

- (b) 每年公布有關房屋供應的資料，令市民知悉興建中房屋的類別、地點和單位數目；及
- (c) 確保經常預留可作一年使用的土地儲備，以應付突然增加的房屋需要。”

陳婉嫻議員致辭：主席，我動議通過以我的名義提出並已載列於議事程序內的議案。

主席，住屋這個老問題又再在立法局會議上辯論，我想這是很無奈的。真的，試看看過去我們在立法局中的討論，很多都與房屋問題息息相關，但辯論歸辯論，政府政策依然故我，香港市民的住屋問題，仍是整個社會的問題之首，真令人氣憤。主席，我今次提出這個議案辯論，一方面是將政府拒絕接受有關消費者委員會的有關建議，帶到今天辯論去，另一方面亦與我早前到上海考察房屋問題有關，特別是內地政府的房屋政策概念是“以人為本”的理念，將市民住屋的責任作為政府應承擔的態度，例如賣樓，政府政策不會令人有供不起樓的情況，更不要說會有香港的瘋狂炒樓情況。

上海之行，對香港政府的打擊樓宇炒賣措施有何借鑑地方呢？主席，我準備由我的同事鄭耀棠議員稍後向各位介紹。我主要會集中討論房屋土地供應的問題。

主席，很多人說，無論政策怎樣變化、怎樣最理想，歸根結柢，還是要長遠解決房屋問題，增加房屋土地供應幾乎是唯一的出路。不過，我認為增加土地固然重要，但是良好的土地規劃更是重要，此話何解呢？我們可以看到，一直以來，政府各部門都沒有一個協調的土地政策機制，各自各做工作。

我試列舉一些例子，加以說明。規劃環境地政科的全港發展策略研究涉及到二零零六年、房屋署的建屋計劃只到二零零三年、房屋科的長遠房屋策略的研究到二零零六年、統計處的研究人口發展估計卻到二零一六年，但運輸科的運輸發展評估卻只到二零一一年。

以上的情況可以想像將來香港的土地、人口、住屋和交通運輸的規劃是何等混亂，現在根本沒有一個政府部門統籌土地供應、規劃和發布的問題，亦沒有部門可以給市民得知某一年規劃方面的準確數字。我想若要改善各部門的研究步伐，由一個部門定期公布土地供應等資料是有需要的。

主席，我動議要求政府每年應公布未來 5 年用於興建房屋的土地供應量，令香港市民、房屋發展商得知房屋土地供應，這有助發展商可自行評估買地價格是否合理，從而訂出市場價格，而市民亦不會因“羊群心態”而一窩蜂買樓，也可大大減少樓宇炒賣情況，增加房屋供應的透明度。其實這個建議是強迫政府各部門加強合作，盡快將各項長遠計劃統合起來，給公眾有一個明確的長遠發展計劃。

但是，用一個怎樣的方式公布房屋土地供應較為合適呢？主席，我認為設立一個土地滾動期有其好處。這個建議其實早在一九八三年時，房屋委員會（“房委會”）已經有類似的做法。房委會每年均會向市民公布未來 5 年的公共房屋整體重建計劃的內容，當中包括清拆單位數量、地區和清拆年份。這個方法不但令住在舊區的居民可提早得悉何時可以搬遷，也大大增加房委會在建屋計劃的透明度。主席，有好的東西，我們為何不學呢？我覺得政府在房屋用地方面也可用這個方法來增加透明度，對市民大眾，對工商界都非常有利。至於房屋單位供應又可以怎樣處理呢？詳細的情況，將由我的同事陳榮燦議員向各位陳述。

不過，我認為，單單是公布土地供應量並不同於有足夠的土地供應，所以我同時動議政府要確保經常預留可作一年使用的土地儲備，以應付突然增加的房屋需要。這項建議主要是因為九一年時，政府供應給房委會興建房屋的土地遠低於估計，政策一再失誤造成過去一、兩年出現特別嚴重的公屋供應短缺的問題，而這些問題亦直接影響私人樓宇價格不斷上升。主席，若當時有土地儲備，便不致影響土地供應，樓價也不會因房屋土地不足而急升。我提出的這個建議並非新意，政府在九四年亦曾經試行，現在其實也可繼續推行，作為“積穀防饑”之用。

主席，有了透明穩定的土地供應之後，訂定合理的打擊樓宇措施是必需的，我建議政府推行物業增值稅。

主席，增設有關的稅項，即資產增值稅，是工聯會過去的一貫主張。由於今天的議案與樓宇有關，我今天將主要集中提出物業增值稅來說明。

我們認為物業增值稅可增加炒樓的成本，直接減少炒風。以往政府用稅收來解決炒風，但卻走錯了路，增加樓宇印花稅便是一個好例子。現實來說，只要每賣一次樓，政府便可收到大筆的印花稅，當中不論是炒賣還是真正置業，統統照收，根本幫不了真正的置業人士，反而增加了真正置業者的買樓成本，幫助了的只是政府的庫房收益。大家都知道，一個“打工仔”買

樓，欠一、兩萬就是欠一、兩萬，他們可能因政府認為微不足道的印花稅，而令他們買樓不成。

因此，我認為將稅項改變一下是有需要的。首先，將印花稅減少，令真正置業的人士可以減少稅項的負擔。另外，就是增設物業增值稅。我認為在“一個家庭只可擁有一個單位”的原則下，即在樓換樓而所得的增值情況下，應不用繳付物業增值稅。例如業主在買入一個單位時價值為 200 萬元，若干年後，業主賣掉這個單位的價格是 300 萬元，只要業主再買回一個作為自住的單位，就不用繳付物業增值稅。

反之，業主在擁有一個主要居住單位後，同時再擁有另一個單位作投資或炒賣，所得的利益便要繳付物業增值稅。這樣，我相信炒賣者會因稅項負擔而增加成本，從而減低炒風。

主席，總括而言，我提出的建議主題都是協助市民對土地、樓宇能夠有足夠的資訊信息，當置業時能作出明智的決定，並通過這一系列措施，使高昂樓宇價格，能回到健康水平，即市民能力可負擔的水平。我希望各位同事能在壓抑樓價、保障市民安居樂業的大前提下，支持我提出的議案。

主席，我謹此致辭。謝謝。

議案之議題經提出待議。

主席：李永達議員作出預告，表示擬就此項議案動議修正案。其修正案已印載於議事程序表內並已發送各位議員。本席提議進行合併辯論，以便一併辯論原議案及修正案。

本局現進行合併辯論，一併辯論原議案及修正案。本席現請李永達議員發言並動議其修正案。待本席就修正案提出待議議題後，各位議員可就原議案及修正案發表意見。

李永達議員就陳婉嫻議員的議案動議修正案：

“在(b)部分，刪除“單位數目；”之後的“及”；在(c)部分的“確保經常”之前，加上“成立“土地及房屋發展基金”，為空置土地提供基建設施，以增加土地供應及土地儲備，從而”，在“一年”之前，加上“最少”；及在“房屋需要”之後，加上“；及(d)開徵非自住住宅樓宇短期轉售稅，以打擊炒樓活動”。”

李永達議員致辭：主席，我動議修正陳婉嫻議員的議案。

主席，我的修正案主要有兩點。在未談論修正案前，我想指出，民主黨同意陳婉嫻議員原議案的內容。我們提出的兩點，一是成立土地及房屋發展基金，為空置的土地提供基礎建設，以增加土地供應及土地儲備。在過去這麼多年來，雖然政府大力發展房屋土地供應，但每每出現很緊張的情況。在今年一月，我曾經與地政總署署長布培先生見面。那是第一次他向我們的政黨說政府其實這麼久以來都沒有土地儲備這回事。梁寶榮先生在立法局會議上也承認這點，說任何儲備其實已立即推出在市場售賣，換句話說，我們每年所生產的土地已經差不多全部用罄，沒有甚麼儲備。其實，這做法是違反了一九九四年政府土地供應及物業價格小組建議書的其中一個重要項目，就是在任何時間，我們的政府都應該有充足的土地供應，以及有最少一年的土地儲備。

在土地開發的過程中，除了規劃、審批程序外，其中一個問題是資金問題。政府在每年的預算支出，都要面對“資源分配計劃”“Resources Allocation Exercise”。這計劃要求各政策科就未來所需的服務及工作與其他政策科作出競爭。民主黨提出成立土地及房屋發展基金，主要的目的就是在充足的盈餘下成立這基金，這基金無須每年與其他政策科就下一年度的資源競爭獲得分配。這樣在財政供應方面，對開發土地有一個很穩定的安排，而這安排會令我們未來的土地供應得以落實。這是我們提出成立土地及房屋發展基金的原因。

第二項修正是開徵非自住住宅樓宇短期轉售稅，以打擊炒樓活動。我剛才聽陳婉嫻議員說他們工聯會支持物業增值稅，這其實與我們的構思沒有甚麼分別，因為陳婉嫻議員說物業增值稅是針對那些非自住的物業，以及在轉手過程中有投機活動的物業。民主黨一直認為要長期解決樓宇供應及物業價格，在於供應問題。但如果我們在短期內，不能夠將一些過熱的炒風紓緩，其實會令社會的不穩定情況越來越嚴重。

我們剛剛經歷過，在九六年年底至九七年年初這兩、三個月樓價飆升的情況。房屋司在三、四月間提出了一些新措施，主要是針對確認人的買賣。但這些措施紓緩了樓市或物業買賣活動不夠一個半月，在上兩個星期，即這個月開始，二手市場的物業交易數量又趨活躍，價格飆升，現時的物業價格已較兩、三個月前上升了 5%至 10%，排隊買樓的樓盤又再出現。據我所知，根據最近政府公布的資料，那些買入樓宇而擁有物業短過 3 個月再重售的百分比，由去年年底大約 5%升至上個月的 12%。買了樓宇不及 3 個月便轉售，

顯然不是自住，一定是“炒樓”。這短期轉售樓宇的百分比其實沒有因房屋公司的建議而減低。

我們不禁要問，我們可做甚麼呢？第一，當然，我們可以將按揭成數進一步削減，但這是一把兩面也鋒利的刀，即能殺炒家，但對真正想置業的人也有傷害。如果將按揭成數降至六成，一如現時豪宅的情況，年輕夫婦或想置業的人要儲蓄足四成首期，實在是不可能的事。因此，我們覺得政府應重新考慮開徵非自住住宅樓宇短期轉售稅。如果擁有多項物業，但又不是作長期投資，而是作短期投機的，我們覺得這類人士須付出額外成本，繳納上述稅項。這做法對所有置業自住的人士沒有影響；對購買樓宇作長期投資的人沒有影響；而只是會對那些在兩年內轉售的非自住住宅物業徵稅。我們覺得政府應對這建議作出考慮，否則，還未到九七年七月，樓價便會上升至未來特區政府也一定很難處理的水平。

主席，我提出修正案。

修正案之議題經提出待議。

代理主席梁智鴻議員暫時代為主持會議。

馮檢基議員致辭：代理主席，政府在一九八七年公布了第一份長遠房屋策略，說明政府直至二零零一年為止的房屋發展目標。政府的房屋策略是以私人樓宇作為房屋市場主導，而以公營房屋作為輔助。九七年發表的長遠房屋策略諮詢文件對此原則並沒有改變。不過，政府對私人樓宇市場監察不足，導致私人樓宇市場操縱在私人發展商和地產商的手裏。他們有大量的土地儲備，把住宅單位囤積居奇，善價沽之，而政府就奉行自由市場經濟，不作積極干預，令私人樓價高漲，租金高升，私人樓宇的炒風極盛，令一般市民負擔不來。

民協要求政府推行各種措施來解決私人樓宇市場的問題。政府應該增加房屋資訊的透明度，以協助有志置業的市民作出明智的決定。例如每年公布有關房屋供應的資料，令市民知道興建中的房屋類別、地點和單位數目等，令市民能夠掌握房屋的市場資訊，能夠較合理地看到樓宇是否值得購買。

民協亦認為樓價上升的核心問題，不單止在於樓宇的供應是否足夠，也在於私人樓宇市場的一些有關重點，例如土地的拍賣和樓宇的買賣有否壟斷情況，而這些情況可以導致樓價大幅上升。民協建議盡快制定反壟斷法和

公平貿易法，使市場在出現壟斷情況時，政府可以依法對付，避免整體的經濟利益受到一群既得利益者和集團所損害。

代理主席，政府亦可以考慮在私人樓宇和居者有其屋計劃下，分別推出“遠期樓花”。所謂“遠期樓花”就是在每個屋邨的樓宇圖則批出後，考慮分階段推出“遠期樓花”，減少市民對私人樓宇的需要。居屋第一期的“遠期樓花”舉例來說可以是兩年；第二期樓花可增加至兩年半；而第三期的樓花則增加至三年；而私人樓宇的第一期樓花舉例來說可以是一年半；第二期增至兩年；而第三期則增至兩年半。房屋協會也可以推出夾心階層的樓花計劃，盡快減輕目前市民所抱着的私人樓價日升，要盡早在私人樓宇市場置業的心態，令夾心階層人士可以盡早在公營房屋市場置業，減少依賴私人樓宇市場。

民協亦認為政府應該對重建計劃設置限期，避免發展商拖慢重建的進度，因時而推出重建樓宇“托市”，推高樓價。長遠來說，政府應該擴大公營房屋計劃，多興建由政府資助的公屋和居屋，以紓緩市場對私人住宅的殷切需求；更應該增加住宅土地的供應，即使大地產商想囤積居奇，也會令他們無能為力。這樣才可以令地價回落和穩定下來，也有助紓緩樓價上升的壓力。

代理主席，我覺得政府應該全面考慮取消銀行的利率協議，因為現時市民的積蓄會因高通脹而被蠶食，而銀行聯手提供低息存款，促使市民將他們的積蓄放在高回報的投資上，“炒樓”或“炒籤”便是其中一些例子。這因素導致炒風日益熾烈，樓價上升。

最後，我亦同意李永達議員所提出的稅項，我們民協稱之為“短期樓宇炒賣增值稅”，其實意思是相同的。我們覺得這是最有效的方法，能在短期內打擊炒風。我們建議在半年內因樓宇買賣而獲得利潤，應抽取利潤的60%作為稅款；在半年至一年內交易而有利潤的，應該抽取40%；在一年至兩年內轉手而獲得利潤的，則抽取30%。我們覺得要用一個高的稅率來打擊炒風，才能起積極和即時的作用。我們希望政府會考慮這些意見。

我謹此陳辭，支持議案和修正案。

鄭耀棠議員致辭：代理主席，一直以來，港府面對市民居住這一大民生問題只是“見招拆招”，雖然說樓市會因為政府推出的打擊炒樓措施而“蜻蜓點水”式回落，但明顯地，兩個月前及九四年政府推出壓抑樓價的措施之後，

雖有短暫的回落，但不久樓價再度上升，而且比以前更厲害，這是甚麼原因呢？

歸根結柢，是因為港府根本不敢觸動地產的壟斷性的問題，更沒有一套辦法解決香港市民的住屋問題，任由本港地產市場伸延至一個失控地步。我說“失控”並沒有誇張，試看看港府一直以高地價政策批出土地，刺激炒賣。我們知道下月初，政府再有賣地活動。有報道指港島南區的一幅地皮，拍賣價可能高達 80 億元，估計平均每個單位計算，單是地皮的成本價每平方呎便接近 2 萬元。到了建成時，樓價可能達至每平方呎三萬多元，這是不可想像的事情。

不要說一個普通“打工仔”，甚至一個專業人士，想要購得一個安樂窩，真是比登天更難。代理主席，我這一番話其實是有感而發的，因為，上兩個星期，我和陳婉嫻議員連同工聯會的一些同事曾到上海考察當地的房屋發展，給我們非常深刻的印象是上海政府在房屋方面的建設和保障，而在推出和落實的政策方面，均以市民的生活質素、負擔能力為主要考慮因素，所謂“以人為本”的房屋策略，來解決上海市居民的居住問題。

代理主席，在上海炒賣居住樓房的活動並不活躍，但這並不表示當地居民對房屋需求低；相反地，當地居民對住屋的需求和質素均有很大的訴求，但樓價平均只是每平方米一千多元人民幣，以一般上海家庭來說，供樓只佔每月工資的一成至一成半。為何樓價和供樓款項可以維持這樣低的比例呢？這個現象其實很簡單，就是中國政府一直以人民的住屋為民生的主要保障政策，提供充足土地以利加快籌建房屋的速度。中國現時也推行一種近似香港“居者有其屋”的“安居工程”計劃。詳細的內容我不在這裏談，但香港房屋政策與內地的“安居工程”計劃最大的分別是訂定出售的價格，內地是用建築成本價，加上以工齡和居住房舍的年資等來折扣。上海市政府的房屋政策惠及了市民的住屋需要，真正起到還富於民的作用。

此外，除了樓價訂在一個市民能夠負擔的水平外，內地亦提供其他的配套措施來幫助市民買屋。在九一年起，上海就率先推行了房屋改革運動，之後推行住屋公積金計劃，由企業和僱員共同承擔公積金，經過數年的累積和滾存後，市民便可使用這個公積金作為置業首期，甚至可以一次過買樓。市政府則在賣出每一個單位所得來的資金取出一部分，作為樓宇的維修基金。

代理主席，試看香港的居屋計劃，雖說已較私人樓宇價格為低，但居屋所訂的價格仍高於建築成本的兩倍至四倍，甚至與私人樓宇市場的價格掛

鈞。我不禁想，如果以賺錢的角度來考慮解決香港市民住屋的問題，又怎樣能夠真正解決市民的需要呢？雖然內地房屋政策計劃並不一定可照搬來香港推行，但內地政府為市民提供負擔合理的出售房屋為基礎的理念，正是香港政府需要學習的地方。不過，不可不知，上海市政府有關部門告知我們，上海這一套計劃是從香港學習得來的，我感到奇怪，為何香港不是這樣實行的呢？

總的來說，樓宇炒風除了土地為主要影響因素外，政府解決房屋問題的決心和誠意也是很重要的。我希望政府真的重視勞苦大眾的居住問題，使他們有一個安樂窩，讓他們能有安居樂業的生活。

代理主席，我謹此致辭。

蔡根培議員致辭：代理主席，本年初，樓價忽然飆升高至三成，當時，市民怨聲四起，甚至有人在立法局門外放置假炸彈，以泄心中不滿。港府在各方面壓力下，臨急抱佛腳，採取了一些甚為溫和的措施打擊炒樓。初時是見成效的，炒家收斂，樓價稍為回落，但好景不常，在短時間內卻又由淡轉旺，樓價又再次回升。為何總是“野草燒不盡，春風吹又生”呢？皆因港府沒有針對解決房屋問題的癥結所在。長期以來，政府對房屋政策缺乏遠見，治標不治本。眾所周知，造成樓價飆升，炒樓熾熱的根本原因就是供求嚴重失調。近年來，本港人口急增，除了新移民的大量湧入外，移民外地的港人亦紛紛回流返港，造成對各類型房屋需求增加。但港府不單止沒有因應這個人口增長而調整原來預期的公營房屋建屋量，反而在提供實際建屋量方面比預期還少。至於私人樓宇方面，地產發展商推出單位亦比預期減少。在供應量減少，需求量劇增的此消彼長情況下，自然樓價飆升及炒風熾熱。

代理主席，一般人認為地少人多是本港的房屋問題的根源，其實這只是一種錯覺。事實上，本港可供使用、開發的土地潛力很大，例如離島及新界西北區。港府一直以來只重視發展港、九區，而忽視新界發展，城市規劃配套不完善。只要港府肯下決心發展完善的交通網絡，任何地區距離市中心都不到一小時車程，話遠實近，過往偏僻的新界、離島地區亦能興旺起來。此外，充分善用土地，擴大地積比率及更改土地用途等，都能大大提高房屋的供應量。

當然，土地供應的變化會影響房屋的供應量。由於過往港府在土地開發和房屋供應方面欠缺透明度，市民擔心樓價會越來越暴漲，將來不但無能力買樓，甚至連租金都付不起，故惟有在現時已是無能力負擔的情況下，亦要在高價入市。港府如果讓市民知道未來幾年的土地供應量及預計樓宇有充足

供應，使市民相信住宅樓宇的供應源源不斷，以後將有更多選擇時，他們便不會急於目前置業，樓價自然會趨向穩定，炒家亦無所施其技。

代理主席，“解鈴還需繫鈴人”，港府須承擔責任徹底解決房屋的供應量。本人希望港府在採取一系列打擊炒樓措施的同時，配合增加土地供應量，加快審核程序時間，使本港房屋在未來數年，可大幅增加供應量。在長遠而言，港府應重新考慮過往的高地價政策所產生的影響，以及提高興建公屋土地的比例，多建公營房屋。當有充足的公營房屋供應時，有經濟能力的市民可購買居屋或私人房屋，經濟能力較低的可租住公屋，市民便無用擔心做“無殼蝸牛”。

代理主席，本人謹此陳辭。

陳榮燦議員致辭：代理主席，政府自從一九九四年六月首次公布打擊樓宇炒賣措施以來，至今已經接近 3 年了，但 3 年來樓價不跌反升，顯見這些打擊炒樓的措施成效頗成疑問。

樓價上升，當然與供求有一定關係，首次的打擊炒賣樓宇措施沒有成功抑遏樓價，反而令大地產商放慢建屋速度，造成求過於供。過往平均每年約有 3 萬個私人房屋單位供應市場，但在九六年卻只有不足 2 萬個，這是誰造成的惡果呢？此外，香港政府錯誤地估計人口增長，最新人口增長數字顯示，未來 10 年人口增長會較 4 年前估計的多出 100 萬人，是 100 萬人!!代理主席，是現時香港人口約六分之一。若要滿足這些額外住屋需要，所涉及的單位便要近 30 萬個。剛才所說，過去每年平均也只有 3 萬個住宅單位供應，即使保持現狀，未來 10 年的私人樓宇供應量最多也只滿足這個自然人口增長的需要，但對於港人回流和新移民的房屋需要又怎辦呢？

政府時常對市民說，要看清楚樓價的波動情況後，才考慮怎樣制訂進一步的打擊炒樓措施。不過，我覺得政府並不是沒有想過推出有效措施，而是根本無能為力，沒有有效措施可控制現時樓價不斷上升的問題。代理主席，請問房屋司黃星華可否在立法局眾議員面前，向大家保證有甚麼措施可以將樓市降溫、杜絕炒風呢？我強調是“杜絕”，不是好像過往般只起短暫之效，我真希望房屋司能勇敢地作出一些承諾，在發言時作出回應。

代理主席，政府官員不下數次在公眾場合對市民說，市民必須審慎選擇何時買樓，看清樓市動向才買樓，但是香港政府從沒有制訂一個完善的機制，令市民知道最新的樓宇市場情況，令市民得悉何時買樓最為適當。往往當想買樓的市民真的聽取政府的話而延遲買樓時，樓價又可能已經“番了兩

番”或“數番”了。一方面要市民謹慎選擇，但另一方面樓價卻不斷上升，請問政府，我們市民究竟何時買樓才是最適合？

代理主席，我認為政府必須建立一個透明度高的“房屋市場資訊”機制。這個機制可提供政府、私人發展商、房屋委員會、房屋協會、土地發展公司，以及興建房屋組織的建屋資料，令市民知悉興建中的房屋的類別、地點和單位數量。這個機制必須是公眾容易得知的。在清楚房地產市場的情況後，有心置業者便真正能在清楚的房屋市場下，因應自己的需要和能力而決定是否買樓、買哪處的樓及何時買樓。

這樣，再配合陳婉嫻議員在議案中所提出的土地供應和土地儲備政策，我相信可以改善現時樓宇炒風的情況。

代理主席，我謹此陳辭，支持陳婉嫻議員的議案。謝謝代理主席。

梁耀忠議員致辭：代理主席，房屋就如空氣、水、陽光、食物一樣，是人民生活的必需品。我們現在不是生活在蠻荒時代，我們再不能幕地或薈地生活。香港是富裕社會，我們需要一個安穩的居所。

可是，操房屋生殺大權的人究竟這麼多年來給了我們甚麼？房屋司黃星華、房屋委員會主席王菗鳴掌管香港 600 萬市民的居所，但他們帶給香港人的的是世界第一貴的樓宇價格、一條 15 萬人的輪候公屋“長龍”，以及數千個成為世界傳媒耻笑焦點的籠屋。

我們不能要求每一個人都是優良的管理階層，但如果無能力的話，就不應坐上這些位置。否則，即使不幸地糊裏糊塗的坐了上去，也應有責任聽一聽大多數市民的需要，聽一聽他們的聲音，體察民情。但是，這十多年來，高高在上的掌權者，因循苟且，不敢動搖資本家既有的龐大利益，只是打着“自由市場”的旗號，使升斗市民在居住的問題上勞碌一生。

那些未夠窮得可以申請公營房屋的市民，以及那 15 萬等不及待或在“捱貴租”的市民，便成了地產商魚肉的對象。很簡單，如果不是為了賺取龐大利潤，如果不是地產商、地產經紀及炒樓集團一層層的剝削，一個三百多呎的單位為甚麼要賣二、三百萬元呢？以這個數額，在歐洲、澳洲或其他國家，可以買的單位可以大十倍。這種情況如果不是地產商賺錢，還可以說甚麼呢？難道香港的建屋材料較其他國家昂貴嗎？昂貴達十倍之多嗎？難道香港人的薪金真的較其他國家高出十倍這麼多嗎？

因此，我覺得我們現時見到的現象，是香港地產商根本對社會沒有一點貢獻，也不關心社會；對社會缺乏一種責任感，也缺乏了對社會的良心。當政府越軟弱，他們就越得逞。很多外地人來到香港，都很奇怪香港的樓盤不時有所謂“加推”的單位出現，其實何謂“加推”呢？這個名詞，是香港獨有的。地產商說是測試市場價格，故分期推出，其實大家都知道，他們根本不是在測試市場，而是想造成一個現象，令一些市民想買但又買不到，樓價就可以在這客觀情況下不斷飆升，第一期樓盤與第六期樓盤的價格可以相差達六、七倍。用家只有“啱啱抵”做了“羊牯”，被地產商玩弄於掌上。

面對無反擊之力的升斗市民，政府做了些甚麼？在三、四月時，房屋司黃星華裝模作樣地提出了幾項壓抑炒樓措施，但對市民究竟帶來了多少幫助呢？直至現時為止樓價依然高，樓花依然炒，很多樓宇依然囤積，使“吊高來賣”的現象依然出現。

其實，天下間沒有不可解決的問題，只在乎有沒有決心解決。香港沒有土地嗎？不是吧！在 10 年內，香港空置的可發展用地有 4 300 公頃，而出租公屋用地有 1 400 公頃，住宅用地有 4 300 公頃。這些數字是實實在在存在的，問題是我們的政府會花多少力，多少精神真正為香港市民興建更多住宅單位。政府過去對我們說很多事情未能配合，但政府究竟有多少決心、多少力量、多少精神去做呢？這是我們常常感到的大問題。

事實上，有關上述的空置土地，我們見到的情況是：第一，政府沒有加快批地程序或平整土地，使每年的土地供應不能達到市民需求。第二，在建屋方面，很多時都不能夠有配合的基礎建設，使某些地區不能盡量興建住宅樓宇。最近那 8 幅軍事用地的情況就非常明顯了。由於這 8 幅用地附近沒有配套設施，例如公路、學校、或其他設施不足，導致這 8 幅土地的用途變為中或低密度住宅，浪費了大量土地資源。第三，我覺得更重要的是政府不肯革面洗心，放棄高地價政策，讓香港市民受惠；也不肯多放些資源大量興建公營房屋，挫一挫地產商的銳氣，造成地產商可以為所欲為。

我希望政府明白到，我們十分渴求能有一個很好的解決方法。不過，如果房屋司或王葛鳴女士無能力做到，那麼，我只好寄望未來的特區首長了。因為特區首長說過，他會有決心解決香港的居住問題，所以我十分希望他拿起決心，大刀濶斧，關注我們香港市民的居住問題。

謝謝代理主席。

劉漢銓議員致辭：代理主席，樓價和香港的整體經濟密切相關，樓價飆升過速，不僅使市民無法負擔，而且更會增加了本港營商的成本，對整體經濟發展是不利的；但更嚴重的是，過高的樓價會使年輕的一代無法置業，喪失了對香港的歸屬感，這樣對香港的長遠發展影響深遠。不過，另一方面，目前除了公屋住戶外，全港約 90 萬住戶中，約有 60 萬是業主自住的。過激的壓抑樓價措施，只會造成負面的影響，並且可能影響到金融系統的穩定，所以如何制訂有效和合理的措施壓抑樓價，必須找出問題的癥結，然後才能分別對症下藥，同時必須以不影響真正用家為原則。

代理主席，對於如何壓抑樓價，打擊物業市場的投機活動，港進聯已經在今年一月提出了一份打擊炒賣活動的建議，分析了導致樓市炒賣活動熾熱的誘因，並且對打擊炒賣活動提出了一系列的意見。

代理主席，樓市炒賣活動熾熱的原因，主要有 4 個。這 4 個原因互相交織，使樓價飆升。根據這 4 個導致樓市炒賣熾熱的原因，港進聯提出了一系列的打擊炒賣活動建議，這些建議涉及政府、銀行和發展商三方面。在政府方面，港進聯建議政府應該增加土地供應，包括第一，提供更多新開發的土地；第二，放寬工業廠房、農業或其他種類用地的用途，改為住宅用途；第三，加快舊區重建；第四，提高部分地區住宅樓宇的地積比率。同時，政府還要提供交通和環境設施的配套，配合發展商的規劃。此外，政府還要簡化樓宇發展審批的程序，增加估價部門的人手，同時考慮成立統籌部，加速審批程序。政府還應該規定發展商售予以公司名義登記買樓的數目不超過單位總數的兩成，特別是政府應該規定不論以公司名義或個人名義取得的“買樓籌”，不可以轉讓。如果樓市炒風仍然不受控制，政府才可以考慮開徵非自住住宅樓宇短期轉售稅，但由於這建議涉及本港現有稅制，所以我希望政府能夠在深入研究和諮詢社會各界人士的意見後，才作出決定。

代理主席，在銀行方面，港進聯建議銀行為了本身和社會的利益，可考慮採取以下措施以打擊炒風。第一，向貸款人加收或提高一些提早攤還貸款的罰款；第二，向非自住物業貸款人徵收較高貸款利息，增加炒賣者的成本；第三，考慮降低豪宅的按揭成數比例。上述 3 項建議，可以使銀行避免因樓市的過度投機而形成“泡沫經濟”的危機，也使銀行避免出現大量呆帳或壞帳。

代理主席，在發展商方面，港進聯呼籲發展商自律，協助政府壓抑炒風。發展商以新批土地方式發展的住宅計劃，應該限制每次開售單位時只容

許兩成買家以公司名義購買。此外，發展商還需要容許不同的方法讓準買家登記，避免炒家捷足先登，而排斥真正的買家。

代理主席，港進聯在今年一月提出打擊炒賣活動的一系列建議以來，有關方面採用了其中一些建議，對壓抑炒風起了一定的作用。此外，港進聯對長遠房屋發展亦提出了一份詳盡的意見書，從“標本兼治”的角度提出了一系列對本港房屋發展的建議。港進聯有關打擊炒賣活動和長遠房屋發展策略的建議，在某些方面和本局議員提出的議案和修正案有交差的地方，有些地方可以互為補充，我希望政府能夠真的加以考慮和落實。

代理主席，本人謹此陳辭。

夏佳理議員致辭的譯文：代理主席，我想就應該稱為“黃星華夾心動議”的辯論發言。他一方面給夾在民主建港聯盟（“民建聯”）與民主黨所提的種種要求，另一方面，又要面對自由黨的游說，因為他知道我們講的是道理，不是政治。

就議員提出的論據而論，房屋司定在想他究竟做了甚麼，要令他忍受另一輪就一個十分沉悶但卻只是訴諸情緒的問題而進行的辯論。他再三聽到增加土地供應、加快程序、簡化程序、更好的規劃、重訂分區大綱、市區重建等等、等等。代理主席，整個晚上我們聽到的，都沒一點新見地，一點都沒有。

以陳婉嫻議員提出的原動議而論，她在(a)、(b)、(c)段所列的具體措施也了無新意。事實上(b)段要求公布每年的房屋供應資料，就比現在實行的更不濟。發展商透過地產發展商協會已承諾，而且已經向房屋司、房屋科發放統計數字，並且在有樓盤預售時，都會這樣做。他們提供的是實在的數字。所以我不知道我們究竟要做甚麼。

就土地供應和 5 年預測而言，那也是已經討論過的，說句公道話，政府已說過定會做 3 年預測，還會嘗試做 5 年的預測。

第三項措施是有關供一年用的土地儲備，我猜這已是政府在一九九四年許下的承諾，但到現在還沒看到有土地儲備。不過，要是我們土地也不夠，何來有土地儲備？房屋司在處理這問題上，已盡很大努力，我希望我們不用依靠土地儲備。

不過陳婉嫻議員的動議中最有意思的一點卻沒有寫下來。她沒有在動議中寫下來，那實在枉費了她作出的動議，那就是資本增值稅。最低限度民主黨在這一點就態度鮮明得多，他們在短期轉售稅上的立場很一貫；代理主席，他們的短期是指兩年。不過我卻不大理解，如在政治上一個星期已屬長時間，為甚麼在物業的周期上，兩年會屬短期？

不過，就民主黨所提修訂而論，第二點其實是有關設立土地及房屋發展基金。對於我們為甚麼要設立這個基金，我實在大惑不解。要是我們沒錢，就要儲點錢，否則就要動用賣地收益，以確保能進行各種基礎設施的計劃，那樣我便會明白為甚麼會有這個提議。但是現在我有“水浸”之虞，工務局在動用公帑上甚至跟不上時間表，開展工程，所以我們為甚麼要有這樣一個發展基金，我真的不明白。別的不提，我只想提醒各議員，政府在公共財政管理上是不容許或不鼓勵押貨預支的。設立一個特別的土地及房屋發展基金看來就跟這個做法背道而馳。

最後，代理主席，有位現在不在會議廳內的議員批評發展商，說他們只顧賺取利潤。當然，如果你故意不提物業發展商協會就土地供應向政府提出的請求，又如果故意不提物業發展商協會與政府合作訂立壓抑炒賣的措施，包括向公司售樓，那麼實在沒有甚麼可以回答，而只可重複一句，物業發展商協會會聯同政府，致力確保有足夠的土地供各種用途，不僅是供住宅用途。物業發展商協會致力游說政府簡化程序、簡化規劃、重訂分區大綱，甚至強迫收地以協助市區重建，以及使用其他措施，包括放寬售賣樓花的限制，以容許市場有更多的供應。

代理主席，要穩定樓價，你是不能把需求固定下來的。市場有需求，那麼需求就在那兒。你應做的反而是把供應固定下來。因此，代理主席，一如各同事所料，自由黨將會對原議案和修正案投反對票。

陸恭蕙議員致辭的譯文：代理主席，我明白為甚麼陳婉嫻議員提出今天的辯論，但她所建議的只是壓抑樓價。對於她提出的壓抑樓價的動議，我不大理解，而且我認為她所做的是“壓抑”病徵，而不是解決造成香港房屋短缺的根本問題。

代理主席，你可能還記得總督在一九九四年曾採取一些行政措施來壓抑樓價，但結果達不到預期的效果，只是供應速度放慢了，但市場搶購再起時，樓價升得更高。要求政府“壓抑”或控制樓價可以說得很容易，但卻顯出對市場怎樣運作，或市場怎樣會失控，並不瞭解。

導致現時房屋危機的根本原因其實包括了政府多項政策，這些政策聯合起來把地價推高。政府強烈否認實行高地價政策。代理主席，那可能確是實情，但推行那些政策的結果令地價居高不下，並且導致物業發展商與銀行聯成一陣綫，因為把價格保持在高位，對他們都有益處。

每年有多少土地推出市場是由政府決定的。在一九九五至九六年度，政府從土地交易中，取得 620 億元進帳，代理主席，這是政府總收入的 32%。既然政府從賣地以及與土地有關的交易所得收入，佔其收入一個主要部分，你可以說，保持地價高企，對政府本身也有益處。

物業價格高企所造成的社會後果是很多市民要付出昂貴的租金，以及高昂的按揭。因此政府要為大部分住不起私人樓宇的人提供政府資助的公營房屋。要是樓價繼續攀升，很多人都不能購置自己的房屋，或者改換物業。

今天，一個普通家庭要六年半的時間，把每月收入的三成儲起來，才有足夠錢繳付一個 430 平方呎單位的三成首期。在一九九五年，所需的時間是四年半。代理主席，市民感到氣餒實不足為奇。

要增加房屋單位，我們要從多個方面着手。代理主席，就讓我指出其中幾個方面。

首先，我認為政府應闡明其土地政策。這個政策不應是為取得最大的收入，但那究竟是甚麼呢？政府應怎樣執行其土地政策呢？

第二，政府可延遲收取某些優先地區土地的地價付款，以便能立即開展市區重建。現時，政府似乎只是願意由土地發展公司來進行。但為甚麼呢？為甚麼不讓其他人也來做呢？

第三，政府應加速土地組合，協助市區重建。政府應協助大業主以公平市價，購買餘下的物業份額，使重建能進行。

第四，政府也可提高發展商屯積土地的成本，例如在土地用途分類中，設定屆滿期限，並且在建築契諾中規定落成期限。

第五，要是陳婉嫻議員想壓抑炒賣活動，我建議她考慮改變物業轉易的規定。現時，炒賣的人只要付出樓價的一成，就可買入一個權利，在市況上升的情況下，這實在很吸引。因此，政府可規定在繳付一成首期後，物業只可在全數付清後才可轉售。代理主席，我認為這樣做是打擊二手市場炒賣活動的最有效方法。

至於陳婉嫻議員的各項建議，我對(a)部和(b)部都沒有意見，兩者都不會做成甚麼不利影響。但對於李永達議員就(c)部所作的修正，我則不大肯定。如果能建立一個已平整土地的儲備，足可供一年之用，我們應立即着手進行。我們現時面對的是房屋危機，房屋短缺，所以為甚麼要把土地留着不放出來？要求急速上升，但建屋需時數年，所以我看不到這個儲備會有些甚麼幫助。

至於李永達議員對(d)部的修正，其實我們現在已對短期轉售樓宇徵稅，或許他忘記了，那就是利得稅！要是他認為利得稅的評定並不有效，那麼我們應研究這個問題，而不是開徵一項目的與利得稅大致相同的新稅項。

代理主席，我對今天提出來的議案，深有同感，但覺得議案有些地方並不妥當，而我也都說過了，所以我會就陳婉嫻議員的議案投棄權票，並會對李永達議員的修正案投反對票。

顏錦全議員致辭：代理主席，“置業安居”是每一個香港人的夢想，但由於近年樓價飆升，已嚴重脫離市民的負擔能力，令港人的夢想成為痴想，以一個市區的 400 平方呎細單位為例，其價格已相當於剛就業畢業生年薪的二十四倍。試問一個剛就業的畢業生要儲蓄多少年，才可擁有一個自己的安樂窩？

本港的樓價節節上升，歸根究柢是供求不平衡，這是政府對人口增長與樓宇需要的估計遠低於實際需要所致。不過，土地供應短缺亦是一個重要因素。目前政府採取行政手段打擊炒風，只是治標不治本的方法，惟有增加土地供應及加快配套措施，使市民能居者有其屋，才能使炒家無機可乘，樓價亦不會被人為的推高。

此外，輕工業大量北移，造成舊型工廠廢棄，亦浪費不少社會資源。由於製造業規模縮減，服務業及寫字樓需求持續增長，現時已出現工業用地供應過多的情況。單單是一九九三年度就有 62.4 公頃工業用地過剩，若連同對上 10 年計算，工業用地過剩總額達 206 公頃。到二零一一年，工業用地過剩總額更達 300 公頃。政府若能加速審批，以合理補地價方式更改用途條款，使過剩的工業用地能重新劃作住宅用途，當可大大提高私人住宅的供應量。

如何確保有足夠土地滿足房屋需求？在這個老問題上，民建聯已多次強調要善用新界土地，加強開發新界地區的土地資源，以紓緩市區土地不足的壓力，重點發展新界西北、新界東北、北大嶼山及掃管笏、小欖、西貢及

將軍澳，盡速建立次商業中心區，作為新增長地帶，並研究發展邊境區；同時重新檢討農業政策，將不適用作農地或低效益的土地，改作商住用途。

在長遠發展方面，民建聯建議特區政府成立策略性規劃委員會，制訂長遠填海策略及全港發展策略，建立長遠土地利用及城市規劃策略，並將目前的土地、房屋及全港策略性規劃周期，由10至15年改為30年，作為策略性規劃遠景。特區政府並需要制訂具應變性土地利用及城市規劃策略，配合長遠人口發展。

對於李永達議員建議開徵非自住住宅樓宇短期轉售稅，民建聯認為這無疑是令現時本港簡單的稅制複雜化，而且較資產增值稅更“有殺錯無放過”。資產增值稅只是向出售樓宇圖利的人“開刀”，但李議員所建議的短期轉售稅，只要市民在短期內出售樓宇，便有理無理向市民徵稅，不理售樓者.....

代理主席：李永達議員，是否規程問題？

李永達議員：代理主席，我想澄清，顏議員誤會了我建議的徵稅內容，因他聽不明我的徵稅內容，所以他說錯了我的建議.....

代理主席：顏議員，你是否願意讓李議員繼續解釋他認為你誤會的問題？

顏錦全議員：資產增值稅只是向出售樓宇圖利的人“開刀”，但李議員所建議的短期轉售稅，只要市民在短期內出售樓宇，便有理無理向市民徵稅，不理會售樓者是因為甚麼原因，亦不理他有否因此獲利，.....

代理主席：李永達議員，是否規程問題？

李永達議員：代理主席，議會有議會文化，讓人澄清自然會比較好。當然，顏議員有權不讓我澄清，他現在不肯讓出時間。我想請問代理主席，在規程上，我何時有機會澄清顏議員誤會我建議的徵稅問題？謝謝代理主席。

代理主席：在各同事發言後，你是有機會回應的，到時你應該有機會。

李永達議員：是沒有的，就是因為沒有所以我才向你發問。如有的話，我便不會要求給我時間了。

代理主席：本席相信要暫停會議數分鐘，讓本席問一問主席。現在宣布會議暫停一會。

下午 6 時 17 分

會議暫停。

下午 6 時 22 分

會議恢復。

代理主席：李永達議員，本席根據《會議常規》第 28 條第(2)款，會在顏議員發言之後，給你一段短時間再發言解釋先前發言中被誤解的部分。顏議員，請繼續發言。

顏錦全議員：但李議員所建議的短期轉售稅，只要市民在短期內出售樓宇，便有理無理向市民徵稅，不理售樓者是因為甚麼原因，亦不理他有否因此獲利，即使他蝕了錢，亦一樣要被徵稅。

目前樓宇短缺的情況仍然嚴重，但距離主權回歸只有 34 天，港府在這剩餘的日子，亦難望有甚麼作為。民建聯期望由行政會議成員梁振英先生領導的小組能在房屋問題上，提出良方妙法，以解決這個困擾不少港人的問題。同時，促請特區政府一上台，便應大量增加公屋及居屋的興建，加速新開發區及其配套設施的完成，並宣布長遠的批地計劃，以及將廠房轉為住宅用途等有效措施。惟有“多管齊下”，在盡可能的時間內做到供求平衡，才能徹底解決房屋問題。屆時炒家亦無計可施，樓價自然可以配合市民的負擔能力。

代理主席，本人謹此陳辭，支持陳婉嫻議員的原議案，反對李永達議員的修正案。

代理主席：李永達議員，請你發言，但發言應該簡短，而且只限於解釋剛才你認為被誤解的部分。

李永達議員：代理主席，我會盡量簡短。

首先，有關短期非自住住宅樓宇轉售稅方面，這包含了數個意思：第一，所有想換樓的住宅樓宇業主、“細樓換大樓”的業主，並不在徵稅的範圍；第二，如果市民買樓作長遠投資，超過兩年時間，也不在徵稅範圍。我們徵稅的對象，只是針對那些擁有一個物業以上的業主，他們在短期內炒賣物業而獲得利潤，便須交稅。因此，這完全沒有顏議員所說的“有殺錯無放過”概念。至於顏議員說如果蝕了本的又怎麼辦？在我們的概念裏，如果因短期炒賣活動而招致損失，是無須交稅的。因此，須交稅的一定是獲得利潤的人。

這些限制性的建議怎會令業主有損失呢？如果顏議員認為連向這些“頻密炒家”徵稅也不可以的話，他是否替這些炒家說話，令真正想置業的人越買越貴樓呢？

謝謝代理主席。

詹培忠議員致辭：代理主席，房屋問題是香港一個相當嚴重的問題，從候任特區首長未上任已經將其列為三項首要工作之一，可見他是多麼關注、多麼關心香港的房屋問題。

在討論這問題時，我們必須先分析過去。所謂“過去”者，是甚麼因素造成今天的情況？首先，在市民心目中，他們把樓宇當作是保值及認為是相當重要的商品。市民在這方面應冷靜一些，不要抱着“人有我有”的心態，看見阿嬸、阿叔或自己的朋友買了樓，賺大錢，便覺得“執輸行頭慘過敗家”。這是香港人常有的心態，況且，事實上亦令他們真的覺得沒有買樓或供樓是吃了虧，所以這是一個主要的問題。

第二，近期的豪宅價格升幅十分驚人，這是由兩個因素造成。一個是臨近九七，畢竟中國有 12 億人口，雖然國家的人均質素或收入不是太高，但

12 億人口相對於香港來說，依然是個很大的比例。國內省市單位用“阿爺”、“阿公”的錢，但求來到香港，也不理會價錢多高，也要買一個住宅單位，所以這是一個因素。此外，部分市民近期十分富有，以前一個單位 100 萬、200 萬、300 萬，他們可能沒有能力購買，但現在一個單位 1,000 萬、2,000 萬、5,000 萬、6,000 萬，甚至 1 億，他們也有能力購買。因此，另一原因是市民的質素提高了。

第三，關乎部分地產商的手法。例如他們的一幢樓宇有 100 個單位可以出售，他們必定在附近，無論是土地或樓宇也好，訂個高的價錢，這變相已經造就了一個市價，抬高原本想出售的樓宇價格。

第四，現時樓市買賣確有很多炒家參與，這無可否認是必定存在的事實。

我們每做一件事，都要先了解事實，然後政府才考慮有何對策針對這問題。首先，在地產商方面，無可否認，過去數年，他們實行的是暴利政策。他們一項投資的收益竟然可以達兩、三倍以上，這情況是全世界獨有的。不過，在三十多年前，即香港暴動前，大概一九六四年至六七年期間，現時香港的所謂億萬富翁當時部分還未從事地產行業。當時，政府拍賣土地是分期 10 年付款，首期只是 10%。在六七年暴動時，很多地產發展商放棄了他們的訂金，即俗語所謂“撻訂”，所以，雖然今時今日他們賺大錢，但當時他們也有苦處，這只是時代的變化而已。

政府應如何面對這事實呢？剛才有些議員提過很多解決辦法。我認為首先要處理香港的土地供應問題。香港不是絕對沒有土地，問題是如何善用土地。首先，例如明年啟德機場遷往赤鱗角後，機場現址會有很多土地。剛才有些同事也提到，很多工廠和工業大廈事實上已經真的失去作用。既然那裏已經有交通及其他設施，所以政府首先應該考慮如何變更其用途。同時，也應考慮增加建成住宅的倍數。目前商業樓宇是十五倍，而住宅是五倍至十倍不等，政府應該在這方面進行研究。第二，新界其實也不是沒有土地，事實上，新界的土地多得很，問題是如果要建設屋邨，而其他配套設施也需要數年時間才完成，我希望政府要把握時間。第三，在有關手續及其他各方面的程序應該加快。如果政府將這三件事列作當前急務，便可以解決問題。

代理主席，有些同事認為住宅是必需品，我個人也同意，但“必需”不是必定要買樓。政府應該有義務、有責任提供普通的住宅單位給普羅市民居住，所謂“有瓦遮頭”，但不一定要令他們住得十分舒適。大家要明白，這個世界沒有“免費午餐”，要自己努力。如果大家努力後，豪宅市場仍然站得穩，仍有這需求量時，大家便不用擔心。政府要關注的是如何令低層市

民能夠獲得居住的地方，而不是打擊豪宅樓價，令它下跌，使政府失去稅收。

我對住宅市場也相當留意，也知道確有炒家滲入地產的運作。既然如此，政府必須在炒家這方面動動腦筋，例如李永達議員所提出的建議也未必全部不可行、不可以參考的。既然地產發展商從來不否定炒家對他們的幫助，所以在有需要時打擊炒家，是政府首先要注意的項目之一。

政府應該拿出誠意，研究整套可行的辦法。我們堅信特區首長也有顧問正進行這項工作。我們發表意見，也有助他們的研究。

代理主席，我謹此陳辭。

李卓人議員致辭：代理主席，數天前我從報章得知房屋司黃星華先生說現時樓價仍可忍受。如果房屋司真的這樣說的話，我想市民的心聲是，市民不能再忍受，特別是那些在香港沒有樓的夾心階層，他們不可以再忍受“無殼蝸牛”的痛苦；他們不可以再忍受有人說現時樓價是可以忍受的。現在的問題是，對於這群沒有樓的夾心階層，他們所儲蓄的金錢永遠追不上樓價的飆升，以致變成為一個永無休止的追逐。這一個永無休止的追逐，令他們一直要受着老是要租樓住的沒有安全感狀態。

房屋司的容忍能力可能很大，但最重要是不要時常容忍至老是不喝水。如果他在一天裏，到下午 4 時也不喝水的話，今天報章說這樣會令人的健康出現很多問題，例如有口氣、皮膚乾燥、失去光澤、便秘、尿道發炎和腎結石等。今天報章剛剛提及到，所以希望他多喝水，那就會有健康的身體。如果他多喝水而有健康的話，我們也希望他會對樓價“下藥”，壓抑樓價，令香港的整體經濟可以有一個健康的發展。

事實上，在現時樓價高企的情況下，可說是已產生了六大害。第一大害是基本上，香港的整個經濟和市場結構是完全失衡的。現時資金全都一窩蜂流入物業市場，結果只是造就了金融和地產兩個行業，其他行業全受到地產界的發展所阻礙，對它們有很大影響。

第二害是，現時樓宇炒風熾烈，開始鼓勵人們有一種不務正業的心態。對一些有錢的人來說，他們可能現在當老闆，但他們可能已不再經營實業，而寧願炒樓，即炒樓勝於做實業。對一些普羅市民來說，他們寧願不工作而去炒樓，這兩種情況都是不大好的現象。

炒樓轉手就可獲得數十萬利益，那些辛辛苦苦做工的人又如何呢？因此，第三個害處就是，現時樓價這麼高，是懲罰一些老實人，鼓勵、獎勵投機者。這種社會風氣是很要不得的。現時維持地產市場和金融體系不致崩潰的，其實就是那些腳踏實地、甘願“做牛做馬”來交租、供樓的香港市民。他們支撐着整個樓市，但他們這些老實人要怎樣呢？不炒的人怎樣呢？他們就要“做牛做馬”。這是對老實人的一種懲罰，對炒家的一種獎勵。

第四個害處是現時樓價高企令貧富差距越來越大。大地產商和有關行業就賺個“滿堂紅”，正如剛才詹培忠議員所說，大地產商的盈利可能達兩、三倍，令香港的所有財富都集中在一小撮人，即所謂“十大家族”的手中，而普通市民則被這些地產商不斷蠶食，他們的血汗錢被他們吸盡、吸乾。

第五大害就是由於整個經濟的失衡，香港現時的情況其實可說是“泡沫經濟”。按揭貸款佔銀行整體貸款的比例越來越高，部分銀行的比率更高達四成半，變成全部都是倚靠按揭來賺錢。過去數年，香港的經濟增長在很大程度上都是倚靠這些炒賣樓宇活動來托着整個市場或“托商”。這造成一個兩難局面，因為這是一個“泡沫經濟”，如果在打擊炒風方面“下藥”過重，可能有人說會令泡沫爆破，結果牽連很大；但如果不下藥或下藥過輕，不能令高得驚人的樓價回落至市民可以承擔的水平，市民便要承受很大痛苦，遺害也甚大。在這個兩難局面下，如果我們甚麼也不做，現時的香港政府或未來的特區政府都不當機立斷的話，這個泡沫便會越吹越大，即使甚麼也不做，最後亦會爆破。因此，政府倒不如當機立斷，早些“下藥”，盡量減低這個泡沫爆破時所產生的震盪，並希望經濟可以繼續發展。否則，日後泡沫越吹越大，一旦爆破，情況就會不可收拾。

最後的害處是，樓價會對社會造成不安。現時民怨民憤集中在樓價方面，堆積的不滿情緒十分嚴重，如果日後政治上有淤塞，市民就會覺得民怨不能達到特區政府、不能達到當權的決策機構，加上如果當權的決策機構只是受地產商影響，就會令人擔心，這種社會不安對社會會有很大打擊。

因此，我支持李永達議員向炒家徵稅的建議，因為無論如何，這是最短期的措施，可以打擊炒風。另一方面，長遠來說，當然是要增加土地供應，加速批地程序和基礎設施的建設，令住宅的供應量充足。此外，我希望長遠來說，房屋策略是以公屋和居屋為主，以解決市民的住屋問題。

解決房屋問題未必沒有方法，主要是看有否決心，以及能否當機立斷。我希望今天的辯論可以令政府當機立斷，打擊樓價。

謝謝代理主席。

陳鑑林議員致辭：代理主席，民建聯原則上支持港府對於房屋政策的目標，即幫助所有家庭獲得合適和可以負擔的住屋，以及鼓勵市民自置居所，但問題是港府一直以來在達致這些目標的政策上，頗為混亂，以致近年的樓價飆升，脫離市民的負擔能力。

本來，要增加市民對社會的歸屬感，自置居所只是其中一個好辦法，但港府過去一方面威迫利誘生活稍為改善的公屋居民遷出公屋單位，另一方面一直掌握着樓宇供應的命脈，控制着土地的供應，以維持高地價政策。在刺激了居民的置業慾望之後，居屋單位又追不上供應，近年以綠表申請居屋的公屋人士就遠遠超過供應的數量數倍以上。結果只有增加對私人樓宇市場的壓力，造成供求失調，但每當樓價高企時，政府又只會急急忙忙採取各種行政措施壓抑需求，於是造成今天樓市的畸型現象。

長久以來，對於房屋供應失調，出現供不應求的問題時，港府只是懂得從需求入手，只懂壓抑需求，甚少從供應量着手解決問題。在公屋的問題上，富戶政策就是其中較明顯的例子，政府將生活稍為改善的居民說成是無需資助的一群，利用提高租金的手法迫他們自置居所。在私人市場方面，早年的收緊樓宇按揭的成數，到九四年規定發展商要在樓宇入伙前 9 個月才可申請預售樓花，在今年年初，又反過來放寬預售期至 18 個月。這種種的措施，都只是港府企圖從控制需求(demand management)的方向，以行政手段壓抑樓價，而不能夠真正提出增加樓宇供應的措施。

同時，月前推出的幾項行政措施，雖然令樓市在四月上旬稍為降溫，但由於根本問題未有解決，樓市在五月初又再次飆升。這一點房屋司黃星華先生亦不得不承認。另一方面，地產界人士認為，現時的樓價已經超越三月份的高峰期。

代理主席，港府官員經常一廂情願地相信，未來數年的住宅單位供應量會大增，多次強調九五至二零零一年將會有 195 000 個單位落成。但如果把數目計算清楚，扣除過去兩年落成的 4 萬個單位，未來 4 年之內每年須建成 39 000 個單位。同時，根據差餉物業估價署的檢討報告，今年將只有 22 000 個單位落成，而九八年則只有三萬三千多個。雖然如果發展商按照新的樓花預售措施，這些單位將可在今年內發售，但數量亦僅能滿足九七至九八年間的需求，而並未計算過去數年的累積短缺。至於九九至二零零一年的建

屋數字，港府至今仍然無法保證，所謂 195 000 個單位，可能最後只是“得個講字”。

至於公營的出售單位方面，包括居屋和夾心階層住屋，由九五年至九七年三月，落成的單位只有 39 000 個，距離港府的目標少近 2 萬個。如果要追上施政報告至二零零一年落成 175 000 個單位的目標，未來 4 年每年便要興建 34 000 個單位。儘管建屋目標已經訂下，但具體的土地供應和建屋能力等問題能否解決，實在令人懷疑。

其次，在土地供應方面，港府近兩年雖然願意增加住宅用地的批地量，平均每年批出可興建 4 萬個單位的土地，但其中不足一半是直接批地，其餘的土地均須靠發展商主動申請換地或更改土地契約，而期間又要經過重重的行政措施或程序，到單位真正落成時，可能已經是四、五年後的事。

代理主席，本港的土地其實並不短缺，只是港府的規劃和政策未能切合實際的需要。以最近 8 幅主要軍事用地為例，港府現時的規劃，只有其中彩虹軍營的一幅 7.15 公頃是作為高密度住宅發展，將會興建 3 000 個單位，其餘的土地均規劃為中、低密度住宅，其中九龍英軍醫院的 7.4 公頃用地，只預備興建 700 個豪宅單位，而掃管軍營 26.5 公頃土地，亦只興建 3 000 個單位。在目前住宅數量嚴重短缺的情況下，港府的規劃完全浪費了土地資源。

代理主席，解決樓價高企問題必須從增加供應入手，而增加建屋量必須先增加土地供應，其他的行政手段，只會令供求進一步失調。因此，民建聯支持今天陳婉嫻議員所提出的原議案。

代理主席，本人謹此陳辭。

主席恢復主持會議。

楊森議員致辭：主席，我想就數位議員的發言作出一些回應。

首先，顏錦全議員剛才就李永達議員所建議的徵收非自住住宅樓宇短期轉售稅提出質疑，他認為這個做法基本上是“有殺錯無放過”，樓宇一旦轉手便要徵稅。剛才李永達議員已經清楚指出，這非自住住宅樓宇短期轉售稅所說的“短期”是指兩年，所以基本的目的是打擊炒家。大家也知道，很多

炒家在兩年之內把樓宇頻頻轉售，這些樓宇並不是用來居住，而是用來炒賣，所以在兩年或少於兩年之內，他們的財富會暴升。香港的“打工仔”和專業人士每月辛勤工作，從他們所賺取的薪金中，政府會抽取一定的入息稅，但是這些炒家在這樣短的期間內賺取這樣多金錢，卻竟然不用繳付轉售稅，這無形中助長了炒家炒樓。其實，民建聯今次很關心房屋問題，希望可以想出一些方法來打擊炒風，我希望經過我們的解釋後，民建聯的議員稍後在表決時能夠對李永達議員建議的新措施投贊成票，否則，民建聯就是眼見炒風熾熱也不採取措施。我相信民建聯並不支持炒家不斷炒樓，造成租金或樓價暴升。

此外，我想就夏佳理議員提出的兩點作出回應。他說現時根本沒有土地，但李永達議員卻提及土地儲備，既然沒有土地，又怎樣可以有儲備呢？此外，他說財政司經常提到，而《基本法》亦註明，公共開支增長不可超過經濟增長，所以財政司說來年有 5% 的經濟增長，公共開支便只可增加 5%。但李永達議員卻提出成立土地及房屋發展基金，這定必成為一個新帳目，令開支高於經濟增長。其實大家要留意，李永達議員所說的並不是經常性開支，而是非經常性開支；是一筆過的開支，並不是經年累月的開支。經常性開支與非經常性開支，基本上是不同的。

夏佳理議員說沒有土地又怎會有土地儲備呢？這論點與陸恭蕙議員提出的十分相近。陸恭蕙議員說現在已沒有土地，有土地也會盡快推出，又怎可以儲存起來呢？其實兩位議員都不大理解李永達議員的意思。李永達議員的意思是，如果成立一個土地及房屋發展基金，就可以令政府一次過有一大筆資金；而這些資金大部分來自土地基金，所謂“來自土地，用於土地”，我們覺得是很適當的。事實上，各位議員也得承認，土地供應是很短缺的，所以建議成立土地及房屋發展基金和土地儲備“Land Bank”，其實是想促使政府有足夠的土地發展基金，在短期內能夠全力發展土地，而這些土地是要有基本建設的，主席，我強調，這些土地是要有基本建設的。稍後我希望房屋司可以作出回應。

事實上，現時房屋委員會也承認，數年後房屋委員會也沒有土地。在房屋事務委員會會議上，政府也證實這點。因此，基本上，這些土地是要有設施的。主席，我們日前與財政司會面時，財政司也認為我們這構思是好的，因為他說香港政府擁有的設有基本設施的土地儲備是等於零。因此，如果人口估計突然出錯（政府很多時候對人口的估計都是錯誤的），例如老人院追不上需求，但又不能買到足夠宿位，就會令很多老人沒有院舍居住。如果政府有很多設有必需基本設施的土地儲備，在有需要時就可以立即推出，不用等候數年才有土地供應。我們認為這是一個新的做法，而財政司也覺得這建議很值得參考。

因此，我希望大家也同意，能成立土地及房屋發展基金，以及建議政府有足夠的土地儲備，是很有用的。這做法可以令市場知道政府有足夠的土地，而這些土地又已經設置了必要的基本設施，在有需要時便可立即派上用場，即李永達議員所說的“熟地”而不是“生地”，意思是全都擁有必需的基本設施的土地，無須再進行例如敷設水管等各項工程。這樣在市場上一定會產生預期的效果，令地產商和市民都知道，如有需要使用土地時，有土地可供即時使用。這樣對樓價一定會有冷卻作用，即出現所謂“anticipation effect”。這土地及房屋發展基金擁有鉅資，我再次強調，是“來自土地的錢，用回土地上”，這是香港一個較突破的做法，對房屋供應會起很大作用。

總結來說，第一，利用非自住住宅短期轉售稅來打擊短期賺到錢的炒家。這項轉售稅是要在獲得利潤後才徵收的，而不是如顏錦全議員所說，每逢樓宇轉售便抽取；而且一定是在兩年內轉售，如果超過兩年才轉售也不用繳稅。我想這對打擊炒風會有幫助。第二，成立土地及房屋發展基金，迫使政府下定決心，儲備足夠設有基本設施的土地。我相信土地儲備對冷卻樓市和房屋供應會有切實的幫助。我希望政府能鄭重地考慮李永達議員所提出的這兩項建議。

謝謝主席。

主席：陳婉嫻議員，你現可就就修正案發言，發言時限為 5 分鐘。

陳婉嫻議員致辭：主席，今天很多謝局內有 14 位同事參加這次辯論。其實，正如我開始發言時所說，住屋問題在本局內已討論過很多次，但這個問題仍然是本港最大的社會問題，未來的政府也認為這是首先要解決的問題，所以我不厭其煩地再在本局提出住屋問題作辯論。我再次多謝大家參與。

對於李永達議員修正我的原議案所提出的兩點，實際上是我們一直的概念。雖然在字眼上可能不同，但他建議的非自住住宅樓宇短期轉售稅與我們建議的資產增值稅下的物業增值稅有相同之處，而目的實際上也一樣。除了各位同事剛才提及的一系列在各個不同層面上杜絕炒風的措施外，我認為這也是非常重要的。事實上，市場上有很多人利用短期炒賣，刺激了樓價，使炒風熾熱，樓價升高。工聯會多年前已建議開徵資產增值稅，其下有物業轉售稅，對那些短期炒買炒賣活動抽稅。

剛才陸恭蕙議員說，政府現時的稅項已經包括這點，但我想強調，政府現時在這方面的稅項，與我們現時所提及的比較，抽取的比率有所不同，而具體上的運作也不一樣。因此，我希望陸恭蕙議員能夠再考慮清楚我們的建議。如果我們都不想把社會上的炒買炒賣現象、不健康的市場再推向更不健康的情況，我想請她支持我們這個理念。

至於土地及房屋發展基金，我們也同意這點，因為土地基金有大約二千多億元，為甚麼不把款項用在住屋這最大的社會問題上呢？正如剛才我們的同事所說，一塊土地從開發至使用必須經過很多手續，即要由“生地”變成“熟地”，所以應把這筆款項用於社會上的首要問題，解決有關土地的各種問題。除此之外，剛才鄭耀棠議員也提到上海之行的經驗。現時香港大多數人面對高昂的樓價，根本沒有條件買樓，我們應該怎麼辦呢？政府可以運用這個基金，考慮很多辦法來幫助那些首次置業的人，例如在稅項上加以協助，又或可以為他們成立一個類似上海那個模式的公積金等，我們可以有很多變通辦法。除了開發土地需要金錢外，我們在居住的具體措施上也可通過基金來解決問題。最重要的是政府有否把“住”列為民生的必需。假如認為是必需的話，現時及將來的政府都應考慮怎樣善用那麼大量的儲備，來解決這十分嚴重的社會問題。

主席，李永達議員提出的這兩點修正，與工聯會一直以來的理念十分相同，因此，我們對這兩個觀點表示支持。對於李永達議員的修正案，由於與我們過去的理念和現在的意見相同，所以工聯會數名議員會支持這項修正案。謝謝主席。

房屋司致辭：主席，

引言

在聽過各位議員對壓抑樓價及增加房屋供應的意見後，我感到其實有些建議是政府已經推行的，或原則上已接納的，我在此感謝議員在這方面的支持。不過，對於有些議員的建議，政府並不認同。現在我就陳婉嫻議員今天所提出的議案及李永達議員修正案內所列舉的各項提議作出回應。由於當中有些建議和論點涉及幾個政府政策科的工作範疇，包括房屋科、規劃環境地政科和財政科，故此，我亦曾與有關的決策科商討過。以下我的回應，是代表政府整體的回應。

具體建議

(1) 壓抑樓價和炒賣活動

首先，有關議案內促請政府進一步採取有效措施壓抑樓價和炒賣活動的建議，我要強調，政府非常關注私人住宅物業市場的情況。我們的政策原則是奉行自由市場經濟，但這並不表示政府不會採取行動。為確保物業市場能順利運作和穩定發展，政府會在有需要時採取適當的措施，以糾正不當的經營手法、維持市場的競爭性、保障消費者的權益和壓抑熾熱的炒賣活動。

其實政府在今年內已兩次採取多項措施，以壓抑樓宇炒賣活動及增加住宅單位供應。這些措施成效顯著：以公司名義炒賣樓宇和“炒籌”的活動已經絕跡；樓市亦已較初時穩定；售樓秩序良好；以“確認人”方式的炒賣活動已受到打擊；樓價迅速飆升的情況已有所改善；住宅單位供應量亦將逐步增加。

最近我已與地產代理進行討論，促請他們不要參與炒賣活動，以及加強自律。他們的回應十分積極。個別商會或地產代理已制訂指引，禁止會員或員工參與炒賣、要求員工披露利益、提醒客戶以“確認人”方式買賣的風險、禁止員工參與“炒籌”和居屋“偷步買賣”等活動，並且以誠實、客觀的方式行事，為客戶提供全面及正確的市場資訊。

我亦已跟律師會進行過討論，並獲得他們的支持，在短期內發出通告，提醒律師要向客戶清楚解釋與“確認人”購買住宅單位的風險。

與此同時，稅務局也積極跟進，調查以公司名義“炒籌”或炒賣的交易，並向有關人士徵收利得稅。其實在這方面，過去 5 年，政府已成功收回超過 20 億元的稅款。單是在去年，稅務局共跟進約 7 000 宗這類個案，涉及的稅收達 10 億元。

我以上的解釋以及稍後的回應，足以證明政府已做了很多工夫去壓抑炒賣活動及增加住宅單位供應。

樓市經過過去數個星期的調整後，很自然地會吸引一批有意置業的人士把握這個機會購買住宅單位，樓價故此亦隨着需求增加而改變。

部分發言的議員促請政府採取行政措施來壓抑樓價和協助市民置業。我相信議員不是希望每次當樓市活躍或樓價增長時，政府都採取打擊措施。若這樣做，恐怕沒有人會願意買樓呢！其實我在這裏要強調 4 點：

第一，物業價格是受到很多因素所影響，包括市民購買住宅單位自住或作為投資的意慾、銀行利率、經濟因素、以及市民對樓市整體的信心等。政府不可能、亦不會隨便作出干預，但當政府真的要採取行動，必然是經過深思熟慮的。

第二，在協助市民自置居所方面，其實政府現時已為每月入息低於6萬元的低入息和中等入息家庭推行多項資助自置居所計劃和貸款計劃。此外，這些家庭通常可獲得銀行或金融機構提供有吸引力的按揭安排。這些計劃其實已幫助了很多香港市民置業。政府會繼續撥出款項和增加資源，擴大這些資助計劃，使更多家庭受惠。

第三，我相信大家會了解，任何一個社會無可避免會有些家庭，因為各種不同的理由，包括經濟能力，無法在私人住宅市場或甚至資助自置居所計劃購買居所，而需要依賴公營或私營出租單位。香港現時其實有52%的家庭已擁有自置居所，這個比例並不算低。雖然這比例與其他發達國家和地區相比仍有些距離。但議員要注意，除一半家庭擁有自置居所外，香港亦有四成人口住在由政府資助的出租公屋單位內。像我們政府投入這樣龐大的資源來幫助市民安居樂業，其實在發達國家或地區中根本沒有的。政府的確已經做了積極的工夫。

第四，私人住宅單位價格基本上取決於市場供求。政府最重要的角色是提供足夠的土地以興建房屋及改善交通網絡，開闢新市鎮。其實，置業並不一定要從新樓或一些比較貴的二手樓宇着手。市場內其實亦有很多其他可供首次置業人士選擇的住宅單位。如市民想在這些物業市場內購買單位，應該衡量自己的負擔能力，應考慮一些設施比較基本的單位，作為置業的第一步，然後可再按自己日後的經濟情況，轉換一些自己更喜歡或較大的單位。現時交通已大大改善，置業人士其實有很多較易負擔的住宅單位可以選擇。

政府會繼續密切監察物業市場的情況，當然在有需要時會採取適當的措施。

(2) 房屋資訊的透明度和房屋供應的資料

關於議案內促請政府增加房屋資訊的透明度和每年公布有關房屋供應的資料，以協助置業人士作出明智的決定，政府是同意的。這個建議在香港尤為重要，因為本港的物業市場經常受到很多心理因素，即所謂“羊群效應”的影響。政府在這方面已做了很多工夫，例如：在本年一月，我們獲得香港地產發展商會的積極回應，訂定守則，規定發展商在售樓說明書和報章廣告內須清楚公布樓盤所涉及的住宅單位數量；另外，在本年三月底，我們

亦在同意方案內加入新條款，規定地產發展商須每次推出不少於樓盤的 20% 的單位數目在市場發售。這項措施防止地產發展商每次只推出小量單位，從而製造樓宇短缺的假象，並引致搶購的情況。

至於陳婉嫻議員建議政府應每年公布有關房屋供應的資料，政府的回應當然是肯定和正面的。其實我們在這方面已做了工作。差餉物業估價署每年都會印製一本名為“香港物業檢討報告”，評估未來兩年的住宅單位預計落成量，包括數目、種類、分布地區，以及該年的入住率、空置率、樓宇單位拆卸數目等資料。地政總署轄下的法律諮詢及田土轉易處亦定期公布已批出的預售樓花同意書數目、所涉及的單位數目，以及等待批准的同意書數目等。

此外，我們為了增加房屋供應量預測的準確性，我們已在房屋科設立一個電腦化的房屋資訊系統，用以搜集有關土地供應、建屋量及物業市場資料。這個系統將使我們能更有效地監察建屋計劃的進度和預測樓宇單位的供應量。我們現在正試行該系統的首期操作，整個系統將會在今年年中完成及全面運作。我們並會研究如何適當地將系統內的資料加以整理，然後發放給市民，以增加資訊的透明度。

再進一步，我們亦與消費者委員會商討，透過《選擇》月刊將更多的樓宇單位資料提供給市民，例如新建住宅單位供應（包括樓花或落成單位）的分布情況和數量、不同地區的二手住宅單位的成交價與家庭負擔能力的關係等。

我想重申政府早時已作出的宣布，在未來兩年的出售單位供應量會穩步增長：私人住宅單位約有 58 000 個，資助自置居所單位約有 35 000 個。市民實在無須擔憂供應量，而應以自己的負擔能力決定適合購買的住宅單位。至於不能購買樓宇的人士，當然可以繼續租住樓宇。

(3) 土地供應量

議案內建議政府應公布未來 5 年用於興建房屋的土地供應量，以解決住宅物業市場炒賣及樓價飆升的問題。政府原則上同意盡早公布及維持充足和穩定的土地供應，希望使市民放心，並協助他們為置業籌劃。

我的同事規劃環境地政司亦已承諾考慮制訂一個較長遠的批地計劃。他現正仔細研究細節，並將會把計劃盡快公布。

其實拓展署每年已有公布該年及其後 4 年可供發展的土地的供應量，包括已平整的土地、將會被平整的土地、從清拆可得的土地數量等。這些土地

會用作已規劃的發展項目，當然包括房屋發展在內。這些資料根本是公開的，市民亦可在拓展署分區辦事處查閱。

政府有決心在未來數年大幅增加土地和房屋供應，並加快審批程序，以滿足需求。其實我們已說過，在未來 5 年，政府計劃批出 587 公頃土地以供房屋發展；其中 327 公頃用作發展公營房屋，較過去 5 年增加 27%；260 公頃用作發展私人住宅，較過去 5 年增加 80%；而整體數量則較過去 5 年增加 46%。這些數字可顯示政府的誠意及決心。

我想回應議員關於土地供應的意見。現時，政府已經撥出足夠的土地以應付二零零一年以前的公營及私營房屋單位興建目標，議員實在不必為未來數年的土地供應擔憂。

(4) 土地儲備

對於議員促請政府應預留可作最少 1 年運用的土地儲備建屋，政府是十分理解的。其實在一九九五年，我們已預留了 50 公頃土地作為緩衝儲備，但這些儲備其後大部分已撥出作房屋發展，特別是公營房屋的發展。

土地儲備的作用，就是將已平整的土地預留作日後發展之用，但以目前香港對土地的需求，特別在房屋方面是如此急切，故此，政府的首要任務就是將可供發展的土地盡快撥出作建屋之用。政府仍會繼續物色新的土地儲備。

(5) 土地及房屋發展基金

至於李永達議員建議設立一個“土地及房屋發展基金”，為所謂“空置土地”提供基建設施。我的同事規劃環境地政司在立法局四月三十日的會議上回答陳婉嫻議員的書面質詢時解釋，“空置發展區”是指空置或作暫時用途或正施工的土地，這些土地已規劃作不同發展用途，興建基礎設施所需的款項，亦已分別納入不同基本工程儲備基金的撥款項目內，並遵照一個預訂的時間表，有系統地策劃及推行。

在一九九四年，政府在房屋方面特別預留款項，由房屋司本人直接管轄，足以加快較急切的基建工程的進度以配合房屋發展。我可以告知議員，其實現時有 63 項與房屋有關的基建工程和規劃等研究已被列入撥款項目內，所涉及的支出在未來 5 年將達至 110 億元。這些撥款，將足以加快約 9 萬個住宅單位的落成。平均來說，可將有關基建工程的施工提早由數個月甚至數年不等。這款項由房屋司管轄，可以收到一個良好的效果。

我們現時已有足夠的資源及特別的安排，以應付與房屋有關的基礎建設，以及加快房屋發展的開支，故此實在無須額外設立基金。

(6)開徵非自住住宅單位短期轉售稅

有關李永達議員建議開徵非自住住宅單位短期轉售稅，我的同事庫務司在不同場合已明確表示對該建議有所保留。政府並不認為徵稅是解決私人住宅市場內供求問題的最好方法。況且，此舉將會更改本港簡單及行之有效的稅制。其實，這些加稅措施亦只可收到短暫的效果，仍不能治本。政府認為增加土地和房屋供應才是真正解決炒賣活動和樓價飆升的良方。

結論

主席，總括來說，政府原則上是支持今次議案辯論內有關增加土地及房屋供應，以及提高房屋資訊透明度的建議，因為它們能協助更多市民置業安居，但政府並不同意特別設立一個“土地及房屋發展基金”和徵收新的住宅單位轉售稅。政府會繼續監察樓市的發展。

謝謝主席。

修正案之議題經付諸表決。

聽取聲音表決。

夏佳理議員要求點名表決。

主席：本局現在進行點名表決。

主席：謹提醒各位議員，現付諸表決之議題為：陳婉嫻議員之議案，按李永達議員動議之修正案，予以修正。

請各位議員先按表決器上端之按鈕表示在席，然後在下面3個按鈕中選擇其一按下，以進行表決。

主席：在本席宣布結果之前，請各位議員核對所作之表決。是否有任何疑問？現顯示結果。

司徒華議員、陳偉業議員、張文光議員、馮檢基議員、何敏嘉議員、黃震遐議員、劉慧卿議員、李永達議員、李華明議員、楊森議員、黃偉賢議員、李卓人議員、陳婉嫻議員、鄭家富議員、鄭耀棠議員、張炳良議員、何俊仁議員、劉千石議員、羅祥國議員、李啟明議員、廖成利議員、莫應帆議員、吳靄儀議員、單仲偕議員、曾健成議員、謝永齡議員及任善寧議員贊成修正案。

李鵬飛議員、周梁淑怡議員、倪少傑議員、何承天議員、夏佳理議員、劉健儀議員、梁智鴻議員、黃秉槐議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、陸恭蕙議員、田北俊議員、陳鑑林議員、鄭明訓議員、張漢忠議員、蔡根培議員、葉國謙議員、劉漢銓議員、羅叔清議員及顏錦全議員反對修正案。

主席宣布贊成修正案者 27 人，反對者 20 人。他於是宣布修正案獲通過。

主席：陳婉嫻議員，你現可發言答辯，你原有 15 分鐘發言時限，現尚餘 5 分 29 秒。

陳婉嫻議員致辭：主席，今次是我在本局發起的第三次辯論，第一次是有關失業援助金，第二次是有關就業委員會，今次是大家所關心的壓抑樓價問題。對於前兩次的辯論，政府好像過去我在局外一般，我提甚麼，它很多時都反對。不過，這次政府罕有地同意我們的觀點，有關部門準備考慮我提出的 3 項意見，即有關資訊的透明度，說會公布 5 年有關土地的情況；第二，對於各種樓宇的情況，每年都會發放，但房屋司沒有清楚回應是否會儲備一些土地，以應急時之需，我希望政府也會同意這點。

今天房屋司這麼正面地回應我的辯論的內容，我想最重要的是因為實際上，“住”的問題真是香港一個很大的問題。這並不是只如剛才詹培忠議員所說，最重要是有本事。我覺得我們每個香港人都很有本事，但為何現時香港連一些中產階層人士置業也感到非常困難，更不要說基層的市民了。我們很有本事，但問題是置業這目標與我們的能力距離越來越遠。這情況也受到社會上各階層人士的批評。因此，在這個辯論中，政府對於我提出的 3 項建議，都有正面的回應。

夏佳理議員剛才說：“陳婉嫻議員，似乎你提出今天的辯論，是多餘了。”我覺得不是。夏佳理議員，你上了政府的當。很多時政府的政策似有非有，正如剛才房屋司所說，在不同部門有不同的手法，而市民不知他們在做些甚麼。我們就是希望政府有一個透明度，有機制統合所有資料，向市民

公布。我們說壓抑樓價要有很多措施，正如我的議案，一部分就是說政府要繼續進行壓抑樓價所應做的工作，包括今天局內很多同事所提出的意見，但除此之外，我想很重要的是怎樣將資訊有系統地統合起來，告訴香港市民：你們不用擔心地產商營造的手法，不用擔心“擠牙膏”的做法，不用好像現時要擔心很多在外面散播的消息。我想這是一個很重要的基本信息。如果政府能如剛才房屋司所說，有關部門考慮會將這成為一個機制，令普羅市民都知道這些信息，我認為是很重要的。因此，我對於政府今次正面回應這問題，覺得是很好的反應。

不過，房屋司剛才否定了李永達議員修正案的建議，我覺得較為失望。雖然這不是我原議案的建議，但其實本來我的原議案是有這些內容的。後來我的同事說範圍要闊些，不要這麼具體，所以我就沒有將物業增值稅等內容寫進我的議案內。剛才房屋司說不用實行這些建議，但我覺得如果政府不做這些事，本港的樓價就會好像現時的狀況一樣，推出某些措施時就跌一跌，跟着停留在某個水平後又再上升，之後又繼續上升。我記得在一九八四年時，鰂魚涌的康怡花園每呎只售數百元至 1,000 元，但現時卻上升至每呎 8,000 元。在十多年內這樣瘋狂上升、一浪高於一浪，嚴重影響着每一個市民，而這是民生的必需品。因此，我覺得政府需要考慮實行這些措施。

此外，很重要的是，今天樓價這麼高，如要把它拉到很低的話，會有一定的困難，但不把它拉低又不妥，因此，為何不成立一個土地及房屋發展基金，協助改變現時這個非常不健康的情況呢？我希望政府三思，考慮這個問題。我們現時有數千億元的儲備，為何不考慮撥一些錢，解決這民生問題呢？

主席，雖然今天我的議案是經過修正後才獲通過，但我仍然要向支持議案的同事致謝。

經修正之議案之議題經付諸表決。

聽取聲音表決。

主席：本局現在進行點名表決。

主席：謹提醒各位議員，現付諸表決之議題為：由陳婉嫻議員動議，經李永達議員修正之議案，予以通過。

請各位議員先按表決器上端之按鈕表示在席，然後在下面 3 個按鈕中選擇其一按下，以進行表決。

主席：在本席宣布結果之前，請各位議員核對所作之表決。是否有任何疑問？現顯示結果。

司徒華議員、陳偉業議員、張文光議員、馮檢基議員、何敏嘉議員、黃震遐議員、劉慧卿議員、李永達議員、李華明議員、楊森議員、黃偉賢議員、陳榮燦議員、陳婉嫻議員、鄭家富議員、鄭耀棠議員、張炳良議員、何俊仁議員、羅祥國議員、羅致光議員、李啟明議員、廖成利議員、莫應帆議員、吳靄儀議員、單仲偕議員、曾健成議員、謝永齡議員及任善寧議員贊成議案。

李鵬飛議員、周梁淑怡議員、倪少傑議員、何承天議員、夏佳理議員、劉健儀議員、黃秉槐議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、陸恭蕙議員、田北俊議員、陳鑑林議員、鄭明訓議員、張漢忠議員、蔡根培議員、葉國謙議員、劉漢銓議員、羅叔清議員及顏錦全議員反對議案。

梁智鴻議員棄權。

主席宣布贊成經修正之議案者 27 人，反對者 19 人。他於是宣布議案獲通過。

工商業污水附加費檢討總結報告

田北俊議員動議下列議案：

“鑑於《工商業污水附加費檢討總結報告》未能客觀全面地檢討工商業排污收費計劃，本局促請核數署署長馬上對整項工商業污水排放收費計劃的營運狀況進行“衡工量值式”的審查，以研究整項計劃是否合乎成本效益及有否浪費公帑；此外，本局亦促請港府承諾，在核數署署長未完成上述工作之前，把收費凍結在現水平，同時立即採取措施矯正上訴制度不公平之處，以免工商機構承受更多不必要的負擔及把因此而增加的成本轉嫁到市民身上，影響市民生計。”

田北俊議員致辭：主席，我動議通過載列於議事程序表內的議案。

主席，工商業污水附加費計劃實施之前，政府對工商界堅稱，計劃只會為商戶帶來微不足道的影響。但自從這計劃於九五年四月一日實施以來，反對的聲音差不多無日無之。過去，很多染廠、電鍍廠、酒樓及酒店的東主，曾經多次要求港府重新檢討這計劃，但港府一直都充耳不聞。直至計劃實施1年後，環保署才聘請顧問公司——我強調是環保署聘請顧問公司——進行了應酬式的檢討，結果正如事前所料，是令人失望的。顧問公司不單止沒有對計劃作客觀而全面的檢討，更建議政府在短期內大幅增加工商業污水附加費(TES)，此外，為確保日後有足夠的商戶為排污計劃付鈔，顧問公司又建議將更多行業納入收費網內。簡單說，顧問公司所做的報告，只是一份替政府講說話的報告，目的是要找方法填補不斷虧蝕的污水處理收費計劃。這種“不問為何虧蝕，只顧密密收錢”的檢討，是絕對不可以接受的。

我認為要全面檢討像工商業污水處理這種涉及龐大經費的發展計劃，顧問公司必須先研究計劃的發展步伐是否過急。此外，受影響的行業有否足夠的承擔能力，然後再看看整個計劃的營運情況，查看負責的部門，即渠務署，如何運用獲批的撥款，有關的款項是否用得其所，在推行計劃時，有否出現行政失當，導致浪費公帑的情況。但顧問公司對這些問題，全部都視若無睹，工商業污水附加費計劃能否成功推行，要視乎工商機構的實際負擔能力。報告指出，由於昂船洲污水處理廠即將投入服務，污水處理的操作及維修成本，將由九六年度的6.4億元增加三倍，至二零零零年會變成17.48億元。如果不大幅增加附加費，污水處理營運基金將會出現10億元的赤字。但顧問公司卻無進一步研究這樣龐大的成本增幅，在短期內，如果由工商界支付，會對商戶帶來甚麼影響？

去年全港大約有9 000間酒樓及快餐店，但在負擔了八成的TES情況下，已經有1 000間關門大吉。相信各位議員也會記得，在九五年初開會時，已經看到很多飲食業的商戶反對的情況，如果政府一意孤行，採納顧問公司的建議，向其他行業徵收TES的話，我可以告知政府，一定會有更多行業像酒樓業一樣倒閉。所以，我衷心希望政府詳細研究有關建議帶來的負面影響。

主席，很多外國的國家推行污水處理計劃的時候，大多數會用較長的時間，向用戶收回成本，但本港的情況卻不同，政府僅在幾年內便推出一個大規模的污水處理計劃，並根據“污染者自付”的原則，向商戶收回運作、經營及管理的成本。顧問報告只將其他國家及本港的排污費水平作比較，卻無比較其他國家收回成本限期的長短；實際上，即是偏幫了環保署。主席，顧

問報告指出，本港工商機構所繳交的 TES 與其他國家相比，可謂十分相宜，如果顧問公司所言屬實的話，為何本港的酒樓、酒店及染廠投訴的情況這樣強烈呢？是否因為有關政策推行過急，又或官僚架構過於繁複，還是上訴的機制形同虛設，令商戶有冤無路訴？顧問公司對於這些問題，全部隻字不提。基於上述指出的缺點，顧問報告可謂問題重重，因此，我希望核數署署長憑着他較獨立的法定地位及專業背景，對整個工商業污水附加費計劃的營運情況，作“衡工量值”的審查，確保工商界所繳交的是物有所值的費用。事實上，核數署近期亦先後對電子聯通及建築廢物堆填等項目進行同樣的審查，結果不約而同地反映出兩項計劃均出現行政失當，導致浪費公帑的情況。我希望核數署署長能夠對這收費計劃作同類型的研究，讓政府與工商界知道問題所在，從而尋求解決的辦法。

主席，我強調工商界並非想推卸責任，拒絕承擔“污染者自付”的責任，如果是合理的，即使負擔重一些，我們也願意承擔。但對於不合理的，特別是因為政府部門計劃不詳，或是行政失當而引致的不合理開支，我們決定是不肯負擔的。從實際的角度來說，排污計劃收入減少，其中一個原因是全面實施了水質管制區後，部分的高污染行業已經停止運作，所以，令污水的營運基金收入大大減少，本來高污染行業商戶減少了，應使污染問題得以改善，對整體社會來說，是一個好消息，這亦是我們立法局的目的及原意，但問題是污水營運基金收入減少了，政府便要自掏腰包，這樣對政府來說，反而變了壞消息。由於這個原因，顧問便建議一網打盡，向其他中度污染的行業都開始徵收 TES，幫補收入，這樣污水處理收費計劃的目標便由鼓勵污染者自律，變成幫助環保署去賺錢，整個計劃亦變成好像一條有毒的變形蟲一樣，隨意的伸縮，今天就毒害印刷業，明天便到修車業，再後天便是汽油站、街市、髮型屋及牙醫診所都會遭殃。對於這種政策，工商界及市民大眾均會覺得難以接受。因此，政府實在有需要盡快研究出一套合理及公平的長遠政策，平息我們的疑慮。

主席，我現在要求政府承諾在核數署完成上述工作之前，凍結現時的 TES，並且不要將收費網擴展至其他行業。我提出這要求，除了是為工商界設想之外，香港市民的額外承擔亦是考慮原因之一，政府一旦大幅提高收費，及將烟草、修車、印刷等行業三千二百多間商戶納入這收費範圍之內，商戶必然會將負擔轉移市民身上，受害者最終是香港市民，因此，無論從工商業及市民的角度來看，政府也應該採納我的意見。

主席，我謹此陳辭，提出議案。

議案之議題經提出待議。

倪少傑議員致辭：主席，保護環境是所有人的責任。在這個問題上，政府和各行各業都應該衷誠合作，為改善本港的自然和居住環境共同努力。事實上，港九各處污染情況嚴重，港海縮窄，垃圾隨處漂浮；工商地區規劃不善，混雜相處，烏氣沖天，目前的排污計劃可以說是亡羊補牢的措施。成功與否仍是未知之數，一方面既要視乎整個排污收費計劃是否有效運作，另一方面也要看工商業界能否加以配合。前者關乎排污計劃的成本效益問題，後者涉及工商業界的承擔能力，尤其是要考慮過高的工商業污水附加費會否轉嫁為民生負擔，甚至扼殺工商界發展的進程，可能演變成為嚴重的社會問題。

很明顯，政府在處理上述問題時，持着臨急抱佛腳的政策，並未能確切檢討排污計劃的營運狀況，以“衡工量值”來審查該計劃的成本效益；更未有開誠布公，聽取社會各界人士的意見，與業界共同探討合理的收費標準，以收互相配合的效果。加上政府在檢討污水附加費計劃的過程中失去了應有的透明度，造成近乎“閉門造車”的情況，令工商業界人士失望和憂慮。

記得去年政府官員曾經承諾，公開顧問公司有關撰寫檢討報告書的指引及會將報告書初稿交給受影響的工商業界過目。可是，政府在今年四月發表該檢討報告書之前，並無履行上述承諾，造成業界的質疑。我不禁要問，究竟政府在檢討工商排污收費時，是否採取了公平和不偏不倚的中立態度呢？

主席，政府檢討排污附加費的處事方法，我認為是危險的。這會侵蝕工商界和政府共同努力保護環境的互相信任的基礎。影響之下，難怪有些行業對政府的污水取樣、檢定測試和收費標準等，也大有質疑。本人認為，工商業排污附加費確實有很多不足之處，政府與其提出片面檢討，破壞工商業與政府之間的信任基礎，不如客觀而全面地檢討整個工商業排污收費計劃。

主席，本人謹此陳辭，支持田北俊議員的議案。

代理主席梁智鴻議員暫時代為主持會議。

謝永齡議員致辭：代理主席，民主黨支持環境保育，亦同意“污染者自付”的原則。在工商業污水附加費這項目上，民主黨也表示支持，主要的理由是因為我們不想市民津貼工商業家做生意。可是，實際上有幾個問題，我們必須解決，就是污水附加費是否有環保作用？污水營運基金是否合乎成本效益

呢？污水附加費出現問題時，上訴的費用比污水附加費還要貴，這是否合理呢？

以上種種的問題所需的答案，很可惜，在工商業污水附加費的檢討報告中都欠奉。其實，這份報告的癥結所在，就只有一點：因為污水營運基金收入少，所以要增加收費。我認為這份報告的目的只是為政府護航和替政府“補鑊”。似乎是以前官員和顧問所犯的錯，就要讓以後的工業家和市民來償還。究竟錯在那裏？錯在從前高估了污水附加費的收入。現時，在 21 萬商戶中只有 12 000 戶，或少於 6%須要繳交污水附加費，加上高昂的行政及維修費用等，肯定將來的赤字定必會很大。

報告書的建議就像一場足球比賽，不過是“打茅波”，一邊踢球，一邊改規則。最初說用化學需氧量來計算污水附加費，現時卻改用一個新方式，計算總懸浮固體物。最初說踢 7 人賽，處於下風時，就如沒有足夠人付鈔時，就立刻改為踢 11 人賽，目的當然是要更多商戶、更多行業來支付污水附加費。

其實，現時我們正討論兩個基本問題，一是有甚麼辦法可以開源節流；二是政府會否加價或注資？

很可惜，報告書只注重開源，而沒有談及如何節流，特別是如何節省高昂的行政費？這是絕少提及。

第二點是考慮加價。報告書有很多篇幅用來提及一些行業須增加繳費商戶，但政府卻不考慮注資，當然，增加商戶便代表更多行業，更多商戶須要付錢，例如：印制業、修車業和煙草業。我認為有一個基本條件，就是哪些行業的污染程度較普通香港市民為高，便應繳付污水附加費，可惜於最初釐定污水附加費時，可能是報告過分草率，也沒有有系統的研究全香港各種工商業，所以現時的這份檢討報告也有同樣的毛病，就是欠缺全面，實是令人失望。

最終的問題其實也是污水費或污水附加費是否物有所值？營運基金是否有效率？可惜，這麼重要的問題，並未在這份報告書內提及，我也只能說答案是否定的。

一般市民可能會問，既然政府已收了錢，水質會否有所改善？可惜，在香港只有兩成的污水會經過二級生化處理，絕大部分的水 — 八成 —

只是一級處理，所謂一級處理是指只經簡單過濾。如果以一個工商業企業家來說，簡單的過濾方法只須付兩成的污水附加費。

市民和很多商業機構都必須繳付污水費或污水附加費，但這是否等於海港的水質有所改善，你和我可游一趟渡海泳？如政府不注資，肯定只有兩成的香港水質可得以改善，而八成則會流入大海，當然並非代表維多利亞港的水質可得以改善。

長遠來說，我希望政府的目標是不應只注重收支上的平衡，環保是一項長遠投資，應該是有價的。我希望長遠來說，政府會提升污水處理的目標，令百分之一百的污水可達到二級處理程度。

謝謝代理主席。

陳榮燦議員致辭：代理主席，自從政府徵收排污附加費以來，對酒店及飲食業一直造成極大的困擾。工商污水附加費大部分收益是來自餐館業，而對工商業污水排污附加費的釐定方法和收費標準，特別對飲食及酒店業極不公平。兩年來，本人在立法局多次指出這一點，而酒店及飲食業人士更不斷向政府有關部門反映意見。

因此，酒店及飲食業一直對政府檢討排污費的報告書，在未發表之前，寄予厚望。因為在顧問檢討排污附加費前，本人和業界的人士，都獲顧問公司的邀請，積極向顧問公司反映意見。不過，顧問公司卻只顧維護聘他的僱主——即是政府——的利益，無視酒店及飲食業的意見，即沒有公平、客觀地反映我們的意見。

這份顧問公司所做的《工商業污水附加費檢討總結報告》，第一次在立法局環境事務委員會向議員介紹之時，本人第一個舉手發言，指出我們酒店及飲食界，對這份報告書的結果表示失望。

剛才說過，本人和酒店及飲食業人士，都對“報告書”寄予“厚望”，結果令人大失所望。

酒店及餐飲業人士，特別是餐飲界人士，兩年來不斷指出徵收排污附加費及排污費對他們的經營運作，構成很大的影響，亦同時指出他們認為不公平的地方和理據。

現在，有意投資飲食業的人士，亦因為政府徵收排污費及工商污水附加費抱觀望態度，而不積極投資經營飲食業，甚至把經營飲食業的食肆（剛才田北俊議員已經說過了）結束了事；這大大打擊工人就業機會，更直接打擊從事飲食業工人的就業機會。

同時在《工商業污水附加費檢討總結報告》中，顧問公司有兩項建議，其中一項建議，到二零零一至零二年度，排污附加費增幅高達 150%，這可以說是狂加排污附加費。這樣加、那樣加，簡直是扼殺飲食業的生存空間，而且亦影響民生。其實，污水的濃度高低，直接影響排污附加費的收費準則。我在上次環境事務委員會向政府官員及顧問公司提出質詢，究竟在酒店及飲食業食肆進行“抽水樣本”化驗，評定污染程度而釐定收費標準時，在“隔油池內”抽取，抑或在“隔油地”的出水口抽取呢？因為在出水口抽取樣本，經過“隔油池”過濾污水是沒有那麼污染，相反，污水濃度較高。

當時，政府官員答覆我的質詢時，說在“隔油池”的出水口抽取。事後我特地到酒店及飲食業的店號了解，大家都認為污水樣本是應該在“隔油池”內抽取。令我覺得非常疑惑的是，為甚麼會出現政府和業內人士講法有兩個不同版本，政府部門有甚麼“隱瞞”？這會否對酒店及飲食業人士造成不公平呢？

酒店業主聯會特別邀請我追問政府回答上述質詢。另外，酒店業主聯會同時指出，“報告書”承認多收了酒店業人士的排污附加費，又如何發還給酒店業的店號呢？不會？又是否用來貼津其他用戶呢？希望規劃環境地政司在發言時可否回答一下，免得須由本人再繼續提出“口頭質詢”。

另外，顧問公司報告以八成用水量來計算排污費，這是不合理的，因為食肆的用水很多是給茶客作茶水飲用、泡製食物，或是煮食蒸發，污水的排出量並未達到八成，所以應切實減低成數。

同時在這份“檢討報告”公布後，本人立刻向業界進行了一項意向問卷調查，收回 127 份問卷。有八成多(87.8%)的被訪者認為，這個顧問報告完全沒有聽取酒店及飲食業界的意見。

同時應該指出“污水處理營運基金”策劃不周、管理不善，行政費過高，到了二零零一年，虧損達 39%。如此失敗經營手法，在私人公司早已關門大吉。

最後，代理主席，本人代表酒店及飲食業，向政府表示強烈的不滿。對“報告書”再次表示失望及深感遺憾！

代理主席，本人謹此陳辭，支持田北俊議員的議案。謝謝。

陸恭蕙議員致辭的譯文：代理主席，田北俊議員提出了多樣事情。首先他認為工商業污水附加費檢討並不客觀和全面。第二，他要求核數署署長盡快就整項工商業污水排放收費計劃進行衡工量值的審查。第三，他希望在審查期間，政府凍結附加費在現時的水平。

我看過整份 70 頁的報告和多個附錄後，覺得這個報告很全面，完全符合政府所定的範圍，就是檢討工商業污水附加費以及附加費對污水處理營運基金的效用。而把檢討範圍定得這麼窄的是政府。

至於這個檢討有多客觀的問題，我不想下一個定論，因為首先我不知道政府強加了多少自己的意願在這個報告內；第二，我也不知道田北俊議員的指責有多少是出於他不滿意檢討的結論。

儘管如此，對於有人提出由核數署署長來審查整個工商業污水附加費計劃的建議，如果這樣做能解決一直以來的爭拗，那麼我是不會有任何爭議的。田北俊議員假定核數署署長會好好的研究整個計劃，以及這個計劃怎樣能更公平地運作，但結果可能令他很驚奇。因為，最後可能每個人都要付出更多的排污費。

代理主席，為甚麼我會這樣說呢？那份報告很清楚的指出一件事，污水處理營運基金的營運成本會超出收入。現時公眾所繳付的僅足以彌補營運和維修費用，並不包括資本成本和折舊。在一九九六至一九九七財政年度內，營運基金短缺的資金大約是 1 億元，但到二零零一年，就會有 10 億元的赤字。

工商業污水附加費只佔營運基金總額的 20%，所以無論怎樣調整工商業污水附加費，赤字問題都是解決不了的。那份報告指出工商業污水附加費可應付額外污染量的邊際處理成本，但一般排污費則太低了。如要營運基金能自負盈虧，解決辦法就再明顯不過：一般排污費需予提高。

代理主席，這個當然是個政治難題，需要小心處理。你可能會問為甚麼原來的排污預測與實際數字有這麼大的距離呢？我以為官式的答案大概會是財政預測需要經過測試，而政府所作的一些假設把一些數字低估了。心存多疑的人會說在一九九四年，政府向立法局和公眾推銷這個計劃時，所報的成本數字一定是低於實際數字，希望我們能接納這個計劃。

令這個問題更為複雜的還有其他因素，你也可能想到幾個。第一，本局已否決了提高一般排污費的申請兩次了。第二，由於工業改變，排放污水的污染工業，數目日少，所以要處理濃度較高的污水的情況不多。第三，遵從水污染管制系統發牌條件的人數比預期為高，所以收取的排污費也比預期為低。

因此，有關那個報告的問題，並不在於顧問的工作，而在於政府現在要做甚麼。要是政府打算提高排污費，那麼排污費的水平應該定在甚麼水平才可令污水處理營運基金收支平衡呢？再者，政府中那個人真正負責這方面的政策呢？我覺得政府中負有責任的人，並不是每一個都知道應做甚麼。

因此，如果我們要奉行“污染者自付”的原則，排污費就一定要提高。一個可行的方法就是把排污費當成是供水的其中一項成本。這方面的政策還要費很多思量，代理主席，我建議政府現在就動手研究。

羅祥國議員致辭：代理主席，民協一向支持政府對工商界實施污染者自付的政策，亦同意政府按不同行業情況，分階段收回所有排污的營運及維修成本。

然而，在去年政府建議大幅增加排污費，已遭到某些行業如印染業和餐館業等強烈反對，而在餐館業上，排污收費的上訴案件中，結果更顯示排污計算收費的機制不合理，更顯示出這個政策是勞民傷財，亟需改善。

當時立法局否決增加排污費，民協亦作出要求，希望政府能切實考慮修訂整個排污費計劃，就收費理念、經濟可行性、經營效率、不同行業、不同的階層、不同時空的公平性等問題，作出檢討。

今年四月政府發表《工商業污水附加費檢討總結報告》，認為若不立即大幅增加收費水平的話，成本與收入的差距將會越來越大，這結論實會影響市民心理上的不安。

政府在釐定收費標準及設計階段性收回成本計劃時，必須以公平及科學的計算方法去徵收污水附加費，民協認為今次的總結報告仍未能全面地檢討附加費計劃，而田北俊議員建議核數署署長應立即對該計劃的營運狀況，進行衡工量值式的審查，民協深表支持，並同意應把收費凍結在現水平。

本人謹此陳辭，支持議案。

蔡根培議員致辭：代理主席，本人同意排污服務的營運開支，原則上應由製造污水者自付。作為工商業經營者，支付清理其所製造污染的費用，屬於其經營成本，是需要付出的，不應該用納稅人的錢去津貼經營者。其實工商業界也沒有反對徵收排污費。問題是其徵收方法是否恰當，他們有沒有成為整項計劃失誤的代罪羔羊。在港府最近的《工商業污水附加費檢討總結報告》中指出，排污成本在未來數年將大幅增加，排污費收入卻因部分高污染行業將會停業而下跌，預計4年後將會出現10億元赤字，因此，要大幅增加住宅排污費及對中度污染的行業也徵收附加費，以確保污水服務營運基金不致因嚴重虧損而倒閉。本人對建議中的收費計劃及即時大增排污費有所保留。

自實行徵收工商業排污附加費至今，一些行業，特別是飲食業及酒店業，對政府所訂的污水排放量標準一直存有很大爭議。甚至出現近300間工商業用戶投訴港府徵收費用過高，質疑量度污染程度的準則是否合理。但檢討報告中表示暫時不會更改現行的收費標準。報告根本未能客觀反映事實。另一方面，現時的收費計劃根本十分複雜，有關工商業污水附加費、行政費用，竟佔工商業附加費總收入的兩成，同時還須處理大量上訴個案，每個個案雙方均需付3至4萬元，對上訴人及政府來說都是十分昂貴，因此，這便迫使一些中小型商戶寧願放棄上訴，任由宰割。故港府應重新修訂合理的收費計劃及簡化現時的上訴機制，制定一套有效率而收費公平的機制。

代理主席，改善污水處理系統的投資相當龐大，政府以用者自付的原則收回運作及維修成本是可以理解的。問題是收回成本期是否可以延長一些呢？收費計劃是否合理呢？目前營運基金對工商業污水收費計劃的營運狀況是否合乎效益呢？對於為恐營運基金虧損，今天多增向甲、乙、丙3個行業收費，明天又多增向A、B、C3個行業收費的做法，本人不敢苟同。為此，本人贊成由核數署進行“衡工量值式”的審查，在未完成整項收費計劃檢討之前，凍結加費，並且不會擴大工商業污水附加費的徵費範圍。

總而言之，港府應研究一套長遠和公平的排污計劃，然後才根據這套計劃逐步增收費用。

代理主席，本人謹此陳辭，支持議案。

葉國謙議員致辭：代理主席，早年政府全力推介策略性污水排放計劃及引入策略性排污費營運基金建議。當時政府打正旗號為改善香港海域水質及以“污染者自付”原則的美麗包裝推出，的而且確能打動不少市民。不過當時很多人亦提出，這麼美麗的“糖衣”背後會否隱含着意想不到的“陷阱”？到了今天，不想見的事件亦終歸發生。

民建聯一直認為現行的排污費徵收模式存在很大的問題，原則上政府對何謂“污染者”一直沒有提供令人信服的定義，甚至將“用水者”與“污染者”混為一談，這已對普羅大眾是極不公平的，而在計算更為複雜的工商業污水附加費上，更為工商界帶來沉重的打擊，尤其引起飲食業及酒店業強烈不滿。

政府在備受各方的壓力下，終於提出對工商業排污費作出檢討，而顧問公司亦於不久前提交報告。整體而言，民建聯對檢討報告表示失望。首先報告只針對工商業污水附加費，而非整個排污費的檢討，實在有失全面。況且，報告並沒有對排污費以營運基金方式運作進行全面檢討，而只是在這既定的框框內兜兜轉轉地計算未來怎樣收費；及怎樣改善運作效率。這根本不是為解決問題而作的檢討，是叫人失望的檢討，我甚至懷疑政府給與甚麼指引於顧問公司進行研究。

代理主席，工商業污水附加費最為人批評的是計算方式複雜及負擔過於集中某一、兩個行業，同時上訴機制既繁瑣又昂貴。檢討報告指出在評估污水濃度的參數及污水排放比率方面，現行制度實在有很多需要改善的地方，尤其是污水排放比率更發現有多個行業的排放比率遠低於現行八成或十成的估值。這絕對要政府正視，以保障附加費的徵收符合公平原則。

代理主席，現行的處理工商業污水附加費的行政費約佔整體附加費收入的兩成，而其中約四分一的開支用於處理上訴，這樣高的行政開支與上訴機制的繁複及欠效率有離不開的關係，而工商界對污水附加費上訴機制早有微言。因為整個上訴程序動輒就要花數以萬元的支出及3至4個月的時間，而且上訴結果亦只有1年的有效期。面對這樣龐大的金錢及時間上的支出，使許多理應要求上訴的行業都“望而卻步”、啞忍了事，使不公平的現象繼續惡化。代理主席，對顧問報告內提出一系列改善上訴機制的建議，例如延長上訴結果的有效期，引進環保署根據《水污染管制條例》的管制標準及授權予化驗所進行未事前通知的突擊抽樣檢查等，民建聯期望政府能接受此建議，並改善上訴機制的效率及成本效益，以免浪費公帑。

總括而言，民建聯認為這次顧問報告只提供一些“治標不治本”的建議，對於以營運基金為運作方式的問題則避而不談，使人失望。民建聯是支

持核數署署長對整個排污費計劃，而並非單就工商業污水附加費的營運狀況進行“衡工量值式”的審查。當然，最徹底的改善方法是政府進行整體的檢討，從營運基金模式開始，考慮以注資方式，減輕未來數年因要維持營運基金的收支平衡，而帶來對市民加價的壓力和負擔。

代理主席，本人謹此陳辭，支持議案。

主席恢復主持會議。

周梁淑怡議員致辭：主席，自由黨認為排污費和工商業污水附加費要向市民和工商業開刀，原因是出自營運基金需要自負盈虧這個制度之上，可惜今日的所謂專業獨立的檢討，到頭來不過是為了支持繼續收取污水附加費而講說話，完全無意客觀地、公正地針對問題去找出基本解決方法，排除民怨，這又怎能不令人對顧問失望，對政府失卻信心呢？

政府曾經向飲食業承諾會公開對顧問公司撰寫報告書的指引，又承諾會將報告書的初稿交工商界過目，結果都沒有做到。

餐館業 5 個團體在聯名回應當中，就批評報告書對多項質詢都沒有回應，包括：

- 政府釐定污水附加費的標準缺乏科學性和客觀性；
- 沒有用科學化和專業方法去研究政府以八成來水化為污水來計算的理據可否成立；
- 沒有解釋為何不是在最終排入污水渠的污水中抽取樣本；
- 沒有提到政府和餐館業九五年曾重新抽取 80 間食肆污水重新化驗的結果；
- 沒有客觀評論餐館業會負擔上八成的污水附加費費用是否有欠公平；
- 沒有探究改善上訴機制的具體辦法。

顧問報告種種不足之處，我認為政府要承擔絕大部分的責任，因為研究是由政府“發辦”，顧問公司只是按照指引，投其所好而已。

在過程之中，政府曾經承諾諮詢業內團體，在研究初期，政府亦承諾會向立法局的環境事務委員會匯報，但結果都沒有做到。究竟政府失憶，還是有需要隱瞞事實呢？

及至上個月政府向本局的環境保護事務委員會匯報時，反駁議員的質詢和不滿的，是環保署官員而並非顧問公司，這又怎能使人信任報告的獨立性和客觀性？

再說報告的取向，着眼點只是在於如何增加收入，而不是針對公眾，尤其是業內對收費公平性所作種種質疑而作出研究。這種“茅招”是侮辱了公眾的智慧。

工商業承擔了整個排污收費的很大部分，現在報告又建議增加新的行業。對於這些新增的行業，政府或顧問公司有沒有做過科學研究去支持向他們收費的建議呢？

以車房為例，汽車維修管理協會就指出，他們甚少用水來維修汽車，因為會引致生銹，他們的污水基本上與船舶維修沒有大分別，即是化學需氧量只是每公升約 191 毫克。

但報告用九四年前的調查數據，指車房污水的需氧量達到二千多毫克，其實九四年後，絕大部分的车房都根據《水污染管制條例》領牌，各自設有本身的污水處理設施，並且以儲油缸來盛放用油，待收集商運走處理，因此不存在早年的污染水平。政府如果真的要汽車維修業繳交污水附加費，使之加入繳費行業內，即是迫無辜者受罰。

我想政府不會，亦不敢否認的一個基礎，就是政府設立污水處理營運基金，本意是為了改善環境，而不是為了罰別人的金錢，更不會為了維持營運基金而濫收費用。

主席，上訴渠道的提供是對不公平作出制衡，但當上訴涉及的費用動輒比繳交附加費更昂貴，即是叫商戶不要上訴。

現代飲食管理協會提供的資料顯示，一個火窩集團曾經上訴，結果有一間分店用了五萬多元做上訴化驗，結果得直，但可以少交的只是六千多元！但另一間分店，用了 2 萬 8 000 元上訴，結果可以少交 28 萬元！

這些數字反映出原本評估的數據是多麼荒謬，而上訴機制又多麼打擊商戶的上訴意欲，如果估計多交的附加費是少於上訴費，除非真是為了一口氣，否則還是乖乖的交錢，息事寧人。

現代飲食管理協會和零售管理協會都分別向我反映，認為同一集團相同性質的店鋪不能夠以集團的名義上訴，而要逐間分店上訴，這是不合理和會令集團在上訴方面的手續和費用都是大大增加。加上今年上訴得直，明年又要再上訴，對奉公守法者而言，這些不是擾民和打擊商業經營又是甚麼呢？

他們希望政府可容許以集團名義上訴，因為集團內店鋪的運作，基本上相似，故此，可以考慮以抽樣方式在幾間分店中進行化驗，再把結果應用於集團內的所有分店，則政府和集團都可以減少行政開支。

就飲食業批評現行用以釐定污染程度所抽查的食肆樣本缺乏代表性一事，報告書回應提出考慮的建議之一，竟然是逐一機構抽取樣本。誰不知這是最準確，但成本會是如何增加呢？結果會由哪些人去負擔呢？這些建議如何可以示眾呢？但這即是要大大增加行政成本，而這個成本，不也正正由同一批機構所承擔！有沒有人會這樣自找虧吃？

主席，政府要在整個污水處理的融資上取信於民，一定要徹底反省，大刀闊斧改正現時行不通的原則，拿出決心，解決根本的問題。

主席，本人謹此陳辭，支持田北俊議員的議案。

唐英年議員致辭：主席，在一九九三年，立法局審議《污水處理服務條例草案》時，政府向我們承諾，未來排污費的增幅將會大致維持在 10% 左右。我們聽到後當然支持，提倡環保，“污染者自付”，本來都是無可厚非。

不過，幾年來，整項計劃一直問題多多，先有行政事務申訴專員的調查報告，證明港府在釐定工商業污水附加費上，政策有失當之處。原本每年 10% 的調整收費，結果出現幾倍加幅的建議。剛剛完成的檢討附加費的顧問報告亦顯示，政府錯誤估計 7 個行業的污水排放量，導致數百個工商業用戶因此而繳交過高的污水附加費。

事實上，我們不單止震驚於計劃上的千蒼百孔，諸多錯失；更感到失望的是，政府堅持不認錯，拒絕承擔責任，推卸說立法局支持通過了“污染者自付”精神原則，就不能反口，藉此掩飾自己的過失。我終於體會到甚麼叫做“賣豬仔”了！

檢討報告指出，污水處理服務營運基金到二零零零年，將會出現超過10億元的虧損，因此必須大幅提高污水附加費65%，才能達致收支平衡。所以，建議政府擴闊附加費的徵收範圍，增加7個收費行業，令7800個商戶因此而墮入這個收費網內。

主席，這個建議簡直荒謬，政府要求我們講原則，自己又不講原則。當初政府在釐定哪些行業需要繳付附加費時，當然有一個污染程度的標準。從行業所排出的水的污染濃度和用水量，來決定哪些行業是高污染行業，進而要受到罰款或懲罰，付出改善水質的費用，這才叫做“污染者自付”。如今，竟然因為基金出現赤字，要多些資金作填補，而將本來不是目標的行業也納入範圍內。這根本就是本末倒置，完全與原初計劃相違背。對商戶既不公平，亦造成混亂，令商界無所適從。對於過去多交了污水附加費的行業，政府也無表示會退回款項。如此政策，又如何服眾。

主席，排污費問題，百病叢生，但事到如今，我只能期望未來特區政府重新檢討整項政策，從一個比較公平的角度，去處理環境保護問題，不可以隨便向市民亂收費用。

本人謹此陳辭，支持議案。

規劃環境地政司致辭：主席，我剛才很用心、很仔細聽取各位議員就今天這個議案的致辭。我個人有數點感觸。第一，聽了這麼多的演辭，似乎發言的議員對於整個排污費計劃和今次的檢討有很大的誤解。第二，可能有很多議員根本未對整個檢討報告作出詳細審閱。第三，很多議員忘記了立法局在制訂排污費計劃中曾扮演的角色。他們忘記了計劃、收費，程序都是經過立法局長期的討論、決定才通過。所以我鮮有在立法局聽到議員對於他們自己通過的法例、通過了的計劃，作出這樣的批評，仿似事不關己，己不留心一般。最後我有一個的感觸是，可能有議員覺得或忘記了核數署在整個排污費和營運基金已經扮演了一個角色。

我想首先就議案的第一句“.....總結報告未能客觀全面地檢討工商業排污收費計劃.....”作出回應。我必須指出，這句說話既無根據，亦不合理，特別是以此作為提出議案的理由。在開始進行檢討工作時，政府已清楚表明檢討的主要目的，是研究工商業污水附加費計劃的各項問題。這項檢討是透過一個公開的招標程序，由一位完全沒有參與制定原先計劃的獨立顧問負責。顧問並邀請了各方面的專家，包括經濟學家、科學家和工程師等提供

意見。我不明白為甚麼議員還要說這種安排有欠公允，有欠客觀。檢討最後得出的結果，或許與某些利益團體的意見或意願或偏好不一致，但這並不能否定檢討的工作，也不能推翻檢討的結果。

在一九九五年四月，當政府推行排污收費計劃時，曾承諾會在實施這項計劃後，根據所得經驗，檢討工商業污水附加費計劃。在一九九六年五月，政府宣布展開檢討工商業污水附加費計劃，並發出信件邀請有關工商業組織，請他們對檢討工作提供意見。其後，政府亦與業內人士和有關政黨的代表會面，討論檢討的目標和範疇。我們已把搜集到的意見，納入檢討的研究大綱內。

一九九六年十月，該獨立的顧問展開檢討工作。作為是次檢討的其中一項工作，是徵詢公眾的意見，由顧問與受工商業污水附加費計劃影響的工商業組織和有關政黨會面，並舉行公開論壇。有關人士在這些會議和論壇提出的意見，已在顧問進行檢討時加以考慮。我們承認有關的立法局委員會曾經要求政府就最終報告的初稿，諮詢立法局委員會的意見，我們曾詳細考慮這個要求，不過，我們後來決定不可以這樣做，因為這樣做其實有欠公允，因為顧問報告的初稿，未定稿前而事先呈交，我們覺得這要求反而會間接對顧問制訂的最後報告造成壓力，所以我們已在一九九七年一月以書面形式將我們的決定向立法局秘書處作出解釋。但其實議員就工商業污水附加費的檢討結果，是不會喪失了或缺少了發言或表達意見的機會，因為政府只會在這 6 個星期的諮詢期後才會考慮顧問的意見，我們會聽取諮詢結果才作考慮。

一如檢討顧問大綱所規定，是次檢討已研究現有的工商業污水附加費計劃，包括收費的技術準則、相關的法例、營運基金財政及有關的排污收費事宜；同時亦將本港的工商業污水附加費計劃，與世界上其他地區相類的計劃作一比較。這些資料已涵蓋在總報告書內。報告整體上支持現有的工商業污水附加費計劃，同時也指出了好些可以考慮改善的地方，例如上訴程序。我建議各位議員省覽整份檢討報告。如果你們看過整份報告，我相信各位議員可能會同意陸恭蕙議員剛才所說的，是次檢討不僅內容全面，而且是在一個公正客觀的情況下進行檢討的。

政府在今年四月二十九日，就總報告徵詢立法局環境事務委員會的意見，隨後，正如我剛才所說，我們已公布展開為期 6 星期的諮詢工作，諮詢期至六月十日為止。政府已向代表有關行業的組織發出信件，連同總結報告的摘要，請他們就檢討的結果發表意見。政府會仔細聆聽所有有關人士在這段諮詢期內發表的意見。當然我們亦會考慮今天議員在辯論中所表達的意見。我們接着會研究在行政及立法方面，有哪些地方需要作出更改，以便因

應實際運作經驗，對收費制度作出調整。在修訂現行收費計劃前，我們是要再度徵詢立法局，所以大家可以放心。事實上，我們在實施現行的制度前，也曾徵詢立法局的意見。

關於議案促請核數署署長馬上“對整項商業污水排放收費計劃的營運狀況進行“衡工量值式”審查...”的問題，我希望可以提醒各位議員，排污收費計劃，正如我剛才所說，是經由立法局修訂及通過後，才予以實施的。詳載這項排污收費計劃的《污水處理服務條例草案》和有關的附屬規例，是經立法局進行多個月的辯論後才獲通過的。因此，政府只是按立法局的決定推行計劃及執行法例。剛才有議員說政府在開始介紹這個計劃時，告知立法局我們會每年增加大約 10% 的收費，而立法局才通過這個計劃。這句說話並不全面，當政府介紹這個建議予立法局時曾說過，根據財政狀況的推算，我們需要在這個排污費運作的第一年加 10% 的收費，第二年加 10% 的收費，第三年加 5% 的收費，第四年加 10% 的收費才可推算財政平衡。事實上，政府在第一次向立法局申請增加 10% 收費時已遭到立法局的否決，所以排污費或工商業污水附加費在過往多年的運作從未增加，我們事先介紹這個計劃給立法局的時候，我們已推算到財政需要增加的費用。工商業污水附加費的徵收對象，是那些產生較住宅污水平均濃度為高的污水的工商業，因為政府須動用額外費用，去處理該等污染量。這項計劃符合污染者自付原則，亦如我剛才所說，並得到立法局贊同和支持。以世界標準來說，本港的排污收費一開始便定在很低的水平，原因之一就是我們並不打算收回排污系統基本設施的建設成本。工商界所繳交的工商業污水附加費，只用作繳付污水處理系統在營運和維修上所需的直接成本。工商業污水附加費檢討結果亦發現，本港工商業所須繳付的污水附加費，遠較其他國家同業為少（有些情形甚至少付 60%），相比之下，香港消費者所繳交的費用，據顧問公司所說可謂“十分相宜”。此外，我們亦不應忘記，政府所收取的全部排污費，都是存入污水處理服務營運基金的一個獨立帳戶，只供支付提供污水處理服務的費用，而非成為政府經常收入的一部分。

主席，管理工商業污水附加費計劃的費用，是有關營運基金經常營運成本的一部分。根據《營運基金條例》的規定，這些費用已經須由核數署署長詳細審核，而經審核的帳目亦會提交立法局審議，作為周年報告的其中一部分。因此，這些費用全部帳目分明，並且得到妥善記錄和獨立審核的。

我想提醒議員，營運基金帳目目前亦已受立法局和公眾監管。目前，我們是在完全符合法例規定的情況下操作和管理污水處理服務營運基金，而有關法例是在一九九四年三月，經立法局深入辯論和修訂後通過的。自污水處理服務營運基金在一九九五年四月一日開始全面運作以來，立法局已收到 9 份有關重點工程項目進度的季度報告、6 份有關營運基金運作的報告，以及

包括經審核帳目在內的兩套年報。當初立法局在研究原先的收費計劃及隨後就收費率提出修訂時，政府已與議員討論過業務計劃。在不久的將來，議員會再有機會就污水處理服務營運基金的最新 5 年業務計劃，發表意見。

工商業污水附加費計劃的目的，是向所有污染者收回處理他們所產生的污水的費用。這些費用是必須支付的，如污染者不支付費用，政府別無其他辦法，惟有在沒有產生污染的行業和市民繳交的稅款內支付有關費用。但向沒有產生污染的公眾收費去補貼污染的行業，未免有欠公平。此外，從稅收撥款支付有關費用，等於要廣大市民支付污染行業的部分公用設施經常費用，即他們的排污和工商業污水收費，間接為這些行業提供資助。香港的一貫政策，是既不資助商業經營，亦不補貼他們的公用設施費用。我們既然不資助他們的電話、電力或煤氣費，為甚麼還要補貼排污和工商業污水收費？

議員亦促請政府凍結工商業污水附加費。我希望再次提醒本局議員，污水處理服務營運基金自兩年多前實施以來，排污費一直沒有增加。此外，工務司答覆本局在一九九七年四月三十日提出的書面質詢時表示，政府沒有打算在一九九七至九八財政年度，增加排污收費。不過，我得重申一點，污水處理服務營運基金預期在一九九七至九八年度會出現營運赤字，因為未來數年許多新的排污系統基本設施，包括昂船洲污水處理廠，將會陸續啟用，政府日後有需要增加排污收費，以抵消營運和維修所需直接成本的上升，務求令基金收支平衡。現時談論政府可能建議的加幅，未免言之過早，不過，我再重申一句，任何加費建議，都須經由立法局審議通過。

議案又促請政府矯正現行上訴制度不公平之處。我必須再次指出，現行的上訴程序，包括使用化學需氧量去量度污染濃度，以及每年重新上訴的程序，都是經由立法局通過的法律的一部分。議員要求政府糾正現行制度不公平之處，實際就是抨擊立法局先前所作的決定。儘管如此，顧問已建議一些方法，改善上訴程序。我們在一九九七年四月二十九日徵詢環境事務委員會對總結報告的意見時，亦得悉議員對上訴程序的意見。我們會審慎研究顧問的建議以及在現時諮詢期收集所得意見。如有需要，我們樂意建議一些改善上訴程序的措施，再次提交立法局審議。

主席，如要減輕污染問題，提供適當的排污設施是有必要的。不過，提供適當的污水處理服務所需的成本不輕。一直以來，政府已動用數十億元，有系統地重建污水收集網絡。市民可從使用經改善的污水處理服務得益，因此，他們理應對這些服務成本出一分力。現有及新的排污系統的建設費用和重置費用，全部由政府支付；我們無意從排污系統基本設施的資本投資中獲取任何回報。我們收取排污費，只是用以收回經營污水處理服務在維修和營

運上所需的直接成本。我們所收取的費用非常適中，且符合“污染者自付原則”，而並非如議案所指稱，會造成“不必要的負擔”。事實上，相對薪金、租金、物料和存貨等方面的開支，排污費只佔一間公司營運費用一個很小部分，包括酒店或餐廳在內。指稱收取排污費會嚴重影響市民生計，或令1 000間餐廳倒閉，實在言過其實。

剛才亦有議員批評政府向工商界收取過高的費用，我想指出，計算徵收工商業污水附加費所需要的成本的工作涉及複雜的程序，並且需要多項假設作為依據。當初政府在制訂計劃時，是以當時所得到的資料為根據的。由於立法局要求，這項計劃在技術和行政方面盡量簡單，以便將營運成本減到最低，政府亦接納了立法局的意見。因此，經過立法局通過的工商業污水附加費計劃，便是採取簡單的計算方法來處理污水以劃一單位成本價格去計算所有行業的收費。

此外，在推行新收費制度的初期，要平衡收入和開支是不可能的。顧問檢討的報告顯示，在一九九五至九六年度和一九九六至九七年度，工商業污水附加費計劃所得收入較成本為高，但這種情況，以後不會再出現，檢討報告亦提醒我們，到二零零零年時，工商業污水附加費帳目會出現高達39%的赤字，這項檢討亦清楚顯示我們的收費較其他國家為低。我想在此再重申、工商界只是繳付營運和維修費用，這些費用只佔營辦污水處理服務所需全部成本的30%左右，而所有建設費用均直接由政府支付。因此所謂向工商界收取過高費用的說法是不成立的。再者，任何一年出現的盈餘，都會存入營運基金，用以抵消日後因成本上升而增加的開支。

剛才亦有議員說到，進行此檢討時，有關部門或有關顧問公司抽取水質樣本時，是在一個隔油池內抽取。我想指出，這一指控是全無事實根據的，我們經過不斷複查該研究過程，我可以在此肯定說一句，水質樣本是在有關酒店或有關餐廳的排水沙井中取得，而在某些情況下，沒有沙井可讓我們有關人員去抽取樣本時，便會從整個酒店或餐廳的全部出水口抽取樣本而非誤傳在隔油池抽取樣本。我們亦十分清楚向提出這項指控的有關行業解答了此點。

主席，我想在結束前在此總結一句，工商業污水附加費計劃是按照“污染者自付原則”而訂定，而這項原則獲廣大市民和立法局支持。但單是支持該原則並不足夠，如要清潔環境，亦希望我們的環境清潔的話，我們必須付諸行動。政府現時所做的，正是推行立法局所通過的法例和計劃，不多也不少。

主席，基於上述各點，政府不能支持這項議案。

主席：田北俊議員，你現可發言答辯，你原有 15 分鐘發言時限，現尚餘 5 分 56 秒。

田北俊議員致辭：主席，首先，我想多謝今天所有發言的議員，他們所提出的大部分問題，與我們的原議案和我發言中所說的話十分相近。規劃環境地政司在作出的回應之中提出很多點，最重要的一點是既然我們立法局通過這個收費計劃，怎麼可能現在又不加以支持。但我相信梁先生也會記得，他初期來立法局致辭時是用“用者自付”或“污染者自付”這個概念，收取的費用是我們可以負擔的。當時我們曾爭論甚麼是可以負擔，那時的官員向我們解釋，大致上污水附加費約是要支付的水費的 20%，即是若有一間酒樓用了 4 萬元水費的話，每月所要支付的污水附加費約是 8,000 元。在此情形下，我們議員當然相信當局的假設是真的，而同時我們亦同意支持。但現在的實例卻看到很多酒樓，即所謂要支付 4 萬元水費的那類酒樓，它們還要付 10 萬元以上的污水附加費，這不是 20%，而是 200%。在此情形下，我們所謂同意的“污染者自付”或“用者自付”這個概念是否有問題？

接着我們又提到，我們工商界同意的“污染者自付”這個概念，並不等於你請客便由我們付鈔，如果你們去做，而又做得好，我們便願意付；但現在我們認為環保署因為某些理由，在營運方面並不完善，這個顧問報告亦全部按照環保署的官員所作出的意見進行，所以我的議案是找個公證人。由誰去做公證人？香港市民和立法局都認為核數署署長最近所做的數個檢討報告做得頗公正。基於這個理由，我們認為應該由核數署署長就“污染者自付”這個概念，對酒樓是否應支付 10 萬元污染費作出一個評估。若他評估的結果是否定的話，便“公有公理、婆有婆理”。政府一定說數目是正確的，又說立法局當時通過了要他們去做，我們說我們通過你去做，但並不是任你開單據，我們依單據付款。今天梁先生還說不同意，當然他說我們香港這個污水附加費已是全世界最低，因為政府投資入基建設施，只是向我們收回所謂經營成本和維修成本，這些我們很同意。但現在政府的環保署和顧問報告都不能令所謂的商界或支付污水附加費的公司心服口服，認為這個是真成本。如果這個是真成本，我們付款是不會有怨言的。

接着，我們提到上訴的渠道，正如周梁淑怡議員都提到，上訴那筆款項可能只得數千元，但花費卻要數萬元，這根本逼使人們不作上訴。這其實並不公平。尤其是飲食業方面，有些酒樓有很多間分店食肆，如果他們要上

訴，是否一間提出上訴便能夠一次過與其他所有分店一起提出上訴，而非有 10 間分店，便每一間分店都自己花費數萬元提出上訴？

主席，我們已討論過大部分的問題，政府的意見顯然和我們不同，所以我在此再次希望政府可以考慮找一個真正的公證人，不是環保署自己聘請的顧問公司出來作一個評估，從而令我們心服口服。謝謝主席。

議案之議題經付諸表決，並獲通過。

議員條例草案

條例草案二讀

恢復條例草案二讀辯論

《1997 年香港上海滙豐銀行有限公司（修訂）條例草案》

恢復於一九九七年四月九日動議二讀辯論

條例草案二讀之議題經付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

依據《會議常規》第 43 條第(1)款的規定，將條例草案付委予全體委員會審議。

《1996 年地下鐵路公司（修訂）條例草案》

主席：在本局就本條例草案及接着之《1996 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》進行辯論之前，本席提醒各位議員，本秘書處於一九九七年五月二十二日發送各位議員之文件內已告知各位，單仲偕議員並沒有按照《法定語文條例》第 4 條第(1)款之規定，提交此兩項條例草案之中文本，以便一旦獲本局通過，便可以中、英兩種語文予以制定及刊登。

因此,本席作出指示,倘本局今天通過其中一項條例草案或兩項條例草案,予以二讀,本席會命令把該項條例草案或兩項條例草案延至較後日期舉行之全體委員會之會議才進一步處理,好讓單議員有時間以全體委員會審議階段修正案之形式提交兩項條例草案之中文本,供全體委員會考慮。

恢復於一九九六年七月十日動議二讀辯論

劉健儀議員致辭：主席,規程問題。主席,即將辯論的《1996年地下鐵路公司(修訂)條例草案》和下一條條例草案《1996年九廣鐵路公司(修訂)條例草案》是同出一轍的。兩條條例草案均是建議將控制鐵路加價的權力賦予立法局。我相信議員就兩條條例草案進行辯論時所提出的論據都會非常相似,為了令辯論不致過於冗長,我要求主席裁決是否可以合併辯論。

謝謝主席。

主席：各位議員,本席曾考慮應否向本局提出合併辯論此兩項草案的二讀議案,但結論是此安排不大恰當。

本局於本年一月十五日就李永達議員及廖成利議員分別提出之《1996年房屋(修訂)條例草案》及《1996年房屋(修訂)(第2號)條例草案》進行二讀辯論時,確實是以合併辯論形式進行。當時的理由,是該兩項草案是對同一條例(即《房屋條例》)提出性質相同之修訂,即就房屋委員會成員的組合成分各自提出不同的建議。因此,把兩項草案之二讀辯論合併進行,對會議事務之有效進行會較有幫助。

但相對而言,單仲偕議員之兩項條例草案雖然性質相同,都是要求本局同意設立機制,監管兩間運輸機構的收費事宜;但所涉及之機構截然不同,有關之條例及修訂草案亦不相同,因為關乎兩間鐵路公司的是兩條截然不同的條例。若純粹為了節省時間而把兩項辯論合併,會混淆就兩項草案進行之辯論,因為可能有個別議員贊成其中一項而反對另一項。當然我不能預見大家會有甚麼論據。同時,因為處理兩項辯論可能令人對本局之立法程序提出質疑。本席相信各位議員及有關公職人員不會在辯論單議員的兩項條例草案時,在辯論前一條條例議案中原則上論及下一條議案時,會再提出冗長而重複之論據。

黃偉賢議員：主席，在開始就條例草案發言之前，我想提出一點，就是剛才主席已經裁決不進行合併辯論，但條例草案委員會在進行審議時，則是兩條條例草案同時審議的。我是條例草案委員會的主席，請問主席是否建議我分開匯報，還是要我在這階段合併匯報兩條條例草案的委員會審議結果？

主席：這是規程問題。本局以往有些性質相同的議案，如一連串的條例草案（有一次是關於玩具安全的），有關的公職人員或有關的議員，在說及第一條條例草案的時候，會說以後跟着有相關連的第二條，所以可一併報告。本席希望大家可以在討論第一條條例草案，即《1996 年地下鐵路公司（修訂）條例草案》時，一併討論九廣鐵路，在以後的辯論中，便可以說剛才經已提出了論據。至於在全體委員會審議階段，是分開條文來審議，應該沒有問題。黃偉賢議員，現在才開始計時。

黃偉賢議員致辭：謝謝主席。我以下的發言將分為兩部分。第一部分我是以有關條例草案委員會主席的身分匯報，而第二部分我則會代表民主黨談一談民主黨對條例草案的看法。

主席，本人謹以《1996 年地下鐵路公司（修訂）條例草案》及《1996 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》的條例草案委員會主席的身分發言，向各位議員匯報條例草案委員會的商議過程及對該兩條條例草案的看法。

兩條條例草案均由單仲偕議員提出，目的在於修訂有關主體法例及其附例，以規定地鐵公司及九廣鐵路公司的票價釐定，須根據《釋義及通則條例》第 34 條所訂的附屬法例形式進行。

目前，政府以不同形式監管本港主要專利公共交通工具的加價，但地下鐵路（“地鐵”）、九廣鐵路（“九鐵”）及輕便鐵路的票價，則由有關鐵路公司決定，無須經立法局及行政局審批。單議員認為由於上述鐵路系統是市民的主要交通工具，增加票價會對民生有重大影響。鑑於香港政府並非由選舉產生，因此單議員認為當局在監察票價加價時，未必能適當平衡公眾及兩間鐵路公司的利益。相反，立法局是由民選產生，因此，單議員建議由立法局透過立法程序擔當監管票價的角色，並可藉以加強兩間鐵路公司的問責性及服務效率。

地鐵公司及九鐵公司均強烈反對該兩條條例草案，認為現時的監管機制運作良好，倘若立法局有權否決及修訂票價加幅，將會嚴重影響兩間公司目前良好的信貸評級，導致借貸成本增加；而條例草案一旦獲得通過，兩間公

司在籌集資金進行大型發展項目上，將會遇到極大困難。兩間公司亦引述專家意見及作出研究，強調由行政及立法機關監管票價所帶來的弊端。委員會亦曾經與紐約市運輸公司前主席會晤，得悉紐約地下鐵路多年來維持低票價，但服務水平亦同時偏低。

政府當局並不支持條例草案，且認同地鐵公司及九鐵公司的意見。當局亦重申其立場，即公共交通服務應在沒有政府資助的情況下以審慎商業原則經營。有關加強兩間公司的問責性及透明度，當局向議員保證，政府及兩間公司會盡量向議員提供所需資料，況且兩間公司有意調整票價時，均會諮詢區議會、立法法及交通諮詢委員會。

兩條條例草案未能獲得條例草案委員會大多數委員的支持，而各委員對條例草案的意見並不一致。贊成的委員認為兩間鐵路公司釐定票價的自主權被過分強調為成功的關鍵因素。他們指出若能持之以恆地改善管理，則屬同等重要。另一方面，部分委員關注到條例草案倘獲通過，兩間公司將要承受一定的政治壓力，在經營上偏離商業原則，因而影響服務質素及效率。在討論過程中，各委員亦有參閱交通事務委員會代表團的海外考察報告。根據資料顯示，在海外城市中，議會直接參與票價釐定過程並不普遍，而大部分維持低票價的鐵路系統，均有賴政府巨額補貼。

委員會也曾考慮兩條條例草案對兩間鐵路公司的信貸評級的響影。單仲偕議員曾提出 4 項融資建議，包括由政府作為貸款人，再貸款人以及擔保人等。但兩間公司及政府當局均認為該等建議並不可行，並擔心政府直接或間接資助，會打擊兩鐵的經營積極性，導致成本上升，服務質素下降。

委員會對兩條條例草案未能達成共識，但已聽取並考慮各方的意見。主席，以上是條例草案委員會的商議結果，接着我會講述民主黨的看法。

主席：黃偉賢議員，本席相信剛才你發言前問及規程問題，亦可能是弦外之音，希望本席多給你時間，因為你須要報告兩條條例草案的進展，所以如果你需要超過 15 分鐘，本席會容許你多講 5 分鐘。

黃偉賢議員：主席，但以下我將會代表民主黨分別就兩條條例草案發言。

主席：你現在準備講的是？

黃偉賢議員：只談地鐵。

主席：請繼續。

黃偉賢議員：主席，政府一直強調現時地鐵雖擁有收費自主權，但該公司事前也會諮詢乘客和立法局的意見，而且總督透過委任董事局成員，可以充分對地鐵公司進行監管。從地鐵公司與九鐵公司的成功，政府認為就是反映了現行的監管制度行之有效，無需改變。本港鐵路服務質素良好是有目共睹的，但這並不代表政府和鐵路公司就可以因為公司聲譽良好而對市民的反對聲音充耳不聞；同樣道理，這也不代表公司服務優良就無須受到公眾的監管。事實上，近年來每當鐵路加價時，無論是市民，民間團體以及立法局議員也曾反映過反對的聲音，但鐵路公司都不曾理會。社會大眾不滿鐵路票價的加幅，以及不滿加價機制的意見並不是新鮮的事，但政府仍然辯護現時的條文已在鐵路公司的自主權與問責性之間取得平衡，這是否自欺欺人呢？

有關票價的問題，地鐵公司經常指自己其實非常約制，多年來車費的升幅都維持與通脹率相若，票價根本不算高，認為議員的指摘不合理，又指議員是為爭取選票才提出修訂。我承認地鐵公司在釐定票價增幅時是做得頗聰明的，因為每年的加價，它都務必將地鐵車費的整體平均加幅訂於與該年的通脹率相若，但其實整體平均加幅並不能反映真實的加價情況。我們仔細去看各類票價的實際增幅時，就會發現地鐵可以透過擴大優惠時間或調低較少市民使用的路線票價，來將整個平均加幅拉低，但事實上對於大部分市民來說，他們所受到票價增幅的影響卻並非是那樣低的。

就以九四、九五，以及九六這 3 年的加價為例，九四年本港通脹率是 8.1%，而地鐵的整體平均加幅是 7.1%。該年地鐵服務佔了全港各種過海專利交通工具市場佔有率的 67.1%，而該年過海綫的成人儲值車費增幅是介乎於 6.2%至 10.1%，成人單程車費增幅則介乎 7.7%至 11.1%。按政府提供的詳細資料顯示，九四年加價後其實有 57%的市民所受到的加價影響是超過 7.1% 的。

九五年，本港通脹率是 8.7%，而地鐵的整體平均加幅是 7.8%。該年地鐵服務佔了全港各種過海專利交通工具市場佔有率的 67.6%，而該年過海綫的成人儲值車費增幅是介乎於 8.7%至 11.2%，成人單程車費增幅則介乎 7.1%

至 10%。按政府提供的詳細資料顯示，九五年加價後其實有 76%的市民所受到的加價影響是介乎 5%至 9%之間，13%的市民所受到的加價影響則是介乎 10%至 17%的。

九六年，本港通脹率是 6%，而地鐵的整體平均加幅是 6.9%。該年地鐵服務佔了全港各種過海專利交通工具市場佔有率的 66.6%，而該年過海綫的成人儲值車費增幅是介乎於 6.9%至 9.9%，成人單程車費增幅則介乎 10.5%至 13.6%。按政府提供的詳細資料顯示，九六年加價後其實有 68%的市民所受到的加價影響是介乎 7%至 10%之間，9%的市民所受到的加幅影響則高於 10%。

主席，由此可見，地鐵不斷強調所謂平均增幅與通脹相若的論點是沒有意思的。事實上我亦不認為只要加價與通脹相若就代表是合理的，因為鐵路公司的所有開支未必都是與通脹掛鈎的。鐵路公司在釐定收費方面應該是靈活且有彈性的，並須考慮多方面的因素，包括乘客量的增長，公司的營運狀況，以及財務安排等。重要的是地鐵公司在過去數年的盈利大幅度飆升，若只是按慣例每年跟通脹加價是不能接受的；而且不要忘記地鐵加價是會起帶頭作用的，同時也會刺激通脹，因此不應輕率對待。

此外，由於在建造地鐵初期大部分的資金均來自借貸，在營運初期為了要應付龐大的利息開支，地鐵公司在通車時所釐定的車費是略高於其他競爭對手，並且需要每年大幅加價。由於通車時收費的基數較高，縱使現時是按通脹加價，其實已令市民所付出的實質車資十分昂貴。

據民主黨的了解，地鐵公司在八十年代的利息開支是非常驚人的，由八零至九零年的 10 年間，地鐵公司的利息開支由佔車費總收入的 340%逐漸下降至 57.7%，直至九六年，地鐵的利息開支只佔了車費總收入的 23.7%，下降了相當多。到了九七年，地鐵公司首次出現累積盈餘 7.89 億元，因此計劃向政府派息 6.47 億元。地鐵公司營運至今 17 年，利息開支逐步緩和，公司財政狀況越見穩健，這不單止是地鐵公司管理階層的成果，也是本港所有市民努力的成果。事實上，全世界沒有一個地方的鐵路是可以由乘客負擔起整個鐵路工程的所有建築和營運開支而無需政府補貼的。然而當地鐵越來越賺錢之際，地鐵公司卻沒有讓市民去共同分享地鐵今天的成就，對於這一點民主黨感到非常失望！因為在地鐵公司財務重擔日益減輕，加價壓力也相應減少時，地鐵公司的收費增幅卻沒有因此而調低過，反而致力追求利潤，明顯是罔顧市民大眾的利益。

主席，為了確保立法局可以代表市民發揮監察地鐵公司收費的功能，我在此懇請各位同事支持單仲偕議員的條例草案。

主席，本人謹此陳辭，支持二讀。

劉健儀議員致辭：主席，為了香港市民的長遠利益，我堅決反對《1996 年地下鐵路公司（修訂）條例草案》。我以下發言中所持的理據，同樣適用於稍後提出的《1996 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》。

單議員提出兩條條例草案的理由，主要有 3 個。第一，專利公共交通工具的加價是受到政府不同形式的監管，因此有需要統一監管形式。第二，鐵路加價會對民生造成重大影響，因此應受到更嚴格的監管。第三，由於香港政府不是由選舉產生，因此應由民選的立法局監管鐵路加價。

表面看來，單議員似乎言之有理，但這些理由是建基在甚麼的基礎上呢？我認為是建基在單議員或民主黨自己的信念上，多於建基在事實和經驗上。我請單議員暫且放下本身的信念，看一看一些事實。

由於兩條條例影響深遠，本局除了成立條例草案委員會研究條例草案之外，秘書處資料研究部也進行了兩次研究，分別完成有關《監察集體運輸系統》以及《集體運輸系統的信貸評級》的研究報告。交通事務委員會及條例草案委員會則先後多次會見地下鐵路公司（“地鐵”）、九廣鐵路公司（“九鐵”）的代表，以及多位在鐵路營運方面經驗非常豐富的人士，包括前地鐵主席李敦爵士、前紐約地鐵主席喬以柏先生，以及倫敦大學帝國學院鐵路技術策略中心總監施達明先生。我們也收到地鐵委託倫敦大學所進行的《各國地鐵系統的標準借鑑研究》和九鐵的《歐洲、北美洲及亞洲政府參與鐵路經營之影響》研究報告。此外，我們還會見了兩間銀行以及一間信貸評級機構的代表。另外，交通事務委員會曾經組團到海外考察，深入了解歐洲幾個大城市如何監管及營辦集體運輸系統。單議員與我都有參加這個考察團。

單議員認為香港政府不是由民選產生，因而質疑當局監察鐵路公司加價時，有否適當兼顧公眾與鐵路公司兩者之間的利益。不過，考察團出訪的 4 個國家，即英國、法國、德國以及新加坡，其政府不都是民選的嗎？這些國家的鐵路表現又如何呢？他們的政府是否真正保障到社會大眾的利益呢？

根據考察團的分析，由國會直接參與制定票價或是擁有權力以通過或否決加價的情況其實並不普遍。當然，單議員會反駁說，即使這些國家的議會沒有參與制訂票價，但他們的政府是民選的，而香港不是，因此需要由民選的立法局直接參與釐定票價。

讓我們看一看外國的民選政府參與制訂票價的後果如何。無論是文獻資料或考察團親身的體驗，所得出的結論只有一個，就是由政府制訂票價或由政客干預加價，都會導致票價加幅不足，引發一個低收入、服務差，以及乘客減少的惡性循環，令到鐵路公司營運倒退，政府進而要提供大量津貼。事實上，歐洲及北美洲的鐵路系統，絕大部分都要依賴津貼彌補經營成本，而津貼率則由 15%至 66%不等。

為何會出現票價加幅不足的情況？前紐約地鐵主席喬以柏先生指出，紐約地鐵票價的決定權一開始便落入政客手中，成為爭取選票的籌碼，自一九零四年通車開始，往後 44 年的收費一直維持在 5 美仙一程。由於長年累月入不敷支，設備失修，雖然一九六八年開始已不再讓政客插手，票價亦按實際需要而大幅度調整，政府同時再投資 200 億美元，但在每年仍需要津貼 40 至 50 億美元的情況下，紐約地鐵服務依然強差人意。喬以柏先生強調，摧毀紐約地鐵的“罪魁禍首”，是沒有透過車費取得合理的收入，而無法取得合理收入是因為受到政客的干預。考察團在倫敦所接觸到的鐵路業人士也有同感，他們不贊成任何有損運輸機構決策權的行動，並且舉出八十年代一個例子，當時大倫敦議會的領導人將票價減半，但乘客量並無上升，結果運輸系統缺乏資金，表現每況越下。英國政府現時每年補貼接近 4 億英鎊，仍然無法將系統提高至合理的現代化標準。他們的結論是：票價應由專業人士而非政客決定。

由政府或政客參與制訂票價，不僅影響鐵路當前的表現，而且對鐵路的未來發展更造成深遠的影響。一方面由於管理階層無法準確預測收入，因而無法對投資計劃作出承擔，導致鐵路的營運能力削弱。另一方面，投資者及貸款人無法估計鐵路的未來收入，因此營辦者要在金融市場集資時，須付出較高的借貸成本。匯豐投資銀行的代表強調，金融界不是怕立法局作出錯誤的決定，只是如果兩間鐵路公司無權控制票價，因而未能預測還款期內的票價收入，則貸款人的信心便會下降。信貸評分機構標準普爾的代表指出，通過有關條例草案，即地下鐵路有關條例草案，對地鐵的信用狀況會有重大不利影響。

單議員可能說他不是為選票，只為民生。六、七十年代時，巴黎的政客亦說為民生，結果如何呢？巴黎運輸局代表向我們說，當時通脹率高企，政客堅持票價要低，以免通脹惡化，因此票價收入一直沒有或只有少許的增長，結果現時要巴黎政府大量補貼、又要大幅加價來彌補。例如最近一次加價，加幅比通脹率高出 3%。而我們不可不知，巴黎地鐵的票價只是實際營運成本的三分之一，其餘的三分之二，一半是由政府津貼，另一半則由僱主承擔。

猶記得九五年七月五日林鉅成議員動議議案，要求凍結鐵路票價，九六年一月二十四日單仲偕議員自己動議議案，又再要求凍結公營機構收費，包括三鐵。兩人所持的理由都是通脹高企，失業率攀升。如果民主黨成功凍結加價兩年，香港的鐵路系統可能已經走上紐約地鐵及巴黎鐵路當年走的路，甚至是紐西蘭的死路。前九鐵主席夏啟宏告訴我們，紐西蘭政府曾凍結鐵路票價 3 年，鐵路被迫破產；其後鐵路再營運時，票價要增加 67%。

單議員一再強調議員是會理性地處理加價問題，即使決定權交給議員，他們根據營辦者提交的資料作出決定，未必一定反對加價。

遠的不說，由九一年以來，三鐵加價、巴士加價、小輪加價，港同盟以至民主黨差不多每次都是逢加必反，公司賺錢固然要反對，公司蝕錢照樣反對。各位只要看一看民主黨在一連串有關小輪加價辯論的立場就會清楚。

- 九二年十一月二十五日，港同盟反對油蔴地小輪收取離島假日收費，不理會航綫之間需要互相補貼來維持整體服務。
- 九四年六月三十日，港同盟不理會油蔴地小輪的整體營運需要，堅持凍結屯門至中環航綫的收費。
- 九六年一月二十日，民主黨要求凍結油蔴地小輪加價，即使該公司已出現嚴重的虧蝕。
- 九六年三月六日，民主黨雖然知道凍結加價會令公司虧本，仍然要求凍結天星小輪加價。

三鐵以及專利巴士的加價是無須立法局通過的，但各位只要翻開報章，就會清楚看到每次加價都受到民主黨的反對。在加價的問題上，民主黨是否理性，大家心中有數！

當然民主黨是打着為民生、為基層的旗號，但只是看單方面的資料，又如何能夠令人相信將加價的生殺權交給立法局後，所有的議員都可以全面評估加價是否合理、合情和公道，並考慮到各方面的客觀因素，以及平衡服務提供者及市民相互的利益呢？

主席，單議員認為鐵路加價會對民生造成重大影響，因此應受到更嚴格的監管。我同意議員應負起監察鐵路的責任，但這個責任主要應由本局的交通事務委員會承擔。自一九九一年以來，兩間鐵路公司每次加價都向委員會匯報及聽取意見，而我在九四年六月曾提出議案，要求公共交通機構申請加

價時必須公開資料數據，事實上兩間鐵路公司在這方面亦充分合作。雖然議員無權否決加價，但不代表有關公司並沒有參考議員的意見。舉例來說，地鐵在一九九一年建議增加繁忙時間附加費，議員反對，地鐵最後沒有加價，並在九三年取消附加費。一九九三年，九鐵考慮議員的意見後，取消火炭至大圍及沙田一段的加價。

主席，最後我想回應單議員要求統一監管形式。單議員只是為統一而統一，地鐵和九鐵的表現是否強差人意？地鐵及九鐵在無須納稅人資助的情況下，賺取足夠的收入，以應付開支、保養、支付利息及償還債務，並保留資金以擴展鐵路系統。業務表現和服務質素都是世界其他鐵路所羨慕的而力求效法的。考察團所到的國家感到奇怪，香港已經有這樣好的鐵路系統，還要來向他們學習些甚麼呢？

地鐵及九鐵的成功一面可能引不起民主黨的興趣，民主黨最關心還是票價問題。不過，即使沒有政府的直接監管、沒有立法局的直接監管，又不需要納稅人補貼資助，香港的鐵路票價加幅平均來說均是低於通脹的，比世界多個大城市的鐵路經補貼後的票價都要平。倫敦地鐵及紐約地鐵票價都比香港貴一至兩倍，但服務卻比香港差。當然，單議員會說香港人口稠密，鐵路乘客量大，所以不可與其他國家系統相比，但紐約地鐵每年乘客量近 11 億，巴黎地鐵每年乘客量近 12 億，遠高於地鐵的 8 億及九鐵的 2 億。就算以每公里載客量計，巴黎地鐵相當接近九鐵，但票價獲政府補貼後仍高於九鐵。因此，乘客量大，並非與服務是否好、票價是否廉宜有直接的關係。

歐美的鐵路經過多年津貼及債台高築，成為了政府納稅人的沉重負擔，迫使政府要重新考慮其角色。由於本港三鐵的經營好、效率高，世界各地都爭相仿效香港的成功模式。歐洲以至日本的政府正致力減少擁有鐵路的權益，減少參與制訂票價，減少對鐵路的津貼，決定按實際營運需要而加價。

七五年四月立法局辯論《地下鐵路公司條例草案》時，有議員反對興建地鐵，亦有議員要求加價要由立法局通過。如果 22 年前否決興建地鐵，香港就不會有今天的繁榮，也不會有今天的辯論。如果 22 年前通過由立法局控制鐵路加價，香港的交通史就可能要重寫；香港的鐵路系統亦不再是其他國家羨慕而爭相仿效的對象，反而會成為今天大家所引用的例子之一，說明鐵路票價受到政治干預後的種種弊病。

鑑於外國的經驗、本港鐵路的表現，以及單議員所動議的條例草案的理據薄弱，更重要的是基於香港市民長遠而非短暫的利益，我堅決反對條例草案。

主席，本人謹此陳辭。

張漢忠議員致辭：主席，《1996年地下鐵路公司(修訂)條例草案》以及《1996年九廣鐵路公司(修訂)條例草案》的性質相若，因此我的講稿也是適用於兩條條例草案的。

主席，單仲偕議員提出的私人條例草案，修訂地下鐵路及九廣鐵路調整費用的機制，影響極為深遠。因此，我們投票時要相當審慎和小心。表面上，在現時的民主開放社會，該兩條條例草案賦予立法局監管兩鐵收費的權力，是社會進步的現象，但事實並非一加一等如二這麼簡單。

由立法局制訂票價，並不可以解決所有的問題，而所產生的負面影響，更是非常深遠的。有見及此，立法局曾派出代表團到其他國家考察，就集體運輸交通工具的運作模式以及調整收費的機制進行研究，本人也有參與。據我觀察所得，一些先進國家與地區的交通運輸工具都是經過數十年的發展，但現在仍要面對和種各樣不同程度、不同類型的問題。例如倫敦地鐵在長期政府撥款不足的情況下，整個系統仍然處於相當落後的技術運作階段；又如巴黎，其集體運輸交通工具的體制及概念與我們有所分別，政府需要巴黎地區的僱主繳付稅項去維持集體運輸交通工具的運作，這與我們自負盈虧的形式有明顯的不同；而在德國漢堡，中央政府與地區政府以及市政府就因為維持地鐵開支的問題而陷入混亂的政治爭拗局面。

在考察期間，我所接觸的人士均指出香港的運作模式是值得他們學習的。他們認為民選代表應盡量不參與集體運輸交通工具的管理和調整收費的決定工作，因為此舉會受到政治的影響而令制訂票價的客觀因素得不到充分的反應。期間我曾與一些英國資深的國會議員午宴，其中包括保守黨、工黨、自由民主黨的議員。他們均異口同聲指出，引入單仲偕議員的私人條例草案是很危險的決定，原因在於這些加價機制應完全受客觀的因素影響，而不應受政治因素影響。以他們經驗所得，民選議員為了取悅市民，往往會不同意加價，但長期不調整收費，肯定又會陷入嚴重的經濟困局，即使有關服務不能獲得改善，而最後結果將會與倫敦和紐約的地鐵系統一樣，破爛不堪。從客觀的角度來看，票價的調整，應該是受制於服務質素以及與其他交通工具的競爭的。

有人指出，香港政府不是由民選產生，因此須要有民選的代表去監察調整收費的機制。問題是民選議員進行監察的底綫應如何設定？影響市民生活質素的原因有很多，如果按這樣的說法，豈不是街市的餸菜價格也應由議員來決定？基本上這個概念是似是而非的。主席，兩間鐵路公司以及各財務機

構均向我們解釋，如果通過單議員的私人條例草案的話，將會導致兩間公司借貸的利息增加，長遠來說，羊毛出自羊身上，最終受損的還是市民。

主席，現時兩鐵的運作相當良好，與其他經濟條件類似香港的地區比較，兩鐵收費尚算合理，而且維持良好的服務，我們認為沒有必要為改變而改變。因此，民建聯反對單仲偕議員所提出的兩條私人條例草案。

主席，在管理集體交通運輸工具的工作方面，新加坡是一個相當成功的例子。新加坡政府委任公共運輸局管理和監察所有集體交通工具的收費與服務。公共運輸局負責審批巴士服務牌照、各項公共交通工具的收費調整，以及處理有關的投訴。其成員包括民間代表、專業人士以及業內人士，他們對交通工具各項工作有最後的決定權，並且完全客觀和不受政治因素影響，所以是值得我們借鏡的。

主席，在反對兩項由單仲偕議員提出的私人條例草案之餘，我們要求政府成立類似上述的機構或是將交通諮詢委員會現有的職權擴大，成員要有廣泛的代表性，除了原有的職權之外，還應有審議各種公共交通工具的收費調整、釐定服務質素，以及處理投訴的最後決定權。我們相信設立這樣的機制，對監管香港的集體運輸交通工具定能有積極的作用。

主席，本人謹此陳辭。

何承天議員致辭：主席，由於理據一樣，我將會一次過陳述我對單仲偕議員就兩間鐵路公司提出的兩條修訂條例草案的意見。首先，我要申報利益，我是地下鐵路（“地鐵”）公司董事局的成員之一。雖然如此，今天我辯論這兩條條例草案時所考慮的層面，並不單止是這兩間鐵路公司所要面對的影響的。單仲偕議員今天提出的兩條令人爭議的私人條例草案若獲得通過，是會做成深遠而又極富破壞性的影響的，不但對這兩間鐵路公司構成影響，而且也打擊了香港一向成功運作的公共理財模式。如果說這兩條條例草案打擊了我們的經濟基礎，其實一點也不誇張。在表決贊成條例草案之前，議員應該慎重考慮這些連帶的關係。

香港的公共財政一向穩健，實在是基於兩個所謂金科玉律或是重要原則的：其一是低稅率和簡單的稅制，其二就是公共開支增長必須局限於經濟增長之內。以上兩個原則得以運作成功，是因為政府有嚴謹的公共財政管理制度。法定的組織，例如房委會等，有財政自主權；而公共機構例如兩間鐵路公司，則是按照審慎的商業原則來經營的。換言之，政府的開支和津貼是嚴謹限制於重要的和必須的社會服務，例如社會福利、房屋、教育等。無論

有些議員怎樣想，兩鐵根本就不屬於社會服務，也不應該成為社會服務。雖然兩鐵是各類公共交通工具之中一個極佳的選擇，但始終只是其中一類交通運輸模式，也要跟其他商營的運輸系統直接競爭。因此，除了市場經濟之外，我們絕不應該使用其他因素來決定其財政狀況。雖然兩鐵是由政府，也就是我們香港市民所擁有，但這並不代表我們要將之變成由納稅人沉重補貼的社會服務。管制是應該的，但是兩鐵的投資者是納稅人，所以其利潤都要歸於市民，可能是投資鐵路的再發展工作，也可能是派息給政府，再用於其他服務。

主席，我們現在所討論的是世界上兩條最成功的鐵路，在世界上其他主要國家的市區鐵路服務水平標準研究中，地鐵差不多是佔首位的。地鐵是一條能夠提供先進、安全和可靠的服務而又無須政府津貼和擔保的鐵路，自一九八零年以來，地鐵票價的加幅平均都能維持於通脹水平之下，並且低於競爭對手的加幅。我們應該質疑引入由政治性取向而釐定票價的動機是甚麼？現時的機制不但備受世界各地大型鐵路公司羨慕，還擁有驕人的成就，到底有甚麼問題呢？兩鐵一旦失去了調整票價的自主權，就會喪失按照審慎的商業原則來經營的紀律。我認為這紀律是很重要的。當政客有權調整票價至其認為能令選民接受的地步的時候，我們便會踏上一條向下滑的斜坡，令鐵路公司要由政府補貼及陷入劣質保養的危機。剛才劉健儀議員已經說得很清楚，她領導的考察團吸收了不少寶貴的經驗，就是別人不好的教訓，我們就不應該仿效。一些具備管理其他國家大型地下鐵路系統的經驗的專家，例如美國紐約市地鐵前主席喬以柏先生，以及地鐵公司前主席李敦爵士，他們出席立法局條例草案委員會會議時的陳述，剛才劉健儀議員也有提及，他們都道出了世界各地很多市區鐵路所經歷的慘痛經驗。

主席，當政客建議有權制訂票價的時候，他們一定會營造一個為乘客爭取福利的形象，一定會爭取較便宜的票價；但是他們卻沒有告訴這一群信任他們的群眾其他國家的經驗，就是結果納稅人要不斷付出沉重的代價，但最終還是得到一個日走下坡的鐵路系統。主席，我促請各位議員不要支持這一項草率的條例草案。

羅祥國議員致辭：主席，單仲偕議員所提出的《1996年地下鐵路公司（修訂）條例草案》和《1996年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》，目的是要透過立法局直接控制兩鐵票價，希望能保障市民的利益。單議員的良好願望和努力，本人深表敬意；在回歸前能就這個重要問題作出全面檢討，是極具歷史意義的。

公共交通問題與民生福祉息息相關，民協素來十分重視。兩鐵作為政府全資擁有的官辦機構，民協認為政府必須適當監管，而在加價的考慮上，更應以市民的長期利益為依歸。

“加價決定權”關係民生至大，不容掉以輕心。民協對單仲偕議員的議案非常有保留，原因如下：

（一）本人在年初時，隨立法局訪問團走訪多個歐美大城市，發覺由議會批准交通票價的機制是非常罕見的，這些政府都認為加價屬於經濟問題，不應通過一個高度政治化的議會處理，否則後果可能是不堪設想的。加價是行政權的一部分，立法局是監察政府施政的機構，不應是直接施政。公共交通工具票價調整主要是一個經濟民生問題，應該以經濟手段和政策處理。本人記得去年本局審議油蔴地小輪加價時，一些政黨可能把政黨利益放在市民利益之上，結果是令人非常失望的。

（二）將兩鐵的加價權置於立法局之下，銀行會認為兩鐵的自主能力已喪失，未來的還款能力定會大打折扣，直接影響兩鐵的國際信貸評級，而利息也可能會增加 1%至 2%，兩鐵一定會把增加成本轉嫁給市民，可說是未見其利，先見其害。單議員認為可迫使政府增加注資，因而減低加價壓力。關心民生的議員是否真正有能力迫使政府增加注資兩鐵，本人不甚樂觀。

（三）未來 10 年，兩鐵須籌措大量資金發展，現時修改其收費機制，必然影響其借貸條件，對發展非常不利。

（四）根據現時《基本法》的立法局選舉模式，九七後的立法局很大可能傾向商界利益，就算單議員的私人法案通過，也不能保證有真正的監管票價能力，更可能適得其反。

雖然民協對單議員的條例草案非常有保留，但就監管兩鐵加價和監管公共運輸政策兩個大問題上，民協並沒有放鬆，更認為政府極須對市民有所保證和改善，現提出兩項建議如下：

（一）就兩鐵申請加價的幅度，政府不應批准超過當年的通脹率。如政府同意兩鐵票價加幅超過通脹率，市民所需承擔的實際加幅，亦只以當年的通脹率為限，超過通脹率的額外加幅應由政府以有效的方法來承擔。

（二）政府現在監管公共交通的政策頗為混亂，應成立一個“公共運輸管理委員會”，以統一監管所有公共交通事業的票價和服務。委員會成員必須具有廣泛的代表性，包括三級會議議員、專業代表、業界代表，以及社會

各界的代表。委員會的運作必須具備高透明度，有具體決策權，民協認為此委員會的成立，能更有效的監管兩鐵以及其他公共交通工具的票價和服務，保障市民的利益。

委員會職權範圍應包括：(1)審議票價調整；(2)釐訂及監管服務的質素和標準；(3)處理投訴事項。此外，委員會亦必須具有自己的獨立秘書處，以確保其獨立性及運作上的效率。

主席，本人謹此陳辭，敬希運輸司對民協的兩項建議能作出正面的承諾。

謝謝主席。

陳鑑林議員致辭：主席，我們不能夠否認香港兩間鐵路公司在運作上的可靠程度和成本效益方面，在世界上是數一數二的，信貸評級及借貸能力也維持在非常之高的水平，但這並不代表兩間鐵路公司可以繼續不受任何監管。

事實上，現時兩間鐵路公司的獨立程度，也是世界上聞名的，名義上雖然是政府全資擁有，但政府對於兩間公司的監管，可以說是絕無僅有的。遠的不說，以近年為例，地鐵公司年前曾經以乘客太多為理由而徵收繁忙時間附加費，備受各方面抨擊。九廣鐵路公司就西鐵的研究聘請大量顧問，作為董事局成員的港府官員，竟然亦毫不知情，說明現時的監察，仍然是不足夠的。

主席，雖然現時鐵路公司是缺乏民間的監管，但單仲偕議員的兩條條例草案，只是針對鐵路公司的票價增幅，須以附屬法例交由本局通過，民建聯認為條例草案的目標和方向都是錯誤的。

民建聯反對單仲偕議員的條例草案，因為我們認為監管鐵路的責任應該由政府承擔，而不是由立法局承擔。

首先，政府實在有必要加強對兩間公司的監管，而且必須是全面的監管，民建聯認為，港府應該要擴大交通諮詢委員會的組成，賦予一定的權力，使交諮會可以透過全面審核鐵路公司的營運狀況，以及審批或修訂其每次加價的申請，發揮真正的監管功能。

此外，除監管票價之外，正如美國紐約市前地鐵主席喬以柏先生所說，他雖然反對由立法機關監管鐵路票價，但同意政府和立法機關可對於鐵路的

運作和監管的問題上扮演一定的角色；民建聯亦認為，港府應該經常向立法局匯報兩間鐵路公司的營運狀況，以及聽取立法局議員對兩鐵服務的意見。

主席，本人謹此陳辭，反對單仲偕議員的條例草案，但促請政府應該盡快檢討現時對兩間鐵路公司的監管機制。

謝謝主席。

黃錢其濂議員致辭的譯文：主席，我認為單仲偕議員提出的條例草案展示了未來路向。條例草案如獲通過，肯定跟着還會有有關其他公共事業的監管，包括運輸設施的監管。不過坦白說，我聽到本局這麼多同事竟然看不起立法者的正當職能，並且懷疑我們的“政客”的動機和智慧，實在感到很驚奇。

如果我們是代表香港的市民，就要關心他們。大家都是“政客”，如果我們看不起彼此的動機，那麼就根本沒有權在這裏。我聽到就單仲偕議員的條例草案所提出的反對理由，實在感到又驚奇又痛心。

然而，我也不同意他所提的條例草案。我有自己的理由，但我卻很讚賞單議員為解決監管問題而在構思新方法上所表現的前瞻識見、勇氣和膽色。不過，很抱歉，單議員，我並不同意你的看法，我有自己的理由。

主席，我的話是從心底裏說出來的。我在六零年代到過美國，在那裏坐過地鐵，看到車廂十分骯髒，牆上滿是塗鴉。乘地鐵的多是黑人。我不知道那是不是因為有政客支持而成了個政治問題，還是個種族問題。我真的不知道。不過我認為如果我們聽到甚麼事情，但又沒有親身經歷過，就不應站起來大發議論。我在六零年代就坐過紐約骯髒的地鐵。我以為那是因為他們沒有錢，而乘地鐵的人又很窮，所以美國政府或者紐約市就向地鐵投下大量金錢。我認為那是個正確決定，不過我認為不應只顧拿紐約市地鐵做例子，又一字不易的重複所得理由來反駁當時的政治干預。

至於我的理由，那很簡單。我敢說香港的地鐵是世界上最現代化、最安全、最可靠的，我自己就經常乘搭地鐵，每星期最少有 3 天。我是地鐵的常客，覺得地鐵很舒適。只要地鐵的服務有效率、安全，而且價錢相宜，我會支持地鐵的管理層。我會監察他們的管理，不會鬆懈，但現時我並不想把他們的工作接過來。

那並不是因為政客不應過問，事實他們應該過問。我們的一個主要職能就是要事事過問。不過我不想現在就用到直接監管的做法，因為我是市民的

代表，對地鐵現時有效率的管理感到很滿意。但我會留意他們的管理，不會讓他們鬆懈下來。

李永達議員致辭：主席，有關今天的辯論，我認為同事的看法或立場可以分為三類。第一類是比較接近自由黨式的，就是認為現時的鐵路的營運和監管基本上已屬足夠，須要作出，改變的方式和情況不多。另外，有些同事則認為現時各方面的監管都欠理想所以應該有適當的改善。不過在改善方面，大家的意見就很不相同。

民主黨正式提出一個建議，而有一些政黨和民協以及民建聯今天則提出一些構思。有一點我是不大明白的，條例草案員委會對這條條例草案已經審議差不多接近一年，如果各政黨用心研究這條條例草案，以及研究如何改善鐵路的管理和監督的話，應該是有充分的時間去想一想，到底有何方法可以改善管理和監督。撇開自由黨不說，我不是太明白民協和民建聯為何在研究了這麼久之後，仍然不提出他們認為可行的其他方法呢？我剛才聽了張漢忠議員、陳鑑林議員以及羅祥國議員的發言，我的感覺是其實他們都不滿意兩條鐵路在票價、服務甚至監管上的問題。但是他們現在只是提出空泛的反對，就是指單仲偕議員這條路是不行的，他的做法有很多問題。好了，現在讓我們討論一下他們所提出要考慮的問題是否出路呢？羅祥國議員請運輸司研究設立一個稱為公共運輸監管局或類似的名稱的機構；至於張漢忠議員，我視他為民建聯的代表，而他也提出類似的構思。

我們就假設有這樣的一個機構，就是公共運輸監管局，其內有不同的成員，包括各階層的代表，而職權則一如羅祥國議員所說，就說是監管票價以及運作等其他事項。我想請問羅祥國議員和民建聯以及張漢忠議員和陳鑑林議員，你們可否肯定這個監管局不會好像各位批評單仲偕議員的條例時所說，會有過度的干預呢？你怎能肯定有這麼一個監管局之後，標準普爾和目狄不會對兩間鐵路公司的借貸評分有所下降呢？你怎能肯定監管局的成員不會將問題政治化呢？你怎能肯定他們會比較我們立法局議員更理性地來看這個問題呢？我不是很明白為甚麼一些政黨只是提出一些似是而非的其他可行性，卻又不詳細想想其理由，尤其重要的是已有一年多的時間讓政黨去細想，一個勤力的政黨就會想清楚，然後大大方方的動議修正單仲偕議員的建議。民建聯可以提出修正，羅祥國議員可以提出修正，將他整個建議劃掉，然後以公共運輸監管局取而代之，並指出應有何成員，以及應有何權力。不應該在今天這個時候才說一些空泛的建議，卻不提出具體的方案，這是不負責任的表現，是一個懶惰政黨的表現。政黨為何這樣懶惰呢？若有建議便應該做好一些預備工作，而不是到今天才說出一些似是而非理由，問一問運輸司想不想.....

主席：陳鑑林議員，是否規程問題？

陳鑑林議員：主席，李永達議員說問我，我可否回答呢？

李永達議員：主席，我沒有問他，我只是說他懶惰罷了。

主席：本席剛才不在這兒，梁智鴻議員是代理主席的時候，有一件事情曾經發生。也許以後可否這樣處理：若有規程問題，請立刻站起來說是規程問題，讓本席來處理；至於其他事情，如要求澄清等，請說一聲，若那位議員不肯讓步，要求澄清的話便沒有人可以處理；若是覺得有誤解需要解釋，亦都請說一聲，若本席不叫你亦不叫那位議員坐下，你也不可以發言。以後規則便是這樣。若是規程問題，請說是規程問題並站起來，本席立刻請那位議員坐下讓你提規程問題，其他的插言則必須要在那位議員肯讓步才行。

李永達議員：主席，我不肯讓步。

主席：李永達議員，請繼續。

李永達議員：主席，首先我想請你將時鐘調校好，因為你一直說話的時候，時間也一分一秒的溜過了，這可不是我的責任。剛才我只是說了 4 分鐘，而你卻說了 51 秒。

主席，我剛才的問題只是一個評論。我的意思是，政黨如果對條例草案有任何意見，已經有長時間可供研究，因此應該盡責而不要懶惰，應該提出一個比較民主黨的方法更可行的方式，不要像今天這樣一齊提出一些空泛的建議請運輸司回答，然後自己就找個下台階，說運輸司已正面答覆了，現在我很滿意，所以我支持政府而反對單仲偕議員。這做法其實就是迴避自己立場的遮醜布。做事就要光明正大，民主黨就是這樣的了。

主席，我自己在此問題上不能夠很同意劉健儀議員的分析，劉健儀議員似乎說出一個焦點，所謂由民選組成的立法局，在監管收費、財政或財務問

題上一定會有缺失。她當然會引述很多外國的經驗；不過，奇怪的是如果我們在辯論時，引述外國的經驗，即時便會有很多政黨批評我們，說外國的情況怎麼適用於香港呢？民主這事情，以及外國的人權都是不適合香港的，為何要引用外國的事來說香港呢？談到民主和人權這些事就不提外國的經驗，但一觸及一些涉及自己利益的情況就提外國。不過，我就假設她所引述的是對的罷。我自己的看法是這樣的，不過首先我要提出一個問題，就是這個立法局的民選成分是遲早一定會增加的；如果自由黨和民建聯不改變立場，不轉軚的話，我記得其政綱說爭取二零零七年全面直選立法會，那就是 10 年之後，我假設他們這樣說是當真的。到了二零零七年，當這個立法會全面由民選產生時，將會有何結果呢？當然，如果按照《基本法》，這個立法會就沒有權修訂任何條例，但是一個有民選成分的立法會，能否迫使政府做一些事情呢？這是我想問的第一個問題。其實，我第二個想問的問題就是立法局經常處理有關金錢或金錢和市民福利的問題，並不單止是票價的加價。我們每年處理關於金錢的事宜，譬如說是政府收費的問題，處理關於財政預算案的問題等。如果用劉議員的邏輯的話，但凡這些的建議或議案提交予立法局時，一定是先完成了純粹是為所有市民而進行的一些事，若這樣的結論是真的話，這個民選的立法局應該每次都要財政司不徵收薪俸稅，所有的其他收費凍結。其實自由黨在九六年曾嘗試這樣做，要求永遠凍結所有收費，甚至所有其他導致市民負擔多的事情，一樣這樣做。

我們說回歷史，歷史告訴我們甚麼呢？歷史告訴我們在這個立法局內，從未試過有一次是用所謂大幅削減市民的稅收來否決任何一個預算案，從沒試過。曾有反對預算案的情況出現，這些情況只不過是一些很微小的福利問題，例如今年的綜援金的問題。所以我認為如果我們用本地立法局經驗來看，我看不到劉健儀議員所說的恐慌性的預計，以及正如我剛才分析，如果這恐慌性預計是出現的話，無論如何都是避免不了的。避免不了的意思是指民選的立法會在七月一日出現後，一樣可以用其能力來迫使政府修改這條例，迫使這政府成立好像羅祥國議員、陳鑑林議員或張漢忠議員所說的公共運輸監管局，跟着迫使政府在監管局內設有民建聯和民協的代表，根本不會有甚麼分別的。為何可以相信一個民選的立法局憑香港的本地經驗去處理那麼多種的與本地經濟財經有關的問題呢？我們在本局通過的條例草案，不論關於版權事宜，關於其他事宜例如污水收費時，每一項都有機會涉及市民的負擔這個問題，大家討論這些問題時，似乎都充分相信立法局能夠理性地處理這些涉及市民會否增加開支的條例草案和議案，但當處理公共事業加價時，卻說不行，理由是不信本局。邏輯在那裏呢？如果認為本局議員是不值得相信的話，那麼連預算案也不應交由本局通過，一切收費，以致政府收費全部都不要由本局通過。

當然，有些同事可能會說地下鐵路公司和九廣鐵路公司不是政府部門，而是政府的全資擁有公司；但是這在邏輯上有甚麼分別呢？若這些公司本身

完全是由我們納稅人資助的話，這跟一個由政府所營運的事業又有何分別呢？除了其運作的方式，就是所謂緊慎的商業原則是比較我們政府所處理的福利和財經政策略有不同之外，我們還有何理由說，同一群人在別的情況所處理的錢可能還多於兩個鐵路公司的票價時，卻信任這些人，但若其單是處理收費一事，卻這樣大的不信任呢？

主席，我最後提出一點，就是個人或政黨的誠信問題。無論大家如何看民主黨，我們都很清楚說出我們在這些問題的立場和看法，我們不希望採取一些模模糊糊和稀泥的做法，一方面到處掛板謂要監管公共事業加價，改善公共服務。甚至如民建聯的總政綱所說，限制公營部門和公用事業加價，抑制通脹；政黨一方面提出這樣的總綱，但又不提出任何的方案處理這問題，跟着卻反對民主黨一個可行的方式。我不明白為何一個有誠信的政黨會這樣做事，某些政黨就是這樣說一套，做的卻是另一套，民主黨是無法這樣做的。好像民建聯到處掛板，要求立即增加公援金 500 元，但跟着譚耀宗卻說他不贊成大幅增加，而陳鑑林議員又表示同意。我們現要討論的問題不單止是加價的問題，重要的是作為一個民選代表，你的誠信如何呢？議員寫在政綱中的是一套，跟在宣傳板上的言論，以及在立法局所說的言論和稍後投票的決定是否一致呢。千萬不要愚弄市民，在外面說是天下無敵，甚麼也做得到，但跟着回來這裏時，卻甚麼也要站在資本家那邊。如果要做一個中產階級或資本家的政黨，就應該公開地清楚說出來，讓別人知道你要這樣做；不應在基層中或在街上就做出一些要爭取市民支持的建議，生怕被別人批評，這是最沒有誠信的表現。

我希望一些尚未發言的民建聯同事，說一說其政綱是怎樣的呢？甚麼叫做限制公營部門和公共事業加價，抑制通脹呢？我不是很明白，這樣的宣傳板民協也掛過，不過這時可能已經收回了。不論怎樣，政黨要做甚麼事情都應該清楚說出其方案。主席，所以我是不能同意劉健儀議員剛才的關於對立法會在處理加價問題的分析，她雖然提出懷疑，但我仍然認為這條例草案本身是有很多可取的地方，然後將公共事業尤其鐵路的加價限制於在適當的水平，謝謝主席。

馮檢基議員致辭：謝謝主席。主席，不要這麼太容易採用一些形容詞形容其他政黨，因為每一個黨做事都可能有其看法。當然，大家可以點出一個事實，如果這麼快便將有發言的政黨都評為懶惰的話，我覺得未免太快，甚至過分。譬如單仲偕議員預備了 1 年，卻為甚麼整條條例草案都沒有中文本呢？這是甚麼原因呢？我不會說他懶惰，這可能是疏忽，可能是不知甚麼原因，但沒有甚麼大不了，漏了便補做吧。所以我不會用些這樣的字眼去批評一些同事，大家可以辯論一下是甚麼原因造成的。

第二，對於民協的提議，可能李永達議員沒有聽過羅祥國議員上一次辯論巴士公司的監管事宜的發言，也沒有仔細看過報章我們在兩星期前及一星期前曾經與運輸司討論這問題。我們這個有關“公共運輸管理委員會”的建議並不是今天才提出的，這構思於我們民協來說，是半年前已產生的。為甚麼我們不可提出一項修訂條例草案呢？因為如果真的要搞一個“公共運輸管理委員會”，便須要動用公帑的。這個運輸委員會不可能獨立產生，不能自己運作，必須有職員負責辦事。如果以現時的條例草案來說，我們是辦不到的，私人條例草案做不到，將來九七後受制於《基本法》就更沒有辦法做。所以，若要做便要迫使政府做，其實我們是用了迫政府設立一個“公共運輸管理委員會”。你可以不同意我這種手法，但不可以因此侮辱我們，說我們用這些東西“瞞天過海”或是“說一套、做一套”。這當然我們現時要面對立法局在法理上和法制上的困難，而我相信這個問題你一定比我更熟悉，因我一直以來都沒有提出過私人條例草案，但我也知道有這個問題。不過，我們這個建議並不是今天才提出的，是半年前已開始的。

其次便是“信念”的問題。究竟是行政和立法兩者之間應該是立法最大，還是行政立法分家呢？最低限度我自己相信行政，立法及司法三權分立。又或是行政是執行政策、立法是制定一些條例，甚至是在條例之下制訂政策，但一定不是去執行政策。換句話說，我們可以立一些法例，規定加價有一個上限，但我們不是去執行法例。即是怎樣審議兩鐵怎樣加，加多少，加多少毛錢、多少個仙、多少百分比呢？我覺得這是很難由一個立法局處理的。

我們說“又紅又專”的議會，所謂“紅”的議會便是你甚麼也要處理、甚麼也要知、甚麼也要管、但並卻是專門的。在這情況之下，我認為我們應在事務委員會上給意見、批評政府，甚至向政府施壓力，但不是我們去計算應加多少毛錢、多少仙，因為那是政府的施政範圍。但我們可以制定一個上限，或制訂一個政策，讓我們知道那個上限在哪裏，我們是有條件去做這些。這是我認為行政、立法分家的概念，可能這是我們與民主黨不同之處也說不定，因為我看到最近民主黨提出很多私人條例草案，都是希望將一些權力納入立法局以執行一些政策，包括“三巴”和“兩鐵”加價問題，甚至屋邨加租事宜。對不起，有關屋邨的建議可能是梁耀忠議員提出的。但我們都是定出一個上限，就是不可以高於通脹，通脹便是我們所謂的警誡綫。這便是我們一些基本理念，在這個理念下，我們今天才提出兩個要求，而羅祥國議員剛才已經說了，其實這兩個要求是影響了我們的決定的。羅祥國議員的言論裏是有褒單仲偕議員的，因為我們也認為須要監管，這個目的是相同的，但怎樣監管的則各有不同的信念和不同的理解，或是有不同的方式。我們也曾說過，如果一會兒運輸司就着我們那兩個要求所作出的回應，即是就

以後加價不應高於通脹這意見的回應，若真有需要高於通脹，便要由政府承擔，我們這個要求是很清楚的，絕不模糊的。此外就是要成立公共運輸的管理委員會。若運輸司一會答覆這兩個要求時是完全模模糊糊的話，則我們寧願支持單仲偕議員的條例草案。原因並不是我們改變信念，而是因為我認為有少許監管也勝過甚麼監管也沒有，只是我不希望用這個監管方法，這便是民協的立場。

再者，我們認為現在的公共事業其實在加價或管理上的事宜都非常混亂，有些是由立法局決定，有些由交諮會諮詢後交由政府決定，有些是由該運輸機構自己決定。所以我們才會提出一個由“公共運輸委員會”或“公共運輸局”全權統籌及處理的構想，我們認為這個構想能更有系統地處理未來香港公共事業的管理或加價的問題。所以我們也提出，其成員應包括專業人士，三級議會的議員、業界代表，以及社會各界代表。不過，因為該機構本身的權責是直接向行政機關負責的，並非向立法機關負責，所以在我們的構思或信念中，這機構也是行政機關一個專門的委員會或部門，負責審議某些特定標題的工作，所以變了是向行政機關負責，而不是向議會負責。

當然，該機構也可能有一個類似議會的功能，例如房委會亦有三十多個成員，也可能有不同的黨派在內，但房委會的運作是與立法局的運作有些不同的，不過也有共通點。我認為這建議比較純由一個政府官員去看，以及交給一個委員會式的決策機關去看，是有多進步的，這是因為能夠有較為多人參與，透明度較高，監管能力也較為強一些，這便是我們當時構思這個委員會的目的。所以，到目前為止，我們都仍然認為，我們作為立法局議員，希望能制訂一個政策的標準，或者上限；而在審議施政工作方面，基本上我們認為是行政機關的責任，所以我們依然強調剛才羅祥國議員所提的兩個建議，是我們待會兒投票時的一個很重要的標準。

謝謝主席。

劉慧卿議員致辭：主席，我發言反對單仲偕議員的兩條私人條例草案。我本人就這件事考慮了很久，也和支持我的人，包括和我的職員等，反覆的討論了很久，而涉及的意見是非常之分歧的。有些人是非常支持立法局一定要有這個權力，但有部分人，正如剛才劉健儀議員的演辭，她說得非常之好，也說出了有很多困難。不過，我和黃錢其濂議員一樣，借用葉國謙議員的名句，即感到“很震驚”。

劉健儀議員和何承天議員不斷的數說那些政客。主席，我不知他們所數說的是否也包括你和我，但我一定不是在其中的，不知他們是否把自己也包

括在內。政客這個詞是非常之差的，有些人可能真是政客，即那些“混水摸魚”討便宜，並非真的腳踏實地工作的人，但有些人卻不是這樣的。只是他們卻說成所有從政的人都是政客，我相信這是非常之錯誤的。我們經常想矯正傳媒不要經常用這個措辭去稱呼所有從政的人，但若連本局議員都這樣說，我就認為是非常之差劣的。不過，主席，我是接受民選議員是可能會有些時間會受到很大的壓力的，被選民要求不要加費。我們也明白，有些支持我的人，會在面臨加價的時候要求不要批准加價。但我並不是每一次都說逢加必錯，所以我明白一個民選的議會可能是會出現這個問題。

此外，我也同意李永達議員批評自由黨選擇性的揀選外國經驗，這個也是事實。對於今次自由黨所提的外國經驗，我很同意，因為議會獲賦予這個權力的情況是很罕見的。不過，自由黨他日在涉及人權自由，法治的辯論時就不要這樣揀選，不要像董建華那樣說：“外國政府的警察都是控制人民有否集會自由的權利。”但是，不要忘記，那些政府都是民選的。若是喜歡那一樣，才揀選那一樣，便不太恰當了。所以我相信今次大家都能學到點教訓。不過，我是同意，也明白到為何會有這樣的困難，尤其是討論到紐約和倫敦的經驗，這些都是事實。但是我相信大家，尤其是我們民選議員，都是要向公眾負責的。假如我說立法局不應有這個權力，可能有些人會批評，說我非常之過分，但我希望市民能夠明白我的理據，為甚麼我會這樣說。

第一，我承認這兩條鐵路都是辦得很好的，這點大家都明白。雖然也有一些市民向我說，尤其是天天使用地鐵的人士，他們認為地鐵現在所提供的服務較以前差，很多時亦有壞車等各樣毛病。我本人也曾向蘇澤光先生提及，表示希望他盡量改善。不過，到了最終，如果這個權不是交給我們這個議會，我本人現在是可以接受的。然而，若他日的議會是有這個權力的話，我不知道單仲偕議員屆時會否還在這裏，不過，其實甚麼人也可以再提出的，若當時的議會有這個權力，甚麼時候也可以立法去決定的。但今天我聽罷眾多理據之後，很想聽李永達議員逐點去作出反駁，可惜他只是不斷地責罵政黨之間的事情。當然你們是可以在此互相算帳的，但我認為剛才有些議員說了一些很強烈的理據，所以我不斷的問他是否會回應，還是要等到單仲偕議員最後才作出回覆，因為我想聽清楚民主黨怎樣去逐項駁斥。如果他們真的有很充分的理由，我是會考慮支持單仲偕議員的條例草案的。

但我聽罷李永達議員的發言後，並不認為我已被說服。不過，主席，我認為怎樣才真正可以控制價錢呢？最重要的是有競爭。但現時，我相信稍後運輸司也可以告訴大家，是沒有甚麼交通工具真的可以和兩條鐵路作出競爭的。你可以告訴我有巴士、的士、小巴等各樣交通工具，但大家也可以看到在載客量及其他方面均是沒辦法跟兩鐵競爭的。我不知稍後蕭炯柱先生可否告訴我們，還可以有別些甚麼途徑可待發掘。有些支持我的人甚至說應該有

兩條鐵路，這樣便可以有了競爭了；也有些人對我說，最重要的是若他日還有鐵路，例如西鐵，就一定要給九鐵經營，一定要有競爭。我認為這些競爭反而是最好的方法，而不是呈交議會上讓大家爭論的。

另外，主席，我還希望在監管方面，可以多下一點功夫。剛才已有同事說了很多，我不打算再重複。我本人甚至想過，鐵路公司的董事局是否可以有多一些代表基層的人士在內呢？我希望稍後運輸司可以回答。

我們的同事何承天議員是董事局的成員，但是是否董事局就只懂看管生意利潤，怎樣去賺錢，怎樣才不虧本呢？是否可以有提供空間讓多一些代表基層利益以及天天乘搭這些運輸工具的人士，都可以進入董事局？或是在現有的基制上多做一些功夫，讓廣大的市民覺得其監管是可以加強的？主席，我相信大家也不會反對，兩間鐵路公司是經營得不錯的，我們希望他們今天可以得到一個強心針，知道立法局是支持他們的工作的。但是我仍然認為還有一些未完善的地方，希望他們能夠繼續改善，盡力而為。我相信立法局想要有那些權力，將來的立法局，誰人有多數票的，都可以繼續去做。不過，我是不同意剛才李永達議員所說，立法局早晚都會有更多的民選成分，他是比較我樂觀很多的。不過，主席，這不是政治辯論，我不打算跟他爭拗，只是我本人是很悲觀的。但是我覺得這個監管權問題，將來還是可以再度提出來的，只是今時今日我還是未被說服而已。所以，單仲偕議員，很抱歉，我還是不可以支持你動議的兩條私人條例草案。

謝謝主席。

葉國謙議員致辭：主席，民建聯對這兩條議員條例草案的態度，已透過陳鑑林議員及張漢忠議員清楚地表達出我們的意向。不過，我想在此回應李永達議員剛才的發言。

李永達議員一開始便提到民建聯會“轉軌”。我想不通民建聯會如何“轉軌”。可能當談到有關二零零七年的問題，涉及議會或立法議會選舉的問題。我實在不明白，他無緣無故在談地鐵及九廣鐵路加價之際，卻又談這件事，可能有同事在任何事情上都會扯到“轉軌”的問題上，也許他認為這個詞對某些政黨有貶義。

我認為一個政黨的誠信是要靠其多年來的努力而建立的，誠信並非說有便有。要使香港市民能接受，這確實要靠其平時本身的表現及對市民的承諾和爭取。我不欲在此僅談有沒有誠信的問題。若說要有便有，這說法是不能為人所接受的。但我清楚看見，民建聯究竟能否被香港人接受。這論點不是

單在這裏說“沒有誠信”便真的沒有誠信。我有充分信心民建聯在香港會被市民所接受。

至於剛才李永達議員提及似乎不支持民主黨的議案即有愚弄市民的含意，實在令我驚訝。任何一個考慮.....

主席：李永達議員，請提出你的規程問題。葉國謙議員，請先坐下。

李永達議員：主席，我的規程問題是葉國謙議員說錯一些我沒有談及的事。我提及“愚弄市民”是指他的政綱及立場。

主席：請坐下，這並非規程問題。以後不可以詐說是規程問題來藉此發言。葉國謙議員，請繼續。

葉國謙議員：主席，若謂不支持民主黨的議案，便等於對市民的愚弄或愚弄市民，站在資本家的利益，把這一連串的事實扣在一起。但我相信香港市民的眼睛是雪亮的，因此我不在此方面再作任何回應。

回看民建聯的政綱，當然民建聯的政綱已清楚表達，正如剛才李永達議員談到，有關限制公共事業的加價，遏抑通脹，民建聯一直都有進行這些工作。我看不到我們在這方面如何不曾努力地站在基層市民的利益上為他們爭取。無論在巴士加價及電車加價等問題，我們已清楚地表達，但這不同我們不同意立法局有否決權一樣，我們若贊同，便要交由立法局去決定九廣鐵路及地鐵的加價。這正是我們在政綱裏沒有承諾要限制公共事業的加價。我認為這點是一種歪曲。我希望每個政黨在每一個決策上都能考慮各種因素，這才是一個負責任的政黨。

謝謝主席。

李華明議員致辭：主席，剛才劉慧卿議員說，單仲偕議員今次通過不了議員條例草案，可以下次再提出或如何等，當然單仲偕議員下次會否在這裏仍屬未知之數。第二，九七特區成立之後，私人條例草案不會像現在這般提出來，《基本法》內已有很多框框，例如須特區首長的同意。所以，基本上將來提出私人法案與今次有所不同。

我很靜心，很冷靜的聆聽很多議員的發言，我想作出一些回應。第一，剛才羅祥國議員與民建聯包括陳鑑林議員及張漢忠議員都建議有一種形式的公共監管，正式名稱有些叫做“公共運輸管理委員會”，陳鑑林議員也建議擴大交諮會，賦予實權，監察服務質素及票價。其實，大家的建議是異曲同工，都要求有一個機制，都是不滿意目前監管的情況，對政府監管兩鐵有不滿意，所以要建立一個機制。我不擬辯論這個機制是甚麼名稱，總之是一個機制負責這件事。

但剛才馮檢基議員沒回應一個最重要的問題，兩鐵很極力反對單仲偕議員的建議，是基於一個很重要的原因，即會令信貸、利息增加，其實剛才有些議員也有提過。但他怎樣說服我們、說服民主黨，他建議這機制同樣有這麼大的權力，又說要有三級議員在內、又廣泛代表基層，而同時有這機制之後，便令到兩鐵仍然維持現在的評級呢？令到國際不會擔心呢？利息不會加多一兩點呢？我覺得這點要交代，他批評單仲偕議員這建議會“背黑鍋”，如果通過後，地鐵便有大麻煩，消費者便受害，費用轉嫁下去。現在，我覺得他的建議其實是舊瓶新酒，沒有分別。但他如何解釋，如何去面對兩鐵提出來最大的反對理由，兩鐵表示提出這件事便不妥，定會反對。當然他們提出來也好過自由黨，自由黨完全不提，因為他們很滿意現在的監管，當然我對劉健儀議員及何承天議員，尤其是劉健儀議員，真的有些意見，因為她很多時說單仲偕議員是為選票，說民主黨逢加必反，是博取選票，是政客。何承天議員多次說“政客”，劉慧卿議員也回應了。

但問題是田北俊議員剛才的議案辯論是為了甚麼？也是為他的選民交代吧了，要求不要加工商界的污水附加費，我們有否站起來說他們的議案其實又是為了選票？我不會戳破你，人人都是這樣做，我們民選議員，也是為自己的界別，要爭取自己界別的利益，我完全不會反對，鄭耀棠議員為勞工界爭取利益是天經地義的事，我不會站起來說他是為選票、利益，“博出位”，民主黨從來未試過站起來發言攻擊其他政黨，說其他政黨要討好選民，所以才提出這些事，因為我們也會這樣做，我們要向我們的選民交代，我們也會這樣做。劉健儀議員亦要為其運輸界爭取，完全正常，我亦覺這沒問題，但千萬不要說我們其他同事要爭選票。我覺得這要弄清楚，例如我們聯手凍結水費，自由黨支持，民協，民建聯全部都支持，現在水費一直都沒有加，既然幾個政黨可以在這方面合作，為何又不可體諒政府的困難，這樣強硬不讓其增加收費呢？是否又是為了選票呢？大家可能也是為選票。你是為工商界，尤其是工商業污水附加費的凍結。我不會提出來加以指摘，所以希望同事明白，這是民選的制度，各自代表界別爭取。但千萬不要自己代表界別爭取就可以，別人這樣做你卻指摘，這是雙重標準。何俊仁議員常提醒我在的士加價問題上，劉健儀議員的方面，不過，不用舉那麼多例子。（眾笑）大家也明白我說話的意思。我只希望其他同事想想，包括民建聯、民

協，例如小輪加價現在要透過附屬法例呈交立法局，是否建議我們立法局也不要介入。如果好像馮議員說，我們要弄清楚行政立法，那麼我便要問：是否要求我們現在也放棄這審議附屬法例的權利？運輸司會很高興，因為避免了這些爭拗，不用每次找十多人來游說，不用每次都要逐個議員打電話。我明白司級官員的心理，最好連這些都拋掉，小輪加價以後也不要經附屬法例，一次過剷去，立法局完全清清楚楚，不要有任何權力去對這些公共事業加價作出介入。政府的公共服務加價又如何呢？

主席：馮檢基議員，是否規程問題？是否真的是規程問題？（眾笑）

馮檢基議員：我相信我未欺騙過主席。我覺得李議員誤會了我剛才的說話。

主席：這並非規程問題。（眾笑）

馮檢基議員：我沒有說的話，他當作我說了。

主席：待他發言之後，你可以作解釋，說他把你沒有說過的話當作你說過。這並非規程問題。

李華明議員：如果我說錯或引述錯誤，稍後讓馮議員解釋。我想單議員會再詳細說他背後的理念。最後我想說，其實所有政府的收費，立法局都是有權去批准，我們是對這機制有意見？是否我們不應該介入政府的收費如水費的例子？是否應該不要干涉這些附屬法例，放手讓政府加好了？我們是否應該不監管呢？

所以，概念上，我覺得要弄清楚，讓大家辯論，在這議會內辯論，不是攻擊別人，也不是攻擊甚麼事。我是提出來辯論。例如民建聯葉國謙議員剛才提出誠信問題，當然由市民評判，最好由選舉決定，選得到，代表你的政黨有一定的支持，但我們關心一個問題，其實葉國謙議員沒有回答的，他們的政黨提到要監管公共事業加價，我想是包括兩鐵的，這很明顯，因為每天有數百萬人乘搭。但現在有條例草案提出來，民建聯說反對，建議擴大交諮會，但擴大交諮會有否解決評級問題。說回這點，我是希望他們與我們一起解決這問題，既能令市民得到良好的服務，又不致負擔不起或出現不合理的

加價。這要大家找出路，而不是提了一件事，卻又沒面對單仲偕議員，正正讓兩鐵針對的那點，其實那點是死穴。當然單仲偕議員說及融資，即讓政府投資解決利息的負擔或評級，我覺得你不同意便辯論，沒甚麼大不了。

主席，其實我是沒預備發言的，不過，聽了同事的說話，我有感而發，回應同事的意見。謹此陳辭，支持單仲偕議員的條例草案。

主席：馮檢基議員，若你有甚麼地方被誤解，請你只說清楚你的意思，但依照《會議常規》第 28 條第(2)款，不要加入新的材料。（眾笑）

馮檢基議員致辭：我剛才所說的行政與立法分家，我覺得立法機關是有權制訂政策，特別是透過立法去制訂一個政策，例如是有一個上限，而如果它超過了上限便不可以。但行政就是施政，我覺得今次這條條例草案是和施政有關，是屬於行政機關那方面。

運輸司致辭：主席，

引言

自單議員去年提交《地下鐵路公司（修訂）條例草案》和《九廣鐵路公司（修訂）條例草案》後，立法局的交通事務委員會、條例草案委員會、香港政府、地下鐵路公司和九廣鐵路公司等，已做了差不多 1 年的工作，其間，政府曾作了很深入的檢討，同時亦有外國鐵路和財務專家，先後應邀在這兩個委員會席上，分析立法局直接介入鐵路票價的釐定過程可能帶來的後果。

立法局交通事務委員會海外考察團

為了深入了解外國大城市的集體運輸系統運作模式和票價調整機制，正如幾位議員所說，交通事務委員會的 4 位成員——劉健儀議員、張漢忠議員、羅祥國議員及單仲偕議員——犧牲了春節假期，到倫敦、巴黎、漢堡和新加坡 4 大城市作海外考察。

在考察期內，4 位議員訪問過很多機構，會見了很多人員和監察機構的負責人，搜集了豐富的資料。

根據這些資料，立法局秘書處有系統地編製了一份甚有參考價值的報告，使我們能夠把香港和其他城市的集體運輸系統和監察機制作一個客觀的比較。在此，我想感謝 4 位議員和立法局秘書處所作的一切工作。

我稍後的發言，很大部分的內容會採自這個報告，因為我相信這個報告是 4 位議員考察過這 4 個大城市後的共識，亦是事實。

我現想回應幾個原則性的問題。第一個是有人提出究竟原則上立法局應否有權批准鐵路的票價。這方面，主席，我想引述考察團的報告其中一段，這一段是第 3.10 段。有以下的觀察：

“由國會直接參與釐定票價的過程，或擁有通過或否決票價調整的權力，並不普遍。”

在倫敦，地鐵票價由倫敦運輸局(London Regional Transport)諮詢後，將調整票價的建議呈交政府，由運輸大臣審批。

在巴黎，巴黎運輸局(RATP) 向巴黎運輸委員會(STP)申請調整票價，巴黎運輸局知會運輸部長，而運輸部長徵詢財政部長的意見，如無反對，新的票價將會生效。

在報告書 3.13 段：“在其他國家，國會並無正式參與釐定票價的過程，暫時亦無跡象顯示國會試圖代替或聯同運輸當局、營辦機構及政府，承擔這個責任。”

立法局考察團曾經在倫敦跟鐵路業內人員討論訂定票價的機制時，根據報告書第 3.11 段記載：“鐵路業內的要員認為，票價應由專業人士而非政界人士決定。他們不贊成任何可能有損運輸機構決策權的行動。”

我看過這幾份撮述出來的報告後，有一個感覺，其實當地鐵公司和九鐵公司在七十和八十年代成立時，立法局當時已作出明智的決定，賦予兩間公司自行釐定車費的權力，以便公司能夠履行法定責任——即自負盈虧和提供安全、有效率而又可靠的鐵路服務。

如果在法例上要求兩間公司履行這些責任，又不給予釐定票價的權力，就不合理。

所以我研究過這幾點後，我的概念是，原則上，其實立法局是可以有權審批票價，但應否這樣做，和世界趨勢是否如此，則是另外一回事。

第二點，有議員提出其他公共交通工具的票價是由行政局或立法局審批，為何鐵路票價沒有這種機制？

李華明議員剛才望着我說的那幾句說話，是否政府想連其他的機制也作出修改，以致立法局完全沒有這個角色。事實並沒有這件事，政府尊重現在法律上所有的機制，包括立法局審批其他運輸工具票價的機制，但巴士、渡輪、電車和的士的收費是由行政局審批，渡輪和的士的收費，由行政局通過後，還要提交立法局審議，原因是如議員所知，這些服務都是由私人公司經營的，利潤全部歸於私人投資者，所以監管收費的機制和兩鐵完全不同。

因為兩間鐵路公司是公營的，由政府代表市民擁有，其實亦是市民所有，如有營運盈餘，亦歸政府和市民所有。兩間公司的董事局直接由總督委任組成。

鐵路服務的投資，所涉及的數目遠較巴士、渡輪、電車等服務的投資為大，而回報期也長遠得多。所以在釐定票價方面，一定要有相當自主權和彈性，否則便會引起其他如在融資上的問題。

第三點，其實有幾位議員，已經回答過了，便是如果立法局有權審批鐵路票價，會導致甚麼後果？

我們研究過歐洲、北美、亞太地區多個城市釐定票價的程序。資料顯示，釐定車費的決定，如果是容易受到政界人士影響，則可能會偏於遷就乘客眼前利益，多於重視長遠鐵路的維修、更新和發展。

假如這兩條草案通過，最大可能受影響的是兩間公司在信貸方面，可能帶來壞影響，這一點其實在過往幾個委員會的會議紀錄裏，已經很清楚的公布了出來，所以，今天我不會作很詳細的講述。我只會說無論是國際信貸評分機構(Standard & Poor's)標準普爾或美國大通銀行的專家，或是滙豐投資銀行亞洲有限公司的專家，他們來作證時亦指出，如兩鐵失去釐定票價的能力，預料現金流量的準確性便大為削弱，香港在大型運輸基建計劃的融資安排上，向來是非常之成功，關鍵是在於當局容許營運者靈活釐定收費。這些說話是那幾個外國專家所說的。亞洲和歐美各地的政府紛紛考慮跟隨本港的做法，而不是對收費加強法例管制。

所以，政府擔心如果條例草案獲得通過，投資者會擔心香港的投資環境已經作出了非常根本的改變，這會影響到他們投資在九鐵和本港其他大型運輸基建的信心。

第四點，單仲偕議員曾提議，應該由香港政府融資，然後再將貸款轉借兩間鐵路公司，以減低兩間公司的利息開支。單議員又提議，由香港政府作出擔保，使兩間公司能夠獲得較有利的借貸條件。

表面上這些提議有其論據，但同時在原則上和運作上亦有問題。

倘兩鐵以政府為借貸的主要靠山，公司可能便逐漸依賴政府，而不用倚靠其業績來提高其借貸信用。

若借貸成本與業務成績脫鉤，公司便會逐漸失去改進的動力。融資的責任一旦轉移到政府的身上，管理層的商業問責性大減，對商業經營的警覺性鬆懈。這與現有法例要求兩鐵以審慎商業原則運作背道而馳。

地鐵公司的信貸評級和香港政府信貸評級很相近，香港政府在國際資金市場上借貸的利率不會比地鐵借貸的利率低。

自一九七五年以來，地鐵與九鐵兩公司合共投資了超過 1,400 億港元於鐵路系統。這些資金大多是從融資市場籌集的，而無須政府作出信貸保證。

公司一旦倚賴政府融資，它在國際市場借貸的能力便會日漸降低。日後若有需要重新進入國際市場時，將會遭遇相當大的困難。

單議員又建議，香港政府動用財政儲備，貸款給兩間鐵路公司。他的理由是：政府財政儲備存放於外匯基金所能賺取的利息，低於地鐵向外借貸所需付的利息。

政府的財政儲備，連同土地基金，在一九九七年計算，合共只有約 3,300 億元。但未來 5 年，兩間鐵路公司合共所需的資金將超過 3,300 億元的三分之一。如果政府財政儲備大量借給兩間鐵路公司，將大大削弱政府的整體儲備。

其實，政府財政儲備的作用，除了備以將來經常開支有特別需要之外，還要在各項社會事務的發展上作出投資。但有很多投資是沒有商業回報的，不可以以商業回報來計算，例如學校與教育、公共房屋、醫療等。因

此，既然地鐵和九鐵一向都能成功地在國際市場上融資，也能準時清還款項，政府便不應把太多的儲備，作為鐵路公司貸款。如果這樣做，會削弱其他沒有如此高商業回報的社會服務投資所需要的資金。

所以，主席，考慮過單議員的建議之後，政府的理據是，政府會因應鐵路發展計劃所需的資金，向兩間鐵路公司作出適量的注資，但以政府儲備來作長期貸款是不恰當的做法。

第五點，有議員說香港政府不是民選產生，所以鐵路票價應由民選產生的立法局作出決定。

單議員從外國考察過程中，一定會知道外國有些城市由民選官員批准鐵路票價，但我們要看看究竟結果是否為當地鐵路乘客帶來真正和長遠的好處。

現在我再引述報告書內所列的事實。根據立法局考察團的報告 2.91 段，巴黎在六十至七十年代通脹高踞，但當時政治討論主張保持低票價，而當時民選的部長只能容許票價少許增長，以致現時要大幅加費。

美國紐約市地鐵前主席喬以栢先生，在立法局交通事務委員會席上說：“在紐約，民選官員傾向於遷就市民的要求而壓低票價，難於作出公平和獨立的決定。”

喬以栢先生的論點是：要達到監察公共交通服務，其實立法局並非一定需要控制收費方法，可能需要的是其他更有效的機制和方法？

他又提出：可否設訂一套服務的準則，包括維修、顧客滿意情況和財政狀況等的準則，然後要求兩鐵按時向立法局呈交報告，保證市民的需要得到滿足，而立法局也能由此準則所達到的程度，有效發揮監管作用。

由此可見，只要在法例或行政安排上能給立法局議員足夠監察兩鐵的機制，民選議員根本上已可發揮全面作用，另外一個論點是，他們根本上不需要、亦不宜直接掌管批准票價的事宜。

有幾位議員就民協的觀點提過意見，我想就此作出回應。

民協在目前就政府監管鐵路票價的問題，提出下列兩項建議：

- (一) 兩間鐵路公司的收費加幅，原則上不應超過通脹。若提出超出通脹的加幅，而政府認為合理的，便應由政府負責支付通脹以上的加幅，而不應由乘客負擔。
- (二) 政府應該設立一個公共運輸管理委員會，統一監管所有公共運輸票價和服務，委員會的成員主要包括各級議員、運輸服務界代表及其他專業代表。

就民協提出的兩點建議，政府作出以下的回應：

- (一) 民協要求鐵路票價加幅不超過通脹，是可以理解的。其實過去十多年以來，地鐵和九鐵的票價平均加幅，低於平均通脹。兩公司的董事局每次考慮調整收費都十分審慎，不超過通脹的加幅其實早已成為兩公司的目標。

假如根據黃偉賢議員所言，平均加幅比通脹低，但部分的加幅仍然比通脹高，其實理由是在乎那一段票價的基數釐定的歷史過程和當時提高票價的基數的高低。在以商業原則運作下，有部分基數低的票價，在某一年略加提高，稍為高於通脹這一情況，是可能會發生的，但平均而言，過去十多年，所有加幅都是低於通脹。

我亦藉這機會回應競爭的問題，有一段時間，政府是相當保護地鐵的發展，在某些路段，並無運輸工具直接和地鐵競爭，但這個政策已改了多時。多年前，政府已經直接鼓勵和引入競爭的交通工具，目的一方面是使地鐵改良服務，讓它感到競爭的壓力，而另一方面，亦讓市民有所選擇。稍後我會回應劉慧卿議員關於究竟巴士和地鐵競爭這一方面，能否達到預期效果。

提到審批票價，其實政府亦同樣小心，藉着將來兩間鐵路公司每年要向政府呈交 5 年財政預算案，政府定會採取適當的措施，務求使鐵路票價不會超過通脹水平。達到這目標，政府可以採取很多不同的途徑，我只舉 3 個例子：

- (a) 就大型鐵路發展項目向鐵路公司注資；
- (b) 批地予鐵路公司作沿綫物業發展；及
- (c) 准許鐵路公司延遲派息等。

- (二) 關於民協第二個提議，政府會考慮成立一個獨立的、有公信力的和高透明度的公共運輸管理委員會，委任受社會尊重和信賴的人士，負責審議所有公共交通加價申請事宜。政府會參考其他外國例子，亦在適當的時候諮詢公眾人士有關這個機構的成員組合、職權範圍和運作模式。有了初步構思之後，亦會先向立法局提出建議。

其中一個模式，我們是會考慮民建聯幾位議員提出將現有交通諮詢委員會作適當的改變，達到剛才這一個目標。

主席，作為總結，我想將滙豐投資銀行亞洲有限公司一位專家今年三月五日在條例草案委員會上所說的話，向各位說出：“世界各地認為香港在提供公共運輸服務這方面處於領導地位，這領導地位源於三個因素：一、營運者能夠作出穩定的收費預算。二、營運者能夠提供高水平的服務。三、在各運輸服務互相競爭之下，票價保持在市民可負擔的水平。”

他又說：“多個亞洲、美洲和歐洲的政府現在都傾向跟隨香港公共運輸營運的模式來經營公共運輸服務。”

地鐵公司和九鐵公司，一方面按商業審慎原則經營，另一方面，他們亦非常關注市民向他們提出的意見。所以過往 5 年，兩家鐵路公司會注資數十億元，展開多項改善工程計劃，例如安裝新訊號系統以增加列車班次、翻新和改良所有列車車廂、擴闊車站、增加出入口以紓緩乘客流量等。

另外兩間鐵路公司，除了自己的業務外，亦擔任起興建新的路綫，例如地鐵興建觀塘綫和荃灣綫之外，還擴展了港島支綫，東九龍過渡隧道支綫，和新機場綫。九鐵公司亦在新界西北加設了輕鐵服務。這是因為它們財政健全，能夠自籌資金，作支綫的投資。

說到競爭這個問題，我們考慮可以在某程度上，引入更多的經營者，劉慧卿議員剛才提及西鐵，政府其實已作決定，西鐵是由九廣鐵路公司策劃和興建的，但西鐵並非未來 10 年唯一的鐵路發展，將來會有更多的鐵路需要興建，在適當的情況下，政府會考慮引入競爭者。但她提出由兩條鐵路競爭，在香港一個這樣細小的地方，這一個模式有些地方是可能做不到的，但若可以做得到的話，我們將來是會考慮如沙田區出九龍，一個模式是乘坐九廣鐵路入紅磡，但將來我們若在同一個地區附近或大圍，有另外一條鐵路綫，亦是向九龍南行時，某程度上兩條鐵路綫是會競爭的，而這一條鐵路綫的可行性，即由大圍南行的新鐵路綫的可能性，政府會作研究。

主席，香港既有一個成功的機制，而且是其他國家和城市所羨慕的，政府的問題是為何我們不珍惜這機制？改變了這個機制，是否會為全港市民帶來更多好處？

雖然在某程度上，單議員的提議，短期的好處也許有相當吸引力，但長遠的效果是甚麼？會否有一個可能性是下一代會有重大損失？這完全是未知之數。

我擔心，如果各位議員不同心合力維護和保留香港這已經得起考驗的機制，多年來的成果，很可能從今晚開始受到慢性、長期性的蠶蝕，這些惡果可能要在十多二十年後才顯現，到時，我們將會後悔莫及。

所以我懇請議員就兩條條例草案的二讀投以反對票。

單仲偕議員致辭：主席，首先，我想透過主席，對羅祥國議員說聲謝謝他對我的尊敬，但其實我不是需要他的尊敬，我是需要他的支持。何承天議員向我提過這是草率的法案，但這是民主黨九五年選舉時的承諾，監管公共事業加價，我非常天真，看過民協、工聯會、民建聯的政綱後，與民主黨的政綱並無分別，我便認為他們和民主黨的想法是非常接近，但是今天晚上，我得到一個非常嚴厲的教訓，監管地鐵加價是政客所為，劉健儀議員下兩個星期便會凍結燃油稅，我想問她這是否政客所為？剛才，運輸司提及一個報告，我想強調這不是一個共識而是一個觀察，是我們多個議員的觀察，我們在委員會裏曾要求提出加入議員一些意見的報告，不過，同事們說這些是觀察，因為只是寫上了“觀察”，而沒有寫上議員的意見，所以，這不包括議員的意見，而只是一些觀察。水費是公營的，排污費也是公營的，立法局可以監管，但地鐵套上袋後，便不是公營的，但都是政府全資擁有的。立法局可以監管水費，排污費，為甚麼不可監管政府擁有的，經營的兩條鐵路的收費呢？我知道今晚這條條例草案不會獲得通過，但不知道地鐵公司今晚聽過了辯論後，下一個計劃會否是反對票價由公共運輸管理委員會監管。

我提出《1996年地下鐵路公司（修訂）條例草案》是為了要改善現時地鐵公司釐定票價的機制，希望藉着今次的修訂，為地鐵公司重新建立起一個在自主權與問責性，以及保障公司和乘客利益之間取得平衡的監管機制。

地鐵公司是根據《1975年地下鐵路公司條例》所成立的，是屬於香港政府全資擁有的公營機構，而條例中規定了公司必須以審慎的商業原則經營，並由公司的董事局負責監管，擁有釐定票價的權力。地鐵公司經營了17年，財政狀況漸趨穩健，在九七年地鐵公司就首次出現累積盈餘，並會向政

府派息 6.47 億元。但另一方面，市民卻感受到在地鐵公司越來越賺錢之際，票價反而越來越貴，負擔亦越來越重。因此在近年每當地鐵公司提出加價時，很多市民；民間團體以及議員都提出反對，但礙於現時地鐵公司擁有加價的自主權，是完全不受政府和立法局的監管，因此無論反對加價的聲音有多大，公司也不會理會。這充分表現出現時地鐵公司的加價機制只單方面偏袒公司的利益，公眾利益則被受忽略。地鐵公司作為一間政府全資擁有的機構，其所有的資產均屬於全港市民，即是說，作為市民，作為這兩條鐵路的股東，是有權決定這兩條鐵路的票價的，但在問責性和透明度方面卻竟然是這樣缺乏，這對納稅人和乘客是非常不公平。

在一九九六年，地鐵的總乘客量就佔了該年公共運輸網絡乘客量人次的 20.9%，在過海交通工具方面，地鐵更佔了整個市場接近七成，而在過去的 15 年，地鐵乘客人次平均每年增長 9%。由此可見，地鐵已成為了廣大市民日常生活中必需的公共交通工具。在交通服務佔了本港市民一般開支大概 7% 的情況下，地鐵每次加價對民生所帶來的影響實在不容忽視。為了保障消費者的利益，並確保地鐵服務的收費水平是合理和市民可接受的，地鐵公司在調整票價時有必要充分諮詢和考慮最具民意基礎的立法局。這不僅是香港市民應享有的權利，也是地鐵公司作為一間公營機構所應盡的社會責任。

為了令日後地鐵公司需要調整票價時，立法局有權審議和決定有關的加價幅度，我因此提出《地下鐵路公司（修訂）條例草案》，目的是令日後地鐵公司在提高票價時，必須以附屬法例形式獲立法局通過始可實施。然而這條條例草案卻遭受到運輸科和地鐵公司強烈的反對，我希望借此機會對他們所提出的論點作一個簡單的回應：

首先，政府和地鐵公司都不約而同地將地鐵公司目前的成就，簡單地歸功於公司擁有釐定收費的自主權，認為當這個自主權失去後，地鐵的成就便會毀於一旦。我以為這種說法不單是危言聳聽，更抹煞了地鐵公司成功背後的各種有利因素。借用地鐵公司邀請倫敦大學所做的研究報告，裏面提到了鐵路系統的表現其實是取決於多項條件的配合，包括了該地區的環境及人口結構（私家車的擁有率）、採用的技術及投資，管理方式及文化，以及監管制度等，監管制度是成功因素的其中一個，就監管制度而言，也有分不同程度的監管，而倫敦大學的研究結果就指出，原來香港地鐵公司所受到的監管程度是全球最低的。對於地鐵公司被專家評為全球最少監管的鐵路公司，未知政府會否覺得這個監管制度是否最適合，但是用同樣的理據，如果把成功的鐵路和人口密集，或是按每公里的乘客量來比較，香港是最高的。究竟是乘客量最高，還是監管的制度，原因不知道，把兩個因素有類似的地方組合，便成為因果關係，這是太簡單了！

第二，地鐵公司為了要說服本局其他議員不要支持我的條例草案，更遠道請來了前美國紐約地鐵主席喬以柏先生來港，向我們說明紐約鐵路失敗的經驗。當然，這些經驗值得我們參考，但事實上，剛才劉健儀議員也提到，在一九零四至四八年時，紐約市的鐵路價格在40年裏一直維持在5美仙一程，但這個時期是美國政治最黑暗的時代，他們的民主精神不受重視，市民的感受也不被重視。當我們問他們有關這個原因時，真正的答案可從喬以柏先生口中得知，他們只是參考了一半，並沒有提及後面部分。

第三，地鐵公司和政府都認為，我的條例草案既違反了《地鐵公司條例》中要求地鐵公司須按審慎商業原則經營的做法，同時亦違背了公共交通服務應在沒有政府資助的情況下經營。我並不認同須按審慎商業原則是代表了公司可享有釐定收費的自主權。事實上，香港有很多私營公共運輸交通工具，它們一定是按商業原則經營，可能是不審慎的，可能是更進取的，它們的價格、票價，如的士都要經立法局批准，當然，我認為有些不知是否屬於補貼，政府在燃油稅方面，是豁免了所有大型巴士公司，我不知這些算不算是補貼，但它們卻不享有地鐵公司的收費自主權。我提出的修訂案，只不過是讓立法局有權去修訂公司建議的票價加幅，卻沒有賦予立法局權力去干預地鐵公司的經營方式和他們的內部運作。至於政府認為若條例草案通過後，地鐵公司可能不能夠從車費賺取足夠的收入，以支付營運成本，更會阻礙地鐵的長期投資而未能改善日後服務和擴展網絡。但其實這些全都是政府悲觀的假設，根本沒有力去反對這條修訂條例草案。

最後一點，有關金錢的問題，地鐵公司認為，或是地鐵公司和九鐵公司聘請的投資顧問、投資銀行的經理都認為，當票價受到立法局監管後，必然會影響該公司的信貸評分，削弱地鐵公司的借貸能力和增加利息。其實信貸評級是取決於多項因素，當然，這是其中一項主要的因素，但我們不可忽略香港的人口密集和香港的客觀環境，事實上，比其他地區更有潛在的盈利能力，一間公司的評分的高與低，視乎經營的效率及盈利的能力，地鐵公司管理的質素和營運模式都是地鐵公司成功的其中一個主要因素，假如成功因素沒有改變，加上不斷增長的乘客量，信貸評分在某程度上可獲得保證，引入一個監管票價的機制並不會破壞本港地鐵公司所享有的有利優勢，因此這條條例草案不應會對信貸評級造成嚴重的影響。而且事實上，地鐵公司是香港政府全資擁有的機構，其實地鐵公司的信貸評級和香港政府的信貸評級有密切的關係。

地鐵公司經常指出，若我的條例草案獲得通過的話，公司的利息開支必然增加，乘客負擔更重。但是我想提出一點，剛才運輸司已提及，如果用一個例子，讓我引用九五、九六年（兩年）：地鐵公司總債務153.76億元及126.96億元，他們每年所分擔的利息是七厘多，但是在九五、九六年港府

財政儲備的投資回報率是 5.78%至 5.72%，相差的利息差距導致九五、九六年，如果向政府借貸的話，分別可節省 4 億元及 2.3 億元的利息開支，一共大約六、七億元，這不知是否白白浪費利息給外國的機構，使香港市民多付車資，當然，剛才運輸司可提出多種理由，來推翻我的論據，但是如果這些審慎原則等於使市民多付幾億元利息時，我便希望運輸司重新考慮，甚麼是審慎商業原則。

至於由政府作出借貸擔保，其實在現時《地鐵公司條例》第 12 條已有詳列。政府作為地鐵公司的股東，在地鐵公司有需要時，它是有責任為公司承擔風險的，所以地鐵公司的風險最後也是由政府來承擔的。主席，今天我知道這條例草案獲得通過的機會是很微，因為，在過去多個月，我和其他黨派議員接觸時，有很大的感慨，在九五年選舉時，他們曾說過很多話，但是，現在他們卻做了其他的事。

主席，我謹此陳辭。

主席：廖成利議員，你是否想要求運輸司澄清，還是你想發言？依照一般的辯論程序，在發言答辯後，便不容許其他議員發言，但《會議常規》又說在完全表決之後才不可以。我容許你現在提出要求澄清，要求運輸司解釋。

廖成利議員致辭：謝謝主席，我是要求澄清。剛才羅祥國議員提到如果地鐵加價高過通脹，那超過通脹率的額外加幅應該由政府負擔，而運輸司在致辭時，只輕輕帶過這一點。我想運輸司澄清這一點，如果地鐵的加幅真的超過通脹的話，政府是否願意承擔這額外的加幅和用甚麼具體的方法去作出承擔呢？我希望他可以作出澄清。謝謝主席。

運輸司致辭：主席，其實在答辭內已經說了。第一，就是地鐵公司在調整票價時已經根本上以不超過通脹加幅為目標。我說到這裏想繼續再說下去，政府審議票價時亦同樣小心，而藉着兩間公司向政府提交財務預算案，便會知道採取甚麼適當方式，務求使票價不超過通脹。我是舉了些例子的。不過，有其他議員提及通脹問題，我是稍為偏離了，以致聽起來不是一氣呵成。其實，我在剛才的演辭已說過，政府會採取何種措施以達到這個目的。謝謝主席。

主席：馮檢基議員，是否規程問題？

馮檢基議員：我要求暫停會議 5 分鐘至 10 分鐘，或 5 分鐘。

條例草案二讀之議題經付諸表決。

聽取聲音表決。

曾健成議員及楊森議員要求點名表決。

主席：本局現在進行點名表決。

主席：謹提醒各位議員，現付諸表決之議題為：《1996 年地下鐵路公司（修訂）條例草案》予以二讀。

請各位議員先按表決器上端之按鈕表示在席，然後在下面 3 個按鈕中選擇其一按下，以進行表決。

主席：在本席宣布結果之前，請各位議員核對所作之表決。是否有任何疑問？似乎尚欠一人。現顯示結果。

司徒華議員、陳偉業議員、張文光議員、何敏嘉議員、黃震遐議員、李永達議員、李華明議員、楊森議員、黃偉賢議員、李卓人議員、鄭家富議員、張炳良議員、何俊仁議員、劉千石議員、羅致光議員、梁耀忠議員、單仲偕議員、曾健成議員、謝永齡議員及任善寧議員贊成議案。

李鵬飛議員、周梁淑怡議員、李國寶議員、劉皇發議員、何承天議員、夏佳理議員、劉健儀議員、梁智鴻議員、詹培忠議員、馮檢基議員、劉慧卿議員、唐英年議員、黃秉槐議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、陸恭蕙議員、田北俊議員、陳鑑林議員、陳榮燦議員、陳婉嫻議員、鄭明訓議員、鄭耀棠議員、張漢忠議員、蔡根培議員、朱幼麟議員、葉國謙議員、劉漢銓議員、羅祥國議員、李啟明議員、廖成利議員、羅叔清議員、莫應帆議員、吳靄儀議員、顏錦全議員及黃錢其濂議員反對議案。

主席宣布贊成議案者 20 人，反對者 35 人。他於是宣布議案遭否決。

主席：由於《1996 年地下鐵路公司（修訂）條例草案》之二讀不獲可決，本局不會就該條例草案進行其他程序。

《1996 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》

恢復於一九九六年七月十日動議二讀辯論

黃偉賢議員致辭：主席，我作為 1996 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案委員會主席，剛才在辯論《1996 年地下鐵路公司（修訂）條例草案》時，已代表委員會提出有關的論據及匯報，在此我不再重複。我只想簡單談一談民主黨對《1996 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》的意見。

九廣鐵路公司（“九鐵公司”）的情況較地下鐵路公司簡單，因為九鐵公司只是負責營運東鐵、輕鐵、中港間的貨運和接駁巴士服務，它並沒有向外大舉借貸。截止九五年年底，九鐵公司的債務僅為 6.08 億元。一直以來，九鐵公司經營的貨運和過境客運的業績都相當不錯，雖然輕鐵有輕微虧損，但九鐵公司的整體財政狀況仍然是相當可觀的，它的資產回報率為 12% 至 15% 之間。不過，九鐵公司同樣也是按慣例每年加價。值得一讚的是，九鐵公司曾於九四年主動凍結收費一年，而事實證明該年九鐵公司雖沒有加價，但仍能賺取 9.01 億元的純利，利潤相當不錯。

九鐵公司所經營的輕鐵在一九八八年才開辦，民主黨認為公司實在沒有需要急於在數年間就要求輕鐵可以賺錢。況且，輕鐵服務一直未如理想，仍有很多地方有待改善。輕鐵每年的加價幅度還超過通脹，實在是不太合理的。屯門、元朗等新界西居民每年都怨聲載道，似乎輕鐵由八八年通車至今，區內的市民對其服務仍非常不滿。

隨着越來越多市民遷入新界區居住，東鐵和輕鐵對市民來說亦變得越來越重要。為了確保立法局可代表市民發揮監察九鐵公司的收費，讓市民可享受到合理和可接受的收費水平，我懇請各位同事支持單仲偕議員這條《1996 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》。

主席，最後我想作出一些回應。運輸司就《1996 年地下鐵路公司（修訂）條例草案》發言時特別強調，有關鐵路的加價幅度，平均低於通脹或跟通脹

相若。我剛才在《1996 年地下鐵路公司（修訂）條例草案》二讀發言時，特別強調及舉了九四、九五及九六這 3 年作為例子，證明鐵路公司的加價極為取巧。他們以平均的加價幅度與通脹作比較，但我運用了運輸署提供給我們的資料證明，其實在每年加價後，絕大多數市民所須承擔的加幅是超過當年的通脹的。這是政府給我們的資料所顯示的。故此，運輸司剛才強調目前兩間鐵路公司的加幅已經很克制，低於或接近通脹，其實是一個取巧的計算方法。剛才我已舉了 3 年的例子證明事實並非如此。

最後，主席，剛才有不少政黨就有關地下鐵路和九廣鐵路這兩條條例草案發言，但也有政黨沒有提出理據。我不知他們是否支持反對這兩條條例草案的議員的意見。如果是的話，我希望他們說出來。我希望局內能多作辯論，大家表達自己的看法，讓市民大眾可就每位同事的發言進行評價。

主席，我謹此陳辭，支持單仲偕議員的《1996 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》。謝謝主席。

劉健儀議員致辭：主席，我就《1996 年地下鐵路公司（修訂）條例草案》發言時，已經詳細講述了反對的理由，所以我現在不會重複。參考過世界各大鐵路系統後，我想用一、兩分鐘時間談談九廣鐵路的歷史。

九廣鐵路公司（“九鐵公司”）於一九八二年脫離政府部門，並以地下鐵路為藍本，成為一間公營機構，目的是使九鐵公司成為一間有活力、有彈性的機構。要達到這個目的，立法局當初給予九鐵公司適當而相稱的權責，一方面讓九鐵公司能夠有效地履行任務，所以給予九鐵公司所需的職權，包括加價權；另一方面，要求公司對服務水平負責。事實證明，九廣鐵路所行走的方向是正確的。柴油火車轉為電氣化火車後，九廣鐵路的載客量由一九八一年的 1 600 萬人次上升至一九九六年的 2.4 億人次，增幅達十五倍。在服務不斷提高的同時，平均車費的加幅仍能維持在通脹水平之下。現時單議員要取回九鐵公司的職權，不但使九廣鐵路走“回頭路”，更與世界大趨勢背道而行，這肯定不是市民之福。因此，我堅決反對《1996 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》。

主席，我也想藉此機會回應剛才在辯論《1996 年地下鐵路公司（修訂）條例草案》時，議員對我作出的批評。我主要想提出兩點：第一，議員批評我所說的選擇性採納外國的經驗，我認為這樣做並沒有不妥當的地方，因為外國的經驗未必一定可取。如果是好的經驗、是成功的經驗，我們當然應該考慮作為借鏡；但是，如果是不好的經驗，我們就應引以為戒。現時，單議

員所提出的條例草案就是屬於後者。外國的經驗告訴我們不應這樣做。如果外國的經驗證明是失敗的，我們絕對不可以引入香港。

另一點是有議員批評我，說我批評單議員是為了選票而提出這兩條條例草案。我多次翻查我的講稿，我並沒有批評過單議員是為了選票而提出這兩條條例草案。我沒有這樣批評他，我用的字眼是：我相信單議員提出這兩條條例草案，是基於他的信念。我記得我曾說：單議員可能說他自己不是為選票，而是為民生。我也指出，民主黨是打着“為民主、為基層”的旗號。我並沒有質疑、懷疑單議員的真誠。他真的可能是為民生，他可能是出於一片好心，但是好心未必能做到好事。

主席，我謹此陳辭。

運輸司致辭：主席，我想簡單提出兩點，第一，政府不能夠支持這條條例草案，理據跟我剛才的演辭一樣。

第二，我想對黃議員剛才提出的一點作出簡單澄清。其實我已經說過，某一個地段或某些人的票價，在某一年內的加幅可能是超過通脹，這視乎他們由那一點往那一點，以及票價基數。不過，長綫來看，過往這十多年，兩條鐵路的票價加幅是低於通脹的。

此外，另一個情況是，其實市民在很多地區是有選擇的，他們不一定要使用鐵路，他們可以乘搭巴士。雖然巴士的載客量不及鐵路，但巴士有一個優點，就是可以由一個地方直接往鐵路不能到達的街道。

謝謝主席。

單仲偕議員致辭：主席，剛才數位與我一起到歐洲數個國家考察的議員都說了很多歐洲的經驗。其實這些歐洲的經驗，我們在考察途中也曾作討論，但今天提出了數點和大家分享。

這是究竟先有雞蛋還是先有小雞的問題 — 究竟是因為監管所以不成功，還是不成功所以要監管呢？這問題其實很複雜。看看倫敦、紐約（我們沒有去過紐約，但我以前旅遊時曾去過）、漢堡，甚至巴黎，他們都面對各自的交通問題。香港與他們完全不同，我舉一個例子，就是太古城站或沙田站一個車站的人口，相信已經等於巴黎附近整個鎮的人口。一個車站的乘客量就等於別的國家整個鎮或整個市的乘客量，所以根本很難作比較。香港

的鐵路網絡，若以里數計，是剛才所說數個大城市的十分之一，香港現時只得 38 公里，日後可能會多一些，而九廣鐵路可能是長一些，但從里數計，香港維持鐵路的經營成本，一定會較外國這幾個城市低。以公里計，倫敦那個網絡遠較香港大，但其乘客量卻不會比香港超出很多。從這個角度來看，他們虧本似是天經地義的，無論他們怎樣經營都會虧本。因為當他們的國家以前國力強大時，政府興建了很多運輸網絡，但當時卻沒有特別計算經營成本或日後的前景效益，所以在擴展交通運輸網絡時一定要很審慎。

在我們的經驗中，我可以總結一下，其實所有國家都有某種形式的監管。例如透過剛才民協所提的以一個局或政府某位部長直接監管。當然，我同意剛才運輸司所說的報告書內所提的，較少是由民選議會直接監管，這是事實。不過，我想強調一點，香港的政府不是一個民選的政府。香港的政府能否代表市民的意欲或利益，我們存有懷疑。

在現時這個制度下，我們覺得現時的立法局能反映香港不同階層的意見。在過去多次討論加價的辯論中，其實真正能否決的加價申請，最容易的似乎往往是否決政府的加價申請。不是政府提出的加價申請，似乎都不能否決。為甚麼會出現這種情況呢？是否因為政府是“阿公”的錢？我覺得又不是這樣。

我們每次進行有關加價的辯論時，其實每位議員都提出了很多不同的理據，這些理據都很理性。我覺得如果在立法局這個議堂內討論這些問題，可以向有關公司的高層人員提供很多有用的意見，讓他們參考。我相信劉慧卿議員或其他立法局議員的議員辦事處經常會接到很多意見，我不知你們是透過甚麼渠道向他們表達。當然，蘇主席請你們吃飯，游說你們不要支持我提出的條例草案時，你們可能反映了很多意見。不過，如果在我們這個議堂內討論加價申請時，我們可以請一些團體來表達他們的不滿意見。我們立法局可以聽取不同的意見，讓市民能真真正正正在這個議堂中，為我們審議加價申請時作見證。

主席，當然，無論我們說多少次，都不會影響今天大家的表決結果。不過，我希望作為一個歷史的見證，我們說過的就一定要做，我們要對曾經說過的話負責。可能我們對文字的理解有問題，很多政黨過去提出了不少與民主黨相若的意見，但是，今天他們的表決取向卻與我們有很大的分歧。

主席，我謹此陳辭，支持條例草案。

條例草案二讀之議題經付諸表決。

聽取聲音表決。

主席表示他認為反對者佔多數

曾健成議員及李華明議員要求點名表決。

主席：本局現在進行點名表決。

主席：謹提醒各位議員，現付諸表決之議題為：《1996 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》予以二讀。

請各位議員先按表決器上端之按鈕表示在席，然後在下面 3 個按鈕中選擇其一按下，以進行表決。

主席：在本席宣布結果之前，請各位議員核對所作之表決。是否有任何疑問？現顯示結果。

司徒華議員、陳偉業議員、張文光議員、何敏嘉議員、黃震遐議員、李永達議員、李華明議員、楊森議員、黃偉賢議員、李卓人議員、鄭家富議員、張炳良議員、何俊仁議員、劉千石議員、羅致光議員、梁耀忠議員、單仲偕議員、曾健成議員、謝永齡議員及任善寧議員贊成議案。

李鵬飛議員、周梁淑怡議員、李國寶議員、劉皇發議員、何承天議員、夏佳理議員、劉健儀議員、梁智鴻議員、詹培忠議員、馮檢基議員、劉慧卿議員、唐英年議員、黃秉槐議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、陸恭蕙議員、田北俊議員、陳鑑林議員、陳榮燦議員、陳婉嫻議員、鄭明訓議員、鄭耀棠議員、張漢忠議員、蔡根培議員、朱幼麟議員、葉國謙議員、劉漢銓議員、羅祥國議員、李啟明議員、廖成利議員、羅叔清議員、莫應帆議員、吳靄儀議員及顏錦全議員反對議案。

主席宣布贊成議案者 20 人，反對者 34 人。他於是宣布議案遭否決。

主席：由於《1996 年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》之不獲二讀，本局不會就該條例草案進行其他程序。

《園境師註冊條例草案》

恢復於一九九六年十一月二十日動議二讀辯論

條例草案二讀之議題經付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

依據《會議常規》第 43 條第(1)款的規定，將條例草案付委予全體委員會審議。

條例草案全體委員會審議階段

本局進入全體委員會審議階段。

《1997 年香港上海滙豐銀行有限公司（修訂）條例草案》

條例草案第 1 至 4 及 6 至 12 條獲得通過。

條例草案第 5 條

鄭明訓議員致辭的譯文：主席，我動議修正條例草案第 5(A)條，內容載於已發送各議員的文件。該項修訂旨在加入附表，就香港上海滙豐銀行發行鈔票、維持總辦事處設於香港、限制在未有取得財政司同意前更改持股量等，列明 3 項具體事項。該等事項已在條例草案第 5 條列明。

雖然香港上海滙豐銀行的組織章程大綱及組織章程細則的參考本已依據本條例草案第 8 條提交香港金融管理局存檔，但為清晰起見，在本條例草案附表中再列明該 3 項具體事項。有關修訂純屬技術性，並無重大含意。

謝謝主席。

擬議修正案內容

條例草案第 5 條

在建議的第 5 條中 —

(a) 刪去第(1)款而代以 —

“(1) 即使《公司條例》(第 32 章)或銀行之組織章程大綱和細則(在其於任何時候和不時根據或按照《公司條例》(第 32 章)條文准許的方式作修改或以其他方式更改或修訂後)所載另有規定,附表所指明的銀行組織章程大綱或細則(根據《1997 年香港上海滙豐銀行有限公司(修訂)條例》(1997 年第 號)的制定而採納者)中的條文,除預先獲得財政司以書面形式批准外,均不能夠修改(雖然可重編該等條文的號數),而由銀行成員通過的取代、廢除或修改任何該等條文的決議,除非事前已獲得財政司以書面形式批准,否則無效。”;

(b) 在第(2)款中,刪去第一次出現的“第(1)款”而代以“附表”。

修正案之議題經付諸表決,並獲通過。

經修正的條例草案第 5 條之議題經付諸表決,並獲通過。

新訂的條例草案第 5A 條

條例草案條文經過首讀,並依據《會議常規》第 46 條第(6)款的規定,受命安排二讀。

鄭明訓議員（譯文）：主席，我動議二讀新條文第 5(A)條，內容載於已發送各議員的文件。

條例草案條文二讀之議題經提出待議，隨即付諸表決，並獲通過。

條例草案條文經過二讀。

鄭明訓議員（譯文）：主席，本人動議在條例草案中增補新條文第 5(A)條。

擬議的增補

新訂的第 5A 條

新條文修訂如下

加入 —

“5A. 加入附表

現加入 —

“附表 【第 5 條】

受第 5 條條文所規限的銀行組織章程大綱和細則
（根據《1997 年香港上海滙豐銀行有限公司（修訂）條例》
（1997 年第 號）的制定而採納的各自版本）
中的條文

組織章程大綱第 3.1(a)(15)條 —

“按照在香港而非其他地區，當其時及不時生效的香港條例及法律（包括第六十五章法定貨幣紙幣發行條例）的規定發行、再發行及流通本公司的持票人憑票即付的紙幣。”。

組織章程細則第 4 條 —

“本公司須維持其總辦事處於香港。總辦事處須設於香港皇后大道中一號或董事不其時決定位於香港的其他任何地方。”。

組織章程細則第 41 條 —

“除非獲得董事局認許，否則任何人在任何時間，無權登記為超過當時已發行資本的百分之一的持有人，亦無權擁有超過當時已發行資本的百分之一的股本；董事局可隨時要求任何股東作出法定聲明或提出其認為足以確定該股東已遵行本條的其他證據。”。

增補新條文之議題經提出待議，隨即付諸表決，並獲通過。

《園境師註冊條例草案》

條例草案第 1 至 5、7、9、10、12 至 20、22、24、25、31 及 32 條獲得通過。

條例草案第 6、8、11、21、23 及 26 至 30 條

何承天議員致辭的譯文：主席，我動議修訂上述條文，內容載於已發送各議員之文件。

我知道各議員已辛勞了一整天，而且早晨快到了，因此我只簡略的說明對第 29 條建議作出的修訂。自本條例草案在憲報刊登後，香港園境師學會已接到就限制使用“園境師”的名銜而提出的意見。香港園境師學會同意，在刊於憲報的條例草案中，並無條文准許現時執業的具海外學歷的園境師未經註冊而稱述自己為園境師。

雖然香港園境師學會有責任促進社會大眾及整個專業的利益，該學會亦同樣尊重其他相關專業的意見。因此該學會提出而本人動議對本條例草案作出修訂，准許身為海外組織或園境師學會成員的合資格人士，稱述其本人為園境師。

本條例草案的其他修訂均屬技術性修訂，或加入政府根據已於一九九七年五月二日刊於憲報的《建築師、工程師及規劃師（註冊）（雜項條訂）條例》所提出的修訂。

主席，本人謹此動議。

擬議修正案內容

條例草案第 6 條

第 6(6)條修訂如下：

刪去“行政署長”而代以“工務司”。

條例草案第 8 條

第 8 條修訂如下：

加入 —

“(ca) 不時聘用管理局認為需要或適當的專業顧問；”。

第 8(e)條修訂如下：

刪去“承付”而代以“招致”。

條例草案第 11 條

第 11(4)條修訂如下：

刪去“修訂”而代以“修改”。

條例草案第 21 條

第 21(6)(b)條修訂如下：

刪去“紀錄在案”而代以“記錄在案”。

條例草案第 23 條

第 23 條修訂如下：

(a) 將其重編為第 23(1)條。

(b) 在等(1)(f)款中，刪去句號而代以分號。

(c) 在第(1)款中，加入 —

“(g) 如研訊委員會信納就該個案的所有情況而言，不命令該園境師繳付註冊主任、管理局或研訊委員會因該案件而引致的費用的全部或部分並非公正公平，則在此情況下但亦只在此情況下命令該園境師繳付該等費用的全部或部分。”。

(d) 加入 —

“(2) 憑藉一項根據第(1)(g)款作出的命令而須予繳付的費用，可作為民事債項追討。

(3) 研訊委員會可 —

(a) 評計憑藉一項根據第(1)(g)款作出的命令而須予繳付的任何費用；或

(b) 命令根據《地方法院民事訴訟程序（訟費）規劃》（第336章，附屬法例）附表1所指明的訟費收費表評定該等費用，

而《最高法院規則》（第4章，附屬法例）第62號命令的附表（經作出所有必需的變通後）適用於費用的評定及追討。

(4) 為本條例（包括第25及28條）的施行，根據第(3)款作出的任何評計或命令，須當作為它所關乎的根據第(1)(g)款作出的命令的一部分。”。

第 26(1)條修訂如下：

刪去“第 23(a)至(e)條”而代以“第 23(1)條”。

條例草案第 27 條

第 27(1)條修訂如下：

刪去“第 23(a)至(e)條”而代以“第 23(1)(a)至(e)條”。

條例草案第 28 條

第 28 條修訂如下：

(a) 在第(1)款中，刪去“23”而代以“23(1)”。

(b) 刪去第(7)款而代以 —

“(7) 任何人就根據第 14(1)、15(5)或 23(1)條作出的決定或命令提出上訴，須在以下時間內給予上訴通知，否則上訴法院無權聆訊該宗上訴 —

(a) 如屬根據第 14(1)或 15(5)條作出的決定，則在申請人接獲該決定的書面通知後 3 個月內；

(b) 如屬根據第 23(1)條作出的命令，則在該命令根據第 26 條送達後 3 個月內。”。

條例草案第 29 條

第 29 條修訂如下：

- (a) 刪去所有“(landscape architect)”及“(registered landscape architect)”。
- (b) 在第(2)款中，在“管理局”之前加入“除第(3)款另有規定外，”。
- (c) 加入 —

“(2A) 不是名列註冊紀錄冊的人亦可在以下情況下自稱為園境師；他在提述自己是海外園境師團體或專業學會的成員的情況下自稱為園境師，而所用的稱謂並不暗示他有權用園境師的稱謂在香港園境學專業內執業。”。

- (d) 在第(3)款中，在“在以下情況外”之前加入“第(2A)款另有規定或”。

條例草案第 30 條

第 30 條修訂如下：

- (a) 將其重編為第 30(1)條。
- (b) 在第(1)(h)款中，刪去“(landscape architect)”及“(registered landscape architect)”。
- (c) 加入 —

“(2)任何不是註冊園境師的海外園境師團體或專業學會成員，如使用根據該團體或學會會章他有權使用的稱謂或英文縮寫，而沒有藉以顯示他是名列註冊紀錄冊的，則第(1)(h)款並不就該項使用而適用。”。

修正案之議題經付諸表決，並獲通過。

經修正的條例草案第 6、8、11、21、23 及 26 至 30 條之議題經付諸表決，並獲通過。

全體委員會隨而回復為立法局。

條例草案三讀

鄭明訓議員報告謂：

《1997 年香港上海滙豐銀行有限公司（修訂）條例草案》

經修正後已通過全體委員會審議階段。他動議三讀上述條例草案。

條例草案三讀之議題經提出待議，隨即付諸表決，並獲通過。

條例草案經三讀通過。

何承天議員報告謂：

《園境師註冊條例草案》

經修正後已通過全體委員會審議階段。他動議三讀上述條例草案。

條例草案三讀之議題經提出待議，隨即付諸表決，並獲通過。

條例草案經三讀通過。

休會及下次會議

主席：按照《會議常規》，本席現宣布休會，並宣布本局於一九九七年六月四日星期三下午 2 時 30 分續會。

會議遂於晚上 11 時 55 分休會。

（附註：會議過程正式紀錄所載議案／條例草案簡稱的中文譯名，除公司條例、1997 年司法人員敘用委員會（特別規定）條例草案、1997 年民航（修訂）條例草案、地租（評估及徵收）條例草案、專利條例草案、1997 年香港上海滙豐銀行有限公司（修訂）條例草案及園境師註冊條例草案，僅作參考指南而並無權威效

力。)