

會議過程正式紀錄

2025年2月19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，GBS, JP

張宇人議員，大紫荊勳賢，GBS, JP

林健鋒議員，大紫荊勳賢，GBS, JP

李慧琼議員，GBS, JP

陳克勤議員，SBS, JP

陳健波議員，GBS, JP

梁美芬議員，GBS, JP

葉劉淑儀議員，大紫荊勳賢，GBS, JP

謝偉俊議員，JP

田北辰議員，BBS, JP

何俊賢議員，BBS, JP

易志明議員，GBS, JP

馬逢國議員，GBS, JP

陳恒鑽議員，BBS, JP

郭偉強議員, BBS, JP

葛珮帆議員, SBS, JP

廖長江議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP

盧偉國議員, GBS, MH, JP

吳永嘉議員, BBS, JP

何君堯議員, BBS, JP

周浩鼎議員, JP

邵家輝議員, BBS, JP

容海恩議員, JP

陳振英議員, BBS, JP

陸頌雄議員, JP

劉國勳議員, MH, JP

劉業強議員, SBS, MH, JP

鄭泳舜議員, MH, JP

謝偉銓議員, BBS, JP

江玉歡議員

朱國強議員

李世榮議員, MH, JP

李浩然議員, MH, JP

李惟宏議員

李梓敬議員

李鎮強議員, JP

狄志遠議員, SBS, JP

吳秋北議員, SBS, JP

吳傑莊議員, MH, JP

周小松議員

周文港議員, JP

林哲玄議員

林振昇議員

林素蔚議員

林琳議員

林順潮議員, JP

林筱魯議員, SBS, JP

邱達根議員

姚柏良議員, MH, JP

洪雯議員

梁子穎議員, MH

梁文廣議員, MH

梁熙議員

梁毓偉議員, JP

陳月明議員, MH

陳仲尼議員, SBS, JP

陳沛良議員

陳勇議員, SBS, JP

陳祖恒議員

陳家珮議員, MH, JP

陳曼琪議員, MH, JP

陳紹雄議員, JP

陳凱欣議員

陳穎欣議員

陳學鋒議員, MH, JP

張欣宇議員

郭玲麗議員

陸瀚民議員

黃英豪議員, BBS, JP

黃俊碩議員

黃國議員, BBS, JP

楊永杰議員

管浩鳴議員, BBS, JP

鄧飛議員, MH

鄧家彪議員, BBS, JP

黎棟國議員, GBS, IDSM, JP

劉智鵬議員, BBS, JP

霍啟剛議員, JP

龍漢標議員

顏汶羽議員

簡慧敏議員, JP

譚岳衡議員, JP

蘇長榮議員, SBS, JP

嚴剛議員, JP

何敬康議員

尚海龍議員

陳永光議員

黃錦輝議員, MH

缺席議員

林新強議員, JP

列席政府官員

律政司司長林定國先生, SBS, SC, JP

財經事務及庫務局局長許正宇先生, GBS, JP

醫務衛生局局長盧寵茂教授, BBS, JP

房屋局局長何永賢女士, JP

民政及青年事務局局長麥美娟女士, SBS, JP

運輸及物流局局長陳美寶女士, JP

財經事務及庫務局副局長陳浩濂先生, JP

列席秘書

秘書長衛碧瑤女士

副秘書長余蕙文女士

助理秘書長韓敏儀女士

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
《普查及統計(2026年人口普查)令》	2025年第12號
《2025年危險藥物條例(修訂附表1)令》	2025年第13號
《2025年證券及期貨條例(修訂附表8)令》 ...	2025年第14號
《證券及期貨(無紙證券市場)規則》	2025年第15號
《證券及期貨(核准證券登記機構)規則》 ...	2025年第16號
《2025年證券及期貨(在證券市場上市) (修訂)規則》	2025年第17號
《2025年證券及期貨(開放式基金型公司) (修訂)規則》	2025年第18號
《2025年證券及期貨條例(修訂附表5) 公告》	2025年第19號
《2025年實體貨幣及不記名可轉讓票據跨境 流動條例(修訂附表1)公告》	2025年第20號
《2025年玩具及兒童產品安全條例(修訂 附表1及2)公告》	2025年第21號
《2025年商品說明條例(修訂附表1)公告》 ...	2025年第22號
《2025年化學品管制條例(修訂附表2)令》 ...	2025年第23號

其他文件

懲教署福利基金

香港懲教署署長法團就基金截至二零二四年三月三十一日止一年內的管理情況提交的報告、財務報表及審計署署長報告

香港演藝學院

2023/24年報，以及截至二零二四年六月三十日止年度的合併財務報表及獨立核數師報告

香港藝術發展局

2023-24年報(包括財務報表及獨立核數師報告書)

李寶椿慈善信託基金

截至2024年8月31日止年度經審計的財務報表、審計署署長報告及基金管理報告

教育獎學基金

截至2024年8月31日止年度受託人就基金管理作出的報告及財務報表(包括審計署署長報告)

香港學術及職業資歷評審局

2023-24年報(包括財務報告及獨立核數師報告書)

職業訓練局

2023/2024年報及財務報告(包括獨立核數師報告)

政府帳目委員會

就審計署署長2023-2024年度香港特別行政區政府帳目審計結果及第八十三號衡工量值式審計結果報告書提交的報告書(2025年2月——政府帳目委員會第八十三號報告書)

內務委員會有關研究附屬法例及其他文書的第4/2025號報告

《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》委員會報告

《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》委員會報告

發言

主席：發言。邵家輝議員就“政府帳目委員會第八十三號報告書”向本會發言。

政府帳目委員會就審計署署長2023-2024年度香港特別行政區政府帳目審計結果及第八十三號衡工量值式審計結果報告書提交的報告書(2025年2月——政府帳目委員會第八十三號報告書)

邵家輝議員：多謝主席。我謹代表政府帳目委員會提交政府帳目委員會第八十三號報告書，當中涵蓋審計署署長第八十三號報告書內的8個章節。我現在簡介曾舉行公開聆訊的兩個章節。

就第1章“納米及先進材料研發院”(“研發院”)，政府帳目委員會(“帳委會”)對作為受政府基金資助的研發院在2019年至2024年期間有多項業績表現未能達標深表關注。帳委會知悉，當中主要原因是在過去疫情及經濟環境不明朗的情況下，本地中小企在投資創科方面傾向保守，以致研發院所開展及完成的研究項目未能達標，來自業界贊助及商品化的收入亦因而減少。帳委會強烈促請研發院加強與本地及外地的機構合作，發起值得推行的研究項目，並着力加強商品化的工作，以提升收入。帳委會亦促請政府當局檢視現時處理任何來自基金而未動用的資助餘額須退還政府的做法，會否間接鼓勵包括研發院在內的研發中心為避免有餘款而刻意用盡資助額，造成浪費。

帳委會亦深切關注審計報告中所提到的涉及時任行政總裁多次更改公幹旅程的安排，以及申領膳宿津貼和酬酢開支的審批程序。帳委會知悉研發院及有關當局均同意當時的程序和安排有不足和可改善的空間，而在新任行政總裁的帶領下，研發院已訂立新的指引，規定所有涉及行政總裁的更改公幹旅程安排及申領膳宿津貼和酬酢開支必須由董事局主席批核。新指引亦指出，員工應該避免基於個人理由更改公幹旅程。為確保公平公正，帳委會強烈促請資助機構的主管級人員以身作則，樹立榜樣，即使指引中沒有明確訂明，亦應主動迴避作出自我批核或交由下屬作出審批的安排。同時，主管級人員應持續檢討和優化相關指引，訂立明確清晰的審批制度，避免任何引起實際、潛在或觀感上利益衝突的行為。

就第7章“屯門至赤鱲角連接路”，帳委會極度關注政府當局對屯赤工程計劃的成本管控。帳委會知悉工務工程合約的費用主要是由工程建造費用、應急費用及合約價格變動調整撥備所組成，後者是應付合約期間工資及材料價格的變動。然而，根據現有機制，在無法調撥其他額外資源的情況下，管制人員可動用剩餘的價格變動調整撥備，以支付因未能預見的情況所引致的額外開支。事實上，在屯赤工程計劃下的8份工程合約中，有5份工程合約需動用剩餘的價格變動調整撥備，而總開支亦超出原訂合約的總金額。雖然屯赤工程計劃在應急費用及價格變動調整撥備的充分涵蓋下，整體而言並未超出立法會批出的467億元撥款，但帳委會認為從成本管理而言，情況並不理想。帳委會促請政府部門在推展工程項目時，嚴格遵循工程項目中原訂的資源配置。

帳委會亦極度關注政府當局對工程顧問和各承建商的監督，尤其在物料估算及擬備招標文件上的失誤而引致的額外支出，以及處理工地意外的不足。帳委會強烈促請政府當局探討在顧問合約中，適當地引入風險共擔的條款及補償事項機制，令顧問對工程的進度、成本控制和風險管理等方面負上一定責任。在推展工程項目時，部門如發現顧問涉及可能存在的法律責任(如專業疏忽或違反合約)，應主動徵詢法律意見並考慮展開索償行動，以保障政府的權益。帳委會亦留意到，顧問及承建商的一些表現曾被路政署評為“欠佳”甚至“極差”，但在現行的工務工程評標機制下，仍能在其後3年內取得政府的工程合約。帳委會強烈認為當局有必要檢討現行的工務工程評標機制，提高對投標者過往表現的評分比重，並考慮加入“黑名單”機制，以加強阻嚇力及促使行業提升其服務質素。

最後，我感謝帳委會各委員所作的貢獻。我亦感謝出席帳委會聆訊的證人、審計署署長及其同事給予的配合和支持。

多謝主席。

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。第一項質詢。

保障夫妻於婚姻決裂後的權益

1. 林琳議員：主席，據報，不少準新人透過律師擬訂婚前協議，為一旦離婚涉及的財產分配及權益保障作預先安排，惟根據現行法例，婚前協議不具法律約束力。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會否考慮立法以確定婚前協議的法律效力；如會，詳情為何；如否，有關的法律考量為何；
- (二) 會否參考《中華人民共和國民法典》，把一個人的財產分為婚前及婚後財產，而婚前財產不因結婚而轉化為夫妻共同財產；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 鑑於據悉，不少市民透過銀行及信託公司提供的信託服務，保障其在婚姻訴訟中的財產權益，但部分銀行對顧客的最低資產要求為流動資產一百萬美元或非流動資產三百萬美元，部分信託公司對顧客的最低資產要求同樣甚高，政府會否考慮採取措施，為資產未達相關門檻的市民提供類似的資產保障機制，以進一步加強香港國際資產管理中心的地位？

民政及青年事務局局長：主席，在申請離婚時，婚姻雙方一般會向法庭提出申請處理財務事宜，例如財產分配、申請贍養費等。根據現行法例，《婚姻法律程序與財產條例》(第192章)(“《條例》”)賦予法庭權力，在批予離婚判令、婚姻無效判令或裁判分居判令時，或在頒布判令後的任何時候，命令婚姻中的任何一方按法庭的指示向另一方作出經濟給養，或作出有關財產轉讓等命令。

就林琳議員的質詢，經諮詢財經事務及庫務局及律政司，我代表政府答覆如下：

- (一) 根據《條例》第7(1)條，法庭在處理涉及經濟給養、財產轉讓及出售財產等事宜時，須顧及婚姻雙方的行為和案件的所有情況，當中包括各別擁有的或在可預見的將來相當可能擁有的收入、謀生能力、財產及其他經濟來源；各別的年齡和婚姻的持續期；及各別為家庭的福利而作出的貢獻等。由於每宗個案中婚姻雙方及家庭的情況不盡相同，每宗申請均需按實際情況處理。在現行的法例

下，法庭具有廣泛的酌情權，使之能適合處理不同的情況，從而就財產分配作出公平的安排。

雖然香港目前沒有就婚前協議訂立相關的法律條文，但法庭仍會基於案件的情況及雙方的行為，考慮採納婚前協議內部分或全部內容。在本地的案例中，終審法院亦曾於案件的判決中指出，雖然婚前協議並沒有凌駕法庭批予附屬濟助的權力，但法庭在行使批予該項濟助的酌情權時卻須予以相當分量的考量。假如一對伴侶在結婚前訂立婚前協議，就他們離婚時應如何處理財務事宜訂立條款，則在公平的情況下法庭應給予該協議比重。反言之，若強制執行婚前協議，則可能因為個別個案的獨特情況，例如在婚後發生了訂立協議時無法預見的事情，令財產的分配無法達致公平原則，損害其中一方的權益。由此可見，現行的制度有效確保法庭可在全面考慮婚前協議的內容及其他所有與財產分配相關的因素後，作出最能達致對婚姻雙方公平的財產分配結果，保障雙方的權益。

- (二) 就質詢的第(二)部分，婚姻財產和非婚姻財產的分配和定義取決於每宗案件的具體情況而定。就婚姻雙方離婚時的財產分配，正如我剛才提及，法庭會考慮一籃子因素決定相關的安排。根據《條例》第7(1)(f)條及參考本地的案例，婚姻雙方各別為家庭的福利而作出的貢獻，及資產的來源是法庭在處理財產分配時考慮因素之一。事實上，按公平原則，法庭在處理財產分配時，亦有必要考慮雙方及/或其子女的經濟需要，以及他們在離婚前的生活水平。因此，因應每宗個案的獨特性，法庭未必可以以劃一的方法處理婚前財產。婚姻雙方離婚時的財產分配牽涉不同複雜法律原則及議題，必須全面並仔細地考慮。我們認為目前的安排行之有效，並會繼續留意有關情況。
- (三) 在信託公司方面，政府致力推動業界提供多元化的產品，更好地滿足市場需要，以及促進行業長遠健康發展。設立信託的資產門檻沒有劃一的標準，市場上信託公司會根據其業務模式、信託方案種類、客戶需要及風險承擔程度而訂定不同的資產門檻。信託公司會為不同資產規模的客戶提供多元化產品及專業服務，讓客戶進行資產配置時有更大彈性和更多選擇。

香港金融管理局(“金管局”)監管銀行的信託業務，以加強客戶將資產委託予香港的銀行作信託的信心。現時，金管局並沒有就銀行的信託服務設立任何最低客戶資產門檻監管要求。每間銀行可根據自身的特定情況，例如目標客戶、營運成本、資源配置、市場需求等因素，訂定其向客戶提供信託服務的條件。銀行會根據市場發展及自身的業務考慮，審視和調整其信託業務。金管局會繼續留意市場發展，按需要優化對銀行信託業務的監管。多謝主席。

林琳議員：多謝主席。觀乎第(一)部分的答覆，不考慮立法的理據似乎是擔心婚後情況有變，以致強制執行協議並不合適，但婚前協議其實是經過雙方同意才會簽訂的。倘若香港能夠清晰確立婚前協議的效力，將有助強化香港作為資產管理中心的形象，吸引高增值投資者移民來港。

政府會否考慮向銀行或信託公司提供誘因，鼓勵他們降低對顧客的最低資產要求，讓更多有需要的市民能夠使用信託服務，以保障他們在離婚後分配財產時的權益呢？

主席：哪位官員作答？財經事務及庫務局副局長，請作答。

財經事務及庫務局副局長：多謝主席，亦感謝議員提出補充質詢。首先，據我們了解，目前市場上有信託公司向資產門檻低於100萬美元的客戶提供信託開立及管理服務。事實上，截至今年1月，香港共有264家註冊信託公司。當然，不同的信託公司會根據其業務模式、信託方案種類、目標客戶群的需要及風險承擔程度等，訂定不同的資產門檻，但正如剛才所說，全港共有264間信託公司，我們知道市場上有部分公司提供服務的門檻低於100萬美元。

另外，我希望提供一個後續的跟進方案。香港有一個業界組織名為“香港信託人公會”。如果日後議員接到類似的提問，市民大眾可與我們對接，我們會轉介予公會，交由相關業界對接跟進。同時，我們會鼓勵香港信託人公會加強公眾宣傳，令市民更加了解香港的多元化信託服務及不同信託渠道。多謝主席。

林素蔚議員：多謝主席。就保障夫婦離婚後權益的議題，我非常認同應該修訂法例，以確定婚前協議的法律效力，因為沒有人知道愛情和婚姻是否有限期。一段婚姻走到終點，相信並非任何人所願。我過往工作時，曾經目睹不少婚姻衝突，而剛才局長提到法庭擁有廣泛的酌情權，但這種權力有時實在過於廣泛。我問過一些朋友及法律界人士，發現婚前協議現在越來越普遍，不僅是超級富豪，就連普通情侶也會訂立婚前協議。

不過，當婚姻維持了二三十年，儘管家庭狀況已經不同往日，但法庭是否仍應參考相關婚前協議才作出判決呢？目前，在家事法庭上，當夫妻考慮離婚，法官對於他們的婚前協議根本不予理會，導致許多家庭產生不同衝突。主席，我希望局長能夠考慮這個問題。

民政及青年事務局局長：主席，正如我在主體答覆中所述，根據《條例》及本地案例，就婚姻雙方離婚時的財產分配，法庭會考慮一籃子因素，包括雙方各別為家庭的福利而作出的貢獻，以及公平原則，還會考慮雙方及/或其子女的經濟需要，維持他們在離婚前的生活水平。

對於林議員的質詢，正如我剛才在主體答覆所述，婚前協議並非如同林議員所言是無效的，因為法庭在考慮財產分配安排時，會考慮一籃子因素，並須適當考慮婚前協議的條款。

然而，正如我剛才在主體答覆所說，婚後的情況可能會有別於婚前協議訂立之時。因此，法庭既會考慮婚前協議的內容，亦會考慮雙方離婚時的一籃子因素，從而作出符合雙方利益的決定。多謝主席。

陳曼琪議員：多謝主席。關於婚前協議，我覺得根據現行香港法例及案例判決處理，屬合適做法，因為婚前協議若只談及財產分配，但婚後有子女的話，子女權益該如何處理？子女應跟誰人生活？現時可根據第192章第7(1)條處理。

其實，林琳議員所提的質詢亦引申到婚前協議或存在跨境財產問題。我想問政府，婚前協議如果涉及跨境財產的話，政府有否考慮在執行有關贍養費或財產分配裁決時，採取特別措施支援當事人執行跨境財產的分配？謝謝。

民政及青年事務局局長：多謝主席。正如多位議員剛才提到，當夫妻離婚時，雙方會就資產或財務安排進行討論甚或爭論。

其實，前年的施政報告已經提出贍養費調解試行計劃，我們亦已於去年10月開展相關服務。所涉資產不論是跨境資產還是本地資產，我們都希望透過這項調解服務，令雙方得到妥善安排。事實上，我們由去年10月開始，至今已透過該計劃處理64宗個案，反映調解服務能夠協助離婚雙方處理本地及跨境的資產安排。

至於剛才議員問及會否進一步協助處理跨境資產，這需要一定的法律安排及程序。我們會在適當時候與律政司商討如何處理這個問題，特別是當社會上有這種需要或聲音時，我們希望能與律政司共同研究。多謝主席。

何敬康議員：多謝主席。我想請問特區政府有否考慮有何措施可以教育公眾有關婚前協議的好處及局限性，令婚前協議在香港得到更廣泛的接受？多謝主席。

民政及青年事務局局長：多謝何敬康議員的補充質詢。事實上，在婦女事務委員會及家庭議會的層面，本屆政府特別推出了一些新計劃。尤其是在家庭議會方面，我們已於去年推出一項新的資助計劃，支援非政府組織就家庭生活(包括婚前安排)作出宣傳教育，例如講解結婚不久的新手父母應如何教導子女，以及家庭成員之間應如何建立關係。在這方面，本屆政府特別透過家庭議會推出新計劃，由非政府組織協助有不同需要的人士，包括何議員剛才提到的年輕準新人，他們可能希望在婚前多加了解如何做好結婚安排及準備。

因此，我們會透過這項計劃推出多元化服務，以配合不同人士的需要。我感謝議員的建議，我們會向家庭議會提出，請其考慮在計劃下就婚前人士的婚前準備(包括婚姻安排及協議等)加強宣傳和教育工作。多謝主席。

謝偉俊議員：主席，對很多朋友來說，進行婚前身體檢查屬於普通常識，但會在婚前進行經濟審查、相互了解甚至訂立協議的人，相信則少之又少。在普通法制度下，我們當然不希望法庭完全沒有酌

情權，以免在分配資產時欠缺彈性。有些西方國家或某些實行大陸法的國家定得很死，包括分配資產時是否各佔一半，他們會為這些事情爭拗很久。

然而，政府的立場是沿用行之有效的方式，參照案例處理，譬如終審法院的SPH案例，把事情搞定，但這是比較被動和不夠進取的做法。就此，當局會否考慮採納同事剛才的意見，不僅加強公眾教育，同時設定某一標準，由法庭在最後*opt out*(譯文：選擇不接納)，而不是*opt in*(譯文：主動提出)，因為現在很多人不知道有這些情況，完全不懂*opt in*，所以希望在這方面不要再說要等法庭處理，畢竟由法庭處理的話，訴訟費相當高昂。多謝主席。

民政及青年事務局局長：多謝謝偉俊議員的意見。正如我剛才所說，我們會在一對情侶打算結婚時，透過不同計劃多作教育和宣傳。剛才議員提及的法律情況，我們會與律政司研究。多謝主席。

管浩鳴議員：多謝主席。主席，剛才局長提到當局在去年10月公布推出為期3年的贍養費調解試行計劃。我想問當局，在這幾個月中，合共處理了多少宗個案？未來政府會否打算優化這項計劃？

民政及青年事務局局長：多謝管浩鳴議員的補充質詢。贍養費調解試行計劃自去年10月初開始，直至今年1月已經處理64宗個案，其中約有一半已經完成，部分服務使用者在接受調解服務後已經達成協議。我們發現計劃的成效較預期為佳。

此外，當我們訪問服務受眾時，他們反映這項服務對其離婚安排(特別是財務安排)能夠起到良好效果，並且表示會將這項服務推薦給身邊有需要的人。

在上述64宗個案中，有些已經處理完畢，有些仍在處理當中，但查詢總數多達300多宗，可見這項服務能夠協助離婚人士妥善處理其財務安排。這項計劃目前透過關愛基金支持，屬為期3年的試行計劃。我們會在試行計劃結束後，收集數據並總結經驗，然後決定這項計劃應該如何繼續進行，以協助更多離婚人士處理贍養費的安排。多謝主席，多謝議員。

江玉歡議員：多謝主席。現行制度確實有一些不確定性，使之予人模棱兩可之感。事實上，在普通法的司法體系中，已有一些改變，例如澳洲已經承認婚前協議。

目前，香港遲婚和再婚的情況十分普遍，這類人士都很渴望得到財產保障。請問局長是否有具體時間表，以審視婚前協議的情況及相關法例？謝謝。

民政及青年事務局局長：多謝主席。正如我在主體答覆所述，婚前協議現時並非完全無效，因為法庭需要考慮一籃子因素，而婚前協議正是法庭考慮的其中一個因素。

我剛才已向議員介紹，本屆政府十分希望在家庭方面推行不同的試驗計劃或先導計劃，包括離婚後的輔導計劃及調解服務等。我們亦希望透過新計劃，協助打算結婚、新婚或已婚的人士處理家庭關係等問題。

今天在會議上聽到議員的意見，特別是關於法律安排的建議。我們會適時優化各種安排，以期離婚人士在離婚後可減少所需面對的一系列財務安排糾紛。多謝主席。

主席：第二項質詢。

公營機構的監管

2. **黃英豪議員**：主席，有意見指出，近年審計署署長報告書(下稱“報告書”)揭示不少公營機構出現管治問題，令人關注政府監管公營機構的能力。就此，政府可否告知本會：

(一) 鑑於據報，有接受政府基金撥款資助的機構申領津貼的安排違反政府指引，審計署署長對此感到詫異，當局會否檢討如何加強對有關機構的監管，以符合公營機構管治指引中有關完善內部監控及匯報和監察機制的要素；

- (二) 鑑於據報，審計署未來會更注重對公營機構、基金和社福機構進行審計工作，具體工作計劃詳情為何；有關機構是否包括香港貿易發展局等接受政府較大筆資助的法定機構；及
- (三) 過去5年，應報告書建議需要改善管治的公營機構數目，以及有否了解，該等機構落實相關改善措施平均所需時間為何；會否加強監察公營機構相關工作的進度；若會，詳情為何；若否，原因為何？

財經事務及庫務局局長：主席，多謝黃英豪議員的質詢，讓我能在此講解一下特區政府對公營機構的監管。政府一直高度重視公營機構的良好管治，並透過多管齊下的措施監察公營機構。提升公營機構的管治水平，不但有助提高公營機構整體的運作效率及成本效益，也是公營機構有效落實其政策和工作目標的重要一環。一般而言，政府尊重各公營機構保持靈活運作和機構自主，同時亦會考慮該機構成立的目的及權限，按需要為其制訂合適的監管機制，詳細安排則會由相關政策局決定。

就黃英豪議員的質詢，本局經諮詢行政署和審計署後，現答覆如下：

- (一) 公營機構應按照其機構規模大小、工作性質和相關條例，訂立合適的管治架構，相關政策局亦需確保轄下的機構設有良好的管治架構，這些安排一般包含以下要素：
- (i) 訂立清晰的工作目標；
 - (ii) 清楚劃分政府、公營機構的管治組織及高級行政人員的角色和責任；以及
 - (iii) 設立完善的內部監察和匯報機制。

政策局亦會透過委任合適管治組織成員(例如擁有相關經驗和專業知識的人士)，對公營機構進行有效監管。

就財務監管而言，受資助機構須每年擬備年度財政預算及向政府提交經審計帳目。在有需要時，政府可根據實際情況將有關機構納入審計署的審核範圍。資助機構亦須詳細了解有關管理及控制政府撥款的相關指引，並設立合適的成本控制及監察制度、遵從審慎的理財原則，確保公帑運用得宜及符合成本效益。相關政策局亦會考慮個別資助機構的不同目標、性質和情況，訂定合適的監管措施，如訂立服務水平協議及違反該等責任的後果，以維持有效監督。

如審計署署長揀選個別公營機構進行“衡工量值式審計”，相關政策局/管制人員應全面配合和監督轄下的公營機構認真落實審計建議，並檢討如何加強對有關機構的監管，以符合公營機構管治指引中有關完善內部監控及匯報和監察機制的要素。

總括而言，政府已採取措施從多方面促進公營機構的管治水平，各政策局會不時檢討轄下公營機構的管治情況，確保機構有效運作及管治良好。

(二) 審計署進行“衡工量值式審計”的對象範圍廣闊，確保妥善審核公帑的使用。除了政策局和政府部門外，審計署亦可按以下情況為公營機構、基金和社福機構等團體進行審計：

- (i) 過半數收入來自公帑的團體；
- (ii) 根據個別條例，賦權審計署署長審核個別團體的帳目，現時共有23個團體屬於這類別。審計署署長會檢視這些機構在執行其職能及行使權力時使用其資源是否合乎經濟原則及講求效率的情況，並進行審核；
- (iii) 行政長官因應公眾利益授權審計署署長對個別團體的帳目及紀錄進行審核；或
- (iv) 政府與個別團體達成的協議中，賦權審計署署長對個別團體的帳目及紀錄進行審核，例如在整筆撥款津助制度下接受資助的社福機構。

由於香港貿易發展局並不符合上述條件，因此不屬於審計署的審計對象。

審計署署長在揀選“衡工量值式審計”的項目和決定進行審計的先後次序時會考慮多個因素，包括項目的重要性、時間性、涉及的公帑及風險，以及所帶來的裨益等。在審計報告提交立法會前，審計署正在調查的項目內容均屬機密資料，我們因此不能透露相關具體工作計劃。

(三) 由2020年至2024年，審計署署長共擬備了10份報告書，當中的12個章節涉及向12間公營機構提出包括改善管治在內的審計建議。其中，6間公營機構已全數落實由審計署和立法會帳目委員會(“帳委會”)提出的建議。這些機構平均需時約1.5年將相關建議全部落實。

政府會以政府覆文和年度進展報告的方式，定期向立法會報告各項建議的落實進度。除了相關政策局/管制人員會督促轄下公營機構認真及盡快落實審計建議外，審計署亦會與帳委會討論包括公營機構在內的受審計機構落實建議的進度。多謝主席。

黃英豪議員：主席，翻查紀錄，有關公營機構管治的指引於2008年發布，至今已有17年多。我想請問當局，會否考慮檢討有關的指引？如會，詳情為何？如否，原因為何？

財經事務及庫務局局長：多謝主席。正如剛才黃議員所說，政府內部確有針對公營機構監管的指引，我在此簡單介紹相關指引的具體內容。相關指引主要來自兩個範疇，其中一份指引從較宏觀的管治角度出發，確保公營機構在訂立目標和優先次序、責任和職責的劃分，以及內部監控及匯報等方面均做得到位。另一份指引由本局發出，關乎財務管控，當中清楚列出我們(尤其是從政策局的角度)認為監管機構須做到的事項。

正如黃議員剛才所說，我們一直因應不同情況考慮是否有需要更改相關通告，這是我們日常工作的一部分，如認為有需要修改指引，我們必定會做。不過，我想在此帶出一個重點，我們進行監管

時，通告和指引都只是監管的其中一部分，絕非唯一部分。最重要的是相關機制運作良好，以及相關政策局能夠找出問題並積極處理。所以，我在此必須強調，我們對公營機構的監管屬多管齊下，既有監管機構本身的“內力”，亦涉及政策局及審計署等的“外力”，確保我們對公營機構的監管到位。多謝主席。

馬逢國議員：多謝主席。近年，香港部分公營機構因推出多個重大項目而出現財政困難，須以發債或改變土地用途等方式籌集資金，以緩解現金流壓力。

政府當初成立各類公營機構，主要目的是藉商業化的運作為市民提供更高性價比的公共服務。然而，目前來看，服務質素及營運效率仍有改進空間。我想詢問局方，會否考慮設立專門涉及公營機構的委員會，負責審查及批准各公營機構董事會及管理層的任命和薪酬，監督及考核各公營機構的營運和財務表現，並督促公營機構提升表現？多謝主席。

財經事務及庫務局局長：多謝主席。我相信馬議員剛才的補充質詢是從兩個角度出發：第一，需否設立一個統一機構；第二，如何針對薪酬或日常工作等方面提升監管。

就現時的情況而言，公營機構絕非“無皇管”。如果架床疊屋，由統一機構進行監管，反而會影響不同政策局因應轄下公營機構的不同情況作聚焦及針對性的管控，未必是最理想的安排，所以我們採取現行監管方式：首先，公營機構本身設有一定機制，例如每年須擬備預算，進行工作規劃，並設有合適的審計小組，以確保內部有足夠資源作自我檢視。此其一。

第二方面，在機構以外，相關政策局及管制人員由於屬撥款機構，絕對有責任並有權力監管相關公營機構，確保他們在日常履行工作時能夠落實政策局所預期的目標及工作範疇，這是另一個層面。

第三層“防線”則是審計署及立法會帳委會，在日常情況以外，若發現有涉及公帑運用的情況需要介入，審計署會進行審核，而署方日常亦會進行這方面的工作。

從機構本身的自我檢視，到政策局的監控，以至審計署的第三道防線，正正體現了我們對公營機構的整體監管情況。

具體而言，關於公營機構的支薪及財務管控情況，我們既有指引，亦有機制，並有人員一直做工夫。當然，正如特首所說，“沒有最好，只有更好”，所以審計署在進行日常“衡工量值式審計”及以資源效率優化為目標的工作時，確實發現了不同問題。每當發現問題，相關政策局及管制人員均會認真處理，嚴肅跟進。因此，這些結果證明監管機制有效，亦是我們一直推動並希望落實的工夫。多謝主席。

廖長江議員：主席。即使所有公營機構均納入審計範圍，事實證明，根據審計署歷年來的報告書，無論是關乎民生還是經濟發展的資助計劃，均存在處理申請進度緩慢、未能按承諾時間完成審批、機構內部缺乏審批進度的相關指引等問題。

其實，發展局曾於去年發出通告，要求政策局及部門精簡審批流程，提升服務效率。這種精神應該伸延至各個公營機構的運作。我想詢問政府，會否全面檢討公營機構或受政府資助機構推行各項資助計劃的進展，並督促有關機構制訂及完善相關審批指引，以提高關乎民生及經濟發展的公共服務效率。

財經事務及庫務局局長：多謝主席。剛才議員所提到的問題，我相信是從一個較宏觀的角度出發，探討政府及公營機構在日常與市民接觸或互動時如何提升服務效率，並更好地服務市民。這作為一個整體的方向和方針，政策局和公營機構均一直努力落實。

從各方面而言，例如獲廣泛報道有關發展局如何理順審批程序一事，這些工作一直在進行，但當然，在整個過程中需要有人進行督促，當出現問題時，亦需要有人指出。因此，除了機構本身的“內力”之外，政策局及管制人員的參與亦非常重要，這是第一點。

第二方面是審計署的工作。當問題被指出後，必須積極認真處理。正如我剛才在主體答覆中所說，一直以來，在審計署發現問題後，相關政策局均會認真跟進及處理，並須匯報進度。整體而言，相關機構平均需時約一年半以落實所有建議。就這方面，我相信這

些工作一直以來都是本着服務市民的方針，亦是一項需要持續耕耘的工作。多謝主席。

(廖長江議員站立擬發言)

主席：廖長江議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

廖長江議員：我認為局長並未答覆我的補充質詢，不過算了，我們容後再分析問題。

李惟宏議員：多謝主席。我們今天討論公營機構的監管，這些機構的妥善管理，離不開在財務及投資方面的良好管理。相信所有公營機構加起來擁有不少資金，我想向局方了解，有否評估他們所作的不同投資，有多大程度投資於配合國家及香港特區政府政策的相關產品，例如香港的證券產品、持有人民幣或相關債券？未來有多大空間加大這方面的投資？在過程中有否聘任本地基金經理及券商執行相關交易？謝謝。

財經事務及庫務局局長：多謝主席。正如議員剛才所說，不同公營機構在處理儲備時都有一定的安排。他們一直以來的安排方式，例如有一筆資金需要處理或投資時，他們可能會請市場人士針對當時的市況提供意見，從而令投資決策更加精準，並反映對近況及未來的預測和估算。

我現時手上並沒有具體資料，未能掌握這些機構目前在資金運用方面有多少是投向香港相關市場，但整體而言，從政策局的角度出發，我們要確保這些公帑或資金運用得宜，相關的機制及程序符合規定。說到底，這是公家的資金，在運用時，投資並不一定會帶來盈利，重點在於在過程中充分了解市場的意見，同時內部亦設有相關的管控。我們的指引已詳細羅列相關內容，各政策局亦須根據其工作目標監管相關公營機構，作為其恆常工作的一部分。多謝主席。

狄志遠議員：主席，我們在坊間經常聽到有些資助機構或公營機構在行政上有不足之處，而財政上的安排亦未如人意。然而，我們在外界難以仔細審視並發現問題所在。剛才局長提到，現時政府設有架構，例如透過審計署或發出指引對這些機構進行外部監督。但我認為，除了外部監督，內部監管才是最重要。

良好的管治架構非常重要，我舉一個例子，以學校為例，在校本管理下，每間學校的校董會均有廣泛參與，除了辦學團體成員，還有老師、學生及家長的代表，在機構中發揮平衡作用，這不僅能夠提升學校在行政及財務管理方面的表現，更重要的是符合公眾利益，透過共同參與達至公眾利益的監管，並最終達至公眾利益的效果。

我想詢問政府，在這方面有否參考學校的校本管理模式，確保每個機構均有不同持份者(特別是使用者及公眾的代表)的廣泛參與，從而更有效地進行內部監察？

財經事務及庫務局局長：多謝主席。當然，不同公營機構在規模、性質及情況上各有不同，但具體而言，公營機構均會按照其規模大小、工作性質和架構訂立相關的管治架構。這亦包括議員剛才所提到，必須有內部力量，確保在日常運作中有適當的管控，此其一。

第二方面，議員剛才提到除了架構本身，還有人員的組成部分。從這個角度來看，政策局透過委任合適的管治組織人員，對這些機構作出相應的規管或監控，確保他們體現政策局所訂定的工作目標。具體而言，以黃議員在主體質詢中提及的貿發局為例，根據現行的《香港貿易發展局條例》，貿發局須設立一個理事會，並下設審核委員會，而當中亦有立法會議員參與相關理事會的工作。

由此可見，我們對於這些公營機構的監控，並不僅依賴“外力”，亦不會等到問題出現後才進行補救。在前端日常運作中，公營機構內部已設有相關的組織架構，同時亦有政府委派的人員參與，從而體現對公營機構的管控。多謝主席。

陳振英議員：多謝主席。主體答覆提到，公營機構平均需時1.5年才能落實所有相關的審計建議，看來需時頗長。我想詢問局長，有否

比較公營機構落實建議的時間與其他政府部門所需的時間？如果需時過長，會否要求公營機構日後必須加快完成落實這些審計建議？謝謝。

財經事務及庫務局局長：多謝主席。公營機構審閱相關報告後需要採取行動落實相關建議，具體所需時間各有不同，視乎每個項目而定。剛才我說的是平均數，如果涉及相對簡單的程序或安排，我們亦看到機構能夠在較短時間內落實，這是第一點。

第二，乍聽起來，1.5年似乎頗長，這可能因為涉及結構性的變化或人員配置等。因此，當機構向我們報告他們在跟進建議後的落實情況時，審計署亦會檢視相關時間有否調整空間，或是否合理。換言之，審計署除了點出問題外，檢視處理問題的時限亦是其重點工作之一。多謝主席。

主席：第三項質詢。

公營房屋項目總承建商拖欠工程費用

3. 梁子穎議員：主席，據報，去年多個香港房屋協會(下稱“房協”)及香港房屋委員會(下稱“房委會”)的公營房屋項目因總承建商拖欠分判商工程費用導致相關工程延期甚至停工。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於據報，去年房協因上述情況撤換相關項目的總承建商，有否評估有關項目，以及屬房委會並曾經出現延期或停工的項目，能否如期完成；如能，入伙日期分別為何；如否，入伙時間將分別延遲多少個月；
- (二) 政府會否了解及調查，現時房協及房委會正進行的工程項目，有否分判商被拖欠工程費用及工友被拖欠薪金，以及有否措施避免出現相關情況；如會，詳情為何；如否，原因為何；及

(三) 房協及房委會在未來如何加強監管工作，確保工程能順利如期進行並避免出現延誤和停工情況，以及會否訂立有效機制，以撤換持續拖欠分判商工程費用導致停工的總承建商；如會，詳情為何；如否，原因為何？

房屋局局長：主席，感謝梁議員關注公營房屋發展項目的工程能否健康穩健推進，就梁議員的質詢，經諮詢香港房屋協會（“房協”）後，本局現綜合答覆如下：

香港房屋委員會（“房委會”）和房協不遺餘力配合政府的施政方針，正全力興建公共租住房屋（“公屋”）單位和資助出售單位，增加公營房屋發展項目數量和規模，並加快公營房屋單位的供應。

房委會和房協作為建造業重要持份者，一直以專業的態度管理工程，並按行之有效的制度監察承建商的表現。工程的每個階段均由專業人員監管，亦有派駐富經驗的工程人員於地盤監督日常工程運作及施工進度。我們亦一向十分關注承建商是否有足夠的資金流以順利推展工程，現時亦會透過合適的付款安排，例如在合約開始時向承建商提供預先支付金、縮短批核每期工程費用的時間等，務求承建商的資金流保持穩健，令工程得以順利進行。

在保障工人工資發放方面，房委會在2006年率先在其建築工程合約實行“工資發放監察系統”，駐地盤勞資關係主任會核實承建商提交的工人紀錄、處理工人投訴和查詢，從而監察整體支薪情況。如懷疑有工人被欠薪，勞資關係主任會迅速聯絡當事人，並盡快向工程項目團隊報告，如有需要會將個案轉介勞工處跟進。

除此以外，我們在工程合約中採取了多項措施，包括限制工程最多只可作兩層分判、要求總承建商提交並切實執行分包商管理計劃等，以加強監督和管理工程的分判情況。

就近月個別房委會及房協項目曾出現工人被拖欠薪金的事件，房委會及房協已立即採取行動，督促總承建商須積極解決欠薪問題，更充分利用“工資發放監察系統”的資料與承建商，加上勞工處去了解工人欠薪狀況，從而作出協調，並在發放工程費用予總承建商時採取特別安排，讓總承建商於收到由房委會及房協發放的工程費用時，需要同步發放支票給工人以作支付欠薪。房委會及房協亦

有派員在現場監察支票發放的情況，確保支票能夠交到工人手中。現時，絕大部分的工人欠薪問題都得到妥善解決。

房委會和房協同樣關注任何分包商報稱被總承建商拖欠工程費用的事件。儘管房委會或房協並非相關合約方，但仍積極協調承建商與其分包商盡早解決有關商業糾紛，並會嚴肅要求總承建商妥善管理其分包含約及以負責任的態度解決爭議，包括透過協商、調解、仲裁或民事訴訟等方法解決，而我們亦積極促進總承建商、分包商或工人之間的溝通。

房委會及房協均時刻緊密監察建屋進度。若有個別工程出現延誤，我們會即時採取跟進措施，包括督促承建商增加人手、加強巡視地盤作實地檢查、召開特別地盤會議檢討建造流程以追回落後、安排更高級別的工程人員會見承建商管理層要求改善狀況、並在可行情況下安排部分大樓分期入伙等，以各種切實有效的手段解決地盤施工上遇到的困難，及令工程延誤減至最低。過去房委會及房協均為了令工程得以順利推進而更換部分項目的總承建商，分別是房委會兩項位於東涌及粉嶺的工程，以及房協兩項位於粉嶺及觀塘的工程，而房協另一項位於洪水橋的工程，其更換總承建商的程序亦正在進行中。我們會繼續監察各承建商在房委會及房協地盤的工作表現，並透過表現評分機制將承建商的表現反映於承建商往後的投標評分中。雖然出現個別事件，但在房委會及房協團隊努力不懈之下，未來10年的整體公營房屋建屋目標仍然能夠維持不變。多謝主席。

梁子穎議員：主席，我看到現屆政府對公營房屋付出的努力，在監管總承建商興建公營房屋的力度方面，十分積極有為。在主體答覆中，局長提及有部分項目更換了總承建商，這點證明工程進度並不理想，亦有延誤情況。去年11月，我有份參與處理東涌第100區的工人欠薪問題，當我問那些工友，如果獲發工資，他們會否重回有關工地工作，他們即簡單回答一句：“見過鬼仲唔怕黑咩？”，言下之意是他們很擔心，如現有總承建商繼續負責該項工程，他們便不會回去工作。

在主體答覆中，局長並沒有就質詢第(一)部分提供全面的答覆，僅稱每年的整體公屋落成量維持不變，亦會追回進度。我反而想問局長，針對涉及工程延誤的總承建商，政府過去有否設立懲罰機制

對其罰款，促使總承建商真正履行責任，令公營房屋的工程進度達到政府預期的理想目標呢？多謝主席。

房屋局局長：多謝主席，多謝梁議員，也多謝梁議員肯定房委會同事的努力，監察地盤的工作基本上是我們每天的工作。我們的地盤有駐地盤的監督人員，他們每天均會監察工程，每天均會開啟“雷達”，無論是工人工資的發放，還是分包商在工程上或合約上的糾紛，他們都會盡快通知我們的專業團隊，令我們能盡快從中協調，解決問題。

梁議員剛才提及去年11月在東涌某地盤發生的情況，那是一個很好的例子。當我們收到消息，指該地盤出現工資糾紛，我們一位高級別的同事(總建築師)便即時前往地盤——其實她今天坐在我身邊——親身到場了解情況，解決問題，將有關情況對工程造成的延誤減至最低。

我剛才所舉例子，說明我們會督促總承建商。當我們向總承建商支付其應得的工程款項時，我們會對其進行監察，確保支票交到應得工資的工人手中。我們作為負責任的業主，已極為盡力地處理有關情況，對每個環節均嚴加監督。事實上，工程出現欠薪或分判商糾紛等情況，讓我們知道須小心督促有關承建商的表現。對於承建商的表現，同事會看在眼內，並會公平地反映於承建商的表現評分之中。該評分絕對會影響承建商日後再對工程投標時，成功獲取工程的分數，影響其中標機會。如果承建商持續拖欠費用，我相信他們將來的中標機會便會非常低。因此，所有總承建商必須做好資金發放及照顧工人的工作。

如果工程遇到上述情況，難免會出現一些延誤，所以我在主體答覆中指出，我們的工程團隊會就着需多加照顧、多加力度的工程，與承建商緊密進行會議，以提出建議，以及對可能有助加快工程的安排，做好協調工作。我們會持續進行有關工作，希望將延誤減至最低。多謝主席。

梁文廣議員：多謝主席。房委會昨天公布，最新的公屋平均輪候時間為5.3年，屬近年新低，顯示在房屋局局長的帶領下，加上整個政府團隊努力，處理未來房屋供應已有成果。但要達到目標，工程當

然不能出現延誤，而對未來整體建屋量的監管責任，房屋局實在責無旁貸。

然而，除房屋局以外，有關承建商的牌照、運作責任等工作，應由發展局承擔更多責任；另外，如果承建商出問題，便會影響許多分判商，連帶影響工友的生計，這便涉及勞福局的工作範疇。以上種種都影響我們的社會穩定及民生，亦即考驗政府不同政策局及部門之間的溝通和應變能力。因此，主席，我想請問局長，能否向立法會說明目前不同政策局和部門之間的溝通應對模式？有沒有任何措施可應付未來或有大型承建商不幸結業的情況，以減少所引發的社會衝擊呢？多謝主席。

房屋局局長：多謝主席，多謝梁議員，也多謝梁議員提及我們剛於昨天公布的公屋平均輪候時間屬過去6年來最低的年終數字。該數字實在得來不易，並非單單得力於興建新樓的工程，但當然，那是一項很重要的工作，有更多公營房屋和綠置居落成，以及有公屋住戶交還公屋，有助於縮短輪候時間，而公屋流轉對此亦有幫助。現有的公屋住戶無論是不再需要其公屋單位，還是已購置私樓或戶主已移民，因而交還單位，我們都會盡快翻新單位，把單位交予有需要的人。以上情況都對縮短輪候時間有很大幫助。

說回興建新樓的團隊，他們的工作至為重要。事實上，跨局的溝通甚多，而就跨局方面的事宜，我們也做了許多工夫。舉例來說，發展局的《建造業付款保障條例》在去年12月制定，將於今年8月生效，此後，總承建商與分包商之間不合理的條款(如“先收錢、後付款”)便不可再出現。事實上，這樣亦能理順資金流，令總承建商與分包商之間的資金安排更健康。在該條例中，還設有仲裁機制，讓大家發生糾紛時，有機制可循，利用機制的約束力，盡快決定有關金額，以及應發放款項的時間和每次發放的金額，從而令整項工程更健康。

勞福局方面，我們亦有更多協作，梁議員剛才提及於11月在東涌發生的事情便是一例。其實，我們稱為“幫辦”的團隊(即監督地盤的團隊)與勞工處已設互通機制，即時通知雙方共同進行協調工作。事實上，勞工處執行勞工條例、提供工人保障和處理調解工作的能力極佳，非常專業。就着如何請雙方冷靜下來，大家好好商討後續工夫，他們非常專業。我們非常感謝勞工處一直協助處理地盤的種

種事項。關於協作，我相信在本屆政府下，局與局之間、署與署之間的協作都非常良好。多謝主席。

蘇長榮議員：主席，雖然去年12月制定的《建造業付款保障條例》新增了解決爭議的審裁機制，之前亦已設立“工資發放監察系統”，但仍無法杜絕上述總承建商與分包商的矛盾。

為了防患於未然，局方可否考慮引入第三方平台進行監管，保障款項的支付？即是說，當總承建商將工程分判，房委會及房協在支付每筆款項時，先將一定比例的工程款項存入該監管平台，作為對分判款項支付的保證和監管。當每月工程計劃完成，總承建商向分判商支付款項及工友獲發工資後，獲授權人士才可授權該平台，將相關監管金額的餘額轉撥予總承建商，藉此從源頭上，通過支付手段解決相關問題。多謝。

房屋局局長：多謝主席，多謝蘇議員。在現行機制下，總承建商需要向我們提交一份分包商管理計劃，詳細列出有關工程在不同階段的分包商合約和主要合約內容；而付款方面，雙方是否均有紀錄能夠清楚顯示付款事宜的處理情況，以及當中有否出現糾紛，現時需作商討。在分包商管理計劃下，需定期進行地盤會議，由我們的專業的項目管理團隊監督，承建商需作匯報，檢視清楚有沒有可能需要管理團隊盡早處理的事項。這就是現時的機制。另外，正如我剛才所說，當《建造業付款保障條例》生效後，我相信會有新局面、新做法出現。至於蘇議員所提出的建議，我們會持續吸收大家的想法，以考量將來是否有空間可繼續逐步改善現行制度。為此，我們會持續聆聽及思考一下制度上還有何改善空間。多謝主席。

林振昇議員：多謝主席。局長剛才提及的《建造業付款保障條例》將於數月後生效。屆時，如工程出現付款爭議，便會採用審裁機制。如果審裁員裁定承建商必須付款，而承建商卻不付款，則“下家”有法定權利停工。我擔心這情況會更加影響工程進度。就此，房委會和房協會否針對某些承建商採取行動，例如若承建商被審裁員裁定為須支付款項但卻不付款，便會列入黑名單，可能影響他們將來投標，令其盡快付款呢？多謝主席。

房屋局局長：多謝主席，多謝林議員。對於我們的工程，基本上有關團隊每天都會監察工程進度，如看到有爭議的苗頭，便會盡快處理。在付款保障制度下，設有調解制度，大家當然可以利用該調解制度，但最理想是在開始發生問題的當下盡快解決。其實，每次出現有關問題，對承建商而言絕非好事，證明其處理欠妥，以致我們的工程人員需對其多加注意、多加管束，在某程度上，一定對其表現評分有所影響，而這也視乎事態的嚴重性。如果出現大量工人完全停工這類較嚴重的情況，有關承建商在進度、管理能力方面的得分肯定很低。然而，如果事故發生後，有關承建商能夠即時處理，那麼，其分數雖可能略受影響，但因其後續能力高，日後的評分可望增加。

未來10年，將有很多公營房屋項目，我相信不論是香港的承建商，還是我們的顧問團隊，都非常看重房委會這個僱主；而我們作為業主，也很希望能完成工程。所以，爭取好分數相信是承建商的目標。多謝主席。

主席：第四項質詢。

推動海運和專業業務的發展

4. 陳學鋒議員：主席，中央政府於《十四五規劃綱要》明確支持香港鞏固國際航運中心的地位。此外，特區政府銳意發展高增值海運和專業業務，包括建立金屬和礦產等大宗商品交易生態圈。就此，政府可否告知本會：

- (一) 如何善用“一國兩制”的優點，制訂符合內地及“一帶一路”沿線國家標準的“行業標準”，以及會否推動在本港設立合資格的檢測中心，進行與航運業相關的檢驗；若會，檢測中心的服務範疇及推行時間表為何；
- (二) 會否甄選有發展潛力的航運轉口產業，例如為第三方木材或舊機電產品進行檢測的產業，以強化香港作為貨物中轉至內地(例如天津、上海、浙江、福建、廣東和廣西)及一帶一路沿線國家的港口；若會，相關的路線圖為何；及

(三) 除了金屬和礦產等大宗商品交易外，政府會否為上述已甄選的產業提供稅務優惠，以吸引相關海內外企業落戶香港；若會，詳情為何；若否，原因為何？

運輸及物流局局長：主席，海運服務是香港航運業務的高增值部分，主要包括船舶管理、融資租賃、海事保險、海事法律及仲裁等。香港海運服務業憑着背靠祖國、聯通國際的優勢，經濟貢獻近3年間(即由2019年至2022年)增加近四成。港口及海運業公司亦由2018年的1 137間增加至2023年的1 242間，增幅逾9%。2024年，香港在國際航運中心發展指數¹連續第五年排名全球第四位，反映港口、海運服務、整體營商環境等綜合實力優厚。

政府致力推動高增值海運服務業的發展，自2020年起推出一系列稅務優惠，包括為船舶租賃提供免稅，為船舶租賃管理、海事保險、船舶代理、船舶管理和船舶經紀提供半稅。以船舶租賃為例，相關企業的數目於兩年間由2020-2021年度的11間倍增至2022-2023年度的46間。憑着業界和政府多年來的努力，香港海運服務業成為國際間的“金漆招牌”，舉例而言：全球十大船舶管理公司中，有3間總部設於香港；波羅的海國際航運公會於2020年將香港列為全球4個指定海事仲裁地之一；國際保障及彌償組織的12個成員協會當中，有11個在香港提供服務。此外，香港註冊船舶總噸位是全球第四大，港口滯留率之低是全球主要船旗三甲之內，成績有目共睹。

政府會持續檢討發展策略，現時正考慮為船舶租賃商引入新的稅務扣除安排，以保持上述稅務優惠措施的競爭力。同時，正如陳學鋒議員所述，鑑於金屬和礦產等大宗商品交易佔全球航運交易量一半以上，我們正研究為大宗商品貿易商提供稅務優惠，作為下一個增長點帶動海運服務發展，目標是今年內完成研究。

經諮詢環境及生態局、機電工程署和創新科技署後，我就陳議員質詢的各部分答覆如下：

¹ 即《新華·波羅的海：國際航運中心發展指數報告》

(一)及(二)

作為亞洲區內重要的中轉樞紐港，香港港口的競爭優勢在於自由港、清關快、高效率和國際連繫強，尤其善於處理高價值和運送時間緊迫的貨物，正好與區內其他港口優勢互補，共同為粵港澳大灣區以至華南地區的製造業、進出口貿易等提供高效服務。

以木材的進口或轉口方面為例，國際上大部分國家及地區通常規定輸入的植物包括木材，均須附有出口地或轉口地簽發的植物檢疫證明書或轉口植物檢疫證明書。漁農自然護理署有提供簽發此等證明書的服務，以利便出口或轉口商符合進口方的檢疫要求。在舊機電產品方面，據我們向有關部門了解，雖然現時香港特區政府並沒有就產品的出口或轉口施加特定要求，不過這類貨物的進出口在國際間受到嚴格控制。

(三) 2023年，經香港轉運到內地及“一帶一路”沿線國家的(i)電腦等辦公室機器和電訊影音器具及(ii)木材分別佔香港總載貨貨櫃吞吐量約0.6%和2.3%，當中應包括陳議員提及的第三方木材和舊機電產品，現時我們沒有備存有關的分項數字，但我們相信能為這方面多做調研。

大宗商品主要指以大批量交易和運輸的產品，一般有3個種類，即農產品、能源，以及金屬和礦產類。在研究稅務優惠的過程中，涵蓋哪些產品的貿易商是其中一項當前需考慮的主要參數。對於陳議員建議為有潛力的航運轉口產業引入稅務優惠，我們會繼續聆聽意見，如有關產品符合大宗商品定義和稅務優惠措施的整體政策目標，我們會積極地、持開放態度地適當考慮，當有定案時亦會諮詢相關持份者。

港口是政府推動經濟發展的重中之重，雖然近年吞吐量面對不少挑戰，政府會竭力與業界提升香港港口的競爭力，持續“提量”、“提質”。在尋找貨源、提升貨量方面，香港必須大力發揮清關快、效率高的優勢，打造更多類似“櫻桃快線”等的高端港口品牌，亦會積極發展新興貨源和市場，以及建立通達內陸的多式聯運，並與大灣區內的港口聯動發展，深化“渝深港圖定班列”等與深圳鹽田港的協作。政府亦會繼續透過數字化、綠色化和智能化，鞏固香港港口

的國際化地位，包括於今年內向立法會申請撥款，完成構建港口社區系統，以及打造香港成為高質量綠色船用燃料加注中心。多謝主席。

陳學鋒議員：多謝局長的回應，但事實上，局長的回應仍然停留在運流業傳統轉口的範式中。我們這次提出質詢的初衷是希望除了材料進口外，還能發展經加工增值後再轉口的貿易。其實，香港具備條件發展。為甚麼？因為香港本身憑藉“一國兩制”的優勢，能夠將國家標準與國際標準對接。就此，我想請問局長，當局有否預留土地或空間，供這些行業在香港發展？

運輸及物流局局長：主席，陳學鋒議員的補充質詢涉及幾方面。

第一，關於質詢的主題，我也留意到我們可進一步在貨物檢測和認證方面，結合香港與大灣區的優勢進行協作，這方面未必涉及土地的配套。我反而想回應陳議員提出的這項好建議。我們應該協助推動大灣區不同行業領域的規則銜接，以至檢測和認證標準對接。過去工業貿易署（“工業署”）和創新科技及工業局一直推動“灣區標準”。在香港，工業署是我們的聯繫方，因應今天的質詢，也提出了一個很好的觀點，即無論是木材、家電還是機器，都可以納入往後的認證和檢測標準，以推動“灣區標準”的融合。我認為在這方面，本政策局可結合其他相關的政策局共同推進。這實際上也可以推動我們日後為大宗商品提供稅務優惠的建議出台，這是考慮產品類別時的重要一環。

至於土地方面，我們正在打造港口品牌，為推動國際化和綠色化，我們即將在青衣釋出一幅土地，並邀請市場表達意見。這正是我們希望積極推動的。我們並不是沿用固有思維，而是透過土地和香港自身的誘因，吸引產業來港，推動國際化、綠色化、智慧化和數字化。多謝主席。

陳祖恒議員：多謝主席。因應環球新發展的形勢和格局，尤其是海外（例如“一帶一路”等國家及地區）在大宗商品交易方面的需求甚大，我相信香港的海運和專業服務能夠提供協助。其中，人民幣交易可能是一個重要元素。

就此，我想請問局方會否考慮與財經事務及庫務局（“財庫局”）合作，研究如何從不同的角度，盡快提升我們的大宗商品交易市場，推動海運和物流之間的關係，令相關交易商能夠在香港集聚運作，從而帶動本港經濟發展？

運輸及物流局局長：多謝陳議員的補充質詢。香港得到國家的支持，確認了香港作為國際金融中心、國際貿易中心和國際航運中心“三個中心”的地位，三者缺一不可，同樣重要。

就航運服務業而言，香港擁有健全的金融系統，也是重要的離岸人民幣中心。因此，剛才陳議員提到的人民幣發展，正正有助於我們在推動國際金融中心和國際航運中心（特別是高增值服務）的發展上，達到相輔相成的效果。

舉例而言，我們擁有健全穩健的離岸人民幣市場來推動業務，能夠加速吸引國際航運的企業落戶香港。我們透過提供金融服務和產品，有助於推動船舶租賃和船舶管理等。我可以告訴陳議員，我們與財庫局保持緊密聯繫。除了我剛才所述，要推動國際航運業的發展，需要金融中心得以穩健發展之外，在推動大宗商品貿易及相關修例安排上，我們兩個政策局有不同想法，正好需要大家合力推動。我相信我們兩個政策局日後會提出一個整全的方案和構思，向立法會介紹。多謝主席。

盧偉國議員：主席，要鞏固香港國際航運中心的地位，推動高端航運服務業，人才是不可或缺的。不過，現時只有很少數的本地院校開辦相關課程，學額也不多，培育航運生力軍的力度確實有待加強。我想請問當局，會否透過不同的措施（包括財政支援），鼓勵更多本地院校開辦更多與航運服務相關的課程，例如海事法律、航運管理等？

運輸及物流局局長：多謝盧議員的補充質詢。珍惜我們的人才、培訓我們的人才、吸引我們的人才，一直是我們很關注的課題。尤其是就航運業而言，我們朝向高增值服務的高端發展，人才更是不可忽視。我認為可以集中談談3方面。

第一，現時在海運及空運人才培訓基金中，有很大部分資源投放在航運業的人力發展。我們與職業訓練局轄下的海事服務業訓練委員會，會對海事服務業進行人力調查，以緊貼未來的人力需求。我們亦會透過上述基金，協助培訓機構提供應對行業需求的課程。

針對現時較新興的領域，例如我們要推動綠色港口，實際上也十分需要高端人才。為此，我們已認證一些大灣區和內地的培訓課程，並會派遣本地行業從業員及有志投身的人士前往大灣區參加課程，以期盡快提升他們在這方面的效能，因為這不僅涉及他們過去在航運業的傳統技能，更需要在新能源加注和工程機械操作等方面進一步提升。

第三方面是人才清單。我們在2024年8月檢討人才清單時，特別建議勞工及福利局將綠色航運專才和驗船師這兩項海運業相關專才加入清單，目的是為繼續鞏固香港國際航運中心的地位，提供人才支援。多謝主席。

周浩鼎議員：主席，主體答覆較多談及商品交易方面，但對檢測認證的着墨較少。早前，我代表民建聯出訪法國，與一間總部設於法國的國際航運檢測認證企業會面。根據他們的專家反饋，他們認為香港十分適合進行新型綠色航運燃料(例如甲醇)的檢測和認證，例如其綠色程度等。能源買賣也能因此在香港發展，而且無須佔用太多地方。我想請問政府會否考慮推進這方面的工作？謝謝主席。

運輸及物流局局長：十分感謝周浩鼎議員的提議。周議員的提議，以及剛才陳學鋒議員提出的主體質詢，都為我們提供了很好的發展建議。

香港的檢測和認證業一直持續發展。我們的優點在於十分重視品質和安全性，確保符合國際及區域標準。

香港檢測和認證局自2009年成立以來，致力就行業的整體發展策略及為提高行業的專業地位提供意見，更重要的是吸引檢測和認證市場的提供者進行認可。未來，在推動航運業的綠色燃料，以及大宗商品交易中具發展潛力的產品方面，我們會與創新科技署及香港檢測和認證局共同探索，積極推動，利用現有的良好基礎，協助日後的相關工作。

以往，我們較多提到將綠色燃料產業的不同部分引進香港。其實，我認為檢測和認證也是很好的切入點，讓我們吸引企業來港，並發揮我們在認證和檢測方面的專業服務。或許這會成為未來香港航運高端服務的一大範疇，讓我們能夠進一步提升高增值服務，並發掘新的增長點。多謝主席。

吳永嘉議員：多謝主席。在發展航運和專業服務業範疇中，海事保險是其中一個極具潛力和代表性的行業。香港具備資金自由進出的優勢，海事保險服務業群亦廣泛，具有非常大的潛力進一步發展。

現在我們經常提及新興的海事產業，發展新保險產品也非常迫切。政府在推動或引進更多不同的保險公司來港方面，目前情況如何？會否考慮設立內地和新興市場企業所需的海事保險產品，將海運保險做大做強？

運輸及物流局局長：多謝吳議員的補充質詢。其實，香港的海事保險市場發展十分蓬勃，或許過去我們應該加大力度宣傳和推廣。香港的海事保險市場現時提供各式各樣的保險產品和服務，多年來已建立良好的基礎。現時香港約有80家保險公司提供海事保險服務。現在屈指一算，2023年在香港承保的船舶保險毛保費總額超過33億港元，按年增長8%；相較於2019年，累計增長高達約38%。此外，國際保障及彌償組織的12個成員協會當中，有11個在香港提供服務，使香港成為倫敦以外最大的服務群組。

因此，對於吳議員剛才建議我們更積極與保險公司商討，希望市場提供更多具針對性和切合市場發展的保險產品，我們未來會有很多方面的發展(包括朝向綠色化和智慧化)，希望能夠利用現時在國際航運保險方面的優勢再下一城。多謝主席。

主席：第五項質詢。

香港醫務委員會處理的投訴

5. 陳凱欣議員：主席，本會於2018年通過修訂《醫生註冊條例》，目的是改善香港醫務委員會(下稱“醫委會”)的投訴調查和紀律研訊機制，以處理個案積壓的問題。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 現時醫委會處理投訴個案的平均時間，以及在初步偵訊委員會考慮階段及研訊階段的平均處理時間分別為何；
- (二) 過去5年，每年醫委會接獲的投訴個案總數，以及當中召開研訊及裁定投訴成立的個案數目分別為何，並按涉及醫生類別(即私人執業醫生、受聘於醫院管理局的醫生，以及衛生署的醫生)列出分項數字；及
- (三) 過去5年，每年醫委會完成處理的投訴個案中，處理時間為兩年以下、兩年至4年、5年至7年，以及8年或以上的數目分別為何；該等個案中，由投訴人提出投訴至完成所有程序的最短、最長及中位數時間分別為何，以及個案需較長時間處理(即兩年以上)的主要原因為何？

醫務衛生局局長：主席，香港醫療專業奉行“專業自主”的原則，各個醫療專業法定規管機構透過法例框架成立，負責處理專業人員的註冊事宜，以及維護及提升相關專業標準和操守。規管機構在行使職權時必須向公眾問責，確保香港保持醫療專業水平，同時維護社會整體利益。

香港醫務委員會(“醫委會”)是根據《醫生註冊條例》(“《條例》”)成立的法定組織，其目的是建立和促進醫生的專業水平和標準，維護道德操守，同時保障病人。醫委會獲《條例》賦予權力規管醫生專業，包括處理醫生的註冊事宜、籌辦執業資格試、制訂專業守則及指引，以及就公眾對涉及醫生專業失當的申訴進行紀律研訊。

處理申訴是醫委會的重要職能。申訴調查和紀律研訊機制必須公平、公正、公開和有效率，從而確保醫療專業水平和病人安全，以及促進病人與醫護人員之間的互信。政府的角色是確保規管機構的運作模式與時並進，體系運作暢順，符合社會需求。就此，政府

不時檢視《條例》，讓醫委會更有效履行各項法定職能，包括處理申訴的職能，並按需要提出修訂《條例》，從而提高申訴機制的效率。

就申訴機制因法例規定而未能有效運作，導致申訴個案積壓，政府在2017年提出修訂《條例》，從而提高機制的效率和靈活性。引入的新措施包括在醫委會下設立研訊小組進行研訊、增加業外人士參與研訊，以及增加審裁員的人數。修例建議在2018年獲立法會通過，令醫委會處理申訴的效率得到提升。修訂《條例》後，每年進行研訊的個案宗數由2018年前平均25宗增至過去5年每年平均48宗，升幅達90%。須進行紀律研訊的個案的處理時間亦由約6年縮減至平均約3.5年。

現時醫委會秘書處公務員編制為30人，並另外聘用合約僱員。政府會適時檢視為醫委會提供的秘書處服務，透過不同措施如增加使用資訊科技和優化組織架構等，提升秘書處的工作效率，更好地支援醫委會履行法定職能。如有需要，政府亦會考慮為秘書處適當增加人手和其他資源。

就陳凱欣議員的質詢，經諮詢醫委會秘書處後，現綜合答覆如下：

過去5年，醫委會每年分別接獲的申訴個案由約500至超過3 000宗不等，涉及公私營醫生而須進行紀律研訊的個案數目，以及裁定申訴成立的個案數目，載於附件一。

醫委會在過去5年已完成處理超過8 700宗申訴，由接獲申訴至完成處理平均時間為27個月，98%的個案在接到申訴後的4年內完成紀律程序，其他需較長時間處理的個案通常性質較複雜、需時研究相關醫療紀錄、尋求醫學專家報告及徵詢法律意見等。這些申訴當中約7 000宗被初步偵訊委員會(“偵委會”)以屬瑣屑無聊或申訴人未能提供進一步資料等為由駁回，約1 500宗被偵委會決定無須研訊小組進行研訊，3宗涉及醫生的身體及精神狀況被轉介至健康事務委員會考慮，只有221宗，即不足3%需要進行紀律研訊。8 700多宗已完成處理的申訴個案按完成時間劃分見附件二。

主席，政府會繼續致力透過改革，以提升醫療質量及效率，包括於去年12月邀請香港醫療衛生界主要機構籌組“醫學實證與臨床

卓越研究所”此專業平台，以實證為本，制訂臨床指引，並研究建立醫療服務質素及效益基準，今年內會諮詢業界。

醫護專業規管機構亦必須不斷革新，以貼合社會的期望。政府會不斷檢視醫委會的運作安排，並樂意聆聽各界意見。多謝主席。

附件一

過去5年醫委會接獲並已轉交研訊小組處理的申訴個案^註 (截至2025年1月底)

	2020	2021	2022	2023	2024
涉及私人執業醫生					
已轉交研訊小組處理的申訴個案	22	34	21	6	目前尚未有2024年接獲的申訴個案轉交研訊小組處理
已完成紀律研訊的個案	17	24	10	3	
裁定申訴成立的個案	14	23	10	2	
裁定申訴不成立的個案	3	1	0	1	
涉及醫院管理局的醫生					
已轉交研訊小組處理的申訴個案	2	7	8	1	目前尚未有2024年接獲的申訴個案轉交研訊小組處理
已完成紀律研訊的個案	1	6	5	0	
裁定申訴成立的個案	1	6	4	0	
裁定申訴不成立的個案	0	0	1	0	

註：

不包括偵委會正考慮、以屬瑣屑無聊或申訴人未能提供進一步資料為由駁回、決定無須研訊小組進行研訊，或涉及醫生的身體及精神狀況被轉介至健康事務委員會考慮的個案。

附件二

過去5年醫委會完成處理的申訴個案

完成時間	完成個案數目	完成百分比
1年內	1 217	13.96%
1年至2年內	2 246	25.77%
2年至3年內	3 009	34.52%
3年至4年內	2 082	23.89%
4年以上	162	1.86%
總數	8 716	100%

陳凱欣議員：上屆政府曾表示，在相關條例草案通過後，每宗投訴個案的處理時間可縮短至兩年，但根據政府剛才主體答覆的附件二，在過去的個案中，只有不足四成能夠在兩年內完成處理。而且我們知道，在一些個案中，例如傳媒在兩個月前報道的個案，事主等了14年，但研訊仍未進行。

由於政府在主體答覆中並未回答最長處理時間及積壓個案的數量，因此我想追問，在醫委會目前處理的個案中，有多少宗事隔超過10年仍未完成處理？最長處理時間為何？造成這些個案長時間未能完成處理的原因是秘書處人手不足，還是個案過於複雜？謝謝。

醫務衛生局局長：多謝陳議員的補充質詢。就議員提到上屆政府提出的目標，即個案需在兩年內完成處理，我想強調，目前的平均處理時間，包括我剛才提到的過去5年已處理的8 700多宗個案，平均處理時間為27個月，接近兩年的目標。

至於議員問及的最長處理時間，甚至提到有個案等候了14年，由於個別個案確實有其複雜性，而醫委會的研訊其實與法庭審判極為相似，整個程序須符合法定要求，也有法律顧問參與其中，醫委會同時需要在醫學上作出判斷，所以很多時候需要邀請專家證人出

席，尋求專家報告，或者研究醫療紀錄。在個別情況下，例如專家證人突然退出、無法取得相關資料、需要重新撰寫醫學報告或邀請專家證人出席等，均會導致個案延誤。就這方面，我們難以將個別個案作為準則，但總體而言，過去5年的8 700多宗個案中，平均處理時間為27個月，接近我們當初立法時訂立的目標。

至於議員剛才提到處理時間超過10年的個案，在已完成處理的8 700多宗個案中，根據紀錄，處理時間為7年至8年的有7宗，超過10年的有3宗。這些可謂非常特殊的個案，我相信在法律上也有一些所謂“無頭公案”，確實難以判斷，尤其是在專家證人意見反覆或不一致的情況下，導致這些個別例子出現。然而，這些個別例子不應反映整體運作效率。多謝主席。

林哲玄議員：多謝主席。根據醫委會2022年的年度報告，該年由債委會轉介至醫委會進行研訊的個案有64宗，而醫委會同年就40宗個案進行研訊。換言之，有20多宗個案需要延至翌年處理。當然，實際上在該年進行研訊的個案可能是從之前的年份轉介。此外，從有關資料可見，約20%個案涉及業務推廣或誤導性言論，並沒有直接影響病人健康。至於這類個案的研訊，每宗至少需時一天處理，有時甚至歷時數天，以致聆訊日程無法得到有效運用。政府會否考慮引入例如記分制的方式，針對諸如業務推廣等個案，無須進行研訊；若表證成立且醫生認罪，便以記分制處理，藉此騰出更多研訊時間，專注處理嚴重個案或嚴重違反誠信的個案。謝謝。

醫務衛生局局長：多謝林議員。議員提到部分投訴在翌年方可進行研訊，這須視乎投訴是在年初還是年底提出，其實跨年度並不是最重要的因素，特別是須進行研訊的個案。

我希望強調，在接獲的投訴中，須進行研訊的比率非常低。在過去5年的8 700多宗個案中，只有221宗(即不足3%)須進行研訊，而大部分個案其實已完成處理。至於議員詢問部分研訊可否改以記分制或更快捷的程序取代，我相信需要交由醫委會考慮。不過，我要強調，進行研訊的個案其實只佔一個很小的比例，醫委會已經以相當高的效率處理其餘近8 500宗無須進行研訊的個案。多謝主席。

周文港議員：主席，主體答覆提到醫護專業奉行“專業自主”，但這原則不應具凌駕性，前提更應是符合公眾利益，尤其是病人的生命安全。平均處理時間達27個月，這顯然非常不理想，而且在等候期間，投訴人的情緒長期受到困擾。本港目前設有3個醫療投訴渠道：針對公立醫院的個案由醫管局處理，衛生署則處理針對私家醫院及衛生署服務的個案，而醫委會主要處理針對私家醫生的個案。這種分類的複雜程度，我認為是全球罕見，一般市民未必懂得如何求助。

因此，當局是否應作出認真檢視？現時坊間有不少聲音指出，有關投訴機制存在“醫醫相衛”的問題。當局可否盡快回應社會多年的訴求，改革內部處理醫療投訴的機制？尤其是醫管局的透明度特別低，我收到很多投訴，指稱在一些個案中，投訴人根本沒有機會與醫管局相關人員見面，個案便已經被“槍斃”。當局會否考慮委任更多其他不同業界的人士，甚至超過一半業外人士加入醫管局公眾投訴委員會及醫委會，以平衡醫患關係，回應社會的殷切期望及高度關注？多謝主席。

醫務衛生局局長：“專業自主”與公眾利益並不存在矛盾；相反，“專業自主”才能夠真正符合公眾利益。我希望大家在討論我們的醫療專業時，會繼續維護醫生的專業地位，因為如果醫生不被尊重，最終受害的只會是公眾。

至於27個月的平均處理時間是否理想，則見仁見智。確實，我們目前接獲大量投訴，而在這些投訴中，正如我剛才已經提到，在8 700多宗個案中，有約7 000宗屬於瑣屑無聊或申訴人未能提供進一步資料的個案，可見部分投訴未必有道理。

另外，醫委會並非僅處理針對私家醫生的投訴。任何人如欲投訴公立醫院的醫生，包括醫管局或衛生署的醫生，均可向醫委會提出投訴，因為所有公營系統(包括醫管局和衛生署)的醫生均受醫委會監管，其醫生牌照並非由醫管局或衛生署發出，醫委會絕對有權力及責任處理針對公營醫生的投訴。事實上，我提供的附件一顯示，不少公營醫院醫生按醫委會的投訴機制接受研訊後遭到處分。多謝主席。

李鎮強議員：多謝主席。很多市民對這類投訴個案可能存在誤會，認為處理過程是因為“自己人查自己人”，即醫生調查醫生，導致整個過程緩慢，但局長剛才亦提到，部分個案積壓超過10年。很多病人只是希望討回公道。依照局長的高見，可否引入第三方獨立調查人士，包括專業團體，甚至參考國外的*case*(譯文：個案)，以了解已積壓超過10年的投訴個案，讓涉事病人取回公道？謝謝主席。

醫務衛生局局長：其實現時醫委會的偵委會及研訊小組已有業外人士參與，不存在純粹由醫生“自己人查自己人”的情況。在偵委會的組成中，必須包括4名註冊醫生及3名業外人士，而研訊小組則有3名註冊醫生及2名業外人士參與，所以已有業外人士參與整個投訴機制。

對於議員反覆提及當局需時超過10年處理個案，我想再次強調和提供準確數字，指出並非所有個案都需要醫委會花超過10年處理，事實上，在8 700多宗個案中，只有3宗積壓超過10年。這些個案可以說是奇難雜症，又或法律上不容易判斷。的確有3宗個案積壓超過10年，但只是8 700多宗個案中的3個極端例子。

江玉歡議員：主席，遲來的公義不是公義。剛才陳凱欣議員提到希望加快完成研訊及調查，我認為相當有道理，並且為廣大市民道出心聲。我希望在此表示，我們要求研訊在合理時間內進行，並不代表我們不尊重醫護人員。我們十分尊重醫護人員，而我相信需要進行調查的只屬少數個案。

我很希望問局長，“沒有最好，只有更好”，局長會否思考制度上是否有優化的空間，並告訴我們會否真的採取行動部署改善有關制度？謝謝主席。

醫務衛生局局長：關於醫委會，我們會持續進行檢視。不過，我重申並強調，個別個案較為複雜，未能在若干時間內完成處理，包括剛才提到有3宗積壓超過10年的個案。就這些個案而言，醫委會確實需要針對其細節，以了解無法完成處理的原因。

至於有議員提到訂定必須完成處理個案的時限，我相信此舉會較為困難，因為每宗個案的情況不盡相同，除了法律上的審判，還涉及醫學上很多專家意見和程序，而部分專家的意見未必一致。因此，我在此表示，若定下“死線”，即所有個案必須在某期限前判決，就如同要求法庭——江議員身為律師，理應明白——定下“死線”，所有案件必須在指定時間內結案，我相信兩者的難度相近。多謝主席。

主席：最後一項口頭質詢。

管理已故龔如心女士的遺產

6. 陳家珮議員：律政司上月發表聲明，正式委任龔如心慈善管理有限公司為龔女士遺產下的慈善信託的受託人。有意見認為，終審法院就該筆逾1,400億元的遺產頒下判決已近10年，加上慈善信託的管理費用高昂卻未能帶來社會效益，受託人應盡早釋出該筆遺產作慈善用途，特別是政府正面臨赤字，需要商界力量協助推動慈善事業。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，自終審法院於2015年頒下判決至今，處理上述慈善信託涉及的管理及法律程序等相關開支為何；
- (二) 當局計劃何時公布受託人理事會成員的人選、遺產管理計劃及其他相關資料；及
- (三) 如何支援受託人履行職責，包括協助其安排人手及制訂相關開支預算，以便其審批慈善項目、進行募捐，以及按龔女士遺願籌辦“中國的類似諾貝爾獎的具有世界性意義的獎金和基金”？

律政司司長：主席，有關已故龔如心女士的遺產事宜，律政司司長一直以法律上作為慈善事務守護者的身份積極跟進終審法院於2015年5月18日判決中就該遺產管理計劃設定的藍圖及其後相關的法庭程序、法院判決及指示。於2024年5月16日，法庭批准由律政司司長提交的遺產管理計劃。律政司司長其後向法庭申請正式委任龔如心慈善管理有限公司為龔女士遺產下的慈善信託的受託人，並於

2024年11月21日獲法庭批准。律政司司長並已任命3名獨立人士，分別為范徐麗泰、任志剛和鄭恩基，出任負責監督受託人運作的管理機構(簡稱為“監督管理機構”)的成員。

就陳家珮議員的質詢，我答覆如下：

(一) 就臨時遺產管理人管理該遺產的開支，法庭的委任命令載有相關規定，其收費亦受法庭的監督。但有關命令的條款，根據法庭的命令須保密，未經法庭批准不得披露。律政司司長作為慈善事務守護者，會繼續作出適當跟進，以確保臨時遺產管理人的開支維持在合理的水平。

至於有關法律程序的相關開支，由於涉及的法律程序仍在進行中，加上相關訟費最終需要法庭有所評定，在現階段我們未能提供有關資料。

(二) 就何時公布受託人理事會成員的人選、遺產管理計劃等詳情，根據法庭批准的計劃，需要由受託人按遺產管理計劃的條款和相關公司章程，在稍後其認為之適當時間作出公布。

(三) 受託人的主要職責為落實法庭判決及實施遺產管理計劃下的有關程序。鑑於所涉及的重大公眾利益，於過渡期間律政司一直就相關前期工作提供適切支援及協助，包括協助受託人籌組理事會的工作，以便受託人可按計劃及龔女士的遺願妥善及盡快運用該遺產作慈善用途。當受託人正式開始投入運作後，其運作將按遺產管理計劃受我剛才提及，由3人組成的監督管理機構所監督，除非有必要，律政司不會直接參與其運作，當然，律政司司長會依據一般的法律原則，繼續以慈善事務守護者的身份，密切關注事情，有需要時會運用法律權力進行合適的行動。

律政司深信，在受託人理事會正式成立並投入運作後和在監督管理機構監督下，受託人會盡心盡力管理慈善信託，包括考慮就相關資產作出獨立審計、推出其慈善項目、進行募捐和籌辦“中國的類似諾貝爾獎的具有世界性意義的獎金和基金”等工作，以實踐龔女士的遺願，使國家包括香港社會各界受益。多謝主席。

陳家珮議員：多謝主席。雖然我理解司長或因某些法律程序而未能提供部分資訊，但此事始終牽涉重大公眾利益。因此，我的質詢重點在於為何政府要拖延處理時間，以及龔如心女士的遺產如何才能用得其所。我想向司長提出的補充質詢是，政府將如何監督該慈善信託的財政可持續性，以及如何評估慈善信託的社會效益？多謝主席。

律政司司長：就陳議員的補充質詢，我認為可分為兩個方面回應。第一，關於耗時較長的問題，我必須澄清，此事涉及多宗法律訴訟，可分為數個階段。首先，在2015年，終審法院就龔女士遺囑的正確解釋頒下重要判決，並確立了信託形式。隨後的問題是，究竟當時華懋基金有限公司（“華懋公司”）是否仍適合作為受託人；如否，應該如何準確履行龔如心女士的遺願。2019年，一系列訴訟程序展開，涉及不同階段，須由法庭判斷不同的法律問題。舉例而言，重要問題包括確立華懋公司（即訴訟中我們的對方當事人）是否財政穩健及符合作為受託人的資格等。最終在2023年，法庭經過長時間的聆訊（包括聆聽雙方證據）後，確立了華懋公司不再適宜擔任受託人。因此，法庭指示我們自行草擬如何推行慈善工作的遺產管理計劃。這些事宜直至2024年才全部得以落實。其後，我們從速挑選合適的人選，委任了3名人士出任監督管理機構的成員，並已展開相關工作，以物色合適人選出任受託人理事會的成員。因此我想指出，很多相關事宜並非政府單方面所能決定，在處理法律程序方面，我們已在可行範圍內盡量加速，並非常明白公眾對這方面的關注。

第二個問題是關於我們如何在未來監督該慈善信託的資產用得其所。我認為答案在於現時法庭批核的遺產管理計劃中所設立的架構，如何提供這方面的保障。簡單而言，法庭的計劃涉及多重監管制度。首先，律政司最重要的責任是委任3名人士作為監督管理機構成員，即我剛才提到的3位成員。這3位成員有何重要功能？就是監督受託人理事會。受託人理事會的成員相當於一間有限公司的董事，因為他們很多時候需要直接監督華懋集團的相關運作。當然，受託人理事會本身已具備監察功能，但仍受以上3名人士的監督。這3名成員由我決定，確保他們是合適的人選。透過這個系統制度設置，我們能夠確保慈善信託實踐龔女士的遺願，並符合法庭現已批核的遺產管理計劃中的要求。

梁美芬議員：主席，我在2020年曾提出一項關於如何監管這個慈善基金運作的質詢，原因是我相信多位立法會議員都曾收到求助及投訴。問題在於現時大量資金用在支付專業人士費用，耗資甚巨，但基金真正用於慈善的款項卻寥寥無幾。正如剛才有議員指出，遲來的公義等同剝奪公義。我認為，延遲使用慈善基金，相等於違反公眾利益。因此，主席，我想提出的補充質詢是，第一，如何確保善款能真正用於有需要的人士？這絕對涉及重要的公眾利益，金額高達1,000多億元。司長剛才講述了很多複雜的架構，但市民沒有興趣……

主席：梁美芬議員，你已提出你的補充質詢。

梁美芬議員：好的，我的補充質詢是，當局是否有一個特別機制……

主席：梁美芬議員，你剛才已提出你的補充質詢，即如何運用該1,000多億元。

律政司司長：多謝梁議員的補充質詢。首先，我想指出，多年來我們確實需要處理相關的法律問題。在此期間，臨時管理人已依據法庭命令，在合適的情況下將部分資產用作慈善目的。根據我掌握的數據，多年來已有約7,000多萬元用於慈善方面。

關於如何確保這些資金用得其所的問題，我想指出的是，計劃本身並不涉及複雜的問題，關鍵在於實際上如何落實。我們需要透過設立信託公司制度，由受託人理事會履行作為受託人的責任。當然，受託人肩負重要的誠信責任，負責決定如何依據其誠信責任將資金用作慈善公益事業，包括成立類似諾貝爾獎的“Chinese Prize(譯文：中國獎金)”基金。遺產管理計劃的落實，將由受託人理事會負責，並受到監督管理機構的監督，而律政司最終亦扮演一個角色。這個制度設置非常關鍵，但政府及律政司不會代替受託人處理相關事務。

葉劉淑儀議員：主席，龔如心女士於2007年逝世，至今已近20年。過去10多年來，我們知道律政司進行了大量工作，並多次向法庭尋求指示，現時只差“臨門一腳”。律政司已表示委任了3名人士負責監督受託人，下一步應是委任受託人理事會成員，即如司長所說類似董事的角色，以便草擬撥款計劃。然而，為何至今仍未委任理事會成員？成員是由司長直接委任，還是須經法庭批准司長委任？我唯一的問題是，能否加快進度？請當局盡快處理。多謝。

律政司司長：事實上，我的急切心情可能比大家更甚，我先說明一下委任的時間表及準則。首先，受託人理事會成員的決定，須參考剛成立(由3位監督受託人運作的成員組成)的監督管理機構的建議。當然，我們最終擁有話語權。然而，法庭在相關判詞中對受託人理事會亦有明確要求，即成員須來自不同領域，因為將來涉及的範疇非常多。為了準確落實大家的共同心願，即確保資金用得其所，在選擇受託人理事會成員人選時必須格外謹慎，我們需物色不同領域的合適人選，並向他們解釋未來的工作內容，說服他們接受這份工作。

我可以向大家透露，自委任監督管理機構的3位成員後，我們一直積極物色受託人理事會的成員。目前已有好消息，我們已非常接近完成理事會的籌組工作。我個人的目標是，而我亦相當有信心，在今年第一季內完成理事會的籌組工作，從而正式啟動相關工作。這是我的目標，我也有相當信心能夠達成。

(葉劉淑儀議員站立擬發言)

主席：葉劉淑儀議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

(葉劉淑儀議員未有開啟其麥克風，以致無法收音)

主席：司長，你有否補充？

律政司司長：或者我一併答覆這項補充質詢。實際上，情況相等於一間公司，受託人理事會成員的委任最終由一間special-purpose

company(譯文：特設公司)來負責，但在委任過程中仍須根據相關文件諮詢該3名監督管理機構成員。這就是目前的安排。

管浩鳴議員：多謝主席。主席，剛才我聽到政府方面似乎未能提供具體的時間表。我想詢問的是，既然司長表示有好消息，指理事會快將籌組完成，政府能否承諾最遲不超過今年年底完成相關工作？多謝主席。

律政司司長：關於受託人理事會的人選委任何時能夠完成，我無法提供確切時間，因為我們正在物色人選，亦需待對方答應，我亦無法得知他們何時才會答應，因此絕對不能言過其實。

然而，我重申一次，我有信心理事會可以在本季度內完成籌組。這一步至關重要，因為這確實是“最後一腳”。待理事會成立後，成員將正式開始討論，並根據相關計劃及公司章程，履行其誠信責任，盡快啟動工作。因此，我充滿信心，相關工作將於今年內正式啟動。這件事情大家等待多時，我相信現在只欠“臨門一腳”，我們已非常接近龍門。我非常有信心，盡快可以令大家有更清晰的理解，並看到實際的成效。

周文港議員：主席，剛才聽了良久，看來龔如心女士遺產的主要管理人實際上是司長本人。我想詢問的是，龔女士於2007年逝世，2015年終審法院作出判決，正如剛才葉劉淑儀議員所提及，至今已近20年。假設第一季或今年年底前理事會能夠成立，理事會日後會否定期公布相關財務報表及運作情況，以便公眾監察這筆遺產的使用？多謝主席。

律政司司長：簡言之，答案是會的。當然，由於法律規定，我目前不可以完全披露細節，但我可以說的是，根據相關條件，受託人或受託人理事會有責任向公眾公布遺產管理計劃的內容，並有責任向公眾披露相關財政狀況，以確保慈善基金的運作在陽光下進行。至於具體如何執行，則需待受託人理事會成立後，交由他們決定以最合適的方式履行這方面的責任。

江玉歡議員：主席，法律改革委員會(“法改會”)於2013年就如何規管慈善信託發表了一份報告，當中提出了18項建議。我想請問司長，這項由陳議員提出的質詢，反映了龔女士慈善信託的工作進展緩慢，以及我們對規管的重視。請問司長會否因應這宗個案，加快落實法改會2013年的建議？多謝。

律政司司長：首先，本港處理慈善事務方面的法律能否配合當今社會的需要，亦是我非常關注的事宜。然而，各位議員必須明白，負責這一範疇的政策局是民政及青年事務局。我們的責任是持續與民政及青年事務局進行多方溝通。正如江議員所說，18項建議中部分已落實，部分尚未完成，這一點我清楚了解。我也注意到，法庭在一些判決中指出，行政機關或需審慎考慮優化某些建議，這一點我亦理解。作為政府的法律代表，我會與其他政策局的同事保持溝通，共同了解哪些建議值得落實，哪些建議需要進一步優化。這是一個持續的過程，我非常理解各界的關注。我亦希望能夠積極跟進此事，並承諾這是我工作議程中非常重視的事項，當然亦需與其他政策局溝通和商量。

梁美芬議員：主席，很高興聽到司長剛才提到一個數字，即用了7,000多萬元作慈善用途。我相信這與支付專業人士的費用相比，只是“蚊髀同牛髀”。請問可否公開這7,000多萬元具體用於哪些項目？這筆資金是如何運用的？

律政司司長：這7,000多萬元是根據法庭命令，由遺產臨時管理人行使酌情權批核的款項。目前我不知道或掌握不到具體細節。然而，每筆資金的使用均在法庭監管下進行，且必定用作慈善事業的目的。至於具體用作哪一類項目，我並無掌握相關細節，因此無法答覆議員這項補充質詢。

議員質詢的書面答覆

須留紀錄的罪行

7. **張欣宇議員**：本港的刑事紀錄由香港警務處(“警務處”)刑事紀錄科管理的“警務處姓名索引電腦系統”集中儲存。根據現時可供查

閱的公開資料，“須留紀錄的罪行”列表(“該列表”)更新至2003年12月。就此，政府可否告知本會：

- (一) 警務處自2004年以來有否對該列表進行更新；如有，按更新日期列出新增及刪除的罪行；
- (二) 鑑於政府於2016年4月13日回覆本會議員質詢時表示，警務處將在完成檢討該列表後公開有關資料，有關檢討是否已完成；如已完成，警務處將於何時公開該列表，以及有否考慮定期公開經更新的列表；如未完成，原因為何；
- (三) 警務處修訂該列表罪行清單的原則或考量為何；及
- (四) 警務處會否定期檢討該列表；如會，時間表為何；如否，原因為何？

保安局局長於2025年2月19日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

預防工作時中暑指引

8. 林素蔚議員：勞工處去年5月2日推出經修訂的《預防工作時中暑指引》(“《指引》”)和實施經優化的工作暑熱警告系統。然而，有工會反映，《指引》及經優化的措施形同虛設(包括依舊有公司未有為員工安排休息時間或有遮蔭的地方小休等)，未有幫助僱員預防中暑。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，在勞工處登記的中暑工傷個案宗數為何；有否檢視，《指引》修訂後，登記的中暑工傷個案宗數有否減少；如有檢視而結果為有，詳情為何；如檢視結果為否，有否研究原因為何；
- (二) 在《指引》修訂後，當局就僱主沒有做足防暑措施所發出的勸諭或警告次數分別為何；鑑於勞工及福利局局長於去年5月接受傳媒訪問時表示，針對刻意不跟從《指引》的僱主，當局會引用《職業安全及健康條例》(第509章)下的僱主一般責任條款提出檢控，目前相關檢控數目為何；及

- (三) 《指引》的具體檢討時間表為何；當局會否考慮循立法方式，強制僱主為員工進行工作地點熱壓力風險評估，以進一步保障僱員安全；如會，詳情為何；如否，原因為何？

勞工及福利局局長於2025年2月19日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

爆竊罪案

9. 陳月明議員：有市民反映，鄉郊地區和近郊低密度住宅和商鋪被爆竊的罪案有所增加，臨近歲晚時情況更甚。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，每年爆竊罪案的宗數和破案率，並按全港18區以表列出分項數字；在該等罪案被定罪的人數，以及當中分別有多少人屬未成年人士及非香港居民；
- (二) 2024年全年，香港警務處就預防入屋爆竊而進行的宣傳活動和反爆竊罪案聯合行動的詳情為何，以及該等工作的成效為何；
- (三) 2024年全年，撲滅罪行委員會和各地區撲滅罪行委員會就預防入屋爆竊而進行的宣傳活動的詳情為何；及
- (四) 政府會否檢討現行預防爆竊罪行的機制，包括會否考慮安裝包含鏡頭的智慧燈柱，以及資助村公所於鄉村主要出入路口安裝閉路電視監控系統或其他合適的警報設備，以阻嚇不法分子？

保安局局長於2025年2月19日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

大腸癌篩查計劃

10. 林哲玄議員：大腸癌篩查計劃(“篩查計劃”)自2016年實施，參加者會獲安排進行大便免疫化學測試(“FIT”)。根據政府去年12月公布的資料，經篩查計劃確診大腸癌人士約六成屬於較早期(即

第一及二期)癌症，對比非經篩查計劃確診的約四成為高。另一方面，根據香港癌症資料統計中心網站資料，在所有癌症中，大腸癌發病率從2016年的第一位下降至2022年的第三位，同期大腸癌年齡標準化死亡率也從每10萬人口約14.1人下降至12.7人，顯示篩查計劃有效於較早期發現大腸癌和減低死亡率。然而，有意見認為，及早發現並摘除高危腺瘤才能進一步遏抑大腸癌的發病率，而近年有研究發現，雖然FIT對於大腸癌有頗高的靈敏度和特異度，但對於高危腺瘤的靈敏度僅有25%至34%，低於較新的多靶點糞便基因測試(約42%)及糞便細菌基因檢測(約57%)。此外，亞太胃腸病學會及亞太消化內鏡學會更不建議以FIT用於大腸息肉篩查。就此，政府可否告知本會，有否計劃檢討篩查計劃，並考慮採用FIT以外的其他篩查為參加者進行測試；若有，有關的進度為何；若否，原因為何？

醫務衛生局局長於2025年2月19日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

為大專學生而設的學生資助計劃

11. 管浩鳴議員：關於在職家庭及學生資助事務處轄下學生資助處(“學資處”)管理的各項學生資助計劃(包括(i)資助專上課程學生資助計劃、(ii)專上學生資助計劃、(iii)全日制大專學生免入息審查貸款計劃、(iv)專上學生免入息審查貸款計劃及(v)擴展的免入息審查貸款計劃)，政府可否告知本會：

- (一) 過去5個學年，每年入讀由大學教育資助委員會或公帑資助的認可課程的學生中，成功申請上述學生資助計劃的學生數目、獲取全額資助的學生比例，以及涉及的總金額分別為何；
- (二) 過去5個學年，每年上述學生資助計劃的拖欠還款個案(即連續拖欠償還兩期或以上的按季度分期還款/六期或以上的按月分期還款的個案)數目、該等個案的平均拖欠金額，以及拖欠總額和其佔有關計劃批出的貸款總額的百分比分別為何；
- (三) 過去5個學年，就上述學生資助計劃的拖欠還款個案，每年(i)律政司向貸款人發出訴訟或執行判令前書函的數

- 目、執行押記令、扣押債務人財產令狀和扣押債權判令的宗數，以及(ii)學資處把未償還貸款撇帳的個案宗數，以及撇帳總額和其佔總貸款額的百分比分別為何；
- (四) 會否考慮進一步下調上述學生資助計劃的貸款年利率，並延長貸款的標準還款期，以紓緩貸款人的負擔；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (五) 有否對因經濟壓力而無力償還上述學生資助計劃貸款的學生提供進一步的支援措施，包括在合理情況下允許適度延遲還款和進行個人自願安排，以協助他們渡過難關；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
- (六) 鑑於有意見認為，學生拖欠上述計劃貸款有持續上升趨勢，可能與其理財不善有關，政府會否增撥資源在學校加強理財教育，以協助學生做好財務規劃；若會，詳情為何；若否，原因為何？

教育局局長於2025年2月19日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

慢性疾病共同治理先導計劃

12. 陳沛良議員：政府自2023年11月13日起推出為期3年的“慢性疾病共同治理先導計劃”（“該計劃”），資助45歲或以上未被確診患有糖尿病或高血壓的香港居民，在私營醫療市場接受糖尿病及高血壓篩查服務。就此，政府可否告知本會：

- (一) 自該計劃推出以來，參加者的以下資料：(i)參加者數目及其性別、年齡和所屬地區康健中心及地區康健站的分布，以及當中(ii)已完成糖尿病及高血壓篩查、(iii)被診斷為血糖偏高、患有糖尿病或高血壓並已進入治療階段及(iv)獲其家庭醫生安排透過雙向轉介機制到醫院管理局接受屬一次性質的內科專科諮詢的參加者數目分別為何；
- (二) 自該計劃推出以來，參與的家庭醫生及家庭醫生服務點（“服務點”）的以下資料：(i)家庭醫生數目、(ii)服務點的

數目和地區分布，以及(iii)可為市民配對診所內的醫生並直接登記參加該計劃的家庭醫生和服務點數目；

- (三) 鑑於據悉，在該計劃下，政府建議家庭醫生在治療階段每次只收取參加者150元的診症共付額，政府有否統計，現時收取(i)150元或以下及(ii)超過150元診症共付額的家庭醫生和服務點的數目和比例分別為何，以及最高的診症共付額為何；
- (四) 鑑於據悉，部分地區參與該計劃的家庭醫生及服務點數目和參加者數目的比例不均，導致市民要跨區就醫或放棄參與該計劃，政府有否措施令資源分配更加合理，包括鼓勵更多家庭醫生和服務點參與該計劃；
- (五) 鑑於醫務衛生局於今年1月20日公布，該計劃在全港增設超過40個服務地點，為參加者提供地區康健網絡專屬護士診所及專職醫療服務，至今有多少名參加者接受該等新增服務，並按服務類別列出分項數字；有否計劃進一步在全港18區增設服務地點；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (六) 鑑於《2024年施政報告》提出，在本年內擴大該計劃至血脂檢查，有關的具體落實時間和工作進度為何；會否進一步將該計劃擴展至涵蓋其他檢查和疾病，例如膽固醇檢查和骨質疏鬆症等；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (七) 該計劃推出至今，各項服務表現指標是否符合政府預期；政府會如何加強宣傳，以吸引更多目標市民參與該計劃？

醫務衛生局局長於2025年2月19日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

電動輪椅

13. 陳仲尼議員：據悉，近年越來越多殘疾人士及行動不便的長者選擇使用電動輪椅，以替代傳統手推輪椅。然而，據報去年7月，一

名電動輪椅使用者與電單車相撞，引起公眾對電動輪椅安全問題的關注。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，每年警方(i)向電動輪椅使用者作出勸諭及(ii)因電動輪椅使用者違反交通規例而作出檢控的個案宗數，以及作出該等勸諭和檢控的原因分別為何；
- (二) 鑑於消費者委員會早前建議政府加強對電動輪椅使用的規管，包括限制其行駛的最高速度，以及要求使用者購買保險等，政府會否依據《道路交通條例》(第374章)，針對電動輪椅在室外行駛的使用制訂相關規則(例如電動輪椅的改裝限制、載重要求、保險規定、防火安全標準、禁止載客規定，以及最高時速上限等)，以保障電動輪椅及其他道路使用者的安全；若會，具體細節和時間表為何；若否，原因為何；及
- (三) 鑑於有意見認為，香港許多地區行人路狹窄，電動輪椅使用者容易與行人因爭路而發生衝突，相關政府部門會否在未來新市鎮及新發展區的道路規劃和建設中，增設供電動輪椅使用者使用的無障礙設施；若會，具體細節和時間表為何；若否，原因為何？

運輸及物流局局長於2025年2月19日提供的書面答覆文本載於附錄1。

善用過海隧道收費設施騰出的空間

14. 陳振英議員：為實施“易通行”不停車繳費服務，路政署正拆除三條過海隧道(“三隧”的收費亭、收費島及收費廣場上蓋，以及調整行車線安排。就善用過海隧道收費設施騰出的空間，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於據悉，三隧的收費亭、收費島及收費廣場上蓋的拆除工程已基本完成，但三隧附近路面仍有不少水馬和作道路工程用途的“雪糕筒”未移除，致使車輛出入隧道時需要減速，影響交通的流暢，而政府在去年11月13日回覆本會議員質詢時表示，涉及三隧的相關拆除工程預計在今

年第二季才能完成，餘下工程的複雜性為何，以及政府有否研究提前完成相關工程；如有，詳情為何；如否，原因為何；

- (二) 鑑於政府在2023年10月18日回覆本會議員質詢時表示，拆卸所有人工收費亭後，三隧預計可騰空合共約23 000平方米的土地面積，除了用於加設或改善現有巴士站及增加緩衝區外，政府有否考慮美化各條隧道的入口，以打造3條優美的城市風景線；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 鑑於據悉，三隧設有不少廣告位，政府有否研究藉此機會改造該等廣告位以提供數碼廣告顯示屏、立體式廣告顯示屏及投影式廣告顯示屏等，從而吸引更多廣告客戶為政府增加收入；如有，詳情為何；如否，原因為何？

運輸及物流局局長於2025年2月19日提供的書面答覆文本載於附錄1。

香港普通法司法實務研修班

15. 梁美芬議員：關於香港國際法律人才培訓學院與最高人民法院合辦的香港普通法司法實務研修班（“研修班”），政府可否告知本會：

- (一) 政府如何評估研修班在促進香港與內地法律制度交流方面的實際成效，包括有否具體的評估指標或數據支持；
- (二) 參與研修班的內地法官對香港普通法制度學習的具體回饋為何；政府會否定期蒐集並公開這些回饋，以提高研修班的透明度；及
- (三) 政府會否考慮在未來的法律人才培訓計劃擴大參與對象的範圍至包括其他地區的法官或法律專業人士；如會，有否評估，這樣的作法將如何提升香港法律制度在國際社會中的影響力？

律政司司長於2025年2月19日提供的書面答覆文本載於附錄1。

專業服務協進支援計劃

16. 陳曼琪議員：政府於2016年推出總承擔額為2億元的專業服務協進支援計劃（“支援計劃”），旨在資助由業界主導的非牟利項目，以加強本港專業服務行業與境外同業的交流和合作、推動相關宣傳活動，以及提高本港專業服務水平和對外競爭力。此外，政府在支援計劃下預留5,000萬元，成立專業人士參與活動津貼計劃（“津貼計劃”），資助香港主要專業團體在疫情穩定後參與由政府和香港貿易發展局舉辦的相關活動，以加強向外推廣香港的競爭優勢和專業服務。就此，政府可否告知本會：

- (一) 自2021年8月至去年11月，支援計劃下主計劃的以下資料：(i) 獲批資助及(ii)不獲批核的項目數目、(iii)受惠機構數目、(iv)獲批項目的平均資助額，以及(v)受惠行業及其比例；
- (二) 鑑於根據政府於2016年7月8日提交本會財務委員會的文件，支援計劃的2億元撥款可供該計劃運作至2021-2022年度左右，支援計劃推出至今，獲批項目涉及的資助總額為何，以及政府有否重新評估該筆撥款可維持支援計劃運作至何時；
- (三) 津貼計劃自推出以來的以下資料：(i)獲批准的申請宗數、(ii)批出的津貼總額，以及(iii)受惠人數；
- (四) 鑑於有意見指出，國際法律和爭議解決服務是香港在“一國兩制”下發揮獨特優勢的幾個行業之一，政府有否統計法律界機構申請支援計劃資助的數目及所佔比例，以及分析其申請原因；該等申請獲批的最高及最低的資助金額分別為何；
- (五) 有否檢視，政府於2023年3月全面撤銷強制佩戴口罩的要求後，支援計劃的申請數目是否已恢復疫情前的平均水平；若是，詳情為何；若否，有否研究原因為何；及

- (六) 除了於去年12月1日發出新聞公報宣傳支援計劃接受新一輪申請外，政府有否就支援計劃制訂其他推廣計劃；若有，詳情為何；若否，會否盡快制訂相關計劃？

商務及經濟發展局局長於2025年2月19日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

打擊網上誹謗及欺凌行為

17. 周文港議員：2023年9月，內地發布《關於依法懲治網絡暴力違法犯罪的指導意見》（“《意見》”），旨在依法懲治網絡暴力違法犯罪活動，有效維護公民權益和網絡秩序。有意見認為，政府應借鑒有關經驗，完善相關法例。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，每年涉嫌在互聯網上散播不當資訊或發表不當言論（包括違反《個人資料（私隱）條例》（第486章）中的保障資料原則，以及觸犯刑事恐嚇、勒索或誹謗等罪行）而被追究及定罪的人數分別為何，並按案件的類別列出每宗案件的案情；
- (二) 鑑於據報，政府已完成處理虛假信息的顧問研究，當局有否檢視現行法例是否足以打擊網絡世界的虛假信息、誹謗及欺凌行為；如有，詳情為何；及
- (三) 鑑於《意見》強調，“要重點打擊惡意發起者、組織者、惡意推波助瀾者以及屢教不改者”，並在特定情形下（例如針對未成年人及殘疾人實施的網絡暴力，以及組織“水軍”及“打手”等實施網絡暴力）“依法從重處罰”，當局會否參考以上原則以檢視及更新現有法例，尤其是針對一些公開或私下發表並非建基於事實的言論及旨在進行惡意攻擊行動的互聯網用戶，並加入條文，讓受害人可循法律途徑向發布誹謗言論的相關用戶或服務供應商追討損失，以更有針對性的方式打擊網上誹謗及欺凌行為；如會，詳情為何；如否，原因為何？

保安局局長於2025年2月19日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

打擊詐騙綜合社會保障援助

18. 李梓敬議員：據報，近年涉及詐騙綜合社會保障援助（“綜援”）的個案持續上升，當中不少涉及隱瞞境外資產或收入，情況令人關注。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，每年政府接獲涉及詐騙綜援的舉報和確立有詐騙成分的個案數目，以及成功追討的多領款項金額為何；該等確立有詐騙成分的個案中，涉及隱瞞境外資產或收入的個案數目比例為何；
- (二) 有否評估，現時社會福利署6隊特別調查隊伍的120名人員，是否足夠應付大量的舉報個案，以及有否計劃增加調查人手及提升調查技術；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (三) 政府有否採用科技（例如人工智能或大數據分析方法），以主動識別及加強監察高詐騙風險的綜援個案；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (四) 政府現時如何核實綜援申請人在內地或海外的資產及收入狀況；有否計劃加強與內地及其他地區有關資料的互通機制；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
- (五) 除現有的措施外，政府會否考慮引入其他打擊詐騙綜援的措施，例如提高罰則、加強跨政府部門合作及優化資料核實機制等？

勞工及福利局局長於2025年2月19日提供的書面答覆文本載於附錄1。

引進先進製造業的重點企業

19. 嚴剛議員：引進重點企業辦公室（“引進辦”）於2022年12月投入運作，專責引進對香港有重要策略價值的產業（包括先進製造業）的重點企業來港發展。有分析指出，先進製造業的投資集中於技術和資本，創造職位有限，亦有意見認為，自動化和智能化雖然可能減少傳統製造業職位，但也創造了技術維護、研發和管理職位。就此，政府可否告知本會：

- (一) 如何評估引進辦在2023年及去年的工作成效；
- (二) 有否統計，先進製造業相關企業的投資額及聘用員工的數目；政府如何評估，在2023年和去年就引進先進製造業重點企業所實施的相關稅務、融資及人才等各方面政策的成效，以確保吸引投資和創造就業的目標得以實現；及
- (三) 有否評估，本地大學培訓的人才是否切合未來先進製造業的發展需要；政府在引進相關重點企業時，會否因應企業發展需要推出支援培育人才的計劃，例如設立職業培訓基金，並鼓勵企業與大學和職業訓練學校合作提供與先進製造業相關的培訓課程，以培養企業所需的人才？

財政司副司長於2025年2月19日提供的書面答覆文本載於附錄1。

小學午膳供應商飯盒的質素

20. 蘇長榮議員：據悉，香港大部分小學已實施全日制上課，其學生須在學校午膳，而不少學生都會進食由學校向午膳供應商預訂的午餐飯盒（“預訂飯盒”）。然而，有不少家長反映，預訂飯盒質素參差不齊，有學生感到難以下嚥，或只吃數口便將預訂飯盒丟棄，因此擔心學生未能吸收足夠營養。有意見認為，雖然衛生署編製的“學生午膳營養指引”要求午膳供應商提供營養午膳，但沒有對午膳的整體食物質素提出具體建議。另一方面，根據內地媒體報道，內地不少小學自設食堂，由廚師即場為學生製作有營養又可口的午膳。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會否考慮為預訂飯盒的整體食物質素制訂指引，以確保學生能享用有營養又可口的午膳；
- (二) 過去3年，有否收到家長對預訂飯盒食物質素的投訴；如有，如何處理該等投訴；及
- (三) 會否考慮仿效國家部分小學的做法，於津貼學校開設食堂，為學生提供即製、有營養及可口的午膳？

教育局局長於2025年2月19日提供的書面答覆文本載於附錄1。

支持公共小型巴士業的發展

21. 陸頌雄議員：據悉，公共小型巴士（“小巴”）是香港重要的輔助接駁交通工具，平均每日載客量數以百萬計。然而，有業界人士指出，燃油開支上升及實施“三隧分流”令海底隧道（“紅隧”）的收費增加等因素，導致小巴營運成本增加，影響司機生計。就支持小巴業的發展，政府可否告知本會：

- (一) 有否統計，紅隧在實施三隧分流的前兩年和後一年，每月使用紅隧的紅色小巴平均數目為何；紅隧在實施分流之後，每月使用紅隧的紅色小巴平均數目有否減少；
- (二) 會否考慮業界的要求，即下調小巴的過海隧道收費至25元，使其與的士看齊；如會，有關調整安排為何；如否，原因為何；
- (三) 會否考慮開放隧道巴士專線及落客點供小巴使用；如會，有關安排為何；如否，原因為何；及
- (四) 有否計劃推出其他措施，以支持小巴業的發展？

運輸及物流局局長於2025年2月19日提供的書面答覆文本載於附錄1。

前彩虹道街市的規劃

22. 楊永杰議員：據悉，政府於2022年關閉黃大仙彩虹道街市以騰出用地作其他長遠發展，惟至今仍未有任何規劃用途。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否考慮活化前彩虹道街市；若有，時間表及路線圖為何；
- (二) 會否考慮短期內開放前彩虹道街市予青年團體或非牟利地區團體，以供打造音樂空間、藝術空間及文創市集，以善用閒置的空間；若會，詳情為何；若否，原因為何；及

(三) 長遠而言，會否考慮改建前彩虹道街市以提供牙科診所及文康設施(例如圖書館及自修室)，以滿足居民所需；若會，詳情為何；若否，原因為何？

發展局局長於2025年2月19日提供的書面答覆文本載於**附錄1**。

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。

《香港中醫醫院條例草案》

秘書：《香港中醫醫院條例草案》。

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。

《香港中醫醫院條例草案》

醫務衛生局局長：主席，我謹動議二讀《香港中醫醫院條例草案》（“《條例草案》”）。

香港中醫醫院將於今年年底分階段開展服務，標誌着香港中醫藥發展的重要里程碑。作為香港中醫藥旗艦機構，香港中醫醫院肩負五大發展任務，包括(一)醫療服務、(二)教學培訓、(三)科研創新、(四)多方協作以及(五)創造健康價值，推動中醫藥在本港、粵港澳大灣區，以至國際的整體發展。

香港中醫醫院是一所中醫主導的醫院，以純中醫、中醫為主，以及中西醫協作形式提供涵蓋基層、第二層及第三層的醫療服務，模式包括住院、日間住院、門診及社區外展等。其中政府資助中醫藥服務，會約佔整體服務量的50%至65%，其餘則由營運機構提供市場導向的中醫藥服務。

香港中醫醫院由政府全資興建，採用公私營協作的模式營運，並在2021年透過招標程序由香港浸會大學中標成為承辦機構。承辦機構其後按服務契約成立“浸大中醫醫院有限公司”作為營運機構，負責管理、營運及保養香港中醫醫院，營運期為開院後10年，最多可再延長5年。

由政府籌備及興建並由醫務衛生局監管的香港中醫醫院，不屬於《醫院管理局條例》(第113章)下由醫院管理局管理的公營醫院，亦不屬於《私營醫療機構條例》(第633章)下所指的私營醫療機構。部分現行法例條文對“醫院”的描述只包括公營醫院或私營醫療機構，因而不適用於香港中醫醫院。為確保香港中醫醫院能順利營運開展服務，《條例草案》作出技術修訂，以確保現有相關法例條文中一般適用於公營醫院或私營醫療機構，在相同情況下亦能適用於香港中醫醫院。相關條文主要涉及賦予或保障僱員權益、豁免或例外，或免責辯護，例如確保因疾病或工傷而在香港中醫醫院住院的病人可享有與入住公營醫院或私營醫療機構的病人同等的法定保障和權益，以及確保香港中醫醫院與公營醫院或私營醫療機構一樣，不論室內外都是全面禁煙等。

同時，為免香港中醫醫院的名稱被其他人挪用，誤導公眾相信其提供的臨床服務是由香港中醫醫院提供並獲政府認可，《條例草案》亦會指明及保障位於新界將軍澳百勝角路1號的香港中醫醫院的中文名稱為“香港中醫醫院”，英文名稱為“The Chinese Medicine Hospital of Hong Kong”，名稱將由該院專用。任何人未經授權而使用該名稱或與之產生聯繫，一經定罪，可處第3級罰款，即1萬港元。

設立以提供中醫服務為主的醫院是香港醫療系統的重大突破。考慮到日後將可能有更多醫院提供類似服務，政府計劃在香港中醫醫院運作一定時間後，依據香港中醫醫院的實際經驗，制訂一套長遠而合適的立法架構和監管制度，以規管提供中醫為主醫院服務的醫療機構。

因此，政府已為香港中醫醫院制訂相應的監控機制，包括營運許可的申請程序及營運規定。政府亦在服務契約中訂明全面的要求，涵蓋醫院系統及架構、管治、質素及風險管理，以確保香港中醫醫院病人安全及服務質素。

作為過渡性安排，為確保香港中醫醫院能順利營運開展服務，政府透過是次《條例草案》就17項與醫院運作相關的現有法例條文作出必需的技術修訂，使香港中醫醫院與公營醫院或私營醫療機構於相同情況下享有同等對待。

醫務衛生局已於2024年10月就法案框架內容諮詢立法會衛生事務委員會的意見，並獲得委員會的支持。

政府會全力配合立法會的審議工作，希望議員可以支持通過這項屬技術性質的《條例草案》，確保香港首間中醫醫院在今年12月開院時得以順利營運開展服務，為市民提供高質素及高水平的中醫藥服務。

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：《香港中醫醫院條例草案》，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《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》的二讀辯論。

條例草案委員會主席陳家珮議員先就委員會報告，向本會發言。

《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》

恢復辯論於2024年12月11日動議的條例草案二讀議案

陳家珮議員：主席，本人以《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》委員會主席的身份提交報告。《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》(“《條例草案》”)的主要目的是引入一項新設特惠扣除，容許就輔助生育服務的開支，在薪俸稅及個人入息課稅作出扣除。

法案委員會與政府當局舉行一次會議。委員普遍支持《條例草案》，以鼓勵生育。有委員認為政府當局必須先制訂完善的人口政策，在居住、醫療、育兒、教育及經濟支援等方面做好配套，以營造更好的生育環境。

關於不育夫婦會受惠於上述稅項扣除，政府當局指出，若一對夫婦在經過一年的正常性生活後仍無法懷孕，便可定義為不育。此外，受惠人士必須是繳納薪俸稅或個人入息課稅的人士，但沒有年齡及國籍限制。至於輔助生育是否成功，以及嬰兒是否在香港出生，都不會影響稅項扣除的資格。

就稅項扣除的款額，政府當局指出，10萬元稅項扣除上限是參考私營機構提供此類服務的價格所制訂，該扣除款額為合資格夫婦二人合共享有。此外，納稅人只可在支付開支的課稅年度申請稅項扣除，而非接受相關服務的課稅年度，這做法與現行薪俸稅的稅項扣除安排一致。合資格夫婦接受相關服務而支付的開支，可以按年申請稅項扣除，直至成功受孕。至於獲僱主發還的輔助生育服務開支不可獲稅項扣除，此做法與現行薪俸稅制度下申請扣除個人進修開支的做法相同。

對於會否提供累進式稅項扣除(例如越年輕使用輔助生育服務，扣稅額會越多)，政府當局認為，以增加稅項扣除額作為誘因，令年輕的不育夫婦更早或更多使用輔助生育服務的效用有限，但政府當局會加強宣傳教育，讓他們明白即使不育，輔助生育服務也能提高他們受孕和生育的成功率，因而及早尋求醫療協助。政府當局亦會加強醫院管理局的相關服務，從而令他們更早及更容易使用該等服務。

有委員詢問，中醫提供的輔助生育服務的開支可否扣稅。此外，鑑於在合資格生殖科技程序進行前的醫療服務，只要與該程序直接有關及符合其他訂明條件，相關服務開支亦可以扣稅。委員關注這些開支包括甚麼。

政府當局解釋，由持牌中心提供的合資格生殖科技程序服務均可獲稅項扣除，若由臨床診治的註冊醫生轉介病人接受與該等程序直接有關的醫療服務，該項服務如符合《條例草案》新訂第26ZF條的規定，亦屬於合資格輔助生育服務，當中並沒有排除中醫服務。同樣地，若對病人負有上述責任的註冊醫生臨床判斷病人有需要在進行生殖科技程序前接受事前檢查，或注射荷爾蒙針藥等醫療服務，相關的費用亦可扣稅。

此外，除因接受化學治療、放射治療而可能導致喪失生育能力的癌症病人外，只要持牌機構的註冊醫生按其臨床判斷認為病人可能因其他醫學治療引致不育，其接受的有關輔助生育服務的支出亦可扣稅。

因應委員的關注，政府當局會就《條例草案》提出修正案，以令因為接受化學治療、放射治療、外科手術或其他醫學治療而可能導致喪失生育能力的癌症病人以及任何其他病人，在取得配子程序前的醫療服務，均符合扣稅的要求。

此外，因應法案委員會法律顧問的查詢，政府當局會就《條例草案》提出修正案，以釐清《條例草案》內關於《人類生殖科技條例》(“《第561章》”)的定義，並確保相關條文能夠全面反映《第561章》規管制度下的監管規定。

法案委員會支持政府當局提出的修正案，並不會提出其他修正案。

就輔助生育服務開支實施稅項扣除措施對出生率的影響，政府當局解釋有關措施旨在減輕輔助生育服務開支帶來的經濟負擔，以鼓勵有相關需要的夫婦尋求所需的醫療協助，但市民考慮是否生育除了相關稅項扣除外，還會受孩子的教育、照顧和成長等多方面因素影響。至於如何防止有關措施被濫用，政府當局指出合資格輔助生育服務開支證明書須由持牌機構的註冊醫生填寫，按其臨床判斷

決定病人是否符合不育等條件，政府當局相信相關發牌機制可防止濫用。市民亦需要保留相關證明書，供稅務局作抽查之用。

法案委員會已完成審議工作，詳情已載於提交立法會的報告內。

主席，以上是本人就法案委員會工作的報告，接下來是我對《條例草案》的看法。

首先，《條例草案》旨在落實的稅項扣除，在一年多前已經宣布，當時行政長官在其2023年施政報告中提出一系列鼓勵生育的措施，其中輔助生育的稅項扣除現已接近成事，當然十分值得我們支持。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

《條例草案》的政策原意，有如局方向我們提交的《條例草案》立法會參考資料摘要第2段提到，我現引述：“稅項扣除是鼓勵生育的措施之一，旨在逆轉本地出生率偏低的情況。”請留意局方文件的寫法，既“鼓勵生育”，又“逆轉”出生率，對於《條例草案》的成效似乎相當正面，但到法案委員會開會時，局方卻不太樂觀，局長只表示，即使增加輔助生育服務開支的扣稅額，相信對於整體生育率亦不會有很大影響，因為生育與否還有許多其他考慮因素。

我並不完全反對局長的說法，的確，家庭決定是否生育有很多因素需要考量，但我們要記得，《條例草案》只是一籃子鼓勵生育措施的一小部分而已。即使如同局方所言，現時藉輔助生育服務誕生的嬰兒大約只佔百分之五至六，如果《條例草案》獲得通過，仍然能起鼓舞作用，讓社會看到特區政府如何重視鼓勵生育，因為即使使用輔助生育服務的人不算太多，但當局依然沒有忘記他們。因此，我認為局方應對《條例草案》的成效有更大信心。

說到《條例草案》的成效，我留意到，雖然文件沒有提及，不過局方其實曾經作出一些評估。在法案委員會會議中回應委員的提問時，局長亦曾表示，如果《條例草案》獲得通過，在10萬元的輔助生育服務開支扣稅額下，估計每年會有6 600名納稅人受惠，稅收大概會減少5,000萬元。

首先說說對個人的幫助。當5,000萬元能夠惠及6 600人，攤分計算，即每人只有7,500元左右，即一對接受輔助生育服務的夫婦可以少付約15,000元稅款。對比輔助生育服務的昂貴費用，雖然這個數目不算甚麼，但總算是聊勝於無。其次，尤其考慮到現時的經濟環境，特區政府每年少收5,000萬元稅款亦實在不易，所以雖然有委員詢問10萬元的扣稅額是否太少，但我支持局方回覆說，應該留待日後再考慮是否有經濟能力和需要增加扣稅額。暫時來說，我認為《條例草案》訂下的10萬元扣稅額已經足夠。

另外，說到日後要做好檢討，我十分同意日後應該考慮將相關中醫服務的開支正式納入稅項扣除，因為中醫無論對於治療不孕不育或產前產後的治理均非常有心得。正如我剛才就法案委員會工作作出報告時所說，相關服務若符合《條例草案》新訂第26ZF條的規定，亦屬於合資格輔助生育服務；當中雖然沒有排除中醫服務，但始終要由持牌中心轉介的中醫服務才可以扣稅，做法比較迂迴。再者，我們並不掌握這方面的數據，不知道究竟現時持牌中心有多少個案會轉介中醫服務。因此，在這方面，我希望局方能提供相關數據，讓我們可以多加了解中醫服務現時在輔助生育中的參與程度。另一方面，日後進行檢討時，亦應該考慮將中醫服務正式納入輔助生育服務開支的稅項扣除，讓更多人可以受惠之餘，亦令更多人正視中醫藥對治療不孕不育症的功效。

代理主席，我謹此陳辭，支持通過《條例草案》。

陸瀚民議員：代理主席，本人發言支持《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》(“《條例草案》”)。本人是法案委員會的委員之一，有份參與《條例草案》的審議工作。

《條例草案》旨在訂定條文，讓合資格人士可就已繳付的合資格輔助生育服務開支扣除稅項，落實行政長官在2023年施政報告宣布的措施：自2024-2025課稅年度起，政府會在薪俸稅及個人入息稅下，提供輔助生育服務開支的稅項扣除，每年上限為10萬港元。

面對生育率低的挑戰，大家看到特區政府近年積極推出鼓勵及便利生育和撫養嬰兒的措施，我稱之為“促進生育組合拳”。我們亦感謝特區政府接納了本人及經民聯年前提出的建議，推出新生嬰兒獎勵金，而對於現時落實推出輔助生育服務開支的扣稅安排等措施，經民聯和本人均表示支持，我認為這是德政。

事實上，很多夫婦對於公私營生育輔助機構所提供的服務有殷切需求。一般而言，私營機構的服務費用非常高昂，每個周期的費用動輒需要數十萬港元，亦未必一次便能奏效，可能更要多接受幾個周期的治療才能成功，絕對不是每對有需要的夫婦都能負擔。因此，特區政府向這些夫婦伸出援手，我們十分支持，我認為這是政府對推動生育的正面表態。

本人在法案委員會會議上曾表示，我比較關注“促進生育組合拳”的成本效益。以新生嬰兒獎勵金為例，截至去年12月，政府共接獲超過35 000宗新生嬰兒獎勵金計劃的合資格申請，發放接近7億元，與2023年相比，2024年的出生率明顯增加一成。當然，我們經常說生育率的高低受一籃子因素影響，但客觀而言，出生人數顯著增加，相信當中也涉及獎勵金的催生作用。我在法案委員會會議上亦認同局方的說法，指這次輔助生育服務開支扣稅措施與提高整體出生率雖然沒有絕對關係，但主要目標是減輕有需要夫婦的經濟負擔。

整體而言，在提升出生率方面，正如我早前在立法會及其他場合指出，除了財政支援和便利措施外，我亦期望當局能夠營造整體社會的生育氛圍。過去嬰兒潮時期，香港政府為了抑壓人口增長，宣傳工作做得相當出色。我過去亦曾表示，當年(1975年)家計會的廣告(特別是廣告歌)的確深入民心。即使當年廣告面世時，我尚未出生，但連現時的小孩也懂得唱“兩個就夠晒數”，當年的宣傳計劃確實在社會上引起很好的反應。反觀現在，無論是促進生育還是輔助生育的宣傳片，我們暫未看到有琅琅上口或感染力高的政府宣傳片。因此，我希望當局在宣傳和營造生育氛圍上加大力度。

代理主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》。

梁毓偉議員：多謝代理主席。我發言支持《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》。

代理主席，國家在2021年優化生育政策當中指出，人口發展是關係中華民族發展的大事，鼓勵生育對人口長期均衡發展有顯著促進作用，對穩定社會亦同樣重要。鑑於人口發展是影響社會穩定與繁榮的關鍵，我們始終要不遺餘力地多管齊下，鼓勵市民提升生育

意願。昨天統計處公布的2024年年底人口數據顯示，去年本港人口達753萬，微升0.1%，但新生兒多達3.67萬名，按年增加一成，亦是疫後最多人出生的一年，正好印證了行政長官在過去兩年提出的一系列鼓勵生育“組合拳”已見成效。

代理主席，生兒育女是人生大事，因為如要成為稱職父母，需要付出很多心血和承擔很多責任，而年輕夫婦兼顧事業發展之餘，還要考慮住屋、經濟條件等多重因素，待這些方面穩定後才考慮生育，可能已錯過最黃金的生育年齡。根據統計處的數據，香港女性的初婚年齡，過去10年由29.1歲上升至30.9歲；同期，首次生育年齡亦由31.3歲上升至32.9歲，遲婚、遲育的趨勢越發明顯。受年齡和身體機能影響，部分夫婦不得不借助輔助生育服務才能圓“生育夢”，但礙於現時公營輔助生育服務輪候時間過長，私營機構則治療費用高昂，一些有意生育的夫婦就此卻步。現在提供輔助生育的扣稅安排，正正能透過直接減輕服務開支的經濟負擔，切實讓有需要的家庭及時得到醫療協助，實現生育夢想。

因此，對有意生育的家庭，除了大力鼓勵之外，我們亦需實在地循多種途徑協助他們達成生育心願。正如我在法案委員會會議上指出，政府在推動輔助生育服務支出扣稅的同時，亦可以多行一步，留意後續宣傳情況，並適時加強配套支援，讓更多家庭切實受惠。當中有3個方向，我希望政府日後可以多加留意和跟進。

第一，加強宣傳及諮詢服務。宣傳教育作為成功支援的條件，大家了解對應的解決方法後，才能令需要使用這項服務的夫婦得到及時幫助。推出稅務扣除後，如果未來我們可以在社區內利用家計會、家庭醫生等基層醫療團體，向市民普及相關宣傳教育，運用地區康健資源提供諮詢、轉介服務，相信會令更多有意使用這項服務的家庭受惠。

另一方面，輔助生育的過程並不輕鬆，當中投入的精力、期望亦不少。考慮到身體保養對生育的重要性，現時已有機構嘗試中西醫結合的治療方式，提升試管嬰兒的成功率；將於今年年底逐步投入服務的香港首間中醫醫院亦設有中醫婦科，提供“不孕及產前產後治理”專項服務。因此，我們應逐步推廣中醫藥結合診治，同時考慮與輔助生育治療及相關稅項扣除服務搭配使用，從而為夫婦提供更好的幫助。

代理主席，考慮到長遠規劃，我們亦可探討將這項扣稅措施拓展至大灣區醫院及相關醫療機構的可行性，例如與港大及瑪麗醫院緊密合作的香港大學深圳醫院。如果我們將大灣區的輔助生育服務納入扣稅範疇，不單可以減少本地醫療的壓力，亦令不同階層的家庭有更多選擇，港人夫婦使用服務的信心自然有所增強。

多謝代理主席，我謹此陳辭。

陳永光議員：多謝代理主席。我發言支持《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》(“《條例草案》”)

我們經常說：“孩子是天賜的禮物。”然而，對於有生育困難的夫婦而言，想擁有這份禮物絕非易事，他們必須借助輔助生育服務才有望達成生育願望。大家都知道，由於輔助生育服務需求殷切，加上公立醫院的輔助生育服務名額有限，以致本港公立醫院的輔助生育服務輪候時間長，由獲得轉介至接受治療的平均輪候時間至少需要8至12個月。在私營機構接受輔助生育服務雖然無需輪候，但每個體外受精治療周期的費用可逾10萬元，這筆高昂的費用需由病人自行承擔，導致不少面對生育困難的夫婦會因經濟因素的考慮而無奈放棄接受輔助生育服務。

《條例草案》旨在透過修訂《稅務條例》(第112章)，以訂定有關條文，落實2023年施政報告提出的輔助生育服務開支稅項扣除。我認為，透過稅項扣除的方式，能在一定程度上減輕輔助生育服務開支帶來的經濟負擔，有助鼓勵有生育困難的夫婦尋求醫療協助。這不但能夠鼓勵生育，有助逆轉本港出生率偏低的情況，更重要的是能為有生育困難的夫婦提供最實際的幫助，協助他們達成生育願望，提升他們的生活幸福感，可以說是一項德政。因此，我不但支持《條例草案》，更認為這項德政來得太遲。我相信，如果政府能在早年推出輔助生育服務開支的稅項扣除，定能令更多面對生育困難的夫婦更早受惠。

代理主席，根據《條例草案》，合資格輔助生育服務開支的稅項扣除，每年上限為10萬元，而當局在法案委員會審議階段亦已進一步解釋，無論輔助生育是否成功，都不會影響稅項扣除的資格。對此，我並無異議，但略嫌10萬元的扣稅上限稍為保守。

相信大家都知道，輔助生育的醫療開支不菲，動輒數以十萬元計，而且很多時候，生育願望並非僅靠一個治療周期就能成功實現，當中所涉及的醫療開支更不是所有市民均能負擔。根據政府統計，如果實施輔助生育服務開支的稅項扣除，大約有6 600名納稅人得以受惠，估計政府每年稅收只會減少約5,100萬元。由此可見，這項稅項扣除對政府財政收入的影響微不足道，但卻能對有生育困難的夫婦帶來莫大幫助，亦能提升他們的幸福感，而且有助逆轉本港出生率偏低的情況，具有很好的社會效益，可謂物超所值。因此，我亦希望當局將來能適時檢討10萬元的稅項扣除上限，必要時可以考慮調高上限，甚至完全豁免有關限制，以令政策能對市民有更大的幫助。

代理主席，我唯一感到遺憾的是，《條例草案》並沒有將中醫輔助生育服務的醫療開支納入稅項扣除範圍。眾所周知，中醫對治療不孕不育症的成效非常顯著，本港和海內外的大量臨床研究數據亦表明，中醫藥的介入可以顯著提高試管嬰兒的成功率。再者，在現實生活中，很多面對生育困難的夫婦的首選亦是向中醫求診。

不過，根據《條例草案》，只有前往人類生殖科技管理局發出牌照的機構求診，或經這些機構轉介的相關醫療服務的開支才可獲得扣稅。市民期待已久的香港首間中醫醫院將於今年年底啟用，但該醫院的不孕及產前產後治理項目亦不在輔助生育服務開支的稅項扣除範圍之內，我相信這並不符合市民大眾的期望。

因此，我希望當局將來作政策檢討時，能夠正視中醫藥對治療不孕不育症的成效，以及市民大眾對中醫藥服務的信任和支持，積極考慮將中醫輔助生育服務的醫療開支納入稅項扣除範圍，為有生育困難的夫婦提供更全面的幫助，同時亦讓中醫藥在輔助生育方面發揮更大作用。

最後，我亦希望當局能加強向公眾作出政策解說和宣傳教育，提升市民對不育原因及政府協助措施的了解，讓有生育困難的夫婦知道，輔助生育服務能夠提高他們受孕和生育的成功率，並及早尋求醫療協助，確保政策能夠落實到位，市民能夠真正受惠。

代理主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》。多謝。

陳沛良議員：多謝代理主席。代理主席，夫婦生育的決定取決於多項因素，包括社會環境、經濟狀況、個人規劃等。而政府的政策是鼓勵生育，以改善本港出生率偏低的情況，紓緩人口老化問題。就此，為營造有利生育的環境，當局已制訂多方面政策，例如新生嬰兒獎勵金、資助出售單位優先安排，以及這次修訂涉及的輔助生育服務開支扣稅安排。

目前，本港公營和私營醫療機構均有提供輔助生育服務，而公眾對醫管局提供的公營體外受精治療需求殷切，由獲得轉介至接受治療的平均輪候時間為8至12個月。如在私營機構接受這項輔助生育服務，費用當然須由病人自行承擔，但費用高昂，每個體外受精治療周期的費用可逾10萬元。

輔助生育服務費用高昂，為減輕面對生育困難夫婦的財政壓力，因醫學理由而需接受輔助生育的合資格納稅人，每年度最高可扣減10萬元稅項，我對此表示支持。據悉，現時本港出生嬰兒中，使用輔助生育出生的只佔5.6%。待修訂條例生效後，政府估計每年稅收減少約5,100萬元，約6 600名納稅人受惠，我相信有關扣稅措施對政府財政不會造成龐大壓力。

代理主席，當局文件顯示，有關稅項扣除的申請人須是繳納薪俸稅/個人入息課稅的人士，沒有年齡或國籍限制。稅項扣除與輔助生育是否成功無關，即能否懷孕或嬰兒有否出生，或是否在香港出生，都不會影響稅項扣除的資格。

對此，我在法案委員會審議階段亦曾表示關注。鼓勵生育政策的最終目的在於提高本港生育率，但合資格人士接受輔助生育成功後，如果嬰兒不在香港出生，似乎與政策原有目的背道而馳。雖然當局表示，接受輔助生育服務有時需要放置很多個胚胎，需要定期覆診，亦相信很少懷孕後期的婦女會冒險遠赴其他地方，但我仍然建議當局在這項條例草案通過後檢視有關數字，例如嬰兒出生的相關情況等，以確保政策有效和到位。

在法案委員會中，有委員建議自願醫保計劃可以涵蓋輔助生育服務，政府當局表示會在檢討有關計劃時一併考慮該建議。我對此表示支持，相信如自願醫保涵蓋，將可進一步減輕有生育困難夫婦的財政壓力，有助於鼓勵生育。

在加強輔助生育服務方面，政府雙軌並行，一方面透過增加名額和優化流程，加強公營的資助輔助生育服務，另一方面透過推出輔助生育服務扣稅安排，減輕有生育困難夫婦的財政負擔，上述措施可以協助想要生育卻未能成功的夫婦。但歸根結底，香港人遲婚遲育已是社會現實，當局仍然需要多管齊下，在營造家庭及社會友善的環境方面多下工夫，才能從根本上提高本港生育率。

代理主席，我謹此陳辭，支持《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》。

陳凱欣議員：多謝代理主席。近年港人生育意願持續低迷，在全球200多個國家及地區中，本港生育率更是排名最低，由10年前的1.24降至目前的0.75。簡單來說，即一個家庭由生育多於一個小孩，下跌至現時不足一個，遠遠追不上自然人口補充率。2022年至2023年，新生嬰兒連續兩年只有3.3萬人，處於相當低的水平；加上本港人口老化問題持續，至2037年，長者人口將達到三成，即每10人中便有3名長者。出生率追不上人口老化，屆時平均每1.7名年青人便要供養1名長者，整體人口結構勢必形成所謂“倒金字塔”，將大大嚴重影響本港的社會和經濟發展，所以必須及早採取有效的防範措施。

為鼓勵生育，本屆政府推行了一系列措施，而且非常積極，包括設立新生嬰兒獎勵金、公屋及居屋優先安排、支援在職家庭育兒等，而提供輔助生育服務開支的扣稅項目亦是其中一步。

生育有困難的夫婦往往需要借助輔助生育服務，包括體外受精、人工授精、試管嬰兒等方法，才可以成功受孕。醫管局提供的公營輔助生育服務需求非常殷切，經常大排長龍，由轉介至接受治療，輪候時間由8至12個月不等。但如果接受私家輔助生育服務，例如體外受精，所費不菲，對很多家庭而言，這筆錢的確是巨大負擔。政府這次提出修例，藉每年最高10萬元的稅項扣除，幫助不育夫婦，鼓勵他們採取輔助生育技術，從而提升整體生育率，我認為值得肯定。

雖然這項條例草案對幫助家庭生育具有積極作用，但我認為，政府如果真的想幫忙，就應該有更全面的生育支援計劃，盡可能為有需要的人士提供更多支持和選擇。

去年6月，林琳議員提出“支援輔助生育政策”議案辯論，當時局長多次提醒大家“有仔趁嫩生”。當局亦多次表示，不接受把非醫學需要的雪卵服務納入稅項扣除範圍，理由是輔助生育技術無法完全逆轉女性生育能力隨年齡增長而下降的生理現實。

的確，單從醫學角度來看，雪卵有限制，而且技術本身有其風險，對女性健康亦有潛在危險。雪卵除了可能會導致腹痛、腹脹外，由於需要注射多劑排卵針，可能會影響荷爾蒙、改變新陳代謝，部分女性更可能身型會變。縱然有這些風險，但本港仍有不少女性決定雪卵。目前，全港持牌中心儲存了超過2萬個冷藏卵子。

如果我們僅因為成功率不高或存在較高風險便一刀切否定雪卵，可能不夠全面。我認為政府制訂生育政策，需要有更宏觀的視野，若單從醫學角度出發而忽略社會現實，只會適得其反，事倍功半。

現今社會遲婚遲育的趨勢越來越明顯。據統計，31至40歲的未婚女性合共超過16萬人；女性首次婚齡更已推遲至30.9歲以上。我身為雙職母親，深切體會到現代女性面對的壓力與挑戰。很多女性並非不願意生育，而是很多時候因為工作和生活所迫，以及真命天子很晚才出現，均令她們無法在黃金生育期內完成生育計劃。

試想一個單身女性，20多歲大學畢業或碩士畢業後投身社會工作，數年後正正是事業拚搏期，別說生育，有時忙得想拍拖都難。加上香港長期女多男少，亦令很多適婚年齡女性找不到真命天子。而在職場競爭和家庭生活的夾縫中，遲婚和遲育就變成一種很無奈的選擇。

不過，對女性而言，雪卵這種輔助生育技術提供了一定的選擇空間。我明白雪卵並非靈丹妙藥，成功率亦有限，但這確實為未來有生育計劃的女性提供了希望，讓她們在單身或年輕時雪卵，待找到合適伴侶之後再考慮生育。

在今天的社會，年輕家庭考慮生兒育女有很多顧慮，例如經濟、住屋、教育問題等；同時，女性決定生育的成本亦很高，可能要犧牲事業、生活質素等，所以願意生育已是很不容易的決定，既然政府修例的目的是希望鼓勵生育，為何不走前一步，考慮將非醫學需要的雪卵技術納入稅務扣除範圍，從而增加更多受眾？很多鄰近國

家如韓國、日本、新加坡，為鼓勵生育，已走前一步提供雪卵資助，本港可否效法？

除了資助外，當局可否提出更多優化措施？舉例來說，現時本港法律規定雪卵的保存年期是10年，不過，對被迫遲婚或遲育的女性而言，這個時限可能未必足夠。隨着相關技術完善，雪卵已可以保持較長期間，當局應該參考科學數據，考慮延長合法雪卵的年限，相信可以為女性提供更長期的生育保障，讓她們在生育計劃上有更多選擇和彈性。

此外，我認為政府應該進一步為有意生育但並非不育的人士，提供更全面的支持，例如可以考慮將生育諮詢、生育評估、孕前評估及荷爾蒙檢查等納入免稅範圍，幫助已計劃生育的夫婦做好準備，讓他們更了解自己的健康狀況，及早發現潛在生育問題，作出更好的規劃。

另外，很多婦女做受孕前的準備、生育後的調理或治療不孕不育，其實真的會選擇中醫藥治療。對於中醫輔助生育不納入扣稅範圍，我認為不理想，希望日後政府可以再考慮。

再者，不少夫婦會接受產前檢查，對一些家庭(特別是中產)而言，這構成一些負擔。政府亦可以考慮將基因檢測、超聲波檢測及其他生育健康相關項目的費用，納入稅務扣除範圍，甚或提供資助，以減輕他們的經濟壓力，鼓勵他們進行全面健康檢查，確保母嬰健康。

生育不單是個人、家庭的選擇，更是關乎社會整體未來的重要議題。不過，本港出生率低的問題複雜，我亦明白這涉及經濟、社會、文化等多方面，不可在短時間內解決得到。

今天我們討論此項條例草案，其根本目的是鼓勵生育，所以我們在修例過程中更應該秉持初心，只要是能夠促進生育、提升人口增長的措施，我們都應該予以積極考慮。我支持這項條例草案，並希望政府未來能夠進一步優化相關政策，為我們下一代創造更美好的未來。

我謹此陳辭。

譚岳衡議員：謝謝代理主席。作為法案委員會的成員，我發言支持《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》(“《條例草案》”。

為應對生育率低迷和人口老齡化的挑戰，行政長官在前年的施政報告公布了一系列鼓勵生育的措施，其中包括設立輔助生育服務開支的稅項扣除，鼓勵面對生育困難的夫婦尋求醫療協助。該項措施得到了社會各界一致的認同和支持。

我們常說要“適齡生育”，越早生育當然越好，但也不能忽視現在社會上導致年輕人晚婚晚育的眾多客觀因素，因此，還是要在鼓勵優生優育的同時，給予晚育家庭適當支持和關懷。雖然這次輔助生育扣稅措施目的是為生育困難的夫婦減輕一定的經濟負擔，可能對直接刺激生育沒有太大的效用，但我認為這是政府釋放的一個良好信號。一方面令育齡夫婦能夠感受到政府對人口及生育問題的重視，推動營造更友好的養育環境。另一方面也促使更多有需要的夫婦，積極借助生殖科技程序來達成生育願望。《條例草案》如果獲得通過，政府應該切實落實措施，強化監督，以防止機制被濫用，並繼續加強輔助生育技術方面的宣傳工作。

在目前生育率持續低迷的情況下，我歡迎政府從多方面鼓勵市民生育，也明白由於正處於財政資源不是很寬鬆的時期，政府暫時不能為刺激生育提供更多直接的經濟誘因。但我希望未來財政狀況有所改善後，政府可以繼續檢視提升相關的扣稅限額，增加公營輔助生育服務名額，以及進一步探討為使用輔助生育科技的市民提供津貼等議題。我也促請政府對人口政策有一個更全面的檢視，考慮怎樣的措施才能有效地提高整體生育率，通過制訂中長期人口政策目標，並提出一套互相緊密配合的措施，把鼓勵生育的重點放在改善生兒育女的環境、改善住房、教育方面的保障。

代理主席，我謹此陳辭，支持通過《條例草案》。

郭偉強議員：多謝代理主席。本人發言支持有關修訂，並支持這項條例草案，本人亦是法案委員會的委員之一。

繁衍生息是自然界的規律，是恆久不變的真理。無論是植物，還是動物，繁衍的天性都已寫進其DNA(譯文：基因)中。獨自一人

無法成家，父母及兒女以家庭為單位，而很多家庭結集起來才會成為一個城邦或國家。當然，年輕一代亦是一個地方及社會得以延續的希望。

眾所周知，香港的生育率一直偏低。根據聯合國人口基金的《2023年世界人口狀況報告》，香港在2023年的總和生育率只有0.8，屬於全球最低，低於韓國的0.9、新加坡的1、日本的1.3，以及內地的1.2等。隨着香港的生育率逐年下降，香港正邁進老齡化及少子化的社會。

勞福局發布的《二零二三年人力推算報告》顯示，在2028年將需要375萬勞動人口，但屆時整體仍欠18萬勞動人口，特別是建築業、城市運作、醫療保健業、住宿及餐飲業、零售業等，其人才缺口將會較大。如果本港能夠適當提高生育率，必定能夠緩和一部分人手短缺的問題。

代理主席，研究出生率的經濟學家多普克指出，現在全球出生率均在下降，但不局限於部分富裕的國家。在全球範圍內，女性對於事業及家庭生活的看法已趨於一致。少子化的社會將會面臨甚麼問題呢？大家都很容易理解，第一便是退休金所衍生的公共財政困難。雖然香港並無實行公營退休金制度，但事實上，大家亦留意到有超過一半長者都有領取長生津，這個數字並不小，而這項負擔將會越來越重。第二，生育率下降將會造成社會的創新力不足，導致生產力停滯。

代理主席，事實上，我們必須擁有足夠的人力，才能發展創新的產業，才會具備創新力。如果生育率不足或偏低，企業的運營模式和經濟體發展亦容易僵化，並會影響社會發展的步伐。現在生育率如此低，其主要原因已有許多同事提及，而我認為最關鍵的是遲婚遲育。因此，若要改善香港出生率的問題，必須從根源着手。當然，還有眾多因素，包括教育問題對家長的困擾、養育子女所需的時間與責任，以及部分女性對生育帶來的痛楚和身體損傷有所憂慮。此外，解決住屋問題可能亦是不少家庭的困擾。

因此，其實政府需要做的工作很多。過去，當我們要求政府推出鼓勵生育的政策時，政府的說法總是生育與否由家庭自行選擇。但本屆特區政府終於回歸理性和務實，有為地將鼓勵生育納入工作議程內，並看到生育率與香港的發展環環緊扣，所以我們認為若干

新推出的計劃(包括新生嬰兒獎勵金及“家有初生”等計劃)對部分已有意生育的家庭有一定幫助，但對於不願生育的家庭而言，說服力仍未足夠。

代理主席，我們今天這項條例草案關乎希望生育但遇到困難的夫婦，特別是因為人工受孕所費不菲，所以這項扣稅安排應能減輕他們的壓力。事實上，不少夫婦表示，人工受孕並非一次就能成功。在審議這項條例草案的會議期間，我聽到政府的安排比較寬鬆，容許夫婦按每個財政年度支付的相關費用申請扣稅。若該等費用可橫跨兩個財政年度分期付款，而非一次過支付所有費用，更可分兩年扣稅。另外，這項條例草案不設次數上限，夫婦在該年度內無論接受多少次人工受孕，均可按上限10萬元去claim(譯文：索取)，而且夫婦二人可以合併評稅，這些都是很好的安排。

代理主席，觀乎市場資料，公私營醫療機構的輔助生育服務收費介乎數萬元至10多萬元不等，所以這次設立的10萬元免稅額相信是足夠的。不過，需要特別留意的是——正如大家都有提及——凍卵服務並不在扣稅範圍之內，但我相信這是因為政府已經參考相關數據和資料。根據截至2023年年底的數據，獲人類生殖科技管理局發牌的持牌中心總共儲存了超過2萬個卵子，但使用凍融卵子所造的新鮮胚胎周期只有54個，成功持續妊娠的更只有7人。由此可見，該項服務或許存在一定需求，但實際成效並不算高，所以我理解政府為何暫未將其納入扣稅範圍。當然，政府仍需繼續向市民大眾多作解釋，爭取市民的認同。

我謹此陳辭，多謝代理主席。

林琳議員：多謝代理主席。本人發言支持通過《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》(“《條例草案》”。

首先，我認為政府這次推出稅項扣除措施是一項非常正面的舉動，除了幫助面對生育困難的夫婦減輕經濟負擔外，最主要是向香港市民發出一個信息：特區政府將會越來越重視本地的生育狀況。

特首很好，他曾在去年一次訪問中提到，香港若要發展成為一個大都市，需要有1 000萬人口。我相信，要達到1 000萬人口，不可能完全依靠輸入優才或者外勞，同時也非常需要香港本地父母積極

生育。正如二十屆三中全會指出，要“健全人口發展支持和服務體系。以應對老齡化、少子化為重點完善人口發展戰略”，並“推動建設生育友好型社會”，這方面需要進行大量工作。《條例草案》提出的修訂，無疑是朝着這個目標邁出重要一步。

除了不育夫婦外，《條例草案》也將一些因接受化學治療、放射治療、外科手術或其他醫學治療而可能導致喪失生育能力的癌症或其他病人納入受惠範圍，我對此十分支持。我身邊有一位朋友年輕時曾患cancer(譯文：癌症)，她告訴我，這輩子都不可能有自己的小孩。最終，她在海外接受人工受孕，透過購買他人的卵子，才有了自己的小孩。如果當初在她進行手術前，有醫生提醒她：“你尚未生育，會否考慮先儲存卵子？”或許現在的結局會有所不同。

大家都知道，我一直推動生育科技在香港進一步發展，其實本港持牌機構的醫生和設備水準均屬亞洲頂尖，更位居世界前列。目前，香港輔助生育市場的規模約為8億至8.5億港元，並預計將穩步增長，潛力巨大。

以韓國為例，當地成功將自己打造成全球醫美的領軍品牌，既可退稅，也接受海外人士前往當地接受有關服務，從而帶動其他消費。我經常思考，當我們考慮將生命科學醫療化、產業化時，IVF(譯文：人工受孕)是否也能朝這方面發展？我希望政府不要局限於一個政策局內，而是夥同其他政策局，共同探討產業化的可能性。

此外，我們也應該思考，如何及早為輔助生育服務產業化奠定基礎，建立良好的商業土壤？目前香港雪藏卵子的期限為10年，的確存在很大掣肘。我剛才聽到有議員表示，從數據上看，儲存卵子的女性為數不少，但實際使用的人卻很少，所以支持政府的決定。我希望對此作出解釋，作為一名女性，也作為一名曾接受IVF的女性，我可以告訴大家，香港有很多卵子未被使用的原因，是因為香港法例規定女性須在結婚後才能使用那些卵子。然而，很多香港女性為了拚搏事業而尚未結婚，或還未找到伴侶。

就在上星期六，我和一群女性聚餐，其中一位女士對我說：“林琳，我的卵子已在香港的冷凍庫儲存了5年，我很焦急，因為我還未找到男朋友。法例問題能夠解決嗎？我的卵子能否在香港儲存更長時間？如果不行，我便要開始考慮如何將卵子送到其他地方了。”我相信對她們而言，《條例草案》令大家更加關注這個議題，也令香

港的相關法例逐步優化。然而，現行法例仍存有不少掣肘，令我們這些事業女性無法實行計劃，希望政府可以繼續考慮有關建議。我認為，問題其實並不只是一兩項法例，而是整體環境因素也會影響女性能否擁有生育友好的狀態。

無論是國家還是海外，都有不少法例協助女性或夫婦透過不同方法延續下一代。生育問題並不一定和年齡有關。我認識一位20多歲的女士，她曾4次懷孕也未能成功，無法自然生育，最終需靠IVF才能成功誕下孩子。我相信，每個人的情況不盡相同，有些女性的確需依靠科技，才能達成生育的目標。女性選擇提早儲卵，往往是因為她們真的非常、非常、非常希望孕育自己的下一代。即使尚未找到伴侶，也希望提早做好準備。因此，我不認為提早雪卵的女士是為了延後生育，而是因為她們非常渴望擁有下一代，才會提前準備，這是一種“買保險”的行為。我希望借助今天這個平台，讓尚未明白這個概念的人士了解有關情況。

話說回來，我認為這次的稅項扣除措施是非常好的第一步。希望政府可以繼續在這方面多下工夫，為希望擁有下一代的父母提供更多友好的措施。多謝。

陳健波議員：多謝代理主席。林琳議員剛才的發言關於其親身經歷，她是這方面的專家，最有資格代表這類有需要的女性發言。

代理主席，我支持《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》(“《條例草案》”)。2023年施政報告提出輔助生育服務開支稅項扣除，作為鼓勵生育的措施之一，旨在扭轉本地出生率偏低的情況。

香港生育率全球最低，人口老化問題嚴重，長遠而言，對社會的可持續發展構成挑戰。不育夫婦對醫管局提供的體外受精治療需求殷切，但是由獲得轉介至接受治療的平均輪候時間長達8至12個月。如果在私營機構接受輔助生育服務，每個體外受精治療周期的費用超過10萬元，而且未必一次就能成功，除了要面對有機會失敗的壓力外，亦要承擔沉重的經濟負擔。《條例草案》透過每年10萬元的稅務扣除上限，減輕家庭輔助生育的經濟負擔，直接回應市民因為高昂醫療費用而放棄生育的痛點，鼓勵有需要的夫婦及早尋求醫療協助，提升生育意願。

香港生活壓力大，香港人普遍遲婚，很容易錯過生育黃金期，社會對輔助生育的需求只會有增無減。然而，本地輔助生育服務供不應求，現時只有11名醫生具備相關資格，所以未來有需要積極培訓人才，應對社會需求。另外，政策亦明確表明在確保病人安全和服務受適當規管的前提下，未來可以探討納入大灣區合規醫療機構，既可以緩解本地壓力，亦能夠促進兩地醫療資源整合。政府的開放態度有助長遠建立更靈活、更能負擔的服務網絡，惠及更多不育夫婦。

政策涵蓋兩大受惠群體，包括不育夫婦和因為醫學治療而可能喪失生育能力的病人，而且不設年齡或國籍限制，保障了不育夫婦的權益，避免因經濟壓力而失去生育機會。另外，政策明確說明稅項扣除與生育結果無關，即能否懷孕或嬰兒有否出生，或是否在香港出生，都不會影響稅項扣除的資格，進一步降低了申請門檻，體現整體包容性。

在現今社會，許多夫婦因為不同原因而選擇不生育，但對於真正想生育而面對困難的夫婦，十分值得扶他們一把。政府透過稅項扣除的安排支援他們，創造了更友善的生育條件。雖然扣稅措施對於提升出生率的效果未必十分顯著，但卻展現政府正視少子化問題的決心，這一點絕對值得我們支持。

代理主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》。

容海恩議員：代理主席，我發言支持《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》(“《條例草案》”)。

這項立法建議實施輔助生育服務開支的稅項扣除，反映政府回應社會訴求。新民黨最早提出為使用輔助生育技術的女性提供資助的政黨。政府體現其認同社會有此需求，把接受體外受精治療服務的公營名額大幅增加之餘，亦設立相關的稅項扣除，是一個很好的開始。我希望政府未來能繼續推出更多鼓勵使用輔助生育技術的措施。

事實上，面對生育率下降，許多國家都為使用輔助生育技術的人士提供不同程度的支持。英國、法國和以色列等國家在儲存期限、資助金額和次數上都有更進取的政策，日本和新加坡也為夫婦提供

高額的治療費用補貼。香港在這方面的措施仍然相對保守，也落後於其他國家，所以我們在制訂和落實鼓勵生育政策方面還有更大的提升空間。我認為，政府應該更全面地審視海外的相關做法，汲取他們的經驗和教訓，制訂更切合香港實際情況及更具吸引力的扶持措施，讓港人實現生育願望。

《條例草案》的適用範圍經過多番溝通，對於因癌症治療等醫療原因而喪失生育能力的夫婦，政府已同意將其納入受惠之列，我對此表示支持。我亦歡迎《條例草案》並無排除中醫在輔助生育服務之中的參與。中醫藥在改善生育能力方面有獨特優勢，許多夫婦會尋求中西醫結合的治療模式。政府在制訂和執行相關政策時，應多聽取中醫界的意見，讓中醫專家參與其中，發揮所長。

面對本港日益增加的輔助生育服務需求，政府應積極考慮與大灣區城市合作，在確保安全和監管的前提下，讓港人到大灣區認可的醫療機構接受相關服務，並享受稅務減免。大灣區內也有不少在有關方面經驗豐富的專家團隊和先進設施，通過跨境合作，可以紓緩香港在這方面的輪候時間、服務壓力，為港人提供更多選擇。長遠而言，兩地更可建立常態化的合作機制，在人才培養、技術交流等方面加強協作。因此，希望政府不論是在簡化港人跨境就診程序，還是進一步提高輔助生育服務的可及性和便利性方面，也可以多下工夫。

政府應從多方面、多管齊下做好有利生育的社會環境，並進一步完善住房、育兒和教育等配套，以減輕年輕一代新家庭的憂慮。政府亦可以借鑒其他地區的經驗，研究為生育家庭提供更多優惠政策，例如增加託兒服務名額，讓適齡兒童接受優質教育等。通過公眾教育及宣傳，形成大家一起支持生育的共識，消除市民對輔助生育技術的誤解和偏見。我亦希望政府提供更多措施，營造更包容及友善的社會氣氛，令我們的生育需求增加。政府亦應致力在社會價值觀念及制度方面形成健康的合力，這樣才能真正鼓勵生育，應對人口挑戰。

多謝代理主席。

蘇長榮議員：代理主席，本人發言支持《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》(“《條例草案》”)。

這次提出《條例草案》，由本課稅年度起為輔助生育開支設立扣稅項目，每年最高可扣除10萬元稅款，對因醫學理由而接受輔助生育的、涵蓋醫學定義為不育、因接受化療等治療而可能導致喪失生育能力者，並在持牌中心接受有關服務的市民提供幫助。

醫衛局的資料顯示，每6對夫婦便有1對不育，所佔比例令人擔憂。如果社會上晚婚情況持續，不育比率可能進一步惡化。由於輔助生殖技術已相當成熟，越來越多不育夫婦願意嘗試，但公營服務名額有限，即使增加至每年1 800個，仍未能滿足需求，須輪候8至12個月，而且有不少限制，時效對於利用輔助技術生育極為關鍵，所以透過私營醫療機構接受相關服務是另一種有效的渠道。但私營收費昂貴，而且一般情況下成功率低，求診夫婦可能要接受多次治療，累積開支可以高達數十萬元。政府這次的扣稅建議，應能促進更多市民，尤其是低收入階層的夫婦接受輔助生育的行動。

有研究認為，面對高昂的收費，即使有10萬元的扣稅額，可能對於部分低收入群體還存在諸多的障礙和顧慮。所以政府最好的做法，仍然是需要從根源上加強及擴大公營醫療提供輔助生育的資源，積極培訓和引入相關的專科醫生。目前公營醫療只有11名相關的醫生，根本不足以應付未來的需求，為香港長遠計，政府應加緊培訓及招募國內外的專科醫生來港服務，以擴大公營醫療在技術和臨床的力量配置。

我樂見政府本次稅務修訂在幫助市民生育上的積極舉措，但面對目前種種的局限，本人認為政府依然應該需要多頭並進，例如同步大力發展中醫治療不育。中醫治療不育有悠久歷史，目前國內中醫更有豐富的臨床經驗，而中醫治療不育更早已植根香港，實際亦有不少成功個案，深受港人信賴。事實上，中醫透過對身體調理、固本培元的獨特方式，增加不育夫婦成孕的機會，可以與西醫輔助生育模式互為作用。國內多項不同的研究顯示，中西醫結合的方式可以大幅提升治療成效，成孕機會較單用西醫方法更高。香港中醫醫院將於今年正式啟用，並會提供不育的治理，香港的中醫終於擁有自己的臨床及研究基地，政府應該增撥資源、配套政策措施，加大對中醫治療不育的推動。

另外，本港對提供輔助生育的資訊及支援措施嚴重不足，市民由於受傳統理念的束縛，對生育問題缺乏正確認知，導致錯過接受

治療的最佳時機，所以必須加強輔助生育的推廣和教育，鼓勵不育夫婦及早求診，接受適當的治療。

我謹此陳辭，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，我現在請醫務衛生局局長答辯。之後辯論即告結束。

醫務衛生局局長：代理主席，我感謝各位議員在剛才的二讀辯論中，發言支持《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》(“《條例草案》”)，以設立輔助生育服務開支的稅項扣除，支援面對生育困難的夫婦，亦給予我們很多寶貴意見。

當前，香港正面臨着生育率低迷、人口老化日益嚴重的挑戰。有些夫婦縱使渴望生兒育女，卻無法自然受孕，輔助生育服務可以幫助這些夫婦，為他們帶來一線希望。不過，公營服務的供應確實有限，輪候時間較長，而私營服務的費用相對高昂，可能會令有需要的夫婦卻步，沒有及早尋求醫療協助，幫助他們生育。再加上接受輔助生育服務本來是一項漫長且充滿不確定性的過程，這些夫婦承受心理上的壓力以外，相關開支更可能增添這些夫婦的經濟壓力。有見及此，2023年施政報告中提出支援輔助生育服務的措施，包括提供輔助生育服務開支的稅項扣除，透過稅項扣除減輕面對生育困難的夫婦接受輔助生育服務的經濟負擔，為他們予以必要的支持。

在此，我衷心感謝法案委員會主席陳家珮議員和委員會的各位委員、立法會秘書處和法律顧問，讓《條例草案》的審議工作得以順利進行。法案委員會亦提出許多具建設性的建議，協助政府團隊完善《條例草案》的條文。法案委員會於2月7日向內務委員會報告，支持恢復《條例草案》的二讀辯論。

《條例草案》的目標是為關於合資格輔助生育服務開支的稅項扣除，訂定條文，將適用於2024年4月1日開始的課稅年度及其後的課稅年度。

《條例草案》第一個主要部分是具體列明合資格申請扣稅的輔助生育服務範圍。扣稅範圍只會包括基於醫學原因而接受的輔助生育服務。為免助長延遲生育計劃的做法，因其他非醫學原因接受冷凍配子服務的開支，將不可扣稅。換言之，只有兩類人士所接受的輔助生育服務將可以扣稅，包括：

- (一) 不育夫婦或特定情況下的人士，特定情況指《人類生殖科技條例》下訂明為避免伴性遺傳疾病而進行胚胎性別選擇的人士；或在婚姻結束前已將配子或胚胎放置於女性體內，在婚姻結束後繼續該程序的單身人士；及
- (二) 因接受化療、電療、外科手術或其他醫學治療而可能導致喪失生育能力的癌症或任何其他病人。

上述人士如在持有人類生殖科技管理局所發出的夫精人工授精牌照、治療牌照或儲存牌照的醫療機構接受生殖科技程序，即體外受精、人工授精、取得配子及體外處理胚胎或胚子等程序，或接受處理、儲存或棄置與生殖科技程序有關連的情況下使用的配子或胚胎的服務，開支便可扣稅。此外，與生殖科技程序直接有關，例如所使用的藥物、醫生診金、荷爾蒙檢查、實驗室、住院和手術等醫療服務的費用，都在扣稅範圍之內，這些服務須由持牌中心臨床負責相關生殖科技程序的醫生提供、指示或轉介，以確保服務是與生殖科技程序相關。

(主席恢復主持會議)

就代母安排而言，現時沒有任何香港的機構獲管理局發牌准許將代母安排列為可合法提供的指明活動。假如將來有機構獲發牌提供代母安排，委託夫婦，而非代母本人，可就相關的開支扣稅。

對於有意見建議將所有冷凍配子服務納入稅項扣除的範圍內，我們再次強調政策上我們不希望鼓勵有機會延遲生育決定，讓市民

錯失最佳育齡期的行為，以及沒有醫學原因的情況下進行具風險的侵入性醫學程序，故此是次稅項扣除將不包括非基於醫學原因接受冷凍配子的服務。事實上，冷凍卵子無法完全逆轉女性生理上生育的年齡限制，婦女的生育能力會隨年齡增長下降，即使有冷凍配子或胚胎亦未必可以成孕，我們不希望市民有錯覺認為只要冷凍卵子就如“買保險”，將來可以無限期延遲生育計劃。再加上參考管理局2023年的數據，冷凍卵子的使用率非常低，納入稅項扣除並無跡象顯示會對生育率產生實質影響，亦不符合成本效益。

《條例草案》的第二個主要部分為訂明納稅人可就哪些合資格輔助生育服務開支作出扣除，以及扣除額的上限。稅項扣除符合《稅務條例》的一般扣稅規定，納稅人可就自己、同住配偶或兩人共同支付的相關開支作出扣除。與現行薪俸稅的其他稅項扣除安排一樣，有關開支在支付的課稅年度，而非接受相關服務的年度，可容許作出扣除。

經考慮輔助生育服務的一般收費金額，《條例草案》訂明每個課稅年度可獲扣除的開支上限為10萬元，並不設終生扣除上限。就已婚納稅人而言，納稅人和其配偶每個課稅年度兩人合共的扣除開支上限為10萬元。

在法案委員會討論期間有議員關注可能出現濫用的情況。《條例草案》獲立法會通過後，政府將發布合資格輔助生育服務開支證明書的標準表格。證明書須由負有相關生殖科技程序臨床診治責任的註冊醫生簽署，證明納稅人為接受合資格輔助生育服務而繳付合資格開支的日期和金額，以供申請稅項扣除。視乎情況，稅務局可能會要求納稅人提交證明書，作為其申請扣稅的證據，以確保申請的金額為合資格輔助生育服務的開支。

主席，一個家庭是否決定生育會受多方面的個人和社會因素影響，要營造整體鼓勵生育的社會氛圍以提高生育率亦真的需要多管齊下。不過，對於某些渴望有子女但礙於生理上的困難而未能懷孕的夫婦而言，稅項扣除將會為他們減輕負擔，讓他們可以透過輔助生育服務的醫療協助，有機會實現他們組織家庭、養兒育女的願望。我期望議員能夠支持通過二讀《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》，以及我稍後動議的修正案。

多謝主席，我謹此陳辭。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》，予以二讀。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：《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》。

現在成為全體委員會。

全體委員會審議

全委會主席：本會現在成為全體委員會，審議《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)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。

《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》

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10條。

全委會主席：醫務衛生局局長會動議修正案，旨在修正第3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。

我會先請醫務衛生局局長發言，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。

醫務衛生局局長，請發言。

醫務衛生局局長：主席，我現在提出政府的修正案，修正《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》(“《條例草案》”)的擬議新訂第26ZE(1)、26ZE(2)(a)、26ZF(2)(a)及26ZF(3)(b)(i)條。政府參考了法案委員會委員和法律顧問的建議後提出技術性的修訂，以下我會簡介修正案的內容。

首先，政府建議修訂《條例草案》中列明關於生殖科技程序前提供的醫療服務可扣稅的範圍。立法的原意是所有與合資格生殖科技程序直接有關的醫療服務，包括在有關生殖科技程序前提供的服務，均可扣稅。與其他合資格的生殖科技程序一樣，因接受化學治療、放射治療、外科手術或其他醫學治療而可能導致喪失生育能力的癌症病人或任何其他病人，在取得配子程序前接受的醫療服務亦屬為合資格輔助生育服務。因應法案委員會的意見，修正案於擬議新訂第26ZF(3)(b)(i)條，使這些服務納入扣稅範圍之內，更清晰地反映政府的立法原意。

另外，修正案會對《條例草案》中“《第561章》”的定義作出草擬上的修訂。修正案建議刪除擬議新訂第26ZE(1)條“《第561章》”擬議新定義中的“(與守則一併理解者)”，並在擬議新訂的第26ZE(2)(a)及26ZF(2)(a)條的“《第561章》”之後加入“(與守則一併理解)”以改善草擬，這項修訂並不會影響條文原意。

法案委員會對上述修正案並無異議，我在此懇請各位議員支持及通過我所動議的修正案。

多謝主席。

全委會主席：是否有委員想發言？

(沒有委員表示想發言)

全委會主席：如果沒有，現在先表決沒有修正案的條文納入條例草案。

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。

醫務衛生局局長，請動議你的修正案。

醫務衛生局局長：主席，我動議講稿附錄的修正案。

擬議修正案內容

第3條(見附錄2)

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：醫務衛生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3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《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)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。

醫務衛生局局長：主席，我現在向立法會作出報告：

《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)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：醫務衛生局局長動議的議案，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。

《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》

醫務衛生局局長：主席，我動議

《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)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：《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》予以三讀並通過。

是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

主席：我現在向各位提出上述待決議題。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：《2024年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》。

恢復政府法案二讀辯論

主席：本會恢復《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》的二讀辯論。

條例草案委員會主席陳恒鑽議員先就委員會報告，向本會發言。

《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》

恢復辯論於2024年12月11日動議的條例草案二讀議案

陳恒鑽議員：主席，本人謹以《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》委員會主席的身份向立法會提交報告，並簡述法案委員會商議的主要事項。《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)的目的，是修訂《行車隧道(政府)條例》(第368章)及其附屬法例，以便政府在2025年5月31日接管大欖隧道後，將條例的適用範圍擴及大欖隧道，以及訂定大欖隧道的新收費。

法案委員會普遍支持《條例草案》，並就不同事宜表達意見。議員關注隨着北部都會區的人口持續增長，會導致大欖隧道出現擠塞。政府表示，當局建議在收回大欖隧道後實施的分時段收費，已充分考慮到大欖隧道目前的使用率及行車量，以及未來新界西北的交通增長。運輸署會密切監察實施分時段收費方案後的交通變化，如有需要進一步管控交通，署長會按調整機制適時作出微調。

議員建議當局檢視是否有空間下調大欖隧道於非繁忙時段的收費，並且在十一號幹線(元朗至北大嶼山段)通車後，全面檢討大欖隧道的收費。亦有議員建議，下調大欖隧道於繁忙時段的隧道費至40元；而在非繁忙時段，以及一般沒有擠塞問題的時段，則應免收隧道費。

政府當局解釋，即使目前大欖隧道費用高昂，其車流量已經高達八成，倘若日後政府下調隧道費，甚至免費，必然會誘發額外的

車流，造成擠塞。當局認為，分時段收費能合理反映收費水平與不同時段交通流量之間的關係，同時能讓政府作出靈活收費管控交通。政府亦解釋，需要恪守“用者自付”的原則，收取合理費用以確保隧道的妥善運作，目前建議的18元非繁忙時段私家車收費是“成本價”，向下調整的空間不大，亦不會考慮在一般時段或非繁忙時段免收隧道費。

商用車收費方面，有議員指出，輕型貨車的收費相比其他“搵食車”的減幅較少，考慮到輕型貨車大多是獨資經營的小本生意，議員建議調低輕型貨車的收費。此外，鑑於隧道所處位置靠近陸路口岸，有議員建議當局調低商用車在非繁忙時段(例如深宵時段)的收費，以支持跨境物流業界的運作。

政府當局表示，考慮到運輸業界的經營需要，商用車全日劃一收費43元，減幅達33%至80%不等。由於中型及重型貨車的佔用率大、載貨效率高，基於“效率優先”的原則，有關車種的隧道費調整幅度比輕型貨車較高。此外，當局解釋，物流業的運作，大多視乎貨物需要送達目的地的時間，並不會因為“不同時段不同收費”而改變。當局表示，業界亦普遍認為，固定收費更能切合其運作模式及需要。

議員察悉，專營巴士的隧道費將調整至全日劃一收費43元，減幅達80%，因此建議當局要求巴士公司降低有關路線的票價。亦有議員建議將的士的隧道費降低至25元，與3條過海隧道的收費看齊。

政府當局解釋，當局於去年11月底審議專營巴士營辦商的加價申請時，已考慮擬議的分時段收費方案對巴士公司的財務影響。專營巴士使用大欖隧道所節省的隧道費會存入專營巴士豁免隧道費基金，當營辦商獲批准上調票價時，可利用該基金抵銷加幅，令市民直接受惠。此外，考慮到的士的出行模式、佔用路面空間和載客效率與私家車相近，當局認為將的士收費設定為私家車全日收費的加權平均值，屬合理做法。

法案委員會及政府當局均沒有就《條例草案》提出修正案。

主席，以上是本人就法案委員會工作的報告。以下是本人的個人建議及意見。

元朗、屯門及北區的市民大多依靠大欖隧道進出，大欖隧道多年來一直加價，市民均期待有減價的一天，甚至渴望免費，這無疑是大家多年來的期望。但在討論時，大家都了解到，若不收費，將會有更多人駕車前往市區，原本取道吐露港或屯門的車輛也會轉用大欖隧道，假若有10%至20%的車輛改用大欖隧道，大欖隧道能否應付？

“減價人人想，塞車冇人想”。元朗的交通其實相對脆弱，元朗博愛迴旋處一帶經常塞車，如果額外車流引致那一帶交通擠塞，後果可以相當嚴重，尤其是現時進出元朗，繁忙時間有時也會塞車，若有額外車流，區內道路能否應付呢？因此，在討論過程中，大家都非常關注此事。一方面要減價，另一方面也要顧及交通擠塞的問題，因為這是一個切切實實存在的問題。

在《條例草案》提出之前，我們曾就這個問題與政府討論，並提出免收費方案。因應政府表示存在塞車風險，並提交了數據，所以民建聯提出在非繁忙時間(即晚間)調低收費，好讓早出晚歸的市民可以因為隧道費調整而減少支出。這項建議得到政府接納。在整個討論中，大家多番提出不同建議，最終根據可行性而得出的方案，正是今天呈上的方案。此方案吸收了不同議員、不同政黨的意見。

不得不承認，大欖隧道是整個北都未來的主要交通通道，而北都的人口會增加。隨着北都人口增長，交通流量變化極大，是一個很大的未知數，所以需要理性和務實應對。老實說，如果不再興建新路，單靠大欖隧道，塞車是必然結果。但是，如果多建一條隧道，必定需時，就像是我多次關注的十一號幹線同樣興建需時。我們現在知道，十一號幹線的計劃正在推進。未來，新界東也需要多一條路，但道路的興建，相信時間和金錢都是一個因素。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

要分擔大欖隧道一帶的車流量，我相信十一號幹線可以做到，因為它可以把從西部通道回來的跨境車輛分流，也可以把屯門往九龍的車輛分流。由於興建需時，我們建議政府當局盡快推展十一號幹線興建計劃，幹線落成後，將對新界西的整體交通造成較大的改變，屆時希望政府答應我們，全面檢討大欖隧道的收費。在法案委

員會審議期間，我們已多次提出此事，政府也表示會考慮。我認為，這是我們理性務實向政府爭取得來的結果。

然而，單靠大欖隧道或將來的十一號幹線，恐怕仍不足夠。多年來，我一直向政府提出，因應未來北都的人口增長，泊車轉乘是必不可少的工具。我在4年前向政府提交的倡議書中，建議在大欖隧道轉車站一帶興建泊車轉乘站，但過去數年基於種種原因，政府未能作出推動。現時正值北都深化規劃，我們希望當局爭取時機，令有關設施得以在進行北都各項規劃時順利落實，避免大欖隧道未來因為人口增長和車流增長而塞車。

收費有時是一種不鼓勵市民駕車前往市區的工具，但收費用作調節交通的工具之餘，也是一項與民生大有關係的工具。作為議員，我們和市民一樣希望隧道費下調，但避免塞車是一個很理性的決定。我們希望《條例草案》今天能夠通過，也樂見大欖隧道回歸政府手上，但政府須因應時勢、因應車流，適時作出檢討，研究現行收費和時段安排是否合理。如果不合理，又或道路需要改善，希望政府及時推動。例如三隧分流後，發覺西隧塞車，政府已即時額外興建一條行車線。我認為，這些工作需要因應政府收回大欖隧道而在稍後開展。

我希望，我們今天的討論能令政府在收回大欖隧道後，以及未來一段時間，對新界西北的交通給予關注及回應。

代理主席，我謹此陳辭。

吳永嘉議員：多謝代理主席。大家都記得，在接近兩年前，紅隧和東隧經常嚴重擠塞，西隧則整天沒甚麼車流，這些場面幾乎每天上演，反映隧道使用量傾斜，原因非常簡單，就是西隧收費非常昂貴。

在2023年12月中，各位車主及司機期待已久的三隧分流分時段收費終於實施，西隧大幅減價。雖然我不敢說從此不再塞車，但至少紅隧不會全天候塞車，西隧的車流量亦明顯增多。除了西隧，大欖隧道也是經常被批評收費過高，很多司機可避則避，大家都密切期待今年5月政府收回大欖隧道專營權後會如何大幅度調低隧道費。

根據政府建議的方案，大欖隧道將會採用分時段收費，較現時的收費低22%至80%。現時私家車收費為58元，屆時分3個時段收費，繁忙時段減至45元，一般時段30元，非繁忙時段18元，收費下調最多八成，減幅很大。照這樣看，應該有不少司機會轉用大欖隧道，有助紓緩新界西北往九龍的交通。對於有建議指非繁忙時段不如索性不要收費，聽起來很吸引，但我們如果理性地分析，不收費會否衍生副作用呢？根據運輸及物流局提供的資料，經運輸署專業評估，免收費將會引發額外的車流量，造成大欖隧道擠塞，這一點合情合理。隧道免收費，人們豈不紛紛使用？

我認為處理問題應該要回到初心，調整隧道收費離不開“兩大基本”。第一個“基本”的終極目標就是要有效分流，如果因為免收費而引發另一輪塞車，便不能達致有效分流。大欖隧道不單接駁新界西部，另一邊更連接汀九橋，方便來往機場，如果車龍伸延至該處，更可能會引起一輪大混亂，必須審慎處理。

第二個“基本”是穩守原則，遵行“用者自付”原則。上月，財經事務及庫務局局長許正宇先生表示，面對財赤，政府未來會聚焦開源和節流。在思考開源節流方法的同時，會考慮對市民的影響，亦會善用“用者自付”的原則，務求令政府財政管理持續穩健。我十分贊成這個觀點，世界上不會有免費的午餐，公家設施不收費，其實並非真的“免費”，只是由納稅人“埋單”。徵收合理的費用，平衡開支成本，絕對應該。

代理主席，我謹此陳辭，支持這項條例草案。

劉國勳議員：多謝代理主席。代理主席，首先，本人歡迎政府在收回大欖隧道專營權後降低收費，並採取“不同時段不同收費”的建議。

大欖隧道作為新界西及新界北連接市區及口岸的動脈，其暢通與否會直接影響北部都會區（“北都”）的產業布局及民生配套，更直接影響到市民的日常生活出行及物流運輸的效率。因此，我想就政府的修訂提出一些原則，而以下3項原則須按優次考慮。第一，要確保“力保不塞”。收回隧道後，車流量將有所變化，但不應出現塞車的情況。第二，應減輕市民的負擔，這一點我十分重視。第三是關於公共財政的影響及一些原則。以下我會逐點講解我對這次修訂的看法。

事實上，政府曾表示，在這次收回專營權後，為體恤市民，並減輕市民的負擔，將作出一些調整，包括將繁忙時段收費減至45元，以及非繁忙時段收費減至18元。單從數字上看，減幅確實不小。不過，問題在於多年以來，新界北(例如北區、元朗及屯門)的居民一直認為大欖隧道的收費過高，希望政府在收回隧道後可以大幅降低收費。

我自己去年曾經向運輸署和運物局提出，在收回大欖隧道後，是否可以盡量減低收費？研究能否免費當然是一個方向，但最起碼應參考相類道路的收費，例如由新界接駁到市區的城門隧道、獅子山隧道及八號幹線等，我希望大欖隧道的收費可以貼近8元的水平，並曾向政府提出建議。政府最終定出收費，表示採用“用者自付”等原則，因為如在這種情況下大幅調整收費，可能會帶來以下影響：第一，交通出行可能受到影響，特別是在繁忙時段，有機會造成擠塞；第二，有機會無法cover(覆蓋)營運開支，導致財赤。

我對這些問題有兩個看法。第一，關於繁忙時段的車流量，政府列出一些數據，但我對其假設抱有疑問，特別是運輸署指可能有不少車流是商用車輛或大型車輛。當我考慮未來北都的發展及現時的港深政策後，發現在“東進東出、西進西出”的格局下，皇崗口岸重建後，將不會有貨車在皇崗口岸出現。將來貨車主要使用深圳灣及香園圍/蓮塘口岸，而深圳灣口岸的車輛主要會使用屯門公路，因為更快捷方便；至於使用香園圍/蓮塘口岸的車輛，更不會刻意由東面繞道至大欖隧道。因此，我認為在評估交通模型時，可能高估了繁忙時段及非繁忙時段的車流量，特別是大型車輛或物流貨車的實際出入流量可能較評估的低。當然，這只是不同估算的差異，畢竟估算並非實際數據。因此，若政府在第一步採取較謹慎的做法，制訂一個較合理的收費標準，我是理解並同意的。因此，對於繁忙時段及非繁忙時段收費的差異，以及繁忙時段收費較高的設定，我是理解的。

第二方面關乎“用者自付”原則，這涉及公共財政。究竟政府對這些道路的投資是屬於基礎建設，還是純粹為了收取費用？若我們回顧近年一些新建的道路，例如龍山隧道、屯赤隧道、將軍澳隧道等，這些新隧道落成後，均免費供市民使用。那麼，為何當政府收回大欖隧道或其他舊有隧道時，反而仍然要保持相對較高的收費呢？究竟哪些道路應該收費？哪些道路不應收費？哪些道路需要“用者自付”？哪些道路則視為投資？我希望政府日後能制訂明確

的原則，或稍後向公眾解釋清楚。我個人認為，這些道路在建設過程中，可能已透過各種稅收，甚至私家車牌照費等，支付了一定的建設成本。因此，這些道路對整體社會效益及經濟效益的貢獻，並不僅僅與“用者自付”掛鈎。故此，我認為這方面的政策需要解說得更清楚。

最後，我想再次提出，若從減輕市民負擔的角度出發，正如我先前所述，收費當然是越低越好。然而，我自己衡量過，正如我剛才提出3項原則時所說，第一項原則是要確保隧道交接後不會造成塞車。我認同應採取謹慎的態度走出第一步，但認為值得進一步研究設置潮汐車道。在不同時段，兩個行車方向的車流量可能存在差異，例如早上從九龍或市區前往新界的方向，車流量相對較少；而從新界前往九龍或市區的方向，則會有較多車輛。是否在所有情況下，繁忙時段的收費一律定為45元？我認為這一點值得檢討。

另一方面，正如我之前在法案委員會及其他場合所提及，現時將高峰繁忙時段設定為早上7時15分，某程度上已脫離了市民實際的通勤習慣，對他們的日常生活構成影響。政府設立繁忙時段與非繁忙時段的目的，是希望透過明顯的價格差別，達致車輛分流的效果。然而，若繁忙時段過長，很多時候市民會覺得難以享受到非繁忙時段的優惠，因而選擇不改變出行習慣，只遷就自己最方便的時間出門。如此一來，延長繁忙時段未必能實現分流，某程度上甚至可能有反效果。此外，我觀察到大欖隧道與三隧的情況有所不同，因為使用三隧的市民可能全部都是為了過海，而大欖隧道的使用者則未必要過海，因此無需提早出門，所以我希望在這方面未來有進一步的檢視空間。

最後，正如陳恒鑽議員剛才所說，第一是為了減輕市民的負擔，第二是在不影響塞車情況的前提下，希望能夠加快北都的基建進度，例如北環線、北都公路及十一號幹線等項目，令北都整體的交通狀況較為理想，從而盡快減輕市民的負擔。

我曾在法案委員會向局長指出，實踐是檢驗真理的唯一標準。因此，對於這項條例草案，既然政府已建構模型並相信這一套，即使我持有不同看法，我仍希望給予政府方案一個實踐和測試的機會。如事實證明我們的意見正確，則希望政府能聆聽我們的意見，盡快降低收費及調整繁忙及非繁忙時段。因此，我支持這項修訂，但希望政府能盡快進行檢討，例如在半年後收集數據並進行檢討。

若結果證明政府的方案正確，則可繼續前行；若證明我們的意見正確，則希望政府能盡快降低收費。

多謝代理主席。

陳紹雄議員：多謝代理主席。我發言支持《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)二讀及三讀。

大欖隧道是新界西北部與市區之間重要的交通及物流要道，政府藉着接收大欖隧道的契機，重新釐定隧道費。我感謝政府當局廣納我們提出的意見，最終採納分時段收費的方案，以價格信號作為調控交通流量的手段，達致善用大欖隧道剩餘容量，同時恪守“力保不塞”、“效率優先”、“用者自付”、“收回成本”等政策目標，並盡量兼顧公眾期望，提出現時的減價方案。我認為擬議收費方案致力在各政策目標之間取得平衡，可以接受。

普遍而言，社會對於在繁忙時段以較高的收費水平調控交通，從而有效分流的爭議不大。我亦支持政府在繁忙時間收取較高的收費水平，以善用大欖隧道的剩餘容量，發揮隧道紓緩屯門公路以至吐露港公路繁忙交通的作用，同時避免誘發過量額外車流，造成廣泛擠塞，影響使用大欖隧道的出行者，達致“力保不塞”。

在非繁忙時段，基於“用者自付”、“收回成本”及“調控交通”的前提，對於一定程度的收費，我並不反對。擬議收費方案通盤審視大欖隧道的使用率及行車量等交通數據，並因應未來北部都會區的人口增長及漸趨頻繁的經貿活動，同時考慮到大欖隧道的容車量及隧道連接道路的承接能力，我表示認同。至於完全免費，我擔心未能達到調控交通的效果，當過多車流量令大欖隧道擠塞，以致未能發揮其物流要道的功能，亦勢必加劇附近的主要幹道和元朗區內道路的交通壓力。此外，現時使用大欖隧道的車流約有32%為貨車，隧道暢通對支持本港社會經濟活動有關鍵作用。

至於政府是否有更大空間和幅度減價，在非繁忙時間下調隧道費，以減輕市民及運輸業界的負擔，我認為日後有斟酌空間。政府當局亦表示會密切監察實施分時段收費方案一段時間後的交通變化，如有需要，運輸署署長會按調整機制所訂明的範圍適時作出微

調，以應對不斷改變的交通管理需要。我建議政府不妨“先行先試”，待掌握更多繁忙時間和非繁忙時間等不同時段的出行數據後加以分析，再視乎最新數據，適時作出檢討及調整。

自去年7月，政府將新收費方案提交至交通事務委員會討論，我除了關注繁忙時段、一般時段、非繁忙時段，以及相關收費水平是如何釐定之外，亦一直倡議政府要“以數據說話”，以數據向市民解說不同的收費方案。當時政府只提出一種分時段收費組合，但事實上，行車量/容車量比率其實可以隨着不同的收費組合而產生不同效果。因此，我建議政府應該以數據模型闡述不同組合的分時段收費，以及釐定不同的繁忙時段，以衡量及評估不同組合對大欖隧道及屯門公路車流量所帶來的影響，並一併檢視附近道路網的運力或承受能力，以數據解說，爭取公眾支持。

鑑於大欖隧道是往返新界西北和北區的主要幹道，處於一個策略性的位置，亦是跨境客運和物流業的重要通道，我一直建議政府在釐定新收費架構時，要顧及運輸業界的運作，並須一併考慮商用車輛(特別是物流車輛)是否應該收取較低費用，以增加其競爭力，貫徹“效率優先”原則。現時當局建議商用車輛採取全日劃一收費43元，雖然有關費用的減幅達33%至80%不等，相比起私家車繁忙時段22%的減幅為大，但對比的士收費由58元減至28元，商用車輛(特別是物流車輛)的減幅並沒有徹底彰顯“效率優先”的政策原意。

在法案委員會階段，礙於名額有限，我未能加入委員會。不過，我仍在會上提出關注，包括商用車輛在非繁忙時段是否有降低收費的空間。舉例來說，以減低一半商用車輛費用作為場景，根據政府的運輸模型估算，在非繁忙時段大欖隧道是否會由不塞車變成塞車？我期望政府科學化地以數據衡量調低商用車輛收費的可行性，並收集更多商用車輛的車流量數據、分布及趨勢分析，日後再視乎數據作出檢討及調整。我亦建議政府考慮將商用車輛按車種分級別收費納入檢討範圍，例如輕型和中重型貨車收取不同費用，以貫徹“效率優先”原則。

我十分歡迎政府表示會採取一個比較開放的態度，適時檢視隧道費的安排，並會持續監察新界西及新界北的交通情況和需求變化，包括日後新基建落成(譬如十一號幹線)對於新界整體(尤其是西北方面)交通網絡的影響。

透過這次隧道收費重整，政府亦希望吸引更多“搵食車”轉用這條較省時、路線較直接的大欖隧道。政府曾以元朗市附近前往荃灣為例，取道大欖隧道的話，可較行駛屯門公路減少超過10公里的行程，節省的燃油費足以抵銷擬議隧道費，亦可節省10分鐘的車程。相比屯門公路，使用大欖隧道所節省的燃油費用和時間更具吸引力及成本效益。我促請政府加大宣傳力度，協助運輸業界揀選較有效率的道路。

除此之外，政府收回大欖隧道之後，計劃實施“易通行”不停車繳費服務。政府要汲取三隧分流的經驗，做好相關配套，避免出現誤收費用等“甩轆”事件。

代理主席，最後，我想表示，本人不支持田北辰議員提出的修正案。我認為大幅調低隧道費甚至免費，直接引發的結果是造成大欖隧道交通擠塞，額外車流會加劇周邊道路的交通壓力，影響100萬名元朗區和北區市民的出行福祉，包括公交乘客，亦令“搵食車”失去一條便捷的物流要道，阻塞通往陸路口岸、機場和貨櫃碼頭等的物流命脈，未必符合社會整體利益。

在本港面臨千億財赤的嚴峻環境下，大欖隧道長達3.8公里，無論是營運還是維修保養的成本也不低。修正案會令隧道營運赤字達每年超過2.7億元，與現時庫房“擰得一蚊得一蚊”的目標相違背，亦與“用者自付”、“收回成本”的政策原則相抵觸。任何收費調整都一定會牽一髮動全身，所以我一直提倡理性地以數據說話。政府的擬議方案雖然未能盡善盡美，但經過法案委員會詳細討論和考慮，收費原則亦已取得法案委員會的同意。如今，修正案忽然從天而降，未有全盤考慮及評估其帶來的影響，並非負責任之舉。

我謹此陳辭，支持政府《條例草案》通過二讀及三讀。多謝代理主席。

林素蔚議員：多謝代理主席。關於《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》，今天我們討論大欖隧道的收費方案，其實這不單影響新界西居民出行，更牽動整個香港交通網絡的運作效率。因此，我認為應該採取一套較為保守的方案，日後再檢討實際狀況，再作優化。

代理主席，對於普通市民來說，一定希望隧道的收費越便宜越好，尤其是在非繁忙時段。如果免費，既可惠及民生，更可鼓勵市民出行，帶動經濟。即使是其他隧道亦如是，晚上“鬼影都冇隻”，要是仍收取高昂費用，如何能鼓勵夜經濟？

不過，方案的關鍵在於平衡兩大現實，既要緩解長期困擾屯門公路的堵塞問題，亦要避免大欖隧道因過度分流而陷入新的交通瓶頸。因此，我認為政府提出的分級收費方案雖然較為保守，但仍是可取的。

然而，這次討論確實促使我們反思，香港有這麼多條行車隧道，究竟收費的理論方案為何？是否似乎有些凌亂？政府有21條隧道，每條隧道都有不同的方案，雖然可說是因地制宜，但其實背後的收費邏輯混亂，並非基於一個大原則考慮。

為何有些隧道免費，有些卻要追求盈利？即使每條隧道的收費不一，但起碼背後的邏輯應該相同。以收費水平的考慮為例，究竟是要收支平衡，還是防止塞車？假如每條隧道的收費不一，香港日後的道路基建越來越多，只會令駕駛者無所適從。因此，我在此呼籲各界聚焦長遠的解決方案，為香港的道路收費設立一套準則，並且定期檢討，而非糾結於單一隧道收費高低的問題。

代理主席，藉這次討論隧道費的機會，我想在此表達，其實香港的道路收費(例如隧道費)是否可以考慮參考國內的做法，統一全港所有隧道在公眾假期時免費使用？此舉可以鼓勵市民留港消費和出行，促進經濟，同時增加家庭聯誼。

代理主席，我謹此陳辭。

陸頌雄議員：代理主席，本人代表工聯會發言支持《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(“《條例草案》”。

“又想隧道暢通，又想隧道不收費”，這是一般道路使用者的正常心態，代理主席，我亦一樣。大欖隧道當年採用“建造、營運及移交”(“BOT”)模式，好處顯而易見，就是政府無須出資。不過，“有辣有唔辣”，正因為BOT模式，財團當然需要賺錢，加上當年的估算過

於樂觀，以致大欖隧道的收費不斷增加，不少人形容是“逆市加價”，而當局亦未能就加價作有效監管。

翻查資料，當年隧道的施工非常迅速，3年便落成，於1998年通車。當時私家車和的士的收費為15元，輕、中及重型貨車的收費分別為30元、40元和60元。在收費不斷增加下，20多年後，私家車的收費增至58元，輕、中、重型貨車的收費則分別增至64元、71元和79元，加幅達百分之二百幾至百分之三百幾，27年來的加幅遠超同期的物價及工資指數。

每位駕車人士行走大欖隧道時都“牙痛咁聲”，除非需要以金錢買時間，否則，元朗區及北區(包括天水圍)的街坊甚少使用大欖隧道，寧願多花燃油費及時間行走免費的屯門公路。這不僅削弱大欖隧道的分流效果，亦加重屯門公路塞車的情況，並導致路邊空氣污染和碳排放更為嚴重，造成“三輸”局面。

(主席恢復主持會議)

高昂的隧道費不僅影響車主，基層市民亦受害。巴士公司因為面對較昂貴的隧道費，所以元朗和天水圍經大欖隧道的巴士票價，總是比長度相若、經屯門公路的路線貴一大截，令“打工仔”的交通費百上加斤，上班賺取的工資還不夠支付交通費。

20多年來，新界西一代又一代的“新西牛”在上班、上學的路上付出了無數的金錢和時間成本。因此，我們日夜盼望政府這次收回大欖隧道後能夠大幅降低收費，妥善發揮分流作用，並紓減屯門公路的塞車慘況。

工聯會認為，政府在《條例草案》提出的新收費方案採用分時段收費的概念，比現時的收費有相當減幅(介乎22%至80%不等，視乎車種而定)，有助紓緩駕駛者和業界的負擔，這個方向值得認同。政府提出“效率優先”和“力保不塞”的理念，我亦很認同，因為如果車流大幅增加，會導致大欖隧道及其連接道路(特別是汀九橋及元朗博愛交匯處)擠塞，不單會阻礙市民出行，亦會減低市民使用路面公共交通工具的意欲，間接令港鐵獨大。

不過，政府強調“收回成本”和“用者自付”的原則，甚至公然表示多收費用是為了補貼其他交通基建，我們工聯會對這些考慮有所保留。

首先，特區政府收取高昂的汽車首次登記稅、車輛牌照費用及燃油稅，本身已是非常重大的收入，可用作補貼政府的交通基建營運，包括興建設施。根據2024-2025年度財政預算案的估算，汽車首次登記稅的收入約有80億元，交通違例罰款的收入約有10億元，燃油稅收約有30億元，加上來自運輸署車輛牌照及駕駛執照等費用的49億元，這4項收入合共約170億元。

現時有9條隧道供免費使用，甚至包括剛落成——審計署亦曾提及——的屯赤隧道。該隧道本來設有收費廣場，但在開通前夕宣布免費，叫市民“拍爛手掌”。這“九隧一橋”的維修費向來由政府財政補貼，一直問題不大，而且正如我剛才所說，政府以上述與汽車相關的170億元收入來應付已經綽綽有餘，畢竟維修費用每年只需約26億元。

大欖隧道本身採用BOT模式，政府無須出資興建基建。若只是純粹收回大欖隧道的維修及一般經營成本，根據政府的估算，相關營運開支只是4億元。政府現時的收費方案可帶來7.2億元收入，換言之，政府每年可賺取3億2,000萬元利潤。主席，坦白說，若要解決千億財赤，這點利潤確實杯水車薪；若要收回其他公路、隧道及橋樑的營運或興建成本，這點利潤相比之下亦只是九牛一毛。再者，正如我在法案委員會會議上所表示，這種做法對新界西很不公平，新界西不是特別富庶，為何要新界西的居民和用家補貼其他區的基建開支？

因此，我們工聯會認為，鑑於大欖隧道現行的收費基數已經偏高，新方案應做到“應減盡減”。根據政府的方案，上午和下午有4小時15分鐘設定為繁忙時段，該4小時是否都非常繁忙？翻查2023年的行車數據，大欖隧道的容車量最多為5 400架次，這是單向的架次。其實，除了上午7時至8時及上午8時至9時這兩個最尖峰的時段(行車量分別達3 600架次及4 300架次)外，其餘時段的行車量均不超過容車量的一半，以晚上6時至7時的小高峰時段為例，行車量亦只有2 500架次。即使2024年的行車量略為增加，亦遠未接近飽和或擠塞的情況。

政府是否願意考慮縮短收費較高的繁忙時段？政府要麼縮短繁忙時段，要麼進一步調低日間一般時段的收費，例如把私家車的收費減至18元，與非繁忙時段看齊，這樣才能發揮時間上的分流作用。否則，駕駛者認為一般時段與繁忙時段的收費僅相差15元，便會照樣在繁忙時段出行，同樣無法達到分流及紓緩擠塞的效果。

此外，我們亦希望政府參考大老山隧道的收費。一如大欖隧道，大老山隧道亦是由政府收回的BOT隧道，兩者除了長度相若，就連功能定位也相若，同為連接新市鎮與市區的大動脈。我們希望兩者的收費可以互作參照，特別是就的士、輕型貨車及中型貨車等商用車而言，我們建議在進一步檢討時分別調低收費至20元、24元和28元，以減輕運輸業界的負擔，振興本港經濟。

政府此項收費方案將於5月31日實施。我們希望政府能夠本着數據為本、實事求是的精神，在一年內檢討相關收費。假使數據顯示政府所擔心的擠塞情況並沒有出現，便應該在“效率優先”和“力保不塞”的情況下做到“應減盡減”。政府不應“賺凸”，而是應該讓市民和業界共同負擔，以彌補新界西過去為交通出行上的不便、不公平及昂貴的情況所付出的代價。

我們希望政府同時考慮道路配套，並作出前瞻性的規劃，尤其要顧及北部都會區新增人口的需要。希望政府加快規劃和興建十一號幹線，如此一來，我們便無須擔心北部都會區的人口持續增加之下，只能靠擠塞徵費來解決車流問題，更何況擠塞徵費始終不是最理想方案。

總結而言，《條例草案》的方向值得支持，田北辰議員的修正案提供了一個可能性，讓大家思考有否進一步減價的空間。不過，如何衡量其方案的收費原則及當中的緩急輕重？我打算在全體委員會審議階段再作評論。

主席，我謹此陳辭。

周文港議員：主席，今年5月31日，政府終於收回大欖隧道的專營權。新界居民可謂望穿秋水，終於等到這一天。本人發言支持《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)。本人

在法案委員會曾提及，期望新收費水平能夠達到4個目標，包括暢通車流、減少意外、提高經濟效益及加強與口岸的連接。

以下是我向當局提出的兩點具體建議，以強化大欖隧道所能發揮的分流作用。

第一，強化人性化宣傳，讓司機(特別是商用車輛司機)作出明智的選擇。現時，大欖隧道和屯門公路貫穿新界西北和市區，鄰近深圳灣口岸和重建中的皇崗口岸。兩地政府正落實跨境貨運“東進東出，西進西出”的格局，進出深圳西部的跨境車輛會集中使用深圳灣口岸出入境，而粵東則交由香園圍口岸處理。另外，重建後的皇崗口岸將會成為一個純旅檢口岸，不設貨運。

因此，業界關注政府能否通過收回大欖隧道經營權的契機，將出入深圳灣口岸及香園圍口岸的商用車輛(尤其是貨車等“搵食車”)引流至大欖隧道，藉此紓緩屯門公路及吐露港公路的交通壓力，以平衡各條主要幹道對客、貨運的應對能力。

其實，我亦是屯門公路的常客，以往經常在早上繁忙時間行走該公路，看到大量貨車和巴士一字排開，形成萬里長城的陣勢，讓新界西北居民不勝其擾。因此，政府這次收回大欖隧道正可以發揮其分流作用，為解決屯門公路的擠塞問題、便利市民出行，並促進貨如輪轉踏出關鍵一步。

在新收費水平下，的士收費的減幅達一半，貨車方面的減幅達三成至四成半。鑑於政府制訂隧道費時，須顧及收回成本和社會觀感，難以大幅降低收費甚至完全免費，畢竟，完全免費或會影響分流效果。因此，本人傾向支持政府的方案。當然，日後如有需要，便應該加以檢討。

我認為當局下一步的工作是向“搵食車”司機加強宣傳使用大欖隧道的總體成本，從而為屯門公路分擔車流。舉例而言，局長應該留意，高德地圖顯示，由元朗港鐵站出發到汀九橋，如果行走大欖隧道，全程15公里，僅需時15分鐘，但如果一意孤行，一定要走屯門公路，相同的起點，全程28公里，即使不塞車，亦需時28分鐘，車程和燃油費足足是行走大欖隧道的double(即雙倍)。聽到這一點，各位精明的“搵食車”司機應該知道，絕對值得付出43元以節省一半的燃油費和時間。

當然，當局亦不妨考慮當初落實三隧分流的做法，以通俗易明的方式向車主介紹和比較使用大欖隧道和屯門公路在時間、燃油及隧道費方面的成本，讓大家作出最明智的抉擇，從而發揮大欖隧道的分流能力。

第二，針對私家車司機方面，建議當局觀察早上過渡時段和繁忙時段的落實和執行情況，在推行一段時間後予以檢討。

一如3條過海隧道，當局會對私家車實行分時段收費。當局經參考新界南北交通的全日車流量後，建議大欖隧道的早上繁忙時段為時2小時30分鐘(由上午7時15分至9時45分)，而傍晚繁忙時段則為時1小時45分鐘(由下午5時15分至晚上7時)，兩者共長4小時15分鐘，佔全日時間少於18%。

本人亦參考2023年3條過海隧道的做法，當時局方所訂的早上繁忙時段為時2小時45分鐘，而傍晚的繁忙時段則為時2小時30分鐘，兩者共長5小時15分鐘。驟眼看來，3條隧道跟大欖隧道的過渡時段基本上重疊。而且，正如在法案委員會會議上主席陳恒鑽議員所提及，大欖隧道早上塞車或車流較多的情況大多在8時後出現。

現時所見，大欖隧道與三隧的繁忙時段主要在上午7時15分至7時30分開始。如果把大欖隧道的繁忙時段訂得太早，與3條隧道的相關時段重疊，一來可能無法鼓勵需要過海的車主提早出門，二來車主“計過度過”後，發現行走大欖隧道需要繳付高昂的隧道費，大欖隧道的分流作用可能會因此而減低。因此，我建議當局，在新收費方案落實一段時間後，適時甚或最好及早檢討和調整早上過渡時段和繁忙時段的分布，從實踐中尋找最佳的分流方案。

主席，我謹此陳辭，支持二讀及三讀通過《條例草案》。

狄志遠議員：主席，新界西居民長期備受交通問題困擾，交通擠塞、交通費高昂、公共交通服務不足、基礎建設滯後，以及出行選擇有限等問題，嚴重影響居民日常生活質素。作為新界西與市區之間的主要交通幹道，屯門公路長期處於嚴重擠塞及交通意外頻生的困境。在繁忙時段，屯門公路實際行車量經常超出設計載客量，導致車龍長達數公里，大大延長了市民出行的時間。雖然屯門和元朗區有西鐵及輕鐵等公共交通選擇，但這些系統的運載能力已達飽和。

以西鐵為例，繁忙時段的載客量經常超出100%，乘客難免需要等候多班列車才能上車。

隨着區內的新屋苑不斷入伙，居民人口持續增加，相應的交通基礎建設卻未能跟上。政府在規劃上欠缺前瞻性，未能及時興建及優化交通設施，所有網絡已經無法應付日益增長的需求。一直以來，新界西居民紛紛提出多項建議，包括降低大欖隧道收費、增設渡輪航線及改善巴士路線等，以期改善區內的交通情況。

田議員今天提出的修正案，旨在進一步減免及減低大欖隧道收費，還新界西居民一個公道。因此，本人支持田議員的修正案。他建議在非繁忙時段免費開放隧道，此舉可以直接減輕市民及運輸業者的負擔，無疑是實實在在的經濟效益。除了降低成本，免收費的措施可以吸引更多車輛使用大欖隧道，發揮疏導分流作用，緩解其他路段的擠塞情況，有利於整體交通的改善。免收費的政策亦有助提升市民對政府的滿意度，是回應民意的舉措，增加了他們的公平感。

不過，政府擔心免收費的政策會導致非繁忙時段的車流激增，加重隧道的負荷，甚至影響繁忙時段的交通。另外，政府亦擔憂收入大減會構成財政負擔。然而，田議員提出修正案的目的，正是將車流從超載的屯門公路及吐露港公路疏導至大欖隧道，即使非繁忙時段車流增加，只要能夠緩解整體道路網絡的壓力，效果仍然事半功倍。

事實上，挪威奧斯陸在非高峰時段免費開放隧道後，雖然部分路段的車流確實增加，但能夠成功減輕市區主要道路的擠塞情況，整體道路網絡的效率大大提升。交通管理的目的應以系統最優化為依歸，而非單單關注某隧道的流量控制。如果大欖隧道能夠吸引更多原本繞行的車輛，反而可以減少在其他道路無謂的行車里程。

政府憂慮隧道收入大減會影響財政承受能力，但公共設施的價值應以社會效益為重，而非僅着眼於直接收入。作為全資的公營資產，隧道本質上就是一項公共服務，其價值應以社會效益為主要考慮，例如減少整體交通時間、降低物流成本、促進區域公平性等。屯門公路免費多年，並無引起收費的爭議，反映了政府早已預設部分公共道路無需自負盈虧。如果以收回成本為準，政府是否亦應考慮就現時免費的隧道及公共道路(例如皇后大道、彌敦道)收費呢？事實上，處理財政收緊的問題，不能夠單單針對大老山隧道收費，而應該先向其他高成本的開支作出削減，例如公務員編制、工務工

程成本效益等。如果因為財政緊絀的問題，而僅針對大欖隧道收費，這個做法實在不能服眾。

主席，我謹此陳辭，支持田北辰議員提出的修正案。

林振昇議員：多謝主席。不同於三隧分流方案，有些車種在紅隧要加價，這次政府接收大欖隧道的營運權，根據《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)建議的收費方案，不同車種的隧道費都較現時便宜，亦有助紓緩屯門公路的車流，應該是皆大歡喜的。

然而，有時候會否“不患寡而患不均”？雖然商用車輛(包括輕型貨車)的收費減至43元，但我不明白為何輕型貨車的隧道費減幅總比的士少。的士由現時的58元減至28元，減幅超過五成，但輕型貨車則只是由64元減至43元，減幅只是三成多。其實大家都是“搵食車”，為何會有這個差別待遇？同樣情況亦在三隧分流的收費方案出現，西隧大減價，的士由70元減至25元，但商用車輛、輕型貨車只是由85元減至50元，減幅亦比的士少。實施三隧分流後，輕型貨車的紅隧收費由15元加至50元，即如果某些輕型貨車多數在紅隧和大欖隧道行走，其實兩次隧道費調整，一加一減，都是“得個吉”，並無降低輕型貨車的經營成本。特別是對於不少駕駛輕型貨車、送貨的“單頭車”司機而言，其實都是小本經營，目前本地物流的經營環境一般，加上可能要與大型物流公司競爭生意，恐怕難以將隧道費的營運成本直接轉嫁，只能“硬食”。

在法案委員會的討論過程中，大家都曾經討論政府隧道收費應否以“收回成本”為原則，都是有爭議的。現時，有些隧道無須收費，政府不會說是收回成本，但要收費的隧道，則經常強調要收回成本。其實政府的基礎建設應為市民服務，至少“收回成本”不應該是唯一原則或主要的原則，否則行人隧道也可以收取兩元才准許行經該處。如果政府因財赤要開源，各政團已經就財政預算案建議不少開源方式，以供政府參考，所以隧道收費應該主要是用以調控車流量。如果不會導致隧道塞車，就應該考慮降低隧道費，特別是用作“搵食”和促進經濟、物流的商用車輛的隧道費。因此，我期望在實施措施一年後檢討車流量，當車流量仍有空間，應該先考慮下調商用車輛的隧道費。

主席，我謹此陳辭。

楊永杰議員：多謝主席。大欖隧道專營權今年5月底屆滿，政府收回隧道後將會大幅下調收費，較目前隧道費低22%至80%。當中私家車實施分時段收費，繁忙時段收費為45元、一般時段為30元、非繁忙時段為18元，星期日及公眾假期劃一收費18元，而電單車收費定為私家車在各相應時段收費的四成；至於的士和其他商用車輛則採取劃一收費安排，前者收費為28元，後者為43元。

政府下調收費，市民當然歡迎。然而，私家車在調低收費後，平日繁忙時段的收費仍比紅隧和東隧高5元，的士亦較三隧貴3元。因此，我希望政府進一步下調私家車及的士的收費，至少與東隧和紅隧的收費看齊。

政府收回大欖隧道後，預計每年收入約7億元，扣除約4億元開支後，將有近3億元“落袋”。這次下調大欖隧道收費，預計將使平日行車量/容車量比率由0.85推高至0.99。然而，實際比率是否能達至0.99仍是未知之數，而比率數字達到1.1或1.2才是真正的臨界點。

坦白說，政府在大欖隧道上“淨袋”3億元，我認為是不理想的。政府經常向我們表示，隧道收費的目的只是為了在“用者自付”原則下收回成本。既然如此，若在新收費方案實施一年後，車流量並未出現太大變化，未有達到預期的0.99比率，政府是否應主動下調收費？首先，應將私家車平日繁忙時段收費與紅隧和東隧看齊，的士收費亦應與三隧看齊，方便乘客決定使用哪一條隧道。其次，坦白說，夜間非繁忙時段的收費是否可以大幅下調？這不但不會導致塞車，亦不會對政府財政有太大影響，卻能提升市民的幸福感及獲得感。此外，預計十一號幹線(元朗至北大嶼山段)在2033年通車後，將大大紓緩大欖隧道的壓力。長遠而言，政府有需要設立一個定期檢討收費的機制。

屯門公路和吐露港公路在繁忙時間經常出現塞車的情況，而現時大欖隧道仍有容量吸納屯門公路和吐露港公路的車流。政府未來應加強向駕駛者進行宣傳和解說，計及時間、燃油費、隧道收費等因素，大欖隧道可能是更好的選擇，從而提升整體道路網絡的效益。

另一方面，政府收回大欖隧道專營權後，3條過山隧道和3條過海隧道均由政府管理。我過去一直倡議“組合收費”模式，例如“大欖隧道+西隧”、“獅子山隧道+紅隧”及“大老山隧道+東隧”，提供不同隧道組合的優惠收費方案。如政府希望更多駕駛者使用某條過山隧

道，可提供更多優惠的收費方案，透過調整過山隧道收費，引導駕駛者的行車方向，以進一步分流過海隧道的車流量，期望政府可以認真研究一下。

最後，我想回應一下田北辰議員的修正案。首先，我感謝田議員提出修正案，我認同田議員修正案的方向，主要是希望政府收回大欖隧道後，能在收費上讓市民有更大得益。這個方向與我一直以來對政府收回隧道後處理收費的方向是一致的。

然而，對於田議員修正案中的收費方案，我有所保留。如採用政府現時的方案，政府每年“淨袋”3億元，而採用田議員修正案的方案，每年收入卻只有1億多元，虧損擴大至2.7億元，由賺取3億元變成虧蝕3億元。如果大欖隧道是唯一的通車方案，市民別無他選，我認為不應該收費。但大欖隧道並非唯一的通車方案，它具有交通調節的功能，因此合理的收費是有需要的。

在現今財政情況及收回成本的原則下，如果大欖隧道無法收回成本，達不到營運上的可持續性，而需要動用庫房補貼，這未必是公眾樂見的。如果田議員的收費方案是在政府方案的基礎上略作下調，我是會支持的。

主席，我謹此陳辭，支持《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》。田北辰議員，非常抱歉，我不能支持你的修正案。

霍啟剛議員：多謝主席。我發言支持《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)。

《條例草案》得到媒體及社會各界廣泛關注，社會上不同人士對於分時段收費的安排，當然在價格上亦有不同聲音。對一眾用家而言，我相信無須付錢一定是很開心，也是很好的選擇。但我們作出決定時，我認為一定要從大局出發，平衡各方聲音，也要平衡不同因素。

我們可以從兩個角度去看，第一是從財政影響或財政角度。事實上，政府已下調大欖隧道的總體收費，收費水平較目前低22%至80%不等，減幅頗大，可算是回應了民意，我相信也符合市民期望，很多市民會有所得益。

對政府而言，當然不應該與民爭利，但同時也不可以事事免費。因此，政府提出“用者自付”原則，我認為是公平做法。如收費低於營運成本，財政可持續性就會大受影響，政府只得削減其他公眾服務開支。我相信就目前財政狀況而言，大家都不願意見到。

另一個角度，是從車流量角度看。根據政府的模型估算，我相信《條例草案》提出的收費方式及水平已作深入及全盤考慮，以達致最佳分流效果。我早前比較過三隧分流措施實施前後的情況，紅隧和東隧的整體流量減少了8%至10%，繁忙時間車龍長度也減少了1公里至0.5公里，西隧整體流量則增加了16%，流量變得較為均衡，可見成效非常好，也與之前的預計一致，這證明了甚麼？證明政府的模型和估算經過深思熟慮及可信的。因此，我相信政府這次的估算也會準確，方案能夠有效實現分流效果。如果隧道收費過低，導致大欖隧道堵塞，屆時市民連選擇付費避開塞車的權利和機會也失去，這絕非好事。

我們要知道，政府修訂法例一定是負責任及經過深思熟慮的，這不是兒戲的事，不可以等到發現收費太低後再回過頭來調整或收費。因此，保留一定利潤作緩衝，我認為非常合理。

當然，我希望政府會持續檢視，他們亦已答應會持續留意分流成效，如有預期以外的情況或特殊情況會再適時調整收費，為市民減少塞車之苦，同時減輕他們在交通費上的整體負擔，尤其未來是北部都會區發展的高速時期。因此，我相信局方已平衡交通管理及政府財務負擔可持續性這兩項因素，所以我支持通過《條例草案》。

我謹此陳辭，多謝主席。

田北辰議員：主席，新界西北的居民捱了多年昂貴的隧道費，終於迎來政府收回大欖隧道。很可惜，迎來的只是下調後仍然昂貴的隧道費。我們實政圓桌的立場很簡單，凡是政府全資擁有的公共道路設施(包括橋和隧道)，原則上都應該免費，除非要以收費避免塞車或控制車流，因為這些是政府收取市民各項稅款後應該提升的基礎建設。

回顧政府過往在隧道收費上的原則，其實並無甚麼原則可言。在同樣不擠塞的情況下，有些隧道不收費，有些則是“用者自付”，賺蝕皆可。舉例而言，現時有9條免費隧道(將軍澳隧道、啟德隧道、

長青隧道、南灣隧道、觀景山隧道、中環及灣仔繞道隧道、龍山隧道、屯門—赤鱲角隧道、將藍隧道)，這些隧道在不擠塞的情況下都是不收費的，這正是我們的理念。另外，還有5條收費隧道(香港仔隧道、城門隧道、獅子山隧道、尖山隧道、大老山隧道)，這些隧道則是“用者自付”，賺蝕皆可。政府這次建議的大欖隧道收費方案，是在不擠塞的情況下還要“賺凸”。“賺凸”多少？3億多元。最離譜的是，建造成本方面，政府一分錢也沒有付出過。以我剛才提到的最新4條隧道為例，中環及灣仔繞道隧道耗資360億元，龍山隧道耗資250億元，屯赤隧道耗資448億元，將藍隧道耗資150億元。最近的4條行車隧道合共耗資千億元，政府可以分毫不收。至於大欖隧道，政府未曾付出過一分錢，現在卻表示要在收回營運成本下，“倒賺”3億元，我實在百思不得其解。

有意見認為，之前不收費是出於政治考慮，因為當時的特首需要面對當時的政治情況。就此，我個人不作揣測。也有意見認為，由於目前財赤，政府需要增加收入。根據這個原則，是否所有免費隧道都應該開始收費？如果將來沒有財赤，是否所有隧道都變回免費？即使當局現在答應，大家也不知道何時才能解決財赤，將來政府又會否“認帳”？所以，這個理據完全站不住腳。

因此，我們實政圓桌認為大欖隧道應該以同一原則免收費。除非、除非、除非免費會造成交通擠塞，才應以隧道費分流車輛。

目前在早晚繁忙時間，由新界西北經大欖隧道和屯門公路前往市區的車輛在汀九橋匯聚，造成交通擠塞瓶頸。因此，我們認為政府建議大欖隧道在繁忙時段收費以減低汀九橋的擠塞情況是合理的，我們表示支持，所以並無建議改動有關收費。然而，兩個方向的繁忙時間完全不同。就此，實政圓桌要求政府，在早上繁忙時段，私家車只在南行(即往九龍方向)收費，其餘時間一律免費，而北行(即往元朗方向)則只於下午繁忙時段收費，符合以收費分流的大原則。

我曾詢問政府，如果大欖隧道在一般時段和非繁忙時段不收費，汀九橋的V/C比率(即流量/容車量比率)為多少。大家想必知道，這是用以評估擠塞情況且廣為接受的指標。根據政府的回應，一般時段的比率為0.86，非繁忙時段為0.77，與1.0或1.2的臨界點相距甚遠。因此，政府全日收費的方案很不合理，實政圓桌強烈反對這項收費方案。

元朗區(包括天水圍和錦田)有超過67萬名居民，而屯門區有53萬名居民，屯門公路全日免費，大欖隧道卻要全日收費，造成屯門公路天天擠塞，大欖隧道卻出現“有路冇車行”的錯配局面，政府如何向兩區的120萬名居民交代？

自從委員會開始，經過法案委員會，直至這幾天，我一直與官員保持聯繫，今天早上也通了電話，亦聆聽了社會上許多不同的意見。我知道在“用者自付”的大原則下，收回營運成本是一個各方相對容易接受的原則。因此，如果政府的方案只是僅僅收回成本，並聲明與財赤無關，理念性便會強得多。然而，今天的方案是“賺凸”3.2億元，而犧牲了元朗錦田的居民，所以我無法支持。

我亦留意到前天政府就今天的投票方案發出了一個post(譯文：帖文)，以遊說議員，我想稍作回應。政府表示，我的方案會引致繁忙時間塞車。他們所說的是“繁忙”而不是“非繁忙”，所以我知道他們只考慮了降低的士隧道費而增加的車流，並未考慮分段收費而減少的私家車車流。為甚麼？他們可能認為想要省錢的市民已經全部取道屯門公路，而仍然使用大欖隧道的市民不會為了省錢而改變出行時間。我不認同這項假設。若避開繁忙時間使用大欖隧道，一名市民在上午連同下午，每天可節省八九十元，我相信對部分人士來說絕對具有吸引力，而政府的模型並未估算分流到“零收費”時段的私家車數量，只估算的士在繁忙時段的隧道收費若由28元降至5元，的士車流將會增加多少。

另外，當局表示，大欖隧道的收入將大減八成，令隧道變為每年虧損約2.7億元，不能達到營運上的可持續性。我在媒體上已經表示，現時有9條免費隧道，這些隧道沒有收入，卻投資逾千億元維修費，我也“冇眼睇”。維修保養只有開支，這又是否具可持續性？是否它們將會停止運行？我也不清楚。

我在此想稍作回應。有議員表示，法案委員會經充分討論後已達成共識，現在有修正案從天而降，並非負責之舉。我也想請問這位我一直很尊敬的議員，我未能加入法案委員會，無權提出修正案，在會議上，我已經說得聲嘶力竭，但法案委員會只舉行一次會議便“散band(譯文：解散)”。如果我今天不提出修正案，我才是真正不負責任的議員。主席，對不對？

基於上述原因，我將會就二讀要求點名表決。我一定不會投反對票，因為我支持分時段收費，政府的很多提議是可取的，我可以接受。我是理性投票，將投棄權票，並在全體委員會審議階段提出修正案，屆時我會再詳細解釋修正案的細節。

我謹此陳辭。

李惟宏議員：多謝主席。我支持《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)，政府將透過收回大欖隧道的契機，下調有關隧道收費，藉此紓緩屯門公路、吐露港公路的交通擠塞問題，亦有助減輕運輸業界的營運成本。

這次發言，我想談及兩個重點：第一是新隧道收費方案帶來的正面影響；第二是利用隧道收入證券化，增加庫房收入，紓緩財赤。

在新隧道收費方案及影響方面，根據《條例草案》的建議收費方案，以私家車為例，平日需視乎通過隧道的時段，收費介乎18元至45元，較目前58元隧道費減幅約為22%至69%。至於貨車和巴士等商用車輛，則全日劃一收費43元，減幅較目前收費達33%至80%。

據政府的預計，新收費方案有助紓緩屯門公路的繁忙時段車流，估計可達到5%的分流，即於早上最繁忙的一小時內，經屯門公路往市區方向有望減少約300架次的車流。而在新收費方案下，政府每年就大欖隧道的隧道費收入估計為7.2億元。

我相信新收費方案會切合市民對下調隧道費的期望，亦能滿足大欖隧道的交通管理需要，以至減輕運輸業界的營運成本。同時，我亦期望運輸署會持續監察新界西和新界北的交通情況及需求變化，適時檢討和優化隧道費安排。

至於隧道收入證券化方面，我建議政府參考早年“五隧一橋”的成功經驗，整合未來3條過海隧道和大欖隧道的現金流收入，並透過證券化方式發債融資，增加庫房收入，以紓緩財赤壓力。

政府資料顯示，目前3條過海隧道的每年收入合共約37億元，而大欖隧道的收入則為7.2億元；因此，上述4條隧道的總收入約44億

元。以當年“五隧一橋”的15億元收入發行60億元債券作參考，估計透過4條隧道收入可發行約176億元債券。

同時，亦希望政府在相關的發債融資中，預留部分予零售投資者認購，並增加券商及金融中介機構的參與，藉此促進本港零售債券市場發展。

對於田北辰議員提出的修正案，我有所保留。根據政府的估算，修正案建議減低各類車種的收費，將引致大欖隧道交通擠塞。而大欖隧道的每年收入亦由原方案約7.2億元，降至約1.3億元，低於估計有4億多元的營運成本；因此，大欖隧道將錄得每年超過2.7億元的營運赤字，有違政府“收回成本”的原則。

主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》。

吳傑莊議員：多謝主席。大欖隧道專營權快將於今年5月份屆滿，政府提出有關隧道新收費方案，建議私家車分時段收費，於繁忙時段收費45元、一般時段收費30元、非繁忙時段收費18元；的士全日劃一收費28元；貨車和巴士等商用車輛全日劃一收費43元。我表示支持。

為控制車流，令大欖隧道保持交通暢順，當局建議實施分時段收費。根據之前三隧分流的成功經驗，我認為這是一個可行方法，我相信市民普遍會接受。不過，亦有市民會認為價格在調整後仍然頗高，期望再下調收費。我曾在法案委員會討論時詢問政府收回隧道後，維護成本可否稍為減少，因多條隧道均由政府營運管理，能否產生規模效應，從而降低費用，並且下調非繁忙時段的收費，以減輕市民及運輸業界的負擔。

事實上，大欖隧道經營權已交回政府，維護成本可以因規模效應減低，讓市民受益更多。同時，當局亦應該盡快研究進行全港性電子道路規劃，除了檢視不同組合的隧道收費，更要宏觀地作出交通規劃，管控各區的交通流量，而不止看一個地區或一條隧道的交通情況，令全港整體車流更暢順，並且讓政府有合理地收回成本的機會。

香港過往已曾提出在中環及其他鄰近地區推行電子道路收費先導計劃，隨着數字科技的進步，我相信要更進一步推行有利紓緩交通擠塞問題的全港性電子道路規劃，將會是如魚得水。

至於田北辰議員提出的修正案，我想多謝他為屯門和元朗百多萬居民發聲。我相信其建議的方向屬正確，但考慮到現時政府財政收入較為緊張，並有赤字的情況下，該方案可能令政府庫房增加壓力，我認為此刻並非支持該方案的最適合時機。

整體來說，我促請政府在這項條例草案通過後，仍要密切監察大欖隧道日後的車流變化情況，適時檢討收費水平。長遠要更好利用科技，推行全港電子道路規劃，徹底解決不同區域、不同時段的車輛流量和交通擠塞問題。

多謝主席，我謹此陳辭。

張宇人議員：主席，大欖隧道的專營權將於2025年5月31日結束，政府這次提出的條例修訂，主要是因應大欖隧道的營運權將交還政府，而政府亦藉這次回收大欖隧道的機會，把大欖隧道的收費作出調整，以回應市民及運輸業界的訴求，自由黨是支持。

大欖隧道於1998年啟用，其設計的交通流量為每日14萬架次。根據運輸署的數據，大欖隧道的車輛流量並未達其設計容量，每日平均車流僅為設計的八成，但另外兩條連接新界北及新界西往市區的屯門公路和吐露港公路的擠塞問題則不斷加劇。大欖隧道未能起分流作用，有指是因其收費偏高所致。

按照《大欖隧道及元朗引道條例》，只要隧道實際收入低於指定的最低估計淨收入，就可加價，而加價是無須政府批准。雖然大欖隧道的實際收費遠低於法定收費，又推出優惠予商用車，如掛接式貨櫃車及重型貨車在午夜過隧道可享優惠收費；“吉架”貨車全日可享優惠價；亦向非載客的士提供優惠收費，以回應部分運輸業界的訴求，但收費仍然偏高，因此社會上一直有要求政府介入，與隧道管理公司商討把收費下調。以往政府建議三隧分流方案時，亦有意見認為政府應同時把大欖隧道的收費調整，才可收分流之效。

西隧的專營權歸還政府，政府才得以落實三隧分流，透過收費調整，並配合“不同時段不同收費”，改變駕駛者的習慣，最終困擾市民多年的過海隧道擠塞問題才得以改善。今天，政府亦藉收回大欖隧道，落實其收費的調整，分流屯門公路及吐露港公路的車流，以配合新界西、北的新市鎮發展。

雖然政府表示收費已回應市民及運輸業界的訴求，亦可起分流作用，紓緩屯門公路及吐露港公路的交通擠塞問題，但由於根據現時建議的收費，政府每年的收入將可高達7億元，較隧道的營運成本4億元為高，因此在法案委員會的會議上，有委員要求政府把非繁忙時段的收費調低；今天，田北辰議員更在未經討論下提出大幅削減大欖隧道的收費，最終只要求私家車及電單車於平日的繁忙時段，早上南行車輛及晚上北行車輛才需繳付隧道費；而商用車則採用分時段收費，的士的全日收費則由28元減至5元。對於有關建議，自由黨有很大保留。

若政府能夠進一步調低收費，自由黨當然歡迎，但不贊成並未經引證而隨意下調收費，特別是現時政府面對財赤的困難；加上大欖隧道是連接通往陸路口岸、貨櫃碼頭和機場的重要幹道，保持其暢順十分重要。但根據田議員的修正案，先不說對政府財政的影響，因收費大幅下調，將會增加大欖隧道的車流，甚至出現擠塞的情況，最終3條連接新界北及西的幹道均擠塞，影響人流及貨流，有違立法原意。事實上，既然現時建議的收費方案是根據科學數據所制訂，既能起分流作用，又可保持大欖隧道的暢通；加上政府亦承諾會適時檢討，自由黨認為可先按現時的收費試行，倘若日後仍有空間，政府就應積極考慮把收費調低。

不過，就算日後調低收費，自由黨亦希望以商用車優先。對公交而言，這是配合政府鼓勵市民乘坐公交的政策；對貨車方面，可配合政府鞏固香港國際物流樞紐的目標。

現時政府建議的商用車輛收費，是接納了自由黨的意見，與三隧分流一樣，全日劃一。雖然政府建議的士收費是全日劃一為28元，較原建議的低，亦較目前的收費少52%，但若能與3條過海隧道的25元收費看齊，對的士司機和市民會更加方便。

大欖隧道同樣會如3條過海隧道實施“不同時段不同收費”，私家車非繁忙時段收費為最低18元，較的士的28元為低；而非繁忙時段

收費的時間更長達近12小時，有指變相鼓勵駕駛私家車，有違政府一直鼓勵市民乘搭公交的政策。

由於私家車18元的非繁忙時段收費較的士的28元低，的士業界確實擔心對非法“白牌車”有利，變相鼓勵市民乘搭非法“白牌車”。由於政府打擊非法“白牌車”的力度不足，非法“白牌車”肆虐，蠶食業界的生存空間，影響司機的生計，令業界對任何有利非法“白牌車”的措施都會感到憂慮，這是可以理解的。因此，希望政府日後檢討相關收費時，落實鼓勵市民盡量使用公共交通服務的原則，考慮把大欖隧道的的士收費進一步下調。

至於其他商用車，政府建議全日劃一收費43元，較原收費減33%至80%不等，但仍有意見認為收費過高，但若以行程的總成本考慮，選用大欖隧道，在時間及燃油費用方面所減省的成本，應比所需的隧道費為高，實在是一個明智的選擇。既然政府訂定收費的原則是“效率優先”，並以支援物流商業的發展為目的，希望政府日後檢討時能夠考慮進一步下調商用車的收費。

主席，我謹此陳辭，支持《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》二讀通過，但反對田議員的修正案。

周小松議員：主席，這次政府提出收回隧道後的新收費方案，不論是私家車或商用車輛的收費均比現時有明顯減幅，對市民或運輸業界而言都是好事。能夠減價，我當然支持。《條例草案》建議的部分收費比一開始提交至交通事務委員會的分時段收費方案有所下調，包括商用車輛的部分，原本建議除了的士之外劃一收取45元，現時亦減至43元，所以感謝政府聽取和接納委員提出希望能再下調收費的意見。

不過，《條例草案》建議的個別商用車輛新收費水平仍然偏高。以的士為例，新收費比其他兩條隧道高，比大老山隧道高8元，比使用三隧過海更高出3元。加上日後將不會提供非載客的士每程15元的優惠，雖然收費下調，卻可能是乘客受惠較多，對司機而言，非載客行車的收費反而更高。還有輕型貨車，雖然收費有所下調，但的士的新收費將減少51%，而輕型貨車卻只減少33%，是所有商用車輛之中減幅最低的。明明輕型貨車與的士和私家車佔用路面資源的情況相若，但卻要承擔與其他中大型車輛一樣的收費水平，這樣是否公平？

再者，現時大欖隧道營辦商有為掛接式貨櫃車和重型貨車提供午夜優惠，凌晨至上午6時期間每程只收取35元，反正深夜大欖隧道的車流不多。類似的收費安排既可減輕業界負擔，又能用好隧道的剩餘容量。如果可以降低一般及非繁忙時間的商用車輛收費，鼓勵部分商用車輛在非繁忙時段使用大欖隧道，相信既可降低部分車主的負擔，又能起一定的分流作用，一舉兩得。

整體而言，由於《條例草案》建議的收費的確比現時的收費低，而且能做到“力保不塞”的效果，因此我會支持通過《條例草案》。然而，我再次促請政府在《條例草案》獲得通過後，要持續監察實際的交通情況，繼續研究各種收費模式，適時下調收費水平。

主席，我謹此陳辭。

謝偉銓議員：謝謝主席。主席，本人發言支持《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)二讀。《條例草案》的主要目的是隨着大欖隧道的專營權於今年5月底屆滿，透過修例將之納為政府隧道。

同時，政府會利用收回大欖隧道的契機，適度調整各類型車輛的隧道收費，一方面惠及運輸業界和一般駕駛人士，另一方面希望吸引部分現時因收費差距而慣常使用屯門公路或其他道路的車輛，分流使用大欖隧道作為替代路線，藉此善用、盡用有關道路的行車容量，尤其是在非繁忙時間，藉此減少其他相關道路的使用量，緩解塞車問題。

此外，政府亦會參考早前三隧分流的成功經驗，善用創新科技，在大欖隧道引入“不同時段不同收費”的模式，繁忙時段的收費較高，過渡時段的收費較低，深夜、凌晨等時段的收費則更低，冀能引導部分車輛改於有關時段行駛，進一步減輕大欖隧道以至屯門公路等在繁忙時段的壓力。

以上原則和建議，相信大部分人都支持，餘下的爭拗點在於收費水平，到底甚麼收費水平才最為合適？政府建議私家車的一般時段收費為每程30元，非繁忙時段收費僅為每程18元，分別較繁忙時段的新收費(即45元)低三分之一和六成，透過相關收費差距促使部

分人士改變駕駛習慣。對比政府收回隧道之前的現行收費，即每程58元，更分別減低接近一半和七成，減幅非常顯著。

不過，部分議員或會認為，有關收費仍不夠低，應進一步下調，最好完全不收費，這亦是田北辰議員稍後動議的修正案內容，當中建議除了每天早晚的上下班繁忙時段外，其餘時段私家車均可免費使用大欖隧道。田議員的論點之一，是政府擬議的收費方案每年可為庫房帶來約7.2億元的收入，估計高於每年營運支出，所以收費有進一步下調空間。因此，田議員建議在大部分時段免費。

我與“G19”議員對有關建議和觀點不表認同。首先，在決定隧道費等交通運輸收費時，除了考慮相關基建的營運和維修保養等支出外，亦要顧及其作為調節車流、紓緩擠塞以至減少市民不必要用車的作用。從這個角度考慮，並非收費越低，對社會或經濟帶來的效果便越好。當然，如果不收費，很多人都會表示歡迎，因為對市民而言，不收費的話，其支出便可減少，但當局亦要考慮對整體社會及道路使用方面的影響。

我記得政府在2018年首次提出三隧分流建議，當時負責的局長是陳帆。他提出的方案包括調高紅隧收費，認為此舉可以有效紓緩整體過海塞車問題，但不少市民都存有懷疑，亦有部分議員和政黨因為其他理由(包括擔心增加收費對市民的影響)而反對。當時甚至有人要求政府收回西隧後，最好3條過海隧道均可免費使用。

當年我是“G6”的成員之一，我們支持政府建議推行的方案。幾年後，政府下定決心落實三隧分流，結果證明對車流分配具有顯著成效，不單有助減少塞車，更帶來經濟效益，增加庫房收入，同時贏得市民的掌聲，是一項多贏方案。

我明白有議員或會認為，根據現時的車流量推算，即使在非繁忙時段改為免費，大欖隧道以至汀九橋等連接道路仍未會“塞爆”。不過，正如政府和運輸業界指出，大欖隧道本身(尤其在非繁忙時段)特別多商用車輛使用，包括貨車和旅遊巴，主要原因是該隧道較少塞車，即使收費較高仍樂意使用。然而，如果私家車減至完全免費，他們擔心會影響這些商用車輛或“搵食車”的營運和相關經濟活動。

此外，隧道費與其他政府收費一樣，往往易減難加，尤其是由免費轉為收費，我認為難上加難。已討論超過30年的中區電子道路

收費計劃就是好例子，當局建議由免費轉為收費，要社會達成共識或爭取較多人支持便很困難。同樣道理，若現在建議把收費減至免費，而將來人和車有所增加，繼而出現塞車，如政府屆時想重新收費調節隧道或道路的使用量，我認為會相當困難。

最後當然要提到的是，在當前財赤環境下，大家不得不考慮任何政府收費調整對庫房及納稅人可能造成的影響。如在非繁忙時段轉為免費，除了會令政府在有關時段的收入大減，繁忙時段的收入亦可能因市民選擇在免費時段使用隧道而大幅減少，甚至可能導致收入不足以支持營運及日常維修保養的費用。因此，我認為政府在考慮時，當然已掌握數據，並進行多方面的調研，才訂定現時建議的收費水平。再者，免收隧道費確實有可能導致大量車輛行走大欖隧道，造成塞車問題，並對道路使用和經濟構成嚴重影響，更與鼓勵市民多使用具環保效益的公共交通工具及盡量減少使用私家車的政策目標背道而馳。因此，我無法支持田議員的修正案。

主席，我謹此陳辭。

馬逢國議員：主席，收費行車隧道大欖隧道的“建造、營運及移交”(“BOT”)專營權在3個月後(即5月底)屆滿，之後將歸還政府。政府藉着這個契機，調低所有收費標準，例如繁忙時段的私家車收費較舊有收費降低超過兩成，非繁忙時段的減幅則更大。這項措施對經常使用隧道出入新界西北和市區的居民及運輸物流界而言，自然是好消息。市民必定歡迎，我亦沒有不支持的理由。

事實上，道路交通是社會經濟發展的重要支撐，也是市民生活的關鍵保障，理應是政府應提供的一項服務。不過，無論是在法案委員會審議階段，抑或局長的發言，均提及兩個我們十分熟悉的詞語，就是“收回成本”和“用者自付”。過去，這兩個詞語一直是政府對各項收費最理直氣壯的理據，表示不能以公帑津貼市民免費使用政府設施或服務，因此採取“誰用誰付費”的原則，以收回成本來釐定收費標準。

我個人不盡認同政府這兩個收費理由。比如“用者自付”，以大欖隧道這個基建項目為例，現時有很多政府基建並不收費。同樣是連接市區和新界西北的屯門公路並不收費，難道當初沒有花費公帑興建嗎？如今不用花錢維修嗎？我所看到的是屯門公路因為使用

量極高，而且其建造靠山臨海，維修工程更是無日無之。這些開支難道不是由政府提供嗎？為何大欖隧道收費，屯門公路卻免費？我明白當初大欖隧道是以BOT形式，由私人發展商興建，發展商透過收費收回成本和謀取盈利，但如今專營權已經結束，擁有權交回政府，換言之，政府並沒有直接向大欖隧道投入興建費用。因此，政府說要收回成本，應該是指收回今後維護和維修的成本。至於以收費調節道路的使用量，以減少道路擁堵為目的，我是支持的。

不過，按照今天即將通過的《條例草案》的收費方案，政府每年就大欖隧道收取的隧道費估計為7.2億元，坊間按現時大欖隧道的維護和維修費用估算，政府每年可從中獲利約5億元。局方的解釋是透過收費控制大欖隧道的車流量，確保公共交通行車暢順，收取合理費用亦可為未來基建投資籌集資源。這兩個理由並未能完全說服我，因為我認為交通基建是政府必須負擔的一項公共服務。不過，在現階段，未來陸續有大型基建設施上馬，新界西北更是發展重點，所以我仍然會支持法案。但未來，我希望政府能夠參考內地大城市的基建發展模式。

內地一些財政比較富裕的地方政府，在收費道路系統收回成本後，甚至在未收回成本前，政府已將之贖回，然後免費提供給公眾使用，因為當地政府知道運輸交通是一項基本服務。再者，有很多例子顯示，免收費用並不一定會導致交通更為擠塞，反而能促進經濟活動。最經典的例子是1980年代上海連貫浦東和浦西的黃浦江隧道，該隧道收費時，過江經常大塞車，但免收費用後反而更加暢順。當然，上海並沒有停留在此階段，而是不斷興建連貫浦東和浦西的交通網絡，成績令人相當滿意。

同樣，我借今天《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》恢復二讀辯論的機會提出，希望政府能在未來不斷完善香港的交通網絡，給予經濟發展最大支持，並以最終能讓道路和隧道使用者免費使用為目標。

主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》，多謝主席。

陸瀚民議員：主席，本人發言支持由政府提交的《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)，而我是法案委員會的委員之一，有參與《條例草案》的審議工作。

《條例草案》旨在訂定大欖隧道在專營權屆滿歸屬政府之後，各類車輛的新隧道收費，當中包括繁忙與非繁忙時段收費。我認為，大欖隧道的收費理念很清晰，要符合“收支平衡”、“用者自付”、“力保不塞”（“塞車”的“塞”）三大原則。

2025年新一年，樣樣都加價：巴士、電費、DSE（譯文：香港中學文憑考試），連豬柳蛋漢堡都加價，反而大欖隧道在新一年大減價，減幅更由兩成至八成不等。面對財赤，大欖隧道在減價之後，仍然讓庫房“有錢落袋”，我認為是很正面的。有說法指可以進一步下調，或在某些時段減至免費。我認為剛才很多同事已提出，免費之事，有誰不想，可惜世上沒有免費午餐，我們必須完整地告訴市民，如果大欖隧道免費，會由誰人買單。如果隧道虧蝕，要由政府庫房補貼，面對千億財赤，我相信大家更會“鬧爆”。

政府已向我們解釋，相關說法會導致大欖隧道收入大減八成，令隧道每年虧損2.7億元，可見最後仍是由我們納稅人買單。究竟市民希望大欖隧道由廣大納稅人付出的公帑倒貼，還是“用者自付”，誰人使用就由誰支付呢？我相信，市民希望特區政府能省則省。

第二，談到“用者自付”，即誰人使用就由誰支付，我不是每次都認同政府採用“用者自付”原則，因為我認為政府如要使用“用者自付”原則，前提是需要有選擇。事實上，我們看到文件提到，大欖隧道有其他替代路線，譬如屯門公路、吐露港公路，由北區前往九龍的車輛，可以選擇不同的替代路線。駕駛者可以因應自己的情況、時間、目的地，選擇不同的替代路線，我認為這令駕駛者有選擇，因此我們在大欖隧道的收費上可使用“用者自付”原則。

第三，“力保不塞”（“塞車”的“塞”）。隧道收費除了用作支付管理和營運隧道的費用外，我認為這更是用以分流車流的法寶之一。除了繁忙時段外，我認同當局亦要考慮其他時段的車流及收費水平，以避免其他時段出現塞車情況。很簡單，如果我是駕駛者，本來晚上不塞車，現在卻塞車，這是否市民希望看到的呢？我也看到運輸署分享一些數據，如果大欖隧道在某些時段大幅下調收費，將引發額外車流，造成大欖隧道擠塞，出現長達250米車龍。我相信，市民不想看到大欖隧道由不擠塞變成擠塞。

不過，在這次有關大欖隧道收費的辯論中，除了駕駛者外，我相信特區政府也必須指出這次辯論對廣大市民的關聯性，這也十分

重要。除了車主外，大部分市民都是乘搭公共交通工具上班上學，這次大欖隧道巴士收費的減幅高達八成。我亦知道在大欖隧道約滿收歸特區政府之後，會同時啟動巴士隧道費豁免基金。因此，我希望隧道收歸政府之後，會實施“易通行”，拆除大欖隧道一些收費亭，善用更寬闊的隧道連接路，優化巴士的轉乘工作，提高便利性，亦希望署方積極與巴士公司商討轉乘優惠，讓市民(特別是乘搭公共交通工具的市民)能夠感受大欖隧道大減價後帶來的好處。

最後，當然，大欖隧道歸屬政府之後，我們亦要繼續留意因隧道收費引致車流的轉變，希望政府在未來一年會密切觀察、分析和檢討車流的情況，更希望政府善用機制賦予的權力工具，處長可以在隧道費上有加減3元的空間，如有空間，可適當調低收費，充分利用大欖隧道，盡力符合整體利益。

主席，我謹此陳辭。

林筱魯議員：多謝主席。大欖隧道的專營權即將於今年5月底屆滿。《條例草案》的條文雖然並不複雜，但隧道的管理(尤其是收費水平)備受社會各界關注，不容易拿捏和處理。作為法案委員會委員，我要先多謝委員會主席陳恒鑽議員的領導，以及由運輸及物流局局長親自率領的團隊，他們高效地將複雜的問題講解得清晰明瞭。

對於交通運輸，效率是最重要的考慮。

隨着城市發展，交通需求自然增加。大欖隧道的替選是免費的屯門公路和吐露港公路，如何有效管理交通流量、減少擠塞，以及平衡收費和駕駛者的負擔能力，需要一個具足夠彈性處理不同情境和變化的方案。

《條例草案》保留了分時段收費的安排，並延續了上次修訂法例時的一些重點，我絕對支持。分時段收費的設計不僅提供了彈性，更可以根據不同時段的交通流量調節，從而有效減少高峰時段的擠塞情況。這種安排不僅有助於提升整體交通運行效率，亦為那些時間較具彈性且不希望支付較高費用的隧道使用者，提供多一個選擇。

參考過往經驗，三隧分流和“易通行”在實行一段時間後，已顯著改善各條主要幹道的通行效率。在三隧分流的情況下，西隧的車流量增加了18%，而紅隧和東隧的車流量，則分別減少了9%和7%。

顯然，通過合理的分流手段和管控，包括收費上的差異，可有效地調節交通流量，減少某一時段某一路段的塞車情況。

“易通行”系統則進一步提升通行效率，駕駛者無需停車繳費，可節省時間，亦減少延誤。在此基礎上，我有信心大欖隧道的管理不會出現大問題。

大欖隧道作為連接新界西北和市區的重要幹道，對整體交通系統的運行至關重要。因此，大欖隧道的管理，不單要考慮本身的承載力，亦需要考慮對整個幹道系統的影響。如果免費，或者收費相差無幾，駕駛者自然會選擇最短、最快的路線。只有在得知該路線擠塞時，才不得不改行較遠的路線。因此，最快、最短的路線最容易塞車。

2023年的數字顯示，平日繁忙時間，屯門公路的車流量超出容車量14%。如果大欖隧道免費，就肯定成為最擠塞的一條。這讓我想起，當日討論三隧分流的收費水平時，不少意見認為西隧的收費應該高一點，為真正有急需的使用者留一條生路。我絕對認同。

隨着北部都會區各項目有序穩步落實，大量住宅落成，以及工作機會增加，未來各主要幹道的交通壓力將會上升。目前，多條連接新界西北和市區的主要幹道仍在規劃中，這些道路仍需要一段時間才能落成。在此背景下，當前更需要一個高效且靈活的道路管理策略，監察和改善交通問題，以應對未來可能出現的交通流量變化。

大欖隧道在現有系統下，是唯一可控的路段。要維持區域主幹系統的效率和效益，保持大欖隧道相對暢通，是西北和市區維持交通暢順的重點之一。

當局在調整收費安排時，應持續檢視整體交通系統的運行情況，確保新界西北和市區的交通連接暢順。大欖隧道之外，還應該檢視其他道路系統的管理安排，尤其是如何利用電子道路管理科技和手段，更有效地分流，減少交通擠塞。

由於土地資源有限、車輛密度高，香港要興建新道路，即使有錢，也不容易找到可行方案。

任何交通管理措施都無法徹底解決擠塞問題，任何收費安排調整都有機會面對質疑。如果將起步門檻壓得很低，甚至是零，日後有需要時，就只有上調，而沒有下調的空間。然而，大家都明白，這樣做將極為困難，亦與我一直以來的倡議相違，即透過電子道路管理(包括收費手段)，有效地調節我們的交通流量和效益。

不過，我希望政府制訂具體清晰的指標和參數，以判斷交通系統的承載力，並作為調整收費安排的基礎，以增加市民對政府交通政策的理解，減低交通管理措施面對的挑戰。

主席，我謹此陳辭，支持通過《條例草案》。

姚柏良議員：多謝主席。主席，本人發言支持《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)，本人亦是法案委員會委員之一，參與《條例草案》的審議工作。

大欖隧道的專營權今年5月後屆滿，政府會接收營運和管理，透過建立新收費模式，希望達致4個政策目標，包括調節車流、便利新界西北居民、體現“效率優先”、“用者自付”原則。我是支持這方向的。然而，我在法案委員會的審議過程中，也曾向局方提及，期望政府在訂立收費水平時，大方向是需要確保大欖隧道保持暢通，提升本地及跨境客流物流的效率，減輕商用車使用隧道的成本，同時亦盡可能地降低市民的出行時間和交通費成本，令收費模式收到最大的經濟和社會效益。

大欖隧道除了是新界西北居民出入市區的重要基建之外，亦是跨境客運連接內地、機場和香港市區的重要快捷通道。從鞏固香港國際機場樞紐角色角度，發展多式聯運模式、提升機場與內地陸路口岸的暢達性，就需要有暢通高效的交通幹道。

香港國際機場本身具有非常優越的區位優勢，西面有港珠澳大橋連接澳門及粵西地區；北面就可利用屯赤隧道連接屯門，經深圳灣口岸前往深圳西部；至於前往深圳中部，最直接從陸路過境的方法就是沿青嶼幹線接駁大欖隧道，前往落馬洲/皇崗口岸。大欖隧

道連接口岸、機場、貨櫃碼頭及主要倉儲用地，是物流、跨境人流的重要通道，而且新皇崗口岸預料於今年年底建成，通關時間將會由20分鐘縮短至5分鐘，可以大大便利跨境人流，預期未來客流量會迅速提升，當中包括利用本港陸空聯運的內地旅客，可見隧道的使用量將日益提高。

有建議認為，當局應更進取地降低大欖隧道收費，這似乎對車主和運輸業界都是好事。但客觀來看，現時隧道繁忙時間的使用率已達八成，即使透過政府建議的收費方案，預計未來一年後，隧道的繁忙時段使用率亦會達到99%，更要考慮未來北部都會區發展日益增加的人流車流，如果貿然實施免費，不單會令隧道財政不能持續，加重政府負擔，又增加了主要幹道路況的不確定性，這樣還可否有效保持隧道暢通，我對此存有很大疑問。最終可能造成雙輸局面，我相信社會不願意見到這個結果。

而且，一旦實施免費安排後，政府很容易失去調控交通的主導權，難以倒回去。2020年政府取消青嶼幹線收費後的實踐，我認為非常值得借鏡。近年，登記車輛數量持續上升，而疫情後，來往機場的點對點交通服務需求大升，自實施青馬大橋免費的安排後，便多了很多私家車到機場，但機場整體規劃建設是以集體運輸為主的規劃，本身沒預計有大量私家車前往該處。現在，我經常收到業界反映，前往T1(譯文：一號客運大樓)的車路不時出現擠塞情況，乘客甚至要在車上等十多二十分鐘才能下車進入T1辦理登機手續，變相增加了機場一帶的交通壓力，但目前要重新對青嶼幹線實施收費，我相信是難以倒回去的事，即變相失去透過收費進行調控交通、規劃交通的功能。

主席，維持以機場為核心的各條主要交通幹道路暢通，我相信不論對市民、旅客或支持本港經濟活動而言，均相當重要。航空業界都十分關注機場一帶的交通配套，現時由深圳灣口岸往來機場，一般都會途經屯門市中心，使用屯赤隧道到機場，但在繁忙時間，屯門一帶會塞車，期望當局加快推進屯門繞道工程，開通一條可直接走西部公路到達深圳灣口岸的路線，令跨境客流能更為暢順。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

另一方面，要關注的是深宵期間的情況。就現時前往深圳的跨境交通，24小時通關的口岸暫時仍只有皇崗口岸，我相信當三跑全面啟用和新皇崗口岸在年底落成後，往來機場與皇崗口岸的跨境客流會迅速增多。就此，我相信很多非專營巴士服務會恢復，因為屆時，深宵期間的跨境客流主要是靠此通道由機場經大欖隧道前往皇崗口岸。我相信這是業界關注隧道需保持暢通的主要原因。同時，市區來往皇崗口岸的交通亦是以使用大欖隧道為主，所以保持隧道暢通，我相信對各方面都是非常重要的前提。

我認為這次政府建議的減幅作為一個試點起步，運輸署署長有酌情權可以在收費實施一段時間後再作調節，是穩妥的做法。當然，我和業界普遍認為對商用車的收費該“應減盡減”，降低其營運成本，以進一步提升來往香港國際機場的交通服務及機場的競爭力，吸引更多內地(特別是深圳大灣區)的旅客“經港飛”(即到香港機場再飛出去)，這對於促進香港經濟及鞏固香港國際航空樞紐的地位非常重要。

代理主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》。

龍漢標議員：代理主席，大欖隧道是新界西北和市區之間的重要幹道，同時也是連接通往陸路口岸、以至機場和貨櫃碼頭的通道。規劃中的北環線和中鐵線，以至北都公路和十一號幹線，現時仍在設計階段，相信還要一段時間才能夠完成興建，投入服務。因此，大欖隧道在連接市區和北部都會區上擔當關鍵角色。我今天議論的重點，是如何提高大欖隧道支持物流業持續發展的潛力，同時亦能平衡其他車輛使用者的需要。

大欖隧道的專營權於今年5月31日屆滿之後就會歸屬政府，《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)就是要修訂相關法例，為政府接收隧道後的營運和管理提供法律依據。政府亦藉着接收大欖隧道的契機，釐定日後的收費水平。政府接收隧道並無懸念，法例修訂亦無爭議，收回之後大幅調低隧道收費更肯定會獲得市民歡迎，所以我沒有理由不支持。我今天主要想說的，是如何令隧道使用者接受釐定收費的制度屬公平而合理。

當局表示，在擬定建議收費方案時，參照了2023年重訂3條過海隧道收費的經驗，按照運輸模型作出科學估算，並考慮了各個持份

者的意見和4個政策目標。其中一個政策目標是按“用者自付”和“收回成本”原則收取費用，以管理及營運隧道。

政府在今天財赤嚴重的情況下，按“用者自付”和“收回成本”原則收費，原本十分合理，但如果切實落實這兩項原則的話，又何以有些政府隧道會是免費，有些則收費呢？舉例來說，我剛剛從帳委會就第八十三號報告書召開的記者會回來，是次報告書的第7章提及屯門至赤鱲角連接路，屯門至赤鱲角連接路的造價超過400億元，但無須收費。難道有些隧道無須維修保養？我相信很多隧道使用者都會和我一樣，摸不着頭腦。

根據當局提交的文件，政府每年就擬議收費方案可收取的隧道費收入估計為7.2億元，但大欖隧道在2022-2023年度的總營運支出其實只是4.4億元。換句話說，將來營運大欖隧道的收入會超過支出。表面看來，政府似乎超額體現了“用者自付”和“收回成本”原則，即使有人認為，這種收費安排是想藉大欖隧道的收入補貼其他免費隧道，亦無可厚非。因此，我期望當局會就此向市民解釋清楚。

根據政府訂立的收費方案，每個車種都會減價，不過為了體現“效率優先”的原則，同時考慮到大欖隧道作為新界南北走向的主要物流通道，商用車的減幅較大，目的是吸引更多這類型的車輛使用大欖隧道，減低營運成本，藉以扶助物流業在經濟上能有更大發展空間。

至於實際減幅，商用車的減幅達到33%至80%，遠高於私家車的22%，政府表示已體現了“效率優先”的原則，但我認為這種說法未能反映事實的全部。須知道，這個減幅其實是以現時的收費制度為基礎，你知、我知、大家都知。大欖隧道的收費經調整後，商用車的隧道收費仍遠比私家車的為高，相比私家車一般只收30元而言，貨車和巴士就算全日劃一收費43元，仍然高出四成多，因此減幅大並不等於真的較便宜。

政府曾經表示，釐定商用車收費下調幅度時，會考慮到所衍生的額外車流。不過，既然香港的運輸政策一直以來都是公共交通為本，當局應該將商用車的隧道費進一步下調，以提高商用車輛的經營效率，吸引更多“搵食車”使用大欖隧道，同時調低私家車隧道費的減幅——不是調低私家車隧道費，而是調低其減幅——鼓勵市民多加使用公共交通工具，利用減少的私家車使用量抵銷增加的商用

車流，從而發揮大欖隧道支持物流業持續發展的潛力，亦同時平衡其他使用者的需要，更有效體現“效率優先”的原則。

各行各業的物流需要不同，繁忙時段亦不一樣，我相信劃一收費更能切合運輸物流業界的營運模式，因此我認同當局採用“不分車種、不分時段”的劃一收費安排。收費模型越複雜，行政支出便越高，出錯機會亦越大。我認為，無謂迫使使用者浪費時間與當局鬥智，看看是你多收一點，還是我少付一些。

至於田北辰議員提出的擬議修正案——田議員在席——我理解他背後的理念，不過基於“簡單就是美”的原則，我認為不如今天先行通過《條例草案》，留待政府收回大欖隧道一段時間之後，一次過檢討和理順各條隧道收費制度的準則，然後再調整各條隧道、各種車輛的收費。

總括而言，代理主席，我支持通過《條例草案》，但是由於建議的收費方案並非盡善盡美，所以我促請政府當局要盡快檢討和積極考慮進一步下調商用車輛的收費，以改善運輸物流業界的經營環境。

代理主席，我謹此陳辭。

劉智鵬議員：多謝代理主席。我發言支持《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》。我在法案委員會討論時已提及，就政府的建議，有幾項原則，我們可加以思考。

第一，當然是“收回成本”、“用者自付”，我相信市民均會認同應循此方向思考。我聽到多位議員發言，指大欖隧道收費，東隧、西隧和紅隧也收費，其他隧道卻不收費，屯門公路也不收費，這些收費水平究竟如何計算得出？就目前所見，我們的收費隧道及道路系統，在建造時已預計要以“收回成本”、“用者自付”為原則，但我認為就大欖隧道的個案，除了一定程度上要遵循“收回成本”、“用者自付”的原則外，也要考慮這條隧道的用途，以及政府可如何用好這條隧道在交通上的功能。我認為，政府目前建議的方案將車流量與收費掛鈎，是頗合理的做法。

我相信，發言的同事如居於新界西北，都不會對大欖隧道感到陌生。我已住在屯門30年，自這條隧道興建後，我們便將它當作“救生”的用途。每當屯門公路塞車——很容易便知道塞車，一看交通報告便知道——不能使用屯門公路時，居民便會改用大欖隧道，就是這樣簡單。在屯門公路十分擠塞的日子，大家都知道大欖隧道也會嚴重擠塞，因為全部車輛都會改道使用大欖隧道。因此，今天，我同意龍漢標議員剛才所說，不如先嘗試使用有關方案。在有關方案下，收費與行車通暢程度的關係應該是只要收費稍為便宜(例如減5元)，車輛數目便可能增加X輛，以致行車變慢或出現塞車；倘若增加5元，車輛數目則會減少X輛，於是會出現空間，變成發生“有路行車行”的情況。

現在最有趣的地方是，局方在開會時提供了一些信息和數字給我們參考，但我認為那始終只是模擬情況，真正實施有關收費後(例如3個月或6個月後)，就會知道大西北的情況，例如這條隧道向西或西南位置大概是屯門，該區人士應該會使用它；向東位置則是新田。我知道陳月明議員也有使用這條隧道，因為她早上趕來立法會開會時，如果經東面前來會頗為“論盡”，所以她寧願多花點油錢，取道較長路線，經大欖隧道再經西隧過來。所以，影響範圍為何，我們需要實行一段時間才會知曉。然而，當局若利用model(譯文：模型)訂定收費(例如收取現時的費用)，並預測了實行後的車流情況，我便會相信當局，並認為當局可先試行。這做法不只是收回成本那麼簡單，而是待收回相當的成本後，檢討這定價方式能否達到目的。我同意這做法。

第二，我剛才已指出，籠統來說，屯門是一個板塊，元朗是一個板塊，還有再遠一點的上水。這幾個板塊究竟如何使用這條隧道呢？我希望，當收回隧道後，局方會密切收集有關數據，屆時當我們取得數據，便會知道此收費方案是否遠離事實，諸如此類。

另外，我也藉此機會，趁現在三隧分流有相當成績——雖然我們作為西隧的使用者，犧牲了不少行車方便——我認為電子收費可進一步應用。剛才多位同事均提出，為何有些道路不收費？不收費不一定是好事。讓我舉個例子。我從屯門往九龍或港島，現在基本上不可使用屯門市那段屯門公路，因為往屯赤隧道的路就在屯門公路的屯市段接上，往屯赤那段路是單線的上斜位置，限速30公里，但我平時看到自己的車速是15公里，看車速顯示器便知道車速十分緩慢，因為所有重型車都駛經該處。我今天不是要跟局長算帳，只是想告訴局長，如果我們在該處設置一個收費閘口，收費無需多，

即使只是10元，也會少了一堆車，因為它們會改道。但我們不想這樣做，因為該道路正正是為了讓大家暢達地前往機場，以及為屯門西面一大堆設施而建。我只希望說明，不收費與收費在整體交通運輸上能起頗重要的作用。

我認為，大欖隧道的新收費水平是適合的，因為已遠比現行收費為低。當然，新收費會吸引一群司機、駕駛人士使用，但使用情況如何，我們不知道。我認為，若在某個時段不收費，真的會十分麻煩。眾所周知，香港市民對收費的敏感度相當高，據我觀察，在三隧分流的情況下，不少人都趕在收費20元的時段使用西隧，而上次也討論到大欖隧道和西隧之間有連動關係，所以我們希望大家市民、司機能早睡早起，這習慣有助大家用好大欖隧道，由大欖隧道通往港島。

我的發言大致至此。代理主席，我支持局方的《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》，謹此陳辭。

江玉歡議員：代理主席，興建隧道的原意主要是為了改善交通。政府目前提出的分時段收費(on-peak and off-peak pricing)，是國際認可有效控制交通量需求的措施，有效降低交通擠塞的風險。以三隧分流為例，我自己便充分體會到分時段收費的成效。

至於有人認為是否可以進一步降低收費，甚至在非繁忙時段免收費，我認為對這一點必須持審慎態度。維持財政紀律，收取合理費用，以維持公共服務水平及“收回成本”等原則，我認為都是極之合理的。

與其以低於成本的收費提供優惠予大欖隧道的使用者，我認為我們更應該從一個比較通盤的考慮審視問題。雖然我們現時討論的是一條隧道的收費，但實際上，我們所談論的影響和決定不僅涉及收費問題，並非僅僅是一個tolling system(譯文：收費系統)的問題，而是一個更全面的交通運輸系統問題。收費與交通擠塞是掛鈎的，我們絕不應該輕易地慷市民之慨，同時製造出兩個問題或風險：即無法收回成本之餘，又會造成塞車問題。

目前財政緊絀，僅是兩元乘車優惠也成為市民茶餘飯後的話題。如果今天我們有機會能控制大欖隧道的收費，便應該好好把關，否則便說不過去。

隧道和大橋的收費標準有很多計算方法和考慮因素，我們當然要保持一致性，但也不應完全缺乏彈性。我同意龍漢標議員剛才所說，政府未來應盡快進行全面和長遠的隧道收費檢討。現代資訊科技發達，可利用AI(譯文：人工智能)開發收費模型，以達致高效益、利出行，這並非不可能的事。

在千億財赤的情況下，我們絕不能容許自己“打腫臉充胖子”。因此，我希望我們能夠審慎處理這個問題。

代理主席，今天我會支持政府的條例草案。多謝代理主席。

劉業強議員：代理主席，大欖隧道專營權將於今年5月31日屆滿，政府提出《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》，旨在制訂隧道專營權歸屬政府後的過渡安排，同時建議在大欖隧道實施分時段收費的方案，向各種通行隧道的車輛按不同時段徵收不同隧道費。

現時新界西北居民主要依靠3條幹道往返市區，分別為需要收費的大欖隧道，以及免費的屯門公路和吐露港公路。據統計，2023年屯門公路在平日繁忙時段的車流量已超出容車量約14%；吐露港公路亦已超出1%；而大欖隧道繁忙時段的車流量雖則達八成以上，但仍舊有“盡用”的空間。因此，政府提出分時段收費安排，藉調低目前大欖隧道的收費，為駕駛者提供更多使用誘因，以善用大欖隧道的剩餘車流量，使另外兩條幹線的交通更為暢通。

以私家車為例，《條例草案》建議平日繁忙時段的收費訂為45元、一般時段30元，以及非繁忙時段18元，較現時的58元下調兩成至六成不等。同時，《條例草案》建議引入類似現時3條過海隧道的過渡收費安排，以銜接不同時段。的士全日劃一收費28元，較目前的收費減少超過五成。至於貨車和巴士等商用車輛則全日劃一收費43元，較現時的收費下調三成至八成不等。

按政府推算，在實施分時段收費後，大欖隧道在繁忙時段的行車量/容車量比率將由現時的0.85上升至1.0，意味着道路容車量剛好足以應付預期的行車量；屯門公路的比率則會由1.20下降至1.15；吐露港公路亦會由1.05下降至1.02。總括而言，在《條例草案》通過後，大欖隧道收費將全面下調，回應市民多年來的期望。屯門公路和吐露港公路亦因車輛得到合理分流而變得暢通，在一定程度上紓

緩了因車輛倒灌而擠塞的屯門龍富路、龍門路及皇珠路一帶的交通問題，我對此表示支持。

田北辰議員就《條例草案》提出修正案，建議讓私家車及電單車於平日非繁忙時段、一般時段、星期日及公眾假期免費使用大欖隧道，上、下午繁忙時段則按行車方向收取不同隧道費。修正案亦建議，引入商用車輛分時段收費安排；的士則全日固定收費，費用減至5元。我非常明白，田議員的出發點是希望藉着調低大欖隧道的收費，減輕新界居民往返市區的出行負擔。不過，根據政府的估算，如果實施修正案的收費安排，將引發額外車流，造成大欖涌擠塞，車龍可能長達250米。與此同時，大欖隧道的收入將大減八成，每年將虧損約2.7億元，不能達到營運上的可持續性。再者，政府正面臨千億元財赤，每一元都要“應使則使，應慳則慳”。

因此，我對修正案有所保留，但我十分認同田議員照顧新界居民出行需要的出發點。長遠而言，隨着北部都會區多個新發展區工程陸續上馬，包括洪水橋/廈村新發展區、古洞北新發展區及粉嶺北新發展區，以及新田科技城和三寶樹濕地保育公園等將於未來幾年開始入伙。此外，港深創科園香港園區亦將在今年正式營運，有機會吸引大量創科企業和人才進駐。可以預見，未來整個新界西北的工作和居住人口將迎來“井噴式”增長，屆時單靠屯門公路、吐露港公路和大欖隧道3條幹道，絕對無法有效疏導每日往返新界和市區的龐大人口，甚至出現3線“齊孖”的困局，為市民造成不便，亦會窒礙當區發展。

要真正破除新界西北的交通困局，紓緩新界居民的出行壓力，關鍵在於解決新界基建求過於供的問題。因此，我促請政府盡快推展十一號幹線和屯門繞道工程，確保必須在計劃時間(2033年)或之前如期落成並啟用，以全面盤活新界西北往來市區的交通資源，同時亦應不斷提升道路基建配套，進一步加強主要幹道的連接及強化周邊道路的承載力。我亦促請政府加快興建北環線和中鐵線，為新界居民提供更多往返市區的公共交通的選擇，減輕路面負擔。

當整個新界的鐵路和道路網絡已臻完善，屆時政府可全盤檢視區內所有隧道(包括大欖隧道)的收費，考慮減低或完全豁免收費，以減輕新界居民的出行開支，提升北部都會區與各新發展區以至市區的連接，全面釋放香港整體的發展潛力。

代理主席，我謹此陳辭，支持《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》。

嚴剛議員：多謝代理主席。大欖隧道是連接新界西北與市區，以及往來深圳灣等主要口岸的重要通道，今年5月政府收回後的收費問題需要綜合考慮社會效益、財政可持續性、交通效率等多方面因素。

如果以社會效益為根本，應盡量考慮實施低收費，一方面有利於降低市民往來北部都會區、口岸及市區的交通成本，惠及民生，另一方面，也有利於減輕運輸業者的經濟負擔，降低香港的整體物流成本，促進經濟發展。但考慮到政府現時正面臨財政赤字，以“用者自付”原則保留一定收費以覆蓋隧道運行成本，可視為折衷方案，避免隧道營運開支赤字可能擠壓其他公共開支(例如醫療、教育)。

同時，考慮到交通效率，如在北部都會區主要的交通基建發展項目落成前取消大欖隧道收費，可能導致大量車輛選擇使用大欖隧道，必定加劇高峰時段的交通擁堵，亦不利於周邊地區的環境保護。設定不同時段的收費標準，可引導車輛合理分流，在這方面，收費是調節車流、保持交通順暢的手段，而非目的。

考慮到“公交優先”，建議政府隨着新收費標準的實施，繼續推動通行大欖隧道的公共交通巴士減少隧道費，直至未來可以免費通行，以體現政府收回大欖隧道後的政策導向，從而進一步惠及民生，提高基層市民對政府的認同度。另外，建議將的士收費由當前政府建議的28元進一步降低，與現時3條過海隧道的收費一致，劃一為25元，方便市民記憶。

隨着未來北部都會區主要的交通基建發展項目落成，區域交通流量的變化，並且政府財政能力提升的情況下，希望政府在目前計劃降費兩成以上的基礎上，未來可以分階段進一步降低大欖隧道的收費。按照政府現階段估算，實施新的通行費用後，大欖隧道每年收入是7億多元，開支為4億多元。按照公共交通收支平衡的原則，大欖隧道作為公營公路，存在未來進一步降價的空間。

代理主席，本人身為《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》委員會的委員，支持通過政府提出的草案，謹此陳辭。

張欣宇議員：多謝代理主席。幾年前，本屆任期剛開始時，正值大欖隧道加價，所以我翻查了1995年當年仍稱為“立法局”的議會批准興建大欖隧道項目的相關討論，以了解加價機制等資料。

在進行資料搜集的過程中，我留意到，當年港英政府的運輸司及立法局議員支持並推動興建大欖隧道的最重要原因，是希望大欖隧道能夠發揮分流效果。當時的討論非常清楚，一方面要紓緩新界西北居民受屯門公路塞車的影響，另一方面亦有經濟考慮，希望促進跨境運輸、物流等。

如今30年已過去，回顧大欖隧道的成效，我們不能說完全不能達到分流效果，畢竟每天都有相當車流量。不過，分流效果是否達到預期，我相信即使沒有很深奧的數據，普通市民或曾使用這條隧道的駕駛者都能感受到其分流效果不如預期。然而，多年來隧道收費卻不斷上升，私家車收費由最初通車時的15元，提高至今天的58元，增幅近4倍；公共巴士的收費更由45元增加至213元，增幅高達5倍。

大欖隧道的車流量不僅遠低於設計容量，與當初預期亦相距甚遠。一般而言，香港的交通運輸基建在運作數十年後，絕大多數都會出現供不應求甚至“爆滿”的情況，因而需要興建新道路。然而，大欖隧道卻陷入惡性循環。由於車流量不足，私人投資者無法實現預期投資回報，因此不斷加價。加價後，因其收費與屯門公路差距越來越遠，故此駕駛者不願使用大欖隧道，導致車流量進一步減少，結果出現極為不理想的局面，就是屯門公路仍然經常塞車、長期塞車，而大欖隧道卻很多時候乏人問津。如今，政府終於有機會收回隧道，我們也終於有機會理順、調整並改善上述情況。

在這次收回隧道的準備過程中，身為立法會議員，尤其是對交通研究深感關注的議員，我記得我們很早之前已與政府同事進行詳細而認真的討論。我仍記得，在第一次會議中，政府同事提出了兩個主要觀點。

第一，大欖隧道不僅是市民通勤通道，現時更對香港的跨境運輸物流和經濟運作具有很重要的價值，因此必須確保其順暢。但是，當時政府表示我們正面對一個現實，屯門公路和大欖隧道在繁忙時段的總容量(capacity)，相對於總需求，其實已供不應求。因此，如

果簡單將兩者的車流量平均攤分，兩邊都會出現塞車，這情況並非政府所希望的，亦會對社會不利。這是第一個重要觀點。

我記得第二個觀點關於分時段收費。政府當時已收回3條過海隧道，並實施“分時段收費”，取得一定成效。然而，政府當時從技術角度分析，認為就大欖隧道的情況而言，由於屯門公路免費，因此無法透過“分時段收費”，令繁忙時段的車流疏導至非繁忙時段。使用者若對收費水平敏感，但對時間較不敏感的，根本無需特意避開繁忙時段，因為他們有選擇，可以使用屯門公路，即使排隊塞車亦無問題。

當時，在了解政府這兩個觀點後，我提出了我的意見。我認同大欖隧道在繁忙時段對物流行業及香港經濟的重要價值，必須確保其暢通。然而，如果全日實行劃一收費，而不實行“分時段收費”，便會出現另一種情況，那就是尤其在非繁忙時段，屯門公路仍有大量車流，甚至塞車，而大欖隧道則沒有人使用。這正是過去多年來的痛點，政府沒理由在收回隧道後讓這情況持續。這種安排對市民非常不理想，即使政府收回隧道，市民仍無法感受到明顯的好處。按照當時我們粗略估算，若全日收費為40多元，基本上在全日大部分時段，大欖隧道仍是全港收費最高昂的隧道。因此，我當時提出，對大欖隧道而言，“分時段收費”是十分重要的措施。唯有通過“分時段收費”，我們才有可能兼顧不同訴求和考慮，一方面確保大欖隧道在繁忙時段保持暢通，另一方面亦讓市民、用家有獲得感，認為收回隧道能夠還利於民。

因此，我很高興看到運輸及物流局和運輸署最終正式將不同收費方案提交交通事務委員會討論時，當中包含“分時段收費”的選項，而該選項亦獲得絕大多數議員的支持，以及市民大眾的認同和理解。

因此，代理主席，在大原則及大方向上，我支持政府提出這項法案的理念。我認為，這次關於大欖隧道收費的討論是一個很好的例子，體現大家能夠集思廣益，政府亦從善如流，提出一項比最初構思更為完善的方案。對於這種做法，我深表認同和支持。

在確立“分時段收費”的大方向和框架後，接下來便要處理具體收費的問題，包括在“分時段收費”的框架下釐定不同時段的收費水

平，以及各時段之間的收費差距。田議員的修正案正好反映了不同考慮與觀點。對於這部分的討論，我當然也有看法，並會在修正案辯論中進一步表達意見和作出分析。

代理主席，我謹此陳辭。

盧偉國議員：代理主席，本人與經民聯同事支持通過《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》。

代理主席，大欖隧道的“建造、營運及移交”專營權將於今年5月31日屆滿，隨後將會歸屬特區政府。《條例草案》旨在修訂《行車隧道(政府)條例》(第368章)及其附屬法例，將其適用範圍擴及大欖隧道，而現有的《大欖隧道及元朗引道條例》(第474章)及其附屬法例將予以廢除。同時，《條例草案》擬訂了大欖隧道於政府接管後的新隧道費。

代理主席，大欖隧道是新界西部及北部與市區之間的交通及物流要道，保持其交通暢順十分重要。當局表示，政府藉着接收大欖隧道的契機，釐定該隧道的新隧道費，以落實多項政策目標。首先，通過訂定合理的隧道費水平，調節大欖隧道的車流量，並善用其剩餘容量紓緩其替代路線(即屯門公路以至吐露港公路)的繁忙交通。鑑於大欖隧道平日的交通流量變化能明顯劃分出繁忙時段、一般時段和非繁忙時段，若實施分時段收費，不單可以合理地反映收費水平與交通流量之間的關係，也能夠讓政府有較大彈性作出靈活的收費安排，以收交通管理之效。

根據擬議收費方案，私家車收費將會隨不同時段改變，平日繁忙時段收費45元、一般時段收費30元、非繁忙時段收費18元，較目前收費減幅達22%至69%不等；在星期日及公眾假期，私家車全日收費定為18元，而電單車(包括機動三輪車)的收費則為私家車在各相應時段收費的四成。至於貨車和巴士等商用車輛，按“效率優先”原則，全日劃一收費43元，較目前收費減幅達33%至80%不等，相比起私家車繁忙時段22%的減幅為大，以吸引商用車輛使用，並支援運輸和物流業界的營運。對於的士，當局綜合考慮各項因素，包括的士的出行模式、佔用路面空間和載客效率與私家車相近，認為較合理的做法，是按私家車全日收費的加權平均值處理，的士全日劃一收費28元，較目前收費減幅達52%。

代理主席，本人雖然沒有參與相關法案委員會的商議工作，但在交通事務委員會曾參與有關事宜的討論，了解議員大多都支持政府當局在收回大欖隧道後實施分時段收費，以調控車流量，使大欖隧道的交通保持暢通，同時支援運輸物流業界的營運，以及回應公眾對調減隧道費的期望。

不過，社會上有聲音認為，政府在收回大欖隧道後，應更進取地下調收費甚至免費。然而，我們不應忘記隧道是政府的重要資產，必須投放大量資源以有效管理和營運。據悉，大欖隧道在2022-2023年度的總營運支出為4.4億元，考慮到政府近年的財政狀況，當局確實有需要恪守“用者自付”原則釐定合理隧道費，以確保隧道的妥善運作。當局指出，目前建議18元的非繁忙時段私家車收費已接近“成本價”，再向下調整的空間不大。同時，即使大欖隧道目前由專營權公司收取的隧道費相對高昂，其車流量已經高達八成，而在《條例草案》擬議收費方案下，繁忙時段行車量/容車量比率估計會達1.0，倘若再大幅下調收費甚至免費，必然會引發額外的車流，造成擠塞，有違相關政策目標。此外，據當局估算，擬議收費方案可收取的隧道費收入為每年約7.2億元，收取較高隧道費的首要考慮，是交通管理及避免道路擠塞，餘額則可以為未來基建投資籌集資源。

值得留意的是，法案委員會及政府當局均沒有就《條例草案》提出任何修正案。

基於上述背景，本人對於田北辰議員擬動議的修正案有保留。田議員的修正案主要訂明，除了的士之外，使用大欖隧道的私家車、電單車和商用車輛僅於平日早上繁忙時段南行和下午繁忙時段北行才需繳交隧道費，其餘時間一律免費。有關建議將導致全年超過八成半的時間沒法收取相關車輛的隧道費，而在餘下的時間則只向單一行車方向收費，並建議的士全日固定收費由原方案的28元下調至5元。這樣會衍生出甚麼結果呢？據當局預計，將會令隧道費的總收入大幅下跌超過八成，換句話說，大欖隧道每年收入將由原方案約7.2億元，降至約1.3億元，低於預計營運成本，營運赤字每年超過2.7億元，同時也無法有效落實上述各項政策目標，相信這並非大家願意見到的結果。

代理主席，如果《條例草案》今天獲本會通過，政府在5月31日接收大欖隧道後，收費方案就會隨即生效。我期待當局就大欖隧道

分時段收費方案，多向市民和相關業界作出解說和宣傳，避免出現混亂。此外，日後隨着政府所管理的隧道和道路增加，當局應適時整體檢視各項隧道費是否再有下調的空間。

就商業車輛的過海隧道收費，本人一向主張分開兩個價格(大型商用車及較小型的商用車)。對於大欖隧道，我同樣希望日後可採用此方法，令隧道費負擔較沉重的小型商用車在經營成本上能有紓緩的空間。

代理主席，我謹此陳辭，支持通過《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》，反對田北辰議員的修正案。

蘇長榮議員：多謝代理主席。大欖隧道在今天討論相關收費修訂之前，收費高昂，不利激活道路網絡的分流效應，政府藉着隧道專營權將於今年5月31日屆滿收回管理權的契機，提出這次全新的收費模式，我認為是政府反應敏銳，及時優化交通網絡的主動作為，本人支持《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)。

大欖隧道是新界西的交通要塞，不但連接新界西北與市區，更同時發揮連通陸路口岸、機場、貨櫃碼頭，惠及相應人流及物流通暢的重要戰略作用。隧道利用得法與否，直接關係到香港北通衢八方和北部都會區乃至大灣區的發展。

故此本人建議在《條例草案》通過、實施後，政府還應秉循以下取向，對大欖隧道的收費和關聯區域交通的規劃進行持續優化。

一是民生優先，紓緩擠塞苦況。目前元朗和北區有超過100萬人口，近年新屋邨紛紛落成，即使已有港鐵服務，但屯門公路在繁忙時段擠塞如故。隧道興建的初心，就是分擔屯門公路的交通流量，但卻因為收費昂貴，例如私家車及的士收費58元，即使路程較短，大部分車主仍選擇免費的屯門公路。按新收費私家車分時段收18元至45元，的士收28元，應可吸引車主選用大欖隧道。預計屯門公路繁忙時段每小時可減少300架次車流，有助紓緩擠塞。新收費實施後，若隧道使用率未達飽和狀態，政府應通過科學的收費調節，爭取進一步減輕屯門公路的壓力。

二是配合經濟發展，做好北都的交通運輸規劃。交通網絡在區域發展中猶如身體的大動脈，重要性不言而喻。按照北都現時規劃，洪水橋將建設成現代物流園，機場及深圳貨物可經大欖隧道運送到貨櫃碼頭或市區，目前大欖隧道車流中有32%是商用車、物流車，反映隧道對經濟的貢獻。加上北都未來將有大量人口遷入，在如此增量壓力下，政府雖已正籌建多條鐵路及幹線，包括元朗至北大嶼山的十一號幹線，但由於交通需求均屬動態發展，所以政府必須與時俱進，統籌好包括大欖隧道在內的已有網絡和新增交通網絡的綜合利用，避免浪費資源和規劃追不上未來需要。目前，政府大幅減低隧道商用車收費，劃一為43元，減幅達33%至80%，明顯有利人流通達和物流業發展，是合適做法。另外，巴士既然已經由213元減至43元，減幅巨大，政府應該敦促巴士公司回饋乘客，鼓勵新開路線，聯通新界西、北等新發展區。總而言之，政府應通過利益誘因和政策推動，就人流、物流需要、便利營商將交通資源運用到極致。

三是堅守隧道應以“用者自付”、“收支平衡”的營運方針。按運輸及物流局解釋，大欖隧道每年經營成本大約4億多元，而按照新收費標準，一年收費預計大約有7億多元，即約有3億元盈餘。政府亦指收費不是唯一考量，政府應同時平衡交通管理與營運負擔，當新收費運行一段時間後，針對社會有意見認為新收費仍然過高等呼聲作出檢討。大欖隧道已結束專營期，亦確已收回成本，本人認同政府應適時調控收費以更好管理區內交通，但必須遵守“用者自付”、“營運須收支平衡”和“確保政府財政效益”的大原則。

我謹此陳辭。

李梓敬議員：多謝代理主席。交通問題往往是市民非常關心的一環，特別是對於新界居民來說，一些公路方面的調整往往會影響他們的出行時間。大欖隧道作為由新界西北通往市區的一條重要大動脈，我認為運輸及物流局這次的調整已考慮不同因素，特別是在保持道路暢通和平衡市民權益等方面，局方做了大量工夫，所以我非常感謝他們。對於這次局方提出的修訂，我們新民黨會全力支持。

政府即將收回大欖隧道的專營權，並藉此契機檢討收費機制。我知道，政府早前已經諮詢很多不同的政團和地區人士，經過一個漫長的過程，才最終得出這個方案。其實，我以前看運輸署的評估結果時，不太相信。不過，後來三隧分流，局方真的做出非常亮麗

的成績。事實上，近幾年來，政府在香港推行了不少措施，但我很少聽到有任何措施得到大批市民讚賞。基本上，即使政府做了好事，市民頂多是不置可否，不作批評已算是不錯。然而，政府就三隧分流作出的評估，在3條隧道的流量及整體過海時間方面，都得到市民的認同。因此，我對政府這次就大欖隧道作出的估算比較有信心。

(主席恢復主持會議)

政府現有方案的核心，是透過不同的分段時間，引導車輛避開繁忙時段，從而減低大欖隧道在繁忙時段的交通壓力，確保在任何時間都不會擠塞。根據此方案，私家車的收費在繁忙時段為45元，一般時段為30元，非繁忙時段為18元；的士的收費則劃一為28元；商用車的收費為43元。此做法可以確保交通流量更加平均，避免因為收費問題而導致車流過度集中，影響整體道路網絡的運作，所以絕對值得支持。

說到這裏，不得不評論田北辰議員的修正案。我明白他的用意。作為直選議員，雖然我是新界東的議員，當區居民較少使用大欖隧道，但如果詢問市民：“隧道免費使用，好嗎？”其實，大部分人都會回答說好。但是，代價是甚麼呢？我認為真的要反思。現在田議員建議私家車、電單車及商用車在非繁忙時段免費通行，他的邏輯是，在非繁忙時段，即使免費通行，也不會導致擠塞，為何不做呢？這是一個基本的邏輯：既然免費，為何不做？對此我有兩點看法。

第一，這個假設不一定準確。若是免費，會將一些原本打算在繁忙時段使用隧道的駕車人士吸引到非繁忙時段。目前，根據運輸署的估算，有機會令大欖隧道每天出現長達250米的車龍，以及進一步加重汀九橋的交通壓力，影響整個新界西的出行效率。這就是大家難以評估的影響。換言之，如果大家的確認為有需要調整收費，我認為起碼在初期應該採取較保守的做法，因為收費的調整幅度日後隨時可以review(譯文：檢討)，何不先行採取比較保守的方案，待實行一段時間後，市民覺得OK，再與運流局討論是否有調整方法。其實，以前不同隧道的方案也是這樣做。這是第一點。

第二，財政壓力始終是一大問題。當然，隧道費不會少收太多，但香港現在面對千億財赤的情況，“應慳則慳”，特別是考慮到無論

我們如何調整方案，隧道費都會較現時(即尚未收回專營權時)便宜很多。我認為，大家要先弄清楚起點，現在並非處於免費的起點，然後建議加價；現在的收費本身很貴，而政府的方案已建議減價。所以，起點不一樣，我們應採取較保守的方案，以確保政府的財政資源得到善用。

按照修正案的內容，政府的估算顯示，每年要多花2億7,000萬元。2億7,000萬元是否很多呢？其實，也真的頗多，因為每一分公帑都應該善用，不應該要全港納稅人“埋單”，畢竟使用公路的只是部分市民。

就此，我認為未來應改善新界的交通網絡。當然，我相信運流局會繼續加強本港的公共交通網絡，包括公共集體運輸和西鐵等接駁服務，讓市民能有更多選擇，以期減少市民對私家車的依賴。此外，我知道政府未來有不同的計劃，包括提供智能交通等配套，希望能夠解決相關問題。

總括而言，新界西的交通問題需要議會及市民關注，而政府這次提出修訂方案，是朝正確方向邁進一大步。我期待新措施落實後能夠立竿見影，看到好成果。如果政府真的能夠做成事，希望能在不同平台上讓市民知道這次的成績。

多謝主席。

黎棟國議員：多謝主席。我發言支持政府提出的收費方案。隧道收費在香港向來都是非常敏感的議題，所以當時政府提出調整3條過海隧道收費時，本會亦曾耗費非常長時間作出多番討論，翻來覆去，最終要等到政府收回3條隧道後，才能提出新的收費模式。

當時政府提出重訂3條過海隧道收費的時候，我有一個很大的疑問，我質疑政府的電腦運輸模型所作的估算是否準確。經長時間驗證後，我們看到這個收費模式的確是有效的。話雖如此，現時海底隧道(特別是西隧)的塞車時間非常長，早上差不多一個半小時至兩小時，晚上亦有一個多小時，縱然其收費已較其他兩條過海隧道為高，為何會這樣？我的分析是因為西隧便捷，即使要多付一點錢，駕駛者亦會使用。如果我們將這個經驗套用至大欖隧道，我認為情況會是相差無幾。

剛才很多同事就這項議題辯論時都確認了“用者自付”原則是正確的，而且大家都帶出很重要的一點，就是我們當日興建大欖隧道的初衷是提供一條較快捷和直接的道路，讓駕駛者可以迅速到達目的地。如果隧道因為改變收費而變得擠塞，這是弄巧反拙。

我在澳洲有以下體驗。澳洲悉尼、墨爾本有很多山路。由於那些山路已建造多年，自然不會收費，“一個仙都唔收”，但澳洲政府其後每建造一條高速公路，無論是公路抑或隧道，都必定收費，而且收費高昂，但在上下班時間，每個人都使用收費設施。為甚麼？要便捷。不想付費便得在旁邊彎彎曲曲的道路等候，沒有問題的。

將這經驗套用至香港，屯門公路的情況亦一模一樣，對嗎？收費其實是很考工夫的學問，既然已有一個成功、做得相當不錯的模式擺在我們面前，今天為何我們要嘗試更改這個模式呢？剛才劉智鵬議員所言甚是，如果我們今天將大欖隧道的一部分收費時段劃為不收費，他日想再收費時，對不起，因為開了先例，大家只會希望繼續這個收費模式，更甚者要求逐步發展至“一個崩都唔收”，這是現實。要是這樣，大欖隧道便會非常擠塞，完全抹煞了我們的初衷，失去興建隧道的用意。因此，在作出創新的考慮時，我認為必須要謹而慎之，不可以因為眼前的東西，草草了事。

在法律上，局長有權作出微調。整體而言，我十分希望當局在這項條例草案通過後繼續留意交通狀況，市民亦會留意。如果有適當的契機，應該大膽作出調整。我順便提出一項意見，在調整收費的時候，應調整私家車、貨車還是公共巴士的收費？我認為，那類車種的運輸量最大、對香港整體經濟貢獻最大，便先調整該部分，其餘的可以留待日後處理。

正如剛才李梓敬議員所說，今天特區政府面對非常龐大的財赤，雖然田議員所提出的建議不至於令政府收入大減，但我認為該收的便要收，因為某方面的收入減少，市民便要在其他方面填補。政府的開支是固定的，某方面少收了，這只是代表要在其他方面多收或動用儲備。因此，我認為在今天討論這項議題的時候，我們需要以整體、平衡的方法考慮此事。

主席，我謹此陳辭。

周浩鼎議員：主席，本人發言支持《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)，即政府的原有方案。關於此方案，我記得較早前曾與我們民建聯團隊向政府建議，透過大幅降低大欖隧道收費疏導屯門的交通，這就是方案的原理。當政府聽取意見後，的確花了不少時間與我們討論，並研究多個model(譯文：模型)，最終醞釀出現時的方案。我相信現時的方案已吸納民建聯的意見，包括非繁忙時段較我們原本建議的更長，特別是在晚間時分，讓更多私家車享有較低的收費。

然而，我希望在此指出，政府方案的穩妥性可體現在收費的漸進式調節。當然，我作為新界西北地區直選立法會議員，當然希望大幅降低收費，但當中亦需要求取平衡，務求既能疏導屯門公路的交通，同時避免元朗出現嚴重擠塞，這是我們需要權衡的因素。在我們與政府溝通和醞釀方案的過程中，我了解到政府的model，亦明白有理據在當中，最重要的是，政府承諾在措施生效後作出檢討。我認為政府應在約半年後進行檢討，檢視有關情況，並按實際情況考慮日後如何進一步調整。因此，我支持政府的方案。

我亦希望在此表示，對於今天田議員動議的修正案，我當然尊重並感謝“田田”提出修正案，讓我們有機會進行辯論。不過，我必須清楚表明我的立場，就是反對田議員的修正案。或許有朋友聽罷我剛才的發言後會有所疑問：“你周浩鼎表示要大幅降低收費，為何反對別人提出降低收費的修正案呢？”我必須解釋有關理據。

第一，大家有否留意我剛才說的話？在我們早前提出大幅降低收費的主張後，政府曾與我們醞釀方案，並且研究不同的model。當然，大家可以質疑有關數據是否準確，這是後話。然而，政府已花工夫與我們醞釀方案，並經過一段時間進行model的估算，最後平衡不同因素後得出這個方案，不僅供我們民建聯考慮，同時供在座所有議員考慮。我認為經過這種過程醞釀的方案或許較為穩妥。當然，議員提出修正案時，可能都經過醞釀，但始終有別於政府的前期鋪排和估算。

另外，我剛才亦提到，前提建基於甚麼？第一，必須確保既能疏導屯門的交通，同時避免導致現時使用大欖隧道的元朗居民突然面對超級擠塞的問題，故此我們必須求取平衡。在平衡的過程中，

我們需要作出判斷，究竟接受政府的方案抑或由議員的修正案呢？我會選擇政府的方案，為甚麼？因為這是一項經過時間醞釀的方案，我較有信心此方案能達致有關目的。

然而，對於修正案提出的新建議，我未必有太大信心能達致有關目的，而且政府已承諾在實施一段時間後進行檢討，並按實際情況作出調整，而非此刻立即大幅降低收費，這樣做只會衍生更多風險，剛才我已就此說明，無需在此重複。

我經常形容自己為保守派(conservative)，這並無負面含義，大家可使用DeepSeek(譯文：深度求索)check(譯文：查看)其定義。在廣義的政治定義中，其中一個解釋是在面對突如其來的變化時非常小心行事，因為倘若改變不當，將會帶來更多、更大的不確定性、風險及負面情況，故此必須格外小心謹慎。世界上很多政治人物都是conservative，這並無負面含義。因此，我會以這種取態看待眼前的議題。

我亦認為，不論是我們民建聯團隊，還是其他議員，大家要清楚知道，我們今天決定就《條例草案》投下的一票，會構成直接影響，直接決定最終生效的收費水平。因此，我更要叮囑自己，在處理《條例草案》時必須更加小心，不能只作出單方面考慮，而是需要全面平衡所有因素，更小心謹慎行事。我寧願採用政府的方案，待新收費實施一段時間後檢視生效的情況，再考慮如何調整。

最後我想談及財赤，剛才很多同事亦提過。我們最初提出大幅降低收費的建議時，相信香港仍未面對現時千億財赤的狀況，今天的情況與當時已有所不同。不過，大家亦明白到，我們現時相當着緊財赤，最近社會上經常熱議二元乘車優惠，我經常說二元乘車優惠是長者福利，寧願保留這項長者福利，並建議考慮在其他地方“開刀”，或者保住其他收入。

現時的方案正好發揮作用。正如政府今天表明，如實施現時提出的大欖隧道收費方案，每年會帶來7億元收入。若採納修正案的做法，收入則僅為1億多元，兩者相差約6億元，6億元並非小數目。依我所見，面對當前財赤，保住這筆收入總比削減長者的二元乘車優惠更為合適。因此，我們有很充分的理據支持政府的方案。

我再三重申，多謝田議員提出修正案，讓我們進行很好的討論。但是，我的立場十分清晰，我反對田議員的修正案。

主席，我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

主席：如果沒有，我現在請運輸及物流局局長答辯。之後辯論即告結束。

運輸及物流局局長：主席，政府會於今年5月31日接收大欖隧道，亦會藉此機會適度下調隧道費，回應大部分議員意見引入分時段收費，以善用隧道的容量；在回應市民對下調隧道收費的期望同時，我們亦須兼顧交通管理和隧道營運的財務可持續性。為此，政府於去年12月向立法會提交《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)，旨在訂定隧道接收安排和具體收費。

我首先要感謝法案委員會主席陳恒鑽議員及各位委員，以及立法會秘書處同事的努力，令審議工作順利進行。我親身帶同我的團隊參與法案委員會會議，與委員進行了深入討論；我亦感謝剛才發言議員的支持及寶貴意見。

政策目標

不論在法案委員會上或剛才發言的意見，均有議員提及一個很重要的前提，就是政府要清晰解說是否收費和釐定隧道費的考量。讓我在此向大家闡述一下。政府訂定隧道費需要作出全盤考量，當中會先考慮交通管理需要——這是我們最需做到，以及顧及公眾可負擔程度，並在“收回成本”的基礎上，如收費未足以有效管理交通，便須考慮進一步調整收費水平。此外，我們亦須考慮公交優先和效率優先原則。政府按照上述考量，以科學為本按照交通模型推算結果，提出大欖隧道的收費建議，目標有幾方面：(一)力保大欖隧道維持暢通，“力保不塞”，原因是這條隧道不僅是當區的基建設施這

麼簡單，是關乎100萬元朗區和北區市民的出行福祉，同時是商用車通往陸路口岸、機場、貨櫃碼頭的命脈。同時，我們透過下調收費，希望更善用大欖隧道，紓緩其替代路線，即屯門公路以至吐露港公路的繁忙交通；(二)確保行經大欖隧道的公共交通工具行車暢順，以體現服務大眾的集體運輸，我們會給予優先；(三)體現“效率優先”的原則，適度下調隧道費以吸引商用車，並維持隧道作為物流要道的功能，以支援物流業的營運和發展；及(四)收取合理費用以管理有一定營運成本的隧道。

正如剛才多位議員所提到，我都回想起——今日我帶同我的運輸署團隊同事在場——我相信剛才各位議員提及的溝通和醞釀，正正就是運輸署團隊向大家詳細地論述。經過近大半年的溝通，政府團隊努力向持份者收集意見。我感謝不少議員對保持大欖隧道暢通、紓緩屯門公路交通，以及“用者自付”確保隧道可持續營運的方針。《條例草案》所臚列的分時段收費方案——包括價錢及收費時段——整個設計已充分吸納議員和持份者的意見，並按政府的政策考量，力求平衡整全。

政府的建議收費方案

在釐定收費方案時，除了運用大量數據分析不同隧道費方案的效果，我們亦投放長遠目光，顧及現時市民出行和貨運需要，以至北部都會區的發展、未來新界西北人口增長，以及更趨頻繁的經濟活動所衍生的交通需求。

所有車種的隧道收費都藉本次政府收回大欖隧道的契機大幅下調，要點包括：

(一) 私家車繁忙時段收費45元、一般時段收費30元、非繁忙時段收費18元，減幅較目前隧道收費達22%至69%，體現“應減盡減”。而繁忙時段亦因應新界南北走向的整體交通流量而制訂，有議員曾就繁忙時段的起始時間——如周浩鼎議員剛才提到，早前已就繁忙時段的起始時間提出意見，我們已盡力吸納，盡量縮短有關時段，早晚合共只是4小時15分鐘，佔全日少於18%的時間；至於星期日及公眾假期，私家車全日劃一收費18元，即等同平日最便宜的非繁忙時間收費；

- (二) 貨車和巴士等商用車全日劃一收費43元，減幅更大，達33%至80%，吸引商用車使用大欖隧道，減少行車距離和時間之餘更可節省燃油費。在此我想特別提出與商用車業界的討論，很感謝業界代表的議員，包括易志明議員或其他議員，替我們搭建平台，吸納業界的意見，力求反映和顧及他們在實際業務操作的考慮；及
- (三) 的士全日劃一收費28元，減幅較目前收費達52%，有利市民和乘客選用隧道及業界營運。

預期交通效果

我們預計於繁忙時段，因車輛轉用大欖隧道，其容車量將被盡用，但透過運輸模型估算及我們多番的內部印證，仍然希望能保持隧道暢通，即行車量/容車量比率保持1.0；屯門公路的繁忙時段交通會得到紓緩，以早上往市區方向為例，可望減少約5%，即在市民的角度來說，每小時會減少300架次的車流。雖然聽起來似乎很少，但對現在每日塞在屯門公路上班或下班的市民來說，是會起到作用。商用車方面，有議員建議進一步減費；我們對商用車的減幅已達33%至80%。我記得劉智鵬議員提到他經常出入，我們在法案委員會談過，大家都分析了，因大欖隧道比屯門公路的路程短，路直少彎、少上落斜，有助節省燃油費和時間，以元朗市附近去荃灣為例，中重型貨車選擇大欖隧道可較行駛屯門公路減少超過10公里行程，即能節省59元或以上的燃油費用，足以抵銷隧道費；加上行車時間縮短超過10分鐘，相信可吸引更多由元朗市中心、八鄉、新田、錦田一帶出發的車輛轉用大欖隧道前往荃灣、九龍等目的地。

小結與日後的收費檢討

有個別議員認為非繁忙時段和一般時段的私家車收費應進一步下調，甚至以非繁忙時段取代一般時段。根據目前數據，日間一般時段的交通流量的確較非繁忙時段高，加上隨着北部都會區的發展，配合人口增長以及日趨頻繁的經濟活動，我們預計大欖隧道所有時段的車流將持續上升。因此我們必須——正如議員的看法是保守——我認為是以審慎的態度，訂立一般時段收費以管理交通。至於非繁忙時段收費，建議的收費俗語說已是營運隧道的“成本價”。

我們相信政府建議的收費方案對所有持份者均有裨益，下調隧道費將吸引更多車輛轉用大欖隧道，有助改善屯門公路的交通，市民出行可按其需要更靈活選擇，而的士、貨車的隧道費支出可大幅減低，有利營運和維持行業競爭力。

剛才亦有議員提到，希望我們在落實後能持續和盡快檢視，而正正按照法例的機制，運輸署署長可因應交通情況，以行政方式微調繁忙時段收費水平和收費時段。我們會密切監察大欖隧道日後的車流量變化，在實施新收費後按實際交通情況，檢視收費水平。日後有新基建落成時，例如十一號幹線通車，有更多替代路線選擇時，政府更有條件進一步全面檢視包括大欖隧道的收費水平，適時與立法會議員商討。

我很明白當區的地區議員，例如劉國勳議員、張欣宇議員，甚至田北辰議員，都看到地區的訴求，希望我們能減就盡減，但我在乎此承諾，剛才有多位議員都認為——劉國勳議員有一句話，就是以實踐作為引證事實的檢測。我們希望半年左右開始收集數據。一般而言，運輸署要看全年的交通數據，然後作出審慎的檢視。我們有了三隧的經驗和基礎，或許在大欖隧道要再加快步伐和積極性，我很希望能盡快，不用等到一年半。一年左右，我身邊的同事在此，他已經聽到。

後續準備工作

我們正為接收大欖隧道作準備，包括籌備實施“易通行”不停車繳費服務，確保將來的承辦商在大欖隧道專營權屆滿後無縫交接。接收隧道後，我們會移走所有收費亭，並會利用所騰出的空間改善巴士轉乘服務。

剛才陳恒镔議員提到的泊車轉乘，和希望多做些新一代的運輸交匯樞紐，我們朝這個方向去做。在《交通運輸策略性研究》中，我們正在構思，按一地多用的原則建設新一代運輸交匯樞紐。我們考慮其中一個合適的樞紐地點，提供泊車轉乘設施，正正就在北都。

回應議員的意見

法案委員會委員普遍認同政府透過下調收費以調控交通，保持大欖隧道暢通和紓緩屯門公路壓力的政策目標，我們亦因應隧道的功能和地理環境，回應議員和吸納意見。

在此我想藉這個機會和田北辰議員交流。雖然稍後我們會就修正案辯論，我想在此先說說政府的看法。田北辰議員提出修正案，針對所有車種大幅度修訂政府的收費方案，當中包括建議讓的士以外所有車種，包括私家車、電單車、商用車，於繁忙時段以外的所有時段免費使用隧道；貨車等商用車實施分時段收費；以及建議就車輛按不同方向使用隧道徵收不同收費。政府的立場是反對田議員提出的修正案，原因很簡單，因為該修正案不符合政府對大欖隧道收費的整全考量，以及將造成大欖隧道交通擠塞，與運輸業界一向支持的商用車全日劃一收費原則背道而馳，亦會令隧道出現營運赤字。最重要的是，該修正案會和我們在法案委員會及之前的溝通醞釀時做出的平衡整體的方案，造成大大的影響，這會影響到大家如何取得平衡點。

結語

主席，政府明白社會對大欖隧道減價的殷切期望，但下調隧道費需格外小心，以平衡交通管理的需要，避免導致交通擠塞，得不償失。我尤其認同多位議員提到，要從整體運輸交通布局出發，這是相當重要。我亦期望大家可以從整體社會利益的角度去看現在政府提出的方案，支持我們提出的《條例草案》。

有感而發的是，三隧分流最初在2018年提出，直至我們最近落實推出，其中有3個重要元素：第一，不單以科學為本，更是透過科技帶來突破，正如剛才張欣宇議員提及；第二，我們體現團隊用解說的心態，以醞釀凝聚共識，所以當法案在法案委員會辯論時，那是一個共識方案；第三，我們希望透過實踐去引證、驗證。透過三隧分流，讓大家看到一個遙不可及，大家不是很知道、好像很神秘的交通運輸模型，正正將它透過實踐去引證出來，給予大家信心。我期望得到大家支持我們就大欖隧道的《條例草案》，讓我們的理論可以盡早實踐。屆時透過實踐，讓我們可持續優化。

主席，我謹此陳辭。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》，予以二讀。贊成的請舉手。

(田北辰議員起立要求點名表決)

主席：田北辰議員要求點名表決。表決鐘會響5分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

張宇人議員、林健鋒議員、李慧琼議員、陳克勤議員、陳健波議員、梁美芬議員、葉劉淑儀議員、謝偉俊議員、馬逢國議員、陳恒鑽議員、郭偉強議員、廖長江議員、盧偉國議員、吳永嘉議員、何君堯議員、周浩鼎議員、邵家輝議員、容海恩議員、陳振英議員、陸頌雄議員、劉國勳議員、劉業強議員、鄭泳舜議員、謝偉銓議員、江玉歡議員、朱國強議員、李世榮議員、李浩然議員、李惟宏議員、李梓敬議員、李鎮強議員、狄志遠議員、吳秋北議員、吳傑莊議員、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、林琳議員、林順潮議員、林筱魯議員、邱達根議員、姚柏良議員、洪雯議員、梁子穎議員、梁文廣議員、梁熙議員、梁毓偉議員、陳月明議員、陳仲尼議員、陳沛良議員、陳勇議員、陳祖恒議員、陳家珮議員、陳曼琪議員、陳紹雄議員、陳穎欣議員、陳學鋒議員、張欣宇議員、郭玲麗議員、陸瀚民議員、黃俊碩議員、黃國議員、楊永杰議員、管浩鳴議員、鄧飛議員、鄧家彪議員、黎棟國議員、劉智鵬議員、霍啟剛議員、龍漢標議員、顏汶羽議員、簡慧敏議員、譚岳衡議員、蘇長榮議員、嚴剛議員、何敬康議員、尚海龍議員、陳永光議員及黃錦輝議員贊成。

田北辰議員棄權。

主席梁君彥議員沒有表決。

主席宣布，出席議員83人，贊成81人，棄權1人。由於議題獲得在席議員以過半數贊成，他宣布議案獲得通過。

秘書：《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》。

現在成為全體委員會。

全體委員會審議

全委會主席：本會現在成為全體委員會，審議《2024年行車隧道(政府)(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。

《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》

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28條。

全委會主席：田北辰議員會動議修正案，旨在修正第15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。

我會先請田北辰議員發言，但他在現階段無須動議修正案。然後，我會請其他委員發言。

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。

田北辰議員，請發言。

田北辰議員：主席，關於本人修正案的收費原則，剛才在二讀辯論時，我已略為提及，簡單而言就是8個字：“避免塞車，才可收費”。基於這項原則，因應北行和南行的繁忙時間有所不同，所以分開兩種情況。如果參看文本，與政府的分段表同樣複雜，但如果以圖表呈現，便會非常簡單。

主席，(議員展示一幅圖片)這是北行的情況，下午高峰時段的收費與政府的方案一模一樣，其餘時段免費，惟高峰時段與免費時段之間的過渡時段，收費維持每2分鐘變化2元。至於南行(議員展示另一幅圖片)，則改為於上午高峰時段收費，其他完全一樣。商用車也是如此原理。以南行為例，早上某段時間擠塞，其他時間一律不會擠塞，為何要收費呢？如果要收費——我稍後會作出很多回應——我不知道基礎建設是為何而建的。至於的士，因分時段收費可能會令司機難以向乘客收費，這是大家都接受的，所以採用全日劃一收費5元。

這項方案在繁忙時間的收費與政府方案並無分別，都是以收費來避免塞車。我希望大家認清這點。人人都說田北辰議員倡議免收隧道費，會天下大亂，引致塞車，但事實並非如此。我對於早上繁忙時間與晚上繁忙時間的收費並無改動、毫無改動。我現在所說的調整至零元，是針對平時完全沒有人使用的時段。請大家聽清楚，好嗎？我在二讀辯論時提到，如果不收費，汀九橋在一般時段的V/C比率(譯文：行車量/容車量比率)僅為0.86，而目前早上繁忙時間為1.17。如果不收費——這是政府說的，不是我說的——汀九橋在一般時段和繁忙時段的有關比率分別為0.86和0.77，與早上繁忙時間的1.17“離天隔丈遠”。何需擔心？有何值得擔心？怎會引致擠塞？不會的，請先聽清楚我的修正案。本人修正案的分時段資料很複雜，所以我讓大家看圖就是這個原因，我並非建議全部免費。

何況政府可賺回少許收入，幫補營運成本，可謂皆大歡喜。若嫌幫補過少，那9條收費隧道又如何？中環及灣仔繞道隧道在興建時耗資360億元，卻一分錢也不收取。如果扣除維修費用，更是大幅虧蝕，那又如何？全部置之不理？總之由新界西北120萬名居民承擔嗎？

我現在懇請各位議員支持我這項惠民的修正案，還新界西北居民一個公道。根據議員的發言，我估計將會支持我的只有一兩位。我希望大家考慮是否可以投棄權票。我的方案是否一無可取？在繁

忙時段，即大家最怕擠塞的時段，我是依足政府的方案，一元也沒有改動。我的方案是否一無可取，全部議員都反對？須知道，議員是要表決的，如果方案既有優點，亦有缺點，是可以考慮投棄權票的。至於政府的方案，議員想必都會支持。

我先發言至此，我會繼續按下“要求發言”按鈕，因為我要回應多位議員的發言。

暫停會議

全委會主席：會議現在暫停，明天上午9時恢復。

立法會遂於下午6時47分暫停會議。

立法會問題第7條

(書面答覆)

提問者： 張欣宇議員

會議日期： 2025年2月19日

作答者： 保安局局長

答覆：

主席：

根據《警隊條例》（第232章）第59條，香港警務處（「警務處」）可保留所有因某項罪行而被逮捕或被定罪人士的鑑別資料。備存這些記錄的目的，主要是為協助警方履行其防止、偵查和調查罪案的法定職能。

就議員的提問，現回覆如下：

(一) 自2004年以來，警務處已就「須留紀錄的罪行」列表（「列表」）作出29次修訂。詳情參考附件。

(二) 警務處已完成列表的檢討，並已將最新的列表公開（詳見 [\(三\) 警務處在修訂列表中的罪行清單時，依循多項指導原則，包括：-](https://www.police.gov.hk/info/doc>List_of_offences_kept_in_police_convictio_records_tc.pdf）。</p></div><div data-bbox=)

- 有關罪行的嚴重程度；
- 有關罪行的普遍性；
- 對個人或財物已經或可以造成的傷害；

- 有關罪行第二次或之後被判罪名成立時依例會否被判以更重的刑罰；以及
- 有關罪行是否純屬規管性質等。

除上述原則外，凡因罪名成立而被判處監禁刑期（包括緩刑），不論有關罪行是否載於列表內，該項判罪都將會被記錄在案。

(四) 警務處會繼續因應新法例的實施及現有法例的變更，不時檢討列表及作出修訂。

附件

自二零零四年以來，下列罪行已納入香港警務處「須留記錄的罪行」列表內：

	年份	新增罪行
1	2004	● 《中醫藥條例》（第549章）第107-111、119、131、134、143-144、146(3)及(4)、153及154條
2	2005	● 《公安條例》（第245章）第3、5、17A(2)及(3)、17B、17C、18至26、28、31至34及38
3	2007	● 殘酷對待動物所訂一切罪行
4	2007	● 作出令公眾憤慨的不雅行為（按普通法提控）
5	2007	● 非應邀電子訊息條例，第 593 章（第 22(1)、23(1)、24(1)、25(1)及 26(1)條）
6	2008	● 協助兒童或少年逃離看管或控制（第 213 章第 42 條）
7	2008	● 未經註冊的幼兒中心（第 243 章第 6 條）
8	2008	● 被禁止人士擔任幼兒托管人（第 243 章第 15A 條）
9	2009	● 嚴重中傷（《種族歧視條例》（第 602 章）第 46 條）
10	2012	● 《聯合國（反恐怖主義措施）條例》（第 575 章）所訂一切罪行
11	2013	● 《打擊洗錢及恐怖分子資金籌集條例》（第615章）第 5(5)-(8)、10(1)、10(3)、10(5)-(8)、13(1)、13(3)、13(5)-(8)、17(9)、20(1)、29(1)、35(1)、36(1)、37(1)、38(1)、39(1)、47(4)、49(8)、52(1)-(2)、61(2)及66(3)條
12	2013	● 《個人資料（私隱）條例》（第486章）第35C(5)、35E(4)、35F(3)、35G(4)、35J(5)、35K(4)、35L(6)-(7)、50A(1)、50A(3)、63B(5)、64(1)-(2)條
13	2015	● 稅務條例（第 112 章第 82 條）
14	2019 (全面檢討)	● 普通法 ➤ 包攬訴訟 ➤ 刑事藐視法庭 ➤ 協助犯人逃脫 ➤ 干擾証人 ➤ 公職人員行為不當 ➤ 阻礙屍體埋葬 ➤ 逃離合法羈押 ● 《監獄條例》（第 234 章）第 17、17A 及 18A 條

年份	新增罪行
	<ul style="list-style-type: none"> ● 《化學武器(公約)條例》(第 578 章) 第 5、30(1)-(2)、30(5)及 34 條 ● 《進出口條例》(第 60 章) 第 26(1)(b)條 ● 《進出口(電子貨物資料)規例》(第 60L 章) 第 9(1) 條 ● 《大規模毀滅武器(提供服務的管制)條例》(第526 章) 第4 條 ● 《競爭條例》(第619 章) 第52-55、105、125 及128 條 ● 《中醫藥條例》(第549 章) 第142 條 ● 《中藥規例》(第549F 章) 第7(h)(i)-(ii)、10、12、23(1)、24 及26(1)條 ● 《脊醫註冊條例》(第428 章) 第24(c)-(i)條 ● 《牙醫註冊條例》(第156 章) 第24、25 及25A 條 ● 《人類生殖科技條例》(第561 章) 第39(1) 及39(3) 條 ● 《醫生註冊條例》(第161 章) 第27、28 及32 條 ● 《助產士註冊條例》(第162 章) 第18 及20(2)條 ● 《輔助醫療業條例》(第359 章) 第12(2)、21(1) 及21(2)條 ● 《旅館業條例》(第349 章) 第5(1) 及21(3)(b)條 ● 《船舶及港口管制條例》(第313 章) 第72 條 ● 《商船(本地船隻)條例》(第548 章) 第32 條 ● 《船舶及港口管制規例》(第313A 章) 第20 及23B(5) 條 ● 《商船(本地船隻)(一般)規例》(第548F 章) 第10 及20(3)條 ● 《商船(本地船隻)(證明書及牌照事宜)規例》(第548D 章) 第52 條 ● 《商船(船舶及港口設施保安)規則》(第582A 章) 第3(4)及3(6)條 ● 《電訊條例》(第106 章) 第20、24(1)、26-28、32A、32B、32C 及36D(9)條 ● 《公司條例》(第622 章) 第65(2)、65(4)(a)、207(a)、212(1)、267(3)、275(4)、373(6)、374(5)、377(4)、379(5)、388(7)、413(4)、429(4)、683(4)、750(6)、863(2)-(6)、871(9)、871(10)、875(2)-(6)、890(2) 及895(2)條

	年份	新增罪行
		<ul style="list-style-type: none"> ● 《證券及期貨條例》（第571章）第184D及381D條 ● 《私營骨灰安置所條例》（第630章）第11(1)(a)-(b)、68(1)-(2)、68(4)、69(1)、70(1)、72、73(1)-(2)及99(1)(a)-(b)條
15	2019	<ul style="list-style-type: none"> ● 《禁止蒙面規例》（第241K章）第3條
16	2019	<ul style="list-style-type: none"> ● 《私營骨灰安置所條例》（第630章）第56(3)(a)-(b)及100條
17	2019	<ul style="list-style-type: none"> ● 《私營醫療機構條例》（第633章）第32(2)(a)、34(2)(a)、93及112(7)
18	2019	<ul style="list-style-type: none"> ● 侮辱國歌（文件第A405第7條）
19	2020	<ul style="list-style-type: none"> ● 《中華人民共和國香港特別行政區維護國家安全法》及《中華人民共和國香港特別行政區維護國家安全法第四十三條實施細則》
20	2021	<ul style="list-style-type: none"> ● 《個人資料（私隱）條例》（第486章）第64(3A)、64(3C)、66E(1)、66E(5)、66I(1)、66O(1)條
21	2021	<ul style="list-style-type: none"> ● 《刑事罪行條例》（第200章）第159AAB, 159AAC, 159AAD, 159AAE, 159AAO條
22	2021	<ul style="list-style-type: none"> ● 《電影檢查條例》（第392章）第7、15A(2)、15K(7)、15K(8)、20(2A)、22(1)、22(2)、22(4)及22(5A)條
23	2022 (全面檢討)	<ul style="list-style-type: none"> ● 《儲備商品（進出口及儲備存貨管制）規例》（第296A）第24(1)及24(2)條 ● 《儲備商品（批發售賣的管制）規例》（第296B）第15(1)及15(2)條 ● 《非政府簽發產地來源證保障條例》（第324章）第5(5)及7(1)至(3)條 ● 《聯合國制裁條例》（第537章）及條例下各規例所訂罪行 ● 《防止盜用版權條例》（第544章）第3(1)、4(1)、15(1)及22(1)條 ● 《商標條例》（第559章）第93(1)及93(2)條 ● 《保護瀕危動植物物種條例》（第586章）第5至9、11至15及38條 ● 《實體貨幣及不記名可轉讓票據跨境流動條例》（第629章）第4(5)-(7)、5(3)-(5)、6(4)、6(5)、9(1)、9(3)及24條 ● 《私營醫療機構條例》（第633章）第10(3)(a) ● 《旅館業條例》（第349章）第5A(1)、21(3)、21(4)、

	年份	新增罪行
		<p>21(6)及21(6A)條</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 《會社(房產安全)條例》(第376章)第4(1)、21(1)-(4)條 ● 《床位寓所條例》(第447章)第5(1)、6條 ● 《土地註冊條例》(第128章)第24條 ● 《商船(安全)條例》(第369章)第32及67(1)條 ● 《商船(註冊)條例》(第415章)第86條 ● 《商船(海員)條例》(第478章)第71(1)、71(2)及128(1)條 ● 《證券及期貨條例》(第571章)第112B、112X、112ZT及381A條 ● 《安老院條例》(第459章)第6條 ● 《殘疾人士院舍條例》(第613章)第4條 ● 《道路交通條例》(第374章)第39O條〔沒有接受初步藥物測試〕、第39S條〔沒有提供樣本〕及第39U(5)條〔在交出車牌期間駕駛車輛〕
24	2022	● 《小型無人機令》(第448G章)第18條、第20至24條
25	2024	● 《打擊洗錢及恐怖分子資金籌集條例》(第615章)第53ZUE(1)-(4)、53ZUW(1)、53ZUX(1)、53ZUY(1)、53ZVK(1)、61(2)、66(3)、76B(2)、76D(7)及76F(1)條
26	2024	● 《消防(消除火警危險)規例》(第95F章)第19(1)條
27	2024	● 《維護國家安全條例》(文件A305)
28	2024	● 《應課稅品條例》(第109章)所訂一切有關碳氫油的罪行、攬雜酒罪行、及第17條的罪行
29	2025	● 《海上安全(酒精及藥物)條例》(第649章)第5(3)、6(3)、9(1)、12(2)、16(5)、17(3)、18(5)、24(2)及27(2)條

立法會問題第八條
(書面答覆)

提問者：林素蔚議員

會議日期：二零二五年二月十九日

作答者：勞工及福利局局長

答覆：

主席：

就林議員的提問，現答覆如下：

(一) 過去三年與熱壓力有關的工傷個案數字詳列如下：

年份	2022	2023	2024
總數	16	31	29*

*由於部分懷疑個案仍在調查當中，2024 年的個案數字僅為初步數字，最終數字可能會因應調查結果而有所改變。

個案數字的上升，可能與勞工處在 2023 年推出《預防工作時中暑指引》(《指引》) 及聯同職安局進行廣泛宣傳有關。《指引》提高了僱主及僱員對工作時中暑的認知和關注，並明白到因工中暑可視作工傷處理，因而增加了 2023 年和 2024 年相關個案的呈報。

(二) 2024 年夏季，勞工處共進行了 23 620 次有關熱壓力風險控制措施的巡查，並發出 1 031 個警告予相關持責者，主要涉及未有按《指引》進行熱壓力風險評估以確保防暑措施適切有效、沒有保存評估記錄，或未有採取足夠的預防措施以減低員工在工作時中暑的風險。期間，我們並未發現應引用《職業安全及健康條例》(《條例》) 的一般責任條款作出檢控的嚴重違例個案。我們相信大部分僱主均認同須避免僱員在工作時中暑，並願意作出配合，按《指引》的建議採取所需的防暑措施。

(三) 勞工處於 2023 年推出《指引》及根據「香港暑熱指數」制定「工作暑熱警告」，讓僱主及僱員可參考《指引》提供的建議，因應熱壓力水平制定適當、以風險為本的防暑措施，減低僱員工作時中暑的風險。

因應持份者的意見，勞工處提前作出檢討，於 2024 年 5 月修訂和加強了《指引》的部分內容，讓僱主和僱員更清楚了解《指引》提供的原則和建議；同時優化了「工作暑熱警告」系統，包括將工作暑熱警告與天文台的「極端酷熱」特別提示相連結，以及進一步調整「工作暑熱警告」取消機制的技術參數，使警告取消後在短時間內重發的情況在 2024 年大幅減少。

根據《條例》第 6 條一般責任條款，僱主須在合理地切實可行範圍內確保其在工作中的僱員的安全及健康，包括為他們提供或維持屬安全和不會危害健康的工作環境及工作系統。僱主須為處於酷熱環境工作的僱員進行熱壓力風險評估，並根據評估結果，採取所需的風險控制措施避免僱員在工作時中暑。勞工處會進行巡查及執法工作，特別在夏季會加強視察中暑風險較高的工作地點，確保僱主採取適當措施預防僱員在工作時中暑。若巡查發現有不足之處，視乎情況的嚴重性和所得證據，會根據相關法例作出相應的執法行動。

我們相信《指引》有助提升僱主及僱員對預防工作時中暑的意識和能力，並會繼續透過多元的宣傳和推廣、教育及培訓，提醒和協助他們參照指引採取適當的防暑措施。此外，勞工處會持續進行巡查和執法工作，監察高風險行業實施防暑措施的情況，確保僱主採取適當措施預防僱員在工作時中暑。

立法會問題第9條
(書面答覆)

提問者： 陳月明議員

會議日期： 2025年2月19日

作答者： 保安局局長

答覆：

主席：

警方十分關注在不同地方、不同處所發生的爆竊案件，並一直積極採取措施打擊有關罪行，以及透過不同途徑，向市民提供家居安全及防盜的保安資訊。

就議員的提問，經諮詢香港警務處(警務處)及民政事務總署後，現綜合回覆如下：

(一) 過去5年(2020年至2024年)按警區劃分的爆竊案宗數和破案率見附件一。

定罪人數方面，2020年至2024年第三季，因爆竊相關罪行(即《盜竊罪條例》(第210章)第11條入屋犯法罪及第12條嚴重入屋犯法罪)被定罪的人數，以及當中於首次提訊時為未成年人士或並非持有香港身份證的人數則見附件二。

(二) 警務處以多管齊下的方法加強預防和打擊爆竊案的工作。在執法方面，警方加緊收集情報，以情報作主導，在高危區域(例如村

屋)加強高姿態巡邏和截停搜查；利用無人機和政府飛行服務隊的直升機進行夜間空域巡邏及搜捕竊匪，並在不同時段、不同位置設立路障，截查可疑車輛或人士，加強震懾力。

在宣傳方面，為提高市民警覺性，警方推出網站「安全城市・香港」(SafeCity.HK)的一站式平台向市民提供防爆竊資訊在內的防罪提示，並透過不同渠道，例如社交平台、新聞發報會、警聲360及警聲百二秒，進行宣傳，與市民大眾分享有關加強家居保安的方法，鼓勵市民向警方舉報可疑人物或行為。警方也會定期向不同業界(例如物業管理及保安業界人員、零售業等)舉辦講座，和聯同區議會、鄉事委員會、分區委員會和物業管理公司等向市民派發防爆竊單張，從不同角度提升防盜意識。

在警方的大力打擊下，爆竊案情況明顯改善，2024年接獲1 220宗爆竊案，較2023年減少134宗，跌9.9%，損失金額亦減少4,800萬，下跌25.5%。警務處會繼續相關工作，如於農曆新年和長假期時段等高危時期，特別加強宣傳(例如利用「防罪宣傳車」到全港不同地區)，教育市民防盜的重要性和方法。

(三) 針對爆竊案，撲滅罪行委員會在2024至25年度以「提防爆竊及盜竊」作為其中一個滅罪宣傳運動的主題，透過不同媒介包括網上廣告，以及派發宣傳品如門窗防盜警報器，提醒市民加強家居保安，防範爆竊及盜竊。

而在地區撲滅罪行委員會(地區滅罪會)方面，各個地區滅罪會在2024年間舉辦不同以「提防爆竊及盜竊」為題的宣傳運動，例

如舉行嘉年華、講座和設計比賽；派發宣傳紀念品、單張、橫額等；更在小巴椅背和巴士候車亭燈箱登廣告，務求在地區層面多方面將提防爆竊及盜竊的訊息滲入市民的生活中。

(四) 為進一步提升治安水平、全面打擊罪案，警務處自2024年四月起開始在全港各區（包括鄉郊地區）安裝閉路電視，安裝點分佈在傳統燈柱、智慧燈柱及政府建築物上，至去年底已安裝615組鏡頭，並將於2025年內完成首階段安裝共2 000組鏡頭。截至2024年底，系統已協助警方偵破122宗案件，包括兇殺、行劫、爆竊等嚴重罪案，拘捕202人。在閉路電視協助偵破的16宗爆竊案中，一半（8宗）案件能夠於1日內破案，顯示它不但令調查更有效，亦大大提升破案效率。

除了協助破案，閉路電視亦對犯罪行為構成阻嚇力。為了解相關數據，警方詳細分析各類罪行在街道上發生的案件數字，發現它們在閉路電視安裝後有所下跌，可見計劃為防罪滅罪帶來十分正面的作用。警方會因應個別地區及位置（包括鄉郊地區）的罪案率或人流逐步進行安裝，以期閉路電視能夠對防罪滅罪發揮最大作用。

此外，警方也有聯同地區滅罪會鼓勵及協助舊式低設防大廈安裝閉路電視系統，警區亦會向鄉村居民派發門窗警報器等，以提升住宅的保安水平。

附件一

2020年至2024年爆竊案宗數和破案率 (按警區劃分)

警區	宗數 (破案率)				
	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
中區	39 (26%)	27 (30%)	22 (55%)	34 (41%)	38 (37%)
灣仔	66 (39%)	48 (50%)	16 (81%)	44 (48%)	23 (48%)
西區	70 (30%)	46 (35%)	21 (38%)	33 (45%)	27 (37%)
東區	77 (36%)	83 (43%)	33 (64%)	29 (41%)	33 (27%)
黃大仙	87 (29%)	59 (19%)	41 (15%)	82 (21%)	95 (19%)
秀茂坪	85 (34%)	43 (37%)	43 (49%)	35 (49%)	32 (66%)
觀塘	71 (42%)	36 (17%)	33 (64%)	26 (69%)	18 (44%)
將軍澳	62 (16%)	31 (26%)	34 (38%)	41 (34%)	44 (11%)
油尖	186 (38%)	104 (71%)	74 (66%)	104 (63%)	68 (54%)
旺角	232 (29%)	106 (48%)	86 (43%)	122 (50%)	85 (64%)
深水埗	321 (22%)	159 (38%)	105 (50%)	156 (44%)	160 (46%)
九龍城	118 (22%)	64 (44%)	46 (37%)	58 (40%)	65 (29%)
邊界	43 (19%)	64 (11%)	24 (25%)	23 (43%)	27 (22%)
元朗	166 (30%)	147 (35%)	86 (38%)	123 (32%)	104 (26%)
屯門	58 (26%)	56 (36%)	16 (25%)	64 (36%)	43 (51%)
大埔	156 (19%)	182 (18%)	61 (16%)	128 (18%)	135 (19%)
荃灣	55 (16%)	61 (30%)	52 (31%)	66 (26%)	41 (24%)
沙田	88 (17%)	61 (23%)	38 (32%)	83 (19%)	87 (48%)
葵青	89 (43%)	60 (47%)	39 (41%)	58 (43%)	47 (53%)
大嶼山	19 (43%)	32 (6%)	7 (29%)	41 (17%)	29 (41%)
機場	0 (-)	1 (100%)	0 (-)	0 (-)	1 (100%)
水警總區	7 (57%)	2 (50%)	9 (89%)	4 (25%)	18 (72%)
全港	2 095 (27.8%)	1 472 (34.9%)	886 (42.6%)	1 354 (38%)	1 220 (37.4%)

2020年至2024年第三季
入屋犯法罪及嚴重入屋犯法罪（《盜竊罪條例》第11及12條）
定罪人數

人數	年份 ¹				
	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年 首三季
檢控人數	195	240	227	226	167
被定罪	159	200	171	164	112
當中：					
- 被告人於首次提訊時 為18歲以下	3	0	1	1	5
- 被告人並無持有香港 身份證	40	24	26	22	18

¹ 表中數字所屬的年份代表案件審結的年份，由於有些案件的審訊時間可能較長，檢控的年份與案件審結的年份可能會有不同。

立法會問題第十條
(書面答覆)

提問者：林哲玄議員 會議日期：二零二五年二月十九日

作答者：醫務衛生局局長

答覆：

主席：

就林哲玄議員的提問，經諮詢衛生署後，現回覆如下：

政府十分重視癌症的防控工作，早於二〇〇一年成立癌症事務統籌委員會（委員會），負責制訂癌症防控策略，並督導涵蓋癌症預防和篩查、監察、研究和治療等工作的方向。委員會由醫務衛生局局長擔任主席，成員包括癌症專家、學術界人士、公私營界別醫生，以及公共衛生界別的專業人士。委員會轄下的癌症預防及普查專家工作小組（專家工作小組）負責定期檢視本地及國際的證據，並就癌症預防及篩查制訂適合本港情況的建議。

從公共衛生角度而言，政府在制訂癌症篩查計劃時，均會參照相關專家按循證醫學審慎評估多項因素，包括該種癌症在本港的普遍性、相關篩查工具的準確與安全程度、對降低發病率和死亡率方面的效益和成本效益等。同時篩查計劃會引導市民以及相關醫療專業改變相關醫療服務的需求和供應模式，政府需仔細評估篩查計劃對現時醫療系統的影響，避免引致有限的醫療資源被過度傾斜使用，以保證整體公共衛生和醫療資源得到善用。

就大腸癌篩查方面，根據專家工作小組的建議，年齡介乎50歲至75歲、「一般風險」（例如沒有遺傳性腸病）的無症狀人士，應考慮每一或兩年接受一次大便隱血測試；或每五年接受一次乙狀結腸鏡檢查；或每十年接受一次大腸鏡檢查。

基於專家工作小組的建議，政府於二〇一六年推出大腸癌篩查計劃（計劃），現時資助50至75歲、沒有大腸癌徵狀的香港居民每兩年到私營機構接受一次篩查。計劃採用大便免疫化學測

試作為篩查工具。如大便免疫化學測試結果呈陽性，參加者會獲轉介到已參與計劃的大腸鏡醫生接受政府資助的大腸鏡檢查。如測試結果呈陰性，參加者應於兩年後進行覆檢。

截至二〇二四年底，累計有約510 000名合資格人士參與計劃，約77 000人（16%）的大便免疫化學測試結果呈陽性，約40 000人（7.7%）在接受大腸鏡檢查後確診大腸腺瘤，約3 400人（0.7%）確診大腸癌。二〇二四年新參與計劃的人數為約86 000人，是計劃推行以來最多人參與的一年。經計劃確診大腸癌的個案中，約2 400宗已進行初步分析，當中約56%屬早期個案，而非經篩查發現的大腸癌個案中，屬於早期個案的則不足四成。由此可見，參與計劃能及早發現及診治大腸癌，提高治癒率。

至於篩查方法方面，計劃採用大便免疫化學測試作為首要篩查工具，與大部分海外地方（例如新加坡、英國和澳洲）的大腸癌篩查計劃一致。專家工作小組於二〇二三年審視了其他非入侵性大腸癌篩查測試（例如大便DNA、RNA、「微生物標記」和血液DNA測試）的科學實證，當中包括亞太胃腸病學會及亞太消化內鏡學會於二〇二三年就非入侵性的大腸癌診斷工具發表的聯合建議。經專家工作小組審視，現時尚缺足夠及充份科學證據證明一些較新的非入侵性大腸癌篩查工具對降低大腸癌發病率及死亡率有較佳的成效和成本效益。專家工作小組因此決定維持關於大腸癌篩查的建議。一般而言，大便免疫學測試的費用約數十元至數百元不等，而上述其他較新型的非入侵性大腸癌篩查測試服務費用可達數千元。專家工作小組會繼續密切留意本地和外地有關大腸癌篩查的最新科研實證和實踐方式。

除了定期接受大腸癌篩查外，實踐健康生活模式亦對預防大腸癌十分重要。根據專家工作小組就預防大腸癌的建議，市民應採取健康生活模式，例如多吃高纖維食物，少吃紅肉和加工肉食，並恆常運動，保持健康體重及腰圍，避免飲酒及吸煙。衛生署一直以推廣健康生活模式作為預防癌症的首要策略，並致力加強癌症的公眾教育工作，提高公眾對癌症預防及篩查的意識。

與此同時，基層醫療署亦透過地區康健中心／站及家庭醫生積極推廣健康人生計劃。該計劃以預防為本、全人照護為核心，

並參考最新實證，為市民制訂不同人生階段的個人化健康策略。家庭醫生及基層醫療專業人員將攜手合作，根據個人因素，提供慢性疾病及癌症篩查、健康生活方式指導等服務，例如建議50歲以上人士進行大腸癌篩查。

-完-

立法會問題第 11 條

(書面答覆)

提問者： 管浩鳴議員 會議日期： 2025年2月19日

作答者： 教育局局長

答覆：

主席：

政府的學生資助政策是確保學生不會因經濟困難而未能接受教育。在職家庭及學生資助事務處轄下的學生資助處（學資處）現時管理五個為專上及大專學生而設的學生資助計劃，包括兩個須經入息及資產審查的資助計劃（即「資助專上課程學生資助計劃」及「專上學生資助計劃」，提供助學金及／或生活費貸款），以及三個免入息審查貸款計劃（即「全日制大專學生免入息審查貸款計劃」、「專上學生免入息審查貸款計劃」及「擴展的免入息審查貸款計劃」，提供貸款以供申請人支付學費）。

就管浩鳴議員的提問，現答覆如下：

- (一) 修讀學額全數由大學教育資助委員會或公帑資助的認可專上課程的註冊全日制學生，可申請「資助專上課程學生資助計劃」或「全日制大專學生免入息審查貸款計劃」。在2020/21至2024/25學年，該兩項計劃的相關數字表列於附件一。
- (二) 連續拖欠償還兩期或以上的按季度分期還款／六期或以上的按月分期還款的個案會被視為拖欠還款個案。在2020/21至2024/25學年，五個學生資助計劃下有關拖欠還款的數字表列於附件二。
- (三) 假如還款人經學資處多番催促和追討後，仍未有任何回應或還款，學資處便會向拖欠還款賬戶採取法律追討行動。此外，學資處只會在確定無法追討貸款的情況下（例如貸款人去世而其彌償人亦無能力償還貸款，或貸款人及其彌償人均

告破產）才考慮把貸款進行撇帳。在2020/21至2024/25學年，五個學生資助計劃下有關採取法律追討行動及撇帳的數字表列於附件三。

(四)及(五) 須經入息及資產審查的資助計劃，提供無須償還的助學金予學生應付學費及學習開支，以及低息生活費貸款，有關貸款的年利率現時為1%。

免入息審查貸款計劃則是為不打算接受或未能通過入息及資產審查的學生，提供貸款以繳付學費。有關計劃以「無所損益」及「收回全部成本」的原則運作。利率亦以「無所損益」為基礎計算及包含風險調整利率（自2012年7月起已下調至零），並按既定機制定時或因應利率市場變化作出調整。現時免入息審查貸款的年利率為1.795%，遠低於市場上一般無抵押貸款的利率。若進一步下調貸款的年利率，不但容易令有關計劃被濫用，鼓勵不必要的借貸，增加學生將來的還款負擔，而且變相由納稅人補貼，偏離計劃的原意和審慎理財原則。

還款安排方面，考慮到貸款人的還款負擔，現時的標準還款期已延長至15年，剛畢業的學生可選擇在畢業後一年才開始償還貸款。學生貸款人如有實際還款困難（例如經濟困難、繼續修讀全日制課程或患重病），可申請免息延長還款期最長兩年，即相關的還款期最長為17年。

此外，為紓緩學生貸款還款人在2019冠狀病毒病疫情期間的財政壓力，政府由2020年4月1日至2025年3月31日（暫緩期）提供五年免息延遲償還貸款安排，即整個還款期最長可達22年。所有合資格的學生貸款還款人在暫緩期內無須償還本金及分期利息，免入息審查貸款計劃下的所有還款帳戶期間亦獲豁免原須每年繳付的行政費。在暫緩期內畢業或完成課程的新帳戶還款人，更可以選擇在2025年3月31日後再延期最長一年才開始償還貸款。

對於有實際還款困難的學生貸款人，學資處會按個別情況提供協助，包括磋商調整還款方案或按其意願根據《破產條例》進行個人自願安排。

(六) 學資處一直致力推廣理財教育，提醒申請人在申請及確定接受貸款前，應慎重考慮貸款需要及還款能力始作決定；並不時更新部門網頁上推廣審慎理財、信貸管理及負責任借貸等信息，和宣傳拖欠還款可能帶來的後果，從而加強宣傳及阻嚇作用。

學資處亦與各大專院校合作，不時與各學生事務處分享交流，提供最新的申請貸款須知及學生意理財信息，亦有向院校派發相關宣傳材料，以便院校透過每年舉辦的學生活動，向學生灌輸審慎理財的應有態度和提醒申請專上及大專學生資助計劃應注意的事項。

此外，學資處與投資者及理財教育委員會（投委會）合作，透過部門網頁推廣投委會的理財教育平台「錢家有道」及其舉辦的年度理財教育活動「香港理財月」，藉此向學生貸款申請人及其家長提供與金融理財有關的資訊，教育他們認識及早規劃財務的重要性。

附件一

	學年				
	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24	2024/25 (截至2025年 1月31日)
資助專上課程學生資助計劃					
獲發放助學金的學生總數	17 579	16 365	15 535	14 761	11 521
獲發放全額助學金的學生人數 (佔獲發放助學金學生總數 的百分比)	12 486 (71.03%)	12 109 (73.99%)	11 611 (74.74%)	10 950 (74.18%)	9 091 (78.91%)
獲發放貸款的學生人數	3 267	2 921	2 797	2 990	2 108
發放金額(百萬元)					
(1)助學金	757.52	745.07	723.36	689.98	532.04
(2)貸款	141.74	132.22	131.50	143.59	107.13
全日制大專學生免入息審查貸款計劃					
獲發放貸款的學生人數	12 154	11 366	11 199	11 987	11 119
發放貸款金額(百萬元)	481.02	451.25	446.51	478.38	448.05

附件二

	學年 [#]				
	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24	2024/25 (截至2024年 12月31日)
資助專上課程學生資助計劃					
拖欠還款個案數目	735	612	531	491	475
拖欠款額(百萬元)	16.29	13.90	12.55	11.87	11.36
平均拖欠款額(元) [@]	22,200	22,700	23,600	24,200	23,900
拖欠還款個案數目佔貸款 還款帳戶數目的百分比	2.58%	2.09%	1.85%	1.81%	1.80%
專上學生資助計劃					
拖欠還款個案數目	849	710	621	584	574
拖欠款額(百萬元)	11.05	10.09	9.46	9.09	8.95
平均拖欠款額(元) [@]	13,000	14,200	15,200	15,600	15,600
拖欠還款個案數目佔貸款 還款帳戶數目的百分比	2.78%	2.28%	2.01%	2.02%	2.05%
全日制大專學生免入息審查貸款計劃					
拖欠還款個案數目	553	460	402	369	372
拖欠款額(百萬元)	10.02	9.12	8.40	7.71	7.53
平均拖欠款額(元) [@]	18,100	19,800	20,900	20,900	20,200
拖欠還款個案數目佔貸款 還款帳戶數目的百分比	1.47%	1.05%	1.05%	0.98%	1.03%
專上學生免入息審查貸款計劃					
拖欠還款個案數目	1 493	1 243	1 121	1 037	1 007
拖欠款額(百萬元)	34.62	30.54	28.51	27.01	26.17
平均拖欠款額(元) [@]	23,200	24,600	25,400	26,000	26,000
拖欠還款個案數目佔貸款 還款帳戶數目的百分比	2.38%	1.89%	1.88%	1.73%	1.78%
擴展的免入息審查貸款計劃					
拖欠還款個案數目	3 803	3 384	3 081	2 846	2 769
拖欠款額(百萬元)	55.41	50.95	47.43	44.25	43.33
平均拖欠款額(元) [@]	14,600	15,100	15,400	15,500	15,600
拖欠還款個案數目佔貸款 還款帳戶數目的百分比	6.20%	5.38%	5.36%	5.11%	5.18%

註: 學資處沒有備存有關拖欠款額佔各個計劃批出貸款總額的百分比數據。

截至相關學年的7月31日。拖欠還款個案數目和拖欠款額包括在過往學年及相關學年已開始還款而於截數當日仍有拖欠還款的個案和累計拖欠款額。

@ 平均拖欠款額進位至最接近的百位數。

附件三

	學年 [#]				
	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24	2024/25 (截至2025 年1月31日)
法律追討行動					
由律政司向貸款人發出訴訟／ 執行判令前書函的數目&	945 [^]	957	883	984	583
執行判令的宗數^{@*}					
- 扣押債務人財產令狀	244	325	474	521	223
- 扣押債權判令	43	72	188	173	129
- 押記令	5	13	55	71	67
撇帳[@]					
資助專上課程學生資助計劃					
(a) 撇帳個案數目&	3	46	16	8	8
(b) 所涉款額(百萬元)	0.21	2.88	0.94	0.17	0.73
專上學生資助計劃					
(a) 撇帳個案數目&	1	9	3	4	3
(b) 所涉款額(百萬元)	0.01	0.40	0.06	0.32	0.22
全日制大專學生免入息審查貸款計劃					
(a) 撇帳個案數目&	3	10	5	5	3
(b) 所涉款額(百萬元)	0.11	0.64	0.24	0.17	0.47
專上學生免入息審查貸款計劃					
(a) 撇帳個案數目&	2	22	5	5	4
(b) 所涉款額(百萬元)	0.17	2.78	0.54	0.50	0.21
擴展的免入息審查貸款計劃					
(a) 撇帳個案數目&	11	79	33	48	22
(b) 所涉款額(百萬元)	0.49	2.72	1.31	2.07	0.91

截至相關學年的7月31日。

^ 律政司自2021年1月起開始備存相關的數字。

* 執行判令的宗數為律政司就過往學資處已獲法庭判定勝訴的案件，因應個別情況所採取相關法律行動的執行判令，與該學年的拖欠還款個案宗數並無直接關係。

@ 學資處沒有備存撇帳款額佔各個計劃批出貸款總額的百分比數據。

& 一宗個案可能涉及多於一封由律政司發出的書函及/或多於一宗執行判令。一宗撇帳個案可能涉及一項或以上由學資處管理的資助計劃下的貸款還款帳戶。

立法會問題第十二條 (書面答覆)

提問者：陳沛良議員

會議日期：二〇二五年二月十九日

作答者：醫務衛生局局長

答覆

主席：

政府二〇二三年十一月推出「慢性疾病共同治理先導計劃」（「慢病共治計劃」），是《基層醫療健康藍圖》下的首個重大項目。計劃為 45 歲或以上未被確診患有糖尿病或高血壓的香港居民，提供政府資助的糖尿病和高血壓篩查及診症服務，以鼓勵市民及早透過篩查了解自身健康狀況，從而達到「早預防、早發現、早治療」的目標。

就陳沛良議員提問的各部分，經諮詢基層醫療署後，現回覆如下：

(一) 及 (六)

截至二〇二五年二月十三日，參加「慢病共治計劃」的市民人數已突破十萬（約101 800名）。當中，約58 700名參加者完成了糖尿病及高血壓篩查，其中約23 500名（即近四成）參加者被診斷為血糖偏高¹，或患有糖尿病或高血壓（見附件二）。他們可進入治療階段，透過共付模式自行負擔一定的共付額，並在政府資助下由自行選擇的家庭醫生繼續為其診治，以及按個人健康狀況獲處方藥物和接受護士診所和專職醫療服務跟進。另外，政府在「慢病共治計劃」下與醫院管理局（醫管局）協定雙向轉介機制，家庭醫生可按臨床診斷及訂明的標準和指引，安排有臨床需要的參加者到醫管局指定的專科門診接受屬一次性質的內科專科諮詢；有29名參加者透過機制到醫管局接受屬一次性質的內科專科諮詢。

¹ 血糖偏高至糖化血紅素 6.0-6.4% 或空腹血糖 6.1-6.9 mmol/L 水平。

我們注意到參加者的女性比例較高。截至二〇二四年十二月三十一日，參加者當中女性約佔67%，而男性約佔33%，其中約七成參加者年齡介乎45至64歲。有鑑於參加者的男性比例較低，各地區康健中心／站（統稱為康健中心）正加強聚焦男士的宣傳工作，包括加強對個別行業例如運輸、建築、及餐飲業從業員的宣傳工作，亦安排於非工作日，特別是星期日舉辦推廣活動。

政府會根據科學實證和資源運用等的考慮因素，定期檢視基層醫療服務及「慢病共治計劃」服務範圍。政府正積極籌備於二〇二五年內擴大「慢病共治計劃」為合資格的計劃參加者提供血脂檢查，以更全面評估及妥善管理包括「三高」（高血壓、高血糖和高血脂）在內的心血管疾病風險因素，詳情適時公布。由於現時沒有足夠科學證據支持為一般風險人士進行骨質疏鬆症例行篩查有效或符合成本效益，因此政府目前並未有計劃為市民提供骨質疏鬆症篩查服務。康健中心會繼續在健康管理及推廣層面舉辦推廣預防骨質疏鬆症和骨質疏鬆性骨折的教育活動，並會與不同的地區組織和醫療服務提供者合作，為對骨質疏鬆服務有興趣或有需要的人士提供資訊或作出轉介。

如《基層醫療健康藍圖》提及，有本地研究顯示，透過提供資助篩查和管理，讓合適病人接受糖尿病管理服務，可節省醫療體系的醫療費用及疾病負擔。「慢病共治計劃」屬先導性質，鼓勵合資格市民就糖尿病和高血壓這兩種常見的慢性疾病進行篩查，讓隱藏患者及早發現慢性疾病，盡早治療並預防併發症，從而減低住院的需求。為進一步審視「慢病共治計劃」的成效，政府已於二〇二四年第一季委託本地大學進行研究，評估計劃各項目標的實現程度和整體表現，包括服務質素、成效和成本效益。政府會適時檢視「慢病共治計劃」的服務模式和運作細節，並在有需要時作出優化以確保其成效。

（二）、（三）及（四）

家庭醫生普遍支持「慢病共治計劃」。截至二〇二五年二月十三日，「慢病共治計劃」內的家庭醫生數目為599名，覆蓋785個服務點，其中182名家庭醫生可直接在診所（218個服務點）為市民登記參加計劃。

現時參與計劃的服務點中，三分之二（530個服務點）收取政府建議的150元或以下的診症共付額。家庭醫生服務點的數目、地區分布情況、及所釐定的共付額範圍載於附件二。

現時全港各區均有一定數量的家庭醫生服務點。「慢病共治計劃」的參加者可按個人需要，靈活選擇到鄰近居住地點、工作地點或其他合適的服務點配對家庭醫生接受篩查和跟進服務，因此各地區的參與人數與家庭醫生服務點分布或會不一致。基層醫療署會繼續致力增加各區家庭醫生服務點，以期為市民提供更多選擇及增加他們就醫的便利性和靈活性。就此，基層醫療署先後舉辦了五場網上簡介會，向家庭醫生推廣及介紹計劃，亦有主動邀請家庭醫生／診所參加計劃，特別是現時已參加「普通科門診公私營協作計劃」的醫生和已加入《基層醫療指南》的醫生。基層醫療署與香港家庭醫學學院於二〇二四年五月十八日合辦「世界家庭醫生日研討會2024」，與業界就共同推展基層醫療服務作分享和討論。研討會亦重點講述了政府為支援家庭醫生向「慢病共治計劃」參加者提供適切護理所推出的改善措施，成功吸引更多醫生參與計劃。

此外，政府一直持續優化計劃的運作細節，以簡化行政手續和工作流程，提升家庭醫生在系統操作的便利程度。另外，為增加「慢病共治計劃」的靈活性，從二〇二四年三月起，市民可選擇直接到部分參與「慢病共治計劃」的診所登記參加計劃，並配對診所內的家庭醫生作篩查。在檢視參加者的實際需求後，政府更由二〇二四年八月起擴大「慢病共治計劃」的基本藥物名單，將名單涵蓋的基本藥物由最初的43項增至59項，令家庭醫生有更大彈性，因應參加者的臨床需求處方藥物。

（五）

為向「慢病共治計劃」的參加者提供涵蓋範圍更廣、連貫性更好的醫療服務，計劃於上月二十日增設護士診所及專職醫療（包括視光師、物理治療師及營養師）服務。護士診所及專職醫療服務屬於需轉介的服務，「慢病共治計劃」參加者可因應其健康需要獲家庭醫生或康健中心轉介接受適當的治療和跟進。護士診所一般已能有效處理大多數情況，其服務點覆蓋香港島、九龍及新界；專職醫療服務則主要針對有特殊臨床需要或複雜病情的病人，因此並非所有地區均需設立服務點。相關服務推出至今未及一個月，已有 47 名「慢病共治計劃」參加者預約相關服務，其中 33 名參加者已接受了服務（見附件三）。

專屬護士診所及專職醫療服務首階段為「慢病共治計劃」參加者提供服務。其他沒有參加「慢病共治計劃」的康健中心會員，將於下一階段亦可以「共付模式」接受專屬護士診所及專職醫療服務，詳情稍後公布。

（七）

「慢病共治計劃」自推出以來，政府透過多種途徑宣傳「慢病共治計劃」，其中康健中心扮演重要角色。除了邀請現時合資格的會員參加「慢病共治計劃」，康健中心亦會於當區舉辦大型推廣活動，並透過社區外展活動、流動外展車和社區綜合大樓的宣傳攤位加強與公眾人士的接觸。康健中心也一直積極與社區服務夥伴合作，例如與關愛隊合作組織社區活動，招募符合資格人士成為計劃參加者。

同時，政府亦於各電視及多媒體透過不同宣傳方式向廣大市民推廣「慢病共治計劃」，並藉着與市民和醫療服務提供者建立的溝通平台（例如網站、電話熱線、海報和宣傳單張、電子通訊和網上簡介會），提供有關「慢病共治計劃」的最新資訊。

附件一

「慢病共治計劃」
參與人數及篩查數據
(截至 2025 年 2 月 13 日)

1	「慢病共治計劃」累計參與人數 ^{註 1,2}	101 800
	中西區	2 700
	東區	4 500
	南區	6 300
	灣仔區	2 000
	九龍城區	3 400
	觀塘區	5 300
	深水埗區	8 700
	黃大仙區	10 100
	油尖旺區	2 900
	離島區	1 400
	葵青區	9 100
	北區	2 900
	西貢區	4 700
	沙田區	6 000
	大埔區	2 800
	荃灣區	6 100
	屯門區	10 000
	元朗區	12 800
2	已由家庭醫生完成篩查前診症的計劃參加者	74 000
3	已完成篩查的計劃參加者	58 700
	已進入治療階段的計劃參加者	22 000

註1：合資格人士經康健中心登記加入「慢病共治計劃」後，可根據自己的意願選擇到鄰近居住地點、工作地點或其他合適的服務點配對家庭醫生及辦理配對手續，並不一定要選擇

同區家庭醫生。合資格人士亦可選擇直接在各區有提供參加者登記服務的家庭醫生診所登記參加計劃，並與該家庭醫生進行配對。因此，上述數字只顯示各區（包括康健中心或家庭醫生診所）的登記人數，而非各區的參加人數。

註 2：數字調整至最接近的百位數，因此單項總和未必與總計相同。

附件二

「慢病共治計劃」 家庭醫生參加概況 (截至 2025 年 2 月 13 日)

表格一：計劃內家庭醫生的數目

1. 在計劃內家庭醫生的數目	599
2. 家庭醫生的服務點 ^{註 1}	785
3. 可為市民直接登記參加計劃的家庭醫生的數目	182
4. 可為市民直接登記參加計劃的家庭醫生服務點	218

註 1：一名家庭醫生可以在多於一個服務點提供服務。

表格二：家庭醫生服務點的地區分布

地區	家庭醫生服務點
中西區	63
東區	79
南區	18
灣仔區	62
九龍城區	31
觀塘區	53
深水埗區	33
黃大仙區	28
油尖旺區	105
離島區	15
葵青區	38
北區	17
西貢區	40
沙田區	48
大埔區	19
荃灣區	36
屯門區	60
元朗區	40
總數	785

表格三：家庭醫生共付額範圍分布

共付額範圍	家庭醫生服務點	百分比 ^{註 2} (%)
\$0 - \$50	96 ^{註 3}	12.2%
\$51 - \$150	434 ^{註 4}	55.3%
\$151 - \$250	139	17.7%
\$251 - \$350	100	12.7%
\$351 - \$450	6	0.8%
\$451 - \$550	5	0.6%
\$551 - \$999	5 ^{註 5}	0.6%

註 2：由於進位關係，百分比相加後未必等於 100%。

註 3：五個家庭醫生服務點釐定的共付額為 0 元。

註 4：427 個家庭醫生服務點釐定的共付額為 150 元。

註 5：最高共付額為 800 元。

附件三

「慢病共治計劃」
護士診所及專職醫療服務數據
(2025年1月20日至2025年2月13日)

服務	預約人數	已接受服務人數
護士診所	0	0
視光師	44	32
物理治療師	3	1
營養師	0	0
總數	47	33

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： 2025年2月19日

作答者： 運輸及物流局局長

答覆：

主席：

就陳仲尼議員提問有關電動輪椅的各個部分，經諮詢醫務衛生局、香港警務處（警務處）和運輸署後，我現答覆如下：

- (一) 警務處沒有備存對電動輪椅使用者的執法數字。
- (二) 正確使用電動輪椅有助保障使用者和他人的安全。醫院管理局（醫管局）轄下醫院的專職治療師在處方電動輪椅時會根據患者的個人需要，教導他們如何安全和正確地使用輪椅。此外，醫管局轄下的社區復康中心亦為電動輪椅使用者提供有系統的小組培訓，讓他們熟習安全使用輪椅的技巧及態度，以應對不同的情況，包括使用公共交通工具和公共設施，以及應付室外障礙物等情況。

而根據《簡易程序治罪條例》（第228章）第4（8）條，任何人士若在公眾地方罔顧後果或疏忽地駕駛，或其駕駛的速度或方式會對公眾產生危險，便屬違法。至於《道路交通條例》（第374章），由於該條例旨在規管道路交通與車輛的使用，因此並不適合用作進一步規管電動輪椅。然而，運輸署會繼續協助推廣電動輪椅的安全使用，以促進道路使用者（包括行人）的安全。

- (三) 政府一貫的政策目標是為有需要人士（包括人手或電力推動輪椅使用者）提供無障礙的環境，令他們能與其他人在平等的基礎上進出處所及使用其中的設施和服務，幫助他們獨立生活和全面融入社會。

在規劃新市鎮及新發展區的行人路網絡時，政府會充分考慮行人（包括輪椅使用者及其他有需要人士）的需要，提供足夠闊度的行人路，及設置合適的行人過路設施，以提升輪椅

使用者及其他行人的出行體驗。

政府會繼續與殘疾人士團體保持緊密聯繫，並就他們在日常使用無障礙通道和設施的情況聽取意見。

-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：2025年2月19日

作答者：運輸及物流局局長

答覆：

主席：

「易通行」不停車繳費服務於2023年底於全港政府收費隧道實施，並將於本年五月政府接管大欖隧道後在該隧道實施，讓車輛無須在收費亭停車便可遙距繳付隧道費，提升收費效率，更有效地管理交通，讓駕駛者行車更安全和暢順；拆除原有人手收費亭後可騰出的空間，將被加以利用作改善隧道出入口的交通。

就陳振英的問題的各個部份，經諮詢發展局及運輸署後，現回覆如下：

(一) 於海底隧道（紅隧）及東區海底隧道（東隧）的「易通行」相關工程已全部完成，包括拆除收費島及收費廣場上蓋、以及調整行車線安排等。現時放置於現場的交通圓錐筒（俗稱「雪糕筒」）的主要目的是引導車輛沿行車線行駛，避免車輛駛入中央分隔帶的影線範圍，以理順隧道出入口一帶交通及維持道路安全。

至於西區海底隧道(西隧)方面，現時我們正於原收費廣場一帶進行重鋪路面以及相關工程，需移除原收費廣場主行車線的現有混凝土路面以更換路基及重鋪瀝青路面。由於工程鄰近現有行車線、巴士站、支路出入口等，需要分階段進行，確保不會對隧道運作、交通情況和道路安全構成重大影響。當主行車線工程完成後，我們會繼

續在騰出的空間進行餘下工程，並會在完工後撤除水馬等臨時交通管理措施。相關部門會盡快完成工程，預計西隧的工程將於本年第二季完成。

- (二) 拆除收費亭所騰出的空間會用作改善隧道出入口的交通，包括擴闊現有巴士上落客和進出巴士站的空間、增加車道旁的緩衝區以確保隧道安全運作，以及理順行車線的安排等，當中會考慮交通安全和顧及景觀。長遠而言，運輸署會持續審視該路段往後的交通情況及可用空間等，積極考慮如何配合周邊的發展，以及改善交通和過海巴士服務。此外，以紅隧為例，香港鐵路有限公司（港鐵）已應政府邀請就重新規劃紅磡站周邊及海濱用地進行研究，包括如何加強紅磡和尖東的行人連接性，以及如何改善紅隧巴士站的候車環境。政府正審視港鐵的研究報告，預計在今年年中就當中土地用途的建議徵詢持份者的意見。
- (三) 現時三條過海隧道共設有95塊廣告牌，分別設置於各條隧道出入口、隧道建築物(例如行政大樓和通風大樓)和巴士站等地點。運輸署轄下的隧道營辦商透過公開招標委聘廣告代理商銷售廣告位，相關廣告收入歸政府所有。

運輸署一直密切留意市場對隧道範圍內展示廣告的需求，務求善用廣告位。運輸署亦不時檢視廣告牌的數量和類型，考慮的因素包括成本效益、不影響駕駛者專注駕駛、道路安全和對附近居民的視覺影響等。為配合市場需求及收費廣場的改動，運輸署在2024年11月至2025年1月期間於東隧新增4塊廣告牌以拓展廣告收入。

運輸署會繼續與隧道營辦商和廣告代理商保持密切聯絡，留意市場對在隧道範圍內展示廣告的需求，考慮不同方案，包括提問中的建議的可行性，以期增加廣告收入。

立法會問題第十五條
(書面答覆)

提問者：梁美芬議員

會議日期：二零二五年二月十九日

作答者：律政司司長

答覆：

主席：

就梁美芬議員提出的問題，現回覆如下：

(一) 「香港普通法司法實務研修班」由香港國際法律人才培訓學院與最高人民法院合辦，於2025年1月6日至17日在香港圓滿舉行。

為期兩周的研修班是培訓學院啟動後首個舉辦的課程，有25位法官來自最高人民法院、廣東省高級人民法院和粵港澳大灣區內地九市法院參加，透過講座、座談及參觀等形式，向內地法官全面介紹香港普通法制度的運作與實踐，涵蓋課題包括合同法、公司法、婚姻家事法、民事和刑事訴訟程式、仲裁、兩地法院如何處理涉外因素案件等。講者（包括本港的法官和司法人員、資深法律界人士和香港國際法律人才培訓專家委員會成員）與內地法官在不同課題作深入的交流。

研修班組織了多場交流座談，邀請講者與學員就同一主題直接交流。例如，在《維護法治 各司其責》的座談中，培訓學院邀請立法會議員、律政司、香港大律師公會和香港律師會的代表就其如何維護法治進行對話，內地法官亦做交流發言；在《涉外案件處理思路：內地與香港比較》的座談中，培訓學院邀請四位資深法律界人士與內地法官交流處理涉外案件的異同。通過對談方式，促進了兩種法律制度的相互理解和交流。

另外，培訓學院在研修班結束向學員收集意見表，以評估研修班的成效。

(二) 在意見表中，逾九成半的內地法官表示研修班涵蓋的課題與他們的工作相關、內容豐富深入、講者表達清晰詳盡，並建議未來可以就個別議題舉辦專門的培訓等。在結業分享中，內地法官表示研修班課程充實、專業、連貫、循序漸進、果實纍纍，讓他們進一步認識香港普通法制度的實際運作，並理解香港普通法制度與內地法律制度的不同，同時也增加他們對處理涉外、特別是涉港案件的信心。

培訓學院會繼續就每個培訓項目收集意見，並定時向立法會司法及法律事務委員會匯報。與此同時，培訓學院也會根據意見回饋，完善和提升培訓學院的後續工作。

(三) 培訓學院在未來的培訓項目中會與不同的機構合作，為內地、本地和國際法律人才舉辦能力建設項目，例如今年2月下旬培訓學院將與國家司法部合辦「全國涉外仲裁人才培訓班(香港)」，為80位從事涉外仲裁的企業法律顧問、資深仲裁員和律師以及仲裁從業人員進行培訓。另外，培訓學院將於今年3月14日與聯合國國際貿易法委員會(“UNCITRAL”)合辦「氣候變化與國際貿易法會議」。培訓學院亦會為香港本地法律人才培訓內地法律制度以及與更多國際組織合作能力建設專案。通過一系列的培訓項目，一方面為本地、內地和不同地區的法律人才進行培訓，同時讓香港發展為法律能力建設中心，提升香港的普通法制度在國際社會中的影響力。

—完—

立法會問題第16條

(書面答覆)

提問者： 陳曼琪議員

會議日期： 2025年2月19日

作答者： 商務及經濟發展局局長

答覆：

主席：

專業服務協進支援計劃(支援計劃)於2016年11月推出，總承擔額為2億元，旨在支持香港專業服務行業推行有價值的項目，藉此加強與境外同業的交流和合作、推動相關宣傳活動，以及提升服務水平和對外競爭力。支援計劃主計劃由推出至今共有近120個項目獲得資助，涉及資助總額約8,000萬元。

此外，政府於《2020年施政報告》中宣布在支援計劃下預留5,000萬元，成立專業人士參與活動津貼計劃(津貼計劃)，資助香港主要專業團體在疫情穩定後參與由政府(例如香港經濟貿易辦事處)和香港貿易發展局舉辦的相關活動，以加強向內地城市及海外市場推廣香港的競爭優勢和專業服務。

就陳曼琪議員的提問，現回覆如下：

(一)、(三)及(四) 支援計劃下主計劃自2021年8月至去年11月期間，獲批資助項目共41個，涉及24個申請機構，資助總額約2,400萬元，每個項目的平均資助額約60萬元，不獲資助申請共25個。受惠行業中，醫療及有關服務約佔四成，法律服務約佔兩成，建造及有關服務約佔一成半，其餘項目的受惠行業為設計服務、資訊及通訊科技服務等。與法律服務有關的項目涉及4個申請機構，其中最高及最低的資助金額分別約為110萬元及27萬元。至於津貼計劃方面，自2022年年底疫情穩定及旅遊限制放寬至今，共有14個活動獲得資助，參加的本地專業人士數目近300名，涉及津貼總額約340萬元。

(二) 正如上文第一段提及，支援計劃主計劃由2016年推出至今批出的資助總額約8,000萬元，平均每年批出約1,000萬元資助，若按過去每年平均批出的資助額推算，預計用作主計劃的1億5,000萬元撥款可運作至2031-32年左右，但實際情況仍取決於申請機構提交的申請數目及每個項目的獲批款額。

(五) 及(六) 支援計劃在疫情期間的申請情況與疫情前後相若。於疫情期間申請機構的項目多以網上形式進行，因此所申請的資助金額相對較低。現時申請項目已恢復以實體形式進行。我們一直透過不同途徑積極宣傳支援計劃，包括每個季度舉辦簡介會、向專上學院、工商和專業團體發出電郵、發放新聞稿，以及透過支援計劃網頁提供申請資訊等。我們亦不時主動聯絡並與工商和專業團體會面，簡介支援計劃及鼓勵業界積極申請資助。相關宣傳工作會持續進行。

立法會問題第 17 條
(書面答覆)

提問者：周文港議員

會議日期：2025 年 2 月 19 日

作答者：保安局局長

答覆：

主席：

互聯網的世界並不是一個無法可依的虛擬世界。根據香港現行法例，大部分在現實世界用以防止罪行的法例，原則上均適用於網絡世界，包括社交媒體及手機通訊軟件。任何違法行為，無論有關行為是否發生在互聯網上，只要涉及刑事罪行，均受相關法例規管。

就議員的提問，經諮詢民政及青年事務局、政制及內地事務局及律政司後，現綜合回覆如下：

(一) 在互聯網上散播不當資訊或發表不當言論有可能違反《個人資料(私隱)條例》（第 486 章）（《私隱條例》）第 64 條在未獲同意下披露個人資料的罪行，即一般所謂「起底」罪行。該罪行自 2021 年 10 月生效以來，截至 2024 年 12 月 31 日，私隱專員公署共拘捕 63 人，當中 32 人已被定罪。而截至 2024 年第三季，香港警務處（「警務處」）亦針對因「起底」導致當事人或其家人蒙受《私隱條例》第 64(3C)條下

的指明傷害，進行調查並拘捕 34 人，當中 18 人已被定罪。

根據律政司的紀錄，過去 3 年沒有就《誹謗條例》（第 21 章）第 5 條「發布明知虛假的永久形式誹謗」作出檢控。而截至 2024 年第三季，一共有 1 006 人因涉及《刑事罪行條例》（第 200 章）第 24 條刑事恐嚇或《盜竊罪條例》（第 210 章）第 23 條勒索等罪行而被檢控，當中 450 人已被定罪。

上述罪案相關數字已包括在互聯網干犯的個案，政府沒有備存以線上線下劃分的細項數字。

- (二) 民政及青年事務局早前已就其他國家和地區應對虛假資訊方面的經驗和處理方法，聘請顧問進行研究。根據民政及青年事務局提供的資料，政府已完成處理虛假信息的顧問研究。政府會繼續密切留意虛假信息的問題。整體來說，香港現時在媒體方面的資訊發放較以往有所改進，但並不表示我們無須提防虛假訊息及其他網上誹謗及欺凌的行為。
- (三) 正如回覆第一部分所述，香港現行用以防止罪行的法例，原則上均適用於網絡世界，上述的相關罪行均適用於網上行為。在網絡上發表不當言論亦可能觸犯其他罪行，例如違反載於《私隱條例》附表一的保障資料原則。

至於網上並非建基於事實的言論或資訊，現行法例框架下亦有機制要求移除不當的信息，協助打擊網上誹謗及欺凌行為。例如根據《刑事罪行條例》第 159AAL 條，如有未經同意下發布私密影像（包括移花接木的偽造私密影像），法庭可按情況命令被告或其他人移除、刪除或銷毀有關私密影像，《私隱條例》第 66M 條亦賦權個人資料私隱專員要求停止披露涉及「起底」的內容。當發現有不當信息在網上流傳，警方會積極進行調查並適時採取執法行動，並按情況要求服務供應商移除有關資訊，有需要時當事人亦可按情況向高等法院申請禁制令。

政府再次強調，市民必須合法及負責任地使用互聯網，切勿以身試法。我們會繼續透過現行法例全力打擊在網上發生的違法行為及採取執法行動，並會不時檢視現行法例的適用性及有效程度。

立法會問題第十八條 (書面答覆)

提問者：李梓敬議員

會議日期：二零二五年二月十九日

作答者：勞工及福利局局長

答覆：

主席：

綜合社會保障援助（綜援）計劃是香港社會保障制度一部分，為因年老、患病、殘疾、單親、失業、低收入或其他原因，在經濟上無法自給自足的人士提供最後安全網，協助他們應付基本生活需要。綜援計劃設有嚴謹的經濟審查，確保有限公共資源集中用於照顧有需要人士。

綜援申請人及其家庭成員遞交申請時必須誠實申報入息及境內外資產等相關資料。處理申請時，社會福利署（社署）會約見申請人、進行家訪和按需要向申請人及／或其家庭成員的僱主、前僱主或業主查證，以核實申請人及其家庭成員遞交的資料。

社署按風險為本原則處理綜援個案，包括定期覆檢所有已批核個案，以不同形式（例如會面、家訪或書面方式）要求受助人重新申報入息和資產，核實他們是否繼續符合資格領取綜援；按風險程度以不同週期覆檢已批核個案；以及抽樣調查由受委人或代理人代為領取綜援的個案，確保相關受委人或代理人妥善管理綜援。此外，社署會定期和按需要與其他政府部門和機構（例如入境事務處、庫務署、土地註冊處和公司註冊處）核對資料並進行分析，從而識別可疑個案，再深入調查。

社署如懷疑申請人或受助人未有如實申報入息或資產，甚至把資產存於香港以外地方以規避經濟審查，會主動深入調查及跟進，較嚴重個案更會轉交執法部門調查。社署也會按需要主動聯絡懷疑資產隱藏所在地的政府部門和銀行等機構以核實資料。

若受助人不再符合領取資格綜援，社署會要求他們盡快償還多領款項（如有）。任何人明知或故意作出虛假陳述或隱瞞任何資料以騙取綜援即屬違法，不但會喪失領取援助資格，更可遭政府按《盜竊罪條例》（第210章）起訴，一經定罪，最高可被判處監禁14年。

詐騙綜援情況並不普遍，近年確立有詐騙成分的個案僅佔個案總數約0.1%至0.3%。2020-21年度至2024-25年度的相關數字載於附件。社署沒有備存詐騙綜援個案成功追討金額和涉及隱瞞境外資產或收入的分項數字。

社署各區社會保障辦事處職員和特別調查隊伍會按所屬崗位就綜援申請及已批核個案進行審批和覆檢，以及就涉嫌詐騙綜援的個案進行調查。特別調查隊伍曾於2019年7月進行架構重整，並增加一名總社會保障主任，加強監督資料核對及抽查個案等工作。2021年9月，特別調查隊伍再度增加人手，以加強個案調查工作。現時社署各區社會保障辦事處有超過1 400名社會保障職系人員參與審批申請、覆檢已批核個案及調查可疑個案的工作。六隊特別調查隊由約120名社會保障職系人員組成。社署現亦聘用三名前紀律部隊人員擔任偵查顧問，協助處理較複雜或嚴重的個案。

為確保妥善運用公帑，社署會繼續致力遏止詐騙綜援，並會持續檢視和優化相關措施的效益，包括調查人手及調查方法。

附件

**2020-21年度至2024-25年度
懷疑詐騙綜援個案數目及經調查後確立有詐騙成分的個案數目**

年度	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25 ^註
(i) 懷疑詐騙綜援個案數目	2 048	1 693	2 370	2 765	1 789
- 市民舉報個案數目	1 685	1 143	1 968	2 342	1 523
- 社署主動調查個案數目	363	550	402	423	266
(ii) 經社署調查後確立有詐騙成分的個案數目 (佔該年度 3 月底綜援個案總數百分比)	370 (0.2%)	323 (0.1%)	367 (0.2%)	589 (0.3%)	344 (0.2%)

註：於2024年12月底。

立法會問題第 19 條 (書面答覆)

提問者： 嚴剛議員

會議日期： 2025年2月19日

作答者： 財政司副司長

答覆：

主席：

引進重點企業辦公室（引進辦）專責引進對香港有重要策略價值的產業的企業，工作包括物色目標重點企業、了解它們的需要，以及為落戶在港的重點企業提供特別配套措施和一站式服務。就嚴剛議員的提問，現回覆如下：

（一）引進辦自 2022 年 12 月投入運作以來，一直積極接觸世界各地高潛力、具代表性的企業。儘管近年經濟環境複雜多變，過去兩年引進辦的工作仍然進展良好，至今已引進 66 家重點企業，它們分別來自生命健康科技、人工智能與數據科學、金融科技，以及先進製造與新能源科技四個策略產業。當中，約八成重點企業已經或計劃在香港設立國際或地區總部，預計未來數年合共會為香港帶來約 420 億元的投資和創造超過 17 000 個職位。

引進辦亦持續跟進已落戶香港的重點企業的發展情況以及需要，輔助及加快它們以香港作為基地，進入內地市場或拓展海外業務，從而催化香港產業多元化及轉型，同時鞏固香港作為「超級聯繫人」和「超級增值人」的角色，吸引更多海外的企業以香港作為基地去開拓內地市場，以及協助內地的企業藉香港「走出去」海外市場。

（二）根據引進辦的資料，在已引進的 66 家重點企業之中，有 12 家屬先進製造與新能源科技產業類別，當中不少是市值或估值過百億元，並擁有行內前沿技術的企業。它們均已經或計劃於本地設立研發中心及／或生產基地，有七成半更計劃在香港建立國際或地區總部。引進辦一直密切跟進這些企業的發展情況及需要，提供度身訂造的配套服務，包括透過一系列與創科園區、大學及科研機構、商會和專業團體等單位的配對活動，加快它們在香港開展業務。預計未來數年，單以上述先進製造企業計算，它們將合共在香港投資約 56 億元，並能創造超過 1 800 個就業機會。先進製造業重點企業在港落戶和進一步擴大營運，更有助吸引其上、中、下游的公司來港，促進先

進製造產業提速發展，以及助力傳統製造業升級轉型，建構更蓬勃的產業生態圈，同時有助創造更多優質的就業機會。

事實上，政府一直致力透過不同措施鼓勵製造業(包括先進製造業)利用創科升級轉型，推進香港新型工業發展。有關措施的實施進度符合預期。稅務方面，政府為在香港進行研發活動的企業提供稅務優惠，企業的合資格研發活動開支，可享有額外稅務扣減，其總額的首 200 萬元，可獲 300% 稅務扣減，餘額亦可獲 200% 扣減。有關的扣減金額不設上限，適用於所有合資格企業。稅務局現正處理 2023／24 課稅年度的報稅表及進行評稅工作，而稅務局在利得稅評稅方面，未有以傳統或先進製造模式作進一步統計分類，因此未能提供相關稅務統計數據。

政府亦提供資助進一步推進新型工業化。「新型工業化資助計劃」旨在資助生產商在香港設立新的智能生產線，目標在2027年將計劃下的智能生產線增至最少130條。截至2025年1月，已有63宗申請獲「新型工業評審委員會」(「評審委員會」)支持，涉及共超過100條生產線，進展理想。另外，政府於2024年9月推出100億元「新型工業加速計劃」(「加速計劃」)，以配對形式，為先進製造與新能源科技及其他策略性產業的企業，提供更多資助。該計劃下首宗項目在2025年年初獲「評審委員會」支持，項目的總預算金額約為六億元，預計「加速計劃」資助金額約為二億元。政府樂見企業積極參與兩項計劃，利用創新科技實現智能化製造，以提升競爭力。

與此同時，政府亦積極引領市場資金，加大對創科產業的投資。例如，2024年《施政報告》提出設立100億元「創科產業引導基金」，成立母基金，加強引導市場資金投資指定策略性新興和未來產業，涵蓋先進製造等領域，以系統性建設創科產業生態圈。另外，《施政報告》亦提出優化「創科創投基金」，調撥最多15億元與業界以配對形式成立聯合基金，投資包括先進製造與新能源科技的策略性產業的初創企業，以完善香港初創生態圈建設。

(三) 香港的專上院校可靈活開辦符合市場需要的課程，並與相關行業持份者保持溝通，適時調整有關課程的教學內容，以提升學生的學習體驗。教育局亦一直支持不同政策局／部門就相關政策範疇的人力及培訓需求。

為培育相關本地人才，創新及科技基金於 2018 年 8 月推出了「新型工業化及科技培訓計劃」，以 2 (政府) : 1 (企業) 的配對方式資助本地企業讓其員工接受高端科技培訓，尤其是「新型工業化」相關的培訓。

引進辦一直積極推廣並鼓勵落戶香港的重點企業，考慮參與政府推出的人才培訓計劃，為其人才培育提供支持。與此同時，引進辦亦一直推動和鼓勵這些重點企業與大學及科研機構進行交流，探討科研合作及人才發展，以全方位培養企業所需的人才。

立法會問題第20條
(書面答覆)

提問者：蘇長榮議員

會議日期：2025年2月19日

作答者：教育局局長

答覆：

主席：

政府十分重視兒童健康飲食，並一直鼓勵學校制訂健康膳食政策，以助學生養成良好飲食習慣及健康生活方式。學校於挑選午膳供應商時，普遍會根據供應商的規模、食物質素和衛生、價格、家長意見等作綜合考慮。

就蘇長榮議員的提問，經諮詢醫務衛生局、衛生署和環境及生態局後，現回覆如下：

(一)

衛生署自二〇〇六年已編製並修訂至現時的《學生午膳營養指引》(《指引》)。《指引》的主要目的是確保中小學生能夠進食營養均衡的學校午膳，供應他們的生長和發育所需，並以此為校方與午膳供應商簽訂合約中訂明食物分量和質素作參考。《指引》亦建議午膳供應商採用少油、鹽及糖的食材之餘，亦可多選用天然食材、香草和香料來增加菜式味道，令午餐更俱色香味。教育局亦向學校發出通告，提示學校應根據相關指引為學生安排午膳，以符合健康的原則，如穀物類、蔬菜和肉類佔飯盒容量的建議比例；減低脂肪、鹽及糖分的攝取量。另外，《行政長官2024年施政報告》宣布強化衛生署的「全校園健康計劃」，為每所參與學校編製「一校一健康報告」，建議針對性校本健康促進措施，當中包括飲食安排，重點也在於營養，以及生長和發育所需等方面。

(二)

教育局一向推動家校合作，鼓勵學校多向家長解說學校推行健康膳食的政策；又鼓勵家長作相應配合，包括多引導和陪同子女進食營養價值較高的食物，幫助子女養成健康的飲食習慣。教育局亦鼓勵學校安排家長

參與商議午膳安排，例如邀請家長加入午膳供應商甄選小組，制訂午膳要求、甄選準則、評分制度。學校也應就所供應的午膳營養價值和質素，與家長保持溝通，定時收集家長和學生意見，適時向午膳供應商反映，共同監察和提升學校午膳的質素。如有需要，家長亦可自行為子女準備健康飯盒。教育局由二〇二二／二三學年截至本學年一月，共收到兩宗有關預訂飯盒食物質素的家長投訴，經調查後，投訴並不成立。

（三）

因應學校不同的條件和需要，學校除可選擇由午膳供應商預製的飯盒外，教育局亦鼓勵學校實行現場派飯。在現場派飯的安排下，午膳供應商可於校內烹調白飯和蔬菜，以及加熱其他食物（如肉類）。此外，根據教育局於二〇〇九／一〇年度修訂的校舍用途分配表而建成的學校，其標準設施已包括小食部暨中央午膳分發區，以實行現場派飯。

立法會問題第21條
(書面答覆)

提問者：陸頌雄議員

會議日期：2025年2月19日

作答者：運輸及物流局局長

答覆：

主席：

就陸頌雄議員提問的各個部分，經諮詢運輸署，現回覆如下：

(一) 由於隧道收費系統均只會按車輛類別「小巴」(包括私家小巴和公共小巴)作使用隧道的記錄，因此，運輸署沒有備存紅色公共小巴(紅巴)使用有關隧道的數字。

自「分時段收費」實施以來，以2024年12月為例，平日總過海小巴(包括私家小巴和公共小巴)車流量與實施前相比並無顯著變化，海底隧道部分小巴車流分流到西區海底隧道(西隧)，使過海小巴的車流量在三條過海隧道的分佈更為平均。

(二) 一般而言，由於商用車輛(包括貨車、小巴和巴士)佔路面空間較大和對路面造成的耗損較多，其隧道費一般高於私家車的收費水平。在「分時段收費」下，政府按「效率優先」的原則，考慮商用車輛的載客效率及對社會的經濟效益，將以往普遍較高的商用車輛收費，拉近至繁忙時段私家車收費的相若水平。小巴使用西隧的隧道費比以往大幅下調(由85元下調至50元，降幅約41%)，而收費亦與以往三條過海隧道的平均隧道費(約44元)相若。至於的士，其行程主要由乘客主導，乘客需支付去程和回程的過海隧道費，即合共50元，這與小巴的過海隧道收費一致。

「分時段收費」實施後，過海交通分佈更平均，更能善用三條過海隧道的容車量；隧道口的整體車龍和塞車情況亦有紓緩，有效改善整體過海交通。紅巴營運一直有高度靈活性，其路線、班次和收費均可自

行訂定。在規劃小巴過海路線時，大部分營辦商會均會考慮多項因素，除了隧道費之外，亦包括目標乘客、路線和目的地、暢達性和行車時間等。「分時段收費」實施後，整體過海交通得以改善，節省過海行車時間並有助降低燃油成本，亦有助提升小巴的載客效率和對乘客的吸引力。

目前，政府正收集及整合2024年全年過海交通數據，當中包括三條隧道不同時間/季度/方向的車流、車速和車龍等數據，以及各車種的車流分佈等，以全面分析「分時段收費」方案對過海交通的影響，繼而檢視各車種的收費水平是否需要調整。有關檢討預計在2025年年中完成。

（三）巴士作為載客量高的路面集體運輸工具，其運力和效率相對較高。因此，在可行的情況下，運輸署會盡量給予巴士優先使用道路，例如設置巴士專線和巴士專用入口，善用繁忙路段的容量。若開放巴士專線予其他車輛使用，可能會影響巴士專線的效益及巴士的行車時間。因此，運輸署現時沒有計劃將巴士專線開放予其他車輛使用。

現時過海隧道的出入口附近設有過海隧道巴士站，供多條巴士路線使用，使用量已達飽和。為避免影響巴士運作及上落巴士的乘客，運輸署沒有計劃開放隧道巴士站作為小巴落客點。

（四）政府一直十分關注小巴業界營運狀況，並實施多項措施協助業界改善經營環境。在日常營運方面，運輸署會因應業界的要求而提供適切及可行的協助，例如在考慮個別地點的實際道路情況後，適當地放寬或取消部分紅巴上落乘客的限制區或禁區；以及在不影響道路安全及不會對道路使用者造成阻礙的前提下，批准部分公共小巴在夜間停泊在指定的公共小巴站內，以配合營運需要。

政府亦理解公共小巴業界一直面對持續及嚴重的司機短缺問題，因此在2023年7月推出「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」，在保障本地勞工優先就業的前提下容許合資格的公共小巴營辦商輸入外地司機，兩輪申請共批出了900個公共小巴輸入司機配額。截至2025年1月底，超過600名輸入公共小巴司機已考取相關的本地駕駛執照並已投入工作。此外，運輸署與僱員再培訓局已於2024年年底正式推出先導培訓計劃，以公共小巴行業為試點，由僱員再培訓局與專線小

巴營辦商及第三方培訓機構聯合推出就職掛勾的駕駛培訓計劃，鼓勵本地人士加入小巴司機行業。

另一方面，政府的一貫政策是鼓勵紅巴轉為服務範圍較廣及營運環境相對穩定的專線小巴營運，以期改善營運狀況，同時可讓運輸署更有效進行監管，確保服務質素水平。為配合有關政策，運輸署過往一直有按地區發展及乘客需求規劃和制訂新專線小巴路線，並透過現時專線小巴營辦商遴選計劃，公開邀請有興趣人士（包括紅巴營辦商）申請營運。與此同時，運輸署在2024年8月推出「特選紅轉綠」計劃，邀請11條符合指定條件的紅巴路線營辦商，申請把紅巴路線直接轉為綠色專線小巴路線營運。獲批的兩條紅巴路線營辦商正進行轉為專線小巴路線營運的準備工作，預計可於2025年3月投入服務。

政府會繼續密切留意公共小巴的營運情況，並與相關持份者保持緊密溝通，探討更多可行措施，改善業界營運環境。

立法會問題第 22 條
(書面答覆)

提問者：楊永杰議員

會議日期：2025年2月19日

作答者：發展局局長

答覆：

主席：

對於彩虹道遊樂場、彩虹道體育館及前彩虹道街市所在用地的整體規劃，發展局起動九龍東辦事處(辦事處)連同相關政府部門，包括康樂及文化事務署、規劃署和建築署等啟動了有關的研究和規劃工作，目標是以「一地多用」原則改善康體設施及結合其他用途，既善用土地資源，同時滿足社會需要。就提問的各部分，經諮詢相關政策局和部門後，現回覆如下：

(一)和(三) 彩虹道遊樂場、彩虹道體育館及前彩虹道街市位於新蒲崗，所佔用地合共約4.5公頃。經審視地區的實際情況後，政府建議盡可能保留遊樂場休憩用地的範圍並加以優化，以提升休憩用地的吸引力和共融性。為收集具創意的設計概念和構思，辦事處和建築署舉辦了彩虹道遊樂場休憩用地設計比賽，並計劃將得獎作品中合適的部分或元素融入重建項目的設計中。至於彩虹道體育館及前街市部分，經考慮相關政策局及政府部門的意見後，建議以「一地多用」原則，重新興建一幢政府綜合大樓，以重置和提升現有的康體設施，並加入新的服務。辦事處於2023年2月就重建項目的初步建議諮詢黃大仙區議會和其他地區人士，並吸納相關意見。按現時的設計，康體設施方面將會重置並提升體育館設施，包括室內多用途主場、羽毛球場、多用途活動室、兒童遊戲室、乒乓球室、舞蹈室、健身室等，以及新增一個室內五人足球場(可兼用為手球場)。綜合大樓亦會提供空間用作福利設施(包括長者及幼兒中心)，並設置黃大仙地區康健中心，作為樞紐提供及協調當區的基層醫療健康服務。重建項目會設有公眾停車場，亦會重置現有的新蒲崗公共圖書館藉以提升圖書館的服務和設施。有關項目的

初步研究已經完成，目前辦事處正與相關部門商討啟動城市規劃程序的細節，以便為推展該項目作準備。

(二) 彩虹道遊樂場及體育館現時仍在運作中。彩虹道街市則於2022年3月關閉，食物環境衛生署(食環署)已按既定程序物色其他政府部門使用該物業，以善用資源。目前，該物業部份位置分別由食環署用作臨時儲物用途及編配予運輸署用作臨時存放因違例停泊或棄置、而被處理的單車。

《2024 年稅務(修訂)(關於輔助生育服務開支的稅項扣除)條例草案》

委員會審議階段

由醫務衛生局局長動議的修正案

條次

建議修正案

- 3 在建議的第 26ZE(1)條中，在《**第 561 章**》的定義中，刪去“(與守則一併理解者)”。
- 3 在建議的第 26ZE(2)(a)條中，在“《第 561 章》”之後加入“(與守則一併理解者)”。
- 3 在建議的第 26ZF(2)(a)條中，在“《第 561 章》”之後加入“(與守則一併理解者)”。
- 3 刪去建議的第 26ZF(3)(b)(i)條而代以 ——
- “(i) 是於該項合資格程序將獲提供前提供的，前提是 ——
- (A) 《第 561 章》(與守則一併理解者)並無禁止向該項醫療服務的接受對象提供取得配子程序以外的生殖科技程序；或
- (B) 如該項合資格程序是取得配子程序，而就該項醫療服務而言，(A)分節指明的條件不獲符合——該項醫療服務的接受對象，是因接受化學治療、放射治療、外科手術或其他醫學治療而可能導致喪失生育能力的癌症病人或任何其他病人；或”。