

## 會議過程正式紀錄

1997 年 11 月 19 日星期三

下午 2 時 30 分會議開始

### 出席議員：

主席范徐麗泰議員，J.P.

王紹爾議員

田北俊議員，J.P.

朱幼麟議員

何世柱議員，J.P.

何承天議員，J.P.

何鍾泰議員，J.P.

吳亮星議員

吳清輝議員

李家祥議員，J.P.

李啟明議員

李鵬飛議員，J.P.

杜葉錫恩議員，G.B.M.

周梁淑怡議員，J.P.

林貝聿嘉議員，J.P.

胡經昌議員

倪少傑議員，J.P.

唐英年議員，J.P.

夏佳理議員，J.P.

袁武議員

馬逢國議員

張漢忠議員

曹王敏賢議員

梁智鴻議員，J.P.

梁劉柔芬議員，J.P.

莫應帆議員

陳財喜議員

陳婉嫻議員

陳榮燦議員

陳鑑林議員

曾鈺成議員

程介南議員

---

馮檢基議員

黃宏發議員，J.P.

黃宜弘議員

黃英豪議員

楊釗議員

楊耀忠議員

葉國謙議員

詹培忠議員

廖成利議員

劉江華議員

劉皇發議員，J.P.

劉健儀議員，J.P.

劉漢銓議員，J.P.

蔡根培議員，J.P.

鄭明訓議員，J.P.

鄭耀棠議員

霍震霆議員

簡福飴議員

顏錦全議員

羅叔清議員

羅祥國議員

譚耀宗議員，J.P.

蔡素玉議員

## 缺席議員：

李國寶議員，J.P.

梁振英議員，J.P.

許賢發議員，J.P.

楊孝華議員，J.P.

鄧兆棠議員，J.P.

## 出席政府官員：

行政會議議員政務司司長陳方安生女士，J.P.

行政會議議員財政司司長曾蔭權先生，J.P.

行政會議議員律政司司長梁愛詩女士，J.P.

政制事務局局長孫明揚先生，J.P.

文康廣播局局長周德熙先生，J.P.

運輸局局長吳榮奎先生，J.P.

教育統籌局局長王永平先生，J.P.

保安局局長黎慶寧先生，J.P.

規劃環境地政局局長梁寶榮先生，J.P.

庫務局局長鄭其志先生，J.P.

民政事務局局長藍鴻震先生，J.P.

## 列席秘書：

秘書長馮載祥先生，J.P.

副秘書長羅錦生先生，J.P.

助理秘書長林鄭寶玲女士

## 文件

下列文件乃根據《議事規則》第 21 條第(2)款的規定提交：

### 項 目

附屬法例	法律公告編號
《1997 年選區（立法會）宣布令》 .....	535/97
《入境事務隊（被羈留者的待遇）令》 .....	536/97
《1997 年入境事務隊（指定地方）（修訂）令》 ...	537/97
《1997 年入境（羈留地點）（修訂） （第 2 號）令》 .....	538/97
《1997 年執業證書（律師）（修訂） （第 2 號）規則》 .....	539/97
《逃犯（印度）令（1997 年第 450 號法律公告） 1997 年（生效日期）公告》 .....	540/97

## 提交文件

- 第 36 號 — 審計署署長報告書  
一九九六至九七年度  
香港政府帳目審計結果
- 第 37 號 — 審計署署長報告書  
衡工量值式審計結果  
一九九七年十月  
審計署署長第二十九號報告書
- 第 38 號 — 一九九六至九七年度  
庫務署署長周年報告及政府帳目
- 第 39 號 — 選舉管理委員會一九九八年五月立法會換屆選舉  
地方選區分界劃定建議報告書

## 報告

政府帳目委員會主席提交的報告

## 議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。內務委員會討論過關於質詢的時限問題後，同意質詢時限應在 1 小時至 1 小時 30 分鐘之間。我會嚴格執行有關的規定。因此，每項要求口頭答覆的質詢所佔時間平均為 15 分鐘。希望各位合作，盡量提出精簡的補充質詢。此外，各位就每項質詢只可每次提出一項補充質詢。最後，請大家避免太長的引言。質詢時間應用作提問，而非作辯論或表達自己的立場。我相信今天可得到各位的合作，使大家有更多機會提出補充質詢，以及令本會可更善用質詢時間。

主席：李鵬飛議員，是否有規程問題？

李鵬飛議員：我想清楚知道質詢的時間有多少？是否 1 小時？

主席：1 小時至 1 小時 30 分鐘。

李鵬飛議員：謝謝。

主席：第一項質詢，倪少傑議員。

## 管制互聯網上的賭博及博彩遊戲

1. 倪少傑議員：鑑於互聯網上充斥各種利用信用卡結帳的賭博及博彩遊戲，政府可否告知本會，會否考慮修訂《賭博條例》，管制此類活動？

主席：民政事務局局長。

民政事務局局長：主席女士，政府了解到互聯網絡上確實存在各種形式的賭博及博彩遊戲，警務處近年亦已一直監察此類活動，並不時徵詢律政司的意見。在應否採取行動方面，《賭博條例》管制本港的賭博活動，若有關的網站設於香港，網站經營者及投注人士將可能觸犯《賭博條例》。若該類網站設於香港以外，根據《賭博條例》，該類網站的經營者不能在香港推廣其網站，就是說，即使在國外設立網站，也不能在香港報章或其他方面推廣這個網站，否則會觸犯法例。

至於管制互聯網絡內容，以杜絕此類遊戲，政府必須考慮到有關的管制對資訊自由的影響、措施的可行性及對本地資訊發展的影響。經平衡各方因素後，政府認為在現階段並不適宜用管制互聯網絡的手法去解決此項問題。既然現有的法律已足夠管制此類活動，政府也無意修訂《賭博條例》，進一步管制此類活動。

謝謝主席。

主席：倪少傑議員。

倪少傑議員：謝謝主席。鑑於政府的資訊科技統籌局尚未成立，據民政事務局局長的答覆，現時監察互聯網絡的工作是由警務處擔任，政府可否告知本會，政府有否有效的政策或行政部門負責這項工作？政府可否根據現時的《賭博條例》，對在互聯網絡上提供非法外圍投注服務的人士提出檢控？

主席：民政事務局局長。

民政事務局局長：主席，在監察方面，我手邊有警方所提供的資料，可供倪議員參考。由今年年初開始，警方一直關注這個問題，例如，到目前為止警方曾巡查 72 個網站，發現其中 51 個屬於海外，21 個屬於本港，但它們所提供的只是有關賭博消息，並無進行賭博活動，因此警方無足夠證據提出檢控。以上例子說明了政府對有關事件是有所監察的。

此外，警方曾接到資料，表示有網站進行非法售賣獎券活動，經調查後，相信該網站曾進行此類活動，但經警方警告後，有關活動亦已停止。這可以說明政府在這方面是有所監察的。制訂關於賭博的政策是民政事務局的工作，並非沒有政府部門處理這方面的事務。

謝謝主席。



主席：蔡根培議員。

蔡根培議員：主席，政府可否告知本會，當局會否擔心非法外圍投注集團，有組織地利用國際互聯網絡吸引港人參與賭博活動？

主席：民政事務局局長。

民政事務局局長：主席女士，政府確有密切注意外圍投注集團及其他外國的賭博集團在本港的活動。如果網站設在外國，香港的法例便不適用，即香港政府不能加以監管或控告。如倪少傑議員的質詢所說，博彩遊戲在互聯網上進行，是觸犯法律的，但由於參與者大多是在家中進行這些活動，警方是很難逐戶拘控的。但我想強調一點，參與香港以外地區投注活動的人士，如多付了投注金額，或不能領取彩金賠償時，均不會受到香港法例保護的，因為這是屬於非法活動，請各市民不要參與這些香港以外地區的投注賭博活動。

謝謝主席。

主席：王紹爾議員。

王紹爾議員：剛才局長提到警方曾經處理非法售賣獎券活動，並就此作出警告。政府可否告知本會為何只作出警告，而不提出檢控？是否因為有關方面並未有進行任何非法行為，所以只可作出警告而不能採取檢控行動？

主席：民政事務局局長。

民政事務局局長：主席女士，我且稍作解釋。當我們向警方索取有關資料時，警方告知我們曾接到一宗投訴，但在未證明是否屬實之前，警方必須作出調查；調查過程中懷疑是屬於非法博彩活動，於是警方即向有關方面提出警告，而有關方面亦即時停止該等活動。我認為這種做法已相當恰當。

謝謝主席。

主席：第二項質詢，梁智鴻議員。

### 防鯊網維修欠善

2. 梁智鴻議員：主席女士，關於本港公眾泳灘裝設的防鯊網維修不妥善的報道，政府是否知悉：

- (a) 維修防鯊網的合約有否就不妥善的維修工作訂定罰則；若有，詳情為何；
- (b) 在過去3年，當局曾否對任何未能妥善維修防鯊網的承辦商施加懲罰；若有，詳情為何；及
- (c) 當局有何措施確保維修防鯊網的承辦商工作質素良好，以及防止出現防鯊網維修不妥善的情況？

謝謝主席。

主席：文康廣播局局長。

文康廣播局局長：主席，我謹依據區域市政總署（“區署”）及市政總署所提供的資料，代他們答覆梁議員的質詢。這個答覆似乎較為長篇，不過我不想偷工減料，既然主席想縮短時間，我嘗試讀快一些，希望負責即時傳譯的同事不要怪我。

臨時區域市政局（“臨區局”）和臨時市政局（“臨市局”）共聘用 3 名不同的承辦商，為各自轄下的泳灘負責維修保養防鯊網。

### 臨時區域市政局

我首先解答有關臨區局轄下泳灘的問題。在憲報公布的臨區局轄區泳灘內，防鯊網由兩個承辦商負責維修保養。

- (a) 在罰則方面，根據將於1998年3月31日屆滿的現行合約規定，承辦商必須在接獲區署書面通知的24小時內，糾正任何欠妥的地方。如承辦商未能遵辦，區署會指派屬下人員或其他承辦商進行修補工作。所涉及的費用和開支會向違約的承辦商悉數追討。

根據將由1998年4月1日起實施的新訂合約條款，承辦商如未能進行有關的糾正工作或服務未獲臨區局接納，臨區局可向承辦商發出失責行為通知書，並按規定的比率，從保養月費中扣除適當的款額。

- (b) 一直以來，臨區局的承辦商表現良好，該局至今從未有向承辦商施加任何懲罰。
- (c) 有關確保保養維修質素的措施方面，兩個承辦商須最少每星期檢查防鯊網一次，或按區署的要求，進行更頻密的檢查。區署亦要求承辦商在每月開首前10天，提交一份詳盡的每月工作計劃。區署員工繼而會查察承辦商是否有按照計劃展開工作。如發現任何欠妥的地方，該署會要求承辦商解釋，並立即糾正有關情況。

承辦商每星期亦須向區署提交報告，詳細臚列對上一個星期所提供的服務，並附上檢查報告一份，說明防鯊網的狀況。此外，承辦商還須按月提交一份詳盡的維修保養報告，述明維修保養狀況和已進行的維修工程。區署在接獲這份報告，並對承辦商的服務感到滿意後，才會支付保養月費。

區署員工亦會經常留意防鯊網的確實狀況，一旦發現情況欠妥，便會通知承辦商。區署也委聘一家公司在每年3月(泳季開始前重新裝妥防鯊網後)、5月和7月期間，對所有防鯊網進行水底檢查。此外，該署會因應情況所需，例如在大型維修工程結束後或颱風侵襲後再進行檢查。

### 臨時市政局

- (a) 有關臨市局轄下的憲報公布泳灘，現行的維修保養合約訂有下列罰則：
- 承辦商如未能完成合約規定的保養維修工作，局方每一泳灘每次可索回港幣1萬元的協定賠償金；

- 承辦商如未能妥善清理因保養維修工作而產生的廢物，局方每個工作日可索回港幣3,000元的協定賠償金；及
  - 如保養維修工作屢次未能達至局方滿意的水平時，局方可終止有關的合約。
- (b) 臨市局轄下泳灘現行的防鯊網維修保養合約在1997年1月開始生效。局方一直在密切監察承辦商的工作表現。直到目前為止，局方因承辦商未符防鯊網的維修保養規定而向承辦商索償的賠償金額共達港幣310,000元。
- (c) 至於為確保維修保養質素而採取的措施方面，市政總署一向定期檢查防鯊網。承辦商除每月提交保養維修的工作計劃外，每星期並會提交維修保養報告，以供署方審閱。此外，臨市局也僱用獨立的潛水公司查驗防鯊網在水底的情況，以確保保養維修工作達到規定的標準。

主席：梁智鴻議員。

梁智鴻議員：謝謝主席女士。明顯地，防鯊網可令市民在游泳時有安全感，但假如防鯊網沒有妥善維修，便會給市民一個假象安全感。當然，罰款是有一定的阻嚇作用，但無論怎樣罰款，也不能防止因維修不妥善致令鯊魚進入泳灘而對生命造成的危險。

主席：請提出補充質詢。

梁智鴻議員：政府能否設法確保在下一個泳季開始時，不會有類似的事件發生，使市民生命不致受到威脅？

主席：文康廣播局局長。

文康廣播局局長：主席女士，我相信區署及市政總署既已訂立我剛才詳細臚列的監管措施，在泳季開始時應該不會再有這樣的事情發生，但市民在游泳時亦應繼續保持警覺性。

主席：田北俊議員。

田北俊議員：主席，安裝防鯊網的最大作用，當然是防止鯊魚進入。我的質詢很簡單，在安裝了防鯊網後，政府是否有紀錄顯示，那些安裝了防鯊網的沙灘確實沒有鯊魚進入呢？

主席：文康廣播局局長。

文康廣播局局長：主席女士，據我所知，香港在安裝了防鯊網的兩、三年內，好像已沒有鯊魚進入過防鯊網範圍之內。大家都知道，南非是最多鯊魚的，根據南非的經驗，防鯊網確可有效地阻止鯊魚襲擊泳客。自從六十年代至今，南非並沒有泳客在裝有防鯊網的泳灘內被鯊魚咬死。因此，我們對防鯊網有信心。

主席：何世柱議員。

何世柱議員：主席，主要答覆內有關臨市局的(b)段中提及，承辦商總共被判罰了 31 萬元。局長是否認為這個罰款數字偏高，這又是否代表了發生過很多不滿意的情況？若然，情況是否很惡劣？既然是不滿意，是否會考慮終止合約？

主席：文康廣播局局長。

文康廣播局局長：主席女士，首先，我相信可能因為何議員不是上屆立法局議員，所以不大了解我的職責。我只是代表兩個市政總署及市政局回答議員所提出，有關對他們的政策範圍及工作範圍，詳細情形我也是不知道的。有關這項質詢，我很難就着 31 萬元的數額指出該款額是多或少，亦很難反映出情況是令人滿意或是不滿意。我相信，只有市政總署及臨時市政局才能回答這項質詢。

主席：蔡根培議員。

蔡根培議員：主席，政府可否告知本會，如因防鯊網缺乏維修而導致泳客受傷，哪一方面須負上責任？

主席：文康廣播局局長。

文康廣播局局長：主席，我不知道蔡議員所指的是否法律賠償方面的責任。如果是有關法律上的責任，我想我須徵求律政司方面的意見才能作出書面答覆。（附件 I）

主席：蔡議員。

蔡根培議員：是有關這問題。

主席：那麼你便等待書面答覆好了。何世柱議員。

何世柱議員：主席，既然有這情況，我想補充剛才所提出的質詢。局長是否可以以書面答覆及代為提出我剛才的質詢？

主席：文康廣播局局長。

文康廣播局局長：主席，當然可以。（附件 II）

主席：第三項質詢，林貝聿嘉議員。

離婚婦女情況及數目

3. 林貝聿嘉議員：政府可否告知本會：

- (a) 在過去3年，婦女申請離婚的個案數目為何；
- (b) 在以上個案中，涉及的子女數目和其平均年齡分別為何；子女撫養權交付母親的個案數目為何；
- (c) 是否知悉法院根據甚麼準則釐定離婚婦女的贍養費金額；及
- (d) 在過去3年，當局接獲多少名婦女投訴無法取得法院判給她們的贍養費？

主席：民政事務局局長。

民政事務局局長：主席女士，

- (a) 根據司法機構統計，在過去3年內，申請離婚個案數目如下：1995年有10 292宗；1996年有12 834宗；1997年截至10月底有11 498宗；但我們沒有統計數字，顯示男方、女方申請人的比例。
- (b) 上述個案涉及的子女數目、其平均年齡、撫養權交付母親的個案數目等問題，司法機構及政府部門均沒有作出統計。因此，我很抱歉未能提供林貝聿嘉議員所問的數字。
- (c) 根據《婚姻法律程序與財產條例》（香港法例第192章）第7條，法庭在釐定離婚個案的贍養費金額時，須顧及婚姻雙方的行為和案件的所有情況。這些情況所包括的事宜，詳細列於上述條例第7條內，我謹把第7條的原文附錄於答覆後，放在各位議員檯前。

- (d) 婦女如果無法取得法庭判給她們的贍養費，可向法庭申請判決傳票（*judgment summons*），傳召判定債務人（*judgment debtor*）出庭應訊。過去3年內，申請判決傳票的數目如下：1995年有309宗；1996年有338宗；1997年截至10月底則有286宗。

附錄

節錄自《婚姻法律程序與財產條例》（香港法例第 192 章）

7. 法庭在決定根據第 4、5 及 6 條作出何種命令時須顧及的事宜

(1) 法庭在決定應否就婚姻的一方而根據第 4 或 6 條行使權力，以及若行使該等權力則應採取何種方式時，有責任顧及婚姻雙方的行為和案件的所有情況，包括顧及下列事宜 —

- (a) 婚姻雙方各別擁有的或在可預見的將來相當可能擁有的收入、謀生能力、財產及其他經濟來源；
- (b) 婚姻雙方各自面對的或在可預見的將來相當可能面對的經濟需要、負擔及責任；
- (c) 該家庭在婚姻破裂前所享有的生活水平；
- (d) 婚姻雙方各別的年齡和婚姻的持續期；
- (e) 婚姻的任何一方在身體上或精神上的無能力；
- (f) 婚姻雙方各別為家庭的福利而作出的貢獻，包括由於照料家庭或照顧家人而作出的貢獻；
- (g) 如屬離婚或婚姻無效的法律程序，則顧及婚姻的任何一方因婚姻解除或廢止而將會喪失機會獲得的任何利益（例如退休金）的價值。

(2) 在不損害第(3)款的規定下，法庭在決定應否就家庭子女而根據第 5 或 6 條行使權力，以及若行使該等權力則應採取何種方式時，有責任顧及案件的所有情況，包括顧及下列事宜 —



- (a) 該子女的經濟需要；
- (b) 該子女的收入、謀生能力（如有的話）、財產及其他經濟來源；
- (c) 該子女在身體上或精神上的無能力；
- (d) 該家庭在婚姻破裂前所享有的生活水平；
- (e) 該子女當時所受到的和婚姻雙方期望該子女所受到的教育方式；

並且有責任盡量在切實可行範圍內，以及在顧及第(1)(a)及(b)款所述有關婚姻雙方的考慮因素後在盡可能公正的情況下，行使該等權力，使該子女享有某程度的經濟狀況，而該經濟狀況是該婚姻若非破裂和該婚姻的雙方若能恰當履行對該子女的經濟負擔及責任，該子女本可享有者。

(3) 法庭在決定應否根據第 5 或 6 條為並非婚姻一方的子女的家庭子女而針對該婚姻一方行使權力，以及若行使該等權力則應採取何種方式時，有責任在案件的各種情況中顧及下列事宜 —

- (a) 該婚姻一方有否就該子女的贍養承擔責任，如有，則該方承擔責任的程度和承擔責任的根據，以及該方履行責任的期間；
- (b) 在承擔及履行該責任時該方是否知道該子女並非其子女；
- (c) 任何其他人對於供養該子女的責任。

( 比照 1970c. 45 s.5 U.K. )

附註：

第 4 條 在離婚等案件中對婚姻一方的經濟給養

第 5 條 在離婚等案件中對家庭子女的經濟給養

第 6 條 在離婚等案件中對有關財產轉讓、授產安排和更改授產安排的命令

主席：林貝聿嘉議員。

林貝聿嘉議員：主席，政府並沒有提供我們想得到的質詢(a)段和(b)段的數字，我覺得很遺憾。我的跟進質詢是，政府可否告知我們，將來會否搜集這些統計數字？

主席：民政事務局局長。

民政事務局局長：主席女士，這些數字涉及個案內很多個人資料，而在某程度上，這些資料須予保密。如果要獲得這些數字，必須查閱每一宗個案，這並非不可行，而是須花上一段時間，而且只有家庭事務法庭的職員才有權查閱這些個案，即使民政事務局職員亦沒有權這樣做。我們曾經嘗試建議派員協助他們翻查個案，因為林貝聿嘉議員既然提出了這項質詢，我們很希望為她解答，但他們說很抱歉，這類個案須予保密，不能夠離開法庭，所以我們沒有辦法取得這些資料。如果取得這些數據，會對社會某些人士有很大益處或涉及公共利益的話，我很願意再與司法機構詳談，或者以公眾利益為理由，請他們派職員詳細進行統計，屆時亦會請他們告知我需時多久才能取得這些資料。

主席：廖成利議員。

廖成利議員：主席，過去 3 年來，經過投訴，向法院申請追討贍養費的成功和失敗比率如何？當局認為這個問題是否嚴重？又有何改善追討贍養費的安排？

主席：民政事務局局長。

民政事務局局長：主席女士，目前，我們並沒有資料顯示哪幾宗個案是失敗的。我剛才提供的數據是在這 3 年內，有多少人向法庭申請追討贍養費。我們就此會不斷聽取各方面的意見，看看還有甚麼地方須作出改善。在今年 6 月，我們已經訂立了一條新的法例條文，可以發出“扣押入息令”。我認為

這條文可以幫助很多離婚婦人，特別是那些得不到贍養費的婦女。

這項法例能夠向贍養費支付人的入息來源，例如僱主，又或如果他有物業出租，便可以向他的租客提出每月先付給受害者或離婚婦人法庭所判的數目。我認為這是一項較實際的行動。由於還有一些程序須予進行，我們估計這條有關“扣押入息令”的條文可在明年年初實行。在這條新條文生效後，我們會看看是否對這問題有幫助，然後再作檢討。

主席：蔡素玉議員。

蔡素玉議員：主席，政府會否考慮修改有關婚姻的條例內財產分配的條文，使離婚婦女得到更多保障？

主席：蔡議員，你的質詢已經偏離了原本的質詢。民政事務局局長，如果你不想回答這項質詢，我便請另一位議員提出質詢。

民政事務局局長：主席女士，我可以簡短地答覆這項質詢。我們沒有計劃跟進這項提議。

主席：黃宏發議員。

黃宏發議員：主席，我原本想提出的質詢，剛才民政事務局局長答覆廖成利議員的質詢時已經答了一部分。我想提出另一項質詢。在 1997 年 6 月，我們制定了《1997 年婚姻及子女（雜項修訂）條例》，在這條例下修訂了 3 條有關條例，其中有一項關於“扣押入息令”……

主席：請你提出質詢。詳細的情況我相信各位議員已經清楚。請提出質詢時盡量精簡。

黃宏發議員：主席，我已經相當精簡。我只想指出，“扣押入息令”是由首席法官制定的規則，而這項規則在 11 月 17 日（星期一）已經制定，並由民政事務局局長交給本會民政事務委員會討論。局長剛才答覆時說要到明年 2 月才實行這項規則，請問為甚麼不能夠早些施行？是否當時委員會認為這項規則大有問題，所以不能早些施行？我這裏有一份文書……

主席：黃議員，你已經提出了你的質詢。民政事務局局長。

民政事務局局長：主席女士，我們須進行一些諮詢工作。正如剛才黃議員所說，我們已經諮詢了臨時立法會的民政事務委員會。除此之外，我們還須諮詢律師公會和大律師公會，以及各界人士的意見。在這問題上，怎樣的“form”才是最適宜，這些細則也要向各方面提出諮詢，所以確需一段時間才能實施。我所說的年初，是希望大約在 1 月能夠即時施行。

主席：劉健儀議員。

劉健儀議員：主席，很多基層婦女因為獲得贍養費而喪失領取綜援的資格，當她們無法獲得贍養費時，生活便會陷入困境，即使作出追討，亦需要一段時間。政府會否考慮向這些急需幫助的婦女即時提供綜援，讓她們的生活上的困境得以紓緩？

主席：民政事務局局長。

民政事務局局長：主席女士，簡單來說，我相信是可以的。如果經社會福利署調查後，確定某一名婦女有特別的困難，她很快便會優先獲得綜援。因此，贍養費和綜援金是未必會有牴觸的。只要她們能夠提供不能得到贍養費的足夠證據，證明生活有困難便可以了。

主席：陳財喜議員。

陳財喜議員：主席，不知道局長會否積極考慮成立一個贍養費追討局？若否的話，原因為何？

主席：民政事務局局長。

民政事務局局長：主席女士，在不同的場合上，也曾有人討論過成立一個中介機構的問題。很多人以為成立了這個機構後，便能解決一切問題。不過，我們曾經參考過外國的例子，發覺英國、澳洲和新西蘭等國家雖設有為兒童或家庭追討贍養費的類似中介機構，追討時也遇到很大困難。他們的困難率有些更超過 70%。為甚麼比率會那樣高呢？因為如果不困難的話，也不會尋求他們的協助，但他們也沒有辦法解決。我希望在 1 月新法例條文開始生效後，屆時看看情況如何，然後才再作打算。

主席：第四項質詢，劉江華議員。

### 過境學童

4. 劉江華議員：主席，據悉，近年有不少屬於香港永久性居民身份而居住在深圳市的兒童過境在本港就讀。就此，政府可否告知本會：

(a) 這些學童人數有多少；他們主要在本港哪些地區就讀；及

(b) 當局有何措施縮短這些學童每天輪候辦理過境手續的時間？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席，

(a) 根據非正式統計，每天從深圳經羅湖關卡到香港上學的學生有155人。這些學童全部是小學生，在打鼓嶺、羅湖和上水的學校讀書。他們是香港永久性居民，或持有效單程證，並已於較早時來港定居。

(b) 為了縮短這些學童過關的時間，由1997年9月開始，入境事務處為這些學童設立專用過關櫃位，視乎情況，在早上繁忙時間及下午放學時間開放。

主席：劉江華議員。

劉江華議員：主席，請問專用過關櫃位的效果是怎樣？此外，這些學童跟很多市民一樣，都認為早上 7 時開放關卡實在太遲了，政府可否考慮提早開關？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席女士，我請保安局局長代為答覆。

主席：保安局局長。

保安局局長：主席，這些特別櫃位的數目視乎每天人數的流量而定，大約是 1 至 3 個。據我們的經驗，這些學童通常在 15 分鐘或以內便可以過關。至於開放關卡時間的問題，我相信各位都知道，運輸局現正統籌研究羅湖關卡開放時間須否延長的問題，以及如果真的延長，所需資源及其他交通將如何配合。我相信在這方面會繼續研究。這些學童每天確須很早起床，但據我們所知，他們大部分的上學時間是在 8 時半、9 時或 9 時半，在目前的情況下，其實他們通常已經有足夠的時間上學。將開放關卡的時間提早，也未必會帶給他們特別好處。

主席：胡經昌議員。

胡經昌議員：主席，請問使用這些特別櫃位或特別通道的學童是如何識認；又其他人士可否使用這些特別櫃位呢？

主席：保安局局長。

保安局局長：主席女士，有關這些特別櫃位，我們在本年 9 月已透過學校告知學童這種安排，而其他人士是沒有這種特別權利的。

主席：第五項質詢，楊耀忠議員。

### 幼稚園的受訓教師

5. 楊耀忠議員：施政報告指出，當局會確保在 2000 年底前，最少有 60% 的幼稚園教師接受過正式訓練。然而，有幼稚園校長表示，推行此政策會增加幼稚園的經營成本及引致幼稚園出現財政困難。就此，政府可否告知本會，有何措施鼓勵幼稚園聘請更多受過訓練的教師？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席，特區政府發展優質幼稚園教育的其中一項政策，是以循序漸進的方式提高幼稚園師資的水平。我們的目標是要求每間幼稚園在 1997 學年時，最少須聘用四成接受過正式訓練的教師。在 1999 學年時，這個百分比會增至 50%；到了 2000 學年，每間幼稚園便須有六成教師接受過正式訓練。

政府在 1995 年 9 月推行幼稚園資助計劃，以配合提高幼稚園師資的政策，使幼稚園無須因聘用合資格教師而大幅增加學費。以 1997-98 學年為例，每年學費不超過 13,200 元的非牟利幼稚園，可以按每名學生每年 880 元的水平獲得資助。

幼稚園資助計劃實行至今已有兩年，政府會在 1998-99 年開始增加幼稚園資助計劃撥款 3,500 萬元，使總撥款達到 1.22 億元。我們現正總結兩年來的經驗，檢討此計劃，目的是改善資助方式，以鼓勵更多幼稚園增聘受訓教師。當我們有初步的建議時，我們會廣泛諮詢教育界的意見。

主席：楊耀忠議員。

楊耀忠議員：主席女士，在 96-97 年度施政報告的進度計劃報告中，教育方面其中有兩項計劃未能達到指標，其一是幼稚園教師計劃。就此，政府有否

總結原因何在？並且針對這些原因而採取有效的措施，以吸引更多老師加入幼稚園工作？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席，楊議員說得對，有小部分幼稚園在 1997 年 9 月底前未能達到我們的要求，就是應有 40%教師是屬於合資格的幼稚園教師。我們總結了數項原因，其一為有些幼稚園地點偏遠，所以在招聘合資格幼師方面遇到困難。相對而言，有些較大和有規模的幼稚園聘用合資格幼師的比例，較我們所規定的 40%為高，60%的幼稚園所聘用的合資格幼師達到 60%以上。當然亦有小部分幼稚園因為設施比較簡陋，於是較難吸引合資格的幼師投職或令他們留任。所以，我們在總結這些經驗的同時，在資助計劃方面，我們亦會考慮怎樣改變現時的資助方式，使更着重於招聘老師的人數方面。待作出初步建議後，我們定會諮詢教育界的意見。

主席：楊耀忠議員。

楊耀忠議員：主席，大部分幼稚園都屬於牟利或獨立性質，亦有部分是非牟利的幼稚園。但現時政府資助幼稚園的方式，是每當資助 880 元時，便會減少學費的增幅，所以很多幼稚園的經營者當得到資助時，他們的老師薪酬卻得不到資助，令他們不想聘請更多的合資格教師。在這方面，政府有否計劃加以改善？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：主席，我們亦收到這方面的意見。首先我想說明，我們資助計劃的對象始終都是非牟利幼稚園。當然，一些牟利的幼稚園如果願意在短時間內轉為非牟利性質，亦可以參加這項計劃。

第二點，有意見謂我們現在的資助計劃似乎以學生為對象，我們應考慮更着重於合資格老師的人數。我們定會考慮這項意見，正如我剛才所說，當我們有初步建議時，便會諮詢教育界的意見。



主席：劉江華議員。

劉江華議員：主席，關於在 97 年時應有 40% 的幼師接受過正式訓練這原定目標，政府並沒有回答現在達到哪個指標？是否達到 40%？政府可否透露是否正考慮有效的方法，以改善資助方式？

主席：教育統籌局局長。

教育統籌局局長：我們在 97 年 9 月的目標，是超過 80% 的幼稚園能達到有 40% 合資格教師的要求。剛才我在回答楊議員的質詢時，曾解釋為甚麼有小部分幼稚園未能達到這個要求，我亦同時解釋了這實際上涉及了一個錯配的問題，因為有超過 60% 的幼稚園是超出了我們的要求。

至於有甚麼有效方法以改善這個情況，正如我剛才回答楊議員質詢時所說，我們會積極考慮將來的資助方式，是否應該從以學生為對象轉而為針對性地以聘請多少名合資助的教師為對象。政府現正研究一些具體的建議，但目前還未達到成熟的階段。

## 議員質詢的書面答覆

### 為東涌居民提供的社區設施

6. 楊孝華議員（譯文）：政府可否告知本會：

- (a) 在新機場啟用後，東涌新市鎮的居民數目估計為何；在這些居民中，預計有多少人會在新機場工作；
- (b) 已遷往東涌新市鎮的居民共有多少人；
- (c) 計劃在東涌新市鎮興建的社區設施，以及該處現有的社區設施分別為何；及
- (d) 有否評估這些設施是否足以應付東涌新市鎮日益增加的人口的需求；若有，評估結果為何？

規劃環境地政局局長（譯文）：主席，

- (a) 估計新機場啟用後，東涌約有15 000名居民。至於這些居民中，預計有多少人會在新機場工作，我們並無這方面的資料。不過，大約1 650個居屋／租住公屋單位已售予／編配予機場的僱員。
- (b) 截至1997年9月底為止，約有10 000人已遷入東涌的屋苑。
- (c) 東涌新市鎮已設立的社區設施包括：
  - 警局
  - 消防救護站
  - 商場和濕貨街市
  - 停車場和巴士總站
  - 普通科門診診療所
  - 母嬰健康院
  - 老人中心
  - 兒童及青年中心暨溫習／閱覽室
  - 家務助理服務中心
  - 家庭個案工作單位
  - 日間託兒所
  - 臨時郵政局
  - 兩間小學、兩間中學和一間幼稚園

將在 1997 年年底和 1998 年落成啟用的已規劃社區設施包括：

- 兩間幼稚園
- 胸肺診療所
- 為老人而設的安老院暨護理單位
- 為嚴重弱智人士而設的展能中心和宿舍
- 社會保障辦事處暨家庭服務中心的分處

將在 1999-2003 年期間落成啟用的已規劃設施包括：

- 永久郵政局
- 中小學和幼稚園
- 為老人而設的社區中心
- 家庭服務中心
- 社會保障辦事處
- 家務助理服務中心
- 日間託兒所
- 兒童及青年中心暨溫習／閱覽室
- 郵政局
- 商場和濕貨街市
- 停車場

- 公共交通總站
- 休憩用地
- 海濱長廊
- 圖書館暨室內康樂中心

(d) 我們認為，現有設施足以照顧現有居民的基本需求。我們已根據香港規劃標準與準則，規劃足夠的設施，以配合新市鎮的入住人口，並已按照新市鎮發展計劃所訂時間，落實有關工作。

#### 防止濫用“不可抗力”條款

7. 胡經昌議員：近日有不少股票包銷商以包銷合約中的“不可抗力”條款終止履行合約。就此，政府是否知悉：

- (a) 在過去3年，共有多少項公司上市計劃因包銷商引用“不可抗力”條款終止履行包銷合約而告吹；佔公司上市計劃總數的百分比為何；及
- (b) 當局將採取甚麼措施，以確保包銷合約中的“不可抗力”條款不會被濫用？

財經事務局局長：主席女士，

- (a) 香港的證券上市事宜受香港聯合交易所有限公司證券上市規則（“上市規則”）規管。根據上市規則，以下3種方法上市的證券通常須予全面包銷：(a)招股，即公司進行一般的公開招股；(b)向現有股東配售股份；及(c)供股，即以折扣價供現行股東按其現時所持股份比例認購新股。過去3年，向香港聯合交易所（“聯交所”）提出以上述方法上市的申請共有220宗，其中11宗沒有完成上市程序。這些未完成程序的申請中，僅有1宗（以供股方式上市）是由於包銷商引用包銷協議的“不可抗力”條款所致。另有6宗是經證券發行人和包銷商雙方同意而終止上市計劃，以及4宗因涉及證券發行者而非包銷商的問題而沒有完成上市程序。

- (b) 由於有穩健的財務機構作出承擔，包銷令證券發行者有一定程度的保障。包銷亦使證券發行者得以在有資金保證的基礎上進行策劃。此外，包銷商更可在上市事宜上為證券發行者提供第三者意見。一般而言，倘若股份的銷售情況未如理想，包銷商便須購入有關股份。

包銷協議是證券發行者與包銷商兩者訂立的商業協議，當中訂明涉及的法律和商業責任。跟一般商業合約一樣，包銷協議的詳細條款，包括“不可抗力”條款，是由合約雙方，即證券發行者與包銷商共同議定。若證券發行者及包銷商對履行包銷協議，包括“不可抗力”條款，有所爭議，可交由法庭裁決。因此，若有關情況確屬於包銷協議內“不可抗力”條款的範圍，監管當局實不宜干預包銷商引用該條款而終止包銷協議的權利；而引用“不可抗力”條款個案的統計數字，亦不顯示有包銷商濫用該條款的問題存在。再者，由於問題涉及包銷商的商業聲譽，包銷商在考慮引用“不可抗力”條款時，也定會採取最謹慎的態度。

儘管上市規則並不干預證券發行者與包銷商之間的商業交易，該規則訂有條文，確保投資大眾在證券包銷上市的事宜上，其利益獲得充分保障。有關供股方面，由於投資者可在上市程序完成前買賣其供股權，上市規則規定所有供股章程以至有關公布，都必須載有清楚的提示字句，列明各項必須在完成所有與上市有關的步驟前履行的條件。上市規則特別規定，這些提示字句必須載於上市文件的當眼地方，並須按適當情況加列“不可抗力”條文的摘要。

### 專責教育主任職系人手短缺

8. 葉國謙議員：據報道，由於入職條件嚴格，晉陞機會欠佳及工作量繁重，教育署專責教育主任職系一直人手短缺。就此，政府可否告知本會：

- (a) 目前上述職系的編制及在職人數為何；
- (b) 目前每名專責教育主任的工作量為何，負責多少名學童（包括特殊學校的學童）的輔導工作；
- (c) 有否就專責教育主任的工作量及職系編制進行檢討；若有，結果為何；及

- (d) 會否考慮降低該職系的入職條件，以及提高該職系的晉陞機會，藉以吸引合資格的人士入職？

教育統籌局局長：主席，

- (a) 教育署的專責教育主任有3個分科，包括教育心理、聽覺服務及語言治療。目前，這3科專責教育主任的編制及在職人數如下：

專責教育主任	編制	在職人數
教育心理	34	23
聽覺服務	8	4
語言治療	7	5

- (b) 1. 專責教育主任（教育心理）的工作範圍主要包括評估、輔導、危機處理、培訓及學校支援。在1996-97學年，他們所處理的工作如下：
- (i) 為 1 500 名學童及其家長和老師提供評估、輔導及諮詢服務；
  - (ii) 審閱 1 700 個申請入讀非主流學校的個案及評估學生所需要的教育服務；
  - (iii) 透過電話諮詢熱綫，協助學校處理學生危機事宜。期間接獲學校求助的電話約 100 個，其中四分之一的個案需要專責教育主任（教育心理）即時到校提供協助；
  - (iv) 為 66 間學校（包括特殊學校、兼收弱能兒童幼稚園、實用中學及普通中學）提供定期的到校培訓及諮詢服務；
  - (v) 負責 80 個培訓講座及工作坊；及
  - (vi) 在 19 間小學推行校本資優課程試驗計劃。
2. 專責教育主任（聽覺服務）的主要工作是為學前及在學兒童作聽覺評估及跟進服務，每位專責教育主任（聽覺服務）平均每年會為 500 名兒童提供評估及跟進服務。

3. 專責教育主任（語言治療）的主要工作是為學前及在學兒童提供語言評估及跟進治療服務，包括為家長提供的輔導及訓練課程。每位專責教育主任（語言治療）平均每年會為 120 名兒童提供以上服務。

- (c) 教育署經常留意部門內各職系的人手編制及工作量，並在有需要時作出檢討。現時專責教育主任的編制足以應付服務需求。
- (d) 教育署正對專責教育主任職系進行檢討，以便制訂建議，吸引更多合資格人士加入該職系。檢討範圍包括該職系的架構及入職條件。當檢討有初步結果，我們會徵詢有關方面的意見。

### 電熱水爐的安全問題

9. 劉漢銓議員：據報道，消費者委員會對電熱水爐進行的一項測試結果顯示，市面上多款儲水式電熱水爐不合法例所訂的安全標準，但其中 3 款無排氣管儲水式電熱水爐卻獲水務署核准在本港使用。就此，政府可否告知本會：

- (a) 水務署根據甚麼安全標準，評估本港市面所售無排氣管儲水式電熱水爐的安全程度；該署有否參照國際安全標準進行有關評估；
- (b) 當局有何措施禁止或懲罰供應商擅自更改獲水務署核准在本港使用的電熱水爐的安全裝置；及
- (c) 當局將會採取甚麼補救措施（例如會否發出選購儲水式電熱水爐的指引），確保用戶安全？

工務局局長：主席，

- (a) 《水務設施規例》附表2第IV部第11段就無排氣管儲水式電熱水爐所訂明的安全規格，主要是參照英國的標準而制定，並因應本港的情況略作修改而成。根據有關規例，無排氣管儲水式電熱水爐須設有下列安全裝置：
- (i) 最高溫度可調校至攝氏 80 度的恆溫器，以控制儲水加熱後的溫度；
  - (ii) 符合 BS3955 規定、溫度調定為攝氏 85 度的熱熔斷路器，如加熱後的儲水超過這個溫度，電源便會切斷；
  - (iii) (1) 符合 BS6283 規定而溫度不能重新調校的減溫閥，溫度調定為攝氏 90 度；以及符合 BS6283 規定的減壓閥，壓力調至不高於為熱水爐設計的最大壓力或 1 000 千帕斯卡；或
  - (2) 符合 BS6283 規定而不能重新調校的減溫和減壓閥，溫度調定為攝氏 90 度，壓力調至不高於為熱水爐設計的最大壓力或 1 000 千帕斯卡。
- (b) 凡不符合《水務設施規例》所訂規格的熱水爐，水務監督可撤回有關的批准，禁止使用這些熱水爐。此外，當局已根據《電力條例》（第406章）制定《電氣產品（安全）規例》，新規例會在1998年5月生效，以管制電氣產品的供應，電熱水爐是其中一種受規管的產品。任何人士供應的熱水爐如不符合安全規格，即觸犯該規例，當局可向他採取法律行動。
- (c) 消費者委員會最近進行的測試顯示，不合規格的熱水爐，並沒有即時危及用戶的安全。不過，水務監督已聯絡該3款熱水爐的供應



商，他們已同意免費為客戶修理不合規格的熱水爐。供應商亦設立了電話熱綫，以便客戶查詢或要求更換熱水爐的安全裝置。當局已在1997年10月17日發出新聞稿，公布有關事項。

水務監督亦已向上述3個供應商發出警告信，規定他們須確保供應的熱水爐符合《水務設施規例》訂明的各項規格。如所供應的熱水爐再次出現同樣問題，當局會撤回有關批准，禁止在香港使用這些熱水爐。水務監督亦已發信提醒其他已獲許可的電熱水爐供應商，提醒他們須遵守規例。

水務署在1995年印備的單張載有正確安裝電熱水爐的方法。市民可在水務署的客戶諮詢中心和分區辦事處索取有關單張。

機電工程署已知會電熱水爐供應商有關新訂的《電氣產品（安全）規例》所載規定，並已發出“怎樣選擇安全電氣產品”小冊子，小冊子載有選擇無排氣管儲水式電熱水爐（規例指定的6種產品之一）的指引，當局已經由民政事務處、房屋署、消費者委員會和電力公司派發超過5萬份小冊子。

現附上上文提及的新聞稿、“安裝家庭用儲水式電熱水器須知”單張，以及“怎樣選擇安全電氣產品”小冊子等資料各一份，以供參考。

#### 新聞稿

供應商同意更改不合規格電熱水器

\*\*\*\*\*

水務署發言人今日（星期五）說，三款不完全符合水務規例的貯水式電熱水器，其供應商願意免費代用戶進行更改工作。

該三款電熱水器分別是：柏林 UHP 型號、德國寶 GPU 型號及威寶 WHP 型號。

有關供應商同意為已售出的產品更換或修理不合標準的安全設施。

消費者可撥下列電話號碼，安排更換或修理工程：

柏林	二叁三四	二四二七或二叁六三	二叁三四
德國寶	二叁叁三	六二四九	
威寶	二六九九	一零八九	

發言人說：「消費者委員會公布有關的測試結果後，我們隨即聯絡供應商，他們同意代用戶進行更換工作。」

他說：「我們已發信給供應商，指出如果該三款電熱水器是供應本港安裝的話，則須確保它們的製造規格完全符合水務規例的要求。」

他補充說：「我們亦發信提醒所有其他獲得許可的貯水式電熱水器供應商。」

發言人指出，所有獲得許可的該類型熱水器，均須裝有符合指定標準的恒溫器、感溫斷路器、感溫排放閥及壓力排放閥各一個。

他說：「我們沒有這類型熱水器因安全設施失靈而發生爆炸的記錄，但消費者如有懷疑，則應要求供應商進行檢查，以策萬全。」

他說：「要確保無排氣管熱水器操作安全，必須正確安裝安全設施，並適當保養。」

發言人說：「安裝無排氣管貯水式電熱水器的工程，必須符合水務監督所訂定的規格。工程須由持牌水喉匠或電工負責。持牌水喉匠和電工名單可向水務署轄下各用戶諮詢中心索閱。」

完

一九九七年十月十七日（星期五）

### 安裝家庭用貯水式電熱水器須知

#### 簡介

1. 儲水式電熱水器是香港普遍採用的熱水器之一。此類熱水器可將水加熱及將熱水貯在爐內。熱水一經耗用，爐具即會補充冷水及將水加熱至預先校定的溫度備用。
2. 該類熱水器內設有多個防止過熱的控制器，例如恆溫器、感溫斷路器等，以防止將水加熱至超過攝氏 100 度而致產生蒸汽。如該等控制器有故障，蒸汽便會在爐內積聚，造成爆炸的危險。因此，爐具需安裝適當設施，以便於有需要時釋出蒸汽。

#### 有排氣管和無排氣管的爐具

3. 防止蒸汽在貯水式電熱水器內積聚的有效方法是裝設排氣管。爐具因控制器失靈而產生的蒸汽，可經排氣管排出。安裝排氣系統需符合以下規定：供應給爐具的水源必須來自一貯水箱；排氣管須向上伸展和不受阻塞，以便將蒸汽排出。管的高度應以超越貯水箱及足以阻止熱水流出為準。
4. 貯水式電熱水器如不裝設排氣系統，可安裝感溫排放閥。當溫度控制器不能正常運作時，熱水的溫度或爐內的氣壓便會升高至超過預先校定的水平。排放閥可將因而產生的蒸汽及熱水排出，從而阻止蒸汽積聚在爐內。
5. 在 1990 年 9 月之前，法例只准安裝有排氣管的貯水式電熱水器。自有關的水務規例在 1990 年 8 月修訂後，無排氣管但裝有合規格安全裝置的熱水器亦准予安裝。

#### 安裝無排氣管熱水器的參考資料

6. 用戶如擬安裝無排氣管貯水式電熱水器，須先向水務監督申請，此類爐具的容積則不得超過 200 公升。申請時並須一併提交有關的水管裝置圖和爐具的詳細資料。
7. 無排氣管貯水式電熱水器須裝有以下合規格的控制器：—
  - (a) 恆溫器一個
  - (b) 感溫斷路器一個
  - (c) 感溫排放閥一個；及
  - (d) 壓力排放閥一個（可使用一個合併的感溫壓力排放閥取代(c)及(d)項）
8. 無排氣管貯水式電熱水器的安裝工程須符合水務監督所訂定的規格。工程須由曾接受安裝此類熱水器適當訓練的持牌水喉匠／電工負責。曾接受特別訓練持牌水喉匠和電工的名單可向水務署轄下各用戶諮詢中心索閱。
9. 要確保無排氣管熱水器的操作安全，正確安裝安全裝置和爐具於安裝後有適當保養是很重要的。切勿試圖更改或亂動該等安全裝置，須僱請合資格的水喉匠或電工進行保養檢查，最少每年一次。

水務監督辦事處  
告士打道七號人民入境事務大樓

(四頁表)

## 鼓勵大廈業主立案法團購買保險的措施

10. 李啟明議員：近日法院裁定一名在進行大廈維修工程時墮下受傷以致四肢癱瘓的水電技工獲得二千七百多萬元的賠償。由於該大廈的業主立案法團在意外發生時沒有購買公共責任保險或僱員補償保險，因此該大廈的各單位業主可能要承擔該筆賠償。就此，政府可否告知本會：

- (a) 過去3年，本港共發生多少宗同類個案；涉及的賠償金額總數為何；
- (b) 在同一期間，僱員補償援助基金因僱主未有為員工投保而要支付補償給受傷員工的個案共有多少宗；涉及的款項總額為何；及
- (c) 將採取何種措施鼓勵大廈業主立案法團（特別是在進行樓宇維修工程時）購買公共責任保險或僱員補償保險？

教育統籌局局長：主席，根據原訟法庭的判決，有關案件涉及一名受傷電工根據《佔用人責任條例》（第314章），起訴大廈業主立案法團，要求法團對他身體所受傷害作出賠償。這不是根據《僱員補償條例》（第282章）或普通法向僱主提出索償的案件，因此不屬於僱員補償援助計劃（“該計劃”）的範圍。根據該計劃的賦權條例，即《僱員補償援助條例》（第365章），如某僱主未能履行其法定責任，即依照《僱員補償條例》或普通法給予僱員補償或損害賠償，而該名僱員未能向他追討有關款項，該名僱員便可要求基金支付。交代了上述情況後，我謹答覆李議員所提的質詢如下：

- (a) 根據我們的紀錄，在過去3年，香港並沒有出現向業主立案法團索償的類似案件。
- (b) 在1994年4月1日至1997年9月30日期間，僱員補償援助基金管理局因僱主沒有事先投購僱員補償保險而要支付補償的個案有66宗，涉及的款項合共8,870萬港元。
- (c) 業主立案法團有法定責任，必須管理和維修保養大廈的公用地方。根據《建築物管理條例》（第344章）第18（2）條，業主立案法團有權為大廈投保火險和其他保險。民政事務總署現正進行一項有關如何有效地管理大廈的經常性推廣活動，而大廈保險一直是大廈管理的重要項目。大廈保險方面的推廣工作包括：

- (i) 各民政事務處存備教育性的錄影帶，介紹“大廈保險”（連同其他 7 盒關於大廈管理和維修保養的錄影帶），免費借給有興趣的市民觀看。
- (ii) 不時舉行有關大廈保險的巡迴展覽，內容包括物業保險、僱員補償、公共責任和火險。
- (iii) 各民政事務處存備“大廈管理”小冊子，其中兩章全面介紹大廈保險和僱員補償事宜。
- (iv) 經常提醒大廈業主必須為大廈投保，而民政事務處人員，包括大廈管理統籌小組，會就大廈的管理和維修保養事宜，向業主提供意見。

民政事務總署現正檢討推廣大廈管理的策略，計劃在明年加強宣傳大廈保險的信息。

至於僱員補償保險，《僱員補償條例》規定所有僱主必須就對其僱員應負的法律責任投保，使僱員因工受傷時，獲得應有的補償。

勞工處透過廣泛的宣傳活動包括舉辦講座和研討會，以及派發單張等，經常提醒僱主有法律責任，必須投購僱員補償保險。

此外，勞工處亦加緊執法行動，主要是定期到所有機構（包括工業和非工業機構）視察和提出檢控，確保僱主遵守有關強制保險的法例條文。

民政事務總署定期向本港約 5 000 個註冊業主立案法團，派發由勞工處製備的僱員補償保險單張。這有助提醒聘有管理員和清潔工人等的業主立案法團，根據《僱員補償條例》，他們有責任投購僱員補償保險。

## 傳呼公司業務遷離本港

11. 蔡根培議員：政府可否告知本會：

(a) 是否知悉：

(i) 目前全港傳呼公司及其員工的總數分別為何；

(ii) 過去 3 年，有多少間傳呼公司將業務遷離本港；及

(b) 有否評估傳呼公司將業務遷離本港對本港的勞動市場構成何種影響；若有，詳情為何？

教育統籌局局長：主席女士，

(a) (i) 本港現時共有 31 名公眾傳呼服務持牌人。我們沒有傳呼業僱員總人數的統計資料，估計各持牌人在本港僱用了 4 000 名傳呼接綫生。

(ii) 根據政府所得資料，在過去 3 年，其中 3 名公眾傳呼服務持牌人已把運作中心遷離香港。

(b) 到目前為止，部分傳呼公司把業務遷離本港，並沒有對整體勞工市場造成重大影響。通訊業的整體失業率，一直維持在大約 2% 的低水平。電訊業現正急速擴展，加上電訊業經營自由化，將會刺激通訊業的其他環節，以及經濟體系內與通訊業有關的服務行業增長。這些增長反過來又會為本港的整體服務行業帶來更多就業機會，因而可以吸納被迫轉業的傳呼業僱員。無論如何，我們會密切留意傳呼公司日後將業務遷離本港對勞工市場的影響。如有需要，我們會採取適當措施，協助受影響的工人。

## 入境事務處人員發出入境許可證的酌情權

12. 陳財喜議員：據報道，本港一名女歌手年初在內地誕下的女嬰，在 10 個月內便獲入境事務處（“入境處”）發出入境許可證來港定居。就此，政府可否告知本會：

- (a) 入境處根據甚麼既定準則及程序簽發該女嬰的入境許可證；該等準則及程序是否適用於所有女性香港永久性居民在內地短暫停留期間所生嬰兒；若否，原因為何；
- (b) 入境處人員就此類母親替其嬰兒申請入境許可證是否有酌情權；若然，當局對入境處人員行使酌情權發出入境許可證有何監管措施；及
- (c) 當局有否研究簽發入境許可證給該女嬰有否違反《香港人權法案條例》及平等機會的原則；若否，原因為何？

保安局局長：主席女士，根據《個人資料（私隱）條例》附表 1 訂明的原則，我不能披露個別人士的資料。因此，我只能從較為一般性的角度回答這項質詢。

- (a) 在正常情況下，本身是香港居民的母親會在香港分娩。假如嬰孩在母親暫時離港期間出生，入境事務處處長可在有關母親提出申請時，批准初生嬰兒隨同母親來港。當局在決定是否批准入境時，會考慮全部有關因素，例如母親是否本港合法居民、她是否打算繼續在港居留，以及個案的其他有關情況。這是自1987年以來的慣常做法，與國際慣例亦相符。根據國際慣例，在外國分娩的女性旅客，其初生嬰兒一般都獲准在母親的原居地與她居住。

入境處收到這類申請後，便會小心評估個案。假如需要額外資料或澄清時，母親（或父母）或須應約面見有關人員。如當局在評估個案後准予入境，便會簽發入境許可證，讓初生嬰兒以受供養者身份來港，初期可逗留12個月。正常情況下，當局會把入境許可證交付嬰孩的母親或父母。據我們了解，假如嬰孩在內地出生，父母必須在當局發出入境許可證後，代其初生嬰兒向內地有關機關申請出境許可。



- (b) 根據《入境條例》，入境事務主任可批准或拒絕批准某人入境。《入境條例》賦權入境事務處處長就行使或執行條例賦予的職權、職能或職責向入境事務主任發出指示，並規定入境事務主任須遵守。這些指示是處長根據政府政策發出的。涉及行使酌情權的決定，是由合適階層人員定奪。任何人士如因入境事務主任的決定感到受屈，可向入境事務處處長、保安局局長、政務司司長或行政長官提出申訴，要求重新考慮，亦可要求法院作出覆核。
- (c) 假如有關個案的情況具備所需理由，則當局批准本身是香港居民的母親在外地誕下的嬰孩入境，並沒有違反《香港人權法案條例》和平等機會的原則。這些個案中的母親都是本港合法居民，大可在香港分娩，那麼嬰孩便自動享有居港權。把她們與內地母親比較並不恰當，後者不是本港合法居民，其子女一般不可在香港出生。

#### 元朗及屯門區的特殊學校學額

##### 13. 鄧兆棠議員：政府可否告知本會：

- (a) 估計現時有多少名弱智兒童居住在元朗及屯門區；他們有多少人正在輪候入讀所住區域的特殊學校；
- (b) 現時元朗及屯門區的特殊學校一共提供多少學額；
- (c) 在該等學校中，有多少是沒有設置禮堂和操場的；及
- (d) 會否就元朗及屯門區的特殊學校學額是否足夠進行檢討；若然，詳情為何；若否，原因為何？

##### 教育統籌局局長：主席，

- (a) 截至1997年9月15日，共有802名弱智兒童在元朗及屯門居住，其中791人就讀於區內為輕度、中度及嚴重弱智兒童而設的各類特殊學校。由於某些級別或類別的學位供應與區內弱智兒童的需求不配對，所以有11名弱智兒童現正就讀其他學校，輪候進入區內特殊學校。

- (b) 元朗及屯門現有6間為弱智人士而設的特殊學校，共提供830個學額。
- (c) 在這6間學校中，只有1間沒設有有蓋操場和禮堂。教育署計劃重建這間學校，新校將會包括操場和禮堂。
- (d) 教育署經常檢討全港各區特殊學校的學額是否足夠，現正根據1996年中期人口普查所得資料，研究元朗及屯門對特殊學校學額的需求。

### 市民索閱施政報告

14. 倪少傑議員：有關市民索閱施政報告的事宜，政府可否告知本會：

- (a) 市民一共索取了多少本施政報告文本；
- (b) 市民從互聯網上載有施政報告的政府網頁下載資料的次數為何；及
- (c) 將施政報告付諸印刷及載於互聯網網頁內的製作成本及行政費用分別為何？

民政事務局局長：主席，

- (a) 市民索取施政報告和有關主要文件的總數如下：

	中文本	英文本	合計
施政報告	64 000	39 000	103 000
政策綱領	32 000	16 000	48 000
小冊子	250 000 (中英對照)		250 000

- (b) 截至1997年11月13日，市民從互聯網上政府網頁（稱為“政府資訊中心”）下載1997年施政報告和政策綱領的總次數如下：

	中文本	英文本	合計
施政報告	5 020	3 417	8 437

政策綱領

2 034

1 689

3 723

- (c) 施政報告、政策綱領和小冊子的總印刷費為243萬元。至於行政費用，例如運送上述文件到各派發地點的費用，由於是從有關的局和部門本年度的財政預算中撥款支付，所以未能作為單一開支項目計算出來。通過互聯網發放上述文件的情況也是一樣。有關工作屬管理參議署和新聞處互聯網資源中心的正常工作，費用從兩者本年度的財政預算中撥款支付。

使用互聯網吸引之處，在於資料一經“上網”，發放費用便不會很高。不過，在可見的將來，我們仍須使用傳統的派發方式，因為市民大多數沒有使用互聯網。此外，另一個考慮因素是很多人寧可索取硬複本，因為比較方便查閱。

#### 前總督於前總督府舉行的宴會

#### 15. 胡經昌議員：政府可否告知本會：

- (a) 前總督彭定康先生在任期間，每年分別在前總督府舉行多少次官方及私人的宴會；
- (b) 舉行該等官方及私人的宴會平均每次的直接開支（包括聘請臨時員工的費用）分別為何；由公帑支付的開支佔該等開支總數的百分比分別為何；及
- (c) 舉行該等官方及私人的宴會平均每次的間接開支（包括負責籌備宴會的公務人員及前總督府員工的薪酬）分別為何？

政務司司長：主席，

- (a) 前任總督所舉行的宴會究竟屬官方還是私人性質，實在難以明確區分。前總督府是前任總督的官邸，在府內舉行的宴會，大都與前任總督的官職有關。根據現有資料，前任總督平均每月在前總督府舉

行3至8次宴會。

(b)及(c)

前任總督在本港任內，平均每年的酬酢開支為861,000元，此數並不包括職員費用。由於派駐前總督府的人員須負責多項工作，因此很難計算每項工作所佔的薪酬比率。

### 政府對製造業和服務業的協助

16. 楊釗議員：隨 1997 年施政報告發表的工商局政策綱領提及政府會支援本港的製造業和服務業。就此，政府可否告知本會：

- (a) 政府如何界定製造業和服務業；
- (b) 過去5年，政府每年撥出多少款項支援製造業作科技研究；該款項佔製造業生產實量價值的百分比為何；而台灣、日本、南韓及新加坡政府在這方面的撥款為何；及
- (c) 過去5年，政府每年撥出多少款項予服務業支援資助計劃；該款項佔服務業生產實量價值的百分比為何？

工商局局長：主席，

- (a) 根據以聯合國國際標準產業分類為模式的《香港標準行業分類》，  
“製造業”包括那些特別涉及利用機械或化學工序，把物料或物質變成新產品的活動，而“服務業”則涵蓋包括以下各項較廣泛的經濟活動：
  - (i) 批發、零售、進出口貿易、飲食和酒店業；
  - (ii) 運輸、倉庫和通訊業；
  - (iii) 金融、保險、地產和商用服務業；及
  - (iv) 社區、社會和個人服務業。

- (b) 我們並沒有編備政府在支援製造業進行研究的開支統計數字。儘管如此，政府是全力為製造業的科技發展提供最大的支援。目前，可供申請撥款作研究用途的兩項主要的直接資助計劃分別是，由研究資助局撥款的資助計劃和工業支援資助計劃。前者支援高等教育院校進行範圍廣泛的研究計劃，工業和科技的研究計劃亦可向該局申請撥款資助。後者特別支援能促進製造業發展和加強其競爭力的研究計劃。除此以外，應用研究發展計劃亦管理兩項資助計劃，以援助科技企業項目或由本地公司進行的研究發展計劃。

除了這些直接資助外，一些工業支援機構，例如香港生產力促進局、香港工業科技中心，以及本港各間大學，亦提供各項服務。在未來數年，政府有多項改善本港科技基礎設施的計劃，包括發展第二間工業科技中心和興建科學園。這些計劃有助加強製造業的科研能力。

關於其他政府在研究方面的開支，所得資料如下：

國家	年份	政府在資助研究及發展方面的開支	政府在資助研究及發展方面的開支佔國民生產總值的百分比
日本	1991	25 億日圓	0.5%
南韓	1994	12.6 億韓圓	0.4%

我們沒有新加坡和台灣政府在這方面的資料。

- (c) 服務業支援資助計劃在1996年7月設立，初步注入資本為5,000萬元，用以資助那些有利本港服務業進一步發展和有助提高本港服務業競爭力的計劃項目。我們將在短期內向臨時立法會的財務委員會申請額外撥款5,000萬元，以便為服務業更多值得支持的計劃提供資助。

我們並不認為把服務業支援基金與服務業生產價值聯繫起來，會有特別意義或會提供有用的比較。我們希望透過這次機會說明，除了服務業支援資助計劃外，政府也提供多種支援服務，以協助服務業的發展。舉例來說，我們已成立工商服務推廣署，以協調政府為協助工商服務界而推行的措施。我們又成立了中小型企業委員會，以加強我們為這些佔本港商業很大比例的企業所提供的支援。此外，我們最近新設了商業牌照資料總匯中心，為不同行業提供有關發牌

規定的綜合資料。此外，香港生產力促進局亦透過新設立的質量及系統科，加強為服務業提供支援。香港貿易發展局亦成立了一個特別的部門在海外推廣本港的服務業。

### 山坡自動扶梯

#### 17. 陳財喜議員：政府可否告知本會：

- (a) 自中區與半山區之間的山坡自動扶梯（“自動扶梯”）啟用以來，平均每月的使用人次及操作費用為何；有關數字與政府最初的估計比較如何；
- (b) 有否計劃在中西區內興建更多條山坡自動扶梯；若有，數目為何及有關計劃會否如期進行；若否，不興建更多自動扶梯的原因為何；及
- (c) 有否研究以低於自動扶梯興建成本的方法，建造其他山坡自動扶梯的可行性；若有，研究結果如何；若否，原因為何？

運輸局局長：主席，根據運輸署進行的調查顯示，每月平均使用自動扶梯系統的人次為：1994年，93萬，1995年，102萬，1996年，103萬及1997年，104萬。我們原先的估計分別為1994年約76萬人次及1996年約84萬人次。實際使用自動扶梯系統的市民是較我們當初的估計為高。

至於自動扶梯系統每月的營運費用，我們原先所作出的估計為274,000元（1990年價格）。當考慮通脹因素而作出調整後，估計的費用大概是相等於1994年價格的362,000元。估計的費用相當接近由1994年至1997年中的一段期間內，每月的經常性營運費用的37萬元。

現時的自動扶梯系統，是一項試驗計劃。我們現正就西區海底隧道通車後對自動扶梯系統的整體成效進行檢討。在檢討未有結論前，我們目前並無計劃在中西區及灣仔興建其他山坡自動扶梯。

我們日後若決定興建類似的山坡自動扶梯，定當考慮及研究最符合成本效益的建築方案。

### 東涌新市鎮的公共巴士服務

18. 楊孝華議員（譯文）：關於東涌新市鎮的公共巴士服務，政府可否告知悉本會：

- (a) 有否收到針對該項服務的投訴；若有，數目為何；按投訴的性質分類的分項數字又為何；
- (b) 就這些投訴採取了甚麼相應行動；及
- (c) 在新機場於明年4月啟用前，會否開辦來往東涌新市鎮與香港島之間的公共巴士服務；若然，將會開辦哪些巴士路線；若否，原因為何？

運輸局局長（譯文）：主席，由 1997 年 5 月至 10 月期間，運輸署共接獲 9 宗有關東涌新市鎮巴士服務的投訴，投訴個案的分項數字，以及運輸署就這些投訴個案所採取的行動現載於附件。

由於預計新機場啟用後，乘客對來往東涌新市鎮與港島的巴士服務需求會有所增加，所以運輸署計劃在 1998 年 4 月開辦兩條新的巴士路線，以應付此需求。其中一條路線提供由赤鱗角至銅鑼灣的區外巴士服務（E11 號綫），行走這條路線的巴士會駛經北大嶼山公路、三號幹綫、西區海底隧道、上環、中區和灣仔；另一條路線則提供通宵巴士服務（N11 號綫），行走路線與 E11 號綫相若。

附件

按性質分類的投訴個案以及運輸署採取的行動  
分項數字

投訴個案的性質	投訴個案數目	採取的行動／說明
---------	--------	----------

下列路線的巴士服務不足：

E21 號綫	大角咀至東涌	1 宗	共增調了 11 輛巴士行走這 3 條路線。目前的服務令人滿意。
E22 號綫	九龍城碼頭至東涌	1 宗	
		1 宗	
E31 號綫	荃灣碼頭至東涌		

投訴個案的性質	投訴個案數目	採取的行動／說明
下列路線的巴士服務不足：		
11 號綫 大澳至東涌	1 宗	會增調巴士應付假日的需求。最多可增調 6 輛巴士。
23 號綫 昂坪至東涌	1 宗	
行走東涌道的巴士在星期六和星期日的班次過於頻密	3 宗	投訴不合理，因為有需要增加班次，以應付乘客在假日的需求。
3 號和 13 號綫巴士繞道駛經東涌碼頭	1 宗	投訴不合理，因為有關巴士獲准繞道而行是為了應付乘客需求。

### 引渡涉嫌殺人的英軍人員回港

19. 劉江華議員：本年 5 月，英國法院裁定一名涉嫌在港殺人的前駐港英軍人員須被引渡回港接受聆訊。就此，政府可否告知本會：

(a) 引渡該疑犯來港的進展情況；預計何時可就該案展開聆訊；及

(b) 會否考慮要求目睹案發經過的英軍人員來港作證？

保安局局長：主席女士，案件的疑犯巴利彼德米勒（Barry Peter MILLER）已於本年 5 月 9 日在英國被捕，有關的引渡聆訊於 9 月 12 日在倫敦堡街裁判法院進行。裁判官就誤殺及傷人兩項控罪把米勒交付拘押。9 月 26 日，米勒向高等法院申請人身保護令，對裁判官的決定提出上訴。有關申請的聆訊日期仍未定出。

英國的法庭程序仍未完結，目前實難估計此案何時可在香港展開聆訊。除申請人身保護令外，米勒尚有進一步上訴的權利，在法庭程序全部完結



前，不能把他移交。我們會繼續與英國政府合作，從速處理此事。

政府會要求所有必要的證人來港出席聆訊。

## 議案

主席：議案。根據《海底隧道條例》動議的議案。運輸局局長。

### 《海底隧道條例》

運輸局局長：主席，我謹動議通過《1997 年海底隧道（修訂）附例》。

通過這條修訂附例與接下來動議的 3 條修訂附例的目的，是容許各類燃料所驅動的車輛，而不單止是汽油驅動的車輛，都可以通過 4 條隧道。4 條修訂附例已由有關隧道公司的董事局批准和簽署。

除此以外，我們亦藉此機會修訂《海底隧道附例》所載自動繳費車輛行車綫標誌的顏色組合。其他 3 條隧道的附例均已符合以上規定，故無須作出修訂。另外，我們亦一併對《海底隧道附例》作出一項技術方面的修訂，訂明駕駛人士在隧道區內不准轉換行車綫。

政府決定在本月底實施石油氣的士試驗計劃，以確定石油氣的士的可靠程度，以及量度有關燃料消耗量和維修保養的操作數據。

在本港市區的空氣中，可吸入懸浮粒子的濃度持續超出有關的空氣質素指標，而柴油車輛排出的廢氣是可吸入懸浮粒子的最主要來源。因此，要降低空氣中可吸入懸浮粒子的濃度，必須減少柴油車輛排出的廢氣。要達到這目標，其中一個可行的方法，是引進其他造成較少污染的燃料，例如石油氣。

根據各隧道的現行附例，運載危險品的車輛均禁止通過有關隧道，因此，現行法例並不容許石油氣驅動的車輛使用行車隧道。如要展開上述試驗計劃，必須修訂有關附例。

除了此修訂附例以及我接着動議的 3 條修訂附例，我們亦會一併修訂《行車隧道（政府）規例》以及《青馬管制區（一般）規例》。該兩條修訂

規例已於 10 月 24 日刊登憲報，並於 10 月 29 日呈交臨時立法會，在議員不表示反對或不提出修正的情況下即獲通過。

規劃環境地政局已在本年 2 月和 9 月，分別向前立法局和臨時立法會環境事務委員會匯報環境保護署工作小組的中期研究結果，交通事務委員會的委員亦獲邀出席這些會議。我們並且已就這項環保新措施徵詢的士行業的意見，的士行業普遍接納石油氣的士的試驗計劃。通過以上修訂附例，不單止可以讓石油氣的士試驗計劃在本年 11 月如期推行，亦有助政府日後引入新燃料，以改善空氣質素。

主席，我謹提出議案。

運輸局局長動議的議案如下：

“批准香港隧道有限公司於 1997 年 10 月 6 日訂立的《1997 年海底隧道（修訂）附例》。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：批准香港隧道有限公司於 1997 年 10 月 6 日訂立的《1997 年海底隧道（修訂）附例》。現在進行辯論，是否有議員想發言？劉健儀議員。

劉健儀議員：主席女士，在 95 年政府提出 4 噸以下柴油車轉用汽油的建議，並大力推薦。今天政府的議案，是容許石油氣的士計劃得以展開；本人很高興見到政府終於不再堅持一個本末倒置、治標不治本的“柴油轉汽油”計劃，而決心進行一個治標治本的石油氣汽車計劃。

本人亦高興見到的士業內人士積極參與石油氣汽車試驗計劃。在過去兩年，我與的士、小巴業內人士，以及其他支持環保的人士，不斷呼籲政府積極研究採用已經被證明為環保的另類燃料，現在終於得到政府的積極回應並付諸行動。

不過，根據香港理工大學和香港大學分別作出的研究報告指出，香港的的士、小巴排放的懸浮粒子只佔整體空氣污染一個很小的百分比，約

23.5%，而重型貨車及大巴排放的懸浮粒子遠比的士、小巴為高。由此可見，石油氣車計劃只針對的士，而不是針對其他類型的車輛，是不足以完全改善本港空氣質素，但始終是一個好的開始。

今次政府進行石油氣車之的士試驗計劃，將會獲得更多的資料數據，以確定在香港使用另類燃油的可行性。雖然重型貨車及大巴暫時不適合使用石油汽，但在石油氣的試驗基礎上，政府應積極研究重型貨車及大巴使用天然氣或其他環保燃油的可行性，實行多管齊下，徹底改善本港空氣質素。

今次政府對 4 條隧道條例作出的修訂，只是輕微的技術修訂，但意義卻十分重大，因為這標誌着本港將進入使用另類環保燃料的年代。

主席女士，本人謹此陳辭，支持政府提出的議案。

主席：是否有議員想發言？運輸局局長，你是否打算發言答辯？

（運輸局局長表示不答辯）

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成議案的請說“贊成”。

（議員回應）

主席：反對的請說“反對”。

（沒有議員回應）

主席：我認為贊成的佔多數。我宣布議案獲得通過。

主席：根據《東區海底隧道條例》動議的議案。運輸局局長。

### 《東區海底隧道條例》

運輸局局長：主席，我動議通過《1997 年東區海底隧道修訂附例》，我在剛才的發言已經介紹了這一項修訂附例，我沒有任何補充。

運輸局局長動議的議案如下：

“批准新香港隧道有限公司於 1997 年 10 月 22 日訂立的《1997 年東區海底隧道行車隧道（修訂）附例》。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：批准新香港隧道有限公司於 1997 年 10 月 22 日訂立的《1997 年東區海底隧道行車隧道（修訂）附例》。現在進行辯論，是否有議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成議案的請說“贊成”。

（議員回應）

主席：反對的請說“反對”。

（沒有議員回應）

主席：我認為贊成的佔多數。我宣布議案獲得通過。

主席：根據《大老山隧道條例》動議的議案。運輸局局長。

### 《大老山隧道條例》

運輸局局長：主席，我動議通過《1997 年大老山隧道（修訂）附例》，我在剛才的發言亦已包括了這一項修訂附例，我沒有其他任何補充。

運輸局局長動議的議案如下：

“批准大老山隧道有限公司於 1997 年 10 月 14 日訂立的《1997 年大老山隧道（修訂）附例》。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：批准大老山隧道有限公司於 1997 年 10 月 14 日訂立的《1997 年大老山隧道（修訂）附例》。現在進行辯論，是否有議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成議案的請說“贊成”。

（議員回應）

主席：反對的請說“反對”。

（沒有議員回應）

主席：我認為贊成的佔多數。我宣布議案獲得通過。

主席：根據《西區海底隧道條例》動議的議案。運輸局局長。

《西區海底隧道條例》

運輸局局長：主席，這一條是 4 條修訂附例的最後一條，是同樣一個目標，我沒有其他任何的補充，我動議通過《1997 年西區海底隧道（修訂）附例》。

運輸局局長動議的議案如下：

“批准香港西區隧道有限公司於 1997 年 10 月 6 日訂立的《1997 年西區海底隧道（修訂）附例》。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：批准香港西區隧道有限公司於 1997 年 10 月 6 日訂立的《1997 年西區海底隧道（修訂）附例》。現在進行辯論，是否有議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成議案的請說“贊成”。

（議員回應）

主席：反對的請說“反對”。

（沒有議員回應）

主席：我認為贊成的佔多數。我宣布議案獲得通過。

主席：根據《營運基金條例》動議的議案。庫務局局長。

### 《營運基金條例》

庫務局局長：主席，我謹依照議程，提出我名下的議案。議案的目的，是在 1998 年 3 月 31 日結束污水處理服務營運基金。雖然工務局局長是負責該營運基金的政策局局長，但根據《營運基金條例》第 12(1)條規定，立法機構可按財政司司長所建議，通過決議將任何營運基金結束。按照《釋義及通則條例》（第 1 章），在這議案下，財政司司長的釋義包括庫務局局長。所以

這議案現在由我動議。

### 背景

前立法局根據《營運基金條例》通過了一項決議，使當局得以在 1994 年 3 月 11 日設立污水處理服務營運基金。基金成立後，政府向該基金注資 68 億元，進行重點工程項目的建造工程，以便收集、處理和排放環繞維多利亞海港地區的污水。營運基金亦負責執行由 1995 年 4 月起實施的污水處理服務收費計劃。政府鑑於污水處理服務是一項必要的公共服務，所以決定這營運基金不必為所動用的資產取得回報，或計算資產折舊額，而只收回營運成本和維修保養費用。

### 結束污水處理服務營運基金的原因

《營運基金條例》規定營運基金應以本身的收入支付所有開支。正如我剛才所說，成立污水處理服務基金時，政府的原意是透過徵收排污費，收回營運成本和維修保養費用。當然，因應成本的增加，有需要定期調整排污費。不過，自 1995 年實施收費計劃以來，我們一直無法取得立法機關的贊同，調整排污費，以彌補增加了的營運成本和維修保養費用。隨着新設施投入服務，營運基金的開支也快速增長。除非營運基金可以大幅增收排污費，否則在未來幾年，該基金便會出現龐大的營運赤字。這抵觸了《營運基金條例》的原則。唯一解決的辦法是結束營運基金，重新以撥款方式為污水處理服務提供經費。

### 會計安排

我們建議在 1998 年 3 月 31 日結束營運基金。營運基金直至該日的累積虧損約為 2.3 億元，我們會註銷這個數額。營運基金有大約 21 億元的尚未動用資本，這筆款項會撥回資本投資基金。營運基金為重點工程計劃項下的基本工程建築合約承擔約達 28 億元的費用，政府會承擔這些支出。我們會向財務委員會申請撥款，使當局得以由 1998 年 4 月 1 日起，透過基本工程儲備基金支付這些款項。所有非現金資產（包括撥歸營運基金的排污設施資產）會交還政府，成為政府的資產。

採用撥款安排後，由渠務署提供的污水處理服務，運作情況仍維持不變。污水處理服務所需的經常開支自明年 4 月 1 日起，會透過政府一般收入帳目預算支付。我們日後提供污水處理服務時，會繼續保持透明度，也會繼續向市民負責。

我們並會繼續進行為提供妥善的污水處理系統而訂定的發展計劃。因此

重點工程計劃，包括策略性污水排放計劃第 1 階段在內，將不會受營運基金的結束而影響。但為了繼續推行這些計劃，我們有需要向財務委員會申請撥款。這包括額外撥款，以完成 6 條地下污水收集隧道中餘下 4 條的工程。

### 污水處理服務收費計劃

結束營運基金不會影響“污染者自付”的原則。政府會繼續執行《污水處理服務條例》賦予政府有關的權力，收取排污費和工商業污水附加費，而污染者仍會繼續承擔污水處理服務部分的直接運作成本和維修保養費用。

為落實“污染者自付”的原則，我們希望維持政府和污染者分擔營運成本和維修保養費用的比例。我們預期到了 2000-2001 年度，當策略性污水排放計劃第 1 階段內所有計劃已經完成，以及昂船洲污水處理廠全面運作，達到最高處理量後，政府和污染者會各分擔一半排污費。為了達到這個目標，有需要合理地每年增加排污費和工商業污水附加費，使政府與市民可繼續共同承擔保持環境清潔的責任。

### 澄清的事項

有意見認為，我們建議結束營運基金，是由於渠務署在提供污水處理服務方面沒有效率，而且未能控制成本，但事實並非如此。其實，香港是全球其中一個排污費最低的地區。

此外，也有人指稱，營運基金未能成功的原因之一，是工商業污水附加費的收費制度有很多弊病。事實上，確有人認為向他們徵收的附加費並不公平。對於這些批評，我們十分重視。政府最近檢討了工商業污水附加費計劃，稍後會就改善計劃的措施，徵詢議員的意見。不過，我們應緊記一點，某些工商行業會產生污染程度較高的污水，因此向這些行業徵收處理工商業污水附加費，用以彌補處理這些污水所需的額外成本是合理的。假如取消工商業污水附加費，那麼政府和廣大市民便要補貼一些排污較嚴重的行業。

### 結語

結束污水處理服務營運基金是切合實際需要的安排，使政府和市民可繼續共同承擔保持環境清潔的責任。我懇請議員支持這項議案。

庫務局局長動議的議案如下：



“(a) 按財政司司長所作建議，污水處理服務營運基金(“營運基金”)須於 1998 年 3 月 31 日當日終結時結束；

(b) 在營運基金結束時 —

(i) 基金所有款項，不論來自營運收入或來自現金資產，均即為資本投資基金的一部分；

(ii) 基金所有債務即由政府承擔；

(iii) 基金所有其他資產即轉撥回政府，並成為政府財產的一部分。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：庫務局局長根據《營運基金條例》動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。現在進行辯論，是否有議員想發言？周梁淑怡議員。

周梁淑怡議員：主席，於此我想多謝政府聽取了多方面的意見，而作出了這樣明智的決定。無可否認，剛才庫務局局長所說的工商業污水附加費那一方面，曾經提出過很多的意見，說徵費不公平，特別是對某一些行業的處理方法和他們的負擔十分重。所以，如果現在政府能夠一方面了解到公眾對營運基金的看法，而作出這樣的決定，同時亦聽聞會作出一定的檢討和達致較公平，透明度較高的訂定的方法，我相信這是會十分受歡迎的。

至於“污染者自付”的原則，自由黨是一直支持的。不過我們比較有保留和有疑問的是，本來的方程式是否公平呢？以及是否會製造了一些困難呢？如果執行上出現了問題，所有上訴的渠道是否處理得公正呢？無可否認，現在政府新的取向是有一個好處，就是大家可以重新考慮妥善的安排。同時，我亦很歡迎政府從善如流，接受了前立法局已經研究了很多次、亦有很多社會人士提出過的一點，就是政府和市民應該分擔這樣昂貴的費用。我們認為這觀點並不違反“污染者自付”的原則，同時亦顧及實際負擔的問題。

謝謝主席。

主席：陳榮燦議員。

陳榮燦議員：主席女士，庫務局局長向本會提出結束污水處理服務營運基金，相信會得到議員支持並通過。本人及工聯會不但贊成政府結束營運基金，還為營運基金的結束送行。由於不准燃放炮竹，否則還會燒串炮竹送行，現在唯有引用兩句詩詞以表心聲。詩詞是：借問瘟君欲何往，紙船明燭照天燒。

渠務署於 1994 年成立污水處理服務營運基金，負責收取排污費，以及污水收集和處理系統的運作及維修。《污水處理服務（排污費）規例》及《污水處理服務（工商業污水附加費）規例》，先後於 1994 年 12 月及 1995 年 4 月在前立法局通過，並於 1995 年 4 月 1 日實施收費計劃。

自從政府實施收取排污費及工商業污水附加費以來，市民怨聲載道，深表不滿和提出反對：指出上述收費不合理及收費過高，影響民生。

反對聲音最為強烈的，大家都知道是來自飲食業、酒店及漂染等耗水量大的行業人士。特別是飲食業，他們指出，政府在釐定工商業污水附加費的標準不合理，收費過高。在超過九千多個食肆中，只抽取了 26 間的污水樣本，作為收費的依據，欠缺合理性。食肆如果要上訴，則上訴費用昂貴，每次上訴要花 3 至 4 萬元以上，而且程序繁複，並不是每間食肆店號都願意提出上訴，只有照交工商業污水附加費。

際此經濟低迷、飲食業生意不景，當局還向行業徵收高昂的工商業污水附加費，致令飲食業百上加斤，不但影響經營運作，還會進一步影響工人的就業機會。

本人在前立法局曾長時間、不斷地在大會及有關委員會，反覆表達市民及受影響行業的意見，可謂間接或直接影響了上次立法局各大政黨及議員的決定，否決政府增加水費、排污費及工商業污水附加費的議案。

剛才庫務局局長發言解釋污水營運基金失敗的原因，是因為自 95 年開始收費到現在，一直都不獲立法局批准加價，收支不平衡。聽了庫務局局長的講話，初時本人尚且覺得有點“不好意思”；因為本人對有關問題發言較多，致令今天營運基金“執笠”，但深思之下，本人在前立法局所發表的意見，只是為市民、為受排污費及工商業污水附加費影響的行業等仗義執言而矣。現在可令營運基金的“執笠”，也是本人入局其中的一個意願、目標，以免排污費加費，成為市民獨力承擔的“無底洞”。

剛才局長發言指出，結束營運基金，重新以撥款方式為污水處理服務提供經費。對於這個做法，本人極表歡迎，和本人入局之初所表達的意見極

為相同，本人曾多次及向傳媒表示，建設及處理污水排放系統工作，應列為“市政建設”，費用應由政府承擔，強行要市民獨力承擔高昂的排污費，極不合理。眾所周知，污水處理服務營運基金，有先天性的缺點，在策劃時，高估了工商業污水附加費的收入。所以向立法局提出驚人的加幅，以求平衡收支。政府策劃錯誤，卻叫市民承擔，這種做法極不合理。議員若然當時支持，等於與政府一起壓榨市民。

同時，政府要營運基金在 5 年內收回全部成本，年期太短，根本不能實現。除了成立之時考慮不周，營運基金本身的運作亦有問題。成立營運基金，即是將政府部門私營化，私營化的其中一個目的，就是以工商業運作原則運作，以達致精簡架構，減少行政費用開銷的目的。不過由政府延聘的顧問公司，就營運基金所提出的報告，卻指出工商業污水附加費計劃的行政開支，比起國際的同類型的計劃，要高出幾倍。

今次政府提出結束污水處理服務營運基金，是一個從善如流、明智的抉擇。因為在未來預計會出現 10 億元的赤字，如要收支平衡，2000 至 2001 年的增幅要達到 150%。

現時市民對排污費及工商業污水附加費的增幅已表示強烈不滿，反對連聲，如果再次大幅增加，有關部門必定舉步維艱；要是未來增幅達 150% 的話，更是難上加難。

政府成立多個服務營運基金，目的要做到“自負盈虧”，其中有成功有失敗。成功的例子首選郵政署營運基金，因為它的產品是市民樂意排隊購買的，當然郵政署有特定的條件及香港回歸祖國的歷史條件致令過渡期間的集郵郵品獲集郵人士廣泛收集，甚至搶購，盈利甚豐。

至於推行污水營運基金的渠務署，它的產品——“污水”，則市民要用金錢“送走”，市民也不願意或不樂意用金錢把污水送走，致令渠務署每年虧蝕估計超過 1 億元以上，所以今天渠務署污水處理服務營運基金“執笠”。

主席，今後政府如有甚麼重大影響民生的決策時，應當作詳細考慮，並應引此為鑑，以免勞民傷財，重蹈覆轍。

另外，我要再次強調，我支持“污染者自付”的原則的，但是要以市民的承擔能力來訂定排污費。局長剛才提到未來處理污水的費用時指出，由政府 and 市民“各自分擔一半”，這一個準則，還有待商榷；特別是“各自分擔一半”可圈可點。主席，繼續建設排污系統是複雜和收費高昂的項目，應

進一步探討。為何不提出政府分擔三分之二，市民分擔三分之一的營運費呢？我認為釐定收費水平，應該以市民的承擔能力作標準，而不是根據一條不變的公式，一人一半，一成不變，尤其是酒店及飲食業是繳交最多的排污費的行業，現時酒店業正面對生意不景，飲食業亦因經濟環境欠佳，而生意淡靜，一旦再增加排污費，倒閉的食肆數目必定增加。

主席，本人支持政府結束污水處理服務營運基金，但是，本人仍然會密切關注排污收費的增幅。

本人謹此陳辭，謝謝主席。

主席：吳清輝議員。

吳清輝議員：主席，污水處理服務營運基金是一個不太合理，亦不妥當的計劃，所以，在實踐中遭遇失敗是不足為奇的。但有些遺憾之處是政府在結束這營運基金時，給人好像沒有經過檢討的印象，無承認、亦無暗示營運基金不妥當。

我想就兩方面發言，這營運基金有兩件事是應該可以說是真的不妥當，第一，由於獨立運作，要投入這基礎建設工程時，基金無須本議會通過，因此缺乏監察，尤記當年當第一期排污計劃及第二期排污計劃宣布時，社會人士反應很強烈，其中不乏很多專業人士的反應，但結果第一期排污工程在很多反對聲音之中仍然推行，形成這樣一個完全無經環境評估的項目也可以推行，如果當時營運基金不是獨立運作，要經本會審議，我相信未必能夠通過。由此可見，這是營運基金其中一個很不合理的地方。

第二，剛才幾位同事也提過，“用者自付”的原則其實一般來說的確可以應用，但污水這件事畢竟並不簡單。例如平時的駕駛執照，我覺得“用者自付”是可以的，因為無人逼你一定要駕駛車輛，但如果談論到其他的運作，我們不可以一意孤行用“用者自付”這原則。所以，剛才陳榮燦議員亦提到，即使現在建議說一人一半，我也覺得有待商榷，所以不要這樣快下定論。我在這裏順帶說一下，對於這基金的結束，第一，鑑於其虧損狀況，它是非結束不可，第二，應該是如釋重負，非結束不可。在這裏，我們是支持結束的，但不是一個很正常的支持，只是希望它不要繼續產生不好的效果而已。

在這裏我也順帶一提，關於第一期排污工程，因為庫務局局長演辭的第

六段也提到，他早晚仍會向本會要求撥款。我覺得第一期排污工程提出來的時候，正如我剛才所說，是受到很多人反對的，亦有很多人指出有很多技術上的困難，但當時政府亦有信心，而且保證 1997 年會完成這工作，但我們亦再次看到庫務局局長剛才的演辭提也沒提到這件事，好像第一期工程亦很正常的進展般。我覺得這件事不太好，政府應該實事求是，如果不承認，亦要暗示工作做得不妥當，讓納稅人也知道原來第一期工程的確進展得不太好。所以，我希望政府能夠在短期內向本會提供第一期排污工程目前的狀況，以及他們打算如何進行。事實上，我覺得在整個排污、污水處理及運作的這件事裏，政府應該作一個全面檢討，甚至考慮第一期工程是否應該繼續進行，因為據我們所知，承建商不肯做，要提出訴訟，控告政府，既然如此，是否應該在這階段停一停，進行全面檢討？雖然這件事有點超越今天的辯論範圍。

主席，我是支持庫務局局長的議案，不過是以一個很奇怪的方式支持他，我不想落井下石，好像要燒炮竹送走這個基金，但事實上只說明這是錯誤的計劃應有的下場。謝謝主席。

主席：葉國謙議員。

葉國謙議員：主席，近年香港政府努力解決維利多亞港內日漸惡化的海水污染，所以推出大型的策略性污水排放計劃，隨即實施以營運基金形式去支付排污的運作及維修成本的行政措施。由於營運基金必須自負盈虧，在運作成本及維修費不斷上升的情況下，在自負盈虧的原則下，使現時排污費不斷增加，這是導致的必然結果。

主席，排污費是以“污染者自付”的原則而釐定，這既可使污染者承擔處理解決污染問題，同時又可教育市民加強環保意識，無疑是一舉兩得。不過，民建聯一直強調現時排污費的收取方式，根本不能找出真正的污染者。原本是按“污染者自付”的原則變成為“用水者自付”，這是不公平的。況且，如污水排放這一類直接影響市民生活的公營公用設施服務，要市民完全負擔，無疑是增加市民在這方面的負擔。加上一一直在這方面，為人或議會內議員所爭議不休的工商業污水附加費，更令整個污水處理服務營運基金出現千瘡百孔的景象，難以運作。過往民建聯亦指出營運基金的收回成本原則出現問題。很簡單，假如每個用戶也響應環保的意識，因而減少污染，在此情況下，用戶排放的污水數量便會減少，致令整體排污費收取的費用下降，便不能達致完全收回成本的目標。在此情況下，為了平衡收支，政府只

好不斷增加排污費，最後只會變成越減少污染反而越要多繳排污費，這迫使市民陷入一個“無底深淵”，這是不合理的做法。故此，民建聯曾建議政府以注資或“包底”形式支持營運基金，並將收回成本期延長，使營運基金能得以繼續運作，但建議得不到政府的接納。

主席，今天庫務局局長宣布會將營運基金於來年 3 月 31 日結束，相信是一個明智的決定。因為按政府資料顯示，未來數年營運基金將面臨巨大的虧損，而且政府已表明不會再注資這方面以解決這問題，最終結束營運基金，在這情況下，以庫房作為徵收及支出排污設施的費用的支出者，相信這是較可行的途徑。不過，民建聯必須指出結束營運基金，並不表示之前提出的問題得以解決。現時正是一個理想的時機，對排污費計算結構進行一個全面的檢討，以找出真正的污染者，制訂一個合理排污費徵收方法。在這我必須要指出，合理排污費並不是指繼續在原有基礎上徵收，更不是我們接受調高收費。民建聯的立場是反對向住戶徵收排污費，而工商業污水附加費必須建立在公平、合理和為工商業經營者接受的方法的基礎之上。

最後，民建聯希望政府能透過污水處理服務營運基金的結束，檢討以營運基金形式，處理服務全港每一位市民的日常而且必需的公用服務，是否為一個可行的辦法，是否值得繼續推行。

主席，本人謹此陳辭，代表民建聯支持議案。

主席：曹王敏賢議員。

曹王敏賢議員：主席，港進聯一貫反對大幅調升排污費，並且認為處理污水的費用應該由政府及市民共同承擔；現在污水處理服務營運基金結束，雖然市民仍然要繳付排污費，但政府重申以撥款的形式，承擔一部分的費用，可算是一個比較合理的方式，攤分處理污水的費用，減輕市民的負擔。

主席，基金的結束，反映了政府整個策略性排污計劃存在着很多問題，而營運基金的結束只不過是冰山一角，所以，港進聯要求當局就下述 3 個問題作出檢討。

第一，政府一定要檢討在污水處理上，資源的運用是否合乎成本效益，對於有輿論批評渠務署在提供污水處理服務方面無效率，當局在動議這議案內，完全無正面回應，只是說全香港的排污費是全球其中一個排污費最低的地區，但當局為何不提供多些資料，證明每立方米 1.2 元只能夠換取一級的污水處理服務呢？在世界上，這仍然能夠誇言是物超所值嗎？有環保學者曾經指出，如果按現時的污水處理級數，交給私人公司處理，每一立方米收費

是 0.6 元，只是現有收費的一半。此外，正如剛才有議員提出，政府自己聘請的顧問研究，亦指出工商業污水附加費計劃內的行政支出比例太高，佔了成本的 28%，可見當局在資源運用方面，不能合乎成本效益，所以，政府應該全面檢討行政效率，以求合理有效的運用資源。

第二，是工程延誤問題。政府在 94 年預算以 68 億元完成策略性污水排放計劃首期工程，但現在出現 28 億元的超支，這就是由於工程延誤所導致。政府在 94 年訂定 68 億元這數額時，並無考慮到通脹、工程延誤及成本突變等數個因素。另外，負責承建地下污水渠的公司，又因為工程技術的問題，與政府鬧翻，令政府須重新招標，因而令 6 條地下排水渠的造價，3 年內暴升了 77%，最終導致基金無法負擔而倒閉，重新由政府負擔餘下的工程開支。港進聯想問政府，過往政府用了納稅人大筆金錢，進行了顧問研究工作，研究顧問的作用究竟在哪裏？現在不論是技術的可行性或造價的估計，都錯漏百出，結果是策略性污水排放計劃被延誤，這責任應該由誰負責呢？港進聯要求政府就有關的工程延誤作出詳細的交代，並且採取措施，確保策略性污水排放計劃餘下的各期工程不再受延誤。

最後一個問題是，港進聯雖然贊成保留“污染者自付”的收費原則，但反對政府只顧急於收回成本，罔顧社會承擔能力的做法，所以，我們要求政府在釐定收費時，一定要顧及市民及工商界的承擔能力，並且在廣泛諮詢公眾意見之後，制訂一套合理，可以接受的收費計劃。主席，我謹此陳辭，代表港進聯支持庫務局局長提出的議案。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：庫務局局長，你是否打算發言答辯？

庫務局局長：主席，我簡單地回應剛才幾位議員提出的問題。但在我回應之前，我首先多謝他們支持我今天的議案，以及支持“污染者自付”的原則。雖然在這個原則執行方面，是有一些分歧的意見。

吳清輝議員問及政府曾否進行詳細的環境評估。我在此可以十分肯定地說，進行第一期工程之前，我們曾經進行很詳細的環境評估。

此外，亦有多位議員提到我們要向財務委員會申請撥款，屆時在工程的成本或工作的時間等各方面的問題，須作詳細的交代。我們當然會這樣做。其實在我建議結束營運基金之前，在環境事務委員會於 9 月 19 日舉行的會議中，我們介紹了第一期工程的進度，以及為何要申請撥款繼續進行那 6 條隧道餘下 4 條的工程。當然，假如議員認為須就那些資料作更詳細的闡釋，我

們很樂意在環境事務委員會中向議員交代。至於其他意見，如運作的成本效益或工商業污水附加費計劃的檢討等，我們是會關注的。謝謝主席。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成議案的請說“贊成”。

（議員回應）

主席：反對的請說“反對”。

（沒有議員回應）

主席：我認為贊成的佔多數。我宣布議案獲得通過。

## 議員議案

主席：議員議案。兩項無法律效力的議案。每位動議議案的議員連發言答辯在內有 15 分鐘發言，另有 5 分鐘就該議案的修正案發言。動議修正案的議員及其他議員則每人各有 7 分鐘發言。根據《議事規則》第 37 條，任何議員若發言超逾時限，我必須指示該議員停止發言。

第一項議案：關注香港環境問題。曹王敏賢議員。

### 關注香港環境問題

曹王敏賢議員：主席，我動議通過載列在議程的議案，關注香港環境問題。

香港的環境污染問題日趨嚴重。無論在空氣、水質、噪音及廢物等方面，我們均要面對很多困難和問題。從 89 年政府發表《對抗污染莫遲疑白皮書》至今，各項環保政策仍有很多不足之處，政府實在有必要深入檢討，從而釐定一套有效、全面的環保政策，為我們自己及我們的下一代，創造舒適健康的安樂窩。

首先，本人認為當務之急是採取有效措施，確保各項環保工作免受延誤，避免本港的污染惡化，以保障市民的健康。多年來，政府只曉得大聲疾呼，叫市民對抗污染莫遲疑，但本身的環保承諾，卻有多項遲遲未兌現。97 年度的《工作進度報告》顯示，46 項環保工作的承諾，有 9 項無法如期兌現，



延誤率高達 19.5%，實在令人失望！

當局辯稱，工作延誤是受到“未能預見的問題”所致，這不過是推卸責任的藉口。其實，一年復一年的延誤反映出當局做事籌劃不全、諮詢不足。當局應盡快全面檢討現行的規劃程序，確保工作在技術上、法理上及民意等方面皆能過關，以免工作繼續被所謂“未能預見的問題”所延誤。此外，政府亦應對工作延誤受阻，詳細向公眾交代，以增加政府的問責性及透明度，而不是只在工作報告中以一、二十字草草交代了事。

環保工作的成功必須有大眾支持，否則工作只會事倍而功半。因此，加強公眾的環保教育，才是達致環保目標的關鍵。政府如果得不到民意支持，固然難以鼓勵市民參與環保工作，當面對社會的反對聲音時更難免捉襟見肘。所以，本人促請政府增撥資源加強環保教育，同時亦應檢討現行的環保宣傳教育工作，以確保資源的運用能合乎成本效益。

主席，環保工作並非單靠政府一己之力，亦須得到社會各界共同合作才能有成效。如何令市民提高環保意識，固然是環保教育的問題，但如何吸引工商界積極參與環境保護，也值得我們深思。

香港是資本主義社會，獲取利潤是工商界的基本原則，所以政府應設立適當的誘因機制，誘導工商界積極參與環保工作。“香港減少廢物計劃”與“液化石油氣的士試驗計劃”將會是我們環保工作的重頭戲。它們將關係到本港管理廢氣廢物工作的成敗，然而這兩項計劃看來並沒有足夠的誘因。

先說“香港減少廢物計劃”。要紓緩本港垃圾之患，除了減少廢物外，最重要的是把廢物回收再用，故回收行業的配合是必不可少的。本人認為，政府應在 3 方面幫助回收行業：

第一，作為最大的消費者，政府應帶頭採購再造產品，為業界創造良好的市場環境；

第二，政府應在回收再造科技上提供援助，引入新式機器，以低價賣予或租予再造商；並提供相應的技術支援，以提升回收再造產品的質素；及

第三，政府亦應提供財政援助，例如稅務優惠等。

如果沒有市場的需求、現代的技術及資金的投入，再造行業根本無法發展，屆時，本港雖然擁有很多好的回收系統，但回收的廢物仍要送往堆填區去。

另外，有關石油氣的士的計劃，依本人了解，這計劃是受到的士從業員歡迎的。但業界擔心政府會乘機增加石油氣的燃油稅，以及必須採用原廠車輛，這無疑增加了業界轉用石油氣作燃料的成本。致使一些業界人士望而卻步。因此，我們要求政府免收石油氣的燃油稅，以及設立基金以低息或免息貸款協助業界轉換車輛。

以上所說，目的是希望加快推行來年的工作。就長遠而言，政府應制訂一套周全的誘因機制，以發展及引入合乎經濟效益的環保科技。

主席，要改善本港的環境，應從長遠的規劃及政策層面着手，強調環境的可持續發展，只顧頭痛醫頭、腳痛醫腳的環保政策已不合時宜！行政長官在施政報告內表示，在策略性規劃和制訂政策時，必須符合環保的原則，並強調保護及改善環境。但實際上，政府在釐定新政策時卻顯出“重經濟、輕環保”的失衡現象。施政報告中與經濟建設有關的政策可謂巨細無遺，但與環保有關的其他行動卻乏善足陳！

本人無意否定經濟發展的重要性。但本人擔心，姍姍來遲的環保工作不能趕及一日千里的經濟發展。現時本港大型建屋計劃如箭在弦，相反的，原定 96 年出爐的自然保育政策，及二十一世紀持續發展的顧問研究工作卻相繼被延誤了。前者將留待 98 年才有所交代，後者則延遲至今年才能開展，而預計具體的政策也要到 2000 年才可出台。我們可見環保策略要趕上急速發展的經濟建設，則猶如追星趕月。

本人擔心，特區政府為了達到預期的建屋量，會加速破壞本港的環境。政府雖然承諾會有補救措施，但須明白預防勝於治療，在生態環境未破壞之前先作保護，是遠勝於事後補救的，而且部分生態資源一旦遭到破壞，便無法復原。從經濟角度來看，環保絕不是奢侈的花費，而是長綫的投資，先作好環保投資，必然遠較事後補救來得化算，不難想像，如果在十多年前便注意到堆填區的保養問題，現在便無須花費三億多元作維修保護了。

如果發展經濟的同時，我們又不斷破壞生態環境，最終香港只會淪為一個可能是經濟一流、環境九流的地方。今天，我們已經進入歷史的新紀元，香港已再不是借來的地方，借來的空間。特區既然能在經濟建設、福利教育等方面訂立高瞻遠矚的策略，同時，在環保工作上，政府也有能力、也必須在廣泛諮詢公眾後，制訂一套長遠、具體和進取的環保策略，以確保經濟發展與環境保護能達致相輔相承、互惠互利。

主席，改善環境質素，香港本身的努力固然重要。不過環保問題是無地域、無邊界之分，香港環境質素的改善在某程度上是要得到鄰近地區的配合，特別是珠江三角洲地區。

在 1989 年，粵港成立了“粵港環境保護聯絡小組”以處理兩地的環境污染問題。但當回顧小組多年的工作時，會發現小組的工作竟然真的停留於聯絡層面上，除了交換資料、交換心得及互訪活動外，實質的工作可謂寥寥可數；其中，大部分只是對污染問題進行研究、監察，對解決刻不容緩的跨區具體污染問題，簡直可以說是“隔靴搔癢”。

近年，污染的空氣隨風而來、東江水質每況愈下、珠江三角洲的污水隨水流而來，不斷威脅着米埔保護區的生態及中華白海豚的生存。粵港過往的合作，卻完全不能回應這些有關環境的問題，現在實在有必要檢討合作的機制及模式。

就機制組織來看，現時聯絡小組的官員層次太低，在開展環保工作時未有足夠權力“拍板定案”，令合作一波三折。所以應提升“粵港環境保護聯絡小組”的層次，以更高級的官員帶領，就兩地合作計劃“拍板定案”。另外，小組亦應設立“工作組”專門執行小組通過的決議，以免粵港合作停留於研究和監察層面。

除此以外，為了應付現在我們急切的具體工作，兩地政府應加強聯繫，例如：加密會期、加設常設組織；另外亦應進一步公開粵港合作的資料，增加工作的透明度，使學者、專家、工商界及社會各階層的人士，也能參與有關方面的工作，務求達致集思廣益的效果。主席，中港兩地在政治上雖然奉行“一國兩制”，但我們必須緊記，污染絕無“一國兩區”。

本人謹此陳辭，提出議案。

曹王敏賢議員動議的議案如下：

“鑑於近年香港的環境污染問題日趨嚴重，本會促請政府：

- (a) 採取有效的措施，確保各項環保工作免受延誤，以保障市民的健康；
- (b) 設立誘因機制以鼓勵發展及引入合乎經濟效益的環保科技；

- (c) 廣泛諮詢公眾，並盡快制訂長遠、具體和進取的環保策略，以確保經濟發展與環境保護之間能取得平衡；及
- (d) 加強粵港環境保護聯絡小組的功能和透明度，促進本港與內地在處理廢物、水質及空氣等跨區環境保護工作的合作。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：鑑於近年香港的環境污染問題日趨嚴重，本會促請政府：

- (a) 採取有效的措施，確保各項環保工作免受延誤，以保障市民的健康；
- (b) 設立誘因機制以鼓勵發展及引入合乎經濟效益的環保科技；
- (c) 廣泛諮詢公眾，並盡快制訂長遠、具體和進取的環保策略，以確保經濟發展與環境保護之間能取得平衡；及
- (d) 加強粵港環境保護聯絡小組的功能和透明度，促進本港與內地在處理廢物、水質及空氣等跨區環境保護工作的合作。

現在進行辯論，是否有議員想發言？何鍾泰議員。

何鍾泰議員：主席女士，隨着經濟的發展，香港市民對環保的意識及要求日益提高。政府亦因應這個需要，積極作出回應。最近，行政長官董建華先生在施政報告中，也有提及保護環境的工作。

其實，較早前環保處已升格為環保署，並且不斷增加該部門人手。該署積極展開環保工作，使本港市民對於環境質素更關注，普遍對環保工作的認識比以前加深不少，但與此同時，署方似乎將重點放在環保上，還未完全顧及經濟發展的需要。環保署曾將先進國家亦不一定容易達到的環保標準引入香港，但卻由於有些標準定得過高，以致在執行時往往遇上困難。

環境工作一般給人們兩個印象。第一，有人認為環保的工作與經濟發展是對立的。但這並不一定是絕對的。環保的工作是需要有足夠資源的配合；經濟發展落後不應是不注重環境改善的藉口。我們可以從一些發展中國家看到，經濟的落後亦嚴重妨礙環保的發展；反觀，着重環保的國家，一般都是較為先進的工業國家。這個現象並非巧合，主要的原因是，環境保護的成功

執行，必須有以下兩個先決條件：人民環保意識和政府的資源配合。其實，第一點亦需要大量的資源來培養，例如，教育及推廣等。

因此，我們一定要制訂一個進取但不妨礙經濟發展的策略。環保的工作應按本身經濟環境而制定，不應只採納最先進的標準，而是應按本身經濟發展而定；訂定了環境保護計劃後，必須積極推行，並肯定有足夠的資源加以支持。

環保給人的另一個印象，就是環保措施必定會為市民帶來較高的生活質素，但這有時又並非絕對的，舉例來說，在天橋上加上隔音牆或隔音板。無可否認，這些設施會減低天橋兩旁住宅的噪音，可是，它們亦會帶來新的問題；首先，隔音板阻擋了那些住宅的景觀，亦妨礙空氣流通，隔音板也會擴大上層住宅的噪音，將問題轉移到另一些人身上。因此在環保工作上，我們須客觀地考慮所有有關的因素，照顧各方面的利益。在另一個層次，我們必須注意一個非常重要的範疇，就是環保的工作不獨是我們本身的工作。因為地理的原因，本港與內地息息相關。我們的土地、水域以至空間都是相連的，我們的環境保護工作實在有必要與內地方面相互合作。正如先前所述，經濟進程與環保的意識有緊密的關係。內地的經濟進程與本港並不是一樣，在環境保護上，各有本身的考慮因素。只有透過港粵雙方的緊密合作和頻密的溝通，在互惠互利的基礎上，才可確保跨區的工作得以順利施行，提高兩地的環境條件。

主席女士，本人謹此陳辭，支持議案。

主席：陳財喜議員。

陳財喜議員：謝謝主席。香港污染的問題，我覺得已經到了一個十分危險和值得我們再正視的地步。我們的堆填區本來可以用上十多年，現在只消七、八年的光景便快滿溢了。

在空氣方面，數月前，我們的空氣污染指數有數天是高於 100 的。再看我們飲用的東江水，亦受到污染。當然，你可以說東江水並非我們處理的問題，應由中國處理，但須知道，原來很多香港人在大陸開設的工廠，正是造成東江水污染的重要原因之一。至於我們的中華白海豚，數目已是寥寥可數，但仍有不少白海豚無辜地送命於往返中港之間的渡船車葉下，我亦曾親眼目睹整個過程。

其實我想討論的，是董建華先生的施政報告。在 10 月初的施政報告，他所提的“愛護環境”的標題中，只有 6 點是關於環境保護的。至於他的重點，可見於以下的說話：“恕我直言，香港須要吸納傑出和有創意的人才，工商業才能蓬勃發展、經濟才能持續增長。假如我們不能提供舒適的生活環境，又怎能吸引和留住我們所渴求的人才？”從這句說話，我覺得我們的政府或董建華先生，其所謂環境保護的概念十分注重經濟，剛才亦有很多議員說，政府在經濟方面的考慮非常重，並不成比例。此外，我亦非常擔心米埔的問題。我們上星期已在此討論過所謂濕地的保護問題，亦投過反對票。我擔心將來我們的建屋計劃會否影響這一批濕地？會否影響我們的米埔？最近亦有傳聞，說會進一步擴大米埔的緩衝區。這是否一個訊息，表示我們將來的經濟發展和建屋發展，會與環境保護工作有直接的矛盾？

回看過去的工作報告，我覺得規劃環境地政局局長梁寶榮先生，在眾多局長當中，其工作成績表最為差勁。就以這一份工作進度報告來看，他有很多項工作都未達到目標，是過於忙碌？還是有其他更重要的事情要辦？我不明白他為何會這樣差勁。不過，我現在覺得在新的特區出現之後，應該用新的思維來重新考慮環境保護的問題。新的思維應該包括：第一，應確實告訴我們有關目標和達到目標的過程；第二，落實計劃的時間表；第三，所持的標準。是否說有這 3 種元素便行？我覺得亦非必然，最重要的是如何提高市民的意識，市民如何參與。我們的政府會否舉行環保的高峰會議，邀請香港的環保人士、中國的環保人士、香港工商界的朋友、學者、市民一齊參與？

在現階段，香港的環保工作應如何進一步進展？是否做了這麼多事情便足夠？我覺得我們還需要作一個比較長遠的規劃。現在，我們的祖國已有一個概念，就是“可持續發展”，這個概念已放在中國的國策內。環境的保護是我們重要的一環，可使我們有持續的發展。簡單來說，就是如何令我們的子孫後代不會因為我們破壞了環境而受害，這是最簡單不過的定義。不過，要弄清“可持續發展”的定義，政府可能要花 30 個月，現在好像正尋找顧問作出研究；就連這一個定義也要找顧問，並要研究 30 個月之久，其實用不着花那麼多時間，只要查詢中國的許多部門或專家，他們已可告知我們“可持續發展”的定義。中國方面亦有很多有關的文獻，可供香港政府索閱，我相信這一方面的參考是很重要的。

為何要談中國？剛才已有多位議員說得很清楚，我們的環境保護工作並非只着眼於香港，雖然在 97 年 7 月 1 日之前可以這樣看，但在 97 年 7 月 1 日之後，香港的環境保護工作一定要以整個地區來看。我們要顧及香港、中國，整個中國的發展，而不能獨善其身。我們不能單方面實行污水排放計劃，排放出去便不處理，這只會是將自己的問題交給中國處理，是完全行不

通的。我很希望香港和中國之間的環保合作能夠升格、層次提升，不單止是環境保護署署長羅先生出席有關會議，甚至乎在座的數位官員，包括梁先生在內，亦能出席會議；我亦很希望中港能夠將聯絡小組的規模提升，成立一個比較有系統的工作委員會，就中國和香港之間互相關注的環境污染問題作出討論，尋求長遠的解決辦法。

主席：王紹爾議員。

王紹爾議員：主席，可能是環境污染代價太難測定或以為環保並不重要，以致政府的決策者或經濟學家，往往漠視環境污染所造成損害而要付出的代價。但本人很高興看到行政長官董建華先生在首份施政報告中說：“若要百業欣欣向榮，我們在規劃和建設的過程中，必須時刻緊記改善環境這課題。”行政長官又說：“要提高生活質素，除了促進經濟增長外，改善環境同樣重要。”

過往港府的“所謂”環保計劃，正如曹王敏賢議員剛才所說，我們不難看到完全是一種“重經濟輕環保”的原則。現在特區政府，董建華先生，雖然仍然強調經濟發展是最重要的課題，但他亦同時認為，我們須從經濟入手確保香港的經濟具競爭力，環保和其他方面才有長遠的發展。顯然，在重視環保問題上已比前政府有所進步。

不過，本人認為，施政報告中環保所佔的篇幅較少，其中仍然沒有就環保問題作長遠規劃，即使提及環境保護，其目的也不外為了吸引一流人才留港發展及生活，可見特區政府並沒有將環保列為當前急務，只作為發展經濟的輔助。這點本人感到有些失望。

主席，現今在香港，無人否定經濟發展的重要性，但若在發展經濟的同時又不斷破壞生態環境，香港最終只會淪為一個一流經濟，但只有三流環保的地方。因此，我們必須在發展經濟與保護環境之間取得一個平衡點，明白經濟增長的代價包括污染和環境惡化的損失；紓緩交通堵塞不該只着重建橋築路，而疏忽空氣污染對附近居民的影響，另一方面，我們亦要在改善大型運輸系統和城市規劃上下很大決心；增加土地供應最廉宜快捷的方法絕非填海，而是加速舊區重建及檢討貨櫃碼頭發展計劃。以新加坡為例，他們在興建房屋的同時，會預留一片綠色地帶；本人也明白到香港地少人多，這點可能難於實行，但為了長遠設想，政府在進行大型規劃時便應更重視環保、重視綠化。

為確保香港持續繁榮至下一個世紀，我們的環境質素，必須能達致本港

進取及受過良好教育的市民，以及來自各地的眾多遊客的要求。

我們的經濟日益以服務性行業為主，而這個行業的進一步發展則依賴知識和智慧。具備以知識為基礎技能的人士的流動性很大，所以，如果香港的環境質素惡化到一個很嚴重的地步，他們可能會和家人離開香港，到一處他們認為較舒適的地方繼續生活。

此外，一些海外商人，可能會決定不在香港經營生意。旅遊業對本港的經濟日益重要，雖然目前旅遊業陷於低潮，但相信很快就會興旺，並且預計會強勁地增長至下一個世紀，不過，惡劣環境質素會使遊客來港旅遊的興趣大減。

環保不是花費，而是跟教育和技術開發一樣，是一項回報極高的長綫投資。正所謂“預防勝於治療”，在生態環境未破壞前先作保護，必遠勝於環境破壞後才來補救；從經濟角度看，先作環保投資的成本，亦必遠低於環境破壞後才作出補救的成本，不難想像，假如我們在十多年前便注意到堆填區的保養問題，現在我們也無須花費三億多元去作維修保養了。防患於未然永遠是最明智而又有成本效益的做法，環保方面亦應如此。

主席，我不大同意陳財喜議員剛才批評梁寶榮局長的表現為最差勁，但我同意陳議員說我們必須有新的思維，勇於進取。港進聯期望我們的政府朝着這個目標前進。

本人謹此陳辭，支持曹王敏賢的議案。謝謝。

主席：梁劉柔芬議員。

梁劉柔芬議員（譯文）：主席女士，我們均關注到香港本來已惡劣的環境問題日趨惡化。有人更將旅遊業的衰退歸咎於香港的環境。他們指稱遊客不想置身於本港繁忙交通排放出來的致癌塵埃。不過，請記着，這金錢上的損失只是因遊客須暫時吸入本港的空氣所致。長期居港的本地人一年三百六十五天都要被迫吸入同樣令人窒息的空氣，結果罹患種種其實可予避免的呼吸系統疾病，耗費數以億元計的醫療開支。事實上，我們有數據顯示，最近發現的呼吸系統疾病種類及個案數目均有所增加。此外，我們製造的固體廢物和污水量亦隨財富增加。其實，我們丟棄垃圾的同時亦灑掉金錢。

眾所周知，香港擁有3個世界級、高科技及極昂貴的廢物堆填區。儘管眾堆填區的大小及容量均已相當理想，但將會較預期提早填滿。倘能維持“東方香港”的美譽，空氣清新如藍天，而海洋亮麗晶瑩，人人得享舒適而合乎環保的家居及生活方式，實為人人的理想。



我們應怎樣做才能實現上述的理想？環境保護署已運用僅有的經驗盡力去做。不過，我相信大家應進一步研究甚麼是最實際的、甚麼是可做到的，而最重要的是，人人都做得到的措施。我們應減少製造廢物，使堆填區的壽命得以延長。我們應杯葛有損環境的產品，並盡量回收廢物，將空罐、玻璃樽、紙張及其他廢物循環再用。不過，最重要的是，我們必須加倍關注香港的環境問題；留心環境對健康、生活方式及將來的影響；注意保持食物鏈以及其與生態系統的關係、地球整體及人類生命的重要性。我們必須培育年青一代的創新精神，教導他們要對環境及最終對自己的將來負責。我們必須教導主婦一些實際辦法，使生活既具環保意識又可節省金錢。至於節省金錢方面，我們必須向老人家示範環保的生活習慣是可以省錢的。我們必須即時改變香港人的觀念，負起保護自己家園及環境的責任。

試擬想香港將來的環境會是怎樣？因為無論我們如何想像，理想均能實現。這有賴港人本身的活力、創意及智慧。讓政府積極誘發這股動力，帶領香港邁向廿一世紀，成為我們夢想的綠色城市。

主席女士，我謹此陳辭，支持曹王敏賢議員的議案。謝謝。

主席：葉國謙議員。

葉國謙議員：主席，相信大家每天起床之後扭開電視，除了關心社會動態外，更會關心當天的空氣污染指數；上班時候，我們亦可能會看到一輛一輛的垃圾車在運載垃圾往堆填區而在街上行走時，我們可能要掩着鼻忍受着汽車排出的廢氣，乘渡輪時又會看到海面上飄浮的垃圾及油污，而晚上回到家中可能亦要受交通噪音的滋擾。這些問題，使香港市民整天都不能擺脫各種不同形式的環境污染。在此情況下，試問我們又怎能享受到優質的生活？

主席，無可否認，近年政府對環境保護的工作確實比以往重視，並且投入了不少的資源，在 89 年公布的《對抗污染莫遲疑白皮書》內提出多項政策及措施，當中不少正在進行中，但亦有某些因工程進度受阻而延遲，或因技術上、政策上出現問題而未為社會所接受。無可否認，制訂若干措施以補救及避免類似情況再度出現是有必要的，不過民建聯認為更重要的，是必須正視現時“頭痛醫頭、腳痛醫腳”的環境政策，以爭論多年的中央焚化爐為例，政府原先建議只是供處理醫療的廢物，不過，當文件提上立法局時，被當時的財務委員會以未符合效益的理由否決。花費數以億元來興建焚化爐，但只作為處理醫療廢物之用，除了未顧及處理家居垃圾的問題外，更深一層是未探知焚化爐對日後處理廢物擔任何種角色。政府如此輕率、短視的決策，是只能治標而不治本的政策。

香港要面對廿一世紀的發展，政府有必要在整體政策上作出調整。現時許多先進國家都以“可持續發展”的概念，用以規劃未來，以達致各方面的平衡。可惜政府只在本年初，才就此概念進行研究，並且要到 2000 年或以後才能具體落實。在這段期間，政府在作出任何決策的過程中，我相信負責的官員在腦海中對“可持續發展”的概念必然是空白一片，故政府是否會就此問題作出適應、相應的措施，以配合香港的未來發展，是亟需考慮的一個重要課題。

主席，現時香港的環保政策過於被動，每每都是因應一個污染問題或一項工程才作出紓緩措施，並未主動改善環境的質素。民建聯認為政府應盡量擴展綠色空間，善用休憩地方及在道路兩旁多種綠色植物，在郊區一些重點保護區，如米埔、后海灣一帶更應投入資源，貫徹保護濕地的承諾，在眾多的措施裏，我覺得對市民進行環保教育和宣傳，是最重要的一環。由於現時環保教育只着重於讓一些民間環保團體舉辦，而政府只提供的一些財政上的支持，故多年來環保教育並不太成功。民建聯認為政府有必要針對環保教育而制訂一連串措施，例如將環保教育作為學校課程的一部分，在公眾層面透過傳媒多作環境保護的宣傳，同時更應鼓勵工商界多採用環保科技，包括對工商界提供一些優惠措施，例如可以提供額外稅項優惠等，鼓勵他們採取、接受環保的技術，透過全方位，及從各層次和各階層，推動市民環保意識及環境改善。

政府除了要致力做好本份外，亦要注意環境污染問題與鄰近地區的相互影響，故須與廣東省政府共同合作。過往由於是英國管治的時代，兩地未必能真正通力合作，故造成各自為政、欠缺效率的局面。現時香港已踏入特區年代，香港政府應突破以往的地域概念，與內地政府共同處理環境問題。現時已成立的“粵港環境保護聯絡小組”，只起着就資料交換及意見交流的功能，這不足以有效解決現時兩地共同面對的環境問題。故民建聯認為兩地政府有必要對環境政策作出高層次的合作，共同制訂雙方關注的政策，如就保護濕地、東江水質、兩地空氣污染等問題作出綜合和深入的研究；誠然，環保是一項漫長的工作，希望大家能共同努力。

主席，本人謹此陳辭，支持議案。

主席：莫應帆議員。

莫應帆議員：主席女士，我代表民協發言，支持曹王敏賢議員的議案。

在環保界有一個人所熟悉的觀念，就是“我們現在生活的空間和資源，

都向未來借用的”(borrowed from the future)。一個有良心的人，借了別人的東西也會好好珍惜，完整歸還，何況這東西是向我們的後代借來？中國人一向重視族群的延續和昌盛，不介意前人種樹後人收，但悲哀的是，我們正在“殺雞取卵”。

以下我只想集中討論曹王敏賢議員的議案裏的兩方面，就是設立誘因以鼓勵發展，引入合乎經濟效益的環保事業，和加強粵港環境保護聯絡小組的功能。

在香港要解決環保的問題，只是紙上談兵毫無用處。香港是一個商業社會，香港人都是商業頭腦發達的，要解決環保的問題，如果有商業誘因，人人都會主動去做，香港人只要知道有利可圖，又知道怎樣做，自然有人願意做。事實上，環保事業是當今世上最有潛質的行業。根據資料顯示，在公元 2000 年之前，將會有 2,000 億美元的生意額，單是亞洲區現時估計有總值 200 億美元的生意額，歐盟更特別為其公司設立一個“亞洲環保好”(Asia-EcoBest)基金來幫助他們打入亞洲區的工業市場，由此可見香港或亞洲區這市場的重要性。

我在此想談一談香港的環保工業。香港的環保工業現在只是在萌芽階段，舉例來說，資源回收工業在金港只有二百多間公司，96 年輸出總值只有 86 億港元，而物料再循環工業因為投資額大，現在只有一間再造紙公司和一間回收工業油再提煉公司，其他的都只是從事小規模的塑膠及溶劑回收工業等。

如在香港發展環保工業，必須具備兩項條件：一是技術，二是資金，兩者均須政府的扶助和支持。《基本法》第一一九條訂明，特區制訂的各種行業發展政策，都需要注意環境保護的考慮。由此可反映中港人士對環境保護的重視。

民協認為本港要推行環保工業政策，應該做到以下各點：

### 1. 增加資源調配

本港 97-98 年度的財政開支預算只有 10.8 億元，佔總支出的 3.3%，這數額實在太少，政府應該增加環境保護的資源分配，特別是條例執行、環保技術發展和綠色產品開發方面，均須大幅度的增加資源，才能應付社會的需要。

### 2. 提供技術支援

政府應該幫助本港的機構和公司達到國際標準的要求，才可進入國際市場，而這方面是需要政府協調本港各方面的資源，例如大學、科研機構、生產力促進會和其他官方組織等，集中力量“攻關”，解決問題、研究新產品，達到事半功倍的作用。

### 3. 直接資助本港的企業開拓環境保護工業

舉例來說，香港現在使用發泡膠的程度非常驚人。其實，北京、杭州和廣州都已經通過法例，禁止生產、經銷和使用一次性不可降解發泡膠餐具，雖然廣州市於 9 月 1 日通過了《廣州市禁止使用一次性不可降解發泡膠餐具規定》，不過因為技術問題要待明年 1 月 1 日才正式實行；但以香港來說，這些措施仍只屬紙上談兵，更遑論要立例。

香港生產力促進會於 11 月 17 日舉辦了一個“應用發泡膠作包裝材料之環保條例”的研討會，以研究本港這方面的問題，解決的方法有二，一是生產代用品，例如“紙漿模”的碗碟等；二是物料收集循環再做。

在香港建設一間這類工廠，只需 80 萬美元，政府大可引進有關技術、支援這類事業，設立特別貸款，稅務優惠和協助推銷產品，實是輕而易舉的，所以應該落實進行。

最後我想回應第二點，就是粵港環境保護聯絡小組的工作。

在加強“粵港環境保護聯絡小組”的工作方面：由於深圳和香港有唇亡齒寒的關係，一地污染，另一地也不能夠獨善其身，香港人將污染嚴重的工業搬往珠江三角洲流域，以為本港便不會被污染，但實際上污水仍流回香港，受害的仍然是我們。

雖然中港在 1990 年已成立了“粵港環境保護聯絡小組”，但每年只開會一次，開會次數和接觸的層面方面也不足夠，民協建議應擴充為一個協調委員會，像“中港基建協調委員會”一樣，協調兩地的環境保護、跨界污染、兩地的環保標準和條例上的差異等問題，特別要處理珠江三角洲的海水污染問題。

所以這小組應研究以下問題，包括：

1. 兩地環保法例的統一協調，以方便法例的執行；

2. 兩地大型基建方面對環保要求的限制的合作及協調；
3. 交換雙方的環保資料數據，合力進行環境監察；及
4. 鼓勵及安排非官方和學術交流。

主席，本人謹此陳辭，支持議案。

代理主席梁智鴻議員代為主持會議。

代理主席：莫議員，你的發言時限已到。蔡素玉議員。

**蔡素玉議員：**代理主席，香港的環保教育已推行了一段時間，環保意識亦逐漸植根於市民的心裏，清楚知道環保的意義和對人類的重要性，但要環保措施落實進行，仍有一定困難。要令市民已有的環保意識發揮效用，便須由政府設立一些誘因機制加以配合，令事半功倍。

在環境保護問題上，市民與政府最適宜用自願合作的形式進行。政府要在財政上和執行上給予支持。好像現時住宅的廢物回收率，比工業及商業的回收率少大約 40%。究其原因，是因為住宅的廢物種類多，住宅附近又沒有垃圾分類站，使很多可以循環再用的廢物，都未能回收。其實，政府在這個問題上只需出點力，便可以得到良好的效果，例如政府可以在各大屋苑屋邨設置垃圾分類站，方便市民將垃圾回收和處理。

同時，正如剛才曹議員所說，由於廢物再造業難於找尋地方設立工場，阻礙了他們的發展，故政府也應考慮撥地予廢物再造業，興建工場，以鼓勵這行業的發展。

另一方面，雖然現今香港的資訊科技尚算發達，但是在環保技術上卻處於一個落後的階段。難怪亦有人說過：“香港的經濟屬於第一世界，環境保護卻是第三世界”。因此，我也認為政府有需要大力引進環保科技。好像正試用的液化石油氣的士計劃，可以減少香港的空氣污染，就是一個很好的嘗試。本人亦贊成日後政府若真正改用石油氣的士時，不要徵收“燃油稅”，

加重的士的經營成本，以當作為政府鼓勵環保的一項實質的支持行動。

此外，不少歐美的國家已採用太陽能發電，如希臘已興建了一間全球最大的太陽能站，但香港在這方面卻仍未起步。再者，就連中國也成功引入“碳氫”(即石油氣)冰箱，但香港竟然仍然採用會導致“溫室效應”的 HFC 冰凍劑的冰箱，可見香港在環保技術上的落後。

代理主席，本人謹此陳辭，支持曹王敏賢議員的議案。

代理主席：吳清輝議員。

吳清輝議員：謝謝代理主席，首先我多謝曹王敏賢議員提出今天的議案，我覺得是很合時宜的。香港踏入新紀元（大家已說了很多遍），行政長官董建華先生在其首份施政報告中亦相當詳盡勾劃房屋、教育、老人福利、工業等的大方向。但環保部分只佔全部 156 段中的 6 段，的確比較弱。當然，我們可以說是“重量不重質”，但“質”的方面其實亦不見得精采。在這方面，我在 10 月 23 日的臨時立法會就施政報告的發言中亦說過。

代理主席，我們生活的地球，其土地和海洋的資源可以說是固定的。大家都知道資源是可以再生的，但再生的速度趕不上人口的增長和人類經濟活動的日益頻繁。因此，現在全世界都在討論剛才有些同事提及的“可持續發展”的概念。很多同事提到環保教育的重要，我覺得其中一環是必定要把“可持續發展”的概念，作為環保教育的一個十分重要的元素。

所謂“環保意識”，廣義來說其實是與“浪費意識”相對的。主席，我們今天生活在香港，物質比較豐富，但千萬不要忘記，浪費不是一個美德。所以我希望我們除了要“綠色”外，要從反對浪費的意識出發。在這方面，其實政府已做了一點工作，但程度上可以更為深入。

剛才有同事亦提到，我們生活的地球或天空都是大家共享的，所以環保是沒有區界、國界。我覺得在這方面，香港可以做得更多。首先，便是加強我們香港與廣東內地之間的關係，將資料的交換變成一個有力量、有“牙齒”的機制。

至於排污工程，我記得曾引起全港公眾嘩然的，是竟然把我們的污水排到別人的珠江口那處的事，我希望這種情況不會再發生。

跨區域的合作當然是環保的一個重要成分，但我覺得香港作為我們常常自稱的“國際大都會”，我們對國際的環保事業應有所承擔。香港應經常有

代表在有關的國際會議上替我們發言，參與討論整個世界環保工作的進展。

最後，我想談談比較微觀方面的環保。香港的環保工作涉及數方面。就環保工業而言，事實上多年前高等教育界已提倡設立一個組織，把香港未來的科技工業向 4 個方向發展：微電子、資訊科技、材料科學和環保工業。事實上環保工業本身亦是一項商業化行為，所以是一個誘因，假如我們推動環保工業，事實上不獨對我們本地有好處，也可帶動出口業等，對社會也有利。我希望在將來整個科技工業上，環保工業能成為該委員會考慮的一部分。

另一個比較微觀的方面，是有關香港政府很多部門要求的顧問服務，特別是環保署。我曾就此在不同場合作出批評，我認為很多顧問工作，最少前期的顧問工作，可由一些部門自己承擔。倘該等部門仍是信心不足，可由本地高等教育院校加以協助。例如不久前我們討論焚化爐的問題，我曾發言表示，如果只是簡單評估哪些才是最新的技術，是不須花費百多萬元聘請外顧問進行。我相信環保署的職員亦有能力做得到，如果沒有這方面的人才，環保署便應聘請有能力的職員擔任這類工作。倘一時間人手不足，亦可與高等院校合作進行。當然，我也明白有些工作是需要以合約形式聘請外來顧問進行的，這是十分常見。無論如何，如果該等部門能勇於承擔，主動進行一些前期的顧問工作，這樣，第一，便不會耽誤時間，第二，肯定可以替納稅人省回一些金錢。

代理主席，我覺得環保問題是滲透每一個角落的，所以的確應該提高整個社會對環保意識的重視。在此，我希望政府在環保方面能多做點工作。我們亦不是常常只抱着批評的態度，倘政府做得好，我們是會讚賞的。本人謹此陳辭，支持曹王敏賢議員的議案。

代理主席：鄭明訓議員。

鄭明訓議員（譯文）：代理主席，雖然我覺得本議案措辭略為冗贅，但對於促請政府秉持其決心解決本港的環境問題，我對這精神是毫不猶豫支持的。

平情、客觀而論，由於社會日益富裕而引發的種種環境問題，政府確曾努力解決，並且取得若干成就，這點是值得稱許的。這些成就包括：

- 1990 年制定規例，限制全港工業用燃料的硫磺含量，必須少於 0.5%；
- 擴大環境保護署在城市規劃方面的參與；例如，《香港規劃標準與

準則》現在增訂了專章，規定規劃新發展計劃時，必須最低限度符合特定的環境保護標準；

- 增定《環境影響評估條例》，規範有關事項；
- 為受噪音影響嚴重的課室裝置隔音設施，嚴格限制建築工程所發出的噪音；
- 頒行《保護臭氧層條例》；
- 為汽油引擎汽車所排放的廢氣訂定非常嚴格的標準，使汽車由原本每年 200 噸的鉛排放量降低至近乎零；
- 禽畜廢物問題已大致受到控制；最後，
- 成立環境及自然保育基金，以支持社會上提高公眾人士環保意識的活動。

對政府作出適切的嘉許後，我必須指出，政府在某些方面，實在應更先知先覺、採取更果斷的行動。有很多解決日益惡化的空氣污染及廢物處理問題的措施，須政府立即推行，不容再為官僚制度的繁文縟節阻撓延誤。以石油氣的士的試驗計劃為例，石油氣汽車在日本已經使用了二十多年，我們何須還要試驗 1 年？其實，用兩個月時間試驗那 30 輛的士，便足以獲得所有答案了。試驗 1 年後，我肯定政府還會說，尚需時間進行後勤基建，以配合汽車燃料的轉變，那又要多兩、三年的時間，到真的實行這計劃時，將會是四、五年後的事了。屆時，混合使用燃料與電力技術、屬於下一代科技的新汽車可能又已面世。倘若我們繼續猶豫不決，將要永遠設法追趕科技的進步，浪費納稅人金錢自不待言了。

我們須要政府果斷行事，決心解決污染問題，更要政府給予足夠的財政撥款以落實決定進行的各項措施。只要政府能公平地實行污染者自付的原則，私營公司及機構都應支持。

現在我們既然已完成減少廢物策略的主要研究，顧問亦提議了一個結合各項務求盡量避免產生廢物，並加強循環再用措施的策略，我們應該立刻行動。請不要再研究了，加快進行各試驗計劃。讓我們就做法 NIKE 那街知巷聞的宣傳口號：“只管做吧。”



我謹此陳辭，支持議案。

代理主席：蔡根培議員。

蔡根培議員：代理主席，社會經濟急速發展，人口增長，為我們環境保護帶來影響。管制空氣質素，減低噪音滋擾，減少廢物，妥善處理廢物，處理污水，改善水質等種種環境保護工作，確實令人關注。因此，採取有效措施，確保工作免受延誤，保障市民健康，是刻不容緩的事情。

### 一、管制空氣的質素

香港人煙稠密，汽車眾多，加上工業污染，導致空氣渾濁。對於工業所造成的工業污染，近年由於大多數工廠北移及政府實施空氣管制的條例下，已有所改善。但是最明顯、最嚴重的空氣污染是來自汽車排出的廢氣，不同車輛使用不同燃料所發出的廢氣也有分別，而以柴油車所排放的懸浮粒子為甚。政府目前鼓勵的士試行以石油氣這種污染程度較低的燃料代替柴油，可謂“遲到好過無到”，希望此計劃順利施行，並推廣到其他車輛。這計劃的重點，是必須有足夠的石油氣加油站設施和確保操作安全。本人要求政府定期檢討車輛燃料技術的最新發展，並制訂更創新、更有效的政策。

### 二、減低噪音的影響

政府已逐步禁止在樓宇密集區內使用發出噪音的柴油打樁機及蒸氣機，進行打樁工作，並推廣使用產生較少噪音的液壓打樁機，噪音影響有所改善。但對於特區政府未來的加速興建房屋計劃工程，勢必增加建築噪音的滋擾，故此政府必須平衡兩者矛盾，妥善處理。

### 三、污水處理

本港的污水渠系統及污水處理系統，未能與人口和新發展區的劇增相配合。長久以來，本港污水未經處理便排入鄰近水域，公共污水渠系統所收集到的廢水有八成也只經過最簡單的隔篩砂礫處理，便排入香港水域，結果引致本港水域的水質日益惡化，這對市民健康及海洋生態環境產生十分不良的影響。為此，政府提出的策略性排污計劃是值得支持的。根據這個計劃，第一階段是建立污水收集及處理系統，把來自九龍由荃灣至將軍澳之間及港島東北由柴灣至筲箕灣之間的所有污水，經過一個深藏的隧道系統輸往昂船洲，由該處污水處理經過初級化學處理後，把污水通過中期排放管排出維多利亞港西面。可是這個原定本年中前開始啟用的計劃，由於深濬污水隧道建築工程延誤，估計最快要到 98 年年底才能完成。這項工程的延誤，直接影

響海港的污染程度，令本港水質進一步受污染。至於第二階段是建立排放管系統，把昂船洲處理後的污水經排放管排放往香港以南的水域。由於這是一項龐大工程，影響深遠，政府應鄭重做好環境評估，也須與內地有關部門磋商，制訂一個妥善的方案，及早落實此計劃。

#### 四、廢物處理

如何以安全有效和符合環境標準的方式處理廢物，確是一個難題。本港每天製造數以萬噸計的工廠及家居廢物，而廢物量的升幅，正大幅增長，正如我們不採取行動抑制廢物增長，到 2012 年，堆填區的空間將不敷應用。由於本港土地供應有限，要另闢新堆填區是比較困難，現時處理廢物的方式是先將廢物運到轉運站處理及壓縮，再運往堆填區，但這並不是最有效、最清潔處理廢物的方式，而且還有不少後遺症。本人認為更可取的廢料處理方式和方法是使用能源回收焚化爐。這方法可把 80% 的城市廢物以高溫焚化後，令廢物量減少達 90%，然後才運往堆填區。這樣可大大減少廢物的體積，以盡量延長堆填區的使用期。這種高科技的技術可以符合最嚴格的廢氣排放標準，希望政府能盡快完成此項可行性計劃，並予以落實。

醫療廢物的處理亦不容忽視。現時醫管局轄下醫院的焚化爐全為不合格的舊式醫療廢物焚化爐。目前環保傾向於把位於青衣的化學廢物處理中心現有的焚化爐兼作處理全港醫療廢物，這個可行性要小心研究，因為該中心原來的設計並非用作處理醫療廢物，在技術上是否可行固然要考慮，對鄰近居民是否構成環境污染及運輸風險等，也應詳加研究。

代理主席，本人謹此陳辭，支持議案。

代理主席：劉江華議員。

劉江華議員：代理主席，我支持曹王敏賢議員今天提出的議案。特別是第一項意見，即採取有效措施確保各項環保工作免受延誤，以保障市民的健康。我認為這是非常重要的。

我加入臨時立法會後，參加了環境事務委員會。經過數次會議後，我比較關注的是，政府的執行部門，即環境保護署（“環保署”），現時的工作是否有成效，以及該署是否積極進行有關的工作。從這兩方面來說，我覺得有某些問題是值得提出來參考。

對市民來說，有關環保方面的數據對他們是沒有意義的。市民關心的是在得出這些數據和進行了這些環保工作後，對他們的健康是否有保障呢？這對他們是最重要的。在審計署署長的報告書內，有 55 頁是提及監測及管制空氣污染的問題，正好及時回應我們今天的議案。審計署在報告內對環保署作了一個非常精采的監測，其中有一點清楚提及現在空氣污染的水平究竟是怎樣，政府能否處理這個水平的空氣污染，以及每天公告給市民的空氣染污指標是否準確。這 55 頁的報告可以把以上問題全部顯示出來。

報告書內清楚說明政府花了 1.6 億元進行空氣污染研究，但結果是令人失望，這是審計署的結論。有數方面是值得提出來的，第一，香港現在所採用的空氣污染指標，與世界衛生組織的指標是不盡相同。如把香港的空氣污染指數與世界標準作一比較，香港的空氣污染程度是最為嚴重。我引述報告書內第二百零八頁其中的一段說：以可吸入懸浮粒子含量來說，與其他國家比較，香港在新加坡、洛杉磯、芝加哥及紐約等城市中問題最為嚴重。香港的二氧化氮問題較新加坡嚴重，亦已超過世界衛生組織及英國以健康為本而定立的空氣質素標準，受污染的空氣是會影響市民健康。以上是局方第一個須回應的問題，即為何政府花了這麼多金錢，仍未能使空氣符合世界標準。香港環保署所謂的空氣污染指數良好，在國際水平上原來是屬惡劣，政府怎能告訴市民說所花的公帑是物有所值呢？

第二，審計署又發覺原來現時的預布系統是不準確的。環保署每天所進行的空氣測試，在下午 2 時 30 分便會截止，因此，市民每天由環保署方面得知的空氣指數，是前一天下午 2 時 30 分之前的指數，這是有問題的。另外，審計署還指出，環保署每逢星期一或公眾假期公布給市民的空氣質素指標，準確度只有 55%，在隨後的假期期間，環保署是沒有職員進行空氣測試的。這是否一個有效的方法？我只可對市民說，他們每逢星期一所得知的空氣預測，根本上只可以相信一半，因為政府的準確度只得一半。

第三，我亦是非常關注的，是汽車排出的廢氣。報告內有一項調查，說明噴黑煙的汽車每年都要作檢查，但其中有很多漏洞，車主都走“法律罅”，他們可能把某些部分改裝，過了關後便又繼續噴出黑煙。從其中的一個列表可以看到，1992 年多次被檢舉的汽車是 23%，到了 1996 年仍然沒有減少，反而增加至 26.8%，在這方面，我認為環保署須就他們現時正在採取甚麼積極措施作出回應。

最後一點我認為大家應關心的，是有關檢舉的問題。全港的檢舉員人數超過 1 000 人，數字方面是非常理想，但工作表現不積極的，即每年可能只檢舉 1 次的檢舉員，人數接近四成。我今天從審計署報告書內提出這麼多的數字或數據，都是希望能有充足證據，顯示政府的有關執行部門，在成效

方面究竟是否有下工夫；否則，公眾便會認為政府所公布的事情並不準確，最終都不能保障市民的健康。我認為局長在這方面須作出回應。

另外，有關環保署的進取程度，在經過環境事務委員會數次會議後，我認為環保署在廢物處理、濕地、隔音屏障等問題方面都是過於保守，亦沒有全面的規劃。我希望藉着今天的辯題，能令局長重視兩件事，第一是實效，第二是進取。

最後，我呼籲局長回應我在就施政報告進行的辯論內所提出有關東江水的水質問題，究竟香港政府現時是否有與內地有關部門進行直接磋商，保障香港市民的食水衛生呢？我認為局長須就此作出回應。

代理主席，我支持議案。謝謝。

代理主席：羅叔清議員。

羅叔清議員：代理主席，香港社會經濟發達，但空氣、水質、噪音及廢物等環境污染問題卻日趨嚴重；除了我們生活環境惡劣外，更禍及我們的下一代。很多民間環保組織多年來致力宣傳保護環境的重要和研究解決的方案，但政府只把工作重點放在經濟發展和房屋、老人福利及教育等民生問題上，對環保工作一直不大支持，很多環保工作都遲遲不能實現，如興建中央焚化爐、污水收集計劃、堆填區收費計劃等。本人認為政府應更主動及投入更多資源，解決環境污染問題；在市民的健康上作長遠投資，為香港市民締造一個清潔舒適的環境。

在眾多環境污染問題上，廢物問題和污水問題是較為嚴重和影響較深遠的。現時，香港的廢物一般是運往堆填區堆填。在堆填區方面，以現時本港廢物量的增加情況而言，現在的3個堆填區將會在2012年堆滿。我們不得不及早推行補救辦法解決。以堆填方法處理廢物，從長遠而言，有不少後遺症。至於處理醫療廢物方面，雖然醫院管理局屬下一些醫院也有焚化爐的設備，但均已落伍，不能有效地處理醫療廢物，而且現時也沒有一個焚化爐能符合《空氣污染管制條例》規定的標準。

由於香港是一個以經濟為主導的社會，若要大眾在毫無利益的情況下推行環保工作，往往會受到阻礙，甚至失敗，就如“污水處理基金”和“堆填

區收費計劃”那樣無疾而終。再者，香港市民環保意識薄弱，又只注重個人方便，製造出來的廢物越來越多，推行全民環保計劃也就越見困難。所謂“預防勝於治療”，我們應從“減少廢物、避免產生廢物及廢物回收”數方面入手，再配合一些誘因機制，鼓勵私營機構及市民大眾進行合乎經濟利益的環保工作。

要減少廢物，首先要努力減少使用“即用即棄”的物件，其次便是要市民培養“保護環境，人人有責”的公民道德責任感，以及明白“污染者自付”這個原則並不是一種懲罰，而是一種負責任的表現，教育市民須對製造廢物承擔責任，以及解決自己所產生的廢物。

香港寸金尺土，居住地方非常狹窄，很難有足夠空間收集及分類廢物；加上住宅廢物種類混雜，在回收前已受污染，導致住宅廢物回收率只有8%。有見及此，政府可考慮於低密度的住宅區設置垃圾分類站及規定新住宅樓宇設立垃圾分類站，以期可發揮垃圾分類的效果，方便回收。政府亦應資助廢物回收及再循環工業，例如低息貸款給有關企業，引入外國新式廢物再造技術及設備，彈性處理再造商的發牌程序，務使這些企業有利可圖，鼓勵私人企業投資發展這些工業。與此同時，亦應修訂現行法例，堵塞目前法例的漏洞，有效管制廢物進出口及轉口，令香港不會成為洋垃圾的集散地，避免再次發生前陣子澳洲有毒電腦廢料及美國家居廢料滯留本港的事件。

填海工程及大型基建雖然增加了土地供應量和促進經濟發展，但同時亦帶來無可補償的水質污染問題，以及破壞了港灣海洋生態環境，對本港漁業造成影響，使本港水域漁獲的數量和質量下降。漁民因此須越洋捕魚，導致成本增加，市民大眾也只好吃貴魚，或吃受污染的海產，繼而影響健康。政府應正視港灣海洋生態的保育工作，改善本港水域的水質，挽救本港的近岸捕漁業及養魚業。

污染是不分界限的。隨着港粵兩地經濟活動日益頻繁，兩地跨境污染更趨惡化。目前，兩地雖設有環境保護聯絡小組，可惜迄今真的僅止於“聯絡”階段，對監管及改善跨境污染，便沒有甚麼聯合工作。當前急務是處理后海灣的污水及改善東江水的水質，尤以後者為然。我們已飲用了三十多年東江水；隨着東江沿岸人口增加，工廠、農業和工業污染，水質已大不如前。特區政府必須立即與廣東省政府商討如何解決及改善東江水的污染情況，嚴格執行保護江水的法規，加強推廣意識教育，保護東江水水質。

對政府來說，投資於環保工作，可能並非一門賺錢的生意，但對改善廣大市民的健康及市民的生活質素而言，這肯定是一項有利的長遠投資。

代理主席，本人謹此陳辭，支持議案。

代理主席：規劃環境地政局局長。

規劃環境地政局局長：代理主席，我首先要多謝曹王敏賢議員和剛才參與辯論的各位議員就有關香港環境問題的議案發表的意見。我剛才聽議員的發言，其實今天並非辯論，為甚麼呢？因為大部分議員提出的意見，甚至乎是議案的原文，根本就是我們一向希望達致的工作目標，也是政府的政策之一，而議員本身也沒有辯論，大家都只是提出意見，而其中絕大部分的意見，根本是政府希望能夠達到的目標，有些甚至已經成為政府的工作方針。所以認真來說，對於議案中提出的(a)、(b)、(c)、(d)4點，政府是完全沒有異議，而且認為是可以支持和可以接受的。我很高興今天臨立會能有一個綠色的辯論或綠色的討論，也特別注意到曹王敏賢議員所穿衣服的顏色很配合今天的議題。

我很希望立法會能進行多些這一類的討論和辯論，根據議員剛才提出的意見的精神，支持政府在環境方面所推行的工作，這對於我們將來的成就，一定會有很大幫助。我很高興看見現時臨立會議員出席環境小組會議的人數，比前立法局議員出席環境小組會議的人數為多。我也很高興看見議員對這方面問題表示關注和發表意見，亦可以很肯定地說，政府是會注意他們提出的意見，將來定會竭盡所能，保護香港環境質素，以及進一步推行我們的工作。

行政長官在施政報告內說過，而議員剛才亦曾提過，要提高我們的生活質素，除了促進經濟增長外，改善環境亦同樣重要。不過，我對議案有一個疑問，便是在議案的開場白中，說到“近年香港的環境污染問題日趨嚴重”。我不能完全同意這個說法，很多議員根本忘記了政府在過往 8 至 10 年所做的工作。

政府在環境保護工作的起步點是在 1989 年，當年我們發表了環境污染白皮書。我不相信現在有議員會很清楚地記得 1989 年時香港的環境狀況如何，因為我們已經做了改善工作，大家已將之當為一部分而已。但如果由我們在 1989 年開始起步，做一些環境保護工作計算，與目前的情況比較，然後衡量數據，我希望議員可以得出一個客觀的結論，那便是政府在這方面實際上是下了很多功夫。

剛才鄭明訓員曾經提及少許，我不期望他會全部記得，但最少我們不是面對一個設立了白皮書但卻是甚麼也做不到，令環境越來越差的情況，此

外，亦有很多數據和事實支持政府這方面的成就。當然，白皮書中列舉了很多工作，如果議員細心比較的話，可以發現到目前為止，政府已經達到了白皮書所制訂的目標或工作項目的 98%。換句話說，我們其實已經超前完成了大部分的工作。

市民或議員對於保護環境和環境質素的要求和期望是越來越高；對政府來說，這是一件好事，因為越多市民關注，才能培養更多市民參與，加強投入感。有了這個基礎，將來在推行有關環境工作的措施或法例時，希望能夠得到更多議員和市民支持。最重要的，始終是市民的參與。

剛才有議員提到，為甚麼在施政承諾方面，環境保護的表現最差。其實那只是一個百分比的差別，希望議員能以客觀的眼光來比較。我曾就此解釋過，因此不想在這裏再解釋一次，但我要明確指出一點，就是我們在施政報告承諾中，究竟有甚麼工作是不能如期達成的。其中有幾項較為重要的，例如策略性污水排污計劃，是因為承建商工程延誤而產生；第二，我們希望在香港設立低輻射放射密度儲藏庫，但除了一份“開天殺價”的標外，卻是沒有其他人投標；第三，各項的環保收費均被立法局否決了；第四，政府希望興建中央焚化爐，但因為遭將來要繳費的使用者或其他利益集團反對，致令政府要撤回再考慮；最後，我們亦有一些環保法例，但因為要向有關人士或行業進行更多諮詢而使我們過了呈交法例的限期。這樣來說，如果要政府負上全部不能依期達致目標的責任，我覺得這個指控是不公平的。因此，希望議員可以詳細考慮。在我負責進行環境工作的任內，當然希望實現所有承諾，也希望能像鄭明訓議員剛才所引述的廣告般，“想做就去做”、“應做就去做”。要能達致承諾，惟有靠市民和議員毫無保留的支持。我們在做環境工作時能否摒除政治考慮和各個利益方面的考慮，純粹只是以香港的環境為大前提，同心協力來進行，我希望在這方面能夠得到議員的支持。

舉例來說，過往多年，政府遷徙受污染的行業，為他們提供新地點繼續經營；搬遷機場，改善現在居住在航道下的居民的生活質素；關閉焚化爐；引進一連串汽車用的汽油或柴油含量；以及即時進行的石油氣的士試驗計劃。這一連串的工作，我們都能如期完成，讓香港市民的環境得到改善。

在經濟方面，議案內提到我們應設立一個誘因機制，鼓勵發展及引入合乎經濟效益的環保科技。在這方面，我們贊成採用有效的經濟措施以達致環保目標。事實上，政府一向都希望所制訂的政策能兼具規管和有效經濟措施的長處。

我們亦進行了一些這方面的工作，例如在新建的商業和酒店大廈制訂了整體熱傳移值的大廈能源工作守則，這項工作已推行超過 1 年；我們亦制訂

了照明系統設計和空氣調節系統裝置的工作守則，將會在 1998 年推行。我們也會為更多電器產品推行能源效益標籤計劃，也要求兩間電力公司推行用量需求管理計劃，減少電力消耗。我們的政策，始終是要在不妨礙經濟增長和不會令公眾對提高本港生活水平的期望落空的情況下，促進能源效益和節省能源。

剛才有議員提到有關廢物的問題。政府其實是首先提出應盡量減少廢物、廢物回收和循環再用的課題。我很高興議員剛才提出的意見，其實是回應了政府很多的建議，希望將來在我們提出減少廢物的工作計劃時，能得到議員全面支持。在我們提出計劃時，會鼓勵個別公司、每一間公司、部分有關的公司參與這項行動，採取避免產生廢物的措施，以符合減少廢物的目標。我們亦會考慮一連串措施，例如提供土地或利便新建的大廈可以有空間處理廢物，鼓勵廢物循環再用的工作，亦向參與生產者負責計劃的製造商和進口商提供技術協助，以便管理他們產生的廢物。我亦計劃在社會各階層設立專責小組，統籌減少廢物的工作。

剛才議員提到政府應該在採購甚至技術方面提供協助，鼓勵推行廢物回收或再造的工業。這裏其實還有一些實際的問題：第一，在國際自由貿易方面來說，政府很難想出一個兩全其美的方法，指定政府應該採購何種貨物、准許甚麼貨物入口、特別幫助某種行業或工業，而不會觸犯國際貿易組織協議。此外，鼓勵廢物回收和再造是好的，但回收再造的產品可以用來做甚麼呢？我在外國曾參觀一些廢物回收的公司，他們回收的紙、罐、玻璃等沒有銷路，於是製造了一個巨型的廢物儲藏庫。因此，如果有前綫的回收原料但沒有後期推銷的門路，這項工作便會有一個很大的障礙。目前，香港在這方面並沒有一個龐大的市場。香港家居廢物的回數率大約是 8%，在工商業方面，特別是商界，回收率接近 50%。很多回收後可以再用的廢物，都會運往外國加工，這是一個獲准的廢物循環工業。如果在香港進行這項工業，便要考慮到製成品是會用於何處，否則只會製造出一個很大的倉庫，儲存回收的廢紙、廢罐、廢玻璃。

另一方面，政府亦希望制訂和推行不同類型的計劃，就各種廢物的處理和處置設施收取費用。這些以環保為本的措施，其實已經投入服務，或正在籌備之中。這些計劃或收費，全部是應用了污染者自付的原則。在目前來說，正如我剛才提過，1989 年發表了環境保護白皮書，我們每兩年便會就白皮書進行工作進度檢討，而我們現正籌劃第四次檢討，考慮是否可以利用經濟方法，通過收費制度，促使市民減少污染或保護可消耗的資源。我們希望這些方法可使污染者對保護環境作出承擔、鼓勵持續的環保行為、確保通過市場機制公平分配資源、促使生產商減低排放污染物的水平，以及帶來經濟裨益，長遠來說，更可對科技發展帶來正面影響。我們亦會就這個檢討，



釐定和檢討二十一世紀本港各項策略性環保措施，希望為將來的工作奠定基礎。我們會首先徵詢各主要有關人士的意見，然後希望在明年公布檢討結果。

剛才議員提到很多關於可持續性發展的需要，質疑政府為何要進行這項研究。我倒想問一問，究竟在座有多少位議員明白甚麼是可持續性發展？在香港的情況下如何可將之形容？有議員提到，中國已經有這項發展，我們能否全然依效呢？我想再問，究竟有沒有人看過中國的可持續性發展的政策，或者是二十一世紀的議程，那其中究竟有多少是能夠在香港這情況下使用？目前，每個國家仍然在摸索他們適用的二十一世紀議程，以及可持續發展的綱領。香港的發展情況跟內地不同，全然仿效是不可能的，大家亦清楚知道我們要就將來的需要和發展模式，訂定將來所走的路。所以，我們現在須藉着進行這個研究，制訂機制和指標，衡量將來是否可走可持續發展的道路，以及看看可持續發展的政策在香港應如何發展，怎樣使所制訂的政策，例如交通、社會福利、房屋政策等，可走向可持續發展的道路。

剛才有議員提到為甚麼我們只注重經濟發展，在施政報告內這一項是佔了很大的篇幅。其實在質方面，如果經濟發展能夠融合可持續發展的概念，將來根本無須設環境問題這章節，因為每項政策本身已有其能夠衡量的可持續性發展的環境保護指標。

因此，政府在制訂這項政策時，是單方面行事，雖然我曾說過“應做就去做”，但在推行上必須得到香港 650 萬市民支持和參與。因此，在進行制訂工作時，正如議案所說，一定要擴大諮詢公眾這個環節。我們預期在 1998 年初會大規模諮詢市民對可持續性發展及初步模式的觀點和意見。另外，在制訂的工作將近完成之前，我們會就最後的建議，再作一次更全面的公眾諮詢。

議員剛才亦有提到我們應該加強粵港環境保護聯絡小組的代表性或工作。在該聯絡小組中，我是香港區的代表，廣東省方面則是由廣東省政府的環境保護局局長為代表。我們是港粵兩地進行環保工作的最高層次代表，有些議員以為環境保護署署長是香港的代理，其實是錯的。但是提升工作層面、增加工作內容、設立決定性的機制是需要兩方面共同進行的，不是香港特別行政區政府單方面可以決定的，現在是牽涉到兩方面共同體的工作。所以，我們只是可以聽取議員的意見，我們其實是渴望把工作推快、把工作決定權提升，但這是需要兩方面的政府共同同意才能進行。我們希望將來能夠討論這個問題。不過，剛才議員提到多年來都只是停留在聯絡的階段，其實這並不準確。我們其實已作出了一些較長期的決定，但因為需要兩方面的政府共同參與，所以要過一段時間才能達致成果。舉例來說，我們已經決定把

后海灣指定為香港和廣東省兩方面都需要採取自然保育行動的重點，這已限制了兩方面的政府和其他機構在后海灣可以進行的活動；我們亦已決定為大鵬灣進行環境保護研究，成立一個工作小組保護中華白海豚；成立一個工作小組研究珠江三角洲的空氣質素，以及檢討或回顧以前有關的研究結果；我們還決定就有關跨境運輸廢物，加強資料和監察制度。

我同意議員所說保護環境是沒有界限的，所以我們希望將來有更多機會和在更高層次，與內地加強合作，達致保護區內環境的共同目標。我們希望在完成后海灣和大鵬灣的行動計劃後，可以盡快推行。我們在這兩方面亦加強了協助內地進行有關環境保護的工作。有關策略性污水排污處理將來的跟進工作，我們已決定交由香港協助內地大型基建調協委員會成立專責小組，繼續跟進。此外，我們亦會就危險及受污染廢物的跨境運輸問題，與內地建立緊密接觸，將來也會進行監察。

議員在議案中提及我們應該增加透明度，所以，這個小組會盡量增加透明度。從去年開始，我們已經向立法局的環境委員會匯報每次開會的工作成果和討論結果，我們亦已就每次的會議結果發放新聞公布，我們將來會繼續進行這兩項工作。因此，將來的結果如何，我們會向臨時立法會報告，希望得到議員的反應，使將來的工作能更進一步。

代理主席，很抱歉我的回應很長，但由於剛才有議員提出了幾點，我想在此作一個簡短的回應。議員提出在環保方面應進行公共教育的工作。對於他們的意見，我有數點須作澄清，以免造成誤解。換句話說，我希望首先在這裏推行公共教育的工作。

為甚麼要花數億元改善堆填區？我們是不想花這些金錢的，但是目前堆填區的科技和設備，全是二、三十年前開始使用的，當時根本沒有科技可使堆填區在使用之後不產生環境問題，即使是有，也只是很初步的科技。因此，我們現在才會須動用一筆金錢進行善後工作。我們 3 個新的策略性堆填區的預測壽命，不是從十多年減至七、八年，而是 30 年，但現在卻礙於種種因素而減至十五、六年。所以，議員提出的數字並不準確。

剛才陳財喜議員提到曾經在船上看到海豚被螺旋槳打死，我希望陳議員當時並非乘坐安裝了螺旋槳的船出海看這情景，因為有很多人乘坐裝有螺旋槳的船去看海豚，以致有時候會因而令海豚受傷。

又有議員提到為甚麼我們不能限制香港使用“發泡膠”。第一，香港本身並沒有製造“發泡膠”，全部都是進口的；如果政府立例不准進口“發泡

膠”，那麼我們便要考慮這樣做是否違反了國際貿易組織的協議。第二，有關代用品的研究還未成熟；內地正在試驗中，他們承認是不知道代用品的成效，而成本方面亦是較“發泡膠”為高，以飯盒為例，價錢是超出三分之一至四分之一。因此，市民是否應考慮生產成本呢？內地未能決定整體的成效，也不知道是否須強制性推行。如果香港強制性推行，但又沒有供應容器的製造商，我們如何是好？所以，我們須參考別人的經驗，才能單方面提出限制使用。

此外，有議員提出我們可把環境研究、前期研究交由高等學府進行。這是我們一向的想法，但高等學府參與我們顧問研究的工作，亦須經過投標的手續，我們不能指定某間學府進行。有些學府已經有為政府進行顧問工作，但有時候他們的投標價比商業機構更高。在公平原則之下，我們是很難把合約批予某些學府。

最後，劉江華議員把審計署署長的報告讀出，作為演辭，多謝他提醒我們今天發表了這份報告。但我希望也就數點作出回應。首先，審計署署長提出的所有建議，環保署在數年前其實已經開始進行回顧檢討工作。環保署其實已在蘊釀那些建議，審計署的報告把建議照抄下來，作為自己的建議。環保署不滿意現行的制度，所以在數年前便已開始檢討。大家都知道，隨着社會環境變遷，我們須提升工作和空氣指標的質素。關於可吸入懸浮粒子的問題，政府從沒有對市民隱瞞事實，我們在立法局和公開場合，曾經無數次提醒市民，可吸入懸浮粒子是目前最嚴重的問題，我們一向都非常關注，但解決又是另一件事。

至於怎樣衡量空氣質素指標，以及為甚麼我們仍採用一個那麼落後的標準，世界衛生組織根本只是在最近才檢討和提高這個標準。環保署在兩年前已經知道，所以已經成立一個工作小組，專責檢討香港的空氣質素指標，但在小組作出報告之前，便已為人所針對。

關於空氣污染質素的推算是否準確，大部分的推算都是準確的，但很多時候，推算還推算，最大的問題是，輸入電腦的數據和當天大氣情況的變更，是不能百分之百推算準確的，外地的情況也是一樣。審計署署長的報告內並沒有提及外國的經驗。環保署已經察覺問題所在，亦已作出特別安排，在每天早上再檢討前天的推算，若有改變，希望在當天能作出更正。

代理主席，對不起，我實在說得很長。我想重申一句，多謝各位議員提出的意見，我支持議案中提出的(a)、(b)、(c)、(d)4點，希望在這個基礎上，政府將來向臨時立法會提交有關環境保護方面的工作時，議員會本着同樣的精神，予以支持。謝謝代理主席。

主席恢復主持會議。

主席：曹王敏賢議員，你還有 2 分 35 秒發言答辯。

曹王敏賢議員：謝謝主席。首先我很感謝 12 位議員先後發言支持本人的議案。大家的發言，對於改善本港的環境質素，我想一定是有幫助的，亦顯示了本會對環境問題的關注。局長所作的詳細回應，讓我很高興知道，我所提出的議案，正是政府有關部門努力的目標。剛才局長把我們現在的環境質素與 89 年作了比較，但我相信我們大部分的議員都覺得我們環境質素的改善，追不上我們的經濟發展，也就是很多位同事所說，我們各方面的環境問題與經濟的發展，在平衡方面似乎是值得斟酌。

至於環保方面的承諾，剛才局長解釋了因工程延誤和投標價高，導致成本高漲和不可如期完成。本人覺得這似乎反映出我們最初的計劃不夠周詳，以及顧問報告不夠水準才會產生這樣的問題。

局長剛才也說了再造產品的市場。這些再造產品的市場，在香港及許多社會也許暫時仍未很流利，但我在此更希望政府能起一個帶頭作用，譬如政府內文件眾多，可否盡量利用再造紙呢？這亦是涉及環保的宣傳及教育問題。

我的發言時間剩下不多，我很希望政府能夠積極回應我們今次這個議案的首 3 項建議，亦希望政府盡快加強粵港在環保方面的協調和合作，本着互惠互利的原則，盡快制訂具體合作計劃，為整個珠江三角洲的環保建設作出承諾，令我們東方之珠的美譽可以留着碧海藍天、青山綠水，使整個珠江三角洲可以真正踏上可持續發展的康莊大道。

主席，謝謝。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：曹王敏賢議員動議的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成議案的請說“贊成”。

（議員回應）

主席：反對的請說“反對”。

(沒有議員回應)

主席：我認為贊成的佔多數。我宣布議案獲得通過。

主席：第二項議案：巴士加價。張漢忠議員。

## 巴士加價

張漢忠議員：主席，我動議通過載列於議程內的議案。

主席女士，作為一個消費者，香港市民在使用各項交通工具時，表面上好像是有很多選擇，例如可以選擇乘搭火車、的士、公共小巴或巴士，但對於是否選擇乘搭巴士，我們是很被動的。因此，在考慮是否支持 3 間巴士公司加價申請時，我們便要從多方面考慮，而最重要的是市民的承擔能力、巴士服務是否物有所值，以及經營者的財政狀況。

與其他公共交通服務比較，巴士服務是有專營權，政府因此須扮演一個重要角色，監管巴士服務質素及訂定票價。香港各間巴士公司的載客量，都能維持在健康的經營狀況，較諸外國或其他地區政府須補貼經營者，可說是得天獨厚。

外國政府補貼市民使用公共交通服務，原因在於他們認為為市民提供可負擔的公共交通服務是政府的責任，例如在英國，巴士在競投路線時，有需要政府補貼越低者的中標機會越高，越有機會取得合約經營權。又如新加坡的巴士公司，在過去 5 年都沒有提出加價，原因在於它們的盈利帳目是以整間公司的營運狀況計算，因此便無須在 5 年內加價。

這些例子說明，政府把為市民提供可負擔及承擔的交通工具，視為政府的一項政策。但香港是不同的，香港地少人多，3 間巴士公司都有足夠的載客量，獲取豐厚利潤，無須納稅人作出補貼。但 3 間巴士公司在其他業務方面的收入，例如發展巴士車廠的上蓋，將之作為獨立的項目處理，對市民來說是十分不公平的。一些物業的地段，有關的巴士公司雖然是以市價投得作為車廠之用，現在卻發展上蓋；如果那些公司不是經營巴士服務的話，根本不會有機會使用那些地段。因此，把發展物業上蓋的收益與經營巴士的營運

收益分割，實在是似是而非的理論。我們認為應以整間公司的整體盈利收益計算有關的巴士服務，不應單以巴士服務計算。因此，以整間公司盈利計算，3 間巴士公司是無須加價。巴士加價是會直接影響基層市民的生活，導致通貨膨脹的循環惡性後果，而且亦可能令社會不安。

主席女士，在考慮 3 間巴士公司加價的同時，我們首先要考慮市民的承擔能力，以及市民認為有關服務是否物有所值。因此，民建聯曾進行一項民意調查，其結果如下：市民乘搭巴士的開支，佔總收入大約 9%；七成半的市民表示巴士票價過高；72%的乘客表示巴士服務並非物有所值，而其中認為九巴服務是物非所值的乘客有六成、城巴有 58%，而中巴則有 71%。

這些數字顯示，香港市民對 3 間巴士公司的服務不滿，普遍認為在提高票價之前，必須改善服務，其中包括班次不足、車輛殘舊、清潔欠佳、員工欠缺服務態度等。據交通諮詢委員會（“交諮會”）的資料顯示，在 97 年第二季，九巴被投訴的數字較第一季上升 29%、中巴上升五成、城巴上升兩倍半；可見三巴的服務質素大幅下降，使市民不能接受。舉例來說，單在今年上半年，已有 15 宗燒巴士事件，其中 6 宗屬九巴巴士。由此可見，3 間巴士公司實有改善維修管理的必要。市民普遍對三巴的服務質素抱怨，更遑論物有所值。在這種情況下，仍要求大幅增加票價，相信是沒有市民願意接受的。與此同時，市民卻要在沒有選擇的情況下，使用 3 間巴士公司提供的服務。因此，政府理應否決 3 間巴士公司的加價申請，以及加強對 3 間巴士公司的服務維修監管。

主席女士，在考慮 3 間巴士公司加價之時，我們要考慮它們的財政狀況。首先，我會評論九巴的財政狀況。

九巴的財政狀況，首先要從九巴在 95 年提出加價開始。當時九巴要求加價約一成，但交諮會卻只批准其加價 2.7%，結果直至 96 年 10 月 30 日止的財政年度，九巴股東應佔溢利為 5.277 億元，較 1995 年的 4.614 億元多出 6,610 萬元，增幅是 14.5%。明顯地，九巴當年是“獅子開大口”，當時如容許九巴提出的加幅，相信九巴的盈利有可能與現時的相若，原因是它們不會提高生產力，造成大量浪費。今次，九巴明顯是透過提高生產力、加強競爭能力、使乘客人次與路程有所增長，積極加強競爭力；爭取更多乘客，以及增加路線及班次來推動生產力。所以，在票價增幅只有 2.7%的情況下，仍有可觀的盈利。由此可見，九巴增加盈利，並不一定要透過增加車費而賺取。

因此，我們認為政府即使否決了九巴今次的加價申請，九巴仍然有能力增加盈利，因為目前有很多有利的因素，例如人口增加，大量人口遷移到新界居住，以及新界西部三號幹綫及西隧的啟用，大大加強了九巴的競爭條件。另外，九巴更參與新機場的營運及中港穿梭巴士的服務，相信九巴在不

加票價的情況下，在未來所獲得的利潤仍然是相當豐厚。

主席女士，九巴在今年 8 月已與政府簽訂了新的專營權合約，取消了有關利潤管制的條款。當時的利潤管制條款，是可以容許巴士公司先獲取資產淨值的 16% 為容許的利潤，而新的條款則訂明巴士公司可以得到合理的回報。但何謂合理的回報，則沒有明確的界定。16% 的回報率是否合理，確實是見仁見智。

我們再細心分析九巴年報。九巴的股本其實只有 4.04 億元，而儲備金全部大約有 16 億元。這些儲備金其實是多年的累積盈餘，不作股本派息的儲備。由始至終，九巴的股本只值 4.04 億元。如果以 4.04 億元賺取 5 億元的利潤，可以說是謀取暴利。即使以股本 4.04 億再加 16 億元的儲備金來計算，賺取 5 億元的利潤亦屬暴利。因此，我促請政府否決九巴的加價申請。

城巴方面，直至今年的 6 月底中期業績報告，股東應佔溢利為 6,177 萬元，較 96 年增長了 33.1%，而全年的盈利則有 1 億 2,000 萬元，可以看到是屬相當龐大的盈利，根本無須提出加價申請。分析城巴的情況，城巴的利潤，主要源自乘客不斷的增加。在 1994 年，城巴全年的載客量只有 8 500 萬人，到 96 年已增至 1.39 億人；行駛里數，由 94 年的 2 400 萬公里，增至 96 年的 4 100 萬公里。在過去兩年，城巴的服務在各方面都明顯地有急劇的增長。現時城巴已佔港島區載客量的一半，城巴是可以藉增加班次爭取市民空間，而得到利潤，從而獲得保障。在未來一年，城巴將會購買 130 部新型空調巴士拓展大嶼山、東涌及赤鱗角的新巴士路綫。城巴顯然是有能力透過加強競爭條件，保障盈利。因此，我們認為在目前這階段，城巴亦無須增加票價。

中巴方面，在上年度所獲取的利潤有 6,260 萬元，是 3 間巴士公司中賺取盈利最少的一間，但卻是市民投訴最多的一間巴士公司，亦是申請加價幅度最高的公司。說到投訴最多，相信是與該公司管理不善有關。中巴仍然生存在古老家族式的經營方式中，要公眾承擔較高票價，以分擔管理不善的經濟後果，實在是不公平。事實上，大部分市民都覺得中巴的服務是物非所值，如果有選擇的話，早已被市民所摒棄。現在市民承擔高票價，但所得到的是劣質的服務，這根本是不公平的。中巴的劣質服務，相信港島區的市民已是相當清楚，如果中巴不引入新的管理方法提高生產力，而只單靠提高票價獲取更高的利潤，相信最終可能會被市場淘汰。

從最近中巴的員工工潮來看，中巴管理層處理勞資關係的手法，確實是不敢恭維。較早前已出現過拖延周年加薪的決定，使員工無了期地等待，及至最後解僱 45 名員工，確實使人懷疑中巴是利用員工作為延續專營權的籌碼。自從 89 年中巴大罷駛後，過去數年都陸續有出現罷駛的危機，直至最近再出現員工罷駛工潮，可見中巴的勞資關係仍未得到改善，令香港市民對

中巴盡失信心。如是者，政府確有必要部署一旦中巴專營權被取消後，能有效地提供巴士服務的安排。

主席女士，民建聯促請政府開放中巴專營權範圍內的路綫，給予其他公司競投。中巴對延續專營權的態度，一開始已讓人感到缺乏誠意，愛理不理。希望政府長痛不如短痛，將中巴路綫作全面公開競投。在考慮今次的加價申請時，我們應可留意到中巴既不能改善服務質素，還“獅子開大口”加價，要市民承擔經營不善的惡果，實難令市民信服。

主席女士，最近民建聯收到大量的市民投訴，指出輔幣短缺，使市民在乘搭巴士時十分不便。我們當然明白，輔幣不足並不是巴士公司的責任，而是政府的責任。我們要求政府提供多些輔幣給市民使用。為了解有多少市民因輔幣不足而多付車資，民建聯作了一項民意調查，結果發現，有接近七成市民曾經因為輔幣不足而須多付車資，有 25% 市民是被迫經常多付車資，而多付的車資是介乎 1 角至 2 角之間。以全港每年乘搭巴士人次超過 13 億人次計算，在輔幣短缺的情況下，3 間巴士公司每年可以賺取超過 1 億元的收入，這可說是一個驚人的數字。因此，民建聯除了要求政府盡快加添輔幣外，亦要求 3 間巴士公司盡快安裝八達通收費系統以方便乘客。但中巴卻是連參與八達通收費系統的意向也沒有，使我們感到失望。不過，對於一間不思進取的公司，我們實在也不應有很大的期望。

主席女士，總結來說，各間巴士公司加價，通常都會有以下的理由：一是成本上升；二是改善服務；這兩項理由似乎是天經地義，令人難以拒絕，但事實並非如此。3 間巴士公司今年第二季度有關服務態度的投訴已大幅上升；近期巴士頻頻發生火警，種種的投訴，已明顯反映了巴士服務質素欠佳，物非所值。以加價換取改善服務，一直以來都受到公眾質疑。

過去一年，3 間巴士公司都有可觀的盈利，再加上本港人口增長，更多市民遷往新界區居住，三號幹綫、西隧及機場幹道的啟用，均是有利巴士服務的因素，巴士公司需要加價的壓力實在是很小。3 間巴士公司應積極爭取乘客支持以增加收益。相對之下，巴士乘客較多屬基層市民，基層市民近年已備受經濟轉型、工資增長受壓問題影響，巴士公司是次加價是會直接影響基層市民的生活質素。

在考慮到 3 間巴士公司的服務質素未如理想，以及有多項利好 3 間巴士公司的因素，使它們的盈利得到保障的情況下，民建聯促請政府否決 3 間巴



士公司的加價申請。

謝謝主席。

張漢忠議員動議的議案如下：

“鑑於中巴、九巴及城巴提出的加價申請並無合理理據，本會促請政府否決該 3 間巴士公司的加價申請。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：鑑於中巴、九巴及城巴提出的加價申請並無合理理據，本會促請政府否決該 3 間巴士公司的加價申請。

主席：何鍾泰議員已作出預告，就這項議案動議修正案。修正案已載列於議程內並已發送各位議員。我提議進行合併辯論，以便一併辯論原議案及修正案。

本會現在進行合併辯論。我現在請何鍾泰議員發言並動議修正案。在我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。何鍾泰議員。

何鍾泰議員：主席女士，本人動議修正張漢忠議員議案的修正案，措辭是：“為妥善解決中巴、九巴及城巴提出的加價申請所引起的反對意見，本會促請政府盡快設立機制，確保將來的加價申請能符合各方面利益。”

運輸署已同意 3 間巴士公司在 12 月 1 日加價，加價幅度雖然較 3 間公司原本建議的幅度減低兩個百分點，加幅分別為 6%-8%，超過八成乘客的車資將調高不多於 5 角，但在提出加價的同時，3 間巴士公司似乎並未能提出完全令人信服務的理據，給人的感覺是只懂年年加價維持合理利潤，並沒有充分顧及市民的負擔能力及確保服務水準得到改善。故此，加價所引起的反對聲音是可以預料得到的。在今次辯論中，本人認為政府不應否決 3 間巴士公司的加價申請，現階段並不是適當時候否決加價，因為 3 間巴士公司已把現有的票價維持了 20 個月，若再拖延加價批准，對於 3 間巴士公司的營運來說，實在不甚合理。況且，這次的加價若按年率計算，是在 3.4%至 4.5%之間，是可接受的。

現時渡輪、電車及的士加價申請都要以附屬法例形式，提交臨時立法會審批，但佔公共交通工具總載客量 1 000 萬人次的公共巴士，加價申請卻可獲豁免。政府實在必須對監管私營公共交通工具具有比較一致的機制。

利潤管制計劃源於七十年代，當時政府大力發展新市鎮，必須鼓勵巴士公司投資。現在競爭環境完全不同，原有的制度亦不合時宜。因此，政府在 93 年決定利潤管理計劃不再適用於中巴，並於今年 9 月通過的九巴新專營權內取消了利潤管制計劃的條款。隨着 3 間巴士公司的利潤管制計劃被撤銷，交通諮詢委員會無論在公司的合理利潤或加價幅度的接受性方面，似乎失明確的審批准則，政府必須盡快制訂一套合理而公平客觀的加價機制，平衡巴士公司和市民之間的利益，免卻每年都因為巴士公司申請加價而導致激烈的爭拗。

對此，本人在擔任《公共巴士服務條例》小組委員會主席時曾經提出，關注取消九巴利潤管制計劃對巴士票價可能造成的負面影響，並詢問有何機制可一方面確保九巴有效運作，而另一方面則令市民獲得保障。政府當局當時亦表示，會在不同層面採取多管齊下的方法，監察專營公司的表現，藉以確保能夠平衡各方面利益及確保巴士公司的服務質素。小組委員會的議員當時已普遍支持該決議案，但強調須設立監察機制，以便在利潤管制計劃撤銷後，確保九巴的服務質素，並對九巴的票價加幅予以管制。

在沒有一套清晰而公平的機制下，巴士公司申請加價時必然傾向低估收入、高估開支，提出往往令人不可接受的加價建議。交諮會和政府與巴士公司討價還價時十分困難，加幅少的話，恐怕巴士公司會氣餒，沒有心情繼續營運；加幅太大，便恐怕市民會怪政府監管不力。進退之間全無準則，只能憑經驗作出判斷。

在政府考慮訂出一套公平的準則或機制時，或許可以定下一些比較簡單，但又容易為市民接受的原則，例如檢討加價的頻率，應定為有規律性每 12 個月一次，可以完全不加，也可以定一個上限，例如通脹數字減 1%至 2%；亦可以用一些基本考慮因素，例如經營成本、乘客量、收入、服務質素、未來發展計劃、與其他公共交通工具的競爭能力、市民的接受性和可負擔程度等，計算出不同的比重，以決定加幅，從上面所提出的通脹減 1%或 2%的上限，有需要的話再向下調整。

與此同時，政府當局必須堅持，巴士公司在整體服務水平方面，須接受

市民監察，並須實際落實發展計劃，多諮詢廣大市民的意見。本人必須重複，在現階段否決三巴加價，是不適當和不合理的。

主席女士，本人懇請各位同事支持本人提出的修正案，促請政府盡快設立機制，確保將來的加價申請能符合各方面利益。

謝謝主席。

何鍾泰議員動議的修正案如下：

“刪除“鑑於”，並以“為妥善解決”代替；刪除“並無合理理據”，並以“所引起的反對意見”代替；及刪除“否決該 3 間巴士公司的加價申請”，並以“盡快設立機制，確保將來的加價申請能符合各方面利益”代替。”

主席：何鍾泰議員已作出預告，就這項議案動議修正案。修正案已載列於議程內並已發送各位議員。我提議進行合併辯論，以便一併辯論原議案及修正案。現在進行辯論，是否有議員想發言？羅祥國議員。

羅祥國議員：主席，民協支持張漢忠議員促請政府否決今年三巴申請加價的議案。至於何鍾泰議員的修正，只是提議政府應盡快建立加價機制；這項修正雖然接近民協多年來建議政府應該成立“公共運輸管理委員會”的理念，但就着三巴今年申請加價的安排，卻並未能即時有效監察和處理，因此，民協不能支持何議員的修正案。

近期股市暴跌，香港經濟已明顯放緩，工人加薪幅度亦進一步受壓。在上述情況下，交通諮詢委員會在閉門會議中，通過三巴加價 6%至 8%；這雖然已比原先的加價申請少了 2%至 3%，但其理據並不清楚亦不足夠，更不能為大多數市民所接受。

1995 年，九巴在交諮會大幅削減其加價申請幅度後，仍然出現龐大“超額”利潤，這顯示交諮會對九巴的經營狀況掌握完全不夠。再者，由於市民欠缺輔幣，估計三巴亦因而長期獲得以億元計的額外利潤和收益。三巴和政府並沒有主動披露這情況，更沒有檢討和公開三巴應如何處理這額外收

益，以改善巴士服務和穩定收費。

此外，市民對三巴的投訴，連年上升；從市民的感受可以知道，加價並沒有為市民帶來更好的服務，服務質素反而成為巴士公司的籌碼，以之“要脅”政府批准加價，以及要市民接受其加價的申請。

民協認為在政府重新為 3 間巴士公司制訂一個具高透明度、市民能更廣泛參與、服務和維修標準更明確、並能兼顧香港持續發展需要的加價機制之前，不應考慮三巴的加價申請。

本人謹此陳辭，支持原議案。

主席：蔡素玉議員。

蔡素玉議員：主席，在討論三巴加價的問題時，我想藉此機會指出三巴在營運方面的一些不善之處。中巴是香港歷史最悠久的專利巴士公司，遺憾的是，他們沒有發揮本行“老大哥”的作用，無論車齡的殘舊，管理的落後，服務質素的差勁，均人所共知，與香港發展一日千里的社會越來越脫節；最近又因解僱一批員工，幾乎觸發工潮。這除了歸咎巴士公司管理層故步自封外，政府過去對中巴不切實的監管，亦有一定責任。由於中巴歷來欠缺計劃，不能做好更新車隊、保養維修及員工福利的工作，致令今次加幅為 3 間公司之冠。

九巴這間擁有 3 800 部龐大車隊的專利巴士公司，近年在擴展路線和增加班次上確實有不少改進。不過，我覺得九巴的價格結構存在很大問題，例如同一路線冷氣車收費和非冷氣車收費差距甚大，分段收費比例不公平，在價格結構這一點上，我覺得中巴反而比較老實。

城巴是最年輕的巴士公司，其車種最為新型，而且已經全面冷氣化。不過，其巴士的裝置有邁向豪華化趨勢，例如無間斷式燈箱系統、電子液晶體票價顯示板等。對於香港這個彈丸之地，交通工具僅為市民代步之用，這些裝置是否過於奢侈，導致乘客須多付車資呢？

三間巴士公司，尤其是九巴及城巴，行車途中發生故障的情況特別多，甚至發生火警，整部車燒毀，對乘客安全構成莫大威脅，這明顯是維修管理出了問題。我不希望其中一個原因是巴士公司為了力求保持頻密班次，導致司機和車輛消耗過度。

另外，大部分巴士站上蓋都欠缺避雨功能，或是避雨功能不完善。對於

一些受冷氣機滴水滋擾的車站，巴士公司又不積極為乘客着想，不向當局投訴。我希望在今次討論後，巴士公司能夠認真作出上述改善。主席女士，本人謹此陳辭。

主席：陳婉嫻議員。

陳婉嫻議員：主席，巴士加價這老問題再次在這會議廳討論。每次討論，我發覺都會引起社會很大的關注，包括政府部門在內，今天要派整隊人員來到這裏及休息室進行游說工作。

今天有團體來這裏提意見和提交了一些東西。原本我打算經主席轉交政府，不過我會尊重主席的裁決。雖然如此，我仍希望主席准我將物品擺在這裏。他們說經營巴士是一條財路，這是歛財的巴士，我覺得這真是一項好意見。我覺得這些意見正正反映出民間對幾間巴士公司的態度。我相信政府官員都知道，巴士公司在實際營運方面存在各種問題。

剛才我聽到何鍾泰議員說，到了某一個年率，便批准它們加價，我不同意這種說法。當然，如果巴士公司經營得好但卻又沒有錢賺，我們當然要批准它們加價。不過，現時它經營不妥善，沒有錢賺，到了期便要求我們批准加價，我認為這是沒有道理的。我覺得經營不妥善沒有錢賺，我們便不應該批准它加價。有些經營得較好，有錢賺的，它可能是靠地皮賺錢，我覺得不是到期便給它加價。我絕對不同意這點。

事實上，我不是說我們的交通工具在正常情況下要求加價，我們也不批准，我們不會這樣。問題是要看看幾間巴士公司的情況，我們是否在今年的情況下都同意它們加價呢？如果我們細心研究中巴、九巴和城巴這 3 間巴士公司在過去的營運時，便會發覺雖然這次增加 6%至 8%，加幅好像很小，而政府亦不容許它們以這加幅增加票價，但如果再細心研究，便會發覺不應該再讓它們加價。例如好像剛才張漢忠議員提出的一系列數字；又好像中巴在上星期出現的大型勞資糾紛，說明它在經營方面出現問題，使很多人對中巴有意見。如果一間公司經營不善，出現了問題，而社會大眾亦知道這事的，我們仍然批准它加價，是沒有道理的。我相信政府亦同意這說法。以中巴現時的經營情況，我相信長期生活在香港的人都會感到失望。如果經營不善，但加價申請依然獲得批准，這等於鼓勵它繼續經營不善。

此外，以九巴來說，我覺得我們要看清楚，它是有錢賺的，城巴也是如此，特別是涉及地皮問題，應該如何處理呢？這些問題，政府必須回答廣大市民。政府說到期便要批准它加價，我覺得現時不應該批准它加價，特別是

現時香港的環境欠佳。

主席，我屬於香港百貨商業僱員總會成員，我們每年都會進行一份生活質素問卷調查，今年已是第七年。在 96 年，從問卷的資料得知，這些行業很多員工都說除了住屋之外，交通費是佔他們整體開支的最大支出。他們對幾間巴士公司是頗有微言。我覺得這是他們的心聲。有些人說加幅很小，只是一角幾毫，是一件小事。但我希望對大家說，如果他們答問卷時提出意見，將交通費放在除了租金之外的首位，便足以說明他們認為交通費不是如我們所想只是一件小事。我看見一些老人為了這幾毛錢，寧願等一些沒有冷氣的巴士才上車。主席，現在社會有些人士希望巴士公司增加冷氣巴士，但社會上同樣有些基層市民，特別是老人家，希望不要那麼多冷氣巴士，他們為的就是要省回這一角幾毫。因此，在我們眼中的幾毛錢，對一些市民來說是很重要的，“小數怕長計”，以每天的開支計算，對一個 1 萬元以下入息的一家數口家庭來說，這是一個很大的負擔。

面對香港現時的經濟狀況，特別是近期出現的金融風暴，大家對未來的狀況都不看好。這些與民生有關的機構，如果它們仍然能夠經營下去，我認為政府不應該在這時候批准它們加價。因此，我很同意現時在會外一些團體的意見，亦十分接受他們的說法。我們覺得，香港的交通工具已較其他地區幸運。過去，有利潤管制計劃，保證它們賺取一定的數額。現在計劃取消了，但我覺得它們本身的家底十分豐厚。在這情況下，我很希望會內同事能夠了解到，它們是有錢經營的，而在經營上出現問題，我們不應該鼓勵，虧本便批准它加價。在現時的經濟狀況下，我覺得它們不應該加價。

此外，對於剛才何鍾泰議員說要有一個準則，我很同意；但可能你們看的準則與我們基層看的準則不同。我們覺得，公共事業機構的加價，與市民的生活息息相關，所以我們要很小心訂定這準則。我希望何議員不要再以一個年率作為準則，覺得一定要批准它們加價；而是要按照實際情況來決定。因此，工聯會支持張漢忠議員今天的議案。謝謝主席。

主席：吳亮星議員。

吳亮星議員：主席，香港的公共巴士服務經過政府有關部門多年的策劃協調，服務層面不斷擴大，服務水平也有一些改善，現時全港已形成了一套以大型專利巴士為主，小型巴士及非專利巴士為補充的這一套巴士服務。近年來，九巴、中巴及城巴 3 家主要專利巴士公司亦不斷增設新的路線，方便市民外出乘車，亦配合了新市鎮的發展，做了一些改善和增加路線的工夫，這

是有目共睹，亦值得肯定的。當然，某些專利巴士公司在經營服務上仍存在不少缺點，很多地方必須改善。其次，4 間專利巴士公司各自有其服務的地區，在各自區內有些做得較好，但有些跨區性的服務則相當欠理想，可能以後要增加有效的協調。

今天有關的議案是討論加價問題。我相信確立一套較為科學的加價機制，是促進提高公共巴士服務質量的主要因素。現時，基本上，專利巴士每次申請加價，在社會上包括過去的立法局及現在本會，均產生很大爭議。我們不能因為機制未設立，造成理據不夠充分，或未夠絕對合理，便衝動決定“統統否決加價”，變成 3 間公司“一刀切”。我們看看，隨着通脹上升的事實，巴士公司員工也要增加薪酬，很自然經營成本也提高。如巴士公司有實際需要，加價亦是其中一個方法。但巴士是廣大市民上班所乘坐的主要交通工具，巴士的收費亦直接影響民生，因此，收費幅度要適當合理，這是很重大的事情，決不能隨便決定。

為了取得一個合理的平衡，我同意政府應透過一定的程序，盡快設立一個比較科學的機制，確保將來的加價申請具一定的科學化，而又符合各方面的利益。這一機制的一個重要內容，當然是“能鼓勵巴士公司競爭，通過競爭改善經營、促進服務和效率”。我認為只要有一個好的機制主體，而這個主體是合理的話，票價的加幅計算亦自然會合情合理，這樣，我相信大多數市民亦會通情達理。

主席，本人謹此陳辭，支持何議員的修正案。

主席：程介南議員。

程介南議員：主席，民建聯贊成何鍾泰議員動議的修正案內所說，要“盡快設立機制，確保將來的加價申請能符合各方面利益”，但很可惜，如何“盡快”也不能影響今次的加價。如果今次何議員的修正案是行得通的話，我們大可每年都提出一次修正，即今年巴士公司提出加價時，我們便提出修正，說要盡快成立一個機制；明年提出加價時，我們又提出盡快成立一個機制，年年如是。

我覺得現在是時候要解決眼前這次的申請。如果何議員的修正忽略了原議案所指的是今次加價的話，政府卻看得很清楚，特別是局長，所以不久之前，本會議員都收到局長給我們的一封信，信內非常清楚地說明是討論今次的加價。不過，局長，不好意思，那封信似乎為民建聯同事提供了一些很好的材料，來說服其他議員支持我們的議案。

我想提出 5 點。如果大家仔細看那封信，便會發覺在 3 頁信紙中，“盈利”一詞只出現了 1 次，好像 3 間巴士公司在加價問題上，並不存在盈利問題。信中出现“盈利”一詞，是在提及如果巴士加價被凍結，城巴和九巴在 98 年的預測盈利將會大幅削減。在信中前段羅列的很多數目，局長都沒有把盈利考慮在內。這是第一點。

第二，在談及中巴時，我們發覺局長提供的數字很具體。中巴的成本增長相對其他巴士公司來說，是最小的，大約 15%，但它的加幅卻是最大。

第三，相反，城巴的成本增幅最大，是 69%，但加幅卻是最小，只是 6%，所以我們越看越糊塗。

第四，信中提及 3 間巴士公司的員工工資所佔的總營運成本是 50%至 60%，即佔了很大比率，但員工的薪酬調整卻只得 7%至 8%，那麼究竟錢往哪兒去了呢？

第五，當提及巴士公司的成本增加主要是建設巴士站、上蓋和購買巴士時，我也未能分辨出哪間巴士公司買得較多、哪間買得較少。我們只知道 3 間巴士公司總共買了 900 輛巴士，未來還要多買 600 輛。

局長拿出這些數字來說服我們不要反對加價，但似乎結果是給了我們很多資料，來質疑這些數字是如何得出來的，以及這些矛盾及衝突如何可以解釋。因此，我建議局長要麼請李家祥議員重新替其核數，要麼請公關顧問重新再包裝好了。

謝謝主席。

主席：胡經昌議員。

胡經昌議員：主席女士，加價是一個敏感的民生問題，因為當中涉及每個市民的切身利益，容易引起爭論。我們今天已經看到，在現時本港經濟遇到困難、通脹長期高企和“打工仔”加薪幅度連年處於偏低的情況下，巴士應否加價？加價的幅度如何？我相信這都不是可以輕易定奪的問題。支持加價，



難免會遭不少人反對，市民也問為何會支持加價？但反對加價，則巴士公司恐怕又會以入不敷支、沒有合理回報等形形色色的理由，不願投入資金改善服務，最終受害的仍是升斗市民。

港進聯經過慎重考慮，原則上接受巴士加價，但不會接受 3 間巴士公司各自提出的加幅，而會支持交通諮詢委員會（“交諮會”）削減加幅的建議。

我們容許巴士加價，因為 3 間巴士公司已有 20 個月沒有加價，它們實有需要調高車費，以應付經營成本的上漲，其中包括員工的薪金加幅，三巴員工的加薪幅度，平均高於通脹，而員工佔的支出高於 50%；現在若不讓他們加價，則恐怕將來的加幅會更大，市民與巴士公司的矛盾便越來越深，因此，我們認為一個合情理的加幅是恰當的。

正因如此，港進聯難以接受九巴 9.5%、城巴 8.7%和中巴 11%的加幅建議。主要原因是，3 間巴士公司在 96-97 年度已有相當盈利，若根據巴士公司的加幅建議，他們明年的回報將會較他們在 96-97 年度的回報更高。但根據運輸局向臨時立法會交通事務委員會提交的資料顯示，在巴士供應率、脫班及投訴情況、意外發生率和維修保養等方面，3 間巴士公司今年至目前為止的表現跟去年相比，並沒有明顯改善，只可說是不過不失；而根據交諮會的資料顯示，今年第二季接獲市民對巴士服務的投訴更有所增加。在此情況下，3 間巴士公司服務改善的程度，實在及不上其加價幅度。故此，他們在來年的回報實不應較去年高。

港進聯認為，交諮會建議把九巴的加幅減至 7%、城巴 6%和中巴 8%，是值得支持的，因為這個加幅不僅較 20 個月前巴士加價至今的累積通脹 10%為低，對通脹影響不大，相信市民較易接受；同時，也保證了 3 間巴士公司獲得不低於去年的合理利潤。此外，削減加幅，可使巴士公司明白到，不應只靠加價來維持收益，而應設法開源節流，改善服務吸引乘客，增加收益。

港進聯希望，3 間巴士公司加價後，應盡快改善服務，其中最迫切的，是加設“八達通”票務機，以消除乘客因缺乏輔幣而要多付車資的情況。另一方面，鑑於由今年 9 月起，專利巴士公司的最高准許利潤制度已取消，政府和交諮會須盡快制訂一套公平公開的準則，以審批巴士公司的加價申請和利潤上限。

主席，本人謹此陳辭。

主席：劉健儀議員。

劉健儀議員：主席女士，自 91 年以來，前立法局每年就公共交通的加價問題都會進行多次辯論；無論加多加少，都會聽到反對的聲音。過往，巴士公司提出加幅超過通脹，就有議員要求加幅必須在通脹之下。近年，巴士公司提出加幅低於通脹，潮流變為要求凍結或否決加價。

自由黨對加價問題一貫採取合理的態度，我們堅持任何加價必須有合理的理據，並應以客觀因素衡量。上個月，3 間巴士公司向本會交通事務委員會提交申請加價的資料數據，政府亦就三巴的服務表現提供具體的資料，並作出評核。很多議員批評三巴的服務不善，但政府提供的具體資料顯示，三巴在服務表現方面有不同程度的改善。我曾詳細分析這些資料和數據，從公司的經營狀況，例如成本上漲等，以及未來發展計劃的需要，我認為三巴要求加價並非無理。

張漢忠議員認為三巴加價無理，要求政府否決。明顯地，就九巴和城巴而言，張議員針對的是公司所得的回報；就中巴而言，張議員針對的是服務質素。回報或盈利是否合理，是不容易判斷的。正如程介南議員剛才說，對局長分析的數字越看越糊塗，為甚麼會這樣呢？因為只有政府和交通諮詢委員會（“交諮會”）才會掌握公司的全盤數據（包括敏感性商業資料），但我想在此指出數點：

- (1) 96 年年初，政府只准九巴加價 2.7%，最終九巴盈利仍差不多達到准許利潤的水平。不知是否九巴夠運，但事實上導致這個結果的主要原因，是當局錯誤估計人口增長。但歷史不會重演，用一個不可重現的結果來否決九巴加價，是否合理呢？
- (2) 城巴服務不斷改善，乘客量不斷攀升，服務範圍擴闊，利潤自然增加。又要服務好，又要服務擴大，但利潤就不准增加，這是否合理呢？
- (3) 有議員指出市民因輔幣短缺而多付車資，有人推測巴士公司因此多賺超過 1 億元。但有記者測試巴士司機在乘客不付車費“零頭”時的反應，發現大部分司機都採取“隻眼開、隻眼閉”的寬鬆態度。因此，究竟有多少乘客多付或少付車資，實在難以估計。
- (4) 有議員批評中巴服務欠佳，因此要求政府否決其加價。自從引入競

爭後，中巴服務雖不達到滿意程度，但根據政府的資料，中巴的確略有改善。張議員於本年 4 月 23 日辯論巴士引入競爭時也認同此點。當然，在巴士車齡、車廂清潔及員工態度方面，中巴仍強差人意，有待改善，政府決定是否延續中巴專營權時必須考慮這方面的因素。

回報是否合理是不容易判斷，但車費加幅是否合理，比較客觀的標準是與通脹作出比較。三巴加價是二十多個月前的事，其間累積通脹超過 10%，現時交諮會建議加幅 6%至 8%，明顯地低於通脹。如果以一年計算，中巴平均每年加 4.5%，九巴加 4.2%，城巴加 3.4%。我認為這個幅度並非市民不可以接受的。

政府批准加價時，有責任平衡公司和市民的利益。公司要有合理的回報才會不斷改善服務，而市民付出合理的車費是有權要求服務的改善。今年，中巴用 9,000 萬元買 40 部巴士，九巴用 11 億元買 556 部巴士，城巴用 4 億元買 202 部巴士；1998 至 2001 年，中巴計劃多買 250 部巴士，九巴多買 1 601 部，城巴多買 75 部。這些巴士都是用來改善服務的。

今年 6 月，前立法局審議《公共巴士（修訂）條例》時，張議員注意到巴士公司如果每年只按通脹調整票價，實在難以集資擴展服務，導致服務水平凍結，甚至萎縮。張議員如果不相信，可以翻查紀錄，他當時的確曾說過這數句話。短短數個月，他的態度便作 180 度改變，認為三巴不單止不可以按通脹調整票價，而是絕不可以加價。如果巴士不加價，巴士集資擴展服務豈不難上加難嗎？

雖然三巴已提出不少改善建議，但仍有很多應改進的地方，例如三巴應盡快在一兩年內在所有巴士上裝設“八達通”；中巴應積極淘汰舊車；九巴及中巴應改善車廂設計及增加冷氣車的比例。這些改善在在需要財政資源。

主席女士，何鍾泰議員提出盡快設立機制，確保將來的加價申請能符合各方面的利益。不知是否英雄所見略同，現任交諮會主席鄭漢鈞先生早前亦表示有需要設立審批加幅的機制。

在這方面，我認為政府必須釐定一套既客觀又科學化，兼且說服力高、認受性強的審批基準，避免每次巴士加價都被政治化，成為社會上爭拗的課題。

至於這個機制，我認為尋求新的一套不如改善現有的一套。現時政府處理加價申請會考慮一系列因素，我認為政府可以考慮將這一系列因素分為基本部分、附加或扣減部分。基本因素包括經營成本上升幅度、未來發展計

劃，以及一個大眾都接受為公平合理的基本投資回報率等。首先計算出經營者要達致基本回報率所需的增幅，然後考慮附加或扣減因素，包括通脹、市民負擔能力、服務質素等，再作出增減。上述計算方式，會讓公眾清楚知道何謂公共巴士的合理回報，這樣對積極進取的公司則較為公道。

有了經營者和市民都可以接受的加價基準後，我認為政府可以進一步考慮香港是否適宜採納一個獨立的審批加價機制，例如張議員推許新加坡的公共交通運輸局模式，或英國的倫敦運輸局模式。每年很多官員都費不少時間和唇舌，現在亦有“一隊兵”在外面，他們都是要就公共運輸的加價問題游說議員，我相信他們聽到我們這項建議，都會表示歡迎。

主席女士，本人謹此陳辭。

主席：陳榮燦議員。

陳榮燦議員：主席女士，對於 3 間巴士公司申請加價，本人及工聯會強烈反對。

事實上，每次巴士加價都會引來很大的迴響，因為每天乘搭巴士的，都是普羅大眾及“打工仔”。3 間巴士公司要求加價，每次都有一個理由，但總離不開通脹上升、彌補成本開支及改善服務，又說發展甚麼計劃等，聽來很有道理和動聽。身為市民，作為消費者，若不同意巴士加價，好像未免不近人情。

雖說三巴“在商言商”，但是考慮到加價的主要因素，還應該包括市民的負擔能力、巴士公司的運作模式、盈利；更重要的是巴士公司作為公共服務機構，不同一般的企業，不應該只顧謀取豐厚利潤，而把普羅市民口袋裏的錢“挖得便挖”。

雖然說目前建議的三巴票價增幅低於自上次以來的預測通脹，但通脹率只能用作參考，並非加價的唯一指標。故此，不能說加幅低於預測通脹便算合理，反而公共事業的加價帶動了通脹。因此，政府應審慎處理三巴的加價申請。

交通諮詢委員會（“交諮會”）認為所建議的加幅是經過多方面的考慮，應該是市民能夠接受的。問題是即使市民有能力負擔車資，並不表示加幅合理。長期以來，交諮會試圖平衡巴士乘客和營辦商之間的利益，可是，並沒作出一套客觀的標準程式來衡量。

正因如此，三巴自然理由多多。三巴表示，已經維持票價達 20 個月，並且預測營運成本上漲；而薪金又佔去了三巴的五至六成總營運成本等的所謂理據，企圖令人產生“巧婦難為無米炊”的錯覺，誤以為不加價或加得少，就對不起巴士公司，難為了三巴。

但事實並非如此。除了中巴之外，其餘兩間巴士公司在載客人次方面均持續增長。城巴去年的載客量更增加高達三成多，利潤自然增加，盈利數以億計。同期的九巴盈利更高達五億九千多萬元。諷刺的是，雖然中巴載客人次下降，進帳卻倍增，去年盈利也超逾 1.5 億元。如此豐收，正因為加價所致。可是，巴士公司的員工並沒有多大得益，特別是中巴員工，加薪幅度不外如是。日前中巴的工潮，更暴露出中巴資方壓榨及不合理對待員工的醜態。由此可見，工資上升只不過是加價的藉口。

政府認為，如果三巴加價幅度被削減，甚至被凍結，會令巴士服務水準下跌，並且會打擊私營機構對投資公共交通服務的信心及意欲，以及對乘客也沒有好處。如此說來，政府只懂從營辦商的角度着眼，未有兼顧乘客的利益。其實，在沒有充分的理據下，每次都讓三巴加價如儀，對乘客也不見得有任何好處。

政府以為透過加價，便可以鼓勵巴士公司改善服務，這想法十分天真，甚至荒謬。加價根本不等如交換，而三巴也沒有任何附帶條件要遵守。如果巴士公司想維持本身的競爭力，自當提高服務質素。在改善過程中，例如重組路線；開闢新路線；調整班次；引進載客量更高的新型巴士及空調設施，來吸納更多乘客，對營辦商實在亦有好處，既可以增加載客人次，又能夠降低經營成本，藉着開源節流的措施，同樣可以減輕巴士加價的壓力。

主席女士，剛才陳婉嫻議員指出，有團體送了一架巴士模型給她，想透過主席交給運輸局局長，但主席認為不好，待會後才交。我想補充一點，剛才一些團體跟我說，這架巴士模型有一些標語，雖然那架巴士模型很小，但是有“一條財路的巴士”的標語，還有特別大標語寫着：“斂財的巴士”。他們希望透過議員交給主席，由主席交給局長，局長再交給三巴，好讓他們能改寫大標語，將“斂財”改為“廉價”，“斂財巴士”改為“廉價巴士”，減輕市民的壓力，使市民得益。

主席女士，本人謹此陳辭，支持張漢忠議員的議案。

主席：馮檢基議員。

馮檢基議員：主席，3 間巴士公司申請加價這個題目，年年說、次次說，其實已經說到我不想再說。其實大家的論據已經很清楚，在未辯論之前已經知道馮檢基議員會說些甚麼、陳榮燦議員會說些甚麼、周梁淑怡議員會說些甚麼，即大家都知道各個政黨的立場，所以我真的不想再說了。

今次我只想多加一個理由，就是最近的金融風暴，真的令市面較以往蕭條，到茶樓看一看便知道。飲茶不用排隊、不用輪候，愛往哪一間，愛坐哪一位置都可以。在這樣的情況下，既然 3 間巴士公司去年也有盈餘，我很希望它們能夠與我們香港人一起，攜手共度這一個經濟難關，在金融風暴後市面經濟較疲弱的時候，暫時凍結加價一年，待來年才再作打算。

其次，我希望稍後政府能夠真的再次肯定地告訴我們，今年 5、6 月辯論三鐵加價時，政府曾經公開答應盡快成立一個全港獨立的公共交通運輸委員會或公共交通運輸局的機制，來處理一些公共事業的政策或加價問題。現在的進度如何呢？我希望稍後政府會有些回應。

主席，最後一句，我反對三巴加價。

主席：黃宏發議員。

黃宏發議員：主席，剛才在前廳我曾問馮檢基議員他的發言時間會多久，他說他只會說一句，就是“反對三巴加價”，但終於他也說了很多句。（眾笑）正如馮議員所說，三巴加價、兩鐵加價和小輪加價這些辯題，在以往十多年我當議員時已辯論了無數次。馮檢基議員可能已忘記我曾提出的一些論據，它們可能不是今天所聽到的意見，反而與何鍾泰議員所提出有關機制的意見稍為接近。

《公共巴士服務條例》是在 1975 年制定的。在此之前，中巴和九巴各有其個別的服務條例。在 1974 年提出的條例草案，把規管巴士服務的個別條例合併成為《公共巴士服務條例》。當時政府提議不再以地區作為專利，而以路線作為專利。在審議過程中，最後議員修正條例草案，結果決定實行利潤管制計劃，但政府原本的提議並非如此，而是給各間巴士營運公司競投

路綫專利權。在有所競爭的環境下，顯然是會價低者得，而巴士服務隊也要合乎水準。此外，競投條件亦可能列出路綫專利權的年期及加價機制。

可惜當時全部都是委任議員，可能沒有現在我們這些民選議員那麼聰明。我們考慮後，可能認為最好的機制並不是設立公共交通運輸局進行規管，或訂立機制決定加幅。在商業競爭下，以前所有巴士公司都可享有利潤管制計劃，但自從城巴開設第一條路綫之後，中巴與城巴瓜分了港島路綫，以及九巴在今年開始已陸續取消了利潤管制計劃。順理成章，這必定要以路綫作競投，價低者得。在這個機制下，才能使日後在加價問題上沒有那麼多爭拗。

政府的條例草案原本有一個構想，以杜絕各巴士公司串通提高票價，但由於原本的條例草案不獲通過，所以這個構想也不能得以落實。有關的條文是，當巴士公司在經營某些路綫時獲太高利潤，這些利潤便應該歸於公眾，即政府有權在巴士公司獲得太過優厚的利潤後，向其徵收額外稅收。我認為這才是正確的改革方向，而不是每年巴士公司提出加價，就要爭拗一番。

我要說良心話。失去數票是等閒事。不過，我相信大家都知道這是很為難的一回事，馮檢基議員、張漢忠議員一定很明白。我希望大家詳加考慮。如果政府也同意的話，可以考慮提出來與議員討論，令巴士公司在有競爭的環境下，能夠為市民提供廉價的服務。謝謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：我現在請張漢忠議員就修正案發言。張漢忠議員，你發言時限為 5 分鐘。

張漢忠議員：主席女士，何鍾泰議員的修正案旨在設立一個機制來審議 3 間巴士公司的加價申請。對於修正案的原則及內容，其實民建聯在上屆立法議會內已提出會予以支持。但我今次的原議案是要求政府否決三巴的加價申請，並不涉及 3 間巴士公司申請加價的機制，因此，原議案與修正案的比

較，便有如橙和蘋果相比，雖然都是生果，但卻不可以相提並論。

如果何鍾泰議員不刪改我的原議案，而只加上他的修正案內容，民建聯是會支持的。其實當我撰寫原議案時也有這個構思，但考慮到避免分散焦點，所以才有原議案的內容，可以更直截了當地要求政府否決 3 間巴士公司的加價申請。

我們雖然支持何鍾泰議員的修正案內容，但如果我們今天支持他的修正案，民建聯便沒有機會表達對否決 3 間巴士公司申請加價的決心，因此，我們會反對何鍾泰議員的修正案，令本會有機會就我的議案表決。

主席：運輸局局長。

運輸局局長：主席女士，我很細心研究過張漢忠議員的原議案及何鍾泰議員的修正案，發覺兩項議題之間，表面上，有極大分歧，但實際上，所帶出的信息是一致的，就是政府必須嚴格審核城巴、中巴及九巴的加價申請，亦要充分考慮市民的負擔能力。這一點，政府是完全支持的。

不過，在未有詳細分析三巴要求加價的理據之前，便如張漢忠議員提出的議案所言，要求否決三巴的加價申請，政府是不能夠接納的。

在我詳細向本會交代三巴申請加價理據前，我希望在此首先扼要地重申，政府沒有補貼公共交通服務的既定政策。在香港，大部分公共交通服務都由私營機構提供，並沒有任何政府補貼，這與其他國家和地方的情況不同。其他國家和地方，政府有津貼巴士服務。當然，“羊毛出自羊身上”，歸根究柢，市民會在稅項方面付出代價，但香港沒有這種情況。以公共巴士服務為例，歷年來，巴士公司為其業務作出鉅額投資，而他們希望能從中賺取合理回報，從而再積極投資，改善服務，提高服務水平，長遠來說，實在是對乘客及公司都有好處。

政府的政策目標，是確保市民能夠享用舒適、可靠、有效率而又收費合理的公共巴士服務。在保障乘客利益之餘，我們同時亦有需要顧及投資者的利益，容許營運者在巴士日常運作及未來發展方面有足夠資金應付，以免影響服務質素。因此，政府在研究每項加價申請時，都必須抱着一個公正持平的態度來找出一個平衡點，一方面能滿足乘客對提高巴士服務質素的要求，另一方面，又能鼓勵投資者繼續改善服務。



回說三巴加價申請，3 間巴士公司上次調整車費的日期為 1996 年 3、4 月，距今大約 20 個月。三巴亦先後向政府提出於 1997 年調整票價，以彌補成本上漲，以及推行改善服務計劃的額外支出。假設新票價於本年 12 月生效，上次車費調整至實施新票價期間預測累積通脹如下：城巴及中巴為 10%，而九巴則為 9.5%；而過去 12 個月的預測累積通脹，則為 5.3%。

三巴向政府提供有關支持其票價調整的理據及財務資料，政府經由運輸署及經濟局（財務監察組）細心審核後，已於本年 10 月提交交通諮詢委員會（“交諮會”）審議。交諮會亦曾經舉行兩次會議，就數據詳細反覆研究，才提出建議的加價幅度。交諮會基於過去 20 個月，3 間巴士公司營運成本上漲，包括員工薪酬的調整；巴士公司在這段期間推行的改善服務措施和投資，亦詳細兼顧市民的負擔能力後，才提出一個適度的巴士費用調整。

交諮會的建議較上次加價以來預測的累積通脹低了 2%-4%。交諮會建議的加幅對甲類消費物價指數只有 0.14% 的輕微影響，以每程額外收費作為比較，在建議的新票價下，超過八成的巴士乘客每程須額外付出的車資不過是 5 角。今時今日，我不知道 5 角錢能買到甚麼東西。雖然這也是一個數量，但事實上所增加的負擔，對超過八成以上的乘客來說，不會超過 5 角。現時一份中文報章的售價也要 5 元，因此，我們有理由相信建議的加幅應該為市民所能接納的。

有議員認為，如果九巴能在 1996 年一個低的票價調整下，仍能達到 5 億元的利潤，便不應該再調整票價。政府對這個說法的回應是，我們單單集中討論九巴的利潤水平，而不考慮公司的總資本投資額達 64 億之鉅，似乎並不全面。各位議員或許有興趣知道，在 1992-1996 年 5 年內，九巴巴士業務除稅後的盈利為 20.4 億元；與此同時，九巴斥資 22.7 億元購買新巴士，並在多方面改善服務質素。由此可見，這盤生意雖然賺錢，但所付出的投資亦相當鉅大。

主席，我希望各位聽過了政府在研究三巴 1997 年加價申請時所細心考慮過的財政資料的理據，以及建議加價對民生的影響後，會接受三巴加價申請的論據。如果巴士車費加幅在這情況下遭受否決，中巴於 1997-98 年將會出現嚴重虧損；而城巴及九巴於 1998 年的預測盈利，將會大幅削減，結果是，三巴自然會推遲或削減它們改善服務的計劃，巴士服務質素亦有可能下降。長遠來說，對香港整體的交通運輸服務一定有非常嚴重的影響，這亦非乘客之福。

說到“廉價巴士”，陳議員曾說希望巴士公司能做到“廉價巴士”，但是我們忘記了，我們現在已經有廉價的巴士。為甚麼我會這樣說？九巴最近聘請了一間顧問公司，把九巴的票價和其他服務指標與 13 個國家及地方的巴士服務作一比較，包括曼谷、巴黎、紐約、新加坡、洛杉磯、日本、柏

林、多倫多、英國及澳洲。以九巴來說，在這個比較中，票價是第二低，其他 11 間巴士公司的票價均比九巴高。在其他服務指標方面，九巴名列前茅。因此，大家不要忘記，香港今時今日已經備有廉價而沒有政府津貼的巴士服務。

我們當然不能滿足於現狀。政府希望巴士公司會繼續改善服務，亦會積極監察巴士的運作能否達到市民的要求。我們亦要給巴士公司適當的鼓勵，最少可以維持成本，然後有合理利潤。至於怎樣釐定合理的利潤，很多位議員都提到這並非一件易事。何議員要求政府盡快設立機制，以審核巴士加價，以及平衡乘客和營運者的利益，政府同意這項建議，而且亦是朝着這個方向邁進。

我們的工作時間表是希望在三巴下一次調整票價前（各位可能會說，今次的加價申請還未通過，便說下一次。但我剛才已經說過，我們雖然不是硬性規定何時加價，但事實上是有需要周期性考慮加價的申請），就新機制提出的建議與巴士公司進行商討。如果會正式推行新機制，我們當然會徵詢本會交通事務委員會的意見。

主席女士，作為總結，政府認為三巴車費調整的建議比較溫和，並遠低於同期預測通脹，一方面應為大眾所接受，另一方面亦能鼓勵公司繼續投資改善服務。這項建議，已平衡了乘客及營運者之間的利益。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：張漢忠議員的議案，按照何鍾泰議員動議的修正案，予以修正。現在付諸表決，贊成修正案的請說“贊成”。

（議員回應）

主席：反對的請說“反對”。

（議員回應）

主席：我認為贊成的佔多。

張漢忠議員起立要求記名表決。

主席：張漢忠議員要求記名表決，表決鐘會響 3 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：如果沒有疑問，現在便顯示結果。

王紹爾議員、朱幼麟議員、何世柱議員、何承天議員、何鍾泰議員、吳亮星議員、吳清輝議員、李家祥議員、李啟明議員、李鵬飛議員、杜葉錫恩議員、周梁淑怡議員、林貝聿嘉議員、胡經昌議員、倪少傑議員、夏佳理議員、袁武議員、曹王敏賢議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、黃宏發議員、黃宜弘議員、楊釗議員、劉健儀議員、劉漢銓議員、蔡根培議員、鄭明訓議員、羅叔清議員及譚耀宗議員贊成。

張漢忠議員、莫應帆議員、陳財喜議員、陳婉嫻議員、陳榮燦議員、陳鑑林議員、曾鈺成議員、程介南議員、馮檢基議員、楊耀忠議員、葉國謙議員、廖成利議員、劉江華議員、顏錦全議員及羅祥國議員反對。

簡福飴議員棄權。

主席宣布有 29 人贊成修正案，15 人反對，1 人棄權。她於是宣布修正案獲得通過。

主席：張漢忠議員，你現在可以發言答辯，你還有 1 分 41 秒。

張漢忠議員：主席，反對我的原議案的議員都有一個假設，就是距離上次巴士加價已經 20 個月了，如果不加價，似乎對巴士公司不公平道；如果不加價，員工便沒有加薪的機會。不過，大家不要忘記乘客量這因素。這 3 間巴士公司的乘客量都有很大幅度的增長。乘客量可以使這 3 間巴士公司彌補其損失，使其獲得豐厚的利潤。因此，這個假設是完全不正確的。

三巴在第一次遞交加價申請時，交通諮詢委員會（“交諮會”）是不支持的，原因是交諮會認為公司所提交的資料數據不足。之後，在新數據支持

下，交諮會才通過這次加幅的程度。有關新的補充資料，臨時立法會至今仍未有機會參閱。在這個安排下，期望議員支持加價申請，卻漠視立法議會監管及獲徵詢的態度，實在令人感到遺憾。

其實這種態度在特別行政區成立後，感覺更為強烈。在有關天星小輪經營權的會議上，袁武議員曾經提出，如果天星小輪專營權屆滿而不獲批准的話，政府有何應急措施，以取代服務，運輸局局長只簡單地答覆說“不知”。這種傲慢而輕視立法議會的態度，不言而喻。作為一個掌管香港交通政策的官員，怎可以這樣不負責任，輕率地回答立法會議員的質問？如果我是一間公司的總裁的話，我一定會解僱這名員工。謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：由張漢忠議員動議，經何鍾泰議員修正的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請說“贊成”。

（議員回應）

主席：反對的請說“反對”。

（議員回應）

主席：我認為贊成的佔多數。我宣布經修正的議案獲得通過。

## 下次會議

主席：按照《議事規則》，我現在宣布休會。本會在 1997 年 11 月 26 日星期三下午 2 時 30 分續會。

臨時立法會遂於晚上 7 時 30 分休會。

## 附件 I

## 書面答覆

## 文康廣播局局長就蔡根培議員對第二項質詢的補充質詢所作書面答覆

根據現時臨時區域市政局轄下泳灘所裝設防鯊網的保養合約，承辦商必須與臨時區域市政局聯名購買一份公眾責任保險，以便對任何人因承辦商或其分包商、臨區局及其僱員和代理人的作為或過失而招致的財物損毀、傷亡或疾病等承擔責任，作出賠償或補償。若有人因承辦商所安裝及保養的防鯊網出現問題而引致身體受傷或死亡，以致承辦商及臨區局須為此負上法律責任及作出補償，上述保險亦會悉數作出彌償。投保額是每一宗事故不少於港幣 1,000 萬元，而且事故宗數不限。

至於臨時市政局與承辦商所簽定的防鯊網保養合約，亦有類似條文，規定承辦商必須與臨時市政局聯名向保險公司購買保險，而投保額不得少於港幣 1,000 萬元，以便對任何人因承辦商的作為、疏忽或過失而招致的傷亡、疾病或財物損毀等承擔責任，作出賠償或補償。

## 書面答覆

## 文康廣播局局長就何世柱議員對第二項質詢的補充質詢所作書面答覆

現根據市政總署署長所提供的資料，答覆如下 —

## (a) 罰款額

根據臨時市政局與防鯊網維修保養承辦商所簽定的合約，承辦商如未能妥善履行有關的維修保養工作，局方有權以賠償金形式向承辦商徵收罰款，而協定賠償金以每次每一泳灘 1 萬元計算。至於承辦商現須支付的 31 萬元賠償金，是承辦商過去曾 3 次未有在多個泳灘履行合約而累積下來的罰款總額。有關的罰款細則載於附件。

## (b) 因承辦商工作表現未如理想而徵收罰款

根據合約規定，防鯊網的維修保養工作包括清洗防鯊網浮波上的污漬、移走附在防鯊網上的海洋生物、鞏固防鯊網的位置及修妥防鯊網上的破孔。不過，承辦商雖經市政總署署長多次發信勸諭從速完成有關的維修保養工作，但仍未能完成有關的工作並達至署方滿意水平。因此，署方惟有根據合約規定，向承辦商徵收罰款。

## (c) 防鯊網的情況

防鯊網一般尚屬完整，情況不算惡劣，只是承辦商的維修保養工作進度及水準自本年 5 月以來一直未能達至合約的要求，包括未曾徹底清洗防鯊網浮波上的污漬，沒有移走附在防鯊網上的海洋生物、未有鞏固防鯊網的位置及並無修妥防鯊網的破孔。此等情況如不及早矯正，將會令防鯊網的情況日趨惡化。

## (d) 終止合約

由於承辦商的工作表現持續欠佳，以及始終未有作出改善，市政總署署長將根據合約條款，向承辦商提出終止合約。另一方面，市政總署現正積極招聘及安排由新承辦商於明年 3 月接管有關的防鯊網保養維修工作，以配合泳季的來臨。由於在冬季期間深水灣泳灘仍然開放，市署將聘請臨時保養維修商檢查該泳灘的防鯊網，以確保防鯊網得到妥善保養。

附件

## 罰款細則

日期	未能完成的工作	協定賠償金
14.10.97	清理及維修裝置在市政總署轄下 11 個泳灘的防鯊網	110,000 元
24.10.97	清理及維修裝置在市政總署轄下 10 個泳灘的防鯊網	100,000 元
6.11.97	清理及維修裝置在市政總署轄下 10 個泳灘的防鯊網	100,000 元
總金額：		310,000 元

註：根據合約規定，承辦商如未能完成合約要求的保養維修工作，市政總署有權向承辦商追討每次每一泳灘港幣 1 萬元的協定賠償金。