

立法局會議過程正式紀錄

一九九一年三月十三日星期三

下午二時三十分開始會議

出席者：

代理總督布政司霍德爵士議員，K.B.E., L.V.O., J.P.

財政司翟克誠爵士議員，K.B.E., J.P.

律政司馬富善議員，C.M.G., J.P.

張鑑泉議員，C.B.E., J.P.

張人龍議員，C.B.E., J.P.

周梁淑怡議員，O.B.E., J.P.

譚惠珠議員，C.B.E., J.P.

葉文慶議員，O.B.E., J.P.

陳英麟議員，O.B.E., J.P.

范徐麗泰議員，O.B.E., J.P.

潘永祥議員，O.B.E., J.P.

鄭漢鈞議員，O.B.E., J.P.

鍾沛林議員，J.P.

何世柱議員，O.B.E., J.P.

許賢發議員，O.B.E., J.P.

李柱銘議員，Q.C., J.P.

李國寶議員，O.B.E., J.P.

倪少傑議員，O.B.E., J.P.

潘志輝議員，J.P.

潘宗光議員，J.P.

司徒華議員

戴展華議員，J.P.

譚王葛鳴議員，O.B.E., J.P.

譚耀宗議員

謝志偉議員，C.B.E., J.P.

黃宏發議員，J.P.

劉皇發議員，O.B.E., J.P.

規畫環境地政司班禮士議員，C.B.E., J.P.

運輸司梁文建議員，J.P.

何承天議員，J.P.

夏佳理議員，J.P.

鮑磊議員，O.B.E.

鄭明訓議員

鄭德健議員，J.P.

張子江議員，J.P.

周美德議員

方黃吉雯議員，J.P.

林貝聿嘉議員，M.B.E., J.P.

劉健儀議員

劉華森議員，O.B.E., J.P.

梁智鴻議員

梁煒彤議員，J.P.

麥理覺議員，O.B.E., I.S.O., J.P.

蘇周艷屏議員，J.P.

杜葉錫恩議員，C.B.E.

黃匡源議員，J.P.

教育統籌司楊啓彥議員，J.P.

政務司曹廣榮議員，C.B.E., C.P.M., J.P.

衛生福利司黃錢其濂議員，I.S.O., J.P.

保安司區士培議員，O.B.E., A.E., J.P.

經濟司布簡瓊議員，J.P.

缺席者：

李鵬飛議員，C.B.E., J.P.

彭震海議員，M.B.E.

林偉強議員，J.P.

薛浩然議員

田北俊議員，J.P.

列席者：

立法局秘書羅錦生先生

宣誓

布簡瓊女士作效忠宣誓。

文件

下列文件乃根據會議常規第 14 條第(2)段的規定而呈交局方省覽：

項目

附屬法例	法例公告編號
公共收入保障條例 1991 年公共收入保障（汽車）（首次登記稅）令.....	80/91
公共收入保障條例 1991 年公共收入保障（費用的增加） （1991 年收支預算案 5）令	81/91
公共收入保障條例 1991 年公共收入保障（銀行業）令.....	82/91
公共收入保障條例 1991 年公共收入保障（應課稅品）令.....	83/91
公共收入保障條例 1991 年公共收入保障（飛機乘客離境稅）令.....	84/91
公共收入保障條例 1991 年公共收入保障（差餉）令	85/91
公共收入保障條例 1991 年公共收入保障（印花稅）令.....	86/91
民航（飛機噪音）條例 1991 年民航（飛機噪音）（操作引擎及 輔助動力器的限制）（修訂）規例	87/91

危險品條例	
1991 年危險品（一般）（修訂）（第 2 號）規例.....	88/91
水務設施條例	
1991 年水務設施（修訂）規例	89/91
證券及期貨事務監察委員會條例	
1991 年證券及期貨事務監察委員會（與公司 財務有關的費用）（修訂）規則	90/91
證券及期貨事務監察委員會條例	
1991 年證券及期貨事務監察委員會 （費用）（修訂）規則	91/91
受託人條例	
1991 年受託人條例（修訂第一附表）公告.....	92/91
公共收入保障條例	
1991 年公共收入保障（費用的增加） （1991 年收支預算案）（撤銷）令	93/91
公共收入保障條例	
1991 年公共收入保障（費用的增加） （1991 年收支預算案）（第 2 號）令.....	94/91

一九九〇至九一年度會期內省覽的文件

- (60) 醫院事務署署長就一九八九至九〇年度該署事務所撰寫的報告
- (61) 撒瑪利亞基金報告書連同截至一九九〇年三月三十一日止的該年度收支帳目及核數署署長證明書
- (62) 截至一九九二年三月三十一日止的該年度政府收入預算

白皮書

跨越九十年代香港社會福利白皮書
一九九一年三月

議員致辭

跨越九十年代香港社會福利白皮書

衛生福利司致辭的譯文：

主席先生，今天我們要審議的是跨越九十年代香港社會福利白皮書。

這份白皮書闡述政府就社會福利服務未來發展而制訂的政策和策略。它是工作小組一年來通力合作的心血結晶，該工作小組的大部分成員都是非官方人士，分別來自從事社會福利工作及其他服務的私人組織或機構。他們為促進本港的社會福利提出創見及辛勤工作，殊堪讚許，本人謹此向他們深表謝忱。

工作小組於一九九零年年初展開工作時，就廣泛徵求市民意見，並於同年九月發表白皮書初稿後，再度諮詢民意。在第二輪諮詢期內，工作小組從區議會、研討會、市民提交的意見書和立法局舉行的辯論中，聽取了許多有用的意見和建議。採用這種透明度甚高的起草程序，可以使最後擬訂的白皮書，無論在社會福利服務的發展方向和實際發展方面，都能就市民所表達的多項期望和疑慮作出回應。

因此，今天提交本局審議的白皮書，在好幾方面都有別於工作小組於去年九月發表的白皮書初稿。有人指出，有關未來發展的建議含糊不清，而當局在撥款方面又未有作出明確的承諾，為針對此等評論，白皮書加插了主要項目實施進程表，列明已訂定的目標及預期於日後達致的目標。至於因可能收取服務費用而引起的混亂，當局亦認為需要加以澄清，現已承諾由政府 and 服務機構成立一個工作小組，進一步研究如何發展服務收費的構思。

社會人士強烈要求白皮書正視人口老化問題對提供老人服務所造成的影響。這經常使人聯想到透過供款計劃提供晚年經濟保障的問題。為老人提供退休福利的問題，既不屬於工作小組的職權範圍，亦不列入白皮書的討論範疇。不過，白皮書在前言內已確認，政府應繼續研究為老人提供經濟支持的問題。這項工作勢在必行。政府不但要經常檢討現有的計劃，對其他有關事項，例如發展一套適合本港實施的健康保險計劃，亦要詳加研究。

工作小組收到的意見中，亦有提及白皮書範圍以外的其他問題。有人要求將康復服務列入白皮書的討論範圍內。主席先生，你在去年十月發表的施政報告中，曾宣布當局將會擬備一份全面的康復服務綠皮書，屆時當會探討這方面的服務。綠皮書的草擬工作現已展開，今年稍後應可公開發表，徵詢市民意見。

社會福利白皮書本身並沒有採用狹隘的觀點去看事物，在撰寫期間，工作小組已研究過很多問題，然後才確定必須優先處理有問題的家庭、兒童和青少年以及老人的需要等事宜。

白皮書希望透過各項服務，促進老人的福利，使他們繼續積極參與社區活動，獲得別人尊重。為老人而設的家務助理、老人服務中心、日間護理中心及老人中心等社區支援服務，將會加以擴展。越來越多老人需要受資助護理安老院及安老院所提供的住院服務，當局會優先應付這方面的需求。此外，亦會鼓勵受到適當管制的私營及非牟利安老院提供服務。

白皮書認為家庭是本港社會最重要的組成部分之一，按照傳統，小孩和老人均是由家人照顧和供養。不過，隨着小型家庭日漸增多，這種家庭成員互相扶持的制度已較前轉弱，加上本港社會發展迅速，生活十分緊張，令各家庭成員受到更大的壓力。當局將會擴展家庭個案輔導服務，以協助那些遇到個人及家庭問題的家庭，並會加強家務助理及日間託兒等支援服務。對於日漸增多的單親家庭和無力負擔日常生活基本需要的家庭，當局亦會特別留意其需要。白皮書又特別建議，應針對領取公共援助家庭的子女的特別需要，為他們增設子女補助金。根據白皮書所定的實施進程表，這項補助金計劃將於今年稍後實施。

香港社會福利的未來發展，並非單是增加經費、服務及設施的問題，更需視乎本港能否培養更多能幹和盡忠職守的社會工作者，一如現職的社會工作者，為本港市民提供妥善的服務。白皮書承認在增加某些社會工作人手的供應方面困難重重，社會工作訓練及人力策劃諮詢委員會和社會福利諮詢委員會將繼續尋求各種方法及途徑改善現況。

主席先生，本港社會繁榮，市民富有愛心。過去數十年來本港在社會福利服務方面所取得的重大進展，足以證明此點。我們已建立穩固的根基，日後會在這個穩固的基礎上繼續發展。

今天提交本局省覽的白皮書，說明政府對本港社會福利未來發展作出的承諾。白皮書清楚列明各項目標和建議，以應付本港社會不斷改變的需要和市民不斷轉變的期望所帶來的種種挑戰、限制和需求。我深信在社會人士的支持下，政府及非政府機構如衷誠合作，悉力以赴，一定可達致這些目標。

各項問題的口頭答覆

香港國際機場的宵禁時間

1. 謝志偉議員問：政府可否告知本局，中東戰事進行期間對本港與歐洲之間航線的影響是否曾導致某些班機升降時違反機場的宵禁限制？

經濟司答覆的譯文：

主席先生，為使民用航機避免在最近戰事期間飛過中東地區上空，多間航空公司經已採取應變措施，改用一條新航線，由香港經中國、蒙古及蘇聯飛往歐洲。

雖然這條航線的飛行時間，較原有航線的飛行時間稍短，但並未導致班機在宵禁時間升降香港國際機場的情況出現，因為有關的航空公司已調整飛往歐洲班機的抵達時間。

謝志偉議員問：主席先生，根據本人所得的可靠消息及我的同事譚耀宗議員的親身體驗，過去數月以來，在宵禁期間，確實常有飛機在啓德機場升降。請問經濟司能否就此事作出解釋？

經濟司答(譯文):主席先生,得聞謝志偉議員此言,我感到甚為詫異。假如能提供具體日期和時間,我當然樂意就此事直接向民航署署長提出。然而,我祇可以指出,在某些情況下,如遇上不可預見的困難而需作技術性停留,或天氣突然轉趨惡劣,便會准許飛機在宵禁時間內降落。

何承天議員問(譯文):主席先生,經濟司可否告知本局,過去一年內,共有多少班機在宵禁時間內升降?又理由何在?

經濟司答(譯文):主席先生,很抱歉,我現時沒有這方面的資料,但我樂意以書面答覆何議員。(附件 I)

梁煒彤議員問(譯文):經濟司可否向本局保證,政府當局會竭盡所能,避免違反午夜宵禁的限制,以盡量減少該段時間內受噪音滋擾,因為大部份受影響的居民那時均已入睡?

經濟司答(譯文):主席先生,我可以向梁議員保證,當局會盡一切努力避免對居民造成滋擾,倘若有任何其他可行方法,當局是必定會採取的。

黃匡源議員問(譯文):主席先生,鑑於飛行時間縮短了,且耗用的燃料較少,經濟司可否告知本局,是否有可能減低往歐洲機票的費用?

主席(譯文):黃議員,我認為你的問題已超越原來問題的範圍。或許你應另擬題目發問。

醫院事務署的醫生編制

二、 梁智鴻議員問題(譯文):主席先生,對不起,我要提出一項含有三個部分的問題。政府可否告知本局:

- (a) 現時醫院事務署的醫生編制和在職人數;
- (b) 以上編制數字與醫務發展諮詢委員會所建議的人手編制比率有何差距;及
- (c) 衛生福利司於一九八九年承諾增設的高級醫生及顧問醫生職位是否經已設立?

衛生福利司答覆的譯文:

主席先生,我現在逐一回答上述問題的三個部分。

首先，醫院事務署的醫生編制和在職人數分別是 1444 人和 1423 人。

其次，上述編制數字，加上兩間大學醫學院另有 253 名需要撥出 65% 時間為病人應診的醫生，本港的醫院共有相當於 1608 名醫生的人手總數，而政府參照醫務發展諮詢委員會建議作為規劃指引的人手編制比率所估計的職位，則約為 1700 個。

一九八九年初，政府決定為醫生職系增設職位，詳情如下：

- (a) 增設 18 個顧問醫生和大約 70 個高級醫生職位，以減輕各醫生的工作負荷，並且整體改善醫生職系的升級機會；及
- (b) 增設 23 個顧問醫生和大約 50 個高級醫生職位，以應付新設服務和改善服務的預期需求。

以上數字總計，顧問醫生職位共有 41 個，而高級醫生職位則有 120 個。

上述職位不但已經開設，而且業已有人出任。

此外，政府亦鑑定有需要增設 73 個顧問醫生職位和 53 個高級醫生職位，以應付服務的需求和進一步提高政府醫生的升級機會，其中全部高級醫生職位及三個顧問醫生職位已經開設並且有人出任；其餘的顧問醫生職位亦正在處理中。隨着服務的發展，這些職位會通過一般程序開設。

梁智鴻議員問（譯文）：主席先生，衛生福利司剛引述的醫生編制約為 1444 人。政府可否知本局，這是否原先規劃的編制，抑或是因若干職位未有填補而縮減了的編制？

衛生福利司答（譯文）：這些編制是根據原來預算加上額外服務需要而訂出的。我想請各位注意，雖然我們在一九八九年預計一九八九至九〇及一九九〇至九一年度將增設 141 個高級醫生職位，但在這兩年內，實際增設及填補的職位共有 173 個。因此，事實已說明一切。若與我們在一九八九年所承諾的相較，我們已作出了更大努力，而我認為有關人員亦有更理想的表現。

劉華森議員問（譯文）：主席先生，衛生福利司可否再向本局保證，醫院管理局在接管醫院事務署時，當局會參照醫務發展諮詢委員會所建議作為指引的人手編制比率，對所有擬設置的職位給予撥款？

衛生福利司答（譯文）：主席先生，會的。事實上，正如我在主要答覆中所說，我們已有參照醫務發展諮詢委員會建議的人手編制比率。各議員當會記得財政司在上週發表財政預算案演辭時指出，醫院管理局已獲最鉅額的撥款。至於有關預算的問題，我很樂意在下週財務委員會會議席上作出答覆。

政府工程的費用估計

3. 潘志輝議員問：政府可否告知本局：

- (1) 在過去三年內，有多少宗政府工程須要(i)向財務委員會追加撥款；(ii)部門自行從其他工程抽調撥款，才能完成工程；所涉及的開支有多少；
- (2) 有否因政府官員失職或顧問研究失誤，而引致政府工程費用大幅增加；及
- (3) 政府如何處理這些問題及有何方法提高估計工程費用的準確性？

財政司答覆的譯文：

主席先生，由一九八八至一九九零年三年來，約有三分之一已批准的政府工程，需要財務委員會將原來核准的工程預算費用向上調整。工程預算費用的增幅約達 100 億元。我已把有關詳情載於附件內，該附件會列入正式紀錄。就大多數工程而言，工程預算費用的增加，是為應付價格的波動，因為原先的核准預算費用是根據制訂預算時的當時價格計算，並無預計價格的上升。這是我們多年來的正常做法。就一些工程而言，核准預算費用增加，是由於原先的工程範圍有所改變，或無法預知的技術問題，例如複雜的土地情況所造成。

主席先生，我們看不到有跡象顯示任何一宗工程開支的增加，是由於政府官員失職所致。至於顧問研究方面，除了一宗工程現正由當局積極調查外，據我所知，近年並無任何政府工程是因顧問研究失誤而引致核准工程預算費用出現重大錯誤的。

工務科現已設立一個工作小組，以檢討部門的做法，務求提高工程費用預算的質素。預計工作小組的報告將於四月完成。在此期間，各工務部門已一直致力改善工程費用預算的準確程度。這些部門正成立規劃、預算及成本控制小組，並設立基本上由電腦操作的計量系統及成本數據庫系統。

直至現時為止，我所處理的都是本草案內純屬相應修訂的條文。至於其餘各條，即草案第 2 條、第 3 條及第 8 條，我若逐一解釋，相信會對各位議員有幫助，因為這幾條除主要屬相應修訂外，目的亦在於簡化現有條文的結構。

草案第 2 條撤銷及取代選舉規定條例第 30 條，後者目前規定六項可以提交選舉質詢書的理由，其中數項涉及選舉「無效」或「全部無效」。這些理由未能與一九九零年十一月提出的修訂配合，因此草案第 2 條建議新增一項主要理由，即無人「正式當選」。草案第 2 條亦藉此機會刪除第 30 條結構上的重複累贅之處，以便可因有人根據選舉規定條例被取消資格或犯舞弊或非法行為而提出有關選舉的質詢。這項規定，可使有意提交質詢書的人和他們的顧問更易草擬措辭正確的選舉質詢書。

草案第 3 條撤銷及取代選舉規定條例第 35 條，後者規定提交選舉質詢書的時限。擬訂的第 35 條的目的，只是使有關條文與立法局（選舉規定）條例內的相對條文一致，規定選舉質詢書必須在選舉主任根據第 28 條所制定的規例發表選舉結果後兩個月內提交。

草案第 8 條對立法局（選舉規定）條例第 29 條所作修訂，與草案第 2 條對選舉規定條例內相對的第 30 條所作的修訂相同。

主席先生，我謹此提出押後辯論此項動議。

附件

一九八八至一九九零年須增加核准工程預算費用的工程數目和價值

年份	(A) 個案數目	(B) 須增加核准工程預算費用的工程數目	(C) 原本的工程預算費用總額	(D) 修訂的工程預算費用總額	(E) 核准工程預算費用的增幅	(F) 增幅	
		% (B) (A)	(百萬元)	(百萬元)	(百萬元)	(E) (C)	
1988	361	118	32.7	14887	19146	4259	28.6%
1989	299	97	32.4	13102	17031	3929	30%
1990	187	67	35.8	12277	14335	2058	16.8%
總計	847	282	33.3	40266	50512	10246	25.4%

潘志輝議員問：主席先生，過去有不少的工程計劃是有顧問公司的參與，而有關部門在申請工程費用前，亦已詳細預計價格波動情況與技術等問題，一如答案第一段所提及的。但為何在三年內，仍有不少的工程涉及 10 億元的追加撥款？而此 10 億元是否不包括有些部門自行從其他工程抽調的費用呢？

財政司答（譯文）：主席先生，我並不知道過去三年來有關模式有否改變。我並沒有就這方面進行任何研究。據我估計，一直以來這個模式是頗為穩定。或許可以這樣說，近年來工程計劃越來越複雜，可能正是這因素致令某些撥款須作修訂。

何承天議員問（譯文）：主席先生，根據財政司答覆的附件所載資料，一九八八至九〇年三年的核准工程預算費用的增幅，依次為 28.6%、30% 及 16.8%。財政司可否告知本局，在這些增長中，有多少是基於價格的上升，又有多少是因為原先的工程範圍有所改變？

財政司答（譯文）：主席先生，如可能的話，我會以書面答覆。（附件 II）

黃匡源議員問（譯文）：主席先生，財政司在其答覆第一段指出，並無預計價格的上升。而按照工務小組委員會的文件所載，經常有應急撥款的要求，以應付價格的波動，請問財政司可否解釋，為何有此情形？

財政司答（譯文）：主席先生，在每一項成本預算內，我們確有包括應急款項。基本上，我們包括這類撥款，以應付因為額外原料、複雜的土地情況、因天氣惡劣而須延長合約期等所引致的無法預知工程開支。這些應急款項是根據過往的經驗計算出來的，一般佔預算成本的一個很少百分比。

鄭明訓議員問（譯文）：主席先生，鑑於由核准至落實推行，預計會有時間上的差距（往往因行政延誤所致），政府可否告知本局，當局的政策，為何不可以在所有預算內，亦包括預計價格的上升？

財政司答（譯文）：主席先生，我答覆內第三段所提及的工作小組將會研究此項問題。

潘志輝議員問：主席先生，經常提出增加撥款或過大數目的追加撥款，對政府財政預算會有甚麼不良的影響？當局會否考慮訂定一個追加撥款最高限額的百分比？

財政司答（譯文）：雖然就某程度而言，要求追加撥款是頗為費事的工作，但我並不認為有潘志輝議員所說的不良後果。至於問題的最後部份，我會考慮潘議員的提議。

黃匡源議員問（譯文）：主席先生，財政司在其主答覆內表示並無預計價格的上升，然而在答覆我的補充提問時，他卻謂應急款項確有預計價格的上升。究竟何者正確？

財政司答（譯文）：主席先生，應急款項並非為應付其他方面的價格上升，例如通貨膨脹所引起的價格上升、建築成本上漲等；兩者是確有分別的。

中港兩地官員的互訪

四、 鮑磊議員問題的譯文：政府可否告知本局，有關安排中港兩地官員多作互訪，以便就重要事項交流意見及增進彼此了解，此項工作進展如何？

政務司答覆的譯文：

主席先生，我們已和中國官員建立多方面的聯繫，以便就重要事項交流意見以及增進彼此了解。

一九九零年內，香港政府曾派遣代表團前往中國作公事訪問超過 100 次，所討論的事項，包括廣泛的政府事務。而一九九一年截至現時為止所進行的訪問次數，已較去年同期為多。此外，中國官員或代表團亦曾來港進行超過 75 次訪問，以便與香港各政府部門舉行會議。

同時，自一九八八年以來，我們已聯同中國當局，進行了一連串受資助訪問和法律研習訪問。根據這些計劃，中港各自舉辦和資助另一方由一名高級官員率領的訪問活動。這些訪問旨在使本港政府官員能獲悉有關中國政府的制度的第一手資料，以及向訪港的中方官員簡介本港制度的運作。直至目前為止，中港雙方已進行了四次法律研習訪問和六次一般性受資助訪問。下一次根據這項計劃進行的一般性受資助訪問活動將於四月成行，屆時希望可由我自己率領，而有關的籌備工作現已接近完成階段。

我們現正為高層以下的各級公務員策劃一連串前往中國考察的訪問，這些訪問是我們的認識中國訓練計劃的一部分。首個訪問團的目的地是北京，將於本月稍後時間啓程。此外，將於四、五月間前往廣東的另一次訪問，亦已在安排中。這些訪問的目標，在於增進中港雙方的互相瞭解，以及為在香港政府擔任不同工作的各級公務員，提供更多機會，以加深對中國制度運作情況的認識。此外，自一九八八年開始，高級公務員課程亦已為學員安排了兩次前往北京的訪問，作為該項課程的必修海外部分。

鮑磊議員問（譯文）：主席先生，中港兩地安排這些交流活動，確是好消息。請問政務司可否告知，一般性受資助訪問及新辦的考察訪問兩者的範圍有何不同？抑或祇是參加人員的職位高低有別？

政務司答（譯文）：主席先生，受資助訪問一般是由司級官員帶團前往，而隨行人員是由各有關政府挑選。其他訪問則較非正式，階層亦稍低。目前，這些訪問大多由適當職級的政務官員參與其事。

麥理覺議員問（譯文）：主席先生，香港政府有否打算在北京設立代表香港政府的永久辦事處？

政務司答（譯文）：主席先生，我認為這問題已超越原來問題的範圍，所以我不準備回答。

主席（譯文）：麥理覺議員，也許你須另擬題目發問。

鮑磊議員問（譯文）：主席先生，請問政務司可否告知，中國官員來港進行一般性受資助訪問活動，是否祇限於參觀瞭解政府部門的運作，抑或亦會包括參觀私人機構？

政務司答（譯文）：主席先生，這些訪問的目的是希望使到訪者能全面瞭解香港的制度及政府。因此，那些安排大多集中於政府內部，但亦時有參觀私人機構。

方黃吉雯議員問（譯文）：主席先生，政府人員到中國訪問的次數相當可觀，請問政務司可否解釋如何策劃及發起那些訪問；又請問是那一個政府事務科或司級官員處理有關事宜？

政務司答（譯文）：主席先生，這些受資助訪問是由各政府安排，並由所涉及的政府安排這些訪問活動。

黃匡源議員問（譯文）：主席先生，如果政府官員不受資助，自行訪問中國，請問政務司對此有何意見？

政務司答（譯文）：主席先生，按照公務員前往中國的一般規定，公務員如果以私人身份前往中國，毋須任何特別批准。

鮑磊議員問（譯文）：主席先生，政務司提到一連串新辦的中國考察訪問是認識中國訓練計劃的一部分，請問政務司可否告知，除此之外，認識中國訓練計劃還有甚麼其他項目？

政務司答（譯文）：主席先生，這計劃由兩部分組成，其一是中國研習班；其二是往中國考察訪問。目前有兩種研習班是為高級公務員而設，以加深他們對中國的認識。第一種研習班是有關中港交流事宜，而第二種則集中於中國國內事務及發展。首兩次考察訪問將會分別在三月及四、五月間進行，目的地是北京及廣東。這項計劃的內容仍尚待擬定。

方黃吉雯議員問（譯文）：請問政務司可否進一步澄清他剛才給我的答覆？他提及政府時，是否指各政府部門會自行安排訪問，抑或總督會同行政局會發起及策劃整體方針和每次訪問；又抑或某一政府事務科會就如何安排這些訪問及訪問所涉及的範圍，制訂一套整體計劃？

政務司答（譯文）：主席先生，正如我剛才所說，這些訪問是受資助訪問，由兩個政府負責安排，而並非由某一部門或某一事務科負責。這些訪問有時是透過外交途徑安排，有時則透過日常接觸的渠道，並無特定機構專門負責這些訪問活動。

張鑑泉議員問（譯文）：主席先生，既然政府一番美意，讓我們以及中國政府官員多瞭解香港政府的運作，請問政務司會否考慮到本局財務委員會的重要功能，因該會對任何政府部門的順利運作，都會起實質作用？

政務司答（譯文）：主席先生，會的。

麥理覺議員問(譯文):主席先生,既然要安排那麼多中國考察團及訪問,在北京設立永久辦事處,豈非對政府大有幫助?

政務司答(譯文):主席先生,在準備這問題的答覆時,我確設有考慮這方面的問題。也許麥理覺議員須另擬題目,才再提出這問題。

林貝聿嘉議員問:主席先生,政務司可否告知本局,自一九八八年到現在,到底有多少香港的官員曾經到中國研習訪問,以及他們的成績如何?政府有否作出一個評估?

政務司答(譯文):主席先生,直至目前為止,我們曾兩度獲資助前往北京及中國其他地方訪問;亦進行了四次法律研習訪問以及大約三、四次其他一般性受資助訪問。主席先生,我並沒有往訪官員的確實數目,我們亦未知能否替林貝聿嘉議員搜集這方面的數字。如果我們有這些數字,我會以書面答覆,然後給各位傳閱。至於這些訪問的價值,我們覺得非常寶貴。

黃宏發議員問(譯文):主席先生,請問這些訪問或計劃有否包括語文課程,例如「精研普通話——以致最終能成爲「京官大人」?

政務司答(譯文):主席先生,這些訪問並無包括語文課程。

鄭明訓議員問(譯文):主席先生,當中國官員來港訪問時,政府的安排是否祇限於到政府內部訪問,抑或亦有訪問私人機構?

政務司答(譯文):主席先生,我已回答這問題。我會重覆答案一次,我們主要安排他們到各政府部門訪問,但若有需要,當然亦會到私人機構訪問。

遮打道行人專用區的垃圾及小販問題

5. 林貝聿嘉議員問:鑑於遮打道行人專用區及附近地區於星期日及公眾假期擠滿人群,因而滋擾環境,對香港旅遊天堂的美譽亦可能有不良影響,政府可否告知本局,會否採取措施,以解決這方面的問題?

規劃環境地政司答覆的譯文:

主席先生,遮打道行人專用區和附近地區每到星期日和公眾假期便擠滿人群,成爲很受歡迎的擠迫聚集地點。無論是在香港抑或馬尼拉,所有群眾經常聚集的地方都會存在垃圾問題,還會有非法小販的活動。市政局經常對這類違法行爲進行檢控,並額外加設許多垃圾箱,以及用英文、中文和菲律賓語廣播,呼籲保持地方清潔。考慮到每星期日可能有

10000 至 20000 人在該處聚集，市政局相信在保持地方整潔方面，所執行措施可算頗為成功；與香港其他為大量群眾使用的地方比較，該處的情況無疑更勝一籌，但鑑於上述地方是本港著名地點，市政局希望更進一步改善，因此打算加強檢控行動和宣傳活動。

林貝聿嘉議員問：主席先生，規劃環境地政司的答覆中提及會增加檢控和宣傳。請問他將會採取那些更有效的宣傳措施來減少環境污染？同時，可否告知我們，在星期日和假期會有多少名小販管理隊員在該處巡邏？去年共檢控了多少名垃圾蟲和無牌小販？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，這裏涉及很多數字，我未敢肯定能否全部搜集得到。不過，無論如何，我會先行提供有關的傳票數字。過去三個月，向亂拋垃圾違例人士當場發出的傳票共有 119 張。同期內，在花園範圍內售賣貨品而遭檢控的個案，則達 31 宗。最近三個月，當局共拘獲小販 102 名，沒收他們所售賣的貨品，並且檢獲 138 套棄置的販賣工具和貨品。至於宣傳措施，每隔一個星期日，有時是逢星期日，市政局最少派出一輛廣播車，以菲律賓語、英語和華語傳播清潔訊息。市政局亦特別設置禁止亂拋垃圾告示牌，藉此加強清理該處的行動。設置這些告示牌的目的，是提醒市民亂掉垃圾屬違例事項，違犯者可能被判罰款，這些告示牌也有以菲律賓語書寫。此外，香港電台亦計劃推出一個現場廣播節目，名為「Mabubay」，以菲律賓語傳播清潔香港的訊息，因此有關這方面的工作，將會陸續展開，且有部份亦已在進行階段，我們會設法保持該處整潔。

何承天議員問（譯文）：主席先生，鑑於遮打道行人專用區和皇后像廣場都是顯眼的遊人要道，而香港又確實有一群外國人需要在星期日和假期聚集休憩，政府會否考慮提供適當場所，以滿足這些外國人的特別需要？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，當局先前也曾考慮此事，因為這是逢星期日都出現的顯著問題，不過，所需地點面積要廣闊，況且，香港又沒有人有權指定任何人前往某地方。在星期日和假期，遊人前往這些地方，以及女傭在那裏聚集休憩都是絕對合法的。總的來說，我想提出一點，本局又或包括市政局，可能會擔心社區內某部份人疏引至其他地方的安排本身的原則問題。現時，政府一項經常性計劃是在全港多處關建休憩地方。我們發覺，事實上不少在皇后像廣場聚集休憩的女傭已多加使用這些地方。

鄭德健議員問：主席先生，鑑於政府的原意是在星期日及假日將遮打道關作行人專用區、而皇后像廣場則作為市民休息之用。但可惜現在變成了菲律賓工人聚集地、小販特區及類似飯堂，污染環境，令市民極度難以忍受。請問政府當局為何可以繼續容忍這些人士肆無忌憚地佔用這些地方，而不採取一些長期的有效方法予以改善？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，我只能說，皇后像廣場上所進行的，基本上是合法活動；如果是違法，當局定會採取適當的法律行動；況且人群在該處聚集，絲毫不屬違

法。此外，當局也很難特別撥款，動用公帑為某群人提供指定設施；事實上，他們亦無須聽從任何規定去使用這些設施。

黃匡源議員問（譯文）：主席先生，規劃環境地政司可否告知本局，每星期日該處的垃圾廢物清理費是多少？又政府在何種程度上，採用「污染者自付清理費」的規定？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，我不能提供清理費的實數。不過，我們必須面對一點，即使菲傭和其他人士不佔用皇后像廣場，而該處又像以往一樣，多由香港人使用，須支付的垃圾收集費仍然十分可觀，就像香港其他地方一樣。我們並不是在處理一個特別的滋擾問題。其實，差不多所有的市區購物中心，星期日垃圾堆積的情況可能比皇后像廣場還要惡劣。

麥理覺議員問（譯文）：主席先生，我得表明一點，我深信皇后像廣場現時已為菲傭佔用，但由於他們沒有其他去處，在任何情況下，他們這個做法也算合理。不過，我可否知道被捕小販是本地人還是外籍人士？這是我感興趣的。該處的販賣活動充份表現了濃厚的機會主義和企業精神。

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，我不敢擔保百分百是菲律賓人；但據我所知，該處的小販大都是菲籍人士。

何承天議員問（譯文）：主席先生，我想矯正規劃環境地政司對我所提問題所得概念或誤解。我並非建議應將某群人疏引到某地方。我只是提議政府應考慮提供另一處同樣吸引的地方，或許也有菲籍小販或類似的東西，吸引這些人往別處去。

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，如果議員能有好提議，選擇一處適合該區和鄰近地方，又或提議如何裝修搭建該處，我十分樂意考慮有關建議。

鄭明訓議員問（譯文）：主席先生，政府曾否向菲律賓領事提出此事，要求予以協助？若否，原因為何？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，我未能肯定鄭議員所指何事。不過，關於在該處亂拋垃圾的問題，我們肯定曾與菲律賓領事商討。事實上，他最近也曾親往該處協助清理垃圾，並參與市政局舉辦的清潔運動。如鄭議員所指的是提供地方一事，我想菲律賓領事在馬尼拉找一處地方，總比在香港容易。無論如何，我總覺得如與外國政府商討，要求協助提供這樣一處地方，我們得保證有關人士將可獲准在港逗留一段合理長時間。

林貝聿嘉議員問：主席先生，由於我們要保持該處的環境清潔。政府於星期日及假期必須動用較多的人力物力去從事這項工作。政府會否考慮收取入場費？因為現今很多國家的公園都要收取入場費的。

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，我們談及的地方範圍很廣，並非單指皇后像廣場。很多人使用此處地方消遣散心。其實，我很懷疑若按個別人口計算，該處的人亂掉垃圾的情況，與香港市民整體情況比較是否更甚。因此，如考慮徵收清理垃圾費用，全港市民亦會與皇后像廣場上休憩的遊人一樣，可能同受影響。

劉健儀議員問（譯文）：主席先生，如菲律賓人士因非法擺賣和從事其他有違其留港條件的活動而被裁定有罪，此事會否轉交人民入境事務處，以便由該處採取進一步行動？

主席（譯文）：這問題由保安司作答較為適合。

保安司答（譯文）：主席先生，我並不覺察曾有這類個案。

啓德機場的諮詢服務

六、 許賢發議員問題的譯文：政府可否告知本局：

(a) 當局決定關閉啓德機場的諮詢處，是基於什麼理由？

(b) 這項服務中止後，當局如何確保市民大眾，包括訪港旅客，不會蒙受不便？

經濟司答覆的譯文：

主席先生，民航處處長告訴我，啓德機場接機大堂的諮詢處於一九九零年三月關閉，因為他認為現時已有令人滿意而且更具成本效益的方式提供該類服務。一九九零年初進行的一項調查顯示，在諮詢處查詢的資料，大部分可從客運大廈內的其他途徑輕易得到。

舉例來說，最新的航機資料，隨時可從設於機場各處的電子顯示板和電視螢幕看到。很多航空公司目前都自設熱線電話及諮詢處，並派員解答問題；抵港旅客，亦可向香港旅遊協會、香港酒店業協會及香港旅行社協會設於緩衝大堂專用區的旅遊服務櫃台，尋求協助。其他查詢及投訴，亦可由設於候機大堂的機場管理值日室處理。

主席先生，民航處處長認為，關閉諮詢處不會對市民或訪港旅客造成太大的不便。不過，他會經常檢討有關情況，確保能充份及有效地滿足機場使用人士的需求。

許賢發議員問(譯文):主席先生,當我幾位海外朋友向我問及為何本港這個國際機場並無設立諮詢處時,我才知道該諮詢處已關閉。既然連諮詢處都沒有,投訴處更不用說了,那麼,政府可否告知本局,民航處處長如何能有效地監察機場使用人士的需求?

經濟司答(譯文):主席先生,正如我在主要答覆中所說,目前仍設有機場管理值日室,市民如認為並沒有其他途徑,便可向該處投訴。正如我所說,民航處處長正密切注視有關情況。據我所知,迄今為止,他並沒有接獲任何對服務不滿的投訴。

梁智鴻議員問(譯文):政府可否告知本局,當局關閉該諮詢處,可省回多開支?

經濟司答(譯文):主席先生,我並沒有關於所節省開支的確實數字,但我可向梁智鴻議員提供這方面的資料。(附件 III)事實上,關閉該諮詢處已省回兩個職位,而該兩個職位亦已重新調配。

許賢發議員問(譯文):主席先生,政府可否告知本局,那些城市的國際機場像香港一樣,並沒有設立諮詢處?

經濟司答(譯文):主席先生,很抱歉,我未能即時答覆這問題。但我會樂意調查一下,然後回覆許賢發議員。(附件 IV)

麥理覺議員問(譯文):主席先生,經濟司會否認爲,省回機場兩個職位對旅遊交通來說,並非沒作用的節約方法?

經濟司答(譯文):主席先生,正如我所說,作出這項決定是由於現時機場已設有頗廣泛的其他可供選擇服務,例如旅遊協會及香港酒店業協會均有提供服務。事實上,旅遊協會是以公帑資助該項服務。但正如我所說,當局現正密切檢討該情況。我深信民航處處長定會考慮今午提出的幾點事實。

潘志輝議員問:主席先生,答案第二段提及很多航空公司都自設熱線電話及諮詢處。這是否因爲有關的公司或旅客不滿當局所安排的諮詢服務,故自設諮詢處或向有關公司直接查詢呢?

經濟司答(譯文):主席先生,我認情況並非如此。正如我剛才說,市民需要的資料大部分與飛機班次有關,因此航空公司認爲有需要自設諮詢服務,以便即時爲顧客提供資料。

張鑑泉議員問(譯文):主席先生,經濟司提供的答覆已頗爲詳盡,請問她可否向本局保證,今午有關這問題的提詢不會導致政府支付不必要的開支?

經濟司答(譯文): 主席先生, 正如我剛才說, 這是一項重要的考慮事項, 但並非唯一的考慮事宜。當然, 我們同樣關注要為公眾提供足夠服務; 為此, 當局定會密切檢討有關情況。

英國國籍方案

七、 麥理覺議員問: 根據 1990 年英國國籍(香港)法, 總督可推薦為數達五萬的香港戶主登記為英國公民。為確保該配額能全部獲得利用, 政府可否告知本局, 是否會修訂現行的甄選計劃, 讓更多人具備申請資格?

保安司答覆的譯文:

主席先生, 1990 年英國國籍(香港)法賦予國務大臣權力, 以便根據一項或多項獲批准的甄選計劃, 在一九九七年六月三十日前讓最多達五萬名的戶主登記為英國公民。這五萬個名額中大約有 87% 是在第一期計劃中分配。

第一期計劃約有 43000 個名額可供分配, 而接獲的申請則約有 66000 份。這些申請將會根據英國和香港為這項計劃而制訂的法例辦理。甄選計劃列出的職業組別, 是經過細心挑選的。這些組別是在樞密院令內訂明, 在未獲得英國國會批准前, 不能更改。我們相信這些組別所包括的範圍已是十分廣泛, 應可吸引各個主要專業和行業的人士申請, 而這正是這項計劃的目的。

當局無意要求英國國會批准對第一期計劃作出修訂, 因為這樣做會影響業已遞交申請表格的人士的成功機會。同時, 亦沒有必要去作出任何修訂, 以確保一九九七年有關計劃屆滿前, 所有配額會全部獲得利用。第一期分配可能會餘下少量名額; 這些名額將撥入一九九三年後的第二期分配。我們深信第二期分配後仍有未用配額的情況將不會出現。

不過, 為了進行第二期的甄選工作, 政府會根據今期分配時所取得的經驗和資料, 檢討甄選計劃的運作情況以及甄選計劃所包括的範圍。

麥理覺議員問(譯文): 主席先生, 雖然政府表示情況剛好相反, 但倘若一如所料, 第一期名額分配後有剩餘, 政府會否與英國政府商討, 協議基於恩恤理由, 容許香港一些特殊類別人士得到獲取英國護照的保證? 我特別想到的是那些目前可能並不擁有英國國籍的前戰俘和前戰俘遺孀, 香港對他們負有特殊的道義責任。主席先生, 這數目實在很少。

保安司答(譯文): 主席先生, 我認為有剩餘名額的情況不大可能出現。事實上, 以第一期而言, 考慮到申請人數這點, 大概就不可能會有過幾個名額剩餘。至於問題第二部分, 名額須按樞密院令的規定分配, 市民可根據一般職業類別提出申請, 又如認為屬個別特殊情況, 該等人士可根據敏感行業類別提出申請。

周梁淑怡議員問(譯文):主席先生,保安司可否告知本局,至今收到的66000份申請中,屬職業組別的佔多少?又政府會否公布各組別分別收到多少份申請,使計劃的實施盡可能具透明度?

保安司答(譯文):主席先生,可以的。稍後我們會提供各個組別所遞交申請的詳細數字,現階段卻不可以。因為首先,我們須審核所有申請。其次,可能有些申請沒有寫明申請任何特定類別或職業組別,也可能有些人申請錯誤。在徹底查核所有申請並確保再無申請交來之前,我們不想公布有關數字。

譚王葛鳴議員問:主席先生,當局於處理第一期申請的過程中,是否遇到任何困難或問題?例如有否收到市民的投訴等,以便第二期申請時作出改善?

保安司答(譯文):主席先生,我並不覺察有任何投訴。人民入境事務處無疑接到大量查詢,特別是在臨近二月二十八日截止日期前的一段時間。不過,對於我們所收到任何關於甄選計劃的建議或意見,在評估第二期需否有所修訂時,定會加以考慮。

黃匡源議員問(譯文):主席先生,保安司可否確證,每一類別並沒有訂定及格分數,而各特定類別符合資格人士當中,分數最高的當會自動獲選?

保安司答(譯文):主席先生,黃議員說得對,甄選計劃並無及格分數,市民只要符合特定類別或職業組別的資格,必然會獲得考慮。但該人當然必須符合良好品格的規定。

梁智鴻議員問(譯文):主席先生,鑑於某些職業類別申請人數可能過多,其他的卻可能過少,政府會否考慮請英國政府修訂不同專業組別的配額,從而確保挽留本港主要專業人士的精神(也就是這個計劃的基本精神),在第二期得以發揮?

保安司答(譯文):主席先生,正如我在主要答覆中,及肯定在回答第一個補充問題時也曾說過,我不肯定這種情況會出現。不過,假如梁智鴻議員的意思是,我們應該修訂現時在第一期分配給不同職業組別的名額,答案就是不可以。這些配額是根據個別專業的移民率和總人數,十分審慎地計算出來的;現在若要修訂,必會影響那些已提交申請者的機會。這樣做實際等於球賽開始後才遷移球門柱,我們不打算這樣做。不過,正如我說過,我們稍後會檢討第二期名額分配的整個問題。

麥理覺議員問(譯文):主席先生,既然英國國籍甄選計劃至今似乎並沒有任何類別使前戰俘和前戰俘遺孀的申請能有獲選的機會,那麼香港政府在甄選計劃尚餘的時間內,對於履行香港的道義責任會採取什麼立場?主席先生,我得指出,保安司本人說過,第一期可能有剩餘名額,因而不同類別的名額分配似乎也有差異。因此,梁智鴻議員的問題亦頗合理。

保安司答(譯文): 主席先生,我也曾說過,第一期任何分配餘額均會撥入第二期,這正是我們打算做的。我認為當局其實已有所安排,所有前戰俘均可根據 1990 年英國國籍(香港)法的一條獨立條文,即第 4(5)條,申請英國國籍。任何其他人士若認為自己屬特殊情況,可以在申請表上說明;倘若他們願意,也可以按敏感工作類別提出申請。

周梁淑怡議員問(譯文): 主席先生,很高興聽到保安司說,當局打算公布各個專業組別申請情況的詳細數字,因為專業人士最易為其他計劃所吸引,因而使人才外流問題加劇。不過,請保安司明確告知會在何時公布這些詳細數字?

保安司答(譯文): 主席先生,我不能說出確實時間,不過我們會在情況「凍結」後盡快公布,即是說,在我們確定收到所有申請表後盡快公布。目前仍有少量申請一一從海外寄來,雖然我預計這種情況不會持續很久,不過我認為我們為此將須再稍等一點時間,也要等我們糾正申請表內的錯漏,因為這可能使個別職業組別的申請人數有所改變。

麥理覺議員問(譯文): 主席先生,鑑於香港政府對前戰俘和前戰俘遺孀負有極其特殊的道義責任,又鑑於這些人現在大多已年紀老邁,有些甚至體弱而無法照顧自己,香港政府會否為這類申請人設立辦事處,或提供辦事處或文書上的協助,以確保可妥當填寫及適當處理保安司所指的申請?

保安司答(譯文): 主席先生,人民入境事務處已盡了很大努力,協助需要幫忙的人提出申請和填寫申請表格。我肯定任何人如要求人民入境事務處協助,該處人員是會樂於協助的。

自稱專上院校的機構

8. 梁煒彤議員問: 政府可否告知本局會否採取措施有效地管制那些自稱專上院校,卻並非依據專上學院條例註冊的機構?

教育統籌司答覆的譯文:

主席先生,我相信梁議員所說的「自稱專上院校」,是指二十多間根據教育條例註冊為學校,卻自稱提供專上課程的私立學校。

教育條例第 17 條列明,教育署署長如未經總督批准,不得為任何提供專上教育的學校註冊。實際上,教育署署長在行使這項權力時,必須查明有關學校提供的課程是否屬專上課程。教育署署長為該二十多間學校註冊時,已查明該等學校所提供的課程不能真正被視為專上課程。迄今為止,只有三間院校根據教育條例第 17 條獲得總督批准開辦專上課程,這三間院校並不在上述學校之列。

教育署署長現正着手調查這二十多間學校，並會就這些學校現時提供的課程是否屬專上課程，以及是否因而需要獲得總督的批准等問題，在短期內向我提交建議。倘若教育署署長認為這些課程屬專上性質。則有關學校須於獲得總督批准後，再根據教育條例申請註冊。至於所提供課程如不屬專上性質的學校，其註冊仍然有效，但教育署署長會警告這些學校停止宣傳所辦的課程屬專上課程；對於不遵從上述規定的學校，當局可能會對其校董採取行動，而且最終可能被撤銷註冊。

主席先生，我可以向各位議員保證，當局的目的是保障市民的利益，而且教育署署長在考慮建議總督承認有關專上課程時，會繼續採用明確和一致的準則。

梁煒彤議員問：主席先生，政府對於那些自稱專上院校，開辦一些聲稱達到專上程度的課程，卻只通過社團註冊或甚至商業登記而成立的機構掌握了些甚麼資料呢？又政府為何會容忍這些機構存在？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，我未敢肯定完全明白這問題，因為資助開辦學校的機構本身必須是社團或公司，又或是某類法人或合法組織。有鑑於此，我看不到提及容忍這些機構一事與此有何關連？

張子江議員問（譯文）：主席先生，教育統籌司提及教育署署長會對此等院校進行調查，他可否告知本局該調查需時多久？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，我從教育署署長得知，他將於數月內向教育統籌科提交報告。

黃匡源議員問（譯文）：主席先生，有關機構須否先經香港學術評審局評審，才能根據上述條例第 17 條獲取批准開辦專上課程？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，沒有此需要。我們談及的其實是各種非學位或學位以下程度的課程，這些課程主要為少數人而設，以成年人居多。事實上，教育署署長認為這些課程大體上不屬於專上課程，其性質反而較近似成人教育課程。因此，便沒有需要由香港學術評審局來進行學位評定工作。

梁煒彤議員問：主席先生，剛才教育統籌司說不明白我的問題何所指。請問教育統籌司是否任何機構只要通過了社團註冊或商業註冊就可開辦教育課程，包括那些所謂專上程度的課程，而不需向教育署申請，作有關的註冊？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，不是的。任何社團或公司不能單憑其社團或公司身份而開辦學校或其他形式的教育機構。在任何情況下，辦學的機構均須符合教育條例或專上學院條例的註冊規定。

張子江議員問(譯文): 主席先生, 教育統籌司可否告知本局, 教育署署長經進行檢討後, 如發覺這些院校的水準未如理想, 則政府將會採取甚麼行動?

教育統籌司答(譯文): 主席先生, 我在主要答覆內其實已回答這問題。教育署署長在考慮調查結果後, 如認為這些學校所提供的任何一項課程, 在性質上並不屬於專上課程, 有關學校必須停止宣傳所辦的課程屬於專上課程, 其註冊方能繼續有效。換言之, 該校可繼續開辦有關課程, 但決不能誤導市民, 使人以為有關課程屬專上性質。

梁煒彤議員問: 主席先生, 教育統籌司可否告知本局, 如果政府終於發現有些機構只通過了社團註冊或商業註冊而沒有依據教育條例或專上學院條例註冊就開辦相關的教育課程, 會採取甚麼行動呢? 又政府會否就這個問題進行全面檢討?

教育統籌司答(譯文): 主席先生, 教育署設有分區和分科兩個督學組, 這兩個督學組均定期調查所有報稱辦學的機構。任何辦學機構如被督學組發現未有根據教育條例註冊為學校或未有根據專上學院條例註冊為專上學院, 即屬犯法, 當局即可予以檢控。

各項問題的書面答覆

三號幹線郊野公園一段

九、 戴展華議員問題的譯文: 在一九九〇年一月發表的香港運輸政策白皮書上, 政府表示極希望能夠在九十年代中期完成三號幹線郊野公園一段, 藉以改善跨越邊境的交通, 以及紓緩通往新界西北部道路的擠塞情況。政府可否告知本局, 這項計劃是否有任何改變, 若然, 原因何在?

運輸司答覆的譯文:

主席先生, 有關興建三號幹線各段的日期和緩急次序, 第二次整體運輸研究已曾加以考慮。雖然政府希望能夠在九十年代中期完成三號幹線郊野公園段, 但資源供應問題仍是影響這項工程日期的重要因素。

事實上, 第二次整體運輸研究建議郊野公園段應於九十年代末期完工, 以避免通往西九龍各路線的交通在西九龍高速公路完成之前過份擠塞。葵涌以北各段道路如果在西九龍高速公路完成之前開放, 西九龍的交通流量將會增加達 60 至 70%, 以致造成令人難以接受的擠塞情況。該項研究並預計郊野公園段若與南部各段同時興建, 資金籌措方面將會出現困難。

當局會繼續檢討興建三號幹線郊野公園段的日期和緩急次序。

諮詢服務中心

十、 杜葉錫恩議員問題的譯文：由於財政緊縮，各區政務處很多諮詢服務中心須予關閉。政府可否告知本局：

- (a) 繼續服務的諮詢服務中心如何滿足市民的需求；
- (b) 在選定其餘可繼續提供服務的諮詢服務中心時，以什麼準則作為依據，又為何此等服務中心部份位於市民不常到的地點，例如東區法院大廈；及
- (c) 有否辦法可節省其他方面的開支，使各諮詢服務中心得以保留，以維持政府與廣大市民的有用聯繫？

政務司答覆的譯文：

主席先生，去年十月，當局宣布將於一九九一年四月一日重組各區政務處的諮詢服務，以減低政務總署的開支，以及精簡該署的運作。

這次重組是根據財政科去年五月所作的檢討而進行。由於全港 19 區的 69 個諮詢服務中心，大多數的使用率偏低，因此，從一九九一年四月一日起，諮詢服務中心的數目將會減至 20 個，即除離島區分別於大嶼山及長洲各有一個諮詢服務中心外，其餘各區每區只設一個中心。至現時為止，已先後關閉 10 個分區的 16 個諮詢服務中心，期間並無市民表示不滿。

由於市民的諮詢逾 40% 是經由電話提出，因此，為了向繼續保留的 20 個中心提供支援服務，政務總署總部將於一九九一年四月一日設置一個中央諮詢系統，專責處理市民透過電話提出的各種諮詢。此外，當局並考慮設立電腦資料庫以及電腦網絡，將該中央諮詢系統與各區的 20 個諮詢服務中心連接起來。

除了必須保留離島區在長洲和大嶼山的兩個諮詢服務中心，以便為島上的居民服務之外，其餘 18 個中心獲得挑選保留，是因為它們是各區內最繁忙的中心；因此，若說這些中心位於市民不常到的地點，是與事實不符的。在這 18 個中心當中，有 17 個附設於各區政務處的總辦事處，包括東區政務處在內。去年十二月，這個政務處從原來在鰂魚涌所租用的樓宇遷往西灣河東區法院大廈內的新辦事處。自遷址後，該政務處諮詢服務中心的使用率有所增加，因為東區法院大廈內設有不少政府部門的辦事處，因此有很多市民前往該處。我認為，市民若需要諮詢服務時，當會前往區內的唯一諮詢服務中心，而不會有所猶疑。另一方面，由一九九一年四月一日起，市民亦可利用中央電話系統進行諮詢。當局會在本月底前就這個新的諮詢服務發表新聞公布。

重組諮詢服務只是政務總署在去年十月公布的多項削減開支的措施之一，這些措施將於一九九一年四月一日開始推行。這些令政務總署的運作更加精簡的措施，全部都是經過審慎考慮後才制訂的。這些措施是政府為了在控制公共開支增長的同時仍能盡量維持良好服

務水平的其中一些方法。至於諮詢服務方面，我們希望借助自動操作的錄音設施來提供更有效和快捷的服務。財政司在上星期三的預算案演詞中，已經向各位議員解釋了有關的情況。

假如以削減其他方面的開支來保留更多的諮詢服務中心，是不可能維持良好的服務水平的。我想重申，將會關閉的中心，都是使用率低的中心。不過，我可以向杜葉錫恩議員保證，新的諮詢服務將會跟其他削減開支的措施一樣受到密切的監察，並且會在有需要時加以修訂。

處理逾期居留旅客的措施

十一、 鮑磊議員問題的譯文：政府可否告知本局，為免損害香港在國際上的聲譽，當局現正採取何種措施，藉以

- (a) 避免再度發生類似最近一名訪港旅客在啓德機場離境大堂滯留數天的情況；及
- (b) 採取較合理和體諒的態度，對待觸犯人民入境條例中一些輕微違例事項的訪港旅客？

保安司答覆的譯文：

主席先生，我相信這項問題所指的是彼得·利特域(Peter Litwak)先生的個案。利特域先生在留港期間因違反香港的一項居留條件，於本年二月二十日被法庭裁定罪名成立，並被判罰款 500 元。

根據人民入境事務處的政策和慣例，該處不會在機場離境大堂拘留任何人。利特域先生並非在上述情況下被拘留，事實上，他在二月二十日出庭應訊前從未被當局拘留。

對於在獲准居留期屆滿後逾期居留的所有個案，人民入境事務處均採取實際和合理的方法處理，並會根據每宗個案的個別情況作出考慮。倘旅客是因一些並非他所能控制的原因，或並非由於他本身的過失而逾期居留一段十分短暫時間，當局通常會批准該名人士延期居留。不過，蓄意逾期居留頗長時間而又沒有合理解釋的人士，一般會受到檢控。利特域先生顯然是屬於這一類人士。

當局沒有打算亦認為沒有需要更改現行做法。一九九〇年內，大部分在機場被發現逾期居留的人士都獲得補發延期居留許可，並獲准離境，只有少數受到檢控。

爆石

12. 林貝聿嘉議員問：鑑於最近因地盤爆石開山引致山崩，使數以噸計的沙石從高處的石崖塌下而引致途人受傷，政府可否告本局：

- (i) 該宗意外發生的成因；及
- (ii) 會否檢討在人煙稠密地區進行爆石開山時應採取的預防措施？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，一九九一年二月二十八日，有關方面為筲箕灣東屋邨發展計劃進行地盤開拓工程時，在一個 50 米高的舊石鑛頂部附近進行爆石。該地盤與最接近的民居相距 85 米。下午一時十五分剛進行一次爆石後，有一大塊巖石從石壁頂部滾落地面。多間臨時搭建物遭受損毀，巨石都掉進該地盤範圍之內。附近有一人因被碎石擊中而受輕傷。

在地盤開拓工程施工之前，顧問公司已對該石壁加以研究，房屋署的工程師亦小心監督爆石工作。此外，爆石工程是依照鑛務科發出的許可證條件而進行的。有關方面已採取下列各項預防措施，以盡量減低可能導致的損毀或損傷：

- (a) 在石山山腳裝置安全圍欄，以便阻擋施工期間掉下的大小石塊；
- (b) 爆石期間，所有人員，包括在附近的地盤搭建物內的人士，必須離開石山山腳範圍；及
- (c) 使用屏障和鐵欄防止碎石在爆石期間彈到空中，並跌落在地盤以外地區。

房屋署現正與承建商調查上述事件。初步調查結果顯示，由於該處附近地方多個星期以來連續進行爆石，導致有一條石縫意外崩裂，因而觸發這次事件。調查結果是難以預測，但希望可以弄清楚，為何採取廣泛的預防措施後，仍然發生今次重大的塌石事故。

意外發生後，石崖的爆石工程立即停止，日後亦不准再度在該處進行爆石，而會改用其他方法進行挖掘。目前，當局正加建一度四米高的圍欄，而海澄街的部分地區則暫時封閉，直至工程完成為止。暫時封閉部分街道的措施並不會對市民構成不便。

塌石意外引致周圍地區滿布沙塵。房屋署在獲得附近兩間學校的校長同意後，已安排於周末在校內進行清潔工作。

由一九九一年三月一日起，土木工程署已從勞工處接管鑛務科的法定職務。為配合這個安排，當局現正全面檢討爆石工程的管制措施。這項檢討的其中一項優先處理工作，就是詳細研究今次事件的始末。如發現有需要，當會修改爆石工程的管制措施。

動議

香港出口信用保險局條例

財政司提出下列動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文版)

財政司致辭的譯文：

主席先生，我謹就議事程序表所載，提出我名下的第一項動議。

一九八九年五月，香港出口信用保險局的或有負債最高限額，根據香港出口信用保險局條例第 23 條的規定，由 50 億元提高至 60 億元。自此以後，該局在保險合約方面所承擔的或有負債，以每季約 1.5 億元的速度遞增。截至一九九一年二月一日止，該款額已達 57.94 億元。此外，該局在接受新保險及保險續期方面可能承擔的款額，共達 9,800 萬元，因此只剩下 1.08 億元供該局用於新業務。

鑑於上述的高增加率，該局估計業務很快便發展至現時的法定限額。該局因此根據其諮詢委員會的意見，建議把或有負債的最高限額提高至 75 億元，即增加 15 億元。倘若不把限額提高，該局便不能應付新的業務，本港出口亦會受到影響。

主席先生，我想強調一點，最高負債限額只是理論上可能要承擔的款額；它是永遠不可能一次全數需用的。

主席先生，我謹此提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

公共財政條例

財政司提出下列動議。

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文版）

財政司致辭的譯文：

主席先生，我謹就議事程序表所載，提出我名下的第二項動議。

這項動議旨在申請臨時撥款，以便政府能在一九九一年四月一日新財政年度開始至撥款條例草案通過的一段期間，繼續提供各項現有服務。

每一分目所申請的臨時撥款額，是按照決議案第四段的規定，根據預算草案所列撥款的百分率而決定的。由於財務委員會或獲授權方面不時會將預算草案修改，故按各個百分率計算出來的撥款額亦會有所更改。因此，每個總目下的臨時撥款額並不是固定，而是可能會有所變動，而每一項增加會由另一項相同數額的削減所抵銷。每一總目下的初訂臨時撥款額載於本演辭的註釋。所有總目的整體撥款總額為 44,502,060,000 元，這是一個固定的數額，未獲本局批准之前，是不得超逾的。

透過這項決議案，財政司亦可以將任何開支分目下的臨時撥款額更動，但更動後的款額，不得超過在預算草案中為有關分目所預留的款額或超過有關開支總目下的臨時撥款額。

我會向庫務署署長發出一項臨時撥款令，授權他按照本動議所載條件支付款項，至動議所指定的數額為限。在撥款條例草案獲得通過後，臨時撥款即予歸類；而在該條例草案通過後所發出的普通撥款令，亦取代該項臨時撥款令，並由一九九一年四月一日起生效。

主席先生，我謹此動議。

註釋

開支總目	預算草案 所示的款額 (千元)	初訂臨時 撥款額 (千元)
21 總督府	15,397	3,080
22 漁農處	283,966	69,072
25 建築署	1,044,733	210,431
24 核數署	56,498	11,300
23 醫療輔助隊	36,839	8,712
91 屋宇地政署	759,867	168,954
26 政府統計處	240,728	85,036
27 民眾安全服務處	43,388	8,765
28 民航署	368,916	87,360
43 土木工程署	354,448	83,971
30 懲教署	1,197,318	251,985
31 香港海關	623,063	132,193
37 衛生署	1,287,838	271,638
39 渠務署	384,985	85,469
40 教育署	10,698,884	2,337,989
42 機電工程署	893,429	195,557
44 環境保護署	316,580	103,732
45 消防署	1,214,616	310,107
46 公務員一般費用	2,817,136	591,488
48 政府化驗所	84,668	24,212
50 政府車輛管理處	67,610	46,428
51 政府產業署	1,428,025	285,605
52 布政司署	619,614	130,925
53 布政司署：政務總署	452,746	103,051
29 布政司署：公務員訓練處	50,010	10,002
96 布政司署：海外辦事處	161,767	40,299
56 布政司署：規劃環境地政科及工務科	98,964	23,713

55	布政司署：文康廣播科	76,330	21,448
58	政府物料供應處	94,310	19,583
60	路政署	878,799	224,265
61	醫院事務署	7,144,086	1,557,275
62	房屋署	372,887	97,197
70	人民入境事務處	951,184	197,680
72	廉政公署	319,636	64,773
73	工業署	96,591	48,376
74	政府新聞處	125,287	26,075
47	資訊科技署	166,933	34,638
76	稅務局	519,903	112,592
78	知識產權署	20,129	4,026
34	內部保安：雜項措施	1,812,784	475,925
80	司法部	342,445	71,873
90	勞工處	238,044	48,343
94	法律援助署	225,200	45,040
92	律政署	378,427	83,339
100	海事處	440,937	116,738
106	雜項服務	7,104,541	2,190,637
112	行政立法兩局議員辦事處	41,894	11,552
114	行政事務申訴專員公署	7,744	1,549
120	長俸	2,841,764	853,488
118	規劃署	170,837	68,940
121	投訴警方事宜監察委員會	5,710	1,142
122	警務：皇家香港警務處	5,758,618	1,260,000
126	郵政署	1,372,657	291,706
130	政府印務局	144,409	33,634
136	公務員敘用委員會	8,149	1,630
160	香港電台	262,595	60,814
162	差餉物業估價署	129,387	25,878
164	註冊總署	210,045	42,273
165	職工會登記局	5,453	1,091
166	皇家香港輔助空軍	178,675	138,325
167	皇家香港軍團（義勇軍）	34,379	12,290
168	皇家香港天文台	82,279	17,794
170	社會福利署	5,519,238	1,347,834
174	公務員薪俸及服務條件常務委員會	10,608	2,122
175	紀律人員薪俸及服務條件常務委員會	6,175	1,235
173	學生資助辦事處	400,214	80,043
176	補助費：雜項	120,184	35,330
177	補助費：非政府部門的公營機構	1,410,383	426,058
178	工業教育及訓練署	797,245	206,286
180	影視及娛樂事務管理處	20,888	5,292
110	拓展署	137,234	27,831
181	貿易署	134,609	28,618

186 運輸署	328,801	81,724
188 庫務署	197,759	61,889
190 大學及理工學院	4,081,338	1,042,713
194 水務署	2,229,538	452,082
	73,559,295	17,742,060
184 轉撥基金的款項	26,760,000	26,760,000
總額	100,319,295	44,502,060

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

應課稅品條例

規劃環境地政司提出下列動議
(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文版)

規劃環境地政司致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表提出我名下的動議。這項動議旨在為含鉛汽油和不含鉛汽油分別定下不同的課稅比率，使不含鉛汽油在價格上比含鉛汽油每公升約便宜一元。

在香港引進不含鉛汽油是管制汽車污染的一個重要步驟。香港如要改用旨在盡量減低污染程度的最現代化汽油引擎車輛，便有必要採用不含鉛汽油，因為這類車輛引擎只能使用不含鉛汽油操作。大部分現有的汽油引擎車輛都可以使用不含鉛汽油；如果這些車輛改用不含鉛汽油，便可減少污染。因此，我們希望在香港引進不含鉛汽油，並且鼓勵使用不含鉛汽油。

為了鼓勵使用不含鉛汽油，我們認為理想的做法，是讓不含鉛汽油能以較含鉛汽油為低的價格銷售。我已接獲各石油公司的通知，他們將會以較含鉛汽油每公升低六角的價錢，供應不含鉛汽油。為了至少將差額提高至一元，政府決定應該向這兩類汽油徵收不同的稅率。因此現建議由四月一日起，亦即由不含鉛汽油開始供應予消費者當日起，含鉛汽油的稅率為每公升 4.17 元，不含鉛汽油的稅率則為每公升 3.72 元。採用這種稅率後，對消費者來說，不含鉛汽油至少要比含鉛汽油便宜一元。各位議員還記得，財政司在最近的預算案演辭中已提到，政府將於本月提交一項決議案，透過徵收不同的稅率，使這兩種汽油的價格差額約為一元左右，情況就是這樣了。

採用不同稅率並非一項財政措施，此舉與預算案完全無關。選取四月一日為實施日期，完全因為該日是引進不含鉛汽油的最方便日子。這兩種稅率在本財政年度既不會大幅增加或減少庫房的收入。

主席先生，我相信這樣的採用不同稅率將會受到大部分消費者和一般市民的歡迎，對石油公司來說，亦是接受的。

主席先生，我謹此提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

刑事訴訟程序條例

政務司提出下列動議
(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文版)

政務司致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表，提出我名下第一項動議。

修訂規則旨在實施分兩階段增加費用的第二階段，以增加付予法律援助署署長指定處理刑事案件的大律師及律師的最高費用。上述費用曾於一九九零年年初檢討。根據建議，最高費用應平均增加 50%，而需要較多準備工作的上訴案件，則應有較大的增幅。建議增加付予大律師和律師的費用，是要反映自上次於一九八七年修訂費用以來通貨膨脹和運作成本增加，同時亦為有需要確保能夠聘得富經驗而能幹的律師處理刑事案件。此外，根據建議，有關增費應在兩年內分兩階段實施。第一階段已由一九九零年四月一日起生效。建議修訂規則旨在使第二階段增費可由一九九一年四月一日起實施。

主席先生，我謹此提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

定額罰款（交通違例事項）條例

政務司提出下列動議
(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文版)

政務司致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表提出我名下第二項的動議。這項動議建議把定額罰款（交通違例事項）條例所規定需予繳付的訟費，從 70 元增至 125 元。

根據定額罰款（交通違例事項）條例第 20B 條的規定，現時任何人士即使因交通違例事項而被起訴，倘在出庭時間至少 72 小時前繳付雙倍定額罰款以及 70 元訟費，即可獲

得解除對有關違例事項的責任。上述訟費屬調節性收費，根據當局需要令違例人士繳交罰款的程度而釐訂。訟費上一次調整是於一九八四年，現因通貨膨脹關係須予提高，以保持款額的實際價值。

主席先生，我謹此提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

定額罰款（刑事訴訟）條例

政務司提出下列動議

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文版）

政務司致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表提出我名下第三項的動議。這項動議建議把定額罰款（刑事訴訟）條例第 9 條所規定需予繳付的訟費，從 70 元增至 125 元，理由與我剛才提出名下第二項動議時所提出的相同。

主席先生，我謹此提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案首讀

1991 年商標（修訂）條例草案

1991 年選舉規定（修訂）（第 2 號）條例草案

1991 年法律援助（修訂）條例草案

條例草案經過首讀，並經按照會議常規第 41 條第(3)段的規定，下令紀錄在案，以便二讀。

條例草案二讀

1991 年商標（修訂）條例草案

財政司動議二讀：「一項修訂商標條例的草案。」

財政司致辭的譯文：

主席先生，我動議二讀 1991 年商標（修訂）條例草案。本條例草案旨在將現時有關商標註冊的制度擴大，以包括有關服務的商標在內。

商標條例已為有關貨品的商標設立註冊制度。註冊使商標所有人享有貨品註冊商標的專用權，及防止該商標被他人冒用。同時，更可使市民信任在香港以某一特別商標名義出售的貨品，確是該商標所有人的貨品。事實上，商標註冊制度的設立，對香港發展成為國際製造業及貿易中心，已大有幫助。

世界上很多發展良好的地區，目前已設有保障有關服務的商標的註冊制度。基本上，這些制度都是以保障有關貨品商標的制度為藍本。現時，有關服務的商標和有關貨品的商標，重要性相等。直至目前為止，本港仍未有全面的保障制度。這個不足之處，現須予以彌補。目前而言，提供服務商標保障的方法，是根據普通法對出售冒牌貨進行起訴，這是更費力，更緩慢及花費較多的程序。

由於主要服務行業最近增長迅速，佔本地生產總值 60% 以上，更提供過半數的職位。故此，服務業必須能夠將商標註冊，以便在世界各地都獲得保障，尤以業務遍及全球的服務業為然。為我們本身利益計，以及為與國際趨勢看齊，本港有需要設立這樣的一個制度。

主席先生，本條例草案的摘要說明已詳細列出各條款的目的。基本來說，本草案旨在修訂商標條例，使該條例除適用於與貨品有關的商標外，亦適用於與服務有關的商標。如本草案獲得通過，我們不打算在一九九二年第一季之前予以實施。這樣是為方便貿易商及法律專業人員有充分時間熟悉新條款，亦讓政府有一段時間招聘和訓練人手，並擴大商標註冊處目前的電腦系統。為免法例生效時有大量申請湧至，我們建議在生效日期前四個月左右接受註冊申請。

主席先生，我謹提出押後辯論此項動議。

押後動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

1991 年選舉規定（修訂）（第 2 號）條例草案

律政司動議二讀：「一項修訂選舉規定條例的草案。」

律政司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1991 年選舉規定（修訂）（第 2 號）條例草案。

除條例草案第 2、3 及 8 條外，本條例草案純屬技術上的「跟進」，以跟進一九九零年十一月本局對選舉規定條例及立法局（選舉規定）條例所作的修訂。這些修訂均與提交選舉質詢書有關。

各位議員會記得，該等修訂，是負責選舉法例的立法局專案小組在委員會審議階段主動提出的。

這些修訂的主要作用，是規定在進行選舉質詢程序時，法庭應裁定某人是否「正式當選」。修訂前的法例，要求法庭裁定選舉是否「無效」，而一九九〇年十一月所作的修訂，已消除這項略為含糊的裁決可能引致的不明確情況。

主席先生，政府支持專案小組在一九九〇年十一月所作的修訂，並繼續予以支持，並為此建議對其他有關選舉質詢的法例作相應的修訂，該等法例仍提及選舉「無效」而並非「正式當選」。

因此，本條例草案第 4、7 及 9 條分別修訂市政局條例第 18(a)(ii)條、區議會條例第 14(1)(a)(ii)條及區域市政局條例第 20(a)(ii)條，以便法庭就某份選舉質詢書裁定無人「正式當選」（而非裁定選舉「無效」）時，上述修訂條會自動使有關的補選適用。

與上文所述一樣，草案第 5 條修訂舞弊及非法行為條例第 9(1)條及第 9(3)條，這兩項條文都提及選舉「無效」的規定；草案第 6 條修訂同一條例第 25 條，以法庭裁定候選人「正式當選」的條文，取代候選人的當選並非「無效」的條文。

直至現時為止，我所處理的都是本草案內純屬相應修訂的條文。至於其餘各條，即草案第 2 條、第 3 條及第 8 條，我若逐一解釋，相信會對各位議員有幫助，因為這幾條除主要屬相應修訂外，目的亦在於簡化現有條文的結構。

草案第 2 條撤銷及取代選舉規定條例第 30 條，後者目前規定六項可以提交選舉質詢書的理由，其中數項涉及選舉「無效」或「全部無效」。這些理由未能與一九九〇年十一月提出的修訂配合，因此草案第 2 條建議新增一項主要理由，即無人「正式當選」。草案第 2 條亦藉此機會刪除第 30 條結構上的重複累贅之處，以便可因有人根據選舉規定條例被取消資格或犯舞弊或非法行為而提出有關選舉的質詢。這項規定，可使有意提交質詢書的人和他們的顧問更易草擬措辭正確的選舉質詢書。

草案第 3 條撤銷及取代選舉規定條例第 35 條，後者規定提交選舉質詢書的時限。擬訂的第 35 條的目的，只是使有關條文與立法局（選舉規定）條例內的相對條文一致，規定選舉質詢書必須在選舉主任根據第 28 條所制定的規例發表選舉結果後兩個月內提交。

草案第 8 條對立法局（選舉規定）條例第 29 條所作修訂，與草案第 2 條對選舉規定條例內相對的第 30 條所作的修訂相同。

主席先生，我謹此提出押後辯論此項動議。

押後動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

1991 年法律援助（修訂）條例草案

政務司動議二讀：「一項修訂法律援助條例的草案。」

政務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀法律援助（修訂）條例草案。

本條例草案旨在修訂法律援助條例，藉以實施一項新的經濟狀況調查制度，以評定法律援助申請人的受助資格。此外，當局亦藉着這個機會，根據實際的運作經驗，對若干現行法律援助措施作出改善，並給予法定效力。

目前，法律援助申請人須分別就其資產和收入接受經濟狀況調查，並須同時符合這兩項調查的規定，才有資格獲得法律援助。在實行上，現行調查制度對那些財政資源主要來自收入或資產的人士較為不利，而對那些可能擁有數額相等的財政資源，但卻平均分散於其收入和資產的人士有利。草案第 4、5 和 9(a)條旨在消除這種不合理的現象。

在新的制度下，申請人是否符合資格，將根據其財政資源，即可動用的收入與可動用資產的總和，加以評定。如兩者合共不超逾 120,000 元，申請人在經濟狀況方面，便算符合資格，在民事和刑事訴訟案件中均可獲得法律援助。當局亦會提出一個分等級的新分擔費表，以取代現行的分擔費表。根據新表，申請人的財政能力如在 50,000 元或以下，則毋須分擔任何費用。不過，如屬民事案件，申請人仍須提出合理而又令法律援助署署長滿意的訴訟理由。

條例草案第 9(b)及(c)條旨在堵塞法例的一個漏洞，因有部分申請人故意不去充分利用本身的謀生能力，以便仍可符合受助資格。根據建議中的修訂，如申請人在等候法律援助申請結果期間，並無嘗試找尋有收入的工作，或在提出法律援助申請後，連續六個月不在香港，以致不能評估其資格，法律援助署署長便有權拒絕該人的申請。法律援助署署長將擬定指引，確保這項權力是在公平和公正的情況下行使，以及確保誠實的申請人不會受到影響。就法律援助署署長拒絕申請，而向最高法院經歷司提出上訴的法定權利，將予保留。

草案第 20 條建議擴大法律援助輔助計劃的範圍。以包括僱員補償要求。目前，因身體受傷而根據法律援助輔助計劃要求賠償的申請人，雖然有資格獲得法律援助，提出其後的習慣法補償要求，但卻不能就其僱員補償要求得到援助。由於這兩項補償要求彼此之間很有關連，而大部分的證據亦互相通用，因此建議將法律援助輔助計劃的範圍擴大，以同時包括這兩項補償要求。

其餘的修訂旨在建議改善現行的法律援助措施。草案第 11 條使法律援助署署長可根據田土註冊條例，將為受助人追回不動產所需的費用，登記為受助人欠署長的債項。但假如

該不動產被受助人或其贍養人士用作居所，則該條規定法律援助署署長可延期收取有關的費用，並且就債項計算利息，直至受助人將有關的不動產出售或轉讓為止。

草案第 13 條建議免除法律援助署署長的責任，使署長毋須就受助人或代表受助人向其繳付的款項，支付任何利息。這項修訂旨在對現行做法賦予法定效力。

草案第 14 條說明評定訟費現時所依循的準則，並對法律援助署署長的現行做法賦予法定權力，使署長有權出席任何涉及受助人的訟費評定程序。

草案第 15 條建議擴大有關法律援助申請人的資料保密範圍，以將申請人向法律援助署署長提供有關其入息和資產的資料，亦列入保密範圍內。

主席先生，我謹提議押後辯論這項動議。

押後動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

1991 年差餉（修訂）（第 2 號）條例草案

恢復於一九九一年二月二十七日提出二讀的辯論

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

1991 年地下鐵路公司（修訂）條例草案

恢復於一九九一年三月六日提出二讀的辯論

二讀動議經向本局提出。

方黃吉雯議員致辭的譯文：

主席先生，1991 年地下鐵路公司（修訂）條例草案是立法者必須隨環境改變而及時行動的明顯例子。

在奉行普通法的地區，倘法庭有任何裁決或推翻昔日任何裁決，一些與該事案毫不相關的境況中存在的現有權利或行事方式也可以受到影響。一旦出現此情形，便須迅速採取行動，以免法庭的裁決對該等毫不相干的人士產生不能預知的不良影響。這正是本局急須處

理今天所提條例草案的原因。英國上議院的一項裁決，使人對地下鐵路公司昔日享有的若干權力及必需權利產生疑問，並使該公司有效進行財務活動的能力受到威脅。因此地下鐵路公司條例須予修訂，以恢復該公司昔日享有的權力，以及消除人們對該公司是否有能力進行若干財務活動的疑慮。

兩天前的地鐵事故為港人帶來的苦頭可不少，卻清楚說明了為本港市民提供一個有效率而且有理想效果的集體運輸系統實在極其重要。事實上，香港一向倚仗其優秀的基建設施創造經濟佳績。現時地鐵公司處理財政事務的權力無意中受到限制，肯定會對該公司的運作造成嚴重損害。

立法局議員成立了一個 11 人專案小組研究此條例草案。小組曾與政府當局舉行兩次會議，其中一次更與地鐵公司代表一同舉行。根據擬增訂的第 11A(1)條，該公司獲授權簽訂財務協議或安排，專案小組仔細研究此項賦予的權力是否過於廣泛，此外，又探討新訂第 11A(2)條賦予該公司成立附屬機構的權力是否必要。

新訂的第 11A(1)條賦予該公司相等於一個普通成年人的權力，使該公司可以進行一些與其認可財政事務有關的商業交易。

據政府當局表示，地下鐵路公司須在其財政管理上具備適度的靈活性，以便該公司在處理其規模如此龐大及複雜的業務時，能因應當前環境所需，以最高效率及最具成效方式進行其財政事務。

條例草案採用的草擬方式，包括賦予該公司一個行為能力健全的普通成年人的權力，已使該公司享有此種靈活性。「普通人」的概念並非新創，此概今早見於該公司本身的條例內。

雖然專案小組完全支持政府當局的見解，並且極其同意，倘要求地下鐵路公司理財有成，便須讓其靈活行事，但對於必須防止該公司濫用權力一點，專案小組卻從未忽視。

因此，專案小組在檢討條例草案時，也特別留意該公司進行其財務活動的方法。政府當局及地下鐵路公司均向專案小組保證，該公司內部訂有非常嚴格的管制制度，以確保所有財務安排均屬合宜及適當：此等財政事務不僅由管理人員監管，也由該公司的董事局監察。該董事局由總督委任，成員盡是社會資深人士，其中包括多位具責任感及經驗豐富的商界人士及政府人員。此外，小組獲悉該公司的權力亦須受現行條例各有關部份的規定所約束。根據法律規定，該公司須根據審慎的商業原則經營業務。有關條例更訂明，總督會同行政局可為公眾利益而向該公司發出指令。

因此專案小組信納目前已有足夠的制衡措施，可規管該公司的財務活動。

至於擬增訂的第 11A(1)條在技術事項方面的草擬問題，專案小組獲悉有關措辭是律政署的法律草擬專員、香港資本市場公會的主要法律顧問和地下鐵路公司的主要法律顧問三方面通力合作的成果。儘管如此，專案小組在審議該條例草案時，仍對某些部份存疑，擔

心會有瑕疵，有礙達致條例草案的目的，所以曾請政府當局重新審議此條文的草擬方式。我很高興告訴各位，政府當局已請上述三方再次研究擬議增訂的 11A(1)條，結果證明該條文並無問題，政府當局已爲此作出保證，故此專案小組認爲該條毋須重新草擬。

根據擬議增訂的第 11A(2)條，地下鐵路公司有權在本港及海外成立附屬公司。

現行條例對地下鐵路公司按條例所述目的成立附屬公司的權力，並無明文限制。然而，鑑於英國上議院的裁決，地下鐵路公司在英國的主要法律顧問認爲，該公司究竟是否有權成立附屬公司，行使擬議增訂的第 11A(1)條所賦予的新權力，現時仍可能產生疑問。由於跨國貸款公司日後在處理複雜的財務交易時，可能會爲稅務理由而要求地下鐵路公司在外國成立集資附屬公司，爲此，在該條例草案納入擬議增訂的第 11A(2)條，實屬審慎之舉。

專案小組審悉擬議的第 11A(2)條與擬議的第 11A(1)條互爲關連。我亦認爲這兩條文的關係應予強調。換言之，地下鐵路公司根據有關條款成立附屬公司的權力，只限該公司在處理一些與其合法、有效及獲授權的財政事務時行使。再者，附屬公司的權力不得超逾總公司本身的權力，正如較早時所述，總公司本身亦須受一套非常嚴密監管制度所約束。

專案小組並曾討論李柱銘議員的建議修訂。至於其修訂的詳細內容，李議員稍後會在委員會審議階段提出動議時說明。他建議撤銷等同普通成人的權力以及撤銷該公司在本港及海外成立附屬公司的權力。擬議修訂項目並非關於草擬方式的技術事項，而是修改條例草案背後的整個原則。專案小組大部份成員認爲此舉會對該公司處理重要財政事務的權力造成不必要的限制。

主席先生，總括而言，專案小組大多數議員均同意條例草案毋須再作修改，請議員予以通過，不過，小組亦歡迎個別議員發表意見。

主席先生，我謹此陳辭，支持有關條例草案。

鄭漢鈞議員致辭的譯文：

主席先生，首先，作爲地下鐵路公司的一名董事，我必須申報利益。

我非常清楚，地下鐵路公司多年以來曾透過專業財政管理及在董事局嚴格監管下，先後簽訂了多項交易，其中包括掉期交易，藉以減低該公司在息率及幣值波動下所承受的風險。

英國上議院近期作出的一項裁決，誠然使人對該公司是否有法定權力簽訂掉期交易合約的問題產生極大的懷疑。因此，爲了保障地下鐵路公司的利益，使其簽訂的掉期交易合約不致因越權理由而失效，實有迫切需要對有關法例作出具追溯效力的修訂。

地下鐵路公司董事局曾於一九九一年二月五日舉行了一次特別會議，詳細討論此事，結果決定贊同政府進行修訂此等法例的工作，以使該公司能夠繼續簽訂掉期交易合約。其後，由方黃吉雯議員擔任召集人的一個專案小組即開始對此項條例草案加以細心的研究，期間除了內部商討外，尚與政府當局及地下鐵路公司的代表進行討論，並且參考了英國具權威的法律顧問就此方面提出的意見。此等討論及法律意見均對專案小組的審議工作有所裨助。

此條例草案為地下鐵路公司提供了其在管理財政事務上所需的靈活處事權力，使該公司可以隨時把握在金融市場上出現的機會，作出有利於公司的活動。惟此條例草案所訂定的權力仍須受制於一項該公司必須履行的先決義務，在運用該項權力時要遵照審慎商業原則辦事。

地下鐵路公司的司庫及財務總監負責與多間有財務往來的金融機構共同構思一些有可能進行的金融票據交易，使該公司可以藉着此等交易，促成各項具體計劃的發展。業已構思成熟的具體建議須先提交該公司的總監所主持的委員會審議，倘若該委員會予以支持，便會作出推薦，交由董事局通過。具體建議及技術事項均一律需要獲得董事局的批准，而董事局的全體成員都是由總督委任。此外，該項權力仍須受到現有的限制所約束，就是如果情況需要，總督會同行政局可以向該公司發出指令，以確保其不會簽訂風險過大或不適當的交易合約。同時，該公司的週年報告亦必須提交本局，而且需要接受核數師的審核。因此，我認為此條例草案所提供的靈活處事辦法及權力實屬必要，而所定的嚴格監管亦足以防止發生濫用此項權力的情況。

主席先生，我謹此陳辭，支持此條例草案。

何世柱議員致辭：

主席先生，首先，我要申報利益，我是香港地下鐵路公司董事。

地下鐵路自一九七九年開始通車以來，為本港市民提供市區集體運輸工具在快捷安全、減少地面交通擁塞等方面，得到良好的效果，雖然兩日前發生過交通阻滯，但無論如何，十多年來發生這樣的事件，我們都感到遺憾。由於事件仍在研究中，我不擬在此多言。但總括來說，地下鐵路在交通服務方面，是具有良好的效果，深受市民的普遍歡迎。地鐵公司是一個法定團體，其資金來源絕大部份來自信貸。對於公司的財務管理來說，主要責任是既保證能夠償還外債，同時又不能任意增加市民的負擔，更不能使公司承擔財務上的風險，因為歸根結底，這些風險一旦發生的話，都會轉嫁給全港市民。地鐵公司目前外債約 170 億港元，其中部份是外國貨幣。眾所周知，外幣的匯率及利率在本港是瞬息萬變的。作為向全港市民負責的地鐵公司，是應該採取穩健的方針，將外匯風險減至最低，以保證公司的償還能力。地鐵公司過去多年來在財務管理上曾採取一種「套戩」的方法，通過各類外幣掉期及利率協議，以減低外匯及利率的風險，牽涉到這方面的協議達 115 億港元。正因為採取了此類積極措施，加強了償還能力，財政信譽提高，現時，香港地鐵公

司在世界上所有地鐵公司中最具有借貸能力，為今後的業務發展創造了有利條件，同時亦間接使香港在國際上的信貸能力相應提高。

鑑於現有地鐵公司及九廣鐵路公司條例中未有規定該兩公司在財務運作方面的條款，而該兩公司多年來在此方面成績顯著，因此，我認為應該在原有條例上補充賦予該兩公司有處理本公司財務運作的權力，這樣不但承認兩公司過去的做法是合理和合法，同時亦使兩公司有權能依據今後世界上的財政金融發展變化，不失時機地採取更有效的新措施，使資金得到保障，以拓展公司業務，為本港市民提供更多的方便。

主席先生，我亦注意到可能會有人擔心該兩公司的權力過大，外界人士不能過問。我認為這種擔心是不必要的，因為權力是總督授予，而法例是政府訂立。權可以「授」，亦可以「收」；法可以「立」，亦可以「改」。甚至公司董事亦是由總督任命，有任期，誰不稱職可以更換，以權謀私的人會受到法律的制裁和輿論的譴責。事實上，地鐵公司及九廣鐵路公司亦須每年向立法局呈遞年報，接受帳目委員會的審核，這就是最基本的監管。

基於上述的全面考慮，我贊成修改法例，賦予地鐵公司及九廣鐵路公司有全權處理其公司的財務運作，由於該兩公司一直以來都是獨立處理各自的財務事項，故此，這項條例修訂並非增加該兩公司的權力，只不過是將過去行之有效的財務運作載入法例而已。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

下午四時三十分

主席（譯文）：由於現時仍有不少議員準備發言，本局會議至此暫停，略作小休。

下午五時零一分

主席（譯文）：本局現恢復會議。

李柱銘議員致辭的譯文：

主席先生，本人的講辭與地鐵系統兩日前中斷服務無關，雖然我要遺憾地指出，地下鐵路公司向運輸署長報告發生故障的速度，比不上其就本條例草案向政府及本局尋求協助的速度。

主席先生，本局成員於二月二十二日立法局內務會議中獲悉政府有意在一九九一年二月二十七日同一次會議席上一次過三讀通過本條例草案時，本人對過程的匆忙十分關注。政府將全部三讀過程排期在一天之內進行，實際上是要本局在一條重要的法例上加蓋橡皮圖章而追溯其生效日期，罔顧各成員未有充份的時間與機會研究這草案的優點與影響，亦不理會該草案所尋求的廣泛權力是否確屬必要。

因此，行政局其後決定依照正常程序在第二讀中止辯論，即使中止期僅有一星期，本人亦甚表歡迎。我們只有一星期的時間研究各項問題，現在又匆忙地辯論一條要賦予地下鐵路公司極度廣泛權力，並且要追溯生效日期的草案。如果他日再有類似的情況出現，我堅持請政府最低限度於問題出現時立即提出警告，好讓我們成立專案小組，在憲報公佈草案之前予以研究。

主席先生，我明白這次我們是有需要訂立追溯生效日期的法例，使該公司以前進行的掉期交易及其他套頭交易和擔保交易產生法律效力，因為英國上議院於一月二十四日作出決定之前，該等有關權力一直被認為是該公司權力範圍之內。由於這類掉期協議仍不斷進行，我們顯然必須追溯法例的生效日期，使其具法律效力。

然而，本條例草案要賦予地下鐵路公司的權力，較法例公認目標所指的權力廣泛得多。該目標是使該公司以往進行的交易具有效力，以便如財政司所言「減低其因利率及匯率波動所受的影響」，以及給予該公司日後進行該等交易的權力。

主席先生，財政司已於第二讀發言時清楚指出，這種新權力的賦予，必須具有廣泛的範圍，以保證如有需要，草案可使該公司在以往進行及將來可能進行的各種套頭和擔保交易全部具備法律效力。

雖然財政司發言時曾最少五度使用「套頭」一詞，建議的新訂第 11A 條顯然要擴大該公司的權力至不單止可作套頭交易的限度。新條款會准許該公司有全權決定參予投機交易，不但與利率及貨幣交易有關，更可「參予與財務有關的任何協議或安排」。該公司可獲准進行各種各式的財務活動，「如同成年而有能力的自然人一樣」。

主席先生，該公司現有的借貸權力受法例明確限制。法例第 11 條規定該公司的借貸權力須受第 6 條所限，而第 6 條賦予該公司權力以採取能快速或易於達到該公司目標的行動。至於該公司的主要目的，據條例所規定，是「興建一條集體運輸鐵路，並在運作上配合本港公共交通系統的合理要求。」

建議的第 11A 條則與第 11 條相反，不受這項限制，因為它並不受限於第 6 條。其中荒謬的地方，是第 11 條所載的主要借貸權力僅以達到該公司的法定目的為限，但參予套頭交易的附屬權力則不然。

再者，建議的第 11A 條所述新權力的範圍廣闊，可包括任何財務協議或安排，借貸亦肯定包括在內。事實上，政府已告知專案小組，該公司需要此等廣闊的權力，以便可以「於借貸條件有吸引力時挪借較需求為多的款項，然後投資於低風險的財務市場」。據政府透露，「該公司如於環境許可時盡量借貸，是理智而聰明之舉」，那是指當貸款人仍願意借出款項時去借貸。因此，明顯地，第 11A 條所載的廣闊權力，會使第 11 條所載句斟字酌的限制因而失卻作用。因為該公司一定會運用第 11A 條所載的無限制權力，而不採取第 11 條所賦予較多限制的權力。

建議中第 11A(1)條最後一條使問題更形複雜化，該條准許該公司可達成協議，「如同成年而有能力的自然人一樣」。

有人代政府建議，指草擬專員加上「自然人」一條，用意在於限制該公司的權力，着它依法行使其新權力，一如其他自然人一樣。這個提議毫無價值，因為無論如何，一間公司必須依法行事。而「自然人」一說只會擴大該公司的權力，使其與一個正常人一樣得完全自由行動。這樣做，該條文是把有關超越權限的原理完全摒諸門外。該公司不再受以公司身份行使借貸權力的約束，亦不會受公司章則所規定可作何事或不可作何事的束縛。

主席先生，行政立法兩局法律顧問編製了一份非常有幫助的列表，開列我們律例中載有「自然人」一詞的全部法律條文。

在大多數這些條例之中，「自然人」一詞是相對而有別於法人而用的，例如在稅務條例所用，因此與現時我們討論的情況完全無關。在其他情況下，若干擁有土地的法定機構獲得使用土地的法定權力，視同「自然人」。地下鐵路公司條例第 6(3)條亦屬如此，規定「任何該公司持有的土地，均可以法律允許的方法由該公司作出法律許可的改善、發展及改建，一如享有同樣權益的自然人無異」。在所有上述情況下，實際使用土地的人士已在有關條例中列明，而且須受限於該公司的目的或章則。

唯一不局限於持有土地權的例子，是香港女童軍總會。似乎這個總會是因其女性地位而獲得特別待遇，因為以香港童軍總會為名的童軍隊伍，並無類似的規定，而本人則是香港童軍總會的名譽法律顧問。不過，我們仍未知財政司喜歡視該公司為「他」或「她」。香港女童軍總會條例有關規定的目的，是保證會方職員於總會宣佈破產時不須負私人責任。不過，最重要的一點，是我們要明白，即使有了這一項規定，該會仍須依循其本會章則運作，而那些誠實的女士亦不能超越總會章則規定所賦予的權力。

但我們看得見，第 11A 條是迥然不同。如果原意是真的限制新權力的範圍，那麼，這種新權力固然應納入現行的第 11 條內，以便在行使新權力時，可根據第 11(3)條局限於為貫徹該公司的目的而行事。另外一個選擇，是我們應修改第 11A 條。本人將於委員會審議階段提出提議。

主席先生，我們已獲政府告知，該公司從過去所進行的各種掉期交易中賺取龐大的數額。不過，我們要記着，該公司並非一所像大型貿易行的交易公司。雖然從公司的角度看來，要求賦予不受限制的權力似乎有利，因為公司可獲得更大靈活性甚至絕對自由，但作為立法者，我們有重大的責任，考慮法例規定的地下鐵路公司主要作用。我們必須保證賦予該公司的權力亦只能作這種用途而已。而且，我們須牢記，我們賦予該公司無限制的權力，實際上可能使借貸人退縮不前，不與該公司訂立協議，因為公司用出款項時，甚至不受其本身章則所限制。

主席先生，財政司在二讀講辭內，表示貿易公司在其他法律管轄地區設立財務附屬機構，以進行掉期交易，是很平常的做法。於此，他似乎又再次忘記了，該公司並非是一所貿易公司。而且，我們獲悉該公司並未利用任何附屬機構進行套頭交易，看來該公司過去

顯然無需運用此種額外權力。至於日後的交易，政府亦未能提出有力的原因，說明公司須在海外設立附屬公司，或者，設立這類附屬公司亦非當急之務。日後倘若真有所需，本局隨時可仔細審視，屆時，本人希望當局可以向我們提供的報告，會比今次所提供的，更為詳盡。

主席先生，如果我們讓本條例草案不經修改而獲得通過，我們事實上是把該公司轉成了「自然人」，讓其和多少本港懷胎中母親一樣，在海外產子及為他們領取外國護照。

主席先生，當局以現有形式提出本條例草案，是要求本局擴大該公司的權力，藉口是要使其過去及現時因套頭而進行的掉期交易規律化。但事實上，本條例草案將給予該公司無限制的權力，而政府卻無列具充份理由。

因此，除非以本人於委員會審議階段動議的修改為準，本人始支持本條例草案二讀。

夏理佳議員致辭的譯文：

主席先生，建議的第 11A 條打算授予地下鐵路公司適當權力，進行財務交易，正如一位成年自然人所具備的訂約能力一般。如果原來的地下鐵路公司條例當初給本局審議通過時，早已訂有第 11A 條，我深信定不會出現任何問題。事實上，我們一直假定該公司是擁有進行任何交易的適當權力，我強調是任何交易，直至上議院的判決才令人對該公司的權力，產生懷疑。

主席先生，我對這類事情不無經驗，因此，我能明確指出借貸人及其法律顧問會把舉債人是否有權進行財務交易，列為基本條件。如果借貸人或其法律顧問有絲毫懷疑，借貸一方仍不顧一切給予貸款或進行交易，可說是敢作敢為。借貸人通常會要求舉債人在進行交易前，先取得進行交易的權力。如果舉債人拒絕答應這項要求，實在是不可思議。此外，如果舉債人拒絕該項要求，祇會自食其果，因為如果交易牽涉貸款，舉債人並不能得到該筆款項。我相信當前兩項條例草案能達到授予兩間公司適當權力的目的。如果本局不通過這條例草案，該公司以及其管理階層的信譽，即使不會永久受損，也會嚴重受到影響。這樣亦會嚴重損害該公司為大部分仍未清還的貸款重新籌集資金的能力。

主席先生，最後，說得較輕鬆一些，我不知道我們應否把該公司定為男士抑或女士，但我們絕不能把它弄得拖泥帶水。

我謹此陳辭，支持條例草案。

鄭明訓議員致辭的譯文：

主席先生，工欲善其事，必先利其器。現擬法例的目的正在於此。此項法例提供合理的架構，讓商業主管人員有適當的空間，因事制宜，將工作做到最好。

我謹引述載於一九八九年九月份「歐洲財經雜誌」(EUROMONEY MAGAZINE)的一項國際主要銀行意見調查結果。關於在運用國際資本市場的服務上，誰是最具專業聲譽的債戶，香港地下鐵路公司名列第三位，僅次於世界銀行及瑞典。由於地下鐵路公司在一九九〇年並無簽訂重大的交易，故此我並沒有引述該年內最近一次的意見調查結果。

我促請本局同僚放眼於關係更為重大的情況。香港在國際金融市場中備受尊重，此點非常重要。過去數年來，我們盡了不少努力，才能取得今日的聲譽。可惜，眾所週知，聲譽可以毀於一旦，卻需要長時間才能重新建立。採用這些財務手段，可以肯定香港在世界金融市場的地位，對整體社會都有好處。

繼續爭論此事，只會予人錯誤印象，危害本港在世界金融界的地位。商業經營如要成功，管理階層必須具備足以履行職責的權力。政府正是藉著制訂 1991 年地下鐵路公司（修訂）條例草案及 1991 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案，確立此項基本的管理概念。若我們能從此等基本事項著眼，我認為這事根本毋須辯論。我們應該一致支持此兩項條例草案。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

周美德議員致辭：

主席先生，根據這兩條條例草案建議增訂的條例第 11A(1)條，兩間鐵路公司分別獲賦具有追溯效力的權力，可作出或簽訂一個普通成人所能作出或簽訂的任何財務安排或金融協議，而 11A(2)條則賦予兩間鐵路公司權力在海外成立附屬公司。

本人認為，如果上述兩項修訂草案一旦獲得通過，必然令政府及市民蒙受很多不必要的風險。因為根據有關報導，英國上議院在本年一月廿四日就希素對哈瑪史密斯夫及科咸倫敦議會一訟案所作的裁決的資料顯示，判決主要是建基於英國上議院認為要決定法定機構在從事掉期交易時是否牽涉投機活動，無論在現實上或客觀上均十分困難。因為我們無法得知這些機構從事掉期合約的目的，究竟是單純為了減低因利率及匯率波動所引致的風險，還是希望藉此進行投機活動。所以，本人認為，在制訂法例保障兩間公司進行掉期交易及同類性質交易等財務安排的同時，必須清楚要求兩間公司是不可藉此而進行投機活動。

在財政司提交給本局的條例草案中，對兩間鐵路公司在進行此類財務安排的監管，委實不足，只有「放」而沒有「收」的法例，就等如一個計時炸彈，後果是否應由納稅人或廣大市民來承擔，我想財政司是最清楚不過。故本人認為，草案應就這些財務安排的內容及目的加以闡述，或規定兩間公司只可以掉期交易作為減低因利率及匯率波動所引致的風險的手段。作為一間法定機構，其運作不單要向董事局交代，更重要的是它同時需向政府及市民負責，政府絕不可以容許兩間公司在管理財務安排上有過大的權力，引致政府在監察兩間公司運作時遇上阻力。

政府既然表示地下鐵路公司因進行掉期交易及同類性質交易而省回五億港元，這些省回的金錢，地鐵公司又將作何種處理？這點無論從地鐵公司及政府方面均得不到直接答覆。但我們要知道這些省回的資金的運用方法，是用於改善服務方面呢？還是地鐵公司將會如何運用這些資金？

另外，有關草案建議增訂的條例第 11A(2)條，本人認為是否有此必要，因為兩間鐵路公司並未有打算在海外成立附屬公司，有關條例草案無疑予人畫蛇添足之感。故政府必須審慎處理兩間公司在海外成立附屬公司的急切性及可行性才可決定應否立例。

目前，本港很多上市公司均在海外成立附屬公司以備逃稅，兩間公司雖然是享有遞延稅項的優惠而得以免稅，但由於海外附屬公司的盈利是無須繳稅，故法例必須規定兩間公司成立海外附屬公司的守則，避免在法例上形成漏洞。既然政府並未就上述問題加以考慮，本人認為在現階段是否有必要引入這條文的規定。

主席先生，兩間鐵路公司作為公共機構，在管理和運作上必須受政府嚴格監管，因為它們同時肩負起服務市民的責任，政府不可以在監管上掉以輕心。

主席先生，我想在此聲明，我們覺得這條例對兩鐵公司的重要，但為了能夠令政府有一個嚴格監管，我知道稍後李柱銘議員會有一個修改的動議，我希望這個動議能使政府對兩鐵公司有更嚴密的監管，以保障大眾市民。

梁智鴻議員致辭的譯文：

主席先生，行政局在最後一刻決定延遲向立法局提出地下鐵路公司及九廣鐵路公司修訂條例草案，立法局因而毋須按照原先訂定的時間表，在二月二十七日一次過完成立法程序，通過上述條例草案，我謹此向行政局致謝。此舉確可使本局可以透過正常的程序審議條例草案，即進行首讀、在二讀前成立專案小組及提出建議，如有需要，議員更可在委員會審議階段進一步提出修訂，然後始決定可否接納當局建議的修訂及應否通過條例草案。

我肯定本局議員對上述立法程序已瞭如指掌，我在此加以強調，似乎並無必要；但我們身為立法者實有責任保障這個制度，確保不會出現不合常規或不正常的情況，以免制度遭受破壞。這個制度的優點，在於能防止倉卒通過任何條例草案或對法例作出修訂，若無這個制度，市民大眾，特別是立法者便沒有機會研究有關的條例草案，及考慮其應否獲通過成為法例。

但從條例草案提交的過程中，我們看到了一些令人非常擔憂的現象，政府似乎希望可以急忙通過條例草案，而該草案賦予香港其中一家由納稅人提供經費的主要公共運輸公司很大的權力：首先，兩間公司以往簽訂的掉期合約獲得追認，其次，該兩間公司好比獲得權力，日後可進行任何財務交易。

我同意，英國上議院就希素對哈瑪史密夫及科威倫敦地方議會一訴訟案及其他訴訟案所作的裁決，可能影響地下鐵路公司，使其無權像過往般，進行息率掉期交易或有關交易。

我亦同意，現時是有一些急切性，需要本局通過條例草案，以追認地鐵公司所進行的上述交易，但這絕不表示本局日後應給予地鐵公司極大的權力，俾使其進行任何財務交易或簽訂任何財務協議。

英國上議院的決定是於一月二十四日作出，但本局於二月二十日才接獲當局的參考資料摘要，距離上議院作出決定的日期差不多一個月，而在兩天後的立法局議員內務會議席上，當局便要求本局議員在二月二十七日的立法局會議中，一次過完成全部立法程序，使條例草案獲通過成為法例。當局的參考資料摘要甚至能預知未來，預先透露條例草案會於二月二十六日獲行政局通過！

政府為何不能事先給予本局更多時間，以考慮及討論這個當局聲稱如此迫切的事項呢？政府既然可以在兩天內提出捐助近 2.3 億元支持英國參與波斯灣軍事行動的建議，為何不能以同樣的效率向本局提供所需的資料？實在令人費解。

為何這項條例草案必須在一次立法局會議中通過？所依據的邏輯是甚麼？是否曾經有人要求取消地下鐵路公司已經參與的一切有關交易？為甚麼這樣匆忙？我謹此發出警告——任何匆匆通過的法例均可能錯誤或不必要地授予地鐵公司過大而可能是不適當的權力。

主席先生，請允許我闡述對修訂建議持保留態度的理由：

- (1) 要辨別地鐵公司所涉及的財務交易是純粹用以減低風險，抑或同時帶有牟利目的，是十分困難的事。請勿忘記地鐵公司是利用公帑、根據特別法規成立的，首要目標是建造及營辦鐵路系統為公眾提供服務，而非從事貨幣和利率上的投機活動。
- (2) 在我的印象中，地鐵公司向本局提交的資料過於粗率含糊，既不能令人信服這些交易已達到減低風險的目的，亦沒有提及倘若投機失敗，有何應急措施。
- (3) 即使我們必須認可地鐵公司以往所有的交易，但應否在現階段賦予其更多和更廣泛的權力，使其將來只要認為有此需要，便可進行任何財務安排？

我同意修訂條例草案所包括的一切財務交易，必須在法例內清楚界定，而新的對沖方式財務安排，則應在經市場充分試驗後才納入法例或有約束力的規條之內。

主席先生，我認為，政府為地鐵公司採取行動，匆匆通過這項我認為是有問題的條例草案，並非正確的做法。正如政府在參考資料摘要內所強調，各項修訂肯定是符合兩間公司的利益，然而，政府是否亦應為市民大眾，尤其是為納稅人的利益而考慮整件事情？

我們須支持地鐵公司以往所進行的交易，這點是可以理解的，但容許該公司進行任何其認為適當財務安排，等於簽下一張空白支票，這點則使我感到擔憂。因此，主席先生，下

列句子：「公司可簽訂任何有關其本身財務事宜的協議或進行任何此類安排」，其涵義範圍是非常廣泛的，我認爲應予以修訂，而上述有約束力的規條內應清楚界定地鐵公司可獲授權進行那些類別的財務安排。

至於建議增訂的條例第 11A(2)條，當局亦無須賦予這項規定追溯效力，因爲地鐵公司過去並沒有在海外成立任何附屬機構。

關於地鐵公司在海外成立附屬機構一事，我們還未得到充分而可接納的詳細資料，我亦不相信有成立海外附屬機構的需要。當局現在要我們匆匆就此問題作出決定，實在令人遺憾。此舉可能導致大筆公帑滯留海外的風險。

由於有關地鐵與九廣鐵路修訂條例草案內容相若，我就地下鐵路公司條例草案的發言亦適用於九廣鐵路公司條例草案。

主席先生，我謹此陳辭，並提出了使我憂慮及有所保留的地方。除非作出適當的修改，否則我不能支持動議。

麥理覺議員致辭的譯文：

主席先生，我的演辭會非常簡短。我相信每一位商人在考慮過提交本局的這條例草案的背景資料後，都會全力支持這條例草案。這條例草案設法把地下鐵路公司過去多年來處理得相當成功的事務合法化。該公司一直在非常嚴密的監管下辦事，不單受到公司本身的專家——我知道其中一些今天也在座——及其董事局監管，連政府在進行最終分析時，亦曾參與其事。

必須制訂這條例草案的主要是因一項法律決定而起，該法律決定令人意想不到，更會危害地下鐵路公司作爲龐大舉債人的國際地位。該宗法律案件並非錯在地下鐵路公司，因此，我們必須盡快採取行動，向該公司提供必需的方法，使其能繼續在國際財經市場成功運作。

主席先生，我支持這條例草案。

黃匡源議員致辭的譯文：

主席先生，政府當局企圖在一次會議內，一舉倉卒通過本條例草案，以及九廣鐵路公司條例草案，大家對此已發表不少議論。我接着要說的，大部份同時適用於該兩項條例草案，故我不會另外就 1991 年九廣鐵路公司條例草案發言。我自始便覺得原來的資料摘要談到新訂條款的論據欠缺說服力，而且似乎行政立法兩局議員辦事處的法律顧問也存有懷疑。

各位議員當記得，在三月一日星期五舉行內務會議時，我曾提出兩點質疑，一點是有關條款牽涉範圍甚廣；另一點是政府當局顯然打算不依循詳細審議條例草案的必經過程，而緊急通過新增一項權力，准許兩間公司在海外成立附屬公司。

政府當局的反應確實令人失望，難以服眾。似乎他們已向貸款公司保證立法局肯定會順利通過該兩條例草案。此外，政府亦在此時提出一套修訂條款。政府當局的做法，確實使處事認真者產生疑竇。因此，李柱銘議員、薛浩然議員和我本人結成一個「非神聖同盟」。雖然我們三人是截然不同的議員，但極能代表本港多方面的意見，我們反對透過一次緊急會議通過該兩項條例草案。由此可見，我們不是政府政策的橡皮圖章。

不過，值得欣慰的是，本港立法制度的制衡力量終於勝利。正如行政局所指示，該兩條例草案必須照正常程序處理：在憲報刊登、首讀、押後進行辯論、以便成立專案小組詳細加以審議。

我現在亦同意，雖然擬議措施所牽涉的範圍很廣泛，但在此情況下，這些措施是必需的；而兩間公司的內部規管制度，當會使濫用的機會減低至可接受的程度。這次我們大家都上了一課。我們採用現行程序，是要保障本港的法制，倘若逾越了，便要承擔風險。

主席先生，我謹此支持動議。

張鑑泉議員致辭的譯文：

主席先生，雖然我絕對尊重言論自由，但對於一些議員曲解政府提交這些條例草案的原意，我實在感到悲哀。制訂這些條例草案的目的，顯然是處理有關財務及法律方面的技術問題。本局大部分議員都不是這兩方面的專家，不能在短時間內就明白所有細節及複雜之處，正如我們一些議員並非醫學或法律專家一般。我們不應處處以懷疑的態度，來判斷地下鐵路公司的專家以及該公司董事局所作的任何事。地下鐵路公司董事局過去的理財紀錄，證明是相當審慎、有效及成功的。

至於在海外設立附屬公司的動機，比作懷孕婦人希望到外地產子的心情，我覺得大致上未必一定正確。香港需要的是行政專才，而不是太多政治。

我支持動議。

財政司致辭的譯文：

主席先生，我感謝曾發言支持本條例草案的議員，多謝他們提出意見和普遍明白這問題的緊急性，以及當局制訂本條例草案的動機。我在較早致辭時已解釋這問題必須從速處理的原因，因此我不擬在此重述。今天我要強調的是，在英國上議院一月二十四日公布判詞全文以及主管大律師有機會考慮這項判決之前，地下鐵路公司從未有理由相信，它所進行的

任何交易是無效的。事實上，在上訴庭較早時就同一訟案作出判決後，地下鐵路公司曾特別諮詢主管大律師的意見。主管大律師證實，依照這項判決，地下鐵路公司有所需的權力進行這些交易。

多年來，地下鐵路公司是國際資本市場的主要借貸人，並在這方面確立了良好信譽；它不但具備探求市場的專業知識，而且在舉債技巧方面經驗老到，可以最優惠利率借貸，大大地免受匯率及利率波動的影響。與某些人所說的相反，地下鐵路公司並無在掉期交易賺取巨利；不過該公司卻可藉此省去支付為數超過 5 億元的額外借貸成本。正如一位議員指出，地下鐵路公司獲得美國兩大信用等級評定調查機構——標準及蒲耳氏公司和穆迪氏公司，以及日本債券研究所給予極為滿意的信用等級。

主席先生，本條例草案授予地下鐵路公司的權力，所用字眼廣闊，使該公司能訂立一名自然人可以訂立的任何協議，目的是確保在有需要時，可使該公司已完成的多類交易全部有效。部分議員擔心賦予該公司日後進行交易的權力過大。讓我首先強調，地下鐵路公司會像以往一樣，只能利用舉債及其他權力履行本條例所規定的主要職責。關於這方面，我難以接受李柱銘議員提出的論點，他認為地下鐵路公司的新權力，可用於其法定目的以外之其他目的。情形顯然並非如此。不論新條款中有沒有清楚說明這點，新權力必須較該公司的主要目的為次要。

第二，正如我在動議本條例草案的演辭中所指出，地下鐵路公司不會有可能進行不適當的交易，即使有這個計劃，總督會同行政局亦有權向該公司發出指示。因此，我們不需再特別對該公司的權力施加限制。我向本局提交本草案時，已經解釋在海外設立附屬公司的需要。

第三點，也是我認為最重要的一點，就是地下鐵路公司的業務一向受到審慎管理，而且舉世知名；加上該公司的工作人員具備高度專業水準，董事局的成員也是資深可靠的商界人士，我相信該公司亦不希望聲譽有損。

主席先生，我謹此提出動議。

條例草案二讀動議付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

1991 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案

恢復於一九九一年三月六日提出二讀的辯論

二讀動議經向本局提出。

方黃吉雯議員致辭的譯文：

主席先生，立法局議員研究 1991 年地下鐵路公司（修訂）條例草案的專案小組，亦被委以研究 1991 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案的責任，因為該兩條草案的目的和措辭實際上完全一樣。

經審慎考慮後，專案小組大部份成員均認為應該支持 1991 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案，毋須對該草案進行修訂。專案小組所持的理由，與贊同通過 1991 年地下鐵路公司（修訂）條例草案的理由相若。為節省本局同事的寶貴時間，我不打算在此重覆一遍。

主席先生，我謹此陳辭，支持該條例草案。

李柱銘議員致辭的譯文：

主席先生，基於我就 1991 年地下鐵路公司（修訂）條例草案發言時所提出的相同理由，我亦支持二讀這條例草案，條件亦須視乎我於此條例草案進行委員會審議階段時所提的修訂而定。

財政司致辭的譯文：

主席先生，我對我剛才在總結地下鐵路公司（修訂）條例草案二讀辯論時所提出的意見，沒有需要補充。基於我所舉出的理由，我認為本條例草案應以原先提出的形式通過。

條例草案二讀動議付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

1991 年總督特派廉政專員公署（修訂）條例草案

恢復於一九九〇年十一月二十一日提出二讀的辯論

二讀動議經向本局提出。

周梁淑怡議員致辭的譯文：

主席先生，1991 年總督特派廉政專員公署（修訂）條例草案已於本年一月二十三日提交立法局。該條例草案旨在澄清總督特派廉政專員公署調查及偵緝與選舉活動有關的舞弊行為的權力。

立法局議員曾成立專案小組研究此條例草案及另外兩條條例草案，即 1991 年舞弊及非法行爲（修訂）條例草案和 1991 年防止賄賂（修訂）條例草案。專案小組成員共有 10 人，舉行了四次會議，其中一次是與政府當局代表會晤。

在審議 1991 年總督特派廉政專員公署（修訂）條例草案期間，議員極爲關注條例草案第 2(1)條，該條文准許廉政公署在調查涉嫌觸犯舞弊及非法行爲條例（香港法例第 288 章）的案件時，倘發現觸犯與選舉有關的罪行，即使是輕微罪行，亦可毋須令狀而將有關人士拘捕。此外，有人亦關注到，倘若廉政公署在選舉完結前行使此項權力，便會不必要地影響選舉結果。政府當局解釋，根據防止賄賂條例，廉政公署在調查涉嫌觸犯該條例的案件時，亦享有此項權力，然而，就其所採取的政策而言，該署鮮有行使此項權力，只是在非常特殊情況下，以及案情極爲嚴重時才會行使。

經研究後，議員同意通過條例草案，但建議爲減輕市民對廉政公署濫用權力的憂慮，政府當局應在條例草案恢復二讀辯論時發表政策聲明，指出廉政公署會極其審慎克制，而且只會在處理非常嚴重的案件時，才行使此項無令狀拘捕疑犯的權力。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

律政司致辭的譯文：

主席先生，我要向周梁淑怡議員及有關專案小組的同寅致謝，多謝他們爲支時本草案所盡的力量。

專案小組部分成員顧慮，廉政公署根據舞弊及非法行爲條例進行調查時，若發現有關連的罪行，該署所擁有的拘捕權力有可能被濫用。這項關注，是可以理解的。

廉政專員請我向各位議員保證，廉政公署會以極審慎的態度行使這項權力。訂立這項權力，是爲確保在本港進行的選舉中，凡不在舞弊及非法行爲條例規限以內的嚴重罪項及損害行爲，都能更有效處理。廉政公署的政策，是從不會拘捕那些大多由於善忘或過分投入選舉而觸犯輕微罪行或技術性犯罪的人士，以後亦會這樣。

主席先生，我謹此提出動議。

條例草案二讀動議付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

1991 年鄉議局（修訂）條例草案

恢復於一九九一年二月二十七日提出二讀的辯論

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

1991 年銀禧體育中心（修訂）條例草案

恢復於一九九一年二月二十七日提出二讀的辯論

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

條例草案委員會審議階段

本局進入委員會審議階段。

1991 年差餉（修訂）（第 2 號）條例草案

第 1 至 3 條獲得通過。

1991 年地下鐵路公司（修訂）條例草案

第 1 條獲得通過。

第 2 條

李柱銘議員致辭的譯文：

主席先生，我動議修訂第 2 條，修訂內容一如發給各議員參閱文件內所載，即是說，以下文取代條例草案第 11A 條第 1 及 2 款：

「該公司可訂立任何與其財務有關的協議或安排（條款由其決定），以便減低該公司因利率和匯價波動所受到的影響。」

主席先生，這項修訂所用的重要字眼非我所創，因為上星期三本條例草案二讀時，財政司已清楚表明，地下鐵路公司「為減低該公司因利率和匯價波動所受到的影響」，過去及目前進行了一些交易，包括掉期交易。為使這些交易有效，有必要制訂此條例草案。

主席先生，這是政府向本局提出這個情況的基礎，因此，這也是政府應該得到的，不多也不少。

我也因此提出這項修訂。

主席先生，我謹此動議。

建議修訂內容

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

修訂動議經向本局提出。

譚惠珠議員致辭的譯文：

主席先生，我同意方黃吉雯議員及其他專案小組成員的意見，支持二讀本條例草案。我起初亦認為條例草案賦予地下鐵路公司的，應該只是進行掉期交易的權力，政府建議的修訂範圍可能太廣泛。後來我加入專案小組並曾經與政府當局代表舉行了兩次會議，而其中一次會議更邀得地下鐵路公司主席及其財務控制人員出席。我覺得有些遺憾的是，政府當初主要基於一九九一年一月二十四日審理的希素個案所引起了若干問題，所以建議修訂有關法例。經過上述的兩次會議後，我清楚明白到，地下鐵路公司與九廣鐵路公司需要進行的財務活動不應只限於「掉期」交易。其理由如下：—

- (1) 由於各類對沖及附帶交易極其複雜，因而難以在法律上逐一訂定釋義；
- (2) 倘若除了掉期交易以外，該兩間公司不可簽訂其他新種類的金融協議，則其籌措資金的能力便會受到不利的影響，因為貸款機構的態度和貸款辦法不時均會有所改變；該兩家公司現時正進行一些不屬於掉期交易的財務安排，不過這些安排都是商業社會裏慣用的資金籌集方法。
- (3) 新訂條例第 11A(1)條授權地下鐵路公司，使其可以如普通成人一樣，簽訂與其職權範圍內財政事務有關及依照審慎原則進行的商業交易，包括掉期交易在內。因此我認為李柱銘議員擔心的越權問題，只是轉移別人注意力的講法。

我們不要忘記地下鐵路公司的權力須受現時在地下鐵路公司條例訂明的條件所限制，就是總督會同行政局可向該公司發出指令，包括有權指令該公司不得簽訂被認為風險過大的交易。坦白說，今日提出的條例草案，特別是第 11A(2)條的規定，根本不會使地下鐵路公司能夠在總督會同行政局毫不察覺的情況下，將其資產調離本港或遷冊百慕達，又或成為英國或其他地方註冊公司的附屬機構。倘若地下鐵路公司濫用權力而當局又不採取適當的制止行動，那才叫人感到奇怪。

我認為此條例草案賦予地下鐵路公司的權力，完全能夠受到現有監管制度約束，以及由總督委任的董事局監察。此外，政府帳目委員會亦可以審查一切與公共開支有關的帳目。

專案小組全體成員對於地下鐵路公司在處理其財政事務方面不應獲得過於其所需的權力的問題，表示關注。不過大部份的成員均相信，在現有監管制度下，擬議的條例草案不但切合該公司的需要，而且能夠使該公司在處理其財政事務方面獲得適度的靈活辦事權，從而使地下鐵路公司條例內所列明的目標得以實現。

李柱銘議員提出的修訂將會不適當地限制地下鐵路公司的靈活辦事權，使該公司不但難以應付日後的問題，甚至連解決當今的問題亦力有不逮。我認為應該准予該公司在有需要時可以利用附屬公司進行此等商業活動。基於我剛才陳述的理由，我不相信該公司可以透過一家附屬公司將其資產調離本港，因為總督會同行政局對該公司的活動具有制衡的權力。因此，我不支持此項修訂建議。

鄭漢鈞議員致辭的譯文：

主席先生，我在較早時已提及原有條例草案賦予該公司的權力及其所必需的靈活辦事權，以及各項足以防止上述權力出現濫用情況的嚴格監管措施。

李柱銘議員現時建議從新訂第(1)款中刪去「包括任何用以減輕或抵消財政風險的協議或安排」等字句，改在原處加入「藉以減低其在息率及幣值波動下所承受的風險」等字句。儘管修訂的建議大抵仍賦予地下鐵路公司進行掉期交易的權力，卻未能關顧到該公司的既定財政目標，而且未有賦予使其能夠進行其他類型財務交易活動的權力。

該公司正設法確立此方面的權力，使該項權力無庸置疑，不但可以進行貨幣或息率的掉期交易，而且可以名正言順地進行與其財政事務有關的其他類型交易。

李柱銘議員並建議應該刪去「猶如一個自然人於達致成年歲數及具備行為能力時所擁有的身份一樣」等字句。

李柱銘議員建議刪去該公司在處理與其財政事務有關事宜上具有一個普通成人的權力，促使其提出此項建議的顧慮其實毫無根據。我認為上述「自然人」等字句，對於有關條文的基本內容並無加添任何實質意義，其作用似乎是為了免人對條文的釋義生疑。事實上，此等為帶有約束含意的字句。無論如何，值得注意的一點是根據地下鐵路公司條例，該公

司業已在處理與其土地持有權有關的活動上具有一個普通成人的權力。爲此，我認爲對於容許該公司在處理與其財政事務有關的活動上享有同等權力的做法，實無理由予以反對。

最後，李柱銘議員建議應該將新訂第(2)款關於該公司有權在任何領土或國家成立附屬公司的部份刪去。他似乎相信該公司可以藉着此項權力遷冊海外，因而才会有此顧慮。這是一項毫無根據的看法，因爲要遷冊海外，就必須成立一間新的控股公司；而成立附屬公司卻不能達到這個目的。

我認爲有需要強調的一點是，成立附屬公司的權力只是一項使該公司可以成立受其控制的公司的權力。鑑於這點，我認爲有關附屬公司不論是在香港或其他地方註冊成立，似乎亦無關重要。我知道地下鐵路公司是一間經常運用國際資本市場的公司，因此，倘若該公司董事局認定透過附屬公司進行財務交易將會對公司有利，則無論附屬公司是在香港或其他地方註冊成立，我相信該公司亦應該有權力按其決定的辦法進行。

主席先生，我知道地下鐵路公司過去在財政事務方面的表現，使其在國際上獲得公認爲世界上最具專業信譽的債戶之一。這項稱譽不但特別在金融市場緊縮信用的情況下有利於該公司，而且是有助香港提高其國際金融中心地位的一項因素。

李柱銘議員的修訂建議倘若獲得通過，將會對地下鐵路公司的專業財政管理事務做成不必要的限制，而且可能會導致該公司蒙受嚴重的財政損失，肯定有違市民的最佳利益。因此，主席先生，我不支持李柱銘議員的修訂建議。

下午六時

主席（譯文）：現在已屆六時，根據會議常規第 8 條第(2)段的規定，立法局現應休會。

律政司（譯文）：主席先生，如果閣下同意，我謹動議暫停執行會議常規第 8 條第(2)段的規定，以便本局可完成今日的事務。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

何世柱議員致辭：

主席先生，剛才我致辭支持原動議賦予地鐵公司及九廣鐵路公司全權處理其公司財務運作，出發點是基於對該兩公司過去 10 年來財務運作成績顯著的信任。但是李柱銘議員的修訂動議依然是對該兩公司有所限制，束縛了該兩公司發展業務的積極性。

我在前面已經說過，世界財經金融是瞬息萬變的，國際間對香港的信貸狀況，亦會時刻改變。地鐵公司預見了這問題，考慮到在國際上某些公司願意用較低利率進行信貸時，就

可借入外債以保證能夠償還即將到期的債務。由於借貸時間得宜，還可以在利率差距上獲得多少微利。這種做法是必要，亦是必需和正常的財務運作手段。但是這項工作似乎並不包括在李柱銘議員修訂的動議所指範圍之內。由於財務運作需要經常適應外界的發展變化，極難在法例上逐項予以詳細規定，尤其是這兩間公司過去的成績這樣好，而我們亦希望它們繼續可以一樣好的工作下去。現在我們要規範它們的工作範圍，我覺得就像一個人要去做好工作，但是縛了手腳，不給予吃飽一樣，以致實際上沒法做得好。所以我對李柱銘議員的修訂動議提出反對。

夏佳理議員致辭的譯文：

主席先生，這項條例草案與李柱銘議員建議的修訂兩者存有三項差別。本局一些同僚已就此等差別作重點說明，因此，我不擬再作贅述。除了先前提出支持該項條例草案的理由外，我想就有關條例草案第2條的建議修訂，另提兩點意見。首先，建議修訂所載列的權力，並不能消除議員所提出的疑慮。我們可以爭論謂那些措辭即「以減低其須承受的利率及貨幣波動風險」，意味着須考驗地下鐵路公司擬進行的任何交易的目的。同時，要使到貸款人信納地下鐵路公司是為該項目的而進行有關交易，是頗為困難的。如此主觀的考驗，甚難獲得貸款人贊同。

其次，基於金融市場的特質，加上市場本身不斷發展，時有新產品出現，我認為建議修訂所列出的限制，既不實際，也不可取。我相信正確的做法是讓地下鐵路公司處於一個可以進行金融交易的地位，而不是讓其處於一個由於缺乏權力而不能進行交易的地位。建議修訂所提出的規限，正好就有這種制肘。

最後，主席先生，英國上議院的裁決顯示我們不應爭論細微的法律觀點。我們必須做的，是要使這問題不再存有任何疑慮。該項條例草案正好達到此一目的，至於李柱銘議員所建議的修訂卻不能。主席先生，基於上述原因，我發覺我不能支持建議的修訂。

鄭明訓議員致辭的譯文：

主席先生，公司的財務管理基本上是商業事務。我們身為幹練的立法局議員，不應對商業上的一舉一動亦加以干涉。我們應將地下鐵路公司及九廣鐵路公司的財務管理事宜留待專家處理，但須確保他們對其工作承擔責任。

本局同僚李柱銘議員提出的修訂案，對可由公司的管理階層執行的一連串財務交易安排造成限制。管理階層有各種方法達至良好的管理效果，施加太多限制並非明智之舉。

此外，這樣的修訂亦會向國際金融界發出錯誤訊息。世界金融市場必須了解的是，香港仍會繼續積極參與國際金融事務。任何對此立場有損無益的訊息，均須避免。

一直以來，香港均能善用人才，商業事務交由適當人選——商界人士——負責處理。只要政府確保有關人士就其業績負責，便足以為香港人提供保障。這亦是善用商界人才，使其得以將專業知識貢獻社會的最佳辦法。

主席先生，我謹此陳辭，對上述條例草案的修訂案，不予支持。

周美德議員致辭：

主席先生，本人支持李柱銘議員的修訂動議，因為修訂動議更能反映政府提出這兩項條例草案的原意。修訂動議的內容主要是將兩間鐵路公司在處理財務和金融的安排時，局限於控制利率和匯率的波動上，而非如原動議的條文賦予兩間公司任何相等於一個普通成人所能作出或簽訂的財務安排或金融協議。修訂的動議除正面肯定兩間公司可以進行調期交易的權力外，還可避免條例草案賦予投機活動權力的可能性，減少政府日後在審視這兩間公司進行調期交易時會否牽涉投機活動的紛爭。因為在英國上議院的判決中，最關鍵的一項就是上議院認為要決定公共機構會否利用公帑進行投機活動，在執行上會面對很多困難和紛爭，因此上議院索性取消這類機構參與調期合約的權力。事實上，上議院的憂慮是無可厚非的，為免引起混淆，李議員的修訂動議確實能解決這問題，故此，我支持李議員的修訂動議。

梁智鴻議員致辭的譯文：

主席先生，我總覺得我們身為立法局議員，職責不單是反映選民的意見（以民選議員而言）或反映本身的專業知識——我碰巧是醫生而非財經人士，還要按普通常識的驅使表達意見，而最重要的，是在我們覺得市民普遍得不到適當保障時，提出反對。這當然不是說我們永遠正確；我們當然亦會有錯。倘若我們錯了，我們會接受忠告、接受更正。

主席先生，基於這種精神，那就是：以醫生而非財經人士的身份，但運用普通常識去保障市民的利益，今天才膽敢就這項條例草案發言。

在我反對這項條例草案的主要理由中，我提及反對這項條例草案賦予地下鐵路公司如此廣泛的權力。李柱銘議員的修訂動議在我心目中雖非十全十美，但在一定程度上可控制這些公共機構的廣泛權力。

主席先生，我支持李柱銘議員提出的修訂。

黃匡源議員致辭的譯文：

主席先生，我不支持李柱銘議員提出的修訂，因為日後會有很多新的財務安排和風險，是我們目前難以想像的，因此我認為該兩間公司需要運用靈活的手法，採取適當的行動去處

理或應付。倘若採納李議員所提的修訂，該兩間公司便受到制肘，其發展會因而平平無奇。我同意兩間公司和貸款公司的意見，認為從商業角度來看，這些措施是有利的。

財政司致辭的譯文：

主席先生，李柱銘議員提出的修訂，有三方面與本條例草案大不相同。雖然多位議員已就各點發表意見，但我想說明政府的立場，並將之記錄在案。

李議員建議把「包括任何減輕或補償財務風險的協議或安排」一句，自擬訂的第 11A(1)條刪除，並以「旨在減輕其受利率及匯價波動的風險」取代。我對這項建議有兩點意見。第一，李議員希望刪除的字句，是法律草擬專員按照地下鐵路公司法律顧問的要求而加入草案條款內，且獲得香港資本市場協會法律顧問的贊同。這些字眼與英國法例的一項條文相同。該條文在 **Hazell** 訟案中被引用，且獲上議院准許作為授權進行交易的有效條文，但須遵守若干程序上的規定。第二，李議員所希望刪除的字句，作用是舉例說明該公司會獲授權進行的交易類別（但不是唯一的類別）。李議員建議的修訂，即使容許該公司進行外幣及利率掉期買賣，也不會授權該公司進行其他合法的財務交易，亦不會令該公司過往所進行的交易有效。其中一例就是該公司為減輕融資成本而進行的交易。

其次，李議員建議「一如它是一名成年及有充分行為能力的自然人」一句，應由擬訂的第 11A(1)條中刪去。我明白李柱銘議員對這些字眼感到關注，因為他認為這些字眼會大大擴大地下鐵路公司的權力。事實上，法律草擬專員將這些字眼包括在內，目的正是限制第 11A(1)條賦予該公司的權力範圍。法律草擬專員已再次證實，他認為刪除這些字眼是有危險的。

在香港，一些條例及法律對於進行某些交易的人士及機構，作出許多禁制。法律草擬專員認為，假如擬訂的第 11A(1)條只是說明地下鐵路公司可以訂立任何協議或安排，而不加上「一如它是一名自然人」的字眼，則會引起爭論，說本局授權地下鐵路公司訂立任何協議或安排，而不顧某條以前制訂的條例或普通法已然禁止訂立這些協議或安排。現在我們限制該公司的權力，使該公司只能訂立一名自然人可以訂立的協議或安排，則可避免上述爭論。

條例草案與李議員提出的修訂第三點不相同之處，是李議員擬刪除草案第 11A(2)條。該條擬授權地下鐵路公司在任何地區成立附屬公司，以方便行使草案第 11A(1)條賦予該公司的權力。我在二讀本條例草案的演辭中已說明訂立第 11A(2)條的原因。在現階段，我要補充一點，根據地下鐵路公司條例第 6(1)條，地下鐵路公司是有權進行任何有利、有助或有關該條規定該公司應有目的的事情。這些事情，在恰當的情況下，可以包括在任何地區成立附屬公司。草案第 11A(2)條是按照地下鐵路公司法律顧問的建議而增訂，因為他們認為條例第 6(1)條的一般權力，未能引伸至包括財務交易在內。

主席先生，基於上述原因，我不能支持李議員建議的修訂，該等修訂應予否決。

修訂動議付諸表決，並遭否決。

第 2 條獲得通過。

1991 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案

第 1 條獲得通過。

第 2 條

李柱銘議員致辭的譯文：

主席先生，本人動議修訂第 2 條，修訂內容一如發給各議員參閱文件內所載。此項修訂與我就 1991 年地下鐵路公司（修訂）條例草案所動議的修訂相同，修訂的理由亦是一樣，故我不打算在此重覆。

主席先生，我謹此提出動議。

建議修訂內容

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

修訂動議經向本局提出。

財政司致辭的譯文：

主席先生，同樣基於我就 1991 年地下鐵路公司（修訂）條例草案的修訂所舉出的理由，我認為李柱銘議員的修訂建議應予以否決。

修訂動議付諸表決，並遭否決。

第 2 條獲得通過。

1991 年總督特派廉政專員公署（修訂）條例草案

第 1 至 3 條獲得通過。

1991 年鄉議局（修訂）條例草案

第 1 及 2 條獲得通過。

1991 年銀禧體育中心（修訂）條例草案

第 1 至 21 條獲得通過。

本局會議隨即恢復。

條例草案三讀

律政司報告謂：

1991 年差餉（修訂）（第 2 號）條例草案

1991 年地下鐵路公司（修訂）條例草案

1991 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案

1991 年總督特派廉政專員公署（修訂）條例草案

1991 年鄉議局（修訂）條例草案及

1991 年銀禧體育中心（修訂）條例草案

已通過委員會審議階段而毋須修訂；他並動議三讀上述各項條例草案。

條例草案三讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經三讀通過。

休會辯論

律政司（譯文）：「主席先生，本人動議本局現在休會。」

主席（譯文）：「本局 13 位議員曾給予通知，表示擬於辯論中發言。鑑於此次辯論關乎公眾利益，故本人將根據會議常規，運用決定權讓各議員在 75 分鐘內讀畢所有演辭，然後由運輸司答覆，但我須提醒各議員，這個時間限制將會嚴格執行。」

香港專利公共交通服務

下午六時十七分

劉健儀議員致辭的譯文：

主席先生，我率先就「專利公共交通服務」的辯論發言。承蒙主席先生延長這次辯論的時限，使有意發言的 13 名議員均可發表意見，我謹此致以謝忱。

主席先生，雖然這次辯論的主題涉及各項專利公共交通服務，但這次辯論實際上是由於中華汽車有限公司（中巴）及九龍汽車有限公司（九巴）最近申請增加車費所引致。因此，我只會集中討論本港的專利巴士服務，但鑑於論題所涉及的範圍，議員亦可隨意就其他專利交通服務發表意見。

過去數年來，中巴及九巴所收取的車費一直攀升，其上漲率遠超於一般的通貨膨脹率，尤以最近兩年為甚。巴士車費增加的問題，已備受市民關注。市民不單關心車費大幅增加對通貨膨脹的影響，而且質疑應用於專利巴士公司的利潤管制計劃是否有效。

根據中巴及九巴的專利權規定，其每年准許利潤分別為其平均固定資產剩值的 15% 及 16%。這項固定准許利潤百分率引起了頗大爭議。市民表示關注的事項包括：

- (1) 准許利潤是一項獲保證的權利還是獲授專利權公司根據專利權每年可取得利潤的上限。
- (2) 鑑於准許利潤以資產為計算基礎，政府能否有效管制獲授專利權公司的資產擴展，以確保准許利潤不會過度膨脹。
- (3) 釐定一個固定的准許利潤百分率，是否仍能鼓勵獲授專利權公司繼續改善其服務表現。

就第一點而言，人們對利潤管制計劃的意義有不同的詮釋。專利巴士公司爭議謂，准許利潤是指保證可得的利潤。其他人士則不表贊同。雖然公共巴士服務條例（香港法例第 230 章）第 28 條並無以「最高限額」等字眼對「准許利潤」一詞加以限制，但經研究，我認為有關條文已清楚顯示此項法例蘊含的意思是對公司每年利潤施加上限，而非為固定的利潤水平提供保證。有關法例或專利權均無作出任何保證，表示專利公司可取得准許利潤而不論其經營表現如何。有關法例或專利權亦無規定，專利公司可以提出不增加車費便不能取得全部准許利潤為理由，而要求增加車費。我認為未達准許利潤水平絕不應是批准增加車費的決定因素。我個人相信審批當局是認同這個原則的。可惜，由於支持加費申請的資料及數據只有運輸署、交通諮詢委員會及行政局獲知，故此市民無從具體瞭解批准增收車費的根據。結果，對於每次的加費申請，市民均疑心重重。我認為政府有責任消除這種疑慮。首先可就利潤管制計劃內「准許利潤」的正確釋義，公開作出澄清；其次是在法律容許的情況下，盡可能向市民透露當局處理增加車費的申請時適用的考慮因素；第三是鼓勵獲得專利權的公司本身就意見及批評作出積極的回應，並向市民公佈與其提出的加費論據有關的運作資料或數據。

關於第二點，以資產為計算基礎的准許利潤，其理論根據必然在於鼓勵專利公司將利潤重新投資在資產上，以求改善服務。但這種計算方法必然招致抨擊，就是公司可能不必要

地擴展及增加其資產，藉以擴大其准許利潤。獲授專利權的公司每年必須擬備五年規劃預算案，當局可藉此控制過度擴展的情況。然而，在香港這個發展迅速的社會，要求提供新服務及改善服務的壓力經常存在。因此，除非專利公司本身合作，採取措施盡量利用現有資源，否則實無法拒絕擴充發展的計劃。在很大程度上，這種控制的成功與否主要須視乎有關的專利公司會否自動自覺。問題的癥結仍然在於准許利潤與資產掛勾，只要情況繼續如此，則會有人批評專利巴士公司爲了增加利潤而增加資產。

關於第三點，我們經常聽到以下批評：車費增加了，但服務卻未見改善。當專利巴士公司不願意投資在其發展上以配合市民日益增加的需求時，此種情況尤其顯著。市民難免會作出一個結論，就是既然准許利潤經已釐定，便很難鼓勵任何專利巴士公司爲廣大乘客提供較佳的服務。就這方面而言，長久以來中巴經常被人批評，指該公司的車輛車齡高、司機態度欠佳、服務不足、巴士意外頻生及公司與乘客的關係惡劣。一九八九年年底，中巴因公積問題而導致的勞資糾紛，清楚地暴露了一個事實，就是中巴存有管理問題，而這些問題影響其爲市民提供的服務水準。當然，就服務欠佳而提出的不利批評和意見並非只是針對中巴；九巴亦遭受其所應得的批評。

主席先生，政府的責任是保障廣大乘客的利益，及確保所獲提供的服務適當和有效率。政府批出巴士專利權時亦以此爲目標。但若專利巴士公司的服務效率未能達到所需的標準，則有何補救辦法？當然，最後的制裁是撤銷有關的專利權，但鑑於可能導致的嚴重後果，我相信當局不會輕易採取此種行動。此外，還可實施的制裁是取消有關巴士公司經營某些車線的權利，但就我所知，過去從沒實行此種制裁。既然如此，如何才能令專利巴士公司明白到，服務差劣是要付上代價的。就這方面而言，我樂於知道行政局於一月底決定批准撥出若干新路線作公開競投。專利巴士公司不能再視其專利權爲理所當然。他們不能再壟斷整個地區的經營權，只能享有其經營車線的專利權。若巴士公司不加倍努力，以廣大乘客應得的服務水準來提供公共交通服務，那麼，即使不致喪失專利權或某些車線的經營權，也可能失去有限市場內的部份顧客。雖然我贊成引入競爭，以提高效率及改善服務表現，但我促請政府密切監察此項新建議對現有專利制度可能產生的影響。目前本港的巴士專利制度在很大程度上依賴各車線互相津貼的辦法，虧蝕車線可藉此從有利潤的車線獲得資助。倘當局只是將有利可圖的新車線以競投方式批出，可能使現有的專利巴士司無意未雨綢繆及改善其巴士車線發展計劃，使本港日後得以受惠。若是這樣，最終受害者將會是廣大乘客。

在結束陳辭之前，我想指出，有明顯跡象顯示，專利巴士公司利潤管制計劃產生了很多問題，這是始料不及的。管制計劃不但引起誤會、惹來爭論和招致抨擊，而且難令專利巴士公司和顧客雙方滿意。專利巴士公司認爲得不到其應得的利益，而顧客卻覺得已付出太多。面對這些爭議和令人混淆的局面，政府應趁此時刻對管制計劃進行檢討，考慮是否需要繼續以目前形式保留該計劃。在此順帶一提，我察覺到新成立的大嶼山巴士公司雖然亦擁有專利權，但現時並非根據任何就准許利潤的固定百分率作出規定的利潤管制計劃而經營。既然如此，中巴和九巴沒有理由繼續享有不同的待遇。主席先生，最後我想指出，中巴的現有專利權將於一九九三年屆滿。我必須強調，當局倘擬對管制計劃作出任何修訂，應於承諾續批有關專利權前實行。

周梁淑怡議員致辭的譯文：

主席先生，鑑於你已發出通知，表示要嚴格執行 75 分鐘的時限規定，我在發言時將會力求簡潔。

主席先生，加價從來不受歡迎，但縱使如此，大家仍明白加價在所難免，問題是在加價的頻密程度和幅度方面應如何安排，這些問題必須有令人滿意的答案。

有人遠較我具資格談論這些問題。他們曾根據經濟、社會和科學的指標、參數和準則來評估加價問題，以決定專利交通服務公司提議的調整是否合理及可予接納。不過，我們甚少從一個宏觀的角度，將香港與東南亞或世界其他城市作一比較。舉例來說，印象中倫敦的公共交通服務質素惡劣，絕不可靠，但收費卻較香港高昂得多。不過，倘與亞洲其他城市，例如新加坡、馬尼拉和東京相比，香港的情況又如何？本港家庭須在其可供運用的收入中支出若干比率作為交通費，這比率較諸其他地區又如何？據我所知，政府當局有一些數據，可作有意義的比較，越早公佈這些數據便越有助市民正確評估公共交通服務的加價問題。

主席先生，現今的社會講究宣傳及公共關係，人們輕易將過失諉於公關工作欠佳，但實際上癥結卻是質素低劣的產品或服務，就專利巴士服務而言，問題的核心在於為乘客提供的服務質素，其他均屬次要。由於巴士服務一直欠佳或巴士公司一直沒有採取改善措施而引致的投訴，即使交由能言善辯的公關人員處理，也無濟於事。舉例來說，任憑公關人員舌粲蓮花，也難以解釋為何巴士站遲遲未興建上蓋。滿足乘客的需求才是辦法，能預早準備應付乘客的需求，更是等而上之。任何專利公司如不顯示有誠意將顧客的需要放於首位，或不顯示會致力這樣做，則無權增加收費、無權根據利潤管制計劃獲得認可利潤，當然更無權享有自動重續專利權的優惠。

譚惠珠議員致辭：

主席先生，香港交通服務的特色是鼓勵私人投資，用良性但有效的競爭方式去使經營各種交通服務的個人或公司對乘客們提供有質素的交通工具服務。為了鼓勵私人投資者積極的拓展及作長線的安排，兩間專利巴士公司（通稱九巴和中巴）均有一套與政府簽訂的利潤管制計劃，以不超過該等公司在有關年度固定資產的 15% 或 16% 作為合理利潤，而非與通脹率掛鈎。

交通諮詢委員會曾作出分析，結果認為今時今日所沿用的一套現有管制計劃，對於一間肯負責並有效地管理業務和照顧乘客需要的公司，仍然是有存在的價值。但是對於管理質素較差的公司來說，實在有商榷的必要。雖然在合約方面的簽訂，公司是不可獲得多於固定資產的 15% 和 16% 作為合理標準的利潤，但它們經常可達到這目的。可是亦有例外情況，就是去年中巴和九巴加價，政府最後決定它們都不可獲得該數字。在法律觀點而言，不可說中巴或九巴一定可得到 15% 或 16% 的合理標準，但亦不等於巴士公司不可向財政司提出申訴。

九龍汽車有限公司是一間組織管理較健全而有雄心銳意去發展的公司。政府要求該公司重組巴士幹線、減低購買新巴士、增加現有資源的調配和運用、增加各線服務的經濟效益、減低固定資產的增長率等，該公司均能一一照辦，達到開源節流，符合乘客利益。

我認為其他大型專利巴士公司，亦有責任提高其服務水平、改善經濟的策略、摒除舊式權力集中的管理方式和逐步改善員工福利、不能藉管制計劃所提供的保障盈利方法，去希望每次加價均能達到目標，因而失去改善的動力，而且錯解了利潤管制計劃的原意。我希望這間公司能急起直追，積極地經營這盤有利可圖的生意。

利潤管制計劃是政府與私人機構所簽的合約，不能夠單方面改變條件，因此，雖然我們很多人批評（而且有理地批評）這些計劃的不善之處，並建議政府研究用業績來決定盈利率的高低，我相信這一點是值得研究的。在未有一套新管制計劃出現前，我們唯有依靠香港最成功的經營手法，引動對整體利益有利的競爭，政府已決定公開招投單一或組合巴士線的承辦權，以能者當之的原則，讓各有條件的公司競爭提供服務。我認為這項措施有利於推進對乘客的服務水平，我是極表支持的。

最後，我希望各專利巴士公司能勇於承擔對市民解釋巴士公司的政策和釐定車費的措施及方法。由於上市公司的營業數據，不能經由運輸署、交通諮詢委員會、兩局議員交通事務小組或行政局來代公司發表或解釋，因此，每一次加價雖然經過三層的客觀評估，公布後仍是受到市民的質疑。當然，我們絕不認為加價會受到任何人歡迎，但若每間巴士公司對乘客提供服務的一貫態度良好，而且願意與使用者接觸及提供法定範圍內的數據，將會有助市民理解加價的程序和理由，如此才可得到更廣大的支持。

李柱銘議員致辭：

主席先生，由於中巴的專利權將於九三年終止，港府亦須於今年內考慮與中巴重新簽訂專利權合約。港府有必要現在開始檢討現有對兩巴監管機制的有效性。

對於現時政府所採用的監管政策，不少本港學者和關注團體多番批評利潤管制計劃的流弊。以資產值的百分比作為認可利潤，對兩巴造成過度保護，因為不論專利巴士公司的業績和經營效率如何，他們的利潤都會一定得到保障。

因此，即使巴士公司經營失當，在利潤管制計劃的保障下，巴士公司仍一定有利可圖，並可將因管理不當導致的成本上升透過加價，轉嫁消費者身上。這對消費者而言，是極不公平的。

另外，港府雖然每年審核兩巴提交的五年發展計劃書，但這個機制，顯然未能有效監管兩巴。從八九年底中巴罷駛事件便可以看見中巴管理不善的嚴重情況。

本人其實同意，專利巴士公司，在經營初期，雖得到合理的利潤保障，但因沒有任何政府的財政資助，若沒有任何利潤保障，很難會吸引經營者提供服務。但是隨著兩巴的成熟

發展，兩巴的經營已形成壟斷趨勢，阻礙公平競爭，排斥新經營者的加入。加上利潤管制計劃，對兩巴提供的利潤保障，和缺乏競爭下，兩巴容易流於低效率運作，更由於缺乏提高服務的動力，兩巴未能提供符合公眾要求的服務。因此本人促請政府盡快研究，開放巴士服務經營的可行性。而現時，本人也喜見港府逐步開放巴士服務經營，如准許兩巴以外的巴士公司經營屋邨非專利巴士服務，及最近考慮給予城巴專利經營新闢路線。不過本人認為，港府必須在週詳計劃，及全盤配合整體交通政策的考慮下方可進行，逐步開放巴士服務經營，以免造成混亂，弄巧反拙。

另外，本人想提出討論的一點，便是有關交通諮詢委員會的民意代表性。交諮會負責審核兩巴的加價申請，對市民利益，息息相關。可是交諮會所有成員皆由政府委任，由於大部份的委員都沒有充足的民意代表性，所以交諮會未能取得公眾的廣泛支持。其實交諮會不但需要有專業知識人士對巴士申請加價作出公正的評核，同時亦需要有代表消費者及公眾利益的代言人，以表達公眾的意見。有關這點，香港民主同盟曾多次向港府提出增加有代表性委員的要求，但至今仍未獲港府的積極回應。本人藉此機會，促請港府從速正視這個問題，並考慮落實我們所提的建議。

至於兩巴的加價申請，每次總以商業秘密為理由，拒絕向市民提供資料。而消費者委員會由於權力有限，未能掌握足夠資料，判斷兩巴的加價申請是否合理。政府在這方面，並未能符合消費者有權知的原則。

最後，本人促請港府在考慮與中巴重新簽訂專利權合約之前，盡速檢討現行監管兩巴服務的制度；尤其是富爭論性的利潤管制計劃，必須正視它的流弊，提出改善措施。政府亦必須徹底研究現時專利巴士公司，低效率運作的問題所在，設法改善。若有需要，當局亦毋須猶豫停止發牌經營不善的專利巴士公司，以作懲戒。建立一套公正的賞罰制度，加強政府的監管能力，是政府當務之急。

面對本港轉變的經濟環境，本人促請香港政府全面檢討現行的公共交通政策，重新檢視傳統的經營哲學，是否能配合現今社會的需要；並有需要徹底研究以何種經營方式——專利發牌抑或開放市場經營，最能符合本港整體利益。本人盼望港府能在廣泛徵詢民意後，重新制定一套完善的公共交通政策，以確保公平競爭，提高經營效率及改善服務質素。

潘宗光議員致辭的譯文：

主席先生，政府運輸政策的其中一項目標，就是要擴展及改善公共交通服務，以應付廣大乘客對此類服務日益增加的需求。香港的專利公共交通服務主要包括專利巴士、渡輪及電車所提供的服務，而其中最為普及和乘客人數最多的一種，首推專利巴士服務。因此，我希望可以借此機會，就巴士服務近期所採取的改善措施發表一點意見。

以每日的乘客人次計算，目前使用專利巴士服務的人數約佔公共交通乘客總數的40%，因此，以其作為一種類型的公共交通工具而論，專利巴士服務的表現實在值得我們深切關注。

如所週知，政府近期曾鼓勵中華汽車有限公司及九龍汽車有限公司這兩間專利巴士公司使用冷氣巴士，以改善其提供的服務。根據我個人的看法，此類改良的巴士服務將可照顧到入息較佳的乘客的需要。如果能夠經營得當，將有可能會吸引更多平日以私家車代步的人士改用此類服務，從而有助紓緩交通擠塞。因此，我認為這是本港公共交通系統的一項進步。

然而，冷氣巴士服務的發展必須在路線及班次時間的安排上有一套週詳的計劃，並且應該給予廣大乘客公平的選擇機會，使他們可以在普通巴士服務及冷氣巴士服務兩者之間自行決定取捨，而不應使他們在別無選擇的情況下，迫於無奈要乘搭車資較昂的冷氣巴士。

儘管容許巴士車線在收支上互相津貼已是習以為常的做法，但確保普通巴士乘客不會被迫津助冷氣巴士乘客，卻是一項重要的工作。

雖然專利權是以每條車線作為基礎逐項批授，但政府以往卻一向習慣將港島車線的專利權授予中華汽車有限公司，及將九龍和新界車線的專利權授予九龍汽車有限公司，直到最近才打破了此項慣例。政府近期在作風上的轉變，意味着日後在批授專利權方面會愈來愈趨向於徹底執行以車線為基礎的原則。其他的巴士經營者將會因此而可以參加投標，共同角逐開辦有關巴士車線的權利或專利權。這是促使巴士經營者在某程度上互相競爭的一種方法，而最後的結果，就是在業績表現上具優良紀錄的公司才可以贏得此等專利權。這項辦法肯定可以透過競爭帶來進步，終而會使廣大市民受惠。

由於專利巴士公司將有需要面迎更多的競爭，它們必須各自尋求改善其服務的方法。適者生存，為要成為生存者，這些公司除了要作出其他努力外，還應採用一套適當的業績表現指標，自行評估本身的運作效率和效能，並且必須在提供服務方面更為配合市場的需要。

戴展華議員致辭的譯文：

主席先生，交通諮詢委員會的成員，經常要面對的問題，是年復一年地就公共交通增加收費的問題，向當局提供意見。但乘客是永不贊成加價的！在與兩間巴士公司訂有利潤管制計劃的情況下，假如我們要遵守合約，對某一水平的票價增幅不加限制，則可做的事實在很少。

多年來，我們詳細研究過專利巴士公司的利潤管制計劃，發現有以下優點和缺點：

優點

第一，即使未能保證最高的服務水平，亦可確保最低限度的服務質素。

第二，該計劃訂出一個標準的收費結構，就公司利潤及最高盈利額作出一定的保證，因此乘客不會被專利公司以商業運作為借口濫收車費。

第三，該計劃使公共交通服務的提供持續不斷。

第四，與其他有類似服務的國家比較，本港公共交通的服務水平及收費，仍然物有所值。

第五，該計劃保證公共交通服務不會因公司倒閉等情況而中斷。

第六，該計劃為本港提供一個整體的運輸系統，使虧蝕的路線仍可維持合理的服務水平。

缺點

第一，在過去數年，車費的增幅均高於通脹率，預測未來幾年的情況也是一樣。以往幾年的票價增幅，由每年 15% 至 20% 不等。

第二，由於公共交通經營者知道公司盈利有保障及不會出現虧損情況，故不思進取，未能達致最高經營效率。

第三，利潤管制以 16% 為限，這一點值得商榷。事實上，接近該百分率的利潤，一向都獲得當局批准。如有管理不妥善、欠缺效率的情況，公司也很容易藉著加價來彌補利潤不足。

第四，當局須從公帑中調撥經費，以提供所需的人手，對公共交通公司的經營及財政狀況不斷加以監管。

第五，一旦給予兩間巴士公司專利權，便很難以其他公司取代他們而不致嚴重影響正常的行車服務。九巴的專利權延續至一九九七年左右，而中巴的專利權不久亦須續期。

這是一個關乎合約的問題。若未經兩巴同意，更改利潤管制計劃將會引起補償的問題。如不給予兩巴較長期的專利權，是有問題的，因為他們在交通服務上的投資十分龐大，從商業的角度考慮，若專利權年期過短，以致未能給予經營者一定的保障，我認為經營者不會接受任何形式的協議。

香港是一個商業社會，我希望不會有人令市民認為透過提供交通服務而獲利是一種罪過。另一方面，亦不應容許經營者以利潤管制計劃作為掩飾，從中牟取暴利。經營者應以妥善及有效的管理，提供優質服務，並藉此獲利。

我認為在未有其他具建設性及切實可行的辦法前，更改利潤管制計劃是危險的做法，因為這樣做最後可能會使公共交通服務的提供出現混亂情況。

由於容許的利潤幅度可介乎 0 至 16% 之間，我欲藉此機會建議當局在決定准許利潤的幅度時，應更著重交通服務的效率和有效的管理，並且須考慮服務的質素和當時的通脹率。

正如財政司所說，工資水平過高會導致通脹率上升，但我亦希望提醒政府當局，過高的收費，以及影響生活費的各項基本開支，例如交通費等的增幅過高，對工資的增幅會造成更大的壓力。總之，這是一個惡性循環。

談到輕便鐵路的問題，這個在以往差不多三年內擁有專利權在指定區內行走的系統，實在令新界西北部的居民失望。由於輕鐵本身有不同的設計，加上輕鐵公司不願作出資本投資，因此有些事項經常遭受市民投訴，包括：

- (1) 客運助理與乘客經常發生磨擦。
- (2) 收費結構。
- (3) 公司的形象。
- (4) 安全紀錄。
- (5) 服務質素，尤其是票務系統方面。售票機不足，令乘客要排長龍購票，因此往往未能趕上列車。

此外，列車行走時，並無宣佈下一站名稱的安排。須知由於大量市民遷入該區居住，不少乘客對區內環境並不熟悉。

據我所知，輕便鐵路已接近收支平衡，加上轉換新的管理階層，我希望上述意見會獲得考慮。

譚耀宗議員致辭：

主席先生，在通脹率持續高企，百物騰貴的今天，廣大工人已經蒙受入不敷支的生活壓力。因此，我絕不同意兩巴在經濟環境惡劣的時候，以大大高於通脹率的幅度來增加收費。針對這次兩巴加價，我要求當局審慎考慮，削減其加幅至到一個合理而又為大眾所能接受的水平。

加幅超於市民的一般收入增幅自然成為眾矢之的，但是，我們更絕對不能放過背後的始作俑者：專利巴士服務的利潤管制計劃。就是這個利潤管制計劃連年賦予兩巴冠冕堂皇的加價口實；就是這個利潤管制計劃保護了專利巴士服務的利益，同時卻損害了公眾的利益。利潤管制計劃並沒有管制到專利巴士服務的價格，反而成為了利潤保證計劃。管制計劃流弊叢生；但是，為何政府力拒對利潤管制計劃作出實質檢討呢？為何政府只就該項計劃的運作及會計實務作輕微的改變呢？從運輸科於八九年五月提交予兩局交通事務小組一份有關「專利巴士公司利潤管制計劃」的文件可知一二。文件表示「公共巴士服務條例或專利權均無條文規定須檢討利潤管制計劃的基本條件，例如檢討每項專利權所訂明的准許利潤率等。當局必須進行法例修訂才可修改利潤管制計劃的條件；在專利權有效期內修改

准許利潤率，則必須與有關巴士公司進行協商及取得其同意，始可予以實行。」換言之，政府當局常表示要就利潤管制計劃作實質檢討有技術上困難。

我認爲上述所言，只是政府推卸責任的藉口。技術上困難並非難以克服，關鍵在於當局是否願意作出修改。若關乎條例修訂，當局大可向本局提交條例修訂草案，相信本局同寅會樂於處理。至於修訂管制計劃具體條件，由於協議由政府與有關公司簽訂，自然不能單方面改變；但政府可於專利權屆滿前就計劃進行實質檢討，並作爲決定專利權延續的條件。

監管專利巴士服務以及其他管制計劃的施行是必需的，但若不更變其利潤管制基礎，監管也只是徒勞無功。我要求當局立即對有關的利潤管制計劃進行實質檢討。

黃宏發議員致辭：

主席先生，我希望可以很快說完，因爲我祇談及大巴。首先，容許我講一個歷史故事，現時管制大巴的條例，即香港法例 230 章公共巴士服務條例的立法歷史。

這條例制定於一九七五年。但早在一九七四年十二月十八日，即進行首讀和二讀，而在一九七五年七月三十日，始獲得通過，前後差不多經過七個多月時間。大家可能感到奇怪，爲何那時的立法局這樣沒有效率？其實不是，原來當時已有專案小組成立。專案小組是由立法局非官方議員組成。我並無翻查該專案小組成員名單，但知有三位議員在七月三十日發言，該三位是召集人羅德丞議員，另兩位爲鍾士元爵士和張有興議員，(都是前議員)。專案小組七個月工作的最大貢獻是設計了一套利潤管制計劃，並說服政府在全局會議委員會審議階段時，由政府提出。當時是由律政司將利潤管制計劃在委員會審議階段提出的，然後通過。

所以，主席先生，我覺得這個歷史故事的教訓是，議員並非橡皮圖章。當時，全部都是委任議員，不是橡皮圖章，現時有這麼多民選議員，當然也不是橡皮圖章。

但是，主席先生，我認爲一九七五年由政府提出的條例草案有三大特色，而其中一項卻被非官方議員破壞。這三項特色是：第一，一九七五年以前，所有專利權都是地區性的，一條是九巴條例、一條是中巴條例，而在七五年則改成公共巴士服務條例，以管制任何公司的巴士專利權，即將某公司在任何地區的專利改爲一條條路線的專利，不再是地區專利。第二項重大特色是可以進行競投，不是由總督會同行政局隨意發給的；競投的條件可能是價低者得，這就是條例中第 5 條第 3 款(a)項的規定。第三項大特色亦即當時專案小組最不喜歡的是，政府有權可以向某間賺取過多利潤的公司額外徵收稅項，正由於過多的利潤可能被額外徵稅，故公司自然會將其再投資在巴士服務上。專案小組否定了這第三項特色，因此在條例上加入第五部份，加入了全套利潤管制計劃，容許公司和政府在合約內訂明利潤率的上限，中巴是資產淨值的 15%，九巴則是 16%。

由於這條例第 5 條第 1 款規定，總督會同行政局有權將專利賦予任何一間合法的註冊公司，作為過渡安排，將原區內各路線的專利權繼續賦予中巴和九巴是無可厚非的。但我聽說（可能不是真的，但我似乎看過一份文件），當時政府與兩巴已有密契，將這些區內新路線也優先給予兩間巴士公司發展。一九七五年的條例，是將地區專利改成路線專利，現今的安排仍是地區專利，直至今年一月二十九日行政局決定，日後有些路線要用競投方法，這才可以回復實行法例的原意。我認為中巴若有任何不良表現，都可能是基於有了這個密契的緣故。九巴可以在新界發展新路線，中巴在港島卻鮮有新路線而不能發展，這可能是由於一九七五年時，我們沒有貫徹實行原本立法的精神，亦可能是當時立法局的非官方議員修訂得不完善。

所以，主席先生，這個歷史故事的第二個教訓是，政府不一定是錯的、議員不一定是對的。

主席先生，我希望在檢討兩巴的服務和利潤管制時，應該全面進行，我們必須具有真正的幻想力去應付問題。祇有在全面自由競爭的情況下，方可以不需以實行利潤管制方式，令多間巴士公司以價低者得的方法向市民大眾提供價廉而品質高的服務。

主席先生，我謹此陳辭。

張子江議員致辭的譯文：

主席先生，鑑於與兩家專利巴士公司有關的問題，諸如管理不善、服務欠佳、不合時且無必要地大幅加價，都有需要對該兩家公司進行徹底的檢討和找出解決問題的方法。

我認為問題的癥結可分為兩方面，首先是管制計劃。其實我們早應重新檢討該計劃，研究其內容是否仍然適合時宜。無論以何種方式，該計劃是必須予以修改。其次，是專利權問題，現在亦正是重新考慮該兩家公司應否享有現有專利權的時候。沒有競爭就沒有改進。例如政府最近批准一家公司行走若干路線，與巴士公司競爭，此舉威脅到兩家專利巴士公司，其服務質素亦很快有所改善。

此外，政府應確保兩家專利巴士公司提高透明度。這種性質的公共服務公司理應開誠布公的，提高透明度實屬無可避免。

兩家巴士公司亦應改善其公共關係形象。這不是說要它們為自己的過失找藉口解釋，而是要積極地建立一個良好的形象。以往，每次當巴士公司的管理人員向市民發言，都是有關加價的事，否則，市民從不見他們開口。

主席先生，我的總結是我們再不能以頭痛醫頭，腳痛醫腳的方式去應付這個問題。我們應找出問題的根源，即使不能完全予以解決，亦應將其範圍盡可能縮小。

主席先生，我支持動議。

周美德議員致辭：

主席先生，兩間專利巴士公司既為本港集體運輸工具的主要部分，與兩鐵比較同樣重要，一般普羅市民若要上下班，由於收入問題，加上通脹所導致的壓力，自然希望有一項較為廉價的交通工具供市民上下班之用；但自地鐵通車以來，兩巴便一直以兩鐵之競爭為藉口，不斷提出加價申請，且加價次數漸趨頻密，差不多每年均申請加價一次，而每次加價均比通脹率高，故由公共交通工具加價所引致的一連串惡性循環以至所帶動的通脹壓力由此而生。

就以最近交諮會所建議的巴士加幅為例，中巴逾兩成，九巴則成半，兩者均比通脹率高，然兩巴的加價理由是否合理？我們無法從實際數字上得知，連兩局交通小組所收到的資料及數據亦十分有限，可見兩間巴士公司若是希望市民大眾能接受其加價申請，便必須公佈其實際開支及經營成本上漲的數據，只有這樣，市民才可心服口服。

從九巴給予兩局的五年發展計劃顯示，新購的巴士將主要為三軸雙層冷氣巴士，由現在至九五年，增購數字達八倍之高，但雙軸雙層巴士則比現在少 326 架，而三軸雙層巴士則只增購多 42 架，據九巴解釋，只增購冷氣巴士的原因是因為市民大眾普遍希望有較好的巴士服務，以此與兩鐵競爭，但巴士公司是根據什麼資料推斷乘客的需要？乘客關心的究竟是班次頻密程度及行車時間還是車內是否有冷氣呢？市民改乘兩鐵是否單單因為兩鐵有空氣調節呢？

況且，羊毛出自羊身上，要是更多巴士線改以冷氣巴士行走，日後的車費會否大幅上升？市民是否有能力承擔這增幅也成疑問。

另外，巴士的角色是否應和兩鐵競爭，抑或是互補不足，這些問題均須我們正視。事實上，大多數市民均希望兩巴能維持在一個相對地低的車費水平以供市民選擇。要是巴士收費與兩鐵相若，那兩巴的營業額及乘客量必然下降，因為兩鐵的行車時間始終比巴士快。

歸根結底，問題的癥結在於如何改善行車及加密行車班次，這些比增加空調巴士的數量更重要，而改善道路的流通量便是政府及有關部門的責任了。

此外，兩巴的利潤管制計劃亦有檢討的必要，地域性專利在今天是否仍然適用是值得深入研究。以中巴為例，雖然已根據顧問公司的建議逐步改善其管理架構，但成果卻未見顯著，九三年便是中巴專利權屆滿之期，政府必須盡速檢討兩巴的經營權及利潤管制計劃。本人贊成改善兩巴服務質素，但決非以冷氣巴士為主導，所以希望政府審慎考慮兩巴的五年發展大計。

梁煒彤議員致辭：

主席先生，今天我們議員進行辯論的是一項與廣大民眾利益攸關，十分嚴肅的公共服務議題。近日受到廣泛關注的所謂專利公共交通服務費用要求大幅提高，尤其是專利巴士車費意欲大增一事令人不能夠再猶豫不決，必須認真面對了。顯而易見，這是一個非常複雜的

問題。我們不可能在缺乏足夠背景資料和數據，而且更規限每人四分鐘之內說完一切情況之下成功地進行一場具有真正功效的辯論。

說到今次辯論的發言時間，我們直至星期一接到通知才知道，除了最先發言的劉健儀議員可以用八分鐘發言之外，其餘每人只能夠用四分鐘發言。我知道之後就立刻表示不同意。就今次辯論的性質而言，我看不出有讓一位議員擁有兩倍於其他議員發言時間的需要。不過，我的抗議始終無效。星期二，兩局議員辦事處職員再度千叮萬囑地提醒我們，每人的發言不能夠超逾四分鐘。到了今天下午，我來到會議廳才知道主席閣下容許我們 13 位議員總共可以用 75 分鐘發言。由於發言時間充裕得多了，所以我可以利用一些時間與各位談論一下今次發言時間的安排，而對於我所準備的辯論內容沒有多大影響。剛才數位議員發言都比較平時快得多。這又何苦呢？所以我認為，我們的確需要檢討一下目前我們立法局會議的運作和常規。

說到今次辯論的主題，其實，我們在相當程度憑空想像情況之下提出的所謂解決問題建議難以成為甚麼有效的對症良方。無論如何，我姑且試一試。

主席先生，引發今次匆匆提出休會辯論的是不久之前，交通諮詢委員會同意中華巴士公司大幅增加車費 20%，大概相當於去年通脹的兩倍。行政局大概在本月下旬就會討論這宗加價申請。對於公共，而且又是專利交通服務公司車費和船費大幅加價一事，在目前法例規定之下，縱然身為立法局議員的我們也只得徒呼奈何。更何況，我們向來都缺乏具決定作用的資料和數據來評估有關的加價要求是否合理，也就難以代社會大眾真正有效地監察了。

僅依照那些非常有限而表面的資料和數據來看，如果 20% 車費加價申請獲得行政局通過，有關巴士公司以後一年的利潤仍然不會高過 15%，即所謂專利「利潤管制計劃」所規定的最高利潤。我們議員似乎不得不接受這樣的加價幅度。剛才發過言的議員大致上都指出了，目前仍然適用於公共交通服務方面的專利「利潤管制計劃」有很多不合理的方面。我不重覆類似的意見了。不過，我要特別提出與各位研究的就是專利「利潤管制計劃」所規定的最高利潤不應該硬性地每年都是 15% 這樣的水平。有關當局應該每年根據本港整體經濟情況、通脹率和有關公司表現來決定合理的最高利潤水平。

凡專利公共交通服務公司申請增加車費或者船費，我深信，社會大眾，包括我們議員都應該有權獲取足夠具決定作用的資料和數據作為參考以決定是否支持其申請。然而，政府以往卻認為，由於有關的機構皆上市公司，因此不必對外披露可能影響其股票價值的資料和數據。結果，有關的公司於申請服務費用加價時皆可以不提供真正涉及加價理由的資料和數據了。這是社會大眾，包括我們議員都不能夠接受的。

主席先生，我謹此促請當局立刻考慮全面檢討專利公共交通服務政策，特別是專利巴士服務政策，也檢討專利權概念。我希望政府盡快提出一套改善措施，制訂有關的報告以全面地諮詢全港居民。我認為，前年所進行的第二次整體運輸研究仍然打不開專利公共交通服務的困局。有關當局應該就這方面加倍努力。我希望不久將來，我們議員可以有足夠的背景資料和數據，比較有系統地就這個問題再度進行辯論。

麥理覺議員致辭的譯文：

主席先生，我只想就這問題簡略說幾句。

我相信以世界大部份地區所採用的標準來說，香港的交通系統包括供其運作的基本設施，都可算相當有效率。這實有賴具高度組織的計劃與監管，以及私營機構與本局在交通運作方面的不斷參與所致。地下鐵路與九廣鐵路是數以百萬計市民的交通工具，除了發生故障時無可避免有人投訴外，兩家鐵路公司的效率可謂非常高，而且在服務大眾方面擁有良好的紀錄。至於小巴與的士服務，大致上亦經營得不錯。這些雖然都不是專利交通服務，但須受發牌及其他形式的管制，而且都是整體交通系統的一部份。在我的印象中，我們的渡海小輪服務大體上亦很有效率，雖然在濃霧的時候會有問題出現，但這實不能怪罪於渡輪公司。至於電車服務，由於只能在一條路軌上行駛，根本無法改變路線，因此，電車服務已是相當不俗了。

相反，我們的兩家巴士公司似乎不能列入以上運作良好的一類，而且政府可能需要更嚴厲地執行多年前與兩巴訂立的協議，以確保兩家巴士公司為本港數以百萬計巴士乘客，提供優良的服務。

兩巴亦應該做個名副其實的好僱主。但至少其中一家巴士公司顯然未能做到這點，以致現時須與另一家非常有效率的公司競爭。坦白來說，我覺得這是經營不善者應得的結果。

我並不反對政府批准交通專利權，惟政府必須能夠對每間專利公司進行全面而有效的監察與管制，並能在有需要時加以干預，確保有關公司的運作既具效率又符合成本效益，以保障市民的利益。不過，我們亦不能忘記，本港的整體交通系統被公認是世界上最具效率又最廉宜的系統之一，本港大部份市民及所有訪港的遊客都這樣說，事實亦的確如是。

蘇周艷屏議員致辭：

主席先生，作為一個國際大都會，香港的巴士服務雖然在數量上大致可適應市民的需求，但在質量上仍大有改善的必要。行車班次欠準已是一個長期以來未能徹底解決的問題。在幾乎所有小型巴士及的士已經冷氣化的時候，冷氣巴士仍被視為豪華服務。巴士站設施簡陋，大多數沒有標示行車路線及時間。由此可見，公共巴士的服務水平未見顯著改善，但卻是年年大幅度加價，而且更有巴士公司，因內部管理問題引致罷駛，導致市民不滿。

香港是一個發展迅速的城市，巴士服務卻與這一形象不相稱，主要原因就是缺乏競爭，專利巴士公司的盈利受到利潤管制計劃保障所致。

早在一九七五年，法例已作出決定，巴士公司的專利權是以路線為基礎而批出的，中巴與九巴多年來劃地為牢的做法，可是兩間專利巴士公司在實際上仍是以地區專利的模式來經營。正因為如此，港島南區的居民才被迫要忍受偏高的車費。假如南區的巴士是以路線為基礎批出專利權的話會有兩個好處：（一）車費就有可能較快地調整至合理的水平；

(二) 可以避免年前因中巴罷駛造成的交通癱瘓，嚴重影響居民。

主席先生，政府在今年一月決定以公開投標方式，批出中區至半山區麥當奴道巴士線專利權的做法，本人對此表示支持，但不應限於豪華巴士服務。中巴的專利權將於一九九三年中到期，而將軍澳新市鎮等新展地區對巴士服務的需求亦會大增，政府可考慮擴大以路線為基礎批出專利權，此舉除可使現存的巴士公司互相競爭外，亦可引入一些規模較小但經營靈活的巴士公司，為市民提供較佳的服務。只要監管得宜，良性競爭是可以提高服務水平。當局發展綠色專線小巴的經驗亦可供借鏡。請政府將兩巴的運作和加價問題全面檢討。

本人謹此陳辭。

下午七時十五分

主席(譯文): 各議員在表達意見時, 均能做到言簡意賅。我相信運輸司定會效法他們的出色表現。(眾笑)

運輸司致辭的譯文:

主席先生, 首先, 我要多謝各位議員, 他們今午就如何改善本港的公共交通服務, 提供了十分有用, 簡潔而且富啟發性的意見。

我打算首先概述現行制度政策的考慮因素, 繼而講述發給專利權的現行辦法, 然後再討論各位議員所關注的特別事項, 包括監管制度、增加收費、管制計劃以及未來發展等。

制訂專利公共交通服務政策的考慮因素

鐵路服務並非專利的交通工具, 但除鐵路外, 本港的公共交通服務多年來主要是在一個專利制度的基礎上發展。迄今為止, 這個制度在本港運作良好:

第一, 這個制度令政府能夠有效地管理各種互相競爭交通工具的日常運作。鑑於本港地狹人稠, 因此運輸基礎建設必須以最符合經濟的原則運用;

第二, 理智的協調有助於避免浪費資源。為了發展一個均衡運輸網, 以便繁忙的市區和遠離市中心的地區均需有足夠的公共交通服務;

第三, 專利制度規定服務的規模並且鼓勵互相津貼, 因此帶來經費的節省, 避免服務虧損, 並且使服務令市民可以接受; 及

最後，專利制度提供一個穩健的環境，使公共交通服務的經營者能夠籌集資金，繼續為滿足未來需求而進行必需的投資。

一九九〇年運輸政策白皮書重申這個政策。現行的專利制度在協助本港達致這些交通目標方面，擔當重要的角色。

發給專利權的現行辦法

現行管轄巴士公司和渡海小輪的專利權制度，載於香港法例第 230 章公共巴士服務條例及香港法例第 104 章渡輪服務條例。

根據法例，現時共有五間公司享有專利權，分別為九龍汽車有限公司（九巴）、中華汽車有限公司（中巴）、新大嶼山巴士有限公司、天星小輪有限公司和香港油蔴地小輪船有限公司。為保有專利權，這些公司必須對未來的需要作出長期承擔，而毋須依賴公帑資助。此外，政府曾與中巴及九巴簽訂管制計劃協議。

這個計劃將這兩間公司每年獲准的利潤訂為公司固定資產的一個百分比，目的是令到這兩間公司的財政長期穩定下來，以鼓勵繼續投資。同時，這個計劃亦可確保公司不會濫收車資，牟取暴利。

至於其餘的三家專利公司，則沒有簽訂管制計劃協議，主要原因是這些公司所經營的業務規模遠較細小。

監管制度

正如監管其他公用事業一樣，政府透過一個妥善的監管制度來監管五間專利公共運輸機構。

有關巴士和小輪服務的安全操作，法例條文有嚴格規定，包括設立一個發牌制度，規定該等公司使用的車輛和小輪必須定期接受獨立機構的檢驗，以取得及格證明。政府亦有權進行安全抽查，以及定期檢查維修設施。

至於提供服務方面，法例規定專利公司每年提交一份五年發展計劃予政府批准。這份計劃有助政府和交通諮詢委員會控制服務的發展，避免不必要突然提高收費，以及確保服務可根據實際的和預算的需求加以調整及發展，而又毋須過份擴充資產。

現時的制度亦可讓市民積極參與。在未諮詢有關的區議會和考慮它們提出的意見之前，個別公司的每年路線發展計劃（這項計劃決定載客量、車廠需要及車費）不會作實。舉例說，一些關乎車費問題的提議，例如由南區居民提出的意見，都獲得接受及實行，以達致更公平的收費辦法。當一項計劃獲得批准後，市民可根據一些簡易的標準，例如班次及服務時間等，監察經營公司的日常表現。

此外，運輸署亦有進行監察，例如進行實地調查監察運輸服務，以及分析交通意外紀錄、市民的投訴和經營公司提供的統計報表。

此外，有兩名政府高級官員出席專利交通公司的董事局，就處理乘客所關注的事宜，在政府與各公司之間提供有效的連繫。

再者，政府官員亦定期與兩局議員交通事務小組開會，討論各項引起關注的事宜。

總督會同行政局掌握批准增加票價的權力。增加票價的申請須經過當局極之審慎的研究，並須徵詢交通諮詢委員會的獨立意見。雖然政府受公司條例及證券條例約束，不得在有關公司申請增加票價時公開若干商業機密資料，但我可以向各位議員保證，有關公司會提供所有所需的資料，以便總督會同行政局就加增申請作出決定。

政府除非認為有足夠理由顯示有關公司必須以調整票價的辦法來維持現有服務，及作出改善以迎合乘客需求，否則將不會批准所請。政府考慮的因素包括通貨膨脹對操作成本的影響，例如較高的工資和燃油費；因為與其他交通工具競爭和人口分布的改變而引致的乘客人數變動預測；退休金等非經常開支；區議會要求的服務改善；訂定公平收費結構的需要、以及市民能否接受等。鑑於近日的石油供應情況，以及專利公司的供應合約條款，當局對燃油費的研究特別加倍審慎。

主席先生，我認為現行的監管措施已充分顧及乘客的利益。

管制計劃協議：主要批評

主席先生，我現在要談談各議員所關注的管制計劃，以及他們特別關注的加價問題。

(a) 獲准營利額

獲准營利額規定九巴和中巴可以獲得的最高營利限額。任何超出的數額將撥入一個發展基金，以備應付日後收入減少時所需。當局從沒有打算藉此向有關公司保證會有一定的營利率。兩巴均非常清楚明白政府在這方面的立場。

根據現行政策，公共交通服務的收費水平，通常都足以讓有關公司獲得其投資的合理收益，但這些公司必須維持妥善而有效的服務。穩定的收益率肯定有助於鼓勵及保障繼續投資，這點對公眾利益亦是有好處的。

這並非表示，有關公司在任何一年內如獲准營利額不足便有充分理由提高收費。過去便有例子顯示，在特別的情況下，雖然明知新的收費可能不足以使有關公司得到全部獲准利潤，但政府仍批准增加收費而有關公司亦表示同意。

但是，如果任意將任何一間公用事業的獲准營利額減低，可能會影響投資者對其他公用事業以及香港經濟的整體信心。除非經過極審慎的考慮和諮詢，政府顯然是不會採取這種行動的。

(b) 營利率

主席先生，我要補充一點，獲准營利額即指中巴和九巴的總營利額，須受若干項強制性的扣減，其中包括支付利息。因此，實際的純營利率是較少的。九巴於一九七九年至一九八九年的純營利率約為 13.4%，而同期中巴的純營利率約為 14%。

(c) 增加收費

有些人批評，近年來大幅度增加收費是由於發給專利權的辦法不當以及監管制度不善，這實在是錯誤的說法。

近年來，公共交通事業的運作成本，基於種種原因，在實質上有迅速的增加。有關勞工供應和平均工資水平等主要因素，都是超乎公共交通機構所能控制的。以九巴為例，一九八七年平均每程車資為 1.6 元，但到一九九〇年則上升至 2.24 元。所增加的收費，接近六成是因員工成本的上升所致。

儘管成本不斷上升，本港公共交通服務的收費，與亞洲其他城市如吉隆坡、漢城和新加坡比較，還是非常便宜的。這些數字將會適當地予以公布。

(d) 鼓勵提高效率

主席先生，管制計劃協議只是發給專利權辦法的一部分。中巴和九巴的運作效率是不受該計劃管制的，但受公共巴士服務條例和專利條款的其他規定所管制。

為了維持低收費起見，當局會繼續努力敦促專利巴士和渡輪公司繼續執行合理的節約措施。

以去年為例，九巴對政府所提出的節約運動作出積極響應。該項運動包括對九巴車隊和車廠發展計劃進行深入研究、減少虧蝕的巴士路線、檢討員工編制及設法增加車費以外的收入等。

同年，我們亦完成了一項就中巴管理事宜而進行的主要檢討工作。顧問公司鑑定了一些有待改善的地方，而該公司現正採取所需行動。當局將會密切留意有關的進度。

至於政府方面，我們會不時進行研究，以了解各種公共交通工具在財政方面是否具有競爭能力，如何彼此相輔相成而不致出現浪費資源的競爭及路線重複的浪費情況。最近的例子包括一項顧問研究，以了解新界東北部公共運輸服務的效能。這項研究已於去年完成。研究結果建議提供一個通往九龍的主幹接駁巴士系統，從而使九巴能改善服務而無須另行購置巴士。

我們也沒有忽略到當局有需要激發現有的專利公司去改善服務，以迎合不斷改變的乘客需求，包括提供較佳質素的服務。中巴和九巴均已計劃購置更多空調巴士。當局會對空調巴士服務的進一步發展進行密切監察，包括考慮公眾對空調巴士的需求與接受程度。特別是我們會提供選擇機會，使那些寧願乘搭非空調巴士的乘客有所選擇。

主席先生，議員對我們嘗試把若干巴士路線招標承投的做法表示支持，這使我感到十分欣慰。我們明白到，只有透過良性的競爭才能使服務效率不斷有所改進。為此，我們已決定將若干條巴士路線的經營權招標承投。首次投標將於一九九一年年中進行。我會記下議員所提的各點，並會密切監察有關結果，以確保是次嘗試能夠成功。

結語

主席先生，本港的公共交通系統很有效率，四通八達，乘客可以繳付合理的車資，便可選擇乘搭多種交通工具。整體來說，這個系統為本港市民提供了良好的交通服務。

說到這裏，我謹向各位議員保證，如有可能的話，當局會進一步改善有關現時發給專利權的制度。例如，九巴和中巴的專利權是與管制計劃協議有連繫的，當局在考慮是否再度延長九巴和中巴的專利權時，必定會本著公正的態度，研究現行的制度應否以目前的形式繼續推行下去。

本港的公共交通系統一直順應時勢發展。與七十年代及八十年代初期的情況相比，本港現時在增加載客量方面所受到的壓力較前為低。不過，我們仍須鼓勵各專利公司繼續投資，藉此提高服務水準，以迎合需求。政府一直留意交通方面的改變，並會繼續與各公共交通公司緊密合作，以確保發給專利權的辦法符合本港市民的最大利益。

休會動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

下次會議

主席（譯文）：我現依照會議常規的規定，宣佈休會。下次會議定於一九九一年三月二十七日星期三下午二時三十分舉行。

會議遂於下午七時三十二分結束。

（附註：會議過程正式紀錄所列動議／條例草案簡稱的中文譯名，僅作參考指南，並無權威效力。）

書面答覆

附件 I

經濟司就何承天議員對第一項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

我想先解釋按照現時法例規定，飛機在夜間不同時間升降須受不同程度的限制。有關限制載於民航（飛機噪音）（飛機着陸或起飛限制）公告。根據該公告所載，由午夜至早上六時三十分的一段時間內，機場實際上是「關閉」的。除非得到航空交通服務值班督導主任的特別批准，飛機才可以在該段時間升降。事實上，只有在航空公司無法預知的特殊情況下，才會給予特別批准。

根據民航處處長提供的資料，在一九九〇年內須要在午夜至早上六時三十分在啓德機場升降的飛機共有 392 架次，其中 244 架次是起飛而 148 架次是着陸的。這些飛機的升降原因如下：

飛機機械故障	
— 在香港出現故障	104
— 在離境時出現故障	133
— 在途中出現故障	18
天氣問題	65
航線在飛行途中受封鎖	37
炸彈威脅／因乘客健康理由而須降落	18
目的地機場關閉	17
	<u>392</u>

上述 392 次飛機升降，在一九九〇年啓德機場總共錄得的 105782 次飛機升降中，只佔 0.37%，與一九八八及一九八九年的情況相若。在該兩年內，由午夜至早上六時三十分這段時間內的飛機升降次數，分別佔全年總數的 0.35% 及 0.40%。

附件 II

財政司就何承天議員對第三項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

由一九八八至一九九〇年基於價格上升及原先工程範圍有所改變而引致核准工程預算費用增長，情況如下：

書面答覆 — 續

百萬元

增長原因

年份	總增長	價格改變	工程範圍改變
1988	4259	1240 (29%)	1220 (29%)
1989	3929	1530 (39%)	1300 (33%)
1990	2058	970 (47%)	570 (28%)
總計	10246	3740 (36.5%)	3090 (30%)

註：括弧內數字為總增長中所佔百分率。

附件 III

經濟司就梁智鴻議員對第六項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

政府因省回機場第 III 接待詢問處兩個職位而每年可節省 192,360 元。隨着諮詢處的關閉，這兩個職位的人員已重新調配執行啓德機場其他必要職務。

附件 IV

經濟司就許賢發議員對第六項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

我們主要關注的是，啓德機場是否有足夠的諮詢設施為大眾提供服務。我認為只要目前的服務能夠充分及有效地滿足到公眾的需求，由那方面提供該等服務並非我們的主要考慮事項。就此而言，啓德機場在客運大廈內確已設有各種渠道，以便公眾人士能取得最新的航機資料以及其他資料。正如我在三月十三日的主要答覆中也曾解釋，這些設施包括電子顯示板、電視螢幕、航空公司自設的諮詢處和熱線電話，以及香港旅遊協會、香港酒店業協會和香港旅行社協會設於緩衝大堂專用區的旅遊服務櫃台。至於查詢或投訴方面，亦可由設於離境旅客大堂的機場管理值日室處理。

民航處處長及本人均認為，關閉啓德機場候機大堂諮詢處對公眾人士及訪港旅客並沒有構成太大不便。不過，我們會繼續監察該情況，以確保能充分顧及使用機場人士的需要。