

立法局會議過程正式紀錄

一九九三年七月二十一日星期三

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.

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.

夏佳理議員，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., J.P.

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，J.P.

鄭慕智議員

張建東議員，J.P.

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，O.B.E., J.P.

林鉅津議員

林鉅成議員，J.P.

劉千石議員

劉慧卿議員

李永達議員

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

田北俊議員，O.B.E., J.P.

列席者：

教育統籌司梁文建先生，C.B.E., J.P.

運輸司楊啓彥先生，C.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.

工務司詹伯樂先生，J.P.

文康廣播司蘇耀祖先生，O.B.E., J.P.

規劃環境地政司伊信先生，J.P.

經濟司蕭炯柱先生，J.P.

庫務司曾蔭權先生，O.B.E., J.P.

財經事務司簡德倫先生，J.P.

工商司葉劉淑儀女士，J.P.

立法局秘書劉國康先生

立法局副秘書陳念德先生

文件

下列文件乃根據會議常規第 14(2)條的規定而呈交局方省覽：

項 目

附屬法例	法律公告編號
1993 年指定圖書館（區域市政局轄區）令.....	273/93
1993 年指定圖書館（區域市政局轄區）（第 2 號）令.....	274/93
1993 年人民入境（羈押場所）（修訂）令.....	275/93
1993 年人民入境（羈押場所）（修訂）（第 2 號）令.....	276/93
1993 年人民入境（受羈押者的待遇）（修訂）令.....	277/93
1993 年人民入境（受羈押者的待遇）（修訂） （第 2 號）令.....	278/93
1993 年保護婦孺（收容所）（修訂）令.....	279/93
1993 年僱員再培訓條例（修訂附表 2）（第 5 號）公告.....	280/93
1993 年保護婦孺（修訂）條例（1993 年 第 25 號）1993 年（生效日期）公告.....	281/93

一九九二至九三年度會期內省覽的文件

- (94) 一九九二年四月一日至一九九三年三月三十一日期間約瑟信託基金報告
- (95) 一九九二年四月一日至一九九三年三月三十一日期間嘉道理農業貸款基金報告
- (96) 柏立基爵士信託基金
一九九二年四月一日至一九九三年三月三十一日年報
- (97) 肺塵埃沉著病補償基金委員會一九九二年度年報
- (98) 香港行政事務申訴專員第五份年報
一九九三年六月

- (99) 政府帳目委員會就核數署署長的第 20 號衡工量值式核數報告書提出的報告書
(政府帳目委員會第 20 號報告書)
- (100) 香港臨時機場管理局一九九二至一九九三年度報告書
- (101) 香港海關福利基金一九九二至九三年度帳目結算表
- (102) 人民入境事務處處長編訂的人民入境管理隊福利基金管理報告
一九九二年四月一日至一九九三年三月三十一日
- (103) 香港貿易發展局
一九九二至九三年度年報及帳目報告
- (104) 學生保健服務委員會九二至九三年報

致辭

政府帳目委員會就核數署署長的第 20 號衡工量值式核數報告書 提出的報告書 (政府帳目委員會第 20 號報告書)

黃匡源議員致辭的譯文：

主席先生，今午提交的政府帳目委員會第 20 號報告書，是委員會對核數署署長第 20 號報告書所提出的事項進行研訊後編撰而成。在該份報告書中，核數署署長已詳述其於一九九二年十月至一九九三年二月間完成的衡工量值式核數工作的結果。

我謹此代表政府帳目委員會，向本局已故同事兼政府帳目委員會前任主席張鑑泉先生致以無限敬意。自一九八一年開始，張鑑泉先生已為政府帳目委員會成員，並於一九九一年十一月在本屆立法局議員任期內獲委任為此委員會的主席。在出任主席期間，張先生循循善誘，領導英明，委員會成員尤感其貢獻之可貴。張先生的領導才幹、真知灼見，以及其專心致志為社會服務的精神，均叫人永誌不忘，深切懷念。我獲委任接替張先生遺缺，至感榮幸，謹此向曾參與擬備此份政府帳目委員會報告書的各位同事，致以謝意。

關於核數署署長提交的第 20 號報告書，政府當局已採取積極態度處理核數署署長在其報告書內提出的建議，委員會對此感到鼓舞。委員會察悉，管制人員對核數署署長的建議迅速作出回應，整體而言，均能衷誠合作及虛懷聽取意見。誠然，即使如此，亦不容自滿。反之，我們認為，政府帳目委員會、核數署及政府當局三方面應繼續緊密合作，務求本港公共服務的成本效益及工作效率，可再作改善。

核數署署長在其第 20 號報告書內共提出七個事項。在審議核數署署長的報告時，委員會察悉，核數署署長就未有向參與買位制度的牟利學校徵收貸款利息一事而提出的建議，已獲政府當局付諸實行。委員會因而認為毋須再就該事進行研訊。因此，今午提交的政府帳目委員會報告書大部份篇幅均用於載述對核數署署長報告書內所提其他事項進行研訊的工作。

核數署署長曾在其報告書內提出有關清拆九龍城寨的特惠補償事宜。迄今為止，委員會曾先後就此事舉行兩次公聽會，但此事的研訊至今仍未達致結論。因此，今午所提交的報告書只約略提及此事。然而，一俟委員會完成其對此事的審議工作後，便會向立法局匯報委員會就此事所得的結論及建議。

主席先生，請容許我強調一點，作為一個委員會，我們的職責並非在於譴責問罪或施予懲罰，委員會的任務是與政府當局共同研究核數署署長報告書內所提出的事項，以及從已完成的事務中汲取教訓，並作出建議，使公帑的運用日後可更具效率。

最後，我希望重申一點，政府帳目委員會及核數署將繼續密切監察政府的工作表現，以期可進一步提高本港公共服務的成本效益和工作效率。我相信政府帳目委員會報告書所載的建議將可獲得政府當局的接納。

香港臨時機場管理局一九九二至一九九三年度報告書

財政司致辭的譯文：

主席先生，根據臨時機場管理局條例第 10 條的規定，現將臨時機場管理局（臨機局）截至一九九三年三月三十一日的年報及經審核帳目，提交本局省覽。

過去一年，新機場的發展有重大進展。我想特別介紹一些主要發展：

- 開拓 1248 公頃機場平台，價值 90 億港元的土地開拓合約，已於一九九二年十一月底批出。這是開展機場工程的重要里程碑。該合約以固定總價方式批出，而價格完全不超過臨機局的預算。到目前為止，已開拓的新土地，約有 197 公頃，進度非常符合目標；
- 臨機局為實施把機場主要支援服務交由私營機構擁有及經營的商業策略，該局已就航空貨運、飛機燃料、飛機維修及飛機膳食服務邀請私營機構表示興趣，並已收到表示興趣書。
- 機場客運大樓的詳細設計，現正深入進行，以期興建一座有效率及容易使用的機場大樓；

- 四項機場平台基礎建設的設計顧問合約，已經批出。這包括公用設施、機場隧道、排水及灌溉系統的設計；及
- 詳細的工程計劃控制程序已經實施，將工程及建築活動與臨機局的工程計劃控制預算緊密連繫，以方便臨機局密切監察成本。

若非董事局及管理隊伍竭力工作，上述重大進展便無法達致。在董事局的指導下，這個約有 580 名全職人員的管理隊伍，運用他們的技術、專業知識及才幹，竭誠投入工作，他們的表現值得嘉許。

如一切進展順利，而我們不久可與中方就機場融資計劃達成協議，客運大樓的建築工程，可於一九九四年中展開。根據土地開拓合約，屆時將有足夠填海而得的土地。暫時，臨機局的外部融資計劃仍會繼續進行。

本報告書是這個臨時機構發表的最後一份報告書。草擬條例草案以成立一個永久法定機構的工作，現已進展得如火如荼。我們的目標，是在下一個立法會期之初，向本局提交有關的條例草案。

各項問題的口頭答覆

公共屋邨管理

一、 杜葉錫恩議員問題的譯文：主席先生，政府可否告知本局，有關方面現正採取何種措施，杜絕公共屋邨內不當的行為（例如將公屋單位作非住宅用途、未經許可而入住或將單位分租他人等情況），以改善屋邨的管理，使更多公屋單位可供真正有需要的家庭使用？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，房屋委員會盡可能收回那些不再有租住公屋需要的住戶所租用的單位。根據房委會與住戶簽訂的租約，房委會可以採取行動，對付任何違約或不當行為，例如將單位作非住宅用途、未經許可而入住或將單位分租他人。

根據房屋署的經驗，違反租約的情況並不普遍。在新落成的屋邨，由於租戶對房屋的需要剛獲證明屬實，這個問題差不多並不存在。至於較舊的屋邨，則確實存在一些不符規定的情況。只要所租單位仍是作住宅用途，亦無造成滋擾，則在單位內進行私人補習、教授鋼琴和提供幼兒照顧服務等活動，房屋署都會容忍。把單位空置或分租他人，則較嚴重，房屋署可能因而終止租約。

偵查不符規定的情況，是日常屋邨管理工作的一部份，其中包括定期查看耗電量、每日巡邏、抽樣家訪、逐戶登門收租和每年例行巡查屋邨單位。此外，亦有透過租戶舉報和從互助委員會、居民協會和其他各種來源蒐集得來的資料，揭發不符規定的情況。房署會勸諭違約的租戶將單位改回正確用途，如有需要，或會發出口頭或書面警告。如這些方法都不能奏效，便會向租戶發出遷出通知書。在過去三年，當局共處理 682 宗這類事件。

房委會一直十分關注違反租約的情況，並於最近成立一支偵查隊，突擊巡查公屋單位，有時更在辦公時間外進行。房委會將於本年稍後時間檢討這項措施，以決定應否擴大行動，及如要擴大應怎樣進行。房委會知道有需要密切注意有關情況，並已在所有屋邨加強執行租約的規定。不過，房委會在必須執行租約規定，巡查租戶時，亦會小心行事，令租戶不會視為騷擾。

杜葉錫恩議員問（譯文）：主席先生，前來我辦事處的住戶再三表示，一些較舊的屋邨有許多單位十多年來一直空置、作儲物用途或給非法住用。請問這支偵查隊是否只從外部檢查這些較舊的屋邨，又有否對那些容忍屋邨內出現這種不符規定情況的屋邨經理採取行動？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，這支偵查隊是最近成立的，隸屬房屋委員會，職責為巡查各屋邨。因此，我認為它不受我們現時所說的個別屋邨所管轄。

至於第二部份的問題，我現時不知道曾否證實有任何房屋事務經理在這方面疏忽職守。不過，倘若證實有此情況，我相信他會受到某種形式的紀律處分。

李華明議員問：主席先生，請問最近成立的一支偵查隊伍，成員有多少名及是否獲賦法律權力可入屋進行偵查工作？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，現時我未能向李議員提供有關該偵查隊的成員的詳情，但我會以書面提供（附件 I）。至於入屋權力的問題，我相信該支偵查隊會按照房屋委員會根據房屋條例所獲賦予的法定權力行事。

鄧兆棠議員問：主席先生，請問規劃環境地政司，在屋邨內的議員辦事處賣書、開補習班或開興趣班，有否違反租約條例？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，在主要答覆內，我用了「容忍」一詞。假如我們堅決要清除一切實際上不屬於「住宅用途」的活動，我相信房屋委員會自可以清除所有這些活動。但在這類屋邨內，我認為對鄰居的活動須要有合理程度的容忍。

馮檢基議員問：主席先生，我相信由署方派出這樣的隊伍去進行偵查，是其中一個方式，但當然最理想的是一如司憲在答覆第三段所述，由居民團體舉報。請問司憲，有否考慮到假如採用「線人制度」去鼓勵街坊作出保密的舉報及投訴，會否更有效？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，相信我在主要答覆已說過，當局亦有透過租戶舉報和從互相委員會、居民協會和其他各種來源蒐集得來的資料，揭發不符規定的情況。由此可見，違約租戶的鄰居及居民可以藉這些途徑作出舉報，事實上，他們亦樂於舉報。

馮檢基議員：主席先生，我相信由於翻譯問題，司憲的答覆與我所問的不相稱，我想再說一次。我所談及的「線人制度」是一種制度，並不是任由線人隨其喜歡而作出投訴。情況就像警方的線人制度一樣，即如果舉報的話，可能給與獎賞。

規劃環境地政司（譯文）：主席先生，我不知道這是否個人態度問題，但假如我的鄰居在我住所附近鬼鬼祟祟，並向屋邨經理報告我的一舉一動，我會感到一定程度的憎惡。不過，或許我亦應向房屋委員會提出這意見，以供考慮。

李永達議員問：主席先生，規劃環境地政司在答覆中稱，過去三年，房署向非法入住或空置的單位發出通知書共 682 宗，數字是非常低。其實大多數樓宇出現空置原因有二，一是有些住戶已經移民；其次是有些住戶已購置了私人樓宇。請問政府會否考慮透過人民入境事務處或屋宇地政署的紀錄，翻查出毋需該等單位的人士，並向其進行適當的書信或派員調查？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，如果我們期待房屋委員會逐漸成爲一個秘密監察組織，我肯定這類構想是可予考慮的。但我相信根據人民入境條例，人民入境事務處可向其他部門提供哪類資料，是有一定限制的。

建築地盤棚架

二、周梁淑怡議員問題的譯文：主席先生，鑑於近期建築地盤發生棚架倒塌意外，因而引致嚴重受傷事件，政府可否告知本局，此類意外事件目前是否正有所增加；及當局現正採取何種措施以確保此類搭建物安全穩固？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，根據我們的經驗，涉及建築地盤棚架倒塌而引致嚴重受傷或死亡的意外事件甚少發生。自一九九零年至一九九三年六月底，勞工處的記錄有兩宗因竹棚倒塌而引致死亡的意外事件。至於受傷事件的統計數字，則是按不同的分類項目，如「人體下墮」及「物件下墮」等，記入勞工處的紀錄的。該處並沒有備存只與棚架倒塌事件有關的統計數字，故不可以顯示此類意外的數目，或斷定這類意外有否增加。

棚架的安全，是受工廠及工業經營條例（香港法例第 59 章）下的建築地盤（安全）規例第 VA 部有關「棚架、工作台及爬梯等」的條文規管的。舉例來說，所有棚架必須用堅固及完好的物料搭建、確保毫無損壞及妥善維修。上述規例亦訂明，有關人士須把棚架縛牢及繫穩，以及進行定期視察，以防發生意外。

勞工處負責就不安全的棚架採取執法行動。除了定期視察外，該處在本年四月至六月期間，更進行了特別的視察棚架及執法行動；本年稍後時間，亦會進行一項類似的行動。該處會檢控違反法例的人士。

至於教育及宣傳方面，勞工處及職業安全健康局曾舉辦，並會繼續舉辦一些研討會和訓練課程，使僱主和僱員能判辨搭棚作業的危險行為或情況。此外，有關方面正着手製作一套宣傳短片，強調棚架安全的重要性；這套宣傳短片不久便會播放。每當颱風或惡劣天氣過後，當局通常會發出新聞稿，提醒承建商應確保所負責的棚架安全穩固。此外，勞工處亦正擬訂一份有關竹棚作業的守則，以協助業內人士遵守有關規定；這份守則將於稍後印發。

周梁淑怡議員問（譯文）：主席先生，當局正採取甚麼措施，以確保建造業的新入行搭棚工人有適當訓練，特別是在搭棚安全方面？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，正如我在答覆最後一段所說，教育及宣傳工作方面包括勞工處及建造業的有關訓練課程。特別是建造業訓練局已開辦一些課程，以確保所有入行工人均接受有關搭棚安全的緊密訓練課程。

周梁淑怡議員（譯文）：主席先生，答覆最後一段所指的訓練課程，是確保僱主和僱員能判辨搭棚作業的危險行為或情況。我的問題是問及新入行工人的有關訓練，他們是實實在在從事搭棚工作。

教育統籌司（譯文）：主席先生，我可否請工務司代我回答這條問題？

工務司答（譯文）：主席先生，我可以提供一些統計數字。建造業訓練局多年來都有舉辦課程。當然，他們一方面訓練新入行的工人，另一方面亦舉辦進修課程，讓現職工人再接受訓練。由一九七八至一九九三年間，共開辦 273 個這類搭棚訓練課程。一九九一年間，受訓學員有 24 人；一九九一至九二年 13 人；一九九二至九三年 33 人；一九九三至九四年則有 30 人。這些課程包括在建造業訓練局的學校接受為期一年的全日制課程，以及兩年的在職訓練。

鄭慕智議員問（譯文）：主席先生，政府可否告知本局，在過去三年，當局曾就危險的搭棚作業提出多少宗檢控，其中又有多少宗是成功的？

教育統籌司答(譯文): 主席先生, 過去三年, 我們就搭棚作業違例事項發出的傳票共 181 張。我並沒有關於成功檢控案件的詳細數字, 但我會找出來, 並以書面答覆。(附件 II)

何承天議員問(譯文): 主席先生, 關於答覆的第 3 段, 由於香港建築地盤眾多, 有關方面所進行視察有多頻密, 以確保棚架安全?

教育統籌司答(譯文): 主席先生, 根據有關規例的規定, 承建商須確保每月進行一次視察。此外, 每逢颱風或惡劣天氣過後, 承建商亦須視察有關棚架。

鮑磊議員問(譯文): 主席先生, 教育統籌司告知本局, 有關方面正擬訂一份竹棚作業的守則。他可否告知本局: 其他棚架的安全程度; 該等棚架是否常用; 以及對承建商來說, 不同棚架的成本是否有顯著差異?

教育統籌司(譯文): 主席先生, 關於各類搭棚作業的詳細情形, 我可否請工務司代為回答?

工務司答(譯文): 主席先生, 不同種類的搭棚作業的成本是有差異的。但我可以說, 選擇某種搭棚方式, 多數是基於是否適合所擬用途, 而非純粹基於成本因素。關於檢查棚架, 以及搭棚作業的守則方面, 無論是否屬於專賣棚架, 所有棚架均須符合合適的設計標準。同時, 在搭建棚架期間, 當然會有人在地盤監工。搭建竹棚較依賴每個搭棚工人的技巧, 但搭建專賣棚架則較少依賴專人技能, 而多依賴整個系統。

譚耀宗議員問: 主席先生, 建造業的工會曾要求政府立法規定建築地盤棚架, 必須雙層裝置和設有安全網。這是由於雙層的棚架比較安全, 而中國大陸的地盤都亦有這項規定。請問政府會在何時為此作出決定?

教育統籌司答(譯文): 主席先生, 勞工處現正鼓勵承建商採用雙層棚架。總括來說, 目前建造業在興建樓宇的某些階段, 多採用雙層竹棚。我們相信在未來數月, 陸續會有更多業內人士採用雙層竹棚。關於這方面的問題, 我們正考慮立例規定採用雙層棚架的可能性和可行性。

劉千石議員問: 主席先生, 教育統籌司在答覆第二、三段曾數次提到進行定期視察和特別執法行動。我想問, 是否有明確規定檢查棚架的人員, 應具備某種專業資格或依循某種檢查程序? 若然, 請問是何種專業資格?

教育統籌司答（譯文）：主席先生，根據有關規例的規定，該人須為合格檢查人員，並確保棚架安全。這裏所說的合格人員，是指對棚架安全和搭建有足夠經驗的業內人士。實際上，無論是搭棚工人本身，或建造業訓練局所舉辦訓練課程，均一致採用這些標準。

維多利亞港水質管制區

三、田北俊議員問題的譯文：當局擴展水污染管制條例的管制範圍，使其適用於本港所有水域的最後目標日期，預算為一九九五年，而最後公布的一個水質管制區，將會是維多利亞港，此舉會令新蒲崗、觀塘、葵涌及荃灣東部各主要工業區受到影響。鑑於有需要從速搬遷受影響的行業，例如紡織業、整染業、金屬電鍍業、電子業及食品業等，政府可否告知本局：

- (a) 政府將如何協助該等行業遷廠，俾其得以繼續在香港經營；及
- (b) 政府可於何處及在何時撥出土地，以供該等行業遷廠之用？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，當局會根據水污染管制條例，在一九九四年年底至一九九七年間，宣布把維多利亞港分期劃為水質管制區。第一期水質管制區會包括觀塘、荃灣及葵涌的主要工業區。這些工業區內的工廠，一般都毋須搬遷，以符合上述條例的規定。納入技術備忘錄的污水管制標準，在一九九一年一月根據該條例發布；這些標準是當局在一九九零年諮詢業內人士後再經重大修改而訂定的。在大多數情況下，廠戶只須採用減少污染的生產方法（包括減少廢物、廢物隔離、化學替代及節約用水等簡單措施）、取締過時的生產工序，以及在若干情況下，建造公用污水處理設施，便能符合上述標準。

至於大量用水的工業，特別是漂染業，若選擇遷往備有所需輔助基本設施的地方，則在某程度上不必像留在原址一般，那麼迫切須要採取一些措施，以確保符合水污染管制條例的規定。有鑑於此，政府會把屯門第 38 區將會發展為特別工業區的其中約 12 公頃土地，指定供遷廠之用。填海和敷設公用設施的工程，訂於明年展開，到一九九八年完成。該處會預留作紡織、漂染和整染業用途，以便容納新發展的廠房及屆時會遷往該處的現有廠房。不過，政府並不打算主動提出或作出遷廠安排，只會讓廠戶自行決定是否遷往該處。

田北俊議員問（譯文）：主席先生，據規劃環境地政司的答覆所說，到一九九八年，屯門第 38 區的填海工程將可提供約 12 公頃的土地，供像漂染業這些大量用水的工業使用。假設開設一間大型工廠，從設計、興建、裝置設備以至投產，一般需要三至四年時間，那麼根據上述時間表，這些須遷移的工業要到二零零零或二零零一年才可以開始運作。請問規劃環境地政司，本港有沒有其他土地可提早撥作同一用途？如果沒有，政府是否願意延遲至一九九七年才把維多利亞港宣布為水質管制區，以確保有關工業的遷移，不會出現時間上的空隙？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，這問題共分幾部份。首先，很可惜的是，第 38 區的土地最早也要到一九九八年年底才可供使用。提早發展特別工業區不單受制於地盤平整工程的進度，亦受到其他輔助基本設施的供應限制，這些設施包括食水及污水系統，以及道路網絡。此外，我們還須解決可能有人根據前濱及海床（填海）條例及道路（工程、使用及補償）條例對有關工程提出反對。

除屯門第 38 區外，本港還有 40 公頃已經開拓而且仍未出售的工業用地可供使用。然而，這些土地並不適合大量用水的工業，因為一般工業每日每公頃土地只須耗水 250 至 500 立方米，而漂染業每日每公頃土地則須耗水 3000 立方米，所以本港很可能只有屯門的特別工業區才可供這些工業遷移。

至於有關工廠在現時原址能否符合規定的問題，我想指出我們的統計資料顯示，透過改善工序而符合規定是可能的。環境保護署的統計資料顯示，在各個已設立的水質管制區內，漂染業工廠，以及食品與化學品製造廠的數目是有所增加的，而在這些工廠中超過 90% 均能符合排水的標準。這顯示水質管制區計劃實施以來，實際上並沒有使任何工業須要遷離原址，而最近進行的支援香港工業的環境事宜顧問研究，亦證實一些工業遷離本港的原因，主要是由於本港勞工短缺、工資及租金偏高，而不是因為要符合環保方面的規定。

至於可否延遲設立維多利亞港水質管制區的問題，我認為答案是應盡一切可能避免延遲，因為根據原來的估計，有關的水質管制區實際上應於一九九一年設立，所以有關工業其實已有一段很長的寬限期。

唐英年議員問（譯文）：主席先生，我原則是支持清潔香港環境。規劃環境地政司在答覆的最後一段表示，政府不會向漂染及整染商主動提出，或為他們安排遷往日後的屯門第 38 區特別工業區。我可以預料將會有一些漂染及整染商沒有經濟能力在原址實行改善，以符合新的污水處理標準，亦因為搬遷設備的高昂費用而無法遷往屯門第 38 區。由於這可能威脅大量工人的就業前景，請問政府將如何處理這情況？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，我想我曾在本局多次表示，社會須要為清潔環境而作出一些很難作出的抉擇。我想唐議員的問題正顯示，其中一些抉擇是何等難以取捨。不過，我想我們在實施水質管制區的時間方面，已作了足夠的讓步。我認為可能有其他方法可協助有關工業處理這種情況。事實上，工業署署長最近曾進行顧問研究，看看應採取甚麼措施協助受環保標準及法例影響的工業。我深信這研究對處理這類問題，會有很大幫助。

黃匡源議員問（譯文）：主席先生，我很高興規劃環境地政司能抵禦任何壓力，堅持不能延遲宣布最後一批水質管制區。請問他可否證實，當局不會放寬特別工業區污水排放方面的檢定標準？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，我很樂意證實這點。

馮智活議員問：主席先生，政府在答覆的開端提到維多利亞港會在九四至九七年間，分階段宣佈為水質管制區，但今年七月一日，副規劃環境地政司(Mr. Cooper)在本局環保小組會議上，透露將會在九四至九五年間，宣佈維多利亞港為水質管制區。伊信先生可否澄清一下，究竟政府目前計劃在何時將維多利亞港宣佈為水質管制區？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，正如我剛才所說，最後的一個水質管制區將會分期宣布。第一期將於一九九四年年底實行，範圍包括荃灣東、葵涌及觀塘。第二期將於一九九五至九六年間實行，範圍包括九龍的其餘地方，而第三期將於一九九六至九七年間實行，範圍將包括餘下的香港島。

不良意識電影海報

四、李家祥議員問：鑑於張貼不良意識電影海報有氾濫的情況，可能會錯誤引導青少年對暴力及性的觀念，政府可否告知本局：

- (a) 過去三年，由色情物品審裁處鑑定海報等級的個案有多少宗，其中有多少海報被列為不雅及淫褻，而當中又有多少宗是由市民投訴引起的；
- (b) 對於涉嫌違例的海報，在過去一年，成功檢控的有多少宗，其中又有多少宗是曾接到市民投訴的；及
- (c) 由投訴至採取起訴，一般需時多久？

文康廣播司答覆的譯文：

主席先生，我將會只就電影海報答覆，因為這是本問題所針對的特別事項。現將李家祥議員要求提供的資料臚列如下：

- (a) 一九九一年一月至一九九三年六月，送交色情物品審裁處鑑定等級的電影海報共有 72 張，其中 18 張由影視及娛樂事務管理處送交（在這 18 張海報之中，有五張是由於市民投訴致令該處知悉）；另外五張由警方送交，其餘 49 張則由影片發行人送交。72 張海報中，被列為淫褻的（即第三級）有一張，不雅的（即第二級）的則有 56 張，其餘的被列為一級。該張被列為淫褻的海報是關於一部三級影片，由該影片的發行人送交審裁處鑑定等級。
- (b) 我們去年對不雅電影海報提出的檢控共有五宗。審裁處裁定其中兩張海報三個罪項成立，判處一名影片發行人罰款二萬元，另兩名院商分別判罰一萬元及二萬元。另外三宗案件仍待聆訊。在這五宗案件之中，沒有一宗是由市民投訴引起的。
- (c) 由投訴至提出起訴平均約需時六個星期。

李家祥議員問：主席先生，這問題是涉及社會人士一般的主觀判斷。不良意識電影海報的泛濫情況很明顯，政府三年來只接獲五宗投訴，導致檢控的成功率等於零；反而民協一個地區組織在三個月內已接到超過 60 宗投訴。政府可否告知本局，對極低的市民投訴數字，是否有合理的解釋？事實上，是否有一些方便和有效的投訴途徑，可鼓勵市民直接向政府表達不滿的意見？

文康廣播司答（譯文）：主席先生，我覺得供市民投訴的途徑一般已為人所知。任何人如欲提出有關電影海報或刊物的投訴，可與影視及娛樂事務管理處聯絡。我想影視及娛樂事務管理處在過去幾年接獲很少這方面的投訴，可能主要是由於市民認為向該處投訴並沒有用。不過，我想我們必定會加緊宣傳，讓市民知道他們有權向影視及娛樂事務管理處投訴。我得強調，無論接獲投訴與否，該處都會繼續監察在公眾場所展示的淫褻或不雅電影海報。

陸觀豪議員問：主席先生，有些電影商為了宣傳「三級」的影片，抱着以罰款當「使費」的心態去張貼不雅海報，以廣招徠。政府可否告知本局，會否檢討最高罰款額的阻嚇作用？

文康廣播司答（譯文）：主席先生，根據現行法例，展示不雅電影海報的最高刑罰是罰款 20 萬元及監禁 12 個月，而展示淫褻電影海報的最高刑罰則為罰款 100 萬元及監禁三年。我認為這些刑罰已夠嚴厲，可收阻嚇作用。

涂謹申議員問：主席先生，整個有關色情海報的問題，可能並不是由於罰則、而是執行的問題。我想請問，究竟過往於週末、週日，在銀行或商舖門口見到一些認為有問題的海報，但在現場卻沒法拘捕張貼海報的人，政府會否將海報送檢？當局以往曾否拘捕過張貼海報（後來被裁定為不雅或淫褻）的人？若無，是否在執行上出現問題？

文康廣播司答（譯文）：主席先生，也許最好讓我簡單講述一下一般的執法程序。影視及娛樂事務管理處轄下有一隊督察，負責到各處巡視公眾場所的海報。在發覺任何有問題的海報時，便會將該等海報拍攝下來，然後送交色情物品審裁處鑑定。如果色情物品審裁處鑑定有關海報為不雅或淫褻，便會將案件轉交警方，由警方跟進調查及提出起訴。因此，現時已有明確的執法程序。可惜的是，我們無法每天 24 小時派員巡視所有公眾場所，主要是由於影視及娛樂事務管理處的資源有限，所以我認為這是資源而非執法程序的問題。

楊孝華議員問：主席先生，在現行制度下，有些電影商由於影片有色情或不雅的問題，須將其送交影管處，而其實有關海報是附屬於那些電影的。當局可否要求電影商在送交影片時，同時遞交海報，如果檢定不屬於第三級，則對電影商可能亦是一種保障，可避免事後受控？

文康廣播司答(譯文):主席先生,根據現行法例,影視及娛樂事務管理處無權要求影片發行人及電影商將電影海報預先送檢。根據現行法例,有關方面可將海報送檢,但此舉純屬自願。不過,影視及娛樂事務管理處確定期致函影片發行人,建議他們為本身利益着想,在送交影片檢定時,應一併遞交電影海報,而大部份負責的影片發行人都會聽從這意見。可是,總會有人覺得既然法律沒有規定必須送檢,他們大可以不理。

主席(譯文):涂議員,你是否認為文康廣播司尚未回答你的問題而想提出跟進問題?

涂謹申議員問:主席先生,我想跟進剛才司憲的答覆,他謂程序上沒有問題。我想問,經影視處職員送交審裁處,而其後鑑定屬「不雅」或「淫褻」,再轉介給警方。屆時是否由警察前往圍板前,等待有人再貼上第二張海報?究竟是如何執行?是否根本沒有辦法拘捕在場張貼的人?整個執行制度是否有問題?

文康廣播司答(譯文):主席先生,當有關案件交由警方處理後,警方應已收到該份海報。因此,警方可追查該海報的的來源或持有人,以便進行調查,並在有需要時,採取檢控行動。

以中文提出的訴狀及申辯

五、李柱銘議員問題的譯文:政府可否告知本局,本港法院在何種情形下不會接納以華語提出的訴狀及申辯,以及政府會採取甚麼步驟糾正此類情況?

律政司答覆的譯文:

主席先生,法定語文條例第5條規定,在上訴法院、高等法院及地方法院進行的訴訟,均須以英文進行。「訴訟」一詞並無明確的定義,但就一般的理解,該詞的涵義包括訴狀及申辯。

在一九八八年九月高等法院案件金門建築有限公司訴 Cho Hing Yiu 一案之前,以英文提出訴狀及申辯,一直是標準的做法。在該案件中,大法官認為法院有廣泛權力批准在適當情況下以中文提出訴狀及申辯。在作出裁決時,大法官已清楚表明,他並非鼓勵偏離使用英文的慣常做法。我亦想補充一點,在該案件中,文件一俟呈交法院,便須譯成英文。

我並不知道,在其他高等法院的案件中,以中文提出的訴狀及申辯曾獲接納。在上訴法院、高等法院和地方法院,仍維持以英文提出訴狀及申辯的慣常做法。如偏離這種做法,會引起實際困難。

主席先生,至於在何種情形下,法院會行使權力,或不會行使權力,批准以中文提出訴狀及申辯,我是不宜作出猜測的。

政府當局現正與司法機構一起考慮如何修訂法定語文條例第 5 條，以便容許在法院中較以前更多使用中文，由於此事會引起很多實際問題，因此須予審慎研究；須考慮的問題包括：

- (i) 訴狀、起訴書和通知書是否須中英文本兼備？如實施這規定，可能令工作變得繁瑣；
- (ii) 倘法院須決定採用何種語言進行訴訟，應在訴訟過程中那一個階段作出這項決定？
- (iii) 法院可否以某種語言進行訴訟並接納以該種語言作出口頭證供，而同時又接納以另一種語言寫成的書面證據？若否，規定把提交法院的書面證據翻譯成法院選定的語言，可能會帶來實際問題，尤以須向法院提供大量書面證據的民事案件為然。
- (iv) 訴訟摘要應否以進行訴訟所採用的語言記錄？這對於陳述案情及聆訊上訴時採用何種語言應否會有影響？

主席先生，假如能就上述及其他問題得到滿意的答案，我們便可得到有關容許在法院較以前更多使用中文的指引。

李柱銘議員問（譯文）：主席先生，當局就如何修訂法定語文條例第 5 條所進行研究，可能需時甚久。在該項研究未有結果之前，政府可否告知本局，鑑於上訴法院、高等法院及地方法院並不接納訴訟當事人以中文提出訴狀及申辯，而且亦不會向他們提供任何翻譯服務，親自出庭應訊的訴訟當事人（他們經常就此向立法局議員投訴）如何可在這些法院以中文提出訴狀及申辯？又或我們是否應將他們全部轉介律政司？

律政司答（譯文）：主席先生，正如我在答覆所說，法院可酌情決定是否批准以中文提出訴狀及申辯。李議員提到一個非常實在的問題，而政府亦知道有這個問題存在；我認為毋須等待多久，便可找到解決辦法。主席先生，容我補充一點，司法機關一個工作小組正研究在地方法院更多使用中文的問題，其中包括研究應否以中文提出訴狀及申辯。該工作小組不久便會向首席大法官提交報告。李議員所提的是一個值得關注的問題，涉及與我們有關而我們深表關注的施法及執業律師問題，我定會向首席大法官轉達他的關注。

葉錫安議員問（譯文）：主席先生，律政司的答覆指出，當局正與司法機關討論在法院使用中文的問題。關於在法院使用中文一事，政府是否有長遠的施政方針？若有，則這些施政方針為何，以及將如何實施？

律政司答（譯文）：主席先生，當局非常明白有需要在本港所有法院推廣使用中文。這是個範圍廣闊的課題，不但須考慮許多實際問題，也牽涉與資源、人手和其他資源有關的重要問題。但我重申一點，當局十分明瞭有需要向法院推廣使用中文，而我們正進行有關工作，其中包括與司法機關一起考慮如何修訂法定語文條例第 5 條。

胡紅玉議員問（譯文）：主席先生，關於法定語文條例第 5 條，律政司可否說明，他是否已檢討該條是否符合人權法案條例所載有關不得歧視，並須遵守適當程序等方面的規定？

律政司答（譯文）：主席先生，我不想評論本港法例某條文是否符合人權法案條例的規定。我重申我們正與司法機關一起考慮如何修訂第 5 條，以便容許在法院推廣使用中文。我已知道各有關方面對今午在本局提出的問題所表關注，而我得重申，我絕不希望這項工作會拖得很久。

文世昌議員問：主席先生，基本法載明未來特區政府的司法機關，除了使用中文外，還可使用英文。為了配合基本法在不足四年內生效，請問政府是否同意現時必須立即制訂政策，使香港任何法庭的中文訴訟文書獲接納為正式的語文？若不能這樣做，可否告知何時才可開始？

律政司答（譯文）：主席先生，我再重申我已知道各有關方面對今午的問題所表關注，而到目前為止，各問題都是由執業律師提出的。我再重申，我們已開始考慮法定語文條例第 5 條，而我希望這項工作不會拖得很久。

劉慧卿議員問（譯文）：主席先生，我並非執業律師，但我想提出一項問題。鑑於法院使用中文的進度緩慢，我可否請律政司預測，當香港在四年後成為中國特別行政區時，我們能否在法院，特別是高等法院使用中文？

律政司答（譯文）：主席先生，我們正朝着這個方向穩步前進。

涂謹申議員問：主席先生，如果我再問律政司有關上訴法院、高等法院、地方法院的事，我相信他都是只重覆剛才的答覆。我想這樣問，目前除了上訴法院、高等法院及地方法院外，其他法庭例如土地審裁處及我最關心日後成立處理大廈管理糾紛的法院，究竟是否可用中文進行訴訟，尤其是有關狀紙方面？

律政司答（譯文）：主席先生，根據法定語文條例第 5 條的規定，裁判法院、死因裁判法庭、兒童法庭、勞資審裁處、小額錢債審裁處及人民入境事務審裁處如認為合適，均可使用兩種法定語文之一，即中文或英文。小額錢債審裁處及勞資審裁處在審理案件時，通常是使用中文。特委裁判官在考慮有關人士的情況後如認為合適，亦會使用中文。目前，已有愈來愈多裁判法院使用中文。

涂謹申議員（譯文）：主席先生，我所問的是土地審裁處。

律政司（譯文）：主席先生，我相信這並非法定語文條例第 5 條所載列的審裁處。但可否待我查核後，以書面回覆涂議員？（附件 III）

因指稱的延誤而終止聆訊

六、黃震遐議員問題的譯文：最高法院於今年三月基於高等法院刑事案件 122/1992 的調查及聆訊工作的延誤，以及接納被告聲稱智能嚴重衰退，因而判令永久終止對被告的聆訊，政府可否告知本局：

- (a) 有關部門在處理此案中為何有延誤，而此等延誤是否全部合理；若否，何人須要負上責任；
- (b) 就被告聲稱智能嚴重衰退，控方在傳召專家證人出庭就被告的健康狀況作證時，有否充分向該等證人解釋要點，以及有否對辯方專家證人就醫學方面所提出的證供作嚴密的查證盤問；
- (c) 有關部門就處理性質複雜的案件有何程序籌備聆訊的工作，包括聘請專家證人，蒐集及查證專家所作的證供，以及有否所需的專門人才；及
- (d) 將會採取何種措施，增強日後在處理同類案件方面的能力，避免在延誤及缺乏專業證供下案件被終止聆訊？

律政司答覆的譯文：

主席先生，在答覆各項具體問題之前，我須先講述一下黃議員所指案件的背景，我想這會有助各位議員理解有關情況。不過，我必須說明，鑑於案中尚有其他被告遭到起訴，而有關的檢控仍在進行中，因此，我就這案件所能說的會有所限制。

問題所指案件中的該名被告，被控 13 項串謀違反盜竊罪條例的罪名，及一項串謀誑騙銀行監理專員的罪名。這些控罪涉及一間銀行，而所涉及的期間是一九八三年十二月至一九八五年十一月。

在一九八五年年初，當時的銀行監理專員在調查該銀行某些交易帳的不合規例情況時，注意到上述銀行出現了問題。在一九八六年一月，銀行監理專員把這宗案件轉介本署處理。廉政專員公署在同月展開調查。不過，假如外界過早知道當局正在調查該銀行，存戶和股東的利益便會受到影響，而這點是無比重要的。因此，調查工作要秘密進行，而且進度亦必然較公開進行緩慢。

在一九八八年十月，當局終於向被告提出起訴。初級聆訊的傳票退還日訂為一九九零年一月，但被告其後多次向高等法院申請司法覆核，繼而向上訴法院然後再向樞密院提出上訴。由於被告申請司法覆核及提出上訴（結果全部都不成功），案件不能進行初級審訊，拖延了超過兩年，直至一九九二年四月。在同年四月稍後時間，當局提出起訴，最後訂於今年即一九九三年四月進行審訊。

一九九三年一月，被告向主審法官申請中止訴訟程序，理由是進行審訊會構成濫用訴訟程序，同時他已被剝奪根據人權法案規定得在無不合理拖延的情況下接受審訊的權利。被告聲稱他在延遲審訊期間患上痴呆症，因此將不能就各項控罪圓滿答辯。這項申請遭控方極力反對。

關於具體的問題，現順序逐段答覆如下：

- (a) 大法官發現，在銀行監理專員注意到銀行的交易帳有違法情況，至訂定展開聆訊的日期之間的一段時間內，包括銀行監理專員在一九八五年年初首次注意到銀行的財務狀況，至他在一九八六年一月向本署報告他其後進行的調查所發現可能涉及刑事方面的問題的一段時間內，出現多次延誤，包括初期調查進展緩慢所引起的延誤，以及試圖引渡共同被告人不果所導致的延誤。大法官發現被告的精神狀況在那幾年以來已嚴重衰退，以致他不能有一個公平的審訊。

主席先生，有一點必須切記的是，大法官是在全面考慮過整宗案件後才下令中止聆訊，而非單以延誤的理由便作出該項決定的。

至於延誤的理由是否充分，這是大法官必須考慮的爭議點，而他是在聆聽過控辯雙方的證供及論點後才作出中止聆訊的決定的。因此，由我來評論大法官的決定以及他作出這個決定的理由，實非恰當。

- (b) 控方所傳召的專家醫學證人都完全知悉該案的情況。控方有數名專家曾在審訊前為被告進行檢驗，以評估其身體及精神狀況；他們在為審訊作出準備時，亦可查閱辯方的醫學專家所作的報告。在聆訊辯方提出的中止起訴申請時，控方的專家曾接受查問及盤問；他們均是專業、客觀及稱職地作證。辯方的專家亦曾接受查問及嚴密盤問，而有關被告狀況的證據已完全提了出來。
- (c) 本署刑事檢控科轄下的商業罪案組負責處理複雜的商業罪案。在某些案件中，控方會留下專家，以協助調查及進行檢控。這些專家往往包括有經驗的法庭會計師。當需要醫學方面的意見時，控方會要求醫院管理局推薦合適的本港或海外專家。概括來說，控方可請合適的專家提供意見，每當有需要時便會這樣做。
- (d) 正如我先前所說，該名大法官是在全面考慮整宗案件，而非純粹基於延誤的理由而發出中止起訴被告的命令的。大法官在裁決中，絕無提及控方傳召的專家所提供的醫學證據不足。

成立刑事檢控科商業罪案組，是因為我們需要有經驗豐富和能幹的律師，專責複雜商業案件的檢控工作。商業罪案組的律師，都具備所需的經驗和才幹，我認為該組對職權範圍內的重要案件，都能應付裕如。我和刑事檢察處處長都充分瞭解實有需要確保案件獲迅速處理，以免因延誤而令檢控工作有被中止的可能。

黃震遐議員問：主席先生，辯方是利用腦掃描和心理測驗結果不正常，聲稱被告患上痴呆症，情況嚴重至不能夠接受聆訊。但這些檢驗的結果，其實都可以有不同的結論，而且辯方的測驗亦有很多自相矛盾的地方。律政司可否告知本局，政府為可不聘請熟悉腦掃描的放射學專家及各類痴呆症的腦內科專家出庭作證？政府為何不自行安排測驗，卻又不懂質疑對方？究竟政府是不懂得聘請這類專家，或是有意找錯專家，以輸掉官司？主席先生，如果找張德培去踢足球，這場足球比賽肯定會輸，雖然找來作賽的是一位明星！

主席（譯文）：首先，我想指出根據會議常規的規定，就任何問題而言，均不應評論法庭的決定，這點律政司在他的答覆中亦已提及。

律政司答（譯文）：主席先生，控方曾傳召若干位專家醫學證人，其中一位是青山醫院院長，他同時是一位精神病科醫生、腦外科顧問醫生及高級臨床心理學家。此外，控方亦有聽取兩位英國醫學專家的意見，一位是心臟專科醫生，另一位是腎臟專科醫生。不過，控方沒有傳召該兩位專家，因為在聆訊進行時，被告的健康狀況最終並非問題所在。我絕對相信控方有各類的醫學專家，同時，正如我所說，他們可以隨時查閱被告本人的醫事報告。由於大法官已對這宗案件進行了大約 20 天的正式聆訊，我相信我不宜再評論大法官的裁決。

葉錫安議員問（譯文）：主席先生，由於大法官認為此案有延誤，而我推測這是不合理的延誤，請問當局會否進行調查，以確定哪些政府官員應負上責任，以及是否已對他們採取紀律處分或其他行動？

律政司答（譯文）：主席先生，我已頗為詳盡地講述此案的背景，以解釋事件發生的先後次序，好能說明因何有所延誤。當時的決定是有關人員在執行職務時所作的恰當決定，所以我相信紀律處分的問題並不存在。

各項問題的書面答覆

職業先修學校

七、 狄志遠議員問：政府可否告知本局：

- (a) 有否計劃全面檢討職業先修學校的課程及設備以切合社會的實際需要，如有，將於何時進行；
- (b) 現時一般文法中學的學位教師與非學位教師比例是七比三，而職業先修學校的比例則仍維持一比一，原因為何；及
- (c) 有何具體計劃，盡快解決職業先修學校的浮動班問題？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 教育署定期檢討和更新各類學校（包括職業先修學校）的課程，以確保課程內容能夠配合本港社會不斷轉變的需要。自一九八六年以來，該署曾修訂職業先修學校所提供的七個實用和工業科目課程的綱要，並制定了四個新科目的課程綱要。現時，該署正檢討三個科目的課程綱要。

在一九九一至九二年度，課程發展議會曾檢討由幼稚園至中六各級的課程，並擬訂了有關各類學校，包括職業先修學校的課程指引草稿，諮詢市民的意見。在諮詢過程中，並沒有人建議更改職業先修學校課程中實用和工業科目現時所佔的比重。

至於設備方面，當局為職業先修學校提供多類特別室及工場，以切合它們着重實習的課程所需。為了確保較舊的學校的設備，可以按照教統會五號報告書的建議，盡可能得到改善，以達到最新的標準，我們將在一九九四至九五年度（視乎是否獲得所需的資源而定）進行第一期計劃，以改善較舊的學校的設備。第一期計劃將包括 12 間職業先修學校。

基於上述情況，當局並沒有計劃全面檢討職業先修學校的課程及設備。

- (b) 學位教師與非學位教師的比例為一比一。這個比例是由重組織業先修學校工作小組於一九八七年六月建議的。工作小組的成員，包括香港職業先修學校議會的成員及教育署人員。上述比例是根據時間表上編定由非學位工業教師講授各科的節數計算出來的。建議的比例獲得議會全體成員支持，其後並獲得政府批准。

鑑於職業先修學校高中及中六班級的學位不斷增加，教育署現正檢討這些學校的人手編制結構。

- (c) 職業先修學校基於課程的性質，較文法學校設有更多特別室／工場，而學生大部份時間都會在這些課室上課。因此，採用浮動班制，既可有效地使用學校的空間，而又不會影響教育的效能。

新界鄉村水壓不足

八、黃偉賢議員問：政府可否告知本局，新界有哪些鄉村的自來水供應水壓不足及有何具體計劃改善情況？

工務司答覆的譯文：

主席先生，現時，本港共有 624 條鄉村獲自來水供應。過去六個月，當局曾接獲新界 17 條鄉村投訴有關水壓不足的情況，詳情請參閱附錄。該 17 條報稱出現水壓不足情況的鄉村，其中大部份都是位於偏遠地方，而水壓不足問題主要是由於近年水務工程發展迅速，使現有的供水系統負荷過重所致。

當局將會視乎情況，採取不同的補救措施，例如更換或增建水喉總管、或將鄉村的食水管轉接至另一個供水系統，以便改善有關情況。

附錄

新界鄉村水壓不足的情況

地區	投訴水壓不足的鄉村	過去六個月接獲的 書面投訴數目
荃灣及 屯門	1. 深井新村	41 宗
	2. 上葵涌村	1 宗
元朗	3. 錦田大江埔村	2 宗
	4. 錦田北圍村	1 宗
	八鄉：	
	5. 元崗新村	數宗
	6. 元崗村	
	7. 馬鞍崗	
	8. 河背	
	9. 梁屋村	
	10. 橫台山新村	
	11. 石崗雷公田	
	12. 石崗上村	
大埔	13. 大窩新圍村	數宗
沙田	14. 龜地新村（部份）	數宗
	15. 香粉寮村	數宗
西貢	16. 龍尾村（部份）	1 宗
	17. 鹿尾村	1 宗

投訴懲教署的個案數目

九、 涂謹申議員問：政府可否告知本局，過去五年每年投訴懲教署的個案數目，並提供下述資料：

- (a) 投訴性質分類；及
- (b) 調查結果分類（例如查有實據而導致採取紀律處分或定罪的個案數目，以及由於證據不足或其他理由而遭駁回的個案數目）？

保安司答覆的譯文：

主席先生，過去五年每年所接獲有關投訴懲教署的個案數目分別為一九八八年 145 宗、一九八九年 190 宗、一九九零年 197 宗、一九九一年 167 宗及一九九二年 166 宗。

關於投訴類別及調查結果的統計表載於附錄 A。附錄 B 是就證明屬實個案所採取的行動的一覽表。

附錄 A

一九八八年至一九九二年接獲投訴個案類別及調查結果

	一九八八年	一九八九年	一九九零年	一九九一年	一九九二年
使用不必要武力	66(6)	60(5)	75(7)	58(4)	42(4)
遭受迫害／恐嚇	8	29(1)	20(2)	9	19(2)
遭受苛待	16	10	8(1)	7(1)	2(1)
管理不善	15(2)	28(1)	21	23(1)	28(2)
職員處理失當	10	14(1)	36	21	16(2)
關於醫療服務的投訴	0	3	3	5	2(1)
職員行為不檢	16(3)	25(3)	20(2)	21(2)	36(1)
關於紀律行動的投訴	2	10	9	14	11
遭受粗言穢語辱罵	11	11(1)	4	9	7
其他	1	0	1	0	3
總計：	145(13)	190(12)	197(12)	167(8)	166(14)

註：（）號內的數字為經調查後證明屬實的個案。

附錄 B

一九八八年至一九九二年就證明屬實個案對有關人員進行紀律研訊的結果

(A) 一九八八年至一九九二年就證明屬實個案對有關人員所採取的紀律行動

	一九八八年	一九八九年	一九九零年	一九九一年	一九九二年
警告	7	6	7	6	10
紀律處分聆訊	6	6	5	2	4
總計	13	12	12	8	14

(B) 一九八八年至一九九二年就證明屬實個案對有關人員進行紀律處分聆訊的結果

	一九八八年	一九八九年	一九九零年	一九九一年	一九九二年
嚴厲申斥	1	1	3	0	0
罰款	0	0	0	0	0
嚴厲申斥及罰款	1	1	1	2	1
控罪不成立	4	4	1	0	1
個案尚未了結	0	0	0	0	1*
仍有待聆訊結果	0	0	0	0	1

*有關人員在紀律處分聆訊得出結果前已辭職。

中國政府對立法局運作的了解

十、 林鉅成議員問：有鑑於最近中國外交部抨擊英國政府縱容立法局議員憲制事務小組討論總督的政改建議，干擾中英會談。政府可否告知本局，有什麼具體及有效的措施，可以加深中國政府對立法局運作及香港政制架構的了解，以助促進及改善中英港關係？

憲制事務司答覆的譯文：

主席先生，政府一直有利用每個機會，透過正式及非正式渠道，向中國官員解釋立法局的運作及香港政制架構，並會繼續這樣做。

政府收費

十一、譚耀宗議員問：政府可否告知本局：

- (a) 自從今年四月一日以來，有哪些政府及公共服務的收費曾作出調高；及
- (b) 哪些政府及公共服務的收費正準備調高？

庫務司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 自從一九九三年四月一日以來，曾經調高的政府收費項目，載於附錄 I。
- (b) 現時，政府收費超過 5200 項。一般而言，這些收費是訂在所提供服務的收回成本水平，因此必須每年調整，以確保維持收費的實際價值。為減低對市民的影響，收費調整，會在全年內小心分期進行。

附錄 I

自一九九三年四月一日以來曾經調高的政府收費

收費部門	詳情	實施日期
漁農處	臨時批發市場租金	一九九三年四月
屋宇地政署	田土紀錄影印費及雜項收費	一九九三年四月至六月
土木工程署	化驗費	一九九三年六月
政府統計處	提供貿易統計數字費用及雜項收費	一九九三年六月
教育署	學校地方租用費	一九九三年四月
政務總署	社區中心及設施租用費	一九九三年七月
人民入境事務處	回港證及雜項收費	一九九三年六月
工業署	香港實驗所認可計劃收費	一九九三年四月
貿易署	紡織品簽證及雜項收費	一九九三年六月

將垃圾收集服務判給承辦商辦理

十二、鮑磊議員問題的譯文：政府可否告知本局，是否會考慮將垃圾收集及相關的廢物收集服務交由私人承辦商辦理；若否，理由何在？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，收集垃圾是區域市政局及市政局的法定職責。

本年五月一日，區域市政局在大埔區實施一項把廢物收集服務判給私人承辦商辦理的試驗計劃。當局會在本年年底對這項計劃進行檢討，以便考慮是否把計劃擴展至其他地區。自一九九一年七月開始，收集動物屍體的工作，已判給私人承辦商。

市政局現正研究把垃圾收集服務判給私人承辦商辦理是否可行。

屯門對開海面設船隻入境檢查處

十三、楊孝華議員問題的譯文：政府可否告知本局：

- (a) 當局計劃在屯門對開海面為小型船隻設立一個船隻入境檢查處的工作進展如何；
- (b) 實施此項計劃所需的資源；及
- (c) 預期在設立上述船隻入境檢查處後，馬灣航道的往來船隻數量將會減少若干？

保安司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 當局計劃在屯門對開海面設立一個船隻入境檢查處的工作，現時進展良好。我們希望可以提供資源，使該檢查處能在明年設立。
- (b) 所需的資源包括約 100 萬元非經常開支及每年 400 萬元的經常開支。
- (c) 我們估計在設立上述船隻入境檢查處後，馬灣航道的往來船隻數量將會減少 39%，即大約 220 艘船隻。

夏令時間

十四、林貝聿嘉議員問：政府可否告知本局：

- (a) 本港在何時停止實施夏令時間及其原因；及
- (b) 鑑於中國現時仍在實行夏令時間，為配合中港兩地的往來及節省能源，本港會否恢復實施夏令時間；若否，原因何在？

政務司答覆的譯文：

主席先生，香港的報時服務自一九七二年起採用「經協調的世界時」為報時標準，而世界各地的民用時及報時信號亦以此為依據。不過，一般報時及香港法例則仍然採用格林尼治平時。香港的標準時間較格林尼治平時快八小時（即 GMT+8）。

夏令時間制度（即在夏季採用 GMT+9 報時）於四十年代首次在本港實施。其後，不時有人倡議廢除夏令時間制度，所持的主要論點如下：

- (a) 每年調校時鐘兩次相當麻煩；
- (b) 有些人寧願在早上有多一小時的白晝時間；
- (c) 航空公司在調整班機時間表時遇到一些困難；及
- (d) 在人口稠密的地區，人們寧願早些日落。

一九七七年一月，行政局決定在該年夏季進行一項試驗，自該年四月開始採用 GMT+8 而不是 GMT+9 報時，讓市民可直接體會不同的報時效果。到夏季末時，政府進行了檢討，以便了解市民的選擇。結果顯示，大多數市民贊成全年採用 GMT+8 報時。立法局隨於一九七七年十二月通過議案，將 GMT+8 訂為本港全年的標準時間。

一九七九年五月至十月發生石油危機期間，當局曾再次暫時採用 GMT+9 報時。

鑑於中國於一九八六年四月開始實施夏令時間，爭取白晝時間以節省能源，當局於一九八八年進行一項為期四個月的諮詢工作，研究市民對此事的看法有否改變。受當局廣泛徵詢的包括各區議會、政府部門、其他有關機構和一般市民。諮詢結果再一次顯示，絕大多數市民贊成保留全年實施 GMT+8 報時。因此，當局決定維持現行的報時方法。

自此以後，市民並沒有要求當局檢討這個做法。

上市公司的核數師資格

十五、詹培忠議員問：鑑於部份本地及規模較細的會計師行被證券及期貨事務監察委員會（證監會）及香港聯合交易所（聯交所）視為不適宜或沒有資格作為上市公司的核數師，政府可否告知本局：

- (a) 證監會及聯交所如何評定及劃分哪些會計師有資格作為上市公司的核數師；
- (b) 過去兩年被評定為不適宜的會計師行有多少間，理由為何；及
- (c) 可有機制以確保有關資格是在公平、合理及沒有歧視的情況下審定？

財經事務司答覆的譯文：

主席先生，公司條例第 140 條訂明管限核數師資格的條文。香港聯合交易所有限公司（聯交所）的上市規則，並無關於本港註冊上市公司的核數師資格的額外條文。至於在香港以外地區註冊的上市公司，上市規則的條文，其中有規定年度帳目須由一名人士或一間商號或公司審核，而審核者須具有專業會計師條例所訂資格或獲聯交所接納為具有國際名望或聲譽，且須為認可會計師組織的成員。

專業會計師條例第 29 條，規定持有執業證書的專業會計師，將視為有資格獲委任為公司條例意義所指公司的核數師，或任何其他條例規定的帳目核數師。

政府不知道，過去兩年有何規模較細的本地會計師行被視為不適宜作為上市公司的核數師的事例。此外，香港會計師公會並無接獲證券及期貨事務監察委員會（證監會）或聯交所關於公會屬下會員會計師的任何意見，亦無接獲屬下會員會計師投訴被證監會或聯交所視為不適宜作為上市公司的核數師。

會計師作為上市公司的核數師的資格，在公司條例和上市規則均有規定，除此之外，再無其他審定這類會計師資格的機制。

私營安老院舍的安全設施

十六、梁智鴻議員問題的譯文：鑑於本年六月二十四日一間私營安老院舍發生火警，引致兩名老人死亡及多人受傷，政府當局可否告知本局：在立法管制該等院舍的經營前，會否迅速採取措施，以加強院舍的安全設施；若然，該等措施為何？

衛生福利司答覆的譯文：

主席先生，問題所引述的事件據悉是一宗縱火宗，目前警方正進行調查，因此並非一如問題所稱「發生火警」。不過，政府對於有行動不便人士入住的院舍的防火設施，一向都甚為關注。

一九九三年五月，社會福利署向所有經營院舍人士（包括經營私營安老院的人士）發出函件，提醒他們遵守防火設施。該份函件會不時重覆發出。自從一間私營安老院於一九九三年六月二十四日被火彈投襲後，社會福利署已派員專程探訪各私營安老院，促請經營人士特別關注安全設施。直至目前為止，在 392 間私營安老院中，社署人員已探訪其中的逾百分之九十以上。消防署會在現時進行的縱火事件初步調查期間，以及在隨着進行的巡視中，促請私營安老院的經營人士加強防火設施。

大嶼山北部建造工程的環境影響評估

十七、黃匡源議員問題的譯文：政府可否告知本局：

- (a) 當局會否委聘專家進行研究計劃，以評估在大嶼山北部進行填海工程對海洋生態環境造成的影響，特別是中華白海豚所受的影響；及
- (b) 在等候任何此類評估的結論期間，當局會否考慮採取臨時措施，以保護此特殊種類的生物，使其免受可能遭遇的損害？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，當局進行的新機場總綱計劃環境影響評估，已包括研究新機場建造工程可能對海洋生態環境造成的影響。這項評估工作於一九九一年十二月完成，並建議在地盤以外範圍採取保護生態的緩解措施，例如重新栽種紅樹及移植海草。

此外，當局亦已就削改沙螺灣岬的建議工程，進行另一項環境影響評估，並且特別顧及中華白海豚會受到的影響。這項評估建議下列緩解措施：

- (a) 爆破應只限在鑽井內進行，以盡量減低所產生的壓力波；
- (b) 在進行爆破前，應使用不會造成傷害的小型「密封炸彈」，將海洋動物驅離施工範圍外；及
- (c) 假如發現附近有海豚或其他哺乳類動物，應停止爆破。

當局亦已規定負責大嶼山北部其他建造工程的人士，必須進行環境影響評估研究，而這些研究所建議的其他緩解措施，均會盡可能予以實施。關於這方面，當局鑑於大嶼山北部小蠔灣興建水底排污渠的顧問研究結果，已就排污渠可能對中華白海豚造成的影響，進行一項重點研究。這項研究報告指出，雖然一般相信海豚經常在珠江三角洲一帶水域出沒，而這一帶水域所含的懸浮固體量，並不少於大嶼山北部對開水域錄得的懸浮固體含量，但有關中華白海豚的資料卻十分有限，因此，當局未能就水底排污渠對這類哺乳類動物可能造成的影響，作出一個肯定的結論。為此，當局現正考慮展開一項為期三年的研究計劃，以便更縝密地監察中華白海豚的出沒及其對大嶼山北部建造工程的反應。

的士司機的違例行爲

十八、黃偉賢議員問：政府可否告知本局，是否知悉於晚上十一時許後，尖沙咀一帶及中環、灣仔酒店區有部份的士司機兀旗揀客的情況出現；若然，情況的嚴重程度如何及有何措施遏止？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，政府知道市民關注的士司機違例的情況，包括拒載及兜客。

根據道路交通（公共服務車輛）規例（第 374 章），的士司機兜客或拒載，是違法行爲，最高可被判罰款 5,000 元及入獄六個月。

市民有關公共交通的投訴，多數會向交通投訴組提出。根據該組的統計資料，一九九二年內投訴的士司機拒載或兜客的個案共 549 宗，其中 138 宗（約 25%）牽涉行走尖沙咀、中環及灣仔區的士。一九九三年首六個月內的相對數字分別為 301 宗及 71 宗（約 24%）。截至今日，我們仍未取得這些統計資料的分項數字。

對於的士司機違例的投訴，警方會積極採取行動。一九九二年內，檢控的士司機拒載及／或兜客的個案共 321 宗。一九九三年首六個月內，這兩種違法行爲的檢控數字為 433 宗，即比一九九二年後六個月增加 130%。除加強檢控外，當局亦調派便衣警員巡邏，尤其在發現司機經常有上述違法行爲的地點，作為額外的阻嚇措施。此外，運輸署在與的士業定期舉行的會議上，亦一直促請的士商會不要參與上述違法行爲。該署將會加強宣傳，鼓勵市民舉報的士司機的違例行爲。

天水圍區的中學學額

十九、鄧兆棠議員問：很多新入住元朗天水圍的中學生，未能入讀區內的中學，須每日長途跋涉往區外學校就讀，舟車勞頓，耗費金錢和時間。政府可否告知本局：

- (a) 區內的中學學額是否不足容納該等學生；若然，當局是否有計劃解決區內學額短缺的問題；
- (b) 若否，是否仍有空置的中學學額及為何有這種空置學額？當局可以為學生提供什麼幫助，使他們能盡快入讀區內的中學？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 在水圍所在的元朗區內，已有足夠的中學學額，容納最近遷往該區居住的學生。

- (b) 學校出現空置學額，是因為學生遷居、轉校或移民。教育署知道，由於在學年即將完結時安排學生轉校有實際困難，所以在學年快要結束時遷往天水圍的中學生，有小部份未能即時轉往區內的學校就讀。

家長如欲子女入讀元朗的學校，可與教育署分區辦事處聯絡。分區辦事處為家長提供區內學校的詳細資料（例如校內設施及開辦的課程），以便他們為子女挑選學校報讀。之後，家長可直接向所選的學校申請。對於新入住天水圍而在報讀元朗區內學校時遇到困難的學生，教育署分區辦事處可協助安排他們到區內學校面試，以期他們到九月時能夠轉校。

中學的語言分流政策

二十、葉錫安議員問題的譯文：為了應付由一九九四年九月開始在中學實施的語言分流政策，以及此項政策對以英語作為教學語言的教師所產生的影響，政府當局可否告知本局：

- (a) 當局會否為現職教師提供培訓課程，以增強此等教師的英語能力，使他們能有效地執行其教學工作；及
- (b) 當局會否訂定新入職教師在英語能力方面所必須達到的最低條件？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 語文教育學院現正籌辦一連串的課程，供正在或將以英語作為教學語言的中學教師修讀。這項為期 16 週的全日制課程，旨在增進教師的英語能力，以及提高他們以英語教授其他科目的技巧。

首項這類課程定於一九九四年二月開辦，將有 81 名教師參加。之後每個學年會開辦兩項這類課程，每年受訓教師的目標總人數為 200 名。

- (b) 正如一九九三年七月十四日我在本局答覆問題時所說，教育規例已訂明教師在英語能力方面所必須達到的最低條件。至於應否就新入職教師的語文能力訂定更嚴格的條件，當局現正等候師訓與師資諮詢委員會就這個問題連同其他事宜提供意見。

聲明

有關香港的國籍問題

布政司致辭的譯文：

主席先生，英國國會最近曾辯論對香港有所影響的英國國籍問題，我謹就此作出聲明。

過去兩個星期，英國國會曾討論三項和香港有關的國籍問題：

- 1993 年香港（英國國籍）修訂令；
- 1993 年英國國籍（香港）（甄選計劃）（修訂）令；
- 香港非華裔少數居民的國籍安排。

英國國民（海外）令

上文所述第一項國籍令是關於英國國民（海外）護照的分期登記計劃的。本局議員曾代表本港市民對提早分期取消英國屬土公民護照一事，表示強烈關注。我很高興看到內政大臣考慮到本港市民對這問題的關注，以及本局議員所呈交的極具說服力的意見書後，決定准許香港居民同時持有兩種護照，即除英國屬土公民護照外，可同時持有英國國民（海外）護照。這一項決定可以說是與英國長久以來在世界各地就英國護照所採取的做法截然不同。當然，根據中英聯合聲明的規定英國屬土公民護照會於一九九七年六月三十日期滿。

1993 年香港（英國國籍）（修訂）令草案已分別於七月十三日及十五日提交下議院和上議院。上下議院都通過該國籍令。分期申請英國國民（海外）護照的計劃現已進行，首批辦理登記的人士為 22 至 26 歲的居民，截止申請日期是本年十月底。

英國國籍（甄選）令

英國國會亦通過 1993 年英國國籍（香港）（甄選計劃）（修訂）令草案。該國籍令訂明，符合資格人士可根據英國國籍計劃在第二期申請登記為英國公民，申請日期由明年初開始。

該令修訂了將名額分配給各組別的方法，並且使總督可以在某一組別申請人數不足時，靈活地將名額重新分配。此外，該令亦對計分制度作出了若干輕微的修訂。我們將會盡快把有關這兩項國籍令的辯論的議事錄派給本局議員。

上兩個星期，英國國會上下議院亦曾辯論過應否給與本港非華裔少數居民正式的英國公民身份的問題。在辯論中，英國議員特別而且一再提到本局和香港政府都大力支持給與本港非華裔少數居民正式英國公民身份。我相信英國方面很清楚知道，這個問題在本港已引起廣泛的關注，而且這個問題是總督、香港政府、行政局和本局議員同感關注的。

部長在回應這些辯論時強調，非華裔少數居民實際上不會淪為無國籍人士，因為他們會通過英國國民（海外）或英國海外公民的身份，繼續擁有英國國籍，而他們在香港的居留權亦已在聯合聲明內得到保證。因此，有關各部長不同意給與非華裔少數居民正式英國公民身份。有關各部長認為不能亦不應再做些甚麼。不過，他們卻藉該等機會重申，萬一事與願違，香港的非華裔少數居民受到壓力，必須離開香港而又無處容身的話，屆時的政府將會以特別體恤的態度，考慮批准他們進入英國。

不過，各位議員應該知道，上議院事實上對有關各部長所提出的這些保證並不感到滿意，而在要求英國政府給與「本港非華裔少數居民正式英國國籍」的動議中投贊成票。行政局首席議員在該次辯論的發言，義正辭嚴，無疑發揮了重要作用，我謹此向她致意。

我可以告訴各位議員，由於社會人士普遍表示關注，行政局昨天討論了非華裔少數居民的問題。行政局的非官方議員在討論後，已決定致函英國內政大臣，促請他再次研究此事。對於這個香港政府、行政局及立法局均曾提出過的要求，總督亦已再次據理力爭。他再致函各有關部長，表示希望香港人的意見獲得充分考慮。

各位議員近日亦曾查問，對非華裔少數居民所作的保證是否適用於本港其他英國國民。有關各部長在最近的國會辯論中表示，他們所重申的保證（我在上文所引述的）是就非華裔少數居民而說的。不過，讓我提醒各位議員，英國外相賀維爵士在一九八九年六月向外交事務專責委員會所作的保證是以所謂「最壞的情況下」為前提的。賀維爵士表示，倘若萬一「……出現了最壞的情況，英國政府對香港市民特有的責任顯然是不能推卸的，而這責任之一是盡量爭取世界各國的協助」。（請參閱外交事務專責委員會證供紀錄，一九八九年六月十四日第 365 段）。儘管我們不以為這種情況會出現，但果真如此，該保證會維持不變，並仍然是英國政府的政策。

最後，我想談談退役軍人妻室及遺孀的國籍問題。這個問題是社會人士，尤其是受影響的少數人士極為關注的，有關申請入籍或登記入籍所需的居留期方面，我們已多次促請英國內政部考慮靈活處理這些人士。她們人數不多，而且年事日高，要她們在英國居留一段長時期才給與她們正式英國公民身份，並不合理。因此，我們極希望英國當局能把她們看作非常特殊的個案來考慮。我們會繼續竭力為她們爭取。這個問題昨日提交行政局討論，並已由總督跟英國政府商討。

我知道本局議員和社會人士都十分關注我說的所有問題。議員就其中一些問題所陳述的意見，在政府當局和行政局都支持之下，已經達到我們的目標，我謹向各位議員致意。至於有關其他問題的，則仍未取得成果。但我要強調，我們確明白各位議員和社會人士的關注，並會繼續為他們竭力向英國政府爭取。

主席（譯文）：劉議員，你要求闡釋的問題必須簡短。

劉慧卿議員問（譯文）：謝謝，主席先生。事實上，這是一項要求闡釋的問題，希望布政司能解答。這是有關對港人所作的保證——首先，是一九八五年由當時的外交部部長楊格勳爵提出的，其後在一九八六年一月由當時的內政大臣華德偉再度提出——那就是日後，主要是一九九七年以後，倘任何英國國民受到壓力，必須離開香港而又無處容身的話，屆時的政府將會以特別體恤的態度，視乎個別情況而考慮批准他們進入英國。但據過去兩星期各部長在下議院的講話，現時的情況似乎是這項承諾只限於那 7000 名非華裔少數居民。而鄧蓮如勳爵曾公開表示，一九八五年及一九八六年所作出的承諾，乃屬於英國國民（海外）護照計劃的一部份，我相信主席先生亦記得這點。可是，現時布政司又提醒我們注意賀維爵士在一九八九年七月作出的承諾或聲明，當中談到世界各國的責任。因此，主席先生，我委實摸不着頭腦。我希望知道：(a)英國政府的立場如何；及(b)更重要的是，香港政府對一九八五及八六年的承諾的理解又如何？

布政司答（譯文）：主席先生，正如劉議員剛才所指出，英國政府曾表示，在一九八五及一九八六年所作的保證，他們認為是就非華裔少數居民而說的；這是英國政府近期表示的看法。不過，我希望大家留意英國資深內閣部長賀維爵士在外交事務專責委員會一次正式聽證會上所發表聲明的措辭，我現引述如下：

「倘若萬一出現了最壞的情況，英國政府對香港市民特有的責任顯然是不能推卸的，而這責任之一是盡量爭取世界各國的協助。」

主席先生，該項保證的措辭是一清二楚。我們相信該項保證會維持不變，並仍然是英國政府的政策。

鮑磊議員問（譯文）：主席先生，布政司可否就建議修訂 1990 年英國國籍法，以增加非華裔少數居民配額一事，澄清香港政府的想法，又他是否同意，如此輕微的修訂根本並非如內政部在七月十六日所聲稱那樣，對國籍法進行重大而全面的修訂？

布政司答（譯文）：主席先生，事實上，我們曾研究這個可行性，並已提出有關建議。我們已在這方面尋求最好的法律意見，而我們獲悉如要作出這項修訂，便有違英國國籍法的原有精神，而且非華裔少數居民的情況又不能完全切合該法令所適用情況；因此，如作出這項修訂，便需要在國會對有關法令的目的進行重大修訂。

鮑磊議員問（譯文）：主席先生，布政司可否告知本局，所指的是哪些法律意見，以及該等法律意見的來源？

布政司答（譯文）：主席先生，我會以書面答覆鮑磊議員的問題。（附件 IV）

麥理覺議員問（譯文）：主席先生，我欣聞布政司表示會為退役軍人遺孀及妻室籌謀。恕我直言，此事早就應該處理。布政司可否告知本局，在這些討論及交換意見中，英國政府是否認識到英國屬土公民護照和英國國民（海外）護照雖說是護照，但實質上並非賦予國籍及公民權的護照，而只是香港公民的旅遊證件？英國政府是否認識到及承認這事實？

布政司答（譯文）：主席先生，當全新的英國屬土公民護照和英國國民（海外）護照推出時，所遇到的主要問題，當然是人們不能再將護照與居留權的概念連在一起。下議院及本局亦曾就這問題進行深入辯論。我相信英國政府十分明瞭這個情況。

楊孝華議員問（譯文）：主席先生，布政司的聲明中曾提到，行政局首席議員會代表行政局，而總督亦會代表香港政府致函有關方面，支持給與非華裔少數居民正式英國國籍。我想知道，儘管總督到港履任前，在英國內閣討論此事時可能有不同意見，但今次致函時，他是否會提出他個人對此的信念及支持？

主席（譯文）：布政司，你能否回答這問題？

布政司答（譯文）：主席先生，從我個人與總督就此事進行的討論看來，我可以向楊議員作出這樣的保證。

陸恭蕙議員問（譯文）：主席先生，我未能十分肯定布政司已圓滿解答劉議員的問題。我認為劉議員問題的第二部份是：香港政府的立場實際上是怎樣的？布政司向我們引述賀維爵士對外交事務專責委員會發表的聲明，只不過是給了我們一個有關英國責任的不完整答案。那麼，香港政府的意見認為另一部份的答案是甚麼？

布政司答（譯文）：主席先生，我不能對英國政府各部長沒說過的話強加在他們身上。在此事上，我們的立場十分明確。我們已在今午表明了立場。我亦已複述下議院正式會議紀錄的有關內容。除了請各議員留意那些聲明外，我別無其他可以做的。

主席（譯文）：就這次提問來說，是額外讓議員提出問題，而不是常規的做法。現在該處理動議。

動議

工廠及工業經營條例

教育統籌司提出動議。
（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表，提出我名下的首項動議。

工廠及工業經營條例第 7(1)條授權勞工處處長制訂規例，以確保在工業經營，包括建築地盤中作業的人士的安全與健康。勞工處處長在一九九三年七月八日制訂 1993 年工廠及工業經營（起重機械及裝置）（修訂）規例（以下簡稱「修訂規例」）。我現根據主體條例第 7(3)條，動議本局通過修訂規例。

在工業經營中使用的起重機械及裝置，受工廠及工業經營（起重機械及裝置）規例規管，但在建築地盤使用的起重機械及裝置則除外，後者受建築地盤（安全）規例規管。這項修訂規例的主要目的，是就安全使用起重機械及裝置事宜，制訂更嚴格的規管措施，主要的規定有：

- (a) 起重機械每年須由有法定資格的檢查員檢查；
- (b) 起重機必須安裝自動安全負重顯示器；
- (c) 操作起重機的人士必須年滿 18 歲，並須持有由建造業訓練局或勞工處處長指定的任何其他人士所發給的有效證明書；及
- (d) 有法定資格的起重機械及裝置檢查員，必須是根據工程師註冊條例在勞工處處長所指定的有關界別下註冊的專業工程師。

我們須修訂工廠及工業經營條例下的建築地盤（安全）規例，因為該規例的有關條文，將納入這項條例下的修訂規例內；這樣做會令管制規例更加明確。我們亦將同時修訂建築地盤（安全）規例內的「有法定資格檢查員」的定義，使與這項修訂規例一致。

由於承建商可能需要一段時間，方能符合建議條文有關僱用合格起重機操作員及安裝安全負重顯示器的規定，因此，我們建議有關修訂應分三個日期實施。修訂規例第 11 條關於起重機操作員須持有由建造業訓練局發給的有效證明書的規定，應於本局通過修訂一年後生效，以便有關方面有時間訓練足夠的合格操作員。第 9 條所載有關在起重機裝置自動安全負重顯示器的規定，則應於本局通過修訂後六個月生效。這段時間應該足夠進行安裝工作。至於其他條文，我們建議應於本局通過修訂後即時生效。預料承建商在遵守有關規定時應不會遇到困難。

主席先生，我謹提出動議。

動議經向本局提出。

譚耀宗議員致辭：

主席先生，今年四月，青馬大橋地盤的天秤式吊機發生意外，兩名技工在測試機械的時候喪生；而六月份，北角一個地盤的載人吊重機亦發生意外，12 位工人喪生。每年涉及起重機械和裝置的意外，數以百宗，以上兩宗只是發生在最近而又最為嚴重。起重機械和裝置意外，發生次數的頻密，程度的嚴重，實在使人感到震驚及痛心。

基於上述的教訓，今日提交本局修訂的規例，有兩個環節的影響。首先，工廠及工業經營建築地盤（安全）規例內有關起重機械及裝置的條文，納入 1993 年工廠及工業經營（起重機械及裝置）（修訂）規例。這個環節使非建築地盤的工業經營場所的起重機械及裝置必須遵從目前建築地盤起重機械及裝置的規定，從而得到更嚴格細緻的管制，本人對這方面的規定是支持的。

另一個環節是在起重機械的使用和安裝方面有了進一步的嚴格規定。由於新的工廠及工業經營（起重機械及裝置）（修訂）規例將會涵蓋建築地盤（安全）規例有關起重機械的條文，所以建築地盤起重機械亦會受到更嚴格的管制。這些規定包括：(1)起重機械（包括載人和載物的）必須每年得到檢查員檢查；(2)所有檢查員必須是專業的註冊工程師；(3)起重機（載物的）必須有自動完全負重顯示器；(4)起重機械操作員必須18歲以上及持有有效的證書。這些規定也是一些進步，本人亦表示歡迎。但本人覺得仍有許多不足夠的地方。

首先，對載人的起重機械的安全裝置和安全使用沒有任何規定。第二、新規例只規定從事每年大檢查和裝置及改裝後檢查的檢驗員進行資格的限制，但對從事平日必須進行每週檢查的「有資格人士」沒有任何規定，本人認為「有資格人士」亦應該有較嚴格的規定，並且應有具體的起重機械檢查指引，使每週的檢查更有針對性和更及時發現毛病。第三、新規定對檢查員的權責沒有清楚界定，所以檢查員在安全管理方面的角色亦非常模糊。因此，本人認為新規例今後應該有進一步深化和具體化的發展。

這次修訂規例亦只是局部的一點修修補補，這點修補卻是以許多工友的生命換來的，代價實在是太高了。本人希望政府當局不要再像過往消極被動，應該主動檢討目前的工業安全政策和法例，從而制訂一套長遠的、全面的、具體的和有效的政策和法例。本人認為，除了機械和其他設施上的保障外，制度上的保障也是很重要的。前者若果沒有後者的支持，則形同虛設。本人認為在安全管理程序中，亦要提高工人的地位，工人在安全管理上應該有更多的發言權及更大的參與權。安全控制的專業人員亦應該有更大的權力，阻止不安全的工作程序及不安全的工作環境存在。

不久前，本人收到一批工廠督察一份關於工業安全的意見書，內容豐富，想政府必對這份意見書的內容耳熟能詳。本人希望政府就這份意見書作出積極的回應，從而帶起更多的討論。

主席先生，本人謹此陳辭，支持本規例的修訂。

夏佳理議員（譯文）：主席先生，請你原諒。我並未預料會被喚發言。

主席（譯文）：夏佳理議員，你不是希望就動議發言嗎？

夏佳理議員（譯文）：主席先生，若你許可，我不打算對動議作出評論。

劉千石議員致辭：

主席先生，就今次的修訂建議，我曾經向政府提出幾個問題。當收到當局的回覆之後，我相信我可以清楚地說，我對修訂建議的總體評價，就是覺得「到喉唔到肺」！

眾所週知，很多嚴重工業傷亡意外都是在地盤內發生，而不少的意外更是與起重機械及裝置有關，因此，勞工界多年來一直建議管制起重機械的使用，包括提出操作人員首先要考牌、檢查人員必須有訓練、起重機械必須裝置超重警報器等等。可惜，政府一直都否認法例管制不足，多年來都不肯加強立例方面的工作，結果導致涉及起重機械的嚴重工業意外經常發生，近三年就有 35 名工友因而死亡及千多名工友受傷，情況是非常非常的嚴重！

今次的修訂，規定起重機械必須裝自動安全負重顯示器，雖然可以說是比沒有顯示器好，但是，為何不索性規定裝「超重警報器」及「超重自動停止操作系統」等更有效的設施呢？政府對我上述問題的答覆是令人「啼笑皆非」——答覆只是說政府已經成立工作小組，專責研究建築地盤重型機械，包括載物料吊重機及載人吊重機的安全使用問題。我要問，為何在草擬今次修訂時並無考慮以上勞工界多年前已經提出的建議呢？

現時建議談到起重機械安裝自動安全負重顯示器，很可能日後因超重出現意外時，有關責任就要由機械操作員承擔。但是，正如貨車超載的情況一樣，很多時不是操作員或者司機想超重，而是承建商或工頭因要趕工而逼使操作員明知超重都繼續使用有關機械。結果，正如一些工友所說，規定裝負重顯示器但又無超重自動停止操作系統，即是逼操作機械的工友「揸黑鍋」，擺明「搵笨」！

另外，對於今次的修訂，只規定操作人員及檢查人員的資格，卻無規定安裝及維修人員的資格，我亦感到十分失望——因為，有不少時候，問題是出在機械安裝或進行維修的工序上。我希望，政府盡快檢討這個問題，作出修例建議。

最後，就政府現正進行有關建築地盤重型機械，包括物料及載人吊重機的安全使用問題的研究工作，我希望政府清楚向本局及公眾交代有關研究的範圍（例如包括哪些機械）、研究重點，以及有關時間表等等問題，並且盡快完成研究以加強安全工作。

主席先生，本人謹此陳辭，雖然今次的修訂未能令人滿意，但我仍呼籲本局同事支持有關動議。謝謝。

教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，我謹謝謝有關的議員發言表示支持。我完全同意有必要加強這方面的工作，決不可對工業安全掉以輕心。

我得強調，將會作出的規例修訂，是我們在未來數月以至數年裏，為改善工業安全而採取的多項措施之一。我們並且根據行內的技術轉變和需要，不斷更新和修訂這些改善措施。我們將於本年稍後時間修訂有關的規例，以便提高觸犯工業安全規例的最高刑罰。此外，工務司屬下的工作小組將會研究管制重型機械的詳盡辦法，並會首先着眼於工業機械及載人吊重機。

譚議員認為，工人的參與是至為重要的；我完全同意這點。政府的政策，是在所有建築地盤致力推廣工人有份參與的安全委員會。

儘管世事並無十全十美，但我可向劉議員保證，我們正在竭盡所能。我們正朝着正確的方向邁進，並希望日後能因應情況的需要，不斷加強這方面的工作和檢討有關的轉變。

謝謝主席先生。

動議付諸表決，並獲通過。

肺塵埃沉著病（補償）條例

教育統籌司提出動議。

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表，提出我名下的第二項動議。

根據多年來實施肺塵埃沉著病（補償）條例的經驗，我們發覺該條例仍有不少須待改善的地方。相信各位議員都會記得，本局在今年七月七日通過的 1993 年肺塵埃沉著病（補償）（修訂）條例草案，已對肺塵埃沉著病（補償）條例作出重大的修改，改善了肺塵埃沉著病患者的福利。最重大的改善建議，是向肺塵埃沉著病患者按月發放補償金，直至該名患者去世為止；同時，過去曾領取一筆過補償金的肺塵埃沉著病患者若進一步喪失工作能力，亦可按月領取補償金。

據估計，約有 2000 名在一九八一至一九九三年間被診斷為患上肺塵埃沉著病的人士，可以因新計劃而受惠。預期之後每年增加的新病例會有 150 宗。

在今年三月底，肺塵埃沉著病補償基金的結餘有 1.12 億元。不過，如現時的徵款率，即價值超過 100 萬元的建造工程或石礦產品價值的 0.02%，一直維持不變，到一九九四年時，基金的累積赤字預期將達 7,000 萬元左右。因此，在諮詢基金委員會後，我們建議分期提高向建造業和石礦業徵款的百分率；第一期是在一九九三年把徵款率提高至 0.3%。這樣，基金委員會便會有充足的資金，應付須長期承擔的支出。第二期提高徵款率，將須在明年內施行。

肺塵埃沉著病（補償）條例的第 36(3)條訂明，新徵款率得在憲報公布更改徵款率的決議後 30 天，即一九九三年八月二十二日生效。經修訂的徵款率，將適用於在該日或之後投標的所有建築合約。

主席先生，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

海底隧道條例

運輸司提出動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

運輸司致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議，請本局通過修訂海底隧道附例。

1993年海底隧道(修訂)條例於本年六月三十日通過。該條例讓香港隧道有限公司在取得運輸署署長許可後，可裝設自動收費設施，並讓當局制訂附例，管理這些設施的使用。現在提交本局的附例修訂條文是必需的，以利自動收費系統的日常運作。修訂條文涉及事項包括發出電子繳費通行證、進入及通過自動收費處及標誌等。我們已審閱這些附例，我現根據海底隧道條例第62(2)條的規定，建議各議員通過有關修訂。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

進出口條例

工商司提出動議。

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

工商司致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。本決議案的目的，是降低進出口條例下的進出口(登記)規例所指定進口物品的從價徵費。

現時，除獲豁免項目外，所有進出口物品均須遞交貿易報關單。當局按有關貨品價值收取0.05%的徵費，但進口食品則屬例外，只按每份報關單劃一收費五元。進出口物品從價徵費所產生的收入，是用以支付編製貿易統計數字及其他與貿易有關活動的費用。近年來，本港的對外貿易大幅增長，進口物品相對於本地出口物品增幅更大，因此政府建議把進口物品的從價徵費，由貨品價值的0.05%降低至0.035%。進口食品的從價徵費，將會維持為每份報關單劃一收費五元。

減低非食品進口從價徵費的建議，預算在一九九三年十月一日生效。這項建議，應受到本港貿易商及製造商歡迎，因為他們都倚賴進口原料及組件以供生產之用。進口商在一九九三至九四年度所節省的款額，估計約達9,000萬元，而在五年內，節省款額將超逾10億元。

這項建議的作用，亦減低政府對貿易發展局的資助，該局的資助額，以往都是根據政府所收取的從價徵費淨額計算。由於貿易發展局在賺取收入方面大有成就，建議減收徵費，不會對貿易發展局造成任何困難。舉例來說，一九九二至九三年度，貿易發展局自行賺取的收入，佔該局經常開支的 63%，而在一九八九至九零年度，則佔 44%。即使政府由一九九四至九五年度起削減資助，貿易發展局亦繼續會有足夠經費，進行該局分散市場、進一步發展現有市場及提高本港產品形象等主要目標。由一九九四至九五年度起減低進口從價徵費及相應削減對貿易發展局資助的建議，已獲貿易發展局全面支持，並認為將對工業貿易大有裨益。

主席先生，我謹提出動議。

動議經向本局提出。

黃震遐議員致辭：

主席先生，政府今日的建議是要削減進口的從價稅，主要因為貿易發展局財政狀況良好，已經不需要政府給與太多資助。過去政府收取入口從價稅，主要是用來資助貿易發展局。

我們當然高興見到貿易發展局可以逐步自立自給，但政府是否真的因此要放棄五年內的 10 億元收入，另外還要每年增多 1,700 萬元的額外開支？難道政府真是「水浸到嫌錢腥」？有錢也不想要？這筆錢說起來很少，但不減 0.015%，對物價的影響幾乎是很少很少、對市民影響很少、對於進口商的實質好處也很少。但這筆錢對資助工業能起很大的作用。過去兩年來，本局一直希望政府可以給與香港工業更大的支援，令香港的工業能向新科技產品和高附加值的產品發展，這樣不獨會令製造業對經濟增長有更大的貢獻，並會增加製造業的就業機會。假如我們保留原有的從價稅，五年來便會有 10 億元可以用來支持工業，可以協助 R&D、可以協助科技商品化的試驗、可以協助成立樣板廠、可以協助成立科技人員的資料庫和科學員等等。沒有這些錢，立法局便真正是「講人自講」，只憑口講，但沒辦法把資助工業的建議付諸政策行動。因此港同盟會反對減低從價稅，建議不再把這筆錢資助貿易發展局，但用來資助工業發展。

我們本來想提出動議來修訂用途，但發覺原來這規例根本沒有說明從價稅的用途。政策不是建於規例上，而是 20 多年前政府一個口頭上的承諾。因此我們沒辦法用動議的方式來爭取政策的更改，但如果各位同事都清楚表示，要求政府將這筆錢用於支持工業的話，我相信政府應會接受我們這些意見。有人提到這筆錢來自進口商，如果用於支持工業，其實未必一定公平。但事實並不是這樣，因為很多香港的產品都依靠進口的材料，所以鼓勵工業的發展，也會引起很多的進口貿易；另一方面，支付較多進口從價稅的是紡織和成衣業的進口材料。這兩個行業，其實是面對兩大難題：一是環境污染；一是快速回應的問題。如果這項稅收可以用於這兩方面，也是符合公平的原則，即是協助了需要這方面進口的工商界。另一方面，保留原來的從價稅率，會令政府庫房每年多收入 2.1 億元，將來要資助工業發展，不會減少我們在各福利事項的開支能力。

基於上述原因，港同盟呼籲各位同事反對削減從價稅，但要求政府把這筆錢改爲用於資助工業發展，增加本港工業的能力和增加製造業的就業機會。

工商司致辭的譯文：

主席先生，黃震遐議員建議進口物品從價徵費應維持在 0.05%，以及政府應利用撥給貿易發展局的現有資助額與新資助額的差額所節省的款項，提供額外撥款支援工業。黃議員上述建議，我已細心聆聽。

黃議員提出這項建議時，或許並未充分了解到，貿易商和製造商將從減收進口物品從價徵費中，獲得重大利益。正如我在較早時所說，是次減收徵費，在一九九三至九四年度將爲進口商節省超逾 9,000 萬元。本港過去五年的進口增長率，平均每年達到 20%，預計是次減收徵費，爲進口商在五年內節省超逾 10 億元。這是個可觀的數額。

我亦清楚知道，當局在一九六六年對進出口報關實施從價徵費時，商界曾有些擔憂從價徵費對貿易會造成負擔。當時的工商署署長承諾會聯同商界代表檢討情況。這正是政府現時所做的。建議的減收進口物品從價徵費，得到商界代表支持，香港總商會、中華廠商聯合會、香港工業總會和中華總商會均有發表聲明，表示歡迎減費。本局支持擬議的減費，將有助於減輕貿易上的負擔。

我亦應強調，雖然支援工業的額外撥款，不會直接來自進口物品的從價徵費，但減少撥予貿易發展局的資助，則有可能在符合政府整體公共開支指引的範圍內，爲工業支援提供額外撥款，數額可能相當接近現時資助額與新訂資助額之間的差距。根據過往撥予貿易發展局的資助的模式估計，一九九四至九五年度支援工業的額外撥款，約爲 1.8 億元。這表示政府在工業支援方面的開支，會因而顯著增加，因爲工業署及香港生產力促進局這兩個負責工業支援的主要機構，在一九九三至九四年度共獲得的撥款，約爲 2.5 億元。我們現正研究制訂一項機制，確保把可供使用的資金，參照工業及科技發展局的意見，用於有意義的工業支援計劃上。我們會徵求本局批准推行適當的撥款機制。

因此，批准降低進口物品的從價徵費，可達致多個目的：不但可爲進口商，亦可爲倚賴進口原料及組件生產製成品的製造商，節省大量開支；有利轉口貿易，而減少撥予貿易發展局按照政府收取的從價徵費計算的資助額，將騰出一筆可觀的額外款項，撥給工業支援計劃。此外，鑑於貿易發展局財政狀況健全，也愈來愈有能力自行賺取收入，因此上述做法，亦可使每年撥給該局的資助，得以合理運用。貿易發展局、商界代表及本港工業領袖，對於降低進口物品從價徵費的建議，均表示歡迎。本港工商界已多時努力爲工業支援爭取一項額外的穩定經費來源，故盡快實施降低進口物品從價徵費的建議，是符合它們利益的。

主席先生，我謹此陳辭，向本局建議通過降低進口物品從價徵費的動議。

動議經向本局提出。

聽取聲音表決。

主席（譯文）：本局現在開始分組表決。

主席（譯文）：現在請各議員開始投票？

主席（譯文）：各議員是否有任何疑問？沒有的話，現在便顯示結果。

布政司、律政司、財政司、李鵬飛議員、周梁淑怡議員、許賢發議員、倪少傑議員、彭震海議員、譚耀宗議員、黃宏發議員、劉皇發議員、何承天議員、夏佳理議員、鮑磊議員、林貝聿嘉議員、劉健儀議員、劉華森議員、梁智鴻議員、麥理覺議員、杜葉錫恩議員、黃匡源議員、鄭海泉議員、鄭慕智議員、張建東議員、詹培忠議員、葉錫安議員、李家祥議員、李華明議員、潘國濂議員、唐英年議員、狄志遠議員、黃秉槐議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、黃偉賢議員、鄧兆棠議員、陸恭蕙議員及胡紅玉議員對動議投贊成票。

李柱銘議員、司徒華議員、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、林鉅成議員、劉千石議員、李永達議員、文世昌議員、涂謹申議員及楊森議員對動議投反對票。

劉慧卿議員投棄權票。

主席宣布有 38 票贊成動議及 14 票反對；他於是宣布動議獲得通過。

釋義及通則條例

規劃環境地政司提出下列動議：

「(1) 自一九九三年八月一日起 ——

- (a) 將屋宇地政署署長憑藉附表 1 第 2 欄所指明的成文法則的條文（即該附表第 3 欄所指明的條文）可由他履行的職能，移交給屋宇署署長；
- (b) 附表 1 第 2 欄所指明的成文法則現予修訂，在該附表第 3 欄所指明的該等成文法則的條文中，廢除所有“Director of Buildings and Lands”，而代以“Director of Buildings”；

- (c) 將屋宇地政署署長憑藉附表 2 第 2 欄所指明的成文法則的條文（即該附表第 3 欄所指明的條文）可由他履行的職能，移交給地政總署署長；
- (d) 附表 2 第 2 欄所指明的成文法則現予修訂，在該附表第 3 欄所指明的該等成文法則的條文中，廢除所有“Director of Buildings and Lands”，而代以“Director of Lands”；
- (e) 將屋宇地政署署長憑藉附表 3 第 2 欄所指明的成文法則的條文（即該附表第 3 欄所指明的條文）可由他履行的職能，移交給屋宇署署長及地政總署署長；
- (f) 附表 3 第 2 欄所指明的成文法則現予修訂，在該附表第 3 欄所指明的該等成文法則的條文中，廢除所有“Director of Buildings and Lands”，而代以“Director of Buildings or the Director of Lands”；
- (g) 將屋宇地政署署長憑藉附表 4 第 2 欄所指明的成文法則的條文（即該附表第 3 欄所指明的條文）可由他履行的職能，移交給建築署署長；
- (h) 附表 4 第 2 欄所指明的成文法則現予修訂，在該附表第 3 欄所指明的該等成文法則的條文中，廢除所有“Director of Buildings and Lands”，而代以“Director of Architectural Services”；
- (i) 附表 5 第 2 欄所指明的成文法則現予修訂，在該附表第 3 欄所指明的該等成文法則的條文中，廢除“Buildings and Lands Department”，而代以“Buildings Department”；
- (j) 附表 6 第 2 欄所指明的成文法則現予修訂，在該附表第 3 欄所指明的該等成文法則的條文中，廢除“Buildings and Lands Department”，而代以“Lands Department”；
- (k) Lands Tribunal Rules（第 17 章，附屬法例）的附表現予修訂 —
 - (i) 在表格 7 中，廢除“屋宇地政署署長”，而代以“屋宇署署長”；
 - (ii) 在表格 3、4、5、8、9 及 11 中，廢除所有“屋宇地政署署長”，而代以“地政總署署長”；
- (l) 《律政人員條例》（第 87 章）的附表現予修訂，廢除標題的“Buildings and Lands Department”，而代以“Lands Department”；
- (m) 《地下鐵路（收回土地及有關規定）條例》（第 276 章）現予修訂 —

- (i) 在第 2 條中，在 “Director” 的定義中，廢除 “Director of Buildings and Lands” ，而代以 “Director of Buildings” or “Director of Lands” ；
 - (ii) 在第 6(5)(a)、12(1)、(2)(a)、(5)及(6)以及 14(4)及(5)條中，廢除 “Director” ，而代以 “Director of Buildings or the Director of Lands” ；
 - (n) 《香港機場（管制障礙）條例》（第 301 章）第 20(g)條現予修訂，廢除 “either” ，而代以 “any” ；
 - (o) 《已拆卸建築物（原址重新發展）條例》（第 337 章）第 6(1)及(2)條現予修訂，廢除 “Director” ，而代以 “Director of Lands or any officer authorized by him” ；
 - (p) 《建築物發展密度（九龍及新九龍）暫時管制條例》（第 404 章）現予修訂 —
 - (i) 在第 2(1)條中，在 “建築事務監督” 的定義中，廢除 “屋宇地政署署長” ，而代以 “屋宇署署長” ；
 - (ii) 在第 2(2)條中，廢除 “屋宇地政署” ，而代以 “屋宇署” ；
- (2) 追溯至一九八六年四月十一日起 —
- (a) 將屋宇地政署署長憑藉附表 7 第 2 欄所指明的成文法則的條文（即該附表第 3 欄所指明的條文）可由他履行的職能，移交給建築拓展署署長；
 - (b) 附表 7 第 2 欄所指明的成文法則現予修訂，在該附表第 3 欄所指明的該等成文法則的條文中，廢除 “Director of Buildings and Lands” ，而代以 “Director of Building Development” 。

附表 1

從屋宇地政署署長移交給屋宇署署長的職能

項	成文法則	條 文
1.	Lands Tribunal Rules (第 17 章，附屬法例)	附表，表格 7。

項	成文法則	條 文
2.	建築物條例 (第 123 章)	第 2(1)條中 “Building Authority” 的定義。 第 2(2)條。 第 18(1)(ii)及(3)條。 附表 2，第 114(10)條。
3.	公眾衛生及市政條例 (第 132 章)	附表 3 中與第 105 條有關的項目。 附表 6 中與第 105 條有關的項目。
4.	公眾娛樂場所條例 (第 172 章)	第 2 條中 “Building Authority” 的定義。
5.	幼兒中心規例 (第 243 章，附屬法例)	第 23(1)(b)及(2)條。 第 24(2)(b)條。
6.	教育條例 (第 279 章)	第 12(3)及(5)(c)條。
7.	Education Regulations (第 279 章，附屬法例)	第 14 條。
8.	香港機場 (管制障礙) 條例 (第 301 章)	第 5 條。 第 7(1)條。 第 13 條。 第 14(1)條。 第 15(1)、(2)(c)(ii)及(8)條。 第 16(1)、(3)、(6)、(8)及(9)條。 第 17 條。

項	成文法則	條 文
9.	Hong Kong Airport (Control of Obstructions)(Lighting) (Consolidation) Order (第 301 章, 附屬法例)	第 2 條。
10.	已拆卸建築物 (原址重新發展) 條例 (第 337 章)	第 2(1)條中 “Director” 的定義。
11.	華人永遠墳場條例 (第 1112 章)	第 3(2)(a)(ii)條。

附表 2

從屋宇地政署署長移交給地政總署署長的職能

項	成文法則	條 文
1.	業主與租客 (綜合) 條例 (第 7 章)	第 50(6)(1)(ii)條。
2.	Lands Tribunal Rules (第 17 章, 附屬法例)	第 44(1)(b)條。 附表, 表格 3、4、5、8、9 及 11。
3.	官地條例 (第 28 章)	附表。
4.	Crown Land Regulations (第 28 章, 附屬法例)	第 6(1)條。
5.	官契條例 (第 40 章)	第 2 條中 “Director” 的定義。
6.	新界條例 (第 97 章)	第 7(3)條。
7.	Duplicate Permits and Licences (New Territories) Rules (第 97 章, 附屬法例)	第 2 條。
8.	電訊條例 (第 106 章)	第 14(1)(a)及(3)(b)條。
9.	差餉條例 (第 116 章)	第 28(2B)條。
10.	印花稅條例 (第 117 章)	第 46 條。

項	成文法則	條 文
11.	官契（薄扶林）條例 （第 118 章）	第 2 條中 “Director” 的定義。
12.	建築物條例（新界適用）條例 （第 121 章）	第 2(1)條中 “Director” 的定義。
13.	收回官地條例（第 124 章）	第 2 條中 “Authority” 的定義。
14.	地稅及地價（分攤）條例 （第 125 章）	第 2 條中 — (a) “determined Crown rent” 的定義； (b) “determined annual instalment of premium” 的定義。 第 4 條。 第 5 條。 第 6 條。 第 7 條。 第 10(1)、(2)及(3)(a)條。 第 12 條。 第 13 條。 第 14 條。 第 14A(2)條。 第 18 條。 第 19(1)、(2)(a)、(3)及(4)條。 第 20 條。 第 21(1)及(2)條。 第 22 條。

項	成文法則	條 文
		第 23(1)、(2)及(4)(a)條。
		第 24 條。
		第 26 條。
15.	官地權（重收及轉歸補救）條例 （第 126 章）	第 2 條中 — (a) “determined annual instalment of premium” 的定義； (b) “determined Crown rent” 的定義； 第 7(3)條。
16.	前濱及海床（填海）條例 （第 127 章）	第 2 條中 “Director” 的定義。
17.	土地徵用（佔有業權）條例 （第 130 章）	第 2 條中 “Director” 的定義。
18.	公眾衛生及市政條例 （第 132 章）	第 27(6)(b)條。 附表 3 中與下列條文有關的項目 — (a) 第 104(3)條； (b) 第 106(3)及(4)條； (c) 第 111B 條； (d) 第 111C 條； (e) 第 114 條。 附表 6 中與第 111D 條有關的項目。
19.	Advertisements By-laws （第 132 章，附屬法例）	第 1(1)條。

項	成文法則	條 文
20.	Sanitation and Conservancy (Regional Council) By-laws (第 132 章, 附屬法例)	第 2(2)條。
21.	新界土地契約 (續期) 條例 (第 150 章)	第 9(4)條。
22.	執業律師條例 (第 159 章)	第 74(1)(c)條。
23.	Solicitors' Practice Rules (第 159 章, 附屬法例)	第 1A 條中 “Completed development” 定義的(b)段。 第 5C(2)及(3)條。
24.	空軍武裝演習條例 (第 194 章)	附表 2。
25.	防衛 (射擊練習區) 條例 (第 196 章)	附表 2。
26.	郊野公園條例 (第 208 章)	第 16(7)(a)及(b)條。 第 25(b)條。
27.	東區海底隧道條例 (第 215 章)	第 19(2)條。
28.	油污處理 (土地使用及徵用) 條例 (第 247 章)	第 7(2)及(3)條。
29.	地下鐵路 (收回土地及有關規定) 條例 (第 276 章)	第 2 條中 “Director” 的定義 (首次出現 的 “Director of Buildings and Lands”)。 第 3(1)、(2)、(3)及(4)條。 第 4(5)條。 第 6(8)條。 第 10(2)條。

項	成文法則	條 文
30.	鑛務條例 (第 285 章)	第 7 條。 第 9(a)及(c)條。 第 22 條。 第 23 條。 第 24(1)及(2)條。 第 26 條。 第 31(1)及(3)條。 第 65(1)條。 第 66(1)、(2)、(3)、(4)、(5)及(8)條。
31.	香港機場 (管制障礙) 條例 (第 301 章)	第 23(1)、(2)及(3)條。 第 24 條。 第 25(2)條。
32.	分劃條例 (第 352 章)	第 1A 條中 “Director” 的定義。
33.	行車隧道 (政府) 條例 (第 368 章)	第 2 條中 “Director” 的定義。
34.	九廣鐵路公司條例 (第 372 章)	第 2(1)條中 “plan” 定義的(a)段。 第 7(7)條。 附表 5 — (a) 第 1 段； (b) 第 3(c)段； (c) 第 5 段； (d) 第 11(1)段；

項	成文法則	條 文
		(e) 第 15 段；
		(f) 第 16 段；
		(g) 第 18(1)(a)段。
35.	道路交通條例（第 374 章）	第 123(3)及(4)條。 第 124(1)及(2)條。
36.	香港中文大學條例 （第 1109 章）	附表 2 第 I 部第 2 段。
37.	註冊總署署長（人事編制） （職能移交及撤除）條例 （1993 年第 8 號）	第 32 條。

附表 3

從屋宇地政署署長移交給屋宇署署長及地政總署署長的職能

項	成文法則	條 文
1.	Lands Tribunal Rules （第 17 章，附屬法例）	第 41(2)及(3)條。
2.	地下鐵路（收回土地及有關規定） 條例（第 276 章）	第 2 條中“authorized officer”的定義。 第 29(1)條。
3.	香港機場（管制障礙）條例 （第 301 章）	第 18(2)條。 第 20(g)條。

附表 4

從屋宇地政署署長移交給建築署署長的職能

項	成文法則	條 文
1.	Public Market (Urban Council) By-laws （第 132 章，附屬法例）	第 7(2)(a)及(b)及(3)條。

附表 5

“屋宇地政署” 修訂為 “屋宇署”

項	成文法則	條 文
1.	建築物條例 (第 123 章)	第 18(1)(b)(ii)及(3)條。 附表 4 第 2 項。
2.	教育條例 (第 279 章)	第 12(3)及(5)(c)條。
3.	Hong Kong Airport (Control of Obstructions) (Consolidation) Order (第 301 章, 附屬法例)	第 2 條中 “plans approved by the Building Authority” 的定義。
4.	已拆卸建築物 (原址重新發展) 條例 (第 337 章)	第 2(2)條。

附表 6

“屋宇地政署” 修訂為 “地政總署”

項	成文法則	條 文
1.	Crown Land Regulations (第 28 章, 附屬法例)	第 6(1)條。
2.	電訊條例 (第 106 章)	第 14(1)(a)及(3)(b)條。
3.	執業律師條例 (第 159 章)	第 20(5)(ii)條。
4.	Trainee Solicitors Rules (第 159 章, 附屬法例。)	第 9(4)(g)(ii)條。 第 20(1)(b)條。

附表 7

從屋宇地政署署長移交給建築拓展署署長的職能

項	成文法則	條 文
1.	Metrications Amendments (Places of Public Entertainment Regulations) Order (第 214 章, 附屬法例)	第 6 條。

規劃環境地政司致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表，根據釋義及通則條例提出我名下的動議。這項動議的目的，是根據本條例第 54A 條，以立法局通過決議案方式，進行屋宇地政署的改組。決議案建議把現時授予屋宇地政署署長的法定職能移交給屋宇署署長及地政總署署長；以及把屋宇地政署的名稱分別更改為屋宇署及地政總署。現建議改組於一九九三年八月一日起生效。

現時的屋宇地政署由四個辦事處組成：建築物條例執行處、地政處、測繪處以及法律諮詢及田土轉易處。建議的重組，是把屋宇地政署分開為屋宇署和地政總署。屋宇署將會繼續履行建築物條例執行處現時的職能，但會更着重處理私人樓宇的安全和維修的問題。地政總署則會繼續履行地政、土地測繪，以及政府各項田土轉易的職能；現時，這些職能分別由地政處、測繪處以及法律諮詢及田土轉易處執行。基本上，地政和屋宇管理制度均不會有任何改變。這兩個新部門的政策事宜會直接由規劃環境地政科負責。

重組的目的，是使到建築物條例執行處成為一個個別獨立的部門，即屋宇署，這樣該署便能應付私人樓宇管理方面的新需求。建築物條例執行處以往的工作，主要是審核建築圖則和驗證新建築物。最近，該處已調撥更多資源，以查驗現時樓宇的安全規格，對擅自進行的建築工程採取管制和執法行動，以及執行樓宇管理的工作。屋宇署的成立，會使該署的職份更為明確獨立，更能向市民負責，以及提高工作成效。重組亦可促使規劃環境地政科與兩個新部門，在政策和資源分配的事宜上發揮更多直接的相互作用。

重組主要透過重新編配和調整職位進行。有關員額編制的重新安排和所需改變，已於一九九三年七月十六日經財務委員會批准。

謝謝主席先生。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案首讀

1993 年行政事務申訴專員（修訂）條例草案

外地法團條例草案

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

1993 年行政事務申訴專員（修訂）條例草案

布政司動議二讀：「一項修訂行政事務申訴專員的草案。」

布政司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1993 年行政事務申訴專員（修訂）條例草案。

本條例草案旨在實施有關更改行政事務申訴專員申訴制度的建議。建議的更改包括容許市民直接向申訴專員申訴、擴大申訴專員的職權範圍以包括主要的法定組織，以及容許申訴專員公布調查報告。這些建議是在全面檢討申訴專員申訴制度後提出的。

由於申訴專員在防止政府及公共機構出現行政失當方面，扮演着非常重要的角色，我們一直都計劃在制度實施了一段合理期間後，便檢討專員公署的運作，包括其職權範圍。相信議員都知道，行政事務申訴專員設立於一九八九年。

當局遂於一九九二年中進行全面檢討，並發出諮詢文件，以蒐集市民對該制度的意見。此外，立法局亦成立專責小組，由李華明議員出任召集人，負責監察是項檢討。

政府已非常審慎地研究過市民、專責小組及申訴專員的意見。現時提交各位議員審議的條例草案可反映出上述檢討的結果。我希望逐一論述其中的三項主要建議。

(I) 直接提出申訴

首先是直接提出申訴。目前，向申訴專員提出申訴，須經由立法局非官方議員轉介。在諮詢期間，有很多市民強烈表示希望廢除這個轉介制度，以簡化投訴程序。

基於民意所向，政府已決定更改上述制度，使市民得以直接向專員提出申訴。此後，市民向行政事務申訴專員公署求助便更為方便。不過，只要獲得投訴人同意，立法局議員亦可繼續將事案轉介申訴專員處理。

(II) 把申訴專員的職權範圍擴大至包括主要法定組織

關於擴大申訴專員職權範圍方面，政府的政策是，在考慮到主要法定組織的職能及與市民交往的程度後，把申訴專員的職權範圍逐漸擴大至包括主要法定組織。

政府準備把那些為社會提供必要服務的法定組織，優先納入申訴專員的職權範圍。在考慮到市民的意見和專責小組的建議後，我們建議在現階段把六個公共機構納入申訴專員的職權範圍內，這些機構是香港地下鐵路公司、九廣鐵路公司、證券及期貨事務監察委員會、市政局、區域市政局和房屋委員會。

在這些組織中，除兩個市政局外，其他都已同意納入申訴專員職權範圍的建議，市政局和區域市政局已表示反對有關建議。一些市政局和區域市政局議員認為，兩個市政局的工作，主要涉及申訴專員職權範圍以外的政策問題；現時已有足夠途徑供市民向兩個市政局提出申訴；作為主要由民選議員組成的組織，兩個市政局已充分向市民負責，市民如有不滿，可以透過選舉表露出來。

我們不贊同兩個市政局的意見：

首先，市政局及區域市政局為公眾提供必需的文康市政服務，它們的工作對市民日常生活有直接和重大的影響。使兩個市政局免受獨立的申訴專員監察，會是明顯違反公眾的意願和利益。

其次，雖然市政總署及區域市政總署已納入申訴專員的職權範圍，但不把其主體機構包括在內，並不合理。若要建立一個有效的申訴制度，不僅應把兩個市政局的執行部門包括在內，還應把其主體機構包括在內，這點非常重要。這是為了確保申訴專員對兩個市政局所作的建議能有效地執行。

第三，民選議員向選民負責的問題，不應與獨立的申訴制度混為一談。

不投票支持某名議員，使其不得連任，此事對感到受委屈的個別人士無補於事。申訴專員可透過對兩個市政局的調查和作出的建議，協助申訴人迅速獲得適當的補救辦法。

最後我想強調一點：兩個市政局的獨立身份絕不會受到影響。有關條例已就兩個市政局的職能及獨立自主等事項作出規定，並加以規管。

當局深切認為，應將市政局和區域市政局列入須受行政事務申訴專員監察的機構名單內。此舉只會增強公眾對市政局和區域市政局的信心。至於其他主要的法定機構，亦會逐步列入須受監察的機構名單內。

(III) 公布調查報告

這個制度的第三個主要改變，是申訴專員將獲授權公布他認為公眾可能關注的調查報告。這將有助提高申訴制度在市民心目中的重要性和增強公眾的信心，而且肯定會對各政府部門及公共機構產生有效的制衡作用。這個建議與美國及加拿大等其他國家的做法一致。為了保護投訴人的私隱，投訴人及有關人員的姓名將省去，但部門的名稱卻可以披露。

上述建議是政府為了增強行政事務申訴制度的形象和使該制度更有效而採取的積極措施，我相信這些措施定會受到市民歡迎。

主席先生，我謹此提出動議。

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。

外地法團條例草案

財經事務司動議二讀：「一項就根據香港以外某些地區的法律成立的機構的地位問題，訂定條文的草案。」

財經事務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀外地法團條例草案。

本條例草案的目的，在於消除對根據不獲英國承認為國家的外地地區的法律而成立的團體在香港的法人地位的疑慮。這是一條簡短直接的條例草案，以 1991 年英國外地法團法令為藍本。

該英國法令是因應英國國內對在不獲英國承認為國家的地區成立的法團的法律地位不明確表示關注而制定。這個問題，對已經或有意與這些法團建立合約關係的英國法團，尤其重要。該法令規定，在決定法人地位的問題時，須將有關地區視為獲承認國家。此舉在解決國際商業上的問題，與承認國家一事並無關係，而國家的承認，則屬對外關係事宜。

在該英國法令制定前，法律並無明確說明，在不獲英國承認為國家的地區成立的法團，其法人身份是否可以接納。該法令使這些法團的法律地位獲得接納。根據該法令，法院及其他機構所須考慮的問題，是某法團是否根據有關地區一個既定的法院制度施行的法律成立。

在香港，一些人士，特別是法律界，對於在不獲英國承認的地區成立的法團的法律地位，同樣表示關注。提交本條例草案，目的是清除這些疑慮及將商業情況置於首位。鑑於國際氣候不可預測，本條例草案將擔當有用的角色，確保香港能夠與其他地區繼續保持穩定的貿易及商務關係。

草案第 2(1)條規定，如有團體根據某個地區的法律成立，但該地區不獲英國承認為國家，因而出現問題，而表面上該地區的法律當時是由當地一個既定的法院制度施行，則在決定該團體根據香港法律應否被視為具有法人身份的法團及其他關鍵性問題時，須將該地區視為獲承認國家。

草案第 2(3)條規定，任何在本條例實施前作出的行為，如按照本條例的規定屬有效者，則被視為有效。本條把依據某個來自非國家的法團在香港法律下具有法人身份這個基礎而作出的行為，確認為有效。在這方面，本條例草案具有追溯效力。不過，追溯成分僅以實際需要為限。首先針對的，是那些可能已經定立法律責任或招致法律責任的法團，它們其後可能表示由於當時它們在香港法律下並不具有法人身份，因此不受這些責任約束。第二，那些曾與這些法團交往的人士，可能聲稱這些法團當時在本港法律下並不具有法人身份，因此與其定立的責任毋須履行。上述追溯效力可清除這種風險。

主席先生，我希望強調，正如英國法令的情形一樣，本條例草案的目的，只是根據商業情況澄清外地法團的地位。草案對國家的承認並無影響，這顯然及絕對是屬於英國政府的外交政策。本條例草案目的是為商界及財經界的公司，提供保證及鼓勵。

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 年僱員補償（修訂）條例草案

恢復於一九九三年五月二十六日提出二讀的辯論。

條例草案二讀動議經向本局提出。

夏佳理議員致辭的譯文：

主席先生，有關本條例草案的背景及要點，教育統籌司於一九九三年五月二十六日動議二讀本條例草案時，已清楚加以解釋。扼要來說，本條例草案旨在提高永久完全傷殘及死亡個案的最高補償額、改善評定永久喪失工作能力的附表、使受傷僱員可直接向承保人追討補償，以及簡化現行程序。

在報告條例草案委員會的討論之前，我首先要謝謝政府當局的合作，對成員的要求迅速作出回應，亦要謝謝各成員積極參與，提出各項問題，對討論大有幫助。

條例草案委員會的成員一致支持條例草案提出的改善建議。此等改善對為僱員爭取更佳的補償應有幫助。然而，一些議員對隨著而來的保險費估計增幅，則有很大的保留，因為據有關方面表示，與一九九一年總保險費相比，估計增幅高達 40%，而與一九九二年總保險費相比，則為 32%。我們曾經嘗試根據過往的補償個案，確定這個增幅是否合理。據政府提供過去兩年僱員補償個案的數字顯示，補償個案的模式並無顯著不同：79%的個案沒有涉及永久喪失工作能力、19%的個案涉及的永久喪失工作能力百分比是 1 至 5%，而完全喪失工作能力或死亡個案則低於 0.3%。委員會成員獲悉，保險費數額是要顧及一些日後須要負擔的支出，而保險費中約有 65%是用來支付再保險、佣金及行政費用。此外，保險業在一九九一年出現虧損。委員會成員亦同意不應干涉保險業的內部運作，並認為個別保險單的實際保險費，應由承保人與僱主自行商議。儘管如此，委員會成員衷心希望保險業能夠自律，不會將保險費定於不合理的高水平。關於這點，政府答應將委員的關注向保險業反映。

條例草案委員會曾與政府討論關於一些僱主在投購保險時，可能未有確實申報僱員人數這個問題。這可能是導致保險業預計要大幅提高保險費的原因。委員會成員促請政府採取措施，確保有關保險單將所有僱員包括在內，例如在巡視工廠時，查核僱員人數是否與保險單相符。政府答應研究如何加強執行有關條文，確保僱主為僱員投購保險。

委員會成員要求澄清為何條例草案建議的補償額須待一九九四年一月一日始行生效。政府表示，根據一貫的做法，補償額每隔兩年調整一次，而上一次的調整是在一九九二年一月一日作出。此外，保險業亦表示若保險額在年中修訂，在執行方面會有困難。委員會成員亦曾對分階段實施補償額，以減低成本的建議加以考慮，但此建議未獲委員會成員支持，因為這樣做會影響受條例草案保障的僱員及逝世僱員家屬的利益。

就條例草案的第 42 條，有關承保人的責任問題，政府告訴委員會成員過去曾有一些個案，由於保險單內載有一些聲明不屬保險事項的條款，以致受傷僱員無法追討補償。政府因此草擬這條文，以糾正這個情況。委員會成員亦覺得應令受傷僱員在追討補償時有更大保障，但又認為若有關條文有追溯效力，則對承保人不公平。政府現已同意有關條文應只適用於第 42 條生效後發出的保險單，而第 42 條則於一九九四年一月一日生效。教育統籌司將於委員會審議階段提出有關的修訂。

主席先生，我謹此陳辭，支持本條例草案，惟須在委員會審議階段作出修訂。

倪少傑議員致辭：

主席先生，雖然本局辯論的是一項關於僱員補償的條例草案，但事實上條例草案影響所及，卻不單是本港數以百萬計的僱員，本港的經濟，以及市民對於工業安全的概念，亦無疑會受到是次修訂所影響。

根據當局的建議，修訂永久完全喪失工作能力及因工死亡的最高補償限制，以每月 15,000 元工資作為計算補償額的基準上限，取代一直沿用的補償限額，使到僱員無論因工永久喪失全部工作能力，甚至因而死亡，其所能獲得的最高補償額，都可超過一倍以上。

有關的修訂，是按照條例的規定，每兩年檢討一次而引伸出來，使月入超過 6,452 元的工人，一旦出事，可得到較高的補償額。我是贊同適度提高有關補償額的，不過我必須強調，補償必須是有限度的，無上限的賠償，對僱員無疑很具吸引力，但這等於是糖衣毒藥，把一個無限的責任加諸整個社會之上，徒將勞資雙方的矛盾加劇，使和諧的勞資關係可能因而蒙上陰影，而社會資源的合理分配亦受到一定的影響。

根據精算顧問公司的評估，修訂獲通過後，九四年須額外承擔的補償額約為 1.75 億元，而香港意外保險公會按這數字推算，保險業約需增加五億元保險費。我無從質疑這個五億元的估計是否合理，因為只有保險業內的人士才有資料分析評估保險費與補償額的平衡點。但可以肯定的是，增加的保險費必然是由僱主負擔，這筆增加的費用對僱主而言，顯然是一種負擔，一般來說，也就是間接增加了產品的成本費用。

主席先生，我並非反對給與僱員應有的保障，既然提高補償額能給與僱員合理保障，令他們能安心做事，當然亦是僱主之福，利人利己，何樂而不為？但大幅度增加保費、甚至是無限制地擴大保額，只會將生產成本推高，惡性循環之下，便可能令通脹加劇，對本地整體經濟發展帶來負面影響，倒頭來對勞資雙方都不一定有利，這般吃力不討好的政策改動，我們必須認真考慮。

其實提高僱員補償，只是一個補救性質的措施，我並非說毋須調整補償額，而問題應是做好未雨綢繆，政府應投入更多資源推動職業安全，尤其是工業安全方面，這才是處理問題的正確態度，而不應該在每次意外發生之後才追究責任，尋求補救及援助。

修訂中建議僱員今後可直接向僱主所惠顧的保險公司提出訴訟，追討補償，而毋須先行控訴其僱主，這個修訂是適當的，既簡化追討程序，亦使追討的目標更為明確。

主席先生，我在此亦想順帶指出，政府有責任在此政策與社會福祉兩者之間找出一個平衡點，考慮擬訂一個機制，對保險業有適當的輔導、監管及指引，這才能保障僱主付出的保險費是合理，而僱員發生意外後，亦可確保獲得應得的補償。

主席先生，本人謹此陳辭，有保留地支持修訂動議。

譚耀宗議員致辭：

主席先生，當 1993 年僱員補償（修訂）條例草案審議委員會召開會議時，大部份時間的討論集中點，並不是在草案的本身，而是在草案建議將永久喪失工作能力和死亡的賠償額提高而保險費相應提高問題上。保險公會指出保險費將較一九九一年增加 40%，政府則估計比一九九二年增加 32%。如果以保險費佔工資成本總額的百份比來計算，將由原來的大約 0.9% 上升至 1.4%。所以在草案審議過程中，僱主方面的反應比較大。

此外，在草案的審議過程中，我們又發現僱員補償保險的運作費用高達 65%。這個運作費用包括再保險成本、佣金和行政費用，剩下的 35% 才是可付給賠償的部份。由此可見，僱員補償制度運作成本是相當高昂的，換句話說，目前這個補償機制的效率是相當低的，與外國一般運作費用只有 10% 左右相比，香港的運作成本明顯地偏高了許多。但是政府表示對保險費的加幅和運作成本的合理性無法作出評估，而保險業監理專員亦表示不宜用行政手段干預保險業對保險費的釐訂。在這個情況下，我們為甚麼不設立中央化和公營的僱員補償機制呢？

從許多國家和地區的經驗來說，私營的保險機制轉化成公營的時候，保險的運作成本有了大幅度的下降。以台灣為例，當初設立勞工保險時是由私人的保險公司做保險人，但目前已是由公營的勞動保險局代替私人保險公司的角色。可見，僱員補償已是大勢所趨。另一方面，從經濟的角度來看，中央化、有制度化及標準化這些的優點，能省卻很多行政費用，同時亦會省卻了利潤和佣金，從而大大降低運作成本，提高僱員補償機制的效率。可見，僱員補償機制的中央化和公營是合乎經濟原則的，亦是對僱員和僱主都有益的選擇途徑。中央僱員補償制度，我們勞工界方面已經爭取了許多年，今天我們看到有更成熟的時機去推動這個機制的設立，本人促請政府立即着手考慮設立這個機制。

主席先生，我支持本條例草案的修訂。

劉千石議員致辭：

主席先生，本條例草案的建議無疑是對現行僱員因工受傷甚至死亡的補償制度作出了一些改善，尤其值得歡迎的是，條例草案提議撤銷現時對死亡或喪失工作能力作出的最高限額規定。

不過，這樣並不表示，本港的僱員補償制度已經健全；相反，有更多勞工界多年來一直提出的修改建議，到了今日仍然得不到政府接納。我認為，整個僱員補償制度絕對有必要作出全面改善，包括擴闊保障範圍、增加補償金額、改善補償處理程序及實施中央保險賠償制度等等。今日，我打算詳細講講中央賠償制度的問題。

現時法例規定僱主要為員工購買保險，但有關投保是分散由不同的保險公司處理，而不是好似澳洲、加拿大等國家，由中央機構統一處理僱主的投保、基金管理、投資及向僱員作出有關補償。本港實行的分散式保險制度，流弊十分多，當中最令人覺得不能接受的地方有三方面，包括有些僱員在現制度下仍然得不到應得的補償；實際補償額與投保金額相差太大，以及保險制度安排對改善工業安全情況幾乎完全沒有幫助。

首先，由於現時的投保是分散處理，所以就出現有僱主無買保險，或者僱主購買保險不足，又或者保險公司經營不善，甚至倒閉。凡此種種，都會令僱員有可能得不到有關補償，可見，目前制度存在嚴重問題。

第二，是實際補償額與投保費不成比例的問題。在九二年，有關僱員補償方面的總保費有 15 億元，但是付出的賠償金額卻不足六億元，即是表示，有九億元是保險公司實收（日後這方面的收益將會更高），主要用在再投保、佣金及行政費等項目。可見，如果改為採取中央保險制度，我相信那九億元中大部份包括再投保、佣金等項目大可減除，這樣，不單只可令保費減低，更可以將淨收益用於改善工業安全的工作上，一舉數得。

第三，現時的保險制度由於是私營公司負責，保險公司一般只考慮要做生意，因此接受投保及考慮保費時，不一定考慮某行業或某僱主過往的工業安全紀錄。事實上過去經驗清楚顯示，整個保險制度對改善工業安全是沒有幫助的。如果保險制度改由一個中央機構處理，將可以更有效地向工業安全紀錄差的行業及僱主徵收較高保費，以促使他們改善工業安全情況。

我知道，當局現正考慮成立「中央保險局」，統籌有關保險及賠償工作。我希望，正如我剛才清楚提出的有關論據，當局應該盡快決定設立中央保險賠償制度，以完善僱員補償制度。

兩個星期前，當我約見總督討論工業安全問題時，我亦有向他提及中央賠償制度的建議。當時，總督提出了澳洲方面的經驗，由於澳洲的中央賠償基金出現虧損，因此總督對有關構思有所保留。但是，據我了解，澳洲的僱員補償範圍非常廣泛，包括僱員出現工作壓力亦可以申請補償，所以導致補償金額龐大。我相信，香港絕對不會出現這樣的情況。

各位同事，僱員因工受傷、喪失工作能力，甚至死亡，是十分不幸的事。如果我們的補償制度仍舊流弊處處，那豈不是對不幸的僱員再「落井下石」嗎？

主席先生，本人謹此陳辭，促請當局早日完善整個僱員補償制度，謝謝。

狄志遠議員致辭：

主席先生，1993年僱傭（補償）（修訂）條例草案，建議撤銷法定的最高補償限額，並且採用以每月收入最高水平的方法來計算補償。這項修訂的要求已經存在很久，因為最高補償限額是會導致職業傷病的工友不能夠取得應有的補償，而今天的修訂是可以取消上述的漏洞。因此，匯點的立法局議員會投票支持這項建議。

香港的工人可以透過上述和其他兩條補償條例得到部份的保障。另外，工友亦可沿用普通法索償，但是由於現時各條例的補償過程均存有不少的漏洞，加上行政混亂及制度不健全，長遠來說，匯點認為政府應該全盤考慮成立職業傷病中央賠償基金。我們建議的中央性補償基金是由政府立例成立，並且負責管理，而補償基金委員會的職權是負責管理基金。基金除了用作職業傷病補償外，亦包括職業健康教育和康復服務等用途。至於基金的來源，我們建議應該向全港經營的機構徵集經費，以取代現行強逼僱主為僱員購買保險的制度。匯點認為成立職業傷病中央賠償基金有以下的好處：

- (1) 能夠將職業康復列入保障範圍；
- (2) 除了特別保障和服務之外，更可照顧職業病患者在醫療或暫時喪失工作能力時所需的援助；及
- (3) 避免現時因補償制度不健全而造成的行政混亂和漏洞，令工傷及職業病者得到更有效的保障。

因此，雖然今日匯點幾位的立法局議員會支持通過修訂的條例草案，但我們建議政府應該立即考慮採取以下兩項措施：

- (1) 政府應就僱傭補償條例目前的不足之處，例如適用範圍欠缺全面，外發工、部份臨時工和自僱工不受到保障等，以及賠償條例狹窄等，提出進一步的改善研究；及
- (2) 成立職業傷病中央補償基金，令工傷和職業病者得到全面的保障。

主席先生，本人謹此陳辭。

教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，我謹感謝各位議員支持這項條例草案，亦要感謝夏佳理議員及條例草案審議委員會的其他成員，審慎而迅速地完成這項條例草案的審議工作。我知道有些議員就有關建議對保險業所帶來的影響及增加僱主成本的問題，表示關注。

對於保險業希望能有充分時間，讓他們適應因條例草案的規定而須負起較大的補償責任，我將會動議修訂條例草案第 1(2)條，清楚闡明該等條文將於一九九四年一月一日起實施。這些條文包括提高最高補償額的第 2 及第 3 條；修訂條例中有關承保人所須承擔的補償責任的第 11 條，以及修訂附表 1 有關評定失去身體某部份或喪失工作能力的第 20 條。

我亦會動議另一項修訂，加入新的 10A 條，使該項條例草案一經通過後，衛生署署長可直接向承保人提出訴訟，因為這項修訂是不會影響承保人的補償責任。

我回應議員的建議，修訂條例草案第 11 條，規定建議中有關承保人補償責任的第 42 條，將不適用於該條文生效日期前發出的保單。這是確保承保人在無法向現有保單投保人提高保費去增加收入的情況下，毋須承擔額外補償責任。

我亦建議作出相應修訂，在條例草案第 19 條下增加一項條款，處理經修訂的第 42 條於一九九四年一月一日生效前一段過渡期內所出現的問題。

至於議員憂慮因提高最高補償額而須增加保費一事，我們定會將議員的意見向保險業反映。

各位議員或想知道，根據現行的保險公司條例，保險業監督不得要求承保人更改任何一張或一類保單的保費，這規定與保險業監管當局不干預釐定保費金額的全球性趨向是一致的。

議員擔心修訂勞工法例會增加僱主的成本，我是完全理解的。政府在實施新法例或修訂法例時，一貫的做法是謹慎平衡勞資雙方的利益。我向各位議員保證，我們日後會繼續這樣做。透過與僱主、僱員及有關行業的積極磋商，我們已取得持平的意見，將來亦會如是。

一些議員指出，部份僱主往往不在保單內申報僱員的總人數，為求繳交較少保費。條例草案審議委員會的成員認為，這可能是導致保險業要求高昂保費的原因。我們定會研究這問題，確保僱主確實已為僱員投購保險。

最後，對於幾位議員提出成立僱員賠償中央管理局的建議，我們正研究建議是否可行。近年來保險業在這類業務的虧損很大，大家已有所聞，因此，增加僱員賠償金額，必須相應地增加保費以籌集資金；無論制度是由政府機關或私人機構管理，情況都是一樣。我知道部份議員認為由中央管理的僱員補償制度，可為因工受傷僱員及死者遺屬提供更佳保障，不過，政府或半官方機關並不一定會比私人機構更有效及更合乎經濟原則地提供保險保障，這是一個需要審慎考慮的問題。

謝謝，主席先生。

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。

西區海底隧道條例草案

恢復於一九九三年六月三十日提出二讀的辯論。

條例草案二讀動議經向本局提出。

葉錫安議員（譯文）：主席先生，我要申報利益。我是孖士打律師行的合夥人，而該律師行是獲專營權公司的法律顧問，因此，請你確定我可以就本條例草案投票。

主席（譯文）：謝謝。

張建東議員（譯文）：主席先生，我是畢馬域會計師行的合夥人，這公司曾為競投西區海底隧道專營權的財團提供意見，我希望就這方面申報利益。

主席（譯文）：謝謝。

劉健儀議員致辭的譯文：

主席先生，西區海底隧道條例草案在一九九三年六月三十日提交立法局審議。本條例草案就批出西區海底隧道的建造及經營的專營權予西區海底隧道公司作出規定。本條例草案一旦通過成為法例，該公司便可在一九九三年八月二日動工。當局已表示渴望在本屆立法局會期通過本條例草案，因為標書的有效期在一九九三年八月三十一日便屆滿。倘若到該日仍沒有制訂授權法例，便須延長標書的有效期，導致西區海底隧道延遲竣工，而建築成本亦會增加。

本局成立了一個條例草案委員會去研究本條例草案，該委員會由我擔任主席。由於時間緊迫，條例草案委員會在不足兩個星期內一共舉行了 11 次會議，討論各項涉及原則及政策的重要事項。此外，又成立了技術小組，該小組已舉行多次會議，把條例草案各項條文逐一審議。

條例草案委員會也曾與該公司的代表會晤，目的是進一步了解該公司對此事的立場。該公司在開始時已表明，如果條例草案所建議的專營權的主要條款遭修訂，該公司便沒有興趣承辦這項工程。政府又指出，建議的經營權是經過七個月的艱巨磋商而訂定，並警告說，任何修訂均會導致該公司退出。儘管政府作出這樣的警告，委員仍找出多項值得關注的問題，並細心研究改善建議專營權的各種途徑及方法，在維護該公司的營利能力及使用者的利益兩者之間，取得平衡。

讓我簡略講述委員會成員所關注的主要問題。第一，是該公司所要求的內部回報率。該公司預期在專營期內的平均股本內部回報率（指稅前及包括通脹因素）是 16.5%。經過磋商後，該公司同意一個介乎 15% 至 18% 的內部回報率，而不是固定的比率。考慮到該公司投資這項工程與其他工程相比所要承受的風險，及以往隧道專營權和亞太區同類工程所要求的股本內部回報率，上述幅度的回報率算是合理。預期的回報率已顧及通脹、投資風險、對投資資金所要求的利潤及收取回報所需的時間等。

委員會成員又察覺，列出最低、較高及最高水平的收入（換句話說即「上下限」的構思）的估計淨收入列表，沒有收錄在條例草案內，卻只包括在工程項目協議內。根據條例草案的定義，工程項目協議包括隨後有關協議的任何修訂、補充或更替。儘管委員會成員明白工程項目協議某些技術細則，日後可能需要雙方同意才能修改，但他們擔心，作為日後隧道費加價指引的估計淨收入列表，將來可能毋須徵詢立法局而遭當局及該公司修訂。此外，如果該列表只載於工程項目協議內，而該份協議又並非容易取得的文件，市民在了解隧道費調整機制的運作方面會有困難。委員會成員建議該列表應收錄在條例草案內。這個做法不但可把「上下限」訂明，而且還可提高透明度。政府及該公司已同意這樣的修訂，我將會在委員會審議階段動議修訂，把該列表納入條例草案，成為附表 5。

委員會成員詳細研究的第二個問題是隧道費調整機制。委員會成員發覺條例草案包括一些條文，以便實施新的隧道費調整方式及機制，讓該公司在整個專營期內，只要回報率維持在 15% 至 18% 的上下限，便可每四年加隧道費一次。

如果在任何一年實際淨收入低於預期的最低水平(15%)，該公司可提前增加隧道費，又假如該公司在整個專營期內已加價六次，則可額外增加隧道費。倘若實際淨收入比預期的最高水平(18%)為高，超出的收入便會由政府及營辦商均分。當回報率超過 19%，超出的收入便會全部撥入穩定隧道費基金，這樣可以令日後的隧道費加價延遲實施。條例草案委員會大部份成員接納隧道費調整機制，但當局必須向立法局提供一些措施，以便監管該公司的經營成本預算及收入帳目，我在演辭的後部份會更詳講述這些措施。

第三個備受爭議的問題是通車初期的隧道費。委員會成員關注到，以一九九七年的價格計算，隧道在啓用初期，私家車及公共雙層巴士的隧道費分別是 30 元及 55 元，這個收費可能偏高。委員會成員質疑，為何不可採取不同的方法，把通車初期的隧道費訂於較低的水平，這些方法包括在竣工時重整銀行貸款，藉以取得較低的利息；或由政府注資該項工程，因而減少所需的貸款款額；或向政府貸款而不用向其他財務機構貸款，以獲取較低的利息。政府解釋，通車初期的隧道費必須為公司帶來足夠的收入，以便在最初幾年償還債務。較條例草案所建議為低的隧道費，將不會受到該公司及其貸款銀行接受。有關建議政府注資該工程或由政府充當貸款人，政府認為這些建議基本上已違背與該公司達成的協議。

一些委員會成員建議，政府應將西區海底隧道視作政府隧道興建。政府基於下列理由，不贊成這項建議：

- (a) 首先，成本（包括機會成本）須由儲備金支付；
- (b) 其次，若政府決定用公帑為這項工程提供資金，會向私人機構發出錯誤訊息，及可能影響其他基礎建設（例如青衣至大嶼山幹線及三號幹線郊野公園段等）的私營化；及
- (c) 第三，把有關款項作為其他用途可為社會帶來的利益，政府必須放棄。

通車初期的隧道費，是根據多項假設（其中包括行車量）的基礎計算出來。該公司所採用的一套交通預測與當局的不同。委員會有些成員認為該公司所推算的行車量過於保守，如果採用政府較為樂觀的預測，則通車初期的隧道費可以減低，但不會影響該公司還債的能力。由於這些預測始終只是估計，沒有人在這個階段可保證其準確性，委員會提議接納建議的通車初期隧道費，但條件是該公司若在頭三年的回報超過16.5%，即該公司所要求的平均內部回部率的水平，額外的收入將會撥入穩定隧道費基金。政府及該公司均同意這項建議，當局將會修訂該條例草案，讓該項基金可收取由這項安排所帶來的收入。運輸司在本條例草案的二讀辯論時，將會發表聲明，確認該項協議安排，此外，工程項目協議將會加入一項新條文，令該公司保證履行這樣的安排。

委員會成員曾表示關注的最後（但絕非最不重要）一個問題，就是立法局對此事缺乏監管，尤其是否日後增加隧道費的權利。根據新隧道費調整機制，每當內部回報率未能達到15%的水平，該公司便獲准增加隧道費。儘管條例草案及工程項目協議已提供了一套由政府執行的全面制衡機制，但委員會成員覺得這些制衡仍欠缺專營權應有的足夠透明度及公眾問責性。

除了把估計淨收入以附表形式收錄在條例草案內，讓委員會成員可監管任何一年經營的最低、較高及最高淨收入外，委員會成員認為立法局應獲給與機會，去審核該公司的經營成本預算，及隧道費加價申請所提出的理由。經徵詢該公司的意見後，政府同意運輸司盡可能在夏季休會之前向立法局提交協議的經營成本預算。運輸司通常亦會在每年十二月三十一日或之前提交穩定隧道費基金的帳目。每逢接到隧道費加價申請，運輸司會向交通事務小組講述有關情況，並在立法局發表聲明，解釋應否支持有關申請，同時提交該公司的淨收入報表，供議員審核。在運輸司決定是否信納該公司的淨收入報表及同意加價申請之前，議員可討論及辯論建議的隧道費加價，以便向當局反映意見。相信運輸司稍後在發言時會確認將實施所有這些安排。本局將會在委員會審議階段動議適當的修訂，說明該公司提交淨收入報表的時間，以便立法局可進行這額外的監管過程。

主席先生，西區海底隧道是本港運輸基本建設的重要部份。該隧道在落成後，可大大紓緩現時過海隧道的擠塞情況，並有助於解決香港長期的交通需求。

主席先生，我想藉此機會謝謝我的同事及政府當局在審議該條例草案方面所付出的耐心、堅忍及努力，以及他們就重要原則事項調解分歧方面，採取積極的態度。沒有他們的通力合作及真知灼見，條例草案的審議工作不可能在這樣短促的時間完成。

主席先生，我謹此陳辭，向議員推薦西區海底隧道條例草案。

周梁淑怡議員致辭：

主席先生，香港急切需要興建西隧，是無可置疑的，無論從紓緩港島中西區交通，抑或疏導整個港九交通運輸的擠塞，從而減輕塞車為經濟帶來的衝擊，或是考慮到新機場核心工程整體的配合，都肯定了西隧是急需和必要的。

政府選擇了用投標方式引入商營的參與，是值得支持的，因為這樣才能多元化地運用社會的資源，促進社會的基建，以應付香港經濟迅速發展所帶來的交通運輸需求。夏佳理議員會就這方面深入解釋自由黨對基建私營化的看法和立場。

今次西隧草案的討論過程是困難的，因為時間極度緊逼，而政府只收到一個財團投標，在毫無競爭和選擇的情況下，很多人會質疑政府和財團所達成的協議是否真正符合公眾利益，是否對市民公平，加價機制是否合理，而立法局應否同意放棄以附屬法例方式干預將來隧道加價的權利。

自由黨的成員曾經就以上的問題作過深入的研究和討論，認為香港政府從今次的經驗中可以汲取教訓，在下次同類的協議談判和制訂的過程中，必須加以改善。潘國濂議員將會一一提出自由黨的意見。

自由黨認為，考慮草案的大前提是到底支持不支持政府以私營方式批出西隧的建築經營權，若是支持這大前提，議員就要以市民作為消費者的角度去評估這商業協議是否合理。當然，我們必須為消費者爭取最有利的結果，但也要考慮到對方是否接受更改條件，因為只顧一廂情願地顯示權力，單方面更改協議，甚至明知這做法是會導致西隧建不成的嚴重後果，也堅持去作出修訂，是不負責任的行為。我們一定要認清這次立法跟一般情況不同，平常若是政府的政策，經本局立法，政府就要依法行事，但今次若立法不為對方所接受，對方絕對有權退出。

事實上財團的代表在答覆西隧草案小組的問題時，曾經很清楚地通知小組，財團是不會就啓用收費 30 元，平均回報率 16.5%，和一次過定下加價機制作任何修改，他們的立場是沒有任何走「盞」的空間的。

有議員把一次過定下加價機制的安排說成好像廢了立法局，是不盡不實的誤導。立法局在現階段辯論這機制的合理與否，就反映了立法局有是否接受這長期穩定的加價方程式的權力，即是說，這機制一次過定下了可加價與不可加價的標準，避免在合約期間任何一方，無論是立法局、政府或財團去隨意干預加價的準則。

原本的草案中，已經把財團每年的經營賬目提供給政府審核，作為支持每次加價的證明文件，但自由黨認為這審議權應歸立法局，於是向運輸司提出要求，加上新的程序，使整個過程增加透明度。每年財團的經營賬目都要提交給本局審議，而政府在作出決定接受或不同意財團加價之前，要向本局作出交代，政府亦已同意這個改動。我們認為加入這程序，加上立法局在任何時間和情況下已有基本成立專責委員會的權力，這已足夠確保本局在必要時可為公眾利益而有採取行動的途徑。

自由黨認為 30 元的啓用收費過高這結論，是基於一般市民與議員的感受，和各方面對啓用的車輛流量有不同的預測所致，但我們所提的建議，就跟港同盟所提的修訂有大大不同的效果。

雖然大家都認為財團所預測的流量是過份保守，但如果我們今天把啓用收費修訂為 25 元，財團就不會接受，而協議就會胎死腹中。這種「手術成功，病人卻死了」的醫術，除了是為着表演而表演外，又有甚麼建設性呢？

但若果自由黨的修訂獲支持通過，財團不會退出，而到時流量又一如本局所估計的話，使用者就會實質上受惠，因為隧道穩定基金的累積是可使啓用後的加價日期延遲，這肯定是對市民有利的。

哪一個才是解決問題和向前推進的建議，不是很明顯嗎？

許賢發議員致辭：

主席先生，西區海底隧道專營權合約無論從通車首年的收費水平、利潤回報，以及自動加價機制的角度來看，本人都認為絕不合理，甚至恐怕先例一開，市民日後享用公共服務，要付出更大的代價。基於本局今日所作出的決定，必會在各方面帶來深遠的影響，本人認為本局不宜在港府、財團以至中方的催促壓力下，貿然通過有關的條例草案。

相信各位同事都知道，導致港府與中標財團討價還價時處於下風的原因，就是到最後階段，兩個原本分別落標的財團合併成一個，引致政府在「時間緊迫」和「別無選擇下」，唯有不顧後果地與財團達成協議。可以說，政府在談判過程中，早已暴露自己的底線，犯了談判技巧中最嚴重的錯誤。

西隧是本港整體運輸網絡尤其是西區的重要環節，若非政府早年猶疑不決，西隧早已獨立興建，毋須與新機場拉上關係。現時由於港府要在九七年主權移交前建成新機場，令西隧的工程顯得有了所謂「緊迫性」。但各位不要忘記，能否在主權移交前完成，對香港市民而言並不是唯一要考慮的先決條件。換言之，「時間緊迫」並不是導致政府處於談判下風的客觀因素。事實上，倘若真有迫切性，政府大可仿效青馬大橋的做法，本人希望政府當局可以澄清兩者處理方法不同的原因。

其次，當年政府邀請財團落標承投西隧工程時，正值中英關係最惡劣，新機場談判又毫無進展，對投資者而言可謂前景模糊，投資者不願落標是可以理解的。不過，既然現時中方比港府更關注本港的經濟利益，除了新機場財務安排的問題懸而未決外，中方不能不對相關的基建工程大開綠燈。換言之，投資環境與當年可謂截然不同，港府若重新招標，相信會吸引不少財團加入競投。問題就是政府是否有這樣的信心和勇氣？

主席先生，雖然現在有兩項主要與收費和加價機制有關的修訂建議，但本人仍然認為未達理想。首先，對於潘國濂議員提出的修訂內容，本人認為，只不過是港府與財團在估計通車初期的交通流量出現偏差而作出的權宜之建議或決定，嚴格來說，只是替態度強硬的政府和財團找到一個「下台階」而已，但與公平的原則是有一段的距離，甚至乎是相距甚遠，這是本人和本人的核心顧問不能接受成為對政府建議唯一修訂的原因。

其次，對於陳偉業議員所提出的修訂內容，本人認為是較合理和公平的建議，但由於未獲政府和財團答允，即使獲本局通過，亦可能無濟於事。至於有人建議政府自資興建，本人認為這與本人一向的原則有矛盾，因為本人一直擔心龐大的基建工程，會影響港府對社會服務的承擔，現在更沒有理由支持港府自資興建的做法。

主席先生，經過仔細思量，本人始終認為重新招標是最理想的做法。倘若本局同事沒有勇氣冒險，本人在沒有更好的選擇下，惟有支持陳偉業議員的修訂。

本人謹此陳辭。

夏佳理議員致辭的譯文：

主席先生，西區海底隧道條例草案中有一項值得特別關注的問題，就是政府選擇了「BOT」的方式去興建香港西區海底隧道。正如大家都知道，「BOT」是建造、營辦及移交的英文縮寫。

政府經過招標及與一個財團進行多個月的磋商後，結果達成批出專營權的協議，但專營權的批出須視乎本條例草案獲得通過與否，以及政府與財團簽訂的工程項目協議的條款。從一開始，這項工程已具備了政治爭論的所有元素，而一如既往，事態的發展並不叫市民和傳媒失望。

主席先生，眾所周知，這條隧道的專營期為 30 年，耗資約 75 億元，但不需動用公帑分毫。換句話說，私營機構是「獨力經營」——容許我引用這句行內人的用語——因為無論是股本或融資，均由財團和銀行界提供。約 51 億元的銀行貸款由第一次提款起計，約須在 15 年內清還。當局並沒有給與財團和銀行任何保證。與一些人的想法剛好相反的是，財團和銀行集團不會獲得保證，它們不會虧蝕。財團獲得的唯一保障，就是假如淨收入下降，以致內部回報率不足 15%，財團便可提早增加隧道費。

無論政府在諒解備忘錄中有甚麼義務，我沒有聽到任何同事（包括許賢發議員）說我們不需要，或不想興建西區海底隧道。遺憾的是他沒有參加條例草案委員會，否則他的意見對委員會的討論肯定極有幫助。既然我們都同意我們希望興建一條隧道，問題是香港應否將類似這條隧道的工程計劃交與私營機構承辦，因為事實上現時已有一些類似的工程計劃正在進行中。

主席先生，港同盟似乎贊成由私營機構承辦，但要符合他們所認為的合理內部回報率。就這條隧道而言，他們似乎說內部回報率應有上下限，像「電車路軌」一樣——容許我引用這個術語——即是介乎 14% 至 18% 之間。但匯點卻採取一個更為強烈的態度，因為他們說內部回報率應是 10%。匯點更指出，在這項專營權協議下，市民得不到任何益處。港同盟似乎希望做這宗交易的決策人，而匯點卻希望用公帑來資助西區海底隧道的使用者。主席先生，自由黨並不希望扮演以上所述的任何一個角色，雖然我膽敢說我們也有決定這宗交易所需的智慧。我們希望得到的，是為公眾爭取一個公平的交易，但我們也希望能盡快興建我們極之需要的基建工程，但又毋須動用公帑。主席先生，我相信由現在至二零零一年期間，香港需要興建三號幹線、16 號幹線和九龍中央幹線。雖然有關的細節尚待研究，但我相信這些工程按照目前價格計算，約為 330 億元。假如將這些工程費用加上目前約 60 億元的隧道建築成本，所需費用合共為 400 億元左右。運輸司已向我們闡述動用公帑對經濟帶來的壞處。簡而言之，我們須付出少許代價。無論如何吸引，我們必須避免資助我們現在所談論的這一類工程。

主席先生，財團在簽署工程項目協議之前，須令政府信納，會取得 51 億元的銀行貸款。正如我較早時所說，還款期為 15 年。但我沒有提及的是，這是一項無追索權的貸款，即是說政府或財團均不會保證清償貸款。是否會有銀行集團願意接納一種不單止有市場風險，而且還會因為本會議廳內的政治氣候經常轉變而令事情更為複雜的貸款？主席先生，我並非要令議員產生錯覺，以為銀行和金融市場都懼怕，或不尊重本局。情況明顯不是這樣，而他們也表明了立場。要是他們是如此擔憂，他們也不會成為集團的一份子；但他們所期望的是提高還款的機會。我們自由黨認為這也是合理的。今天的問題其實相當簡單。究竟「建造、營辦及移交」的方式是否對公眾有利，並符合香港的整體利益？就這項隧道工程而言，我們毫無保留地認為採取這個方式是對的。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

林貝聿嘉議員致辭：

主席先生，作為赤鱗角新機場核心工程之一的西區海底隧道，將會是香港在跨越九七年期間的一項重要工程。

眾所周知，西隧是連接西九龍和港島的主要幹線，一方面要配合新機場的發展，負責疏導往來機場的乘客；另外，作為九龍與港島間的交通網絡，西隧有助解決紅磡海隧嚴重負荷的問題。更深遠的來說，西隧將帶動整個西九龍的發展。

正因為西隧有其極大的經濟和使用價值，相信沒有人會反對興建，或者想故意延誤工程的進展，而大家亦十分渴望西隧能如期進行。

在過去的兩星期裏，立法局與政府間就西隧的專營權問題產生了不少爭論。不過其實雙方都是關心怎樣的財務計算才算合理，怎樣的收費安排才符合市民大眾的利益。本人則認為西隧的專營協議應兼顧市民和投資者兩方面的利益。因為西隧的興建，涉及整個社會發展，與市民生活息息相關，所以，市民的利益必須受到保護。同樣，商人的投資在繁榮香港及穩定本港經濟有一定作用，故此，爲了要吸引投資者的興趣，西隧也要顧及投資者應有的利益。

雖然有人批評西隧收費的回報率過高，但是，由於西隧是一項施工長，耗資重，兼且風險較大的工程，所以許多投資者寧願投資東南亞或國內市場，也不會投資在風險高而回報率低的項目，而西隧在招標時，商人反應冷淡，正反映着這個事實。所以，西隧協議須定下一個較合理但可接受的回報率是可以理解的。

現在，若將頭三年的回報率定爲 16.5% 以下，這是自由黨所提議的，應該是可接受的方案，因爲太低回報率可能使財團不能有足夠的資金償還 50 億元銀行貸款而令財團無興趣參與；但若一下子定得太高，便可能有「暴利」的情況，損害市民的利益。

至於西隧收費方面，若將九七年時西隧收費 30 元與目前的兩條海隧收費 10 元相比，我們必然會覺得西隧的收費過高。但在未來幾年間，現行的兩條隧道相信都會加價。而且將來有三條過海隧道，有平有貴，可以各適其適，想便宜些的或許要多些時間去輪，要趕時間的或者要付多些隧道過海費，那麼就走西隧了，相信這亦是符合自由經濟社會的原則。

本人十分明白立法局的同事希望藉着批准加價的權力，去監察西隧合營公司有沒有牟取暴利，以保障消費者利益。其實亦已有一個機制，因爲財團只能在營利不能達到 15% 至 18% 之間，才可以加價。況且，事實上，目前有許多公營事業的加價也不受立法局的控制，這包括地鐵及九鐵，電費和煤氣費等。

如果回報率過份受抑制，便會影響商人的投資意欲，長遠來說，對本港經濟發展是不利的。

另外，公共事業的盈利若受嚴厲限制，商人如無利可圖，更沒有資金再去投資更新的設備。英國電訊業在改革前一塌糊塗，技術落後，就是一個好例子。

從香港整體利益考慮，西隧應及早興建，以穩定本港的經濟發展，配合赤鱗角機場的運作，保障市民利益。雖然，西隧專營協議招來各方面不同意見的爭議，有認為應由政府開辦，有認為應再招標，但相信這些建議對香港都不利，亦會製造混亂場面。我們必須考慮香港的實況，要兼顧市民和投資者的意見和平衡雙方的利益。西隧必須早日施工，才是保障香港整體繁榮穩定的有效途徑。

主席先生，本人謹此陳辭。

劉華森議員致辭：

主席先生，在審議機場核心工程期間，本局有多位議員曾經要求政府讓私人財團參與更多工程項目，以減輕政府的財務負擔，從而保障工程項目按時完工，避免浪費資源。提出這些建議的議員，都應該知道吸引私營財團參與大型基建工程，首先要有合理的利潤和適當的機制，去保障他們的合理收益。

西區海底隧道草案首讀時，很多人都認為通車後私家收費 30 元和回報率 15% 至 18% 是過高。經過運輸司詳細解釋和舉行了多次會議，並特別安排兩間財務機構的專家向立法局議員分析了帳目和估計之後，我認為這個建議是可以接受的。

過去 20 多年，本人都有份參與大型建設工程的融資計劃。我知道一個大型工程的融資是要經過很詳盡的電腦反覆運算，用各種估計，計算出最低和最高的投資額、最高貸款額、利率、通車收費、合理回報率等，然後由投資者決定他所要求的回報率，再提出報告。這些計算，若其中一個項目有所更改，整盤帳目便要重新計算。

我想討論的第一點是有關回報率的問題。我們反覆研究過回報率的各種計法，我相信目前 16.5% 平均回報率的偏差，最高都是 1% 至 1.5%。即是說若數據的估計是有助於投資者，其平均最高回報率將介乎 17.5% 至 18% 之間。不過這個回報率令投資者要承擔各種風險，包括通脹、建築成本的超支（超支要由他們負責）、工程項目的完成時間（只有四年）、融資出現困難等因素。我相信這樣的百分比在國際投資者心目中，絕對不是偏高。有部份人認為，將建議最低的淨收入減至 14%。若果任意由 15% 減至 14%，即是在 30 年內的平均回報率，只得 16%，若不更改其他條款，我相信財團是不會接受的，很可能會放棄興建西隧。

第二點關於收費問題，有部份人認為，私家車收費應減至 25 元。若果這樣做，根據數據顯示，財團首幾年的交通流量，會做成積壓債務，超過銀行貸款的上限。因為銀行的貸款，是無追索權的貸款(Non-recourse debt)，銀行一定不能接受超過他們上限的貸款。若果估計的交通流量真是偏低的話，財團就會根據加價機制，馬上由 25 元加至 35 元，因為機制一加價就是 10 元，到時市民會因減則加，得不償失。就以東區海底隧道為例，東隧通車之後，其實際流量遠遠低過政府和財團的估計，後來經過廣泛宣傳，才慢慢恢復其估計流量。若果東隧的例子，在西隧發生，極有可能會因減得加。

我認為自由黨所提出的折衷辦法是最好的，即是西隧道在首三年內，若淨收入超過回報率 16.5%，則將超出的部份，全數撥入去隧道收費穩定基金內。我們知道這個基金是用來減低以後加價的壓力。採用這個辦法，實際上，對財團和市民雙方都有好處。

第三點，關於監管問題。我們都知道，大型運輸工程項目，都要各類專業人士去監管其運作。運輸司應是最適合監管的人員，理由很簡單，他有很多經濟學家、運輸學家、會計師等專業人才來協助他審查各方面的數據。立法局議員則沒有這些資源，只可用「口」來監管。

主席先生，我們實在不能用八十年代的收費作為標準，來支持九十年代的建築成本，因為西隧的建築成本比東隧高出幾倍。同時，我們亦不能任意減低財團的收入，令到他們積壓債務，引致無追索權的貸款超出銀行的上限。我們萬萬不能對這項私營化的工程，吹毛求疵。有人利用這個項目譁眾取寵，以賺取政治本錢。但這樣做只會嚴重影響投資者對承建其他私營化的機場核心工程，失去信心。最近有個國際投資研究報告顯示，香港的投資風險，比曼谷為高。若果我們做出任何事情，動搖國際投資者對香港的信心，那麼香港這幾十年所營造出來的良好投資環境，就會毀於一旦。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

麥理覺議員致辭的譯文：

主席先生，由於沒有把我的講稿給傳譯員，因此我要向他們致歉。我希望他們能聽懂我的蘇格蘭口音。

我從來也沒有質疑在赤鱘角興建香港新機場的需要，而且我相信無數有關規劃、建築及財政上的要求是經過充分研究，並且由專業人員制訂的，因此我一直認為我們須克服面對的重重難關。政府還遇到不少政治引起的其他問題，均不是建築或財政上的原因所造成的。在這樣的情況下，這項工程浩大、令人興奮的計劃仍然能夠差不多按計劃進行，成績已相當驕人。我們能夠達致這項成就，除了其他因素外，實有賴本局議員（特別是機場小組委員會）提出既有用又有建設性的意見，並作出決定及建議，使計劃可以繼續進行。有時政府會向本局大力催逼；有時那些在拖延財政決定及批出投標方面有利益的人士，會向本局游說。每一次我們都作出正確的決定，令整項計劃可以順利進行。我認為由於我們能洞悉完成整項計劃對為遠至下一世紀的本港經濟做好準備非常重要，所以我們提出了有關意見及作出決定。我們表現出的高瞻遠矚及成熟態度，並非常用於討論本局事務。

西區海底隧道對整個機場計劃極為重要，關係到計劃能否成功推行及運作。有關建議變成了政治足球已有好一段日子。這個足球並沒有由雙方競逐，卻是由其中一方帶回家，在球賽快要結束時才交給另一方。不過，無論如何，我們已獲機會，批准興建機場運輸系統內一條必需的連接道。大體而言，這條連接道對本港的整體運輸系統也十分重要，比機場計劃具有更深遠的影響。我們獲得的方案被牢牢掣肘，並且當局警告我們不得將方案拆散，否則後果堪虞。與所有其他議員一樣，我不喜歡被人擺佈充當這類重要合約的橡皮圖章。這不是我們的正常職能。然而，我亦須考慮到公眾利益這個牽涉更廣的問題。如果設法更改這份合約，予以否定，最後令政府須重新制訂，這是否符合公眾利益？有關財團已經明確說明，他們不會更改合約的任何重要細則。如果現時的合約有些重要部份被更改，以致風險的程度提高，支持有關財團的銀行自然定會改變對該計劃財政可行性的看法。請不要忘記，若這份合約告吹，並沒有其他財團表示有意競投這項工程。因此，這項工程顯然對國際銀行家並非具有太大的吸引力。一切風險將由私營機構承擔，政府不會作出任何擔保。因此，請容我回到原來的問題：我們是否必須反對這個方案，因而延遲整項工程的完成，使其成本暴漲？這是否符合公眾利益？這是否符合香港的利益？我認為答案當然是：市民為了本身的利益，定會要求這些建議不作重大修改便通過。我認為財團及政府都

同意作出的修改並非極其重要的，主要的修改雖然看似有用，但實際上僅是門面功夫而已。這項工程及其條例草案都曾受政治上各方擺出的姿勢支配，而這些政治姿勢與建議本身的利弊無關，這實非我樂見的。本局內的兩方均難辭其咎，今天不在這裡的人士也是。

最後，我謹向劉健儀員致以欽佩之意。劉議員主持了無數極難處理的條例草案委員會會議，審議本條例草案及有關合約。她具備擔任出色主席所應有的一切條件，而她的專業知識大大幫助了我們在限期前完成審議工作。主席先生，我支持本條例草案，而鄭海泉議員也同樣表示支持。

陳偉業議員致辭：

主席先生，夏佳理議員剛剛回來，我想稱讚他剛才的演辭。他較早前說及究竟是否「為」還是「不為」群眾方面，可能反映了他的一些心態。因為他猶豫糾纏究竟「是」或「不是」，這可能屬於佛洛伊德所講的“Freudian Slip”，即文件寫明是「為群眾的」，但在潛意識內，他就說「不是」(Don't)，這可能反映出一些矛盾點所在。

存在主義文學家卡繆(Albert CAMUS)的作品經常集中揭露我們日常生活中的荒謬性。他的觀點正好用來描繪給這次立法局審議西隧的境況，有人以為科學／專業是最理性，最客觀的事物，他們恣意批評其他人的意見是非理性，殊不知大家都是身處在一個可以說是荒謬的年代，香港人包括立法局都是被中英兩國操縱着。存在主義作家對人生黑暗一面的揭露，並不是叫我們去接受現實，只是提醒大家，我們要看清楚這個世界，以積極的態度去創造自己未來的生活，卡繆更鼓吹我們對不合理的社會現象要抗爭到底。

西隧在九二年三月招標，在招標初期，九龍倉與中信打算組織以各自為首的財團參與競投。但在截標前，九龍倉與中信突然之間聯手合作，只提交唯一合資格的標書。按照政府原先的計劃，政府考慮在九三年初與財團簽訂臨時協議，工程便可開工，但由於中英兩國一直在政制及新機場整體財務安排出現爭拗，以至西隧條例草案遲遲沒有呈交立法局。

中方在九三年六月十八日同意批出西隧專營權，港府隨即在憲報刊登西隧條例草案，並且強迫立法局在餘下兩星期的會期內原封不動通過。這方面的要求和態度充分反映政府有關的人士藐視立法局的地位。立法局議員竟要在規定時間內通過一條如此複雜的條例草案，這真是荒天下之大謬，行政部門只是在愚弄立法局。更何況草案中的政策安排與現時其他隧道有很大不同。運輸司楊啓彥先生聲稱政府曾經向立法局及機諮會作諮詢，但其實過去的諮詢並不是甚麼諮詢，只是政府官員在去年一月曾向立法局機場財務小組介紹西區海底隧道工程的有關資料。當時的介紹是強調西隧會以大老山隧道條例為藍本，但現時的西隧條例草案所列出來的，根本與大老山有顯著的不同。

港同盟在去年十一月曾約見運輸司梁文建，提出我們特別憂慮未來西隧收費可能訂在一個高水平。當時梁文建指出未來西隧的加價，立法局一定有權過問，叫我們放心。但政府現時與財團達成的經營協議，與政府一直向外公布的構思完全不同，怎可狡辯過去曾經作過諮詢？在政府與財團談判期間，以至知會中方有關經營細節，立法局完全蒙在鼓裏。政府現時卻反過來說這個協議是經過七個月談判而成的，不能再作任何的改動。其實，中英兩國和港府是用槍指着立法局議員的頭，強迫我們通過西隧條例草案。

運輸司楊啓彥曾在報章批評本人指政府與財團「官商勾結」，是人身攻擊。在今次西隧事件上，政府與財團口脛一致，聯合迫使立法局接受他們雙方私底下達成的協議，而更在草案中架空立法局將來監察和審議的權利，這不是「官商勾結」，又是甚麼呢？當議員指出西隧通車的收費過高，不能發揮疏導過海交通的功用時，政府的解釋是如果不收 30 元，財團便很難收回成本，會退出。當議員指出立法局應該對西隧加價有審議權，政府的解釋是財團不答允，楊啓彥先生更說「有立法局便無投資」這些說話。

政府的政策理據，完全是從財團的角度去考慮，我們根本很難分辨誰是政府，誰是財團。政府不能將香港當作一盤生意，以商業形式經營。道路建設更不能視為純商品，任由商業用作賺錢的工具。我們當然明白政府可能有難言之隱，例如只有單一投標者，但並不代表政府便要放棄公眾利益來交換現時西隧的協議。我們而建西隧，但要建一條保障消費者利益的西隧，要建一條能夠疏導過海交通的西隧。

本人對政府今次向立法局推介西隧條例草案的手法，感到強烈不滿。我們並沒有「搵楊啓彥先生老襯」。政府官員多次危言聳聽，極力抹黑立法局，本人真不知他們所為何事？議員將市民意見反映出來，卻被形容為想在九四／九五年直選中「擺彩」；議員要求發揮本身的監察權，卻被形容為「鬥氣」。現時的政府官員，一方面視立法局「無到」，另一方面，講愈來愈似中方的說話。他們更認為立法局議員的行為是「非理性」的，他們鼓勵財團及投資者敵視立法局。當政府缺乏足夠理據支持其政策安排時，便推出一連串荒謬和攻擊性的言論。

在立法局審議西隧條例草案期間，議員都各自提出很大問題。港同盟的立場非常清楚，我們是支持政府採取「建造、經營、轉移」的方式興建西隧，因為這樣的做法，可以在機場核心工程中吸引更多私人投資。但這並不代表我們要犧牲公眾利益，以至放棄立法局審議未來西隧加價的權力。有關這方面，港同盟將會提出修訂。修訂將會三方面，包括(1)將西隧加價的下限（即最低估計淨收入）由 15% 降至 14%；(2)未來西隧加價要以附屬法例的形式提交立法局；(3)將九七年通車的收費削減 17%，私家車收費由 30 元至降 25 元。本人將會在提出修訂動議時，詳細解釋各項修訂的理由。

其實，其他黨派的議員也曾提出類似的要求，並且公開表示會將西隧通車時的收費降至 25 元。但當中方公開表態支持西隧條例草案後，這些議員便速速歸隧。這種依靠權勢，漠視市民利益的行徑，真教人痛心。

周梁淑怡議員（譯文）：主席先生，我要求澄清。

主席（譯文）：陳議員，你是否願意讓她先說？

陳偉業議員：主席先生，我希望先講完，稍後周議員還會有發表意見的機會。

周梁淑怡議員（譯文）：主席先生，我並非想發表意見。

主席（譯文）：是的，但陳偉業議員有權拒絕讓你先說或澄清。他準備完成演辭後才澄清。

陳偉業議員：自由黨現時提出的修訂動議，是將西隧啓用後頭三年內，每年淨收入超過內部回報率 16.5% 的收益，全數撥歸隧道收費穩定基金。自由黨提出修訂的理據，是認為財團可能低估西隧的汽車流量。

這個建議隨即獲政府和財團的支持和接納，但明眼人都看得出，這個修訂只是一種故弄玄虛、象徵式的姿態，只是作為該黨及政府和財團的下台階。政府本來一開始就表示財團不接受任何對草案的修訂，但現時政府及財團一樣是態度突然轉變，顯然他們是在自打嘴巴。

另外，最重要的是自由黨的修訂，根本沒有觸及很多公眾人士和立法局議員所關注通車時收費過高的問題。西隧通車收費水平並不能單獨看待，西隧的價格水平肯定影響將來其他隧道及過海交通工具的收費。如果隧道間的收費差別很大，根本西隧不能發揮疏導過海交通壓力的效力。

主席先生，今天本立法年度立法局最後一天的會議，當我們回顧一下，我們會發覺很多荒謬的事情，不斷在這個議會中發生。正如中國人所說：「官場眾生相」，甚麼荒誕的事情都會發生。在香港現時走向民主化的階段及每一個政黨都宣稱爭取民主或自由之際，竟然會有議員主動放棄立法局監察政府和財團的角色；有議員樂意、更願意接受中英兩國為我們作出的決定。此外，有議員聲稱會在九五年參選，但他們又視民意為非理性；又有議員說會保障市民利益，但卻於決定時處處為財團着想，犧牲市民的權利，強迫市民在九七年要給與不合理的隧道收費。

主席先生，有關西隧條例二、三讀的問題，基於港同盟原則上是支持西隧要採用「建造、經營、轉移」的形式經營，因此在二讀時，港同盟是會表示支持，但是如果港同盟在委員會審議階段所提出的三項修訂被否決的話，港同盟在三讀時，就會投反對票。

總督彭定康曾經說，港府的政策應該符合「公平、合理和為港人接受」的原則。在西隧事件上，民意是一面倒要求立法局有審議加價的權力和民意要求隧道收費降低。但現時西隧條例草案完全違背總督施政的基本原則。本人懷疑，現時政府的高層官員，根本視彭定康的政策如無物，隨意違背彭定康所講的原則。如果政府真的是尊重這一位可能是香港最後一任總督的諾言，那麼今日在座的三位政府司級官員，便應在西隧草案投票時支持港同盟的修訂動議。

主席先生，港同盟並不會在強權下屈服，亦不會因這些發生在立法局內的荒謬事件而感到氣餒，我們不知道我們的修訂會否獲得其他立法局議員的支持，如果我們這次失敗了，我們會等待九五年的來臨，因為屆時立法局可能出現新的景象，我們到時會再次爭取修訂西隧條例。

主席（譯文）：周梁淑怡議員。

周梁淑怡議員（譯文）：主席先生，我想透過你請問陳偉業議員，他指稱自由黨曾建議將西區海底隧道的啓用收費定為 25 元，他這樣說是否有任何憑據？他從哪裏得知？在哪個委員會會議上聽過？

主席（譯文）：陳議員，你是否準備回答？

陳偉業議員：主席先生，不少報章報導曾訪問自由黨主席李鵬飛議員，明確指出李鵬飛議員是建議西區海底隧道在九七年通車時，私家車的收費應該是 25 元的。

周梁淑怡議員（譯文）：主席先生，陳議員本人有否查核該項報導是否屬實，因為事實上該項報導是不正確的。

主席（譯文）：我想我們已超越澄清的範圍。潘議員，甚麼事？

潘國濂議員（譯文）：主席先生，我可否要求陳議員闡釋？

主席（譯文）：可以，你可以要求陳議員澄清。但澄清與否，則完全由他決定。

潘國濂議員：自由黨曾發出兩次聲明，而兩次聲明都是由我撰寫的。我想請問陳議員，在該兩次聲明中，我們曾否說過我們是會支持 25 元的修訂？

主席（譯文）：陳議員，你是否打算澄清？

陳偉業議員：主席先生，如果自由黨主席李鵬飛先生對報章的公開言論，並不代表自由黨的話，我很歡迎李鵬飛先生公開澄清和否定他這個說法。

周梁淑怡議員（譯文）：主席先生，我認為陳議員沒有答覆我的問題。我是問他有否向李議員求證，看看李議員是否確曾向報章那樣說。他到底有沒有求證？因為，正如我說過，該項報導是不正確的。

主席（譯文）：陳議員有權決定是否澄清。我想我們要到此為止。

張文光議員致辭：

主席先生，今天，有關《西區海底隧道條例草案》，港同盟陳偉業議員將會提出三項重要的修訂，包括：西隧的起點收費過於昂貴，內部回報率過高，自動加價機制踢開立法局的監察，讓有關財團牟取暴利，為所欲為，30年不變。有關修訂法案的詳細論點，將會由陳偉業議員提出，我不會在這裏重複。

因此，我的發言將集中於——正如總督彭定康所說——我們在西隧事件中所汲取的教訓。的確，這件事暴露了兩個最嚴重的錯失，影響著未來香港的政治和經濟環境。亡羊補牢，我們必須立即作出補救，以免讓錯失演化成危機。

第一個錯失，是立法局被中英政府和財團架空，失去了監察政府和平衡社會利益的功能。在整個西隧的決策過程中，首先是政府和財團達成專營權的協議，然後由中方批准，行政局通過條例草案，刊登憲報，送交立法局通過。整個中英政府和財團有關的秘密談判中，歷時共七個月。立法局和市民大眾完全被蒙在鼓裏。草案送上立法局後，議員連討論，連修訂的時間不足兩個星期。期間，中英政府、財團和銀行聯手，以時間緊迫、財團退出、銀行拒絕貸款、中英協議不容推翻等等理由，強迫立法局通過。楊啓彥說：「我不是用槍指著立法局議員的頭」。但是，主席先生，在西隧事件中，我卻感受到一把無形的槍，迫令我們走進死角。支持這草案，就會犧牲了市民的利益，讓市民任人宰割30年；反對這草案，就沒有了西隧，影響了機場的所謂大局。而當中，沒有任何可以真正改動財團實質利益的空間，除非立法局、政府、財團、銀行和中方同意。要過這五關，有常識的人當會明白，是難於登天。

於是，立法局傳統的修訂法案的權力，表面上仍然存留，實質上卻被閹割了。市民的權利被踐踏、被遺棄，立法局再也不能擔當著監察政府，平衡社會利益的功能。今後，我們可以預期，西隧事件將會成為財團逃避監管，牟取暴利的樣板，讓其他財團仿效。在財團洋洋自得的背後，是市民對財團的反感和抗拒，久而久之，一個社會危機將會誕生，就是香港的階級矛盾和社會對立將會因此深化，影響社會的穩定。這絕不是香港社會之福。

第二個錯失，是私營化演變成壟斷化，良性競爭變成政治特權，市民未見其利，先見其害。主席先生，政府的工務工程政策是鼓勵私營化。私營企業既可為社會提供服務，又可創造財富；此外，更可以使政府的資源應用在一些私營企業不願意投資的事業上，例如教育、醫療和福利事業。在這個大前提下，私營化是值得支持的，為私營企業提供合理利潤，也是無可厚非的。

問題是，合理利潤不等於合法暴利，30元的西隧起點收費和可達18.5%的最高回報率，連楊啓彥也承認偏高，這究竟是什麼原因呢？為什麼私營化竟然不能成為降低收費的動力，反而導致壟斷和暴利呢？楊啓彥的解釋是：財團不是蠢的，立法局先前否決三條隧道加費，修訂電話加價，已對投資者的信心造成影響。楊啓彥更進一步說：「有立法局監管，就沒有投資」。

主席先生，這番說話出自政府司級官員的口，實在使人震驚。這番說話無疑是公開否定了民選議會的功能和價值，眼裏只有財團，卻沒有了市民。千錯萬錯，就錯在立法局內有人為市民說一句公道話，因此嚇退了財團，趕走了投資者，影響了香港的投資環境。

主席先生，楊啓彥先生的說話，是本末倒置，是輕重不分，是「麻鷹不管管雞仔」。眾所周知，一個影響香港投資環境的重要因素，是九七帶來的政治不明朗，是去年中國政府為了壓制香港的民主化，不惜以新機場及跨越九七的專營權為經濟牌，迫使港英收回政制草案的連串措施。至今，九號貨櫃碼頭的專營權，因為帶有英資色彩，就懸而未決。這一切，都成為真正打擊投資意欲，影響投資環境的原因。

正因為在這種情況下，財團對西隧的專營權卻步，致使最後只有一個以中資為主體的財團願意競投。財團只有一個，時間不可再拖，中方全力支持，就成了財團最有力的籌碼，獅子開大口，政府也低頭。所謂私營化，竟然變成壟斷化。市民非但不能得益，反而受到損害。更使人憂慮的是，由於跨越九七的工程和專營權必須要中方批准，結果造就了一些中資財團在競投時有更大的政治優勢，任何專營權像是都要讓中資分一杯羹才能順利過渡，迅速批准。於是，壟斷化加上特權化，香港的自由經濟，良性競爭，即使不蕩然無存，也會黯然失色。主席先生，這是我們希望的局面嗎？這是我們所追求的社會嗎？一葉知秋，西隧的教訓應該使我們深思。

主席先生，港同盟今天的修訂，失敗是可以預料的。但是，我們只抱著知其不可而為之的心，這不單為升斗市民尋求一點公道，更重要的，是要為我們的民主政治和自由經濟尋求一點公道。香港應當是一個平和的，平衡的，因而是一個公平的社會，我們不希望這些傳統的，珍貴的價值在九七前夕，便已經逐步失去，就像東方的明珠，一天一天失去她的光芒。

主席先生，本人謹此陳辭，支持陳偉業議員的修訂。

馮檢基議員致辭：

主席先生，今天討論的西隧草案，表面上的爭論是環繞着回報率及立法局的監管權力問題，但是其實背後所牽涉的層面遠遠不止這兩點。

首先我們要談一下，究竟西隧為何一定要由財團興建呢？為何政府不能自行興建？其實一開始，政府就用兩個因素將自己綁起來。第一，政府為了趕把赤鱘角機場於九七年前建成，因此造成一切相關的核心工程也要在九七年前完成。第二，政府要貫徹私營化的原則。在這兩個條件之下，而今次只有一個財團投標，造成政府在討價還價的能力上，備受嚴重的限制。另一個情況就是政府仍未出戰場，就已自綁手腳，根本沒有得打。原草案內條文所呈現的，即私家車收費高達 30 元、公共雙層巴士 55 元等、自動加價機制是立法局無權監管的，就給與財團百般優惠的明證。對於一項風險低而回報率又相對地高的一項投資，我和民協也認為當中存着不少的疑問。雖然有意見認為財團可以不進行這項基建的工程而把資金調去其他市場，可能獲得更大的回報。但這種理論，卻忽視了其他投資所存

在的另外一個現象，就是高回報的情況必然有高風險。對於這項近乎穩賺的西隧，政府不願意親自承擔也自了，卻又給了財團諸般的優惠，無疑沒有將消費者的利益計算在這個問題內，而消費者不單是私家車主，還有小巴和巴士的乘客，其實這些消費者正正被政府轉嫁在財團的豐厚利潤內。

本人和民協對於自由黨有關回報率的修訂不表同意，因為自由黨的修訂只是對西隧首三年的經營利潤有一點約束力，但卻完全沒有影響中標財團在專營權內所得的16.5%內部回報率。自由黨的建議，是把消費者向財團引頸自斬的時間，推遲三年而已。在此，本人和民協希望各同事能在自由黨修訂的含意上，去清楚想一想，修訂的結果只是比完全沒有修訂好了一點點而已，對於這項修訂所帶來的結果，並不是如自由黨宣傳般對市民有很大的得益，其實這個修訂只不過為政府和財團護航，是保障財團的利益，希望大家能夠三思。港同盟對回報率修訂為14%，並透過附例形式作出審議加價的申請，我覺得是可能接受的最低底線。如果財團因為這樣修訂而要退出的話，我和民協就要求政府自己承擔工程。

運輸司曾指出，如由政府獨力承擔西隧，將會令到其他公共開支受到影響，但這番說法存在很大的片面性，因為西隧是一項風險低而回報率又肯定的，一如我們的建議，是10%至12%，我相信政府的投資並非沒有價值，未來的收入，亦可等到每年有穩定的回報時，用作社會的其他建設，比起私人財團可能會把得來的資金調往其他的投資或海外，對香港社會更有貢獻和更有意義。

第二個重要的環節是議員今次是否通過草案，希望大家考慮各種後果的嚴重性。若原封不動或只輕微修訂今次草案，甚至不能對西隧加價有任何審議權的話，其實換來的可能是其他私人財團在進行香港其他基建工程時，也要求同樣的條件，即有高回報率和自動加價機制才願意進行，而政府也以私營化為理由，面對這樣的情況會被逼以後繼續簽訂類似的協議。換來的後果，是直選民主化後所帶給立法局監察的空間愈來愈小，而立法局議員亦失去了他們所應擔當的角色。立法局進一步民主化也失去背後的價值和意義，因為就算未來所有議席是全面直選，基於所有事都與它無關，立法局就變成一隻「冇牙老虎」，還如何可起監察作用？甚至將來的監察作用比現在的立法局還差。所以我希望，無論是委任議員或民主派議員，在今次考慮這條例草案時，自己應想清楚所同意的原動議、原條例草案對民主制度、對立法局角色所造成的踐踏。我亦希望大家了解一點，無論今次的投票就算真的令財團退出，我認為中英雙方可以重新磋商究竟如何處理西隧的問題。我始終覺得如果立法局最後沒有審議權，沒有監管權的話，立法局逐步走向民主化，只不過是一個謊話。

謹此陳辭。

劉慧卿議員致辭：

主席先生，我發言反對《西區隧道條例草案》，因為我不能認同政府對整件事的處理手法，我更加對中國政府公開指令立法局不可以修改中英的協議而感到非常憤怒。如果中英政府與大財團聯手欺壓立法局，漠視立法局的職權，我相信這肯定會令香港的憲制發展蒙上一重很大的陰影。

主席先生，在這次西隧事件中，我認為政府在處理投標程序、對專營權的界定、利潤管制政策的取捨和否定立法局的監察角色，都使人感到非常遺憾和失望。事實上，問題始自工程招標時，政府當時堅持要採用一種「建築、營運和移交」的專營權來批出合約。但是，政府同時表示隧道的初期收費應該盡可能低，而且加價須根據既定的方程式計算。結果只有一個財團投標。這樣一來，政府在仍未批出合約之前，就已經造成一個壟斷的局面。政府更甘心讓財團牽着鼻子走，靜悄悄與財團磋商了七個月，然後達成了一個謂立法局不可以修訂的協議。

主席先生，公開投標的主要目的是希望透過各財團的競投來減低成本，帶來一個最符合公眾利益的合約。若只有一間公司回標，便不能得到預期的效果。在這種情況下，政府是否應檢討投標的條件，作出修訂，重新包裝，加強投標的吸引力，然後再次招標呢？在這次西隧投標的過程中，政府當然並沒有這樣做。政府認許了唯一回標的財團，經過磋商，接受財團所提出的高收費、自動加價和高回報率的不合理條款。

雖然政府知道這項條例草案最終須由立法局通過，但在整個事件中，政府並沒有知會立法局。在事件發生之後，運輸司公開表示，經過今次的教訓，政府在其他專營權招標之前，是會多知會立法局的意見，問清楚立法局是否同意某些政策的目標，使今後能夠減少紛爭。政府既然汲取了教訓，固然是一件好事，但是，我不禁要問：政府和財團磋商時，是否真的沒有預料到這種高收費、自動加價和高回報率的條款，會遭受很多立法局議員的反對？還是政府已經「合指一算」，知道有很多立法局議員是會委曲求全，支持政府和財團達成這個不合理的協議？

主席先生，另一點使我非常不滿的，就是政府在立法局休會前三個星期，才將這項十分複雜的條例草案交予立法局審議，更指出專營權的條款不容修改，草案亦必須於八月前通過。運輸司雖然公開否認是用槍指着議員的頭，但是所做的事情卻正好給與我們這種感受。主席先生，我更加擔心的是，政府現在迫使立法局匆匆通過法例的做法，是會在提交九四／九五年選舉條例草案時重施故技。我希望政府明白到運用這些高壓手段，只會貶低政府在立法局議員和市民心目中的聲譽和威信。我懇請政府小心考慮，好自為之。

主席先生，在西隧條例草案審議過程中，運輸司曾說過：「有立法局監管，就沒有投資」。我相信政府並不會不了解立法局的職能，但當一位這麼資深的政府官員衝口而出，說出這種可以被形容為不大負責任的話時，我們就會懷疑政府究竟扮演着什麼角色？政府其實是在保障公眾的利益，還是在維護財團的利益？如果政府確實抱着這種「有立法局監管，就沒有投資」的態度，試問又怎能平息公憤呢？又怎可洗脫「官商勾結」的指控呢？

主席先生，條例草案另一點使我不滿的地方，就是有關利潤管制計劃的問題，西隧的專營權和現時公共服務事業合約安排的趨勢是有分別的，中巴和 CSL 的專營權續約在今年九月生效，但是政府決定取消這個利潤管制計劃。城巴接管了中巴 26 條專線，在專營權的合約中亦沒有利潤管制。因此，我們以為政府可能已了解到，利潤管制計劃不但未能提高服務水準，反而只會給與提供服務的機構帶來利潤的保障，而這種情況已引起了市民不滿。所以我不明白為什麼政府會在一條有關專營權的新條例草案內，卻要留下這項不符合公眾利益的條文。主席先生，如果你是投資者，你投資了 100 元，政府保證你每年有

16元至18元的利潤。在這種情況下，你還會否謹慎地控制工程成本開支呢？現在政府和財團炮製這個以總投資額為基數來計算回報率的方程式，是會有效地確保投資者的利潤，讓他們「袋袋平安」。一旦得不到既定的回報率，就可以自動加價。試問這樣的利潤管制計劃是否能夠真正保障公眾的利益呢？正因為如此，我認為我們不應該討論回報率是否15%或18%，或隧道通車時的收費是25元還是30元的問題。我認為我們應該針對這個利潤管制計劃對公眾帶來的負面影響，積極和全面爭取取消所有利潤管制計劃。至於西隧加價的準則，則應該根據現時隧道加價的方程式來執行。

主席先生，我非常同意許賢發議員所說的，就是西隧工程最初招標的時候，可能當時有一些客觀的原因，導致投資並非很吸引，例如機場談判不明朗和中英關係惡劣。但是，我們現在可以看見，其中有些因素已有改變。所以，與許賢發議員一樣，我想詢問政府為什麼不考慮將這個專營權重新招標？若果不可以，那麼我們可否考慮，政府自己斥資興建西隧，與興建地鐵的模式一般來處理？

主席先生，從經濟的角度來說，所有專利或近乎專利的事業，例如地鐵、電燈、電話等，因為情況特殊而無法引進自由市場競爭機制，都是應該優先考慮以公營機構(Crown Corporation)的形式來經營。公營機構的優點是有政府部門的監管，亦有近乎私營企業的效率，地鐵就是一個例子。再者，公營機構的利潤為公家所有。相反地，如果私營的專利機構得到可觀的利潤，往往引致很多公眾的不滿。從投資者的角度來看，一個可以保證有15%至18%回報率的專營事業，簡直是一塊肥肉。舉例來說，最近政府公布的外匯基金投資回報率，便遠遠達不到15%至18%，土地基金則更差。主席先生，俗語謂「肥水不流別人田」，政府須向我們解釋，為何將這塊肥豬肉拱手給與一個私人的財團？莫非在背後有一些事情是我們不知道的？

主席先生，由政府斥資自行興建西隧的構思當然需要週詳的考慮。但是，政府的責任就是要考慮一切可行的方案，從而選取一個為公眾帶來最大利益的方案。主席先生，我明白現在才談考慮其他的方案，可能會使工程延誤，但是，政府在去年招標得不到理想的結果時，並沒有馬上考慮其他的方案，只是花費了很多個月的時間與財團「密斟」，然後達成一個使社會嘩然的協議。如果要追究浪費時間的責任，我相信政府需要負上很大的責任。事實上，在10項機場核心工程中，有好幾項可能由於政治和其他的因素會使工程延誤。所以，現時政府所持的理據，認為必須在九七年前建成西隧，而並不理會這種安排是否能夠照顧到公眾的利益，我認為這是非常錯誤的。

基於以上各項原因，主席先生，我會反對這條例草案和所有的修訂。

李永達議員致辭：

主席先生，今天我們辯論西隧草案，大都集中於加價機制和立法局權力的問題。這些當然是很重要的，但我希望首先集中討論一個我認為更重要的問題。就是為何要興建西隧？簡單來說，基本道路建設的目的究竟是甚麼？

主席先生，政府在九一年發表了運輸政策白皮書，臚列了未來的主要交通政策，就是提供足以使客貨運流通維持於合理水平的運輸系統，以輔助經濟發展，以及應付市民對社交、商業、康樂各方面所產生的交通需要。若我們興建西隧，但不能紓緩過海交通運輸需要的話，這樣，政府便違背了在運輸政策白皮書向市民大眾所作的承諾。

主席先生，現時過海隧道的交通情況極之擠塞。舊過海隧道在九二年的每日交通流量超過 12 萬架次，遠遠超過舊隧道原先設計的容量。除了深夜一時至早上七時之外，紅磡舊隧道可說整天都是塞車。至於東隧，由開始啓用的每天平均 22000 架次增加至九二年每日平均 70000 架次。四年之內，流量增加了 200%。

現時，東隧在上、下班繁忙時間，已極之擠塞，到九七年東隧行車架次將達到 85000 架次。隧道的擠塞時間將會伸延到非繁忙的時段，所以從交通運輸角度，我們需要在未來興建多一條隧道。這條隧道應該可以疏導過海的交通。如果我們清楚西隧的興建是有急切需要的話，無論是否有財團投資，我們最終都要急切興建這條隧道。雖然政府以財政理由，認為西隧由私人興建較佳，若果條件不理想，可以有其他更好的方法處理。

主席先生，九七年西隧私家車收費 30 元，這建議能否達到紓緩交通的目標，頗成疑問。九七年有三條過海隧道。汽車使用哪一條隧道，我認為有三個決定性因素：

- (一) 隧道的位置。
- (二) 隧道之間收費的差異。
- (三) 使用隧道者通過隧道的急切程度。

西隧的地理位置靠近港島西和九龍西。隧道在九龍的出口連接西九龍高速公路三號幹線市區段，連接青衣至青馬大橋到機場，或經汀九橋到屯門、元朗。所以新界南（荃灣、葵青）、新界西（屯門、元朗）的居民、出入市區和機場的遊客，便成為西隧的主要用家。從地理角度，西隧是疏導過海交通的重要措施，加上西隧是六線行車，最高流量每日可以達到 18 萬架次。若有合宜的收費，必定吸引大量汽車使用。可惜政府並沒有認真考慮市民的交通需求，就接納財團在九七年私家車過海隧道收費 30 元的建議。

紅磡隧道的交通流量在九七年仍然維持在 12 萬架次，東隧更增加至 85000 架次的擠塞情況。我們多了一條西隧，但到九七年時，只能運用其容量的四成，而其他隧道則繼續「大塞車」。我想問問運輸司楊啓彥，這是些甚麼交通運輸政策？運輸司經常說，市民是有選擇權的。若運輸司不是長期生長在象牙塔內，便是對社會實況毫無認識，或他根本不是憑良心去說話。試問住在秀茂坪、慈雲山的居民是否可以指揮巴士司機使用西隧？新界東、港島東、九龍中、西部的居民是完全沒有因為興建西隧而得益。他們每天都要花長時間過海。這個紓緩過海交通的目標，其實是沒有達到的。

運輸司更加說紅磡隧道和東隧的加價，仍須立法局通過。但這樣說，不代表這兩條隧道在未來不會加價。我個人估計，在九七年前，立法局很有可能被迫去批准紅磡隧道和東隧的加價申請。到了九七年時，紅磡隧道和東隧分別達到每天 12 萬架次和九萬架次的擠塞情況。

嚴重的塞車情況，令到政府以疏導交通為理由，要求立法局批准兩條隧道加價或加稅。這個理由，我們可以拒絕。但如果擠塞進一步惡化，令到灣仔、銅鑼灣、紅磡、土瓜灣等地區交通癱瘓，連警車、消防車、救護車都不能通過，我們是否可以否決兩條隧道的加價申請？其實，這是一九九一至九二年度運輸司梁文建向立法局不斷提出要求增加舊隧道收費的原因。若這些區域因立法局否決兩條隧道加價而令救護車、消防車、警車不能順利通過，導致傷亡，誰人去承擔這個責任？所以我們說，運輸司所說的選擇其實是假的選擇。立法局在種種局限之下，是沒法拒絕這兩條隧道在九七年前後加價的申請。市民在九七年前不論選擇哪條隧道，都是要付出高昂的代價。

主席先生，自由黨議員周梁淑怡剛才說，她認為我們只有兩個選擇：一是接納中方和財團建議，結果我們有西隧。一是選擇修改協議，結果財團退出，我們沒有西隧。我認為這種分析是沒有邏輯的，沒有足夠理據的。正如我先前所說，從交通需求而言，若真的有需要興建第三條過海隧道，無論私營發展商及財團是否有興趣，政府是有責任去興建。

主席先生，今日我聽到自由黨很多同事說，他們沒有更好的選擇，時間又不能容許有更多辯論，但實際情況是否這樣？我認為今次中方、政府和財團能夠有信心堅持強硬立場而不修改協議，最大原因，是中方、政府一早預計能夠在立法局取得足夠票數。假如立法局的 60 席中有 31 席是由民主選舉所產生，政府便不敢貿然與財團達成協議。政府知道這 31 位民選議員不會做橡皮圖章，他們是「有膽」去反對不合理的政策，反對不合理的協議。中方、政府膽敢與財團簽訂只保障財團利益，而不保障消費者利益的協議，他們很早便知道局內最大的黨——自由黨，是不會反對協議的。自由黨只會用「小罵大幫忙」的方式替中方、政府、替財團保駕護航。假如局內有 31 席民選議員，政府未與財團達成最後協議之前，一定會與局內同事商討和協調，否則這協議會被立法局否決。

各位同事，我們是有選擇的，我們是有維護市民權益的權力。只不過，我們有些同事，我們的自由黨已經棄械投降。這樣政府與財團如何會退讓呢？

我相信大家都記得，去年港同盟對財政預算案的差餉部份表示反對。跟着自由黨的前身——啓聯，又表示相同的意見。結果如何？結果是政府取消了增加差餉。若自由黨在立法局內與其他議員站在同一陣線，維護市民權益，是可令政府和財團有更多退讓的。

西隧草案影響非常深遠，假如我們接納自由黨和政府的修訂建議，我們就做了三害。

第一害，是令到中、英雙方更相信立法局只是一個有很少反對聲音的橡皮圖章。稍後中、英達成的政制協議、三號幹線（郊野公園段）的專營權、青馬大橋在九七年後的經營權、中英雙方會用同一個模式，先秘密達成協議，迫使立法局去接受。

第二害，是令到香港財團權力坐大，小市民權力下降，財團只要團結一致，提出要求，無論如何不合理，或者找到立法局內維護他們利益的代言人，便可迫使立法局保護他們的權益。

第三害，是市民利益長期受損，他們在沒有選擇之下付出高昂的過海隧道費用。各位同事，其實我們有勇氣和有權力去除這「三害」。

主席先生，今天有關西隧草案的辯論非常激烈。局內各個黨派，包括自由黨、港同盟、匯點、民協、民促會，甚至我們號稱的獨立黨都相繼發言，惟獨不見民建聯譚耀宗議員報名發言，是否民建聯覺得，既要維護市民權益，又要維護中方利益而有矛盾呢？民建聯這麼低調處理西隧問題，是否怕觸怒中方？我希望譚耀宗議員代表民建聯在一個市民關注的公開問題上發言。

主席（譯文）：李議員，你不能推斷另一位議員的動機，事實上，譚議員將會發言。

李永達議員：我向譚耀宗議員道歉。

我希望各位同事今天能夠審慎考慮港同盟的各項修訂，然後在維護財團和維護市民利益之間作出抉擇。

潘國濂議員致辭：

主席先生，我很高興今天在此上了一課哲學，聽了很多存在主義的理論，也希望市民聽得懂。這些言論極盡譁眾取寵的能事，實際上對西隧沒有甚麼實質的討論。陳偉業議員其實是逃避了一個最重要的題目，因為他的修訂是表示沒有西隧，或者要政府興建，而以後亦沒有財團會參與類似的投資，使到政府要動用本來是用於房屋、醫療、或者社會服務的百億元，轉撥到這方面的工程，他亦都沒有向市民交代結果。自由黨是謹慎的，深思熟慮的。讓我分析一下西隧這題目的爭議，主要有三個：第一、是立法局的審議權和否決權，在此我是說「審議權」和「否決權」，而不是一般人說的「監察」，很模糊的字眼；第二、是內部回收率 16.5% 平均值是否合理；第三、是私家車收費 30 元是否過高。

關於立法局審議權和否決權的問題，周梁淑怡議員已經說明了自由黨的立場，立法局的審議和監察權力是不容置疑的。事實上，現時的草案和立法局的工作，已給與立法局這項權力。至於立法局是否應對每次加價有否決權，答案是如果我們接受了草案裡的加價機制，那麼在這個機制上再加上立法局的否決權是否合邏輯的，財團會因為無保證可收回資金而不會投資，而銀行亦因為無保證可收回貸款而不借出款項。

考慮內部回收率 16.5% 的平均值是否合理的時候，我們必須注意到投資比例，這個項目的股東投資佔總成本的 31%，其餘為借貸，內部回收率只在股東投資的部份產生利潤，而對借貸部份是分利不收的，那就是說 16.5% 的內部回收率所產的利潤只相當於總成本的 5%。這個回報是遠低於其他私營的公用事業，低於九廣鐵路，與供水服務的回報差不多，同時 16.5% 的內部回收率是在投資後第 30 年才可拿到的。所以我們不能判斷是不合理的。

第三個問題是 30 元隧道費是否過高。30 元這個數字是財團根據他們的流量預測作出的。財團已經很清楚地說明，按他們的流量預測，30 元的收費是必需的，否則將沒有足夠的錢去按期清還貸款。我們自由黨覺得財團的流量預測可能傾向保守。我們曾考慮（沒有宣布過要做）修改 30 元為 25 元，這個修改的意義是要調整財團較保守的流量預測。但是經詳細考慮後，發覺如果修改至 25 元後，實際流量與財團預測一樣的話，那麼根據加價機制，隧道費便會即時加至 35 元，結果公眾因減得加。我們現在是無法保證這種情況不會出現。同時，財團已清楚表明，根據他們的流量預測，低於 30 元的收費是不能保證還款，所以他們不會接受。

自由黨就在這情況下提出一個更佳方案，它的精神是在實際流量與財團預測一樣的時候，可保證有足夠錢去還銀行，但當實際流量高於預測時，財團多收的錢必需通過隧道收費穩定基金歸還公眾。這樣既可保證還款能力，亦可保證公眾不會因流量預測錯誤而受損，以保障其利益。

主席先生，我稍後會提出一項修訂，規定財團在隧道啓用的頭三年內，如果每年的淨收入超過內部回收率 16.5% 所訂出的淨收入，所超出的部份必須撥入基金裏，以減低以後加價的壓力。這個建議與現時草案的分別，是草案規定實質淨收入超過內部回收率 18% 所訂的淨收入時，才需把超出部份撥入基金，故此我的修訂將會導致較多錢撥入基金內。

自從自由黨提出這個修訂建議以來，有人提出了幾個問題，我希望在這裡作出回應。首先是為甚麼只是三年。草案所訂的機制，已經對隧道啓用後的加價定出準則，規定如果實際淨收入低於內部回收率 10% 所訂的淨收入時，才可加價，因此實際的加價時間是會按實際的流量作出調整，所以將來的加價是不存在流量預測準確與否的問題。反而隧道啓用時的收費（即私家車 30 元的收費），是沒有機制去調低的。我們提出的修訂是針對這個問題，在啓用最初三年裡產生一個機制，避免財團因預測錯誤而得到過高的利潤。

另一提出的問題是隧道啓用時，由於流量低，可能達不到 16.5% 的水平，故所提修訂可能無意義。這個問題的提出很可能由於對內部回收率的計算未能完全了解，事實上，內部回收率是 30 年的整體數字，不存在那一年達到某一內部回收率的問題，現在草案的機制裡按某一內部回收率訂出每年的淨收入，而每年淨收入的訂出已經考慮到流量初期是會少，而後期會多的這是事實。

根據計算，如果實際流量比財團預測的流量高出 10%，那麼我提出的修訂將在啓用初期的三年撥款三億元入基金。如果實際流量比政府的流量預測高出 10%，那麼我的修訂將可為基金帶來五億元的撥款。批評我的修訂的人士是否認為五億元是小之又小的數目？是否認為五億元是皮毛之數？自由黨為公眾所爭取到的基金撥款應該是得到肯定的。

我對港同盟提出的修訂不能同意，因為他們的修訂不能解決問題，其結果是使西隧不能建成，這是香港人所不願見到和甚至不能接受的。

主席先生，我們立法局要做的是設法解決問題，而非製造更多問題，這亦是自由黨的中心指導思想。港同盟的修訂並不能做到這點。

主席先生，今次西區海底隧道草案在立法局審議過程中，我們學習了幾個課題，我希望政府能總結這些經驗，改進將來類似草案的草擬和審批。我提出兩個意見：

首先，我對港府今次只有一份標書表示驚訝和遺憾。若只有一份標書的話，我們與財團談判的手段便受到很大的限制，而財團在談判桌上便會拿着很多牌。政府在這個問題上缺乏敏銳的意識，缺乏應變計劃。其實港府應訂出策略，處理沒有人投標的情況，處理只得一個標的情況。我建議政府在只得一份標書的時候，即時取消那次投標，同時查究其原因，處理了這些原因後，再重新招標。政府要避免這些只得一個標的情況出現，以達至國內所謂「貨比三家」的目的。

第二個我要提出的問題，是政府與立法局事前的溝通不足，以致政府與財團達成的協議，未能完全滿足立法局議員的要求。

按機制自動加價的構思是香港從未用過的，內部回收率的概念和計算亦從未在香港的法例裡出現過，我相信部份參與其事的官員對這些概念和計算都不甚了解。政府在事前沒有溝通的情況下，一下子提出來，要求立法局及公眾在 10 天的時間內，對這些概念和計算完全消化、了解、並要接受，間接是要求立法局做橡皮圖章，我對這點表示非常不滿。

內部回收率的計算和概念、按機制自動加價的構思及有關問題，為甚麼不可以在幾個月前，在不影響談判的商業保密原則下，先向立法局交通小組匯報？為甚麼不可以給立法局和公眾一個較長的時間去討論？我要求政府對這個問題作出檢討。

主席先生，我在稍後會提出修訂，希望各位議員都看到這個修訂是非常合理的，亦可使香港市民有一條有合理收費水平的西區海底隧道，希望各位同事支持。

楊森議員致辭：

主席先生，剛才潘國濂議員說自由黨基本上用謹慎和解決問題的方法去處理這件事，他的修訂究竟是不是為財團和政府建立一個下台階，相信香港市民心知肚明。

我發言反對西隧草案，有些議員可能希望能夠「委曲求全」接受現實，接受政府和財團的安排，我想指出有時「委曲」未必能夠「求全」，如果不修訂而通過這草案，我相信立法局監察政府的權力和保障市民利益的機制，會受到重大的剝奪。立法局引入直選的意義在於讓市民能夠透過選舉，選出他們的代表，監察政府的施政和進行符合大部份市民利益的法律制訂。立法局絕對不是政府的諮詢機構，亦不是橡皮圖章，但政府今次處理西隧專營權的手法，令我以為處身於二、三十年代的立法局。政府只是私下和財團「傾妥」，透過程序呈交立法局通過，但當時晉身入立法局的大部份都是利益集團的代表。

時至今日，基本上已經產生很多民選議員，政府卻架空了立法局，私底下與財團達成一個對市民不利的協議，在米已成炊和時間緊迫的情況之下，迫使立法局通過協議。政府在行動上已經否定了總督在去年施政報告承諾行政機關向立法機關負責的精神。在決定和市民有切身關係的專營權上，不容市民直接或派代表去監察專營權的服務，這種做法不應該在一個開明的社會出現，所以港同盟對政府處理西隧專營權的手法表示極之失望。

在開明的社會，市民有權監察與本身利益有關的公共服務是理所當然的。大部份先進國家的公共事業都是由民選的立法機關，有民意代表的獨立委員會去監察，如果說立法局插手監察就會嚇走投資財團，恐怕投資者會跑到無民選政府和立法機關的國家投資，但事實如何，大家都「不言而喻」。事實上，投資者的政治考慮因素，最重要的是政治是否穩定而不是有沒有立法局的監管。

香港的立法局不會阻止任何財團賺取合理利潤，只是財團賺取合理利潤的同時，我們要同時考慮投資項目對社會整體的影響，以平衡各方面的利益。所以作為立法局監察政府的民選議會，我們如果輕易放棄代表市民監察公共事務和公共事業的角色，不單止無法向市民交代，如果此例一開，亦會陸續有很多專營公司提出同樣的要求，屆時專營權的堡壘就比比皆是，市民就要乖乖付款，任由宰割，更加無從插手監察，相信我們都不希望 21 世紀的香港是一個充滿特權的城市。

西隧不單是一個私人投資項目，它影響了香港整體的交通，亦是很重要的公共建設。如果西隧的收費原則只是考慮財團內部的財政狀況，而不考慮當時的通脹環境，交通情況，甚至市民的負擔能力，是不負責任的做法，亦是罔顧公益的行為。政府今次的協議助長財團漠視立法局，這麼短視的做法，是令人悲嘆的。雖然政府辯稱已經諮詢了立法局，可以用大老山隧道的模式去處理西隧的專營權，但現時西隧協議中收費回報率和加價機制，與大老山隧道專營條款是完全兩回事，這樣的解釋是瞞天過海，不是真正的諮詢。

主席先生，香港大型公共建設專營權陸續有來，如何去確保專營權的批出，能夠符合公眾利益，是極之重要的事。所以港同盟呼籲政府安排新專營權時，要諮詢市民和本局，盡量令到專營權在高度透明度和對市民公平的條件下批出。

我們重申立法局是有義務和責任去監察政府及與市民有切身關係的公共事務，無論是公營或私營。政府和財團不應該逃避立法局代表公眾的監察，政府安排西隧這個專營權不單表示政府不信任立法局的監察職能，亦堵塞了公眾直接或間接監察西隧的一切渠道。我不希望類似的情況再次出現。錯誤一定要更改，現在是更改的時候。

楊孝華議員致辭：

主席先生，經過許多風風雨雨，西隧條例草案今日在立法局提出三讀。今日的辯論可以說是有點政治課的意味，亦有點經濟課的意味。我覺得我們議員討論西隧的時候，大家都有一種感覺，認為自己的理財能力、理財哲學可能比不上那些財務顧問、經濟學家。可是，通過今日的辯論，我覺得可能很多議員都要承認，我們的理財能力、哲學，可能比不上在街上做生意的販商，甚至是今早我們在立法局會見的一些屯門蝴蝶邨街市的檔主。我覺得可能我們自己要承認這點。

今日有些議員提出，謂財團 18% 或 18.5% 的利潤上限是暴利。我覺得那是譁眾取寵的誇張說法。試問一下，全香港所有有點經濟或理財知識的市民，包括我剛才說的，在街道上做小販，在街市做檔口的生意人或者的士司機（其實他們都是小投資者）：如果限制他們的利潤，以 18% 作為封頂，而所做的那盤生意 30 年後便要交還公家，利潤不夠，可以加價，那麼這是否暴利？我想香港很多的士司機都知道，加價並不保證賺錢，加價後可能生意更差，利潤更低。

剛才陳偉業議員說，財團、政府甚至中方都表示，要我們原封不動，在不得作出任何修改的情況下，通過西隧草案（這是剛才陳議員自己說的）。在來自各方面的壓力之下，如對條例草案作出重大修改，便會考慮退出的，這不是政府，而是財團說的，是財團對我們公開說的，甚至是對着記者公開說的，謂可能考慮退出，不參與這項計劃。在這種情況下，自由黨就這項條例提出修訂。有關修訂是我們自由黨的同事考慮過實際情況之後，認為是最能夠達到折衷之道的，亦保證西隧可以按時建成。

剛才在我們辯論之前，我看到立法局門口有很多中西區的市民，他們都希望早日能夠見到西隧落成，早日能夠解決西區和過海的塞車問題。我自己也是中西區的居民，亦曾經住過南區。我亦相信將來想前往西九龍、經由三號幹線去新界、甚至青衣的市民，都希望西隧能夠早日落成啓用。因此，我覺得今日辯論的實際問題，是在於是否要興建這條西隧或是否要鼓勵私人機構來經營投資。

有些議員認為這個財團對汽車流量的估計過於保守，而自由黨的同事亦認為財團對流量的估計可能過於保守，所以潘國濂議員提出頭三年的回報上限為 16.5%。其實，昨天我和一位一開口就主張將西隧開始經營時的收費降至 25 元、並認為政府估計保守的港同盟議員討論的時候，他自己認為有關的流量是可能會達到的，而且不是財團估計的 72000 架次或政府的 75000 架次，而可能是每天九萬架次。大家有否想到，按照潘國濂議員的修訂來計算，若西隧投入服務時，真的有七萬架次的話，那麼會有多少進帳以穩定基金呢？我估計會有三至四億元。三至四億元不是小數目。怎可以說這是無實質、無意義的修訂呢？如果真是四億元，而三年內每日有九萬架次的話，則等如每輛車差不多有四元。流量增多，事實上公眾是得益的，財團亦不會如議員所擔心般出現所謂暴利的情況。

今日我們亦作出修訂，將工程合約協議內關於利潤的附表納入法例，目的是將一些根據利潤的上下限推算出來的重要利潤數字，納入法例，加強立法局的監察和審議權，以免日後政府和財團之間予以更改，或甚至朝令夕改。然而，我覺得剛才有些議員提出謂如果這次修訂不了，到九五年立法局可能出現新景象，或者是 30 席直選之後，便會予以修改。我覺得將這些附表納入法例，主要是取得穩定性，而不是為了將來修改而搬上來的。這好比兩個人拍拖、結婚，斷不會在婚姻註冊處簽署結婚證書時，已經想着要離婚。所以，我覺得我們將這個附表納入法例，應該增加透明度，有助立法局監察及審議。我們不應現在就已經警告說將來要修改。如果是這樣的話，我相信會令投資者卻步。

經濟及投資對香港其實是很重要的。大家不要誤會投資者便等如財團，財團便等如暴

利。我認爲在香港社會上所有擁有物業的人，其實都是投資者，所有做小生意的，甚至自置車輛做的士司機的，在街市開檔口，其實都是投資者。誰都知道投資都是尋求合理的回報，不然便不會投資。我覺得我們的議員有時對於甚麼叫做暴利的概念並不是十分清楚。在座的議員很多不是經濟學家。但是，我知道很多議員是從事教育事業的，是教書的。那麼我希望他們有些是懂得教算術，因爲如果懂得簡單算術的話，便會看到潘國濂議員的修訂，是將頭三年的利潤上限訂於 16.5%，下限則爲 15%，那麼平均數是多少？我計出來是 15.75%。不知有否計得更準確的答案？不過，港同盟建議將下限改爲 14%，上限則保持 18%，那麼平均是多少呢？是 16%。這個數字比潘國濂議員建議的頭三年上下限的平均數還要高。所以，我認爲即使不完全同意自由黨就頭三年建議的利潤封頂，那麼懂得算術的港同盟議員，起碼都不應該反對這個修訂，因爲這個修訂對頭三年其實是很重要的。

這次事件的關鍵問題在於沒有競爭，只有一個財團出標。這究竟是誰的責任？那就很難說。但是，大家都承認，這次問題主要是只有一個財團投標。爲何出現這種情況？是否如一些人所說的，是投資者或者財團怕了立法局？是否真如傳聞所謂：「有立法局就沒有投資」，還是因爲其他的原因？又或者是否因爲中英爭拗，影響投資意欲？是否有人擔心將來立法局會將達成的協議隨意更改，以至裹足不前，不敢投資呢？我覺得這個問題真是很難解答。我不敢說誰是令其他人不敢投標的千古罪人。這只有留待大家自己去尋求答案。但是，我覺得有一點很明顯的，就是如果我們今日不通過法例，政府現在才收拾爛攤子，重新招標，或者自己建造，起碼就會將工程阻延幾個月。當日，財團就是坐在這裏告訴我們：如果延到了秋天才能夠再招標的話，成本會上漲二億元。這是一條簡單的算術題。我亦計了出來。以二億元來說，相對於流量而言，會增加每輛使用西隧汽車的成本，大約是八角。那麼是否值得呢？這樣一來，令成本更高。

所以，我覺得在這種情形之下，我們只能夠要求政府下一次投標時，若遇到只有一個財團投標，應該採取甚麼策略，是繼續硬着頭皮，關上門商討？還是應該爭取時間，看看是否有辦法改善投資的環境，吸引更多來投標？這樣才可以增加競爭的成分，亦能避免如今日一樣給與立法局一個難題，「捉我們上轎」—— 如果不通過條例草案，便會使西隧建不成。如果出現這種情況，我們真是對不起中西區、南區、將來新界西、九龍西那些需要使用該隧道的市民。

即使是通過了這項草案，還是覺得有些無可奈何。不過，我覺得開心的是，我們確實能夠作出實質的修訂。就這個修訂而言，我亦希望認爲財團對流量估計過低的議員是對的，因爲如果他們是對的話，那麼公眾亦都會進賬起碼三至四億元，或者如潘國濂議員說的五億元。這是可觀的數字，亦等如每輛使用西隧的車實質減了四元之多，有助遏抑加價。

主席先生，我支持動議。

代理主席杜葉錫恩議員暫時代爲主持會議。

黃偉賢議員致辭：

代理主席女士，西區海底隧道條例草案經過個多星期的漫長會議審議後，能在局內一片爭議聲及局外不少反對聲中，而趕及今屆最後一次立法局會議（即今日）上提交二讀，不由不讚一句：「自由黨，真的功不可沒！」

西隧條例草案的審議時間雖只得個多星期，但我用「漫長」這字眼來形容卻不為過，因為幾乎每天都在立法局會議廳審議有關草案，晚間則經常與屬會匯點的基建政策小組開會，討論最新發展，真是日日夜夜都是這條西隧。代理主席女士，匯點在多番討論中，也曾考慮對條例草案作出修訂，例如降低回報率及引入立法局作為加價的監管機制，但基於技術問題及考慮到就算有關修訂獲得本局通過，財團若不接受，最終財團退出，還是要政府承擔興建責任，因此，匯點決定反對整條條例草案，要求政府自行斥資興建這條西隧。

代理主席女士，雖然我們相信西隧條例草案在自由黨及大部份的獨立議員支持下，是可以順利通過的，但匯點在此重申我們的一些論點，希望可以解答較早前局內同事的一些憂慮及希望各同事在投票前再三思。匯點另一位立法局議員李華明稍後會就自由黨和港同盟的一些修訂發言，談談匯點的一些看法。

代理主席女士，匯點一直認為，隧道只不過是道路的一種，屬於基本建設的範疇，為經濟發展和市民生活質素提高提供必要的物質基礎。在一個現代社會，政府必須進行基本建設的規劃和興建，責無旁貸，要進行基本建設，便需要有資金，而資金的來源可以是多方面的，「私營化」或利用私營部門的資金也是基本建設融資的一種方式，利用得法，可以擴大基本建設的資源，使有需要進行的基本建設，能夠及時興建，從而促進經濟的發展和民生的改善。但很明顯，利用私人資金並不是進行基本建設的唯一方法，也不一定是最好的方法，某一項基本建設應否私營化，一定要經過成本效益和民生影響等論證，不能先驗定認為私營化必然是最好的、唯一的選擇。這正是港府在西區海底隧道融資決策問題的癥結——就是先驗地決定了西隧私營化是唯一的選擇。

私人財團願意投資，目的當然是為了賺錢，投資進行基本建設也不例外，私人財團完全可以訂定自己認為是「合理」的回報率，沒有這個回報率便不進行投資，對私人財團來說，回報率當然是愈高愈好，但從政府的角度卻不能如此，因為政府有責任保障消費者或使用者的利益。在先驗地決定西隧私營化是唯一的選擇後，政府似乎別無他法，唯有接受唯一的投標財團自己認為是「合理」的條件，結果受害的是將來使用西隧的市民。

代理主席女士，難道真的沒有其他的選擇嗎？答案當然是否定的。匯點建議由政府自行興建，較早前已有很多議員質疑這個建議，但這個建議是否真的不可行呢？就讓我們來看看一個政府出資的選擇有什麼好處！假定整條西隧的成本為 65 億元，初期投入資本 25 億元，建築期四年，每年平均投入 10 億元。收費方面，九七年通車時，私家車每程收費，匯點建議為 20 元，到二零零七年增至 30 元，到二零一五年再增至 40 元，即使以這樣較為便宜的收費計算，通車第一年，政府已經有 5.5 億元的收入，以後隨着汽車流量增加而逐年遞增，到二零一五年以後，每年收入達 17.5 億元，同樣以 30 年計算，回報率達 10.4%，以基本建設項目來說，這個回報率實在相當可觀。

在此，我想回應夏佳理議員較早前談到匯點是接受 10% 這個內部回報率，我們的建議並不是要求財團採用 10% 的內部回報率，我們是要求政府自行興建西隧時，可用 10% 這個回報率，已能符合利益。我們認為政府投資基本建設並非是為了賺錢，而是用作疏導交通，所以 10% 回報率已可達至收回成本的目標。

另一方面，從消費者角度來看，政府出資這個選擇的隧道費，較現時中標財團要求的低得多，舉私家車為例，開始時我們的建議為 20 元，與現時財團的建議 30 元已便宜了 10 元，到二零二一年，相對財團屆時的收費 105 元，更便宜了 65 元，我們完全看不出財政司麥高樂先生曾經說過：「由納稅人付款興建這項工程」有什麼「非常不幸」的地方。正好相反，消費者可以付出較為便宜的隧道費，政府每年也得到穩定的收入，可以用在其他公共服務上，投資回報率超過 10%，比去年外匯基金的回報率 8% 還要高，那裏有什麼所謂不幸！

運輸司楊啓彥先生曾多番強調：「假若西隧要由政府出資興建，不管政府有多少錢都不夠，西隧要 60 億元，三號幹線 120 億元，16 號幹線 80 億元。又說：「若西隧草案被否決，由政府自行建造，將造成一個很壞的訊息，以後便不會有財團在本港投資其他基本建設」等等的言論。還有什麼「爲了鬥一鬥氣，以後工務工程不能再私營化」了！我們對於楊司憲說這些帶有威嚇成份的鬥氣說話，感到失望及不滿。其實，問題的核心是市民的利益，到底用哪一種融資方式來進行一項基本建設最能符合市民利益呢？我們不能先驗地認為「可以私營化的就盡量私營化」一定符合市民的利益，今次西隧私營化的爭議點是一個好的反例。曾有報章說得好，如果當初地下鐵路私營化，「從開始提供服務的第一天就有 15% 至 18% 的回報率，現時地鐵票價會高到什麼程度，實在難以想像！」我們亦請各同事注意，地下鐵路自一九七九年通車至今仍未還本，即使不建機場鐵路也要到二零零零年才能清還所有債項。

楊司憲其實也點出了問題癥結：「政府的開支增長要跟隨 5% 的經濟增長」。政府的儲備現在超逾 1,000 億元，所以不是沒有能力興建西隧，再者，60 億元也不是一次過拿出，而是分四年支付，問題是政府僵化地死守這個政府支出增長不超過本地生產總值增長的財政準則，連有價值的、回報率超過 10% 的投資也不願意進行，如果說政府是「量入爲出」的話，那麼政府實在沒有真正的「量入」，沒有認真考慮西隧也是一項有價值的投資。

我想在此舉一例子，說明政府「死守」5% 這個上限的財政準則所帶來的一些反效果。在今年核數署署長所提交的報告書中，曾談及一宗事件，是有關位於北角油街的政府物料供應處。假若政府願意用四億元將其搬遷，那麼該幅土地是可以售得 20 億元。但很可惜，據核數署署長的報告書指出，由於政府「死守」在 5% 的這個增長額，不得超逾，以致沒有足夠金錢去搬遷物料供應處，引致該幅值 20 億元的土地賣不出。所以我們認為 5% 這個「緊箍咒」是否真是這麼僵化呢？是否可以視乎市民的利益作出一些彈性？若政府可以打破 5% 增長的範疇而自行興建西隧，我相信並不會影響到目前仍在進行中的一些基本建議，也不會影響民生的。

其實，私人投資者要求的回報率，會按當時的市場情況而有所調整。投資機會少時，更低的回報率也會有人願意投資。將來其他基本建設項目會不會有私人投資者投資，也同樣會按當時的市場狀況而言。問題的核心是即使有很多私人投資者願意投資，政府也應當從市民大眾的利益考慮，而不是像今次一樣由於有人願意投資，便立法剝削消費者，令他們付出高昂的費用來達到私人投資者認為是「合理」的回報率。

最後，我想指出，如果西隧條例草案真的給立法局否決了，西隧便建不成嗎？答案當然不是！很簡單，只要政府願意自行承擔，政府完全可以代財團接受承建商提出承建投標書，合約價格只是 56 億 6,000 多萬元，較政府原來預算的 65 億元為低，由於隧道興建的規範要按照政府的規定，所以完全不存在工程不合標準的問題。因此，如果政府願意自行興建的話，是完全有可能按原來計劃，並不像由某些議員所稱的延誤，在九七年中把西區隧道建成。當然，最重要的，是視乎本局同事在稍後的投票表決中有沒有勇氣負起責任，代表市民大眾利益，去否決西隧條例草案而要求政府興建。

代理主席女士，我再強調，匯點四位立法局議員將會對西隧條例草案投反對票，但並不是表示我們不想興建西區隧道，而是希望由政府承擔興建一條更符合市民利益的隧道。

本人謹此陳辭，反對動議。

鄧兆棠議員致辭：

代理主席女士，西隧的興建和經營，本來是一個商業的決定。剛才有很多議員將其推至無限上綱，將民主、自由、政治、中英利益與其混為一談，未免是小題大做。

西隧經營的條例草案所引起的爭論，表面上是隧道收費和內部回報率的問題，但實際上，問題的核心在於本局向公共事業監管權力的挑戰。這一點我們是不滿意的。平情而言，投資財團在經濟規律的衡量基礎上而作出種種苛刻的條件，是無可厚非的。因為財團需要動用 24 億元的資本，並向銀行再作 51 億元的融資。該筆龐大的貸款，如果得不到投資財團的保證，確保投資有合理的收益，銀行顯然是不會甘冒如此的風險。但是財團所建議的「不受監管自動加價的機制」，是屬於「無王管」的獨立王國，實在不符合公眾的利益。有必要了解的是，本局對西隧擁有加價的審議權，並不是表示本局是一隻有牙老虎，要特別為難那些投資者。本局的目的只是不希望讓公共事業牟取暴利，務使有關的加價公道和合理，以保障市民的利益。

我個人對政府處理西隧草案的態度感到不滿意。政府蔑視本局的權責，為了強迫本局照單全收草案，不惜採用「大石壓死蟹」的手段，而且作出「有監管就無投資」的恐嚇，令人感到非常憤怒。明顯地，政府在事前並不諮詢本局的意見，而與財團私相授受的做法，可能是為日後其他基建和公共事業投資條件作試金石。如果今次「賊佬試砂煲」的方法成功，本局原封不動地通過西隧草案，本局不單會淪為橡皮圖章，無法向市民交代，更開創了公共事業不受監管的先例，影響深遠，而且在這雙重標準下，對目前仍受監管的公共事業投資者亦不公平。

既然西隧是有迫切的建造需要，而政府又沒有足夠的資金可以調動去自行興建，很明顯我們須要另尋辦法。政府可能是在這情況下才「兵行險着」。不過，爲了對西隧的經營方法有充分了解，在此我必須提醒政府，有關的部門和被委派入西隧董事局的成員，必須小心精確地審視西隧經營成本的計算方式和有關的財政支出，例如人事聘任的條件、僱員的人手、薪酬福利等等，以免經營成本無理上漲，導致內部回報率降低，令隧道收費在日後不合理地調高。

代理主席女士，我希望今次的事件能給與政府很好的教訓。日後任何涉及本局權責的安排，政府都須要預早徵詢本局的意見，以防同類事件歷史重演。

代理主席女士，謹此陳辭。

譚耀宗議員致辭：

代理主席女士，從西隧專營權的爭論可見，香港市民普遍擔心西隧收費不受監管，此外，這次事件也反映出政府與立法局之間就有關問題的溝通並不足夠。爲深入了解西隧專營權內容，民建聯先後兩次去信運輸司及西區海底隧道有限公司要求解釋及提供資料，同時也約見一些具豐富經驗的金融專家，以進一步掌握跨越九七大型基建項目的借貸和風險分析的情況。

民建聯曾敦促當局應從香港的整體利益考慮，盡量爭取改善現時的草案內容，以提高公眾對西隧收費和監管方式的認受性，並且建議：第一，香港政府可以修改目前的「隧道費調整方案」，考慮規定今後凡西隧公司以回報率低於 15% 爲理由提出隧道費加價時，必須獲得行政部門或立法局批准才可；第二，當西隧公司全數還清貸款後，須立即改爲採用現時適用於東隧和紅磡隧道的監管方式，使西隧接受嚴格的監督。

然而，民建聯並不認爲政府出資興建西隧是最佳辦法，原因有三：第一，政府資源有限，應把公帑用於一些急待解決及對民生有大影響、但因回報率較低不能吸引私人投資的基建項目上（例如改善屯門與市區之間的交通）；第二，由政府興建及經營西隧不見得會比由私人投資更具成本效益和營運效率；第三，香港須要鼓勵更多私人投資參與未來的基建發展，若政府花費 70 多億元來興建西隧，引至政府的架構日漸龐大，不利本港的經濟發展。

民建聯理解由於西隧工程的專營權和回本期均跨越九七，財團在融資時難免會因難以預見的因素而要有特別的財務考慮和安排，加上該條隧道在完工後仍要面對東隧和紅磡海底隧道的競爭壓力，因爲後兩者的加價情況目前受政府監管。

代理主席女士，民建聯認爲今次港府與西隧公司之間的協議安排並不理想。但基於上述分析以及西隧是新機場核心工程之一，且可解決過海隧道擠塞問題，民建聯支持透過私人投資興建方式，早日順利建成西區海底隧道。現時如果有關隧道費加價和監管問題繼續爭論下去而財團則拒絕接納，最終令香港在九七年不能有第三條過海隧道的話，那麼香港市民所付出的代價或損失恐怕會比現時所要付出的更大。而在沒有其他較佳選擇下，我們只能很不情願地接受經劉健儀和潘國濂議員修訂後的條例草案。

此外，今後還有不少大型基建項目有待批出，故此香港政府應總結今次經驗，以便作為日後的參考，並且要確保今次與西隧公司達成的收費和監管協議，不會成為日後同類型工程的先例。同時，運輸司應在本條例草案通過後，加強對西隧公司的監管。

代理主席女士，本人謹此陳辭。

李家祥議員致辭：

代理主席女士，處理西區海底隧道草案不能只是單線的去考慮回報率及 30 元的隧道費。從本港的整體長遠經濟利益着眼，有兩個更重要的基本考慮：第一，香港是否必須即時興建西隧？第二，興建西隧，市民能否負擔？

顯而易見，為了控制成本，兼及早提升機場、貨櫃碼頭等重要建設投資的經濟效益，西隧的工程不能延誤。無疑建議中的西隧收費是偏高，但仍然是用者可負擔的範圍之內。

假若立法局否決或大幅修改西區隧道草案，或者可以令議員在市民面前「意氣風發」一番，但若想深一層，這種做法可能帶來巨大的後遺症。

港府曾花盡心思去包裝，又傾全力在國際社會間推銷機場計劃，鼓勵外國財團參與投資數項有關的建設，其中第一項的青馬大橋，港府已宣佈全資以公帑興建。假若西隧草案在立法局又被否決，將會對國際間的投資者傳達一個極壞的訊息，暴露出本港的政府不能夠言行如一，亦不可公平地履行公開投標的基本守則，到時剩下的四項可供私人參與的核心工程，勢將難以再吸引外資的競投。部份立法局議員可能以為原訂的私人投資都可以用公帑去替代，但若是「一而再、再而三」由公帑抽取費用去代替投資，而最終數項工程都要動用公帑，則可能達到數百億元的開支，這些龐大開支，得益者只是部份經常使用西隧的道路使用者，而用去的公帑可能通過加稅或減少其他開支去彌補抽空了的儲備，這種決策未必是一定需要勇氣，但是否對所有市民都公平？

本人作為專業會計師，無可否認的會傾向穩健的做法，否決或假裝修改草案的可能代價很大，反之，通過的代價卻是有限。所以在衡量得失之下，本人覺得寧願「被屈」、「捱貴」一次，也應該全力支持即時興建西隧。不過，就算通過了草案，並不等如不可以從中汲取教訓。

第一：政府應該訂立更清晰的投標的準則。今次出現巨大的爭議，主要是在投標過程中，財團突然要求在加價決策上繞過立法局。本人曾與一些本地財團接觸過，他們都表示「原來咁都得」，顯示如果採取上述專營權期內可保證加價的機制，他們可能會對投標的興趣增加，甚至乎有些表示更可接受稍低的回報率。事實上，風險與回報率是相對的。若以投標遊戲規則的更改去減低投資的風險，回報亦是減低的。

政府在不公開情況下，對投標規則作出重要原則性的修改，令人質疑整個投標的公平性。本人認為，當初，即是七個月前，政府接受這個構思的時候，應「立刻」先交回行政局商討，再在原則上向立法局諮詢，甚至乎應該考慮在時間許可，在未公開接受投標和與中方商量之前，制訂新的投標規則，進行再一次公開招標，給與其他財團一個公平的投標機會，令願意接受最低回報率的財團中標。政府不採用此程序，是其失誤。事實上，新的加價機制雖然可能令到本局的政治監察能力被削弱，但如果可以吸引更多的投標者，是利加強自由市場的競爭，壓低隧道收費水平，令最終得益者是市民，則立法局未必一定不接納。反之，現時「先斬後奏」的做法為了爭取些少時間，令政府能在九七年前建成機場，其實這個遊戲已經變成了重大政治賭博。政府備受批評，可算是咎由自取。

第二，本局議員極之強調政治上的監察，認為已經是一個不可侵犯的現實。這種心理是不難明白的，但與此同時，本局亦不應忘記一些比政治更現實的經濟規律，部份議員經常指摘若沒有政治監察，那財團便可以肆無忌憚的隨意加價，這種指摘實在是不確實的。實際上，市民過海有多個選擇，就是隧道，已有三條，而東區及紅磡過海隧道收費是受立法局監管，如果立法局能夠堅持一個宗旨，在將來合理地行使監管權力，令這兩條隧道不能任意加價，這樣會使西隧與其他隧道保持一定的收費距離，那收費差額會產生自然經濟力量，令部份駕駛者會選擇收費低廉的隧道。換言之，面對經濟競爭的現實，西隧在調整收費表，也受其他隧道收費的牽制，不可能「為所欲為」。我亦不相信李永達議員所說的大塞車而使西隧沒有人使用的這個現象。在香港，很多人的時間非常寶貴，我才不相信會有人為節省 10 多元而寧願挨大塞車都不行西隧；我亦不相信西隧和一個有這麼多經驗的經營者，當見到另一條隧道那麼多生意也不用靈活的手法去汲取的話，我就會覺得非常奇怪。

主席先生，本人文中指摘政府在西隧事件上「兵行險着」，但若然本局在這件事上，再加重注碼，在明知市民的「輸面大、贏面小」的情況下再多搏一鋪，將會是只顧本身政治本錢，罔顧本港長遠經濟利益的不智之舉。

下午八時

代理主席（譯文）：現在已屆八時，根據會議常規第 8(2)條的規定，本局現應休會。

律政司（譯文）：代理主席女士，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。

李華明議員致辭：

代理主席女士，今日聽到很多議員的發言。有議員謂「被屈」，有很無奈的感覺，又覺得政府做得不對，但也沒有辦法，仍要支持，否則西隧就建不成，問題就更大了。

剛才黃偉賢議員也清楚說出，匯點認為政府是絕對有足夠的財力興建西隧，政府是絕對可以現在立即接辦中標承建西隧的財團那 56 億元的工程。政府有 1,040 億元的財政儲備，是足以興建西區海底隧道。我不想再重複黃偉賢議員的論點，我想就政府今天的角色、自由黨及港同盟的修訂，提出自己的看法。

首先，正如有很多議員指出，我們感到相當不滿意。第一：政府十分高姿態，一開始就謂不接受任何修訂，或者有修訂就很難再與財團商討，財團也不接受修訂，一定會退出，不參與興建。在此大前提及高姿態之下，議員就經常心存陰影，顧慮到稍有不同意，就會有嚴重的後果。這做法是對立法局議員不公平的。

第二，政府與財團商量七個月，掌握了很多數據。在有關的 11 個會議裏，我們議員花了很多心血、集合了各議員的專業背景，才可以想出要求甚麼資料，爭取政府發給我們，再去思考這些資料，決定下一步怎樣做。所以每次開會就要找新的資料，議員並不是萬能的，很多議員也不是全職的。結果在十天、八天裏，開 11 次會已是精疲力竭，議員擠出來的智慧到了極限。政府當然有很多專家、財務顧問、資料及在七個月內取得的數據，可以反駁我們提出的問題，這已使我們處於一個不公平的境況。

第三，當局亦提到若立法局進行監管、修訂、或作出不理性的決定，就會造成嚴重後果，令財團卻步，以後不參與投資。我們很多議員都接受(buy)這一套，認為可能令三號幹線也建不成。我想指出，每一項基礎建設背景都不相同。三號幹線與西區隧道絕對是不同的工程。三號幹線有土地的發展潛力，西區海底隧道則只有從隧道費獲得收益。財團對兩者的評估是絕對不同的。我覺得不應「一刀切」地去評估，認為我們這次如這樣做的話，將來便麻煩；又認為要政府出幾百億元是不可能的。我覺得這些言論不夠客觀。

再回頭看看商議的結果。在七月十三日早上，我清楚記得潘國濂議員提出修訂，建議首三年訂為 16.5%，而非 18%，若超出就撥入隧道穩定基金，希望將首三年的利潤最高限於(cap)16.5%，超出的收入（即使多至 4 億元）都要交與隧道穩定基金。假若車輛流量越多，就對使用西隧的消費者越有利。在該提議提出後不到四小時，政府與財團就完全同意該項修訂。所以，我很佩服自由黨這項建議能令政府及財團一致支持。政府在短短 10 天前尚謂一切也不可修訂，否則又要與中方再商討，但現在一提出，就立刻拍板通過。自由黨為何這樣「威」？實在令人摸不着頭腦。

現在讓我們來看看實際的修訂，我蒐集了一些東隧的數字，供大家參考。東區隧道在八九年九月通車。在設計上，東區隧道的最高流量是每日 12 萬架次。通車初期，每日平均為 22809 架次，至九零年每日平均為 32147 架次，九一年為 48752 架次，九二年則為 68262 架次。可見通車首三年，連一半的通車率也不能達到，假若是財團經營，便虧蝕得很厲害。東隧原本的設計流量是每日 12 萬架次，但首三年由二萬多，三萬多至四萬多，一直緩慢地進展。到了今年六月三十日，最新的數字是 85630 架次。這數字較為接近，但這已是通車後四年半的事。我提出這點，目的是指出，一條新隧道通車首三年有否辦法達到 16.5% 的回報率？不知有否人願意與我打賭？我認為基本上是沒有可能的。原因很多，其中包括兩條隧道的競爭、指示、路牌、駕駛者習慣、宣傳等。現在建議以 16.5% 為其利潤，好像西隧一直會取得這種利潤。不過，細看上述數字，

我們知道現在不是只得一條隧道，還有其餘兩條隧道。因此，我相信開始首三年，財團根本不能達到 16.5% 的利潤。難怪財團立即應允，因為有關修訂不會影響其收益。我想根據財團本身的計劃，首三年的通車量根本不能令利潤達到 16.5%，因此將利潤 cap 為 16.5% 的話，當然可以，但若將 16.5% 的利潤 cap 六、七年，財團就會認為不可以了，或就算 cap 於 15% 也不可以，因為這樣就會影響其收益。所以，現在將利潤 cap 於 16.5%，為期三年的建議，不會有甚麼影響，因而政府通過，財團又通過，於是一說即合。

讓我們再看看港同盟的修訂。港同盟提出 14% 至 18% 的修訂，即由 15% 至 18%，降低為 14% 至 18%，其實這數字並沒有太大的意思，因為沒有表示我們心目中認為財團平均要達到的回報率。現在財團有 26 年經營權。希望其平均淨額回報率為 16.5%。然而，港同盟提出的 14%-18%，到底表示財團的平均回報率是多少呢？這是不知道的。港同盟修訂的唯一意義是，財團的利潤即使降至 14%，也不用提早加價，因為要降到 14% 以下才可提早加價。下限只是降低一點，上限卻沒有改變，仍然是處於 18% 的水平，所以意義並不重大。如何保障消費者呢？我們完全看不到。平均的 IRR 是多少也沒有提及。建議加附屬法例，要求由立法局議員監管，出發點是好的，我完全同意。可是，我舉一個例子來說明問題。假若一部車只是換車牌而沒有換 engine，這是否表示換了一部車呢？不是的。仍然是那部車，同樣的性能及速度。原因是現在有每四年加價一次的機制，即使是定下 15%-18%，或降至 14%-18%，都始終有自動加價的機制，除非否決自動加價的機制，那樣立法局的監察才有意思的。否則立法局的監管就形同虛設，會做成合約與法例互相衝突，財團也保留控告政府的權利。我們不願看到這不合理的情況。

將 30 元的收費修訂為 25 元，相差只是五元，意義不大，財團可在下年或再下年加價。所以我們只得對港同盟的幾項修訂投棄權票。

代理主席女士，我們匯點很少會有如此鮮明的立場（眾笑）。今次在西隧問題上，我們會堅持立場（眾笑），投反對票。

陸觀豪議員致辭的譯文：

代理主席女士，西區海底隧道條例草案對本局來說，可謂無選擇中的選擇。然而，這並不表示本局應該默然接受或放棄，不容討價還價。本局有責任審查有關該工程計劃的建造和經營的專營權安排，確保公眾利益獲得充分照顧。到了最後，經權衡各項因素後，當然有所妥協，但我們須確保雙方的利益得以平衡。這正是我們要達成的。

可惜我們只有一星期的時間審議條例草案。在時間如此緊迫的情況下，條例草案審議委員會在劉健儀議員的領導下，可謂表現卓越。然而，事後分析，我們可否做得更好呢？我們可否說服有關財團接納對專營權作更重大的修改，使消費者獲益更多而又無損財團的利益？當然，要財團接納修訂業已和政府達成的專營權協議條款是困難的；而向公眾解釋為何西隧的專營權協議有別於現有兩條過海隧道的協議，則難上加難。不過，若我們把黨派

利益放在首位，便永不能做到這點。可是，有關本條例草案的討論，無論在本局內外，都被政治動機的陰影所籠罩，對此我深感遺憾。各政治團體或黨派一開始就旗幟鮮明地表明他們的立場，我深信市民會對他們的表現自有判斷。

私營機構對本港基建發展興趣濃厚，誠為港人之福。在這方面，銀行融資是不可或缺的。在審議本條例草案期間，委員會成員提出了多項有關銀行對工程計劃融資的基本問題，但未獲答覆。今天，我不打算在此嘗試解答。不過，我們必須認識到銀行的業務是一門管理風險的生意。倘若銀行貿然向一些財政上不可行、技術上欠穩妥而管理不夠專業的工程計劃提供信貸，則未免有點輕率。此外，西隧在通車初期向私家車徵收的隧道費，以一九九七年價格計算，為 30 元，這是專營權協議其中一個惹人爭議的問題。可是，我們大概忽略了一點，就是紅磡海底隧道於一九七二年啓用時所徵收的五元隧道費，相等於一九九三年的 30 元。很可惜，今午我們只有兩項選擇：大幅修改專營權協議，但財團已表示不能接受；或接納原定的專營權協議，只作表面的修訂。本局未能向市民提供更好的協議，我深表遺憾。或許這件事給我們上了寶貴的一課，我亦希望大家已從中汲取教訓。謝謝。

主席恢復主持會議。

詹培忠議員致辭：

主席先生，本來我不準備發言，但有兩個因素促使我要利用這 10 多分鐘的時間。

第一，在求學期間，我的老師說我是「chatterbox」，現在有這個機會讓我發言，為甚麼要放棄？

第二，在聽到部份立法局議員對西隧發表不同的意見後，我亦想藉此機會表達我的意見。我不希望我的發言會影響議員的投票決定。

我受坐在我旁邊的張文光議員所託，呼籲你們加入自由黨，因為剛才匯點的李華明議員說自由黨很有工作效率。

主席先生，就西隧問題，我想從不同方面作出分析。

第一是財團方面，剛才很多議員所說的中資背景，差不多說是代表中國政府。但實際上，我們從文件得知，這次的財團共由四個集團組成，包括中信集團：35%、嘉理集團（即香格里拉集團）：15%、九龍倉：37%及招商局：13%。換句話說，本地及星馬財團共佔 52%，這些資料已在文件上清楚說明，若我在此一再重覆，是低估大家的智商。就財團來說，他們要研究的必然是他們的經濟收益。他們會擔心，到一九九七年會不會走了幾百萬人？那時還有多少人仍會留在香港？因此他們要兼顧經濟和政治兩個因素。我們要抱着公平和「過得自己亦過得對方」的態度去分析這件事，我們要了解他們的心

態。政府所訂的平均利潤為 16.5%，即是介乎 15% 至 18% 之間。但政府並沒有提出任何實質的保障，只是容許它能夠賺取如此幅度的利潤。屆時如使用西隧的車輛不多，它只好加價，但加價也未必能保障 16.5% 的利潤。我們要知道，政府並沒有作出任何承諾，這是本港最後興建的一條隧道。事實上，政府有權，亦有可能在 10 多 20 年後興建第四條隧道，屆時他們會面對很大的競爭。我可以告訴各位議員，我和上述四個財團並沒有任何關係，我們從來沒有任何商業溝通。故此，我是從一個公平和客觀的角度去分析事實。

第二是政府方面。無可否認，政府這次處理西隧草案的手法，值得商榷，但我們要體諒政府，因為要經中英聯絡小組審批，結果拖了好幾個月。政府就此事與立法局的溝通已相當不錯，我們在很短的時間內，召開了差不多 20 多個小時的會議，運輸科的職員和其他有關人等，已經游說到「口水也乾了」。政治游說是絕對正常的，我們不要說政府游說我們是不對，只不過可能我們站在不同的觀點和立場去了解一件事。故此，政府游說議員支持草案是絕對正常的。

政府亦應從這次事件汲取教訓，避免再次發生同類事情。今次事件，責任未必全在政府身上。但帶出一個問題，究竟香港是立法主導抑或是行政主導？上星期三我曾經講過，若涉及中英兩國外交的事情，立法局是無權干預和干涉；但是若需要香港立法局予以立法的，便屬我們的責任，我們是有權處理的。相信各位同事已了解這點。以後若有任何事需要立法局立法的話，對香港來說，最好是「先打個招呼」！這會否造成立法主導呢？以我個人來說，並沒有此感覺。

至於中國方面，可要求港英政府就任何需要立法局立法的事情，先行與立法局「傾妥」，然後才給中國政府蓋章，她並不會覺得沒有面子。現在中英兩國談妥了，立法局仍然要否決，當然會造成混淆，很多議員不敢去面對這個問題，我認為我們應該面對這個問題，因為在未來四年或九七年，後將會有很多法律需要加以檢討。我們應該抱着一個建設性的態度，向中英兩國政府提供意見。

第三是有關立法局議員方面。剛才很多議員憤怒地說：「香港政府出賣了立法局議員」，這絕對不是事實。在座這麼多位議員絕對有權作出自己決定的投票。問題是你們的票數夠不夠？自己票數不夠，就不可以說別人不對。根本這是正常的競爭，政府能夠游說到自由黨支持草案，而其他不夠票數的就在謾罵，根本就是不夠政治智慧。所以，首先應檢討一下自己，不可以說自己的權力被人剝削。實在絕對沒有此事。主席先生，我們立法局亦應檢討自己的角色及我們的代表性。若我們憑良心作出合情合理的決定，相信市民最後終都會支持的。我們亦要衡量，作為一個立法局議員，不應以為不通過法例，自己便會得到更多市民的擁護，絕對不應有這個心態。我們是憑良知投票，我們未必能取得足夠票數反對動議，但得不到足夠票數，就不應將責任全推卸在社會及其他人身上。在座議員各有不同的代表性，自己不夠票，就不要說人們的代表性不夠。

至於公營和私營孰優孰劣的問題，香港政府了解到世界正不斷演變。就以英國政府為例，首相戴卓爾夫人上場後，也將部份國營鐵路轉為私營。政府現在不用背負這個責任，有何不好？問題是如何監管、如何令它合理化、正常化？有部份議員主張政府要絕對負起這個責任，但我個人認為香港政府的這個決定是相當英明。

最後，我要談到市民的權益。我們要了解，香港現在不是沒有隧道的。第三條隧道啓用後，你未必一定要使用。事實上現在已經有兩條隧道。剛才李華明議員已提供了一些有用的資料，就是東隧的流量已達 85000 架次，舊隧道今後的流量亦會達到 12 萬架次。以 21 萬架次的流量來計算，三條隧道的平均流量爲七萬架次。鑑於本港愈來愈繁榮，以後應該不止這個數目。市民可在三條隧道之中作出選擇，屆時如你認爲收費不公平或對你沒有多大經濟效益，你大可選擇不用西隧。故此，在有選擇和不是強迫的情形之下，我認爲財團的收費是可行的。問題是政府今後如何監管西隧的運作，使有關董事不會支取太高的薪酬或回報率高出 16.5%，這才是我們最主要的責任。

主席先生，西隧已成爲政治工具，我希望香港市民，不要受議員的言論所誤導。他們應該堅守立場，憑他們對這件事的看法，憑他們對香港的信心作出決定。世界正不斷在變，我們不論做任何事，不應只是緬懷過去，而應展望將來。我很希望香港的一切，隨着歷史的進化更加進步。我們身爲立法局議員，應該適當地去引導我們的選民，不應令他們對社會產生對抗，造成分化，這對整個社會都沒有好處。

主席先生，我當然希望見到西隧落成啓用，因此我支持自由黨的修訂。

田北俊議員致辭：

主席先生，剛才聽了 13 分鐘詹培忠議員機關鎗式的妙論，我也不知應否讀出自己的演辭。

主席先生，作爲香港工業總會的立法局代表，我曾就這條西區海底隧道的條例草案諮詢過工業總會 40 多位理事，聽取他們的意見。他們大部份都認爲西隧是應該立即興建的。理由在於：假若香港要在未來數十年保持穩定、經濟繁榮，就需要多一條隧道。基於東隧及紅磡海底隧道交通擠塞，所以多一條隧道是必需的。有人謂工商界背景的議員，當然是維護財團的利益。我要在此強調，香港工業總會有千多個會員，大部份都是中小型廠家，絕對無資格稱爲財團。我們很多會員都有使用貨車、小型貨車(Van)、私家車，他們其實都是用家，也即是消費者或「受害者」。我們計算過，今時今日的司機月薪約一萬元，平均每小時 50 元。就 30 元和 25 元僅僅五元爭拗而言，我們工商界的用家是樂於多付五元，而不想見到汽車擠塞，失去賺錢的機會。

主席先生，港同盟議員時常提到「暴利」這兩個字。當然工商界也是消費者，我們自然希望獲得既便宜又理想的服務，收費 25 元當然好，20 元更好，最好是免費。可是在此情形下，究竟是否有人肯投資呢？這「人」是指包括政府及財團。很多市民都對 15%-18% 的內部回報率很混淆，不知究竟是什麼？舉例而言，如果港同盟議員認爲 15%-18% 的內部回報率爲暴利，那麼我要求港同盟把他們的儲備交給我，由我替他們去投資。10 年內我保證可以給他們 15% 的內部回報率。做法很簡單，只要投資在恆生指數那幾十隻成份股，這些股票在五年來，平均的內部回報率是 20%-25%。我投資以後，還可以拿 5% 來請各位議員吃飯。讓我們看看七二年紅磡海底隧道通車時的情況。當時的收費是五元，而紅磡海底隧道的建築費是 3 億 5,000 萬元。今日這條隧道的建築

費是 64 億元，收 30 元隧道費。假若按比例而言，3 億 5,000 萬元的建築費則應收費一元五角。這真不知道是香港市民走運，還是工商界走運，因為如果七二年有直選議員，或有港同盟議員在立法局，可能紅磡隧道也建不成。市民是否認為現在這兩條隧道對香港整體經濟利益，帶來正面的作用呢？如果是的話，是否要斤斤計算那五元，而令隧道不能興建呢？

就以那五元來說，即把 30 元減至 25 元，這也是爭論最大的問題。那五元在通脹及因勞工短缺而工資不斷上升下，到九七年時，可買到什麼呢？我猜想現在五元在上水也許可以買到一杯咖啡，可是在中環已經買不到了。假若至一九九七年，相信在上水也買不到五元一杯的咖啡。這樣說來，那五元是否那麼大的問題呢？我就認為不是。

主席先生，也有人反駁（例如匯點），謂假若財團放棄西隧，政府可撥款去興建。我們來討論此問題，如果由政府斥資 75 億元興建，這筆款項究竟可以興建多少其他設施呢？我相信關注基層的港同盟或匯點的議員都會同意，75 億元可以興建 500 間中學或 10 間醫院。那樣關注民生的港同盟或匯點的議員，為何不多關注與民生有關的醫院及學校，反而建議政府拿 75 億元納稅人的金錢，去興建海底隧道，而不去興建上述設施？究竟他們的選民（我假設大部份匯點及港同盟的選民都是草根階層），有多少人住在屋邨而有私家車，而又每天駕私家車通過那條收費 30 元的隧道呢？他們謂反映選民的意見，又謂為香港整體利益着想，但至少對我這種工商界人士而言，我不覺得那五元會為我爭取到何種利益。

還有一點值得一提的，就是關於西隧招標時只得一個財團投標一事。我也問過幾個較大的香港地產商及其他私營公司，為何不落標呢？有兩間公司確實對我說，他們擔心將來加價的問題全部要經過立法局通過，因為立法局越來越多民選議員，而民選議員在處理加價事宜時，不論加價是否合理，都會反對。對於民選議員來說，這當然是無可厚非的，因為在加價的問題上如不反對，而其他政黨反對，那麼反對的政黨將來就會在選舉中得票多於不反對的政黨，於是就迫一定要反對。這樣一來，我對香港將來的經濟發展，就有些擔心了。如果此例一開，在機場其他有私人投資的項目上，是否會令私人財團認為要賺大錢才投標，否則就不投標，因立法局的監管會令到他們的投資無保障？

主席先生，最後，我希望各位議員為了香港整體的利益，支持西隧條例草案的通過。我也會支持自由黨的修訂動議。

涂謹申議員致辭：

主席先生，我只打算零碎地回應一下剛才各位議員的一些論點。

剛才周梁淑怡議員在打斷陳偉業議員的發言時，再次問及自由黨何時說過贊同 25 元的收費？我剛才在立法局大樓地下花了一點時間，很粗略地做了一些功夫，找到一份立法局的剪報，這是每日議員也收到的。這裡有一份七月十日（星期六）的信報剪報，標題寫着「自由黨提議收費減五元」。我現在引述有關內容：「另外，自由黨主席李鵬飛表示在詳

細研究過政府提出的數據後，他認為 25 元的啓用收費較為合理，如政府拒絕主動修改，自由黨會考慮提出修訂」。我自己只是找到這份簡單剪報，可能其他報紙也有報導。李議員未發言，也許可請他糾正這個報導的錯誤。

第二，剛才潘議員說，自由黨認為財團低估了流量，因為如果超過 16.5%，收益便要撥入基金；但他同時又說，如將 30 元減至 25 元，卻怕收入不足，引致加價。邏輯告訴我，如果收 30 元，潘議員認為財團的估訂流量是低，若收 25 元，估訂的流量便應該較高，那為何會收入不足而需要加價？

另外，剛才李家祥議員說，有些財團（即沒有參加今次競投的本地財團）問他：立法局不用監察也可以嗎？我想，若通過這個機制後，有些財團也許會認為沒有立法局監管的話，不會介意低的回報率。既是這樣，我相信在不被立法局監管的情形下，財團很可能會將同樣一套建議的回報率再壓低去再投標。故此我不明白邏輯從何而來？

另一方面，有議員說市民現在是有選擇的，因為還有兩條隧道，剛才詹培忠議員很有創意地提到（我也同意），可能將來會有第四、第五條隧通也說不定，因為政府沒有謂不再建隧道。但我不禁想，是否有選擇呢？李永達議員提到乘搭隧道巴士，巴士是已定下路線，並無選擇。貨車也會計算過遠近或風險問題，例如石油氣車或載危險品的其他車輛，會選擇危險最低的路線。另外，我又想起地下鐵路早上繁忙時間附加費的問題。該公司也同樣說有選擇，因為如果為了節省了五角或一元，可以選擇睡少一個小時！可是，但我們認為既然那些是基本建設，是需要每日使用的，那究竟市民是否有真正的選擇呢？

剛才田北俊議員指港同盟說 15% 至 18% 是暴利。港同盟的修訂是 14% 至 18%。因此，若謂 15% 至 18% 是暴利，我們也已建議修訂為 14%。但這也給匯點說我們修訂幅度太少，可能民協也會反對。因此希望大家中肯地看看我們整套建議。剛才田北俊議員說，他所代表的工業總會很多是中小型廠家，屬下有很多貨車、私家車都要經過該隧道，他們才是真正的大用家。我不禁要問，可能他的想法是，使用西隧，付得起 30 元的，只是一些私家車、有錢人。但隧道巴士又怎樣呢？是否會有很多貨車車主因經營成本上升而將成本轉嫁於市民身上呢？會否帶動整體通脹上升呢？這些問題我們也要處理。

最後，我想談談詹培忠議員所說很多人利用這問題來爭取政治本錢。我希望簡單地回應一下。政治根本是不同意見的反映。議會裏面不同議員有不同的代表性，委任議員代表誰呢？可能是代表自己的良心。詹培忠議員是代表金融界人士，我代表的是九龍西的選民，各有各的代表性。如果說用這事為自己爭取政治本錢，我自己不能同意。根本各人是代表他心目中或自己的選民說話。我很尊重倪少傑議員，他是代表工業界的。我亦有些工業界的朋友或廠商確實與他的意見很相似。所以，我不敢說他沒有代表性，他是代表一部份或大部份工業界的意見。希望大家不要醜化整個立法局，不要說某某人是為了獲得政治利益。其實，大家是在議會內說道理，而且各自代表民意。最後一點，詹培忠議員說：得票多的便是勝利，我們要尊重這個結果。我可以說，我不服膺這個結果，因為不是全民主選出的一個議會，否則，我會服膺這個結果。

李鵬飛議員致辭：

主席先生，我原來沒有報名要在西隧的問題上發言，但既然港同盟的涂謹申議員提出要求我清楚地說明自由黨是否決定西隧的收費應為 25 元，所以我就此發言。

自由黨曾經研究過很多關於西隧的問題，其中包括提議減價。我們曾討論收費訂於 25 元是否行得通，我相信我們的黨員可以證實我們確曾作出討論。正當我們在研究究竟收費 25 元是否行得通的時候，有同事提出，整個加價的機制是與流量有很大的關係。因為即使減價，但若該財團對流量的估計是對的話，那麼該財團有一個機制是立即可以加價的，而一加就是 10 元。結果變成因減得加。我們研究過，到底誰可以確保這個流量的問題？我們不敢說自己對，還是財團對，抑或是政府對，因為無人可以作出保證。

第二點，正如李華明議員談到東隧的情況，如果西隧與東隧的情形一樣，每天只有 20000 幾輛汽車使用，我可以告訴大家，那就糟糕。所以，30 元這個數額說來這麼大，希望減至 25 元，但如果將來兩隧和東隧的情形一樣，我可以說，一加就會加得更厲害。我們是否希望看到這些情形？

我們曾研究如何對使用西隧的市民公平，如何對財團公平，能夠確保西隧可以經營下去？我們亦要了解香港是否需要第三條隧道——西隧，結果發現有此需要。然而，亦要就有些議員所說，考慮一下是否真的有這麼大的肥豬肉（照李華明議員說，不應該有這麼大的肥豬肉，即流量未必一定確保每天有 75000 輛汽車使用該隧道。所以，在考慮過各方面的因素後，我們釐訂了一個機制。這個機制考慮到流量的問題。我們不知道西隧啓用後，屆時有關財團是否真的會獲得暴利，將所賺得的放進他們的口袋。我們也難以知道到底怎樣才是對市民公平的方程式？是否 25 元最公平？如果財團得不到所需的利潤，是否立即加價至 35 元？所以我們討論後，得出現在的結果，並非如信報所說：「自由黨想將有關隧道費改為 25 元」。我希望就這點向涂謹申議員和港同盟的同事解釋清楚。我們認為如果流量恰如我們估計的話，那麼不讓財團賺取超過其回報率，即內部回報率超過 16.5%，是公平的做法，尤其是我們亦考慮到以後汽車往來機場可能需使用西隧。不過，為對財團公平、對市民公平起見，我們認為這 30 元是可以接受的；但要是收益超過回報率的話，便要將超出的款額放進基金，剛才同事已提過這點，我在此不多作解釋。我最主要是回應李華明議員和涂謹申議員所提出的問題。

運輸司致辭的譯文：

致謝

主席先生，我想謝謝劉健儀議員和其他 30 位參加條例草案審議委員會工作的議員，他們花了不少時間和精神審議這複雜的條例草案，且迅速地把工作完成。說他們的工作殊不輕易，實屬輕描淡寫，完全不能反映這項工作的艱巨程度。委員會巨細無遺地審議這條例草案，儘管在過去兩星期使我和我的同事不斷受到壓力，但我仍然要清楚表明，我們對委員會的處事方式至為欽佩。

我亦想附和麥理覺議員和陸觀豪議員，特別向劉健儀議員致謝。她在極困難的環境下，仍有卓越的表現，我這樣說委員會中相信沒有人會反對。接着我亦想感謝多位議員，他們其中大部份不屬任何政黨，也不是條例草案審議委員會的成員，但仍在極繁忙的事務中騰出時間，在過去四星期多次早餐會議中與我和我的同事討論這條例草案。雖然西區海底隧道未必是他們最關注的事，但他們仍按隧道本身的重要性而優先考慮。他們付出了時間、耐心和給與支持，我十分感謝。

要點

關於在委員會審議階段提出的修訂建議，我會先談那些可增加條例草案的透明度，但對專營權卻無影響的建議，然後才討論那些會令專營權條款更改的修訂建議。鑑於在這次辯論中，政府處理這事的方法遭受猛烈抨擊，我會接着談談我們處理這項工作的方法，最後才討論政府就這項專營權而須向立法局作出的交代。

委員會審議階段的修訂建議：自由黨

劉健儀議員建議的修訂動議主要是技術上的修訂，目的是使條例草案條文的涵意更清晰。我想特別談談將估計淨收入列為條例草案附表 5 的建議，這些數字是將來隧道費加價及實施利潤上限的根據。我想在這裡聲明，這項建議的唯一目的是增加專營權協議的透明度。修訂條例草案第 43(2)條的建議，會將運輸司必須通知營辦商是否接納其年度淨收入報表和隧道費加費申請的期限延遲至每年十月三十一日。延長期限可讓我在本局新一屆會期開始時，向議員報告營辦商在剛結束年度的表現。若營辦商申請增加隧道費，延長期限也讓我就可以就研究加費申請是否符合調整隧道費準則所得的結果，向各位解釋，並在有需要時進行公開辯論，聽取議員的意見。

潘國濂議員動議修訂第 37(2)條，將隧道啓用後首三年所得超過所定的 16.5% 內部回報率以外的收入，撥入穩定隧道費基金內。我可以證實，工程項目協議現已修訂，規定財團須履行此承諾。正如我先前所說，政府歡迎這項建議。若隧道的實際使用率超過財團的預測，隧道費穩定基金便可以在通車初期這個關鍵時候得注入款項。這些款項可用以令加費延遲實施，使所有隧道使用者受惠。

主席先生，政府支持劉健儀議員和潘國濂議員所動議的各項修訂，財團也認為這些修訂可以接受。我懇請議員投票支持修訂動議。

委員會審議階段的修訂建議：港同盟

主席先生，我現在想談談陳偉業議員建議的修訂動議。這些修訂會有以下效果：

- (a) 第一，通車初期的私家車隧道費會由 30 元減至 25 元，而其他車輛的隧道費也會按比例降低；
- (b) 第二，最低內部回報率會定為 14%，而非 15%；及

- (c) 第三，令隧道費加價必須以附屬法例的形式獲得通過，即每次隧道費加價申請批准與否，均須由本局作出最後決定。

這些修訂不論在個別環節或整體上，都會對專營權條款產生重大的更改。財團已經表明，若條例草案連同這些修訂獲得通過，他們便會退出。他們這樣說是有充分理由的。

在洽商專營權期間，我們曾就通車初期的私家車隧道費應定為 30 元抑或 25 元，與財團進行了艱巨而冗長的辯論。但擺在眼前的事實是，根據財團對行車量的預測，若把通車初期的隧道費定為 25 元，則專營期初期所得收入連償還債務也不足夠。財團告訴我們，除非政府向他們保證實際的行車量足以帶來令人滿意的現金流量，否則便不會接受把通車初期的隧道費定為 25 元。我們顯然不能接受這個條件。因為假如財團對行車量的預測準確，而我們的預測卻是錯誤的話，我們便要承擔資助駕車人士的責任。我們又想過把通車初期的隧道費定為 25 元也可能是行得通的，因為若有需要，財團可在通車第二年便開始引用隧道費調整機制。但這個設想是同樣不能成立的，因為駕車人士在第一年的得益會因隧道費在隨後幾年增至 35 元而得不償失。為了穩定隧道費，且考慮到西區海底隧道較現有兩條隧道更為便捷，因此我們在洽談時接納了通車初期的隧道費定為 30 元。若議員現在投票贊成把通車初期的隧道費減至 25 元的修訂，財團顯然會退出，因為我們不打算就隧道的行車量作出保證，也不想冒險令隧道啓用後不久便要加費。

乍看之下，把最低的回報率定為 14% 而非 15%，似乎並無不妥。不過，此舉其實是要求財團承擔回報率不超逾 14% 的風險。詹培忠議員說得對，如果隧道的實際使用率低於財團對交通流量的預測，回報率不超逾 14% 的情況便會出現，而財團並不願意承擔這個風險。他們認為最低回報率要達 15%，才會作出投資計劃。我接納這個看法，因為賺取 15% 到 18% 回報率的目標，與本港和亞太區其他隧道營辦商所要求達到的一致。

主席先生，我希望大家能清楚明白陳議員最後一項建議修訂。這項修訂如獲得通過，表面上可保存隧道費調整機制，但由於它賦予立法局權力否決我所批准增加的隧道費，因此上述機制會變得形同虛設。隧道費調整機制的的作用，在提供一套清楚明確的準則，得以在專營期內藉着每年的估計淨收入，明確指示何謂「合理回報」，因為只要把實際的淨收入跟估計比較，便可輕易衡量加費的需要。如果沒有這種程度的保障，財團或其貸款銀行都不會願意投資。

除了我剛才就陳議員要提出的每項修訂所列舉的反對理由外，我亦想請各位議員注意這些修訂項目一旦制訂為法例可能帶來的較長遠後果。財團退出之後，西隧工程馬上便受到威脅，而西隧肯定無法依時完成，應付需要。相信各位議員都會審慎考慮，如西隧未能及時完成而引致現有過海隧道嚴重擠塞，他們要負上多少責任。其次，如果政府認定重新招標不會吸引到條件好的投標，或重新招標的確吸引不到條件好的投標時，西隧工程的開支便很可能須由公帑支付。我想提醒黃偉賢議員，問題並不在於我們有多少儲備金。如果我們要用公帑支付西隧的建築費，根據現行的預算管制措施，我們便須延遲或取消已列入工務計劃內總值最少達 60 億元的公共工程，這些工程包括學校、診所、醫院、污水系統改善計劃和不能收費的公路等，都是無法或不容易轉為私營的工程。但這還不過是問題的表面而已。在市民對增加基建設施的期望日益提升之際，如果無法吸引私營機構投資，工務

計劃便要額外承受龐大的開支壓力，最後迫使當局作出無可奈何的決定。我可以向各位議員保證，這不是危言聳聽，而是實際會出現的情況。單就運輸方面來說，我可以想到最少三項「建造、營運及移交」工程，如未能吸引私營機構投資，按當日價格計算，大概須動用公帑 330 億元建造。這三項工程是三號幹線郊野公園段（預算開支為 150 億元）、十六號幹線（預算開支為 66 億元），以及中九龍隧道（預算開支為 116 億元）。我還要提醒李華明議員，儘管我們在批出三號幹線「建造、營運及移交」計劃時，可能會提供土地（目前仍未定案）或發展權作為該計劃的一部份，而我們在本局都知道，由於土地資源極為匱乏，提供土地或發展權無異於耗用金錢或放棄收入，但三號幹線其實跟其他以「建造、營運及移交」方式處理的路線並無分別。不但如此，我還想到要是我們無法推銷青衣至大嶼山幹線的專營權，政府便會另外損失 170 億元。考慮到這些現實的危機，我可以表明，政府完全不能接納陳議員的建議修訂。當然官守議員會投票反對這些修訂，我也懇請其他議員這樣做。

向立法局交代

主席先生，在我繼續談論政府就本條例草案向立法局交代的問題之前，我想回應各位議員在今次辯論中就政府過去數周內處理本條例草案的方式提出的各點評論。有人指責政府把自己置於不利的境地。有人一再指出：「我們未戰已敗」及「無論如何應為這項工程重新招標，因為目前跟我們洽商的只有一位投標者。」從這種邏輯出發，一些議員已遽下結論，認為這項協議本質上對我們不利。當然，這些議員很容易便會作出下一步推論，指稱政府與財團勾結。主席先生，我想在這裡表明，我理解不少議員對本條例草案感到不快，我們都明白西隧是一項重要的工程，也明白工程須四年之內完成，因此極須早日展開，而我自己亦曾在條例草案審議委員會中與議員針鋒相對。不過，這不是說只跟一個財團洽商便必然得到一項不好的協議，或我們一定處於下風。我這樣說有兩個理由。第一，政府招標時並無義務接納任何一份投標書，尤其在只有一份投標書的情況下。第二，更重要的是，很多議員忽視了公務員在跟單一投標者洽商方面已累積多年經驗。我們過去曾在各種情況下跟單一投標者洽商，例如要買專利藥物或特定類型的主機電腦。我們在與單一投標者洽商方面有多年經驗，這是我不久之前出任中央投標委員會主席的經驗可以印證的。因此，我們雖然跟一個財團洽商，但這不一定就會得到一項不好的協議，或我們要犧牲公眾利益，與財團勾結。我們提交這份協議，是因為我們權衡利害之後認為這是一份好協議。我說這是一份好協議，有下列七個理由：

- 首先，儘管我們只跟一個財團洽商，我們一直洽談及最後商訂的內部回報率，跟本地及別處其他隧道營辦商所要求的一致。
- 第二，我們已爭取到把建築引道約七億元的費用轉移給財團承擔，政府毋須使用納稅人的金錢支付。這跟我們過去達成的隧道營辦協議有別。
- 第三，我們已取得財團股東的保證，由他們支付完成工程的費用。
- 第四，成本一旦超出預算，上述股東會如數支付。超支數目不會轉嫁在駕車人士身上，因為我們不容許超支數目加入用以計算隧道費的股本基值內。

- 第五，就如一些議員也曾指出，政府並無向財團作出正式保證。事實上，正如一些議員所說，我們僅擬定了一套準則，讓財團有機會在其預計的基本情況下賺取內部回報率。這並不等如百分之百保證財團必然獲得他們預期的利潤。
- 第六，我們已定出利潤的上限，以應付內部回報率超逾 18% 的情況。
- 最後，我們首次作出了安排，確保超額利潤用以令駕車人士受惠。

鑑於有上述優點，我現在向各位推薦這個專營權和這條例草案，並請各位議員先審慎考慮，方向政府提出重新招標的建議。

主席先生，有些議員說他們原則上很難接受這條例草案，理由是當局並未充分諮詢他們的意見，或者是他們認為隧道費調整方案剝奪立法局監察營辦商表現的權力。

讓我再說，我們在招標和進行洽談之前，已徵詢立法局有關專案小組和機場諮詢委員會的意見。然而，我亦願意承認，以這個專營權的重要性來說，我們諮詢本局的工作可能未夠廣泛和充分。有了這次經驗，我們日後在為下一項「建造、營運及移交」的安排與私營機構展開洽談前，定會就我們的目標諮詢本局的交通事務小組。這起碼可確保本局知道我們希望達到甚麼目標，並假如有議員認為這些目標不對的話，我們便有機會作出評論。此外，這亦可確保有關專營權的條例草案不會在議員毫無準備的情況下向他們提交。說到這裡，或許我要在聽取議員對我們目標的意見以及仍要繼續就專營權進行洽談兩者之間劃出明確的界線。由於很多談判的性質所限，當局很難在談判進行期間將有關事宜帶回本局討論。不過，我已得悉很多議員希望日後不會受到逼迫，因此我們在制訂下一個有關「建造、營運及移交」專營權的條例草案之前，會小心考慮諮詢程序的問題。

對於隧道費調整機制會剝奪本局監管營辦商表現的權力這個說法，我卻不能同意。正如我先前曾說，隧道費調整機制的整個目標，是取代現行欠妥善的安排。根據現行安排，法例所載有關何謂投資的合理利潤十分含糊，因此須由行政立法兩局決定何謂合理及不合理的利潤。有了一套把合理利潤加以量化的清楚明確準則，運輸司便可根據營辦商經審核的帳目，決定其是否達到指定的利潤水平。因此，我認為隧道費調整機制無損立法局監管營辦商表現的權力。

我認為立法局應關注的問題是，當局在監管營辦商表現一事上，其所採用的方法能否保障市民的利益。這項監管工作是按理交由運輸司負責的。換句話說，本局應關注的重要課題是，運輸司在履行其法定職責時，其所作的是否足以令他信納加費是合理的，或者即使加費是有合理根據的，但從公眾利益的角度來看，亦應透過動用穩定隧道費基金延遲實施加費。

在這方面，運輸司須在營辦商財政年度內各指定時間告知立法局有關營辦商的計劃和表現。因此，我會在每年七月安排把營辦商的計劃連同一份報告提交本局，營辦商的計劃會包括在有關經營成本和淨收入的三年滾進預測以及每年經營成本預算內。接着營辦商須在其財政年度完結一個月後，即八月三十一日之前，向我呈交有關實際淨收入的報告。營辦

商如希望調整隧道費，其申請亦須於同一時間交來。經縝密審核後，我會在十月向本局提交實際淨收入的數字，並在同一次會議上就這些數字及增加隧道費的申請（如有的話）作出報告。其後，我會很樂意向交通事務小組匯報我的研究所得、評估和結論，然後才會在十月三十一日之前決定是否同意加費申請抑或就有關申請進行仲裁。議員當然可以決定是否就我的研究所得、評估和結論進行辯論。

有幾位議員辯說，縱使當局願意把有關情況告知立法局，並提供上述透明度，但這畢竟有異於給與立法局最後的否決權。兩者當然是有所不同的，但我想提醒這些議員，就是我願意把有關資料及情況告知本局，並願意聽取本局的意見，並非虛飾的姿勢。就拿兩間鐵路公司的加價問題來說，我們本來毋須徵詢交通事務小組的意見，但我們卻這樣做，因為我們相信徵詢意見是有其實際效用的。舉例說，兩鐵上次檢討收費時，九廣鐵路公司就因應沙田區議會的意見，減低沙田至火炭段的收費，而地鐵公司則順應交通事務小組的意見，撤銷彌敦道沿線各站的繁忙時間附加費。

結論

主席先生，我的結論是，雖然只有一個財團競投這個專營權，但西區海底隧道條例草案所包含的專營權對香港來說是好的，對各有關方面也是公平的。營辦商將動用 75 億元建造一條主要的行車隧道，不費納稅人分文。考慮到這項計劃所需的投資規模以及悠長的回收期，隧道費調整機制以及營辦商所建議的隧道費水平和所要求的回報率，都是十分合理的。此外，我們所建議的收費調整機制，亦是首次將超額的利潤用以使駕車人士受惠。

主席先生，本人謹此陳詞，向各位議員推薦這條例草案。當然官守議員會支持劉健儀議員和潘國濂議員提出的修訂建議，並會對陳偉業議員所動議的修訂建議投反對票。

條例草案二讀動議付諸表決。

聽取聲音表決。

主席表示他認為動議獲得通過。

劉慧卿議員（譯文）：主席先生，我要求分組表決。

主席（譯文）：本局現在開始分組表決。

主席（譯文）：現在請各議員開始投票。

主席（譯文）：各議員是否有任何疑問？沒有的話，現在便顯示結果。

布政司、律政司、財政司、李鵬飛議員、周梁淑怡議員、李柱銘議員、倪少傑議員、彭震海議員、司徒華議員、譚耀宗議員、黃宏發議員、劉皇發議員、何承天議員、夏佳理議員、鮑磊議員、林貝聿嘉議員、劉健儀議員、劉華森議員、麥理覺議員、杜葉錫恩議員、黃匡源議員、陳偉業議員、鄭海泉議員、鄭慕智議員、張建東議員、張文光議員、詹培忠議員、馮智活議員、夏永豪議員、何敏嘉議員、黃震遐議員、葉錫安議員、林鉅津議員、林鉅成議員、劉千石議員、李永達議員、李家祥議員、文世昌議員、潘國濂議員、涂謹申議員、黃秉槐議員、黃宜弘議員、楊森議員、楊孝華議員、鄧兆棠議員、陸恭蕙議員、陸觀豪議員、胡紅玉議員及田北俊議員對動議投贊成票。

許賢發議員、梁智鴻議員、馮檢基議員、劉慧卿議員、李華明議員、狄志遠議員及黃偉賢議員對動議投反對票。

主席宣布有 49 票贊成動議及七票反對；他於是宣布條例草案二讀動議獲得通過。

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。

1993 年香港生產力促進局（修訂）條例草案

恢復於一九九三年六月三十日提出二讀的辯論。

條例草案二讀動議經向本局提出。

田北俊議員致辭的譯文：

主席先生，我支持 1993 年香港生產力促進局（修訂）條例草案。

本條例草案旨在取消生產力促進局須設立執行委員會的規定，使該局能更靈活地決定其委員會結構。此項修訂是必須的，因為該局的活動及組織均變得更為複雜，一個單獨的執行委員會已無法有效地統籌所有必須關注的活動。

身為香港生產力促進局的主席，我向各位同事推薦這項修訂條例草案。

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。

1993 年建築物（修訂）條例草案

恢復於一九九三年五月十二日提出二讀的辯論。

條例草案二讀動議經向本局提出。

涂謹申議員致辭：

主席先生，本局現時二讀 1993 年建築物（修訂）條例草案。這條草案內有闡及修訂建築物的定義。

立法局的兩個小組，包括地政工務小組與社區及新界事務小組，曾在這兩年度內兩、三次討論過有關招牌、大型冷氣機水塔和大型附加物的問題。

從會議觀察所得，所有議員連我自己在內，都一致要求政府必須立例監管大型建築物的附加物。原因很簡單，因為這些附加物的體積龐大、影響亦大。有些招牌有幾層樓那麼高，比起一些小型樓宇有過之而無不及。況且這些附加物大多根本是沒有呈交圖則的，換句話說，連政府部門也無法可有效地知悉這些建築物的歷史、規模和尺寸，更不用說監管了。

我原本打算對這建築物（修訂）條例草案，提出某些修訂，俾能將招牌和大型建築物的附加物都歸入這定義內，使政府能加以監管。但我知道，如果經過這樣的修訂，在缺乏政府部門協助和計算資源的情況下，可能會迫使政府失去預算。我不希望政府部門在法律通過後缺乏任何例如財政和人手的支援，這對政府部門確是不公平。因此，我希望政府能夠主動地因應所有議員的要求，檢討有關這方面的監管，使我們毋須被迫在下次修訂建築物條例時，強行加上這樣的定義而令政府部門失卻預算。

我了解到政府部門是有決心在短期內進行檢討及認真地考慮議員的意見，以及跟我們討論這個問題。因此，我收回我對這條例草案的所有修訂，並希望政府部門有積極的回應。

規劃環境地政司致辭的譯文：

主席先生，我很感謝議員對「建築物」一詞的定義所採取的積極態度。本條例草案的建議，目的只是把建築事務監督業已在憲報刊登公告，宣布為建築物的那些搭建物，清楚納入定義的範圍內。至於應否把例如空氣調節裝置和廣告招牌這些搭建物也包括在內，則是一項複雜的問題，而其中涉及的事項，特別是對建築物條例執行處在執行職務時的優先次序和資源方面的影響，亦須極為審慎地評估。

這些問題將會在審議修訂建築物條例的另一些建議時，一併考慮，而我認為應與議員一同研究，或許可在地政工務小組會議上討論。有關的修訂建議應在下一個會期初提出。目前來說，各位亦會知道，在現行法例下，建築事務監督有權對從建築物伸出及對公眾安全構成危險的搭建物採取行動；這些搭建物包括空氣調節裝置和廣告招牌。建築物條例執行處現時的做法是，在巡視建築物或接獲報告，得悉有上述情況後，便會採取行動。

謝謝主席先生。

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。

1993 年船舶及港口管理（修訂）條例草案

恢復於一九九三年六月三十日提出二讀的辯論。

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。

1992 年應課稅品（修訂）（第 2 號）條例草案

恢復於一九九二年十一月二十五日提出二讀的辯論。

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。

1993 年稅務（修訂）（第 3 號）條例草案

恢復於一九九三年四月二十一日提出二讀的辯論。

條例草案二讀動議經向本局提出。

鄭慕智議員致辭的譯文：

主席先生，當前的條例草案旨在堵塞利得稅的一個漏洞。條例草案對第 21A 條作出修訂，規定凡來自一間聯營公司因使用知識產權而須支付的版權費，必須全數視作應課稅溢利，而非現時的 10%。

本條例草案委員會就接獲多項有關本條例草案的建議與政府進行討論，並要求政府就有關條文的實際運作問題加以澄清。根據所發表的意見，政府已同意對建議中第 21A 條的但書作出若干修訂，即將有關知識產權擁有權在釋義上一些不明確地方刪去，以及放寬證明的標準，因在一些情況下，即使納稅人只提供很少或者甚至沒有提出證據，稅務局局長亦會接納有關要求。政府將於委員會審議階段提出這些修訂。政府亦接納委員會成員的要求，答應在通過條例草案後不久，就有關條文發出實行指引。該指引列出要求稅務局局長接納以 10%，而非 100% 為計算基礎時所需提供的資料，並須闡明稅務局局長會發出事先裁決。委員會成員已促請政府在草擬該實行指引及日後作出任何修訂時，應諮詢專業團體的意見。

關於「聯屬公司」的定義，委員會成員對使用「合夥營業成員」一詞有所保留，因為它所指涵義並不明確。政府認為大體來說，這一詞是指那些執行合夥營業事務的人士，但這些人士未必符合合夥法例內有關「合夥人」的規定，而更改名稱的用意，是為防止逃稅。但委員會成員認為一般納稅人及經營業務人士很難較為肯定地道出該詞所涵蓋的人士。政府最後同意修訂第 21A(3)條，俾能毋須依賴使用「成員」一詞來達到防止逃稅的目的。

有關過渡性條文方面，條例草案委員會獲政府證實不致出現有關款額會分別按新舊 21A 條同時課稅的情況。第 21B 條說明舊 21A 條適用於任何人士於一九九三年三月四日之前收取或積存的任何款項，猶如修訂條例尚未通過一樣。因此，舊 21A 條仍適用於一九九三年三月四日之前積存而在三月四日或該日之後收取的款項，或在一九九三年三月四日或該日之後積存但在三月四日之前已預先收取的款項。第 21B(1)條特別闡明是「除 21B(2)條另有規定外」，因此不會產生同時引用新條文的問題。

委員會成員亦曾與政府討論有關建議，即一筆款項如全數根據第 21A 條評稅，納稅人應可根據該條例第 16(1)條就該筆繳款獲得若干豁免。然而，政府則擔心若保證可以獲得扣減，可能會引致濫用情況。而且，這建議將對第 16(1)條所述的一般規定作出基本改變，因該條闡明惟有與賺取應課稅溢利有關的款項，才能獲得扣減。委員會成員獲悉，有關人士或公司必須曾經在香港擁有有關的全部或部份產權，才會以 100% 的稅率計算稅項。在這些情況下，通常繳付版權稅的香港公司或人士，都會是在香港經營業務，而就該業務所繳付的有關款項，將可獲得扣減。

條例草案委員會在結束討論時，感謝多個團體提出有用建議以及政府的積極回應。我亦想感謝各同事在討論的過程中所作出的貢獻及支持。

主席先生，我謹此陳辭，支持本條例草案，惟須在委員會審議階段作出修訂。

庫務司致辭的譯文：

主席先生，正如鄭慕智議員所解釋，1993 年稅務（修訂）（第 3 號）條例草案，旨在防止濫用稅務條例第 21A 條以達致避稅目的。現時該條規定，某些付款，例如使用知識產權所徵收的版權稅，只有 10% 是作為應課稅溢利處理。一些香港公司利用這條文，與其海外聯營公司達成安排，以減低利得稅負擔。本條例草案規定，如有關款項是支付或轉撥給聯營公司，則該筆款項將全數（而不是目前的 10%）作為應課稅溢利處理。

本條例草案提交本局後，由鄭慕智議員擔任主席的條例草案審議委員會，提出了有用的意見和建議。在與該委員會進行的四次正式會議中，我們澄清了關於新條文的妥善應用及運作的若干技術問題。今午稍後，我將在委員會審議階段提出所需的修訂動議。

主席先生，我謹建議本局通過本條例草案，但須作出我稍後動議的修訂。

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。

1993 年交易所（特別徵費）（修訂）條例草案

恢復於一九九三年七月七日提出二讀的辯論。

條例草案二讀動議經向本局提出。

詹培忠議員致辭：

主席先生，一九八七年世界性的人為股災，造成香港股市及期貨市場不可磨滅的一頁。所謂人為因素乃是世界性一帶有計劃、不可抵抗的資金，從中魚肉整個世界的投資者。因為在所謂股災之後，並沒有任何涉及經濟或金融的不利事件或消息發生，何災之有？在香港，由於政府方面缺乏具有財經經驗及勇於負責的高官所影響，竟然由各方面動用 20 億元資金，代期貨交易所的結算公司及擔保公司負上他們的責任。我們要知道期貨結算公司及擔保公司只不過是有限公司，他們在八七年股災之前，相信已在期貨交易所負責結算工作中賺取了超過數千萬元的費用。更不幸的是該筆 20 億元款項更轉嫁於從事股票的投資者身上。這種既不合理又不能抵抗的措施，終於在約六年後的今天得到法例的通過而廢止。這事件給我們的教訓是香港的法律或政府的措施不是絕對合理及公平的。我曾不斷的，代表股票投資者申訴，但始終的結果是一般投資者是「民」、政府是「主」。在事件的過程中，更有一宗涉及法律的事，話說有一間曾參與期指買賣的上市地產公司，曾經意圖憑有限公司的條例，拒不負責期指的嚴重虧損及責任，政府引用超技術的手法迫使該公司就範，這種做法更令我們震驚於政府的威力，希望政府能夠詳加解釋，以免投資者過份擔心。

主席先生，八七年股災事件引致香港金融界將會因不平等的事可能繼續發生，而令投資者蒙受風險。值得一提的是「備兌認股權證」(Recovered Warrant)的發行，現在聯合交易所的規定是一間金融機構，如果資金多過 20 億元港幣，有資格在沒有股票的情況下發行「備兌認股權證」。

我們認為這種做法有很多缺點及值得批評的地方：

第一、我們強調金融市場要盡量公平、合理，現在竟然確認有 20 億元以上的公司有特權。

第二、備兌認股權證的發行者，在發行時已有溢價，換一句話說，已佔了以後認購者的便宜或者好處，但到認股權證到期後，讓發行者擁有選擇給認購者股票或現金的決定權，這是不公平中的不公平。

第三、這種備兌認股權證的發行者分明是利用條例，實行有保障的賣空股票。主席先生，我們要了解，在目前，香港股市賣空還沒有合法條例，換言之，賣空是不合法的，而他們竟已先享有這種特權。

第四、雖然有一些人會說，香港股市要挑戰世界先進、要作為金融中心、一切交易品種應盡量多元化，我個人的看法，是部份圈內人盡量維護既得利益者的好處，達到某些人的利益目的。

主席先生，我借此機會在慶幸不合理的措施將過去的同時，向政府提一忠告，愈大的公司或機構，特別是世界性的連鎖公司，一旦發生問題，負面與涉及的影響力將更大，我們應小心為上。

主席先生，我們期望政府在維護香港作為世界性金融中心的同時，維持積極不干預、但守望與共的政策，扶持本地的各行各業參與者，在公平合理、隨着世界性的先進步伐而前進，而不是採取高壓的手段，達到淘汰小型業者為目的。

主席先生，本人謹此陳辭，支持條例草案。

財經事務司致辭的譯文：

主席先生，議員對本條例草案表示支持，我至為感激。對於議員的一些評論，請讓我在這裏追述一下，正如我在七月七日向本局提交本條例草案時解釋，我們的目的是使特別徵費能有秩序地逐步結束，而據我了解，這已得到本局支持。

在作進一步談論前，讓我先處理議員剛剛提及的衍生認股權證的問題。這事在本條例草案範圍以外，而將實施特別徵費的目的和與衍生認股權證有關的情況比較，是缺乏基礎的。不過，香港聯合交易所（聯交所）確曾就衍生認股權證的規管，在今年一月向市場諮詢。基於市場參與者所提出的意見，聯交所及證券及期貨事務監察委員會正考慮對上市規則可能作出的更改。以這方面來說，將必會顧及詹培忠議員的意見。

主席先生，議員認為設立救市貸款並不合理，而實施徵費亦不公平。我記得徵費是因一九八七年的股災影響整個證券及期貨市場而實施的；同時，設立貸款，亦獲得當時的市場參與者支持，這可見諸部份經紀為貸款提供資金的事實。救市貸款被認為是當時最好；也可能是唯一的解決方法，使本港市場在面對一個混亂及可能是災難性的情況之下，維持健全，避免出現更大的災難。救市貸款不但獲得市場接納，更獲得本局接納，並制訂所需法例。無論如何，主席先生，徵費已達到其目的，其用途亦告終結，導致收取徵費的一九八七年事件，終於可視為歷史。

主席先生，當局打算在救市貸款中利用特別徵費償還的部份全數清還，並預留款額以支付餘額的利息及其他費用後，便暫停收取徵費。現時的估計是，在八月中或八月底，我們便應達到這個情況。因此，如想避免有龐大及不必要的盈餘，便需要在今天尋求通過本條例草案。

主席先生，我謹此陳詞，建議本局通過本條例草案。

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。

條例草案委員會審議階段

本局進入委員會審議階段。

1993 年僱員補償（修訂）條例草案

第 2 至 10、12 至 18 及 20 條獲得通過。

第 1、11 及 19 條

教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議修訂此等條文，修訂內容一如提交各位議員傳閱的文件內所載。

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 1、11 及 19 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

新訂的第 10A 條 保險單內某些條件可變為無效

條文經過首讀，並經按照會議常規第 46(6)條的規定，下令紀錄在案，以便二讀。

教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議新訂的第 10A 條，一如提交各位議員傳閱的文件內所載，應予二讀。

新訂條文二讀動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

新訂條文經過二讀。

教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議新訂的第 10A 條應列入本條例草案內。

建議的增訂條文

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

增訂新條文的動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

西區海底隧道條例草案

第 1、3 至 5、7、8、12、14、15、17、19 至 21、24 至 26、29、30、33 至 36、41、44、46 至 48、50、51、53 至 56、60、62 至 65、68、69 及 71 條獲得通過。

第 2、6、9 至 11、13、16、18、22、23、27、28、31、32、38 至 40、42、43、45、49、57 至 59、61、66、67 及 70 條

劉健儀議員致辭：

主席先生，我謹動議修訂上述各條文，修訂內容一如提交各位議員傳閱的文件內所載。

擬議對草案第 1 條作出的修訂，目的是採取類似草案第 13 條所用的字句，為「專營期」一詞提供一個較為具體的釋義。

就第 2、3 條提出的修訂，目的是更清楚說明總督可以行使這條例所授予總督會同行政局權力的情況，是指屬於緊急的情況，採用「Emergency」一字替代原文的「urgency」一字，更能清楚地帶出條文的真正意義。

擬議草案對第 6(2)條所作出的修訂，使人更清楚明白總督會同行政局在考慮是否拒絕或同意一項關於轉讓／再批出或分包權力的處置辦法時，有關該等處置是否有需要或合宜的決定，是由總督會同行政局作出的。

修訂第 9 條的目的，是將一個更切合現況的詞彙取代原文的「帳目、簿冊」「憑單」及「收據」等字句，並為文件和記錄這兩個詞語訂定一個釋義，使其含義包括以電子科技製作的文件或記錄。此外，中文文本內「數額」一詞相對於英文的「amount」，是指金錢量值。「amount」一字在草案中出現多次，有譯作「數額」，亦有譯作「款額」，造成參差的情況。我認為應該參考雙語立法委員會的意見，將所有用作形容金錢量值的「amount」一致譯作「款額」。草案第 27(2)、31(1)(d)、32(6)、45(2)、45(5)、49(6)、61(2)及 61(3)亦須相應作出修改。

草案第 10(b)條的擬議修訂，是為清楚指出香港西區海底隧道有限公司亦是在專營期內被視為西區海底隧道的擁有人。

擬議草案對第 11 條作出的修訂共有兩項，其一是以「建造及完成」取代這條中所用的「進行」一詞，使其與草案第 4(b)條所用詞彙保持前後一致。另一項修訂是將本條例這個詞語放於「工程項目協議」這個片語之前，以避免日後兩者之間出現分歧的時候應以何者作準的爭論。

擬議對草案第 13(a)、32(1)(i)(ii)及 57 條作出的修訂均屬技術上修訂。

關於草案第 38(4)條的擬議修訂，目的是要具體說明穩定隧道費基金必須儲貯於根據銀行條例註冊或領牌的認可機構，而非原文所指涵義甚為廣泛的有息銀行帳戶。

草案第 42 條的擬議修訂，是為配合將載述「估計淨收入」的列表納入條例草案之內而作出，使該列表成為草案附表 5。

修訂草案第 43 條的目的，是將運輸司須要通知有關公司其是否對淨收入報表感到滿意的時限延長，使運輸司能在立法局復會後，在立法局作出有關聲明，好讓本局議員質詢及辯論報表內容及有關加價的建議。

除上述條款外，我建議草案中文文本應作出多項修訂，目的是令有關條文能更正確或更清晰地反映英文文本的涵義。第 18(1)條的英文文本內的「Modification」，並非指對第 15 條或「工程項目協議」作出修改，而是指在引用第 15 條或「工程項目協議」時，因字眼上未必適用於有關情況，故需要有所變通，因此應將「作出修改」這個片語，改為「加以變通」。第 18(2)條的英文文本所指的「較高標準」，是指在「恰當情況下」可引用本條款所述的較高標準，而非指在恰當情況下在多個標準中選擇的「較高標準」，因此

應以「最高或（在恰當情況下）較高的標準」替代原文的「最高標準或在恰當情況下的較高標準」。第 31(3)條英文文本所指的資料是指關於公司組織的資料，而並非其他與公司組織有關的資料，因此應刪去原文「包括與公司的組織有關資料」而代以「包括有關公司組織的資料」。另外，在第 28、58、59 及 66 條內"it appears to"應按雙語立法委員會的意見譯作「覺得」，因「認為」一詞已被該委員會接納為相對於"in the opinion of"、"consider"。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

建議修訂內容

第 2 條

第 2(1)條修訂如下：

在“專營期”定義的(b)段中，刪去“考慮到工程項目協議的條款後所定的適當”，而代以“按照工程項目協議的條款所定”。

第 2(3)條修訂如下：

刪去“情況緊急，必須由他行使或履行本條例賦予或指派予總督會同行政局的任何權力或職能”，而代以 —

“本條例賦予或指派予總督會同行政局的任何權力或職能在某情況下須予行使或履行，而該情況屬緊急情況”。

第 6 條

第 6(2)條修訂如下：

(a) 刪去“而為使”，而代以“則總督會同行政局如信納為使”。

(b) 刪去“則當總督會同行政局確信”，而代以“並且信納”。

第 6(3)條修訂如下：

(a) 刪去“有關的”。

(b) 刪去“的公司”，而代以“身為公司的人”。

第 9 條

第 9 條修訂如下：

- (a) 將該條重訂為第 9(1)條。
- (b) 在第(1)款中 —
 - (i) 刪去“帳目簿冊、憑單、收據”，而代以“會計紀錄”；
 - (ii) 在兩度出現的“文件”之後，加入“或紀錄”。
- (c) 加入 —

“(2) 在本條中，“文件”(document)或“紀錄”(record)包括簿冊、憑單、收據或數據材料，亦包括以不可閱的形式記錄但能以可閱的形式顯示或複製的資料。”。

第 9 條修訂如下：

刪去“數額”，而代以“款額”。

第 10 條

第 10(b)條修訂如下：

刪去“自開始經營日期起（包括當日），”，而代以 —

“在開始經營日期起（包括當日），直至專營期屆滿止，或直至公司的權利及義務根據第 60(1)條終止為止（兩者以最先發生的事件為準）的期間內，”。

第 11 條

第 11 條修訂如下：

- (a) 刪去“工程項目協議及本條例”，而代以“本條例及工程項目協議”。
- (b) 刪去“及進行”，而代以“、建造及完成”。

第 13 條

第 13(a)條修訂如下：

在“起計”之後加入“(包括當日)”。

第 16 條

第 16(1)條修訂如下：

在第一次出現的“該等欠妥之處”之後，加入“明顯”。

第 16(2)條修訂如下：

刪去“造成”，而代以“引起”。

第 18 條

第 18(1)條修訂如下：

刪去“作出修改”，而代以“加以變通”。

第 18(2)條修訂如下：

刪去“最高標準或在恰當情況下的較高標準”，而代以“最高或(在恰當情況下)較高的標準”。

第 18(6)條修訂如下：

刪去“承擔”，而代以“招致”

第 22 條

第 22(1)(a)條修訂如下：

刪去“持續的設施”，而代以“持續的設施及方便”。

第 23 條

第 23(3)條修訂如下：

刪去兩度出現的“確信”，而代以“信納”。

第 27 條

第 27(1)條修訂如下：

刪去“這樣做”。

第 27(2)條修訂如下：

刪去兩度出現的“數額”，而代以“款額”。

第 28 條

第 28(1)(a)(i)及(ii)條修訂如下：

刪去“認為”，而代以“覺得”。

第 28(1)(b)(i)及(ii)條修訂如下：

刪去“認為”，而代以“覺得”。

第 31 條

第 31(1)(d)條修訂如下：

(a) 刪去“數額，而代以“款額”。

(b) 刪去“通行券”，而代以“隧道費代用券”。

第 31(2)條修訂如下：

在“設施”之後加入“及方便”。

第 31(3)條修訂如下：

刪去“(包括與公司的組織有關的資料)”，而代以“(包括有關公司組織的資料)”。

第 32 條

第 32(1)(b)條修訂如下：

刪去“通行券”，而代以“隧道費代用券”。

第 32(1)(i)(ii)條修訂如下：

刪去所有“通行券”，而代以“隧道費代用證”。

第 32(1)(i)(iii)條修訂如下：

刪去兩度出現的“數額”，而代以“貸方下的款額”。

第 32(6)條修訂如下：

刪去“數額”，而代以“款額”。

第 38 條

第 38(4)條修訂如下：

在第二次出現的“委員會”之後，加入 —

“在根據《銀行業條例》(第 155 章)註冊或持牌的認可機構”。

第 39 條

第 39(2)條修訂如下：

刪去“有關的顧問費”，而代以“須付予根據第(1)款聘請的人的費用，”。

第 40 條

第 40(2)條修訂如下：

刪去“該核數師可就該報表擬備報告書及須在報告書（如有報告書）的規限下核證該報表”，而代以 —

“該核數師須核證該報表，並可就該報表擬備報告，如有上述報告，核數師可在報告所述的保留下核證該報表”。

第 42 條

第 42 條修訂如下：

- (a) 在“最低估計淨收入”的定義中，刪去“工程項目協議中指明或根據工程項目協議協定”，而代以“在附表 5 第 2 欄指明”。
- (b) 在“最高估計淨收入”的定義中，刪去“工程項目協議中指明或根據工程項目協議協定”，而代以“在附表 5 第 4 欄指明”。
- (c) 在“較高估計淨收入”的定義中，刪去“工程項目協議中指明或根據工程項目協議協定”，而代以“在附表 5 第 3 欄指明”。

第 43 條

第 43(1)條修訂如下：

在“30 日內，”之後，加入 —

“或在運輸司在個別情況下運用其絕對酌情決定權容許的較長期間內，”。

第 43(2)條修訂如下：

- (a) 在(a)段中，刪去“60”，而代以“90”。
- (b) 在(b)段中，刪去“30”，而代以“60”。

第 45 條

第 45(2)條修訂如下：

刪去“數額”，而代以“款額”。

第 45(5)(b)條修訂如下：

刪去兩度出現的“數額”，而代以“款額”。

第 49 條

第 49(6)條修訂如下：

刪去第二次出現的“款項”，而代以“款額”。

第 57 條

第 57 條修訂如下：

- (a) 在(e)段末處加入“或”。
- (b) 在(f)段中，刪去“；或”，而代以“，”。
- (c) 刪去(g)段。

第 57(e)條修訂如下：

刪去“任何保證人實際上違反保證協議的條文”，而代以“任何保證人對保證協議的任何條文作出重大違反，”。

第 58 條

第 58(1)條修訂如下：

刪去“認為”，而代以“覺得”。

第 58(5)條修訂如下：

刪去“轉予”，而代以“轉給”。

第 59 條

第 59(1)(b)條修訂如下：

刪去“認為”，而代以“覺得”。

第 59(5)條修訂如下：

刪去“在適合時”，而代以“（如屬適用的話）在”。

第 59(5)(a)條修訂如下：

刪去兩度出現的“認為”，而代以“覺得”。

第 59(5)(b)條修訂如下：

刪去“規管”，而代以“規限”。

第 61 條

第 61(2)條修訂如下：

刪去兩度出現的“數額”，而代以“款額”。

第 61(3)條修訂如下：

刪去兩度出現的“數額”，而代以“款額”。

第 66 條

第 66(2)(a)條修訂如下：

刪去“認為”，而代以“覺得”。

第 66(2)(b)條修訂如下：

刪去“認為”，而代以“覺得”。

第 67 條

第 67(2)條修訂如下：

刪去“授予”，而代以“批出”。

第 70 條

第 70 條修訂如下：

刪去“，則”之後所有的字句，而代以 —

“他須以使工程項目協議的條款得以實施為目的，行使該項酌情決定權或權限，並須考慮本條例規定他要考慮或准許他考慮的任何事宜，或考慮他認為適當的其他事宜。”。

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、6、9 至 11、13、16、18、22、23、27、28、31、32、38 至 40、42、43、45、49、57 至 59、61、66、67 及 70 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

第 37 條

潘國濂議員致辭：

主席先生，本人動議修訂第 37 條，修訂內容一如提交各位議員傳閱的文件內所載。

正如我在法案二讀時所說，我的修訂是在隧道啓用後的頭三年內，如果實際的淨收入高出按內部回收率 16.5% 所訂的淨收入時，超出的部份應該撥入隧道收費穩定基金內。這是要解決隧道流量預測可能過低的問題，一方面可以使隧道經營者有足夠的收入去清還借款，而另一方面可以保障公眾的利益，使到在實際流量超越預測的時候，公眾可以通過基金而獲得退回的超出部份的淨收入。

主席先生，我動議修訂第 37 條。

建議修訂內容

第 37 條

第 37(2)條修訂如下：

加入 —

“(aa) 根據工程項目協議由公司撥入基金的其他款項；”。

修訂動議經向委員會提出。

陳偉業議員致辭：

主席先生，本人發言反對潘國濂議員的修訂動議。從保證消費者權益的角度來看，自由黨作出這項修訂是不足夠的，因為消費者在隧道通車之時已經要被迫付出高昂的費用。就算是基於流量比財團原本估計的為高，超過 16.5% 的利益是會撥入穩定基金，但對於消費者來說已經會產生不公平的效果，因為他們所要付出的費用，實際上是高於他們的實際需要；而且他們所付出的額外費用，只會對將來的使用者有點幫助，對他們來說，這方面的安排是屬於雙重的剝削。

主席先生，自由黨修訂議案背後的主要動議，就是要用這項修訂來交換政府及財團的支持。主席先生，訂定法例並不是市場買菜，買斤肉會送塊骨頭。自由黨這做法只是要求首三年會有些微的控制權，將立法局未來 30 年的監察及審議的權利放棄，這種做法無疑是向財團屈服，並且將市民授予立法局神聖的責任及權力雙手奉上。故此，主席先生，基於上述理由，港同盟無法支持潘國濂議員的修訂動議。港同盟隨後會提出三個修訂動議，在效果及原則上是會對消費者及財團有所保障，而保障消費者的效用會更大。

我們對潘國濂議員的修訂動議投反對票。

潘國濂議員修訂第 37 條的動議付諸表決。

聽取聲音表決。

委員會主席表示他認為動議獲得通過。

陳偉業議員（譯文）：主席先生，我要求分組表決。

委員會主席（譯文）：委員會現在開始分組表決。

委員會主席（譯文）：現在請各議員開始投票。

委員會主席（譯文）：各議員是否有任何疑問？沒有的話，現在便顯示結果。

布政司、律政司、財政司、李鵬飛議員、周梁淑怡議員、倪少傑議員、彭震海議員、譚耀宗議員、劉皇發議員、何承天議員、夏佳理議員、鮑磊議員、林貝聿嘉議員、劉健儀議員、劉華森議員、麥理覺議員、杜葉錫恩議員、黃匡源議員、鄭海泉議員、鄭慕智議員、張建東議員、詹培忠議員、夏永豪議員、葉錫安議員、林鉅津議員、李家祥議員、潘國濂議員、黃秉槐議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、鄧兆棠議員、陸恭蕙議員、陸觀豪議員、胡紅玉議員及田北俊議員對修訂動議投贊成票。

李柱銘議員、司徒華議員、黃宏發議員、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、林鉅成議員、劉千石議員、劉慧卿議員、李永達議員、李華明議員、文世昌議員、狄志遠議員、涂謹申議員、楊森議員及黃偉賢議員對修訂動議投反對票。

委員會主席宣布有 35 票贊成修訂動議及 14 票反對；他於是宣布修訂動議獲得通過。

黃宏發議員（譯文）：主席先生，電子顯示器是顯示 19 票反對。

委員會主席（譯文）：對不起。應該是 35 票贊成及 19 票反對。

已修訂的第 37 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

第 52 條

陳偉業議員致辭：

主席先生，本人動議修訂第 52 條。修訂內容一如提交各位議員傳閱文件內所載。

第 52 條的第一項修訂是刪去第(1)款而代之以「運輸署署長須在隧道費按照本部增加後，在切實可行範圍內盡快藉憲報公告將附表 1 修訂，以更改有關的隧道費」。第二項修訂是刪去第 52 條第(3)款。

主席先生，香港法例釋義及通則條例第 1 章第 34 條明確列明立法局對附屬法例的權力。這條例表明立法局的基本權力，但是在西隧條例草案第 52 條(3)款裏，卻列明第 1 章 34 條不適用於西隧加價的機制。主席先生，有關釋義及通則條例第 1 章第 34 條列明的權力是適用於現時三條私人隧道：包括東隧、香港隧道及大老山隧道。這三條現有的隧道均是以「建造、經營及轉移」的形式興建的。這三條隧道的加價均須要刊登憲報，而立法局可以根據第 1 章 34 條所授予的權力修訂有關的加價建議。

另外，主席先生，行政向立法負責不單是現時政治制度，基本法更有列明這個關係。在一份民意調查裏，港同盟發現有八成的香港市民贊成立法局應該對西隧加價有審議權。本人覺得立法局對公共事業，特別是對有專利權的公共事業必須有權審議及修訂，而西隧的經營權更長達 30 年。30 年內的收入及利潤是十分巨大的，單是計算至二零一零年，這條隧道的淨收入已經高達 18.6 億元。另外，西隧為香港三條主要海底隧道之一，其通車流量每日可高達 18 萬架次。從交通運輸、成本及利潤控制來說，立法局是不能推卸現時已有的責任及權利；更加不應該因為財團的要脅及政府的威迫而放棄市民認為立法局應保有的權力。故此，主席先生，本人認為立法局必須保留第 1 章第 34 條所列明的權力。

本人謹此陳辭，提出動議。

建議修訂內容

第 52 條

第 52 條修訂如下：

(a) 刪去第(1)款，而代以 —

“(1) 運輸署署長須在隧道費按照本部增加後，在切實可行範圍內盡快藉憲報公告將附表 1 修訂，以更改有關的隧道費。”。

(b) 刪去第(3)款。

修訂動議經向委員會提出。

夏佳理議員致辭的譯文：

主席先生，關於立法局沒有任何權力去監管或審議隧道的加價，今天晚上，已發表了不少意見。我現在想做的，就是與這裡的同事們分析當前形勢，或許還可藉此說服李華明議員。

該財團每年必須向政府提交三項文件：首先、是財團每年的財政預算；第二、是三年滾計推算，連同列有這些推算最新資料的每季管理帳目；第三、在年終時提交該公司經審核的帳目，連同該公司的核數師報告，證明該公司的開支是合理的。

事實上，每次加價前，該財團實際上必須向政府提出申請，而政府可以做以下兩件事的其中一件：假如政府不接納淨收入的數目，可以告知財團，那麼他們就會透過討論來解決問題；不然的話，則可能必須由一位獨立專家來作出決定。另一個選擇是，假如政府接納這些數目，就可以運用穩定隧道費基金延遲任何隧道加價。

看來，無論是港同盟或匯點，都沒有留意到立法局在這項過程中可以扮演的角色，因為本局的確有權審議和監管財團的財政預算、淨收入和開支。這一點對本局是否通過早日加價或延遲加價，極有直接的影響。

就政府對本局的問責性來說，各議員已聽過運輸司提出的建議。但除此之外，我們還有比這些更大的權力。所以，今天晚上，各位同事竟然對本局的權力揶揄和誤導市民，令其以為及相信本局在這方面沒有任何權力，我聽見後，實在頗感難過。其實如果我們願意，可以對每次加價進行辯論；如果我們願意，亦可以成立一個專責委員會深入研究問題。

然而，假如經過立法局審議和行使權力，加上政府對財團的財政預算、開支和淨收入等帳目進行過檢討，而我們又認為這些帳目全屬正確，當然便要容許加價。

主席先生，我想問各位同事一個問題：在這些情況下，我們可否誠實地和憑良心說，財團擁有不附帶條件的權利，可以毋須提交立法局處理或徵詢立法局的意見便提出加價？對我來說，答案明顯是否定的。

主席先生，一時疏忽，說錯了話，是一回事，我們間中也會這樣。可是扭歪舌頭，以致連事實也歪曲了，卻是完全不同的另一回事。基於這些情況，主席先生，我反對修訂動議。

陳偉業議員修訂第 52 條的動議付諸表決。

聽取聲音表決。

委員會主席表示他認為修訂動議已遭否決。

陳偉業議員（譯文）：主席先生，我要求分組表決。

委員會主席（譯文）：委員會現在開始分組表決。

委員會主席（譯文）：現在請各議員開始投票。

委員會主席（譯文）：各議員是否有任何疑問？沒有的話，現在便顯示結果。

李柱銘議員、司徒華議員、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、林鉅成議員、劉千石議員、李永達議員、文世昌議員、涂謹申議員及楊森議員對修訂動議投贊成票。

布政司、律政司、財政司、李鵬飛議員、周梁淑怡議員、倪少傑議員、彭震海議員、譚耀宗議員、黃宏發議員、劉皇發議員、何承天議員、夏佳理議員、鮑磊議員、林貝聿嘉議員、劉健儀議員、劉華森議員、麥理覺議員、杜葉錫恩議員、黃匡源議員、鄭海泉議員、鄭慕智議員、張建東議員、詹培忠議員、夏永豪議員、葉錫安議員、林鉅津議員、劉慧卿議員、李家祥議員、潘國濂議員、黃秉槐議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、鄧兆棠議員、陸恭蕙議員、陸觀豪議員、胡紅玉議員及田北俊議員對修訂動議投反對票。

李華明議員、狄志遠議員及黃偉賢議員投棄權票。

委員會主席宣布有 14 票贊成修訂動議及 37 票反對；他於是宣布修訂動議已遭否決。

原有的第 52 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

附表 1

陳偉業議員致辭：

主席先生，本人動議修訂附表 1，此項修訂已載於以本人名義提交各位議員傳閱的文件內。

這項修訂的基本原則是將西隧九七年通車時的收費降低 17%，例如私家車的收費會由原來的 30 元減至 25 元。本人提出將收費下降 17% 主要的理由，是認為財團決定在九七年通車時私家車的收費 30 元是極不合理的。基本上，財團低估九七年通車時的流量，財團估計如果在九七年另外兩條隧道的收費是 20 元而西隧收費是 30 元的話，西隧每日的流量有 72000 架次。這個估計與政府的估計有顯著的差異。在九七時，如果另外兩條隧道收費是 10 元，這是比財團所估計的少了 10 元，而西隧如果仍然收 30 元的話，政府估計西隧的流量會高達 75000 架次。另外兩條隧道收費如少 10 元，仍然會較財團所估計多 3000 架次。政府估計，如果西隧收費 25 元，而另外兩條隧道是 10 元的話，西隧的流量會高達 79000 架次。明顯地，財團原本的估計是極為保守，

財團在立法局要求之下仍然拒絕提交其本身所聘請顧問公司的顧問研究報告，顯然是不願將資料透露。關於估計的實際數字是否就是這個數字，令人懷疑。根據現時的发展，另外兩條隧道到九七年時仍然收 10 元的機會是不大的，所以西隧每天的流通量到九七年時，我相信絕對不只財團所估計的 72000 架次。故此，政府與財團估計的新增加的數字，會較財團原來估計的收入大為增加。這方面的增加足夠彌補 17% 的收費削減。故整體來說，港同盟的修訂並不會減少西隧公司的整體收入，亦不會影響財團的融資計劃。如果政府及財團堅持保留西隧原本的收費，將私家車訂為 30 元，西隧是很難發揮整體性過海交通擠塞的紓緩作用。

另外西隧收費訂在高水平將會增加兩條隧道加價的壓力，這方面會帶動通脹上升及加重市民的負擔。根據港同盟調查所得，八成的香港市民認為 30 元的收費過高，而另有五成的市民則認為 20 元的收費是適中的。

主席先生，港同盟這項修訂是考慮到財團的財務狀況、交通流量問題、市民的經濟壓力及市民的意願。將西隧九七年的收費削減 17% 是符合各方面的需要及要求的。

本人謹此陳辭，提出修訂。

建議修訂內容

附表 1

附表 1 修訂如下：

刪去附表，而代以 ——

“附表 1

〔第 2(1)、33、34、
36 及 52 條〕

西區海底隧道隧道費

分類	車 輛	隧道費\$
1.	電單車、機動三輪車 -----	13
2.	私家車、電動載客車輛、的士 -----	25
3.	公共及私家小型巴士 -----	33
4.	(a) 許可車輛總重不超逾 5.5 噸的輕型貨車及特別途 車輛 -----	37
	(b) (a)段所指明的車輛，如是超過兩條車軸的，每條 額外車軸 -----	25
5.	(a) 許可車輛總重在 5.5 噸以上但不超逾 24 噸的中型 貨車及特別用途車輛 -----	54
	(b) (a)段所指明的車輛，如是超過兩條車軸的，每條 額外車軸 -----	25
6.	(a) 許可車輛總重超逾 24 噸的重型貨車及特別用途 車輛 -----	79
	(b) (a)段所指明的車輛，如是超過兩條車軸的，每條 額外車軸 -----	25
7.	公共及私家單層巴士 -----	33
8.	公共及私家雙層巴士 -----	45”。

委員會主席（譯文）：表決的議題是：附表 1 應按陳偉業議員建議的修訂予以修改。此外，劉健儀議員亦已發出通知，擬對此附表提出修訂。我先請劉健儀議員就陳偉業議員建議的修訂及其本人提出的修訂發言，而除非陳議員的修訂遭否決，否則不會請劉議員提出她的修訂。如陳議員的修訂獲通過，即表示劉議員建議的修訂不獲通過。

劉健儀議員致辭：

主席先生，我提出有關附表 1 的修訂建議，目的是更正條例草案在草擬方式上的技術錯誤。附表 1 內第 9 分類為「超過兩條車軸的每條額外車軸」收費。車軸並非車種之一，因此，不應當作一項分類處理。另外，額外車軸的收費只適用於貨車方面，因此應規限於第 4、5 及 6 分類的車輛。我擬議的修訂將會更清晰地列出額外車軸的收費範圍。

主席先生，我就附表 1 所提出的修訂，性質完全與陳偉業議員的修訂不同。我的修訂是完全不影響草案內所列出的隧道收費，而陳議員的修訂是要將開始時的隧道費完全推翻，另訂較低的收費水平，即私家車收費由 30 元減至 25 元。我在較早時二讀辯論的演辭中，已經提過有關財團清楚及堅定地向草案委員會表示，若隧道費有所減低，必然會影響其還貸能力，而財團亦會退出這項投資。陳議員是草案委員會的成員之一，應絕對清楚財團的立場，亦應清楚知道，即使其修訂建議得到本局通過，唯一的結果是西隧不能興建，最低很度不能在短期內興建，將來能否興建亦成疑問。這個結果對香港整體交通及經濟發展影響之大是無從估計的。

私家車收費應是 30 元還是 25 元的紛爭，主要源於隧道啓用後車輛流量的估計。潘國濂議員先前就第 37 條作出並已獲得通過的修訂，基本上調解了這方面的爭議，我們不應繼續糾纏在這個問題上。

主席先生，我認為陳議員的修訂建議是毫無意義及不顧後果的。草案委員會的多數議員都表示不支持陳議員的修訂建議，我亦不會支持。

委員會主席（譯文）：各位議員現可就陳議員及劉議員建議的修訂發表意見。有何議員希望發言？

楊孝華議員致辭：

主席先生，我不希望令到投資者覺得香港是個不利投資的政治城市。剛才陳議員提出動議時說過，隧道的收費不是像去街市買菜，這是我認同的。但他現在提出的修訂，正好給我感覺如同往街市買餸的「婆慳數」。剛才潘議員所提出的修訂，已再次將財團的利潤「封了頂」，亦指出如果屆時的流量非常樂觀的話，這個穩定基金可以進帳三至四億元，這個價值差不多等於每輛車為四元。該修訂既在港同盟反對下得到通過，我不明白為何要反對一個「四元可代表 30 元的 13%」的模式，而現在又聲聲說要通過另一動議？剛才反對可以減的數目，現又提出一個贊成等於 17% 的大減價行動。

香港人的經濟繁榮是真正的香港前途所在，我們需要一群不論是來自本地、海外或中國大陸的投資者來港投資，目標是吸引仍未在港投資的人，拿多些資金來港，多多益善，而已在港投資的人，則希望其繼續留港。我認為議員要關心民生，不一定要造成與投資者對抗，但表面上好像是為民請命的方式。關心民生包括增加投資者的信心、吸引投資、製造更多就業機會等。如果投資冷卻，經濟受害，我相信市民的生計一定會受損。市民寧願大家一起去賺錢，總比一起去「倒米」為佳。倘若財團退出，西隧興建不成，又由誰人負責呢？我認為「為民請命」，是不應把西隧這嚴肅的事作為賭博。我確實覺得這種全面觸及到財團表示不可接受而會退出這個項目的修訂，確有賭博的意味。倘要全盤否決西隧，我認為實不宜作出這種賭博，所以我反對陳議員的修訂。

楊森議員致辭：

主席先生，我想提出兩點理由支持陳偉業議員的修訂動議。

第一點是自由黨建議首三年的最高回報率為 16.5%，這是假設汽車的流通量是高的，既然汽車的流通量是高，為何不可由 30 元減至 25 元？

第二點是在草案小組會議中，我們曾問政府，如果將啓用收費額降至 25 元，財團是否可以運作？當時政府的答覆是基本上可以勉強運作，不會立即倒閉的。

基於上述兩點理由，我支持陳偉業議員的修訂動議。

李永達議員致辭：

主席先生，我剛才聽過楊孝華議員的發言，令我很不明白。今晚的辯論不僅涉及隧道經營的問題，更涉及政制民主化過程，民意代表與財團或政府之間利益的平衡和對立的協調。

我完全不覺得在西隧草案上，港同盟是作出賭博，其實賭博的是政府。政府以這麼短促的時間給我們審議草案，是否認為我們必然會通過？其實，政府是有很大的賭博意味。剛才我曾說政府已掌握局內的多數票，所以認為會贏這一局。港同盟及港同盟的議員是基於市民的長遠利益而提出修訂及質疑。

第二點我想說的是有關財團的意願，我們是否須要尊重？我們的答案是肯定的。我們會聽他們的意見，我們會尊重他們的想法，但是不等於財團的每個要求我們都須要批准及同意。作為一個立法局議員，我們要平衡市民及經營者、投資者之間的關係和利益的取捨。楊孝華議員說過一個非常嚴重的邏輯推理，就是假如有多些民意機構去質疑財團在投資方面的問題，似乎令到香港再沒有財團投資。如果我們將這結論引伸的話，絕大多數有全面普選的民主國家，都應該沒有在國際上有知名度、有長遠眼光的財團去投資。但我們環顧全世界中最多國際盛名投資公司去的地方，就是那些我們認為在民主發展方面是有充分和完全的國家。最大的原因是民主政制長遠來說可給與社會最大穩定的保證，不須透過制度

以外的衝突去解決不同階級、種族或其他文化上的衝突。我們相信民主政制的原因，是不覺得財團在利益方面是不會被照顧的。再說一次，就是市民的意願在這次法律的修訂是很重要的。楊孝華議員說我們這樣做是不是「倒市民的米」？我們進行這行動，是徵詢過市民的意見，我們是站在他們的一方。我不明白自由黨及楊議員為何不公開徵詢市民意見？問問市民如果由他們選擇的話，會如何選擇呢？如果我們相信市民眼睛是雪亮的，我們便不該害怕市民選擇的結果，如果他們充分瞭解每個選擇的後果，就應給予選擇，後果共同承擔。

夏佳理議員致辭：

主席先生，我略略回應楊森議員剛才談及的政府意見，說如果是 25 元，就勉強「捱到」。

照我所記得，小組當時進行討論、質詢政府和財團之時，財團的回應是，公司不會破產，但是銀行不會貸款，因為 25 元收費根本上無可能還款銀行。基於這個理由，所以財團不接受。

周梁淑怡議員致辭：

主席先生，我很想質疑到底現在這項修訂，是基於甚麼的統計及徵詢過哪些市民？為何知道絕大多數市民贊成 25 元而不是 20 元或 15 元？我想知的是：當他進行徵詢之時，有甚麼科學根據？有否詢問過市民，如果收 25 元就沒有了一條隧道，市民的反應會是怎樣？我認為如果是民意為基礎，就必須真確和有事實根據。我相信剛才發言的幾位港同盟同事，都沒法拿出證據來。但是，最重要的是，他們是在誤導市民，卻說是為市民爭取。如果減低了數額，市民要感謝他們，至於爭取得到與否，都是其次。但其立場就是替市民爭取，既然這樣，為何不說 15 元或 10 元？因為其他兩條隧道都是收 10 元。但是，問題是他們有沒有真正告訴市民：財團絕對不是由他們批准才參予投資的，財團不需他們批准，是可以退出的（絕對有權退出）。如果得不到 30 元這數額，財團亦將這點很清楚地告訴了小組。鑑於這個原因，自由黨為了解決問題，考慮到實質上須能夠照顧財團的顧慮而又令其不會有過份的利潤以致市民不能受惠，所以就提出了這方法，如果只是一廂情願、沒有認真了解市民的需要，就進行修改，那麼我認為這些修訂絕對不值得我們支持的。

林鉅成議員致辭：

主席先生，我剛才聽到楊孝華議員說：「大家一齊去倒米」。我想了解，他的意思是否指各位議員一起將市民的「米」倒落財團的袋中？

委員會主席（譯文）：我要求澄清的時間已過。是否還有議員希望發言？

運輸司致辭的譯文：

主席先生，我在這次辯論中曾被指誤導公眾。關於 25 元隧道費的問題，我想重覆我剛才的話。我剛才說：

「在洽商專營權期間，我們曾就通車初期的私家車隧道費應定為 30 元抑或 25 元，與財團進行了艱巨而冗長的辯論。但擺在眼前的事實是，根據財團對行車量的預測，若把通車初期的隧道費定為 25 元，則專營期初期所得收入連償還債務也不足夠。財團告訴我們，除非政府向他們保證實際的行車量足以帶來令人滿意的現金流量，否則便不會接受把通車初期的隧道費定為 25 元。」

我已說過我們顯然不能接受這個條件。

陳偉業議員致辭：

主席先生，關於我們剛才所提出的修訂內容，在演辭中已清楚說明，是以能照顧財團、市民需要、交通流量和市民意願這四方面作為考慮基礎的。假如剛才部份議員沒有聽到我的演辭而發出批評，我會原諒他們可能因今天實在已太疲倦，以致聽不到其他言論。如果有需要的話，會後我很願意向他們進一步解釋。

陳偉業議員修訂附表 1 的動議付諸表決。

聽取聲音表決。

委員會主席表示他認為修訂動議已遭否決。

陳偉業議員（譯文）：主席先生，我要求分組表決。

委員會主席（譯文）：委員會現在開始分組表決。

委員會主席（譯文）：現在請各議員開始投票。

委員會主席（譯文）：各議員是否有任何疑問？沒有的話，現在便顯示結果。

李柱銘議員、司徒華議員、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、林鉅成議員、劉千石議員、李永達議員、文世昌議員、涂謹申議員及楊森議員對修訂動議投贊成票。

布政司、律政司、財政司、李鵬飛議員、周梁淑怡議員、倪少傑議員、彭震海議員、譚耀宗議員、黃宏發議員、劉皇發議員、何承天議員、鮑磊議員、林貝聿嘉議員、劉健儀議員、劉華森議員、麥理覺議員、杜葉錫恩議員、黃匡源議員、鄭海泉議員、鄭慕智議員、張建東議員、詹培忠議員、夏永豪議員、葉錫安議員、林鉅津議員、劉慧卿議員、李家祥議員、潘國濂議員、黃秉槐議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、鄧兆棠議員、陸恭蕙議員、陸觀豪議員、胡紅玉議員及田北俊議員對修訂動議投反對票。

李華明議員、狄志遠議員及黃偉賢議員投棄權票。

委員會主席宣布有 14 票贊成修訂動議及 36 票反對；他於是宣布修訂動議已遭否決。

附表 1

劉健儀議員致辭：

我謹動議修訂附表 1，此項修訂經載於以本人名義提交各位議員傳閱文件內，而有關理由已於我較早前的演辭內詳述。

建議修訂內容

附表 1

附表 1 修訂如下：

(a) 刪去第 4、5 及 6 分類，而代以 —

“4.	(a)	許可車輛總重不超逾 5.5 噸的輕型貨車及特別用途車輛-----	45
	(b)	(a)段所指明的車輛，如是超過兩條車軸的，每條額外車軸-----	30
5.	(a)	許可車輛總重在 5.5 噸以上但不超逾 24 噸的中型貨車及特別用途車輛-----	65
	(b)	(a)段所指明的車輛，如是超過兩條車軸的，每條額外車軸-----	30

- | | | |
|--------|-----------------------------------|------|
| 6. (a) | 許可車輛總重超逾 24 噸的重型貨車及特別用途車輛 ----- | 95 |
| (b) | (a)段所指明的車輛，如是超過兩條車軸的，每條額外車軸 ----- | 30”。 |

(b) 刪去第 9 分類。

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的附表 1 經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

附表 2 及 3

劉健儀議員致辭：

主席先生，我謹動議修訂條例草案的附表 2 及 3，修訂內容一如提交各位議員傳閱文件內所載。

修訂原因和修訂附表 1 相同，目的是說明額外車軸的加費額只適用於貨車方面。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

建議修訂內容

附表 2

附表 2 修訂如下：

(a) 刪去第 4、5 及 6 分類，而代以 ——

- | | | |
|---------|--|----|
| “4. (a) | 許可車輛總重不超逾 5.5 噸的輕型貨車及特別用途車輛 ----- | 15 |
| (b) | (a)段所指明的車輛，如是超過兩條車軸的，每條額外車軸 ----- | 10 |
| 5. (a) | 許可車輛總重在 5.5 噸以上但不超逾 24 噸的中型貨車及特別用途車輛 ----- | 20 |
| (b) | (a)段所指明的車輛，如是超過兩條車軸的，每條額外車軸 ----- | 10 |

6.	(a)	許可車輛總重超逾 24 噸的重型貨車及特別用途車輛 -----	30
	(b)	(a)段所指明的車輛，如是超過兩條車軸的，每條額外車軸 -----	10”。

(b) 刪去第 9 分類。

附表 3

附表 3 修訂如下：

(a) 在英文文本副標題中，刪去 “from”，而代以 “beginning on”。

(b) 刪去第 4、5 及 6 分類，而代以 —

“4.	(a)	許可車輛總重不超逾 5.5 噸的輕型貨車及特別用途車輛 -----	20
	(b)	(a)段所指明的車輛，如是超過兩條車軸的，每條額外車軸 -----	15
5.	(a)	許可車輛總重在 5.5 噸以上但不超逾 24 噸的中型貨車及特別用途車輛 -----	35
	(b)	(a)段所指明的車輛，如是超過兩條車軸的，每條額外車軸 -----	15
6.	(a)	許可車輛總重超逾 24 噸的重型貨車及特別用途車輛 -----	45
	(b)	(a)段所指明的車輛，如是超過兩條車軸的，每條額外車軸 -----	15”。

(b) 刪去第 9 分類。

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的附表 2 及 3 經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

附表 4 的動議獲得通過。

新訂的附表 5 估計淨收入

附表經過首讀，並經按照會議常規第 46(7)條的規定，下令紀錄在案，以便二讀。

劉健儀議員致辭：

主席先生，我謹動議新訂的附表 5 應予二讀，內容一如以我名義提交各位議員傳閱文件內所載。

正如我先前在二讀辯論時提出，加入附表 5 的目的是將展示「估計淨收入」的列表納入條例草案內，消除議員的憂慮，使他們毋須擔心該列表可能將來在沒有知會立法局的情況下作出修改，同時亦使各項上、下限具透明度。列表內「最低估計淨收入」一欄代表財團要求最低 15% 的回報率；「較高估計淨收入」一欄代表財團要求較高 18% 的回報率；「最高估計淨收入」一欄代表財團能分享隧道收費的最高 19% 的限額。

陳偉業議員準備提出另一份附表 5，其附表 5 是將「最低估計淨收入」一欄重新以回報率 14% 計算，令財團在回報率少於 14% 的情況下才可加價，亦將財團可能得到的平均回報率由 16.5% 降至 16%。我希望陳議員能清楚解釋是基於什麼論據、數據去運算出 15% 最低的回報率是過高，而 14% 才是合理。當然，陳議員有權認為少收一個或半個百分比的回報率，問題不大，可惜陳議員並不是興建西隧的財團，否則我們會皆大歡喜，毋須在此辯論至面紅耳熱。不過，真正斥資興建西隧的財團已經堅決地表示，若有關的回報率有所修改（當然是調低），他們便沒興趣繼續這項投資。因此，即使陳議員能夠成功地推銷其附表 5，他的成功亦等於興建西隧計劃的失敗。主席先生，我不能支持一個令西隧不能興建的建議，草案委員會的大多數議員亦表示不支持陳議員這個建議。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

新訂附表的二讀動議經向委員會提出。

委員會主席（譯文）：陳偉業議員亦已發出通知，擬提出另一項新訂的附表 5。我先請陳偉業議員就劉健儀議員建議的新訂附表 5 以及其本人建議的新訂附表 5 發言，而除非劉議員的修訂遭否決，否則不會請陳議員提出他的修訂。如劉議員所建議的新訂附表 5 獲通過，即表示陳議員建議的新訂附表 5 不獲通過。

陳偉業議員致辭：

主席先生，本人反對劉健儀議員的修訂動議，港同盟認為一個公共事業專利機構應享有一個合理的回報。我們對每年平均 16.5% 的回報率並沒有提出強烈的反對。港同盟並無像田北俊議員所說，認為 16.5% 是暴利，但是政府保障財團的「最低估計淨收入」定為 15%，港同盟認為這是對財團過份的保障，對消費者會產生不利的因素。15% 的「最低估價淨收入」明顯是一個過高的比例。財團興建西隧的 51 億元借貸的利率只是 10%，政府估計未來五年內的通脹是每年為 10%，而五年之後估計是 7%，港同盟認為「最低估計淨收入」不應與通脹及銀行借貸利率相差太遠。10% 與 15% 的相差很大。原則上，將「最低淨收入」修訂至 10% 左右較為合理，因為最低限度，10% 已足以彌補財團在通脹上構成的損失，但是港同盟理解到財團在建築上及未來 30 年內，可能面對各種未知因素，所以達致一個妥協的方案。港同盟會提出修訂，將「最低估計淨收入」的 15% 減至 14%。如果按 14% 來計算，例如在二零一零年，財團在該年的淨收入已經有 18.6 億元，如果與 15% 的淨收入比較，15% 的淨收入在該年來說，就是 20 億 2,800 萬元。相對之下，在二零一零年，財團的淨收入差別只是 1.68 億元，而這個淨收入已經是先減去了一切的開支，包括利息、股息、本金等等。就算將淨收入減至 14%，相信對財團來說，仍然是一個具吸引力的投資。港同盟只是將這個最低限額作出修訂，而對每四年的加價機制（如果財團每年仍然保留 14%-18% 的話）仍然可以申請加價，對整體財團的財政運作沒有嚴重影響。

剛才各位議員及劉健儀議員發言時，說財團已經明顯表示不能接受這項修訂。如果立法局在財團反對之下，就不可以作出任何修訂，而這個邏輯又對日後一切修訂有效的話，由自由黨領導的立法局將會成為一個「跛腳鴨」的立法局。

基於上述理由，港同盟將會反對劉健儀議員的修訂。

委員會主席（譯文）：各位議員現可就劉健儀議員及陳偉業議員建議的新訂附表 5 發表意見。有何議員希望發言？

李永達議員致辭：

主席先生，由於這可能是三讀之前的最後一次發言，所以我也發表意見。在今次西隧的條例草案審議過程中，我覺得最大的問題是，政府與局內人士或同事，想了很多如何可在 30 年內保障這個財團利潤的方法。當然出發點是好的，但審議本條例草案小組在最後一、兩次會議上說過，我們徵詢過法律顧問的意見，認為即使今晚會議通過了附表 1 至附表 5 的收費，亦不能限制未來的立法局議員（包括九五年、九九年或更後），提出另一次的修訂。其實最大的問題是，政府認為立法局是不是一個可持理由進行討論、商討和協商的立法局？如果財團認為立法局不是一個可持理由、可協商的立法局，即使今晚通過附表 1 至附表 5 的收費，亦未必等如可以長時間保障財團的利益。

一九九五年的立法局與現在的可能不同，甚至到了 10 年之後，立法局議員全部在普選下產生，仍然有權修訂附表 1 至附表 5。所以我認為政府、財團和局內的同事，對立法局功能是很短視的，認為現在設立很多關卡，就可以永遠完全不改變附表 1 至附表 5，我相信這是沒可能的。我在這裡只代表自己說，就算今晚通過附表 1 至附表 5，並不等如我李永達在九五年、九九年甚至其他日子內，不會提出以後的修訂！

涂謹申議員致辭：

主席先生，剛才李永達議員所提出的觀點，我很同意。不過我謹代表一位街坊將其對李議員提出觀點的回覆給大家分享一下。這位街坊說：「不會的，將來立法局不會的。因為根據現在的方式去運作，基本上，立法局會被中方的無形之手所控制的大多數立法局議員所操縱，而現在回顧財團的背景，似乎我們沒有理由相信，將來的立法局在這種不民主的情況下組成，以及在無形之手控制下，會修訂這些附表」。這就是該位街坊的答案，我希望和大家分享一下。

劉健儀議員致辭：

主席先生，我很小心地聆聽剛才陳議員的演辭，但未能說服我，他的建議是經過深思熟慮，有根有據和合情合理，不是一些只是擺政治姿態多於實際的建議。我想再次提醒各位議員，任何有關回報率的修改，都會導致財團退出。我們是否願意為一個論據不足 1% 的爭議而沒有了整條西隧？我剛才不是說財團不同意，我們便不能修改。我的意思是財團如果不同意，就有權退出，我們若果要強行作出修改，就必須三思，謝謝主席。

新訂附表的二讀動議付諸表決。

聽取聲音表決。

委員會主席表示他認為修訂動議獲得通過。

陳偉業議員（譯文）：主席先生，我要求分組表決。

委員會主席（譯文）：委員會現在開始分組表決。

委員會主席（譯文）：現在請各議員開始投票。

委員會主席（譯文）：各議員是否有任何疑問？沒有的話，現在便顯示結果。

布政司、律政司、財政司、李鵬飛議員、周梁淑怡議員、倪少傑議員、彭震海議員、譚耀宗議員、劉皇發議員、何承天議員、夏佳理議員、鮑磊議員、林貝聿嘉議員、劉健儀議員、劉華森議員、麥理覺議員、杜葉錫恩議員、黃匡源議員、鄭海泉議員、鄭慕智議員、張建東議員、詹培忠議員、夏永豪議員、葉錫安議員、林鉅津議員、李家祥議員、潘國濂議員、黃秉槐議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、鄧兆棠議員、陸恭蕙議員、陸觀豪議員、胡紅玉議員及田北俊議員對新訂附表投贊成票。

李柱銘議員、司徒華議員、黃宏發議員、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、林鉅成議員、劉千石議員、劉慧卿議員、李永達議員、李華明議員、文世昌議員、狄志遠議員、涂謹申議員、楊森議員及黃偉賢議員對新訂附表投反對票。

委員會主席宣布有 35 票贊成新訂的附表 5 及 19 票反對；他於是宣布劉健儀議員提出的新訂附表 5 獲得通過。

新訂附表 5 經過二讀。

委員會主席（譯文）：委員會已通過劉健儀議員建議的新訂附表應列入本條例草案內；換句話說，委員會已就此附表作出決定，故我不會請陳議員提出他的修訂。

劉健儀議員致辭：

主席先生，我謹動議新訂的附表 5 應列入本條例草案內。

建議修訂內容

新訂的附表 5

新訂的附表 5 修訂如下：

加入 —

“附表 5

〔第 42 條〕

估計淨收入（百萬元）

在下列年份的 7 月 31 日 終結的年度	最低估計 淨收入	較高估計 淨收入	最高估計 淨收入
1998	154	336	403
1999	201	399	471
2000	253	461	538
2001	506	768	865
2002	713	1,016	1,128
2003	794	1,106	1,221
2004	880	1,202	1,321
2005	1,190	1,570	1,711
2006	1,455	1,881	2,039
2007	1,549	1,983	2,143
2008	1,623	2,061	2,223
2009	1,876	2,369	2,551
2010	2,028	2,562	2,760
2011	1,892	2,405	2,594
2012	1,821	2,326	2,513
2013	2,212	2,815	3,038
2014	2,573	3,267	3,524
2015	2,733	3,474	3,749
2016	2,891	3,682	3,974

在下列年份的 7月31日 終結的年度	最低估計 淨收入	較高估計 淨收入	最高估計 淨收入
2017	3,507	4,449	4,797
2018	4,018	5,090	5,486
2019	4,220	5,355	5,775
2020	4,422	5,621	6,064
2021	5,192	6,583	7,098
2022	5,747	7,285	7,855
2023	5,726	7,286	7,864

註：凡解釋本附表中的“年度”，須考慮到本條例第 42 條的“年度”定義。”。

增訂新附表的動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

1993 年香港生產力促進局（修訂）條例草案

第 1 至 7 條獲得通過。

1993 年建築物（修訂）條例草案

第 1 至 21 條獲得通過。

1993 年船舶及港口管理（修訂）條例草案

第 1 至 3 條獲得通過。

1992 年應課稅品（修訂）（第 2 號）條例草案

第 1 至 5 條獲得通過。

第 6 條

庫務司致辭的譯文：

主席先生，我謹建議依照提交各位議員傳閱的文件更改草案第 6 條，以修訂 1992 年應課稅品（修訂）（第 2 號）條例草案。

草案第 6 條的修訂，澄清香港海關總監在根據該條例執行職責時，可享有豁免法律責任的範圍。

主席先生，我謹提出動議。

建議修訂內容

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 6 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

新訂的第 7 條 檢取及沒收

條文經過首讀，並經按照會議常規第 46(6)條的規定，下令紀錄在案，以便二讀。

庫務司致辭的譯文：

主席先生，為對吸煙（公眾衛生）條例（第 371 章）作出一項相應修訂，有需要在本條例草案加入新訂的第 7 條條文。

主席先生，我謹提出動議。

條文的二讀動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

條文經過二讀。

庫務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議將新訂的第 7 條加入本條例草案內。

建議的增訂條文

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

增訂新條文的動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

1993 年稅務（修訂）（第 3 號）條例草案

第 1 條獲得通過。

第 2 條

庫務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議依照提交各位議員傳閱的文件所載，修訂草案第 2 條。

我建議修訂草案第 2 條，以澄清在甚麼情況之下，來自聯營公司的有關款額，將不會全數作為應課稅款額處理。

主席先生，我謹提出動議。

建議修訂內容

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 2 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

新訂的第 1A 條 專利權等之購買及出售。

新訂的第 3 條 有關租賃機器或設備之資本開支根據本部所獲得之免稅額。

條文經過首讀，並經按照會議常規第 46(6)條的規定，下令紀錄在案，以便二讀。

庫務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議依照提交各位議員傳閱的文件所載，二讀新訂的第 1A 及 3 條。

增訂草案第 1A 及第 3 條，是使現有條例第 16E 及第 39E 條的相應定義，與新條例草案的用語一致。

主席先生，我謹提出動議。

條文的二讀動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

條文經過二讀。

庫務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議新訂的第 1A 及 3 條應列入本條例草案內。

建議的增訂條文

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

增訂新條文的動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

1993 年交易所 (特別徵費) (修訂) 條例草案

第 1 至 9 條獲得通過。

本局會議隨即恢復。

條例草案三讀

律政司報告謂：

1993 年僱員補償 (修訂) 條例草案

西區海底隧道條例草案

1992 年應課稅品 (修訂) (第 2 號) 條例草案及

1993 年稅務 (修訂) (第 3 號) 條例草案

已通過委員會審議階段，但須予修訂而

1993 年香港生產力促進局 (修訂) 條例草案

1993 年建築物 (修訂) 條例草案

1993 年船舶及港口管理 (修訂) 條例草案及

1993 年交易所 (特別徵費) (修訂) 條例草案

亦已通過委員會審議階段，毋須修訂；他並動議三讀上述各項條例草案。

主席(譯文):我會將西區海底隧道條例草案和其他條例草案分開處理。表決的議題是:下述七項條例草案應予三讀通過:

1993 年僱員補償(修訂)條例草案

1992 年應課稅品(修訂)(第 2 號)條例草案

1993 年稅務(修訂)(第 3 號)條例草案

1993 年香港生產力促進局(修訂)條例草案

1993 年建築物(修訂)條例草案

1993 年船舶及港口管理(修訂)條例草案及

1993 年交易所(特別徵費)(修訂)條例草案

七項條例草案三讀動議付諸表決,並獲通過。

條例草案經三讀通過。

主席(譯文):表決的議題是:下述條例草案應予三讀通過:

西區海底隧道條例草案

聽取聲音表決。

主席表示他認為動議獲得通過。

李永達議員(譯文):我要求分組表決。

主席(譯文):本局現在開始分組表決。

主席(譯文):現在請各議員開始投票。

主席(譯文):各議員是否有任何疑問?沒有的話,現在便顯示結果。

布政司、律政司、財政司、李鵬飛議員、周梁淑怡議員、倪少傑議員、彭震海議員、譚耀宗議員、黃宏發議員、劉皇發議員、何承天議員、鮑磊議員、林貝聿嘉議員、劉健儀議員、劉華森議員、麥理覺議員、杜葉錫恩議員、黃匡源議員、鄭海泉議員、鄭慕智議員、張建東議員、詹培忠議員、夏永豪議員、葉錫安議員、林鉅津議員、李家祥議員、潘國濂議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、鄧兆棠議員、胡紅玉議員及田北俊議員對動議投贊成票。

李柱銘議員、司徒華議員、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、林鉅成議員、劉千石議員、劉慧卿議員、李永達議員、李華明議員、文世昌議員、狄志遠議員、涂謹申議員、楊森議員及黃偉賢議員對動議投反對票。

主席宣布有 32 票贊成動議及 18 票反對；他於是宣布條例草案經三讀動議獲得通過。

條例草案經三讀通過。

主席（譯文）：根據稿辭，葉錫安議員的動議是在夏佳理議員的動議之前的。但由於技術上的理由，我不打算依照稿辭的次序，因為若夏佳理議員的動議過了午夜十二時才提出，可能會有問題。我現暫停會議數分鐘，以便找夏佳理議員回來。

本局於晚上十一時零二分至十一時十五分暫停會議。

議員動議

主席（譯文）：我已接納內務委員會就兩項動議辯論的發言時限作出的建議，而各位議員亦已於七月十七日接獲有關通告。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。

夏佳理議員，我不依照稿辭上的次序而首先處理你的動議，是因為過了午夜，你可否提出動議以及議員可否就你的動議進行表決，將成疑問。我們現有 45 分鐘時間，但議員會否在午夜前結束演辭，以便進行表決，實際上是由議員決定的。若議員不依照會議常規的規定在午夜前結束演辭，我便須暫停會議，以便考慮這個憲制上的問題。（眾笑）

釋義及通則條例

夏佳理議員提出下列動議：

「將 1993 年 6 月 9 日提交立法局會議省覽的《1993 年宣布建議地區數目及指定地區名稱令》（即刊登於憲報的 1993 年第 209 號法律公告）修訂如下 ——

- (a) 在第 1 條中，廢除 “18” 而代以 “19” ；
- (b) 在第 2 條中，廢除 “18” 而代以 “19” ；
- (c) 廢除附表而代以 ——

"SCHEDULE

[s.2]

Item

Name of District

1. Central and Western
2. Eastern
3. Kowloon City
4. Kwun Tong
5. Mong Kok
6. Sham Shui Po
7. Southern
8. Wan Chai
9. Wong Tai Sin
10. Yau Tsim
11. Islands
12. Kwai Tsing
13. North
14. Sai Kung
15. Sha Tin
16. Tai Po
17. Tsuen Wan
18. Tuen Mun
19. Yuen Long "」

夏佳理議員致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。

我不知道提出這項動議會引起一場憲制爭議。不過，儘管如此，我很感激我的同事把辯論時間延長至今晚，雖然辯論的結果仍有待分曉。

簡而言之，政府現正設法把兩個選區（即油尖及旺角）合併為一個選區，因為政府在向本局提交的有關法令中公布，本港將劃分為 18 個選區，而非 19 個。至於合併的理由，政府在提交立法局的參考資料摘要中，以一句說話概括表明其立場：政府確認為有強烈理由將這兩個選區合併，因為這兩個地區的人口日漸減少，而且彼此的特點相似。當然，政府已決定不理會這兩個地區的區議會意見——油尖及旺角兩區的區議會共有 27 位議員，除了一位議員外，全部反對合併。他們聲稱，而我亦認為相當合理，該兩個選區不同，油尖畢竟絕大部份是旅遊區，而旺角則是一個商業區。油尖區議會說該區的治安、交通及環境衛生事務的處理及應付方法與旺角區的大不相同。至於房屋類型，我認為與本港其他地區十分相似，故此不能作為一個準則。

以人口數目而言，在一九九一年香港有三個地區人口數目相若。即灣仔、新界北區及西貢，其中以西貢的人口最少。選舉區議會議員的真正目的是讓政府在作出政策決定時考慮他們的意見。故此，在現時情況下，他們感到中央政府用高壓手段將其擯諸門外是可以理解的。他們的意見及支持他們的人士的意見均斷然被否決，而立法局參考資料摘要中所載的否決理由為「沒有令人信服的反對合併論據」。這是否我們預期一個力求更開放及更負責任的政府應作的回應？

主席先生，更改選區分界顯然是一件極之重要的事。政府在這方面有很大的舉證責任，須證明有理由作出這更改，而不是要這兩個選區證明他們的反對合理。可惜事情並沒有就此了結，因為旺角區議會向總督提出申訴。總督答覆旺角區議會的主席說：「在賦予擬設立的選區分界及選舉事務委員會權力的有關法例制訂後，該委員會會考慮及劃分新選區的界線，以及為現有的選區作同樣安排。總督會同行政局亦須於適當時間就一九九四及九五年選舉的選區作出公布。」我想問這是否意味著選區分界及選舉事務委員會可能仍會再次更改一九九四及九五年選舉的選區分界。既然如此，為何現在便改動選區分界。

主席先生，恕我說一句，政府並沒有履行其舉證責任，證明有需要將這兩個選區合併。

最後，主席先生，我請各位同事支持這兩個區議會及反對合併。我想提醒本局，選區分界及區議會一再被稱為民主制度的基石。故此，請勿輕率加以改動。若你們不能支持這兩個區議會，至少也不要投票反對。主席先生，我謹提出動議。

動議經向本局提出。

李鵬飛議員致辭：

主席先生，油尖、旺區議會的合併附屬法例刊登憲報後，油尖和旺角兩位區議會主席和兩區的區議員，立刻向立法局申訴，表示反對，並且詳細提出反對合併的理由。合併的建議，並無正式諮詢兩個區議會的意見。我質疑，我們的政府這種辦事方式，是否開放公平？彭定康總督多次提出政改要「公平、公開和為港人接受」。油尖、旺的合併，不但不夠公平，亦不夠公開，而且沒有得到當地居民的支持，這簡直是代議政制的笑話。

我和自由黨的同事在七月三日到過旺角區，我可以告訴本局同事，當地的居民三番四次向我說，要反對油尖、旺的合併。油尖、旺總共有 27 位區議員，其中 26 位反對合併。這個情況，政府不是不知，但仍要一意孤行，漠視民意。本局亦有 20 位民選議員，我不知他們的結論是怎樣，若他們不理會 27 位區議員中有 26 位反對，而支持政府的話，這樣，我們亦會在將來，清楚了解他們對民意的代表性是怎樣的。

油尖、旺兩區的區議員指出，他們會很留心本局這次的辯論和投票，看看他們代表居民的意見，是否得到重視？而政府為何一定要在油尖、旺居民反對聲音之下合併，我相信大家亦是心知肚明，毋需我在此畫蛇添足。

主席先生，我和自由黨的同事，是不會支持油尖、旺合併的建議，而支持夏佳理議員的修訂。

黃宏發議員致辭：

主席先生，政府於本年六月九日向本局提交一條附屬法例的法令，旨在將油尖及旺角兩區合併成爲一個稱爲油尖旺的地區。換言之，由下次區議會選舉開始，地區數目將會由 19 個減至 18 個。

內務委員會於六月二十五日成立小組委員會，研究該附屬法例，由本人擔任主席。

小組先後舉行三次會議，包括與政府舉行兩次會議，以及與旺角區議會及油尖區議會舉行一次會議。小組已仔細考慮該兩個區議會提交的意見書。

小組的討論已詳載在一份報告書內，如果主席先生容許的話，我會將報告書附在會議記錄之內，在此不再詳述了。我只是藉此機會談談我自己的意見。

現在的爭拗是將簡單問題複雜化，而且也政治化。事實上，油尖與旺角兩區，相對於其他地區，人口較少及面積較小，所以和北區不能相比。我認爲當年即八一年分成兩區，本來是一個錯誤的決定，當初不應分爲兩區，因此現在將兩區分併是合理的安排。

主席先生，本人謹此陳辭，不支持夏佳理議員的修訂動議。由於我是不棄權的，我不支持就是等於反對，所以我會投反對票。

林貝聿嘉議員致辭：

主席先生，政府在一九八二年推行地方行政，成立區議會。透過民選和委任區議員，就政府提出的各種政策和影響民生的問題，代表民意，反映民意，使區議員可以作爲官民間的橋樑。11 年來，區議會不論在環境改善、交通運輸和社區建議方面，都貢獻良多。地方行政架構將香港分爲 19 區，因此我們有 19 個區議會，而 19 個區議會在會議中議事論事時，亦不負市民所望，發揮區議會的功能，改善整個社區的情況。既然 19 個區的安排和運作良好，又行之有素，我實在想不出有任何理由現在要加以改變。

主席先生，政府提出油尖、旺角兩區合併的理由，是因為兩區人口將會下降，以及兩區有類似的特性。本人認為這些理由十分牽強，實難為人接受。此外，政府又認為，油尖和旺角區的估計在未來幾年會逐漸降低至 10 多萬人，因而比其他地區的人口少，所以把人口少的兩區合而為一。本人對這種論據，實在不能苟同。事實上，也有其他區人口比這兩區少。而且，當我們談到人口時，是否單看居住人口呢？日間工作的人口又怎樣呢？外地來的旅客又是否計算呢？區議會所關注的很多問題和議會中討論的事項，很多時都與日間工作人口有關，所以單以居住人口作準則是不公平的。正如油尖區區議會的來信中指出，油尖區是國際旅遊區，區內酒店林立，商場滿佈，所帶來的問題，亦和其他區不同，尤其是與旺角區不同。一般人都會把旺角區列入工業區。一個是旅遊區，一個是工業區，試問它們又怎會相似呢？單以交通問題來說，便已非常不同。油尖區是旅遊區，交通問題當然會多涉及旅遊巴士；而旺角區則為工業區，交通問題當然會與貨車和小巴有多些關連。因此，實在是沒有理由強將這兩區合而為一。

此外根據各方面調查，大部份區議會都是反對油尖、旺角合併的。在油尖、旺角兩區的 27 名區議員中，有 26 名反對合併。另一項訪問旺角區各團體重要人士的調查發現，有八成的地區領袖表示他們未獲諮詢；有近九成半認為政府向大眾提供的資料不足；同時亦有六成半的人反對合併。從上面各有關數據顯示，政府所謂已作全面諮詢，只是一面之詞。政府並無慎重考慮和尊重兩區的意見，尤其是沒有尊重區議員作為民意代表、反映民意的功能。19 區區議會主席在最近幾次與總督會面及與政務司會面時，有 18 個區議會主席都是向總督和政務司表示不贊成將兩區合併。

所以在上述各種情況下，如果強將油尖、旺角兩區合併是不宜的。因此，本人重申，並不是因為我作為區議會主席，便和其他區議會主席站在同一陣線，提出反對，而是本人確實相信這兩區合併是十分錯誤的。希望政府能夠三思，接納各方面的意見，取消合併計劃。

主席先生，本人謹此陳辭，支持夏佳理議員的動議。

李永達議員致辭：

主席先生，人是感性動物，懼怕因轉變而帶來的不穩定，對可能失去的東西，會覺得依依不捨。這都是人之常情，大家很易理解。可是，如果這種害怕和依戀是長期存在，就會變成一種抗拒轉變的情意結，那麼人就會變得故步自封。這一段像文藝小說的話，其實正反映油尖旺區議員的感性心境。平情而論，油尖旺區議會合併一事，發展到現在區議員和政府對立起來，是不幸的，確實有點出人意料。合併的決定，本應是一個行政問題，但由於雙方處理不當，缺乏互相信任，結果就變成一個政治的問題。再加上一些中方人士的言論，這個本來不大不小的問題，就變得好像愈來愈複雜、愈來愈難解決。這個本來難以說是誰對誰錯的事件，卻被有些人說成非黑即白的問題。這一點是令人失望的。

主席先生，港同盟認為劃分地方行政區的時候，應該依據一些統一的原則。我們同意以各區的居住人口為計算基礎，並使每區所包括的人口大致相同。政府根據每個區議員代表大約 17000 人，每個區議會有 15 至 30 多名成員的準則來分區，基本上已容許了很大的彈性。因此，在原則和現實之間作出一個平衡。政府依據以上準則，提出合併區議會的建議，我們認為大致上是反映出兩區居住人口持續下降的趨勢，所以合併在行政上是合理的。

儘管政府的決定合理，但其諮詢工作，仍然有值得批評之處。其實在整個問題之上最被忽略的，不是區議員、區議會。最被忽略的，是有關地區居民的意見。政務處雖然強調日常有與居民接觸，了解他們的意見，但卻要到今年六月在備受各方的壓力下，才向一些業主立案法團，作一些非系統性的調查。此外，政府仍然堅拒進行獨立民意調查，來了解有關地區居民的意見，實在令人十分遺憾。我們亦很難明白，在這個愈來愈重視民意的年代，政務總署的態度為何仍然這樣保守？

然而，在諮詢民意上，更令我們奇怪的，就是一些油尖旺的區議員，竟然反對作獨立的民意調查。這些區議員可能認為他們的意見比民意調查更加科學化。我對這點至今仍然不明白。還有一些議員認為根本不須要作調查，因為他們相信，他們對區議會的感情是深厚的，市民是不會明白他們的感受。這些可能是事實，但卻絕不能構成不諮詢民意的理由。我認為對於身為地區民意代表的區議員來說，這點是不值得鼓勵的。

除了諮詢民意不足之外，我們認為政府還應就未能澄清區議會的疑慮，作出解釋。區議會亦多次強烈表明他們反對合併的憂慮，是擔心政府會否削減人手和資源。我們相信如果政府一開始就鄭重承諾，不削減人手和資源，便可大大減低和區議員的衝突和減低他們對政府的不信任。現時政府已公開作出承諾，雖然是遲了，但區議員應該較為放心。

此外，如合併獲通過，我希望政府在合併的初期，為區議會提供特別的資源和協助，令新的區議會和議員更加適應合併後的工作環境。

最後我更希望兩個區議會能夠衝破地區上山頭之間的隔閡，拋開彼此的成見和猜疑，抱着為區內市民表達意見和謀福祉的決心，加強兩區之間的溝通和合作。我們相信兩個區議會都已運作成熟，可以應付合併後可能帶來的短暫適應問題。最終更可以有效地運用增加了的區議會資源，為區內市民服務。

主席先生，基於上述原因，本人謹此陳辭，反對修訂動議。

李華明議員致辭：

主席先生，油尖、旺角這兩個區，是油尖（其實油尖已經是兩個區，即是油蔴地和尖沙咀）加上旺角。我很支持黃宏發議員較早前提出的論點，謂油尖區遊客多，而旺角是商業、居住、來往人口多，兩者有別。其實，我們要明白區議會的工作是什麼？它只是一個諮詢架構，沒有行政權力。區內若有任何問題，就透過區議員把地區上實際的問題反映予

中央政府。中央政府有些政策也需要諮詢區議員意見，了解地區人士所選出的代表的意見。區議員沒有行政權力，並不牽涉行政工作。所以，區與區的合併不會造成混亂，例如不會沒有小販管理隊等。我提出這點是因為我聽過一些區議員前往立法局請願時作出有關論點。這是我絕對不能同意的。本人在一九八五年開始已經是一個區議員。

另一方面，較早前周梁淑怡議員在西區隧道的辯論時曾質詢港同盟，問他們的民意從何處獲得，又曾聽取過什麼意見？我很高興自由黨的李鵬飛議員能夠往一些地區聽取意見。但是，若然你要求政務處安排一些市民向你反映意見的話，將會聽到另外一些意見。政務處完全可以安排一些業主立案法團的人、互助委員會的主席或是一些地區人士與你會晤。他們會對你說，他們是很支持合併的。因此，我只是想問，誰安排居民與你會晤？你前往地區是採訪何種居民？我認為若然要得知民意的話，希望大家不如找獨立的調查，真正地詢問地區人士的意見。政務處所做的調查，我總是認為並不深入。他們所做的調查，不外乎是打幾個電話，與人見見面，或在開分區會議前詢問一些委員的意見，很多都是不符合科學化的。這些調查所針對的，都是已存在於制度內的人，如分區委員會內的人、業主立案法團的人。他們對於合併一事的看法與普通市民的看法有所不同。

若果一個區議員會對普遍市民進行調查，便會發現很多市民根本上都「無所謂」，甚至並不清楚合併到底是什麼一回事。我想這才是居民最正式的意見。居民對油尖區和旺角區合併一事，根本不明白有什麼問題。他們既沒有反對，也沒有贊成。

我絕對不能認同的是，若我在油尖區居住了 10 年，便是油尖人，若與旺角合併，便變成油尖旺人，這樣是不能接受的，可能會影響本人對社區的歸屬感。這種理由是區議員提出的，我無法同意。他們所提出的很多論點，我也逐一看過。我認為自己作為第三者（我和該等地區完全沒有任何的利益關係或其他關係）是不能接受這樣的論據。

同時，區議會合併一事，我認為最重要的是政府（即孫明揚先生那方）絕對要保證向區議會撥出的資源和政務處的人手一定「有多沒少」，這一點才是值得重視和關心的地方。我認為合併沒有什麼大問題，只不過政府拒絕進行調查，以致我們要在這裏爭論一番。如果政府能進行一個科學性的調查，讓更多居民客觀地表示意見，有良好的民意基礎的話，一定較理想。現在我向自己的街坊諮詢意見，你找你的街坊諮詢意見，而又不能說服對方，最終只會導致在此投票決定。

主席先生，我會支持政府這次的合併，反對這個動議。

楊森議員致辭：

主席先生，現時油尖、旺角區議會合併的爭論，是由於政府推行既定政策時，諮詢工作並不週全所致。在邏輯上來說，如果不同意有關的政策，那麼我們就須作深入的研究和討論，看看政策是否需要修改。但是，若果只是由於諮詢工作做得不好而引起，並不涉及政策的話，那只是一個行政性或是政策推行的問題，應由政府處理。我們應該做的工作，是建議政府去化解有關的誤會，以及日後應改善地區的諮詢工作。今次的事件，是區議會成立以來首次將兩區合併，不過政府的諮詢工作卻值得商榷。對於區議員對合併所產生的憂慮和誤會，亦應寄予同情。

在政策問題上，港同盟認為政府現時的劃區政策是合理和可以接受的，例如每區的區議員代表大約 17000 人，是符合選區分界和選舉事務委員會的條例，每區的區議會由 15 至 30 位的成員所組成，亦是素來實行的安排，而且亦能照顧到議會運作的效率和全港地區行政的統一性。

至於有人指出，離島區議會人數雖少而毋須合併，現時卻將油、尖、旺合併是一個雙重的標準。但我相信各位都應該明白到，事實上離島區議會有很多獨特的地理因素是須要考慮的。但油尖、旺是相鄰的，其地區性的條件，例如交通、基本建設和經濟活動等是十分相近。因此，以上的指摘並不符合現實。所以，我們認為將油尖、旺合併可算是合理的行政決定，政策本身是沒有問題的。

至於應怎樣化解區議員的誤會和憂慮？我們認為政務處應作出實質的承諾，保證將來在人手支援和分配上不會作出任何削減；而在合併議會初期，亦保證提供特別的協助和安排，務使新的議會能盡快踏上軌道，繼續為區內的市民服務。

主席先生，本人謹此陳辭，反對動議。

李家祥議員致辭：

主席先生，本人就油尖及旺角兩區合併的問題，聽過很多不同的意見，亦從不同的角度去分析，但苦思良久，卻見不到有任何強而有力的理由，或者客觀的數據去支持或反對兩區的合併。但在整件事的發生過程，唯一可以得到的結論，就是政府在處理這問題的時候，是給人一種完全不願意聽取相反意見和一意孤行的高壓感覺。

本人對這件事的理解，是區議會方面持着「有商有量」的態度，如果政府肯稍為等待一下，將區議會的其他有關問題，例如委任議員的議席等等，一起先與區議員「打一個招呼」，一起「摸著茶杯底」認真的去商討，相信事情是可以順利解決。但可惜，今次政府似乎就不用多年來行之有效與區議會「摸茶杯底」的交談方式去解決問題，卻突然提出行政指令，才令事情鬧大。因此，我雖然不是真正覺得有強烈理由去反對油尖、旺角兩區的合併，但對政府在這問題所採「不聽、不見、不問」的處理手法，認為是不能支持的。所以，為了表示我對此事有所保留及對有關區議會的議員受到不尊重的待遇，表示同情，我會對這個動議投棄權票。

周梁淑怡議員致辭：

主席先生，今次這個油尖旺合併的行政手段，可以說是一個極大的諷刺。較早前詹培忠議員說過，現時的官員實在用了很多很多的時間去做游說的工作。而事實上我們知道，今次各位官員，包括我們的布政司、甚至我們的彭督，都在這方面用了很多很多的時間去做游說的工作，當然他們的說服力是會比我們強得多。不過，一個想盡量公開、公平及受港人

接受的政府，以及時時把這些原則掛在口邊的高官，一方面這樣說，另一方面卻完全漠視民意，這實在令我們徹底的失望。當然今日我們知道夏佳理議員的動議獲得通過的機會不高，因為事實上各位高官的游說功夫做得很徹底，而孫明揚司憲亦吃了不少的早餐。可是，我們卻沒有做同樣的游說功夫。不過，我們覺得有一件事絕對令人費解的，那就是為何各位坐在立法局這裏的民意代表，可以完全不顧區內的民意，甚至用一些看似說服力很強的理據來說原則上或理論上是應該如此這般做，但在別的辯論時，他們最強的論據往往又是民意？

是的，剛才李永達議員說得對。感情有時不一定可以說是很合邏輯的，但歷史、感情、意願對我們每一個人是非常重要的。我相信如果你住在那區，特別是獲那區的人民選為代表，代他們發表意見，但如果他們的意見不受尊重，我相信大家都會明白為何他們會這樣反感。剛才楊森議員說，政府諮詢不足。我不相信政府諮詢不足，不過政府的諮詢不是真正的諮詢，但外表卻好像是諮詢。人們說給它聽：「我們不願意」，自始至終都是說不願意，只是它不想聽。所以根本各問題的癥結是政府在這件事上不尊重反對的聲音。我們每一個人住在一個區內，就會認為區內有一些基本和直覺的事物是屬於我們自己的，例如我們的名字。為何當初本局為了大律師可否更改名稱一事，辯論至差不多要打架？為何這樣呢？就是因為事情與自己有關！今次的事件因為「事不關己，己不勞心」，所以李華明議員可以很冷靜地說，「它們」應該合併、因為人口少，「它們」應該這樣做、「它們」應該如此這般做。這種做法太家長式了，我相信我們的代議政制不是希望見到這些。

此外，有一件事的說服力最弱，就是所謂行政安排與選舉無關的說法。我相信這連小孩也不能騙倒。因為區議會基本上有一個政治上的角色，而行政服務亦是區議會角色的一部份，如何可以將它分割呢？尤其是現在我們更進一步，將會有一個委員會專責研究劃界的問題，那又怎可以將兩件事完全分開來說？這可說是完全沒有說服力。歸根究柢就是：民意是否受到尊重？27 位議員中有 26 位反對，你可以一口說他們不代表居民，因為他們也沒有諮詢過居民。如果他們不能代表居民，誰才代表區內的居民呢？當政府需要他們幫助政府去推銷一些政策、幫助政府去安排一些活動的時候，便立即召集他們，便立即盡量游說他們。「有人就搵人，冇人就搵陳大文」，當自己要推行行政指令證明自己是一個行政主導的政府時，便可以不理他們，這些民意代表可以讓開，由我們自己來辦，再加上還有比你們高級的立法局民意代表支持我們，因為游說功夫做得足。這件事我覺得是很難令人信服的。

我希望其他的同事，就算你吃過早餐也好，沒有吃過早餐也好，我覺得到頭來，大家仍須注意民意。我們現在不是說，這個行政安排一定是對或不對。不過，這個行政安排的時間肯定是絕對錯，因為政府沒有與選舉劃界配合，一併考慮這個問題；亦沒有讓居民能夠透過他們的代表，令他們的意見獲得充分的尊重。因此，我希望各位同事能夠支持夏佳理議員的動議，雖然我們沒有請大家吃早餐！

麥理覺議員致辭的譯文：

主席先生，我本來不準備發言。但是，在剛才數分鐘我聽到很多撈取政治本錢的話。我希望指出，我們很大部份的議員都不知道草根階層對他們所屬地區、地區要求及特別是地區選舉的意見。有時聽到那些從來沒有在任何選舉中角逐議席的本局議員，談及有關市民贊同或反對選舉的意見，我會感到很奇怪。我認為這些議員實在應細心聽聽那些由市民直接選舉出來的議員的意見，了解他們的意見。特別基於這個理由，我支持港同盟的看法及意見，強烈反對夏佳理議員提出的動議。

政務司致辭的譯文：

主席先生，我要向黃宏發議員和立法局小組委員會各成員致謝，他們仔細研究「宣布建議地區數目及指定地區名稱令」。本令已根據區議會條例第 3(1A)條在憲報公布，目的是把油尖區及旺角區合併。

去年十月，本局辯論總督施政報告時，我曾告知本局現在是時候全面評估自一九八二年推行的地方行政計劃，並考慮該計劃的日後發展，特別是關於地區數目和分界的問題。這是有需要的，因為香港的幹勁和活力促使本港不斷增長和發展。我們須要確保地方行政計劃繼續妥善和有效運作。

在過去 15 年多以來，我們目睹大量人口由樓宇密集的舊市區遷往新市鎮。人口重新分佈對地方行政計劃有顯著影響。為應付新市鎮內新居民的需要，我們在一九七九年把當時的大埔區分為大埔區及北區，以及在一九八五年把當時的荃灣區分為荃灣及葵青兩區。

雖然我們至今仍未有採取行動去處理市區人口下降的問題，不過這只是遲早問題。我是基於這個背景而提出有需要檢討分區數目和分界。

去年十一月和十二月，我提出數個重劃地區分界的建議，徵詢區議會的意見。我想各議員留意這公開諮詢過程。我認為這諮詢過程足以說明我們並無如人所說，不作諮詢。該次徵詢的主要範圍包括將油尖區和旺角區合併，以及重劃離島區、荃灣區、葵青區、西貢區、沙田區、灣仔區和東區的地區分界等。在進行這項公開諮詢過程中，我們曾考慮區議員所發表的意見，及評估有關情況。我們亦非常審慎地再次考慮我們的立場，所得的結論是實行部份建議的時機尚未成熟。不過，我們認為將油尖區和旺角區合併一事卻是理由充分和最符合全體市民利益的。

至於徵詢油尖和旺角區議會的意見這問題，除了我的下屬實地辛勤工作外，我本人亦親自與油尖和旺角區議會舉行會議，徵詢他們對這事的意見。我在一九九二年十一月二十日與油尖和旺角區議會分別舉行會議時，曾小心聽取兩區的區議員的意見。其後，兩個區議會在十二月的區議會會議上各自詳細討論此事。我曾細閱有關的會議紀錄，這些會議紀錄詳細列出兩個區議會反對合併建議的原因。我並曾作出保證，當局在決定此事時，會充分考慮他們的反對理由。

兩個區議會關注的事項主要可分為三方面。首先，兩區的區議會議員擔心兩區合併後，獲分配的財政和人力資源均會減少。這是多位議員今晚剛提出的論點。我想趁這機會再次向各議員及兩個區議會保證，進行合併的目的並非是削減政府撥予兩區居民的資源。更具體來說，與現時兩個區議會共得的撥款比較，合併後的新區議會所獲的撥款將不會減少。

各區議員所提出的另一點反對意見是，兩區合併的做法會影響區內居民的歸屬感。根據我們的職員實地收集所得的意見，通常人們對居所鄰近地方較有歸屬感。他們對街區上的活動有非常強烈的感覺，因為這些活動對他們的生活質素直接相關。較大的合併問題簡直未嘗充分加以考慮。

又有人認為，合併之後，新區議會所要處理的問題會過多。不過，由於兩個區議會在土地用途、房屋類型、發展密度，以及經濟活動種類等方面，都有著共同的特點，所以，這些共同問題可以更合乎邏輯及更有效率地一併處理。彌敦道、上海街及廣東道一帶的交通及公共運輸問題、登打士街的小販問題，以及油蔴地及旺角區舊式唐樓的大廈管理問題，只是其中幾個較為明顯的例子。

有人懷疑這兩區居民對這建議究竟有多大支持。今天晚上，我們剛聽到李鵬飛議員告訴我們，他剛到過旺角區，並對當地居民支持這建議的程度有不同見解。我們自己曾進行一項議員所說的調查。此外，不同背景的其他組織亦曾作出多個調查，這些調查全部一致顯示大部份受訪者，即大約 60% 表示沒有意見及並不在乎兩區合併，而餘下 40% 有表達意見的人士，贊成合併的較反對人士略多。這全部不是巧合數據，因為此等數據均反映出真實情況。

主席先生，我們經過深思熟慮才決定在憲報公布油尖及旺角兩區合併令。我在此清楚表明，作為負責地方行政計劃的決策科司級首長，我非常重視區議會的意見。我希望可以經常接納區議會的意見。但是，世事沒有我們想像般完美，我們必須考慮到政策、實務及資源等方面的問題，因此政府的結論必然有時會與區議會的有出入。我認為在這種情況下，我們必須給予一個解釋。我相信我剛才已經做到這點。

主席先生，我謹此陳辭，促請議員支持油尖區和旺角區合併為新的油尖旺區，通過宣布建議地區數目及指定地區名稱令，毋須作出修訂。

主席（譯文）：請大家守秩序。夏佳理議員，你是否打算致答辭？別忘記時間有限。

夏佳理議員（譯文：）我不希望因為致答辭而扼殺自己提出的動議。主席先生，我不致辭了。（眾笑）

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。

李鵬飛議員（譯文）：主席先生，我要求分組表決。

主席（譯文）：本局開始分組表決時，應已屆午夜。

李柱銘議員（譯文）：主席先生，我們可否免除分組表決鐘響動三分鐘的規定，因為全部議員均在這裏？

主席（譯文）：各位議員是否同意暫停執行會議常規的規定，使我們毋須再等三分鐘？有沒有人反對？既沒有反對，本局現在立即開始分組表決。

李鵬飛議員、周梁淑怡議員、倪少傑議員、譚耀宗議員、何承天議員、夏佳理議員、鮑磊議員、林貝聿嘉議員、劉健儀議員、劉華森議員、杜葉錫恩議員、黃匡源議員、鄭慕智議員、林鉅津議員、潘國濂議員、黃宜弘議員、楊孝華議員及田北俊議員對動議投贊成票。

布政司、律政司、財政司、許賢發議員、李柱銘議員、司徒華議員、黃宏發議員、梁智鴻議員、麥理覺議員、陳偉業議員、鄭海泉議員、張建東議員、張文光議員、馮智活議員、馮檢基議員、夏永豪議員、何敏嘉議員、黃震遐議員、葉錫安議員、林鉅成議員、劉千石議員、劉慧卿議員、李永達議員、李華明議員、文世昌議員、狄志遠議員、涂謹申議員、黃秉槐議員、楊森議員、黃偉賢議員、鄧兆棠議員、陸恭蕙議員、陸觀豪議員及胡紅玉議員對動議投反對票。

詹培忠議員及李家祥議員投棄權票。

主席宣布有 18 票贊成動議及 34 票反對；他於是宣布動議已遭否決。

法律援助諮詢文件

葉錫安議員提出下列動議：

「為維護法律面前人人平等這項權利，提供法律援助乃在所必需，有鑑於此，本局促請政府成立一個獨立的法定管理局，負責法律援助方面的行政管理工作，藉以確保其獨立性、加強其予人的公平印象，以及增加其向廣大市民作出交代的責任。」

葉錫安議員致辭的譯文：

主席先生，我動議通過議事程序表上所列以我的名義提出的議案。主席先生，對我來說，這個動議非常昂貴，因為為了確保各位議員在這麼晚的時候仍然在場，我已答應供應宵夜（眾笑）。

法律援助是體現「法律面前，人人平等」這基本原則的最重要途徑。這項有關司法的原則規定：法律絕對不應對不同收入的人士厚此薄彼，須一視同仁，不得對富有的人施加一種法律，對窮人又施以另一種法律。因此，必須令人對法律援助的公平及公正無可置疑。我便是基於這個目標，在今天動議辯論法律援助服務的獨立。

政府當局已就法律援助的運作完成全面檢討，我對此感到欣喜之餘，卻對其再次迴避法援獨立的問題感到失望。政府一直漠視，在司法工作中，有一重要環節受到政治或行政當局的左右，這對憲制方面有何影響。

法律援助是本港司法制度不可或缺的一環，其重要性是毋庸置疑的。法援服務確保我們不會只因經濟能力有限，便失去在法律上享有的權利。為了清楚明確地闡明這項原則，我再引述英國大法官在法律援助諮詢委員會那番經常為人引述的話。

「對大部份市民來說，法律援助能將獲取公義的權利由理論變成現實……若法治精神及『法律面前，人人平等』的原則是社會制度的核心，則法律援助便是法律制度的核心。」

隨着市民控訴政府的訴訟日趨普遍，造成一個不易處理的情況，因為現時是須由一個政府部門決定某人應否有權獲得財政援助，以便與政府進行訴訟。由於法律援助署職員的職位及晉升均受政府支配，那些不滿該署職員決定的人士對有關決定是否公平信心不大，是可以理解的。

由賓遜爵士(Sir Henry BENSON)擔任主席的皇家法律服務委員會也有同樣的結論。該委員會在反對由政府管理法援服務的制度時指出：

「用公帑聘請來協助個別人士的所有律師，如其職位及晉升都受政府支配，便會有一種危險，就是這些律師在為個別人士辦案時，並非以最符合該人利益的方式或依照該人的意願辦事，而是盡可能避免麻煩及開罪當權的人。」

這是我們為何需要法援署獨立於政府之外的主要原因。諮詢文件建議成立法律援助服務局監督法律援助服務，而該局的行政管理則仍然由政府負責，這實在是徒具形式、隔靴搔癢的做法。這個建議並不能防止我剛才提及的利益衝突，及在應忠於誰的問題上產生的矛盾。提供法律援助的人員本身的職位及晉升仍受政府支配。去年前任法律援助署署長不獲續約便是顯示上述矛盾的一個例子。很多人都認為，由於他向一些與政府政策相悖的案件提供法律援助，因而失去這份工作。

國際司法人員委員會也注意到上述利益衝突的情況。該委員會在去年提交有關香港的報告時，呼籲法律援助服務脫離政府獨立，並指出：

「法律援助署現時資助大量有關人權的訴訟，而確保該署的獨立性亦是至為重要的。該署為政府部門，由法律援助署署長擔任首長。當局應考慮令法律援助署成為獨立委員會，而並非一個政府機構。」

現時當值律師計劃是由法律界人士管理，既有效率又具成本效益。因此，既然法律援助服務有一部份是獨立的，為何另一部份卻不可以獨立？將兩個計劃合而為一，由一個獨立的法定機構管理，不但可以精簡法律援助服務，更可提高效率及節省開支。此外，亦可去掉由兩個不同機構負責同一服務的反常現象。

在政府架構之外，由獨立法定機構執行公職並非沒有先例可援。現存的這類機構也為數不少——例如廉政公署、行政事務申訴專員公署及司法人員敘用委員會等等。這些機構獨立於政府架構之外，正是因為我們確有需要令這些機構脫離政府獨立，並讓市民看到它們是獨立的。相信不用我提醒，政府也知道連立法局職員也正獲安排脫離政府獨立。

反對獨立的論據

在諮詢文件內，政府表示若令法律援助署脫離政府獨立，須耗費 8,000 萬港元，並且會產生「不少混亂」，因為不能保證該署職員會加入新機構。

我認為擔心產生混亂僅是杞人憂天而已。如果新機構的聘用條件與現在法律援助署提供的同樣優厚，該署職員沒有理由不會加入新機構。

我曾向法律援助署的所有專業人員進行調查，以便確知他們對該署獨立的意見。我共收到 26 份回覆，有 17 份贊成獨立，而其餘九份則反對。有一位則表示沒有意見。整體回應率為 46%。因此，結果顯示贊成獨立的比例為 2:1。

雖然該署在職人員的意見舉足輕重，但我們不應單靠他們的意見對問題作出決定。我們立法局必須顧及市民大眾的利益。若市民大眾的利益與該署職員的意見互有衝突，而為了依循市民大眾的利益導致一些職員流失的話，那麼這便是我們爭取更大利益所需付出的代價。

政府指出獨立的「代價」是 8,000 萬港元。但是，我必須質疑這個數字是依照甚麼根據計算出來的。假定政府是作了最壞的打算，預計所有職員都會離去，因而必須付清他們的酬金。但是，我的調查已顯示情況不會這樣，因為大部份職員都會選擇留下。此外，以長俸條件招聘的職員的長俸會凍結至他們年屆 60 歲為止。這樣不會有新增或額外的花費。至於以合約條件聘用的職員，無論他們是否決定離開該署，政府都要向他們支付約滿酬金。將這些開支當作解散法律援助署的費用實在是謬誤不當的。

然而，縱使成立獨立機構的「代價」確是 8,000 萬港元，但為了加強市民對法治精神及伸張公義的信心，相對來說這僅是區區之數而已。

在去年有關法律援助的動議辯論中，憲制事務司提出幾項論據反對法律援助服務獨立。他說法律援助署的獨立不能為該署職員在職業方面提供更大的保障，因為政府以外機構的僱員通常是按合約方式聘用的，而政府僱員是按常額及長俸條件聘用，因此撤換亦較難。

恕我直言，我認為這個論據是錯誤的。若這個論據有任何可取之處，我實在要問，為何政府不將法官納入公務員行列？為何他們在公務員行列以外獲得更大的職業保障？職員是否以合約或長俸條件聘用，我認為這是無關宏旨的。最要緊的，是有關職員的聘用撤換、服務條款條件及晉升，最後到底是何者 — 政府或獨立法定機關 — 有權作出決定。

政府認為已提供足夠保障。現時，若法律援助署在民事案件中拒絕向申請人提供法律援助，申請人可向司法常務官上訴，就這項決定提出反對。政府已表示，他們正考慮將這項上訴權利伸展至刑事案件。上訴程序固然重要，但政府卻忽略法律援助署最初決定的重要性，因為在作出最初決定時往往已確定某人能否獲得法律援助。很多被拒絕提供援助人士都不會提出上訴，覺得縱使上訴也是徒然。很多提出上訴的人士亦徒勞無功，因為除非法律援助署署長明顯有錯，否則司法常務官通常不會推翻他的決定。作出最初決定的人士必須絕對公正，這是設立上訴機關所不能替代的。

政府辯稱法律援助署在運作上早已獨立。根據法律援助條例的規定，法律援助署署長必須依照法定準則去考慮向他提出的申請。雖然確實如此，但法定準則留有很大的餘地讓其作出主觀的判決。在一些界限不明確的案件中，這些準則不能防止偏幫政府的情況出現。

政府曾引用一些數據，謂已把很大比例的法律援助個案委派私人執業律師負責，因此不應有任何偏袒問題。這個論據不足以消滅我的關注。現在的問題是在於最初決定是否批與法律援助；恐怕在有損政府利益的案件中，政府可能拒絕給與法律援助。

我必須強調，獨立並不是說降低問責性或透明度。將法律援助署脫離政府獨立的工作，應該與成立一個成員以市民代表佔多數，律師佔少數的法定法律援助管理局同時進行。這個管理局應由公務員以外的非法律界人士擔任主席，並須每年將報告提交立法局省覽。透過這樣的機制，便可確保市民能參與制訂法律援助政策，以及這些政策能有效地執行。獨立並非指由法律界控制法律援助。獨立僅指脫離政府獨立、脫離法律界獨立。

結論

雖然政府在這個問題上一直拖延，但亦承認獨立的重要。我現在引述諮詢文件的幾句話：

「……工作小組同意在運作上給人一個獨立的印象是很重要的，所以已審慎考慮可採用甚麼方法，進一步加強法律援助管理工作的獨立性及監察效率和成本效益的機制。」

數年前，在進行另一項法律援助服務檢討時，政府亦明確表示，法律援助署應保持中立地位，並使人對此無可置疑。一旦獨立的重要無論在實際情況或觀念上均獲得接納，正如政府已接納這點時，我們便不能接受諮詢文件內政府建議的那種折衷措施。

要維護法治精神，法律援助服務便應獨立於政府之外，並且脫離公務員的範疇。現在已刻不容緩。我促請政府採取積極行動，不要再對此事遲疑不決或耽擱拖延。

主席先生，我謹提出動議。

動議經向本局提出。

李柱銘議員致辭：

主席先生，法律援助是社會追求公義的有力工具。法律援助可以保障「法律面前、人人平等」的法治精神得以貫徹，確保貧窮的市民和較富裕的市民一樣，都能夠享有法律保障的權利，不會因為經濟困難而無法獲得法律服務。

多年來，在將法律援助管理交由獨立機構負責的問題上，市民及法律界都有清晰明確的意見，亦提出了極之充分的理由，但政府從來沒有接受。究竟政府為甚麼「聽而不聞」，遲遲不作出改革呢？

我相信原因不外只有兩個。

第一個是費用問題。法律援助諮詢文件指出，如果將法援署獨立，港府需要撥出額外資源。這就涉及我們價值取捨的問題。港同盟認為付出一筆合理的費用來改善我們的法律制度，是物有所值的。難道我們又要馬兒好，又要馬兒不吃草？

第二個原因是方便控制。政府可能認為法援工作只是一項普通的公共服務，因此將它放於政府的行政管理架構之下，以便對它的政策及開支作有效控制。若這是事實，政府無疑是犯了大錯，將維護「法律面前，人人平等」的原則，排列在一般行政管理考慮之下，對法援服務實在是一項沉重打擊。

事實上，政府部門可能運用行政權力來影響法援署運作的消息，也是時有所聞。前任法援署署長穆士賢(Mr Patrick MOSS)去年離任，便是一個例子。雖然根據報章報導，政府的解釋是要推行本地化政策，所以穆士賢不獲得續約。但行內和行外卻有很多傳聞，說是由於穆士賢敢於批准法援給一些在香港的越南船民，挑戰政府拘留他們的合法性，因而激怒了政府高層。

據穆士賢透露，曾經有一位政府高官，在與他討論法援署工作報告時向他表示，他在批准法援申請時未有考慮市民的意見，相信意思是指市民不希望船民獲得法律援助，所以暗示他不應該批准有關的申請。但是我們必須知道，批准法援的準則已經是清清楚楚地列在法律之內，人權法亦列明所有在港人士均可受到法律平等保護，不分種族及膚色。去年憲制事務司在本局辯論中亦重申了這一點。如果法援署根據政府官員的意見，按當時的社會偏見來審批申請，漠視法律定下的標準，其實就是違背了法治精神。造成這個惡果的根源，就是因為法援服務並非獨立，所以行政部門可以用無形之手作出干預。

政府去年在法援署設立政務統籌專員一職，負責檢討部門的運作和組織架構。但有些法援署職員則懷疑政府是以統籌為名，但以監察和控制職員的工作為實。他們懷疑政務統籌專員將一些十分投入工作及傾向批准某類申請的職員調職，從而減少法援署援助挑戰政府的個案。

主席先生，以上的傳言是真是假，我們不是當事人，當然是難以分辨。但是這些傳言確實破壞了法律援助是公正不阿的形象，嚴重打擊市民對法援服務的信心。我們不禁要問，政府在這個問題上，究竟是飽受委屈呢？還是真的如傳聞所說，是想法援署做一隻聽話的羔羊呢？

港同盟認為政府應該盡快改革現時的法援制度，令法援服務可以朝着獨立、向市民負責、及提供全面和高質素服務等四個方向發展。港同盟贊成：

第一，各類法援服務（包括現時法援署的服務）應該由一個獨立於政府的法援機構負責管理。

第二，在法援機構上應該成立一個監察委員會，由法律專業人士、非法律界人士（尤其是長遠關注法援的人士）及政府代表等組成，負責監察法援機構的運作。

第三，在監察委員會之下應該設立一個類似消費者委員會的組織，保障申請法援人士的權利，並對改善法援服務提出具體建議。

主席先生，港同盟相信完全獨立及向市民負責的管理架構，可以加強市民對法援制度的信心，亦對完善本港的法律制度有着重大的意義。

主席先生，本人謹此陳辭，港同盟將會支持動議。

譚耀宗議員致辭：

主席先生，為確保市民得到更佳的法律援助服務，以及提高法律援助服務機構的透明度，使市民能參與監管，令我們的法律援助服務更切合香港社會的實際需要，我贊成設立一個組織去監察法律援助署的運作，並對本港的法律援助制度不時作出檢討。然而。如果要成立一個獨立的法定管理局，負責法律援助方面的行政管理工作，我就有所保留了。

事實上，如果要設立一個獨立的法定管理局，即表示要把法律援助服務完全脫離政府的架構，會牽涉不少問題。根據過往的經驗，這些改變都帶來很多爭議，例如對法律援助署員工所帶來的影響，要是把法援署轉變為一獨立於政府架構外的組織，該署的職員將會失去公務員的身份而要接受另一套的薪酬和福利制度，因此不能保證他們會全部接受新條件而轉職。如果屆時有大量員工流失，恐怕亦會令法律援助工作增加困難，甚至造成混亂。更為重要的是，把一個和本港司法有密切關係的部門脫離於政府架構之外，是司法系統的一個變動，會對未來的司法制度產生怎樣的影響，都須要作深入的研究和廣泛的諮詢，包括要在中英聯合聯絡小組上討論。

對於政府法律援助諮詢文件中所提的建議，即是繼續保留法律援助署為政府部門，另外成立一個由法律界、本局議員或其他非法律界人士，以及其他政府部門代表所組成的法律援助服務局，全面管理由公帑資助的法律援助服務，我支持這個建議，因為既可以增強法律援助服務的透明度，使政府有機會參與，又可以把對行政造成的混亂減至最少。

主席先生，我很希望能透過這個法律援助服務局，全面檢討本港法律援助制度的問題，因為現時的法律援助制度仍有一些未能切合香港社會實際情況的地方，特別是對基層市民權益的保障仍未足夠。根據香港工會聯合會的同事向我反映，目前香港的法律援助制度往往令勞工在一些勞資糾紛的案件中處於不利的地位，即使勞方有理，也可能因為得不到法律援助而在法庭上吃虧。原因是現時法律援助署在審理要求法律援助的申請時，有「經濟審查」這個規定，即申請人的可動用資產不能超過 12 萬元才能符合資格。然而，由於香港沒有退休保障制度，很多工人都會在退休前盡量儲蓄，使晚年時仍有金錢養老，但這筆養老金，俗稱為「棺材本」，卻往往成法為法律援助署拒絕工人申請的理由。在過去工聯會所處理的不少勞資糾紛個案中，例如僱主剋扣工資、拒付工資或無理解僱等，往往出現的情況是，即使在勞資審裁處上勞方獲勝，但只要資方提出上訴，案件便要轉到法院聆訊。當資方肯花錢聘請律師時，勞方卻往往由於不符合「經濟審查」的條件而不能獲得法律援助，最終在法庭上吃虧。我同意申請法律援助是須要作經濟狀況審查，以保證經濟狀況較豐裕的人士，不會浪費納稅人的金錢來為其本身提供法律服務。但是，在沒有退休保障，又可能已被無理解僱而喪失收入的情況下，試問我們的工人又怎會願意冒着動用自己準備將來養老的積蓄去和僱主打官司，以討回那一點點的公道呢？因此，如果我們的法律援助制度未能切合社會的實情和工人的處境，就根本上很難保障基層市民的權益。這是必需作出檢討和改善的地方。

主席先生，基於上述理由，我反對動議。

鄭慕智議員致辭的譯文：

主席先生，我一向都大力主張，有關方面必須公開、具透明度和向公眾負責，作為維護「公正不阿」這項重要原則的方法，而這法門亦正是我們執持一個「法治」社會的基礎。我相信本局每位成員對香港如何開展法律援助計劃，並將其重要性納入人權法案之內，以確保所有人均能獲得法律保障及公平對待，都會加以讚賞。本動議辯論的目的，並非討論法律援助這概念最終的崇高理想，因為在這方面，本局大部份議員已存有共識。這次辯論其實是涉及以完全符合公正、公平及平等原則的方法，去管理法律援助在施行及支援等方面的問題。

可惜，雖然各方面均一致渴望能使我們的做法符合普遍認同的原則，但我們卻陷入兩個極端的困境。一方面，政府明確表示不願大肆改變現狀，亦似乎不認為政府最終有需要將其司法角色分開和區別。雖然，政府在大部份情況下同時擔當起訴及辯護角色是否確會造成嚴重的損害，尚待證實，但從積極公眾利益的觀點來說，此舉顯然是異乎常規，且是一項挑釁。

事實上，政府在法律援助所擔當的角色——無論是如何具有效率及用意良善——在很多方面均有違獨立司法制度一般認可的原則。在大部份先進民主社會裏，司法制度已充分演進至完全可以與政府的角色分開，並徹底排除任何在利益衝突或自利方面的疑慮。

政府指出改變現行制度可能會帶來混亂和高昂的改革費用，這是正確的。然而，這些考慮因素並不能凌駕於建立永久的公平觀念和遵守民主原則這個更重要的需要。香港須要解決的問題，並非是「應否支持司法獨立這原則，並與政府的角色分開」，而是「如何、何時及應以甚麼步伐推行」？

然而，我們亦不應輕率地摒棄政府務實的評價，必須將之視作現況的重要評估來加以考慮。這是為何我對另一極端建議的立場及計劃非常關注及有所保留的原因。儘管我們知道法律援助若能行政獨立，最終必能發揮其潛在效用、服務社會大眾及達到原則的要求，但對於倉猝採取行動，以求即時轉變，是否達到目標的最佳方法，就沒有多大的信心。雀鳥大多必然會飛，但要牠們飛得有勁，飛得正確，便不能過早把牠們推出巢穴，這是極為重要的。我希望本局所有議員，特別是那些似乎希望一蹴而就（也許是衝動）的議員，能夠徹底考慮到香港仍未成熟的法律援助計劃，是逐步發展而成的，從而找出一個更有效及更平穩的改變方式。

正如對本動議持極端態度的一方務須認清成立完全獨立管理局背後的原則一樣，另一方亦須了解這種轉變帶來的實際問題。我認為我們必須立即行動，謹慎地評估一切可能出現的困難，然後以適當的步伐朝著獨立管理局這個確定目標邁進，以免中途產生不必要的障礙。

評估法律援助，基本上應從服務市民的角度出發。因此，為免產生混亂或引致公帑支出過鉅，我們寧取「平穩堅定」的步伐，而非「倉猝草率」的步伐。我引用自由黨宣言內的這個呼籲，是籲請本局再次就法律援助而達成一個符合司法公正及公平原則的共識，並務實地成立一個有效和經得起時間考驗的獨立管理局。

政府就改變現行制度而指出的種種困難，確實是須要有妥善周詳計劃及時間表的，但並非不能克服。事實上，過往多個獨立管理局的成立，亦在在顯出政府的創意。廉政公署的成功，足證獨立管理局在追求公正方面能擔當重要角色。最近醫院服務轉由醫院管理局負責的模式，亦可證明只要有時間及周詳計劃，轉變帶來的困難亦能在產生最少混亂的情況下迎刃而解。因此，我們必定能夠制訂同樣審慎及循序漸進的辦法，以穩當的方式，在盡量減少困難及混亂的情況下，將法律援助的管理權轉移，而為達到這項目標，我們現在就須着手工作。

本局上次廣泛地討論法律援助，距今約一年多。在這一年裏，法律援助的工作明顯已有平穩的進展，一些人甚至可能會辯稱轉變已在進行中。自從一位深諳管理之道、幹練精明，兼且具備組織及監督能力的副署長履新後，法律援助的行政管理似乎比前更有效，能為更多市民服務。這個受歡迎的轉變應被視為新紀元的確實開始，而非舊問題的結果。

我促請政府接納法律援助工作急需一個獨立及明確的地位，因而有需要成為一個獨立的管理局。這是由司法制度的民主和公認原則而產生的理想。雖然我不覺得政府的法律援助方法及動機有何嚴重不妥，但我堅決認為「狐狸守衛雞舍」這深入的形象，必須從我們的司法制度中剔除。我亦同樣認為我們必須具備耐性及智慧，審慎適當地尋求轉變。因此，我及自由黨的議員是支持步伐適當的計劃，以確保市民及法律援助受助人不會因為一些只顧短期目標的急躁計劃而受到不良影響。我希望能透過共同原則及做法，將持不同見解的議員團結起來，找出最佳的解決辦法，以維護本港司法公正。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

馮檢基議員致辭：

主席先生，民間要求法律援助署獨立於政府架構以外，事實上已經有一段非常長的時間。但是，政府經常以法律援助署的運作已高度獨立為理由，來否定上述的建議，我和民協都深表失望和不滿。因此，我想藉今晚這次辯論的機會，繼續爭取成立一個獨立的、法定的法律援助組織。

本人相信既然大家都同意司法制度是須要有超然和獨立的地位，那麼，法律援助制度作為促進司法獨立和公義制度的一環，亦應享有與司法制度一樣的獨立地位，在情理上來說，這個建議應該可以肯定的。所以，當局否定給與法律援助署有較獨立角色的理由，我認為是不可以接受的。

須知縱使法律援助署長久以來是享有行政上的高度獨立，但是法律援助署的形象仍是官家機構。公眾對其信心自然受到影響。試問當局有否進行一些調查，以了解公眾對法律援助署的信心？市民有否因法律援助署屬於政府組織，因而不相信其能全心全意協助市民處理有關控告政府的案件？

我和民協都支持法律援助署轉變為「局」。不過，我必須強調，我和民協支持法律援助署獨立，完全是基於司法獨立的理由。政府不能因為獨立而減少財政上的承擔。

如果當局恐怕因獨立的緣故，引致法律援助署的服務在過渡時期出現混亂，為什麼政府卻熱衷於將一些機構「非官營化」。既然政府有能力將一些機構由「官營」轉為「非官營」，那麼我認為當局是可以解決將一些政府部門轉為「局」所出現的問題，例如設立醫管局處理醫療服務等。特別是法律援助署這部門較小，所以我不認為法律援助署的獨立會影響其運作。

至於政府擔心因其獨立而要付出 8,000 萬元的公帑。我也相信，由於法律援助署獨立於政府的架構以外，當局可能要付出更多的金錢。但是，法援署獨立後可使香港的司法制度更見成熟，使公眾更樂於使用這種服務，而獨立後的法律援助署的透明度亦會增加，我認為這 8,000 萬元是絕對有價值的。

上述提及法律援助服務的形象是否獨立，是影響公眾申請法律援助的一個很重要因素。此外，我亦希望當局留意以下的幾個因素，特別是關於財政資源的限制、分擔的百分比和諮詢文件建議收取的申請費等等。

首先，現時使用的財政資源計算方法雖然比過往的收入計算方法有進步，不過，民協和本人一直要求法律援助署最少要惠及全港 70% 的人口。因為根據資料顯示，以一個四人家庭為例，月入 16,590 元的，佔這類家庭的 70%。也即是說，這類家庭有 30% 因月入 16,590 元以上，已不能申請法律援助。就現時本港的生活水準而言，這些家庭收入的人士（即月入 16,590 元以下）事實上顯然並不是富裕的。若他們突然因為法律問題而尋求援助，他們只能自掏腰包負擔有關的費用。對於月入較他們更低的家庭，我相信對法律援助是更加需要的。所以，我們認為政府現時將申請人士擁有 12 萬元可動用的資源定為上限標準，事實上距離我們的理想太遠。一個無可否認的事實是，香港法律服務的收費是非常高的，就算是家庭月入數萬元，仍然難以應付因為上法庭而須要負擔的律師費。既然人權法之中，肯定了公民在法庭上有權找其代辯人，那麼財政資源的上限必須提高，使人們毋須擔心因為負擔不起法律服務的費用而放棄使用法律途徑來爭取權益。

在分擔費用方面，我認為現時的計算方法並不理想。申請法律援助的人士必須為低收入的市民，例如一個每年有 12 萬元可動用收入的家庭，當他們考慮到可能要付出高達 43%（即 51,200 元）的分擔費用時，我相信這些家庭大都極不願意使用這項法律服務，因為他們擔心用去大筆家庭積蓄或自己能夠動用的金錢來進行一項法律爭辯，卻不保證爭辯的結果可以得到回報。所以，低收入的家庭在現在社會福利的政策和制度未臻完善下，我認為這個分擔費用的方法未必是適當的。

最後，諮詢文件內建議，所有申請法律援助的人士需支付 300 元的申請費。我不同意這項措施。文件無疑已經建議很多類別的人士可以獲得豁免，但是，我認為對於一些低收入的人士，300 元事實上並非一個小數目，若果就因為這 300 元而妨礙一些人使用這種服務的話，我認為是不適當的。

總括而言，既然政府積極宣傳法律是公平的，也不是有錢人的遊戲，但我認為以上影響市民利用法律援助的因素是須要改善的。我亦深信，最好的法治教育就是讓市民在最毋須憂慮經濟負擔的情況下，利用法律援助服務，使他們對法律服務、司法制度增加信心，相信法治，更加相信在法律面前，確是人人平等。

本人謹此陳辭，支持動議。

文世昌議員致辭：

主席先生，政府在去年成立了一個跨部門小組，檢討有關法律援助服務的法例、政策及慣常的做法。從小組成員及工作目標來看，法律界人士覺得這次多半是行政性的檢討，而並非是一個全面及具有改革意義的檢討，因此大多不抱很大的期望。大家在看過這份文件後，相信亦會有近似的看法。

法律援助是執行公義不可或缺的元素。雖然香港大致上提供了多種法援服務，但仍須改善的地方，實在不少。政府仍然須要探討一些較為深入的問題，例如法律援助的質素如何？法律援助的服務是否足夠及配合公眾的需要？市民是否知道及了解如何利用法律援助呢？政府應該怎樣有效提供及統籌各類的法援服務？我相信政府沒有檢討及研究這些問題。其中原因可能與現時缺乏一個有效的法援管理架構有關。現時法援的服務主要由法援署及兩個律師團體提供。問題在於政府部門及專業團體間缺乏協調及配合。法援處受制於行政部門的特點，很難主動提出發展研究或對法援政策作出改革。公眾未能有效參與法援政策的制訂，亦很難有效及有途徑提出改善的建議，更加無從發揮他們監察的角色。

港同盟認為建立一套全面、獨立於政府的法定法援架構，將會有助於處理及解決以上的問題。李柱銘議員剛才已指出，港同盟的構想就是成立一個獨立的法援管理機構，負責實際上的管理及統籌工作，以加強效率及不同服務之間的配合。這種統籌服務的需要，已在法律諮詢文件內第 59 項中獲得確認。當然這項安排的另一個重要作用，是希望將法援管理設於行政部門之外，以增加它運作的獨立性及公平性，以免司法公正受制於行政的壓力及影響。

同時，我們亦建議成立一個監察委員會，由社會人士、法律界及政府的代表等組成，對於法援服務提供有效的監察，這樣自然就會增加市民的參與性，使公眾更能有效地發揮監察功能，以加強法援管理當局向市民作交代的責任。

此外我亦希望會有一些諮詢及研究的組織，能夠就法援服務的推展及運作的情況，蒐集公眾的意見及資料，並且提供具體的政策去改善這些建議。我相信這對改善法律援助的服務，滿足社會及公眾的需要方面，會有更大的幫助。如果有關的組織能夠成立，我建議現時應該首先要了解各種法援服務的應用情況。基本上法律援助的服務應該「能夠獲得」(available)及「容易獲得」(accessible)。如果我們不了解這種情況，就不能真正知道有關的法律援助是否真正受到市民的歡迎，是否真正能夠使市民受惠。

整體而言，當局應該對法律援助的架構切實地作出改革，使法律援助作為實踐公義的功能能夠充分發揮。我們認為將所有法律援助服務交由一個獨立的法定管理局負責，是令本港法律制度更完善的第一步。對於政府在諮詢文件中，沒有作出果斷的改革建議，本人感到非常失望。

主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

涂謹申議員致辭：

主席先生，香港近年在政治及經濟發展都有重大的改變，但法律援助服務的管理架構就 20 年都維持不變。這種穩定性並不表示這架構特別受歡迎，而只是反映政府對進行改革多麼保守。港同盟認為將法援管理獨立於政府之外是基本的原則，並不可以有妥協或中間落墨的地方。前立法局議員胡百全在一九六六年二讀法律援助草案時，已指出法律援助的管理工作不應由政府負責。過去多年，法律專業界多次強烈表達將法援管理獨立的重要性。剛才也有議員提出，懷疑政府可能有行政干預法援署的事件。外地堅持民主法治的地區，更加鮮有由政府部門如此直接地介入具體法援工作的例子。

基於以上情況，加上香港已逐漸脫離殖民地的色彩，政府朝着更負責及更開放的方向發展，我們覺得有必要盡快將法援的管理獨立，不應該再拖延。因此我們反對政府諮詢文件的建議，即只成立一個法律援助局，而仍然保留法律援助署為政府部門。我們反對的原因有三點：

第一，政府理由不充分。其實諮詢文件在原則上是同意法援的服務，在運作上應該予人獨立的形象，這方面是很重要的。文件亦認同法援的管理應該更加透明及向公眾負責，但是卻未有令人可信服的基本行政原因去反對法援署的獨立。例如文件估計解散法援署需大約 8,000 萬元，這筆款項是如何計算出來？其實有很多例子證明，很多部門獨立後有更高的效率，長遠來說反而是節省了金錢。我們只知政府再次以不充分的行政原因犧牲一些法律制度的基本原則。

第二，法律援助的性質是很獨特的。有人援引房屋政策內房委會與房屋署之間的關係，去支持政府的意見。很明顯法援工作本身牽涉法律的原則及公正性，所以，無論在實質上或市民心目中的形象，都是要有足夠的獨立性。至於房屋管理是沒有這方面的特質，很多工作其實是屬於事務及行政。我們不能夠引用這些例子作為論據。況且人權法的訴訟和刑事的訴訟明顯對辯一方是政府，因此，如果按照現時的制度，由法律援助署署長酌情批准一些不能夠經過經濟審查而得到法律援助的個案時，會使人懷疑其獨立性。

第三，政府的安排並非是過渡性的。有人同意政府的意見，以為這是將法援過渡到完全獨立的安排。可以，但事實上政府沒有提出這個承諾，我亦相信這不是政府的構思。在個人經驗來說，暫時的妥協通常只是換來長期的問題，我們不能不引以為戒。

除要求將法律援助管理獨立之外，港同盟亦認為必須加強法律援助署管理方面的公開性及負責性。除法律界人士外，亦應讓關心法援工作及其他的社會人士去參與制訂法援的政策及監察管理的工作。法援的對象畢竟是廣大的市民，法援的支出幾乎完全由公帑支付，因此輸入社會意見及讓公眾監察法援服務的運作是必需的。

剛才有議員曾提到法律援助署的獨立，是會影響司法系統，我對此有點不同意，因為司法系統與法律系統是不相同的。司法是指法庭審案，法律系統是包括所有有關法律制度的一些架構及問題。我覺得如果以法援署獨立會影響司法系統或法律系統為理由，加以反對，似乎沒有說服力。

此外，我亦反對將法援署的獨立或改變拿到中英聯絡小組討論。我們都記得港台獨立的事件。至今我與港同盟的意見都是覺得港台獨立，本身是香港內部的事務，亦是將來基本法規定「一國兩制」、「高度自治」的特區政府管治下的香港內部事情，而不應要牽涉到中英聯合聯絡小組的討論。

我亦希望政府在檢討整個法律援助署獨立與否的同時，亦會顧及其他問題，包括如何能夠加強普及法律教育，使市民對這方面的法律知識得以普遍提高，對於訴訟的認識更多。此外，亦鼓勵一些有心人士，例如一些法律界的機構或人士能夠免費，甚至不收政府的費用，去提供一些免費又有質素的法律服務。舉例來說，外國有些教會團體、志願機構能夠透過某種信念或形式，鼓勵法律人士處理特別的案件，甚至法律援助制度中未必能夠提供援助的案件，當然這純粹是在自願的情況下組織起來的。我希望政府留意有關的外地例子。

最後，我想提出一點，我不是要將九七的問題與每一項改革連起來。不過，九七的問題確實會使市民不禁想起很多中國的制度：究竟行政部門影響法援的制度，會使其公正性受到多大影響？

我希望政府重新考慮這份諮詢文件裏面的建議，將法律援助的制度全面獨立過來。

本人謹此陳辭，支持葉錫安議員的動議。

黃偉賢議員致辭：

主席先生，香港作為一個重要的現代化大都會和商業、金融中心，經濟發達，因此本港有一套相當複雜嚴謹的法律系統，加上法律文件和法庭程序仍是以英語為主，所以沒有能力聘用律師作代表的市民，在法律面前，實在無平等可言。在刑事案中，被告須要有法律代表，更已是本港人權法所保障的人權之一。可見一個健全的法律援助制度，根本就是一個健全法制、一個法治社會不可或缺的部份。

去年七月，本人在本局提出了「法律援助服務」的動議辯論，要求政府在一年內發表有關諮詢文件，聽取各界意見。直至上月，政府終於發表了這一份「法律援助諮詢文件」，總算是政府一次積極的回應。相信這份文件應是本港第一份有關法律援助服務的公開諮詢文件，內容雖然略嫌簡單，但範圍頗闊，對如何發展本港未來的法律援助服務意義重大。法律援助服務的確存在著不少法律技術問題，但本人謹藉此呼籲各界多提意見，因為法律援助的基本政策、原則、發展方向、監察和交代，與其他公共政策一樣，主要是不同價值的選擇和妥協，並沒有甚麼神秘和特別深奧的地方。說到底，法律援助服務是為了服務市民，所以政府應鼓勵作為服務使用者的市民多參與、多提意見，這對改善服務是非常重要的。法律專業人士和團體熟悉法律的運作，其意見當然值得重視，但正如其他專業，也有其專業利益和專業盲點，所以必須同樣重視其他社會人士和市民的看法。

主席先生，這份諮詢文件除了提出一些有關改善法律援助服務的內容外，也建議了一個新的組織架構去改善統籌管理和提供法律援助服務。有關成立一個怎樣的組織架構也就是今日動議辯論的主題。

諮詢文件提出了三個可能性，第一個原封不動，基本上維持舊制的選擇，至今似乎沒有太多人贊成此建議。故現時的討論主要是圍繞其餘兩種組織架構的選擇，此兩者的共通之處在於成立一個主要由非政府人士組成的非政府機構，但由政府撥款，去統籌及提供法援服務；而不同之處在於這個機構是否直接負責日常管理抑或繼續由一個政府部門，例如法律援助署去執行有關法援服務。

三權分立，互相制衡，行政不應干預司法運作，在西方資本主義國家，同樣在香港，已被普遍接受為一種政策的共識與習慣。法律援助服務是法制的一部份，與司法有關，雖然它不完全屬於法院的司法運作，但法援服務基本上不應受行政干預的原則也須受尊重的。所以法援服務的統籌應相對地獨立於政府的主體科層系統，這一個原則也會是絕大部份社會各界的共識。因此，真正的核心問題是：法援服務的統籌組織架構應有甚麼程序的獨立性？過去，曾有一些專業團體提出要成立一個幾乎由那些專業團體包辦的組織架構，去提供全部的法援服務。匯點對這個建議頗有強烈的保留態度，因為專業團體，正如本人較早時指出，皆有其專業利益及專業盲點，故法援統籌架構必須要有代表廣大市民的非專業人士的積極參與，才可以平衡各方面的利益和觀點。

主席先生，關於法援統籌架構的獨立程度問題，匯點認為必須成立一個獨立而非政府的法律援助服務局，而其職權主要包括：

- (1) 專責政府法援撥款的分配。
- (2) 依法釐訂法援服務的政策、內容及項目。
- (3) 作為法援個案申請被拒絕後的上訴組織。
- (4) 對法援的最高執行人員的聘任與政府共有否決權。

若果法律援助服務局擁有上述四項主要職權，匯點認為不一定要將執行法律援助服務的責任，立即從現時的法援署拿走，因為如果法援服務局本身有高度的獨立性，又有足夠權力的話，那麼，暫時由一個政府部門去執行，也可避免因太多的突變而造成服務前後

的不銜接和混亂。須知設立一個獨立的法援服務局已是一項頗大的變動，各方均需一段時間去適應。再者，若果法援服務局有上述的四項權力，那麼在日後也可因應需要而提出有關修改。

主席先生，基於上述論點及匯點亦贊同長遠而言，法援服務最終是要趨向更獨立的方向發展，因此，匯點四位立法局議員支持葉錫安議員的動議。

蜂音器發出持續的聲響。

主席（譯文）：黃議員，你必須停止。

胡紅玉議員致辭的譯文：

主席先生，我是香港律師會理事會的成員。我完全支持律師與大律師行業就此動議所採取的立場。

雖然政府十分熱衷於把若干服務交託予政府以外的機構，例如醫院管理局，但一涉及法律援助服務，卻又如斯的抗拒，這點的確十分奇怪。令我更感詫異的，是政府的一貫政策似乎要盡可能將各項服務交付外間機構承辦。

主席先生，政府一向毫不猶疑地承認司法必須與政府分隔，自行獨立。因此，法律援助的行政運作，必須讓市民理解到是在政府以外而運作的。把法律援助署保留在政府架構之內就做不到這點。成立一個機構去監察法律援助署，是一種敷衍失責的做法，會使情況更壞，只會造成一種對市民有保障的錯覺，而事實上，法律援助署仍是一個不折不扣的政府部門。

法律援助署現時是公務員架構內的一個政府部門，由代表有關決策科的行政署署長負責管理。該署長須負責評估法援署的表現，而法援署則會與其商討任何有關該署服務目標或帶有政策影響的事宜。若要把法律援助服務擴展至包括有關人權法案或消費者保障的案件，肯定必須取得有關決策科的批准。法援署的職員都是公務員，而且與其他公務員一樣須要向其上司負責。所以如果政府知道該署的職員在執行法律援助方面採取與政府不同的立場，我懷疑政府是否還會善待他們。

顯而易見的是，法律援助的執行不單只有名義上，而且在實質上也應該由政府以外的機構負責。如果政府不同意這點，就須要展示為何法律援助應該由一個政府部門、而不是一個政府以外的獨立機構負責提供。在處理這個問題上，我們不應再畏首畏尾。如果市民覺得要先得到政府首肯才能獲得法律援助，姑勿論他們是對是錯，試問法律援助的可信性何在？如果申請人的受助資格是由公務員負責審核，法律援助的可信性又何在？

法律援助是在六十年代開始推行，當時是由司法部管轄的。1966年法律援助條例草案訂明：「現建議法律援助計劃應由總督根據本條例草案第3條委任的一名法律援助署署長管轄。初期打算是委任最高法院的一名副司法常務官出任署長，但在日後可能需要成立一個在司法部以外的組織」。令我感到奇怪的是，這個在司法部以外的組織竟然是一個政府部門。

主席先生，我現在想談論一下與法律援助諮詢文件有關的一些事項。

在保障消費者方面，我們須知道個別消費者的投訴所涉及的金額通常只是很少，他們若要個別自行索償，實在不符成本效益，但若要像法律援助諮詢文件的建議那樣，規定申請援助的每位消費者都必須符合入息審查，實際上就等於取消了他們獲得法律援助的資格。要使消費者獲得更大保障，就必須作出其他安排。

我建議更廣泛地利用特別審裁處，因為這類法庭更符合成本效益，而且不拘形式，可以處理有關消費者保障及若干人權法案的案件，特別是那些需要解決涉及一大群人士訴訟問題的案件。我亦提議在訴訟性質及申請人資格方面，進一步放寬法律援助輔助計劃，使夾心階層亦能受惠。這類基於急切而提供的協助，亦可擴展至消費者的訴訟。

總結來說，我想一提在其他司法地區，市民是可以購買法律保險，使他們在有需要時可以得到法律意見和協助。這是個有用的意念，我們應予探討。

主席先生，我支持動議。

布政司致辭的譯文：

主席先生，葉錫安議員及多位議員在這次辯論中發言，就本港法律援助服務的行政管理工作提出不少精闢的意見，我謹此致謝。

雖然有不少議員把注意力集中於法律援助服務獨立的問題，但這諮詢文件的內容當然包括比這更廣泛得多的課題，例如申領法律援助的經濟限額、民事和刑事法律援助的範圍、為「夾心階層」而設的法律援助輔助計劃、「固定收費會見計劃」的建議，經費的來源等。我們歡迎極少數亦就該等課題發言的議員的意見，並會在作出最後建議之前加以考慮。

今天動議的主題，是本港法律援助服務的行政管理制；這也是諮詢文件所提的課題之一。首先我要強烈聲明，我不想就現正進行的諮詢工作先下結論。不過，如我可向大家簡單解釋一下現有的制度和和工作小組的研究結果，相信會有幫助。

正如議員指出，現時政府資助的法律援助服務，是由法律援助署，以及透過法律界人士主辦的法律輔導和當值律師計劃提供。雖然法援署是一個政府部門，法律援助條例授權法援署署長按照法定準則獨立地審核向她提出的申請。政府對於法援署批給法律援助的決定，絕不會干預。

法律界人士曾經強調，法律援助的行政管理應讓人看到是獨立的，這點十分重要。若干位議員於去年七月的動議辯論中發言時，亦有提及這點。基於這個目標，工作小組研究了三個方案，以增強法律援助的行政管理給與公眾的獨立印象。方案(a)是成立法律援助諮詢委員會，但其他安排大體上維持不變。方案(b)是設立一個非政府的法定管理局，負責政府資助的法律援助服務的日常行政管理工作，以取代現時由法援署提供的服務及由法律界人士主辦的各項計劃。方案(c)則會成立一個獨立的法定管理局，負責政府資助的法律援助服務的整體管理，不過，法援署及法律輔導和當值律師計劃將予保留，負責實際執行管理局的職能。

雖然我同意方案(a)並非向前邁進的一大步，其他兩個方案均已大大加強香港法律援助管理工作給人的獨立印象。這兩個方案均提出成立獨立的法定法律援助管理局。法定的管理局應由律師和非律師組成，藉此讓公眾人士有更大的參與，我認為這計劃定會提高法律援助管理工作的透明度和加強向市民負責的程度。

方案(b)與方案(c)的主要分別，在於後者毋須將法援署解散或取消現時由法律界人士主辦的計劃。他們目前的工作仍會保留，但會在新管理局的監督和管制下運作。他們實際上是管理局的執行機構，並須向管理局負責。

工作小組贊成採納方案(c)，因為該方案能加強法律援助管理工作的獨立性，而且能較快實施，在交接期間對提供法律援助服務的影響也較少。

在今天辯論中發言的議員，大多贊成設立一個獨立和法定的法律援助局。有部份議員如葉錫安議員和李柱銘議員，更進一步提議法援署應完全脫離政府獨立，讓公眾看到法律援助的管理絕對沒有任何偏袒的餘地，而且不會受到政府行政部門的干擾。我必須重申，雖然法援署是一個政府部門，但行政部門干擾的問題並不存在，而法援署亦沒有葉錫安議員所指的角色衝突。有很多時法援署是代表它的受助人興訟，將政府告上法庭；而該署每日都會在政府採取的法律行動中為受助人辯護；在一些個案中，法援署署長甚至批准法律援助來控告法援署。我留意到葉錫安議員就獨立形象的觀感問題發表了不少意見，但他沒有提出半點證據顯示法律援助署所作的決定曾因法律援助人員的地位問題而受影響。

我亦想在此評論議員就前任法援署署長離任一事所發表的意見。有兩位議員說，政府不與前任法援署署長續約的決定，是受該位署長所作的專業決定影響。我對這說法感到極之憤慨。事實上是公務員敘用委員會強烈提出該署長的職位應本地化。我認為本局議員均會同意該委員會的公正不阿是無可置疑的。我覺得奇怪的是當立法局正努力爭取加快公務員本地化步伐的時候，政府卻因在這事件這樣做而受批評。

此外，雖然有些議員認為，尋求法律援助的人，不論目的是要控告政府，還是因遭政府起訴而提出辯護，均不應由法援署擔任法律代表，不過，法律援助署的受助人卻似乎沒有同感。根據法援署最近的調查，不少於 88% 的受助人根本都是情願由部門律師，而非外間的律師，來處理他們的案件。由此可見，受助人對法援署的獨立性以及維護受助人利益的能力，都有十足信心。

如果要解散法援署，或許我們應該先約略研究一下實際的考慮因素。部份議員已提及此等問題。第一個考慮因素當然是對法援署職員的影響。葉錫安議員曾請法援署職員表明是否樂意享有一個獨立於政府的地位。我希望在這裏指出，法援署署長已將法律援助諮詢文件分發署內所有專業人員及部門職員。至目前為止，並沒有確實的證據顯示將法援署獨立於政府的建議受到該署職員的歡迎。

第二個實際考慮因素是與成本有關的，而不少議員已提及這點。若要取消法援署的專業及部門職位，所費成本甚巨。我們是否應支付如此巨大的費用，以致影響及本港的其他服務呢？這一個問題，我們顯然要非常慎重地研究。

第三個考慮因素是對法律援助服務造成的混亂。我們需要時間準備，才能將法援署解散，然後再設立一個新的機構，提供現時由法援署以及法律界人士主辦的法律輔導及當值律師計劃所提供的服務。在過渡期間，服務難免會有混亂，並且對使用這些服務的人士造成不便。我知道匯點的黃偉賢議員和自由黨的鄭慕智議員都贊成我們的法律援助制度逐步演變，以盡量減少在提供法律援助服務方面的混亂。

總括來說，我們現時的法律援助管理制度，已可使法援署和法律界人士有效率地提供法律援助服務，以照顧受助人的需要。現有制度已經行之有效。它實際上是一個獨立的制度，因為法援署或有關法律輔導計劃均不會遭受外界的干預。若說香港法律援助管理的獨立形象有問題，這只是觀感方面的問題，並且是不少議員在這辯論時所提及的問題。

我認為問題在於我們應否按照葉錫安議員和其他議員的主張，為了使法律援助管理工作在觀感上較為獨立，而付出不菲的代價來將法援署解散。至於跨部門工作小組贊成採納的另一方案，據我所知，譚耀宗議員及黃偉賢議員認為可以接受。這個方案就是要成立一個獨立的法律援助管理局，由法援署作為其行政機構。這個改變決非如葉錫安議員所指的是門面功夫，亦不是胡紅玉議員所說的不熱心措施。

不過，我想向各議員強調，儘管我發表了這些意見和澄清，政府不宜在現階段對法律援助行政管理工作的未來發展持有任何定見。我不想這樣做的原因，是我不希望在目前的徵詢民意工作結束前先下結論。我歡迎議員在今晚的辯論中所發表的意見。當局在擬定最後建議時，會考慮這些意見，以及其他人士對法律援助諮詢文件的回應。

主席先生，我希望議員不會認為葉錫安議員為誘使他們留下進行這辯論而提出的請吃宵夜條件，亦應推展至須投票贊成其動議才可取得這利益（眾笑）。兩位官方議員顯然已拒受這引誘（眾笑）。由於現在距離政府就這動議作出結論的時候還很遠，主席先生，我將會投棄權票。

主席（譯文）：葉錫安議員，你是否打算致答辭？你有一分 12 秒時間。

葉錫安議員致辭的譯文：

主席先生，我以為我看見有人已將布政司的早餐帶進前廳來，但也許我看錯了。

政府提出官僚式理由，反對法律援助服務真正獨立，暴露了政府方面缺乏誠意去改善現時的制度。這一點也拆穿了政府說重視法律援助要有獨立形象的虛偽，並證實政府的建議並非實質性的。這門面功夫也運用得非常巧妙，竟然可以哄騙到本局的一、兩位議員。

關於造成混亂的問題，我認為不會太嚴重。政府在設立組織來接管其服務方面已有豐富的經驗。透過適當的策劃和組織，是可以消除對有關服務造成的混亂，而政府一向也精於這方面的工作。

至於解散法律援助署所需的費用，即使假設耗費會達到 8,000 萬元，也只不過是青馬大橋費用的 1%。法治是否就只值青馬大橋的 1%？

動議付諸表決

聽取聲音表決。

主席表示他認為動議獲得通過。

葉錫安議員（譯文）：主席先生，我要求分組表決。

主席（譯文）：本局現在開始分組表決。

主席（譯文）：現在請各議員開始投票？

主席（譯文）：各議員是否有任何疑問？沒有的話，現在便顯示結果。

李鵬飛議員、周梁淑怡議員、許賢發議員、李柱銘議員、司徒華議員、黃宏發議員、何承天議員、夏佳理議員、劉健儀議員、梁智鴻議員、杜葉錫恩議員、黃匡源議員、陳偉業議員、鄭海泉議員、鄭慕智議員、張文光議員、馮檢基議員、何敏嘉議員、黃震遐議員、葉錫安議員、劉千石議員、劉慧卿議員、李永達議員、李家祥議員、李華明議員、文世昌議員、潘國濂議員、狄志遠議員、涂謹申議員、楊森議員、楊孝華議員、黃偉賢議員、鄧兆棠議員、陸恭蕙議員、陸觀豪議員、胡紅玉議員及田北俊議員對動議投贊成票。

譚耀宗議員及黃宜弘議員對動議投反對票。

布政司、鮑磊議員及林貝聿嘉議員投棄權票。

主席宣布有 37 票贊成動議，兩票反對；他於是宣布動議獲得通過。

非官方議員條例草案

條例草案首讀

1993 年人民入境（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

1993 年人民入境（修訂）條例草案

何敏嘉議員動議二讀：「一項修訂人民入境條例的草案。」

何敏嘉議員致辭：

主席先生，我謹動議二讀 1993 年人民入境（修訂）條例草案。

輸入外地勞工是現時一個有相當爭議性的政策。自一九九二年政府開始擴大輸入外勞後，容許在任何時間有不超過 25000 名的外地勞工在港工作。九二年的一般輸入外勞計劃，使輸入外勞成為本港既定的長遠政策，一個已經制度化而對社會經濟有至大影響的政策，在現時的安排下，立法局無論在政策制訂及執行方面均無從過問。現時只要總督會同行政局通過後，便交由人民入境事務處及勞工處執行。對此，本人認為應該作出改變，加強立法局對輸入外勞政策的監察。基於現時的憲制安排，在行政主導的憲制架構下，總督會同行政局並非向立法局負責，因此，立法局是難以影響行政局的決定。但作為立法局議員，我們有必要利用立法局本身的權力，代表民意去監察輸入外勞政策。在現存各種限制下，我們目前希望做到從輸入外勞執行細節入手，來監察政策的執行。

為了達到上述目的，本人乃提出 1993 年人民入境（修訂）條例草案，本草案授權政府制訂有關執行輸入外地勞工政策的規則，以附屬法例的形式提交本局通過生效。這樣，立法局議員便可通過審議有關附屬法例，來監察政策的執行，而日後政府的執行規則若有任何更改，也同時要修改附屬法例，待立法局通過才能執行。

修訂條例草案的安排，是符合現時政府的一貫做法。本港目前不少政策，其法例的執行，均以附屬法例方式訂出指引或執行上的細則，例如與環境政策有關的噪音管制條例、保護臭氧層條例，以及與公共事業有關的公共巴士服務條例、小輪服務條例及過海隧道條例等。即使是巴士更改路線，過海隧道增加收費等事情，亦須以附屬法例形式呈交立法局審批。現時輸入外勞執行細則毋須經立法局通過的安排，是例外但並非正常情況。同時本人曾參考英國有關外地人士入境工作的法例。英國一九七一年移民法例規定，授權內政大臣制訂有關外地人士入境工作的規則，而有關規則須呈交下議院通過生效，本條例草案是符合現時英國的一貫做法。

本人在提出本條例草案前，曾與政府有關部門官員商討，而政府官員也表示，現正着手準備草擬有關附屬法例。最後，本人決定提出本條例草案，而並非由行政機關提出。主要原因在於：

首先，在不抵觸會議常規下，由立法局議員提出草案是議員本身應有的權力。議員能適當地運用此權力，對加強行政向立法負責，體現立法局代表民意監督政府的精神是十分重要的。在現時憲制架構下，總督會同行政局並非向立法局負責，因此，行政機關所擬備的條例草案，亦有可能被行政局否決。由提出本條例草案到與行政機關商討以來，已拖延超過一年，因此本人不希望再拖延下去，故決定在這立法年度提出。我們相信，既然行政機關已認同了草案的原則，在雙方有共同目標下，行政機關不會因為草案並非由自己提出而加以反對。另在工作時間表上也可互相配合，按現時工作進度，假若九三年底本條例草案獲得立法局審議通過後，行政機關亦應該將附屬法例草擬完成，可呈交行政局通過，然後再交立法局審議。

本條例草案修訂人民入境條例（第 115 章）第 11 條，加入 11(B)條，確使政府只能依照立法局認可的規則，才能准許外地工人來港受僱，但由於本條例草案只針對在一般輸入外勞計劃下進入本港工作的外勞，故此加入 11(1C)條，使 11(1B)條不適用於此計劃以外來港工作的外地人士。本條例草案通過後，政府便須將輸入外勞政策下的執行細則，以附屬法例形式呈交立法局審議。此項修訂並不會帶來任何財政及人手的影響。

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。

會期完結

主席（譯文）：那完成了今屆會期的事務。我謹祝各位議員在暑假期間諸事順遂。我現在宣布休會，直至新會期於一九九三年十月六日展開。

會議遂於一九九三年七月二十二日凌晨一時二十六分結束。

（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，除外地法團條例草案、西區海底隧道條例草案外，其他僅作參考指南，並無權威效力。）

書面答覆

附件 I

規劃環境地政司就李華明議員對第一項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

現時，房屋委員會成立的偵查隊由兩名房屋事務主任組成。該隊伍的運作屬試驗性質，而巡查範圍主要為九龍中部的租住公屋。當局會於本年稍後進行檢討，以研究如何將有關巡查工作擴展至其他地區。

附件 II

教育統籌司就鄭慕智議員對第二項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

我已從勞工處處長取得有關傳票的統計數字(包括就搭棚作業違例事項發出的傳票)，詳情如下：

	發出傳票數目	定罪數目
一九九零年	50	46
一九九一年	67	65
一九九二年	64	63
總數	181	174

附件 III

律政司就涂謹申議員對第五項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

現發信證實，由於法定語文條例(第5章)第2條界定「法庭」一詞包括「任何審裁處」，而土地審裁處並未列入該條例的附表內，不屬於可用兩種法定語文之一進行訴訟的法庭，因此根據該條例第5(2)條的規定，土地審裁處的訴訟(按一般的理解，該詞的涵義包括訴狀及申辯)須以英文進行。

現時，土地審裁處的訴訟程序已按照土地審裁處規則第18(1A)條及第51條的規定，予以修改，第18(1A)條訂明司法常務官可要求提交專家報告的中譯本，第51條則訂明訴訟樓宇的租值若低於500元，則申請通知書及有關承租人或分租人的反對意見，均可以中文提出。

據我所知，如果訴訟當事人親自出庭應訊及只懂中文，司法常務官按慣常做法，會要求提供有關報告的中譯本。

此外，我亦知道首席大法官現正考慮將第51條規定的租值限額，由每月500元提高至每月5,000元。

書面答覆 — 續

附件 IV

布政司就其聲明而對鮑磊議員提出的問題所作書面答覆的譯文

有關非華裔少數居民的情況，英國政府在通過 1990 年英國國籍（香港）法時，已予以詳細考慮。當時的決定是不應在該法案內特別為非華裔少數居民提供名額。在立法局議員研究國籍問題小組委員會的報告內，以及在一九九三年三月十日的辯論中，議員均同意英國國籍計劃並非為非華裔少數居民提供英國國籍的正確途徑。當局就此事向英國內政部及律政署尋求法律意見，證實若擬增加整體名額，則須英國國會通過法案，而不能透過為推行英國國籍計劃第二期作出規定的樞密院令進行。

立法局所建議的，以及當局一向尋求的，是給與非華裔少數居民英國國籍。若英國政府接受此項建議，則如何推行實屬英國政府所考慮的事，但英國國會必須制訂新的主體法例。

