

會議過程正式紀錄

1998 年 3 月 4 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

朱幼麟議員

何承天議員，J.P.

何鍾泰議員，J.P.

吳亮星議員

李家祥議員，J.P.

李國寶議員，J.P.

李啟明議員

杜葉錫恩議員，G.B.M.

周梁淑怡議員，J.P.

胡經昌議員

唐英年議員，J.P.

夏佳理議員，J.P.

馬逢國議員

曹王敏賢議員

梁振英議員，J.P.

梁智鴻議員，J.P.

梁劉柔芬議員，J.P.

莫應帆議員

許賢發議員，J.P.

陳財喜議員

陳婉嫻議員

陳榮燦議員

陳鑑林議員

程介南議員

馮檢基議員

黃宏發議員，J.P.

黃英豪議員

楊孝華議員，J.P.

葉國謙議員

詹培忠議員

廖成利議員

劉江華議員

劉健儀議員，J.P.

蔡根培議員，J.P.

鄭明訓議員，J.P.

鄧兆棠議員，J.P.

顏錦全議員

譚耀宗議員，J.P.

蔡素玉議員

缺席議員：

田北俊議員，J.P.

何世柱議員，J.P.

吳清輝議員

李鵬飛議員，J.P.

林貝聿嘉議員，J.P.

倪少傑議員，J.P.

袁武議員

張漢忠議員

曾鈺成議員

黃宜弘議員

楊釗議員

楊耀忠議員

劉皇發議員，J.P.

劉漢銓議員，J.P.

鄭耀棠議員

霍震霆議員

簡福飴議員

羅叔清議員

羅祥國議員

出席政府官員：

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.

運輸局局長吳榮奎先生，J.P.

衛生福利局局長霍羅兆貞女士，J.P.

財經事務局局長許仕仁先生，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.

經濟局局長葉澍堃先生，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

助理秘書長陳欽茂先生

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
《1998 年防止賄賂條例（修訂附表）令》	125/98
《安排指明（與中國內地訂立的關於對所得避免 雙重徵稅的安排）令》	126/98
《1998 年船舶及港口管制（香港 — 中國及澳門 渡輪終點碼頭）（修訂）規例》	148/98
《1998 年公司條例（修訂附表 8）令》	149/98
《1998 年法定語文（根據第 4D 條修改文本）令》 ..	150/98
《1998 年公共收入保障（酒店房租稅）令》	151/98
《1998 年公共收入保障（遺產稅）令》	152/98
《1998 年公共收入保障（差餉）令》	153/98
《1998 年公共收入保障（印花稅）令》	154/98
《1998 年更正錯誤（第 2 號）令》	155/98
《1998 年儲稅券（利率）公告》	156/98
《逃犯（聯合王國）令（1997 年第 595 號法律公告） 1998 年（生效日期）公告》	157/98
《1996 年破產（修訂）條例（1996 年第 76 號） 1998 年（生效日期）公告》	158/98

《1998 年破產（修訂）規則（1998 年第 77 號法律公告） 1998 年（生效日期）公告》	159/98
《1998 年債權人會議（廢除）規則（1998 年第 79 號 法律公告）1998 年（生效日期）公告》	160/98
《1998 年破產（表格）（修訂）規則（1998 年 第 81 號法律公告）1998 年（生效日期） 公告》	161/98
《1998 年破產（費用及百分率）（修訂）令 （1998 年第 83 號法律公告）1998 年 （生效日期）公告》	162/98
《1998 年債權證明（修訂）規則（1998 年第 85 號 法律公告）1998 年（生效日期）公告》	163/98
《1997 年法律改革（雜項規定及次要修訂）條例 （1997 年第 80 號）1998 年（生效日期） 公告》	164/98
《1998 年公眾衛生（動物及禽鳥）（修訂） （第 2 號）規例》	165/98

提交文件

- 第 88 號 — 由社會福利署署長法團編撰的
交通意外傷亡援助基金年報
一九九六年四月一日至一九九七年三月三十一日
- 第 89 號 — 醫院管理局年報 1996—1997 連同
周年帳目結算表及核數師報告書
- 第 90 號 — 撒瑪利亞基金
截至一九九七年三月三十一日止年度的
周年帳目結算表連同審計署署長報告

報告

《1998 年入境（修訂）條例草案》委員會報告

《1997 年保護海港（修訂）條例草案》委員會報告

發言

主席：發言。楊孝華議員會就《1998 年入境（修訂）條例草案委員會報告》向本會發言。楊孝華議員。

《1998 年入境（修訂）條例草案》委員會報告

楊孝華議員：主席女士，作為《1998 年入境（修訂）條例草案》委員會主席，本人謹代表委員會提交報告。該報告已臚列條例草案委員會的重要商議結果，本人只會在此撮述委員會特別關注的事項。

《入境條例》第 IIIA 部訂定了特別條文，處理在未獲許可的情況下來港的越南居民及前越南居民，使政府當局可配合第一收容港政策而進行羈留、甄別及覆核甄別決定的工作。條例草案委員會支持當局為落實取消第一收容港政策的決定而修訂條例第 IIIA 部，令該部分不再適用於新抵港的越南人。然而，委員會對於當局建議把該等修訂的生效日期追溯至條例草案刊登憲報當日，即 1998 年 1 月 9 日，甚表關注。議員對於任何具有追溯效力的條例草案，從來都覺得必須審慎行事。

政府解釋，如果當局只宣布取消第一收容港政策，而未有同時實施相應的法例修訂，便可能會吸引大批越南人及現已在內地定居的越南人非法湧入本港，尋求甄別難民身份和移居海外的機會。為免在臨時立法會審議條例草案期間，出現大批越南人從越南和內地湧至，故此，當局認為條例草案內有關第 IIIA 部不再適用的條款，應在條例草案刊登憲報當天開始生效。

同時，為免出現大批越南非法入境者利用在條例草案公布後，以及修訂法例前這段空隙湧入本港的情況，條例草案委員會接納有關修訂的生效日期，應追溯至本年 1 月 9 日的建議。

本人希望議員接納條例草案委員會的報告。

謝謝主席女士。

主席：曹王敏賢議員會就《1997 年保護海港（修訂）條例草案委員會報告》向本會發言。曹王敏賢議員。

《1997 年保護海港（修訂）條例草案》委員會報告

曹王敏賢議員：主席女士，經你批准，本人謹以《1997 年保護海港（修訂）條例草案》委員會主席的身份，就所提交的委員會報告發言。

《1997 年保護海港（修訂）條例草案》就現行的主體法例建議作兩項技術性的修訂及修訂“填海工程”一詞的定義。對於兩項技術性修訂的建議，條例草案委員會的委員並無異議。在條例草案委員會召開的兩次會議中，委員集中討論有關修訂“填海工程”定義的建議。

由於“填海工程”一詞本身的意思已相當明確，而條例現行的定義，與《前濱及海床（填海工程）條例》中所訂立的相同。委員曾經質疑有否需要修改這定義。政府當局解釋，從最廣義的角度而言，“填海工程”的現有定義適用於多種情況，以至就中央海港內的設施進行例行維修檢查，亦須受《保護海港條例》所訂立的“不准進行填海工程的推定”這項原則所規限。為免產生疑問，條例草案委員會出席的大部分委員同意有需要修訂“填海工程”的定義，把不屬填海工程的項目豁除於該詞定義之外。

條例草案委員會的委員雖然支持修訂“填海工程”的定義，但認為條例草案建議的新定義，未能達到預期的效果。條例草案委員會曾經探討各種方法，以補建議修訂定義的不足。此等方法包括在現行定義加入一項但書，開列應豁免於“填海工程”定義的工程項目。委員亦曾考慮應否在定義中細述將前濱及海床形成為土地的方法。經過詳細討論後，出席的大部分委員都認為“填海工程”一詞的定義越繁複，便越容易產生更多混淆之處。任何一個建議的定義都難以絕對明確，在訴訟過程中，法院會考慮條例的立法目的以詮釋“填海工程”的意思。條例草案委員會指出，最重要的原則是任何修訂都必須符合《保護海港條例》的精神。最後，出席的大部分委員接納政府當局所提出的一個較為簡單的定義，使能更準確地反映當局的政策目的，便是填海工程的規劃過程亦須受到“不准進行填海工程的推定”這項原則所規限。規劃環境地政局局長將於稍後的條例草案全體委員會階段，提出有關的修正案。

最後，本人必須指出，條例草案委員會曾認真考慮保護海港協會的兩項建議。我們曾接見保護海港協會的代表，但由於有關的兩項建議不在條例草案的範圍內，因此委員並沒有接納協會的意見。

主席女士，本人謹此陳辭。

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。今天共有 4 項質詢，每項質詢所佔時間平均大約為 15 分鐘。
第一項質詢。曹王敏賢議員。

放射性同位素藥劑製品的註冊問題

1. 曹王敏賢議員：最近，本港有市民被注射受克雅二氏症病原體污染的放射性同位素試劑。就此，政府可否告知本會：

- (a) 過去 5 年，每年有哪些放射性同位素藥劑製品只根據《藥劑業及毒藥條例》或只根據《輻射條例》註冊；
- (b) 同期間，每年有哪些放射性同位素藥劑製品同時根據上述兩條條例註冊；
- (c) 同期間，每年有多少宗因入口商沒有按照法例規定為放射性同位素藥劑製品註冊而被當局檢控的個案；成功檢控的個案數目為何；及
- (d) 本港與外國（例如美國及英國）有關放射性同位素藥劑製品的規管制度及註冊程序有何分別？

主席：衛生福利局局長。

衛生福利局局長：主席女士，

- (a) 所有從事進口及買賣用於人體的放射性同位素製品的公司，都必須根據《輻射條例》申領牌照，並須每年申請延續牌照。牌照持有人只可以進口及買賣其牌照上列明的放射性同位素製品。根據《輻射條例》，個別製品無須進行註冊。現時已領有該牌照的公司有 3 間，分別於 1990、1991 及 1996 年第一次成功獲取該有關牌照。

在過去 5 年，並沒有任何放射性同位素藥劑製品根據《藥劑業及毒藥條例》註冊。

- (b) 在過去 5 年，亦沒有放射性同位素藥劑製品同時根據上述兩條條例註冊。

- (c) 同期間，沒有任何人士因為入口、貯存或買賣未有註冊的放射性同位素藥劑製品而被檢控。
- (d) 在本港，任何人士進口、管有、儲藏、運送或使用放射性物質，包括放射性同位素，必須事先根據《輻射條例》向輻射管理局申領有關牌照，並遵守有關的條款，例如必須僱有曾接受輻射防護培訓之管理員工，以便能給予員工適當的指示，並設有儀器在有關場所經常監察輻射水平，以便保障從業員及公眾的安全。

在外國，如英國、美國等地，放射性同位素的經營與使用均由當地的有關輻射管理局以發牌方式管制。這些管理局屬法定機構，並委任專業人士提供專業意見；至於執法行動，則由政府人員負責。在這方面的規管制度，香港與外國並無不同。

至於藥劑製品，包括一些放射性同位素藥劑製品內所含的藥劑成分，在本港則須根據《藥劑業及毒藥條例》申請註冊。在一些其他國家如英國、美國，用於人體的放射性同位素，無論是否與藥劑製品一起使用，亦須同時受當地的藥物條例規管。

主席：曹王敏賢議員

曹王敏賢議員：主席，在剛才局長主要答覆的(a)、(b)、(c)段中，我們可以看到香港的放射性同位素藥劑製品並沒有根據《藥劑業及毒藥條例》註冊，而只是根據《輻射條例》註冊。主席，我在2月11日臨時立法會的大會上曾質詢局長，有關藥物的代理商曾在多年前向衛生署查詢放射性藥物的註冊事宜，當時，當局的回覆是有關產品只須按《輻射條例》進行註冊。現在從局長答覆的(a)、(b)段中，看到果然如此。當時本人曾要求局長作出回應，而局長亦承諾給予書面答覆，但至今未見下文，希望局長今天能作出回覆。

主席：你是否要求局長作出回覆？

曹王敏賢議員：是的。因為現在根據局長主要答覆的(a)、(b)兩段，香港的放射性同位素藥劑製品是沒有按照《藥劑業及毒藥條例》註冊。

主席：衛生福利局局長。

衛生福利局局長：主席，我想請曹王敏賢議員重複她的問題。

主席：曹王敏賢議員，你不用說從前的事，因為大家已很清楚，你只須說明你的質詢以及要求局長回答甚麼。

曹王敏賢議員：我想問局長，現在的放射性同位素藥劑，是否須按照《藥劑業及毒藥條例》註冊？

衛生福利局局長：主席，如果入口商提供的資料，只說明該種製品是供人體用的放射性同位素，便須根據《輻射條例》申領牌照。但如果入口商提供資料，同時說明該製品有藥劑成分，便須另外根據《藥劑業及毒藥條例》註冊。現時獲成功註冊的有 5 種製品，其餘有 38 種的申請正在處理之中。我們已通知所有有關的入口商，要求提供這些資料，如果其產品含有兩類成分，是必須申領兩種牌照的。

主席：曹王敏賢議員。

曹王敏賢議員：在主要答覆(a)段的第二部分說明，在過去 5 年，並沒有任何放射性同位素藥劑製品根據《藥劑業及毒藥條例》註冊。我想問局長在過去 5 年，香港是否未曾使用含有放射同位素的藥劑製品？

主席：曹王敏賢議員，其實這不算是一項跟進質詢，而是屬於補充質詢。現時有 3 位議員正等候發問，我請那 3 位議員不要介意，既然曹王敏賢議員已提出了質詢，我們便不要浪費時間。衛生福利局局長，請你回答這項質詢。

衛生福利局局長：我們過去是根據《輻射條例》發放牌照，並根據《藥劑業及毒藥條例》替有關藥物註冊。以往，有兩類成分的藥劑亦須同時申領牌照和申請註冊；如果該產品只含有任何一方面的成分，便只須申請有關的牌照。近來，一些入口商的產品可以說是孖裝，兩類成分也有，我們便要求進口商辦理兩項手續。

主席：梁智鴻議員。

梁智鴻議員：主席，事件已發生了，我們更應向前看。主席，任何註冊制度，其目的都是確保有關製品不會危害市民的安全。從政府的答覆，我們知道大部分的放射性同位素是注射入人體內，亦可能同時是藥劑製品。其實兩種同位素也須登記。政府有否其他措施，可以簡化這繁複的登記手續，但最後亦能確保市民的安全？

主席：衛生福利局局長。

衛生福利局局長：主席，根據英國及美國的制度，無論有關同位素藥劑製品有否藥劑成分，亦須當作藥劑註冊，我們可以考慮實行這更嚴謹的制度，以確保市民的安全。

主席：胡經昌議員。

胡經昌議員：主席，現在製品入口時，須根據這兩項條例向政府註冊及領牌，但是轉口貨品會否獲得豁免，即製品進入香港，在等待運送到外地期間，是否須經過這繁複的手續？

主席：胡經昌議員，你的補充質詢偏離了主體質詢的主題。衛生福利局局長，如果你手邊有這些資料，你可以作答，但如果沒有，則無須作答。

衛生福利局局長：我並無有關資料。

主席：蔡根培議員。

蔡根培議員：主席，政府可否告知本會，目前入口放射性同位素藥劑製品的主要來源地是哪個地區，該地區的規管制度與本港的制度能否互相配合？

主席：衛生福利局局長。

衛生福利局局長：我們入口的主要來源地是英國和美國。所有這些來源地的藥物，都是受到國際輻射防護委員會的標準所規管，這是一個最專業而國際上認可的標準，所有先進國家都是根據這標準來制定規管的。

主席：陳鑑林議員。

陳鑑林議員：主席，在衛生福利局局長主要答覆的(a)段第二部分及(b)段，表示在過去 5 年，沒有這類製品註冊，剛才曹王敏賢議員亦詢問，這是否表示在過去 5 年，香港沒有進口或使用過這一類藥劑？請問局長可否清楚回答，在過去 5 年，曾使用多少種類的放射性同位素製品？及用在哪一方面？

主席：衛生福利局局長。

衛生福利局局長：主席，我們只能夠從入口商在根據《輻射條例》申領牌照時提供給我們的資料，知道有該種產品入口，所以，如果入口商沒有替其他製品申領牌照，我們便無法知道曾進口這些製品。在用途方面，這些製品用途廣泛，主要在醫院使用，亦有用於工業上。詳細的用途，我可以書面提供一些補充資料。（附件 I）

主席：陳鑑林議員，你是否想跟進？

陳鑑林議員：主席，我不是跟進。我只是覺得局長的答覆不太清楚。因為如果有進口這一類藥劑製品.....

主席：陳鑑林議員，如果你不是跟進，便是要提出補充質詢。

陳鑑林議員：但我認為局長的答覆不太清楚。

主席：請你指出局長沒有回答的那部分質詢。

陳鑑林議員：我只是覺得，因為主要答覆說在過去 5 年，沒有人曾為這些藥劑申請註冊，即表示在過去 5 年，我們沒有入口這一類藥劑，那我們如何有這一類藥劑使用？所以，我詢問在過去 5 年，曾否有使用這些藥劑？如果有，是用在哪一方面？謝謝主席。

主席：衛生福利局局長。

衛生福利局局長：主席女士，這一類製品是分開兩種的：一種只是放射性的同位素製品，並沒有藥劑成分，這種製品明顯須根據《輻射條例》申領牌照。但近年來，我們發覺有一些這類製品同時亦含有藥劑成分，在這種情況下，入口商便須申領牌照，並同時註冊藥物。在這 5 年來，如果入口商能提供資料，表示其產品只是放射性同位素，便只須根據《輻射條例》申領牌照；如果製品是藥劑，便須根據《藥劑業及毒藥條例》註冊。但是，如果入口商沒有提供這些資料，我們亦無法知道這些製品有否入口。

主席：鄧兆棠議員。

鄧兆棠議員：主席，根據政府的答覆，在過去 5 年，並沒有入口商替放射性同位素藥劑製品申請註冊。我想問政府，會否對提供藥物的入口商提出檢控？

主席：衛生福利局局長。

衛生福利局局長：我在主要答覆的(c)段已解釋，我們沒有進行任何檢控行動。

主席：鄧兆棠議員，是否衛生福利局局長仍未回答你的質詢？請你再清楚地發問。

鄧兆棠議員：因為有市民被注射受克雅二氏症源體污染的放射性同位素試劑，而這種試劑是未經註冊的，政府最初表示會考慮檢控，我想知道最後政府是否決定提出檢控？

主席：衛生福利局局長。

衛生福利局局長：因為這是一個特殊的情況，我們會作出詳細的調查。如果有需要，我們會提出檢控。

主席：莫應帆議員。

莫應帆議員：主席，我認為是檢控不得，因為條例中沒有這樣的規定，如何檢控？主席，我想問一個問題。我相信這兩項條例行之已久，過去可能亦未有出現過有人被注射有問題試劑的情況，現在既然有這種情況出現，政府會否考慮作出檢討，根據目前的情形，對這兩項條例作出一些修訂或補充，以保障人身安全，就是給注射了有問題試劑，亦可提出檢控？

主席：衛生福利局局長。

衛生福利局局長：感謝議員的建議。《藥劑業及毒藥條例》是在很久以前制定的，經過多年的增減及修訂，現在有需要作出一個整體的檢討。我們已經進行了一些初步的預備工作，希望提交第一屆立法會審議。《藥劑業及毒藥條例》是一項相當複雜的條例，是有需要因應現時的發展作適當的修改。

主席：曹王敏賢議員。

曹王敏賢議員：主席，根據我的理解，在過去 5 年是一定有使用放射性藥劑的，為何政府能容忍這些藥劑 5 年以來不註冊，而又不曾遭檢控？有關我上次問的質詢，為何局長至今仍未答覆我，衛生署以前是否曾對一些代理商

說，只須根據一條條例註冊便行，而無須再根據《藥劑業及毒藥條例》註冊？

主席：衛生福利局局長。

衛生福利局局長：主席，在過去 5 年，我們的確沒有作出檢控的行動，但並不表示這些製品沒有在香港使用，只可能是以前衛生署不知道有這些製品進口，如果我們知道，必定會提醒入口商須申領適當的牌照。我們現已通知所有入口商有關這兩項條例的規定，即關於申領牌照和註冊的規定。我們亦通知所有執業醫生、醫院管理局及其他使用這些製品的醫務人員，留意這方面的規定。

主席：第二項質詢。黃英豪議員。

外資金融機構收緊借貸

2. 黃英豪議員：據悉，因金融風暴及本港銀行同業拆息波動的影響，部分外資金融機構在進行借貸業務時，盡量調低給香港市民的貸款額，甚至有要求借款人提前償還借貸。就此，政府可否告知本會：

- (a) 有否評估此情況對本港經濟及各行業的營商環境的影響；若有評估，詳情為何；及
- (b) 有否考慮採取任何針對性措施（例如放寬部分擁有港元存款基礎的銀行的貸款限制），以紓緩此情況對本港經濟造成的影響？

主席：財經事務局局長。

財經事務局局長：主席，

- (a) 由於部分外資銀行在區內投資失利，以及日本銀行須符合日本有關方面在財政年度完結時（即 3 月 31 日）的資本充足要求，確有外資銀行在港收縮信貸的情況出現。這大部分是由於有關外資銀行的全球策略調整，而且這些銀行在其他地方有更大幅度的信貸收縮。雖然備用的信貸總額會受到影響，但受影響程度卻取決於收縮額有多少能被其他銀行提供的貸款所填補，因為某些本地及外資銀行視此為擴大市場佔有率的機會。在現階段，我們很難評估影響，總括來

說，我們預期銀行借貸增長會在 98 年放緩。

- (b) 在一個如香港一般的自由經濟體系裏，借貸決定基本上是取決於個別銀行。在香港的銀行監管制度下，我們着重於銀行的資本充足比率、流動資金及風險管理等因素，力求整個銀行體系穩建並有效地運作。除了避免向個別貸款者過度借貸的規限外，我們只有很少的借貸限制，例如香港金融管理局（“金管局”）發出與物業有關借貸不超過總額 40% 的指引，只是一個基準，並非上限，而且事實證明這是一個適當的審慎監管措施。某些亞洲國家的銀行給予地產界過度信貸是導致今次亞洲金融風暴原因之一，而這些國家亦是受今次風暴影響最大的國家，所以香港必須引以為鑑。

主席：黃英豪議員。

黃英豪議員：主席，我的主要質詢開首已提到主要的一點，便是近期本港銀行同業拆息波動，但政府並未針對這問題作答。請問政府還會有甚麼措施來穩定銀行同業拆息市場，避免其大幅波動，因這樣不單止會影響金融機構，甚至是整個香港的營商環境？最近數天，傳媒報道有關發行某些債券來鞏固聯繫匯率這方式，請問政府會否加以考慮呢？

主席：財經事務局局長。

財經事務局局長：主席，關於同業拆息問題，我們已多次討論。在貨幣管理局這機制下，政府干預市場利率的力量及角色都是很小的。這往往是取決於銀行界本身對借貸是否採取審慎態度，以及對前景的看法。最近同業拆息的確高企，但高企的原因，相信大家亦十分理解，便是受外圍因素、金融風暴所影響。我相信黃議員亦有留意，最近這一、兩個星期，同業拆息已開始顯著回落。這並不是因為政府有所行動所致，而是主要因為現時外圍因素已開始穩定，大家都知道某些國家的情況較壞，但有些則沒有那麼壞，所以不可以整個亞洲一概而論。大家的心理穩定下來後，同業拆息亦相應下降。

至於黃議員提到政府有否其他方法來穩定利率，事實上，正如我剛才所說，在聯繫匯率機制下，基本上空間並不大，但也有一些相關的問題可以考慮，例如鼓勵定息按揭或鼓勵債券市場發展，使定息債務增加，於是令銀行更為穩健，日後的利率波動便不會太大。這些都是附屬的問題。政府當然很

想發展債務市場，而定息按揭是其中一環。

主席：吳亮星議員。

吳亮星議員：主席，政府的主要答覆(b)段最後提到，某些亞洲國家的銀行給予地產界過度信貸是導致今次亞洲金融風暴原因之一。請問政府，在金融風暴後，會否對銀行信貸監管機制進行新一輪的檢討，以及估計何時可以提出主要答覆末句所說的“香港必須引以為鑑”的新的、有效的信貸措施呢？

主席：財經事務局局長。

財經事務局局長：主席，我相信短期內市場人士較為關注的，並不是進一步收緊信貸，而是如何在合理和審慎的情況下加以放寬。這必須審時度勢來進行。至於長遠來說，由於過去數年金管局對於銀行借貸，特別是有關房地產的借貸，經常予以密切關注，並訂有一系列指引，因此，即使今次亞洲金融風暴席捲多個國家，但我們的銀行體系依然穩健。因此，我們認為基本上，現時對房地產借貸的監管已很足夠。如果說要再進一步收緊的話，暫時我仍未看到有這樣的需要。不過，如果將來在國際層面有一些新要求（我們是一定要追上國際金融標準的），屆時我們再進行檢討也未可料。不過，除了這情況外，短期來說，我相信這不是我們主要的工作目標。

主席：詹培忠議員。

詹培忠議員：主席，在這次事件中，有人投訴部分銀行以提高利息例如 5 厘或 6 厘，令顧客停止向銀行借貸。這對整個香港的金融及運作影響很大。請問政府有否資料顯示有多少家銀行採取這措施，以及政府有否關注這做法呢？

主席：財經事務局局長。

財經事務局局長：主席，我相信金管局並沒有收到直接有關這方面的投訴。不過，我們要明白，香港有很多家銀行，而香港的銀行的競爭亦很大，如果個別銀行不想貸款給某位人士，而採用該藉口，我覺得並無不妥。由於香港銀行業的競爭很大，一家銀行不接納，可能另一家會接納。詹議員提出的這

個問題，我認為不是一個值得須處理的嚴重問題。

主席：詹培忠議員。

詹培忠議員：主席，我問的是比例是多少？政府是否說沒有這事？

主席：財經事務局局長。

財經事務局局長：主席，我們並沒有這方面的數據，因為銀行可以用很多不同理由來拒絕借貸。如果銀行以特別理由拒絕借貸，我相信金管局沒有就此細分的數據。

主席：楊孝華議員。

楊孝華議員：主席女士，有關樓宇按揭方面，近期傳媒較高調報道的並不是利息問題，而是所謂“借不到錢”的問題。局長剛才提及 40% 的指引，但其實還有另一項指引，便是關於社會人士經常說的樓宇最高可按七成。我不知道金管局或政府在這方面擔當甚麼角色。政府有否考慮到這些指引可能普遍有意義，但有些銀行對進行借貸所要求的質素很高，所以可否考慮勸諭這些銀行不要採取那麼嚴謹的標準呢？

主席：財經事務局局長。

財經事務局局長：主席，在我答覆這項質詢前，我相信大家會有興趣知道一項數據。實際上，現時銀行的頭寸並不是非常短缺。在 1998 年 1 月，整體銀行的借貸大約是 4.1 兆億，而 1997 年 1 月的整體借貸是少於這個數目的。換而言之，在金融風暴後，雖然增長放緩，但事實上並不是一個整體負增長的萎縮。因此，以房地產來說，銀行往往因現時地產市場不太穩定而可能對某個物業的估價掌握得不準確，所以在貸款時採取較為保守的態度。我認為這是很自然的現象，但這只是一個短暫的過渡現象。當房地產市道穩定下來，銀行對物業的價格可以有較好掌握後，則借貸自然會回復彈性。

關於七成這問題，金管局最近確曾諮詢過銀行界的意見。由於個別銀行

的反應不一，並沒有一致意見，所以大家都知道，最近金管局已發出一項聲明，指七成這標準暫時不會改變。

主席：陳鑑林議員。

陳鑑林議員：主席，我認為主要答覆(b)段中出現一些矛盾。局長說金管局發出與物業有關借貸不超過總額 40%的指引，只是一個基準，並非上限。不過，之前又說不超過總額 40%，這顯然是一個上限，但他卻說這並非一個上限，所以令我有點兒摸不着頭腦。此外，局長又說現時金管局正諮詢意見，希望能做到 70%，但局長下一句又說某些亞洲國家的銀行給予地產界過度信貸。這是否表示現時銀行界的整體有關物業的借貸已超出 40%，所以局長便說這不是上限？我希望局長告知我們，總體來說，現時本港銀行有關物業借貸的比率為何？

主席：財經事務局局長。

財經事務局局長：主席，我想向陳議員澄清，我說要避免向個別貸款者過度借貸，是從風險管理的角度來看，任何一家財務機構都不可以向某人或某公司作出過分借貸，因為如果這樣做的話，當那間公司或那名人士出現問題時，便會拖跨整家機構。這是有關個別借貸。至於 40%的指引，是指銀行向房地產的整體借貸，所以兩者是截然不同的。那項指引確實只是一項指引，過去多年以來，有很多銀行的確曾超越了 40%這基準，但因為這指引不是法例，所以我們是容許它們這樣做的，主要是視乎個別銀行本身的營運狀況、資本是否充足，以及其他風險因素，才可以判斷那間銀行基本上有哪些風險。因此，不超越 40%純粹只是一項指引，並不表示一旦超越 40%，便會自動產生甚麼後果。現時我手邊沒有這方面的平均數，我會以書面方式答覆陳議員。（附件 II）

主席：黃英豪議員。

黃英豪議員：主席女士，世界上很多其他地區政府對於外國銀行在該地區設立分行，都會訂有很多規定，例如外資銀行要在該地區設立辦事處一段時間，要有一定的實收的資本額，以及要對當地的貸款額作出一定的承擔等。由於現時我們看到部分外資銀行採取較短視的態度，看見在香港有利可圖便湧來，請問政府會否考慮檢討外資銀行在香港設立分行的發牌制度？

主席：財經事務局局長。

財經事務局局長：主席，現時香港這些所謂“認可機構”是分三級的，有些是可以經營所有銀行業務的銀行，我們對這類銀行有很嚴格的要求，對它們的資本的要求也很高，而且要它們在香港具有營運經驗。在這類銀行之下，有一些所謂“註冊銀行”及“接受存款公司”，我們對每一種公司的要求並不相同。通常外資機構在香港要從低做起，首先是開設辦事處，然後逐漸升格。它們不是自動升格的，而是要有實質資本及股本才可以經營。至於有關詳情，如果黃議員有興趣的話，我會以書面方式向他提供資料。（附件 III）

至於外資及本地資本的問題，我只想指出一點，香港是一個國際金融中心，我們也是世貿成員，曾簽署了一些在國際上具約束力的協議，所以我們是不可以隨便將遊戲規則改變的。

主席：第三項質詢，劉江華議員。

股份停牌

3. 劉江華議員：證券及期貨事務監察委員會（“證監會”）或香港聯合交易所有限公司（“聯交所”）可根據法例規定，飭令上市公司的股份暫時停牌。就此，政府可否告知本會：

- (a) 過去 3 年，每年有多少宗飭令股份停牌的個案；飭令停牌的原因、平均停牌日數及在停牌期間對有關公司作出的調查和分析結果為何；
- (b) 有否規定證監會或聯交所須向公眾交代飭令股份停牌的原因；若有，有關規定的詳情為何；若否，會否考慮訂立這項規定；
- (c) 有否規定股份停牌的時限；若有，詳情為何；若否，原因為何，以及會否考慮訂立這項規定；及
- (d) 投資者可透過何種渠道以監察飭令股份停牌的決定是否適當？

主席：財經事務局局長。

財經事務局局長：主席女士，

- (a) 在 1995 年，有 106 宗停牌個案，1996 年有 182 宗，1997 年則有 461 宗。

一般來說，停牌個案可以按主要原因分為 3 類：

- (1) 有重大的公司活動，而有關價格敏感資料未能及時披露；
- (2) 對公司是否適宜繼續上市或買賣有根本的關注；及
- (3) 公司的上市證券價格或交投量出現未有合理解釋的不尋常波動。

我們沒有 1997 年以前的詳細統計數字。在 1997 年，該 3 類個案分別有 384 宗、9 宗和 68 宗。

在 461 宗個案中，有 393 宗是上市公司主動要求停牌的；有 60 宗是聯交所或證監會表示，除非有關公司自願將其股份停牌，否則將認真考慮發出停牌指示；有 4 宗是聯交所飭令停牌的；另有 4 宗是證監會飭令停牌的。

在聯交所和證監會飭令停牌的 8 宗個案中，有 6 宗已經恢復買賣，平均停牌時間為 16.5 個交易日；其餘兩宗則仍然與發行人商討復牌的方案。同時，證監會已對 7 宗個案正式展開調查，研究是否有造市或內幕交易的情況，這些調查仍然在進行中。

- (b) 正如以上所述，股份停牌政策的一個大原則是要上市公司在最短的時間內向市場披露有關的消息，以確保有一個公平和有秩序的市場。因此，實際上披露的責任是在發行者／上市公司身上，而證監會和聯交所則極力鼓勵及敦促上市公司盡快向市場作出準確的披露。至於少數由證監會和聯交所飭令停牌的個案，通常是涉及可能有造市、內幕交易或其他不當行為而須進行調查，但即使調查仍在進行中，只要不牴觸有關法例的保密條款，以及不妨礙調查進行，

並得到有關公司和人士同意，證監會也會盡可能向市場公布調查的進展，並且容許股份恢復交易。

- (c) 如上所述，停牌個案情形各有不同，因此不能硬性訂出停牌的時限。根據 1997 年的統計，384 宗與重大公司活動有關的停牌個案，平均停牌不超過 3 個工作天；9 宗因公司出現應否繼續上市買賣的根本關注而停牌的個案，因為需要較長時間來解決其財政困難，而聯交所每月均有公布這些公司的最新情形，以確保透明度；至於 68 宗股價有不尋常波動的停牌個案，平均停牌少於兩星期。

聯交所在 2 月 25 日實施了新的復牌政策，即使是因財政出現困難而要求停牌的股份，只要有關上市公司或發行人就其最新財政狀況作出充分而適當的披露，且沒有任何股份敏感資料未予披露，其證券即可復牌買賣。假如發行人未及在 10 天之內作出公告，則聯交所可能會自行刊登公告，讓市場得悉該發行人沒有給予合作。這種做法，我們認為會有效地縮短某些股份停牌的時間。

- (d) 飭令停牌的目的，是為了確保市場公平有序、消息靈通，從而保證市場持正操作，保障投資大眾的利益，而這些都是聯交所和證監會的法定職責。當某些股份的交易情況未能符合這些要求時，世界各地的市場都會採取停牌這個標準措施。我們賦予市場經營者和監管機構這些權力是必要的，否則，他們便無法執行維持市場秩序的法定責任。在執行這些職責時，聯交所和證監會均了解到維持一個持續運作市場的需要和適切性，致力在兩者之間取得平衡，使停牌個案和時間維持在最低水平。投資者如果對個別的停牌決定有不滿，可以提出投訴，甚至尋求司法覆核。

主席：劉江華議員。

劉江華議員：主席，從數字看來，去年的數字大幅增長，十分驚人。我最感興趣的是主要答覆(c)部分提到政府實施一項新的復牌政策，是剛剛公布的，主要是證監會對上市公司的新安排。我想問的是，從投資者的角度來看，即使公司願意披露資料，但如果證監會的調查沒有特定時限的話，對投資者有何保障呢？又如果有關上市公司不願意公布資料的話，對投資者又有何保障呢？

主席：財經事務局局長。

財經事務局局長：主席，有關劉議員第一部分的質詢，在 2 月 25 日公布的新安排，是聯交所的安排，因為政府在法律及政策上均沒有直接責任規管停牌的時間。這是一項新安排，這項安排亦回應了劉議員最後部分的質詢，因為根據聯交所的意見，它認為這樣做，第一，可以對有關的上市公司施以很大的公眾壓力。如果有關公司在 10 天內也不發表意見，那麼公眾都知道它的股份可能有問題；第二，能使投資者知道現時發生的是甚麼一回事。

至於調查方面，即劉議員質詢的其中一部分，當然很難一概而論，因為有些時候是需要相當長時間，才能作出結論；有些時候要搜集很多資料，而提供這些資料的是中介人，例如股票行，它們要有資源和時間才能提供這些資料；獲得資料後，還要再作分析，所以時間是要有彈性的。正如我剛才在主要答覆中所說，從過往的個案來看，1997 年在那 8 宗由證監會或聯交所主動飭令停牌的個案中，有 7 宗是要進行調查的，而在這 7 宗個案中，已有 6 宗恢復買賣，所以是無須待調查完成後才恢復買賣。

主席：詹培忠議員。

詹培忠議員：局長在主要答覆(d)部分提到，飭令停牌的目的，是為了確保市場公平有序、消息靈通，從而保證市場持正操作，保障投資大眾的利益。不過，許多投資者抗議及投訴，說停牌令他們的股票不能售出，令他們招致很大損失。剛才局長的答覆說政府沒有一個停牌的時限，那是否表示政府不管這事，從而不保障投資者呢？政府是否抱這種態度呢？

主席：財經事務局局長。

財經事務局局長：主席，股份停牌政策，正如我剛才在答覆中所說，而詹議員亦很強調重申，是要確保市場在充足資料下進行。要達致保障投資者利益的大原則，便要確保市場在充足資料下進行。當有關股份不能滿足資料披露的要求時，對每個投資者，包括已持有有關股票的股東，以及希望買入股票的投資者的最有效保障，亦是要確保買賣是在充分資料下進行。當然，對已持有該股票的投資人士來說，停牌自然是他們不想看到的事。不過，假如繼續讓有關股票在消息未完全披露的情況下買賣，監管機構不單止有失責之嫌，對市場上其他投資者亦是不公平的。這兩者之間確有矛盾存在，所以我

們認為最有效的方法，便是令有關的消息和資料在最短的時間內，最準確地向市場公布，而被飭令停牌的股份可以盡快恢復買賣。

主席：王紹爾議員。

王紹爾議員：根據財經事務局的資料顯示，絕大部分停牌的個案都是由上市公司作出的。有人懷疑這個機制是否已被濫用，又或可以利用停牌時間取得緩衝。這種緩衝會令小投資者招致損失，因為他們已喪失在市場上買賣的機會。政府有否考慮制訂一個停牌的標準時限，以維護投資者的利益呢？

主席：財經事務局局長。

財經事務局局長：主席，過去 1 年，證監會及聯交所就這問題已進行許多深入研究，並諮詢許多人士的意見。主要來說，由於每一個別情況都不盡相同，例如我在主要答覆所列的三大理由，有很多情況是 3 個理由並存，又或只出現其中兩個理由，所以是很難訂出一個正確的標準。我同意王議員所說的一點，便是近來有一個傾向，在 1997 年，有 85% 以上的停牌都是上市公司本身要求的，其中大部分，大約二百多宗，都能很快於兩、三天內披露資料，因為有關公司的確有重大事故發生，例如收購、供股或股權轉換等，但其餘有部分的確是可能不希望有關股票太快恢復買賣，因為價格可能跟停牌前相差太遠，他們對買賣價格不滿意。故此，現時第一步是聯交所已經在 2 月 25 日的新指引內說明，如果有關公司在 10 天之內還未加以處理，便會首先被公開點名批判。如果再不處理的話，我相信聯交所會考慮採取其他措施，即使一些公司害怕股份恢復買賣後股價可能大跌，也要迫他們復牌，務使買賣可以回復正常。

主席：黃英豪議員。

黃英豪議員：主席女士，我只想政府提供一些資料。主要答覆(a)部分提及 95 年、96 年及 97 年的停牌個案數目，以及平均的停牌時間。我想知道停牌最長的公司的停牌時間。如果政府現時沒有資料，可否以書面答覆呢？

主席：財經事務局局長。

財經事務局局長：主席，當然，有少數公司的停牌時間相當長，例如於 1986 年開始停牌的便有一間，1989 年又有一間。這些我相信大家都知道原因，其中並沒有特別之處，使這些個案的停牌時間較長。此外，在 1996 年已開始停牌的則有 6 間。我希望這可以令黃議員對長期停牌有一個概念。事實上，聯交所每個月都會就那些長期停牌公司（即停牌超過 3 個月的公司，現時共有 17 間）的現況作出公布。我留意到，對於每個月這些公布，香港的傳媒，特別是財經報章都有很詳細的報道。實際上，這可令投資大眾較易了解有關的情況。

主席：各位議員，由於今天只有 4 項口頭質詢，所以在這項質詢上，我容許議員多提出 3 項補充質詢。蔡根培議員。

蔡根培議員：主席，我希望政府告知我們，現時有甚麼機制負責監察證監會或聯交所飭令上市股份暫時停牌的決定是否適當？若沒有的話，當局會否考慮設立這些機制？

主席：財經事務局局長。

財經事務局局長：主席，我們認為現時這個停牌機制是適當的。主要來說，我希望各位議員明白，停牌不是一種懲罰。因為香港是一個法治的地區，如果是懲罰的話，當然有其他程序須依循行事。這主要是要求上市公司提供適當的披露，所以問題應該在上市公司方面，而非在監管機構。監管機構只是執行一般責任，希望上市公司盡快把一些消息向所有投資者公布，以便買賣可以恢復正常。這是一個很重要的概念，我希望大家不要忘記。

關於這個停牌機制，我在主要答覆中亦提到，是與現時世界各國比較重要的金融中心的做法完全相同。例如證監會和聯交所擁有獨立的地位和獨立的法定權力，由業內有地位、有適當經驗的人士擔任成員，又例如證監會有多名非執行董事，一直以來的情況都如是。我們覺得無須設置其他機制進行監管。正如我剛才在主要答覆中提到，當有小股東認為有關行動不當或有值得商榷之處，他們可以按法律途徑或尋求司法覆核來討回一個公道。

主席：詹培忠議員。

詹培忠議員：主席，最主要的目的是為了保障投資者的利益，政府可否考慮除非上市公司的資產是負數，否則，任何理由也不可以令有關股份停牌超過 1 星期？剛才局長提到公司本身可能不披露資料，聯交所可以代其披露，告知大家這間公司的資料披露不足，要投資者小心。如要買賣這股票，一切責任自負。政府可否考慮這個提議？

主席：財經事務局局長。

財經事務局局長：主席，對於主要答覆(a)部分第(1)點的問題，我覺得可以考慮與聯交所再作商討，看看可否向這些公司施加更大壓力，因為那些重大的公司活動應盡快公布。不過，如果有關其他兩個原因，情況便不一樣，因為這些涉及其他很複雜的因素，包括有關公司的財政狀況、是否適宜繼續上市、股價是否有不尋常的波動、有否造市的情況出現等，這些都有需要進行調查。我認為剛才詹議員的建議很難適用於這一、兩類情況。我同意有關第(1)項原因，我們應該再與聯交所商討，是否可以使公司更快披露消息，不可以再有任何其他拖延。

主席：詹培忠議員。

詹培忠議員：主席，我想局長公開承諾；投資者和市民都會留意這些停牌問題，因為這會造成很重大的影響。局長今天的答覆，只是做了表面工夫而已。這是我的意見。

主席：我認為局長無須對這項意見作出回應。其實質詢時間並不是讓議員提出意見的時間。胡經昌議員。

胡經昌議員：主席，本會已就這問題作出多次討論，這也是市民和投資者十分關注的問題。我想跟進局長的答覆，剛才詹議員也有提到這點，便是保證市場持正操作，以及保障投資大眾的利益。投資者已透過業界反映，當大市沒有太大波動時，大家都不大擔心，但如果大市大跌，而有關公司經調查後證明無罪時，公司的股價可能已大跌，令投資者受損。現在大家很關注的，是政府的調查時間會否過長，最終無論有關公司是否有問題，投資者都會有損失。問題的主要癥結是，政府有否考慮另一方案，例如限制在一段時間

內，即使調查未能完成，也讓這些公司復牌，但考慮以“黃牌”形式，讓大眾投資者關注這情況？政府會否考慮實施這些措施呢？

主席：財經事務局局長。

財經事務局局長：主席，正如胡議員指出，在 1997 年，證監會和聯交所積極採取行動作出調查而引致停牌的個案只有 8 宗，佔全年個案總數 1.7%，其他個案根本不涉及這問題。至於這 1.7%的個案是否拖延太久，答案是否定的，因為在這 8 宗個案中，已有 6 宗恢復買賣，所以證監會根本不想拖延。剛才我也解釋，這措施並不是懲罰，最重要是清楚披露資料後，向大家作出公布，便可以恢復買賣，調查亦可以繼續進行，這是一個很重要的原則。由於每宗個案的情況不盡相同，所以很難定出一個時限，或以一個階段來作硬性規定。事實已經證明，政府或監管機構，包括聯交所和證監會均沒有刻意留難，反而有些時候在資料披露方面，上市公司所作的留難較監管機構更大。

主席：第四項質詢。吳亮星議員。

對安全紀錄較差的航空公司的安排

4. 吳亮星議員：鑑於最近台灣發生航機墜毀撞落民居的事故，政府可否告知本會，有否因應該事故檢討安全紀錄較差的航空公司屬下航機在本港機場升降的安排；若有，結果為何；若否，原因為何？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席女士，國際民航組織訂明了一套有關飛機操作及升降程序的標準及建議措施，包括專業人員執照的簽發、飛行的操控及有關飛行員的訓練、航空公司的管理、飛機適航及其維修的標準。本港或外地登記的飛機必須符合國際民航組織標準才可進出香港。

所有到港及離境的航機升降都受到民航處嚴密監察。如發覺有任何航機偏離升降程序，民航處會作出調查，並採取行動以糾正欠妥善之處。

除了操作上的標準，所有在香港或外地登記的航機都要符合國際上有關飛機的適航標準。民航處的適航檢查員亦會審查在港飛機的適航維修標準及紀錄，確保航機符合適航標準。

民航處認為上述安排運作良好，並會繼續嚴密監察，保持香港機場的良好安全紀錄。

主席：吳亮星議員。

吳亮星議員：主席，主要答覆的開始部分說明國際民航組織是有訂明一套有關飛機操作及升降程序的標準及建議措施。如果這類建議措施是一種建議，我想請問政府會否硬性執行？本港現時的有關當局又是否有考慮在安全監管措施方面，釐定一些新的本地措施，以配合香港機場的特殊環境？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，進出香港的航機，都必須遵照大部分以上所述的建議措施。

主席：李家祥議員。

李家祥議員：主席，請問政府有否採取行動，主動了解最近涉及這些墜機事故的航空公司，在操作上是否偏離了國際民航組織的標準？如有主動作出調查，是通過甚麼渠道進行、結果如何，以及有何相應對策？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，民航處和各地的民航當局是有保持緊密聯絡的。最重要的是，這些飛機失事事件都牽涉到有關的飛機製造商所生產的飛機，而事實上，現時飛機製造商的數目並不多。每次發生了這類嚴重事故，飛機製造商都會進行詳細調查，然後作出報告。製造商會把報告交給世界各地的民航當局，而本港的民航處亦會收到這些報告，並會嚴密監察情況，在有需要時採取行動。在過往，如果發覺某型號的飛機出現問題，本港的民航當局可能會採取行動，例如是暫時停止這型號的飛機飛行，直至問題得到改善為止。

主席：楊孝華議員。

楊孝華議員：主席，局長多次提及國際民航組織在維修或操作方面所訂立的指引。我想請問，由於香港啟德機場地理環境特殊，我們是否也是劃一跟從國際措施，還是自行訂立了一套比國際措施更嚴謹的標準？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，國際民航組織所訂定的標準，世界各國都有遵從的，香港當然亦不例外；我們無須自行訂定一套特別嚴格的標準，因為那一套已是國際認可、認為是符合安全的。我相信楊議員亦很清楚，從表面上看，在香港機場降落是一件非常刺激的事，但實際上說，機師在降落時必須打醒精神。我們的機場一向有非常良好的安全紀錄。

主席：劉江華議員。

劉江華議員：主席，酒後駕駛車輛是非常危險的事情，而酒後駕駛飛機可能是更危險的。請問政府有否對那些偏離升降程序的機師進行酒精測試？這是否一個特定的程序？如果沒有，為甚麼政府不予以考慮？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，機師酒後駕駛飛機也屬於違法的行為。

主席：劉江華議員。

劉江華議員：我的質詢是，酒後駕駛飛機屬違法行為，但卻沒有機制進行檢驗。政府有否考慮規定那些偏離升降程序的機師在下機後，立即接受酒精測試？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，我們並非不進行檢驗。如有事故發生，有關的機師是須接受測試的；即使機師在事故中死亡，屍體亦會進行檢驗，以確定酒精程度。

主席：何鍾泰議員。

何鍾泰議員：主席，請問政府有否對赤鱗角新機場附近居民的安全作出評估？如有的話，結果為何？

主席：何鍾泰議員，這項質詢其實已偏離了主體質詢。經濟局局長，你是否願意作答？

經濟局局長：主席，我相信各位都知道，現時啟德機場附近範圍全是民居，但新機場兩條降落跑道旁邊則主要是海，因此在感覺上以至所涉危險方面，跟現時的啟德機場是無可比擬的，各位無須擔心。

主席：楊孝華議員。

楊孝華議員：主席女士，有關會對飛機的操作和維修進行嚴密監管這一方面，由於並非所有飛機都是在香港維修，我想請問在監察方面，香港民航當局對以香港作為基地的航空公司的監察，會否是較那些只是路過香港的航空公司的監察為高？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，在維修方面，我相信楊議員是很清楚，所有屬香港註冊航空公司的飛機，其是否適航均由民航處定期進行嚴密抽驗。至於在其他地方註冊的航機，則是由註冊的國家負責檢查，以確保該等飛機適合航行。我相信大家都明白，根據國際民航組織的架構，每個地方必須負責確保在該地註冊的飛機是適合航行和安全的。現時，每天有超過 200 班次航機來往香

港，亦有六十多間航空公司的飛機進入香港，民航處只能抽驗其中某些飛機的維修情況。我們主要是倚賴註冊國對適航和其他維修方面所進行的檢查，而世界各地也是這樣做的。

主席：吳亮星議員。

吳亮星議員：主席，政府剛才說國際民航組織是訂有一套標準和建議措施。我想請問，國際民航組織每隔多久才提供這些標準一次，以及每隔多久才進行檢討一次，以提供新的標準和措施？另外，該組織是否有就安全質素高（即出事率低，安全極佳）的航空公司作出評估及比較？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，國際民航組織是會視乎發展趨勢不斷更新標準，亦會就行業的發展制訂新的指引和措施。國際民航組織並沒有特別訂明那些航空公司是特別安全或特別危險。

主席：葉國謙議員。

葉國謙議員：主席，台灣民航客機墜毀事件，初步顯示是與機師的質素和控制技術有關。局長在回答時亦有提到會根據國際民航組織的標準處理，其中包括向專業人員簽發合格駕駛執照。由於香港地理環境特殊，來港的航空公司對飛行員會否有較特別的安排？此外，對於安全紀錄欠佳的航空公司，政府會否對該等公司的機師作出特別要求？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，對機師的要求當然是非常嚴格，而各位都知道，要成為飛機師，是須經過很多小時訓練和實習，而國際民航組織亦有嚴格規定。換言之，每個地方都會在確保能夠完全達到國際民航組織所訂的標準後，才發出執照。剛才葉議員舉出今次台灣的事故為例，但由於現時調查仍在進行，我們暫時不能估計是否機師方面出了問題。我剛才亦提到，如果公布了調查

報告，認為是飛機型號出了問題，民航當局是會繼續留意事態發展。今次發生事故的航空公司，在過去四十多年來一直有航機來往香港，在香港的紀錄是非常良好的，唯一便是曾在 1993 年發生過飛機衝進海裏的事件，但該次並沒有傷亡紀錄，相信各位都會記得。這麼多年來，香港的安全紀錄是良好的。

主席：李家祥議員。

李家祥議員：主席女士，剛才政府答覆說不想偏離國際標準，這一點我是可以理解的。不過，政府在答覆中顯示他們是較為側重飛機製造商所作的調查報告，那麼，訂立國際民航標準的機構本身曾否自行作出調查報告？那些調查報告又是否公開的？如果調查報告顯示明顯是涉及人為錯誤，與製造商無關，那麼香港又有否保存任何紀錄或名單，又或是否有對這類涉及航空公司本身質素的問題作出回應，例如要求他們提高警覺等？如果沒有，原因為何？

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，遇有嚴重事故發生，國際民航組織是會要求當地的民航當局負責進行調查。當然，有關當地的民航當局在進行調查時，一般亦會邀請飛機製造商合作。如果調查結果顯示是人為錯誤、天氣因素、飛機型號、機件問題等導致有關事故，認為須作出改善，便會立即通知全世界使用這一型號飛機的航空公司和民航當局，以便作出改善。

主席：朱幼麟議員。

朱幼麟議員：主席女士，我相信各位都非常關心航空安全的問題，特別是居住在九龍城區的居民。各位都知道，就世界標準而言，有些航空公司是較其他航空公司為差的，我們可否自行訂出一些特別措施，例如是對那些聲譽較差的航空公司，當他們有飛機進入香港時，在內部採取一些特別措施，例如在導航方面多加留意、多與機師交談，作出更嚴密監視等。這些措施可能只是需時數月，但卻可以保障香港居民的安全。

主席：經濟局局長。

經濟局局長：主席，民航處已經非常注意每間航空公司的飛機進出香港的情況。對香港市民來說，任何一班飛機都有可能影響我們的安全。我剛才已多番強調，最重要的是來往香港的飛機必須符合國際民航組織所訂定的一切標準和措施，這才是最佳的保障。事實上，大家亦無須過分擔憂，因為以進出香港的飛機來說，沒有一間航空公司的紀錄是特別差的。回看過去 5 年，商用民航飛機只發生過 3 次事故，均沒有涉及人命傷亡。因此，香港機場的紀錄可以說是非常良好，這亦證明了來往香港的班機的機師或飛機質素都能符合國際民航組織的要求。不過，我在此再次聲明，民航處必定會繼續嚴密監察各類型的飛機。

主席：質詢到此告一段落。

議員質詢的書面答覆

對入境管制人員的投訴

5. 蔡根培議員：政府可否按各個入境管制站列出過去 3 年，每年接到對入境管制人員的投訴數字（包括口頭及書面投訴），以及該等投訴主要涉及的事項？

保安局局長：主席女士，有關入境管制人員的投訴（包括口頭和書面投訴），現按入境管制站列出分項數字如下：

管制站	1995		1996		1997	
	口頭	書面	口頭	書面	口頭	書面
機場	27	44	19	31	16	30
羅湖	16	16	7	15	18	16
文錦渡	1	0	2	1	0	1
沙頭角	0	0	0	0	0	0
落馬洲	1	7	1	3	2	1

紅磡	1	0	0	0	1	0
港澳客輪碼頭	9	5	11	14	2	4
中港客運碼頭	7	16	0	3	0	4
港口管制	2	1	1	0	0	1
小計	64	89	41	67	39	57
總數	153		108		96	

這些投訴大部分與服務水準有關，例如輪候和辦理出入境手續的時間過長、工作人員態度欠佳、人手和設施不足，以及工作人員提供錯誤資料。其他投訴包括須接受第二次檢查、遭拒絕入境和獲批的逗留期限被縮減。

港元存款額下降

6. 羅祥國議員：據悉，1997 年 10 月份本港銀行體系內的港元存款額比同年 9 月份大幅下降。就此，政府可否告知本會：

- (a) 是否知悉去年 10 月份港元總存款額大幅下降的主要原因；
- (b) 有否研究港元存款額下降對本港經濟有何影響；若有，研究結果為何；及
- (c) 是否知悉港元存款額有否持續下降；若有持續下降，有何措施阻遏下降的趨勢？

財經事務局局長：主席，

- (a) 1997 年 10 月港元存款減少 620 億元(減幅 3.9%)，主要因素有三。首先，在亞洲區貨幣危機影響下，利率上升及資產價格調整，導致經濟活動放緩。不利的經濟環境同時影響貸款及借款意欲，銀行對於批核新貸款變得更審慎。因此，該月內港元信貸減少 420 億元(減幅 2.3%)。這是導致港元存款減少的部分原因。第二，1997 年 9 月份新股認購活動形成新貸款及存款，令該月底的比較基數變大。

1997 年 7 月份內有 6 宗新股上市，認購款項達 550 億元，這是令該月內銀行體系的港元貸款及存款金額分別大幅增加 710 億元及 270 億元的部分原因。隨着認購活動結束，銀行體系內的貸款及存款在

1997 年 10 月時重返以往較低的正常水平。第三，在 1997 年 10 月份亞洲金融風暴持續，港元受到炒賣壓力。由於有部分存戶改持美元存款的關係，該月份美元存款上升 460 億港元。

此外，我們亦想指出，由於貨幣數字每月的變化可能是由季節性或短期因素，例如認購新股所造成，因此單單看每月的變動是會被誤導的。以下是我們用一個較清晰及全面的角度來看最近的變化。首先，雖然港元存款佔總存款的份額由 1997 年 9 月份的 59% 下降至 10 月份的 57%，但仍高於在 1994 及 1995 年間約為 52% 的份額。其次，與上年同期比較，港元存款在 1997 年 10 月份顯著上升 1,930 億港元（升幅 14.3%），佔總存款份額 57.1%（去年同期為 56.0%）。儘管港元存款在最近數月下跌，但在 1998 年 1 月份的港元存款仍較 1 年前增長達 730 億港元（升幅 5.1%），佔總存款份額 56.3%（去年同期為 57.4%）。

- (b) 港元存款下降其中一個原因是本地信貸的收縮。港元存款轉為美元存款的情況也令港元流動資金變得較緊張，進而對本港利率構成上升壓力，令經濟活動減慢。但預計本地利率上升將會有助鼓勵儲蓄，吸引資金轉為港元，最終令港元存款回復原來水平。在此情況下，利率亦會漸漸相應向下調整。
- (c) 港元存款於 1997 年 11 月，進一步下降 170 億港元，到了 12 月則掉頭回升 170 億港元。但在 1998 年 1 月份，受到季節性對“利是”（160 億港元）及繳交稅項的現金需求、信貸收縮（60 億港元）及美元存款增加（290 億港元）的影響，港元存款再次下降 340 億港元。正如早前所述，如果本地信貸需求得不到滿足，港元存款的下降會令利率上升。這樣將會鼓勵儲蓄及吸引資金流入，因而紓緩流動資金緊絀的情況。最近數星期銀行同業拆息，特別是定期拆息已經回順，這會對紓緩信貸收縮有一定的幫助，但港元存款何時才會重拾升軌，實在難以預料，端視亞洲金融動盪的情況及投資者對亞洲前景的看法。不過，本地利率水平將可發揮作用，使港元供求回復均衡。

於公共屋邨及居屋屋苑出現地陷

7. 胡經昌議員：據悉，有剛入伙的居者有其屋計劃（“居屋”）屋苑出現地陷，令居民憂心忡忡。就此，政府是否知悉：

- (a) 在本港的公共屋邨及居屋（包括私人機構參建居屋計劃）屋苑中，有多少具有潛在的地陷危機；

- (b) 將由哪方面負責修葺該等屋邨或屋苑出現的地陷，以及修葺的期限為何；
- (c) 因該等屋邨或屋苑出現地陷而引致居民住所及公共設施損毀，會由哪方面負責維修及賠償，以及維修的期限為何；及
- (d) 有關當局如何確保該等屋邨及屋苑不會出現地陷？

房屋局局長：主席，雖然由填海得來的土地是會經歷土地沉降，但這樣的沉降情況通常會在建築工程竣工後 10 年左右便穩定下來。在這類別的屋邨和屋苑，共有 11 個公共租住屋邨（“公共屋邨”）、16 個居者有其屋計劃屋苑（“居屋苑”）和 10 個私人機構參建居屋計劃屋苑（“私人參建計劃屋苑”），均是在過往 10 年內在填海土地上興建的。

房屋委員會會為地面下陷的公共屋邨負責進行修補工程，並承擔有關開支。修葺工程所需的時間，視乎損毀的範圍而定。不過，基本公用設施的損毀便會即時修補。至於居屋苑和私人參建計劃屋苑方面，業主須負責有關的修葺工程，而所需開支則從各屋苑的管理基金支付。

鑑於馬鞍山錦豐苑最近所出現的土地沉降問題，房屋委員會會就這幅填海土地進行因土地沉降而所需要的勘察和修葺工程。房屋委員會會考慮為其他有同樣情況的居屋苑提供相同的修葺服務，並承擔有關開支。

雖然填海土地會經歷土地沉降，但屋邨的設計和建造已顧及這種情況。其後出現的土地沉降，應不會對這些建於打樁地基上的樓宇的基本設施、個別單位和結構造成損害。

學位教師職位

8. 曹王敏賢議員：行政長官在施政報告中提出，會在 2001 年將小學學位教師的百分比提高至 35%。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- (a) 屆時初中學位教師的百分比為何；及
- (b) 就加強初中文憑教師的在職訓練及他們的陞遷事宜有何安排？

教育統籌局局長：主席，現時每間中學學位教師職位的整體比例，不會超過教學人員編制的 70%，而教學人員的編制人數，則是根據核准的班級與教師

比率和分組授課的需要計算出來的。初中和高中班級的學位教師比率都是相同的。

無論是文憑教師或是學位教師，政府都非常重視他們的專業發展，並為他們提供在職訓練。在職訓練課程主要分為 6 類：

- (a) 課程發展與改革；
- (b) 學科知識與教學法；
- (c) 學校管理；
- (d) 資訊科技；
- (e) 語文精修與語文教學；及
- (f) 一般複修課程。

文憑教師和學位教師這兩個職系各有本身的職制、晉陞途徑和晉陞比率。

青馬和汲水門大橋的維修保養工程

9. 楊孝華議員（譯文）：政府可否告知本會，青馬大橋和汲水門大橋自 1997 年開始使用以來，有否進行任何維修保養工程；若有，這些維修保養工程的性質和詳情為何，以及每隔多久進行一次？

運輸局局長（譯文）：主席，政府一向致力妥善維修保養青馬大橋和汲水門大橋，以及所有公用道路和橋樑。自去年五月上述兩座大橋通車以來，我們一直按照一套既定的計劃，定期為兩座大橋進行檢驗和維修保養工作。

根據檢驗計劃，有關人員會每星期對兩座大橋作例行檢驗，並會每兩年對大橋的各個組成部分分期進行一次徹底的檢驗。自兩座大橋通車以來，我們曾檢驗青馬大橋的主纜和錨碇，以及兩座大橋的一些橋身鋼鐵及混凝土結構。

根據維修保養計劃，工作人員會每天打掃大橋的行車道和清理集水溝。

至於清理橋面護欄、支座表面和伸縮縫，還有潤滑支座以及收緊纜夾螺栓等工作，則會每年進行一次。有需要時，我們會修理不妥和損壞的地方。自兩座大橋通車以來，政府曾為汲水門大橋的纜索外殼和路面進行維修保養工程。因交通意外而損壞的橋面護欄，已修理妥當。

領取綜援人士申請租者置其屋計劃

10. 陳財喜議員：政府可否告知本會：

- (a) 領取綜合社會保障援助（“綜援”）的公屋住戶可否透過租者置其屋計劃購買公屋；若可，有關當局決定容許該等住戶購買公屋的準則為何；
- (b) 該等住戶在購買公屋及擁有物業後，會否喪失繼續領取綜援的資格；及
- (c) 社會福利署有否評估有關的領取綜援人士所收取的租金津貼，有多少款額會因而用作按揭供款？

衛生福利局局長：主席，

- (a) 綜援計劃是一項無須供款、由政府一般收入全數資助的計劃，旨在援助社會上一些基於種種原因（如年老、患病或喪失謀生能力）而無法為自己和家人提供基本生活所需，以致亟需經濟援助的人士。綜援計劃訂有的申領準則，是用以確保只有真正需要公共援助的人，才會獲得援助。因此，綜援計劃絕非是使受助人可藉此購置資產。
- (b) “資產”限額是用以評定申請人是否合資格領取綜援的一項準則。根據現行安排，在評核綜援申請人的資格而進行資產審查時，社會福利署會豁免計算申請人已擁有的自住樓宇的價值。這項安排亦是我們現正進行的綜援計劃檢討中的一個項目。
- (c) 陳議員所述的情況不會發生。住在公屋的受助人根據綜援計劃而獲發給的租金津貼，只會用作支付租金給房屋委員會。

泄露行政會議文件

11. 羅祥國議員：政府可否告知本會，自特別行政區成立以來，是否有屬於機密的行政會議文件在會議舉行前已被泄露的事件；若有：

(a) 有否就該等事件進行任何調查；若有，結果為何；及

(b) 泄露行政會議機密文件的人須承擔何種責任，包括法律責任？
政務司司長：主席，

(a) 政府有行之有效的安排，以確保行政會議的文件和討論內容保密。政府知道，最近有傳媒報道據稱是行政會議的議事內容。我們已密切監察這個情況，並已着手確保行政會議運作保密的程序免受破壞。

(b) 任何人士，如可能參與行政會議事務，或可能接觸行政會議文件及知悉議事內容，均須嚴格遵守保密規定。根據行政會議各成員就任時所立的盡職誓言，他們均須遵守這項保密規定。盡職誓言訂明，行政會議成員除獲得行政長官授權外，不得泄露行政會議的議程或討論內容，亦不得泄露任何與行政會議有關的文件或事情。公務員則須遵守《官方機密條例》和《政府保安規例》的規定，其中訂明非法披露機密資料的公務員，或須負上刑事責任或遭受紀律處分，視乎情況而定。

家庭醫學常識

12. 鄧兆棠議員：政府可否告知本會：

(a) 現時本港的醫生有多少名是持有家庭醫學專科資格的；

(b) 有否考慮增撥資源，在大學本科及醫科深造課程內加強家庭醫學的訓練；若否，原因為何；及

(c) 會否考慮向市民廣泛介紹家庭醫學的常識；若否，原因為何？

衛生福利局局長：主席女士，

- (a) 截至 1998 年 2 月止，香港共有 107 名持有家庭醫學專科資格的醫生。
- (b) 我們一貫的政策是支持家庭醫學的發展。衛生署、醫院管理局（“醫管局”）及香港家庭醫學學院現正合作提供家庭醫學方面的訓練。兩所大學的醫學院已於近年加強了在家庭醫學的課程。

家庭醫學專科需要共 6 年的專業訓練，並須分別於門診和醫院接受培訓。

衛生署於 1992 年設立首間家庭醫學教育及訓練中心，為門診醫生提供訓練，至現在為止已培訓了 18 名醫生；而目前另外共有 14 位醫生正在此中心接受訓練。署方亦正計劃成立第二間訓練中心，以增加培訓人數。

醫管局亦提供以醫院為訓練中心的培訓，目前正為 21 名醫生提供為期兩年的家庭醫學的培訓。醫管局暫定的目標是在 1998 至 2000 年每年，為約 20 至 30 位醫生提供此方面的訓練。

- (c) 衛生署及醫管局正不斷提倡有關家庭醫學的概念和應用。衛生署現已派駐合資格的家庭醫學醫生在一些普通科門診診所，採用家庭醫學概念及技巧為病人提供高質素的醫療護理服務。衛生署亦會將家庭醫學模式推廣至計劃中的綜合長者健康服務，為長者提供全面的醫療護理。

交通安全

13. 李啟明議員：據報道，一輛旅遊巴士在本年 2 月 22 日疑因制動系統失靈及超速行駛，墮下山坡，造成多人受傷。就此，政府可否告知本會：

- (a) 有否計劃為全港的旅遊巴士進行一次安全檢驗；若否，原因為何；
- (b) 會否修改法例，加重超速駕駛的刑罰，以起阻嚇作用；若否，原因為何；及
- (c) 有否計劃進行全港性交通安全教育活動，提高司機及市民的交通安全意識；若有，詳情為何；若否，原因為何？

運輸局局長：主席，

- (a) 根據《道路交通條例》，所有公共巴士每年須經政府檢查，證實宜於道路上使用，才可以換領牌照。此外，如運輸署懷疑任何提供服務的巴士不宜在道路上使用，則可能召回有關巴士以作進一步檢驗。旅遊巴士屬公共巴士，因此也納入這個類別。

經運輸署檢查並通過有關檢驗的公共巴士，以及因機件故障而造成意外的公共巴士，兩者的數目比較如下：

年份	公共巴士數目	
	已通過運輸署的檢驗	因機件故障而造成意外
1995	9 178	16
1996	9 931	16
1997	10 659	8

現行制度可確保每輛旅遊巴士每年最少接受檢查一次。我們並無計劃更改現行檢查制度。

- (b) 根據《道路交通條例》，如司機犯了超速駕駛的罪行，最高可處罰款 4,000 元。此外，根據《道路交(通(違例駕駛記分)條例》，如司機犯了超速駕駛的罪行，每次最多可被記 8 分。至於違例情況嚴重者，更可能遭法庭取消駕駛資格。

去年，因超速駕駛而被定罪的案件數目下降了 4.4%，即由 1996 年的 215 853 宗，下降至 1997 年的 206 367 宗。雖然目前沒有跡象顯示現行刑罰不足，但我們會繼續密切監察有關情況。

- (c) 在道路安全議會的指引下，我們經常推行道路交通安全運動和有關的教育活動。這些活動以所有道路使用者為對象，包括司機、乘客和行人。

宣傳運動和教育活動在中央和地區層面都有舉行，由多個政府部門負責推行，包括香港警務處、運輸署、政府新聞處、民政事務總署和教育署。為了激發市民的興趣和吸引他們參與，有關部門通常會聯同各個區議會及交通安全會等志願組織，合辦這類活動。

運輸署並印製了《道路安全季刊》，通過學校、運輸業商會和各區民政事務處派發給市民。各政府部門也經常為巴士公司、運輸業商會、社區中心和學校舉辦主題與道路安全有關的研討會和講座。

上述運動和計劃也包括通過電台和電視台發放的信息、嘉年華會、綜合表演、問答比賽、競技遊戲和展覽等活動。在 1997-98 年度，上述運動和計劃共耗資 350 萬元，所需費用主要由各區議會和贊助機構支付。此外，政府會繼續資助交通安全會推行促進道路安全的工作。預期在 1998-99 年度舉辦的活動，不會較 1997-98 年度的為少。

凍結商戶租金

14. 陳財喜議員：據悉，鑑於本港近來經濟不景，房屋委員會決定凍結轄下商戶的租金 1 年。就此，政府是否知悉，房屋委員會會否同時凍結於本年 2 月前續約的商戶的租金？

房屋局局長：主席，關於在本年 2 月前續約的商戶的租金問題，房屋委員會屬下的商業樓宇小組委員會現正研究有關安排，很快便會作出決定。

法案

法案首讀

主席：法案：首讀。

《1998 年稅務（修訂）條例草案》

《1998 年稅務（修訂）（第 2 號）條例草案》

《1998 年印花稅（修訂）條例草案》

《1998 年印花稅（修訂）（第 2 號）條例草案》

《1998 年遺產稅（修訂）條例草案》

《1998 年應課稅品（修訂）條例草案》

《1998 年飛機乘客離境稅（修訂）條例草案》

秘書：《1998 年稅務（修訂）條例草案》
《1998 年稅務（修訂）（第 2 號）條例草案》
《1998 年印花稅（修訂）條例草案》
《1998 年印花稅（修訂）（第 2 號）條例草案》
《1998 年遺產稅（修訂）條例草案》
《1998 年應課稅品（修訂）條例草案》
《1998 年飛機乘客離境稅（修訂）條例草案》

條例草案經過首讀，並依據《議事規則》第 53 條第(3)款的規定，受命安排二讀。

法案二讀

主席：法案：二讀。庫務局局長。

《1998 年稅務（修訂）條例草案》

庫務局局長：主席女士，我動議二讀《1998 年稅務（修訂）條例草案》。

為實施 1998-99 年度財政預算案所提出的收入建議，我們今天會將 7 條條例草案提交本會審議。《1998 年稅務（修訂）條例草案》是我今天向本會提交的條例草案中的第一條。

本條例草案旨在根據預算案建議，提高現行薪俸稅免稅額及扣減額、調整薪俸稅的邊際稅結構、以及分別就自住物業按揭利息、老人院舍住院開支及退休計劃供款，增設 3 個新扣減項目。

就現行免稅額及扣減額而言。我們建議將基本免稅額由 10 萬元增至 108,000 元，已婚人士免稅額則由 20 萬元增至 216,000 元，增幅為 8%。第一名及第二名子女免稅額提高 11.1%，由 27,000 元增至 3 萬元。第三名至第九

名子女免稅額提高 7.1%，由 14,000 元增至 15,000 元。供養父母、祖父母及外祖父母的基本免稅額，以及供養兄弟姊妹的免稅額，一律提高 11.1%，由 27,000 元增至 3 萬元，

為符合申請供養父母、祖父母及外祖父母免稅額的規定，納稅人須提供金錢以供養該名年老家屬。現行法例下訂明的款額是每年 1,200 元。這款額是在 1978 年訂定的，已不能反映目前的實際情況。我們藉今次修訂法例的機會，把該訂明款額提高至 12,000 元。

為體恤單親家長及須照顧殘疾家屬的家庭所面對的特別困難，單親家長的免稅額會提高 44%，由 75,000 元增至 108,000 元，而傷殘受養人的免稅額則會提高 140%，由 25,000 元增至 6 萬元。此外，為鼓勵就業人士提高專業及技術資格，培訓開支的最高扣稅額會提高 50%，由每年 2 萬元增至 3 萬元。

為鼓勵納稅人與年老家屬同住，供養父母、祖父母及外祖父母的額外免稅額將大幅提高 275%，由 8,000 元增至 3 萬元。計及供養這些年老家屬所享有的基本免稅額後，供養一名與納稅人同住的年老家屬的免稅額合共為 6 萬元。

本條例草案亦建議為那些納稅人士供養居住在院舍的年老家屬，增設一個扣減項目，每年最高扣稅額為 6 萬元。為避免雙重得益，申請這項扣減額的人士，不可享有關於供養該名年老家屬的其他薪俸稅免稅額。

為鼓勵市民自置居所及減輕他們的財政負擔，本條例草案亦建議為自住物業的按揭利息開支設立一個扣減項目，每個物業每年最高扣稅額為 10 萬元。該扣減項目只適用於自置物業，而所有以按揭方式置業自住的業主，不獨是首次置業人士，均可申請該項扣稅額。申請人可在任何 5 個課稅年度申請扣稅。

至於薪俸稅邊際稅結構，本條例草案旨在把邊際稅階的幅度由現時的 3 萬元擴闊至 35,000 元，以及把邊際稅率的遞升幅度由 6%降至 5%，使最高邊際稅率由 20%減至 17%。這項調整會令整個薪俸稅結構更為公平。與現行結構相比，納稅人士的稅務負擔，會以較溫和、較平均的幅度增加。中等入息的薪俸稅納稅人士，特別是“夾心階層”人士，會受惠最多。以上的稅務寬減，我們建議在 1998 年 4 月 1 日開始的課稅年度起生效。

此外，為幫助本港的工作人口，減輕他們參予強制性公積金的負擔，本

條例草案建議為強制性公積金計劃供款設立一個扣減項目，最高扣稅額為每年 12,000 元，由該計劃開始推行時實施。自僱人士在利得稅方面，可享有相同的扣稅額。而獲《強制性公積金計劃條例》豁免的認可職業退休計劃下僱員的供款，亦可享有同樣的扣減。

最後，我們亦建議對《稅務條例》的有關係文作出整理，以令該條文更易於查閱，以及刪除一些不合時宜的條文。

主席，我們建議的薪俸稅寬減措施會減輕 99%薪俸稅納稅人士的負擔。而須按標準稅率繳交薪俸稅的人士，亦會由 71 000 人減至 1 萬人。這些措施獲得社會人士廣泛支持。我謹此陳辭，建議臨時立法會議員通過本條例草案。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1998 年稅務（修訂）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》第 54 條(4)款，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

主席：庫務局局長。

《1998 年稅務（修訂）（第 2 號）條例草案》

庫務局局長：主席，我動議二讀《1998 年稅務（修訂）（第 2 號）條例草案》。

財政司司長在 1997-98 年度財政預算案中承諾全面檢討利得稅，研究可否令本港的稅制和營商環境更具競爭力。我們經已完成該項檢討，而財政司司長在 1998-99 年度財政預算案中就利得稅亦提出一系列的建議措施。其中部分建議須對《稅務條例》的條文作出修訂才可實施。本條例草案旨在作出有關修訂，這些修訂將由 1998 年 4 月 1 日開始的課稅年度起生效。修訂的主要內容包括：

第一，將公司利得稅稅率由 16.5%調低至 16%；

第二，對因購置自用特別與製造業有關的工業裝置及機械，以及電腦硬件和軟件而作出的開支，給予 100%即時注銷優惠；

第三，擴大科學研究的資本開支扣稅範圍，以包括市場研究、可行性研

究，以及其他與工商業和管理科學有關的研究工作所招致的資本開支；

第四，把商業建築物的每年折舊免稅額提高一倍，由 2%增至 4%；

第五，將給予酒店的翻修及翻新開支的稅務寬減，擴大至其他所有行業，使該類資本開支，可根據直綫攤銷法，按每年 20%的比率，在 5 年期內攤銷；

第六，對獲授權在香港經營的專業再保險公司的離岸業務，實施優惠稅率，按正常利得稅稅率的 50%徵稅；

第七，修訂《稅務條例》內有關受益人從基金管理所得收入免稅的條文，以配合時宜；

第八，提供航運方面的互惠課稅寬免安排；及

第九，根據收回成本原則，就利潤來源地和其他稅務問題為工商界提供預先裁定服務。

我們相信實施上述建議可增加本港工商界的競爭力，但不違背我們維持一個簡單、明確及低稅率稅制的政策。

我們亦藉今次修訂法例的機會，對《稅務條例》作出相關的修訂及刪除一些不合時宜的條文。

主席，預算案就利得稅所作的建議得到工商界廣泛支持，我亦希望臨時立法會議員可以支持這條例草案。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1998 年稅務（修訂）（第 2 號）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

主席：庫務局局長。

《1998 年印花稅（修訂）條例草案》

庫務局局長：主席，我謹動議二讀《1998 年印花稅（修訂）條例草案》。

本條例草案旨在根據預算案建議，調低股票交易印花稅，把每宗股票交易的印花稅由 0.3%減至 0.25%，由 1998 年 4 月 1 日起生效。該項寬減會減低股票的交易費用，有助加強本港股票市場的競爭力。證券業人士對該措施表示歡迎。

主席女士，我謹此陳辭，建議臨時立法會議員通過本條例草案。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1998 年印花稅（修訂）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

主席：庫務局局長。

《1998 年印花稅（修訂）（第 2 號）條例草案》

庫務局局長：主席，我謹動議二讀《1998 年印花稅（修訂）（第 2 號）條例草案》。

本條例草案建議以一項特別豁免，取代現時就區內衍生期權、可換股債券或票據的交易所實施的印花稅寬免，藉此簡化這項寬免的程序，以及擴大這項豁免的範圍，以包括按價值計算，香港股票所佔比重不超過 40%的區內衍生認股權證的交易。這些建議會有助證券業繼續發展新產品，以迎合市場的需要，鞏固香港作為亞太區首要金融中心的地位。

此外，我們擬藉此機會對《印花稅條例》作出修訂，以符合《基本法》中有關人權的規定。簡單而言，我們建議修訂條文，授權法院和印花稅署署長，在納稅人對印花稅署署長所作的印花稅評估向法院提出上訴時，可以在法院對有關上訴作出裁決前，酌情容許該納稅人延遲繳付印花稅。

我們亦對《印花稅條例》作出修訂，以堵塞可能造成逃稅機會的漏洞，

以及作出一些技術性的修訂，以改善該條例的運作。

主席女士，我謹此陳辭。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1998 年印花稅（修訂）（第 2 號）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

主席：庫務局局長。

《1998 年遺產稅（修訂）條例草案》

庫務局局長：主席，我謹動議二讀《1998 年遺產稅（修訂）條例草案》。

本條例草案旨在根據財政預算案的建議，調高遺產稅的免稅額和邊際稅階，以及降低邊際稅率，由 1998 年 4 月 1 日起生效。具體而言，本條例草案旨在把遺產稅免稅額由 700 萬元增至 750 萬元。遺產稅則按以下稅率徵收：750 萬元以上至 900 萬元之間的遺產，稅率為 5%；900 萬元以上至 1,050 萬元之間的遺產，稅率為 10%；而 1,050 萬元以上的遺產，稅率則為 15%。最高的邊際稅率會由 18%減至 15%，跟薪俸稅和非法團業務的利得稅標準稅率相同。

主席，我謹此陳辭。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1998 年遺產稅（修訂）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

主席：庫務局局長。

《1998 年應課稅品（修訂）條例草案》

庫務局局長：主席，我謹動議二讀《1998 年應課稅品（修訂）條例草案》。

本條例草案旨在實施 1998-99 年度財政預算案的建議，按通脹調高煙草、燃油和甲醇製品的應課稅品稅 6%，以維持這些稅項的實質價值及保持應課稅品稅為一個穩定的政府收入來源。有關的調整亦為達致下列的政策目的：

- (1) 增加煙草稅對鼓勵不吸煙有正面作用；
- (2) 增加汽油稅有助控制私家車的使用，從而鼓勵市民利用公共交通工具；
- (3) 增加柴油稅令柴油與其他較環保的燃油的稅率差距不致擴闊。若差距增加，柴油使用者轉用較環保的燃料的誘因將會減少。調整柴油稅，不會對專營巴士的運作成本有任何影響，而對其他使用柴油的車輛（如的士、小巴）的運作成本影響亦甚輕微；及
- (4) 增加甲醇製品的應課稅品稅是基於健康理由，目的是令使用甲醇製造有毒的假酒變得無利可圖。

我們建議調整應課稅品稅，對通脹影響輕微，綜合消費物價指數只會因此而增加大約 0.05% 左右。

調整應課稅品稅的建議，已根據行政長官在徵詢行政會議後簽署的《公共收入保障令》，由 1998 年 2 月 18 日起實施。

我們亦藉此機會修訂《應課稅品條例》及其附屬法例，為專營巴士公司按租用協議或分期付款租購協議而經營的巴士，提供輕質柴油稅項的豁免。現時，該條例只為由專營公司擁有的巴士提供輕質柴油稅項的豁免。

主席，上述調整應課稅品稅項的建議，分別得到反吸煙人士及一些環保團體的支持。我謹此陳辭，建議臨時立法會議員通過本條例草案。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1998 年應課稅品（修訂）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

主席：庫務局局長。

《1998 年飛機乘客離境稅（修訂）條例草案》

庫務局局長：主席，我謹動議二讀《1998 年飛機乘客離境稅（修訂）條例草案》。

本條例草案旨在由赤鱗角新機場在 1998 年 7 月 6 日啟用時，把飛機乘客離境稅由 100 元減至 50 元。實施該寬減後，本港的機場稅會降至區內最低之列。這項寬減連同我們在預算案有關調低酒店房租稅的建議，將有助本港旅遊業的各項推廣活動，以吸引更多旅客來港旅遊。

主席，調低離境稅得到社會各界包括旅遊業的廣泛支持。我謹此陳辭，建議臨時立法會議員通過本條例草案。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1998 年飛機乘客離境稅（修訂）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

恢復法案二讀辯論

主席：本會現在恢復 3 項法案的二讀辯論。首先是《道路交通（收取費用的確認）條例草案》。

《道路交通（收取費用的確認）條例草案》

恢復辯論經於 1998 年 2 月 11 日動議的條例草案二讀議案

主席：是否有議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《道路交通（收取費用的確認）條例草案》予以二讀。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”。

（沒有議員回應）

主席：我認為贊成的佔多。我宣布議案獲得通過。

秘書：《道路交通（收取費用的確認）條例草案》。

主席：《1998 年入境（修訂）條例草案》。

《1998 年入境（修訂）條例草案》

恢復辯論經於 1998 年 1 月 14 日動議的條例草案二讀議案

主席：是否有議員想發言？周梁淑怡議員。

周梁淑怡議員：主席女士，越南船民問題困擾了本港超過 20 年，為香港的經濟、民生、環境、公共衛生等帶來沉重的包袱。過去 10 年來，我多次在前立法局促請政府必須採取釜底抽薪的做法，取消第一收容港政策，否則船民問題只會沒完沒了，以致得不到一個徹底的解決，可惜前港英政府一直充耳不聞。回歸後，我亦曾在本會重申自由黨的這個立場，繼續爭取下去。今天，我很高興看到政府終於能夠面對現實，以本港的長遠利益為依歸，踏出第一步，宣布取消第一收容港政策，並以修訂的法例以支持。

可是，要貫徹這項新政策，政府必須有決心拒絕將來任何越南非法入境者闖入香港境內，否則說取消這政策便只會是有名無實。因此，我很失望聽見一些政府官員表示基於人道立場和本港的國際聲譽，政府將來很難採取強硬政策，拒絕所有越南非法入境者登岸。我不明白，這些標準是誰所訂？為何我們又一定要視之為金科玉律？我不認為這些標準是所謂的國際慣例，令香港不得不跟從。無論是鄰近的東南亞國家，或是西方的民主大國，其實也會採取堵截外來非法入境者的政策。好的例子，就是素來標榜民主人權的美國，一樣以海外巡邏隊伍阻截由中美洲循水路闖境的大量非法入境者。我認為特區政府既然宣布取消第一收容港政策，便應該貫徹到底，不能“手軟”，否則越南船民問題很可能會死灰復燃，繼續困擾本港。

此外，就遣返滯港船民問題，多年來政府一直有與越南政府磋商，但越南政府出名“難纏”，最懂得討價還價，要有效跟它周旋，一定要採取高層次的外交手段。在回歸前，本港是由宗主國英國代為出頭，跟越南政府談判。回歸後，我認為特區政府應借助中央政府的力量，就這項屬於涉及外交的事務與越南政府繼續磋商。我相信從成效的角度來說，由中央政府出面，亦會較有把握。我謹此促請特區政府盡快與中央政府磋商有關的計劃。

本人謹此陳辭。

主席：劉江華議員。

劉江華議員：主席，一場動員 20 萬人、耗費了 100 億元、上演了 20 年的長篇悲劇，現在也應是落幕的時候。民建聯當然會支持這議案，我們也等了很久，雖然這是一個適當的時間，但不代表劃上了句號。

在今早召開的財務委員會會議上，保安局局長再次提到這事件，他說鑑於一些壓力，當然包括了我們臨時立法會的再三追問，令他也覺得必須取消第一收容港政策。但他三番四次對我們說，取消第一收容港政策並不等於靈丹妙藥。我們當然是完全清楚這信息，但取消第一收容港政策和修訂有關條例是非常重要的第一步，如果沒有這一步，以後的工作便更難處理。

我看到整個問題有 3 方面是必須解決的。第一方面是我們在去年 8 月的議案辯論中，我們提出並促請政府簽訂即捕即解的協議。我不贊成把一些來港的非法入境者或越南船民拖出公海，但認為有需要把他們盡快遣返，正如

大陸的非法入境者來到香港，也必須盡快遣返。我感到非常遺憾的是，政府對這問題一拖再拖。當然，政府告知我們這不是香港特區政府的問題，而是越南政府的問題，但卻說不出是甚麼問題，只告知臨時立法會議員，這是非常敏感的問題，但敏感的程度如何，從來沒有公開交代。我很擔心這問題，現在是淡季，但過了兩三個月，越南非法入境者可能會繼續偷渡來港，高潮再起，在這情況下，如果沒有一份即捕即解的協議，我們仍須面對船民滯留香港的情況。我認為政府應該在這問題上盡早達成協議。

第二方面是關於難民。雖然滯留香港的難民人數並不太多，但這批難民基本上不想留在香港，而是想到外國。我完全贊成行政長官董建華先生到英國時，再次促請英國政府收容這批滯港的難民。事實上，在歷史紀錄上來說，英國收容滯港越南船民的數目，較其他西方國家都少。我希望行政長官到訪西方國家時，能促請外國收容這批滯港的難民。下星期董建華先生會到訪法國和德國，其實亦有條件再次提出這項要求，原因是越南始終與法國有一定的歷史關係。

最後一部分當然是欠債方面，聯合國欠香港 12 億元，有些人對這追債問題感到悲觀。特區政府在成立之後，有否向聯合國作出有關要求？聯合國怎樣回應？將來政府會如何跟進？我覺得政府有必要公開交代。

主席，我曾經在 8 月的議案辯論中提到，這問題經幾代人也解決不到，事實上，取消第一收容港政策不等於能把問題完全解決，但我期望在可見的將來，我們繼續共同攜手努力，解決我以上提出的 3 個問題。謝謝主席。

主席：保安局局長。

保安局局長：主席女士，自 1975 年 5 月第一批越南難民乘坐“長春號”到達香港之後，香港便成為第一收容港。鑑於越南的情況已經改變，而綜合行動計劃亦已在國際社會同意之下，在 1996 年 6 月 30 日正式結束，加上市民及臨時立法會的議員也支持取消第一收容港政策，所以政府在本年 1 月 8 日宣布取消這政策。換言之，如果《1998 年入境（修訂）條例草案》今天獲得臨時立法會通過，自 1998 年 1 月 9 日起，非法到港的越南人便不再享有《入境條例》第 IIIA 部訂明的特別待遇。他們會與來自其他國家或地區的非非法入境者一樣，受到同等的對待。

條例草案的目的，是令這一項政策轉變具有法律的效力。我很高興條例草案獲得議員普遍的支持，並且感謝楊孝華議員和條例草案委員會其他成員

仔細研究條例草案。我稍後會在全體委員會審議階段動議對條例草案作出兩項技術性的修訂，這兩項修訂已經獲得條例草案委員會的同意。

我剛才十分細心聆聽議員在二讀辯論之中，就整個越南船民政策問題提出的各項意見。我們是會審慎考慮這些意見，繼續努力解決尚餘的船民問題。越南船民問題困擾香港已經超過 20 年，我很高興這一個問題終於臨近尾聲，政府會繼續盡最大的努力，圓滿解決整個問題。條例草案如在今天獲得通過，便是表明臨時立法會和香港社會正向那些意圖從越南非法來港的人，傳達明確的信息，就是香港不歡迎他們。

主席女士，我謹建議臨時立法會通過《1998 年入境（修訂）條例草案》。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《1998 年入境（修訂）條例草案》予以二讀。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”。

（沒有議員回應）

主席：我認為贊成的佔多。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1998 年入境（修訂）條例草案》。

主席：《1997 年保護海港（修訂）條例草案》。

《1997 年保護海港（修訂）條例草案》

恢復辯論經於 1997 年 12 月 17 日動議的條例草案二讀議案

主席：是否有議員想發言？曹王敏賢議員。

曹王敏賢議員：主席，由於本人是有關條例草案委員會的主席，在委員會討論的過程中，本人為使各方面盡量表達意見，並且多聽其他人的意見，所以沒有將個人的看法表達，現在本人謹代表港進聯就是項條例草案說幾句話。

條例草案所作出兩項技術性修改，港進聯並無異議。正如剛剛本人就委員會報告發言，提到委員會主要是集中討論“填海工程”的定義。就這點來看，本人認為並無修改定義的必要。

主席，政府希望縮窄定義的範圍，因為按照原條例的定義，工程包括維修電燈柱、鋪設架空電纜等，政府稱這樣會對行政造成一定的影響，因為任何工程都被“推定”所限制，但值得注意的地方是，這個“推定”並不是禁制，而是為當局在進行工程時提供一個指引，希望這些工程是必要的，是有絕大理由及並無其他可行選擇可取代的。舉先前維修電燈柱為例，如果那條電燈柱壞了，是有必要修理的，政府當局便可視維修工程為必要的，並無其他方法可供選擇以維修該電燈柱，所以，此乃一定要進行的工程。事實上，政府所擔心的一些有必要的工程與這“推定”並無衝突，亦不會對行政造成太大影響，所以縮窄定義的理據是站不住腳的。

此外，本人亦認同委員會法律顧問的觀點，任何建議定義也沒有可能詳盡無遺，當法院進行裁決時，會參考該條例的立法精神，政府或本會同事亦無須就不可為的事而過分擔憂。

稍後，政府當局將會提出全體委員會修正案，屆時我會再代表港進聯發言。

謝謝主席。

主席：規劃環境地政局局長，你是否打算發言答辯？

規劃環境地政局局長：謝謝主席。首先，我感謝曹王敏賢議員和條例草案委

員會各位委員的努力，為這一項條例草案進行審議。

我相信各位議員還記得，條例草案的主要目的，是消除現行條例中有關“填海工程”一詞在釋義上的含糊之處。現在“填海工程”一詞，幾乎是涵括了所有在任何前濱或海床及其上所進行的工程，即使在一般理解之下不當作是填海工程的項目，亦包括在其中。

此外，條例草案亦作出了兩項文本上的輕微修訂，以消除條例內措辭不統一的情況。在此，我要感謝條例草案委員會的委員，對於有必要作出這 3 項修訂一事，表示支持。條例草案委員會仔細審議過關於修訂“填海工程”定義的建議，各委員在開首已同意我們的看法，即現有條例所載的定義過於廣泛，以致可以被解釋為包括在海港沿岸進行的例行或小規模的工程，以及在海港內為設施所進行的維修工程。雖然委員會認為當局建議的修訂定義，即“將海床或前濱填平為土地，以使其可作乾地用途而進行的任何工程或計劃”，已經是一項改進，但有些委員仍認為這新定義也有含糊的地方。

條例草案委員會的深入討論，有助當局全面了解委員所關注的問題。我們最終同意採納一個略為修改的版本，就是將“填海工程”界定為“任何為將海床或前濱形成為土地而進行或擬進行的工程”。經過修訂的定義，絲毫不會影響條例的精神，即我們也該盡力保護作為本港天然資源的海港。有了條例草案委員會的支持，我將會動議全體委員會審議階段修正案，以引入新的定義。我在稍後會較為詳細說明這定義的特點。

委員會亦支持條例草案另外兩項對現有條例在文本上作出輕微修訂的建議。我謹請議員支持通過這條例草案。

謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《1997 年保護海港（修訂）條例草案》予以二讀。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”。

（沒有議員回應）

主席：我認為贊成的佔多。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1997 年保護海港（修訂）條例草案》。

臨時立法會進入全體委員會。

全體委員會審議階段

全委會主席：法案：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

《道路交通（收取費用的確認）條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入本條例草案。

秘書：第 1、2 及 3 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請說“贊成”。

（委員回應）

全委會主席：反對的請說“反對”。

（沒有委員回應）

全委會主席：我認為贊成的佔多。我宣布議案獲得通過。

秘書：附表。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請說“贊成”。

（委員回應）

全委會主席：反對的請說“反對”。

（沒有委員回應）

全委會主席：我認為贊成的佔多。我宣布議案獲得通過。

《1998 年入境（修訂）條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題為：以下條文納入本條例草案。

秘書：第 1 及 4 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請說“贊成”。

（委員回應）

全委會主席：反對的請說“反對”。

（沒有委員回應）

全委會主席：我認為贊成的佔多。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 2 及 3 條。

全委會主席：保安局局長。

保安局局長：主席女士，我動議修正第 2 及第 3 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。第 2 條的修訂旨在闡明條例草案原文“首次被羈留”一詞的涵義，經修訂後，意義便更為清晰，即《入境條例》第 IIIA 部，不適用於 1998 年 1 月 9 日條例草案刊登憲報當日或以後，被截獲和羈留的越南非法入境者。第 3 條的修訂屬技術性質，目的在於確保條例內容前後一致。主席女士，我謹提出議案。

擬議修正案內容

第 2 條（見附件 IV）

第 3 條（見附件 IV）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：保安局局長動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請說“贊成”。

（委員回應）

全委會主席：反對的請說“反對”。

（沒有委員回應）

全委會主席：我認為贊成的佔多。我宣布修正案獲得通過。

秘書：經修正的第 2 及 3 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請說“贊成”。

（委員回應）

全委會主席：反對的請說“反對”。

（沒有委員回應）

全委會主席：我認為贊成的佔多。我宣布議案獲得通過。

《1997 年保護海港（修訂）條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入本條例草案。

秘書：第 1、2 及 4 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請說“贊成”。

（委員回應）

全委會主席：反對的請說“反對”。

（沒有委員回應）

全委會主席：我認為贊成的佔多。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 3 條。

全委會主席：規劃環境地政局局長。

規劃環境地政局局長：主席女士，我動議將條例草案第 3 條中“填海工程”一詞的定義，按照傳閱給議員的文件所載，予以修訂。擬議修訂的目的，是從兩方面改進《1997 年保護海港（修訂）條例草案》中“填海工程”的定義。首先，新定義不單止涵蓋填海工程本身，還包括任何這類工程的籌劃工作。這一項改動的實際意義，是使任何公職人員或公共機構在最初開始籌劃填海計劃時，必須仔細衡量公眾利益，以及該項計劃對海港的影響。這種做法，是完全符合條例的精神。

第二，新定義恰當強調了土地的形成，我相信這定義反映了一般所理解的填海工程的意義。這定義十分簡潔，亦可避免對於那一類型工程計劃應該或不應該受規管的問題，產生不必要的爭議。新定義將可完滿解決由於條例原有的定義過於廣泛所引起的問題。在此，我要感謝條例草案委員會就有關修訂給我們的支持。

謝謝主席。

擬議修正案內容

第 3 條（見附件 V）

全委會主席：是否有委員想發言？曹王敏賢議員。

曹王敏賢議員：在二讀辯論時，我提到任何建議的定義，也沒有可能詳盡無遺。政府當局在現階段提出的修正案中的定義，港進聯認為與原條例的定義比較，仍有美中不足的地方。例如政府要由灣仔建築架空天橋到紅磡，當中並不會將海床或前濱形成土地，這項工程現在可豁免於新定義之內，但在興建過程中，是會對中央海港構成負面的影響。當然，這例子可能不會發生，但正指出修正案的定義未能夠盡善盡美。主席，若政府的修正案遭反對，修訂條例內的定義便會取代了原條例的定義，這樣效果便會更差，有關理由，在條例草案委員會討論的階段已經詳盡探討過，本人不想重提。所以，退而求其次，港進聯會支持現在政府提出的修正定義。謝謝主席。

全委會主席：規劃環境地政局局長，你是否打算發言答辯？

（規劃環境地政局局長表示不答辯）

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：規劃環境地政局局長動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請說“贊成”。

（委員回應）

全委會主席：反對的請說“反對”。

（沒有委員回應）

全委會主席：我認為贊成的佔多。我宣布修正案獲得通過。

秘書：經修正的第 3 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請說“贊成”。

（委員回應）

全委會主席：反對的請說“反對”。

（沒有委員回應）

全委會主席：我認為贊成的佔多。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為臨時立法會。

全體委員會隨而回復為臨時立法會。

法案三讀

主席：法案：三讀。運輸局局長。

運輸局局長：主席，

《道路交通（收取費用的確認）條例草案》

無經修正已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《道路交通（收取費用的確認）條例草案》予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請說“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。我宣布議案獲得通過。

秘書：《道路交通（收取費用的確認）條例草案》。

主席：保安局局長。

保安局局長：主席，

《1998 年入境（修訂）條例草案》

經修正後已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1998 年入境（修訂）條例草案》予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請說“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。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1998 年入境（修訂）條例草案》。

主席：規劃環境地政局局長。

規劃環境地政局局長：主席，

《1997 年保護海港（修訂）條例草案》

經修正後已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1997 年保護海港（修訂）條例草案》予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請說“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。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1997 年保護海港（修訂）條例草案》。

議案

主席：議案。根據《公共財政條例》動議的議案。庫務局局長。

《公共財政條例》

庫務局局長：主席，我依照議程，提出我名下的動議。

這項動議旨在申請臨時撥款，以便政府能在 1998 年 4 月 1 日新財政年度開始至《撥款條例草案》通過的一段期間，繼續提供各項現有服務。此做法是依照以往沿用已久的程序。不過，由於今年編製財政預算案的時間表提早開始，故《撥款條例草案》的三讀訂於 1998 年 3 月 18 日進行。倘《撥款條例草案》按原定時間獲得通過，則本決議案即告失效。

我們是按照決議案第 4 段的規定，根據預算草案所列撥款的百分率，決定每一分目所申請的臨時撥款額。倘財務委員會或獲授權的官員修改預算草案，則按各個百分率計算出來的撥款額亦會因此而有所變動。故此，每個總目之下的臨時撥款額並非固定，而是可能會有所變動的，而每一項增加會由另一項相同數額的削減所抵銷。每一總目之下的初訂臨時撥款額載於本演辭

的註釋。所有總目的整體撥款總額為 70,888,669,000 元，這是一個固定的數額，未獲本局批准之前，是不得超過的。

透過這項決議案，財政司司長亦可以將任何開支分目下的臨時撥款額更動，但更動後的款額，不得超過在預算草案中為有關分目所預留的款額或超過有關開支總目下的臨時撥款額。

財政司司長按慣例會向庫務署署長發出臨時支款授權書，授權他按照本動議所載條件支付款項，至動議所指定的數額為限。倘今年的《撥款條例草案》在 1998 年 4 月 1 日前獲得通過，財政司司長便能在新財政年度開始前發出常年支款授權書，而無須發出臨時支款授權書。

主席，我謹提出議案。

註釋

開支總目	預算草案所列款額 \$'000	初訂臨時撥款額 \$'000
21 行政長官辦公室	48,266	9,654
22 漁農處	689,177	198,975
25 建築署	1,379,324	277,535
24 審計署	121,366	26,514
23 醫療輔助隊	58,787	11,758
82 屋宇署	462,247	122,419
26 政府統計處	479,339	97,227
27 民眾安全服務處	73,702	14,741
28 民航處	782,528	194,280
43 土木工程署	894,824	245,381
29 公務員培訓處	144,670	32,526
30 懲教署	2,564,580	537,568
31 香港海關	1,750,104	407,159
37 衛生署	3,179,535	716,889
92 律政司	908,164	202,764
39 渠務署	1,289,768	274,297
40 教育署	26,223,535	7,088,349

42	機電工程署	216,003	66,611
44	環境保護署	2,170,787	459,376
45	消防處	2,813,018	737,415
46	公務員一般開支	4,561,081	1,036,389
166	政府飛行服務隊	212,305	93,972
48	政府化驗所	195,460	53,829
50	政府車輛管理處	246,677	200,801
51	政府產業署	2,265,483	462,231
55	政府總部：文康廣播局	88,771	31,091
143	政府總部：公務員事務局	208,761	74,616
144	政府總部：政制事務局	39,004	7,801
145	政府總部：經濟局	68,367	16,634
146	政府總部：教育統籌局	89,730	26,925
147	政府總部：庫務局	108,992	21,799
148	政府總部：財經事務局	155,894	34,817
149	政府總部：衛生福利局	58,761	14,267
53	政府總部：民政事務局	89,317	28,664
開支總目		預算草案所列款額	初訂臨時撥款額
		\$'000	\$'000
150	政府總部：房屋局	37,729	7,546
142	政府總部：政務司司長辦公室及財政司司長辦公室	306,213	88,198
96	政府總部：駐海外辦事處	255,200	66,149
56	政府總部：規劃環境地政局及工務局	339,266	79,834
151	政府總部：保安局	112,757	30,492
152	政府總部：工商局	84,567	20,114
153	政府總部：運輸局	70,844	19,089
58	政府物料供應處	161,075	33,907
60	路政署	1,747,582	432,821
63	民政事務總署	978,484	220,713
168	香港天文台	209,494	45,939
122	香港警務處	11,785,140	2,472,686
61	醫院事務署	18,496	3,700
62	房屋署	530,064	106,013
70	入境事務處	2,075,148	435,863
72	廉政公署	657,992	136,167

121	投訴警方獨立監察委員會	12,964	3,393
73	工業署	502,782	393,396
74	政府新聞處	305,742	73,493
47	資訊科技署	604,453	120,891
76	稅務局	1,135,565	233,673
78	知識產權署	71,477	16,696
80	司法機構	913,046	197,741
90	勞工處	707,993	143,700
91	地政總署	1,475,157	324,544
94	法律援助署	872,932	176,931
112	立法會行政管理委員會	319,367	75,818
98	管理參議署	59,387	19,322
100	海事處	1,002,242	266,482
106	雜項服務	14,331,436	7,487,460
114	申訴專員公署	52,094	10,899
115	法定語文事務署	124,551	32,591
開支總目		預算草案所列款額	初訂臨時撥款額
		\$'000	\$'000
116	破產管理署	112,494	26,150
120	退休金	9,093,480	2,658,598
118	規劃署	406,922	134,068
130	政府印務局	258,330	65,538
136	公務員敘用委員會	18,479	3,696
160	香港電台	521,218	125,252
162	差餉物業估價署	348,078	71,376
163	選舉事務處	368,381	118,592
170	社會福利署	23,570,379	5,533,815
174	公務員薪俸及服務條件常務委員會	28,157	5,632
175	紀律人員薪俸及服務條件常務委員會	6,109	1,222
173	學生資助辦事處	2,326,861	466,621
176	資助金：雜項	288,420	83,334
177	資助金：非政府部門的公共機構	29,451,230	6,376,874
178	工業教育及訓練署	1,047	210

180 影視及娛樂事務管理處	73,087	15,258
110 拓展署	201,227	40,246
181 貿易署	282,089	59,990
186 運輸署	874,493	293,444
188 庫務署	302,940	63,597
190 大學教育資助委員會	12,497,844	3,131,930
194 水務署	4,950,314	1,002,691
	-----	-----
	182,481,145	47,879,669
184 轉撥各基金的款項	23,009,000	23,009,000
	-----	-----
總額	205,490,145	70,888,669

庫務局局長動議的議案如下：

“議決 —

1. 現批准在《撥款條例》制定之前，先將一筆不超過 \$70,888,669,000 的款項記在政府一般收入上，供作支付 1998 年 4 月 1 日開始的財政年度政府服務開支之用。
2. 在本決議的規限下，如此記入的款項可在開支總目下支用；每一該等總目的開支須按照草擬的《1998-99 年度開支預算》所顯示的各分目而編排，如該等預算由於《公共財政條例》第 7(2)條的適用而根據該條例的條文修改，則每一該等總目的開支須按照經如此修改的預算而編排。
3. 任何總目的開支，不得超過該總目內各分目藉提述百分率而在第 4(a)及(b)條中指明的款額總和。
4. (a) 如屬經常帳分目 —
 - (i) 除該分目列於本決議的附表內的情況外，在某一總目內各分目的開支，不得超過相等於在預

算案中就該分目而顯示的備付款額的 20%的款額；

(ii) 如該分目列於本決議的附表內，在某一總目內各分目的開支，不得超過相等於在預算案中就該分目而顯示的備付款額中按為該附表中該分目而指明的百分率計算後所得的款額；及

(b) 如屬非經常帳分目，則在某一總目內各分目的開支，不得超過相等於在預算案中就該分目而顯示的備付款額的 100%的款額，

在某一總目內各分目的開支，亦不得超過財政司司長在任何情況下批准的其他款額，而該款額不超過在預算案中就該分目而顯示的備付款額。

附表

(第 4 條)

開支總目		分目		預算案中 顯示的備 付款額的 百分率
22	漁農處	452	香港愛護動物協會	25
		456	世界自然（香港）基金會	25
		522	資助護理及管理拉姆薩爾公約濕地	25
28	民航處	170	機場保險	100
31	香港海關	248	香港海關福利基金補助金	100
		292	檢獲物品的管理	32
40	教育署	326	幼稚園資助計劃	30
		330	向私立中學給予援助及購買學位	25
46	公務員一般開支	013	個人津貼	40

50	政府車輛管理處	225	交通意外傷亡援助計劃 徵款	—	100
60	路政署	273	公路維修		30
76	稅務局	002	津貼		25
		007	與工作有關連津貼		25
		149	一般部門開支		25
90	勞工處	280	給予職業安全健康局的撥款		25
		295	給予職業性失聰補償管理局的 撥款		25
92	律政司	234	訴訟費用		25
		243	僱用法律服務及有關的專業費 用		25
106	雜項服務	163	註銷款項		50
		190	其他雜項		100
		191	支付香港隧道有限公司的款項		100
		192	退回已收款項		100
120	退休金	015	公務員及司法人員的退休金利 益及賠償		30
		017	尚存配偶及子女撫恤金、孤寡 撫恤金及增加款項		30
		021	特惠撫恤金、特惠金、津貼及 增加款項		50
		026	僱員補償		30
130	政府印務局	002	津貼		25
149	政府總部：衛生 福利局	002	津貼		25
160	香港電台	102	技術服務協議		25
163	選舉事務處	001	薪金		45
		002	津貼		35
		258	選舉開支		30

170	社會福利署	176	暴力及執法傷亡賠償	25
		177	緊急救濟	100
		179	綜合社會保障援助計劃	25
		180	公共福利金計劃	25
		412	發還差餉	30
176	資助金：雜項	414	生活環境輔導服務會	25
		437	港日經濟合作委員會	25
		446	當值律師服務	25
		475	香港外展信託基金會	25
		503	給予非政府機構營舍的資助金	25
		521	技能訓練中心	25
177	資助金：非政府部門的公共機構	520	職業訓練局	25
		525	香港藝術發展局	30
		526	法律援助服務局	25
188	庫務署	002	津貼	30
		187	代理人的佣金及費用	74
190	大學教育資助委員會	149	一般部門開支	55
		169	職務上的訪問	40
		492	大學教育資助委員會資助院校補助金	25
		496	發還差餉及地租 — 大學教育資助委員會資助院校	25”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：庫務局局長根據《公共財政條例》動議的議案，內容一如議程附錄所載，予以通過。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。我宣布議案獲得通過。

議員議案

主席：議員議案。根據《釋義及通則條例》動議的第一項議案。夏佳理議員。

《釋義及通則條例》

夏佳理議員（譯文）：主席女士，本人動議通過以本人名義載列於議程內的議案。

《1998 年升降機及自動梯（安全）（費用）（修訂）規例》旨在提高收費，以收回提供服務的成本。

在 1998 年 2 月 13 日的內務委員會會議席上，議員同意有關增收費用的附屬法例小組委員會應研究這項規例。小組委員會認為有需要把這項附屬法例的修訂期限延展至 1998 年 3 月 18 日，讓小組委員會有充分時間向內務委員會匯報其商議結果。

主席女士，本人謹此動議議案。

夏佳理議員動議的議案如下：

“就 1998 年 2 月 11 日提交臨時立法會會議省覽的《1998 年升降機及自動梯（安全）（費用）（修訂）規例》（即刊登於憲報的 1998 年第 64 號法律公告），將《釋義及通則條例》（第 1 章）第 34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4)條延展至 1998 年 3 月 18 日的會議。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：就1998年2月11日提交臨時立法會會議省覽的《1998年升降機及自動梯（安全）（費用）（修訂）規例》（即刊登於憲報的1998年第64號法律公告），將《釋義及通則條例》（第1章）第34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第34(4)條延展至1998年3月18日的會議。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。我宣布議案獲得通過。

主席：根據《釋義及通則條例》動議的第二項議案。吳亮星議員。

《釋義及通則條例》

吳亮星議員：主席，我動議通過根據《釋義及通則條例》提出的議案，內容已載列於議程內，是包括：

- (a) 《1998年電訊（修訂）規例》（即刊登於憲報的1998年第52號法律公告）；及
- (b) 《1998年電話（廢除）規例》（即刊登於憲報的1998年第66號法律公告）。

當前兩項附屬法例，是為使香港國際電訊有限公司交還其經營若干對外綫路及電話服務專營權的牌照所作的連串安排之一。前者旨在引入稱為公共無綫電訊服務牌照即（陸地移動業務以外的服務）的新牌照，使香港國際電訊在交還其目前擁有的牌照後，能夠繼續提供航空和海事移動服務；後者旨在廢除對香港電話公司實施的法定價格規管的條文。

在 1998 年 2 月 13 日的內務委員會會議席上，議員同意成立小組委員會以研究兩項附屬法例。小組委員會認為，為着有充分時間審議該等附屬法例，並向內務委員會匯報有關商議過程，有需要把這兩項附屬法例的修訂期限延展至 1998 年 3 月 18 日。

主席女士，我謹此提出議案。

吳亮星議員動議的議案如下：

“就 1998 年 2 月 11 日提交臨時立法會會議省覽的 —

- (a) 《1998 年電訊（修訂）規例》（即刊登於憲報的 1998 年第 52 號法律公告）；及
- (b) 《1998 年電話（廢除）規例》（即刊登於憲報的 1998 年第 66 號法律公告），

將《釋義及通則條例》（第 1 章）第 34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4)條延展至 1998 年 3 月 18 日的會議。”

主席：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：經濟局局長。

經濟局局長：主席，我支持吳亮星議員的議案，以便各議員有足夠時間，聽取電訊業及電訊用戶的意見。

我亦想藉此機會重申政府的立場。通過《1998 年電話（廢除）規例》，是提前終止香港電訊的國際電訊牌照及開放本港對外電訊業務重要的一步。如這規例不獲通過，本港對外電訊業務將不能提前開放，直至 2006 年 10 月，令本港成為亞太區最後開放國際電訊市場的地方，嚴重削弱本港的競爭力，及使消費者不能享有最少 171 億元的得益。

跟各位議員一樣，政府對電訊業的競爭情況十分關注，過去數年，我們把競爭逐步擴展至電訊業各個範疇，由蜂窩式流動電話，傳呼至個人通訊服務，而本港固定網絡亦已邁向更進一步競爭。提早終止香港電訊的國際電訊牌照會把競爭擴大至對外電訊市場，亦同時為本地網絡競爭提供動力，因為香港電訊須在明年 1 月向競爭對手開放最少一半本地住宅電話綫路。鑑於國際間對接駁對外電訊的發展趨勢，國際電話不可能繼續長期補貼本地電話的服務，這表示現時在《電話規例》下的價格管制安排遲早必須取消。根據政府與香港電訊簽訂的協議，本地每月住宅電話綫租金將維持在每月 68.9 元，直至明年 1 月 1 日當開放本地市場的目標達到後才可增加，本地電話收費將有價格上限，直至 2001 年。市場競爭將使電話收費維持在合理水平，保障消費者的利益，情況一如過去傳呼及流動電話因為有真正競爭而令收費大幅下調，所以開放市場，提高競爭是確保本地電話收費合理的最佳辦法。

我亦想強調，政府與香港電訊的協議的其中一個成果，是電話公司會繼續現行固定月費的機制；換言之，本地電話通話不會按次或按分鐘收費，對消費者來說是好消息。當我們在 1996 年就此事徵詢消費者意見時，大家都認為維持固定收費機制較刻意調低月費更為重要。

有議員對香港對外電訊業務將來會否有真正競爭表示關注。若無協議，專營權肯定會繼續。我們現在所做的，是提前終止香港電訊的壟斷以引入競爭。為確保有真正的競爭，我們已經公布，固定電訊網絡服務營辦商從明年 1 月起，將可提供有關的對外電訊服務。我們亦將提前在今年 4 月就固定電訊網絡服務作出檢討及全面諮詢，之後便會就其他營辦商加入對外電訊市場的條件和條款作出決定。從大方向來說，肯定是公開和公平的競爭。與各位議員一樣，政府會審慎聽取電訊業人士和電訊用戶所提出的意見。

當法案委員會在本星期五召開會議研究這兩條規例時，我相信議員便會聽到業界和用戶的意見。事實上，他們已清楚及公開地表示支持該協議。我希望各位議員支持該協議，使這兩條規例得以通過，使消費者及香港整體得益。

謝謝主席。

主席：吳亮星議員，你是否打算發言答辯？

（吳亮星議員表示不答辯）

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。我宣布議案獲得通過。

主席：兩項無法律效力的議案。我已接納內務委員會就議案辯論的發言時限所提的建議，每位動議議案的議員連發言答辯在內有 15 分鐘發言。其他議員則每人各有 7 分鐘發言。根據《議事規則》，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：加強監管公共交通工具的安全措施。蔡根培議員。

加強監管公共交通工具的安全措施

蔡根培議員：主席女士，我動議通過載列於議程內的議案。

香港路少、人多、車多，人車或車輛彼此爭路，交通混亂，已是司空見慣。再者，由於部分司機及行人沒有充分的安全意識，導致交通意外增加。

不少市民已忘記了政府十多二十年來的交通安全宣傳短歌：“馬路如虎口，交通規則要遵守，安全第一，命長久。”有些市民經常不遵守交通規則，亂過馬路，於是便更容易造成交通意外，最後亦由行人自己承擔後果。因駕駛者的人為疏忽及車輛缺乏維修所引致的事故，殃及無辜，更為不幸。特別是公共交通工具，其載客量大，如發生意外，後果會是相當嚴重。不幸的是，本港的交通意外數字每年遞增，而公共交通工具所造成的意外亦佔了相當比率，尤其是巴士失事的次數頗多，單單是去年便有 1 160 宗涉及傷亡的意外，傷亡人數達 2 367 人，平均每天有 6 名受害者。新春至今，巴士事故頻生；從上周到今天，巴士竟連續發生交通意外，輕則車輪飛脫、車廂着火，重則兩車相撞。災情最為嚴重的，莫過於今年年初三灣仔杜老誌道天橋巴士翻側事件，釀成 3 死 54 人受傷的慘劇。記憶猶新的，還有去年在彌敦道鬧市，巴士剷上行人路、衝入糖果店的事件，造成 1 死 7 傷。除了車禍連連外，巴士車輪飛脫、着火也是屢見不鮮。過去 3 年，行駛中巴士發生火警的情況有增加趨勢，而去年的意外數目亦較前年激增一倍。

另一種行駛於港島、歷史悠久的交通工具——電車，亦曾發生因入錯路軌、導致與對頭車相撞的事故，造成多人受傷。兩年前更先後兩次因駕駛室突然着火，司機在極度驚慌的情況下，未有煞車及協助乘客下車便先自行跳車逃生，最後釀成傷亡事故。

佔了本港最大客運量的三鐵，其安全紀錄幸而尚算良好，但因機件故障而導致服務受阻的情況則習以為常。其實，地鐵年前亦曾因列車入錯路軌，只差數秒便與對頭列車相撞，幸得保護系統把車煞住，才不致出現世紀大災難的事故。之前亦曾發生因架空電纜絕緣體破裂，導致車廂脫鉤的事件。在年初，九廣鐵路列車車廂冒煙，發出爆炸聲，乘客在沒有指引下，慌忙撬開車門，紛紛跳到路軌上逃生。當時路軌上幸好沒有另一輛列車經過，否則後果便不堪設想。

主席，我列舉了一連串嚴重的交通事故為例了，目的便是要求政府當局及公共交通工具的經營者，正視導致這些意外的成因和潛在的危險，從而作出改善，切實保障乘客及途人的生命安全，不能讓類似事故一再重演。交通意外的發生，都集中反映了公共交通工具公司管理不完善、司機質素下降、車輛機件及設備失修和殘舊、政府的法例存灰色地帶、對經營機構監管不足，以及道路標誌設計不符合理想等。

作為公共交通工具的經營機構，絕對有責任確保乘客安全。一般的交通事故，大多數是人為疏忽所造成，當中暴露了經營公司對員工的質素要求、培訓及管理出現了問題。例如：前年電車司機因在開車時吃飯，結果造成意

外，社會上才醒覺到原來電車公司是沒有為司機安排午飯時間。司機因超速而導致意外發生，除了是司機本身的操守有問題外，公司的編更制度更是導致部分司機因為要趕時間到站交班或吃飯，以致超速的原因。此外，一些巴士公司為了有效運用資源，於是採用“跳飛機”編制，司機須經常轉換所駕駛的巴士及調往不同路綫，無法“摸熟”車輛性能，亦無法及時檢查車輛機件，更不能了解道路情況，從而增加發生意外及機件故障的機會。記得遠至前年，電車司機因駕駛室失火而不顧一切地跳車，以及近期九廣鐵路火車車廂着火，乘客跳出路軌逃生的事件，都說明了公司對司機如何應付緊急事故的培訓不足、經營公司的管理制度不完善、對司機再培訓的內容不全面，以及站在前綫的司機安全意識及應變能力薄弱等。凡此種種，都是導致發生交通事故的原因。當然，後勤的車輛、機件系統的維修保養也是不能掉以輕心的。例如：車輪飛脫事件頻生，可能是因為車輪內俗稱“啤鈴”的軸承零件老化，又或是因為工程人員驗車馬虎，司機出車時又沒有檢查而引致。行駛中的巴士車廂着火，是因為燃油或機油滲漏，令引擎發熱或電綫短路引起火花所致。火車車廂爆炸亦可能是因為列車老化導致高壓短路，這一切都是和經營公司對後勤部隊缺乏嚴格監管，以及車齡過高有關。這也顯示了運輸署、電機工程署等政府部門的監管不足。這些人為疏忽是可以避免的。公共交通工具安全出現問題，除了經營公司本身有責任外，亦與政府在對經營公司在執行政府所訂立的規則、制度方面的監管有所不足有關。此外，法律上對肇事司機所屬的經營者處罰太輕，不能令駕駛者有最低限度的責任感。

主席，事實上，法例及每一間經營公司對司機的入職及質素要求均有所規定，而司機輪更及休息的編排、司機的培訓、駕駛安全的檢核，以及車輛和有關設備的檢查、維修保養等，都有一定的標準，且基本上是符合安全準則。3 間巴士公司對司機的入職要求是：持有效私家車牌 3 年或以上，具有良好的駕駛紀錄，並須考獲運輸署的巴士駕駛執照；入職後須接受 4 至 6 星期訓練；每天實際當更時間由 9 小時 30 分至 14 小時不等，不可連續駕駛 5 至 6 小時。我認為司機雖有中途休息時間，但當更 14 小時會否是太長呢？司機除了在入職時接受訓練外，如有遇上交通意外或長時間離開工作崗位，亦須接受再培訓。不過，我們看見的問題是，經營者的管理當局除了達到這些一紙條文的規定外，對司機的實質培訓及安全監管又是怎樣呢？尤以一些新經營的公司為例，由於拓展經營路綫過急，並沒有足夠富駕駛經驗的司機；除了在駕駛技術方面有最低要求外，對安全意識及應變能力的培訓甚為貧乏。巴士公司對司機的安全監管，不能只靠一招“炒魷”作為對策，這樣是無助於加強司機的安全駕駛培訓，只會對司機構成心理壓力，我認為這是短視之為。在車輛維修方面，每輛巴士的檢查分別有“每天例行保養”、“月修”、“年檢”、“大驗”、“安全驗”及運輸署的“突驗”。有些巴士公司的車廠獲得國際品質管理 ISO9002 證書。主席，規則既已定下，問題是公司管理層落實了多少？關鍵所在是管理層的質素，否則便是徒具條文。我深信公司在司機培訓及巴士維修保養方面所做的工作，與交通安全的水準是成正比例的。管理層若把導致交通意外的成因歸咎於公司“運滯”、“當

黑”，簡直是不可思議，把每天 360 萬乘搭公共巴士的乘客的命運作爲“好彩”、“唔好彩”的賭博，實在是不負責任的說法。巴士公司應面對現實，針對問題採取一系列措施，以完善公司的管理及監管程序，不能總是怨天怨命。

近期交通意外頻生，一些巴士公司提出了各項措施加強運作安全，其中包括建議在巴士上裝設速度監錄儀器，讓司機知道自己的駕駛速度是記錄在案，一旦發生意外，根據紀錄便可判斷司機的駕駛行爲，這項建議是值得支持的。事實上，公共巴士應有安全車速限制，例如市區內不得超過時速 50 公里，一旦超速便要被罰，不應待發生意外後才檢查速度監錄儀器。另一方面，作爲監察者的政府，除了靠公司自我約束外，還須加強平時的監管和謀求實際的改善方法，不要到有事件發生時才慌張數天，然後又愛理不理。我認爲政府可考慮實施一些措施，增加經營機構落實安全服務的透明度。舉例來說，要求各公共交通工具公司定下安全指標，例如是意外發生率、乘客傷亡比率等，並把指標量化，定期向市民公布服務承諾及政府對公司監察所得的安全系數，公開讓市民一起監督；在審批公司將來申請加價和日後續批經營權時的批核指標方面，做到公平、公開，有獎有罰。

主席，目前本港的公共交通工具安全程度有欠理想，很多地方仍有待改善。事實上，香港車多、人多、馬路少是根本問題，我們惟有因應環境，在法例、執法、監管、公司內部管理等各方面共同努力配合，共謀人車安全。

主席，我謹此陳辭，提出議案。

蔡根培議員動議的議案如下：

“本會促請政府加強監管公共交通工具的安全措施。”

代理主席梁智鴻議員代爲主持會議。

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：本會促請政府加強監管公共交通工具的安全措施。現在進行辯論，是否有議員想發言？何鍾泰議員。

何鍾泰議員：代理主席，近日發生的連串交通意外，不少涉及公共巴士，不禁使人擔心本港公共交通安全的問題。引人關注的是，多宗意外均是與同一間專營巴士公司的車輛有關，而最令人矚目驚心的是，該公司的高層人士認爲這些意外都只屬於個別事件，並歸咎於公司近期運氣差。這些言論不但不

能增強市民對該公司服務質素及安全的信心，反而會令人質疑該公司管理層是否能夠正視問題的嚴重性。

我在出任交通諮詢委員會主席的時候，曾經到過多間巴士公司訪問和參觀，而臨時立法會轄下的交通事務委員會也曾經接見各巴士公司的代表，深深明白到巴士的交通意外與其他私家車輛或貨車的意外並不相同。巴士乘客多，人數往往都有 100 人以上，一些珍寶型的巴士更可乘載超過 200 人，當有意外發生時，受傷的人數會是很多。因此，有關當局在防止意外發生方面應該特別小心。

發生巴士意外，主要的原因有兩個。第一是人為的因素，主要是因為巴士車長有時候衝燈或超速駕駛，或不依照交通標誌駕駛等。這些很可能是與巴士車長的輪值與班次安排有關，所以巴士公司在這方面的管理是相當重要的。香港地少車多，加上斜路及彎路特別多，更容易引致路面意外。由於超速往往是引致這些意外的成因，所以是有必要將市區範圍的巴士車速限制為時速 50 公里。雖然我曾多次向政府提出有關建議，但有關官員似乎對此並不感興趣，希望在發生了連番意外後，他們能重新考慮這項建議。

巴士意外的發生，亦可能是機械問題所引致。近年，不同的巴士公司也曾發生類似意外，包括機件過熱導致冒煙，甚或有時候車輪飛脫，這些問題都是與機械維修有直接的關係。現時，本港的巴士公司的維修工作大都是由一些技術員工進行；可惜的是，巴士公司並沒有足夠合資格和富經驗的機械工程師，負責監管有關的維修程序及工作和培訓維修技術員。為確保維修的質素，巴士公司實有必要聘請更多合資格的機械工程師，擔當這方面的工作。

在近期意外頻生前，政府對有關的公共交通營運機構，以及對違例車長的監管，可以說是相當鬆懈。對那些違例衝燈、超速和不依交通標誌駕駛的巴士司機並沒有加以警告，更不要說檢控。到近期發生連串意外後，才立刻加強檢控，這也顯示了政府過去在監管方面未盡全力，令現在問題惡化，使無辜的市民成為意外的受害者。

為減少發生意外及加強公共交通的服務質素，我認為政府在批出有關服務的專營權時，應該考慮原有的公司或新參與競投的公司是否重視防止意外發生的問題，以及是否有計劃及有系統達至這個目標。至於舊有的經營機構，他們過往曾發生交通意外的紀錄也應該列為重要的考慮因素，而在考慮增加車費時也應將這因素納入考慮之列。我覺得惟有這樣，才可使公共交通的營運機構將市民的安全放在第一位，以及令巴士司機盡快建立起切切實實的安全意識。

香港每天都有超過 1 000 萬人次使用公共交通工具，而乘坐巴士的已佔了 36%，即 360 萬人次，近期的連串巴士意外已令大部分市民在心理上受到威脅。要是香港的巴士公司運氣更差，加上自己又倒霉的話，下一個受害者很可能是自己。希望政府能夠給予市民一個切實的忠告：在每次上巴士前，乘客應該是祈禱或是唸經好呢？

代理主席，我支持蔡根培議員的議案，謹此陳辭。

代理主席：劉健儀議員。

劉健儀議員：代理主席，今天辯論的議題是針對公共交通工具的安全措施。公共交通工具包括專利巴士、地鐵、鐵路、輕鐵、電車、小巴、的士、屋邨巴士及渡輪。但最近發生多宗專利巴士意外，而巴士的載客量大，每一次發生意外，傷亡人數亦較多，因此今次辯論的焦點自然集中在這方面。

專利巴士每天的載客量高達 380 萬人次，每天有四千多部巴士在路面上行駛，與另外數以十萬計的各類型車輛爭用香港有限的路面。因此，即使有更小心的司機，維修保養更好的巴士，都無人可以保證巴士不會發生交通意外。以 96 年為例，全年涉及 3 間專利巴士公司的交通意外有 1 545 宗；換句話說，平均每天有 4.2 宗意外發生。

不過，近期連串的巴士意外，引起了傳媒關注，亦引致公眾擔心公共交通工具的安全。政府應藉此機會，好好檢討對公共交通工具在安全方面的監管機制，並促使所有公共交通工具盡量完善這方面的措施，以減低意外發生的可能性。

議案的措辭只強調政府的角色，但我認為除了政府外，公司、員工及乘客在公共交通安全上都應該分擔不同的角色，大眾應該同心合力，盡量減少交通意外。

巴士意外發生後，輿論都認為巴士公司的管理出了問題；在未完成調查個別意外的成因前，斷言管理出現問題似乎是不太公平。但意外既然已經發生，有關公司應先檢討本身的安全制度在哪方面可以加強或改善。政府雖然不能每天監察公司每方面的運作，但可從旁提供意見及協助，確保公司訂立完善的安全措施，其中包括妥善的維修計劃。待調查完成後，有關公司和政

府可再針對意外成因，進一步完善安全措施。

巴士意外可能是司機的過失所致，亦可能不是司機之過。從公司的角度來看，發出通告、加強紀律處分，以至即時解僱，目的都是為了警惕司機，但往往卻對司機構成了無形的壓力，令部分司機產生不安的情緒，反而令危險增加。不過，若公司不嚴格執行紀律，便會有姑息司機之嫌，招人批評為縱容司機，不顧乘客安全。事實上，發生連串意外後，現時各方的矛頭都指向巴士公司及前綫的員工，令公司及員工備受壓力。既然公司與員工同坐一條船，我認為公司和司機不應再互相指摘，大家應正視巴士的安全問題，互相合作，找出改善巴士安全的方法。

至於警方加強執法會否對司機構成壓力，我認為所有司機，尤其是職業司機，都須遵守交通安全規則，而接載大量乘客的巴士司機當然亦不例外。他們超速、衝紅燈是絕對不能接受的，但超載這問題卻值得商榷，因為超載並非司機單方面可以控制，往往須得到乘客諒解和合作。因此，警方在對付巴士超載時應該考慮公平的問題。

硬手段有時候只會帶來反效果，所以我建議採取一些軟手法，包括公司加強與員工的雙向溝通，當員工在日常駕駛時發現有任何問題，可以立即向公司反映，而公司發現某些交通黑點時，亦可以第一時間通知前綫司機。此外，司機的基本駕駛技術可能已經合格，但司機的應變能力，以至個人的駕駛習慣、修養和態度，卻可能是不符合標準；公司可以透過一些培訓課程，例如有關在濕滑地面控制車輛的技巧的課程，又或是教導司機認識本身角色的情緒控制課程，改進司機的駕駛技術和加強司機的道路安全意識。最重要的是，公司不斷提供這類培訓，司機不斷進修，可有助於營造公司的安全文化，使司機以提供安全服務為傲。

在公共交通方面，乘客其實也可以幫上一把。乘客強行登車令巴士超載，以及乘客落電車後在電車前後橫過馬路等，都會引致意外；政府及公共交通機構可以分別透過公民教育和宣傳，教育乘客。

代理主席，無人可以保證絕對不發生交通意外，但這不表示交通意外是理所當然的。在過去的電車、地鐵、鐵路意外中，我們都見到公共交通機構勇敢面對問題，從意外中汲取教訓，積極作出改善。我相信只要公司、員工、政府和市民各盡本分、各盡能力，是可以大大減少公共交通工具發生意外的。

代理主席，我謹此陳辭，支持議案。

代理主席：蔡素玉議員。

蔡素玉議員：代理主席，香港地少人多，道路迂迴狹窄，生活節奏急促，公共車輛便成為市民日常流動和交往的主要工具。公共交通服務營辦商一般都認為，公共車輛的顧客既然是市民大眾，其服務指標自然是重量多於重質。這是極大的誤解。其實，公共車輛作為一種集體運輸工具，較其他車輛更須講求服務質素，因為一旦發生意外，傷亡可以是極為慘重的。故此，公共交通服務的質素，最低限度須以乘客安全為依歸。

然而，這個最低要求現在正亮起紅燈；其中以每天載客最多、有超過 370 萬人次使用的專利巴士服務，最為令人憂慮。令人憂慮的不僅是近數個月來，巴士失事事件幾乎是無日無之，而是營辦商以至運輸署都傾向把有關的交通事故，視作純粹意外或個別事件，企圖迴避政府監管和公司管理本身所隱藏的結構性或制度性漏洞。個別司機重複犯錯或禍不單行，固然見怪不怪，但在短時間內，不同員工在不同地方都因疏忽而失事，這就並非是意外那麼簡單了。

每年時間一到，巴士公司都急不及待要求加價，每年均說加價後會改善服務；現在意外頻生，巴士公司便迴避推搪。這種以公司利潤為先、以服務質素為後的企業文化，也許便是巴士車禍頻生的主因。究竟怎樣才能糾正這種不良的企業歪風，鼓勵巴士公司透過改善服務爭取利潤呢？無疑，交通意外是不可能完全避免的；即使司機“一眼關七”，即使車輛保養再好，也會有出事的可能。但車速過快、車輪飛脫、車廂老化冒煙等的疏忽，肯定是可以避免的。我認為政府可從短期、中期和長期 3 方面着手。

現時政府急須做的，便是在高速公路、急彎及交通黑點，安裝偵察超速的儀器，並豎立更多警告路牌。政府更可強制要求各巴士公司，盡快為所有巴士安裝車速紀錄儀和超速警告器；強制要求巴士公司定期為司機開辦駕駛進修課程；強制要求司機的血液酒精含量為零度，以及要通過體格檢查。

中期方面，政府應積極研究推行一些獎罰制度，例如設立扣分制，把巴士公司的加價申請及專營權的延續，跟其安全紀錄掛鉤；以削減加價幅度和路綫數目來懲罰意外多、投訴多和扣分多的巴士公司，從而迫使巴士公司培養出以乘客安全為首的公共交通企業文化，減少各類機械和人為的意外。同樣，政府可以容許較高的加價幅度，以獎勵巴士公司維持優質管理，包括為司機和後勤人員建立完善的福利和培訓制度，以及引進更有效率和精確的驗車技術等。

長遠而言，政府必須改善城市規劃和交通基建，以控制行車速度和車輛之間的距離。惟有如此，上述措施才能收事半功倍之效。

最後，港進聯要強調的是，巴士雖然是近日多宗公共交通意外的主角，其他公共交通工具，包括火車、輕鐵、地鐵、電車及小輪，同樣也須重視安全操作。畢竟，公共交通安全問題牽涉的範圍甚廣，市民對其中一種公共交通工具失去信心，便等於其他交通工具須承受更多載客量，安全操作的服務質素能否維持，難免會受到嚴峻考驗。故此，改善巴士公司的服務質素，只是加強整體公共交通安全的其中一步。

代理主席，我謹此陳辭，支持蔡根培議員的議案。

代理主席：莫應帆議員。

莫應帆議員：代理主席，我們昨天看到一輛巴士，像一個給人削了皮的橙一樣，車旁被批開。今天我們討論的，是有關公共交通的安全問題。我相信蔡根培議員是針對近期巴士頻頻發生意外，才會提出今天的辯題。那麼我便從巴士的安全措施說起。

以目前的情況來看，巴士的安全措施可以分為短期和長期兩種。所謂短期措施，即是數間巴士公司看在 88 條巴士綫專營權分上，“跪地戲豬嚙”，一會兒說加工資，鼓勵司機士氣；一會兒又說聘請社工，替司機進行心理輔導；有一間公司還說會派出便衣臥底，假扮乘客，“放蛇”監察車速。大家似乎都是有心改善服務，但為何不是遲一點或早一點做，偏要現在才做呢？

在批出專營權之前，政府的監管也是很簡單，古語有云：“挾天子以令諸侯”，政府也有“挾專營權以號令巴士公司”的優勢。但在專營權批出後，政府這個討價還價的能力便會減弱，甚至是立即消失。所以，我們應研究一下，看看政府怎樣可以對巴士公司進行長遠監管，尤其是有關安全及服務質素的改善。

長遠來說，加強檢控超載和超速，會是有一定的阻嚇作用。不過，我認為最有效的方法，莫過於以巴士公司的安全系數衡量其加價幅度。如果說專營權是政府手上的“紅心 A”，巴士票價的加幅便是“葵扇 A”；手上有這兩隻皇牌，政府對巴士公司的監管，可以說是立於不敗之地。

具體來說，政府可以根據巴士公司因違反交通條例而接獲的告票及傳票數量，釐定加價幅度；如果巴士公司所接獲的告票及傳票數量增加，來年申

請加價的幅度當然便會減少；相反，如果巴士公司所接獲的告票及傳票數量減少，再加上其他各項服務都理想的話，政府亦應該認真考慮其申請的加幅。

由於巴士公司屬商業經營，削減加幅便等於削減利潤，我認為這正是巴士公司的痛癢所在。因此，為了保持票價有可觀的加幅，以及確保每次的加價申請都會獲當局批准，巴士公司必定會出盡法子，減少接收告票，屆時不論是在司機培訓、編更，以至車輛的維修保養等方面，巴士公司自然會一一作出改善。

對市民來說，這亦是一個公平的解決方法；市民付出的車資，應與巴士的安全程度成正比，所謂“物有所值”。從消費者的角度來看，他們終於可以知道，自己付出的金錢，買來了些甚麼的服務。

事實上，這個監管辦法，亦適用於其他公共交通工具。政府可以為各種交通工具訂立安全標準，然後按照準則釐定加幅。這總比規定巴士公司不要超速、不要“跳飛機”等更見實效。

代理主席，我代表民協，謹此陳辭，支持蔡根培議員這項議案。

代理主席：鄧兆棠議員。

鄧兆棠議員：代理主席，正如蔡根培議員所述，香港的公共交通工具，不論是巴士、電車、地下鐵路、九廣鐵路、輕便鐵路、小型巴士或渡輪，均有曾發生交通事故的紀錄。其實，世上沒有任何機器是永遠不會出現故障的，但當那種機器是大眾市民依賴為運輸工具時，我們總希望錯誤或故障等情況是越少越好。最近交通意外頻生，人心比較脆弱，一旦有甚麼風吹草動，市民難免會恐慌。

加強檢查公共交通工具的安全程度固然是保障市民安全的方法，但要真正保障市民安全、穩定人心，政府是須多走一步，找出導致每類公共交通工具發生意外的原因，從而想出治本的方法。

舉例來說，我曾接獲不少市民投訴，指小巴在晚間的超速問題相當嚴重，身坐其中，簡直有乘過山車的感覺。司機高速飛馳自然不在話下，超速時更是“左篩右片”，驚險萬分，尤其當司機一手執着手提電話，一手控制

駕駛盤時，情境實在嚇人。據我所知，超速問題除了是因司機的安全駕駛意識不足而引致外，亦涉及司機與小巴公司的分佣制度。司機往往為了多勞多得而超速，結果弄成容易招致意外；面對此問題，政府除了須增加資源以加強監察小巴的車速外，運輸署的專責小組亦須從速派員與有關公司聯絡，檢討分佣制度。這個情形就如同生病一樣，除了要找醫生取藥吃外，還要注意食療與運動，加強本身的抵抗力；所謂裏應外合，才會事半功倍。

又舉例說，前次九鐵發生電綫意外，車廂冒烟，乘客在一片恐慌中撬開車廂門逃生，走到路軌上；如果事發時路軌上有另一班火車經過，後果真是不堪設想。就此問題，政府除了應加強監管維修工作外，亦應鼓勵九鐵進行宣傳教育，教導乘客在行車期間若發生火警及其他事故，應如何應變，以減低意外造成的影響。

誠然，每類公共交通工具的安全問題，都是由各種因素所引致，因此，當局要解決的絕非只是機件檢查的問題或司機安全意識的問題，而是如何加強監管整體公共交通工具的安全運作。我想指出的是，當局每每是在發生交通意外後，公布一些令人感到只是“頭痛醫頭，腳痛醫腳”的補救辦法。若政府繼續抱着這個態度，我相信是永遠無法解決問題的。

因此，我同意蔡素玉議員提出有關設立扣分制度的建議，將由於營辦公司管理不善而引致的意外事件，記錄在案，作為該公司日後申請營辦及加價時的考慮條件，迫使其主動改善安全措施。此外，當局也應考慮將負責調查巴士意外的專責小組，改為常設小組，時刻監察巴士及其他各類公共交通工具的安全質素，與該等機構保持密切聯繫，不時進行諮詢及檢討。小組更應徹底檢討其“頭痛醫頭”的短視態度，盡力找出導致意外發生的主要原因，對症下藥，這才是監管公共交通工具安全的上策。

代理主席，香港市區發展迅速，公共交通工具是市民往來各地區的主要途徑。每天乘搭巴士、小巴、的士、地鐵、渡輪等公共交通工具的人次達 1 060 萬；由此可見，公共交通工具與普羅市民的生活及本港的經濟活動，實在是息息相關，故此我們必須正視對其採取的各項安全措施。

代理主席，我謹此陳辭，支持議案。

代理主席：周梁淑怡議員。

周梁淑怡議員：代理主席，在過去兩星期，本港差不多每天都發生連串大大小小的巴士交通意外，令人開始質疑本港公共交通工具的安全措施是否足夠。據估計，以巴士作為日常交通工具的市民，差不多有三百七十多萬，即佔了一半以上的人口。因此，政府在交通安全方面，實在是不容有失。

據警方的資料顯示，去年涉及巴士的交通意外數目，比前年增加了7%，而警方於去年向巴士司機共發出了 531 張定額罰款通知書，比前年多近一成，當中的違例事項包括：超速駕駛、違反黃格路口限制，以及不遵照交通燈號指示等。從上述數字來看，政府實須加強監管公共交通工具的安全措施，以保障市民的生命安全。

過去連續及多次發生公共巴士意外，顯示了各方面都可能存在問題，巴士公司和司機不應再互相指摘，推卸責任。政府及經營者應正視問題的嚴重性，合力找出問題的成因。導致發生意外的原因，可能並非源自單一問題，因此各方面應通力合作，謀求解決辦法，把意外減到最低。

從表面觀察，引起意外的原因，可能是跟車太貼、超載、超速、司機對巴士性能及路面情況不熟悉，以及維修人員疏忽等；但成因的背後，可能反映出一些較為根本的問題，例如：司機的經驗和安全駕駛的意識不足、巴士公司為司機提供的在職培訓效果未如理想、車隊維修保養制度欠妥善，以及司機的編制可能存在問題，這些都是可以避免和作出改善的。今早我從新聞報道中，聽到昨晚吐露港公路巴士撞貨櫃車事件的司機所透露的心聲。他說近期社會對巴士失事事件表示關注，使他信心大失。從他的例子，我們可以得知，司機在成為傳媒焦點後變得戰戰兢兢。我們實在應反省一下，如何可以幫助司機們，而不是向他們施加壓力，因為這樣可能會引致反效果。

為避免因疏忽或管理不善而導致交通意外，政府部門和巴士公司都應盡快研究改善辦法。自由黨建議巴士公司在每輛巴士出車前，加強有關的品質檢查工作，而運輸署亦須加強監督；同時，在合乎成本效益的原則下，巴士公司應提升驗車設備，改善各方面的設施。另外，巴士公司與司機之間應加強溝通，尋求改善服務的辦法，警方交通部門與運輸署亦須研究如何培養及提升巴士司機及道路使用者的安全駕駛意識。

公共交通掌管了社會的流通性，而其安全亦影響及市民的生命財產。香港地少人多，絕大部分市民依賴公共交通設施，政府作為公共交通事業的大管家，必須保障市民的安全。雖然無人能預知意外何時發生，但運輸當局應當加強監管安全，而巴士經營商亦須加強管理，把不必要的人為疏忽減至最低，確保市民生命安全。

剛才我聽到數位議員提及設立扣分制。我一直有這個想法，因為我認為若有做得不妥善便應該受罰，但我又想到做得不夠理想時，若能得到扶持和鼓勵，可能會較處以懲罰更為有效。我們的目標是提高水準，但若每每以懲罰作為威嚇，可能便無法達到這個目標。要知道，若我們希望巴士公司改善安全，在很多方面都應加以注意，例如司機培訓、與司機的溝通或公司的整體政策等；公司可能須增加投資，才能達致改善安全的效果。因此，我認為若以扣分作為懲罰，可能會引致相反的結果，與我們所期望看到的目標會是背道而馳。可以，我希望大家能深思熟慮，在提出要處以懲罰前，最好想想如何可以作出鼓勵及提供協助，達到社會所認同的水準。

我謹此陳辭。

代理主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

代理主席：運輸局局長。

運輸局局長：代理主席，首先我非常感謝蔡根培議員今天提出有關監管公共交通工具安全措施的議案辯論，以及各位議員就這個辯題所提供的寶貴意見。

我們今天的辯論所帶出的信息是十分清晰的，而政府亦希望透過加強監管，以及透過各公共交通營運者及其他道路使用者的通力合作，全面提高道路安全水平。

剛才周梁淑怡議員說，我們並不單止是在任何一方面以懲罰或責成的形式針對此問題，而是須尋求一些方法輔助當事人，跟他們合作、配合，以便把這個問題解決，進一步提高交通安全。我完全同意這一點，而政府亦是基於這個出發點採取一系列措施，和有關的公共交通營運者配合，以便妥善處理這個問題。

今天的辯題，針對公共交通，自有其道理。香港每天有不同類型的公共交通工具，包括鐵路、巴士、電車、小巴、的士、渡輪等，負責接載達 1 100 萬人次的乘客。公共交通與市民的日常生活，實在是息息相關，而政府的首要任務是要確保大家能夠享用安全、可靠的公共交通服務。事實上，政

府對公共交通服務一向都有極密切的監管，尤其是在安全方面的要求，所訂定的標準是非常嚴格的。

根據過往數年的資料顯示，涉及公共交通工具的意外個案每年大約有 5 500 至 5 700 宗，並沒有顯著上升的趨勢。與此同時，我們留意到在 1997 年，涉及專利巴士的意外個案有 1 590 宗，對比 1996 年的數字，上升了 7.9%；近期一連串涉及專利巴士的交通意外，亦引起市民大眾的關注，所以我打算稍後用較大的篇幅，交代一下政府如何監管巴士運作的安全。

專利巴士

在眾多公共交通工具之中，專利巴士的載客量最大，每天達到 400 萬人次。剛才已提及過，若與 1996 年及 1997 年的交通意外數字比較，97 年涉及專利巴士的交通意外數目有所增加，增幅為 7.9%。但是我們不要忘記，專利巴士的數目和路線，在 97 年亦有所增長，前者的增長率為 8.7%，後者則為 10%。所以，雖然 97 年內涉及專利巴士的意外數字是有上升，但如果我們以行車每 100 萬公里計算，97 年涉及專利巴士的平均意外數字，其實是有輕微下調。鑑於專利巴士在整體公共交通運輸系統上擔當着一個極重要的角色，政府希望藉着加強監管專利巴士的維修程序及司機的培訓，以及加緊執法，提高專利巴士運作的安全水平。

首先讓我談談有關改善專利巴士維修方面的措施。在現行法例下，政府獲賦予法定權力，檢查巴士車隊及其維修紀錄，以及要求巴士公司在指定時間內作出所需的維修。政府對專利巴士維修程序及質素的監察，共分 3 個層面。首先，在日常運作上，政府的驗車人員每天都會抽查在路面上行走的巴士。如發現巴士未獲妥善維修，當局會要求巴士公司立即糾正有關情況，否則便會向該公司提出檢控。現在每天抽查的巴士架次，已由以往的 10 架次增至 15 架次。

此外，每一輛巴士在每年續牌之前，亦必須通過年檢。每年檢查的範圍十分全面，包括車身、門窗、座位、轉向制動系統、電路裝置、引擎、輪胎等。年檢之外，每一輛巴士也須根據其車齡通過大檢，例如一架由鋼架嵌成的巴士，須在車齡達到 6 年、10 年、14 年及 17 年時進行大檢。大檢的要求比年檢更嚴格，整輛巴士須接受由內至外的詳盡檢驗，所有制動的零件亦須更換或翻新。

以上種種措施並非今時今日才有，而是歷來都存在，目的是為確保巴士公司會為其轄下的車隊提供足夠及適當的維修，務使巴士每天在路上能有效地及安全地運作。

至於司機培訓方面，從去年開始，運輸署與警方已與巴士公司緊密合作，為巴士司機舉辦有關道路安全的座談會。座談會的作用，主要是針對導致交通意外，而一般來說又是與司機有關的因素，例如跟車太貼，以及提醒司機須以適當車速行駛；如果有特別的黑點，司機應加以留意，以促進駕駛安全。

對於一些曾犯駕駛罪行及／或涉及交通意外的司機，巴士公司會加強提供矯正訓練及輔導服務。巴士公司亦會向一些經驗較淺的司機提供複修課程。政府已敦促巴士公司在所有訓練課程內，加重司機對安全意識的警覺。以城巴為例，公司會為轄下司機設計及提供更多有關防衛性駕駛、預測危險情況及防止滑胎的技巧訓練。

巴士營辦商本身為市民提供有效率及安全的巴士服務，更是責無旁貸。巴士公司除了可以透過先進的維修設備提供一支優良的車隊，以及透過密集的訓練課程培訓一群有責任感及具備高水平道路安全知識的司機外，在監察巴士及司機的日常運作方面，亦不能掉以輕心。在近期發生了連串交通意外後，城巴已加派稽查人員監察司機，如果有不當行為便提出矯正。巴士公司亦已實行試驗計劃，在巴士上安裝車速紀錄儀，監察行車速度；此舉是為遏止司機超速，以免造成危險。若不幸遇上事故，無論是機件故障或嚴重車禍，巴士公司必須認真檢討、汲取教訓及作出跟進，以免重蹈覆轍。

由於最近涉及專利巴士的意外比較頻密，運輸署已於 1 月底成立一個特遣小組，由資深的巴士工程師、運輸主任和駕駛考驗主任組成，專責檢討巴士公司車輛的維修及保養工序、司機的編制及培訓課程，以及意外後的處理方法。這個特遣小組已首先對城巴展開檢討工作，並已檢視了城巴的驗車和維修工序，以及會見了一些車長和前綫培訓人員。小組的工作亦將伸展到其他專利巴士公司。

在執法行動上，政府也作出了相應的配合。警方在 1997 年下半年對數間巴士公司發出的檢控，計有 480 宗。警方會從本月 8 日開始，連續兩星期在全港展開 24 小時的行動，加強檢控巴士司機的違例情況，其中以超速、衝紅燈及在禁區內停車為執法重點。這次行動完畢後，警方會作出全面檢討，研究可以汲取哪方面的經驗，務使執法行動可以更具效率，確保交通安全。

剛才有數位議員提到，政府在評審巴士公司的加價或專營權申請時，應關注車輛維修的表現和意外率，其實這是我們一向都有考慮的因素。巴士公司應充分明白政府在維修和安全方面的要求，以及明白表現不佳所會導致的

後果。

我們深信透過以上這一連串的配合行動，定可提高巴士在路面上的運作安全程度。

鐵路

在鐵路方面，九廣鐵路公司及地下鐵路公司的運作，以及其服務的安全及可靠程度，在國際上一向獲得很高的評價。例如九廣鐵路公司的東鐵，是亞洲首條獲得這項重要國際品質標準證書的重型鐵路，而輕鐵更是全球同業中，首條成功取得國際標準 ISO 認許資格的輕便鐵路。儘管如此，政府及兩間鐵路公司並沒有因為過往的優良紀錄而自滿。九鐵公司和地鐵公司在過去十多年來，不斷投入龐大資源，改善其系統，例如翻新車廂設備、使用更先進的訊號系統等，藉以加強運作安全。在未來的日子裏，兩間公司仍會繼續檢討其運作系統及工作程序，並會在現行的鐵路系統及新的鐵路路線中不斷投入資源，確保公眾可以享用安全、可靠和舒適的公共交通服務。

在 1990 年，我們成立了香港鐵路監察組，這組織在鐵路安全方面扮演了一個獨立的監察角色。這監察組的人員來自不同範疇的工程師，包括電機工程、電子工程和土木工程等，有關法例亦賦予該組人員足夠權力，對兩間鐵路公司的系統及設備進行測試，以及就任何在鐵路系統中發生的事故，進行獨立調查。

雖然兩間鐵路公司對其運作的安全性已採取了積極的態度，但政府對乘客安全的關注並沒有任何鬆懈。除政府內部的專業人員外，我們亦已邀請海外鐵路專家，在鐵路安全事宜方面向政府提供專業意見。如有需要，我們可以要求他們直接參與個別鐵路事故的調查工作。

電車

涉及電車的意外個案，每年持續都有下降的趨勢；以 1997 年為例，數字是 73 宗，比 1996 年下調了 17%。話雖如此，電車公司亦十分注重員工培訓。在 1997 年，電車公司剛為車長完成了防衛性駕駛訓練的複修課程及服務乘客的訓練，有關課程亦會在未來兩年繼續舉辦。

在改善電車和路軌的措施方面，電車公司會逐步在每輛電車安裝無人操縱安全系統，以確保一旦發生緊急事故，電車可自動剎停。同時，電車公司亦會改良全部電車的電氣和電綫系統，以減低火警危險。另外，電車公司會在所有主要的道路交界處，安裝全自動轉軌系統及完成路軌更換計劃。

在監察電車的運作方面，政府目前每月平均會檢查 14 輛電車及大約 5 公里的路軌，亦會協助和督導電車公司推行電車及路軌改善工程。另外，政府亦正考慮修改電車法例，進一步加強監管電車在運作上的安全。

其他公共交通工具

就的士及小巴在近兩年來的意外數字來說，並沒有顯示有上升的趨勢。政府認為現行有關駕駛執照及車輛維修的條例，是足夠保障路面安全。至於個別司機不小心或不負責任的駕駛表現，則可從加強執法方面着手，以起警誡及收阻嚇作用。

也許讓我談談其他有關提高道路交通安全的政府措施。這些措施並非是為了針對某一類的司機，而是為了普遍提高我們路面交通的安全。

所謂“交通安全，人人有責”。在減少交通意外方面，除了職業司機必須小心謹慎，注意路面安全外，其他道路使用者及行人亦須通力合作，遵守交通規則。

為了提高駕駛人士和職業司機的警覺，並達到所需的阻嚇作用，目前已有 10 部衝紅燈攝影機，輪流在全港 30 個地點操作。來年，政府已取得更多資源，以便在全港 30 個繁忙路口設置新的系統。另外，政府亦會在介乎馬料水和粉嶺的一段吐露港公路實施試驗計劃，在 10 個固定地點安裝超速攝影機，以加強對超速駕駛司機的檢控。

道路交通安全宣傳及教育活動

至於在提高行人交通安全意識的工作上，道路安全議會在宣傳及教育兩方面，將會發揮其應有的效用。近兩年，道路交通安全運動的主題為“行人安全”，議會通過舉辦道路安全活動、交通安全講座、電台及電視台節目，以及印製海報和小冊子，向市民灌輸行人安全的意識。在加強教育方面，議會亦已為不同年齡的人士制訂一套交通安全計劃，並在秀茂坪、沙田、屯門及百福道設立 4 個交通安全城，深受市民歡迎。我們會繼續加強交通安全的教育和宣傳，以期整體提高道路安全的水平。

結論

代理主席，政府一向都十分重視公共交通工具的運作安全，故採取了一系列的措施加強監管，並與營運者相配合，以期減少交通意外的發生。在加強安全措施方面，我們會繼續努力不懈，以確保市民能享受有效率及安全的

服務。

剛才有數位議員提及，交通安全——特別是公共交通的安全——是有賴數方面人士的配合。除了營運者管理階層之外，司機、行人和政府亦須互相配合。取得多方人士配合，大家才可以放心，才可達到為大眾所接受的交通安全水平。在這方面，政府是完全認同這個目標的。謝謝代理主席。

主席恢復主持會議。

主席：蔡根培議員，你現在可以發言答辯，你共有 2 分 18 秒。

蔡根培議員：主席女士，剛才 6 位同事已痛陳了不少有關交通安全的問題，並提出了不少寶貴意見，希望當局會鄭重考慮。

我認為有數點是政府應盡快貫徹執行的。

第一，貫徹檢查交通黑點的道路陷阱。政府應加強檢查各交通黑點的交通燈、防撞欄、路牌，力求清除所有道路陷阱。一個不可否認的事實是，清楚的交通指示，可有助減少意外；第二，加強執法行動。警方應加強檢控巴士司機，並應設置更多監視衝紅燈及偵速的攝影機；第三，加強巴士的監察與檢查。運輸署應收緊對巴士的檢查及加強突擊檢查，並考慮引入法則；第四，研究要求所有巴士安裝車速監察系統及管制巴士車速，對監察器的紀錄進行例行檢查；第五，要求所有巴士車廠均須取得國際安全組織 ISO9002 的證書，作為發牌給公共巴士經營者的先決條件；第六，研究修例，加強對違例司機的懲罰；第七，加強推廣交通意識的宣傳。

主席女士，全港市民固然期望享用舒適、快捷而物有所值的公共交通服務，但更重要的是，他們希望得到一項可以安全地送他們到目的地的服務。我謹請各位同事支持這項議案。謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：蔡根培議員動議的議案，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。我宣布議案獲得通過。

主席：第二項議案：綜合社會保障援助計劃的檢討。譚耀宗議員。

綜合社會保障援助計劃的檢討

譚耀宗議員：中國人一向流行講《三字經》。今天我在本會提出這項議案辯論，亦源於近期聽得太多《三字經》。這一句《三字經》，不是“人之初、性本善”，而是“綜援金，養懶人”。

香港市民一向最為人稱許的，便是我們勤奮、進取而拚搏的精神。大家都非常明白，“愛拼才會贏”；這種積極的做事態度，亦是我們社會過去不斷發展、進步的原動力。因此，憂慮出現“養懶人”的趨勢，不希望社會出現“養懶人”的局面，是絕對可以理解的，事實上亦會得到廣泛的認同。

不過，如果用“養懶人”這 3 個字來批評領取綜援金的人，便流於過分簡化問題，亦不切合當前的情況。

現時申領綜合社會保障援助（“綜援”）的人士大致可以分為 10 類，當中包括失業、低收入，以及單親家庭。這幾類人士的數目，在 94-95 年度，以及 95-96 年度，連續兩年大幅增加，而增幅都超過五成。在 96 年度，失業類別的綜援受助人，更比 95 年增加了 81%。

很多市民也會問，為甚麼在 1 年之內，領取失業綜援的人會多了一倍？

有人看了上述數字，即時的反應便是：綜援制度被濫用了。他們建議應該收緊申領失業綜援的條件。我非常體諒這些人士希望善用公帑，同時鼓勵有關人士自食其力的良好願望。不過，我希望提醒他們，這項建議根本不能夠達到他們希望達到的目標。

綜援金的設立，是為了幫助生活有困難的人維持最基本的生活。假如我

們現在因為有需要的人大幅增加，便設立重重關卡阻止他們領取綜援，似乎本末倒置。即使數字減少了，卻並不代表問題獲得解決。

我們要明白，沒有人希望依賴救濟為生。申請綜援，先要接受入息資產審查，把種種私隱暴露人前。俗語有云：“有頭髮邊個想做癩痢？”當生活着實維持不到，套用前港澳辦主任魯平先生的名言：“怎麼辦？怎麼辦？”申領綜援，實在是沒有辦法中的辦法。建議收緊申領綜援的條件，把一些需要援手的人拒諸門外，我相信不是講求關懷、愛心的社會所應該做的。

香港正面對經濟不景的 1998 年，各階層市民都正在為失業率的上升而憂心忡忡。我們會願意讓普羅大眾知道，當他們日後有需要的時候，社會將會盡力伸出援手。在這個時候剪穿社會的安全網，只會增加市民對前景的憂慮，令他們連唯一的安全感都失去。

我們不是在玩數字遊戲。我們的目標，不應該僅僅把上升的數字減低，關鍵之處，是幫助及鼓勵受助人及早投入勞動市場，逐步改善生活質素，脫離貧苦受助行列。

怎樣幫助及鼓勵受助人投入勞動市場？我認為，按目前的情況，最少有 3 方面的工作要做。

首先是從再培訓方面入手。

作為僱員再培訓局的主席，我當然不會推卸責任，我們現在已經優先接受綜援受助人報讀再培訓課程，同時對報讀課程的綜援受助人有特別的跟進，協助他們就業。我歡迎各位同事就如何加強這方面的工作，提出寶貴意見，令我們可以在這方面做得更好。

其次，是提供更多的支援服務。

也許讓我先舉一個例子，說明支援服務的重要性。我認識一位單親媽媽，她有一個 8 歲的小朋友，就讀小學三年級。她原本可以選擇每天先送小朋友上學，然後自己上班，賺取三數千元，然後讓小朋友放學後自行到課餘託管中心，待媽媽下班後接他回家。

不過，做媽媽的根本不放心這樣做，所以便索性留在家中照顧小朋友，寧願省吃省用一點。

我想，如果社會福利署的幼兒中心可以放寬服務對像，不是單單接受兩

歲至 6 歲的幼兒，這位媽媽可能有不同的選擇。我希望社會福利署明白，這些支援服務對受助人的工作意欲有多大影響。

第三，我想具體談談綜援計劃受助人士入息的扣減或對沖辦法。

現時，綜援受助人如果重新找到工作，不論兼職或全職，他所領取的綜援金數額都會被扣減。扣減的方程式是這樣的：

- 首先，薪酬的首 430 元，完全豁免，無須從所得的綜援金扣減；
- 其後的 2,580 元，則只有一半可以豁免；換言之，他的綜援金會少了 1,290 元；
- 薪金超出 3,010 元的，便不可以再獲豁免，全數都要從綜援金扣除出來。

我認為這項扣減方法，對綜援受助者重投勞動市場的鼓勵性並不足夠。

舉例說，一名有 3 個子女的單親家長，她可以獲得 12,309 元綜援金。如果她找到 4,000 元的半日兼職，她的綜援金便會被扣減 2,280 元，總得益是 14,029 元。

換言之，她多做了半日兼職，只是為她增加了 1,720 元的收入。

以今天香港的生活水平，1,720 元能夠改善到甚麼呢？事實上，由於外出工作的種種成本，她真正得到的甚至會低於 1,720 元，但她為此卻要拋低年幼的子女。在衡量過之後，可能很多人都寧願放棄再出外工作的念頭。

因此，我覺得，這個扣減制度確實有改善的必要。我覺得作為一個起點，有兩方面是可以考慮的：

- 首先，首 430 元可以獲得全部豁免，這數額是否可以提高；
- 其次，3,010 元或以上的入息，是否可以考慮扣減一半。

換言之，受助人士可以多勞多得。我相信這位單親家長的工作意欲將會大大提高。

也許有人會質疑，在現時經濟低迷的環境，很多低收入家庭也未必有這個收入，放寬綜援受助者的薪酬扣減，並不公平。但我想強調一點，例子

中的單親得到高額の綜援，是基於她有實際需要，而大部分開支都是實報實銷的。

反過來說，如果這位單親家長願意工作，即使扣減比例降低，但納稅人始終可以節省更多綜援開支，勞動市場亦可以獲得更多勞動力，而受助人的家庭當然會增加收入，甚至逐漸脫離綜援受助者的行列，達到扶貧目標，一舉三得。

衛生福利局局長霍羅兆貞女士已經表明，今年 6 月會公布有關綜援計劃的檢討結果。我希望這項檢討會充分考慮本會議員今天所提的意見，同時，在作出決定前，先行諮詢立法會的意見。我特別希望，衛生福利局局長會一如財政司司長曾蔭權先生發表預算案一樣，檢討的結果會令各方拍掌。

我謹此陳辭，提出議案。

譚耀宗議員動議的議案如下：

“本會促請當局就綜合社會保障援助（“綜援”）計劃進行檢討時，應以擴展對因失業而需受助人提供支援及再培訓服務，和改善扣減綜援金的計算方法為重點，從而鼓勵失業人士及早重投勞動市場，使公帑得到善用，而其他綜援受助者亦獲得更佳照顧；此外，本會要求政府就有關檢討作出決定前，應先諮詢立法會。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：本會促請當局就綜合社會保障援助（“綜援”）計劃進行檢討時，應以擴展對因失業而需受助人提供支援及再培訓服務，和改善扣減綜援金的計算方法為重點，從而鼓勵失業人士及早重投勞動市場，使公帑得到善用，而其他綜援受助者亦獲得更佳照顧；此外，本會要求政府就有關檢討作出決定前，應先諮詢立法會。現在進行辯論，蔡素玉議員。

蔡素玉議員：主席，“綜援養懶人”，是近來傳媒的報道焦點。綜合社會保障援助（“綜援”）是否真的“養懶人”，這裏暫且不談，但近年領取綜援的個案不斷上升，卻是不爭的事實。資料顯示，現時領取綜援個案有十八萬多宗，其中以失業理由申請綜援的個案有 17 000 宗，佔總個案數字 9%，為 21 年來最高。衛生福利局局長霍羅兆貞女士較早前也指出，來年領取綜援的個案數字將達 196 000 宗。雖然未能確定來年會有多少人以失業理由申請綜援，但按過往 5 年上升了近三倍的數字來看，有關的綜援申請將達高峰。

剛公布的財政預算案開支中估計，明年用於社會保障有 165 億元，其中有七成，即 115 億元是用於綜援。綜援個案的激增，對捉襟見肘的社會福利資源構成嚴重負擔，同時亦削弱了其他社會服務，如家庭輔導、社區康復計劃及青少年外展計劃等，也可能令社工畢業生因職位減少而失業，影響可謂相當嚴重。

港進聯認為，本港作為一個富裕社會，對真正有需要的人士，如年老長者、傷殘人士或欠缺工作能力的人士，應給予充分照顧和幫助，但對於那些因失業而領取綜援的個案，政府便應審慎處理。畢竟，綜援的原意並不在於協助有工作能力的人士及其家庭成員；綜援金更不應變質成為失業救濟金，否則，香港只會走向社會福利主義的道路。

為了鼓勵因失業領取綜援的人士及早重投勞動市場；為了令公帑更適當地予以運用；也為了令其他領取綜援者獲得更佳照顧，政府必須檢討現行的綜援制度，尤其應加強僱員再培訓課程，協助失業者重拾自信，自力更生，無須繼續依賴綜援過活，令社會福利資源遭人濫用。

根據勞工處資料，綜援受助人的再就業成功率明顯很低。97 年約有 25 000 名失業綜援受助人向勞工處就業輔導組登記尋找工作。該處為他們安排了共 2 800 次求職面試，其中只有 329 人找到工作，成功率僅得 1.3%。對比同年透過勞工處就業輔導組找到工作的一般失業人士的 2%成功率及傷殘人士的 4%成功率，數字明顯偏低，但對有關情況，政府亦未能提供解釋。

失業領取綜援的個案非常複雜，我們當然不能單憑上述數字而歸咎失業綜援受助人無心找尋工作，但以上數字反映出部分領取綜援人士欠缺尋找工作積極性。我們認為，政府必須積極協助這類人士，如加強專業再培訓課程，讓他們掌握新的謀生技能。數據顯示，再培訓計劃對失業者重新投入工作會有一定幫助。截至 98 年 1 月底，參與再培訓課程而獲就業的成功個案達 20%。假如失業者在無理情況下拒絕參加再培訓課程，政府可對他們拒發綜援，以示懲罰。此外，政府亦可考慮加長失業綜援受助人的“豁免期”，在他們工作一段時間後，才逐漸減低領取綜援，取代現時工作 1 個月後便即取消領取綜援的做法，以加強其工作意欲。

另一方面，現時不少失業綜援受助人是因為家庭問題而無法投入工作。據社會福利署資料顯示，在單親家庭綜援類別中，有超過六成是配偶在內地工作，一人在家獨力照顧子女的個案。政府可為此類個案提供家庭協助。社會福利署正籌劃一項幼兒輔助計劃，政府大可以此作為參考。

二十多年前訂定的“社會保障綠皮書”，目的是協助一些無法自助的市民，但時移勢易，今天領取綜援的市民並非全部無法自助。我們認為，政府必須拿出決心及盡快採取有效措施，訂立新政策，以迎合社會的轉變。

主席，我謹此陳辭，支持譚耀宗議員的議案。

主席：許賢發議員。

許賢發議員：主席，近月來，不少政府高官不斷公開指摘申請綜合社會保障援助（“綜援”）的失業人士濫用社會資源。直至昨天，我仍看到有報道指社會福利署署長希望將失業者領取綜援的年期，限制為 3 年。

現時有超過 2 000 宗失業綜援個案的受助人，領取綜援超過 3 年，而他們的平均年齡已達 47 歲。這些長期接受綜援的人士年紀不輕，加上面對長期失業，已經大大打擊了他們的意志和自信心。如今政府倡議限制申領綜援的年期，完全暴露當局“向錢看”的心態，對解決當前的問題沒有甚麼幫助。至於為何造成今天竟會有人失業達 3 年以上的局面，政府似乎既不想知又不想理。

歸根究柢，現時全港 35 至 59 歲的人口當中，教育程度只達小學或以下的已達 80 萬，其中從事非技術工作的便超過 30 萬，佔整體勞動人口一成以上。這些中年工人由於學歷低、缺乏市場價值，一旦失業就只有前途茫茫。縱使他們積極找尋工作，亦要經常面對被年齡歧視的事實，而且政府為他們提供的協助，只不過在勞工處登記找尋工作，這對於一個長期失業、對自己缺乏自信心的人來說，效用其實非常有限。

造成今天的局面，完全是因為政府沒有一套完整的人力計劃，來阻擋經濟轉型和金融風暴對社會帶來沖擊，以及解開失業和貧窮問題的死結。只片面地指摘失業綜援人士濫用公帑，這樣對於失業人士而言，是十分不公平的。

其實，社會福利界在過去兩年以來，已曾多次要求政府及早制訂解決貧窮問題的政策，幫助失業人士盡快脫離綜援行列，令他們可以早日自力更

生。可惜政府先知後覺，拖延至今年方才成立檢討綜援制度的工作小組。令人感到遺憾的是，政府始終堅持以世界上並沒有一套客觀的貧窮標準為理由，迴避了解決本港事實上存在的貧窮問題。政府唯一回應貧窮問題的措施，便只有為低收入及貧困人士提供綜援這個所謂“安全網”的概念。

主席，香港的貧窮問題是一個複雜的結構性問題，我們不能單憑綜援個案數字上升，便認為綜援吸引了一批有工作能力的人不去工作，又或說成這是一個“派錢”的年代。事實上，現時 18 萬領取綜援的個案中，失業人士只佔其中不足一成，所以，下年度預算的 115 億元綜援開支，其實大部分用於老人和殘疾人士身上，但這並不表示我們可以忽略失業綜援人士所面對的問題。

有人認為失業綜援個案的飆升，是由於失業人士經過長時間的失業，積蓄用盡後，迫於無奈才申請領取綜援；也有人認為這是由於政府採取的國際性量度失業的方法，根本未能真正反映本港的失業情況，令一些失業人士因未符合有關標準，而不被列入失業的類別。無論如何，這些現象都顯示有很多因失業而領取綜援的人士，往往長期面對失業的困境，不容易再找到合適的工作。

我認為政府在全面檢討綜援之時，應該先充分了解失業問題的根源及嚴重性，再從解決失業綜援人士所面對的困難着手，主動幫助他們自力更生。其次是改善現行綜援的“豁免入息”制度，令失業綜援受助者在找到工作後，仍然能夠保證他們的入息不少於綜援的水平。我很贊成剛才譚耀宗議員所提出的建議。

主席，政府實在沒有必要單憑無謂的猜測，加深社會大眾對綜援人士的誤解和歧見；更不應該透過對領取失業綜援人士進行負面宣傳，令社會大眾認同綜援會“養懶人”的概念，然後將其部署削減綜援的政策合理化。怎能在進行全面檢討之前，早已經為檢討定下了答案和結論呢？

過去經濟好景的時候，綜援金已經被社會人士批評為杯水車薪、捉襟見肘，如今經濟不景之時，反而還要向貧困的一群“發窮惡”，這只會令低下階層覺得我們的政府毫無人情味而已。

主席，我謹此陳辭，支持議案。

主席（譯文）：杜葉錫恩議員。

杜葉錫恩議員（譯文）：主席女士，我謹發言支持譚耀宗議員的議案。

不久之前，每當有市民來到我的辦事處要求協助解決生計問題，他們全都詢問我有何方法可以自食其力。這些市民差不多全部都拒絕接受政府的金錢援助，連老人家也不例外。據我記憶所及，年紀最大的求助者是一位年屆 84 歲的老婆婆，她需要居所。當我問她是否願意入住護理安老院時，她顯得非常不高興。她告訴我，她一直在自食其力，有能力照顧自己的起居生活。她又說，她需要的只是一間可堪容身、可被稱之為“家”的小房間。

這種態度其實反映了香港賴以繁榮昌盛的工作價值觀，我們千萬不能加以改變。要維持這種工作價值觀，唯一的方法便是為市民提供負擔得來的居處、就業機會和再培訓課程。近年來，我們一直致力改善已獲房屋安置的居民的居住環境，但卻沒有照顧居住環境惡劣的唐樓居民；這些居民月入只有七、八千元，但卻須要花費 3,000 元或更多的金錢來租住一間只有 80 平方呎或面積更少的房間。到目前為止，僱員再培訓計劃並未能達到預期目標，而失業率亦節節上升。若我們不想香港變為福利社會，令失業在家的市民所申領的援助金額較出外工作所賺取的收入還要高，我們便必須將僱員再培訓和提供就業機會列為首要任務。

部分政客認為，要解決問題，便要增加綜合社會保障援助（“綜援”）的金額。又有一些政客認為，我們應該鼓勵工人在多方面爭取更多利益，包括長期服務金、補償和有薪分娩假期等。這些建議全都很好。可是，在經濟不景氣的時候，這卻會導致反效果，令更多工人失業，因為一般小僱主在無法負擔這些額外要求的情況下，會被迫結束營業，解僱工人。我絕不同情那些聘請廉價外地勞工的僱主。可是，我卻要指出，我們必須力求平衡，在維護本地工人的就業機會之餘，同時亦應該確保他們不會因為工資水平而受市場淘汰，以免他們被迫依賴公帑維生。

為保持這種令我們獲益良多的工作價值觀，我有以下的建議：

- (1) 政府必須計劃將來，以確保市民能獲得所需的教育和培訓，適應經濟規劃的改變。
- (2) 必須要求體魄良好的工人投身就業行列，從事應付得來的工作。如工人因工資較過去少而要接受援助的話，則可按需要給予租金津貼。是項建議只屬暫時措施，旨在協助失業人士重返工作行列，於僱主營業狀況轉好時便應終止。由於是項建議措施並非旨在鼓勵僱

主降低工資，故只會在僱主面臨經濟不景氣，可能要結束營業時，才會發放上述的津貼。其他議員，例如譚耀宗議員等，當然有更好的建議。可是，任何建議的目標，均應在盡可能的範圍內，鼓勵市民自食其力。

社會福利署應尋求種種方法，協助單親家長投身工作行列。可考慮的方法包括提供足夠的托兒中心和協助這類人士申請入住鄰近親友居所的公屋單位。後者可讓單親家長的親友代為照顧他們的子女，令他們可安心工作。

同時，若老年人願意並有能力從事某類工作的話，我認為我們必須提供協助，以便他們能自食其力。我深信工作能令人心身更為健康，亦能帶來一般人都喜愛的獨立感覺。崇尚工作的風氣是遠較依賴福利照顧的風氣為健康的。

最後，我必須強調，儘管我提出了多項建議，但對於那些因年老、傷殘、疾病和惡運而真正需要綜援的人士來說，我絕對無意剝奪他們的權利。最重要的是，若我能鼓勵所有體魄良好的人士投身工作行列，我們便能創造更多財富來向真正有需要的人士提供綜援，改善他們的生活。

主席女士，我謹此陳辭，支持議案。

主席：莫應帆議員。

莫應帆議員：主席女士，民協支持譚耀宗議員就“綜合社會保障援助（“綜援”）計劃”提出的議案。

其實，現時綜援的服務範圍包括 3 方面：（一）失業援助；（二）安全網作用，亦即專以長期病患者、復康工作、單親家庭為支援的目標；（三）老人退休保障。民協一直認為 3 項服務性質是有分別的。雖然統一處理會令執行較為簡單，但卻欠缺靈活性和針對性，所以我們一直堅持綜援應以為市民提供安全網為最終的目標，建議將其中的失業支援及老人退休保障兩項援助內容分拆出來。將社會的保障制度專門化，是改善社會福利重要的一環，民協亦認為譚議員今次提出此項議案能有助這一點，所以我們會支持這項議案，並且希望政府今天聽過我們的辯論後，會認真考慮今天本會同事的意見。

現時社會福利的開支中，三分之二是作綜援開支之用，其比例之重，實在惹人關注，否則，也不會出現今天的議案。事實上，對於現時市民一旦因失業陷於生活困境，只有透過綜援才可獲得經濟上的支持這制度，民協一直對此種“將失業人士編入領取綜援人士行列”的態度甚有保留。原因是綜援是幫助因為長期失去工作能力的人士，解決他們的生活所需，但失業人士並不是這類人，他們是一群依然擁有工作能力，只不過一時失去工作而在生活上遇上暫時性困難的市民。對於兩種在性質上截然不同但同樣需要政府支持或援助的受眾，我們應該制訂一些有分別而又適合他們的政策，以切合他們所需。

剛才許賢發議員說政府“先知後覺”，我覺得政府簡直是“後知後覺”，原因是其實民協在 95 年已經在前立法局提出一個名為“失業過渡期經濟援助計劃”，又稱“轉工補助金”。本港當時因為經濟衰退，造成失業自殺個案上升的情況。民協的立場是，政府必須提供一些實質的援助，給那些因失業而生活困難的工友或群眾，但也必須確保一切援助的資源不致被人濫用。所以，當時我們亦表明此方案，即“失業過渡期經濟援助計劃”，是以“非自願性的失業人士”為援助的對象。為此，我們建議的申請資格要求申請人有兩年或以上的工作紀錄，並須證明最少 3 個月曾在勞工處登記尋找工作，只是不獲取錄而已；又或獲錄取，但一直也不能到工廠工作。此外，我們建議有關計劃的部分資源可以基金形式進行集資，不用政府每年注資，而是以一個水塘形式，讓它一直集資，集資的對象可以是變相造成本地失業問題的外勞僱主。由於此類援助個案的申請人通常都非常迫切用款，所以民協認為不應該設家庭入息審查。

今天我們重提兩年前的方案，是因為我們認為在短期內能解決失業人士急切之需的，惟有鼓勵他們申請綜援金。這亦是我們支持譚耀宗議員今天的議案，就現時這方法被人詬病為“養懶人”，要求有所改善。如果能夠有一個解決方法，改善扣減綜援金的計算方法，採用“失業過渡期經濟援助計劃”，則實在可說是“一家便宜兩家着”。政府既無須長期負擔或付出太多納稅人的金錢，而受助人也不會因為他領取綜援而給人一種感覺他是懶人。長遠而言，基於援助性質的不同，將援助失業人士的金額計算方法或機制重新釐定，對於一些短期失業的工人，我認為是有真正意義的。這亦可以真正根治其中出現的混亂情況，否則，對真正有需要長期申請援助的人會造成不公。

主席女士，我謹此陳辭，支持議案。

主席：李啟明議員。

李啟明議員：主席女士，基於香港勞工保障不足，缺乏失業援助，導致“打工仔”手停口停；更由於本港的經濟形勢逆轉，造成不少公司陸續倒閉、結業，許多工人因此而失去飯碗。據教育統籌局局長估計，失業率將會上升。另據政府統計處的數字，97 年年底的失業率為 2.5%，約 76 800 人，就業不足率為 1.5%，約 44 000 人。工會人士指出，服務業和零售業的失業人數實際比政府公布的為多。隨着經營環境的惡化，旅遊業不景，將會令更多商場難以經營下去，日資百貨公司松坂屋繼八百伴之後宣布結業，將遣散 155 人，便是最近的例子。

失去工作的市民必然會向政府求助。根據政府的統計，97 年 12 月，因失業而須領取綜合社會保障援助（“綜援”）的個案達 16 976 宗，較上年同期的 14 185 宗增加了 2 791 宗，增幅達 19.68%。

主席女士，由此可見，越來越高的失業率，將進一步加重社會的負擔，造成更多人依賴綜援過日子。現在本港有許多人認為綜援支出的增加，是有太多懶人不願工作，靠詐騙綜援金度日，因此要檢討綜援制度，防止綜援金被濫用。本人認為，綜援個案的增加，是失業所致，特別是由失業周期長和結構性失業造成。過分強調少數個別人士的不是，對大多數須領取綜援的人士並不公平。事實上，他們非常需要依賴政府的資助。社會福利署署長已多次澄清，“綜援養懶人”的現象並不常見。另據報道，華員會社會保障助理分會主席估計約有 1%的綜援個案可能屬於詐騙個案。由於社會福利署社會保障科的人手短缺，無法進行深入的審核工作，造成瞞騙和多領款項的個案增加。政府已計劃在 98-99 年度於社會保障方面開設 128 個職位，期望能加強審查，堵塞漏洞，將有限的資源用於急需援助的市民，包括失業者身上，同時應嚴厲處罰濫用和詐騙者，以收阻嚇之效。我們估計這些措施將可逐步杜絕一些濫用綜援者。

長遠而言，減少綜援支出的良策是加強僱員再培訓，提供跟得上時代步伐的職業訓練，使工人真正學到一門可以長期謀生的技藝，促進就業，減輕社會的負擔。只要本港工人具備就業條件和較高的技能，便不怕技術較低的外勞來爭飯碗。本人建議政府有關部門積極採取以下措施，吸引失業人士參

加再培訓計劃，協助他們自食其力：（一）凡失業人士求助時應盡快安排協助其找工作，如短期內未能重新就業，便須接受再培訓，只有經過再培訓階段才發給綜綜援；（二）為鼓勵失業人士接受培訓，重拾自尊，投身社會，由僱員再培訓局在培訓期內向受訓學員發放津貼，以當年工資中位數的 50% 以上來計算，滿足其本人及家庭的基本生活需要，令受訓者能夠集中精神接受超逾 3 個月的培訓，達到提高技能的效果。在培訓後仍未能就業者，才可向社會福利署求助。

我謹此陳辭，支持譚耀宗議員的議案。

主席：王紹爾議員。

王紹爾議員：主席，剛才多位議員都提供了很多數字，本人不在這裏再次重複。稍後本人提出的一些建議可能與譚耀宗議員提出的有些相近，但我們其實並無互相抄襲，可能算得上是英雄所見略同。

因失業而領取綜合社會保障援助（“綜援”）個案劇增的現象，確實是一個嚴重的社會問題。本港雖非西方式福利社會，但失業綜援金的福利水平，已經直迫美國等富裕西方國家。如果綜援計劃再不加以檢討和改進，只會吸引越來越多有勞動力的人士，加入申請領取綜援的行列。

主席，衛生福利局即將進行有關綜援計劃的檢討，本人想提出 3 方面的問題，讓政府作為參考。

第一，要檢討失業綜援金的數額水平。本人建議將失業綜援金的數額分為兩級，第一級，即對沒有能力養活自己，真正需要失業綜援金來維持基本生活的人。這些人士包括長者、殘疾人士及病患者。他們應該享有現時的失業綜援金數額。但是，對於一些具有工作能力人士的失業綜援金水平，本人認為政府有必要調低。按現時採取“一刀切”的政策，當然會對一些具有勞動能力而又不想捱辛苦的人產生較大誘惑力。現在一家四口的家庭的失業綜援金平均可達 10,700 元，不僅超過中位數入息水平，而且肯定比外出工作的收入更好。我們應該認識到趨樂避苦乃人類本性，因而單單指摘有市民在尚具有勞動力的情況下，因貪和懶而濫用綜援，會令這種指摘變成有所偏頗。對此，本人建議尚具有勞動力人士的失業綜援金，應比那些真正無法養

活自己的人士的綜援金水平要低一些，不應高於中等入息水平，以免形成大家剛才所說的“養懶人”的誘因。

第二，社會福利署扣減綜援金的計算方法，也應檢討和改善。現時，失業領取綜援人士在重新找到工作後，在 1 個月後即被取消領取綜援的資格。本人認為這是一個“獎懶罰勤”的壞機制，嚴重遏抑了失業領取綜援者努力重新工作的意欲。本人的建議是如第一點所述，失業綜援金的水平應低於入息中位數，而若失業領取綜援者重新找到工作後，其薪酬如不及入息中位數水平，當局可向他補貼不足款項，使其略高於入息中位數水平，以便將“獎懶罰勤”，變為“獎勤罰懶”。同時，本人建議將現時在失業領取綜援人士重新找到工作 1 個月取消其領綜援資格，放寬為 3 個月後才取消。這樣將可加強有工作能力而領取綜援的失業人士重新投入勞動市場的誘因。

第三，長期失業是值得同情的，這不是失業者的錯，而是社會的錯。最有效的幫助失業者的方法，是加強和擴大失業綜援者的再培訓服務，並協助他們重新找到工作。但是，我們不可過分迷信再培訓的功能，因為經過再培訓的失業工人不一定能重新找到工作。當局的治本之方應是盡力刺激經濟，擴大就業職位，並鼓勵僱主僱用失業人士，特別是長期失業人。政府可考慮運用一項稅項寬減措施，若僱主僱用長期失業人士，可獲得合理比率的利得率扣減優惠或其他更有效的方法。我認為政府在鼓勵及協助領取綜援人士自力更新方面，應採取一個主動的角色。在外國的情況，國家會安排失業人士到有職位空缺的機構工作。根據勞工處的資料，香港現時確有不少職位空缺是無人問津的，而同時亦有一群有工作能力而領取綜援的人，政府何不考慮強迫性為長期失業人士安排工作，使其早日脫離綜援網呢？

主席，有限的福利保障資源來填補深不可測的失業問題，任何社會都無法承擔。香港現在的失業問題，已絕非以前的結構性失業那樣簡單，而是已經淪入衰退性失業的泥潭。只要經濟衰退的趨勢不扭轉，公司裁員甚至“執笠”的現象便會越來越嚴重。現時，失業者不僅是低收入的體力勞動者，甚至中產階級亦加入了失業隊伍。若等到失業的中產階級越來越多，並用光他們的儲蓄之後，再來檢討失業綜援問題，將會太遲而積重難返。因此，本人認為當局在檢討綜援計劃時，更要檢討整個經濟政策，及早謀劃出一套扭轉衰退的方案。這也就是說，檢討綜援猶如“節流”，但光是“節流”不夠，更重要的是“開源”，即振興經濟，擴大就業職位。雖然在此方面，短時間內會如行政長官所說，並無“靈丹妙藥”，但我們還是希望政府能拿出振興經濟的、可行的中、長期方案來。

主席，我謹此陳辭，支持譚耀宗議員的議案。

主席：吳亮星議員。

吳亮星議員：主席，香港現在不是福利社會，但願今後也不會成為福利社會。近幾年政府對市民的福利、生活困難亦提供了不少幫助和照顧。按照統計，7年前，社會福利署的開支為60億元，本年度的開支增加至236億元，年均增幅為21.6%，大大高於這一時期政府的總體經常性開支的增幅。在本年度的經常公共開支中，社會福利開支佔了12.5%，較上年度大幅增加1.6個百分點，成為開支較大的政策組別。

根據反映，綜合社會保障援助（“綜援”）計劃曾在1996年年初進行全面檢討，增加了援助項目和金額，使社會福利的覆蓋面進一步擴大。不過，96年正值香港經濟從上一輪的調整走向復甦的時期，全年平均失業率只有2.8%，失業問題當時不算突出。今年，由於受到亞洲金融風暴的猛烈沖擊，香港經濟已陷入不景，公司紛紛裁員及結業，初步估計失業率將較去年底的2.5%大幅增加1或1.5個百分點，而失業人數估計亦將增加3.3至5萬人左右，因此，失業問題將會突顯出來。在這種形勢下，政府對失業人士提供援助和輔導，使他們的基本生活能夠得到保障，並重新獲得就業，是很有必要的。

特區行政長官董建華先生在其首份施政報告中提出，要把香港建設成一個充滿愛心的社會，這一建港理念受到社會歡迎，本會也非常支持。如今，香港經濟面對困難，這正是我們體現這一建港理念之時，政府及勞、資各方應攜手合作，互相關心與支持，只有這樣才能早日共度難關。有關當局應針對金融風暴之後香港社會出現的新情況、新問題，及時檢討綜援計劃。本人贊同把檢討的重點放在為失業人士提供支援及再培訓方面，使他們可以盡快找到適合工作，重投社會服務。這不單止使失業人士本身得益，亦會令整個社會經濟受惠。

主席，我謹此陳辭，支持譚議員的議案。

主席：陳鑑林議員。

陳鑑林議員：主席，行政長官在去年的施政報告中提到，綜合社會保障援助（“綜援”）制度不能令有謀生能力的人習慣依賴，不願工作。對於嚴格推行綜援，讓真正有需要的人得到幫助，民建聯是完全贊同的，故此檢討現行綜援制度，看來亦是事在必行。

主席，在檢討現有的綜援制度問題前，我們必須先了解一些現有的實際

情況。根據社會福利署的資料，在目前 18 萬領取綜援的人士中，失業人士佔 16 300 人，在數字上雖然較 93-94 年度的 3 500 人大幅增加，但實際上只是佔整體綜援個案的 9%。同時，社會福利署在 96 年進行的全面調查結果發現，在 95 年全部領取綜援的個案中，失業人士領取綜援的年期是各類別人士中最短的，平均大約只是 9 個月。署長亦曾經表示，雖然暫時未有最新的數字，但初步的資料顯示，去年失業人士領取綜援的平均年期約為兩年左右，而他們主要的年齡是 40 歲以上的人士。

以上的資料顯示，失業人士領取綜援過活的比例相對來說是相當低的。在 75 000 名失業人士中，只有約兩成人士領取綜援，反映這部分的失業人士在失業後，沒有維持家庭經濟的能力，才會以領取綜援金作為最後的選擇。同時，民建聯在去年亦曾經作過一次調查，發現超過七成半的被訪者認為，目前的綜援金並不會導致市民工作意欲下降，而且，在十多二十萬綜援個案中，被社會福利署揭發濫用的個案只是 48 宗，比例上是萬分之二點五，可謂微不足道。當然，我們不希望數字會繼續增加，但如果以目前的數字而得出一個結論，說“綜援養懶人”，則似乎言過其實。

衛生福利局和社會福利署的官員近期又多次表示，不希望因為綜援金額太吸引而令一些人不想工作。這些言論本身並無甚麼問題，我們也認為這些說法是對的，不過，這很容易引出一個錯誤信息，令社會人士誤以為目前領取綜援的失業人士都是“大食懶”，甚至有濫用社會資源的情形。

民建聯認為，近兩年領取綜援的失業人士有上升的趨勢，主要原因並非綜援金額吸引，而是與整體的經濟環境和失業率有密切的關係。因此，如果我們將綜援金的開支增加，歸咎於失業人士不願意工作，似乎對他們是不公平的。

事實上，目前的綜援制度已經對失業人士設置重重關卡，包括須在勞工處登記求職最少 1 個月，以及接受嚴格的資產審查。

目前政府為失業人士提供的服務，除社會福利署的綜援金之外，就只限於由勞工處為他們進行登記及安排面試，但我們不可不知，這部分失業人士基本上是社會上競爭能力較弱的一群，否則，他們也不會在經濟一旦進入不景時期，便率先被淘汰，加入失業大軍行列。對於這批年紀較大、無能力脫貧，而且教育程度和謀生技能不高的基層市民，如果勞工處只是安排他們與一般其他能力較高的求職人士一同面試，相對來說，成功率肯定會偏低。

同時，在目前的失業人士中，有不少已經經歷過一次以上的經濟結構轉

型而被淘汰，因為製造業式微而轉投服務性行業，今天又再一次面對服務業的不景而失業，試問他們又可以轉到甚麼行業呢？政府對他們即時可以做的，似乎就只是印製一些宣傳單張，指導他們求職，對他們的實際幫助又有多大呢？

民建聯認為，要成功協助這批人士重投勞動市場，政府必須針對性地為他們度身訂做一些培訓課程，以及加強就業選配工作。我認為譚耀宗議員今天的議案建議政府進行檢討時，應以為失業人士提供實質支援及再培訓服務為重點，這是十分重要的。

至於近年領取綜援的單親家庭有增加趨勢，我認為可以從另一個角度考慮。在我們接觸的個案中，有不少是因為現行的入境政策，導致子女成功來港定居，但母親仍留在內地，造成這種“假單親”家庭。本來完全有工作能力的父親，由於要照顧年幼子女，又無能力負擔日間託兒服務的費用，結果只有父代母職，迫不得已放棄工作，領取綜援金。

因此，我們認為，政府在檢討整體綜援計劃時，必須同時檢討入境政策，盡量使在內地生活的母親和子女可以同時來港，一方面可使家庭團聚，而另一方面又可以避免父親因放棄工作而申領綜援。

總括來說，民建聯支持政府對綜援制度作出全面檢討，但必須注意檢討的方向，以避免予人錯誤的印象，以為檢討的目的在於剝奪某些人士的申領資格，又或會因此而要降低綜援受助人士的生活質素。

主席，我謹此陳辭，支持議案。

主席：周梁淑怡議員。

周梁淑怡議員：主席，自由黨一向相信，在致力改善我們的生活質素之餘，應該扶持及資助有需要但又無能力照顧自己的人。現在討論的綜合社會保障援助（“綜援”）計劃，其中很多的爭議，是有關現時有這麼多失業人士領取綜援，究竟他們是否真正無能力照顧自己。

有一天，我聽到兩位阿嬤在傾談，她們說樓下聘請工人，但沒有人會申請，因為工資只得四千餘元，現時一般綜援金額已有 6,000 元以上。究竟情況是否真的這樣？是否真的有很多人知道綜援金額這麼高，所以他們寧願申

領綜援也不申請那些職位？我相信絕大部分人不會這樣。絕大部分人為了自尊，都希望能夠自給自足，尤其是那些還未到老年的人，他們更希望能夠自己照顧自己的家庭。不過，事實上，有很多情況令他們很難肩負起這個責任。例如一些單親家庭，又或剛才也有議員提到的一些有子女從國內來港的家庭。現時在《基本法》規定下，香港永久居民的子女可以來港。在政策上，年紀較輕的可能會獲得優先來港，所以我們經常看到有些父親為了要照顧子女而不能夠工作。我相信在這情況下，那些受影響的人也很難控制這問題。因此，我們在考慮這問題時，不要以為很簡單，而要仔細考慮究竟如何解決才好。

我和自由黨當然支持譚耀宗議員今天提出的議案，尤其是他作為僱員再培訓局主席，他的工作是多方面的，希望能協助那些領取綜援的人士。不過，現時有些領取綜援人士失業已超過 3 年，致令他們轉業越來越困難。如果僱員再培訓局只以一些一般課程來幫助這些人士就業，我相信並不是那麼容易。我相信這些人士可能需要一些度身訂造的課程，特別在心理上須接受輔導，要做加倍的工夫。此外，據我了解，在訓練他們投身某些行業方面，會出現一些困難，即他們在轉業方面會比較困難。他們轉業至酒樓、飲食業，可能會較易，但在零售業方面卻不知為何會特別困難。他們可能不習慣服侍別人，心裏總覺得不舒服，尤其是他們習慣在工廠工作，沒有服務行業的經驗，所以無法克服心理因素。他們既不可以原先的行業找到工作，但又無法加入亟需人手的零售業時，他們便會長期失業。我知道教育統籌局就這問題正在努力謀求對策，如何與行業本身合作，專為一些失業人士做些轉業的工作。我很希望這合作能夠成功。

其實對一般市民來說，香港社會並不支持失業救濟金，所以他們對於政府最近說“綜援會養懶人”這種看法十分認同。不過，我們亦要了解，現時市道很差，我相信香港的經濟未必可以這樣快在 98 年全面復甦，所以是否真的可以全面幫助絕大多數失業人士就業呢？雖然我知道教育統籌局很努力，僱員再培訓局也很努力，但我認為始終要從經濟方面着手。如果經濟不好，這根本是一個基本問題，是無辦法解決的。如果在這過渡時期，一些人真的無法找到工作，我們也要向他們施以援手。至於有關扣減計劃，雖然從另一個角度來看，好像始終要政府“墊底”，但在一個短暫過渡期內，如果一個好的扣減計劃可以鼓勵失業人士盡量找工作，我相信也是值得我們支持的。謝謝主席。

主席：陳婉嫻議員。

陳婉嫻議員：主席，失業這個問題已經困擾了香港好幾年。不過，政府在這幾年來並沒有有效的措施，幫助失業人士脫離失業網。上月公布的 97 年末季失業率為 2.5%，人數約有七萬五千多人；就業不足率為 1.3%，接近 4 萬人。專家、政府和勞工界都估計，98 年的失業率更會上升至 3% 以上。

近幾個月來，頻頻有失業人士自殺，單單看上個月，便有 3 宗因失業而輕生的案件。這表示失業人士所面對的壓力，極為嚴重，精神上已經達到不能承受的地步。主席女士，我想強調，剛才的數字是政府公布的，當中有一批是隱蔽性失業人士，約有十五萬多人，所以兩者加起來共有接近 30 萬人。

政府如何面對這問題呢？我認為政府未作討論已先有立場。失業率攀升，失業人士的壓力越來越大。當局在這時候提出對失業綜合社會保障援助（“綜援”）制度作出檢討，不過我看到政府是先有立場的。

首先，現時社會上有些輿論關於“綜援金養懶人”的言論，指一些失業人士寧願領取綜援也不願意出來工作；更指有一些虛報資料的個案等。政府揭出這些個案，目的是為了加強“綜援養懶人”這個說法。實際上，現今的失業人士大部分都不希望失業的，也不希望倚賴綜援金的。

自製造業在八十年代開始北移，製造業的職位不斷減少，令多年來從事製造業的人士失去工作。他們除本行外又沒有特別的專長，因此，在勞工市場上根本找不到工作。即使幸運找到，都是一些難養活家人的職位低微、工資微薄的工作。

香港沒有工資保障條例，資方遏抑工資的情況很嚴重。以一名看更來說，在八十年代末期，每天工作 8 小時有五、六千元工資，但是到了現在，每天工作 12 小時，工資也不到 5,000 元，還不准休假，一個月做足 31 天。

這樣微薄的工資，如何養活一家幾口？今年一宗自殺個案，便是這個情況。父親是一家的支柱，失業半年，一家四口靠綜援度日，每月有一萬多元。期間他有找到工作，但工資只有 6,000 元。6,000 元如何養妻活兒？如果繼續領取綜援，他的收入則會被扣減，最終只是比領取綜援金多收取一千七百多元。

大家可以想一下，他是否不想工作？他是否願意倚賴綜援？最後，他因

為自卑、自責而走上絕路。若我們說他“寧願攞綜援也不願工作”，對他是否公平？

事實上，領取綜援，在很多人眼中是丟臉的事，並不是人人都願意領取綜援的。去年 10 月就有一個“失業家庭”不願領取綜援，長子年多也找不到工作，因而輕生。

同時，數字亦顯示，領取綜援的失業人士只佔少數。現按政府統計，有七萬多人失業。根據政府上星期回答我提出的口頭質詢的資料，可以看到在 98 年 1 月底，只有一萬多人以失業理由領取綜援，佔總個案數字只是 9%。

此外，政府不能以偏蓋全，不能全面削減綜援。濫用綜援的個案，實際上萬中只有一。在 95-96 年度是萬分之二，96-97 年度是萬分之一，到了 97 年 12 月底，9 個月揭發的濫用個案，亦只有萬分之二點五。濫用的個案這麼少，當局不應以偏蓋全，說失業人士只為領取綜援而不工作。他們絕對不應把這信息說得好像真的一樣。主席女士，我剛才所引述的數字證明，從 96 年至現在，濫用個案只有萬分之一或萬分之二點五，怎能說有很多人因不欲工作而領取綜援呢？這對一些無法在社會上找到工作的人，是極不公平的。我認為若政府要處理這問題，只能加強監察，而不是因噎廢食。

綜援非為失業人士而設，不能符合他們的要求，我想對這問題作出剖析。失業人士應與其他綜援領取人有所區分。我記得在 95 年，我曾於前立法局提出“設立失業援助金”的議案辯論。議案內容如下：“失業援助金”比現有綜援金高，以達至工資中位數的三分之一，資助時限為 6 個月，這能更有效幫助失業人士建立自信，盡早重投市場，避免失業者陷於長期失業。可惜當時我的議案未獲通過。面對今天很多人討論失業綜援金，我認為政府應積極重新考慮這建議。

此外，工聯會認為目前僱員再培訓局的工作，未能真正協助失業人士重投市場。我們曾在前立法局建議設立就業委員會，統籌這構思，重新劃分僱員再培訓局及職業訓練局的工作，為僱員再培訓局訂下長遠的發展策略，有效地培訓切合市場需要的人才。不過，近日經濟環境欠佳，職位空缺減少，對於這些問題，我認為政府應協助失業人士重投市場，才是更重要的。

謝謝主席女士。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：衛生福利局局長。

衛生福利局局長：主席，我很高興聽到多位議員的陳辭，因為各位議員原則上很支持我們現正進行對綜合社會保障援助（“綜援”）計劃所作出的檢討，更提出很多寶貴意見。我會將各位的建議帶回局中，與社會福利署的同事一起研究和檢討。雖然我有些同事今天未必出席會議，但我知道他們會聽收音機或看電視，把各位議員所提的意見一一記錄下來。

綜援計劃是幫助經濟上有困難的人士，應付日常生活的基本需要。為使年老、體弱及傷殘的受助人能得到適當的援助，綜援計劃特別為他們提供更多安排。例如，一位老人家、一位傷殘或需要經常護理的成年人所得到的標準金額，便遠遠高於一位健康的成年人。為確保這些人士能在計劃下獲得所需的援助，我們不時作出檢討。

不過，對於有工作能力的人士，我們認為綜援只應該提供過渡性的保障，協助他們應付不時之需。目標應該是幫助他們盡快尋找到合適的工作，重新自食其力。

然而，正如不少議員所說，在各類綜援個案中，因失業理由而申請綜援的個案增幅，是值得我們關注的。在 1993-94 年度，因失業而申領綜援的個案只有 3 500 宗，佔當時整體綜援個案的 3.9%。在 1997-98 年度，失業綜援個案已上升至 16 300 宗，佔全部個案的 9%。

此外，在 1993 年，申領綜援的失業個案只佔整體失業人口的 6%。在 1997 年，這個比率已上升至 22%。我們亦發現，失業綜援個案升幅的趨勢，與當時失業率的走勢並不相符。在九十年代初期，失業率偏低，勞工市場亦相當穩定，不過，失業人士申領綜援的個案則持續遞增，在 1995 年時，升幅更為急劇。但是，當失業率在 1996 年回落時，失業個案仍繼續上升。因此，我們相信近年失業個案的急升，失業率的高低並不是重要的因素。綜援金額的改善、近年來的宣傳工作似乎令更多人認識及接受綜援，以及受助人重投勞工市場的能力和意欲，都可能有更直接的影響。

為使綜援計劃能徹底發揮作用，為身體健康而擁有工作能力的人提供一個過渡性的保障，我們成立了一個跨部門小組，特地邀請了教育統籌局、勞工處及僱員再培訓局參與我們今次的檢討工作。

在社會福利署署長帶領下，小組已經舉行了多次會議。對於失業人士的

援助，小組致力研究改善綜援計劃的運作，以及如何配合勞工處及僱員再培訓局的服務，使綜援計劃下的相關措施，更能配合受助人的需要及勞工市場的要求，使他們能盡快找到工作。在研究過程中，小組更會參考來自各有關方面的建議及其他國家有關的經驗。

同時，為了掌握更多有關失業綜援受助人土的資料，社會福利署、勞工處及僱員再培訓局攜手合作，於去年 12 月實施了一項試驗性質的計劃，並邀請了 300 位受助人土參加。我們特別為有關人士提供一系列的輔導、職業介紹服務和再培訓課程，社會福利署更定期跟進他們找尋工作的進度。我們希望透過這項計劃，了解失業人士的特徵、他們在重投勞工市場所遇到的困難和問題，以及評估為他們提供的服務的成效。我們更希望透過此項計劃，直接得悉受助人對綜援計劃的意見及期望。這項實驗計劃會於 5 月完成，負責檢討工作的專責小組會參考其結果，以制訂協助綜援受助人重新就業的措施。

另一方面，我們亦理解到，有部分領取綜援的單親人士希望能夠找到工作，自食其力。因此，上述跨部門工作小組亦正研究如何改善託兒及其他支援服務，使單親人士可以安心外出工作。此外，亦希望鼓勵各界可以彈性地為單親人士提供半職或兼職的工作崗位，使不便全職工作者亦可以繼續工作，其謀生技能，可以與時並進。

主席，今次的議案辯論正見合時，專責小組定會參考各位議員今天所提出的各種意見，並制訂適當措施，使綜援計劃繼續為有真正需要的人士提供支援；而有工作能力的人，則盡快回到工作崗位，繼續自食其力。在檢討工作完成後，我們一定會向立法會及有關人士作出詳細的交代。

謝謝主席。

主席：譚耀宗議員，你現在可以發言答辯，你共有 3 分 25 秒。

譚耀宗議員：主席，時間已足夠了。

“綜援金養懶人”這個具爭議性的問題，在剛才參與辯論的議員的發言中，並沒有出現分歧。大家都以一個很全面和很理性的分析，提出了很多富建設性的意見。剛才衛生福利局局長亦很多謝大家發言，她表示會很認真

考慮大家的意見，所以我覺得這次辯論是很有意思的。

最後，我要再次多謝各位同事支持我提出的這項議案。多謝各位。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：譚耀宗議員動議的議案，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。我宣布議案獲得通過。

下次會議

主席：按照《議事規則》，我現在宣布休會。本會在下星期三下午 2 時 30 分續會。

臨時立法會遂於晚上 7 時 24 分休會。

附件 I

書面答覆

衛生福利局局長就陳鑑林議員對第一項質詢的補充質詢所作書面答覆

過去 5 年內在本港使用的放射性同位素製品共有 37 種，主要用於醫學診斷和治療、物料測試、科學研究、化驗和教育等方面，詳細資料見附件。

附件

在香港使用的輻射性物質

核素	應用	核素	應用
鎢-241	煙火警報器	碘-131	醫學診斷
	避雷針		醫學治療
	教育	銨-111	醫學診斷
	科研及刻度	銥-192	物料測試
	生產品質控制		科研
鋇-133	科研及刻度		醫學治療
碳-14	科研	氦-85	生產品質控制
	化驗	鉬-99	醫學診斷
鎘-109	物料測試	鈉-22	醫學診斷
鐳-252	物料測試		科研及刻度
銅-244	物料測試	鎘-63	物料測試
鈷-57	化驗	磷-32	科研
	科研及刻度		化驗
鈷-60	物料測試		醫學診斷
	教育	鉅-147	螢光器具
	科研及刻度		物料測試
鉻-51	醫學診斷		教育
銻-137	物料測試	鐳-226	醫學治療
	教育		教育及科研
	科研及刻度	硒-75	醫學診斷
	生產品質控制	鋇-89	醫學診斷
	醫學治療		醫學治療

核素	應用	核素	應用
鐵-55	醫學診斷	銨-90	物料測試
	物料測試		醫學治療
鎂-67	醫學診斷		教育
釷-153	刻度	鐳-99m	醫學診斷
金-198	醫學治療	鈾-232	燈紗生產
氙	螢光器具		科研及刻度
	科研及刻度	鉈-201	醫學診斷
	化驗	鉈-204	物料測試
碘-125	化驗	鈾-238	飛機平衡
碘-129	科研及刻度	氫-133	醫學診斷
		釷-90	醫學治療

附件 II

書面答覆

財經事務局局長就陳鑑林議員對第二項質詢的補充質詢所作書面答覆

截至 1997 年年底，與物業有關，包括物業發展、物業投資及購置物業等用途的銀行貸款，達 9,020 億港元，佔銀行界總貸款額 44.2%。

附件 III

書面答覆

財經事務局局長就黃英豪議員對第二項質詢的補充質詢所作書面答覆

有關外資銀行在港設立分行的問題，現在附上《銀行業條例》附表七副本一份。該附表詳列出申請為《銀行業條例》下認可機構的最低準則。

附件 IV

1998 年入境（修訂）條例草案

全體委員會審議階段

由保安局局長動議的修正案

條次

建議修正案

2 刪去建議的第 13AA(1)條，代以 —

“(1) 如任何人 —

(a) 在本條生效日期當日或之後抵達香港或在香港入境；或

(b) 在本條生效日期前抵達香港或在香港入境，但在該生效日期當日或之後才在與該抵達或入境有關連的情況下根據本條例被羈留，

則本部並不適用於該人，亦不就該人而適用。”。

3(b) 在建議的第 32(3C)條中，刪去“給予”之後的所有字句而代以“第(1)、(3)或(3A)款所指的羈留該人的權限。”。

附件 V

1997 年保護海港（修訂）條例草案

全體委員會審議階段

由規劃環境地政局局長動議的修正案

條次

建議修正案

3 刪去建議的“填海工程”的定義而代以 —

““填海”(reclamation)指任何為將海床或前濱形成為土地而進行或擬進行的工程。”。