

會議過程正式紀錄  
**OFFICIAL RECORD OF PROCEEDINGS**

1998 年 11 月 25 日星期三  
**Wednesday, 25 November 1998**

下午 2 時 30 分會議開始  
**The Council met at half-past Two o'clock**

出席議員：

**MEMBERS PRESENT:**

主席范徐麗泰議員，G.B.S., J.P.

THE PRESIDENT

THE HONOURABLE MRS RITA FAN, G.B.S., J.P.

丁午壽議員，J.P.

THE HONOURABLE KENNETH TING WOO-SHOU, J.P.

田北俊議員，J.P.

THE HONOURABLE JAMES TIEN PEI-CHUN, J.P.

何世柱議員，J.P.

THE HONOURABLE HO SAI-CHU, J.P.

何秀蘭議員

THE HONOURABLE CYD HO SAU-LAN

何承天議員，J.P.

THE HONOURABLE EDWARD HO SING-TIN, J.P.

何俊仁議員  
THE HONOURABLE ALBERT HO CHUN-YAN

何敏嘉議員  
THE HONOURABLE MICHAEL HO MUN-KA

何鍾泰議員，J.P.  
DR THE HONOURABLE RAYMOND HO CHUNG-TAI, J.P.

李永達議員  
THE HONOURABLE LEE WING-TAT

李卓人議員  
THE HONOURABLE LEE CHEUK-YAN

李柱銘議員，S.C., J.P.  
THE HONOURABLE MARTIN LEE CHU-MING, S.C., J.P.

李家祥議員，J.P.  
THE HONOURABLE ERIC LI KA-CHEUNG, J.P.

李啟明議員，J.P.  
THE HONOURABLE LEE KAI-MING, J.P.

李國寶議員，J.P.  
DR THE HONOURABLE DAVID LI KWOK-PO, J.P.

李華明議員  
THE HONOURABLE FRED LI WAH-MING

呂明華議員，J.P.  
DR THE HONOURABLE LUI MING-WAH, J.P.

吳亮星議員  
THE HONOURABLE NG LEUNG-SING

吳清輝議員  
PROF THE HONOURABLE NG CHING-FAI

吳靄儀議員  
THE HONOURABLE MARGARET NG

周梁淑怡議員，J.P.  
THE HONOURABLE MRS SELINA CHOW LIANG SHUK-YEE, J.P.

夏佳理議員，J.P.  
THE HONOURABLE RONALD ARCULLI, J.P.

馬逢國議員  
THE HONOURABLE MA FUNG-KWOK

涂謹申議員  
THE HONOURABLE JAMES TO KUN-SUN

張文光議員  
THE HONOURABLE CHEUNG MAN-KWONG

張永森議員，J.P.  
THE HONOURABLE AMBROSE CHEUNG WING-SUM, J.P.

許長青議員  
THE HONOURABLE HUI CHEUNG-CHING

陸恭蕙議員  
THE HONOURABLE CHRISTINE LOH

陳國強議員  
THE HONOURABLE CHAN KWOK-KEUNG

陳婉嫻議員  
THE HONOURABLE CHAN YUEN-HAN

陳智思議員  
THE HONOURABLE BERNARD CHAN

陳榮燦議員  
THE HONOURABLE CHAN WING-CHAN

陳鑑林議員  
THE HONOURABLE CHAN KAM-LAM

梁智鴻議員，J.P.  
DR THE HONOURABLE LEONG CHE-HUNG, J.P.

梁劉柔芬議員，J.P.  
THE HONOURABLE MRS SOPHIE LEUNG LAU YAU-FUN, J.P.

梁耀忠議員  
THE HONOURABLE LEUNG YIU-CHUNG

程介南議員  
THE HONOURABLE GARY CHENG KAI-NAM

單仲偕議員  
THE HONOURABLE SIN CHUNG-KAI

黃宏發議員，J.P.  
THE HONOURABLE ANDREW WONG WANG-FAT, J.P.

黃宜弘議員  
DR THE HONOURABLE PHILIP WONG YU-HONG

黃容根議員  
THE HONOURABLE WONG YUNG-KAN

曾鈺成議員，J.P.  
THE HONOURABLE JASPER TSANG YOK-SING, J.P.

楊孝華議員，J.P.

THE HONOURABLE HOWARD YOUNG, J.P.

楊森議員

DR THE HONOURABLE YEUNG SUM

楊耀忠議員

THE HONOURABLE YEUNG YIU-CHUNG

劉千石議員，J.P.

THE HONOURABLE LAU CHIN-SHEK, J.P.

劉江華議員

THE HONOURABLE LAU KONG-WAH

劉皇發議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE LAU WONG-FAT, G.B.S., J.P.

劉健儀議員，J.P.

THE HONOURABLE MRS MIRIAM LAU KIN-YEE, J.P.

劉漢銓議員，J.P.

THE HONOURABLE AMBROSE LAU HON-CHUEN, J.P.

劉慧卿議員，J.P.

THE HONOURABLE EMILY LAU WAI-HING, J.P.

蔡素玉議員

THE HONOURABLE CHOY SO-YUK

鄭家富議員

THE HONOURABLE ANDREW CHENG KAR-FOO

司徒華議員

THE HONOURABLE SZETO WAH

霍震霆議員，J.P.

THE HONOURABLE TIMOTHY FOK TSUN-TING, J.P.

羅致光議員，J.P.

THE HONOURABLE LAW CHI-KWONG, J.P.

譚耀宗議員，J.P.

THE HONOURABLE TAM YIU-CHUNG, J.P.

馮志堅議員

THE HONOURABLE FUNG CHI-KIN

鄧兆棠議員，J.P.

DR THE HONOURABLE TANG SIU-TONG, J.P.

**缺席議員：**

**MEMBER ABSENT:**

朱幼麟議員

THE HONOURABLE DAVID CHU YU-LIN

**出席政府官員：**

**PUBLIC OFFICERS ATTENDING:**

行政會議議員政務司司長陳方安生女士，J.P.

THE HONOURABLE MRS ANSON CHAN, J.P.

THE CHIEF SECRETARY FOR ADMINISTRATION

行政會議議員財政司司長曾蔭權先生，J.P.

THE HONOURABLE DONALD TSANG YAM-KUEN, J.P.

THE FINANCIAL SECRETARY

行政會議議員律政司司長梁愛詩女士，J.P.  
THE HONOURABLE ELSIE LEUNG OI-SIE, J.P.  
THE SECRETARY FOR JUSTICE

工商局局長周德熙先生，J.P.  
MR CHAU TAK-HAY, J.P.  
SECRETARY FOR TRADE AND INDUSTRY

房屋局局長黃星華先生，J.P.  
MR DOMINIC WONG SHING-WAH, J.P.  
SECRETARY FOR HOUSING

財經事務局局長許仕仁先生，G.B.S., J.P.  
MR RAFAEL HUI SI-YAN, G.B.S., J.P.  
SECRETARY FOR FINANCIAL SERVICES

教育統籌局局長王永平先生，G.B.S., J.P.  
MR JOSEPH WONG WING-PING, G.B.S., J.P.  
SECRETARY FOR EDUCATION AND MANPOWER

資訊科技及廣播局局長鄺其志先生，G.B.S., J.P.  
MR KWONG KI-CHI, G.B.S., J.P.  
SECRETARY FOR INFORMATION TECHNOLOGY AND BROADCASTING

庫務局局長俞宗怡女士，J.P.  
MISS DENISE YUE CHUNG-YEE, J.P.  
SECRETARY FOR THE TREASURY

公務員事務局局長林煥光先生，J.P.  
MR LAM WOON-KWONG, J.P.  
SECRETARY FOR THE CIVIL SERVICE

規劃環境地政局局長劉勵超先生，J.P.  
MR PATRICK LAU LAI-CHIU, J.P.  
SECRETARY FOR PLANNING, ENVIRONMENT AND LANDS

列席秘書：

**CLERKS IN ATTENDANCE:**

秘書長馮載祥先生，J.P.

MR RICKY FUNG CHOI-CHEUNG, J.P., SECRETARY GENERAL

助理秘書長吳文華女士

MS PAULINE NG MAN-WAH, ASSISTANT SECRETARY GENERAL

助理秘書長陳欽茂先生

MR RAY CHAN YUM-MOU, ASSISTANT SECRETARY GENERAL

文件  
**PAPERS**

下列文件乃根據《議事規則》第 21 條第(2)款的規定提交：  
The following papers were laid on the table pursuant to Rule 21(2) of the Rules of Procedure:

附屬法例	法律公告編號
《1998 年圖書館（市政局轄區）指定 (第 4 號) 令》 .....	354/98
《1998 年公眾衛生及市政條例（公眾遊樂場地） (修訂附表 4) (第 5 號) 令》 .....	355/98
《1998 年食物業（市政局）（修訂）（第 2 號） 附例》 .....	356/98
《1998 年冰凍甜點（市政局）（修訂）附例》 .....	357/98
《1998 年奶業（市政局）（修訂）附例》 .....	358/98
Subsidiary Legislation	L.N. No.
Designation of Libraries (Urban Council Area) (No. 4) Order 1998 .....	354/98
Public Health and Municipal Services Ordinance (Public Pleasure Grounds) (Amendment of Fourth Schedule) (No. 5) Order 1998 .....	355/98
Food Business (Urban Council) (Amendment) (No. 2) Bylaw 1998 .....	356/98
Frozen Confections (Urban Council) (Amendment) Bylaw 1998 .....	357/98
Milk (Urban Council) (Amendment) Bylaw 1998 .....	358/98

**議員質詢的口頭答覆**  
**ORAL ANSWERS TO QUESTIONS**

主席：質詢。我想提醒議員，質詢時間一般不會超過一個半小時，而每項質詢平均約佔 15 分鐘。議員在提出補充質詢時應盡量精簡，內容不得包含多於一項問題，亦請各位不要發表議論。

**有關公務員離港公幹的規定**  
**Regulations for Civil Servants on Duty Visits**

1. 陳鑑林議員：主席，據報道，社會福利署署長在今年 7、8 月期間離港公幹時順道休假，因選擇迂迴路線，致令由公帑支出的有關機費較採取最直接路線的機費為多。就此，政府可否告知本會：

- (a) 就公務員離港公幹時所選取的路線及航班有何規定；
- (b) 就公務員在離港公幹前後或其間休假有何規定；及
- (c) 公務員在往返港外公幹目的地途中，在其他地點逗留處理私人事務或休假，因而導致機票費用多於直接往返公幹的目的地的有關費用，則有關差額是否須由該公務員承擔；若否，原因為何及當局有否計劃修訂有關規定？

公務員事務局局長：主席女士，在 1998 年 6 月 30 日以前，購買公幹機票，均按照政府與兩間航空公司所簽訂的《機票協約》辦理，但由 1998 年 7 月 1 日起，《機票協約》已經終止，改由新的購票安排取代。

我現在回答陳鑑林議員的質詢如下：

- (a) 在新程序之下，部門須依照《物料供應及採購規例》購買公幹機票。根據該規例，部門處理價值不超過兩萬元的機票須取得最少兩個報價，超過兩萬元則須取得最少 5 個報價。假如所選機票的報價並非最低或所得報價數目不足，接受該機票報價的人員，其職級必須在首長薪級表第 2 點或以上。在一般情形下，部門必須選購最有成本效益及最能配合行程需要的機票。

- (b) 只要能妥善履行公務和沒有妨礙出訪行程，公務員可以在離港外訪期間放假，但政府只負責支付與該公幹行程直接有關的開支。
- (c) 部門安排公幹機票時須兼顧行程需要和成本效益。按照現行規例，公務員可獲准更改原定的機票安排，但須符合以下 3 項條件：
  - (1) 該員工須支付所有因私人理由更改安排而引致的額外開支；
  - (2) 該員工購買平價機票省下來的金額不得用於補貼其私人行程；及
  - (3) 經更改的機票安排仍應配合原定外訪行程所需。

陳鑑林議員：主席，在這次事件中，社會福利署署長選取直接由香港到倫敦，然後再由倫敦到有關目的地這樣迂迴的路線，請問有否違反規定呢？

公務員事務局局長：主席女士，我們曾研究社會福利署署長當天由香港到以色列外訪的行程，我們也考慮到當時他的機票安排是根據舊的《機票協約》購買。在當時的安排下，並沒有規定要選取最低報價這項要求。當時，一般部門辦理機票，很多時候都會選用與政府訂立《機票協約》的兩間航空公司轉機到其他地方。當時署長去開會的地方，只得歐洲線的航空公司才有每天轉機到以色列的安排。在考慮各種情況後，我們認為沒有證據顯示署長當天是因私人理由而選取這條路線。

張文光議員：主席，政府的答覆清楚說明政府只負責支付與官員公幹行程直接有關的開支，而官員須支付所有因私人理由更改安排而引致的額外開支。如果這已經是明確規定，而社會福利署署長也承認該段行程是私人行程，那麼，為何公務員事務局局長不要求他實實在在地退回因私人行程而繞道英國的頭等機票的開支呢？

公務員事務局局長：主席女士，正如我剛才所解釋，我們已看過所有資料，認為並無證據顯示社會福利署署長是為私人理由而選取這條路線，因為當天與他一同前赴公幹的其他數位社會福利署員工也是選擇歐洲線的航空公司，由歐洲再轉機到以色列，因為只有歐洲線的航空公司才有每天轉機的安排。在這情況下，我們作出整體評論，判斷這條路線始終不可說是特別為私人理由而安排的。

張文光議員：主席，公務員事務局局長沒有回答一點，便是梁建邦先生很清楚說他是因私人理由而在英國逗留兩天，為何局長不承認英國這部分的行程帶有私人成分呢？如果情況是這樣的話，則局長並沒有回答我剛才提出的質詢，即為何不追討因私人原因而繞道英國的頭等機票的款項呢？

公務員事務局局長：主席女士，正如我剛才所解釋，選取歐洲綫的航空公司轉往以色列，由於每天都可轉機之故，所以政府認為是可以接受的安排。社會福利署署長選擇這航空公司後，途中暫停旅程，放取兩天假期，這是他個人的選擇。既然我們認為他選擇歐洲綫的航空公司是可以接受的，所以我們認為他中途放取兩天假期並不會令政府有額外的開支。

譚耀宗議員：主席，公務員事務局局長昨天向媒介承認，公務員指引內有關機票安排的條文確實存有漏洞，當局亦打算盡快檢討和修改。請問這項檢討何時可以完成，以及檢討的範圍為何？請問會否提交立法會公務員及資助機構員工事務委員會研究？

公務員事務局局長：主席女士，從這次事件中，我們明顯看到有一個灰色地帶，即如果飛行行程超過 6 小時，政府便容許員工把機位提升一級這項安排。由於指引並沒有指明在甚麼情況下才可以或不可以把機位提升一級，所以便出現了灰色地帶。我們會盡快把這灰色地帶澄清，例如員工在外訪期間選擇放假，不是即時工作的話，則即使飛行行程超過 6 小時，我們也不會准許他把機位提升一級。

主席女士，事實上，我們這次的檢討範圍會更為廣闊，包括檢討在目前的情況下，究竟哪一級的官員應乘搭哪一級的機位。我們會作出全面檢討，並會採取一貫的做法，在檢討有結果後，向立法會有關委員會提供資料。

涂謹申議員：主席，我手邊有些那次開會日期數天前的資料，顯示由香港經羅馬或法蘭克福到以色列開會地點的頭等機票只是 6 萬元，而且每天都有班機。請問局長政府是否知道這些資料？又現時會否追查當時的判決是否準確？社會福利署署長選擇倫敦而不選擇羅馬或法蘭克福作轉機甚或休假地點，會否是假期先決，因而令市民損失金錢？

公務員事務局局長：主席女士，我們曾翻查其他航空公司往以色列航班的資料。政府瞭解到，除了英國航空公司外，其他數間歐洲航空公司也有每天轉機到以色列的安排，那包括法國航空公司和瑞士航空公司。不過，正如我剛才回答這項質詢時所解釋，當時舊的《機票協約》並沒有規定公務員一定要選取報價最低的航空公司，這主要是考慮到行程的安排，以及在《機票協約》下，可否為他們安排適合的行程。因此，政府判斷認為並沒有足夠證據顯示署長那次的安排是假期先決。主席女士，我想強調，這個問題今後應不再存在，因為在 7 月 1 日之後生效的指引很清晰地要求部門要取得報價，以及除了特殊情況外，否則，應以報價最低的機票作為選擇。

劉江華議員：主席，為免公眾覺得有官官相衛之嫌，請問公務員事務局局長會否公開社會福利署署長所提交的報告？署長現在決定向政府歸還款項，這是否等如他有違規呢？如果是的話，為何不對他作內部處分呢？

公務員事務局局長：主席女士，社會福利署署長給我們的報告，只是我們考慮的資料和證據的其中一部分。公務員事務局很樂意就我們的判斷、理由和考慮的背景資料向公務員及資助機構員工事務委員會提交文件，作出詳盡解釋，以及交代我們的論據。

至於是否違規的問題，我們要顧及到，由於目前有關超過 6 小時飛行時間可以提升機位的公務員指引存有灰色地帶，所以在疑點利益歸於被告的情況下，我們覺得這不應算作屬於違規。署長主動作出交代，是尊重指引的精神，所以他主動向政府歸還由香港到以色列外訪該段行程的頭等和商務客位機票的差價。

劉江華議員：主席，公務員事務局局長沒有回答說署長有否違規。如果署長沒有違規，為何他會把差價歸還？如果根據局長的說法，署長是否無須把款項歸還？

公務員事務局局長：主席女士，嚴格來說，在技術上，署長並沒有違規。不過，當他瞭解到指引的精神後，為了表示尊重這指引的精神，所以自願交還差價。

楊孝華議員：主席，我想針對主要答覆(a)部分所說，假如所選機票的報價並非最低的問題，請問政府怎樣保障所收到的報價真是在客觀和公平的情況下提出的？我是這行業的一員，知道很多機票都有各種限制的，報價可能很低，但卻並不實用。請問政府有否規定報價的是那些沒有額外限制的機票？

公務員事務局局長：主席女士，作為公務安排，我們同事的首要要求是機位是穩妥訂定的，即訂位後一定可以獲得機位，所以絕少會訂購須排隊等候機位的機票，因為一旦不能成行，便會阻礙會議進行。因此，我們要求部門在合理安排行程的情況下取得報價，而非一定要全市最低的機費。

楊孝華議員：主席，可能公務員事務局局長誤會了，並非只是訂機位.....

主席：楊議員，在你剛才提出的補充質詢中，你認為哪部分未獲答覆？請你只集中問那一部分。

楊孝華議員：主席，是否包括沒有額外限制的機票，例如不准改期等限制？

公務員事務局局長：主席女士，這樣詳細的情況，須交由部門因應員工外訪的行程而決定。政府官員外訪，一般都很少沒有特定會議的安排。通常官員外訪即使不是參與會議，也是進行訪問，所以一定會約定時間，因此，部門一般不會選擇有很多限制條件的機票。不過，如果機票有限制但能遷就得到，我們當然希望部門以經濟效益為原則。

李永達議員：主席，政府一般的開支政策是以節儉和符合成本為原則，請問公務員事務局局長，社會福利署署長作為首長級公務員，雖然他不屬違規，但他沒有選擇最符合成本效益和最節儉的乘搭飛機方式，是否在專業判斷上，（他是一名政務官，並已達署長級，）犯了不應犯的錯誤？

公務員事務局局長：主席女士，在舊的《機票協約》下，雖然我們沒有指定官員要取得報價和選取最便宜的機票，但作為常理，我們也會要求部門以經濟原則作為最終選擇機票的判斷。不過，很多時候公幹會受到很多限制，所以最終我們仍會交回部門首長決定，特別是我們已把這權力下放至部門首長，我們便要依賴部門首長和替他工作的同事利用他們最佳的判斷，並在考慮到資源效應的情況下，來判斷應購買哪種機票。我想回應李議員提到的一點，我們同意，即使規則沒有清楚載明，但大家仍應該以經濟效益作為一個重要的考慮因素。

主席：李議員，請說出局長沒有回答你哪一部分的補充質詢。

李永達議員：主席，公務員事務局局長沒有回答說署長有否犯了政務官首長級人員不應犯的專業錯誤。

公務員事務局局長：主席女士，其實這並不關乎是政務官抑或非政務官的問題，我們要求所有部門首長都要考慮到經濟效益。因此，雖然這次在規則上存有灰色地帶，但公務員事務局的意見也認為在判斷方面有出現差誤。

主席：各位議員，雖然我們在這項質詢上已經用了 17 分鐘的時間，但由於很多位議員也有興趣就這項質詢發問，所以我會多給大家數分鐘時間。

楊耀忠議員：主席，公務員事務局局長提到機票指引存有灰色地帶，請問局長，究竟何時才知道指引內有灰色地帶存在？是否在“梁建邦事件”被傳媒披露後才知道？

公務員事務局局長：主席女士，有關指引是在 1992 年經過一次全面檢討，參考了其他國家的安排後重新制訂出來的。自此之後，一直運作以來，據我所知並沒有出現過任何重大問題。今次的事件，很明顯地暴露了在超過 6 小時飛行時間的處理方面存有灰色地帶，所以我們會盡快進行檢討。

李柱銘議員：主席女士，政府當局在作出檢討時會否考慮一點，便是乘搭頭等機位其實是相當奢侈的。如果不喝那些美酒，好像很浪費；但如果喝的話，則可能會影響公幹。請問有否考慮，如果出外公幹的高級公務人員抵達目的地那天不用即日公幹的話，讓他們乘搭商務客位其實已經很足夠？

公務員事務局局長：主席女士，我們在 92 年進行檢討時，已全面考慮各項因素，包括其他國家或地區類似級別的官員外訪時的安排、我們以往的做法，以及整段飛行時間等。我們今次也會作出全面考慮，不過，喝酒這點則未必考慮。

劉慧卿議員：主席，請問公務員事務局局長是否知道為何今次這事件在社會上造成這麼大的震盪？對高級公務員的聲譽有甚麼影響？

公務員事務局局長：主席女士，我們瞭解到公眾非常關注這次事件。我自己也充分瞭解到，公眾關注的並不是純粹數萬元的機票費用，而是我們的高級公務員有否濫用權力和利益。我也曾公開向所有同事呼籲，特別是越高級的同事，便越要以身作則。在存有灰色地帶的情況下，如果大家不清楚，便應弄清楚；如果怎樣也弄不清楚的，最好便不要做。我們是完全同意這點的。  
(眾笑)

單仲偕議員：主席女士，政府的薪酬是與私人機構掛鈎的，請問在處理外訪公幹方面，例如乘搭頭等抑或商務機位，有否將政府現時的政策與私人機構的做法作出比較？

公務員事務局局長：主席女士，我們在 92 年進行檢討時，曾參考一些大型私營機構的安排，但現在已事隔數年，所以我們會重新搜集這方面的資料。事實上，我們現正搜集這些資料，所以我們今次會加入這個考慮因素。

政府資產私有化

**Privatization of Government Assets**

2. 蔡素玉議員：主席，政府在 11 月 11 日答覆本會質詢時，曾表示會詳細而認真地考慮可否透過出售或在香港聯合交易所（“聯交所”）上市，將其擁有一些資產局部或全部私有化。就此，政府可否告知本會：

- (a) 會根據甚麼準則考慮決定將哪些資產私有化；
- (b) 會否就個別的資產私有化進行顧問研究；若然，研究的重點為何；及
- (c) 在決定將該等資產私有化時，會否設置機制確保不會由於須為該等資產的股東爭取最高回報而令公眾利益受損？

庫務局局長：主席，

- (a) 在政府決定是否將某些資產私有化前，我們須考慮多個問題，其中包括：
  - (i) 今時今日，有關工作還應否繼續由公營部門負責；
  - (ii) 市場上對這類資產是否有足夠的興趣和需求，以致值得把這類資產私有化；
  - (iii) 私有化能否為香港帶來經濟及其他方面的利益；
  - (iv) 私有化能否令營運水準、效率、安全水平及服務質素等方面有所提升；
  - (v) 我們能否在未來投資者利益與消費者利益之間，求取一個合理的平衡；
  - (vi) 私有化對員工會造成甚麼影響？我們能夠怎樣負責任地解決這個問題；及

- (vii) 以私有化所得收益及日後可減少的資本投資來說，估計政府將可獲取甚麼財政上的得益。
- (b) 我們至今尚未擬訂把政府資產私有化的計劃。若真的決定將某些資產實行私有化，我們會視乎個別情況，逐一審議是否須進行顧問研究，並決定研究的重點。
- (c) 正如我剛才所說，私有化計劃其中一個重要的考慮因素，是必須在投資者利益與消費者利益之間求取合理平衡。我們贊成並會堅守一個原則，那便是不會因私有化後須為股東爭取最高回報而令公眾利益受損。至於設置何種機制確保這個原則得到落實，則會按個別情況而定。

蔡素玉議員：主席，局長在回答質詢的(b)部分時說，政府還未決定會否進行資產私有化計劃。請問局長會否告訴我們，政府大約會在何時才決定會否把政府的資產私有化？

庫務局局長：主席，我們並沒有一個固定的时间表，而我亦認為不應在這方面劃下一個時間界限。我們從來沒有排除會把政府資產私有化，但現時卻是沒有任何計劃把某一項政府資產私有化。有關這方面，我們是會不斷檢討和考慮的。

曾鈺成議員：主席，政府說未有任何計劃把任何政府資產私有化，這是否由於政府曾基於局長剛才所提出的 7 項問題，對其中一些資產進行過研究，得出結論認為是不應或暫時不應私有化，抑或根本是從來沒有考慮過私有化呢？若是從來沒有考慮過，原因為何？若曾研究但卻認為是不合適，所涉及的又是哪些資產呢？

主席：各位議員，剛才涂謹申議員在提出補充質詢時，問了很多次“為甚麼”，現在曾鈺成議員又一直在問“為甚麼”。我在開始時已經說過，一項補充質詢只可以提出一項問題，那為甚麼我容許這兩位議員這樣發問呢？我想向大家稍作說明，因為這些問題都是相連和有關的，所以我容許他們這樣發問。

庫務局局長：我也不肯定是否可以把曾議員提出的所有“為甚麼”的問題記下來，（眾笑）但我會盡量回答。我在主要答覆的(a)部分其實是想指出，當政府須考慮把任何一項資產私有化之前，我們是會考慮不同的因素，而我所列舉的 7 項問題只是一些例子，並非代表只限於此。我們認為這 7 項是較為重要、較為概括的，但到今天為止，我們心目中實在是沒有想過要把某一項政府資產私有化，亦沒有就着那 7 項問題來考慮將資產私有化。

主席：曾議員，你認為哪部分補充質詢未獲答覆？請你只集中問那一部分。

曾鈺成議員：為甚麼？（眾笑）

主席：“為甚麼”甚麼？

曾鈺成議員：為甚麼沒有考慮過？

庫務局局長：主席，我們覺得到今天為止也沒有考慮的必要。我剛才說過，我們固然會不斷檢討和考慮這個問題，但一般而言，我們是會先評估政府現時所擁有的資產，有哪些是可以很容易做到私有化，以及有哪些已有很明顯的經濟效益，令我們認為應從速進行私有化。然而，到今天為止，我們並不覺得有任何政府資產是可以很快進行私有化，亦未對任何政府資產進行很詳細的經濟效益分析。我們不覺得有需要在很快的時間內，把某一項資產私有化。

許長青議員：主席，有報道指政府考慮把地鐵公司上市，請問這是否屬實？若然，將於何時進行？

庫務局局長：主席，政府本身現在並沒有任何計劃要把地鐵公司私有化，但許議員所說的也很正確的，因為最近數月報章上也有報道指各個階層的人士，包括這個議會的議員、證券交易所的人士、資本市場的人士及銀行界人士，都曾經提出這個意見。可是，我可以跟許議員說，到今天為止，我們並

沒有一個既定的時間表，準備把地鐵公司私有化。

劉千石議員：主席，政府在主要答覆的(c)段說，私有化計劃其中一個重要的考慮因素，是必須在投資者利益與消費者利益之間求取合理平衡，這其實是商業的原則。由於政府的資產其實也是市民共有的資產，我想請問，政府會否承諾在決定把個別資產上市或私有化前，會公開諮詢市民意見，以及以市民的意見為依歸？若否，原因為何？

庫務局局長：主席，我相信政府是會考慮劉議員的意見的。現時，我們手上是沒有任何具體計劃，把某一項政府資產私有化，但我相信假如有一天我們有這個計劃，我們肯定會諮詢立法會內有關的事務委員會。至於會否廣泛諮詢民意，我想得視乎個別情況而定，例如是政府當時計劃把哪一項資產私有化。

主席：劉議員，你認為哪部分補充質詢未獲答覆？請你只集中問那一部分。

劉千石議員：是有關會否諮詢市民意見的那部分。若否，原因為何？局長的答覆是會視乎個別情況，但我想追問，若是以個別情況而定，會否把所根據的準則告訴我們？謝謝主席。

庫務局局長：主席，我覺得我們現在所討論的是一個比較空泛的問題。我們應留待心目中有了一個特定的資產準備私有化時才真正進行研究，以及決定是否須諮詢全港市民。

吳亮星議員：主席，看來主要答覆的(c)段也是基於假設而作的，因為政府還未有一個肯定的考慮。主要答覆的(c)段說，如果在進行私有化時導致公眾利益受損，是會設置機制的。我想那些機制屆時也會是視乎個別情況而定的，但我想預先問一問，政府在考慮設置這些機制保障公眾利益時，會否排除以立法方式推行？若會排除，原因何在？

庫務局局長：主席，我想我只可以說我們是不會排除任何可能性，但在今天，我也不可以作出任何承諾，說我們一定會採用某個機制、一定不會採用那個機制。事實上，我們現在只是在一個理論的層面徘徊，故此我只可以說，我

們是不會排除任何可能性的。

**何俊仁議員**：主席，我留意到這項質詢是由庫務局局長回答，但質詢開始的部分主要是有關聯交所的，所以，財經事務局理應比較清楚聯交所的檢討情況。我理解到局長可能是想就私有化的政策作出整體答覆。政府在 11 月 11 日的答覆曾表示會詳細而認真地考慮可否透過出售資產的局部或全部或在聯交所上市。我想問問，個別的機構，會否是由個別的決策局作決定，然後再把意見交給局長呢？舉例來說，有建議說聯交所本身也可以上市，由一間私人公司經營，又或如剛才有議員提出的鐵路也可以上市。即是說這並非一個整體的政策，或許每一個局內也有個別的研究，而研究是分別進行的。局長可能是不清楚這個情況，但整體而言，到今天為止，政府是否仍未有一個具體的決定呢？

**庫務局局長**：主席，我嘗試回答這項補充質詢，因為是包括了數點在內。第一，為何是由庫務局局長回答這項質詢呢？如果大家看看這項質詢便會知道，並非只是問及政府資產會否透過聯交所上市，而是很清楚的問政府會否考慮透過出售或上市，所以便決定由庫務局局長回答這項質詢，因為範圍並非只限於在聯交所上市。此外，我相信補充質詢的另一部分是問，如果考慮把某一項政府資產私有化，會是由所屬的決策局局長牽頭纏，還是由庫務局局長牽頭纏。如果我對這部分的補充質詢沒有理解錯誤，最佳的答覆是，因為我們現在說的是政府資產，而政府資產是牽涉到財政司司長，所以在作一個原則上的決定時，肯定是要到財政司司長那階層。

第二，我們現在是說政府資產，而庫務局亦是負責政府資產的。所以，如果我們有任何打算，準備把某一項政府資產私有化的時候，我相信在財政司司長的領導下，庫務局局長和有關的決策局局長也會一同研究有關的問題的。

**主席**：由於我們在這項質詢上已經用了 16 分鐘的時間，如果議員有意跟進，我建議大家循其他渠道跟進。

### 吸引高科技公司及人才

### **Attracting High-tech Companies and Talents**

3. **呂明華議員**：主席，為吸引外國商人來港投資高科技行業，以及培訓本地高科技人才，政府可否告知本會，會否考慮：

- (a) 向來港投資的高科技公司提供廉價土地及稅務優惠等各項優惠條件；
- (b) 向來港工作的高科技人才提供住屋及其他優厚條件；及
- (c) 向培訓本地科技人員從事高科技工作的公司提供資助？

工商局局長：主席，在支援發展科技工業方面，政府為業界提供了種種優惠。有些優惠是提供給一般工業的，有些是特別為配合發展科技工業而設的，稍後我會逐一介紹。

在作出介紹之前，首先我想說明一個基本政策。政府固然極之歡迎外來投資者到香港投資，但在我們各項優惠中，沒有一項是特別設計和提供給外來投資者的。這裏有兩個原因：第一，政府的工業支援政策，一向都以公平和不含歧視的原則為依歸。我們認為任何優惠，應該同時開放給本地和外來的投資者，否則便會造成不公平現象；第二，本地投資者始終是本港工業發展的支柱和主體，如果某些優惠只是提供給外來投資者以吸引他們來港投資，這對本港工業的均衡發展未必有利。

政府在基礎建設、土地、科技研究、人力資源發展和稅務等各方面，都提供了不少實質的優惠以鼓勵科技投資。以下是一些主要的例子：

- (a) 在基礎建設方面，工業科技中心為新進科技公司提供運作空間及支援服務。此外，我們現正積極籌建科學園。本地和海外以科技為本的公司，可以在將來的科學園，建立自己的科技研究中心、營運中心，或者與在科學園內的公司或機構，合作發展科技項目。
- (b) 在土地方面，香港工業邨公司為不能在一般多層工廠大廈內運作的公司，以發展成本價提供工業土地。
- (c) 在科技研究方面，任何在本地從事科技項目的公司，都可以向政府設立的應用研究基金申請注資，以從事更多技術開發和應用研究發展活動。
- (d) 此外，行政長官在剛發表的施政報告中，宣布政府將成立一個創新及科技基金。這個數額達 50 億元的基金，將透過不同的計劃，協助

本港工商界提升技術水平。相信科技公司當可從中受惠。

- (e) 在稅務方面，任何公司，包括科技公司，用於與公司業務有關的科研及技術教育的支出，可以全數得到稅項的扣減。

至於住屋方面，誠然，我們的房屋政策並不是針對科技人才而設，但政府一直以來都有採取積極措施，例如透過加快審批建屋程序，增撥土地，確保本港各類型的住屋供應，能夠滿足不同人士的需要。事實上，在過去 5 年，私營房屋的總數量，已由 1993 年的八十三萬多個單位，增加至 1997 年的九十四萬多個單位。此外，我們也會顧及一些特別情況，因此，科學園第一期將興建一幢住宅大樓，為非長駐本港的科研人員，提供短期住宿設施。這項設施，除了能滿足科學園租戶的實際需要外，亦有助營造凝聚力，使科研人員能夠在正規工作環境之外建立網絡，促進交流。

我們十分同意科技公司須培訓員工學習新科技。在這方面，科技公司可以利用職業訓練局的新科技培訓計劃所提供的訓練津貼，安排員工在本港或海外學習有助業務發展的新科技，甚至可以運用津貼聘請海外導師來港授課，或委託訓練機構為公司的需要度身訂造訓練課程。

此外，職業訓練局亦透過工科畢業生訓練計劃，為受聘於公司的工科畢業生和廠校交替制工科生提供薪金津貼，協助他們完成專業訓練。

**呂明華議員：**主席，工商局局長只是告訴我們，香港政府現在提供了甚麼條件吸引外來投資。事實上，這些條件如果真的有吸引力，便應該有很多外商來香港設廠，好像新加坡一樣，但事實又並非如此。所以，工商局局長並沒有回答我質詢的第一及第二部分。我希望政府能提出一些有創意，又真正能有效吸引外商來香港投資設廠的措施，尤其是所投資的工業是香港現在沒有的，那麼，即使他們被吸引來香港，也不會影響香港的工廠及工業運作。

**主席：**請問你的補充質詢是甚麼？

**呂明華議員：**局長沒有回答我主要質詢的(a)和(b)部分。

**主席：**呂議員，我裁決局長已經回答了，可能是你不滿意他的答覆而已。

蔡素玉議員：主席，在發展高科技時，專才是非常重要的，例如深圳因為是發展高科技工業，所以便吸引了全國 10% 的博士生到深圳。我的補充質詢是，在吸引外國專才來香港這方面，政府會否給予特別的簽證考慮？尤其是國內，即中國大陸的專才？

工商局局長：主席，蔡素玉議員說得很對，我們從與內地政府人員或工商界的接觸得知，現在全國最多優秀科技人才集中的地方並非上海或北京，而是深圳。其中一個原因是廣東省及深圳的經濟發展得好，它們有很多空間讓他們的專才得以發揮。所以，我們也覺得，如果我們可以考慮一些新的措施或政策，令內地的優秀科研專才能夠來香港為我們的經濟服務，對於香港發展高增值的企業及創新科技都會很有幫助。有關這方面，由田長霖教授主持的行政長官特設創新科技委員會第二階段的工作將會考慮這一點，而政府內部也會考慮這一點。

陳婉嫻議員：主席，我看完了政府的主要答覆，雖然說局長是有回答，但我想呂議員的含義其實是，政府今年在施政報告中提到三十多億元的科學園及 50 億元的科技再發展，所以應該是有一套新的東西的。不過，我看局長剛才回答補充質詢時，似乎說不出是有因應施政報告所提出的上述兩項計劃，因而培訓本地人才及吸引外地資金來香港。我很想局長清楚解釋，主要答覆中第三段(d)部分所指的 50 億元是牽涉到甚麼部分？究竟有甚麼具體內容能夠按照施政報告裏的構思，進一步具體進行？

工商局局長：關於那 50 億元，行政長官在施政報告中已經說了是會用來成立一個創新及科技資金，主要用以資助由政府或非政府機構所進行，有助產業創新或提升技術水平的非經常性項目；至於具體的細節或內容，我們目前還在積極構思和策劃。不過，簡單來說，這些項目可以包括與工商業有關的研究發展項目；人力資源發展項目；宣傳推廣項目，以提高市民對創新及科技發展的認識；加強科技基礎設施的項目；鼓勵或協助大學與產業合作，或香港與內地合作的項目；鼓勵或協助技術擴散，找尋並獲取技術資源的項目，以及提倡科技創新的項目。不知道我是否已經回答了陳議員的補充質詢？

陳婉嫻議員：主席，局長是回答了，不過.....

主席：陳議員，你認為哪部分的補充質詢未獲答覆？

陳婉嫻議員：沒有回答我……，主席，謝謝你給我機會。我的意思是局長是回答了我，但他沒有將他原來準備要答……讓我舉個例子，請主席靜心聽我說。（眾笑）他說施政報告裏提出會撥款三十多億元及 50 億元扶植香港工業和推動科技發展，但政府在給呂議員的主要答覆中的第二段卻仍是重提政府的舊觀點。局長提出了兩點，解釋為何不吸引外來的資金。那兩點表面上是平等、公平的，但卻是故步……

主席：陳議員，我雖然很有耐性地聽你說，但是我想知道在你剛才的補充質詢中，哪一部分未獲答覆？

陳婉嫻議員：我剛才是說，這項補充質詢的中心點是，政府已有了兩項計劃，究竟是否再有一些新的概念，推動香港的工業及吸入外資的投資？謝謝主席。

工商局局長：主席，我們其實是有很多新概念的，只是沒有陳議員心目中所想的那種新概念而已。（眾笑）事實上，主要答覆的第二段已清楚解釋了政府的基本經濟政策及基本經濟哲學。陳議員及呂議員可能認為我們這種政策或這套理念再也行不通了，所以應該學習新加坡。不過，這會牽涉到很重大的政策改變因素，所以我們目前並沒有考慮這樣做。

田北俊議員：主席，很多高科技的公司如果想在香港運作，其中最關鍵的問題，便是那些高科技工作人員在香港的住屋問題。局長在主要答覆的第四段說私營房屋有八十多萬個單位，但我相信這些單位並非是那些研究人員所會入住的地方。如果說是來香港作短期研究，我相信一、兩個月是研究不到甚麼出來的。如果須用上一段時間，例如是兩、三年，我想請問局長，政府會否考慮在科學園裏興建一些住宅，說明是供短期住宿，讓那些研究人員可住兩、三年，在香港進行研究工作？

工商局局長：主席，剛才所提到特別建來供短期住宿用的住宅大樓，我其實是沒有說到一個既定的時間限期。所以，我相信要在我們日後正式詳細研究時再考慮，我們當然亦會考慮田議員剛才所提的意見。

吳清輝議員：主席，其實我也是想針對這項補充質詢再提問。有關這座大樓，第一，會有多少單位？第二，租金如何？會否與市值有很大的分別？

工商局局長：主席，我目前沒有這些細節，但這些肯定是我們將來須盡快考慮的問題之一。

單仲偕議員：我的補充質詢很簡單。呂明華議員在質詢裏提到高科技公司。科技的新與舊可能很容易界定，但至於高與低，政府是否有一個客觀的標準？

工商局局長：別說是香港特別行政區政府，即使是世界上任何一個政府，我相信都是難以黑白分明地劃一條界線，說明哪些是高科技，哪些是沒有那麼高，哪是低的，哪些是較低。在這方面，我們是沒有一條界線的。

#### 首次置業貸款計劃中擁有物業的定義

#### **Definition of Property Ownership Under the Home Starter Loan Scheme**

4. 張永森議員：主席女士，在 7 月 31 日財務委員會會議上，房屋局局長曾承諾會就未能完成物業交易的私人樓宇準業主，被視為不符合首次置業貸款計劃申請資格一事，徵詢法律意見，然後再作回覆。房屋局局長其後回應本人所作的書面跟進時，更承諾會進一步研究該項問題。然而，本會至今尚未接獲政府的具體回覆。就此，政府可否告知本會：

- (a) 有否徵詢法律意見及進行研究；若有，有關進展為何，以及何時向本會提交答覆；
- (b) 把未能完成物業交易的私人樓宇準業主視作擁有物業，而不讓其根據上述計劃提出貸款申請的理據為何；及

- (c) 上述貸款計劃就擁有物業所訂的定義，與香港房屋委員會（“房委會”）推行協助市民置業的各項計劃所訂有關定義是否相同；若否，原因為何？

房屋局局長：主席女士，由於財務委員會委員關注到首次置業貸款計劃就擁有物業所訂的限制，我們已向律政司徵詢法律意見，同時並取得房屋署和房屋協會（“房協”）的法律顧問的意見。

綜合來說，我們所得的法律意見是，任何人士在簽訂購買住宅物業的合約（一般稱為“買賣協議”）後，在法律上便擁有該物業的衡平法權益 (*equitable interest*)。就是說，有關物業被視為屬於買方，而賣方形式上保留該物業的合法業權，直至買方全數繳付買價。這項在衡平法上的權益具有金錢上的價值，並可在市場公開轉讓。我稍後會向財務委員會發出一份正式的答覆。

至於質詢的(b)部，有關首次置業貸款計劃的申請資格，政府的政策是十分明確的，就是運用有限的資源幫助真正有需要的人士，而不是資助一些已有能力購買住宅物業的人士。既然任何曾經簽訂買賣協議的人士已顯示他們有能力購買住宅物業，因此，他們一般並無資格申請首次置業貸款計劃的資助。

至於質詢的(c)部，首次置業貸款計劃就擁有物業所訂的定義，與房委會和房協所推行的其他資助自置居所計劃和貸款計劃的有關定義相若。

張永森議員：主席女士，房屋局局長是在迴避這問題。我的補充質詢是，在主要答覆的第二段和第三段，房屋局局長同意擁有物業這定義是一個法律及政策的問題，既然這定義影響到房委會及房協的多個資助自置居所及貸款計劃，甚至是公屋計劃，房屋局局長會否盡快在房屋事務委員會內，就擁有物業這定義作一個全面的討論及檢討？

房屋局局長：主席女士，對於我們最近所達致的結論，特別是關於這定義及我們的一般政策方面，我們的立場是相當明顯的，我們曾與有關機構討論過這問題，當然，我亦十分樂意在房屋事務委員會上與各位議員再次討論這問題。

涂謹申議員：我想跟進張永森議員的補充質詢，主要答覆的第二段似乎有說及法律的含義，但第三段看來並非談到法律，而是說政策上或精神上的問題，即有關人士有能力還是無能力的問題。我想問房屋局局長，從法律觀點來看，他是否認為如果買方已簽署合約，而最後因為對方毀約，即使稅務局已退回釐印費，買方仍然因為法律上的阻礙而無資格申請首次置業貸款？

房屋局局長：主席女士，在法律的觀點上，我在主要答覆的第二及第三段已解釋了，而在政府的政策方面，我在第三段亦表明清楚，政府是希望運用有限的資源，幫助真正有需要的人士，而那些已有能力購買物業的人士，我們原則上是不應該再給予幫助的。至於毀約的情況，一般來說，買方的確已經證明了他有這能力，然後才簽訂買賣協議；我們亦瞭解到，在簽署買賣協議時，協議內文是規定雙方要履行一些責任，但如果有一方面，特別是賣方，沒有履行責任，那協議便會變為無效，在毀約的情況下，買方原則上可以說是未曾擁有過有關物業，而我們會特別准許這類人士再次申請這貸款計劃或其他資助自置居所計劃的資助。

涂謹申議員：主席，剛才局長的答覆似乎峰迴路轉，但最後的一句說話又出現轉機。對於這事，局長會否正如在主要答覆的第二段所說，在向財務委員會發出一份正式的答覆中提及？

主席：本來這不能算是一項跟進質詢，而是屬於另一項補充質詢，不過，因為輪候的議員並不很多，所以我讓你發問。

房屋局局長：主席女士，我的答覆亦涉及主要答覆的第二段和第三段。我在第二段提到會在短期內向財務委員會發出一份正式的答覆，而在第三段也表示有些人士一般並不具備資格，但這也表示一部分人士是有資格申請資助的，正如我剛才所提到，在比較特殊的情況下，我們會批准這類人士申請，而我剛才已舉出一個例子。

張永森議員：主席女士，就着主要答覆的第三段中有能力和沒能力的問題，我想問房屋局局長，首次置業貸款計劃有 7 萬元收入及 120 萬元資產的規限，為何局長認為一個有 7 萬元收入和 120 萬元資產，但未簽買賣合約的人，是一個無能力的人，而舉出例子說是有 4 萬元收入和 50 萬元資產，但在簽署了

買賣合約後無辦法成交的人，卻是一個有能力的人，最少比前者更有能力，為何房屋局局長認為這情況是有分別呢？

房屋局局長：主席女士，我認為張議員自己已說得相當清楚，一個是有能力簽署買賣協議並能夠成交，而一個則並無能力簽署協議。在有能力簽署這買賣協議之時，這人原則上已可說是擁有有關物業。但倒過來說，首次置業貸款計劃及其他貸款計劃的精神，主要是鼓勵一些有相當經濟能力的家庭在盡可能範圍之內，擁有自置的居所。根據我們的經驗，有很多家庭雖然有相當的經濟能力，但仍然在支付首期方面有困難，只要政府能加以幫助，他們便能夠自置居所。我們當然曾就這問題徵詢立法會各位議員的意見，大家亦十分同意這概念，所以我們才推出這一項貸款計劃。

張永森議員：主席女士，局長並無回答我的跟進質詢，我是談財政能力的問題。我剛才是以一個有 4 萬元收入和 50 萬元資產，但決定不申請政府的資助而簽署了買賣合約的家庭，和另一個有 7 萬元收入和 120 萬元資產，而無簽買賣合約的家庭作比較，為何局長認為前者在財務上是較後者更有能力置業呢？這是一個選擇，而不是一個財務能力的顯示。所謂選擇，是選擇是否簽買賣合約。我希望局長能夠有所回覆。

房屋局局長：主席女士，張議員在其補充質詢中提到的這個有 4 萬元收入的家庭，根本無須申請這筆貸款而能夠買樓，在簽署有關買賣協議之時，已原則上表示有一般能力置業，即使另一個家庭的收入較高，但我們大家並不瞭解這家庭其他開支的情況。不同人士對於房屋的需求、質素或地點及樓價等方面的考慮也不同，所以在這方面，政府仍須作出某些規限。原則上，有關家庭的收入不能夠超過每月 7 萬元的水平，除非我們將來再作出修改，但在現階段，我們仍然覺得這 7 萬元收入的水平，是屬於一個比較合理的數字。

何俊仁議員：主席女士，正如政府很多其他政策一樣，這政策在制訂時，並無預見香港會出現金融風暴及樓市會突然劇烈逆轉大跌，所以我們假設原本有很多人在簽約時是有能力買樓的，但突然間，物業市場出現大幅度向下調整時，有些人便變成了無能力買樓。如果這政策的目標是要幫助有能力的人的話，這定義便可能會構成一種束縛，令政府不能達到政策的目標。因此，由於這環境的改變，房屋局局長覺得是否應該對整個政策作出檢討？

房屋局局長：主席女士，原則上，我們正為這數個自置居所貸款計劃進行一

個內部的檢討，當然，我們會同時研究政策上的問題。在完成這項內部檢討得出結論時，我們會在適當的時間與議員進行討論。

香港居民享有的罷工權利和自由

### **Right and Freedom of Hong Kong Residents to Strike**

5. 陳榮燦議員：主席，政府可否告知本會，僱主可否根據《僱傭條例》（第 57 章）第 9 條，解僱罷工或採取工業行動的僱員，並無須給予通知或代通知金；若然，當局會否考慮修訂該條例，以落實《基本法》第二十七條所訂明香港居民享有的罷工權利和自由？

教育統籌局局長：主席，僱主只能在《僱傭條例》（第 57 章）第 9 條訂明的情況下，才可以無須給予通知或代通知金而終止僱傭合約。這條條文並無規定僱主可以用僱員參與罷工或採取工業行動為理由，予以解僱並無須給予通知或代通知金。

僱主是否可以根據第 9 條解僱僱員而無須給予通知或代通知金，須視乎每宗個案的事實及情況而定。僱主有責任證明解僱僱員是根據第 9 條的規定合法地作出的。如有爭議，法庭會根據有關個案的事實和情況，裁定僱主是否有充分理由，按照第 9 條的規定不給予通知或代通知金而把僱員解僱。

《基本法》第二十七條的內容訂明香港居民享有“組織和參加工會、罷工的權利和自由”。根據我們所得的法律意見，現行法例是符合這條條文的。

事實上，每當僱員罷工或採取工業行動，勞工處都會提供調解服務，協助勞資雙方解決糾紛。過往的經驗顯示，這些糾紛都能透過勞工處的調解而獲得解決。

陳榮燦議員：主席，局長沒有回答我的質詢。他在答覆中指出第 9 條的條文，並沒有規定僱主可以用僱員參與罷工或採取工業行動為理由，予以解僱並無須給予通知或代通知金。但是，《僱傭條例》第 9(ai) 條指出，僱員故意不服從合法而又合理的命令，僱主便可即時予以解僱而無須給予補償，罷工的情況正正跟這一條的條文相同。請問政府為了配合《基本法》的條文和使《僱傭條例》更為清晰，會否修改第 9(ai) 條，指明罷工不受影響呢？

教育統籌局局長：主席，我在主要答覆中，已表示第 9 條並沒有規定，僱主

可以用僱員參與罷工或採取工業行動為理由，解僱這名僱員。現行法例並無禁止或限制僱員行使罷工的權利。

《基本法》第二十七條的內容，清楚訂明香港居民擁有罷工的權利和自由。事實上，香港僱員也不時行使他們的罷工權利。過往有這些例子，今年也有此類例子。我在主要答覆中也提及，勞工處會就這些罷工糾紛提供調解服務，而在一般情況下，這些糾紛都得以解決。因此，在目前的階段，我們認為並沒有迫切修改《僱傭條例》的需要。

主席：陳榮燦議員，局長是否沒有回答你某部分的補充質詢？

陳榮燦議員：我會繼續輪候，就局長最後的答覆加以追問。

李啟明議員：主席，在草擬《基本法》第二十七條的時候，第一稿中只訂明有罷工的自由而沒有權利的字眼，經過一百六十多個工會團體的爭取，後來才加上權利。現時眾所周知，一旦罷工便等於單方面終止僱傭關係，會喪失應當獲得的補償。若不修改，如何體現罷工的權利？現時的情況是有自由卻沒有權利。

教育統籌局局長：主席，可能我們的看法跟李議員有少許分別。首先，在《基本法》訂定後，特區政府曾全面檢討我們現行的法例，才得出結論，指現行法例符合《基本法》第二十七條有關罷工的權利。雖然《僱傭條例》並沒有清楚列明罷工的權利，但實際上在《基本法》中已清楚闡明，而《僱傭條例》不但沒有抵觸、甚至是符合《基本法》的。因此，我們認為在這方面，的確沒有需要考慮如何修改《僱傭條例》。

當然，如果僱員罷工時，僱主可否根據《僱傭條例》的條款終止其僱傭合約。《僱傭條例》的其他條款訂明，僱主可以在無理由的情況下，只要給予足夠的通知或代通知金，給予應付的遣散費，便可終止與該僱員的僱傭合約。這跟僱員有否罷工權利是兩回事。

李卓人議員：主席女士，我想問局長何謂罷工的權利？

教育統籌局局長：主席，正如我剛才所說，基本上，僱員已在行使他們的權利。在今年已有數宗罷工個案，相信李議員均已知悉，其中一宗是發生在建築地盤的勞資糾紛，有些建築工人應開工時不開工，他們靜坐罷工，這當然是罷工的權利。我很高興能告知議員，根據我手上的資料，1998 年的罷工糾紛經勞工處調解後，都能獲得解決。

李卓人議員：主席，局長沒有回答我的補充質詢，我問局長何謂罷工的權利，他卻沒有給予一個定義。說到定義，其實國際勞工組織對此應有一個定義。我想問局長其定義為何，他卻沒有回答我。

教育統籌局局長：主席，我手上沒有《國際勞工公約》，所以不能給予具體技術性的定義。但據我理解，如果工人於工作時間，由於某些僱傭關係，對僱主表示不同意或不滿而不工作的話，便是罷工。

李卓人議員：主席，那只是罷工，卻不是權利。局長仍然沒有回答我的補充質詢。

主席：李議員問及的是定義的問題。我建議各位議員在質詢時間不要問這般細緻的問題，大家可以在事務委員會中跟進。李議員，我認為你和局長之間對某些事物持有十分不同的見解，如果能在事務委員會中坦誠討論這點，會較利用質詢時間為好，因為我們的質詢時間比較緊迫。

何世柱議員：主席，我想問罷工問題的嚴重性如何，以及曾否有這情況發生？局長既然在主要答覆的末段表示，政府會參與所有工業行動的調解，在這情況下，勞工處有否記錄，曾有多少宗是僱主因為僱員參與罷工行動，而採用有關條文，不給予通知或賠償便加以遣散或不予錄用，有否這些數字？而數目又是多少？

教育統籌局局長：主席，勞工處收到有關罷工的個案，在 1995 年有 9 宗，1996 年有 17 宗，1997 年有 7 宗，1998 年至 10 月底有 8 宗。在勞工處的調停下，

這些個案都能獲得解決。

何世柱議員：局長沒有回答我的補充質詢。我的質詢是，我知道實際的罷工行動不多，同時有很多都能獲得解決，但在罷工行動中的工人，有否因有關條文而遭僱主解僱，卻沒有獲得通知或賠償？有否這類個案發生？個案數字多或少？如果不多，即表示情況並不嚴重，那便不應修改這條例。

教育統籌局局長：主席，根據勞工處的紀錄，在過往數年並沒有收到僱員因罷工而遭其僱主根據第 9 條的條文解僱的投訴。

梁耀忠議員：局長可否告知我們，在現行的香港法例中，有哪些法例能保障僱員在罷工後得到補償？由於剛才有議員提及，員工在罷工時，僱主可引用第 9 條，指其不服從上司的命令而予以解僱。在這情況下，哪一條法例可使員工在罷工時獲得保障？如果沒有或即使有，又如何體現或保障《基本法》第二十七條訂明的罷工權利呢？

教育統籌局局長：主席，我在主要答覆中提過，《僱傭條例》第 9 條沒有規定僱主可以用僱員參與罷工為理由而予以解僱。因此，僱主根據第 9 條，基於僱員罷工而予以解僱的情況，我們的確沒有先例或個案。當然，如果有這樣一個具體投訴，在有爭議時，最終是會由法庭根據有關個案的事實和情況，並在參考《僱傭條例》第 9 條和《基本法》第二十七條後作出裁決的。

梁耀忠議員：主席，我剛才是問局長，哪一條香港法例能使員工在罷工時獲得保障，及如何能體現《基本法》第二十七條所指的罷工權利？局長沒有給予我答覆。

教育統籌局局長：主席，我的答覆是這樣的，在現行法例中，沒有一條禁止或限制僱員的罷工權利。換言之，如果僱員採取罷工行動，他是有權這樣做，沒有法例禁止或限制他這樣做的。

梁耀忠議員：主席，我是說保障而不是說禁止。

主席：這是用詞上的問題，我相信梁議員對局長就這項補充質詢的答覆必然會有異議，但我認為你們還是應循其他渠道跟進。

鄭家富議員：主席，當然，我們知道目前沒有法例限制僱員罷工，但問題是很多僱主利用《僱傭條例》第 9 條的條文，該條列明如果僱員故意不服從合法而又合理的命令，僱主可以予以解僱。很多僱主可能以這點，指罷工為不服從命令，規定他們不准罷工，而法例卻沒有因應《基本法》第二十七條的精神，列明不准罷工的命令為不合法的命令，那麼，政府如何告知我們，他們可以體現《基本法》中罷工權利的精神呢？

教育統籌局局長：主席，說到底，這是一個詮釋的問題。正如我剛才在主要答覆中已表示，事實上，有關僱主可否以第 9 條為依歸，以僱員罷工為理由而予以解僱，須視乎個案的事實和情況而定，我們目前沒有這類先例。最終若有爭議，是會由法庭裁決的。在過去數年，我們沒有收到有關這方面的投訴。至於我們應否在《僱傭條例》中，更清晰地列明某些事情，則要視乎將來的情況才作考慮。

鄭家富議員：局長沒有回答我的補充質詢，如果法例沒有訂明不准罷工是不合法的命令，不以條款清楚列明，那麼僱主豈不是可以這點，在沒有通知的情況下把僱員辭退？

主席：鄭家富議員，我認為局長已經回答了你的補充質詢，只是你不滿意他的答覆罷了。現在很多議員也希望提出補充質詢，但在整個質詢的過程中，我覺得議員和局長之間，其實有需要就這個問題面對面的互相討論，所以我希望你們在有關的事務委員會中跟進。

補習社的監管

### **Supervision of Tutorial Centres**

6. 楊耀忠議員：主席，就補習社的監管事宜，政府可否告知本會：

- (a) 近年教育署接獲有關未有註冊而經營補習社的投訴個案是否有增加趨勢；若然，原因為何；當中未被當局檢控的個案佔投訴個案總數的百分比為何；未有就有關個案提出檢控的原因；
- (b) 過去3年，每年有關補習社在收取學費時違反規定的個案數目為何；教育署如何處理有關個案；及
- (c) 有否檢討現時教育署對補習社的監管是否足夠及將會採取何種措施加強監管？

教育統籌局局長：主席，

- (a) 近年教育署接獲有關未有註冊而經營補習社的投訴個案有增加趨勢，例如 1996-97 和 1997-98 學年分別有 170 宗和 330 宗，而在 1998-99 學年的首兩個月亦有 54 宗。投訴個案增加的主要原因是教育署增加巡查未經註冊補習社，同時亦加強宣傳，提醒市民不要在未註冊學校就讀。

在 1996-97 及 1997-98 學年收到的 500 宗投訴中，有 10 宗被檢控，即佔投訴個案總數的 2%，全部入罪。其餘個案未予檢控的原因是因為經營者聽從教育署的勸諭或警告，停止授課或將學生人數降低至符合《教育條例》的規定，又或完全結束營辦。

- (b) 最近 3 年，教育署接獲有關補習社違反規定收取學費的個案共有 14 宗（1996-97 學年沒有違規個案、1997-98 學年 5 宗、1998 年 9 月及 10 月 9 宗）。1997-98 學年的個案，教育署在派員調查後，向有關學校作出警告，而學校已將款項退還學生。1998 年 9 月及 10 月的個案，教育署正在調查中。
- (c) 教育署在過往一年曾檢討並簡化有關監管和檢控未經註冊補習社的程序，包括加強與其他執法部門的合作，例如對有營辦其他學校經驗但仍開辦未經註冊補習社的人士，教育署在巡查後除警告經營者外，亦會即時將有關個案轉交警方處理。

目前，補習社與其他類形學校一樣，同樣是受《教育條例》及《教育規例》的監管。教育署現正檢討《教育條例》及《教育規例》，包括監管補習社的條文。

**楊耀忠議員：**主席，教育統籌局局長的答覆提到，投訴補習社的個案數目大幅增加，一方面是因為增加了巡查，另一方面可能是反映了社會對補習社有一定的需求。主要答覆(c)部分提到政府會就有關法例進行檢討，請問這是否意味會有另一套規管辦法，把這些補習社納入另一類監管呢？

**教育統籌局局長：**主席，教育署今次會檢討《教育條例》第 3 條在“學校”的定義中，有關學生人數的限制和所謂“教育課程”的界定；也會檢討補習社是否有需要向教育署註冊，受到正規學校同樣的監管；又會考慮會否修改《教育條例》第 9(5)條，看看是否有需要豁免補習社的註冊。主席，我想作出補充，我們覺得現時在監管補習社方面所涉及的人手相當多，但是否有成效呢？又所謂“教育課程”的定義在很多時候都會引起不少爭議。此外，由於人手問題，如果教育署規定補習社要註冊，讓它們領有牌照，這會否令市民大眾，甚至學生產生一個錯覺，以為它們是有質素的補習社呢？以上種種問題，令我們覺得有需要就補習社的註冊和監管進行全面的檢討。

**鄧兆棠議員：**主席，主要答覆(c)部分提到目前補習社是受《教育條例》和《教育規例》規管的。如果違反了這些條例和規例，是否屬於刑事案件呢？在 96-97 及 97-98 學年內共有 10 宗個案入罪，請問刑罰為何？

**教育統籌局局長：**主席，違反這些法例是屬於刑事罪行，最高罰則是罰款 25,000 元及監禁兩年。過往被成功檢控的 10 間未註冊補習社的負責人，分別被判罰款 2,500 元至 25,000 元不等，而其中 17 名教師則被判罰款 500 元至 3,000 元不等。

**張文光議員：**主席，過去曾經有機構舉辦過模擬會考，被視為非法辦學，政府要它申請註冊。最近有機構為幼稚園升小學的學童公開舉辦一些面試訓練班，請問開辦這些面試訓練班是否也算作補習學校？是否要申請註冊？又或政府有否要求它公開註冊呢？

教育統籌局局長：主席，恕我不能以現在有限的資料作出判斷。張議員可在會後向我提供詳細資料，我是樂意請教育署作出跟進的。

劉江華議員：主席，不知道教育統籌局局長是否同意，有些補習班是純粹商業性質，但有些卻是服務性質或非牟利的？政府在檢討的過程中，會否考慮這些不同的因素而作出不同的處理呢？

教育統籌局局長：主席，政府現在的立場是不鼓勵，當然也不反對學生補習。我們要考慮的是，現在的補習社為數實在很多，教育署在這方面所用的人手、所作出的監管及有關的《教育條例》，能否充分保障學生的利益；我們應否對非正規課程也作出保證或監管，這些問題都在我們考慮之列。

剛才劉議員提到，在我們的考慮過程中，應否界定哪些是純粹商業經營，哪些是非牟利補習社，以及對兩者應否有不同處理，我們當然會考慮這問題。不過，基本上，最重要的是考慮如何盡量簡化程序，使我們的監管能得到最大的成效，以及我們是否有需要以現在的形式進行監管。

楊耀忠議員：主席，一般來說，教育署處理投訴個案的程序為何？需時多久？

教育統籌局局長：主席，基本上，如果教育署接獲一宗投訴，便會派督學進行巡查。如果發現情況與投訴相符的話，便會作出勸諭或警告。如果經營者已經有辦學經驗，便可能會即時將個案交給警方處理。至於所需時間，則須視乎人手編排而定，可能由 1 個月至數個月不等。

## 議員質詢的書面答覆 **WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS**

### 抗生素的濫用情況 **Abusive Use of Antibiotics**

7. 何敏嘉議員：就濫用抗生素導致細菌產生抗藥性的問題，政府可否告知本會：

- (a) 過去3年，公立醫院及衛生署發現病人受到抗藥性細菌感染及繼而引起嚴重併發症的個案數目分別為何；請按細菌種類分別列出；
- (b) 有何措施監管醫生在處方中使用抗生素，包括醫院管理局（“醫管局”）、衛生署及專業團體所採取的監管措施；及
- (c) 有否私人執業醫生在處方中使用抗生素的資料；若有，詳情為何？

衛生福利局局長：主席，

- (a) 細菌對抗生素產生抵抗力是常見的。不同的細菌有不同的固有生物特徵，對不同的抗生素有不同的感受性。故此，雖然某一種細菌可能對某種抗生素產生抵抗力，主診醫生仍可以另選一種抗生素以治療該種細菌感染，有需要的時候，醫生還可以透過微生物培養及感受性試驗的幫助，選出合適的抗生素。由於有很多種細菌既可以導致疾病，又對某類抗生素有抵抗力，因此很多病人都可以說是受到抗藥性細菌感染。醫管局和衛生署並沒有這方面的個案數目。
- (b) 醫生謹慎地使用抗生素是良好的臨床習慣，也是基礎和延續醫學教育及有關訓練所提倡的。

醫管局和衛生署分別設有感染控制委員會，負責建議一些措施，以減低細菌感染在醫院及診所傳播的機會，並提供有關抗生素感受性的指引。委員會會參考“世界衛生組織細菌抗藥力地區網絡”所提供的資料。

再者，醫管局有以下的措施，以處理有關問題：

- (i) 透過醫院的藥物治療委員會及藥典，協助臨床人員恰當地使用抗生素，以改善治療功效，減少抗藥性細菌的出現和散布。
- (ii) 定期進行微生物感受性試驗，監察不同細菌對廣泛類別的抗生素的抗藥能力，以提醒臨床人員這方面的趨勢。
- (iii) 確保臨床人員能盡快獲悉個別病人的細菌試驗結果，減短在等候試驗結果下，而採用“盲點”抗生素治療的期間，以加速選擇適當的抗微生物治療程序。

- (c) 醫生的處方是根據其對病人病情的專業評估，配合臨床判斷而作出的，處方中是否使用某一種抗生素是醫生的專業決定。政府並無私人執業醫生在處方中使用抗生素的資料。

### 公立醫院的醫療事故

### **Medical Incidents in Public Hospitals**

8. 劉千石議員：關於公立醫院的醫療事故及處理投訴醫療事故的機制，政府可否告知本會：

(a) 是否知悉：

- (i) 在過去3年，每年在公立醫院發生的醫療失誤事件總數及分類數字；及
- (ii) 醫院管理局（“醫管局”）轄下接受醫療事故投訴的公眾投訴委員會的運作方式，以及在過去3年，該委員會每年接獲的投訴個案總數及分類數字；及

(b) 有否考慮設立獨立於醫管局的醫療事故投訴機制；若否，原因為何？

衛生福利局局長：主席，

- (a) (i) 醫管局設有事故申報制度，鼓勵醫院向醫管局總辦事處呈報各項證實或懷疑對病人有影響，或可能會引致病人投訴的醫療事故。透過這個機制，醫管局可充分掌握各有關資料，從而分析這些事故的成因、鑑辨臨床風險及改進醫療服務。因此，醫院所申報的事故不一定影響病人健康，或涉及人為錯誤和專業疏忽。換言之，這些申報的事故並不一定涉及醫療失誤。在 1995、1996 及 1997 年，醫管局收集到的事故申報數字分別為 189、403 及 462 宗。
- (ii) 醫管局設立了一個兩層的處理投訴機制，調查和處理病人及公眾的投訴。在接獲投訴個案後，該個案會首先由有關醫院負責調查及直接處理。上訴個案則會提交由醫管局成員和公眾人士組成的公眾投訴委員會處理。醫管局已於最近作出措施，擴大委員會的職權範圍去處理有關臨床質素的投訴，並增加非董事

局成員以提高委員會的代表性。

在接獲上訴個案後，公眾投訴委員會會對投訴進行獨立調查，如有需要，亦會委任專家進行調查及提供專業醫療意見。根據調查的結果，委員會會就每一個個案向醫管局建議應採取的跟進行動，並監察建議的實施進度。

過去 3 年，公眾投訴委員會所處理的投訴個案，分類數字如下：

期間	1995-96	1996-97	1997-98
<b>個案性質</b>			
醫療服務	18	18	25
職員態度	3	1	5
診症排期	1	1	—
行政程序	—	—	4
其他	8	1	3
總計	30	21	37

- (b) 醫管局是一個法定機構，負責管理全港的公立醫院。醫管局的董事局是由社會各界人士，包括非醫護人員及政府代表組成。醫管局的公眾投訴委員會的成員由董事局委任，包括 4 名董事局成員及 6 名非董事局成員，而他們都並非醫管局行政人員。委員會會定期向醫管局大會匯報其工作。

如投訴人不滿公眾投訴委員會所作的最後決定，可向醫管局以外的申訴機構，例如申訴專員公署、立法會秘書處申訴部或香港醫務委員會投訴。

有鑑於醫管局內外都設有不同的渠道及機制來處理醫療事故的投訴，我們目前並不認為有需要多設立另一個處理投訴的機制。

持雙程通行證女子從事賣淫活動

**Prostitution Involving Female Holders of Two-way Exit Permits**

9. 黃容根議員：據報道，持雙程通行證（“雙程證”）從內地來港的女子從事賣淫活動的個案數字有上升趨勢。就此，政府可否告知本會：

- (a) 過去3年，每年當局就該等女子從事賣淫活動的檢控數字；及  
(b) 當局有何措施遏止該等女子從事賣淫活動？

保安局局長：主席，

- (a) 當局如發現雙程證持有人從事賣淫活動，會根據《入境條例》控告她們“違反逗留條件”。過去3年的有關檢控數字如下：

年份	1995	1996	1997	1998 (1-10月)
檢控數字	549	934	621	967

- (b) 我們已採取多項措施防止雙程證持有人從事賣淫活動，包括：

- 在各出入境管制站加強管制，防止可疑的雙程證持有人進入本港。凡有遭檢控賣淫紀錄或來港的真正意圖惹人懷疑的雙程證持有人，當局會拒絕讓她們入境；
- 派發單張提醒雙程證持有人，違反任何逗留條件都會被檢控，而且可被處罰及遣返；
- 嚴厲執法打擊賣淫活動；及
- 與內地當局保持密切聯絡和交換情報。

醫療管治委員會的運作

## **Operation of the Hospital Governing Committees**

10. 羅致光議員：就醫院管理局（“醫管局”）轄下公立醫院的醫院管治委員會（“委員會”）的運作事宜，政府可否告知本會，是否知悉：

- (a) 過去1年，每個委員會召開會議的次數及其成員的平均出席率；
- (b) 醫管局如何確保委員會的運作不會因其部分成員經常缺席會議而受到影響；及
- (c) 各醫院的管理層有否向其委員會報告所有在其醫院發生而可能引致法律訴訟的醫療事故；若有，詳情為何；若否，原因為何？

衛生福利局局長：主席，

- (a) 醫管局轄下 36 間醫院／機構成立了醫院管治委員會。1997-98 年度，各管治委員會平均舉行了 5 次會議。成員的平均出席率為 68%。各委員會召開會議的次數及其成員的平均出席率現載於附件中。
- (b) 委員會的成員除了出席經常會議外，亦有參與醫院其他方面的工作，例如出席醫管局或醫院舉辦的工作坊和參觀醫院等，以便對醫院服務的需求和所需的資源提供寶貴的意見，並對醫院的運作和管理進行監督。為了增添委員會管治醫院的功能和效率，醫管局已派發運作手冊及其他參考資料予各成員，協助他們執行管治任務。此外，醫管局董事局在任命新成員或再度委任現任成員時，會考慮各方面的因素，包括成員對醫院事務的興趣和參與。
- (c) 每當有重大的醫療事故發生，無論這些事故是否可能引致法律訴訟，醫院管理階層會向其管治委員會作出報告。至於是經常性會議上作出報告，或召開特別會議，則須視乎個別情況而定。

附件

醫院管治委員會  
Hospital Governing Committees

醫院 <i>Hospital</i>	1997-98 年度 <i>No. of Meetings in 1997-98</i>	1997-98 年度 成員平均出席率 <i>Average Attendance Rate of Members at Meetings in 1997-98</i>	
		會議次數 <i>No. of Meetings in 1997-98</i>	% <i>%</i>
<b>港島 Hong Kong Island</b>			
春礎角慈氏護養院 Cheshire Home, Chung Hom Kok	6		69
大口環根德公爵夫人兒童醫院 Duchess of Kent Children's Hospital	3		57
葛量洪醫院 Grantham Hospital	4		57
麥理浩復康院 Maclehose Medical Rehabilitation Centre	4		62
南朗醫院 Nam Long Hospital	6		75
東區尤德夫人那打素醫院 Pamela Youde Nethersole Eastern Hospital	4		64
瑪麗醫院 Queen Mary Hospital	4		87
律敦治醫院 Ruttonjee Hospital	4		67
贊育醫院 Tsan Yuk Hospital	3		63
東華東院 Tung Wah Eastern Hospital	6		78
東華三院馮堯敬醫院 Tung Wah Group of Hospitals Fung Yiu King Hospital	6		78
東華醫院 Tung Wah Hospital	6		80
<b>九龍 Kowloon</b>			
明愛醫院 Caritas Medical Centre	4		70
香港佛教醫院 Hong Kong Buddhist Hospital	4		62
香港眼科醫院 Hong Kong Eye Hospital	4		78
香港紅十字會輸血服務中心 Hong Kong Red Cross Blood Transfusion Service	4		78

九龍醫院 Kowloon Hospital	4	68
廣華醫院 Kwong Wah Hospital	6	75
戴麟趾夫人復康院	4	71
Margaret Trench Medical Rehabilitation Centre		
聖母醫院 Our Lady of Maryknoll Hospital	4	82
伊利沙伯醫院 Queen Elizabeth Hospital	4	71
復康專科及資源中心 Rehabaid Centre	4	75
東華三院黃大仙醫院	6	64
Tung Wah Group of Hospitals Wong Tai Sin Hospital		
基督教聯合醫院 United Christian Hospital	4	52

**新界 New Territories**

白普理寧養中心 Bradbury Hospice	5	61
青山醫院 Castle Peak Hospital	5	64
沙田慈氏護養院 Cheshire Home, Shatin	11	52
靈實醫院 Haven of Hope Hospital	4	68
葵涌醫院 Kwai Chung Hospital	5	58
博愛醫院 Pok Oi Hospital	6	66
威爾斯親王醫院 Prince of Wales Hospital	5	64
瑪嘉烈醫院 Princess Margaret Hospital	8	74
沙田醫院 Shatin Hospital	6	72
屯門醫院 Tuen Mun Hospital	7	63
仁濟醫院 Yan Chai Hospital	5	71
雅麗氏何妙齡那打素醫院	4	56
Alice Ho Miu Ling Nethersole Hospital		

**裝置電訊傳輸設施****Setting Up of Telecommunication Transmission Equipment**

11. **MR SIN CHUNG-KAI:** *Regarding the setting up of telecommunications transmission equipment at various places in Hong Kong by various telecommunications companies providing paging, fixed and mobile telephone services and so on, will the Government inform this Council:*

- (a) *how it ensures that these companies have equal opportunities in setting up such equipment in private buildings and whether it will provide assistance to these companies when needed;*

- (b) *of any regulation on the fees chargeable by private property owners for allowing the setting up of such equipment in their properties;*
- (c) *whether it knows the fees charged by the Mass Transit Railway Corporation (MTRC), Kowloon-Canton Railway Corporation (KCRC), the companies operating the three cross-harbour tunnels and Tate's Cairn Tunnel, and the Hong Kong Housing Authority (HA) for allowing the setting up of such equipment in their properties; and*
- (d) *of its policy (including fee policy) on the setting up of such equipment in government buildings?*

**SECRETARY FOR INFORMATION TECHNOLOGY AND BROADCASTING:** Madam President,

- (a) Under section 14 of the Telecommunication Ordinance, telecommunications network operators authorized by the Telecommunications Authority have the statutory right of access into buildings to install cables and ancillary equipment for line communications. At present, all four Fixed Telecommunication Network Services licensees and Hong Kong Cable Television Limited have been granted the right of access into the "common parts" of buildings to install cables and ancillary equipment. The Office of the Telecommunications Authority has issued guidelines to developers, landlords and building managers advising them of this statutory right of access and requesting them to treat the network operators on a non-discriminatory basis in the installation of their networks.

In contrast, operators of radiocommunications services (such as mobile telephone or paging services) currently do not have a statutory right of access under the Telecommunication Ordinance. In the consultation paper released on 3 September 1998 (*the September Consultation Paper*), the Government proposed that, for cases where it would be in the public interest to extend

radiocommunications services to certain locations and where alternative locations or technical solutions are not available to achieve the desired extension of coverage, the statutory right of access under section 14 of the Telecommunication Ordinance should be extended to radiocommunications service providers on payment of a reasonable rental.

- (b) Under the Telecommunication Ordinance, the statutory right of access for the installation of cables and ancillary equipment for line communications services may be exercised by operators without the payment of rent or access fees. Landowners suffering damages are entitled to seek compensation from the network operators concerned. Radiocommunications operators, who do not currently have any statutory right of access, have to negotiate commercial agreements for access. In the *September Consultation Paper*, the Government proposed that the Telecommunications Authority be empowered to intervene where the public interest so warrants.
- (c) The fees charged by the HA for the installation of radio antennae and base stations on the roofs of the HA's public housing blocks and inside its shopping centres are at the Annex.

The access fees charged by the MTRC, the KCRC and the companies operating the five "build, operate and transfer" tunnels, namely, Cross-Harbour Tunnel Company Limited, New Hong Kong Tunnel Company Limited, Tate's Cairn Tunnel Company Limited, Western Harbour Tunnel Company Limited and Route 3 (CPS) Company Limited, are subject to a confidentiality clause contained in the agreements signed between these companies and telecommunications operators.

- (d) Authorized telecommunications network operators are allowed to enter government buildings to install cables and ancillary equipment for line communications.

Applications concerning the installation of transmission equipment for radio services communications are considered on a first-come-first-served basis, subject to availability of space and to there being no objections on technical grounds. Successful applicants are required to pay a market rent.

Annex

Charges for the installation of radio antennae and base stations on the roofs of the Housing Authority's public housing blocks and inside its shopping centres:

(Effective from 1 April 1998)

Area	Basic charge <i>(exclusive of rates)</i>	Charge per additional antenna <i>per month</i>	Charge per additional square metre of station <i>area per month</i>	Charge per <i>(exclusive of rates)</i>
		<i>(S)</i>	<i>(S)</i>	<i>(S)</i>
(a) Mobile telephone companies (GSM)	Base station note exceeding 15 sq m with not more than six antennae	16,000	2,500	185
(b) Mobile telephone companies (PCS)	Base station not exceeding 5 sq m with not more than six antennae	12,000	2,000	130
(c) Paging/trunk companies, repeater/ enhancer for mobile telephone companies	Base station not exceeding 4 sq m with not more than two antennae	5,000	1,600	125

(d) Taxi/lorry	Base station associations, not exceeding utility companies and so on	1,700	800	85
	2 sq m with not more than one antenna			

為長期病患者提供社區復康服務

**Provision of Community-based Rehabilitation Service for Chronically Ill Patients**

12. 何俊仁議員：政府可否告知本會：

- (a) 現時全港需要社區復康服務的長期病患者的估計人數；
- (b) 當局根據甚麼準則評估居民對該等社區復康服務的需求；
- (c) 當局曾否承諾興建5間社區復康網絡中心；若有，為何至今只有3間該等中心；及
- (d) 當局為何到目前為止沒有在新界區設立社區復康網絡中心？

衛生福利局局長：主席，

(a) 及 (b)

對長期疾病的患病和發病的評估，必須涉及以人口為本的深入研究，這是因為長期性本身並不構成一項疾病的診斷。同時，個別人士並不一定能夠辨別長期疾病和延醫診治。因此，政府目前並無有關需要社區康復服務的長期病患者的統計數據。1996 年度醫院管理局（“醫管局”）轄下的醫院 10 類最常見的長期疾病的入院病人數目為 63 950，這 10 類長期疾病包括：精神錯亂、慢性支氣管炎、糖尿病、哮喘、心臟衰竭、慢性腎衰竭、癲癇、慢性肝病及肝硬變、弱智及柏金遜病。此數字可作參考之用。

- (c) 在 1995 年的《康復政策及服務白皮書》內，政府承諾檢討社區復康網絡試驗計劃的成效，並考慮為一所資訊服務中心和 5 間社區復康網絡中心提供資助，但須視乎檢討結果和是否有資源可供運用而定。

政府最近已委託顧問研究社區復康網絡的長期發展，以及這個服務現有運作模式的成本效益。此外，顧問也會研究社區復康網絡的服務與一些由醫管局的病人資源中心和其他服務提供者所提供的同類服務的配合問題。政府會根據顧問的研究結果，考慮社區復康網絡服務的未來發展。

- (d) 現時，3 間社區復康網絡中心均會為居住在香港、九龍和新界區的長期病患者提供不同類型的服務，尤其是一些外展活動、健康講座和社交活動。

在特殊學校提供物理治療師

### **Provision of Physiotherapists in Special Schools**

13. 梁耀忠議員：政府可否告知本會：

- (a) 目前教育署轄下特殊學校的物理治療師與學生的人數比例為何；有否評估該等物理治療師的人數是否足夠應付學生的需要；
- (b) 現時特殊學校的物理治療師的職位空缺數目及其佔有關職位總數的百分比為何；及
- (c) 特殊學校的物理治療師的薪酬待遇與醫院管理局轄下醫院的物理治療師的薪酬待遇比較為何，以及當局有否計劃改善特殊學校的物理治療師的薪酬待遇？

教育統籌局局長：主席，

- (a) 根據“特殊學校資助則例”，身體弱能兒童特殊學校及嚴重弱智兒童特殊學校的物理治療師與學生的比例為 0.5 比 15，每兩名物理治療師可有一名技師輔助。教育署正籌備一項研究，探討特殊學校學生的多方面弱能狀況，以確定目前特殊學校所提供的各項服務，包

括物理治療，是否有需要改善。

- (b) 過去 3 年，教育署資助特殊學校的物理治療師職位空缺數目持續下降。截至 1998 年 11 月 13 日，該等學校共有 4 個物理治療師職位空缺，佔有關職位總數 7.9%。
- (c) 教育署資助特殊學校的物理治療師，其薪酬與在醫院管理局轄下醫院工作而具同等資歷的物理治療師沒有分別，但附帶福利則各有不同。政府並無計劃改變目前特殊學校員工的附帶福利。

改善市區環境

### **Improvement of Urban Environment**

14. **MISS CHRISTINE LOH:** *With regard to the improvement of the urban environment, will the Government inform this Council of:*

- (a) *the existing policy on urban design;*
- (b) *the long-term programme of urban design and streetscape improvement; and*
- (c) *the authority responsible for implementing urban design and streetscape improvement projects, and its achievements so far?*

**SECRETARY FOR PLANNING, ENVIRONMENT AND LANDS:** Madam President,

- (a) Urban design is one of the major considerations in land-use planning in Hong Kong. Urban design concepts have been incorporated at all levels of town planning from the territory-wide development strategy to regional and district-level planning studies. The ultimate policy objectives are to ensure that all planned land-uses are compatible with their surrounding environment and neighbouring uses; that the planning of transport and other infrastructure is commensurate with the development intensity; and that the overall town planning and landscape of open spaces and

streetscape would create a pleasant environment and, where possible, contribute to the creation or preservation of specific character in specific areas.

- (b) In addition to on-going planning studies and standards and requirements as provided for in the Hong Kong Planning Standards and Guidelines, the Government is considering the feasibility of formulating some urban design guidelines and hence has commissioned a consultancy on "Urban Design Guidelines for Hong Kong" in early 1998 to look into this matter.
- (c) At the district planning level, urban design concepts are translated into Outline Zoning Plans, Outline Development Plans, Layout Plans and planning briefs for specific projects. Our planning objectives are implemented through the imposition via these plans of specific plot ratio, site coverage, building height or development density control. For development which requires planning permission from the Town Planning Board (TPB), the TPB may impose other requirements that it sees fit to promote or preserve special identity or character or archaeological interest of any particular area insofar as such requirements are related to the proposed development. The project proponent may be required to provide to the satisfaction of the TPB such planning details as the nature, position and dimensions of buildings; the alignment, widths and levels of any roads; urban design and landscaping proposals including tree preservation and transplanting and so on. The system works well and a good balance has been struck between government control and the scope for creativity in the private sector.

As for public projects, most of the urban design and streetscape projects are implemented by the Highways Department, the Regional Services Department (RSD) and the Urban Services Department (USD), with the Architectural Services Department as the professional agent of the municipal services departments.

For streetscape improvement projects, the Advisory Committee on the Appearance of Bridges and Associated Structures gives advice to the Highways Department on the design and appearance of

highway structures.

As for urban design and public open space projects, the USD and the RSD have in the past three years developed 210 hectares of new amenity areas and parkland and planted 975 050 trees and shrubs of all sizes and species to improve our city environment. In particular, the RSD has completed 29 landscape improvement projects during 1997-98, with over 70 000 trees, shrubs, annuals and the like being planted. On the other hand, the USD has commenced since 1993 a Tree Planting Program as part and parcel of the Provisional Urban Council's "Green Hong Kong Campaign". In addition, it has undertaken 32 City Beautification Projects in 1997-98 (which involves planting and replenishing trees and flower beds and creating roadside amenity areas) and aims to complete 12 more in 1998-99 and 25 in 1999-2000.

為面對婚姻問題家庭提供綜援

### **CSSA for Families Facing Matrimonial Problems**

15. 劉江華議員：政府可否告知本會，是否知悉在過去 3 年，每年由於婚姻破裂，引致經濟困難而領取綜合社會保障援助（“綜援”）的單親家庭個案數字，以及每年就該類個案所發放的援助金總額為何？

衛生福利局局長：主席，根據社會福利署（“社署”）的行政紀錄，過去 3 年領取綜援的個案當中，屬於單親家庭個案的數目如下：

截至 10 月底	單親家庭個案	佔綜援個案總數的比率
1996 年	11 500	7.4%
1997 年	15 500	8.5%
1998 年	21 400	9.6%

社署在 1997 年對綜援受助人進行的一項研究顯示，約有 55% 的單親家庭個案涉及離婚或與配偶分居的受助人。不過，我們沒有按個案類別分項記錄

所發放的援助金額。

行政長官對一名在台灣候審的本地商人的協助

**Chief Executive's Assistance to a Local Businessman Pending Trial in Taiwan**

16. **MISS EMILY LAU:** *It is learnt that the Chief Executive has, through various parties, liaised with the Taiwan authorities for Mr LIM Por-yan, a Hong Kong resident detained in Taiwan pending trial of a court case against him, to return to Hong Kong. In this connection, will the executive authorities inform this Council:*

- (a) *of the justifications for taking the above action and the details of it;*
- (b) *of the number and details of cases in which the Administration has taken actions to liaise for the return of Hong Kong residents who are detained by and facing trial in other jurisdictions since 1 July 1997; and*
- (c) *whether they have assessed if there is any need to allay the public's concern on whether the Chief Executive has interfered with the judicial process in Taiwan?*

**SECRETARY FOR CONSTITUTIONAL AFFAIRS:** Madam President,

- (a) In early October 1998, Mr LIM wrote to the Chief Executive seeking assistance to request the Taiwan authorities to allow him to return to Hong Kong pending trial of a court case against him in Taiwan. As there is no official contact between the Hong Kong Special Administrative Region Government and the Taiwan authorities, the Office of the Chief Executive then referred the letter to the Hong Kong and Macau Affairs Office of the State Council, seeking their assistance to ask the appropriate authorities in the Mainland to convey the request to and follow up the matter with the relevant authorities in Taiwan.

In making the referral, the Government noted that Mr LIM is a Hong Kong resident and the humanitarian grounds advanced by Mr LIM.

- (b) According to our records, the Government has rendered assistance to 189 Hong Kong residents who are detained by and facing trial in other jurisdictions since 1 July 1997. A rough breakdown of these cases are as follows:

Detention/Imprisonment	182
Death Sentence	3
Bail Out	4

- (c) The Chief Executive fully appreciates that Mr LIM's case must be dealt with in accordance with the law in Taiwan. There is no question of any attempt to interfere with the judicial process in Taiwan.

#### 競爭政策諮詢委員會

#### **Competition Policy Advisory Group**

17. 李華明議員：就政府設立由財政司司長擔任主席的“競爭政策諮詢委員會”，以促進在公營及私營部門的良性自由競爭事宜，政府可否告知本會：

- (a) 該委員會自1997年12月成立以來，就競爭政策展開了哪幾方面的檢討，以及該等檢討的進展為何；
- (b) 該委員會如何推動政府政策局、部門和私營機構，透過競爭以提高經濟效益和促進自由貿易；該等工作成效為何；
- (c) 過去1年，當局合共接獲多少宗投訴機構採用違反自由競爭原則作經營手法的個案；該等個案涉及哪些政府部門或私營機構；該委員會在處理這些個案時擔當甚麼角色；及

(d) 公眾可透過甚麼渠道知悉該委員會的工作進展和成效；當局有何措施提高該委員會的運作透明度和問責性？

財政司司長：主席，競爭政策諮詢委員會於成立後的首項主要工作，就是制訂並於本年 5 月公布了“競爭政策綱領”。這份綱領清楚臚列了政府競爭政策的目標和須遵守的指標，建立了一個全面、具透明度和涵蓋範圍廣泛的競爭政策架構。綱領公布後，工商局局長已致函所有政策局局長和部門首長，促請各政策局和部門遵守綱領，並擬定各類促進競爭的措施，政府亦已將綱領分發到各個貿易團體和商會組織，鼓勵工商界自發地藉着競爭以提高經濟效益和促進自由貿易。政府同時檢討本身沿用的做法，以確定能夠達到促進競爭的目標。

委員會聯同各決策局，從競爭政策的觀點，已初步審議了多項政府沿用的做法或有關的事項，並正積極研究有哪些範疇可以進一步促進競爭。

自綱領公布後，委員會和各政策局共接獲了 10 宗投訴機構採用違反競爭原則作經營手法的個案，其中牽涉的公營和私營機構列於附表。一般來說，個案會由有關政策局和部門審議，審議的結果和處理方式均須向委員會呈報。委員會會對政府政策或整體工作有重大影響的個案加以注意和研究。

委員會將於明年初透過合適的渠道讓公眾知悉委員會的工作進展。

附表

被投訴採用違反競爭原則  
經營手法的公營和私營機構

- 鐵路公司
- 私人物業發展商
- 印表機供應商
- 建造業物料供應商
- 電訊公司（兩宗）
- 政府資助機構
- 銀行業

- 鮮雞批發商
- 私人參建居屋計劃發展商

### 處理塑膠廢物

#### **Disposal of Plastic Waste**

18. 李家祥議員：鑑於塑膠廢物會對環境造成污染，政府可否告知本會：

- (a) 有否估計過去3年，每年市民棄置塑膠廢物的數量，佔整體廢物數量的百分比為何；
- (b) 有何計劃勸諭市民減少棄置塑膠物品；
- (c) 會否考慮加強宣傳，教育市民將廢物分類棄置；及
- (d) 會否考慮向在堆填區傾倒塑膠廢物的人士徵收費用？

規劃環境地政局局長：主席，

- (a) 在 1995 至 1997 年，塑膠廢物佔棄置在堆填區的都市固體廢物大約 16 至 17%。
- (b) 政府於 1998 年 11 月 5 日開展了減少廢物綱要計劃。該綱要計劃旨在於 10 年內，把棄置在堆填區內的都市固體廢物減少 58%。在這綱要計劃內，我們鼓勵公眾參與減少廢物行動，避免購買有不必要或以不能循環再造物料包裝的貨品；把合適的貨品或物料再用，而不是棄掉；把瓶子分揀和回收，供循環再造，以及妥善棄置廢物。

具體來說，我們現正推行多項不同措施，以盡量減少棄置塑膠廢物的數量：

- 我們已把屯門一幅土地，透過局限性投標，以短期租約形式批租給本地一間塑膠廢物再造商。

- 由 1998 年 10 月至 1999 年 2 月，我們在 83 個屋邨進行一項物料回收試驗計劃，鼓勵住戶參與減少廢物工作。該計劃包括把塑膠廢物分開收集和運送到本地回收商。
- 我們正研究引入一個根據國際業務做法的塑膠物料編碼系統的可行性，以促進把塑膠廢物分類和循環再造。
- 我們正處理《建築物規例》的一項修訂，在所有新建樓宇內的廢物貯存間預留額外空間，以便進行物料回收。

此外，減少廢物綱要計劃載列多項有助於減少塑膠廢物數量的計劃，包括“生產者負責計劃”和“明智減廢計劃”。這些計劃將會由減少廢物委員會發展及推行，並由環境保護署及減少廢物工作小組提供支援。

- (c) 我們明白推廣在棄置廢物時把廢物分類是十分重要的，並正為此進行多項宣傳和教育計劃，包括設立環境保護署廢物減量及回收熱綫，該熱綫自 1991 年起向公眾提供減少廢物的意見和資料，最近並擴展服務至互聯網用戶。此外，我們亦廣泛提供視像錄影和其他宣傳物品，以推廣在家中或辦公室內減少廢物和進行廢物分類。環境保護運動委員會正由 1998 年 10 月至 1999 年 4 月，在 132 個屋邨舉辦廢紙和鋁罐回收比賽。

儘管如此，按照對環境負責任的廢物管理優先次序，我們會優先致力於避免產生和盡量減少廢物，其次才是廢物再用和循環再造，再其次是縮減廢物體積和最終棄置。未來數年，在看得見的範圍，我們固然會致力處理所產生廢物的棄置，但我們會更着重在人們看不見的範圍與工商界合作從一開始就避免產生廢物。

- (d) “污染者自付”和“用者自付”原則均屬重要的廢物管理工具。政府正考慮如何引入具透明度、公平和有效的廢物處置收費，以鼓勵公眾減少廢物、推廣包括塑膠物料在內的物料回收再用，以及循環再造。

## Review of Air Cargo Service

19. 蔡素玉議員：香港空運貨站有限公司經營的超級一號貨站，最近因停電事件，嚴重影響空運貨物的出入口。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- (a) 機場管理局（“機管局”）有否計劃檢討與香港空運貨站有限公司所訂立的有關合約的條款，以及引進更多貨運站經營者，以確保貨運站業務市場存在公平及良性的競爭；若有，檢討時間表為何；若否，原因為何；及
- (b) 機管局在作出有關檢討決定前，會否評估其決定在日後當各貨運站發生類似事故時，會否引致該局須向受延誤影響的人士作出賠償的責任？

經濟局局長：主席，根據機管局的資料，本年 10 月中發生在超級一號貨站的局部停電事件，只對新機場的整體貨運服務造成輕微及短暫的影響，香港空運貨站有限公司已採取行動以解決有關問題。目前，兩間航空貨運專營商平均每天共處理 5 000 噸貨物。

至於以上質詢的(a)及(b)部，機管局表示：

- (a) 現時新機場的航空貨物處理服務已存在競爭，和啟德時代所有貨物只由一間公司處理相比，新機場共有兩間航空貨運轉營商，加上 4 間專門貨物速遞公司自行處理速遞貨物。現在專營協議內已有機制讓機管局在適當的情形下引進更多專營商，機管局會視乎當時的市場狀況、專營協議的條款及現有專營商的運作情況等各項因素，密切留意引進新專營商的需要。
- (b) 貨運專營商在有關的專營協議下，是以獨立的商業機構形式運作。該等公司直接與它們的顧客訂立有關服務的合約。機管局和專營商的顧客之間並無合約關係，該局認為它們無須為專營商未能提供有關服務，或所提供的服務未達滿意程度而負上法律責任。

對領取綜援家庭的子女提供資助

## Subsidies to Children of Families Receiving CSSA

20 楊耀忠議員：政府可否告知本會：

- (a) 在領取綜合社會保障援助（“綜援”）的家庭當中，有多少個家庭有子女現正就讀中、小學，以及該等學生的人數為何；
- (b) 當局是否全數資助該等學生的教育開支；及
- (c) 現時當局向該等學生提供的資助金額為何，請按資助項目類別分項列出？

衛生福利局局長：主席，

- (a) 社會福利署（“社署”）每年均對綜援計劃的受助人進行研究。根據 1997 年的研究結果，大約有 3 萬個領取綜援的家庭有一名或以上子女正就讀中、小學，而該等兒童的人數為 53 000 人。
- (b) 領取綜援的家庭可為子女申領特別津貼，以應付教育方面的開支。社署會就學費、公開考試費用及往返學校的交通費用發放等同實際支出的津貼。須在外進食午膳的全日制學生，會獲得每月 220 元的膳食津貼。此外，領取綜援的兒童每學年可獲得一筆定額津貼，以應付與就學有關的選定項目費用，如校服、課本、文具及其他雜項及小額開支。津貼金額由每年 1,350 元至 4,130 元不等，視乎學童所就讀的班級而定。
- (c) 我們沒有按特別津貼的種類分項記錄發給受助人的金額。

**法案  
BILL**

**法案首讀  
First Reading of Bill**

主席：法案：首讀。

《1998 年法律適應化修改（第 9 號）條例草案》

**ADAPTATION OF LAWS (NO. 9) BILL 1998**

秘書：《1998 年法律適應化修改（第 9 號）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。

*Bill read the First time and ordered to be set down for Second Reading pursuant to Rule 53(3) of the Rules of Procedure.*

法案二讀

**Second Reading of Bill**

主席：法案：二讀。

《1998 年法律適應化修改（第 9 號）條例草案》

**ADAPTATION OF LAWS (NO. 9) BILL 1998**

財經事務局局長：主席，我謹動議二讀《1998 年法律適應化修改（第 9 號）條例草案》。本條例草案旨在對 14 條與銀行及金融事務有關的條例，作適應化的修改，使這些條例符合《基本法》和切合香港作為中華人民共和國特別行政區的地位。

儘管《香港回歸條例》與《釋義及通則條例》已作出規定，指明如何詮釋與《基本法》有所牴觸，或與香港作為中華人民共和國特別行政區地位不符的用語，但在香港法律中保留這些用語仍然是不能接受的。因此，我們必須制定本條例草案，以便就詞句作出修訂，建議的修改大多數屬於用語上的更改。至於保留“女皇陛下、其世襲繼承人或其他繼承人的權力”的提述，將會按照全國人民代表大會常務委員會關於根據《中華人民共和國香港特別行政區基本法》第一百六十條，處理香港原有法律的決定，附件三（第十項）的規定，修訂為保留“中央人民政府或香港特別行政區政府的權利”。

在香港人權法案第十二條的規限下，建議的適應化修改一經通過或成為法律，即會追溯至自香港特別行政區成立之日起生效。本條例草案省卻了要參照《香港回歸條例》與《釋義及通則條例》的需要，希望議員能予以支持。謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1998 年法律適應化修改（第 9 號）條例草案》予以二讀。

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

### 議員議案

### MEMBERS' MOTIONS

主席：議員議案。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最多有 15 分鐘發言，另有 5 分鐘可就修正案發言。動議修正案的議員最多可有 10 分鐘發言。其他議員每人各有最多 7 分鐘發言。

第一項議案。資訊科技策略。

### 資訊科技策略

### INFORMATION TECHNOLOGY STRATEGY

單仲偕議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

我提出這項議案辯論，首先要多謝劉慧卿議員。劉議員於 1996-97 年度在立法局中擔任資訊事務委員會主席時，早已開始討論資訊基建的建議，並邀請學術界、資訊科技界發表意見。其後，亦促使港府在電訊管理局成立資訊基建諮詢委員會。1997 年 6 月 20 日，立法局內務會議接納資訊事務委員會的建議致函政務司、財政司及候任行政長官董建華先生要求政府成立高層次的委員會，推動資訊基建。1997 年行政長官首份施政報告提出“資訊新紀元”，並於本年 4 月成立新的資訊科技及廣播局，草擬策略及政策。本年施政報告發表後，資訊科技及廣播局局長曾解釋“數碼 21 新紀元”的計劃，而詳細計劃亦於上星期，即 11 月 16 日正式發表。

我今天動議的議題的中文版是：“本會促請政府加快推行‘數碼 21 新紀元’資訊科技策略，並為落實該項資訊科技策略制訂全面的綜合計劃，其中應包括政府各政策局、工商界及學術界的共同參與，以及把重點放在資訊科技知識的教育、培訓及推廣工作，使香港發展成為一個數碼城市；此外，政府應確保本港的資訊科技基建可互相兼容及連通，保障知識產權，並確保市

場開放及公平競爭，以鼓勵私營機構率先推動資訊科技發展。”

其實我在過去 1 年，曾比較過各國在資訊科技策略計劃的政策及策略。我於本年 8 月發展“香港數碼城 2005”的計劃(Digital Hong Kong 2005)，目標是希望透過資訊科技的協助，提高每位市民的競爭能力及生產力，從而改善他們在資訊年代的生活質素。香港數碼城 2005 計劃亦已於今年 8 月提交給資訊科技及廣播局。

作為資訊科技界的代表，我藉此對“數碼 21”的計劃表示歡迎，並促請政府加快落實“數碼 21”的各項建議。

1. “數碼 21”的目標：在“數碼 21 新紀元”一書中的 1.3.4 段已明確說明要“致力加強香港的資訊基建設施及服務，令我們在全球網絡互相接連的二十一世紀成為着着領先的數碼城市”。
2. 計劃主要內容：包括公共服務電子化計劃基建設施，推動香港成為亞太區互聯網中心，設立核證機關，實施有關電子商業的法例，加強資訊科技工業支援，以至在社會各界推廣資訊科技等。
3. 計劃的實施日期是由現在起至 2002 年。如何比較“數碼 21”及鄰近國家或地區的相關資訊科技策略，是一項值得我們詳加研究的課題，港府制訂“數碼 21”的資訊科技策略計劃，我們必須考慮這項計劃能否帶領香港進入二十一世紀的資訊年代，在這個問題上，我們必須參考各先進國家在這方面政策和發展。主席，我已於前天向各議員派發數頁簡單的資料，俾使他們對各國的資訊科技策略計劃有初步的瞭解。

我希望各位議員能撥少許時間瀏覽一下各國有關機構的相關網址，以便清楚瞭解其資訊科技計劃的進展。

主席，資訊世界無遠弗屆，亦縮短世界的距離，提高市民索閱資訊的權力。資訊科技本身作為一門工業，可以為社會創造財富，美國過去 5 年有強勁的經濟增長，便是由於他們的資訊科技獨領風騷。另一方面，我認為更重要的是，資訊科技可以提高香港各行各業的競爭能力。

資訊科技是一個橫切面，幾乎涵蓋所有的政策範圍，大家很輕易便可以找出個別的例子，例如：出入口可用電子報關、銀行業有電子或家居銀行、交通上使用八達通等。在這方面，香港也取得一定的成就，甚至在政治選舉方面，秘魯最近也發展電子投票，以指紋辨認投票者。資訊科技將會改變我

們的生活方式，從前在電影中所看到的景象將會成為事實。最近美國的中期選舉中，有很多候選人亦利用互聯網接觸選民。各位在座同事，大可考慮在日後的選舉中利用這個方法。

“數碼 21 新紀元”無疑在資訊政策計劃中，替香港邁進一大步，因此值得我們支持，但是我們亦須問一問，“數碼 21”是否足夠，所以我要就以下數個範疇提出數點意見。

1. 首先“數碼 21 新紀元”主要集中資訊科技及廣播局如何推動資訊政策，對於其他政策範圍較少涉及。我今天不會嘗試論述每一個政策範疇，關於資訊科技可以做些甚麼？民主黨數位同事會就他們的政策範圍發言，何俊仁議員會就資訊科技在財經金融政策上的功用發言、李華明議員會就通訊及媒介發展發言、羅致光議員會就社會層面上發言，而張文光議員則會就資訊科技教育發表他的意見。我想強調的是，既然資訊科技是一個橫切面，涵蓋所有政策範圍，所以我這項議案除促請資訊科技及廣播局，還促請其他政策局參與制訂“數碼 21”的新措施。
2. 加強國際間的參與：在國際間的參與上，可分兩個層面，一是官方，二是非官方。港府在官方的層面一向積極，不論是在世界貿易組織(WTO)或亞太區經濟合作組織(APEC)以至與個別國家如加拿大或澳洲簽訂技術交流協議，但在資訊世界或網絡世界中，有很多非官方組織，香港在這方面的參與相比其他先進國家略欠積極，這方面可能是民間力量須催化，催化才能形成，資訊科技及廣播局應研究如何推動這類組織在香港形成。舉例說：**CommerceNet** 和 **Internet Society** 是一個全球組織，目標是推動電子商業貿易活動，及關注互聯網發展的組織，最近本港資訊科技界亦希望爭取 **Internet Society** 在 2000 年舉行的 INET 會議在香港舉行，我促請政府緊密關注這方面的發展，並提供適當的支援。
3. 資訊科技策略研究及資訊科技智囊(**Think Tank**)：資訊政策的研究是一個長期而艱鉅的工作，而資訊科技變化快速，事實上，我們必須考慮依賴目前的政策局或資訊科技署的資源是否足夠。雖然，目前政府已成立資訊基建諮詢委員會，但由於諮詢委員會欠缺足夠的全職政策研究人員，我促請政府考慮加強對資訊基建諮詢委員會提供的支援。
4. 制訂基準(**Benchmark**)：推行“數碼 21”我們須制訂一些客觀的基準。舉例來說，香港的資訊科技投資佔國民產總產多少、網上或電

子交易的數量及比例、家居電腦百分比及網民百分比等。政府統計處應着手研究一些有效辦法搜集這些數據，定期發放給投資者或市場人士，使這些數據可用於制訂日後的政策。

5. 研究成立“資訊科技發展基金”：目前工業署的工業支援基金(Industrial Support Fund)對香港工業及科技發展提供資助，“數碼 21 新紀元”一書亦有提及，但我可以說，工業署或工業支援基金對工業的概念常指“製造業”，因此我促請工商局檢討有關的審批條件，資訊科技不論是硬件或軟件，系統發展都是一門工業。不過，我提出“資訊科技發展基金”，多從社會角度出發，政府應考慮設立一些基金，可對社會整體效益提供一定的支援。
6. 私人參與：“數碼 21”無疑是政府本身的政策，但要真正達致“數碼 21”的目標，即使政府花了很多工夫也未必一定成功，我們要誘發私人參與才能使我們達致“數碼 21”的目標。
7. 周年檢討計劃：這項計劃只是一個開始，每年須加以檢討，評定進度，吸納新的意見，以及更新措施，為資訊年代作出最佳的準備。作為資訊科技界的立法會議員，以及資訊科技及廣播事務會的主席，我希望日後舉行聽證會，以聽取各界意見。

最後，我想談一談推廣這個問題。近日在很多討論中，新加坡與香港的競爭力常被逐一比較，香港仍然有很多條件，鄺其志先生也在 11 月 4 日回應施政報告辯論時提及，我們不應“妄自菲薄”。不過，有一點我必須承認，新加坡在國際社會上的形象是擁有傑出成就。我是指國際形象，並非指實質上很成功。11 月 9 日《新聞周刊》亦把新加坡列入 10 個新進的科技城市—New Tech Cities。在宣傳推廣“數碼 21”這個課題上，中央政策組亦應為“數碼 21”作出一個全球推廣計劃，以吸引投資。

回應楊耀忠議員的修正案：

我想花少許時間談一談楊耀忠議員的修正案。我對楊耀忠議員的修正案表示歡迎，這顯出楊議員對資訊科技的重視，但在楊議員提出修正案的理由中，以下數點是值得商榷的：

1. 首先，楊耀忠議員在修正案中表示，要訂立明確的目標。我想強調“數碼 21”的目標，已在“數碼 21 新紀元”一書中的 1.3.4 段明確說明，就是要“致力加強香港的資訊基建設施和服務，令我們在

全球網絡互相接連的二十一世紀成為着着領先的數碼城市”。楊耀忠議員把其中部分加進其修正案內，我覺得是畫蛇添足，效果剛好相反，楊耀忠議員的目標是要令香港“成為亞洲資訊科技中心”，簡單來說，其目標比“數碼 21 新紀元”的目標更狹隘、更細小，局長稍後應可詳加解釋。我覺得“數碼 21”的目標，是推動香港成為在全球上佔有一席位的數碼城市，這較諸把香港放在亞洲區內更為適合。

2. 關於“政府應發揮帶頭作用，透過各政策局鼓勵工商界參與”，這點我覺得難以接受，原因是我們覺得政府應與工商界共同制訂某些政策，而並不是由政府制訂政策後指令工商界如何執行。這關乎全港的政策必須由 3 方面一起推行。楊議員把最後關於“私人發展”一整句刪去，更是不應該的做法，楊議員發給各議員的信中提及美國的情況，指美國也是國家主導，這點我覺得與事實不符。楊議員在信中提及一份文件：“A Framework for Global Electronic Commerce”，在該文件中，提出了 6 項原則，第一項原則就是“私人參與是應該領先的。”楊議員發給其他議員的信中，我覺得有一句也反映了他的修正案的精神，就是在概念上“國家規劃，政府主導，政策立法先行，實驗跟進”。如將資訊科技建基於“自由思想”、“創意主導”、“市場為本”的概念，反而適得其反，好心做壞事。

主席，我提出我的議案，希望各位議員支持。

單仲偕議員動議的議案如下：

"That this Council urges the Government to speed up the implementation of Digital 21 and to substantiate this information technology (IT) strategy with a comprehensive and integrated plan which should encompass participation of various government bureaux, the business sector and the academia and put emphasis on education, training and promotion of IT literacy, with a view to transforming Hong Kong into a digital city; furthermore, the Government should ensure interoperability and interconnection of Hong Kong's IT infrastructure, protect intellectual property rights and encourage the private sector to take a lead in IT development by ensuring an open market and fair competition."

主席：我現在向各位提出的待議議題是：單仲偕議員動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。

主席：楊耀忠議員會就這項議案動議修正案，內容亦已印載於議程內。按照《議事規則》，本會現就議案及修正案進行合併辯論。

我現請楊耀忠議員發言及動議修正案。

楊耀忠議員：主席，我動議修正單仲偕議員的議案。修正案內容已載列於議程內。

民建聯今次提出這項修正案，是要釐清“數碼 21 新紀元”策略的 3 個路向：第一，數碼城市是一個技術層次，香港必須清楚自己的定位；第二，資訊科技的發展，特別是基礎建設，不能等待私營機構率先推動及完成，政府有必要發揮帶頭作用；第三，香港應該擁有植根於本港的資訊科技工業，而且其開發成果最好能與香港其他工業配合，務求達到增進整體社會財富和創造就業的目的。

今年施政報告就資訊科技的發展提出了一個方向，就是要“令香港在全球網絡互相接連的二十一世紀成為着着領先的數碼城市”；資訊科技及廣播局發表的“數碼 21 新紀元”策略，亦以此為目標。創新科技委員會在其報告書中指出：“香港所面對的最基本挑戰，是如何在二十一世紀以知識為本的全球經濟中定位”。民建聯認為，數碼城市是一個技術層次，在投入大量資源時，香港必須首先清楚自己的定位；其次，數碼城市並非一個獨立的個體，而是必須配合香港的整體經濟發展及需要，以發揮相輔相成之效。我們期望香港在朝着數碼城市的方向邁進時，能夠成為亞洲資訊科技中心。

### 政府的“火車頭”角色

發展資訊科技的最主要特點是“政府主導”，新加坡、日本、甚至美國也是一個很好的例子。在香港，我們期待政府在基建設施、資訊科技人才的培訓、以及鼓勵建立一個植根於香港的資訊科技工業等 3 方面，承擔更大的責任。

### 覆蓋全港的寬頻網絡

電訊基建是發展資訊社會的基本條件，世界各主要地方均致力建設一個寬頻、高容量、傳送速度快及穩定的電訊系統。截至 98 年 6 月為止，香港已有 11% 的市民成為“網民”，預計至 99 年，“網民人口”會增加 70% 至 100%。

此外，電子政府以及電子商業的發展，都對現有的網絡系統造成壓力，但香港政府仍缺乏措施去建設一個覆蓋全港的完善寬頻網絡系統。這一點是值得我們探討的。

在使用網絡系統時，相信不少市民都會遇到傳送速度不夠快的問題，而且很多市民仍未能享用寬頻服務。因此，為了完善的網絡，香港必須繼續從基本的骨架(Backbone)着手，透過技術，善用已建立的有綫網絡，將速度減慢的因素一一排除。這問題不能等待商業機構來解決，必須依靠政府推行才能成事。

其實我很希望政府能夠告訴我們，在政府的構想中，將來一般市民要流暢地使用網絡上的服務，將需要多快的速度？政府若沒有這個標準，又如何衡量今後香港的網絡規模能否支持政府的策略發展需要？我聽過一些網絡專家的建議，就一般家庭用戶而言，最少要有 2.5Mb 的速度才能符合以先進的技術來推動理想的要求，不知政府是否同意這個標準？

### 人才培訓

人力資源的投資對發展資訊技術十分重要。人力資源有兩方面的含義，一是指具備硬件、軟件開發能力與管理信息網絡的專才；另一方面的含義是指接受過良好基礎教育、能夠成為信息網絡技術消費者的人，對信息技術市場來說，兩者缺一不可。

香港未有投放足夠資源在科研上是不爭的事實。香港政府對大專院校的科研撥款只相等於本地生產總值的 0.27%，比內地的 1.5%還要低。不過，平情而論，香港並非一個國家，難於以單一地區的資源成立國家級的研究所或實驗室。香港同時沒有發展國防工業的需要，故在硬件研究方面，例如製造精密半導體的技術上，有落後於亞洲其他國家的原因。不過，香港在軟件的開發及研究工作上，仍有很大的發展空間，一方面是基於本港的需要，另一方面是針對華語社會的需要。

最近有業界人士向我反映，現時資訊科技界最缺乏的是中層甚至下層的技術人員，如果香港只顧吸納最上層的資訊科技專才而忽略中下層的配合，長此下去恐怕會出現斷層的情況。有業界建議港府考慮採用再培訓的模式，盡快訓練適當的人手。

### 將資訊科技工業植根於香港

資訊科技跟傳統工業不同之處，在於其硬件設施是一個寬頻、高容量、

傳送快的通訊基建系統，其軟件設施則是懂得開發硬件、軟件，和管理資訊系統的人才，其製成品除了是實物外，還可以是一個新科技的概念，也可以是一種服務。換言之，其產品可以是有形的，或是無形的。

因此，在對待這門新興工業的時候，政府必須在概念上作出一些調節，而且要將重點放在長線的人力資源投資上，因為在資訊科技的市場中，最值錢的往往是“食腦”的人才。

香港在發展資訊科技的起步並不算早，若要迎頭趕上，有兩種方法，第一是靠外來的投資和人才，第二是靠自己培植的人才；前者是權宜之計，後者才是從根本處着手。

我想指出，香港若要成為一個着着領先的數碼城市，或是要在全球經濟競爭中佔一席位，長久向外地購買信息技術並非長遠之計，因為向外地購買這類製成品的成本肯定比本地的為高，而且其“先進”程度永遠不能超越原產地，總是被人牽着走。香港如果能夠開發創新，便可由被動變為主動，在二十一世紀以知識為本的經濟競賽中，加強香港的競爭力。

最近我又讀到一份資料，指美國今天廣開資訊科技的大門，把以工作證居美的名額擴充至十多萬人，而且將會有增無減。加拿大估計，至公元 2000 年時，每 10 名加國資訊科技畢業生，便有兩名前往美國就業。香港若要使資訊科技工業植根於本地，便必須設法將最寶貴的資本——人才留住，以免慷港人之慨，使香港成為資訊科技人才移民外地的跳板。

最後我想指出，資訊科技工業並非獨立的個體，必須與香港及其他方面互相配合。為此，香港政府應積極鼓勵及推動市民及公營機構廣泛應用資訊科技，加強本港整體的信息文化程度。最近有業界人士亦因此向我提出，政府應盡量降低應用資訊科技的成本，務求符合大多數市民及機構的承擔能力。

主席，我謹此陳辭，希望各位議員支持我的修正案。謝謝。

楊耀忠議員動議的修正案如下：

"To delete "speed up the implementation of" after "That this Council urges the Government to" and substitute with "set clear objectives for

Hong Kong's information technology (IT) strategy, so that while Hong Kong is moving towards the era of"; to delete "and to substantiate this information technology (IT) strategy with a comprehensive and integrated plan which should encompass" after "Digital 21" and substitute with ", it is advantageously placed in the world of IT internationally and becomes an Asian hub for IT; in addition, the Government should take the lead in promoting IT applications and developments, encourage"; to delete "various government bureaux," after "participation of"; to add "through the various government bureaux," after "the business sector and the academia"; to delete ", with a view to transforming Hong Kong into a digital city" and substitute with "so that Hong Kong has an IT industry rooted locally"; to add "in providing supporting facilities," after "furthermore,"; to add "and its compatibility with IT systems around the world, introduce appropriate regulatory legislation" after "Hong Kong's IT infrastructure"; and to delete "encourage the private sector to take a lead in IT development by ensuring" and substitute with "maintain". "

代理主席梁智鴻議員代為主持會議。

THE PRESIDENT'S DEPUTY, DR LEONG CHE-HUNG, took the Chair.

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：單仲偕議員動議的議案，按照楊耀忠議員的修正案，予以修正。

現在進行辯論，是否有議員想發言？

楊孝華議員：代理主席，發展資訊科技是一個全球性的科技發展潮流，資訊科技將會支配每一個地區的經濟發展、信息交流和生活質素。本港作為亞太地區的重要金融和經濟中心，必須重視信息交流和資訊科技的提升，並致力成為亞太區的資訊科技和資源中心。

政府最近發表了“數碼 21 新紀元”資訊科技策略文件，提出了一連串發展資訊科技的策略建議，當中的發展方向是正確的，如果所建議的目標都能達致的話，不單止可提升本港的競爭力，也可大大提升市民的生活質素。

自由黨贊成政策文件的建議，把香港發展成為亞太區互聯網通訊和資訊

中心，並且在資訊科技發展上走向領導地位；然而，全面的資訊科技發展，除了要發展電訊基建、發展軟件配套、規管和立法等外，大眾對資訊科技的認識和接納程度，是否願意把資訊科技帶進生活的每一個部分，都是發展資訊科技的一個重要環節。去年 11 月，香港中文大學新聞與傳播學系進行了一項電話調查，成功訪問了 709 人，發現本港家庭擁有電腦的佔 56.6%，但是電腦的擁有率高並不代表市民便普遍懂得利用資訊科技，因為當中有使用國際網絡的家庭只佔 29.4%。我或可再舉一個大家較為熟悉的例子，在美國一項研究顯示，擁有電視錄影機的美国家庭佔 91%，但當中為數不少的人並不懂得調校錄影機的時間設定，在 40%的家庭中，錄影機的時間顯示是不斷閃動着 00:00。我想請問代理主席及其他議員，你們家中錄影機的時間顯示是否一樣不斷的閃動着 00:00 的呢？不少人會擁有科技產品，但真正懂得利用科技來提升生活質素的人並不多；因此，政府在推行資訊科技的時候，必須能讓大眾真正懂得資訊科技的好處和樂於使用，而教育就是一項最基本的工作了。

現時，政府的資訊科技教育工作主要集中在學校，一般市民未必有機會接觸和使用資訊科技，因此政府應把資訊科技教育的層面擴闊，推廣至各個社區，並利用不同的媒介讓公眾能夠認識資訊科技。例如在各個社區中心設置國際互聯網絡供市民使用，主動向市民介紹使用資訊科技的好處，以及協助社會團體開辦有關課程等，盡量把資訊科技的應用帶到社會的每一個角落。如果市民能把資訊科技帶進日常生活之中，將能加快和協助推動資訊科技的發展。

另外，政府若要鼓勵全港的公司企業應用資訊科技，便應首先提升各個政府部門的資訊科技配備和知識，以起帶頭作用。現時不少政府部門的電腦設備仍頗落後，據說，不少部門的電腦中央處理系統(CPU)仍停留於 386 的型號，更遑論網絡設備或使用國際互聯網了。即使是立法會，秘書處為議員提供的電腦和網絡設備也頗落後，電腦軟件仍然使用“視窗 3.1”，未能接通國際互聯網，而議員本身亦沒有國際電郵信箱(e-mail address)，我相信不少議員都認為它過於落後而很少使用。政府應以身作則，馬上改善各部門的電腦設備和資訊科技，把部門全面電腦化和資訊化，這不單止可以加快效率，提升服務質素，亦可把全面發展資訊科技的信息帶給每一位市民，以示政府的決心。此外，現時跨國的商業往來都趨向電子化，政府也應制訂全面計劃，向中小型企業推廣資訊科技，並協助他們提升設備和應用在商業往來上。

其實，有效的使用資訊科技，可大大提高商業機構的業務發展和服務質素。以旅遊業為例，過去曾有人質疑發展資訊科技會對旅遊業帶來負面影響，例如外地人士可利用“模擬真實”去認識和遊覽香港，那又何必再來呢？又

或利用“電子會議”來進行跨國會議，有人便因此懷疑資訊科技會因此而減低旅遊公幹的意欲。但是，這些想法是不對的，我們應該有效地利用資訊科技來提升服務質素，例如：製作更多更精彩的旅遊網頁，以吸引旅客來港，航空公司和旅行社亦可提供網上服務，使旅客可透過互聯網購買產品或選定行程。資訊科技的發展可以縮短人與人之間的距離，但並不會切斷人與人之間的接觸，把資訊科技帶到商業的每一個層面，只會為服務業帶來正面的影響。

我們快要踏入公元 2000 年，資訊科技一日千里，本港在這方面絕不能落後於人，政府在制訂發展方向的同時，也必須確保各項計劃可以落實進行，使本港穩步邁向首屈一指的資訊科技中心。

代理主席，我謹此陳辭，支持單仲偕議員的議案。

吳清輝議員：代理主席，香港特別行政區政府剛發表的“數碼 21 新紀元”資訊科技策略文件，總括了香港在資訊科技發展的藍圖，訂定了一個比較全面和明確的方向，這是值得歡迎的。不過，嚴格來說，這份文件側重於勾劃一個如何使用資訊科技的藍圖，但對於如何落實，或扶植一個植根於香港的資訊科技工業的策略，似乎有所欠缺。我認為一個完整的資訊科技藍圖也應該配合最近創新科技委員會的一份報告的建議：要把香港發展成為區內的創新及科技中心。因此，代理主席，我嘗試在這裏提出一些有關建立資訊科技工業的建議。

資訊科技工業的內容十分廣泛，當中包括：光纖技術、激光技術、集成電路技術、微電子技術等，顯然在眾多技術之中，並不是任何一個國家或地區都可全部發展。故此，在選擇發展資訊科技工業的時候，應以當地的優越條件來作為選擇準則。

縱向來說，資訊科技應當包括（一）科學研究，即信息科學和信息技術方面的研究開發；（二）電子信息產業及（三）電子信息應用等 3 方面。我認為香港過去能夠引以自豪的是電子信息應用這一方面。事實上，政府也是傾向着重以電子商業的服務和軟件開發作為發展重點，這個選擇基本上是符合香港的實際情況。

香港擁有精良的電訊基建設施，具有國際性大都會的地位，香港發展資訊科技工業，本身是擁有一定的優勢。不少人都提及，香港可與內地緊密合作，發展科研，尤其是開發中文軟件的市場，更佔有利位置。代理主席，我

認為香港在與鄰近地區的合作問題上，不應局限於與內地合作，更可以在兩岸三地的中文介面上擔當橋樑、甚至是主導的角色。

同時，我相信香港可以在軟件漢化以至用語規範化的項目上，扮演積極角色。在軟件漢化的項目中，除了可在文字處理的軟件開發上得以應用外，也可在電子商業的範疇上應用，故此，其潛在市場是不可預計的，若香港能夠盡快開創軟件漢化的項目，香港要成為資訊科技工業的先進地區，也不是一件難事。

我要補充的是：所謂漢化，並非如許多人望文生義般，以為只是簡單地把一些非漢字，以及使用介面的軟件改成或翻譯成漢字便是漢化。其實我在這裏想指出的是，更高層次和高增值的軟件開發，是一種按照我們香港和內地社會文化和法律所設立的軟件和應用系統開發，是廣義的漢化工作。

目前，不少人都認為本港的資訊科技工業，只是在開發中文應用軟件的項目上才有優勢，但事實上，香港在開發軟件項目上的優勢並不止於此，其中最主要的優勢是香港在某些行業都有着成功的管理經驗，例如：航運、銀行、醫療、地產代理等，成功的管理模式是任何成功的商業應用軟件所必須具備的因素。因為商業機構在選購應用軟件時所考慮的其中一個因素，是該軟件能否提供所需的管理模式，並希望參考軟件內所包含的其他機構所採用的模式。

此外，香港亦擁有雙語的優勢，這不單止對工商業的發展有所幫助，對資訊科技工業的發展也是一項不可置疑的優勢。再者，香港未來數年的電訊市場的全面開放，在資訊廣泛流通的情況下，香港不單止可發展成為中國電子商務中心，更可朝着亞洲資訊科技中心的方向發展。

因此，我建議政府應積極考慮利用施政報告中提出的 50 億元科技基金，以取得資源來促進工商界與本地軟件企業聯合開發具豐富管理經驗的軟件，使無形的資產變為有形資產，發揮本港的優勢，促進香港軟件行業的成長。

代理主席，政府在“數碼 21”的策略文件中，明確提出政府將會把現時應用系統的維修保養工程和超過三分之二的新訂的資訊科技計劃外判給私營企業，藉此為業界提供更多的商業機會。我認為這個策略方向是正確的。因為這既符合經濟效益，又同時能夠讓業界有更多的生存空間。

可是，我也想指出，現時本港絕大部分的軟件及系統集成公司都是小規模公司，在六百多間軟件服務公司當中，平均僱用員工人數只是 18 人，其中七成半更少於 20 人。所以本港絕大部分的軟件公司都缺乏適當的質量管理機制，除了個別的例子外，這個情況至今也沒有多大改變，這也會對本港發展資訊科技工業構成障礙。

代理主席，資訊科技產業是一門高增值、高回報，同時又是高風險的行業，以香港這樣一個細小的市場，本地資訊科技企業在還未形成規模效益之前，要發展資訊科技產品，若沒有政府的支持和推動，確實不容易成功。從“數碼 21 新紀元”可以看到政府是有心發展的，但還須考慮得深遠一些，更要下定決心起帶頭作用，然後才能夠建立一門植根於本港的資訊科技工業。我認為我們不單止要成為資訊科技的使用者，更重要的是，要促進資訊科技工業在我們的整體經濟活動中佔一合理的比例。

我謹此陳辭，支持議案。

張文光議員：代理主席，對於“數碼 21 新紀元”的來臨，無論大家是陌生，還是期待，我們都要作好準備。數碼新紀元的時刻，就是一個新的掃盲行動的開始，我們將會學習和應用一套新的數碼系統，走向世界，而且終身受益。

香港要進入資訊科技的世界，便須進行一項徹底改變未來的希望工程。第一件必須要做的事，就是讓每一個家庭，甚至每一張書桌上，都有一台個人電腦，作為學習和生活的基礎，便好像二十世紀，每一個兒童都要有書讀，有接受教育的權利一樣。因此，資訊科技最基本的條件，就是給所有學生和教師，擁有一人一機，擁有一個通向世界的橋樑。

政府的資訊科技教育，現在只着重學校的集體學習，而沒有着重家庭的個人自學。因此，政府願意用 28 億元推動學校的資訊科技教育，但卻不願意花一分一毫，資助清貧學生擁有電腦，和採用扣稅的方式，鼓勵教師甚至市民購買電腦。這種只顧學校，不顧個人的電腦策略，是一種短視的、一條腿走路的做法，使資訊科技教育事倍而功半，因為它未能發揮學生潛在的自學的能量。對於清貧子弟，由於缺乏個人電腦，因此缺少了一般學生在家庭裏接觸電腦的機會，而社會也因而出現電腦階級分化和知識分化的現象，對全民邁向數碼新紀元，構成了重大的障礙。

現在，時代進步的速度已超乎想像，教育的模式將要改變。在正規教育以外，各地方的人，包括自學的成年人，已經能在自己家中透過電腦，向最好的老師學習最好的課程。資訊科技對教育的最大衝擊，是促進教育無疆界，學習無限制，潛能無止境。我們在新變化面前，要急起直追，為教育鋪設一條可以走進資訊世界的高速公路，在新時代中自在地通行無阻。

學校要成為資訊高速公路的起點，必須進行新的基建工程，改造本身的建築格局，讓每一所學校都能聯網，讓每一台電腦都接上國際互聯網，讓教師和學生都要有心理準備，一個新的資訊科技世紀已經來臨，一些傳統的教學模式將要扔棄，按分科分單元的教學模式，或試卷式的考試評核，可能已越來越不合時宜，限制了學生的視野和潛能。我們所需的可能是綜合性的、分析性的，和解決問題的能力，來面對高速變幻的新世代。

教師當然要懂得資訊科技，不單止將資訊科技當成工具，更重要的是，將資訊科技當成生活的一個部分，就像使用電器一樣輕鬆平常，而不是煞有介事。資訊科技年代的一個特點，就是教師和學生都在同步學習，學生可以超越教師。因此，教師再培訓的工作，不單止是教育學院的傳統授課模式，也是一個特定的所謂基準，因為在千變萬化的社會中，中央規劃的課程和基準，很多時候會落後於時代，也不切實際。

唯一我們可倚靠的，是一種自知不足的自學精神，是不分階段的終身學習，這是對教師和學生的共同要求，而資訊科技的發展，把終身學習變成生活，開啟電腦，進入聯網，更新資訊，整理知識，持續學習，就像我們每天都讀書和閱報一樣，否則便與時代脫節，而失去時代感的教師，是難以適應二十一世紀的。

香港要發展成為一個數碼型、學習型、智慧型的城市，當然需要資訊科技，但也必須指出，資訊科技，軟件硬件，聯網上網，數碼聲色，尖端科技，並非一切，關鍵還是人，還是一個社會的價值，重知識，重智慧，有追求學問的意欲，有不斷創新的意念和視野，資訊科技教育要同時教曉學生，究竟我們在追求甚麼？要獲得甚麼？要知道，空有資訊不等同於獲得知識，而且，在資訊科技以外，人的感情、價值和意志是凌駕一切的，人最終要主宰資訊科技的方向，而教育就是從人開始，不要迷失，不要沉迷，不要忘記人類最根本的東西。這正是教育工作者要面對一個數碼新世紀的時候，仍然要強調的，是二十一世紀的人本精神。

代理主席，我謹此陳辭，支持單仲偕議員的議案。

蔡素玉議員：代理主席，通過電腦進行視像會議和電子交易；通過互動電視頻道在網上購物、處理私人財務和繳交雜費等，這些科技在不久的將來，將不會只是科技專才或高級行政人員的專利，而是香港普羅大眾日常生活的重要一環。

要令香港在資訊科技新紀元上早着先機，除了要有高瞻遠矚的眼光、與時並進的精神外，還須有精確的目標，以及有系統的規劃。資訊科技及廣播局的“數碼 21 新紀元”資訊科技策略，已提出了許多引領香港邁向亞太區資訊樞紐的措施。不過，我認為政府在落實有關措施時，必須注意以下幾個問題：

首先是壟斷經營的問題。開放市場，提供公平的競爭環境，是推動資訊科技發展的重要橋樑。香港目前雖然約有 130 間提供互聯網服務的公司，但單是香港電訊，在未收購星光電訊之前，在市場已有接近五成的佔有率；假如香港電訊能成功收購星光電訊，市場佔有率更會高達七成。市場的競爭越來越少，不僅會拖慢香港資訊科技的發展和國際競爭力，也會削弱商人投資資訊科技的意欲，市民選擇越來越少更會是無可避免的結果。政府實在有需要盡快研究有關的反壟斷措施。

第二是資訊的安全性問題。加速發展電子商務是香港必須要走、也要走得比人快的道路，但走得快之餘亦不應忽視必要的監管。事實上，香港互聯網上電郵炸彈、病毒以至“黑俠”等問題已越來越嚴重和普遍，必須正視。台灣方面，早已銳意改革有關的問題，除了訂立清晰的法律管制外，也設立了政府憑證中心，在電子交易的管制及監察上，提供安全可信的環境。反觀香港，不僅未有一套完整的法例，就是連政府的認證監察組織也欠奉，因此，政府應該好好向台灣的經驗借鏡。

第三是資訊質素的問題。互聯網上色情、暴力及變態的資訊，對市民，特別是年青一代的影響，固然已令人憂慮，而網上虛假資訊對社會穩定的衝擊，更是可大可小。要適當管制互聯網的資訊，至今為止大概仍有很多不易克服的困難。因此，政府的工作仍須集中在教育及宣傳上，向市民及青少年發出正確的指引。政府也應該加快法律方面的研究，以阻嚇發布不良資訊的人士。

保障知識產權也是不可忽視的問題。近年來，本港海關檢獲的盜版電腦軟件及影像光碟，數目激增至令人咋舌的地步，香港也因此獲得“翻版天堂”的惡名，更被美國及日本等國家列入了黑名單。知識產權欠保障，對銳意發展資訊科技的香港來說，是一大障礙，既扼殺了創作者的生存空間，亦會影響香港與外國的貿易關係。政府必須增加海關的資源，嚴厲打擊盜版活動。

代理主席，我謹此陳辭。

李華明議員：代理主席，香港要成為一個數碼城市，要成為亞太區的資訊科技、電訊及電子商貿的樞紐，我們首先要做的，便是要確保電訊及廣播市場全面開放，更進一步要做的是，建立一套健全及可靠的法例，加上一個完善的監管架構的配合，將香港建立成為一個自由和公平競爭的電訊及廣播市場。有了這 3 項重要因素，香港才有希望在下一世紀追上鄰國的資訊科技發展步伐。當然，若要成為電子商貿的樞紐，更須加把勁。

可惜，現階段香港的情況，未能令人樂觀。政府一方面說要開放電訊市場，以巨額款項贖回香港電訊國際長途電話的專營權，又進行各項檢討諮詢工作，看似十分積極。但接二連三的例子告訴我們，政府只是口裏說開放，手卻是放開不理，到頭來只是前功盡廢。一個很明顯的例子，就是香港電訊以不公平的競爭手段招攬生意，只被罰款 2 萬元的笑話，便可以看到政府在這個問題上監管不足，難以服眾。缺乏監管是現時政府政策上的致命傷。即使法例立得更好，如果監管不善也只會令香港的電訊發展開倒車。

另一個例子是最近數天發生的事情。香港電訊洽購星光電訊旗下互聯網業務的行動，出售協議現正等候電訊管理局審批。香港的電訊市場是真開放，還是假開放，便有待電訊管理局來決定。如果電訊管理局批准這項收購行動，香港電訊手上的互聯網客戶，將佔本港整個市場七成的佔有率。這個消息令民主黨成員十分擔憂，因為我們看見互聯網市場現正步向壟斷局面，違背了公平競爭的原則，相信有上網或將會上網的市民都會擔心，擔心甚麼呢？便是自己的選擇權利會逐漸減少。

現時開放市場這個大關就交由電訊管理局把守。如果電訊管理局輕易批准今次的收購交易，漠視市場步向壟斷局面，那麼我們爭取開放市場所花費的金錢、時間、人力和物力都會付諸流水，一切都只是“白做”。

我曾經在 9 月 30 日的立法會會議席上提出議案，促請政府採取積極措施，盡快落實全面開放本地及對外電訊市場及電視市場，而當日立法會亦通過贊成開放市場的原則。但延至今天，政府並未有作出適當的政策回應。現時種種現象，反而與開放市場有背道而馳之嫌。再者，在確保公平競爭上，資訊科技及廣播局實在有需要在政策上協助新的固網商處理接駁問題，舉一個例子：房屋委員會屬下的屋邨和居屋差不多佔了全港一半，它可以為 3 個固網商提供適當的協助，讓新的固網商能更有效地進入這個市場，在屋邨及屋苑中，加入競爭，政府本身許多部門也是一個用家，也可以靈活選擇固網商。

香港作為世界貿易組織的地區成員，一向奉行自由經濟。自由市場不單止可以給予香港更好的國際形象和營商環境，更可以在自由競爭的情況下，使服務及產品不斷改進，而價格亦會下調，最終受惠的將是普羅大眾的消費者，所以我們要堅守全面開放市場的原則。

關於長途電話收費的接駁費，業界亦曾質疑電訊管理局的定費過高，有利於香港電訊作為固網的市場支配者。經過個多月的考慮，電訊管理局仍未作出最後決定，令市場人士擔憂。代理主席，維持一個消費者有利的通訊市場，才能令香港成為通訊中心及互聯網絡中心。

另一方面，我要強調，在資訊年代，通訊是市民的基本權利，政府是有責任為通訊公司，不論流動或固定，在設施上提供方便。再舉一個例子，資訊科技及廣播局可以鼓勵政府大廈以收回成本的方式，為流動電話公司或傳呼公司提供傳播設施的空間。臨時市政局已經這樣做，至於其他政府大廈我便不清楚了。

政府須知道，開放市場和自由經濟在香港扮演着非常重要的角色，能否吸引投資、增加就業機會、維護消費者利益及對外形象等，都受這兩項因素的影響，希望政府在開放市場的政策上，不要再左顧右盼，猶豫不決了。

我與民主黨都深信只有開放市場，才能引入更多競爭，令市民享有更好及更優惠的通訊服務，這才是我們一致的目標。

謝謝代理主席。

**何鍾泰議員：**代理主席，資訊科技已肯定是通往二十一世紀發展道路的重要元素，所涉及的範圍已遠遠超出信息的傳遞，其發展勢將影響人類的生活模式、工作方式、工商業的運作、甚至國防及國家安全等。因此，不論先進國家還是發展中國家，都投入大量的人力及資源去發展資訊科技，希望作好準備，迎接這個資訊年代。雖然香港在這方面的發展起步較慢、較遲，但隨着資訊科技及廣播局的成立，我們也朝着這條資訊的高速公路邁進。

香港本身的確擁有一系列的有利條件去發展資訊科技，當中包括擁有先進電訊基建、信息的自由流通、自由市場主導的經濟模式等。所以，政府可以利用現時的有利條件，並且透過良好的政策、提供更佳的發展環境，促進資訊科技的發展。政府必須在不同的層面上發揮領導或協調的角色，使香港

可以在二十一世紀的資訊年代中佔一席位。最近政府亦將其資訊科技發展的措施和目標闡明在剛剛發表的“香港特別行政區資訊科技策略”的刊物中，亦顯示政府邁向一個正確的方向。但是，我希望政府在推行其資訊科技政策的時候，應該特別注意下列數點：

首先，政府必須清楚明白資訊科技的發展是一日千里的，而且所影響的層面深遠，我們必須對有關策略不斷作出檢討及修訂。另一方面，政府在制訂有關政策時，應該邀請資訊科技界、學術界及工商界積極參與，確保有關政策可以適用於最新的發展情況。

第二，人力供應對任何行業的發展都是相當重要的。在培養資訊科技的人才方面，政府現已開始投入資源，特別是在教育方面。除培育新一代之外，政府亦應該通過不同的方法，加強不同工作崗位和不同職位的在職人士對資訊科技的認識，使他們能夠面對未來工商業因資訊科技的發展而出現的轉變，確保我們既有通曉資訊科技的專業人員，亦有一支有效應用資訊科技於各行各業的工作隊伍。

第三，資訊科技的發展亦衍生很多規管及法律上的問題。在促進電子商業發展的同時，我們必須設立明確的法律架構，使電子交易在有法可依的情況下進行。另一方面，資訊科技的發展更突出了知識產權的問題，如數碼媒體的發展亦更容易使知識產權受到侵犯。但是，香港在保障知識產權方面仍有待改善，我們必須在這方面繼續多下工夫。

代理主席，如果要香港發展成為資訊科技中心，政府一定要扮演一個積極及主導的角色，以及創造一個良好的發展環境，其中包括人才培訓及法律架構等。我謹此陳辭。謝謝。

**羅致光議員：**代理主席，關於今天的議題，我想從一個較少人討論的層面，來考慮資訊科技發展策略的問題。我們在討論資訊科技發展時，常常忽略了我們稱為社會發展的層面。我們常常假設資訊科技發展得越好，對社會便會越好。當然，如果整個社會能同步發展，那麼，不論科技發展得如何迅速，也不會引致很大的問題。

另一方面，我們也不能要求所有人在資訊科技方面能夠同步發展，這點我們當然要留意，原因是基於個人的興趣、知識或需要，不同人士在資訊科技方面有不同的步伐。但當問題或差異的出現是由於缺乏經濟資源，或由於

個人的殘障時，資訊科技的發展便會加深這些人士在社會上的參與障礙，也會減低這些人士的平等參與機會。最近，我與幾位大學同事及香港基督教青年會合作，進行了一個有關香港資訊科技發展對青少年與家庭關係的影響的研究。這份研究將在本星期六下午公布，因此，我不會詳述其中內容。

不過，我想在這裏指出一個研究結果，我們發現來自家庭收入較低的青少年，在掌握及運用資訊科技以幫助他們做功課或在網上找資料方面，能力都較低。原因很簡單，因為他們家中沒有電腦，或缺乏上網設施。我想讓大家看看上網的比例，家庭經濟背景較差的中學生，不足三成有上網設施，但家庭經濟環境較佳的中學生，超過六成家中有上網設施，這些資料正好反映張文光議員剛才提及的“一學生一電腦”的問題。

第二，如果我們能夠協助清貧子弟擁有電腦，並在家中使用互聯網，那麼不單止可以協助我們的新一代追上資訊科技的時代，更可以促進我們所說的平等機會這個比較重要的目標。因此，當我們考慮整體資訊科技策略時，也應該考慮到整個社會，特別是社會上一些我們稱為弱勢社群的人，能否追得上其步伐。

政府也應該向社會服務機構提供一些資源，使他們可以向不同的服務對象，提供使用資訊科技的設備和訓練。舉例來說，政府可以向社區中心及青少年中心提供資源，設立電腦中心，讓區內市民或青少年學習和使用資訊科技。此外，政府更應該向那些為殘疾人士提供服務的機構提供資源，使這些機構能夠幫助其服務對象，學習或運用資訊科技，以解決他們在學習上或生活上的障礙。例如，在視力或聽覺上有殘障的朋友，如果他們能夠有效地使用資訊科技，使他們能夠參與社會，便能夠達到我們所謂平等參與機會的理想。當我們考慮整體資訊科技政策時，除了考慮科技、經濟發展、工業發展等層面外，我更希望政府或社會人士，能夠從整體社會發展的層面作考慮，不要把它視作一個純粹經濟上或科技上的問題，反之，我們應該把它視作一個整體社會的問題。

還有一個很簡單的環節，我們也不能忽略，就是當資訊科技不斷發展的時候，我們便會發現家庭中也會出現一些值得關注的問題。可能由於我本人任職社工，常常看到很多家長不懂如何協助子女有效地或正確地使用資訊科技。例如，他們不知道自己的子女究竟在“打機”，看着不應看的東西，還是真的幫助自己做功課，或只是透過“ICQ”與其他人閒聊。在這些情況下，家長沒有能力協助其子女。因此，如果我們從整體的角度看資訊科技發展，事實上，每一個非常基本的環節，例如家庭本身，也是一個重要的考慮因素。怎樣協助家庭擁有科技？怎樣協助家庭中兩代之間的溝通，不致因為資訊科技而削弱？甚至很多時候我們看見的現象，是角色顛倒：家長不懂使用資訊

科技，而子女卻懂得，於是變成子女教父母，結果雙方關係顛倒，在這情況下，很多問題、決策，甚至整個家庭都受到不少衝擊。因此，在考慮資訊科技發展時，除了剛才所提及的工業、商業種種問題外，我希望大家多留意和多討論所謂社會發展的層面。

謝謝代理主席。

**劉漢銓議員：**代理主席，政府“數碼 21 新紀元”資訊科技策略，其目標是致力加強香港的資訊基礎設施和服務，令香港在全球網絡互相連接二十一世紀成為着着領先的數碼城市。

香港的競爭對手新加坡早在 95 年已制訂了雄心勃勃的“信息技術 2000”計劃，力爭在下世紀元年，將新加坡建成一個智慧島。新加坡為加強這一計劃，設立了資訊科技組合發展基金，向 4 個領域提供資金支持，包括：發展最先進的資訊科技服務與產品；發展資訊科技業的基礎設施；將資訊科技領域的最新概念及創意轉化為樣品；加強資訊科技知識的教育，幫助資訊科技專業人士與電腦用戶跟上科技的發展。此外，新加坡國家電腦局亦隨之轉變其職能，將本來由國家電腦局管理和安裝的公共電腦系統，開放給私人企業進行競爭，國家電腦局則負責策劃和制訂推動新加坡資訊科技發展的總體規劃、資訊技術標準、相關政策，同時監督實施。

代理主席，本人之所以詳細“回顧”新加坡在數年前的“信息技術 2000”計劃，是為了發揮“他山之石，可以攻玉”的作用。對比我們現在才提出的“數碼 21 新紀元”資訊科技策略，有許多地方是與新加坡近似甚至雷同的，但新加坡提出的計劃比香港早，且已大力推行，具體實施，因此，客觀地看，在亞洲區內，新加坡甚至台灣，現階段在資訊科技發展方面才是“着着領先”，我們切不可忽視了別人領先的事實，在此基礎上才可能制訂“後來居上”的發展策略。

要做到“後來居上”，香港首先應與新加坡“同步”開展建設大規模資訊科技基地的計劃。與新加坡相比，香港可開發為高科技基地的地方還有很多，甚至可與深圳和珠海方面聯合開發。世界上許多科技領先的國家和地區，都擁有自己的大型高科技基地和開發區，台灣有新竹，新加坡現在也在動手建造，香港不能再落後。香港若沒有一個大型的高科技基地項目的啟動，人才和資金都很難吸引到以資訊科技為主的高科技產業之上。香港現在進行的科學園規模太小，若香港沒有一個作為科技社區的高科技中心基地，“數碼 21 新紀元”的許多目標便很難實現。

代理主席，在正視別人“着着領先”的同時，我們也不能忽視香港本身的優勢。“數碼 21 新紀元”中列出的香港自己的優勢，有語言上的雙語能力，文化上則是國際大都會文化，制度上有充分的自由經濟體制。但還有一個優勢是不能忽視的，這就是香港背靠內地並且作為中國與世界之間的橋樑功能，這優勢是新加坡所沒有的，所以香港要善用這優勢。

政府計劃於 1999 年在香港與廣東省政府之間建立電子聯網，使香港在中國與世界之間可擔當傳達數碼信息的中介角色。世界銀行估計二十一世紀的中國將會成為世界上最大的經濟體系之一，香港加強與內地建立電子聯網，不僅方便香港公司在內地營商，而且有利推動香港成為亞洲資訊中心。香港應與內地加強協商，推動雙方資訊科技基建的兼容和連通，並與世界各地接軌。香港第一步與廣東省聯網後，可進一步與內地其他省市聯網，這既可加強香港與內地發展商業關係的優勢，又可奠定香港作為亞太區互聯網通訊中心的地位。

代理主席，綜觀政府的“數碼 21 新紀元”資訊科技策略，基本上是面面俱到，但不足之處是缺乏重點。因此，政府為香港的資訊科技策略確定目標和措施時，宜突出重點，而這重點其實就是要發揮香港獨有的優勢，例如加快資訊科技基建、加強資訊科技知識的教育、培訓及推廣工作，以及由政府帶領鼓勵商界及學者共同推廣資訊科技的應用等，也是應突出的重點。只要抓住關鍵性的重點，香港才可成功邁向“數碼 21 新紀元”，成為亞洲資訊科技中心。

代理主席，本人謹此陳辭。

**曾鈺成議員：**代理主席，我想就楊耀忠議員的修正案中，所提及的使香港擁有一個植根於本港的資訊科技工業的問題，發表一些意見。

我完全相信香港的工業要找尋出路，必須走上加強科技研究、倚靠創新、提高增值的方向。在這個過程中，我們須建立香港自己的資訊科技工業，才能在我們積極建造香港的資訊基建及培訓人才的同時，成為“名副其實”的世界級資訊科技中心，這是楊耀忠議員提出修正案的其中一個原因。

我同時亦相信，資訊科技工業若建立得好，一方面對各行業的發展會更有利，另一方面亦可以減少倚賴外國技術或入口零件，增強香港的競爭力。

代理主席，香港的工業應否走科技路線的問題爭論已久，爭論的本質其實並非科技能否為香港帶來新的機遇，而是香港工商業界是否可能和願意冒

險開拓投資回報不太明朗的科技市場。近年來，較正面的報告已陸續發表，讓大家更瞭解香港的實力和問題，更因為政府已開始參與，香港的工業發展環境初步起了改變：例如在回歸之前，美國麻省理工學院為香港所做的，題為“*Made By Hong Kong*”的研究報告，有關資訊科技的第一項建議就是香港應把資訊科技發展成為一個核心的工業；最近創新科技委員會的報告，亦一方面點出香港基礎科研工作不足，另一方面建議政府應投放資源建立應用研究中心，促使政府、學界及業界一起發展香港的工業。

然而，要建立資訊工業恐怕要比發展其他工業多花心思，因為供應廉價土地、提供足夠勞工並不足夠，亦並不一定適用，我們所須的是創新的觀念。資訊科技其特別之處在於它並非只限於有形的產品，所謂“資訊科技”

一方面是指電訊、電腦及廣播等行業的一個新總稱，另一方面又包括軟件開發工業，或是提高其他行業生產力的一種服務，這些特色令資訊科技成為一項綜合硬件、軟件及技術，出售服務的工業，其發展空間非常大。

首先，在資訊科技硬件產品方面，香港確是暫時落後於亞洲其他的地方，我們很希望看到香港將來能出口更多本地的資訊科技產品，不論是一件完整產品或是元件，好像台灣現時已經成為筆記簿型電腦世界第二大產地，或如南韓及日本，領導液晶顯示器元件的市場。要幫助香港在硬件方面的工業追上其他地方是不容易的，故此政府應要落實強化本港的科研基礎，並設法吸引跨國科技企業來港發展。這其實是外國的經驗。例如，在工業署本月初的一個關於科學園研討會上，瑞典的嘉賓指出，若香港的科學園發展成熟，當香港漸漸擁有一支優秀的科研隊伍時，跨國科技公司便會考慮來港設立研究所或設廠。

軟件及技術方面，因為是以人才及知識為本，地域的限制可以減至最少，同時，過去的經驗亦說明了一個情況，很多時技術上的突破並非一定來自大企業。大企業只是一個買家，在美國矽谷，無數的小公司其實不斷研究如何解決資訊科技應用上的難題，其產品只是一個所謂“專利的”技術解決方案，今天我們購入這些資訊產品時，其實同時亦支付這些知識產權的成本。對香港的人才來說，這是一個非常重要的啟示：香港人在香港其實也可以賺這些錢。

至於出售整套服務方案亦可以為香港創匯。大型的例子如航空貨運站及貨櫃碼頭的貨物資訊管理系統、自選影像服務等其實都是香港資訊科技界的優良資產，可以用顧問方式向外提供服務；其他更常見的例子是系統整合，一間優秀的系統整合公司能為不同企業，甚至是政府設計出最好的組合方

案，以及比其他公司更快解決客戶所遇到的問題。此外，香港已計劃將電視廣播由現時的模擬廣播轉為數碼廣播，整個過程亦是香港業界汲取經驗及技術的大好機會。香港將會是世界上最早以數碼電視廣播的地區之一，若能掌握先機，便可以在鄰近的地方中爭取到領導地位。

代理主席，以上是我看到的一些機會，我希望香港特區政府明白這是競爭之道，我亦希望資訊科技及廣播局與經濟局之間能緊密合作，看到他們的競爭對手是亞洲其他地區的政府機構。

謝謝代理主席。

何俊仁議員：代理主席，我要藉今天的辯論，談一談資訊科技和香港金融業服務未來發展的緊密關係。

證券及期貨事務監察委員會（“證監會”）聯同兩間交易所，昨天公布有關網上投資服務的顧問研究報告，可說是非常配合今天的辯論。報告的結論是香港必須積極、主動開拓網上科技，發展網上金融市場；研究報告更進一步指出，如果香港採取步步為營、故步自封、一切如常的態度，將會使香港喪失金融中心的地位，而海外金融服務集團亦會搶走我們很多的業務。香港年輕的一代、精於電腦的投資客戶及上市公司，亦將會選擇到其他先進地方上市，而基金也會相繼離開香港。

代理主席，請讓我引述一些國際調查報告的預測，供大家參考。

- Forrester Research 指出 5 年後至 2003 年，全球的電子商業交易額最高可達 3.2 兆，即 32,000 億元，將佔全球交易額的 5%。
- International Data 公司指出，98 年網上經紀(online brokers)的交易佣金為 13 億美元，到了 2002 年，將會增至 50 億美元。今年網上經紀的數目較去年增加了 73%，而今年網上投資客戶亦增加了 8%，預計至 2002 年，客戶將會增加至 30%。
- eMarketer 估計，98 年全球的聯網用戶數目將達 7 600 萬，較 97 年 4 400 萬增加七成，而其中六成用戶來自美國；但歐洲與亞太區的用戶正迅速上升，在二十一世紀，將會超逾美國用戶的數目。2002 年，全球網絡用戶將高達 2.3 億，較 98 年增加兩倍，而非美國的用戶數目為 1.43 億，佔總用戶的六成。

這些驚人的數字都說明了一種新趨勢，那便是踏進二十一世紀，電子商務將成為全球經營的新模式。假若政府不制訂有效的措施和策略，企業不作出適當的準備，結果是可以預測的 — 國家或香港本地的競爭力將會下降，經營者將會被淘汰。鄰近國家正磨拳擦掌，就電子商務的發展訂出目標與計劃，譬如新加坡政府的目標是，網上交易在 2003 年達至 40 億美元；台灣政府的網上交易目標是在 2001 年達至 10 億美元。香港政府在資訊科技策略上可說落後於人，既無具體指標，亦沒有時間表，實在令人擔心。香港若要維持金融中心及商業中心的地位，在資訊科技發展上，必須急起直追。我現在提出一些具體的建議。

### 以第二板市場作電子交易所起點

在金融服務方面，企業除了在傳統的證券交易所集資外，亦可透過網上集資，即電子交易所，例如澳洲、德國、美國都設立類似的電子交易所，以未能符合交易所掛牌資格的中小型企業為對象。在澳洲，中小型企業融資渠道不多，而且創業基金不甚活躍，因此澳洲的證券交易所正利用互聯網絡的科技建立創業基金市場，名為 “Enterprise Market”。中小型企業可在網上發出廣告，而有興趣的投資者則列明其所物色的創業投資類型，特設的電腦系統將會進行配對；德國證券交易所亦計劃提供場外交易的配對服務；美國亦計劃將其中一個證券市場 NASDAQ 網絡搬到互聯網上的一個網頁作為起點。政府與聯合交易所（“聯交所”）正研究成立第二板市場，並採用電子交易所的模式，為中小型企業與創新企業提供融資渠道。這一點是非常重要的。

### 推動網上經紀發展

美國是最先提供網上經紀服務的國家，亞太區則以澳洲為先驅。澳洲證券交易所引入網上金融服務的會員，買賣澳洲交易所的股票；其他地方如日本、台灣、新加坡亦開始批准網上經紀服務。現時，香港亦有一、兩家經紀行提供互聯網的服務。

採用網上經紀的優點是佣金較低廉，而且投資者可隨時透過網上經紀獲得最新資料進行交易，可說是效率非常高。

### 善用資訊科技 增加透明度

各國證券交易所與監管機構均設立投資者中心和加強網上資訊，以增加市場透明度，令投資者能作出明智的投資決定，亦令市場減少內幕交易，更有效率地運作。聯交所在過去數個月就其網頁作出改善，例如連結上市公司的網頁，但整體的網頁設計與內容仍然非常薄弱，未能提供充足的資料。所以，我們建議，第一，設立法規以訂立資料庫；第二，仿效美國電子資料庫的做法，設立上市公司與會員資料庫；第三，設立統計資料庫。希望政府能盡快落實報告書的建議。

**馬逢國議員：**代理主席，特區政府在過往不少場合中，都提到發展資訊科技與香港的發展有着密切關係，並致力將香港發展為一個在資訊科技的發展和運用方面佔全球領先地位的城市。不過，過往政府制訂資訊科技政策，都是一些零散的措施，根本不能給予企業及市民一個清晰的信息。資訊科技及廣播局在上星期公布了有關“數碼 21”的策略文件，總結了政府過往對推動資訊科技發展的承諾、方向及整體政策，這是一個良好的開始。

雖然政府重申要使香港發展為一個數碼城市，但在現階段仍是說多於做。本人認為，政府在落實推動香港成為數碼科技卓越的城市方面，必須肩負及發揮更重要的作用，尤其應起一個帶頭作用。例如所有有關通訊廣播、電視，以至互聯網絡規管和知識產權保護的法例等，也只有政府能做得到，所以政府是須創造有利資訊發展的環境，並設法大力降低應用資訊科技的成本，才能扭轉現時工商界不善於開發或應用新技術、不全面注重資訊科技發展的局面。本人亦曾經在討論電訊和電視政策的辯論中，建議政府將電視專營權的收費，應用於發展數碼科技廣播的開發上。這是其中一個例子。

本港的工商企業，於過去普遍都擅於在管理和程序方面創新，但在展望公司的前景時，卻都採取較為短線的態度，傾向採取降低成本的商業策略，不願意投資一些較長時間才有回報的投資。這使本港的研究風氣非常薄弱，而他們亦不願意把一些新科研成果轉化為高增值的產品和服務。這種風氣都會影響本港要發展成為一個數碼城市的步伐。

故此，本人非常贊同政府在現階段需要較大程度的參與有關推動資訊科技發展的工作，對資訊科技行業提供更大的支持。當私人企業逐漸投入發展資訊科技的工作和投資時，政府才慢慢調節其角色，交回由工商界或學術界主導資訊科技業的發展。

在現時資訊科技工業仍未能達致全面、普及發展的時候，政府應銳意推動資訊科技的發展，在人力和科技基礎設施上鼓勵作出投資，以及在政策上

給予工商界鼓勵和優惠，創造有利的營商環境，以供一個植根於香港的資訊科技工業得以發展。同時，政府亦應協調工商界，使本港的資訊科技工業能夠與本港其他工業（如：金融、旅遊、運輸、通訊和娛樂等行業）互相配合、發展，彼此支援，使資訊科技工業與其他工業之間，有一種良性的互相增值的連繫。電子貿易的發展，便是一個很好的例子。

事實上，互聯網、電子貿易的發展確實對本港工商企業的發展帶來很多新機會。工商企業可透過互聯網在國際進行採購、產品推廣、財務融資等工作，創造更廣泛的各地通商機會。去年，全球消費者及商界透過互聯網購物（包括實物及電子方式送遞）的總值，便達至 100 億美元，而估計到 2001 年，互聯網購物交易總額，將會激增至 2,200 億美元。若本港工商企業能盡快廣泛應用電子貿易，益處將是無可限量的。

另一方面，工商界應與資訊科技軟件生產商積極合作，把本港工商界在管理及營商的成功經驗，轉化為應用軟件產品，藉以提高企業的管理能力。以一個非常要求靈活性的銀行業為例，它為一種講求精密換算的複雜行業，銀行業界在追求提升企業的管理能力、簡化工作流程的時候，是否可以考慮與軟件生產商合作，研製一套更為切合銀行業日常運作所需的應用軟件？

事實上，不同行業都有其不同工作流程和管理特性，這種帶有行業性、共同性的應用軟件開發工作，相信是會有市場空間，而未來本港資訊科技工業的發展，也可考慮朝着這個方向前進。

可以說，應用軟件產品的成敗，關鍵在於其內在所包含的成功經驗。簡單地說，一個企業如果選擇應用一套軟件時，便是因為企業想藉運用這套應用軟件來獲取其他人的成功管理經驗。因此，本港應用軟件工業若能充分利用本港工商業的成功經驗，配合先進的軟件技術，將能有效地開拓本港、內地、亞洲以至歐美等地的市場。

此外，資訊科技工業也應能夠為香港提供一個廉價優質及符合本港具體情況的產品及服務。要令本港各行各業廣泛應用資訊科技工業的產品或研究成果，其中一項必須的條件是，已經存在的產品，市場上如出現可供選擇的產品或研究成果，除了必須有一定的質素和優勢外，還要視乎產品的價格水平，是否能符合大多數市民或機構的承擔水平和能力。若市民或大多數的機構根本不能承擔應用軟件產品的費用，那麼資訊科技工業的科研成果便不能達致普及化，屆時數碼化亦可能只會變成一句空話。

若資訊科技工業的產品價格沒有競爭能力，本港的工商業自然會選購其他地區的資訊科技工業產品，屆時本港的資訊科技工業發展必然受到阻礙。

故此，政府、工商界及學術界在發展資訊科技工業時，都應致力減低應用資訊科技的成本。同時，政府當局也可增加資助本港開發軟件的科研工作，減輕軟件生產商的成本，使本港的資訊科技工業更有競爭力。

現時政府正在發展公共服務電子化的工作，並且着手草擬有關法例，這些都能有助本港資訊科技工業的發展。不過，資訊科技日新月異，政府應採取更積極的態度，掌握發展新趨勢，使香港能夠更有條件地成為亞洲資訊科技中心。

本人謹此陳辭，支持議案和修正案。

**劉慧卿議員：**代理主席，我發言支持單仲偕議員的議案。單議員在發言時說多謝我，他十分客氣。其實，我相信我們上一屆立法局議員已就這事提出過一些意見。

代理主席，如果我們這個議會在推動政策方面，是可以起到一些積極的作用的話，我相信我們是會很高興知道的。但是，代理主席，你我都知道，其實我們在議會中曾提出過很多事情，只是政府喜歡聽的它才聽得入耳；資訊科技發展可能是行政長官的心頭好，所以，我們不要以為自己可以領很多功勞。姑勿論怎樣也好，代理主席，任何事情如果是為香港好的，我們都會同意的。

我十分支持單議員今天提出這項議案，敦促政府加快推行“數碼 21 新紀元”這項資訊科技的策略。其實，他所提出的各點，很多我都很同意，所以我不擬重複，但是，我們亦知道香港在這方面起步很慢，剛才有些同事都說過了，因此我們便更要急起直追。

在發展這策略時，有些甚麼原則是我們要緊記的呢？代理主席，在這方面，我很支持單議員剛才提到要使資訊科技的基建，可以互相兼容和連通、保障知識產權、確保這個市場的開放、有公平的競爭，而這策略並須鼓勵私營機構率先推動資訊科技的發展。不過，代理主席，我不可以支持楊耀忠議員的修正案，因為最重要的一點是，我不可以支持他提到的所謂“政府主導”。他引述了有些國家的經驗，亦給我們看了一些文件，他還提到新加坡和美國的做法。也許讓我簡單地回應一下。

其實，如果看新加坡，便可見它在 1992 年已制訂了“資訊科技 2000”的計劃，並向參與這項計劃的企業提供各種優惠。不過，代理主席，“1993

年世界銀行”的報告中指出新加坡資訊科技的效益是逐漸下降。其實，香港有些大學的學者已很關注這點，並且作出研究。他們當中，有些人的意見是，新加坡這項“資訊科技 2000”的計劃，只能夠維持該國電腦化後的成果，但卻不能提高新加坡整個國家的生產力；有些學者亦批評說，一項以政府主導的計劃，只可能增加社會的穩定，但卻無助創意科技的發展。

代理主席，剛才單議員引述最近《新聞周刊》於 11 月 9 日作出的一些報道，我相信單議員也會看到那些報道中，說到新加坡高科技企業的創業者為數很少，好像說只有唯一一個。這位創業者提到，如果新加坡想推行企業化和想把經濟的模式，由製造業改為資訊科技業，必須有一個自由的環境。代理主席，我相信你我都一定會同意，香港很有此需要。

至於美國的經驗，我們也來看一看。剛才單議員說過他稍後將會再作答覆，我是十分同意他所說的。我覺得美國的做法是他們沒有發出信息，說美國政府要領導業界，相反地，我相信美國要告訴我們的是，美國政府只想提供相關的協助，例如甚麼呢？即協調各個政府部門、開放市場和檢視有關的法例，尤其要保障知識產權。代理主席，又讓我們看看美國的文件。在 1993 年，美國政府公布了一份“國家資訊建設行動議程”，由當時的經濟部長布朗先生公布 — 你們可能都會記得布朗先生後來在一次公幹時撞機死亡，他曾來港多次，我相信很多議員都認識他。這份文件中指出，美國政府在資訊科技發展中所擔當的角色，便是要推動業界和確保資訊建設的發展維持在一個合理的成本內，而它們的政府在制訂政策方面，是要求行政當局和各方面，包括業界、學界、國會跟政府保持一個合作夥伴的關係。因此，我看不出這裏有甚麼政府主導。

此外，代理主席，如果我們再看看美國的經驗 — 因為全世界都在看美國的，它們在這方面非常成功 — 我們會發覺它們資訊科技的建設，當然不單止是鋪設網絡，而且包括研究和發展軟件、使各媒體，包括電視、電話、傳真等各項，與互聯網連接起來；而政府的責任，便是保障個人的私隱、保障資訊傳遞的保安、網絡的保安和可靠性，而絕對不是要起火車頭的作用。

代理主席，其實當我們看看其他國家的經驗時，有些是成功的，我們當然是可以學，但不可以完全“搬字過紙”便算。香港有自己的環境，有自己的條件。因此，讓我重申，我希望政府明白議員的想法，便是在發展這政策的時候，最重要的是促進市場的開放、維護言論自由、保障個人私隱和知識產權，這些都是最重要的原則。

我謹此陳辭，支持單議員的議案。

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：單仲偕議員，你現在可就楊耀忠議員的修正案發言。發言時限是 5 分鐘。

單仲偕議員：代理主席，謝謝這麼多位議員發言，我只想就很少的地方集中回應。

關於是否應由政府擔當主導的角色，剛才劉慧卿議員已說了很多，我不再重複。不過，如果大家看一看，除新加坡外，很多國家的文件都集中告訴我們，政府怎樣製造一個環境，令私人公司可以發展。我們可以看見，美國、歐洲或歐盟其他國家都有此共通點。

我有數點想作出回應。我想強調，特別是關於工業問題。當然，今天我.....

代理主席：單議員，你應該就着修正案發言。

單仲偕議員：是的，是關於楊議員修正案中那 3 點的其中一點，即有關植根於香港工業的問題。作為資訊科技界的代表，我當然歡迎香港有一個植根於香港的工業，這是完全值得我支持的。可是，究竟要做些甚麼才能出現這個情況？剛才有些同事引用了一些例子，讓我稍作回應。

曾鈺成議員舉出南韓，我想請各位看看南韓。在這兩、三年中，晶片公司虧蝕了多少錢？我亦想談一談資訊科技工業發展的過程。其實，很多時候並非由大公司開始，特別是很多小型公司。大家可以看一看數間公司，以 Yahoo 為例，Jerry YANG 在史丹福讀書時，在車房發展軟件，後來當然有些 venture capitalists，即是那些創業基金幫助他，他現在便成為了億萬富豪。所以，如果說要政府資助，政府又怎麼會找到一個“車房仔”，而那個“車

房仔”又如何可以成功哄得政府資助他？這點真是要想一想。政府說要資助，那麼當然是那些寫報告寫得很好的人，才可以得到政府的資助。對嗎？我們看看政府那些甚麼 fund、甚麼 fund 的 support 時，這些人通常便會較容易取得。所以，我們要看一看環境。

我覺得香港的工業，最重要的便是有以下數點：要有一個所謂 "launch market" — 我剛才詢問過羅致光議員，我不懂得如何翻譯此詞，意思是有一個市場，在推出產品時，可以吸納這些產品。不過，怎樣才能創造這市場呢？當然很簡單，我們建立“數碼城市”，多人使用這些產品時，便會有一個客觀的環境，這一點是很重要的。第二便是知識產權。我想回應馬逢國議員，香港電影業曾幾何時要求政府資助？政府好像是這個星期說要批 1 億元，但電影業曾幾何時要求政府資助？政府根本由始至終都沒有給予過任何直接資助，只是到了困難時才資助。岑建勳曾經對我說，香港電影業發展這麼蓬勃，只有一個原因，那便是“自由”，創意是很自由的。其實，資訊科技和電影業有着很大關係，香港或甚至乎資訊科技界要一個工業，便一定要有一個很好的環境，使人們有“創意”。保護知識產權、一個 "launch market" 和“創意”，這些都是很重要的原因，可以使資訊科技發展起來。

香港的資訊科技工業其實一點也不薄弱，我們最少有 4 萬名從業員，亦有很多產品不獨是本土應用，也會是很多其他地方採用的。我們不是看到有很多一塊塊、一盒盒的軟件在市場出售嗎？香港一間調查公司的調查結果顯示，香港公司所應用的軟件，有九成多是自己的員工編寫出來的。所以，香港已經有一個很好的基礎了。問題的核心是，究竟我們如何製造一個環境，讓工業可以存在。我覺得香港必須保護知識產權，也要有一個私人市場，讓人們可以在一個有創意的環境中發揮。這比政府主導更重要。

最後，我想說一說日本的例子。今期的《財富雜誌》便分析了為何日本的資訊科技工業在最近數年落後於美國。他們得出的原因是，在九十年代，政府的政策是大力鼓吹發展大型電腦，但當時大型電腦的應用已開始沒落，反而小型電腦開始蓬勃起來。政府的政策一旦出錯，影響便會很深遠。所以，我覺得大家要思索一下，政府的角色應該是怎樣。我希望可以有另一個場合辯論田長霖教授的報告，那會是一個更好的場合，來討論如何發展工業。

資訊科技及廣播局局長：代理主席，我很歡迎今天議員提出有關資訊科技策略的議案。剛才各議員所提出的意見，對資訊科技及廣播局推行資訊科技策略方面的工作，有莫大幫助。

政府於本年 4 月成立資訊廣播局，統籌和領導由不同政府部門處理的資訊科技和相關的廣播及電訊事務，確保政府整體的施政方針一致，並與各決策局及部門合作，落實有關資訊科技方面的工作。

本局成立以來，積極籌備制訂香港特別行政區的資訊科技策略，務求定出香港在明日資訊世界中的發展方向。在制訂策略的過程中，我們已盡量聽取社會各界的意見。我亦分別於本年 9 月及 10 月，向由各有關界別代表組成的資訊基建諮詢委員會及立法會，介紹資訊科技策略的大綱及各項措施，以及聽取他們的意見。

經考慮各方面的意見後，本局在本月中已正式出版了一本名為“數碼 21 新紀元”香港特別行政區資訊科技策略的刊物。該刊物已於較早時送交各位議員參閱。“數碼 21 新紀元”是一個全面性的資訊科技策略，內容除涉及資訊廣播局本身的工作外，亦包括本局與其他決策局、政府部門，以及有關界別的合作項目及措施。當然，個別決策局會因應其需要發表他們在其環節有關資訊科技方面的詳細策略及推行工作。

### 策略目標

在今天討論的議案中，議員特別提出要為資訊科技策略制訂明確目標的重要性。這點與政府的想法不謀而合。在我們剛發表的資訊科技策略中，已明確定出整套策略的目標，那便是要致力加強香港的資訊基建設施和服務，令香港在全球網絡相連的二十一世紀成為着着領先的數碼城市。

此外，我們亦已為策略中的各項措施訂出清晰的目標和里程碑，務求使香港能夠在資訊世界中佔一個領先地位。

### 策略內容 — 4 項要素

在“數碼 21 新紀元”香港特別行政區資訊科技策略這本刊物內，已詳述各項措施的內容，我不打算在今天的會議上逐一介紹。不過，我希望藉此機會，向各位議員簡介貫連整個策略的 4 項要素。

在制訂資訊科技策略的過程中，政府審慎考慮了究竟有甚麼元素，可以令香港在當前的資訊世界中取得領先地位。我們的結論是必須有 4 項基本因素互相配合，包括：

- (一) 高容量的通訊系統；
- (二) 共通的軟件界面，讓個人、商界及政府能夠方便快捷地互相通訊；
- (三) 培育通曉又能靈活應用資訊科技的人才；及
- (四) 營造有利激發創意和資訊科技發展的文化和環境。

行政長官在去年的施政報告已提到這 4 項成功要素。我們的資訊科技策略，亦是建基於這些要素。

這是一個務實的策略，按照香港目前的情況和獨有的優勢，以及世界發展的大趨勢而制訂。在 4 項要素的基礎上，我們訂出了一系列措施，以強化每項要素，令香港的優勢得以維持。

在以下時間，我希望就今天議案所提到的幾個要點作綜合的回應。

#### (一) 資訊科技的應用及推展

首先，就資訊科技的應用和推展而言，正如我剛才所說，資訊科技策略的其中一個要素，是建立一個市民大眾樂於應用資訊科技的文化和環境。為此，我們會從多方面入手，在香港推展資訊科技的應用。

在政府方面，我們將以身作則，率先採用嶄新的資訊科技，為市民提供優質服務。透過推行公共服務電子化計劃，各政府部門可以聯機方式提供公共服務，有助政府提高辦事效率和改善生產。我們亦期望公共服務電子化計劃能起示範作用，展示電子交易較傳統交易方式優勝之處，一方面增加市民大眾對電子交易的信心，從而鼓勵他們多加參與電子交易；另一方面，鼓勵工商業利用電子交易，以改善他們的競爭力。在實施公共服務電子化計劃之前，政府將推出小規模的電子交易試驗計劃，向市民介紹電子交易的優點和推動電子交易的發展。

至於政府以外，我們正計劃推行一連串措施，在社會各界推廣資訊科技，當中包括聯絡各商會和其他具代表性的團體，合作籌辦推廣活動，以鼓勵中小型企業廣泛應用資訊科技及進行電子交易。譬如，工業支援資助計劃已撥款給予香港電腦學會，以支持該會與香港電台聯手製作一輯共 14 集的電視節目，介紹一些我們日常生活上應用資訊科技的實際例子，希望藉此提高市民

大眾對資訊科技的認識。同時，該計劃亦已撥款給予香港電腦學會，舉辦資訊科技獎勵計劃，以表揚那些在應用資訊科技方面表現出色的私營機構。

我們亦會積極推動學術界與工商界在資訊科技方面的合作，鼓勵學術界把研究成果轉化成商品，同時利用現有的資助機制，為科技發展計劃及研究提供經費。我們亦計劃與工商局、工業署，以及香港生產力促進局合作，推廣資訊科技產品的品質保證計劃，鼓勵優質設計。

## （二）資訊科技知識的教育和培訓

今天議案中的另一個重點，是資訊科技知識的教育和培訓。我們的策略亦有包括這方面的工作。由於人才培育方面的工作，主要是由教育統籌局推展，資訊廣播局將會與教育統籌局和其他有關的教育團體緊密合作，探討如何在教育上善用資訊科技。

教育統籌局剛發表的《與時並進、善用資訊科技學習 — 五年策略》，已明確定出政府會在 1998-99 至 2002-03 年間就推廣資訊科技教育這個目標進行的工作，包括向教師提供培訓及支援；為教師和學生建立完善的網絡基建，讓他們能共用資訊，以及與全球不同網絡聯繫；在現有課程中加強使用資訊科技，並進行檢討，把資訊科技全面融入課程；推行計劃以促進發展教育軟件；以及建立有助改變學習文化的社會環境。

我深信教育統籌局是很樂意聽取大家對該文件所發表的意見的。此外，我們亦與教育統籌局合作，計劃就資訊科技界的人力需求及訓練需要，進行顧問研究。這項研究將集中評估現時資訊科技界的人力供求問題和供求情況的差距、比較本港世界其他競爭對手的情況，以及就資訊科技界人力規劃和訓練的長遠策略提供建議。我們預期於 1999 年年中完成這項研究。

## （三）支援香港資訊科技業

資訊廣播局會與工業署緊密合作，訂出支援本地資訊科技業發展的方式，以及鼓勵各界在本地資訊科技業上作出投資的計劃。

事實上，政府現正透過不同機制提供支援，以協助本港的工商業發展科技，其中包括工業支援資助計劃、應用研究基金，以及研究資助局等。

除上述資助機制外，政府亦透過香港生產力促進局及香港工業科技中心，協助促進本港工業的科技創新和應用。至於預計在 2001 年啟用的科學園，更會刺激本地科技公司的發展。

此外，行政長官已經接納創新科技委員會的建議，設立應用科技研究院，支援和推動“中游”研究；此外，亦撥款 50 億元，設立創新及技術基金，資助那些有助本港工商業提升技術水平的計劃。

我們亦會積極外發政府內部的資訊科技工程項目，以期建立一個具相當規模的市場，鼓勵業界發展及作進一步投資，因為我們明白到，健全的資訊科技業，對推動資訊科技在本地的發展和廣泛應用是十分重要的。

透過以上各項措施，我們應該可以做到楊耀忠議員所提出的其中一個目標，即是“使香港擁有一個植根於本港的資訊科技工業”。

#### （四）資訊科技基建

在資訊科技基建範疇內，政府會帶頭發展基建設施，以推行公共服務電子化計劃。為確保我們的通訊系統獲得有效及充分使用，我們即將建立的資訊基建設施，會使用開放市場的界面標準，而這套設施亦會採用中英雙語界面，以確保社會各界最終可利用這開放和共通界面，進行電子交易及與世界各地通訊和接軌。

除上述基建設施和共通界面外，我們亦有考慮利用這套基建設施進行電子交易是否可靠等問題。為此，我們已計劃發展一套公鑰基建設施，確保以電子方式提供的政府服務和進行的電子交易穩妥可靠及完整無缺。同時，我們正在籌備制訂適當的法律架構，確保電子交易與普通文件交易一樣，獲得相同程度的承認和法律保障。我們預算於明年初向立法會提交有關促進電子商業發展的法案。

我們有信心，在建成整套基建設施及制訂有關法律架構後，私營機構將可利用這套開放並且共通的基建設施，穩妥地進行電子交易。

#### （五）保護知識產權

在鼓勵社會各界善用嶄新科技及投資於科研計劃之餘，我們亦必須尊重知識產權。政府一向堅守符合最高國際標準的保護知識產權制度。政府已從多種途徑着手打擊盜版活動，包括訂立全面的法律架構、嚴厲的執法行動、持續舉辦教育和宣傳活動，以及與版權擁有人和其他執法機關保持緊密聯

繫。

為了進一步提高對註冊商標擁有人的保障，工商局正在草擬商標條例草案，並計劃在 1998-99 立法年度內把條例草案提交立法會，以簡化商標的註冊和保留程序。

#### (六) 維持市場公平競爭

我們亦一直致力維持市場上的開放和公平競爭。在開放電訊市場方面，我們會繼續努力，營造一個有利電訊網絡擴建的環境，提高有效競爭，藉此為消費者提供更多選擇及更多嶄新和物有所值的服務。在 10 月底，我們已公布了由 1999 年 1 月起全面開放對外電訊服務市場，我們現正積極考慮電訊檢討的其他建議，希望在短期內作出並公布決定。

另一方面，為了促進廣播業的發展及提升香港作為區域性卓越廣播中心的地位，我們建議全面開放收費電視市場，並鼓勵和促進廣播與電訊網絡擴張及互通，以便盡量利用現有的網絡基建設施，令公眾可以得到最多種類的電訊和廣播服務，我們也希望可同期對這些建議作出並公布決定。

#### 總結

事實上，香港要在資訊科技範疇內取得優越地位，不但政府各決策局及部門必須同心協力，社會各界，無論是工商界、教育界、資訊科技界，以至市民大眾也要通力支持和參與。

從我剛才的介紹，我希望議員明瞭政府在制訂香港資訊科技策略的過程中，已作出全盤考慮，不單止訂定長遠的目標，並且以實事求是的態度，定下切實可行的工作時間表。當然，隨着科技發展一日千里，香港的“數碼 21 新紀元”資訊科技策略必然受到影響。在科技日新月異、不斷推陳出新的環境下，我們的策略必須因應迅速轉變的環境，不斷發展和作出修訂。我們歡迎議員繼續就策略的內容及目標提出意見，與我們討論。

各位議員亦有提到，亞洲其他多個國家，如新加坡、日本、馬來西亞等已有訂出資訊科技發展策略。我之所以認為香港能夠在資訊科技領域中取得領先地位，是因為香港具有優厚的條件，可以繼續發展資訊科技。我們除已經具備首屈一指的通訊網絡作為發展資訊基建的主要骨幹外，還因為香港作

為中國的特別行政區，與內地有密切的夥伴關係，加上我們的雙語能力，香港有絕對優勢成為世界各地與中國內地通訊及進行電子貿易的門戶。再者，香港有一個自由開放的資訊市場，香港人應變力強，做事充滿幹勁和富有創意，這些優點令我們可以配合和把握數碼新紀元所提供的機會。特區政府會以積極進取的態度，加快發展未盡理想的環節，不斷精益求精，與時並進，為香港開創新的局面。同時，正如單仲偕議員所建議，特區政府會大力在國際社會推廣香港在資訊科技領域的優勢及發展潛力。

主席恢復主持會議。

THE PRESIDENT resumed the Chair.

主席：我現在向各位提出的待決議題是：單仲偕議員的議案，按照楊耀忠議員的修正案，予以修正。

現在付諸表決，贊成的請舉手。

( 議員舉手 )

主席：反對的請舉手。

( 議員舉手 )

單仲偕議員起立要求記名表決。

Mr SIN Chung-kai rose to claim a division.

主席：單仲偕議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

主席：請各位議員先按按鈕表示出席，然後進行表決。

主席：在我宣布停止表決前，請各位核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決。

主席：現在顯示結果。

功能團體：

**Functional Constituencies:**

何鍾泰議員、李家祥議員、李啟明議員、呂明華議員、張永森議員、許長青議員、陳國強議員、陳智思議員、陳榮燦議員、黃宜弘議員、黃容根議員、霍震霆議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員贊成。

何敏嘉議員、張文光議員、梁智鴻議員、單仲偕議員及羅致光議員反對。

丁午壽議員、田北俊議員、何承天議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、梁劉柔芬議員、楊孝華議員、劉皇發議員及劉健儀議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

**Geographical Constituencies and Election Committee:**

陳婉嫻議員、程介南議員、曾鈺成議員、劉江華議員、譚耀宗議員、吳亮星議員、吳清輝議員、馬逢國議員、陳鑑林議員、楊耀忠議員、劉漢銓議員及蔡素玉議員贊成。

何秀蘭議員、何俊仁議員、李永達議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陸恭蕙議員、梁耀忠議員、黃宏發議員、楊森議員、劉千石議員、劉慧卿議員、鄭家富議員及司徒華議員反對。

何世柱議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 29 人出席，14 人贊成，5 人反對，10 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會產生的議員，有 29 人出席，12 人贊成，15 反對，1 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

THE PRESIDENT announced that among the Members returned by functional constituencies, 29 were present, 14 were in favour of the amendment, five against it and 10 abstained; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections and by the Election Committee, 29 were present, 12 were in favour of the amendment, 15 against it and one abstained. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the amendment was negatived.

主席：單仲偕議員，你現在可以發言答辯，你原有 15 分鐘的發言時限，現在還有 1 分 30 秒。

單仲偕議員：主席女士，今天很多謝多位同事發言，我最後只想補充數點。

資訊科技是一個跨國界、跨領域的新紀元，亦是自由創意、自由傳播的新市場。國家計劃、法律限制最終是會消滅的 — 可能會消滅，但不能夠增加，否則便會限制了資訊科技的發展。

我只想說出一個例子。我最近在矽谷見過一個創意基金的人員，他們說每年大概要看 1 500 份建議，然後選出 15 份，最後可以獲得支持的是 6 份，而可能成功的卻只有一、兩份。從這裏可以看出，要成功便一定要有很多人一起發展，很多人一起參與。所以，資訊科技策略計劃最終的重點，便是要令整體社會有創意，要大家一起應用科技。我希望各位同事可以多些到互聯網絡瀏覽，嘗試在網上溝通，甚至乎是在網上與外國的政界人物溝通。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：單仲偕議員動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。

現在付諸表決，贊成的請舉手。

( 議員舉手 )

主席：反對的請舉手。

( 沒有議員舉手 )

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直選和選舉委員會選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

主席：第二項議案：改善空氣質素。

改善空氣質素

## IMPROVING AIR QUALITY

何承天議員：主席女士，空氣是人類最基本的需要，不論性別，不論貧富，不論國籍，不論老少，每一個人都要呼吸空氣。空氣是免費的，可惜，我們無權選擇呼吸較為清新潔淨的空氣。

本港的空氣質素已經惡化至令人擔心的地步。環保署過往在地面錄得空氣污染指數超過 100 的共有 16 次，顯示空氣污染程度“甚高”，最高一次更達到 167。以空氣中懸浮粒子的污染情況來說，香港比新加坡、漢城、東京，甚至倫敦都要差。根據世界衛生組織的報告，本港現時的空氣污染情況，可導致每年約 2 000 人提早死亡。因此，自由黨今天提出議案，促請政府積極加快步伐，制訂全面和長遠的措施，防止空氣質素繼續惡化。

首先，政府必須從交通工具方面着手。當中首要的工作，是設法鼓勵全港 18 000 架的士的車主盡快更換石油氣的士，提早完成石油氣的士計劃。目前的士車主最擔心的，是一旦換車便要付出高昂的車價，他們亦憂慮石油氣的價格能否長期維持在低水平。就車價來說，一部石油氣的士相信最少要 20 萬元，在今天經濟低迷的情況下，這並非所有車主都可以負擔。

我建議政府以低息貸款方式資助部分車價，並且訂定一個累退式的貸款

計劃，即車齡越短的的士，所得的貸款成數越大，車齡越長，則所得的貸款成數可以較小，藉此鼓勵車主盡早換車。

在石油氣價格方面，政府須明確保證將來也不會對石油氣燃料徵稅，以確保石油氣的士的燃料成本，不會高於現時柴油的水平，同時也可避免由於車用石油氣的價格高於家用石油氣，因而可能出現部分車主擅用家用石油氣私自入氣，構成危險。我期望透過政府種種鼓勵性措施，本港可以提早於 2003 年或以前完成石油氣的士計劃。

除了的士外，我們亦要關注現時在市面行走的四千多部柴油公共小巴。由於在技術上，小巴同樣可以使用石油氣燃料，因此問題比較簡單，政府可以盡快展開小巴石油氣試驗計劃，及早訂出更換石油氣小巴的時間表。政府表示，在明年底之前，將會有 30 至 40 個石油氣加氣站投入運作，往後幾年還會逐年增加；我相信加氣站的數目，足以同時應付的士和小巴石油氣化的計劃。

對於不能使用石油氣燃料的重型車輛，政府須從速展開研究，引進其他類型的環保燃料。

第一種值得參考的燃料是天然氣。外國的經驗顯示，利用天然氣推動 5 噸以上的重型車，效果十分理想，連國內的深圳特區，亦已引入天然氣巴士；此外，本港現時在發電方面，已經以氣缸方式航運進口天然氣，政府應積極研究如何利用現有的安排，把天然氣應用到車輛上。

另一種值得參考的燃料是已在歐洲國家有售的 diesel turbo，或另外一種燃料 citydiesel，我自己將之譯為城市柴油；它的基本原理是透過注入添加劑，令柴油燃燒得更乾淨，可以減少 25% 懸浮粒子的排放。可是，目前在本港出售的柴油並沒有這種，我們應該研究或跟石油公司一起研究引進這類環保柴油的可行性。

主席女士，我的總體印象是政府一直沒有積極研究和引入無污染的交通工具。例如，政府有否參考外國的做法，發展電動巴士？這些電動巴士在地勢平坦的區域，應該可以運作的。

此外，在美國洛杉磯試驗成功並已開始使用的複合汽車引擎 (hybrid engine)，也值得我們參考。裝有這種複合汽車引擎的汽車，主要是以電力推動，但遇上馬力不足時，可以自動轉換為燃料推動。此外，鐵路系統始終是高效率和環保的集體運輸工具，我期望政府能夠繼續積極發展鐵路系統。

除了改善汽車燃料外，提高車輛的維修水平亦同樣重要。如果車輛定期接受高水平的維修，便可大大減少因為機件過度勞損而污染空氣的機會。行政長官在施政報告中確定了本港要發展高科技和高增值工業，我認為政府可與各個科研機構合作，研究減少車輛排放廢氣的新科技，並且引進外國成功的經驗，以及提升車輛維修水平的方法。

談了那麼多有關交通工具的改革，我想談一談另一個很重要的範疇，就是如何透過城市規劃和環境保護改善空氣質素。第一，如果我們的城市繼續將商業中心過度集中在中環或市區一帶，市民每天上下班時的運輸需求便只有不斷增大，作為主要運輸工具的車輛，亦只會越來越多，空氣質素難免受到影響。反過來說，如果我們能夠在中環以外發展更多的商業區，減少市民上下班時的運輸需求，便可有助改善空氣質素，這亦是我反對中環新一期填海工程計劃的其中一個原因。我建議政府在未來進行城市規劃時，能把減少運輸需求列為重點考慮，逐步發展新的商業中心，使更多市民可以在原區或近區工作，減少交通工具的使用。

第二，政府應認真考慮在假日開闢更多行人專用區。舉例來說，如果政府能夠考慮在假日期間，將近日經常錄得高空氣污染指數的銅鑼灣區的個別街道，劃為行人專用購物區，將不單止有助改善區內的空氣質素，亦可吸引市民和遊客在區內流連購物。在外國，行人購物區是極受歡迎的，亦得到商戶的支持，因此我希望本港的零售業可以支持這個建議。

第三，我促請政府積極推行植樹計劃，改善環境。就道路而言，在道路兩旁種植樹木，除了可美化環境外，更有助增加新鮮空氣。我促請有關方面將來在開闢新的道路時，能夠在道路兩旁預留空間予樹木種植。除了在道路植樹外，政府亦應在廣泛地區和郊野推行大規模的植樹運動。

除了內部原因外，本港的空氣質素亦受到外來因素影響。在冬天，東北季候風會先經過南韓、日本、台灣及南中國一帶的工業城市，把空氣污染物一併帶進本港，因此，我們必須正視跨境空氣污染問題。最近，特區政府與廣東省政府合作，就珠江三角洲地區的空氣質素問題進行研究，這是一個極好的開始；但我期望港粵兩地的跨境合作，不要只停留在資訊交流或共同研究的層面，我希望在研究完成後，雙方能盡快提出具體減少污染的方法，以法律加以規定；同時，我希望雙方能嚴格執行防治污染的措施。

最後，我想就陸恭蕙議員將會提出的修正案作出回應。我今天提出的種種改善空氣質素建議，是包括了長、中、短期的措施，好像“提供足夠的經濟誘因，吸引的士業盡快轉用石油氣”，就明顯是一項短期措施。我認為陸恭蕙議員所提出的修正案，在方向和目標上跟我的議案其實是相同的，陸議員對我的議案加上“短期”措施的字眼，其實大可不必。

其實陸恭蕙議員的修正案，有些地方不過是對我所列舉的建議作點補充。可是對於其中一項補充，我是有所保留的。因為她提出要“規定所有車輛須接受強制性廢氣測試”，雖然用意良好，但卻是矯枉過正；因為現時每一輛新車，在“落地”時都會附有廢氣排放系統的合格證明書，同時以現時的汽車製造技術，新車“落地”後的一段時間內，廢氣排放系統基本上很少

出現問題。要求所有車輛不分車齡都要檢驗，不單止是毫無需要，矯枉過正，而且勞民擾民，浪費資源。

基於陸恭蕙議員所作的補充建議並不合理，自由黨是不會支持的，我亦懇請其他同事表決反對她的修正案。

主席女士，我謹此陳辭，提出議案。

何承天議員動議的議案如下：

“鑑於本港空氣污染問題嚴重，而政府建議的取代柴油車輛計劃進度過於緩慢，亦有欠全面，不足以保障市民的健康，本會促請政府從速制訂長遠和全面的措施改善空氣質素，包括：提供足夠的經濟誘因吸引的士業盡快轉用石油氣；研究其他類型車輛採用石油氣或其他環保燃料的可行性；研究減少車輛排放廢氣的設備及提高車輛維修水準；研究引進無污染公共交通工具的可行性；推行大規模的植樹運動；把減少使用車輛作為運輸工具的需求列為城市規劃的重點考慮因素；以及加強與內地鄰近地區合作，以減輕跨境空氣污染問題。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：何承天議員動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。

主席：陸恭蕙議員會就這項議案動議修正案，內容亦已印載於議程內。按照《議事規則》，本會現就議案及修正案進行合併辯論。

我現請陸恭蕙議員發言及動議修正案。

**MISS CHRISTINE LOH:** Apart from the last part, I very much enjoy the Honourable Edward HO's motion. It is truly an excellent one and I agree with most of it whole-heartedly. I wish to thank him for raising the motion. My amendment aims to strengthen it by adding in specific short-term measures which the Administration can take immediately. I will discuss Mr Edward HO's response to my requirement for compulsory testing in a moment.

Madam President, air pollution is worsening. There is no argument

about that. We have had a number of very high Air Pollution Index (API) readings already this year. Although the API readings indicate short-term (24 hour) exceedances of our Air Quality Objectives (AQOs) in such places as Causeway Bay, the long-term objectives are being exceeded in even more districts.

I urge Members to note that it is possible for daily AQOs to be met every day of the year but annual AQOs to fail still. Exposure to short bursts of high levels of air pollution may not damage your health immediately, but continued exposure to lower levels of air pollution may be damaging.

For example, in 1997, annual AQOs for total suspended particulates (TSP) and respirable suspended particulates (RSP) were exceeded at seven out of nine districts in Hong Kong.

Projections are for things to get worse. Despite continued improvements in new, imported vehicle emission standards, there are more and more vehicles on the road, and those vehicles are not being well maintained. Trends in ozone pollution are particularly worrying since Hong Kong's annual average for ozone increased more than 80% in the past 10 years. This is likely to be a serious issue in future.

### *Immediate actions*

Madam President, Hong Kong has to sprint to stand still. I would like to have this Council's support to get the Administration to take immediate actions in three specific areas:

Firstly, to introduce compulsory emission testing for all vehicles;

Secondly, to substantially increase the existing fine for smoky vehicles to encourage better maintenance; and

Thirdly, to step up enforcement actions against smoky vehicles.

These are measures that will address emission from all vehicles, not just taxis. We need all car owners to understand that they must minimize

emissions.

Madam President, I would like to talk a little bit about what a vehicle is. Most of us see a vehicle as a mobility convenience. If we are to adopt a new attitude and look at a vehicle also as something that emits poisonous gas, we might have a new attitude to the strength and toughness of regulation that is needed. It is because if we still regard a vehicle as a mobility convenience, we may stop short of requiring heavier and stricter regulation. I will come back to this point in a minute.

*Reality check - some statistics*

Let us have a reality check on just what the situation is in Hong Kong. According to the statistics of the Environmental Protection Department (EPD), while taxis account for 26% of RSP emissions in urban areas, medium and heavy vehicles, including buses and trucks, account for another 26%.

The current enforcement actions against smoky vehicles are just not working. Last Saturday, a dedicated official EPD spotter stood on the corner of Hennessy Road and Fleming Road, outside the EPD offices, and counted 78 vehicles emitting excess black smoke in one hour.

Last year, over 26 000 emission testing notices were issued by the EPD — 63% to lorries, 24% to taxis and 11% to public light buses.

Up to the end of October this year, I understand that the number of emission testing notices issued have increased some 15% to 20% over last year.

This may be because the spotters are doing a better job, but I suspect that the spotting scheme is not reducing the number of smoky vehicles on our roads.

Of those 26 000 vehicles tested last year, 2 862 vehicles failed and 63 licences were cancelled as a result. It is curious that we have a high spotting rate and such a low failure rate. We must question whether the scheme is working properly at all.

*Immediate results*

I believe my short-term proposals will have positive results.

My first proposal, as I said earlier, is to introduce compulsory emission testing for all vehicles as part of the Transport Department's annual road-worthiness test, there will be, therefore, an incentive for vehicle owners to maintain their vehicles. Well-maintained vehicles do not emit black smoke. I do not know why Mr HO regards this as a sort of interference in people's lives. As I said, my attitude is: If you own a vehicle, if you maintain it well, there should not be a problem. I just cannot understand why this should be regarded as undue interference in people's lives or in people's businesses. I am sure the Liberal Party will have a lot to say about that. But if you are serious about air pollution, if you want to be a responsible car owner, whether you are private car owner or commercial can owner, why do you object? It is emitting poison. The police look at it that way. Be strict, and make sure that we can cut down emissions within a short period of time.

I understand that the Transport Department is already testing some vehicles on a sampling basis but this should be extended to all vehicles as soon as possible. Vehicles failing to maintain emission standards should not have their licence renewed.

My second proposal is that the current \$450 fine for smoky vehicles is clearly insufficient. I suggest a fine of \$5,000. I know people are going to gob. I know that the commercial car drivers and owners, in particular, are going to gob. But again, if you accept that the black smoke that you see and other emissions that you do not see are poisonous, then please, please try to re-adjust your attitude. Why should the public be subsidizing poisonous pollution? Why should we put our own public health at undue risk?

In parallel, of course, we need to improve the emission test itself. The EPD's current snap-acceleration test is easy to pass, since it does not replicate real driving conditions. More accurate emission testing equipment, already piloted by the EPD, should be brought in to all emission testing centres. This will make it harder for vehicle owners to cheat the test.

Thirdly, my proposal is that we need to step up enforcement action against smoky vehicles. This can be done by the EPD and the police — we may even

wish to consider extending the authority to traffic wardens. A large-scale crack-down on smoky vehicles would soon get the message across. And I wonder whether Mr HO thinks that this is again interference in people's private affairs. I do not think so.

*Emissions from power stations*

I have also added an amendment about emissions from power stations. I think we should not forget that our power stations are the largest emitters of sulphur dioxide, nitrogen dioxide and carbon dioxide.

While we may not feel the same effects at ground level as from vehicle emissions, the burning of fossil fuels for electricity is adding to the dangerous cocktail of pollution.

We must be more serious about implementing "Demand Side Management" (DSM) which aims to cut energy usage, and hence emissions through energy efficiency and conservation. The EPD's estimates show that about \$4.9 billion (in 1991 prices) is wasted each year from wasteful use of electricity and other fuels.

The cost savings from avoided energy waste could be ploughed back into the economy to stimulate recovery, and provide jobs in the energy efficiency sector.

However, for DSM to be pursued vigorously, the utilities must be given the right incentives, and the Administration needs to develop a more coherent overall energy policy.

Madam President, we do not manage to pass too many motions nowadays because of the split voting system. We manage to pass one earlier in this afternoon. And I hope we will not fail with this non-partisan motion. And I hope the Liberal Party might change their minds. At least, they will consider thinking that we should look at the vehicle as something that emits poison. If you look at it this way seriously, why should we not regulate it much more strongly? If you do not like what I am proposing or if you want to face it, fine,

we can discuss that. But I hope you would agree that this is the right direction to go. Thank you.

陸恭蕙議員動議的修正案如下：

“在“本會促請政府從速制訂”之後加上“短期及”；刪除“長遠和”中的“遠和”，並以“期的”代替；刪除“全面的措施”中的“的”；在“包括：”之後加上“規定所有車輛須接受強制性廢氣測試；大幅提高現時就車輛排放黑煙所訂的罰款，以鼓勵更佳的車輛維修；加強執行檢控排放黑煙車輛車主的行動；”；刪除“以及加強與內地鄰近地區合作”中的“以及”；及在“以減輕跨境空氣污染問題”之後加上“；以及積極推行用電需求管理計劃，以減低礦物燃料發電廠所產電力的用量”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：何承天議員動議的議案，按照陸恭蕙議員的修正案，予以修正。

現在進行辯論，是否有議員想發言？

劉千石議員：主席女士，我首先要“申報利益”，我是空氣質素惡劣的主要受害者，因為我的氣管十分不妥，一遇到空氣混濁，我便會氣喘，尤其是站在銅鑼灣的街頭，呼籲市民做這樣做那樣的時候。所以，我覺得改善空氣質素是非常迫切的工作，我十分支持這項議案辯論的提出。

說到底，今天地球大部分地區的空氣質素惡劣，可以說是我們文明社會一個很大的諷刺。一方面，我們為了改善生活質素，創造各種形形式式的科技產品，令我們的生活更舒適；但是，科技產品卻反過來破壞我們周圍的環境生態，對我們的健康構成威脅，這實在是“文明社會的兩難”，亦是我們必須全面反省的一個問題。老實說，今天無論是原議案或修正案，提出的改善方案都只是治標而未能治本的，可能這正是今天文明社會的悲劇！

我覺得，鼓勵也好，立法強制也好，最重要的是社會上每個人（包括政府在內）都能夠有保護環境、改善環境的意識，改變我們的生活、消費及行為模式，以較為合乎環保的方式生活，這樣才能夠有效達致改善環境質素的

目標。

不過，無論如何，政府在改善環境的過程中，仍然是擔當責無旁貸的角色，今天我想在兩方面提出意見，希望政府能夠着力落實。

首先，正如剛才兩位同事所說，空氣污染的主要“罪魁禍首”乃是汽車排出的黑煙及污染物；除了發展石油氣的士等措施外，我覺得更重要的是，政府必須全力發展大型集體運輸系統，令市民可以減少使用私家車或其他非集體的運輸交通工具，因為這些都是不符合環保原則及效益較低的交通工具。事實上，香港是一個人口極為密集的地方，無論從環保或從交通運輸的角度看，香港都應該大力發展諸如鐵路的集體運輸系統；可惜，政府在鐵路發展方面的立場十分保守，往往要等到一個地區的人口密度已經非常高的時候，才決定發展鐵路，這個方向根本是一個很大的錯誤。

到了今時今日，個別市區及新市鎮仍舊未有鐵路運輸系統，例如居民達 50 萬的九龍城區的地鐵支綫網絡，政府一拖便拖了二十多年；去年，地鐵公司提出了發展東九龍及北港島支綫的計劃，一直等待政府的回應，但到了今天，建議仍然是石沉大海。我很希望政府能夠完全改變其保守心態，盡力發展集體運輸系統，以減低一般交通工具的使用，從而改善空氣質素。

第二點我認為政府必須加以考慮的是，在都市規劃及新市鎮發展規劃時，應更多地研究如何在都會規劃上，令空氣質素得以改善。事實上，銅鑼灣等都市核心地區之所以空氣質素特別差，除了因為銅鑼灣區的汽車特別多外，還因為那裏高樓大廈密集，在規劃時並無預留“出風道”，令空氣中的污染物被迫困在區內無路可走，這亦是導致空氣質素惡化的一大因素。相反，例如將軍澳等新市鎮，在都會規劃設計時已經預留“出風道”，空氣質素明顯較為理想。我希望政府能夠多加考慮這方面的規劃，以改善本港的空氣質素。

主席女士，空氣質素惡劣影響着全體市民的健康和生活水平，包括你和我，甚至影響旅遊業及其他經濟發展。採取各項措施改善空氣質素是當前急務，希望政府作出正面回應。

謝謝主席。

**周梁淑怡議員：**主席，香港的空氣污染問題越來越嚴重，指數亦頻頻創新高；例如銅鑼灣一帶的商業區，路邊污染指數曾經錄得 16 次超過 100，達到甚高

的水平。事實上，香港的空氣污染比很多東南亞及歐洲的城市差，以懸浮粒子微塵令空氣污染為例，香港的污染程度較倫敦高兩倍，亦比其他如吉隆坡、新加坡、漢城及東京等亞洲城市為差。我們十分關注香港人的整體健康，我相信每一個人都很希望在這方面能夠有所改進。

現在香港空氣污染的其中一個來源，當然是柴油車，所以我們自由黨一向都贊成的士轉用石油氣，認為這個計劃對改善空氣質素可以有很大幫助。政府必須提供足夠的誘因，包括低息貸款等以鼓勵的士轉用石油氣。除此以外，我相信最近的一個熱門話題是，油公司亦必須減低石油氣價格，這一點我們自由黨非常支持，我們也覺得如果要推進這方面的工作，這是我們要關注的很重要的一點。

除此以外，剛才陸恭蕙議員談到截停噴黑煙汽車的問題，雖說是治標不治本，但我相信這也不失為一個重要的治標方法，最少可以保障空氣免受不必要的污染。剛才陸恭蕙議員提到一些數字質疑自由黨，讓我們首先看看那些數字，她說現在有二萬多輛汽車噴黑煙被抓的個案，但為何只有二千多宗個案遭檢控呢？我不知陸議員有沒有問過環保署，但據我瞭解，現在有兩個情況，例如我們捉到噴黑煙汽車的司機，要他把車子拿去檢驗，他可能自己急忙先去把它弄乾淨了，到送檢時，汽車根本已不會再噴黑煙了。這其實可能是一件好事，因為這會令他趕快清潔汽車的引擎，避免繼續噴出黑煙；但另外亦有一個情況，就是他們會調校引擎減低燃油的噴射量，才送汽車去檢驗。據我所瞭解，環保署現在似乎正在試一種新式的儀器，可以測到輕型車輛的引擎是否被調校過，這件事我相信一定要快些做，這些不太守規矩的駕車人士所做的不當行為，一定要盡快杜絕，因為這種行為在環保方面事實上非常不利。

剛才陸議員一直批評我們自由黨，問為甚麼我們會這樣說，幾乎是指摘我們“阻着地球轉”，我倒想跟她計一下數。她剛才說有二萬多個個案有問題，但我們知道香港有四十多萬輛汽車，其中有 30 萬輛是私家車；照她的意見，全部四十多萬輛車每年都一定要去排隊檢驗，可是，現在有問題的不過是那二萬多輛而已（雖然我們也嫌太多），汽車應該在有問題的時候才拿去驗。陸議員則說不是，這四十多萬輛請排隊，全部都要拿去驗。如果我們往壞處想，這樣驗車便幫車房製造了很多生意，一直排隊，排四十多萬輛。此外，這樣做也很不公平，因為在那四十多萬輛汽車中，其實只有兩萬多輛有問題，甚至其中有部分根本不是那個問題，最後有問題的可能只得 5%，但那其他 95% 便要陪着一起驗車，還要付錢，每一次驗車都要付錢的。我不知道有多少個國家每年都要這樣做，但即使是很先進的歐洲國家，也不會要求兩三年的新車拿去檢驗，難道這還不算擾民嗎？我奉勸陸恭蕙議員問問那 95% 把汽車保持得非常乾淨的車主，請問他們對陸議員的提議有甚麼觀感。如果這不是擾民，我真不知甚麼才是了。

但我很同意另外一點的，是執法一定要做得很好，現在事實上是做得不夠的。在那些黑點的地方，應該多設即時檢控，也可以加強 "spotter scheme"，找多些市民幫忙，預防及制止汽車噴黑煙。此外，主要購物區的空氣污染指數，現在也非常高。剛才在我進來之前，收到一份文件，這位來自尖沙咀的人士說這是他的冷氣機的過濾器(filter)只用了兩個月，已經由白色變了黑色。我很擔心，因為尖沙咀是購物零售商密集的地方，銅鑼灣亦然，我很希望市民在這方面能夠多做些工夫，以避免這種情況影響我們的零售業。謝謝。

**許長青議員：**主席，要改善車輛排放廢氣的問題，以法例加強管制是常見的做法，例如增加警方的法定權力，要求車輛司機在等客時關掉引擎以減少排放廢氣，以及加強對排放黑煙車輛的檢控等，這些都是政府可以採取的辦法。不過，法例管制的效用恐怕是很有限的。不少研究報告指出，美國過去三、四十年的經驗顯示，要有效減少汽車廢氣，倚靠立例規定汽車須安裝防污裝置等行政指令方式，其環保的效果遠遠不及使用不含鉛汽油。前車可鑑，政府鼓勵汽車使用無鉛氣油，以及引入石油氣或更環保的汽車燃料，方向是正確的。關鍵的問題是，政府能否成功說服司機轉用環保燃料。

正因如此，政府以石油氣的士作為試點的計劃能否成功，對於日後其他車輛會否跟隨使用石油氣，其影響是舉足輕重的，故此政府必須盡力確保石油氣的士計劃的成功。在有關的報告諮詢文件中，政府明白到車用石油氣的價格、石油氣的士的營運成本、加氣站的配套設施，以及維修服務的人力和資源，都是的士是否願意棄用柴油、改用石油氣的主要誘因，可惜政府在諮詢文件中，並沒有在這些方面提出實質而具針對性的建議；主要的問題有三方面：

第一、 石油氣的士每公里的燃料費為 6.6 角，較柴油的士貴 4 仙。另一方面，石油氣的士用了 4 至 5 年通常便要更換，柴油車則可用 8 至 10 年，折舊率相差近半。在公共交通市場競爭越來越激烈的情況下，要降低石油氣的士的成本，稅務寬減大概是最好的辦法，政府卻不願意在稅項上作出承諾；

第二、 在加氣站方面，政府特別關注到選址與居民安全的問題，無疑是正確的，但市區內的加氣站會否因此數目不足和分布不平均呢？加氣站的交通又是否方便呢？政府對此都沒有交代。此外，未來兩年政府計劃興建 40 至 50 個加氣站，聲稱能應付最少 5 000 部的士，但相對於 18 000 部的士總數，仍然相距甚遠。政府如果無意增撥資源加快興建多些加氣站，又怎能說服的士盡快轉用石油氣呢？

第三、維修方面，維修石油氣的士的車房，須符合嚴格的條件，加上石油氣的士須用不少額外的零件，在在都令維修費增加，但政府在這方面有沒有提供協助呢？

此外，在推動石油氣的士時，政府似乎只關注到石油氣與柴油在經濟效益上的比較，卻忽略了一個重要的問題，就是司機享受清新空氣，當中的經濟效益，是否較汽車噴廢氣為高的問題。如果政府在宣傳方面能告訴司機，廢氣對他們健康損害有多大，政府在說服他們應主動轉用石油氣時，不是會更事半功倍嗎？

政府要減少車輛廢氣的污染，其實所需的不僅是新科技，更重要的是要有靈活的行政統籌，因為整個過程涉及很多部門，包括環境保護署、運輸署、警務處、教育署、地政總署和旅遊事務專員等，可惜政府在這方面未有提及，本人希望政府加以注意。

主席，本人謹此陳辭。

**陳榮燦議員：**主席女士，本港空氣質素近數年日漸下降，最近數個月，在中環、銅鑼灣、旺角等地路邊監測站，測得的空氣污染指數越來越高，有時更高達 165。在街道上，處處“沙塵滾滾，分分鐘殺錯良民”，路人最常見的動作是“掩鼻”而過。如果在某個地區停留過久，縱使不“黑口黑面”，也可能塵埃滿面；因此，改善本港空氣質素確是刻不容緩的。

在種種導致空氣污染的原因當中，較令人關注的，是有關柴油車排放的二氧化氮、臭氧及可吸入懸浮粒子；除此以外，建築地盤的塵埃、工廠的廢氣，商業機構排出的熱氣等，都不斷使香港空氣質素下降。因此，政府近年已制定多條法例，監控各處空氣污染的來源。去年，更推行石油氣的士試驗計劃，以石油氣車取代柴油車。

不過，在政府較早前提交的建議引入石油氣的士的諮詢文件中，並沒有對業界及市民詳細交代他們關注的問題，這點非常令人失望。民建聯認為，政府對這些問題欠缺明確的指標，將會成為改善空氣質素的絆腳石。因此，民建聯認為，如果要全面引入石油氣的士，政府在全面推動，全心支持及全力協助方面是非常重要的。經濟誘因是促使柴油車轉用石油氣的重要因素，例如：政府應保證石油氣的士的經營成本不高於柴油車輛，以及維修費也不比柴油的士貴等。

民建聯認為，引入石油氣的士只是減少汽車帶來空氣污染問題的其中一個方案。除此以外，車輛保養及維修質素，亦會影響廢氣排放的多少。香港

現時修車從業員的技術水平參差不齊，相信不少有車的同事亦深受其苦，自己的坐駕明明入廠大修不久，但仍發覺黑煙狂噴。

民建聯認為車輛維修人員質素參差，與現時培訓機制跟不上科技發展有直接關係。政府應改革現時車輛維修行業的課程，投放更多資源於工業學院及職訓局，使其課程配合科技的發展；甚至可以考慮以發牌形式，使修車行業的質素得以提升。政府也可以實行優質車房計劃，發放有關維修車房的質素及價目，使車主能有一個選擇的權利。

主席女士，民建聯相信，只要車主充分瞭解維修車輛對環境、自身安全及經濟效益的重要性，而有關當局又提供足夠的資訊，讓車主選擇有質素的維修車房，相信車主會主動地妥善維修本身的車輛。

另一方面，香港的市區規劃落後，路窄樓高，缺乏綠色地帶，造成空氣中的污染物容易積聚。我同時要指出，發展無污染運輸工具仍為未來規劃的主綫，集體運輸才是最有效解決汽車帶來空氣污染問題的工具。除此以外，大規模推行植樹計劃亦值得鼓勵。眾所周知，樹木除了有助紓緩空氣污染之外，位於路兩旁及斜坡上的樹木，更可成為天然的隔音屏障及作鞏固斜坡之用。內地一些規劃較完善的省市，已規定在公路兩旁必要有一條綠色帶，以紓緩汽車帶來的各種環境污染。民建聯認為政府應參考這種做法，規定新建的道路必須有“綠化帶”，而現有的道路亦盡可能多種樹木，幫助改善空氣質素。

主席女士，民建聯明白香港空氣質素日益惡劣，並非完全拜汽車所賜，其他的污染來源，例如發電廠用煤，絕不比汽車排放廢氣為低，政府除積極推動兩間電廠實施排放管制外，更應要兩間電廠承諾，盡量使用天然氣代替煤作為發電燃料，以減低排放出來的污染，對症下藥。同時，本港應和內地政府合作，促進全區的空氣改善，使本港的秀麗景色重見天日，這樣對旅遊業也有一定幫助。

主席女士，本人謹此陳辭，謝謝。

羅致光議員：主席，我想與大家分享一些有關投訴污染的統計數字。不知大家是否知道，1996 年排第一位的投訴數字是噪音，到了 1997 年，排第一位的卻是空氣。如果我們將投訴的個案細分，排第一的個案類別是對汽車排放黑煙的投訴；以地區而言，排第一位的是葵青 — 代表新界西的議員要留意了，第二位是油尖旺，第三位則是元朗，似乎在頭三位的，有兩個都是屬於新界西的選區。

稍後何敏嘉議員會就空氣質素和健康問題發言，何俊仁議員會集中談交通及空氣質素的問題，我則想討論幾個問題，包括跨境空氣污染，推行大規模的植樹運動，強制的廢氣測試，以及減少用電和增加排放黑煙的罰款等。

先談跨境空氣污染的問題。大約四、五年前，我記得有一次到李柱銘議員家聊天，他住在半山，在他家門外望向珠江口的方向，當時是吹西北風，我很明顯地看到視野的差別，在珠江口那邊視野特別差，而那些煙霧正從西北面的珠江口吹過來。這就是跨境污染的問題，大家有空時，趁西北風明顯的日子裏注意一下，便會看到從珠江口吹過來的污染空氣。在較早時財務委員會審批一個有關跨境空氣質素研究的申請時，曾經有些同事問我為甚麼要做跨境空氣質素研究，當時我覺得十分奇怪，竟然有人會不明白這項申請，原因原來有這麼多人不知道，空氣污染的問題不單止是一個獨立於香港的問題，而是一個跟鄰近地區息息相關，大家要攜手合作去解決的問題。我相信現在政府才開始踏出第一步進行研究，是稍為遲了一點，我們惟有加快速度，改善兩個地區的合作。

關於植樹運動，我記得小時候參加過一些類似的活動，那時叫植樹工作營(*forestry work camp*)，當中我學到很多經驗，例如如何植樹、樹木的好處等，工作營本身除了勞動價值外，更令參加者增加對樹木及環境關係的認識。過往這些植樹運動，很多時候都在郊區進行，市區植樹方面，似乎做得不太夠。剛才何承天議員也提過，在街道兩旁種樹，除了美化環境外，為了環保的種種問題，事實上都是值得我們更努力地去推動的。我認為政府可以考慮跟一些中小學合作，推行區內的植樹運動，一方面教育新一代，另一方面又可改善社區的環境及空氣質素。

另一個是關於是否要規定所有車輛都要接受廢氣測試的問題，我們當然明白，每一個負責任的車主都應該定期檢驗車輛，事實上除了廢氣之外，很多其他汽車零件也可能一年最少要驗兩次。如果在驗車之餘再驗廢氣，車主所付出的費用和時間也不會增加很多。不過，我亦同意一點，就是如果我們一開始就要求所有車輛，不論是新車或舊車，都要驗廢氣的話，的確會有很多車主抗議和反對。如果我們要立法加以規定，我覺得仍須進行更廣泛的討論及諮詢，研究我們應該如何執行這件事，究竟是 8 年、6 年、4 年或 3 年車齡的汽車必須檢驗，還是 1 年新的車也要檢驗呢？我相信這個問題應該先拿出來作廣泛的諮詢。

至於減少用電方面，我們可以說，環保及空氣質素問題，人人有責，但一般的市民對於“慳電”設備的認識很少。例如，我不知道假如這個議堂全部都用“慳電膽”的話，究竟一年可以節省我們納稅人多少錢，這一點我可

能要求秘書處研究一下；因為全部用“慳電膽”，一定會節省納稅人不少金錢。如果一個家庭知道用了“慳電”設施一年可以節省多少錢的話，我相信減少用電這件事會更容易推行。我們很明顯有需要作更廣泛的公眾教育，讓市民明白節省電力本身除了對環境保護重要外，對每個人的錢包也十分重要。

另外一個議題是關於車輛排放黑煙的罰款。住在港島區經常駕車上花園道的人一定會覺得，前面有很多“墨魚”走來走去，不停的噴“墨”，有時候開車跟着它們會很辛苦。原則上我們同意大幅度增加罰款，但增加多少，我相信還要商量。因為我們留意到，即使車主真的負責任，定期驗車，汽車也有時會因為突然故障，以致排放的黑煙大增，要是條例太苛刻，會否出現一個不太公平的現象呢？我相信這件事是須作研究的。

就陸恭蕙議員的修正案內容，民主黨雖然認為在細節上仍然有不少地方須研究、討論及諮詢，但整體來說，民主黨是支持其精神的。因此，主席，我謹此陳辭，支持修正案及原議案。

**何鍾泰議員：**主席女士，香港的空氣質素有多壞，當然我們可以通過環境保護署每天在各大主要傳媒發布的空氣污染指數得知。其實只要我們在鬧市或工業區，例如銅鑼灣和觀塘等區域走走，便不難發現香港的空氣質素變壞到甚麼程度。但更可怕的是，很多市民已漸漸覺得清新空氣是奢侈品，而空氣污染是經濟進步所要付出的代價之一。

雖然市民也察覺到本港的空氣質素日益惡劣，但不知是否因為空氣污染仍未對市民的健康構成即時影響，社會上只有少數關注該問題的環保組織，積極要求政府加強解決空氣污染的力度和速度，一般市民卻默默地接受了這個現實，將污濁的空氣當作香港生活的一部分，而空氣污染也從來沒有像房屋、就業等其他切身的民生問題般，得到社會廣泛的關注和討論，這點實在非常可惜。

其實，市民對空氣污染不太關心可能有很多原因。其中之一是市民對空氣污染問題的嚴重性缺乏認識，而且有關的負面影響，也要經過若干年才會浮現出來，沒有對生命構成即時的危險，所以不會即時覺得有急切性。另一個可能的原因是，市民知道問題的存在，但他們可能有錯覺，覺得政府只會將工商業的利益放在首位，空氣質素從來都不是決策主要的考慮。如果上述任何一個原因成立，市民也不會像在其他民生問題上那樣，向政府施加壓力，以致問題的解決遙遙無期。

政府在解決空氣污染的問題上是責無旁貸的，而且越來越差的空氣質

素，亦有需要我們即時正視。首先，我們要瞭解空氣污染的來源，汽車（特別是柴油車輛）所排放的廢氣，正是主要原因之一。因此政府必須加快取代柴油車輛，並且盡快落實石油氣的士計劃。同時，政府亦可聯同內地以及其他國家的有關單位，研究其他環保燃料的可行性，亦應該積極拓展環保而且具高效率的鐵路網。本人同意劉千石議員提到的地鐵綫，事實上，東九龍綫和港島西部延綫，我們已經說了二十多年，現在還是興建遙遙無期，我也不想再說了。更為徹底的，就是研究引進無污染公共交通工具的可能性，而在現階段必須加強管制，減少車輛排出廢氣影響空氣質素。除了加強立法外，政府也必須嚴厲執行有關法例，減少因汽車排出廢氣而造成的空氣污染。

另一方面，華南地區的急速發展及都市化，對鄰近的空氣質素構成很大壓力，因此，粵港兩地在改善空氣質素的層面上，實在有合作的必要。對於粵港環境保護聯絡小組的成立，並且將會合作進行有關珠江三角洲空氣質素的研究，本人表示十分歡迎。可是有關的研究工作，最快也要在明年 4 月左右展開，須大約 18 個月進行，大概要在 2000 年年底才能完成報告，提交給聯絡小組考慮，再加上制訂相應的對策需時，我們也不能展望有關研究會對本港的空氣質素可作出即時改善。無論如何，兩地的合作將會對解決問題發揮正面作用，可是，兩地政府亦應加快進行有關研究，以及盡快提出有效防止空氣質素惡化的措施。

改善空氣質素同時必須有市民的積極參與，一方面，他們可以負起環保的責任，包括盡量使用公共交通工具、加強對自己車輛的維修，以及減少不必要的能源消耗等；另一方面，市民對環境保護的重視，亦會促使政府將環境保護工作放在較優先的位置上，而不會像現時的情況，政府政策只重視經濟發展，很多時候忽略了環境因素。因此，政府應積極加強市民對環境保護的認識，多做些工夫，令市民在這方面能夠多些了解，多些知道環境保護對他們本身的長遠影響。我相信政府在這方面扮演的角色非常重要。

主席女士，本人謹此陳辭。

**鄧兆棠議員：**主席，今年 9 月，銅鑼灣區又再創下連續 4 天空氣質素超過 100 的紀錄。有關鬧市或工業區空氣污染嚴重的報道已經是屢見不鮮，但即使是遠離工業區、鬧市，而交通流量亦不高的鄉村地區，如元朗，每年平均空氣質素指數，亦連續兩年出現超標的情況，可見本港的空氣污染問題已不單止是“局部地區”的現象，而是全港的問題。

事實上，我們每天呼吸的空氣裏已含有各種各類的污染物，當中以“可

吸入懸浮粒子”（俗稱：微塵）對人體的影響最嚴重。它可觸發或導致慢性支氣管炎、哮喘、肺氣腫，甚至死亡，而據多項獨立的研究結果顯示，每立方米空氣的微塵含量只要上升 10 微克，便足以令“由空氣污染導致”的死亡率上升 1%。

汽車廢氣是排出微塵的主要來源，而車輛排出的微塵有 98%是由柴油車輛所排放，因此如何取締佔全港車輛總數三分之一的柴油車輛，是解決本港空氣污染的關鍵課題。推行石油氣的士計劃，便是嘗試研究使用石油氣的汽車，減少空氣污染的其中一個方法。去年臨時立法會期間，港進聯已成功通過議案，促請政府落實石油氣的士計劃，改善本港空氣質素；政府亦從善如流，順應環保，推行為期 1 年的石油氣的士試驗計劃，並在施政報告中，提出落實石油氣的士計劃的時間表。不過，在最近發表的“引入石油氣的士的建議”文件中，政府除願意增設加氣站及培訓合格維修人員外，並無承諾推行任何優惠計劃及設立“經濟誘因”機制，以保證石油氣的士計劃能成功推行。

文件顯示，石油氣的士在效能及營運成本方面，並不比柴油的士佔有任何優勢。此外，政府一方面規定石油氣的士必須原廠入口，不得使用改裝車輛，即時大幅增加的士業轉用石油氣車輛的成本；而另一方面，政府既不願意協助調低石油氣價格，亦不承諾免收石油氣的燃料稅，使業界在長遠來說亦無法節省營運開支。在商言商，我們恐怕難以苛求業界“賠本”來支持“環保”，而石油氣計劃最終只會胎死腹中。

港進聯去年建議，政府應為業界提供更多財政上的協助，例如豁免徵收石油氣燃料稅，以及在首次登記稅及購車方面，給予優惠，可惜諮詢文件並未落實有關建議，本人希望政府能盡快考慮。除了石油氣的士計劃外，政府也應盡快研究其他柴油車輛轉用石油氣或其他環保燃料的可行性，特別是廢氣排放量極高的中型柴油車輛。據悉，美國、荷蘭及奧地利等國家已成功推行石油氣巴士，政府大可以作為參考，研究把這些技術引入本港的可行性。

最後，本人想談一談有關空轉引擎這一個容易遭人忽略，但卻絕不容輕視的問題。據環保組織的資料顯示，開動引擎而不行走的空轉車，其廢氣排放量比行走中的車輛更為驚人；平均而言，37 輛空轉車排出的一氧化氮，便相等於 4 000 輛行走中汽車的排放量。現時許多歐美國家，已有法例監管空轉車的問題，可惜特區政府並未加以效法。本人認為，政府一方面應可以考慮透過立法方式，管制空轉車輛排放廢氣，另一方面，便應加強現有的環保教育及宣傳工作，突顯及把有關問題的嚴重性具體化，提高本港市民的環保意識。當司機明白到停車時不關掉引擎，最終只會害己害人時，有關問題便

更容易解決了。

政府用於環保的開支，已由 95 年度的 22 億元，增加至本年度的 33 億元。但香港的環境似乎並未因此得到重大改善，特別是空氣污染的問題。本人希望政府在全力刺激經濟，引領本港邁向經濟復甦之路的同時，也要加強改善本港的環境與空氣質素，否則，即使香港經濟復甦、市民消費能力更高，香港的生活質素也只會越糟，明天也不會變得更好！

主席，本人謹此陳辭。

**劉健儀議員：**主席女士，行政長官在今年的施政報告中，表示為了減少海水污染，政府預算在未來 5 年斥資 120 億元進行大型工程，改善污水收集和處理系統。明顯地，政府認為為了香港可以有更明淨的水質，耗用一些公帑是值得的。

行政長官亦有提及另一個最迫切的環保問題，就是空氣污染；不過，他並沒有表示會動用多少的資源來改善空氣質素，但就明確指出，政府打算從 2000 年年底開始，要求所有新的士都改用石油氣。政府會斥資多少公帑來推動石油氣的士是未知之數，就連石油氣的士的車價、石油氣價格、加氣站數目和分布，以及有多少車房和維修技師負責維修保養，這些本來是推行石油氣的士計劃的先決條件，但仍然是一堆未知之數。

政府官員說會保證石油氣的士的經營成本不會高於柴油的士。雖然現時石油氣的士的售價較柴油低，但石油氣車的耗油量較柴油車高，所以石油氣的士的經營成本未必低於柴油的士，況且，現時沒有人可以保證石油氣價格的水平或政府是否會就石油氣徵稅。此外，石油氣的士的壽命可能較柴油的士短；換言之，石油氣的士的折舊率較高，經營成本相應提高。政府又如何保證石油氣的士的經營成本不會高於柴油的士呢？

在推行石油氣的士計劃初期，政府“相信”約有 40 個石油氣加氣站投入運作，現時全港有超過 180 個加油站，即是 40 個石油氣加氣站，佔現有油站的五分之一。由於加氣站必須距離民居超過 55 公尺，在市區設立加氣站有一定困難，可能會令市區的加氣站數目不足及分布極不平均，政府如何保證有足夠的加氣站和分布是平均的呢？

維修石油氣的士的車房須用較大地方，並須投入巨額資金進行改裝，才能夠符合嚴格的規定。由於只有極少數的車房具備這些條件，石油氣的士維

修服務可能不會普及，維修費用昂貴和需時較長。雖然政府表示有車房願意維修石油氣車，亦表示會訓練維修技師，但屆時有多少車房和技師真正投入服務仍屬未知之數，政府如何能夠保證石油氣的士的維修保養費用不會高過柴油的士呢？

的士車龍長短可以說是經濟冷熱的溫度計，現時大家都看見的士大排長龍，反映本港經濟仍然低迷。行業中不少是“單頭”車主，收入已大不如前，要供車會以及養家，已經入不敷支，試問他們在現時的經濟環境下，怎樣有能力重新供一部石油氣車？銀行是否會貸款也成問題。

政府要盡快推行石油氣的士計劃，便必須盡快解答上述一連串的疑問。政府應該明白，要吸引的士業盡快轉用石油氣車，除消除業界對前景的疑慮外，政府必須提供足夠的經濟誘因，例如豁免首次登記稅和每年牌照費、保證免收石油氣稅、提供換車資助。為了香港可以有更清新的空氣，耗用這些公帑是值得的。

此外，在配套設施方面，政府應給予最大的支持和方便。有油商向我表示，他們擬更改現有油站以便售賣石油氣，但政府堅持這樣便等於更改土地用途，必須補地價。政府這種“趁機撈油水”的態度，怎樣可以令石油氣價格維持具吸引力的低水平、如何吸引油商設立更多加氣站、如何令石油氣的士計劃盡快展開呢？

主席女士，政府表示會研究探討其他柴油車改用石油氣或環保燃料的可行性。我想提醒政府，在研究把這項計劃擴展至其他種類的車輛時，應先進行全面的試驗，充分諮詢有關的業界，提供足夠的資料，以及足夠的經濟誘因，不要像今次推行石油氣的士計劃一樣，在完成試驗前便推出一份內容空洞的諮詢文件，名為諮詢，但實際上志在必行，而行業仍然有很多疑問。

改善本港的空氣質素，我一直堅持要多管齊下，政府更要採取主動和積極的措施，但政府只曉得從被動和消極的方面出發；在這方面，環境保護署的工作一直只集中怎可捉多些噴黑煙的車輛、如何重罰司機，何曾主動和積極研究如何減低車輛排放的廢氣？相反，在的士業推動下，政府才展開石油氣的士試驗計劃，在的士業參與贊助下，理工大學成功研究“廢氣過濾器”以減少柴油車排放的懸浮粒子。要改善空氣質素，政府必須採取更積極的態度，不應將所有責任放在行業或車主身上。

對於陸恭蕙議員提出的修正案，要求大幅提高排放黑煙的罰款，我認為這建議並不可取。以懲罰方式去達到目的，是消極的做法，亦容易殺錯良民。

一直以來，我都鼓勵車主必須把車輛維修妥當，但眾所周知，現時本港的維修汽車技術參差，很多車房的水準落後，政府全無規管，車主無法判斷車房優劣。不先針對問題的核心，不鼓勵維修技師提高技術，反而重罰一些可能只是光顧了“無良”車房的車主，是不公平的。

本人謹此陳辭，支持原議案，反對修正案。

**梁智鴻議員：**主席女士，多位同事已提到空氣污染的嚴重程度，相信沒有人會反對，也沒有人會認為這樣說不對。但我大膽說一句，其實現時空氣污染的嚴重程度，已達“吸氣危害健康”的地步，而不單止是“吸煙危害健康”，我並非故作驚人之語，因為大家都知道，事實上，路邊空氣污染指數近數月來一再創新高。醫學界的研究早已指出，空氣中的懸浮粒子與呼吸系統疾病如慢性支氣管炎、哮喘、氣腫等均有直接關係，剛才鄧兆棠議員已說過，但我想再次強調，世界衛生組織資料更顯示，每立方米空氣中的懸浮粒子，若上升 20 微克，便會令入院率上升一成；上升 55 微克，會使死亡率上升一成。此外，由柴油車廢氣和二手煙構成的污濁空氣，亦與本港兒童患上哮喘有莫大關係，並非只有劉千石議員呼吸不暢順。在 1996 年的研究中，本港每 100 名 13 歲以下的兒童，就有 16 名患上哮喘，比 5 年前增加一倍；醫學界一直關心如何改善香港的空氣質素，以維護民康，可惜當局的相應措施卻有如蝸牛蠕動般緩慢，着實令人費解。

剛才大家都談到利用石油氣取代柴油的好處，對政府行動緩慢表示失望，我亦不想在這方面多談。政府緩慢的行動和諸多顧慮的處事手法又怎可以遏抑日益嚴重的空氣污染問題呢？

剛才何承天議員已說出現時香港的空氣污染水平，足以導致每年 2 000 人提早死亡，人命攸關，請問到甚麼時候才可以把情況改善呢？我想從 3 個層面看看這個問題。剛才鄧兆棠議員已提過，很多車輛在非行駛中也開啟引擎，這個問題在巴士、旅遊車和由職業司機駕駛的私家車之中較為嚴重。究竟管制這些車輛的責任應由環境保護署，還是哪個部門負起？由哪個部門負責教育市民，甚至以制訂罰則的形式來控制這個情況呢？我們為何不能考慮採取這些辦法呢？其實多年來，我們已在會內多次討論這個問題，但似乎直至目前，政府仍沒有落實執行有關措施。

此外，本港私家車 10 年來增幅超過一倍，無疑亦是令空氣污染惡化的一大因素，當局應與各大集體運輸機構共同制訂計劃，鼓勵市民使用公共交通工具，以期放緩私家車的增長。

主席女士，本港的戶外空氣污染嚴重，而室內的空氣質素也同樣有很大問題，簡直將市民置於“進出兩難”的地步。環保署去年一項調查顯示香港超過三分之一的辦公室室內空氣質素遠差於國際認可水平，令辦公室成為細菌傳染的溫床；再者，近三分之一的空氣，所含懷疑或證實致癌的物質，更高於世界衛生組織的標準；此外，三分之一的受訪者對自己工作的商廈或公眾地方的室內空氣質素非常不滿。問題的罪魁禍首，主要是空調系統不合標準，而因吸煙帶來的二手煙問題亦是一大主因。

當局必須盡快制訂室內空氣標準，以及落實監管；同時更應進一步將室內禁煙的規定伸展至辦公室和各類公眾場所。

主席女士，目前香港戶內和戶外的空氣質素，均大大威脅市民的健康，當局必須盡快落實管制措施，才能真正改善市民生活質素，同時遏止由空氣污染導致急劇上漲的公共醫療開支。

最後，我想就修正案談一談我的看法，我想提出兩點，第一點可以說是大原則的問題，我認為大家要明白，雖然議員的議案辯論對政府沒有法律約束力，但我們希望盡量以同一聲音，同一方向對政府施加壓力，所以如果同事對某項議案的大原則是同意，而只是不同意一些細節的話，我希望可以盡量溝通，不要只是提出修正案，修正案只會令政府感到我們完全沒有統一的方向，因此便完全不理會我們。提出修正案更會造成環保問題，因為要多耗費紙張印製文件。

主席女士，我謹此陳辭，支持議案。

**梁耀忠議員：**主席，今天主要辯論的題目是有關空氣污染的問題，而主題則是集中在車輛排出廢氣方面。其實大家都知道，在空氣污染中，車輛排污的問題只佔了其中一個重要部分。事實上，有很多原因也可以引致空氣污染，例如剛才梁智鴻議員提過的“二手煙”。此外，地盤所產生的塵埃，亦是造成空氣污染的一個原因。今天議案辯論的主題並非如此廣泛，但我希望我們今天在討論有關空氣污染的問題時，政府也能關注到其他數方面，把問題解決。

剛才羅致光議員提到新界西的污染程度特別嚴重，我也想說一說為何會是那樣。據我理解，新界西的葵涌、青衣區內大廈實在是太密集，空間太少，空氣流通的機會因而減少。此外，很多重型車輛在該處行走，加重了污染的情況。再者，這數年間有太多樓宇重建，導致空氣污染情況比較差。至於元

朗一帶，亦是由於地盤太多，所產生的塵埃比較大量。因此，我們今天討論空氣污染時，亦須留意這數方面的規劃問題。

剛才何承天議員所提到有關規劃的方面，我是十分同意的，特別是何承天議員今天所提到的許多問題，我都是非常支持，雖然自由黨以前時常提及的都是資本家的事，我與他應是勢不兩立，但今天他所說的絕大部分，我都是十分支持的。我覺得他體諒到很多現實的問題，提出了一些見解。他跟陸恭蕙議員不同的地方是，他提到以一個誘因鼓勵市民改善問題，陸恭蕙議員則不然，她所說的是懲罰。我覺得懲罰不是不需要，在一定程度上是有需要，完全沒有是不行的，因為這世界上如果沒有懲罰，便不會有人理會任何事的了。

今天的問題是，車輛之中，以柴油車所造成的污染最為嚴重，而柴油車大多是“搵食車”，因此，要求“搵食車”改善的話，必然會增加車主的成本。主席，大家也知道，沒有人是不希望有清新空氣的，即使是車主，他們也希望自己的車輛不會排放黑煙。

談到黑煙，讓我順帶一提。上星期我們出外參觀特殊學校，我因為遲到，所以自己駕車跟着 LC3 小巴。小巴排出來的黑煙與煙霧彈差不多，我跟在後面差不多連路也看不清，我希望不要再用那部車了。（眾笑）我詢問了司機有關的情況，他說不久前檢查過，亦被環境保護署檢控過，但黑煙問題始終不能改善。我希望主席能跟進此事。（眾笑）

有關黑煙的問題，柴油車的懸浮粒子是比較嚴重，但有數個問題是可以考慮的。第一，除了的士外，客貨車也是使用柴油的，因為柴油的性能比較好，馬力也比較足夠，特別是上斜路時，其他燃料的性能比較遜色，故此他們須選用柴油車。不過，他們亦同意，在環保方面柴油並非最理想，他們也希望找到另一種燃料取代柴油，但很可惜，政府在這方面並沒有提供一些途徑給他們選擇。政府並沒有考慮怎樣提供多一些符合職業車輛司機經營成本的燃料供他們選擇，只是迫他們使用柴油。故此，政府在這方面是有責任的。

剛才很多同事提過石油氣的士試驗計劃，這是一件好事，我們已有一個起步，但可惜是來得太遲。再者，最重要的是這計劃只針對的士，還未談及客貨車方面的問題。那麼客貨車如何是好？政府只是強制，或是當它態度是不積極時，便把責任推到司機身上。陸恭蕙議員說要加重懲罰，這對於司機可說是慘上加慘，尤其是現在經濟不景，客貨業很差，現在還要增加他們的經營成本，罰他們錢，那即是叫他們不要幹，加入失業大軍好了。屆時，他們只好申領失業金，那又會成為社會的負擔。因此，我相信不能單方面說懲罰，那是不足夠的，最理想的是由政府發掘多些不同的選擇，而不是以強制

性的方法解決問題。職業司機常常說：“有頭髮邊個想做癩癍”，所以我並不同意以懲罰來改善空氣污染的問題。陸恭蕙議員雖然強調環保，而這一點是我和每個人都支持的，但問題在於我們必須想出一個好的方法解決問題。如果我們只把環保這頂大帽子扣下來，相信很多人也不能承受這個壓力。因此，當我們提及環保時，除了宣傳教育之外，我想最好是提供更多途徑供人選擇，這才是解決問題的方法。

**何俊仁議員：**主席，在 97 年，本港 9 個空氣質素監測站中，有 6 個錄得的可吸入懸浮粒子濃度不符合空氣質素指標，地點分別是觀塘、元朗、深水埗、中西區、荃灣及旺角，而在觀塘、深水埗和旺角同時亦錄得二氧化氮濃度不符合空氣質素指標。近期，銅鑼灣的路邊空氣指數更節節上升，經常錄得超過 100 的偏高水平。由此可見，香港市區的空氣污染情況相當嚴重，對於患有呼吸系統或心臟毛病人士的健康已經構成威脅，而一般市民長期生活在空氣污染環境下，健康也會受損。故此，我認為政府必須盡快採取全面措施，改善本港的空氣質素。

鑑於柴油車輛排放大量的可吸入懸浮粒子和二氧化氮，而柴油車輛又佔了全港市區車輛行走里數三分之二，因此，政府必須優先處理取締柴油車輛和管制柴油車輛排放廢氣的問題。

最近，政府建議引入石油氣的士，民主黨是支持的，但可惜在這建議書中，政府的承擔很不足夠，對於向業界提供各種的稅務優惠，確保將來車價、燃料及維修費用不會高於現時營運情況等，政府均沒有作出承諾。事實上，政府是有責任改善本港的空氣質素，保障市民的健康，政府不應該將所有責任推在的士業身上，要求它們承擔整個計劃的成本和風險。反之，政府應該給予足夠的經濟優惠，吸引的士行業轉用石油氣，令整體社會因而有所得益。

只為的士引入石油氣是不足夠的，因為在人口稠密的地區，例如旺角、銅鑼灣等地的路邊，巴士、小巴和貨車所造成的污染亦非常嚴重。因此，政府應盡快研究為小巴、巴士及貨車引入其他更環保的燃料以取締柴油。

事實上，在外國不少的政府、大學和環保組織都有積極進行改善空氣質素的研究，研究包括使用不同的燃料取代柴油和汽油，改良柴油和汽油成分，以及改良車輛引擎結構，目的是令車輛排放廢氣減至最低。雖然本港空氣污染問題已相當嚴重，但當局在改善空氣質素的工作方面卻未見積極，我希望政府能夠多些參考外國的經驗，緊密地瞭解外國在這方面研究的最新進展，一旦發現有任何建議適合本港使用，便應該進行試驗計劃測試成效。政府官員必須主動、積極掌握最新的科技和研究進展，才是解決本港空氣污染問題

的方向。

近期我收到一個名為“環保教育研究社”有關“再生能源工業”(Renewable Energy Industry)的建議書，內容是關於它們計劃與香港大學合作，在明年1月份開始利用巴士進行一個使用“生物燃料”(biofuels)的試驗計劃。這些生物燃料其實是由酒家煮食油的廢料加工而成，生物燃料加入柴油後使用將會減少車輛排放的可吸入懸浮粒子及二氧化碳等，而在使用時有關車輛的引擎亦無須作出改裝。該組織表示，美國已有不少地方採用這類生物燃料。對於這類計劃，我想請問政府已掌握多少資料？環境保護署（“環保署”）有否研究過？由大學主動做試驗時，政府會給予甚麼協助，又會否慎重考慮採納這些研究結果，使它能有實用的價值呢？

就着上述較長遠的改善措施，我希望政府能夠擬訂長遠的發展策略，以及確實執行的時間表，令市民能瞭解到政府的目標和決心。

至於短期的措施，政府必須加強對排放黑煙車輛的檢控。環保署最近耗資48萬元從歐洲訂購了12部手提式車輛廢氣測試儀器，正好配合有關的工作。環保署於去年亦引入了新儀器底盤式功率機，對5噸以下的輕型貨車廢氣排放量進行測試，有關的試驗計劃已經完成，而該署決定由明年中起規定驗車中心須使用新儀器來測試輕型車輛。至於超過5公噸的重型車輛，環保署則剛剛開始了為期3個月的測試。我認為這些措施對打擊黑煙車輛有積極的阻嚇作用，該署宜增加資源，以便能加快推行利用新儀器測試廢氣排放。

政府也應該加強對駕駛者的宣傳，呼籲車輛在停車時關掉引擎，以減少廢氣排放。

至於要改善旺角、銅鑼灣這些人口稠密、高污染地區的空氣質素，減少道路擠塞，減少交通流量才是最佳的辦法，因為車輛廢氣的受害者往往是在這些交通擠迫的地方工作和居住的市民。希望政府能發展集體運輸工具，限制公共車輛及私家車使用該等地區和道路。這樣，一方面可減低交通擠塞的情況，另一方面亦可減少廢氣的排放。

我謹此陳辭，支持原議案及修正案。

代理主席梁智鴻議員代為主持會議。

THE PRESIDENT'S DEPUTY, DR LEONG CHE-HUNG, took the Chair.

何秀蘭議員：代理主席，我今天發言支持何承天議員的原議案，以及陸恭蕙議員的修正案。

香港的空氣實在一天比一天差。以前很多同事說過，從窗口望出去所看到的天色已大不如前。現時空氣污染惡劣的情況，已經不單止影響到我們的呼吸，甚至連肉眼也看得到。在政府發表的石油氣的士計劃諮詢文件中，政府亦公開承認，在亞洲空氣污染最惡劣的城市中，香港排名第三；若以全球計算，在懸浮粒子的惡劣情況方面，香港排名第八，但這些國際排名並不值得我們驕傲。

回看內部，空氣污染也帶給我們很多經濟上的損害。從 91 年至 97 年 6 年中，根據一些環保團體的統計，有 22 000 人因呼吸系統出現毛病而死亡。這些因呼吸系統發生毛病而入院的病人，若以他們每人住醫院五天多來計算，每人便要花上三萬六千多元醫療費用。總計起來，這 6 年中，用於呼吸系統毛病方面的醫療費用，一共便是 8 億元。

其實，惡劣的空氣質素不單止影響我們的呼吸系統，還會影響心臟，引致眼睛敏感等。環保團體也估計，每當我們吸入體內的污染空氣粒子上升 1 微克，每年便會多了 64 個病人須入院，相等於多用二百多萬元醫療費用。如果政府把這些金錢用以改善空氣質素，則既可減低醫療成本，又可改善大家的健康，提高生產力，何樂而不為？

我相信大家都同意，空氣質素在這兩年間，惡化的情況較以前快得多，但政府的措施卻相應減慢。雖然石油氣的士試驗計劃推出差不多 1 年，獲得很多好評，除了業界因為政府的配套未追得上，所以表示沒有多大信心外，其他人都給予很多很正面的意見。可是政府卻唱慢板，進行一項為期 3 個月的諮詢。有時候我實在不明白，政府是根據甚麼準則進行諮詢。《公安條例》、《社團條例》諮詢了兩星期；地區組織重整檢討諮詢 1 個月；石油氣的士計劃獲得這麼多好評，卻要諮詢 3 個月。此外，諮詢文件還指出，要到 2000 年才開始強制新入口的的士使用石油氣；2005 年鼓勵所有車主改用石油氣。如果我們以一部的士的平均車齡為 10 年計算，便要到 2010 年才能把所有的士改為使用石油氣而不用柴油。

如果是因為政府現時沒有配套計劃，令車主、司機沒有信心，那麼不論是諮詢 3 個月、6 個月，他們仍是沒有信心的，諮詢也是假的。既然如此，為何不能加快推行改用石油氣的計劃？是否由於油站的數目不足，要到了 2000 年才有 40 個，故此令職業司機沒有信心把他們的的士改為用石油氣呢？

我也想回應剛才同事提出有關的士經營成本的問題。其實，整個的士經

營成本中，最昂貴的不是燃油，不是車價，而是的士牌。的士牌高峰時是 360 萬元 1 個，現在稍為跌了一點，降至 160 萬元，可說是跌了 10 部的士的差額。10 部的士，每部算是可行走 10 年，總共便是 100 年。如果我們的政府仍以投標制度投車牌，我們的社會又寧願把金錢炒車牌，而不用於改善空氣質素的話，這實在令我們感到悲哀。

當然，要有比較清潔的空氣，不單止是從的士改用石油氣入手，香港還有 4 000 部小巴，其中一些中型巴士，包括我們的 LC3 在內，此外還有很多貨車、巴士。大家站在路邊等候過馬路時，也知道這些種類的車輛所排放的廢氣是很厲害的。相信很多同事在銅鑼灣崇光百貨或在畢打街籌款時，也領教過站了數小時後，肺部因吸了很多懸浮粒子而重了很多。有一次我親眼看到劉慧卿議員站在崇光百貨門外 1 小時後，她的白鞋頓時變為黑鞋。因此，大家以後如果要到那處籌款，切記勿穿白褲白鞋！

當然，這份政府諮詢文件也提到，香港在監管汽車排放廢氣方面所採用的標準是非常嚴謹，即使跟歐洲相比，也有過之而無不及。不過，我想提出一點，執法方面卻是太寬鬆。立法會給我們的傳呼機，每天按下去總看見慢駛的警告，每晚均會有數個站，教人當車子駛到甚麼地方時便應慢駛。警察每晚均會設數個路障捉快車、影相等，但我卻看不到有警察捉排放廢氣的車輛。我們立法會內有些同事也是監察員，通常在接到有關汽車排放廢氣的投訴後，便會通知環境保護署（“環保署”），環保署再通知車主把車輛送檢。這一般是要在兩星期後才進行的。合作的車主會把車輛修好後才送檢，這也是好的，但較差的車主則會重新調校引擎，把入油的油量調低，檢驗後沒有問題再把引擎調高，於是便如常噴出黑煙。

此外，我想提一提，除了執法嚴謹、鼓吹的士改用石油氣、加強檢控等這些沒有趣味的改善空氣質素措施外，還可以採取一些是較為正面，又可令我們心曠神怡的改善空氣質素措施，即種樹和減少用紙的數量。我希望藉此機會向審計署署長建議，在他提交了那份厚厚的報告後，約同財政司司長一起帶隊種樹。我相信此舉一定會得到我們公共帳目委員會的 7 位同事大力支持的。

主席恢復主持會議。

THE PRESIDENT resumed the Chair.

**MR BERNARD CHAN:** Madam President, I have lived in Los Angeles for five years, where smog has been a big health issue for the residents. But over the years, air quality has much been improved by the concerted efforts of both the society and the authorities. Hong Kong's air quality has already been deteriorating. Smog is now clearly visible from high altitude. The Government has frequently advised us to stay indoors and do not go for sports when the sun undergoes photochemical reaction with incredibly high concentration of suspended particulates.

Poor air quality results in premature death of adults and in serious respiratory impairment of youngsters. Many kids suffer from allergic problems, which damage their learning and sports abilities. Huge medical expenses and insurance bills resulted from poor health have offset a high percentage of Gross Domestic Product growth. The consequences are not unfamiliar to us, as our staff takes regular sick leave.

Fresh air has become our lost treasure. To retrieve it takes immense energy and determination — it is a community-wise exercise requiring a discerning leadership from the Government. To my regret, converting diesel taxis to liquefied petroleum gas taxis is the only major issue on our Government's agenda of air improvement. But the slow progress in the conversion can hardly catch up the speed of air deterioration. Just to notice that the percentage frequency of hourly visibility lower than 8 km has soared from 5% in 1995 to a double in 1997. The trend is very worrying. But we see only the Government's slow reactions in erecting just three roadside air monitors and conducting an inefficient cross-border study on air pollution.

I am expecting bolder and more timely strides against the problem. Ideas stemmed from the Clean Air Act of 1990 and the Air Quality Management Plan since 1995 in California may give us some insights.

Firstly, we have to set up our own data collecting devices to identify the source, type and intensity of pollutants. Corresponding standards should be devised to indicate tolerance, action or emergency action.

Secondly, there should be changes in town planning. Road junctions at the heart of the city should be avoided. Public transport should be given top priority. Construction and demolishing works should be strictly monitored in terms of pollution levels.

Thirdly, a governing board for air quality management, comprising officials, the business sector, municipal representatives, academics and green activists, should be set up. Its major task is to propose policies and to monitor work progress.

Fourthly, more incentives should be given to the private sector for voluntary compliance. Companies, which have earned a considerable amount of green credits, should be given reinforcements in terms of business opportunities. By the same token, companies lagging behind green standards would face tougher measures. Clear intermediate goals, say, reducing air pollutants by 20% in four years, should be fixed for luring concerted efforts in society.

I am not prepared to give further thoughts on vehicle emission, which has been thoroughly addressed by our colleagues. I hope the officials will carefully attend to each of our suggestions. Time is running out and it is the time to end our passive suffering.

Madam President, I support the Honourable Edward HO's motion. Thank you.

吳清輝議員：主席，過去政府和一些社會人士常常認為香港無須採取先進的環保措施，特別是大家或許覺得香港已經不再是工業生產基地，我們只須維持不錯的商業經營環境，有自由、法治和簡單稅制，再加上“中國因素”，便可以坐享其成了。我們忽略了一個事實：蔑視新科技和創新意念的社會，最終是會吃苦果的。環保科技和可持續發展的科技使用，從八十年代起，已是發達國家的社會和經濟潮流。假如我們不急起直追，將來到我們發現自己的科技標準不合格時，例如出口產品要有環保指標，補交的學費便會很昂貴。

此外，清理環境污染的費用一天比一天高，個別發達國家和不少發展中國家，以前不着重環境保護，不願意放棄高污染的能源和原料，拼命追求增產，結果污染嚴重，要付出很高昂的清理費用。目前，社會熱烈討論的香港舊啟德機場的地下污染清理工作，恐怕還只是冰山一角。在各類污染當中，

對香港市民影響最大的莫過於空氣污染。這種看不見但感受得到的污染，令香港每一個人都為它付出健康和壽命縮短的代價。政府與社會因而為市民的保健及醫療所承擔的費用，日益高昂。其他無形的代價，則尤為巨大，一個環境質素低的地方是不能吸引投資者和人才的。

大約 1 小時前，我們的同事傳來一個這樣的樣本，是一名外籍人士給我們的。他說這是他的辦公室內的一塊過濾層板，只使用了兩個月。他說這塊板新的時候比白雪公主還要白，現在卻變成這個模樣。他最後還說了數句頗為嚴厲的說話，便是：污染趕走投資；污染趕走遊客；污染增加了對醫院病床和墳場的需求。大家可以此作為佐證。

主席，香港的空氣污染，主要由於車輛廢氣所造成。政府在七十年代便開始討論電子道路收費計劃、限制車輛進入市中心、再生性能源、電動車和無污染燃油等，但都是無疾而終。當時社會上也覺得環保政策不利自由市場原則和營商環境，但到了今天，自由市場原則已經有新的共識，生活質素成為營商環境的一個因素，遊戲規則也改變了，我們回頭要搞環保，付出的代價和面對的阻力無疑更大了。不過，“遲到好過冇到”。

主席，美國加州政府在八十年代開始實行再生性能源政策（太陽能、風力等），以及發電設施改革，配合新的創新環境科技。加州政府相信，如果繼續投放大量資金在傳統石油能源設施，將來不但會受到石油短缺和加價的威脅，而且亦無法享用創新的環保能源科技，犧牲了長遠發展的機會。香港在車輛使用能源方面，始終是以短期利益為本，不願改變對柴油、汽油和煤的過分依賴。從長遠計，我們應盡量避免使用碳化物的燃料，因為所產生的二氧化碳是溫室效應的元兇，已被視為污染物。何承天議員提出要研究其他環保燃料的可行性，我是完全認同的。

針對引入汽車的新的低污染能源，我認為政府有責任展開總體政策和配套措施的研究和諮詢，並致力以下 4 點：

1. 廣泛宣傳，說明發展策略、市民的需要和支援的理據；
2. 環保措施要講求成本效益；
3. 措施要配套（加油站、修車廠、新的車輛進口規格、新技術培訓、零件供應等），保證使用新能源的人得到不低於使用其他傳統能源的人的服務水平；及
4. 政策的執行要持續而穩定，免得更改設備的人因為政策隨便改變而

吃虧。

此外，為了要推廣新的汽車能源，政府可否考慮新的方法，那便是由政府車輛開始（垃圾車、郵政車、公務員汽車等），待政府的低污染車隊成功了，說服力也就大了，便可以逐步推廣至受政府公共事業的法例管制而本身又有加油站的運輸車隊（如鐵路公司的接駁巴士和其他公共巴士），繼而推廣至其他類型的車輛。這樣做要比向的士行業“埋手”較為有效。這做法其實還可引申至推廣其他新措施。

主席，在車輛低污染燃料的使用方面，香港明顯地不是一個先進地區，空氣質素的改善亦刻不容緩。我支持何承天議員的原議案，並希望政府考慮我提出的措施。至於陸議員的修正案，有些地方有重疊之嫌，原議案已有“全面”的字眼，應該已有短期及長期的含意，修正案的字眼似乎並無增加新的內容。至於她提到所有車輛須接受強制性廢氣測試，亦使人有“有殺錯，無放過”的印象，我覺得難以支持。

主席，我謹此陳辭。

吳亮星議員：主席女士，本港空氣污染問題嚴重，是人所共見的事實，尤其以一些人流和車流密集的商業中心地帶更為厲害。在環境保護署增加了使用路邊空氣質素監察站之後，經常錄得高於“普通”的空氣污染指數。行政長官在第二份施政報告中，也特別提到這個問題，可見其引起社會關注的程度。

對於現時法例針對車輛排放黑煙所制訂的懲罰，本人認為，問題的關鍵在於執法要嚴，才能起到阻嚇的作用。加強檢控排放黑煙車輛車主的行動，要持續進行，不能時鬆時緊，這樣才可以更有效地在社會上樹立環保的風氣。

至於施政報告提出要在 2000 年年底開始，讓所有新的士改裝用石油氣，這無疑是一個正確的方向，相信有關行業與政府完全可以作出溝通和配合，共同為香港市民改善空氣作出一些努力。但另一方面，其實政府本身在推動環保方面也可以身體力行，作出表率作用。例如市政總署的垃圾車隊，以及機電工程署，甚至警務處等各個部門的用車，數量相當多，它們也應該及早改用石油氣或其他更環保的燃料。政府作為推動社會環保的主力，確實有必要先行作出各方面的行動，從而鼓勵其他行業轉用更環保的燃料，這樣才會有更大的說服力。

此外，某些商業區，例如剛才很多人提及的銅鑼灣區的路邊空氣質素的差劣程度，的確令人難以接受，為了保障市民的健康，政府應及早提出一些可以做到的改善辦法。不妨考慮一個建議，便是在這些地區的樓宇頂部適當

安裝一些灑水甚至噴霧系統，藉此減少空氣中的懸浮粒子，在乾燥及無風季節會起實質作用。只要在工程成本上有合適的控制和計算，不管公營或私營樓宇，政府也可以適當地作出類似的改善空氣質素的各種設施，相信對於實現整體環境改善，應該可以有所作為。

最後，本人對於修正案提及要“所有車輛”進行強制性廢氣測試，以及實行用電需求管理計劃，仍然覺得與社會的現實情況頗有一段距離，可行程度似乎成疑問，因此，本人覺得有所保留。

主席女士，本人謹此陳辭。

**楊孝華議員：**主席女士，本港的空氣質素轉差，除了會影響市民的健康外，亦會對旅遊業帶來打擊。我們可以想像一下，當特地由外國前來本港觀光的遊客，在銅鑼灣購物區遊覽時，突然感到四周空氣污濁，連身體的呼吸系統也不暢順，遊客還會有閑情繼續四處遊逛嗎？又或當遊客依照旅遊指南的介紹，專誠登上太平山山頂，趁維多利亞港還未變成維多利亞河時，瀏覽著名的維港全景時，竟然發覺維港上空凝聚了一層污染幕，相信遊客不單止會感到大煞風景，我們也很難期望他們返回本國後還會向身邊親友推薦香港。

旅遊業是本港經濟十分重要的一環，但受到金融風暴的影響，本港的旅遊業正面臨嚴峻的考驗，政府和業界正在盡一切的努力挽救旅遊業。在此關鍵時刻，我們不能夠容許任何可以打擊旅遊業的負面情況長期存在，改善本港的空氣質素是刻不容緩的工作。

其實，一個空氣清新、市容美觀，兼且有環保主題的香港，本身亦可成為本港旅遊業的新賣點。當我們認同香港不能再單獨以“購物天堂”、“東方之珠”等美譽來吸引遊客，而須致力尋找新的賣點，把香港的旅遊吸引力多元化時，“環保綠化的新香港”肯定是一個迎合世界潮流，能夠吸引外國重視環保的旅客的一個新主題。環保香港，除了今天我們所討論的空氣質素外，還包括其他方面，例如水質和維港的填海工程等。

我十分支持何承天議員的建議，政府必須積極推動石油氣車輛計劃，並且全面研究為重型車輛引進其他環保燃料，以及發展無污染交通工具。如果交通工具的廢氣排放能夠受到控制，便能有效防止空氣質素再惡化下去。在這方面，旅遊業亦扮演一個重要角色，例如當旅遊車正在等候旅客時，在不

需要時可關掉車上的冷氣。事實上，過去也曾實行這措施，並曾向旅客作廣泛宣傳。

我也十分支持改善空氣質素和環境的環保活動，例如植樹計劃的推行。我可以跟大家分享一個經驗。一般來說，當我們提起中國內地的城市，可能會聯想到市容比香港差的景象，但其實，內地有不少城市都透過植樹創造了一個空氣清新、市容美觀的環境。除了香港人經常到的珠海經濟特區外，中山的石岐市亦是一個好例子。石岐市道路寬闊，主要大道的中央和細小街道的兩旁都種滿花草樹木，可以說是中國南方的花園城市。我認為對人煙遠為稠密、四周都是高樓大廈的香港，植樹綠化計劃便更顯重要。我促請政府在發展新的道路之餘，同時進行植樹綠化計劃。綠化不單止可以令環境美觀，那些曾修讀植物學的人士也知道，綠化對改善空氣質素和美化城市都有好處。

對於今天的修正案，我不會支持，甚至會反對，因為我認為修正案除了沒有對原議案加上任何實質內容外，提出的建議在執行上也有困難，而且我看不出有需要即時替全港車輛進行檢驗。

主席女士，我謹此陳辭。

**何敏嘉議員：**主席女士，我想從市民的健康的角度來討論一下今天這項議題。

大家很多時候都提到空氣污染指數，但可能還有一些市民未必太明白那指數是甚麼。我想從另一角度帶市民看看現時的空氣污染情況有多厲害。在 11 月的秋天，如果我們在早上 8 時左右或下午 4 時左右，可以很清楚看見一個紅色的太陽，好像一個鹹蛋黃般掛在天空，完全不覺得刺眼的話，即是說那天的空氣污染非常嚴重。如果大家留意一下，便會發覺近年我們經常可以看到這現象，這也代表我們的空氣污染越來越差。

由於空氣污染，市民患上有關疾病的情況也越來越嚴重。剛才有些同事提過一些研究，我不再重複。我有一些從醫院管理局取得的數據，顯示過往 4 年來數種呼吸道疾病的數字。我們首先看看哮喘病的留院數字：94 年有七千多人、95 年八千多人、96 年增至 1 萬人、97 年則是 10 120 人，3 年內的增幅達 26%。此外，越來越多兒童患上哮喘病。即使醫院管理局投入更多資

源，增設特別的哮喘病診所，但是，無論添置多少良好儀器、訓練多少好的人才，如果不解決空氣污染問題，也不能真真正正醫治這些兒童的哮喘病。除了哮喘病，我們也看一看慢性氣道阻塞或慢性支氣管炎的入院人數：94 年有 19 300 人、1997 年則有 24 600 人，增幅又達兩成半。這些疾病都是典型與我們每天呼吸的空氣有最直接關係的。如果不能解決空氣污染問題，即使將來研製出一些新的抗生素，又或一些氣管擴張藥物，我們也永遠無法幫助這些病人解決問題。

事實上，這些病人入院會帶來龐大的支出，而這也是我們整個社會的負擔。如果我們做好汽車檢查及維修工作，雖然這也會有一些支出，但是，這樣做一方面既可以省回醫療費用，另一方面又可以減少工作人口所放取的病假，增加生產力，我確信我們是絕對會得到可觀的回報的。謝謝主席女士。

田北俊議員：主席，改善空氣質素這問題，在現今香港來說，不單止是環保問題，也是一個健康問題，甚至乎是經濟問題。剛才何敏嘉議員也提到，在醫療方面，政府每年要用不少錢來醫治病人的。

政府往往在其他很多問題上都會聘請顧問進行研究，撰寫報告，但現時議員和政府也未必會準確知道，因空氣污染而對整個香港所造成的經濟損失是多少。除了學生會缺席外，工商界因員工生病而不知損失了多少工時，又或員工身體不適，呼吸系統有問題，即使有上班，工作時也未必能十足投入，可能只投入七、八成，這會損失了多少生產力呢？政府既然在其他顧問項目方面花費鉅大，請問可否就這問題也編寫一份顧問報告，告知我們現時的損失是數十億元，還是數百億元？如果得出的數字是每年損失數十億元，那麼何承天議員的議案只是要求政府低息貸款，政府每年只不過用二、三億元，而不是說 18 000 輛的士，每輛 20 萬元的費用，即 36 億元全數要政府支付。如果以二、三億元作為低息貸款後，便能令柴油的士盡快更換為石油氣的士，我們便不用再多等 5 年，逐漸讓柴油的士自然淘汰，那麼對整體社會及香港政府的財政是否更為有利？我相信在計算用在醫療方面的開支後，這做法可能是更有利的。我希望政府會考慮這做法。

主席，現時香港經濟低迷，很多人都在談論如何才能令香港離開這個谷底。楊孝華議員提到旅遊業。當遊客看到香港的空氣質素如此惡劣，來港後也“無眼睇”。他們返回自己的國家後，也許還會叫朋友不要來港。

另一方面，從引入外資來港的角度來說，那些公司雖然派職員來港，但如果要他們帶同妻兒在香港如此惡劣的空氣質素環境下住上三、五年，即使有人工、花紅，他們也會考慮究竟是否值得。要他們在香港住上數年才能返

回原來的國家，他們可能都不願意來港工作。這對引入外國專才、提高我們的投資、發展成為一個經濟大都市，以及政府最近的構思，即令香港成為東南亞的紐約、倫敦，是否一個打擊呢？

主席，我非常支持停車時要關掉引擎這建議。當然，我明白在某些情況下是不能這樣做的，例如劉健儀議員十分關注的的士行業，那些在等候乘客的的士是要不時開動的，如果又開又關引擎，可能製造的污染更為嚴重。我們認為可以這樣做的是旅遊巴士。他們通常等候遊客購物，一等就半小時以上，所以是沒有理由開着引擎等候的；又或一些貨車在等候上落貨物時，可能也要等數十分鐘，為何他們不可以把引擎關掉呢？其中一個理由可能是他們希望警察“放他們一馬”，開動引擎是當作上落貨，關掉引擎則當作違例泊車。政府應就這方面進行檢討，如果他們真的在上落貨的話，是否把他們算作違例泊車。其實，讓他們關掉引擎十多分鐘，既可節省燃油，也可以改善空氣污染的程度。

主席，自由黨的同事就原議案已提出了很多意見，所以我不想再多談。原議案提到的，都是我們認為可以在短期內做得到、行得通的事。陸恭蕙議員剛才就修正案發言時，給我有一個感覺，就是環保一直以來是她最關注的問題，而自由黨一直應以經濟主導、關注民生為重點，今次好像搶去了她的話題。希望你們不要介意。我們是支持她的，其實她也不要對何承天議員產生那麼大的抗拒。（眾笑）

事實上，除了陸恭蕙議員外，我也當了一年多舉報者。如果大幅提高排放黑煙車輛的罰款，我們留意到會出現一個問題。現時的罰款是三百多元，但如果我看到一輛的士或其他車輛排放黑煙，抄了他的牌，那便不單止是三百多元的問題。司機要把車輛拿去檢驗，可能阻了他數小時的工作時間，這對他來說已經是一種懲罰。剛才陸恭蕙議員在發言時沒有提到要如何大幅提高罰款，一些環保團體說要罰款 1 萬元。大家都知道，現時的士司機的每月收入可能也不到 1 萬元，我們是否為了他的車輛排放黑煙而罰掉他整個月的收入呢？當然，陸恭蕙議員沒有說過要把罰款增至 1 萬元，不過，如果說增加至 1,000 元，那卻不可說是大幅提高罰款。我們說要大幅提高罰款，究竟是要達到懲罰作用，還是要令他們損失整個月的收入呢？我相信有些議員可能會在這方面有意見的。

此外，很多人都提到要為所有車輛進行強制性測試。香港有數十萬輛車，如果每年都要強制性驗車一次，要花多少費用呢？香港有否這麼多汽車測試

中心，可以一次過測試數十萬輛車呢？現時我們每年只能測試二、三萬輛。

主席，我謹此陳辭，支持原議案。

**劉慧卿議員：**主席，我發言是支持何承天議員的議案及陸恭蕙議員的修正案的。

主席，我不知道你是否記得數個月前，我曾在立法會提出一項質詢，問及政府會否考慮讓那些經常在街上工作的人戴防毒面具。我相信現在的需要是更大了，因為不單止是在街上工作，很多人過馬路時恐怕也須戴上。主席，現在的情況是很嚴重的。各位同事都已經說了很多，我說到最後，但我又不想重複他們的話，我是想說一些他們沒有說過的。

我剛才感受很深，因為梁耀忠議員 — 我們的基層代表 — 與我們工商界的同事惺惺相惜，那是為甚麼呢？主席，那便是因為要付錢，一旦要付錢便不得了。我們知道有一個環保團體長春社，它在 10 月時進行了一項調查，在 17 個地方訪問了 1 519 人，問題不單止是有關空氣染污，還是有關全球變暖的問題，範圍更大。調查發現，原來有超過 80% 的人是知道這問題，而且覺得很嚴重。調查又再問是否覺得政府須做些事，71% 的人說政府不單止要行動，還要馬上採取行動，因為他們覺得是嚴重地影響了他們的生活。調查又再問，由於是要花錢，他們是否願意支付呢？39% 被訪者表示願意，41% 說要看看情況，20% 表示不願意付錢。

剛才何秀蘭議員提到審計署署長。我已出任政府帳目委員會成員多年，有兩件事 — 李家祥議員稍後可能也須說一說 — 做來做去也做不好的，那是與甚麼有關呢？正是與環保有關。本來我們是要進行聆訊的，遲些可能也會進行，那便是關於屯門的焚化爐、醫療廢物。梁智鴻議員現時不在席。這問題已拖了 5 年，審計署署長做了一個報告，表示完全沒有辦法，全部都不能動。稍後請局長說一說。另一個又是拖了很久的問題，便是有關把建築材料棄置在堆填區須收費的問題。這又是辦不到，因為凡是須付錢的便不行。主席，我們是民意代表，怎麼可以收取我們選民的金錢？他們當然是不付，那麼由誰支付呢？由政府支付的話，政府的錢難道是從天而降？還不是我們納稅人的錢。可是政府又不願意支付，一定要收取那些人的錢；他們不付便不幹了。其實政府應該說：“好！由我支付”，之後便加稅。不過，加稅又會給人罵的了。我相信屆時自由黨與梁耀忠議員，還有民主黨、民建聯及所有早餐派都會聯結在一起。

主席，我很同意何承天議員和梁耀忠議員所說的，環境污染是一個很大的問題。不過，我說了這麼多，是想指出如果環境是這麼差，而我們要把環境弄清潔，便必須接受一定要花錢。可是，誰來支付呢？如果是到了沒有飯吃，需要行乞的階段，還要市民付錢當然是不能，但每一個市民都要明白，他們是要付錢的。可是到了要實行時，這些同事便大義凜然的站起來。梁耀忠議員剛才說陸恭蕙議員拿出環保這頂大帽子壓下來，要市民承受很大的壓力；何承天議員亦是說有很大壓力。其實，我們整個社會現在正承受着的。我們在這裏爭論，政府將來又會否提出甚麼計劃？現在，小小的議案辯論也否決要多花點錢。

主席，我們是民意代表，很多市民可能亦不喜歡花錢，但如果我們覺得原則上是對的，我們便應拿出勇氣告訴他們。當然，我們不是要迫害市民，亦不是要他慘得連飯也沒有得吃，但當到了整個社會須平均分擔責任的時候，便得付錢的了。所以，我覺得如果這件事我們辦不到，那麼只好加稅了，因為錢始終都要來，又始終都要花。污染者自付的原則是我們大家都贊成的，但到要他們支付的時候卻又說不願意支付，那該如何是好？所以，我很奇怪為何今天同事不針對這方面談一談。如果我們這個議會唱高調、說原則，大家都支持。陸恭蕙議員所提出的有甚麼大不了？我當然支持要多罰一些，因為必須有阻嚇力才行。現在的情況大家都說差，但可能還沒有差到那個階段，所以便仍然說：“是的，是的，不過又不能……全部由你們負責，由你們付錢吧。”可是，他們的錢從何而來？所以，我請各位同事，請何承天議員回應時說一說錢從何來。我同意梁智鴻議員剛才所說，在這個問題上，我覺得我們這個議會應一起向政府表達一個信息，那便是我們是有膽量承擔，有膽量告訴公眾，要花錢的時候總是要花，這很不好意思，但亦希望你們在下次選舉中還會選我。不過，我告訴你們，這是一定要做的，如果我們一起做，到了下一次選舉時，市民會選我們之中哪一位呢？當然，你們或許會說：“劉慧卿，你蠢，你去說吧，他們下次不選你了”。那麼好吧，就讓我當蠢人吧。主席，我謹此陳辭。

李柱銘議員：主席，我待陸恭蕙議員回來後才舉手發言，因為我支持她。大家也知道，在香港改善空氣質素是刻不容緩的。民主黨的看法是，政府的措施越多越好，其施行越快越好，所以我沒有理由不支持陸恭蕙議員的修正案。何承天議員提出改善空氣質素的議案，而陸恭蕙議員是改善何承天議員改善空氣質素議案的質素，（眾笑）所以是沒有理由不支持的。

我在今天亦聽到不少不同的意見，例如吳清輝議員說規定所有車輛須接受強制性的廢氣測試，是“有殺錯，無放過”。其實這只是測試而已，並不

表示車輛一定不會符合標準，如真是噴黑煙，便應該受罰，並不是“殺錯”；如果完全沒有噴黑煙，是無須罰款的，難道稍為檢驗也不得？雖然驗車須付錢，但這代價是值得的，因為在駕車時是看不到自己的車輛噴黑煙的，進行一次測試又有甚麼大問題？如果發現真的噴黑煙，便應立即修理妥當。其實，這是合乎何承天議員原來的議案的，因為其中有一句：“提高車輛維修水準”，如果不檢驗，又怎樣提高呢？所以我覺得是完全沒有問題的。現在不是“有殺錯，無放過”，而是“無殺錯，無放過”。

田北俊議員亦不同意大幅提高罰款。大家請不要忘記，我們法例所定的是最高罰款和最高刑罰，如參考普通法的案件便會清楚知道，最高刑罰是在想像得到最差的案件才判處的。如以剛倒閉的那間巴士公司為例，假設這公司的巴士每天都噴黑煙，怎樣勸諭也不理會，即使予以控告，也沒有任何改善，在這情況下，處以最高罰款 1 萬元也並不算多吧！請記着，並不是偶然疏忽便罰款 1 萬元的，而是在想像到的最差情況下，才處以這最高罰款，請大家不要擔心。

我對政府在這方面的看法很感興趣。今天出席的是規劃環境地政局局長，當然是環保的那些官員，其實我們現在是幫他們辦事，希望他們會大力支持這議案，還要支持修正案，否則，我便會非常失望。其實，他們應該與警方合作，因為我聽到某些電台節目，有人投訴那些負責接送小朋友的保姆車司機當中，擁有環保意識的在等候時會關掉引擎，沒有環保意識的會繼續開着來享受冷氣。但警員只對關掉引擎的發出告票，對沒有關掉引擎的則示意他們離開。所以，希望他們能多與警務處聯繫，請警員不要這樣做，否則，大家都會受廢氣所害。

希望自由黨的朋友能看開一點，因為假如議案得到修正，說到底，議案還是由何承天議員提出的，一樣可以“擺彩”，大家都高興，希望一團和氣收場。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：何承天議員，你現在可就陸恭蕙議員的修正案發言。發言時限是 5 分鐘。

何承天議員：主席，我相信我無須用盡 5 分鐘來發言。我一向非常欣賞陸恭蕙議員對環保的關注，但很可惜，她今天的發言所給我的印象，是只有她才注重環保，她剛才轉個頭來，對自由黨指手劃腳的，就像老師教學生一樣。

(眾笑) 其實環保意念是沒有專利的，不是任何一個人或任何一個團體的專利，香港每一位市民也關注環保。剛才梁智鴻議員說呼吸的空氣亦可能會影響健康，這點是每一個人也關注的。如果我們不關注環保，今天便不會提出這議案辯論，而我很高興很多人也支持議案的主流意見。

我認為陸恭蕙議員有一、兩點是誤會了。其一，我們反對她的修正案，並不是反對她修正案內的所有內容。她說我反對她修正案內有關車輛維修方面的建議，其實我並非反對她這一點，我亦不是反對她修正案內有關節省能源的建議，而只是反對驗車的部分。我想她可能是誤會了。

第二，在檢驗車輛方面，她說既然車輛每年也要檢驗，可順帶檢驗廢氣。她可能也是誤會了。基本上，現時除了柴油車外，其他車輛是無須每年驗車，而是 6 年才檢驗一次的，也不是檢驗廢氣，而是檢驗與剎車系統有關的機件。當然，我亦不會反對舊車須檢驗廢氣這一點，但我們現在討論的是，一輛新車須由車廠發出證明沒有問題後，政府才發出牌照，我亦無須多說，因為剛才周梁淑怡議員已說得很清楚，香港有 10 萬部車輛，是否每部也須經檢驗？

羅致光議員在發言時談及這點時，說可能要研究或徵詢意見，但他說支持陸議員的精神，我想問民主黨黨魁李柱銘議員，我們稍後是表決議案或修正案的字眼，還是表決其精神？他們說要諮詢市民的意見，而李柱銘議員則直截了當的說他支持議案，不用諮詢，我不知道民主黨是否真的想諮詢。主席，我認為你可以容許他們稍後離開會議廳 5 分鐘再想一想(眾笑) — 李柱銘議員搖頭說無須這樣 — 我認為大家也應該要想清楚。

有關驗車的問題，陸恭蕙議員說大家不反對分期驗車，她本人亦不反對“phase by phase” 檢驗，然而她的修正案並沒有寫明可以分期檢驗，而只是要全部車輛一起檢驗。我們稍後表決，是須就其修正案內的字眼表決，而不能依她的想法而表決的。其實我們已想得很清楚，亦不想表示反對，我們知道大家應團結，要為環保發言，但很可惜，最終我們不能支持她的修正案。

謝謝主席。

規劃環境地政局局長：主席，很多謝何承天議員提出這議案和陸恭蕙議員提出有關修正案，給我有機會在此向大家介紹政府正在推行改善香港空氣質素的全面計劃。首先，讓我花數分鐘時間，說明香港的空氣污染情況，在處理這個問題上，我們現時取得的進展以及我們要克服的問題。我相信這些背景資料會有助本會和社會人士瞭解空氣污染這問題。

空氣污染是個複雜的問題。我們每天公布的空氣污染指數是以一個簡便的方式報道由不同物質所造成的污染程度。這些物質包括由許多不同類型塵埃組成的總懸浮粒子；可吸入肺部由多種類型的微粒組成的可吸入懸浮粒子；二氧化硫、二氧化氮、一氧化碳和臭氧。就以上每一種物質，以及若干其他可能影響健康的元素，例如鉛，我們制訂了法定的空氣質素指標。這指標是以證實對人類健康構成危害的資料作為依據的。

這些污染物有很多不同的來源。以排放體積計算，發電廠佔源自焚燒活動所排放的二氧化硫總量大約 70%、二氧化氮總量 45%和粒子總量 34%。車輛佔該類活動所排放的二氧化硫總量 7%、二氧化氮總量 45%和粒子總量大約 50%。其他主要的排放來源是工商業活動、建造業活動和船隻。不過，以市區來說，汽車 — 特別是柴油車輛 — 是空氣污染的主要來源。事實上，市區半數的可吸入懸浮粒子來自柴油車輛。

不同濃度的污染物會產生不同的影響。粒子會造成煙霞。當氮氧化物在陽光下與碳氫化合物結合時，則會產生臭氧和光化學煙霧。這就是剛才很多議員，包括何敏嘉議員，所提到的“橙色咸蛋黃”。

地區性的風和大氣情況亦會深遠地影響污染物的積聚和效應。一般而言，在夏季時，東南季候風自海上吹來，把污染物吹入內地，我們的空氣往往會較為清潔。相反，到了冬季月份，當季候風轉向時，本港除了有本身的污染物外，更加入了來自內地的污染物。

以上所說的是技術背景。就空氣質素指標來說，我們的表現又如何呢？

在 1989 年，當我們發表香港污染問題白皮書和對抗污染的策略時，我們均未能達到有關總懸浮粒子、可吸入懸浮粒子和二氧化硫的空氣質素指標。在二氧化氮方面，雖然我們能夠達到在一年期間的平均指標的要求，但並未

能符合短期容許指標。至於臭氧、一氧化碳和鉛方面的指標，我們當時已能夠達到。

去年，我們達到了針對總懸浮粒子和可吸入懸浮粒子的短期容許指標。雖然我們仍未能達到這兩種污染物的每年平均指標，但由於近年我們收緊了車輛燃料及廢氣排放標準，這方面的情況開始有改善的趨勢。當石油氣的土逐步取代柴油的土後，未來數年的改善情況應更為顯著。在一氧化碳、臭氧和鉛方面，去年我們均能達到各項有關的指標。二氧化硫含量與其他各種物質相比，現時已處於較低的水平。自從政府收緊車輛燃料和廢氣排放標準的政策實施後，二氧化硫的水平將會繼續下降。

這些都是好消息，不過，在議員還未說政府自滿之前，我亦向大家談一談壞消息。在過去 10 年，雖然本港所施行的廢氣管制措施，基本上和歐、美等地一直推行的大致相同，但我們並沒有看到香港取得像許多歐美城市那樣的成果。因為有一個重要因素，差不多完全抵消了我們在各方面所做的改善工作，包括我們加強管制工業和發電廠的廢氣排放，減低來自道路和建築的塵埃，以及提高燃油和車輛廢氣的管制標準。雖然我們在多方面做了工夫，但就是因為一個因素，便將這些工夫抵消了。該因素就是在道路上行走的車輛數目的大幅增加。整體來說，這數目已由 1989 年的 323 000 輛增加到今天的 512 000 輛。雖然個別車輛排放的廢氣較前潔淨，但車輛廢氣的總排放量卻增加了很多，使污染程度提升。正如有些議員指出，車輛維修水平持續欠佳及非法使用不合規格的燃料，亦令問題惡化。此外，本地車輛所排放的廢氣與來自本港以外地方的廢氣產生化學作用，令我們在冬季看到的煙霧效應更為顯著。在 1991 年，能見度少於 8 000 米的時間不足 5%，但到了去年，能見度少於 8 000 米的時間已由 5% 上升至 10%。

很明顯，我們須優先處理車輛廢氣的問題。我想清楚指出，我們完全同意何承天議員和陸恭蕙議員的看法 — 這也是何俊仁議員和多位曾在辯論中發言的議員的看法 — 即車輛廢氣問題只是一項須要優先處理的工作，而並非是政府唯一要處理的工作。正如議員所說，處理空氣污染的措施必須全面，才能滿足市民對清潔空氣的要求。

我現在會就行政長官在施政報告內，以及本局和運輸局局長在施政方針內所提出的措施加以闡釋，同時也會闡述在未來數年，政府仍會持續進行的計劃。這一切措施和計劃如一併落實，將有助改善本港的空氣質素。

剛才許長青議員、鄧兆棠議員和劉健儀議員提出了多項加快落實石油氣的土計劃的建議，包括提供經濟的誘因。我們會將這些意見與我們正在進行

公開諮詢所收集的意見一併詳細考慮，而公開諮詢期會到今年年底為止。屆時，當我們搜集所有諮詢意見後，政府會將這些意見，包括提供經濟誘因這意見，一併考慮。

讓我強調一點，儘管大多數人的注意力都集中在把柴油的士全部轉為石油氣的士的建議上，但政府的關注和行動目標卻是包括所有以燃料推動的車輛。除了計劃為的士引入石油氣作燃料外，涉及所有車輛的計劃還有四大方面：

第一，進一步提高車輛燃油和廢氣排放標準：

- 我們將在 1999 年年初完全禁用含鉛汽油。
- 我們在去年引入的歐盟第二期廢氣排放標準，以及含硫量更為低的柴油燃料在今年適用於所有車輛，該兩項措施令柴油粒子、二氧化氮和碳氫化合物的排放量持續減少。這些標準是在全球最為嚴格的柴油排放標準之列。
- 目前，歐盟國家、日本和美國已為新的電單車制訂廢氣排放標準，而符合相關標準的電單車亦已在香港推出市面發售。我們會在明年內在香港實施同一適用電單車的新標準。

第二，為了配合實施上述的標準，我們會採取更嚴格的驗車程序和執法行動，以對付噴出黑煙的車輛和非法供應不符合低硫含量規定的柴油燃料。措施包括：

- 更嚴格的年檢和廢氣測試已在去年 11 月實施。剛才，周梁淑怡議員提出的問題，其實何俊仁議員已替我回答了。我們現正引入底盤式功率機，令驗車工作更為嚴謹和有效。適用於輕型車輛的驗車系統已順利完成測試，可在數個月之內推行。我們亦正進行測試重型車輛的驗車系統，並會盡快引入適當的器材。任何車輛如在過期檢驗廢氣測試中不合格，我們將不獲准續牌；如在抽樣檢查中不合格，則會被吊銷牌照。
- 仍然也是執法方面，我們正向警方提供新款的手提煙度計，令他們更容易發出定額罰款通知書，以檢控在街上噴出黑煙的車輛。授權他們使用這些器材的法例，稍後我們將會提交立法會審議。
- 我剛才聽到陸恭蕙議員、羅致光議員、李柱銘議員和其他議員，都

是要求政府增加對車輛噴黑煙的定額罰款 — 1,000 元、1 萬元及 10 萬元。有關的擬議法例將於明年初提交立法會。

— 此外，香港海關會繼續積極調查和檢控非法柴油燃料的分銷情況。

第三，是回應陳榮燦議員和劉健儀議員對於現時維修車輛欠佳的意見。在這方面，環境保護署和運輸署將會加強推行計劃，教育車主和機械技工履行他們須妥善維修車輛的責任。我謹在此多謝香港汽車商會、的士商會、小巴商會，和其他團體與我們通力合作，協助推動這個重要的教育進程。

第四，是回應吳清輝議員的意見。我們會進一步引入較潔淨的新燃料和新科技。對於理工大學在的士業的支持下，進行研究發展有助減少的士造成污染的廢氣過濾器，政府表示歡迎。何秀蘭議員提到小巴轉用石油氣的建議，我們會在 1999 年與小巴業一起探討試驗小巴使用較潔淨的燃料。現時我們正就採用其他新燃料的建議進行仔細研究。不過，有一點是大家必須注意的。使用石油氣作為燃料，的確有助減少空氣中現時由的士排放的可吸入懸浮粒子，但要考慮到本港實際環境，石油氣作為巴士或其他重型車輛使用的原料，這可行性是有待研究的。就現時來說，我們基於各種實際的因素，覺得暫時並不適合。對私家車來說，以石油氣取代汽油作用不大，因為汽油車輛並非造成粒子問題的主要因素。此外，雖然石油氣較的士現時使用的柴油優勝，但從本港長遠空氣質素這個更宏觀的角度來看，無論是石油氣或汽油或其他如何承天議員和何俊仁議員所說的“城市柴油”、“渦輪柴油”或“生物燃料”等較新的燃料一樣，仍然是會造成污染。所以，我同意吳清輝議員說，為了環保方面長遠的利益，我們須為道路運輸尋求完全不同類別的引擎和動力來源。

在詳細談論過有關車輛的問題後，現在我想把話題轉到政府其他改善空氣污染問題的其他工作範疇。讓我重申較早前所說的一點：呼吸更清新的空氣，當然這是我們的共同願望。但為要實現這個願望，要有賴每一個政府機關、私營機構，甚至每位市民在這方面要多作出努力。

毫無疑問，要處理日趨嚴重的地區性空氣污染問題，與鄰近的廣東當局加強瞭解和合作是十分重要的。透過我們目前與廣東當局攜手開展的關於珠江三角洲的空氣污染研究，雙方能夠更容易確定污染的來源和成因，從而合力制訂更為有效的措施減少污染。我可以對何鍾泰議員說，在研究得出結論之前，我們絕不會對污染問題坐視不理；香港和內地的有關當局將會各自積極地採取改善空氣的措施。在上星期舉行的粵港環保聯絡小組會議上，粵方向我們詳細介紹了廣東省和深圳市在改善空氣質素方面種種的工作。如果議員有興趣的話，我稍後可以向各位提供這方面的資料。在香港和內地政府均

須不斷對市民在就業、房屋以及其他社會和經濟方面的需要作出回應的同時，該項空氣污染研究可為粵港雙方提供所需的資料，用以制訂進一步的工作和計劃來保護整個地區的空氣質素。

我還要提出的一點亦很重要，這是剛才議員沒有提及的，就是來自內地的空氣污染物 — 我相信不是太誇張地說 — 大部分是由以香港為基地的工商業在華南地區設立的工廠所產生的。某些工商界人士曾向我表示，為要符合本港的環保規例，他們付出不少的代價。不過，現時的空氣污染情況，正是我們不能不為污染環境付出代價的明證。假如我們不採取所須的控制污染措施，則時間越長，我們要付出的代價便越大。對於香港總商會和私營機構環保委員會明確表示工業界有需要改進本身的環保表現，我感到非常鼓舞。同時，我亦十分歡迎本地的工業界已在這方面所採取的措施。我在此重申財政司司長曾經作出的承諾，我們會和工業界緊密合作，協助他們按照花費少、得益多的原則，達到環保的各項規定。我十分希望那些在內地開設廠房的人士能夠將本港工業界在本地所採取的一貫優良做法，推廣到他們在內地開設的廠房依樣實施。這樣做，對內地和本地的環境都很重要。我很同意何敏嘉議員和田北俊議員的說法，改善環境和改善空氣質素，不單止關係到僱員的健康和生產力，也關係到業務的持續發展和經濟的損失。

何承天議員建議改善空氣質素可以從城市規劃着手，避免把商業區過分集中在一、兩個地區。在這方面，政府已着手研究，怎樣盡量利用全港不同地方，將運輸交匯的地方，例如鐵路、巴士總站和地鐵站的周圍，發展為香港新商業中心的樞紐，盡量減少市民因為只集中在中環、銅鑼灣和尖沙咀上班，便要從其他地方乘車前往這些地區而造成交通需求和產生空氣污染。在這方面，我們正進行研究。

在植樹方面，楊孝華議員和很多議員提出他們對植樹的看法。我十分認同他們的看法和建議。植樹的環保利益不少，既可遮蔭，也可美化環境，改善景觀。其實政府每年在城市和郊野公園種植的樹木和灌木大約有 150 萬株。我十分高興知悉，環保團體和漁農處近年來致力宣傳推動的“企業植林計劃”獲得商界熱烈支持。未來一年，在商界的support下，我們預料單是在郊野公園，便可植樹 50 萬株。

兩個市政總署和兩個臨時市政局所負起的其中一個重要任務，是在城市內種植花草樹木和美化環境。在地區層面，區議會亦負責小規模的植樹工作。我們在進行重組地方行政架構的規劃時，是不可忽略這一點的。其實，我十分希望建議成立的新地區議會會多將注意力放在這方面的工作上，從而改善我們的市區環境和空氣質素，並鼓勵更多地方團體主動推動這方面的工作。政府方面，規劃署、拓展署、建築署、房屋署和路政署專設的園林組，可隨時為地方團體提供意見和給予協助。這些部門亦正檢討他們的工作方法和方針，以便在這方面提供幫助。

劉千石議員促請政府加速發展鐵路，施政報告載列了運輸局制訂政策綱領的新方向，規劃環境地政局和規劃署定會為運輸局提供支援。我們現時正制訂一個符合環保和以集體運輸為基礎的發展策略。我們在過去數星期所制定的計劃，是在未來 5 年把我們的鐵路網擴大 40%，這說明我們正朝着上述新方向跨出了重要一步。隨後的工作重點，是在新鐵路系統附近發展房屋和提供就業機會，這也是我剛才回應何承天議員將商業中心盡量擴展的問題。第二次鐵路發展研究和第三次整體運輸研究將於明年完成，這些研究將會勾劃出我們未來發展的步伐，以確保這個更適合本港發展模式的可持續發展方式得以繼續下去。

陸恭蕙議員已在她的修正案中，關注到發電和用電方式對空氣質素的重要影響。我們注重用電需求的管理工作，這項工作並非僅透過經濟局局長與兩間電力公司正在商討中的用電需求管理計劃，也包括在全港推行能源效益的教育計劃和資訊、推廣更善用能源的建築物，以及發展更環保的新能源。假如有需要增建發電設施，政府亦已清楚向電力公司表明決不會接受以煤作為發電能源。

回應陳智思議員和梁耀忠議員的意見，我們會繼續竭盡所能，減少道路、建築工程和其他來源所產生的塵埃，使整體的空氣質素問題不致變得更嚴重。

我再次多謝立法會舉行這次辯論，以及多位議員就改善空氣質素的行動所發表的意見和給予的支持。今次的議案清楚說明，為持續改善我們的空氣質素，我們不能單是針對某些車輛採取行動，重要的是在運輸、能源、規劃、工業、建築、植林各方面，以及與鄰近地區的合作上，我們須採取全面措施。我相信我已清楚表明政府貫徹這項全面計劃的承諾，我們會透過短期和未來規劃中的多項新措施來實踐這項承諾。

此外，我要感謝與我們抱着相同目標、為令空氣更清新而與我們共同努力的社會各界人士，特別是協助我們推行石油氣的士試驗計劃的所有的士聯會、燃油公司和汽車商會。引進和管理一種全新燃料所涉及的事務，其實是非常繁複的。對於參與此事的每一方來說，要在目前經濟逆境的情況下評估石油氣的士試驗計劃是否可行，實在難上加難。然而，他們仍然希望這計劃能夠實現，並樂意協助政府改善香港的環境，這份堅持值得政府高度表揚。

主席，《南華早報》於本年 11 月 22 日刊登了一份有關空氣污染的文章。我想引述文中提及 Hong Kong Conservation Photography Foundation 的 Edward STOKES 先生的一句說話，作為總結。他說：“除非政府得到市民大眾的全力支持，否則我們的環境，當然包括空氣質素，必定不會有任何改善。”相信

這也是劉慧卿議員剛才給予大家的一個非常強烈的信息。主席，政府很瞭解改善空氣質素、改善環保表現對本港至為重要，無論是為了我們的經濟、旅遊業或是製造業，甚至為着我們自己的健康，為減輕我們的醫療負擔等，這都是十分重要的問題。所以我把有關工作視為政府的重點項目。我希望於未來的日子，在我們須採取的立法、執法、教育、宣傳等措施方面，能夠得到立法會的鼓勵和支持。

謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：何承天議員的議案，按照陸恭蕙議員的修正案，予以修正。

現在付諸表決，贊成的請舉手。

( 議員舉手 )

主席：反對的請舉手。

( 議員舉手 )

陸恭蕙議員起立要求記名表決。

Miss Christine LOH rose to claim a division.

主席：陸恭蕙議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

主席：請各位議員先按按鈕表示出席，然後進行表決。

主席：在我宣布停止表決前，請各位核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決。

主席：現在顯示結果。

功能團體：

**Functional Constituencies:**

何敏嘉議員、吳靄儀議員、張文光議員、單仲偕議員及羅致光議員贊成。

丁午壽議員、田北俊議員、何承天議員、何鍾泰議員、李家祥議員、李啟明議員、呂明華議員、周梁淑怡議員、陳國強議員、陳智思議員、陳榮燦議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、楊孝華議員、劉皇發議員及劉健儀議員反對。

張永森議員、許長青議員、霍震霆議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

**Geographical Constituencies and Election Committee:**

何秀蘭議員、何俊仁議員、李永達議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陸恭蕙議員、楊森議員、劉千石議員、劉慧卿議員、鄭家富議員及司徒華議員贊成。

陳婉嫻議員、梁耀忠議員、程介南議員、曾鈺成議員、劉江華議員、譚耀宗議員、何世柱議員、吳亮星議員、吳清輝議員、馬逢國議員、陳鑑林議員及楊耀忠議員反對。

劉漢銓議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 26 人出席，5 人贊成，16 人反對，

5 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會產生的議員，有 27 人出席，13 人贊成，12 反對，1 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

THE PRESIDENT announced that among the Members returned by functional constituencies, 26 were present, five were in favour of the amendment, 16 against it and five abstained; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections and by the Election Committee, 27 were present, 13 were in favour of the amendment, 12 against it and one abstained. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the amendment was negatived.

主席：何承天議員，你現在可以發言答辯，你原有 15 分鐘的發言時限，現在還有 3 分 11 秒。

何承天議員：主席女士，首先多謝各位議員對這香港市民非常關注的問題踴躍發言。很多議員提出了新意見，例如梁智鴻議員說到關於室內環境；梁耀忠議員提及關於工地塵埃的問題，這些都是新意見，希望政府能聽取。我很佩服官方提供那麼詳盡的答覆，很多議員的問題，在這答覆內都得到回應。但我希望這答覆並非是政府預先擬好的，說過了便不當作一回事，有某些建議是政府今天才聽到的，我亦希望政府會跟進。剛才劉副局長說燃油、燃料時，似乎只聽到我說渦輪柴油，但其實我還提到其他新科技的燃料，在日後再看我的演辭便會知道，無論如何，希望政府能夠聽到我們今天的新意見。

有一、兩點我是希望稍作回應的。首先是回應劉慧卿議員 — 我的老朋友劉慧卿議員 — 她對於梁耀忠議員同意我的某些建議，認為不很妥當，因為我的建議涉及費用和其他條件。其實，大家也知道如要改善環境，便一定要付出金錢，沒有可能不用付出的，而其實所涉的費用也不算多，然而如不付出，香港經濟的損失會更大，剛才梁智鴻議員和何敏嘉議員說到醫療方面的問題，而田北俊議員也談到對工商業方面的損失等，因此，這些費用並不是問題，政府是應該付出的。希望在這方面，規劃環境地政局能與財政司司長多作討論，因為這些錢是應該花的。回應梁耀忠議員剛才的言論，他說要有誘因，不能只說懲罰，其實情況就是這樣，如果只是罵便不公平；也回應李柱銘議員，其實我們並非想 “擺彩”，我們只是說原則而已。

最後，由於沒有時間，我只想指出兩件事，第一是車號 LC3 的立法會職員專車須予改善以免製造污染；第二是我手邊有 4 張紙，都是表示我有 3 分 11 秒的發言時限的，也可能有需要節省用紙了.....

主席：已經過了發言時限了。（眾笑）

主席：我現在向各位提出的待決議題是：何承天議員動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。

現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直選和選舉委員會選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

#### 下次會議

#### NEXT MEETING

主席：我現在宣布休會。本會在 1998 年 12 月 2 日星期三下午 2 時 30 分續會。

立法會遂於晚上 9 時 16 分休會。

*Adjourned accordingly at sixteen minutes past Nine o'clock.*