

立法局會議過程正式紀錄

一九九三年二月二十四日星期三

下午二時三十分開始會議

出席者：

施偉賢議員，C.B.E., LL.D., Q.C., J.P.（主席）

布政司霍德爵士議員，K.B.E., L.V.O., J.P.

財政司麥高樂議員，C.B.E., J.P.

律政司馬富善議員，C.M.G., J.P.

李鵬飛議員，C.B.E., J.P.

張鑑泉議員，C.B.E., J.P.

周梁淑怡議員，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.

彭震海議員，M.B.E.

司徒華議員

譚耀宗議員

黃宏發議員，O.B.E., J.P.

劉皇發議員，O.B.E., J.P.

何承天議員，O.B.E., J.P.

鮑磊議員，O.B.E., J.P.

林貝聿嘉議員，O.B.E., J.P.

劉健儀議員，O.B.E., J.P.

劉華森議員，O.B.E., J.P.

梁智鴻議員，O.B.E.

麥理覺議員，O.B.E., I.S.O., J.P.

杜葉錫恩議員，C.B.E.

黃匡源議員，O.B.E., J.P.

陳偉業議員

鄭海泉議員

鄭慕智議員

張文光議員

詹培忠議員

馮智活議員

馮檢基議員

夏永豪議員，M.B.E., J.P.

何敏嘉議員

黃震遐議員

葉錫安議員，J.P.

林鉅津議員

林鉅成議員

劉千石議員

劉慧卿議員

李永達議員

梁錦濠議員

李家祥議員，J.P.

李華明議員

文世昌議員

潘國濂議員

唐英年議員，J.P.

狄志遠議員

涂謹申議員

黃秉槐議員，M.B.E., J.P.

黃宜弘議員

楊森議員

楊孝華議員，J.P.

黃偉賢議員

鄧兆棠議員，J.P.

陸恭蕙議員

陸觀豪議員

胡紅玉議員

缺席者：

夏佳理議員，J.P.

張建東議員，J.P.

列席者：

經濟司陳方安生議員，C.B.E., J.P.

運輸司梁文建先生，C.B.E., J.P.

庫務司楊啓彥先生，C.B.E., J.P.

教育統籌司陳祖澤議員，L.V.O., O.B.E., J.P.

政務司孫明揚先生，J.P.

保安司區士培先生，O.B.E., A.E., J.P.

文康廣播司蘇耀祖先生，O.B.E., J.P.

憲制事務司施祖祥議員，I.S.O., J.P.

規劃環境地政司伊信先生，J.P.

衛生福利司劉李麗娟女士，J.P.

立法局秘書劉國康先生

一九九二至九三年度會期內省覽的文件

- (58) 李寶椿慈善信託基金一九九一年九月一日至一九九二年八月三十一日年報
- (59) 教育獎學基金受託人就一九九二年八月三十一日止全年管理情況所撰寫的報告

各項問題的口頭答覆

棄置車輛

一、 詹培忠議員問：主席先生，有關本港各處棄置車輛問題，政府可否告知本局：

- (a) 最新的棄置車輛數字，與去年同期比較，情況如何；
- (b) 處理棄置車輛由哪些政府部門負責，其職責分別為何；及
- (c) 有否計劃檢討現行的處理棄置車輛方法及制訂有效措施，例如規定登記車主於行車證到期後，如不再續期，需於指定時間內向當局證明已將汽車妥善處理？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，關於問題的第一部份：

- (a) 去年最後一季移走的棄置車輛為 283 輛，一九九一年同期則為 86 輛。

關於問題的第二部份：

- (b) 負責處理棄置車輛的有三個部門。棄置在官地的車輛，由屋宇地政署規定車主須在某一限期前移走有關車輛，否則車輛會被拖走。至於棄置在公用道路的車輛，警方亦會以類似的方法處理。

此外，運輸署設有兩個車輛收集中心，免費提供處置舊車服務。該署並負責監管由政府承辦商經營的壓車場的工作，棄置車輛會被送往該壓車場拆毀。

關於問題的最後部份：

- (c) 政府的現行政策是提供設施，讓車主可以合法地處置不適宜在道路行走的舊車。這項政策十分有效。大部份車主都會將舊車送往其中一個收集中心或賣給私營壓車場。只有小部份不能再使用的車輛會遭棄置。當局並無計劃更改現行的做法。

規定若車主於車輛牌照到期後不再續期，便須證明已將車輛妥善處理的建議，政府也考慮過。不過，車主不再將車輛牌照續期未必表示他們已將車輛處置，例如車主可能是長期不在香港或車輛正在修理中。若要確定每宗不續期個案的理由，便須進行費時的調查工作。就棄置車輛這個問題的嚴重程度而言，實無充分理由這樣做。

詹培忠議員問：主席先生，從運輸司的答覆，大家都了解到：（一）九二年的棄置汽車較九一年高出 230%；（二）政府謂有三個部門負責此事，這樣，可能會發生「三個和尚無水飲」的情形。政府可否切實告知全港市民，當局會以何種確實的措施去解決這問題，因為香港在其他各方面都是很成功及進步的，為何在這宗小事情上卻未能有實際的答覆？

運輸司答（譯文）：主席先生，我得反駁詹議員在問題第二部份所暗示的意思。負責這項工作的有關部門均按嚴格的規例及清楚的指示行事，並無工作重覆或缺乏效率的情形。至於第一部份的問題，棄置車輛數目上升是由於多年以來個案積壓所致。去年，警方已採取一次特別行動，清理積壓的個案。這便可解釋為何去年的數字有所增加。

葉錫安議員問（譯文）：主席先生，任意棄置的車輛正不斷破壞我們郊野尤其是新界的優美景緻；只要沿新界道路行駛，不難見到這種情況。運輸司可否解釋，當局已採取甚麼行動以補救這種情形？

運輸司答（譯文）：主席先生，我相信這屬於土地用途的規劃問題，我會請規劃環境地政司代為答覆。

規劃環境地政司答（譯文）：謝謝，主席先生。關於新界土地用作棄置車輛或用作這類存放用途的情況，可分為兩類。第一類關乎去年左右公布的 31 幅發展審批地區圖所涉及土地，而有意使用發展審批地區土地作這類用途人士須向規劃署提交申請。在接獲申請後，倘有關土地已劃作露天存貨用地，將可獲批准，但條件為必須遵守有關土地用途及防止破壞環境的規定。第二類關乎那些在兩三年前城市規劃法例實施之前已存在的廢車棄置場；該法例使我們能將土地劃作發展審批地區。在這些情況下，向來用作棄置車輛 — 或許較合適的說法是存放車輛 — 的土地便納入規劃許可範圍內，因此，當然不受現時新的廢車棄置場須遵守的條件所規管。當局對於這些早已存在的廢車棄置場，以及宜納入管制的其他用途土地，在擬訂下一階段城市規劃法例之前，仍未能實施管制；我們希望可在來年左右向立法局提交有關法例。

麥理覺議員問（譯文）：主席先生，收集棄置車輛，並原地壓車的工作，如外判給現時負責這項工作的承辦商，會否更具效率？此舉不是可以減省警方這方面的人手，從而更好地用於其他方面？

運輸司答（譯文）：主席先生，我相信現時一些營辦商已這樣做。他們免費收集棄置車輛，然後在本身的壓車場內處理。我想政府會考慮是否需要進一步改善收集及處置車輛的現行做法，並會考慮將該項工作交給這些壓車場經營的可行性。

黃偉賢議員問：主席先生，去年十月，本人曾為了一輛久被棄置的貨櫃車向警方投訴，足足等了四個月，該車才在前數天被拖走。這情況未知是否與詹培忠議員的問題相似？我想請問，一般而言，政府部門在接獲投訴後，需時多久才採取拖車行動？

運輸司答（譯文）：主席先生，根據法例規定，各有關部門，例如警方，可在發出通知後於指定期限過後七天內移走車輛，而該項通知所給與處置車輛的時限為兩個星期。但做法當然不盡相同，因此我需要翻查有關的統計數字，而我會以書面答覆黃議員。（附件 I）

調查投訴警察個案的獨立部門

二、 黃偉賢議員問：政府可否告知本局，會否考慮設立獨立的部門，調查投訴警察的個案；若否，原因為何？

保安司答覆的譯文：

主席先生，我們已審慎考慮過應否設立獨立部門，調查投訴警察的個案，得出的結論是我們應該保留現時由投訴警察課負責調查的制度，該課轄下的警務人員不受警隊其他部門指揮。

投訴警察的個案通常涉及警務人員觸犯刑法、或違反警方內部紀律或程序。調查這些投訴，必須對警方的政策和程序有所認識。至於決定正在接受調查的警務人員的行為在當時情況下是否合理，則必須具有專業知識方能作出判斷。在投訴警察課工作的警務人員均具備進行這類調查所需的知識及專長。

我們認為在警隊以外設立一個由非警務人員組成的獨立部門負責調查，既不可行亦不能發揮作用，而且要招聘足夠具有適當能力而又充分了解警務工作性質的非警務人員負責調查，亦會有困難。

投訴警察課的工作由投訴警方事宜監察委員會負責監察，該委員會由總督任命，是一個獨立的委員會。該委員會密切監察對警務人員投訴的調查，確保調查公正地進行。根據該委員會的意見，投訴警察課進行的調查都很公平和徹底。該委員會最近提出多項建議，以便改善現時監察處理投訴的制度，加強市民對這個制度的信心，我們現時正考慮這些建議。

黃偉賢議員問：主席先生，今早我在立法局申訴部當值，原本安排接見日前被警方人員毆打的海關人員，但昨天已取消了有關的安排。我不知有關人士是否受某方面的「鼓勵」而不投訴。但過去有不少到過投訴警察課投訴的市民向我反映，他們很多時去投訴時，當值的投訴課人員都是用一些「投訴是很麻煩的」、「投訴也無用的」、「算你倒霉啦」、「算啦，只會浪費時間」等說話去勸阻或打擊投訴者，希望不要提出投訴。事實上，有些我認識的投訴課警察亦會向我透露，他們大多不願處理這些投訴個案，是恐怕……

黃宏發議員（譯文）：主席先生，我想提出會議程序問題。

主席（譯文）：黃宏發議員，你想提出甚麼會議程序問題？

黃宏發議員（譯文）：主席先生，這不屬於一項問題。

主席（譯文）：提問的議員如為使問題易於理解而合理地陳述，是可以容許的。黃偉賢議員，我假定你現在會提出問題了？

黃偉賢議員問：他們都恐怕他日調回地區警署工作時，會碰上那些曾被他調查過的同事，因而可能會引發工作上的尷尬。我想請問保安司，怎樣才能消除他們這種憂慮？

保安司答（譯文）：主席先生，投訴警察課人員是按照非常細密的程序執行其工作。他們要緊記需要取得投訴人的合作，而我相信他們不會勸阻市民提出投訴，無論是基於黃議員所提理由，還是其他理由。

杜葉錫恩議員問（譯文）：主席先生，由於投訴警察課證明屬實的投訴個案甚少，保安司是否同意，不應以難於聘請獨立的專家為藉口而有損公義？

保安司答（譯文）：主席先生，我絕對同意無論如何不能以任何藉口而有損公義。我相信投訴警察課的人員已秉公辦理。

葉錫安議員問（譯文）：主席先生，保安司會否同意，假如投訴警方事宜監察委員會能獲准直接調查投訴，或重新調查投訴警察課已調查過的個案，而不是對投訴警察課所進行調查作紙上覆核，那麼該委員會將會是一個更有效的組織？

保安司答（譯文）：主席先生，我相信投訴警方事宜監察委員會的工作程序已非常周全。他們會覆核所有個案。該委員會已提出多項我亦同意有助改善工作程序的建議，而他們相信這些建議可以加強市民對這個投訴制度的信心。我們現正考慮該委員會所提的各項建議。

葉錫安議員問（譯文）：對不起，主席先生，但我的問題尚未獲解答。

主席（譯文）：葉議員，可否請你再說一遍你的問題？

葉錫安議員問（譯文）：主席先生，我的問題是：保安司會否同意，假如投訴警方事宜監察委員會能獲准直接調查投訴，或重新調查投訴警察課已調查過的個案，而不是對投訴警察課所進行調查作紙上覆核，那麼該委員會將會是一個更有效的組織？

保安司答（譯文）：主席先生，我並不同意。我相信現行的制度已非常有效。

李家祥議員問（譯文）：主席先生，我想警隊以外其他團體的發展趨勢，是趨向於邀請外界協助處理專業範疇內的事宜。譬如香港會計師公會便很積極這樣做，而廉政專員公署的審查貪污舉報諮詢委員會更是其中典型例子。保安司在答覆的第二及第三段內，似乎暗示只有具備專業知識的人士才可出任該委員會委員。保安司可否解釋，他是否認為非警務人員，例如律師，在智能方面無法勝任委員會委員一職？

保安司（譯文）：主席先生，我可否要求澄清現在所指的是哪一個委員會？

李家祥議員（譯文）：我所指的是負責調查投訴警察個案的委員會。我想保安司在答覆的第二及第三段內說，有關人員必須具備進行這類調查所需的知識及專長，而他在第三段內說，要招聘具有這類專才的人士會有困難。

保安司答（譯文）：主席先生，我相信在很多情況下，也許在大多數情況下，若要判斷某人的行為，同儕的判斷往往比其他人來得更中肯及公正。我相信警務人員在調查警隊其他同事的行為時，是不偏不倚和公正的，而這點正是我們從投訴警方事宜監察委員會所得的意見，我相信調查投訴警察的個案是需要專業的調查知識，而警隊是有能力做到這點。當然，亦有若干位由總督任命的社會人士出任投訴警方事宜監察委員會委員，負責覆核有關調查，並確保所進行的調查是公正和妥當的。

張鑑泉議員問（譯文）：主席先生，保安司可否告知本局，目前有非警務人員參與的投訴警方事宜小組，有否就需要覆核的個案展開任何獨立調查？因為當我為兩局議員警務事宜小組的成員時，我們曾抽樣調查若干個案，以確定投訴警察課所進行調查是沒有偏私，而調查結果亦如報告所述一樣。保安司可否告知我們，目前這些成員有沒有這樣做？如沒有，我建議他們應這樣做。

保安司答（譯文）：主席先生，我相信投訴警方事宜監察委員會或其中成員均沒有進行這類調查工作。這絕對不在他們的職權範圍內。他們的職權範圍只限於監察及覆核。當然，他們亦經常發回個案，要求作進一步調查或索取進一步資料。

李柱銘議員問（譯文）：主席先生，鑑於只有極少數投訴警察的個案證明屬實，當局會否認為，若經由獨立調查員而非被投訴警務人員的其他同事調查有關投訴個案，而最後因證明無罪而撤銷個案，豈不是更符合絕大多數警務人員的利益？

保安司答（譯文）：主席先生，我只能重覆我在主要答覆所說的，就是我相信目前投訴警察課進行的調查是公平、徹底、公正無私和發揮作用的。

李柱銘議員（譯文）：主席先生，這只是再一次不回答我的問題。

主席（譯文）：李議員，你是否想再說一遍你的問題？

李柱銘議員問（譯文）：是的，主席先生。難道當局看不到被投訴警務人員若經由獨立調查員調查後證明無罪，會更符合警務人員的利益？因為這可使眾人皆見當局已秉公辦理。

保安司答（譯文）：主席先生，我認為我已經回答該項問題。答案是不見得這樣。

黃宏發議員問（譯文）：主席先生，政府會否考慮投訴警方事宜監察委員會的監察工作由行政事務申訴專員取代？

保安司答（譯文）：主席先生，我相信行政事務申訴專員辦事處如要擔任這項工作，便要完全改變目前的運作方式和編制。目前，行政事務申訴專員每年處理的個案相信約有 150 宗；而投訴警察的個案則有超過 3000 宗，全部都需要進行調查。誠然，行政事務申訴專員亦為投訴警方事宜監察委員會的當然成員，他確有參與監察及覆核投訴警察課所進行的調查。

黃宏發議員（譯文）：對不起，主席先生，我相信保安司誤解了我的問題。我指的是監察投訴警察課；我並不是說投訴警察課，而是投訴警方事宜監察委員會的監察工作，同時將有關監察工作交由行政事務申訴專員負責，即是負起監察的責任，而並非進行調查。

保安司答（譯文）：主席先生，很抱歉，我誤解了黃議員的問題。我以為黃議員建議應由行政事務申訴專員進行調查。我的答覆是不會，因為我們相信投訴警方事宜監察委員會已是一個有效的監察組織，而正如我剛才所說，這個委員會的成員已包括行政事務申訴專員，他是投訴警方事宜監察委員會的當然成員。

警員自殺

三、 黃震遐議員問：政府可否告知本局：

(a) 過去三年來警務人員的自殺人數是否高於其他紀律部隊；

(b) 自殺原因何在；及

(c) 政府目前有何措施以預防警員自殺？

保安司答覆的譯文：

主席先生，過去三年，總共有 15 名警務人員自殺死亡。同期，消防處有三人自殺、懲教署一人、海關一人，而人民入境事務處則無人自殺。不過，警隊的實際人數約為 27000 人，遠較其他紀律部隊為多。有關數字，詳載於附表。

至於自殺的原因，一些已知的原因可包括經濟困難、家庭問題、人際關係、疾病和精神病，但亦有很多自殺案件由多種因素造成。

政府現時有若干項措施防止警務人員以自殺去解決問題，其中包括在警務人員的訓練課程內，加入如何處理壓力和管理財務等內容。此外，並會指導警務人員如何辨別自己、同事或下屬是否有自殺傾向。

如有需要，警務人員或其家人可要求警隊的福利主任及臨床心理學家提供輔導。為免問題演變至導致自殺的地步，及早提供協助是極為重要的。警隊已廣泛地向警務人員宣傳這些輔導服務。

警隊會特別注意那些看來可能受到巨大壓力因而有自殺傾向的警務人員，而且會要求其家人、同事或所屬單位指揮官提供適當協助，其中可包括限制警務人員取得槍械和調派他們到壓力較小的職位。

附表

各紀律部隊人員的自殺率

年份	警務處			消防處			懲教署			香港海關			人民入境事務處		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
90	3	26980	0.011%	0	6972	0	0	5801	0	0	2801	0	0	3498	0
91	3	26403	0.011%	1	6995	0.014%	1	5959	0.016%	1	2847	0.035%	0	3491	0
92	9	26430	0.034%	2	6999	0.029%	0	6391	0	0	2866	0	0	3458	0
平均 數字	5	26604	0.019%	1	6987	0.014%	1/3	6050	0.006%	1/3	2838	0.012%	0	3482	0

A: 自殺案件數目

B: 年初的實際人數

C: 自殺率

黃震遐議員問：主席先生，警員自殺率明顯較其他紀律部隊為高，保安司謂警員可以得到福利主任和臨床心理學家的協助，但這是否能解決問題？譬如，經濟問題會否得到幫助；有關的人手和會見時間是否足夠？這些都是很重要的。保安司可否告知本局，究竟有多少名輔導人員；每個月有多少名警員需要接受輔導及其成功率為何？

保安司答（譯文）：主席先生，我認為很難單從我所提交的資料得出太多結論，因為那些只是從一段較短時期所得的統計數字。警務人員的平均自殺率無疑較其他紀律部隊略高一點，但不表示在過去三年內，每年的自殺率均較其他紀律部隊為高。我相信紀律部隊只要發生一宗自殺案，便足以對整體數字有極大影響，所以我認為不應單就有關數字而下太多結論。

至於提供的服務方面，我們相信，輔導服務有助防止自殺和幫助那些有困難的警務人員。過去三年，舉例來說，福利主任及臨床心理學家先後協助 26 名企圖自殺的警務人員，亦會為多名有自殺傾向的警務人員提供輔導。之後，這些人員再沒有企圖自殺。目前，警務處心理服務組設有兩名心理學家，提供的各類服務包括開辦處理壓力訓練課程、提供輔導，並會見有關人員。我相信這類服務非常寶貴和有效，而我亦相信警務處處長確有計劃稍為擴充該組人手。

潘國濂議員問（譯文）：主席先生，警隊一九九二年的自殺率為每 10000 人有 3.4 宗自殺案，即為一九九零及一九九一年的三倍。政府可否告知本局，自殺率大幅增加的原因，以及這個比率若與市民的自殺率比較又如何？

保安司答（譯文）：主席先生，正如我剛才所說，若從一段短時期的統計數字而下任何結論，並無意義。無疑一九九二年警隊的自殺個案確大幅上升，但這個可能只是某年的情況，不一定代表一個固定趨勢。事實上，過去亦有類似情況，例如在一九八零年，警隊共有九宗自殺案，但在隨後數年卻減少了許多。很抱歉，主席先生，相信還有第二部份的問題，但我已記不起所問的是甚麼。

主席（譯文）：保安司，我相信是關於與市民自殺率作一比較。不知你是否有這方面的答案？

保安司答（譯文）：是的，主席先生，是有關近年市民的自殺率。我沒有一九九二年的統計數字，不過近年的自殺率一直為 0.012%，比警隊的平均自殺率略低一點，但只是略低一點而已。我相信我應該說，未敢肯定能否作任何實質的比較。我所提供的數字，只是就整個人口計算的粗略數字；亦未能反映警務人員的年齡、性別、教育背景，以及其他資料。

陳偉業議員問：主席先生，警方人員在九二年的自殺率升幅令人感到憂慮。有不少報導顯示，有些警務人員的自殺原因是與賭債有關。政府可否告知本局，當局有否特別針對這問題而向有關警務人員提供協助？若有，則採取何種協助形式？

保安司答（譯文）：主席先生，在某些個案中，債務問題肯定是原因之一，但據當局所知，在近年警務人員的自殺案中，嚴重負債，包括例如來自高利貸的壓力，並不是警務人員自殺的主要原因。但政府已有既定的程序，協助欠債的人員。

何敏嘉議員問：主席先生，政府在答覆的第三段，提到「警務人員的訓練課程內，加入如何處理壓力和管理財務等內容」。請問政府，這是否顯示警員的自殺是與管理財務有關，以及這個課程究竟能如何協助警員減低自殺的壓力？

保安司答（譯文）：主席先生，正如我在回答上一條補充問題時所說，就某些個案而言，欠債和財務方面的憂慮確是箇中原因，同時，正如我在主要答覆所說，警務人員早期接受的訓練包括這類輔導，而之後如有這方面的問題，亦可向警隊的福利主任或其他人士求助。

葉錫安議員問（譯文）：主席先生，保安司能否告知本局，他在答覆的第二段所列的各項原因，哪一項是警務人員自殺的主因？

保安司答（譯文）：主席先生，很抱歉，我並不知道。但我相信，正如我所說，許多時是由多種因素造成；我未敢肯定能否確定是由一個因素造成。但我會試試能否找出答案，並給與書面答覆。（附件 II）

通貨膨脹

四、 李國寶議員問題的譯文：鑑於與地區內其他具競爭力的經濟體系及本港主要市場比較，香港的通脹率仍然顯著高企，政府當局可否告知本局：現正計劃採取甚麼行動，在下個財政年度進一步降低通脹率？

經濟司答覆的譯文：

主席先生，我將會作出一個簡短的答覆，因為財政司在一九九三年三月三日於本局發表財政預算案演詞時會談論通脹問題，我不想預料有關的內容。

各位議員對通脹高企表示關注，政府當局亦深有同感。不過，我們已在不同場合表明並無快捷簡易的良方。我們必須小心從事，避免施行一些短期上看來有吸引力，但可能會為本港整體經濟帶來長久損害的措施。

消費物價上漲率已由一九九一年四月紀錄的 13.9% 高峰逐步放緩。雖然上個月的甲類消費物價指數升幅攀升至 10.1%，這主要可能是因為受農曆年影響的暫時回升。基本的因素並沒有變得更差。

各位議員都知道，可供政府用來抑制通脹的措施是有限的。我們仍會盡力保持對公共開支的管制，確保勞工和土地的充分供應、促進效率和競爭、通過教育及訓練增加人力資源、以及打擊房地產的投機活動。

李國寶議員問（譯文）：主席先生，總督在施政報告中表示，提高效率是政府打擊通脹的最有效武器。政府計劃減低通脹率，其中工作包括努力尋找節約的方法，以摒除浪費和低效率；請問政府可否告知本局，這方面的努力有何成績？

經濟司（譯文）：主席先生，我想澄清一點。李議員所指的是否政府內部的措施？

李國寶議員（譯文）：是的，主席先生。

經濟司答（譯文）：主席先生，我當然不知道所有詳情，但我可以說，大體而言，提高效率和節省開支一直為政府決意達致的目標。為此，我們定期檢討政府內部運作情況、改革公營部門，以及確保在可能情況下考慮私營化，以提高生產力及效率。

梁錦濠議員問：主席先生，鑑於本財政年度政府有巨額盈餘，政府可否告知本局，會否重新積極考慮凍結政府部門向市民提供服務的收費，以達到控制通脹的目的？

經濟司答（譯文）：主席先生，早年當通脹較為高企時，政府確曾延緩加費，以遏制通脹。雖然我們這樣做，但大體來說，我們當然仍希望服務的收費起碼能夠彌補開支；而我可向本局議員保證，在考慮進一步增加政府服務收費時，我們當會顧及這對通脹的影響。

黃秉槐議員問（譯文）：主席先生，經濟司在答覆最後一段列舉充分的土地供應為抑制通脹的措施之一。政府可否證實，目前的土地闢增率是否足夠？若否，可如何解決這個問題？

經濟司（譯文）：主席先生，可否請我的同事規劃環境地政司代為回答？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，我相信目前的土地闢增率已屬足夠。

鮑磊議員問（譯文）：主席先生，經濟司可否解釋她所說的勞工充分供應是甚麼意思？她是否認為勞工的供應充分，而政府計劃採取甚麼措施，以確保繼續有充分的勞工供應？

經濟司答（譯文）：主席先生，我深信鮑磊議員很清楚知道政府的輸入勞工政策；該政策正為確保有充分的勞工供應。所以當局當會定期檢討輸入勞工的配額，以確保勞工短缺問題不會增加通脹壓力。

譚耀宗議員問：主席先生，政府每當遇到難以解決的問題時，都會成立一些跨部門工作小組，或邀請專家參與小組工作。我想請問，在控制通貨膨脹方面，政府有否打算這樣做？

經濟司答（譯文）：主席先生，大體而言，政府認為目前的交流途徑及所獲意見，足以確保我們可以密切監察有關情況。

黃震遐議員問：主席先生，現時香港的經濟轉為以服務業作主導，但服務業的通脹較難抑制。政府有何計劃去協助服務業提高生產力，以減少其通脹壓力？

經濟司答（譯文）：主席先生，提高服務行業的生產力及效率的其中一個主要方法，顯然與我們較早時談及的勞工的充分供應有關。政府方面會定期檢討這個問題，而輸入勞工計劃的目的，正是為紓緩勞工短缺壓力。

陳偉業議員問：主席先生，政府在主要答覆的末段，提及連串處理及減低通脹的措施，並稱仍會保持對公共開支的管制。政府是否有考慮到會盡量控制各項收費（如牌費等），不致因這些收費而推高通脹？

經濟司答（譯文）：主席先生，正如我較早時回答一項補充問題時表示，我們會定期檢討是否需要增加政府服務的收費，而我們尤其關注應盡量減少加費對通脹造成的壓力。我可以補充一點，這次政府加費，顯然定會緊記這點。但就現階段來說，我們預料整體而言，擬增加的收費不會使通脹率大幅上升。

詹培忠議員問：主席先生，大家都了解到引致通脹的因素很多，其中也涉及交通及用電的收費。政府在未來向有關公司批出專利權時，是否可將其利潤保障降至最低（因為目前的利息水平已是很低）？政府有否考慮過這個能抑制通脹的可行辦法？

經濟司答（譯文）：主席先生，我可以向本局保證，當局在考慮公用事業的加價申請時，必然亦認為加價理由充分才予批准，而在考慮其提出的加價理由時，亦定會顧及加價對通脹的影響。

唐英年議員問（譯文）：主席先生，經濟司在主要答覆內表示，本港應有足夠的勞工供應，以減低通脹壓力。經濟司能否證明，輸入勞工一直都能遏抑通脹，甚至已減低通脹？

經濟司答(譯文)：主席先生，事實上，過去兩年的通脹率已經微下降，相信這點可以證明輸入勞工的影響。

李華明議員問：主席先生，香港的通貨膨脹及貧富懸殊情況，是亞洲四小龍中最嚴重的，尤其貧富懸殊更日趨惡化。究竟政府除了以輸入勞工來提高效率外，還有何種措施可令低下階層市民不致因現時接近兩位數字的通脹率而影響其生活水平？

經濟司答(譯文)：主席先生，我認為我已在主要答覆內提及抑制通脹的措施。我想我亦得指出，雖然我們的通脹率較鄰近國家為高，但事實上，大部份行業的實質工資增長，是較通脹率的增長為快。

李柱銘議員問(譯文)：主席先生，經濟司可否告知本局：雖則目前的通脹率仍然高企，政府對至今所採取的減低通脹措施是否感到滿意？若否，政府打算採取甚麼進一步行動？若然，看來政府是否對自己的表現太易感到滿意？

主席(譯文)：經濟司，我想你只須回答第一部份的問題。

經濟司答(譯文)：主席先生，我對我的主要答覆及其後補充問題的答覆並無任何補充。

安樂死

五、林鉅成議員問：政府可否告知本局，當局會否對「安樂死」是否適宜在本港合法化進行深入研究；若否，原因為何？

衛生福利司答覆的譯文：

主席先生，簡單的答案是：暫時不會。我會解釋原因。

安樂死是一個非常複雜而且極富爭論性的問題，對社會文化、倫理道德、法律、政治、宗教及醫學均有深遠的影響。

安樂死有積極和消極兩種形式。

積極式安樂死是蓄意地去結束病人的生命的行動，例如透過處方或用藥，加速病人的死亡。這類安樂死通常是應絕症末期病人或其近親的要求而進行的。不過，根據現行法例，此舉會構成謀殺或誤殺罪。

消極式安樂死是指尊重病人或其近親的意願，讓病人在絕症末期自然地死亡，而不用醫療方法加以干預，以延長病人的生命。

雖然有些國家的醫生提倡安樂死，而且有些國家的法庭判例及法律亦容許讓病人安樂死，但這仍是國際上一個極富爭論性的問題。世界醫學協會已宣布安樂死是不道德的。在香港，香港醫學會和英國醫學會香港分會屬下的聯合道德委員會亦認為安樂死是不道德的。該聯合委員會最近就這問題進行辯論後，建議本港毋須修訂有關法律。

因此，現行的政策已由有關法律反映出來，就是積極式安樂死是不合法的。至於消極式安樂死，醫學界亦普遍認為是不道德的。主席先生，政府對此事的進一步考慮，在很大程度上須視乎社會人士對這問題的意見和期望而定。目前，我們不認為安樂死這問題引起普遍公眾關注，但對於醫生及病人有時被迫面對這問題，我們深表同情。

林鉅成議員問：主席先生，衛生福利司在答覆的第三段指出：「透過處方或用藥，加速病人的死亡」是屬於積極式安樂死，但目前在本港是違法的。不過，現時很多醫護人員在處理一些末期病人時，有需要使用重量的止痛劑或鎮靜藥物，以減輕病者的痛苦，他們也清楚知道，用該等重量的藥物及使用次數如斯頻密，是可加速病人死亡的。律政司可否告知本局，這是否屬於一種柔和的、慢性的積極死？如果不是，這些末期病人的利益又怎能得到保障，令他們不致因一些過份熱心醫護人士的關懷而提早升天？

主席（譯文）：律政司，你是否準備回答這個問題？

律政司答（譯文）：主席先生，我可以立即給與的簡短答覆是法律看重意圖，而不是動機。

葉錫安議員問（譯文）：主席先生，衛生福利司可否告知本局，有關當局或醫務委員會曾否調查積極或消極安樂死的個案；若有，結果如何？

衛生福利司答（譯文）：主席先生，我給與的簡短答覆是政府沒有接獲任何有關積極安樂死的報告。我們沒有發覺到有任何有關消極安樂死的個案，但我很樂意調查一下，並徵詢醫務委員會的意見。

梁智鴻議員問（譯文）：主席先生，衛生福利司在答覆的最後一句說：「政府對此事的進一步考慮，在很大程度上須視乎社會人士的意見和期望而定。」政府可否告知本局，將會怎樣徵詢社會人士的意見和知道他們的期望？此外，政府會否考慮醫療護理專業人員對此事的看法？

衛生福利司答（譯文）：主席先生，政府暫時不打算就諸如安樂死的問題積極徵詢社會人士的意見。正如我較早時已解釋，我相信社會人士認為安樂死是一個極富爭論性的問題，對社會、文化、法律、醫學及倫理道德均有深遠的影響。倘若安樂死真的成為公眾關注的問題，我肯定我們會從醫學界及傳媒聽到這點。

至於梁議員的第二部份問題，政府將會繼續徵詢醫學界對此事的意見，看看香港是否像世界某些國家一樣，可以更公開地討論安樂死問題，以及這是否已成為公眾關注的問題。

林鉅成議員問：主席先生，政府可否告知本局，現時是否有關於香港的醫院使用過量止痛或鎮靜藥物以加速病人死亡的個案？若有，程度多大？

衛生福利司答（譯文）：主席先生，我本人並沒有聽聞這類個案。但既然林議員提出這個問題，我們將會調查一下。

救護車服務

六、 狄志遠議員問：就消防處重整轄下救護車服務，及市民關注救護車服務被濫用等問題，政府可否告知本局：

- (a) 建議對緊急與非緊急服務作出的調配；有關準則和具體安排如何，及實施此等安排的時間表；
- (b) 建議對運作模式作出的改變；及有否計劃改善服務的質素，例如將緊急召喚的到場時間縮短，以符合國際標準；
- (c) 有否計劃為緊急與非緊急服務設立不同的控制中心；若然，如何避免職責重疊和指揮與控制方面的問題；及
- (d) 將採取什麼措施鼓勵市民善用而非濫用救護車服務？

保安司答覆的譯文：

主席先生，消防處轄下共有 208 輛救護車及 15 輛救護電單車，為市民提供緊急及非緊急服務。

使用非緊急救護車服務的主要為醫院管理局的病人。政府經去年進行內部磋商並與醫院管理局討論後，現已訂出分期計劃，讓消防處逐步退出提供非緊急服務。此舉可讓消防處更能善用資源，集中處理該處提供緊急服務的基本職責。

根據新的安排，非緊急服務將分階段由醫院管理局接辦，首先是港島區的服務，由一九九三年十月一日開始，然後是九龍，由一九九四年一月一日開始，最後是新界，由一九九五年四月一日開始。

消防處會繼續維持目前緊急服務的水準，其緊急救護車隊的數目最終會減至救護車 158 輛及救護電單車 15 輛。該部門會力求盡量達到接獲緊急召喚後 10 分鐘內抵達現

場的部門目標。這個有關到場時間的目標於一九八七年訂立，是一家獨立海外顧問公司在廣泛檢討香港的救護車服務後提出的建議。目前在這方面並無一個國際標準。不過，我們認為本港訂定的標準時間已經足夠，並不擬將之縮短。不過，為了改善緊急服務的質素，消防處將開設輔助醫療服務，以提高在發生緊急事故時在現場護理病人的水準。

消防處的通訊及控制中心會繼續指揮及控制救護車，以應緊急召喚；醫院管理局則會另作安排，接收非緊急召喚，並應召派出救護車。緊急與非緊急召喚之間的分野頗為鮮明，兩個控制中心工作重疊的機會應該少之又少。只要雙方保持聯繫、互相協調，縱使發生問題，亦應可迅速得到解決。

過去三年，消防處平均每年應緊急及非緊急召喚出動約 42 萬次，其中只有一九九一年發生過一宗證實是濫用的事件。因此，我們沒有理由相信濫用救護車服務是個嚴重問題。

目前的情況良好，主要原因是消防處在諮詢醫院管理局、社會福利署及衛生署的意見後，於一九九零年十一月擬訂「非緊急轉院服務範圍的行政指引」。根據指引規定，如欲使用救護車非緊急轉院必須事先預訂，並須獲得一名醫生、護士或社會工作者授權。上述安排實際上杜絕了出於無聊或胡亂使用救護者服務的情況。

狄志遠議員問：主席先生，建議中的緊急和非緊急服務的調配，會如何改善現有的服務水平？政府有否考慮重新制訂服務承諾，以確保病人權益得到保障？

保安司答（譯文）：主席先生，將非緊急服務與緊急服務分開的主要原因，是為能更妥善和更有效率地運用資源。提供非緊急救護車服務，實毋需用上消防處受過嚴格訓練的職員、特別用途車輛和精密設備；這些職員、車輛和設備，是專為緊急服務而設的。因此，目前的安排不但浪費，而且不能善用資源。我相信新的安排是較符合經濟原則，亦可維持現有的服務水平。

何敏嘉議員問：主席先生，政府在答覆的倒數第二段提到：「只有一九九一年發生過一宗證實是濫用的事件」。政府可否告知本局，究竟該宗事件是如何證實？政府有否具備人手或單位可監管是否有濫用的情況？若有，是以甚麼方法進行監管從而取得有效的資料？

保安司答（譯文）：主席先生，消防處將負責監管其救護車的使用或濫用情況，因此應在一九九一年發現該個案。無疑在一九九零年實施現行指引之前，濫用情況可能略多，以致須檢討有關制度，以及訂立現行指引。

何敏嘉議員：主席先生，我想跟進我的問題（譯文）。主席先生，保安司似乎未回覆我的問題，究竟消防處現時採用甚麼方法去監管濫用的情況？

保安司答（譯文）：主席先生，正如我所說，事實上，消防處已不斷監管救護車的使用情況。救護車人員如認為確有濫用情況，定會向部門報告，並由部門進行調查。

葉錫安議員問（譯文）：主席先生，雖然部門目標是在 10 分鐘內抵達現場，但基於交通擠塞等原因，實際上可能較遲才能到達現場。政府會否考慮使用直升機，以處理緊急情況？

保安司答（譯文）：主席先生，在消防處近年接獲的緊急召喚中，超過 90% 的個案可以做到在 10 分鐘內到達現場；該處在這方面的表現已漸見改善，目前大約 92% 的緊急召喚均能在 10 分鐘內到達現場。在處理某些個案時會使用直升機，但主要是離島地區。也許我得指出，如預料交通擠塞，消防處會調動救護電單車，因為電單車可穿插於車輛之間，可以較快抵達現場。目前，這些救護電單車的司機正率先接受輔助醫療訓練，以便能在救護車到場之前護理病人。

譚耀宗議員問：主席先生，非緊急服務差不多等於一些搬運或交通運輸的工作，若是這樣，則使用現時消防處救護車的服務，又是否化算？

保安司答（譯文）：主席先生，我認為使用消防處目前所用的特別用途車輛提供這項服務，絕不符合經濟原則。正為這個原因，我們才決定將消防處提供的這項服務轉交醫院管理局負責。我相信醫管局在大多數情況下，都不會使用消防處所用的特別用途救護車，而是使用另一類車輛，因此，我希望醫管局將來提供這項服務時，會更符合經濟原則。

各項問題的書面答覆

公路及鐵路計劃

七、 劉千石議員問：就政府於一九八九年五月發表的香港第二次整體運輸研究報告中所列出的公路及鐵路建造投資計劃建議，政府可否告知本局，現時已完成、正按計劃進行、延遲推行、仍在考慮中及已決定不進行的計劃項目分別為何？若已決定延遲或取消進行某些項目，原因為何？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，運輸規劃是一項持續進行的過程，故須不時修訂。我們在一九八九年發表的第二次整體運輸研究報告時，是假設會保留啟德機場。該報告建議進行多項工程計劃，直至二零零一年。其後，我們對該項研究作出修訂，以配合港口及機場發展策略及最新的土地使用計劃，並將規劃的範圍推展至二零一一年。

在一九八九年，第二次整體運輸研究建議分期興建三條主要的新公路，包括三號幹線，連接港島與元朗；七號幹線，由東區走廊經西區至香港仔；及一條連接尖沙咀與觀塘繞道的新幹線。在分期興建這些幹線方面，第二次整體運輸研究將下列各項工程列為優先處理工程：西區海底隧道及七號幹線其中連接這條隧道與中區的一段；三號幹線由西區海底隧道通往青衣的一段；利用另一條經過啓德機場下的機場隧道，把紅磡繞道延長。首兩項工程現計劃最遲在一九九七年之前進行。由於決定搬遷機場，因此當局現正重新評估是否需要興建一條經過啓德機場的新幹線，作為九龍東南部的規劃的一部份。

此外，第二次整體運輸研究亦建議進行三項鐵路工程計劃，包括興建第三條過海鐵路、將地鐵延長至將軍澳，以及興建一條連接新界西北部與市區的鐵路。機場鐵路除了為赤鱲角新機場及東涌新市鎮提供服務外，還可提供第三條連接港九的通道。由於當局決定興建機場鐵路，故在鐵路發展研究中重新研究所有其他鐵路發展計劃，包括第二次整體運輸研究所建議的計劃。當局稍後會就該項研究結果諮詢市民的意見。

公共房屋工程

八、 梁錦濠議員問：政府可否告知本局：

- (a) 由一九八八年至目前為止，政府與房屋委員會在多少宗工程上達成協議，由房屋委員會負責公共房屋所需的土地的平整工程；
- (b) 這些協議的具體安排為何；房屋委員會是否因此而要承擔巨額的額外支出；及
- (c) 有多少宗類似安排目前尚在磋商之中，所涉及房屋委員會的額外支出為何？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，公共房屋地盤的土地平整工程，通常由政府基本工程儲備基金總目 707 — 新市鎮及公共房屋項下撥款支付。房屋委員會在一九八八年四月一日改組為目前的架構後，這種撥款方法亦沒有改變。不過，在一九八八年底，政府承認這項安排並沒有顧及市區內用作興建公共房屋的額外新地盤。經商討後，政府在一九九零年年初承諾，會償還房屋委員會在市區為額外的公共房屋地盤進行土地平整工程所支付的費用。

在達成這項協議以來，財務委員會共原則上批准四項土地平整工程計劃，以償還款項形式提供撥款。在這四項計劃，其中兩項是正在進行的工程，其餘兩項則尚未展開。除此以外，現時並沒有就其他有類似安排的工程計劃，草擬文件提交財務委員會。

教科書內容

九、 李家祥議員問：政府可否告知本局，教育署採取甚麼措施監管教科書出版商，以確保編寫的課本符合課程指引的教學目標，並適合指定級別的學生使用？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，為確保教科書的內容符合課程指引所訂的教學目標，並適合指定級別的學生使用，教科書出版商必須把希望獲建議採用的課本，交由課本委員會及屬下的課本審查小組按照一套標準審查程序評審。本年二月十七日我對涂謹申議員所提問題的書面答覆的(b)部份，已詳細說明這項審查程序。

海外註冊遠洋輪船

十、 陳偉業議員問：十月二十七日下午，停泊於青衣南橋對開的一艘海外註冊的貨櫃輪突然傾側，船上的八個貨櫃墮海，政府可否告知本局：

- (a) 政府現時對此類在海外註冊的遠洋貨輪有何監管措施以確保其安全設備符合本港的海上安全標準；
- (b) 當此類貨輪因私自改裝引致發生意外，政府會如何處理？

經濟司答覆的譯文：

主席先生，作為一個主要的海運中心，本港嚴格遵守各項國際海事公約訂出的安全標準。海事處負責確保在本港停靠的海外註冊遠洋輪船，遵守這些標準。

為達到這個目的，當局：

- (a) 確保在本港停靠的所有船隻具備由其註冊國家（船籍國）簽發的有效安全證書。
- (b) 按照各項國際海事公約訂明的方式，檢驗遠洋輪船（港口國管制）。對曾出現問題的客輪及較殘舊的船隻，當局會特別留意；及
- (c) 對海事處曾接獲報告指稱安全上有問題的船隻，進行特定檢驗。

任何船隻如被發現有重大缺陷或未具備有效證書，當局會採取行動，要求船東及經營者修妥缺陷，然後才准船隻離開本港。

這些措施的目的，不單是確保國際公約獲得遵守，還為了保障船隻和船員的安全、保護海洋環境，以及加強船東、經營者及船籍國的責任感，從而使較殘舊及有缺陷的船隻停止運作。國際方面，現時已有多項措施，令港口國管制可針對有不符標準紀錄船隻所屬的船籍國，務求令這些船隻絕跡海上。

海事處會調查每宗在本港水域發生的嚴重意外。調查結果將知會有關的船籍國及國際海事組織。這包括因私自對船隻進行違反或不符國際標準改裝而引致意外的個案。

本港法律不適用於海外註冊船隻的改裝。不過，若所作改裝嚴重抵觸任何有關國際海事公約所包含的條文，海事處可要求有關船東及經營者修妥缺陷。

歷史檔案處

十一、 杜葉錫恩議員問題的譯文：鑑於政府計劃將歷史檔案處遷往屯門，政府可否告知本局：

- (a) 為何搬遷及估計搬遷費用多少；
- (b) 對於最經常使用該處設施的人士，例如來自各大學的學術界人士，當局是否知道此項搬遷將會為他們帶來不便；及
- (c) 會否再考慮將該處保留在原址，或起碼將該處遷至鄰近地下鐵路車站及公共停車場的地方？

布政司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 香港的歷史檔案分別存於香港仔、中環和屯門五個不同地點，這不是運用有限資源的有效方法。因此，當局打算分階段將該五個辦事處合併，並遷入屯門的政府物業。新設施可使員工有最適當的調配和發揮員工的最佳效率、減低經常性租金支出，並方便檔案的整體管理。將所有設於租用物業的辦事處遷往屯門的總費用預計為 3000 萬元，其中包括提供新設備、裝修和搬運費用。
- (b) 對於為使用屯門綜合設施的人士帶來的不便，可藉着改善取閱檔案方法和提供先進設施而抵消。預計新物業的位置不會影響到親身查閱歷史檔案人士的數目。在一九九二年，親身查閱檔案的人數平均每天五人。香港和海外學術界人士的查詢大部份是以郵遞方式提出。
- (c) 若以建議以外的其他方法遷移歷史檔案處，便有違以成本為考慮因素和符合成本效益的方式來利用政府物業的目標。若購置和裝修毗鄰地鐵站的樓宇，作為歷史檔案處的辦事處，涉及的開支約二億元。在屯門提供的設施位於輕鐵站對面，而且附近亦有多個公眾停車場。

郊野公園山火

十二、 楊孝華議員問題的譯文：政府可否告知本局：

- (a) 在一九九二至九三年度的火災危險季節中，遭山火燒毀的林木面積共多少；其中有多大部份位於郊野公園範圍之內；及
- (b) 政府會否考慮在郊野公園內嚴禁任何人士吸煙，以減低引起火警的機會？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，到目前為止，在一九九二至九三年度的火災危險季節中，受山火影響的林木面積共有 9401 公頃，其中 2285 公頃是位於郊野公園範圍之內。

山火主要是因不小心處理祭祀用的香燭、村民焚燒雜草或垃圾時疏忽，以及隨意在指定燒烤地點以外地方燒烤而引起的。吸煙不是山火的主要成因，而政府現時並無計劃禁止人們在郊野公園內吸煙。

中醫藥工作小組報告

十三、 譚耀宗議員問：政府可否告知本局：中醫藥工作小組的工作進展如何及其報告書將於何時擬訂及公布？

衛生福利司答覆的譯文：

中醫藥工作小組自去年發表中期報告書後，總共收到超過 200 份由專業人士、專業及社區組織和市民提交的意見書。工作小組業已審議所收集的意見，並正着手擬定建議。預計工作小組會在本年內向政府提交最後報告書。

十元紙幣

十四、 林貝聿嘉議員問：由於部份市民認為現時的 10 元紙幣在一九九四年或一九九五年後仍有流通的價值，政府可否告知本局：

- (a) 有關決定在一九九四年或一九九五年以 10 元硬幣取代 10 元紙幣所經過的諮詢程序，及諮詢的結果；及
- (b) 會否考慮要求發鈔銀行在推出 10 元硬幣後繼續發行 10 元紙幣，使兩者一併流通，以消除鈔票貶值的錯覺？

金融司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 以 10 元硬幣替代 10 元紙幣的決定，是基於經濟理由而作的，主要是要達成以具成本效益的方式，提供有效的兌換媒介這個目的。10 元紙幣目前佔總流通紙幣的 60% 以上。它的使用率極高，因此壽命很短，平均不足兩年，但硬幣的壽命則十分長久。很明顯用 10 元硬幣替代 10 元紙幣更為經濟，因為可以節省大量印行新紙幣和毀滅舊紙幣的費用。

在作出這個決定前，當局已有諮詢兩間發鈔銀行的意見。此外，亦有諮詢負責批准鑄造新硬幣的英國有關當局。開始使用 10 元硬幣的正式時間，以及用新設計硬幣逐步替代現有設計硬幣的時間配合，仍有待決定。

- (b) 因為流通的 10 元紙幣數量很多，加上 10 元硬幣鑄造和貯存上的限制，起碼在三年以內 10 元硬幣都不能普遍替代 10 元紙幣的地位。即使在這段期間之後，10 元紙幣仍會繼續是合法的貨幣。因此不大可能會繼續存在 10 元紙幣貶值的錯覺。

社區設施資料

十五、 張文光議員問：鑑於部份居民反對在其社區內興建弱智人士宿舍及精神病康復者活動中心的論據之一是他們缺乏「知」的權利，政府可否告知本局：

- (a) 市民可在哪裏翻查其居所附近未來的社區設施及環境規劃的最新資料；
- (b) 這些資料是否以一般普羅大眾能容易明瞭的方式儲存及供市民查閱；
- (c) 各區的區議會及政務處是否有定期收到上述資料；若否，政府會否考慮將該等資料存放於區議會及政務處；及
- (d) 為提高市民知的權利，當局會否考慮盡早向區議會及市民發布已確定的社區設施及環境規劃資料？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，關於第一條問題，市民可從下列多種途徑獲得這類資料：

- (a) 土地用途的規劃，包括社區設施和環境規劃的資料，載於法定分區計劃大綱圖和非法定發展及詳細藍圖。這些圖則存放在規劃署屬下的規劃資訊及專業行政小組，可供市民查閱；而已在憲報刊登或經核准的圖則，在政府地圖售賣處有售；

- (b) 公共屋邨的居民可向邨辦事處查詢所需資料。此外，透過在地盤張貼的告示、定期出版的屋邨通訊，以及在可行的情況下，透過互助委員會會議，居民亦可知悉有關的計劃工程；
- (c) 即將遷入新落成公共屋邨的住戶，亦會獲得有關屋邨，包括社區設施的一般資料；及
- (d) 政務處的諮詢服務中心亦備有或展示關於工程計劃和法定城市圖則，供市民查閱。

至於第二條問題，我們會盡力確保市民容易獲得和瞭解這些資料。規劃資訊及專業行政小組、各屋邨辦事處和政務處都有提供諮詢服務。

關於最後兩條問題，各區政務處都定期獲發工程計劃及法定城市圖則，以供市民查閱參考。當局亦有向區議會簡介城市圖則、屋邨的規劃大綱、部門發展／工程計劃及重要的社區設備計劃，或徵詢區議會的意見。區議會會議的議程及會議紀錄，都張貼在區議會的告示板上。此外，市民亦可查閱區議會的討論文件，而區議會的會議都是公開讓市民和新聞界旁聽的。

自願遣返越南船民

十六、 鮑磊議員問題的譯文：政府是否同意若越南經濟得以改善，將有助鼓勵越南船民自願返國；若然，政府可否告知本局，現正直接或透過英國政府採取何種具體行動，促請美國新政府撤銷對越南的貿易禁運？

保安司答覆的譯文：

主席先生，政府的確同意若越南經濟得以改善，將有助鼓勵越南船民自願返國。有關美國政府對越南的貿易禁運，我們已公開表明了我們的立場，而美國政府亦已清楚知悉。不過，倘有機會，香港政府及英國政府會就這事提醒他們。

懸垂招牌

十七、 文世昌議員問：政府可否告知本局：

- (a) 對管制、設置及維修懸垂招牌所採取的政策；
- (b) 已經或將會採取什麼措施，以清拆體積過巨、構成危險或已遭棄置，且危害行人及開篷雙層巴士上層乘客安全的懸垂招牌；及該等措施的成效；及

(c) 是否知道一些懸垂的廣告招牌在夜間發出強光，對低層單位的居民構成滋擾？
若然，已經或將會採取什麼行動，以解決此問題？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，對於懸垂招牌，政府所關注的主要就是安全問題。政府的政策是要確保可能危害公眾安全的招牌，會由物主自行清拆，或是在有需要時由建築物條例執行處清拆。根據公眾衛生及市政條例第 105 條，屋宇地政署署長有權將他認為會發生危險或有可能構成危險的廣告招牌拆除，或使其穩固安全。

當發現有危險或有潛在危險的招牌時，建築物條例執行處會向物主發出通知書，規定物主拆除招牌或使其穩固安全。在緊急情況下，該處可毋須預先通知物主而拆除危險的招牌。該處人員在維持建築物安全方面的日常工作之一，是找出危險招牌，並根據市民舉報作出回應。就消除招牌所構成的潛在危險來說，這些措施是足夠的。自一九八七年四月建築物條例執行處接手處理危險招牌的工作以來，已發出超過 5700 份通知書給危險招牌的物主，而大多數物主都自願遵辦通知書的規定。

關於霓虹燈招牌，政府最關注的也是安全問題。根據公眾衛生及市政條例下的廣告附例，任何人士在架設霓虹燈招牌、電燈招牌或其他同類型的燈光招牌前，必須預先通知消防處處長。該處處長亦獲授權拆除任何其認為有可能引起火警危險的招牌。基於與安全有關的相同理由，船舶及港口管理條例第 9 條規定，倘任何燈光招牌或照明招牌遮掩、阻擋或妨礙導航燈的照明，又或影響安全航行，海事處處長有權發出拆除這些招牌的指示。

關於霓虹燈招牌可能造成的滋擾，多層建築物（業主法團）條例規定，業主法團為管理其樓宇，可採取行動，包括拆除不雅觀或不適當的招牌，以執行公共契約所載的責任。

各位議員對懸垂廣告招牌安全問題的關注，前此已曾多次向政府表達。只是兩週前，也有議員在本局提出類似的問題，而過去九個月，亦曾有議員在本局地政工務小組和公共及新界事務小組最少四次會議上提出這事，並由有關方面解釋箇中情況。政府在檢討和重新肯定這方面的現行政策時，已充分考慮各議員的意見，以及其他實際情況。以一般準則和建築安全準則來說，這項政策已達到安全的目標，且亦符合顧及其他優先項目而合理調配資源的原則。在近期的研究中，並沒有出現其他新的考慮因素。

手提電話

十八、林鉅津議員問題的譯文：鑑於最近有報導謂用者若把手提電話過份緊貼頭部可能會危害健康，政府可否告知本局是否知悉：—

(a) 現時獲准在本港使用的手提電話所產生的能量屬何種類；

- (b) 所產生的能量屬何種能級；及
- (c) 人類在一段時間內對此種能量的耐受程度如何？

衛生福利司答覆的譯文：

現時獲准在本港使用的手提電話所產生的射頻輻射是介乎 800 至 900 兆赫之間，輸出功率不超過兩瓦特。

國際輻射防護協會對人體置身於這種頻率的輻射的限度，已作出規定，該會並聯同世界衛生組織頒布指引。

根據指引所載：

「有關民用波段電台、陸上流動發報機、海上發報機及無線對講機等低功率器具，只要這些器具的射頻輸出功率在七瓦特或以下，可毋須評估人體置身於這些器具所發出的輻射是否符合規定，因為這些器具所產生的磁場是非常局限的。」

獲准在本港使用的手提電話均在此規限之內，因此，在日常使用方面不會對健康有害。不過，使用者仍須遵守製造商所提供的使用規則。

死傷者照片

十九、 李永達議員問：鑑於公眾關注報界刊登一些在意外及槍戰等場合死傷者的恐怖特寫照片，可能會對讀者，尤其是對兒童造成不良的心理影響。政府可否告知本局，對於報界刊登此類照片訂有甚麼政策或指引？

文康廣播司答覆的譯文：

主席先生，政府政策是報界有發布的自由。政府沒有亦無打算對報界刊登照片方面發出指引。

不過，發布含有或載有淫褻或不雅資料（包括暴力、傷風敗俗或令人厭惡的資料）的物品，均受香港法例第 390 章淫褻及不雅物品管制條例所管制。

凡認為不雅或淫褻的物品，都可提交色情物品審裁處評定類別。審裁處在判斷某物品屬淫褻或不雅類別時，須顧及社會上一般通情達理人士普遍接受的道德、正當行為及禮節標準。法例不准發布淫褻物品，而審裁處可訂出發布不雅物品的條件。

倘若讀者認為某則新聞報導的照片惹人反感或厭惡，可向影視及娛樂事務管理處提出，該處可要求審裁處評定其類別。

本港報界十分清楚淫褻及不雅物品管制條例的規定，他們在這方面的紀錄大致上不錯。

警務處政治部

二十、 黃宜弘議員問題的譯文：政府可否告知本局皇家香港警務處政治部的職能及其在過去 12 個月的實際成績，目前是否仍有需要保存此部門？

保安司答覆的譯文：

主席先生，皇家香港警務處政治部的職能，與任何政治部的一般職能無異，包括保護重要人物，以及執行反恐怖活動及保安職務。過去 12 個月來，政治部一直有效地執行上述所有職務。目前仍有必要由這單位負責上述職務。

問題的口頭答覆

一九九四至九五年選舉的條例草案

二十一、 司徒華議員問：有關一九九四至九五年選舉的條例草案，政府曾表示會於本年二月底前於憲報公布，並提交本局審議。政府可否告知本局，這個目標有沒有改變？假如有所改變，其原因為何？

憲制事務司答覆的譯文：

主席先生，英國及中國政府最近數週繼續進行外交接觸。我們繼續表明隨時準備於任何時候在沒有先決條件下舉行會談，力求對一九九四至九五年的選舉安排達致諒解。

我們希望雙方不久可以正式展開會議。為了協助這項工作進行，總督聽取行政局的意見，除了選區分界及選舉事務委員會條例草案外，一直押後在憲報公布一九九四至九五年選舉安排的條例草案。我們認為目前的不明朗情況不可以持續太過長久，倘若不能即將就會談達致決定，我們將須在憲報刊登條例草案。

司徒華議員問：主席先生，政府可否告知本局，在政策問題上，政府怎樣避免重蹈中英聯絡小組關於終審庭協議的覆轍？

主席（譯文）：司徒華議員，你可否說得具體一點？

司徒華議員問：主席先生，假如在政制問題上的談判達成協議，政府用什麼方法去保證它能獲得本局的通過？

憲制事務司答（譯文）：主席先生，司徒華議員提及的終審庭事件與現時的情況已有不同。自去年十月七日總督宣布他的憲制建議後，本局曾舉行多次動議辯論，議員亦已很透徹及充分地表達自己的意見，這些對我們都很有幫助。此外，社會人士亦就這方面進行過多次辯論，其中一些是由傳媒舉辦的。我們亦接獲個別立法局議員，以及市民的意見書。這些意見書已輯成摘要，而事實上，目前我們正考慮是否有需要增訂附錄。還須一提的是，本港多份報章進行過多次民意調查，結果一致顯示，即使社會上某些人士對有關建議提出嚴厲批評，這些建議獲社會人士支持的比數仍為二對一。主席先生，在任何外交談判中，我們定會以上述各方面所表達的意見為指引，同時亦會提醒自己，立法局具有制訂選舉法例的憲法權力。這點我們在任何談判中都會繫記。

梁錦濠議員問：主席先生，政府可否告知本局，在中英政府展開初步談判前，中國政府有否堅持一些先決的條件，例如要總督收回或放棄他的政改方案才願意展開談判，而政府又是否願意遵照這些先決條件？

憲制事務司答（譯文）：主席先生，外交接觸顯然必須保密。因此，我在回答這項問題時，亦要十分謹慎。我們已向中方表示，在沒有先決條件的情況下，我們隨時可與他們就一九九四及九五的選舉安排進行談判。我們亦希望雙方能盡快展開正式談判。對於這次的外交接觸，我認為如揣測哪方會就甚麼問題作出讓步，對事情都沒有好處或幫助。

馮檢基議員問：主席先生，憲制事務司在答覆內提到在正式談判(*Formal Talk*)即將開始前，政府打算延遲刊登憲報。我想請問，政府對於延期最長可以拖到什麼時候，是否已心中有數？

憲制事務司答（譯文）：主席先生，我們的目標一直都是希望盡早在憲報刊登條例草案，若可以的話，最好可以在二月底前刊登。如果過了那個時候仍未這樣做，則須有非常充分的理由，而這些理由亦須為本局及市民所能明瞭及理解的。

楊森議員問：主席先生，中英政府如就政制問題重開談判，政府可否告知本局，彭定康總督如何令這項談判及其結果能貫徹「公開、公平、為港人接納」的原則？

憲制事務司答（譯文）：主席先生，很多謝楊森議員提醒我們有關談判的指導原則。如果進行談判，我們定會繫記這項原則。正如我剛才所說，本局曾就此進行多次辯論，亦匯集了各方的資料和意見，這些對我們都非常有用。我認為政府須要判斷日後若達成任何協議，有關協議最終能否獲得本局接納，又是否符合上述指導原則。

楊孝華議員問（譯文）：主席先生，最遲須於二月內在憲報刊登條例草案這個期限是由政府訂定的，這樣做相信是考慮到有需要及時為一九九四及九五年的選舉作好準備。請問政府，如果須要延遲提交有關法例，那麼可否把一九九四年及一九九五年的選舉分開處理，先通過某些部份，將審議有關立法局選舉部份的最後期限延至在區議會及兩個市政局之後，以便與中方的談判能取得成果？

憲制事務司答（譯文）：主席先生，有關法例的某些部份的確比其他部份較為緊急，例如選區分界及選舉事務委員會條例草案遠較其他條例草案更為緊急，因為這個委員會預先需要一段時間進行有關工作。不過，若嘗試將有關建議的其餘部份分開，以顯示哪些部份較為緊急，哪些沒有那麼緊急，這樣做不會為人歡迎或接受，因為各部份之間都是互有關連的。主席先生，我想我們應該心裏有數，最終提交本局審議的有關法例將會非常複雜，而議員亦會希望有盡量多時間來考慮，以求能在本年度會期內通過成為法例。

文世昌議員問：主席先生，在中英談判中，行政局與立法局將會扮演什麼角色？

憲制事務司答（譯文）：主席先生，談判的每一階段都會諮詢行政局的意見。如果已經到了達成諒解的階段，我們便須向本局推薦這個方案，屆時本局將要履行其憲法職責，審議並決定是否通過該條例草案。

詹培忠議員問：主席先生，鑑於全港的市民今天對這問題很關注，故此我的問題會比較詳細，但答案會是很簡短的。總督在去年十月七日施政報告內所提及的政改方案，根本是涉及九項更改。兩項已付諸實施，其中一項是立法局選出閣下擔任主席；第二項是行政、立法兩局分家，現已實施了。一項被否決的，就是政府立法局委員會的成立。另外兩項改革相信問題不大，一項是有關選舉年齡由 21 歲降低到 18 歲；另一項是分區單議席單票，相信這兩項都會得到本局議員的支持。餘下來的四項問題，總督將會提交立法局研究，但若總督或政府認為需要作法例上的修訂，則任何時間也可自行修改，甚至在本局進行修訂時，政府亦有權將整條法案撤銷或自我修訂。我的問題是，憲制事務司認為上述情況的答案為「是」或「不是」？如果「是」就簡單，但如果「不是」，又有什麼補充呢？

主席（譯文）：詹議員，你究竟想問甚麼？（眾笑）

詹培忠議員問：主席先生，我的問題就是請政府方面不要誤導市民，因為提交與立法局研究的政改方案，政府任何時刻都可自行修訂。答案為「是」或「不是」？

憲制事務司答（譯文）：主席先生，對於提交本局審議的條例草案，除了議員之外，據我所知政府亦有權提出修訂。

倪少傑議員問：主席先生，憲制事務司稱中英有接觸，希望不久會展開會議，故需要押後在憲報刊登該條例草案；但他又提到不能拖延太久，並且訂出規限時間表。我的問題是，香港政府與英國政府一再表示，可以在任何時間、任何地點恢復與中方會談。政府是否認為為政改草案擬訂過速的立法期限，會顯示出英方缺乏恢復會談的誠意？

憲制事務司答（譯文）：主席先生，根據我們處理條例草案的經驗；尤其是一些複雜的草案，本局是需要時間進行審議的。因此，我認為我們心目中的時間表是十分合理的。至於誠意的問題，我認為香港政府一向都是有誠意的，現在亦是一樣。我們延遲了兩星期在憲報刊登政改條例草案，已充分顯示我們的誠意。還有一點我要補充，就是在憲報刊登條例草案，甚至將草案提交立法局，都並不表示討論已經完結，這僅意味另一漫長階段的開始。

黃宏發議員問（譯文）：主席先生，我不大肯定現時是否提出會議程序問題的適當時機，但我想要求覆核你剛才的一項決定，就是關於我剛才對黃偉賢議員就第二項問題作出補充提詢時所提的會議程序問題。

主席（譯文）：黃宏發議員，是關於他作出陳述的那點嗎？

黃宏發議員（譯文）：主席先生，當時我說黃議員在陳述，而你的裁決是認為應給他合理時間，好能引入問題。關於這點，可否讓我再解釋一下為何我提出會議程序問題？因為我亦希望你能給我一個裁決，或許不是在今午的會議，而是在稍後才作出。

主席（譯文）：黃議員，我認為黃偉賢議員有權先作陳述，以引入問題，使其清楚易明。我不想再討論此事。

動議

公共財政條例

庫務司提出動議。

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本。）

庫務司致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表，動議通過我名下一項決議案。決議案的目的，是根據公共財政條例第 30(1) 條設立一個特別暫記帳。建議的暫記帳會包括機電工程署的所有工場服務，由一九九三年四月一日起計。它將替代現時只涉及汽車維修服務的暫記帳。

關於這方面的背景，各位議員或仍記得，一九九二年三月本局通過設立機電工程署汽車維修暫記帳的決議案後，當局於一九九二年四月一日引進一個收費制度，對象是接受機電工程署汽車工場提供的維修服務的所有政府部門、兩個市政局、房屋委員會及醫院管理。

局。這可促使機電工程署汽車維修工場的運作，與商業運作的原則看齊，當局最近對這個收費制度進行的檢討，顯示這個目的已經達到。本局的財務委員會亦已獲傳閱一份一九九二年十二月五日的參考文件(FCRI(92-93)20)，文件中列出跨部門收費的目的，並分析汽車維修營運服務帳目的表現。財務委員會並獲悉，鑑於汽車維修工場的營運服務帳目實施成功，下一步便是將這個安排推廣至機電工程署的所有其他工場服務。今次提交本局的決議案，旨在為上述目的設立一個特別暫記帳。

除汽車組外，機電工程署亦在轄下的機械組、電氣組及交通燈維修組設有其他工場。

顧名思義，汽車組負責維修汽車及保證車輛繼續適宜在路上行走，此外，還就車輛的採購及改裝提供專業意見。

機械組及電氣組負責維修及大修所有重型機械及蒸氣裝置，例如游泳池的濾水機、鍋爐及其他壓力容器、水及污水泵、高桅桿及其他一般工程設備如通風系統、焚化爐及各種小型器具等。此外，亦提供臨時供電裝置及 24 小時故障召喚服務。

交通燈維修組負責維修偏佈全港的交通燈、交通訊號及交通設備。這項服務主要是為運輸署及路政署提供的。

當局的用意是，當建議的特別暫記帳在一九九三年四月一日開始運作時，把現時的汽車維修服務暫記帳結束，並把結餘轉至建議帳目內。由機電工程署引致的一切工場開支，屆時將由建議帳目支付，而由使用部門及其他公共機構支付的收費，則記入該帳目內。如現時暫記帳的情況一樣，建議帳目的任何借方結餘，將由政府一般收入支付。決議案第(h)條規定，此類債項無論何時都不得超逾 1.2 億元。這個界限是基於對建議帳目的財政需求進行細心評估，並顧及帳目範圍擴大至涵蓋所有工場活動後定出的。

設立建議特別暫記帳的目的，是進一步會使用工場服務的用家，提高對費用的警覺性，並把商業運作的原則，推廣至機電工程署的其餘工場。這個帳目將受一個由我出任主席的委員會監察。

主席先生，我謹提出動議。

動議經向本局提出。

杜葉錫恩議員致辭的譯文：

主席先生，有關讓所有政府部門知道其車輛、廠房及設備的維修費用的概念，我完全支持。令人感到鼓舞的是獲知車輛工場勞動人口的生產時數已下跌差不多 5%，而一些職位已經刪除或懸空，顯示工作量現已減少。

身為市政局的代表，我曾查檢過這個制度是如何的運作，而我確知直至目前為止，這個制度運作良好，並且沒有受到投訴。

話雖如此，我想提示一句，就是財務委員會參考文件編號 FCRI 第 20 號提及，工場經理須衡量其單位的效率，清楚知道屬下車輛的保養費用，以及主動地檢討把車輛送往保養及維修的需要。

上述事項聽來似是妥善的管理，而在大多數情況下亦大概如此。不過，我擔心一些經理由於過份心切削減費用，又或者恐怕被指摘超支，因而可能冒險將車輛的修理降至不合理的水平。一些部門，例如市政局與區域市政局，所使用的重型車輛幾乎日以繼夜地操作，連連損耗使車輛更容易造成機械故障，導致排出過量黑煙影響環境，或更甚的是當剎掣出現毛病時，危害生命。

我只想促請政府注意發生上述事情的可能性，因為做「事後孔明」已經太遲。我相信當局應鼓勵所有工場經理應先行顧及公眾安全及環境保護，以免因吝嗇修理費用而發生危險事故。

主席先生，我謹提出上述警告，支持動議。

庫務司致辭的譯文：

主席先生，杜葉錫恩議員對動議表示支持，我非常感激。我很高興得悉機電工程署的主要客戶對該署目前所提供的服務感到滿意。我想向杜葉錫恩議員保證，我們擴大機電工程署其他工場的營運服務帳目，目的在改革該署服務的財政管理及改善其與所有客戶的財政關係。這決不會減低機電工程署須維持安全及環境保護標準的需要。我謹再向杜葉錫恩議員保證，在制訂預防性維修表時，該署會充分顧及安全及污染管制因素，日後亦會如此。

動議付諸表決，並獲通過。

條例草案首讀

商船（限制船東責任）條例草案

1993 年電影檢查（修訂）條例草案

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

條例草案二讀

商船（限制船東責任）條例草案

經濟司動議二讀：「一項規定並限制船東及其他人的責任，並就附帶事宜作出規定的草案。」

經濟司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀商船（限制船東責任）條例草案。

條例草案的目的，是將規定及限制船東及其他人的責任的兩條國際公約，藉本地法律在香港實施。這兩條國際公約是：

- 1974 年海上運輸旅客及其行李雅典公約，及該公約 1976 年的議定書（亦稱為雅典公約）；及
- 1976 年海事索賠責任限制公約。

上述兩條國際公約經已在香港應用。它們是通過適用於香港的英國成文法則在香港實施。不過，必須制訂本地法律替代這些成文法則，以便其法律效力可於一九九七年後繼續生效。這項有系統地將英國商船法例本地化的工作已進行了幾年，包括制定對海上污染、航運安全及設立香港船隻登記冊等方面的主要及附屬法例。

條例草案重複了英國成文法則內的所有實質規定，只係因需要配合香港的情況才作出修改。基本上，條例草案規定雅典公約及海事索賠限制公約在香港具有法律效力。它同時亦包括與釋義、索償合計、訴訟時效、承運人向旅客發出通知、以及訂明限制基金利率等事項有關的附帶規定。

在香港繼續應用雅典公約及海事索賠責任限制公約，將會確保有關海上旅客及其行李糾紛，在香港是按照國際常規處理，以及船東有權為他們在香港的責任作出限制——這點亦是符合國際常規。由於商船活動對本港的整體經濟貢獻甚大，我們必須繼續應用國際認可的規則，確保本港的航運業有效運作及發展。

條例草案獲按照會議常規第 42(3A)條的規定，提交內務委員會審議。

1993 年電影檢查（修訂）條例草案

文康廣播司動議二讀：「一項修訂電影檢查條例的草案。」

文康廣播司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1993 年電影檢查（修訂）條例草案。

我於一九九一年十二月四日向本局提交 1991 年淫褻及不雅物品管制（修訂）條例草案時曾指出，該條例草案目的之一，是堵塞現行法例的漏洞，使到經已根據電影檢查條例處理的影片，在以錄影帶或鐳射影碟方式發行時，須受淫褻及不雅物品管制條例規管。不過，議員擔心此舉可能導致雙重標準，因為同一齣影片須經兩個不同機構評定級別。議員深切認為，同一齣影片，不論是在電影院上映，或以錄影帶或鐳射影碟形式發行，其級別的評定應由電影檢查監督根據電影檢查條例進行，以確保處理方法及標準劃一。

我當時採納了議員的建議，在委員會審議階段撤回淫褻及不雅物品管制（修訂）條例草案的有關部份。此外，我亦答應再向本局提出建議，對電影檢查條例作出修訂，以反映議員對堵塞法例漏洞的意願。我現在提交本局的條例草案正為達致這目的。條例草案亦顧及議員提出的意見，即有需要增加電影檢查條例規定的罰則，以便取得預期的阻嚇作用，該罰則自一九八八年以來一直未有修訂。

根據本條例草案的建議，所有根據電影檢查條例評定級別的影片，如以錄影帶或鐳射影碟發行，應與電影檢查監督所評定級別相同，並受同一條例管制。此外，凡被評定為屬於第三級的影片，均不准售予或租予 18 歲以下人士。影視及娛樂事務管理處將負責執法工作。根據該條例，准許青少年進入電影院內觀看放映的第三級影片，已屬違例。條例草案獲通過後，將可防止 18 歲以下的青年取得以第三級影片製成的錄影帶及鐳射影碟。不過，只供發行銷影帶及鐳射影碟之用的影片，與在電影院放映的影片有所不同，它們仍須受淫褻及不雅物品管制條例管制。

我現在會特別論述本條例草案的一些重要條文。根據條例草案第 10 條，電影若取得在電影院上映的核准證明書或豁免證明書，即視作獲准以錄影帶或鐳射影碟形式發行，毋須另行申請批准發行。然而，若電影是以錄影帶或鐳射影碟發行時，便須展示適當級別符號及警告聲明。這項規定亦適用於任何與其有關的廣告資料。草案第 11 條禁止向未滿 18 歲人士發行第三級錄影帶及鐳射影碟，其中包括出售、出租或派發。違例者最高可被判罰款 20 萬元及監禁 12 個月。

同時，我們亦藉此機會增加電影檢查條例現行罪項的罰則。這與議員先前提出的意見融合。草案第 4 條將未持有核准證明書或豁免證明書而放映電影的最高罰款由五萬元提高至 20 萬元，而草案第 11 條則把放映第三級影片予青少年觀看而首次或第二次被定罪的罰款，由一萬元增至五萬元，但第三次及其後被定罪的罰款，則維持不變，仍定為 10 萬元。我們希望新訂的罰款額可以起更大的阻嚇作用。

為使業內人士有足夠時間依照這些條文的規定行事，草案第 1 條就條例草案延遲生效作出規定。我們希望這些條文可在條例草案通過後六個月開始生效。此舉亦可讓該等過往根據已撤銷的電影檢查規例送檢的電影，有足夠時間根據新安排重新送檢，以便評定級別。

主席先生，我們一方面需要讓成年人有更廣泛的選擇，自由地取得以錄影帶及鐳射影碟形式發行的影片，另一方面則需要保護 18 歲以下青少年免受不適宜觀看的錄影帶及鐳射影碟帶來的不良影響，我認為條例草案的條文已在這兩者之間取得平衡。由於條例草案充分反映議員以前在本局發表的意見和觀點，因此我亦希望議員會通過此條例草案。

主席先生，我謹提出動議。

條例草案獲按照會議常規第 42(3A)條的規定，提交內務委員會審議。

1993 年破產欠薪保障（修訂）條例草案

恢復於一九九三年二月三日提出二讀的辯論

二讀動議經向本局提出。

譚耀宗議員致辭：

主席先生，長期以來，由於破產保障的限額太低，使受破產影響的僱員得不到合理的補償。

早在一九九一年底，我就破產欠薪保障基金墊支款項的最高限額向政府提出過質詢。當時我指出九零至九一年度，有 33% 索償欠薪個案涉及款項超逾 8,000 元的上限，而索償代通知金的申請個案則有 51% 涉及款項超逾 2,000 元的上限。53% 個案超逾代通知金上限，所以，由此可見，相當部份的受影響僱員得不到應有的合理補償，所以這兩項限額早就應該作出調整了。

這次將破產欠薪保障中的欠薪限額從原本的 8,000 元調整至 18,000 元，升了 2.25 倍，代通知金的限額從原本的 2,000 元調整到 6,000 元，升了三倍。原本的限額是按照一九七七年的工資水平訂出來的，當時的月薪中位數是 2,000 元，欠薪限額是訂於當時中位數工資的四個月薪金。今天我們的中位數工資是 6,000 元，是七七年的三倍，可是欠薪限額卻沒有三倍的增幅，無形中四個月中位數工資的原則被改變了。從這個角度看，這次調整是不足夠的。

破產欠薪保障基金的設立，是針對受法庭判定強制性清盤影響的僱員，並不是針對受公司自動清盤影響的僱員。受公司自動清盤影響的僱員所得到的補償是按照「公司條例」的優先遣散補償規則訂出的。雖然一般來說，自動清盤經過一定的法律程序後，亦可以轉為強制性清盤，使受自動清盤影響的僱員及時得到破產欠薪保障基金的墊支補償，而不必等候公司繁複費時的清盤後才得到補償。但是，這個將自動清盤轉化為強制性清盤的程序在實踐中出現了一些問題。首先是這個程序複雜，而且受影響的僱員往往不知道有這個程序存在，即使知道，也不知從何入手。所以希望當局研究將這個程序簡化，使更多人了解這個程序。其次，有一些較小規模的公司宣布自動清盤，因為牽涉的人不多，法庭往往會否決將自動清盤轉化為強制性清盤的申請。這樣一來，這些受影響的僱員只能按「公司

條例」獲得有關補償。但是「公司條例」中有關破產補償則例並沒有和「破產欠薪保障條例」一起同步修訂，「公司條例」的優先遣散補償仍然保持 8,000 元欠薪，2,000 元代通知金和 8,000 元遣散費的水平。這樣對受只能自動清盤影響的僱員是否公平？我希望將「公司條例」的破產補償水平和「破產欠薪保障條例」的破產補償水平拉平，亦希望盡可能簡化將所有自動清盤轉為強制性清盤，使所有受公司破產影響的僱員都得到及時的墊支補償。此外，破產欠薪保障基金為強制性清盤的公司作出墊支，支付對僱員因公司破產的補償，這是保障僱員的措施。但我擔心有僱主利用了破產欠薪保障基金的便利，推卸了自身為僱員提供破產欠薪補償的責任。在此我希望公司註冊處和其他有關政府部門採取有效措施，杜絕僱主濫用破產欠薪基金的可能性，同時我亦希望政府及早將欠薪限額提高至合理的水平，以及盡快進一步將遣散費限額修訂至合理的水平。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

劉千石議員致辭：

主席先生，我歡迎政府就破產欠薪保障條例作出的修改，但同時亦指出今次的修訂，有很不足夠的地方。

首先原則上，勞工法例是一個最低的標準，僱員的法定權益絕對不應該因為僱主的結業而喪失或減少，因此破產欠薪保障的基金，原則上應該是完全保障僱員的法定最低標準保障額。基於此，我認為今次的修訂並不足夠，尤其令人失望的是，修訂沒有包括增加遣散費的保障額，而欠薪保障的計算額增加到 18,000 元亦不符合本港的實際情況。欠薪保障最多為期四個月，以 6,000 元的工資中位數計算，最高的保障額起碼要 24,000 元，即相等於 6,000 元乘四個月。因此，我促請有關當局盡快再將欠薪保障額增加至 24,000 元，而遣散費的保障額應該由現時的 8,000 元再加 8,000 元以上的一半，改為 24,000 元和 24,000 元以上的一半。直至九二年的三月，基金有三億多元累積盈餘，是絕對有足夠財力去支持更進一步的修訂。

另外，我又想指出一個問題，希望政府盡快作出補救。目前，破產基金墊支給僱員之後，是可以取代僱員按公司法向破產公司追討，但公司法內的優先債項，欠薪是 8,000 元，通知金是 2,000 元，遣散費最高是 8,000 元，與破產基金條例的保障額是不同，結果是基金不能夠追回墊支的款項，亦妨礙了基金財政的滾存，更何況公司法優先的債項是 15 年沒有修改過，顯然落後於香港的發展。因此，我建議在每次修改破產基金保障額時，要同時相應增加公司法的優先債項的款額，使基金的財政狀況可以健康發展。

我亦想提醒當局留意有關「借屍還魂」欺騙基金、欺騙僱員的手法。有些僱主在破產清盤後，向僱員表示無力支付欠薪，勸諭僱員到破產基金申請，但不久，又以另外一間新的公司名義再度經營。這無疑是欺騙僱員的血汗金錢，或者欺騙基金的款項。我促請政府當局檢討有關的法例和商業調查工作，防止這類事件發生。

主席先生，謹此陳辭，支持這項修訂。

教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，我很多謝各位議員支持這項條例草案。

條例草案旨在提高可從破產欠薪保障基金中支取因僱主拖欠工資和代通知金而獲得的特惠款項的最高限額。提高這個限額，可使因僱主無力清償債務而受影響的僱員，從上述基金獲得更佳的保障。

譚耀宗議員和劉千石議員曾經建議，因拖欠工資而發放的特惠款項的最高限額不足夠。這項建議其實在提交條例草案之前的諮詢過程中，經予以詳細考慮。我們的結論是，在目前來說，把特惠款項的限額由 8,000 元提高至 18,000 元是恰當的。新訂的 18,000 元限額，平均來說，已超過本港大部份藍領及白領工人的兩個月工資。在正常情況下，工人都不會容忍僱主拖欠工資超逾一至兩個月的。把特惠款項的限額定於 18,000 元的水平，應可為大部份勞動人口提供足夠的保障；我們從實際經驗知道，這個限額可使逾 95% 因欠薪而申請特惠款項的工人，獲得應得的全部款項。至於無法獲得應得的全部款項的申請人，則主要是入息較佳的僱員。我們仍會不時檢討最高限額，以確保這限額是適當的。

亦有議員建議修訂遣散費的最高付款額。由於當局僅在一九九一年六月增加了遣散費的最高付款額，因此我們認為在本年較後時間才檢討這事，會較為適當；屆時，我們能夠更清楚地評估該次的增加對破產欠薪保障基金財政狀況的影響。破產欠薪保障基金會定期檢討其保障範圍，並逐步加以改善，而在這過程中，亦會考慮到基金的財政狀況及改善措施對徵款率的影響。

至於自動清盤應否受到基金保障，我可以向各位議員保證，此事已經過詳細考慮。鑑於有關安排可能會受到濫用以及會引致重大的財政負擔，當局不贊成進一步擴大保障範圍至包括這方面。但無論如何，根據現行法例，凡涉及自動清盤個案的僱員，只要對僱主發出清盤具稟書，便能從基金獲得付款。若自動清盤案涉及的僱員是少於 20 人，而勞工處處長認為提交清盤具稟書是不合理或不符合經濟效益的做法，則根據破產欠薪保障條例第 18 條，僱員仍可從基金獲得付款。在一九九二年，當局曾在 56 宗個案中引用第 18 條，向 101 名僱員支付逾 60 萬元。

我們知道通過這項條例草案之後，根據公司條例及破產條例而獲得的優先償付限額，與基金所支付的最高付款限額的差距將會更大，結果會令基金蒙受更大的財政損失，因為僱主的資產在變賣之後，基金所支出的款項，將不會全部被視作優先債項。目前，勞工處及破產管理署正研究此事。若能得出建議以縮窄或消除差距，有關方面即會諮詢破產欠薪保障基金委員會及勞工顧問委員會。

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(1)條的規定，提交全局委員會審議。

1992 年房屋（修訂）條例草案

恢復於一九九二年十二月九日提出二讀的辯論

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(1) 條的規定，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。

1993 年破產欠薪保障（修訂）條例草案

第 1 至 4 條獲得通過。

1992 年房屋（修訂）條例草案

第 1 及 3 至 16 條獲得通過。

第 2 及 17 條

規劃環境地政司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議依照提交各位議員傳閱的文件所載，修訂條例草案第 2 條和第 17 條。

條例草案第 2 條所載的修訂，旨在闡明條例第 4(2)(eb) 條適用於由房屋委員會管轄和管理的土地，亦適用於房委會擁有的土地。

條例草案第 17 條所載的修訂，旨在把依據本義上是行使本條例草案所修訂的主體條例第 4(2)(ia)、4(2A)、7A 和 16(2) 或 25D 條所述權力曾採取的所有行動，確認為有效。因此，於本條例草案實施前，在向合資格住戶提供財政上的協助、管理合約、聆訊上訴、商業樓宇經營者作出分租安排，以及就泊車和管制車輛轉授權力等方面，所採取的每項行動，將會獲確認為有效，但根據建議作出的修訂，有關行動必須是條例授權許可的。

謝謝主席先生。

建議修訂內容

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 2 及 17 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

本局會議隨即恢復。

條例草案三讀

律政司報告謂：

1993 年破產欠薪保障（修訂）條例草案

已通過委員會審議階段，毋須修訂，而

1992 年房屋（修訂）條例草案

亦已通過委員會審議階段，但須予修訂。他動議此等條例草案應予三讀通過。

上述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。

議員動議

主席（譯文）：我已接納內務委員會就發言時限作出的建議，而各位議員昨天亦已接獲有關通告。提出動議的議員可有 15 分鐘時間發言及致答辭，其他議員則有七分鐘時間發言。根據會議常規第 27A 條的規定，任何議員若發言超逾時限，我得着令他結束演辭。

的士政策的檢討

劉健儀議員提出下列動議：

「本局促請政府當局充分考慮公眾及業內人士就《的士政策檢討諮詢文件》發表的意見，以及確保本港的士政策能有效促進高質素的的士服務及維持的士收費在合理水平。」

劉健儀議員致辭：

主席先生，去年五月，本人在本局提出辯論的士服務，促請政府全面檢討的士政策。當時已有不少議員發表了他們對改善的士服務的意見，今日提出辯論的目的，在於讓各議員可就交通諮詢委員會去年十月發表的「的士政策檢討諮詢文件」作出回應。

今次交諮詢會雖然名為檢討的士政策，但實際上只是就的士發牌制度、的士車資政策及的士服務質素三方面提出建議。事實上，這三方面直接或間接都是與近年炒賣的士牌，以及的士服務質素下降等問題有關係。有關建議正針對這些問題而提出，但畢竟檢討範圍有欠周全。其實的士政策內的其他環節，例如的士在交通運輸系統中應扮演甚麼角色、市區的士與新界的士的相互關係、是否應該合併等等都是急需作出檢討的，從而使香港的士服務更臻完善，配合整體交通運輸發展的需要。

因時間所限，我只能就諮詢文件所提的建議作簡略的分析及回應。

發牌制度

去年交諮詢會初步檢討的士政策時，已有不少人士提出的士牌價上漲、脫離實際是與政府現時限額發牌及牌照本身是永久性及可轉讓的有關。諮詢文件就發牌制度所提出的六項建議都針對目前發牌的流弊，打擊投機活動，希望可以將牌價穩定在合理健康的水平。其實自交諮詢會開始今次的檢討以來，公眾關注到的士牌價所造成的種種問題，各方面的輿論及彈性發牌的建議已起立竿見影的效用，令市區的士牌價由去年年中 180 萬元的高峰降至 160 至 163 萬元左右，而新界的士牌則由 105 萬元降至 92 萬元水平。這正好證明過去的士牌價的高峰，只是投機買賣推高的浮誇數字，並非反映的士牌的真正價值。諮詢文件提出不預設發牌限額的建議，應該可以有效地減低投機活動，將牌價穩定下來。

諮詢文件建議規定每名投標者只可申請一個牌照及每份標書須附財務證明文件。這些建議雖然目的是防止車行集團壟斷的士牌，但我認為這些建議未必有效，亦未必切實可行。原因有兩個，第一，這樣仍然不能阻止車行集團利用傀儡公司或代理人投牌，繼續壟斷的行徑。第二，現時車主必須靠車行辦理銀行按揭（俗稱「上會」），因為車行會向銀行提供墊底的保證，個別投標者根本無法自己找到肯貸出所需款項的銀行，又如何能夠提供財務證明呢？

至於增設有限期、有限制的牌照，我認為適量地發出這類牌照可以平衡市場對的士牌的需求，從而穩定牌價及車租。不過，有兩個問題仍須研究。首先，財務公司是否肯就這類諸多限制又不准轉讓的車牌貸款呢？其次，若營運者不願經營或無法經營，牌照如何處理呢？諮詢文件雖然指出可由運輸署署長根據個別情況准許轉讓，但若果餘下的年限短，無人願意承接，政府又會否將有關牌照買回，條件又如何？這些疑難諮詢文件完全沒有交代。我認為要實施上述形式的發牌，必須首先打破過去車行操縱車主上會的安排。我認為若果政府實行諮詢文件第 3.4.15 段所載的建議，讓牌價以分期付款方式繳付，則這方面的財務問題便得以解決，亦可令經濟能力有限的司機有機會成為車主。

最後，我贊成所有的士牌照轉讓須依法律程序辦理，甚至可以考慮徵收印花稅，加重轉讓的成本，這樣可以將轉讓系統化，減少投機買賣的情況。

的士車資政策及結構

我認為現時市區的士車資維持在公共交通車資的五倍的水平，已經相當合理。諮詢文件提及有需要時考慮提高落錶費，藉以減少短程客的需求。事實上，的士已成為香港市民日常必要的交通工具，並非奢侈品。很多市民是需要的士提供快捷直接的服務，亦有很多市民利用的士接駁其他公共交通，減少自己駕車出外的需要，這樣亦減輕道路的負荷，值得鼓勵。在這種環境下，我認為不應針對短程客，況且諮詢文件亦指出現時短程客只佔的士服務 25%，並無濫用的情況，亦無證據證明短程服務造成交通擠塞及減少市民搭的士的機會，因此我是反對提高落錶費。

至於行李附加費，過去因為無清楚界定何等物品才屬行李，須收附加費，往往導致司機與乘客之間不必要的爭拗。政府應該對是項收費作出清楚明確的指引，亦應着令所有的士將有關附加費的告示張貼在車內當眼的地方，以便乘客查閱。

在調查等候時間收費方面，我認為必須小心考慮。雖然理論上提高收費可彌補的士司機因交通擠塞而蒙受的損失。不過，若果乘客衡量需要付出昂貴等候費而決定落車，司機是無法阻止的，而司機仍困在塞車地帶，到頭來，司機可能得不償失。

的士服務質素

市民最關心的是的士服務質素，因為這是他們切身感受到的，的士經常在市民最需要乘搭的時間拒載及冚旗揀客，實在豈有此理。我們經常聽到這方面的投訴，而很多本局議員，包括本人在內亦經常身受其苦。有部份司機更濫收車資，令市民蒙受金錢損失，更令香港作為國際性城市的聲譽受損。在一九九零年內，總共有 2683 宗的士投訴，比一九九一年多出 1013 宗，其中值得留意的是拒載兜客上升 78 宗，增幅 16.5%；濫收車資上升 713 宗，增幅 157%；態度惡劣上升 153 宗，增幅 43%。雖然投訴個案未能全部跟進，所以投訴數字只可供參考用途，但有關投訴的增幅已足以令人關注。另外，檢控的士違例的數目顯著增加，一九九二年內就的士違例事項發出的定額罰款通知書共 426 張，較一九九一年多出 126%；而票控或拘控的士司機的案件由一九九一年的 678 宗上升至一九九二年的 869 宗，其中兜客由 15 宗增加至 57 宗，拒載由 231 宗增加到 261 宗，濫收車資由 30 宗增加到 45 宗，行爲無禮由 52 宗增加到 80 宗，增幅相當驚人。根據現有法例，上述違例事項最高可判罰款 3,000 元至 5,000 元及入獄六個月，但法庭平均判罰 300 至 500 元，甚至濫收車資亦只判罰款約 700 元，判監更絕無僅有。這樣的判罰又如何能產生阻嚇作用呢？諮詢文件提及重新討論扣分建議。原則上我同意扣分制可對無良司機起到有效的阻嚇作用，不過我們亦應該考慮大部份守法司機的處境和感受。鑑於違例者只是少部份害群之馬，而事實上很多對司機的指控並沒有第三者在場，另外，現時的士司機已受技術扣分制的約束，對守法的司機再施加行為的扣分制，可能對他們不太公平。況且的士司機近期已經採取積極行動，去

改善服務質素，如舉辦的士新生培訓班等，雖然這些行動是否有實際的成效，尚是未知之數，但顯然的士司機是有自律的誠意，應該給予機會，政府亦應給與鼓勵及支持。因此我覺得在現階段，政府可以暫緩研究扣分制的可行性，留待日後再作檢討。不過，現時有關的士違例事項的刑罰的確過低，雖然最高刑罰是數千，但實際判罰只是數百，因此應將有關刑罰增加起碼一倍以上，以反映有關違法行爲的嚴重性，亦表達這個社會對有關行爲的不滿。其中有部份較嚴重的罪行如濫收車資及干擾收費錶等，更可考慮處以初犯者停牌，再犯者吊銷牌照的刑罰，以收阻嚇作用。

至於重新考核的士司機的建議，我覺得未必能提高的士的服務水平，況且其他職業司機毋須定期重新考核，單是針對的士司機似乎不太公道，較佳的做法是提高考的士牌的水準，令考牌的司機不單需要對路線熟識，更要對的士規例及的士司機應有的操守有深入的了解及認識。此外，若果的士司機聯會能夠開辦一些輔導訓練班，協助在職司機溫故知新，又制訂行內的守則指引，這樣對提高的士司機專業水平會有一定的幫助。

就規定進行體格檢驗的建議，原則上我贊成 60 歲以上的職業司機應該接受體格檢驗，以保障司機本身及道路使用者的安全。不過，政府應該清楚界定有何等病癥才不適宜駕駛，使司機明白到有關檢驗的範圍和目的。

此外，我完全同意諮詢文件所提的其他改善措施建議，如簡化投訴程序，放寬限制區、宣傳等，並促請當局積極研究，盡快予以實行。

主席先生，的士服務與市民息息相關，有關的士政策的檢討當然應以市民利益為重，但亦不能罔顧業內人士的利益，因為無論服務提供者或服務使用者，都有權要求亦必須相信及接納有關的政策，對他們是公平、公正和合理的。唯有平衡市民、車主及司機各方面的利益，照顧整體的需要，的士服務才可得以改善，服務水平亦可得以提高。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

動議經向本局提出。

許賢發議員致辭：

主席先生，鑑於香港政府的公共運輸政策一直缺乏對全港超過 50 萬名行動不方便者，例如傷殘人士及老年人士的照顧，甚至以放任態度，讓所有得到專利權的公共運輸機構及持牌人，自行決定是否為行動不便者，提供安全乘搭的設備。由於一般經營人士目光短淺，加上一切以利益回報為大前提，所以行動不便人士使用公共交通工具的權利，肯定受到剝削。這是我不能接受的現實，亦是復康界本着「平等齊參與」的精神，批評這份諮詢文件的基礎。

在本港現行眾多的公共交通工具中，的士是其中少數能為行動不便者提供利便的交通服務。不過，現行的的士業不論在設備和服務方面，都不能真正照顧行動不便者的需要。我曾經無數次目睹的士司機，拒絕接載在街上苦候的士很久的行動不便人士，尤其是需要坐輪椅者，原因並不是他們沒有惻忍之心，反而因為設備不足，嫌他們上落不便導致阻塞交通。

各位都知道，行動不便的人平日已盡量減少不必要的出入，但到有需要時，即使忍痛付出較高費用，也不能像平常人可以輕易獲得的士服務；加上資源有限，全港僅有的幾條復康巴士線，根本無法應付龐大的需求。然而，屢次宣稱要建立一個關懷社會形象的港府，卻任由全港接近一成的市民繼續接受不公平的對待，實在是文明社會內的一種恥辱。

主席先生，要幫助行動不便者徹底解決交通工具的問題，當然要從多方面着手和合作；但首要的就是政府必須有誠意切實地了解他們的需要。事實上，我過去多次在本局的有關辯論中，早已促請政府仿效外國的做法，以立法規定或專利權附加條件方式，保障老年人和因各種傷殘而行動不便的人使用公共交通工具的權利，倘若政府能認真考慮這些建議，我相信目前的處境已大為改觀。

對於這份諮詢文件，我當然不敢期望的士業的改進可徹底解決上述問題，但港府確實可以借今次檢討機會，令的士業發揮較積極的作用。例如針對的士司機拒載坐輪椅者的心理障礙，我認為港府可效法英國，以立例方式規定所有的士必須在某限期前，如 10 年內，裝置特殊設備，確保坐輪椅者上落方便。至於一切改裝車身及添置器具的費用，應由政府及車主共同分擔。另外，政府亦可考慮發出適當數量的復康的士牌照，這類的士在不接載有特殊需要的乘客時，可如一般的士在街上接客，確保這些經營者的收入有一定的吸引力。

主席先生，復康界的要求並不高，在爭取與平常人有「平等機會和全面參與」的原則下，要求政府保障他們像平常人有使用公共交通的權利，是完全合情合理的。我衷心希望港府爭取在後過渡期的有限時間內，透過對傷殘人士的實質援助，建立關心社會的負責形象，讓港人在主權移交前留下良好印象。

我謹此陳辭，支持動議。

林貝聿嘉議員致辭：

主席先生，今天我會就的士發牌制度及的士服務質素這兩個問題提出我的意見。

大家都知道，近年來的士牌價大幅上漲，買賣牌照差不多成為一種純粹的投機活動。持有牌照的人壟斷了市場，每次投標時，他們可以用不合乎常理的高價投取新的牌照，實質上他們手上擁有的牌照亦同時升值，結果使的士司機更難擁有的士牌照，而乘客亦因的士牌價升值而要付出更高的車資。鑑於現行的制度，不單只為壟斷者提供暴利，更損害的士司機和市民的利益，所以必須立刻作出改善，以防止牌價不合理地不斷上升。

我贊成用「駕駛者有其車」的辦法，以合理的牌價給的士司機申請，政府亦可以收取一筆保證金，以便退回牌照時發還，更可在違例時扣取罰款。這種新牌照可以五年為限期，每次可續期五年。每位的士司機只可以擁有一個的士牌照，不可以轉讓，也不能將的士轉租或供他人駕駛，如因年老或其他原因轉行時，該牌照必須交回運輸署。如因健康或其他事故不能繼續駕駛，運輸署可酌量退回部份牌費。為了保證履行上述條件，司機應以明顯的標誌，例如貼出近照，證明自己是牌照持有人。牌照可用不同顏色，甚至在車身外設置特別標誌以作識別，如果一經證實車主將牌照轉讓或轉租，運輸署可以立即取消該的士牌照，並充公其保證金。我曾經問過多位的士司機，對於這個建議有何看法，他們都贊成這個辦法。由於牌價為一般的士司機所能負擔，投機炒賣之風自然不再存在。

其次，應該取消發牌的限額，而代之以彈性發牌方式。的士牌價大幅上升原因之一，是供求問題，因為需求大，想經營的士的人士只能夠用高價購入牌照。在考慮取消發牌限額時，我也研究過交諮詢會提出的三個因素，即是公眾的需求，的士業是否能維持業務，以及道路擠塞的影響。我覺得如果沒有公眾需要，又或者的士業無法維持業務，的士司機自然不會申請牌照，所以不會構成濫發的情況。

現有的牌照，可以容許其繼續自由轉讓，而基於上述兩項措施，當牌價受到控制，投機炒風逐漸杜絕，牌照買賣便能在公平及健康的情況下進行。當然，該等投機者或會因而蒙受一些損失，但是政府施政應以市民大眾的利益為主，而不是以保障投機活動的利益為依歸。

另一個問題是的士服務質素，這個問題已提出了多年，但改善並不顯著。根據投訴數字顯示，九一年比九零年高，而九二年又再上升。我相信是小部份害群之馬，使的士行業蒙羞。

近期有人向我投訴一種濫收車資的新方法。當乘客（多數是老人或外來人士）上了車，落了錶後，司機不久便說「這架的士是陳太以額外附加費 10 元電召的，你是陳太嗎？」在這種情況下，乘客只有兩條路行，即付錢下車，或付出所要求的附加費。對乘客這樣做是十分不公平的。對來自外地又不熟悉香港的乘客，要其莫名其妙地付出比電召費還高的附加費，實在有損香港的形象。

揀客拒載的情形仍然普遍，有些的士拒絕載客過海、有些不肯往擠塞地區、有些的士在車頭掛上「九龍」牌，但如果乘客做一個加 10 元或 20 元的手勢，又可以不去九龍。其實短程載客、交通擠塞、過海等等情況，在釐訂的士收費時都已考慮在內，以這些理由作為拒載根據，是不能接受的。

改善的士服務，有提議用扣分制，這亦是不公平的。事實上對任何駕駛者，運輸署已有一套扣分制，的士司機也受這套扣分制規限，如額外再設扣分制，則對的士司機構成很大壓力，對他們不公平。本人曾諮詢很多的士司機，他們都認為其他違例可加重罰款，因違例的只是少數，不會損害多數的士司機的利益。

另一個引起投訴原因是濫收附加費，運輸署對附加費，如行李附加費、電召附加費的指示十分不清楚，應在的士內顯著標明附加費的數目，這樣可減少的士司機與乘客的爭執。

至於增加落錶費，因香港面積所限，如果一定要增加落錶里數，只會迫使一些有需要的短途乘客放棄乘坐的士，有違的士作為大眾市民公共交通工具的原則。

最後，我建議運輸署應廣泛宣傳，並印製小冊子，訂明的士乘客應有的權益，使市民有所依據及碰到司機違例時，知道應如何處理，免卻不必要的爭執。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

鮑磊議員致辭的譯文：

主席先生，我去年在本局發言時，曾指出本港的的士服務的質素及聲譽，不但是香港市民的事，而且對本港的旅遊業亦相當重要。假若遊客要向別人推薦香港為觀光的地方，那麼香港留給他們的印象便極其重要，而的士司機向他們提供的服務，更大大影響他們對香港的印象。一九九二年乘搭的士的遊客人數進一步增加，意味著上述影響更為顯著。調查顯示，本港的 700 萬名遊客中有 66% 乘搭的士，較去年的 61% 為多。因此，我們可推斷大概有 460 萬名遊客會最少乘搭的士一次，不論對該次的士服務是否感到滿意。

各界曾就的士政策建議多項措施，供有關方面考慮，香港旅遊協會對此感到欣慰。我們現正向交通諮詢委員會秘書提交意見。一般而言，旅遊協會支持大部份有關的士車資政策和結構及服務質素的建議。不過，我現在想向大家陳述我們所關注的一些主要事項。

有關用落錶費去調節短途乘客需求的建議，我們並不贊成。這項建議既不公平亦不合理。找不到的士乘搭的原因很多，例如交通阻塞、繁忙時間及意外等。故此，的士的短途乘客，例如遊客，不應受到懲罰，而且這樣亦會使車資結構變得更為複雜。

我們極力主張清楚界定「行李」一詞，因為行李的定義對遊客的影響較本地市民為大。

此外，為了保障市民及遊客，我們極力主張的士司機應在前座及後座展示身份證明文件，文件上須註明其姓名及駕駛執照號碼。

其次，司機應按乘客的要求，發出收條，這樣有助於處理涉及某類不當行為的爭執，這類不當行為包括濫索車費、兜路及沒有把乘客載送至目的地。

至於另一種不當行為，本會認為濫用「暫停載客」標誌給人，特別是遊客，一個壞印象。當局應嚴懲犯這種不當行為的司機。

本會亦相信徵收附加費的制度應該簡單，以免遊客及市民感到混亂。

有關的士司機的英語表達能力，我們希望當局能設立一種制度，以便司機在擋風玻璃用某種形式展示他的英語表達能力水平。這樣可能對遊客有用。

我們就的士政策所發表的意見，均已考慮到本港的士業對遊客以及最終對旅遊業的影響。旅遊業在本港賺取最多外匯的行業中名列第三。本港現正與東南亞其他旅遊地區競爭，故此本港的的士司機必須為遊客提供更有效率及更有禮貌的服務。否則，本港難以繼續成為亞洲最熱門的旅遊地點。謝謝。

鄭慕智議員致辭的譯文：

主席先生，我今日發言支持劉健儀議員，繼續就本港的士發牌制度爭取一個公平的政策，從而改善向本港市民和外地遊客提供的的士服務質素。我認為在這個問題上，正如我們在其他問題上一樣，我們應致力支持讓市場享有高度自由的原則。不過，鑑於這個市場的實際情況和它對市民福祉的影響，我們需要重新研究，而且可能最後需重新界定管轄這個市場的規則。我支持以公開投標方式發出的士牌照的基本政策，但我認為必須制訂措施，以遏抑支配投標活動並導致牌價急升的投機風氣。

制訂上述措施的目的，應該不是固定或控制牌價，而是穩定一個牌價不斷上升的市場，重新為企業家提供自置的士的動力。

有人可能懷疑的士牌價炒風大盛與的士服務質素是否互相關連，但支持互有關連的說法的統計數字，已清楚顯示讓這個現象持續下去是有危險的。

在一九八四至一九九零年間，市區的士牌照的平均投標牌價升幅溫和，大約在 10% 至 20% 的健康水平，即略高於通脹率。但單在過去兩年半內，升幅卻劇增至超過 100%，而新的士牌價更變成只有二級市場才能負擔，顯然超逾一般辛勤工作的士司機的能力範圍。過去九年總升幅超逾 100%，並繼續以高於通脹率和的士司機收入的幅度上升。

自一九九零年以來，即的士牌價的投標變成投機性和牌價暴升的同一時期，檢控個案和交通投訴組接獲的投訴大幅上升。我們看到由一九九零年至一九九一年，即政府未打擊有關的士咪錶的違例行爲之前，檢控數字也大幅上升近 60%，與牌價的上漲幅度看齊。無論是異常還是正常的反應，這看來與過去三年間其他違例行爲及公眾投訴數字的上升一致。舉例來說，單是去年十一月，「拒載」的投訴上升約 15%，投訴「兜路」的上升 22%，投訴「行爲不檢及駕駛技術惡劣」的上升 44%，而最令人憂慮的是，投訴「濫索車資」的數字，在這短短一段日子中竟有驚人的 164% 升幅。

投機炒賣的士牌照投標牌價對服務質素有負面影響，這一點已非常清楚，而且顯然令人無法忍受。

主席先生，諮詢文件看來較像一份意見和建議的集錄，而非一個清晰的計劃。徵集最有價值的意見，是有需要的。我會集中論述發牌制度的改革。除了數點之外，我大致上支持現行的車資結構，我相信遏止投機風氣，是改善服務質素的最實際方法。

政府如取消預定發牌限額的制度，並靈活地簽發的士牌照，便會令投機者失去把握，消除這項助長投機風氣熾盛的因素。在目前的市場情況下，預早確定發牌日期和數量，投標活動會受到一小撮非常富有，而且大多數並非的士司機的投機者所支配。在最近一次的的士投標中，有四份之三牌照由同一間車行成功投得，該車行肯定預早已計算過可得多少利潤。實施這項建議不會影響目前在投標方面的市場力量，而且由於投標時的情況將較難預知，因此希望可抑制投機活動。

我要集中談論的另一點，是關於將的士牌照擁有權交還的士司機的建議。這個行業的資產不應是其營運者所不能負擔，這一點很重要。

如果的士牌價為一般的士司機所能負擔，將有較多司機取得的士牌照，可真真正正經營自己的生意。若政府修訂政策，讓的士司機掌握自己在這個市場的前途，便可鼓勵司機提供優良服務，同時減少他們近年來在負擔牌價方面所遇到的壓力。

交通諮詢委員會（交諮詢）在其建議中暗示，偶然也明確地承認，讓的士司機負擔得起的士牌價有其好處，但仍有需要制訂和採納可行的計劃。交諮詢會說得沒有錯，如果每位投標者只可申請一個牌照，大公司可能利用他人出面代其投標；這實際上「很可能」，而不是「可能」發生。不過，還有其他不易實行的辦法有待探討，例如經濟狀況證明，牌照有效期及轉讓方面的建議等，仍有很多工作要做，不但需要交諮詢會繼續加以探討和研究，亦需要政府就其可行性作出回應。只要這些擬議的更改不會影響有關制度原本要達到的公平和基本目的，並且可盡量減少規管過甚的情況和保留市場特色，便值得當局研究。

又例如以分期付款方式繳付的士牌價的問題，我們應從本港以往的經驗是成功抑或失敗進行分析。本港在一九七九年十月一日之前出售的所有商業或住宅用途的官地，以及在一九八一年一月一日以前出售的工業用途官地，其地價均可用分期付款方式支付。可見這方面是有先例可援，而且所涉及的款額較大；但當局也從中得到一些教訓，可藉以判斷上述建議是否可行。現在必須決定的是政府應扮演甚麼角色，以協助解決交諮詢會所列述的問題，並達到我們一致同意的目標。無論政府在這個範疇會扮演平衡或權威的裁判角色，我希望這項決定會發揮催化作用，協助的士行業重振聲譽，提供安全方便的優良服務。

我謹此陳辭，支持動議。

譚耀宗議員致辭：

主席先生，促進的士服務的質素及將的士收費維持在一個合理水平，普遍是市民的願望。然而，市民對於的士服務的投訴卻是逐年上升。去年五月，本局曾就的士政策進行過辯

論，十月份交通諮詢委員會的的士政策檢討工作小組亦制訂了的士政策檢討諮詢文件，提出若干改善的士政策的建議。但據一些的士業內朋友向我反映，這些建議不少未能觸及問題的核心，部份甚至會損害的士司機，乃至市民大眾的利益。

其實香港的士政策的最大問題在於的士發牌政策。政府用競投方式，將的士牌當作一種商品，使的士商可以壟斷大部份的士牌，而投機者炒賣的士牌，又加重的士司機的負擔，再加上的士司機缺乏福利及退休保障，使某些司機幹出類似揀客、濫收車資或拒載等非法行爲，而市民亦不能得到滿意的的士服務。我相當同意汽車交通業運輸總公會建議用租牌制度來取代投標制度。政府可以用攬珠或抽簽的方式，將的士牌租給的士司機，此舉是可以防止投機及壟斷的行爲。可惜諮詢文件沒有採納這項建議，只考慮到怎樣去完善投標的制度。然而，這些辦法能否真的解決投標制度的缺點，是令人懷疑的。例如文件建議限制每名投標者，只可申請一個牌照，認為這樣便可防止集團的壟斷。可是，假如有集團僱用大量非司機人士投得大批的士牌，這亦一樣會造成壟斷的結果，何況只要的士牌照是投標所得，往往會成為投機炒賣的工具，問題始終不能解決。諮詢文件的建議不僅未能觸及的士政策問題的核心，還可能會有打擊的士司機及損害市民利益的地方。例如文件建議要提高的士落錶收費，來減少短程乘客。可是根據汽車交通運輸業總公會最近所進行的一次調查，顯示不論是日、夜更的士，行程在三公里內的短途乘客，約佔整體乘客量四成左右，可見接載短途乘客是的士司機一個重要收入來源。如果要提高落錶費以減少短程乘車，就會打擊的士司機的生計，何況根據上述調查所知，不少市民的短途行程，仍然要依靠的士。在目前其他交通工具未能滿足市民短途行程需要的情況下，的士仍然是一種大眾化的交通工具。提高落錶費，只會增加市民的負擔，不但不能解決問題，還使的士收費更不合理。

另外諮詢文件亦建議，對行爲不檢的的士司機施以扣分制懲罰，因為違例而遭定罪的司機，在扣滿若干分後就會停牌。我認為目前管制的士司機的刑罰已經是非常嚴厲，而且不完善的扣分制亦使不少司機飽受壓力。雖然市民對的士服務的投訴有所增加，但相信違反法律的的士司機亦都不會多。目前，全港共有超過 14600 多部的士，每日兩更，司機行車約 60 轉次，一季行車大約是 7800 萬轉次。以政府公布的九二年首季 663 宗的士投訴來看，只是十萬份之零點八五。如果以這樣少量的士司機違法行爲去加重刑罰，這樣亦大大增加司機的心理壓力。再者，最近有些的士司機工會代表向我反映，有時的士司機所以違例，是與乘客在語言溝通方面產生誤會，或因某些交通標誌不妥善而導致的。由於這些原因而令司機被扣分甚至停牌，這是不公道的。

此外，文件亦贊成運輸署的建議，要求包括的士司機在內的所有職業司機接受體格檢驗，凡 50 歲以上的的士司機，必須驗身合格才能繼續領牌。汽車交通運輸業總公會曾在去年八月對 1000 多位職業司機（包括 900 多位的士司機）進行過問卷調查，結果發現大部份 50 歲至 60 歲的士司機的安全駕駛紀錄極佳，而他們大多憂慮這個驗身制度會威脅到他們的職業安全。須知的士司機是沒有任何的退休保障，在高牌價制度下，收入可謂「僅堪糊口」。如果在 50 多歲就因驗身不合格而不能續牌，亦是將他們推向絕路的做法。我實在希望政府能再三考慮這個政策。

最後諮詢文件建議要每隔三至五年，就須重新考核的士駕駛執照持有人，我認為這亦是不合理及不需要的。所有的士駕駛執照持有人，都是經過政府嚴格考核的。如果要他們每隔三至五年，就再要考核一次，無疑是不必要的增加他們的心理負擔，亦浪費了政府的資源，因此我反對這項建議。

總結來說，今次由交通諮詢委員會工作小組制訂的諮詢文件，公開諮詢各界對的士政策的意見，是一件好事，但我覺得工作小組在接收各界意見後，似乎未能對準問題的核心，甚至有些地方令人失望。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

馮智活議員致辭：

主席先生，投訴的士的數字急劇上升，現在實有需要全面檢討的士政策。有的士團體建議向乘客發收據，列明行車距離、車費、等候時間、車牌等資料，這是很好的建議，可以減少雙方誤會，而當有投訴時，也可以有客觀資料作證而可避免各執一詞。

另外，現時政府未有對「的士行李」下一確實的定義，到底乘客攜帶的行李要多大，才要付附加費呢？很多時因此而導致乘客與司機有爭論。政府應及早對的士行李有明確的界定。

對於放寬限制區予的士上落客，宜謹慎行事，因為小巴亦可作同樣要求，而這樣可能會導致道路不暢通，並出現過多停車等候地點。但若開放適量禁區予傷殘人士及老人等乘客上落的士，則為值得嘗試的措施。

我想就三項收費建議作回應，而李永達議員會討論整體的士收費政策。

第一、以提高落錶費來減少短程服務的需求是一個不公平的建議，因短程服務的需要，多數是因為當地缺少接駁工具，緊急事故或行動不便而帶來，絕非「濫用」，也非「不正常」的服務需求，短程客不應受到針對。以此為藉口去提高落錶費，無疑是一種變相加價，而減少短程客亦不見得一定對的士行業有利。

第二、我不贊成增加等候時間的收費以阻止乘客前往擠塞地區。等候收費的設立，本身就是彌補司機因等候所蒙受的損失，故以擠塞影響的士司機收入為理由去加等候時間收費，似有誤導之嫌。道路擠塞很多時都是乘客預期以外的，如非必要，一般乘客也不會乘的士前往常常塞車的區域，故此我們有很大理由懷疑此措施的意義及成效。另外，照目前車輛增加趨勢及道路狀況，擠塞不只是一兩個區域的現象，乘客用不同途徑往目的地，都很可能要進入擠塞地區，如此一來，加收等候時間費用除了要乘客多付車費外，便沒有其他的意義。

第三、車資收費結構盡量簡單可減少司機和乘客之間的糾紛。倘若按人頭或繁忙時間、過年過節時收取附加費，在乘客不清楚其複雜收費安排下極容易被濫收車資，即使司機合法地收取附加費，也極可能因乘客不清楚收費安排而引起糾紛，故我不贊成改動現時的收費結構。

我謹此陳辭，支持動議。

馮檢基議員致辭：

主席先生，我想就動議有關發牌的問題發表意見。香港是一個高度商業化的國際城市，生活節奏急速，的士自然成為市民日常生活一種必需的交通工具，市民對的士主要有三方面的期望：(1)合理的收費水平；(2)良好的服務質素；(3)足夠的士提供服務。對於的士司機而言，最重要的是獲取合理的報酬。政府的的士政策，必需基於上述的原則去實行。

可是，現在的發牌制度卻存在着不妥善的地方，令市民和司機的利益受到損害。現時發牌制度最大的弊端在於容許投機活動和壟斷情況的出現。過去會讓一些財團在競投時一次過投得超過總額四份之三的車牌，這對真正的的士營運者十分不利。新的士牌照投標市場受到數個集團壟斷，牌價由八四年七月的 16 萬元急升至九一年年底的 150 萬元。高企的牌價令需要供車的司機負擔沉重，甚至沒有能力負擔供車的開支。這些沉重的壓力導致的士司機出現「揀客」和違例的行為，的士服務質素因而下降。高企的牌價亦令的士車租增加，導致車資上升，最終令乘客受損，司機也得不到合理的報酬。

為了改善現時的情況，政府應改革現行的發牌制度，盡量打擊壟斷和投機活動。其中一個可行方法是採取一個不定時、不定額的招標發牌制度，並且規定每名投標者只可申請一個牌照，這樣可以減少集團壟斷的機會，但這個改變必須小心考慮到公眾對的士的需求、的士司機的營業狀況和對道路擠塞情況的影響。同時決策部門應事後向公眾解釋增發的士牌的數目和招標時間的根據，並且回應民間團體對的士供求的批評。

另一方面，的士政策諮詢文件中建議每一份標書需附財務證明文件的做法，我和民協均認為這樣做並不能防止集團式的投標。此舉只會令個人投標者不便，因為現時銀行是不會為一些未中標人士提供按揭的證明文件。其次，政府認為中標人士應安排分期付款的借貸，這可以鼓勵的士司機自行購買車輛，實行「駕者有其車」計劃。

除了沿用現時的牌照，政府其實可以考慮發出一些新類型的牌照；這類牌照應該不准轉讓，如果有需要的話，只可賣回給政府。這些新牌照應有限期，期滿後司機有權優先續牌。我與民協建議這類牌有效期為六年。我曾計算過這種牌照的費用應不會超過 70 萬元。我相信這種新牌照對舊牌照的牌價可起一些平衡的作用。除發出新牌照外，政府也可以考慮使用租牌制度。我相信這樣做同樣可以遏制舊牌照的牌價。不過，無論採取哪一種方法，政府都應考慮略為放寬牌照的數目，以平衡市場熱熾的需求。

事實上，的士業的壟斷情況非常嚴重，要在短期內予以改變相信十分困難。不過，無論如何，政府應該着手改善現今這種情況，以保障市民和司機的利益。

我謹此陳辭，支持動議。

李永達議員致辭：

主席先生，雖然上年度本局已促請政府盡快解決有關炒賣的士牌及的士服務的問題，但在這段期間，的士牌價曾攀升至 180 萬元，而交通投訴組在九二年全年收到對的士服務的投訴共 2600 多宗，比九一年多出 1000 多宗。可見在解決的士牌價和的士服務的投訴方面，沒有進展，實在令人失望。政府有必要盡快落實各種改善措施。

近年的士牌價急升，不適當的發牌制度，可說是罪魁禍首。首先，想做單頭車主的司機，在正常收入情況下，根本沒有足夠金錢作為每月供款；而租車作業的司機，則在高牌價影響下受到大幅加車租的壓力，不惜以不法手段濫收車資、「揀客」、改裝咪錶等等，以賺取更多的收入。另一方面，亦大大增加了的士加價的壓力。

發給的士牌的原意是給與有意經營的士業務的人士，在公平競爭之下，獲得經營權。但在政府限時、限額的發牌制度實行後，不單令大部份新牌落入大車行之手，牌價在市場炒賣之下，更加以倍數暴升，這種情況已背離政府原先發牌的精神。政府以新措施來改善情況絕不是干擾市場，只是令市場回復健康、公平的狀況。

要讓發牌制度正常，最先一步是取消定時、限額的發牌制度。同時，根據的士需求服務的變化、道路的狀況、乘客量等等來決定發牌數量。在發牌時間和數量都不能預先掌握之下，大的士商會便會較難把持新的士牌照的市場。至於發牌數量方面，如能配合實際需求，對社會大眾是有利的。

在投標程序上，爲了避免大的士商一次過投得大量的牌照，我們贊成每個投標者只容許投一個牌照。對於提供財務安排證明方面，本人是有所保留的。因爲大車行比一般司機更容易取得銀行安排證明，所以對打擊壟斷和炒賣的情況，效用不大。我認爲更有效的措施是：要證明投標者有的士駕駛執照及現時並非的士牌照持有人，這樣，的士商請人代爲投標的成本，便因此增加。

的士牌被炒賣的原因，除了數量受到限制之外，還因爲容易轉手獲利。所以若要防止在下一輪新發的士牌被炒賣和保障真正用家的利益，可以限制新發的牌照轉讓期。雖然這樣會稍爲貶低新牌的價值，但不會對真正用家和舊牌持有者產生很大的不良影響。此舉反而能大大降低的士商炒賣新牌的意欲，有利真正用家。我們建議先限制的士牌的轉讓期爲一年，倘仍未能有效遏抑新牌的炒賣，可考慮將下一批的士牌的轉讓期延長至年半或者兩年，如此類推。

主席先生，不少人曾經提過「駕者有其車」的措施，即增發一種有年期限制，但不能轉手的新型的士牌照。這項措施的好處是使牌照難以被炒賣，以及牌價會較易負擔。至於真正經營的士服務的司機亦毋需承擔過高的牌費，以及面對大幅加租的壓力。本人覺得這個建議是值得作進一步研究的。同時，政府可以用這種新型的牌照去調節市場對的士的需求：當供過於求時，政府可以收回到期的牌照。

的士車資政策是檢討的士政策一個重要的環節，而且對市民有直接的影響。首先，港同盟在的士車資立場上，有兩個大前提：第一，調整車資時，須有經營成本的實際數據向公眾交代；同時，按照市民對的士服務的需求和對加價的接受程度作出調節。牌價的上升不應成為的士加價的原因。若用其他交通工具作為收費參考，並以拉遠的士與其他公共交通工具收費的距離為加價的理由，是令人難以信服的。我們相信現時的士和其他公共交通工具的收費差距，已經是足夠的，因為我們看不到現時市民特別捨地鐵、巴士不搭，而常常用的士代步。的士乘客量亦沒有明顯地不斷上升。反而那些行動不便和住在交通接駁服務不足地區的人士，才會時常使用的士。設立新的收費項目和大幅加價，會令這些人士首當其衝，這對他們實在不公平。

我們第二個大前提是：收費結構繁複，必定會引起車資問題上更多不必要的爭執，並且給與部份立心不良的司機有更多作弊的機會。因此，我們是反對按人頭，按擠塞地區、午夜、過節等因素來收取附加費。這會引起公眾對收費的混淆和在車資上發生爭執。我希望有關當局在審批的士加價時，認真考慮港同盟這些原則。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

文世昌議員致辭：

主席先生，據資料顯示，在一九九二年，市民對的士司機的投訴共有 2700 多宗，其中投訴以濫收車資、兜路及拒載為主。這應歸咎於目前的士牌價高企，有些的士司機不惜以身試法，用各種不法手段如拒載、趁風雨或假期坐地起價、濫收車資，甚至調快咪錶等來增加收入，以支付高昂的車租或供車會的費用。由於的士是本港一種主要交通工具，有鑑於本港每年對的士投訴日益增加，故此，我認為當局要加強市民對的士服務的投訴機制及簡化投訴程序。

我對交諮詢會所建議的改善的士服務及防止的士司機作弊的防範措施表示支持。由於目前對的士投訴服務中，以「濫收車資」及「兜路」的投訴佔極大多數。我認為可以透過安裝防止干擾咪錶、規定的士司機出示的士司機證及乘客可以要求發出車資收據的新措施，來防止不法司機濫收車資及欺騙乘客，並當乘客與司機發生車資上的爭執時，俾乘客知道的士司機的身份，以及有車資收據為憑證，向當局作出投訴，以便當局能有效和有充份證據票控不法司機。我極贊成修改現行法例，加重對「濫收車資」及「改裝咪錶」罪行的刑罰，包括提高罰款及對那些屢次違例的的士司機吊銷其的士駕駛執照，藉以清除的士業內的瘀血，以免一小撮害群之馬戕害整個的士業。故此，我認為有需要對行為不檢的司機作出這種更大阻嚇性的懲罰。

為了方便乘客投訴不法的士司機，我贊成簡化投訴程序，例如在機場、酒店、政務處及各大銀行等公眾地方擺放投訴表格，供市民取用。同時，當局必須提高公眾及的士業人士對他們自己的權利和責任的認識，作為改善的士司機與乘客關係的方法，盡量減少彼此間的誤會。最後，我希望的士司機成立自己的專業組織，促進業內服務質素水平，並進行組織內部監察，提高自律精神，使的士服務有所改善及市民對的士服務的投訴有所減少。

故此我贊成落實《的士政策檢討諮詢文件》有關建議，加強對的士服務的投訴機制及簡化投訴程序，以保障廣大的士乘客的消費權益。

潘國濂議員致辭：

主席先生，多年來的士政策就好似的士一樣，一直在「兜圈」，始終未能走出死胡同。今日，我們又拿着這份諮詢文件，期望政府能夠制訂一套的士政策，以提高的士的服務質素和維持的士收費於合理水平。

我認為的士發牌制度是的士行業內最主要的問題，所以如果有高質素的服務和合理的收費水平，就不得不修改現行的的士發牌制度。這是因為當牌價「高企」的時候，車租亦相應地扯高了，而的士司機的收入亦相應減少，間接影響了服務的質素。

近年炒賣的士牌照的情況，大家都說是非常嚴重。的士牌價高達 180 萬元，是九零年的兩倍，升幅之大實在令人咋舌。牌價無止境地上漲，市民根本無法享有高質素的的士服務。因此，我們應該考慮簽發一些有限制的牌，以解決現時炒賣牌照所帶來的問題。

去年，我曾經就的士牌照提出兩個方案，今日我再重申這個見解。第一個方案是發一種只可以由的士司機自己擁有的的士牌，我稱之為「B」牌。這種「B」牌是由司機透過投標獲得。這種牌照既不可以轉名，也不可以租給他人。如果有關的的士司機去世，牌照才可轉讓給另一名的士司機。這個方案的目的是可使真正以駕駛的士謀生的司機，有自己的的士牌照，做到「駕者有其牌」的目的。

第二個方案是發出一種有年限的的士牌照，我稱之為「C」牌。「C」牌大概只有 10 年期限，期限一到，這類的士牌就會自動取消。這種牌照同樣透過投標而投得，但是在限期內是可以轉讓給他人。

至於原有無限制的的士牌，我認為需要繼續發出，我稱之為「A」牌。

我看過的士政策的諮詢文件之後，仍然覺得這些建議是恰當和可行的。提出這些方案的目的是要遏止炒風，但以不影響現有持牌人的利益為原則，以免現時擁有的士牌照的人因為新牌的制度而蒙受損失。我提出這兩個方案其實各有好處，是可以同時並存於市場上，政府不一定要從兩種方案中作出取捨。換句說話，「A」、「B」、「C」三種牌都可以。

同時發出，由投標者因應自己的需要而自行選擇。這三種牌照的價格亦可以由市場來決定。諮詢文件說若「B」牌不能轉讓，會令那些因真正想離開的士行業的營運者帶來困難。我認為這並不是甚麼問題，其實營運者在投「B」牌的時候，是會因應這些困難而作出審慎的決定，而投標價亦反映出「B」牌這一種限制。至於有年限的「C」牌，我認為期限一到便要取消。如果營運者希望繼續駕駛的士謀生，那麼可以再參與投標。

我不贊成諮詢文件內所說，在若干條件下，這一種牌照可以續期。因為如果有選擇性、或者有條件地續期，是很容易產生很多問題。這些問題包括以甚麼標準和原則來決定營運者可以續期；而續期時又以何標準來制訂牌照續期的價格。這些問題都是不容易解決的。但是我贊成如果營運者未能夠提供滿意的服務，應該取消他下次投標的資格，而服務好的營運者在下次投標時，應享有較高的成功機會。

有關諮詢文件認為有年限的「C」牌，如不能夠續期，持牌人就可能在牌照有效期內，犧牲服務的水平而盡量賺取更多的利潤。我認為這些問題是不值得憂慮的，事實上，一般人無論在甚麼情況之下都希望盡量賺取更多利潤，假若營運者在限期內提供良好服務，他們再次投標時便會有更大的成功機會。因此我相信，他們不會隨便犧牲服務水平。我建議政府每年進行「A」「B」「C」牌投標的時候，不應預先訂下每種牌的數目，應該等開標之後，根據實際的投標情況和市民對的士服務的需求，來決定每種牌照的數目。

我謹此陳辭，支持動議。

楊孝華議員致辭：

主席先生，自一九九零年，政府限制的士發牌數目每年不超過 400 個以來，的士牌費開始不斷向上升，甚至達到 180 萬元一個。的士牌價不斷高漲的原因，同熾熱的投機活動有關，發牌限制將的士牌變成風險低而又利潤高的投資工具。我認為最有效遏止這些投機活動和穩定牌價的方法，是取消簽發的士牌的預設限額，靈活地根據市場需要而調節供應。

現時政府將發牌上限定在 400 個，給投機份子製造一個相對穩定而又有利可圖的投資機會，但若果政府能走出一步，走出圈子，將限額取消，無形中就破壞了現時的炒賣機制。假使我們信任自由市場的調節能力，應該可以放寬供應限制，讓市場的供求關係和利潤度來調節的士數目至合理水平，那些真正有意擁有的士牌的職業司機，大可向政府投標，不用向投機份子買進牌照，而炒賣活動亦消弭於無形。進一步來說，政府亦可以不定期地批出的士牌，若果市場不循固定限額出現供應不足，利潤值就會減低，投機炒賣者要冒上時間及市場供應的風險，成本無形中增加，而回報率則相繼下降，凡此種種，都可以令投機者知難而退的。

另一個有效遏止炒賣的士牌的方法是限制牌照轉讓和降低擁有權的年限。在現時政策底下，的士牌轉讓是不受任何限制的，無形中造就了一個極有利的投資環境，炒家可以肆無

忌憚地將的士牌轉售圖利。限制的士牌轉讓，可以大大削減投機者的靈活性，例如用居者有其屋的形式，便不會有人炒賣，他們不單難以將投資套回現金退出市場，亦難透過頻頻轉手來賺取利潤，炒賣的士牌的市場吸引力便會降低。

至於有人認為限制的士牌年期，會令真正的職業司機得不到應有的職業保障。我認為一個健全的續牌制度，是可以幫助這些持有牌照的職業司機的，比方持牌者可以在限期屆滿時申請續牌，而有關部門經審核過申請者資料，證明持牌者有充分續期理由，例如職業司機等，確實以的士來謀生的，便要視乎他有沒有以的士司機身分每年報稅、有沒有保留單據等這些跡象，去分辨他是不是司機。長遠而言可以穩定牌價，對真正司機更加有利。

以上所談到的，主要是遏止炒賣的對策，積極的方法，是進一步幫助司機擁有自己的牌照。由於的士司機是一種謀生和謀利的職業，政府不可以「居者有其屋」的方式來津貼司機，餘下的可行辦法，似乎是在按揭及付款方式上給與司機最合理的彈性，例如提高按揭成數，分期付牌照費等，都是能夠做到「駕駛者有其車」，卻不抵觸的士司機財政自給自足這個原則的好辦法。當然，按揭是財務公司的事情，但可否分期付出昂貴的牌照費，其實是政府的事情。

至於有建議謂限制每名投標者只能申請一個牌照的方法，我覺得此點有行政上的困難。首先，若果的士牌仍然可以自由地轉讓，一些公司可以用不同人士投得牌照而購回，或者成立一間公司投一個牌的形式而迴避了這個規定，而政府亦要成立機制去監管和審查申請者及懲罰違例者，若缺此機制或審查不足，則措施效果可否實行是令人懷疑的，反而不及前述數個方法，包括不可轉讓牌照、分期付款和取消上限來阻止的士牌炒賣風。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

黃偉賢議員致辭：

主席先生，近年來，的士的炒賣活動、收費及服務質素出現了不少問題，引起大眾的關注，而政府亦意識到問題的嚴重性，於是在去年十月發表了一份《的士政策檢討諮詢文件》，就上述問題提出了一些建議，讓公眾人士發表意見。還有幾天諮詢期便結束，今天的辯論是正合時宜。

可能是的士發牌制度及炒賣情況是政府和大家關注的焦點，以致這次的檢討範圍不夠全面，諮詢文件的重點亦集中於改善目前的發牌制度。首先，政府一再迴避界定的士在整體交通運輸系統中應扮演的角色，其次，亦沒有檢討的士對整體交通（尤其是在繁忙時間）所造成的衝擊及的士涉及的交通意外等方面。其實，這些都是釐訂的士政策的重要因素，缺乏了的士在整體運輸系統中角色的檢討，令這次檢討的結果陷入了「只見樹木，不見森林」的處境。

主席先生，有一點我想特別指出，制訂這份諮詢文件的工作小組在第三章第二節有關牌價上漲的問題上，卻認為「牌價上升是利率下降以致對投資需求增加使然，而不是由發牌制度本身引發」。如果真的如此，小組又何需有這麼多改善發牌制度的建議呢？但小組並沒有詳述他們達至上述結論的有關論據，眾所週知，的士牌價飆升的主要原因是由於政府每年用價高者得的投標方式來發出有限的士牌照。但小組亦未有就的士牌價飆升所造成的禍害作出有關檢討。因為的士牌照的炒賣已成為一種投機活動，擁有的士牌的人不用經營，導致服務不足情況。另外，由於的士牌價高企，部份的士司機都不惜冒着犯法的危險，用各種不法手段，如拒載、揀客、濫收車資，甚至調快收費咪錶等以求增加收入，支付昂貴的租車費用或供車會的費用。匯點認為，遏止投機、穩定牌價，並鼓勵「駕駛者有其車」確是政府應該推行的政策目標。

諮詢文件在改善現行發牌制度中，有「取消預定限額制度」及「增發牌照」兩項建議，不過，在去年五月二十七日立法局有關的士政策的一項動議辯論上，運輸司梁文建先生答辯時曾指出一九八三年政府對的士政策的一次大規模檢討中，「得出的結論是政府應將的士數目限制在路面可以承受的水平」。而這個結論使政府決定減少的士發牌數目，而一九八五年開始，更限制了的士每年的發牌數目。今次建議增發牌照是否與運輸司上述結論有所矛盾？眾所週知，的士平均佔市區總交通量 26% 至 30%，又多集中於交通最擠逼的繁盛商業區，今次檢討是應該針對這種狀況，提出改善方法，可惜工作小組並沒有這樣做。因此，由於道路擠塞，路面可承受的水平有限，增發牌照亦有了無形的限制。當然，匯點是完全同意「運輸署須因應不斷改變的交通情況、經濟狀況，以及乘客的期望，而不時改善調查的士服務是否足夠的方法」。除此之外，政府亦可考慮成立「的士諮詢小組」，成員應包括消費者、的士司機、車主、民間組織及運輸署代表等，加強彼此溝通，改善服務。

對於增設新類型牌照方面，匯點贊成應限制牌照的轉讓，例如三年內不得轉讓，而受轉讓者，必須證明自己為經營者。而新的牌照應有固定期限，匯點建議為五年，牌照可以續期，每次五年，續約的條件是在經營期內並沒有嚴重違反專業操守的行為，而運輸署有責任去協助的士行業訂立有關專業服務守則。

雖然，諮詢文件內提出「倘的士牌照不能續期，持牌人可能會在牌照有效期內盡量賺取更多利潤。因此，的士服務的質素可能會受到影響」的擔憂，但匯點認為，牌照能否續期與服務質素之間是沒有必然的關係。如上所述，若政府與的士行業能制訂專業服務守則，並嚴格推行及監察，的士服務質素是可以獲得更佳保證。

最後，匯點支持以分期付款購買的士的建議，對於轉讓程序，匯點是贊成方案一——即「所有牌照的轉讓可依循法律程序辦理，並且在需要時徵收印花稅」，以減少炒賣情況。

主席先生，我謹此陳辭，匯點的四位立法局議員都支持動議。

鄧兆棠議員致辭：

主席先生，隨着本港工商業的發達，分秒必爭，居民生活水平上升、泊車設施不足，市民對的士的需求日益增加，而現行的的士政策深為市民所詬病，就好像一個病入膏肓的病人，雖然藥石亂投，仍是了無生機，實屬可惜，亦屬可惡。

政府現行的的士發牌制度，引致的士商壟斷、投機炒賣、令的士牌價急升、租車費增加、加重的士司機的經營成本、對司機的工作和生活造成壓力，此風實不可長。政府應該考慮取消現有的發牌制度，增發不定額數目的有效期短（譬如五年），但不能轉讓的牌照；亦可以分期付款而首期少的形式，給與有志親自經營的士的司機申請。同時，每人只限一個牌照，以免這些牌照給人壟斷。申請成功的話，應在合理的時間內（譬如六個月）從事經營，使牌照不致被人囤積居奇。經營不善的或因事不能夠經營的，可於一個指定時間內以一個百分比的價格交回給政府，使到投資者不致於完全血本無歸。

的士雖然不是經濟的道路使用工具，但有它獨特的質素和功能，向有急事者、攜帶行李者或要到偏僻地方者和傷殘人士等提供服務。

近年來，的士車資不斷上升，間接令牌價也炒高了，增加市民的支出。我認為的士的車資應該與其他交通工具不要相差太大，三至四倍已經可以接受。因為多名乘客乘搭的士而平均分擔車資的情況並不普通。大家有不同的目的地，而且大家可能不會同時有同樣的需求。其實的士雖然佔用了路面，但仍是今日繁忙生活一項不可或缺的交通工具。

的士服務質素不滿的投訴，近日實屬不少。政府應該簡化投訴的程序，俾能將拒載、揀客的害群之馬繩之於法，而且要加重刑罰。扣分的制度雖然有阻嚇作用，但對司機無疑造成了很大的壓力。我認為政府應該加強便裝巡察人員，追查這些不法的行為。為使的士經營更有彈性，政府應該盡量減少禁區。至於的士司機接受體格檢查方面，對道路和乘客安全都有很大的裨益，但是體格檢驗應該針對 60 歲以上的司機。

主席先生，謹此陳辭，支持動議。

涂謹申議員致辭：

主席先生，謝謝你給我一個最後機會……

主席（譯文）：涂議員，你有權發言。

涂謹申議員：談談有關情況。各位議員的演辭雄辯滔滔，對各有關問題都有深入討論。

我現在想從一個小市民的角度，來與各位分享一些被拒載或「揀客」等等的經驗。作為九龍西議員，我經常會在九龍西的地區，例如旺角、尖沙咀、油麻地會見市民或參加一些大廈法團會議等。我至少先後試過五次在北京道和尖東一帶被拒載。最嚴重的一次，就是該名的士司機說如果我還不下車或在一分鐘內不走，他便會叫他的兄弟來將我打死。當時，可能有些街坊認得我，便勸我不要和他們爭執，那些街坊後來替我截到另一部的士，我在極不願意下離開，因為要趕着主持一個會議。這使我發覺拒載、「揀客」及濫收車資的情況是相當嚴重的，尤其在尖東、北京道、尖沙咀一帶為然。我希望警方和有關當局要切實加強巡查、提高罰款，而律政署要將適當的案件進行檢討和提出上訴，將一小撮害群之馬繩之於法。

一九九三年二月三日，運輸司在回答議員的提問時，就拒載、濫收車資等問題，向我們提供了一些數字，顯示九零、九一、九二這三年的平均罰款數字。我們要知道，如果有關的平均罰款是涉及數十或數百宗案件，其實是有一些參考性的。例如，「揀客」方面，九一年的平均罰款是 600 元，九二年只是 598 元。換言之，平均罰款是下跌了。當然，如在法律方面沒有改變最高的罰款，則法官未必會隨着通脹而多罰一些。另外，在拒載方面的罰款，竟然下跌得十分嚴重，由九一年的平均罰款大約 596 元，下跌到九二年的 532 元。就數百宗案件的平均數來說，這是值得我們注意的。懲罰當然有高低之分，但平均數均只有數百元而言，我相信其阻嚇力是絕對不足的。儘管最高罰款是 3,000 至 5,000 元，甚至在展示目的地指示牌方面而言，最高可判罰 10,000 元，但實際上我在法庭中得悉的判例，只是罰款數百元至 1,000 元不等。因此，有關司機會視這些罰款為經營成本，而罔顧法紀。

至於有人談到扣分制，這是十分具爭議性的。實際上在現今的法律中，如果屢次觸犯這些違例事項，案情又屬嚴重的話，法庭根本是可以根據現有的法例吊銷持有的士駕駛執照者的資格。換言之，雖然我們現時不是實施每次觸犯法例便扣多少分的這種量化制度，但實際上如果加強檢控屢次觸犯者的話，根本是可以根據現今的刑罰將一小撮害群之馬吊銷執照，作為最高的刑罰。

無論如何，希望政府在整體改善的士政策之後，也注意如何有效地執行有關法例，令消費者、廣大市民及一些遊客得到一個公平的服務。謝謝。

梁錦濠議員致辭：

主席先生，的士平均每日的載客人次在九一年為 125 萬，佔交通工具總乘客量的 12.7%，可見的士是市民，尤其是傷殘人士及旅遊人士不可缺少的交通工具。因此，我認為政府必須確保的士服務質素為市民所接受。去年年底公布的「的士政策諮詢文件」主要從的士發牌制度、車資政策及服務質素進行檢討，其中更提出了不少建議。

在發牌制度方面，現時價高者得及硬性規定每年發牌的數目無疑助長了炒賣的士牌的風氣，而驚人的牌照增幅使一般司機無法負擔，「駕者有其車」的目標已化成泡影。在去年

「的士政策」動議辯論中，在座不少同事已提出政府應該設立彈性發牌制度，以打擊不理性的炒賣活動，使的士牌價能穩定和達到一個合理的水平。在諮詢文件中，小組建議不預設發牌限額的做法，實在令人鼓舞。我相信當現在控制市場的有關公司，不能預先知道究竟政府會供應多少新牌，它們就不能將牌價推至希望中的水平。在政府方面，亦可按每年公眾需求及路面承擔力的實際情況而制訂發牌數目，相信可以更靈活及有效地平衡的士服務的供求情況。因此，我認為彈性發牌實是一舉多得的政策。

至於改善的士服務質素方面，文件內提出設立扣分制，當違例的士司機在扣滿若干分後，便會遭受停牌。此制度的原意是希望進一步監察的士司機的操守，但政府必須考慮業內人士的意見。我認為政府照顧乘客利益之餘，亦必需顧及司機的負擔，更盡量造到「順得哥情而不失嫂意」，以免造成不公平的現象。最近，我與西貢及將軍澳的士聯會的代表曾經討論過這項建議，他們均表示反對。他們覺得現行已有司機扣分制，如果違例的士司機要受現行司機扣分法及所提議扣分法的雙重判罰，對他們實在很不公平。諮詢文件內又沒有作詳細解釋，這樣的政策、這樣的提議只會增加司機的心理壓力。還有，的士服務是司機與乘客的單一服務行業，如果乘客不滿而投訴，大部份情況均沒有第三者給與客觀的事實，的士司機對乘客會胡亂投訴的擔心是我們可以理解的。其實，政府可以考慮提高現時害群之馬的刑罰，但最重要的還是加強有關的執行檢控。

主席先生，我另外想談談新界的士及市區的士合併的問題。當年劃分三類的士是鑑於新界、市區及大嶼山在地理上的差異，目的是要確保居民有足夠的的士服務。但是，近 10 多年來，新界發展非常迅速，鄉郊的公共交通工具設施已有明顯改善，所謂城鄉的分別，已經大大減少。一些原為新界地區也已發展為新市鎮，如荃灣、沙田、將軍澳等列為新界的士的禁區，對新界的士經營者是非常不公平的。怪不得目前有一成的新界的士牌照是沒有投入服務的。我恐怕這個現象繼續下去會影響到新界地區的士服務的質素。

在七十年代我們訂定下來的政策，現在已愈來愈不合時宜。若機場核心工程完成後，大嶼山不再與港島及九龍分隔。因此，政府應趁這幾年內做好準備，計劃如何將新界和市區的士、大嶼山的士等合併，以應付未來的發展。而且合併後亦可為市民帶來極大方便，不需轉駁的士，更符合整體經濟效益。

主席先生，我希望政府能夠充分考慮公眾及業內人士對諮詢文件的意見，能制訂一套公平、為人接受及因時制宜的「的士政策」。

我謹此陳辭，支持動議。

運輸司致辭的譯文：

主席先生，各議員在今次辯論中就的士政策提出了多項意見和建議，我謹向他們致謝。這些意見和建議都十分有用，回應了交通諮詢委員會所發表的公眾諮詢文件。

過去 10 年，我們均有定期檢討的士政策，以滿足乘客不斷轉變的要求。上一次大規模檢討在一九八八年進行，結果當局推行了若干項改善的士服務的措施。此外，該次檢討亦確定了的士是一種為個人提供的公共交通服務，與其他交通工具相輔相成。該政策其後被納入於一九九零年發表的《運輸政策白皮書》內。

在現行政策下，的士與集體運輸工具比較，並非節省路面的交通工具。因此，考慮到本港道路系統的整體容量，以及要讓集體運輸工具優先使用道路，無論何時，當局都對的士數目審慎加以限制。當局又將的士與集體運輸工具及其他交通工具的車資維持適當的差距，以確保的士的作用是一種為個人提供服務的交通工具。鑑於這些政策目標，當局就的士車資所釐定的水平，是既為市民所接受，且足以激勵的士業維持及改善其服務。

最後，新界的士和市區的士仍須分開。假如取消的士分區經營的做法，便會鼓勵新界的士到較為有利可圖的市區營業，結果導致新界區居民，特別是住在偏遠或鄉郊地區的居民不能獲得所需的服務。

儘管本港的士服務最近已有所改善，但市民仍不斷對的士服務提出意見和建議，特別是過去三年裏，乘客向交通諮詢委員會屬下的交通投訴組提出的投訴更有增無已。由於市民的期望日益提高，對任何公共交通服務來說，這是意料中事，不過，這也顯示我們實有需要正視這些問題和憂慮，並繼續謀求改善。

因此，交諮詢會於一九九一年十二月成立了工作小組，檢討現行政策。首輪公開討論於一九九二年初展開，就發牌制度、車資政策和結構以及的士服務質素三方面主要政策，聽取市民及業內人士的意見。交諮詢會經審慎考慮市民、業內人士及本局於去年五月提出的意見後，確定多項措施值得深入探討，並把這些措施納入一九九二年十月三十日發表的公眾諮詢文件內。這項諮詢將於本月底結束，諮詢期內各方面的反應非常踴躍。截至昨日為止，交諮詢會所接獲的意見書共 113 份，發表意見的電話共 295 次。此外，交諮詢會委員出席了超過 30 次會議、座談會、研討會、電台及電視節目，包括 17 次區議會會議。期內，交諮詢會又為業內人士舉辦了四個研討會，以便解釋和澄清多項建議。

主席先生，我要強調，交諮詢會在諮詢結束之前，仍未為提交政府的建議定案。因此，政府在現階段不宜就有關建議表示意見。我只想說，政府不會忘記的士政策須繼續致力提高服務質素，並令車資維持在對市民、營辦商和司機都合理的水平。各位議員對這次動議辯論所表示的支持，又對若干問題表示關注，使我感到十分鼓舞。對於你們的建議，我謹此致謝。至於各位議員對實施上的問題有保留的地方，政府亦會慎重考慮。我深信交諮詢會為提交政府的建議定案前，會對這些意見逐一仔細研究。我預期會在未來數月內接獲該會的審議結果。謝謝各位。

主席（譯文）：劉議員，你是否想致答辭？你有兩分 44 秒時間。

劉健儀議員致辭：

主席先生，我很感謝在今次辯論中發言的多位議員。我相信他們提供了很多既有建設性又有用的意見給交諮詢會。綜合各位議員的發言，很清楚看到議員之間對文件所載的建議是有幾項主流的意見。

第一，在發牌制度方面，差不多所有議員都是贊成彈性發牌制度，而在發出新類型有限制的的士牌照方面，亦都有一定的支持，不過細則和可能性是須小心研究的。

第二，在的士車資政策方面，差不多所有議員都反對提高落錶費，但卻認為要對附加費作出清晰的界定，以及的士車資收費要維持簡單。

第三，在的士服務質素方面，絕大部份議員都反對扣分制和定期考核的士司機。

上述意見清楚顯示本局議員對的士政策的取向，希望交諮詢會可以留意。

儘管諮詢文件的建議眾多，但正如幾位議員所批評的，這份文件有欠全面，有很多方面都未有觸及，甚至未觸及問題的核心。無論如何，不爭的事實是諮詢文件內的建議只留在原則性的階段，細則是欠奉的，這亦是諮詢文件發表初期引起業內人士激烈反應的原因。

至於交諮詢會今後決定應首先採取哪一些原則，然後才釐訂細則，可能又要再諮詢，實在是費時失事。其實我覺得若交諮詢會轄下的工作小組能夠在發出諮詢文件前，對擬議的建議作出某程度的可行性研究，並且在諮詢文件內闡明建議的細則，便可使受這些政策建議影響的人士清楚知道有關政策的目的和範圍，這樣可使有關討論更細緻、更深入和更有意思，亦可以避免許多不必要的誤會，我希望交諮詢會可以參考這個意見。

主席先生，的士政策牽涉許多方面的利益，包括市民的利益、乘客的利益、車主的利益、司機的利益，當然亦少不了政府的利益。站在不同的立場維護不同的利益，當然有不同的意見，我期望交諮詢會能夠審慎考慮所有意見，平衡各方面不同的利益，盡快制訂一套既能保障市民權益、又能照顧市民需要，亦能容納業內人士合理要求的的士政策。

謝謝主席先生。

動議付諸表決，並獲通過。

護士短缺問題

何敏嘉議員提出下列動議：

「鑑於護士短缺，引致一些醫院未能全面啓用及影響醫療服務質素，本局促請政府盡速成立一個包括衛生福利科、衛生署、醫院管理局、公務員事務科、財政科、教育統籌科等部門的特別工作小組，就護士教育、服務條件及財政撥款等政策作全面檢討，制訂方案，解決護士短缺的問題。」

何敏嘉議員致辭：

主席先生，我謹動議通過議事程序表上所列以我名義提出的議案。醫療服務是香港社會一項重要的服務，關乎每一個市民的生活和健康，而醫護人員是提供服務的最重要支柱，關乎到醫療服務的質素。

護士不足已不是一個新的問題，影響到醫療質素的提高，以往護士短缺的情況可能表現於護士值夜頻密、工作量增大和假期積壓等現象。到了今天，情況已是極為嚴重了。一連串的醫院包括屯門醫院、沙田療養院、律敦治醫院新翼和下月將落成的尤德夫人醫院，都會因護士短缺而要在一段頗長的時間之後，方能全面投入服務。

現時上述每間新醫院因為人手不足而只提供一半醫療服務的結果，就使這些區域的居民不能有足夠的服務，而輪候診治或入院的時間亦增長，使他們承受不必要的痛苦。

這一系列約 30 億元建築的醫院，有一半因空置而浪費，變成只得到百分之五十的成本效益。30 億元實在並非一個小數目，作為監察政府開支的立法局議員，我確信如此低的成本效益是沒有一位同事可以接受的。

護士短缺除了使服務不足外，質素的低降也是嚴重的問題。現時大部份醫院的人手比例，均未達至前醫務發展諮詢委員會的標準，即我們今天的人手還未達到多年前所建議的水平：根據香港護理員協會最近的一項調查，不少應接受深切護理的病者，即需要一名護士照顧一名病人的情況，包括昏迷的，用人工呼吸機的，或病情危殆的病人，都只能得到普通病房的護理。在調查當天，便有 10 名正在使用人工呼吸機的病者只是在屯門醫院的普通病房接受護理。這樣的人手比例是極容易使深切病患者在病況快速惡化時未能有足夠的照顧，對病者實在極不公平和極之危險。再者，護士在一般病房的人力情況下，要看顧需要深切護理的病者，無疑是使她們百上加斤，承受極大的壓力，加速流失，形成一個惡性循環。

在我提出動議之前，我曾在去年底去信總督彭定康先生，要求他成立跨部門工作小組以解決護士短缺的問題，可惜去年十二月總督給我的回信，不單不同意成立小組，還稱醫院之所以未全面啓用，並非因護士短缺所致。雖然事後總督給我第二封信的回覆裏提及了設立研究小組的「意圖」，但卻仍要等待醫院管理局提交建議之後。我對這個答覆是極不滿意的。其實政府根本沒有理由要等待醫管局提交報告，而在現階段不指示各部門一起工作。醫院管理局只是一個行政機構，雖然它也有向政府提出意見的功能，但畢竟不能制訂政策，不能改變那已經過時和沒有人申請的護士訓練課程、不能代表衛生署的立場，它的報告未必能對護士短缺問題作出全面的建議，也未必為將來的小組所接受。舉個實例，上週六當我和醫管局討論到護士訓練課程時，就有人提出這是超越了醫管局的範圍。在這情況下，實令我非常擔心兩個月後醫管局究竟能否提交報告，或者報告能否有效地解決問題。

現時護士人手流失主要是因為缺乏晉升前途、工作環境惡劣、管理差等因素，而招聘困難原因亦是由於青年人數目減少，大學學位增加及各行業更趨專業化等因素，所以現時護士的學徒及醫院訓練課程是沒有可能吸引更多的青年人入行。要解決人手問題，就要針對以上各項，以解決流失和招聘。

成立跨部門工作小組，就是要各部門一齊面談，一同合作，加速解決問題，我絕不希望再有部門在不同的問題上互相推卸責任，將所有跨部門的問題，變成他人問題，不關自己事，結果導致問題不了了之。更重要的是，護士短缺問題並非一孤立的問題，乃牽涉到政府撥款、服務條件、護理教育及醫療政策等，這些都必須由政府的各個政策科、資源科、醫管局和衛生署共同處理的，因此成立跨部門小組是絕對有需要，而且極為急切，不能再有半點拖延。我要求政府今次真正拿出誠意，去積極解決護士短缺問題、尋求及落實解決方法，使各區醫療設施都可投入服務。

港同盟的其他成員，李柱銘議員會就東區醫院及人手比例發言，馮智活議員就有關新界醫院的服務發言，黃震遐議員提出護理教育，涂謹申議員會就政府的態度和現存一些問題而提出意見。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

動議經向本局提出。

許賢發議員致辭：

主席先生，護士人手嚴重短缺問題已是一個不容爭辯的事實，而最令人關注和憂慮的，就是續持的人手短缺，不免會影響服務質素和阻礙本港的醫療發展步伐，例如醫院落成後不能全面投入服務，以及病床空置率奇高。

不過，這不是我參與今次辯論的主要原因。身為本局社會服務界功能團體的代表，我有責任促請當局關注護士人手短缺，對福利服務的影響，相信這方面是較少人留意到的。

在社會福利範疇中，亦有不少服務需要登記或註冊護士的協助，需求量比較大的計有各種為傷殘和弱智人士而設的復康服務和老人服務，例如護理安老院和老人院等。我擔心在護士人手不足下，當局日後如何推行發牌制度，以管制私人護理安老院的服務質素。

眾所週知，在志願福利機構服務的僱員，雖然在學歷、薪級點和工作條件等各方面大致與公務員看齊，但獨欠附帶福利條件。換言之，在一般情況下，這類資助機構和醫院管理局之間，早已存在護士人手的張力問題，更何況護士短缺數目在未來幾年內仍有增長趨勢，大量護士由志願福利機構流入醫管局也不足為奇。倘若當局不及早制訂措施，志願福利機構的服務肯定會大受影響。

因此，我要促請政府密切留意事態發展，尤其是醫管局日後將展開龐大的人手招募工作，以填補大量護士空缺，政府應及早採取各種步驟，以紓緩兩者間的張力，尤其是在護士人手未能達致供求平衡之前。基於這個緣故，我贊成政府應盡快成立跨部門的工作小組，以免日後的檢討及研究結果偏重於某一方。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

李柱銘議員致辭：

主席先生，興建醫院，改善醫療服務的水平，是港府的責任。近年港府共耗資了超過 30 億元興建多間新醫院，例如屯門醫院、沙田護養院、律敦治醫院（新院）、以及尤德夫人醫院（即東區醫院）。這實在值得我們嘉許。但是，新醫院落成並不一定表示本港的醫療服務就得到改善，我們還需要有足夠的醫護人員。可惜，基於護士人手嚴重短缺，目前多間新醫院都出現所謂「空殼醫院」的現象。例如，屯門醫院的病床空置率就高達四成，沙田護養院就更加嚴重，超過五成，而港島律敦治醫院的新部門亦面對同樣問題。我想問，面對全港醫護人員不足的情況，政府有沒有正視和謀求改善方法呢？

作為港島東的直選議員，我尤其關注到醫護人手不足對東區醫療服務的影響。現時港島東區（即天后至柴灣）的人口高達 56 萬，佔港島區總人口四成半。而且，港島東區的人口在過去 10 年間增加了接近兩成，是港島各區人口增長最高的地區。但是，時至今日，區內仍然沒有一間全科的醫院和設備完善的急症室。據醫院事務署九零至九一年的資料顯示，東區只得四間政府診所。換句話說，如果一個東區市民要看急症，只好去一個設備簡陋的柴灣急症部，如果情況嚴重，就要長途跋涉到薄扶林的瑪麗醫院求醫。由此可見，港島東區居民的生命是如何缺乏保障。

經過港島東的醫療關注團體多年來的努力爭取，東區醫院終於可望在短期內為市民服務。從最近與政府官員會面中得悉，東區醫院預計可在本年十月正式啓用。按照原來的計劃，政府打算將醫院分六期逐步啓用，到九六年全面投入服務。但由於西區那打素醫院的關閉導致可調派較多醫護人員到東區醫院，政府現答應將原本的六階段分期啓用縮短為兩個階段，使東區醫院可以提早兩年於九四年全面投入服務。對於苦等了多年的東區居民來說，這的確是一個好消息。但是，東區醫院第一期的急症室只能每天為市民提供 16 小時的服務，這是我不能接受的。顧名思義急症就是緊急的病症，半夜三更都可能患上急症，因為患者是不會先看「通勝」、揀時擇日的。如果沒有就近的急症室，便會延誤治療，危及生命，這和設立東區醫院的原意是相違背的。所以，我希望政府在第一期便設立一個 24 小時的急症服務。

主席先生，我要鄭重指出一點，其實東區醫院已經是一個十分特殊而且幸運的例子。東區醫院之所以能夠有足夠的護士去應付第一期 400 多張病床的需要，只不過是出於那打素醫院關閉這個特殊因素而已。如果以現時的護士及護士學生的人手，根本不能滿足東區醫院的需求。同時，我們不要忘記，東區醫院上述的人手調配只屬暫時性質，到了九六

年，那打素新醫院在大埔重開的時候，相信部份護士將會被調回，到時東區醫院護士不足的情況又可能再度出現。因此，對於東區醫院第一期的護士人手需求，現時我雖然有信心醫管局是可以解決的，但到了第二期，我卻十分憂慮。雖然從最近與官方的談判中，醫管局的負責人均口頭保證第二期於九四年啓用時，醫護人員的人手是沒有問題的，但根據政府的估計，九五年全港會有 5000 多名護士短缺，試問到時政府又怎樣平衡和滿足多間醫院的需要呢？

主席先生，當護士短缺問題仍然存在，我們便更有需要依據一個準則去衡量一間醫院是否有足夠人手。其實從一九七四年開始，醫務發展諮詢委員會便曾經採用過一套護士對病人的比例。例如，內科是一個護士對七個病人，外科是一個護士對六個病人等。但是，新成立的醫管局卻沒有採用這個標準，還聲言這個標準已經過時。但是，在這舊制棄用、新制未立期間，一般人根本無從量度每間醫院的病人是否得到足夠的照顧。我承認舊有的一套標準是不夠彈性，但政府卻不能因此而完全棄用任何量度準則。總督在施政報告中提及所謂公營部門的「服務承諾」(performance pledge)，試問連起碼的標準也沒有，又何來有新的、進一步的服務承諾呢？因此，我謹此促請當局盡快訂立一套具彈性的比例，作為一個客觀的，可供市民參考的標準。

主席先生，我所以支持何敏嘉議員的動議，希望政府可以盡快成立一個跨部門的工作小組，處理增加護士招聘及減少流失的問題。如果這些問題在未來幾年仍得不到解決，我恐怕醫院病床空置的情況只會愈來愈嚴重，我衷心希望護士人手問題能盡快獲得解決。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

譚耀宗議員致辭：

主席先生，護士短缺是存在已久而且牽涉面甚廣的問題，我認為我們應該從多方面去追尋這個問題的根源，亦應從多方面去探尋針對的解決方法。

從需求的角度來看，本港醫療服務的增加、醫院的增建擴建，無疑使對護士的需求增加。此外，隨着基層健康服務的推行、病人權益的重視、護理理念的發展，護士的工作量和責任也必然增加。今天護士的工作不再限於協助醫生診治病人的，她們的工作可被視為是獨立的。除了傳統護理工作外，她們還從事健康教育、諮詢、輔導等工作。因此，從數目和工作這兩方面的因素，均顯示對護士人力需求的壓力。

在供應方面，是否能夠紓緩需求的壓力呢？官方的數字顯示，護士的短缺額在未來數年仍會呈現擴大之勢。資料亦顯示，增聘人數不足以及流失者眾造成了這個現象。那麼為甚麼會聘請不到足夠的護士？護士流失率為甚麼那麼高？這些問題就有必要仔細研究了，因為留住護士和吸引更多青年人加入護士行列才能徹底解決護士短缺的問題。

宏觀來看，教育政策的改變，使許多青年人有機會進入高等學院學習。相形之下，護理專業的地位並沒有提高，吸引力減少是可以理解的。因而我認為提高護理專業的地位是有必要的。這並不是一個人為的政策，我前面略為提過，護理的目標、理念，知識、責任、道德要求均有發展，足以作為提高護理專業地位的理由。

另一方面，我想重提的是管理的問題。眾所週知，管理得當，省人省錢。今天的護士管理是否完善以致資源充分利用？這點必須進行徹底調查。根據政府華員會護士分會的反映，公立醫院被醫管局接管之後，護理人員的人手數目被凍結在一九九一年的水平，造成即使醫院有需要增聘而且有人應聘亦不能請人，我不明白為什麼有這樣僵化的制度，難道有關當局對醫院積存的護士人手不足和不斷增加服務的雙重壓力視若無睹？起碼，在未有辦法使護士工作的效率大幅度增加之時，這樣凍結人手是非常不智的。因為這樣做不但增加現職護士的工作負擔，而且剝奪了護士參加學習進修班的機會，這樣的做法，對護理素質的影響不但是即時的，而且是長遠的。

目前的護理工作除了臨床工作之外，還有行政和教育工作，有不少文書的工作也由護士擔任。雖然病房有專門的工作人員處理文書事務，但這些工作人員的工作時間未能配合病房的特殊需要，這些工作人員下班後，護士還是要處理文書事務。在此我希望當局在檢討的時候不要將病房視為等同於寫字樓，要看到病房 24 小時都有文書工作要做，在編配工作人員時應配合病房的特殊性。

此外，我亦希望在編配護士人手的準則有較為仔細的規定。目前根據病床數目按比例編配人手的方法容易造成浪費。我認為應該按照各種不同專科所需的護理程度來靈活編配人手，技術上是否可行，希望當局能夠考慮跟進。

設立工作小組對護士短缺問題作出全面檢討是必要的，但可能需時較長。因此，可否採取一些短期而可行的措施，即時紓緩護士的短缺？例如考核居於本港的海外護士，將她們吸納進本港的公立醫院服務內，現時有一批來自澳門鏡湖醫院的護士受到不公平的對待，例如考核合格後，無論以往從事過多少年護士工作，均需實習，而且是非帶薪實習。我不反對對海外護士的素質有嚴格的控制，但我反對給與合格護士以歧視性的待遇。我認為這是不當，對提高本港護理服務素質有害無益。在此我希望當局面對護士短缺問題時，拿出切實的方法來，且對海外護士拿出合理的態度來。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

下午六時三十六分

主席（譯文）：現暫停會議半小時。

下午七時十七分

主席（譯文）：本局現恢復會議。

鮑磊議員致辭的譯文：

主席先生，我們不能獨立解決個別行業，例如護士行業的人手短缺問題，我相信我們必須承認這點。眾所週知，私營機構及政府的某些職系，例如警察，都存在人手不足的問題。本局在過去五年來不斷辯論本港整體的勞工短缺問題，故此我毋須重覆以往曾經提出的論點。

解決人手短缺問題的方法，在於提高生產力、將生產過程自動化、提高勞工的參與率（可惜近年來有所下降）及准許從中國及其他地方輸入一定數目的勞工。本港的消費者要獲得較高質素的醫院服務及其他服務，政府必須針對問題的根源，即人手供求不平衡的問題。

正如我在本局多次表示，我並非建議政府任意輸入勞工。我只是要求政府較彈性地處理這個問題，確保申請程序既直接而又不官僚，以配合本港提高生產力及勞工參與的方針。香港人的合法權利固然要受到保障，但容許本港勞動人口有一小部份由外地輸入，並不見得會影響本地人的生活水平。事實上，正因輸入外地勞工的目的是改善服務質素，故此我認為本地人的生活水平反而會相應地提高。此外，我並非建議本港需從中國輸入護士。不過，假如本港整體的勞動人口能夠更加均衡，那麼便會較容易招聘更多人加入護士行業，而這個行業對本港市民的福祉至為重要。儘管如此，我建議政府考慮放寬限制，讓外地合資格的護士在本港註冊，並承認其他護理資格。

我促請政府就本港人力市場整體不均衡的問題，尋求解決辦法。謝謝。

梁智鴻議員致辭的譯文：

主席先生，護士短缺是世界性問題，香港也不能例外。或許香港的情況並非最惡劣。根據經驗和數據顯示，中國某些地方的醫生數目比護士還要多。已發言的本局同事曾引述有關的統計數字，而我相信其他同事亦會繼續這樣做，以說明我們正面對危機。因此，我不打算在這方面多費唇舌，而是藉此機會，從另一個角度看護士人手問題。

恕我直言，我們大部份人正從一個錯誤的角度看護士短缺的問題。說得粗俗些，我們可能是「搞錯目標」。關於護士短缺的危機，我們已說得太多，但注意力一直只集中在醫院管理局屬下醫院的護士。私家醫院或私家診所、衛生署和志願福利機構的人手問題又怎辦？我們不要忘記本港目前大約有 11 間私家醫院，應付約 20% 住院病人的需求，另外還有很多私家診所，為 80% 尋求基層健康護理的本港市民提供服務。

此外，主席先生，當我們說需要較多護士時，我們究竟是指在醫院內擔任醫生與病房事務員之間的工作的護士人數，還是指執行專業「護士職務」的人手，並非執行「與護理有關的輔助職務」的人手。

我們暫且撇開這個不談，先行看看醫管局出現目前的情況的始末。我要在此表明，對於政府主要以醫管局接手當日的實際職員人數，來決定對醫管局的撥款這個有欠公平的做法，我極表失望。

簡單地說，撥給醫管局的款項，僅足以支付當時實際在職人員的薪酬，並無將確實的人手需求或人手短缺考慮在內。

關於護士方面，醫管局當時所聘用的護士，有許多會在新醫院啓用後即調派這些醫院工作。如果當時護士人手已經短缺，實難想像會有足夠護士可支援新醫院。

醫管局執行總監必定有過人的膽量，因為他已宣布今年十月尤德夫人醫院有 400 至 450 張病床啓用，到一九九四至九五年則再有 450 張病床啓用。他明知屯門醫院正因人手短缺而令到超過 50% 病床空置，但仍作出這些承諾，實在勇氣可嘉。不過，主席先生，病人當然是要照顧的，只是醫院員工，特別是護士卻成為犧牲者，受到剝削。

主席先生，解決辦法究竟是甚麼？我建議有四個範疇需要考慮：分別是護士行業需要考慮的範疇、決策者需要考慮的範疇、醫管局需要考慮的範疇及其他服務使用者需要考慮的範疇。

(I) 護士行業需要考慮的範疇

主席先生，我向來大力主張給與各專業自主權。只有專業人士才能夠判斷本身的水準、本身的需要和本身的專業前途。因此，護士專業必須在下列事情上作主：

- (a) 自行評定為維持專業水準而需要的基本人手要求；
- (b) 界定護士專業在照顧病人方面的實際角色，以及他們需要多少護理輔助服務，換言之，即是界定專業護士職責和建議設立輔助性的護理職系。
- (c) 護士培訓政策的發展路向。換言之，雖然無人會反對護士培訓應朝著在大學開辦學位課程的方向發展，但這個做法如何與目前在醫院開辦的學徒式護士培訓課程相結合？
- (d) 為護士提供專科深造課程及評審專科資格的需要。主席先生，目前專科護士並無獲得承認，當局亦沒有為護士提供有系統的職業深造訓練。

主席先生，醫生行業正在成立醫學專科學院，為醫生和牙醫作出上述安排，但政府並無採取類似措施，以照顧護士或與醫療服務有關的行業對深造訓練的需求。

必須一再強調的是，只有健康護理隊伍全體成員同步前進，才能改善健康護理服務。如果護士或有關的健康護理服務人員不能追隨醫生行業的步伐前進，對健康護理服務將有不良影響。

(II) 決策者需要考慮的範疇

政府決策者收到護士行業的方案後，應有責任考慮他們的建議，評估其可行性，並就實施時間作出提議。有兩項事情必須立即處理：

(a) 招聘和挽留護士的靈活性

鑑於護士培訓可能朝着大學學位課程的路向發展，而且市場上出現了很多適合年青男女的新行業，招聘護士會否遇到困難？會否有足夠數量的適齡人士加入這個行業？由於許多與健康護理有關的行業開設了管理職位，有多少符合資格的護士會轉往這些較有吸引力的工作崗位，有多少會留下繼續施展其專業技能？

(b) 開設護士學位課程和護士專科深造訓練課程的財政負擔

我贊成並全力支持成立一個跨部門工作小組。該小組亦須考慮，對於修畢大學學位課程的護士和修畢目前設於醫院的學徒式培訓課程的護士，兩者的供應和分配日後應如何加以平衡。

(III) 醫管局需要考慮的範疇

作為「最大的用戶」，醫管局的意見顯然非常重要。醫管局應提出下列一些建議：

(a) 醫管局用以計算為提供目標所訂的服務而需要的護士（註冊及非註冊）人數的程式。

(b) 就晉升機會提出建議，以利挽留專業人員。

(IV) 其他服務使用者需要考慮的範疇

衛生署和私家醫院同樣需要提出本身的建議。

主席先生，我以「關於護士的人手需求問題，我們都『搞錯目標』」這句話作為開始，我現在以「關於健康護理人手需求的研究，我們正在玩『推卸責任』的遊戲」這句話作結。政府一再表示……

蜂音器發出持續的聲響。

主席（譯文）：梁議員，我恐怕你必須結束演辭。

梁智鴻議員（譯文）：對不起，主席先生。我支持動議。

杜葉錫恩議員致辭的譯文：

主席先生，我不敢說在護士問題方面有甚麼專業知識。我可以說的，便是長期以來社會人士一直大聲疾呼，投訴護士短缺，而且在較為過份擠迫的醫院，護士的工作環境惡劣。

倘若我們希望鼓勵青年人投身這個既吃力有時又令人厭惡的行業，就必須確保為他們提供進修及學習更高技術的機會，以便他們能應付先進醫務科技的需求，使他們能受到應得的尊崇。我們給與他們更高級的培訓後，便不應委派他們執行一些服務員及其他非臨床醫務人員也可應付的非專業工作，白白浪費他們受過的訓練。

香港護理員協會多年以來均不斷提出要求，但直至現在才獲政府答允對醫務人手計劃及護士教育政策作出檢討。檢討完成後，便會在今年五月成立一個研究小組。這一切工作無疑是可與醫院管理局行政部門的成立同步進行，因為有關需要是眾所周知的。

當醫院管理局成立時，有關方面使市民相信醫療服務會有長足發展，醫院毋須再使用帆布床，而護士亦不用再為此飽受種種煩惱。不過，醫管局似乎至今仍未能做到這點。

我承認我們這些行外人並不能盡窺事情的全豹，但最低限度我們是一群熱心的觀眾，聚集在醫院舞台前靜待幕啓。不過，可惜至今仍沒有絲毫幕啓的跡象。或許當局應向我們透露一下，告訴我們何時才可看到當局讓我們期待的大結局上映。

主席先生，我支持動議。

馮智活議員致辭：

主席先生，全港的醫療服務因護士短缺而不足，而大埔及北區醫療服務更差。大埔未有醫院，政府正在進行興建大埔那打素醫院，計劃在九六至九七年度落成。北區只有一間粉嶺醫院，有 100 張病床，屬療養性質，急症室設備不及大型醫院，市民遇有傷口需要縫針時，也要由救傷車轉送沙田威爾斯醫院。現時市民到威爾斯急症室往往要等三個多小時才獲診治。

雖然如此，政府還未決定向本局申請撥款興建北區醫院。八九年，當時的醫院事務署建議興建在九八至九九年落成有 1200 張病床的北區醫院；在九二年七月，醫院管理局在檢討全港醫療服務後，還是一樣建議要盡快興建北區醫院，可是建議醫院的規模只有 600 張病床。本人及北區居民三番四次要求政府在九三至九四年度落實撥款興建北區醫院，現在更展開馬拉松露宿行動，但政府還未有明確回覆。如果九三至九四年度未能撥款，北區醫院落成日期必會在原定的九八至九九年度之後。本人對政府是否真正關注民生，抱有很大的懷疑。

但本人知道，如果沒有足夠的護士，爭取到的北區醫院亦只會空置，不能為街坊服務。很明顯現時已有數間醫院，如屯門、律敦治新翼、沙田療養院，皆因護士供應不足而導致只能部份啓用。據去年衛生福利科致本局的資料顯示，護士短缺的數字會持續地由九一年的 3600 多名增到一九九五年的 5200 多名。這短缺愈來愈嚴重的情況，實在使我對未來的大埔那打素醫院和北區醫院的護士供應極為擔憂。

上週六當我和一群北區的街坊到布政署請願要求盡快興建北區醫院時，剛巧遇上了「香港護理員協會」要求解決護士短缺的請願隊伍。街坊都認為現在便要積極地解決護士短缺，以確保將來北區醫院及大埔那打素醫院建成時，有足夠的護士提供服務。

在沙田療養院方面，亦因護士不足而只啓用了一半，使該院未能分擔威爾斯醫院的工作量，使擠迫情況未能改善，實在令人遺憾。屯門醫院共有 1607 張病床，只有 693 張急性病床在使用，有 281 張用作了收容小欖醫院和博愛醫院病人。該醫院 12 間手術室，只用了六間。此情況完全是護士短缺所致。雖然醫管局一向告訴市民，醫院內的護士人手是正常的，這完全是因當局把大量護士學生計算在內。但根據香港護理員協會特別在本月進行的一項全院調查，顯示該院的護士人手比例仍極不正常。首先是應有護士學生的病房裏，註冊護士與護士學生的比例竟為 9:7.5。這顯示了在該院約有接近半數的護士乃是未畢業的護士學生。

為什麼該院的服務會由那麼多未畢業的護士來提供呢？另外，若我們把每名護士學生的工作能力當作半個註冊護士計算，護士對病人比例則約低至 1:10，遠遠偏離前醫務發展諮詢委員會所建議的 1:6 至 1:7 比例，只得約三份二人手。

主席先生，我懇請政府及早解決護士人手不足情況，而不是坐視不理。

謹此陳辭，支持動議。

馮檢基議員致辭：

主席先生，各位議員，近年來傳媒對醫療服務的報導大多數集中於醫管局的管理問題、病人權益問題，而今日進行辯論的題目反而少有真正觸及。今日的題目與前兩者息息相關，因為後者的短缺，正反映了醫管局在運作上可能出現問題。而短缺的問題亦不僅存在於護士之中，其他與醫療有關的工作人員如物理治療師、藥劑師亦存在類似的問題。政府不正視非等於問題不嚴重。醫護人員在工作壓力增加下，對病人照顧自然出現不足，服務水準亦因此出現參差的情況。病人所享有的應有權利自然相對地被剝削。所以，如果政府仍然不肯正視有關的短缺問題，便會使已經混亂的整個醫療架構受到更大打擊。

根據本人所得的資料，顯示政府醫療體系中的註冊和見習護士流失率，自一九八八年開始日漸嚴重。近三年來，更徘徊在 10% 這個高水準之上。有關資料亦顯示增聘人手的速率追不上流失人手。隨着香港前途問題繼續不明朗和醫管局制度混亂的情況下，除非政府

願意正視短缺問題和成立跨部門工作小組，深入探討，否則護理人員便會繼續流失。正如政府給與我們的資料顯示，到一九九五年，人手短缺的數字將會突破 5000 大關。我想問政府是否到了那時候，才提出一些解決方法呢？

根據我了解，護士人手短缺出於幾個原因，包括工作環境欠佳、待遇不理想、晉升機會不足、專業地位不受重視、訓練課程不足和醫管局的管理工作有待改善，這些是內在因素；再加上香港前途問題，導致移民這個外在因素，在在使護士人手捉襟見肘。

面對以上困難，現在醫管局對有關問題的解決方法是開設一些新職位，如病房經理 (Ward Manager) 和部門運作經理等等，但亦同時取消一些原有職位。很明顯，醫管局這種做法似乎給人「巧立名目」之感，實際上沒有解決到昇遷有欠理想的問題。至於帆布床位方面，雖然在各個醫院已銷聲匿跡，但亦不等於醫療服務是正在獲得改善。這只不過是在進行病房大轉換計劃，給與外人一個印象是「眼不見為乾淨」，以為沒有帆布床位等如醫療服務改善。其實員工因而四周奔走照顧病人，工作量增加，使工作質素更見低落。

另外，由於資源問題，醫管局只重視聘請見習學護，而有經驗的註冊護士和登記護士未被垂青，但新血的補充追不上原有人手的流失。在入職率低、離職率高的情況之下，面對人手短缺的情況，醫護人員只得繼續辛苦支持下去。延遲補假和公假的例子屢見不鮮，這樣下去，相信他們的士氣會更加低落。

我和民協都認為目前的醫療情況，和七十年代時期如出一轍。醫院的資源分配充滿官僚的習氣，下情往往不能上達，致令醫護人員對醫管局管理運作失去信心。我們就這問題有以下幾方面的建議：

第一，醫管局的角色應該重新定位。隨着政府採取醫療費用和市民經濟能力掛鈎的做法，低下階層市民的利益是愈來愈不受重視和保障。根據經驗所知，醫療器材的通脹幅度往往較一般物品的通脹為高。政府若再不重視在財政方面的承擔，繼續投入額外資源，最後只會出現兩個情況：(一) 市民的醫療開支日益加重；(二) 隨着醫療器材日漸昂貴，加上政府如不再在財政方面作出承擔，會令醫管局的資源未能全面改善醫療服務，包括改善護士人手短缺。所以政府應該繼續投入額外資源，由醫管局負責行政和監察工作。

第二，目前病床和人口比例存有不足的情況。以新界東北為例，當地人口接近 100 萬，但只有威爾斯醫院的 1000 多張病床提供服務。我認為雖然醫管局最近銳意在資源調配方面作出改革，如取消帆布床位的設施，表面上使病人得益，但是出現了另一個反效果，便是病床嚴重不足，令病房充塞着各類型不同年紀的病人，而護理人員在人手短缺情況下東奔西走、工作壓力增加，服務質素較有帆布床時，其實更差。病人權益不但沒有因此而得到最低限度保障，反而減低了。所以，我們建議醫管局應重新衡量現時隱藏帆布床這種做法的利弊，檢討這是否在目前資源不足之下產生的結果。

短期來說，要解決這問題，政府可以考慮在自願情況之下聘用各類型護理人員在假期返回原有的工作病房單位擔當補時工作。另一個建議是，吸引一些已離職或不願意簽長期合

約以免受束縛的護理人員重投故業，他們可以考慮採用短期合約形式，譬如兩至三年，合約期滿後，補償年薪某一個百分比，譬如 25% 作為吸引，使醫管局人手增加。

長期來說，我認為要使護理人員繼續在醫護界裏服務，便要提高他們的專業地位，這是必要的。醫管局亦可以考慮把護理訓練部門的架構增強，從行政部門中脫離出來。在醫療服務運作上，護士對病人護理的醫療評價應該納入官式運作上，他們的專業意見應獲得重視和認可。

我支持何敏嘉議員的動議。

黃震遐議員致辭：

主席先生，在治療病人的過程中，醫生和護士都是在醫療隊伍內相輔相承的成員。護士的工作水平、質素和人手都會對病人的治療效果有決定性的影響。由於醫療知識突飛猛進，所需操作的儀器和工具更趨複雜眾多，對護士的要求相應更為嚴格。護士不僅需要執行傳統的護理工作，更需要明白日新月異的監察系統和化驗報告，以作出適當的即時反應。他們也要承擔新的角色，包括公共教育和醫療工作；在深切治療部和其他危殆病人的護理工作上，他們往往要自行運用藥性猛烈的藥物和複雜的治療技術。

最近，我問香港大學醫學院院長馬鍾可璣教授(Prof MA Ho-Kei)，為何港大要發展護士學校學位課程時，她明確表示：知識不足會引致反應僵化、效能下降；護士的學識和訓練必須追上時代的需求，才能使整個醫療系統取得良好效果。換言之，當我們談到護士短缺時，要認識到這個不只是一個數量的問題，也是一個質素的問題。香港需要的不只是足夠的護士，還需要有足夠水平的護士。

此外，護士教育學位化不單對質素重要，對解決護士人手短缺也有關係。眾所周知，護士人手短缺和招聘困難是有直接關係的。為甚麼護士招聘特別困難？其中一個原因，當然是社會人口的結構轉變。在最近 10 年來，年齡介乎 15 到 24 歲的年輕人佔整體人口的百分比，有不斷下降的趨勢。報讀護士課程的便是這個年齡組別的人，因此報讀護士課程的年輕人自然相應減少。不過，更重要的因素是現時社會環境不斷改變，大學學位正大幅增加，專上學院非學位課程也有上升，形成中學畢業生繼續升學的機會較以前大。在社會不斷湧現更多教育機會的情形下，醫院制的護士訓練課程對這個時代的年輕人是完全沒有吸引力的。從前的年輕人要擁有學位資格是一個奢侈的念頭，但時移勢易，現在要攻讀學位課程已經容易得多。在這種情形下，醫院制半學徒式的護士訓練課程卻仍維持在數十年前舊模式，並不能夠與時並進，按社會的需求以作相應的改變。這種落後的課程當然不能得到年輕人的歡迎，招聘出現困難更是這種發展的必然後果。試想想，現時護士的課程雖謂受訓三年，但真正在課堂學習的時間只有 30 至 42 個星期。所謂學習，其實是真真正正到病房工作，做一個廉價勞工，如此這般的學習又怎能令年輕人放棄選擇其他專上教育的訓練而投身護士行業？

護理教育學位化不單有助於減輕招聘的困難，海外研究顯示，受過學位訓練的護士流失率較醫院制下訓練的護士流失率大大降低，這無疑有助紓緩現時人手緊張的另一個因素。香港大學在九二年一月時作過抽樣調查，共調查了 1000 名護士，得到 46.9% 的回覆，其中 97% 表示有興趣讀護士學位課程，原因包括會加強他們的工作能力和改善工作前景。可見護士目前普遍渴望更高水平的畢業訓練。目前中文大學和理工共有 80 個半工讀、50 個全日制的名額；香港大學希望在夏天後提供 40 個半工讀的名額。不過，這些名額只能滿足部份的需求，使部份已經註冊的護士可以獲得學位訓練。雖然這對減少流失、提高士氣和工作水平會有積極的影響，卻不能直接吸引年輕人加入護士行列。要達到這目的，必須令年輕人在中學畢業後可以在大專院校供讀護士學位課程。另一方面，現在 UPGC 是不津貼護士教育的。因此，一個三年制半工讀的課程學費要 10 萬元。據調查只有 13% 的護士有能力負擔。因此，只有透過政府積極參與，給與足夠的資源，才有可能廣泛實施護士學位的制度。

主席先生，無論醫學界或護理界都會要求推行護士學位制，以解決護士質和量的需求問題，令護理的水平提高，聘請困難減輕，流失減少。政府不應再遲疑、誤事了。

我謹此陳辭，支持動議。

林鉅津議員致辭：

主席先生，這次辯論有一個特別之處，就是將一個爭議先定成好像人所共知的事實，然後把注意力集中在解決方法。一向以來，稱說「護士不足」主要只是來自護士行業，今天也不例外。官方的態度，素來不承認護士有不足的現象。奇怪的是，最近衛生福利司在立法局衛生小組會議裡突然承認護士真有長期不足的現象，又答應考慮設跨部門小組解決這問題。我當時還以為護士有否不足之爭議已經完結，誰不知當我向醫管局請教的時候，負責人道出了下列幾點：

- 一、醫管局護士人手，沒有既定目標數字，既無目標比較，根本無可能有短缺。
- 二、醫管局訂下的服務目標至現在為止，全部達到，絕無因護士不足而不能提供足夠服務的困難，所以看不出有何護士不足的問題。
- 三、最近醫管局每次招聘護士，悉數夠人，九二年入職護士比流失還多了 300 多名，招募毫無問題。
- 四、在服務足、人手夠情況之下，政府如想多撥款項給醫管局，或加聘護士，他們會樂於接受，並且盡量會提高護士質素。言下似有「韓信點兵」的意思。

當我追問何以尤德夫人醫院不能一開就提供全日 24 小時急症服務之時，他回答：初開新院，是需要時間熟習運作的，待運作純熟後，無需加聘人手，即可 24 小時服務。

醫管局既然如此看法，立法局議員在此辯論可能不存在的問題，是否多此一舉？在此爭議，我自己會重點考慮市民用者對這爭議如何看法，我估計，市民肯定會覺得公立醫療服務輪候時間太長，瓶頸現象最可能以醫生不足為最嚴重因素，設備不足為其次，其餘原因則在市民角度不太明顯。他們可能認為護士人手，會是公立醫療樣樣不足之其中一環，若增加護士人手或資源，會是錦上添花多於解救燃眉之急。

假如護士果真不足，我認為有關人士應該先明瞭其中的成因，然後對症下藥。我知道有幾點是與此有關：

首先香港出生率下降而構成青年人口少，各服務行業入職人數低，護理行業，因此而受影響之一。銀行櫃員、機艙服務員等已向大陸招聘，護士行業卻不讓中國護士入職。另一因素，在選擇行業的香港青年，眼下流行派頭、享受，最好有一朝「飛上枝頭作鳳凰」。當護士要有愛心、肯刻苦，正因如此，就如當神父、修女一樣，越來越不吸引，甚至在已經入讀護校的學生，第一年流失率亦高至20%以上。護士整個行業短缺，已經發展為世界性，這方面，一個政府內設立跨部門小組，我看不出怎樣能夠移風易俗，足以改變現在香港和世界性的大潮流，除非考慮輸入勞工。

既然招募有困難，減少流失率是下一步的考慮，但當我向醫管局查詢護士離職原因時，負責人稱沒有可靠或較全面的資料。我曾經向我的護士朋友請教，發現護士辭職四大主因是「不想當夜班」、「家庭需要她們在家」、「移民」和「現時工作沒有滿足感」。在當班時間壞和工作缺乏滿足方面，醫管局是可以做點功夫的。

但如果護士流失量亦減不低又怎辦？事實上，護士們兼做了許多非護士專業的事情，譬如編班期之類的行政工作，執拾床褥等一般工作，寫交更、入賬、抄寫等文員工作等等。其實護士人手不論足夠與否，早就應該增設些病房職工、文員、行政員等職位，好使較少數的護士，幹出較大量的護理工作。

其實把這個問題從基本原則和因素而看，入行與否是護士自己的決定，新畢業護士的薪酬已經超過大學新畢業生，決定辭職不幹的亦是護士自己決定，如今叫嚷人手不夠也是護士們自己，最明白護士處境的應該是護士們自己，理所當然，護士行業應該自己提出解決方案，再視政府與大眾市民是否接受。單要求政府設個跨部門小組而希望徹底解決問題，不是癥結所在。

主席先生，啓聯的同事商量過「護士不足」這個爭論，認為如果問題真的存在，主要應該靠護士們、醫管局和衛生福利科去提出解決方法。多找幾個部門商量只是可能有益，如果設立這樣的跨部門小組，最緊要是避免人多手腳亂，或者構成眾多部門把責任你推我讓，並需要衛生福利科統籌和負最終責任，最終目標是向市民提供足夠護理服務，而不單顧慮護理人數多與寡。

涂謹申議員致辭：

主席先生，我作為香港護理員協會的法律顧問，因此有多些有關護士短缺問題的一手資料，了解護理界的問題，今日何敏嘉議員所提出的流失情況，實在是一個十分迫切有待正視的問題。

根據一些前醫務發展諮詢委員會的資料顯示，預計由八五年至九四年，10年內護士的供應及流失數字分別為 15600 人及 8090 人。意思即是說，有兩個護士入職的同時就有一個流失；又在一九八八年的文件也繼續指出將這情況推展至一九九六年時，入職與流失的護士比例依然維持在二比一的情況。故此，從上述的文件資料顯示，護士流失的情況並非突然性產生，而是有跡可尋，換句話說，是一早已經亮起紅燈，可惜政府對有關問題的態度，卻令人失望，尤其九一年十月二十三日立法局質詢有關護士流失情況時，衛生福利司回答說：「我們會將現時的 2400 個名額再增加約 300 個，以吸引更多護士加入訓練，此外，亦會增設大學學位，以吸引有志接受專科訓練的護理人才。去年，我們調整了護士的薪酬」。從上述衛生福利司的回答，其策略只為增加護士供應量，並沒有針對最根本的流失問題，在這裏，我想問衛生福利司，究竟政府的態度是不是只談入職供應而不談流失，但我要提醒一點，流失的護士是一群曾經滿有理想、極富經驗的，故此，找出這群專業護士的流失原因，政府的確是刻不容緩的，我強烈要求政府成立一個跨部門的小組去研究解決有關問題。

究竟為何護士流失情況這麼嚴重？在我與一些護士接觸討論之後，可歸納為三大主要因素：教育、工作環境及前途。

剛才黃震遐議員已經討論過教育方面，我會集中討論一下工作環境的情況。

以我的選區的醫院為例，伊利沙伯醫院在醫管局接管之後，取消了帆布床位，好像很好景，但在伊利沙伯醫院工作的護士告訴我，帆布床的消失，同時也減少了人手，所以就護士與病人之間的比例沒有提升，沒有改善，反而因為沒有帆布床，護士要持續的安排病人離院或換房，讓有空的病床，接收新的病人，「調出調入」的安排，極度增加護士的工作量，因為在選擇調出的病人及接收另一個新病人時，均須詳細覽閱所有病歷紀錄，故此，形成很大的工作壓力及使其更沒有時間照顧病人。

除此之外，改善醫院的設備亦可改善工作環境，例如在醫院裝置冷暖氣，這是基本設施。事實上有很多病人都會因為冬天太凍，夏天太熱的天氣而未能在醫院好好的休息，影響病情。故此，改善醫院的設備是必要的，但是又不要好像明愛醫院的情況，批准了裝冷氣多年，但沒有批錢。

在服務條件方面，絕大多數的護士也要求應給與須輪班及值夜的護士有足夠的補償。現時只以一個薪點給與所有護士的做法，正使到輪班者與毋須輪班的得到完全相同的薪酬。怪不得醫管局不斷有護士離職而轉往申請衛生署的工作了。因為衛生署是返朝九晚六，故不需輪班當值。在這方面，政府實可以參考海外的一些經驗，例如英國便是使輪班者與非輪班者有 30% 至 60% 的工資分別，以吸引護士加入輪班工作。

其次，護士缺乏晉升前途而離職，亦為主要的因素之一，因此政府亦應為護士的架構立即作全面檢討，再不可以像以往的做法，只是隨隨便便的增加一些晉升職位了事。

總括以上種種情況，要解決護士的問題，並不是只提高供應量，而忽視流失問題。要解決流失問題，就要結合各方的力量，故此，一個包括衛生福利科、衛生署、醫院管理局、公務員事務科、財務科、教育統籌科等部門的特別工作小組，來商訂研究護士短缺的問題是非常急切的。

主席先生，我全力支持何敏嘉議員的動議。

黃偉賢議員致辭：

主席先生，日前屯門醫院有一位護士學生跳樓自殺，這一宗事件似乎沒有引起社會的迴響。但在 20 年前，有一宗護士學生因功課和工作壓力而跳樓自殺的事件就引起了政府和各界關注。政府更加委任了一位護理顧問(Miss Margaret Lam)進行研究，並於一九七四年七月公布一份有關香港護士訓練和教育的報告書"Report on the Training and Educating of Nurses in Hong Kong"。報告書提出了一系列的建議，但令人遺憾的是，20 年後的今日，這一份可以放在歷史博物館的報告書，其建議仍然還未能全部實施。就讓我在這裡舉出幾個簡單的例子。

第一，報告書第二章建議召開更多定期會議，好像護士學校講師與護士主任、護士長與其他各級員工、護士學生與護士主任的會議，加強彼此溝通，並就護理方面的工作量進行討論，從而發揮團隊工作精神 Team Work Spirit。可惜基於人手問題，這個建議至今尚未能做到。

第二，第四章建議導師與護士的比例，由 1:70 降至 1:30。20 年後的今日，大約是 1:40，亦即是說做不到 20 年前的建議。報告書亦建議設更多的進修課程，但可惜，護理課程到今天仍然未能提供學位制的課程。

第三，第七章提到改善士氣的問題，最近由護理人員工會所作的調查顯示，90% 的護理人員感到士氣低落，不可謂不驚人。士氣低落正是引致流失主要原因之一。當然，護理人手流失的因素還有薪酬欠吸引、升職和進修機會的缺乏、工作壓力大和經常需要晚間輪值工作等。

我們就以今日護士學生三年課程作為一個例子，三年課程其實是少於三份一的時間在學校上課，其餘超過三份二的時間都是用來實習，而所謂實習其實就等於一個全職護士的工作。本來實習是應該有具經驗的護士作為督導的，基於人手不足，實習的護士學生要在缺乏督導或者在督導不足的情況之下工作，加上工作量大，壓力影響情緒，導致流失。

主席先生，由於招聘不足，人手流失，護理人手面對長期的短缺，影響了醫療服務的提供及質素。就以本人所屬的新界西區為例，屯門醫院是一所區域性的醫院，博愛醫院是元朗一所地區性的醫院。屯門醫院自從在九零年三月投入服務以來，至今已有三年，但醫院卻一直未能全面啓用。衛生福利司黃錢其濂在九一年十月二十三日立法局會議上答覆已故吳明欽議員的口頭問題時指出，屯門醫院未能全面投入服務的最大障礙是人手短缺，尤以護士為甚，可知其實政府一直已了解到人手短缺的問題，並不是林鉅津醫生剛才說近日才發覺。衛生福利司曾於九零年七月預告屯門醫院可於九二年底全面啓用，但到九一年十月就將這一個預測改為延至本年中才可全面啓用。目前距離年中還有幾個月時間，我無法看到有奇蹟出現的可能性，相信又要再度延期了。

主席先生，我們就以屯門醫院的人手短缺情況來看看問題的嚴重性，屯門醫院的護理人員編制應該有註冊護士 1556 名，目前只得 847 名，短缺人數近一半；病床的編制是 1606 張，目前只是有 974 張投入服務，包括 693 張急性的病床（其中 81 張由元朗博愛醫院遷回來，200 張則由小欖精神病院遷回來）；手術室有 12 間，但現時啓用的只有六間，令到一般手術輪候的時間要 10 個月，大大影響了服務的質素。人手短缺除因招聘不足，嚴重流失之外，工作量大，精神負擔重亦是因素之一。導致上述情況，其實與評估人手是否足夠有很大的關係。據悉，自從醫管局接手醫院事務之後，醫院只獲發一筆款項去聘請護士，聘得多少就多少，沒有編制可言。故一般醫院的人手都是比以前為少，導致護理工作人員工作量大，壓力愈重。長時期沒有改善，結果就令到人手流失，以元朗博愛醫院為例，去年度，醫院方面申請 132 名註冊護士，但只是獲得撥款聘請 88 名註冊護士，差距達 44 名之多，在職的護士工作量又怎能不加重呢？由此可見，護士短缺已是不爭的事實。因此希望政府能夠針對有關的問題，成立跨部門工作小組，全面討論有關的情況，並盡快提出解決的建議。

主席先生，我謹此陳辭，「匯點」的四位立法局議員李華明議員、梁智鴻議員、狄志遠議員和我均支持動議。

下午八時

主席（譯文）：現在已屆八時，根據會議常規第 8(2)條的規定，立法局現在應該休會。

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(2)條的規定，以便本局可完成今晚的事務。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

鄧兆棠議員致辭：

主席先生，剛才很多位尊敬的同事指出護士不足的問題，其實這是醫療界多年的積弊，屯門醫院和東區醫院均因護士不足而分別延遲擴展計劃和啓用的。舉一個實例：即使啓用之後，卻因護士不足，使很多病床空置而浪費公帑，更甚的是令很多市民得不到所需的醫療照顧。

其實，當局亦沒有隱瞞了這問題的嚴重性，估計在九一年欠缺 4000 個護士，而預測九五年會欠缺 6000 人。近年來，政府亦盡力招聘護士：包括增加護士薪酬；開設更多以中文授課的護士課程；聘用兼職護士；在專上學校開設護士學位；吸引受訓合格護士來港服務等等。但這些措施都達不到理想。大家不禁會問：究竟問題在哪裏呢？根據統計，現時流失率由八六年開始便有持續上升趨勢。過往幾年，人手流失率都是一成以上，當局曾檢討護士短缺原因，發現是因為本港 18 歲至 22 歲的人口下降；護士的工作性質和工作時間；前途不吸引；專上教育機會增加；還有各行各業對人力資源互相競爭。何敏嘉議員提出的跨部門檢討，無疑是有其可取性的，可以深入探討如何嚴重影響民生。

護士人手不足，已是不爭的事實。不過，我覺得降低護士入職資格，未嘗不是一個爭取人力資源的一個彈性處理方法。

護士提供的服務，除專業知識之外，很多時是要以愛心幫助病人，寄予同情和予以關懷，發揮高尚的南丁格爾精神。護士的專業知識，有時可以從身體力行、體會實踐中去汲取。因此，實踐是這門專業很重要的訓練過程。從實際方面來說，提高受訓期間的待遇和各種津貼，亦會使一些有志尋求高尚專業知識的青年選擇護士行業，作為終身的職業，而護士學位課程，亦可讓一些有幾年經驗和有志從事專科護士訓練的人士修讀。隨着醫學進步，深造的課程當然是不能付之闕如的。

除此之外，外地畢業的護士經過考核合格，應被接納，加入護理行業，而不應被歧視。平心而論，在今天工商業發達的社會，護士行業在爭取人力資源方面，是處於劣勢的。我所提的建議，未嘗不是符合現實的措施。正所謂「窮則變、變則通」，希望當局三思。

主席先生，謹此陳辭。

衛生福利司致辭的譯文：

主席先生，首先，讓我跟各位議員一起向本港盡忠職守的護士致敬。他們經常埋頭苦幹，默默地作出貢獻（雖然今天則較為勇於發言），致力為香港的病人提供高水準的醫療護理服務，實在令我們感激不已。正如黃震遐議員指出，在病人的康復過程中，護士提供的護理、安慰和鼓勵，擔當十分重要的角色，這是人所共知的。

然而，主席先生，雖然護理是一份富有滿足感和受尊重的職業，但亦是一份要求越來越高的工作。正如若干議員提出，我們顯然要因應護士及社會不斷轉變的需求而訂出新的方向。為配合醫學科技迅速發展，以及日漸老化的人口對護理服務不斷提高的期望，我們必須確保不單只有足夠的護士，還要有各類高質素的護士，以應付醫院、診療所和福利及康復服務的需求。關於這點，涂謹申議員可以放心。此外，我們亦須確保護士能夠獲得充足的訓練和令人滿意的服務條件，令他們安心工作下去。

讓我首先就多位議員對香港是否有足夠的護士所表示的疑問作出回應。單以統計數字而言，香港與亞太區的其他國家比較，情況毫不遜色。香港的人口與護士比例為每1000名居民有護士4.85名，星加坡為3.18名、韓國為2.08名、台灣則為1.9名。當然，單憑這些數字是不能消除各位議員對護士人手實際短缺情況的憂慮。但在職護士實際人數有多少？雖然護士短缺是顯見存在的問題，但香港是否真的如各位議員經常所說缺乏足夠護士呢？我曾與護士管理委員會接觸，希望能找到答案，但護士管理委員會現有的登記冊卻未能提供答案，因為該登記冊並不能充分反映護士留港及離港的情況，或護理人員的入職及離職情況。有關的註冊制度極需要更改。在改變註冊制度之前，無論真實情況為何，人們總會覺得護士人手不足。我盼望護士管理委員會的新委任成員很快便能提出建議，解決如何使登記冊切合實況的問題。只有這樣，我們才能正確估計香港護士的人數和我們所需的人手。

現在，我想回應一些議員就護士人手短缺對醫院的啓用造成延誤而發表的意見。這意見令人產生誤解。各位議員在本局曾多次聽到，由於類似屯門醫院及沙田護養院那樣規模龐大的醫院工程，均是為應付長遠需求而設，故有關工程是分階段進行的。這亦可以確保醫院設備得到正確的測試，各項服務亦能更妥善地籌辦和協調，包括聘用足夠的專業人員在內。醫院管理局曾向我保證，上述兩項醫院工程現正進行，並會如期啓用。我深信醫院管理局會有足夠合資格的各級人員，以推行既定的啓用計劃，並向病人提供完善的服務。

讓我再次向各位議員，特別是梁智鴻議員保證，我們承認加強招募和挽留護士的工作，至為重要。我們已修訂護士的入職條件，改善薪級和晉升機會，增加護理學位課程的學額，並為現職護士增設轉換職級計劃。最近，我們為見習護士和見習助理護士增設住宿津貼，並且加強招聘工作，錄取了335名資深見習護士接受訓練。醫院管理局亦已錄取140名兼職護士，以提供平均相等於74名全職護士的服務。此外，醫院管理局現正設法改善護理人員的職業前途，令護士有希望升任護理管理、臨床和教育等方面的更高級職位。

由於上述協同的努力，自一九九一年十二月醫院管理局接管所有公營醫院以來，醫管局轄下的在職護士人數淨增加了470名，而流失率亦能夠抑制於10%的水平。這個成績已算不錯，但我們不會因而感到自滿。

主席先生，醫療科技和治理的發展，為護理工作帶來新的挑戰，當局必須重新考慮護理人員的角色、教育需求和職業前途。在這方面，我與各位議員的意見一致。因此，除了在薪酬結構和晉升機會方面的改善之外，我們亦採取措施，以重新編配職務和盡量利用專業。

人才。現時有 167 名病房事務員在各間醫院協助執行非專業職務。同時，在護士宿舍和中央消毒物品供應組，適當的輔助人員正協助護士工作，並且會逐步接替他們。我們將會繼續努力，並在有需要時採取其他更有效的措施，以減輕護士所擔任的非護理職務。

護理教育對協助護士應付工作上的新要求尤其重要。香港理工學院在政府的支持下，於一九九零至九一年度開辦第一屆護理學士學位課程，每年收生 42 人。其後，香港理工學院和香港中文大學另再開辦三項護理學位課程，並增設了 94 個學額。到一九九四至九五年度，收生總數將增至 150 人。換言之，護士的學位課程名額在五年內將會增加 250 個。我認為我們並非停滯不前的。

此外，醫院管理局和衛生署均資助護士修讀在職訓練課程和轉換學士學位課程。其他受訓機會還包括參加海外的臨床專科課程、在職專科訓練、多項海外及本地舉辦的管理課程，以及特別部份時間制課程。這已足令我游說我女兒加入護士行業。今年我們亦已將見習護士及見習助理護士的訓練名額增至 5376 個。凡此種種均有助加強護理研究、教育和管理，以及提高護士的專業地位。

我亦認為直至目前為止，這些措施只能防止問題惡化下去。我亦同意黃震遐議員及譚耀宗議員的說法，鑑於需與別的行業競爭，我們必須採取新方法吸引數目逐漸下降的青年人加入護士行列，並以護理服務為終身職業。目前正是檢討整個護理服務問題的時候，以便制訂長遠政策和籌劃未來路向，包括人手編制比率等重要事宜。在這方面，我可以證實，立法局衛生事務小組已在一九九三年二月八日的會議席上得悉，當局將成立一個成員包括有關決策科、專業人士及學術機構的跨部門研究小組，負責制訂有關護理專業的整體策略及全面行動計劃。但在我們進行上述工作之前，主席先生，我必須強調，作為全港護士最大僱主的醫院管理局，早已成立一個護理服務工作小組，負責研究護士人手的整體供應和短缺情況，以及紓緩人手短缺的措施。該小組亦會研究護理教育及訓練機會、護士的職業結構、重新界定護士職責及為護士制訂專業標準、程序及指引等事宜。小組將於本年稍後時間提出建議。有關建議會成為進一步行動的根據。主席先生，我建議我們必須等待該小組的研究結果，才成立該新的跨部門研究小組，否則，我們可能會因為進行相同的工作而浪費人力，而我們亦不能冒出錯的危險。我亦了解何敏嘉議員希望立即採取行動，但讓我們再多等數月，然後採取正確的行動。

主席先生，我非常感激各位議員今天發表的具建設性評論及建議，包括鮑磊議員及林鉅津議員就彈性解決方法而提出極具創意的建議。我們當會緊記這些建議。我現在要說的是，我會把今天各位提出的多項寶貴建議轉交醫院管理局考慮及採取所需行動，而我們定會致力改善護理服務。說回跨部門研究小組，我們打算在年底前提交報告書，而我希望各位議員在審議額外撥款建議時，會給與我們所需的支持，從而使本港的男女護士獲得他們所應得的鼓勵。

謝謝，主席先生。

主席（譯文）：何敏嘉議員，你是否想致答辭？你有七分鐘時間。

何敏嘉議員致辭：

主席先生，首先我想謝謝各同事的踴躍發言及提出很多寶貴的意見，我亦很希望在此謝謝各護理團體給我的支持。

首先我想回應一下衛生福利司的答覆。衛生福利司提到很多的數字，她說：我們的護士人手比較很多地方是較為好的。我不知道這究竟是否包括一些護士學生，或者是否以註冊的數字來計算。我希望獲得一些較準確的數字。

關於護士管理委員會一點，作為該委員會一名新成員，我一定會在護士管理委員會做一些功夫。至於有關我們現在醫院不能提供足夠的病床並非因為護士短缺的問題，我也想提一提，其實當局曾告知本局同事，尤德夫人醫院在九四年便可以全面啓用，由現在至九四年，只得一年多的時間，而護士人手又有達 5000 多人的短缺，我們屆時如何去「變」那些護士出來呢？

衛生福利司剛才給了我們一些答覆，她提到當局做過很多很多的事情，包括增加一些住宿津貼給護士學生，以及改變護士的架構，但很遺憾的說一句，其實這是三年前做的事。當局兩年前是這樣回答，去年給立法局的文件也是這樣回答，今年總督給我的信也還是說這幾樣事情。究竟有沒有一些新措施呢？我同意政府是做過一些事情，但如果做了一些事情，卻沒有一個適當的後果，或者說達不到一個好的效果，就應該繼續去做，做到好為止，直至問題解決。

我想回應一下林鉅津議員所提的問題。他說政府一直也沒有承認護士短缺。其實如果他留意一下的話，九一年衛生福利司就在此答過有關護士短缺的問題；當局在九二年給衛生小組的文件亦寫得很清楚。至於醫院管理局告知他沒有護士短缺，那我也很希望醫院管理局作出一些澄清。醫院管理局對於這麼多護士辭職，也不知道究竟是甚麼原因，實在使我覺得非常遺憾。就解決護士短缺的問題來說，護理行業當然絕對有責任，但是政府亦絕對有責任。以往護理行業不是沒有提出建議，只不過是政府置若罔聞。

我亦很多謝梁智鴻議員給我們很多忠告，他提到人手、護士的角色，訂定工作範圍等等。其實護理行業一向都希望爭取更加有效地去發揮他們的專業自主。我亦希望利用這個機會，使各同事知道，其實護士不是沒有爭取，只不過是爭取不到，所以我們今日便要訴諸於公眾。我們想各同事明白的，就是在這個行政主導的政府之下，行政部門的權力是如何大。就以教育政策為例，10 年前香港護理員協會就已經清楚告訴政府，我們希望政府對護理教育作一些改變，朝着專上院校課程發展。護士的意見已經說得很清楚，但政策科往往就是會去問一個用家部門，也就是當時的醫務衛生署。這個行政部門如果說，他們覺得不需要或不想改，那有關的改變建議就會完蛋，停了下來。梁智鴻議員可能對此不大明白，因為他是醫生。為什麼醫生可以影響行政部門的決定，而護士做不到？我只能夠答，無論在以前或者今日，我們的醫療同業，在以前的醫務衛生署、醫院事務署、或者是今天的醫院管理局，其影響力事實上都比護士大很多，這可能是你們的祖先打下來的江山。

另外，讓我們看看護士的角色。我們不是沒有想過要訂定一些角色，我們不是沒有做，而是僱主往往用行政的手段，即是根據僱主與僱員的關係，告訴護士：這是你在一個僱員工作範圍裏面應該做的。我舉一個實例。當年醫務衛生署決定晚上院務主任是不須返醫院處理病人的財物的，雖然經過護士多次的抗議，但是行政當局的最後決定是：晚上職員都下了班時，只有護士上班，因此病人的財物就應該由護士處理。此外，護士要求由病房事務員處理文書工作，要求他們不是只在「朝九晚五」上班。但如果要病房事務員加開早班、中班或在公眾假期上班，當局就要加人、就要加錢。這正就是我們要求政府成立跨部門工作小組的目的，我們就是要行政當局作出撥款決定。

此外，我想回應一下鮑磊議員及林鉅津議員提到的輸入外地護士問題。我們覺得香港不是完全沒有人手，正確的做法不是輸入，而是將這個行業專業化，去吸引人入行及留下現在的護士。

我亦想回應鄧兆棠議員建議考慮降低護士入學資格。這是極不可行的，這樣做，我們便不可以隨着整個醫療科技的進步邁進。只能往前走，不能後退！

最後，我呼籲護理界的全人，這個動議只是一個開始，我們以後會繼續漫長地工作。

蜂音器發出持續的聲響。

主席（譯文）：何敏嘉議員，你必須結束演辭。

何敏嘉議員：謝謝主席。

動議付諸表決，並獲通過。

釋義及通則條例

馮智活議員提出下列動議：

「將 1993 年 1 月 12 日提交立法局會議省覽的《1993 年行車隧道（政府）（修訂）規例》（即刊登於憲報的 1993 年第 2 號法律公告），修訂如下 —

(a) 廢除第 2(a)條而代以 —

"(a) under the respective subheadings of "Aberdeen Tunnel" and "Shing Mun Tunnels" by repealing "\$6" and substituting "\$5"; and "；及

(b) 在第 2(b)條中，廢除"\$3"及"\$4"而分別代以"\$4"及"\$3"。」

馮智活議員致辭：

主席先生，我謹動議通過議事程序表所列以我名義提出的議案。

1993 年行車隧道（政府）（修訂）規例將香港仔隧道、城門隧道及將軍澳隧道所徵收的通行費調高一元，新的收費分別是六元、六元及四元，由一九九三年一月十日開始生效，為此，立法局議員成立了一個小組委員會，加以研究，此小組委員會由我擔任主席。

小組委員會成員審悉政府當局就此事提供的解釋，當局期望隧道的通行費可為其平均固定資產淨值提供合理的回報，目標回報率定為 15%。政府轄下四條隧道在九一至九二及九二至九三兩個年度從通行費所得的實際回報都是 5.2%，當局認為這樣並不理想。隧道通行費調高一元後，預計一九九三至九四年度的回報率達 10.1%；假設此收費在有關期內不再作調整，至一九九七年後，還須等待一段時間始能達到所預訂的 15% 目標回報率。

其實政府轄下的隧道基本上是公用設施，應以疏導交通為目的，不應以商業角度來經營，規定其必須帶來可觀的回報。何況隧道的興建費用是由納稅人支付的。換句話說，納稅人一方面出錢建隧道，另一方面又要承擔 15% 的回報率，是一種雙重付款，這是不公平的。此例一開，將來每一種社會服務投資都以 15% 目標回報率為依歸，那麼，市民的開支便大大增加。故此小組成員反對以 15% 為目標回報率。本人認為所收到的隧道費，如果能支付隧道建造成本及經營開支，就應足夠，政府不應以為有機會賺錢，就不放過。官商爭利，市民只能任人魚肉，苦不堪言。因此，政府實在要放棄以 15% 為政府公共設施的回報率政策。其實，即使通行費近期未曾調高一元，回報率預計亦會在明年有所增加，會由九二至九三年度的 5.2% 增至九三至九四年度的 8.1%。另外，現時三條隧道的使用量未達飽和，加價後會減少駕車人士使用，尤其是使用香港仔隧道及將軍澳隧道。建設隧道的原意是疏導交通，縮短行車距離而節約能源、節省時間。可是，加價措施會導致部份駕車者不使用隧道而使用其他道路。主席先生，納稅人竟然享用不到公共設施，簡直就是荒謬和不合理。

現在講一講我及港同盟議員的意見。今次本局議員反對政府隧道加費，應該令政府當局認識到，不要想當然地以為現時的收費政策十全十美，而應進行全面檢討並向公眾解釋收費政策的合理性。

現在已經很清楚，政府提出效法私營機構以固定資產值 15% 為政府隧道的回報率，這一政策，並不合理。事實上，各類私營公共事業利潤率之高一直為市民所詬病，而批准這麼高的准許利潤的人便是香港政府。現在，政府又說要根據私營公共事業利潤率來企圖「合理化」政府隧道的利潤指標，明顯有「官商串通，抬高利潤」之嫌（事實上，政府於九一年公布將九鐵的利潤率指標定為固定資產值的 12%-15%，明顯是以私營機構利潤率為參考）。

我反對政府將公共事業的回報率定在 15% 的高水平，原因有三。首先，這導致不必要地加價，像今次提高隧道收費根本並非因為成本上漲，而只是為了要提高利潤；第二，高回報率令服務收費訂在不合理的高水平；第三，政府與私營機構公共事業的高利潤率明顯「相互合理化」，令私營公司有藉口繼續宣稱現時利潤率是合理的，對市民及使用者不公平。

我贊成政府要對隧道的回報率及收費政策作出全面檢討，而檢討範圍應擴大至所有政府公共事業（包括郵政署、水務署、機場等）、政府收費服務（如學費等）及公營機構（如三鐵），而立法局對口的常務小組亦應作出討論，與政府一起進行檢討工作，令政府的公共事業及服務收費政策變得更為合理。

主席先生，審議此規例的小組委員會認為目前並無理由在現階段調高這三條行車隧道的通行費。小組委員會一致反對是次加價，建議將香港仔隧道、城門隧道及將軍澳隧道的通行費回復至一月十日增加一元之前的水平。

主席先生，如果立法局今次在隧道加價一事中，否決了政府的建議，一個更重要的意義，是使政府警惕，不要亂用自己的行政權力，無理加費。立法局是一個監督政府的機構，以維護市民大眾的利益，正如現在我們要阻止隧道無理加費一樣。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

動議經向本局提出。

主席（譯文）：會議常規第 27A 條對此並無任何建議，但我相信各議員都希望遵守內務委員會所定的七分鐘發言時限。

鮑磊議員致辭的譯文：

主席先生，我不贊成撤銷增加隧道收費的建議。我認為本局議員必須十分慎重考慮這項建議所帶來的影響。我固然全力支持本局議員在監察這類收費方面的合法地位，但我恐怕此舉可能開創先河，導致源源不絕地去爭辯各類政府的收費。

打擊通脹是當前急務，故此我無須贅述政府應帶頭遏抑收費飆升。可是，儘管怎樣想像，我們也不能將隧道收費的增加視為帶動通脹的因素。再者，市民並沒有大加抗議，甚至沒有對這事廣泛表示關注。三條行車隧道其中一條最後一次加價是在三年前，而其餘兩條則約在兩年前。經營行車隧道的回報向來不高，而從中獲得的利潤，又會用於其他需要公帑的項目，所以我看不到阻止加價的原因。

有關議員反對加價，我促請他們再作考慮。不過，我同意政府應檢討合理回報率的整個問題，並向我們簡報檢討的結果。

主席先生，我反對動議。

劉健儀議員致辭：

主席先生，沒有人喜歡加價，但如果加得其所，加得合理，我相信市民大眾是會接受的。今次三條隧道加價，主要的問題並不在於所加的一元，而在於加這一元背後的政府公用事業收費政策。

政府坦白承認，是參考私營公司的標準採用平均固定資產淨值的 15% 作為目標回報，並採取審慎商業原則經營政府隧道。政府謂這個政策沿用多年，不過，我都是因為這次加價才知道的。無論這個政策存在多久，無論議員是否知道這個政策的存在，無論這個政策最終是否為議員接納是健全的，主要的是這個政策從未在本局討論過、分析過。在這方面，交通小組會連同經濟事務小組、公用事業小組及其他有關的小組，跟進這問題，對有關政策作出研究。

就政府初步的解釋，我認為以隧道而言，政府採取私營公司的目標回報率和經營手法作為標準是值得商榷的。興建隧道的目的是改善交通，使市民可以更快捷地到達其所需要去的地區，以紓緩道路的擠塞。政府有責任為市民提供這類設施，這樣做也配合政府發展新市鎮的計劃。當然隧道的運作、維修和改善等都是需要成本的，政府要收回成本是無可厚非，但我認為在成本以外再向市民索取利潤的做法需要有充分理由去支持，單是跟隨私營機構的做法難以令人信服。因為歸根究柢，政府是為市民服務的，而私營機構是為股東牟利的。況且私營機構是需要有足夠的利潤去推行發展計劃、償還債務、向股東作出投資回報等，但政府並沒有這方面的壓力，因此私營公司所採用的準則未必適用於政府。政府隧道是用納稅人的錢興建的，「取之於民、用之於民」是理所當然的，但如果要再「索之於民」，便須要有一個合情、合理又合乎公眾利益的基礎。在這個階段，我看不到今次政府增加隧道費是建立在這個基礎上，所以我不能夠支持。

主席先生，我謹此陳辭，啓聯成員和我都會支持馮智活議員的動議。

麥理覺議員致辭的譯文：

主席先生，如果馮智活議員提出動議的目的，是質詢政府的政策，就政府隧道，或實際上廣泛包括其他政府公用事業及服務的收入，准許其收回平均固定資產淨值的 15% 作為目標回報率，那麼我認為馮議員走錯了。如果這是他的動機，便應透過適當的立法局常務小組，再經內務委員會及最後在本局進行特別辯論，對有關政策提出質疑。辯論將集中討論這類企業的獲准回報率，使我們可以詳細探討每年所紀錄的實際回報率。

在得到行政立法兩局的支持下，政府多年來透過特別行動，同意收回平均固定資產淨值的 15% 作為回報率應是獲准回報率的最高上限。這些設施既然由政府擁有，故此也是由香港人所擁有。因此，我難以理解為什麼隧道收費成為眾矢之的，及為什麼要提出一項動議去否決一項極為溫和但已經生效的加價，而事實上這項收費的調整屬行政立法兩局所同意的政策範圍。這項加價遵照多年前既定的政策，就是應盡可能逐步調整及不應對通脹帶來壓力。

無論用任何一個尺度去衡量，現時的隧道收費都算是低廉。與其他國家同類隧道的收費比較，實在有很大的差別。我們試試將它與歐洲和北美洲的隧道收費作一比較。它們對通脹的影響只是微乎其微，對甲類消費物價指數的影響據評估也不超過 0.04%。這樣的加幅不能說會引起通脹。很多其他產品及服務的加價反而引起更大的通脹影響。

故此，我並不認為這項動議有任何支持論據。現時的隧道收費是低廉的，而加價後也仍然維持低廉的價格。這次加價並沒有引起運輸業、車主或市民抗議。政府增加收費後所得的回報，將由去年平均所得的 5% 調高至今年的 10%，而預計到一九九六至九七年亦只達 15%。因此，納稅人未來四年所得的整體回報遠低於獲准的 15% 水平。對於釐訂政府隧道及其他政府設施和服務的回報率為平均固定資產淨值的 15%，我並不認為有甚麼不對。隧道收費及其他收費始終無法達到這個目標數字，有時候還持續多年維持在 10% 以下。

為什麼公眾以納稅人身份擁有的設施不應追求一個可以媲美私營機構所得的回報率？從公用事業所得的收益，將調撥入政府一般收入中，而其用途包括用來改善社會服務。

就隧道方面而言，我並不明白，為什麼駕駛人士應由納稅人津貼，又為什麼駕駛人士不能分擔香港市民大眾福利的費用。我認為應維持現時的收費，而收費大致上應每隔兩年，按通脹調整，以免引起不必要的恐慌。

主席先生，我奇怪這項動議會在本局提出，我不能支持這項動議。

李永達議員（譯文）：主席先生，我要求闡釋一點。

主席（譯文）：好的，李議員。

李永達議員：……麥理覺先生說，有關公共設施（隧道）的政策要收回資產淨值的 15% 是行政局和立法局曾經討論過和同意的。我作為一位新人，並未參與討論過。我想問麥理覺議員是在哪一年討論過，因為現時看到有些舊的同事在搖頭，似乎不知這事，所以想問麥理覺先生是在哪一年討論過和立法局同意過有這項政策？謝謝主席先生。

主席（譯文）：麥理覺議員，你可決定是否加以闡釋。

麥理覺議員（譯文）：是的，主席先生，我想作出回應。我想這是過去 25 年來行政立法兩局的一般理解，據我記憶所及，這個 15% 的水平，無論是在財政預算案或在本局所提的問題中，均多次被提及。我極力主張政府在稍後時間，或現在就證實這實在是多年來所奉行的政策。

李家祥議員致辭的譯文：

主席先生，我想就馮智活議員建議的修訂提出反對意見。

我的兩位同事，鄭海泉議員及葉錫安議員勇敢地允許我，公開聲明並紀錄在案，他們普遍支持我所發表的意見。

假如我們現在討論的問題純粹關乎交通事務，我也不會與馮智活議員及劉健儀議員持不同意見。不過，在一窩蜂地跟隨其他議員要求撤銷增加隧道收費的措施前，我們不能忽略其他重要的財政考慮因素。

首先，我們現在審議的隧道收費，並不是一項為解決交通問題而實施的管制措施。這項收費主要是為了達致政府的一個財政目標。雖然我們現在對這個財政目標有比較含糊的解釋，但這個目標看來是本局數年前所訂定的。因此，我認為政府當局經過多年來的忍耐後，現在將問題提交我們討論是正確的。當局並沒有向我們履行其職責，貫徹執行這項既定的政策。本局議員反過來也沒有向公眾履行我們的職責，對這些政策不斷進行檢討。我們必須履行這項職責，進行全面和公開的辯論，並考慮所有基本的原則和影響。不過，一旦達致一項決定或政策，無論政策當局或本局均應受這項決定或政策所約束，直至有關的政策透過同樣的程序遭撤銷。

就今次的事件來說，我們企圖在未進行正式辯論前，把一項既定已久的政策決定置諸不理。雖然這可能只是一個獨立的個案，但我恐怕我們可能已公開展示，我們錯誤地將事情本末倒置。

其次，在今天表決後才將這個問題安排在交通事務小組進行全面討論，我恐怕我們再次誤解了問題。我認為由財政、稅務及金融事務小組負責這個辯論更為恰當。假如我們要維持一項重要的政府財政收入來源的實際價值，就必須定期檢討政府的收費。這項財政收入來源極為穩定，徵收的幅度甚低，而且容易管理。這項收費主要由那些明顯地可以負擔的人支付。總之，這是一項最佳的財政收入來源，可以用來支付其他昂貴和虧蝕的公共服務。

政府當局曾向新聞界表示，受平均固定資產淨值的目標回報率所影響的收費，佔政府整體收入基數的 13% 左右。這顯然是我們全盤財政計劃及策略重要的一環，任何基本改變也不能掉以輕心，更不能沒有本局有關常務小組的參與。

我絕對接納修訂建議背後，維護市民利益的善意。在通脹高企、目標回報率達 15% 之高及龐大的財政盈餘下，難免會令人容易接納小組委員會提出的如此具說服力的理由。毫無疑問，平均固定資產淨值政策應該加以檢討。但在我們急切地顯示我們新建立的政治實力，投票反對增加隧道收費前，我懇請各位議員要謹慎和自律。如果因一時衝動，在未進行理智的分析之前，便接納這項作用不大但危機重重的建議，最終就等於否定政府對公共財政所採取的負責任管理態度；否定要維持香港其中一項最佳又最重要的政府收入來源的實際價值的做法；也否定一項可能仍被認為成功的財政政策。

黃偉賢議員致辭：

主席先生，目前香港有五條行車隧道判給三間私人承辦商管理。我們一直以為將這些政府隧道交與私人承辦商管理可以減低成本及提高效率。但是，很可惜的是，我們現在看到的是：要透過加價去增加政府的收入，而不是去想辦法減低有關的經營成本。如果是這樣，我看不到政府將這些政府隧道判給私人承辦的好處。

由於獅子山隧道嚴重擠塞，政府基於交通管理的理由，在九零年四月將獅子山隧道的收費由三元提高至六元。現在這三條隧道由於使用車輛的不足，使回報率不能夠達到政府的預期目標，於是又要加價。這樣，給市民一個感覺，就是多車輛使用要加價，少車輛使用亦要加價。究竟市民如何去適應？

說到回報率，其實投資回報是長期的，尤其是公共服務。我們不希望見到有關的投資回報是一個短視的回報。況且，就算不加價，隧道的回報率亦由 5.2% 提高至明年的 8.1%。根據運輸署的預測，隧道的使用率亦會有顯著的增長，相信未來的回報率會有很理想的升幅。

我在此提醒政府，如果它是以加價作為達到回報率的目標，我恐怕得不償失。因為加價會令一些長期使用隧道的汽車改用其他不收費的公路，這會導致兩個不理想的後果：(一) 使其他不收費的公路更加擠塞；(二) 如果因為加價而導致使用隧道的汽車數目減少，使私人承辦商的收入減少，有關的私人承辦商可以透過法律行動向政府追討損失。

政府可能以為這次只加一元，其實加幅已達到 20% 至 33%。當駕駛者考慮是否使用隧道或改用其他不收費的道路之際，他考慮的因素不是一元，而是六元、四元以及不用繳費的分別。因此，政府以為只加一元是不會導致汽車使用者用其他不收費的道路的想法是不正確的。這樣只會導致其他不收費的道路更擠塞，隧道的收入亦因此而減少。

最後我想強調興建隧道的目的，是疏導擠塞的交通，以期發揮紓緩的作用。興建隧道的目的不是為了牟利，而隧道也不是賺錢的工具。

主席先生，我謹此陳辭，匯點的四位立法局議員均支持動議。

馮檢基議員致辭：

主席先生，我的發言是反對這次的加價，支持馮智活的動議。大家看到，香港仔隧道是由五元加至六元，加了兩成；城門隧道由五元加至六元，亦是加兩成；而將軍澳隧道由三元加至四元，加幅是 33%。我會就以下兩點來發言：(一) 這次加價的動機；(二) 這次的加幅。

記得當政府實施加價後，政府官員曾提出加價的準則。現在引述他們的說話：「政府公共事業除供水之外，投資目標的回報率是平均資產淨值的 15%，原因就是因為這回報率與其他大型和私營公共事業的回報率相若」。政府的首席助理庫務司華賢仕先生在出席立法局條例草案專案小組會議時，曾進一步將中電及九巴作為例子。但是自我們去年進入立法局後，印象猶新地記得公共事業專利權的利潤加幅到底是多少，我們為此而爭議不休。九巴的專利權雖然在九七年屆滿，相信到時候會有相當大的討論。上年中電獲得專利權的續期，在本局亦有很大的爭論以及受相當多議員的反對。其實政府亦在上年取消了九巴的利潤管制。所以將利潤放在 15%是有相當的爭議性，而且其他國家的走勢並不會用此作為政策。所以，如果我們這次通過加價的話，就顯示了兩樣事項：

- (一) 在政策實施的趨勢上出現矛盾；
- (二) 如果這政策獲得通過，會使後來者（跟着來的私營公共事業機構）以政府作為例子，或以政府作為示範，日後要討論這個政策就更加會困難了。我亦相信，跟着來的私營公共事業機構更以政府作為理由，覺得不效法就不行。所以如果同意政府加價是相當之危險的，就是說我們將政府變作一個示範。

我反對這次的加幅，大家知道通貨膨脹不斷上升，今個月又提升到兩位數字。但是由政府帶頭，是否覺得兩位數字仍是太低，而要加至 20% 至 33%？第二，為何回報率一定要訂到 15%，而不是 10%、5% 或零呢？為何不用收回成本作為一個基本考慮？正如剛才馮智活議員所說，在九二至九三年度的回報率是 5.1%，就算不加價，在現時的情況下，九三至九四年度的回報率是 8.1%，如果 15% 是政府今次加幅的回報率目標，其實是將現在的價錢加倍地追，這樣的幅度我們是受不了的，這樣的幅度也使香港政府牟取暴利，示範了一個非常之不好的例子。

所以這次我反對加價，是反對加價背後的意義，亦反對這次的加幅。我希望立法局的有關小組，能就這項政策再加強討論以及加強對政府這方面的監察。

主席先生，我是支持動議的。

周梁淑怡議員致辭的譯文：

主席先生，我原本不打算發言，但聽到一些同事發言後，我感到我必須發言。鮑磊議員表示，我們否決政府的要求，會後患無窮，令我感到很詫異。我認為審議每一項提交立法局的要求，是立法局議員的職責。因此，引起麻煩並不重要；重要的是提交討論的要求是否有充分理據。

麥理覺議員剛才先後提到行政立法兩局通過的政策及達成的有關協議。據我記憶所及，我肯定本局沒有達成這樣的一項協議。但縱使過去曾達成這樣的協議，我相信當局應不斷制訂政策，並不時加以檢討。假如我們有一項沿用了 25 年的政策，我認為當局應經常加以檢討，看看該項政策能否與時並進，而明顯地，現時這項政策，一如各位議員所見，似乎未能與時並進。有時候，倘若政府反應太慢，則本局便有責任適當地作出反應。

正如其他同事所說，政府服務有別於商業服務。政府服務不應純以商業原則來經營，我經常質疑當局，為甚麼政府服務只以商業原則經營。我肯定許多同事亦會提出這樣的問題。事實不應該是這樣。只因為政府服務像私營機構般經營，當局便可以理所當然地定期提高服務的收費及價格，而事實上並沒有必要這樣做。在不斷說有這樣一項政策之餘，我們不應問問究竟是否有這個需要？這樣的處理方法肯定是官僚式的。難道我們不應質疑這項加價會否刺激通脹或會否為已十分充裕的盈餘加添進賬？我們是否有需要以這種方式向市民收取更多費用？

我同意李家祥議員所說，本局應該對更廣泛的事務，例如財政政策等，進行辯論。我認為現在是適當時候，由某些同事考慮就此事提出動議。最後我認為，確保政府不會超額支出，雖非本局的責任；但確保政府不會超額收費，則是本局的責任。

主席（譯文）：馮議員。

馮檢基議員：主席先生，我在剛才的演辭中，錯誤引述一個例子，現想澄清一下。

主席（譯文）：馮議員，你想提出甚麼？

馮檢基議員（譯文）：主席先生，我想澄清一點。

主席（譯文）：你想澄清自己說過的話（眾笑）。很抱歉，你若要澄清，則必須符合會議常規的規定。是否有議員誤解你的意思，以致你需要作出澄清？

馮檢基議員：我在剛才列舉的例子中，錯引了一個字，我可否更正？

主席（譯文）：馮議員，這並不符合會議常規。我不可以讓你發言兩次。

庫務司致辭的譯文：

主席先生，馮智活議員所提動議的作用，將會是把行政局所通過並於一月十日在若干政府隧道實施的加費撤銷。首先，我想解釋為甚麼我認為這些增幅是公平和合理；第二，我會討論議員就政府對本身公用事業收費的一般政策，特別是隧道收費政策所提出的問題。

過去約 20 年來，是的，是 20 年來，政府透過一個制度，對本身所有公用事業的管理及帳目，進行定期檢討。在這個制度下，政府公用事業的收費水平，由有關部門的運作帳目委員會每年加以檢討。帳目委員會如發現有理由調高這些公用事業的收費，便將有關理由提交行政局。正如麥理覺議員非常正確的指出，當局不僅向行政局，而且多次向本局，提到固定資產平均淨值 15% 的目標回報率。由於上述公用事業收費有數次成為一年一度財政預算案的論題，所以曾在預算案辯論中提過這個回報率；也曾在提交本局的附屬法例中提過，並在無反對聲中獲得接納。至於政府隧道收費，則由政府收費隧道帳目委員會每年加以檢討。這個委員會的成員，包括運輸署、運輸科及財政科的代表。假如該委員會認為有理由調整隧道收費，就正如我先前所說，會將建議提交行政局。以目前情形來說，行政局決定將香港仔隧道、城門隧道及將軍澳隧道的收費調高一元。獅子山隧道則不建議加費。

決定這項輕微增幅的一個重要因素，是有需要改善政府在收費隧道所得到的回報率。收費隧道的目標回報率，是固定資產平均淨值的 15%。一九九一至九二年度的實際回報率，只得 5.2%。今次增幅，將可改善這疲弱的表現，使一九九三至九四年度的回報率，提升至 10.1%。然後，一九九六至九七年度的回報率，會逐步升至接近 13.3%。這個回報率，仍明顯低於 15% 的目標。

帳目委員會亦會顧及維持收費實際價值的需要。香港仔隧道及城門隧道自一九九一年四月一日以來，接近兩年未曾調整過收費。將軍澳隧道自一九九零年啓用以來，亦無調整收費。儘管將軍澳隧道的增幅，以百分率計，較同期的甲類消費物價指數為高，但如將該隧道的收費由三元增至比方說 3.71 元，實際收費時會有困難。

在建議加費前，帳目委員會亦小心考慮加費可能對交通管理的影響。根據我們的評估，加費對隧道的使用率影響極微；這項評估，已由我的同事運輸司證實。

我們所顧及的另一個因素，是這個 1 元加幅對駕車人士及整體通脹的影響。我們認為加費一元對駕車人士不會有顯著分別，而公眾對這個增幅的不滿反應，亦會極輕微。這項估計已證明正確。在本局之外，只有極少批評；事實上，今日有幾次進入本局時，我見到關於護士短缺及的士政策的標語，但卻見不到憤怒的駕車人士在本大樓外聚集。讓我告知各位，原因是這個增幅對甲類消費物價指數的總體影響，估計不會超過 0.04%。

最後，帳目委員會亦顧及財政方面的考慮。倘若現時所討論的加費被撤銷，政府一般收入將會在一九九三至九四年度減少大約 4,500 萬元，到一九九六至九七年度則共減少約 2.5 億元。這筆金錢須從其他來源補回。

我希望我已向各位表明，在加費實施前，所有有關因素已獲審慎考慮。主要因素為：政府對回報率的既定政策、維持政府收費實質價值的需要、調整費用對交通流量及管理的影響、對通脹的影響、市民的可能反應及為政府一般收入帶來的數額。我可以向各位議員保證，任何有關增加政府公共事業收費的建議，無論加幅是多麼溫和，絕不會受到輕率處理。

儘管如此，我從這次辯論中察覺到，各位議員的關注重點，是對既定政策本身以及應否對政策進行檢討，而不是對政府根據既定政策所採行動是否適當。

首先，馮智活議員提出一個理論性的論據，他說由於政府是通過徵稅來為這些隧道提供資金，因此除合理地收回經營及維修成本外，不應在隧道的使用方面尋求任何回報。這項論據錯在它不能認識到兩類服務及設施的區別：一類是向廣大市民提供，根據公共政策應予大量津貼的服務及設施；另一類是向某些使用者提供，一般毋須津貼的商業或公用事業性質的服務及設施。行車隧道屬於後一類。以收費隧道來說，一般納稅人的身分相等於股東，有權期望其投下的資本得到公平的回報。既然政府首先無意津貼駕車人士，那麼，如果不能取得公平回報，便等於要由一般納稅人津貼駕車人士。為駕車人士提供津貼的後果是，那些本質上經常須大量津貼的服務及設施（例如社會服務）所能獲得的資源，將會減少。

不但如此，正如我們在提交營運基金法例時向各位議員所解釋，政府公用事業維持溫和利潤準則，目的在鼓勵商業意識不太強的公務員，去確保一項運作的經營成本，在計及些微利潤後，不會超過預期的收益。一項公用事業因經營得法而令政府收入獲得溫和利潤，以我來說，在道德上並無不妥。

第二，另有論據說，雖然收回某形式的成本或投資可能是恰當的，政府不應謀求與私營公用事業相若的固定資產回報率。

我同意政府公用事業與私營公用事業的情況不盡相同，在調整隧道費及收費時，必須考慮回報率以外的其他因素。正如我在解釋收費隧道的情況時所說，實際情況便是如此，而正是由於這個原因，我們實際極少有達到目標回報率水平的情況。也因如此，我們每年都檢討收費隧道及其他政府公用事業帳目，確保顧及所有有關的政策考慮因素，經濟因素及市民的接納程度。

第三，有人問及，我們既有目前那樣高的儲備水平，為何不可以放棄這項加費。當我們經濟強勁時，以這種態度對待經常收入，所造成的危險，是使我們收入來源變得不穩定。試問哪一位議員可以保證我們會經常如此好景？當經濟衰退時，各位議員是否預備批准大幅提高收費，使這些收費能夠實質上保持原來的水平？或者，在經濟衰退時，各位議員是否會嘗試例如以增加利得稅的形式，將支持社會服務開支的負擔全部加諸商界？在面對經濟困境時，這樣做是否一項明智的策略？

讓我清楚說明：政府公用事業佔經常收入總額 7%左右。倘這項動議獲議員通過，這個非常重要的收入範圍便會蒙受損失。倘本局無勇氣讓政府不時實施不受歡迎的加費措施（更不用說目前這個在本局以外引起極少公眾反應的個案），本港從這些來源所得的收入可以嚴重減少。

最後，在這次辯論中至令仍未提及的一個要點，是我們正尋求鼓勵私營機構投資於主要運輸基建。西區海底隧道是一個例子，同時，我肯定還有其他主要例子。我們對於此類工程應有合理回報的意願，必須不受懷疑。對政府公用事業的盈利能力採取過分節制的態度，只會產生嚴重阻力，致令無人願意投資於亟需私營機構參與的公共運輸事業。

總結來說，我認為我們為政府公用事業尋求合理回報率的政策，在理論上合理，在財政上又有需要。不過，我接納各位議員的意見，現時可能需要作出審慎研究，以決定應否調整收費隧道及其他政府公用事業的特定目標回報率。我已準備進行此類研究，並向各位議員提交有關結果。不過，我認為阻撓通過今日所考慮的這項個別溫和加費措施，不是開始此類檢討的理性或合宜的方式。

主席先生，經考慮所有情況後，我促請各位議員否決當前動議，以便已批准的隧道加費繼續實施。

馮智活議員致辭：

主席先生，剛才庫務司提過，說這樣的增加是一個溫和的加幅。其實，一個不合理的加幅就是不合理，現時就算不加，回報率也有 8.1%，但是加價之後就會有 10.1%。那為何要將回報率提高 2% 呢？政府是否那麼需要這些錢？如果政府真的很需要這些錢，其實應該可以從其他稅收方面收到的。

另外庫務司提到，這條隧道是屬於第二類的政府服務，只服務那些駕車者。其實庫務司疏忽了有些人，他們是居住在新界的，就以大埔為例，無論乘搭甚麼車，如果乘搭巴士、的士等（除了乘搭火車外）都要經過這條隧道。如果以此作為推理，那麼對於很多針對某一類人的服務，就可以任由加價了。假如只是針對駕車者，認為駕車人士需要付多些錢，是可以由其他渠道收取的，例如：汽車牌費等等。

小組成員反對，不是因為加得合理或加得少，而是反對一個原則。為何隧道是以商營的手法去運作，並要得到訂為 15% 的回報率？這是政府的公營服務，應該不是以賺取利潤、而是以服務大眾為目標。

故此，我希望議員能夠支持這個動議，反對今次的加價。

動議付諸表決。

聽取聲音表決。

主席表示他認為動議已遭否決。

劉健儀議員（譯文）：主席先生，我要求分組表決。

主席（譯文）：本局現進行分組表決，分組表決鐘會響動三分鐘。

主席（譯文）：可否請各議員現在進行表決？

主席（譯文）：各位議員是否有任何疑問？沒有的話，現在便顯示表決結果。

李鵬飛議員、周梁淑怡議員、司徒華議員、林貝聿嘉議員、劉健儀議員、梁智鴻議員、陳偉業議員、張文光議員、馮智活議員、馮檢基議員、何敏嘉議員、黃震遐議員、劉慧卿議員、李永達議員、梁錦濠議員、狄志遠議員、楊森議員、黃偉賢議員及鄧兆棠議員對動議投贊成票。

布政司、律政司、財政司、譚耀宗議員、鮑磊議員、麥理覺議員、杜葉錫恩議員、鄭海泉議員、葉錫安議員、李家祥議員及陸觀豪議員對動議投反對票。

主席宣布有 19 票贊成動議及 11 票反對；他於是宣布動議獲得通過。

休會及下次會議

主席（譯文）：我現依照會議常規的規定，宣布休會。下次會議定於一九九三年三月三日星期三下午二時三十分舉行。

會議遂於下午九時二十分結束。

（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，除商船（限制船東責任）條例草案及 1993 年破產欠薪保障（修訂）條例草案外，僅作參考指南，並無權威效力。）

書面答覆

附件 I

運輸司就黃偉賢議員對第一項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

根據一九九二年的警方紀錄，當局接獲投訴後平均約需 25 天移去棄置車輛。實際所需的時間由九至 60 天不等，視乎可運用的資源、其他工作，以及各項工作的先後次序而定。不過，如果車輛阻塞交通或危及公眾安全，當局會設法從速把棄置車輛移去。

附件 II

保安司就葉錫安議員對第三項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

正如我在立法局會議席上所說，警務人員自殺與市民自殺一樣，許多時均由多種因素造成。根據警隊臨床心理學家最近就警務人員自殺問題進行調查後所撰寫的報告，很難確定導致個別自殺案的最主要原因。

若單從統計資料來看，在過去四年的 15 宗警務人員自殺案裏，經濟困難包括債務問題，似乎是自殺的主因。然而，要從一段較短時間內數目不多的自殺案作出肯定的結論，實屬不可能。

