車輛的過關名額，有些申請人表示“心大心細”，擔心申請之後，到假期時往往因為該限額很低而使用不到。大橋本身是3線雙程行車，其實設計上是絕對不用擔心流量的，最大的瓶頸可能在於出入境和海關的處理能力。

關於大橋增加的車流量，其實大家從過去的“五一”黃金周也看得到，大橋的珠海口岸經常大排長龍等候過關，有些人說等了兩個小時以上。所以，不論是香港這邊的出境更亭或是內地那邊的入境

更亨，以及相關的人手安排，我希望都要做好，香港方面也要與內地溝通，研究如何盡快增加處理能力和引入新技術，以應付假期出現的高峰車流量。

在現階段，我們理解配額安排是有需要的，畢竟太多車輛可能會“塞爆”大橋。我有一項建議，除了設定每天的全天限額之外，我建議在假期或者一些特別繁忙的日子，可以細分不同時段，例如設定何時至何時是一個時段來分配車流，以最大程度地運用現時的通關處理能力，待日後進一步提高關口處理能力或簡化程序之後，便可以實現無須配額的通關安排，做到通關無障礙。

第二，是驗車安排。現時如要“港車北上”，車主是要驗兩次車的，一次是車主在香港本身要做的定期驗車，另外一次是“港車北上”的指定驗車要求。我希望可以進一步合併兩件事，如果車主本身也打算申請“港車北上計劃”，他在香港驗車的時候便順道進行“港車北上”的驗車，或就“港車北上”進行驗車的時候順便進行香港驗車，一次過完成兩次驗車，不知這樣是否可行呢？長遠來說，香港與內地應該實施統一的驗車標準安排，令兩地也更加方便。

最後，我關注到香港與內地的交通法例和駕駛環境不同的情況。就長遠實施“港車北上計劃”而言，一定要盡量防止意外發生。不同的地方包括內地是右上左落，迴旋處是逆時針方向行駛，轉左還是轉右可能與我們香港不同，搞錯了會變成“對頭行車”，九宮格紅綠燈，以及紅燈在某些情況之下可以轉右等，這些都與香港很不同。我希望運輸署能夠針對這些內地法規和駕駛知識進行宣傳，例如拍攝視頻、製作小冊子，甚至舉辦免費駕駛講座，減少我們“港車北上”時發生意外的機會，讓我們能夠用好這項政策，做到安全、便利、暢快、融合(計時器響起)，發揮港珠澳大橋的最大效益。

多謝主席。

主席：陸頌雄議員，請停止發言。

運輸及物流局局長，請發言。

運輸及物流局局長：主席，自本年2月內地與香港恢復全面正常通關，粵港澳三地的跨境交通已恢復往來，港珠澳大橋(“大橋”)車流量亦有顯著回升，5月的平均雙向車流量達5 300多架次，約是疫情前平均水平的130%，最高達每天8 500架次，創單日車流量新高。特區政府一直以“用好、管好大橋”為原則，致力推行及落實新通行措施，增加可使用大橋的粵港及港澳車輛常規配額，以進一步提升大橋人流及車流量，促進粵港澳大灣區(“大灣區”)互聯互通，推動區內的發展和經濟融合。

特區政府亦十分支持透過大橋促進貨運物流發展。我與香港物流發展局的多位成員，包括來自香港物流、航運和空運業界的代表，於今年3月拜訪珠海，透過了解珠海空港國際智慧物流園和粵港澳物流園等項目的最新進展和規劃，進一步利用大橋開拓與珠海和粵西其他地方於物流方面的發展機遇，加強大灣區的貨物和相關數據互聯互通，以提供更高效便捷的現代貨運物流服務，支持大灣區的高質量經濟發展。

為便利旅客以自駕方式到訪香港，香港機場管理局正在大橋香港口岸人工島發展兩個自動化停車場，分階段提供共6 000個泊位，供來自廣東及澳門、經大橋來港的非營運私家車自駕旅客使用。往香港機場乘坐國際航班的旅客，於人工島的“轉機停車場”泊車後無需入境香港，即可經海天中轉大樓直接前往閘口登機。其他訪港旅客，則可於人工島的“訪港停車場”泊車後，經香港口岸旅檢大樓辦理過關手續進入香港。這是另一項推動大灣區互聯互通的舉措，並將進一步增加大橋的交通流量。

往返香港口岸的本地公共交通服務方面，現時乘客可以選擇27條專營巴士路線以及一條專線小巴路線來往大橋香港口岸及全港各區，方便市民及旅客利用公共交通服務前往香港口岸再轉乘大橋穿梭巴士，即金巴，前往珠海或澳門。自本年2月全面通關以來，運輸署與相關專營巴士及專線小巴路線營辦商一直密切留意乘客需求的變化，並因應跨境客流逐步增加而持續加強服務，以滿足乘客需要。

在“港車北上”方面，特區政府衷心感謝中央及廣東省政府一直以來的大力支持。“港車北上”已於本年6月1日開始接受合資格的香港私家車申請，並將於7月1日開始讓已獲批的香港私家車經大橋往來香港與廣東省，便利香港居民以自駕方式到廣東省作短期商務、

探親或旅遊，進一步善用大橋和促進大灣區的融合。預計約45萬輛合資格的香港私家車可受惠。

為確保“港車北上”有序落實，粵港政府同意在計劃推出初期就接受申請數目設置上限，並以電腦抽籤方式分配。開放申請後首星期每個工作天接受200宗申請，由第二個星期(即6月8日)起提升至每個工作天接受300宗申請。我們正密切留意“港車北上”的申請情況，並會與廣東省相關單位檢視兩地政府的處理申請能力，適時提升每日接受申請數目。

檢驗車輛方面，根據現時香港法例，所有出廠滿6年的私家車每年均須在本港的指定測試中心接受檢驗，並取得“車輛宜於道路上使用證明書”，方可為有關車輛牌照續期。至於“港車北上”申請人或代辦人同時須按指示駕車至內地部門指定位於香港的地點(即位於元朗的中國檢驗有限公司(“中檢”))，進行“唯一性”特徵查驗以核實車輛資料及安裝“港車北上”車輛電子通關卡(RFID卡)(譯文：無線射頻識別技術卡)。經特區政府與內地有關當局商討，申請人無須另行前往內地進行車輛查驗；而中檢亦為“港車北上”增設專設驗車名額，以應付需求。

在宣傳及資訊發放方面，運輸署已為“港車北上”推出指定網站，其中包括有關計劃的申請詳情、申請指引、網上抽籤及申請、常見問題等資料供市民查閱。我們亦已於本年5月19日向立法會交通事務委員會介紹“港車北上”的詳情，並會參考議員提出的意見，繼續做好宣傳及資訊發放。

我們認同港人在內地自駕遊安全至上的重要性。為了增強“港車北上”駕駛者在內地駕駛的信心，運輸署已在“港車北上”指定網站的常見問題中，為有興趣參與“港車北上”的駕駛者提供關於內地駕駛的注意事項，以及提醒他們預早到內地免試換領內地駕駛執照和熟習內地駕駛守則及情況，包括：駕駛人士於內地駕駛須遵守當地法律法規；在出發前應準備好使用大橋往來粵港兩地的相關資訊，例如準備適用於內地的地圖、擬定行車路線、使用全球衛星定位系統等，以協助駕駛。此外，運輸署亦請申請人及指定司機提交申請前可先閱讀廣東省政府公布的“管理辦法”以了解內地有關“港車北上”的執行細節，包括申請資格、可逗留廣東的時間、保險要求、車輛查驗的程序手續等，例如“管理辦法”第十五條列出了各項有關獲批准的車輛及駕駛人觸犯了相關法例的情況，除依據內地有關的法

律法規處理外，還可能限制或不予受理其“港車北上”新的申請。我們現時會繼續加強跨境駕駛的宣傳及教育工作。

除了粵港跨境交通往來，港澳兩地政府亦保持緊密合作，落實各項措施便利市民利用大橋往來香港及澳門。現時，來往港澳的私家車受港澳政府共同管理的常規配額制度規管，持常規配額的香港私家車可於配額有效期內多次經大橋進出澳門市內。自大橋由2018年起啟用至今，運輸署已按照港澳兩地政府同意的安排，由2019年開始先後推出共1 800個香港跨境非商用私家車往來港澳常規配額，配額有效期為不超過3年。由於有關配額於2023年4月起分階段屆滿，運輸署已於今年1月宣布，重新公開接受首批500個有關常規配額的申請，並宣布港澳兩地政府同意為香港私家車增發1 000個有關配額。新增配額將由今年第二季起分兩個階段發放。港澳兩地政府會繼續按兩地常規配額的需求及市民的出行需要，適時商討及檢視有關安排。

另外，港澳政府亦設立“港珠澳大橋澳門口岸泊車轉乘計劃”，讓合資格的香港非商用私家車車主無需申領配額，只需要申領港澳政府發出的牌證和預約澳門停車場泊位，便可使用大橋駕車前往澳門，在澳門的大橋邊檢大樓東停車場作短期停泊。私家車司機及乘客在澳門停車場泊車及辦理入境手續後，可在澳門口岸轉乘公共交通前往澳門其他地區。港澳兩地政府同意設立每日400宗的申請上限；視乎實際需要，日後的申請上限數目經雙方同意後，可作適當調整。

為配合大橋用量上升，政府一直密切留意香港口岸附近的交通情況。屯門——赤鱗角隧道通車後，已有效分流往來新界西北與大嶼山的車流，新道路減輕北大嶼山公路及青嶼幹線的交通負荷。因此，相信大橋各項新通行措施對青嶼幹線一帶道路交通影響會維持在可控的水平。正如我早前提及，政府亦會繼續為大橋香港口岸請各營辦商安排妥善的公共交通服務以滿足乘客需求。

主席，我謹此陳辭，並樂意聽取各位議員的意見。

何俊賢議員：多謝主席。首先，我肯定支持何敬康議員提出的“發揮港珠澳大橋最大效益，促進粵港澳聯動發展”議案。剛才發言的兩位議員都是好朋友，我們的看法近似。

首先，我非常同意何敬康議員特別提到，可能要在泊車轉乘方面多做工夫，他剛才更特別提及兩地定點的士，不過這方面需要留意。港珠澳大橋（“大橋”）在2019年之前已經通車，一直有一些商務車可載客直接前往內地，當時的價格約為1,500元至1,800元，但現時已上升至2,000多元，這是租用這類車輛以方便長者出入所需付出的代價。有關的需求已令價格上升，導致普通市民未必能享受兩地車牌措施帶來的方便，而且每次2,500元的收費實在不便宜，普通市民真的負擔不起，所以我希望當局能在這方面多做工夫。

第二，陸頌雄議員特別提出一個問題，那就是關口內塞滿車輛須等候多時，尤其是出入境方面。這並不單純關乎大橋的流量，因為從香港前往珠海或澳門時，感覺上並不多車，但實際抵達內地時卻發現那裏已塞滿車輛。我曾翻閱今天發布的一些數據，發現由1月1日至6月6日（即最近這兩天），澳門“澳車北上”的統計數字是31萬多架次，似乎不太多，但單在5月這一個月內，有關數字已多達10萬架次，以致大橋關口車輛擠塞，還能否做到陸頌雄議員剛才所說的“一小時生活圈”呢？單是關口擠塞已花掉45分鐘了。

我經常前往珠海開會，因港澳流動漁民工作辦公室和港澳流動漁民協會設於當地，一定要前往出席，有時甚至要開會至很晚才回港，而我往往會在關口遇上擠塞情況，30分鐘也脫不了身。這些車輛當中有很多屬“澳車北上”，但卻在回程時堵在關口。其實，數個關口的設計能否疏導車流量呢？中國海關屬於中央的管理範疇，所以特區政府有責任向中央提出建議，探討如何優化關口運作，使車輛暢通無阻。可能增加資源這一方面並非我們能夠管轄的範疇，但我們可以給予建議，因有時並不單單涉及關口流量的問題，而是個人行為造成堵塞。

此外，我們也要檢視車輛究竟為何要經珠海和澳門走？所涉及的其實只有3類旅客，其一是商務訪客；其二是遊客；第三類則是我們這個行業的從業員，負責運送貨品和食品來往兩地的人士。因此，我們早在2019年已經發現，大橋人工島的設計其實遺漏了一點，就是不能經大橋運送鮮活食品來港。我們為此與當時的食物及衛生局溝通，最終獲給予批准，但也只能加班進行臨時的鮮活食品檢測，由香港海關加派一個更次的人員進行監察，作8小時的有限度開放，令鮮活食品及鮮魚能經該處運送到港。

大家不要以為這是小事，若要做到香港有穩定的糧食供應，大橋肯定應記一功，並且要發揮其作用。若不使用大橋，每輛運送食品的車輛最少要多花4至6個小時，繞一個大圈經文錦渡口岸來港。部分商家，不管是菜商、水果商還是漁商，正是因為這方面的運輸成本而不願意把優質食品輸送到香港。所以，在這方面要從更微細之處着眼，不單是人流量，連車流量也必須處理。而且，大橋設計極佳，可說是“華山一條路”，大可先放行，在發現有問題才把車輛call(譯文：召喚)回來，不讓其入境，這方面的溝通機制必須處理得很好。

最後要特別提出的是個人問題。大橋的經濟價值其實並不在於150元的收費，我建議特區政府將收費降低。當然不是說要免費，這當然是最好，但也會衍生某些問題。若把150元的收費降低，便可增加誘因，吸引人們來港。澳門人為何不來港？因為珠海這麼接近，又不用繳費，何不省下那150元用作吃一頓飯？因此，旅客的流動會受到150元的收費限制，如澳門旅客能夠來港使用那600多個車位，在港逗留一晚，其消費肯定不止150元，因他們感到可獲得優惠。我建議特區政府在這方面要踴躍一點，看看如何可達到上述目的。

至於“港車北上”，剛才提到“澳車北上”的數目也達到30萬架次，故此(計時器響起).....“港車北上”的限額也要小心處理。

多謝主席。

主席：何俊賢議員，請停止發言。

梁文廣議員，請發言。

梁文廣議員：多謝主席。用好港珠澳大橋(“大橋”)，對粵港澳大灣區(“大灣區”)以至國家的發展有多重要呢？在回答這個問題之前，我想先跟大家重溫去年習近平總書記在二十大報告提出，國家要加快構建新發展格局，着力推動高品質發展，還要促進區域協調發展，構建優勢互補、高品質發展的區域經濟布局 and 國土空間體系。

說到這裏，便能回答為何要用好大橋。因為大橋的意義和角色非常特別，它不單是用以方便大家前往珠海、澳門探親玩樂，可提供多一個交通選擇這麼簡單，亦可透過便利人流、物流、車流，達致加快為粵港澳三地構建新發展格局，提升珠三角地區綜合競爭力，促進內地、香港和澳門區域協調互利合作，推動大灣區的高質量發展。換言之，能否用好大橋推動大灣區的發展，將會是考核香港能否貫徹落實好二十大精神的重要環節。

主席，我支持何敬康議員提出的原議案和陸頌雄議員提出的修正案，亦贊成當中的內容和建議。在此，我亦有兩項建議，希望特區政府可以考慮。

第一，我建議特區政府向大橋西行車輛提供津貼。翻查廣東省統計局公布的數據，於2021年全年，位於珠江口西面6個大灣區內地城市即廣州、佛山、珠海、中山、江門和肇慶，其生產總值約為54,000億元人民幣，佔大灣區內地城市該年生產總值約54%，經濟發展潛力非常巨大。另外，橫琴、南沙和前海3個新區之中，有兩個正是位於珠江口西面。如香港可用好大橋，將有助加強與這些珠江口西面城市和地區的聯繫，趕上當地發展的高速列車。

雖然大橋主橋收費是根據屬地原則及《三地政府協議》，由大橋管理局釐定，香港不能單方面減少收費，但為了鼓勵汽車透過大橋前往粵西，我建議特區政府主動與大橋管理局商討，由特區政府向使用大橋西行的合資格車輛提供津貼。政府甚至可以根據上落高速路段的紀錄，路程越遠津貼越多，藉此推動更多香港人多往粵西走走，把握珠江口西面城市的發展機遇，積極主動融入國家發展大局。

第二項建議是希望可透過善用東西人工島，由粵港澳三地政府一起將大橋打造成國際及區域旅遊景點。

事實上，大橋作為一項基建工程項目，本身已極具吸引力。大橋總長度55公里，擁有全世界最長的沉管隧道及世界跨海距離最長的橋隧組合公路。很多市民向我表示，除了坐車經過之外，也很希望可在人工島上看看，用另一種方式感受大橋的壯觀和雄偉。而且，結合跨海大橋和旅遊亦有先例可循，例如連接浙江省嘉興市和寧波市的杭州灣跨海大橋，便將人工島發展為集旅遊、觀光、餐飲會議、購物休閒於一體的海天一洲景區。中東國家科威特為響應國家“一

帶一路”倡議而建造的科威特海灣大橋，亦會將南北人工島發展成商業、休閒活動和旅遊中心。

基於上述例子，我建議特區政府主動與廣東省和澳門兩地政府商討，共同規劃將大橋打造成國際及區域旅遊景點，包括在東西人工島上興建旅遊設施和提供免稅購物服務，藉此透過吸引旅客到大橋參觀，向旅客宣傳大橋的成功，亦向世界說好中國故事和大灣區故事。

我謹此陳辭。多謝主席。

李惟宏議員：多謝主席。我支持何敬康議員提出的議案及陸頌雄議員的修正案。

在剛過去的周末，我和一群“G19”的同事拜訪了澳門特首、立法會、金管局及其他一些政府部門及機構，了解最新多元化發展“1+4”的大方向。澳門以休閒旅遊作為核心，未來會繼續推動現代金融、高新科技、大健康、會展和文化方面的發展。

今日討論題為“發揮港珠澳大橋最大效益，促進粵港澳聯動發展”的議案，正正關乎香港和澳門之間的多方面合作，以至整體大灣區的眾多商機、推動經濟發展，以及日後一眾在旅遊或其他方面的大型活動，其實是多不勝數的。如果港珠澳大橋在各方面的安排做得更好，就可以大力推動這些方面的發展。

自香港經濟復常，對外全面恢復通關後，出入境香港的人數倍增。據港珠澳大橋邊檢站資料顯示，今年“五一”長假期間，珠海公路口岸客流、車流持續保持高位運行，日均客流為6萬人次，日均車流為8 000輛次。香港運輸署亦預測，港珠澳大橋未來往返需求大增。

因此，隨着粵港澳大灣區人員密切往來，商務工作、休閒旅遊、探親訪友、貨物運輸等不斷增加，但由於政策因素，大橋的流量仍存在不少限制，當局實在刻不容緩，須積極考慮推出更便捷、高效的通關政策措施，優化港珠澳大橋的商用及民用車輛通行安排和措施，提升交通效益，做好期待管理、風險管理。

例如現時大橋澳門一方的口岸停車場，提供3 000個泊車位，相比之下，香港口岸的停車場只供應約673個私家車泊車位，無形中限制了其他人士駕車來港的意欲。如能參考澳門，提供一個可以停泊數千輛車的停車場，駕車人士可將汽車停泊在口岸，再轉乘香港公共交通進入市區，既不會增加香港市面的交通負荷，又可吸引更多商、旅客訪港。此外，目前澳門當局就港珠澳大橋澳門口岸東停車場，於去年年底起免收停車費，優惠可連續停泊8天，吸引人流及車流入境澳門，政府當局亦可作參考。

同時，我亦建議當局考慮改善連接市區和香港口岸旅客安檢大樓的公共交通，進一步改善交通配套設施，甚至考慮興建鐵路延線或支線，連接香港國際機場和港九各地區，相信長遠有助恢復及發展香港國際航空樞紐，並可以吸引大批主要來自大灣區甚至輻射珠江三角洲西部省份。如果順利打通了車流、人流、物流，自然也會帶動資金流和信息流，並以創新思維，推動更多產業的發展，對香港經濟發展一定有很大的推動作用。

我期望，政府應積極與廣東省和澳門商討及協調，再進一步與其他省市溝通，使港珠澳大橋能夠在“十四五”規劃和大灣區建設的關鍵時期，發揮最大總體效應、經濟效益，為香港、廣東和澳門三地經濟發展和融合，作出貢獻。

多謝主席。我謹此陳辭，支持議案。

劉業強議員：多謝主席。由國家牽頭建設的港珠澳大橋被譽為“現代世界七大奇蹟”之一，亦是橋樑界的“珠穆朗瑪峰”，充分體現國家“逢山開路、遇水架橋”的自強不息和奮鬥精神。習主席指出：“港珠澳大橋是一座圓夢橋、同心橋、自信橋、復興橋”，是“國家工程、國之重器”。因此，我們必須積極籌謀，與內地和澳門政府共同管好、用好這條劃時代的橋樑建築，才不負國家的支持與期許。

隨着香港全面復常，與內地和澳門恢復通關，特區政府應乘着這股強勁的反彈勢頭，推出更多促進港珠澳大橋人流和物流的措施，提升大橋的使用率，將經濟和運輸效益最大化。

在促進大橋人流方面，我感謝中央對香港的關懷，推動廣東省政府和特區政府落實“港車北上計劃”。首輪登記近日結束，共收到約16 000多宗申請，反應非常踴躍。然而，計劃實施初期每日只提

供300個配額，無法滿足全港45萬輛合資格私家車的需求，我促請特區政府進一步與內地商討，持續增加每日配額，便利港人駕車北上。

除了“港車北上”，特區政府亦應推出便利措施，鼓勵內地市民使用大橋“駕車南下”。以香港目前的交通情況，雖然未能做到讓所有內地車輛駛入香港，但與香港路面情況相若的澳門，便早在其大橋口岸設立一個共有3 000多個車位的大型停車場，方便港人“泊車轉乘”，非常值得香港借鏡。

我建議特區政府可在大橋港方口岸興建一個供內地和澳門車輛停泊的大型停車場，讓內地和澳門車主“泊車轉乘”，在港方口岸轉乘公共交通工具進入市區，在不增加香港交通負擔的同時，又可以吸引內地市民自駕來港，對香港經濟有很大的提振作用。與此同時，特區政府亦要做好大橋口岸的道路規劃和交通配套，便利遊客往返。

在促進大橋物流方面，自大橋落成後，由珠海到香港國際機場的車程由4小時縮短至45分鐘；到葵涌貨櫃碼頭的車程則由3.5小時縮短至75分鐘，為兩地物流聯通發展帶來巨大機遇。隨着位於珠海的粵港澳物流園第二期工程正式上馬，雙方絕對有條件發展國際貨運業務；粵西貨物可經珠海取道港珠澳大橋進入香港國際機場和港口運往世界各地，而海外貨物亦可藉此打入內地。我期望兩地政府能拆牆鬆綁，打破區域壁壘，共同構建好“港珠澳大橋經貿新通道”和“大橋經濟區”，發揮協同效應。

近年世界各地都積極發展“橋頭經濟”，利用交通基建樞紐所帶來的人流和物流，推動周邊地區經濟發展，例如荷蘭史基浦航空城，以及上海虹橋商業區等，都是著名的“橋頭城”。事實上，港珠澳大橋作為世界級建築，其周邊地區，包括大嶼山，都蘊藏着巨大的發展潛力和策略價值，希望政府可以積極研究，以前瞻性思維作出規劃。

主席，我謹此陳辭，支持通過議案。

陳紹雄議員：主席，我發言支持何敬康議員提出“發揮港珠澳大橋最大效益，促進粵港澳聯動發展”的議員議案，以及陸頌雄議員的修正案。

港珠澳大橋是香港與大灣區其他城市跨界融合、互聯互通的重要跨境基建之一，有助香港在大灣區“一小時生活圈”的大格局下，打通珠三角的龐大經濟腹地，為本港締造更大商機。隨着“港車北上”政策落地，獲批的合資格香港私家車可於7月1日起，經大橋往來香港與廣東省，直接打通本港內接灣區、外接國際的“任督二脈”，是推動大灣區內經濟融合發展的重要里程碑。

上月在立法會交通事務委員會討論“港車北上”時，我已建議政府要完善相關配套。鑒於現時驗車中心已不勝負荷，大排長龍，累積大量驗車工作，因而優化驗車服務是當務之急，我希望政府早日兌現承諾，新增足夠名額，滿足“港車北上”的驗車需求。長遠而言，我認同政府要推動粵港兩地驗車互認，便利人員往來和貨物流動，亦為日後將“港車北上計劃”延伸至其他港深陸路口岸創造條件。

主席，通車初期，政府不能低估“港車北上”遇到的問題。由於兩地的交通規則、道路設計、駕駛習慣，以至“左右軚盤”的駕駛方向都存在差異，加上“港車北上”需要購買內地的“交強險”，相關的操作模式也與香港有所不同。政府需要加強跨境駕駛的宣傳及教育工作，讓車主盡快認識、熟悉內地的交通法規和駕駛習慣，避免萬一在內地發生交通意外或遇上事故時，出現求助無門的情況。政府要密切和廣東省政府及相關機構合作，持續審視及優化“港車北上”配套措施，為大灣區的互聯互通打好基礎。

港珠澳大橋“載人”固然效益明顯，“載貨”的經濟與運輸效益更加立竿見影。“一橋連三地”的港珠澳大橋，是跨越粵、港、澳三地，連接珠江的陸路運輸新通道，大幅縮短香港與灣區城市的行車距離，成為區內的物流“大動脈”。借此契機，配合本港完善的海陸空運輸網絡，加上香港國際機場的國際網絡和高效率貨物清關，憑“多式聯運”模式加強機場與大灣區城市的連繫，將貨物經香港運往世界各地或進入灣區，為本港的海運、空運，以至整個物流業注入強大的發展動力。我寄望政府善用港珠澳大橋，連結大灣區腹地，建設大灣區智慧物流平台，鏈接灣區各城市的貨流、資金流和信息流，實現數據資源共享，以智慧物流驅動跨境貿易，構建現代物流業的

產業格局，發揮本港連接大灣區和世界的橋樑作用，鞏固本港作為大灣區內國際航空和航運中心及物流樞紐的地位。

主席，兩地跨境物流業採用新能源運輸車輛是大勢所趨，未來經港珠澳大橋的電動或甚至是氫能貨車只會有增無減，政府須以前瞻性的政策思維做好配套設施。無論是發展北部都會區、交椅洲人工島，還是日後籌備在香港口岸興建出入境車輛停車場，以及鄰近關口區域時，均須規劃足夠的充電和加氫設施，以支援將來跨境物流業採用電動或氫能貨車的新趨勢。唯有打破固有思維局限，貫徹落實“智慧交通”和“智慧出行”，方能跟上其他灣區城市互聯互通的步伐。

主席，善用港珠澳大橋的一小步，是本港邁向粵港澳大灣區融合、積極對接國家發展機遇的一大步。早前在疫情陰霾下，大橋使用率不如預期，如今走向復常，政府應積極與其他灣區城市開拓多元化協作模式，發揮大橋效益，創造優勢互補、互惠互利的共贏局面。

我謹此陳辭。多謝主席。

蘇長榮議員：主席，運輸署的最新資料顯示，港珠澳大橋今年3月的每日平均車流量僅回升至4 052架次，仍較疫情前的4 167架次為少，與當初政府為大橋工程所進行的可行性研究報告中估算每日恆常9 200至14 000架次相比，依然連最低估算都未達到。大橋帶動人員和貨物的流通量未能實現當初期望通過大橋提升聯動發展的願望。本人贊同何敬康議員的原議案，以及陸頌雄議員的修正案。

本人認為，港珠澳大橋不僅在硬件上連通三地，最關鍵的核心價值是如何通過政策的有效配合，進一步釋放這項重要跨境基建背後可帶動跨境經濟增長的巨大潛力，尤其為香港和大灣區多個城市的產業和經濟創造更大發展空間、合作便利和成本效益，真正讓粵港澳三地的企業和廣大的市民大眾能確實分享到經濟跨域協同發展的紅利。更不應埋沒了大橋的獨特優勢，避免淪為“氣派大、效益微”的“大白象工程”。

因此，政府必須通過產業和生活的推動，對港珠澳大橋的使用綜合施策。本人建議：

第一，中央支持廣東省配合推動和落實的“港車北上”是極佳的行動契機，相關計劃應避免增加其他客流龐大口岸的壓力，而應首先充分用足港珠澳大橋的通達能力。優化港珠澳大橋的配套政策和設施，例如精簡驗車、申請及過關等程序手續；擴大“港車北上”每日可申請的數目，逐步實現到無配額限制；在大橋香港口岸增設三地車輛停泊使用的停車場、加強口岸接駁市區的公共交通系統等設施，以提升三地車輛、人士使用大橋的便捷度，不僅提高大橋的使用頻率，更有利增強香港人對內地的認識，從而有利他們融入整個粵港澳大灣區。

第二，政府必須拓闊思維，以大橋廣泛配合跨境經濟發展、旅遊出行、運輸物流等方面的實際聯動，加強與珠澳港口、物流、航運等協作。例如去年11月簽署《珠海市人民政府與香港機場管理局合作諒解備忘錄》的內容應盡快落地實施，更有效結合香港和珠海兩個機場的優勢，通過三地跨業界的優勢互補，將成本效益最大化，連通香港國際航運及區域物流中心的獨特優勢，發揮“橋頭經濟”的協同效應。

第三，利用珠海、佛山、中山、廣州、肇慶等珠江西岸城市產業鏈完備、土地充足、勞動力成本低等優勢，特區政府應更積極與該等城市拓展創科產業轉化、物流基地、青年人創業、教育及養老產業等合作，全面加快推進，用足大橋的功能，助力經濟發展、民生改善。

我謹此陳辭，多謝主席。

陳健波議員：多謝主席。港珠澳大橋於2018年落成，這項全世界最長的沉管隧道及跨海大橋組合，曾被外媒評為“現代世界七大奇蹟”之一，但可謂生不逢時，先後經歷“黑暴”及疫情的影響，一直未能發揮出應有效益，未能達到預期的車流量。今天，粵港澳大灣區已經雨過天晴，大灣區的互聯互通蓄勢待發，當中，“港車北上計劃”亦會在7月1日正式開通。多謝何敬康議員提出今天的議案，讓立法會可以討論一下如何推動港珠澳大橋的發展。

今天，我想集中談談港車北上的問題，這項計劃經過3年研究，終於落實，私家車經大橋往來粵港，可以逗留不多於30日，初期每日只有200至300個名額。有評論認為計劃便利市民以自駕方式到廣東省作短期商務、探親或旅遊，打通了大灣區“任督二脈”，是互聯互通的重要一步；而加強了人流、資金流及商業活動等自由活動，減少地域及時間限制，亦會逐步帶動各項產業互聯互通。另一方面，青年人喜歡自駕遊，現時有機會透過自駕遊讓他們看看國內的情況，從而認識國家、大灣區，不失為一個國情教育的良機。

計劃大受歡迎，第一輪有17 000宗申請，只有1 600人中籤。由於反應太過熱烈，亦出現了一些問題。首先，名額嚴重不足，當然開放初期，自然應該小心，但長遠必須增加名額，否則做不到互聯互通的目標。澳車北上已經比香港先行一步，澳門名額已增加到每日2 000個，如果從人口比例計算，香港將來的名額至少提升至數千至1萬個。另外，由於參與計劃的車輛須事前驗車，目前指定的驗車中心每日驗車量有限，即使每日增加名額到700輛，仍不足應付，需要大排長龍，建議政府與內地商討，提出優化方案。

港車北上實際為大灣區拆牆鬆綁，初期有試驗性質，當逐步開放更多名額後，應該同時考慮開放其他陸路口岸，例如香園圍/蓮塘口岸，同時為深港兩地拆牆鬆綁。當然，深圳交通繁忙，兩地政府要事先做好道路接駁，以及訂出每日適當的名額。另外，“港車北上計劃”開通後，車流量將會大幅增加，大橋亦會成為港珠澳三地的大動脈，政府規劃北部都會區的交通網絡時，亦應考慮到這個戰略要素，將網絡貫通交椅洲人工島、港珠澳大橋，再打通各主要幹線，令本港未來三大核心商業區，與深圳、珠海及澳門等區域互聯互通。

主席，最後我想談談“等效先認”政策，原本“港車北上計劃”其中一個最大的障礙，就是北上後的汽車保險問題，國家最終以靈活、務實的態度，推出新政策，妥善地解決了困難的問題，香港私家車只需香港投保，不再需要分別購買兩地保單。這是香港保險業進入大灣區的第一步，是好的開始，當中一個重要的原則，就是為兩地訂出統一的標準模式。業界希望將來的保險業務亦能夠用統一的模式繼續互聯互通，包括香港保險業聯會最新的建議，參考香港自願醫保計劃的成功經驗，建立大灣區私人醫療保險計劃制度，為區內流動人口提供無地域限制的醫療保障。

另外，保險業界亦想提醒有意北上的車主，內地“交強險”的法定保額只有20萬元人民幣，與香港保額有1億元存在很大差距，車主北上前應該考慮保額是否符合自己的需要，有需要時再加保商業保險。

多謝主席。

陳凱欣議員：多謝主席。我發言支持何敬康議員提出的議案。

港珠澳大橋於2018年10月24日通車，疫情前通車初期車流量每月約10萬至14萬架次，增加至現時每月接近19萬架次。除了因為乘搭金巴來往港澳旅客大增外，還因為受惠於粵港跨境私家車，即俗稱的“中港車”，可免手續使用港珠澳大橋往返香港口岸和珠海口岸，令車流穩步增長。

其實不止客運正在增長，港珠澳大橋貨運量亦在疫情前後逐步增加。大橋駁通了跨境電商的新物流模式，空運經香港機場、船運經葵涌貨櫃碼頭，再很快地經大橋陸路，將貨物運到內地，產生快捷而靈活性高的區域聯動。據內地媒體報道，多間物流企業已經發展以大橋為起點的出口貿易點，每日有200車次將66萬個包裹送往200多個國家和地區。

當然，以上的流量和使用數字，未有用盡大橋的最大效益和承載量，特別是貨運物流仍然有很大的增長潛力，尤其是港珠澳大橋澳門口岸的“跨境貨物轉運站”將於明年完工，將會一改以往依靠水路將貨物經香港運往澳門的方法，屆時大橋的流量亦將進一步提升。

事實上，港珠澳大橋還有很多可以發展的空間，在政策上亦可以做得更多、更便利，以增加三地使用的誘因。例如即將在7月1日正式實施的“港車北上”，令沒有中港車牌的本港私家車也可到內地自駕，又或者已經在澳門和珠海實施的“合作查驗、一次放行”的縮短通關時間，這類便利措施都能夠進一步令港珠澳大橋的效益得以發揮。

而我個人認為，除了金巴外，我們應該研究進一步發展經港珠澳大橋跨境到珠海及澳門點對點、深入各地市區的跨境巴士、商務七人車，以至的士客運等服務，利用配額及其他相關規範，進一步

提升粵港澳三地市民通行的便利性，為民商間加強交流互動提供更好的配套。

除了服務多元化外，我亦想提一提針對使用者的問題。事實上，現時香港車主或司機在使用大橋前，必須先購買保障範圍包含兩地或三地的法定汽車保險。“港車北上”前往廣東省的司機可以靠“等效先認”形式，在本港汽車保單上附加內地汽車保險，整份保單只需由一家本港保險公司出單，無須分開購買兩份保單。

但要前往廣東省或澳門的香港私家車，則只能經香港的保險公司，分別再購買由內地或澳門保險公司“出單”的另一份汽車保險。既要買保險、又要為“港珠澳大橋澳門口岸泊車轉乘計劃”申請過境車輛封閉道路通行許可證，或者申請“港車北上”的通行證，繁瑣的手續和經濟及時間成本，或多或少都會打擊三地車主或司機使用大橋的意欲。

因此，如果“港車北上計劃”開展順利後，三地可以進一步加強合作，建立一個適用於三地的網上平台，簡化一些手續，讓有意駕車經港珠澳大橋過境的使用者能夠一站式處理好所有需要的手續，必定可以大大減少市民駕車使用大橋時的技術性困難，從而提升港珠澳大橋的使用率。

主席，我相信在現今科技的幫助下，要做到“智慧出行、智慧通關”，絕對不是克服不了的難事。只要三地加強合作，牢記習近平主席在大橋通車時提到“要用好、管好大橋”的囑咐，令大橋做到為粵港澳大灣區建設發揮的重要作用，成為“圓夢橋、同心橋、自信橋、復興橋”，只要三地通力合作，政策上予以支持，相關的技術細節一定可以迎刃而解。

我謹此發言，支持何敬康議員的原議案，以及陸頌雄議員的修正案。多謝主席。

邱達根議員：主席，去年12月召開的廣東省委十三屆二次全會提出，要突出深化粵港澳合作，高水平謀劃推進新階段粵港澳大灣區建設；統籌推進粵港澳大灣區、深圳先行示範區和橫琴、前海、南沙三大平台等重大戰略落地落實。在今年1月28日召開的全省高質量大會上，廣東省委書記黃坤明明確表示，廣東要強化在國內國際雙

循環的關鍵作用，依託粵港澳大灣區這個重要動力源，發揮橫琴、前海、南沙等重大平台作用，同時要聯合香港與澳門，加快建設一流灣區和世界級城市群。

要發揮好粵港澳綜合優勢和力量，如何善用港珠澳大橋，發揮其最大的匯通效能，將粵港澳三地更好、更深入地融合起來，將會是重要關鍵。我感謝何敬康議員提出這項議案，讓我們可以聚焦討論如何發揮港珠澳大橋的效益，向政府出謀獻策。

主席，隨着內地改革開放，在過去三四十年間，本港勞動密集產業轉移到珠三角及其他地區，尤其是珠江東岸城市，例如深圳及東莞等。香港與珠江東岸不少城市透過優勢互補，刺激並帶動到大家的經濟都有高速發展。反觀，珠江西岸城市，例如江門、珠海等，他們過去發展明顯較東岸城市稍遜，但其實西岸城市也有不少發展優勢，加上港珠澳大橋開通，令西岸城市對外聯通更加便利，所以承接大橋開通帶來的優勢，我們必須積極推動港珠澳西岸城市聯動發展，助力粵港澳大灣區高質量建設。

近年我一直有參與推動港珠澳西岸城市與香港之間的發展，在2018年3月，我獲委任為橫琴駐香港經貿代表處首席代表，而經貿代表處主要透過舉辦招商會、考察團等，協助香港企業進駐橫琴發展。事實上，我們這幾年協助了不少香港企業進駐橫琴，因為越來越多企業和投資者注意到，位處港珠澳大橋另一端的橫琴自貿區，具有很大的發展潛力和優勢。

受到近年來“黑暴”和新冠疫情影響，過去三四年，到橫琴落戶的港資企業不多，我們的數目是每年30至50間左右，但在疫情前，如果回看2018年，到橫琴發展的港企有453間。另外，橫琴駐香港經貿代表處在2015年成立到2019年這幾年間，總共吸引了1 438間港資企業到橫琴發展，涉及資金超過1,600億元，證明有一定的需求。

如果特區政府能夠以灣區整體發展的思維去考慮，並從頂層設計及規劃，進一步發揮大橋為香港經濟和粵港澳聯動注入動力的重要作用，包括實現粵港澳三地車輛互聯互通、增加每天“港車北上”的配額、優化香港口岸及附近的交通管理安排，相信未來到橫琴發展的優質港企將會持續增加，對推動灣區高質量發展會有莫大裨益，亦會助力港企擴大我們的市場。

此外，近年國家大力支持中醫藥發展，除了《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出，支持橫琴粵澳合作中醫藥科技產業園等重大創新載體建設，2020年又公布《粵港澳大灣區中醫藥高地建設方案(2020-2025年)》，目標到2025年，粵港澳大灣區成為國際上中醫藥科技、人才、醫學等方面的楷模。香港擁有良好的中醫藥文化和產業基礎，例如我們有很多老字號、有自己研發出品的中藥廠，又有過萬名註冊中醫師，1999年政府亦制定了《中醫藥條例》，確立中醫的法定地位和中醫藥規範標準，下一步如何通過大橋，更好地將香港與橫琴中醫藥產業園連接起來非常重要，也是很值得政府深思的一個問題。

主席，我謹此陳辭，支持議案。

姚柏良議員：多謝主席。主席，我發言支持何敬康議員提出的原議案，以及陸頌雄議員的修正案。

港珠澳大橋的開通，造就香港、澳門和珠海三地的陸路連接，為粵港澳大灣區之間的互聯互通和整體發展帶來重大機遇，對推動粵港澳之間的人流、物流、區域經濟與社會發展，有十分重大的戰略意義。

港珠澳大橋作為大灣區內，重要的交通基建設施，社會普遍期望大橋能夠進一步發揮其功能和效益。因此，中央先後批准落實“澳車北上”、“港車北上計劃”，便利港澳居民以自駕方式往返廣東省作短期商務、探親及旅遊，正正為大灣區“一小時生活圈”創造條件，特區政府接下來的工作，就是要與粵、澳兩地政府協調，令三地車輛跨界通行更為便利，同時研究開放大橋觀光，實施便利通關模式，藉此促進車流、人流和物流。

要發揮到大橋的效益，就要讓更多車輛使用，其次是令車主“願意用”。目前，除公共交通之外，港珠澳大橋的主要用家，是擁有粵港兩地牌的車輛、或是極少量港澳兩地牌車輛，以及由香港前往澳門口岸停車場轉乘的車輛。目前制約大橋車流，除了可使用大橋的車輛少之外，前往澳門口岸停車場的不便亦是其中一個因素。

無論是現時擁有粵港兩地牌的車主，或是香港單牌車主，若需要前往澳門，先要網上預留澳門口岸停車場車位，按照澳門法例，需要另外購買1,050元的第三保，對於車主來說，除了流程繁瑣，欠

缺彈性，又要多花錢，吸引力就自然下降。據澳門立法會的資料，大橋澳門口岸停車場內配置了3 000個停車位，供香港的單牌車使用，但停車場的日均使用只有約300車次，反映使用率明顯非常低。

另一方面，大家不要忘記，私家車行駛港珠澳大橋，走一程要150元人民幣，來回合共要300元人民幣，過橋收費水平高，同樣會窒礙大橋使用率。因此，三地政府要做的，就是為車主提供便利，讓保險公司設計能同時適用於三地的保險產品，而不需要額外投保，減少繁瑣的行政程序，為駕駛者的行程增添更大的彈性，與此同時，三地政府應研究調低過橋收費。

至於在增加人流方面，通關便利是一個重要的因素，港珠澳大橋現時採用“三地三檢”的通關模式，相比起“一地兩檢”、“兩地一檢”的新通關模式，大橋效率顯然降低，因此我建議三地政府在車流和人流尚未大增之前，要盡快研究，推動港珠澳大橋人、車“合作查驗，一次放行”模式的可行性，吸引更多三地居民使用大橋便捷往來。

主席，說到發揮大橋的“最大效益”，我認為大橋的旅遊價值一直被忽略。相信在座各位同事，或不少正在收看會議的市民，都可能曾乘車經過大橋，但很多人可能只試過隔着車窗觀賞大橋，不可以下車一睹大橋風采或“打卡”，唯有靠船遊或到大嶼山行山，從山頂高處眺望。事實上，自2018年大橋通車後，吸引眾多大橋觀光客慕名而來，我建議三地政府應盡快商議，共同開發大橋的觀光景點，例如：東人工島，增加大橋的可遊性，除了交通功能，更賦予大橋的旅遊價值，甚至適度開放，舉辦國際體育賽事，例如單車、馬拉松比賽，讓大橋成為大灣區內“一程多站”的超級旅遊地標。

主席，我謹此陳辭。

吳傑莊議員：主席，港珠澳大橋長達55公里，是“世界最長跨海大橋”，更被譽為“現代世界七大奇景之一”，是中國現代地標性建築，不但突顯國家建造工程能力屹立在世界巔峰，更重要的是，港珠澳大橋將粵港澳三地緊密地聯繫在一起，完善了粵港澳“一小時生活圈”的規劃布局，促進粵港澳大灣區的發展，全面推進內地與港澳互利合作，在社會、經濟、民生上都有重大意義。

大橋自2018年開通至今，已成為粵港澳大灣區重要的人員往來和貿易通道，促進了大灣區的高質量發展。截至去年年底，經大橋珠海口岸進出口總值逾5,770億港元，涉及全球超過230個國家或地區。今年年初內地與港澳全面恢復人員往來後，經大橋珠海口岸出入境客流、車流持續增長，周末出入境旅客超過10萬人次，為近3年以來最多。

加強發揮港珠澳大橋的效益和角色，有利推動香港進一步融入粵港澳大灣區，分享內地經濟穩定發展和14億人口巨大市場的紅利和機遇。在物流方面，隨着粵港澳大灣區不斷提速發展，只要善用港珠澳大橋，廣闊的大灣區腹地將會為香港海運、空運，以至整個物流業發展源源不斷地注入動力。我認為特區政府可以主動與內地政府聯繫，透過港珠澳大橋建立三地的“港口聯盟”，優勢互補，以降低運輸成本，令香港在大灣區的現代物流業發展中發揮更積極作用，鞏固及提升香港作為國際航運物流樞紐的地位。

在人流方面，復常步伐加快，港珠澳大橋人流上升，加上“港車北上”的推行，預計約45萬名香港車主受惠，香港居民下月起就可以每天以自駕方式經大橋往返廣東省作短期商務、探親或旅遊，節省時間和提升效率，促進粵港澳大灣區進一步互聯互通。

我認為，在“港車北上”推行初期，特區政府和廣東省的道路交通管理部門要定期召開檢討會議，優化流程和完善配套服務，繼而再擴大“港車北上”的數量和規模，根據香港口岸及連接路的承受能力，陸續增加大橋口岸汽車數量。

長遠而言，香港和內地車輛的北上、南下雙向互通應該逐步實現。鑒於香港面積小、道路狹窄，“粵車南下”計劃並未有時間表，特區政府應積極研究，並在建設新發展區，例如北部都會區、交椅洲人工島等規劃建設時，適當考慮“粵車南下”的需要，為大灣區交通硬件的互聯互通打好基礎，而港珠澳大橋則可以率先作為“粵車南下”的試點。

在粵港澳大灣區發展框架及香港發展成為創科中心的定位下，特區政府可以通過港珠澳大橋去推進北部都會區的發展，以及興建灣區城市的科技創科合作示範點，共同建立國際創新平台，甚至推動港珠澳三地的跨境數據建設。另外，港珠澳大橋作為地標性建築，

本身就是旅遊景點，將大橋變成粵港澳特色旅遊資源，相信發展大有可為。

總括而言，善用港珠澳大橋有助帶動粵港澳三地互動，為香港社會和經濟發展注入更多動力。我贊同何敬康議員的議案，要積極把大橋的功能最大化，發揮其正面作用。

多謝主席，我謹此陳辭。

黃錦輝議員：主席，港珠澳大橋自落成至今，使用量都未如人意，加上前幾年疫情的打擊，大橋經歷了長時間閒置無用的日子，即使到今年通關後，通車量仍然有限，未能發揮最理想的成本效益。即將實施的“港珠澳大橋港車北上不設配額計劃”的實施，相信會帶來轉機。“港車北上”在7月1日開始實施時，每天有200個限額，其後會增至300個，相信有助提高大橋的使用量。不過，儘管如此，還要做好兩地各方面共融、互通的預備。

近日有記者發現其中一個車輛北上會出現的問題，就是內地停車場近年已採用全自動化系統登記車輛出入，車牌經入口處的“光學字元辨識”，由電子系統記錄車輛出入登記，已甚少倚靠人手。不過由於港澳車牌號碼電子系統卻辨別不到，以致入不到停車場，車主或要違法泊車。這問題不難解決，系統程式只要改一改便可。不過，這個案例引發更深層次的問題，就是智慧出行如何在粵港澳大灣區互相配合？隨着車流在大灣區交往穿梭越來越頻繁，大灣區在交通資訊上的交流、互通，以及在系統上的共融、配合，必須加快工作。

據我所知，政府現時已有委託應科院與深圳市智慧城市科技發展集團合作，啟動車聯網互聯互通路線圖，預期在2022-2023年啟動深港車聯網科創走廊，這是一個很好的起步點，而其進一步的目標，是把路線圖將進一步與澳門、廣州等地互聯互通，亦打算到2035年時，達成大灣區智慧交通協同發展的願景目標。

除了交通資訊，其他已開放的數據也要做好互聯互通，尤其是口岸經濟的有關數據，加大力度促進粵港澳之間數碼化工程，例如三地人流、物流數據互通，然後透過大數據分析去精準分配資源，實踐粵港澳大灣區的“通、融”，特別是有利推動口岸經濟帶的發展。

最後，我提一提實際運作的優化建議。現時內地與香港已設有私家車的駕駛執照免試換領安排，但香港司機仍須要親身到廣東省辦理換領手續，當局應與內地商討，推行更便利的換領方法，例如網上處理。至於北上車輛的驗車安排，現時只有一間位於元朗的跨境車輛驗車中心，預約經常爆滿，政府應該增加跨境車輛驗車中心。否則即使配額增加，車輛未完成檢驗，也不能北上。

主席，在促進粵港澳聯動發展的大前提下，三地必須互惠互補、共同協作，才能推出真正便民、利民的政策和措施。

我謹此陳辭，支持議案及修正案。

謝偉銓議員：多謝主席。主席，耗資超過1,400億元的港珠澳大橋（“大橋”），在2018年10月開始通車。我在同年11月已經在立法會提出質詢，質疑政府未有做好相關的交通及旅遊配套，不但未能發揮好大橋的最大效益，因大橋開通而新增的大量內地旅客，更對東涌以至屯門一帶的居民造成不成比例的滋擾。

到2019年1月，我再次在立法會答問大會，就港珠澳大橋香港口岸人工島的規劃設計，質詢時任特首林鄭月娥女士。當時特首亦坦言口岸人工島的規劃未如理想，未有地盡其用，又慨歎如果大橋可以早10年時間通車落成，對香港的航運和物流業界、對特區的整體經濟發展，以至對加強深港和粵港合作、促進香港融入國家發展大局，所起到的作用會更大、更多、更好。

大橋延遲落成，內地的交通運輸基建和航運業務發展，比很多人想象中更快、更廣，當年預計的大橋貨運量，我相信現已無法達標，這些都已成事實。我們當然要從中汲取教訓，但同時亦要更積極地向前看，做到議案提出的“發揮港珠澳大橋最大效益，促進粵港澳聯動發展”。

港珠澳大橋的貨運量不如理想，但客運量需求就比預期高，尤其是隨着“港車北上計劃”的深化推展，將會有越來越多香港居民選擇自行駕車，經大橋前往珠海，以及其他具備發展潛力的粵西地區。因此，特區政府應該做好相關的口岸交通管理、駕駛宣傳教育，以及驗車、保險和處理交通事故的配套安排等，與內地當局做好溝通協調，為粵港澳三地居民，以至來自世界各地的旅客，提供最大的便利和保障。

除了“港車北上”，議案亦建議增設港車入澳的一次性配額。事實上，不少香港市民和政府官員談到粵港澳大灣區建設，都較集中在粵港合作和北上發展，忽視了與香港形同兄弟城市的澳門特區。

在剛過去的星期六、日，我聯同10多位“G19”議員到澳門訪問，很感謝獲得澳門行政長官賀一誠接見。我們又拜會了澳門立法會、金管局、衛生局和澳門科技大學，參觀了當地的公營房屋建設、文體旅遊設施，以及中醫藥研發實驗室等，體會到澳門的發展和建設亦相當快。尤其澳門特區政府在中央支持之下，確立了“1+4”的適度多元發展策略，在金融、高新技術、會展商貿和文化體育等多個方面，都為香港的相關企業和專業人士，帶來很大的發展機遇。

現在澳門與香港只有一橋之隔，我希望香港特區政府除了推動粵港合作，亦要更積極地加強與澳門的協作，善用港珠澳大橋通往澳門的路段，真正實現粵港澳聯動發展。

主席，我謹此陳辭，支持原議案及修正案。

陳沛良議員：多謝主席。主席，港珠澳大橋於2018年開通時，被國家主席習近平形容是“國之重器”，賦予推動粵港澳三地融合發展的重任。可惜，在過去3年因受疫情、配額及牌照等影響，令大橋使用率一直未能充分發揮，與預期的車流量仍然有一段距離。

近日，在“澳車北上”及“港車北上”的便民利好政策下，車流量明顯增加，現在是時候進一步把握大橋機遇，提高大橋的通行效率及鼓勵更多人士使用大橋往返三地，促進粵港澳三地互聯互通。

最近推出的“港車北上”安排，是方便香港市民過境通關的重要舉措。運輸署的數據顯示，一連兩日的首輪登記抽籤，共接獲17 261個登記，共有1 600名車主中籤，平均近11人爭奪一個名額，可見“港車北上”首周競爭激烈，亦頗受市民歡迎。

主席，我一直都有跟進“港車北上”這項議題，尤其是保險方面的安排，亦與當局及保險業界召開多次會議，協助推動兩地監管機構就跨境汽車保險“等效先認”的順利推進工作，即香港車主只需在原有香港保險公司的保單擴展至“等效先認”保險，其責任範圍便可擴展至內地法定的第三者責任保險，而無須另行投保內地的“機動車交通事故責任強制保險”，亦即大家簡稱的“交強險”。目前，已有

16間保險公司推出“等效先認”保險產品，相信未來亦會有更多保險公司參與該計劃。在此，我要申報我工作的中國太平保險有提供“等效先認”保險產品的保障。

“等效先認”跨境車險是大灣區保險互聯互通的一項創新政策，為香港保險業界推出粵港跨境保險產品，踏出突破性的一步。在剛過去的周末，我與“G19”的同事一同拜訪澳門當局，澳門金管局有關方面亦提到“等效先認”對推動“澳車北上”發揮了重要作用，值得好好維護及推廣。因此，我亦建議特區政府要積極維護“等效先認”這項創新政策所帶來的社會價值，推動大灣區保險進一步互聯互通。

此外，陸頌雄議員提到要優化“港車北上”車輛檢驗安排，我十分贊同，因為本港已經有一個驗車標準，現時不論新車、舊車參與“港車北上”均需進行額外的驗車安排，令很多車主要做多重工夫，比較費時費力。

主席，驗車不應成為我們“港車北上”的瓶頸，如何簡化現有的驗車程序及要求、做到便民利民，特區政府應該積極考慮，長遠亦應推動粵港兩地驗車互認，建議特區政府主動與中央政府及廣東省政府商議並爭取，我認為這亦是推動大灣區互聯互通的有效方法。

至於是否實行“粵車南下”，我認為要研究本港交通的負荷能力再從長計議，但我亦認同議員建議在香港口岸興建入境車輛停車場，讓旅客停泊私家車後，再搭乘公共交通工具進入香港市區。

最後，我亦想指出，港珠澳大橋仍然有很多方向可以發展，但要促進粵港澳聯動，加快共建大灣區優質生活圈，單靠港珠澳大橋是遠遠不夠。現階段的“港車北上”，始終以港珠澳大橋珠海為接口，要前往其他目的地(例如深圳)的人便未必會使用。所以，我建議政府在“港車北上”實施一段時間後，如果在條件、經驗許可的情況下，應主動與中央政府及廣東省政府商議進一步開通其他的陸路口岸，方便香港私家車車主前往廣東省東部地區。

主席，我謹此陳辭，支持何敬康議員的原議案，以及陸頌雄議員的修正案。

林健鋒議員：多謝主席。主席，由粵港澳三地共同合作興建、連接香港、澳門及珠海的港珠澳大橋於2018年10月正式通車，記得當時我很開心，因為可以拉近香港與大灣區其他城市的距離，“路通財通”亦可帶動商機。

港珠澳大橋是耗資巨大的世紀大型跨海通道，大家自然會關注使用量的問題。可惜大橋“生不逢時”，開通後不久就遇上新冠疫情，香港、澳門及內地的隔離檢疫措施窒礙了人員往來，大橋的使用量當然大受影響。隨着疫情平穩，香港與內地通關，大橋使用量亦大幅提升。

在5月26日佛誕假期，我知道分別有4萬多人和6萬多人經港珠澳大橋入境和出境，直至佛誕假期結束，即5月28日，亦分別有5萬人和3萬多人經大橋入境和出境。之前看新聞也看到，一到假期市民乘搭金巴會大排長龍。可見隨着社會復常，大橋絕對“有市”。

目前，市民要使用大橋，要麼乘搭大橋穿梭巴士，俗稱“金巴”，要麼乘搭跨境巴士或出租車。至於私家車要經大橋“北上”，就要有“兩地牌”，但兩地牌的配額有限，申請亦不容易。種種原因令大橋流量一直不太高，大橋的作用亦未充分發揮。

主席，所以我很支持接下來實施的“港車北上計劃”，計劃允許合資格的香港私家車可以在無須取得兩地牌的情況下，經港珠澳大橋進出廣東省，大大便利港人以自駕方式往返廣東作短期商務、探親或旅遊，亦有利達成香港內地“一小時生活圈”，令港人更容易融入大灣區發展。

目前“港車北上”申請者要先登記抽籤，成功申請後再於網上預約指定日期出行。我希望政府未來可以進行檢視，簡化申請程序、增加市民出行的彈性、降低各類手續費用。而“港車北上”申請現時要駕車到香港指定驗車地點查驗車輛，現時只有中國檢驗有限公司是唯一指定粵港車輛驗車中心，只得元朗一處。我認為政府可以積極與內地部門商討，訂立加速完善驗車工作的方案，例如加開指定驗車中心。

主席，港珠澳大橋採取“三地三檢”通關模式，其中，珠海和澳門之間採取“合作查驗、一次放行”，即“兩地一檢”模式。我認為香

港的口岸都應該朝着“一地兩檢”這個方向去做，政府可以考慮是否有空間改善和簡化目前港珠澳大橋口岸的檢出和檢入程序。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

經民聯一直建議完善香港與內地的交通基建聯繫，包括強化港珠澳大橋、高鐵香港段、蓮塘/香園圍口岸、新羅湖口岸和新皇崗口岸等新基建的作用，希望可以推動更多陸路口岸落實“一地兩檢”，加速口岸與兩地經濟的發展。希望政府可以盡快考慮我們提出的意見。

代理主席，我謹此陳辭，支持有關動議。

楊永杰議員：代理主席，我發言支持何敬康議員“發揮港珠澳大橋最大效益，促進粵港澳聯動發展”議案。

港珠港大橋(“大橋”)為香港經濟發展鋪橋搭路，大橋拉近了香港與珠三角西部的距離，往來珠海與香港機場的車程由4小時減至45分鐘，大大促進人員和貨物的流動。借着大灣區建設的“東風”，大橋為香港帶來更好的發揮空間，尤其是為本港海運、空運，甚至整個物流業注入源源不絕的動力。

大橋有助香港轉移物流用地的需求，例如將香港物流中心搬往珠海，打造具規模的港珠物流園。相信在座各位同事到大灣區考察時，對“東莞—香港國際空港中心”(“空港中心”)都有深刻印象，貨物在東莞完成安檢和清關流程，經海運至香港機場禁區，直接轉口到世界各地，等同兩地抽起一塊隔板，打通兩道關口，由兩關變成一關，物流營運成本減少一半，時間縮短三分之一，預計到2025年東莞物流園移師到永久選址後，長遠可處理200萬噸貨物，令香港機場貨物吞吐量增加五成。

香港機場是全球首屈一指的國際航空樞紐，自2010年來12次成為全球第一貨運量機場，去年處理貨運量達420萬噸，不過，值得注意的，是排名第二的美國孟菲斯國際機場以404萬噸緊隨其後。“學如逆水行舟，不進則退”，既然空港中心充分發揮了香港機場“雙門

戶”的角色，這種聯運模式可否複製至珠海，讓香港機場擴大領先優勢呢？眾所周知，香港和珠海是好拍檔，機管局2006年開始與珠海政府經營管理珠海機場，去年年底更簽署了《珠海市人民政府與香港機場管理局合作諒解備忘錄》，包括開通“經珠港飛”，即通過港珠澳大橋接駁“空—陸—空”直通客運服務，並發展港珠國際航空貨運業務、商議機管局入股珠海機場等，深化兩地機場的合作。

港珠機場借助港珠澳大橋攜手合作，在新一輪的珠三角機場競爭中搶得先機。如果珠海物流園套用空港中心的模式，貨物在珠海提前完成檢查和清關流程，再取道港珠澳大橋將貨物運到香港機場上機出口，這樣不僅節省陸路運輸時間，也較水路靈活和穩定。屆時東莞可以處理大灣區的空運貨物，而珠海則負責大灣區外的，香港機場與東莞和珠海三劍合璧，簡直是如虎添翼，更深層次的意義是，香港可以成為國家“空中絲綢之路”的節點。

早在2016年，中國民用航空局貫徹國家《民航推進“一帶一路”建設行動計劃(2016-2030)》，明確在“一帶一路”加入民航的要素，國家亦透過落實“十四五”規劃、《推進“一帶一路”建設“十四五”實施方案》、《“十四五”民用航空發展規劃》等方針，加快推進“空中絲綢之路”。現時，國家與96個“一帶一路”沿線國家和地區簽署政府間的航空運輸協定，未來亦會與世界各國織密“空中絲綢之路”。當前國家與巴西、阿根廷等南美地區經濟合作加速，目前，香港機場是全國唯一擁有3條跑道都可以飛向世界各地的最大型機場，有利開通更多直飛南美地區等遠程國際航線，加上三跑投入使用後，每年貨運量可達1 000萬噸，日後可與定位大灣區國際貨運航空樞紐的廣州新機場互補優勢，開展國內與國際貨運航線的對接合作，從而成為“空中絲綢之路”南部的樞紐。

大橋通車後，為區內航空業的協同發展注入了新活力，政府現階段應積極推動香港和珠海機場加強兩地機場之間的客貨運聯運，為未來“空中絲綢之路”提供更多創新的試點，再與不同製造業強省合作，以海陸空聯運形式，鞏固香港空運領導地位，同時讓大灣區和國家利用香港機場的國際影響力走向世界。

代理主席，我謹此陳辭。

劉智鵬議員：代理主席，本人發言支持何敬康議員提出“發揮港珠澳大橋最大效益，促進粵港澳聯動發展”的議案。

港珠澳大橋作為貫通粵港澳大灣區的交通紐帶，是中國超級灣區計劃的關鍵點，其經濟和社會效益無法估量。

港珠澳大橋加快了大灣區物流、資本和人員的有效流動，與內地多條道路連接，令往來車程大為縮減，將為香港經濟和粵港澳聯動發展注入持久動力。大橋的建築成本為1,000多億元，維護開支巨大，每天通車只有幾千輛，每年收益兩億多元，幾年來都處於虧本狀態。為何萬眾矚目的大橋車輛流量如此之少呢？

其中一個原因是，要在大橋順利通行，需要同時擁有港澳通行證，以及港粵、港澳兩地或者粵港澳三地車牌。車牌的申辦流程繁瑣，花費頗高，現成的車牌售價亦非常高昂。因此，上橋的車輛基本上都是商業車輛，私家車非常少。

大橋是地標性建築，亦可以說是旅遊景點。將大橋變成大灣區的特色旅遊資源，必定可以帶來大量的旅遊商機；自駕遊就是一個具有相當潛力的旅遊項目。現在內地與香港兩地通關復常，正是推動自駕遊的良好機遇。不過，自駕遊要成功，必須簡化手續，才能吸引更多私家車上橋。

代理主席，香港作為“港車北上”的起點，特區政府應該做好準備工作。例如，製作車輛出入境交通知識手冊、增設車管服務視窗、組建道路交通事故應急救援專業隊等。建議針對兩地交通的不同之處，做好駕駛者的教育工作，包括介紹內地交通法規、路牌標誌、駕駛文化、跨境的保險流程等。

“港車北上”的配額是必須增加的。據統計，今年4月以來，港珠澳大橋每日流量為7 000多架次。“港車北上計劃”深受香港私家車車主歡迎，超出特區政府預期，但每日只有200至300個配額，未免有點僧多粥少。

“港車北上”可以說是進一步推動大灣區融合發展，也是香港融入國家發展大局、粵港澳互聯互通的新里程碑。特區政府需要密切關注實施動向，並與廣東省緊密合作，及時解決潛在的問題。

長遠而言，大灣區車輛除了“港車北上”，亦早晚會實施“粵車南下”。特區政府在規劃北部都會區、交椅洲人工島的時候，需要適當考慮“粵車南下”的安排。總之，期望特區政府不忘建設港珠澳大橋的初心，好好利用這項“功在當代，利在千秋”的基建，讓大灣區的互聯互通更上層樓，向中國式的世界級灣區進發。

代理主席，我謹此陳辭，支持何敬康議員的議案。

梁子穎議員：代理主席，港珠澳大橋（“大橋”）在2018年10月24日通車，可惜在2020年，因為新冠疫情，三地都實施很嚴格的防疫防控措施，影響大橋的車流量。但是，今年2月6日開始，香港與內地全面通關，香港亦全面復常，要振興、提振經濟，除了商業、物流業等經濟活動要好好利用大橋外，旅遊業活動前往珠海、澳門一帶，使用大橋亦是一個明智的選擇。這有助進一步充分利用大橋這個優勢，落實拚經濟，同時改善民生，進一步促進大灣區的發展。而更有效提升大橋的效能，就是讓三地的市民也可以用自駕模式前往各地工作或旅遊，有人氣就能夠有發展，因此在“一國兩制”的優勢下，兩地政府推出“港車北上計劃”，不單有助推動三地的經濟、文化、學術等交流活動，亦有助本港市民進一步認識國家的發展，了解內地智慧城市、智慧出行和智慧消費的日常生活情況。

其實，自從香港與內地恢復通關後，內地9個城市已經急不及待，希望可以與香港加強聯繫，促進大灣區的發展，而珠海市就是最大的優勢。所以在5月18日，珠海巿市長亦已率領一眾內地官員前來香港進行調研工作，與特區政府和各界進一步探討提升大橋的流量，改善政策和服務。因此，我希望香港特區政府能夠成立專項工作組，更好地處理大橋在商用和民用上的發展，與珠海巿政府和澳門政府加強聯繫，充分利用大橋的設施，推出更多優惠措施和宣傳的工作。

此外，以我個人為例，我需要定期往返大灣區參加會議，如果可以自駕私家車前往珠海就更方便，更能把工作做好。現時“港車北上計劃”採用抽籤方式來處理配額，第一期的抽籤情況是有17 261個成功登記，但只有1 600個成功中籤，不足十分之一。政府要盡快落實提升配額，以及後續安排的配套工作，包括驗車、保險及兩地互認汽車檢驗安排等程序。

要在內地駕駛，就要有內地駕駛證件，而我昨天早上便前往深圳市坪山區政務服務中心辦理香港機動車駕駛證免試換證，身體檢查和拍照均用機器人來處理，亦有單張說明清楚情況。我原以為需要用3天時間才能夠領取證件，要再次返回深圳市坪山區領取證件，原來內地已經可以在1小時內辦理妥當並發出證件——這就是我的駕駛證——所以效率十分高，便民措施亦不斷改善，惠及香港特區的市民。不過，我希望香港特區政府可以與內地商討，能否在香港設立代辦點，甚至在香港亦以這類機器人來處理，提供更方便的服務，協助申請“港車北上計劃”的駕駛者能領取內地的駕駛證。

另外，要多鼓勵物流業使用和轉用大橋。根據現時的收費標準，貨櫃車是115元，普通車輛是60元，收費均屬合理水平。其實，使用大橋既可縮短路程、節省運輸時間和成本，亦可避免現時傳統關口擠塞的問題。

現時“港車北上計劃”也有限制，一年只可以停留180天，每次亦不能停留超過30天，希望政府可以推出針對不同類別人士的措施，例如即日來回可否不設180天的限制呢？對一些長期旅遊的人士可否特事特辦，延長他們突破30天這個限期呢？香港這方面亦因為車位不足，政府需要在港珠澳口岸增設更多停車位，方便未來的“粵車南下”或“澳車來港”利用公共交通服務。除此之外，現時香港私家車使用大橋的單程收費也要150元，未來可否降低收費，以吸引更多汽車使用大橋？這方面需要特區政府多加工作。

代理主席，我支持議案和修正案。我謹此陳辭。

陳家珮議員：感謝代理主席。要百業興旺，交通必須先行。中國人有一句說話：路通，自然財通。港珠澳大橋的建成，為珠海、澳門和香港三地打造了一個交通、物流及人流的重要道路，對粵港澳大灣區發展有着重大意義。所以本人發言感謝和支持由何敬康議員動議有關“發揮港珠澳大橋最大效益，促進粵港澳聯動發展”的議案，以及陸頌雄議員的修正案。

代理主席，隨着港珠澳大橋在2018年正式開通，港、澳正式連接國家高速公路網，亦打通了整個粵港澳大灣區的道路交通網，落實了環珠江口三角格局，為香港、澳門融入國家發展大局注入了非常重要的動能。

要令港珠澳大橋的效能得以最大化，必須充分發揮橋頭經濟的效用，以交通引導城市發展。大橋的建設有利三地對旅客、物流和商務多方面往來，令區域之間有更多經濟合作和協調，亦同時促進區域內的企業發展，吸引更多投資和資金進入，提高經濟效益和競爭力，加強區域間合作和交流，實現共同發展、共同繁榮。

代理主席，隨着“港車北上計劃”，於上星期剛開始接受申請，我相信將有更多車主因而受惠，而要令港珠澳大橋發揮最大效益，長遠必須加強與鐵路、公路、機場等交通設施的聯繫。我聽到同事已經提出了很多完善硬件配套的好建議，所以我在此亦不重複多說。

而我比較關注的是另一個層面上，即特區政府必須以更高、更宏觀的角度推廣大灣區發展。因為我們經常把“香港與大灣區”掛在口邊，但其實香港正正位處大灣區之內，是大灣區“9+2”的其中一員，所以在宣傳上，希望可以更多對外指出，大橋不只是供香港，而是供整個大灣區區域經濟發展的一個重要引擎，亦對整個大灣區有着非常重要的指標性。令世界各地希望深入認識大灣區建設的不同人士清楚知道，大橋除了是一條世界級大橋之外，亦可以透過大橋與其他大灣區城市進一步做到互聯互通。當然，正如剛才很多同事指出，除了要吸引海外的不同旅客，帶動他們前來香港、澳門和其他9個城市旅遊之外，同時亦為吸引更多人才前來發展，做到互聯互通，創造更有利的條件。

總括而言，積極善用港珠澳大橋多方面的優勢，才可以真正做到路通財通，這樣人心亦會自然通。

我謹此陳辭，感謝代理主席。

容海恩議員：代理主席，我發言支持何敬康議員提出的“發揮港珠澳大橋最大效益，促進粵港澳聯動發展”議案，亦會支持陸頌雄議員提出的修正案。

港珠澳大橋用了9年建造，耗資千億港元，於2018年10月通車，並於2021年10月開始營運。當時，港珠澳大橋的啟用被認定為大大縮短港珠澳三地的交通時間，形成了大灣區“一小時生活圈”。大橋的對岸不止兩個城市，亦包括廣茂的珠江西岸、澳門、珠海、中山、江門等多個大灣區西部城市，而這一大片經濟腹地所蘊含的經濟潛

能正等待香港開發。如果香港需要找尋大灣區的發展機會，並不能只盯着鄰近的深圳和東莞。如此看來，相比起近年另一項超級基建工程廣深港高鐵，香港正正忽略了港珠澳大橋，亦忽略了澳門和珠海的潛力。所以，我們要發揮香港的經濟和為粵港澳聯動注入動力的重要作用，以及所具備的社會發展、文化交流的潛力效益。

自改革開放以來，珠江口東岸的進出口貿易及加工產業迅速發展，而珠江西岸的經濟發展相對滯後。由於珠江口的天然阻隔令香港對西岸的產業輻射能力明顯不足，同時澳門的經濟實力與香港亦有少許差距，以致東西兩岸的發展有點失衡。所以，現在正是香港發揮自身經濟優勢，帶動珠江西岸發展的好時機，而箇中的關鍵就是利用好港珠澳大橋。

我十分贊同陸頌雄議員提出的修正案當中第(五)點：“加強跨境駕駛相關注意事項的宣傳及教育工作，增強駕駛者參與‘港車北上計劃’的信心，並減少發生交通意外的機會。”我們看到港珠澳大橋在使用方面有些不便，例如採用了內地的靠右行駛規則，令部分司機出現輕微慌張的心理狀況，但這是難以改變的。所以，我希望可以在宣傳和教育工作方面多下工夫，減少交通意外的發生。

例如，香港市民自駕過橋後，以往需要獲得三地牌照，但申請非常繁複，需要擁有3年內納稅金額達到100萬元人民幣以上的公司或投資。所以，我樂見今年5月推出了“港車北上”的最新政策，但對於人數更多的貨運司機，仍然未能從中獲得通行之便，所以我認為首先最基本的就是從大橋的通行着手，改善情況。

第一，是加密穿梭巴士的班次，方便更多旅客往返三地，應對班次供應不足對流量提升的阻滯。第二，是促請有關方面及部門加大商討力度，以放寬貨運方面的駕駛牌照，促進三地商用和民用車輛互聯互通，進一步釋放經濟效益及貨運潛力。對於橋上的交通，亦要考慮將港方口岸日後興建的鐵路，接駁到現有的港鐵網絡，進一步完善旅行和通勤的配對。

最後，珠江東西岸的交通需求量極大，任何一條橋的流量提升也是瞬息萬變，所以我認為香港現在最需要的就是把握好時間，盡快推出更多交通、經濟、旅遊方面的政策。例如，虎門大橋日均流量從1997年的18 400輛，及至2018年已達170 000輛。由於港珠澳大橋的設計採用“單Y”的方案，導致珠江東岸不能連接深圳，因此深圳政府在2009年修建第三條跨海大橋深中通道，將於明年通車，往

返深圳和中山只需20分鐘。所以，對於我們如何用好港珠澳大橋和新的深中通道，以連接虎門大橋、珠江口岸東西兩面，實在需要加大力度。

總括而言，香港現在十分需要把握非常時期，盡快推出更多有關交通、經濟、旅遊等方面的政策，盡一切可能破除利用好大橋的阻礙因素，推出更多便利措施，開拓更多途徑，把握這項超級基建設施的效益和回報窗口期。

代理主席，我謹此陳辭，支持議案。

易志明議員：代理主席，自從港珠澳大橋在2018年10月通車後，來往珠海、澳門及香港三地的交通時間大大縮短至一小時，形成“一小時生活圈”。由下個月開始實行的“港車北上”，將會更便利香港人到廣東省作短期商務、探親或旅遊；亦有助增加港珠澳大橋的車流，並促進大灣區的融合。

事實上，自6月“港車北上”開始接受申請後，反應非常踴躍，運輸署接獲近萬宗的申請，無論是負責驗車的中國檢驗有限公司（“中檢”）或內地辦理香港駕駛執照免試換領內地駕照的車管所，均不勝負荷。雖然中檢及車管所已提升處理能力，但既然兩地融合是必然的方向，預計每日的配額會逐步放寬以滿足市民所需，特區政府應與內地探討更便利的安排，如兩地是否也需要驗車呢？如果要驗，是否可劃一標準，又或增加指定驗車點等？另外，現時港人的回鄉卡是可以由香港中旅社代辦，日後換領內地駕照是否可有類似的安排呢？

“港車北上”對市民是一個新的體驗，政府應加強教育及宣傳，讓有意駕車北上的港人在出發前先了解在內地駕駛的注意事項，甚至交通規例，避免違規及意外發生。

“港車北上”只能惠及有車的市民，對於沒有私家車的市民，而又希望有較直接及舒適的運輸工具，政府可否與內地研究允許香港的士行走港珠澳大橋至內地或澳門口岸，讓旅客可由家門口直接前往珠海或澳門口岸，這安排可給市民多一個選擇，亦可進一步增加港珠澳大橋的使用率，加強大灣區的聯動。

自由黨歡迎任何可增加港珠澳大橋使用量和經濟效益的措施，但政府必須做好把關工作，杜絕不法之徒利用“港車北上”作非法載客取酬活動，嚴懲違法者，如取消其駕駛執照，以確保一旦意外發生，乘客不會因違法行為而未能獲得應有的保障。

港珠澳大橋的開通，大大縮短香港往來珠海的路程，為更好發揮大橋的作用，2020年的施政報告已指出中央支持香港機場管理局入股珠海機場，藉此打造“有國際競爭力的世界級機場群”。但是直到今日，仍未有進一步消息，特區政府應加大力度，盡快落實，以示範“優勢互補、協作共贏”的大灣區融合發展範例。

另外，隨着日後珠海機場側的珠海空港國際智慧物流園，以及位於港珠澳大橋珠海延長線末端的粵港澳物流園落成，日後貨物可經港珠澳大橋直接送到香港國際機場或香港的貨場進行一般的拼貨活動，然後再轉運到海外市場。有關安排，相信會有助吸納更多粵西的“新”貨源經香港轉口到海外，把香港物流服務這個“餅”做大，為行業締造更大的商機。

興建港珠澳大橋原意是希望加強香港與珠海及澳門三地的互聯互通，並推動人流及物流，但港珠澳大橋已開通多年，香港和珠海的陸路客運及貨運已開通；不過香港和澳門只開通客運，貨運方面的通關則遲遲未落實。由於香港和澳門的貨物通關未開通，現時前往澳門的陸路運輸，則是由香港經港珠澳大橋往珠海，然後繞經珠海橫琴口岸進入澳門。就此，希望港珠澳大橋港澳陸路貨運能早日開通，以完善區內的物流供應鏈，鞏固香港作為區域貿易物流樞紐地位。

代理主席，我謹此陳辭，支持議案。

嚴剛議員：代理主席，本人發言支持何敬康議員提出的“發揮港珠澳大橋最大效益，促進粵港澳聯動發展”議案，以及陸頌雄議員所作的修正建議。

統計數據顯示，港珠澳大橋通行量最高的2019年5月，合共通行148 546輛車輛，平均每日通行約4 791輛，遠遠未達到預期2035年最高峰單日6萬輛的設計通行能力。相鄰的廣東虎門大橋原設計通行能力為日均8萬輛，2018年9月29日，虎門大橋通行車輛一日之內

多達19.8萬輛，單日通行車輛保持逾10萬輛以上已成為常態。這足以說明，港珠澳大橋仍然有大幅提升通行能力的巨大空間。

粵港澳三地斥資1,200多億元人民幣興建的港珠澳大橋，與香港新機場及高鐵，同屬政府在區域內的3個重大投資項目。新機場與高鐵的投資拉動經濟發展的效益日漸明顯，唯有大橋的經濟效應尚未完全釋放出來。因此，特區政府應積極協同廣東省政府及澳門政府，就全面提升大橋的車流量，出台更多支持政策，讓各界更為便捷地使用大橋，以充分發揮大橋的價值。

一是進一步放寬申請使用大橋的車主及司機的身份限制，建議在“港車北上”試運行一段時間後，只要擁有前往內地及澳門有效證件的香港司機，不論其是否為永久居民，亦不論車主為個人或是公司，都應該可以申請並獲批駕車使用大橋。

二是鑒於“港車北上計劃”登記首兩日已接獲超過1.7萬宗申請成功個案，但只有1 600個車主中籤的事實，當局有必要認真考慮盡快大幅增加“港車北上”審批配額，希望可以盡快由目前單日200個大幅增至2 000個，直至全面取消配額限制。

三是數據顯示，過去通行量最高的2019年5月，日均通過港珠澳大橋的貨車僅有237輛，完全不符合粵港澳大灣區融合發展的物流需求。粵西的貨車捨近求遠繞道其他陸路口岸，其中原因之一是空運貨物安檢設施遠離大橋。因此，應積極考慮在東涌或機場附近增加安檢設施，吸引空運貨車使用大橋。

四是鑒於“港車北上”需要提早一段時間預約，明顯不符合大多數駕駛者北上的實際需求，當局應考慮取消有關限制，方便市民臨時應急出行。

代理主席，港珠澳大橋是推動粵港澳大灣區融合發展的便捷橋樑，要真正發揮大橋的超級聯通作用，確實還有很大的提升空間。中央已為粵港澳大灣區融合發展制訂宏偉藍圖，政府應該改變現時“擠牙膏式”一點一點放寬的按部就班的慣性思維，落實以結果為施政目標，大膽嘗試，讓“港車北上”政策充分發揮利民便民效益，港珠澳大橋才能夠發揮聯通粵港澳大灣區的橋樑作用。

代理主席，我謹此陳辭，支持原議員和修正案，多謝。

黎棟國議員：代理主席，我發言支持何敬康議員的議案。何議員的發言已經十分詳盡地提出一系列措施，發揮港珠澳大橋最大的效益。建議非常全面，我對此表示完全認同和支持。在這個基礎上，我有以下補充。

我留意到，電動車亦符合7月1日起實行的“港車北上”安排。既然香港已經定下2050年前實現碳中和的遠大目標，容許和鼓勵電動車參與“港車北上”也是自然不過的做法，畢竟在可見的將來，香港的電動車比例亦會有增無減。但我同時留意到，政府的相關配套未臻完善，現時港珠澳大橋香港口岸設有一個停車場，由政府產業署管理，其中設有733個泊車位，但裝有電動車充電器的泊車位只有聊聊91個，裝有充電器泊車位佔總泊車位的比率只有1%，遠低於大部分其他設有電動充電器泊車位的同類停車場。

港珠澳大橋全長55公里，一部電動車通過大橋所耗的電量不少，駕車北上前，駕車者如果稍有不慎，忘記充足電，就會出現沒有足夠電力走完長長大橋的可能性。雖然現時該停車場的主要用途並非讓駕車者充電，但我認為，隨着“港車北上計劃”開始，經港珠澳大橋北上的車流會慢慢增加，香港口岸的充電器需求亦會相應增加。我建議政府要未雨綢繆，考慮及早在香港口岸加設更多電動車充電器，尤其是快速充電位的數目。

另外，有同事早前於本會提出，政府應該考慮推出港珠澳大橋月票通行證，我十分贊同。推出月票制度的好處非常明顯，包括為市民提供多一種節省費用的選擇、鼓勵更多車輛行駛港珠澳大橋等。而局長當時亦曾經回應指出，已經與港珠澳大橋管理局商討以月費形式繳交交通費通行證的問題，但未有定案。時間過了半年，未知當局有否新消息可以告訴我們呢？

代理主席，思考港珠澳大橋和大橋連結地區的發展前景，不妨參考一下松德海峽大橋的歷史。松德海峽大橋連接了丹麥首都哥本哈根和瑞典城市馬爾默，雖然全長只有16公里，不及港珠澳大橋那麼長，但有一點很特別，就是它已運行23年，而松德海峽大橋連接了兩個文化接近的城市，對於港珠澳大橋是不錯的比對。礙於時間所限，我想指出兩點。

第一，松德海峽大橋在2000年開始運作，到2001年時，大橋每天的行車量只有7 000多輛，但其後每年拾級而上，直至2008年已接近每天2萬輛車輛行走，其後10年亦維持在相若的水平。我相信，特

區政府與澳門政府及內地政府如果能夠進一步通力合作，推出更多便利措施，港珠澳大橋的行車量會隨着疫情過去，能夠同樣逐步攀升。

第二，有評論認為，雖然松德海峽大橋幫助了哥本哈根和馬爾默兩個城市之間的融合和發展，但大橋開通之後，太多跨境企業和機構項目急急展開，這些跨境項目最終未能夠站穩陣腳，幾年後很多都消失得無影無蹤。我認為，香港在全力推進港珠澳大橋的應用和促進粵港澳聯動發展時，亦應汲取松德海峽大橋的教訓，不可以操之過急。

代理主席，我謹此陳辭。

盧偉國議員：代理主席，首先，感謝何敬康議員動議原議案，以及陸頌雄議員動議修正案。

港珠澳大橋（“大橋”）是全球最長的橋隧組合跨海通道，2018年10月正式通車，全日24小時通關，對於促進粵港澳三地的互聯互通，有着非常重要的作用。由於新冠疫情衝擊，大橋的使用量曾大幅下跌，但隨着香港全面復常，香港與內地的往來亦日趨緊密，如何充分發揮大橋的效益，確實值得社會各界認真思考。

特區政府在2020年宣布將推出“港珠澳大橋港車北上不設配額計劃”（“港車北上計劃”），今年5月正式公布“港車北上計劃”詳情，將於7月1日起實施，讓合資格的香港私家車在無須取得常規配額下，以自駕方式經大橋來往廣東省。此舉可望善用大橋，便利香港居民作短期公幹、探親或旅遊，加快實現“一小時生活圈”，推動跨境人員流動和物流、旅遊等行業發展，促進大灣區進一步融合。

代理主席，隨着“港車北上計劃”逐步實現，越來越多港車將會經大橋往返廣東省，特區政府應更具前瞻性，推出配套政策措施，進一步發揮大橋的作用，為香港經濟發展和粵港澳聯動注入新動力。

根據“港車北上計劃”，申請者需登記抽籤，成功申請後仍需預約日子出行，同時亦涉及不少費用，包括大橋車輛通行費、申請封閉道路通行許可證（即“禁區紙”）費用、驗車費、內地汽車保險費、換領內地車牌費，以及安裝RFID（譯文：無線射頻識別技術）卡機等。

但港車每次入境內地後只可連續逗留不超過30天，而且不可續期，申請人須再次提出申請，每年累計停留亦不可超過180天。對於只作短期逗留的港人而言，相關成本就顯得很高，變相減低申請的意欲。經民聯認為，特區政府應該與內地部門商討，盡量簡化申請程序，並降低各項收費，更可推出大橋月票和年票，長遠可豁免收取大橋的使用費，降低市民出行的成本。

同時，香港與內地相關部門應盡快探討加開指定驗車中心，並推動兩地驗車互通互認，可考慮容許6年或以上車齡的私家車憑在港年檢的“驗車紙”以滿足跨境車驗車的要求，避免重複檢驗，為車主節省成本和時間，便民利民。

特區政府也應進一步完善大橋口岸一帶交通基建的規劃和管理安排，尤其需考慮節假日如何有效疏導車流，更要避免對新界相關地區造成交通擠塞，為其他市民的生活帶來不便。

代理主席，內地的交通法規、駕駛文化，以至一些相關配套，例如駕駛導航系統、電動車的充電標準等，都與本港不同。特區政府應提供一站式的網上資訊平台，讓參與“港車北上計劃”的駕駛者可以預先瀏覽熟習。同時，當局應該與內地部門加強協作，優化當地的求助支援和通報，令香港駕駛者出行更順利，真正做到“快快樂樂出門，平平安安回家”。

代理主席，我謹此陳辭。

陳恒鑌議員：多謝代理主席。今天多謝何敬康議員提出這項議案，民建聯表示支持，因為發揮港珠澳大橋（“大橋”）最大效益，促進粵港澳大灣區（“大灣區”）的互聯互通發展，是我們共同的期望。所以，我們今年在本會也有數次討論大灣區的發展，當中的發展是離不開大橋，既可帶來交通上的便利，又可帶動周邊的經濟。大家可以看到，我們的機場周邊已經逐步擴展為“機場城市”，這個發展是因為大橋的興建而一直帶動。

大橋所處的位置是通向整個粵西的地方，所以，現時在粵西一帶，仍然有很多機遇等待我們探討。最近，政府公布了“港車北上計劃”，多位同事剛才都提到“港車北上計劃”的問題，民建聯為了令“港車北上計劃”更順利推行，日前特地向中檢公司反映大家對於驗車問題的關注。據我們了解，中檢公司將為“港車北上計劃”特設兩

個車檢場地，新建共20條車檢線，當時它表示每月大約可處理達4 000多輛汽車，後來政府再公布可以處理7 000輛汽車。究竟這數字是否足夠，我們還不知道，我覺得需因應需要而改變。

關於驗車中心的服務，我們希望政府可以與中檢公司再討論，以期令整套服務更順暢，包括網上預約程序順暢，亦要杜絕“炒籌”的情況；因為現時就粵港澳小汽車的驗車服務亦有出現“炒籌”的情況，我們不希望屆時“港車北上計劃”又出現這個問題。所以，如果政府有機會與中檢公司溝通，應再次向它強調，希望在預約系統上能夠做得更完善，以杜絕這種影響市民體驗的情況。

我們也很關注駕駛汽車回內地的安全問題。當然，對於內地路況的熟習，是大家在大湾区互相融合的其中一步，但是，也希望大家在出發前已經有充分的資訊，可了解內地的交通法規，亦包括有事故發生時的緊急求助資訊——剛才其他同事已提到，我不再詳說了——但到目前為止，我們尚未看到相關資訊，可能政府和內地正在準備。我們也詢問中檢公司能否提供協助，但大家尚未看到有關交通安全的資訊，希望這些資訊可以盡快出台。

此外，現時駕駛汽車回內地，在口岸已經陸續出現車龍，可想而知，大家都希望到內地，但所有車輛要排長龍的情況是會影響體驗的。在實行“港車北上計劃”時，如果香港每天的配額不只得澳門的2 000輛車，而是起碼有六七千輛汽車，有多輛汽車同時前往，會否大排長龍呢？如果出現這種情況，希望政府幫忙疏導。

大橋為香港帶來的效益是物流方面的發展，很希望政府可以做好相關配套，因為現時東涌一帶看不到有物流的地方。過了屯赤隧道，我們看到在內河碼頭一帶其實有很多可供發展物流的地方，但很可惜，政府計劃未來在內河碼頭興建房屋，我希望政府三思。

另外，政府也可以與內地，例如珠海一起投資物流園，把物流園設在內地，當貨物抵達香港機場，便立刻用冷鏈運回內地，令我們的冷鏈物流可以迅速地投入服務，也能善用大橋，促進我們的經濟。希望政府可以考慮，推動業界投資，或政府直接投資都是合適的。

代理主席，我謹此陳辭。

何君堯議員：代理主席，我支持何敬康議員的這項議案。從經濟效益方面而言，利與弊在興建大橋時已有所考慮，所以根本不是今天的討論重點。興建大橋花費了1,400億元，花了那麼長時間部署，大橋又已經建成了，2018年年底起動了，2019年的使用率不俗，不過最弊的是甚麼呢？就是疫情令大橋閒置兩年多。

我們應如何將大橋多加善用呢？否則大橋建成後就是浪費，接着是貶值、維修，對嗎？因為大橋會老化。所以在這段期間我們如何追落後呢？何敬康議員提出至少4點，關於如何增加大橋本身的流量，從而產生經濟效益，然後再帶到周邊，路通就財通，將東面的深圳或惠州一帶，即“9+2”城市，以及西面的珠海和中山，好好連繫起來。這些就是我們今天要討論的兩個範疇。我認同是非常正確的。

我看到敬康提出了四大點。除了在其議案提及的四大點，我還要談一點：只要將路費減低，我可以告訴你，全世界都會用。目前每程收費150元人民幣，上次2023年4月5日曾經由零時開放至子夜12時就“澎澎聲”很多車通過，為甚麼呢？因為免費。問題是減多少？我認為150元人民幣的收費的確是昂貴的。由香港往澳門，很直接，150元人民幣或者划算；但如果要北上番禺，究竟要取道港珠澳大橋，還是沿江高速公路呢？我會告訴你我會選擇沿江高速公路。為甚麼呢？因為單是通過大橋已收費高昂。當局只要稍為減低一點，例如三分之一，已可吸引更多人使用。這是第一點。

收費便宜好像“蝕底”，但正如“優之良品”提供試食，對嗎？“食過翻尋味”，於是會回來“幫襯”。我認為便宜和減價是其中一個促銷的辦法。

第二點，我們提到2021年要“東進東出”，諸如此類，但我們要知道一點，深中通道會在2024年啟用，到時哪還有人會再經香港往西面？沒有可能。因為它已經與珠江口的口岸連接得很好，包括虎門橋、深中橋、虎門二橋、虎門三橋等幾條橋，全部已經存在。我們如何做好它？應該“東進可以西出”，由惠州來的貨車，完成了送貨工作，這輛車要載走甚麼貨呢？如果由香港繞道往深圳，經皇崗或蓮塘，再繞道上去，然後經虎門、深中，再繞道往珠海，又是不make sense(譯文：合理)的。但如果由東進來時，讓它行走港珠澳大橋往西部，直達珠海，那就有吸引力了。邏輯上，局長是交通大臣，局長要想點子出來，不是由我們想那麼簡單。我只是在此“吹水”，

但請局長回去計一計數，如何令大橋本身的流量提高，本身已有經濟能力，還要吸引大灣區這個“金三角”，將東面和西面好好連繫起來。

最後一點是，即將可以自由駕車北上，我們為甚麼不爭取讓任何在內地有定點工作的人士，特別是有專業資格的專業人士，讓他們行經西部通道、港珠澳大橋，享受跨境服務？這樣肯定會有更大的經濟裨益。

代理主席，我認為點子有很多，大家可以想象得到，但如何加大流量，令大橋得以善用呢？這就需要局方的專業人士發揮專業智慧，幫助香港。

代理主席，我謹此陳辭。

周浩鼎議員：代理主席，我發言支持“發揮港珠澳大橋最大效益，促進粵港澳聯動發展”議案，也感謝何敬康議員提出這項議案。

就“港車北上”的安排，今天很多同事均集中提到中國檢驗有限公司(“中檢”)的安排，陳恒鑠議員剛才亦提及他和民建聯一些同事曾往訪中檢，並向其提出了一些意見，希望能優化實際的輪候安排，以及理順相關情況，包括跨境車輛日後可否無需重複進行檢驗，以減省流程、困擾及麻煩。這些當然都是好的方式和方法，有助進一步優化“港車北上”措施，從而用好港珠澳大橋這項如此優秀的交通配套設施。

但是，我亦想在此特別提出，若真的要用好港珠澳大橋，發揮其最大效益，便不得不探討我們本身就香港西部特別是屯門所作出的規劃，因為屯門其實也有其地理優勢。我最近就屯門龍鼓灘的未來發展提出了一些倡議，包括認為以屯門現時所處位置，區內既已建有屯門至赤鱗角連接路，亦鄰近可通往粵西位置的港珠澳大橋，當局其實可利用這地理位置而絕對適合以屯門作為現代物流業工作基地。

我同時在倡議書提出，一些先進的食品加工中心亦可配置於屯門，因為食品加工產業過去的每年貿易總額可達500多億元以上，亦養活了超過2萬名從業員，有關行業其實有很大發展空間。若要令這個行業有更佳發展，便要提供新的基地，而其所在位置最好能

便利物流配套安排。如要用好港珠澳大橋，使之更能發揮其作用，便要有這類產業配置設於香港如屯門附近，以屯門作為產業基地，那麼便絕對可以令港珠澳大橋的整體運用發揮更大效能。

所以，我想在是次發言特別指出，要用好港珠澳大橋，便必然要就香港的整體規劃配套，特別是屯門、新界西北的配套作出匹配的安排，這樣才能以最有效益的方式發揮港珠澳大橋的功能。

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：何敬康議員，你現在可以就修正案發言。

何敬康議員：多謝代理主席。我非常感謝陸頌雄議員提出修正案，進一步補充我在原議案提出的一些建議。

陸頌雄議員在其修正案中，指出入境和海關的處理能力對大橋車流造成的瓶頸效應，這看法和我在原議案所提到，要做好“港車北上計劃”，有賴政府當局提升申請配額處理效率的意見，可說是不謀而合。我認為，我們的關注點正正與提升大橋車輛流量有密切關係，希望政府能夠正視，並在未來一併消除這些瓶頸，為日後營造更好條件，以增加配額，甚至實現無需配額通關的安排。

另外，有關驗車安排方面，陸頌雄議員提到香港和內地實施統一驗車標準，我認為跟隨較高標準是可行建議，希望政府加以考慮，把程序化繁為簡，為車主提供最大程度的便利。

至於陸頌雄議員在修正案的第三點，關注港車北上司機對內地交通法例及駕駛環境的熟悉度，又建議運輸署製作簡介視頻、舉辦內地安全駕駛講座、設計港車北上專用應用程式等，我認為這些都是非常具有建設性的意見，而且非常值得政府採納，以加強推展、推廣“港車北上計劃”。

代理主席，我十分感謝陸頌雄議員在修正案提出建議，令我的原議案更完備，亦樂見大家希望藉着政策優化，提升及理順執行細節，實現用好港珠澳大橋這個共同目標。我非常支持修正案，亦懇請各位議員同事支持這項議案和修正案，共同努力促進粵港澳大灣區聯動發展，締造更多交流及發展機遇。

代理主席，我謹此陳辭。

運輸及物流局局長：代理主席，由3時半開始，我很細心聆聽和感謝各位議員就議案提出的意見。就如何進一步用好港珠澳大橋（“大橋”），政府一直致力增加可使用大橋的粵港及港澳車輛常規配額，以及推行和落實新的通行措施，例如“港車北上”、在大橋香港口岸人工島發展自動化停車場等，以促進粵港澳大灣區（“大灣區”）的融合發展。早前我已在開場發言中作出一些回應，現在請讓我就大家提出的意見作一些補充回應。

（主席恢復主持會議）

議員很關心大橋如何可以幫助區域物流的發展，在這方面我們會繼續增強與珠海及其他內地城市——不論是珠西、粵西或其他城市——在貨物流動方面的聯繫，推動更多貨物通過珠海和大橋到達香港國際機場和港口，從而運往外地。同時，就議員提出有關物流和貨車方面的意見，我亦會與內地探討，從而發揮大橋對推動區域物流發展方面的效益。

在大橋香港口岸自動化停車場方面，特區政府正與粵澳兩地政府商討廣東和澳門跨境車輛及駕駛者的牌證安排。我們的目標是盡量簡化牌證要求，加強停車場的吸引力。同時，自動化停車場亦會採用最新的自動泊車技術，以自動化模式運作，為駕駛者提供更便捷暢順的泊車服務及體驗。為鼓勵更多內地和澳門的旅客選擇在香港國際機場轉乘飛機，有助提升香港作為大灣區和國際航空樞紐的地位，政府於去年5月20日刊登《2022年飛機乘客離境稅條例(修訂附表2)令》，使用大橋香港口岸自動化轉機停車場泊車後，並乘搭香港機場管理局接駁巴士經海天中轉大樓進入機場禁區的“陸空轉乘”旅客，將獲豁免繳交飛機乘客離境稅。

大家亦非常關注在“港車北上”方方面面的情況，其中一個環節是關於“港車北上”的申請。為確保計劃有序落實，粵港政府同意在計劃推出初期就接受申請數目設置上限，並以電腦抽籤方式分配。我們會檢視申請情況，按需要逐步提升接受申請數目。安排抽籤報名是為了更好編排有意申請人遞交網上申請的時間，避免申請人過度集中在個別日子遞交他們的申請，因而延長等候審批的時間。運輸署每月平均會進行兩次抽籤。

為配合“港車北上”的推行，運輸署會繼續善用電子服務、調配及增聘人手等，以提升處理申請的能力。另一方面，為進一步加快處理申請，運輸署將於今年第四季推出電子許可證服務，成功獲批的申請人可獲發電子版本的過境車輛封閉道路通行證。運輸署會繼續留意“港車北上”申請的處理情況，並優化相關安排。

大家亦非常關心“港車北上”的驗車，特別是由於早前兩地恢復通關，粵港跨境私家車的驗車服務供不應求，正如我在開場發言所述，“港車北上”申請人或代辦人須按指示駕車至位於元朗的中國檢驗有限公司（“中檢”）驗車站，檢驗的目的是進行“唯一性”特徵查驗，以核實車輛資料及安裝“港車北上”車輛電子通關卡，即RFID（譯文：無線射頻識別技術）卡。中檢亦為“港車北上”增設每日最多700個專設驗車名額，以應付需求。另外，中檢已延長服務時間，由以往周一至周五上午8時至下午6時，延長至每晚8時，周六、日也提供服務。特區政府會繼續與廣東省保持聯繫，探討加設新的驗車點，盡量便利“港車北上”申請人完成車輛檢驗。

至於香港車輛檢驗方面，根據現時香港法例，所有出廠滿6年的私家車每年均須在本港的指定測試中心接受檢驗，以確保適宜於道路使用，並取得“驗車紙”方可續牌；申請人在6月1日起提交申請時，若其車輛的車齡為6年或以上，須提交有效的“驗車紙”，以滿足內地有關當局對車輛安全檢驗合格證明的要求。

為便利私家車車主申請“港車北上”，運輸署已經聯絡各指定車輛測試中心，對出廠滿6年——以現時2023年作出申請為例，即2016年或之前出廠的私家車——而車輛牌照並非於4個月內到期的私家車作出特別安排，接受相關車輛預約檢驗。相關車主可以直接聯絡各指定車輛測試中心，排期檢驗以取得“驗車紙”，供申請“港車北上”使用。指定車輛測試中心的名單及聯絡方法已上載至運輸署網頁。

長遠而言，政府當局亦希望可達到內地與香港驗車證明互通。由於當中涉及兩地政府當局的考慮，包括驗車政策要求和法規的差異，以及道路使用者的安全，特區政府會與內地有關單位繼續商討及小心研究議員提出的意見。

大家亦關心“港車北上”於7月1日開通後的車輛數目上限，我們預計將會有大約45萬輛以個人名義登記的私家車符合資格申請“港車北上”。為確保獲批准申請人駕車北上時有更好的出行體驗，粵港政府同意就每日出行車輛數目設置上限。獲發出“港車北上”牌證的人士可經網上預約出行系統預約日子出行。特區政府正與廣東省政府商討並正檢視申請情況。我們一方面會為成功申請者提供便利，另一方面會更好管理其出行體驗。有關出行數目上限將會盡快公布。

議員亦關心參加“港車北上”人士在內地遇到失車或交通意外應如何處理、特區政府有否設立求助和應對機制？

按廣東省政府公布的“管理辦法”第十三條規定，香港車輛在內地發生被盜、損毀或者滅失的情況下，車主或駕駛者應當立即向海關、公安機關報告，並按有關規定辦理相關手續。若車輛不幸在廣東省內發生事故，可致電110報警求助。申請人及當事司機可能需要留在廣東省內，協助當地執法人員就事故進行調查，並聯絡相關保險公司跟進。

特區政府一向關注香港居民在內地發生交通事故所引致的傷亡或刑事案件。特區政府駐內地辦事處（“駐內地辦”）的入境事務組或入境事務處協助在外香港居民小組會因應不同的個案性質，為在內地遇事的香港居民提供可行協助。

特區政府駐粵經濟貿易辦事處（“駐粵辦”）於“港車北上”實施後會繼續與內地交通管理部門保持密切聯繫，為遇上交通事故的香港居民提供適切協助。駐粵辦亦會因應求助個案的實際情況，靈活調配人手，處理突發意外事故。

至於香港居民在內地涉及刑事案件，駐內地辦及入境處協助在外香港居民小組會因應個案的性質、情況和求助人的要求，提供適當支援。駐內地辦入境事務組亦會應當事人或其家屬的要求，向內地有關當局轉達及反映當事人及其家屬的訴求。

廣東省亦會定期向特區政府通報有關“港車北上”香港私家車在內地的交通意外數據。

有議員關心“港車北上”實施後，內地停車場識別香港車牌的問題。我們已與內地部門商討，運輸署已把香港車輛展示登記號碼及車牌的條文交予內地有關部門與停車場營辦商研究優化措施，以便“港車北上”的參與人士可使用內地的停車場。我們得悉內地營辦商正積極就車牌識別方面陸續優化升級其停車場管理系統。早前有媒體報道，珠海市已有90多個停車場升級其系統以識別香港車牌，部分內地停車場亦可透過掃碼讓車輛進出停車場，我相信內地會有更多停車場陸續升級，進一步促進港澳車輛便捷使用。

有議員關心“港車北上”涉及的費用是否吸引。參與“港車北上”所需的費用包括申請運輸署“封閉道路通行許可證”、檢驗汽車費用、內地機動車交通事故責任強制保險等，有關費用可能視乎車輛型號及汽缸容量等而有所不同。我們預計單次使用計劃北上所需的平均費用會較多次使用為高。一般而言，最長一年有效期所需費用約為2,000港元至3,000港元。

有議員問及計劃會否延伸至另一個陸路口岸，以方便駕駛者。廣東省和特區政府將參考在大橋實施“港車北上”的經驗，積極研究把計劃延伸至另一個港深陸路口岸，讓香港私家車可以穿梭粵東粵西。

有議員關心大橋旅遊方面，因為如果處理得好，可提升大橋使用量。在推動大橋旅遊方面，特區政府非常歡迎議員和社會各界人士提出促進用好大橋的提議。我們會積極與內地相關部門探討，並參考其他地方的實施經驗，希望能透過大橋推進，引領大灣區成為中外文化交流的樞紐和區域性的旅遊目的地。

有議員提到是否需要優化香港口岸和附近道路的交通管理安排，以利便大橋的交通。在這方面，政府會繼續密切監察相關道路的交通情況，並會適時採取相應交通管理措施。此外，運輸署和相關營辦商會繼續密切留意乘客需求的變化，按照實際情況在有需要時進一步加強接駁大橋香港口岸的公共交通服務，方便乘客利用大橋往來香港、廣東省及澳門三地。

有議員關心“粵車南下”的進展。我們正探討整體的實際方案應如何處理，我們當然很歡迎內地訪客來港，亦認為在大灣區共同建設的概念裏，應該盡量推動人流方便和暢順。但在車輛方面，香港面積始終有限制，道路也有限制，如何令這件事獲得預期效果，我們正在研究。

主席，我感謝今日各位議員就“發揮港珠澳大橋最大效益，促進粵港澳聯動發展”的議案提供多項寶貴和具建設性的意見，我們會參考，他們的意見亦有助政府優化現時大橋通行措施及落實新安排和政策。我們會繼續抓緊大橋帶來的機遇，與廣東省和澳門三方攜手帶動大灣區的發展。

多謝主席。

主席：我現在請陸頌雄議員動議修正案。

陸頌雄議員：主席，我動議我的修正案。

陸頌雄議員動議的修正案(標明文本見附錄6)

主席：我現在向各位提出的待議議題是：陸頌雄議員動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經選舉委員會及功能界別、地方選區選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。

我宣布修正案獲得通過。

主席：何敬康議員，你還有2分5秒答辯。之後辯論即告結束。

何敬康議員：多謝主席。我感謝今日發言的27位議員同事，就我的原議案和陸頌雄議員的修正案，提出許多非常全面、涵蓋不同範疇的意見。我亦非常感謝局長就議案提出了很多正面的回應。今次我提出這項議案，是希望促請當局抓緊時機，用好港珠澳大橋，在政策配合下創造更多機遇，展現這座世界級大型基建“睇得又打得”的形象。

李家超特首於今年3月到訪澳門，與澳門行政長官賀一誠會面時提到，透過支持港珠澳大橋跨境措施，讓大橋發揮最大經濟和運輸效益。賀一誠亦強調，港澳兩地必定要把握好“一國兩制”的獨特優勢，加強港澳合作。我衷心期望透過今次議案辯論，政府聆聽各位議員的意見後，積極制訂和推行有利粵港澳合作發展的政策，藉着用好大橋，實現習近平總書記在二十大報告提到，讓發展作為“港澳的立身之本”，“不斷開創港澳工作新局面”，促進粵港澳大灣區的聯動發展。

主席，我謹此陳辭，多謝各位。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：何敬康議員動議的議案，經陸頌雄議員修正後，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：我認為議題獲得經選舉委員會及功能界別、地方選區選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。

我宣布經修正的議案獲得通過。

暫停會議

主席：會議現在暫停，明天上午9時恢復。

立法會遂於下午6時18分暫停會議。

書面答覆

勞工及福利局局長就郭偉強議員對第三項質詢的補充質詢所作書面答覆

過去五年使用二元優惠計劃的平均每日乘客人次載列於下表。

曆年	使用二元優惠計劃的平均每日乘客人次		
	長者 ^(註 1)	合資格殘疾人士 ^(註 2)	總數
2018	1 154 000	159 000	1 313 000
2019	1 256 000	168 000	1 424 000
2020	985 000	129 000	1 114 000
2021	1 247 000	159 000	1 406 000
2022	1 940 000	145 000	2 085 000

(註 1) 二元優惠計劃的合資格長者年齡自 2022 年 2 月 27 日起由 65 歲下調至 60 歲。

(註 2) 合資格殘疾人士包括殘疾程度達 100% 的綜合社會保障援助計劃受助人，以及傷殘津貼受惠人。

立法會問題第7條
(書面答覆)

提問者： 張欣宇議員

會議日期： 2023年6月7日

作答者： 運輸及物流局局長

答覆：

主席：

就張欣宇議員的提問，現答覆如下：

- (一) 為回應市民對香港鐵路有限公司(港鐵公司)盈利和服務表現與票價的關係的關注，在2013年完成第一次票價調整機制檢討後，港鐵公司的票價調整機制引入了「分享利潤機制」及「服務表現安排」。在「分享利潤機制」下，港鐵公司會根據其每年基本業務利潤水平撥出款項用作提供票價優惠，而根據「服務表現安排」，港鐵公司須就在其控制範圍的因素造成的嚴重服務延誤(以31分鐘或以上計算)撥出款項，並以票價優惠形式回饋乘客。

根據2013年票價調整機制檢討後的安排，「分享利潤機制」及「服務表現安排」下撥作票價優惠的款項，會透過「即日第二程車費九折優惠」計劃¹回饋乘客。在2017年票價調整機制檢討

¹ 票價優惠時限長短視乎相關年度在「分享利潤機制」及「服務表現安排」兩項計劃下須撥出的金額。

後，相關優惠款額改為向乘客提供每程3%車費折扣，每年為期最少六個月²。

自2013年引入相關安排至2022年期間，港鐵公司在「分享利潤機制」及「服務表現安排」下所撥出作票務優惠的金額及相應的優惠安排載於**附件**。

- (二) 政府與港鐵公司在2023年3月21日共同公布最新一輪票價調整及機制檢討的結果。當中，票價調整方程式內的生產力因素的計算方法，修訂為按港鐵公司的香港物業發展利潤計算，以回應市民一直以來有關將港鐵票價與其盈利掛鈎的訴求，並長遠地降低港鐵票價的基線，讓所有乘客受惠。

此外，在經優化的「服務表現回贈」下，港鐵公司會調高就延誤超過三小時的事故須撥出的金額、增加每宗事故的最高撥款金額至4,000萬元，以及增設「繁忙時間款額增加安排」，以更確切反映服務延誤事故對乘客的影響。當「服務表現回贈」帳戶每累積滿2,500萬元，港鐵公司會安排於特定星期六或星期日推出一天「特別車費日」，讓乘客半價乘車。「服務表現回贈」帳戶內的所有金額會悉數透過「特別車費日」回饋乘客。

² 根據有關安排，如某一年在「分享利潤機制」及「服務表現安排」下撥作票價優惠的款項可提供多於六個月的3%車費折扣，港鐵公司會將款項悉數回饋乘客。相反，如某一年撥作票價優惠的款項不足以提供六個月的3%車費折扣，港鐵公司也會追加款項，確保在該年提供六個月的3%車費折扣。

在新安排下，港鐵公司須就2022年的事故撥出1.03億元回饋乘客。港鐵公司已分別在4月8、9日及5月13、14日共推出了四天「特別車費日」。該四天「特別車費日」共有約1,800萬乘客人次受惠，涉及總回贈金額約為7,200萬元。

由於在該四天「特別車費日」後須回饋的金額尚餘超過2,500萬元，港鐵公司將於2023年8月19日(星期六)再安排一天「特別車費日」。在該「特別車費日」後尚剩餘的金額則會保留在「服務表現回贈」帳戶，直至累積至2,500萬元。屆時，港鐵公司會安排另一個「特別車費日」回饋乘客。

「特別車費日」的宣傳及行政開支，屬於港鐵公司內部成本，並不會計入機制款額內。

2013年至2022年「分享利潤機制」及「服務表現安排」

年份	按上一年度利潤水平／服務延誤事故而須撥出的金額 ¹		車費優惠內容	車費優惠的期限
	「分享利潤機制」	「服務表現安排」		
2013	1.5億元	1,300萬元	即日第二程車費九折	1/7/2013-31/3/2014 ²
2014	1.25億元	2,750萬元	即日第二程車費九折	29/6/2014-30/4/2015 ³
2015	2億元	2,000萬元	即日第二程車費九折	21/6/2015-30/11/2015
2016	1.75億元	1,100萬元	即日第二程車費九折	26/6/2016-31/10/2016
2017	1.75億元	1,450萬元	每程車費扣減3%	18/6/2017-17/12/2017
2018	2億元	2,250萬元	每程車費扣減3%	30/6/2018-1/1/2019
2019	2.25億元	2,000萬元	每程車費扣減加碼至3.3%	30/6/2019-4/4/2020 ⁴
2020	2億元	8,650萬元	每程車費扣減加碼至3.3%	5/4/2020-26/6/2021 ⁵
2021	0元	1,500萬元	每程車費扣減加碼至3.8%	27/6/2021-25/6/2022 ⁶
2022	2.25億元	1,900萬元	每程車費扣減加碼至3.8%	26/6/2022-31/1/2023

¹ 只列出港鐵公司按「分享利潤機制」及「服務表現安排」下所撥出的金額，未有計算港鐵公司為提供有關優惠所額外撥出的金額(如有的話)。

² 計及港鐵公司在上一年度承諾撥出作車費優惠的金額的餘額，有關優惠期由原本的四個月延長至2014年3月31日。

³ 港鐵公司透過額外撥款，將原本三個半月的優惠期延長至2015年4月30日，以慶祝港鐵公司服務香港35周年。

⁴ 港鐵公司透過額外撥款，將原定為期半年的優惠延長至40個星期。

⁵ 港鐵公司透過額外撥款，將優惠期提早於2020年4月5日生效，至2021年1月1日；及後再將優惠延長至2021年3月31日。因應新型冠狀病毒病疫情，有關優惠在2020年7月1日至2021年3月31日期間提升至「程程20%車費扣減」，所涉及的少收收入由政府及港鐵公司共同承擔。及後，港鐵公司透過額外撥款，在2021年4月1日至6月26日期間將原有優惠提升至「程程5%車費扣減」。

⁶ 優惠期原定至2022年1月1日；港鐵公司及後透過額外撥款，延長優惠期至2022年6月25日。

立法會問題第8條
(書面答覆)

提問者： 李慧琼議員

會議日期： 2023年6月7日

作答者： 運輸及物流局局長

答覆：

主席：

就李慧琼議員的提問，現綜合答覆如下：

鐵路是香港公共交通重要一環。政府十分重視鐵路發展和營運，亦深明市民期望政府加強監管香港鐵路有限公司(港鐵公司)的服務表現。作為港鐵公司的大股東，政府一直透過董事局確保港鐵公司管治及策略與時並進，並多管齊下，強化港鐵公司管治及監管鐵路安全。

現時港鐵公司董事局由19位成員組成，當中四位為政府董事¹，而主席亦由政府委任。除出席董事局會議外，每位政府董事均為兩個董事局委員會／顧問小組的成員，積極參與董事局事務，密切監察港鐵公司整體策略及營運情況，並不時就市民對港鐵公司運作關心的事宜向董事局反映，例如在港鐵票務優惠方面，政府董事一直要求港

¹ 包括運輸及物流局局長、財經事務及庫務局局長、發展局常任秘書長（工務）及運輸署署長。

鐵公司顧及社會和經濟情況，以及公司所須維持的財政穩健性下，盡量推出不同的票務優惠，以照顧不同乘客的需要。

在高層人員薪酬方面，港鐵公司管理層的「與表現掛鈎的薪酬」由公司董事局薪酬委員會負責釐定，當中會考慮公司業績、工作表現、營運和顧客服務表現等各種因素。具體而言，薪酬委員會會考慮財務因素(例如經營利潤)及非財務因素(例如顧客滿意度、有關「乘客車程準時程度」及「列車服務準時程度」的營運表現要求等)來釐訂「與表現掛鈎的薪酬」，並按僱員的個人工作表現而調整，過程中會考慮嚴重鐵路事故以及乘客和員工相關的安全指標等。

因應去年兩次嚴重鐵路事故，運輸及物流局局長早前已致函港鐵公司董事會主席，要求在評估港鐵公司高層管理人員的年度績效表現及薪酬時，必須認真考慮包括提供安全可靠鐵路服務、達到公眾期望等所有因素。政府會繼續跟進，包括要求港鐵公司檢視現行評核表現的機制能否適切回應公眾期望，以及充分反映高層人員薪酬和鐵路服務表現的關係，並會在薪酬委員會監督有關進度。

此外，就去年的兩宗鐵路事故，港鐵公司於去年12月宣布進行資產管理及維修保養制度全面檢討。政府亦成立了獨立監督小組(小組)密切監督港鐵公司整個檢討工作。港鐵公司的全面檢討以及小組的工作已於今年年初展開，預期於今年年中完成。港鐵公司會在相關檢討工作完成後向董事局匯報，以及向政府提交檢討報告，而小組亦會向運輸及物流局局長提交報告。政府會在董事局以及其他工作平台與港鐵公司密切跟進檢討報告建議的跟進及改善措施。

事實上，各相關政府部門，包括路政署、機電工程署、運輸署等一直透過不同工作平台、港鐵公司的匯報以至實地巡查，密切監察港鐵公司就建造新鐵路項目、鐵路營運及維修保養等工作的表現，確保各項工作及服務均符合政府的監管要求。

政府深明市民大眾對港鐵公司作為香港主要交通服務營運者的要求及期望與日俱增，我們定必繼續透過既定機制及不同渠道，監督港鐵公司的營運，並督促港鐵公司適切回應市民訴求及期望，積極履行其社會責任，繼續為市民提供安全、可靠及高效的鐵路服務。

立法會問題第九條
(書面答覆)

提問者：陳凱欣議員 會議日期：二零二三年六月七日

作答者：醫務衛生局局長

答覆

主席：

健康飲食可促進學童健康成長，更可減低患上心臟病、糖尿病、某些癌症等慢性疾病的風險。政府十分重視學童健康飲食及體重問題，衛生署早於二〇〇六／〇七學年推行「健康飲食在校園」運動，以提高大眾對兒童健康飲食的認識及關注，營造有利健康飲食的校園及社會環境。及後，衛生署於二〇一七／一八學年開展「學校午膳減鹽計劃」，旨在以循序漸進的方式降低學童午膳的鈉含量。

就陳凱欣議員的提問，經諮詢教育局、環境及生態局和衛生署後，現回覆如下：

(一)

衛生署於二〇一七／一八學年開展「學校午膳減鹽計劃」。於二〇一八年一月，衛生署衛生防護中心與食物環境衛生署食物安全中心聯合進行「香港小學午膳營養素測試2018」，從全港小學隨機抽取午膳樣本，分析初小學童午膳的鈉含量、熱量及主要營養素含量。結果顯示，學童午膳的平均鈉含量由二〇一三年的951毫克減至二〇一八年的818毫克，減幅為約14%，持續向預期的減鈉目標邁進。

然而，自二〇一九／二〇學年起，2019冠狀病毒病疫情造成學校停課及學習安排改變，學校午膳供應因而受到嚴重影響。衛生署正積極與午膳供應商跟進及商討，檢視計劃落實情況及下一步行動。

(二)、(三)及(五)

衛生署推行的「學校午膳減鹽計劃」主要是針對小學午膳餐盒的平均鈉含量。除了鈉含量，衛生署亦重視其他營養指標。在進行「香港小學午膳營養素測試2018」時，衛生署亦有檢視小學午膳飯盒的熱量及部分主要營養素。

「香港小學午膳營養素測試2018」的結果顯示，整體而言，進行測試的午膳樣本在熱量、脂肪及糖分都達到建議標準。當中，九成或以上的午膳樣本所含的總脂肪、飽和脂肪、反式脂肪及糖分均低於建議攝入量的上限，每個飯款平均反式脂肪及糖含量較二〇一三年的同類測試更分別減少7%及15%。就膳食纖維方面，平均含量為5.1克，較建議攝入量的4克為高，但同時四成樣本的膳食纖維含量較建議攝入量為低。至於蛋白質，午膳樣本平均含量為21.6克，較建議攝入量的13.3克為高，當中非素菜午膳樣本的平均蛋白質含量更為建議攝入量的1.8倍，達23.6克。

教育局向學校發出通告及指引，促請學校應根據衛生署編制的《學生午膳營養指引》和《選擇學校午膳供應商手冊》，以及其他相關政府部門發出的指引，制訂及推行健康膳食政策，並在挑選午膳供應商時，須注意午膳的營養質量及作出適當安排。衛生署亦已與午膳供應商作出商討，並建議午膳供應商根據《學生午膳營養指引》，確保午膳達建議的營養要求，當中包括於製作食譜及烹調過程中留意午膳的鈉含量；於午膳中提供最少一份蔬菜；午膳中穀物類、蔬菜類和肉類的比例應為三比二比一；及提升高纖穀物的比例（如於白飯中添加糙米或蔬菜達至少10%）等。另外，衛生署亦建議學校與午膳供應商及家長合作，確保學童每天在校內可進食最少一份水果，鼓勵學童從小建立健康的飲食習慣。

儘管減鈉措施屬自願性質，衛生署亦透過「健康飲食在校園」運動內的「至『營』學校認證計劃」，加強落實有關的減鹽建議。學校在計劃下申請午膳優質認證時，其中一個項目便是要求學校與午膳供應商在簽訂的合約中，必須訂明所有午膳餐盒要根據衛生署編制的《學生午膳營養指引》製作。衛生署一直透過不同途徑宣傳及鼓勵學校參與「至『營』學校認證計劃」。截至二〇二三年五月三十一日，共有295間小學（超過全港四成小學）參與該計劃，當中134間已取得不同程度的認證。

另一方面，環境及生態局轄下的降低食物中鹽和糖委員會（委員會）一直致力推廣少鹽少糖的訊息。在學校層面，委員會透過與衛生署及教育局合作，提高學生對於減少攝取鹽和糖的意識。衛生署一直有就「學校午膳減鹽計劃」向委員報告執行情況，而委員會亦有就計劃提供意見。

衛生署會按實際情況適時作出檢討，以及在有需要時聯同相關政府部門作出相應跟進。

(四)

衛生署學生健康服務為參加該服務的學生安排周年健康檢查，服務包括身體檢查、以健康評估問卷輔助篩查心理健康和行為問題、面談、輔導、健康促進活動等。過去五年出席周年健康檢查的學生中，超重（包括肥胖）的檢測率表列如下。值得注意的是，由於學生健康服務自二〇二〇年年初起受到2019冠狀病毒病疫情影響，近三個學年接受服務的學生人數和出席模式都有所改變，因此直接比較疫情前後的數據時須謹慎處理。衛生署會繼續密切監察學童的健康情況。

二〇一七／一八學年至二〇二一／二二學年的小學生的超重（包括肥胖）的檢測率

	二〇一七 ／一八	二〇一八 ／一九	二〇一九 ／二〇*	二〇二〇 ／二一*	二〇二一 ／二二*
檢測率	17.6%	17.4%	19.0%	18.6%	20.6%

註：

超重（包括肥胖）的定義為：

- 身高 55 至 175 厘米的男生，以及身高 55 至 165 厘米的女生，透過「身高別體重圖表」評估體重後（即體重按身高調整後），體重超過中位數的 120%。
- 身高超過 175 厘米的男生或身高超過 165 厘米的女生，體重指標達 25 或以上。

* 學生健康服務自二〇二〇年年初起受到 2019 冠狀病毒病疫情影響，近三個學年接受服務的學生人數和出席模式都有所改變。

(六)

衛生署於二〇〇六／〇七學年起推行「健康飲食在校園」運動，並於同年就學童的午膳編製了營養指引。衛生署會定期檢視該指引，並參考各地衛生機構的建議和最新的醫學研究數據，修訂相關內容，以切合本港學童的營養需要。

-完-

立法會問題第十條
(書面答覆)

提問者：尚海龍議員

會議日期：二零二三年六月七日

作答者：勞工及福利局局長

答覆：

主席：

就議員的提問，我現答覆如下：

- (一) 政府提供資助，由非政府機構營運暫託服務，為在社區中生活，但在個人照顧方面需要家人或親屬協助的長者及殘疾人士提供短暫的住宿或日間照顧服務，減輕照顧者的壓力。此外，政府以「綜合家居照顧服務（體弱個案）」、「改善家居及社區照顧服務」、「嚴重殘疾人士家居照顧服務」，和「嚴重肢體傷殘人士綜合支援服務」，為長者和殘疾人士提供家居為本的支援，包括家居暫託服務。

暫託服務的使用者毋須經過統一評估機制，可直接向服務單位查詢及申請。有需要人士亦可經由綜合家庭服務中心／綜合服務中心、醫務社會服務部、長者服務單位、特殊學校或康復服務單位轉介。倘若長者或殘疾人士有迫切短暫住宿照顧需要，他們或其照顧者可透過社會福利署（社署）的「殘疾人士住宿暫顧服務、長者住宿暫託服務及長者緊急住宿服務空置宿位查詢系統」尋找在「改善買位計劃」和「私營殘疾人士院舍買位計劃」下提供指定暫託宿位的院舍的空置宿位情況，他們或其照顧者可與相關院舍直接聯絡以確認空置宿位及安排入住。如有其他服務需要，院舍會於長者或殘疾人士入宿後轉介他們至有關服務單位跟進。

此外，社署亦直接或透過津助非政府機構為長者、殘疾人士、長期病患者及其照顧者提供各類社區支援服務，服務單位包括：綜合家庭服務中心／綜合服務中心、醫務社會服務部、長者地區中心、長者鄰舍中心、殘疾人士地區支援中心、精神健康綜合社區中心、家長／親屬資源中心、自閉症人士支援中心和家居照顧服務等。這些服務單位提供一系列的預防和支援服務，如個案管理、輔導、外展服務、轉介服務、互助小組、照顧技巧訓練、減壓小組和康樂活動等，為照顧者提供各方面的支援，提升其照顧能力及生活質素。

- (二) 現時，全港共有213間津助長者地區中心／長者鄰舍中心（長者中心），在地區層面為長者提供一系列支援服務，包括輔導、轉介、協助處理長期護理服務申請、情緒支援和護老者培訓等，以協助長者居家安老。長者中心亦會聯繫地區上的社區支援服務單位，更有效地運用社區資源，共同建立長者友善的社區。

長者中心亦會在區內舉辦多元化的活動，包括講座、護老者培訓課程、義工培訓、街站和外展活動等，鼓勵長者積極參與社區活動。

- (三)及(四) 政府一直與不同的資助非政府機構或社福機構緊密協作，幫助有需要的長者、殘疾人士及他們的照顧者。政府將陸續在 18 區成立「地區服務及關愛隊伍」（「關愛隊」），凝聚社區資源和力量。勞工及福利局和社署現正積極探討「關愛隊」參與協助支援相關工作。

立法會問題第十一條

(書面答覆)

提問者：吳永嘉議員

會議日期：2023 年 6 月 7 日

作答者：創新科技及工業局局長

答覆：

主席：

就吳永嘉議員問題的各部分，現綜合回覆如下：

政府設有五所研究及發展（研發）中心，即香港應用科技研究院、香港紡織及成衣研發中心、物流及供應鏈多元技術研發中心、納米及先進材料研發院和汽車科技研發中心，負責推動和統籌選定重點範疇的應用研發。研發中心在締造蓬勃的創新及科技（創科）生態環境方面擔當重要的角色，凝聚「政產學研」進行科技合作。

研發中心是統籌應用研究和推動技術轉移至業界的平台。為整體評估研發中心各方面的工作進度及表現，政府自 2017-18 年度起採用了以下六項指標：

- (i) 來自業界的收入水平；
- (ii) 涉及業界參與並進行中的項目數目；
- (iii) 參與進行中的項目的公司數目；
- (iv) 受惠於「公營機構試用計劃」的機構數目；
- (v) 在「研究人才庫」計劃下聘用的研究員數目；以及
- (vi) 提交及獲批的專利申請數目。

就各指標的詳情如下：

(i) 來自業界的收入水平

現時，創新科技署（創科署）把研發中心來自業界的收入水平目標定於 30%，各研發中心在 2021-22 年度均能達標。為進一

步鼓勵各研發中心與業界加強合作，創科署建議可考慮把目標提升至 35%，以促進各研發中心將技術轉移至業界及把研發成果商品化。惟受到 2019 冠狀病毒病疫情的影響，香港各行業早前專注沉著應對全球供應鏈及經濟變化所帶來的不穩定性，故業界大多對研發開支採取相對保守的態度。創科署正積極留意整體經濟發展情況，並會與研發中心詳細檢視安排，再確認執行新指標的時間表，以免為業界及研發中心帶來不必要的負面壓力。

- (ii) 涉及業界參與並進行中的項目數目及
- (iii) 參與進行中的項目的公司數目

各研發中心一直與業界緊密合作，進行切合業界需要的應用研發項目，並將技術轉移至業界，致力將研發成果商品化。各研發中心在 2021-22 年度，共有逾 210 個涉及業界參與的項目正在進行，參與的公司數目超過 410 間，較上一個財政年度分別增加約 13% 及 5%，可見研發中心所推展的項目能配合香港業界發展的需要。

- (iv) 受惠於「公營機構試用計劃」的機構數目

研發中心亦進行與政府部門有關的研發項目，相關的研發成果有助參與的部門提升其服務質素及運作效率。在 2021-22 年度，受惠於「公營機構試用計劃」下進行中項目的機構數目超過 110 間，較上一個財政年度增加約 19%。研發中心可透過計劃與各政府部門及公營機構試驗研發成果，從使用者獲得完善產品服務的意見。這有助改良科研成果，增加研發成果實踐化及商品化的機會。

- (v) 在「研究人才庫」計劃下聘用的研究員數目及
- (vi) 提交及獲批的專利申請數目

各研發中心一直積極在重點範疇進行應用研發，除動員已受聘於研發中心以及合作科研機構的研究人員外，還在「研究人才庫」計劃下聘用約 370 名研究員，全力推展多個領域的應用研發項目，提交近 250 項專利申請，獲批專利 135 個，較上一個財政年度分別增加 6% 及 16%。

有關(ii)至(vi)項的指標，由於各研發中心的性質、規模及專注重點均有所不同，難以訂定劃一的可量化關鍵績效指標。雖然如此，在創科署定期向立法會工商事務委員會提交的研發中心進度報告中，亦會羅列各中心在(ii)至(vi)項指標下的個別表現。

我們相信現階段上述六個指標已能從不同方面協助政府評估各研發中心的整體表現。創科署會與各研發中心緊密溝通，並不時檢視它們的表現，以適時引入及訂立得當的新關鍵績效指標。該署會繼續密切監察研發中心的營運情況及表現。

- 完 -

立法會問題第十二條
(書面答覆)

提問者： 陳永光議員

會議日期： 二零二三年六月七日

作答者： 醫務衛生局局長

答覆：

主席

中醫藥發展基金（基金）在2019年6月正式啟動，是首個特別為支援中醫藥發展而成立的專項基金，主要目標是提升中醫藥界整體水平，從而配合中醫藥界發展。

就陳永光議員提問的各部分，現回覆如下：

（一）及（二）

基金致力惠及整個中醫藥界不同層面的從業員和機構，並已推出十多項資助計劃，範疇包括人才培訓、改善診所設施、優化中成藥生產質量管理系統、中成藥註冊支援、中醫藥推廣、應用調研及研究等。截至2023年4月底，基金的主要成果如下：

- (a) 人才培育方面，超過2 700名中醫師及中藥從業員獲資助修讀各類中醫藥專業進修課程，以持續提升專業知識及能力；基金亦資助課程提供者設計及舉辦具開創性的培訓項目以填補市場上現有課程之不足，惠及超過8 000名從業員。基金至今已在相關資助計劃下共批出逾5 000宗撥款申請；
- (b) 質量提升方面，基金支持超過400間中醫診所及150間中藥材零售／批發商提升其設施及設備，以提升服務質素，並提升中藥的安全及品質控制；基金亦支持超過150間中成藥製造／批發商就超過680項中成藥產品取得顧問服務及技術支援，以完成註冊程序，從而提升香港註冊中成藥產品品質水平、加強品牌形象

及促進中藥產業發展。基金至今已在相關資助計劃下共批出逾1 250宗撥款申請；

- (c) 研究及調研方面，基金已支持開展逾40宗中醫藥研究及應用調研項目，對香港中醫藥學術及臨床研究、專業及產業發展，及擴大中醫藥知識領域有重要作用；及
- (d) 宣傳及推廣方面，基金支持舉辦超過400項不同形式的中醫藥宣傳及公眾教育活動，對象涵蓋幼稚園學童、中小學生、長者及公眾，累計受惠人士／機構超過130萬，涉及共批出逾20宗大型項目撥款申請。

另外，為動員中醫藥界集中在私人市場的資源以及時應對2019冠狀病毒病，基金特別審批並全額資助「齊心抗疫—中醫藥遙距診療計劃」及「攜手齊心—中醫藥新冠復康診療計劃」，以回應隔離人士遙距診療及康復者復康診療的殷切需求。

截至2023年4月底，基金已批准的資助項目涉及款項約2億2千萬元（臨時數字）。基金累計接獲逾7 400宗申請（當中包括正在審批、有待開展審批、有待申請者補交所需文件或回覆執行機構查詢事項的申請），其中逾6 300宗申請經已獲批。各項資助計劃的審批數字載列於附件。

（三）

香港生產力促進局作為基金的執行機構，負責基金的日常運作，並按照基金諮詢委員會訂定的既定要求和機制就申請進行審批，確保所有申請獲公平的處理。審批過程視乎個別申請項目的性質、規模及技術細節之複雜程度而定，平均審批時間為約3至4個月，而資料齊備的申請可更快獲批。

基金執行機構亦會在申請過程中為申請者提供適切的協助及建議，包括定期舉辦「一對一諮詢會」、指導申請者填寫申請表格，及提供申請表格範本供申請者參考等。

就由中醫藥界機構提出的中醫藥推廣、應用調研及研究項目的申請而言，若基金諮詢委員會經過討論後對項目實施的可行性存疑、認為申請者未能提供足夠的細節等，會將有關意見回饋予申請機構，申請者可按諮詢委員會的提供的意見修訂計劃和再次遞交申請。有關安排可讓申請者更清楚了解應如何修訂計劃，加快審批進度。

(四)

在基金宣傳推廣方面，執行機構持續加強以不同渠道宣傳及推廣基金各類資助計劃，包括設立基金專題網頁及查詢熱線；製作網上或印刷宣傳品並透過實體和社交平台、通訊軟件等方式發放；安排在中醫藥專題雜誌及大眾媒體刊登基金專題採訪；以及定期舉辦講座、分享會及「一對一諮詢會」等，以期多方面向普羅大眾及中醫藥界機構及人士宣傳及推廣基金。

基金亦有透過香港中醫藥管理委員會及其他相關單位發布有關基金的最新消息，並主動聯絡及參與各中醫藥界所舉辦的活動，加強聯繫及溝通，以便向中醫藥界持份者簡介各支援計劃的最新資訊。此外，基金亦設有「中醫藥資源平台」，為中醫藥界及相關人士提供多元中醫藥資源及實用參考文件。

(五)

醫務衛生局聯同基金執行機構持續就基金的運作進行檢視，包括諮詢及聽取不同持份者的意見，並在諮詢基金諮詢委員會的意見後，分階段落實各項優化建議，當中包括：優化現有資助計劃的設計、簡化申請程序及行政安排、擴闊申請資格及資助內容、提高資助上限及延長項目完成時限等。

為進一步促進香港中醫藥作為本港醫療系統重要部分的長遠發展，政府在2023-24年度財政預算案公布向基金額外注資5億元，支援以下措施：

- (a) 就有利中醫藥整體發展的策略性重點主題委託機構進行大型培訓、宣傳和研究項目。視乎與中醫藥界的進一步商討，項目可包括以下主題和工作：為配合中醫醫院即將投入服務而新制定具針對性的培訓項目；進行研究項目進一步加強中醫藥在基層醫療和整體醫療系統的角色；推廣香港中醫中藥品牌形象，說好香港故事，並協助業界拓展大灣區、內地和海外市場；推動中醫藥界善用資訊科技；在全港推行大型項目以加強公眾教育，推廣普及中醫藥；以及
- (b) 推展提升行業能力的新措施，擴大基金撥款資助項目的廣度和深度，例如：提高中醫藥界提出的項目現有撥款計劃的資助上

限，使項目更具成效；推展由國家中醫藥管理局支持的「中醫高級臨床人才培訓計劃」，為資歷較高的年輕中醫提供有系統培訓，以助他們成為高水平的中醫理論及臨床骨幹人才；以及為中成藥製造商提供技術支援，加強品質控制，便利香港中成藥開拓其他市場「走出去」。

上述新措施預計由2023-24年度起分階段推出。本局會聯同基金諮詢委員會，密切監察基金的執行情況，並且會偕同執行機構與中醫藥界和相關持份者保持聯繫，並在有需要時推出優化措施。

-完-

中醫藥發展基金各資助計劃的推出時間、獲批申請數目及資助金額

(截至2023年4月30日)(數字有待核實)

類別	資助計劃		推出時間 (月/年)	累計接獲申請數量 (註 1)	累計獲批申請數量 (批准後撤回申請數量)	經調整後獲批申請數量 (註2)		經調整後獲批資助金額 (註2)
企業支援計劃	中醫藥從業員培訓及改善中醫診所設施資助計劃 (A1)	資歷架構認可培訓課程 (A1-1)	12/2019	1 439	1 415 (56)	1 359	(惠及 2 762名 中醫藥 從業員)	\$38,143,479.00
		包含評估的培訓課程 (A1-2)	12/2019	883	865 (21)	844		\$4,015,946.00
		一般進修課程 (A1-3)	3/2020	2 995	2 779 (17)	2 762		\$2,762,000.00
		改善中醫診所設施資助計劃 (A1-4)	3/2020	699	404 (33)	371 (涉及 1 143項設施)	\$6,109,229.30	
	中成藥生產質量管理系統優化資助計劃 (A2)		3/2020	15	14 (1)	13	\$2,009,400.00	
	中成藥註冊支援計劃 (A3)		9/2019	778	686 (33)	653	\$10,425,018.90	
	改善倉庫管理、物流和服務資助計劃 (A4)		3/2021	228	152 (1)	151 (涉及 486項設施)	\$7,864,504.00	
行業支援計劃	中醫藥行業培訓資助計劃 (B1-1)		6/2019	57	9 (1)	8 (註 3)	\$7,690,819.00	
	中醫藥推廣資助計劃 (B1-2)		6/2019	121	25 (1)	24 (註 3)	\$11,922,465.00	
	中醫藥應用調研及研究資助計劃 (B2)		6/2019	209	47 (0)	47 (註 3)	\$61,132,032.00	
2019 冠狀病毒病 特別支援計劃	齊心抗疫—中醫藥遙距診療計劃		3/2022	-	-	-	\$17,600,000.00	
	攜手齊心—中醫藥新冠復康診療計劃		7/2022	-	-	-	\$48,750,000.00	
總數				7 424	6 396 (164)	6 232	\$218,424,893.20	

註 1：有關數字包括正在審批、有待開展審批、有待申請者補交所需文件或回覆執行機構查詢事項的申請

註 2：有關數字已扣除申請者在資助獲批後自行決定撤回的申請(如適用)

註 3：在行業支援計劃下，由中醫藥相關機構提交大型培訓、推廣及研究項目的建議書須經由中醫藥發展基金諮詢委員會按既定評審標準就個別項目作出考慮

立法會問題第十三條
(書面答覆)

提問者：陳仲尼議員

會議日期：二零二三年六月七日

作答者：財經事務及庫務局局長

答覆：

主席：

為配合國家的新發展格局，滿足全球投資者對配置人民幣資產日益增加的需求，政府正連同金融監管機構和香港交易及結算所有有限公司(港交所)積極推動人民幣證券在港發行和交易，增加離岸人民幣的投資用途，進一步鞏固香港作為離岸人民幣業務樞紐的地位，同時助力人民幣逐步國際化。

港交所已於今年5月19日公布，擬於6月19日市場準備就緒時為特定證券啟動「港幣-人民幣雙櫃台模式」(雙櫃台模式)，讓投資者以港幣和人民幣交易同一發行人的證券，並在港幣櫃台及人民幣櫃台間進行跨櫃台交易。港交所同日亦會引入「雙櫃台莊家機制」，透過在人民幣櫃台提供買賣雙邊報價，從而提升人民幣股票的流動性。同時，市場莊家亦可進行同一股票在雙幣櫃台之間的套戩交易，收窄兩個櫃台之間的價差。政府早前已透過《2023年印花稅(修訂)條例》，豁免有關莊家特定交易的印花稅，港交所亦正處理莊家的申請和審核工作。

就問題的各個部分，經諮詢證券及期貨事務監察委員會(證監會)和港交所後，現回覆如下：

(一) 及 (二) 港交所於2010年已設立機制，允許人民幣櫃台進行證券的交易及結算，其安排大致與港幣櫃台證券相同，在交易所買賣基金亦廣泛使用。就券商系統接駁港交所交易系統而言，雙櫃台模式並沒有新的技術提升要求。換句話說，若有關券商現時已提供人民幣計價證券的交易服務，技術及運營上應已可配合基本的雙櫃台交易的需求。在過去18個月，有約200家券商曾參與人民幣計價證券買賣，相關券商佔市場份額約90%。

為讓市場各方熟悉雙櫃台模式交易，港交所已於5月2日開始讓交易所參與者進行為時一個月的自願性端對端測試，並於5月27日及6月3日完成兩場市場演習(包括跨櫃台結算測試)。相當數量的券商，包括所有有意成為莊家的機構已在測試中驗證其系統在雙櫃台模式下運作順暢，務求雙櫃台模式和莊家機制在推出時可順利運作。

參與人民幣櫃台交易尤其是跨櫃台交易和相關測試並非強制性要求。由於莊家可於特定交易獲得印花稅豁免，港交所估計初期的跨櫃台交易大多以莊家參與為主。暫未開通有關功能的券商可視其自身業務需求作出適當規劃及安排相關系統提升。港交所會繼續支持券商的準備工作，並在有需要時提供技術支援。

(三) 現時超過20家上市公司的股份獲港交所指定為雙櫃台證券，佔股本證券日均成交約四成。目前各項準備工作正有序進行，港交所已公布首批雙櫃台莊家名單，並確定最終的啟動日期。港交所、證監會及香港金融管理局會繼續與市場各方緊密溝通，並推出一系列市場推廣和投資者教育活動。我們有信心在推出雙櫃台模式和雙櫃台莊家機制後，可為投

資者提供更多元化的交易選擇，進一步豐富香港離岸市場的人民幣投資產品，加強香港證券市場的競爭力。

-完-

立法會問題第 14 條
(書面答覆)

提問者： 陳振英 議員 會議日期： 2023 年 6 月 7 日

作答者： 民政及青年事務局局長

答覆：

主席

(一) 2023年首5個月，全港社區會堂／社區中心（以下簡稱「會堂」）的多用途禮堂、會議室及其他設施（包括活動室／課室等）的平均使用率分別為76.3%、42.6%及44.5%。各區個別會堂的設施在2023年1月至5月的平均使用率載於附件。

(二) 會堂設施的使用率與會堂的位置、地區團體的活動，以及附近是否有相類設施有關。一般而言，位於人口密度較高、附近交通較便捷的會堂，使用率會較高；而位處較偏遠的會堂，使用率則較低。根據經驗，由於會堂的多用途禮堂面積較大，適合舉辦不同類型的活動，一般較受租用者歡迎。相對而言，會堂內的會議室／活動室／課室的面積相對較小，只能用作小型會議或班組活動，一般使用率亦因而較多用途禮堂為低。另外，會堂設施如有需要進行維修工程，亦有機會影響相關設施的使用率。

就問題所提到的堅尼地城社區綜合大樓，共有6間活動室及1間會議室供地區團體租用。由於位於該大樓二樓的活動室及會議室於本年3月底前一直被用作社區檢測中心，並在接獲短時間通知後即重新開放予公眾租用，因此有關設施在4月開放初期的使用率明顯較設於大樓內另外兩個樓層的活動室的使用率為低。

(三) 為鼓勵地區團體善用會堂的各项設施，民政事務總署一直致力改善會堂的配套，包括更換會堂的空調、燈光和其他相關系統、提升會堂的舞臺和影音設備、提供自動飲品售賣機，

以及統一購買整體音像版權許可，以方便租用者免費使用附有版權的音像作品等。

此外，會堂的設施在抽籤後餘下仍未被租用的時段，會上載至部門網站，供合資格地方團體申請租用，以「先到先得」的形式分配。各區民政事務處亦會因應地區的情況和需要，採取不同措施來善用會堂設施，例如在考試季節開放一些未被租用的會議室／活動室作自修室用途。

我們將繼續與各持份者保持緊密聯繫，以及探討其他不同方法，讓會堂設施物盡其用，為更多市民提供服務。

各社區會堂／社區中心設施
2023年1月至5月的平均使用率

地區	社區會堂／社區中心名稱	平均使用率（%）		
		多用途禮堂	會議室	活動室／課室等
中西區	西區社區中心	／	63.6	／
	西營盤社區綜合大樓社區會堂	65.1	20.7	／
	堅尼地城社區綜合大樓會議室及活動室 （2樓的會議室及活動室在防疫用途完結後於本年3月重開）	／	9.1	61.5
東區	銅鑼灣社區中心	83.5	76.6	／
	興華社區會堂	88.7	／	／
	漁灣社區會堂	88.5	／	／
	愛秩序灣社區會堂	86.4	53.0	／
	鰂魚涌社區會堂 （防疫用途完結後於本年4月重開）	69.6	29.6	／
	小西灣社區會堂 （防疫用途完結後於本年3月重開）	82.2	14.6	／
	北角社區會堂	81.1	91.4	／
南區	華貴社區中心	97.4	／	98.8
	鴨脷洲社區會堂	69.6	37.2	／
	利東社區會堂	*	*	*
	海怡社區中心	94.0	70.4	89.6
	赤柱社區會堂	11.7	7.2	／
灣仔	禮頓山社區會堂	*	*	／

地區	社區會堂／社區中心名稱	平均使用率（%）		
		多用途禮堂	會議室	活動室／課室等
九龍城	紅磡社區會堂	87.1	2.4	73.1
	啟德社區會堂 (防疫用途完結後於本年4月重開)	56.5	19.8	／
觀塘	觀塘社區中心	*	55.9	／
	樂華社區中心	*	37.4	／
	順利社區中心	55.1	25.3	／
	藍田（東區）社區會堂	67.3	7.7	／
	藍田（西區）社區中心	73.7	／	／
	秀茂坪社區會堂	86.5	51.6	／
	茜草灣鄰里社區中心	78.1	44.7	／
	啟業社區會堂	75.1	69.3	27.6
	油塘社區會堂	83.6	15.6	17.5
深水埗	長沙灣社區中心	94.5	／	83.9
	南昌社區中心	85.1	63.2	／
	大坑東社區中心	82.1	／	／
	麗閣社區會堂 (防疫用途完結後於本年3月重開)	71.9	14.7	／
	白田社區會堂 (防疫用途完結後於本年3月重開)	78.2	16.0	5.6
	石硤尾社區會堂	86.5	81.5	65.9
	荔枝角社區會堂 (防疫用途完結後於本年2月重開)	79.1	26.1	7.1
	美孚社區會堂	81.9	68.8	64.2

地區	社區會堂／社區中心名稱	平均使用率（%）		
		多用途禮堂	會議室	活動室／課室等
黃大仙	黃大仙社區中心	91.3	74.4	／
	彩雲社區中心	88.5	92.7	／
	竹園社區中心	86.6	69.5	／
	鳳德社區中心	88.7	81.2	／
	慈雲山社區會堂	69.4	／	／
	慈雲山（南區）社區中心	90.8	／	／
	東頭社區中心 （防疫用途及維修工程完結後於本年4月重開）	29.7	33.0	19.1
油尖旺	梁顯利油麻地社區中心	50.8	*	31.4
	旺角社區會堂	68.3	6.4	／
離島	愉景灣社區會堂 （防疫用途完結後於本年3月重開）	47.7	0	10.1
	東涌社區會堂	83.4	14.2	25.0
葵青	長青社區中心	62.5	／	4.9
	長發社區中心	64.5	／	65.0
	大窩口社區中心	77.7	／	45.4
	長亨社區會堂	74.8	／	66.0
	葵芳社區會堂	91.7	／	64.8
	葵盛社區會堂	76.7	／	16.8
	青衣邨社區會堂	72.4	／	31.0
	荔景社區會堂	*	／	*
	石籬社區會堂	86.6	*	16.8

地區	社區會堂／社區中心名稱	平均使用率（%）		
		多用途禮堂	會議室	活動室／課室等
北區	北區社區中心	／	44.3	／
	祥華社區會堂	89.5	60.7	／
	打鼓嶺社區會堂 （維修工程完結後於本年2月重開）	4.1	0	0
	沙頭角社區會堂	*	*	／
	聯和墟社區會堂	84.6	65.1	／
	和興社區會堂	*	*	／
	皇后山社區會堂 （自本年2月啟用）	30.2	8.1	／
西貢	景林鄰里社區中心	85.1	51.0	／
	西貢賽馬會大會堂	79.9	／	33.0
	翠林社區會堂	55.3	14.0	／
	健彩社區會堂	79.0	58.0	／
	尚德社區會堂	65.5	27.0	／
	康城社區會堂	61.3	10.0	／
	坑口社區會堂 （防疫用途及維修工程完結後於本年4月重開）	48.7	1.0	／
沙田	恆安社區中心	88.4	74.0	／
	隆亨社區中心	92.2	79.9	／
	顯徑鄰里社區中心	75.9	69.5	／
	秦石社區會堂	91.3	64.6	／
	廣源社區會堂	92.7	82.7	／
	瀝源社區會堂 （防疫用途完結後於本年4月重開）	*	21.9	／

地區	社區會堂／社區中心名稱	平均使用率（%）		
		多用途禮堂	會議室	活動室／課室等
沙田	博康社區會堂	91.1	60.1	／
	沙角社區會堂	88.4	31.2	／
	新田圍社區會堂	48.2	63.2	／
	禾輦社區會堂 （會議室維修工程完結後於本年5月重開）	67.6	0	／
	利安社區會堂	*	63.0	／
	美田社區會堂	87.8	73.0	／
	圓洲角社區會堂	74.8	76.4	／
大埔	大埔社區中心	73.5	35.0	／
	富亨鄰里社區中心	75.0	26.0	／
	太和鄰里社區中心	65.0	29.0	／
	運頭塘鄰里社區中心	71.2	27.0	／
	富善社區會堂	73.8	29.0	／
	廣福社區會堂	80.2	37.0	／
	大元社區會堂	75.5	60.0	／
	東昌街社區會堂	73.4	40.0	／
荃灣	雅麗珊社區中心	76.9	83.1	／
	梨木樹社區會堂	80.8	7.7	73.6
	石圍角社區會堂	72.2	／	／
屯門	安定／友愛社區中心	*	44.0	／
	蝴蝶灣社區中心	*	54.0	／
	良景社區中心	81.2	46.0	／
	建生社區會堂	68.9	23.0	／
	山景社區會堂	88.5	79.0	／

地區	社區會堂／社區中心名稱	平均使用率（%）		
		多用途禮堂	會議室	活動室／課室等
屯門	大興社區會堂	*	*	/
	屯門市中心社區會堂	76.8	39.0	42.0
	井財街社區會堂	72.0	57.0	48.0
	湖山路社區會堂	76.7	33.0	/
	龍逸社區會堂	79.0	29.0	/
	兆麟社區會堂	58.4	27.0	/
元朗	天耀社區中心	77.6	54.0	/
	天瑞社區中心	78.9	54.0	/
	朗屏社區會堂	73.7	50.0	/
	天晴社區會堂	78.1	/	26.5
	天暉路社區會堂	83.6	66.0	25.0
	元朗市東社區會堂 (防疫用途及維修工程完結 後於本年5月重開)	*	6.3	/

“/”：該社區會堂／社區中心並無相關設施。

“*”：相關設施於本年1月至5月期間被指定作防疫用途及／或進行維修工程，不接受團體租用。

立法會問題第十五條
(書面答覆)

提問者：容海恩議員 會議日期：二零二三年六月七日

作答者：勞工及福利局局長

答覆：

主席：

就議員的提問，經諮詢發展局、環境及生態局及財經事務及庫務局，我綜合答覆如下：

(一)及(二)過去5年，食物環境衛生署接獲殘疾人士就餐廳及街市的無障礙設施不足的投訴宗數表列如下 –

	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
餐廳	0	1	0	0	0
街市	1	2	1	0	0

除了餐廳及街市外，政府沒有備存其他處所就無障礙設施不足的投訴數字，亦沒有備存設有無障礙設施的餐廳的統計數字。

(三) 政府致力為殘疾人士建設無障礙的環境，讓他們與其他人在平等的基礎上，無障礙地進出處所及使用設施和服務，充分參與社會的各項活動。

就私人土地上的建築物而言，為配合《殘疾歧視條例》，《建築物條例》（第123章）下的《建築物（規劃）規例》第72條訂明，需為殘疾人士提供無障礙通道及設施的設計規定，確保有關處所設有合理的無障礙通道及設施，切合殘疾人士的需要。有關規例於1984年開始生效，並適用於其後所有的新建樓宇。若在該規例生效之前的現存樓宇進行改建及加建工程，有關工程亦須符合該規例

的規定。屋宇署已發出《設計手冊：暢通無阻的通道》（簡稱《設計手冊》），提供有關無障礙通道和設施的指引，並不時更新。所有新建築物或現存樓宇的改動或加建，包括餐廳，均須符合《建築物（規劃）規例》和《設計手冊》最新版本所載列的無障礙設計標準，例如提供合適的通道及暢通易達洗手間等。

- (四) 現時全港共有61支綜合家居照顧服務隊（體弱個案）和31支改善家居及社區照顧服務隊，為體弱長者提供包括膳食服務及個人護理計劃在內的社區照顧服務。為支援居家安老，政府自2019年10月起把「綜合家居照顧服務（體弱個案）」和「改善家居及社區照顧服務」的服務名額由約8 000個增加至約13 000個，服務的平均輪候時間也由2019年10月底的約20個月，縮短至2023年3月底的約6個月。

此外，「綜合家居照顧服務（普通個案）」為有需要的長者、殘疾人士、有社會需要的個人和家庭提供家居支援服務。同樣由綜合家居照顧服務隊推行的「輕度缺損長者家居照顧及支援服務」於2017年12月以試驗形式開展，政府並於今年1月把服務恆常化。服務旨在為身體機能有輕度缺損並正輪候綜合家居照顧服務（普通個案）的長者，提供所需的家居照顧及支援服務。兩項服務合共提供約20 000個服務名額，服務涵蓋膳食服務、護送、和簡單護理等。

立法會問題第十六條
(書面答覆)

提問者：楊永杰議員

會議日期：二〇二三年六月七日

作答者：醫務衛生局局長

答覆

主席：

就楊議員的問題，經徵詢衛生署及醫院管理局（醫管局）後，現綜合回覆如下：

政府一直因應二〇一九冠狀病毒病（新冠）的發展，以階段性方式總結經驗，從而持續不斷地改進各個應對範疇。隨着病毒不斷變異，在各方努力下，本地醫療系統的防治能力，以至整體社會的應對能力已大幅提升，新冠對本地公共衛生的風險已明顯降低。我們於今年初起已按照一般上呼吸道疾病方式管理新冠，相關措施亦以保護高危群組為重點。政府經參考世界衛生組織（世衛）的最新意見和評估本地情況和風險及病毒變異情況後，亦於今年五月三十日起將「對公共衛生有重要性的新型傳染病準備及應變計劃」下的應變級別由「緊急」級別調低至「戒備」級別。

現時絕大部分受感染的市民，特別是已經接種新冠疫苗的市民，均為輕症。有病徵的市民，可以直接向私家醫生／診所或醫管局轄下普通科門診求醫，無需前往急症室或公立醫院求診，好讓有關公共醫療資源能集中照顧病情緊急或較嚴重的病人。在公營普通科門診方面，因應服務需求，醫管局轄下的普通科門診診所現時平日每日提供約兩萬個診症名額（包括偶發性疾病及慢性疾病的診症名額），並預留部分診症名額予新冠感染人士。在公立醫院急症室，過去一個月（即四月十九日至五月二十日），於急症室求診而主要診斷為感染新冠的人數為18 927人¹，大部分為輕症。大量感染新冠及季節性流感輕症人士湧到急症室，對急症室處理及接

¹ 此為臨時數字，有關數據會因應檔案紀錄整理持續更新

收其他急症或重症無可避免造成壓力。醫管局會繼續密切留意各診所的情況，適時調整普通科門診籌額應付需求，確保病人得到適切的治療。政府並無計劃在現階段重啟主要為應對大型疫情而設的指定診所。

就預約安排方面，現時新冠感染人士可透過醫管局一站式手機應用程式「**HA Go**」內的「新冠關愛預約」程式或普通科門診電話預約系統預約診症服務，大多數市民按小程序提示便可完成預約。同時，「**HA Go**」亦提供不同渠道（例如「**HA Go**」網站宣傳、教學視頻和常見問題等）協助有需要的市民。市民亦可使用「新冠關愛預約」程式的「為他人預約」選項，為其他有需要的感染人士預約診症時間。此外，普通科門診診所亦設有輔助處，為使用普通科門診預約服務遇到困難的人士提供協助。手機應用程式及普通科門診電話預約系統均24小時運作，可以讓病人無須親身提早到診所排隊預約診症，一方面可改善診所擠逼問題，另一方面可減少病人交叉感染的機會。

在私營醫療方面，私家醫院及醫生一直有為新冠感染人士提供診症及治療服務。政府亦由二〇二二年四月開始向私家醫生提供兩款新冠口服藥物，免費處方予「符合資格人士」受感染者。截至二〇二三年六月初，共有865名醫生及743間診所曾取得政府免費提供的新冠口服藥物。由於現時並無規定私家醫生使用電子健康紀錄互通系統上傳診斷記錄至病人戶口，因此政府無法收集或統計私家醫生為感染新冠人士診治的資料。然而，根據新冠抗病毒藥物登記冊記錄，私家醫生於二〇二三年五月期間共處方超過34 400個療程的新冠口服藥物。為減輕公營醫療系統負擔，衛生署衛生防護中心（中心）已於今年一月六日向醫生及醫學團體發信，呼籲私家醫生向新冠感染人士提供門診和住院醫療服務，或通過遠程醫療提供服務。中心並已修訂醫院和診所感染控制指引，新冠感染人士可以與其他呼吸道傳染病一樣向私營醫療機構求診。

至於私家醫生為新冠感染人士提供治療時收取的診金和其他相關費用，一如其他私家醫生的診療服務，政府並無硬性規定收費水平。市民使用私家醫生服務時，應先向醫生查詢費用水平，保障自身權益。

政府會繼續密切監察新冠的最新情況及風險，重點保護高危群組，並留意世衛的最新評估，致力保障市民健康。事實上，接種疫苗是其中一種預防新冠及其併發症的有效方法，亦可減低因感染而入院留醫和死亡的個案。我們再次強烈呼籲仍未完成接種首三劑疫苗的市民，以及未按專家建議接種加強劑的高風險人士應盡快安排接種疫苗，以保護自己及家人。

-完-

立法會問題第十七條
(書面答覆)

提問者：顏汶羽議員

會議日期：二零二三年六月七日

作答者：勞工及福利局局長

答覆：

主席：

就議員的提問，經諮詢發展局後，現綜合答覆如下：

(一)及(二) 建造業議會（議會）和僱員再培訓局（再培訓局）均有提供「先聘請後培訓」模式的在職培訓計劃。

議會推行的「先聘請後培訓」課程，由承建商先聘請學員在其工地工作，培訓則由承建商及議會合作提供，包括在學院培訓及在工地實地培訓，以便學員掌握相關技術及工藝。學員在完成培訓後均會獲安排參加工藝測試，通過測試後可獲取半熟練工人（行內一般稱為「中工」）或熟練工人（行內一般稱為「大工」）的資格。議會至今已為超過 50 個工種推行「先聘請後培訓」計劃。過去三年，議會開辦的「先聘請後培訓」課程包括「中級技工合作培訓計劃」、「認可技術專才培訓計劃」以及「進階工藝培訓計劃-先導計劃（系統性在職培訓）」¹，培訓計劃為期 6 個月至兩年不等。另外，議會亦有提供技術提升及工地監督課程，協助業內人士在行業繼續發展及晉升。

再培訓局推行的「先聘用、後培訓」計劃，旨在鼓勵潛在勞動力投入就業市場，以協助紓緩就業市場人手不足的情況。該計劃的目標對象主要為婦女及料理家務

¹ 「進階工藝培訓計劃-先導計劃（系統性在職培訓）」於 2023 年 1 月 1 日起已停止收生。所有申請人均會轉介至「認可技術專才培訓計劃」。

者。參與該計劃的僱主會因應學員的家庭崗位需要，調整其工作時間（包括彈性工時及兼職工作）及休假安排，並提供在職培訓和配套支援措施，鼓勵他們持續就業。再培訓局委任的培訓機構會協助僱主進行招聘，並為受聘學員提供指定培訓課程，學習相關的工作技能及知識，以協助他們持續留任有關工作。過去三年，參與計劃的僱主提供的職位包括院舍護理員、隧道交通督導員及清潔助理。

過去三年，議會和再培訓局以先聘請、後培訓模式提供的在職培訓計劃的相關資料如下—

	建造業議會			僱員再培訓局		
年度 ²	2020/21	2021/22	2022/23	2020/21	2021/22	2022/23
課程學額 ³	2 746	2 018	2 022	58	149	98
學員申請 人次 (比例)	1 086 (40%)	1 048 (52%)	1 632 (81%)	49 (84%)	125 (84%)	87 (89%)
學員入讀 人次	1 063	1 033	1 524	49	125	87
完成計劃 的學員人 次 (佔入讀 人次的比 例)	742 (尚有32 人仍在接 受為期兩 年的培 訓)	632 (尚有196 人仍在接 受為期兩 年的培 訓)	331 (尚有 1 012人 仍在接受 培訓中)	44 (90%)	111 (89%)	73 (84%)

² 議會的數據以學年表示（即由每年的 9 月至下年的 8 月），2022/23 學年數據截至 2023 年 5 月底；而再培訓局則以財政年度（即由每年的 4 月至來年的 3 月），2022/23 年度數據截至 2023 年 3 月底。

³ 課程學額等同參與僱主提供的職位數目。

未完成計劃的學員人次 (佔入讀人次的比例)	289 (27%)	205 (20%)	181 ⁴ (12%)	5 (10%)	14 (11%)	14 (16%)
投身相關行業的學員人次 ⁵	1 063	1 033	1 524	49	125	87
涉及開支	0.75億元	0.84億元	1.10億元	不適用 ⁶		
人手編制 ⁷	不適用			不適用		

(三) 就議會提供的培訓計劃，過去三年的入讀人次有上升趨勢。當中，2022/23學年首9個月（即由2022年9月至2023年5月）的入讀人次（1 524）已較2021/22整個學年（1 033）上升48%，整體成效理想。考慮未來建造業對技術工人需求的增加，政府去年已向議會再次撥款10億元，於2022年起資助議會六年合共約27 000個培訓名額，包括提高現有培訓計劃的培訓名額及津貼，以吸引及培訓更多新血加入建造業，並提升在職工友的技能，以挽留人才。

為提升在職人士技能及吸引更多年青一代加入建造業，議會亦繼續為培訓課程增加創新科技元素，例如建築信息模擬、「組裝合成」建築法及機械人應用等。除此之外，我們正與議會及業界攜手推行香港建造業推廣計劃，宣傳建造業的專業形象及各個專業範疇的晉升階梯。議會會繼續推展「先聘請，後培訓」，亦會與不同團體包括工會合作加強學員招募及培訓工作，致力吸引及培訓更

⁴ 學員未能完成培訓計劃的主要原因包括另覓其他工作、健康理由及照顧家庭等。2020/21 學年及 2021/22 學年主要受疫情影響，未能完成計劃的學員人次比率較高。

⁵ 計劃下僱主須先聘請學員，再安排學員在入職後接受在職培訓，故他們均已投身業內工作。

⁶ 計劃納入再培訓局的整體營運開支，該局沒有備存分項數字。

⁷ 議會和再培訓局負責不同合作培訓計劃項目的職員同時負責其他培訓課程，因此未能提供相關數據。

多新血及提升工友的技能，以應對建造業未來對人力的需求。

再培訓局的「先聘用、後培訓」計劃近年的收生情況大致穩定，收生人數主要視乎參與該計劃的僱主所提供的職位空缺。為確保該計劃切合業界及學員的需要，再培訓局不時與業界持份者檢討該計劃的成效，包括推行進度、課程內容、宣傳渠道等，以鼓勵更多僱主及求職者參加。除上述計劃外，再培訓局現時提供約700項以市場導向、就業為本的恆常課程，涵蓋28個行業範疇，每年提供十多萬個培訓名額供15歲或以上的合資格僱員報讀。

立法會問題第十八條
(書面答覆)

提問者： 林素蔚議員

會議日期： 二零二三年六月七日

作答者： 勞工及福利局局長

答覆：

主席：

- (一) 關愛基金2011年9月推出「為嚴重殘疾人士提供特別護理津貼」項目(特別護理津貼)，為居於社區和沒有申領綜合社會保障援助(綜援)的嚴重殘疾人士提供津貼，以協助他們購買護理用品及服務，或作其他與護理照顧有關的用途。政府將在2023年10月把特別護理津貼恆常化，申請資格維持不變，而每月全額津貼由2,000元提高至2,500元，以加強支援有需要的嚴重殘疾人士。

為支援需要經常護理照顧的嚴重肢體傷殘人士，社會福利署(社署)自2014年11月起推出「嚴重肢體傷殘人士綜合支援服務」，為符合資格並依賴輔助呼吸醫療儀器的人士提供實報實銷的現金津貼，包括「租用輔助呼吸醫療儀器特別津貼」和「購買醫療消耗品特別津貼」。除了協助非綜援的低收入殘疾人士應付醫療器材或復康用品的支出，上述支援服務更為他們提供物理治療師和職業治療師的評估，以確保復康用品切合服務使用者的需要。

此外，一直以來社署轄下的康復服務單位和醫務社工與醫護人員合作，為殘疾人士及其家人提供情緒輔導、轉介所需服務和社區資源，並協助有需要的殘疾人士申領經濟援助，包括由社署管理或其他團體所設的慈善基金，以獲得資助支付包括購買／維修輪椅及相關復康用品的開支。以上各項現有服務／津貼均為支援非綜援的嚴重殘疾人士。

- (二) 政府推行毋須供款的社會保障制度，包括綜援計劃和公共福利金計劃（包括長者生活津貼、高齡津貼、傷殘津貼、廣東計劃和福建計劃），為有不同需要的人士提供適切援助。
- (三)

傷殘津貼不設經濟審查，也無年齡限制，旨在協助被評估為嚴重殘疾的人士應付因其殘疾情況而引致的特別需要。受助人按其傷殘程度領取分別為每月2,005元和4,010元的普通或高額傷殘津貼。

有經濟困難的殘疾人士可考慮申請綜援計劃。綜援計劃是為因年老、患病、殘疾、單親、失業、低收入或其他原因，而在經濟上無法自給自足的人士提供最後的安全網，協助他們應付基本生活需要。綜援計劃無年齡限制，並為殘疾人士提供相對較高的標準金額。視乎年齡、家庭狀況及殘疾程度，殘疾人士可領取的標準金額由每月3,820元至7,400元不等。領取綜援的殘疾人士並會獲發多項補助金和特別津貼，例如醫療、康復、外科及衛生用品的費用津貼，照顧他們的特別需要。

秉持同一家庭各個成員應互相扶持的原則，綜援計劃以家庭作為申請單位。社署會因應個案的特殊情況考慮容許有關人士獨立申請綜援。若個別人士表示因家庭成員之間出現問題（例如關係不和諧）而需獨立申請綜援，社署會把有關個案轉介到社會工作服務單位提供協助。如經社工協助後情況仍未能得到改善，社署會因應個案的特別情況，考慮酌情容許有需要的申請人獨立申請綜援。

立法會問題第 19 條

(書面答覆)

提問者： 何敬康議員

會議日期： 2023 年 6 月 7 日

作答者： 環境及生態局局長

答覆：

主席：

獸醫管理局（管理局）是根據《獸醫註冊條例》（第 529 章）（《條例》）成立的法定機構，負責獸醫的規管、註冊及紀律監管，確保本港獸醫護理服務維持於高水平。所有註冊獸醫在本港執業前須取得《條例》訂明的註冊資格，並須遵守《條例》及管理局制訂的《註冊獸醫實務守則》（《實務守則》）。《實務守則》為獸醫提供各方面的操守指引，包括專業道德、診所處所及設備、宣傳及其他營運細節等。獸醫若違反《實務守則》，管理局可對其採取紀律行動。

管理局如接獲投訴，須根據《條例》及《獸醫管理局（紀律處分程序）規則》（《規則》）所訂明的程序作出調查及跟進。每宗投訴個案須先由管理局的初步調查委員會作出調查，以決定是否將個案轉介至按《條例》成立的研訊委員會，進行紀律研訊。

就何敬康議員的提問，本局現回覆如下：

（一）過去 5 年，根據《條例》向管理局註冊的獸醫數目如下：

年份	註冊獸醫數目
2018	988
2019	1 049
2020	1 075
2021	1 090
2022	1 104

(二) 過去 5 年，管理局所接獲投訴個案、經初步調查後須轉介研訊委員會進行紀律研訊的個案，以及經研訊後裁定投訴成立的個案宗數表列如下：

年份	接獲投訴 個案宗數 ¹	經初步調查後無需 轉介研訊 委員會的 投訴個案 宗數	該年接獲而 仍在進行初 步調查的投 訴個案宗數	經初步調查後 須轉介研訊委 員會的 個案宗數	完成研訊 個案宗數 ²	裁定投 訴成立 的個案 宗數
2018	51	44	2	5	8	7
2019 ³	41	36	2	3	2	1
2020 ³	42	33	7	2	2	2
2021	40	33	7	0	14	11
2022	59	33	26	0	8	6

¹ 初步調查委員會仍就部分投訴個案進行調查。

² 包括該年之前接獲並獲轉介進行紀律研訊的投訴個案。

³ 為配合根據《2015 年獸醫註冊（修訂）條例》而於 2020 年舉行的第一次管理局成員選舉，管理局在 2019 年下半年至 2020 年上半年暫緩進行紀律研訊。《條例》修訂於 2020 年 10 月 1 日生效，管理局於

2020 年 11 月全面恢復舉行紀律研訊。另外，亦有個案因受 2019 冠狀病毒病疫情影響，研訊日期需再三更改而有所延遲。

過去 5 年，管理局接獲涉及註冊獸醫及獸醫診所的投訴個案的內容表列如下：

投訴的內容	所佔百份比
罔顧對動物的專業責任	71%
顧客溝通	11%
醫療記錄	5%
收費	5%
其他	8%

過去 5 年，研訊委員會共完成 34 宗研訊個案，當中 27 宗共涉及 30 名獸醫被裁定犯違紀行為，研訊委員會就該些獸醫作出命令，內容表列如下：

相關命令	涉及人數
把有關獸醫的姓名從名冊刪除三個月，並書面譴責及強制要求獸醫報讀持續專業發展課程／參與專業研討會	1
書面譴責有關獸醫，並強制要求獸醫報讀持續專業發展課程／參與專業研討會	18
書面譴責有關獸醫	11
總數	30

(三) 過去 5 年管理局所接獲並已完成研訊的個案當中，平均處理時間約為 10 個月，最長約為 37 個月。調查投訴和索取所需資料及佐證的程序往往需時；處理投訴個案的時間長短亦取決於多個因素，包括相關人士（投訴人及遭投訴獸醫等）提供所需資料的時間及個案複雜程度（例如是否涉及多名獸醫或其他執法部門）等。

管理局於 2020 年重整架構後，成員人數由 10 名增加至 19 名，並新設立一個 18 人的評審小組。這些成員和評審員均可加入初步調查委員會及研訊委員會，有助加快處理投訴。

(四) 管理局就本港註冊獸醫的操守有清晰的要求和指引。該局在其網站載有《實務守則》、小冊子和投訴表格，為公眾提供對懷疑專業失德或疏忽的獸醫作出投訴的資訊。此外，獸醫提供獸醫服務須持由管理局發出的有效執業證明書。該證明書須每年續期，獸醫申請續領時須申報曾否於香港或其他地區被裁定在專業方面干犯失當行為。

管理局現時主要根據投訴採取行動，並沒有主動巡查。如有註冊獸醫懷疑有違紀行為，管理局會按照《條例》及《規則》訂明的投訴機制和紀律處分程序嚴正處理。

(五) 有關安排是由管理局檢視有關公布紀律制裁命令的事宜時議定。政府已於較早前建議管理局可參考其他專業團體的做法檢視現時的安排，以進一步提升透明度。

— 完 —

立法會問題第二十條
(書面答覆)

提問者：陳學鋒議員

會議日期：二零二三年六月七日

作答者：環境及生態局局長

答覆

主席：

政府非常關注2023年4月19日凌晨約零時四十五分香港電燈有限公司(下稱「港燈」)於港島部分地區的供電事故，一直和港燈密切跟進事態發展。事故後，政府要求港燈深入調查事故原因，並監察港燈的修復工作進度。港燈在5月15日向機電工程署(下稱「機電署」)署長提交調查報告。政府現時在獨立第三方專家協助下仔細審研報告，包括評估當中所指成因的理據及改善措施是否適切，並在有需要時要求港燈澄清及提供進一步資料。政府敦促港燈採取改善措施，以防同類事故再次發生。

就陳學鋒議員的提問，現回覆如下：

- (一) 自現行《管制計劃協議》在2018年年底/2019年年初生效以來，兩間電力公司因事故而中斷供電的年度個案數目及詳情列於附件。
- (二) 當電力系統發生故障，電力保護系統會發揮作用自動隔離故障部分，以減低對電力系統的影響。一般而言，若故障導致停電發生，系統控制中心人員須先確認及核實系統和相關故障設備的狀況，再適時以人手進行遙距復電工作，以免對系統造成進一步影響。而在特別情況下，電力公司亦有應用自動復電系統，例如高壓架空電纜被雷擊中普遍不會造成設備損壞，因此其設計一般裝有自動復電系統。
- (三) 一般而言，兩間電力公司的供電系統設有不同類型的電路圖紙作不同用途。在現行機制下，兩電有責任因應供電系統的加改，包括新設備投產或舊有設備退役，適時更新相關電路圖紙。

根據港燈就4月19日港島部分地區的供電事故向機電署署長提交的報告，表示數碼港變電站的電力系統加固工程在2009年完成後，已因應

個別電路圖紙的用途作出更新。港燈解說由於後備電纜電路不會在日常操作中使用，因此並沒有同時在所有電路圖紙上更新。

雖然機電署的調查仍在進行中，港燈報告已反映港燈在管理電路圖紙上有所不足，港燈有責任即時制訂多方面的改善措施，包括制定有關更新詳細輸電電路圖、簡化電路圖和能源管理系統電路圖以及相關使用方法及限制等指引，以防止類似事件再次發生。

- 完 -

中華電力有限公司(中電)

	2019	2020	2021	2022
停電事故(宗)	3 245	3 172	3 050	3 037
最長復電時間 (分鐘)	247	2 259 ¹	398	672 ²
最短復電時間 (分鐘)	1	1	1	1
涉及地區	中電各 供電地區	中電各 供電地區	中電各 供電地區	中電各 供電地區
受影響客戶 數目	1 – 29 536	1 – 28 025	1 – 2 480	1 – 175 529
受影響客戶 少於或等於 100的停電 事故(宗)	3 108	3 040	2 895	2 871
受影響客戶 多於100的 停電事故(宗)	137	132	155	166

註：2022年核數檢討正在進行中，有關數字有待核實。

¹ 2020年的「最長復電時間」數據是源於一宗因海底電纜故障而導致無法為離島(即偏遠地區)的單一客戶供電的個案。

² 2022年的「最長復電時間」數據是源於元朗電纜橋起火事故。

香港電燈有限公司(港燈)

	2019	2020	2021	2022
停電事故(宗)	235	192	162	140
最長復電時間 (分鐘)	263	212	282	263
最短復電時間 (分鐘)	1	1	1	1
涉及地區	港燈各 供電地區	港燈各 供電地區	港燈各 供電地區	港燈各 供電地區
受影響客戶 數目	1 – 3 147	1 – 1 920	1 – 2 812	1 – 8 223
受影響客戶 少於或等於 100的停電 事故(宗)	200	160	137	117
受影響客戶 多於100的 停電事故(宗)	35	32	25	23

註：2022年核數檢討正在進行中，有關數字有待核實。

立法會問題第21條

(書面答覆)

提問者： 陳家珮 議員 會議日期： 2023年6月7日

作答者： 保安局局長

答覆：

主席：

警方一直十分關注並高度重視拐帶兒童案件，當接獲任何報案，警方會積極跟進及認真處理。就議員的提問，現回覆如下：

- (一) 及 現時香港與打擊拐帶兒童罪行相關的法例包括《侵害人身罪條例》(第212章)第42條「意圖販賣而將人強行帶走或禁錮」罪和第43條「拐帶14歲以下兒童」罪，以及《保護兒童及少年條例》(第213章)第26條「拐帶兒童或少年」罪。
- (二)

警方的刑事案件統計是以經調查後確認的案件歸類作為基礎。就涉及拐帶兒童的案件和定罪情況，在二〇一八年至二〇二二年期間，警務處接獲一宗於二〇二一年發生的「綁架及拐帶兒童」案，案件已被偵破，案中的兒童亦被尋回，僅受輕微損傷。涉案的兩名被捕人，其中一人因涉嫌違反《侵害人身罪條例》第42條而被控兩項「意圖販賣

而將人強行帶走或禁錮」罪，還押候審，另一人經調查後已被釋放。而同期審結的法院案件中，沒有人因《侵害人身罪條例》第43條「拐帶14歲以下兒童」罪或《保護兒童及少年條例》第26條「拐帶兒童或少年」罪而被檢控。

另外，題述有關近日多區發生懷疑拐帶兒童的報案，經警方深入調查後，案件並沒有涉及拐帶兒童。

- (三) 及 「拐帶兒童」是非常嚴重的罪行，如有發生，警方定必即時嚴肅跟進及調查，並盡快公布調查詳情以釋除公眾的疑慮，同時會加強涉案地點附近的巡邏。此外，警方透過警民關係主任和學校聯絡主任與學校保持緊密聯繫，在需要時向學校提供必要支援，並定期向師生舉辦講座，提供各類防罪資訊及求助方法。
- (四)

立法會問題第22條
(書面答覆)

提問者： 謝偉銓議員 會議日期： 2023年6月7日

作答者： 運輸及物流局局長

答覆：

主席：

就謝偉銓議員的提問，經諮詢勞工及福利局及運輸署後，現答覆如下：

- (一) 專為長者和合資格殘疾人士而設的政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(「二元優惠計劃」)，目的是鼓勵受惠人士出行，從而建立關愛共融社會。二元優惠計劃在過去五年用於專營巴士及專線小巴的開支載於附表。

政府已推出電視宣傳短片及電台廣播，並於提供雙向分段收費的主要公共巴士、公共小巴站頭及公共小巴車廂顯眼位置張貼宣傳海報，鼓勵二元優惠計劃受惠人士善用短途路線，以及協助乘客了解雙向分段收費及有關操作，從而減省二元優惠計劃下的票價差額，確保公帑用得其所。運輸署會盡快構思可行方案收集有關受惠人士乘搭長途路線作短途行程的數據。

- (二) 現時約530條(即約八成)專營巴士路線已設有分段收費，其
及 餘兩成主要為短途路線。由於短途路線車程短，且車費已經
(四) 相對較低，難以再提供分段收費。政府會繼續鼓勵專營巴士
營辦商因應其商業考慮，包括營運及財政狀況、整體經濟環境、乘客需求，以及車輛資源等因素，盡可能提供票價優惠，包括單向或雙向分段收費。

現時專線小巴約有380條(即約六成)路線提供分段收費。運輸署同樣鼓勵專線小巴營辦商在營運及財政狀況許可下，考慮向短途乘客提供單向或雙向分段收費的票價優惠。在定期評核專線小巴路線的整體服務表現時，若相關營辦商為乘客提

供新的分段收費優惠，運輸署會以此作為額外增加該專線小巴營辦商客運營業證期限的考慮因素。

現時專營巴士的雙向分段收費，有部分安排需要乘客在下車前於車長前再拍一次拍卡機，有部分則採取在下車後於巴士站拍卡系統拍卡的安排。具體安排需要考慮巴士站的實際環境(包括人流及車流)，以及附近電力供應等多項因素。

至於專線小巴，乘客在登車時可以向司機提出或自行按下分段收費按鈕，即可享用相關優惠。由於專線小巴車廂較小及乘客有限，乘客可以在登車時在司機前拍卡繳付包括分段收費在內的車費，相關安排方便快捷，因此未必需要在小巴站另行安裝拍卡系統。

- (三) 至於「按車程收費」，其概念與上述分段收費安排相似，但涉及相當複雜的技術和執行安排，例如如何照顧及平衡短途及長途乘客的不同交通需求，以避免短途乘客佔用長途路線運載力，或短途乘客中途下車後載客率過低而未能善用公共交通資源的情況。現時各條專營巴士路線車費已是按所屬路線組別和車程長短而訂定，原則上車程較長路線的車費會較車程較短路線的車費為高。專線小巴方面，運輸署亦根據車程訂定了專線小巴收費等級的最高限額，營辦商會按照旗下不同路線的車程，提出不高於最高限額的建議收費並由運輸署批核。

未來，我們會小心考慮相關建議的影響以及可行性。

附表

政府在二元優惠計劃下向
專營巴士及專線小巴營辦商發放的補貼金額

	2018-19 年度 (千元)	2019-20 年度 (千元)	2020-21 年度 (千元)	2021-22 年度 ^(註1) (千元)	2022-23 年度 ^(註1) (千元)
專營巴士 營辦商 ^(註2)	515,349	541,167	408,013	576,020	1,187,781
專線小巴 營辦商	348,292	362,551	314,917	407,401	564,345

註1： 二元優惠計劃自2022年2月27日起擴展至60至64歲人士。

註2： 除了新大嶼山巴士(1973)有限公司以外，政府向專營巴士營辦商發還的票價差額一般有兩個月的結算時間差。舉例來說，2018-19年度的支出，反映的是政府發還2018年2月至2019年1月的票價差額(除了新大嶼山巴士(1973)有限公司以外)。

《2022 年院舍法例(雜項修訂)條例草案》

委員會審議階段

由勞工及福利局局長動議的修正案

<u>條次</u>	<u>建議修正案</u>
1(2)	在“(4)”之後加入“、(4A)”。
1	加入 —— “(4A) 第 51(1A)及 106(1A)條自關鍵日期的第 2 個周年日起實施。”。
1(5)	刪去“2”而代以“4”。
14	刪去建議的第 11J(3)(a)(i)及(ii)條而代以 —— “(i) 有就可公訴罪行而針對該營辦人或有關安老院的負責人提出的檢控，在香港展開； (ii) 有就可處監禁(不論如何描述)的罪行而針對該營辦人或該負責人提出的檢控，在香港以外地方展開； (iia) 該營辦人或該負責人，在香港被裁定犯可公訴罪行； (iib) 該營辦人或該負責人，在香港以外地方被判處監禁(不論如何描述)，不論有關判刑是否緩期執行；”。
14	刪去建議的第 11J(3)(b)(i)及(ii)條而代以 —— “(i) 有就可公訴罪行而針對該營辦人或有關安老院的負責人提出的檢控，在香港展開； (ii) 有就可處監禁(不論如何描述)的罪行而針對該營辦人或該負責人提出的檢控，在香港以外地方展開； (iia) 該營辦人或該負責人，在香港被裁定犯可公訴罪行； (iib) 該營辦人在香港以外地方被裁定犯可處監禁(不論如何描述)的罪行；

- (iic) 該負責人在香港以外地方被判處監禁(不論如何描述)，不論有關判刑是否緩期執行；”。
- 14 刪去建議的第 11J(3)(c)(i)及(ii)條而代以 ——
- “(i) 有就可公訴罪行而針對該合夥中的任何合夥人(合夥人)提出的檢控，或有就可公訴罪行而針對有關安老院的負責人提出的檢控，在香港展開；
- (ii) 有就可處監禁(不論如何描述)的罪行而針對任何合夥人或該負責人提出的檢控，在香港以外地方展開；
- (iia) 任何合夥人或該負責人，在香港被裁定犯可公訴罪行；
- (iib) 任何屬個人的合夥人或該負責人，在香港以外地方被判處監禁(不論如何描述)，不論有關判刑是否緩期執行；
- (iic) 任何屬法人團體的合夥人，在香港以外地方被裁定犯可處監禁(不論如何描述)的罪行；”。
- 24(5) 在中文文本中，在建議的局長的定義中，刪去“*Secretary*”而代以“Secretary”。
- 26 在建議的第 3J(1)(b)條中，在“營辦人”之後加入“及負責人”。
- 26 在建議的第 3K(4)(b)條中，刪去“或推翻該項決定。”而代以“、更改或推翻該項決定；如推翻該項決定，則可用局長認為適當的決定取代之。”。
- 26 在建議的第 3K 條中，加入 ——
- “(4A) 如局長更改署長的決定，或以另一決定取代之，則該經更改的決定或另一決定，須是署長本有權作出者。”。
- 26 在建議的第 3K(5)(b)條中，在“營辦人”之後加入“及負責人”。
- 26 在建議的第 3K 條中，加入 ——
- “(6) 第(5)款提述的通知，須說明作出有關裁定的理由。”。
- 26 在建議的第 3U(1)(b)條中，在“營辦人”之後加入“及負責人”。

- 26 在建議的第 3V(4)(b)條中，刪去“或推翻該項決定。”而代以“、更改或推翻該項決定；如推翻該項決定，則可用局長認為適當的決定取代之。”。
- 26 在建議的第 3V 條中，加入 ——
“(4A) 如局長更改署長的決定，或以另一決定取代之，則該經更改的決定或另一決定，須是署長本有權作出者。”。
- 26 在建議的第 3V(5)(b)條中，在“營辦人”之後加入“及負責人”。
- 26 在建議的第 3V 條中，加入 ——
“(6) 第(5)款提述的通知，須說明作出有關裁定的理由。”。
- 26 刪去建議的第 3W(1)(a)及(b)條而代以 ——
“(a) 有就可公訴罪行而針對該主管提出的檢控，在香港展開；
(b) 有就可處監禁(不論如何描述)的罪行而針對該主管提出的檢控，在香港以外地方展開；
(ba) 該主管在香港被裁定犯可公訴罪行；
(bb) 該主管在香港以外地方被判處監禁(不論如何描述)，不論有關判刑是否緩期執行；”。
- 26 在建議的第 3W(2)(a)(i)條中，在“(b)”之後加入“、(ba)、(bb)”。
- 30 在建議的第 7(1)條中，在中文文本中，刪去“該”而代以“該項”。
- 33 在建議的第 9(1)(b)條中，在“營辦人”之後加入“及負責人”。
- 34 在建議的第 10(4)(b)條中，刪去“或推翻該項決定。”而代以“、更改或推翻該項決定；如推翻該項決定，則可用局長認為適當的決定取代之。”。
- 34 在建議的第 10 條中，加入 ——
“(4A) 如局長更改署長的決定，或以另一決定取代之，則該經更改的決定或另一決定，須是署長本有權作出者。”。
- 34 在建議的第 10(5)(b)條中，在“營辦人”之後加入“及負責人”。

- 34 在建議的第 10 條中，加入 ——
“(6) 第(5)款提述的通知，須說明作出有關裁定的理由。”。
- 35 刪去建議的第 10B(1)(a)及(b)條而代以 ——
“(a) 有就可公訴罪行而針對該保健員提出的檢控，在香港展開；
(b) 有就可處監禁(不論如何描述)的罪行而針對該保健員提出的檢控，在香港以外地方展開；
(ba) 該保健員在香港被裁定犯可公訴罪行；
(bb) 該保健員在香港以外地方被判處監禁(不論如何描述)，不論有關判刑是否緩期執行；或”。
- 35 在建議的第 10B(2)(a)(i)條中，刪去“或(b)”而代以“、(b)、(ba)或(bb)”。
- 44 刪去建議的第 33(2)條而代以 ——
“(2) 註冊醫生、註冊中醫或表列中醫為安老院任何住客處方的藥物，只可按照該處方對該住客施用。”。
- 50 在建議的附表 1 中，在第 3 條中，在表 1 中，在第 1 項中，在第 2 欄中，刪去“13”而代以“11”。
- 50 在建議的附表 1 中，在中文文本中，在第 6(4)(b)條中，刪去“間。”而代以“間，”。
- 51 在第(1)款之前加入 ——
“(1A) 附表 1，第 3 條，表 1，第 1 項，第 2 欄 ——
廢除
“11”
代以
“13”。”。
- 64 刪去建議的第 10J(3)(a)(i)及(ii)條而代以 ——

- “(i) 有就可公訴罪行而針對該營辦人或有關院舍的負責人提出的檢控，在香港展開；
- (ii) 有就可處監禁(不論如何描述)的罪行而針對該營辦人或該負責人提出的檢控，在香港以外地方展開；
- (iia) 該營辦人或該負責人，在香港被裁定犯可公訴罪行；
- (iib) 該營辦人或該負責人，在香港以外地方被判處監禁(不論如何描述)，不論有關判刑是否緩期執行；”。

64

刪去建議的第 10J(3)(b)(i)及(ii)條而代以 ——

- “(i) 有就可公訴罪行而針對該營辦人或有關院舍的負責人提出的檢控，在香港展開；
- (ii) 有就可處監禁(不論如何描述)的罪行而針對該營辦人或該負責人提出的檢控，在香港以外地方展開；
- (iia) 該營辦人或該負責人，在香港被裁定犯可公訴罪行；
- (iib) 該營辦人在香港以外地方被裁定犯可處監禁(不論如何描述)的罪行；
- (iic) 該負責人在香港以外地方被判處監禁(不論如何描述)，不論有關判刑是否緩期執行；”。

64

刪去建議的第 10J(3)(c)(i)及(ii)條而代以 ——

- “(i) 有就可公訴罪行而針對該合夥中的任何合夥人(合夥人)提出的檢控，或有就可公訴罪行而針對有關院舍的負責人提出的檢控，在香港展開；
- (ii) 有就可處監禁(不論如何描述)的罪行而針對任何合夥人或該負責人提出的檢控，在香港以外地方展開；
- (iia) 任何合夥人或該負責人，在香港被裁定犯可公訴罪行；
- (iib) 任何屬個人的合夥人或該負責人，在香港以外地方被判處監禁(不論如何描述)，不論有關判刑是否緩期執行；
- (iic) 任何屬法人團體的合夥人，在香港以外地方被裁定犯可處監禁(不論如何描述)的罪行；”。

77

在建議的第 3J(1)(b)條中，在“營辦人”之後加入“及負責人”。

- 77 在建議的第 3K(4)(b)條中，刪去“或推翻該項決定。”而代以“、更改或推翻該項決定；如推翻該項決定，則可用局長認為適當的決定取代之。”。
- 77 在建議的第 3K 條中，加入 ——
- “(4A) 如局長更改署長的決定，或以另一決定取代之，則該經更改的決定或另一決定，須是署長本有權作出者。”。
- 77 在建議的第 3K(5)(b)條中，在“營辦人”之後加入“及負責人”。
- 77 在建議的第 3K 條中，加入 ——
- “(6) 第(5)款提述的通知，須述明作出有關裁定的理由。”。
- 77 在建議的第 3U(1)(b)條中，在“營辦人”之後加入“及負責人”。
- 77 在建議的第 3V(4)(b)條中，刪去“或推翻該項決定。”而代以“、更改或推翻該項決定；如推翻該項決定，則可用局長認為適當的決定取代之。”。
- 77 在建議的第 3V 條中，加入 ——
- “(4A) 如局長更改署長的決定，或以另一決定取代之，則該經更改的決定或另一決定，須是署長本有權作出者。”。
- 77 在建議的第 3V(5)(b)條中，在“營辦人”之後加入“及負責人”。
- 77 在建議的第 3V 條中，加入 ——
- “(6) 第(5)款提述的通知，須述明作出有關裁定的理由。”。
- 77 刪去建議的第 3W(1)(a)及(b)條而代以 ——
- “(a) 有就可公訴罪行而針對該主管提出的檢控，在香港展開；
- (b) 有就可處監禁(不論如何描述)的罪行而針對該主管提出的檢控，在香港以外地方展開；
- (ba) 該主管在香港被裁定犯可公訴罪行；
- (bb) 該主管在香港以外地方被判處監禁(不論如何描述)，不論有關判刑是否緩期執行；”。

- 77 在建議的第 3W(2)(a)(i)條中，在“(b)”之後加入“、(ba)、(bb)”。
- 81 在建議的第 7(1)條中，在中文文本中，刪去“該”而代以“該項”。
- 84 在建議的第 9(1)(b)條中，在“營辦人”之後加入“及負責人”。
- 85 在建議的第 10(4)(b)條中，刪去“或推翻該項決定。”而代以“、更改或推翻該項決定；如推翻該項決定，則可用局長認為適當的決定取代之。”。
- 85 在建議的第 10 條中，加入 ——
“(4A) 如局長更改署長的決定，或以另一決定取代之，則該經更改的決定或另一決定，須是署長本有權作出者。”。
- 85 在建議的第 10(5)(b)條中，在“營辦人”之後加入“及負責人”。
- 85 在建議的第 10(5)條中，在中文文本中，在“該項”之前加入“關乎”。
- 85 在建議的第 10 條中，加入 ——
“(6) 第(5)款提述的通知，須述明作出有關裁定的理由。”。
- 86 刪去建議的第 10B(1)(a)及(b)條而代以 ——
“(a) 有就可公訴罪行而針對該保健員提出的檢控，在香港展開；
(b) 有就可處監禁(不論如何描述)的罪行而針對該保健員提出的檢控，在香港以外地方展開；
(ba) 該保健員在香港被裁定犯可公訴罪行；
(bb) 該保健員在香港以外地方被判處監禁(不論如何描述)，不論有關判刑是否緩期執行；或”。
- 86 在建議的第 10B(2)(a)(i)條中，刪去“或(b)”而代以“、(b)、(ba)或(bb)”。
- 87(2) 在中文文本中，刪去“從。”而代以“從。”。
- 101 刪去建議的第 34(2)條而代以 ——

“(2) 註冊醫生、註冊中醫或表列中醫為殘疾人士院舍任何住客處方的藥物，只可按照該處方對該住客施用。”。

105 在建議的附表 1 中，在第 3 條中，在表 1 中，在第 1 項中，在第 2 欄中，刪去“13”而代以“11”。

105 在建議的附表 1 中，在中文文本中，在第 6 條中，在標題中，刪去“點”而代以“點，”。

106 在第(1)款之前加入 ——

“(1A) 附表 1，第 3 條，表 1，第 1 項，第 2 欄 ——

廢除

“11”

代以

“13”。”。

《釋義及通則條例》

決議

(根據《釋義及通則條例》(第1章)第34(4)條)

議決就 2023 年 5 月 10 日提交立法會會議省覽的《2023 年環境影響評估條例(修訂附表 2 及 3)令》(即刊登於憲報的 2023 年第 77 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 2023 年 6 月 28 日的會議。

《環境影響評估條例》

決議

(根據《環境影響評估條例》(第 499 章)第 16(8)條)

議決就 2023 年 5 月 10 日提交立法會會議省覽的《環境影響評估程序的技術備忘錄》(即於 2023 年 5 月 5 日刊登於憲報的第 5 號特別副刊)，將《環境影響評估條例》(第 499 章)第 16(6)條所提述的廢除技術備忘錄期限根據該條例第 16(8)條延展至 2023 年 6 月 28 日的會議。

陸頌雄議員動議的修正案標明文本

自本年初香港與內地恢復通關後，香港已全面復常，而港珠澳大橋(‘大橋’)在假日的使用率大增，帶動了粵港澳三地的互動；就此，本會促請政府進一步發揮大橋為香港經濟和粵港澳聯動注入動力、**促進粵港澳大灣區融合**的重要作用，**具體措施**包括：

- (一) 透過實現三地商用和民用車輛的互聯互通，促進跨區物流業發展和人員流動；
- (二) 在香港口岸興建入境車輛停車場，並提升往返香港口岸的本地公共交通服務，便利旅客以自駕方式到訪香港；
- (三) 盡快增加‘港珠澳大橋港車北上不設配額計劃’(‘港車北上計劃’)每日**處理**申請配額及**的數量**，**逐步實現無配額限制**；
- (四) 增設港車入澳一次性配額；
- (五) 加強跨境駕駛**相關注意事項**的宣傳及教育工作，增強駕駛者參與‘港車北上計劃’的信心，**並減少發生交通意外的機會**；
- (六) **優化‘港車北上計劃’車輛檢驗安排，推動粵港兩地驗車互認**；以及
- (七) 優化香港口岸及附近道路的交通管理安排，以有效疏導交通**車流**。

註：陸頌雄議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。