

立法局會議過程正式紀錄

一九九五年五月二十四日星期三

下午二時三十分開始會議

出席者：

議員施偉賢爵士，C.B.E., LL.D., Q.C., J.P. (主席)

布政司，梁文建議員，C.B.E., J.P.

財政司，議員麥高樂爵士，K.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., LL.D., 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.

夏佳理議員，O.B.E., J.P.

鮑磊議員，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，O.B.E., J.P.

鄭慕智議員

張建東議員，O.B.E., 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

葉錫安議員，O.B.E., J.P.

林鉅津議員

林鉅成議員，J.P.

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.

曹紹偉議員

李卓人議員

缺席者：

何承天議員，O.B.E., J.P.

林貝聿嘉議員，O.B.E., J.P.

黃震遐議員

列席者：

工商司周德熙先生，C.B.E., J.P.

公務員事務司施祖祥議員，I.S.O., J.P.

運輸司鮑文先生，I.S.O., J.P.

經濟司蕭炯柱先生，J.P.

財經事務司簡德倫先生，J.P.

衛生福利司霍羅兆貞女士，O.B.E., J.P.

規劃環境地政司梁寶榮先生，J.P.

文康廣播司丁福祥先生

保安司胡學思先生，J.P.

立法局秘書馮載祥先生

立法局秘書處副秘書長羅錦生先生

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
1995 年報刊註冊及發行（修訂）規例	172/95
1995 年通訊社註冊（修訂）規例	173/95
土地排水（同意及批准）規例	174/95
土地排水（上訴）規例	175/95
1995 年公眾衛生及市政條例（公眾市場） （指定事宜及修訂附表 10）（第 2 號）令	176/95
1995 年受託人條例（修訂附表 2）令	177/95
1995 年證券及期貨事務監察委員會（周年報表） （修訂）規則	178/95
1995 年屠場（市政局）（修訂）附例	179/95
1995 年圖書館（市政局）（修訂）附例	180/95
1995 年遊樂場（市政局）（修訂）附例	181/95
1995 年宣布市政局轄區市場（修訂）（第 2 號）公告	182/95
法定語文（中文真確本）（盜竊罪條例）令	(C)37/95
法定語文（中文真確本）（商業登記條例）令	(C)38/95

一九九四至九五年度會期內省覽的文件

(88) 廣播事務管理局報告書

一九九三年九月至一九九四年八月

致辭

廣播事務管理局報告書

一九九三年九月至一九九四年八月

文康廣播司致辭的譯文：

主席先生，我今天很高興向本局提交廣播事務管理局（「管理局」）截至一九九四年八月三十一日止的年報。年報顯示管理局各成員在年內再接再勵，致力應付本港與外國迅速轉變的廣播環境；這項工作日趨困難，原因是香港觀眾的期望日漸提高，同時須予監管的頻道數目亦已急劇增加。

管理局對亞洲電視及無線電視牌照進行中期檢討時，曾舉辦多次公聽會，充分證明管理局竭盡所能，以期符合公眾人士的期望。對於公眾人士在這些公聽會的參與程度，該局深感鼓舞，日後並會設法善用這些討論場所，繼續廣徵民意。

管理局的一項重要職能，是規管商業廣播機構的服務。管理局一直小心謹慎地確保本港能保持高水準的廣播節目。在報告期間，管理局轄下的投訴委員會共處理 1382 宗投訴，其後已向有關的廣播機構發出約 18 封警告信，提醒它們必須更嚴格地遵行該局所發出的各項業務守則。此外，管理局會先後 6 次對違反守則的持牌機構處以罰款，罰款額由 1 萬元至 10 萬元不等。

我特別感謝管理局竭力履行多項法定任務。該局所採取的規管態度公平和公開，而且可以預見的是，本港的廣播機構將可在一個穩定的環境中發展和擴展業務。該局亦協助加強香港作為亞太區內廣播中心的地位，這與我們的廣播政策完全一致。

展望未來，廣播事務管理局在一九九五年的工作將會再度十分繁重。有關商業電台牌照的中期檢討已經展開，而在本年度下半年，管理局將着手檢討衛視所持的衛星電視牌照。此外，該局亦須監管本港收費網絡及衛星廣播方面進一步增加的廣播頻道數目。

我謹熱烈讚揚管理局全體成員，並特別表揚主席羅保爵士的英明領導和指引。我期望他們在未來一年，在執行有關規管本港迅速轉變的廣播環境的艱巨任務時，繼續作出正確的判斷和提供寶貴意見。

多謝主席先生。

議員問題的口頭答覆

城市規劃條例

1. 陳偉業議員問：

副規劃環境地政司在一九九四年九月就本人的提詢作書面回覆時，曾表示會在一九九四年年底公布修訂城市規劃條例的條例草案，但是政府至今仍未公布這項修訂條例草案。政府可否告知本局，為何這項修訂條例草案尚未能提交立法局審議，及該修訂條例草案會在何時公布？

規劃環境地政司答：

主席先生，議員想必記得，政府在一九九一年七月發表了一份城市規劃條例全面檢討諮詢文件，徵詢社會人士的意見。政府的原意是制定一項嶄新的城市規劃條例，作為日後工作的基礎。在諮詢時，我們收到了大量公眾意見，其中包括本局議員的意見。公眾人士對政府原先提出的某些建議意見不一，一些人且對政府提出質疑。因此，我們必須在政府內部先行審慎研究這些意見。

鑑於條例草案涉及許多複雜和高度技術性的問題，草擬所需的時間比原先估計的為長。此外，我們最近有一個初步的看法，就是推行擬議新條例所需的資源相信可能會十分龐大，所以政府現正檢討有關情況，並研究該條例草案的工作稿。我們的工作，包括在考慮公眾意見和所涉複雜法律問題後，分析修訂我們的原先建議的利弊，也包括深入研究公眾人士提出的一些建議。我們目前亦正考慮是否需要和值得就現行的城市規劃條例作出若干項臨時修訂，以期早些為現有制度帶來一些改善。

陳偉業議員問：

主席先生，政府近年遇到一些複雜問題時，似乎只會諸多解釋，並不斷拖延有關主要政策，充分反映出夕陽政府的處事態度。事實上，再次拖延這項條例草案，在某個程度上是協助地產發展商保障他們的利益，使他們在不合理的城市規劃條例下，可更有利地發展他們的物業和土地。如果條例草案繼續遭拖延，就會剝奪香港市民參與制訂城市規劃工作的機會。政府可否告知本局，何時才會將這項條例草案提交立法局審議？又文件內所說的逐項修訂是甚麼意思，請問可否作出解釋？

主席（譯文）：規劃環境地政司，可否請你先答第一項問題？

規劃環境地政司答：

主席先生，我恐怕不能同意陳偉業議員剛才提問所帶出來的意思，即是說可以令地產商得益。事實上，最初政府建議進行城市規劃的全面檢討，其中所涉及的問題，無論在技術上抑或法理上都非常複雜，我們不可以草率從事，在意見紛紜，並無統一意見的情況下，貿然推出一項嶄新的草案，希望立法局和公眾人士接受。因此，我們現時須就收回的意見進行研究，決定是否需要修改我們本來的意見。同時，我們亦要抽絲剝繭，就問題的急切性，看看現行城市規劃條例內何處須先作修改，而不是如我們本來所想，將整項法例全部取消，再草擬新的法例。

主席（譯文）：陳議員，你的第二項問題是甚麼？

陳偉業議員問：

剛才規劃環境地政司在主要答覆中提到，會就現行的城市規劃條例作出若干項臨時修訂，請問他可否解釋何謂若干項臨時修訂？又有否訂下時間表？

規劃環境地政司答：

主席先生，在收回的意見當中，有兩項意見較為明顯。第一項是，正如剛才陳議員所說，增加公眾人士參與城市規劃的工作；第二，是改善城市規劃委員會的現行工作程序，使城市設計圖的制訂和聆訊可以較快進行。因此，我們目前希望提出修訂草案，將該兩項原則發揮出來，改善目前的問題。舉例來說，我們可以考慮增加市民旁聽城市規劃委員會會議的機會，或加快進行市民就城市規劃草圖處理方法的反對意見，又或我們可以考慮增加城市規劃委員會的副主席或委員數目，設立更多委員會，妥善和快捷處理市民的建議及反對意見。鑑於現時城市規劃工作牽涉大量法律問題，所以我們會研究是否需要在城市規劃委員會中設立法律組或法律顧問。

陸恭蕙議員問：

主席先生，我很高興聽到規劃環境地政司剛才的答覆。有關增加透明度方面，請問會否在本立法年度抑或最快也要在下一立法年度才能實行？第二，政府會以立法抑或常規落實市民旁聽公開會議的原則？

規畫環境地政司答：

主席先生，就增加公眾參與一事，事實上，現時當城市規劃委員會公布草圖時，該份草圖已在很多場合展示，讓市民有機會發表意見，我們現正考慮如何擴展這個層面。至於是否將城市規劃委員會的聆訊公開，以立法抑或行政方式進行一事，事實上，現時每當市民就城市草圖提出意見，無論是反對抑或建議，城市規劃委員會都會邀請他們參加會議，聽取他們的意見，並進行討論。這正好說明城市規劃委員會近來工作量增加的原因，因為要盡量讓市民有機會發表意見。我們現在還未決定將來是否以立法或其他方式公開城市規劃委員會的討論情況，但我們有意讓市民多些機會參與，例如城市草圖公布後可放在區內張貼較長時間，或讓區議會和其他受影響人士有多些機會看草圖，以發表意見，或邀請他們參與會議，這些都是可行的方法。

主席（譯文）：陸議員，你的問題是否未獲答覆？

陸恭蕙議員問：

我還有另一項問題，主席先生，規畫環境地政司所說的個別修訂，是否要等到下一立法年度才進行？

規畫環境地政司答：

主席先生，立法局在今個立法年度尚餘下的處理法例時間和開會次數不多，而且我們現時所進行的檢討還需一些時間討論。我恐怕要等到下一年度才可以將初步的草案提交立法局討論。

馮智活議員問：

主席先生，這項修訂草案對香港的發展相當重要。政府最初說會在九七年年底公布這項草案，但至今已半年，政府仍未有時間表，實在令人失望。請問政府何時提交這項草案給本局審議，會否拖延至九七年之後？

規畫環境地政司答：

其實我在答覆第一項跟進問題時已提及這點。由於目前所收到的意見相當分歧，所以我們會將初步認為可行、大家有共識的意見先提交立法局，進行修訂。有關其他較不集中的意

見，或經評估後，認為會牽涉龐大資源的意見，我們可能須考慮原先建議的利弊，決定應否作出修改。我們現正進行這方面的工作。如果我們真的修訂原本的意見的話，那可能會影響另一階段的立法工作。

涂謹申議員問：

主席先生，如果各位議員知道政府在拖延市區重建的步伐，那麼城市規劃條例的修訂遭受拖延，亦不足為怪。請問政府，城市規劃條例的修訂草案究竟與市區重建問題的檢討有否關係？兩者會否互相影響，以致互為拖延，使問題永遠不能獲得解決？

規劃環境地政司答：

主席先生，恐怕我不能同意涂議員的意見。我剛才已說，我們的原意並非就現行的城市規劃條例作修訂而拖延，我們的原意是草擬一項全新法例，與現行的城市規劃條例可能完全不同，所以我們要考慮得很清楚。我們從廣泛的諮詢得到一些共識，就可以初步改善現有的條例。至於是否完全不要整項現有條例，草擬另一新的法例，我們現正考慮此事，因為意見並不統一。

涂議員問這會否與市區重建問題有關，我可以肯定說，這兩件事絕對沒有關係。市區重建是一個已經一直在進行的過程，而草擬一項全新法例是另一回事。因此，如問是否互為拖延，答案是否定的。

主席（譯文）：雖然黃震遐議員沒有出席，但是依照會議常規的規定，我仍有責任要求黃震遐議員發言。既然他不在場，那麼依照會議常規第 19(6)條的規定，他的問題將押後至下次會議再作討論。

失業率

3. 唐英年議員問：

根據政府統計處日前發表的最新勞動人口統計數字，本港在本年度首季的經季節性調整失業率為 2.8%，而去年十二月至今年二月的失業率則為 2.5%；但香港工會聯合會的一項調查則顯示，由去年十二月至今年一月的失業率高達 9.5%。政府可否告知本局，政府採用的統計方法為何；及其統計數字可否明確反映出目前勞工市場的真實情況？

財經事務司答覆的譯文：

主席先生，用以編製失業率的資料，來源為綜合住戶統計調查。綜合住戶統計調查是一項持續進行的統計調查，所用的隨機樣本，由 13500 個住戶構成，這個住戶樣本是政府統計處每季根據科學方法設計的抽樣系統抽選，以代表整個人口。以統計調查的頻次和資源而言，這是一項規模頗大的統計工作。

政府統計處所採用的蒐集數據方法，亦為世界上各統計機構所普遍採用。訪問工作是根據一份設計嚴謹的問卷進行，務使統計人員能藉着清楚界定而且客觀的準則，確立被訪者的活動身分。

訪問工作是由受過適當訓練的全職外勤人員在資深職員的適當督導下進行，以確保訪問工作遵從預先訂立的程序。在有需要時訪問員會再次造訪住戶。這項統計調查通常可達到約 95% 的高回應率。

在嚴謹的程序下，加上以國際勞工組織的建議為根據的明確定義，從這項統計調查所獲得的統計數字，應可真正反映勞工市場的實際情況。

唐英年議員問：

主席先生，鑑於勞工界近日抨擊輸入外勞政策搶去本地工人的飯碗，而政府官員曾在多個場合強調兩者沒有必然關係，政府可否向本局提交有力的數據，解釋輸入外勞政策對失業率的影響？

財經事務司答（譯文）：

主席先生，由綜合住戶統計調查蒐集得來的數據，原意不是特別為了解釋輸入勞工計劃的。調查的目的主要是了解社會整體的失業概況，並取得一些詳細的分項數字。但是，沒有像唐議員所提到的，特別針對輸入勞工計劃。

主席（譯文）：怎麼了，唐議員，你的問題是否未獲答覆？

唐英年議員問：

或者可否讓我再發問？這樣可能較易回答。

主席（譯文）：要記得這條問題是關乎勞工的統計調查，不是關乎輸入海外勞工。唐議員，你可以再提出你的問題。

唐英年議員問：

謝謝主席先生。其實我的問題是，政府有否數據顯示每一季的失業人士分布在哪些行業，以及可否提供這些行業的輸入勞工數字？請問政府可否以書面答提供這些數字，讓我們看看到底外地勞工與失業率是否沒有直接關係？

財經事務司答（譯文）：

主席先生，正如我先前提到，我對主要問題的答覆並無涵蓋這個範圍，原因是這個問題並不源自主要問題中問到的整體失業率及工會聯合會與港府就失業概況所得出的數字有所不同一事。不過，我樂意看看會不會有唐議員所想要的數字，並樂於以書面形式提供這些數字。（附件）

李卓人議員問：

主席先生，關於下列三類人士：第一類是想找全職工作，而只找到兼職；第二類是找不到工作而被迫放棄，唯有繼續做家庭主婦；第三類是非法擺賣的小販，政府可否告知本局，現時的統計有否把上述人士計算在失業人口之內？又會否因為他們不被列為失業人口而令失業率偏低？

財經事務司答（譯文）：

主席先生，是的，我相信統計的定義會把上述提到的第一類人士列入計算之內。家庭主婦亦會像一般普通人士一樣計算，即是說，如果她們沒有工作，但有積極尋找工作，則會列作失業。不過，如果她們沒有積極尋找工作，便會列作非從事經濟活動。這不是一成不變的，視乎不找工作的原因是不是她們認為不會找到工作。如果屬這種情況，她們會被視為心灰意冷的工人，一樣會在統計中列為失業。至於小販是合法小販還是非法小販，我十分懷疑調查所問的問題會找出甚麼；此外，我亦懷疑要設計問題去取得這方面的資料，可能會十分困難。

陸觀豪議員問（譯文）：

主席先生，根據財經事務司答覆的第一段，失業率數字是由隨機抽樣樣本得出來的。可不可以請財經事務司告訴我們這次失業率調查的抽樣誤差？

財經事務司答（譯文）：

主席先生，抽樣誤差在綜合住戶調查季報中有說明。季報亦有一章特別闡釋估計數字的可靠程度，請議員參閱。至於社會整體的失業概況，則有一個變差，變差系數是 0.3 個百分點。因此，以 3% 的失業率來說，上下幅度就是由 2.7% 至 3.3%。

張文光議員問：

主席先生，政府是否同意，由於政府的失業率調查是以本港的整體人口作為抽樣統計，並不能真實反映受輸入勞工政策影響的低薪工人及找不到工作而被迫放棄工作的家庭主婦，因此，對於低薪工人而言，這失業率偏低。政府會否考慮特別為低薪工人進行獨立的失業調查，藉此了解輸入勞工政策對低薪工人就業的影響？

財經事務司答（譯文）：

主席先生，數字是由全面而相同的調查得來的，並沒有計及實際收入水平。我再請議員參考載於季報和載於本年一月號《香港統計月刊》有關的失業定義。這些數字顯示，在計算失業人數時，有關問題是針對年滿 15 歲的人士在過去 7 日內是不是有受僱用，或是正在尋找工作而願意受僱的。這是基本標準。當然我會注意這些數字與上述提到的計劃之間的利益關係，並會研究在這些數字上還可以做些甚麼功夫，發掘資料，解釋這方面的問題。

譚耀宗議員問：

主席先生，現時這種統計方式究竟沿用了多久？近期有否計劃檢討這種統計方式？

財經事務司答（譯文）：

主席先生，這種方法由一九八二年起沿用至今。我已經提過，每季公布結果時，都有詳述所用的方法。所用方法都有說明，請議員參閱。

李華明議員問：

主席先生，政府爲何不將失業率調查做得更加仔細，就不同的行業如製造業、服務性行業、金融業進行調查，便能確定各個行業在甚麼情況下失業率是高或低，亦更能反映整個勞工界的失業情況？

財經事務司答（譯文）：

主席先生，目前的抽樣數目經已足夠準確顯示整體概況，不過，顯而易見，由於這是以抽樣爲本，正如我們看到，所得出的狀況，跟全面的狀況必有誤差，而這誤差跟抽樣數目有直接關係。想做得更爲詳細一點，實際上就要將抽樣再行分類。你問到的每項問題都是要將抽樣樣本分類分類再分類，以致變差系數愈來愈大。正是爲了這個原因，在已公布的統計數字中，某些數字旁註有星標，說明要謹慎理解這些數字。

現在大家都同意，需要多一點不同行業詳情的資料。統計處處長其實也有意擴大抽樣數目，擴大到現時的兩倍，目的是想增加詳細程度，藉此更深入分析勞工狀況。這當然要視乎是否有足夠資源可用。如果資源足夠，我們希望能夠在合理時間內着手推行。

楊孝華議員問：

主席先生，既然政府認爲它的綜合住戶調查比較全面，而得出來的又是比較科學的數字，即是 2.5%至 3%之間的失業率。工會亦同樣經過調查，但所得的失業率則是 9%之高。兩者距離如此之大，請問政府有否研究過得出較高數字的原因爲何；是否因爲基數不同？又會否因爲某些工會的調查集中在某個特定行業或特定年齡，而政府只以一般情況作比較？若然，政府會否採用工會調查的相同基數，作出相對應的調查，讓公眾知道哪個調查較具參考價值？

財經事務司答（譯文）：

主席先生，是的，數字不同，我認爲原因很容易解釋。工會聯合會所得出的數字，跟政府所得的數字，實際上在量度兩樁不同的事。大家都是從抽樣而來，因此都代表一個整體，

只是這兩個整體並不是同一回事。政府的是整體人口。抽樣樣本是來自全港的家庭，而單以失業情況所得結果來說，則代表了整體 300 萬的勞動人口。另一方面，工會聯合會所得數字的抽樣樣本只是來自工會聯合會的會員，所以只能夠代表工會聯合會內二十萬左右的會員，而這些人不必然就代表得了整體人口或整體勞動人口。舉例說，當中可能過分集中於某些行業，卻未能充分代表其他另一些行業。

這兩項調查還有其他不盡相同的地方。正如我提到，政府的數字是來自近 95% 的回應率，而工會聯合會的卻只得 43%。我以為可以這樣說，如果有人每 3 個月向工會聯合會的成員打出 2800 個電話，得出 43% 回應率，然後得出結果，那便得出工會聯合會所得數字所顯示出的情況。另一方面，政府的數字，是每季向 13500 個住戶，即每年向 54000 個住戶作出調查。所調查的住戶組合經常有變化，每個月都有不同，即是說，每年有 128000 個年滿 15 歲接受過調查的人士。因此，我相信無論以程序的深度和調查的規模來說，兩者顯然截然不同，數字有某種程度的差異，實在不足為奇。不過，正如我提過，在資源許可下，我們想將抽樣樣本的數目增加一倍，使數據更充足詳細，更為清晰地顯示各行各業的情況，希望能夠提供一些各位議員現在都想得到的資料。

李永達議員問：

主席先生，在統計失業與半失業數字的過程中，那些屬於散工、兼職、時工或件工工人的資料是最難掌握的，財經事務司可否告知本局：

- (a) 一些已長時間沒有工作而想恢復工作的人是否屬於失業？財經事務司剛才解釋，如果他積極尋找工作，會被列為失業，究竟怎樣才算積極尋找工作；
- (b) 一些已長時間失業而估計自己不可能在行業內再找到工作，因而沒有積極尋找工作的人，有否包括在政府的調查人數內，以及在調查中能否查出這些人？

財經事務司答（譯文）：

主席先生，有關定義和關乎到定義的各種問題，確實包括了那些願意工作、但因為認為自己不會找到工作所以放棄求職的失業人士；此外，那些願意工作、但因為正準備轉工或稍後自行開業，以及那些準備重操故業而不去求職的人，例如有些在有需要時隨時可能被召往開工的散工等，也包括在內。因此，其實是有特定的問題去甄別這些類別的人士的。如果議員有興趣，我樂意將一份載有 55 條問題的問卷供各位傳閱。這些問題不是訪問每個人時都會全部提問，而很多是視乎對問卷較前部分的問題如何回答而跟進的一連串問題。不過，我樂於把問卷供各位議員傳閱。

麥理覺議員問（譯文）：

主席先生，財經事務司可否答覆，政府會否接受工會聯合會所得出 9.5% 的數字？如果接受的話，請記着這是一個很大的比例，政府會不會考慮協助工會聯合會把這些失業人士轉介給正在根據輸入勞工計劃申請輸入勞工的公司？換句話說，會不會撮合失業人士和擬聘用人的人士？

財經事務司答（譯文）：

主席先生，關於問題的第一部分，即是那 9.5%，我們不認為那代表整體人口或整體勞動人口的情況。正如我提過，那數字只來自工會聯合會會員的抽樣樣本，所以只代表了這些會員本身的情況。

至於問題的第二部分，我以為有點偏離了原有關乎到這些統計數字可靠程度問題的範圍……

主席（譯文）：財經事務司，你是否不適宜作答？

財經事務司答（譯文）：是的。

公眾假期期間的普通科門診服務

4. 鄧兆棠議員問：

主席先生，現時公營醫院的普通科門診服務於公眾假期休息，遇上連續多天假期（如農曆新年、復活節、聖誕節等），市民有病求診便會出現困難。有鑑於此，政府可否告知本局：

- (a) 在本年首 4 個月內，於公眾假期往公營醫院急症室求診的病人是否較平日為多；若然，有否加重公營醫院急症室服務的壓力；及
- (b) 政府會否考慮讓公營醫院在連續多天假期時提供有限度的普通科門診服務？

衛生福利司答覆的譯文：

主席先生，醫院管理局最近進行的一項調查顯示，於復活節假期（四月十四至十七日）往急症室求診的人數，較平時的每日平均數字增加了 23.5%。醫管局手頭上並無其他假期的資料。求診人數有所增加，原因是衛生署在公眾假期或連續多天假期只開放部分普通科診療所，以及有部分私家診所於這些假期休息所致。

為確保需要緊急護理的病人及早接受治療，當局已在公營醫院實施分流制度，由經驗豐富且曾受特別訓練的護士按病情的嚴重程度和性質把病人分類，讓急症病人優先獲得服務。目前這個制度足可應付需求。

現時，衛生署透過轄下 8 間診療所，在星期日、公眾假期或連續多天假期時提供普通科門診服務。今年，這些診療所在農曆新年及復活節期間提供的各段診症時間中，只有一段時間滿額，政府無意讓公營醫院在連續多天假期時提供門診服務。

鄧兆棠議員問：

主席先生，政府在主要答覆的第一段指出，在上一個復活節假期，急症室的求診人數增加 23.5%，但在答覆的第三段卻提到 8 間在假期開放的診所還有餘額。請問政府，衛生署轄下的 8 間診療所是甚麼名字；為何它們在假期仍有餘額，市民不懂得利用這些診所，而去急症室求醫呢？

衛生福利司答（譯文）：

主席先生，在公眾假期及長假期期間，診所的使用率約介乎 47% 與 80% 之間，視乎哪間診所而定，原因可能是市民知道在公眾假期期間只有部分普通科門診診所開放應診，所以大都安排在假期前求診。此外，在前往普通科診所求診的病人中，約有 40% 至 60% 左右是需要定期接受跟進診治的長期病患者，因此他們都能預約診症時間，避免在假期中求診。

林鉅成議員問：

主席先生，衛生福利司在答覆的第一段提到，在復活節假期內，往急症室求診的人數增加了 23.5%。請問在增加了的人數和總人數之中，有多少病人是屬於普通科，即患上發燒、感冒等病；有多少是真正屬於急症的呢？政府有否一些具體措施，疏導那些不是急症，但卻往急症室求醫的市民到適當的診所，例如普通的門診部？

衛生福利司答（譯文）：

主席先生，急症服務主要是為緊急傷病者提供醫療服務。不過，急症與否須經醫生診斷後才可決定。平均來說，在求診總人數中，約 4% 屬於危急、16% 屬於緊急、60% 半緊急而約 20% 則屬於非緊急情況。病人往公立醫院急症室求時，當值醫生實在很難拒絕醫理這病人；而且他亦必須在為病人診斷後，才可判斷病人是否真的應到急症室求診。

主席（譯文）：林議員，你問題是否未獲答覆？

林鉅成議員問：

問題的第二部分是，政府有何具體措施，疏導那些不是急症，但往急症室求診的病人到普通科的診所？

衛生福利司答（譯文）：

主席先生，實在很難概括地說，我們有何方法協助病人前往適當的門診診療所求診，但這都關乎市民對甚麼病需要甚麼治療的一般了解及認識。這是我們在普通保健教育之內正向市民灌輸的知識，以協助他們明白自己的需要，使他們知道有需要時可往普通科門診診療所求診，或遇緊急情況時則可前往急症室。

梁智鴻議員問（譯文）：

主席先生，衛生福利司答覆說，在長假期時，有前往求診的人數明顯增加等等的情況出現。衛生福利司可否告知本局。是否有足夠人手，來應付在那些時間裏臨時增加的需求；又政府是否有計劃與私營醫療所磋商，以確保這些突然增加的需求得以紓緩？

主席（譯文）：藉着僱用私家醫生的辦法嗎，梁議員？

梁智鴻議員（譯文）：

不，是詢問他們當中是否有人可在長假期期間照常應診。

衛生福利司答（譯文）：

多謝主席先生；多謝梁智鴻議員提出這問題。急症室求診人數增加，其中一個原因是私家醫生在假期間放假。我認為政府不可能決定誰可以誰不可以在這些時間內放假。不過，我知道很多醫生基於責任及醫德，都會在放假前將病人轉介給他們的同事，並告知病人他們預期何時回來。例如，我知道梁議員擔任管理委員會主席的屯門醫院，便正研究是否可能由政府醫生及私家醫生一同參與合作護理計劃，這計劃無疑會有助於解決醫生在公眾假期內放假的問題。

何敏嘉議員問：

主席先生，剛才衛生福利司在回答林鉅成議員的問題時提到，有大約 20% 往急症室求診的人屬非急症類別。政府可否告訴我們，衛生福利科或醫院管理局會否考慮實行一些方法，令那些在假期往急症室求醫的非患急症人士，能夠有醫生為他們診治？我不想說那些人濫用急症服務，因為事實上，他們在星期日或假期都很難找到醫生為他們診治。政府會否積極處理這事，令這些人在假期時毋須往急症室也有醫生為他們診治？

衛生福利司答（譯文）：

主席先生，我定會考慮是否可能使政府醫生與私家醫生在公眾假期間為病人提供門診服務方面取得更佳協調。我亦會很樂意將這事轉知如香港醫學會等負責處理這些事情的團體。

黃匡源議員問（譯文）：

主席先生，衛生福利司可否告知大家，由於急症室不用收費，而普通科門診診所及私家診所卻需要收費，因此會否與市民可能濫用急症室有關？

衛生福利司答（譯文）：

主席先生，我們並未進行科學化的研究，就政府門診診療所及私家診所需要收費，是否真的導致病人前往急症室求診一事作出評估，但病人寧取免費服務，很可能是因素之一。

警隊的斷層啣接計劃

五、 周梁淑怡議員問：

鑑於警方近期指出，約有一成的警司級警務人員將於一九九七年七月一日前離開警隊，政府可否告知本局：

- (a) 有多少名警司級或以上的本地及外籍高級警務人員，在一九九七年六月三十日前已符合退休條件；及各佔所屬職級整體人員的百分比為何；
- (b) 當局會否公布有多少名屬英國政府海外人員(Her Majesty's Overseas Civil Service)的警司級或以上警務人員將會接受賠償，並在一九九七年六月三十日前離開警隊；
- (c) 當局會否公布警隊高層九七年去留意向調查的全部結果；及
- (d) 當局會採取何種措施，確保警隊不會出現斷層的情況？

公務員事務司答覆的譯文：

主席先生，問題是有關一項估計，指約有一成的警司級以上警務人員，將於一九九七年前離開警隊。這是由於警隊目前正進行人手策劃調查，而傳媒便是根據警務處副處長（管理）的初步個人評估而引述這個數字。現在就 4 條提問答覆如下： —

- (a) 在 457 名警司級及以上人員中，24 名現時已屆退休年齡。即是說，如果按舊退休金計劃計算，他們已超過 50 歲；如果按新退休金計劃計算，他們已超過 55 歲。另有 18 名警司級或以上人員，須於一九九七年六月三十日前退休，因為他們在該日以前已屆退休年齡。我在附件內已按職級列出這數字。
- (b) 目前，共有 182 名英國政府海外人員屬於警司及以上的職級，其中有 9 名將於一九九七年六月三十日前屆退休年齡。其餘則可選擇留任至一般退休年齡，或選擇按英國政府海外人員條款離職。當局已請該等人員，在七月底前向公務員事務科提交正式的申報表，表明是否有意在一九九七年六月前退休。在選擇表格未交齊之前，我們無法在現階段說出有多少名警務人員決定退休。
- (c) 警務處處長打算在人手策劃調查資料分析妥當後，便會公布結果。發給督察級及以上警務人員填報的問卷，已於五月二十日到期收回。然後，還需要一段時間進行分析。警務處處長希望能於本年七月公布調查結果。

- (d) 基於該等初步的資料，警務處處長相信，如無任何事件令致大量警務人員改變其個人計劃，警隊應可從容地應付這個較預期稍高的流失率。為免出現斷層，警務處處長及該處的高級人員，會與警務人員保持密切聯繫，以探測情緒或意向方面的任何改變，導致出現較預期為高的流失率。他們會不斷物色具有潛質的人員加以培訓，以備擢升人員填補有關空缺。

附件

在一九九七年六月三十日前
退休的警務人員數字

現已屆退休年齡的人數：24

職級	人數
副處長	1
高級助理處長	2
總警司	7
高級警司	8
警司	6

在一九九七年六月三十日前屆退休年齡（55歲）的人數：18

職級	人數
副處長	1
助理處長	1
總警司	5
高級警司	4
警司	7

周梁淑怡議員問：

主席先生，最壞的情況可能是全數 182 位屬海外人員的警司都決定在九七年七月前離任。他們可以這樣做，亦有可能這樣做。為何這一部分的所謂正式回應書須分開進行，而不是連同整個檢討一齊進行？又在收回回應書後，會否公布離任人數？

公務員事務司答：

主席先生，這問題比較長，如果我沒有回答一些環節，希望周梁淑怡議員提醒。首先，有關這 182 位同事，他們有權在主權移交前提出退休申請，不論年資，亦不論年齡。但根據我們推測，相信很大部分的同事會留下來繼續為香港市民服務。由於這一次的問卷調查具有肯定作用，即如果他們決定退休，我們會為他們安排退休程序，所以我們要給予他們足夠 6 個月的時間作出回應。問卷在二月份發出，所以在七月底收回問卷是一個很合理的時間。

此外，我想在此一提，如果這些同事希望在現行制度內退休，首先要給香港政府 6 個月的通知，亦要在一九九七年六月三十日之前，將他們所累積的假期全數取完，所以我們會有充分的時間作出妥善安排，安排同事慢慢離開警隊。

至於我們會否將數字公布，我在先前已經指出，警務處處長準備在七月內，當他收回所有調查問卷後，會作出公布，而這公布相信會較為全面。這 182 位同事是比較特殊的一組同事。

主席（譯文）：周梁淑怡議員，問題是否尚未獲答覆？

周梁淑怡議員問：

主席先生，我的問題是，答覆的(b)段是否意味最壞的情況可能是全數人員都離任，但公務員事務司回答說大概可能有很多人留任，他並沒有解釋原因，請問他是基於甚麼理由作出如此推斷？

公務員事務司答：

主席先生，當然，最壞的打算是 182 位同事都會離開，這是事實。不過由於這些問卷都要交回公務員事務科，所以雖然我沒有作統計或深入調查，但從我手頭上的資料已知道很多同事表示準備留在本港。當然，由現時至一九九七年六月三十日，他們仍然可以改變主意。

主席（譯文）：我們還有 4 條補充問題，除此以外，我不擬再接受任何補充提問。

劉慧卿議員問：

主要答覆的末段提到，如無任何事情發生，令大批人員改變他們的個人計劃，警務處處長有信心警隊可以應付流失量。請問公務員事務司，甚麼事情會發生呢？如果發生這事，是否只會令警隊的高層人員改變其個人計劃，抑或整個公務員隊伍內的公務員的個人計劃也會改變？

公務員事務司答：

主席先生，作為公務員，我們永遠都要很小心，所以在任何答案內，特別是關乎那麼多同事的個人想法，我們肯定要說清楚，如果有任何事情發生，他們可能改變主意。我相信這是很合理的推斷。但究竟甚麼事情會令他們改變，每個人都有不同看法，所以劉議員追問這一點，我實在沒有可能一一作出交代。

劉健儀議員問：

主席先生，面對警隊高層不斷流失的情況，公務員事務司在主要答覆的第四段說問題不大，警務處處長會與警隊高層多些接觸，大家不用擔心，但這情況實在令市民十分擔心。政府可否告知本局，其實政府有否有效的應變措施，以應付警隊高層流失對香港整體社會會有嚴重影響這一問題呢？

公務員事務司答：

主席先生，我實在得到很大的鼓舞，因為警隊最近只有兩位較為高級的同事提出退休，而他們都是在正常的環境下退休，但竟然會引起這麼大的回響，由此可見市民對公務員，特別是警隊的穩定性方面的認同，亦即是說對我們的工作非常讚賞。因此，我覺得我們要留意這件事。

至於劉議員問我們在這方面有何計劃，首先，就我們現時手頭上得到的資料，並沒有論據顯示會有很多警員流失。剛才我也說這是由於年齡的問題。由於我們在一九八七年將退休年齡由 55 歲改為 60 歲，所以積累了很多同事在 55 至 60 歲的階段，他們隨時可以退休。因此，在這情況下，較多同事在接近退休年齡時退休，是合理和正常的。

至於如果流失量較預期為大，我們有何方案處理，其實警隊內已經有一連串的計劃，例如將現時由警察出任的文職改由文職人員負責；或改組警隊內部的一些編制；或從新安排工作；又或給予年青有為的同事多些機會可以快些獲得晉升等。我認為這些都是好方法。

楊孝華議員問（譯文）：

主席先生，公務員事務司可否澄清，10%這數字是否他的個人評估？在公務員事務司答覆第(a)及(b)段，他分別表示有 24 及 9 名人員已屆退休年齡，剛巧等於 457 及 182 的 5%。公務員事務司在答覆的最後一段表示：「警隊應可從容地應付這個較預期稍高的流失率。」請公務員事務司告知本局，如調查證實 10%是一個準確的預測數字，則他會否只視這個流失率為他所說的「稍高的流失率」，或會當作較正常流失率高很多的流失率？因為 10%是 5%的兩倍。

公務員事務司答（譯文）：

主席先生，是沒有所謂正常流失率的，主要由於因退休等而產生的人員流失，是會隨機構內職員年齡組合的轉變而不同的。此外，我剛才亦已經說過，我們還須顧及一個特殊因素，就是我們在一九八七年更改了退休年齡。然而，以皇家香港警務處的龐大規模而言，即使流失率為 10%，亦可從容應付。

涂謹申議員問：

主席先生，主要答覆的第四段提到，有一些因素可能導致警務人員改變個人前途的決定。請問最近政府有否發覺一個趨勢，就是一些私人公司或富豪會以優厚的條件吸引警務人員，而政府又很容易批准他們在短時間內離職，這是否一個因素呢？

公務員事務司答：

主席先生，離職的因素很多，當然，受到外界職位的吸引也是因素之一。但當一名人員要離開某一個政府職位，參與私人機構工作，他要依循正式的手續申請。如果該職位並不適合，我們會有規例限制的。

警方的截停及搜身行動

六、 陸觀豪議員問（譯文）：

當局可否告知本局，就達致預期目的而論，警務人員在街上執行截停搜查任務的成效為何（以數字顯示）；以及現行防止警務人員濫用這方面權力的制衡方法是否有效？

保安司答覆的譯文：

主席先生，一九九四年內，警務人員行使權力截停市民合共 130 萬次。這個數字包括截停搜查、路障截查，以及截停查問（並不涉及搜查）在這些行動中，共尋獲約 1 萬名被通緝或失蹤者，以及 3 萬名非法入境者。以數量計，即警方在約每 30 次截停行動中，便有一次取得成果。

除以數字所顯示的成效外，在街上和公眾地方，尤其是罪案黑點，若常見警員巡邏，並有權截停搜查可疑人物，則可產生阻嚇作用。

當然，警隊深知執行職務時，務必要在維護和尊重個人自由、保持隱私及尊嚴，以及維持治安各方面取得平衡。警察通例、警務處程序手冊和有關的總部通令，均有載列執行截停搜查行動的詳盡指引和程序。當局會徹查所有對濫用權力投訴。如有充分理由證明投訴屬實，犯錯的警員便須接受紀律處分，甚至被刑事起訴。

投訴警察課去年所接獲的 3090 宗投訴中，只有 19 宗有關截停搜查行動。從這些數字看來，濫用權力的問題並不嚴重。不過，我們會經常留意有關情況和檢討現行指引。

陸觀豪議員問（譯文）：

主席先生，一九九四年 18 歲或以上的平均人口為 450 萬。這表示去年平均每 4 名成年人，便有一名曾被警方截停。保安司是否同意這比例反映了警方即使不是濫用，也是過分運用了這方面的權力？

保安司答（譯文）：

主席先生，不，我不同意。首先我想指出，並非所有 130 萬次的截停行動每次均涉及搜查一名市民。一如我的解釋，有關數字是包括了路障截查，以及不包括搜查的截停行動。但正如我剛才的解釋，警方有需要行使這方面的權力，以打擊非法入境者的問題，及偵查和防止罪案。

主席（譯文）：陸議員，你的問題是否未獲答覆？

陸觀豪議員問（譯文）：

主席先生，剛才說路障截查行動不包括搜查市民，我是否聽錯了呢？

保安司答（譯文）：

主席先生，沒有聽錯，路障截查是不包括搜查市民的。

馮智活議員問：

主席先生，相信大部分市民都不喜歡在公眾地方給警員截停及搜身。警方有否考慮減低截停行動的數目，但仍然可維持執法的效果？

保安司答（譯文）：

主席先生，我認為我列舉的數字便是明證。如果警方失去我所指的權力，那麼香港每年的非法入境者人數將多增 3000 人，而數以千計的被通緝者將逍遙法外。如果我們減少截停行動的數目，有關的成效也會降低。換言之，每年將有更多在逃的非法入境者，以及更多被通緝者逍遙法外。

林鉅成議員問：

主席先生，保安司在主要答覆的第四段指出，投訴警察課去年所接獲的三千多宗投訴中，只有 19 宗與截停搜查行動有關。雖然只得 19 宗投訴，但事實上在我們平常與市民接觸的過程中，發覺很多人是因為怕麻煩而不去投訴。在投訴警察課的個案當中，市民很多時投訴說警察沒有充分理由截停他們，而警方通常解釋說是懷疑他們是非法入境者。當我們追問為何懷疑這些人是非法入境者時，警方的答覆往往十分可笑。我想在此正式問保安司，政府是根據甚麼準則，懷疑某人是非法入境者？

保安司答（譯文）：主席先生，警方必須有合理的懷疑理由，而要我們具體地詳細列出有關準則，顯然十分困難，因為根本沒有一成不變的規則。然而，警務人員已有特別的指引，不可只是因為希望找到犯罪的證據，便隨意截停任何人；合理的懷疑是建基於一些資料或觀察，使有理智的人相信某人已完成或即將進行一項行動。考慮因素包括有關人士的行為、所攜帶的物品、四周環境的情況，以及有關地區的治安狀況。警務人員須在行使這方面的權力時，運用他們的常識、經驗和專業判斷。

至於懷疑非法入境的情況，我認為頗明顯的是，有關合理懷疑的理由是較為廣泛的。非法入境者是非常不容易看得出來的，因此，我們亦需要倚賴有關警務人員的常識、經驗和專業判斷。

涂謹申議員問：

主席先生，我們承認很難就懷疑是否客觀作出定義。保安司在聽過陸觀豪議員剛才所引述的數字，即每四個成年人就有一個在一年內會被截查一次，保安司就說在上一年警方確實透過截查行動，發現 3 萬名非法入境者及 1 萬名失蹤或被通緝人士。但我想告訴保安司，九三年的截停行動數目較九四年差不多少了 20%，但所得的結果差不多，也是發現了大約二萬多三萬名非法入境者。因此，保安司是否應該作出檢討，令那些通緝指引及教導警務人員作出判斷的方法能較切合實際，或可給警務人員多些訓示和訓練，令截停行動的數目能減至最低，亦可以得到同樣效果，只要警務人員能作出較為準確的判斷便可？不知道保安司認為我的意見是否有參考價值？

保安司答（譯文）：

主席先生，警務人員已有特別指引，不可只是因為要找尋犯罪證據而進行搜查，這點我剛才回答時已經說過。我要在此澄清涂議員所提出的統計數字。一九九四年進行的截停搜查行動數目與一九九三年比較，是增加了 6%；而一九九四年截獲的被通緝或失蹤人士，以及非法入境者的數目，比一九九三年則增加 12%。換言之，我們只增加了 6%的行動數目，便增加了 12%的成果。

主席（譯文）：涂議員，你的問題是否未獲答覆？

涂謹申議員問：

主席先生，如果是這樣的話，我們每年作出 400 萬次截停行動，可能會發現更多非法入境者。我想問問保安司，究竟如何作出平衡？他的看法是甚麼意思？

保安司答（譯文）：

主席先生，我並不認為我們有意，甚或實在有能力在一年內作出 400 萬次截停搜查行動。一如我在回答較早的一條問題時指出，有關截停搜查行動，很大程度上是關乎判斷的問題。沒有人會掛着「我是非法入境者」的牌隨處走動，亦沒有人會四處告訴別人「我是一名通緝犯或失蹤人士」。我們一定要倚賴有關警務人員的專業知識和判斷。我們並沒有規定要進行多少次截停搜查行動，純粹是因應當時當地的治安情境而作出相應行動。我相信我在回答主要問題時所提出的成果，已足以證明我們在那方面頗為成功。

議員問題的書面答覆

職業健康診所

七、 陸恭蕙議員問題的譯文：

當局可否告知本局，職業健康診療所啓用後首 8 個月內，到該處求診的人士從事何種職業，並受傷及／或患病的類別為何？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，由一九九三年十一月三十日至一九九四年七月三十一日止的 8 個月內，共有 246 人前往觀塘職業健康診所求診，其中 148 人（或 60%）是因工作關係受傷或染病而需接受治療的。以下是各種與工作有關的疾病／損傷的分項數字，分別按求診者的職業類別開列：

與工作有關的疾病 ／損傷種類	職業類別				總數
	建造業	製造業	服務業	辦公室 職務	
上肢損傷	6	6	8	0	20
下肢損傷	4	5	8	0	17
軀幹損傷	7	14	20	2	43
頭部／頸部損傷	1	1	2	0	4
職業肺病	1	4	3	0	8
肌骨骼的病症	1	16	13	6	36
職業性皮膚炎	1	5	4	1	11
鉛中毒	0	2	0	0	2
噪音導致聽覺受損	3	3	1	0	7
總數	24	56	59	9	148

遣返越南船民

八、 黃偉賢議員問：

較早前，越南政府承諾將會每月收回滯港船民 1800 名，政府可否告知本局：

- (a) 預計每月可遣返多少名滯港船民；
- (b) 有何措施落實上述每月遣返 1800 人的目標；預計在執行該等措施時會遇上甚麼困難及如何克服這些困難；及
- (c) 會否考慮以當然遣返方式來達到上述目標；若否，原因為何？

保安司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 在實施簡化遣返程序和評估其成效之前，便先行預測可遣返的越南移居者數目，似屬過早。不過，我們當然會盡可能每月遣返最多數目的移居者。
- (b) 爲了加快把越南移居者遣返越南，當局會實施第六屆印支難民問題國際會議督導委員會所同意的簡化遣返程序。

當局預計遇到的主要困難有兩方面：願意返國的越南移居者人數，和越南當局批准他們返國的速度。爲了鼓勵更多越南移居者參加自願遣返計劃，聯合國難民專員和香港政府已加強在羈留中心進行游說，並爲自願返回越南的合資格移居者提供每人 150 美元的額外津貼。

- (c) 我們會加快進行有秩序遣返計劃，作爲鼓勵更多越南移居者參加自願遣返計劃的方法。我們始終認爲自願遣返計劃是較可取的遣返辦法。

向大亞灣核電廠購買電力

九、 陸恭蕙議員問題的譯文：

基於中華電力有限公司（以下簡稱「中電」）須向大亞灣核電站購買其總發電量 70% 的電力，而該項購電的財務安排不受管制計劃協議的規管，政府可否告知本局：

- (a) 中電須向大亞灣核電站購買其 70% 電力至何時；
- (b) 購自大亞灣核電站的電力價格如何訂定；及
- (c) 廣東核電合營有限公司可從電力收費收回的每年固定溢利額為何？

經濟司答覆的譯文：

主席先生，

大亞灣廣東核電站是由廣東核電合營有限公司擁有及經營的。廣東核電合營有限公司則是由香港核電投資有限公司及廣東核電投資有限公司分別擁有 25% 及 75% 權益股的聯營機構。

根據聯營合約的條款，香港核電投資有限公司須向廣東核電站購買總產量 70% 的電力，當中 25% 是直接購自廣東核電合營有限公司，45% 則來自廣東核電投資有限公司的轉賣。香港核電投資有限公司會將購得的核電以原價售予其控股公司，即中華電力有限公司（中電），以供輸送予中電客戶使用。政府可藉每年的核數檢討，監察中電透過香港核電投資有限公司購買核電的情況。

說過上述背景後，現就各項問題作答如下：

- (a) 除非各有關方面同意續期，否則聯營合約將維持有效至二零一四年五月五日，即第二個核電機組投產後 20 年；
- (b) 香港核電投資有限公司與廣東核電投資有限公司須以十足經濟代價，其中包括利潤因素，向廣東核電合營有限公司購買電力。至於廣東核電投資有限公司轉賣電力予香港核電投資公司，則有下列條件：
 - (i) 廣東核電投資有限公司轉賣電力予香港核電投資有限公司時，不得把原價提高；
 - (ii) 在計至一九九八年十二月三十一日的投產首五年內，根據轉賣安排購買的電量，每年不得超過 45 億個單位；及
 - (iii) 在投產的首五年內，每單位的售價不能超過在香港興建並於一九九一年投產的燃煤發電廠所產生每單位電量的估計費用。
- (c) 廣東核電合營有限公司的利潤是按股東投資金額某個百分率計算，並顧及核電站的運作及使用情況。其利潤的實際款額屬敏感商業資料。廣東核電合營有限公司

並非直接向香港及廣東的客戶售電，該公司從中華電力有限公司各客戶收回的利潤，與經由香港核電投資有限公司購買的電力成正比。

預防感冒的防疫注射

十、 黃震遐議員問：

政府可否告知本局：

- (a) 過去 3 年，每年因感冒或感冒引致的併發症而入住醫院管理局轄下醫院的病人人數；及
- (b) 鑑於多宗調查證明注射感冒疫苗可以減少感冒及其併發症，政府會否為本港年老市民安排預防感冒的防疫注射？

衛生福利司答覆的譯文：

主席先生，

(a) 在一九九二、九三及九四年，因感冒而入住醫院管理局轄下醫院的病人人數，分別為 50、61 及 61 人。至於因感冒引致的併發症而入住醫院的病人人數，我們手頭上並無這方面的資料，因為上述醫院現時採用的出院資料代碼系統，並無將感冒引致的併發症另行分類。

(b) 我們在研究是否推行任何防疫注射計劃時，須審慎考慮多個因素，包括該疾病在本港所引起問題的嚴重程度、疫苗可能產生的副作用、推行方面的後勤輔助、成本效益，以及該項計劃可帶來的整體利益等。關於預防感冒的防疫注射，由於我們都知道感冒病毒經常會出現轉化，故亦須考慮能否及時研製出新的疫苗並生產足夠的數量，以應本港推行防疫注射計劃所需。成員包括有關專家在內的衛生署免疫事務諮詢委員會，將於今年稍後時間審議這個問題。

巡視樓宇

十一、 李國寶議員問題的譯文：

根據香港混凝土維修協會對本港的住宅及商業樓宇進行視察的結果，全港逾六成建築物現在已有嚴重的結構問題，或將會出現潛在的危險結構問題。有鑑於此，政府可否告知本局，會否考慮訂立一項強制性質的視察方案，規定業主必須每隔 5 至 10 年便檢查其建築物；若然，推行該方案的時間表為何？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，事實上，政府一直密切留意私人樓宇的結構狀況，並進行視察。在一九八九年，屋宇署推行一項憑觀察外表來對建築物結構進行視察的計劃。該署共視察了 6 萬幢建築物，並根據其危險程度加以分類。其中 266 幢建築物已經拆卸，16000 幢接獲近 5 000 份修葺通知。約有 4 萬幢建築物，則被認為由初步視察起計的 5 年內，應無須採任何重要行動。

一九九四年十月，屋宇署亦委託顧問研究，在一九四六年至一九五八年間建成而有懸臂式結構的樓宇的情況。這項研究旨在確定這些樓宇現時的結構狀況、評估其耐用程度和損壞趨勢，以及就這些樓宇日後進行的視察和調查策略作出建議。這項研究預期在今年年底完成，當鋼筋受到侵蝕經證實是導致去年在香港仔發生簷篷倒塌意外的原因後，屋宇署認為在一九五九年至一九八零年間建成「樓齡較小」的樓宇，亦須加以勘測。政府希望能夠在短期內為這項計劃尋求所需的撥款。

對於業主應負責維修其物業的意見，政府深表贊同。推行強制計劃，規定業主須定期視察樓宇，將有助進一步加強樓宇的安全和保養。待上述研究獲得結果，政府便有更多資料，用來研究推行強制樓宇視察計劃的需要和可行性。在此期間，政府會繼續加強宣傳工作，提醒業主應妥善維修他們的物業，而各區的大廈管理統籌小組亦會向業主和居民協會提供有關樓宇保養的意見。

僱員再培訓委員會

十二、 彭震海議員問：

有關僱員再培訓委員會經費短缺的問題，政府可否告知本局：

- (a) 政府會否繼續注資予該委員會；若然，將注資多少；若否，原因為何；及
- (b) 會否考慮向聘請外勞的僱主增加徵費；若否，原因為何？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 在一九九二年，政府向僱員再培訓基金（簡稱「基金」）注資 3 億元，提供經濟資源以便僱員再培訓局履行其法定職能。除該基金和基金利息收入外，僱員再培訓局亦會向（根據一般輸入勞工計劃及為機場核心計劃工程而設的特別輸入勞工計劃）聘用外來工人的僱主收取徵款，作為其運作經費。

在一九九五至九六財政年度，僱員再培訓局準備動用 2.9 億元提供再培訓課程，供 30 歲以上需要轉業的工人、工傷康復者、弱能人士及其他打算重投勞動行列的人士修讀。其所需費用中，2.39 億元可由基金所得的利息及徵款收入支付。餘下的 5,100 萬元，則會從基金撥出。截止一九九五年四月三十日為止，基金的結餘是 2.8 億元。

根據上述計算，到一九九五至九六財政年度結束時，基金的結餘將仍有 2.29 億元。由於僱員再培訓局的財政狀況仍十分健全，政府實無迫切需要向基金再度注資。

- (b) 政府現正檢討一般輸入勞工計劃的運作情況，亦會在該檢討過程中一併研究是否需要調整向聘用外來工人僱主所收取的徵款額。

公眾停車場

十三、 劉皇發議員問：

政府可否告知本局：

- (a) 現時由政府擁有的公眾停車場共有多少個；其中有多少個停車場已經交由私營公司管理；及
- (b) 該批由私營公司管理的公眾停車場在一九九四至九五財政年度內的收入共有多少；其中，政府及私營停車場管理公司所佔的百分比分別為何？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 由政府擁有的公眾停車場共有 14 個。這些停車場以個別管理合約批給九龍倉集團有限公司和威信（香港）停車場管理有限公司管理。該兩間公司各自管理 7 個停車場。這些合約均以競投方式批出。
- (b) 在一九九四至九五年度，這些停車場的總收入約為 3.4 億元，其中約 90% 歸政府所有。

裁判法院發出的中文傳票

十四、 劉慧卿議員問：

裁判法院發出附有中文本的傳票當中，部分項目包括被告的住址、控告事項的細節及事發地點等，現時仍以英文書寫，對不諳英語的市民可能引起不便。有鑑於此，政府可否告知本局：

- (a) 現時由裁判法院發出的全部傳票是否均已附有中文本；
- (b) 附有中文本的傳票是否有特定的標準格式；若然，為何傳票的中文本內部分項目仍以英文書寫；這會否有違發出中文本的原意；及
- (c) 裁判法院是否有計劃全面採用只以中文書寫的傳票；若然，將於何時執行？

布政司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 裁判法院發出的傳票，是由傳票個案處理系統(CASEMAN)製備。傳票是否附有中譯本，視乎有關檢控部門是否備有標準的控罪概述。大部分（約 3000 條）標準控罪概述均有中英文本，而有關這些控罪的傳票均以中英文發出。不過，由於上述系統在功能上所受的限制，可變動項目例如被告的住址等，則尚未有中文本。
- (b) 所有傳票均依據香港法例第 227 章裁判官（表格）規則表格 1 的格式制定及發出。當局業已擬訂表格的中文本，在參照下文(c)段所述跨部門工作小組的研究結果而將該系統的功能提升後，便會開始使用表格的中文本。
- (c) 長遠來說，該系統首先須把其功能提高，然後傳票才可以中英文發出。當局已經成立一個跨部門工作小組，鑑定所需作出的改善，以便全部傳票均有中英文本，同時並訂出方法，與檢控部門在互換電子資料方面建立聯繫。預期工作小組可於本年底得出研究結果。

為大學教育資助委員會屬下各大學提供學生宿舍

十五、 黃偉賢議員問：

就大學教育資助委員會屬下各大學提供學生宿舍事宜，政府可否告知本局：

- (a) 各大學是以甚麼準則來批核學生寄宿的申請；各大學是否以路途遙遠及交通不便作為提供宿舍予學生的優先條件；若否，原因為何；及
- (b) 政府會否要求各大學提供資料，詳載在過去 3 年內，共有多少名居於屯門或元朗區的學生遭各院校拒絕提供宿舍，以及申請遭拒的原因？

教育統籌司答：

主席先生，7 間接受教資會資助的院校當中，只有香港中文大學（中大）、香港科技大學（科大）和香港大學（港大）現時設有學生宿舍。不過，嶺南學院（嶺南）和香港教育學院（教育學院）亦會分別在其位於屯門和大埔的新校園內，設有一些學生宿舍。

關於問題(a)部，中大、科大和港大為學生編配宿位的主要準則如下：

- (a) 學生往返住所與校園之間所需的時間；
- (b) 學生的家居環境；及
- (c) 特殊的個人需要，例如身體缺陷等。

此外，科大和港大均保留小部分宿位，編配給一些具有領導才能和經證實對宿舍生活有貢獻的學生。

關於問題(b)部，政府曾向有關的大學索取資料。港大及中大並無有關居於屯門和元朗的學生申請宿位被拒的統計數字。但這兩間大學均證實，在正常情況下，居於屯門或元朗的學生是會獲編配宿位的。至於科大，所有居於屯門或元朗而申請入住學生宿舍的學生，在過去 3 年均獲編配宿位。

香港居民居於中國大陸的妻子入住公屋的資格

十六、 杜葉錫恩議員問題的譯文：

香港居民的內地妻子深知，若將其在本港所生的嬰孩留在香港，她們不但可享有其他福利，還能符合有六成家庭成員在港的規定，使其在申請編配公屋單位時，免受 7 年居港期規定的規限。因此，即使已在中國誕下一名子女的母親，只要她將另外兩名在香港出生的子女留在香港，並將子女的名字加在丈夫的單身人士申請書上，便可免受 7 年居港期規定的規限。然而，此舉卻帶來諸如嬰孩沒有母親照顧的社會問題、鼓勵多生子女，以及延長輪候公屋登記冊上本港居民的輪候時間。有鑑於此，政府可否告知本局，會否考慮堵塞此漏洞，在審定申請資格時，只計算該等母親獲配每天入境名額來港後的居港年期，而不計算顯然是為符合公屋申請資格而留在香港的子女的居港年期？

房屋司答覆的譯文：

主席先生，公屋申請人及其家庭的大部分成員，都必須符合居港 7 年的公屋申請資格，名列單身人士公屋輪候冊的申請人，其後可提出申請，將他的妻子、子女及親屬的名字加入申請書內，以及將申請轉撥公屋總輪候冊。轉撥後，他可在輪候時間方面獲得優惠。所獲的優惠將相等於他在單身人士公屋輪候冊所累積的輪候時間的一半，但最多不得超逾 3 年。也就是說，如申請人的家庭狀況真正有所改變，他毋須重新排隊輪候。這項安排一直運作良好，並被視為是合理和公平的。在一九九四至九五年，約有 1100 宗這類個案，其中只有少數涉及內地妻子在本港誕下子女。我們無意改變這項政策，但會經常檢討有關情況。

英國政府海外人員的補償問題

十七、 夏永豪議員問：

鑑於日前有英國國會議員聲稱，在香港政府任職的英國政府海外人員，如因一九九七年主權移交而須提前退休者，其補償金應由香港政府負擔。就此事宜，政府可否告知本局：

- (a) 該等人員的總人數為何；
- (b) 他們應得的補償金金額共多少；及
- (c) 政府曾否明確向英國政府表示絕對不會由香港公帑支付該等補償金；若有，於何時及以何方式作表示；若否，原因何在？

公務員事務司答覆的譯文：

主席先生，根據英國白皮書所載，英國政府對直屬海外人員負有道義上的責任。其他屬土因憲法更改致令英國外交及聯邦事務大臣喪失權力時，英國政府便會依循白皮書所載而行事。因此，英國政府已答應為在香港任職的直屬海外人員推行一項補償計劃，並支付補償金。根據該項補償計劃，有關人員可選擇在一九九六年七月一日至一九九七年六月三十日期間內退休，或在喪失英國政府海外人員身分後，繼續留任。這些補償金及退休安排，符合了英國政府所需承擔的責任，以及英國政府海外人員的聘用條款。關於上述問題，我的答覆如下：

- (a) 約有 550 名英國政府海外人員，有資格根據英國政府海外人員補償計劃支取補償金。這些人員不論是選擇退休，或是在喪失英國政府海外人員身分後繼續留任，均可獲得補償。

- (b) 個別英國政府海外人員可獲的補償金額並不相同，須視乎有關人員的薪酬、可供計算退休金的年資、年齡及適用的退休金計劃等因素而定。按一九九一／九二年度的價格計算，個別人員可獲的最高補償金額為 12 萬英鎊，這個數額會根據英國零售物價指數，予以調高，現時的最高限額為 134,500 英鎊。該筆款項會在有關人員年屆四十五歲左右支付。據英國政府估計，英國政府海外人員補償計劃的總開支約為 4,000 萬英鎊。
- (c) 英國政府海外人員補償計劃的開支，會全數由英國政府負擔。英國海外發展署會負責制定詳細的付款安排。

香港的填海工程

十八、 劉慧卿議員問題的譯文：

當局可否告知本局：

- (a) 本港填海工程於何時開始；迄今共完成了哪些主要填海工程；
- (b) 本港由填海所得的土地共有多少公頃；及
- (c) 由現時至一九九七年六月三十日這段期間內，由填海所得的土地將會有多少公頃？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，香港的填海工程可上溯至很久以前。從舊地圖所見，香港可能在遠早於一八八七年之前便已開始有填海工程。部分有關的歷史紀錄現時已無法查考，但一般都認為，在香港島北部和在九龍東、西部沿海一帶的已建設區所處的土地，有很多都是在一九四五年之前由填海而成的。

所有的填海工程，都是為取得土地，以供本港的社會和經濟發展用途而進行的。據估計，截至一九九四年九月為止，本港共有 5400 公頃土地是由填海所得的。舉例來說，近年的填海工程，是為建設沙田、屯門、將軍澳和天水圍等各個新市鎮，及為興建貨櫃碼頭和工業邨而進行的。至於較近期在西九龍，及在赤鱸角機場和將軍澳工業邨的選址進行的填海工程，亦已大致完成。

現時有若干項填海工程仍在施工階段，估計到了一九九七年六月三十日，這些工程將為本港增加 100 公頃土地。這些填海工程包括在西九龍尚餘的部分工程，以及在中區及灣仔、愛秩序灣、卑路乍灣和昂船洲的工程。

法定公共機構主要行政人員所獲的薪金及附帶福利

十九、 張文光議員問：

就法定公共機構主要行政人員所獲的薪金及附帶福利事宜，政府可否告知本局：

- (a) 薪酬釐訂的準則；
- (b) 哪些法定公共機構已經公開其主要行政人員的薪酬；哪些法定公共機構沒有公開，原因為何；會否考慮要求這些機構公開其主要行政人員的薪酬；及
- (c) 由於這些法定機構的經費由公帑撥款支付，對於那些仍未公開其主要行政人員薪酬的機構，當局有何機制作出監察？

布政司答覆的譯文：

主席先生，由公帑資助的法定組織主要行政人員，薪酬各有不同，視乎責任的輕重和範圍而定。因此，我只能就張議員的提問，概括地給予一個答覆。

- (a) 這些法定組織採用的準則各有差異，視乎本身的需要而定，但一般都會考慮以下各點：
 - 政府部門或私營機構內承擔同類責任、並要求具備相若資格及經驗的職位的薪酬水平；
 - 任何在有關機構獨立進行的管理研究。
- (b) 市民隨時可以取得這些組織轄下職員總薪酬的資料。其中部分組織亦透過招聘廣告或年報，公開其高級行政人員的薪酬級別或薪級。有關這些組織的名單夾附於後，以供查閱。我們會鼓勵其他組織在接獲市民的要求時，盡量向他們提供類似的資料。不過，個別人員的薪酬資料則不能披露，因為這些組織在招聘及挽留具適當才幹及經驗的人員方面，往往須與私營機構競爭，若公開這些人員的薪酬，則可能會削弱其競爭力，尤以那些法例規定須按審慎商業原則運作的組織為然；
- (c) 本港已有多個行之有效的機制，方便政府監察這些組織的運作，其中包括：
 - 規管這些組織的運作所需的法例條文；
 - 由政府代表擔任各有關管理委員會的成員；

- 定期向政府及其他監管組織呈交報告；
- 每年向政府呈交經審核的帳目，並提交立法局省覽。

附件

1. 香港公開進修學院
2. 香港教育學院
3. 大學教育資助委員會資助的院校
4. 香港演藝學院。
5. 香港藝術發展局+
6. 香港地下鐵路公司
7. 九廣鐵路公司
8. 證券及期貨事務監察委員會*

+ (該局於一九九五年六月成立後會公開有關資料)

* (該委員會於一九九五年六月發表年度帳目時會公開有關資料)

前政治部警務人員

二十、 張文光議員問：

就以前曾於已解散的政治部工作而現時仍任職警隊，並在警務人員薪級表第 47 點及以上的警務人員，政府可否告知本局：

- (a) 該等警務人員的年歲和現時的職位，以及其中有多少已選擇新長俸計劃；及
- (b) 在過去 3 年，每年有多少該等曾任職政治部而薪金在警務人員薪級表第 47 點及以上的警務人員，以及同等職級但沒有在政治部工作的警務人員，分別正在申請及已獲批准提前退休；又前者每年佔該等職級人員總人數的百分之幾？

公務員事務司答覆的譯文：

主席先生，在現役的警司（警務人員薪級表第 48 點）及以上職級的警務人員中，我們已查悉約有 100 名在其警務生涯的某段時日，曾在政治部服務。實際人數可能不止此數，但我們未有詳細翻查所有現時任職警隊屬於這些職級人員的人事紀錄，故未能提供準確的數字。鑑於警隊目前屬於上述職級的警務人員共有 457 名，進行翻查工作殊非易事。

基於以上理由，我們實在難以提供所需數字的細目。不過，警司及以上職級警務人員申請提前退休的大體情況已開列如下。關於已提交的申請退休個案，全部獲得批准。

職級	1992	1993	1994	1995 (截至目前)	現役人數
警司	11	2	6	13	291
高級警司	2	3	1	5	92
總警司	1	—	—	2	53
助理處長及以上	—	—	—	4	21
總數	14	5	7	24	457

條例草案

條例草案首讀

1995 年法定語文（修訂）條例草案

1995 年公共巴士服務（修訂）條例草案

機場管理局條例草案

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

1995 年法定語文（修訂）條例草案

布政司動議二讀：「一項修訂法定語文條例的條例草案。」

布政司致辭：

主席先生，我謹動議二讀 1995 年法定語文（修訂）條例草案。本條例草案旨在撤銷現時對較高級法院及某些審裁處使用中文的限制。

法定語文條例第 5(1)條訂定，該條例附表所指明的法院／法庭的司法程序，可按該法院／法庭認為適當的語文以英文或中文進行。附表所載的法院／法庭包括：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、人民入境事務審裁處、文康市政上訴委員會、行政上訴委員會及小額薪酬索償仲裁處。不過，條例第 5(2)條規定，上訴法院、高等法院、地方法院及附表沒有指明的其他法院／法庭的司法程序，只可用英文進行。這表示這些法院／法庭的所有聆訊只可用英文進行，儘管條例第 5(3)條明確容許出席任何法院／法庭的當事人及證人可用其中一種法定語文或該法院／法庭准許的其他語文，並在有需要時由法庭傳譯主任提供傳譯服務。此外，擬在法院／法庭出示的所有中文文件，均須譯成英文，並經政府翻譯員核證。

一九九二年八月，首席大法官委出一個工作小組，由陳兆愷大法官擔任主席，負責「研究如何在現有資源及增加合理資源的情況下，在地方法院推行使用中文」。一九九三年九月，首席大法官委出另一個工作小組，由烈顯倫大法官擔任主席，以「研究如何按情況所需，在各級法院的司法程序中進一步推廣使用中文，以及在法律上普遍更廣泛使用中文。」兩個工作小組均建議應撤銷現時對較高級法院使用中文的限制。首席大法官原則上接納這項建議，其後於一九九四年九月委出一個督導委員會，由陳兆愷大法官擔任主席，負責就如何推行這項建議提供意見。督導委員會現已完成有關工作，並就所需的法例修訂及實際的實施策略提出建議。

行政局已通過督導委員會的建議，贊同修訂法定語文條例，撤銷現時對較高級法院及某些審裁處使用中文的限制。1995 年法定語文（修訂）條例草案載有一項主要條款，即第 3 條。該條授權主審法官可兼用兩種法定語文或採用其中一種，但其對語文的選擇不應支配當事人、代表律師或證人採用何種語文。當事人的代表律師可兼用兩種法定語文或採用其中一種；而當事人及證人甚至可採用其他語文，並在有需要時獲提供傳譯服務。此外，亦建議法庭文件實際上可以英文或中文呈交，必要時更會翻譯成法官在聆訊時決定採用的語文；及有關司法程序的文本將會按照法院／法庭認為適當的語文，以英文或中文撰寫。

這項改革將促使本港法院／法庭更廣泛使用中文，因為那些認為在自己的案件中使用中文較英文能獲得更公平判決的人士，將可選擇採用中文。但這是一項複雜的工作，而且必須分階段進行。行政局已通過由首席大法官委出的督導委員會所建議的 8 個階段實施策

略。該策略旨在設立一個架構，以便在一九九七年七月一日前，香港所有司法程序均可同時採用中文和英文。有關分階段實施上述策略的步伐，將由首席大法官因應從本年八月起進行的一連串試驗計劃中汲取的經驗而作出決定。草案第 3 條賦予首席大法官所需的權力，以進行這項工作。

葉錫安議員及本局部分議員建議使用即時傳譯服務，作為實施雙語法院制度的較直接方法。督導委員會曾研究這項建議是否可行，結論是聽取證供時不宜使用即時傳譯服務，因為口頭陳述往往是即時作出的。在沒有詳盡翻譯庭上對話的情況下，即時傳譯的過程中可能出現重大錯誤，這些錯誤若不加以糾正，可能會導致錯判。再者，與接續傳譯不同，在即時傳譯中出現的誤差不易察覺。不過，督導委員會亦對曾在其他審訊階段提供即時傳譯服務的可行性抱着開放的態度。司法機構將於今年十月實施一項試驗計劃，嘗試在高等法院聆訊的上訴案件中使用即時傳譯服務，因為這些案件是不用提出證供的。

督導委員會曾經諮詢大律師公會及律師會的意見，並已在落實條例草案及上述分 8 個階段實施的策略時考慮到他們的意見。我亦知道當局已經就該項策略諮詢立法局司法及法律事務委員會，並得到該委員會的支持。

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。

1995 年公共巴士服務（修訂）條例草案

運輸司動議二讀：「一項修訂公共巴士服務條例的條例草案。」

運輸司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1995 年公共巴士服務（修訂）條例草案，

專利巴士公司在提供公共交通服務上扮演重要的角色。本港每天有超過 350 萬人次乘搭巴士，便足以證明這一點。倘巴士服務發生任何嚴重停頓，後不堪設想，而政府是有責任去盡力防止這種情況發生的。今天在各位議員面前的 1995 年公共巴士服務（修訂）條例草案，旨在賦予政府所需的權力，以便一旦有專利巴士公司停止運作時能夠處理緊急情況。

現時的條例是於一九七五年，即超過二十年之前制訂的。現行條文賦予總督會同行政局權力，倘有任何巴士公司不能維持適當及有效服務時，可取消其專利並接管其產業不超過一年、或在發生緊急情況時暫停該專利權；這些權力已不足以應付今天的情況。一項主要理由是巴士數目已大大增加了。因此，倘有任何一間主要經營公司停業，便根本沒有足夠時間在短短一年內甄選另一間經營公司去取而代之並使專利巴士服務返回正常軌道運作。政府亦需要權力去應付一旦有專利權不獲延續的情況，除了有關巴士廠房及巴士租用的事宜外，亦使政府有權購置認為對巴士經營所必需的產業，例如巴士及零件等。此舉是有助新的經營公司進行準備工作以展開服務。

以上建議的措施確實很嚴厲，卻是有需要藉此保障在緊急情況下市民仍有巴士服務。不過，政府絕無意對專利權公司施以財政上的處罰，為此，條例草案規定，須在租用或購置提供巴士服務所需的巴士及其他產業時根據公開市場租值支付租金或補償。

主席先生，讓我簡要地陳述條例草案的各項特點：

- (a) 條例草案第 3 條容許政府在發生緊急情況時暫停有關公司的專利權及接管該專利公司所使用或持有的產業。
- (b) 條例草案第 4 條延展接管專利公司所使用或持有的產業的期限至不超過兩年，並可在得到總督會同行政局批准時，再延展一年。專利權屆滿而不獲延續的情況亦包括在內。在這情況下，專利公司於接獲政府的書面通知後，即須將有關產業移交政府。
- (c) 條例草案第 5 條使政府有權購置由專利公司所使用或持有的產業（土地及樓宇除外）倘政府欲購買其中若干產業，則必須在臨時接管起的一年內通知有關專利公司。本條亦賦予政府進入有關公司的權力。

上述各條亦詳細列明補償條文及條件，而政府可根據這些條文及條件接管與專利權有關的產業。第 5 條中的新增第 25D 條亦規定，與補償有關的紛爭須由一個獨立仲裁人裁決。

條例草案第 6 條規定，上述修訂適用於所有現行專利權。

主席先生，讓我向各位議員保證，政府無意接管公共巴士服務，除非情況非常特殊，縱使如此，接管期亦不會長於讓私人企業可以恢復有關運作所需的時間。這項提交本局的條例草案純粹旨在保障市民的乘車利益。我謹此陳辭，建議各位議員通過本條例草案。

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。

機場管理局條例草案

運輸司動議二讀：「一項重組臨時機場管理局及規定自本條例生效日期起，該局的中文名稱爲“機場管理局”而英文名稱則爲“Airport Authority”，使其能在赤鱘角附近提供、營運、發展及維持一個民航機場，並界定其職能，以及對在安全、保安周全及有效率的情況下營運該機場和有關事宜，訂定條文的條例草案。」

財經事務司致辭的譯文：

主席先生，我動議二讀機場管理局條例草案。

本條例草案旨在改組臨時機場管理局爲機場管理局（管理局），使其能夠提供、營運、發展及維持我們的赤鱘角新機場。條例草案界定管理局的職能，以及就如何在安全、保安周全及有效率的情況下營運機場訂定條文。

我們在一九九四年一月以白紙條例草案形式公布了機場公司條例草案諮詢市民。本局議員其後成立了小組委員會研究這白紙條例草案。我們十分感謝小組委員會委員提出的意見和建議。此外，黃匡源議員另向我們提交了一份書面意見，陳偉業議員、馮檢基議員、李華明議員、潘國廉議員、譚耀宗議員都分別為他們所代表的組織提交意見，我們十分感謝。新機場及有關工程諮詢委員會、好些其他團體、以及市民大眾等都花過時間研究白紙條例草案、提出意見，我們亦一併向他們致謝。

諮詢公眾期間，我們收到 19 份書面意見；與本局的小組委員會、新機場及有關工程諮詢委員會的專案小組和好些團體組織舉行過 14 次會議。我們收到的意見，主要是關於管理局的名稱、結構、權力和職能，職員聘用、政府控制的程度、監察和審計、補償款額和費用。我們研究過所收到的每一份意見。根據關於香港新機場建設及有關問題的諒解備忘錄，我們亦曾透過聯合聯絡小組的機場委員會與中方磋商。

機場管理局條例草案的目的和結構，跟一九九四年白紙條例草案所載的一樣。草擬條例草案時，我們的目的是盡可能滿足所收到的意見和建議。至於已經與中方達成的各項協議，我們亦有全面顧及。

名稱

根據條例草案，臨時機場管理局的名稱將會更改，英文名稱改為“Airport Authority”中文名稱則改為「機場管理局」。

結構

諮詢公眾期間，我們收到一些意見，認為應該有一個董事會，對管理局及其管理作出廣泛的制衡。亦有建議認為，管理局的主席和行政總監應該由不同的人擔任。因此，條例草案第 4 條現在規定，管理局的事務須由一個董事會料理及管理。條例草案第 3(3)(a)條又訂明，管理局的主席和行政總監要由不同人士擔任，各有不同的角色和責任。

本地化

有論者建議，既然管理局任重道遠，在聘用職工方面應該採取本地化政策，而管理局的主席應該由本地人擔任，可能的話，連行政總監亦應如此。又有人特別建議，主席應該是香港永久性居民。如今條例草案第 3(3)(a)規定，主席要由《人民入境條例》所界定的香港永久性居民擔任。至於聘用職工，根據管理局的計劃，包括行政總監在內的所有高級職位要由香港永久性居民擔任，而管理局只會在未能覓得適當本地人選時，才會在香港以外招聘人手。

權力及功能

在管理局的權力和功能方面，我們收到的評論主要集中在管理局在關於抵押土地和物業、借貸及把職能轉委方面的活動和權力。有人覺得白紙草案賦予管理局的權力過於廣泛；又有人擔心萬一管理局未能清償債務或以錯誤方式行使其抵押或轉委職能方面的權力時，則可能在無意之間失去對機場控制。

至於管理局的活動，條例草案第 5(2)、(3)及第 7(2)(f)條除對發展、經營及維持機場作出規定之外，現在還規定管理局只可以從事「與機場有關」的活動。所謂「與機場有關」，我們的意思就是，管理局所從事的應只為機場的有效率經營所必需或有幫助的活動，或與發展及經營機場有關的活動，如發展旅館、貨運設施、辦公室或其他商業及零售業的場地。我們不預期管理局會從事其他地方機場通常不涉及的活動。

說到管理局抵押及處置土地和建築物，條例草案第 16 條所提到的土地批約明文禁止管理局在會損及機場經營的情況下處置經營機場所需的土地和建築物或將之抵押。第 16(1)條進一步規定土地批約內有關抵押及處置土地和建築物的限制非經財政司事先批准不得更改。

有關管理局借款的權力，條例草案第 28(4)條規定，總督可以指示管理局不得在未獲財政司書面同意的情況下借入超過某一特定款額的款項。

至於管理局職能的轉委及再轉委，白紙條例草案經已規定管理局有某些職能不得轉委。這些職能包括轉委職能的權力、成立或取得附屬公司的權力、取得或處置附屬公司股份的權力、以及制訂附例的權力。白紙條例草案又規定，會賦予財政司權力撤銷已作出的轉委，而不能撤銷的轉委要獲得財政司事先批准。在我們今日向各位議員提交的條例草案中，我們還額外加進一項剩餘保障。條例草案第 9(3)條規定，財政司可以指示管理局，除非得到他的事先同意，否則不得轉委某些職能。這實際上確保政府可以隨時禁止管理局轉委任何職能。

審計

關於管理局的審計事務，我們收到的反應，意見不一。有人極力支持加強管理局的審計功能。有人認為，既然管理局的資金主要來自公帑，機場管理局條例應該賦予核數署署長權力，對管理局施行衡工量值式的核數工作。其他人認為，核數署署長亦應該審計管理局的全年帳目。另一方面，也有人認為，將經常的全年審計工作交由私人機構的專業核數師負責便已足夠。又有人認為，只要核數署署長可以對管理局施行衡工量值式的核數工作，則白紙條例草案第 29(6)條的規定，經已提供足夠的權力。

顯然，管理局的活動，須受嚴格且有效的審計程序監管。根據這個目標，我們決定在條例草案中規定管理局必須成立一個審計委員會，以加強管理局內的審計機制。條例草案第 31 條規定，審計委員會的功能是考慮與管理局財政事務或審計有關而審計委員會認為是必需或適宜的事宜，或任何其他有關的事宜。該條文又規定，行政總監及管理局其他職員不得獲委任為審計委員會的成員，但審計委員會的主席須為管理局的成員。預料審計委員會會發揮積極作用，並在某些該委員會認為採用衡工量值式研究會較具成本效益和有效的地方，主動採用這種管理方式。

至於核數署署長的角色，核數條例第 15 條規定「縱使未獲任何條例授權審核、審閱或調查某人士、法人團體或其他團體之帳目，倘署長獲總督為公眾利益計以書面授權執行任務……則可審核、審閱或調查任何人士、法人團體或其他團體之紀錄及帳目」。

機場管理局條例草案第 32(7)條訂明，核數條例這一章節同樣適用於機場管理局。因此，如有需要，總督可以授權核數署署長審核、審閱或調查機場管理的紀錄及帳目。

核數條例第 15 條和機場管理局條例草案第 31 條加起來已提供了強大的權力，而我認為這些權力經已足夠。跟地下鐵路公司和九廣鐵路公司一樣，機場管理局需要以審慎的商業原則來經營。跟兩家鐵路公司一樣，預料機場管理局會在國際資本市場上籌措大筆款項，所以管理局必須在貸款者和國際信貸評分機構間建立起同樣卓越的聲譽。要達到這個目標，唯有在審慎監察管理局的活動和容許管理局作為獨立商業實體而作有效經營這兩個需要之間，求取適當的平衡，而且要讓人見到已取得這個平衡。

補償

現在談到補償的問題。我們收到好些建議，認為管理局既然由政府全資擁有，其行動理應顧及公眾利益，不應因為採取總督會同行政局指示的某些行動以致招致損失而獲得補償。不過，這個問題有另一個角度的看法。管理局的貸款者自然希望得到保證，管理局能夠賺取必要的收益，以支付利息及償付債項，而不會因為政府發出的指示以致影響到管理局在這方面的能力。為了在這兩個考慮中取得平衡，我們決定需要定出甚麼情況下可作出補償。條例草案第 20(2)條如今規定，只有因遵從總督會同行政局出於公眾利益而作出的指示而導致管理局不能按照審慎的商業原則處理業務、不能償付債項或不能履行其任何其他法律義務時，方會給予補償。此外，條例草案第 20(3)條又規定，要求補償的申請，須由及只可由董事會作出。

會議的法定人數

一些論者關注到，白紙條例草案所規定有關管理局會議的法定人數，大大少於其他法定團體。條例草案第 11(8)條現在訂明，董事會所有會議的法定人數最少為管理局成員的半數，包括主席和行政總監在內。現時的法定人數規定公職人員的數目最少為兩名。

機場費用

我們收到一些建議，認為政府或立法局應有更大權力審核和批准機場費用，原因是有人關注到，機場可能企圖藉高收費來賺取最大利潤。不過，另外有人注意到，這樣做可能嚴重削弱管理局按照審慎的商業原則處理業務的能力。如今條例草案第 34 條規定，管理局可訂立一項或一項以上的機場收費計劃，而在訂立這項收費計劃之前，須將所擬訂立的計劃的草稿連同一份述明擬在何日起徵收有關費用和述明有關計劃的理由的陳述書，呈交總督會同行政局批准。除此以外，我們又乘此機會改善了條例草案中有關「機場費用」的定義。白紙條例草案草擬之際，以為航機乘客費用會受到適用於香港的國際義務所規限，因此在白紙條例草案之中這些費用是列入「機場費用」的定義之中。現在知悉由於英國和美國就航空事務談判的結果，航機乘客費用毋須受到適用於香港的國際義務的規限。因此，機場管理局條例草案中有關「機場費用」的定義亦據此而有所修訂。

總結

主席先生，在草擬機場管理局條例草案的過程當中，我們嘗試顧及所有向我們提交的意見和建議。我們加強了政府對管理局的控制；更清晰地界定了管理局的權力、職能和程序；又盡力在控制管理局和避免限制其活動致其不能按照審慎的商業原則處理業務之間求取準確的平衡。主席先生，我向本局推薦這條例草案，同時期望與各位議員再作進一步磋商。

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。

1994 年進出口（修訂）（第 2 號）條例草案

恢復於一九九四年十二月七日提出二讀的辯論

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43(1)條的規定，提交全局委員會審議。

1994 年工業訓練（製衣業）（修訂）條例草案

恢復於一九九四年十二月七日提出二讀的辯論

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43(1)條的規定，提交全局委員會審議。

1994 年版權（修訂）條例草案

恢復於一九九五年三月二十九日提出二讀的辯論

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43(1)條的規定，提交全局委員會審議。

大欖隧道及元朗引道條例草案

恢復於一九九五年三月八日提出二讀的辯論

二讀動議經向本局提出。

劉健儀議員致辭的譯文：

主席先生，大欖隧道及元朗引道條例草案於一九九五年三月八日提交立法局，目的是要將建造及經營大欖隧道及元朗引道的專營權，批給三號幹線（郊野公園段）有限公司。有關隧道及引道將會成為三號幹線不可或缺的一部分，為新界西北地區提供一條極為重要而澤及全區的走廊。

為研究條例草案，本局成立了條例草案審議委員會，而我則出任委員會的主席。條例草案審議委員會一共舉行過 7 次會議，討論涉及原則及政策的重大問題。條例草案審議委員會亦曾與該公司的代表會面，以便更能深入了解公司就是項工程項目作出的交通預測程序以及對於使用費調整機制的立場。公司的代表指出，倘若沒有使用費調整機制，銀行不會支持這項工程項目。

現在讓我簡單談談各位議員最為關注的事項。首先是公司要求的內部回報率。這工程項目的目標內部回報率估計是 15.18%，與亞太區其他類似工程項目的內部回報率介乎 15% 至 25% 之間比較起來，算是不錯。議員注意到公司預測專營期內的使用率，較政府所估計的低 8%。雖然政府認為這預測上的差距在可接受的範圍之內，但議員要求政府把根據政府的交通預測而計算出來的內部回報率，提交條例草案審議委員會。所得結果是，如果根據政府的交通預測，內部回報率在專營期末會達到 16.20%，較公司的 15.18% 目標回報率高出大約一個百分點。與其他同類的工程項目比較，這個回報率仍是合理。

議員曾詳細審議的第二項事便是使用費調整機制。在轉營期內，公司將會有 3 次預期的使用費增加，實施的日期分別是二零零三年、二零一零年及二零一七年這 3 年的一月一日，增費的條件就是在預期的使用費增加之前的一個年度，公司的實際淨收入少於該年度的最高估計淨收入。如果在任何年度，公司的實際淨收入少於最低估計淨收入，公司可以向政府申請提前增加使用費，或當所有 3 次預期的使用費增加都已經實施，公司可以申請多增加使用費一次。如果在預期增加使用費的年度之前的一個年度，公司的實際淨收入相等於或超過最高估計淨收入，則將會延遲增加使用費。而在任何年度，倘公司的實際淨收入超過該年度的最高估計淨收入，多出的款項將會撥入穩定使用費基金。基金內的款項可用以提高公司的淨收入，以便延遲增加使用費。條例草案審議委員會的大部分成員基本上接納使用費調整機制，但認為必須定出一些措施，以增加透明度，和容許立法局監察公司的運作成本預算及收入帳目。我將於發言的後半部，詳細解釋有關措施。

條例草案審議委員會中民主黨的成員認為，使用費增加應該受到立法局管制，而他們將於委員會審議階段提出有關修訂。我已要求政府去了解擬議中的專營公司就這一點的意

見。有關財團表示，在考慮到巨額的銀行債款以及所涉及的商業和其他風險之後，認為使用費調整機制是銀行願意提供融資、支持工程項目的一個決定性因素。因此，如果修訂條例草案，規定增加使用費必須得到立法局批准，公司便不能夠得到銀行融資，亦因而未能夠承辦這項工程。

議員所關注的第三項問題是有關條例草案第 31(4)條，根據這條款，財政司如在任何時間認為穩定使用費基金的款額，超出延遲增加使用費所需的，可指令將超出的款項撥入政府一般收入。議員對於這條款極表關注，並認為條例草案亦應規定，倘有需要，財政司應將該筆超額的款項撥回穩定使用費基金。經過反覆討論後，政府最後同意在恢復二讀辯論時作出承諾，即使有款項從穩定使用費基金撥入政府一般收入，也不會在專營期屆滿之前，因為基金款額不足以延遲增加使用費，而導至實施任何使用費增加。萬一在有關款項撥入政府一般收入之後，基金存款不足，政府便會立即將所需的款項從政府一般收入撥回基金，最多以當初從基金撥出的款額為限。

為了增加專營公司的計劃及業績的透明度，政府會在每年七月向立法局提交專營公司的計劃，就是在其淨收入的 3 年滾計預測及經營成本的周年預算中所開列的計劃。每年十月，政府亦會在立法局提交公司每年所呈經審核的實際淨收入報表之中的各項數字，當局並同時就有關數字及任何增加使用費的申請作出陳述。在十月底決定應否批准增加使用費之前，政府亦會將有關的結論知會立法局交通事務委員會。此外，政府會在每年十二月三十一日之前，向立法局提交一份有關穩定使用費基金的經審核帳目結算表，倘核數師有就帳目結算表作出報告，亦會一併提交，並提交穩定使用費基金管理委員會的報告。上述安排將能使議員有機會就任何建議的使用費增加進行討論及辯論，好讓運輸司對公司的淨收入報表示是否滿意，或對增加使用費的申請表示是否同意之前，政府能夠知道議員的意見。我相信運輸司將於稍後發言時，會證實將會施行上述安排。

主席先生，大欖隧道及元朗引道工程極為急需，以便能早日舒緩新界西北地區，尤其是屯門公路的交通擠塞情況。新道路亦有助舒緩中港過境交通，使新界西北地區能有進一步發展。這樣重要的基本運輸建設早應提供，現在實是刻不容緩的。

主席先生，本人謹此陳辭，希望各位議員接納大欖隧道及元朗引道條例草案。

黃偉賢議員致辭：

主席先生，猶記得立法局在九三年年底最後一次會議上，本局同事曾為西區海底隧道條例草案爭辯得面紅耳赤，當中引起最大爭議的莫過於「自動加價機制」。因為它不但架空立法局，亦使立法局喪失監察政府及公共事業的功能。我們曾為此與政府進行多次激烈的辯論，要求政府聽取我們的意見，以維護公眾的利益為大前提，勿讓財團有機會牟取「合法」暴利，而不受任何機制監管。

當時運輸司楊啓彥先生曾承諾在日後有關「建造、營運及移交」專營權的條例草案提交立法局之前，會有足夠及充分的時間，與立法局進行溝通，而當有關的條例草案提交立

法局時，亦會預留足夠的時間讓立法局審議，確保有關專營權的條例草案不會在緊迫的時間下討論及通過。可惜，今次我們審議大欖隧道及元朗引道條例草案時，政府並沒有兌現它的承諾，政府只在有關的條例草案完成草擬及得到中方同意後，召開一個簡報會，跟我們說說，根本就沒有誠意與立法局溝通。另外，政府早已定於五月底前完成立法程序，但條例草案卻要延遲至三月二十日才首次在立法局進行審議，完全沒有考慮立法局究竟有沒有足夠時間審議一項如此重要的法例。政府這種虛飾的姿勢及門面的工夫，根本就是蔑視立法局的意見。

政府在違背了自己的承諾之餘，又沒有聽取我們的意見及要求，今天這項大欖隧道及元朗引道條例草案，當中的條文及精神仍然依照西區海底隧道的條文一式一樣地照搬到此條例草案內，相信在政府引導財團提交招標意向書時，就已有了一個引導性的方向。這種做法完全漠視了立法局的意見，對此，民主黨表示強烈不滿。

其實，目前立法局已具備了相當的民意基礎，而下一屆的立法局更將會是全面由選舉產生，其民意基礎更是毋庸置疑。但現時政府賦予財團一個自動加價的機制，卻是完全不需要立法局的監察及批准，只要在指定時間內，它的收入不超過最高估計收入，便可按指定的日期加價，而這加價模式將會維持 30 年，當中完全不需要立法局參與，此舉不但剝奪了立法局對公共事業的監察權力，更意味着政府為了維護財團的利益，不惜將商業利益凌駕於公眾利益之上。政府這種做法，明顯地與立法局日趨民主開放的方向背道而馳，更將市民透過立法局提出的訴求置諸不理，民主黨認為政府此舉完全不能接受。

或許有人會憂慮，有立法局參與，投資風險便會大增，導致沒有財團肯去投資，又或沒有銀行會作出借貸，民主黨認為這是一個荒謬絕倫的說法。首先，現時有很多民主國家，如美國、法國，它們的公共事業都是由民主的立法機構或者有民意在內的獨立委員會監察，如果有立法局參與便沒有私人肯去投資的話，豈不是所有私人投資都會流入一些沒有民主的國家？但事實上，我們見到的情況剛好相反，投資者重視的是一個穩定的、可預見的投資環境，而不是一個沒有立法局參與的投資環境。其實立法局亦不是非理性的，只要財團營運健康，服務良好，謀求一個合理的回報率，立法局是不會反對的。但若是財團營運出現問題，因本身運作或人事問題而導致巨額虧損，而要求從票價去彌補此損失，立法局便有責任追究此過失，這是責無旁貸的。如果說有立法局參與，所有銀行就不肯借貸，此話亦是強辭奪理。因為目前香港很多公共事業的加價申請亦必須經由立法局審批，如東隧、紅磡隧道、大老山隧道、天星小輪、油蔴地小輪等等，它們均能成功向銀行借貸作投資之用，故我們實在看不到三號幹線（郊野公園段）會有任何借貸困難，本人認為財團只是用銀行拒絕借貸作為借口。如果政府或財團的說法正確，這是否意味着日後同類型的工程全部都必須設有自動加價機制才有人問津？

事實上，在討論過程中我們不斷受到各方面的壓力，警告如果我們的修訂獲得通過，將不會有三號幹線的興建。我對這說法完全不敢苟同，因為事實上，我們一直要求政府全資興建三號幹線，而三號幹線除了大欖隧道及元朗引道之外，也包括汀九橋一段，最後政府也撥出 40 億元興建其中一部分汀九橋，只需多撥 70 億元就可以興建整條三號幹線，一方面就票價來說，市民會受惠，另一方面對政府來說，也有一筆穩定的收入，所以我完全不同意沒有財團參與就必定沒有三號幹線這種說法。

主席先生，即使撇開立法局權力、借貸困難等不談，自動加價機制亦絕不適宜用在三號幹線上。首先，加價機制的啓動，須視乎當時收入是否在最高或最低的估計收入之中，而此特定收入的釐訂，卻是建基於交通流量預測及車輛組合模式上。本人曾詳細研究以上兩個預測，對其準確性甚有保留。

首先，中港貨運交通將愈趨頻繁，而三號幹線連接落馬洲，故三號幹線的主要使用者，必會是貨櫃車及貨車，加上落馬洲 24 小時通關，貨櫃車數量必然大增。但財團估計車輛的組合模式到二零零九年後便一直維持不變，完全漠視了中港貨運增長會引致大量貨櫃車及貨車使用這條三號幹線。按現時的收費結構，貨櫃車的收費大約為私家車的兩至三倍，如果財團對貨櫃車數量的估計過於保守，便會引致財團不必要地提出 3 次加價。

除此之外，財團亦沒有充分考慮新界西未來 30 年交通網絡的發展。政府去年已宣布西北鐵路將於二零零一年前完成，但財團卻估計西北鐵路要到二零零六年才會發揮作用，當中相差了 5 年；而深圳西部通道、伶仃洋大橋等重要的交通幹線，亦已在討論議程上，當中更不乏有建議會接駁三號幹線，但財團卻沒有考慮這些重要的交通幹道會對三號幹線帶來甚麼影響。誠然，這些幹道仍未有具體計劃，財團對此當然難有準確的預測，但政府卻要本局同事一籃子通過由可能不準確預測來釐訂的特定最高及最低收入、加價幅度、加價次數、加價年期等等的法例，實屬不切實際的做法。

稍後，本人將會代表民主黨提出修訂動議，要求引入立法局審議未來三號幹線的加價申請。此外，本人亦會提出另外一項修訂，增加大欖隧道及元朗引道穩定使用費基金管理委員會的透明度及代表性。

目前，管理委員會的 3 位委員全由政府官員擔任，這個管理委員會的主要作用是運用基金去延遲財團的加價，從而起穩定使用費的作用。現時條例草案只清楚列明基金的來源，對於基金應如何運用，卻由委員會自行決定。即使在完全符合運用基金的情況下，委員會仍有酌情權去決定是否運用基金來穩定使用費。須知道此基金在專營權約滿後，剩餘的錢便會盡歸庫房所有，若有關官員任由財團加價，而將基金一直累積，直至最後將基金全部撥歸庫房，從而增加政府的收入，這種做法不但令三號幹線的使用者要不停付出高昂的費用，同時亦不符合公平的原則。因此，我們要求引入立法局及公眾的參與，從而確保基金用得其所。

或者有人會認為現時草案亦有規定基金管理委員會每年必須提交帳目予立法局省覽，故不存在委員會黑箱作業。雖然草案的而且確規定委員會必須把帳目提交立法局，但立法局並沒有權力去決定基金應如何運用，況且，政府亦可以不聽取及不接納立法局的意見，故此仍不能消除我們以上的疑慮。但是若加入非官方人士進入這委員會，不但能大大增加委員會的透明度，亦符合現今民主開放的趨勢。其實此舉亦不是一個特殊的做法，因為有先例可援，如賑災基金委員會，亦有非官方的成員在內，我們局內亦曾經推選了兩位同事加入這個賑災委員會，可見並不是開先例。其實一個委員會全由官員擔任，根本就毋須成立委員會。至於我們建議修訂取消運輸司和庫務署署長這兩個委員，我們亦認為不會影響委員會的運作，因為運輸司和庫務署署長仍然可以繼續列席有關委員會的會議，提交有關資料及參與討論，他們只是失去投票權而已，此舉並不會妨礙管理委員會的運作。

主席先生，基於三號幹線對新界交通影響甚大，是一項十分重要的公共建設，而其專營權更長達 30 年，所以從保障使用者利益、交通運輸的角度來說，立法局都是責無旁貸的，必須肩負起監察的責任，以平衡各方面的社會利益。

主席先生，最後我要特別強調，民主黨作出有關修訂，是希望這項條例草案，亦即是三號幹線將來提供的服務，能夠完全符合公眾利益，我們完全無意不興建這條三號幹線。我相信我們民主黨要特別指明這點，希望其他同事或政府官員不要再以威脅的口脛對局內的同事說，一旦修訂通過就沒有三號幹線。事實上，三號幹線的重要性，相信毋須我多說，局內的同事亦很清楚，但我們是否要一個完全不符合公眾利益、具有自動加價機制的公共運輸網絡？我們若完全接受，日後同類型的工程是否就必須被迫接受一個不合理的機制？這點我很希望各位同事能夠充分考慮，稍後我將會提出兩項修訂。

謝謝主席先生。

杜葉錫恩議員致辭的譯文：

主席先生，我肯定本局所有議員都同意，爲了在新界居住及工作的市民的利益，這條隧道是必需的。

我很相信，這個陣容相當鼎盛的條例草案審議委員會已努力與政府現正考慮批給專營權的公司磋商，以得到最佳的條件。委員會已確保透明度會足夠，而該公司的表現及日後使用費的增加，均會受到本局監管。

我並非條例草案審議委員會的成員，據悉，在這委員會的 17 位成員之中，只有兩位要求修訂條例草案，使日後使用費增加，受到立法局及公眾的監管。相信我不用提醒提出修訂動議的議員，「專營權」的意思是給有關公司自行決定如何經營的權利。由於公司獲得自由經營的權利，政府必須定出嚴格的條件，規定專營公司怎樣運作。本局的責任，是審查這些條件，找尋可以更趨完善的地方，並保障市民的權益。一旦這些條件得到接納，公司便有權自由經營其業務，而立法局這時的角色，則是監管公司的效率，同時確保它遵照專營條例經營。

立法局這樣的一個組織，成員每 4 年更換一次，成員中又可能沒有商業專才，同時成員有可能爲着爭取選票而顧不到合理的經濟原則，所作的決定無法預測。提出修訂的議員應該十分清楚，倘若修訂動議獲得通過，這隧道和公路將來的經營將受制於這樣不可測的決定。在這情況下，銀行會拒絕貸款而令工程無法進行。

這些修訂簡直是要將私營企業轉爲政府控制的企業。資本主義及社會主義這兩套制度，是不能同時一起運作的。歷史已證明政府並不特別擅於打理生意業務。政府營商，結果往往是成本較高、效率較低。

提出修訂的議員曾竭力改善新界的交通設施，倘若他使此項工程無法實行或無限期拖延（若修訂獲通過，便很可能會發生），將會是一件十分諷刺的事。

主席先生，本局需要勤於監察，但不能流於刁難或破壞。建議的修訂可能於政治上有利，但長遠來說，並不會改善大家都關注的新界交通情況。

潘國濂議員致辭：

主席先生，投資就是要賺錢，是否牟取暴利就要視乎賺錢的數字。我不很明白，為何剛才黃偉賢議員說三號幹線的投資是一種暴利。借錢就要還錢，銀行要有把握借方一定有能力還錢才會貸款。今日或許大家覺得三號幹線是一件大事，涉及幾十億元。不如就以貸款買屋為例，若我與銀行商量，他日還款必須先經立法局批准，我相信銀行方面會摸不着頭腦，更不會借錢給我。現在李國寶議員、鄭海泉議員和陸恭蕙議員都不在此，不能回答，最有錢的幾位議員或會起來回答。我的意思是你向銀行借錢，銀行可以借給你，但是如果他日你還錢要經立法局批准，我相信沒有甚麼人會願意借錢給你。

剛才黃偉賢議員亦提到，有些公共事業亦有經立法局批准的條款限制，為何又可以借錢呢？根據他的資料，計有東隧、紅磡隧道、大老山隧道、天星小輪和油蔴地小輪。我想當時立法局沒有現時這樣政治化，當時香港政府只須叫人舉手就行了，那時亦市有九七問題，沒有那麼多疑慮，或憂慮將來立法局議員是如何選出來等等，所以列舉這些例子似乎並不恰當。事實上，我們亦有一些例子是毋須經立法局批准的，如煤氣、兩巴、兩電和電話公司等。也就是說我們要視情況而定，以香港現時的环境，很難令銀行接受須經立法局批准才還款，我覺得這主觀願望是無法達到的。雖然黃偉賢議員說立法局議員不是不理性，我相信他也不是不理性，我與他共事數載，這點我可以肯定，但是他日的立法局議員會如何，我們就不知道了，財團就更加沒有把握。我想投資者是擔心他日借方沒有能力還款，所以必須有這樣的條款。

其實問題不在於立法局不批准，或立法局無權批准，事實上立法局目前就可行使批准的權力。現在如果雙方訂定合約，投資者拿出合約來，說如果你同意，我們就簽約；如果你同意，你就要按合約辦事，他不是說他日你有權更改合約的條款。立法局如要審議加價申請，即是立法局有權制止加價。換句話說，與投資者簽訂的合約，只有單方面可以更改合約條款——就是立法局。其實，這是與訂約的原意完全相反的，我們必須理解這一點。

剛才黃偉賢議員質疑，日後的公共事業是否都必須設有這樣的加價機制。如果立法局按現時的情況發展，即立法與行政分屬不同的機制，而行政難以影響立法，我相信很多投資者都會有上述心理。一旦投資者有這樣的心理，我們應該怎樣呢？是否好像黃議員所說由政府來承擔呢？我其實很怕會發生這種事。現在香港是否已由一個資本主義社會走向一個共產主義社會？這樣的項目現在是否必須國有化？正當全世界走向私有化時，英國走向私有化；美國走向私有化；共產國家越南也走向私有化；中國大陸也走向私有化，國有資產都變成私有，被拿出來上市，為何在香港本來可由商業營辦的要走向國有化？我真不明白。這是否就是共產主義？這個議會是怎樣幹的？我真是很難理解。

說到流量預測，其實黃偉賢議員在這方面談了很多，我在明報的文章亦曾談過流量預測，這根本是學術上的問題，與實際問題無關。無論預測是如何，正負加減的結果又是如何，都走不出所謂內部回報率(IRR)這個五指關。它的下限是 13.7%，上限是 17.08%，而基本數是 15.18%，正因為走不出這個五指關，所以流量預測這件事可以爭論至天昏地暗，都是絕對沒有意義的。

現在我們擔心的是，如果一定要經立法局批准，銀行便不會貸款。沒有貸款便甚麼也不能進行，這樣西隧便可能要延誤幾個月，甚至幾年，這條三號幹線亦可能要延誤幾年。我不知黃偉賢議員到時會否在同一地區參選，以及如何向選民交代。這條三號幹線籌備多時，他一反對就立刻化為烏有，我若是他就不敢在那裏參選了。我希望黃偉賢議員重新考慮他的立場，或者應較為合理處理這件事情。

至於另一問題，就是關於所謂穩定使用費基金管理委員會，其實黃偉賢議員很清楚這個問題是我當時在委員會討論時提出的。我提出此事，是希望政府考慮是否應該讓一些公眾人士加入這個委員會。當時政府給予我們很多答案，而我對這些答案的理解，是這筆基金必須用來穩定使用費，除此沒有其他用途。基金不可用於慈善，或資助財團等方面。它的唯一作用，在法例上已經說得很清楚。第二點是關於基金的存放，法例上規定這筆基金必須存入外匯基金，由外匯基金作投資，所以委員會其實沒有甚麼工作可做，根本可以說只是“paper committee”，即是「來往文件委員會」，不用開會，帳目是公開的，所以根本不存在監察的問題。財政司亦不能將錢調走，若要調動款項，他必須承諾在有需要時從庫房撥回，可見錢是不會流失的。我聽了上述答案就不相信公眾加入委員會會增加任何監察的作用。我個人與自由黨均認為任何委員會若是需要公眾監察，就應該委任對該委員會有貢獻的公眾人士加入，而不是立法局議員自動有資格被委任入內。在這個原則上，我們與民主黨絕對不同。

現在民主黨或者是黃偉賢議員提出來的，是必須有一位立法局議員加入該委員會，我覺得這與我們的想法完全相反。作為立法局議員，他本身是被選出來擔任立法工作，而不是參與某個委員會的工作。加入某一委員會，必須視乎那人是否對該委員會有貢獻，才能參加，才由政府委任。因此，如果說在法例上清楚寫明，身為立法局議員就自動有權、有資格被委任入內，我們並不同意這種看法。

主席先生，我們就這個題目已經爭拗了很久。我同意杜葉錫恩議員所說，我們應該趕快將三號幹線工程盡快落實進行。事實上，這是機場 10 項有關工程的其中一個項目，如果沒有這條幹線，我們與中國的很多來往都會很難辦到，新界西北的交通亦會繼續擠塞。我們在立法局內老是討論那些交通擠塞情況，我覺得再在這些枝節問題上作更多爭拗是沒有意義的，我希望民主黨議員撤回他們的修訂建議。

謝謝主席先生。

李永達議員致辭：

主席先生，在我未讀出正稿之前，我想先回應幾點：第一點是，潘國濂議員認為黃偉賢議員的修訂是一個國有化和共產主義的做法。我不是讀社會科學，但據我了解，國有化的意思是資產或企業是以國家資本為主的建設，其運作是由國家機構主導的。黃偉賢議員所提的修訂只不過是有關一條隧道日後加價的調節形式。將加價的調節方式等同國有化和共產主義，只會出於兩種原因：一、他是白痴，不懂事。二、他想用這個來「扣帽子」。如果有立法局議員不知道甚麼是國有化和共產主義，我可以借一本馬克思、列寧主義的書給他看。如果他仍然不懂，我曾介紹他修讀由香港大學或其他大專院校所辦的校外課程，進修社會科學的基本概念。

第二點是，加價機制要透過立法局審議是否就等如沒有人投資？這個問題我們在兩年前亦討論過。根據潘議員的邏輯，假定有一個民主政制的立法局，而我們的行政長官是由民選產生的話，就沒有人在香港投資了。因為這些人只會忙於爭取選票，以便取得由直選產生的議席。如果有一天我們真的有一個全面直選的立法局，一位會由直選產生的行政長官的話，香港就會不能運作。我覺得這種說法除了是危言聳聽之外，亦是沒有常識的說法。綜觀世界很多其他國家、地區，例如美國、加拿大、英國甚至台灣，哪些不是採取普選制度？如果上述邏輯成立的話，這些地方豈不是都百業蕭條、無人投資、全面失業、經濟崩潰、國家混亂？議員可否告訴我們，哪一個有民選立法局的地方發生上述情況？主席先生，我們在這個問題上可以有不同的意見，但「扣帽子」就不行。

主席先生，三號幹線（郊野公園段）在招標初期，政府曾向各大財團發出指引，除了簡述有關三號幹線（郊野公園段）工程的建造、營運和移交方式之外，還表示財團在投標時可參照西隧條例的模式。但是當年西隧條例提交立法局審議時，其中有關自動加價機制、內部回報率計算等問題，曾在立法局內引起極大爭議，有同事曾發言激辯立法局的權力被剝奪，表示不能接受自動加價機制。如今政府在招標時卻引導財團可採用自動加價模式，我想問政府，有否聽取立法局的意見，又有否照顧到廣大市民的利益？政府是否因為要保護西隧財團的利益，使加價不受干預，所以隨後的三號幹線（郊野公園段）也要依循自動加價機制系統？我還希望稍後運輸司會澄清，政府在以後批出建造、營運和移交工程時，會否包括自動加價機制，及日後所有私營工程是否都不再受到立法局的監察。

政府老是強調這項草案沒有架空立法局，因為草案的所有機制都需要立法局批准才可落實。但政府隨後又採取強硬態度，要求立法局原封不動的通過草案，如果作出修改，財團便會退出，三號幹線工程就要重新招標，倘工程有所延誤，政府便會將所有責任推在立法局身上。但我必須重申，在九三年辯論西隧條例草案至現時審議大欖隧道及元朗引道條例草案，民主黨都一而再、再而三向政府強調，自動加價機制是不可行和不可以接受的。政府有否聽到市民的訴求？

政府不斷重複表示，現時草案所賦予的監察機制已經足夠，而今次有 3 個財團共同競爭，得出的結果對公眾是最為理想的，包括加價次數只有 3 次，而平均的內部回報率，亦較預期與其他鄰近地區的 BOT 工程為低，故能全面保障各方面的利益。我認為政府這種說法有誤導市民之嫌。今次有 3 個財團競爭落標，故此內部回報率較低，是一個進步，但這只是些微的進步。在 3 個財團競爭之下，才獲得比西隧少大約一個百分點的回報率，這對公眾是否最理想？也許政府只是採納 3 個出價中最低的一個，便算是向立法局和公眾交代。

其實三號幹線的發展潛力比西隧還要強大，三號幹線（郊野公園段）是一條陸上交通的幹道，它的地產發展潛在利潤，足以抵償任何投資的低回報率，我試舉一些例子說明。本港很多公共交通運輸設施的內部回報率都很低，投資公共運輸設施的財團的實質利益，並非來自公共運輸設施本身，而是在於地產發展方面。地鐵的內部回報率是 10%，但地鐵的物業收益則為地鐵帶來可觀的非經常性收益，亦間接幫助地鐵發展現有的荃灣段、觀塘段、港島段，甚至是新的機場段。去年九巴純賣地已有 17 億元的進帳；香港小輪的渡輪服務在過去幾年所賺的利潤不高，甚至有虧損，但小輪公司曾表示，如果政府批准他們在中環發展上蓋物業，他們就會立即改善渡輪服務，購買新船。這些都是投資，這些財團都是商家。香港小輪肯作出這樣低回報的投資，是因為其着意之處不在運輸服務本身，而是在於地產發展的高回報率。我們再看三號幹線的郊野公園段，中標的財團是以新鴻基地產為首的財團。眾所周知，近幾年新鴻基地產購入了不少沿着三號幹線或者鄰近幹線的農地。三號幹線一旦完成，由沿線物業發展所帶來的收益便會非常可觀。在這情況之下，三號幹線本身的回報率較低，對財團的財政狀況並沒有甚麼影響，因為財團根本志不在此，只想在中標之後，趕快建築這條幹線，然後發展新界西北區的物業地產。

對於新界市民和貨櫃車司機來說，三號幹線非常重要，因為這會成為他們日後來往新界西北和市區的主要幹道。但政府有否盡力為市民爭取一個更能保障他們長遠利益的條件呢？答案是沒有。主席先生，黃偉賢議員已經提出他的修訂，目的很簡單，就是為了市民的利益，令市民在長期使用三號幹線（郊野公園段）時受到較公平的對待。如果立法局議員站在同一陣線，我相信財團會作出更大讓步。

馮檢基議員致辭：

主席先生，首先，我想說出我的立場，然後才解釋這立場背後的理念。我會對黃偉賢議員就本條例草案第 45 條所提出的修訂投反對票，也會對原條例草案說 “No”。

其實，我同意立法局有監管各項公共事業加幅的權力，但黃偉賢議員今次的修訂只不過在政府認可的加價機制之內，再多設立法局有否決權的機制，換言之，就是以後立法局可以否決三號幹線的加價幅度，但對財團制訂的加價機制並沒有任何異議的餘地。打個譬喻來說，這種所謂監管其實是「鳥籠式」的監管，在一個框框範圍內只可以說 “No”，否則，就是說 “Yes”，因為已說明了不會加以修訂。這並不足以保障香港市民，特別是消費者的權益。

我認爲監管公共事業，不單止要有否決權的外表，更要清楚這個加價機制本身是否對市民有利，抑或對財團更加有利。專營公司的實際收益如未能達致某一年的最低估計淨收入，就可以提高使用費，加幅甚至可以高於通貨膨脹，我認爲這是變相的專營公司利潤保障機制。屆時就算立法局有權審議有關的加價申請，其實只是說“**Yes**”或“**No**”，因爲我們的手腳都已經被縛住，亦即局限了我們的選擇。因此，這機制本身就是一個保障財團利益的機制，立法局以後無權作出任何修訂，甚至因爲要保障財團的利潤，加幅可以高於通貨膨脹，所以我覺得採用另一種機制，可能更加適合我們的消費者。

舉例來說，可以用 $CPI-x$ ，即通貨膨脹減某一個數字這一機制。當專營公司財團的利潤低於某個百分比的時候，如果要求加價，加幅是通脹減某一個數字，譬如現時的通脹是 9.6，而某一個數字 x 是等於 2 或 3，加幅只可以是 7.6 或 6.6。這樣在專營公司利潤達到某一水平而讓它加價的情況下，也可保障消費者的利益。我們認爲一個如此的機制才可以考慮接受。

這機制亦不等於限制或阻止財團發達，因爲加幅低於通貨膨脹並不等於不可以賺取更高利潤，因爲這機制除了可令消費者獲得保障外，財團如果能夠在管理、革新技術、甚至是人事等方面做得更好，就算加幅低於通貨膨脹，也可以令利潤上升。此外，我的建議並沒有設立利潤上限，所以有機會高於 15%，甚至是 17%、20% 或 30%。因此，我覺得黃偉賢議員這項修訂是只要外表，不要靈魂，所以我不能夠予以支持。

今次的條例草案亦是西區海底隧道事件的翻版。財團以這個機制迫立法局至牆角，所採取的手法是一式一樣的，沒有改變，而政府亦同意這種手法。現時議員所面對的只有兩個選擇，要麼就通過草案；要麼就承受財團退出的後果。這種手段，再加上我不同意政府所提出的加價機制，所以我對原條例草案亦會投反對票。

至於黃偉賢議員的第二項修訂，即修訂第 32 條，引入立法局議員和一名香港永久居民至該委員會，我表示支持，因爲這有助增加公共事業的透明度。有議員和運輸科的同事曾就此項修訂向我說，如果加入這兩種人，就會令委員會變得政治化，潘國濂議員剛才亦有提到這點。我完全支持剛才李永達議員所說，說這種話的人是天真的，他們在逃避現時香港整個政制民主化的現實。

民選議員本身就是政治，有議員就有政治化的事情，這是一個現實。如果有議員就不應該，如果是政治化就不應該的話，那麼理論上香港政府的所有諮詢委員會都不應該有議員參與，否則，就會令委員會政治化；所有法定機構的董事局或委員會都不應該有議員參與，否則，委員會就會變成一個政治鬥爭的地方。但政府並非如此，它不時委任區議會、市政局或立法局的委任或民選議員進入不同的諮詢委員會和有決策權力的委員會，例如房屋委員會和城市規劃委員會等。爲何政府可以委任議員進入這些委員會，但現時所說的委員會卻特別不可以呢？

另一方面，政府現時大力推行代議政制，正是鼓勵市民選出議員，而議員可替市民決定一些未來的政策。選民的權力，理論上是可以跟隨這條線至權力決策機關之內。如果所有決策機構都不應該有議員參與，即是政府所宣傳的全是謊言，即是政府無心推行代議政制。

退一步來說，如果沒有議員加入這些委員會，是否代表這些委員會就不政治化呢？政治是公共事務，有公共事務就有政治。我不認為沒有議員背景的人在議會上就不政治化，只不過政治化的情況並不透明，我們看不見困在會內的政治，可能背後還加上經濟利益和自己的私人利益也說不定。因此，我們不應反對這個委員會加入立法局議員或市民，使他們可以從消費者和議會機構的角度，對這公司進行監管。

今年九月，香港三級議會都會以選舉產生，九七年後的行政長官亦不是委任制，甚至終有一天我們有機會看到一名行政長官由直選產生。如果是這樣的話，既然整個香港都可以交給一名民選產生的人擔任行政長官，為何這委員會不可以加入一名互選出來的立法局議員？如果害怕，是否等如害怕民選；害怕民主呢？我希望反對的人可以說清楚。

我在此支持黃偉賢議員就第 32 條所作的修訂。

周梁淑怡議員致辭：

我想回應剛才李永達議員對自由黨所扣的帽子。其實，我相信在這個議會裏，說到扣帽子，民主黨認第二就沒有人認第一。關於他說潘國濂議員的所謂扣帽子，其實潘議員並非扣帽子，而是說出事實。香港是一個資本主義社會，資本主義建基於投資自由，而投資自由則建基於利潤及生意的穩定性。兩者若不穩定，投資意慾便會大減。事實上，就今次的事件來說，財團亦已很清楚告知條例草案審議委員會，他們不會接受一個由立法局決定加價的機制。

既然如此，一旦財團不願興建，而三號幹線工程又要繼續進行的話，則唯一的選擇就是由政府承擔，由政府承擔就是國營。任何比較左傾的政府，或者左傾的政黨，都會要求政府肩負起社會各方面的責任，因此，無論是社會或是經濟責任都會愈來愈大。將工業和商業國有化和公營化，都是左傾政黨所要求看到的事情。因此，剛才潘國濂議員指出這個事實，一點也不誇張。

黃偉賢議員其實不單在今次的辯論中，就是上次就西區海底隧道條例草案進行辯論時亦曾說過：「如果財團不做，政府可以做。」每一次財團不做，政府都說做，這樣，事事都由政府做，便會變成每項工程都由政府負責經營和興建。其實任何事情都可以由私營的力量承擔。我相信一個基本的資本主義社會必須肯定一件事，就是我們希望政府能夠與私營機構共同努力建設，盡量以合理的利潤給予這些私營機構回報。老實說，無利可圖的生意沒有人會做。投資者有自由投資權，但是如果他牟取暴利，當然有輿論會駁斥他，或者甚至在有選擇的情況下，不將生意批給他。就自由市場來說，我們必須肯定有其他的選擇，以及輿論和公眾意見可以開放表達。這是我們要保障言論自由的原因。

至於委員會成員的問題，我相信有人將剛才潘國濂議員的說話扭曲了，因為潘議員並不是說一定反對立法局議員加入這個委員會，他只是說不應純粹因為某人是立法局議員而讓他加入委員會。當然，立法局議員既是民意代表，又具備一定的知識和作出一定的貢獻，即如果能夠兩者兼備的話，當然最理想。但是不應該作硬性規定，明知某人沒有可能

明白和了解到箇中情況，卻純粹因為他是立法局議員而讓他加入委員會，這樣只會妨礙委員會的運作。

主席先生，我認為有澄清的需要，以正視聽。謝謝。

楊孝華議員致辭：

香港有一個很優良的傳統，就是有很多投資者和私人機構大量投資公共事業，而不需政府花費公帑。試看香港的電力公司、電話公司和貨櫃碼頭都是私人投資經營，在不同的程度上有一定的利潤或價格管制。這種投資結果，除了毋須動用公帑外，我相信沒有人會批評香港的電力供應亞於其他鄰近國家的效率或收費；無論是普通抑或流動電話服務都一樣先進；甚至貨櫃碼頭，現時香港是全世界最大的貨櫃碼頭港口，政府並沒有投資經營任何一個碼頭，全都是由私營財團投資經營。我覺得我們要認識到這是香港的特色，是非常值得保持的一種優良特色。

記得在八十年代初中英兩國進行談判時，香港的信心下降至最低點，很多市民都害怕將來投資者會離開香港。如果投資者真的撤離，香港的前途真不知會變成怎樣。此外，中國答應香港實行一國兩制，保持資本主義不變，用意也是保持香港的投資環境。回想那時我們討論西隧條例草案，曾有人說：「有立法局，沒有投資者。」後來不知這言論有否得到考證。但我也記得立法局當時辯論這問題時，曾有議員揚言，當立法局在九五年由全面選舉產生時，民主聲音強大時，就會捲土重來。當然，我不是投資者，但我覺得如果有投資者坐在公眾席上，聽到這番說話，就會考慮在九五年之前「執包袱」離去。投資有遊戲規則，投資者都希望清楚遊戲規則。如果在決定是否加價前，要看政客的臉色，而那些政客還是每四年轉換一次，這盤生意如何做好呢？我覺得這真會令投資者面對很大的難題。

我們必須承認立法局愈趨民主化，也更為政治化，這是無可避免的。一些立法局議員常說他們代表納稅人說話，說如果投資者不做，就拿公帑去做，表面上似乎十分慷慨。但我想指出，香港大多數的選民都不用納稅，這些議員怎能說是由納稅人選出來？他們只可以說是代表選民，這真是很矛盾。我覺得香港的情況與西方議會不同，以我的觀察，很多民主發展已有悠久歷史的國家，例如英國，她的議會議員真的可以說他們不單代表選民，更代表納稅人，因為英國人大部分都要納稅，而且納很多稅。因此，我覺得我們要認識一個現實，就是在今日的環境下，如果我們不多鼓勵投資者投資公共事業，反而樣樣箝制着他們，打擊他們的投資慾望，甚至提出動用公帑來代替投資者這種說法，並不適合香港的實際環境。

剛才李永達議員說潘國濂議員「扣帽子」，我覺得他沒有聽清楚潘國濂議員的發言，也可能是斷章取義，而「倒扣帽子」，我不認為提出立法局監管加價的機制就等如國有化、共產主義、社會主義，但是如果提出沒有財團做，就拿公帑去做，這不是社會主義的模式嗎？也許不是近乎蘇聯和中國的舊式社會主義，但起碼也是歐洲模式的社會主義。英國的工黨也承認是左傾的政黨，推行某種社會主義，但最近該黨也放棄要達到將企業國有化的目標。因此，我覺得香港推行這種模式並不現實。

剛才很多議員談論投資者，我相信我們沒有投資者向銀行貸款的實際經驗，但有一樣經驗，相信香港很多市民都會有，在座很多立法局議員都會有，就是購買樓宇。聽說香港已有接近 100 萬人是業主，這些人大多須向銀行貸款置業，如果他們與銀行簽訂合約時，說每次還款前，都要舉行家庭會議，民主投票通過決定是否讓銀行增加每月供款，這是沒有可能的。要借貸，就須向銀行家證實有何回報和保障，這是現實的遊戲規則。如果銀行不肯借款，便無法成事，投資三號幹線如此、西隧工程如此、自置物業也是一樣。銀行可以隨時調整利息，如不同意這項安排，便不要貸款，道理就是這麼簡單。

最後，我亦想回應一點，我不知道中了標的財團是否在附近買了很多地，因為委員會曾問他究竟買了多少地，他也答不出來。但我覺得，由大帽山至元朗一帶有很多用地，香港至少有五大地產商集團，如果新鴻基公司懂得買地，相信其他地產公司也不會「蝕底」，買了很多地也未定。如果說因為新鴻基公司投到三號幹線工程，而又因它是地產公司，所以要壓低條件，不能讓它賺太多，甚至它會蝕本也不是問題，因為它能在地產方面賺取利潤。這豈非要投到三號幹線工程的財團成為大慈善家，令其他地產商得益，而自己則要蝕本？我覺得這邏輯說不通。

大家都知道，有關財團已經清楚說明，如果設有須經立法局通過加價的機制，銀行就不會貸款，他們就無法進行該項工程。在這情況下，如何是好？是否動用公帑？其實，我想出第三個辦法，如果沒有人興建，不如就交由民主黨興建吧！

詹培忠議員致辭：

主席先生，在辯論西隧條例草案時，我個人絕對支持政府和財團的利益，但今天我肯定會支持黃偉賢議員的修訂。理論上，他的數據和目標都不十分正確，但為何我又要支持他呢？原因就是令財團醒覺。

對於香港的整個政治架構，即將來臨的九月份是相當重要的一個環節。但香港很多財團都十分自私，不但對選舉漠不關心，他們的選民登記率亦相當低。香港政治上的鬥爭，議員是無可避免的，大家都要各師各法，各自投入。參加直選的議員要到基層求取選票，這是可以理解和諒解的。作為財團的，既然要維護自己的利益，但他們做了些甚麼呢？為何我們要代他們爭取權益？他們不登記作為選民，顯示他們對香港的整個選舉制度和議員都毫不重視，我們為甚麼要重視他們？因此，我今次投反對票就是要令整個香港的工商界醒覺。如果工商界重視議會的席位，就要拿出真誠，拿出代價。事實上，並沒有免費午餐，亦沒有義務當義工的人。很多時說有義工協助選舉都是自欺欺人，他們也要吃飯飲茶的。

主席先生，事實上，經濟是香港未來社會的重要一環，各方面都要互相溝通，互相信任，使香港成為經濟和金融中心，令九七以後繼續留在香港的市民享受更好的未來。我今天投票支持黃偉賢議員，但也知道他是輸定的，所以我投他一票都不會影響結果。事實上，三號幹線對新界居民來說，是絕對重要的。我個人認為必須興建，這是無可否認的。就算我反對，政府也會繼續進行。但我們不要忘記，財團經常說如果不通過就不做。我覺

得，財團不做就拉倒，難道財團不進行這項工程，香港就沒有明天？我個人認為政府可以斥資興建，然後將它上市，這又有何不可？又例如可將地鐵上市，作股票買賣，政府一樣可以運作，利用那筆錢興建三號幹線，這又有何不可？英國政府現時就將多種國營企業上市。

財團將自己視為極之重要，我個人就絕對反對。我認為在現代進步社會就要抱着一個心態，即取之社會，部分用之社會，不可以為自己了不起，自己一定正確，其實各方面都要互相適應環境。我個人認為，作為立法局，要成立機制監管財團的加價，其實並非絕對不合理。不過，與此同時，也要保障他們的利益。我希望向各政黨的成員提出忠告，派發免費午餐爭取選民的選票絕對較提出有建設性的提議輕易。

主席先生，各個政黨只顧替選民謀福利，但也要考慮到政府的稅收或其他收入很多都是來自正常的運作，甚至是離不開財團在各方面的努力。香港在過渡九七後，亦不希望由一個金融經濟的商業社會變成福利社會。我在此懇切向某些人表達，如果香港做得好，可協助中國未來的開放政策，取得更大的成功；如果香港做得不好，就會變成中國的一個包袱，香港市民的生活水平自然大幅下降。因此，我希望政治參與者除了自己本身的條件外，還要顧及香港在各方面的未來投資的利益，以及他們適當的回報。

主席先生，我認為姑勿論如何，工商界理應自我警惕。即將來臨的九月份選舉，是香港未來的投資氣候以及整個工商界利益的關鍵所在。工商界應該利用未來的幾天，即六月一日之前盡力登記作為選民，好使在議會正常的競爭上，不會出現一面倒情況，否則，屆時埋怨他人就太遲了。這是我今天投反對票的主要動機。

主席先生，我謹此陳辭。

曹紹偉議員致辭：

主席先生，我認為三號幹線（郊野公園段）是一個相當有價值的投資項目。經過公開投標程序之後，再經過在3個財團之中作出甄選、再談判後，得出了一系列的條件，讓立法局在今天考慮接受與否，使三號幹線可以交給財團興建。

我想指出三號幹線對居民和使用者均具備極高的效益。我們要清楚知道，將來要徵收的費用，若與使用者能夠節省的時間、他們的汽車可能會耗費的汽油、維修等開支相比，三號幹線完成後所帶來的效益，對使用者和社會都極有價值。如果沒有三號幹線，會對從事運輸的人士及新界居民在交通方面造成一個不利的因素。因此，三號幹線的興建是很重要的。對新界居民，尤其是屯門和元朗區的居民來說，他們十分期望工程能夠盡快展開。如果因為今日的爭論，而使財團最終放棄承接三號幹線的興建工程，這將會十分可惜。我非常不願看見這情況出現。我亦認為在招標甄選的過程中，已經提供了一個合理的機會，讓所有投資者考慮是否選擇投資興建這項工程。今天我們面對一個選擇，就是盡快進行工程，抑或冒一個風險。如果因為今次的爭論，以致合約條件改變，最後令財團放棄興建，因而延誤了三號幹線的經營，甚至導致三號幹線的建造模式改變，以上種種情況所造成的影響，我都不希望看見。

我想再指出，民主黨認為監察的機制對市民不利，正如我剛才所說，三號幹線會為使用者帶來非常高的效益，我們不應只顧所謂的監察機制是否嚴緊；是否足以防止財團牟取暴利。如果這機制那麼重要，為何民主黨不早以各種手段，迫使政府把設立這一機制或連串的有關條件列為招標條件的一部分？這樣，投標的財團便清清楚楚知道如果未能滿足這些條件時，他們將不能獲得工程的合約，以免我們今天要就監察機制的問題再次爭拗，最終可能造成延誤。

第二，有建議說如果財團不接受合約的條件，倒不如由政府自行興建。當然，這是可能的。如果是這樣的話，第一，必定會有延誤；第二，既然我們預計可能會面對這種情況，不如一早迫使政府投資 70 億元興建三號幹線，那麼，該幹線可能已在九二年或九三年動工，而我們也不用在九五年五月仍在爭論應否支持及應否通過這項法例。

主席先生，我認為我們現正面臨必須作出抉擇的時刻。我本人反對民主黨所提的修訂動議。我希望有關法例能夠立即通過，以便工程能夠立即進行。讓我再次強調，使用者有權選擇，如果他們認為三號幹線的收費不合理，他們大可繼續使用非常擠塞的屯門公路或吐露港公路，以避免付出所謂不合理的隧道費。

楊森議員致辭：

主席先生，首先，我想聲明民主黨是支持興建三號幹線的，因為過去幾年，民主黨亦在這方面努力要求政府從速興建三號幹線，所以在興建三號幹線的問題上，民主黨的立場非常明確。第二，我想指出，今次黃偉賢議員代表我們提出這項修訂，主要有兩點原因。在此我想再簡要地向大家講解一下。

第一，政府沒有信守承諾。因為當時在西區海底隧道問題上，前運輸司楊啓彥先生在立法局很清楚向我們許下承諾，說會認真檢討有關加價的安排，但很可惜，他現正在另一財團中擔任高級職位。而可惜的是，歷史重演，政府和有關財團磋商這個問題時，重蹈覆轍，令民主黨十分氣憤，因為當時政府說要認真考慮問題，顯示他們也看到自動加價機制有問題。但很可惜，今次政府和財團就三號幹線達成的安排卻是歷史重演。我們覺得政府沒有充分遵守承諾。

第二，從上次西隧的例子以及今次三號幹線的例子，我們覺得每當要興建大型公共建設，財團便利用這一機會，說如果加價機制需要獲得立法局通過，便不參與這項工程，每次都如是。大家試想一想，我們作為立法局議員，既要保障民生，又要促進經濟，我們一定要取得平衡，我們不可以完全站在財團那一方。每一次財團參與興建大型公共建設，都是因為有利可圖才參加競投。大家都知道，三號幹線必定是有利可圖的，並不可能虧蝕，如果會虧蝕，他們又怎會競投呢？但他們卻又作出威脅，說如果加價機制要獲得立法局通過，他們便不參與這項工程了，而政府又屈服於他們的威脅，以後，財團對大型公共建設的投資，便完全可以架空政府、架空立法局。試想想，整個立法局和整個政府的運作，竟然會面對財團的威脅而就範。財團說無論如何，若加價機制要經立法局通過，他們便不參

與了。這樣，政府會很害怕，立法局也很害怕，那便完全被財團支配政府的運作，支配立法局。試問即使是一個普通人，怎會接受這種威脅呢？

最後，我想說的是立法局議員對於加價的要求，並非完全不批准。在通脹高企的情況下，各類公共事業都要求加幅高於通脹，這肯定會更加刺激通脹。但若有公共事業自動要求加幅低於通脹，便沒有立法局議員會反對。大家不要以為直選議員為了爭取選票，甚麼也會應承。如果有議員提出公共屋邨的居民不用交租，你猜這位議員會否當選？會否繼續連任？因此，大家不要以為直選議員一定開空頭支票。他也要作出明智的決定，作出政治的判斷。他不可以隨便亂說，因為他要負上很大的政治責任，所以大家不要以為直選議員一定毫無理智，亂開空頭支票。

我只希望大家在投票表決時，會再認真想想，我們是否要完全受制於財團的威脅，立法局議員是否不理智地作出判斷。我想大家要認真考慮以上兩點。

鄧兆棠議員致辭：

主席先生，我本來不準備發言，但剛才聽到兩個政黨的爭拗，作為一個獨立議員和新界西民選議員，我想我必須說幾句話。

我覺得最大的問題是新界西居民的需要。目前來說，新界西的交通問題確實難以解決。即使最近實施了巴士專線措施和其他種種的安排，整個新界西對外的交通其實差不多已陷於絕境。

關於剛才爭論的利潤管制問題，其實政府一向都有管制利潤，可能政黨不同意政府在這方面的做法，但很明顯，在三號幹線的問題上，市民是有其他選擇的，駕車人士可以選擇青山公路、屯門公路和吐露港公路等。但對新界西居民來說，我們需要一條可在很短時間內通往九龍的路線，所以現階段我們認為應盡快完成三號幹線，讓居民使用。

現時新界西北很多地方都可以發展，例如天水圍以北的 200 公頃土地，政府也有計劃發展。如果沒有三號幹線，很多土地便不能夠發展了。人口方面，本來預計新界西會有約 70 萬居民，但現在卻預計未來會有 140 萬人。鑑於人口增加，對我們來說，交通設施是相當重要的。在此我想呼籲各位同事支持三號幹線工程，因為對新界西來說，這幹線是唯一的生命命脈。

李柱銘議員致辭：

主席先生，今天我在此聽了一些很奇怪的論調，例如財團說立法局若要進行監管，他們便不幹了。主席先生，其實這情況是否真的會出現呢？如果財團這樣恐嚇我們，我們便不敢進行監管，那麼以後政府亦同樣可以恐嚇我們，說你們不要監管我們的工作，否則，政府亦可放棄進行這項工程，屆時便甚麼也興建不成了。

另外一個奇怪的論據，就是別人說民主黨是社會主義。如果民主黨奉行社會主義，我相信我們在九月時便輸定了。其實，指我們是社會主義的人，往往並不敢參加直選。他們為甚麼不嘗試一下呢？社會主義在香港根本沒有市場，這一點大家是知道的，我們又怎會奉行社會主義呢？但如果立法局議員也不進行監管，那麼，我們在議會的功能便失卻了一大半。其實，主席先生，是否由政府負責興建所有的基建便行不通呢？肯定不是。是否每一項工程都由政府進行，而不交由財團承包興建，便是奉行社會主義呢？這些論據實在十分奇怪。由財務委員會撥款興建的工程當中，有很多都是由政府負責的，而且自由黨和民主黨都一致贊成。是否每當我們贊成由政府興建基建工程，我們便成為社會主義的支持者呢？這些論據，其實是完全站不住腳的。希望大家考慮一下，現在問題很簡單，便是我們是否想擁有監管的功能。問題就是這麼簡單，想的便贊成我們的修訂，不想的便反對，何須扯上這主義那主義呢？

運輸司致辭的譯文：

主席先生，首先我想代表政府衷心感謝劉健儀議員和其他參與審議大欖隧道及元朗引道條例草案的議員。他們積極審議修例草案，提出不少寶貴意見，使工作得以迅速完成。我非常感謝他們。我亦很感謝各位議員今午所提出的意見。黃偉賢議員批評政府當局沒有把資料提供立法局，以我認為，這說法是沒有根據的。事實上，政府當局在條例草案提交立法局前，已向立法局運輸事務小組提供三份情況報告，而條例草案審議委員會能夠完成審議，使二讀得以在今天恢復，亦顯示審議草案的時間充裕。

專營權的擬議條款

條例草案旨在把專營權批給三號幹線（郊野公園段）有限公司，以便由該公司建造及經營大欖隧道及元朗引道。根據條例草案所載的擬議專營權條款，專營公司須按為期 38 個月的緊迫建築時間表，自資興建這項工程。預算的工程費用超為 72.54 億元，而任何超支部分概由擬議專營公司負擔，不會成為計算獲准營利額的建造成本。換言之，超支不會轉嫁到道路使用者身上。換言之，超支部分不會轉嫁在道路使用者身上。

我必須強調一點，就是三號幹線（郊野公園段）有限公司所提出的計劃，是我們經過競爭性招標後所獲得的最好計劃。擬議的「建造、營運及移交」專營權，可使這項急需進行的工程在最短時間內，以最低的成本建成。專營公司所建議的使用費，為道路使用者提供一個低廉而穩定的收費制度。政府很樂意向立法局推薦此條例草案。有些議員指新鴻基集團在新界西北地區重積土地，這點是完全無關宏旨的，因該計劃並無相關的物業發展權益等等。

提高透明度的措施

條例草案審議委員會在進行審議時，各位議員對於穩定使用費基金的透明度和運作，要求各種保證。我很高興代表政府作出這些保證。議員亦關注到專營權運作應具透明度，這是相當正確的。政府完全同意應具透明度，並為提高專營公司各項計劃和業績的透明度，將採取以下措施：

- (a) 每年七月（在暑假休會前）向立法局提交專營公司的計劃，這些計劃可見於該公司的三年滾存淨收入預測及經營成本周年預算連同報表；
- (b) 每年十月向立法局提交由專營公司呈遞的經審計車實際淨收入周年報表，並在該次會議席上就報表所載數字及任何有關提高使用費的申請作出陳述；及
- (c) 在十月底決定同意增加使用費抑或尋求仲裁前，先向立法局交通事務委員會就政府的研究結果作出匯報。議員屆時便可決定是否就有關結果進行辯論。

對於穩定使用費基金的管理和運用，議員亦表關注，尤其是財政司可根據第 31(4) 條，把基金的多餘款項，撥入政府一般收入內，以及稱定使用費基金管理委員會可根據第 43 條，具有延繼實施使用費增加的酌情權。

雖然財政司可根據草案第 31(4) 條，把基金款項撥入政府一般收入，但除非他認為所撥款項超出在專營期內用以日後延繼實施使用費增加所需款額，否則不會運用這項權力。因此，政府預料不會出現因基金餘款不足以延遲實施使用費增加而須由政府一般收入撥回基金的情況。

但為紓解議員的憂慮，政府當局答允若有需要根據草案第 31(4) 條的規定，將穩定使用費基金的款項轉撥予政府一般收入，則會先行徵詢立法局交通事務委員會的意見，並詳細解釋轉撥款項的原因。此外，政府當局亦保證，若有根據草案第 31(4) 條將基金款項轉撥予政府一般收入，絕不會出現因基金餘款在專營期內不足以延遲實施加費而任令使用費增加。但萬一基金的款項在轉撥後出現不敷應用的情況，政府當局當立即主動，從政府一般收入中撥回所需款項，數目不多於原先轉撥的款額。

根據條例草案第 31 條，穩定使用費基金管理委員會負責管理基金，並運用基金延遲實施使用費的增加。由於基金並非用之不竭，因此，委員會的重要職責，就是善用基金，令使用費在整個專營期內保持穩定。至於應否運用基金來延遲某次使用費的增加，則應視乎基金款額的多少、該次使用費增加的特殊情況，及日後是否需要運用基金延遲實施使用費的增加。基金的管理和運作將具高度的透明度。條草案第 34 條規定，管理委員會須於有關財政年度終結後，不遲於隨後的十二月三十日，向立法局提交經審計的基金帳目報表、核數師報告（如有的話），及委員會的基金管理報告。我可以向各位議員保證，倘穩定使用費基金管理委員會會鑒於某些原因，決定不運用基金來延遲實施某次使用費的增加，政府當向立法局清楚解釋作出決定的原因。

主席先生，在條例草案議委員會考慮該條例草案期間，有議員提出多項有關技術上及文字上的修正案。這些將由劉健儀議員、潘國濂議員及我本人動議的修正案不會影響條例草案所載的專營權的條款。政府支持這些修正案。

黃偉賢議員提出的委員會審議階段修正案

主席先生，我現在想評論黃偉賢議員動議的兩項修正案，即：

- (a) 每次增加使用費須經由立法局以決議案方式通過；及
- (b) 更改穩定使用費基金管理委員會的成員組合。

黃議員提出的首項修正案如獲通過，便會令調整使用費的安排發生重大改變，而這些安排是條例草案不可或缺的部分。我必須重申，調整使用費的安排，及專營公司提出整套「建造、營運及移交」計劃的一部分。我們必須闡明，這程式並非由政府當局制訂。我們在初步探詢私營機構是否有意競投及在進行招標時得悉，這些機構都一致認為，吸引私營機構承擔這項「建造、營運及移交」計劃，先決條件是作出上述使用費調整安排。投標商可各自就收費制度提交反建議，而接獲的3份標書均載有類似的使用費調整機制。

劉健儀議員剛談及條例草案審議委員會特別提出的要求，我們曾就此詢問未來的專營公司，若當局修訂專營權，規定加費須經立法局批准，則該公司是否仍願意承擔此項計劃。該財團十分清楚地表明，若對使用費調整機制作出這種更改，該公司不能獲得銀行融資，因而不能承擔此項計劃。故此，議員應清楚知道，就是此項修正案倘獲通過，財團便會退出。這意味着我們將不會進行三號幹線郊野公園段工程，這是完全有違公眾利益的。

李永達議員和楊森議員批評政府未有注意立法局對招標「建造、營運及移交」計劃的意見，我以尊敬的態度，指出他們的批評是片面的。他們只反映了所屬政黨的立場，但他們的立場並非當時立法局的大多數意見。關於有關計劃，我們所收到的標書都經中央投標委員會研究。我們獲得符合公眾利益的最佳造價。回應李永達議員的要求，我並不能夠在今天指出將來的「建造、營運及移交」計劃會否有類似的使用費調節程式。每次計劃及每個方法均須獨立考慮和評價。

對於黃偉賢議員第二項有關穩定使用費基金管理委員會成員組合的修正案，潘國濂議員已提出主要的論據加以反駁。我完全同意他的觀點，覺得並無需要複述他的論據。我亦須指出，當局的意見認為這些擬議的更改是全無必要的。穩定使用費基金的管理工作，基本上是一項行政職能，最適合由政府負責。若立法局議員加入管理委員會，便會混淆行政和立法機關的角色。

我須問為甚麼黃偉賢議員對於公務員加入管理委員會的態度是如此懷疑。公務員在管理基金所扮演的角色，是保障公眾利益，絕對不是保護專營公司的利潤。

況且，正如我已解釋，穩定使用費基金管理委員會須就如何管理該基金，向立法局完全負責。因此，當局不能支持此項修正案，我謹促請各位議員投票反對。

我很感謝杜葉錫恩議員簡潔地總結條例草案審議委員會的意見，及指出條例草案審議委員會的主流意見均認為黃偉賢議員擬議的修正案正無需要。

總結

主席先生，我想在作總結時強調一點，就是由專營公司提出，並列入條例草案的整套計劃，是經過競爭激烈的投標後所得到的成果。正如我所說，這是在市場中可獲得的一樁最理想的交易。

大欖隧道及元朗引道工程急需進行，以紓緩屯門公路的交通擠塞情況、促進新界西北部的進一步發展，並改善通往邊境的連接道路。若條例草案獲得通過，政府希望立即以「建造、營運及移交」的方式批出專營權，使有關工程能在一九九八年中完成。

主席先生，我謹此陳辭，向本局推薦此條例草案，以及由劉健儀議員、潘國濂議員和我本人動議的修正案。至於黃偉賢議員提出的修正案，由於會更改專營權的基金條款，故當局不會支持，並請議員予以否決。

謝謝主席先生。

黃匡源議員致辭的譯文：

主席先生，我想申報我所屬的公司，是替成功投得這項專營權的公司核數的。

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。

1994 年醫生及有關專業人員（註冊）（雜項修訂）條例草案

恢復於一九九四年十一月六日提出二讀的辯論。

二讀動議經向本局提出。

狄志遠議員致辭：

主席先生，我謹就 1994 年醫生及有關專業人員（註冊）（雜項修訂）條例草案發言。

條例草案建議對涉及醫生和有關專業人員的現行法例，在 4 個範疇作出修訂。這些修訂包括：

- (a) 對於牙醫，不再優先考慮某些海外頒發的資格；
- (b) 對於護士，引進執業證明書的規定；
- (c) 對於在公營機構執業的醫生和有關專業人員，規定他們在註冊及繳費事宜方面，須與私人執業者看齊，遵守同一規定及繳付劃一的費用；及
- (d) 有關醫生、牙醫、助產士及護理專業人員在紀律研訊中所採用的法定聲明須蓋上印花的規定，將予以取消。

條例草案在一九九四年十一月十六日提交立法局審議。條例草案審議委員會在一九九五年一月成立，共有成員 6 名。委員會共舉行了兩次會議，兩次均會晤政府當局的代表。委員會亦收到香港公共醫療醫生協會的意見書。

條例草案審議委員會曾對條例草案的 3 大範疇進行詳細研究。首項問題涉及向護士簽發執業證明書。草案第 26 及 28 條授權香港護士管理委員會，若有護士在註冊或登記後，或在執業證明書有效期屆滿後 6 個月內，仍沒有取得執業證明書，則可將該護士的姓名從註冊名表或登記冊上刪除。委員會認為，既然向護理專業人員簽發執業證明書和規定他們須註冊這兩項措施的目的並不相同，因此較可取的做法，是將該兩項措施分開處理，以免註冊事宜受不申請執業證明書所影響。政府當局作出回應，同意准許那些不打算申請執業證明書的護士，若向護士管理委員會提出申請，便可保留他們在註冊名表或登記冊上的姓名。只有那些既沒有申請執業證明書，亦沒有提出令護士管理委員會接納的理由以申請保留其姓名的護士，才會被除名。護士管理委員會秘書處會另外備存一份載列獲簽發執業證明書的護士名單，作行政管理用途。有關方面會採用此項行政安排，直至護士註冊條例作出修訂為止。議員同意此項解決辦法。

條例草案審議委員會研究的第二項問題，是建議在公營機構工作及私人執業的醫生及有關專業人員，均須繳付劃一的註冊費用及執業證明書收費的條文。條例草案審議委員會察悉，現行的修訂建議是對註冊制度作合理的調整，以確保在公營機構工作及私人執業的醫生及有關專業人員，均獲同等看待。委員會亦察悉，在其他專業，例如律師、會計師、測量師、工程師、建築師等方面，不論是私人執業者或在公營機構工作的人士，均須繳付

劃一的註冊費用及遵從其他發牌規定。然而，條例草案審議委員會關注修訂建議對現已在公營機構工作的有關人員有何影響。政府當局解釋，新訂的建議只適用於那些在條例草案通過成為法例後才加入公營機構的人士。政府當局亦證實曾諮詢香港醫務委員會、香港牙醫管理委員會及其他有關的委員會，並無收到任何反對修訂建議的意見。

有關此事，條例草案審議委員會曾收到香港公共醫療醫生協會的意見書，反對劃一註冊費用及執業證明書收費的建議。委員會察悉政府當局已作出回應，表示並無合理理由繼續讓在公營機構工作的醫生享有優待。

條例草案審議委員會研究的第三項問題，涉及醫生及有關專業人員須繳付的註冊及執業證明書費用款額。委員會獲得政府當局證實，那些費用是根據收回十足成本的原則而釐訂。政府當局將會在一九九五年完成成本計算工作，以期根據最新資料修訂收費表。

政府當局建議對條例草案作出一些委員會審議階段修訂。當局建議修訂草案第 11、12(c)、18 及 43 條，以反映一九九四年十二月起生效的現行收費額。草案第 27 及 29 條的修訂建議，目的是澄清要求註冊護士及登記護士領取執業證明書的條文所造成的影響。草案第 44 條的目的是列明在危險藥物條例內的註冊牙醫定義。

主席先生，我謹此陳辭，向各位議員推薦 1994 年醫生及有關專業人員（註冊）（雜項修訂）條例草案。

何敏嘉議員致辭：

主席先生，我發言支持這項條例草案。我支持這項條例草案引進的一些新安排，當中包括護士執業證書及有關的收費。

主席先生，在這項法例的審議期間，我發現有一些非本港註冊或登記的護士，他們既非本港的受訓護士，但仍在香港一些私立醫院執業當護士。主席先生，我們現在這項條例草案是修訂護士註冊條例，藉此引入執業證書，希望透過法例作出調控，規定哪些護士可以在香港根據法例註冊或登記後執業。而在諮詢護士管理委員會的法律顧問期間，我發現原來有些人自稱護士，但只要不是自稱註冊護士或登記護士，根據香港的護士管理條例都不屬違法。只要有此漏洞，我們今日的修訂就會變得沒有意義。主席先生，今日的條例草案與我剛才提及的護士註冊條例沒有很直接的關係，但如果護士註冊條例不作出適當的修訂，亦會令今日這條例草案變得毫無意義。因此，我希望政府盡快跟進有關問題。

此外，在草案審議期間，我亦發覺各類輔助醫療人員的註冊費用比醫生和護士高出很多。現時醫生的註冊費用不過五百多元，護士二百多元，但輔助醫療人員的註冊費用則是

1,030 元，這是一項完全不合比例的安排。在這段期間，我曾經與衛生福利科商討，所得的初步回覆是主要因為人數的多寡，或因輔助醫療業管理委員會與申請人本身職業所屬的管理委員會之間需要有兩層的審核，導致成本較高。我認為這些理由都不可接受，希望衛生福利科承諾在來年盡快糾正不同行業註冊費用的巨大差別。我亦希望衛生福利司在稍後作出回應時會有較為清晰的承諾。

主席先生，本人支持這項條例草案。

梁智鴻議員致辭的譯文：

主席先生，我謹發言支持 1994 年醫生及有關專業人員（註冊）（雜項修訂）條例草案，特別是有關牙醫註冊條例的政策和建議。

這些修訂旨在取消某些海外頒發的資格所享有的特權，作合理的安排，為要註冊成為牙醫的人士釐定資格。

根據目前的牙醫註冊條例，持有聯合王國、愛爾蘭及英聯邦國家所頒文憑的人士，都能在香港自動註冊成為牙醫。這做法對有關人士未能一視同仁，而且違反載於服務貿易總協定的國際規定。

條例草案中新增的第 4A(1)條要求香港牙醫管理委員會設立執照試，考試合格的人士有資格註冊執業。

今天通過這項修訂條例草案標誌着專業自主權的落實和香港自行按執業標準頒發在本港執業執照制度的開始。我希望這個做法能成為其他專業的楷模。

我想趁此機會告訴大家，據我所知，醫生註冊（修訂）條例草案不久將提交本局，雖然是遲了一些，但總比不提交好。醫生註冊（修訂）條例草案的宗旨，與今天我們面前的對牙醫註冊條例進行的各項修訂一樣，都是為了使香港能夠擁有一個立基於執業標準的制度，這樣，所有人都能受到公平和公正的對待。

我支持本條例草案。

衛生福利司致辭的譯文：

主席先生，條例草案審議委員會主席狄志遠議員和委員會其他成員對 1994 年醫生及有關專業人員（註冊）（雜項修訂）條例草案各項條文的審議工作，非常詳盡，我謹此致謝。

我將會在稍後提出修訂動議。在這階段，我想向何敏嘉議員作出回應，我一定樂意在日後考慮可否將航機醫護工作者的註冊手續進一步簡化和精簡，以及以更符合成本效益的方式處理。

經修訂的條例草案第 27 及 29 條清楚訂明，任何人若未持有註冊／登記護士執業證明書，不得執行註冊護士、被視為已註冊護士、登記護士或被視為已登記護士的工作。

當局根據 1994 年藥劑及毒藥（修訂）規例實施各項新收費後，條例草案第 43 條亦須予修訂。

危險藥物條例中文本於一九九五年四月公布為真確本後，現有必要對條例草案第 44 條作出一些輕微修訂。

主席先生，我謹提出動議。

條例草案二讀動議付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43(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。

1994 年進出口（修訂）（第 2 號）條例草案

第 1 條

工商司致辭：

主席先生，本人動議修訂第 1 條，修訂內容一如提交各位議員傳閱的文件所載。這是一項修改該條例草案名稱的技術性修訂。

建議修訂內容

第 1 條

(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 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

第 2 至 17 條獲得通過。

1994 年工業訓練 (製衣業) (修訂) 條例草案

第 1 條

工商司致辭：

主席先生，本人動議修訂第 1 條，修訂內容一如提交各位議員傳閱的文件所載。這是一項修改該條例草案名稱的技術性修訂。

建議修訂內容

第 1 條

(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 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

第 2 至第 8 條獲得通過。

1995 年版權 (修訂) 條例草案

第 1、3 及 4 條獲得通過。

第 2 條

工商司致辭的譯文：

主席先生，我動議修訂條例草案的第 2 條。修訂內容一如提交各位議員傳閱的文件所載。

這項條文的目的是把管有作貿易及商業用途的侵犯版權作品，首次及經簡易程序定罪的最高刑罰提高至每件 25,000 元及監禁兩年。其後再犯者將循公訴程序定罪，以反映此罪行的嚴重性。

律師給予我們的建議是，倘若只有第二次或再度被控有關罪行的人士才須經公訴程序審訊，地方法院法官在聆訊某宗案件時，難免一開始便得悉被告人過往曾因犯罪行而被定罪。這會對被告人不利。

因此，我們認為可以循公訴程序向初次犯罪者以及再犯者提出檢控是可取的做法。我亦想指出，根據裁判官條例第 92 條，法庭仍可循簡易程序審訊上述兩類犯罪人士。因此，在選擇最適合的法庭進行審訊方面，建議的修訂會使檢控工作更具靈活性。

謝謝主席先生。

建議修訂內容

第 2 條

(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。

大欖隧道及元朗引道條例草案

第 2、3、4、8 條，10 至 15，19，22 至 25，27 至 30 條，33、34、35、37、38，40 至 44，46、47、48，50 至 58，及 60 至 64 條獲得通過。

第 1、5、6、7、9、16、17、18、20、21、26、31、39、49、59 及 65 條

運輸司致辭的譯文：

主席先生，我動議修訂所列條文，修訂內容一如以我名義提交各位議員傳閱的文件所載。這些都是技術性和行文上的修訂，並已得到條例草案審議委員會的支持。這些修訂目的在於改善草擬的條文，使條例草案的有關條文更為清晰。我謹此提出這些修訂，希望各位議員支持。

建議修訂內容

第 1 條

第 1 條修訂如下：

刪去第(2)款。

第 5 條

第 5(3)(a)條修訂如下：

刪去“是”而代以“會”。

第 6 條

第 6(2)條修訂如下：

- (a) 刪去“52(2)條發出的通知書而作出任何安排，則如”而代以“51(2)條發出的通知書而作出任何安排，則總督會同行政局如信納”。
- (b) 刪去“並且總督會同行政局”而代以“並”。
- (c) 在(a)段中，刪去“52(2)”而代以“51(2)”。

第 7 條

第 7(1)條修訂如下：

在“用作押記”之前加入“以其他方式”。

第 9 條

第 9(2)條修訂如下：

刪去最後出現的“or”而代以“of”。

第 16 條

第 6(8)條修訂如下：

- (a) 刪去“在合理情況下”。
- (b) 在“前往”之前加入“在合理情況下”。

第 17 條

第 17(1)(a)條修訂如下：

- (a) 刪去“指明關於”而代以“就”。
- (b) 刪去“的規定”而代以“而指明規定”。

第 18 條

第 18(2)條修訂如下：

刪去“影響”而代以“損害”。

第 20 條

第 20(2)條修訂如下：

- (a) 刪去“使用”。
- (b) 在“引道”之後加入“被用”。

第 21 條

第 21(2)條修訂如下：

刪去“均”。

第 26 條

第 26 條修訂如下：

- (a) 在第(1)(f)款中，在“燈”之後加入“光”。
- (b) 在第(1)(i)款中，刪去“，為以下事宜訂定條文”。
- (c) 在第(7)款中，刪去“影響”而代以“損害”。

第 31 條

第 31(2)(c)條修訂如下：

刪去“派生”而代以“衍生”。

第 39 條

第 39(4)條修訂如下：

刪去“預期的使用費增加一旦實施便可實施”而代以“可實施預期的使用費增加（如予以實施的話）”。

第 49 條

第 49 條修訂如下：

在“車主”的定義中，刪去“分期付款”。

第 59 條

第 59(2)(b)條修訂如下：

- (a) 刪去“仲裁人裁定”而代以“仲裁人的裁斷是”。
- (b) 刪去“該項裁定”而代以“該項裁斷”。

第 65 條

第 65 條修訂如下：

刪去該條而代以 —

“65. 公共機構

防止賄賂條例（第 201 章）的附表現予修訂，

加入 —

“78. 三號幹線（郊野公園段）有限公司。”。

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

劉健儀議員致辭的譯文：

主席先生，我動議進一步修訂第 16 條，修訂內容一如以我名義提交各位議員傳閱的文件所載。

這項修訂的目的是更正在草擬有關條文時的一項遺漏。條例草案第 16(1)及(2)條訂明公司如未得運輸署署長批准，不得在收費區內設置任何公用事業設施，及不得同意任何人設置任何公用事業設施，除非運輸署署長事先已批准公司作出該項同意。該條的第(4)款訂明運輸署署長可決定在何種情況下公司可以不用得到運輸署署長的批准而進行該等設置。根據第 16(5)條的規定，除非運輸署署長信納該等設置對使用收費區的人或受僱在收費區內的人的安全，以及對汽車通過收費區，並無不良影響，否則他不得根據第(1)(a)或(2)或第 16 條給予批准。肯定的是，不論運輸署署長是就公用事業設施的設置給予批准或決定不用得到他的批准，在安全方面必須得到運輸署署長信納的規定應同樣適用。因此，現建議修訂第 16(5)條，以便把第(4)款的規定包括在內。

主席先生，本人謹此提出動議。

建議修訂內容

第 16 條

第 16(5)條修訂如下：

- (a) 在“設置”之後加入“或根據第(4)款作出決定或該項決定的條款”。
- (b) 在“批准”之後加入“或根據第(4)款作出決定（視屬何情況而定）”。

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、5、6、7、9、16、17、18、20、21、26、31、39、49、59 及 65 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

第 32 條

黃偉賢議員致辭：

主席先生，我動議修訂第 32 條，修訂內容一如提交各位議員傳閱的文件所載。有關提出修訂的理由，我在剛才條例草案進行二讀時已說過，在此不再贅述。

其實，有關這個穩定使用費基金管理委員會成員的修訂，正如剛才潘國濂議員所說，首先提出質疑的是潘議員，他認為這是屬於公眾的金錢，為何全部由 3 位官方的成員管理這筆錢呢？剛才我聽潘議員所說，他似乎不是反對有公眾的參與，只不過他不贊成指定有一位立法局議員在內，如果這樣，潘議員應該修訂我的修訂，最好有兩位公眾人士參與，但很可惜，潘議員亦沒有提出這樣的修訂。

民主黨在此特別強調，穩定使用費基金裏的金錢是因為三號幹線（郊野公園段）的收入超過其最高回報率上限而多出來的，在 30 年的專營權內並不是屬於政府的一般收入帳項，這些切切實實是公眾的金錢，應該是用在公眾的利益方面，所以，為何不可有公眾人士或立法局的同事在委員會內，去討論和決定怎樣運用這些公眾的錢呢？

有同事似乎認為一旦有立法局議員在內，便天翻地覆，似乎立法局議員就像洪水猛獸一樣。潘議員剛才還特別強調，甚至緬懷以往立法局只舉舉手便成了的日子。我們是否真的要重現以往橡皮圖章的立法局呢？我們是否想見到這樣呢？我們是否想民主倒退呢？我相信不是的。為何我們要懷緬以往立法局舉舉手便成的歲月呢？

此外，亦有同事提及行政立法應該分開，立法局不應介入行政事務，政府亦這樣說。我們不是想介入行政事務，很多行政的決定仍然是由政府作出的，只不過民主黨覺得這些切切實實是公眾的金錢，為何不可以有公眾人士，不可以有代表民意的立法局議員在內

呢？剛才同事提過，有很多公營事業機構的董事局都委任一些立法局議員為董事，我的修訂在第二點很清楚說明在立法局互選一位代表，不是任何一位代表。我們相信我們互選的那位代表必定能夠適合作為委員才互選入內的。此外，我剛才在二讀時亦強調，現在有一個賑災基金委員會，都是由立法局內務委員會互選兩位立法局同事——許賢發議員和杜葉錫恩議員——進入賑災基金委員會，而賑災基金亦是像運輸司所說有很高的透明度，需要錢時才向財務委員會申請撥款，然後撥入這個賑災基金裏，再由布政司擔任主席，由其他成員，包括我們立法局兩位同事，共同決定金錢如何運用。既然有了這個先例，現在對於這個穩定使用費基金的管理委員會，為何我們不可以和賑災基金委員會一樣，有公眾和立法局的參與？我完全不明白這一個論據。

因此，主席先生，我很希望本局同事能夠支持第 32 條的修訂，讓公眾的金錢，能夠真的用回公眾方面。謝謝主席先生。

建議修訂內容

第 32 條

第 32 條修訂如下：

刪除第(3)款，而代以——

“(3) 委員會的成員如下——

- (a) 庫務司本人，為委員會主席（在本部中稱為“主席”）；
- (b) 由立法局議員互相推選出一位代表；
- (c) 由總督會同行政局委任一名人民入境條例（第 115 章）所指的香港永久性居民。”。

修訂動議經向委員會提出，付諸表決。

潘國濂議員致辭：

主席先生，我不想再就這問題多說，希望我剛才已經清楚說出為何我覺得沒有這個需要。

我只想回應幾點，剛才馮檢基議員問我，立法局議員是否洪水猛獸，我相信周梁淑怡議員已經作出答覆。機構內有立法局議員，跟法例規定要有立法局議員是兩回事。我們不是說立法局議員不可以當公司董事，但公司條例沒有載明一定要有立法局議員當董事，所以我想在這方面有些誤會。

此外，我剛才也提到，這問題其實是由我提出的，我亦已聽取政府的答覆。或者我引述末句的內容，這是我從錄音帶抄下的：“我不準備 *insist* 了，Chairman（即劉健儀議員）。I just raise this point，” 即是我提出這事，並準備聽取政府的答覆，但我不再 *insist* 這點了。我既然不是精神分裂，而當時我已經同意不會再 *insist*，所以我現時就不會增加或修改。因此，我不可以支持這件事，希望黃偉賢議員明白。主席先生，我不想在這裏重複詳細的內容。

劉健儀議員致辭：

主席先生，黃偉賢議員的修訂動議是要將穩定使用費基金管理委員會的成員由 3 位政府官員改為 1 位政府官員加兩名非政府官員人士。這一修訂明顯會令基金管理委員會由一個政府可以控制的委員會，變為一個非政府可以控制的委員會。

在條例草案審議委員會審議過程中，事實上我們會與政府討論可否將 1 名非官方人士加入委員會內，以增加透明度，並確保委員會不會在財政充裕的情況下，否決運用基金，押後隧道加價。政府解釋，這個基金管理委員會的成員和職能，與西隧的模式相同，有關帳目的報表和委員會的報告亦會定期提交立法局，讓公眾知悉基金的實際財政情況和管理運作，因此，透明度已很足夠，加上如果有關公司申請加價，政府承諾會事先徵詢立法局交通事務委員會的意見。剛才黃偉賢議員似乎低估了立法局議員的能力，因此，基本上是不會存在基金財政充裕而委員會不運用基金來押後加價的情況。最後，條例草案審議委員會接受了政府的解釋和承諾，亦沒有再提出任何異議。

沒有人會反對基金管理委員會應具透明度，帳目要清楚，交代要充分，但這並非是一個由全政府官員組成的委員會所不能辦到的，亦不見得一個非官員組成的委員會會做得更好。事實上，基金滾存的款項在專營期屆滿時，會撥作政府的一般收入，所以雖然不能說在專營期屆滿前是公帑，但這筆款項確具有公帑性質。

黃偉賢議員提到賑災基金管理委員會有兩名立法局議員參加，質疑為何大欖隧道的穩定使用費基金管理委員會不能讓非官員加入。其實兩者有很大分別，賑災基金委員會的款項來自政府公帑，由委員會決定如何運用；而大欖隧道基金管理委員會的款項並未算是公帑，而是在將來用剩之後才撥入庫房，所以在性質上有所不同。這一筆錢具有未來將會是公帑的性質，而管理公帑應該是政府的責任。穩定基金除了用作延遲加價之外，其餘的應該保留，日後撥入庫房。管理委員會如有任何差錯，政府必須對基金負責。因此，基金管理委員會由政府官員組成應該比較適當。西隧的專營權和本條例的專營權相類似，同樣設有基金管理委員會，擔當同樣職能，在這情況下，我不明白為何兩個管理委員會的組成要有所不同，這樣會否製造不公平的現象？

主席先生，本人謹此陳辭，反對修訂動議。

李永達議員致辭：

主席先生，我發言支持黃偉賢議員的修訂動議。在條例草案審議委員會的會議上亦已辯論過這問題。

有一個問題很怪，委員會由 3 名成員組成，即運輸司、庫務司以及另一名政府司級官員。他們一起管理一筆原本是市民的款項。為何說是市民的錢呢？因為法例規定，大欖隧道所收的費用是有一個限制的。如果所收費用超逾限制，這筆款項便是市民在法例以外給公司的錢，暫時交由委員會管理。因此，這筆款項完全不是公帑。情況就等於議員在討論中電加價時所說，如果中電加價後的收益多於准許利潤，那些錢不是公帑，亦不是中電的錢，而是市民的錢，不過暫時交由中電管理。既然這筆錢不是公帑，何以要交由政府官員管理？我實在不明白這點。

第二，為何要由 3 名政府官員負責管理呢？他們不會有 3 個意見的。由庫務司、運輸司和庫務署署長決定如何管理這筆錢，他們的意見會否不同呢？當然不會。為甚麼不由一名官員代表政府監管這筆款項？為何我們認為需要公眾的參與？最大的原因是如果有這筆錢，便可以在需要加價時，在某一程度上延遲隧道加價。據我記憶所及，政府並沒有百分百保證如果在某一年度公司提出加價，就會首先用盡這筆錢，如果仍然不能彌補加價的幅度時才會批准加價。我希望沒有記錯。我今天完全聽不到政府保證會首先用盡這筆錢。如果是這樣的話，會對那些使用這樣隧道的市民不公平。因為如果隧道公司所得的利潤多於規定的話，這些錢應該是市民的，而不是政府的。我實在無法明白政府一直給我們的解釋。

劉健儀議員說這筆款項是公帑或者屬其他類別，我聽得不太清楚，但她覺得由政府管理最恰當，但卻無法解釋箇中原因。為何有兩個非政府代表加入管理委員會，便會令那筆款項更難控制呢？我不明白。即使委員會的 3 名成員，分別是一名政府官員、一名由總督委任的非官方人士和一名立法局議員，仍然有兩名成員由政府直接或間接控制，為何會令基金難以管理呢？因此，從開放的角度看，我認為沒有理由不容許公眾人士管理這筆屬於市民的款項。

運輸司致辭的譯文：

主席先生，黃偉賢議員提出的修訂，要更改穩定使用費基金管理委員會的成員組合，當局認為全無必要，而我剛才亦已經就此解釋過。穩定使用費基金的管理工作是一項行政職能，最適宜由有關政府官員負責，因為這項工作與當局日常管理公共財政的工作並無不同。此外，在這事上，會有絕對的透明度。或許我可以扼要複述一下當局的觀點。

管理委員會將會就基金的管理充分向立法局負責。條例草案第 34 條規定，委員會須將經審計的基金帳目報表，連同有關基金管理的報告一份，在財政年度終結後的十二月三十一日或之前，提交立法局會議省覽。此外，如要利用基金以延遲實施使用費增加，亦會徵詢立法局交通事務委員會的意見。至於李永達議員提出的一點，我亦已經作出保證，一

且出現基金餘款不足的情況，政府自當立即採取行動，將所需金額由政府一般收入轉撥入基金。

黃偉賢議員將該基金與緊急救濟基金作出比較。我對黃議員這項比較不敢苟同。緊急救濟基金設有一個諮詢委員會，但這個委員會在性質上並非執行的機構，行政機關與立法機關的角色因此亦並無衝突。

主席先生，黃偉賢議員提出的修訂，會在根本上更改專營條件，因而不可以接受。我籲請各位議員反對他的修訂動議。

修訂動議付諸表決。

聽取聲音表決。

主席表示他認為動議已遭否決。

黃偉賢議員要求分組表決。

主席（譯文）：本局現在開始分組表決。

主席（譯文）：可否請各位議員現在開始投票？

主席（譯文）：是否有任何疑問？沒有的話，現在便顯示結果。

李柱銘議員、李國寶議員、司徒華議員、陳偉業議員、張文光議員、詹培忠議員、馮智活議員、馮檢基議員、何敏嘉議員、林鉅成議員、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、黃偉賢議員及李卓人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、許賢發議員、彭震海議員、譚耀宗議員、黃宏發議員、劉皇發議員、夏佳理議員、鮑磊議員、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、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、唐英年議員、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、田北俊議員及曹紹偉議員對修訂動議投反對票。

主席宣布有 18 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。

原有的第 32 條應列為本條例草案一部分的動議付諸表決，並獲通過。

第 36 條

潘國濂議員致辭：

主席先生，我動議修訂第 36 條，修訂的內容一如提交各位議員傳閱的文件所載。這項修訂的目的，是將實際淨收入的定義加入條例草案內，使條例草案更加完整。

建議修訂內容

第 36 條

第 36 條修訂如下：

- (a) 將該條重編為第 36(1)條。
- (b) 在第(1)款中，刪去“實際淨收入”的定義而代以 —

““實際淨收入”(Actual Net Revenue)就任何一個年度而言，指公司在該年度從任何來源得到的以累算基準按照公司的正常會計原則而計算的總收入(利息入息及在就開始建造日期後但在開始經營日期當日或之前發生或出現的任何作為、事件、不作為或情況而收取的任何資本性質的收入或其他收益，則不計算在內)，減去 —

- (a) 利息開支；及
- (b) 該年度的經營成本，

全部按照工程項目協議中計算淨收入的條文而計算及調整(如適當的話)。”。

- (c) 加入 —

“(2) 在實際淨收入的定義中，“利息入息”(interest income)、“利息開支”(interest expense)及“經營成本”(operation costs)具有工程項目協議所分別給予“interest income”、“interest expense”及“operating costs”的涵義。”。

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 36 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

第 45 條

黃偉賢議員致辭：

主席先生，我動議修訂第 45 條，修訂內容一如提交各位議員傳閱的文件所載。

我在剛才條例草案進行二讀時，已說出我提出修訂的理由，所以我不想在此重複。我提出這項修訂，事實上可說是因為民主黨堅持要作為公眾的代言人，以及我們覺得有需要為公眾爭取利益。剛才我在條例草案進行二讀時，已指出自動加價機制既架空了立法局，亦漠視了公眾利益。

我想就幾點作出回應。剛才自由黨的同事一開始便說國有化——由公家去做所有事情便是國有化。我清楚記得在今年的財政預算案辯論中，自由黨的劉健儀議員曾就今年預算案支出部分中，交通運輸是唯一負增長項目一事強烈質疑政府。當時，政府在回應時所提出的理由是很多建設由私人承造，包括西隧、三號幹線等，所以政府認為既由私人承造工程，政府便毋須支出太多。當時劉健儀議員和我一樣提出質疑，認為政府的責任是不可完全由私人財團取代的。私人財團只可輔助政府興建更多基本建設，而不是取代政府，全盤負責興建基本建設。因此，我不明白剛才為何有同事提及「國有化」一詞。

我再強調，在立法局和政府的透明度日高，日趨民主化的同時，我們更需要向大眾交代。事實上，在兩年前，當時匯點和港同盟尚未合併，我曾代表匯點就財政預算案會見財政司，當時我曾多番要求政府全資興建三號幹線，所持的理由是該項工程的緊迫性。剛才一些議員，例如曹紹偉議員亦說很需要這條三號幹線，應該盡早興建。民主黨絕對支持盡早動工，根據曹紹偉議員剛才所說，他應該在兩年前支持我的建議，要求政府全資興建。事實上，如果由政府全資興建，工程早已展開，因為毋須等待這項專營權條例草案提交立法局審議，而草擬這項條例草案和諮詢北京政府便足足花了年半時間。如果兩年前本局的同事支持我當時的意見，要求政府全資興建，相信現在工程已經完成了一半，今天便不用還在辯論這一項專營權條例草案。但我不明白為何當時本局支持這項工程由政府全資興建的議員不多。

政府說如果要由政府全資興建，不是沒有可能，但政府永遠以同一理由說會削減其他方面，例如福利的支出，並說這會減少興建多少間學校、醫院、老人中心和老人宿舍等。以前在經濟不景時，政府經常說我們只有這樣大小的餅，若你要較大份，那麼，其他的便只可要小份了。但大家不要忘記，政府現時的財政狀況相當健全，我們的財政儲備相當充裕，今天的財政狀況已經不是 10 年前的香港政府的財政狀況，那個餅已大了很多。當餅較以前大的時候，政府在分餅時仍然不讓每一份獲多分一點的話，我覺得，正如李國寶議員在財政預算案辯論中所說，香港政府是一個孤寒財主。既然現在的餅已較以前大，為何

大家不可獲多分一點呢？所以我完全不同意政府所說，如果我們把錢花在這一方面，花在其他方面的錢便少了。

此外，我們為何支持政府自行興建呢？第一，收費必定較私人財團為低，符合公眾利益；第二，這對政府亦有利，因為隧道的收入可以作為每年的一般收入。事實上，對政府來說，收費是一項穩定的一般收入。

有很多同事對立法局存有疑問，但立法局是否真的不講理、真的「逢加必反」呢？最近大老山隧道提出加價，民主黨亦提出很多質疑，但最後我們支持這項加價申請。提出質疑是我們的責任，但在我們提出質疑後，如果覺得加價合理，我們會予以支持，但若不合理，我們當然會反對。

現在不像一九九三年楊啓彥先生所說，是以槍桿指向我們，要我們通過草案，但亦有類似的意味，也就是說，如果我們不支持，或提出任何修訂，我發覺似乎我們作出任何修訂，即使只是作輕微更改，運輸司也會說成是基本原則的改變“fundamental change”，則這樣重大的改變便會令財團不能獲得貸款，情況是否真的如此？以剛才我就第 32 條的修訂來說，我便看不到這是一項基本的重大改變。該項修訂只不過提出加入一些公眾人士和一名代表民意的立法局議員在委員會內，這會否影響財團，令其不能獲得貸款呢？銀行是否便不願貸款給他們呢？

撇開就第 45 條的修訂不說，讓我再以第 32 條的修訂為例，李國寶議員對剛才第 32 條的修訂投了贊成票。他是銀行家，代表銀行界的李國寶議員，似乎也不十分同意剛才運輸司所說，指我就第 32 條的修訂是基本的重大改變，會令銀行不願貸款予財團。

如果是這樣的話，我們便很擔心。本局亦強烈要求把西北鐵路的終點站伸延至屯門市中心，但政府屆時可能又說，如果大家要迫政府要求九廣鐵路將西北鐵路的終點站伸延至屯門市中心，這將會阻延這條鐵路的興建，大家想鐵路快點完成，還是想把終點站伸延至市中心？屆時我們是否又要被迫支持終點站不伸延至市中心呢？因此，我覺得雖然民主黨絕對支持興建三號幹線，但必須符合公眾利益。

馮檢基議員剛才反對我這項修訂，因為我的修訂還未算「去盡」。他覺得每當加價申請提交本局，我們若不同意便只能說“**No**”。但如果他們要加價，就只得再向立法局提交另一加幅的申請。如果我們覺得加幅也不合理，不批准申請時，他們自然會降低加幅。這項修訂便可符合剛才馮議員所說，我們會有較大權力。

主席先生，最後我希望代表民主黨在此重申我們的原則，我們特別強調，我們並非不想興建三號幹線這條相當重要的交通幹線，但正如我們在辯論有關西隧的條例草案時所說，我們很擔心若現在表示同意，一旦開了先例，以後所有財團便會以此迫使政府或立法局同意必須有自動加價機制，而這並不符合公眾的利益。因此，假如我就第 45 條的修訂未能獲得本局同事支持通過，民主黨在條例草案進行三讀時，唯有被迫否決這項條例草案，正如我們在兩年前最後投反對票，不支持西區海底隧道條例草案一樣。這是迫不得已的。

正如李永達議員所說，如果我們的修訂獲得通過，三號幹線是否一定建不成呢？答案是否定的。李永達議員說得對，如果本局同事同心協力，站在同一陣線，通過有關的修訂，我相信這將給予財團一個很清楚的訊息。如果本局所有同事都能發放這個一致的訊息，我絕對相信財團會讓步，並會再跟政府商談有關監管加價的問題。

建議修訂內容

第 45 條

第 45 條修訂如下：

刪去該條，而代以 —

“45. 附表 1 的修訂

(1) 凡按照本部及工程項目協議增加使用費，運輸署署長須藉在憲報刊登的公告。將附表 1 修訂以更改有關的使用費。

(2) 在本條下的公告，必須提交立法局省覽，並須獲得立法局決議通過，否則無效。

(3) 對根據本條提交立法局省覽的公告，立法局不得增補或更改。

(4) 為免生疑問，現聲明公司不得在同一年度實施超過 1 次的使用費增加。”。

修訂動議經向委員會提出，付諸表決。

劉健儀議員致辭：

主席先生，在二讀辯論時，我已經指出，有關財團以書面形式清楚向本局議員表示，若將來加價須經立法局批准，它們便沒有興趣進行這項工程。我們亦沒有理由相信，財團的說話純屬恫嚇之言。因此，黃偉賢議員的修訂建議如獲得通過，唯一的即時後果，就是財團會退出這項投資，而三號幹線（郊野公園段）便無法在一九九八年年中完成。即使是重新招標，或者按黃偉賢議員所說，政府自行斥資興建，工程都會因而延誤多年。這絕非新界西北居民希望見到的。

大家都知道，興建這一條道路是要迎合迫切的需要，絕對不能再拖延。黃偉賢議員多次表示他亦很緊張三號幹線，認為該項工程應該早日進行、早日落成，但同時他又提出—

項會令這條道路無法興建的修訂。我苦思良久，亦無法理解黃議員這種近乎精神分裂的行徑。

財團堅持設有使用費調整機制，是確保當他們認為有需要加價時，可以循一個既定方程式進行，避免政府或立法局干預。財團有這種心態，可能是因為近年來，立法局出現太多「逢加必反」的事例，因而令財團完全沒有安全感。這一點，可能立法局議員自己亦須反省一下。

其實，採用收費調整機制，並非要架空立法局，亦並不表示財團可以為所欲為，因為條例草案清楚訂定了將來加價的規限。本局今日進行這次辯論，就是要決定是否接受這條草案內的加價機制，以及這個機制所訂定的加價標準。當中最重要考慮因素，就是財團根據這個機制可以得到的整體投資回報，是否在一個合理水平。

黃議員質疑財團估計的交通流量和車輛組合的準確性，因這會影響收費的標準和加價的準則。事實上，財團的預測較政府的估計略低。不過，財團沒有水晶球；政府沒有水晶球；黃議員亦沒有水晶球。無論是財團抑或政府的估計正確，或是兩者皆錯，最重要的是在既定的機制之下，財團可以得到的利潤回報不會超過大家認為可以接受的合理水平。若政府的估計正確，即交通流量略高，則財團的回報率便會稍高，由 15.18% 增至 16.2%。事實上，若政府的估計錯誤，即回報率更好一點的話，財團的回報亦不能超過法例訂明的最高收入上限，即回報率為 17.08%。相對於在其他亞太地區類似工程的投資者所要求的 15% 至 25% 回報率，即使財團如此幸運，可以有 17.08% 的回報率，似乎亦不是完全不可以接受。但實際情況是否真的這樣理想，沒有人可以擔保。我相信民主黨亦不願意作出這項擔保，自由黨便肯定不會。若車輛流量低於財團原先的估計，財團須自行承擔，同時亦要承擔其他方面的投資風險。整體來說，自由黨認為財團在這個專營權下所得到的回報，並不是太過分。使用者的收費，亦並非不可接受。在這個情況下，實在沒有理由否決這個調整收費的機制。

最後，黃議員多次提出，如果財團不做，可以由政府做。剛才他亦發表了很多有關這方面的意見。辯論西隧條例草案時，黃議員當時提出同樣的論點。當時匯點的 4 位成員，在二讀辯論的階段，已經反對該項草案，當時黃議員說得很清楚，我引述他說：「匯點在多番討論中（當時他仍然是匯點的成員），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。」

黃議員似乎認為各樣設施都應由政府承擔。實在很奇怪，港同盟當時表示仍會支持條例草案，盡量將有關工程建設批給有興趣的私人機構投資。黃議員成為民主黨的交通政策發言人之後，似乎已將這個主導思想影響了民主黨。現在連民主黨亦說，若財團不做，政府可以做。如果政府樣樣都做，便不知政府要有多少錢才足夠。

當時西隧建造費是六十多億元，現在大欖隧道和元朗引道的建造費是 72 億元，將來十六號幹線又花幾十億元，其他很多道路亦要幾十億，政府是否會印銀紙？從任何角度來看，72 億元都是一個龐大的數目。據我計算所得，政府省回這筆錢，可以興建 126 間中學、10 間普通醫院、3 間東區尤德夫人醫院，還有很多老人院和幼兒院等等。這些社會設施，都會令市民受惠。

自由黨一向贊成政府應鼓勵私營機構參與投資基建工程，讓政府可以騰出資源，發展社會需要的其他投資。從我的角度看，我仍要求政府多作投資，興建其他道路。除了批給私營機構承建外，亦要不斷興建其他天橋道路等等。這是我的立場，亦是自由黨的立場。因此，如有財團在合理情況下願意承建這項工程的話，我們沒有理由說不要財團承建，而讓政府自行興建。

黃議員剛才提出，我在財政預算案辯論中，質疑政府這方面開支太小。政府解釋說，因為很多工程均已批給私營機構承建，故此政府這方面的開支較小。我的確是批評政府不應承擔這麼少，但是如果連私營機構可以做的，都交給政府自己做，政府可以做多少呢？我是要求政府，除了批出工程給私人財團外，政府自己亦須承擔，而不是說私營機構不要承建任何工程，全部都交給政府做。

主席先生，我謹此陳辭，反對修訂動議。

杜葉錫恩議員致辭的譯文：

我只說幾句。主席先生，黃議員聲稱他代表公眾，我只是想對這一點提出抗議。我們這些反對他的修訂動議的人，包括運輸司在內，支持這項必須的工程時，同樣相信我們代表公眾。倘我們支持黃議員的修訂動議，就等於扼殺了這條例草案，這樣並不符合公眾利益。

馮檢基議員致辭：

主席先生，本人反對黃偉賢議員的修訂動議，亦反對政府的原草案。

我認為今次有關第 45 條的最重要爭拗是究竟應以專營公司利潤保障為主導，抑或以消費者權益為主導。我覺得政府提出的機制是以專營公司利潤保障為主導而不管消費者。因為這個機制保證專營公司的利潤，當它要求加價時，條例就賦予它一個基本的機制，使它達到某一利潤水平。而最終的加價幅度可能低於通貨膨脹，亦可能高於通貨膨脹，但並無保證是否一定在通貨膨脹以下。我覺得這機制本身是不適當的。我認為作為一間私營管理公司，它應有利潤保障，但同時應該知道本身要承擔投資風險，不是做每單生意都必然賺錢的。當公司管理不善時，便會虧本。

我們提議一個機制，就是“CPI-x”，即是通貨膨脹減某個數字，這個數字可以是1、2或3。而這個做法是以保障消費者權益為主導，即是當消費者要使用這條公路而需要面對加價時，他會知道加幅不會高於通貨膨脹，而加價不會增加消費壓力。我覺得這個方式更為重要和適合，另一方面又可給予專營公司一個利潤的考驗，就是只要管理妥善，技術有改進，甚至迎合電腦化的發展，即使加幅小（即是低於通貨膨脹），亦不等於無利可圖，可能賺得更多也說不定。正因我覺得這個機制本身有問題，所以我不支持。我亦希望各位同事能了解，我不是不同意立法局有監管權，我不同意的是這個機制本身，而黃偉賢議員的修訂並沒有挑戰這機制，所以我反對黃偉賢議員的修訂。

當然，有人會問：馮檢基，那麼為何你不加入那個條例草案審議委員會，又不提出修訂呢？我覺得提出與否沒有甚麼分別。我已經領教過了。我曾參與西隧條例草案的審議工作，一個星期出席很多次會議，我們傾全力協助政府審議該項條例草案，為的是要趕及在去年年底之前處理有關西隧的條例草案。但我發覺當我提出任何意見，不論大小，政府都說只要提出任何意見，財團即退出，我覺得我上了當。我預料今次政府提交這項有關三號幹線的條例草案時，會採用同樣的手法、同樣的手段，果然，今日事情已清清楚楚，表露無遺。因此，參與審議草案，根本就是上了政府的當，使政府可以表面上進行諮詢，聽取我們的意見，而實質上又是西隧的翻版，又是說任何東西都不可改動，所以我寧願不參與審議工作。因為我已經看透政府在處理這條例草案時，根本不會給我們任何機會作出修訂，因為政府已有足夠票數通過草案。因此，今日運輸司所說的跟以前在修訂西隧條例草案時所說的根本是一模一樣，原則完全不變，所以我現在重複我剛才的演辭，根本政府早有決定，其中的一切過程不過是做一次公眾「show」。

我不同意黃偉賢議員剛才所說，如果採納他的建議，當立法局不同意時，政府就要提出另外的建議，而新建議可能會較原有建議的加幅為低。我要問問黃偉賢議員：你有否兩項保證？第一、加幅必定低於通貨膨脹，即是以消費者權益作為準則，加幅是否低於通貨膨脹；第二、能否保證民主黨是大多數，否則，情況必然是今日的翻版，一樣會輸。黃議員所謂提交立法局再審議，我實在看不出這是個保證。相反，我是真正重視那個機制，但我希望那是以消費者權益為主導的機制。

另一點我想談的是，究竟應由政府抑或財團來興建，其實我真是覺得無所謂。由財團興建，只要機制本身是以消費者權益為主導，又有何不好呢？不用我們出錢，不用我們擔心，全部由它一手包辦。然而，我覺得問題不在於由政府抑或財團來興建，今日引起爭議的問題是究竟這個機制是否可以接受。我不接受，但我發現我沒有機會反對政府，所以我只好提出我個人不接受的理由。按政府的說法，將來我們有任何工程交給財團承建，財團一旦提出同樣的論據，同樣的理由，即是如有任何改動，它就退出，這樣我們就別無他途，一是由政府自行興建，一是全依財團的意思，我看不見有第三條路。因此，我不明白為何有這麼多人罵黃偉賢議員提出由政府來做的路是錯。假如財團定出的制度，我們不同意，何不交由政府來做呢？假如財團定出的制度，我們不接受，但為怕它退出，我們就不作改動，那麼，政府就不成政府，立法局不成立立法局；財團是政府，財團是立法局。

主席先生，我反對黃偉賢議員的修訂動議，反對政府的原草案。

涂謹申議員致辭：

我只想提出一點，剛才馮檢基議員說採用“CPI-x”這機制，我希望與他分享我的意見，我認為這其實是行不通的。因為我覺得在其他公司利用這個概念還可以，例如電訊公司，因為該類公司可隨着科技的新發明或改善而將成本減低。但試想一條道路，我不知道馮議員對道路的 finance projects 有多少研究，以一條道路來說，如果財團做好管理工作，是否就會吸引多些車輛使用？是否加快收費的速度，或使道路順滑一些，或甚至在附近噴一些冷氣出來，市民就算拐一個圈也使用三號幹線，因而令流量增加？答案是否定的。因此，我希望馮議員不要「一本通書看到老」，在道路計劃這類事情上，“CPI-x”這方程式是不可行的。

同事說出自己所持的理由，我們很尊重，我們都講道理，但在這類工程上就不可以採用馮議員所提出的建議，因為這類工程計劃不能透過做好管理工作，或引進先進科技來減低成本，因為有很多客觀因素影響道路的流量。因此，我們提議要有其他人加入委員會，就可以考慮眾多因素，甚至財團可以提出它的理由，例如說政府「整蠱」它，根本汽車不能進入三號幹線。委員會成員考慮過各種客觀因素，按道理、邏輯和流量等衡量加幅是否合理，這樣就可顧及管理 and 流量等各方面的因素。

我純粹希望與各位分享一下我對“CPI-x”的看法。我個人很難理解這方程式如何能適用於道路的融資計劃，而又可保障消費者的利益。

楊森議員致辭：

主席先生，如果各位同事都好像黃偉賢議員那麼清醒，相信那些所謂精神分裂就不會出現。其實黃偉賢議員一直用心良苦，希望經濟與民生能夠取得平衡，這即是自由黨所謂的「勞資同心」，所以我們不可以純粹從一個投資者的角度看這件事情。

我們現在談論的，其實是一項憲制問題，有關將來立法局的監察權會完全遭剝奪。其實馮檢基議員應該加入我們的行列，保障立法局的憲制監察權。至於採用何種方式，在行使監察權時可再作討論。

我想嚴正指出，民主黨反對自動加價機制，這次已是第二次了，相信今次我們亦會輸。但我希望能記錄在案，如果政府再有第三次，民主黨會激烈反對。

運輸司致辭的譯文：

主席先生，黃偉賢議員提出的修訂看來無傷大雅，但一旦通過，卻後果不堪設想，因為這樣無疑是為這項工程敲響了喪鐘。我這樣說不是要虛張聲勢，更不是要乘機恐嚇。我較早

前已經說過，財團應條例草案審議委員會的要求作出澄清時，曾以書面明確表示，假如規定使用費增加須獲立法局批准的話，財團便無法籌集進行工程所需的資金。因此，嚴酷的事實就擺在眼前：財團將會退出。

我明白黃偉賢議員的關注所在，是只可以在有充分理據支持的情況下方可增加使用費。擬議的使用費調整機制已設有足夠的保障措施，保障公眾利益。或許我可以簡單解釋一下。使用費不會自動增加，每項增加使用費的申請及支持使用費增加的帳目，均經由當局審議。專營公司的收入設有上限，超逾收入上限的款項均會撥入穩定使用費基金。此外，一如我剛才所作的承諾，本局有很多機會審核使用費調整機制的運作，包括審核使用費增加的申請。我在此重複，所有這些運作均有高度的透明度。

這項工程的目標內部回報率為 15.18%，相對於本地或海外類似的「建造、營運及移交」工程來說，這個回報率已極具競爭力。在 30 年的專營期內，只會有 3 次預期的使用費增加。以私家車為例，啓用時的使用費只是 15 元（以一九九八年的價格計算）；迄二零二五年專營期屆滿時的使用費為 30 元，以現今的價格計算，約為 3 元左右。無論怎樣衡量，這樣的收費亦肯定不可以說是過份。一如劉健儀議員所說，財團的回報肯定不會過高。

黃偉賢議員提到，兩年前已可以做到或應已做到些麼，這個問題閒來討論一下倒也無妨。但請容許我說一句，當問題涉及進行公共工程的時候，便不單是金錢的問題，我們必須釐訂工作的先後次序。劉健儀議員已正確指出，如由政府撥款 72 億元進行三號幹線（郊野公園段）的工程，我們便須犧牲很多衛生、教育及福利建設的工程。

除此以外，我們尚須顧及很多其他因素，例如負責進行工程的各部門是否有能力負責該等工程。我們今天所作的決定，是要着手開展三號幹線（郊野公園段）工程。當局堅信，現時擬議採用的「建造、營運及移交」方法是最佳的。

主席先生，黃偉賢議員已清楚表明，民主黨支持興建三號幹線。這個無疑就是民主黨的立場；對於民主黨表示支持，我謹此致謝。然而，事實卻並無改變，一旦這項修訂獲得通過，財團便會退出，工程亦無法進行。政府必須採用切實可行的方法，而當局現在向各位議員推薦的條例草案，便正就是我們採用的切實可行方法。

主席先生，雖然我今天說話的語氣這樣毫不婉轉，但我無愧於心。我籲請各位議員對修訂動議投反對票，以免影響工程。這項工程對全港市民，尤其是對新界西北的居民來說，實在是刻不容緩。

修訂動議付諸表決。

聽取聲音表決。

主席表示他認為動議已遭否決。

李永達議員要求分組表決。

主席（譯文）：本局現在開始分組表決。

主席（譯文）：可否請各位議員現在開始投票？

主席（譯文）：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、詹培忠議員、馮智活議員、何敏嘉議員、林鉅成議員、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、黃偉賢議員及李卓人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、許賢發議員、李國寶議員、譚耀宗議員、黃宏發議員、劉皇發議員、夏佳理議員、劉健儀議員、劉華森議員、梁智鴻議員、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、馮檢基議員、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、唐英年議員、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、陸觀豪議員及曹紹偉議員對修訂動議投反對票。

主席宣布有 16 票贊成修訂動議及 35 票反對；他於是宣布修訂動議遭否決。

原有的第 45 條應列為本條例草案一部分的動議付諸表決。

聽取聲音表決。

主席表示他認為動議獲通過。

黃偉賢議員要求分組表決。

主席（譯文）：本局現在開始分組表決。

主席（譯文）：可否請各位議員現在開始投票？

主席（譯文）：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、譚耀宗議員、黃宏發議員、劉皇發議員、夏佳理議員、劉健儀議員、劉華森議員、黃匡源議員、鄭海泉議員、鄭慕智議員、張建東議員、夏永豪議員、林鉅津議員、李家祥議員、潘國濂議員、唐英年議員、黃秉槐議員、楊孝華議員、鄧兆棠議員、陸恭蕙議員、陸觀豪議員、田北俊議員及曹紹偉議員對動議投贊成票。

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、林鉅成議員、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、黃偉賢議員及李卓人議員對動議投反對票。

主席宣布有 28 票贊成動議及 16 票反對；他於是宣布動議獲通過。

附表 1、2、3 及 4 獲得通過。

1994 年醫生及有關專業人員（註冊）（雜項修訂）條例草案

第 1 至 10 條、13 至 17、19 至 26、28、30 至 42 及 45 條獲得通過。

第 11、12、18、27、29、43 及 44 條

衛生福利司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議修訂各指定條文。修訂內容一如發給議員參閱的文件所載。就條例草案第 11、12(c)及 18 條所作的修訂，旨在反映根據 1994 年牙醫（註冊及紀律處分程序）（修訂）規例及 1994 年醫生（註冊及紀律處分程序）（修訂）規例而實施的新費用及收費。

經修訂的第 27 及 29 條明確指定，任何人如無執業證明書，便不能以註冊護士、被視為註冊護士、登記護士或被視為登記護士的身份執業。

根據 1994 年藥劑及毒藥（修訂）規例，新費用及收費經已實施，因此本條例草案第 43 條須作修訂。

因應一九九五年四月完成的危險藥物條例中文真確本，本條例草案第 44 條須略作修訂。

主席先生，本人謹此提出動議。

建議修訂內容

第 11 條

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

第 12 條

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

第 18 條

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

第 27 條

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

第 29 條

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

第 43 條

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

第 44 條

(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 11、12、18、27、29、43 及 44 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

本局會議隨即恢復。

條例草案三讀

律政司報告謂：

1994 年進出口 (修訂) (第 2 號) 條例草案

1994 年工業訓練 (製衣業) (修訂) 條例草案

1995 年版權 (修訂) 條例草案

大欖隧道及元朗引道條例草案及

1994 年醫生及有關專業人員 (註冊) (雜項修訂) 條例草案

已通過委員會審議階段，但須予修訂。他動議上述條例草案應予三讀通過。

主席 (譯文)：我會將大欖隧道及元朗引道條例草案與其他 4 項條例草案分開處理。表決的議題是：下述 4 項條例草案應予三讀通過：

1994 年進出口 (修訂) (第 2 號) 條例草案

1994 年工業訓練 (製衣業) (修訂) 條例草案

1995 年版權（修訂）條例草案及**1994 年醫生及有關專業人員（註冊）（雜項修訂）條例草案**

上述 4 項條例草案三讀動議付諸表決，並獲通過。

條例草案三讀通過。

主席（譯文）：表決的議題是：大欖隧道及元朗引道條例草案應予三讀通過。

大欖隧道及元朗引道條例草案三讀動議付諸表決。

聽取聲音表決。

主席表示他認為動議已獲通過。

黃偉賢議員要求分組表決。

主席（譯文）：本局現在開始分組表決。

主席（譯文）：可否請各位議員現在開始投票？

主席（譯文）：我們似乎尚欠 1 人。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、譚耀宗議員、黃宏發議員、劉皇發議員、夏佳理議員、劉健儀議員、劉華森議員、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、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、唐英年議員、黃秉槐議員、楊孝華議員、鄧兆棠議員、陸恭蕙議員、陸觀豪議員、田北俊議員及曹紹偉議員對動議投贊成票。

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、林鉅成議員、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、黃偉賢議員及李卓人議員對動議投反對票。

主席宣在有 30 票贊成動議及 16 票反對；他於是宣布動議獲通過。

條例草案經三讀通過。

非官方議員動議

主席（譯文）：我已接納內務委員會就議員動議辯論的發言時限所提建議，而各位議員亦已於五月二十二日接獲有關通告。提出動議的議員可有 15 分鐘時間發言及致答辭，另有 5 分鐘時間可就建議的修訂動議致答辭，而提出修訂動議的議員及其他議員則各有 7 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。

市區重建政策

涂謹申議員提出下列動議：

「自立法局在一九九二年及一九九四年動議通過促請政府檢討市區重建政策至今，政府一直採取拖延策略，漠視全港受重建影響的市民的權益。本局對政府的態度及行爲，表示萬分遺憾及予以嚴厲譴責，並再三要求政府須立即完成檢討市區重建政策及公布其結果和建議，並在進行廣泛諮詢後，採取適當措施，確保受重建影響的居民獲得原區安置及合理賠償。」

涂謹申議員致辭：

主席先生，我動議通過議事程序表所載，以我名義提出的動議。

當我今日游說同事就這動議發言，並希望他們予以支持時，得到的反應是「怎麼又提出有關重建的動議？」不錯，我們又要討論這問題。這是一個可悲的現象。3 年前，我在立法局提出動議，希望政府檢討舊區重建政策。我在立法局門外收到一張蓆，因為居民恐怕重建計劃會令他們無家可歸。一年前，我再次提出動議，譴責政府已久未能完成檢討。那次我在立法局門外收到一把地拖，居民認為政府一拖再拖。今天我再提出動議，嚴厲譴責政府一拖再拖，收到的是一座模型樓。他們很擔心，他們的居所很快就被清拆，他們也不知如何是好。我聽到的是連串怨憤唾罵之聲，指摘政府是「軟皮蛇」，「大話友」，「黑箱作業」，不理居民的苦況和申訴。

我實在忍無可忍，不能再做沉默的羔羊，但亦不能不再次質疑政府的誠信。我希望港府今日不會繼續「大耍太極」。

我不知這是因為政府無能力進行這檢討，抑或政府認為市區重建問題並不怎樣嚴重，受重建影響的居民的權益不是那麼重要和迫切。究竟政府打算將市區重建檢討工作還要拖延到何年何月何日？抑或是報告已完成，但未敢向外公布，要隱瞞甚麼的？

本來今日我要求規劃環境地政司為此事而引咎辭職，可惜3年前答應立法局盡快進行檢討工作的前任規劃環境地政司伊信已經早走一步。但是，我仍希望藉今日動議提醒新上任的梁寶榮先生，不要漠視立法局過往通過的動議，不要仿效前人做「軟皮蛇」，拖得就拖，而應立即完成和公布市區重建的檢討報告，徵詢市民的意見，盡快制訂政策，使受重建影響的所有居民都獲得原區安置和合理賠償，並能夠改善居住環境。

有些同事問我為何如此「勞氣」。我「勞氣」，是因為我真正感受到在社區內居民生活的苦況，及經常處於「不知何時輪到我處重建」的惶恐心態，而政府卻持「話之你」的態度，實在十分可恥。

我藉此機會回顧少許歷史，讓大家更能明白政府的做法如何過分。

今日是一九九五年五月二十四日。35個月前，即一九九二年六月二十四日，我在立法局首次就此事提出動議，促請政府成立專責小組，全面檢討私人發展商的收樓重建問題，制訂政策確保受重建影響的居民的居住權益得以保障。有關動議獲得立法局支持通過，政府亦展開了檢討工作。

在這段期間，我不停追問政府的檢討工作進展，以及何時公開諮詢市民的意見。所得的答覆是「正在處理中」。去年五月四日，我又在立法局提出動議，促請政府盡快完成檢討報告。該項動議又在獲得大多數議員支持下通過。

不過，至今已經過了一年，就算連複雜得驚人的警察管理檢討報告都已完成。那份報告有41冊，72磅重，都只是花了兩年多時間就已完成，但市區重建檢討報告仍不知所蹤。

作為市民的代表，我今日要代表受重建影響的居民，再向政府提出嚴正的遺憾及嚴厲的譴責，特別是規劃環境地政科的官員，在檢討市區重建工作上嚴重失職。民主黨得再向政府重申市區重建對香港未來社區發展的重要性，並敦促政府不要漠視受重建影響的居民的權益。

歸根究柢，為何要進行重建呢？無非是要改善環境，無論是居住、衛生、交通或社區方面。但現時的做法卻是犧牲少數居民的權益來改善環境。重建後的社區可能如天堂般美輪美奐，但對於舊區的居民，這只是一個遙不可及的夢想。他們可能住在還未須重建的大

廈的細小房間、床位或籠屋內，看着一街之隔的新建大廈和美好環境，等待着另一次迫遷和收樓。最後，他們要搬到偏遠的地方，失去熟悉的社區和支援系統。這是我們所願見的重建現象嗎？這合乎人道對待嗎？

既然受害者並不能分享重建所帶來的好處，那麼誰可得益呢？答案很清楚，就是地產商和政府。我們不要掩飾重建背後隱藏着很大的利潤。如果重建的主要或唯一目標是改善環境，而不是得到適當土地發展潛力背後所帶來的豐厚利潤，政府早已定出較公平的補償法例，以及原區安置政策。

我謹此陳辭，提出動議。

動議經向本局提出。

主席（譯文）：周梁淑怡議員已發出修訂此項動議的通知。她提出的修訂已載入議事程序表內，並已分發各位議員。我現在請她發言及提出修訂動議，以便各位議員一併辯論原動議及修訂動議。

周梁淑怡議員提出下列修訂動議，修訂涂謹申議員的動議：

「刪除『獲得』並以『盡量於』取代；及於『合理賠償』前加上『獲得』」

周梁淑怡議員致辭：

主席先生，立法局辯論市區重建問題，今次已經是四年來的第三次，導致我們要一再討論這個問題，是因為政府缺乏推動市區重建的決心和勇氣，以致進度太慢，並引申出其他種種問題。過去政府希望可以「一個仙都唔出」就做到市區重建，因此十分倚重私人發展商參與，亦因此帶出了不少問題。不過，政府已經明確表示，日後會以土地發展公司來領導市區重建工作，應該可以避免再有太大的爭拗。

我認同原動議中對政府的譴責，事實上，自由黨也一直關注市區重建的進度，以及對受影響居民的賠償和安置問題。

自由黨相信，合理的賠償是必需的，尤其是受市區重建影響的人士，大多是一向繳交低廉租金的貧窮家庭及老人家，所以賠償必須能至少照顧到他們在未來一段時間內繳交市值租金所需，使他們不用為住屋問題而終日愁眉苦臉。

但在安置方面，我希望一大家用一個宏觀的角度去看，而不是有沒有需要都說要安置，甚至一定要原區安置。因為說就永遠都很容易，但要做到原區安置，香港可能要付出沉重的代價，包括整個重建計劃都可能要停下來。

今日我提出修訂，就是針對原動議提出的原區安置問題。自由黨認為，政府應該為受市區重建影響而無其他居所的居民提供安置，並且在不會拖慢重建計劃時間表的大前提下，盡可能提供原區安置。

但一個不容否認，亦不是民主黨議員主觀意願可以改變的事實，就是市區根本沒有足夠的土地可以全面安置受重建影響的居民。

其實，在現時情況下，土地發展公司會嘗試自行興建住宅單位或者收購一些市區空置單位，來安置受重建影響而沒有其他居所的居民，但土地發展公司條例中，本來沒有明文規定土地發展公司須負責安置。安置受重建影響的居民，本來就是政府的責任，但政府卻要土地發展公司負責，自己就「側側膊」了事。

雖然說是政府卸責，但土地發展公司既然已經負責安置工作，在可以協助市區重建的計劃盡速落實的大前提下，亦可以盡力協助政府這方面的工作。而政府最終必須負起這個責任，以全港的利益作為考慮，在符合公平原則之下，落實照顧有需要的居民，但又要避免無需要的人藉此變相「打尖」，或者有經濟條件的人士佔用短缺的公共資源。事實上，土地發展公司的安置準則已經遠較申請公屋來得寬鬆，如果堅持一定要原區安置，將會對其他輪候公屋的市民不公平。

其實大家在討論重建安置問題時，是否應該先問問自己，到底應該是市區重建的整體效益放在第一位，還是原區安置放在第一位？打算支持原動議的議員，有沒有考慮過原動議把原區安置定作市區重建的先決條件，是否即是說，如果政府未能提供原區安置，就不要重建了？這豈不是犧牲了重建區居民和附近居民獲得改善生活環境的機會？如果議員自己都不弄清楚哪個才是首要目標，恐怕只會誤導市民，製造不必要的社會矛盾。

自由黨的立場很明確，政府有責任為沒有其他居所的受重建影響居民提供合理安置，如果情況許可，就應該盡量原區安置，但是如果不能夠時，也應該把他們安置到就近地區，使市區重建計劃得以順利開展。須知道，重建計劃愈是拖長，就愈會增加變數，例如樓價會有所升降，因而影響在不同階段的收購價，進而令到部分業主感到無所適從。

修訂動議是要在照顧受重建影響的居民權益的情況下，亦照顧到香港市民的整體利益。我相信民主黨議員及其他議員，都應該支持這個建基於平衡各方面利益，而又沒有剝削任何一方利益的修訂動議。

主席先生，我謹此陳辭，提出修訂動議。

修訂動議經向本局提出。

代理主席杜葉錫恩議員暫時代為主持會議。

李卓人議員致辭：

代理主席女士，雖然我是立法局的新人，但是我知道當前的辯論議題對於本局來說實在並不新鮮，而對於眾多居於市區舊樓的租客來說，更是無數個「有血有淚」的真實故事！

在這裏，我希望首先介紹一個舊樓租客，一名年近 60 的工友的真人真事，希望大家可以了解到今時今日舊樓居民的境況。

現年 56 歲的邱先生為一單身人士，現職運輸工人，但長期開工不足，平均月薪約為 4,000 元。九二年前，邱先生一直租住大角咀塘尾道一舊樓內約 70 呎的房間，月租數百元，但九二年由於發展商收樓重建，邱先生及樓宇內幾十個租客被迫遷出。邱先生得到數千元的賠償，在大角咀另租一板間房居住，後來因為與房客不和，再搬回塘尾道另一舊樓租住約 60 呎的房間，月租 900 元。到了本年，發展商又以重建為理由收樓，邱先生被迫再次搬遷。本來，邱先生希望再找一間同類房間居住，但一間 70 呎的房間月租變為 2,000 元，這樣昂貴的租金是邱先生所負擔不來的。後來，經過多個月的「尋尋覓覓」，邱先生終於和另外兩名單身男士合租大角咀一舊樓十樓的天台屋，每人每月須付出的租金為 1,300 元。不過，作為天台屋居民，邱先生現時每日都在擔心何時會被屋宇署清拆其居所，導致再次要搬遷！

在這 4 年間，邱先生搬了 3 次屋，好像「人球」一樣在舊區內打滾，租金增加了一倍，但居住環境卻出現倒退。以前，邱先生回家只須上 3 層樓，但現在卻要行 9 層樓。面對人工低、開工不足、年紀漸老等等苦況，卻仍要日日夜夜提心吊膽，擔心何時其居所會再次被清拆，請問他何時真正得到安居呢？

各位同事，邱先生的遭遇其實是眾多舊樓租客的寫照！對於這些低下階層「打工仔」及老人家來說，因舊樓重建而被迫搬遷可說是一個個沒完沒了的「惡夢」，因為今日由甲單位搬去乙單位，明日又免不了因乙單位重建而再次被迫淪為「人球」的命運！因此，發展商要重建發展一幢樓宇，絕對有責任原區安置及合理賠償受影響的租戶。事實上，正如部分同事已經指出，半官方的公共機構，如土地發展公司及房屋協會在重建舊區的時候都有原區安置政策，那麼，為何政府仍舊縱容私人發展商只顧重建圖利，卻漠視租客的居住權益呢？

政府經常強調不干預自由市場的原則，同時又認為過度干預私人發展商重建計劃對鼓勵市區重建不利。3 年前立法局通過要求政府檢討市區重建政策的動議，至今仍未見政府

提交檢討結果，可能因為政府官員自己完全沒有居住問題，而永遠不會身處於那些「人球」的居民的角度的角度看居住權益。我希望可以盡快落實政策，而不是像剛才涂謹申議員所說的一拖再拖。

居住權是市民的基本人權，這是政府不能推卸的責任！市區重建的步伐日益加快，令被迫遷的舊樓租客日趨增加，但與此同時，同區餘下的舊樓單位卻減少，結果，這些因重建被迫遷的「無辜人球」不但搵屋愈來愈難，而且租金也愈來愈高，可說是面對雙重打擊，因此，我重申政府必須立法規定私人發展商在重建時要原區安置受影響租客。

有關原區安置的要求，雖然我剛加入本局，但是我亦知道去年本局已經在無反對的情況下通過有關動議，因此，我非常不明白為何周梁淑怡議員會提出一個「倒退」的修訂動議。自由黨應該清清楚楚告知公眾，是否因為地產發展商反對提供原區安置，他們才提出這項違反租客權益的修訂呢？

最後，我想講講有關賠償的問題。目前，法例規定租客因樓宇重建而被迫遷時所得賠償，等如應課差餉租值的 1.7 倍。這 1.7 倍的租值賠償，只能令被迫遷的租客租住一層與舊居所相若的樓宇約 6 個月，但如果同時計算租戶的搬遷費、裝修費及因舊樓日少所須增加的租金，則現行法定賠償根本極不足夠。事實上，兩年前本局通過 1.7 倍租值的賠償額時，當時劉千石先生亦曾提出修訂，希望將法定賠償率提高至目前應課差餉租值的兩倍，另加搬遷費及裝置損失補償。可惜，由於當時本局以兩票多數通過政府 1.7 倍的建議，因而令劉千石先生的修訂不能提出。

我認為現行賠償必須立即提高，以加強對受重建影響住戶的保障。正如眾多社工團體多年來的建議，法定賠償率應提高至目前應課差餉租值的三倍，另加搬遷費及裝置損失補償，令賠償額達至同區單位約一年的租金。增加賠償額的程序非常簡單，因此我要求政府代表在稍後回應時清楚承諾在今個立法年度內提高法定賠償率。否則，我會以個人名義在本局提出決議案，大幅增加有關賠償。

主席先生，本人謹此陳辭，支持涂謹申議員的原動議，反對周梁淑怡議員的修訂動議。

陳偉業議員致辭：

代理主席女士，香港市區重建工作在六十年代已開始，至今已將近 30 年的時間，但是無論從改善舊區居民的居住環境，或者提高市區土地的使用價值和效益來看，這幾十年來政府所做的工作都是失敗的。目前市區重建工作之所以陷於膠着狀態，完全因為政府缺乏遠見，沒有整全的計劃和政府逃避實質承擔的責任。

首先，我們可以檢視一下政府對「市區改善」(urban improvement)的觀念。自從六九年上環的「試驗性重建計劃」(Urban Renewal Pilot Scheme)開始，政府眼中的「市區改善」工作，就只是將舊區內的殘舊樓宇拆卸、重新建造，而忽略了整體舊社區的更新(regeneration)工作。

香港舊市區的問題眾多，涉及範圍廣泛，包括油、尖、旺、西環、灣仔、九龍城、荃灣和觀塘等地區。舊區往往是嫖、賭、毒的溫床，而且衛生環境惡劣，人口老化，居住環境擠迫，可說是一個健康社會的毒瘤。不少大城市的暴亂，均與舊區問題息息相關。香港的舊區如不適當處理及重建，將逐漸成爲一個計時炸彈，影響深遠。但遺憾的是，香港所謂的重建計劃，只着重收回土地，重新發展以牟取暴利，長期忽略了整體社區的重建，令香港的市區重建數十年來都是原地踏步。

面對當前舊區的問題，我們認爲大規模的市區重建是必需的。政府在最近十多年間，相對地顯得很着重市區重建的工作。但是聽到的雷聲很大，雨點卻少得可憐。政府市區重建工作中，做得最落力的，就是迴避責任，特別是安置的責任，但卻盡量賺錢。

這種指控並非沒有證據的咆吼。首先，政府在房屋協會推行「市區改善計劃」(Urban Improvement Scheme)的早期，只是向房協貸款 1 億元，加上在補地價方面有所減免。但是，自一九八一年三月起，政府向房協的重建計劃收回十足的補地價，削弱了房協擴大重建計劃的財政能力。其後，政府在八八年製造了「土地發展公司」，似乎有意加快市區重建的步伐，但是政府要土地發展公司以所謂審慎商業原則運作，而且只注資 1 億元。最終加快重建的，只是那些能在短時間內爲政府或爲土地發展公司賺取暴利的發展，而收樓後發展的並不是給居民居住的地方，而是一些商業樓宇。此外，基於政府缺乏承擔，土地發展公司過去唯有與私人發展商合作，才能賺取資金，令土地發展公司繼續生存，所以土地發展公司給不少人指責是官商勾結。

上述種種政府推卸責任的作爲，令最急需重建的地區不斷被拖延，環境每況愈下。更荒謬的是，政府對重建計劃不作實質承擔，但卻將一些舊區劃爲「綜合發展區」，剝奪小業主將物業重新發展的權利。就以荃灣七街的例子而言，政府在八九年年底宣布該處爲「綜合發展區」，九二年房協申請重建該區，最後獲得城市規劃委員會批准。但是，3 年後的今日，房協連推行重建計劃的日期也未定出。在幾年間，七街的業主處於前景不明朗的情況，沒有人願意花錢維修和保養公共設施，環境日趨惡劣，樓宇質素惡化，構成危險。這不但使居民的生活質素惡化，亦令業主蒙受物業貶值、發展權被凍結等經濟損失。

在荃灣七街的居民一再申訴下，這問題仍然未有解決跡象，於是呼喊出「重建日期有人知，居民等到呆癡癡」的哀聲。較早前，荃灣區一幢樓宇發生火災，釀成傷亡，顯示該區的環境已是惡劣不堪。本人認爲房協若不盡快解決此問題，房協執行委員會和行政總監便應承擔責任，集體辭職。同時，本人亦譴責政府在這事上助紂爲虐，並拒絕協助房協，令重建計劃因財政困難而不斷拖延。

代理主席女士，本局在九二年和九四年兩度通過動議，促請政府檢討市區重建政策，但至今仍然只聞樓梯響，不見有人來。本人強烈要求政府盡快公布新政策，作出實質承擔，包括仿效歐美國家注資於重建計劃。就以英國為例，英國政府決定重建倫敦船塢所涉及的注資及財政承擔高達 16.7 億英鎊，約等於 200 億港元。以港府目前千多億儲備的財政情況，實在大有能力在財政上支持舊市區重建計劃，使舊區居民真正能從重建方面獲益，而不是被當作棄置物件般拋來拋去。

在這裏，我必須寄語總督彭定康先生，如果現時政府容許舊區惡化，成為貧民窟，這可以說是港英政府的恥辱，是夕陽政府缺乏魄力的表現。港府不單要盡快重整重建政策，總督更要在十月的施政報告就市區重建提出長遠的藍圖。

代理主席女士，本人謹此陳辭，全力支持涂謹申議員在 4 年內第三次提出的動議。

劉華森議員致辭：

代理主席女士，我在一九九二年開始至今一直是土地發展公司的成員，我希望澄清兩點。第一點就是關於土地發展公司和承建商合作所引來的一些無理指責，說官商勾結的問題；第二就是有關原區安置的問題。

首先我想講的是，在開始時，政府只給土地發展公司 1 億元的備用貸款。再過一年或年多時間，即九六或九七年，大家會見到中環街市向西有兩項大型重建計劃完成，屆時市民就會知道完成重建所得的利益，例如有多些休憩用地等，但這兩項建築工程須動用款項二十多億元。試問拿着 1 億元，我們怎可以進行重建呢？如果利用 1 億元來慢慢重建，我想 100 年也無法把香港重建完成。故此，唯一的辦法就是與發展商合作。我可以告知各位，土地發展公司在這些合作當中佔有很有利的地位，即分帳方面。我們利用發展商的能力和財力，就能夠令這些發展快些完成。土地發展公司和私人發展商的合作不是永遠的。由於在開始時只得 1 億元，所以一定要與人合作。當我們從合作之中得到利潤後，我們準備將來會自行發展。與私人發展公司合作的好處是可以快些完成發展。大家都知道，我們以前討論房屋委員會興建房屋時也有提到，一塊土地撥給房屋委員會後，要 6 年才能把樓宇建好。依這進度，試問我們進行重建，從拆卸舊樓至新樓建好，要多少年呢？請大家看看土地發展公司在中環的地盤，在工程完成後，我希望市民會讚賞重建的速度，而這是因為與發展商合作才可做到。

第二，有關安置的問題。土地發展公司一定會盡力，在近區或原區安置居民。但有時這永遠也做不到，因為原區的樓宇拆卸後，要很長時間才能建好新的樓宇，所以我們已經在附近興建一些樓宇以安置居民。但不是每一個區都能夠這樣做，有些人住在九龍，他們不肯搬到港島，有些住在港島的又不肯搬去九龍。如果限制一定……

晚上八時

代理主席（譯文）：劉議員，我必須打斷你的發言，因為現在已屆八時，根據會議常第 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。

劉華森議員致辭：

關於照顧居民這問題，政府把整個責任交給土地發展公司，但土地發展公司一方面須策劃重建工作，另一方面又要遷徙這些居民，能力實在有限。我希望政府重新檢討這項政策後，將遷徙住客的工作交由房屋委員會或房屋協會處理，而賠償業主的問題當然由土地發展公司負責。如果市民希望重建工作快些完成，這是唯一的辦法。如果土地發展公司既要負責遷徙安置居民問題，又要進行重建工作，進度一定會給拖慢。

我希望政府盡快在政策方面處理這兩個問題，能夠協助土地發展公司遷徙居民，因為這是最難的工作。建樓不難，最難就是遷徙居民以取得那塊土地。

我謹此陳辭，支持動議，政府應該快些進行檢討。

馮檢基議員致辭：

代理主席女士，自從九一年的立法局會期開始以來，今次已是第三次提出有關動議。還記得上次的動議辯論，距今不過一年，其實上次的議題中已表示要譴責政府，政府「醒目」的話，便應該盡快公布市區重建政策的檢討結果，免得再被議員「抽秤」。今次，涂謹申議員鏗而不捨提出第三次動議，議題的譴責語氣比前更加嚴厲。在本人看來，政府簡直是「自己擺嚟」。

其實從第一次動議到現在，35個月了，政府的檢討仍在「只聞樓梯響」的階段。去年五月四日，規劃環境地政司告訴我們，有關檢討需要「最少」6個月的時間，但預期到九四年八月初便會取得實質的進展。好了，現在又已經過了12個月，到底政府在這方面的「實質」進展如何？我希望稍後新任規劃環境地政司會告訴我們是否有確實結果。我相信很多人都希望規劃環境地政司能交代清楚，不要再「黑箱作業」，老是不說，不知發生甚麼事，更加不要再打「拉布」戰術，「拖拖拉拉」，繼續讓私人發展商在重建過程中使小市民受害。

最近，本人又收到花園街的受非法迫遷租客聯會的意見書，要求檢討非法收樓的問題。其實，在過去幾年當中，作為代表九龍西區的議員之一，本人亦不時收到類似的求助個案。每多一個類似的個案，就愈發令人慨嘆政府的處理程序。本人極相信政府是有能力保障小市民的福祉，只不過我覺得在照顧私人發展商的利益底下，政府便顯得猶豫不決。

政府自從在年前撤銷租務管制之後，小市民的保障已經少了一層，既承受租金上升的壓力，又可能隨時要面對發展商收樓的後果。當市區要重建時，私人發展商從中所取得的利潤，當然甚為可觀，否則不足以構成重建的誘因。本人認為，如果政府繼續以放任態度處理私人發展商進行的重建計劃，對於重建區居民，將會毫無保障。重建既然帶來豐厚利潤，因此而受影響的居民獲得原區安置及合理賠償是發展商無可推卸的責任。可惜，現時法律對於發展商實在無能為力，那些被委託向住戶進行「騷擾」的人士，就算被抓到了，幕後黑手始終逍遙法外，因為目前法例的漏洞，令到這些人不會「上身」，可以繼續「魚肉」市民。

重建過程中，扮演最重要的角色，有3方面，包括政府、發展商及居民。不過，在最初市區需要重建的籌劃階段，到發展商參與其中的過程中，重建區的居民一直處於被動。重建區的居民，大都是一些中下階層、沒有組織的群體，其談判力量相對於財團，簡直有如「少年大衛」與「歌利亞」，前者戰勝後者的奇蹟，只是在聖經故事才會出現，在現實中就無可能會出現。財團可以委託一些人進行收樓，長期的騷擾，打心理戰，煩到住戶遷出為止。即使有些誓不遷出的住戶，到了其他一戶一戶相繼遷出之後，精神上的支持也會減低，這正正是發展商有機可乘的時候。至於土地發展公司、房屋協會等等機構，更可以引用收回官地條例進行收樓。法例賦予它們權力，居民根本無法與之相抗。最後得到的補償是否可以在同區中租回同面積的單位一段較長時間呢？此點實在存疑。

因此，本人認為，政府有必要盡快制訂有關政策，解決重建區居民的賠償與安置問題。重建過程中，居民的選擇權是被動的，而他們又在區內生活多年。我覺得在盡可能情況之下，實在看不到有甚麼理由不能原區安置，要令他們遷往別的區域，重新學習適應新環境。

本人謹此陳辭，支持涂謹申議員的動議，反對修訂動議。

楊森議員致辭：

代理主席女士，長期以來，政府對市區重建的態度，都是任由私人發展商按本身的投資策略進行，不作引導，也沒有對發展商在重建中應負起的責任作出規定。政府部門審議重建計劃時，只着重審核是否符合城市規劃標準和估量補地價，沒有檢視重建計劃給社區帶來的影響，更沒有設法保障居民和業主應有的權利。

其實，政府完全清楚清拆舊樓時會有數目龐大的居民須獲安置，因為舊區樓宇由業主自住的比例較低，大部分居民都是未有機會入住公屋而又沒有能力置業的中下收入市民。不給他們安置，即是迫他們入住環境更惡劣的舊樓、僭建天台屋，甚至露宿街頭。無論是上述那一個結果，最終都會衍生出更多社會問題，令社會付出沉重的代價。

驟眼看來，解決居住的問題似乎是個人的責任，可透過市場去解決，但是，在解決因市區重建而失去居所的問題時，我們面對市場失效的問題。當自置物業在一個社會中已變成奢侈品，我們無可能期望所有中下階層市民能透過市場解決居住問題。重建令居民面對「舊樓冇得住，新樓住唔起」的困局，為何政府可以坐視不理？是否發展商有錢賺就多多人露宿街頭都無所謂呢？

政府一直說，若要發展商負責安置居民，則成本過高，再無發展商進行重建，結果舊區會變得更差。本人認為如果政府用負責任的態度去處理重建的事，這個問題根本不會出現。首先，政府絕對有能力幫助發展商降低安置的成本。其中一種方式是使用房屋委員會提供的出租公屋安置符合入住公屋資格的租戶，希望政府能夠認真考慮這一點。條件是發展商完全承擔當中涉及的費用，包括地價、建築成本和行政費等。只要房委會在訂定建屋計劃時留一部分公屋作此用途，則不會阻遲輪候公屋人士的「上樓」時間。事實上，舊區居民中輪候公屋多年的市民為數不少。另外，如果政府撥地予房屋協會或土地發展公司，用以興建安置居民的單位，這兩個機構在市區重建中可發揮更大的作用，在妥善安置居民的同時，令重建工作得以加速進行。

另一方面，對於要求現金補償的租戶來說，目前法例規定的補償金額只得現行應課差餉租值的 1.7 倍，實在太低，對於需要自行解決居住問題的居民來說，這數目只是杯水車薪。民主黨認為補償金額應不少於土地發展公司的補償標準，即是現行差餉值的五倍，為何政府不在這裏想一想法子呢？

代理主席女士，自從九二年立法局通過動議，要求政府檢討市區重建政策，至今已過了 3 個年頭。我想講一講一個拖延多時的市區重建計劃，去表達在這荒廢了的 3 年裏，一些市民所受到的苦處。

在九二年，城市規劃委員會將堅尼地城五街劃為「綜合發展區」，換言之，區內居民進行小規模重建的權利被剝奪了。受影響的住宅單位共三百五十多個，居民中有七成為租戶。其後，房屋協會得到這個區的發展權，上址的業主便等候房協提出收購建議，可是到今日房協仍然未提出收購。在這段等候期間，很多維修樓宇的工程都被擱置，樓宇日趨殘破，但卻無人理會，環境每況愈下，居民苦不堪言。究其原因，原來房協得到發展權後才發現沒有財力承擔該計劃。昨天民主黨與房協商談後得知，如果進行這項工程，他們會虧蝕 3 億元，與政府磋商注資問題又未有結果。就這樣，數以千計的市民，每日在建築物石屎剝落的恐慌下，無奈地等候進行重建的一天。

此外，以上環皇后街的市區重建計劃為例，九二年九月行政局通過上環皇后街重建計劃交由土地發展公司進行發展，但土地發展公司在與業主雙方協商收購只及半年，被土地發展公司收購的業權數目未及全部重建計劃的半數，它已經急不及待向規劃環境地政科申請引用收回官地條例。而土地發展公司在與業主的收購洽商中，經常提及他們正等候政府審批此條例，業主最終也要出售其物業給政府，受影響的業主在這種背景及心理威脅下，如何會達致一個公平合理的收購過程？收回官地條例應該是收回一些不能確認業權或業主已不在世的物業，令到重建得以順利進行。但現在收回官地條例竟然變成土地發展公司進行重建的尚方寶劍。政府確實要認真檢討為何土地發展公司多次申請引用收回官地條例才能夠完成收購工作，是否他們出價太低？政府也應早日向公眾有所交代。其實涂謹申議員關注這問題已有數年，我希望稍後規劃環境地政司作答時有一些肯定的答覆。

代理主席女士，我們再不能夠容忍這種荒謬的市區重建政策，其實我們贊成進行市區重建，但那麼荒謬的政策，我們沒法子支持。這個政策繼續拖延社會發展，損害公眾利益。本人對政府怠慢的態度萬分遺憾，並且要求政府今日確實回覆何時公布新政策，不要再砌詞推搪。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持動議。

陸恭蕙議員致辭的譯文：

涂謹申議員的動議正確地突顯受市區重建影響的市民所面對的困境和恐懼。對這些人來說，市區重建往往是辛酸的經歷，再加上在現行制度之下，無處可以對話及事事被蒙在鼓裏，他們的境況就更為不堪。市區重建使他們連根拔起，無家可歸。業主與租客（綜合）條例提供的補償只不過是應課差餉租值的 1.7 倍，住戶所得的補償金額如此之低，往往迫於無奈要向土地審裁處提出上訴。

我曾經協助一群灣仔居民一年多，所以我體會到他們的憤懣和對政府的不信任。居民受到市區重建威脅時，變得抗拒，政府當局實在不必驚訝。在現行制度之下，居民還能做的真是少之又少。

不過，香港要作市區重建的地方數以千公頃計。這些土地可以用來應付房屋及工商業的需求，事實亦應作如此用途。去年六月，前規劃環境地政司曾預期在未來數年因市區重建而建成的樓宇將是私營機構每年供應量的半數以上。但是，如果欠缺一個能夠兼顧各方所關注的問題的市區重建全面政策，這個目標是不可能達到的。

我擔心這個市區重建政策之所以遲遲未能面世，是由於一個行政主導的政府根本無從取得成功政策所需的政治均衡。我們的政府向來不信任以政治來解決問題。可是平衡利益衝突就是政治的事，單靠市場機制是無法在補償、利潤及社會利益 3 方面取得平衡的。

市區重建牽涉到土地，而土地又是香港最有價值的商品。市區重建的目標應該是使那些樓宇破舊及環境衛生欠佳的地區獲得新生。市區重建應該改善區內交通，並提供更完善的社區設施。要使這些社會目標和物業發展的財政現實互相配合，我們需要公開的政治程序。有關重建的決策必須透過政治程序加以制衡，包括向市民公布資料，諮詢公眾意見，有需要時更要求助於不偏不倚的司法機構。

然而，政府似乎極之不願實行上述的任何措施，只管訴說這樣樣那樣的難處，不聲不響地就把市區重建的責任推卸了。政府過往致力邀請私營機構參與市區重建計劃，不過是一種手段，一方面使自己毋須對市區重建作出財務及行政方面的承擔，而另一方面又賺取巨額的地價。於是，所謂市區重建，只是變相的籌措所需金錢，一心迫使住客遷出，以便發展有厚利可圖的重建計劃。這似乎無關改善社區。

香港大部分的市區重建計劃，都是把低密度房屋改建為多層商業大廈。安置受影響居民的重擔於是便落在早已不勝負荷的公共房屋計劃之上。土地發展公司已無力以有利的計劃去補貼無利的計劃，而政府亦沒有批准土發公司與房屋協會協調安置事宜。就以房屋協會來說，它本身的市區改善計劃經已擱置了兩年，目前仍有待政府的檢討。

代理主席女士，一個行政主導的政府要有主導才能取信於民。但政府竟推卸了市區重建的責任，更由重建政策轉向龐大的填海工程。

也許新任規劃環境地政司可藉今日的機會向本局解釋，為何政府既在一些最急需進行市區重建的地區旁邊填了數以百公頃計的土地，卻依然不願利用這些新填土地為這些地區開展市區重建工程。事實上，除非政府把大角咀、土瓜灣及觀塘區的居民安置在附近的填海區，否則這些地區的市民重建及改良工程將永遠無法進行。

也許規劃環境地政司還可清楚說明規劃環境地政科的內部運作，更詳細解釋地政總署在市區重建計劃內扮演甚麼角色。我得到的印象是市區重建之所以停頓，是因為地政總署對於不能令政府取得最高補地價金額的土地，一律拒絕批出。果真如此，規劃署的長遠目標似乎都要受制於地政總署的「向錢看」態度了。

代理主席女士，土地基金已經超過 650 億元，規劃環境地政科應該更有遠見，以一些新的填海地區來引導投資，從而改善其他需要重建的地區。

市區重建的阻滯主要是補償問題，原因大致是發展商必須先向政府付清補地價費用，餘款才可用作補償。顯然，如果發展商必須事先繳付補地價、補償金及建築成本等一切費用，大部分破落地區的市民重建就會因為財政負擔過重而變成不可行。

如果政府對市區重建抱着認真態度，就必定願意不惜運用一切財政措施，將各項工程付諸實行。舉例來說，政府可以提供借貸、延期收取或減低補地價費用、進行換地以及給予額外的地積比率。

話雖如此，本局有些議員認為市區重建的所有問題都可透過政府的行政及財政儲備來解決，這點令我關注。過往經驗顯示，沒有私營機構的資源及經營手法，大規模的市區重建就不能取得成功。政府的角色就是一方面要調和各方面的利益，另一方面要提供一切財政支援，使市區重建合符財政原則而得以實現。我希望新一任規劃環境地政司以此作為他的首要工作之一，為香港市民改善環境。本人支持動議，對修訂投棄權票。

詹培忠議員致辭：

代理主席女士，我們已經就這個問題進行了兩次討論，所以我們現在在座只有 9 位議員討論這項動議。規劃環境地政司梁寶榮先生以前曾任這個部門的副司級人員，但現在他已正式出任規劃環境地政司，以前的責任不是屬於他，但從今日辯論之後，責任就屬於他。梁先生還這樣年青，並曾受總督重用，作為總督的私人秘書，我希望他拿出對社會的責任，就他對這部門的認識，正式幹一番工夫。

代理主席女士，雖然今日的動議已辯論了兩次，但我始終對末部所提及的原區安置問題有所保留。我過人認為如果政府作出賠償，或者其他能夠令居民得到安置的安排，已經非常好了。在市區舊區重建計劃中，要求原區安置其實有很多技術上、環境上以及實際的問題，不是一廂情願就可做到。因此，對於動議的末部，雖然過去兩次我可能贊成，但現在我反而有些保留。我贊成動議的第一部分，因為政府在過去幾年根本沒有正式理會這件事。因此，我再說一次，希望規劃環境地政司拿出勇氣來，做不了的就不要做，但要做就要做得到。

剛才劉華森議員對土地發展公司的嘉獎，我絕對有所保留。當然我自己的問題已經解決，再沒有任何利益，不應該再提，但他所說的，試問土地發展公司哪會這樣好？大家要明白，它只是拿了舊有業主的豬肉，袋進自己的袋中，那怎可以說它偉大呢？試問土地發展公司的高級行政人員每月領取多少薪金？他們又做了甚麼工作？政府在八八年成立土地發展公司的目的，是進行重建市區計劃，但重建不等於欺詐和扼殺別人的權益。如果土地發展公司資金不足，便應該要求政府撥款，說明 1 億元不夠，要 10 億元。又怎可以榨取原來業主的利益，與私人發展商合作，然後沾沾自喜說自己多棒，其實還不是利用收回官地條例第 124 條？

對於該條例第 124 條，我十分熟悉。其中有 4 點理由，第一，衛生問題；第二，阻礙別人發展問題；第三，戰爭問題，這三點基本上不具爭論性，不應該再用。唯一是第四點，總督會同行政局認為是公共利益這項富爭議。當時應該是周梁淑怡議員最後參與的一次，就是引用那條例收回中環的土地，之後政府至今不敢再引用第 124 條。雖然行政局議員要集體保密，或集體負責，但當時真的說明以後不會再引用這項條例。因此，土地發展公司老是說會申請引用這項條例，進行皇后街的發展，根本是沒有可能的，它只是以此來恐嚇業主，實在很不應該。

今日的動議只是說要檢討，如果檢討也不可能，那怎算合理？我個人認為，市區的重建計劃，例如九龍城寨是用作正式的公共設施，那些業主就不夠運，因為是正式的公共設施，是好事。但是交由房協和土地發展公司連同私人發展商發展，那又怎算合理？我個人認為，如果政府認為土地發展公司真是那麼好，他們的總裁真的負責任，政府有義務、有責任拿出資金給他們進行重建工作，尤其是剛才劉華森議員所提到的兩個項目，我個人估計以後的利潤會高達七、八十億元。就算地價下跌，也有四、五十億元，他們可將這筆款項用在其他重建工程上。政府又不要求土地發展公司賺錢，為何它要那樣着急，為政府賺錢？政府成立土地發展公司的目的是重建市區，不是要賺取利益，所以應該將利益拿出來，給原來的業主合理賠償，這才是最重要的。因此，我希望劉華森議員作為土地發展公司的董事，日後應該在董事會上提出此事，不要以賺錢為目標，不要以賺錢為榮，須知真正做到事才是他們最重要的責任。

有行政局議員曾經在報章發表，土地發展公司現任主席李國能先生說尚欠 3000 個單位，希望政府價錢便宜一些，甚至不計地價。給了他之後，他還不是只會炫耀自己賺錢的本領？所以我認為應該利用這數十億元協助整個市區舊區的重建。同時，在皇后街或深水埗不能收回的土地，土地發展公司應該給予業主較為合理的價錢。如果土地發展公司不想做，應該撤銷該項重建計劃，令私人發展商和原來的業主可以進行重建，但土地發展公司卻利用城市規劃作出限制，那怎麼辦呢？別人怎辦？因此，規劃環境地政司應該立即進行檢討。

代理主席女士，我謹此陳辭，支持兩項修訂和原動議。

夏佳理議員致辭的譯文：

代理主席女士，這項動議和最近兩項動議比較起來，基本上沒有甚麼分別。議員今天提出的很多論點和較早前所提的沒有兩樣，而我們提出的很多困難，都依然存在，未有解決。無論如何，我要承認，涂謹申議員所說的，前言後語都是一致的。他堅決要求受影響的居民獲得原區安置，鏗而不捨。關於這項要求是否可行、是否實際的種種論點，我不想重複了。不過，你可能會認為過了這麼一段時間，或者我們至少會有些新的意念。很可惜，我至今還未聽到。不過，經過今天的辯論，當局肯定會承諾盡快進行檢討，到時他們可能會想出些新意念。

在繼續這個辯論之前，我必須對私人發展商所受到的一些抨擊作出回應。我認為這些批評都是失實和不公平的。我們聽到的滔滔雄辯和各種口號都是一樣；但我認為，「樓換樓、屋換屋、舖換舖」的要求，真的是業內的人根本沒法辦到的。我不知道提出這項建議的人是否認為一旦把樓宇租出，租客便可終生入住的？果真如此，誰還會把樓宇租出？很快就沒有人把樓宇出租了。這樣，那些要租屋住、不想買屋或沒有能力買屋的人可以住在哪裏他們怎麼辦？因此，我認為我們必須認真考慮這項建議的可行性。

代理主席女士，我現在要說說賠償的問題。我認為私營部門和地產界一直很清楚地表示他們願意給予合理賠償。當然，怎樣才算合理這個問題就好像「怎樣才算足夠」一樣。不過，我們可以把土地發展公司已付出的賠償或應付的賠償金額作一比較。我的意思是，如果土地發展公司認為所付出的賠償金額合理，我們衡量賠償金額時，就要考慮到土地發展公司成立的目的和作用、考慮到土地發展公司是一個非牟利機構，所得利潤確實會撥作市區重建之用。很明顯，土地發展公司可動用的資源可以說多得很多，而私人發展商和地產商就必須向股東交代。做生意本來就是為了賺錢，光明正大，每個商人都是一樣，地產商並沒有甚麼不同。

因此，在購買物業時，不論地產商或我們每個人都希望能以最低價錢購入，這自然是理解的。有時候我們所付出的是一個合理的價錢，有時候就付出多一點。但這是在不同時間購物，價錢方面的出入。其實，地產商有時候也會因付出太高的價錢而招致損失。或者我們很容易會忘記，本港的地產市場，物業價格是相當大起大落的。

代理主席女士，一九九四年當我們進行第二次辯論時，我曾指出將要進行的檢討必須確保我們重建市區要所有人得益。如果定出來的條件非但不能促進市區的重建計劃，反而造成阻礙的話，那就沒有意思了。幾個月後的今天，我想情況仍是一樣。我希望當局考慮他們的立場和提出建議時，不要忘記這一點，因為沒有甚麼比制訂一個人人都不喜歡而因此要被迫擱置的計劃更壞。這樣起碼證明那計劃是不可行的。

總之，我希望涂謹申議員能夠澄清他動議的後半部。他要求當局進行廣泛的諮詢工作。我希望和估計諮詢的對象包括所有有關的行業，特別是我所代表的功能組別。不過，我對於他要求確保居民獲得原區安置及得到合理賠償還有疑問。如果諮詢工作完成後，結果發現那些輪候公屋登記冊中申請人及其他市民都認為原區安置其實不好，會使一些人比他們優先獲得編配入住公屋的話，涂議員會否接受這個結果呢？

代理主席女士，本人謹此陳辭，恕不能支持這項動議。

主席恢復主持會議。

潘國濂議員致辭：

主席先生，市區重建是個很複雜的問題，涉及有關業主、住客、發展商和政府四方面。而在重建過程中，須首先解決物業收購和住客補償兩個環節。

發展商向業主收購物業本身是商業行為，收購價由買賣雙方協議訂出，政府無權干預。

在住客補償方面，補償金額已經有法例規定，業主與租客（綜合）條例在本局通過。如果住客不滿意補償金額，可向土地審裁處申訴，而土地審裁處會依法訂出合理的補償。事實上，發展商付予住客的補償一般都超過法例所定的數目，故談不上發展商補償不合理的問題。

既然在物業收購和補償住客兩個環節都有法可依、有據可循，那麼市區重建又為何有那麼多爭議？究其原因，是市區重建把社會上公共房屋不足問題浮現了出來。由於重建的行動，這些社會問題都被拋到發展商身上去解決，造成困難，並牽起社會不安和分化。

市區重建主要在舊區進行，一層舊樓每每住上好幾十人。他們基本上早已屬於政府應安置入公屋的人士，但是鑑於公屋的短缺，他們一直在破爛的舊樓擠迫環境中居住。舊樓一朝被拆，他們一直被埋藏的房屋問題便浮現出來。住客在補償金的所得本可使他們搬到同樣大小的另一地方居住而享受約一至兩年租金的優惠。可是，事實上在舊區附近的新樓租金遠超過原居住舊樓的租金，非大部分舊樓住客可以負擔。即使可以再租住另一舊樓，他們只是從一個破爛擠迫的環境搬到另一個破爛擠迫的環境，他們的住屋問題只是從浮現再歸於隱藏，並沒有真正解決。

主席先生，舊區的居住環境惡劣本身是個社會問題，由於發展商主動去重建，問題便被拋到他們身上。要他們在原區安置居民，負起這些社會責任，我相信很難行得通。

發展商是商業機構，其經營是以商業原則去進行。要他們承擔原區安置居民的責任，最終使重建無商業可行性，以致不能進行。結果只是舊區永遠是舊區，破爛的舊樓永遠破爛，原住客的居住環境繼續惡化，最終舊區居民仍是被人遺忘，甚麼人也沒有得益。

除了在商業角度不可行之外，發展商亦無實際能力在原區提供安置單位。原區安置首先要在重建區附近建成樓宇以作安置之用，可是舊區附近缺乏土地，即使有土地也非該個或某一個發展商所擁有。

一層籠屋舊樓每每住上了好幾十人，要安置他們在現在社會可以接受的居住環境，需要用上四、五倍的地方，那就是一層籠屋需要用上四、五層新樓安置，無論在商業或實際的角度都很難做得到。

「原區安置」是個令人很樂意聽到的詞句，但是它包含着甚麼意義呢？很多人都說不清楚，甚至避而不談。發展商即使有樓宇在原區可租給原住客居住，是否要發展商免收租金？或收取現在公屋根本不能支付維修費的租金？將來加租是否要與公屋加租率看齊？入住資格如何釐訂和審查？發展商是否有責任繼續管理這些安置樓宇？入住安置樓宇的人士是否仍有資格入住公屋？由於被安置者的經濟和家庭環境不一，安置樓宇是否要各種不同規格？凡此種種都是不易解決的問題，肯定會使發展商卻步。

主席先生，如上所述，安置是社會公屋不足的問題，這個問題只是由於重建而浮現，而非因重建而產生，政府應該正視問題的根源。

我一向認為市區重建所浮現的安置問題只能由房屋委員會有效解決，房委會由政府免費批地，以社會福利形式經營，用既有規則去處理安置。事實上，香港只需要一個房委會，而不需很多個由各發展商自行成立的「房委會」。也許政府可考慮要求發展商根據法例所需補償給住客的金額，轉付給房委會以作安置之用。我在九二年六、七月間同類辯論中提出這樣的建議，亦親自向房委會主席提出，我希望政府可以跟進這件事情。九二年七月一日政府亦曾答應盡快完成土地發展公司的檢討計劃，事隔3年，至今仍未完成，我希望政府加緊工作。

本人謹此陳辭。

李永達議員致辭：

主席先生，我發言談談幾個重點，有些重點我的同事已經提過，我不再重複。

第一點是關於市區重建的整體目標。楊森議員和涂謹申議員都已說過，如果政府的市區重建目標是改善市區環境，或藉着重建機會解決現時市區所面對的一些規劃上的不足，康樂設施的不足，或破爛和擠迫的居住環境，政府必須在資源上介入才能做得到。如果政府想用區區1億元（其實土地發展公司也沒有獲取1億元，而只是數千萬元）就把灣仔、銅鑼灣以及九龍半島各區重建完成的話，這實在是天方夜譚。如果做得到的話，香港政府真是很了不起。只須動用數千萬元，便使有數十萬人口的市區煥然一新，而每一個人又稱心滿意，這實在是一個神話。現在的問題是政府想進行一個龐大的計劃，但只付出很少資源，錢付出少，地更加不用說。

第二，有關公營和私營的市區重建計劃，很明顯，大家都知道，私人發展商有利潤的問題，所以倚靠私人發展商解決所有受市區重建影響的居民的需要，實在沒有可能，除非私人發展商做慈善家。因此，我個人的觀感是，如果由公營部門，包括土地發展公司和房屋協會進行市區重建工作，應該可以較有計劃、更加順利和更加有系統，這樣的效果會更好。有關房屋協會和土地發展公司進行市區重建工作，有一點是很重要的，而我們以前在立法局房屋事務委員會亦曾提出，就是關於它們有多少資源可安置那些受影響的住客，即租客，這是市區重建計劃內由始至今都沒有解決的問題。私人發展商透過簡單的租金賠償方法處理，但這筆賠償很快就會用光，結果並沒有解決居民住的問題，只是替發展商解決了發展樓宇的問題，使他們從中獲益。那些居民只不過是由一處破爛地方搬至另一處破爛地方。

如果由公營部門，包括土地發展公司或房屋協會進計劃的話，政府一定要提供一些資源，最簡單的就是土地。我們在上一次的立法局房屋事務委員會會議上曾討論一個構

思，即「連繫計劃」“Link Projects”，內容類似公屋的重建計劃。在公共房屋重建計劃中，房屋委員會或有關機構首先在一個地方獲取一塊空地，並在空地上興建新的樓宇，然後將鄰近的舊屋邨第一期受重建影響居民搬到該座新建樓宇，空出來的第一期清拆舊樓，預備給第二期的居民搬進去，透過一步一步的計劃，就有足夠的單位。市區重建也可按這步驟進行。

現時市區內有幾幅大的土地，一幅在西九龍填海區，但很可惜，根據分區大綱圖，政府並沒有撥出土地給房屋協會或土地發展公司進行連繫計劃。我希望梁先生在稍後答覆時會提到政府有否興趣研究一下這連繫計劃的可能性。第二幅大的土地當然就是機場搬遷後的東南九龍填海區的一幅大的土地，該處亦應有很多土地可供撥作進行連繫計劃。如果政府真是有決心進行這工作，但卻不對房屋協會和土地發展公司作這種土地資源上的幫助，它們的工作會非常困難。土地發展公司主席李國能先生在上星期說，金錢不是問題，因為已賺得不少。現時問題是有否土地安置那些受影響的居民。如果他們能夠有第一批撥地，而透過連繫形式的話，我相信他們在市區重建計劃中會面對較少困難。

第四點，就是關於在這幾年間，每當政府、房屋協會或土地發展公司初步界定某一地區為市區重建範圍後，問題就會出現，就是很多居民會搬到那區居住。由於由宣布直至最後重建，可能歷時兩、三年，甚至七、八年，最簡單的莫如荃灣七街的例子，該區由宣布至今，人口增加了 50%。我曾與土地發展公司和房屋協會討論，研究有否方法在宣布重建計劃的同時，將租客數目凍結，令到最後實行這計劃時，不須面對突然之間出現的大量人口。這問題令土地發展公司和房屋協會抗拒負責安置工作，因為須承擔安置大量租客。

最後，有關房屋委員會，我是房委會成員，認為房委會應該予以協助。問題是房委會本身有既定的負責範圍，例如有清拆臨屋、寮屋的輪候登記冊。我覺得房委會可以幫忙的是，如果政府撥給土地，以房委會現時的經驗和進行工程能力，建樓的速度應較土地發展公司和房協為快，而這樣對安置居民問題會有好處。

主席先生，本人謹此陳辭，支持涂謹申議員的動議。

主席（譯文）：涂謹申議員，你是否打算發言？你有 5 分鐘時間可就修訂動議發言。

涂謹申議員致辭：

主席先生，我將就修訂動議作出回應。

第一，剛才周梁淑怡議員所講的原區安置，意思是指盡量原區安置，如果沒有其他居所時，應該盡量原區安置，請記着，她指的是「盡量」。此外，她認為有經濟條件的人濫用資源，沒有需要的人「打尖」上公屋，均是不妥當的情況。我基本上是贊同的。

可笑的就是房協和土發的既定政策，已要求原區安置。但周梁淑怡議員似乎只是要求盡量而已，坦白說，就連給人猛烈批評的土發和房協都不如。

第二，我們都希望防止周梁淑怡議員所謂的「無需要的人打尖」，「有條件的就濫用資源」，但其實土發現時已有這種制度，適當的審查入息、居所等等，並將租金和入息掛鉤，不過將租金定在可以負擔的程度，諒可解決周梁淑怡議員擔心的問題。

此外，周梁淑怡議員說原區安置是沒有可能的，所以只須盡量。坦白說，土發和房協都知道重建是爲了改善環境，幫助居民，所以他們亦肯定了一個原則，就是如果重建不能爲原區居民改善環境時，根本重建是錯誤的。所以，在他們的概念中，希望政府提供新填海區、注資等等，令到他們有能力達致原區安置。另外，我亦希望與大家分享的，是規劃署在一九九四年五月出版的一份名爲《西九龍發展綱領》的諮詢摘要。在這份文件內，規劃署首次承認了原區安置的需要。我很高興規劃署是個很有良心的部門。我引述第 21 頁部分內容：「除了土地發展公司外，私人機構在進行重建時，並無任何責任要安置受重建影響的居民。不過，由於西九龍住有很多低收入或年長居民，因此，在區內提供一些居民負擔能力能夠承受的安置房屋是必須的。當局已在區內找到可作此用途的土地，用以滿足部分西九龍原區安置的要求。」由此可見，政府部門也研究過，從規劃概念來說，根本應該有原區安置，並且予以肯定，也找到所需土地。所以，我相信不存在找不到土地等問題。

此外，我希望議員支持我的原動議，去年字眼相同的動議，在有關原區安置方面，以 28 票對零票通過了，自由黨棄權。一個 28 票對零票的動議，是立法局的共識，但竟然因爲今年我們通過的修訂動議而變成倒退了一步，即是說，上年我們要求原區安置，今年要求盡量原區安置，似乎在概念上，立法局並非因爲任何新的境況或新的概念，而自行倒退了一步。

坦白說，我希望說服其他議員，我現在其實是迫政府加快工作，並且是要原區安置。如果政府說不能做到時，理應向我們解釋，說服我們，屆時可能會說例如 90% 或 80% 原區安置，大家可能會在某程度上有一個妥協，但如果政府完全採取「軟皮蛇」的態度，報告未做好，又沒有任何論據，但接着一年之後，我們就說：「退一步啦！」如果政府下一年又交不出報告，我們又要再退一步：「不如我們不用原區安置啦！能否做到呢？」一再愈退愈後的話，根本無助解決問題，所以希望各位議員能夠支持我的原動議。如果盡量原區安置的話，就變成市區盡量重建，官商盡量勾結，官地就盡量收回，市民就盡量受苦，原區就盡量安置了。

規劃環境地政司致辭：

主席先生，政府和各位議員一樣，都希望有機會公開討論市區重建政策，而政府亦宣布有意檢討目前的情況，制訂策略，協助及加快市區重建的工作。因此我多謝議員剛才辯論提出意見。有些意見我需要多些時間去考慮，剛才亦有議員表示，政府似乎沒有一個長遠的看法，沒有一個全面的看法，要求政府今晚交代。爲了回應議員的意見，我希望今晚藉此機會詳細解釋政府過往的想法及現在的構思是怎樣。我可能需要多些時間去講我的回應，可能是剛才多位議員發言的總和。

我想我們首先須弄清楚概念，現在很多人提出或批評關於市區重建產生的問題，其實他們可能指樓宇重建產生的問題，而不是我們通常所想的大規模市區重建。市區重建及樓宇重建是兩種不同的概念，所以，就市區重建這方面來說，我們同意市區重建無論在技術上及引發情緒反應上都是很複雜的事，爲甚麼？因爲市區重建影響到社會上不同類別的人士，他們的利益未必一致，但一定要經過這個過程，透過某種方法調和。首先，整體社會顯然很想利用市區重建改善市區環境，他們會樂於看到破舊的建築物拆卸重建，土地得以善用，提供市民所需的房屋、休憩地方、康樂及社區設施、商舖及辦公室用地。其次是地產發展商，他們都希望可以從重建計劃獲得商業利益，而事實上很多市區重建計劃，都是借助他們的資金和專業技術，才得以成功推行的。最後，也許亦是最重要的，就是居所或工作地方受重建工程影響的許多市民。市區重建政策如要贏得公眾接納，便必須充分照顧這些人士的利益。

我剛才所講的市區重建涉及的事情非常複雜，以致檢討所需的時間，較我們希望的爲長。不過，我不同意動議所指，政府是採取拖延策略。在這項重要的事情上拖延，對政府並無好處；因爲當中涉及複雜和困難的問題，我需要時間處理，不容輕率，而政府實際上亦從各部門動用大量人手，詳細探討各項問題。雖然如此，我今天很高興告訴各位議員，經過一連串徵詢政府內部和其他有份參與市區重建的機構的意見後，大部分檢討工作已經完成。我們有一部分意見和剛才發表的很脛合。我們亦希望很快便可進行政府部門以外的諮詢工作，包括徵詢本局議員及關注市區重建問題的不同團體的意見。

目前雖有若干細節仍待最後決定，我想在今天講述一下政府目前擬訂中的一些主要構思和概念，我們相信這些構思和概念，可以爲日後的市區重建計劃，提供一個發展路向。但我一定要強調，這些未算是政策建議，只是一些提議，去幫助我們定出市區重建政策的方向。

首先，我想向議員闡述這個問題所涉及的範圍。問題可分成 4 個基本部分，是任何一個市區重建策略都必須處理的：

第一是徵集土地。已發展的土地幾乎全部已建有樓宇，涉及很多零散的業權。在進行重建之前，必須先取得這些通常是數以百計的個別業權，才可進行；

第二是安置受影響地區的居民和商戶。這可能是最難解決的問題，也是對市民影響最大的問題；

第三是財政上的可行性。我們一方面要顧及物業業主的利益，另一方面亦要顧及發展商需要收益，以抵銷土地、建築，以及其他成本，這兩者必須取得平衡；剛才楊森議員提到房屋協會在堅尼地城有一個計劃，差點不敢進行，就是因為怕虧蝕 3 億元，如果房屋協會在這麼多政府幫助之下，都怕這種事，試問私人發展商參加重建計劃時，要衡量的風險有多大？

第四是社會的整體利益。我們須考慮市區重建機制能否及怎樣才可發揮最大效益，以改善重建的地區，例如減低居住密度及改善社區設施。我們亦要在重建工程的益處及對市民所造成的影響兩者之間，求取平衡。

在本港，市區重建工作一向是由私人發展商進行，或由土地發展公司和香港房屋協會等機構負責。基於我剛才所述的種種困難，對於私人發展商來說，重建舊區比發展新區，風險更大。不過，私人發展商過去在這方面貢獻良多，他們若能繼續參與，對於香港發展及私人樓宇的供應是很有幫助的。雖然如此，重建發展有時僅可圖利，甚至是無利可圖；再者，重建舊型低層物業的機會已所餘不多，所以由私營機構進行重建發展，吸引力每況愈下，亦愈來愈難進行。有鑑於此，政府在一九八八年成立土地發展公司，去承擔那些如由私人發展商獨力進行，會是過於困難和冒險的重建計劃。正如有部分議員提過，土發公司早期遇到不少問題，但從中汲取了寶貴的教訓，整體上該公司已取得一些重大的成就。目前，數項重要的市區重建計劃正在進行中，倘若沒有土發公司，這些計劃是無法進行的。因為土地發展公司的運作已趨成熟，並展開了第二階段的工程計劃，我們希望在這個基礎上繼續發展市區重建新計劃。

主席先生，現在我想談談政府解決我剛才所提出各項問題的可行方法。

首先，關於徵集土地。市區重建工作遇到的最大障礙，往往是要合併涉及不同物業產權的土地來進行各項重建計劃。在許多情形下，收地是唯一實際可行的方法。因此，我們打算繼續採用由土發公司徵用土地的辦法。我們曾慎重考慮，應否將行使收地權的範圍，擴展至私人發展商直接建議的計劃上。結果我們覺得，這樣做會是過了分。政府行使法定權力收回私人物業，是一項非常重要的行動，不可輕率而為。私人發展商畢竟是一些商業利益機構；我們認為，政府行使權力直接支持一項私人發展計劃，即使可能為社會帶來很大好處，也是不對的。

不過，亦有人向政府提議，假如發展商有值得進行的計劃，應提供途徑讓他們向土發公司提出合作發展。如果那些建議可以接受，政府或想考慮與土發公司管理局商定一些準則，以便決定哪類計劃才算合適。這些準則會包括考慮計劃的建屋量和為社區帶來的益處。適合於土發公司其他計劃的所有規則，亦可繼續適用於這類合作計劃，而發展商將須為土發公司徵集土地及安置居民的工作，提供資金。

政府亦可考慮加快土發公司各項重建計劃的方法，例如成立一個特別小組，專責為土發公司的各項發展計劃，進行收地工作。當然，我們仍會繼續進行監察和規管，以保障受影響業主的權益。為了加強規管，我們現正考慮進一步引用土地發展公司條例內一項現行規定，聘請獨立估價人員，核證土發公司在收購物業時提出的條件，是否公平合理。

業主自己參與個別的重建計劃，是解決徵集土地問題的另一個可行方法。土發公司曾嘗試採用這個方法，但事實證明實踐比單談理論困難得多。因為要說服為數不少的個別業主同意重建，以及使他們接受進行重建的條件，特別是關於財務方面的安排，是非常困難的。此外，我們亦不可忽略一點，就是重建計劃會有一定的財務風險，小業主未必一定願意把他們的居所和生意的價值，投資在這類計劃上。儘管如此，我們相信業主參與是有其作用的，尤以有大業主擁有可分開重建的物業的情況更加為甚。邀請這類業主參與重建計劃，可減少收地的需要，並可簡化收購過程。

另一個難題是受影響住戶的搬遷和安置問題。根據過往經驗顯示，我們必須同時顧及住宅和商用單位的租戶。

首先，我想談談住宅租戶。土發公司的經驗顯示，部分受重建影響而須搬離的租戶，願意接受現金補償，另行租住其他私人樓宇。因此，繼續採用現金補償的方法，是有好處的。但我們亦知道，能否為租戶提供安置，是影響市區重建計劃成功與否的重要因素。事實上，安置單位的供應，大大限制了土發公司的工作。我們顯然需要土地來興建安置單位。土發公司以往能夠取得土地作此用途，日後亦需要更多市區土地。一個可行方法，是讓土發公司與房屋協會合作。房屋協會有進行重建計劃的經驗，因而提供市民可以負擔的房屋和管理，這是房協的專長。因此，這兩個機構應有機會互相合作。土發公司可負責徵集土地及重建工程，並提供資金，而房屋協會則在重建計劃中負責提供安置單位。

我們也研究一下市區調遷的問題，這是成立土發公司背後的其中一個構想。推動市區調遷的方法，是先由政府向土發公司批撥一幅土地，以展開某項工程的安置工作。當該幅土地最終重建完畢後，該處新落成的單位，會用作調遷下個計劃的住戶。這即是說土發公司的計劃，又再次把重點放在提供居所而非商業發展之上。雖然如此，我們還是希望土發公司仍會繼續供應新的商用地方，以配合新建物業的需要，以及確保有均衡的發展。這個制度或需不時注入額外土地。

主席先生，在這裏我必須提出一點忠告，我們一定要講的。我們知道很多居民都希望繼續住在舊居附近，亦明白他們如被迫遷往其他地區，將會遇到不少困難。不過，在所有情況下都安排在原區安置，是絕無可能的。剛才有議員提到，為何規劃署在一個西九龍研究報告內可以提出這種事呢？我一定要澄清，這報告指西九龍是一個次區域，不是一個如旺角、油蔴地那樣的分區，如果以一個這麼大的地方來看，或者我們可以安排土地，而事實上，我們亦都會做，但若要原區安置居民，不是每一情況之下可以做到的。

進行市區重建，是要降低主要市區的發展密度，即是說區內部分居民必須遷出。單靠不斷興建更高層的大廈，並不能解決問題。運輸、污水渠、供水等基礎設施，以及其他市區生活基本設施，都無法應付在相同面積的土地上，不斷增加的人口。這樣只會令市區環境更趨惡化，令規劃本可帶來的好處付諸東流。因此，政府原則上贊成周梁淑怡議員提出對動議的修訂，政府亦很明白受重建影響的租戶的問題，現時業主與租客（綜合）條例已經規定，業主須要賠償應課差餉租值 1.7 倍的金額予租客，在實際情況下，賠償額通常高很多的。有議員提到提高賠償額，但其實金錢未必是最後解決問題的方法。我們明白到很多租客是需要住房，我稍後會提出一個概念，就是給私人發展商更多機會可參與土地發展公司，與土地發展公司合作，或者會提供多些方法解決居民安置問題。但另一方面，我們不要忘記，就是現在房屋委員會已經有安排，給受重建影響而又在公屋輪候冊上的租客 6 個月的額外輪候資格，換言之，如果有受重建計劃影響的租客，他們已經申請公屋 6 個月，已經在輪候冊上 6 個月的話，因為重建計劃我們會將他們排隊時間提升到 12 個月，如果有人從未申請，亦未在輪候冊上，因為重建時，他才可申請，我們已當作他申請了 6 個月。如果按照這樣安排，根據我們以往經驗，一個私人重建，甚至其他重建計劃，需要時間去推行，如果租客不揀選搬去那區的話，通常在樓宇就快拆卸時，房屋委員會已經可以安排到若干的公屋給這些租客，雖然並非一定是那租客所挑選的區域。

另一方面，房屋委員會亦都有政策為一些有特殊需要，或單身高齡人士，或者家庭內有特殊需要的人，安排恩恤安置。以上安排雖然未必可以完全解決問題，但我相信已經解決了一部分。我們可以繼續研究進一步的改善。

現在轉談商戶的問題。政府明白到需要讓受重建影響的人士有所選擇。我們知道一些人仍然會樂於接受現金補償，然後結束業務，但有些人則會希望繼續經營生意。因此，如能提供免息貸款，供這些商戶用以裝修新舖繼續營業，甚至擴展業務，將會有所幫助。另一個可行的辦法，是在提供安置的大廈或重新發展後的樓宇撥出商用單位，安置曾經受影響的商戶。

重建所遇到的另一個問題，是那些沒有正式租住權的非正規商戶，他們通常佔用樓梯底極小的地方經營，在現行政策下，只符合領取特惠津貼的資格。我們或許須檢討這項津貼的金額，以減輕上述人士因重建而受到的影響。

至於在財政上是否可行的問題，私人發展商如有機會與土發公司合資發展，將有助減少計劃的風險，亦有助調動私人資金。此外，例如有議員所指出，我們亦可試行採用關連地點的方法。這個方法是向土發公司或房屋協會批地，以興建指定與某計劃有關連的安置單位。

另一個方法是將一幅新闢土地，可能是填海土地或新界土地，批予發展商以一般方式發展，條件是發展商亦須要承擔發展一幅本身在商業上無利可圖的市區重建土地。發展商會根據兩幅土地的價值繳付地價，並且須以發展可獲利的土地所賺的利潤，津貼無利可圖的土地的發展。我強調這是一個新意念，須要小心徵詢業內人士和中英土地委員會的意見。我們初步預料這方法初時只限用於土發公司的計劃。

主席先生，政府希望在短期內，就我剛才概括的各個方法，與本局議員、市民大眾，以及地產發展界的專業人士交換意見。我不會視這些為萬應靈藥，事實上，世界各地城市在這方面的經驗使我們知道，市區重建帶來的問題並沒有簡單快捷的解決辦法。我們要做的，是確定長遠策略，以期盡量減少和紓緩因為市區重建而產生的個別問題，因為其中一些問題，實難有徹底的解決辦法。

主席先生，我必須也談談時間安排的問題。我今晚很細心聆聽各位議員在辯論中發表的意見，這些意見大部分都是考慮周全和有建設性的，其中亦有一些批評。我會考慮議員的所有意見，然後把我剛才概述的各項構思寫成一份篇幅不多，但內容較我剛才所說的更為詳盡的諮詢文件，分別送交立法局規劃地政及工程事務委員會及房屋事務委員會、各區區議會和關注這個問題的其他機構和團體參閱，以便徵詢各有關人士的意見。我希望在今夏之前能夠完成這項工作。我們會根據蒐集到的意見，在今年秋季制訂最後建議和實施策略。之後，我們會打算選出數項試驗計劃，試驗將會採取的各項措施。

主席先生，雖然周梁淑怡議員提出對動議的修訂，但因為原動議或修訂動議都使用了「萬分遺憾及予以嚴厲譴責」的激烈字眼，令我不得不代表政府反對這項動議。不過，我希望各位議員會同意，我今晚所說的，應足以顯示政府作出承擔，致力處理這項極為重要的問題。我亦希望能夠獲得議員的支持和協助，制訂可行的政策，為香港未來可以有更佳的市區環境奠下基礎。

謝謝主席先生。

修訂動議付諸表決。

聽取聲音表決。

主席（譯文）：本局現在開始分組表決。

主席（譯文）：可否請各位議員現在開始投票？

主席（譯文）：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、鮑磊議員、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、詹培忠議員、林鉅津議員、潘國濂議員、楊孝華議員、鄧兆棠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、譚耀宗議員、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、林鉅成議員、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、黃偉賢議員及陸觀豪議員對修訂動議投反對票。

陸恭蕙議員投棄權票。

主席宣在有 17 票贊成修訂動議及 18 票反對；他於是宣布修訂動議獲通過。

主席（譯文）：涂謹申議員，你現在可以致答辭，你原有的 15 分鐘發言時限，現在尚餘 8 分 24 秒。

涂謹申議員致辭：

主席先生，首先多謝各位議員，同時我真的很多謝政府終於在今天作出回應，雖然政府說不是政策，但起碼提出的不論是汽球又好、提議又好，都可以豐富一下大家討論的內容，而不用下一年可能又要動議再譴責，屆時真是沒意思的。

正如大多數市民一樣，民主黨肯定重建，我們沒有反對地產商賺錢，因為如果沒有了他們，社會亦都沒有均衡的參與。大部分同事都認為過往 3 年，政府真的有拖延，政府說不是有意拖延，並表示已動用了大量人手，但我看不到政府動用了大量人手。坦白說，規

劃環境地政科這幾年要處理的問題很多，但如果真的很多時，應該要求政府增加人手，多設幾個首席助理司的職位或者多些人手，也都要進行整項工作，因為那是有優先次序的。我看到的問題，可能不單是規劃環境地政科，可能還有其他的政策科。一個顯淺的例子，就是保安科那位專門負責警察、警力等問題的首席助理保安司，他亦都是做到快死，政府應該調動一下那些政務主任，是否應該有些靈活的調動呢？

政府過往真的是將土地發展公司陷於不義。剛才劉華森議員說土發公司做了很多好事。沒有人說土發公司沒有做好事，它的確是有些成就。不過，正如詹培忠議員所說，土發公司只不過拿些肥豬肉，收別人的地，然後自肥，和地產商分潤，但建出來的東西是好的，沒有人說不好，但背後多少痛苦、辛酸、不滿、慘情，全給掩蓋了。

所以，我們並不是說土發做哪件事情不好，只不過政府就陷土發於不義，給土發 1 億元備用，但土發只用 3,000 萬元，還要支付利息，難道真的要土地發展公司拿收回官地條例去銀行按 50 億元嗎？無可能的。所以，迫於無奈就要犧牲很多第一期的居民、業主的利益，袋了幾十億元，以後就做善事了。這和打劫之後做慈善沒分別的。詹議員是其中一個我們熟悉的苦主，但很多苦主都沒有機會在議事廳表達意見。

規劃環境地政司所講似乎只是將很多責任分散，好處是他提出的建議是會吸收到每一個機構各自的所長、各自擁有相對其他機構的優勢，例如他看到房協、房委有大量出租的公屋，而土發因為打劫別人，強迫收屋，所以又袋了幾十億元，於是有錢了，可以做善事、合作。

但似乎政府仍然沒有解決問題，就是政府的角色又怎樣？似乎只得一點，就是既然李國能主席說要在西九龍或者其他地方找些地給他進行安置，政府就給他第一塊地，所謂開球禮(kick-off)，使到土發公司慢慢可以一個搬一個，但實際上是否一塊地或細細塊的地就能夠一直滾下去賺錢呢？除非以後將商業原則推到極端，給很少賠償，安置又希望盡量抓得很緊，否則的話，那個想法只是將很多責任分散，政府沒有承擔，正如周梁淑怡議員所講的「無本重建」，那有這麼化算的，政府還須顧及社會界外效益，改善環境，為市民帶來福祉，就算政府在其他福利服務都要投資下去。

還有，不要忘記，環境改善之後不僅是居民受益，附近土地重建時，無論是地產商或其他人再重建，是會有所謂增值的，印花稅等的收益都會增加。那些無形的利益，政府完全一概不計，沒有那麼便宜可以「無本重建」，如果政府不想注資，不想撥出土地的話，根本只不過是杯水車薪。

政府另外一個建議，綜合來說，一直環繞財務可行性為主，我並不反對一定要可行，不可行的話簡直做不到，但要否考慮優先次序，例如那個區的破舊程度特別嚴重或者需要改善的急迫程度，優先次序是否較重要呢？如果那舊區破爛不堪，水渠又爆、污水亂流、

又治安不靖、罪案溫床，政府出錢都應該要重建。舉例：有些成本是沒有計算在內的，在荃灣區，有四成警力去巡邏，巡邏戴麟趾夫人美沙酮診所，所謂高空巡邏，看看有否吸毒者「拍針」、騷擾居民，那些成本政府不計，太古城是否需要警察高空巡邏呢？是沒有的。那麼省回那些金錢，又有否計算呢？其實要計的，很多這類成本的節省(savings)是要計算的。

現在，政府似乎連汽球都不會拋出來試探反應，不會幫私人發展商收地，政府說此舉太過分，我恭賀政府還有僅有的良知。但是政府接着說要用獨立的估值師看看那件事是否合理，問題由此而生，我固然不希望業主開天殺價，不切實際的希望得到重建之後的利潤，但實際上，業主是否應該分享一部分重建的利潤呢？誠然，土發公司有徵集土地的能力，令到原本不能重建的現在都可以重建，但請記住，很多時決定分散業權的土地能否重建時，往往都可能很主觀的，所以要很小心。如果動輒就將有關土地劃為綜合重建區，但如果樓價稍有波動時就放棄的話，那麼荃灣、西環等區的居民就很苦了。這是須要政府檢討的，不單是剛才的例子。

此外，詹培忠議員所講的收回官地條例，有很多濫用情況。明明是百分之四（都是荃灣的例子）是收回來建天橋的，條路剛剛夠過，但卻整幅土地收回，接着就拿去拍賣，這怎可以說是有道德的政府所為呢？詹培忠議員說行政局已經良心發現，以後都不敢這樣用了，我不知道他所言是否屬實，但我希望他所說是正確。但我亦希望在下一年，如果行政局有所變換時，究竟政府還會不會用這個原則去收地呢？亦都很成疑問。

主席先生，我不能一一回應議員的發言，就此作結，但希望各位日後將詳細意見交給政府研究，令市區重建做得更好。

涂謹申議員的動議付諸表決。

聽取聲音表決。

主席表示他認為動議已獲通過。

涂謹申議員要求分組表決。

主席（譯文）：本局現在開始分組表決。

主席（譯文）：可否請各位議員現在開始投票？

主席（譯文）：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、譚耀宗議員、黃宏發議員、杜葉錫恩議員、陳偉業議員、張文光議員、詹培忠議員、馮智活議員、馮檢基議員、何敏嘉議員、林鉅成議員、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、黃偉賢議員、鄧兆棠議員、陸恭蕙議員、陸觀豪議員及李卓人議員對動議投贊成票。

布政司、律政司、財政司及鮑磊議員對動議投贊成票。

李柱銘議員、周梁淑怡議員、劉健儀議員、劉華森議員、黃匡源議員、鄭慕智議員、潘國濂議員、楊孝華議員及田北俊議員投棄權票。

主席宣在有 23 票贊成動議及 4 票反對；他於是宣布動議獲通過。

漁業發展

李永達議員提出下列動議：

「鑑於港口及機場發展工程的進行，本港水域的海洋生態質素惡化，令漁民的漁穫大幅減少，嚴重影響漁民的生計和捕魚業的生存。本局敦促政府盡快制定漁業政策，確保漁業能夠在本港生存及發展；並檢討給予受影響漁民的特惠金額及其計算方法，使有關金額能如實反映他們的損失。」

李永達議員致辭：

主席先生，這一屆立法局會期不久便終結，作為本港第一批經直接選舉晉身立法局的議員，我回顧過去 4 年的工作，實在是百感交集。今日我代表民主黨提出辯論關於漁業發展及賠償的問題，我抱着的心情，是憂感中帶着憤怒。本人與民主黨的同事在進入立法局後，一直關注着這問題，我也記不起有多少次在公開場合和以各種方式與政府官員討論這個問題，提出意見、理據、資料，要求政府檢討政策、積極解決問題。但是，政府官員總

能夠花上兩三年時間繞圈，逃避問題，到避無可避的時候，就要做調查研究，再拖一兩年或兩三年。我們感到憤怒，因為這樣拖延，令漁民「無啖好食」，我們憤怒，因為我們不能接受，大家生活在同一天空下，政府可以因為機場工程最後得到利益，而有些人、有些團體卻遭到這樣不公平的對待及損害。

主席先生，我必須向各位同事簡述基建工程對漁業的打擊及漁民的苦況。

可能大家未必知道，八十年代本港捕魚業的漁獲量一直上升，在一九八九年的高峰期，產量高達 234000 公噸，但是自從新機場核心工程開展後，漁獲量便逐步減少，一九九三年的產量較一九八九年少 15402 公噸，跌幅約 6.7%，同期間，即八九年至九四年，從事捕魚的漁船數目，由一九八九年的 3800 艘下跌至一九九四年的 2600 艘，跌幅高達 32%。

我們認為漁獲減少，起因是挖沙和卸泥等工程破壞近岸水域的海洋生態。其中一項證據是在近岸設立的養魚場的魚產量，在同期間亦下跌了 12%。另外，漁船減少的幅度比捕魚業漁獲減少的幅度大，顯示結束作業的漁船主要是在近岸作業而產量減少的漁船。

結業並不是漁民所願意選擇的路，但他們還可以有甚麼選擇呢？根據一九九二年一項由我們及陳偉業議員辦事處及長洲一個漁民團體所做的調查，長洲漁民現在的漁獲只及從前的一至四成，一年的漁獲損失金額由 3 萬元至 20 萬元不等。此外，他們的漁具被污泥中藏着的泥頭破壞，損失數以萬元計。由於很多近岸作業的漁戶，其家庭中尚有子女在接受教育，所以即使船隻的性能容許，他們亦難以轉往大海作業。因此，結業成為不少漁民無可奈何地要走的路。

至於沒有結業的漁民，他們的生活亦不好過。本港目前經憲報公布的海上廢土場面積共 1734 公頃，此數字尚未包括受非法卸泥影響的水域面積。卸泥令這些水域的海洋生態受到破壞，可能需時多年才能夠修復，甚至永久不能修復，嚴重削弱了本港的漁業資源(fisheries resources)。

民主黨一向認為，政府有責任向因填海、挖掘或傾卸工程而受損失的漁民作出補償。經過長期爭取，一九九三年五月七日，港府向立法局財務委員會申請將發放給捕魚業漁民的特惠津貼總額，由 5,860 萬元增加至 2.55 億元。由於知道漁民的損失慘重，當時我們並不滿意這補償金額。但由於漁民急需得到補償，我們當時支持撥款通過，然後繼續爭取增加補償金額。

這兩年間，我們不斷聯絡漁民瞭解情況，並與漁農處、規劃環境地政科和經濟科等部門洽商開會，反映目前計算特惠津貼金額的基準的問題，要求澄清根據甚麼數據計算津貼金額。我的同事楊森議員會在隨後的發言解釋這方面的問題，詳細分析。在這裏我只想指

出，目前政府發放給漁民的特惠津貼，並未符合一九九三年五月七日財務委員會通過的標準。當年的文件 FCR(93-94)25 指出捕撈漁民所得的津貼金額，應相等於漁船船主或操作者 5 年的入息淨額，是 5 年的入息淨額。但是據坪洲的漁民透露，大部分漁戶只能得到 9,000 元左右的特惠津貼，是 3 年來九千多元。我們無法想像，無論用 3 年又好，5 年又好，漁戶的入息淨額竟不足 9,000 元，一個月不夠 200 元。我們不明白漁農處的官員是如何計算出這完全違反常識的結果。若果工作 5 年所得入息還不及幾個月的綜合援助金額，漁民應早已放棄捕魚了。

主席先生，可惜，兩年來，在無數次的會議上，我和陳偉業議員每次開會都問，究竟漁農處所根據調查的基準是如何得知，可否將調查結果給我們看，可否將計算特惠津貼的方程式給我們討論，答案是全部不可以。反而卻要我們相信計算準確及科學，怎可以如此呢？主席先生，我所講的情況其實政府官員是知道的，兩個月前我與陳偉業議員曾與副規劃環境地政司麥振芳先生交換意見，而麥先生亦答應就特惠津貼的問題進行檢討。上星期五，我又與陳偉業去見麥先生，可惜麥先生有恙在身，改由署理該職的王永康先生與我們和漁民代表會面。很不幸，王先生給我們的答案只是，政府目前已用盡一切行政措施令特惠津貼金額盡量合理，若果要在政策上有大轉變，則要待十多個月後有關的顧問研究完成後才作考慮。

王先生的答覆令我們對政府極之失望。大家想一想，十幾個月的檢討要做到九七年初，之後，再交給部門去重新評估一個政策，再給行政局通過，動輒又要多一年，即最快都要九八年初才有新的賠償計算方法。九八年初，差不多全部機場核心工程都完成，亦無新的賠償，這檢討對這幾年生活困苦漁民又有何幫助？我們提出漁民補償問題，已非一朝一夕的事，但是理性討論和耐心等待的結果，仍然是等待。如果衣食無憂，只是等待一個公正的結果，那還容易忍耐。但是，漁民目前面對的是溫飽的危機，難道要他們餓着肚子等研究完成，然後再等政策檢討？所以，希望經濟科及規劃環境地政科的同事可否再嚴肅考慮多一次，就是做一些短期較易完成的調查及研究基準，可以短時間內改變一下賠償方法。我們並非要求毫無理據下修改政策，但是，政府難道不可以在這段時間給漁民多一點支援嗎？是否迫漁民去申請綜合援助金或者當捕魚、漁民、蝦艇等名詞在香港成爲歷史，我們才將特惠津貼適當提高？

主席先生，民主黨要求政府盡快檢討特惠津貼，特別要照顧下列 5 方面：

第一、政府應一次過審核漁民在各個受影響的漁場所應得的補償，確保總額等於有關漁船在那些漁場作業 5 年的入息淨額。

第二、發放津貼時應將計算金額的基數，清楚向漁民列明，這些基數包括不同類別漁船每年在個別漁場所得漁獲，漁船在一年裏到個別漁場捕魚的日數和魚產價格標準等。

第三、找出被非法卸泥污染的漁場面積，向在這些漁場作業的漁民發放特惠津貼。

第四、漁民在捕魚時，被機場工程破壞漁網及漁具，應該有所補償。

第五、將現時上訴委員會組成改變，將政府代表減少成為少數，加入漁民及漁民團體的代表，令上訴更為公正。

至於漁業發展方面，我希望政府盡快制訂長遠的漁業政策，採取魚類保育(fisheries conservation)的措施，例如人造礁(artificial reef)，政府必須在政策制訂的過程中充分諮詢漁業人士，確保有關政策能配合實際作業的情況。同時，政府應研究如何使本港水域的海洋生態能在主要的港口及基建工程完成後，得以復甦，能繼續孕育漁業資源。

主席先生，檢討特惠津貼金額和制定確保漁業能繼續發展的政策，都是刻不容緩，不應怠慢，希望政府今日能帶給我們積極的訊息。

我謹此陳辭，提出動議。

動議經向本局提出。

潘國濂議員致辭：

主席先生，香港人對健康日益關注，對食用「紅肉」較為節制，喜歡食魚的人不斷增加，魚類已經成為市民大眾不可缺少的主要食糧，因此香港 600 萬人的魚類供應必須得到保證。同時，漁業是香港數萬漁民賴以為生的行業，隨着香港不斷發展和各國海域漁業保護政策，他們的生活正受到威脅。因此，無論是基於全港 600 萬人的利益，或漁民的切身問題，政府都應該有一個完整而又趕得上時代的漁業政策。

漁業政策首先涉及魚類供應。我們不要忘記，漁業政策要為 600 萬香港人提供主要食物，其供應的質和量應有一定的保證。隨着公海濫捕，和中國經濟發展對魚類需求的增加，保證充裕和高質素的魚類供應將會遇到愈來愈大的壓力；漁業政策必需對此問題作出探討。

香港漁業在九三年漁獲達到 227000 噸，其中 96% 來自海上捕魚，而 4% 來自海上和陸上的養魚業。香港在公海的漁船隊正受到鄰近國家漁船隊的競爭，香港漁船隊在中國沿岸近海的捕魚作業亦受到規限，而鄰近的其他國家亦對在其領海區域捕魚作出限制，這些都使我們的漁船隊承受相當大的壓力。

香港素來是經濟城市，在國際談判中從來沒有甚麼力量；我覺得，要保證香港人的魚類供應，保障數萬漁民的生活，香港政府應採取較進取的態度，在國際上為我們的漁船隊爭取更大權益，爭取較多捕魚空間，並且在有爭端時出面支持我們的漁船隊。

在海上捕魚的另一問題是在香港海域的漁獲減少，目前有 10% 的漁獲來自香港水域的作業。這方面的漁獲減少，其主要原因是香港沿海的發展，大量的填海、挖沙和棄置廢土，使海水受污染；同時，新機場和大嶼山的有關發展，以至將來的十號貨櫃碼頭興建，使魚苗生長的海域受到破壞，這些都嚴重打擊本港漁業。政府的漁業政策應就這些問題作三方面的考慮。首先，是合理地補償在香港水域作業的漁民的損失，漁獲減少對他們的生活造成壓力，政府對他們應作出慷慨的安排；二是嚴格要求對各種發展項目作環境評估，使發展過程不致對海洋生態環境造成太大的破壞；三是應該積極和大量地推行海域環境再生計劃，提供人工礁，使本港海域的魚苗得以生存和生長。

在養魚業方面，目前有 20 多個海水養魚區，每年生產活魚三千餘噸，但是由於香港的各项發展，使海水污染和缺氧，養魚區的水質正受到嚴重威脅，九三年便有 15 宗紅潮報告，11 宗養魚死亡事件。政府應對經營海水養魚的漁民作出慷慨的體恤賠償，因為他們是香港發展的受害者，為香港的發展付出了代價。

事實上，隨着香港發展的不斷加速，人口日漸膨脹，香港人對海上活動的需求亦不斷增加，以致與海上養魚業競爭海域活動空間，在可見的將來，海上養魚業可能會日漸式微，政府的漁業政策應作出未雨綢繆的準備。

海上養魚的產量近年持續下降，而這種情況在陸上養魚業更加顯著，一九九三年陸上養魚的產量是 5700 噸，比一九八三年下降了約 20%。隨着新界魚塘一一變成高樓大廈，淡水養魚業的衰落亦指日可待。事實上，淡水養魚業的產量目前只佔消耗量的 10% 左右，大部分的淡水魚供應來自中國大陸，這種趨勢將會持續，最終淡水養魚業可能在本港消失，政府的漁業政策應充分考慮這點，對淡水養魚的作業者要有充分的照顧，並對他們的轉業要求有適當的準備。

再說回捕魚船隊，捕魚船隊的漁獲提供香港 70% 的魚類供應；目前有 90% 的漁獲是在香港水域以外捕得的，其作業點遠離本港。在這些地區作業除了需要政府在國際上的支持外，還需要先進的漁船、裝備和技術。政府的漁業政策應為捕魚船隊提供財政、設備、技術、培訓和培養等協助。先進的科技對現代捕魚業的效率至為重要。從衛星通訊和衛星導航，以至魚群探測，都要依靠新的資金和新一代的漁業技術，政府在這方面是應該扶持的。

主席先生，我們談工業發展、金融地位等問題，已談得很多，但漁業政策，卻很少談及；隨着香港回歸，我們的漁業政策亦要與政治配合；在一些應依賴中國大陸的漁業環節，我們應面對現實，未雨綢繆，在將來有發展的漁業環節，我們應投入更多的資源。我們不應墨守成規，漁業政策必須趕上社會的發展。

鄧兆棠議員致辭：

主席先生，保護環境是世界的普遍趨勢，政府在這幾年確實加強了環保的推動工作，使香港在這方面不致過於落後；不過，在推動環保的同時，政府卻又因為基建發展及策略性排污計劃而在海床進行挖沙工程、擴大海洋卸泥區、維多利亞港填海及準備將污水透過深海管道排向南中國海。政府這些自相矛盾的處事態度，其實我們已經司空見慣。政府一手搞建設、一手搞破壞，結果就是不單止破壞了海洋生態的自然環境，更加對本港的漁業造成嚴重的影響。

遠在 20 年前，政府已經將長洲以南的水域，闢作卸泥填土區；4 年前，政府為應付新機場及西九龍填海工程所產生的污泥，將卸泥區的範圍擴大，漁民的漁穫亦因此而減少接近一半。同時，環保署亦展開試驗計劃，把沙田污水處理廠的淤泥，傾倒於橫瀾島對開海面，使到海產貝介的含鎘量倍增，進一步證實了卸泥區確對海洋生態造成影響和破壞。

由九一年開始，受卸泥區影響而導致漁獲減少的漁民，不斷向政府交涉索償，可惜談判持續幾年都未達成協議，結果導致九四年五月發生 300 艘漁船在維多利亞港海上遊行，抗議政府漠視漁民生計及爭取合理的賠償。雙方的爭拗焦點，在於政府只允向受影響的漁民發放“特惠津貼”，但漁民則要求不只特惠津貼，還要求「賠償」而且賠償不理會船隻在深海作業或者淺海作業，即是不管大小。當然，賠償金額必定是高過特惠津貼，政府堅拒賠償無疑可節省公帑，問題在於這對真正受影響的漁民是否公平？漁農處要漁民提出真確證據，某一項工程的進行影響到某地區之水質變化而導致影響漁獲，才可獲得賠償。不過，要漁民證明這兩者的關係並不容易。漁民要“靠水食水”，政府因卸泥而導致漁獲海產減少，賠償的責任確是無可推卸。現行的索償條件及計算方法，既是苛刻，亦是僵化及缺乏彈性，令漁民難以索償。就算僥倖獲得賠償，但金額卻未可切實地補償他們的真正損失。而且補償金額，竟然因時而異，因地而異，這造成了漁民之間的矛盾。故此我同意有關的制度必要作出切實的檢討，以保障漁民的權益。

除了卸泥影響海洋生態之外，未經充分處理而排出的污水，亦對水質造成了嚴重的污染，其中以吐露港的情況更加值得我們關注。根據資料顯示，吐露港在過去 4 年共發生 27 次紅潮，較其他水域的發生次數為多。而本年初的首三個半月之內，全港水域發生了 12 次紅潮，吐露港則佔了 5 次。吐露港一再出現紅潮，主要是受大埔工業邨、大埔與沙田的污水處理廠及船灣垃圾堆填區分別排出的污染物質所造成，紅潮的侵襲，令到吐露港一帶的養魚戶損失慘重。

漁家的作業，在本港的經濟活動及民生關係上有一定的份量，可惜的是，漁業的發展一如農牧業一樣，長期以來都被政府忽視，我希望政府能夠改變這態度，積極協助漁業的發展，使漁民的生計得以維持。此外，政府更加是要言行一致，盡速採取適當的措施去保護海洋生態，使自然環境得以保護。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議！

楊森議員致辭：

謝謝主席先生。飛機場、中華白海豚及漁民的生活，三件事講起上來好像沒有甚麼關係，但因為要興建新機場大興土木及大型基建工程，影響很多海洋生物的生態及漁民的生活。今天，李永達議員的動議希望能引起對漁業發展及對漁民賠償更加密切留意。

一九九三年五月七日，財務委員會批准增加向受填海或發展工程影響的漁民發放的特惠津貼，當時政府已清楚知道，受影響的漁民很難轉往其他漁場作業，轉投有關行業的機會亦不斷減少。結業的漁民將要長時間面對生計困難，向他們發放足夠的特惠津貼是極之重要的。文件並指出建議的津貼額相等於漁船船主／操作者 5 年的入息淨額。這個標準與補償因法定作業權被收回而停業的準則相近，反映出政府逐漸明白到不應單以恩恤的態度發出津貼，而是應該對被剝奪了生計的漁民作出補償。

很遺憾，在實際執行工作上，當局並未按照上述精神而行，更加未能體恤漁民本身的限制。

特惠津貼金額偏低是一個無可爭議的事實。我想進一步就坪洲漁民得到的津貼額解釋不合理之處。首先，我們明白到漁民不會只到單一的漁場作業，而漁民所得到的九千多元津貼，只反映他們在某一漁場作業的入息。但是漁民作業的漁場數目通常只有 6 個左右，就以漁民每年在一個漁場兩個月計算，5 年即共 10 個月的時間，若只能賺取九千多元，每月收入便只得九百多元，恐怕連漁船運作支出不夠。因此，當局肯定是低估了漁民的正常收入。

我們知道長洲的漁民曾經就特惠津貼金額偏低的問題向有關的上訴委員會提出申訴，但是絕大部分申訴被駁回，而駁回的原因是漁民以私營海鮮檔的單據，作為漁獲量的證據，但這些單據未經查核，不能採信。對於上訴委員會以此為理由，不對特惠津貼額作出覆核，本人認為是不適當的。正如漁民所反映，他們幾經辛苦才收集了單據，提出上訴，卻被無情地拒絕，令他們感到為難。

其實，政府只要利用一九九零至九一年進行的漁獲調查去驗證漁民的上訴證據，便可得到一個令人心服口服的結果。但是上訴委員會卻以有技術困難為藉口，拒絕這樣。另外，漁農處稱上述調查為計算特惠津貼主要基礎，但卻一直不肯公布該調查的結果，是一種黑箱作業的表現。同時，上訴委員會的成員和計算特惠津貼跨部門工作小組成員，很奇怪都是來自同樣的政府部門，很容易出現偏袒的情況，其公正性也受到質疑。

目前當局處理特惠津貼的程序確實有很多模糊和不足之處，除了漁獲數據不清楚外，對於哪些漁民有資格得到津貼，也沒有明確的界定，不能排除有些人在當中混水摸魚，奪去了真正合資格漁民所應得的補償。當局必須在這方面加以改善。

民主黨建議政府將上訴委員會改組，成員組合中，政府部門代表、專業人士和民選議員應各佔三分之一，此舉可有助提高委員會的代表性和上訴結果的可信性。

另一方面，非法卸泥活動令受污染漁場範圍較憲報所界定的廢土場範圍更廣，若不向在這些漁場作業的漁民發放特惠津貼，是不公平的。當局必須在檢討政策時，將這些漁場納入補償範圍。

本人寄望當局正視上述問題和建議，並在檢討政策後，盡快向漁民提供有追溯性的補償。

其實我們發展香港，興建新機場，大家都見到是社會的需要，但我們不應爲了這種建設，而令到一些人，特別是漁民受到很大的打擊。

主席先生，本人謹此陳辭，支持李永達議員的動議。

劉華森議員致辭：

主席先生，香港的初級生產(primary production)，比如漁、農這些產業，雖然佔本地生產的一小部分，但是我們不能夠忽略其重要性，因爲這些產業是我們民生所需。目前香港市民普遍認爲魚是健康的食物，在魚量的消耗方面，以每個人的消耗量計，我相信除了日本之外，港人是最高。但是我們吃的魚，現在只有六七成是本港漁民捕捉回來的，其餘都要進口，若果我們任由捕魚業萎縮，我們就要大量進口所需的漁產，這樣不只影響香港的經濟，更加對漁民的生計有重大的打擊。

各位議員已經就漁民的困苦說了很多，我只是談一談在近岸作業的漁民。其實這十年來，因爲工業污染和濫捕，加上非法使用魚炮等等，已經令到近岸的漁民生計無着，有很多已經轉業，現在更加上興建機場等等的工程，令到泥土傾倒在魚類的養育區，令到差不多等如沒有近岸的魚類。至於養魚業亦因爲工業污染和養魚區陸續減少，導致生產亦陸續減少。對於離岸作業的漁民，因爲近十多年，漁農處已經提供很多低息貸款給漁民將船隊機械化，所以現在機械化漁船的船隊是相當大的。一方面漁隊大，第二方面我們可以捕魚的區域逐漸減少，漁民在南面由海南島一直至北面的韓國都有作業，但是每每因爲誤闖其他國家的漁區而被拘捕、罰款、甚至有些喪失生命，所以我提議政府在這兩方面的政策要有深切的改進。

在近岸方面，我們一定要盡量改善本港海底的環境，加快發展海底公園，維持一個適合魚類生長的环境，當然這些不是給漁民捕魚的，是改善我們海底的環境。第二，我們要切實研究人工礁對於魚類保育、養育的可能性，我相信這是可行的，但所需的金錢很多，即是說在我們的近岸重新造成一些環境，給予幼魚可以生長，而在推動水產養殖方面，要更加多研究，協助養魚業繼續發展、改良其飼養技術。

至於離岸作業，我們所做的工作很少，因為我們與鄰近的國家很少聯絡，希望政府能夠與鄰近國家的漁業組織團體一齊商討，可否共同合作發展公海的資源，以擴大漁區，我知道這是很困難的。

此外，我們希望能夠利用香港的地理環境和交通上的優勢，或者可以發展香港成為東南亞區域一個海產集散市場，即是附近的海產完全運來香港作批發買賣，從中能夠在經濟上發展。

最後，漁業加工的問題，在日本漁業加工是很先進的，希望政府亦都研究如何可以促進一些漁業加工的工業，以便我們更有效地利用資源。

以上只是我認為政府應該盡量用公帑來做研究，因為我知道這個問題是很困難，但是亦要研究，因為這關乎民生和經濟。

本人謹此陳辭。

譚耀宗議員致辭：

主席先生，關於本港海域受到大型基建和填海計劃的污染，我相信總督會有很深刻的體會；因為在他九二年抵港履新的第一日，就在維多利亞港遇到漁民請願，經過接近 3 年時間，港府初步完成了對在本港各個海域作業漁民的賠償，問題暫告一段落，而稍後會展開處理對有遠洋作業能力漁船的賠償。

根據港府的政策，漁船主要分為 15 米以下和 15 米以上兩類。15 米以下的漁船，由於設備和續航能力所限，只能在本港海域內作業，因此，這類漁船受到海港污染的影響最嚴重，所得的賠償亦相對地較多；至於 15 米以上的漁船，由於有能力到比較遠的地方如南中國海作業，受到的影響則較小。

漁農處早於九零年初期，一些大型基建工程尚未展開之前，已對在各個海域作業的漁民進行實地調查，收集他們漁獲價值的資料，設立資料庫，相信作為日後考慮賠償的基礎。

經過 3 年時間，政府跨部門小組一面為受影響的漁民登記，一面發放賠償。現時，只剩下少數在大嶼山南面索罟群島，和港島以南蒲台群島作業的漁民未賠償外，15 米以下的漁船大致處理完畢。不過，在這段期間，不少漁民對賠償金額有異議，因而促使 42 個漁民團體組成香港漁民團體聯席會議，跟跨部門工作小組磋商，並且在港海內亦進行多次抗議行動。

主席先生，漁民的不滿情緒是完全可以理解的。他們不是反對政府分海域賠償，亦不是反對按漁船類別賠償，也不是完全反對按資料庫的數據賠償；他們只是不明白政府官員計算的準則，和接受不了賠償額差別的距離。

以最早受機場工程影響的赤鱸角及東涌海域為例，這裏最早獲得賠償，不同種類船隻的賠償額由 8 萬元到 9,000 元不等。但最近獲發賠償的屯門海域，漁民最高得到三十多萬元，最低亦有四萬餘元，差不多是東涌海域的 4 倍。論工程對生態環境的影響，東涌不比屯門為輕，兩處海域的距離亦不遠，無理由賠償額卻有如此大的差距，這樣很容易會給漁民一個錯覺，以為愈遲同意賠償額，就會得到愈多賠償。而政府官員之前所講的種種根據，亦變得無說服力。

當然，在我和民建聯同事曾經協助的個案中，的確出現過一些不公平、不合理的情況，例如，海事處對漁船活動範圍並無限制，但對船主卻透過發牌限制作業區域，如果船主違反規定，賠償便會被削減。主席先生，漁民在茫茫大海中作業，追逐魚群而穿梭海域；經過一段時間，很自然會由一處海域轉到另一個海域，如果因此而被剋扣賠償，只是坐在辦公室的高官，不理解漁民的習慣。

同樣，15 米以上的漁船，大部分的確在南中國海作業；但有一部分雙拖漁船，主要在西貢以東海域作業，亦有一些船主考慮到船齡和天氣，只會在本港海域邊緣一帶作業，他們同樣受到本港海域污染所影響，令他們蒙受損失。

現時，在三千多艘 15 米以上的漁船當中，據香港漁民團體聯席會議反映，跨部門小組已為其中大約一千七百多艘船登記，政府雖然無明確承諾會作出賠償，但我希望跨部門小組能夠繼續跟香港漁民團體聯席會議磋商，汲取過往的經驗和教訓，訂出一個漁民能接受和明白的準則，再酌情給予賠償，以免日後再發生同類糾紛。

關於香港漁業發展，近岸海域已經受到不同程度的污染，我希望當局馬上停止在本港海域傾倒廢料和挖掘海沙，讓本港海域生態得以慢慢恢復過來。至於遠洋作業，我希望政府與廣東省保持聯繫，以確保漁民在本港水域不受海盜威脅；漁民一旦遇劫，兩地治安單位可以在短時間內協調，派出水警趕往保護漁民。此外，水警亦應該加強在本港水域邊緣巡邏，檢控一些使用毒藥、炸藥濫捕的漁民。

本人謹此陳辭。

黃匡源議員致辭的譯文：

主席先生，香港基建的發展，以及 600 萬人居住在彈丸之地所造成的污染，使近岸作業漁民所賴的魚量日漸減少。他們本身其實也難辭其咎，原因是他們使用魚炮和毒藥捕魚，導致海洋生物大受摧殘，不能再有魚苗來繁衍補充。

可是，政府的漁農處又做了些甚麼去教育我們的漁民呢？我很同情漁民，他們傳統的近岸漁業所賴的魚量劇減。各位議員也知道，我熱愛釣魚，但我已放棄在香港海域垂釣，因我在潛水時，看見海中生物已所餘無幾。

漁農處沒有近岸海洋生物的詳細基線數字，實難以令人置信。最近，由於挖沙工程等等，漁民獲得特惠津貼，但這種特惠津貼，不是根據科學證據，例如海洋魚量計算，卻是按易於受人操縱的卸下漁穫數量來計算。直至最近，環境及自然保育基金才撥款給香港大學為我們海洋的生物多樣化，進行全面的研究。

漁農處在最近的資源分配行動中，要求撥款 1.08 億元，以協助漁業生境強化計劃及強化海魚生態系統計劃之下的人工礁，補充魚量，但此舉並不成功，我非常失望。難怪漁民認為政府，以至所有陸上居民，都與他們的利益背道而馳，打擊他們的生計。

麥高樂爵士，我明白明年的財政預算不再由你負責，但請向你的繼任人指出，現該是香港為本地漁民做點事的時候了，這點事其實很久前便應該做：就是修復漁類的生存環境，使漁民能夠賺取合理的生計，而全體香港市民亦可以享受新鮮和負擔得起的海鮮。

主席先生，我支持動議。

黃宏發議員致辭：

主席先生，我發言支持李永達議員的動議。我支持之餘，亦想提一提我對這個動議本身的一些字眼有些微言。

第一，就是前半部有關港口發展、機場發展，致令本港水域海洋生態的質素惡化，漁獲減少等，這是事實。事實上，香港的漁船隊基本上在香港水域之外作業，所以，可能最近幾年漁獲減少了，但是歷年來的百分比是相當低的。在漁獲方面只有增加，沒有減少，即使在最近減少的情況下，漁獲本身的價值是增加了的。香港的漁船隊在海外作業回來，大概 90% 的漁獲是在香港水域之外捉回來的，其中全部漁獲之中大概 70% 左右運回香港；而香港人自己所食用的漁獲都是 70% 左右，其餘 30% 是進口的，因為可能大家口味不相同，因而要從外地買回來，而香港本身的漁獲亦賣往其他地方，如中國某些地方。所以，我認為整個動議，說由於港口發展、機場發展，使到本港海洋生態惡化，令到漁獲減少，漁民很難生存這句說話很難站得住腳。我同意在生態惡化的情況下，大約有 10% 的沿岸作業漁民受到很大影響，所以應該對他們公道，作出賠償。同時，更加積極的做法是鼓勵他們改行深海作業，往香港水域以外的地方，作深海捕撈才對。

因而帶出第二部分，即制訂漁業政策，我十分同意，確保他們可以生存，事實上他們能夠生存，仍然生存中，不過要轉業轉型，要發展下去也可以，須視乎稍後經濟司有何新的政策提出來。

在計算漁獲賠償方面，許多計算方法是有很多問題存在。這些問題包括了如果是受到挖泥、機場工程、港口發展影響，因而令到海床不能夠復甦，漁獲減少的情況下，究竟復甦期是多久？是1年、2年、3年、4年、5年還是6年，沒有人知道，政府一口咬定3年便可以，所以賠償漁民的賠償額以3年漁獲來計算，作出賠償，但我深信5年也可能不行。因此，用一個這樣的計算方法，是大有問題存在。這個問題相當複雜，我希望大家明白這問題的複雜性之後，加一點心思想一想。

剛才劉華森議員說，香港的漁農業佔本地生產總值一個很小的部分，可能0.5%左右，但事實上對生計有很大影響。農業方面，以往養豬佔全港人的一年食用大概是20%左右，後來變成15%，現在可能不夠10%，這是由於我們有某些政策使然，這些政策是必要的，政策推行得好與不好，姑且不說了。蔬菜可能仍然可供應40%左右，雞可能40%左右，可以看到這仍然十分重要，即使是少一點，也可以令到價格方面有一個指標，不會任由入口貨魚肉，任從宰割。漁業方面，鮮魚不一定是游水海鮮，也包括冰鮮的，佔了我們全部需求70%左右，不是說我們不能供應，我們可供應90%、100%也可以，只不過可能大家口味不同，我們將部分賣往其他地方。因此，漁業在香港，不要說本地生產總值，而是事實上在於民生方面是十分重要的。

我們一直吃的魚，主要是香港漁隊捕回來的。在這樣的情況下，大家要明白一點，有些甚麼政策可令到香港漁隊能夠在現時這樣的經濟環境下，在人人認為不重要，對經濟不產生大作用情況之下，仍然得到一些公道、合理的支援。我感覺我們現在對他們的支援減少了，以往如漁農處漁業科方面，以前有研究船，第一艘叫做「聖瑪利角號」(Cape of Saint Mary)，後來一艘叫「大信號」，但現在沒有了。現在漁農處漁業科的人員，只是大概100人左右，以往是多許多的。

我們對於香港漁民、漁業，無論是近海、深海捕撈或者是養魚業有多大協助呢？其實是日漸減縮中，這是對與錯呢？我不說究竟是否要津貼他們，而是假如這件事本身是相當重要的話，我們應該想一想，究竟是否應該完全不理？對於出海捕撈的香港漁隊，我們究竟有否提供漁港給他們呢？有的只是避風塘，但又說污染了避風塘的水質。這樣的話，我認為我們缺乏了長遠的漁業政策。因此，雖然經濟司已經答應了提出一些漁業、農業政策，但只是提出農業政策已受到很大非議，漁業政策至今尚未提出，我希望能夠盡早提出，交給漁農業諮詢委員會討論一下，也交給本局、市民大眾諮詢一下，看看究竟是如何重要。

我想指出一點，我們每年大概食用約21公噸海鮮，海鮮不一定是游水的，這是相當多的數量，既然大家認為食魚是很重要，對於身體健康很重要的話，應不應該就着漁業政策做一些工夫？剛才大家說要多做年多時間的研究才可說賠償問題，我認為漁業諮詢資料的調查是一項必要做的工作，因為不作這種調查，很難確定復甦期是多久。進一步我想提一提的，正如剛才劉華森議員說了，可否有些貸款協助漁民在轉型期間購買一些鐵殼船出海捕撈；至於外海養殖，香港本身的海魚養殖可能困難，外海養殖可否發展一下呢？最後我想提一個意見出來，既然大家明白到漁業那麼重要，是否應該設立一所海洋漁業博物館呢？

陳偉業議員致辭：

主席先生，4 年的立法局議員生涯快要結束，若市民問我過去 4 年最經常處理哪個問題，我會毫無保留地說是漁民的問題。在過去 4 年裏，會見漁民、與他們一起和政府部門開會為他們爭取合理的補償，已成為我日常工作的一部分。從事漁業的朋友，可說是最與世無爭的，他們所爭取的只不過是在辛勤捕撈之後能有豐富的漁獲，得到兩餐溫飽。但是自從大規模的填海、挖沙和卸泥工程展開後，他們所能撈起的是淤泥、是廢物、是失望。對於漁民來說，生活所依全在於一個令海產生生不息的海洋。填海、挖沙、卸泥令他們失去依靠。換言之，港英政府已經給本港近岸作業的漁業判了死刑。

其實，這種情況是經濟科的職責之間所構成的矛盾所造成。經濟科負責統籌港口及機場發展，但它同時亦是管轄漁業事宜的決策部門。發展港口及機場引發大規模的挖沙、卸泥及填海工程，對海洋生態造成莫大破壞，這明顯地違背漁業生存和發展的利益。毫無疑問，發展新機場和港口都是本港的需要，但是在這樣的情況下，經濟科實在有責任設法為漁業拓展生存空間，並保證因工程而蒙受損失的漁民得到合理的補償和支援。可惜，這幾年間海上廢土場的面積不斷擴大，達到千多公頃，近岸水域水質不斷惡化，不但即時的漁獲減少，魚類的繁殖也逐漸斷絕。

對於這種情況，經濟科和漁農處都只是採取隔岸觀火的態度，好像毫不介意漁業被淘汰。漁民朋友感到，漁農處不但沒有給予他們實質的幫助，更常常以技術官僚的作風面對他們的問題，在科學專業的幌子下，漠視漁民向他們反映的情況，逃避面對理論與實際脫節的事實，漁農處可以說是實在有愚弄漁民之嫌。即使不是存心愚弄，也是處事怠慢。舉例說，關於淤泥對養魚死亡率的影響，漁農處一向不信任養魚戶所提供的資料和論據，當養魚戶出現大量死魚的情況時，立即通知漁農處，要求派員觀察及測量水質，由於水質情況會受卸泥船活動頻率和水流等因素影響，可能每天或者每小時都引起水質變化，必須及時調查，才能掌握情況。但是漁農處往往在接到要求後的兩三天才派員到場調查死魚的情況，試問怎能找得到實際的資料和證據呢？所以養魚戶對漁農處感到失望，亦感到無奈。

主席先生，許多同事剛才已清楚說明賠償方面很多的問題，最近坪洲的漁民中，有 3 個比較極端的個案，他們最近得到賠償每戶只得 400 元，這 400 元是計算 5 年漁獲的損失，可以說這些賠償比行乞的錢還少。我們不明白政府官員可以相信這 400 元是合理的補償。我們體諒到官員受現行政策掣肘，但是漁民不斷向政府部門申訴，而政府卻遲遲不檢討政策，可以反映他們良知方面可能出現了問題。

上星期五，我與李永達議員見政府官員的時候，我多次在會上指摘有關人員當時在會上的表現冷血，希望今日經濟司回應議員的問題和有關政策時，不會給我們那樣的感覺。

主席先生，政府部門在九四至九五年度管理開支高達 2,500 億元，其中用於環境影響評估的顧問費用也數以十億元計。但是政府發出特惠津貼總額只得 2.5 億元，這是 5 年漁民賠償的計算，根本未能反映漁民的實際損失，在僧多粥少的情況下，部分漁民得到的津貼額可以說連吊鹽水也不足夠。

最近本港的失業情況備受關注，我們十分憂慮被迫結業的近岸作業漁民將會變成失業大軍的一員，由於漁民長期在海上生活，他們生活方式和工作節奏與其他勞工有所不同，即使在岸上找到工作，要適應也不容易。最近有兩名長洲漁民轉投了建築業工作，但卻在一次沙井意外中吸入沼氣，生命面臨危險。這方面充分反映漁民轉業的困難。

主席先生，目前本港有漁民 2 萬人左右，其中很多從事近岸作業，如果政府不保護漁業的生存，肆意讓工程破壞他們所倚賴的海洋，只怕這 2 萬人中，有部分人的生計快要斷絕，而漁業也會從香港的歷史中消失。主席先生，我強烈要求政府盡快調整特惠津貼金額，並訂立長遠的漁業政策，以確保本港漁業，特別是近岸作業，能繼續生存和發展。

我謹此陳辭，全力支持李永達議員的動議。

經濟司致辭的譯文：

主席先生，首先請讓我說，當局支持這項動議，因為當局有漁業方面的政策，我們希望漁業能維持下去，並且有所發展。現在我們要面對的，是部分漁船的問題。這些漁船正面對一些暫時性的困難，我們希望能設法幫助他們渡過目前的難關。

我想先就漁業發展政策作出回應。漁業對本港的經濟貢獻良多。香港的漁船隊一九九四年的漁獲估計有 21 萬 1000 公噸，價值超過 20 億元。當中運回香港以供港人食用的新鮮海產約佔 71%，而在所有漁獲中，約 10% 來自香港水域。當局政策的目的是促進漁業的發展和推廣，以及使漁業資源雖不斷漁捕仍得以維持，使鮮魚的供應量保持穩定，以供本地消費者食用。當局為了執行這個政策，採取了一系列措施，包括：提供技術上的支援，例如漁船設計；向漁民指示漁業資源的位置；向漁民提供貸款及職業訓練以促進生產力及由漁類統營處經營批發市場。此外，當局亦參與地區舉辦的研討會，研究管理南中國海及其他鄰近水域的漁業資源問題。當局會繼續以這些方式支持漁業，而且將來還會採取魚類保育措施，以促進漁業長遠和持續的發展。稍後我會就這方面作詳細討論。

香港的港口及機場發展無疑對本港沿岸漁業的生存造成重大的影響。政府十分了解這一點。我們估計由機場核心計劃及其他大型發展計劃引發的挖沙、填土及卸泥工程會影響大約 2 萬 7000 公頃沿岸漁場，即大約香港水域的 17%。這樣，約 1500 名在沿岸作業的小漁船船主的生活就會受到影響。不過，我們必須正確地了解這個問題達到哪種程度。自從一九九一年這些工程積極展開以來，香港的漁船隊的漁獲中約有 90% 是在香港水域以外捕得，而漁獲的總量也穩定地維持在每年超過 21 萬公噸的水平。

這是否表示我們就可以罔顧沿岸作業的漁民的利益或對他們所面對的問題視若無睹？絕對不是。我們已採取了一些措施：我們已進行了一項評估工作，研究問題的大小和受發展工程影響的水域範圍。我們亦制訂了一項政策，為所有倚靠在本港水域作業以賺取部分或全部收入的漁民提供特惠補助。考慮到沿岸作業的漁民生活所受到的影響、受影響的程

度和他們需要前往其他水域作業或轉業的可能性，我們便在一九九三年向財務委員會建議更改計算特惠補助的方法，由一年內在受影響水域可取得的估計漁獲價值改為三年內可取得的估計漁獲價值。這項建議已獲通過。此外，財務委員會亦已通過把賠償範圍擴大，同意把特惠津貼同樣發放給船長超過 15 米的漁船船主。

現在我要說到呈交財務委員會的建議書所根據的調查資料。我注意到議員提及細節時所說的話。事無不可對人言，舉例來說，倘經濟事務小組主席同意，認為我們沒有理由不可以討論進行那項調查的詳程。我的同事所擔心的，只是透露真實名字和漁船編號的問題，沒有其他。我完全想不出有任何理由以致我們不可討論下一九九三年計算呈交財務委員會的建議書所根據的第一份調查是在甚麼基礎之下得出有關數據的。因此，就讓我們來研究研究。此外，我們亦讓受影響的漁民知道，如果他們有意前往較遠的水域作業或轉業的話，他們可以接受再培訓，由漁農處和勞工處籌辦這類課程。

主席先生，我們堅信不斷支持沿岸漁業，使這個行業繼續對本港的經濟作出貢獻及穩定香港未來的海鮮供應是十分重要的。因此，我們採取了上述措施。

在辯論的過程中，我注意到議員對這些措施的有效程度表示關注。我會就議員提出的幾點作出回應。首先，有議員指出一些在憲報公佈的工地範圍以外的漁場也受到挖沙及卸泥工程影響，建議政府在計算特惠津貼時應加以考慮。正如各位議員都知道，要展開大型發展工程，環境影響評估照例是必要進行的。有關方面進行這些評估時，會考慮是否需要在工程範圍以外的地方採取緩解措施，而承辦商亦必須遵守有關規定。議員可以放心，漁農處處長會作出安排，對憲報公佈的工地附近的漁場所受到的影響，進行一項更科學化的研究。

有些議員指出根據一九八九至一九九一年度漁港調查的數據來計算特惠津貼已不合時宜。讓我簡單地說一下這項調查。這項對香港水域漁船作業進行的調查很是徹底，亦為評估港口及機場發展工程對沿岸漁業的影響定出了基準。

現在我要考慮的問題是：在那次訪問過約 3000 名漁船船主的調查中，不論原因何在，所得的資料有否失實或隱瞞？那項調查，本來是要取得關於漁民在不同水域作業的方式及漁獲價值的資料。我們把漁民提供的資料集成一個詳盡的資料庫，作為評核申請的準則。

正如我剛才所說，我現在開始考慮的問題是：不論原因何在，當時提供的資料有否失實或隱瞞？雖然這項調查於一九九一年完成，但當局在計算實際發放的金額時，向來都會因應當時的海鮮價格調整 3 年內在那些水域可取得的估計漁獲價值。換句話說，當局會按時調整實際發放的金額，津貼金額並非與一九九一年的物價掛鈎。

主席先生，關於我們已支付的數目，值得注意的是，自一九九二年以來，我們向受影響的漁民發放了約 1.1 億元，預料在這個財政年度會再發放 8,000 萬元。大部分漁

民所得的津貼由 6,000 元至 30 萬元不等，視乎申請人倚賴受影響水域獲取收入的程度、漁船的種類和長度及那部分水域的估計漁獲總值。由於大部分申請人倚靠不只一處受影響的水域作業，他們獲准的申請亦不只一項。每項申請平均可得約 3 萬 5,000 元。

有議員指出有漁民只得 400 元實在太少。在所有 2856 宗合資格的申請中，獲發放這個數目的佔 4 宗。這些申請人聲稱他們很少在受影響的水域作業。這些個別的例子可能使議員覺得津貼的金額對受影響漁民來說，少得毫無實際價值。不過，根據我們評估，一般來說，漁民對津貼的金額都感到滿意。不滿的漁民主要是那些小漁船船主，他們獲發放的津貼金額處於較低的水平。不過，這樣的結果只顯示申請人聲稱他們在經濟上對受影響水域的倚賴程度。

我們不能說那就是調查出錯，或用來計算津貼金額的基礎有問題。正如我剛才所說，我現在關注的問題是究竟當時是否有人就受影響的水域提供了錯誤的資料。

申請人當然可以進行一項重要的跟進工作，就是提出上訴，上訴委員會由有職員加入審核申請工作小組的政府部門的代表組成。今天有議員批評這個上訴制度缺乏透明度，也有議員建議應委任非公務員為委員會委員。我的同事規劃環境地政司願意着實考慮這個建議。我想這樣至少能夠增加透明度，而且或會使評審工作更公平和準確。

主席先生，簡單來說，當局根據一九八九至一九九一年所獲得的數據，盡量以正確、合理、科學化及公平的原則執行政策，向受港口及機場工程影響的漁民發放特惠補助。

不過，我同意議員所說，我們應該再進行另一項漁業調查，這樣起碼可以取得關於漁民在本港水域作業的方式及漁獲的最新資料。我們希望透過新的調查資料，可以全更面了解漁民作業的方式，並且根據捕魚地點、種類、重量及價值，對漁獲作出分析。漁農處處長就可以根據這些資料檢討發放特惠津貼的計算方法，並作出修訂建議。

我已詳細考慮過是否可以作出一些暫時的修訂，但我的結論是：起碼要取得上述漁業調查的資料，否則不可作出任何修訂。我們以往有據以計算的基礎，現在有人說這基礎不正確；所以，除非我們取得新的基礎，否則，我們難以根據甚麼來計算新的金額。

至於對申請結果感到不滿的人，我建議他們盡量利用上訴渠道。正如我剛才所說，上訴委員會將會有非公務員擔任委員。我可以肯定，上訴委員會會以最公平、最體恤他們的態度進行聆訊。

有議員問當局將於何時把特惠津貼發放給船長超過 15 米的漁船船主。當局將於八月份發放這些津貼。此外，地政署更特別成立了一個評審申請小組，以加快評審申請及發放津貼的工作進展。

主席先生，最後我想討論對漁業長期及持續的發展有幫助的一些魚類保育措施。首先，倘財務委員會同意撥款，當局就會進行一項關於漁業資源的研究。這項研究所得數據，可以幫助我們對這些資源進行規劃、保育及發展的工作，及使到這些資源雖漁捕仍得以維持。我們可以確定一些對魚類有特別生態上價值的地點，特別是產卵及幼苗生長地點，並加以保護。我們也可以得到關於香港水域內的漁業資源在量方面的資料，並且推算出用怎樣的漁捕率方可維持這些資源，不會衰竭。此外，為盡量減低發展工程對這些資源所造成的影響，我們會制訂一些指引。這項研究會與我剛才提到關於漁民在本港水域內作業方式的調查同時進行。這項研究及新的調查，會在下個月放在一起向財務委員會申請通過撥款進行。

第二，海岸公園條例草案現已交由本局審議，倘獲通過，當局就會在海下灣及印洲塘指定兩個海岸公園，並在鶴咀設海洋保護區。這些設施不但會為很多海洋生物提供安身之所，對魚類保育亦會有一定的貢獻。

第三，又如果獲得撥款，當局將會設置人工礁，以協助魚類繁殖。世界上其他地區採用這種設施，證明十分有效。當局打算首先在海岸公園設置人工礁，以後若找到適合的地點，就會繼續設置。

最後，我相信我們必須與南中國海鄰近地區，如中國、菲律賓、越南等國家長期合作，務求保護香港周圍的海洋環境，以至香港水域範圍以外更遠的海洋環境。這樣，魚類便可以繼續繁殖。加拿大和美國等國家已採取這類措施，規定某一些地點有一段時間不准捕魚，以讓新生的魚類生長。但鄰近國家必須攜手合作，這些措施才會成功。我們會貫徹這方面的努力。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

主席（譯文）：李永達議員，你現在可以致答辭，你原有的 15 分鐘發言時限，現在尚餘 2 分 34 秒。

李永達議員致辭：

主席先生，我只想回應幾點。第一，很多謝政府支持這個動議；不過第二，我就很失望，因為經濟司很清楚表示，對於那些近海作業的細船的補償，很難在短時間內更正，除非有新的資料，而他所說的資料，就須透過向財務委員會申請一筆撥款進行調查才能獲得。但正如我所說，這項調查需時 15 個月方能完成，要到一九九八年初才有結果，對這班漁民來說，是很難接受的。

無論甚麼原因也好，經濟司亦開始懷疑一九八九至九一年所做的調查可能有些錯誤，我不是說一定是漁農處有錯誤，可能有某些因素令這個調查錯誤，但如果連他都覺得調查可能有錯誤，為何要等這麼多年呢？我只是要求經濟司可否採取開放的態度，如果他覺得有機會錯的話，可否用一些短期方法去處理這些問題，漁農處雖然人手少，資源有限，但既然他都認為這些近岸作業的細船漁民在整個捕魚行業只佔少數，那麼在他們的補償問題上，應可採取一些比較緊急性的措施，如果這樣的話，我相信立法局同事和漁民團體會協助的。

另外一點，我也同意有關漁業的發展問題，應該在事務委員會進行討論，因為這個問題較少在立法局討論，而各位同事亦覺得這問題愈來愈重要。

主席先生，最後一點，以後在漁民賠償及漁民申訴的問題上，我希望所有負責的官員都能夠以開放的態度去看各方面的工作，我自己參與這工作已有數年，我唯一感受就是很多漁民因為文化水平低、沒受教育，以致每當與官員討論時，只能夠講自己的經驗，不像我們站起身，不用拿紙，甚麼都講一大場，又會分析，又講理由出來；他們只能講自己如何困苦，怎樣受到機場的影響，他們未必能夠很有系統地講出來，我希望各部門的官員，能夠耐心處理。

謝謝主席先生。

動議付諸表決，並獲通過。

休會及下次會議

主席（譯文）：我現在依照會議常規的規定，宣布休會，下次會議定於一九九五年五月三十一日星期三下午二時三十分舉行。

會議遂於晚上十時五十三分結束。

（附註：會議過程正式紀錄所列條例草案／動議簡稱的中文譯名，除法定語文（修訂）條例草案、機場管理條例草案、大欖隧道及元朗引道條例草案、市區重建政策及漁業發展外，僅作參考指南，並無權威效力。）

書面答覆

附件

財經事務司就唐英年議員對第三項問題所作跟進答覆的譯文

財經事務科現已制訂有關數字一覽表，以供參閱。

行業	一九九五年首季的失業率*	一九九五年首季的總失業人數+	截至一九九五年三月三十一日止根據一般輸入勞工計劃在港工作的外勞人數
製造業	3.7	21100	4704
建築業	5.9	13800	699
批發、零售及出／入口貿易，食肆及酒店業	2.6	21300	9703
運輸、倉庫及交通業	1.6	5200	848
金融及保險業	0.9	1400	649
其他	1.0	9700	3234
合計	2.6 [2.8]	72500	19837

註：(*) 並沒有作季節性調整。方括號內的數字為整體工作人口相應的經季節性調整失業率。

(+) 不包括初次求職者，失業的初次求職者為數達 6300 人。

