

會議過程正式紀錄

2000 年 2 月 23 日星期三

下午 2 時 30 分會議開始

出席議員：

主席范徐麗泰議員，G.B.S., J.P.

丁午壽議員，J.P.

田北俊議員，J.P.

朱幼麟議員

何世柱議員，S.B.S., J.P.

何秀蘭議員

何承天議員，S.B.S., J.P.

何俊仁議員

何鍾泰議員，J.P.

李永達議員

李卓人議員

李柱銘議員，S.C., J.P.

李家祥議員，J.P.

李啟明議員，S.B.S., J.P.

李國寶議員，J.P.

李華明議員，J.P.

呂明華議員，J.P.

吳亮星議員

吳清輝議員

吳靄儀議員

周梁淑怡議員，J.P.

夏佳理議員，J.P.

馬逢國議員

涂謹申議員

張文光議員

許長青議員

陸恭蕙議員

陳國強議員

陳婉嫻議員

陳智思議員

陳榮燦議員

陳鑑林議員

梁智鴻議員，J.P.

梁劉柔芬議員，J.P.

梁耀忠議員

程介南議員，J.P.

單仲偕議員

黃宏發議員，J.P.

黃宜弘議員

黃容根議員

曾鈺成議員，J.P.

楊孝華議員，J.P.

楊森議員

楊耀忠議員

劉千石議員，J.P.

劉江華議員

劉皇發議員，G.B.S., J.P.

劉健儀議員，J.P.

劉漢銓議員，J.P.

劉慧卿議員，J.P.

蔡素玉議員

鄭家富議員

司徒華議員

霍震霆議員，S.B.S., J.P.

羅致光議員，J.P.

譚耀宗議員，G.B.S., J.P.

馮志堅議員

鄧兆棠議員，J.P.

缺席議員：

何敏嘉議員

出席政府官員：

政務司司長陳方安生女士，G.B.M., J.P.

財政司司長曾蔭權先生，J.P.

律政司司長梁愛詩女士，J.P.

工商局局長周德熙先生，J.P.

規劃地政局局長蕭炯柱先生，J.P.

運輸局局長吳榮奎先生，J.P.

財經事務局局長許仕仁先生，G.B.S., J.P.

教育統籌局局長王永平先生，G.B.S., J.P.

資訊科技及廣播局局長鄭其志先生，G.B.S., J.P.

庫務局局長俞宗怡女士，J.P.

經濟局局長葉澍堃先生，J.P.

民政事務局局長藍鴻震先生，J.P.

環境食物局局長任關佩英女士，J.P.

保安局局長葉劉淑儀女士，J.P.

工務局局長李承仕先生，J.P.

列席秘書：

秘書長馮載祥先生，J.P.

副秘書長羅錦生先生，J.P.

助理秘書長吳文華女士

助理秘書長陳欽茂先生

提交文件

下列文件乃根據《議事規則》第 21 條第(2)款的規定提交：

附屬法例／文書	法律公告編號
《2000 年道路交通（泊車）（修訂）規例》	45/2000
《道路交通（泊車）（認可卡）公告》	46/2000
《2000 年證券（交易所 — 買賣股票期權） （修訂）規則》	47/2000
《〈1999 年銀行業（修訂）條例〉（1999 年 第 42 號）2000 年（生效日期）公告》	48/2000
《〈刑事事宜相互法律協助（南韓）令〉 （2000 年第 23 號法律公告）2000 年 （生效日期）公告》	49/2000

其他文件

第 76 號 — 愛滋病信託基金一九九八至九九年度帳項
連同審計署署長報告

第 77 號 — 香港旅遊協會 98/99 年報

《地下鐵路條例草案》委員會報告

《交易所及結算所（合併）條例草案》委員會報告

《1999 年火器及彈藥（修訂）條例草案》委員會報告

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。第一項質詢。

政府在建築工程及土木工程兩方面的開支

1. 何承天議員：主席女士，政府可否告知本會：

- (一) 估計在未來 3 個財政年度，每年在建築工程及土木工程兩方面的公共開支為何；及
- (二) 該等開支與政府及兩個前臨時市政局在本財政年度及過去 3 個財政年度的有關開支的比較為何？

庫務局局長：主席，何議員的質詢特別提到建築工程和土木工程兩方面的公共開支。政府現時將工程開支分為 9 類，包括公路、渠務、水務、新市鎮及市區發展等，所以為了解答何議員的質詢，我們只可以非常籠統地將這 9 類工程開支分為建築工程及土木工程這兩大範疇。

另外一點須解釋的，是何議員的質詢提到公共開支，故此，除了政府工程外，我們亦把房屋委員會（“房委會”）的工務工程納入我們的分析之內。一般而言，房委會的工程以興建建築物為主，所以我們籠統地把它們歸納在建築工程這範疇。

根據我們的分析，在未來 3 個財政年度內，政府及房委會在工務工程方面的開支，估計合共約 1,650 億元，平均每年 550 億元。當中，政府的建築工程約佔 140 億元，土木工程約 190 億元；而房委會的建築工程則約佔 220 億元。

主體質詢第(二)部分問及以上估計跟今年及過去 3 年，政府及兩個前臨時市政局有關方面的開支相比為何。由於主體質詢第(一)部分提到公共開支，即包括房委會的開支，故此，就主體質詢的第(二)部分的答覆中，我亦會反映房委會的開支。

在過去 3 個財政年度及至本財政年度的 4 個財政年度內，政府、兩個前臨時市政局及前市政局，以及房委會在工務工程上的開支總數約為 1,880 億元，平均每年約 470 億元。當中，政府、兩個前臨時市政局及前市政局的建築工程約佔 130 億元，土木工程佔 160 億元；而房委會的建築工程則為 180 億元。

何承天議員：主席女士，首先，我歡迎在未來 3 個財政年度，工務工程方面的開支會有增長而不會減少。不過，如果我們真的要達到未來 3 年公共開支的目標，這些工程當然要及時開工及完工。有關這方面，請問局長是否有信心可以達到這個目標？如果沒有的話，問題出在哪裏？

庫務局局長：主席，我沒有絕對的信心，因為基建工程的開展並非在政府的全權控制範圍內。議員亦明白，在進行很多基建工程時，我們也許有需要收地；也許要通過各項法例條款，必須取得市民的意見，還須定出一段法定的反對時間；又或也許須進行填海工程，以及其他多項環境評估工作等；最重要的當然是要向立法會證明，政府要求的撥款是合理的，是物有所值的。上述種種程序及工作都不盡在政府的控制範圍內，所以我沒有絕對的信心。不過，我可以向立法會保證，特區政府有關當局，包括工務局局長及我們所有工務部門，都會盡最大的努力，盡量令我們預期開展的基建工程能夠準時動工及完成。

何鍾泰議員：主席，庫務局局長提到未來 3 個財政年度的土木工程開支是 190 億元，但在兩年前，行政長官在施政報告中說會在 5 年內花 2,400 億元。如果一半，即 1,200 億元是花在鐵路工程的話，即其他土木工程也會有相等的開支，即 1,200 億元。如果根據這速度，以 190 億元計算，即需 6 年才能完成。不過，那 5 年時間表已經過了兩年，剩下 3 年。那麼相差的 3 年，是否政府計算錯誤？

庫務局局長：主席，謝謝何議員提出這項質詢，因為他給我機會再次作出澄清。行政長官在施政報告中提到，政府在 5 年內的大型基建工程開支會達到 2,400 億元。如果議員翻查行政長官 1999 年的施政報告，便會知道這 2,400 億元，是包括了地下鐵路及九廣鐵路的鐵路項目；而我剛才在主體答覆中提及的數字，並沒有包括這兩間鐵路公司的工程。

主席：何議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

何鍾泰議員：主席，我剛才說除了鐵路那部分工程開支，即 1,200 億元外，相差 3 年，即如果以 190 億元計算，需時 6 年。我想請問政府，相差的 3 年，是否政府計算錯誤？

庫務局局長：主席，我相信不存在計算錯誤這問題，因為何議員可能是把兩種基準不大相同的事情作比較。行政長官提及那 2,400 億元，是包括政府基建開支及兩間鐵路公司的基建開支的；而我在主體答覆內提及的數字，是包括政府及房委會的基建開支，但不包括兩間鐵路公司的開支。

何世柱議員：主席，庫務局局長在主體答覆中提及一些數字，請問那些數字是按既定的價格估計，抑或是按付款當日的價格計算？如果是按付款當日的價格計算，單是政府的建築工程開支，以往是 140 億元，將來是 150 億元，這是否表示將來實質的工程會較以前減少？

庫務局局長：主席，我剛才在主體答覆中提及的數字，是根據當日價格計算的。換句話說，過去 3 年進行的工程，是根據過去已花的開支計算，而本財政年度的數字，是根據本財政年度估計的價格來計算；未來 3 年的數字，我們已經計算可以預見在建築行業這範疇內的物價調整，所以是以當日價格計算的。至於何議員問總體來說，如果把數字變作實質價格計算，則會否有增長，答案是有增長的。

楊孝華議員：主席，剛才何承天議員說，由於未來數年的各種建築工程和土木工程的開支有所增長，所以他很高興。不過，現時市政局已經解散，我相信市政局的工程日後會納入為政府工程。早陣子好像聽說以前答應進行的工程都會按照計劃進行，有幾項則正在檢討中。由於檢討尚未完成，所以這些工程未必會進行。請問局長，如果加上從市政局接收的工程總數來比較，則政府的工程是否可能未必會出現逐年增長的情況？政府的工程總數會否因為取消了一、兩項市政局的工程而變成負增長？

庫務局局長：主席，楊議員提出的質詢是，重整市政服務後，政府會如何處理過去兩個臨時市政局的工程項目。我或許藉此機會重複說一次，其實我們已經將過去兩個臨時市政局的 149 項工程項目歸納在政府的甲級工程項目中。在這 149 項項目中，未進行的工程的價值是 50 億元。此外，我們在本月 16 日已經爭取到立法會工務小組委員會的同意，將 8 項以前臨時市政局未開始工作的新項目，提升為甲級工程項目。此外，我們希望能在下個月爭取到工務小組委員會的同意，將另外 4 項工程提升為政府的甲級工程項目。這 12 項新項目，估計總開支是 24 億元。此外，至於一系列在臨時市政局時期仍在初步或中期籌備階段的項目，新的局長會向有關的立法會事務委員會交代。因此，不存在由於重整市政服務，政府會削減向市民提供市政服務措施這情況。

何承天議員：主席女士，剛才庫務局局長答覆我的補充質詢時，說有很多因素會影響將來的工程開支。除了議員不接受政府的撥款申請這因素外，在其他因素方面，局長在作出預測時，是否已經預留一些時間？

庫務局局長：主席，我們會將一般的情況計算在內，但有些時候，特別是一些規模比較龐大的工程項目，受到的阻延會較我們一般估計的為長。在這些項目中，我們真的沒有辦法可以準確預測到，例如需要多少時間才可以爭取到區議會或有關規劃局的同意，又或法例下要求我們處理各項反對守則的時間。一般來說，我們會根據過往的經驗，認為可能會碰到這種情況而預留一些時間，但我們的預測未必是每一項都準確的。

主席：本會就這項質詢已用了超過 15 分鐘。現在進入第二項質詢。

本港與內地的貿易額下降

2. 許長青議員：主席，政府在回覆本人於 1998 年 12 月 16 日立法會會議席上提出的質詢時，曾表示已採取一系列措施，協助加強本港貨櫃碼頭及貨櫃運輸業的競爭能力。1999 年內地與日本、美國和歐洲聯盟（“歐盟”）的貿易額均出現兩位數字的增長，但本港與內地的貿易額卻下降 3.5%；而本港在內地貿易夥伴中的排名，更由第三位跌至第四位。另一方面，鑒於中國即將加入世界貿易組織，內地與該組織其他成員國的直接貿易將會有增無減。就此，政府可否告知本會：

- (一) 政府一系列措施的實施進度為何；
- (二) 有否研究為何在實施該等措施後，本港與內地的貿易額卻下降；若有，詳情為何；及
- (三) 有何策略協助本港工商業扭轉本港與內地貿易額下降的情況？

工商局局長：主席，

- (一) 香港的貨櫃港在 1999 年處理的貨物達到 1 610 萬個標準貨櫃單位，整體吞吐量比 1998 年增長了一成，預計香港可再次成為全球第一大貨櫃港。與此同時，政府為加強貨櫃碼頭和貨櫃業的競爭力而採取的一系列措施亦已逐步實施，進度良好。例如九號貨櫃碼頭的建造工程招標工作已經完成，預計今年 5 月開始施工。工程包括挖深藍巴勒海峽至 15.5 米，使貨櫃碼頭能夠處理未來新一代更大型的貨櫃船。九號貨櫃碼頭在 2004 年完工後將會提供 6 個泊位，增加港口處理量 260 萬個標準貨櫃單位。各樣道路配套工程亦已積極開展。

此外，我們已採取措施，改善跨境貨櫃車擠塞情況，以便利貨物往返貨櫃港。這些措施包括加設新檢查站，以及實施“空載貨車通道”安排。為了進一步提高現有設施的效率，我們今年第一季會完成港口後勤設施及用地需求研究，而年中亦會完成另一項有關發展香港作為船隻補給燃料及物資港口的研究，以加強對業界的支援。我們並正計劃檢討港口貨運量增長趨勢和現時的港口發展策略。

- (二) 根據特區政府統計處的數字，1999 年特區與內地的總貿易額錄得 1.3% 的增長，相對 1998 年錄得的 6.5% 負增長，情況已大為改善。許長青議員引用的數字，可能是內地的統計數字。我們注意到內地採用兩種方式統計與特區的貿易。如以特區為最終目的地或來源地，則兩地貿易於 1999 年錄得約 3.6% 的下降。如以特區為付運地（即包括轉口貿易），兩地貿易於 1999 年則錄得約 4.7% 的增長，較香港政府統計處的估計為高。此外，根據內地統計，在 1998 年和 1999 年，特區是內地的第四大貿易夥伴，排名僅次於日本、美國和歐盟，較 1997 年排名第二的確有所下跌。

特區與內地貿易額尚未回復 97 年的水平，也是事實；這與金融風暴影響兩地整體貿易表現放緩有關。此外，香港對外貿易結構持續轉移至離岸貿易，亦導致本港出口增長在近年持續減慢。過去 5 年，內地與香港的貿易額平均每年增長 4.3%，但我們估計離岸貿易額的每年實質增長應遠超過這數字。雖然離岸貿易活動的增長導致貨物出口的貨值減少，但同時亦會帶動市場對貿易支援服務，例如貿易融資及保險的需求，令服務輸出收入及投資收益流入增加，因此對香港整體經濟仍是有利的。

根據中國海關剛公布的數字顯示，本年 1 月份內地外貿增長 50%。同時，內地對特區的出口亦增加超過 60%。由於內地有不少貨物是經香港轉運至海外市場，內地與特區的貿易在今年可望有不錯的增長。

- (三) 特區政府一直致力在自由市場經濟的框架下，創造一個優良的營商環境，提供切合業界多元化需要的基礎建設，包括硬件及軟件的配套，使工商業活動可以蓬勃進行。在今年 1 月 26 日，許長青議員在本會就如何“協助進出口業把握中國加入世貿的商機”提出了議案辯論，政府在回應時已羅列了一套策略和措施，以鞏固香港既有的優勢和提升工商各業的競爭力。這些措施包括深化香港與內地的聯繫、加強工商業服務的基礎設施和貿易推廣工作，以及增加培訓，以提升業界在人才、管理、資訊科技等方面的水平。其中細節，我在這裏就不再花時間複述了。

許長青議員：主席，局長在主體答覆的第(二)部分提出，在 1998-99 年度，香港跌至只是內地的第四大貿易夥伴，較 97 年排名第二的確有所下跌，並指出這是因為受到金融風暴影響。不過，如果只是基於這項因素，為何其他國家的排名又可以上升呢？鑒於中國很快便會加入世界貿易組織，可以預見來自世界各國的競爭將會十分激烈，如果當局繼續將這項排名的下跌情況歸咎於金融風暴的影響，肯定是正視了中國市場開放所帶來的沖擊。我現在請問局長，當局在現階段是否有作出過甚麼考慮，或是進行研究計劃或制訂措施，以提升香港在內地的競爭力呢？

工商局局長：主席，很多謝許議員提出這項補充質詢。其實，我在主體答覆的第（二）部分已很清楚指出，根據香港特區政府統計處的數字，香港和內地在 1999 年的總貿易額是有所增加，而不是減少了的，儘管增幅只是輕微的 1.3%。不過，我亦要指出，如果內地在計算統計數字時是採用與香港相同的統計基礎，那麼兩地的貿易額在 1999 年其實是錄得 4.7% 的增長，並不是 3.5% 或 3.6% 的下降。所以，在 1999 年，無論是內地經香港的貨物總值，或是貨櫃碼頭的吞吐量（後者在 1999 年是增長了一成），都是錄得增長，只是增幅不及內地與日本、歐盟或美國之間的雙邊貿易總值增長而已，所以我覺得情況並非那麼不利的。

當然，除了金融風暴外，還有其他因素的。我剛才亦已指出，其中一項因素便是我們的離岸貿易增加了，因為很多貨物是可以在香港接訂單，在內地製造，然後無須經香港直接出口，或以香港作為轉運站，運往海外市場。這方面的貿易數字是沒有加進香港的出口數字或香港的直接貿易數字內的，故此我們貿易總值的增長率便不見得那麼高。不過，正如我在主體答覆中提出，雖然我們沒有準確統計這些離岸貿易數字，但根據粗略估計，在近數年，離岸貿易的每年增長率是遠遠超出我們實質貿易總值的增長數字。

劉漢銓議員：主席，雖然政府在主體答覆的第（一）部分說預計香港可再次成為全球第一大貨櫃港，但來自國內港口的競爭卻是越來越大，這是不爭的事實。政府會否因應業界的要求，誘導貨櫃碼頭公司把目前一些過高的貨櫃碼頭收費降低，以避免阻礙香港吸納國內不斷上升的貿易量呢？

經濟局局長：多謝劉議員提出這項補充質詢。我相信最重要的是從整體作出考慮。主體答覆內其實亦有提到，我們是有數個處理方法的，例如九號貨櫃碼頭將於短時間內“上馬”，這是可以增加競爭力，因為貨櫃碼頭落成後將會增加 6 個泊位，以及 260 萬個標準貨櫃的貯貨量；此外，便是有關如何降低成本。屯門的內河碼頭已經落成，去年亦處理了三十多萬個貨櫃。我們現在要做的，是研究如何加強從水路把貨櫃運到香港，因這是可以減低成本的。如果我們看看數字，便會發現中山、珠海的貨櫃如果是先從水路運來香港，然後再付運至美國，是較先以貨櫃車運至鹽田，再付運至美國為便宜的；來自珠海的貨櫃大概可節省 325 美元，而來自中山的則可節省 314 美元。

正如劉議員所說，我們現時所要做的，是研究如何提高我們的競爭力，以及降低運作成本。除了鼓勵採用水路把貨櫃運來香港，然後再付運往其他地區外，我們在陸路方面亦採取了一連串措施，包括增闢了 10 個處理貨運的關卡，以及開設專門通道，供那些沒有載貨的貨櫃車使用，以便司機無須花太長時間排隊。此外，政府亦會考慮是否可以設立預先清關制度、簡化過境清關手續，以及考慮延長邊境管制站的夜間辦理清關時間，以方便載貨的貨櫃車過關。再者，政府亦會與廣東省當局商討，看看是否可以設立一些空置貨櫃的停放站，令空置的貨櫃車無須穿梭於兩地之間。制訂這些措施的目的，是希望可以減低貨櫃車的運作成本。事實上，大家可能亦知道，在過去的兩年間，貨櫃車的收費一直下調；現時的收費可能是 3,000 元，較諸過去的 4,000 元，確實是下調了的。至於碼頭處理費，過去兩年亦可以說是沒有增加，有關的團體與付貨人協會一直保持溝通，並準備在未來的 1 年繼續凍結碼頭處理費。

李啟明議員：主席，局長在主體答覆的第（一）部分指出，“政府為加強貨櫃碼頭和貨櫃業的競爭力而採取的一系列措施亦已逐步實施，進度良好”。現時，貨櫃車的泊位長期不足，亦缺乏貨櫃車的停車場，導致泊車成本不斷上漲。我想請問局長，他所謂的“措施”、“進度良好”，對貨櫃車的停泊設施作出了甚麼改善呢？

經濟局局長：多謝李議員提出的補充質詢。如果李議員剛才有留意主體答覆的第（一）部分，我們已經指出在今年的第一季（其實是指下一個月），我們便會完成港口後勤設施和用地需求的研究。有關的港口後勤設施是包括了李議員所說的貨櫃車停泊位和貯貨所需的用地。待這項研究於下月完成後，我們還會進行一項港口發展策略研究，以資配合。換言之，前者的作用是找出需求所在，後者則是物色地方以滿足需求。當研究於下月完成後，我們便會着手進行有關工作。

主席：雖然仍有多位議員正在輪候提問，但本會就這項質詢已用了超過 16 分鐘，所以現在須進入第三項質詢。

規管村代表選舉

3. 何俊仁議員：主席，本年 1 月 26 日，高等法院上訴庭駁回由政府及有關鄉事委員會提出的上訴，維持原訟法庭的裁決，裁定非原居民有權在新界鄉村村代表的選舉中投票及參選。此外，據報，案件涉及的西貢布袋澳村將於本月中、下旬舉行村代表選舉，而非原居民亦有權在該次選舉中投票及參選。就此，政府可否告知本會：

- (一) 西貢民政事務處有否或會否按照慣常做法，協助布袋澳村居民籌辦該次選舉；及
- (二) 當局會否盡快制定法例，規管村代表選舉的有關事宜，並賦予非原居民在村代表選舉中有投票及參選權；若會，具體時間表為何；若否，原因為何？

民政事務局局長：主席，我很多謝何俊仁議員提出這項質詢。我的答覆如下：

- (一) 根據西貢民政事務處提供的資料，西貢布袋澳村並沒有打算在本月舉行村代表選舉。由於政府現已決定就高等法院上訴庭的判決，向上訴庭申請終審法院上訴許可，我們會建議布袋澳村村民待法院裁決有關的上訴後，才依據裁決進行村代表選舉。
- (二) 我們已於去年 4 月成立工作小組，檢討鄉村選舉，包括村代表選舉的安排和程序，以確保有關選舉在公平公開的原則下進行。工作小組初步建議立例規管村代表選舉。建議訂立的法例，將會就村代表選舉安排，包括選民和候選人資格，作出規定。工作小組在制訂最終建議時，會諮詢各有關方面，包括鄉議局和有關的立法會事務委員會，並顧及法院的裁決。鑒於我們仍須諮詢有關方面的意見，以便制訂有關村代表選舉的詳細建議，因此未能在現階段具體訂明制定法例的時間表。不過，工作小組的檢討工作會全速進行，並會盡快提出全面的建議。

何俊仁議員：主席，自去年年中原訟法庭裁定布袋澳村的村代表選舉無效以來，該村的村代表職位一直懸空，因為其間涉及訴訟問題。由於沒有村代表，村民便喪失了一個與官方溝通的渠道，以致居民投訴他們的福祉及權益沒有得到照顧。請問政府，由去年至日後終審法院作出裁決或下一次選舉前，即村代表這職位懸空期間，政府有何具體工作，引進溝通渠道，以保障村民的權益？

民政事務局局長：主席，多謝何俊仁議員提出這項補充質詢。我想提出兩點。第一，村長這職位並沒有法定的工作範圍；第二，新界地區經常有些鄉村沒有選出或沒有村代表，但這並不代表他們無法進行工作或跟政府溝通，因為他們可以透過其他渠道，例如，可以透過族長，又或直接與地區的民政事務處聯絡。民政事務專員和他的同事亦會經常派出聯絡主任與他們接觸。因此，是有溝通渠道的。

李柱銘議員：主席女士，民政事務局局長去年 4 月 21 日在本會回答司徒華議員的口頭質詢時說已成立小組檢討鄉村選舉，並預期在 6 個月內提出最終建議。相信局長亦同意，至今已經超過 6 個月，但現時仍未訂定時間表。政府最少也要公開諮詢意見，包括本會議員的意見。現時連時間表也欠奉，只說會全速進行。以前說 6 個月，但現在 6 個月後還未見行動。請問局長“全速進行”是“全速”至何時呢？

民政事務局局長：主席，多謝李柱銘議員提出這項補充質詢。我們去年的確估計工作小組應該可以在 6 個月內完成工作，但當小組進行工作時，卻發現問題甚為複雜，而法庭的裁決亦肯定對小組的工作進展有一定的影響。不過，這並不表示小組的工作完全停頓。我剛才亦提過，我們已跟鄉議局及有關人士進行密切磋商，而大家原則上亦同意日後的鄉村選舉一定要立例進行。此外，基於有意見認為一定要把鄉村選舉納入正軌，我們已經同意把鄉村選舉的整個過程納入《選舉（舞弊及非法行為）條例》的規管範圍之內。因此，我們的工作是有進展的。不過，正如李議員所說，進展所需的時間較我們想像中多，但這是有理由的，例如現時法庭的判決肯定對進展有一定的影響。

李柱銘議員：我問局長時間表的問題。請問要到何時才有時間表呢？

民政事務局局長：主席，我在主體答覆中已經說目前不可以訂明具體時間表，但我們希望盡快處理。我相信我們只能竭力盡快處理。

李柱銘議員：主席，上次局長說會在 6 個月內完成工作，但現在連承諾 6 個月也不敢。怎麼局長連 6 個月也不敢承諾？

主席：李柱銘議員，請坐下。官員是有自由選擇如何回答質詢的，但我會再問局長就這項補充質詢是否有所補充。

民政事務局局長：主席，也許我可以回應一下。我不想左 6 個月，右又 6 個月，因為這樣李議員可能說我不夠誠意。我們現在決定向上訴庭申請上訴許可，但申請需時多久，以及能否成功，我們亦不知道，但我們會盡力處理。我今天只可以誠實地告訴李議員，我們會盡快處理。

黃宏發議員：主席，何俊仁議員的主體質詢說，“據報，案件涉及的西貢布袋澳村將於本月中、下旬舉行村代表選舉”，看來這報章報道可能是失誤的，因為據我所知，西貢布袋澳村的非原居民及部分原居民決定在法庭判決之前或之後，無論如何，為了令村中“羣龍有首”，因而想選舉一位臨時村長。我可否以這個事實，提出何俊仁議員的主體質詢，即西貢民政事務處有否或會否按照慣常做法，協助布袋澳村居民籌辦該次選舉，即臨時村長選舉？

民政事務局局長：主席，我在主體答覆的第(一)部分已經提到，我們會建議布袋澳村居民待法院就有關上訴作出裁決後，才舉行村代表選舉。這是我們給他們的提議和忠告。

黃宏發議員：主席，我的補充質詢是關於協助選出臨時村長，而不是村代表，局長似乎在答覆另一項質詢。請問局長可否答覆有關臨時村長選舉的事宜？

民政事務局局長：主席，無論是村代表也好，村長也好，我的答覆依然是我們會建議他們待上訴有了結果後才舉行。如果現時又選出一名臨時村長，可能會引起混亂。

楊森議員：主席，我很關心政府就新界鄉村選舉向終審法院提出的上訴。政府下一步會否要求人大解釋有關條文呢？我十分關注這點。

民政事務局局長：主席，向法庭申請上訴，是法治社會中的一項權利。這項權利是所有市民也擁有的，包括政府在內。我相信我現在要答的是政府只是正在行使在法律許可下的權利，而且是依法辦事。至於其他事情，我覺得無須評論。

楊森議員：我並沒有質疑政府的上訴，因為上訴是每一個市民，包括政府的權利。我只是問政府會否尋求人大釋法？

民政事務局局長：主席，要求人大釋法是一件很嚴重的事情。我自己以民政事務局局長的立場來看，我們現時只是向法庭尋求裁判，我看不到與要求人大釋法有任何關係。

主席：本會就這項質詢已用了接近 16 分鐘。現在進入第四項質詢。

涉及強積金計劃的勞資糾紛

4. 李永達議員：主席，據報，不少僱主擬利用政府即將全面推行強制性公積金（“強積金”）計劃的機會，削減僱員的薪酬及福利。就此，政府可否告知本會：

- （一） 有何措施防止僱主藉此削減員工的薪酬及福利；
- （二） 會否制訂措施，鼓勵那些已設立超出法定最低供款要求的職業退休計劃的僱主，保留該等計劃；及
- （三） 會否考慮設立熱綫及專責處理投訴的機制，處理涉及強積金計劃的勞資糾紛及僱員作出的有關投訴？

教育統籌局局長：主席，

- （一） 根據《僱傭條例》的規定，僱主如果未得到僱員同意，是不能單方面不合理地更改僱傭合約，包括削減僱員的薪酬及福利。僱員如有任何投訴，可向勞工處勞資關係組尋求協助，該組會提供調

解服務，協助勞資雙方解決問題。如果事情未能透過調解獲得解決，僱員可進一步向勞資審裁處追討。僱員遭不合理更改僱傭合約的補償，包括獲僱主以原來的僱傭條款或可與相比的條款聘用，或獲僱主支付終止僱傭金。

如果僱主要對現有職業退休計劃的管限規則作出修改，而會導致損害成員在該計劃下的累算權益或既有利益，亦必須依照《職業退休計劃條例》的條文規定，獲得 90%或以上的僱員同意。

- (二) 勞工處及強制性公積金管理局（“積金局”）會分別向現有職業退休計劃的僱主及主要商會發信，提醒僱主如果他們單方面不合理地更改僱傭條件，僱員有權根據《僱傭條例》的規定提出補償申索。在本港未制定任何強積金法例前，已有僱主自願設立職業退休計劃，惠澤僱員。我們在信中亦呼籲僱主秉承這個宗旨，為維護員工的士氣及贏取他們的忠誠，應以遠大的目光衡量實施強積金制度的各個方案。我們亦強調勞資雙方必須以開明的態度，互相討論強積金與職業退休計劃的銜接或過渡問題。

- (三) 推行強積金對勞資雙方都有好處，我們會密切留意情況，盡量協助解決紛爭，令僱主僱員維持良好關係。

勞工處設有電話諮詢中心，透過一套有逾 120 條電話綫、24 小時操作的電腦電話整合系統，提供有關勞工問題的諮詢服務。

勞工處亦設有勞資關係組，專責處理勞資糾紛，該組有 10 個分區辦事處，分布於港九新界。

如果有僱主因推行強積金計劃而單方面改變薪酬福利的問題，僱員可致電電話諮詢中心(2717 1771)查詢，或向勞資關係組投訴。如有需要，勞資關係組會提供調解服務，協助勞資雙方解決問題。

積金局亦設有 24 小時自動化熱綫，供市民查詢有關強積金事宜。市民可透過熱綫選擇收聽有關強積金的一般資料，亦可在辦公時間內向職員直接查詢。

積金局預料在未來數月，市民的查詢及投訴將會大量增加，因此已着手加強熱綫服務。一個設有 30 條綫路的先進電話資訊系統，將會在 4 月初開始運作。

積金局更會主動大規模接觸僱主、僱員，解釋強積金的條例，今年稍後。積金局會派員往各區的大小商鋪，派發強積金小冊子，加深僱主對強積金的認識。另一方面，我們亦會在各區的民政事務處及勞工處轄下的就業輔導組辦事處設立詢問櫃位，直接解答市民對強積金的查詢。

李永達議員：主席，政府聲稱推出強積金對勞資雙方均有好處，但在得到保障之前，廣大的“打工仔”已首先要面對僱主因政府推行強積金計劃而作出的削減薪酬及福利行動。我的補充質詢是，既然政府自己也率先削減合約公務員的約滿酬金用以作為強積金的供款，那麼政府有何理由及道德勇氣說服其他公司不要這樣做呢？

教育統籌局局長：主席，有關公務員的合約因推行強積金而有所更改的問題，我知道公務員事務局最近曾作出答覆。據我瞭解，政府曾與 4 個評議會的職方代表討論這個安排，亦得到了他們的同意，而這個安排是由 1998 年 10 月中起開始實行的。就這方面而言，我們認為新安排並無抵觸公積金的條例。至於約滿酬金，根據公務員事務局的解釋，是包括了一些退休安排的。所以，即使是實施強積金，僱員在離職時所得到的安排，跟過往還是一樣的。

譚耀宗議員：主席，根據一些強積金營辦者透露，現時很多中小型企業對強積金均採取觀望態度，希望強積金可以延期實施。政府可否告知本會，會否改變強積金計劃供款的實施日期，或是在甚麼情況下才會作出改變？

財經事務局局長：主席，在通過有關強積金的條例草案時，政府已訂出了一個很清楚的時間表，那便是必須在今年 4 月，就是否如期在 12 月開始實施作出最後決定。這個時間表我們已經說了很久，亦會如期進行。為了落實強積金計劃，行政長官須會同行政會議，以附屬法例形式指定強積金計劃的生效日期。政府內部現已開始進行評估，範圍包括本港經濟的狀況及前景、業界的準備程度、一切系統的準備程度，以及積金局員工的準備程度等。我們必須就這些資料進行分析及檢討，在 4 月時作出最後決定。按現時的狀況來看，押後這個時間表的可能性是相當低的。

梁劉柔芬議員：主席，主體答覆第(二)部分最後提到，勞資雙方必須互相討論強積金與職業退休計劃的銜接及過渡問題，而剛才亦有同事問及合約公務員的安排。據我所明白——而局長剛才亦解釋了——如果已訂立了職業退休計劃，便無須加設強積金。我的補充質詢是，整個主體答覆好像是在說僱主可能不明白強積金的運作，但事實會否是僱員根本也有很多不明白的地方，政府須向僱員多加澄清及進行教育，使勞資雙方不會有所誤解，避免又再產生一些似是而非的不良僱主情況？

主席：請問哪位局長作答？

財經事務局局長：梁劉柔芬議員的意見是對的，因為最重要的是勞資雙方均須清楚瞭解強積金是如何推行，包括強積金及職業退休計劃相互銜接會牽涉甚麼問題，或須考慮甚麼問題，法律上又有甚麼要求等。教育統籌局局長剛才已經說過，勞工處已設立多項諮詢服務，而無論現在或將來，積金局亦會加強這方面的服務。據我瞭解，積金局現時每天平均接獲三十多項查詢，但我相信在今後數個月，這個數字將會迅速增加。所以，我們是應該作出配合，而我們所針對的，當然是向僱主及僱員雙方面進行教育及宣傳。

李卓人議員：主席，對勞方來說，我認為強積金的實施是未見其利，先見其害。主體答覆的第(三)部分說“會密切留意情況”，我想知道政府當局是密切留意了甚麼情況呢？我們職工盟最近接到以下3類投訴，就該3種類別，政府方面又接到多少宗投訴呢？第一類是要所有僱員辭職，因為日後須實施新的強積金；第二類是把原本好的職業退休金計劃取消，轉為較差的強積金計劃，即由原來的7.5%或10%供款轉為5%；第三類是向僱員說為了面對強積金，所以便要開始減薪或減福利。就着這3種類別，政府當局接獲了多少宗投訴呢？政府當局本身又會否設立一條統一熱綫，而不是勞工處設立一條，積金局又另外設立一條呢？我們曾接到投訴，指積金局叫查詢者找勞工處，而勞工處又叫他找積金局。請問政府會怎樣解決這個問題呢？

教育統籌局局長：主席，首先，如果李議員接獲這些投訴，他是可以將它們轉介勞工處的，我們會作出適當處理。有關勞工處勞資關係組就強積金的推行所接獲的投訴數字，根據我們手邊的資料，自今年1月1日至2月21日，該組共接獲了19宗有關僱員因為強積金的推行而可能被削減薪酬福利的查詢。不過，具體的投訴則只有1宗，而勞資關係組現正就這宗具體投訴為勞

資雙方進行調解。至於第二項補充質詢，李議員是問及積金局將來會否與勞工處有更好的配合，或是應否設立一條統一熱綫，我會將這件事記錄下來，稍後請勞工處的同事與積金局的同事再作考慮，看看是否有實際的需要，以及會否有實際的幫助。

主席：李議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

李卓人議員：沒有回答的部分是我請局長將投訴分類。我不知道他能否分類，因為我是分了 3 類來提問的。如果局長現在不能作答，希望他能提供書面答覆，將那些投訴分類。

教育統籌局局長：主席，其實我已經說了，如果是真正的投訴，而並非一項查詢的話，我們只接獲 1 宗，而該宗投訴是指僱主考慮以強積金計劃代替現有的職業退休金計劃，從而可能令僱員受損。至於是怎樣分類，或是否與李議員的分類相同，我們稍後會與勞工處的同事進行研究，然後再作決定。

陳婉嫻議員：主席，政府在主體答覆的第(二)部分提到，僱主“應以遠大的目光衡量實施強積金制度的各個方案”。不過，如果僱主沒有遠大的目光又怎麼辦呢？政府說現時只接獲 1 宗真正的投訴，我覺得政府在執行方面與民情相距很遠……主席，我會很快提出我的補充質詢。

主席：陳議員，你的補充質詢是甚麼？

陳婉嫻議員：我要局長明白我質詢的主旨，因為我發覺現在的情況是他在天，我在地。現時，當一些僱主要削減職業退休計劃的保障時，便會恐嚇僱員，如果他們不同意便會把他們辭退，所以……

主席：陳議員，你必須提出你的補充質詢了。

陳婉嫻議員：是的，主席，我現在提出我的補充質詢。5 月 3 日是最後限期，但現時卻有一萬多個職業退休計劃，政府怎樣豁免那些計劃呢？面對這個局面，政府究竟會怎麼辦呢？

教育統籌局局長：主席，有關陳議員這項補充質詢，我們在主體答覆中其實亦有提到。在主體答覆的第(二)部分，我們提到勞工處及積金局會分別發信予僱主及主要商會，一方面提醒他們不要單方面不合理地更改僱傭條件，另一方面則希望他們在實施強積金制度的各個方案中取得平衡，這當然是包括了繼續維持職業退休計劃。我們會在日後加強這方面的宣傳及鼓勵，希望僱主真的可以盡量維持員工的士氣，以及維繫勞資雙方的和諧關係。

鄭家富議員：主席，其實我是繼續跟進政府在主體答覆的第(二)部分所提及的“遠大目光”、“開明態度”，並希望現時有提供職業退休計劃的僱主會這樣做。不過，我覺得這是口惠而實不至，因為我們可以明顯看到，很多大機構基本上是沒有聽取政府這個呼籲。那麼，政府有甚麼方法，例如有否考慮利用經濟誘因及稅務優惠，令這些公司保留原來較優厚的公積金計劃？

財經事務局局長：主席，我們當然是有稅務優惠。無論是職業退休計劃或強積金計劃，僱主及僱員的供款都是有稅務優惠的。至於政府會否在現階段考慮再增加優惠，以及如果增加，又是否只涉及職業退休計劃，則這裏是有一個平衡、公平的問題的。所以，我的答案是不可以說沒有優惠，只是我們不會在現階段考慮再予以增加。

最後，我想補充一點，我們現在所說的職業退休計劃，在過去這麼多年來都是屬於自願性質的，法律上絕對沒有要求任何僱主設立這些職業退休計劃。儘管如此，現時也有接近 2 萬個這類的計劃。也許我比較天真，又或是因為我未曾當過僱主。既然，法律上沒有要求他們設立，但那些僱主也設立了職業退休計劃，相比之下，他們是否一些比較好的僱主呢？如果經濟出現轉型，或在生意上經歷了一段時間的逆境，令僱主認為須進行調整，在不抵觸法律，以及在與員工協商的情況下，對福利及薪酬作出調整，那麼我認為請僱主以抱有遠大的目光，或是以着眼於公司的長遠利益，保留一些好僱員為目標的口號，未必一定是空泛的。

主席：最後一項補充質詢。

陳榮燦議員：主席，教育統籌局局長在主體答覆中說是改變不了僱主削減員工福利的情況，主席，本人接獲工人投訴，指僱主已開始削減員工的福利。有些行業的僱主，迫令工齡高的僱員（例如是做了 10 年的員工），只能收取約 25% 的長期服務金，然後重新簽約，否則便將他們辭退。僱主為了準備強積金而削減員工的薪酬福利，請問兩位局長有甚麼良方妙策防止這些不良做法，以便一方面能保障工人的權益，另方面則能使強積金得以順利推行？

主席：請問哪位局長作答？

教育統籌局局長：主席，其實我要澄清，我的主體答覆並非如陳議員所說，即我們改變不了僱主更改僱傭條件的情況。其實，我的主體答覆是說僱主不可以不合理地單方面更改僱傭條件，否則便是違法。如果陳榮燦議員知道有僱主考慮這樣做，而僱員亦覺得受到威脅，我希望他可以將投訴轉交勞工處，勞工處的勞資關係組是很樂意跟進有關的具體個案，作出適當調解的。

主席：本會就這項質詢已用了超過 22 分鐘。現在進入第五項質詢。

將公路兩旁的斜坡出租作廣告用途

5. 周梁淑怡議員：主席，據報，當局有意推行一項試驗計劃，將公路兩旁的斜坡出租作廣告用途，藉此增加公帑收入。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有何計劃向廣告界宣傳該等廣告位置；
- (二) 當局有何措施確保該等廣告的內容不會流於不雅或不適當；及
- (三) 有否評估設於該等位置的廣告會否分散駕駛人士的注意力；若有，當局如何防止由此引起的交通意外？

規劃地政局局長：主席，我先會提供一些關於這項試驗計劃的背景資料，然後才回答周梁淑怡議員的 3 項質詢。

把公路兩旁的斜坡出租作廣告用途，是政府 1999 年方便營商獎勵計劃其中一項得獎建議。這項建議背後的意念是為廣告界開發新的商業機會，同時亦可改善硬面人造斜坡的外觀。

當局將於本月月底成立一個跨部門工作小組，研究一項試驗計劃，與廣告界測試這個意念是否可行。工作小組將由地政總署負責召集，成員包括各有關部門的代表。工作小組擬訂試驗計劃的細節時，會審慎考慮上述建議對斜坡的穩固程度、道路安全和斜坡外觀的影響。

在現階段構思，選擇作為試驗的斜坡，主要是硬面人造斜坡，政府無意把天然或已綠化的斜坡改作展示廣告的用途。雖然適宜作廣告用途的斜坡的實際數目和座落地點，尚待工作小組確定，但是，我們相信在公路兩旁的數千個斜坡中，只有極少數的斜坡適宜作此用途，而試驗計劃亦只會在幾個適合的斜坡來測試有關建議是否可行。

至於斜坡安全方面，政府亦會確保試驗計劃擬訂的安排，不會對斜坡有任何不良影響。此外，任何廣告牌如屬於《建築物條例》有關“建築工程”定義的範疇，有關人士要先向建築事務監督提交圖則，取得批准後才可豎立廣告牌。建築事務監督會徵詢土木工程署的意見，以確保擬豎立的廣告牌不會對斜坡的穩固程度有不良影響。

我現就周梁淑怡議員提問的各點回答如下：

- (一) 地政總署已經去信二十多間主要廣告公司，就提議使用公路兩旁的斜坡作廣告用途、潛在的市場需求，以及如何推行該項試驗計劃的建議，徵詢他們的意見。
- (二) 按照建議計劃在斜坡上展示的廣告，必須遵守在公眾場地展示物品的相關法例，如《淫褻及不雅物品管制條例》、《吸煙（公眾衛生）條例》和《電影檢查條例》等。

工作小組會參照諮詢廣告界和相關專業團體所得的意見，更深入研究各項安排細則。

- (三) 在道路安全方面，政府不會容許所展示的廣告會對道路使用者的安全有任何不良影響。運輸署會就整體交通情況評估各個擬議地點的適合程度，這些包括：

- (i) 擬議地點的准許最高車速；
- (ii) 廣告會否阻礙駕駛者的視線；及
- (iii) 展示廣告的位置是否位於路彎或道路交界處、所處地段的斜度，以及附近是否設有交通標誌或燈號等。

周梁淑怡議員：主席，從增加公務的角度來看，這項建議當然是受政府、特別是財政司司長的歡迎。但據瞭解，廣告界對這項計劃未必一致支持，而有公眾人士亦表示恐怕這項計劃會帶來所謂“視覺污染”。請問局長在實行這項政策前，會否進行諮詢，觀察社會對這項政策是廣泛支持還是反對？

規劃地政局局長：主席，這一步是必須進行的。在最初階段，工作小組會先與業界商討有關原則和部分實施細則的問題，之後便會考慮進行諮詢工作。我們的目標，並非要在很多處地點進行試驗，而是希望能實際找到一、兩處地點進行試驗，以觀察這項計劃是否可行。至於觀瞻和其他須考慮的問題，在試驗計劃的諮詢工作完成後便會有定論。

何鍾泰議員：主席，政府這次罕有地和很有創意地提出這項建議，一方面可利用一些很難看和硬面的人造斜坡，作廣告用途，藉此得到一些收入，另一方面亦可美化斜坡；在外國，亦有利用一些路旁的舊屋，供一些藝術家繪畫。不知在政府的計劃中，會否容許作出一些沒有收入的政府宣傳，例如反吸煙、多照顧長者或愛護兒童等一類宣傳？

規劃地政局局長：主席，其實政府現時也有利用何文田的一個山坡，作促進清廉意識方面的宣傳，所以這方面工作是一直有進行的。問題是這項建議的原意，並不是希望政府利用那些斜坡，而是希望能增加商業性的參與。經我們研究後，如商業界對某些斜坡未有興趣，而在這些斜坡展示廣告又不會影響道路使用者，亦又不會影響觀瞻的話，我們是會利用這些斜坡，作類似何文田那山坡的用途。

楊孝華議員（譯文）：主席，雖說這項計劃有那麼多的好處，但我注意到，周梁淑怡議員所提出的主體質詢的重點，在於有關的廣告會否流於不雅或不適當。我想從另一個角度提出有關適當與否的問題。在這個推崇環保旅遊的年代，有些人認為利用斜坡展示廣告實際上可能會構成視覺污染。當然，這些人士的着眼點，跟廣告界是大有分別的。請問局長可否告知本會，政府在考慮周梁淑怡議員所提質詢第二部分問及的廣告內容會否流於不適當的問題時，會否一併考慮斜坡的外觀問題？換句話說，除了廣告內容是否不雅這一點之外，政府會否從美學的角度作考慮？

規劃地政局局長（譯文）：主席，這問題所牽涉到的，是一些關乎何謂悅目或是美與不美的個人見解，因此，我們其實已經在討論一些相當主觀的問題了。不過，斜坡的外觀問題，始終都是這項試驗計劃其中一個重要的考慮因素。很明顯，我們絕不希望在試驗期內所展示的廣告會導致這項計劃的聲譽遭受損害。為此，我們將會非常小心研究該批准怎麼樣的廣告在試驗階段展示。

梁劉柔芬議員：主席，在局長提供給我們的背景資料中，表示這是 1999 年方便營商獎勵計劃其中一項得獎建議；局長在回答周梁淑怡議員主要質詢的第（一）部分時，講述地政總署已經去信二十多間主要廣告公司，就提議使用公路兩旁的斜坡作廣告用途、潛在的市場需求等，徵詢他們的意見。但這裏便似乎只偏重在市場需求方面。請問局長會否在實行這項計劃時，考慮加入這項建議得獎原因這因素？因為既然這是一項得獎建議，亦是獎勵計劃的一部分，政府便不應只純粹作出商業上的考慮。政府會否選擇展示一些尤其突出或別具創意的廣告，會否考慮楊孝華議員剛才所說的環保和潛意識等因素，即作出美感和美態方面的考慮？

規劃地政局局長：主席，這項建議得獎的原因，是倡議者提出了一項可增加香港商業活動的提議，他是因此而得獎的，並不是由於他提出了在某地點展示廣告能增加公帑這原因。

將來我們就這項計劃進行試驗或在實施計劃時，在過程中會否加入其他評審標準的問題，有待將來與業界和其他界別作出諮詢後，才能決定。在現階段，這純粹是一項概念性的試驗，與獎勵或評審完全無關。

何承天議員：主席，我與剛才數位同事不同，我並不是關心廣告本身有否美感或是否涉及公益事務，我所關心的是這些斜坡大多數是在郊外地方，那麼除了市區外，將來郊外公路兩旁是否也會滿布廣告呢？雖然現在局長的職銜是規劃地政局局長，當中沒有了“環境”二字，但他是否希望將來在離開九龍回家途中，看到道路兩旁滿布廣告，這會否造成環境污染？

規劃地政局局長：主席，我須重複主體答覆的內容，在現階段我們可望到或計算到的數千個斜坡中，可以進行試驗的斜坡數目，用一隻手也可以數完，所以數字一定不會多。此外，如果說的是高速公路，我亦未能看到在甚麼情況下可以在道路兩旁滿布廣告，而不影響主體質詢第（三）部分提到的交通或阻礙駕駛人士的問題。主席，我因此覺得這項計劃是不會引致何議員剛才所憂慮的問題。

主席：何承天議員，你的補充質詢哪部分未獲局長答覆？

何承天議員：主席，局長似乎是回答了另一項關於交通的問題，但我是說環境污染的問題。主席，我是想問局長，他認為這樣會否引致環境污染或視覺污染？

主席：局長，你是否有補充？

規劃地政局局長：主席，我再嘗試回答。如果是一、兩個斜坡廣告，而這一、兩個斜坡廣告是很小心設計出來，內容亦經過小心審查，那麼，污染的機會看來是很微小的。

周梁淑怡議員：主席，我想請問局長，雖然政府認為這項計劃很值得獎勵，既有新意，又能增加收入，但這會否意味着政府為了增加公帑收入，而想出各種官與民爭的策略？

規劃地政局局長：主席，這項計劃的原意，是為了增加廣告界的商業活動，將來政府在批出斜坡時是否收取地租，是另一項考慮；但當時計劃的原意是為增加香港的商業活動，特別是廣告界方面的活動。

主席：最後一項補充質詢。

何鍾泰議員：主席，政府既能夠利用這些其實是很難綠化的斜坡，我也不擔憂在回家途中須看很多廣告，其實在乘搭地鐵途中，我們也是沿途須看廣告的。大家所關心是否雅觀的問題，這是個很主觀的問題，局長的跨部門工作小組，會否邀請一兩位非官方人士，例如太平紳士或其他人士，進行多一項獨立性的判斷？

規劃地政局局長：主席，很多謝議員提出這項建議，我們會這樣做的。

重複使用食油對健康的危害

6. 李華明議員：主席，政府可否告知本會：

- (一) 有否研究，進食經重複使用的食油烹煮的食物會否危害健康；
- (二) 有否調查現時各類型食肆及食品製造工場重複使用食油多少次或使用食油多久才棄置，以及現行法例有否就此作出規定；及
- (三) 為減少食肆及食品製造工場重複使用食油的情況，有否考慮推行食油廢物循環再造計劃，定期向食肆收集食油廢物，然後把它們轉化為清潔劑或燃料，或制訂其他措施；若有考慮，詳情為何？

環境食物局局長：主席，

- (一) 目前未有科學證據顯示進食以重複使用的食油來烹煮的食物會危害食用者的健康。不過，我們亦留意到食油經高溫加熱後會產生化學變化，並會產生一些降解物。雖然仍未有科學證據顯示這些降解物會危害健康，但食油如果經過嚴重降解，質素會變差，包括顏色變深，凝結度增高，並會產生“油噎味”，以致影響所烹煮食物的外觀和味道，容易被消費者辨別。所以從商業的角度考慮，食肆及食品製造工場理應不會過度重複使用食油。

- (二) 由於沒有方法查核所收集的數據，食物環境衛生署並沒有調查食肆及食品製造工場重複使用食油的次數和時間。目前的法例亦沒有就此作出規定。但食物環境衛生署會監察食肆及食品製造工場使用的煮食油，以確保食油的質素適宜食用。
- (三) 現時已經有數家營辦商向食肆收集使用過的煮食油，加工出口，作為工業用途。政府現時以短期租約的形式，將適合的用地專門租予廢物循環再造商使用。該等營辦商亦可申請使用這些工地。

李華明議員：主席，就這項質詢，我們在過去兩星期進行了有關的研究和調查。但很可惜，在我曾訪問的數間快餐店中——在此我不想公開這些食肆的名稱，以免替它們宣傳——除了一間之外，其他店主都不願意回應我們的問題。有些飲食業朋友向我提供資料，說現時香港很多小規模的餐廳或食物製造工場，仍然使用一些所謂“萬年油”。不知道主席有否聽過這名稱，“萬年油”的意思，是油缸裏的油不斷地被循環使用，當油量減少時，便會注入新油來混合使用，但始終舊油仍然存在。我希望政府回應，有否留意到在食肆中有這種現象；以及“萬年油”是否會嚴重影響食客的健康？

環境食物局局長：主席，“萬年油”是我們對經重複使用的食油的俗稱。但正如李議員也知道，根本是沒有“萬年”這回事的，不會有食油用了超過 1 萬年也不會改變。（眾笑）

我剛才在主體答覆中也有提及，現時沒有科學證據證明食用這些食油會影響健康。但有研究顯示，如果食油經過多次重複使用達到某個程度時，可能會產生化學作用，並產生一些降解物，包括所謂聚合物。有研究顯示，如果食油的聚合物含量達 50%，而用這些油來餵飼動物，便會引起動物腸臟不適。不過，人與這些試驗的動物是有點不同的。我剛才也曾解釋，如果這些食油被重複多次使用，質素會變差，包括顏色變深和凝結度增高，用這些油來煮食根本也是有困難的，而最重要的，是會產生“油噎味”，不單止在進食時可嗅到，甚至在購買這些食品時也可以嗅到這些氣味。食肆和食品製造工場很着重維護自己的利益，所以我覺得從商業角度來看，應不會出現這些情況。

如果李議員在進行這些非正式的調查時，知道有哪間食肆油缸中的油是多年仍沒有更換的，希望李議員把有關資料交給我或食物環境衛生署。我們經常有進行抽查，在過去 3 年中，衛生署抽查過大約 500 個樣本，發覺其中只有一個樣本輕微超出衛生署內部所定的指標。但我想強調，超出這個指標並不表示會危害食用者的健康，只是指出食物的質素會有些轉變。

李永達議員：主席，根據從互聯網上取得的資料，無論台灣或美國進行的研究也證明，高溫加熱重複使用的食油，會產生一些如丙烯醛等的有害物質。多吃用這些食油烹煮的食物，會影響人體肝臟，亦可能會引致癌症，不過，這項研究仍未被廣泛確定。鑒於在香港，以經重複使用的食油烹煮食物的情況這麼普遍，政府會否考慮引入其他國際標準來釐定這方面的衛生水平，以及增加巡查和檢查的次數？

環境食物局局長：主席，剛才我也指出，對於以動物作試驗的研究，如應用在人體方面，會否產生同樣的後果我是提出質疑的，而剛才李議員也補充說，這些實驗結果有待確定。根據我的理解，國際上並無有關食油使用超過多少次或多久時間便不應再用的標準。我們在抽查時所採用的標準，是以有關資料和文憲作為根據的，據我所知，有些國家例如荷蘭，也是採用這些標準的。因此，回應李議員第一部分的補充質詢，現時沒有一些國際標準可供我們參考和應用。

至於第二部分，會否加強抽查食油樣本的問題，我相信除了食肆外，有些家庭也不會把剛使用的食油立即倒掉，但正如我剛才所說，如果以經多次使用的食油來烹煮食物，食物的質素也會變差，我認為保持食物的質素，是對消費者和食用者最根本的保障。從食肆和食品製造工場的角度來看，如果使用經重複使用的食油，是會對其產品造成一定影響的；再者，最重要的是，在我們過去抽查的 500 個樣本中，只發現有一個樣本是輕微超出我們所定的標準，因此，我在此不可以即時回應李議員說，我們會加強抽查食油，因為自從食物環境衛生署成立後，我們曾答應加強或改善數方面的工作，我們須以務實的態度，來考慮這新成立部門的資源應運用在哪裏。不過，我可以承諾，我們會密切注意有關情況，如果根據李議員將向我們提交的資料以及我們抽查的結果，發覺問題真的存在時，我們會即時作出相應的行動。

周梁淑怡議員：主席，本來我想請問局長，為何她所提及的研究能夠這麼厲害或成功，可知道動物因這些食油而感到不適；不過，其後我覺得動物不適與我們沒有太大關連，所以還是問有關食肆方面的問題。食肆如果想把經重複使用的食油更換，現時面對的困擾是，基於有關排污的條例下的一些規定，食肆是難以排放這些食油的。雖然局長在主體答覆的第(三)部分中提到一個方法，但這方法似乎並不主動、積極和全面；政府會否構思一些更佳、更有鼓勵性和可行的方法，來協助食肆排放經重複使用的食油，讓它們無須受到檢控的威脅？

環境食物局局長：主席，雖然周梁淑怡議員並沒有正式向我提出有關以動物作為試驗對象的研究的問題，但我也想稍作澄清。第一，這項研究並不是我們在香港進行，而是在外國進行的。第二，我相信動物（如白老鼠）腸胃不適，牠們無須“告知”我們，而是在研究過程中，從觀察或其他方面也可以印證動物的腸胃是否不適。

至於食肆可以怎樣處理經重複使用食油的問題，我剛才也提過，現時有數家營辦商已有提供收集這些食油的服務。據我所知，他們每月可收集 220 噸使用過的食油，但採用這服務的，主要是較大規模的食肆和酒店，因為有足夠地方貯存這些使用過的食油，而營辦商是每星期收集一至兩次。據我所得的資料，營辦商所收集的食油，已佔現時食肆使用過的食油大約五至六成。至於較小規模的食肆，我們也是很關注它們在遇到這些問題時會如何處理。小規模食肆所遇到的問題並不太大，而所涉的食油量也不多，如果它們有方法把這些食油和固體廢物混在一起，便可當作固體廢物處理，一併送往堆填區。據我所知，環境保護署認為現時有關這方面的問題並不太嚴重。

主席：最後一項補充質詢。

楊孝華議員：主席，這項質詢本來是集中在重複使用食油對健康的影響，不過我留意到局長在主體答覆第(一)部分的第二句表示，“……食油經高溫加熱後會產生化學變化”，接着說“未有科學證據顯示……會危害健康”，似乎範圍沒有局限在食方面。我最近看到一些報道，說的不是重複使用食油，而是食肆的員工如吸入經高溫加熱食油所產生的物質，會影響健康，不知道這是否與剛才李永達議員所提及的報道相類似。我想請問局長，除了剛才所說有關以動物為試驗對象的研究外，近期有否留意其他有關以高溫處理食油等對人體健康造成影響的報道呢？

環境食物局局長：主席，我相信楊議員所關注的是有關油煙的問題。有些報道是有關中國婦女在家中煮食的情況，雖然並不是所有中國婦女也煮食，但大部分中國婦女也煮食。外國人與中國人的烹煮方式有些不同，這會否影響到中國人患肺癌的機會較高？我曾就這問題請教過我們部門的醫生，他們也覺得沒有確實的醫學根據，說中國婦女因烹食而吸入較多油煙，令她們患癌症的機會增加，因為還有其他內在和外在的因素影響患病率。

說到油煙問題，在過去 1 年，我們收到市民有關食肆排放油煙的投訴有所增加。現時我們就食肆排放油煙是有管制的，我們會根據《空氣污染管制條例》，向這些食肆先發出消滅空氣污染通知書，如果有關食肆仍不作改善，我們便會提出起訴，無論如何，我們仍正研究有否需要加強這方面的監管。

主席：本會就這項質詢已用了超過 18 分鐘。質詢時間到此為止。

議員質詢的書面答覆

處理小型屋宇的申請

7. 劉漢銓議員：主席，關於申請興建新界小型屋宇（“丁屋”）及審批該等申請的事宜，政府可否告知本會：

- （一）過去 3 年，當局完成審批的申請個案數目，以及該等個案從遞交申請書起至完成審批所需平均及最長時間為何；
- （二）當局需要長時間審批部分申請個案的原因為何；
- （三）審批申請興建丁屋的機制，以及各有關政府部門在該機制的角色為何；
- （四）現時有待處理的丁屋申請個案數目為何；及
- （五）當局有何措施加快審批程序？

規劃地政局局長：主席，

- （一）地政總署由 1997 年 1 月至 1999 年 12 月期間共審核了 14 336 份申請，當中獲批准的申請有 4 616 份。由遞交申請至申請獲批准及其後簽署批地文件所需時間，平均為四年半，而需時最長的個案是十六年半。

- (二) 當局需要長時間處理部分申請的主要原因，包括申請人未能提供所申請土地的妥善業權證據、影響有關土地的土力工程問題、當地人士提出反對、需要獲得城市規劃委員會批准，以及沒有為救急車輛提供足夠通道等。舉例來說，上文第(一)段提及需時長達十六年半來處理的個案，主要因為土地業權的問題而受到阻延。
- (三) 地政專員在審核申請時，需要核證申請人的資格和所持有土地的業權；進行實地視察以確定有關土地是否適合；在需要時諮詢相關的鄉事委員會；並視乎情況，把申請個案發給有關的民政事務處、環境保護署、消防處、規劃署和其他有關部門傳閱，以徵詢意見。之後，所有申請會由分區地政處審批小型屋宇申請會議審議，該會議的主席由有關地區的地政專員擔任；成員包括分別來自民政事務處、規劃署和分區測量處的代表。該會議根據每宗個案的情況來決定批准抑或否決申請。
- (四) 截至 1999 年 12 月 31 日為止，有待處理的小型屋宇申請個案共有 9 223 宗；
- (五) 為精簡審核和批准程序所採取的措施計有：
- (i) 自 1997 年 5 月起：根據申請個案的複雜程度和土地可供使用的情況，把申請作初步篩選，以免因要處理較為複雜的個案而阻延了簡單易辦的個案；
 - (ii) 自 1998 年 9 月起：容許申請人在毗連的土地上興建小型屋宇，無須辦理需時甚久的換地程序；及
 - (iii) 自 1999 年 6 月起：透過專責的工作坊，按申請個案的複雜程度和所屬地區分批處理。在這項安排下，有關地政處的一批專責人員定時以工作坊形式開會處理申請。採用這種“工作坊模式”有助於達致共識，既可提高效率，又可縮短處理時間。舉例來說，採用“工作坊模式”後，在大埔和北區有待處理的小型屋宇申請數目，已由 1999 年 6 月的 3 200 宗和 3 326 宗分別大幅減少至 1999 年 12 月的 2 202 宗和 2 368 宗。

處理就入境事務處的服務的投訴

8. 何秀蘭議員（譯文）：主席，關於就入境事務處（“入境處”）的服務而作出的投訴的個案數字及其處理事宜，政府可否告知本會：

（一）過去 3 年，每年：

（i）投訴人其後主動撤回投訴的數目，以及撤回投訴的原因；

（ii）無法完成調查的投訴數目，以及無法完成調查的原因；及

（iii）就查明投訴成立的個案，列出向有關公務員採取的紀律處分分類數字；

（二）部門投訴檢討工作小組在過去 3 年就改善現行政策和程序提出的建議數目及其內容，以及實施該等建議的進展情況；

（三）投訴人有否獲告知調查的結果；若否，原因為何；

（四）會否把所有在邊境管制站與嫌疑犯會談的過程錄影，以方便調查日後涉及此方面的投訴；若然，實施的時間表為何；若否，原因為何；及

（五）會否考慮設立用於專責處理及調查此等投訴的獨立機制？

保安局局長（譯文）：主席，

（一）1997 至 99 年間，入境處接獲及處理有關其服務的投訴數字如下 —

	1997	1998	1999
接獲的投訴總數	226	217	189*
(i) 投訴人撤回的投訴數目：	2	4	3
原因：			
— 經入境處澄清後感到滿意	(1)	(3)	(2)
— 自動撤回投訴	(1)	(1)	(1)
(ii) 無法完成調查的投訴數目：	1	6	1
原因：儘管入境處多次提出要求，投訴人仍沒有提供調查所需資料／無法與投訴人聯絡以取得上述資料			
(iii) 已採取的紀律處分：			
— 向有關人員作出口頭警告	3	2	4
投訴性質：			
— 在管制站對旅客出言不遜	(3)	(2)	(3)
— 對一身份證申請人的陪同人出言不遜	(-)	(-)	(1)
— 其他	0	0	0

* 至答覆當天為止，仍有 30 宗個案在處理中。

註：1997、98 及 99 年的投訴中，投訴成立的個案分別有 54、46 和 28 宗。這些個案大部分與行政或程序有關，例如職員態度惡劣、延遲處理申請、個別職員工作缺乏效率、服務質素欠佳，以及設施不足。（一旦接獲涉及刑事罪行的投訴，入境處會立即轉介警方或廉政公署調查。）至於投訴成立但上表第(iii)項並未涵蓋的個案，處方已採取具體行動糾正所發現的問題，包括向有關人員進行輔導（1997 年有 24 人；1998 年有 30 人；1999 年有 20 人），以及作出改善現行工作方式或服務的措施。

(二) 入境處的部門投訴檢討工作小組已就過去 3 年該處收到的其中 108 宗投訴個案，提出建議。這些建議及有關個案的數目現分類如下：

- (i) 個案應該用作訓練教材。(45 宗)
- (ii) 有關人員須接受訓令，以改善服務水準。(28 宗)
- (iii) 有關的管理人員須密切監察處理申請的工作，避免延誤。(14 宗)
- (iv) 有關的管理人員須檢討工作程序和有關的程序指南。(8 宗)
- (v) 須密切監察有關人員的工作表現。(7 宗)
- (vi) 為被套取指紋的身份證申請人提供事後清潔劑，並於所有對外辦事處提供原子筆，以改善向市民提供的服務。(2 宗)
- (vii) 加強入境處人員的自衛訓練。(1 宗)
- (viii) 在適當時候更新《入境事務隊常規命令》。(1 宗)
- (ix) 延期居留組的管理層須加快增設職位及擴充辦公室，進一步改善服務水平。(1 宗)
- (x) 加強各分區辦事處的電話服務，以便為公眾提供更佳服務。(1 宗)

入境處已就上述所有個案採取有關建議的行動。

(三) 所有投訴人在一般情況下均獲告知其投訴的調查結果。入境處在過去 3 年接獲並已調查的投訴中，39 宗是投訴人未獲告知調查結果的，原因如下：

- (i) 投訴人沒有留下聯絡方法(26 宗)；
- (ii) 投訴人表示不需要回覆(8 宗)；
- (iii) 投訴人提供的聯絡地址不全或電話不正確(3 宗)；及

(iv) 因投訴人並非資料當事人而受《個人資料（私隱）條例》所限不能向投訴人透露有關結果。在這類個案中，投訴人會獲告知調查已經完成而有關人士應直接與入境處聯絡，查詢調查結果（2 宗）。

(四) 入境處在會見涉嫌觸犯較嚴重罪行的人（例如與偽造證件集團有關的疑犯）時，會把過程錄影。由於人力和財力所限，該處不能錄影所有會見疑犯的過程。須錄影的會晤必須在設有特別設施的錄影會見室內，根據特定的程序進行，並由一名監督予以監視。

目前，須錄影的會晤均在入境處總部兩個在 1998 年 7 月設立的錄影會見室進行。我們會在 2000 年年底，增設 5 套錄影設施，分別設於赤鱸角機場的入境處辦事處（1 套）、馬頭角政府合署的入境處特遣隊辦事處（2 套），以及入境處總部（2 套）。當更多設施安裝妥當後，便可把更多會見嚴重罪行疑犯的過程錄影下來。

(五) 入境處已設有多個對內及對外的獨立機制，處理和調查有關入境事務的投訴。

投訴人可以即場直接向主管人員提出投訴，亦可隨時致電檢討專責小組，或去信總入境事務主任（管理審核科）。入境處已透過在所有入境辦事處張貼海報，以及在各對外辦事處備有資料冊供市民索閱，以宣傳這些投訴途徑。

入境處接到投訴後，會交由有關科的助理首席入境事務主任或以上職級的人員調查。所有投訴一律會由行政及策劃部轄下的管理審核科密切監察。管理審核科負責審核入境處各組的工作和處理所有投訴。由助理處長（行政及策劃）領導及管理審核科作為成員的部門投訴檢討工作小組每月都會舉行會議，檢討及分析所有已完成調查的投訴，目的是就適當的跟進行動（例如檢討員工的訓練需要，輔導有關人員，以及檢討有關政策、程序和紀律處分行動）提出建議。該小組會密切監察跟進行動。假如投訴成立，入境處處長會根據《入境事務隊條例》、《入境事務隊常規命令》或《公務員事務規例》，對有關人員採取紀律處分。

入境處人員如觸犯刑事罪行，該處會即時把個案轉交警方調查。

有關入境事務的投訴亦可向外界機構，例如申訴專員公署及廉政公署提出，由它們按情況進行獨立調查。

處理和調查投訴的現行機制運作良好，行之有效，當局不打算另設同類的機制。

購買治療阿茲海默氏症的藥物

9. 羅致光議員：主席，據悉，醫院管理局（“醫管局”）的醫生現時有把由藥廠免費提供的藥物雅理生(Aricept)處方給阿茲海默氏症（俗稱“老年痴呆症”）病人。就此，政府可否告知本會：

- （一）該藥物在療效、副作用及價格等方面，與其他治療阿茲海默氏症藥物比較如何；及
- （二）是否知悉醫管局有否計劃在該藥物用罄後購買該藥物；若有，估計每年的開支為何；若否，原因為何？

衛生福利局局長：主席，

- （一）現時，雅理生(Aricept)和他克林(Tacrine)是用以治療患上輕度或中度痴呆的阿茲海默氏症病人的藥物。這兩種藥可以為一些病人的認知能力作短暫症狀性的改善，而臨床研究顯示雅理生在這方面比他克林是較為有效。但現時未有臨床證據證明這兩種藥物可長遠改善病人的認知能力，或改變阿茲海默氏症的病情。

服用雅理生和他克林最常見的副作用為噁心、腹瀉、失眠、嘔吐、肌肉痙攣、疲勞及缺乏食慾。較少見的副作用則有幻覺、情緒激動及攻擊性行為等。與他克林比較，因服用雅理生而產生副作用的情況較少，亦出現較少干擾肝功能的不良反應。因此，服用雅理生的病人無需像服用他克林的病人一樣，要接受例行肝功能監察。

以下是雅理生和他克林的價格和成本比較：

	價格	每天服用量	每天藥物的成本價
雅理生	5 毫克 17.30 元 10 毫克 24.00 元	5 至 10 毫克	17.30 元至 24.00 元
他克林	10 毫克) (膠囊) 20 毫克)每片 6.00 元 30 毫克) 40 毫克)	20 至 40 毫克 每天 4 次	24.00 元

(二) 醫院管理局(“醫管局”)已於 1999 年 7 月起，批准使用雅理生這一種較新的藥物。醫管局的醫生清楚知道雅理生一般是較他克林有效，而醫院亦已開始購買雅理生以逐步替代他克林。但在一些情況下，醫生可能根據他們的醫學判斷，決定繼續給他克林予病人服用，尤其那些服用他克林後出現良好效果的病人。無論如何，由於雅理生被證實較他克林有較少副作用，而治療每名病人的費用亦相若，我們預期雅理生會逐步取代他克林，被大部分病人服用。

由於服用兩種藥物的成本相若，醫管局估計無論使用他克林和雅理生，每年的開支會維持在大約 50 萬至 100 萬元之間。

在邊境地區埋有的地雷

10. 陳智思議員(譯文)：主席，據報，邊境地區可能仍埋有在 1967 年暴動期間布下的地雷。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否評估邊境地區是否仍埋有地雷；若評估結果顯示仍埋有地雷，當局將會採取甚麼措施，以確保公眾的安全；及
- (二) 有否保存自 1967 年以來在邊境地區意外掘到地雷及地雷爆炸個案的紀錄；若有，此類個案的數目及所造成的傷亡為何？

保安局局長（譯文）：主席，政府的評估是仍有地雷埋在邊境地區的可能性極低。根據現存紀錄，自 1967 年以來在邊境地區只曾發生兩宗地雷爆炸事件。一宗發生在 1967 年 10 月，另一宗發生在同年 12 月。在這兩宗事件中，共有 3 人受傷。在 1968 年當局曾進行大規模修理邊界圍欄工程，有必要清除埋在該區的地雷。其後該區亦曾進行多次其他小型工程，均沒有發生任何爆炸或傷亡事件。

將政府憲報上載到政府網站

11. 吳亮星議員：主席，政府可否告知本會，有否計劃將政府憲報的內容分門別類上載到政府網站，並在其上設置相關的搜尋工具，以方便市民查閱有關資料；若有計劃，詳情與實施時間表為何；若否，原因為何？

庫務局局長：主席，政府憲報由憲報正文和 6 個副刊共 7 部分組成。現時有些部分已上載到政府網站的不同網頁，包括：

- （一） 第 1 及第 2 號法律副刊，分別登載條例和規例，可於律政司網址 < info.gov.hk/justice > 瀏覽；
- （二） 第 3 號法律副刊，登載政府條例草案，可於立法會網址 < legco.gov.hk > 瀏覽；及
- （三） 憲報正文的招標公告，可於有關部門的網頁瀏覽。

為了進一步方便市民取覽政府憲報內的資料，並使系統更迎合用戶的需要，當局會把下列資料上載到政府網站：

- （一） 憲報正文，登載非法定的資料，例如委任令、公告、招標公告等，以及對法律沒有增補或修訂效力的法定公告和委任令；
- （二） 第 1、2 及 3 號法律副刊，現已可於其他網站瀏覽；及
- （三） 第 5 號特別副刊，登載條例草案草擬本、行政命令、國務院令等。

我們正在研究技術上和實施時的細節，包括網頁的設計和編輯、設置相關的搜尋工具，以及方便往憲報不同部分瀏覽的鏈路。我們計劃在幾個月後推出新系統。

與此同時，我們會研究是否應把政府憲報餘下兩部分也上載到政府網站，分別是登載定期公布的註冊專業人士名表等的第 4 號特別副刊，以及登載私人條例草案、公共啟事和廣告的第 6 號副刊。由於這兩份副刊內容涉及政府以外第三者的資料，因此我們須審慎考慮有關的種種問題。

將歷史建築物改建作文化用途

12. 楊孝華議員：主席，政府可否告知本會，政府透過甚麼機制，鼓勵對富有歷史價值並已空置的建築物（例如前灣仔警署及油麻地戲院）進行修復工作，並核准改變建築物的用途；以及康樂及文化事務署在該機制中的角色為何？

民政事務局局長：主席，本人謹就楊孝華議員的質詢答覆如下：

康樂及文化事務署轄下的古物古蹟辦事處對個別建築物的歷史、文化及建築價值等各方面作出研究和評定，並對歷史建築物的修復、改動及保護提出專業意見，此外，亦不時徵詢古物諮詢委員會的意見。

關於被視為具歷史價值的空置政府建築物的用途，有關方面通常會徵詢古物古蹟辦事處的意見，該處現已持續進行一項計劃，確定具歷史價值的建築物，並根據《古物及古蹟條例》宣布為古蹟，如有需要，會予以修復。經修復的古蹟的例子包括西港城（舊上環街市）、尖沙咀前九龍英童學校和舊赤柱警署。如果經修復的建築物的新用途與規劃圖則所指定的不符合，便會先徵求城市規劃委員會的批准後方進行發展。

根據屋宇署的既定程序，如收到任何有關進行清拆、重建及改動的建議，而有關建議所涉及的私人建築物根據《古物及古蹟條例》已列為法定或暫定古蹟，該署會進行查核。按照《建築物條例》的規定，有關的建議如涉及已宣布為法定或暫定古蹟的私人建築物或遺址，將不會獲屋宇署的批准。

當《市區重建局條例草案》經立法會審議通過成為法律後，市區重建局將會發揮積極作用，盡力保存在優先重建計劃範圍和目標範圍內一些具有歷史、文化或建築價值的私人樓宇、遺址及建築物。

全面禁止在室內工作場所吸煙的法例

13. 李國寶議員（譯文）：主席，香港吸煙與健康委員會估計，114 萬名不吸煙人士在工作時被迫吸入二手煙。鑒於二手煙危害健康，政府可否告知本會，當局會否考慮制定法例，全面禁止在室內工作場所吸煙；若會，具體的時間表為何；若否，原因為何？

衛生福利局局長（譯文）：主席，二手煙泛指不吸煙者吸入由燃燒香煙所散發的“副流”煙霧，以及經由吸煙者吸入並噴出的“主流”煙霧。政府的政策一向是致力在最大程度上，減低公眾在室內受到二手煙的影響。為了達到這個目標，我們在立法、教育及行政手段等各方面均作出了很大的努力。根據《吸煙（公眾衛生）條例》（第 371 章），我們已分階段在若干室內場所，例如在商場、百貨公司、銀行、遊戲機中心、電影院、劇院和音樂廳內引入禁止吸煙的規定。以上的禁令不單止確保了使用這些場所的公眾人士免受二手煙的滋擾，在此等範圍工作的僱員也同受裨益。

除此以外，自 1992 年起，吸煙與健康委員會鼓勵各商業機構採納無煙工作間的政策，並簽署一名為“無煙工作間約章”。現時已有超過 150 間機構簽署該約章，並承諾將他們的工作地點列為無煙工作間。

我們現正評估反吸煙策略中各種活動至今的成效。作為評估工作的其中一部分，我們亦會考慮將禁煙令擴展至其他室內工作地點的可行性。如建議屬可行的話，我們會研究推行此項禁令的時間表。我們認為在決定將來的政策方向時，必須先要考慮一系列的因素，例如公眾對此政策的期望，有關建議能否被有效執行，以及不同行業並對“工作地點”一詞定義的共識等。對於這些問題，我們將會與其他有關機構，包括衛生署、勞工署、環境保護署和吸煙與健康委員會一同進行探討。

政府物料供應處採用的電子投標系統

14. 單仲偕議員：主席，就政府物料供應處最近採用的電子投標系統一事，政府可否告知本會：

（一）該系統的運作成本與傳統招標方式的成本比較為何；

- (二) 至今已向該處登記使用該系統投標的供應商數目及其分類數字為何；及
- (三) 該處有否計劃向那些可自行採購貨品的部門推介該系統或類似的系統，特別是用以就價值不超過 130 萬港元的貨品或服務進行招標？

庫務局局長：主席，電子投標系統仍在籌備階段，我們的目標是把該系統在今年稍後投入運作。

- (一) 透過電子投標系統處理標書的運作成本（包括邀請投標和發出標書，收集和開啟標書），跟採用傳統招標方式所需的運作成本相若，估計均為每份標書約 120 元。
- (二) 政府物料供應處自去年 10 月開始邀請供應商示意是否有興趣登記使用電子投標系統。該處大約接觸了 3 000 位供應商（包括 500 位外地供應商），其中大約 1 500 位（包括 50 位外地供應商）已表示有興趣使用該系統。我們預計於今年稍後可進行正式登記，以配合電子投標系統的投入運作。
- (三) 電子投標系統使用初期，會處理由政府物料供應處投標委員會所負責的投標項目（即價值在 130 萬元至 1,000 萬元間的標書）。我們將會因應政府物料供應處採用該系統後的經驗，考慮是否適宜把該系統擴展到其他政府各局和部門。根據現行安排，各局和部門可以無須經招標手續而採購不超過 130 萬元的貨品或服務。

處置資助機構交還的空置宿舍

15. 張文光議員：主席，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉各資助機構（包括醫院管理局、職業訓練局及大學教育資助委員會資助院校）現時的空置職員宿舍數目分別為何；當中已有處置方法的數目分別為何，並請按處置方法列出分項數字；以及造成該等宿舍空置的原因；

- (二) 過去 3 年，各資助機構交還政府處置的空置宿舍數目；以及當中尚未制訂處置方法的數目；
- (三) 空置宿舍在交還政府後，平均及最長需等候多久才獲得當局處置；及
- (四) 當局有何措施加快處置資助機構交還的空置宿舍？

庫務局局長：主席，

質詢的第(一)部分

醫院管理局（“醫管局”）、職業訓練局（“職訓局”）及大學教育資助委員會（“教資會”）屬下的職員宿舍，有部分因這些機構推行新的聘用條款後而出現供過於求的情況。醫管局在 1991 年成立時向員工提供現金津貼，職訓局在 1996 年向外籍僱員推行劃一服務條件，以及教資會資助院校在 1998 年推行居所資助計劃等措施，都造成宿舍出現空置的情況。這 3 個機構的空置宿舍數目及處置這些宿舍的計劃載於下文。

截至 2000 年 1 月，醫管局共有 245 個空置宿舍。就這些宿舍，醫管局的計劃如下：

- (i) 仁濟醫院的 79 個宿舍，將會按照該醫院在 1998 年訂定的重建計劃拆卸；
- (ii) 東區尤德夫人那打素醫院的 132 個宿舍，將改為安老院，由那打素醫院執行委員會以自負盈虧方式經營。該院現正籌措資金以進行改建工程；及
- (iii) 其餘 34 個宿舍將改作其他用途，例如病人輪候處、當值候命室、夜間留宿室和辦公室以配合多間醫院近期的擴展。

自 1997 年起，職訓局已邀請合資格領取自行租屋津貼的教職員租住其空置宿舍，而無須在市場上租住其他單位。截至 2000 年 2 月中，該局只有 15 個空置宿舍。該局計劃，當所需的批地條款修訂獲得批准後，將由 2000 年年中開始把這些宿舍在公開市場上出租。

截至 2000 年 1 月底止，教資會資助院校共有 315 個空置的職員宿舍，其中包括因推行居所資助計劃而出現的 177 個過剩宿舍，而這些宿舍仍有待重新編配、出租或作其他用途。其餘是因教職員辭職、退休及合約屆滿而騰空出來的。

政府當局預期在推行居所資助計劃後，職員宿舍會有供過於求的情況，因此已成立一個專責小組，由教資會秘書長擔任主席，以確保妥善處置這些宿舍，務求得到最大的公眾利益。短期來說，部分院校已獲得地政總署署長批准，把這些宿舍改為可出租物業，供其教職員（特別是那些正在領取自行租屋津貼及居所資助津貼支付租金的教職員）及（在適當情況下）外間人士租住。各院校亦已就現有或日後出現的過剩宿舍制訂中、長期處置計劃，以供專責小組考慮，包括以下各項：

- (i) 於 2000 年 4-5 月或之前把 45 個位於香港浸會大學的宿舍交還政府，用作政府宿舍；
- (ii) 由 2000 年 6 月起把 94 個位於香港中文大學的宿舍改為學生宿舍，並把 14 個宿舍改為教學輔助設施；
- (iii) 於 2001 年 7 月或之前把 155 個位於香港理工大學的宿舍交還政府作重新發展之用；
- (iv) 把 100 個位於香港大學的宿舍交還政府，在考慮港大的整體校園發展策略時作重新發展之用；及
- (v) 把 99 個位於香港教育學院的宿舍其中部分改為學生宿舍。

教資會資助院校在制訂上述處置計劃時，亦考慮到可能須處置那些非因推行居所資助計劃而出現的空置宿舍。

質詢的第(二)部分

過去 3 年來，醫管局合共把 179 個空置宿舍交予政府。這包括 80 個位於威爾斯親王醫院（“威爾斯醫院”）的宿舍、96 個位於前青山醫院的宿舍及 3 個位於西尾臺的宿舍。有關處置安排在下文闡述。過去 3 年來並無其他政府資助機構把空置宿舍交還政府。

質詢的第(三)部分

有關當局會在空置宿舍交還政府之前或交還後隨即制訂處置方法，因此實際上並不涉及等候處置的時間。這些宿舍的處置方法載列如下：

- (i) 政府產業署（“產業署”）於 1997 年 11 月接收威爾斯醫院的 80 個單位之前，已就有關單位盡量物色其他政府及福利用途。該署接收單位後，隨即把 8 個宿舍分配作政府宿舍用途，另外 10 個分配作福利用途，其餘 62 個則推出市場放租，而其中 59 個現已出租；
- (ii) 在 1998 年 7 月由產業署接收的 96 個前青山醫院宿舍，原本全部均計劃在兩年內重建。1999 年 6 月，由於重建計劃延期，產業署知會各政府部門這些單位可供其他用途，但未能成功覓得用家。該署繼而在 1999 年 10 月刊登廣告，把這些單位出租作商業用途。產業署現正與有意租用其中 64 個單位開辦福利服務的用家磋商；及
- (iii) 至於西尾臺的 3 個宿舍，衛生署於 1998 年 1 月從醫管局接收宿舍後，便隨即用以貯存藥物。

質詢的第(四)部分

政府從資助機構接收空置宿舍後，若有適合的政府用途，便會即時分配予政府部門。那些沒有政府用途的宿舍，會撥作其他用途，例如租給私人住戶或分配予合資格的福利機構，待日後有長遠用途時便會進行重建。宿舍空置的情況只屬暫時性質，而這是由於必須事先解決實際環境及其他問題，才可把宿舍作其他用途。

香港的種族歧視問題

16. 陸恭蕙議員（譯文）：主席，關於香港的種族歧視問題，政府當局可否告知本會：

- (一) 是否知悉少數族裔人士認為種族歧視問題在香港是否普遍存在；若然存在，詳情為何；

(二) 現時有哪些渠道可讓遭受：

(i) 政府或公共機構；或

(ii) 其他人士

以種族歧視行為對待而感到受屈的人提出申訴，如沒有任何申訴渠道，當局會否研究有何方法幫助該等感到受屈的人；如不擬作出研究，原因為何；

(三) 有否把為所有遭受種族歧視行為對待而感到受屈的人提供申訴渠道採納為一項政府政策；若否，原因為何；及

(四) 會否考慮要求中央人民政府根據《消除一切形式種族歧視國際公約》第十四條為香港作出聲明，表明香港政府承認聯合國消除種族歧視委員會有權受理及考慮香港居民或組織聲稱他們因香港政府違反該公約所載任何權利而遭受歧視的申述？

民政事務局局長（譯文）：主席，本人依次答覆陸議員的問題如下：

(一) 我們曾在 1996-97 年度進行研究，詳細考慮這問題，並在《關於種族歧視的研究》諮詢文件匯報研究結果。該項研究及其後的諮詢均顯示，香港的種族歧視問題並不嚴重。後來在 1997-98 和 1998-99 年度進行的跟進諮詢工作中，亦一再確認上述研究結果。上述各項諮詢工作的對象均包括少數族裔人士在內。

(二) (i) 指稱因遭受政府或公共主管當局（或代表其行事的任何人）以種族歧視行為對待而感到受屈的人，可提出申訴，方法是向法院提出訴訟，指有關行為可能違反《香港人權法案條例》所保證的平等和不受歧視對待的權利。該條例第 6 條“人權法案遭違反時的補救”規定：

“法院或審裁處 —

(a) 在就觸犯本條例的事件而採取的法律行動所引起的訴訟中，而該訴訟是屬其司法管轄權範圍內者；及

- (b) 在涉及違反或威脅違反人權法案的事件而屬其司法管轄權範圍內的其他訴訟中，

可就該項觸犯、違反或威脅違反事件，頒發它有權在該等訴訟中頒發而認為在該情況下屬適當及公正的補救、濟助或命令。”

法院或審裁處頒發的補救或濟助，可包括發給金錢上的補償；而在適當情況下，有關人士或可向法院提出質疑，指所投訴的種族歧視行為違反《公民權利和政治權利國際公約》、《經濟、社會與文化權利的國際公約》和《基本法》所保證的保障。

如有人認為代表政府或公共主管當局行事的公務人員的行為已因為種族的理由觸犯、違反或威脅他們根據《人權法案條例》所享有的權利，他們或可援引該條例第 6 條申索濟助，然而，公眾人士如認為自己受到公職人員不當的對待，我們大力鼓勵他們向有關部門的處理投訴組織提出，申訴專員亦會隨時調查所有針對公務人員不合理行為或濫用權力的投訴。政府極之重視關於屬下人員行為不當的指稱，包括因歧視而產生的不當對待，並會徹查事件。如經調查後證實有關人員確有行為不當，政府會按情況採取適當措施加以糾正，其中可包括紀律處分：

- (二) (ii) 雖然本港沒有針對個人或私人組織的種族歧視行為而制定具體法例，但現行法例已有提供有關保障和補救方法的條文。具體來說：

- 香港的一般刑事法律禁止各類暴力行為，當然亦禁止煽動他人作出這類行為。舉例來說，殺人及使他人身體受嚴重傷害（這可能基於種族原因），均屬《侵害人身罪條例》（第 212 章）第 9A 條所指的罪行。根據《社團條例》（第 151 章）第 5A 條，如社團事務主任合理地相信拒絕註冊任何社團或分支機構或拒絕予其豁免註冊，是維護國家安全或公共安全、公共秩序或保護他人的權利和自由所需要者，他可拒絕任何社團或分支機構註冊或拒絕予其豁免註冊。此外，社團事務主任亦可基於同一理由，根據該條例第 8 條作出命令，禁止任何社團或分支機構運作或繼續運作；

- 現行措施已防止電視和電台廣播含有相當可能煽動種族仇恨或污蔑種族的題材。《電視條例》（第 52 章）和《電訊條例》（第 106 章）分別禁止電視和聲音廣播持牌人廣播相當可能煽動針對任何羣體的仇恨的節目、廣告、公告或其他材料，而該等羣團是參照膚色、種族、性別、宗教、國籍或人種或國族本源而予以界定的。持牌人須遵從的《節目標準業務守則》，亦有類似的規定。此外，《電影檢查條例》（第 392 章）規定，影片如提及某一類公眾人士的膚色、種族、宗教信仰、民族來源、原屬國籍或性別，而以此污蔑或侮辱該類人士，檢查員可拒絕批准該影片上映。

（三）及（四）

我們認為現有渠道已經足夠，因此無須根據《消除一切形式種族歧視國際公約》第十四條作出聲明。該條與香港的《人權法案條例》相若，是關乎個人或羣體就政府違反訂明的權利而提出申訴。適用於政府與公共主管當局的《人權法案條例》，已充分反映《公民權利和政治權利國際公約》的規定，包括禁止作出歧視行為，當中包括種族歧視行為。這些規定可在香港特區的法院直接執行，因此任何人如認為其權利已遭違反或有遭違反之虞，他們有即時及有效的權利，向獨立的司法制度提出，要求驗證其申訴。如有關申訴獲得接納，他們可獲適當的補救和補償。有見及此，我們認為無須在香港特區引用第十四條。事實上，該公約的 155 個締約國當中，只有 27 個根據第十四條作出聲明¹。

¹ 資料來源：聯合國網頁。

行政長官與終審法院首席法官的會面

17. 劉慧卿議員：主席，當局在本年 1 月 5 日告知本會，行政長官和終審法院首席法官在過去 12 個月內曾會面 4 次，討論有關向司法機構提供資源、涉及司法機構的立法建議及司法機構和市民共同關注的事項。就此，行政機關可否告知本會：

- （一）上述討論事項是否屬於司法機構政務長的職責範圍；若然，行政長官為何與終審法院首席法官會面並商討該等事項；及

- (二) 行政長官和終審法院首席法官會否終止該類會面，以免有損公眾對司法獨立的觀感？

政務司司長：主席，政府當局對議員的質詢，答覆如下：

- (一) 《香港終審法院條例》第 6(2)條訂明，終審法院首席法官是司法機構之首，負責司法機構的行政管理。司法機構政務長負責向終審法院首席法官提供行政支援。行政長官與終審法院首席法官的會面提供機會，讓行政長官能更深入地瞭解司法機構所關心的事宜。
- (二) 行政長官與終審法院首席法官的會面延續了 1997 年 7 月前的安排。這些會面絕對不會損害司法獨立，公眾亦沒有理由對此存有疑慮。我們不認為需要取消此類會面。

香港的司法機構在國際間享負盛名。司法獨立是維護法治的中心要素，受《基本法》所保障及為政府所貫徹奉行。

在公共交通使用八達通卡

18. 劉江華議員：主席，關於各公共交通機構安裝八達通系統的進度，以及其利用該系統按車程分段收費事宜，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 現時設有八達通收費器的專營巴士數目，以及該數字佔全港專營巴士數目的百分比為何；
- (二) 現時有哪些專營巴士路線利用八達通系統按車程分段收費；以及各專營巴士公司：
- (i) 如何釐定哪些路線可使用八達通系統實施分段收費；
- (ii) 利用該系統實施分段收費所遇到的困難；及
- (iii) 有否計劃在其餘巴士路線利用該系統實施分段收費；若有，詳情為何；若否，原因為何；

(三) 現時設有八達通收費器的專綫小巴數目為何，請按路綫列出分項數字；各小巴商會有否計劃將八達通系統推廣至其他小巴及專綫小巴的路綫；及

(四) 現時是否所有港內及離島航綫均接受乘客以八達通卡繳付費用？

運輸局局長：主席，目前，已安裝八達通收費器的專營巴士共有 3 313 輛，約佔專營巴士總數的 55%。

在現有約 600 條專營巴士綫當中，共有 458 條按車程長短分段收費，這些路綫主要包括：

(a) 長途路綫，在車程末段仍有乘客需求而巴士亦有足夠的載客空位；及

(b) 郊區路綫，例如服務大嶼山和北區等地的巴士路綫。

上述路綫中，有 274 條綫設有八達通系統，接受乘客分段繳費。專營巴士公司已計劃在 2000 年年底或之前，為另外 168 條按車程長短分段收費的巴士安裝八達通收費器，以便乘客可使用八達通卡繳付分段車費。

至於餘下的 16 條巴士綫，乘客不論是在車程的首段或末段登車，都可按下車時的路程長短繳付分段車費。現時這些路綫只接受以現金繳付分段車費。在這種分段收費方式的巴士綫同時採用八達通系統收取分段車費會有困難，因為可能會出現逃票的情況及引起混淆。因此，這些路綫只能接受其中一種方式（即現金或八達通卡）繳付分段車費。至於應否把這些巴士綫的分段收費方式由現金改為只用八達通卡，乘客對此更改的接受程度是其中一個重要的考慮點。此外，上述巴士路綫的收費結構較為複雜，例如有超過兩級的车程分段收費，現有的八達通軟件未能處理這類技術性的要求。

至於綠色專綫小巴（“專綫小巴”），目前港島區共有 42 輛行走 6 條路綫的專綫小巴安裝了八達通收費器，詳情如下：

路線編號	已經安裝八達通系統的專綫 小巴數目	
39C 及 39M	9	漁安苑（鴨脷洲）至香港仔（循環綫）／天后地鐵站
40	10	赤柱村至銅鑼灣
45A	4	西區（第一街）至干德道（循環綫）
56	13	半山區（羅便臣道）至北角（馬寶道）
63	6	海怡半島至瑪麗醫院

聯俊達有限公司已為專綫小巴研製了一套簡單及低成本的八達通系統，並已於 2000 年 1 月在運輸署主辦的專綫小巴營辦商會議中，向營辦商作出介紹。

在渡輪服務方面，下列 4 條離島航綫已接受乘客以八達通卡繳費：

中環至長洲

中環至梅窩

中環至坪洲

中環至榕樹灣

聯俊達有限公司現正與其他渡輪航綫營辦商，研究推廣使用八達通系統的可能性。

文化及康樂事務和設施的管理

19. 周梁淑怡議員：主席，關於在解散兩個臨時市政局後文化及康樂事務和設施的安排，政府可否告知本會：

- (一) 康樂及文化事務署所訂的文化事務撥款政策為何；該署會否考慮設立成員包括社會人士及業界人士的管理或諮詢委員會，以監督該署轄下的博物館、圖書館及其他文化設施的運作；
- (二) 就香港中樂團、香港話劇團及香港舞蹈團的公司化計劃，當局所訂的時間為何；該時間表與原訂的時間表比較如何；如兩者有差異，原因為何；及
- (三) 政府大球場現時的管理架構和當局就此所訂的政策為何？

民政事務局局長：主席，本人謹就周梁淑怡議員的質詢答覆如下：

- (一) 康樂及文化事務署的文化事務撥款分配，主要根據各項現行服務及未來發展所需而作出資源調配，總體來說，該署的服務可分為三大類：文物和博物館、圖書館及表演藝術。

在文物及博物館方面，主要工作是保護文物及為市民提供優質的博物館服務，以促進各界人士對文物、藝術與文化方面的欣賞興趣及認識。

在圖書館服務方面，除了管理和發展圖書館，以切合市民在教育、資訊及研究方面的需要之外，署方並為不同年齡的人士舉辦圖書館推廣活動，鼓勵市民培養良好閱讀習慣。

在表演藝術方面，署方透過提供文化設施和服務，以及舉辦表演節目，從而推廣藝術及文化。工作範圍包括管理文娛中心、舉辦和推廣一系列均衡的文化及娛樂節目、推廣社區藝術及策劃新的文化服務。

為提供更完善的服務，署方擬就上述 3 個範疇邀請個別專業人士出任名譽顧問，以收集思廣益之效。署方亦會積極考慮是否有需要設立諮詢委員會，就其節目及服務提供意見。

- (二) 前臨時市政局於 1999 年 2 月的全局常務委員會通過 3 個藝團公司化的準則，並打算在 1 年內完成有關工作。前市政總署隨即展開籌備工作，但鑒於整個公司化計劃涉及的工作範圍頗為廣泛，包括新組織的法律架構、公司董事局的組成模式、員工安排及所

需經費資助等，前臨時市政局成員於是同意不宜訂下硬性的時間表，並須縝密周詳考慮各項細則安排，包括各間新公司的長遠經費資助安排和架構，並就有關員工過渡及將來的人手架構，以至辦公地方及資產轉交事宜擬訂相關計劃細則，確保 3 個藝團能夠順利過渡及運作。

康樂及文化事務署現正積極就藝團公司化的計劃跟進各項細節安排，並初步計劃可望於本年年底或明年年初完成 3 個藝團公司化的工作。

- (三) 臨時市政局解散後，署方進一步精簡了政府大球場的管理架構。在 33 個職位中，刪除了首席康樂事務主任和一級會計主任這兩個職位，而大球場經理則改由一名總康樂事務主任擔任，會計方面的工作則由總部會計部處理。

至於政策方面，署方會繼續推廣大球場，致力減低成本，吸引更多節目在大球場舉行；並會繼續按自負盈虧的原則經營大球場，供舉行國際及大型體育賽事。慈善團體仍可以優惠租金租用大球場以舉辦慈善活動。

為監管大球場的運作，署方已成立一個管理委員會，由副署長（康樂事務）擔任主席，監察大球場管理工作。

地鐵公司違反《水污染管制條例》事件

20. 許長青議員：主席，據報，由於地下鐵路（“地鐵”）鰂魚涌站及中環站被發現排放的污水濃度超出法定容許極限，地鐵公司去年兩度被裁定違反《水污染管制條例》（第 358 章）；為解決有關問題，該公司決定耗資 9,000 萬元，在地鐵車站及車廠增設污水處理設施。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 有關工程將會何時展開及預計何時完成；在有關工程竣工前，該公司有何措施確保所排放的污水濃度不會超出法例規定；及
- (二) 有關工程的開支對地鐵票價有何影響？

運輸局局長：主席，

- (一) 由於地鐵系統的市區綫大部分建於七十年代或八十年代初期，即現行污水排放標準實施之前，各地鐵車站和車廠並沒有設置完備的廢水處理設施。地鐵公司於 1996 年已按照環境保護署所提出的意見，制訂改善措施，在 1997 至 2001 年間進行全面的改善計劃，致力提高地鐵系統處理廢水的能力，以符合環保條例的規定。該項改善計劃預算共耗資 9,000 萬元。改善工程包括安裝廢水處理裝置和進行喉管改移工程。在柴灣、荃灣和九龍灣等 3 個車廠進行的廢水處理裝置建造工程，已在 1999 年 12 月完成。這些裝置會在 2000 年 3 月全面開始運作。在車站內安裝廢水處理系統和改移喉管的工程，預期會在 2000 年年底完竣。至於在地鐵車站外面進行的喉管改裝和建造工程，由於涉及大量改移工程，預料會在 2001 年年底前竣工。

地鐵公司在計劃建造新鐵路支綫時，會考慮有關環境方面的各項最新規定。

- (二) 地鐵公司已表示，進行上述改善工程所需的開支不會對地鐵票價有即時的影響。

法案

法案首讀

主席：法案：首讀。

《2000 年僱傭（修訂）條例草案》

《娛樂特別效果條例草案》

《藥物倚賴者治療康復中心（發牌）條例草案》

秘書：《2000 年僱傭（修訂）條例草案》

《娛樂特別效果條例草案》

《藥物倚賴者治療康復中心（發牌）條例草案》。

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

法案二讀

主席：法案：二讀。

《2000 年僱傭（修訂）條例草案》

教育統籌局局長：主席：我謹動議二讀《2000 年僱傭（修訂）條例草案》。

現時的《僱傭條例》第 9 條，列出僱主可無須給予通知或代通知金而終止僱傭合約的合法理由。但第 9 條現有的條文，並沒有明文寫出僱員參加罷工是不會構成這項條文所指的即時解僱的合法理由。

立法會人力事務委員會曾就這個問題作出討論，並要求政府修訂《僱傭條例》，以澄清有關的條文。政府接納了委員會的意見，並在去年 7 月的委員會會議上承諾將會作出這項修訂。

我們今次提出的條例草案，旨在清楚說明僱主無權以僱員參加罷工為理由而根據《僱傭條例》的第 9 條無須給予通知或代通知金將僱員即時解僱。修訂的目的，純粹是對有關條文的字句作出澄清，有助避免僱主和僱員之間產生不必要的誤會。

勞工處曾就這條例草案徵詢勞工顧問委員會（“勞顧會”）的意見，勞顧會的僱主、僱員代表都表示支持。

主席，我謹呼籲議員盡快通過這項條例草案。謝謝。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2000 年僱傭（修訂）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

《娛樂特別效果條例草案》

資訊科技及廣播局局長：主席女士，我動議二讀《娛樂特別效果條例草案》。

現時，在電影、電視節目及舞台表演中使用危險品製造特別效果均受《危險品條例》及《氣體安全條例》規管。由於該兩條法例並非專為電影界及娛樂行業運作而設，加上有關規定分別由 5 個不同部門負責執行，因此業界在遵循有關規定時每每遇到不少困難。

有見及此，資訊科技及廣播局就製作電影、電視節目及舞台表演時使用危險品製造特別效果的有關事宜，作出全面檢討，並草擬《娛樂特別效果條例草案》，訂立一套新的規管安排，以配合電影界及娛樂行業運作的需要，而同時亦確保能符合公眾安全及保安方面的要求。在擬訂新規管安排時，我們特地從美國委聘了一位顧問向政府提供專業意見，並且參考了美國加州現時規管荷里活電影業的制度，務求新安排一方面可以顧及本地的特別情況，另一方面又能採納海外值得借鏡的做法。

《娛樂特別效果條例草案》將會簡化及改善現行的規管安排。條例草案的主要內容簡述如下：

- (一) 當局將設立一站式的發牌監督，名為“娛樂特別效果發牌監督”（“監督”），由影視及娛樂事務管理處（“影視處”）處長兼任，負責規管特別效果物料的供應、運送、貯存和使用；
- (二) 我們會推行一套特別效果技術員發牌制度，規定在製造娛樂特別效果時，必須由合資格從業員燃放特別效果物料。影視處自 1998 年起為本地特別效果技術員提供訓練課程，學員在完成訓練課程後，如通過考試可獲發臨時認可資格，具臨時認可資格的特別效果技術員可在新法例生效後 90 天內，申請與其臨時認可資格組別及級別相同的正式牌照，而無須另經考核。這項安排有助本地從業員過渡至新的發牌制度；
- (三) 不論所涉及的特別效果物料的種類和數量，所有有關特別效果物料的燃放申請，均會由發牌監督集中處理其審批工作；
- (四) 規定煙火特別效果物料必須經監督登記後，才可在香港供應、運送、貯存及使用，以保障公眾安全；
- (五) 規定煙火特別效果物料供應商必須領牌，以妥善監管這些物料的供應；及
- (六) 其他有關特別效果物料的運送和貯存的規管措施，在保障公眾安全的大前提下，我們亦會予以簡化。

在擬訂新的規管安排時，我們曾多次諮詢業界、電影服務諮詢委員會以及議員的意見。現時條例草案內的建議已盡量採納諮詢過程中各有關方面提出的意見。總體來說，新的規管安排簡便易行，更能配合業界運作上的需要，因此應有助鼓勵業內人士遵行有關規定。

此外，條例草案建議為規管使用特別效果物料製造娛樂特別效果而設立的一站式的發牌機關，將會大大簡化現行安排下一些較為繁複的規管措施，從而提高本地電影、電視及舞台製作的效率。至於建議設立的特別效果技術員發牌制度，將有助培育一批富安全意識的本地合資格從業員，從而提升本地特別效果技術員的專業水平，並令娛樂特別效果的製作更為安全。我們亦相信新的規管安排將會吸引涉及娛樂特別效果製作的電影在香港進行外景拍攝。

主席女士，《娛樂特別效果條例草案》除了在配合業界的運作需要及保障公眾安全兩者之間取得平衡外，更有助促進香港電影及娛樂行業的長遠健康發展。我謹請各位議員盡早審議及支持《娛樂特別效果條例草案》，讓業界能早日在一個簡便易行，切合他們需要的新規管安排下，安全地製作更多具創意的娛樂特別效果。

謝謝主席女士。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《娛樂特別效果條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

《藥物倚賴者治療康復中心（發牌）條例草案》

保安局局長：主席，我謹動議二讀《藥物倚賴者治療康復中心（發牌）條例草案》。

政府在戒毒治療和康復服務方面一向採取多元化策略，以配合藥物倚賴者的不同需要。為提高現有的戒毒治療及康復服務水平，改善自願住院式戒毒治療及康復中心的屋宇及防火設備，以及對接受戒毒服務的人士提供更佳保障，政府建議以《藥物倚賴者治療康復中心（發牌）條例草案》取代已經過時的《有毒癮者治療及康復條例》，使所有自願住院式戒毒及康復中心可被納入一套切合現代需要的規管制度之下。

根據政府中央檔案室資料顯示，在 1999 年內，本港依然有約一萬六千多名依賴藥物的人士。我們認為透過改善戒毒中心的環境及服務，從而進一步提高戒毒的成功率，有助長遠地減低社會對戒毒人士的經濟負擔，使社會整體資源得以更有效地運用。此外，放眼海外，不少先進國家如英國、美國、澳洲等，均已有法例規管戒毒中心的服務及水平。

建議的發牌制度規定，凡營辦為 4 人或以上提供自願住院式戒毒治療及康復中心的人士，均須向社會福利署署長申領牌照。申請人必須符合有關適當人士的準則，並且在消防和建築物安全規格及署長指定的其他服務條件均符合的情況下，才會獲發牌照。所推行的計劃將不會為戒毒中心的營辦設定嚴苛的要求或準則。事實上，戒毒中心仍將擁有全面的自主權，為藥物倚賴者提供不同形式的戒毒治療及康復服務，而藥物倚賴者仍可因應不同的需要，自由找尋合適他們的治療機構。

為確保現有戒毒治療及康復中心的運作不會受到太大影響，計劃的推行將會有寬限期，以便中心在繼續運作的同時為領牌做好準備；而新設立的中心則須在啟用當日已符合新規定。由於不同中心的環境及情況有所不同，當局建議現在受社會福利署資助的中心，可獲 4 年寬限期，而不受資助的中心，將會有多於 4 年的寬限期。

主席，我謹希望議員能支持《藥物倚賴者治療康復中心（發牌）條例草案》。

謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《藥物倚賴者治療康復中心（發牌）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

恢復法案二讀辯論

主席：本會現在恢復《地下鐵路條例草案》的二讀辯論。

《地下鐵路條例草案》

恢復辯論經於 1999 年 10 月 13 日動議的條例草案二讀議案

主席：根據《議事規則》，我批准《地下鐵路條例草案》委員會主席劉健儀議員就委員會的報告向本會發言。

劉健儀議員：主席女士，本人謹以《地下鐵路條例草案》委員會主席的身份呈交報告。《地下鐵路條例草案》（“條例草案”）是地下鐵路公司私有化計劃的重要里程碑。根據條例草案，現時地下鐵路（“地鐵”）公司的所有資產及負債將自運輸局局長指定的日期起，轉歸予地鐵有限公司。新公司將獲批予為期 50 年的專營權經營地鐵，以及建造和經營該鐵路的任何延長部分。條例草案規定地鐵有限公司須按照營運協議，維持妥善而有效率的服務。營運協議是政府與地鐵有限公司簽訂的一份具法律約束力的文件，與其他公共交通工具的專營權文件相若。

條例草案委員會

條例草案委員會與政府當局及地鐵公司先後舉行了 15 次會議，共收到 8 個組織或學者的意見書，並曾與其中 6 個組織的代表或學者會晤。政府當局更應條例草案委員會的要求，安排了其財務顧問向委員就首次公開招股程序作出簡報。此外，政府當局又安排了 5 名財務／鐵路專家出席條例草案委員會會議，闡述他們對地鐵公司的擬議私有化計劃及相關規管架構（包括車費釐定機制）的意見。

條例草案委員會的商議過程

在商議過程中，條例草案委員會特別關注到擬議的安排是否足以保障公眾利益，並就多項事宜進行了詳細討論。

利益衝突

條例草案委員會最關注事項之一，就是在地鐵公司私有化後，當局會否因為同時扮演多個角色，而引致出現利益衝突的問題。政府當局表示，預期地鐵有限公司的營運，將繼續受市場競爭及取得商業回報需要所推動。此外，政府既為地鐵有限公司的最大股東，自會密切監察該公司的服務水平，以免發生嚴重問題。根據營運協議，政府亦有權要求地鐵有限公司檢討營運安排，並向其建議實行改善措施。

把物業發展權批予地鐵有限公司

條例草案委員會亦關注地鐵公司上市後，應否繼續把鐵路計劃的物業發展權批予該有限公司。政府當局認為應讓地鐵公司在私有化後，繼續承擔鐵路與物業計劃綜合發展的工作。此種安排對政府、該公司及鐵路使用者均有利，因為從物業發展所取得的利潤，可使本港整體鐵路系統得以進行具有成本效益的擴展。此外，政府會就此類物業發展向該有限公司收取十足市值的地價，因此並不存在為私營公司提供補貼的問題。

公司管治

條例草案委員會亦非常關注日後公司董事局的組成問題。條例草案委員會部分委員建議委任 1 名員工代表出任董事局的成員，認為此舉可促進職方與管理層的溝通，而令該公司整體受惠。不過，另一些委員則贊同當局的意見，認為此種委任安排既不適當，也沒有必要。當局表示，地鐵有限公司將成為一間由公眾人士持有股份的上市公司，有責任按審慎的商業原則經營。董事局將按照其法律上及契約上的責任考慮公司的整體利益，因此，委任個別董事代表特定界別的利益的做法，並不恰當。地鐵有限公司將按現行機制就影響員工的重要問題，繼續徵詢員工的意見。

票價釐定機制

有關票價釐定機制方面，條例草案委員會察悉此事引起了公眾的廣泛關注。條例草案委員會委員就地鐵公司私有化後的車費釐定機制，亦各有不同意見。部分委員認為，以審慎商業原則經營的現行架構證實行之有效，因此，營辦商現時在釐定車費方面不受政治影響的自由，應繼續獲得維護。但另一些委員則認為，地鐵是市民使用的主要交通工具之一，地鐵的車費增幅對民生有重大影響，因此須受更嚴格的審核。委員提出了數項建議方案，目的在於令地鐵的車費增幅受某種形式的規管。條例草案委員會邀請個別委員在條例草案委員會會議上陳述其擬議的全體委員會審議階段修正案。

政府當局表示，保留釐定車費的自主權，對上市後的地鐵有限公司尤為重要。此項安排可令該公司能繼續投入資本，發展及維修鐵路系統。此外，如該公司無權釐定車費，則可能導致其股份難於銷售，又或嚴重影響股價，令私有化計劃無法順利實行。地鐵公司亦指出，現時在進行諮詢後始行釐定車費的機制，已在該公司的自主權及其問責性兩方面取得適當的平衡。該公司過去多年均落實遵守每年車費加幅低於通脹的準則。改變現行釐定車費機制的建議，將限制該公司釐定車費的自主權，從而降低其信貸評級及提高其

借貸成本。此等情況日後可能會增添加價的壓力。就票價釐定機制方面，條例草案委員會未有就個別委員提出的建議達成一致意見，稍後，個別委員將各自動議其全體委員會審議階段修正案。

服務表現基準

條例草案委員會亦非常關注日後地鐵的服務表現水平，會否因為私有化計劃而受影響。條例草案委員會部分委員認為，營運協議並無足夠的條文，讓政府監察地鐵有限公司的服務表現水平。此外，部分委員亦不滿當局建議把營運協議附表 III 中所訂的服務表現水平，定為較該公司私有化前兩年內服務表現低 1% 的水平。

政府當局表示，根據條例草案第 9 條，地鐵有限公司有責任維持妥善而有效率的服務，而營運協議附表 III 的服務表現基準只是基本標準。地鐵有限公司在營運協議下要達到的真正目標是乘客服務承諾。鑒於委員對此事的關注，地鐵公司同意把該公司的乘客服務承諾定於較表現基準高 1% 的水平，而非原先所定較表現基準高 0.5% 的水平。委員亦察悉以任何國際標準來說，擬議的基準已屬非常高的水平。應委員的要求，政府當局亦承諾日後營運協議附表 III 內的服務表現基準如有任何修訂，將會向立法會交通事務委員會報告。

政府當局亦接受條例草案委員會的建議，設立一個中期檢討機制，規定地鐵有限公司須檢討如何採用國際間普遍使用的先進鐵路科技和技術。此外，政府當局亦承諾每年檢討營運協議一次，範圍包括附表 III 的服務表現基準；如有需要，可進行更頻密的檢討。

鐵路安全

鐵路安全是條例草案委員會委員主要關注的事項之一。條例草案委員會察悉條例草案已賦予當局足夠權力，以監察鐵路安全。此外，營運協議亦訂明，地鐵有限公司須聘用外界的獨立專家，最少 5 年一次定期對安全管理系統進行檢討。應委員的要求，當局同意將有關檢討年期縮短至每 3 年進行一次。

與僱傭有關的事宜（條例草案第 41 條）

條例草案委員會察悉地鐵公司員工就僱傭有關事宜方面所表達的關注。

政府當局及地鐵公司均表示，該公司的明確意圖是僱傭合約及其他僱員福利在私有化後均維持不變，而地鐵公司的義務及法律責任均會在私有化後轉歸新公司。地鐵公司亦表示，他們不認為有任何理由要變更現行薪酬檢討機制。

僱員疏忽作為或不作為的罪行（條例草案第 29 條）

條例草案委員會就條例草案第 29 條僱員因其疏忽作為或不作為而危害其他人士安全的罰則問題，作出了深入討論。政府解釋條例草案第 29 條其實只是複述現行《地下鐵路公司條例》（第 270 章）第 23D 條的條文，部分委員同意當局的解釋，認為有必要保留有關條文，以保障乘客及員工的安全，但有部分委員認為有關條文過於嚴苛，未能在公眾利益和保障員工兩者之間取得適當平衡。

全體委員會審議階段修正案

政府當局回應條例草案委員會時表示會接受若干委員提出的建議，並同意為此動議全體委員會審議階段修正案。該等修正案涉及對條例草案各項條文作出的技術性修正及改進。

除了先前提過的票價釐定機制外，條例草案委員會亦察悉個別的議員將會就地鐵物業發展權、公司管治、服務表現基準、僱傭合約及僱傭疏忽行為等方面提出全體委員會審議階段修正案。條例草案委員會聽取了這些委員簡介其擬議提出的修正案，但條例草案委員會對於每項建議是否可取未有商定任何立場。個別委員稍後將會各自提出其修正案。

在完成審議工作後，政府當局表示會對條例草案再行動議額外兩項全體委員會審議階段修正案。不過，由於該等修正案的措辭在較早時尚未備妥，委員未能在會議中予以討論。該等全體委員會審議階段修正案的實際效力，與由陳婉嫻議員就條例草案第 29(1)及 41(2)條所動議的修正案的效力相同。

主席女士，本人已簡短交代了條例草案委員會的商議過程。條例草案委員會支持當局建議於今天恢復條例草案二讀辯論。

主席女士，以上是本人作為這個條例草案委員會主席的報告，以下本人欲發表一下對條例草案的個人意見。

主席女士，一個公認的事實，就是香港地鐵是世界上最有效率及管理最完善的鐵路系統之一。根據英國倫敦大學帝國學院鐵路技術策略中心利禮賢教授所做的研究，香港地鐵平均運作 6 000 小時才會出現 1 小時的列車延誤，遠較每 4 000 小時便出現 1 小時延誤的第二最有效率系統為佳。雖然表現極佳，但香港地鐵的收費比很多效率遠遜我們而有政府資助的鐵路還要便宜。此外，目前地鐵取得最高的信貸評級是 A + A 的優質級數，反映出地鐵公司完善的管理和財務規劃。

在私有化後，我們當然希望地鐵有限公司能夠繼往開來，保持過去一貫的水平，並可以做得更好。在審議條例草案的過程中，議員站在公眾利益的立場，提出了不少建議，好幾位議員稍後將會提出修正案，包括引入票價釐定機制的修正案，本人先前已提及過了，本人相信這些議員的用意是好的。

本人亦是站在公眾利益的立場，支持條例草案盡快通過，但本人反對在條例草案中引入任何釐定票價的機制。本人的用意亦是好的。

本人支持條例草案盡快通過，是鑒於地鐵公司已具備上市的條件。地鐵公司上市後，可以為庫房帶來約 300 億元的收益，不僅有助減低政府開徵新稅項的壓力，更可以減低加稅的壓力，幫助一下小市民和小商人。當然，本人特別希望政府減低燃油稅，幫助一下本人代表的運輸界。

此外，地鐵公司上市後，普羅市民便可以擁有這條港人引以為榮的鐵路股份。市民不僅投資一項公用事業，還可令地鐵加強對市民的問責，而市民又可密切監察地鐵的表現。

為了公眾利益，本人反對在條例草案中引入任何釐定票價的機制，堅持地鐵應該維持現有釐定票價的自主權。稍後本人將會在全體委員會審議階段逐項回應各議員提出的方案。在此本人只想簡單說出本人反對加入機制的原由。

在過去 20 年，地鐵票價平均加幅低於通脹，而地鐵票價能夠維持在一個合理的水平，很大程度是由於自由市場的力量。在公平的競爭環境下，地鐵經營者必須兼顧市場競爭和乘客的承受水平，如果地鐵置之不理，只自顧自加價，與其他交通工具的票價差距拉得太遠，乘客自然會選用其他公共交通工具，乘客也自然會流失。以機場快綫為例，機場鐵路面對很多競爭，主要是包括來自服務質素改善甚多的專利巴士。在這環境下，我們也看到機鐵不僅不敢加價，還要推出很多優惠來吸引乘客。究竟這樣做是甚麼原因呢？可以說只是為了求存。

談到規管鐵路票價，很多議員顯得十分雀躍。今天提出的各款規管模式，各自各精采，差不多把我們所知的模式都提了出來。若非議員對利潤管制計劃存有戒心，本人肯定規定回報率(rate of return)的模式亦會有人提出。

不過，信貸評級機構、財務顧問、證券分析員、銀行家及學者都不認同任何規管地鐵加價的機制，並清楚地警告我們——如果一間須有龐大資本的上市公司受外界規管，無加價自主權，結果只會令投資者失去信心，不僅會增加公司的借貸成本，更會令公司的股價偏低，進一步影響公司將來的發展，令鐵路服務倒退。

翻查外國規管公用事業的歷史，我們可以看到規管的模式不斷進步，從當初主要由政客操縱而至近年很多國家都採用與回報率或通脹率掛鈎的公式，作為票價釐定的基準，而且看得到是一直在轉變的。最後，本人認為這項與通脹掛鈎公式的模式，因為負面的副作用很多，最近受到很多財經學者、專家的諸多批評。事實上，很多國家已開始放棄採用任何明文的規管模式，改而利用市場競爭作為規管機制，因為他們接受專家學者提倡“規管越少，效率越高”的道理。加拿大國鐵和新西蘭鐵路便是其中的例子，兩者均採用了市場競爭的模式。

其實，香港規管地鐵的方法比外國走前了很多步，地鐵的優良表現一直是各國鐵路公司追求的目標，我們的地鐵是世界各國所羨慕和爭相仿效的。所以當其他國家不斷改進，希望與我們的制度拉近，減低規管，多用市場競爭力量之際，我們反而建議走回頭路，人棄我取，相信如果我們這樣做的話，只會被以前一直積極仿效我們做法的其他國家所竊笑。

究竟現時議員提出的票價釐定機制，會為市民帶來更便宜的鐵路票價還是倒退的鐵路服務，仍屬未知之數，而外國的實際經驗告訴我們，明文規管始終不及市場競爭有效。為何我們不維持一個行之有效、效果良好的機制呢？

為了公眾利益，議員可以做的，就是確保公共交通服務市場擁有公平的競爭環境，這無疑對地鐵以及其他公共交通工具都加以制約，而公共交通進行互相競爭，市民可在合理的票價下享用服務質素不斷改善的鐵路服務，這才是對市民最有利的。

主席女士，本人謹此陳辭，支持條例草案。

劉千石議員：主席，我對地下鐵路（“地鐵”）私有化問題曾經提出過的各種質疑，相信在座的同事及局長均是耳熟能詳。本來，我不打算在今天重複每一個觀點，因為如果這樣，莫說是 15 分鐘的發言時間，即使說 15 小時也說不完；不過，相信大家都會承認，地鐵上市對於全港市民來說均是一件大事，因此有數點我必須說明，作為歷史紀錄。

我說地鐵私有化對市民影響重大，自然不是因為我認為地鐵發行股票上市，可以令市民有機會投資於一隻優質股份，而是因為地鐵無論是在昨天、今天或將來的日子，均是大多數市民日常生活不可或缺的重要公共交通工具。

首先，我相信值得我們回顧一下過去，看看地鐵公司的任務應該是甚麼。

不用我多說，大家都知道地鐵公司現時是一間由政府全資擁有的法定公營公司，是根據《地下鐵路公司條例》設立。在七十年代中，鑒於香港市區的交通開始出現擠塞，政府因而打算建立主要在地底運行的集體鐵路運輸系統；當時，政府非常清楚建立集體運輸系統以改善本港交通乃是政府的責任，本來理所當然也是由公帑負責興建，不過，七十年代中時香港卻面對經濟不景，政府的財政儲備處於非常低的水平，當時的財政儲備只是約 50 億元，不足以支付 1 年的政府開支。在當時情況下，成立一間由政府全資擁有的公營公司，透過政府部分注資及對外借債等方式集資興建地鐵，似乎是較為可行的模式。

可見，地鐵公司的成立，目的並不在於要將公營服務私營化，而是因應當時政府財力不足，才以權宜的方式引入市場資金以興建大量鐵路系統；地鐵公司以法定機構方式設立、由政府全資擁有的特色，清楚顯示當時的政策考慮。

事實上，一直以來，地鐵公司除了營運地鐵系統為市民提供交通上的便利外，同時亦負責落實很多政府的政策，例如因應交通需求擴展地鐵的路綫、負責地鐵上蓋物業及鄰近地區的發展，以配合政府市區規劃及房屋政策的發展；同時，地鐵車站亦為區內提供不少公共空間及連接區內各個地點的通道，有利區內市民的流通。更值得注意的是，警方在地鐵系統內設有特定警區，我相信這是任何私營公共事業所不可想像辦得到的。

地鐵公司的特定性質，以及她肩負的公共政策責任，我相信絕對不是一間私人公司能夠及應該負責的。政府完全撇開這些問題不處理，而堅持將地鐵私有化，顯然是不合理的。

政府可能說，私有化後的地鐵法例仍是保留行政會議有權向地鐵發出指示的規定，但不僅這些指示可能會迫使政府向地鐵支付鉅額的補償，更令人質疑的是，法例規定政府有絕對權力向這間私人公司發出監管範圍以外的指示，相信是難以想像，亦不知道是否可以有效執行的。

無論如何，一般相信要將地鐵的擁有權作出重大改動，必然是因為現時地鐵提供的服務質素不佳，所以要透過改制來作出改善；不過，今次地鐵私有化，顯然又不是這麼一回事。

政府一直強調，地鐵現時的運作良好，亦獲得國際同類運輸機構及財務機構的廣泛讚揚；我不禁問，既然政府和地鐵公司同時認為現時地鐵已經是運作得非常完美，又為何要動如此大的手術呢？

當然，政府急於在今年內將地鐵私有化，自然是希望在今年及明年這兩年內合共套現 300 億元。早在去年辯論財政預算案時，我已經指出政府為了“搵快錢”而私有化地鐵，是完全為了在短期內“做靚盤數”而犧牲市民長遠的利益；而到了今天，我更覺得去年財政司司長強調透過私有化地鐵以改善政府中期財政狀況的說法，已經失去應有的意義。

去年的預算案預測，98-99 財政年度的赤字將會高達 320 億元，而本財政年度赤字亦有 365 億元，兩年的累積赤字將會高達 685 億元；不過，經結算後，98-99 財政年度的最終赤字只是約為 230 億元，而最近亦有消息指，本財政年度的修訂赤字將會大幅減少，照我的估計，修訂赤字不會高於 150 億元，因此，其實經過 1 年的時間，這兩年間的累積赤字最後有可能只是約為 380 億元的數目，即是就算不將地鐵私有化，政府的中期財政狀況亦已經有超過 300 億元的改善。我相信政府必須公開作出解釋，到了今天為何還須將地鐵私有化來套現 300 億元！

從今天不同黨派議員提出的修正案來說，已經清楚看到，在整個地鐵私有化問題上，最受市民關注的，無疑是有關票價釐定的機制；我感到非常遺憾的是，政府的立場自始至終均是非常強硬，堅持私有化後仍須保留地鐵公司現時可以自行決定票價的權力。

現時，差不多所有公共交通工具的收費均受到有關方面的監管，以及必須得到政府審批才可以加價，這包括：專利公共巴士的票價調整，必須先獲得行政長官會同行政會議的批准；專利渡輪、的士、電車等交通工具的收費水平，除須獲得行政長官會同行政會議的批准，立法會還有最後“把關權”，可以修訂甚至否決行政會議通過的收費調整；至於其他公共交通工具如綠色專線小巴、持牌渡輪等的收費調整，則須事先獲得運輸署的批准。

各項與市民生活息息相關的私營公共交通工具，其收費水平均無一例外地受到政府嚴密的監管；我相信，當中的道理顯而易見，便是由於公共交通工具是市民生活必不可少的一部分，因此政府必須介入，不能任由私營公共交通機構胡亂收費，令民生受損。

目前主要的公共交通工具中，只有由政府全資擁有的兩間鐵路公司所經營的 3 條鐵路，才擁有“自定票價”的特權，在調整票價前只須先行知會行政會議即可。當年在制定有關兩間鐵路公司的法例時，政府已經違反了一貫監管公共交通機構的收費模式的政策，賦予兩鐵公司“自定票價”的特權；如果兩鐵公司繼續由政府全資擁有，政府或許還可以說，兩鐵公司是公營公司而非私營公司、兩鐵公司的董事局全體成員均由政府委任產生，以及法例賦予行政會議在公眾利益前提下可以向兩鐵公司發出指令等，這種種機制已經有效保障民生。一直以來，我是反對兩鐵公司擁有這“自定票價”的特權，因為“自定票價”無疑變成“無皇管”，對市民是不利的。至於地鐵邁向私營化後，其原有“自定票價”特權的合理性將變得更加薄弱；因此，保留地鐵“自定票價”的特權是絕對不可接受的。

有關監管地鐵票價的問題，在座各位都知道我將會提出一項修正案，因此我打算在全體委員會審議階段的時候再就這個問題作詳細討論。

除了票價可能失控，令民生受損外，我相信私有化後的地鐵對於服務改善及地鐵網絡的發展，均有負面的影響。

服務質素方面，顯而易見的是，全面私有化的地鐵公司將會面對更大的“節流”壓力，因為上市後，地鐵管理層有必要追求最大的利潤以向股東負責。我擔心，地鐵為了盡可能節省開支，將來對於有關服務的改善措施，例如公眾關注的月台幕門改善計劃，會不會因而受到影響呢？我絕對不是危言聳聽，亦不希望這情況會發生，但我必須事先作出警告，希望政府要嚴密監察地鐵公司今後的發展。

至於今後地鐵網絡的發展，亦是我更為憂慮的；相信政府亦知道，其實現時仍然有不少地區有需要建設集體運輸系統，令當區居民對外交通得以改善。多年來，九龍城區居民要求地鐵支綫的聲音已經十分明顯，此外，地鐵港島西及港島南支綫亦有必要早日落成；我一向認為，市區內不應該有任何地區是完全缺乏大型鐵路運輸系統，因為這對於當地的居民是非常不公平的。

地鐵私有化後，我相信公司必然會以純商業角度考慮應否興建新鐵路支綫，這樣一來，人口不太多的地區自然會長期被忽視；從交通政策的角度看，也必定是整個社會的損失。

主席，最後我想談一談地鐵員工方面的問題。

我將會在全體委員會審議階段提出多項修正案，以反映地鐵工會和員工的要求，這包括在地鐵董事局內加入一名由員工選出的代表、撤銷對員工疏忽要負刑事責任的規定、保障原有地鐵員工在轉職後的薪酬福利不低於原來標準等；有關詳情，在修正案提出時我會逐一解釋。

不過，有一點我認為是勞工界的朋友亦應該思索一下的，就是地鐵私有化後，由於公司一定會以純商業角度行事，在考慮節省成本的大氣候下，我擔心向員工開刀是遲早的事；事實上，地鐵近期推出的自願離職計劃，已經響起了警號。無論如何，從工人權益的角度看，地鐵私有化其實存在不少隱憂。

主席，基於以上所說的各種問題，我代表職工會聯盟反對整個地鐵私有化計劃，我和李卓人議員將會在二讀時投反對票。謝謝。

陳鑑林議員：主席，財政司司長是在去年年初發表的財政預算案中，提出將地下鐵路（“地鐵”）部分股權私有化的建議，民建聯當時已經表示有所保留，並且認為政府應該審慎行事。我們當時曾經說過，除非到了山窮水盡的時候，否則不應該輕易變賣家產。民建聯認為政府應繼續確保集體運輸系統，負起社會服務責任。

其實，政府建議將地鐵上市的出發點，主要是着眼於出售股權帶來的收益，以彌補財政赤字、為股票市場增加一個投資的項目，以及作為政府私有化計劃的先行者，設立無須監管的模式，多於要令這間擁有全港最龐大資產之一的公共事業機構，改善對市民的服務，並加強對其監管和問責性。

無可否認，地下鐵路過去 20 年來，一直是香港主要的公共交通工具，為市民提供快捷的集體運輸服務，部分市民可能會對私有化後的地鐵股票感到十分有興趣；但地鐵同時作為一間公共事業機構，確實有需要負擔一定的社會責任。

事實上，地鐵公司現時名義上雖然是政府全資擁有，但政府對於地鐵的監管，可以說是絕無僅有；地鐵多年來都有龐大的利潤，但每次提出加價時，即使面對經濟不景，或社會人士強烈反對，地鐵公司卻依然故我，無視市民的意見，甚至巧立名目，以求增加收入，包括年前施行的繁忙時間附加費等。

在過去兩年，香港面對着前所未有的金融風暴帶來的經濟低潮，地鐵公司表面上雖然凍結票價，但卻從其他途徑變相加重市民的負擔，包括取消非繁忙時間優惠及徵收學生乘車證手續費等。

民建聯認為，地鐵公司上市之後，政府雖然仍然是最大股東，但政府的角色也無可避免隨着轉變，要對地鐵公司進行監管，日後便更為困難。同時，股東與小市民之間在有關票價調整的立場上，亦可能會出現矛盾，因此必須有完善的監管機制，才可以平衡兩者的利益。故民建聯建議，地鐵的票價調整，應由經擴大職能和具代表性的交通諮詢委員會審核，並經行政長官會同行政會議通過。

主席，目前本港的公共交通機構，都有不同的票價監管機制，因此，過去要求監管地鐵和九鐵票價的聲音，一直不絕於耳，而民建聯亦曾於 96/97 年間，前立法局討論有關兩鐵票價時，提出應由交通諮詢委員會及當時的總督會同行政局負責監管，並成功迫使前運輸司蕭炯柱先生作出承諾；可惜其後的運輸局局長並沒有跟進這項承諾。

地鐵公司強調，市場競爭就是最佳的監管機制，我們雖然同意這種說法，但我們認為，目前的鐵路服務是並不存在全面的市場競爭。

第一，鐵路運輸系統目前是由兩間政府全資擁有的企業經營，各自擁有不同的市場範圍，沒有第三間同類型公司足以提供與之競爭的服務；第二，鐵路與路面交通工具，屬於不同的運輸系統，不能相提並論，習慣乘坐巴士的乘客，絕少乘坐地鐵，同樣，慣於乘坐地鐵的人，亦甚少轉乘巴士，除非巴士公司獲准無限增闢與地鐵相同的新路線，而路面交通又暢通無阻，否則，地鐵乘客量是會穩定增長的。當然，地鐵增建支綫，延長綫路亦同樣會搶去巴士的乘客。

目前政府的政策，是以集體運輸系統為主，路面運輸工具為輔，即是說巴士、的士、小巴是輔助性的，我要強調的是，他們與地鐵之間的關係是相輔相成，互相配合的。當然，偶然出現的競爭，只是繁忙時間地鐵憑着它的優越性，吸納了不少的乘客量，導致出現過度擠迫的現象。

事實上，很多市民每天從家中往返辦公室，總要先乘坐一程巴士或小巴到地鐵站，經過一程地鐵，然後步行或再轉乘其他車輛，才可到目的地，請問那裏有競爭呢？讓我們看看一些數字吧：地鐵每天過海乘客達八十多萬人次，佔市場 56.9%，3 間巴士公司合共只是五十多萬人次，佔市場 36.6% 的過海乘客量。

主席，倘若政府強調市場競爭是最佳的規管機制的話，我想請問政府是否有意取消對其他交通工具的票價監管，以證明政府的說法是正確的呢？

既然政府現在要將地鐵上市，民建聯當然認為現正是最佳時候去加強監管地鐵，否則，只會讓地鐵的票價和其他巧立名目的收費，繼續“無皇管”下去。

事實上，政府多次強調制訂票價監管機制的弊端，我們認為都是不能接受的。

局長昨天在交給議員的信中提到，監管會令地鐵來自車票的收入減少，導致公司的市值下降，而須以低於真正市值的價格出售地鐵股份；我們認為，這樣的說法，無疑是為地鐵日後任意加價大開綠燈，容許地鐵隨意加價以增加收入，以維持股票價值，完全沒有從保障小市民的民生方面着眼。

其次，局長假設一旦有票價監管機制，便一定是逢加必反，導致地鐵公司只能透過裁員、減福利、裁減維修成本和削減投資以達到節流目的；我們認為這是對我們的行政長官、行政會議成員及交通諮詢委員會的專業人士的一大侮辱，我深信，當地鐵公司提出加價申請時，各方面必定在衡量所有因素及市民的承受能力之後，才會作出一個理性的決定。

主席，地鐵每年乘客量高達七億九千多萬人次，只要乘客每程車付多 1 元，地鐵全年便可以增加 7.9 億元的收入，難怪地鐵主席蘇澤光先生說，地鐵是香港一個成功的故事了！

如果沒有調整票價的監管機制，民建聯無法接受地鐵上市的條例草案；同時，我們更強烈不滿財政司司長以財政赤字作為恐嚇，要求議員支持條例草案，民建聯認為，地鐵上市絕對不是解決財政赤字的辦法，因為不論地鐵上市與否，永遠都是香港市民的資產，地鐵上市後所得的 300 億元，亦不過是帳面數字，難道我們亦要把九鐵、機場等逐一待價而沽，然後撥歸財政預算案中嗎？

主席，對於其他議員就票價監管機制所提出的修正案，我亦想簡單的一一回應。

劉千石議員的修正案，主要是要求地鐵的票價調整，須以附屬法例形式經由立法會通過，基本上與單仲偕議員在前立法局提出的私人條例草案內容一致，民建聯認為，有關修正案的方向並不正確，因為我們認為監管地鐵的責任應交由政府承擔，而不是由立法會承擔。

至於鄭家富議員的修正案，可能是受政府和地鐵公司的言論所影響，因而提出以通脹作為計算基礎的修正案。

主席，地鐵和政府多次強調，多年以來，地鐵的票價調整，都是維持在通脹水平，但我們要強調一點，不高於通脹的增幅，並不就等於合理。民建聯認為，在審批地鐵的票價調整時，除通脹的因素外，亦要同時考慮公司的營運情況、服務質素等，因此，我們亦會不同意鄭家富議員的修正案。

至於蔡素玉議員的修正案，我們剛才收到通知，她將撤回其修正案，所以我不會在此作出評論。

主席，最後，我希望補充一點，政府即使未來 20 年內仍然是地鐵的大股東，而我們假設政府和地鐵公司在加價問題上會十分克制，但地鐵的專營權長達 40 年，而且還是可以延續的；因此，如果沒有一套完善的票價監管機制，又怎可保障一般市民的權益呢？簡而言之，如果地鐵票價不受監管，市民是不可能放心的。

主席，民建聯認為，票價監管機制，是地鐵條例草案的命脈，因此，我懇請各位議員，支持我們的修正案。

我謹此陳辭，支持二讀。

何鍾泰議員：主席女士，本人一向的立場，都是支持將地下鐵路（“地鐵”）公司上市。1998 年年底，本人亦曾在與財政司司長討論財政預算案時提出兩間鐵路公司及機場管理局上市的建議。本人認為，地鐵公司作為一個私營的機構，在上市之後必須致力提高其公司的營運效率，以面對市場的競爭，另一方面，地鐵上市也方便該機構在融資市場集資，有利本港長遠的鐵路發展。

既然我們將地鐵上市，旨在令它更有效地在市場競爭。那麼，我們便應該避免干預它的運作及市場決策，盡量使該公司能按照審慎的商業原則進行有關的決定。因此，本人認為上市後的地鐵公司應該繼續採用現時地鐵車費釐定的機制，不應該改變而加入由行政會議、立法會或以票價公式作出規管。如果地鐵的車費是由外間規管，將會為地鐵公司帶來多方面的不明朗因素，特別是在未來投資方面。同時，此舉亦會對它的信貸評級帶來負面的影響，增加借貸成本。作為上市公司，地鐵的估值也會因而受到影響。

作為前交通諮詢委員會主席，本人認為地鐵車費釐定的機制行之有效，實在沒有必要加入外來的規管。地鐵作為私營機構，在釐定車費必須、亦必然考慮市場的因素，包括其他交通工具的競爭以及乘客的負擔能力；而且，在釐定車費前，地鐵也會廣泛諮詢市民、交通諮詢委員會及本會。既然現時的機制運作良好，上市後的地鐵亦應繼續使用這個車費釐定的機制，不應有所改變。

至於有同事提出修訂，建議政府取消把物業發展權批予地鐵，以支援地鐵發展的策略，並強制政府必須公開招標新鐵路上蓋及沿綫物業發展權，本人並不同意。本人認為地鐵統籌整個車站地盤的發展和規劃無論在效率上或互相配合上，都是較為合理的，也會帶來較大的效益。同時，綜合的規劃更能夠確保鐵路的安全營運。我們必須明白物業發展權並非一項政府補貼，地鐵公司是按十足市值支付地價來取得物業發展權的。物業發展權所帶來的收益，也是地鐵參與工程的重要考慮，因為會直接影響本港未來的鐵路發展。本人擔心有關修訂可能會在這方面帶來負面的影響。

主席女士，本人謹此陳辭。支持《地下鐵路條例草案》二讀及三讀通過。

何俊仁議員：主席，民主黨雖然原則上支持《地下鐵路條例草案》恢復二讀，但事實上，我們對於是否支持地下鐵路（“地鐵”）公司上市的問題仍然有所保留，原因是條例草案中不少部分令人感到擔憂，包括政府作為股東與監管者身份的角色混淆，政府與地鐵公司利益關係不清晰，地鐵與其他公共交通工具將來的競爭環境不明朗，以及缺乏了充分保障市民權益的有效機制。為此，民主黨對條例草案提出了 4 項修正案，分別就地鐵票價監管機制、服務基準、公平競爭及車站上蓋物業發展權等方面作出建議。雖然這些修正案最終可能不獲通過，但民主黨仍會認真考慮整體來說，是否值得支持地鐵的上市計劃。

很明顯，政府希望將地鐵上市的問題完全從財務上的角度來考慮，將上市計劃作為解決本港財政赤字的途徑之一，目的是令政府在未來兩、三年增加約 300 億元的收入。但問題是，地鐵作為本港最重要的公共交通工具，並非是一項單純的商業服務，政府在計劃地鐵上市時，絕不能忽略了從交通政策角度方面的考慮。更重要的是，交通政策的效益和財務政策的效益可能並不完全一致，甚至有時候會出現矛盾。要能平衡和兼顧兩者之間的效益和解決矛盾，實非易事。

地鐵上市的計劃無可置疑地對香港市民有重大的影響，其實很有需要給予公眾和議會充分的時間進行討論和向專家諮詢，可惜由於政府急於把地鐵上市的計劃實現，立法會只能在匆匆兩個月的時間內完成審議這項複雜的條例草案的整項審議工作，我覺得審議程序有點急促，因此，作為條例草案委員會的成員，我真的感到有點不安。雖然政府處處從財務角度考慮，只關注如何可將地鐵賣得較好的價錢，只重視如何把地鐵包裝為一項很有吸引力的投資，從而吸引投資者，但卻沒有把地鐵的上市計劃與外國如何把鐵路業務私營化上市，作出全面研究和比較。我認為政府並沒有做過這方面的工作，而立法會亦缺乏這方面的寶貴經驗來作為參考。

在外國私有化的例子中，其實不少國家的政府仍然會保留鐵路的興建權，以及路軌、列車和訊號系統等設施的擁有權。它們只會將鐵路服務的營運和管理私有化，而有關機構在獲得經營鐵路服務的專營權後，便須向政府租用有關鐵路的基本設施。外國分拆上市的做法是否適合本地呢？我們覺得我們應作出全盤及詳細的考慮，然而，我們卻沒有機會全面考慮各種可行性才作出最後決定。在這情況下，目前的上市方法，便是最值得選擇的方法。當然，如果純粹以財務的角度來考慮，這樣做是無可厚非的，但是否只應從財務的角度來作考慮呢？這才是最值得商榷的。由於政府沒有認真考慮各種可能性，而只是希望以最簡單、最方便、最快捷而又最能將地鐵以資產兌現的方式把地鐵私營化。分拆上市將會令政府透過出售地鐵股份而獲得大量現金收入，但就長遠方面的入息來說，我們覺得，我們亦損失了一項穩定的收入。既然政府把地鐵的前景看得這樣好，為何不考慮採取一個平衡的做法，以達到對香港市民整體有利的目的呢？

最令我感到不滿的是，政府在地鐵公司上市後，仍會採取一種不公開、不充分透明，甚至可能是不公平的資助方式繼續向地鐵有限公司作補貼。這種補貼是透過私人協約的形式，在無競爭的情況下，把地鐵支綫未來新發展的車站上蓋的物業發展權批予地鐵有限公司。我必須強調，政府是否應適當地在某些特殊情況下對地鐵公司作出補貼，我覺得仍是一個值得爭論的問題，我亦不是完全反對政府向公共交通工具提供資助。表面上，我和政府的

意見好像有很大分歧，但我要強調，政府確實是有這樣做，這是不能否認的。政府確有透過私人批約形式，讓地鐵公司發展上蓋。這便是給予地鐵一種無形的資助，政府其實應清楚界定自己的角色，並制訂一套有規限及合理的資助政策。我們認為這是一項資助政策，而我們亦必須強調，政府的資助政策必須有規限、合理、公開、透明和一致。這樣的話，我們便覺得有基礎，可以確保日後地鐵有限公司作為私營機構，會在公平的環境下運作，而不應獲得一些我們覺得是無形及不受公眾監管的資助。因此，我提出修正案，清楚指出地鐵專營權不包括車站上蓋物業的發展權，以防止任何隱藏的資助，亦避免任何我們認為是隱藏的利益衝突。稍後，我們進入全體委員會審議階段時，我將會更詳細解釋我對整項修正的立場和見解。

此外，有關公平競爭方面的問題，我也十分關注。由於政府已表示鐵路的發展將來會獲得優先考慮，估計其市場佔有率到 2016 年會上升至 40 至 50%，而其他交通工具，主要是用來提供接駁服務。由此可見，地鐵有限公司將來在主綫上的交通服務方面所面對的競爭會越來越少。但是，在有關把地鐵上市的條例草案中，我實在看不見日後，當地鐵有限公司享有 50 年專營權，在市場上的地位越來越優勝，以及在主綫服務上越來越難有競爭對手時，市民的權益會否在缺乏市場競爭的環境下受損呢？我們擔心政府還會為了協助鐵路有更優勝的競爭力而遏抑其他巴士服務的發展，例如將來將軍澳支綫，馬鞍山鐵路以至西鐵落成後，政府會否容許巴士公司開辦與鐵路平衡或可能有一定競爭力的巴士綫，這方面我們真的不知道。我們真的擔心政府不會這樣做，甚至不容許巴士公司這樣做。表面上來看，只容許鐵路公司提供主綫服務的措施的優點，是環保或減少交通擠塞等，但是我們擔心這樣會影響公平競爭的原則，我們覺得這些問題，是不能不加以考慮的。當然，如果在整項法例內加入公平競爭法的整套細則，是非常複雜的，而香港亦沒有一套全面的公平競爭法。所以，如果以此條例來作為先例，引進公平競爭法的細則，我們也覺得不適合，民主黨亦沒有條件作出如此複雜的修正，因此，目前在這環境下，我只能提出一些非常有限的修正，當行政會議行使權力在某情況下對地鐵有限公司作出指示，要該公司實行某些措施時，我們要指定行政長官會同行政會議必須考慮公平競爭的原則。其實，這只是一項非常有限的修正，亦只是在原則上及精神上作出肯定而已，希望行政長官會認同這個方向。我們提出修正的目的亦主要是這樣而已。

至於其他兩項有關票價的監管，以及服務的基準的重要修正，我們希望把這些規定列入條例草案的附表內，我覺得這是非常重要的。但是，我想把這方面的問題留待我的同事鄭家富議員在他的演辭內詳細講述。

我謹此陳辭，謝謝主席。

陳婉嫻議員：我們今天審議《地下鐵路條例草案》的目的，是為地下鐵路（“地鐵”）公司上市作出準備。無可否認，作為香港的主要集體運輸工具之一，地鐵營運方式的轉變是要考慮多方面的問題，其中包括如何讓整個機構的營運能順利過渡的同時，不會損害員工原有的權益，照顧他們對公司有新的轉變的憂慮，以及可以繼續為公眾提供優質的交通服務等。這皆是我們要考慮的重點問題。

工聯會眾議員在審議這項法例的過程當中，一直都和地鐵工會保持緊密的聯繫，也曾對整項條例草案的條文作出研究，其間，工會提出了不少意見，最後更對一些條文提出修正案，修正的內容共有 3 部分：包括第一，我現在提出修正的第 7 條，即有關在董事局的組成當中，要由員工選出代表進入董事局；第二，在第 29 條內把員工因疏忽而負上刑責的部分，我們認為是需要分為兩級制；及第三，在第 41 條內，有關員工的薪酬福利及薪酬機制可以順利過渡。我們在這 3 方面提出了修正，具體內容我將會在全體委員會審議階段，再作詳細闡述。

不過，在此，我想特別指出，有關第 29 條及第 41 條的內容，是整項條例中不可或缺的組成部分，特別是地鐵日後會上市，這個如此大型的機構要進行私營化的過程中，保障員工權益的內容是非常重要的。我們也曾公開解釋這兩項條文對員工的重要性，並清楚表明如果這兩項修正案在投票時不獲得通過的話，工聯會的 3 位議員便會在三讀時對整項條例草案投“反對票”。主席女士，這是工會的立場，工會亦已經清楚地告訴我們，如有關第 29 和 41 條的兩項修正案不獲通過，便將會對整個機構的員工有非常大的影響，而且對日後該機構的運作是否順暢及能否提供優質服務等亦有影響。因此，我們認為這是我們應考慮的主要因素。

當然，對於後期政府在聽取了我們在審閱過程多次提出的意見後，主動就第 29 和 41 條提出修正，工聯會是表示歡迎的；但究竟這兩項修正案最終能否獲得通過及其後的具體執行情況，我們會繼續留意今天的情況，因此，主席女士，你會發覺，我們並沒有撤回第 29 和 41 條的修正案，我們會先看一看政府的做法。此外，如果這項條例草案獲得通過的話，工聯會會繼續監察有關情況，以確保員工的權益真正獲得尊重和重視，這是我們一項很重要的意見。

主席女士，有關條例草案中應否包括監管“加價機制”的部分，我們認為是有需要的。雖然，政府在新的營運協議中加入了機構在加價時的諮詢機制，但很多人都對地鐵上市之後，如何進一步保障大眾的利益，特別是當一間公司上市後，會否出現為了追求利潤而不顧營運協議的情況沒有很大的信

心，在調整“票價”方面出現不受控制的情況。因此，我們會支持陳鑑林議員及蔡素玉議員的修正案（但我剛看到蔡素玉議員已撤回其修正案）。這也是我們想清楚說明。不過，我還想強調一點，如果一項條例草案的主要目的是上市，我們便首先要考慮究竟應否接受其上市？我們的考慮將集中於市民大眾和工會的意見，而工會的意見是，假如第 29 和 41 條的修正案均獲得通過，它便會支持上市，而我們從其他意見所收到的信息也是一樣。因此，如果陳鑑林議員的修正案不獲得通過，而工聯會所提出的有關第 29 和 41 條的修正案獲得通過的話，我們便會在三讀時支持整項上市的方案。

主席女士，我們認為是有需要設立加價的監管機制，但我們亦會繼續留意整個營運協議的條款，將來會否得到落實，以及其效果是否合乎理想，否則，我們不排除日後繼續爭取改善及提出修正。

主席女士，本人謹此陳辭。

蔡素玉議員：主席，港進聯與本會不少同事和社會各界人士一樣，一向都支持地下鐵路（“地鐵”）公司私有化，將一間由政府全資擁有的公司轉為上市公司。不過，我們仍有一點擔憂，便是地鐵公司在私有化後，管理層在釐定車費時，會否依然顧及公眾利益而不只是依循商業原則，這是港進聯一向感到關注的。

因此，我所提出的修正案的內容，是要求當政府不再是地鐵公司的大股東時，地鐵車費須由行政長官會同行政會議，在考慮交通諮詢委員會的意見後予以批准。我稍後會解釋為甚麼會撤回這項修正案。

主席，我認為立法會現時要面對的問題，便好像是要維持一個天秤的平衡。天秤的一邊，是要建立一套規管車費的機制，防止昂貴的车費令市民難以負擔；至於天秤的另一邊，則是避免對現有機制所作出的更改，會為地鐵公司的營運前景帶來不明朗因素，因而影響投資者的信心。如何兼顧這兩個互相衝突的因素，便是關鍵所在。

現在我再談一談《地下鐵路條例草案》。根據條例草案的內容，地鐵公司引進私人股本後，政府仍然是最大的股東。在這種情況下，我深信政府有足夠權力來確保地鐵公司在訂定票價時，會顧及公眾的負擔和能力。因此，地鐵公司可以繼續擁有釐定車費的自主權。由於車費無須受外界監管，地鐵公司的信貸評級自然不會受任何影響。

但是，假如政府日後有需要減持地鐵股份，而持股量又佔地鐵有限公司總股份的 50% 以下，即政府不再是大股東的話，政府便無充分權力來掌握票價的釐定。屆時公眾便難免擔憂地鐵有限公司在釐定車費時，會否充分照顧公眾的利益，所以，我曾經建議只在這種情況下才有必要設立車費的規管機制，而有關機制便是將車費的釐定交回行政長官會同行政會議審批，以防患於未然，確保公眾的利益得以有效保障。

雖然政府曾經說過，在可見的將來不會減持地鐵股份至少於 51%，但卻一直不肯承諾一個時限，即保證在某一段時間之內，政府會保持其作為地鐵有限公司最大股東的身份。

主席，但是，在我提出修正案後，昨晚政府突然宣布，會維持其作為地鐵有限公司最大股東的身份 20 年，我認為這項保證是一個合理的承諾。此外，我剛才和運輸局局長討論的時候，局長因應我的憂慮，表示政府將來決定放棄作為地鐵有限公司最大股東的身份前，會在有足夠信心確保地鐵有限公司會在釐定車費時，把公眾利益列入考慮後才會這樣做。我希望局長一會兒會親自向公眾作出這項承諾。

基於政府作出上述兩項承諾，再加上我和港進聯亦不想因為我的修正案而不必要地影響地鐵的信貸評估，因此，我撤回我的修正案。

主席，港進聯會支持《地下鐵路條例草案》的二讀和三讀。

主席，我謹此陳辭。

鄭家富議員：主席女士，如果從交通政策、地下鐵路（“地鐵”）公司的營運效率和市民利益的角度考慮，我實在看不出地鐵是否有真的有必要上市。外國不少公用事業進行私有化，基本目的是為要提高營運效率、改善服務質素、削減開支，從而減少政府對該服務的資助。

然而，香港的情況卻與其他國家進行私有化的理由毫無輻輳。首先，香港地鐵的營運模式根本便是相當私營化，地鐵一直都按審慎商業原則經營。地鐵的營運效率和服務水平之高，成為外國不少地方學習的榜樣，本港的地鐵更是世界上罕有的鐵路，其車費和其他收入不單止可以彌補鐵路的營運支出，甚至可支付興建整個鐵路網絡的龐大資本開支，而無須政府補貼。我相信，無論是政府或地鐵公司也會承認，地鐵上市對提高地鐵的營運效率和服務質素方面的效果不會相當明顯。既然如此，為何地鐵仍要上市呢？事實

上，在審議法例的過程中，除了知道地鐵上市會為政府帶來 300 億元收入外，我實在聽不到政府還有甚麼重要的理據來說服我們支持今次地鐵上市的計劃。

當然，如果說地鐵私有化是由香港經濟發展所催生的，香港市民也許會頗為認同，有誰不想香港經濟前景光明？但更重要的是，地鐵上市後，乘客利益是否受到足夠保障，直接來說，誰願意每月承擔昂貴的交通支出？地鐵的票價又由誰來監察是否公平合理呢？

主席女士，我非常質疑政府一直強調地鐵上市計劃，有助提高其效率之說；但為何在營運協議內，地鐵服務表現須符合的一系列客觀基準，會訂在較地鐵過往兩年的表現低 1% 的水平。如果單純為了改善鐵路服務，根本無須推行私有化。再者，規管地鐵服務表現基準的要求較上市前還要低，這是甚麼道理呢？

地鐵公司私有化後，政府仍保持作為公司最大股東的地位，政府作為地鐵公司的最大投資者，自然會考慮地鐵公司的整體盈利情況、每年的派息，以至股價表現，誰願意投資虧本呢？但是，政府又豈能偏袒經營者（當然包括政府自己）？政府的角色既如此矛盾，又處於兩難的位置，民主黨認為政府倒不如先確立清晰、明確的釐定收費準則，以確保地鐵公司收取合理車資。同時，政府必須制訂完善、具問責性和透明度高的監察機制，讓社會公眾能有效地監察地鐵公司的服務水平。

由於地鐵公司上市後將可獲批 50 年專營權，而日後地鐵有限公司的市場佔有率將不斷擴大，在缺乏競爭和壟斷經營情況下，良好的票價監管機制，便能產生平衡作用，保障市民利益。地鐵的股東利益絕不能凌駕於公眾利益之上！

地鐵作為市民重要的公共交通工具，其服務質素和票價水平對市民生活影響最大。過去，地鐵作為一所政府全資擁有的公營機構，其收費已是交通工具中最昂貴的，上市後加入了私人投資者的參與，為了向股東交代，地鐵有限公司追求利潤回報的目標將會變得更明顯，甚至可以說是以“賺錢掛帥”。在這情況下，地鐵加價的壓力自然會增加，而民主黨曾進行民意調查，結果在 522 名被訪者之中，其中 66.3% 表示擔心地鐵上市後會加重加價的壓力，表示不擔心的只有 18%，沒有意見的佔 15.7%。更令人擔憂的，便是政府還容許地鐵繼續享有加價的自主權，由此可見，在地鐵上市的計劃中，市民利益是完全被忽視的。政府為了吸引投資者，竟然放棄作為其監管者的責任，置市民利益於不顧，民主黨對此表示不滿。

為此，我代表民主黨提出修正案，將監管地鐵票價的機制納入條例草案之內。我建議地鐵有限公司每年票價的增幅受到價格上限方程式規管，而在地鐵上市首 5 年的票價增幅上限，將不可高於條例中所定義的消費物價指數。有關這監管機制的詳情，我稍後會再向大家詳細解釋。我只想在此指出，這價格上限規管機制，其實是英國公用事業私有化中普遍採用的監管方式，而本港在 93 至 98 年間，本地電話收費增幅也受類似的方程式規管，因此，政府對這個規管方式應不會感到陌生。

我認為監管價格機制是地鐵上市計劃中不可或缺的部分，因為這是保障市民利益最重要的機制之一。

主席女士，民主黨所進行的調查，亦反映出市民對引入票價監管機制的要求，雖然市民對不同監管機制有不同的支持度，但在 522 名被訪者中，贊成由立法會制訂方程式，規定地鐵有限公司每年加價不可高於通脹仍然佔大多數，佔 53.4%；贊成由立法會直接審批加價的也有 27%；贊成由行政長官會同行政會議直接審批加價佔 12.6%；但贊成由地鐵有限公司董事會自己決定加價的只有 1.3%；沒有意見的佔 5.6%。

當我們問如果立法會不能對地鐵服務加價作出監管時，超過半數（即 55.4%）的被訪者表示不贊成地鐵公司上市，贊成上市的佔 20.5%，沒有意見的佔 24.1%。由此可見，市民對地鐵的加價問題是非常關注的，有超過一半的被訪者表示如果這次立法會不能通過對地鐵加價作出監管，便不能支持地鐵上市。

主席女士，同樣，我認為維持地鐵的服務水平也是相當重要的，然而這麼重要的項目，政府只建議將它載於政府與地鐵公司雙方簽訂的營運協議內，我認為這是不足夠的，更令我不滿的是，在營運協議中所訂的服務水平，較地鐵過去兩年服務的水平還要低 1%，因此，我建議將有關的服務表現基準納入條例中，並將所有服務水平增加 1%，此舉亦可讓立法會將來能繼續參與監察地鐵有限公司的服務水平。有關這項修正案的詳情，我會留待全體委員會審議階段再向大家解釋。

主席女士，我剛才已說明了民主黨從訪問中所收集的有關票價監管機制建議和民意基礎，我現在代表民主黨，說明我們對於票價監管機制的投票意向。首先，劉千石議員提出地鐵票價須經立法會通過始可實施，以"positive vetting"形式審查的建議，我們是支持的。至於陳鑑林議員提出地鐵票價須由行政長官會同行政會議釐定，雖然在民意調查中，只有 12.6%的被訪者表示支持，但民主黨在討論時仍然認為有監察總比沒有監察的好，所以，在全體

委員會審議階段中，我們會支持民建聯陳鑑林議員所提出的修正案。蔡素玉議員已撤回監管票價機制的修正案，所以我們不須在此討論。但是，我想就工聯會和民建聯再次採用“六四開”的投票方式，談一談我們的意見。

首先，陳婉嫻議員剛才提到基於以整體的角度來看《地下鐵路條例草案》的關係，如果她的修正案，即有關第 29 條和 41 條的修正案獲得通過之後，即使民建聯或劉千石議員和我本人對票價監管機制的修正案不獲得通過，她仍然會支持三讀，我們對此表示遺憾。遺憾的地方是，對於政府和陳婉嫻議員經商討後，提出聯合的修正，我們覺得陳婉嫻議員會否被政府後來所提出的修正錯誤引導，以致違反了她的立法原意和目的呢？因為陳婉嫻議員很可能會覺得確保員工現時享有的福利和現行檢討薪酬的機制在私有化之後仍然有效，一定能保障地鐵員工現時所享有的福利。我們的同事曾就此詢問我們的法律顧問的意見。法律顧問認為如果通過陳婉嫻議員和政府一起提出來的修正案，其實未必會對地鐵現有員工的薪酬和福利等提供很好的保障，只是不會較現時差而已。

陳婉嫻議員說如果基於此，通過了她的修正案便可以了，即使不能通過對加價監察的機制，她仍然支持三讀，我覺得工聯會會否忽視了我們議會能夠監察地鐵加價的問題呢？這其實也是很重要的，因為很多時候，我們的“打工仔”也要乘搭地鐵的。我相信“打工仔”在此問題上，亦希望地鐵在上市之後，能夠有一個民選的議會來監察加價的機制。所以，我在此很希望工聯會能夠再三思量，如果由民建聯陳鑑林議員所提出，須由行政長官會同行政會議釐定加價機制的修正案不能通過的話，我希望民建聯支持三讀的那 4 票，能夠改為反對三讀。

謝謝主席女士。

吳靄儀議員（譯文）：主席女士，政府列舉了許多不同的理由，解釋為何要提交條例草案，將地下鐵路（“地鐵”）公司轉為私營。對於不欲政府染指私營機構的人士來說，這些理由都是十分動聽的。可是，當聽到政府自言如何“堅守自由市場經濟體系和市場規律”的時候，大家都難免覺得有點憤慨。鑒於政府過去一直執意干預樓市、與土地有關的發展項目，以至迪士尼主題公園等計劃，其往績固然是值得懷疑的，即使是現時所提出的論點，亦不見得足以給大家提供任何即時的信心保證。

我暫且將這些問題擱置一旁，客觀地研究條例草案。其實，條例草案也可算是一項完備的計劃。不管政府當局如何虛偽，這的而且確是一個將地鐵公司轉為私營的計劃，雖然將會私有化的只是部分的股權。倡議自由企業的人士——本人也是其中一份子——必須支持這項計劃，因為這是政府朝着正確方向所邁進的第一步。儘管條例草案以及其背後的私營化計劃是如此的不完善，將之否決也非適當的做法。反之，我們所應當做的，是採取跟進行動，支持那些有助於地鐵公司演變的建議，使之成為真正完全由市場規管、徹頭徹尾的公共交通服務，並且能夠充分回應市民的需要和批評，較諸我們的政府在這個不民主的制度下對市民所作的回應充分得多。我察悉地鐵公司在私營化之後將會繼續諮詢立法會，並會繼續向本會交代其運作情況，藉以確保其專營權可獲延續。立法會將會充分行使其權力，以監察及評估私營化政策的實質成效。假如今天這項建議證實有效兼且合乎公眾利益，則將來的立法會便可以建議進一步並加速將地鐵公司私營化。

政府當局對於推行私營化計劃的決心似乎已經開始減退，我對此感到十分遺憾。

我是基於對私營化計劃的支持而支持條例草案的，而我對擬議的修正案的立場亦非常明確。

首先，我想指出，雖然我最終還是不贊同設立票價監管機制，但本會同事為堅決維護市民大眾的利益，使他們免受地鐵車費大幅調高之苦，曾經費了不少心力，實在教我非常敬重和欣賞。再者，正因為立法會表現得如此定意竭盡全力維持公眾利益與地鐵公司利益之間的平衡，市民可以有信心，日後的諮詢工作，必定具有約束力。

至於其中的細節問題，我實在不贊成本會參與釐定票價。審批地鐵票價並非本會的責任，而本會亦不應就有關的後果負責。地鐵公司必須自行釐定票價，並就有關的商業及非商業後果負全責。

要釐定合理的票價，就必須研究有關的商業資料，然後按商業原則作判斷。但這些並非本會的工作。

基於同樣的原因，我亦不支持賦予行政長官或行政會議審批票價的權力。因為這也不是他們的工作。再者，假如票價是由行政長官或行政會議審批或否決的話，他們也須就有關的後果負責。如此一來，假如地鐵公司的表現未能達到營運協議所定的要求，行政長官或行政會議在考慮是否終止其專營權的時候，就不能那麼理直氣壯了。

我察悉金融顧問界的意見均認為設立票價監管機制將會影響地鐵公司股票的銷路。我對此絕不感到驚訝。

同樣，我也不贊成收回地鐵公司的車站上蓋物業發展權。我當然亦對政府當局批予各項巧立名目的計劃的附屬地產發展權抱有懷疑，也認為我的懷疑並非毫無根據，但地鐵車站上蓋物業發展權並不是這樣的一回事。這是一項確立已久並行之有效的安排，而且地鐵公司亦着實有此需要；不然的話，地鐵的票價便不可能維持於較低的水平。地鐵的乘客服務是非常重要的，不可以一下子便將之改為次要的服務。現時的建議是要出售一項有利可圖的服務，我們或會支持或不支持這項建議，但我絕對不會支持一項不可行的建議。

然而，本會仍然有權監察政府審批土地和物業發展權的情況，以及有關的地價。我注意到條例草案委員會的報告指出，地鐵公司須就有關的物業發展向政府繳付十足的市值地價，而政府只會就沒有商業價值的鐵路服務以協議的形式提供補貼予地鐵公司。

最後，我要就有關地鐵公司僱員須為疏忽行為負起刑事責任並可遭判監的條文提出強烈反對。我知道當局曾對條例草案委員會表示：“其他的條例亦設有類似的條文。”可是，重複再犯相同的錯誤並不能將錯變成對，即使再重複五次、十次，甚至一百次，也不可能將錯變成對。

有關這方面，我將會支持劉千石議員稍後提出的修正案，雖然其中有部分其實是沒有必要的，因為根據法例的規定，僱主是必須就其僱員的疏忽行為負責的。

政府當局接納陳婉嫻議員原擬提出的修正案，我認為當局此舉既不當亦缺乏原則。為了保留有關疏忽行為的刑責，政府當局準備同意，除非其疏忽行為導致受害者死亡或嚴重受傷，否則有關的僱員無須判監。政府當局應當知道，根據香港的法律制度，法官應按被告所犯罪行的嚴重程度量刑，而不是根據有關罪行的結果來決定的，因為該等結果可能是由一些並非被告所能控制的因素所導致的。

主席女士，我謹此陳辭，支持二讀條例草案。

代理主席梁智鴻議員代為主持會議。

張文光議員：代理主席，地下鐵路（“地鐵”）公司上市的意義，並非政府變賣家財套現這般簡單，當中涉及的是，把一間原來屬於公眾資源的公司，轉變為由投資者擁有的私人公司，由於公司出現了本質上的改變，過往很多只適用於公共機構的政策措施，必須作出相應的修改，才能有效地平衡社會的利益。但是，政府為了令地鐵有限公司在出售股權時能取得較理想的價錢，在不少地方上都偏向於沿用過去的政策以保持現狀，而無視市民大眾的利益。民主黨對下列問題尤其關注：

第一，上市後的地鐵有限公司仍然自動享有車站上蓋物業的發展權利，在無須經過公平及公開的競投過程，自動分享得發展物業利潤的權益。由於土地資源屬於公共財產，這種土地優惠政策等同於以公眾資源補貼私人投資者。

第二，基於環保的需要，政府已明確訂明鐵路優先的發展策略，不同的運輸工具之間，會以互相協調代替全面競爭。在地鐵公司仍然屬於公共機構的時候，這項鐵路優先的策略是可以接受，但在地鐵公司成為私人公司後，鐵路優先政策和價格政策結合起來，立刻變成明顯優待地鐵投資者的政策。如果地鐵有限公司在釐定票價方面沒有任何監管機制，這將會成為一個很大的法例漏洞，讓地鐵有限公司有機會濫用其壟斷地位。所以，我們便必須訂下票價監管機制，並在條例內引入反壟斷條款，促使政府在落實日後的運輸政策時，同時考慮地鐵與其他交通工具的公平全面競爭。

代理主席，民主黨早在不同場合就上述問題多番質詢政府，但始終未能得到正面的回應，即使是取得一些有關的答覆，亦無法令人感到滿意。

首先，關於車站上蓋物業發展權的問題，政府曾經作出如下回應：由於地鐵公司仍然須向政府付出十足的市值地價，所以這不是一種補貼。而且，地鐵公司從物業發展方面得到的利潤，是來自該公司與發展商所攤分的利益，地鐵公司可分享利潤的多寡，須視乎市況而定。因此，地鐵公司亦要承擔發展上的風險及財政風險。

對於政府的解釋，民主黨並不同意。首先，在現時的補地價政策下，地鐵公司所付出的地價是否十足市價，實在令人懷疑。根據政府公布的資料顯示，地政總署在評估補地價時，會首先評估有關發展項目完成後的市場價值，再從有關市價中扣減 20%至 25%作為發展物業的利潤。換言之，政府訂下的補地價根本已經保障了地鐵公司的最低利潤，甚至予以補貼。

最重要的是，由於地鐵公司是以補地價方式而不是競投方式買地，有關的物業發展權自動由地鐵公司擁有，而不是價高者得，地鐵公司即使拒絕接受地政總署提出的補地價，仍然可保留討價還價的權利；而即使當時有其他發展商認為價錢合理，願意付出政府的定價，亦無權收購有關土地以自行發展。過往，地鐵公司曾為補地價事情，向地政總署提出過 8 次上訴申請，每次平均能夠成功調低補地價最少一成。

事實上，地政總署經常面對地產商上訴的壓力，最後要調低補地價金額，有關補地價機制的透明度實在令人疑慮。例如，最近在機場鐵路香港站上蓋物業的補地價爭拗中，政府更因壓力而與地產建設商會達成協議，同意日後批出補地價前，會首先提交非正式的補地價予發展商，讓雙方首先取得共識。這樣的補地價機制，實在令人擔心如何能釐定一個十足市價的地價。

此外，在地鐵公司壟斷了車站上蓋物業發展權的情況下，地鐵公司在發展物業項目時根本沒有政府所指的風險。現時，地鐵公司在邀請發展商提交標書申請時，發展商除了會承擔有關補地價之外，還會給予地鐵公司一筆入場費，以及訂下一個利潤分紅的比例。過往，樓價只升不跌，加上車站上蓋物業地點理想，數目有限，自然獲得更大的市場溢價。各發展商為了投得發展權利，一般都會爭相向地鐵公司提供最理想的分紅比例，地鐵公司自然可以坐享其成。

到樓市陷入低潮、前景轉為不明朗、地鐵公司可能因而要承擔投資風險的時候，卻由於發展商只願意付出較低的分紅比例，地鐵公司看見分紅不多，即可以隨意撤回整個招標計劃，把招標作廢，剝奪發展商的發展權利，待市況好轉時，則又可以重新提出招標計劃。例如最近在九龍站第三期計劃中，地鐵公司在收到所有標書後，竟然單方面撤回有關的申請。

代理主席，地鐵公司的這種做法是“輸打贏要”，根本沒有需要為物業發展冒太大風險。政府認為，這種做法是地鐵公司按照審慎商業原則下的決定，看來無可厚非，然而，我們不要忘記一個重要的事實，就是地鐵公司能夠輸打贏要，敢於輸打贏要，完全是因為政府授權地鐵公司壟斷所有車站上蓋物業的發展權利。但當地鐵公司成為私人公司後，如果我們仍然給予地鐵有限公司這項權利，讓這間私人公司濫用這項權利的話，政府將如何向社會大眾及物業發展商作出解釋呢？

民主黨認為，在政府未能就上述問題作出理想的回應之前，我們是不應該草率通過這項條例草案的。

其次是關於公平競爭的問題。為了減輕空氣污染，很多時候會更依賴鐵路作為主要市區交通工具的做法，是無可避免的趨勢，民主黨亦認同這趨勢。事實上，在環境保護的前提下，我們不能夠再把鐵路單單視為眾多交通工具的一種，我們對運輸政策的要求亦不止於提供足夠的競爭環境，在若干程度上，容許鐵路獲得一定的優先待遇是無可避免的。正如運輸局剛發表的第三次整體運輸研究中指出，政府計劃在未來 20 年，令鐵路載客比例，由現時的三成，增至四成或五成。報告亦指出，交通工具之間應避免惡性競爭，而應加強協調，達致分工。

然而，當政府在回應民主黨提出立法監管地鐵公司釐定票價的權力時，政府卻竟然又強調，日後會致力維持一個公平的競爭環境，讓地鐵價格由市場力量制衡，而無須立法監管。政府可以在不同場合，解釋兩項完全相反、甚至互相矛盾的政策。當政府提倡環保時，強調地鐵優先；但當公眾要監管地鐵票價時，政府卻強調自由競爭。

民主黨認同政府加緊推行環保政策，並在新世紀推行鐵路優先及加強協調的發展策略，在這項新的運輸策略的情況下，便不能夠單憑市場的力量監管地鐵營運，因為這做法是自相矛盾，而且不切實際的。

代理主席，政府提交的條例草案存在着不少疑問，部分更與現時的運輸政策產生根本性的矛盾。政府未經過仔細研究解決方案而提出有關的條例草案，只能令人更相信地鐵公司上市的目的，純粹是為了應付未來兩年的財政赤字。民主黨認為要通過這項條例草案，讓地鐵上市，必須首先取消過往把物業發展權自動給予地鐵公司的做法，並引入價格監管及公平競爭的條款，才可以進行。

本人謹此陳辭，謝謝代理主席。

主席恢復主持會議。

陸恭蕙議員（譯文）：主席女士，由於我在全體委員會審議階段不會就每一項修正案發言，因此我懇請你批准我在現階段就我所支持和不支持的修正案概括地發表一下意見。

政府要把一些若改由私營機構負責提供將可取得較佳成效的公共服務轉為私營，此舉其實是無可厚非的。財政司司長在 1 年之前已經公佈了有關的計劃，並且選擇以地下鐵路（“地鐵”）公司作為首項實驗計劃，將地鐵公司的部分股權私有化。可是，政府當局並沒有清楚說明其私營化計劃的大綱。有關的工作不但零碎，而且全部都是在極短的時間之內倉促地推行的。事實上，政府當局最擅長的就是倉促行事；至於仔細思量，則似乎並非其強項。

政府當局應該清楚說明，推行私營化計劃的宗旨，在於提高效率、增強競爭力，以及改善理財狀況，絕對不是為了增加收入。除此之外，政府當局還須設立獨立的規管制度，以監管有關票價釐定、安全程度、服務質素，以及環保水平等事宜。

然而，政府當局只實踐了部分的宗旨。我雖然不是條例草案委員會的成員，但有關的文件我都悉數閱讀過了。我認為政府當局在事前並沒有好好的比較和評估各項選擇，因此，現時所說的好處和融資成效其實都是尚待嚴格驗證的。再者，有關的財政架構仍然存有不少遭扭曲的部分。我真的不願意將地鐵公司私營化計劃視為日後的私營化計劃所參照的模式。

雖然我並不滿意地鐵公司私營化計劃的架構，但我並不會因此而對條例草案投反對票。因為正如吳靄儀議員剛才非常有力地指出，這是政府當局朝着正確方向邁進的第一步。我相信，在可見的將來，我們應該有機會解決彼此在看法上的分歧。我只希望政府當局內部能夠承認這是一項考慮得不夠周詳的計劃。

其實，我理想中的架構，鐵路服務應不再與物業發展及管理業務連在一起。若繼續把這兩類不同的業務混為一談，只會讓投機性質較重的物業發展業務繼續遮掩了鐵路服務的真正表現。將這兩類業務分開，我們便可以更準確地評估到兩者的真正表現，因為假如鐵路服務的表現有欠理想，屆時亦不可能再以物業方面的收益來加以掩飾。如此一來，地鐵公司的透明度和問責性將可大大提高。政府和地鐵公司都分別向我解釋了他們不想分拆兩類業務的原因，我很感謝他們願意花時間向我解釋；不過，正如他們清楚知道，我絕對沒有給他們說服。因此，我將會支持何俊仁議員所提出的修正案。

不過，我無法支持本會其他議員所提出的修正案。讓我先討論最具爭議性的修正案，就是有關釐定票價的修正案。我不喜歡現行的制度，原因是這制度過於政治化。我的意思是指現時已經有太多的因素影響着這制度。我比較屬意設立一個以消費物價指數為基礎的獨立監管制度。再說，雖然政府當局不斷強調其扮演的角色等同於獨立的監管機構，但我始終認為兩者並不相同。

至於鄭家富議員的修正案，我認為這項修正案雖然在原則上有其吸引之處，但卻構想得不夠縝密。當然，如果要求本會議員能夠自行制訂這方面的方程式，則未免是期望過高了。不過，我倒相當欣賞鄭議員為此所花的工夫。然而，遺憾的是，雖然制訂方程式以釐定票價是一項值得考慮的方法，但政府當局和地鐵公司都不願意認真的加以研究。

反之，但不論是政府當局還是地鐵公司，都希望維持現行的票價釐定方法。至於其他同事所提出的修正案，則只會令釐定票價的機制更形政治化。舉例來說，將行政會議或立法會牽涉其中有甚麼意義呢？分別只是前者將會以閉門的形式來釐定票價，而後者則是在這個會議廳內釐定票價。然而，由於這兩個議會實在有太多的政治色彩，根本沒有可能客觀而冷靜地根據事實和數據來作出持平的判斷的。

至於其他範圍的修正案，主席女士，我認為有些是屬於善意的修正，但有一些則是毫無必要的。

主席女士，我支持二讀條例草案。

吳亮星議員：主席，較早前，亞洲金融風暴為香港經濟帶來非常嚴峻的考驗，在經濟衰退及轉型的時期，政府財政亦受到一定的影響。地下鐵路（“地鐵”）公司剛好在這個時期準備成為一間上市公司。地鐵是香港集體交通運輸工具之一，其發展及服務水準的不斷提高，須有龐大的資金不斷投入，在政府面對財政困難的時候，將地鐵這項公營服務上市，一方面可以減低政府在不斷投資方面的承擔，同時亦可套取資金以紓緩財政緊絀，這亦是政府提出本條例草案的主要目的，可謂一舉兩得。

在條例草案的審議過程中，不少同事提出了許多關注重點，例如票價釐定機制及沿綫物業發展權等，而政府亦在討論當中提出了不少合理的解釋，認為保持現有的處理方法是最合適不過的。本人想重點討論上市後地鐵的票價釐定機制。

整項地鐵公司上市計劃，是一項將地鐵經營運作完全推向市場的計劃，目的是讓市場的力量推動地鐵服務的改善與提高。透過這項計劃，地鐵公司的資產會被轉售予私人投資者，經營與管理亦將擺脫公營機構的色彩，正正符合大市場小政府的方向。如果在這個市場化過程中，原本已具有市場運作特點的票價釐定機制卻要走回頭路，不由原來市場的機制決定，反而由政府或立法會，或通過其他行政的方式決定，這根本違背了整項地鐵公司上市計劃的原意和理念，等同於叫一個人下海游泳卻綁着他的手腳，相信最終只有溺斃一途。

主席，有關法案是否複雜，是否須用更多時間研討，剛才不同議員已提出了不同的見解，但票價釐定機制相信是今天討論的整項上市計劃的核心部分，亦是其股票價值的關鍵，同時是投資者評估整項投資計劃的基本因素，尤其是地鐵公司的業務發展和公共巴士公司不同，所需的資金龐大得多，融資的複雜性亦大得多，但如果地鐵的票價釐定是採用行政監管而不是市場調節的方式的話，投資者只會因其缺乏自由市場機制而降低興趣甚至卻步，因為一般投資者只會評估市場的變數，而不容易評估政治的變數。我們不應忘記，地鐵公司上市計劃，其中一個目的是要在政府財政面對困難的時候為庫房帶來一筆收入，出售這筆公共資產應該以對市民負責任的態度，盡可能使其價值得到最大程度的體現。

此外，現時地鐵公司能夠達到世界一流的服務水平，並不斷擴展服務及擴大投資，全賴現有票價釐定機制之下所具備的穩健財務狀況及因此而獲取的信貸評級。現有票價釐定機制一直行之有效，亦面對其他運輸工具的競爭，從事實與經驗來看，是足以令人相信已經為消費者提供了最佳保障。因此，本人認為改變目前的票價釐定機制，既不利於上市計劃的進行，難以符合或令這項公營資產實現最大價值，同時亦不利於日後的地鐵有限公司融資發展及服務水平的提高，最終可能不見得對消費者有利。這是本會同事在討論條例草案及有關修訂時所應該慎重考慮的。

主席，本人謹此陳辭，支持條例草案恢復二讀。

周梁淑怡議員：主席，自由黨一向都支持政府把可以商營的服務私營化。現今地下鐵路（“地鐵”）公司上市，除可以讓政府套現紓緩赤字之外，更可以讓全港市民有機會參與投資地鐵，使地鐵真正成為港人資產的一部分，提高港人對本港的歸屬感。所以，我們是完全支持政府這次的做法和決定的。

根據不同的調查顯示，贊成地鐵公司上市的市民佔多數。從消費者的角度看，任何收費都當然是越低越好，而市民對上市後的地鐵收費表示關注，是可以理解的。但有一點不可不注意的是，投資鐵路發展及資金籌集，是龐大和長遠的計劃。上市後的地鐵車費如果由外界監管，所帶來的不明朗因素，絕對會影響地鐵有限公司的信貸評級，增加貸款和投資風險，更會削弱地鐵有限公司的借貸能力，增加借貸成本。此外，不明朗因素更會在地鐵公司上市的估值方面帶來負面影響。

上市後地鐵的收費若交由市場競爭來調節，則較切合實際，只要確保市場沒有壟斷局面，並存在公平競爭的環境，便可以提供多元化的選擇，這對消費者才最為有利。

據悉，目前地鐵公司在公共交通服務市場的佔有率約為四分之一，消費者委員會亦指本港公共交通服務市場有充分的競爭。巴士服務及道路網的改善，亦對地鐵服務形成強而有力的競爭，地鐵公司須以合理車費及更優質的服務來吸引乘客。舉一個實例，地鐵公司機場快綫（香港站至機場）的原來定價為成人來回收 100 元，但因面對其他交通工具競爭（例如由柴灣至機場的巴士綫，單程收費為 45 元），地鐵公司便要將票價定在 70 元的水平，到目前為止，仍然不敢加價。由此可見，只要市場存在競爭，即能起抑壓及調節車費的作用。

有建議把上市後地鐵的收費，交由立法會等政治性組織監管及作最後決定。環顧海外其他地方，由政治性組織直接決定商業性機構的收費，可說絕無僅有。地鐵公司上市後應立即完全依循商業性原則運作和經營，若容許公眾透過代表普羅消費者的議會釐定收費，對有關機構的股東來說是否公平呢？而議會又是否會在收費與服務水平兩者之間取得適當的平衡呢？

目前地鐵車費的釐定，已須兼顧市場競爭與乘客的承受水平。過往，公眾也可透過有效途徑，例如交諮會、輿論等，來監察及影響地鐵的收費，亦曾成功地令地鐵公司董事局充分考慮社會輿論來作出加價與否或加價幅度的決定。

昨天，澳洲新南威爾斯省的議長和我們見面時，特別提到我們地鐵收費便宜，他覺得服務超值，而相信任何人到過外國乘搭外國的地鐵，都應該深深感受到我們的地鐵的種種好處。誠然，我們的地鐵收費低廉而效率高，並可提供舒適的環境，在這方面，香港的確是首屈一指。既然地鐵公司往績已經證實他們的管理和服務文化都是可以信賴的，便應放手給他們在自由市場中盡量發揮他們的專業功能。

對一間商業機構而言，若其收入的最終取決權落入機構以外的組織手裏，實在說不過去，而有同事認為立法會或行政會議仍應緊握這項權力，這種想法是始終抱有過分的家長心態，還是不明白基本的商業原則？

李家祥議員：主席，在 98 年競選時，尤其是經過金融風暴吹襲香港後，我們看到很多公營部門對經濟情況改變的反應是非常遲緩的，而很多私營機構則很快已經能夠適應新環境，恢復競爭能力。這數點加強了我一直持有的信念，就是如果私營機構能夠提供良好的服務，政府便應該盡量交由私營機構提供服務，所以我今天也是循着這個論調支持這項修正案，我相信很多同事也不會感到意外的。我今天主要想強調地下鐵路（“地鐵”）公司上市的 3 個原則，和這些原則怎樣才符合香港的整體和長遠的利益，我會就此說幾句說話。

第一，地鐵公司上市，我們不應把焦點放在我們現在是否變賣家當，和能否針對我們的短期財赤等這些意義上，以我來說，我是支持一個較深層的意義，而這個深層的意義是香港一直所標榜的“小政府、大社會”，奉行自由經濟方針，推行“積極不干預”等這些大家早已耳熟能詳、行之有效的原則，我支持的是這些，而不是財赤。不過，政府雖然標榜這些原則，但在真正執行政策時，從其過去二、三十年的做法看來，政府卻不是真的走這條路的，可能政府是想快點滿足市民的期望，更快的為市民提高生活質素，事實上，政府在這幾十年來，都用了大量的資源來資助一些服務，例如在教育方面，很多教育課程都是由官立的中小學提供的；公用事務的領域，例如水務局、郵政局，都是經政府集資資源和使用政府資源的；在交通領域，例如地鐵、九鐵、紅隧、國際機場，以及在醫療的領域，包括醫院、政府診所，甚至房屋領域，則有房委會和出租公屋等，其實全都是私人企業也能夠提供的服務，不過，政府有參與並提供大量資源甚至津貼，這些界限，在這二、三十年間慢慢地模糊了，我覺得現在市民已漸漸富裕，私營機構的經營者提供服務的能力則是越來越現代化，越來越先進，而且亦能夠提供更大型的服務。在此情況下，我們是否真的有必要事事也要由政府來補助、提供呢？我相信這是一個重要而且會對香港將來的經濟發展有影響的課題。對我來說，地鐵公司上市意味着第一個重要的步伐，我很相信，如果有些服務能夠由一些私營機構來提供的話，將會更有創意，亦可令香港更有競爭力。

我不是在空談，我認為這是一個打破框框的契機，我們可以看到英國以及其他很多國家，這 20 年以來，都是走這條路，當然，有些例子是成功的，有些則是不成功，但總體來說，這些做法都能達到使政府減縮徵稅的負擔，而亦能提高效率。我覺得這是一項重要的經濟政策，以我看來，政府是一定要嘗試一下，如果不嘗試便不會知道其效果，如果開始得好的話，最終來說，這政策便能達到使香港整體經濟資源得以最好運用和分配，如果我們議員只糾纏於枝節之間的話，便看不到整體和長遠或深遠的局面了。

第二，我想說說金融市場的發展。我們知道強制性公積金計劃，很快便要實施，我們亦要求在公積金的供款中撥出不少於 30%投資本地市場。以我們現時市場的總值來說，要將這麼大筆的公積金供款，慢慢的投入市場的話，我們自然須有很多優質、風險低和穩健的投資項目來供應給這些退休金供款，作為投資的工具。債券市場已可成為一種項目，而從這方面來說，地鐵私有化之後，亦提供了一項好的工具。事實上，在這個條例草案審議過程中，如果何俊仁議員或蔡素玉議員記得的話，我是在條例草案委員會首先提出了上蓋物業資產和關於 50 年年期是否太長，應否稍予縮短等概念的，甚至直至今天，我也同意有些同事擔心的事，理論上仍然是成立的；不過，我也做了一些準備，我並不是隨便提出修正的，我真的找過有關行業的人士，

進行過一些商談和探討。我發覺這些人從商業角度所得出的看法與我們的看法是有所不同的。從地產發展行業的角度，他們覺得現在的運作方式可以持續有效，他們也覺得從地鐵公司的角度來看，應該是沒有風險的，他們只是坐地分肥，對他們來說，這整個運作方式是他們瞭解和完全掌握到的，他們寧願一動不如一靜，他們覺得這樣對大家來說，是一個雙贏局面，他們從商業角度來看這個局面，並不覺得太擔心。

第三，年期方面的問題。我亦瞭解從商業角度來說，年期會形成一項不穩定的因素，我擔心這項不穩定的因素，加上事事限制，例如不准增加車費、不准它發展地產等，會將一種優質、有前景、有變數發展潛力的股份，變成一種很平庸、沒有表現的一般公用股份。我不希望政府的這項重要資產，淪為一個不能反映市場潛在價值的機構。我覺得規管不一定要立法，事實上，規管是有很多方式的，如果相信自由市場的話，便會知道市場上是有一種自然的規管定律。如果把地鐵私營化的話，第一，政府或地鐵公司一定要提供更多的財務資料，市場上會多了很多財務專家來協助我們監察這間公司，他們會提供更多的分析，讓市民能夠更掌握和更清楚知道地鐵營運的整體狀況。市場亦會作出懲罰，如果政府無聲無息地改變了那些重要因素和風險因素，例如減持地鐵股份至 50% 以下，或做出其他大動作的話，市場是會懲罰他們的。市場會將股價壓低，提高持有的風險，而其債券也很難以好的條件發行，屆時大家便會知道這機構受罰了，持着其股票的人便會讓股票待價而沽，這便是市場的監察，事實上，我相信這種監察是較立法監管更為有效。

我說出了這 3 個因素後，希望大家看到地鐵公司上市時，明白到這對市民來說，這是一件好事，在經濟政策上，是走對了方向的第一步，是小政府的方向，亦為市民提供了一種更穩健、低風險的投資工具，能夠發揮“來之於民，歸之於民”的效果。由於香港地面發展是很小，地少人多，而且人口也越來越多，地面的發展空間又少，所以我很相信地鐵這盤生意，實在是一盤會生金蛋的生意，前景非常好，如果能夠用很靈活的商業手法，經營這盤前景極佳的生意，盈利一定會好的，最終有利投資者，亦有利地鐵的員工，長遠來說，便無須政府集資，亦可令納稅的市民減少一點負擔，這是一個全面符合香港整體利益的做法；現時來說，若與使用地鐵交通者的利益相比，那種利益只屬於狹窄的定義，所以我是會取前者的。謝謝主席。

劉江華議員：主席女士，《地下鐵路條例草案》是一條十分重要的條例草案，它不單止可以將現時地鐵公司的法定機構的角色，改變為可上市的公司基礎，亦可以對香港公共交通事業的監管工作，有機會定出一個新里程碑。十多年來，呼籲要監管香港地下鐵路（“地鐵”）公司票價的訴求十分強烈。

我們都清楚記得，多年來每年年初地鐵及九鐵便宣布加價，因為法例給予了地鐵公司絕對的釐定票價權力，連政府最高的權力機制亦只會收到通知而已；如果行政長官因為公眾利益對地鐵公司作出任何決定，又會影響它們收入的話，根據法例是要向地鐵公司作出補償，所以地鐵公司可以放心地定出它心目中的加幅。

過去，立法會都辯論過要監管地鐵公司的票價，相信大家都記得，我們就監管方面有過很多辯論，方式不一樣，但擬進行監管的要求是一致的。

政府指私有化後的地鐵公司仍會用審慎商業原則經營，又指地鐵公司會依協議考慮市民負擔能力，換言之，它的票價是在合理的水平。如果是這樣，香港其他公共交通公司亦可效法地鐵公司採用審慎商業原則，政府便無須再審評它們的加價申請了。

但事實卻是相反，其他大多數的公共交通機構，在競爭優勢、財政能力、信貸評級、市場佔有率等方面都不及地鐵公司，但他們要接受票價監管。即使是現時的持牌渡輪及綠色小巴，它們的票價調整都要得到運輸署的批准。我們認為這種票價監管是合理的。

民建聯提出修正，要加入票價監管機制，因為一條沒有票價監管的地鐵公司條例，整體上對香港沒有好處，無助香港成為一個能夠公平競爭的城市。引入票價監管機制基本上是一個公共政策公平性的問題，今天即使沒有要將地鐵公司上市的問題存在，我們仍會不斷提出這項問題。

民建聯提出參照現時公共巴士條例的做法，先諮詢交通諮詢委員會（“交諮會”）的意見，再由行政長官會同行政會議就加價申請審批。這種做法已行之多年，過去亦有例子，政府聽取了交諮會的意見，對巴士公司的申請作出大幅的修訂，維護了公眾的利益¹。民建聯很重視交諮會所發揮的功能，但有一點要提及的是，交諮會雖然在過程中有相當重要的角色，但由於它是政府的一個諮詢組織，故此一直以來都無須寫在法例之內，這亦是現時多條有關公共交通的法例的做法。

此外，民建聯當然亦考慮過其他票價監管的方式，主要看看每種方式能否獲得最好的效果及有能力發揮監管的功能：（一）如果由立法會審批，立法會的決定必被外界批評缺乏中立性。立法會可以做的是，提出一個更完善的監管公共事業機制，由這些專責的單位負責；（二）至於用每年或過去數年的通脹率減一定百分比的方式，這是一條程式，基本是只要在程式範圍之內就

¹ 這是 96 年 3 月的事，交諮會建議政府只批准 2.7%，九巴申請加 7.5%。

可以加價，公司的服務質素、盈利水平等因素，便不會成為衡量加價申請是否合理的因素，而且，按照過去採用類似機制的香港電訊，它每年都按通脹加價，由此可預見，這種方法很可能成為每年自動加價的機制。

主席女士，近日政府及地鐵公司高層繼續提出警告，若通過引入票價監管機制，便取消上市，地鐵的前途便因此而斷送給監管機制。地鐵公司聘請的財務顧問亦站出來說，因為此事受外國投資者關注，若地鐵公司不能上市，會影響投資者對地鐵公司的信心。就此，我們必須確定，引入地鐵的票價監管機制，社會究竟會損失甚麼。

政府請了多位財務顧問前來條例草案委員會發言，告訴我們票價監管機制會影響信貸評級。不過，信貸評級是銀行財團定息率的考慮因素之一，並非唯一的因素。這些財務專家很坦白，亦告訴我們他們是以投資者的立場來看地鐵公司的票價問題，換言之，他們責任上根本無須考慮乘客的權益，但政府理應比我們更明白這點，我們不能只看投資者的意見，消費者的利益亦要得到保障。

其實，政府這次採取充滿保護主義色彩的堅決態度，實在有點令人出乎意外，因為這令人覺得取消了票價自主的機制，地鐵公司的還債能力便會一下子消失，但事實並非如此。所以，主席女士，整體而言，公眾的利益是不能妥協的。謝謝主席女士。

李卓人議員：主席，剛才劉千石議員已經表達了職工會聯盟的立場，我只想補充幾點。第一點，今天我打開報章看見《信報》曹仁超的投資者日記標題是：“地鐵上市有積蘇”，我一看還以為是地下鐵路（“地鐵”）公司上市有甚麼“着數”，原來他的意思是說地鐵公司上市，有蘇澤光主席做游說工作。蘇澤光主席亦有向我游說，他有“知其不可而為之”的精神，我實在很佩服、也會向他學習。

但是，當我看見那個標題時，其實我最主要想知道的是，究竟地鐵上市是否真的有“着數”呢？是否真的會有好處呢？我閱讀過政府給我們的文件，運輸局局長游說議員的時候，曾經說過：“其中一個好處，就是為市民提供黃金機會，以投資在優質的企業。”我不禁要問，政府現在是否適宜參與推動炒股票的風氣呢？今天，尤其是我剛剛聽到匯豐銀行門外，有人由旺角亞皆老街排隊排到油麻地，這真令我們很擔心，不知道香港是否再次回到泡沫經濟的階段。我覺得政府現時真的不適宜做出太多舉動和提出太多的言論，來參與推動炒股票的風氣。況且，市民是否真的會有“着數”呢？

首先，我覺得應要提醒買股票的市民，政府很多時候在宣傳時說到：“股票價值可升可跌”，那麼，市民最終是否能夠有所得益呢？買股票的市民又能否得益呢？這都是未知之數。不過，我覺得要提出最重要的問題就是，一般普羅大眾——尤其是將來市民之中，有些可能會變成股東，有些則是非股東的——究竟那非股東的市民又是否會真的得益呢？其實，剛才劉千石議員亦說過了，我們最感擔心的地方，就是將來在商業的壓力之下，地鐵公司為了求得更多利潤，最後會透過增加票價，將成本轉嫁市民身上，因為此舉可令地鐵公司增加利潤，從而向股東有所交代。屆時究竟會否失去平衡，最後犧牲了普羅大眾的利益呢？這便是我們最感擔心的，而且我們覺得如果最後真的讓地鐵公司上市，其實是會對市民和消費者帶來一個非常大的威脅。我們不希望看見這個情況，所以我們是反對此做法的。

第二項補充就是，我們十分擔心將來地鐵上市之後，政府的角色的問題。屆時它會變成所謂“亦官亦商”，它既是監管者又是經營者。市民會質疑政府究竟是維護市民的利益，還是維護政府作為大股東的利益，抑或是維護小股東的利益呢？最後可能會攪到三不像，於是便充滿了角色上的矛盾和衝突。我相信將來政府每次作出決定，都會受到質疑，人們會問政府究竟是經營者，還是監管者？例如，將來如果討論到地鐵應否擴展到某些地區，假使政府不願意擴展，便可能會說那個地區人口不多，不適宜擴展業務，那麼市民便會質疑政府是否純粹站在經營者的角度來作決定，所以不予擴展呢？然而，反過來看，政府明知某區人口不多，卻說願意擴展時，那麼股東便會質疑政府是否明知會虧本亦做，是否要倒股東的“米”？其實，政府的角色這般矛盾，如何可作平衡呢？又例如政府有政策想發展集體鐵路運輸，這是政府既定的政策，根據這項政策，鐵路便應到達多些地方，但是股東會否反對呢？屆時政府會怎樣處理角色的矛盾呢？這便令我們覺得將來可會有個三不像的架構存在，這當然不是市民之福。

第三點我想補充的是關乎員工的憂慮，我尤其是要提出此點，因為我剛才聽完代表工聯會的陳婉嫻議員表示，整項法例中，他們最關注第 29 條及第 41 條，而工聯會的屬會地鐵員工總會覺得現在政府既然接納了他們的修正，他們便會收貨。第 29 條的修正是將刑責分為兩級制，而第 41 條則訂明他們的薪酬會連同福利過渡。剛才陳婉嫻議員說地鐵員工總會將會按此收貨的，但我卻要說清楚：職工會聯盟屬會地鐵員工協會對於陳婉嫻議員所提出、而獲政府接納的修正，是不同意收貨的。為何他們不收貨呢？原因是，第一，其實員工最感憂慮的，不是他們目前的薪酬福利能否過渡，因為根據《僱傭條例》，目前的薪酬及福利是一定可以過渡的。員工最感憂慮的，就是過渡後，公司將來在股東的壓力下、在追求盈利的壓力下、在商業壓力下，會否讓薪酬福利倒退？他們不是說過渡那一刻的情況，因為沒有人是會擔心

過渡那一刻的。我可以很肯定的向所有人說，過渡那一刻一定不會有事，但員工所擔憂的，是將來會否有事，現在所作出的修正是完全不能解決將來的問題，所以劉千石議員代表職工盟提出了另一項修正，就是要保障員工將來的薪酬及服務條件都不低於現時的標準。所以，對於政府現時所接納的那項修正，我覺得我們的工會是不可以收貨的，因為日後可能出現的減薪正正是員工的憂慮，如果只是監管過渡，而不監管過渡後的安排，是不能夠解決員工的憂慮的。

我們不能收貨的第二點，就是刑事化的問題。現時的修正只是將刑事化分為兩級。我十分欣賞吳靄儀議員剛才從一個律師的角度來看這點，為我提供了一個新的角度來作考慮。她說不應該按照事件的結果來訂立罪行。現時的修正就是說，如果發生傷人或死亡事件，便會罰重一些，這正是按結果而訂立罰則，不是按疏忽的程度來決定。事件可能是由很小的疏忽引致——這是就理論而言，因為這條例 20 年來沒有引用過，所以我不知道最後的結果會如何——但如果事件導致傷人便要罰重一些；事件即使涉及嚴重的疏忽，但是如果沒有傷人便可以罰輕一些。這刑事兩級制便是按結果來決定罰則。如此看來，這其實是否一項適當的修正呢？我相信我已經很清楚表達出員工的憂慮，他們是覺得不應該有刑責化或刑事化的情況，所以，稍後劉千石議員便會提出一項不應該有刑事化情況的修正。

因此，我在這裏呼籲工聯會不要收貨，希望他們亦聽聽我們工會的意見，然後才決定是否可以收貨的。最後，我要代表我們員工協會說一句，他們其實是反對我們提出票價監管的，他們是從員工的角度來提出反對，但我們亦向他們解釋，我們不能夠讓所有的事情都從員工的角度來看，我們也要從市民的整體角度來看這件事的。所以，我們仍然會堅持提出關於票價監管的修正。謝謝主席。

何承天議員（譯文）：主席女士，首先，我要披露個人利益。我是地下路公司（“地鐵”）董事局成員。不過，這點不會影響我辯論《地下鐵路條例草案》的客觀立場。反之，我對地鐵操作的瞭解，應該有助於討論條例草案的各個環節。

首先，要知道地鐵無論在效率、可靠性、安全程度、衡工量值方面，都是世上首屈一指的。地鐵公司是一間財政穩健，無需政府補貼的公司。這一切成就，並非我個人一廂情願的看法，而是已由國際間評核大城市主要鐵路系統的機構，例如國際公共交通聯盟，所訂定的標準核實。

地鐵公司能夠取得優異的成績，皆因管理完善，辦事按審慎的商業原則進行。地鐵公司的一切資本投資和商業決定，都從一個自由而富競爭性的市場的接受能力出發。這項原則應在地鐵公司私有化之後仍堅持下去。

很多議員心中會立刻浮現一個問題，地鐵公司在私有化之後會否在釐定票價方面保持自主？這個問題以往已由本會同事反覆辯論。有議員曾提議地鐵公司在釐定票價時應由本會、行政長官或一些預設的方程式監控。今天，這些議員依然認為應該如此。持此觀點的議員可能認為地鐵公司一旦自由釐定票價，票價便會上升至一個不合理的水平。

我要澄清一些誤解。為甚麼要監管票價呢？我必須指出，監管票價對地鐵公司的業務和市民都不利。長期以來，地鐵票價都定於顧客或乘客可以接受的水平。有一個普遍的誤解，認為地鐵具壟斷優勢，因而應對它的票價進行監管。此說極為不確。乘客不乏其他公共交通工具可供選用。這些交通工具計有專利和非專利巴士、公共小巴和的士。乘客選用地鐵服務，只因其物有所值，服務出眾。

機場鐵路（“機鐵”）便是一個好例子。自從啟用以來，它便要面對各種不同公共交通工具的激烈競爭。例如，有不少冷氣旅遊巴士，提供幾乎逐戶上門接送服務。目前，機鐵只有 32% 的市場佔有率。這個市場佔有率，還是由於機鐵為不同類別的乘客提供優惠票價才取得的。整體而言，地鐵公司只有 25% 的公共交通市場佔有率。事實上，如果票價過高，載客量便會由於市場經濟的壓力往下調整。恣意調高票價，不顧市場的接受能力，只會損害地鐵公司的商業利益。所以，自從 1997 年 9 月以來，地鐵公司便未曾提高票價。

過去 20 年，地鐵票價上升的幅度低於通脹。這不單止是一個事實，而且與一些議員想法大不相同。目前的地鐵票價與別的公共交通工具如專利巴士相比，不算昂貴。

舉例而言，由西灣河至中環，乘地鐵需時 28 分鐘，票價是 11 元 7 角；乘巴士則需時 40 分鐘，票價是 15 元 3 角。乘地鐵是划算的。再以其他路程作類似比較的話，便足以證明地鐵自行釐定票價，只會為乘客帶來物有所值的最佳服務。

有些人認為地鐵票價應照顧公眾利益，這些人事實上認為公用事業既然擁有專營權，便應該為大眾提供社會服務，而不單止是商業服務。抱持這種論調的議員肯定會隨時要求政府，也就是納稅人，補貼地鐵，務求達到壓低票價的目的。一如其他公用事業，地鐵理所當然是商業機構。在世界其他地方，有接受補貼的鐵路服務，一旦捨棄嚴謹的商業原則，服務和維修質素便迅速惡化，需更多的政府補貼，也就是納稅人的補貼，才能繼續營運下去。

監管票價而不讓票價按商業原則來釐定，便有如此這般的惡果。須知修築鐵路涉及龐大的資本投資，而不斷維修與改良服務又涉及大量的資本開支。例如，興建機鐵便需 350 億元。目前，地鐵公司正在興建將軍澳支綫。我欣然告訴各位，一切開支在預算之內，總成本很可能是 240 億元。同時，地鐵公司亦投資 54 億元在未來 5 年提高鐵路系統的質量。

因此，地鐵服務與專利巴士服務不同。專利巴士使用的道路，由納稅人出資興建，而專利巴士服務的經營者只須興建車廠和購買巴士。

興建鐵路，既然涉及大量投資，所以，除非成本由納稅人支付，否則便得倚重國際融資。借貸能力，以及以合理成本獲得貸款的能力，又視乎國際融資機構如何看待地鐵公司的財政狀況。目前，國際評級機構標準普爾給予地鐵 A+/A 的信貸評級。這個評級與標準普爾給予特區政府的評級相同。這個評級得來不易。很多金融專家告訴條例草案委員會各委員，倘若地鐵釐定票價機制的前境有欠明朗，例如，票價可能會受到外來的政治因素所左右，那麼，地鐵公司的信貸評級便肯定會受到影響。

有些議員建議，與興建車站有關的物業發展權不應歸地鐵公司所有。此舉除了引起把興建車站的責任與發展上蓋物業的權利分割的技術性困難外，還須考慮到物業發展權，因為物業發展權有利於融資發展鐵路系統所需的龐大資本投資，而且是必不可少的有利因素。緊記着我剛才說過的一點：巴士公司無需興建道路。興建道路的費用由納稅人支付。

建造鐵路車站，可以大大增加上蓋物業的價值。把物業發展權所帶來的“利益”與發展鐵路的地鐵公司分享是合理不過的。此外，物業發展權都須按市值十足繳付地價。因此，物業發展權只算是一點點的利益，談不上是補貼，很多別的國家現在都模仿香港的做法，利用物業發展權協助興建鐵路。

主席女士，我原則上支持把任何可以私有化的政府服務私有化。市場經濟一經引進，肯定有助改善效率。我完全支持地鐵公司私有化計劃，讓公眾人士分享一項管理完善的公用事業。我呼籲議員反對任何足以削弱地鐵公司優勢的修正案。地鐵公司的優勢，以穩妥的商業原則作為牢固的基石，不受來自政府或政治家的政治因素或人為機制的干擾。這些干擾，不單止對地鐵公司不利，對乘客也不利，最終而言，對納稅人也不利。

主席女士，本人謹此陳辭，支持條例草案的二讀。

梁耀忠議員：主席，自從財政司司長去年在財政預算案中說出地下鐵路（“地鐵”）公司要上市這消息之後，已經歷了差不多 1 年的時間。在這 1 年當中，政府的官員和地鐵公司的管理階層不斷推銷地鐵公司上市的好處，但其實地鐵私有化及上市，是否真的會帶來好處呢？很多人對此問題提出過不少質疑。

主席，我記得去年 6 月，當我們討論李卓人議員提出的有關私營化的問題時，何鍾泰議員說過一番話，他當時怎樣說呢？他說：“事實上政府部門私營化及公司化，也曾有一些國家推行，各地所取得的成效各有不同。以外國的供水服務私營化作參考，不難發現實行時出現不理想的一面，例如英國的供水服務私營化後 6 年，水費上升了一倍半，污染個案上升了 50%，水務投資反而減少了五分之一；而另一個個案則為香港人所熟悉的，便是去年（即 1998 年）7 月至 9 月間，在私營化已進行了一段時間的澳洲雪梨水務公司所提供的食水中，發現大量寄生蟲。”他提出了機構公司化和私營化後的一些問題出來，並接着說：“作為全港最大的僱主，政府應該考慮到，推行私營化及公司化，對相關部門的員工影響。政府私營化有可能引致大量公務員失業，也會令不少家庭陷入經濟困境，而且會進一步損害本港已經疲弱的經濟，影響社會安定。”這是何鍾泰議員在 1999 年討論私營化的發言。其實私營化是否一面倒的有好處呢？

剛才已舉過例子，說明私營化不一定是那麼好的，但局長在昨天給我們的一封信中，一而再、再而三地推銷私營化的好處。他更說地鐵公司如果順利私營化後，將會為政府日後其他私有化的計劃樹立典範。這令我們很擔心，因為如果今次地鐵公司私營化的計劃順利通過後，將來的情況便會變成這樣。不過，各位聽過我剛才引述何鍾泰議員的發言後，會否覺得真的那麼理想？吳局長為了推銷地鐵公司上市，歸納出一些所謂市民歡迎這做法的原因來，我可總結為 3 方面。第一方面是，上市可增加市民的投資機會。事實上，不單止他說過，剛才李卓人議員亦引述過，這會是一個黃金機會。我不知道政府為何在金融風暴之後還沒有汲取經驗和教訓。大家可看到，過去我們不斷集中在泡沫經濟之下，如果出現問題時怎麼辦？我想問局長，他說會有一個黃金機會，市民將來投資了地鐵有限公司的股票後如果虧本，怎麼辦？局長是否保證會賠償給他們呢？他強調這是一個黃金機會是甚麼意思呢？我們是否應不斷鼓吹香港經濟須隨着泡沫經濟發展，而不注重實業的經濟發展呢？金融風暴已帶來一個這麼大的教訓，為何我們不反省一下，還要不斷地鼓吹呢？

不錯，在泡沫經濟裏，大家可以看到在這一分鐘你可以致富，但一分鐘之後，其間的變動亦可以令你家破人亡，我們也聽過有人是為了股票的投資失利而跳樓自殺的例子。這些問題怎樣解決呢？倒過來說，如果我們發展實業的話，這種情況便會較少出現。當經濟不好的時候，只會有失業問題出現，但不會有危機性的問題出現。所以我覺得政府這種不斷鼓吹的做法，事實上真的沒有總結過往的經驗和教訓。我不希望我們的經濟發展會是這樣，我亦不希望政府一而再、再而三地強調這種的經濟發展。

吳局長所說的第二方面是，私有化可以改善服務。但正如剛才很多同事也說過，其實地鐵的運作一直良好，而很多其他國家也不斷讚譽這情況。但將來如果地鐵公司真的上市後，會出現的問題是，地鐵有限公司以股東的利益為前提下，發展會否完全一直那麼理想呢？局長的所謂改善了的服務，是否真的能夠令市民完全接受得來？剛才何鍾泰議員所引述的那些服務，已可看到當一些國家實行機構私營化後，原來會出現那麼多問題的，屆時局長會如何解決呢？同時，不單止這樣，大家也明白，市民對地鐵的關心，不單止是服務質素的問題，其實還有票價的問題。如果以股東利益為前提，而地鐵票價又不受監管，市民可以怎麼樣呢？這些情況是我們不能不加以考慮的。所以，在改善服務來說，是否真的能達到一個理想程度呢？這仍是令人質疑的。

局長所說的第三方面是，地鐵公司上市可以為政府庫房提供 300 億元的收入。剛才劉千石議員已就此曾清楚說過，情況並不一定那麼差勁，而事實上，在目前經濟好轉的情況下，赤字亦不是那麼嚴重了。但我想再問局長，今時今日，即使是局長說出現了赤字問題，我們要透過地鐵公司上市收回 300 億元。如果結構性經濟再次出現問題時，我們可以怎樣做呢？我們有甚麼東西可以賣呢？好了，我們整個財政方針是否凡出現結構性赤字便賣這樣，賣那樣，要不斷的賣下去呢？總有一天，所有東西也賣光了，屆時怎麼辦呢？所以，我覺得這一方面完全沒有立足點，亦沒有理據存在；因為如果說這樣做會有收益，於是我們便這樣做以解決目前的經濟狀況，但將來再出現這情況時，又賣些甚麼呢？這是最主要的問題，局長請告訴我，屆時可以賣些甚麼呢？

因此，局長就這 3 方面不斷的推銷，反而令我感到憂心，正因為想到這 3 方面會發展出的情況，令我覺得不應支持地鐵公司上市。

除了這 3 方面之外，談到票價的釐定更是令人憂慮，如果票價不受監管，怎麼辦呢？不錯，現在有競爭，競爭的存在會對票價的釐定產生影響，但競爭是否等如可以令票價維持在合理的水平呢？地鐵公司不斷強調過去兩年以來，票價加幅沒有超過通脹；但我們不要被整體的票價加幅蒙蔽我們，因為整體的票價加幅可能沒有超過通脹，個別情況卻有所不同，例如過海的票價便遠遠超過通脹。有那些票價是不超過通脹呢？只有短程的票價不超過通脹，事實便是這樣。因此，票價上的轉變，是一定會令市民憂慮的。事實上，大家也知道，地鐵發展至今，對市民來說已是不可或缺的交通工具。正如剛才有些同事說過，相對來說地鐵已成為了一項壟斷的交通工具，市民怎不倚賴它呢？市民現時生活壓力已那麼大，如果地鐵票價不受監管的話，只會令市民的生活擔子百上加斤。所以，單就這一點而言，我也是一定不贊成票價不受監管的。

除此之外，說到員工的情況。我覺得就員工的保障來說，我仍然覺得憂慮的。吳局長在信中說過，假如日後地鐵不獲批准加價，該公司只能透過裁減員工和維修成本，或削減用於新鐵路項目的投資，以達到節流的目的。事實上局長也懂得怎樣做的了，主席，我覺得我們會很難監管地鐵的加價，因為稍後議員提出的監管加價那些修正案大多數不會獲得通過的。我想請問局長，如果地鐵有限公司獲得自由加價之後，他是否可以確保地鐵有限公司將來不會裁減員工、不會裁減其他員工的福利、不會削減其他服務條件等。不過，即使他真的保證這點，對員工方面來說，我想也不會取得任何保障的，因為地鐵有限公司將來的發展會以股東的利益為前提，如果地鐵有限公司說要開展一些計劃，有需要開源節流，於是便會削減一些無必須性的開支，那麼員工的福利便可能首當其衝地被削減了。

所以，在這大前提下，我希望關心勞工界的議員不要接受地鐵公司上市，因為上市所帶來最大的危機是公司屆時須以股東的利益為大前提，員工的福利和權益是不會受保障的。

最後，主席，今次地鐵公司如果上市成功的話，可能會帶來一些禍害，我希望政府可以向我們作出保證，說明如何能確保市民的利益會獲得保障。

主席，我謹此陳辭。

何秀蘭議員：主席，我起來發言代表前綫反對《地下鐵路條例草案》進行二讀。

其實，在條例草案審議階段，立法會收過很多專家的意見，也曾進行過諮詢，而這些意見也認為香港地下鐵路（“地鐵”）公司的服務、效率和質素比其他城市地鐵系統好。那麼，大家也許會問，既然這樣，為甚麼還要改變呢？財政司司長在發表上個財政預算案時已作出了預告，是由於政府出現了財政赤字，而倘若地鐵公司上市，便可以為政府帶來 300 億元的收入。我們現時不是沒有其他可以填數的辦法，政府仍有很多儲備，但大家不肯動用，而寧願做出這麼大的動作來改變地鐵公司的營運模式，以至基本地影響了市民未來的交通開支。這究竟是否值得呢？

剛才很多同事也說過，地鐵公司一旦上市，票價沒有可能不受到商業壓力而增加，因為它要達到短期收支平衡，這使很多同事感到擔心，而另一方面，有同事的意見是，如果由具有政治性的立法會來監管票價，便會影響地鐵公司的評級。這兩方面都是大家不希望看到的。我們也同意，一盤生意必須收支平衡。票價一定要追隨通脹調節，否則，這盤生意即使在 10 年間不倒閉，也會在 20 年內倒閉。因此，公司的收支一定要達到平衡才可以維持下去。

然而，上市公司便不具彈性。上市公司每年也要發布業績，發布業績時便會影響股價升跌，於是這公司便受到很多壓力，一定要周期性地在短期內調整票價。過去兩年，我們可以看到一個情況，香港經歷過經濟衰退和金融風暴，市民在這段期間的負擔能力很低，不過，由於地鐵是政府全資擁有，便具有凍結票價的彈性，現時地鐵公司還未上市，所以便不會造成股價的升跌。這是我們現行模式的好處，可令市民在困境中無須加重負擔，不過，將來經濟好轉之後是可以追補的。這便是上市公司一定沒有的空間，一定沒有的彈性。地鐵公司現行的營運模式的好處，在於它亦按商業營運原則來維持效率和質素，而另一方面，地鐵公司也不會貿然加價來謀取暴利，這便可令大家暫時較為放心。

主席，我也不同意由立法會審批地鐵車費，這實際上會為一間上市公司帶來很多的政治壓力，如果須由我們審批地鐵收費，那麼其他公共的服務又如何呢？是否所有公共服務收費也要由立法會審批，頻率是每年一次或每兩年一次，屆時立法會只專責審批公共服務收費的加幅，每次大家便就此政治化一番。這確實也不是我們想看到的。我亦明白，如果地鐵每次想加價也要提交立法會審批，是會影響這上市公司的信貸評級的，所以，如果政府執意要將地鐵私營化，又擬將車費交由商業壓力來決定的話，其實也很難怪責我們的同事在兩項中取其較輕者，即寧願將加價方案拿回來進行政治性的審批，將權力保留給立法會，好讓地鐵公司無須受太大的商業壓力而要把票價暴增暴長。

主席，我們反對地鐵公司私有化的第二個原因是，政府的角色會變得十分混淆。政府現時是交通政策的規劃者，它可以規劃道路、發展新市鎮、影響人口的遷移，亦可以審批其他公共交通工具的專營權。在決定每項政策的每一步驟中，它也是可以直接或間接影響地鐵生意的盈虧。不過，政府也同時戴了很多頂帽子，它是政策制訂者、大股東和監管者，無論它是對地鐵作出一些賠償性的付款，或要懲罰地鐵而向其收取金錢，亦無法避免角色的混淆。雖然現時政府也扮演很多角色，但相比之下，有一點是很清晰的：就是無論賺或蝕，地鐵公司也是政府全資擁有的，沒有利益衝突，在這方面市民可以很放心。但如果地鐵公司上市後，政府究竟會扮演大股東來保障小股東的利益，還是會扮演管治香港的行政機關，向全港市民負責呢？我記得在審議條例草案的一次會議上，地鐵公司代表回答議員的問題時，也慨嘆政府同時戴了很多頂帽子。既然地鐵代表也有這意見時，我覺得這便是一個重要的問題了。上市後的地鐵有限公司如果須由立法會監管車費，確實是不適宜；然而，公司上市之後亦會受到很多商業壓力令其必須加價，繼而令市民的負擔增加。

替政府研究地鐵公司上市的顧問公司，在一次出席立法會解答議員的問題時，曾經表示他覺得我們有很多憂慮，又問我們是否想將這麼多權力收歸立法會，一時說要審批這個，一時又說要監管那個等。其後，他說，其實現時這法例架構即使獲得通過，如果運作數年後議員發覺有甚麼不妥當的話，立法會也可以提出修訂，或提出一條新法例來監管機制。當時席上的各位議員均告啞然，因為這位顧問不知道《基本法》第七十四條訂明，立法會是不可以自動提出影響政府政策和公共開支等的法律草案。所以，我很明白有議員想趁政府提出這項條例草案的時候，盡量加強立法會的權力，正所謂“盡量抓得幾多得幾多”。由此可見，外國在推行私有化計劃後，其實還有一個立法機關可以把關，但香港則辦不到，很多同事是不敢放手。既然同事不敢放手而且又會損害私有化的商業原則，以致會令私有化計劃不能推行成功，那麼，為甚麼不保持現狀呢？

剛才亦有同事說過，地鐵公司上市後便可提供一隻優質股票，讓強積金計劃推行後，大家可有一個非常值得信賴的投資途徑。不過，這大前提是大家也要買入股票，不參與股票投資的人又怎樣呢？這些人便要付更大的代價了。屆時可能連領取綜援的家庭也要買入股票，於是大家又會怪責綜援家庭買股票，繼而要削減綜援金額。結果，社會便會分成兩部分，就是股民和非股民，不想入市或無能力入市的市民，最後要為交通費用付出更大的代價。這個情況是我不願意看到的。

最後，我要說一說工聯會同事的決定。我們既要重視工人的利益，也要重視市民的利益。所以，我希望工聯會的議員可以審慎考慮地鐵公司上市後對市民的整體影響。我希望他們最後會反對地鐵公司上市。謝謝主席。

馮志堅議員：主席，我在發表意見前，有需要申報利益，因為我是投資銀行的董事，亦是證券商。如果地下鐵路（“地鐵”）公司能夠上市，我可能會有生意做。

主席，就地鐵公司上市的問題，我聽過許多議員的發言後，也希望說我自己的數點看法。我認為我們對於政府現時提出將地鐵公司私有化和上市，不應該簡單、消極地當作是變賣資產，以解決財政赤字的問題。當然，金融風暴發生後，香港這兩年來是入不敷支，政府的財政面臨很大的壓力，政府既不能驟然加稅和增加收費，又不能在短時間內縮減其他的開支，因此確實出現了財赤的問題，但它肯定無須採取一個變賣資產的消極辦法。我更聽到一些議員說，資產賣光了怎辦呢？資產即使賣光了也會變成財政儲備的，這筆亦是金錢，並非把變賣所得的錢全部送給別人。

此外，如果我們能把政府的一些財政資源更好運用，我們便能把套回來的資金用於更有需要或更須迫切投入的地方，政府為整體市民的利益着想，是須作出這樣的考慮的。同時，我們的資源也許會取得更好的回報。所以，我很訝異有些議員提出他們擔心將來地鐵有限公司會在不受監管的情況下加價。如果說地鐵加價與否，便會影響市民利益的話，同樣地，由政府經營地鐵而只管作出補貼，從另一個角度看，也是損害整體市民的利益，也是損害公帑，計算所得的結果是一樣的，因為一直以公帑補貼下去，沒有回報，亦是損害公眾的利益。所以我覺得這問題應該從兩個角度來看。

另一方面，地鐵公司上市尚有一個較大的意義，正如一些議員已提出，投資地鐵公司的股份可能是一個黃金機會。當然，亦有議員恐怕會鼓勵市民投資股票，再次出現泡沫經濟。然而，從我們在金融市場內的人看來，能夠把地鐵公司上市，正正可以發揮調劑的作用，以及改善香港現時證券市場過於集中在金融、地產的股票上的情況，當然，最近地產股已不大受追捧，近期投資股票的人士已轉往投機性較濃厚的科技股——不過，主席，有些科技股是附有引號的。目前，市場正有需要提供較長期、穩定經營的股票，讓一些須有長期穩定回報的投資者來投資，這些不單止是本地的投資者，還有很多海外的投資者，他們都有需要投資一些這類股票，他們自然希望有較多的選擇。我不敢評論現時是否上市的一個好時機，但上市後，至少它可以在二級市場有機會選擇擴闊它的投資組合，這點是有助於壯大香港證券市場、使香港的證券市場更能健康地發展。此外，地鐵公司上市後，在經營上肯定

可以有更高的效率，提供更好的服務。它必首先要達致好的社會效益，才能對股東有好的回報。

在條例草案委員會裏以至今天，我都聽到很多議員關注到如何保障市民及公眾利益的問題。我想說的是，地鐵公司並不是在上市後提出的加價建議才不受監管，我覺得有些問題是倒轉了來看，其實現時地鐵公司要求加價亦不受監管的，我們應該只是希望不要改變這個機制，因為地鐵公司一旦要求加價，並非在上市後便不受監管，而現時卻是受監管，我覺得概念上應該清楚；而且據我所知，政府亦已作出承諾在地鐵公司上市後的一段長時間內，也不會減持低於 50% 的股權，我相信政府是一定會充分考慮它的兩頂“帽”應如何平衡利益的。另一方面，地鐵公司也並非完全專利，它亦面對很多競爭，特別是現時我們亦偶爾會覺得乘搭地鐵是十分麻煩，因為從地面走下車站和返回地面均要走很遠的路程，現時很多交通工具既舒適，又可以解決點到點的問題——即從一處直達另一處，這些交通工具既省時，又有多種可供選擇，所以我們無須過於憂慮地鐵公司會成為一項很專利而壟斷性的經營。

此外，有些議員關心將來地鐵公司員工的利益問題。就這點而言，我覺得如果有些員工恐怕地鐵公司上市後，可能會因為要考慮股東利益而出現大量裁員的情況，那他們便等於告訴我們，地鐵公司在上市以前是有很多冗員，所以他們擔憂公司上市後便會大量裁員，我相信情況不是這樣的。如果現時地鐵公司運作良好的話，我相信這種憂慮是沒有必要的，至於說到擔心很長遠的情況，我相信亦是沒有必要這樣擔心的，因為社會會不斷變化，在這個時候提出這些想法是過慮，即使沒有地鐵公司上市的建議，我們議員亦已同樣向政府施壓，要求政府表明如何能將資源增值，如何能令公務員隊伍更有效率地工作，地鐵公司不用在上市後，也會同樣面對這些問題的。所以，我覺得這些問題不應與地鐵公司上市掛上等號，在這幾項問題上，我們其實是無須過慮的。故此，我作為金融行業的人員，是很支持地鐵公司上市的。

我謹此陳辭，支持通過二讀。謝謝主席。

運輸局局長：主席，財政司司長在去年 3 月發表的財政預算案演辭中，公布政府打算將地下鐵路（“地鐵”）公司部分股權私有化的計劃。過去 1 年，政府及地鐵公司，以及政府的財務顧問積極策劃，落實這項計劃。《地下鐵路條例草案》是實現該計劃的法律依據。條例草案分為 10 個部分。條例草案的主要內容包括：（一）經營地鐵網絡專營權的賦予及延續；（二）監管在專營權下運作的鐵路；及（三）將地鐵公司的所有財產、權利及法律責任，轉歸於一間根據《公司條例》成立，名為“地鐵有限公司”的專營權公司。

《地下鐵路條例草案》在去年 10 月 13 日提交立法會以來，條例草案委員會在劉健儀議員領導下，先後舉行了 15 次會議，對條例草案作出了仔細及深入的研究。條例草案委員會亦邀請了財經金融專家、信貸評級機構、國際鐵路專家、學者、消費者委員會及 3 個地鐵職工團體，對條例草案及私有化計劃發表意見。今天條例草案能夠恢復二讀辯論，有賴劉健儀議員及其他條例草案委員會成員的努力及熱誠，我謹在此向他們致以衷心的謝意。

在審議條例草案的過程中，除了政府本身提出數項純技術性的修正外，議員亦對條例草案提出了很多有建設性的意見。政府經諮詢條例草案委員會後，擬備了一共 15 項全體委員會審議階段修正案，以順應議員的要求，使條例草案更為完善。我希望各位議員稍後對這些修正予以支持。

同時，議員一共提出了 18 項修正案。議員的修正案主要集中在地鐵票價在私有化後的監管問題。在全體委員會審議階段中，我會詳細就票價機制的問題解釋政府的想法，但是我希望藉這個機會，略談一下政府對地鐵私有化計劃所持的幾個重要原則。

政府在推行私有化計劃時所依循的 3 個大原則是，第一，希望地鐵私有化後，能夠繼續沿用現有的釐定票價機制，因為這個機制在過去 20 年證實行之有效，令乘客獲得實際的益處。第二，建立一個嚴謹而具透明度的乘客服務基準，以確保市民能夠繼續享有優質的鐵路服務。第三，充分利用市場競爭，並進一步改善現有的諮詢機制，確保地鐵在釐定票價前，會充分考慮市民的接受程度。

我想特別強調，地鐵公司私有化後，政府最少會有 20 年繼續作為該公司的最大股東，即政府會保持地鐵公司的股權及在股東大會的表決權不低於 50%。我們認為政府繼續作為地鐵公司的大股東，反映出政府對繼續發展鐵路系統的承擔，亦可以向本地及海外投資者，以至各信貸評級機構展示，政府的確有決心支持地鐵公司繼續為本港提供高質素的鐵路服務及擴展運輸基礎設施。

政府對地鐵公司的支持，亦是地鐵公司的信貸評級能夠維持在目前與政府看齊的水平的一個重要因素。這項評級可以減低地鐵的借貸成本。再者，現在地鐵公司發出一些還款期長達 10 年的債券，亦要依靠政府作為地鐵大股東的地位，以及地鐵維持一個甚高的信貸評級。因此，政府繼續作為地鐵的大股東，對地鐵現在及未來的借貸都是極為重要的。

我理解部分議員仍然擔心，如果政府不再是大股東時，地鐵公司會偏離現在審慎而合理的釐定票價政策。假如政府在遙遠的將來有意減持地鐵公司股權低於 50%，政府須有信心公司在釐定地鐵票價時，必定會充分考慮乘客對票價的接受程度及公眾利益。

讓我說一說私有化的背景。在七十年代初期，政府銳意拓展香港的集體鐵路運輸系統。由於營造地下鐵路是投資龐大、回本期長的大型基建工程，加上營辦初期更要負擔巨額的債項，當時私人財團無法獨力承擔，因此，政府在 1975 年成立了由政府全資擁有的地鐵公司。經過四分之一世紀的時光，地鐵公司所營辦的鐵路系統，到今天已經成為全球效率最高的鐵路系統之一。穩健的財政狀況及專業的公司管理，令地鐵公司獲得與香港特別行政區政府相同的信貸評級。由於地鐵公司目前絕對有能力通過商業借貸，籌集資金用以營運及擴展鐵路網絡，由政府百分之一百全資擁有地鐵公司的理據已經不復存在。

政府深信地鐵私有化計劃可以為社會各階層帶來多方面的益處。第一，地鐵私有化計劃如果成功，可以體現政府對自由市場經濟的信念。第二，地鐵公司的公開招股計劃，會為市民提供一個黃金機會，令他們可以將資金投資，並非投機，在一間質素優良、經營得法的企業。第三，地鐵注入私有股本後，有助加強對公司管理層的問責及監察。地鐵公司能緊貼市場規律及按照商業原則運作，對提升服務質素大有幫助。第四，通過私有化計劃，地鐵公司可以向資本市場集資，無須單靠政府注資或舉債。有了更廣泛的資金來源，足以令地鐵公司在香港運輸基建中扮演更積極的角色。與此同時，政府亦可以將原來須投放在鐵路發展的寶貴資源，撥作其他公共服務用途。第五，地鐵公司是質素優良、資本雄厚的運輸企業，公司上市後，將會令香港的證券市場更鞏固及多元化，對我們作為國際金融中心的地位大有裨益。

主席，我謹向立法會各位議員推薦本條例草案。謝謝。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《地下鐵路條例草案》予以二讀。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）

劉慧卿議員起立要求記名表決。

主席：劉慧卿議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

主席：現在開始表決。（在席議員互相交談）

主席：你們的按鈕還沒有亮着嗎？現在應可以了。

主席：請大家核對所作出的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並現在顯示結果。

丁午壽議員、田北俊議員、朱幼麟議員、何世柱議員、何承天議員、何俊仁議員、何鍾泰議員、李永達議員、李柱銘議員、李啟明議員、李華明議員、呂明華議員、吳亮星議員、吳清輝議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、馬逢國議員、涂謹申議員、張文光議員、許長青議員、陸恭蕙議員、陳國強議員、陳婉嫻議員、陳智思議員、陳榮燦議員、陳鑑林議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、程介南議員、黃宏發議員、黃宜弘議員、黃容根議員、曾鈺成議員、楊孝華議員、楊森議員、楊耀忠議員、劉江華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、劉漢銓議員、蔡素玉議員、鄭家富議員、司徒華議員、霍震霆議員、羅致光議員、譚耀宗議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員贊成。

何秀蘭議員、李卓人議員、梁耀忠議員、劉千石議員及劉慧卿議員反對。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布有 55 人出席，49 人贊成，5 人反對。由於議題獲得在席議員以過半數贊成，她於是宣布議案獲得通過。

秘書：《地下鐵路條例草案》。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

《地下鐵路條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入《地下鐵路條例草案》。

秘書：第 1、3、10、11、12、16、17、22 至 26、31、32、33、36 至 40、42 至 47、49、50、52、55、56、58、60、61 及 64 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 2 及 4 條。

全委會主席：運輸局局長及劉千石議員已分別作出預告，表示準備動議修正第 2 條內“營運協議”的定義，以及修正第 4 條第(2)款。

全委會現在進行合併辯論。我會先請運輸局局長動議他的修正案，因為他是負責本條例草案的政府官員。

運輸局局長：主席，我謹動議修正條例草案第 2 條中有關“營運協議”的定義，並就第 4 條有關營運協議的條文作出相應的修改。修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

政府提出這項修正案的原因，乃採納了條例草案委員會提出的寶貴意見，目的是確保只有運輸局局長才有權代表政府和地下鐵路公司訂立營運協議，有關的修正案已得到條例草案委員會的支持和通過。

我懇請各位委員支持政府的修正案。

擬議修正案內容

第 2 條（見附件 I）

第 4 條（見附件 I）

全委會主席：我會請劉千石議員就運輸局局長所動議的修正案及他本人的修正案發言，但除非運輸局局長的修正案被否決，否則我不會請劉千石議員動議他的修正案。如果運輸局局長的修正案獲得通過，即表示劉千石議員的修正案不獲通過。

劉千石議員：主席，就政府和地下鐵路（“地鐵”）公司簽訂的營運協議，我將會提出的修正，加入條文使立法會可以藉決議方式修訂營運協議條款。

我的修正案其實並沒有阻止政府和地鐵公司商定營運協議的過程，亦沒有阻礙經雙方同意的營運協議的落實和執行；我的修正案，是加入一項補充的權力，亦可以說是後備的權力，即是當立法會大多數議員認為原來的營運協議有所不足時，可以藉決議案作出修訂和補充，以提高地鐵服務的質素，亦加強地鐵公司對公眾的問責性。我相信，即使立法會擁有這項權力，亦肯定不會經常加以運用，而縱使有議員提出任何決議案，但要成功在這議會獲得通過亦非常困難。

有些批評指既然營運協議是經地鐵公司同意才可以訂立，沒有理由立法會有權單方面作出修訂；不過，其實在監管公共事業方面，類似的規定在《公共巴士服務條例》已有先例。根據有關監管巴士服務的條例，擁有專營權的巴士公司必須定期向運輸署署長提交“五年發展計劃”，而假如巴士公司和運輸署署長未能夠就“五年發展計劃”的內容達成共識，運輸局局長有權介入並單方面就巴士公司的“五年發展計劃”訂立條文，而巴士公司有法定責任履行運輸局局長所作出的決定。

我相信，在確保公共事業服務表現方面，法例必須保留一個最後的“把關權”，確保公共事業必須提供合理的服務，以保障市民權益。

主席，我希望各位同事反對局長的修正案，而支持我稍後提出的修正建議。謝謝。

全委會主席：各位委員現在可以就運輸局局長所動議的修正案及劉千石議員的修正案進行辯論。

楊孝華議員：主席，這項修正案是有關營運協議的，大家都知道，於條例草案委員會上也曾多次討論政府如何監管、監察上市或公司化後的地鐵有限公司，以便其服務水準能令市民滿意，真正達到我們這次的條例草案目的。但運輸局局長和劉千石議員提出了不同的方案，一是由政府進行監察，據我理解，那是有法定地位的，如它違反了協議，政府是可以按法律所容許的程度，將之加以懲罰，甚至可以取消其專營權。若再加上一個層次，讓立法會介入，我可以理解到劉千石議員此舉是為了設下一個最後的把守關口。我擔心的是，如我作為該經營者訂立了協議，而其中內容有所修改，或要作甚麼解釋時，最少我有一個“對口”，我可以跟政府說話，我也知道從何說起。如果是立法會的話，當然，立法會有相關的委員會，委員會有主席，主席通常是負責主持會議，不一定是代表所有委員，所以將來如果經營者說要就有關內容進行討論，那是否須把 60 位議員全找出來，或取得 31 票的足夠票數，方可得知自己所處的情況呢？我擔心這事真的會造成非常大的困擾。因此，自由黨支持運輸局、政府的修正案，不支持劉千石議員的修正案。

何俊仁議員：主席，我們已很小心考慮過劉千石議員的意見，當然，我同意即使我們擁有這項權力，立法會也不一定輕易加以行使，但若我們在法例上訂明立法會有權單方面修改這項協議，那麼立法會便會變成簽約人的一部分，甚至還擁有一項凌駕性的權力，以致從整個結構制度看，好像立法會扮

演着一個角色，差不多變成一個營運者的角色，我們可能要不斷參與，甚至可能要參與定下新條件，那麼情況便會變成不太清晰，對營運者或將來有可能投資的人士來說，真的不知究竟是與哪一方簽約。這情況我當然很理解，亦很同意劉千石議員所說，立法會是扮演着一個監管的角色，但我覺得即使是監管的角色，這角色也應該比較清晰地列明和局限在一個範圍之內，這是民主黨目前可以接受的。第一，我們覺得應將營運的基準納入法例的附表內；第二，在票價方面，我們覺得我們應該扮演一個較積極的角色，這是我們可以接受的；若再要有甚麼角色，我情願將之納入營運協議內，即是在甚麼的情況下，立法會會進行監管，但若讓立法會可以單方面修改營運協議的話，這個凌駕性將會太大，以致這份合約變成沒有甚麼特別的意思。所以，很抱歉，我們無法支持劉千石議員的建議，至於運輸局局長的建議，我們已經討論過了，我們認為有需要由一個官員集中負責營運協議，否則，其他官員和地下鐵路公司有甚麼書信來往或達成一些協議而變成營運協議的一部分時，情況便會變成非常複雜，究竟甚麼是營運協議呢？由於營運協議是專營權的一部分，將會使專營權本身的條款不清晰，所以我覺得運輸局局長的修正是必要的，我們是會支持政府的修正的。謝謝。

全委會主席：運輸局局長，你是否打算發言答辯？

運輸局局長：主席，條例草案第 9 條明確規定地下鐵路（“地鐵”）公司在專營權中，必須按照條例草案和營運協議的規定，維持妥善而有效率的服務。營運協議清晰界定地鐵公司接受專營權的時候所享有的權利和須履行的義務，其性質與巴士、小輪和隧道公司的專營權協議一樣，是一份具有法律約束力的文件。

政府在條例草案委員會中已向議員作出明確的承諾，在修改營運協議時會向立法會的交通事務委員會匯報，這樣安排足以讓立法會充分發揮其監察功能。因此，我們認為賦權予立法會隨時修改專營權的條例是沒有必要和不恰當的。我懇請各位議員不要接受劉千石議員的修正案，並投票支持政府動議的修正案。

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：由於運輸局局長動議的修正案已獲得通過，劉千石議員不可動議他的修正案，因這與全委會已作出的決定不一致。

運輸局局長：主席，我謹動議修正條例草案第 2 條中有關“延長部分”的定義。修正案內容已載列於發送各位委員的文件中。有關的修正案是技術性的，目的是令條文更為清晰，該修正案已得到條例草案委員會的支持和通過。我懇請各位委員支持政府的修正案。

擬議修正案內容

第 2 條（見附件 I）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的第 2 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

運輸局局長：主席，我謹動議修正條例草案第 4(1)條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。有關的修正案因應委員較早前通過修改“延長部分”的定義後，須作出的相應修訂。這項修正案已獲條例草案委員會支持和通過。我懇請各位委員支持政府的修正案。

擬議修正案內容

第 4 條（見附件 I）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的第 4 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 5 條。

劉千石議員：主席，我動議修正第 5 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。這項修正是規定日後行政會議如要批准延續地下鐵路（“地鐵”）公司的專營權，必須獲得立法會的批准。

假如今天通過本條例草案，即表示立法會批准給予地鐵公司 50 年的專營權，而半個世紀後，原則上地鐵公司的一切資產和經營的服務將會自動交回政府手中；我相信，50 年的專營期已經是非常長的時間，至於 50 年後如何處理，則必須由市民大眾參與作出決定。

既然今天給予地鐵公司 50 年專營權的決定要由本會作出，我認為日後如果要延續專營權，亦絕對應該先獲得本會的批准，而不應該在今天，立法會即簽下一張“沒有銀碼的支票”，日後任由行政會議單方面便可以決定無限期延續地鐵公司的專營權。

如果我們參考規管其他擁有專營權的機構的現行法例，情況便更明顯。現時根據法例而獲批的公共事業專營權，包括東區海底隧道、西區海底隧道、大欖隧道等，都是由法例規定有 30 年的專營期，之後更是沒有選擇而必須將專營項目轉歸政府所有，除非由本會制定一項新法例作出新規定，則作別論；此外，相信大家都知道，現行法例亦規定，如政府要設立一個“營運基金”，則無論是設立或結束任何“營運基金”，均須得到本會決議批准。很明顯，立法會保留最後的審批權，是必要和合理的。

我要重申，日後延續地鐵公司專營權要經過立法會批准，對今後 50 年地鐵的運作是完全沒有影響的，希望各位同事加以支持。

我謹此陳辭，提出有關的修正案。

擬議修正案內容

第 5 條（見附件 I）

楊孝華議員：主席，專營權的延續，除了地下鐵路（“地鐵”）之外，其他交通運輸系統，例如巴士、小輪、隧道等，都有相關的法例。

全委會主席：楊議員，請戴上傳聲器。

楊孝華議員：首先說巴士和小輪，據我理解也是有監管機制的，即是說如果要延長專營權，也要經過行政長官會同行政會議批准。剛才劉千石議員提到的隧道問題，照我們所理解，隧道是有少許不同的，按規定，隧道的管理在某一個時限後，必須交回政府，而不存在延長的問題。如果真的要延長，屆時便會有新的法例，在這種情況下，我們看不出有甚麼特別具說服力的理據支持單單對地鐵公司的專營權作一種特別安排，但我們也希望政府能夠清楚說明，如果將來政府仍然保持為擁有控制權的大股東，而立法會對專營權的延續和轉讓有任何意見，那麼一定要如同政府承諾其他項目一樣，向立法會的有關政策事務委員會提交意見以作交代。我們自由黨是不會支持這項修正的。

何俊仁議員：主席，我代表民主黨說明我們的立場，我們對劉千石議員的這項修正是無法支持的。其實，很多時候，我們與劉千石議員的立場是很一致的，但就他剛才提出的數點，我們已經過很詳細的辯論，雖然劉千石議員剛才提出的理由亦有一定的說服力，但我們覺得其中牽涉到的一項問題是，以後本會在專營權的審議方面是否應該扮演一定的角色，我們是按這樣的原則考慮的。從整體方面思考，如果一個議會牽涉到批出專營權的職能，我們可能會涉及很多的選擇，例如屆時是否要延長地下鐵路公司的專營權，可能涉及是否有其他競投者感興趣，屆時我們便要作出比較，究竟延續和不延續之間有多少選擇，而每項選擇是牽涉了很多商業利益的考慮，當然不僅是其運作效益、商業計劃和服務計劃，尚有一些很複雜的整體經濟須予以考慮，究竟本會應否承擔這樣的行政責任呢？這是我們所擔憂的，所以在這種情況下，我們覺得關於日後的專營權延續，以至轉移等問題，本會是否應該扮演這樣的角色？這個角色是負責批核的，我覺得是行政機關應當負擔的沉重角色，所以經過內部辯論後，我們覺得原則上這是不適當的。正如我剛才所述，立法會就整項公共事業的監管，定下數個能夠負擔的範疇，例如在票價方面，我們可以利用簡單的審批機制。從平時交通事務委員會習慣了接受諮詢，我們便知道有哪些指標須加以考慮，這是我們較為熟習的，但一旦牽涉到審批專營權，這的確是過分複雜的問題。所以，我們經過辯論後，最終仍覺得支持這項修正是不適當的。

全委會主席：運輸局局長，你是否想發言？

運輸局局長：主席，鑒於地下鐵路（“地鐵”）的投資龐大，回本期長達四、五十年，我們有需要建立一個機制，以便在地鐵公司符合若干資本投資準則後，可以延續專營權，從而鼓勵該公司繼續投資改善和擴展地鐵的系統。條例草案規定，地鐵公司可以在專營期屆滿前 5 年的任何時間向行政長官會同行政會議申請延續專營權，條例草案規定專營權的延續須經由行政長官批准，其他監管公共運輸機構的法例，比如巴士、小輪、隧道等法例，都有完全相同的條文，地鐵公司私有化之後，由於政府仍然是擁有控制權的大股東，立法會如對專營權的延續有任何意見，仍可隨時在立法會大會或交通事務委員會向政府提出質詢；此外，政府也承諾會依循正常的渠道，諮詢立法會交通事務委員會有關專營權延續的事宜，這樣的安排，應該可以讓立法會充分發揮其監察功能。我懇請各位委員對修正案投反對票。

全委會主席：劉千石議員，你是否打算發言答辯？

劉千石議員：主席，聽罷同事的發言後，我想提出 3 點：第一，關於地鐵在公共交通上所扮演的角色，我相信是不可以和其他交通工具作相等的比較；第二，私營化是前所未有的，這亦是第一個公營部門私營化的計劃；第三，我想提出的是，就專營權本身而言，在 50 年後，若股權的轉讓是由一間單一公司或一名個別人士購入的話，那項專營權是否亦完全無須經我們審議呢？我覺得各位議員亦須就這些方面再三考慮，謝謝主席。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：劉千石議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：我認為議題未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委員，分別以過半數贊成。我宣布議案被否決。

全委會主席：由於劉千石議員就第 5 條動議的修正案已被否決，所以我已批准劉千石議員稍後修改他就第 62 條所動議的修正案的措辭。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：第 5 條納入本條例草案。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 6 條。

劉千石議員：主席，我動議修正第 6 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。這項修正是規定日後行政會議如同意將地下鐵路（“地鐵”）公司的專營權作出轉移，必須向立法會作出建議並經立法會批准後才可以實施。

我提出這項修正案，理由是非常明顯的。當前的這項條例草案批出的地鐵公司專營權，前提是政府在可見將來仍然是地鐵公司的大股東，而地鐵公司管理層和全體員工亦會順利過渡至新公司繼續維持原來的工作模式；但假如有朝一日，另一間私人公司承接了地鐵公司的整個專營權，則肯定不是今天本會所想像得到的。

舉例來說，個多月前便出現了油蔴地小輪公司將承辦的渡輪服務轉讓給新世界集團，雖然說新渡輪仍然要根據原來的牌照條件提供服務，但毫無疑問的是新公司無論在人手安排、服務態度、發展策略方面均與舊公司有所分別，甚至是有極大的差異。

我認為假如地鐵公司的專營權被轉移，其實是對今天可能通過的法案整體原則的重大修改，因此，沒有理由轉移專營權不須由本會來作出決定，而只須行政會議單方面的同意。條例草案原先的規定，其實又是一張“沒有銀碼的支票”，希望各位同事支持我的修正案，賦予立法會應有的把關權。

謝謝。

擬議修正案內容

第 6 條（見附件 I）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

全委會主席：運輸局局長，你是否想發言？

運輸局局長：主席，由於專營權的延續須由行政長官會同行政會議批准，因此專營權的轉讓同樣亦須經行政長官會同行政會議批核，這是最合理的安排，其他監管公共運輸機構的法例，比如巴士、小輪、隧道等的法例，都有完全相同的條文。我懇請各位委員對此項修正案投反對票。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：劉千石議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：我認為議題未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委員，分別以過半數贊成。我宣布議案被否決。

全委會主席：由於劉千石議員就第 6 條動議的修正案已被否決，我現在向各位提出的待決議題是：第 6 條納入本條例草案。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 7 條。

陳婉嫻議員：主席，我動議修正第 7 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

主席，條例草案的第 7 條是有關地鐵有限公司董事的組成。我將會在原條文中加入第 2 部分，指明地鐵有限公司的其中一名董事必須是由該公司僱員直接選出的員工代表。

主席，關於地鐵有限公司董事局成員的組成，我們認為應該包括一位由員工直接選舉出來的代表，其好處是員工的意見能直達管理階層。如果今天的《地下鐵路條例草案》獲得通過的話，我覺得這個龐大集體運輸系統的管理層，應有反映員工意見的代表，使地鐵的服務更為完善。我想強調，這觀點並不是我們發明的，也不是特別為該公司而設立的。在一些先進國家，員工進入董事局的類似做法，是常有的事。我希望立法會的同事能支持我的修正案，謝謝主席。

擬議修正案內容

第 7 條（見附件 I）

全委會主席：是否有委員想發言？

何世柱議員：主席女士，我是代表自由黨發言反對這項修正的。我覺得這項修正是沒有必要的，因為法律上從來沒有明文規定一間公司，尤其是一間以商業方式運作的公司，須訂明哪些人一定要加入董事會的。事實上，香港的法律亦沒有禁止一間公司不讓某人加入董事局。一間公司的董事局由哪些人進入，純粹應由該公司本身的股東來選定，而不應立法規定哪個人可以、哪個人不可以、哪個人一定要加入董事局的。

事實上，香港沒有任何一間提供公共服務的上市公司，規定僱員代表一定要加入董事局，國際上，例如英國、美國等地，亦沒有任何一個國際性財經中心會立法規定僱員的代表一定要進入董事局。當然，正如剛才陳婉嫻議員提出，有些公司會委派一名僱員代表進入董事局，但這並非法律上的規定，而是該公司認為有此需要，有關公司當然可以這樣做，但不能以法律訂明或透過修訂法律來規定一間公司一定要這樣做。

除此以外，我們知道，一個最具代表性的地下鐵路（“地鐵”）員工組織（因為該組織是經由選舉產生，所以我認為最具代表性）——地鐵公司的職員評議會，亦曾很清楚地向我們表示反對這項修正的建議。既然員工對修正建議沒有一致的意見，我認為立法會議員不應把自己的意見強加於地鐵公司的 8 000 名員工身上。事實上，我覺得如果我們強行把地鐵公司的員工代表委任為董事局的成員，並不一定對地鐵公司的運作有良好的影響。陳婉嫻議員剛才說得對，她說這做法或會令地鐵做得更好。我們剛才聽到大家也認為地鐵公司是世界上公認為運作良好的運輸系統公司，現在其實沒有需要規定董事局的成員要有員工代表。在此情況下，我覺得無須在法例內定下這項規定，如果真的有此需要，當然應由該公司自行決定。所以，我代表自由黨反對這項修正案。

何俊仁議員：主席，我覺得員工代表進入董事局的做法，不單止不會有甚麼害處，而相反地，會加強管理階層及員工之間的溝通，為他們提供一個更好的溝通渠道，以及加強員工對公司的歸屬感。我覺得這是一件好事。雖然，香港很多公司沒有在公司的章程訂明董事局內一定要有員工代表的制度，但是，我覺得現在我們開創這樣的先河，也不是一件壞事。事實上，外國很多公司已早有此制度，而且最重要的是，這名員工代表是不會有決定性的作用，他只是十數位董事裏的其中一位。所以，我覺得董事局內有代表員工的一個聲音，是會加強管理階層及員工之間的溝通。我所關心的倒是這名員工代表可以甚麼形式產生？

我們知道，除了陳婉嫻議員的建議之外，劉千石議員亦提出了另一項建議。兩項建議的不同之處何在呢？陳婉嫻議員的建議是規定股東大會要選出一名員工代表。這個做法是比較奇怪一點，因為根據公司法的一般制度，股東大會是完全有自由決定選甚麼人的，所以，規定股東大會一定要選出某個階層的代表，便似乎有點奇怪。現時地下鐵路（“地鐵”）公司的結構有一個特點，就是董事局內有幾位成員是由委任產生，我們稱他們為增補董事。這幾位董事是由行政長官會同行政會議決定的，而劉千石議員便建議在這個特殊的制度下，加入一名特殊的增補董事。這名董事的人選是要由員工本身選出的，我倒覺得這項建議可以配合地鐵公司現時的情況。既然地鐵公司有這樣特殊的制度，我們便利用這個特殊制度選出一名員工代表，而由行政會議或行政長官來選，總較規限了股東大會的選舉權為佳。在這種情況之下，民主黨決定支持稍後由劉千石議員所提出的修正案。至於陳婉嫻議員的修正案，我則覺得並不十分適當，但我們原則上也不是完全反對的，因此，民主黨會投棄權票。

田北俊議員：主席，董事局的組成，大多是由投資者，即注資的人士來決定的。何世柱議員剛才已代自由黨發言，我只想補充一、兩句，大家好像有點誤解，認為如果員工的代表不加入董事局，員工的意見便會被董事局完全忽略似的。我覺得情況並不是這樣的。對於大部分的營商者來說，人力資源是很重要的，公司會花大量資源在員工的培訓及員工福利之上。所有大公司的董事，無論是獨立或是公司的董事，都會花很多時間討論員工的福利及員工的需求。他們平常亦會與員工舉行會議，而不是一定要有員工代表，經選舉進入董事局，才能和員工舉行會議。

英國和美國都沒有這樣的例子。現時有這種情況的是歐洲的數間公司，這些國家的工會的勢力通常十分強大，或是公司本身遇到困難而被重組，例如，美國聯合航空公司根本是被僱員收購了，僱員的代表當然是可以當董事。事實上，我要指出，董事局的組成並不一定不可有員工的代表，董事局是可以委任員工代表的，只是並不一定要透過法例來規限員工選出代表加入董事局。董事局或投資者亦可能會覺得某位員工代表對董事局的運作有幫助，而委任該位代表進入董事局的。

鄭家富議員：主席，我只想說幾句關於工聯會今次就有關《地下鐵路條例草案》的投票取向問題。

上次當我們審議“殺局”條例草案的時候，在工聯會是否站穩工人立場的問題上，很對不起，我令陳婉嫻議員有點不大高興。不過，今次在審議《地下鐵路條例草案》的時候，由始至終，我看到陳婉嫻議員站穩基層的立場，特別是對董事會的成員包括員工代表一點，她是極力爭取讓員工加入董事會的。剛才何俊仁議員表達了民主黨對這項修正案的立場。其實，民主黨內部亦有一定的爭議，而我們棄權的原因其實純粹是技術性的。在現行的《公司法》下，要求僱員直接選出一名員工代表加入董事局的做法，確實比較特別，因此，我們投了棄權票，但原則上，我們是支持僱員代表加入地鐵有限公司的董事局。

陳婉嫻議員今次就《地下鐵路條例草案》共提出了 3 項修正案，在剛才恢復二讀時，她提及了其中兩項，即現時與政府相同的修正案，當時她說，如果這兩項修正案獲得通過，她便會支持三讀，否則便會反對，但她卻遺漏了這項修正案。我希望陳婉嫻議員能夠堅持爭取員工代表成為董事會成員，如果此項修正案不獲得通過，請她代表工聯會深切考慮反對三讀，讓我們看到工聯會對員工代表加入董事會、對疏忽引致刑責、對員工的福利，是工聯會就條例草案提出修正案的一籃子意向。謝謝主席。

運輸局局長：主席，關於直接選出員工代表加入公司董事局，以促進僱傭關係的建議，我們認為是無必要及不適宜的。一直以來，地下鐵路（“地鐵”）公司和員工的關係良好，管理層透過現有的渠道定期和員工維持有效的溝通。地鐵公司員工評議會的代表，在本年 1 月 4 日召開的條例草案委員會會議上，明確表示現在僱傭之間的溝通是充分和坦誠的。香港法律現時沒有明文規定必須直接選出員工代表加入公司的董事局，據我們所知，香港並沒有任何上市公司有直接選出的員工代表加入董事局的。以立法形式爭取員工代表出任董事，明顯忽略了香港及海外投資者對立法機關可能採取激進手法來改變香港商業文化的憂慮。其實，根據《公司法》的規定，董事對公司是有誠信責任，董事的舉動必須以全公司的利益為依歸，而不能為個別小圈子服務。我懇請各位委員對這項修正案投反對票。

陳婉嫻議員：主席，關於這項修正案，我想就剛才同事和政府的發言作出一些回應。

何世柱議員說，地下鐵路（“地鐵”）公司的員工代表曾就這項修正案向我們提出意見，實際上是曾經有兩個工會和一個評議會向我們提出過意見。他剛才也清楚提到的評議會，其中一些代表其實是由僱主所委任。這點我不想詳細討論。那天在我們聽取兩個工會意見時，我曾再三詢問他們對我們所提出的修正案的意見。兩個代表員工的工會——我所指的是工會，不是評議會——也認為董事局應有員工代表。所以，他們在這方面的意見是十分清晰的。

至於我剛才所談及的概念，當我修讀工商管理時也有學習過，而且剛才自由黨的同事亦提到，在一些先進國家和較重視員工管理的地方是有這種做法的，當中有立法規定的，也有不立法的，有些甚至採用品質圈的制度。美國在七十、八十年代所倡議的品質圈，後來也成為管理學的一項重要課題，重要的原因是品質圈當中也有員工的代表。例如，我們現時所說的工業安全委員會，建築業的工會也有需要參與。隨着社會的發展，我們有需要在不同的層次裏反映員工的意見。我希望同事能夠支持我們，這項建議並不是我們的創舉，而是我認為一個這麼龐大的集體運輸系統的管理層，當中應有員工參與，我覺得這是非常重要的。

除此以外，我也想就民主黨議員的發言作出回應。我十分同意剛才何俊仁議員的發言。實際上，在董事局的組成加入員工代表，除了能令整個機構運作流暢之外，也會增加員工對該機構的歸屬感，我覺得這是十分重要的前提。至於他所提及的第 7 及 8 條在技術上的問題，我很想強調，我們把這項修正案放在第 7 條的目的，是在第 7 條內加入第二點的新條文，集中說明員

工直接選舉產生的代表進入董事局。當然，我也明白，第 8 條是有關由委任產生的成員，我覺得兩者之間並沒有矛盾，是不難辦到的。我只希望他們能夠支持我們。

此外，對於剛才鄭家富議員提醒我的一點，我曾經就這方面進行諮詢。在我決定今天的投票取向前，我們曾反覆聽取工會的意見，因為我也希望我們的意見能真正代表八千多名員工的意見。他們當中最關心的是有關疏忽定義的第 29 條，以及有關工資、福利和加薪機制等的第 41 條。基於這點，我也曾經問他們 3 項修正案之中，我們要以哪幾條為主呢？他們說，如果 3 條中有 1 條未能通過，我便要在三讀時投反對票，我當然會百分之一百站在員工的立場作表決的。不過，他們給我的信息是集中於第 29 和 41 條。謝謝鄭家富議員的提醒。

主席，我在此再三呼籲大家支持我的修正案。謝謝。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：陳婉嫻議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

陳婉嫻議員起立要求記名表決。

全委會主席：陳婉嫻議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

李啟明議員、陳國強議員及陳榮燦議員贊成。

丁午壽議員、田北俊議員、何承天議員、何鍾泰議員、呂明華議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、許長青議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、霍震霆議員及鄧兆棠議員反對。

張文光議員、單仲偕議員、黃容根議員及羅致光議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

李卓人議員、陳婉嫻議員、梁耀忠議員及劉千石議員贊成。

陸恭蕙議員、黃宏發議員、朱幼麟議員、何世柱議員、吳亮星議員、吳清輝議員、馬逢國議員及蔡素玉議員反對。

何俊仁議員、李永達議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、程介南議員、楊森議員、劉江華議員、鄭家富議員、司徒華議員、譚耀宗議員、陳鑑林議員及楊耀忠議員棄權。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 24 人出席，3 人贊成，17 人反對，4 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 26 人出席，4 人贊成，8 人反對，13 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

梁智鴻議員：主席，我根據《議事規則》第 49 條第(4)款，動議如果有委員在本次會議中就《地下鐵路條例草案》的其他各項修正案要求進行記名表決時，全體委員須在記名表決鐘鳴響 1 分鐘後，立即進行有關的記名表決。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：如果有委員在本次會議中就《地下鐵路條例草案》的其他各項修正案要求進行記名表決時，全體委員須在記名表決鐘鳴響 1 分鐘後，立即進行有關的記名表決。有沒有委員想發言？

（沒有委員回應）

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：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委員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：我現在命令如果有委員在本次會議中就《地下鐵路條例草案》的其他各項修正案要求進行記名表決時，全體委員須在記名表決鐘鳴響 1 分鐘後，立即進行有關的記名表決。

全委會主席：由於陳婉嫻議員就第 7 條動議的修正案已被否決，我現在向各位提出的待決議題是：第 7 條納入本條例草案。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 8 條

劉千石議員：主席，我動議修正第 8 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。這項修正是將行政長官委任的增補董事由不超過 3 人增加至不超過 4 人，而當中須包括 1 名由地鐵員工透過選舉向行政長官提名的代表。

我的修正案與剛才陳婉嫻議員就第 7 條的修正差不多，但我相信，透過增補董事名額以加入員工代表，可以避免出現政府直接指令私人公司股東大會必須委任 1 名公司員工代表為董事的情況。事實上，行政長官所委任的增補董事，本質上和公司股東大會選出的一般董事的性質明顯不同，因為行政長官委任的人士原則上應該是代表公眾利益而不是代表公司任何股東的利益；因此，在增補董事中包括 1 名員工選出的代表，是合理的做法。

或許有人問，代表員工的董事在董事局內的角色是甚麼？我相信這代表在遵守一般公司董事的義務和責任之餘，其角色將會和其他增補董事一樣，代表公眾監察地鐵董事局的運作。不同的是，該名員工代表亦須反映員工的意見和確保員工的利益不會受損。

此外，亦有不少意見認為，在公司董事局中加入員工代表並無先例。我的回應是，類似地鐵公司私有化的做法，過去本港亦並無甚麼先例，因此，我不覺得沒有先例便是不合理。

最後，我必須指出，無論稍後就員工刑事責任及轉職時薪酬和福利安排的修正是否通過，我相信確保員工代表參與董事局的制度，是對員工權益的重要保證；假如沒有這項保證，我難以想像地鐵員工怎會支持地鐵公司私有化的計劃。

我謹此陳辭，提出修正案。謝謝。

擬議修正案內容

第 8 條（見附件 I）

全委會主席：是否有委員想發言？

何世柱議員：主席女士，我是代表自由黨重申，我們是反對修正的。我剛才已提出過理由，現想藉此機會回應剛才其他議員發表的一些看法。

剛才陳婉嫻議員提出有些員工須代表公司參與某些組織，我可以告訴她，其實員工無須一定加入董事局。很多時候員工可參與某些小組，例如勞工安全小組，當然，有員工代表的參與是很應該，而且員工通常也會這樣做。不過，我們認為，尤其是以我們這些在經濟運作及工商經營有較多經驗的人士看來，我們很擔心政府立法制定一些規例，規限董事局、或公司任何一方面的運作。所以，在經濟營運的大前提下，我們反對以法律硬性規定公司內的一些行事方式，因為這樣會使投資者和公司內的運作人員感到莫大的困擾。所以，基於這個情況下，我們反對這項修正案。

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員回應）

運輸局局長：主席，關於通過法例，爭取讓員工代表進入董事局的建議，政府是明確反對的。我們的理據已經在回應陳婉嫻議員就第 7 條提出的修正案時闡述過。

現行監管巴士、小輪及隧道的條例，都載有由行政長官委任增補董事的安排。我必須清楚指出，劉千石議員的修正案假如獲得通過，將賦權立法會否決由行政長官提名的增補董事人選。增補董事制度是政府監察運輸事業的一個重要的組成部分，至目前為止，只有運輸局和運輸署的政府官員，才會獲委任為增補董事。這個制度已存在多年，從未聽聞立法機關對於由行政長官委任增補董事進入各公共運輸機構董事局，有任何負面的意見。劉千石議員的修正案，將會令立法機關有權否決行政長官委任增補董事的決定，這明顯會削弱政府監察運輸業的工作。此外，劉千石議員的修正案的內文所謂由

僱員透過選舉提名的人，涵蓋面極廣。該董事既可能是員工，亦可能是經僱員透過選舉提名的非員工人士，這明顯是極不理想的做法。我懇請各位議員投票反對這項修正案。

全委會主席：劉千石議員，你是否打算發言答辯？

（劉千石議員表示不答辯）

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：劉千石議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

劉千石議員起立要求記名表決。

全委會主席：劉千石議員要求記名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

李啟明議員、張文光議員、陳國強議員、陳榮燦議員、單仲偕議員及羅致光議員贊成。

丁午壽議員、何鍾泰議員、李家祥議員、呂明華議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、許長青議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、霍震霆議員及鄧兆棠議員反對。

黃容根議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

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、陳婉嫻議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉千石議員、鄭家富議員及司徒華議員贊成。

陸恭蕙議員、黃宏發議員、譚耀宗議員、朱幼麟議員、何世柱議員、吳亮星議員、吳清輝議員、馬逢國議員及蔡素玉議員反對。

程介南議員、劉江華議員、陳鑑林議員及楊耀忠議員棄權。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 23 人出席，6 人贊成，16 人反對，1 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 26 人出席，12 人贊成，9 人反對，4 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

全委會主席：由於劉千石議員就第 5 及 8 條動議的修正案已被否決，劉千石議員不可動議修正第 62 條，因這與全委會已作出的決定不一致。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：第 8 條納入本條例草案。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：有些委員似乎不明白，讓我重複，現在提出的待決議題是：第 8 條納入本條例草案。

周梁淑怡議員：主席，我們已經表決了。

全委會主席：很好，周梁淑怡議員，謝謝你的指正。

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

鄭家富議員：主席，由於《議事規則》規定，任何新訂的附表應在條例草案各條文、任何擬議新訂的條文及附表處理完畢後才予以考慮，我請你批准我根據《議事規則》第 91 條，動議暫停執行《議事規則》第 58 條第(7)款，以便全體委員會在考慮條例草案餘下各條及附表之前，可以先考慮新訂的附表 5A。

全委會主席：鄭家富議員，由於只有立法會主席才可以同意在無經預告的情況下動議暫停執行《議事規則》，因此，我命令全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

主席：鄭家富議員，我批准你提出要求。

鄭家富議員：主席，我動議暫停執行《議事規則》第 58 條第(7)款，以便全體委員會在考慮條例草案餘下各條及附表之前，可以先考慮新訂的附表 5A。

鄭家富議員：主席，本人動議二讀新訂的附表 5A，有關內容已載列於發送各位委員的文件之內。主席女士，本人建議將地下鐵路營運協議附表 III 所載的服務表現基準，同樣以附表形式納入《地下鐵路條例草案》之中，主要是有 3 個原因：首先，本人認為地下鐵路的服務水平對乘客來說非常重要，而營運協議只是政府和地鐵公司雙方之間的一份合約，立法會完全無權參與制訂和更改有關內容。因此，本人建議將有關附表納入條例草案之中，令立法會亦有權監管地下鐵路的服務水平，並參與檢討基準的過程。

第二，本人不滿意政府在營運協議附表 III 採納的服務水平，竟以地下鐵路私有化之前兩年內的服務表現為基礎，然後把基準定於較以往表現低 1% 的水平。縱觀世界各地公營企業私有化的目的就是要增加營運效率和改善服務表現，但是地鐵公司私有化的服務水平不僅沒有提高，反而還要降低 1%，這一點本人實在不能接受。縱使地鐵公司上市後，未能提高服務水平，我們仍然認為地鐵亦必須維持以往的表現，否則如何讓市民相信地鐵公司上市後服務還會有所改善呢？由於政府堅持不把營運協議附表 3 內的服務水平增加 1%，因此本人建議將有關地鐵服務的基準亦納入條例草案之中，並將所有服務水平增加 1%。雖然地鐵公司同意把乘客服務承諾定於較表現基準高 1%，但乘客服務承諾和附表 3 所規定的服務水平是不相同的。營運協議的第 4.9 段規定地鐵公司於每一個營運期內最少要達到附表 3 規定的服務水平，如地鐵公司無法達到有關服務水平，必須向署長呈交書面解釋，同時一併呈交為改善有關情況而採取行動的資料。但協議的 4.11.4 段卻指出，乘客服務承諾是自願訂定的目標，而這些承諾本身並不是服務表現基準，地鐵公司亦沒有責任達到這項承諾，由此可見，只同意在乘客服務承諾增加服務水平，完全是無實際效力的做法。

第三，本人認為月台幕門的可靠性對乘客安全亦是相當重要，然而政府又拒絕在協議附表 3 中加入有關的服務水平。因此，本人建議服務表現基準之中，增加一項月台幕門可靠性的水平，水平將定於 98%，有關水平是以乘客行程和列車服務準時性作釐定基礎。

主席女士，本人謹此陳辭。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：新訂的附表 5A 予以二讀。

全委會主席：是否有委員想發言？

楊孝華議員：主席，我代表自由黨，表明我們並不支持此項修訂。當然，自由黨亦很希望地鐵公司私有化和上市後的服務水準可以日漸提高和不斷跨越新水準，但客觀上，我們現在看到，地鐵公司今天獲得極高評價，事實上多年來，其運作水準已超越世界水準，許多同事可能曾到過其他世界大城市，而我們也經常說香港要與倫敦、紐約等城市看齊，亦領教過這些地方的地鐵服務不少次，返回香港後，總覺得香港的水準真的非常高。在現代管理學上，營運水準、服務承諾的標準均朝向盡量量化的趨勢，但我們亦不要忘

記，所有這類標準，除了是公司目標外，往往亦成為管理階層對下屬的工作表現的一種監察手段，甚至可能是決定加薪和發放獎金的基準，相信很多公司也會這樣做。但是現代管理學亦教導我們，作為管理階層，在訂立目標時，無論對象是自己或是員工，還得顧及到兩個因素，其一是富挑戰性，如果目標是沒有挑戰性，大家便沒有目標可追隨，大家可能只會以很疲憊的態度來對待，但另一方面，目標亦要有可達性，因為如果訂立的目標太高，大家明知做不到的，便會考慮為何還要拼下去呢？故此，這亦大大影響管理階層及員工的士氣，所以，我們是必須平衡這兩方面。

另一方面，我亦想說明，很多營運標準或是一間公司的服務水準須隨着時代而變遷，即與時並進。今天的好標準到了明天不一定切合時宜，我們亦不可忽視地鐵過去非常高的水準，但除了新開的地鐵綫路外，可知舊的綫路亦會老化，因為有些事情根本會隨着時間的推進而連原有的標準也做不到，例如，航空界的飛機的引擎年限越老，它的耗油量越大，無論怎樣做其水準也一定會降低，這就是客觀的事實。所以我懷疑把這些很微觀的各種事宜，如果以“斬件”的形式或特別是通過法例來處理，實在並不是一個很恰當的做法，我覺得監管模式應從一個更宏觀的角度來進行，不然會令管理階層疲於奔命，恐怕還達不到標準，甚至有可能引致嚴重的後果，因小而失大。所以，我們不能支持這種做法，但這不等如不要求運輸局和政府作出不時監察、不時檢討，評定服務水準是否能與時並進，是否真正達到市民在今天和將來不斷期望服務水準提高的要求。

主席，我謹此陳辭。

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員回應）

全委會主席：運輸局局長，你是否想發言？

運輸局局長：主席，修正案的目標是，首先取消運輸署署長根據營運協議而修訂服務表現基準的功能，並且將這項功能轉交由行政長官會同行政會議行使，繼而通過對第 62 條的修正案，將行政長官會同行政會議的決定，以附屬立法形式交由立法會審批。

我認為修正案會削弱運輸署署長的監管功能，為了確保地鐵有限公司提供妥善而有效率的服務，作為監管者——運輸署署長必須不時檢討附表 III 中的表現基準，以及在有需要時根據乘客要求的改變、或當地鐵有限公司在管理及營運鐵路方面引進更先進科技和技術後，更改有關的基準。運輸署署長能就有關的基準作出快捷和有效的更改及調整，這樣對地鐵乘客是十分有利，如果這些表現基準在法例的附中訂明，則任何修改亦須以附屬法例形式進行，而有關的立法程序亦須在一定的時間完成。

修正案的另一效果是，將服務表現基準設於地鐵公司在過去兩年的服務水平，當中不容許有任何波幅，我們不支持這項建議的原因如下：

- (一) 我們有需要保留少許空間，以容許服務水平在非地鐵有限公司所能夠控制的情況下，作輕微的波動。例如地鐵系統中的乘客量突然增加，並且遠遠超出平均載客量，地鐵有限公司因須顧及乘客的安全，而容許乘客有較多的上落車時間，導致列車班次延遲。在這情況下，我們認為監管者應該容許有關乘客行程的準時性這項基準可以輕微下調。因此，有關的延誤並非因為地鐵有限公司失責所致；
- (二) 有外國專家已向條例草案委員會證實，地鐵有限公司所須達到營運協議的附表 III 訂下的服務基準，已較國際水平高出很多；及
- (三) 表現基準為營運協議所定的最低要求，但這並非地鐵有限公司管理層的營運目標。公司的目標是履行對乘客作出的服務承諾。

我懇請各位委員投票反對修正案。

全委會主席：鄭家富議員，你是否打算發言答辯？

鄭家富議員：主席女士，政府反對我這項修正案最主要原因之一，是指如將這些服務表現基準納入主體法例附中，一旦有任何修改，便要以附屬法例的形式進行，而有關立法的程序是需時甚久的。但我不同意政府的見解，因為我們提出這建議，是要讓立法會在有關命令提交的 28 天內，如果對政府修改後的水平不同意的話，有權提出反對或修訂，這是屬於 "negative vetting" 的程序（即不否決或不提出修訂的議決程序），如果立法會沒有意見，根本無須經過任何立法程序便可以自動生效的，因此這是非常簡單的做法，不會浪費太多的行政、立法修訂程序，所以希望同事明白，對於我希望《地下鐵路條例草案》內附表增加的服務表現基準，其實營運協議內已有規定。

至於有關營運協議，民主黨反對劉千石議員最初要求營運協議的修正均須經立法會的原因，是因為營運協議是一份合約，我們尊重合約的精神，而且立法會不是簽署合約的任何一方，所以我們不能改變營運協議內政府和地鐵之間釐定的服務水平。基於此原因，我們盼望在營運協議及釐定服務表現基準方面，立法會能夠參與修訂和監察：第一，在服務表現基準方面，例如列車服務的供應；第二是乘客行程的準時性，這方面如機場快綫和其他路綫對準時性也有規定；第三，是列車服務的準時性。這些都是和列車的準時性有關的。大家都明白列車服務的準時非常重要，例如機場鐵路東涌綫或地鐵荃灣綫等屢次的延誤，往往令市民不知道可循哪些渠道監察地鐵，以及瞭解其犯錯誤的地方。將這些附表納入有關法則內，可令地鐵的員工明白，地鐵公司上市後他們有一定的公共責任，這是很重要的。

最後，我們將月台幕門可靠性也一併納入附表，而這點在營運協議內是沒有提及的。主席女士，請你明白，對於現時地鐵的舊鐵路沿綫尚未有設置、但已準備增加的月台幕門，其可靠性能否令鐵路安全，實在令市民十分關注，所以我們加了進去，盼望各位議員能夠支持我們這項修正。我要重申，如果政府日後欲修訂這些服務水平準則，這項修正是不會造成延誤，因為這是採用"negative vetting"的程序。謝謝主席女士。

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

鄭家富議員起立要求記名表決。

全委會主席：鄭家富議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

全委會主席：現在開始表決。請各委員返回自己的座位。

全委會主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

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、李國寶議員、呂明華議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、許長青議員、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、黃宜弘議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、霍震霆議員及鄧兆棠議員反對。

地方選區及選舉委員會：

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、梁耀忠議員、楊森議員、劉千石議員、鄭家富議員及司徒華議員贊成。

陸恭蕙議員、陳婉嫻議員、程介南議員、黃宏發議員、劉江華議員、譚耀宗議員、朱幼麟議員、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、楊耀忠議員、劉漢銓議員及蔡素玉議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 27 人出席，3 人贊成，24 人反對；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 27 人出席，11 人贊成，15 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

全委會主席：由於鄭家富議員動議的議案已被否決，所以鄭家富議員不可就第 9 條動議修正案。我已批准鄭議員稍後修改他就第 62 條所動議的修正案的措辭。

秘書：第 9 條。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：第 9 條納入本條例草案。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 13 條。

何俊仁議員：主席女士，我動議修正第 13 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

主席女士，這項修正案主要是為了加強條例草案第 13 條的條文，即是當行政長官會同行政會議行使權力，向地下鐵路（“地鐵”）公司發出指示時，他必須考慮公眾利益，並且維持及促進公共交通工具市場的競爭，以及為公眾提供價格可以負擔而又具競爭性的其他交通模式。為了確保將來政府在“優先發展鐵路”的政策下，不會刻意遏抑其他公共交通模式的發展，從而導致地鐵公司完全壟斷市場，令市民失去選擇各類公共交通工具的權利，我建議修正條例草案第 13 條，要求當行政長官會同行政會議認為必須就公眾利益的範疇向地鐵公司作出指示時，考慮公平競爭的政策。

基於環保和經濟效益的考慮，我認同本港應優先發展鐵路網絡，讓本港的鐵路網絡更趨完善。事實上，完善的鐵路網絡不單止能帶動新地區的發展，同時亦可減少道路交通所造成的擠塞，更可大大縮短市民用於交通工具上的時間。雖然發展鐵路是值得鼓勵和支持，但其他公共交通工具所發揮的功能，以及不同交通模式互相競爭下所帶來的益處，是絕對不能忽視的。為了保障市民選擇的權利，維持公共交通工具之間公平競爭的環境，是必需和重要的。

政府將會優先發展鐵路的政策，在第三次運輸策略中有詳細解釋，政府的目標是讓鐵路在全港公共交通總載客人次所佔的比例，由 1997 年的 33% 上升至 2016 年的 40% 至 50%。屆時，鐵路將成為客運系統的骨幹，而當鐵路幹綫建成後，其他交通模式應提供接駁式服務，令新鐵路綫發揮最大效用。很明顯，在政府政策的推動下，鐵路將會漸漸壟斷本港公共交通運輸市場，特別在主要幹綫方面。這不禁令我或民主黨的其他同事非常擔憂，地鐵公司上市後，在壟斷或享有傾向壟斷的優勢，而又缺乏足夠監管的情況下，使市民失去選擇其他交通工具的權利。

消費者委員會（“消委會”）在回應地鐵公司上市時，對於政府表示會促使地鐵與其他公共交通機構展開良性競爭的問題，曾提出以下意見。雖然消委會歡迎政府承諾會通過競爭機制，確保消費者的權益得到保障，但亦同時關注政府的一些政策可能本身是會影響甚至遏抑市場競爭的。消委會認為鐵路運輸獲得優先發展，雖然可改善運輸系統的經濟效益和減輕環境染污，但無論如何，在考慮這些因素時，也應該同時確保不同的交通模式，可以在完全或較為平等的基礎上進行競爭，以及有一個公平的經營環境，確保可有不同形式而票價合理的交通工具，繼續供市民選擇。所以，消委會曾要求政府在地鐵的營運協議中引進條文或作出修訂，以反映政府將會落實公平競爭的政策原則。可惜的是，政府在條例草案委員會內再三拒絕接納這項建議，導致民主黨今天須提出這項修正案。

主席女士，正如我剛才所說，香港並沒有一套整體的公平競爭法例。所以，雖然民主黨曾經考慮是否會引進一些具體條文，以確保政府必須遵守公平競爭的原則，但卻發覺這是非常複雜的。因此，我們覺得我們可能是沒有這種能力，在這項條例草案中作出這種先例性的複雜修正。基於這種情況及這種限制，我們惟有在第 13 條內引進一項條款，要求——或是最起碼在原則上要求——行政會議在行使權力作出有關指示時，應以公平競爭作為公眾利益的其中一個考慮基礎，以確保公眾可以選擇他們能夠負擔的其他交通工具，促進市場的真正良性競爭。

我謹此陳辭，提出修正案。謝謝主席女士。

擬議修正案內容

第 13 條（見附件 I）

全委會主席：是否有委員想發言？

劉健儀議員：主席女士，我完全不懷疑何俊仁議員提出這項修正案的意願是很好，但為了修正第 13 條而提出公共交通工具必須競爭的這項建議，則是完全不恰當。

首先，我想說說條例草案的第 13 條。其實，現行的《地下鐵路公司條例》亦有類似的條款，內容是說如果是基於公眾利益，行政長官是可以會同行政會議向地鐵公司發出指示，但如果有關的指示是違背了審慎的商業原則，令地鐵公司受損的話，則政府是須向地鐵公司作出賠償的。可能是基於須作出賠償的原因，所以在地鐵通車這 20 年來，從來沒有行使過現行《地下鐵路公司條例》內的相關條款。我十分相信，如果將這條款加入現時的第 13 條內，在未來的 20 年，行政長官可能都不會向地鐵有限公司發出任何指示，而公共交通工具之間亦可能從來不會出現競爭。我覺得要在第 13 條內加入這條款是完全不恰當的。

我自己十分支持公共交通工具之間必須進行良性競爭，亦堅信在公共交通服務市場維持公平的競爭環境，是可以確保市民得以享受到合理的票價、優質的服務，以及多元化的公共交通網絡。可是，如果市場本身是完全沒有競爭，即使是將競爭條款納入有關的公共交通工具的其中一項條例內，亦不可以製造出競爭來。競爭其實是存在於市場內的，如果市場內是沒有競爭，即使是將競爭的條款納入有關的公共交通工具的條例內，亦是完全起不到任何作用的，關鍵在於市場是否已經存在充分的競爭。我深信消費者委員會已確認了公共交通市場內是存在充分的競爭。基於上述理由，我不能支持何俊仁議員的修正案。

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員回應）

全委會主席：運輸局局長，你是否想發言？

運輸局局長：主席，在回應議員的觀點之前，我想指出，只有在非常的情況下才會引用第 13 條。再者，地下鐵路（“地鐵”）公司如果因為執行有關指令而蒙受損失或損害，政府是須向地鐵公司作出賠償的。

修正案要求行政長官在根據條例草案第 13 條對地鐵公司作出指示時，必須考慮：

- (一) 維持及促進公共交通工具的市場競爭；及
- (二) 為公眾提供其他收費是市民可以負擔，而又具競爭性的交通模式。

我想各位也許會同意，這兩項原則應該是運輸局作為政策局，每天均須考慮的事情，我們不但無須為此而立法，更不應只留待行政長官會同行政會議在極罕有的情況下發出指示時才須加以考慮。市場的競爭和交通工具的收費，應該是“年年講、月月講”的課題。地鐵目前在全港整體運輸市場的佔有率僅為五分之一(20%)，故此並無任何理據指稱地鐵壟斷市場或妨礙競爭。消費者委員會在向條例草案委員會提交的意見書中已明確指出，現時香港的公共交通服務市場已經存在充分的競爭，而消費者委員會亦歡迎政府承諾通過競爭機制，確保消費者的權益得到保障。此外，我們也不要忘記，地鐵公司在私有化後，政府仍會是最大的股東，我們會確保地鐵公司的所有活動，均符合政府有關的競爭政策綱領。由此可見，修正案不單止是目標不明，亦是毫無需要。我懇請各位委員表決反對修正案。

全委會主席：何俊仁議員，你是否打算發言答辯？

何俊仁議員：正如我剛才所說，提出這項修正案，主要是回應消費者委員會（“消委會”）所提出，而我們又認為是很合理的一項要求，那便是要在營運協議內加上一項政策原則，真真正正落實及體現公共交通工具得以進行公平競爭的環境，並可讓市民作出選擇。不過，政府並無正式回應這項要求，只是強調現時已有一個公平競爭的環境。我們先不爭論這一點是對還是不對，現在所說的是要向前看。邁向 2016 年，當政府說會將地鐵的鐵路市場佔有率提升到 40%、50%時，這個環境會否改變？這正是我們的憂慮所在。正因如此，我們覺得消委會提出的這點關注，是值得我們回應的。

當然，主席女士，你也許會同意，我是無法在這項條例草案內加上任何條文，促使政府在運輸交通的範疇內落實公平競爭的政策，因為如果我這樣做，便會脫離整項條例草案所涉，即是地鐵的專營權的範圍。所以，除非我在整項條例草案內，很詳細地加上很多我們認為會促進公平競爭的原則，否則便是無法改動得到的。可是，正如我剛才所說，此舉所涉及的修正是非

常複雜的。我覺得須在第 13 條加進條款的原因如下：第一，我希望透過接受這項修正案，政府便會肯定行政長官會同行政會議在行使權力時須尊重這項政策原則，即反映了無論如何，政府亦必須遵守及尊重這項政策原則。第二，雖說過往的 20 年都沒有行使過第 13 條，但在地鐵公司私營化後會否使用，則是未知之數。為何我會覺得第 13 條可能是有相關的呢？這是因為這一條將涉及我們其他的修正，那便是我們認為將來的鐵路車站上蓋，是不應該讓地鐵公司壟斷發展權的。在這種情況下，一旦將來須進行發展，相對於以前來說，便有可能——我不是說必要，但我們不能排除有更大的機會——是要行政會議行使第 13 條所賦予的權力，迫使地鐵公司發展一些其認為在短期內未必能很快獲得回報的支綫。

綜合以上數點，我覺得對第 13 條作出修正，首先是沒有違背政府現時的政策原則的，因為政府也說明了這是他們的政策。其次，既然是沒有用處，便可能是不相干的，但日後一旦須予以行使，為何又不可以考慮這項政策原則呢？這有甚麼錯呢？所以，在這種情況下，絕對並非如局長所說的目標不清晰。目標其實是相當清晰，問題只是政府是否喜歡加進這項束縛，抑或當政府考慮公眾利益時，純粹是從商業原則出發，不包括公平競爭的原則。情況是否這樣呢？如果不是，為何不加進去呢？因此，我覺得目標是非常清晰的，希望各位同事會支持這項修正案。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：何俊仁議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

何俊仁議員起立要求記名表決。

全委會主席：何俊仁議員要求記名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

全委會主席：現在開始表決。請問各位委員是否已作出表決？

全委會主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

張文光議員、陳國強議員、陳榮燦議員、單仲偕議員、黃容根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、李國寶議員、呂明華議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、許長青議員、陳智思議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、霍震霆議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員反對。

地方選區及選舉委員會：

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、陳婉嫻議員、梁耀忠議員、程介南議員、曾鈺成議員、楊森議員、劉千石議員、劉江華議員、鄭家富議員、司徒華議員、陳鑑林議員及楊耀忠議員贊成。

陸恭蕙議員、黃宏發議員、譚耀宗議員、朱幼麟議員、何世柱議員、吳亮星議員、吳清輝議員、馬逢國議員、劉漢銓議員及蔡素玉議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 28 人出席，6 人贊成，22 人反對；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 28 人出席，17 人贊成，10 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

運輸局局長：主席，我動議修正第 13 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。修正案的目的是要避免產生不必要的混淆，並且明確指出地鐵公司是有責任履行其在專營權下的某些特定義務，而無須行政長官會同行政會議根據本條文向該公司發出指示。

修正案的第二部分是為了改善條文的中文文本，使中、英文文本意義一致。有關的修正案已得到條例草案委員會的支持和通過，我懇請各位委員支持政府的修正案。謝謝主席。

擬議修正案內容

第 13 條（見附件 I）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的第 13 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 14 條。

運輸局局長：主席，我動議修正第 14 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

有關的修正案是一項技術性的修正，是將中文文本中“財政罰則”一詞改為“罰款”，有關的修正案已得到條例草案委員會的支持和通過，我懇請各位委員支持政府的修正案。

擬議修正案內容

第 14 條（見附件 I）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

鄭家富議員：主席女士，我動議進一步修正第 14 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

主席女士，這項條文是有關地鐵公司一旦違反有關表現水平，便須面對條例草案第 14 條所施加的財政罰則。主席女士，雖然條例草案的第 15 條載有關於暫時中止及撤銷專營權的懲罰，但由於我們認為地鐵是並無替代的，在這種情況下，這些所謂的暫時中止或撤銷專營權的罰則，在未來的日子裏其實並沒有甚麼真正的阻嚇作用。真正的阻嚇作用，惟有是見於第 14 條下所列的財政罰則，因此我們希望能將之加強。在我們提出的這項修正案中，我們是將最高的罰款額全部增加了一級，即把首次施加罰則的罰款上限，由第 3 級（即 1 萬元）增加至第 4 級（即 25,000 元），把第二次施加罰則的罰款上限，由第 4 級（即 25,000 元）增加至第 5 級（即 5 萬元），把第三次或以後所施加罰則的罰款上限，由第 5 級（即 5 萬元）增加至第 6 級（即 10 萬元），以及就屬於任何持續性質的違反而言，在違反持續期間每一天的最高罰款額，由不得超過 1 萬元增加至不得超過 25,000 元。

主席女士，我謹此陳辭，提出修正案。

擬議修正案內容

第 14 條（見附件 I）

全委會主席：是否有委員想發言？

劉健儀議員：主席，我是發言反對鄭家富議員這項修正案，反對原因有以下數點。第一，現時，在有關其他公共交通工具的條例內，亦有相類似的罰則，包括《渡輪服務條例》的第 23 條，以及《公共巴士服務條例》的第 22 條，也是開列了相類似的財政罰則，是可由行政長官會同行政會議施加於有關的公共交通機構之上的。鄭家富議員剛才說相對於政府原先的建議，他的修正案是要把每一級別的罰則提升一級，但卻沒有解釋為何只是加一級，而不是加兩級或三級，又或為何不是降一級或兩級。這似乎是很任意的做法，即是為了要對地鐵更嚴苛，所以便加一級。那麼，我們為何又要對其他的公共交通工具施加不同的罰則呢？是否其他的公共交通工具對市民來說便是不重要？為何我們硬是針對地鐵，要向地鐵施加更重的罰則呢？

此外，罰則的目的究竟是甚麼呢？施加任何罰則，目的必定是為了起阻嚇作用，當阻嚇作用不足時，才會考慮把有關罰則提升。不過，在我剛才提到的《渡輪服務條例》和《公共巴士服務條例》內，均有相類似的罰則，都是分為 3 級，都是屬於這個水平，但記憶所及，歷史上只有一次是由當時的香港總督會同行政局，向中華巴士公司施加了一次罰則，罰款額為 8,000 元。因此，對公共交通機構而言，有關的罰則其實是絕對具有阻嚇作用的，即使是以現時的罰則水平，已足以令公共交通機構感到非常害怕。當然，我相信他們並非是害怕那一萬數千元，甚至是十萬八萬元的罰款，而是害怕一旦被罰，所引起的輿論和公眾批評會帶來負面效果，所以必定會小心行事。

基於以上原因，我認為是沒有足夠理據針對地鐵，向地鐵公司施加有別於其他公共交通機構所承受的罰則。再者，自由黨並不相信現有的罰則不能起阻嚇作用。基於這兩個原因，我們不能支持鄭家富議員的修正案。

全委會主席：是否尚有委員想發言？

（沒有委員回應）

運輸局局長：主席，這項修正案要求把每一階段的罰款提升一級，即首次罰款為第 4 級的 25,000 元、第二次為第 5 級的 5 萬元，以及第三次或以上為第 6 級的 10 萬元，而就持續性的違反行為而言，每一天的罰款則由 1 萬元增加至 25,000 元。由於鄭議員在條例草案委員會中並沒有提出有關的修正案，所以我亦只是剛剛才得悉其修正案的目的。政府原本的建議，是完全仿照《公共巴士服務條例》及《渡輪服務條例》內，有關對專營權經營者相同行為所施加的罰款。如果對地鐵公司施加超乎其他公共交通營運者的罰款水平，明顯地便是違反了公平的原則。我必須指出，對公共交通機構施加罰款

的作用，並非是為了削弱或摧毀他們的財政實力。我們相信，如果被政府引用第 14 條施以懲罰，事件的本身是遠比罰款數額的多寡來得重要。公司一旦被定罪，肯定會對管理層的聲譽造成嚴重打擊。有些論調說，如果地鐵服務欠佳，會有眾多乘客受到影響，因此便應施以更重的罰款，以收阻嚇作用。事實上，地鐵啟用 20 年以來，每年的乘客人數也從來未曾超越九龍巴士的。

最後，我相信大家也會知道，在運輸局交通投訴組於過去兩年所接獲有關公共交通工具的投訴個案之中，針對地鐵的只有 0.8%（即不足 1%），遠遠比小輪的 6%、巴士的 26% 及的士的 39% 為低。由此可見，由地鐵乘客作出的投訴個案比率，是各種公共交通工具之中最低的。民建聯在去年公布的調查，亦得到相同的結論。根據該黨在去年 7 月 9 日至 12 日進行的調查，在 11 間公共交通機構之中，地鐵服務是得分最高的。我懇請各位委員表決反對這項修正案。

全委會主席：鄭家富議員，你是否打算發言答辯？

鄭家富議員：主席，謝謝局長引用了民建聯的調查。我沒有深入看過這項調查，但我一定會看一看。既然地鐵的效率是這麼高，表現又是這麼好，那麼我便想就自由黨的劉健儀議員對我們這項修正案所提出的意見，作出以下回應。

首先，每天受地鐵影響的人次眾多。如果與小輪或巴士服務比較，單以停頓為例，一班列車停頓 30 分鐘與一輛巴士壞了 30 分鐘，在服務水平上所造成的影響，兩者的規模是相差很遠的。劉議員指我們並沒有解釋為何是增加一級而不是增加兩級。同樣地，我們也可以問，為何政府所定出的是 3 級、4 級，而不是 1 級或 2 級呢？

基本上，罰則是一項隨意決定的標準，令市民認為可以起阻嚇作用。我們把政府現時提出的這些標準各加一級，原則是很清楚的。局長說我們在條例草案委員會中沒有提出這項修正案，我其實是不大明白，因為我們是把一籃子修正案一併提出的，局長可能是因為修正案太多，看漏了眼罷了。所以，基於級別、基於局長所引述民建聯的意見調查，我們認為地鐵既然有一定的規模、一定的水準、一定的效率，我們仍然盼望就地鐵的服務水平而言，一旦出現不符合服務水平的情況，政府便會對地鐵施加更嚴格的罰則，因為以對服務水準的要求而言，地鐵服務所可能造成的影響，較諸巴士、小輪、電車等其他公共交通工具，是比較大的。謝謝主席。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：鄭家富議員就第 14 條動議的進一步修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

鄭家富議員起立要求記名表決。

全委會主席：鄭家富議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

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、李國寶議員、呂明華議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、許長青議員、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、黃宜弘議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、霍震霆議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員反對。

地方選區及選舉委員會：

何俊仁議員、李永達議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉千石議員、鄭家富議員及司徒華議員贊成。

陸恭蕙議員、陳婉嫻議員、程介南議員、黃宏發議員、曾鈺成議員、劉江華議員、劉慧卿議員、譚耀宗議員、朱幼麟議員、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、楊耀忠議員、劉漢銓議員及蔡素玉議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 28 人出席，3 人贊成，25 人反對；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 28 人出席，10 人贊成，17 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

秘書：經修正的第 14 條。

全委會主席：由於全體委員會較早前已通過了運輸局局長就第 14 條所動議的修正案，所以現在向各位提出的議題是：經運輸局局長修正的第 14 條納入本條例草案。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 15、18、19、20、21、27、28、30、35、48、51、53、54、57、59 及 63 條。

運輸局局長：主席，我謹動議修正第 15、18 至 21、27、28、30、35、48、51、53、54、57、59 及 63 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件中。

上述修正案純屬技術性質，而有關的修正案已獲得條例草案委員會的支持和通過。我懇請各位委員支持政府的修正案。

擬議修正案內容

第 15 條（見附件 I）

第 18 條（見附件 I）

第 19 條（見附件 I）

第 20 條（見附件 I）

第 21 條（見附件 I）

第 27 條（見附件 I）

第 28 條（見附件 I）

第 30 條（見附件 I）

第 35 條（見附件 I）

第 48 條（見附件 I）

第 51 條（見附件 I）

第 53 條（見附件 I）

第 54 條（見附件 I）

第 57 條（見附件 I）

第 59 條（見附件 I）

第 63 條（見附件 I）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的第 15、18、19、20、21、27、28、30、35、48、51、53、54、57、59 及 63 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 29 條。

全委會主席：劉千石議員已作出預告，準備動議刪去第 29 條，而運輸局局長及陳婉嫻議員亦已分別作出預告，準備動議修正第 29 條。我會請劉千石議員動議他的修正案。至於運輸局局長身為負責條例草案的政府官員是否可以動議他的修正案，則須視乎全委會對劉千石議員就該條所動議的修正案作出甚麼決定。再者，由於運輸局局長及陳婉嫻議員所建議的修正案是完全相同，並具相同效力，因此無論運輸局局長所動議的修正案是獲得通過或是被否決，我也不會請陳婉嫻議員動議她的修正案，因為全委會應已就這項修正案作出了決定。

全委會主席：全委會現在進行合併辯論。我會先請劉千石議員動議他的修正案。

劉千石議員：主席，我動議修正第 29 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。這項修正案是刪除地下鐵路（“地鐵”）僱員要因為疏忽作為甚至是不作為而須負上刑事責任的規定。

要求員工一旦有疏忽便須負上刑事責任，甚至要入獄，是非常不尋常，亦是不合理的。現時條例草案的規定，並無明確訂明，在特定危險性高的情況下員工出現疏忽才要負刑事責任，而只是籠統地規定在“任何”情況下，因員工的“任何”疏忽所引致的“任何”可能有關安全的問題，員工都要負上刑責，這顯然是一種苛刑。

舉例來說，根據條例草案規定，相信地鐵負責清潔的員工不小心將抹地用的水倒在月台地上，便很可能已經犯法，因為該名員工有疏忽作為，而抹地水又有可能導致乘客受傷。因此，我堅持不能夠通過籠統的刑事條文來恐嚇員工。

其他規管公共交通服務機構，例如公共巴士、渡輪及數條過海隧道的條例，均沒有對公司員工實施如此嚴苛的規定。他們只是把特定高危的行為，例如規定巴士司機開車時的安全標準，定為罪行。因此，我認為有關刑責條文應該全面取消。此外，值得指出的是，條例草案其實另有條文把“故意危害安全”的作為列為罪行，這項規定應已為公眾提供足夠保障。

同時，無論是否存在僱員疏忽罪行的規定，任何人均可就地鐵公司和員工疏忽行為提出民事訴訟，以爭取賠償。因此，我認為有沒有這項刑責條文，也不會影響乘客的權益。

主席，我謹此陳辭，提出修正案。

擬議修正案內容

第 29 條（見附件 I）

全委會主席：我會請運輸局局長及陳婉嫻議員就劉千石議員所動議的修正案及他們的修正案發言。不過，運輸局局長不可在此階段動議任何修正案。

運輸局局長：主席，條例草案第 29 條的原意是保存現行《地下鐵路公司條例》第 23D 條。立法會議員和地下鐵路（“地鐵”）員工對第 29 條的條文，就僱員的疏忽設立最高可以處以 6 個月監禁的罰則表示憂慮，這是我們深切關注和瞭解的。

經過詳細的考慮後，政府認同議員的意見，認為在不違反條例草案其他條款和營運協議條文下，可以酌情考慮對第 29 條作出調整。政府的修正案建議把條例草案第 29 條中有關員工疏忽行為的罰則，改為一個分為兩個級別的機制。

在第一級中，如果地鐵員工的疏忽行為危害或相當於可能危害鐵路上的人的安全，但他的行為並沒有對任何人造成嚴重受傷或死亡，則有關員工的罰則只限於最高，即第 2 級的罰款 5,000 元，而不包括監禁。不過，如果員工的疏忽行為造成任何人士，包括員工或乘客嚴重受傷或死亡，法庭便可以最高判處第 2 級的罰款和監禁 6 個月。

政府相信上述兩層架構的方案，可以在保障乘客和僱員的安全，以及消除地鐵員工對有關條文有所憂慮兩者之間取得適當的平衡。我稍後會提出政府對第 29 條的修正案。

我在此呼籲各位委員表決反對劉千石議員建議完全撤銷條例草案第 29 條的修正案，因為劉議員的修正案必然會令市民產生錯覺，以為地鐵公司在私有化後，完全無須保證員工不會因疏忽大意而作出影響乘客的行為，我認為這是極不理智的做法。

此外，地鐵員工在向條例草案委員會作證時亦表明，撤銷第 29 條內的 6 個月監禁罰則已經是完全可以接受的折衷辦法，員工並沒有對 5,000 元的最高罰款表示任何異議。

我在此懇請各位委員表決反對劉千石議員的修正案。

陳婉嫻議員：主席，我對政府認同我們的意見表示歡迎。我們在審議有關條例草案時，覺得第 29 條界定“疏忽”的定義太寬、太闊。所謂太寬、太闊，是因為疏忽可以基於很多因素造成，例如整個工作安排太繁重，員工在不合理的安排下出現疏忽；又例如其他原因出現的疏忽，可能不會引致重大的交通意外。在條例草案委員會審議過程中，這些都是我們代表員工所提出的意見，而有關員工在條例草案委員會中亦表達了同樣的憂慮。他們覺得每天的工作都很繁忙，如果不能清楚界定“疏忽”是嚴重或一般時，會令他們非常擔心。

在審議條例草案時，政府認為這條文在《地下鐵路公司條例》內已存在了 21 年，為何要在新條例中消失，因此，當時他們認為無須作出修改。我們亦諮詢過法律意見，法律意見指出，按照普通法的定義，除非是嚴重疏忽，否則，疏忽並不應該處以監禁，所以我們作出了兩級機制的修正。我們的修正在後期亦被政府接納，這是我們所歡迎的。

至於劉千石議員的修正，如果他在修正案中是刪去“罰款及監禁”中的“及監禁”這 3 個字，我們亦會支持劉議員的修正。不過，我們在很後期才知道他建議把第 29 條整條撤銷，而我們曾就此詢問員工的意見，他們希望在公眾安全與員工責任兩者之間取得平衡，所以覺得我們現在的兩級機制修正案較好，因為這是一個合理的方案，既可顧及公眾安全，亦考慮到員工實際工作的客觀環境。因此，我們對撤銷整條第 29 條的修正案不予支持，謝謝主席。

全委會主席：各位委員現在可以就劉千石議員所動議的修正案，以及就運輸局局長及陳婉嫻議員的修正案進行辯論。

是否有委員想發言？

吳靄儀議員：主席，我認為運輸局局長所提出的修正案非常荒謬，因為嚴重疏忽，以及嚴重疏忽引致後果嚴重是有分別的。以劉千石議員提出的例子來說，清潔女工或男工弄濕了月台引致有人受傷，如果那人扭傷腳，員工便會被判罰款；如果那人跌倒而嚴重受傷，員工便會被判監禁。我覺得這是非常荒謬的做法，因為疏忽並不構成監禁的刑罰，除非是非常嚴重的疏忽，甚至須負上刑事的責任，這是不尋常的例子，必須清楚界定。不過，現在要界定的並不是疏忽與嚴重疏忽之間的分別，而是疏忽的嚴重和疏忽引致後果嚴重的分別，這分別十分重要。

雖然陳婉嫻議員可能因為工友認為須持妥協的態度，但政府應該有原則，不應該如此修改法律。所以，我覺得無法支持政府的立場。

李卓人議員：主席，我想作最後努力，游說陳婉嫻議員支持劉千石議員的修正案，因為剛才我覺得陳婉嫻議員對政府的修正案有些誤會。

陳婉嫻議員說分嚴重疏忽和疏忽兩級，但現時並不是分嚴重疏忽和疏忽兩級，而是嚴重地有受傷的後果，以及沒有受傷的後果，兩級是這樣分別的，而不是以疏忽的嚴重程度來作分別。因此，根據現時的修正案，可能是很輕微的疏忽，但是如果引致他人受傷，員工可能要入獄；另一方面，即使是很嚴重的疏忽，如果沒有引致他人受傷，反而不用入獄。我希望陳婉嫻議員弄清楚，現時的分野其實已經不是疏忽與嚴重疏忽的問題，而是後果有人受傷還是沒有人受傷的問題。

我希望陳婉嫻議員重新支持工作疏忽非刑事化，因為我們覺得原則上，沒有理由把員工的疏忽列為刑事化。政府本身的公務員體系亦沒有把疏忽列為刑事化這一回事。即使是紀律部隊，他們須攜帶槍械，亦不會因嚴重疏忽而引致刑事化的後果。當然，如果是嚴重疏忽引致誤殺的地步，當然會有刑事化後果，這不用再說。我們現時討論的是，究竟員工是否應該因為疏忽責任而須承擔刑事化後果。

謝謝主席。

田北俊議員：主席，地下鐵路（“地鐵”）公司已運作了二十多年，第 23D 條從來沒有被引用過來起訴過員工。有些人可能會說，既然從來沒有引用來起訴員工，那不如把條文撤銷；但另一些人會說，就是因為有這項條文，員工工作時會小心一些，駕駛地鐵的司機也會小心一些，所以這麼多年來也沒有嚴重意外發生。

劉千石議員、陳婉嫻議員和數位勞工界的議員對這點特別關心，但我覺得，在地鐵工作的員工有 8 000 人，而乘搭地鐵的有數百萬人，他們不會全都是老闆，我相信大部分是工人，那麼他們的利益是否也應該受到照顧呢？如果真的有地鐵員工因工作疏忽而導致他人嚴重受傷甚或死亡，才會被罰 5,000 元和監禁 6 個月，（這只不過是一個可能性，因為還要待法庭判決，法官未必會處以最高刑罰，）這樣劉千石議員也不可接受，我覺得很奇怪。難道真的只是為了那 8 000 名員工的利益？那麼，其他數百萬乘搭地鐵的人的利益又如何呢？他們大部分也是“打工仔”，不是老闆。

我覺得要平衡整個社會的利益。一旦發生意外，無論是否疏忽引致，我相信沒有員工是想看到的。我相信也沒有員工會有意疏忽，令乘客受傷，無論傷勢是輕微還是嚴重。如果真的發生意外，如果傷者傷勢輕微，現時政府已支持陳婉嫻議員的建議，而自由黨也會支持；至於因疏忽引致他人嚴重受傷甚或死亡，我不明白為何劉千石議員還要維護員工的利益至這個地步，甚至令大部分的公眾利益也要作出妥協。因此，自由黨不會支持劉千石議員的修正案，我們會支持政府的修正案。

梁耀忠議員：主席，我認為我們要弄清楚一點，疏忽畢竟是疏忽，並不是有意的。如果一個人是刻意做一件事的話，情況會不同；如果是疏忽的話，他是不想那件事發生的，因此而造成的後果，大家當然也不想看見意外發生。這並不等於如果員工有疏忽行為，幸運的只是導致他人扭傷腳，他便被判罰

款；如果嚴重一些，傷者腦部有瘀血，他便要被判監禁。我認為客觀上來看，這樣已經對員工構成威脅，令他們原本不是疏忽也變為疏忽了。在這情況下，員工每做一件事、每作出一種行為，便要想想自己工作時所可能引致的刑事罪行。

我們並不是不顧及公眾安全，情況並非如此。公眾安全可以透過民事索償處理。現時討論的是刑事化的問題，並不是故意的，所以要想清楚 *intention* 的問題，他只是疏忽。剛才吳靄儀議員已經從疏忽產生嚴重後果的角度來討論這問題，我不想重複。我希望大家要明白，這是疏忽，並不是有意的。

主席，有關這問題，我不能接受政府的說法。

何俊仁議員：主席女士，我想就法律原則的問題對修正案表達意見。

第一點，我們不應把這條文看作具有階級性，專門針對一些低層勞工。其實，這項條文對整體僱員都適用，因此，受影響的不單止是洗地女工或月台工人，也包括工程師和負責維修的人員。只要他們的工作涉及大眾安全，便應該知道有這責任存在。因此，任何一個人，包括高級職位的僱員都會受影響。現時坐在公眾席上的高級職員，如果他們負責的工作影響地鐵運作的安全，這項條文對他們都適用。因此，這不單止是勞工的問題，請大家不要以對立的態度來看這問題。

第二點，以我對法律的理解，在我們的法例內，其實也有很多情況是因為疏忽而產生刑事責任的。很簡單，以大家都很熟悉的“不小心駕駛”為例，在最嚴重的情況下，司機是可以被判入獄的。雖然我們很少機會看到有人因不小心駕駛而被判入獄，但如果法庭覺得情況很嚴重，是可能會判司機入獄的。此外，又例如高空墮物，條例規定，如果有人因不小心看管家中物品，令它墮下而引致他人受傷或死亡，是屬於犯罪的，可能會被判入獄。最近本會也曾就建築問題進行辯論，在討論到承建商的責任時，我們也建議如果是承建商疏忽，可能也須負上被判入獄的責任。大家可能也記得“籠輦”的問題。東區一個地盤曾有“籠輦”跌下，我記得最後負責的承建商有人須入獄。我相信在這個案中，沒有證據能證明任何人是惡意的，但是由於事件含有疏忽成分，而法例規定他們有法定的責任，所以他們會因疏忽沒有履行法定責任而被判入獄。因此，我不能概括地說，一個人因疏忽沒有履行一些法律責任而被判入獄這後果一定是不合理的，不能接受的。我不會有這樣的結論。

第三點是關於是否嚴重疏忽的問題，以及有否說明何謂嚴重疏忽。條例草案第 29 條及政府的修正案都沒有說明，但是我相信，在我剛才所說的很多條例下，是否會很輕易便判有關人士入獄呢？我覺得當法庭在量刑時，會考慮到所有因素，所以是不會輕易判人入獄的。法庭最後仍會有人情上的考慮，便是有關人士是否純粹不小心；他是初犯，還是屢次不小心。法庭可能會有很多考慮因素。事實上，法庭很多時候在量刑時，都會因為後果嚴重而加重刑罰。

政府現在這項修正案，規限了是在出現嚴重後果的情況下才可判處入獄，我不可以說這樣做一定是違反了我們一般所接受的法律原則。因此，在考慮到條例草案第 29 條涉及整個地鐵的運作安全，所以我覺得如果把整條條文完全刪去，是不太適合的。我覺得政府提出的修正案，應該是一個較合理的限制，使法庭最少要在出現某些後果的情況下，才會判處入獄的刑罰，如果沒有出現那些後果，便不應該判處入獄。不過，即使出現這些後果，是否一定要判處入獄呢？答案是不一定的。如果在某種環境下，那個人真的不應受到這樣的懲罰，又或無須特別產生某種阻嚇作用的話，法庭便不應該胡亂判處入獄刑罰。

基於上述理由，最後我們決定支持政府的修正案。當然，大家都知道，這樣的決定所產生的組合——即我們支持政府及工聯會，反對劉千石議員的修正案，並不常見，但經過我們細心考慮後，仍覺得這是我們的最後決定。

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員回應）

全委會主席：運輸局局長，你是否想發言？

（運輸局局長表示不發言）

全委會主席：劉千石議員，你是否打算發言答辯？

劉千石議員：主席，多謝何俊仁議員說出了他的意見。在聽過他的意見後，我更覺得我應該提出我的修正案。

何議員提及不小心駕駛，我相信他很清楚不小心駕駛是指甚麼。他也提到“籠輦”，很明顯，接觸“籠輦”的工作環境是一項高危工作，所以很清楚這類工作是有一定的認責，但今次這條文卻非常籠統地把所有地鐵員工都推進陷阱內。這是第一點。

第二點，雖然大家剛才已進行討論，但我覺得仍然要強調以後果來決定疏忽的嚴重性這問題，即根據後果來決定疏忽的嚴重性。我再提出剛才的例子，一名清潔工人滴了一些水在地上，令人跌倒，那名工人便須負上刑責；但另一名工人非常疏忽，但他很幸運，沒有人因其疏忽而跌倒，在沒有人受傷的情況下，那名工人結果便無須負上刑責，我覺得這是不公平的。

我希望大家再次考慮我的修正案，支持我的修正案。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：劉千石議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

劉千石議員起立要求記名表決。

全委會主席：劉千石議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

李啟明議員及吳靄儀議員贊成。

丁午壽議員、何承天議員、何鍾泰議員、李家祥議員、李國寶議員、呂明華議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、張文光議員、許長青議員、陳智思議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、單仲偕議員、黃宜弘議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、霍震霆議員、羅致光議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員反對。

陳國強議員及陳榮燦議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

李卓人議員、梁耀忠議員及劉千石議員贊成。

何俊仁議員、李永達議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陸恭蕙議員、程介南議員、黃宏發議員、曾鈺成議員、楊森議員、劉江華議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、司徒華議員、譚耀宗議員、朱幼麟議員、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、楊耀忠議員、劉漢銓議員及蔡素玉議員反對。

陳婉嫻議員棄權。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 27 人出席，2 人贊成，23 人反對，2 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 29 人出席，3 人贊成，24 人反對，1 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

運輸局局長：主席，我謹動議修正條例草案第 29(2)條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。我懇請各位委員支持政府提出的修正案。

擬議修正案內容

第 29 條（見附件 I）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的第 29 條。

陳婉嫻議員：主席，我要求記名表決。

全委會主席：現在太遲了。

陳婉嫻議員：不要緊，沒有問題。（眾笑）

全委會主席：現在表決經修正的第29條，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 41 條。

全委會主席：運輸局局長及陳婉嫻議員已分別作出預告，準備動議修正第 41 條。由於他們的修正案是幾乎相同，並具相同效力，而因運輸局局長是負責條例草案的政府官員，所以我會請運輸局局長動議他的修正案。不過，無論運輸局局長所動議的修正案是獲得通過或是被否決，我也不會請陳婉嫻議員動議她的修正案，因為全委會應已就這些修正案作出了決定。

運輸局局長：主席，我謹動議修正條例草案第 41(2)條。修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

地下鐵路（“地鐵”）公司目前的營運水平已經躋身於世界最優良鐵路機構之列，公司出色的表現有賴八千多名員工的熱誠和努力；地鐵公司已清楚表明，員工是公司最重要的資產。為了確保員工利益得到充分保障，政府在條例草案加入了具體並且對地鐵公司有法律約束力的條款。

第一，《地下鐵路條例草案》第 41(1)條規定，僱傭合約由現時的地鐵公司轉歸到新公司並予以延續，使每一份合約均視為一份單一延續的僱傭合約。本條文所指的僱傭合約，不單止涵蓋僱員在受僱日起所簽署的一切基本僱傭合約，並且涵蓋其他由公司在僱員受僱期間賦予僱員的福利等合約安排。換句話說，員工的所有僱傭條件並不會因轉移至新公司而有所影響。

第二，在第 41(2)條特別規定全體員工的長俸、津貼和酬金，將會由地鐵公司轉歸至地鐵有限公司，本條文旨在涵蓋公司現有的退休和期滿酬金計劃。

雖然第 37、38 及 41 條的含義，已包括員工繼續享有的福利，但政府同意，因應議員和員工的關注，將員工現有的福利作為一個獨立的例子，特別在第 41 條中標舉出來，以釋員工的疑慮。此外，現時地鐵員工的薪酬檢討機制已經沿用了超過 20 年，員工除了已熟習之外，也同意這是較為公平和合理的機制。因此，議員和員工強烈要求在第 41 條保證該機制的延續性。政府也同意將薪酬機制特別在第 41 條中標舉出來，以令員工更為放心。

我們深信修正案的做法，對穩定員工的信心大有幫助。我懇請各位委員支持政府的修正案。謝謝主席。

擬議修正案內容

第 41 條（見附件 I）

陳婉嫻議員：主席，有關條例草案第 41 條，我們在審議這條例草案時，有些員工提出了他們的憂慮。政府早期亦認為在整個轉歸過程中，員工的憂慮是可以解決的。不過，我們在諮詢過法律意見後，擔心有關福利和薪酬機制部分，特別是加薪的機制，沒有被納入條例草案中。因此，我們對條例草案提出了一項修正案，而後期政府亦接納大家的意見並提出相應的修正案，我對此表示十分歡迎，亦希望大家能夠支持我們。

此外，劉千石議員稍後會提出一項進一步修正案，在條文中加上“不得低於原來的標準”。工聯會作為一個勞工團體，對於稍後劉千石議員提出的進一步修正案，會全力支持。

謝謝主席。

全委會主席：是否有委員想發言？

李永達議員：主席，有關條例草案第 41 條，我們民主黨內部曾作過一些研究，尤其是有關修正這條文本身法律的後果是怎樣。正如吳榮奎局長所說，其實原條文所寫的事項，也頗為清楚，大概的意思是，地下鐵路（“地鐵”）公司在上市後對現有員工的所有福利、服務條件等，維持不變，它仍然會承擔這羣僱員以後的薪酬、福利及其他條件等，包括檢討薪酬的機制。

政府對條例草案第 41 條提出的修正案中，其實只加了很少的內容，從某角度而言，只是將現有條例草案條文中應有的效果，以文字形式再寫一次；從某角度來看，是在條文中將這內容寫得更為清楚。如果不對條例草案第 41 條作出修正，是否便沒有這種效果呢？我們今天曾向立法會的法律顧問請教，知道其實效果是沒有分別的。正如吳榮奎局長所說，他覺得現有條文已存在對所有員工的保障，包括福利、薪酬和條件的機制。那麼我的問題是，為何還須作修正呢？作修正是否基於擔心？這項修正案對地鐵工會和員工會否帶來額外的保障，又或會否令地鐵公司須承擔額外的福利？其實，結論應該是不會的，即對這羣員工不會帶來額外的保障或任何額外的福利和薪酬，換言之，即使通過了政府或陳婉嫻議員所提出的修正案，地鐵公司在上市後，仍可按照現有的薪酬調整機制，調高或調低員工的薪酬和福利。不知道吳榮奎局長對這項條文的闡釋，與我們是否相同？為何我會這樣問？因為如果條文本身已包括這些內容的話，則有沒有這項修正案也是沒有分別的。我希望吳局長或陳婉嫻議員在作出回應時，能回答這問題：沒有這項修正案，是否等如地鐵員工的福利會被削減，是否等如現時所有員工的薪酬福利、服務條件及檢討薪酬的機制，屆時不再存在？以我所瞭解和根據法律顧問的意見，應該是不會的。如果我這項結論是對的話，則我想問一個問題，為何還要提出修正案？唯一的理由，是令條文更清晰；但正如我所說，只是寫清楚原有的事項，而沒有額外的內容。

今天在《信報》刊出一篇文章，其中引述了副局長周達明先生的說話。他說得十分好，他覺得這項修正只是形式上的修正，他指出：“政府接受工聯會的兩項修正，只屬形式上的讓步。”在某程度上，這項修正只是技術上的修正，並無額外成分，可能只是為了令工聯會或地鐵工會覺得舒服點。其實，這項修正不會為地鐵公司或 Jack SO 帶來特別額外的工作，而另一方面，亦不會為工會帶來甚麼“着數”。（眾笑）這項修正不會為員工帶來額外的保障，但現在政府不單止提出修正，還“大鑼大鼓”般提出修正。上星期，政府好像稍為放心地表示，工聯會有 3 票支持政府通過條例草案的三讀，其中一個原因是員工的福利獲得保障。其實，這種說法是假的、是錯的，因為有沒有這項修正，員工的福利和保障根本跟以前沒有分別；不過，既然政府接受以條文形式記錄所有事項，這點可使工聯會覺得安心之餘，也不失為一個好的下台階，以方便工聯會支持政府通過條例草案的三讀，除非我對此條文的理解是錯誤，則另作別論。

我覺得屬工聯會的議員在今天的所有發言中，也沒有回答一個問題：通過或不通過這項修正案，會否影響工會和地鐵員工現有的保障？其實是不會的。但為何工聯會仍以此作為指標，以支持或反對條例草案的三讀？以一項虛無縹緲、無任何實質的修正，作為自己的下台階，是否一種好的做法？答案是否定的。

我還要多說一點。其實當處理這項修正案和表決是否通過條例草案的三讀時，工聯會的 3 位朋友須考慮的，是他們有兩種身份。第一，他們是工聯會成員的身份，須代表他們的工會和照顧地鐵員工的利益。但他們也須牢記，很多工人本身並非屬於地鐵工會的。我相信非地鐵工會的工人較地鐵工會的工人還要多。地鐵工會只有 8 000 位會員，但我們每天有二百多三百萬人乘搭地鐵，半數以上是成年人，其中可能很多是工友。公眾所要求的，不單止是要保障地鐵工會的利益，還要保障廣大市民在《地下鐵路條例草案》中的利益，而其中一項是加價機制。工聯會將其支持或不支持條例草案三讀連繫到條例草案第 41 條，我感到極為詫異；如果是與加價機制掛鉤，我反而覺得較為合邏輯和合理。

我希望工聯會知道，我們不可以“只見樹木、不見森林”，“樹木”便是地鐵工會員工的保障，而“森林”便是廣大乘搭地鐵的人士的利益。不過，可悲的是，工聯會所指的“樹木”，其實只是青苗，這項修正案本身並無實質效果，也不會帶來額外的保障。為何以此作下台階？我希望工聯會不要成為政府不合理政策的保駕護航萬靈丹。他們在上次“殺局”時已經是這個樣子；但今次，我覺得情況更難令人理解。

主席，今天我們有較多時間作出辯論，這是全體委員會審議階段，我們是可以多次發言討論的。不過，我不想重複太多意見，我只想問一問局長和陳議員，會否覺得修正條例草案第 41 條與否，其實沒有分別，是不會對地鐵員工帶來額外的保障？這條文只是將現時法定機構的責任和其他事項，轉移至新的、上市的地鐵有限公司。希望大家在辯論這問題時，不要單從地鐵工會的角度作出考慮，請記住，每天還有數百萬人是乘搭地鐵的。謝謝主席。

全委會主席：是否有委員想發言？

何俊仁議員：主席，剛才李永達議員已很清楚表達了民主黨在分析這兩項修正案的一些看法。事實上，我想進一步說明，劉千石議員的修正案在實質上能給予市民一點保障，相信劉千石議員稍後會詳加說明。但我覺得，既然工人的利益那麼重要，而工聯會又是重視第 41 條的話，為何不會把自己是否支持通過這項條例草案，連繫到劉千石議員那項能給予具體保障的修正案能否通過？工聯會只是形式上提出修正，其實是欠了工人或工會一個解釋，令他們真正明白這兩項修正案的本質。

最後，我亦想說明一點，就是工會和非工會的工人，他們的利益很多時候是一致的；而工人和廣大市民，包括地下鐵路（“地鐵”）使用者，他們的利益也是一致的，兩者的利益是不可分離來看，不能說工人的利益應受到保障，而乘客或經常使用地鐵的市民的權益，則完全可置諸不理。因此，我很希望工聯會能清楚說出，為何工聯會只利用第 41 條，以此為藉口來支持政府通過這項條例草案呢？

全委會主席：運輸局局長，你是否打算發言答辯？

（運輸局局長表示不答辯）

李永達議員：主席，根據《議事規則》，雖然局長不回答我的問題，但我是否仍可以作第二次發言？

全委會主席：李永達議員，在全體委員會審議階段中，你是可以再次發言的。

李永達議員：主席，我是十分失望的，這是一個公眾辯論的場所，我覺得局長應回答我剛才的疑問。我懇請局長回應，這項有關第 41 條的修正案會否給予地鐵工人額外的利益，以致在沒有這項修正案時，地鐵工人現時從法定機構所獲得的保障，在新的私人公司便不會出現？如果剛才我的分析是對的話，那麼政府與工聯會是有“打同通”之嫌的。報章的新聞標題說，這項修正案會令地鐵工人及工會得到更大的保障，其實這是一個美麗的誤會。如果我的理解是正確的話，政府便應該坦白向公眾說，這項修正案只是將原文意思清晰寫出，並沒有額外的內容。如果政府不肯在議事堂公開答應民主黨的這項要求的話，我覺得它便是失職。立法會同事在表決是否通過這條例草案的時候，是有責任知道其法律效力的，而我知道這項修正案對於原有條文，並無加添任何額外的內容。謝謝主席。

張文光議員：主席，這一部分在今天這一項條例草案來說是很重要的。因為這項條例草案能否獲得通過，便視乎立法會內的一個組織——工聯會——在最後三讀是如何表決。

其實，今天民主黨和劉千石議員是沒有“打同通”的，因為劉千石議員根本不知道民主黨就這問題上最初是如何表決。我們原先考慮的問題，是在修正的過程中，工聯會陳婉嫻議員的修正案能否實質地為地下鐵路（“地鐵”）員工增加保障。我們有需要問一條這樣的問題，然後決定是否支持劉千石議員的修正案，於是我們諮詢立法會法律顧問的意見。

立法會法律顧問的意見是相當清楚的。他說，作為立法會議員，如要在原有的條例草案中多加一個括號，在括號內多寫數行文字，而所寫的是完全沒有違反原來條文已可以保障的東西時，那麼便由他寫吧，反正實質保障是沒有多也沒有少。但不要忘記，由於這項條文令過去地鐵公司與員工所有的協議均為有效，而這些協議可能包含着一些條文，是對員工的福利及津貼仍然保留着一個在日後檢討的機制。日後公司一旦作出檢討，員工的福利和津貼便可多、可少、可不變。換句話說，如果陳婉嫻議員的修正案獲得通過，即使是維持原有地鐵公司對員工過去承諾的協議條文，地鐵公司日後也可以根據這些協議所提供的機制進行檢討，並削減員工應有的福利。不過，有關的檢討當然不會在緊接通過條例草案的那一天進行，而是在日後進行。

劉千石議員的修正案與陳婉嫻議員的修正案最大的分別，便是劉議員對這些協議劃上一條底綫，亦是死綫，與《基本法》第一百條的性質相同，該條是對過渡九七的公務員的福利和服務條件等提供保障，並劃了一條死綫。劉千石議員的修正案中的死綫，便是不理會過去有任何協議，也不理會協議內是否有容許作出重新檢討的條文，不過，如公司要改變協議內的條件時，便一定不能夠低於地鐵公司在轉換私有權過程中的交接點所提供的一切福利。因此，經過我們的研究，也從法律上的觀點來看，劉千石議員的修正案最少能為員工提供一個最低限度或過渡性的保障，便是維持原有的福利、薪酬等水平，使其不會下跌。如果我們真的要以保障員工福利而掛鈎，便必須與劉千石議員提出的修正案掛鈎，因為如果與陳婉嫻議員的修正案掛鈎，到了最後，有關員工也可能會被削減一些福利的。

因此，這一項條文是很重要的。加了一個括號，是否等如在原來的條文多加了些內容？我覺得在這問題上，政府是必須回答的。最低限度，這是我們從立法會法律顧問所取得的法律意見。當然，政府有權利不回答這問題。不過，如果不回答，便只能等同默認了。謝謝主席。

李卓人議員：主席，我只想簡單的要求運輸局局長稍後可以回答有關問題。在此，我也想簡單的證實一點，作為職工盟成員，我有需要證實李永達議員和張文光議員所引述的法律意見是很正確的。不過，我還想補充多一點。

即使沒有條例草案第 41 條，其實，也是沒有問題的，因為要是沒有第 41 條，地下鐵路（“地鐵”）公司的員工仍然是受僱於地鐵有限公司，地鐵有限公司只不過是部分股份化了，但其僱主基本上沒有改變。簡單來說，很多上市公司和企業不斷在轉換股東，即使由 A 股東轉換至 B 股東，但僱主的名稱仍是有限公司，有限公司是“法人”，有限公司的“法人”本身，根本上是沒有改變。地鐵公司並沒有改名，並不會由“地鐵有限公司”變成“地鐵永垂不朽有限公司”，所以僱主仍然是一樣。因此，即使沒有第 41 條，根本也沒有問題，因為僱主沒有改變。不過，把條文寫清楚當然是好一些。

謝謝主席。

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員回應）

運輸局局長：主席，有時候議員沒有聽清楚政府所說的話，我感到很遺憾。其實剛才在我就第 41 條的發言中，已解釋為何政府會動議這項修正案，我已經解釋清楚和回應了李永達議員的疑慮。

不過，就讓我重複讀出其中的一段。我在剛才發言時說：“雖然第 37、38 及 41 條的含義，已包括員工繼續享有的福利，但政府同意，因應議員及員工的關注，把員工現有的福利作為一個獨立的例子，特別在第 41 條中標舉出來，以釋員工的疑慮。”這便是我剛才發言時所說的話，大家也可以翻聽錄音帶。如果能夠令員工放心、能夠減少員工的疑慮，這不是已經加強了他們的保障嗎？

謝謝主席。

全委會主席：李永達議員，你已是第三次發言了。

李永達議員：主席，我的發言會很簡短。在法律的草擬過程中，任何條文也可以寫得很長。在這辯論中，我想再提出一個疑問。很感謝吳榮奎局長間接確定了我們對條例草案第 41 條的法律效果的認識是正確的，政府只是因應議員和員工的關注而提出這項修正案，以釋員工的疑慮，但其實是沒有加入

額外的內容的。因此，我不會再問吳局長，但我想問陳婉嫻議員，既然這項修正案沒有為地下鐵路公司員工提供任何額外的保障，為何工聯會要把支持或不支持條例草案的三讀，與這劃蛇添足的修正案拉上關係？我完全不明白。唯一的解釋，便是因為這項修正案一定會獲得通過，所以她便告知員工會與這項修正案掛鉤，但這項修正案是虛無縹緲、無實質意義的。這樣做是否合適呢？這須由公眾來定奪。謝謝主席。

運輸局局長：主席，我想澄清我並沒有認同李永達議員的想法或解釋。我亦想在此補充一點，就是我們在提出這項修正案之前，亦曾徵詢我們的法律專家的意見，認為這是符合法律的原則的。

陳婉嫻議員：主席，很多謝民主黨的同事再三問我們同一個問題，我想在這裏與大家分享我們整個討論的過程。

在我們提出修正條例草案第 41 條之前，有員工表示，擔心他們的附帶福利會有所改變。我們曾詢問過政府，亦詢問過我們的法律顧問，知道現有的轉歸只是局限於談論薪酬的入職機制，即員工簽署僱傭合約時的機制，而沒有特別提到其他福利。地下鐵路（“地鐵”）公司有些員工已在公司工作了 21 年，員工的工會與公司做了很多有關福利的事宜，但有些並無記錄在案，所以員工擔心在通過這條例草案後，不知其他福利能否亦得到轉歸。員工有一點是十分擔心的，便是加薪的機制。現時地鐵公司是以 20 間公司的加薪幅度作為其加薪的指標，但在文件中沒有清楚顯示出來。

對於條例草案第 41 條，最初政府的答覆也跟剛才民主黨的朋友一樣，說是沒有問題的。雖然當時運輸局副局長再三表示，有關福利已包含在其中，但以我審議法例的經驗——我已參與議會 5 年了——我對此放心不下，因為員工的福利及加薪機制並沒有清楚寫在第 41 條中。我們先後與地鐵工會召開了多次會議，雖然政府說沒有問題，但他們始終認為是有問題的。我們的法律顧問知悉員工與公司在 21 年裏，雙方曾訂定很多福利條件，員工很擔心，當僱主在轉歸後很快便會改變一些條件，而雙方如要對簿公堂時，員工可能會敗訴。法律的觀點是可有不同的，例如剛才吳靄儀議員與何俊仁議員對條例草案第 29 條的解釋，也有所不同。對工會來說，我們一定要保險，就是說在對簿公堂時，我們要勝訴，如有一些會令我們敗訴的情況，我們也會提出修正，特別是加薪機制。對於我們要求將加薪機制寫在條文中，政府最初亦十分緊張，認為不可能將地鐵公司所參考的 20 間公司的名單列於其內。這與我們正審議另一條有關人類生殖科技的條例草案的情況一

樣，當談到一些遺傳病的時候，政府亦空泛地說了一些東西，但民主黨何敏嘉議員則準備提出一項修正案，要求很詳細地逐項列出有關的遺傳病，這也是同樣道理。不過，我覺得民主黨的同事在審議條例草案期間，可能沒有聽到我們與政府的一些討論。

我絕對不同意議員說工聯會與政府“打同通”，我也絕對不同意說這不是員工關心的問題。我就這條例草案是提出 3 項修正案的，分別是有關第 7、29 和 41 條。我曾再三詢問員工，當立法會審議條例草案時，我們的修正案不獲通過，他們會怎樣？員工很清楚地告訴我們，他們最關注的，是工聯會就第 29 條和第 41 條的修正案能否通過。也就是說，如果今天我就第 41 條提出的修正案不獲通過，工聯會的 3 票，是會在條例草案三讀時用以反對政府的。如果民主黨想我們在條例草案三讀時反對政府的話，沒有問題，你們可以現在反對我提出的修正案。謝謝主席。

全委會主席：是否有委員想發言？

曾鈺成議員：主席，沒有規定議員必須是法律專家，民建聯的 10 位議員也不是法律專家，不過，我們有法律顧問向我們提供法律意見。

民建聯黨團在討論到就條例草案第 41 條，政府與陳婉嫻議員的修正案及劉千石議員的修正時，我們提出了 4 種不同的理釋，我們自己也辯論了一番。首先是有關陳婉嫻議員提出的修正案，即跟剛才的那項辯論一樣，便是有或沒有第 41 條的修正案，對員工福利的保障是否沒有分別呢？我們有兩種不同的意見，有的說有，有的說沒有。然後談到劉千石議員的修正案，我們對此也有兩種不同的意見，而我亦是發言者之一。有些黨員與剛才民主黨朋友的意見一樣，說有了劉千石議員的修正案，員工福利的保障有很大分別。如通過了這修正案，有關的保障便保證以後直至永遠，真的是永垂不朽；公司上市後的那些福利條件，會與現時，即上市之前或緊接着上市之前，完全沒有分別，而日後的條件只能較以前為佳，不能較以前為差。但我則有不同的看法，服務條件不能夠較以前為差是如何解釋呢？如果以前的服務條件中有寫明永遠不能夠減薪的話，而日後公司要求員工減薪時，便是服務條件較以前為差。又或如果以前的服務條件中沒有寫明福利、薪金等不可以向下調整，那麼服務條件不能較以前為差，便是說不能夠加入條文，說可以調低福利或薪金水平。不過，如果以前的服務條件沒有有關調低福利或薪金水平的一項，那又為何不可以調低呢？因此，我認為沒有分別。我們內部也辯論了一番，如果說分別是這麼大的話，或是有了劉千石議員的修正案後，以後

無論在甚麼情況或發生甚麼事情，員工的福利、薪金和待遇等也一定不能夠差於上市前的一刻，我覺得似乎是有不合理的地方。對於《基本法》第一百條，我也是如此理解，這條文是說公務員在回歸後的所有服務條件，不能夠較回歸前為差。對的，這是一項保障，聽說便是因為這樣，公務員是不能夠減薪的，因為公務員在回歸前是有規矩，薪金須按私人機構的調查而作出調整的，但是不能夠減薪了。如果這樣說，那便要維持這一規矩，只准加薪，不准減薪了。不過，如果服務條件是有這樣的規定，那當然要保留，但如果沒有的話，亦不存在這個問題。

主席，真不好意思，我說了這麼多話。我不敢說民建聯的 10 位議員有多少法律知識，不過，我不相信職工會的法律知識一定較我們為高。換句話說，如果我們自己對該項條文有所爭論時，我相信職工會同樣在討論到該項條文時會有爭論，我亦想指出，這不單止是我們這些普通人之間的爭論。

剛才李永達議員引述了立法會法律顧問的意見，我們在討論時，亦有其他律師給予我們意見，當中也有不同的意見。我覺得，即使李永達議員是從最嚴格的法律角度來看這項條文的意義，但實際上這條文已清清楚楚的說了他要說的話，便是要告訴地下鐵路公司的員工，他們的福利是怎樣受到保障，現在公司對他們的義務和責任是如何維持下去。

謝謝主席。

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員回應）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

陳榮燦議員起立要求記名表決。

全委會主席：陳榮燦議員要求記名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

丁午壽議員、朱幼麟議員、何世柱議員、何承天議員、何俊仁議員、何鍾泰議員、李永達議員、李卓人議員、李柱銘議員、李家祥議員、李啟明議員、李國寶議員、李華明議員、呂明華議員、吳亮星議員、吳清輝議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、馬逢國議員、涂謹申議員、張文光議員、許長青議員、陸恭蕙議員、陳國強議員、陳婉嫻議員、陳智思議員、陳榮燦議員、陳鑑林議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、梁耀忠議員、程介南議員、單仲偕議員、黃宏發議員、黃宜弘議員、黃容根議員、曾鈺成議員、楊孝華議員、楊森議員、楊耀忠議員、劉千石議員、劉江華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、劉漢銓議員、蔡素玉議員、鄭家富議員、司徒華議員、霍震霆議員、羅致光議員、譚耀宗議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員贊成。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布有 55 人出席，54 人贊成。由於議題獲得在席委員以過半數贊成，她於是宣布議案獲得通過。

劉千石議員：主席，我動議進一步修正第 41 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

這項修正明確訂明原有地下鐵路（“地鐵”）員工在“過檔”到新成立的地鐵有限公司後，他們日後的薪酬津貼將不能低於原來的標準。剛才曾鈺成議員已提過這點，問究竟是甚麼意思。意思便是當公司要減薪時，不可以低於原來的標準。不過，在加薪後，如果要減薪也可以，但始終不可以低於原來的標準。

這項修正是回應地鐵員工對公司私有化的憂慮，透過法例規定保障他們日後的最低薪酬福利標準。

看過我這項修正案的同事相信會發現，剛才也有同事提過，這項修正案的字眼其實是參考《基本法》第一百條的規定，所不同的是《基本法》是對原有公務員提供保障，而我的修正案則是對現時屬於公營機構的地鐵員工提供保障。

我相信，只有給予地鐵員工類似回歸前後公務員的保障，才可以令員工真正安心；而能穩定員工、使員工安心工作，肯定是地鐵賴以成功的關鍵。

剛才同事已經處理過政府和陳婉嫻議員對本條例草案所提出的部分修正。我想指出，對於修正案本身的表決，我是以事論事，沒有同時考慮到三讀的支持與否來決定表決取向，所以我表決作出支持。不過，我想重申，這項修正案只不過是重申現有的《僱傭條例》，真的沒有加上任何新的意思。因此，我希望各位同事再三考慮。如果把重申《僱傭條例》這項修正案作為我們是否支持三讀的準則，我感到較難接受。我希望工聯會在決定表決取向時，能考慮到這點。此外，如果我的修正案被否決的話，請你們也跟我一同否決三讀通過條例草案。

主席，我謹此陳辭。

擬議修正案內容

第 41 條（見附件 I）

全委會主席：是否有委員想發言？

曾鈺成議員：主席，多謝劉千石議員解釋他的修正案的意義。不過，如果是這樣，我便覺得有很大的疑問。

將某一刻，即地下鐵路（“地鐵”）公司上市之前的員工薪酬和福利標準定為日後（無論時間多長）的最低標準，這樣做究竟是否合理呢？從過去 3 年的經驗，我們可以看到，經濟預測是一件絕頂困難的事。英明如我們的財政司司長亦不是每次都能預測準確。我們不知道往後數年的環境會怎樣。

試想想，如果通脹是很厲害的話，把所謂最低標準定在今天的水平，意義根本不大。如果好像劉千石議員剛才所說，員工加薪後並非不可以減，但不可以減至低於現時的標準，那便要看加薪多少。如果大家的薪酬都急升時，即通脹很厲害時，公司大幅度削減薪金，則即使減至現時的水平，員工也不願意，那麼現在所說的保障便沒有意思了。反過來說，如果通縮很嚴重，又或經濟嚴重衰退，大家都要減薪，但地鐵員工的薪酬卻可以“釘”在這一點，那又是否合理呢？把某年某月某日員工的薪金，作為他們薪酬的最低標準，這是否一個合理的做法呢？我對此很有疑問。

李卓人議員：主席，如果曾鈺成議員覺得這是不合理的話，他應該建議修改《基本法》第一百條。

全委會主席：是否有委員想發言？

曾鈺成議員：主席，按照我對《基本法》第一百條的理解，我覺得該條是完全無須修改的。我剛才已表達了我的理解，便是服務條件不會比回歸前差。

《基本法》第一百條所針對的是回歸這問題，因為在回歸前，公務員並不清楚回歸後的情況，他們會憂慮在體制上可能出現很大的變化，所以第一百條保證，無論如何轉變，公務員的服務條件都不會比以前差。

如果以我這樣的理解，《基本法》第一百條便無須修改。這與劉千石議員提出修正案的目的，是完全不同的。

張文光議員：主席，如果以曾鈺成議員的說法，對全港公務員來說，回歸會否引起服務條件的變化，當然是一個關注點，亦因此而寫出《基本法》第一百條。同樣道理，劉千石議員的修正案是“照板煮碗”。對地下鐵路公司的員工來說，他們當然認為今天是一個特殊的日子，即公司是否會上市，而在上市後，他們的服務條件會否受到影響。劉千石議員的修正案便是在這基礎上作出修改的。

因此，如果曾鈺成議員辯解李卓人議員的質詢是成立的話，則劉千石議員的修正案亦自然成立。

楊森議員：主席女士，我希望香港的公務員團體可以接觸曾鈺成議員，研究他剛才所說的那番話。

《基本法》第一百條列明：香港特別行政區成立前在香港政府各部門，包括警察部門任職的公務人員均可留用，其年資予以保留，薪金（請留意薪金）、津貼、福利待遇和服務條件不低於原來的標準。

曾鈺成議員只提及服務條件。其實除了服務條件外，福利待遇、津貼和薪金均須保留，以及不能低於原來的標準。我很奇怪為何曾鈺成議員只提到服務條件。

李卓人議員：主席女士，我希望曾鈺成議員明白，正如他剛才形容劉千石議員的修正案一樣，《基本法》第一百條同樣是把公務員的薪酬“釘”在 1997 年 6 月 30 日，好像剛才曾議員所說的拍照效果。

如果曾議員支持《基本法》第一百條，認為可以保障公務員的利益，令公務員對回歸具有信心，請他同樣考慮到，公務員回歸和地鐵上市，都是兩件令人覺得對未來不可預知的事。雖然一件可能是 150 年才發生的大事，但對員工來說，兩件事在性質上始終是一模一樣，同樣是對未來未可預知，所以我希望曾鈺成議員及民建聯支持劉千石議員的修正案。

全委會主席：劉千石議員，剛才你曾舉手要求發言，但我要提醒你，稍後你是會有發言答辯的機會。是否有委員想發言？

李柱銘議員：主席，今天也頗奇怪，如果工聯會的說法是對的話，即剛才的修正案可以讓地下鐵路（“地鐵”）公司的員工安心，即雖然他們沒有得到實質的得益，但總可以讓他們安心，工聯會的議員於是便可以在條例草案三讀時“轉軚”。這也可以說是有“着數”。

不過，現在曾鈺成議員這樣說，我想會令很多公務員震驚。原來令八千多名地鐵員工高興，但卻會令這麼多公務員擔心，憂慮薪金原來可以不按《基本法》的規定。因此，在小小的問題上得到“着數”，可能在大大的問題上便會“蝕本”。

全委會主席：是否有委員想發言？

曾鈺成議員：主席，李柱銘議員說得這麼大件事，所以我一定要澄清。

在我的發言中，我從來沒有說過，也沒有主張公務員的薪金可以不按《基本法》的規定。

運輸局局長：主席，我相信我們正在討論劉千石議員就第 41 條提出的修正案。（眾笑）

正如我剛才就第 41 條的政府修正案發言時指出，政府和地下鐵路公司都充分理解員工憂慮公司上市後可能會削減人手，影響他們的職業保障。此外，亦有部分員工擔心公司上市後，他們的薪酬和福利會較現時為差。條例草案第 41 條經過剛才獲得通過的政府修正案修改後，應該可以全面照顧到員工的憂慮。

劉千石議員的修正案的作用，並不限於保障員工的薪酬福利不會因為私有化而受影響。他的修正案的客觀效果，是以法律形式，永久保證員工的薪津條件不低於公司私有化前的水平。這種採用法律形式來維護職業保障的做法，是史無前例的。

修正案的效果是保障員工的薪津福利不低於私有化前的水平，這無疑是為員工提供一個永久保障的安排。政府絕對支持私有化不應該影響員工薪酬福利這原則，但是這明顯並非劉千石議員的修正案的客觀效果。

我懇請各位委員表決反對修正案。

李卓人議員：主席，吳榮奎局長剛才只是照稿讀，他應該聽一聽之前的辯論。他說史無前例，在憲法上規定的《基本法》第一百條下，他自己便受到這種保障。他竟然還說是史無前例。

全委會主席：劉千石議員，請你發言答辯？

劉千石議員：主席，多謝局長說我這項修正案是一項保障，謝謝他。

我亦想指出，曾鈺成議員剛才的說法，正正是員工的憂慮所在。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：劉千石議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

劉千石議員起立要求記名表決。

全委會主席：劉千石議員要求記名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

全委會主席：現在開始表決。請大家查看是否已經作出表決。

全委會主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

李啟明議員、張文光議員、陳國強議員、陳榮燦議員、單仲偕議員及羅致光議員贊成。

丁午壽議員、何承天議員、何鍾泰議員、李家祥議員、李國寶議員、呂明華議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、許長青議員、陳智思議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、霍震霆議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員反對。

梁智鴻議員及黃容根議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

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、陳婉嫻議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉千石議員、鄭家富議員及司徒華議員贊成。

陸恭蕙議員、黃宏發議員、譚耀宗議員、朱幼麟議員、何世柱議員、吳亮星議員、吳清輝議員、馬逢國議員、劉漢銓議員及蔡素玉議員反對。

程介南議員、曾鈺成議員、劉江華議員、陳鑑林議員及楊耀忠議員棄權。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 27 人出席，6 人贊成，19 人反對，2 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 28 人出席，12 人贊成，10 人反對，5 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

秘書：經修正的第 41 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 34 條。

運輸局局長：主席，我謹動議修正第 34 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。有關的修正案純屬技術性質，並且已經得到條例草案委員會的支持和通過。我懇請各位委員支持政府的修正案。

擬議修正案內容

第 34 條（見附件 I）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全委會現在處理條例草案內有關“票價的訂明及釐定”的部分。就此，劉千石議員已作出預告，準備動議修正第 34 條，而陳鑑林議員亦已作出預告，準備動議在新訂的第 14A 條之前增補總目，以及在條例草案增補新訂的第 14A 條。此外，鄭家富議員亦已作出預告，準備動議在新訂的第 14A 條之前增補總目，以及在條例草案增補新訂的第 14A 條及新訂的附表 5B。

全委會主席：全委會現在進行合併辯論。我會先請劉千石議員動議他的修正案。

劉千石議員：主席，我動議修正第 34 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。這項修正是規定日後地下鐵路（“地鐵”）公司釐定向乘客收取的車費，必須先獲得立法會的批准。

這項修正，毫無疑問是本條例草案最關鍵的地方，因為票價調整機制將會直接涉及民生利益。

政府經常指出，縱使地鐵公司私有化後仍保留其“自定票價”的權力，也不表示日後地鐵有限公司可以任意加價，因為在公共交通工具競爭的情況下，地鐵的車費水平將會受到市場的制約。對於政府這樣的說法，我是完全不能同意的。地鐵行經的路綫，雖然有其他交通工具（特別是巴士）與其競爭，但作為市區唯一的集體運輸鐵路系統，地鐵無論在快捷、方便、可靠等因素上均遠較其他交通工具優勝；所謂“競爭”，程度是有限的。

地鐵公司在“自定票價”特權的保障下，過去 20 年來在釐定車資時缺乏制衡的事實，可以從地鐵的車費增長趨勢反映出來。地鐵自 79 年通車以來，車費每年均按通脹率向上調整，直至近一兩年，票價才因為本港經濟環境實在太差而凍結；除了地鐵之外，過去 20 年間再沒有其他任何一種公共事業是有理無理年年“例牌”加價的。資料顯示，由地鐵通車起計，過去 20 年間，每年的平均通脹率為 7.9%，而每年地鐵平均車費增幅則為 7.3%，兩者的增幅非常接近。

過去 20 年，地鐵公司的財務狀況由最初年年虧蝕（最高峰 1 年虧損 8 億元）到後來每年出現大額利潤（98 年地鐵的純利為 28 億元），但地鐵公司似乎一如既往，年年按通脹加價，這顯示地鐵票價不但沒有受市場影響，公司也完全沒有在出現高利潤時將票價加幅降低。有一點令市民最感到不滿的，便是地鐵公司曾經“乘人之忙、趁迫打劫”，推出繁忙時間附加費，經民間團體多年反對後，有關附加費才於 93 年正式取消；我記得在 91 年，我為了反對地鐵公司調高繁忙時間附加費，甚至預備睡在路軌上以作抗議，結果迫使地鐵公司於該年撤回調高附加費的建議。

現時的地鐵公司，在車費釐定方面可說是自把自為、“無皇管”；因此，假如讓地鐵公司於上市而成為一間私人公司後仍然擁有自動加價機制，我認為市民的權益肯定難以獲得保障。

政府提出的另一個反對監管地鐵票價的理由，是監管機制會影響地鐵公司對外的借貸能力，同時也會影響地鐵公司上市時的股價。值得指出的是，政府和地鐵公司其實從未提出過實質數據，證明地鐵公司釐定票價機制被修訂後會對其借貸能力有多大影響，反而，據我觀察，政府全資擁有地鐵公司或作為地鐵公司的大股東，才是令國際評級機構繼續支持地鐵公司以保障其借貸能力的關鍵；至於監管會影響地鐵有限公司的股價，則更清楚顯示出私有化與保障民生是矛盾重重的。

關於如何監管地鐵票價，當前有 4 個方案，我在這裏作一點簡單討論。

我的基本立場是，任何對現時地鐵公司收費“無皇管”情況所作出的規限，或多或少是對現時罔顧民生狀況的改善。首先，我要再次指出，現時除了地鐵公司及九廣鐵路公司這兩間由政府全資擁有的交通機構享有不受監管的“加價自主權”外，其餘公共交通工具的收費水平均受到某種形式的監管，不能任意加價。因此，我認為監管地鐵公司收費是正常而合理的做法，反而地鐵公司不受任何監管才會有問題。

由立法會負責批准地鐵公司提出的加價申請，毫無疑問將會令整個監管機制最有效反映民意，因為現時民選立法會始終是最具民意基礎的架構。經常有批評指由立法會負責審批地鐵公司加價將會令公共事業收費變得政治化，但我實在想問，他們所說的政治化是指甚麼呢？既然地鐵收費影響民生，自然要受到監管，而民選的議會肯定是最佳的把關機構。如果立法會審批收費便不妥當，那麼我們是否也要反對立法會立法和審批政府財政預算案呢？

民建聯陳鑑林議員認為應由行政長官會同行政會議決定地鐵車費上限，他認為應由行政長官委任所產生的行政會議而非由市民選出的立法會來審批地鐵公司加價建議，主要原因是他認為由立法會把關，會令問題“政治化”，而行政會議則能夠平衡市民與公司的利益。剛才我已指出，若說立法會審批公共事業加價便是“政治化”而予以否定，那不但貶低了民主選舉制度，而且是對普羅市民的不信任。若說立法會審批地鐵公司加價會令問題“政治化”，難道行政會議便不會“政治化”嗎？當然不是，只是非民選的行政會議不會以普羅市民利益和民生需要作為他們的考慮因素而已。

我記得，一直以來，民建聯所倡議的是由一間具代表性而獨立的法定機構負責審批包括地鐵公司在內的公共事業加價申請，但現在他們在提出修訂地鐵公司私有化法案時卻只把票價審批權交回行政會議，在這點上他們是否有點虎頭蛇尾呢？陳鑑林議員曾經表示，行政會議應會參考現時非法定的交

通諮詢委員會（“交諮會”）意見才決定是否批准地鐵公司加價，這可以間接保證審批機制的中立性；不過，我相信民建聯的同事也同意，現時交諮會內雖然有不少專業人士，但卻缺乏代表性，也難以有效反映市民意願。

至於民主黨鄭家富議員就監管地鐵公司加價所提出的修正案，即是實施“價格管制”，以這種方式規管公共事業收費水平，在本港也曾有過這方面的經驗：於 93 至 98 年間，有關方面便曾就監管香港電訊有限公司（“香港電訊”）的本地電話服務引入“價格管制”模式，當時就整體本地電話服務的每年加價上限是通脹減 4 個百分點，而同時又就當中住宅電話月費訂下通脹減 3% 的加價上限。總體來說，監管電話服務收費上限確實在一定程度上有效保障民生，令電話費加幅不致過大；以 98 年取消“價格管制”後，香港電訊於去年年中大幅調高住宅電話費三成的情況來看，過去一段時間所實施的“價格管制”顯然起了一定的監管作用。不過，假如認為管制模式一定可以誘使受監管的公共事業提高生產力，以爭取公司最大的利潤，則可能會感到失望的是這不是必然的結果；例如，當年實施通脹減 4% 的加價上限時，香港電訊本地電話服務每年的生產力提高卻不足 2%，比八十年代末期有“價格管制”時的生產力提升幅度遜色，從這點可以看到，“價格管制”模式不一定是“萬靈丹”。

此外，根據現時民主黨的提議，地鐵公司私有化後首 5 年每年的票價加幅上限與通脹率看齊，這其實是給予地鐵公司很大的彈性，令公司可以年年按通脹加價，對市民權益的保障其實並不足夠。

因此，我仍然相信，由民選立法會把關審批地鐵公司加價，是對民生的最有效保障。

主席，我謹此陳辭，提出修正案。

擬議修正案內容

第 34 條（見附件 I）

代理全委會主席梁智鴻議員代為主持會議。

代理全委會主席：我現在請陳鑑林議員及鄭家富議員按他們提交修正案的次序發言。不過，陳鑑林議員及鄭家富議員均不可在此階段動議任何修正案。

陳鑑林議員：代理主席，我的修正案主要是想為地下鐵路（“地鐵”）公司引入一個票價調整的監管機制。眾所周知，地鐵佔市區總交通乘客量一半以上，我要指出，這是指市區的總乘客量。政府表示地鐵只佔整體交通乘客量四分之一，我們不可忽略的是，由於地鐵的服務範圍主要在港島、九龍，最近才伸延至大嶼山、機場，將來新的路線則在將軍澳，可是，畢竟一大片的新界土地區域仍沒有地鐵的服務，所以我們不要刻意強調地鐵的服務範圍所佔的交通總量偏低，其實市民是非常倚賴地鐵服務的。可想而知，地鐵對以集體運輸為主的社會非常重要，地鐵票價不受監管可說是難以想像的。現時巴士、的士、小輪、小巴等交通工具調整票價均須通過五花八門、不同方式的監管機制，但萬變不離其宗，該等交通工具均須經過交通諮詢委員會（“交諮會”）進行討論，然後交由有關審批機關作最後決定，我們實在看不出有甚麼可令人信服的理由支持地鐵公司可以獲得豁免而不受監管。政府曾多次強調設立票價監管機制會導致信貸評級下降，我們完全理解財團對這方面的抗拒心態，因為監管機制確實會產生不明朗因素，影響投資前景的信心，但我們認為信貸評級下降只會是初期出現的短暫現象，只要地鐵公司繼續維持以往商營原則，地鐵公司始終屬於優質投資企業，評級是一定會回升的。另一方面，我們亦斷然不能為了國際財團一時的擔心，而放棄對社會負起應有的責任。

對公用事業進行適當的監管是社會一貫的政策，我們又怎可以為了 300 億元而改變這一貫的管治原則呢？試問現時有哪一種交通事業（除了兩鐵由政府全資擁有之外）是不受任何監管呢？即使隧道費亦受不同的經營協議所規限。

代理主席，民建聯建議監管機制是經過深思熟慮而提出的。我們完全理解社會上有人擔心監管公用事業滲入了政治因素，會被利用為爭取選票的工具，每當公用事業調整收費，便變成政客或壓力團體爭取表現的機會。我們建議政府將交諮會的職能擴大，增加委任專業獨立人士及乘客代表進入交諮會，使之成為具代表性和有公信力的諮詢架構，有效地監察各公共交通的服務質素和收費水平。民建聯認為設立一個有效的監管機制是一項長遠的政策考慮。倘若今天有這麼好的機會而不好好下定決心選擇一個好的監管機制的話，票價問題的爭議便會永無休止，永不平息。這實際上對乘客、對營運者、對社會都不會帶來甚麼好處。

代理主席，大概是因為香港回歸這兩年以來經濟下調，加上連年出現通縮，所以交通事業紛紛凍結票價，社會上對運輸企業調整票價的爭論才稍為平息下來，正因如此而不能突顯交諮會的功能和角色的重要性。代理主席，成立一個具專業獨立的監管機構，不但可平衡社會對交通事業的要求，而且

有助公營企業放心投資，以發展優質的交通服務。所以，我認為這建議是值得支持的，我希望本會同事能支持我的修正案。

謝謝代理主席。

鄭家富議員：代理主席，我謹代表民主黨將監管地下鐵路（“地鐵”）票價的機制納入條例草案中，目的是令上市後地鐵有限公司的加價仍會受到立法會在一定程度上監管，以保障市民利益。

今次我們所建議的是英國的價格上限管制(price-cap regulation)，這項管制的特色，是規管着公用事業服務的加價幅度，會根據消費物價指數(CPI)的增幅減去一個鼓勵性的變數 X 值，而這個 X 值是根據行業過去幾年的生產力增長，以及估計未來生產力增長而釐定的。簡言之，即是加價幅度將會受到 $CPI(-)[減]X$ 的方程式所規限。

首先，我會向各位清楚介紹我所建議的方案。在地鐵有限公司上市的首 5 年，民主黨建議將 $CPI(-)X$ 方程式的 X 值定為 0，原因包括 3 方面：第一，由於資料所限，我們一直無法取得地鐵公司過去生產力增長的數據；第二，正如我在恢復二讀時所述，地鐵公司本身的營運效率已相當高，政府將地鐵公司上市，無非是為了解決財赤，對增加地鐵公司營運效率的效果不會很明顯，加上過去兩年本港一直處於通縮的環境，若再增加一個 X 值，恐怕會迫使公司進一步裁員；及第三，地鐵公司主席蘇澤光先生曾經表示，上市後地鐵加價仍會受到公司內部約束，訂明不可超過通脹的幅度，既然如此，民主黨便讓地鐵有限公司在上市初期延續過去的做法，待公司運作漸上軌道和成熟後，才由公司和政府再行詳細研究 X 值，以向立法會交代。故此，我建議方程式中的 X 值最少每 5 年檢討一次，而政府在調整 X 值時必須以地鐵公司生產力作為考慮因素。當政府對 X 值作出任何修訂後，立法會有權於有關命令提交立法會 28 天內提出反對和予以修訂。在考慮到本港可能出現通縮的情況下，條文將列明，若方程式中的 CPI 為負數，地鐵公司將不能提出加價。

代理主席，民主黨所建議的規管方式，並非將每年地鐵的加價幅度規限於前一年的通脹水平這般簡單，而是以加價前 5 年平均通脹水平作為參考指數。例如地鐵公司今年如想加價，那麼今年加價的幅度與 99、98、97 及 96 年加價幅度的平均值，便不能高於 95 至 99 年 5 年期間平均通脹的水平。這種規管方式考慮到地鐵公司須作出長綫而龐大的資本投資，若給予公司一個 5 年周期作為參考指數，能讓公司更有彈性地處理加價的問題。對市民而言，卻不會減低有關的保障。

代理主席，凡提到對地鐵票價進行監管，政府和地鐵公司必然指出這會影響地鐵公司的信貸評級，又會指出有關做法會為投資者帶來不明朗因素而影響股價，而立法會有份參與的任何監管機制也會被形容為將問題政治化。民主黨希望就以上的指控提出質疑，首先，香港的電力公司、巴士公司、私營隧道公司，甚至會受到價格上限規管的香港電話公司，全部都是上市公司，我不禁要問，為何政府對它們作出監管時又不會影響它們的信貸評級呢？此外，在多次會議上，我從來聽不到有任何專家能確實地告訴我們，如果引入這個價格上限規管後，究竟對信貸評級會有何影響，以及影響的幅度為多少，我所聽到的只是一連串的估計和一連串猜測，而更重要的一點，便是信貸評級在政府心目中是否屬於至高無上及神聖不可侵犯的指標，甚至可凌駕於公眾利益之上？

第二，我想反駁指價格上限規管會帶來不明朗因素的問題，一條如此清晰的方程式清楚地交代價格增幅的參考指數，加上方程式起碼 5 年才檢討一次，請問哪處不明朗？如果每年加價只由地鐵公司董事會決定，董事會又不會向公眾清楚交代決定有關加幅的考慮因素和基準，在毫無監管下任由公司隨意加價，對市民而言，才是真正的不明朗！

第三，談到立法會，目前立法會是本港最具民意基礎的組織，而作為立法會議員，我們有責任代表市民監察政府運作和為市民爭取權益，如果在座各位議員都認同將監管權交予立法會便會變得政治化因而寧願放棄這些權力，我認為這是極不負責的表現，各位議員無形中即認為自己在議會中所作出的決定並非理智研究和分析的結果。作為一名民選議員，爭取立法會監管地鐵加價是我們對市民應負的責任，而今次這種規管模式也並非民主黨隨意想出來的，而是根據英國公用事業私有化中普遍使用的規管方式，其方程式設計有客觀計算的標準，本港在 93-98 年也曾用價格上限方程式，規管本地電話服務的收費，而民主黨這項修正案便是以 1993 年《電話規例》作為草擬的藍本。我實在看不出這樣的一個監管機制，如何會令決定政治化。

最後，我相信各位同事都很清楚，今次政府要將地鐵公司上市，最大原因無非是解決財赤，對於其他問題，政府根本並無認真處理和考慮過，它只希望盡量將地鐵公司維持不變，令出售過程順順利利。但事實上，地鐵公司上市所牽涉的問題十分廣泛，對將來本港的交通發展和市民生活都會有重要的影響，因此，我希望各位能支持我們民主黨對價格上限的修正案，保障市民在地鐵公司上市後仍可享受到合理的價格水平。

代理主席，我繼續發表民主黨對於陳鑑林修正案的意見。正如我在恢復二讀辯論的時候所述，我們對於民建聯的修正案表示支持，原因是有監管總比沒有監管好。

不過，我在此想對陳鑑林議員於本年 2 月 21 日（即數天前）向同事發出的信件中的一些說話作出回應。陳鑑林於信件中談及民建聯建議地鐵的票價調整，應由經擴大職能和具代表性的交通諮詢委員會（“交諮會”）審核，並經行政長官會同行政會議通過。陳議員在上述的文字中，只有最後一句是清楚和真實的，因為我們可見陳鑑林議員於修正之中，只能反映這項要求，其他的建議不但沒有於其修正中反映，我也未曾聽聞政府承諾會擴大交諮會的組成和職能，營運協議亦只是清楚說明會諮詢交諮會。因此，縱使陳鑑林的修正案獲得通過，我也看不出民建聯的建議如何能夠真正落實，使政府真正擴大交諮會的職能。

在民建聯的修正中，擴大交諮會的組成和加強其代表性是重要的一環，但很可惜，在條例草案委員會的會議中，我完全感受不到民建聯強烈地向政府提出此項要求，亦不曾看見民建聯對建議提交詳細方案和意見書，實在使人懷疑民建聯在今次的這項投票中乃“小罵大幫忙”，將審批權留給沒有民意基礎的行政長官會同行政會議，一方面既是給政府面子，另一方面則是向市民有所交代。所謂擴大交諮會，只是充撐場面的理由而已。

代理主席，我希望民建聯對於民主黨的修正——立法會根據一個方程式規管加價上限，也會予以支持，而反映其真正站在民意那邊，對日後上市的地鐵有限公司可作出一定程度的監管。

謝謝代理主席。

代理全委會主席：各位委員現在可以就劉千石議員所動議的及就陳鑑林議員及鄭家富議員打算動議的修正案進行辯論。

代理全委會主席：是否有委員想發言？

劉健儀議員：代理主席，1997 年 5 月，前立法局辯論單仲偕議員就地下鐵路（“地鐵”）提出的議員條例草案。當時，我及自由黨強烈反對該項條例草案，並指出“由政府制訂票價或由政客干預加價，都會導致票價加幅不足，引發一個低收入、服務差，以及乘客減少的惡性循環，令到地鐵公司營運倒退，政府進而要提供大量津貼。”

劉千石議員今天提出的全體委員會審議階段修正案，與單議員當天的議員條例草案如出一轍，同樣是要求賦予立法機關權力，箝制地鐵加價。當天我用以反對單議員條例草案的論點，今天仍然適用。我深信政治干預地鐵票價的釐定，只會導致這條我們一向引以為傲的鐵路，因缺乏所需的資源而大倒退。長遠來說，這絕非市民之福。因此，自由黨強烈反對劉千石議員的修正案。有人會說，現時地鐵私有化的情況有所不同，應該作出不同的考慮。不過，我想指出，我們參考過很多其他國家鐵路私有化的例子，都沒有一條——我重複，都沒有一條——鐵路的票價，是由議會參與釐定的。

至於陳鑑林議員及鄭家富議員所提出的全體委員會審議階段修正案，自由黨亦不會支持。

首先，讓我說說鄭家富議員的修正案。鄭議員提出價格上限管制的模式，即 $CPI(-)X$ 。這建議不適合香港地鐵的情況，我們更要小心這公式帶來的副作用，亦要知道這公式其實已被很多財經顧問及學者詬病，已建議棄而不用了。

曾推動英國鐵路私有化的洛希爾父子國際投資銀行董事總經理林世民先生明確指出，英國鐵路公司的票價釐定機制，是用了類似的機制來確定最高收費，雖然令成本效益得以提高，但很大程度上要通過大幅裁員來實現。

其實，計算" X "值絕不簡單。英國的經驗告訴我們，施行這種票價釐定機制，政府規管當局須用大量人手，行政開支須大幅增加，公司方面則要用大量人手及資源應付審查程序及對付規管者，因而無法兼顧為了一般性地提高效率及服務表現所須投入的資源。一般而言，是 5 年檢討一次，但 5 年檢討一次是須花上 3 年時間。被規管者要對付規管者（即規管當局），而規管當局也要對付被規管者，彼此要爭議很長的時間。被規管者要向規管當局提供很多資料，而規管當局通常是不會相信被規管者所提供的資料的。史丹福大學便有一位經濟學者形容這會引發出一個所謂“酒保問題”——**Barman Problem**，意思是說假設有一位酒吧東主，他聘請了一名酒保，但他深信這名酒保是可以很容易地從酒吧的錢箱偷到金錢，於是在他聘請這名酒保時便把這因素計算在內，只給酒保很低的工資；結果，由於酒保工資很低，被迫偷錢。這並非我說的，而是史丹福大學的一位經濟學者所說的。

事實上， $CPI(-)X$ 這條公式只適合於海外一些長期效率欠佳、不再擴展支綫或完全壟斷的事業。這條公式並不適用於香港地鐵公司，因為地鐵已十分具效率，而地鐵亦須配合香港發展而繼續擴建新支綫，更須面對其他公共交通的激烈競爭。因此，假如強行將這條加價方程式加諸地鐵身上，只會增加地鐵裁員的壓力。在這方面，我深信關心勞工權益的議員必須多加考慮。

此外，在每 5 年一次釐定票價的方程式裏，"X"數值的釐定，只會增加不明朗因素。我剛才也說到，除了不明朗因素外，亦會帶出很多行政上、實質上的困難。這條方程式由於存在着不明朗因素，故此便會進而增加融資及借貸成本，減低地鐵上市估值。對地鐵公司而言，這是一個輸的方案。

由於公式內容不能反映投資的情況，因此難望有新的資本性投資，地鐵亦難望有長遠發展，對市民而言，這亦是一個輸的方案。民主黨曾形容這方案是一個雙贏方案，我剛才已解釋過，這其實是一個雙輸方案。

至於陳鑑林議員的修正案，表面上是避開了由政客干預鐵路票價，但他似乎忘記了《基本法》第四十五條清楚寫明行政長官最終會由普選產生。大家都會記得紐約地鐵的故事。紐約地鐵通車後四十多年，票價一直由紐約市長控制，這便成為了他爭取選票的籌碼，導致票價多年來也是維持在 5 美仙，無法增加，而整個地鐵系統亦因為缺乏資源而失修殘破。在座各位有誰可以保證，未來的行政長官不會變為另一個紐約市長呢？

再者，如果由行政長官決定票價，這與條例草案第 13 條是互相矛盾的，因為行政長官一旦對鐵路公司發出指示而令公司不可按審慎商業原則運作，以致公司出現虧蝕，政府便須作出賠償。相反，如果由行政長官釐定票價而令公司出現虧蝕，則似乎是無須作出賠償，這實在於理不合。我留意到，雖然陳議員提出釐定票價的機制，但他沒有同時把條例草案第 13 條刪除，所以便出現了這個矛盾的情況。

當然，3 位議員分別提出自己一套的票價釐定機制，他們都認為自己是為了公眾利益。不過，公眾利益是否繫於票價釐定機制？如果沒有票價釐定機制，公眾利益是否便必然會受損？我認為沒有票價釐定機制，反而會是更符合公眾利益。

由於地鐵集資龐大，故須面向投資者；地鐵上市，更要面向更廣泛的國際及本地投資者。有兩間信貸評級機構分別指出，假如地鐵上市後，票價調整受到規管，將會對地鐵公司的債務評級帶來負面影響，而這可能令地鐵公司的借貸成本上升。

有證券研究分析員指出，如果地鐵公司在私有化後票價受立法會約束，其 10 年期債券的孳息率會上升，這不僅會令地鐵公司的債券價值下降，更會令地鐵公司的借貸成本上升。舉例而言，地鐵公司今年年初曾發行約 7.5 億美元的 10 年債券，如果當時票價已受議會監管，利息支出便會增加 4,000 萬至 5,000 萬美元。

銀行界亦非常關注票價釐定機制。有銀行家指出，假如地鐵公司喪失現時釐定票價的自主權，貸款人在評估地鐵公司未來收益和還款能力時的信心將會受到嚴重影響，貸款人對借款人信心減低，借款額自然會減低，息口亦會上升。

當然，我們可以不理信貸評級機構、證券分析員、財務顧問、銀行家等的意見，自以為是，用我們的方法來規管地鐵的票價，而且一廂情願地認為是對市民有利。不過，我要指出，投資者的態度和看法是不受我們立法會規管的。截止 1999 年年底，地鐵公司未償還債務總額達 230 億元，而在未來，地鐵公司須在市場籌集 300 億元資金，主要用於興建將軍澳支綫。如果我們一意孤行，為地鐵車費釐定帶來不明朗的因素，只會增加地鐵公司貸款和投資的風險，削弱地鐵公司的借貸能力，增加資本成本，令地鐵發展和服務受到影響，這樣反而是真正對市民不利。相反，如果沒有釐定票價機制，地鐵公司無須付出高昂的利息便可在市場上籌集足夠資金，不斷改善和發展服務，而由於地鐵公司付出的利息較低，減低對票價的壓力，市民便有一種收費合理的交通工具可供選擇。因此，沒有票價釐定機制，最終對市民是最有利的。

其實，對消費者最有利的，便是讓市場競爭撥揮力量。公共交通工具之間進行競爭，不但可將各種交通工具的票價控制在最低水平，更可以讓市民有不同的選擇。市場競爭是能夠最有效地保障消費者利益的看法，連百分之一百維護消費者權益的消費者委員會（“消委會”）都認同，而消委會亦同意公共交通服務的市場已存在了充分的競爭。

地鐵公司成為一間上市公司後，股票由股東持有，股東出於自身利益，自然會對地鐵的營運、管理等各個方面進行監督，公司的運作從而將會更以市場為導向，降低成本，提高效率。此外，地鐵須與其他公共交通工具進行競爭。在競爭之下，地鐵必須保持良好服務以吸引乘客，才能維持合理的利潤，在競爭之下，地鐵亦必須將票價維持在合理水平，才會吸引乘客選乘地鐵。因此，市場競爭是比任何票價規管更為有效和更佳的。

代理主席，我謹此陳辭。很對不起，對於 3 位議員所提出的全體委員會審議階段修正案，自由黨全部不能支持。

全委會主席恢復主持會議。

全委會主席：是否有委員想發言？

陳鑑林議員：主席，擴大交通諮詢委員會（“交諮會”）的職能和代表性，是民建聯多年來爭取設立有效的交通事業監管機制的目標。在前立法局於 97 年就監管交通工具票價進行辯論時，我們便提出了改革交諮會的建議。當時的運輸司蕭炯柱先生答應了會就交諮會的組成和職能進行檢討，可惜政府至今仍沒有進行跟進工作。不過，民建聯仍然認為擴大交諮會的職能以監管交通事業是可行的，也是與現有的監管模式一致的。

我在審議《地下鐵路條例草案》的過程中，曾多次提出有關改革交諮會的問題，亦把我們的建議以書面形式提交了條例草案委員會的各位委員，但鄭家富議員竟然說從沒有聽過，我真的感到很奇怪，可見鄭議員在審議的過程中是多麼粗疏。鄭議員又說我的建議是為了充撐場面，可見鄭議員是以“小人之心，度君子之腹”，我希望大家在議事論事的情況下，不要惡言相向。謝謝主席。

全委會主席：是否有委員想發言？

鄭家富議員：主席，現在已經很晚了，接下來還有兩項條例草案及兩項議案辯論，其中一項更是我動議的。不過，如果陳鑑林議員認為我是“惡言相向”，那麼我要表示歉意，但我真的是沒有“惡言”。主席，剛才你不在會議廳內，但代理主席卻在，我一直也是在提出我的理據。我提及陳鑑林議員的信件，只是想說出他嘗試說服議員支持民建聯的建議，他說：“我們（即民建聯）建議地鐵的票價調整，應由經擴大職能和具代表性的交通諮詢委員會審核，並經行政長官會同行政會議通過。”我說他今次的修正案，只可以反映出最後的那一句，即“經行政長官會同行政會議通過”，至於“由經擴大職能和具代表性的交通諮詢委員會審核”，他當天在條例草案委員會上說這番話時，我也是在場的，但如果他認為我是過於粗疏，我真的無言以對。我認為他們只是提出，但政府沒有做，而他們亦又沒有採取進一步的行動，也未能指出應怎樣修改法例，使他們所說的“擴大職能和具代表性的交通諮詢委員會”得以落實。我只是就此點作出我們的表白，希望民建聯對於這項他們自己提出的建議，不要只是為政府護航。我希望他們能夠支持由有民意基礎的立法會進行一定程度的監管。

謝謝主席。

全委會主席：是否有委員想發言？

何俊仁議員：主席，在整項條例草案中，審批加價的機制其實是一項重要的考慮。我覺得條例草案中有數點是非常重要的：例如有關職工日後轉往新公司的安排，以及他們的福利保障；我們日後如何能確保地鐵的服務；票價的釐定，以至將來的地鐵有限公司是否繼續有權發展地鐵上蓋物業等。

我只想指出一點，那便是民建聯提出了現時這項建議，雖然我們民主黨覺得那並不是一個很滿意的機制，但經考慮後，我們認為這始終是一個能夠提供一定程度保障的機制。如果連這個保障也沒有，我們很擔心地鐵公司在上市後，變為了一間私營公司而享有壟斷的地位——大家也知道，整條鐵路將由地鐵有限公司專營——在這種情況下，廣大市民日常選擇以地鐵作為交通工具，他們的權益究竟得到多少保障呢？這是一個關鍵問題。因此，我再三強調，我感到驚訝的是，工聯會的同事竟然仍覺得這些議題不重要，他們只是將之看作一個很狹窄的、有關勞工利益的議題。我剛才已再三說過，陳婉嫻議員的修正案，其實只是心理上的保障，而他們甚至將劉千石議員所提出的那項比較具體的修正案，即從地鐵私營化那一刻起，來決定工人……

全委會主席：對不起，何俊仁議員，你現在所提及的論點，剛才大家已經辯論過了，我認為你不應再提出。

何俊仁議員：我只是……

全委會主席：何議員，請就現在的議題來發言。

何俊仁議員：我只想再強調，我覺得不應再考慮一些其他的狹窄議題。這個有關釐定票價的標準，應該是一個重要的考慮，而我覺得關心廣大勞工利益的人，更不應該忽視這個問題，因為很多市民絕對是會倚賴地鐵作為交通工具的。現在工聯會還有兩位同事在座，我希望他們緊急開會，再仔細考慮一下，看看是否應該作這樣的表決。

全委會主席：如果再沒有委員發言的話，我便請運輸局局長發言。

運輸局局長：主席，地下鐵路（“地鐵”）私有化計劃公布以來，最深受議員和輿論關注的，是在私有化後，施行已超過 20 年的地鐵票價釐定機制，應否予以保留。這個課題在條例草案委員會經過冗長的討論後，多位財務專家、學者，以及地鐵公司的員工也表示，希望地鐵能夠保持現行的票價釐定機制，避免票價被政治化。

地鐵公司在 1975 年成立，並根據《地下鐵路公司條例》的法定要求，按審慎的商業原則經營。自從地鐵在 1979 年投入服務以來，車費的每年平均加幅為 7.5%，低於同期的甲類消費物價指數 8.2%。在這 20 年間，地鐵的票價也是由公司自行決定。既然地鐵在過去五分之一的世紀也享有自行釐定票價的權力，究竟是甚麼因素令地鐵公司自覺地將票價加幅遏抑在通脹之下？我們認為這是有以下兩個因素：

（一） 競爭激烈的營運環境；及

（二） 票價調整前的充分諮詢。

我們深信這兩項調節地鐵票價的因素，會在地鐵公司私有化後繼續發揮作用。

政府的一貫政策，是鼓勵地鐵和其他公共交通工具，特別是巴士，作良性的競爭。經過 20 年的經營，地鐵服務在公共運輸服務市場的佔有率亦只有五分之一。有論者認為地鐵票價比巴士高，顯示競爭機制無法產生作用，這點我們是不能苟同。很粗略地說，地鐵票價比巴士票價高出約 15%至 20%，但乘客卻享有更快捷、更可靠和舒適的服務。票價的差異，反映出不同交通工具的不同功能和效率。目前，地鐵公司在調整票價之前，也會諮詢立法會交通事務委員會和交通諮詢委員會，但在現行的諮詢機制下，諮詢純屬自願性質。政府認為為了保障乘客的利益，我們必須進一步改善這個諮詢機制，並且規定地鐵公司在私有化後，必須依循營運協議的規定，在調整票價前，諮詢立法會交通事務委員會和交通諮詢委員會。這項具有法律約束力的全新安排，將可大大加強現行的諮詢機制，確保地鐵有限公司在釐定票價時，能夠充分照顧到公眾對票價的接受程度。

劉千石議員的修正案，在本質上與民主黨在 1996 年所提出的議員條例草案是一樣的。當時的立法局花了 1 年時間，對該問題作出了深入研究和討論。在 1997 年 2 月，前立法局議員組成的一個考察團，曾經對海外的鐵路系統作出深入的實地研究。考察團報告書指出，“由國會直接參與釐定票價過程，或擁有通過或否決票價調整的權力並不普遍”，這是載於報告書的第 3.10 段；“並無證據顯示，由議會或政府主導的票價機制，能減少納稅人對鐵路的補貼或減低車資”，這是載於報告書的第 3.12 段。同年 5 月，前立法局以大多數否決該項議員條例草案。前立法局當時的果斷行動，給予了貸款銀行和地鐵債券投資者很大的信心。劉千石議員的發言並無提出任何新論據，以推翻前立法局在 1997 年的明智決定。陳鑑林議員提出的修正案，賦予行政長官會同行政會議權力，審批地鐵票價。陳議員認為立法機關的監管會將票價問題政治化，而行政會議是獨立和具公信力的。政府認為問題的核心，並非在於應將地鐵票價的審批權力賦予立法會或是行政會議，而是在於有激烈的市場競爭和完善的諮詢制度的情況下，是否仍須加入行政會議或立法會的干擾，以及這些安排對地鐵服務將會帶來甚麼影響。

在條例草案委員會階段，來自貸款銀行、投資銀行和信貸評級機構的專家已經很清楚指出，由行政會議或立法會審批票價，將會帶來極嚴重的後果。信貸評級機構指出，目前地鐵公司能擁有跟特別行政區政府看齊的信貸評級，主要是基於公司享有可以自行釐定票價的權力。假如取消現行的票價機制，地鐵的信貸評級肯定會被調低。曾經向條例草案委員會作證的英國鐵路私有化專家指出，CPI 的規管體制，將會帶來一連串的負面影響，包括裁減員工、增加資本和規管的成本，以及引致融資困難。香港是不應盲目地套用另一個國家的政策。英國和香港的鐵路系統明顯地是不同的，我想鄭家富議員亦會同意；英國的 $CPI(-)X$ 的公式，從來未曾應用過在類似香港地鐵公司般的一間處於競爭環境、大部分為政府擁有多數、在服務效率上擁有良好紀錄的公司之上。鄭議員的發言亦無提出實質論據，以說服 220 萬名每天乘搭地鐵的市民，將外國未盡完善的規管制度加諸香港的地鐵，事實上會為乘客帶來甚麼好處。

總括來說，改變現行的票價機制，將會導致公司借貸成本上升，乘客須負擔的車費亦會同時上漲。由於財務前景不明朗，地鐵的投資意欲和能力均會受到打擊，最後令乘客在期待服務質素不斷進步，以及期待鐵路網絡不斷拓展方面的願望落空。我深信這些負面的後果是各位委員所不能接受的。

政府通過市場競爭和充分諮詢這兩重調節票價的機制，亦得到消費者委員會的認同。該會在本年 1 月 4 日向條例草案委員會作證時曾明確指出，現時的香港公共交通服務市場有充分競爭，而該會亦支持以市場競爭機制確保消費者權益得到保障，以及支持保留現行的處理方法，即地鐵有限公司在調整票價前，先行諮詢立法會交通事務委員會和交通諮詢委員會。

我懇請各位委員支持政府保留現行票價機制的立場，表決反對上述 3 項修正案。謝謝主席。

劉千石議員：主席，正如局長所說，有關這個議題的辯論，已不知進行過多少次；我入了立法機關 10 年，每一屆也就此有爭論的。局長說沒有甚麼新的事物，但現在卻是有新的改變存在：地下鐵路（“地鐵”）公司以往並非一間私營公司，但將來會是；這項改變是重要的，所以我們又再次提出來辯論。這是一個非常重要的因素，將來在股東利益與公眾利益之間，我們將如何取捨呢？應該是先顧及公眾利益還是股東利益呢？明顯地，我們是基於這個情況才要求監管的。

第二，局長經常說地鐵只是跟隨通脹加價。我想請問局長，究竟是地鐵這間公共事業公司加價帶動了通脹，還是通脹令成本高了，因此又須再加價呢？究竟是哪一個先哪一個後呢？同時，我們亦要看看地鐵在成本方面，通脹所佔的比重有多少呢？究竟是跟通脹一樣，還是只佔通脹的一個百分比而已？此外，為何地鐵公司有盈利也仍須加價呢？

我還想提出的是，地鐵亦曾試過不加價的，那是在 97 年。當時通過了一項法例，有些公共事業公司更形容當時我們是有一把刀，架在他們的頸上，所以便無法加價。可是，不加價的後果又是如何？不加價並沒有導致公司虧本，他們依然是有盈利，乘客亦依然有增加。既然如此，為何要慣性地加價，像是“唔加唔得”般呢？

今次我們提出了數項修正案，如果沒有一項獲得通過，便會出現“無皇管”的情況；這是否在地鐵公司私有化之後，市民可以接受的呢？沒有機制可以怎麼辦？如果加價幅度不合理，市民可能惟有採取一些更激烈的行動，這又是否我們想看到的呢？謝謝主席。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：劉千石議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

劉千石議員起立要求記名表決。

全委會主席：劉千石議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

全委會主席：現在開始表決。尚未作出表決的委員，請盡快表決。

全委會主席：如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

張文光議員、單仲偕議員及羅致光議員贊成。

丁午壽議員、何承天議員、何鍾泰議員、李家祥議員、李啟明議員、李國寶議員、呂明華議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、許長青議員、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、黃宜弘議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、霍震霆議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員反對。

地方選區及選舉委員會：

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、梁耀忠議員、楊森議員、劉千石議員、鄭家富議員及司徒華議員贊成。

陸恭蕙議員、陳婉嫻議員、程介南議員、黃宏發議員、曾鈺成議員、劉江華議員、譚耀宗議員、朱幼麟議員、何世柱議員、吳克星議員、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反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 27 人出席，3 人贊成，24 人反對；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 28 人出席，11 人贊成，16 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

秘書：經修正的第 34 條。

全委會主席：由於全委會較早前已通過了運輸局局長就第 34 條所動議的修正案，所以我現在向各位提出的議題是：經運輸局局長修正的第 34 條納入本條例草案。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：由於劉千石議員就第 34 條動議的修正案已被否決，陳鑑林議員可動議他的修正案。

陳鑑林議員：主席，由於《議事規則》規定，任何擬議新訂的條文應在條例草案各條文處理完畢後才予以考慮，我請你批准我根據《議事規則》第 91 條，動議暫停執行《議事規則》第 58 條第(5)款，以便全體委員會在考慮條例草案餘下各條之前，可以先考慮新訂的第 14A 條之前的總目及新訂的第 14A 條。

全委會主席：陳鑑林議員，由於只有立法會主席才可以同意在無經預告的情況下動議暫停執行《議事規則》，因此，我命令全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

主席：陳鑑林議員，我批准你提出要求。

陳鑑林議員：主席，我動議暫停執行《議事規則》第 58 條第(5)款，以便全體委員會在考慮條例草案餘下各條之前，可以先考慮新訂的第 14A 條之前的總目及新訂的第 14A 條。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：暫停執行《議事規則》第 58 條第(5)款，以便全體委員會在考慮條例草案餘下各條之前，可以先考慮新訂的第 14A 條之前的總目及新訂的第 14A 條。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。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。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：本會現在成為全體委員會。

秘書：新訂的第 14A 條之前的總目 第 IIIA 部
票價的釐定

新訂的第 14A 條 票價。

陳鑑林議員：主席，我動議二讀新訂的第 14A 條之前的總目及新訂的第 14A 條，有關內容已載列於發送各位委員的文件內。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：新訂的第 14A 條之前的總目及新訂的第 14A 條予以二讀。

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

陳鑑林議員起立要求記名表決。

全委會主席：陳鑑林議員要求記名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

張文光議員、陳國強議員、陳榮燦議員、單仲偕議員、黃容根議員及羅致光議員贊成。

丁午壽議員、何承天議員、何鍾泰議員、李家祥議員、李啟明議員、李國寶議員、呂明華議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、許長青議員、陳智思議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、霍震霆議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員反對。

地方選區及選舉委員會：

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、陳婉嫻議員、梁耀忠議員、程介南議員、曾鈺成議員、楊森議員、劉千石議員、劉江華議員、鄭家富議員、司徒華議員、陳鑑林議員及楊耀忠議員贊成。

陸恭蕙議員、黃宏發議員、譚耀宗議員、朱幼麟議員、何世柱議員、吳亮星議員、吳清輝議員、馬逢國議員、劉漢銓議員及蔡素玉議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 27 人出席，6 人贊成，21 人反對；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 28 人出席，17 人贊成，10 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

鄭家富議員：主席，由於《議事規則》規定，任何擬議新訂的附表應在條例草案各條文、任何擬議新訂的條文及附表處理完畢後才予以考慮，我請你批准我根據《議事規則》第 91 條，動議暫停執行《議事規則》第 58 條第(7)款，以便全體委員會在考慮條例草案餘下各條及附表之前，可以先考慮我建議新訂的附表 5B。

全委會主席：由於只有立法會主席才可以同意在無經預告的情況下動議暫停執行《議事規則》，因此，我命令全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

主席：鄭家富議員，我批准你提出要求。

鄭家富議員：主席，我動議暫停執行《議事規則》第 58 條第(7)款，以便全體委員會在考慮條例草案餘下各條及附表之前，可以先考慮我建議新訂的附表 5B。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：暫停執行《議事規則》第 58 條第(7)款，以便全體委員會在考慮條例草案餘下各條及附表之前，可以先考慮鄭家富議員建議新訂的附表 5B。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。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。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：本會現在成為全體委員會。

秘書：新訂的附表 5B 調整車費。

鄭家富議員：主席，我動議二讀新訂的第 14A 條之前的總目、新訂的第 14A 條及新訂的附表 5B，有關內容已載列於發送各位委員的文件內。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：新訂的第 14A 條之前的總目、新訂的第 14A 條及新訂的附表 5B 予以二讀。

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

鄭家富議員起立要求記名表決。

全委會主席：鄭家富議員要求記名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

張文光議員、單仲偕議員及羅致光議員贊成。

丁午壽議員、何承天議員、何鍾泰議員、李家祥議員、李啟明議員、李國寶議員、呂明華議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、許長青議員、陳智思議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、霍震霆議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員反對。

陳國強議員、陳榮燦議員及黃容根議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

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、梁耀忠議員、楊森議員、劉千石議員、鄭家富議員及司徒華議員贊成。

陸恭蕙議員、黃宏發議員、譚耀宗議員、朱幼麟議員、何世柱議員、吳亮星議員、吳清輝議員、馬逢國議員、劉漢銓議員及蔡素玉議員反對。

陳婉嫻議員、程介南議員、曾鈺成議員、劉江華議員、陳鑑林議員及楊耀忠議員棄權。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 27 人出席，3 人贊成，21 人反對，3 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 28 人出席，11 人贊成，10 人反對，6 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

秘書：第 62 條。

全委會主席：由於鄭家富議員較早時就第 9 條所動議的修正案，以及有關在本條例草案增補新訂的第 14A 條的修正案已被否決，所以鄭家富議員不可動議修正第 62 條。

全委會主席：由於劉千石議員較早時就第 5 及 8 條所動議的修正案已被否決，所以劉千石議員不可動議修正第 62 條。

運輸局局長：主席，我謹動議修正第 62 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。有關的修正案屬於技術性質，目的令有關條文與本港法例中其他相類似的條文的草擬方式保持一致，我懇請各位委員支持政府的修正案。

擬議修正案內容

第 62 條（見附件 I）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的第 62 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：新訂的第 8A 條之前
的總目

第 IIA 部
鐵路沿綫物業發展

新訂的第 8A 條

物業發展。

何俊仁議員：我動議本條例草案增補新訂的第 8A 條之前的總目及新訂的第 8A 條。

主席，我對於政府容許私有化後的地下鐵路（“地鐵”）公司繼續獲得批予車站上蓋的物業發展權提出質疑，為此，我對條例草案作出修正，指定地鐵專營權並不包括車站上蓋物業發展權，而有關發展權政府必須以公開招標形式批出。

民主黨認為地鐵車站上蓋物業發展權實際是一項無形的資助。

政府認為只要以市價批出，所謂的市價批出地鐵車站上蓋發展權予地鐵公司並不存在補貼問題，然而，未經公開招標或拍賣途徑所取得的發展權，是否可公平和客觀地反映真實市價；反而，從以往情況所見，地鐵公司在補地價取得車站上蓋發展權後均能順利再以地鐵公司本身的招標方式取得地產商極優厚的合作條件，共同發展，此優厚條件包括地鐵公司經常無須付出

現金來支持發展；發展商也保證所得的利潤會與地鐵公司均分；甚至地鐵公司在很多情況下可以獲保證得到一定幅度的利潤。既然地鐵公司可在補地價後仍有這般大的空間透過與地產商共同發展地鐵車站上蓋物業，賺取和均分發展利潤，由此反映，地鐵公司取得發展權所付出的所謂補地價的價格與市場價格實在有很大的距離。

事實上，張文光議員也曾指出，所謂的補地價程序，很多時候原來是經過多次的協商，而地鐵公司很多時候是由於其自動擁有這項權利而有很多籌碼和空間來迫使政府作出讓步或妥協。我相信事實足以證明，政府過往批予地鐵公司發展車站上蓋物業，實際上就是一項無形的資助。地鐵公司亦承認，若過往地鐵公司沒有了車站上蓋發展權，它根本無法經營和發展鐵路。所以很多人和財經分析家皆質疑這項上市計劃，會令地鐵公司將來成為一間提供公共運輸服務的公司，還是一間地產公司呢？很多分析指出，很願意買入這股票的人，大概會把地鐵公司看成是一間地產公司，而非一間公用事業公司。

地鐵公司私有化後，民主黨堅決認為政府不應繼續以車站上蓋發展權無形地資助地鐵有限公司未來的業務。

以往政府補貼地鐵公司得到容許和接受，完全因為地鐵公司是政府全資擁有的公營機構，資助有如間接注資公營機構，以履行政府向市民提供公共交通服務的職責。地鐵公司私營化後，若政府再向其提供任何補貼（除非在條例草案中指明的特殊情況則例外，如行政長官會同行政會議指示其作一些可能會虧本的發展之外），則有如把公帑贈予私營公司和公司內的私人投資者，這做法明顯違反公共財政管理的政策和原則，亦有違公平原則及明顯損害公眾利益，我們相信社會人士和納稅人會認為是絕對難以接受的。

民主黨認為沒有車站上蓋發展權的補貼，私有化後的地鐵公司仍可有空間繼續發展支綫，這個空間是指它具有財政能力來發展支綫。為甚麼我們會這麼說？我們作了以下的分析：

如果地鐵公司必須依賴政府補貼才能營運和賺取利潤，那麼地鐵公司便不應進行私有化並上市。地鐵公司是一間提供集體鐵路運輸的機構而非地產公司，因此，它不應依賴地產項目以維持鐵路發展，更不應依賴政府補貼才可營運。政府再三強調，特別是在條例草案委員會上指出，若地鐵公司不能繼續享有車站上蓋發展權的話，它便沒有能力發展鐵路支綫，因為鐵路發展需要龐大資本，但我們認為這說法是值得商榷的：

- 一. 若政府以補貼方式支持地鐵發展支綫，大家可見的後果便是有如將支綫或其部分贈予地鐵公司，包括其股東，所以將來若地鐵公司專營權終止時，根據法例政府有需要付上龐大費用以買回鐵路；
- 二. 若政府要求地鐵公司發展不符合成本效益的支綫，政府便須根據法例付出補償，而補償的釐定和計算是清晰和客觀的，並受到立法會和公眾的監管。但車站上蓋發展這項無形補貼所帶來的利益，不單止難以清晰和客觀計算，更不受到公眾和立法會監管，實在完全不能接受。我在此再指出，大家知道這種無形的補貼形式是透過所謂的估價來作出的，而大家知道這些估價實在是一項高度藝術，彈性很大，大家亦知道提供估價的專業人士，是可以向上或向下作出很大的幅度調整，所以，除非是透過公開的競投，否則往往難以釐定和真正反映出市場的價格。因此，我認為這一點十分重要；
- 三. 政府目前的運輸政策是等待有關地區人口達到一定數目後才興建地鐵支綫，目的當然是為了確保地鐵有充足的乘客量，從而使財政承擔會有合理的回報。因此，我並不認為從較長遠的回報來看，現時發展支綫一定會虧蝕的。其實，若純粹屬資本的周轉問題，地鐵公司是可以透過集資或融資方式來達到目標，而期望在一定的回報期中，收回這些資本投資。因此，在此情況下，即使行政會議提出有需要補償，在我們現時的交通政策下，其實也不一定須依賴這項補償的措施。

如果採用其他發展商發展地鐵車站上蓋物業，在技術上是否可行呢？其實，地鐵公司經常提及會有很多技術上的困難，但事實上，目前不少地鐵車站上蓋物業也是由地鐵公司再招標，然後提供給地產商發展的，因此，發展權其實是可以分開的，而問題是怎樣設計這份標書，訂明上蓋發展中必須符合哪些要求，例如車站設計或地鐵整項營運的技術要求。因此，若為了解決這個問題，我看不出為何地鐵公司不可以受委託成為代理人設計標書，並負責監管投標，甚至負責監管整項發展。地鐵公司只須扮演管理人的角色，收取一定的管理費用。其實，這項建議反而可確保地鐵公司有一定的收入。政府常說，地鐵公司若完全按市價行事也同樣承受風險，但請大家想想，如按地鐵公司現時的情況仍會面對風險的話，世界上還有甚麼公司可以營運呢？我着實想不出來。因此，事實上它是有着一個很大的空間，透過私人批地批出發展權——我指的是透過再招標，而這過程中它已肯定有利潤了。

因此，在上述的情況下，我認為技術問題是完全可以解決的，只要政府日後透過安排，委託地鐵公司設計標書、甚至是監管投標過程和監管上蓋發展的整項程序，確保該項發展符合車站或整條鐵路幹綫的運作需要。我實在看不出為何不這樣做來克服技術上的困難。

總括而言，我們認為私營化後，地鐵公司絕對不該仍像從前那樣，是一間公營機構。以往有些做法是“左袋轉右袋”，我們尚可以接受，政府即使是對一間公營公司提供很多利益，實際上也不是一個大問題，但如果所涉的不再是我們所說的 *arm's length transaction*，而是清晰地屬於政府跟一間私營機構之間的交易的話，我們相信則是難以接受的了，因為最大的問題是——主席，我想再強調——這種補貼政策；雖然民主黨認為事情並非沒有商討餘地，但做法必定要公開、透明、一致、受到監察，這才是可行的形式，而不應該透過一種估價的藝術，在我們全不知情下，把很多可兌換成金錢的發展權利，給了一間私營公司。如果這樣做的話，將會受到外界批評，而我相信很多參與地產發展的本地和外國投資者也會質疑，這裏是否仍是一個公平的競爭環境呢？

我謹此陳辭，希望各位同事支持我的修正案，謝謝。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：新訂的第 8A 條之前的總目及新訂的第 8A 條予以二讀。

全委會主席：是否有委員想發言？

劉健儀議員：主席女士，何俊仁議員提出這項修正案，是基於兩個假設，第一個假設是物業發展權對地下鐵路（“地鐵”）公司來說，必然是一種補貼；第二個假設是這種補貼不利市民大眾，是不恰當的。眾所周知，地鐵公司須按十足的市值支付地價，以取得物業發展權，而並非免費取得的，過去是如此，將來亦是如此。在取得物業發展權後，地鐵公司須支付前期發展費用和承擔一定的投資風險，因為物業價格會波動，從金融風暴中我們清楚看到物業價格的波幅可以很大和很驚人，因此，地鐵公司與其他私人公司一樣，不是一定賺錢的。

此外，鐵路上蓋物業發展與其他物業發展有分別，因為鐵路與物業發展的規劃是需要互相配合，例如車站與鐵路結合的樓宇地基、公共管道敷設和行車道等基礎設施，都必須配套得很好，如果由地鐵公司一手統籌，會是最妥當、最有效率和最具成本效益的方法。何俊仁議員剛才提到一個模式，這個模式當然是可行的，但是我覺得這個模式非常複雜；非常架床疊屋；非常沒有效率。是否必然要採取一個這麼複雜的、沒有效率的方式呢？當然，任何方法都可行，但如果是過於複雜，有關的費用是否很大呢？屆時會否得不償失呢？請大家考慮一下。

另一方面，即使把物業發展與鐵路部分分開，進行獨立投標，一般的地產發展商都很精明，他們很懂得精打細算，他們的出價未必高於地鐵付出的市價，因為鐵路與物業發展的規劃有需要互相配合——這正如我剛才已說過——地產發展商因為要因應前期工程費用的增加及工程的複雜程度，自然便會把投標價降低，屆時便不會如何俊仁議員想得那麼理想，以為地產發展商一定會出高價，說不定他們會出很低的價錢也未可料。因此，我認為“必然補貼”這個假設並不成立，不過，即使是一種補貼，又有甚麼不妥，對誰來說是不恰當呢？由於鐵路是一項龐大的投資，所以它便盡可能從各種途徑汲取足夠的資源，包括政府注資、對外借貸、內部資源和上蓋物業發展的收益。其實，把物業發展權批予地鐵公司，對市民大眾來說，我認為是百利而無一害。地鐵的收益擴大，不單止令地鐵有足夠的資源繼續發展，不斷改善服務，更對票價有穩定的作用，地鐵票價在過去 20 年，都可以維持在通脹之下，便可能是因為有物業發展的收益幫助。事實上，物業發展對鐵路來說是非常重要的，我記得數年前，九鐵雖然不是地鐵，但同樣是鐵路，九鐵由於物業發展的收益有大幅的進帳，因此，在某一年即使通脹高企，仍然可以不加價。假如把上蓋物業發展權剔除於地鐵專營權之外，改由政府以貸款或股本形式注入地鐵公司，其實意味着政府要減少其他方面的開支，例如教育和福利方面也可能要減少。此外，政府亦講求回報，無論以貸款或股本注資形式，都會增加地鐵公司的支出：可能是利息，也可能是股息，這樣的支出只會令地鐵的加價壓力增加。

站在公眾利益上，我支持政府繼續把發展新車站上蓋和新鐵路支綫沿綫地方的物業發展權批予地鐵公司。主席女士，我謹此陳辭，反對修正案。

張文光議員：主席，我想回應劉健儀議員的意見。剛才劉健儀議員說，地下鐵路（“地鐵”）公司發展地產是沒有人可以保證它必定賺錢的。如果劉健儀議員的意見屬實的話，仍然不能夠解決一個事實，就是既然不是必定賺錢、既然仍是有風險，為何就是讓它唯一擁有這權利，何不公開競投，讓公眾和地產商看看哪個必定能賺錢？何時賺錢、何時虧蝕便概由競投人士承擔風險，沒有必要委屈地鐵公司由始至終承擔這風險的。這是第一個問題。

第二個問題是，她最後也說了，她一方面說地鐵的地產發展未必有收益，但又承認過去曾有地產的收益補貼地鐵的發展。接着她又問了一個問題：即使是一種補貼，又有甚麼不妥呢？那便是“補貼”了。如果該公司是政府全資擁有，補貼當然沒有問題，但大家不要忘記，現在地鐵公司要私有化，將來有 50% 是小股東的、是公眾的。如果補貼政府的機構，是“左袋轉右袋”的問題，當然沒有問題，但為何要用地產來補貼那 50% 的小股東呢？如果是這樣的話，為甚麼要私有化？那 50% 小股東會得到補貼的益處，為甚麼要這樣呢？今天，我們整晚坐在這裏為甚麼？正是要討論私有化的問題，一項產權上會有最根本的改變的問題。為何還要補貼呢？

還有一個問題是，剛才劉健儀議員問，即使何俊仁議員的方式可行，但是否具有效率呢？是否能夠互相配合呢？不過，她也要承認何俊仁議員剛才提出的方式是可行的，即是說，規劃和發展是可以分開的。她提出效率這點來說，但現在剛剛便是引用這效率的理由來運用這個特權，接着從中“抽水”，然後在“抽水”時補貼這 50% 在市場上的小股東。她是否認為這是符合香港現時商業社會的運作呢？何俊仁議員提出的最少是公開競投的方法，一旦這個機構私有化之後，它便須參與公平、公開、公道的公開競爭，地鐵公司今天擁有這項特權，它避得過初一卻避不過十五，大家且看看數碼港的情況。地鐵公司獲得了特權，過去是可以的，因為它是政府機構，市民不會質疑，政府透過發展地產賺錢來發展鐵路，市民還有甚麼可以質疑；但要留意的是，地鐵公司上市後便會有 50% 的市場股東，政府也說過準備擁有地鐵公司 20 年的股權，但 20 年後又怎樣，20 年後可能大部分的股權也屬於小市民、小股東、大股東了。如果在這樣的情況下還仍然給予地鐵公司地產特權，則正如何俊仁議員所說，地鐵公司是地鐵地產公司，而且不單止是這樣，它是一間受保護擁有特權的地鐵地產公司。這是否符合香港社會發展的原則？這是否符合香港的商業原則？這是否符合自由黨所相信的、公平、自由、競爭開放社會的商業原則？所以，在這個問題上，不要替一些明顯不公道的事情說話，因為說得出這番話，大家一定要留意，將來還會有許多地產發展商，地鐵公司今天即使得到這個地盤的發展權，但如果別人來挑戰它的下一個地盤又如何呢？如果說到有風險，挑戰的人卻說願意冒風險又如何呢？歸根結柢都是一個問題，為何地鐵公司在私有化，有了 50% 屬市場的股東之後，仍然可以擁有地產發展特權，為何它不可以拿這特權出來公開競投呢？

如果說地鐵公司是透過十足市價來獲取發展權的，沒有問題，那就將地鐵上蓋的發展權拿出來公開競投，看看是否能達到一個真正的十足市價。這辦法我認為也可行的。所以，我覺得劉健儀議員剛才所提出的觀點不公道，甚至不符合一個自由競爭社會的哲學，為甚麼在這個根本問題上也要保護地

鐵公司呢？我想極也不明白，由自由黨說這番話，我更不明白。他們代表的是否一個自由競爭的社會？他們有否汲取數碼港的經驗？10 個地產商前來立法會投訴，質詢為何可讓數碼港獨取特權，由它來發展當地的地產事業，為甚麼會這樣呢？大家是否還記得這事件？如果大家是記憶猶新的話，為何還要容許那麼大的漏洞、將那麼大的特權補貼予地鐵公司，而且是 50 年不變的呢？這些事情避得過初一，是否便可以避得過十五呢？其實連初二也可能未必避得過，這便是問題所在。矛盾解決不到時便要面對，而最好的面對方法，就正如何俊仁議員所說，是進行公開競投，讓投標者自負風險，做法必定要公道、公開、透明，而且可會永垂不朽的。

謝謝主席。

劉健儀議員：主席，我當然相信自由競爭，但自由黨同時亦明白到，香港的鐵路是必須發展的，事實上，地下鐵路（“地鐵”）在未來的日子裏，還有很多支綫須予發展的，但並不是每一條支綫都符合成本效益，如果有關的支綫是市民大眾有所需要的，可供選擇的，一是由地鐵找資源回來發展有關的支綫，一是由行政長官根據條例草案第 13 條指令有關公司進行支綫的發展，但按此做法，政府是要賠償地鐵公司的損失。

過去，地鐵公司可以繼續發展、不斷改善服務，都是靠着物業的發展（至少部分是這樣），那為何不可以容許這制度繼續下去，讓地鐵公司可在未來的日子裏繼續發展我們的鐵路網絡、繼續提供完善的鐵路網絡服務香港社會呢？謝謝主席。

楊森議員：主席，劉健儀議員根本不是回答張文光議員的問題。一個最基本的問題是，如果自由黨是支持自由經濟，由市場來協調的機制，怎能容許透過地產發展來補貼一間上市公司呢？她現在說的是由地產發展補貼其運作，令其可以運作，但那只是所收到的效果而已，既然效果運用得那麼好，便讓它繼續這樣做，但劉議員並沒有回答張文光議員的問題。她如何就自由經濟、市場競爭作回應呢？她完全沒有回答這問題。謝謝主席。

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員回應）

運輸局局長：主席，政府將物業權批給地下鐵路（“地鐵”）公司，一向都是根據地政總署所作的專業評估，徵收十足的市值地價，因此不能稱之為一種補貼。地鐵公司從物業方面所得的利潤，是來自該公司通過發展鐵路，為土地帶來附加值，並且透過與發展商就出售物業所攤分得到的利潤而賺取。

地鐵公司可分享利潤的多寡，須視乎市況而定，地鐵公司因而須負擔發展上的風險和財政上的風險，政府在條例草案委員會中已經指出，基於規劃、安全和技術方面的理由，政府認為有需要在適當的情況下，將車站、車廠上蓋和附近土地的物業發展與鐵路工程合併發展，這是可取的做法。過去 25 年，地鐵公司一直負責設計、建造車站和車廠上蓋的樓宇，把物業和鐵路綜合發展，對鐵路的安全和運作均有保障。由一個機構同時管理鐵路和有關的物業發展，責任的劃分非常明確，絕對不會含糊不清。如果物業發展方面一旦發生一些會影響鐵路的事件，有關的機構即可妥為處理。

地鐵公司獲取來自與發展商攤分的收益，對公司按審慎商業原則，並且無須依賴政府資助的模式，這是至為重要的。假如政府將物業發展權公開競投，並將收益以股本或借貸的形式注入地鐵公司，該公司便要負上向政府提供商業回報或市場利率等額外的承擔，這樣肯定會對票價帶來上升的壓力，假如政府放棄收取商業回報或市場利率，無形中便等於向地鐵公司提供補貼。

我懇請各位委員投票反對修正案。謝謝主席。

何俊仁議員：主席女士，其實問題很簡單。請問，按以往估價的方式，是否能夠得出真正的市值呢？地下鐵路（“地鐵”）公司是否真正拿出這個所謂客觀的市值價錢而獲得該發展權呢？歷史證明情況並非如此。每次在地鐵公司還未取得發展權時，便有很多地產商提出只要得到這幅土地的發展權，即願意多付一筆款項給它，並願意與它共同發展，更保證會有數以億元的利潤，請問這是甚麼估價呢？我實在不明白了。

說到沒有補貼，但大家可以看到地鐵公司以往在物業發展的利潤，其所佔整體公司的經營利潤是相當驚人的。我試舉出數個例子，在 1988 年整個經營利潤是 13 億元，物業發展便佔了 7.2 億元；在 89 年經營利潤是 10 億元，物業發展又佔了 5.79 億元；雖然其間有一些波幅，但我再舉一些例子，在 1990 年經營利潤有 12 億元，物業發展亦取得 2 億元，其中在 91、92、93 年利潤較少，有時候只有數百萬元，但 98 年經營利潤達 18 億元，物業發展則達 14 億元。由此可以看到，在地鐵公司過往的歷史裏，物業發展有不少

時間是佔了一個重要的比例。何以會有這種情況呢？地鐵公司必定有透過取得發展權而賺取利潤的空間，這是很清楚的。因此，如果說到十足市價，歷史便告訴我們，這並非事實。

其次，如果一如劉健儀議員所說，這並非必賺的項目，但為何又會說沒有了這項目便不能經營呢？如此說來，這邏輯便不能成立。這不單止是劉議員指出的，昨天《信報》轉載了地鐵公司兩位總監的話，其中一位是物業發展總監，另一位是財務總監；雖然一位總監指沒有獲得補貼，但另一位則表示如果沒有這項目，便不能經營下去，是“死定了”。劉健儀議員亦問，如果有虧損，日後如何發展，如何繼續營運？所以，大家心目中也知道這項目是必賺的，只是如何保證它必賺呢？以低於市價的價錢批給它便成了。主席，你也知道，數碼港便是一個好例子，對於政府所提出的地價，即時有地產商急切出來表示願意多付數十億元以獲取該發展權，難道這又是市價嗎？

其實，當政府提出某一個數額的地價，而立即有人願意多付金錢並與該公司合作發展時，便足以反映該地價是否“十足地價”？其中的邏輯是很簡單的，主席。如果地鐵公司不獲地鐵上蓋的發展權，必然無錢發展支綫的話，邏輯上已假定這項目是必賺的。但如何能夠保證它必賺呢？便因為在批出這權時已算是一種補貼，否則便不會有必賺的情況。其實，在以往的對話中已知道這點，我們不要再自欺欺人，而我所提出的亦不是假設。

由此引申的第二個問題是，如果我提出的不是一個假設，而真的是補貼，那是否又一定不對呢？我覺得這有辯論的餘地。雖然政府即使是補貼了也不會承認有補貼的情況，但我卻認為在公共交通政策方面，有些情況上是可以考慮的，問題只是在於要在交通政策上訂立清楚的原則，明確列出在甚麼情況下才能夠作出補貼。剛才張文光議員表示不可以補貼私人公司，那是因為在訂下原則之前，當然是不可以補貼。大家也知道，在外國有例子，是政府在邀人投標發展鐵路支綫時，有時候會願意提供一筆資金作“墊底”，即在投標價外，政府提供一筆款項作“墊底”費，亦可算是發展的基金。這種補貼在外國亦時有出現。

不過，我要強調，任何補貼的政策必須清晰、有客觀的基礎、有既定的方針，公開、透明、一致、受到監察，而不可以不承認這是一種補貼，然後暗地裏進行，使人無從監管，而且是透過估價的藝術達到的，這是絕對不能接受的。我再強調，日後地鐵公司與政府的關係已經今非昔比了——過了今晚，相信這條例草案也必定能通過的——兩者的關係當然會有所不同，我們絕不能再接受以往那種提供無形補貼、可以私相授受的情況，以為它仍是一間公共事業的公司，便可以跟以前的做法一樣，這是不可能的。

我要再三強調，整條條例草案中當然還有很多值得爭議的地方。我知道政府對票價的釐定等有強烈的意見，雖然我不同意，但我覺得有些觀點也是值得尊敬的，是 *respectable* 的，即是說它可以有它的看法，投資者又可以有其看法，意見可以不盡相同。但我所強調的是，我不明白為何政府能夠容忍以不清晰、不明朗、不公平、不透明、不一致的政策，採取喜歡便多作補貼，不喜歡則少作補貼的方式來支持地鐵的營運，然後還指地鐵須有資本來發展支綫。我們應該清楚知道，發展出的支綫是該公司所擁有，而公司亦將會有股東，如果日後終止其經營權時，政府必須購回該鐵路，而所用的資金要從公帑中支取。因此，我不能接受地鐵上市後仍以目前的形式繼續運作，我覺得政府應該接受我的修正。如果政府覺得地鐵公司將來須進行資本密集的投資來發展新支綫，便應該再提出政策，討論一下它所應該扮演的角色和說明在甚麼情況下進行集資、融資，並考慮訂立一些可獲大家認同、屬合理而具有清晰規限的補貼政策。目前的做法是絕對不能接受的，如果我們容許政府繼續與地鐵公司保持這樣的關係，勢將對整個公共政策管理的公平原則造成很大的打擊，對於政府一向廉潔、不與商界關係不清的聲譽也會有損，而其與商界沒有利益衝突的形象亦不能保持。

謝謝主席。

涂謹申議員：主席，我只想補充一點。其實，如果不採用投標形式，而是讓有關的鐵路公司——今次是地下鐵路（“地鐵”）選擇發展商或其屬意的任何方式行事（其實，兩種都已經是補貼形式），便會多了一個可供貪污的機會。為甚麼？當然，理論上，即使是政府取回了發展權然後再批出，它仍可以如批出數碼港般，只批給一個發展商也可以，不過，相比之下，在地鐵公司與政府之間，如果政府將發展權以投標方式批出，至少政府在政治上要有所交代，在問責性方面，例如向本會的問責性，或許會更高。

且不要說遠的例子，就以九廣鐵路（“九鐵”）在紅磡總站的上蓋批給了單一的財團為例，我們放眼觀看，當時批出該項目的理由是甚麼呢？說是與交通的流量有關，在兩三年前這已弄得滿城風雨，但在不久之將來，九鐵究竟會以何種形式繼續發展，是否會繼續維持這樣的發展形式呢？大家可以拭目以待。據我瞭解，情況已經動搖、有變化了，而現在又說交通似乎並不是問題了。這些近乎是醜聞的事件，足以蘊藏貪污的可能性，所涉及的金錢也為數很鉅。

因此，就這問題而言，如果我們退一萬步來看，兩種做法實際上也是補貼的形式，即一種做法可能是政府經過公開投標之後還會透過某種形式補貼地鐵的營運，否則，它也許不能生存，又或會虧本甚至要加票價；但這總勝於另一種做法，就是讓地鐵公司以其選擇的方式找發展商，這樣徒然增加了貪污的機會，而事實上，過往，這類醜聞和足以令人詬病的地方，已出現過很多。

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

何俊仁議員起立要求記名表決。

全委會主席：何俊仁議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

全委會主席：趁表決鐘還在鳴響時，我向大家說聲“早晨”。

（各委員亦向主席說“早晨”）

全委會主席：現在開始表決。請各位委員作出表決。

全委會主席：如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

張文光議員、單仲偕議員及羅致光議員贊成。

丁午壽議員、何承天議員、何鍾泰議員、李啟明議員、李國寶議員、呂明華議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、許長青議員、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、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、霍震霆議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員反對。

李家祥議員及黃容根議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

何俊仁議員、李永達議員、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、楊森議員、鄭家富議員及司徒華議員贊成。

陳婉嫻議員、黃宏發議員、譚耀宗議員、朱幼麟議員、何世柱議員、吳亮星議員、吳清輝議員、馬逢國議員、劉漢銓議員及蔡素玉議員反對。

程介南議員、曾鈺成議員、劉江華議員、陳鑑林議員及楊耀忠議員棄權。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 27 人出席，3 人贊成，22 人反對，2 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 26 人出席，10 人贊成，10 人反對，5 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

秘書：新訂的第 62A 條

通知書的送達。

運輸局局長：主席，我謹動議二讀新訂的第 62A 條。有關新訂條文的內容，已載列於發送各位委員的文件內。

新訂條文的目的是列出有關運輸局局長和地鐵公司根據條例草案向對方發出通告的安排。這是一項技術性的修正，有關條文已獲得條例草案委員會的同意和通過。

我懇請各位委員支持政府的修正案。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：新訂的第 62A 條予以二讀。

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：新訂的第 62A 條。

運輸局局長：主席，我謹動議本條例草案增補新訂的第 62A 條。我懇請各位委員支持政府的修正案。謝謝主席。

擬議的增補

新訂的第 62A 條（見附件 I）

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：本條例草案增補新訂的第 62A 條。

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決。贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：附表 1、3、4 及 5。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：附表 1、3、4 及 5 納入本條例草案。

全委會主席：現在付諸表決。贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：附表 2 及 6。

運輸局局長：主席，我謹動議修正附表 2 及 6，有關的修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

有關的修正案屬技術性的修改，包括刪除附件 2 中提及公眾衛生及市政條例第 88 條的條文，因為香港法例中已刪除有關的條文。

另外是將“普通股股本”一詞改為“股本”。

有關的修正案已獲條例草案委員會同意和通過。我懇請各位委員支持政府的修正案。

擬議修正案內容

附表 2（見附件 I）

附表 6（見附件 I）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的附表2及6。

全委會主席：現在付諸表決。贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：詳題。

運輸局局長：主席，我謹動議修正條例草案的詳題。修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

有關的修正案是因為委員較早前已通過修改條例草案英文文本中有關鐵路的延長部分："extension to the railway"一詞，因此現須為長題作出相應的修改。

這項修正案已獲條例草案委員會的支持和通過。我懇請各位委員支持政府的修正案。

擬議修正案內容

詳題（見附件 I）

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：運輸局局長動議的修正案，予以通過。

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

法案三讀

主席：法案：三讀。

《地下鐵路條例草案》

運輸局局長：主席，

《地下鐵路條例草案》

經過過去兩天冗長的辯論和修正之後，已經通過全體委員會審議階段。我謹動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《地下鐵路條例草案》予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。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）

何俊仁議員起立要求記名表決。

主席：何俊仁議員要求記名表決。表決鐘會響3分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

丁午壽議員、朱幼麟議員、何世柱議員、何承天議員、何鍾泰議員、李家祥議員、李啟明議員、李國寶議員、呂明華議員、吳亮星議員、吳清輝議員、吳靄儀議員、周梁淑怡議員、夏佳理議員、馬逢國議員、許長青議員、陸恭蕙議員、陳國強議員、陳婉嫻議員、陳智思議員、陳榮燦議員、梁智鴻議員、梁劉柔芬議員、黃宏發議員、黃宜弘議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、劉漢銓議員、蔡素玉議員、霍震霆議員、譚耀宗議員、馮志堅議員及鄧兆棠議員贊成。

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、張文光議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、程介南議員、單仲偕議員、黃容根議員、曾鈺成議員、楊森議員、楊耀忠議員、劉千石議員、劉江華議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、司徒華議員及羅致光議員反對。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布有57人出席，34人贊成，22人反對。由於議題獲得在席議員以過半數贊成，她於是宣布議案獲得通過。

秘書：《地下鐵路條例草案》。

恢復法案二讀辯論

主席：本會現在恢復《交易所及結算所（合併）條例草案》的二讀辯論。

《交易所及結算所（合併）條例草案》

恢復辯論經於 1999 年 11 月 10 日動議的條例草案二讀議案

主席：根據《議事規則》，我已批准《交易所及結算所（合併）條例草案》委員會主席夏佳理議員就委員會的報告向本會發言。

夏佳理議員（譯文）：早晨，主席女士。沒料到我一站起來，議員便陸續消失。（眾笑）

我想以《交易所及結算所（合併）條例草案》委員會的主席身份，概括報道委員會的審議情況，匯報委員會進行的工作。

條例草案委員會察悉，就證券及期貨市場進行全面市場改革以提高競爭力來說，本條例草案是該項改革不可或缺的部分。本港現時合共有5間負責處理證券及期貨買賣的金融機構，其中包括兩間交易所及3間結算所。這項改革旨在將這5間基本上自我規管及會員共同擁有的機構合併成為一間名為香港交易及結算所有限公司（“交易結算公司”）的控股商業機構，這也是本條例草案訂定條文的目的。

在審議條例草案期間，我們曾經考慮過一些大原則，例如政府的介入及其在交易結算公司所佔的位置、交易結算公司與其附屬公司（即上述5間機構）的關係，以及交易結算公司運作的技術性問題。

我們向政府當局提交意見之前，已向業界和其他有關專業團體收集意見。我們認同業界的關注，認為特別就長遠而言，政府對交易結算公司的控制似乎已超出適當限度。根據目前的建議，我們察悉交易結算公司的董事局最多由 15 名成員組成，其中不超過 6 名董事由股東選出，但財政司司長卻最多可委任 8 名人士出任董事。董事局主席雖然將由董事選出，但須獲行政長官批准，方可獲得委任。交易結算公司的行政總裁的任命，也須獲證券及期貨事務監察委員會（“證監會”）批准。

交易結算公司轄下的風險管理委員會也出現同樣的情況。這個委員會負責就該集團的活動的風險管理事宜制訂政策。委員會主席將由交易結算公司的主席出任，並包括由財政司司長委任的 3 至 5 名成員，以及由交易結算公司董事局委任的 1 至 2 名成員。

條例草案委員會同意須確保交易結算公司除顧及商業利益外，還要履行其公共職能，確保市場有秩序和公平地進行證券及期貨交易，並對交易結算公司實施審慎的風險管理。因此，我們在現時早期的階段，對於交易結算公司的組成並沒有異議。不過，長遠而言，我們認為有需要確保交易結算公司有足夠的股東代表數目。有見及此，政府當局最終同意提出全體委員會審議階段修正案，規定由財政司司長委任的董事人數在 2003 年將不會超過交易結算公司章程容許股東選出的董事人數。

政府當局並同意提出修正案，規定由董事局委任的兩名風險管理委員會成員中，最少須有 1 名為股東選出的董事。此外，政府當局亦接納條例草案委員會的意見，同意風險管理委員會的決定不應對董事局具有約束力，因為董事局須要為交易結算公司承擔最終責任。對於政府當局提出修正案，就風險管理委員會只須將有關風險管理的建議提交董事局考慮作出的規定，我們表示贊同。

關於在交易結算公司的成員大會上設定 5%表決權限制的建議，我們明白是為了防止交易結算公司被單獨的一方或共同行動的各方操控。任何人士，如欲成為次要控制人，以便在成員大會上行使超過 5%表決權，必須事先徵求證監會的批准。我們也關注到，基金經理、保管人、代理人公司，以及進行正常公司活動（例如委任同一人代表其在某次成員大會上行使表決權）的人士，可能會被當作“有聯繫者”，而該代表因而可能符合“次要控制人”的定義。

在這方面，政府當局已同意改善有關條文，使之更為清晰，以及提出修正案，修改“有聯繫者”、“間接控制人”及“次要控制人”的定義，並分別在新的附表 1 及附表 3 訂明哪些人士或哪些類別的人士符合或不符合上述各詞的定義。

我們察悉擬議修正案仍未有將基金經理、保管人及代理人公司豁除於“次要控制人”的定義的適用範圍。政府當局卻認為按個別情況處理他們的申請會較為恰當。

關於為獲准成為次要控制人而提出的申請，政府當局已同意提出修正案，在條例草案中規定除非某項申請符合投資大眾的利益或公眾利益，否則不會獲證監會批准。證監會如拒絕批准某項申請，亦須提出拒絕的理由。

鑒於兩間交易所合併後，股東的股權與在所屬交易所或透過所屬交易所進行買賣的權利將會分開，我們察悉金融服務界功能界別有需要重新劃界。然而，委員關注到，在重新劃界的建議安排下，聯交所的 21 名非交易會員未必有資格成為選民。政府當局澄清表示，實施合併後，每名會員會按其在所屬交易所持有的每股股份，獲發給一個交易權。他會被當作是條例草案第 23 條所指的交易所參與者，倘若他符合交易結算公司訂立的規定，並向證監會註冊成為交易商，便可以繼續在交易所或透過交易所進行買賣。

為求達到與整體政策及金融服務界功能界別的現行劃界安排一致，政府當局建議，聯交所及期交所的交易所參與者將有資格登記成為金融服務界功能界別的選民。條例草案委員會信納該 21 名會員將與聯交所其他會員同樣被當作為交易所參與者，因此他們有資格成為金融服務界功能界別的選民，但遭證監會暫時吊銷或撤銷註冊者則屬例外。

主席女士，條例草案委員會支持政府當局提出的修正案及對本條例草案進行二讀。謝謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

馮志堅議員：主席，在我發言前，我先要申報利益，我是證券商和期貨商。

我要多謝條例草案委員會主席夏佳理議員和其他委員充分合作，政府部門亦盡了很大努力，在這麼緊迫的時限內，能夠把條例草案恢復二讀辯論，以及可能進行三讀。

由財政司司長提出把兩個交易所及結算所合併，直至今天我們就有關條例草案進行二讀和三讀，僅僅是 1 年時間。我覺得這是各方面，包括本會各位同事的支持和努力合作所得的成果。我相信經過交易所的合併，香港作為一個區域性和國際性的金融中心，會從 1997 年金融風暴的洗禮汲取經驗和教訓後，向前邁進一個非常重要的起步點。我相信新的交易所一定具有非常高的競爭力，能提供多元產品及全面服務。交易所和結算所能夠服務這個區域，以至滿足國際的各種各樣需求。

在這 1 年內，我們業界抱持一種非常積極和正面的態度，與政府和各方面商討，希望能達成一個“雙贏方案”，既能令政府達到其目的，亦能滿足業界對各種各樣問題的關注。

在這裏，我想重申這 1 年以來我的一些看法。對於將來新的交易所如何營運，我們仍然會繼續關注。我曾經提到，政府不應否定過去 12 年業界在推動證券和期貨市場在 87 年股災重建後所盡的努力，其中亦包括政府所委派、推薦的外界理事、董事，在過去 12 年以來對這個市場的發展的貢獻，使香港的金融市場能迅速發展。

過去 12 年，兩個交易所和結算所的管治架構，亦絕不是財政司司長所說的墨守成規、故步自封，更早已不是甚麼私人會所。一場歷史罕見的金融風暴導致三數間證券行、投資銀行倒閉，不能簡單地歸咎為業界管治落後、目光短淺、不思進取。其實一直以來，香港金融市場已經極度開放，亦由於如此開放，在短時間內引入了這麼多金融衍生工具，才會引來“國際大鱷”立體狙擊港元的投機活動。因此，我認為過去的管治架構其實也是行之有效的，不過，我們要向前看，而我們亦接受了要向前看這觀點。

此外，現時已推出的創業板、現在正式開發的提升直通式電子交易系統，以及恒指期貨的交易電子化，都是在現時的管治架構內，在既有的資源下所進行的一些競爭性措施，而不是政府所說，在將來合併後才有的產物。這些功勞不能給將來合併了的交易所奪去。

將來新交易所的管治層，如果我沒有理解錯誤，除了有意令經紀，即內行人的比例減少外，會如何在現有架構內產生一批新的英明神武的人呢？如何令每件內行人所做的事都有利可圖，既能為交易商提高盈利機會，又能為交易所的股東，包括公眾投資者提供理想回報呢？

夏佳理議員剛才特別花了很大篇幅，說明條例草案委員會對將來新交易所的董事會組成的關注。我非常多謝各位委員提出的關注，而政府亦同意在第二屆，即 2003 年之後的董事會接受一項安排，便是由財政司司長委任的董事，在數目上不可以較由股東選出的董事為多。為何條例草案委員會表示這麼大的關注呢？因為委員會希望能夠有多些代表股東、代表業界利益的人在管理層發表他們應該有機會發表的意見。

不過，很可惜，我們最近知道政府雖然同意修正第 20 條，即政府委任的董事數目不會超過由股東選出的董事數目，但是我們發覺原來股東仍然無權提名自己想選的董事，而是要由政府或提名委員會提出人選，再由股東挑選。如果是這樣的話，我們覺得條例草案委員會的努力有點兒白費，因為得不到應有的效果。結果可能是有 8 名董事由政府委派，6 名由股東選出，但政府會告訴股東應該選甚麼人，股東便要選甚麼人，例如由 9 位政府揀選的人選中選出 6 位，又或由 12 位人選中選出 6 位。在這情況下，其實整個董事會內百分之一百都是政府所屬意的人、政府所選出的人。在這情況下，如何能教我們業界心服口服，完全徹底支持這次合併呢？

有些人說我一定要反映這情況，因為我們好像有點受騙。這正如我們早上或下午吃 A 餐、B 餐、C 餐，但許仕仁局長說只有 A 餐或 B 餐兩款可供選擇，沒有 C 餐。在這情況下，股東如何會積極選出代表股東利益的董事呢？直至現時，我仍覺得是否要這樣做呢？是否要管得這麼緊？連股東應有的選擇權、提名權都剝奪呢？我希望政府能夠就這點作出回應，向業界和將來的股東解釋。

將來交易所合併後，我們仍然會關注整個經營和監管環境究竟有甚麼大的變化。我在同一時間參與了兩個條例草案委員會。我們剛才花了很長時間討論地下鐵路公司私有化的條例草案，而現在我們可能會花相當短的時間討論交易所及結算所合併的條例草案。在票價問題上，一個政策局說不應有任何的監管，但是，政府在將來的新交易所內連 1 元的股權也不會擁有，但卻擁有百分之一百的管治權。在這情況下，有關任何收費，政府仍然要由證券及期貨事務監察委員會監管，甚至在條例草案委員會討論風險管理委員會時，差不多說風險管理委員會可以凌駕董事會，後來我們才把這建議推翻，說不可以這樣做。風險管理委員會提出的意見，如果被董事會以多數否決的話，便會被否決。

不過，我看不出政府為何對業界仍然這麼不放心，仍要鎖這個鎖那個。為何不能採取一些較開放、較開明的管治方法呢？我很擔心將來交易所的管治架構內，選出來的每一個人都會好像“擺得很正”，但往往按錯掣後便會引致很嚴重的後果。事實上，只有內行人才會明白到這對整個運作會產生甚麼影響，而不明白的人只懂得關機、開機。至於會產生多少糾紛、多少矛盾，便只能任由市場參與者各安天命，自行解決自己的糾紛。這樣的管治是否便會很有效，能夠照顧各方面的利益呢？

我希望利用這個時間，表達一下業界在最後階段的意見。我們不是反對合併，我們是支持合併的，但我們希望在很多問題上，政府不要這麼一意孤行。我試舉一個簡單的例子。兩個交易所在評估合併價值時，各花上數以百萬元計的顧問費用來作評估。受僱的兩間都是國際級的財務顧問公司，但是他們不能取得共識，最後不知哪個說“三七開”，於是便“三七開”，一鎚定音。有些人便說，早知如此，便無須花錢聘請顧問了。為何那個人這麼懂得計算呢？如果遲兩個月才提出這個問題來討論，我相信採用“三七開”便肯定不能成功合併，因為市場已經出現很大變化，期交所的生意可能不大理想，而股票的生意則非常興旺。在這情況下，價值已經完全不同了。我相信現時聯交所的牌價已經高達 1,000 萬元以上，而期交所的牌價則可能仍然是三、四百萬元。這個市場的變化便是這麼大的。不過，當時我們也沒有反對，總之大家既然都支持合併，便很快解決了這問題。然而，這說明了其中有很多事情我們真是摸不着頭腦的。

我只是把業界仍然關注的一些事情藉此機會表達出來，我和我的業界都是支持合併方案的。

曾鈺成議員：主席，民建聯支持兩間交易所和 3 間結算公司合併及進行股份化。剛才條例草案委員會主席夏佳理議員已經報告了委員會的工作，其中所反映的委員會對於有關董事的比例，即由政府委任及由股東選出的董事比例，以及風險管理委員會的組成及其職權的關注，亦是民建聯的關注。因此，政府為回應條例草案委員會的意見所提出的全體委員會審議階段修正案，民建聯亦會支持。

主席，我們想回應一下馮志堅議員剛才所說的一些關注事項。首先是在新的交易所內，由股東選出的董事的選舉問題。由股東選出的董事的產生方式，並不包括在條例草案的條文之內，所以條例草案委員會在審議條例草案時，並沒有討論這問題。事後我們才知道業界內有些人感到不滿，有些更表示很擔心，因為在董事會中，不單止由政府委任的董事佔大多數，即使是由股東選出的董事，他們亦覺得不一定具有代表性，因為是由一個少數人組成的提名委員會壟斷了提名權。

馮志堅議員剛才要求政府作出解釋，我亦有留意到財經事務局的官員曾公開解釋，說這做法是為了保證那些由股東選出的董事具有充分代表性，因為如果單由股東逐票選出董事的話，由於在新組成的公司內，來自聯合交易所原來會員的人數遠遠多於期貨交易所，而在聯交所的會員當中，又由小公司佔大多數，如果於選舉時不控制提名，那麼期交所便會沒有代表性，而在原來聯交所的會員當中，小公司便會佔了優勢。因此，政府認為要以控制提名的方式來保證各方面的代表性。這當然不是廣大業界人士認為是公平公開的辦法。

我們覺得，即使由於新交易所剛組成這特殊情況，即要照顧原來來自期交所與聯交所不同來源的股東，亦可以有更公平和公開的方法來處理。舉例來說，現時聯交所理事會的組成，便規定了議席的分配。例如可以規定最少一定要有兩席由聯交所選出，又或期交所或聯交所產生的股東最少要有兩名等。通過議席的分配，但提名和選舉依然開放給所有股東，我們認為這是比較合理的做法，使業界人士覺得由他們選出來的這 6 位董事，真的能反映他們的意見，在董事會內反映他們的心聲。因此，對於這控制提名的辦法，我們覺得是不可取的。

另一個我們所關注的問題，是交易權的開放問題。在這項條例草案內，政府提出，如果新的交易所與外國的交易所建立聯盟，便可以發出新的交易權，不受合併協議所訂明兩年內要暫停發出新交易權這個限制。對於結成聯盟這點，民建聯是贊成的。去年立法會辯論證券及期貨市場改革的議案時，我們亦提出新交易所在成立後，應主動與亞洲同一時區的交易所進行結盟，這可以擴闊我們投資者的來源，增加市場的流通量。不過，開放交易權這事亦會引起本地業界的關注，因為雖然這有利於擴闊投資者的來源，但對於本地的中小型業界亦可能會有不利的影響。例如這些中小型證券行能否在國際交易所聯盟活動中，取得海外交易所的交易權來獲得生機呢？反過來說，外國的證券行不難恃着它們財雄勢大，挾着巨資來開拓本港市場，所以對本地中小型證券行的經營會構成一定的壓力。簡單來說，外國證券行會否在互換交易權的過程中，比較容易進入我們的市場，因而得到較大的利益呢？這亦是我們關注的事項。

主席女士，民建聯期望在新交易所如期成立後，能夠為本港證券及期貨市場的發展創造更優越的條件。

吳靄儀議員（譯文）：主席，在極為不願意的情況下，我要發言反對二讀這項條例草案。我說不願意，是由於我沒有加入條例草案委員會，以致未能在審議期間提出我的關注。我在不久前才由於香港大學法律學院何美歡小姐提交的意見書而留意到條例草案的一些問題。她的意見書剛好遲來了一天，故未有獲條例草案委員會考慮。可是，何小姐卻是本港合約法、證券法及匯票法的著名學者，其有關的著作極受尊重。因此，她的觀點值得我們深思。我可以肯定地說，她的意見書內的觀點足以說服我不支持條例草案的二讀。

我對條例草案的整體影響極為關注，更特別擔憂第 9、20 及 22 條所涉及的影响。條例草案只被稱為“合併條例草案”，聽來沒有任何攻擊意味，但我們卻要注意其較少為人強調的另一項內容：它同時亦引入股份化。有關的 5 家機構，即香港聯合交易所、香港期貨交易所及 3 家結算公司全都是會員擁有、自我監管的機構。條例草案因此建議把它們變為發行股份的有限公司，由股東透過董事局加以控制。不過，董事局卻由政府操控。

根據第 20 條，財政司司長可委任 8 名董事，這意味着，在總數 15 名董事中，有 9 名會是政府委任的。這亦即是差不多三分之二。另一方面，股東卻只能選出 6 名董事。根據第 9 條，角色重要的風險管理委員會更同樣地受到政府的嚴密操控。財政司司長可委任其中 5 名成員，而董事局卻只能委任兩名。一些議員在剛才已經提及了這一點。儘管政府當局稍後會動議全體委員會審議階段修正案，在一定程度上減低或縮短政府專權的時限，但根本的情況並不會因此而有所改變。

因此，何小姐在其意見書第 78 段指出：

“這些條文的整體影響，是把香港交易及結算所有限公司置於緊密及全面的政府操控之下，程度遠遠超過任何其他公用事業所受的政府操控。這是經過刻意安排，而非偶然的。財經事務局局長曾表示：“擴大後的交易所的董事局成員及其屬下的 3 家公司必須執行政府的政策目標。” ”

在第 79 段，她又說：

“政府操控的惡果明顯易見，不用我再細說。”

我們可以理解，政府其實是認為自己甚麼也是好的，並能公正無私地保障公眾利益，因此才插手撤除所有它認為是不專業而只顧自己利益或甚至是行為更差的人。可是，事實上，政府卻不知道，它時常並不如自己想像般那麼公正無私、有效率和有智慧。兩年前，財政司司長瘋狂入市，但又不保證只此一次，而政府現時更是地下鐵路公司的最大股東，這全都令人感到利益衝突的威脅。

政府操控和政治操控是同義詞。這種操控，實令人不寒而慄，更甚者，是它可在人們不知情下被運用，而儘管人們知情也奈何不了。諷刺的是，只在幾小時之前，立法會才剛辯論《地下鐵路條例草案》，政府那時還承諾堅守私人企業原則，表示完全信任自由市場，並指出公共機構的干預會帶來不利的影響。可是，政府現時卻似乎堅持一些完全相反的論點。我剛才支持《地下鐵路條例草案》，現在我則反對這項條例草案。條例草案實在包含太多未加解釋的疑點。

何小姐對這情況有很詳細的分析。在意見書的第 17 段，她說：

“在股份化的前提下，交易所只是在市場競爭的公司，而不是公用事業。政府當局決定同時進行股份化和獨攬交易所的控制權，這實須解釋，但政府卻隻字不提。”

她又質疑，政府在推出這條例草案時，是否已坦誠地向議員透露所有資料。這令人很擔心。我沒有辦法知道政府有多坦白。可是，我所知道的，已足夠令我決定不支持這條例草案的二讀。

謝謝主席。

主席：是否有議員想發言？

單仲偕議員：主席，民主黨今天會支持條例草案二讀，亦會支持就這項條例草案所作的修正案。

民主黨是在 98 年 7 月第一次提出把交易所股份化，當時是在政府入市干預之前。把聯交所股份化這建議，其實符合世界潮流，事實上，過去聯交所多次受到公眾批評，說它是一個私人會所。剛才馮志堅議員說這種現象已成過去，但我不大同意他的意見。

今天招股出現大排長龍的 Tom.com，在無須經過抽籤的情況下，捐了 80 萬元，便可以取得 8001 這個號碼。Tom.com 上市，亦可以獲免除很多規限。這些事實告訴我們，今時今日的交易所仍存在着一些不公平現象。透過上市股份化是否可以完全改善這些現象呢？我不敢說一定可以。最重要的是我們要清楚明白目前這些現象是一個問題。如果我們要吸引投資者，做到國際化的話，我們一定要維護一個公平的原則。我希望政府要注意這點。今天做不到，將來也一定要做到。

剛才夏佳理議員也提過，在審議條例草案的過程中，條例草案委員會的憂慮。經過討論後，政府亦接受了我們一些建議。我們在修正案中說明，在第二屆的董事會中，政府委任董事的數目必須少於股東選出的董事數目。我希望政府明白，委員會在審議過程中想清楚表達給政府知道，在中長期來說，新公司必須脫離剛才吳靄儀議員所說的政府“控制”。我相信這是大家的共識。不過，我們當然明白到要經過一段時間才能把現時依然存在的一些不公平現象整頓，然後才可以從政府手上或政府干預的情況下交回市場，由市場進行競爭。

我想強調一點，開放市場是非常重要的。在審議條例草案過程中，我其實多次想提出反對凍結交易權兩年這項建議。我亦考慮過取消這建議。不過，政府在去年 3 月 3 日提出合併後，至今 1 年，而政府亦承諾在兩年後會開放市場，所以在這前提下，我沒有提出取消凍結交易權這建議。意思是如果政府就開放市場有一個明確的時間表，我是接受的。不過，如果出現任何再進一步的保障，令市場不能繼續開放，我便會提出反對。

至於與國際聯盟時引入交易權方面，我相信大家都明白剛才曾鈺成議員提過的憂慮。我相信這涉及 reciprocal arrangement，即如果我們可以到他人的地方做，他人亦可以來我們這裏做。在這前提下，我覺得沒有理由在結盟時不開放市場。要有開放的市場，香港的交易所才可以越來越壯大，否則，只會令更多有質素的公司不選擇在香港上市，而往別的地方上市，這對香港來說並不是一件好事。股東越維護自己的利益，結果可能導致交易量或市場的市值越來越小。只有一個開放的市場，才可以吸引更多公司在香港掛牌，然後多做生意，那麼整個行業才可以迅速發展。

事實上，很多外國市場，包括新加坡市場，都是隨着股份化的方向前進，我們可能做得甚至比他們緩慢。在這方面，政府一定要記着堅定執行開放市場的時間表，否則，便不能夠達到我們今次合併交易所和結算所的目的。

主席，我支持二讀條例草案。

主席：是否有議員想發言？

（沒有議員回應）

主席：財經事務局局長，你是否打算發言答辯？

財經事務局局長：主席女士，《交易所及結算所（合併）條例草案》在去年 11 月 10 日首讀。正如我當時指出，這條條例草案的目的，是修訂現時證券及期貨市場的法例，從而落實兩間交易所及有關結算公司的合併建議。

隨着科技日新月異，以及國際金融市場邁向全球化，加上本地和海外投資者日趨成熟，現有的市場架構已經逐漸無法應付新的挑戰。本地的證券及期貨市場必須進行改革，以提升競爭力，使香港得以繼續維持國際金融中心的領導地位。

財政司司長在去年 3 月發表財政預算案演辭時公布這項改革建議。有關建議獲得各方面，包括本地社會、市場人士、經紀行業、立法會，以至國際輿論的支持。與此同時，自去年 3 月提出改革之後，國際金融市場出現了很多發展，交易所之間的聯盟及合作建議有更廣泛和深入的討論；而部分歷史悠久的海外交易所，亦開始研究不同程度的改革和開放，以加強本身的國際競爭力。這些發展令我們更相信改革的方向是正確和必需的。

合併改革提出後，聯交所、期交所和香港中央結算公司的董事會都表示支持。兩間交易所並隨即就合併條款展開談判，並於 7 月底達成協議。有關協議計劃的文件，在去年 9 月 27 日分別在兩間交易所的股東特別大會上，獲得出席投票的絕大多數會員贊成通過，並於 10 月 11 日獲得法庭的批准。

條例草案的內容，主要是包括為“認可控制人”這個新增機構類別，制訂規管制度，而合併後的交易結算公司將受到新制度的規管。為避免交易所、結算所及其認可控制人受任何人士單獨或連同有聯繫的人操縱，條例草案對這些機構的股東持股量也作出限制。此外，亦規定認可控制人必須成立風險管理委員會，履行審慎管理風險的責任。條例草案亦對其他有關法例作出相應的修訂，以配合新的認可控制人規管制度。

條例草案委員會在審議本條例草案時，就一些問題表達了關注，也聽取了一些團體對條例草案的意見。委員會的主要關注，包括財政司司長委任交易結算所董事局成員的權力，以及風險管理委員會的權責。政府在考慮過議員的關注和意見後，已建議對有關條款作出修正案。稍後我動議有關修正案時，在這方面我會再作詳細解釋。此外，委員會亦對其他一些問題，例如有聯繫者和次要控制人等，作出了非常有用的討論。經過考慮之後，政府亦接受委員會提出的建議，並作出修正，而有關建議已包括在發送各位議員的全體委員會審議階段修正案的內容中。

在條例草案委員會的會議上，曾經提及有關交易權的問題。我明白這個問題關乎經紀行業的利益，以及將來市場的開放和競爭。兩所合併的條件之一，便是新交易結算公司於合併後的首兩年暫停發出新的交易權，並對交易所在其後兩年內發出的現貨及期貨新交易權分別定下底價。這個條件已載於兩間交易所的合併協議計劃文件之內，亦是新交易結算公司對兩所會員的承諾。我明白由於有關交易權的安排並不包括在條例草案之內，所以有些人士就這協議的落實，仍然表示關注。政府已向交易結算公司反映了這些關注，並獲得該公司董事局的承諾，保證會按照協議計劃文件所訂明的條款，履行有關交易權的承諾。實際上，該公司正按照合併協議計劃文件所定出的細節，為落實有關交易權安排作出準備。

剛才馮議員曾經提到，在這個安排之下，依然有業界人士擔心會對本地中小型的經紀構成壓力，而曾鈺成議員亦有提出同樣的意見，說外國的經紀行可能通過其附屬的交易所，在結盟時進入本地市場。我相信作為一間管理完善，而從商業着眼的公司，交易結算公司一定會詳細考慮每項結盟方案，以及各項互惠條件。單方面得到好處，而另一方面得不到好處，通常在一個結盟安排下是很少發生的。因此，在目前的安排下，大家都知道，新經紀行，包括外國公司依然可以買牌加入本地市場，並不一定會被這兩年限制完全阻礙。此外，大家都知道，這次合併是要配合國際競爭，也要繼續開放香港的市場，才可以提高我們的市場活力，以及維持我們的國際金融中心地位。

接着我想提兩點，是剛才各位議員，包括吳靄儀議員都有提及的。第一點是關於政府對交易結算公司的控制過大；第二點是首屆董事會的提名。

首先，關於管治架構的權力是否落在政府的控制之中，我不可以認同這點。我們明白，也經常強調，交易結算公司既是一間商業和牟利機構，亦是一間具有非常重要的公共職能的金融機構。我們跟外國一些規模龐大的國家不同，例如美國便有數個交易所。香港雖然理論上可以引入其他交易系統，尤其是現在科技發達，絕對不排除將來有這種發展，不過，直至現時為止，

我們的現貨交易所和期貨交易所便是我們香港金融中心的支柱。這不單止對業內人士有直接的利益關係，亦對全個香港特區將來的發展維繫着一個重要的利害關係。因此，有關的法例必須因應這兩種特質，即既是一個私營機構，但亦有很重要的公共責任，所以管治架構必須反映這個現實。

如果把股份化的交易所變成由政府或公司管理層控制，又或讓其成為一間不受控制的專利公司，相信大家也未必會認同。不過，股份化並不一定會引致這個後果。問題是由財政司司長去年 3 月開始，接着發出兩份政策文件，我們從來沒有迴避或遮瞞一個問題，便是這項改革是由政府帶動的，政府是有介入的。如果政府沒有介入，根本就不會辦到這事。

大家試環顧一下外國的發展，例如紐約，歷史悠久、規模最龐大的紐約交易所採用會員制，但現時發覺會員制百病叢生，但這並不是說一定是經紀行業有問題，而是在會員制下，一定首先會照顧自己會員的利益。現在面對電子交易系統的競爭、其他網上交易的競爭，紐約交易所也發覺自己的生意越來越萎縮，但因為會員之間的利益不可以協調，辦不到股份化。另一個例子是美國證監會，多年來也想引入一些非會員的董事，但也因為是實行會員制，所以辦不到。現時紐約交易所主席極為擔心，三、五年之後，紐約交易所能否仍然維持現時世界第一的領導地位。

相對來說，香港的規模是很小的。以政府的角度來說，如果我們不利用這個機會，以及配合現時每天也有新事物發展的國際證券金融市場而爭取時間，我相信在數年之後，香港在世界上、地區上作為金融中心的地位一定會倒退。我希望吳議員明白這點，因為何教授是我很尊重的人，她是為了香港交易所將來的好處，才會有這種意見。何教授對公司法的看法對我們有極大幫助，我們亦希望將來有機會再向何教授交代。

關於董事局股東董事的提名安排。政府在去年 7 月 8 日有關將來新交易所的公司管治及監管架構的文件中第 59 段，已經作出建議。文件建議新交易所的籌備董事局亦為推選委員會，所以這並不是新安排，在去年 7 月 8 日的文件中已有提到。這個推選委員會會負責提名不少於 9 位候選人，供新交易所股東選出 6 位人士出任合併後首屆董事局的董事；由第二屆起，在任董事局及股東均可推舉股東董事的候選人，所以第二屆和首屆的安排並不相同。

這項安排是經過市場架構改革委員會討論而提出，在條例草案委員會會議上也有討論過。由於合併後初期，新交易所的股東絕大多數依然是現時兩間交易所的會員，為了確保第一屆董事局內各方面的利益，特別是不同市場

利益的平衡，我們認為建議的提名安排是必需和適當的，特別在第一屆。正如我已指出，隨着新交易所的擁有權逐漸分散，第二屆董事局選舉的提名程序亦會擴闊。剛才單仲偕議員也有提過這點。

關於第一屆董事局股東的提名，實質的名單至今還未有定論。現時只是說不少於 9 位，但屆時名單內會有多少人，現在各方面正進行協商。不過，基本機制會如去年 7 月文件的建議，現時不會更改。

主席女士，條例草案委員會成立後，在很短時間內便完成審議條例草案的過程，各位議員亦提出了很寶貴的意見，我對此表示衷心的謝意。如果條例草案在今天獲得立法會通過，交易所及結算所將會在 3 月 6 日落實合併計劃。

我謹此陳辭，希望議員支持通過本條例草案，以及由政府提出的全體委員會審議階段修正案。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《交易所及結算所（合併）條例草案》予以二讀。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：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《交易所及結算所（合併）條例草案》。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

《交易所及結算所（合併）條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入《交易所及結算所（合併）條例草案》。

秘書：第 5、11 至 14、17、19 及 23 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

財經事務局局長：主席女士，由於《議事規則》規定，任何附表應在條例草案各條文及擬議的新條文處理完畢後才予以考慮，我請你批准我根據《議事規則》第 91 條，動議暫停執行《議事規則》第 58 條第(7)款，以便全體委員會在考慮條例草案餘下各條之前，可以先考慮附表 1 及 2，以及新訂的附表 1 及 3。

全委會主席：財經事務局局長，由於只有立法會主席才可以同意在無經預告的情況下動議暫停執行《議事規則》，因此，我命令全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

主席：財經事務局局長，我批准你提出要求。

財經事務局局長：主席，我動議暫停執行《議事規則》第 58 條第(7)款，以便全體委員會在考慮條例草案餘下各條之前，可以先考慮附表 1 及 2，以及新訂的附表 1 及 3。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：暫停執行《議事規則》第 58 條第(7)款，以便全體委員會在考慮條例草案餘下各條之前，可以先考慮附表 1 及 2，以及新訂的附表 1 及 3。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。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：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：本會現在成為全體委員會。

秘書：附表 1 及 2。

財經事務局局長：主席女士，我動議修正《交易所及結算所（合併）條例草案》附表 1 及附表 2，修正內容已列載於發送給各位委員的文件內。

附表 1 載有在有人違反證券及期貨事務監察委員會（“證監會”），根據條例草案第 3(6)、4(1)或 6(5)條發出的通知時適用的條文，根據條例草案規定，證監會可以在指定的情況下，向違規人士發出通知，有關的違規行為，包括在未得到證監會的同意下，或在違反有關規定下成為、或繼續作為交易所或結算所的控制人；在未獲得證監會的同意下成為認可控制人、交易所或結算所的次要控制人，或沒有遵守證監會就次要控制人的批准書中所指明的條件，發出這些通知的目的，是指令有關人士採取指明的步驟，以停止作為控制人或次要控制人。附表 1 的主要修訂包括以下各項：

- （一） 附表 1 的第 1(2)條，載有因違反有關通知，而對有關股份實施的各種限制，在考慮過議員的意見後，我們建議加入新項目，使證監會可以向有關人士發出通知，指令有關人士必須根據指示，在指定時間內，將股份轉讓予證監會所指明的代名人；
- （二） 附表 1 的第 1(2)(b)條，及新增的第 1(2)(e)條，規定有關人士不得就受限制的股份行使表決權，及／或須根據證監會的指示將股份轉讓。由於這些行動可能會無意地增加其他人士所持有或可行使的控制人、交易所或結算所的股權，而成為主體條例草案第 3(1)條或第 6(2)所指的控制人或次要控制人；考慮過議員的建議後，現建議在附表 1 加入新的第 1(12)條，證明任何人不會僅因為第 (2)(b)條，或第(2)(e)條的實施，而違反了有關成為控制人或次要控制人的規定。除了上述修正外，其他的修正也是技術性或相應的修改，是沒有政策上影響的。

由於政府建議在條例草案內加入新的附表，附表 1 亦會相應地重新地編訂為附表 2。至於原有附表 2 的修正，主要的內容是：

- （一） 《印花稅條例》以及其附屬法例《印花稅（證券經銷業務）（期權莊家）規例》中載有與經紀和聯合交易所會員有關的條款，而兩者皆指根據《證券交易所合併條例》而成立的交易所會員，由於這條例中的“會員”將被“交易所參與者”取代，因此，《印花稅條例》以及其附屬條例的《印花稅（證券經銷業務）（期權莊家）規例》中，有關經紀和會員的條款，亦須作出相應的修訂。

- (二) 現時《個人資料私隱條例》第 2(1)條中，有關“財經規管者”的定義，包括兩間交易所及其有關的結算公司，因應這條條例草案將在現時的規管制度中，加入“認可控制人”而這類別，現建議將有關條款作出修訂，使“財經規管者”的定義，亦包括“認可控制人”。
- (三) 合併實施後，監管交易所參與者的工作，將會全部由證監會負責，作為市場規管工作合理化改革的一部分。為了配合有關的過渡性安排，現時《證券交易所合併條例》中第 34 條是有需要保留的，並作出相應的技術性修訂。當證監會接替交易所負責規管將來交易所參與者的工作後，這項條文便再沒有需要繼續存在。因此，我們同時亦建議加入條文，授權財經事務局局長將來可藉憲報公布廢除該條文。
- (四) 此外，為了消除聯交所在監管其本身控股公司，以及相關公司在聯交所上市時可能引起的衝突，現建議在《證券交易所合併條例》第 34 條加入新的條款，使有關的上市規則，能處理可能出現的利益衝突問題。

最後，因應新增附表的次序，附表 2 將會改為附表 4。主席女士，我謹此陳辭，希望議員支持修正案。

擬議修正案內容

附表 1 (見附件 II)

附表 2 (見附件 II)

全委會主席：是否有委員想發言？

(沒有委員表示想發言)

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：財經事務局局長動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的附表 1 及 2。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：新訂的附表 1

就本條例指明條文指明為有聯繫者、不是有聯繫者及不是間接控制人的人

新訂的附表 3

不是次要控制人的人及本條例第 3(1) 條的豁免。

財經事務局局長：主席，我動議二讀《交易所及結算所（合併）條例草案》加入新增的附表 1 和附表 3。有關內容已載列於發送各位委員的文件之內。

為了防止認可控制人、交易所或結算公司受到任何人士單獨地或連同有聯繫者一起操控，第 3(1)及 6(2)條規定，任何人士在未得到證監會的同意下，不得成為認可控制人，交易所或結算公司的股東控制人，或次要控制人，第 2(1)條載有有關聯繫者的定義，議員認為，定義所適用的範圍可能過於廣闊，會令一些人士在進行與公司有關的業務或參與有關的活動時，無意地與其他人士聯繫，因而成為次要控制人或股東控制人，這當然不是政府立法的政策原意。所以，經研究後，現建議加入新的附表 1，在條例草案原文第 2 條的有關定義之上，再另外訂明為“有聯繫者”的人、“不是有聯繫者”的人和“不是間接控制人”的人。（眾笑）

附表 1 內亦指明如任何人發出的指示或指令，慣常獲得有關公司的董事遵照行事，僅是因為該等董事，按照該人以專業身份所提供的意見行事，則該人不屬於該公司的間接控制人。

至於附表 3 的目的，是在條例草案原文第 2 條的有關定義之上，另外指明，不是“次要控制人”的人，同時由於某些人士在附表 3 所述的情況之中，可能會行使超過對規限作為認可控制人而設的行使股權上限，因此，附表 3 亦訂明在指明的情況下，有關人士將不會受到第 3 條有關成為交易所或結算所控制人的條款所規限。

主席女士，我謹此動議，希望議員支持議案。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：新訂的附表 1 及 3，予以二讀。

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：新訂的附表 1 及 3。

財經事務局局長：主席女士，我動議修正《交易所及結算所（合併）條例草案》，增補新訂的附表 1，以及附表 3。

擬議的增補

新訂的附表 1（見附件 II）

新訂的附表 3（見附件 II）

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：本條例草案增補新訂的附表 1 及 3。

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 1 至 4、6 至 10、15、16、18、20、21、22 及 24 條。

財經事務局局長：主席女士，我動議修正《交易所及結算所（合併）條例草案》第 1 至 4、6 至 10、15、16、18、20、22 及 24 條，以及刪去第 21 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。修改的內容主要有以下幾方面。

首先，為了讓香港中央結算有限公司在合併生效之前，由擔保有限公司轉為股份有限公司，以成為交易結算公司的全資附屬公司，條例草案第 22(1) 及 22(2) 條，將須先行生效。因此，現建議加入第 1(3) 條，使這兩條條款在條例草案經制定之後，於憲報刊登的同日生效。

至於條例草案的其他部分的生效日期，將於條例草案經制定，以及刊登憲報之後在憲報作公告。若條例草案今天獲得通過，條例草案其餘部分的生效日期將定於 3 月 6 日。

條例草案第 3(6)、4(2)、6(5) 條規定，證監會可向有關人士發出通知書，要求他們採取通知書指明的步驟，以停止作為交易所或結算公司的控制人，或繼續作為控制人，或繼續作為認可控制人，或交易所或結算所的次要控制人。議員認為有關人士應可在得到證監會同意之下，採取他們自己所建議的步驟，以達致以上的目的。因此，現建議加入第 3(6A)、4(2A) 及 6(5A) 條，令證監會所發出的通知書中所載的步驟，可以全部或部分由該人士所建議的步驟組成。

條例草案第 6 條規定，除非獲得證監會在諮詢財政司司長之後給予批准，否則不得成為認可控制人，或交易所或結算所的次要控制人，或增加以次要控制人身份持有的權益。議員認為應對這些批准作出規限，以維護公眾及市場利益。因此，現建議加入新的第 6(2A) 條，訂明這些批准必須符合維護投資大眾或公眾利益。

條例草案第 8 條規定認可控制人須確保市場公平及有效地運作，審慎地管理風險，以及確保其交易所或結算所須遵從有關法例規定等責任。條例草案亦規定認可控制人在履行有關責任時必須維護公眾利益作為行事原則。經過條例草案委員會的討論後，現建議在條文中訂明交易所及結算所亦須各自負上有關的責任。

為保證認可控制人履行審慎管理風險的責任，以及避免商業利益因素影響這項職能，第 9 條規定認可控制人必須成立風險管理委員會，就有關交易所及結算公司活動的風險管理事宜，制訂政策，並規定委員會成員必須包括由認可控制人董事局主席出任的主席、3 至 5 名由政府委任的成員，以及不超過兩名由認可控制人委任的成員。同時，認可控制人須得到董事局三分之二成員支持，才可推翻風險管理委員會的決定。議員認為此安排令風險管理委員會的權力過大，甚至凌駕於作為認可控制人決策最高層的董事局。此外，亦有意見指出，建議的組合亦未必能確保委員會內的成員，可以代表股東的意見。

主席女士，從政策的觀點來說，我必須在此重申，由於交易結算公司將透過擁有兩間交易所及 3 間結算公司，集中營運證券，以及期貨市場的交易及結算工作，該公司將會掌握香港財經運作的命脈。其轄下統籌結算，以及交收的工作部門，將會成為香港金融架構中極重要的一環。結算部門如果出現任何重大的失誤，不僅會危害市場的穩健性，還會損害市場人士及投資者的信心。因此，交易結算公司必須確保市場風險受到恰當的管理，盡可能將風險減至最低。而更重要的是，不應因為商業的利益而影響審慎風險的管理。故此，我們認為該公司在管治架構的設計上，必須能夠確保風險管理功能，可以有效地和獨立地運作。但在考慮議員的意見，以及平衡過公司的管治架構後，現建議對條文作出修正，規定風險管理委員會提出的政策方案，須提交給認可控制人考慮，同時取消有關須有董事局三分之二成員的支持，才可推翻風險管理委員會的建議條款。換句話說，該董事局可按處理一般議程的方法，來處理風險管理委員會的建議。此外，我們亦建議由董事局委任的兩名成員之中，最少有 1 位須由股東選出的董事擔任。

條例草案第 20 條規定財政司司長可委任不超過 8 個人進入交易結算公司的董事局。根據交易結算公司的章程，合併之後，該公司首屆的董事局由 15 名成員組成，其中 8 名由財政司司長委任，代表公眾及市場的利益，另外 6 名董事由股東選出，而該公司的行政總裁則為當然的董事。由於財政司司長委任的成員，超過董事局半數，一些議員擔心政府將可對交易結算公司有過大的影響，甚至干預該公司，因為作為一個商業機構應可享有的獨立運作。我們非常瞭解這些關注，但我們亦必須指出，交易結算公司雖然是一間牟利的商業機構，但它同時亦須執行重要的公共職能，來確保市場公平、公正及秩序井然，並施行審慎的風險管理。因此，該公司必須有一個恰當的管治架構，確保公司能夠妥善地運作，達致公共及商業的目標，並可以在兩者之間出現衝突時權衡輕重，取得平衡。

不過，政府亦考慮到將來新公司的擁有權會逐步分散，尤其在上市之後，該公司最終將會由一間基本上由現時兩間交易所會員擁有的公司，變為一間由公眾人士擁有的公司。因此，長遠來說，我們同意由政府委任的董事局成員，可以不多於由股東選出的董事人數。我們現時建議作出修正，使交易結算公司在 2003 年，會員周年大會之後成立的董事局之內，由財政司司長委任的成員數目，不得超過由股東選出的董事最高人數的限額。我們相信這項安排，應可繼續令交易及結算所的董事局，有效地平衡股東、投資大眾及市場之間的利益。

另外有議員認為，第 20(4)條讓財政司司長委任的董事局成員免受罷免的條文訂得太過寬鬆。我們考慮過議員的意見之後，現在建議對有關條文作出修正，將免受罷免的情況清晰地指明為“董事局其他成員不可藉通過決議，或該公司通過的特別決議，來罷免由財政司司長委任的成員”。

最後，根據第 3(1)條，聯交所及期交所如須繼續成為其附屬的結算公司的控制人，必須獲得證監會的批准。根據第 21 條，兩間交易所將會被視作豁免受第 3(1)條所規限。議員曾經指出，由於財政司司長可根據第 7 條賦予的權力，對兩間機構給予豁免，因此無須另作豁免的條文。我們接納這意見，將第 21 條予以取消。

除了上述的修正之外，其他的修正純粹是技術性及相應的修正，並無涉及政策的影響。

主席女士，我謹此陳辭，希望議員支持議案。

擬議修正案內容

第 1 條（見附件 II）

第 2 條（見附件 II）

第 3 條（見附件 II）

第 4 條（見附件 II）

第 6 條（見附件 II）

第 7 條（見附件 II）

第 8 條（見附件 II）

第 9 條（見附件 II）

第 10 條（見附件 II）

第 15 條（見附件 II）

第 16 條（見附件 II）

第 18 條（見附件 II）

第 20 條（見附件 II）

第 21 條（見附件 II）

第 22 條（見附件 II）

第 24 條（見附件 II）

全委會主席：是否有委員想發言？

馮志堅議員：主席，正如局長剛才介紹，這些重要的條文均可以修改，如有關風險管理委員會的組成、第二屆董事會由股東選舉的成員及政府委任的成員等條文均可作修改，為何局長指第 59 條訂明，由股東選舉董事的提名方法卻不能作修改呢？我感到有點詫異。假如能適當地照顧股東的考慮，讓他們選出自己提名的代表的話，我相信便更受業界所歡迎。當然，這點不會包括在此法例的範圍內，而我會支持第 20 條。不過，我希望政府能再次慎重考慮，為何委員會在修正中成功要求政府，限制第二屆由政府委任的成員數目，不得超過由股東選取的董事人數。

謝謝主席。

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員回應）

全委會主席：財經事務局局長，你是否打算發言答辯？

財經事務局局長：主席，我會簡略地回應。

剛才馮議員提到有關董事會的提名機制，由於這點根本不屬於現時討論條例草案的內容，所以並不存在為何在某些修正中我們須妥協或讓步，而在其他修正方面我們卻無須妥協或讓步等情況。提名的機制根本不屬於這條例草案的一部分。

謝謝主席。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：財經事務局局長動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：由於有關刪去第 21 條的修正案已獲得通過，所以第 21 條會從條例草案中刪去。

秘書：經修正的第 1 至 4、6 至 10、15、16、18、20、22 及 24 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

法案三讀

主席：法案：三讀。

《交易所及結算所（合併）條例草案》

財經事務局局長：主席，

《交易所及結算所（合併）條例草案》

經修正後已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《交易所及結算所（合併）條例草案》予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。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：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《交易所及結算所（合併）條例草案》。

恢復法案二讀辯論

主席：本會現在恢復《1999 年火器及彈藥（修訂）條例草案》的二讀辯論。

《1999 年火器及彈藥（修訂）條例草案》

恢復辯論經於 1999 年 1 月 27 日動議的條例草案二讀議案

主席：根據《議事規則》，我已批准《1999 年火器及彈藥（修訂）條例草案》委員會主席涂謹申議員就委員會的報告向本會發言。

涂謹申議員：主席，本人謹以《1999 年火器及彈藥（修訂）條例草案》委員會主席的身份，匯報條例草案委員會進行商議的要點。

條例草案的目的是加強現時對管有及使用槍械和彈藥的法定管制，以保障公眾安全。根據條例草案的規定，只有獲警務處處長（“處長”）認可指導他人使用火器的持牌人或他的代理人，才可進行有關的指導；而處長亦獲賦予權力，認可某人為射擊場主任，由他主持及監督射擊場的使用。議員認為條例草案應清楚訂明，處長可根據甚麼準則給予或撤銷對槍械導師的授權及對射擊場主任的認可。政府當局同意動議全體委員會審議階段修正案，使處長在考慮有關獲委任為槍械導師、射擊場主任或代理人的申請時，須顧及申請人是否擔任該委任職務的適當人選，以及有關的委任有沒有因為公眾安全及保安理由而遭到非議。為求意思清晰，政府當局將會動議一項全體委員會審議階段修正案，訂明射擊場主任的主要職能，是確保安全使用射擊場。

議員關注到在考慮槍械及彈藥管有權牌照的申請方面，並無任何準則可供依循。關於這一點，政府當局解釋，在處理牌照申請及牌照續期申請，以及考慮取消牌照時，處長會考慮申請人是否適當人選、他是否有好的理由持有牌照，以及他的申請有沒有因為公眾安全及保安理由而遭到非議。其他有關因素如刑事紀錄、火器的貯存設施、申請人在使用火器方面的經驗及訓練，以及他在射擊活動中的參與程度，亦會納入考慮範圍。為釋除議員的疑慮，政府當局同意動議全體委員會審議階段修正案，列明警方在作出有關決定時考慮的因素。政府當局亦因應議員的要求，答允在今天稍後時間發表的演辭中提述，申請人對射擊活動的興趣將被視為好的理由之一。

關於授權處長修訂牌照的建議，政府當局解釋，這項建議可使處長在行事時具備所需的彈性，以便為了公眾安全及保安的理由，對管有及經營槍械和彈藥作出規管。處長會考慮所有有關因素，然後才作出決定。任何人如因處長就修訂牌照作出的決定而感到受屈，可向行政上訴委員會提出上訴。

根據《火器及彈藥條例》，所有申請表格都會在有關的規例中加以訂明。條例草案建議賦權處長為施行主體條例而指明有關的格式。為處理議員就這項建議，以及對“指明格式”要求提供的資料引起的不明確之處提出的關注事項，政府當局同意動議全體委員會審議階段修正案，規定處長必須藉着在憲報刊登有關的格式，指明適用於主體條例的所有申請表格。這些格式並不是附屬法例。在關於每類牌照及豁免的資料摘要內將列明一般的發牌準則，供申請人參閱。

主席，條例草案委員會曾詳細討論有關在影視製作中使用改裝火器，俗稱“道具槍”的管制事宜。部分議員認為，由於供影視製作用途的道具槍僅可用作發射空彈，以製造視聽效果，這些火器不應如真正火器般受到嚴格規管。他們建議從有關“槍械”的定義中，刪除供影視製作用途的改裝火器的提述，以放寬對這方面的管制。

政府當局指出，改裝或失效火器可輕易還原至具備真正火器的功能。因此，為保障公眾安全，當局有必要參照其他類型槍械所受到的管制，對管有及使用道具槍作出相同的規管。政府當局認為，從“槍械”的定義中刪除作影視拍攝用途的道具槍的建議，會削弱本港現時對管有及使用火器的管制。

電影業人士對於必須為管有火器申領豁免許可證的規定深表關注。在影視製作中涉及處理道具槍的個別演員，現時必須申領上述豁免許可證。此項規定對電視及電影業造成一定困難，因為要提供將會在影視製作中涉及處理火器的演員人數及詳細資料，往往並不容易。規定每名演員申領豁免許可證

及支付許可證費用，亦令電影的製作成本有所增加。議員建議訂定更具彈性的安排，例如容許影視製作人或任何指明人士代表所有演員申請及持有豁免許可證，以供在影視製作中使用道具槍，或是參照在獲授權槍械導師的督導下在射擊場使用火器的安排。

政府當局詳細解釋建議的安排在當局採取執法行動方面，會造成甚麼困難，為何並不切實可行，以及可能造成的危險。政府當局認為，倘實施這些建議，將會削弱現時對管有及使用道具槍的管制。為保障使用者及附近其他人士的安全，實在有必要規定火器使用者申請豁免許可證，並為實際使用火器一事承擔責任。

經考慮電影業人士及議員關注的事項後，政府當局建議採用新的許可證制度。在新制度下，處長會發出豁免許可證，對許可證持有人給予普遍適用的認可，容許他在 1 年的指明期限內使用道具槍作影視拍攝用途。這樣，演員不再需要為每次攝製工作申請許可證，而影視製作人亦無須預先確定全體演員的名單，以便為演員申請豁免許可證。政府當局強調，建議對道具槍實施的規管措施是最低限度的規定，新的許可證制度應可同時兼顧社會對公眾安全的關注及電影業的利益，取得適當的平衡。有關的全體委員會審議階段修正案將會由政府當局提出。

不過，電影業人士對建議的新許可證制度並未完全感到滿意，他們要求政府當局考慮規定由槍械經營人而非演員，為影視製作中使用的道具槍的保安事宜負上全責。

政府當局對這項建議有所保留。根據當局獲得的法律意見，嚴格規定槍械經營人須為改裝火器的保安事宜承擔法律責任，可能會侵犯他們獲假定無罪的權利。鑒於槍械經營人沒有能力評核及決定所涉及的每名演員是否管有及使用道具槍的適當人選的資格，對槍械經營人施加發牌條件，要求他們負上審慎處理有關火器的全部責任，並為遺失任何由演員使用的火器責任，並不合理。此外，規定由槍械經營人為實際管有及使用有關火器的演員的作為承擔刑事責任，亦屬非常困難。建議的新許可證制度除了可讓演員及影視製作人在行事上有較大的彈性外，亦為警方提供有效的工具，以便警方對管有及使用道具槍作影視拍攝用途實施所需的管制。為提高新制度的透明度，政府當局建議向申請人提供處長在考慮豁免許可證申請時將會顧及的各項準則，即申請人是否適當的人選，以及是否有合法需要管有及使用火器。

電影業人士強烈反對把申請人的刑事紀錄，列為考慮申請人是否適當人選的因素之一。電影業人士認為這項考慮因素帶有歧視性質，而且並不合理。部分議員認同電影業人士的意見。他們認為應把“申請人是否適當人選”豁除於考慮豁免許可證申請的準則以外。

部分議員認為政府當局建議的新豁免許可證制度可以接受。他們亦認為上述兩項用以考慮有關申請的準則實屬合理。事實上，其他發牌制度亦有規定把申請人的刑事紀錄列為考慮許可證申請的因素之一。

主席，條例草案委員會曾經詳細討論的另一項建議，是在《簡易程序治罪條例》第 4 條加入一項條文，訂明任何人無合法權限或解釋而明知或疏忽地以氣槍發射，而對任何人構成危險或煩擾，即可被判罰款 500 元或監禁 3 個月。

部分議員認為，規定任何人如疏忽地以氣槍發射而對任何人構成煩擾，即須負上刑事責任的建議是過於嚴厲，特別是有些以氣槍發射的行為可能是在全不知情的情況下作出，或在某些情況下純屬頑童所為。因此，對於這項擬議條文必須作出審慎的考慮，議員建議把這種疏忽行為另行處理。

政府當局解釋，槍口能量不超過 2 焦耳的低能量氣槍，現時並未獲界定為槍械，因而不受《火器及彈藥條例》規管。當局有必要提出上述建議，使人們在處理可能危害他人的氣槍時加倍小心。警方會研究每宗個案的情況，以決定某人是以氣槍發射而對任何人構成危險或煩擾，抑或是純粹在不小心的情況下以氣槍發射。建議的條文固有的“合理標準”驗證，將可釋除議員對該條文所涵蓋的行為範圍及性質的疑慮。

條例草案委員會支持在今天通過條例草案的二讀。

謝謝主席。

霍震霆議員：主席女士，對於政府修訂條例，註明日後演員參與影視製作時，必須申領作影視拍攝用途的改裝槍械的豁免許可證，而此等豁免許可證將由警務處處長批核，本人作為影業界在立法會的代表，曾諮詢界內意見，當時界內人士對此都感到十分困擾，因為電影電視製作業界向來也使用作一般道具用途的道具槍，業界在十多年來已與警務處建立一套良好及有效、歷來沒有任何問題出現、亦無不正常運作的制度，為甚麼現在硬要將本來高度合作的精神抹煞，直接嚴重影響電影電視製作業界未來的正常發展及運作，這似乎有違行政長官在施政報告中提出支持電影業發展的意願。

在與界內人士商討後，本人認為，政府現正擬訂立法的《娛樂特別效果條例草案》，其中內容主要是提高監管效率及方便業界運作；在該條例草案規定下，所有牌照將會集中由影視及娛樂事務管理處辦理及監管。界內人士指出，道具槍的運作，除不會直接影響公眾安全外，危險性更不會比製作煙火特別效果高，如果硬將道具槍列入《1999 年火器及彈藥(修訂)條例草案》，而不是列入《娛樂特別效果條例草案》內監管，在架構上不合邏輯，並會影響香港電影業的發展。

本人反對這項修訂。

馬逢國議員：主席，政府當局加強對現時管有及使用槍械和彈藥的法定管制，以保障公眾安全，這一點是值得支持的。本人想特別從條例草案對實彈射擊運動及電影、電視行業的影響作出如下發言。

首先，政府加強對射擊會的規管，規定槍械導師及射擊場主任的考核及委任，須由警務處處長認可，無疑對規管射擊會的場地安全，以及監管射擊場的安全使用有所幫助。不過，由警務處處長委任槍械導師的建議，卻引起實彈射擊運動人士的關注，原因是實彈射擊運動可細分為若干不同類別，而且各自要求不同的專業知識，單是套用警方過去沿用的槍械訓練標準作為考核基礎的做法，並不符合實彈射擊運動的發展需要。我期望政府當局能多聽取實彈射擊運動界內的意見，使評核制度既能確保安全使用射擊場，又可幫助實彈射擊運動的良好發展，達致適當的平衡。而最佳的方法莫如業界提出的建議，成立諮詢委員會，汲取這方面的意見，以便取得平衡。

至於在電影及電視業方面，條例草案將“槍械”的定義擴闊至道具槍（即失效的改裝槍），使以動作片馳名國際的本港影視行業的從業員，也受到條例草案的規管。條例草案建議更改長時間以來只須由製作公司及道具槍租賃公司申請豁免許可證的行之有效的制度，引入兩年多前未經諮詢業界而由警方單方面宣布實施的行政措施，要求每名參與演出的演員均須事前領取牌照，即豁免許可證。警方並強調道具槍的危險性和還原真槍的可能性以及潛在犯罪分子可資利用的空間。

主席，一般觀眾在電影或電視中看到的槍林彈雨效果，實為視差和時空剪接所得的效果，任何一個動作場面，均會進行鏡頭分割，鏡頭也要預先計劃布置，而拍攝使用道具槍的動作場面更須非常仔細地反覆排練。演員在正式拍攝時方能接觸道具槍，在其餘時間，道具槍都是由槍械租賃公司的具槍械教練執照的專業人員保管。按照過去及現行條例的要求，所有道具槍和彈藥的進口、運送、貯存和改裝，均受條例嚴格監管和警方控制，並須根據警方批准的方法改裝和每兩年進行覆檢，制度本身已非常健全。

主席，本人想強調的是，過去沿用的制度行之有效，未有任何事故發生。在紀錄良好的情況下，政府當局以防患於未然的心態來加強管制，本亦無可厚非，但管制的目的不能單從簡便行政手段的角度出發，一律要求每名參與演出使用道具槍場面的演員，均須經警務處處長事前審查其為適合接拍使用道具槍場面的演員（包括臨時演員），在取得牌照後方可演出。這個制度可謂史無前例，絕無僅有。

在條例草案委員會審議階段，本人曾提議有關道具槍的監管，可參考剛於今天在立法會首讀的《娛樂特別效果條例草案》的安排，有關特技效果爆炸品的使用，由熟悉影視運作的電影服務統籌科統一負責，聯繫有關的多個部門，協調不同要求，統一監管發牌工作，面向影視界。至於道具槍可由電影服務統籌科負責監管，由警方軍械法證科支援，這樣更為恰當，更受業界歡迎。可惜我這建議在條例草案委員會的審議階段中未能獲得政府接受。

政府提交的《1999 年火器及彈藥（修訂）條例草案》中，容許任何人士無須任何申請考核，均可在軍械導師在旁指導下，在很多槍會的練靶場內以真槍實彈進行射擊。為何演員同樣在軍械導師的指導下，按照導演或僱主代表的指示行事，卻要領取牌照後方可在拍攝場地，使用已受嚴格監管改裝、相當安全、已登記和沒有殺傷力的道具槍進行拍攝工作呢？同時，這制度對申請人亦沒有施加任何額外技術和知識的要求，唯一的條件便是由警務處處長根據申請人的過往紀錄和背景，考慮申請人是否適合人士。這種安排實在是對從事演藝工作者歧視和不公平，而由此而生的可能責任，亦須從業員一力承擔。試問一名只是根據第三者或僱主要求來行事的工作人員，能承擔多少責任呢？到了出現問題時，他能否清楚理解自己的責任呢？事實上，業界中無論是製作公司（即僱主）或槍械租賃公司（即槍械提供者），也曾明確表示，他們認為本身應要承擔這些責任，而不應由演員承擔這些責任。所以，這種安排是相當不合理的。對於政府當局在與業界多番討論後，仍堅持執行這套帶有歧視性和可能製造混亂的制度，本人感到非常遺憾。

事實上，在條例草案委員會審議階段的討論，曾出現不同意見，最後在極少數同事參與的情況下，便恢復條例草案的二讀辯論，進行表決。結果是兩票對兩票，最後由條例草案委員會主席投最後一票通過。

主席，在政府當局提交有關“申領豁免許可證的規定”的修正案時，本人將根據演藝界的意見投反對票。這意見也代表演藝界對有關建議的原則保留反對意見。

最後，本人想藉此機會，希望政府當局，特別是執行法例的警方，在考慮簽發各類槍械及彈藥管有牌照時，會確切根據條例草案的提述和在審議條例草案過程中所作的各種承諾行事，防止出現過往曾出現的朝令夕改、誤導公眾、隨意制訂準則的情況。使業界和執法部門產生極大不信任。我希望政府當局在加強規管的同時，也能確保有關業界能順利運作。

本人謹此陳辭。

蔡素玉議員：主席，現時已是凌晨 2 時 30 分，我相信各位同事已很疲倦。我只想簡單表示，我在此代表港進聯反對政府就第 3A、9A 和 24A 條提出的修正案。

我同時想說一說，對於剛才馬逢國議員提出的理由，基本上港進聯是支持的。事實上，在整個條例草案的審議階段中，業界提出過很多意見，也包括很多強烈的要求，甚至還提出很多方法，較諸政府本來的建議更為嚴謹，但是，政府一直不肯聽取業界的意見，所以我們會反對政府的修正案。

謝謝主席。

主席：是否有議員想發言？

程介南議員：主席女士，遵循剛才蔡素玉議員的精神，我們要爭取時間。民建聯的議員會對政府就 3A、9A 及 24A 條提出的修正案，持反對意見。

謝謝主席女士。

主席：是否有議員想發言？

涂謹申議員：主席，謝謝你容許我代表民主黨發言，因為剛才我只是以條例草案委員會主席的身份發言。

讓我簡單回應馬逢國議員的一些觀點。第一點，便是有關道具槍或改裝槍是否容易改回真槍以便發射的問題。對此，專家的意見也有分歧，而我相信這裏的同事也無法絕對肯定誰的論據較為正確，因為要改裝道具槍，其實有不同的方法的。

我只能說這是意識形態方面的分歧，某些人對此問題的態度會較為保守，有些人則較為開放。我現在且作個對比。演員在“炮王”，即道具供應商的指導下使用改裝槍，必須申領牌照；但相反，一個人於靶場在導師的指導下以真槍射擊，卻無須申領牌照，如果他是導師的話，他甚至可帶同友人一起到靶場射擊。聽起來，這似乎有點於理不合。

在條例草案委員會的審議階段中，我聽到政府最有說服力的論據是：第一，所指的場所不同。靶場是固定的地方，它本身是否有任何安全措施、是否容易離開、人數有多少等，這些因素都是可以控制的。

第二，在拍攝場地例如拍攝“千軍萬馬”的戲段，場面較為混亂，演員你我互射，即使那些改裝槍的供應商大膽地表示願意承擔責任，但在實際情況下，如何能依靠數人以控制“千軍萬馬”、人數眾多的場面呢？即使他們願意承擔責任，又是否真的能承擔得起呢？在法律角度而言，把責任加諸他們身上，又是否過於苛刻呢？如果真的把責任加諸他們身上，最終要追究責任及採取檢控時，實際上對他們又是否公平呢？這是原則的問題，而不是他們表示願意承擔責任，便能解決一切問題。

政府的建議，是要求個別演員申領為期 1 年的牌照。請緊記，以往是按每一場戲而申請牌照的。我理解演藝界的憂慮，他們覺得這樣做很“麻煩”。不過，我相信可參考申領駕駛執照的情況，若假以時日，當這做法通行，而又沒有發生任何問題時，我們大可要求政府把牌照期限延至兩年。其實，一旦申領了牌照，便整年可通用，隨時拍戲也用得上。至於人數方面，只有那些拍攝動作片的人員才須申領有關牌照。在牌照收費方面，我們是會審慎考慮的。業界所憂慮有關收費會否影響營商環境或使拍攝成本提高等問題，我們也會一一跟進。他們不能因要申領為期 1 年的牌照，便立刻推斷這樣會扼殺整個行業。

最後，我想談一談歧視的問題。事實上，香港的牌照種類繁多，在眾多的牌照中，均有“fit and proper”的字眼，即指須為適當人選。以看更為例，如曾犯一次簡單的偷竊案並留案底，他一生已不能再當看更。不過，在這方面，我們可能是有需要再作考慮的。但在當前的情況，現時政府給予我們一項指引，便是根據《罪犯自新條例》而得到“洗底”的，可獲發牌照。也就是說，在很久以前曾犯嚴重罪案而留有案底的人，在經過“洗底”後，也可獲發牌照。就影響而言，我估計有一部分人是會受到影響的，但我相信人數不多。

我們是必須就情況取得平衡的，政府對這個制度作出大幅的放寬，但業界是否仍然覺得很苛刻？這是我們必須處理的問題。我只能說情況並非如此，也不如影視界這數天以來所說的情況那麼誇張，弄至差不多“全城”的電台節目也在談論這問題，認為這樣做必會產生弊端。

如果事情是這麼嚴重而又真有其事的話，我認為必須嚴肅地加以處理；但如果事情並非如此，而只是以一個把情況稍作平衡的制度來作出合適的規管，但我們卻指斥這樣做會扼殺整個行業的話，我會覺得這說法有點誇張及過分。

我跟演藝界也有接觸，因為我也是一些演藝界人士的法律顧問，我完全瞭解他們的憂慮。在整整 1 年的審議過程中，我們甚至暫停一段時間，讓政府重新考慮了差不多 3 個月之久。以我審議法律達 9 年之久，我不常見政府會因為業界的的要求或簡單的建議而重新或一而再地加以考慮，我認為今次的事件，已是演藝界的極大勝利。我甚至可以說，經此役後，相信警隊中一些較為“官僚”的發牌官員，已不會再像以往般囂張處事。這是我們須長期跟進的問題，如果在發牌的程序上，真的出現官僚式架構或官員自以為不可一世的情況，我相信立法會也不會放過他們。

因此，在審慎的平衡下，我們民主黨會支持政府提出的修正案。

主席：蔡素玉議員，你是否想插言？

蔡素玉議員：主席，我想繼續發言，並回應涂謹申議員剛才所提及的說話。

主席：蔡素玉議員，按照《議事規則》，在二讀辯論階段中，你只可以發言辯論一次，而你剛才已發言了。是否有其他議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

保安局局長：主席，《1999 年火器及彈藥（修訂）條例草案》在 1999 年 1 月 27 日提交立法會首讀及二讀。

條例草案旨在修訂《火器及彈藥條例》，透過加強對射擊會、槍械牌照持有人、槍械經營人、氣槍和改裝槍械的規管，以確保公眾安全。我在此特別向條例草案委員會主席涂謹申議員及其他成員致謝。涂主席及委員會成員在審議條例草案的過程中，仔細地討論條例草案的內容，並提出了多項改善條例草案的建議，使有關的規管機制更趨完善。

條例草案甚為電影業所關注，而條例草案委員會也曾邀請業界代表出席會議，並就應否監管作影視拍攝用途的改裝槍械進行詳細討論。我想澄清一點：根據現行法例，每位有需要使用改裝槍械作為影視拍攝用途的演員，必須就每部影視製作向警方申請豁免許可證。換句話說，豁免許可證制度現已存在。

事實上，今天我們提交的條例草案，並無對此制度作任何修正，而我們所作出的部分修正案，更是改良了目前的制度，使它更為寬鬆。

稍後在全體委員會審議階段，我將會提出多項修正案。這些修正案已經過條例草案委員會詳細討論，並獲得委員的普遍支持。

主席，我希望議員支持《1999 年火器及彈藥（修訂）條例草案》，以及稍後我在全體委員會審議階段時提出的修正案。謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《1999 年火器及彈藥（修訂）條例草案》予以二讀。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）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1999 年火器及彈藥（修訂）條例草案》。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

《1999 年火器及彈藥（修訂）條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入《1999 年火器及彈藥（修訂）條例草案》。

秘書：第 1、2、4、5、8、9、10、12 至 15、20、21、22、26、28、29 及 30 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

保安局局長：主席，由於《議事規則》規定，任何擬議新條文應在條例草案各條文處理完畢後才予以考慮，我請你批准我根據《議事規則》第 91 條，動議暫停執行《議事規則》第 58 條第(5)款，以便全體委員會在考慮條例草案餘下各條之前，可以先考慮新訂的第 3A、9A 及 24A 條。

全委會主席：保安局局長，由於只有立法會主席才可以同意在無經預告的情況下動議暫停執行《議事規則》，因此，我命令全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

主席：保安局局長，我批准你提出要求。

保安局局長：主席，我動議暫停執行《議事規則》第 58 條第(5)款，以便全體委員會在考慮條例草案餘下各條之前，可以先考慮新訂的第 3A、9A 及 24A 條。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：暫停執行《議事規則》第 58 條第(5)款，以便全體委員會在考慮條例草案其他各條之前，可以先考慮新訂的第 3A、9A 及 24A 條。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。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：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：本會現在成為全體委員會。

秘書：新訂的第 3A 條

獲豁免的人的管有

新訂的第 9A 條

沒有遵從牌照的條款及條件等

新訂的第 24A 條

干擾編號或牌照。

保安局局長：主席，我動議二讀新訂的第 3A、9A 及 24A 條，內容已載列於發送各位委員的文件內。

新訂的第 3A 條，主要目的是就使用改裝槍械作影視拍攝用途，實施新的豁免許可證制度，而新訂的第 9A 條及 24A 條，則屬相應的修訂。

在條例草案委員會審議條例草案的過程中，有成員反映出部分電影界人士的強烈意見，認為現時的制度要求每位有需要使用改裝槍械作影視拍攝用途的演員，必須就每部影視製作向警方申請豁免許可證，對他們造成不便，我們亦曾經與業界代表在這方面交流意見。根據警方軍械法證科軍火專家的意見，把影視拍攝用的改裝槍械還原為可發射實彈的槍械，在技術上是可行的，而且並不困難；再者，這些作影視拍攝用途的槍械本身亦有一定的危險，使用這些槍械的地點和方式，和一般射擊場所也不相同；演員在拍攝期間使用改裝槍械，根本無法受到密切的監督及指導，潛在的危險較在射擊場使用槍械更高。為了保障公眾安全，我們有必要就管有及使用這些槍械，作出適當的監管。

我們曾經深入研究業界及部分條例草案委員會成員所提出的數項建議，包括由槍械經營人承擔所有責任。但在公眾安全的大前提下，我們發覺這些建議並不可行。透過豁免許可證制度，警方可以有效的規管改裝槍械的管有及使用；警方可藉此制度，預先審核申請人，以確定他們是否適宜管有和使用該等槍械；如果槍械在拍攝期間被遺失，警方根據槍械經營人保存的使用者紀錄，亦會較容易追尋遺失的槍械。同樣重要的是，許可證持有人亦肩負法律及道義上的責任，必須小心使用有關槍械。

為了方便業界，我們認為現時的豁免許可證制度可予改良，由警方按申請向有關演員簽發 1 年有效的豁免許可證，而無須演員就每部影視製作，作個別申請。演員可以選擇在獲聘參與影視製作，而有需要在拍攝期間使用改裝槍械時，才作出有關的申請。在新制度下，影視製作人便無須事先決定有需要使用改裝槍械演員的名單，以便有關演員向警務處申請豁免許可證。新制度平衡了公眾安全及電影界的利益，較現有的制度方便及更有彈性。為了增加制度的透明度及減低業界的疑慮，警方會向申請人說明考慮申請的準則，特別是對刑事犯罪紀錄的考慮。

這些新訂的修正案條文，是經政府詳細考慮及研究過條例草案委員會的意見，才予以制定的，希望議員支持通過條例草案。謝謝主席。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：新訂的第 3A、9A 及 24A 條，予以二讀。

全委會主席：是否有委員想發言？

馬逢國議員：主席，我要在此特別指出，剛才保安局局長提出新訂的第 3A 條，根據該條文而言，無疑是對現行的監管措施有所放寬，即由就每部電影發給豁免許可證，改為按一段指定時間，即如目前所建議的為期 1 年，發給豁免許可證。可是，演藝界朋友則認為，現時的制度本身已很不合理，這制度是在兩年多前，由警方單方面在沒有諮詢業界的情況下提出的，其中要求每位演員申請豁免許可證，改變了過去十多年以來，由製作公司或槍械租賃公司提出申請的安排。因此，他們原則上不接受這個制度。

此外，我想回應剛才涂謹申議員的發言。他提到警方的理由並非沒有根據，至於舉證問題，是由於專家之間有不同理解。我想在此指出，在條例草案委員會審議這條例草案的過程中，業界曾就數個案例提出投訴。雖然警方的代表在條例草案委員會會議中表示，過去的做法已獲改善，不會再出現這種情況，可是，事實卻很快證明這並非正確。真實的情況是，那些不合理的事情繼續發生。舉例來說，當局規定在電影製作過程中，每名演員只能持兩支槍，整部電影不能使用超過 5 至 6 支槍等，都是一些極不合理的措施。在一方面，警方表示這些情況已不復再，並已考慮到業界的情況，但在另一方面，不合理的事情仍繼續發生。此外，是警方鑑證科專家的可信性受到質疑。鑑證科的其中一名主要成員在過去一段不太長的時間內，甚至遭法庭譴責，指他作供失實，而他目前仍在鑑證科繼續工作。

當然，我們今天談的是法律，不是談執法，但存在的問題是，該行業過去在面對很多問題時，感到投訴無門，含冤莫白；對於目前的制度，他們沒有任何信心；面對新法例的制定，他們的責任會有所增加，因而引起他們極大的關注。我希望同事可以理解業界的憂慮。

在舉證過程方面，政府的專家很希望能說服我們的同事，指槍械經改裝後，很容易便可還原為有發射功能的槍械。他們曾進行多次示範，但令人遺憾的是，我們事後獲悉，在該示範過程中，為了說明這類槍械容易被改裝還原，而不會引起太大危險，他們把示範用的子彈火藥量減了一半，好使在議員面前示範時不會發生意外，而改裝後仍可發射。事實上，根據另一些專家的意見，經改裝的槍械根本是非常危險的，包括對使用者也會構成危險；而改裝的時間，也不如警方軍火鑑證專家所說，在 1 小時內便可完成。

警方的表現引起業界更大的憂慮。警方一再誤導我們的成員及其他人士，希望說服條例草案委員會，認為這條例草案是合理的，而他們的顧慮是應該的，我對此則存有非常大的保留。業界認為這裏是唯一可讓公眾有較多機會瞭解實際問題的地方，但是否如涂謹申議員所說，通過了政府的修正案，將來一切都能在一種公開、公平的情況下進行呢？

事實上，在審議這條例草案的過程中，曾出現過好幾次事件，使我感到十分憂慮。這些憂慮，不獨是我一人所感受到，條例草案委員會的其他同事也有同感；而事實上，情況的確並非像涂謹申議員所說的那般簡單。業界在真正遵從諸如租賃槍械或使用槍械的制度時，過去數年以來積累了很多不滿和極大的不信任。在此情況下，他們才有這樣的反應。

我有一些疑問：究竟我們所執行的一套新方法是否有助業界，還是只能令他們的不滿稍為降低？這是否合理的安排？警方經常提到要照顧公眾利益，但現實情況是否這般嚴重？一名不法分子是否可以利用這些道具槍進行非法活動，其可能性有多大？我們在公眾利益和業界運作之間，如何能取得一個合適的平衡？我相信這些都是我們要面對的問題。

因此，我在這裏指出，雖然保安局局長所提出的修正案可能對業界有少許幫助，對現行制度稍為放寬，但業界對這修正案並不感到高興，反而覺得可能給人一種錯覺，認為制度已有所改善，對業界有很大的幫助，他們是理應感到滿足的。業界認為，與其是這樣，他們寧願不接受這些恩惠，繼續堅持爭取下去，希望政府能認真聽到他們的聲音，認真研究有關條例，並作出相應的修訂。

謝謝主席。

楊孝華議員：主席女士，有關這項條例草案，有兩個討論焦點，其一是槍會是怎樣處理槍械的，另外是演藝界怎樣處理改裝槍械；而對於後者，我們須花較多時間討論，亦因為這個問題，條例草案委員會的審議工作後期亦暫停了很久，以便委員考慮演藝界的意見。

當然，我們也明白，為了能夠滿足這個行業的需求和順利發展電影業，我們是需要一方面為這行業提供一些方便，而另一方面又能夠保障公眾安全，並以通過法例來反映。不過，我們在考慮這個問題時，亦須顧及幾個因素。第一，在拍攝電影的過程中，我們也知道在外國有一些先例，是由於槍械等原因，而發生了一些不幸的事件。第二，我們亦希望香港能發展為一個出產電影的基地，能與很多國家和城市合作，並能容易在很多場合，甚至在接近公眾的地方，拍攝電影。當然，現在拍攝電影是有很多爆破和槍擊等場面的，怎樣在方便這個行業發展和顧及公眾安全兩者之間取得平衡，是我們考慮了很久的問題。

在聽過業界的意見後，我們也希望政府能夠放寬有關制度。原先的構思，是要求每位演員就每一部電影也要申請豁免許可證，但是，不排除有些演員可能同時演出多部電影，那麼是否須申請幾張豁免許可證？後來政府也同意作出某程度的放寬，便是發出 1 年期限的牌照。這便等如某人申領了一個駕駛執照後，他到任何一個地點，這執照也是有效的；而持有豁免許可證，演員在 1 年期間到任何一間公司拍攝，許可證也是有效的。我們覺得設立 1 年期限，總比逐次申領的好，所以我們接受這項修正案。當然，在這制度運作之後，正如剛才涂謹申議員所說，如果覺得這制度是可行的，並為大家所接受，將來我們可參考駕駛執照的模式——以前最多是 3 年期，現在則是 10 年期——將這些牌照的期限延長，希望屆時政府亦可加以考慮。

此外，業界亦擔心一點，便是許可證須經政府批准，還要看該人是否適當人選，那麼會否考慮該人有否刑事紀錄，才決定是否批准？以我理解，刑事紀錄是有很多種的，現在我們是談論發出一種牌照，讓某人可以利用一些經改裝的槍械，則我希望當局在評審時，不要太硬性或教條式地，不論任何性質，只要是刑事紀錄，便記予一個污點，不發給豁免許可證，情況不應該是這樣的。如果申請人的刑事紀錄，是直接與使用槍械不當等有關，當局才須作慎重考慮，但如與使用槍械造成危險沒有關連的，便應該採取寬鬆的態度，批准其申請。

基於上述的情況，我們是接受政府的修正案的。

蔡素玉議員：主席，我只是簡單地提出兩點補充。首先，涂謹申議員剛才提到的歧視、不公平，其實是指以下的情況：現時，如果我們在練靶場上使用真槍實彈，是無須申請任何豁免證，亦無須經過任何檢視，便可帶同朋友前往，但如果一名演員在拍攝電影過程中使用一支經過改裝、完全沒有殺傷力的玩具槍，他反而須申請豁免證，這裏實際上便出現了不公平的地方。其次，我們的焦點是，本來應由電影公司負責的情況，現在卻轉嫁到每一名演員的身上。演員是受導演指示怎樣開槍，他本身是完全沒有控制權的。在這樣的情況下，硬要他負上全責，亦是不公平的。謹此陳辭。

涂謹申議員：主席，我想提出很簡單的兩點。第一，作為條例草案委員會的成員，我必須提醒各位委員，如果是推翻了第 3A 條，將會有甚麼後果呢？讓我客觀地解釋，後果便是回復從前的情況，即是沒有豁免證，沒有指定的時間。有委員認為寧願不要這條條文，釜底抽薪，玉石俱焚，希望能促使政府再進行改革。這固然是一種取態，但我希望大家明白，如果是取消了這條條文，政府說便會回復從前的做法，即是照樣逐次發出豁免證。

第二，有委員剛才說執行上並不會是很簡單。坦白說，這點我是完全知道的，因為自從 91 年起出任議員至今，我敢說我是第一個議員從 94、95 年開始，應業界要求在保安事務委員會上提出有關問題討論的，結果促使政府把很多事改變過來，亦沒有以往那麼官僚了。我知道仍然是有很多問題，而那些問題一旦帶到保安事務委員會上，政府亦知道是受到議員關注的。所以，儘管政府只是把以前的作風改變了一部分，令我們覺得不是太理想，但起碼政府在今天的確是進行了全面檢討。當然，全面檢討後，相對於從前是一個放寬，但亦有意見認為放寬得不夠。我本人則建議現在為期 1 年的豁免證，最少可以試行一段時間，看看是否真的很麻煩，然後才進一步爭取。不過，如果推翻了這條條文，回復從前的情況，這當然亦是一種爭取的策略，而我亦會尊重有些委員在這方面的建議，但我希望其他委員想清楚，是否認同這個策略；又或是如果業界也同意，各位也可以同意採取同一的策略，但是否所有人都認為這是好的呢？對此我本人是有點懷疑。

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員回應）

全委會主席：保安局局長，你是否打算發言答辯？

保安局局長：主席，讓我簡單的說一下。首先，我完全同意涂議員和楊孝華議員的論點。我只想指出，我們提出新訂的第 3A、9A 及 24A 條，是為了放寬目前的制度。如果不獲通過，對政府來說，實在是沒有甚麼大損失；我們認為損失的是電影界。正如涂議員剛才指出，我們和電影界是有很認真地進行過溝通，在聽取了他們的意見後，條例草案委員會的工作停頓了數個月，以便我們研究怎樣放寬目前的制度。所以，我們今天這項放寬的建議如果不獲通過，我覺得實在是很可惜的，而政府在短期內也不會再考慮作出其他的放寬。謝謝主席。

涂謹申議員：主席，我遺漏了一點，那便是第 9A 條所帶來的效果。我要提醒各位委員，第 3A、9A 及 24 條是納為一組一併表決的。第 9A 條本身是全部人也同意的放寬措施，而且也是頗重要的。如果各位表決反對這一組修正案，即表示第 9A 條也會被否決。當然，這會是很不幸的，因為沒有把該等條文分開，讓各位委員可以就個別條文進行表決。不過，我在此要先告訴大家，是會出現這個連帶效果，而這亦是問題所在之處。另一點遺漏了的是，我自 91 年審議法例到現在，其中曾涉及過很多牌照的事宜，但卻從未出現過今次的情況，即是在說到刑事背景，我們要界定甚麼人才是申請牌照的適當人選時，政府竟然願意提出指引，告訴大家哪些刑事紀錄是政府在決定是否批出牌照時所不會考慮的。到目前為止，這都是極之罕有的做法。在申請牌照的事宜上，政府永遠是保留最大的彈性，所以我覺得這次是一個很大很大的突破，因為政府從來不曾在發牌標準裏，披露對有關刑事紀錄的要求。我希望各位委員也明白到這一點是頗為特別的。

蔡素玉議員：我很奇怪涂謹申議員會因為政府作出了少許突破，便要求同事支持政府。事實上，這是一項很擾民的法例，我相信我們仍然堅持政府必須盡快另行作出修訂。

馬逢國議員：我本身認為政府現在所作的承諾，並沒有寫在法例內，只不過是政府告訴了業界，他們以後會以一個比較寬鬆的態度執行政策。我相信，無論稍後表決的結果是怎樣——那怕是推翻了政府現在新提出來的建議——如果政府是有誠意採取措施幫助業界，根據原來的條例，警務處處長其實已經有足夠權力，可以做出很多類似的事情，例如放寬條例、增加透明度等，因為當初在實施這項條例，要求演員申領豁免證時，警務處處長是沒有法例基礎的，他只是行使警務處處長的權力，以行政措施改變當時行之有效的安排。如果政府是有誠意，即使這項條例草案不獲通過，我想仍然是可以

做到的。政府不應說他們已提出了寬鬆的條件，只是我們不要罷了。我認為這說法是不成立的。如果政府是有誠意，即使只是原來的條例、警務處處長原有的權力，也可以做到很多事情幫助業界。我在此只想補充這一點。謝謝主席。

全委會主席：是否尚有委員想發言？

（沒有委員回應）

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

馬逢國議員起立要求記名表決。

全委會主席：馬逢國議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

全委會主席：在表決鐘鳴響期間，有委員剛到達會議廳，我想提醒各位委員，稍後要表決的議題是：新訂的第 3A、9A 及 24A 條予以二讀。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

何世柱議員、何俊仁議員、李柱銘議員、李啟明議員、李華明議員、夏佳理議員、涂謹申議員、張文光議員、單仲偕議員、楊孝華議員、楊森議員、鄭家富議員、司徒華議員、羅致光議員及譚耀宗議員贊成。

朱幼麟議員、何鍾泰議員、李卓人議員、李家祥議員、呂明華議員、吳清輝議員、馬逢國議員、許長青議員、陳國強議員、陳婉嫻議員、陳智思議員、陳榮燦議員、陳鑑林議員、梁智鴻議員、程介南議員、黃容根議員、曾鈺成議員、劉漢銓議員、蔡素玉議員、霍震霆議員及馮志堅議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布有37人出席，15人贊成，21人反對。由於議題未獲得在席委員以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

秘書：第 24 及 25 條。

全委會主席：由於保安局局長的議案已被否決，保安局局長不可動議修正第 24 及 25 條，而我亦已批准她稍後修改她就第 18 及 19 條所動議的修正案，以及就新訂的第 31 條所動議的措辭。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：第 24 及 25 條納入本條例草案。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 3、18、19 及 27 條。

保安局局長：主席，我動議修正第 3 及 27 條，以及就第 18、19 條動議經修改的修正案，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

有關第 3 條的修正，是因應《提供市政服務（重組）條例》的制定而作出的技術性修正，而就第 27 條所作出的修正，旨在規定所有申請表格，必須由警務處處長以刊登憲報的方式指明，以增加整個制度的透明度。至於有關第 18 及 19 條的修正，則是由於新訂的第 3A 條不獲通過，有關第 18 條及第 19 條(a)段的修正案，須予以修改。在第 18 條(a)段所提及加入的(aa)段，須修正為“根據第 4(3)條拒絕批給豁免，或更改或撤銷豁免；”而有關第 19 條(a)段的修正案，則須把“或(4)”兩字刪除，修改的目的是為了保存原有的建議，要求警務處處長在拒絕根據現行條例簽發豁免許可證時，須以書面通知申請人及列明原因，以及把有關申請納入根據條例所訂明的投訴機制下。至於有關第 18 條(c)段及第 19 條(b)段的修正案，則旨在清楚訂明持牌人在牌照被取消後，其須向警務處處長交出牌照的時限，亦予以保留。主席，我謹動議上述修正案。謝謝。

擬議修正案內容

第 3 條（見附件 III）

第 18 條（見附件 III）

第 19 條（見附件 III）

第 27 條（見附件 III）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的第 3、18、19 及 27 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 6、7、11、16、17 及 23 條。

保安局局長：主席，我動議修正第 6 條、第 7 條內所載建議的第 12A 條，第 11、16、17 及 23 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。建議的修正，主要是為了在條例中清楚訂明警務處處長在處理槍械管有權、牌照和經營人牌照的申請或續期申請，或決定是否取消該等牌照時，必須考慮申請

人是否適宜及有合理的需要持有有關牌照，以及考慮應否因公眾安全和保安理由反對申請。對射擊活動有興趣的申請人士——例如本身是射擊會會員——會被視為有合理需要持有管有權牌照。同樣，當警務處處長審核有關槍械導師、射擊場主任或代理人的申請時，亦須考慮申請人是否適宜擔當該職務，以及應否基於公眾安全和保安理由反對申請。條例草案第 23 條的修正，是因應條例草案委員會部分成員的要求，在條例中清楚訂明射擊場主任的主要職責，確保射擊場得以安全使用。以上的修正案是政府和條例草案委員會經過詳細討論而取得的共識，希望各位議員予以支持。謝謝主席。

擬議修正案內容

第 6 條（見附件 III）

第 7 條（見附件 III）

第 11 條（見附件 III）

第 16 條（見附件 III）

第 17 條（見附件 III）

第 23 條（見附件 III）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的第 6、11、16、17 及 23 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

保安局局長：主席，我動議修正第 7 條內所載建議的第 12B 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。修正條文規定在以下情形可豁免管有槍械或彈藥而須申請牌照的規定：包括任何人士為申請牌照而進行測試時管有槍械或彈藥，以及持牌人或其認可代理人應警務處處長要求，把槍械或彈藥運送至指定地點進行檢查或測試，而在運送過程中管有有關槍械或彈藥。

擬議修正案內容

第 7 條（見附件 III）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的第 7 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：新訂的第 4A 條

對過境槍械及彈藥的管有

新訂的第 4B 條

加入條文

新訂的第 31 條之前的標題

《行政上訴委員會條例》

新訂的第 31 條

修訂附表。

保安局局長：主席，我動議二讀新訂的第 4A、4B 條、新訂的第 31 條之前的標題及經修改的新訂的第 31 條，內容已載列於發送各位委員的文件內。新訂的第 4A 條進一步擴大現時豁免過境槍械或彈藥無須領牌的規定的適用範圍，以涵蓋有關槍械或彈藥在過境期間，須轉換運載工具的情況。新訂的第 4B 條容許那些通常業務運作獲得持牌人或其認可代理人委託的承載人、代理人或僱員運送火器或彈藥，並獲得豁免遵守須持有牌照才可管有火器或彈藥的規定。這兩項措施為業內人士在不影響公眾安全的情況下，提供了更大的方便。至於建議新訂的第 31 條，是按條例草案的建議而作出的技術性修正，擴大《火器及彈藥條例》的上訴權利，涵蓋申請牌照、豁免許可證及槍械導師、射擊場主任或代理人的委任各方面，希望各位委員予以支持。由於新訂的第 3A 條不獲通過，有關的修正案須予以修改，把(e)段的“或(4)”兩字刪除。謝謝主席。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：新訂的第 4A、4B 條，新訂的第 31 條之前的標題及新訂的第 31 條，予以二讀。

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：新訂的第 4A、4B 條，新訂的第 31 條之前的標題及新訂的第 31 條。

保安局局長：主席，我動議本條例草案增補新訂的第 4A、4B 條，新訂的第 31 條之前的標題及新訂的第 31 條。

擬議的增補

新訂的第 4A 條（見附件 III）

新訂的第 4B 條（見附件 III）

新訂的第 31 條之前的標題（見附件 III）

新訂的第 31 條（見附件 III）

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：本條例草案增補新訂的第 4A、4B 條，新訂的第 31 條之前的標題及新訂的第 31 條。

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

法案三讀

主席：法案：三讀。

《1999 年火器及彈藥（修訂）條例草案》

保安局局長：主席，

《1999 年火器及彈藥（修訂）條例草案》

經修正後已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1999 年火器及彈藥（修訂）條例草案》予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。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：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1999 年火器及彈藥（修訂）條例草案》。

議員議案

主席：議員議案。根據《釋義及通則條例》動議的決議案。

根據《釋義及通則條例》動議的決議案

夏佳理議員（譯文）：主席，我謹以與 2000 年立法會選舉有關的附屬法例小組委員會的主席的身份，動議載列於議程，以我名義提出的議案。議案涉及於今年 1 月 26 日提交立法會的 4 項附屬法例，並旨在將有關的審議期限延長。

第一項附屬法例是《2000 年立法會（選舉委員會的成立）（上訴）（修訂）規例》。該修訂規例旨在修訂主體規例，以修訂有關選舉委員會當然委員登記的上訴程序及由宗教界別提名委員的方法，以配合《1999 年立法會（修訂）條例》的各項修訂條文。

第二項附屬法例是《2000 年立法會（提名所需的選舉按金及簽署人）（修訂）規例》。該修訂規例旨在修改發還選舉按金及簽署人可提名的候選人最高數目，以配合《1999 年立法會（修訂）條例》的各項修訂安排。

第三項附屬法例是《2000 年在指定團體之間分配的委員數目（選舉委員會）（立法會）令》。選舉委員會的宗教界別是分別代表佛教、天主教、孔教、回教、基督教和道教信徒的 6 個指定團體所組成。上述附屬法例指明每一個指定團體在選舉委員會內所佔的委員數目，同時亦廢除因 1998 年立法會選舉而制訂的法令。

最後的一項附屬法例是《〈1997 年選舉開支最高限額（立法會）令〉2000 年（修訂）令》。由於政府當局建議在 2000 年立法會選舉採用上述現行法令所訂的選舉開支最高限額，故有關修訂令僅作出一些技術修訂。

小組委員會已完全審議上述附屬法例的工作。雖然大部分小組委員會委員均支持各項附屬法例，但劉慧卿議員卻反對分區直選選舉開支的最高限額，因為她認為該限額訂得過高。她亦反對我剛才提及的第一項及第三項附屬法例，理由是，據她表示，她不支持“小圈子”選舉的原則。

為了讓議員有足夠的時間來審議這項附屬法例和個別議員可能提出的修訂，小組委員會同意讓我提出議案，延長審議期限至 2000 年 3 月 1 日的立法會會議。

主席，我謹此陳辭，促請議員支持我的議案。

夏佳理議員動議的議案如下：

“議決就 2000 年 1 月 26 日提交立法會會議省覽的 —

- (a) 《2000 年立法會（選舉委員會的成立）（上訴）（修訂）規例》（即刊登於憲報的 2000 年第 13 號法律公告）；
- (b) 《2000 年立法會（提名所需的選舉按金及簽署人）（修訂）規例》（即刊登於憲報的 2000 年第 14 號法律公告）；
- (c) 《2000 年在指定團體之間分配的委員數目（選舉委員會）（立法會）令》（即刊登於憲報的 2000 年第 15 號法律公告）；及
- (d) 《〈1997 年選舉開支最高限額（立法會）令〉2000 年（修訂）令》（即刊登於憲報的 2000 年第 16 號法律公告），

將《釋義及通則條例》（第 1 章）第 34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4)條延展至 2000 年 3 月 1 日的會議。”

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

主席：是否有議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：我現在向各位提出的待決議題是：夏佳理議員動議的議案，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：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

主席：兩項無立法效力的議案。我已接納內務委員會就議案辯論的發言時限所提的建議，如果議員發言超過了大家所同意的建議時限，我有責任命令你們停止發言。

主席：第一項議案：發展半導體工業。

發展半導體工業

呂明華議員：謝謝主席，我動議的題目是“發展半導體工業”，目的是促請政府積極推動在本港發展先進的半導體工業。

香港的產業結構很不平衡，在本地生產總值中，服務業佔了 84.7%，而製造業僅佔 6.2%（西方經濟發達國家的製造業佔其本地生產總值 19 至 35% 不等）。由於過分依賴金融和房地產的經濟，令香港在亞洲經濟風暴中遭受嚴重沖擊，元氣大傷。雖然政府致力推動建立數碼港和迪士尼樂園，但這兩個項目基本上屬於服務業範疇。此外，政府大力鼓吹香港朝向創新科技發展，不過，這是策略性措施，需要多年才能看到成績。至於科學園的建立，縱然能夠幫助香港改變科技產業的面貌，但對經濟結構的改變，恐怕不會太顯著。所以，要根本改變香港產業的不平衡結構，推行港產先進半導體工業是唯一出路。它能夠使香港成為具穩固基礎的科技城市，有助重振製造業，從而帶動香港整體經濟興旺，創造大量新職位。故此，這是一個戰略性的產業，有很強的社會效益和豐富的經濟效益。

半導體工業已發展了數十年，並且還在繼續進步。世界市場和生產向來由歐美和日本公司佔據。至於現在提出在本港創建先進的半導體工業，是因為香港的確有此需要。其次，自九十年代中期後，國際半導體生產體系由於台灣、新加坡和南韓的加入而進行了一次勢力調整。鑒於半導體生產的重新分布和生產能力未能滿足需求，正好為香港的加入提供一個不可錯過的機遇。以下讓我簡略分析一些對發展半導體工業的有利條件：

第一點我想說的是產品需要。隨着科技的進步和電子工業的發展，集成電路和半導體普遍應用在各類產品上，例如消費類電子產品、玩具、消遣類產品、家庭電器、電腦和周邊設備、通訊設備、儀器、交通運輸設備、機械設備、軍事設備、航海和航天設備等，均須用大量半導體零部件。其次，近年發展的數碼和寬頻技術，對半導體提出新課題和更高要求，進一步推動半導體向高技術發展。所以，半導體可說是科技工業的基礎，是各類工業的重要支柱。沒有先進的半導體工業便沒有先進的製造業。

第二點我想談及的是市場。中國內地經濟正迅速發展，製造業將需要大量的半導體產品。根據資料顯示，中國現在的集成電路產量約 14 億塊，遠遠不能滿足電子產品的生產需求，因而必須大量依賴進口。1997 年內地進口的集成電路達 96 億塊，價值約 37 億美元，進口半導體元件 395 億只，價值約 15 億美元。因此，在香港成立半導體工業基地，可以為內地提供零部件。由於香港最接近市場，運輸距離最短，付貨最快，成本最低。

第三點我打算說說高經濟效益。高科技工業倚賴智力和財力推動，它具備無限的發展前途和高經濟效益。有專家指出，微電子在美國發展和廣泛應用，成為美國過去十多年來經濟持續增長的基本推動力。科技工業產值佔其本地生產總值增長的 25%。其中每 1 元集成電路的產值，可帶來 10 元電子工業產值和 100 美元國民生產總值。所以，半導體工業在經濟中的倍增效應，可以推動經濟迅速向前發展，並且可以創造很多就業機會。

第四點我想說生產專業化。九十年代以前，半導體工業是大企業內的一個輔助部門，負責提供半導體零部件。隨着半導體技術的發展和產品精密度提升，生產設備成本昂貴，現時一家工廠約需 12 億美元，設備更新令個別企業難以承擔。所以，近十多年半導體工業已漸趨專業化，半導體公司大多以合約形式為大電子企業生產半導體產品。由於生產專業化，所以生產技術水平可以不斷改進，加上設備利用率高，投資回報有一定保證，逐漸成為新興科技工業的一個主流。這是全球產業一體化的結果，也是歷史提供給香港的機遇。

第五點是，香港擁有怎麼樣的優勢？發展半導體工業首先必須有人才和技術。現在香港尚未有足夠的具經驗人才。但是香港可以提供優厚的條件，吸引海外專才來香港服務和發展。環顧台灣和新加坡亦有需要吸納大批海外專才從事半導體工業。在技術方面，投資組合內必須有一方是技術擁有者，而現在台灣和其他國家的半導體公司均正在尋求海外投資機會，所以生產技術供應不會成為障礙。

因此，總結以上討論可看到，在本港創建先進的半導體工業能達致甚高的經濟效益和創造就業機會，並具有很強的社會意義，所以政府應從戰略方面來考慮。由於其他國家都以優惠條件爭取半導體工業投資，特區政府也應在不違背既定原則下，訂立機制和措施，為高科技投資提供優厚條件。尤其在利得稅方面，政府可採用暫緩繳稅的方式，即待工廠投產若干年後，企業才開始補繳利得稅給政府。這項措施一方面可紓緩高科技工業因巨額投資引致初期的財務負擔，保證投資者在投資初期也有一定回報，同時所欠利得稅，稍後將會攤還給政府，並非是免稅。這措施與現行政策一致，是可行的辦法。

主席，我今天的議案是促請政府在策略方面積極推動先進的半導體工業。為香港的工業，為香港的經濟發展，我請大家支持本議案。

主席，我動議通過印載於議程內的議案，發展半導體工業。謝謝。

呂明華議員動議的議案如下：

“鑒於半導體製品是科技工業的基礎和各類工業的重要支柱，本會促請政府積極發展本港半導體工業，從而推動經濟發展，創造就業機會。”

代理主席梁智鴻議員代為主持會議。

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

代理主席：單仲偕議員會就這項議案動議修正案，修正案內容已印載於議程內。按照《議事規則》，本會現就議案及修正案進行合併辯論。

代理主席：我現在請單仲偕議員發言及動議修正案。

單仲偕議員：代理主席，本人動議修正呂明華議員的原議案，修正案內容已載列於議程內。

呂明華議員的議案議題是“發展半導體工業”。本人作出修正的主要原因，並不是民主黨不同意呂議員所倡議的核心內容。相反，民主黨一向認同香港應發展為多元化經濟體系，以及建立高增值製造業的發展模式。但是，我們必須撫心自問，香港是否具備發展半導體工業方面的先決條件？

半導體工業是一項覆蓋面非常龐大的基礎工業，並且是電腦軟硬件業、通訊設備業、電子及電器製造業的上游工業，亦即是說，這類工業所需的大部分元件或零組件，皆與半導體工業有關。事實上，半導體工業的分類的確相當複雜。在橫向方面，可分為記憶體集成電路(Memory Integrated Circuit)、微元件(Micro-component)、邏輯／特殊應用集成電路(Logic IC/Application Specific IC)以及類比集成電路(Analog IC)等幾大項目，其中首 3 類的產量已佔整個半導體工業的七成。在縱向方面，由於大部分的半導體產品皆與集成電路晶片(IC Chip)有關，並且皆以切割後的硅晶圓片(Silicon Wafer)作為晶片的主體材料，因此半導體工業大致可以集成電路晶片的生產流程分為上中下 3 個生產環節，亦即 IC 設計業、IC 製造業以及 IC 封裝業。

代理主席，請不要怪責我不厭其煩地闡述一大堆頗為艱澀的專有名詞，我的目的只是希望在座各位明白，發展半導體工業並非一項簡單的業務或簡單的工業。而且，除了美國和日本等先進國家外，很少國家能夠發展涵蓋所有類別的半導體工業。因此，在解答香港是否具備發展半導體工業的問題之前，我們必須考慮香港應發展哪一類別的半導體工業？

事實上，現時世界半導體工業的發展潮流正邁向國際分工。簡單而言，擁有尖端技術的美國和西歐各國開始集中發展 IC 設計方面的上游環節，而韓國和台灣等擁有龐大生產力和新穎生產技術的國家和地區，主要專注於 IC 製造業以及 IC 代工業(IC Foundry Service)等中游生產環節的擴展，而技術水平較為落後的東南亞及南美國家則集中發展較為勞動密集的 IC 封裝業。

若香港有意發展半導體工業，便必須以成為中國電腦硬件及周邊產品、通訊產品、電子產品和電器產品等工業的元件支援基地作為發展目標，這方面和呂議員的分析相同。根據去年中國加入世貿前中國資訊工業部的研究報告顯示，2000 年中國國內 IC 晶片市場的銷售值可達 63 億美元，預料至 2005 年時更會倍增至 121 億美元。直至去年為止，中國的 IC 晶片產量佔全球產量的 0.8%，同時亦只能滿足 20%的國內需求。在生產技術方面，國內最先進的生產技術只是 0.35 微米，與世界主導技術的 0.25 或 0.18 微米仍然相差一段距離。這些數據充分顯示出中國半導體市場具有強大的發展潛力，而且為新投資者提供了廣闊的發展空間。綜觀現時國內半導體發展的最新形勢，大陸的官方、學術及私人商業機構其實已培育了很多優秀的技術人才，並且

在某些方面掌握了可媲美西方的先進技術，但在中介應用研究方面卻出現了斷層，無法利用這些技術作商業用途。因此，缺乏資金及生產技術引進渠道是中國半導體 IC 製造業的主要障礙。而香港則具有彌補中國在這方面缺陷的潛質。

香港政府從來沒有為發展半導體工業作出系統性研究，直至硅港計劃的構思出籠後，政府才開始委託顧問就香港發展半導體工業的可行性進行深入的研究。但直至目前為止，硅港計劃仍停留於概念性和在談判階段中，政府仍未就這方面公布任何實質的發展方案。我認為政府應循香港是否具備發展半導體工業的先決條件，以及主力發展哪一個環節的半導體工業作為研究的主體方向，並且趁現時半導體市場轉趨景氣的有利時機，盡快落實有關發展計劃。

事實上，香港發展半導體工業將面對很多客觀條件的掣肘，香港可以選擇的發展範圍其實亦很狹窄。在上游環節方面，香港並沒有大量可以發展 IC 設計的優秀專業人才。在中游方面，IC 製造業廠房建造及機器設備購置所需投資額高達 10 億美元，而製造商承受的價格波動風險、區內競爭對手威脅、產品替代周期短促，以及生產技術知識產權不清等問題，亦相對於其他工業為高。在下游封裝業方面，香港的土地和工資較東南亞國家為高，缺乏生產成本的競爭條件。

所以，如果香港必須發展半導體工業，也就只有選擇 IC 製造業作為發展路向。雖然香港現有條件並不特別優厚，但香港鄰近珠江三角洲的先天性優越地理位置條件，是其他國家和地區無可媲美的。現時外資參與中國半導體工業投資皆有一個共通點：建廠地點往往鄰近重點消費城市及主要工業地區，例如 Intel 在上海建設 IC 封裝廠、NEC 在上海浦東興建 IC 晶圓片廠，以及 Motorola 則在天津同樣興建 IC 晶圓片廠。基於同一概念，作為電訊設備和電子電器生產基地的珠江三角洲地帶，亦須有一個近在咫尺的半導體元件生產基地，而香港應該是一個理想的選擇。

香港發展半導體工業的強項是擁有強大的集資功能，優良的基建設施及運輸網絡、優秀的管理人才，以及具有吸納海外先進科技的能力。這是發展半導體中 IC 製造業的首要條件。事實上，香港的商家亦喜歡從事回報率較高的投資，亦擅長於承受周期性帶來的風險，而兩者均是 IC 製造業的特點。更為重要的是，香港位於龐大的華南電子工業樞紐及主要電子產品消費市場的毗鄰，實在是香港得天獨厚的條件。過去香港未能發展這方面的主要原因，可能是政府一直只着重自由市場主導，而沒有主動吸引投資者。

除了先天的條件外，香港仍然可以靠多方面的努力，彌補落後於同區競爭者達二十餘年的缺陷。在人才方面，香港同樣可效法台灣，以美國硅谷華人工程師作為招攬對象，同時亦可吸納國內專才來港發展。

根據半導體業估計，在未來 15 年內，中國的半導體市場將會成為世界第二大市場，我們認為香港應積極吸引人才，創造有利的條件，使投資者能在香港有投資的機會和空間。

我們希望政府能審慎考慮現時有興趣的投資者提出的條件，從而考慮到帶動香港工業的發展。

本人謹此陳辭。

單仲偕議員動議的修正案如下：

“刪除“製品”，並以“工業”代替；在“是”之後加上“資訊”；刪除“基礎”，並以“上游工業”代替；在“和各類”後刪除“工”，並以“製造”代替；在“業”後刪除“的重要支柱”，並以“所需元件的主要供應工業”代替；刪除“積極發展”；並以“開始着手研究”代替；在“本港”之後加上“是否具備發展”；在“半導體工業”後加上“的條件，以及評估本港作為中國發展電腦硬件及周邊產品製造業、通訊產品製造業，以及電子及電器產品製造業等產業的元件支援基地的可行性，並創造和制訂吸引外資參與的有利條件”；在“從而”之後加上“把握中國加入世貿後，這些產品市場將會獲得高速發展的機會，同時亦可”；在“推動”之後加上“本港”；在“經濟”之後加上“向多元化及高增值的方向”；在“發展”後刪除“，創造就業機會”。

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：單仲偕議員就呂明華議員的議案動議的修正案，予以通過。

代理主席：是否有議員想發言？

陳鑑林議員：代理主席，經歷九七金融風暴之後，如何推動本港工業、尤其是高新科技的發展，已經成為社會一個重要議題。

近月來，一輪以投機資訊科技企業為主的股市風潮，令本人感到有點不安：我們是否在這個階段，已將高科技等同於資訊科技呢？如果是的話，那麼高科技實業又如何？因此，作為一個出發點的討論，議案提出要發展半導體工業，應該可以增加大家對發展高科技企業的認識。

據我們瞭解，99 年全球半導體市場達 1,600 億美元，較 98 年上升 18%（Gartner Group 報告）。由此可見，全球市場對半導體的需求仍然十分大，不僅是資訊科技及個人電腦行業，半導體製品也早已普及至家庭用品，例如智能產品等。此外，根據城市大學一項有關在本港發展晶圓製造技術的研究報告，建議政府採取積極政策，吸引國際及本地投資者在港設立晶圓製造廠。研究報告也提到，業界估計每 1 元的半導體製成品將會帶來 4 元的微型電子組裝生意，進而製成 16 元的電子產品，這的確是一門高增值的行業。因此半導體行業，可以帶來豐厚的收益，正如美國及台灣的半導體工業一樣，令當地經濟得以均衡發展。至於政府如何推動發展半導體工業，不妨讓大家交流意見。

目前，本港工業面對的挑戰，是如何能夠快速轉變，創造新的企業、適應新的經營環境。我們認為香港工業要邁向高增值的發展方向，使整個工業環節更具創造力，令我們的經濟結構更為平衡。另外，投資者是否對本港發展高科技有信心，也是一個關鍵的問題。如果投資者對我們沒有充分信心，那麼便難以吸引他們。可是，特區政府雖說要推動高新科技的發展，但落到實處，便顯得有點躊躇，未能夠建立一個放膽推動高科技發展的形象。在這樣的情況下，外國投資者或有實力的投資者又怎會有信心呢？

基於上述論據，我們如要培育高科技企業，便須有一個有利高科技投資的環境，以及一個積極的政府；而發展工業，多年來一直是民建聯所認同的。我們建議政府將投資工業科技作為一項持續投資，在不少於 10 年內，令投資在科技研究的資金增加至本地生產總值的 1%，以便推動工商界投資科研項目。據資料顯示，本港投入科研項目的資金只佔本地生產總值的 0.4% 左右，但是我們的競爭對手，例如韓國、台灣和新加坡，科研使用的資金卻佔其生產總值的 1% 至 3%，而美國和日本等國家更達 3% 以上。因此，特區政府應推動整個社會增加投入科研資源。

我們同時要求政府理順工業支援機構和大專院校的合作關係，以便各機構的研究及技術提升工作得以互相合作。在規劃工業用地方面，政府應檢討工廠大廈的使用率，針對使用率不高或遭濫用的廠房，重新規劃，而建築構思應配合高新科技企業的使用。政府亦須考慮工業邨在中、長期應該走甚麼

的路綫？政府會否提高工業邨對高新科技企業的吸引力？最後，我們認為半官方機構及大專院校也要開辦更多的科技企業管理、以至科技風險管理課程，以培育相關人才。

代理主席，本人謹此陳辭，支持議案。

何鍾泰議員：代理主席，政府近年一再強調要發展高科技，可是對於發展半導體工業卻不大熱衷。其實半導體工業與高科技行業息息相關，也是很多資訊科技工業需要的重要元件。由於電腦及資訊科技行業急速發展，世界市場對半導體的需求亦相當大；所以，半導體工業仍有很大的發展空間，本港應該把握時機，大力推動這方面的發展。

當然，台灣在發展半導體工業方面已經一早起步，相當成功，而且在世界市場也佔有相當的比重，但這並不代表香港在這方面發展是太遲或不可能的。香港要是發展半導體工業，也可為半導體市場增加多一個來源地，使世界市場不致過分依賴某一來源地，同時對依賴該類元件的工業也提供額外的選擇。由於很多行業都需要半導體，例如電腦、汽車行業等，世界市場理應可容納多一個供應地區。我們也應該考慮市場上另一正面因素，就是中國即將加入世貿。屆時，半導體的需求應該也會增加，為本港發展半導體業提供一個良好的時機。

如要在本港發展半導體工業，土地方面應該不成問題，我們可以利用我們的工業邨土地。而在研究及發展方面，我們可以加強與內地的合作。短期而言，可以考慮借助內地專才，協助我們這方面的發展。長遠而言，本港必須培訓有關的人才。事實上，政府一直表示會致力高科技專才的發展，所以問題的關鍵在於政府怎樣落實有關的計劃。另一方面，香港良好的基礎建設也有利半導體工業的發展。

基於上述考慮，本人認為香港具備發展半導體工業的基本條件，而該行業亦有利香港長遠的發展，使香港經濟結構更為平衡。因此，政府應該積極考慮透過稅務優惠，吸引投資者來港和令他們瞭解本港各方面的利好因素，從而願意在香港發展半導體工業。

代理主席，本人謹此陳辭。謝謝。

許長青議員：代理主席，亞洲金融風暴為香港帶來罕見的經濟衰退，令政府醒覺到，沒有工業支撐的經濟體系，很容易會產生泡沫，也特別容易受制於外圍經濟大氣候的波動。事實證明，一向注重工業發展的地區，不僅能抵禦由金融風暴激發的經濟衰退，也更容易從經濟衰退中走出來；台灣、南韓和新加坡的經濟復甦較香港快，便是明顯的例子。故此，政府和創新科技委員會在過去兩年，均強調香港應走高增值和創新科技之路，實在值得支持。可惜，至今為止，只看見越來越多市民投入炒賣科技概念股；本地有財力而又對科技萌生興趣的企業，大部分都只局限於把業務上網，仍不多見投資科技工業。

問題是，香港要成功發展高增值和創新科技工業，不能只談概念，最重要的仍是實業。財政司司長較早前表示，希望在科技概念股市場的資金，能夠轉入實質的科技投資。這種看法正是本港科技工業發展的關鍵所在。本人相信，半導體工業應是值得政府吸引企業投資的科技工業。

事實上，香港已具備發展半導體工業的基本條件。據業內一些調查顯示，鑒於已發展國家和地區（包括香港在內）已開始進入“後電腦時代”，這些地方用戶上網的基本用具，已不再是個人電腦，而是通訊設備。影響所及，未來半導體行業的發展周期，將會由七十年代至今以個人電腦為主導，逐步改變為以通訊設備為主導。換言之，未來全球半導體行業的增幅，很大程度上會來自有關流動電話、手提電腦及互聯網等通訊設備的環節。香港處於大中華及亞太區的中心地帶，通訊基建發達，這正是半導體生產商設立總部的理想地。再者，香港擁有高效率的集資市場，也不如台灣位處高危的地震區。這些後天和先天的優勢，都應該可以吸引海外半導體生產商來港投資，分散風險。最近，本港科學園成功爭取到兩間以尖端技術見稱的外資半導體企業成為客戶，在香港開展半導體包裝的研究，管理全球生產和亞太區的銷售，可見香港發展半導體工業的潛力。

為了吸引更多半導體或高科技企業來港投資，本人認為政府不妨進取、積極一些，盡量利用稅務、土地等政策，刺激投資，最明顯的例子是，既然政府有決心開發創新科技工業，便應有稅務優惠配合。鑒於創新科技的開發往往需要長時間投資，政府應考慮以免稅期、減稅期或撥地等措施，吸引高科技企業在香港開展業務。政府在有關行業的稅收也許不多，卻可招徠一批原來不在香港投資的企業。這樣既可增加市民的就業機會，又有助於刺激消費、寫字樓及住屋的需求。

發展半導體工業，也可加強香港的出口競爭力。正如本人昨天較早時在本會的口頭質詢提到，香港的出口競爭力，正被其他對手迎頭趕上。香港要加強出口，開發更多高新科技工業，應該有可行之道。據估計，由於通訊設備的需求增長急速，加上業內改善生產管理，半導體的供應量和銷售量在未來幾年都會有穩定的增長。對於有助於刺激本地出口的類似科技工業，政府應積極考慮支持。

當然，香港發展半導體等高科技工業，仍然存在不少隱憂，例如中美關係的好壞，將會影響香港能否從美國輸入高科技產品。這便有賴政府與進出口業緊密聯繫，合作做好游說、宣傳的工作。

代理主席，本人謹此陳辭。

馬逢國議員：代理主席，金融風暴後，本港經濟復甦比鄰近地區緩慢，主要原因之一是本港工業發展，尤其是科技工業，比起鄰近地區落後得多。這十多年來鄰近地區政府大力扶助本土工業，而香港卻因為九七回歸問題、經濟轉型及官民間瀰漫着“High tech 揩嘢”的心態，沒有積極投資於高科技工業。為了把香港帶出困境，行政長官在去年的施政報告中大力提倡“科技興港”的口號，提出要把香港建成創新科技中心、發展數碼港、中藥港以及數碼政府等，加上美國反映科技股的納思達克指數屢創新高的影響，一時間，“香港 I.T.”、“電子”、“資訊”、“e-commerce”成為全城最熱門的名詞，大大小小的公司紛紛搞互聯網，而有網的公司立即變成科技股，有些公司連網也沒有，不過把 e 字或 I 字加在公司名稱之前，股價立即大升。好像發展科技工業，便只有資訊科技；搞資訊科技，便只有互聯網，便可以投機炒作，這種風氣不知可以帶領香港往何處。代理主席，要令本港的經濟健康發展仍必須倚重出口和工業。如果我們不銳意把本港工業更新換代，向高科技、高增值的產業發展，本港經濟只會繼續陷入困局，而致力發展半導體工業將大大支援本港科技工業及其他高增值產業的發展。為此，本人建議本港不單止要發展晶片應用行業，也要建立晶圓製造業。

回顧日本、南韓以至台灣發展半導體工業的歷史，本人認為香港現在有一個非常合適的機遇發展這項工業，因香港在天時、地利、人和方面都具備優勢條件。

天時方面，由於香港具有優良的運輸系統及基建、完善的法律、良好的金融制度、市民富於創業的精神、企業運作具效率、彈性和機動、融資市場運作完善等優勢，香港經濟基礎仍是非常穩固的。而且世界電子業方興未艾，未來的需求正在不斷上升，無論 DVD、MP3、手提電腦以至家庭電器、手提電話和電子玩具都牽涉半導體零件，半導體的市場龐大，前景無限，電子產品及玩具正是本港傳統的出口強項。

香港在地利方面的優勢更為明顯。去年，台灣的科學園因地震停電，每天造成的損失達一億二千多萬港元，台灣有商人曾把台灣現時 25 間半導體工廠比喻為一籃子的雞蛋，假如稍有意外，一切都會化為烏有。為此，台灣的廠商正積極考慮把籃子內的雞蛋分散存放，沒有地震的香港正是他們理想的選擇。香港另一個地利優勢是鄰近中國大陸，目前華南地區已成為消費電子產品的生產基地，可是這一帶並沒有晶圓製造廠。目前中國有八成用在電子產品上的晶片是由外國進口的，中國有很大部分外匯支出都用來購買這些晶片。加上中國即將加入世界貿易組織，香港背靠華南整個龐大半導體市場，可以作為外資進入中國的跳板，形勢相當有利。同時，發展半導體工業須輸入大量先進的儀器，但這些儀器正好被列入美國以國防等理由禁止輸入中國的器材名單之內，內地城市發展高尖半導體晶片，難免心有餘而力不足，因此也創造對香港更有利的發展條件。此外，基於語言文化、政治因素等，作為國際大都會的香港，比內地、台灣及其他鄰近國家更為有利於匯聚海內外人才發展高科技工業。

要發展高科技，最重要的是整體社會的氣氛配合，政府須有策略，有計劃鼓勵和推動高科技工業，我們經常提到香港政府長久以來推行積極不干預政策，可是通常只見不干預，卻少見政府積極的一面，本人認為高科技背後意味着高風險，一間晶圓製造廠須投資十多億美元，而且半導體的生命周期短暫，行內人有一個“摩爾定律”的說法，每 18 個月市場上的微處理器速度可以增加一倍，故晶圓廠的研究投資是以幾何級數上升，因此如果香港單靠私人的投資而沒有任何扶助，實在難於與新加坡、台灣等地進行競爭。

代理主席，本人對單仲偕議員提出的修正案有所保留。單議員的修正，矮化了半導體製造業對整體科技工業的作用，科技工業並不單單局限於資訊科技工業。半導體於 1947 年發明，至今已被廣泛應用於各種工業，包括交通、電腦、通訊器材、家庭電器和影音產品、機械、鐘表和玩具。以玩具行業為例，自從“他媽哥池”電子雞面世之後，電子玩具便形成一股旋風。繼電子雞之後，代之而起的互動玩具是毛毛 B(furby)、poo-chi 機械狗。最近美國著名的玩具生產商美泰，把晶片放在傳統的洋娃娃身上，令它具有說話的功能，小小的晶片，即能令傳統玩具大幅增值。本港玩具業若要保持競爭優勢，也要急促趕上這股潮流。

香港對於發展半導體工業的爭論已經有十多年了，以田長霖為主席的科技創新委員會所提交的最後報告道出了漸趨成熟的共識。事實上，科技大學及生產力促進局已差不多完成或已經完成了發展香港半導體工業的研究報告，結論也非常接近。現在單議員才提出“開始着手研究”，反應是否慢了一點呢？假如我們還不趕快起步，不久，深圳、上海、北京都會趕上香港，而新加坡、南韓或台灣更將會遠遠拋離香港。

因此，本人十分支持呂明華議員的議案，積極發展半導體工業，以此作為香港科技工業發展的基石。

代理主席，本人謹此陳辭。

代理主席：是否有議員想發言？

吳清輝議員：代理主席，面對貿易自由化和資訊科技的火速發展，以及全球經濟日益一體化的挑戰，香港經濟結構不能不再度轉型。香港除了在國際金融、貿易運輸、房地產及旅遊業等方面要克服近幾年遇到的種種困難、要發掘及強化自己的優勢之外，還必須發展成為創新及科技中心，必須扶植科技企業，因為在知識為本的時代，創新與科技更是促進經濟增長的主要動力——這也是以田長霖為主席的創新科技委員會報告的結論，也似乎是香港在飽受亞洲金融風暴蹂躪後的社會共識。今天呂明華議員提出促請政府積極發展本港的半導體工業，應該說是這個共識下的一項付諸行動的具體建議。

半導體技術即是微電子技術，是名副其實的高新技術。1947 年美國貝爾實驗室 3 位科學家製成第一支半導體三極管，這是本世紀最重要的發明之一。著名的美國硅谷，便是靠半導體技術起家，成為世界第一大微電子工業中心，美國第九大製造中心。香港從七十年代到八十年代，半導體、微電子業曾有過較大發展，使香港生產的收音機、電子表、玩具、電子計算器等出口量躍居世界前列。其中鐘表業從 1978 年起，便一直居世界出口前列。香港的鐘表業能夠維持“世界級”地位，很大程度上是因為本港有半導體工業向他們提供技術簡單但價格低廉的電子表芯片，這充分說明了半導體工業可以產生極大的關聯效應。可惜，由於回歸前政府不重視工業，不鼓勵工業升格，不鼓勵研究與發展，香港的半導體工業只能在低水平徘徊，卻並非空白。剛才多位議員提及最近發生的台灣地震事件，再加上內地經濟的急促發展，對晶片的需求量越來越大，正好為我們製造一個發展的窗口和空間，所以我們必須抓緊這機會，發展這半導體工業。

代理主席，在二十一世紀的今天，我們要重振本港半導體工業，匯聚人才是不可缺乏的一項條件。美國的硅谷便是因為匯聚了美國全國以至全世界優秀人才方能發展及達到今天的成就。環顧亞洲，香港是最有條件匯聚各方人才的。首先，我們香港自己便擁有人才。許多大學都設有微電子學系，為本港培養微電子業優秀人才。比如科技大學微電子學系，更具有晶圓製造實驗中心這樣完善的設備。我們的大學每年培養出的大批優質人才，到目前為止，可以說是“報港無門”，反而成為鄰近地區的招聘對象。

對外國半導體專才來說，香港既有華人的語言文化，又是一個資訊發達、中西交匯的城市，有比台灣更大的吸引力。有人告訴我，由於台灣新竹科學園位於鄉郊，加上有其他的國際政治原因，使一些外國人更願意來香港工作。台灣也有一些人喜歡到兩岸之間的香港發展。至於外國回流的內地專才，部分人也很希望來到香港，因為這個中國人社會能為他們提供發展機會。這一切說明了香港本來已具備匯聚科技精英的多種條件，所以，我認為發展半導體工業這項建議，是一項具體可行的匯聚人才項目，不但能讓本地大學微電子畢業生獲得就業及發展機會，也能吸引更多的國際精英。

微電子技術從 1947 年出現至今不過是五十多年的歷史，但已有驚人的發展速度。1958 年發展為集成電路(IC)技術，現在一塊芯片集成電子元件達 100 萬塊以上。微電子技術有所謂“三微”——尺寸在微米級、功耗（即能源）在微瓦級、傳遞信號速度在微秒級，也有“四最”——最佳設計方案、最潔淨環境、最低成本和最精細的工藝等特點。正是由於這種創新及科技的特點，使一塊硅圓片進廠價大約為 10 美元，出廠時即變為幾千美元，比黃金還貴，所以，半導體、微電子技術是當代的正正經經的“點石成金”技術。不要忘記硅便是泥土，這說明了知識在這方面顯示出巨大的力量，說明了發展半導體工業是本港匯聚人才、發展知識的最佳選擇之一。

代理主席，微電子技術的發展非常迅速，科學界普遍認為現代的微電子學即將發展為“半導體納米電子學”、“半導體光子學”。現在，人們正在談論所謂量子電腦，第一台光子電腦前幾年已在歐洲誕生。這一切均對年青的科技人才有極大的吸引力。如果今天我們能充分抓緊這個“窗口”機會，積極發展半導體工業，不但中期已可看到經濟推動、就業增加、香港在全球經濟一體化趨勢中的競爭力得以提升，同時也讓我們在未來的令人心動的半導體發展舞台上，佔一位置。

最後我想補充兩句，今天有幾位同事也曾表示過香港具有發展半導體工業的條件，其實單仲偕議員本身也是相當正面的，惟是他的修正案中只指出要研究呂明華議員議案的積極推動；換言之，我認為單議員的修正案與其所說的內容其實並非一致。從其議案的修辭來看，是落後於形勢的，因此我不會支持他的修正案。

我謹此陳辭，支持呂明華議員的原議案。

代理主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員回應）

代理主席：呂明華議員，你現在可就單仲偕議員的修正案發言。發言時限是 5 分鐘。

呂明華議員：代理主席，首先感謝各位同事和工商局局長在這清晨時分仍能夠以清醒的頭腦分析半導體工業，響應本議案，因此，我要再次表示衷心的感謝。對於單仲偕議員的修正，我想補充幾句：第一，半導體工業是科技工業的基礎，是工業的支柱，資訊科技工業只是科技工業內一個小部分，把半導體影響高科技工業的範圍縮細至這樣，並非原議案的意思，所以我希望單仲偕議員能夠再深入研究工業，尤其是高科技產業的歷史和發展的過程；第二，政府與有計劃來香港投資半導體工業的漢鼎國際談判，前後已經超逾 1 年，我希望很快便會得出結果。為何單仲偕議員要求政府現在才開始着手研究在本港發展半導體工業的條件和可行性呢？這是否暗示政府沒有做足準備工夫而開始談判呢？這又是否意味着已經在台灣大量投資於半導體企業的漢鼎國際，正在此浪費眾人的時間呢？也許單仲偕議員接受信息的天綫的靈敏度太差，各位同事，我對單仲偕議員的修正感到詫異，他把政策性的原議案修改為可行性的調查研究操作水平，着實令人費解。所以我懇請大家否決單仲偕議員的修正，支持原議案，謝謝。

工商局局長：代理主席，我十分感謝剛才發言的議員，就如何發展本港的半導體工業提供了很多寶貴的意見。

毫無疑問，半導體及有關的產業，是資訊年代中許多先進產品及服務的重要基石。半導體幾乎是所有電子及電訊產品中最重要的元件。

近年來，資訊科技的驚人發展，尤其在互聯網、網絡及通訊系統，以及消費電子產品等多方面的發展，更突顯了半導體在現代工業的重要性。

事實上，半導體產業本身涵蓋了多種工序，而每個工序足以發展成為一個頗具規模的產業，例如集成電路的設計、模罩的製造、單晶硅片的製造、元件的封裝、測試及產品應用等。因此，半導體公司一般都會和其他有關的科技公司聚結一起，以達致相輔相成的羣聚效應。

據資料顯示，全世界半導體產值於 1999 年為 1,600 億美元，有預測認為有關數值在 2009 年會增加至 5,860 億美元。換言之，每年增長率可高達 15%至 17%，發展空間可謂非常龐大。

半導體工業技術方面的發展，可說是一日千里。據估計，每 18 個月半導體技術的提升便能使晶片中綫路密度提高一倍，令每片晶片具備更多、更新和更快速的功能，從而使消費電子產品可以不斷推陳出新，創造和滿足不斷擴大的市場需求。因此，“晶片上的知識產權”成為了電子產品中最高增值的元件。

代理主席，事實上，香港已有不少從事半導體業務的公司，生產應用於鐘表、計數機、發音及音樂等產品的集成電路。雖然本地的集成電路設計公司往往要依靠海外的廠商來製造產品晶片，但本地亦有些公司正在進行高檔次的設計工作，有些公司則提供高密度電子封裝技術的服務。

半導體製造業是一個對資金及技術要求均非常高的行業，因此，不少主要的半導體公司都是跨國企業。目前大概有 20 間跨國公司，已佔了全球半導體市場接近八成。商界在決定應否投資在半導體及有關產業時，自當會仔細考慮所涉及的風險及其他商業因素。與此同時，他們亦應考慮香港擁有的很多有利條件和優勢，讓科技及知識密集產業，例如半導體業，能夠有上佳的發展機會。

首先，香港擁有世界級的基礎設施。舉例說，我們提供高質素和穩健可靠的水電設施，對高科技的生產程序，例如晶片生產，便極為重要。要面對市場急速的發展，香港卓越的運輸和通訊設施能為商人提供最佳的支援，協助他們應付市場瞬息萬變的需求和掌握最新的市場和技術資訊。

倚靠科技推動的行業對資金要求極高。香港是公認的世界級金融中心，擁有發展成熟的資本市場。香港更是全亞洲最大的創業資金市場，所管理的創業資金，超過 900 億港元。這些優厚的條件非常有利於半導體這類資金密集的行业進行融資。

此外，我們一直保持優良的法治傳統，更具有世界級水平的知識產權法規。這些因素，都為開發創意、發展知識密集的产业，提供了一個重要的基礎。

除了上述的基礎因素外，特區政府近年為推動創新及科技而推行的一連串措施和政策，都會為以科技為本的产业，包括半導體業，提供更優良的發展空間。

例如，我們去年注資 50 億元成立的創新及科技基金，將會成為本港開發創意和提升科技水平的一股龐大的力量。基金內有多個促進產業界和學術界合作的資助計劃。這些計劃鼓勵學術界把尖端的科研成果，通過和業界的合作，轉化為市場上的新產品和服務，從而提升本港产业的科技水平和在國際市場上的競爭力。半導體工業當然可以成為其中一個受惠的行業。

此外，正在籌劃中的應用科技研究院，將集中資源進行中游研究發展項目，以開發和引進尚未進入商業階段的通用技術，為科技產業提供一個重要的研究支援中心。

現正興建的香港科學園，更會為科技企業提供一個優良的科研基地。科學園第一期招租反應熱烈，一間從事半導體業務的跨國企業更是其首位租戶。此外，我們現正着手籌劃把科學園、香港工業邨公司和香港工業科技中心公司合併，以精簡架構和提高服務水平。

要推動科技產業發展，人才培訓是不可或缺的重要因素。政府一直投入大量資源培訓人才，教育多年來一直佔政府經常性開支的首要位置。香港多年來培養出來的高質素科技和管理人才，正是發展科技產業的重要元素。

當然，我們深深明白，發展科技，必須放眼世界，集思廣益。因此，除了培訓本地人才外，政府更在去年年底推出一項輸入優秀人才計劃，讓更多具備專業知識和技能的外來優秀人才來港工作，為香港發展為創新及科技中心提供更有利的環境。

在政策層面，我們會重整有關創新及科技政策制訂的架構安排。我們將會成立一個向行政長官負責的高層諮詢組織，就本港發展創新及科技的政策提供意見。我們亦會成立一個由財政司司長領導的小組，統籌有關創新及科技的政策。上述種種的措施，對發展知識密集產業，將創造更有利的條件。

我剛才提過，跨國企業在半導體業佔有舉足輕重的地位，因此，吸引它們在本地投資，可帶來相當多的好處。在過去數個月，工業署已成功協助兩間大型的美國半導體公司，落實了它們在香港的投資計劃，包括在香港設立地區總部和研發設計中心。工業署目前亦正在跟進其他兩間外地半導體公司在香港成立研究中心的計劃。

事實證明，不少外國企業非常認同本港具備發展半導體業的條件和優勢。外國投資者對我們發展科技產業投下信心一票，我們感到非常鼓舞。

單仲偕議員剛才提到發展本地半導體業和我國加入世貿所帶來的機遇。我國是全球第七大經濟體系。我國加入世貿將進一步鞏固內地經濟改革的步伐，加速市場開放，隨之而來的國際貿易及投資活動勢必進一步擴展。這項發展，對本港各行各業，包括科技產業，將會帶來極大的機遇。

舉例說，電訊業現時在內地的滲透率偏低，因此其發展潛力實在非常巨大。向外商開放電訊市場，可引進外來資金、技術和專才，協助加速內地電訊業的發展。這無疑會為香港的企業帶來大量的商機。半導體業作為資訊及通訊產品和服務的基礎，更會在這個過程中扮演重要的角色。配合上述種種有利半導體業發展的條件和措施，我們相信本地半導體業實在擁有極大的發展空間。

剛才呂明華議員和單仲偕議員亦提及有關發展所謂“硅港”的建議。有關公司於去年年中接觸特區政府，表示有興趣來港投資發展“硅港”的計劃。該計劃除包括晶片製造廠外，亦希望吸引相關公司，以結集上游的半導體科研，和下游的電子、電腦周邊生產。特區政府現正和該公司洽談計劃細節，並對該計劃的可行性和經濟效益作出評估。在現階段我們不便透露詳情，但一俟我們作出決定，必定會盡快向立法會匯報有關結果。

代理主席，特區政府一向奉行自由市場經濟原則。我們一直不遺餘力，為各行各業，無論是製造業或服務業，締造優良的營商環境。面對二十一世紀知識經濟所帶來的挑戰，我們會更加倍努力，為不同的創新和科技產業提供更有利的發展條件。

當然，商業決策最終應由業界自行決定。特別是像半導體業這類發展迅速、瞬息萬變，以及知識和資金密集的行業，便更應由業界人士掌握先機，帶領行業面對挑戰和開創新機會。

政府將繼續致力為業界提供最佳的環境和支援，推動創新和科技發展。我們相信，透過業界和政府通力的合作，我們定能為半導體及其他科技產業創造更佳的发展條件，從而為本港的經濟發展提供更大的動力，這亦將會為本港的勞動市場創造更多的就業機會。

謝謝。

主席恢復主持會議。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：單仲偕議員就呂明華議員的議案動議的修正案，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。

（議員舉手）

單仲偕議員起立要求記名表決。

主席：單仲偕議員要求記名表決。表決鐘會響3分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

何鍾泰議員、吳靄儀議員、夏佳理議員、張文光議員、單仲偕議員、楊孝華議員及羅致光議員贊成。

李啟明議員、呂明華議員、許長青議員、陳國強議員、陳榮燦議員、梁智鴻議員、黃容根議員及馮志堅議員反對。

地方選區及選舉委員會：

何俊仁議員、李柱銘議員、李華明議員、楊森議員、鄭家富議員、司徒華議員及何世柱議員贊成。

陳婉嫻議員、程介南議員、曾鈺成議員、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、劉漢銓議員及蔡素玉議員反對。

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 15 人出席，7 人贊成，8 人反對；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 18 人出席，7 人贊成，10 人反對。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。

主席：呂明華議員，你現在可以發言答辯，你還有 7 分 12 秒。

呂明華議員：主席，我想說的剛才已經說過了，不過，我想在此表示，大家有這樣的耐心，討論這個問題至現在清晨 4 時半，令我非常感動；此外，亦可以看到大家對於香港高科技工業和經濟的關心，所以我要再次向大家表示衷心的感謝。謝謝。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：呂明華議員的議案，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：建造業長工制。

建造業長工制

鄭家富議員：主席女士，我動議通過印載於議程內的議案。

主席女士，香港建造業的運作模式，一向是採用分判制，分包商接洽到工程後，再分判給其他判頭。在層層分判的制度下，工程分判至最後一判時，多交由臨時聘請的工人執行。由於工程經多層分判，而且大多數採用日薪制，工人的流動性極高。雖然這種散工分包制較靈活，但在此制度下，工人並沒有固定的僱主及穩定的工作；加上地盤工作向來被視為是辛勞、危險的職業，建造業較難吸引新人加入。另一方面，由於散工於地盤內工作屬臨時性質，一項工程可能由很多不同的工人執行。

去年 2 月，政府與一些商會、工會、行政會議成員及本會不少議員一同簽署了一份約章，推動建造業長工制，以改善工地安全和工程品質。不過，一年以來，進度緩慢，建造業訓練局為此推出的僱主資助計劃，迄今只批出了二百多份月薪制的學徒合約。

民主黨認為職業保障和清晰的職業前途，是吸引新人和挽留人才的因素，亦可令工人更投入工作，合力提高建造工程質素。所以，我今天提出這項議案辯論，希望促請有關當局採取更積極的措施，推動建造業長工制，增加工人對行業的歸屬感和職業保障。

民主黨於上星期在中環、旺角、馬鞍山、將軍澳一帶進行的一項調查中，訪問了 310 名建造業工人，有近七成建造業工人贊成長工制，有七成四的被訪者表示長工制會增加他們的收入保障及改善工業安全的情況。

可是，新措施的實行，是很需要政府帶頭推動的。當我們上星期進行調查時，不少建造業工人都表示他們是支持長工制的，但對長工制真正可落實並不樂觀。民主黨認為政府及房屋委員會應率先於其建造工程合約中，限制分判層次及規定承建商聘用一定比率的長工，使分判商更具規模和清晰地掌握人力需求，以便計劃聘請長工數目，逐步由以往的散工分包制轉為有組織專業分包制。長工制可首先於一些地盤有較長期需要的工程，例如平水、泥水、雜工等開始，再逐步擴展至其他工種。

民主黨的意思並不是要一刀切限制所有工程只可以判多少判，當局可以研究一下是否可以根據工程的價值或大小來定一些標準。有關當局亦可考慮將大工程拆細，增加一些中小型承包商的競投機會，讓他們可直接參與投標，減少分判層次。

此外，政府應投放更多資源，加強建造業工人的技術及安全培訓，鼓勵工人掌握更多元化的技能，提升其技術及安全水平。如果一名工人可以掌握多一、兩項技能，當自己本身從事的工種在某地盤已完成時，也可以勝任其他的工作，這有利於吸引僱主聘請他做長工。建造業訓練局應檢討現行工藝測試的內容，配合業界需要，逐步擴大工藝測試的數目及範圍，鼓勵更多建造業工人參與測試。

有關當局亦應推行建造業工人登記制度，設立業內各項工種的人力資料庫，以便預計建造業的人力供求情況及策劃業內的培訓計劃。藉着為工人提供更佳的職業保障，以及承建商聘用固定的人手，建造業的專業水平可得以提高，工程質素及工業安全的情況亦會有所改善。

主席女士，我今天提出的這項議案共有兩項修正案。陳榮燦議員所提出的修正案的內容，大致上與“建造業長工制約章”內所提出的建議差不多。不過，民主黨較為有保留的便是修正案的前提，似乎是將樓宇質素的問題完全歸咎於建造業工人。這一點待我稍後就修正案作出回應時，我會再作討論。

至於何世柱議員的修正案，民主黨是不同意的，因為民主黨認為何世柱議員修正案的結果，只會是原地踏步。現在已不再是醞釀是否實行長工制的階段。約章已簽署了 1 年，為何何議員在建造業長工制的政策上仍然只願意這樣保守，只是採用“積極研究”、“試行”這些字眼？

去年，當政府及有關機構簽署“建造業長工制約章”時，目標是希望於 5 年內，業內三分之一的工人由專業的分包商以長工制形式僱用，而長遠則希望有二分之一的工人以長工制形式受僱。1 年已過去了，約章落實的進度卻強差人意。民主黨明白，由於建造業工程複雜，涉及範圍廣泛，所以把部分工作分判是無可避免的。建造工程的工作量不穩定，故此該行業較為傾向僱用散工。不過，這些都不應該作為拖慢長工制實行的藉口，民主黨已提出不少建議，希望政府官員稍後可以作出回應。

主席女士，我謹此陳辭，提出議案。

鄭家富議員動議的議案如下：

“本會促請有關當局採取積極措施推動建造業長工制，此等措施包括：

- (一) 全面檢討落實“建造業長工制約章”的進度，加快實行約章中的建議；
- (二) 率先於政府及房屋委員會的建造工程合約中，限制承包制的分判層次及規定承建商必須聘用一定比率的長工，並鼓勵私人承建商以長工制聘用工人；
- (三) 推行建造業工人登記制度，設立業內各項工種的人力資源資料庫；
- (四) 加強對建造業工人的技術及安全培訓，令工人能掌握多元化的技能，以便提升工人的技術水平及工業安全意識；及
- (五) 檢討建造業工藝測試的內容，以配合業界需求；

藉此為建造業工人提供最佳的職業保障，確保建造業有穩定的人力資源，從而提升建造業的工程質素及安全水平。”

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

主席：陳榮燦議員及何世柱議員會分別就這項議案動議修正案。兩項修正案已印載於議程內。按照《議事規則》，本會現在就議案及兩項修正案進行合併辯論。

我會請陳榮燦議員先行發言，然後請何世柱議員發言；但在這階段兩位議員皆不可動議任何修正案。

陳榮燦議員：主席女士，近來，房屋委員會（“房委會”）屬下多幢居屋質素及安全出現問題，引起社會人士極大關注。有房委會委員及政府官員將之歸咎於工人的質素太差，缺乏專業精神，直接影響了建屋的質素。事實上，短樁、沉降等問題，都並非工人所能控制，他們都是根據指示工作，這些指控，對工人是極不公平的。建築質素出現問題，尤其是政府工程和房委會的工程，問題叢生，最根本的原因是投標以價低者得的方法甄選，以及對承建商的分判層次沒有規管，散工充斥，難以監管工程的質素。

分判制在本港建造業沿用已久，的確有其優點。分判制靈活性高，承建商可以在投得大工程時將工序外判，而且建築工程工序多、分工細，承建商將工序分判，正可讓各專業分包商（“分包商”）各司其職，配合行業的需要。

然而，由於政府及房委會的工程是價低者得，承建商投得工程後，惟有以更低的價錢外判，從中賺取利潤，而分判商再以更低的價錢，將工序外判。有些情況，是將工序分判至七判、八判，而承判人可能只是一名工人。換句話說，“工人又是他、判頭又是他”，在多層分判的情況下，只得到“豬頭骨”，“無肉食”。這些判頭兼工人，為了賺取足夠生活費，惟有“密食當三餐”。舉例來說，從前 1 天砌兩井磚，已經可以賺到足夠生活費，現時 1 天要砌 10 井磚才能餬口。再者，工人為了趕工，往往忽略安全，容易發生工業意外。

因此，限制分判層數，推行長工聘用制，讓工人有穩定的收入，是提高建築業質素的重要一環。目前，私人發展商將工程交給承建商時，對分判的層數是有限制的，承建商是不能分判多過 3 層或 4 層。分判層數少，承建商、分判商才能有效地監管質素，質素才能得到較佳的保證。

此外，我們建議對分包商作規管。現時，政府和房委會是制訂了承建商名冊的；只有在過去的工程項目中表現佳，以及有一定財政能力的承建商，才可以列入名冊之內。我們建議有關當局同樣為建造業的分包商制訂類似的名冊。有關當局可以指定承建商只能將工序分判給名冊上的分包商。分包商為免被剔除於名冊外，我相信亦會願意交出較有質素保證的工程。

房委會在上個月發表的“優質居所，攜手共建”的諮詢文件中，已表明支持設立有組織分包商制度，以便能夠編定一份合資格的分包商綜合名單。我希望房委會盡快推行，而政府的工務局亦應效法，不要猶豫。

業界深明分判太多及散工制的缺點。舉例來說，香港建造業總工會一直以來積極協助推動長工制，多年來亦做了很多工作。在 1999 年 2 月，香港建造業總工會與香港地產建設商會、香港建造商會及建造業訓練局共同簽訂了“建造業長工制約章”。長工制的優點，在於能夠為工人提供穩定的聘用環境，無須一天有人請便開一天工，食一餐憂一餐，望天打卦。在長工制下，工人不必由自己判工程回來做，亦不必為判上判的判頭打工，以致收入既無保障，亦拖低了工程的質素。

承建商固然要施行長工制，而分包商也要聘用一定比例的長工。當然，我們知道，先決的條件是要經常保持一定的工程合約，才能“養得起”長工。如果政府訂立上述分包商名冊制度，必然有利於一些質素良好、財政健全的分包商聘用長工。事實上，某些分包商（例如電梯業），因為工作量足夠，是可以聘用較多長工的。在長工制度下，工人可以安心工作，僱主更可以靈活地安排僱員接受工藝和安全培訓，有助於提高工人的技能及歸屬感，更可以提高工程的質素。

何世柱議員對此議案作出修正，刪除了所有有關“分判層次規管”的字句，這一點我們是難以接受的，因為分判制度的規管，直接影響到長工制的推行。分判層次越多，便越多散工分判工作，妨礙了長工制的推行。只有是當分包商的質素及分判層次受到控制和監管，分包商才可在一定的工作量下，聘用一定比例的長工。

我們明白建造業是一個古老行業，分判制度沿用多時，要推動長工制，首先須得到僱主及工人接受。據我所知，仍有部分業內人士難以接受以長工制作為聘用條件。僱主固然擔心須提供《僱傭條例》的保障，但亦有工人不能適應長工制“縛手縛腳”的規範。要推行長工制，政府必須加強宣傳。當然，單是宣傳是不足夠的，政府還應該帶頭做起，在工程合約條款中規定承建商聘用長工的比率，以及分判的層數。可惜，政府只稱“仍然”在與業界研究的階段，未有具體的行動。我認為政府應該加一把勁，加快在推行長工制及規管分包商層次上的工作。

謹請各位議員支持我的修正案。主席女士，我謹此陳辭。

何世柱議員：主席女士，自由黨相信，不會有任何人反對提高本港的建造水平、提高樓宇的安全質素，或是改善工人的工業安全，只是我們必須準確找出問題的成因，對症下藥，提供有效的對策。

民主黨今天提出的原議案，以及民建聯提出的修正案，都把建造業目前的工人制度視為出現問題樓宇的主要成因，以為透過盡快推行建造業長工制，便可以改善安全及品質的問題。自由黨認為這種處理方法未免過於輕率，把問題太過簡化，貿然進行，只會得到適得其反的效果。

首先，我們必須瞭解，香港的建築質素，整體來說並不比世界任何先進國家遜色，我們不應因為近期發生的個別問題樓宇事件，而全盤否定香港的建築質素。更重要的一點是，最近引起公眾極大關注的公共房屋質素問題，其實是有很多方面的成因，我們不應把矛頭全部指向建造業，甚或把問題具體歸咎於目前建造業的工人制度。其實，招標制度的漏洞，以及部門監管程序的不完善等，都是問題的可能成因。在未作出徹底調查前，我們不應妄下結論，武斷地把問題歸咎於建造業，或歸咎於建造業的工人制度。

第二，長工制並非靈丹妙藥，不一定萬試萬靈。長工制有好處也有缺點，最明顯的是當承建商固定地聘用一批長期勞工時，市場可供流動的勞工便會減少。當經濟繁榮，社會大興土木時，便可能出現建造工人不足的情況。同時，承建商聘用長期勞工，亦會導致建造成本上漲，到頭來須由買家，即市民承擔。因此，我們不應再對長工制抱有不切實際的期望。

第三，要建造業摒棄沿用多年的集散式工人制度，改用長工制，並非簡單的事情。當中涉及整個建造業的運作制度和工人的工藝水平的轉變。在沒有完善配套的情況下，長工制是無法推行的。我現在嘗試作具體的說明。

就建造業的運作制度來說，大家都知道本港的公、私營建造工程計劃，一直都採用招標制度。承建商在投得工程後，才會因應工程的規模及特性，招聘合適的工人，以及再把工程分開部分外判。如果我們強行要承建商聘用長期勞工，我們便要設計一個新機制，確保承建商有足夠和穩定的工作量，否則，承建商如何可以長期“養起”一大批建造工人呢？

屆時，如果承建商開除一些工人，勞工界的代表又會怪責承建商，質疑他們為何要做無良僱主，開除工人；一旦僱主“養不起”工人，不能發放薪金時，又會說為何不發放薪金給他們。事實上，在經濟效果方面，在做生意的情況下，這是不容易做得到的。

就工人的工藝水平來說，如果承建商要聘用長期勞工，自然希望所聘用的工人能夠“一專多藝”，並且每項工藝都達到滿意的水平。但是，到目前為止，本港仍未有任何機制，可以準確評估各建造業工種的勞工數目，也無法準確評核他們的工藝水平，從而作出改善。業界自從去年自發性簽署了建造業長工制約章以來，至今仍在籌備建造業工人註冊制度。這個註冊制度一日未出現，我們將難以有效提升工人的工藝質素。事實上，建造商會提出了訂立這個註冊制度已經多年，但是勞工界始終不願意這樣做。數年前，他們始終不同意訂立這個註冊制度，直至建造業長工制約章簽署後，即 1 年前才答應訂立這個註冊制度。不過，很可惜，直至現時為止，仍未能真真正正落實這個制度，令我們無法有效提升工人的工藝質素，以及清楚看到工人的數字。

主席女士，訂立建造業長工制是一個舉足輕重，牽一髮而動全身的重大問題，我們必須對這問題持一個審慎和負責任的態度。除非有充分的準備、反覆的驗證，以肯定其效果，以及沒有不良影響後，才能夠執行，否則，不應草草推行。在此，我特別想指出一點，“建造業長工制約章”的目的，是為改善工地安全和工程品質，而長工制只是其中一個可以達成目標的途徑。同時，約章只是鼓勵承建商採用部分長工制，而非作出任何硬性規定。可是，約章的精神卻被民主黨和民建聯曲解了。

因此，自由黨無法支持鄭家富議員的原議案，以及陳榮燦議員的修正案，要政府和房屋委員會（“房委會”）硬性規定承建商必須聘用一定比例的長工。我們認為較適當的做法，是先行在政府和房委會的部分工程作出試驗。有關這點，鄭家富議員說得對，便是在部分長期的工程中，以長期方式聘請某些工種的工人，他們每天都有工作，這樣才能進行試驗。然後把經驗總結，作為將來的參考。同時，我們也反對在工人人數未明確、準備不足的情況下，貿然推行長工制。我們認為目前應當做的，是積極推行工人登記制度，設立各項工種的人力資料庫，為長工制奠下基礎。

我已經把上述構思列入我的修正案內。但是，基於本會的議事程序，本會將會首先就陳榮燦議員的修正案作出表決，如果通過，其他的修正案均不能違反它的意思。在這種情況下，我只能無奈地表明，今天如果陳榮燦議員的修正案獲得通過，我只有把原先準備提出的修正案收回。但是，我懇請各位同事認真考慮強行在現階段推行長工制對建築業帶來的沖擊，表決反對陳榮燦議員的修正案和鄭家富議員的原議案。

我謹此陳辭。

陳國強議員：主席女士，不少樓宇的建築質素引起社會關注，從而引申至建造行業的運作問題。現時，香港建築界普遍將工程以散工分判制形式層層分判出去；工程的各部分由不同判頭承包，往往一項工程的分判次數可以多至五、六、七判；而判頭和工友只屬臨時聘用關係，彼此沒有長遠的承擔，無論對建築業的質素或工人的職業均沒有保障。雖然，散工分判制度具有靈活、彈性的優點，亦能配合建築行業的周期性變化，以致人手分配方面甚有效率。不過，礙於組織及運作模式的關係，散工分判制容易引起建築質素參差的問題。

因此，建造業必須革新，有組織專業分包商制度可以補足散工分判制的不足，有效避免分判的層數過多；而建造業工人亦有需要進一步提升技術，改善行業的形象。所以，我們必須推行建造業工人登記制度，並設立業內各項工種的人力資源資料庫，讓考獲工藝證書的工人登記在內，方便承建商或專業分包商選聘合適的技工。換言之，工人必須通過測試，才可以參與建築工程。

所以，工藝測試的重要性將會不斷提高，尤其是房委會對工人的技術水平的要求正在不斷提高。最近，房委會在其“優質居所，攜手共建”的諮詢文件中，表示 3 年內會把所有工程合約內要求通過工藝測試工人的比例，由 35% 提升至 60%，並且提高對地盤監督人員在資歷方面的要求。

其實，工藝測試的目的，是為了確保工人的技術水平，符合建築的要求，從而確保樓宇的質素和安全程度符合標準。因此，工藝測試的作用是無容置疑的，但更值得關注的問題是：我們如何能夠加強對建造業工人的技術培訓？

現時，建造業訓練局就建築行業內 16 個主要工種為工人進行工藝測試，成績尚算滿意。截至 1999 年 10 月，已經有 9 127 名技工通過測試，約佔業內人數的 25%。此外，共有 6 404 名半熟練技工通過中工測試，約佔人數的 18%。儘管如此，我們仍須有更多技術水平獲得肯定的工人從事建造業，以目前的合格人數來說，好像仍未算足夠。所以，我們必須加強培訓。例如：開辦更多基本工藝課程和為應付工藝測試而設的預備課程；增強工藝重溫課程的學額，藉此鼓勵他們再度應考測試；及不斷更新測試的內容，確保工人能追上建造業的技術發展。

另一方面，由於不少資歷深厚的技工對接受測試仍未適應，因而仍未考獲大工證書。但是，他們的資歷是不能被抹煞的。所以，我們應給予他們一段豁免期，暫時認可其資格，讓他們在豁免期中考取證書。藉此順利引渡他

們融入嶄新的工人登記制度和有組織專業分包商制度，從而避免建築業人手出現斷層，而且，政府應採取措施，透過建造業總工會鼓勵工人接受工藝測試。

此外，工藝測試的理論部分，可能會使部分建築工人產生抗拒。由於他們是從實際工作經驗中學習，未必能掌握箇中的理論知識，而且，即使他們瞭解箇中的理論，亦不代表他們能以文字來表達。有一些工人曾向我透露，有部分考試內容竟要考生作答選擇題，簡直是難為了一些學歷較低、年紀較大的工友。我希望建造業訓練局能正視他們的困難和限制，向他們提供協助，例如加強理論層面的培訓，甚至簡化筆試的內容及降低當中所涉及的語文要求。

目前，有不少建築業的僱主聲稱有需要聘請一些擁有證書的外地勞工，以解決本地缺少某項工種的合資格技工的問題。但是，當工藝測試制度行之有效，不同的工種中已有足夠的合資格的本地工人時，那些僱主便再沒有需要聘請外勞。其實，目前建造業訓練局所提供的工藝測試範圍已經很全面，只是內容方面仍有需要不斷更新。我相信，只要考獲證書的工人不斷增加，本地的建築業不假外求，亦可完成所有的建築工程。

主席女士，我謹此陳辭。

何鍾泰議員：主席女士，本港建造業的分判制度已經有相當長的歷史，它的好處是容許建築行業在運作上有一定的彈性。再者，在本港建築業急速發展的時候，這種制度亦可協助我們應付行內的需要。在這種安排之下，以長工制聘用人手並不是主流的做法。無可否認，以長工方式聘用人手會增加員工的歸屬感，令部分工人有更多的保障，但要在本港建築行內推行長工制，我們應經仔細研究才可實行。

香港奉行自由市場的規律，任何聘用條件，都應由勞資雙方決定，不應由政府對行業作出限制或干預。從建築行業的角度來看，長工制會對成本以至人力需求構成影響。對於一些技術較高的建築工人說，長工制也不一定是對他們最有利的安排。由於有其他因素影響的關係，推行長工制並不是一定能夠改善建築業的安全及品質。政府如要在建築業推行長工制，便應通過鼓勵讓行業自動採用，而不是以強迫的方式實行。有關當局可以考慮與建築行業合作，創造更好環境及條件，令有關的聘用制度更容易在行內推行。

按照香港建築業現時的情況，現階段並非全面推行長工制的適合時機，因為行業還未能充分掌握各類工種人數及工藝水平。事實上，建築行業正積極籌備建造業工人註冊制度。要推行長工制，工藝測試及工人註冊制度是必需的。只有通過這些制度才能準確地掌握建築工人的人數、其工藝水平及各工種的工人的流動情況。另一方面，政府也應推動建築技術人才的培訓，令本港有更多適合受僱為長工的建築工人。建造商方面，則可以考慮在一些基本工種的職位上，聘用長工，作為起步，或承建商在某程度上與一些工種的工人簽訂與工程合約期相若的僱用合約作為試點。

此外，政府也應撥出足夠的資源以推動本港建築方面的研究及發展，增強研究並發展更環保和更有效率的建築物料及方法，例如預製配件和綜合結構設計等，減少建築廢料，並加強工程的質量；同時，工人也可以在更安全和更清潔的環境中工作。當然，有關的發展必須有足夠的技術工人作為支援，所以政府必須致力進行有關的培訓。此舉亦能令建築行業更技術和專業化，追上先進國家的水平，這樣必定有助於吸引年青一代入行。

主席女士，本人謹此陳辭。謝謝。

吳亮星議員：主席女士，本港私人勞動力市場的形成與發展，歷來都是自由的和由市場機制所主導的。一間私營機構要維持經營和服務質素穩定，在聘用人員方面便必須有一定的穩定性，但另一方面，如果它要維持價格上的競爭力，其僱傭制度亦必須有一定的靈活性，例如以臨時方式聘用部分的員工。這兩個做法的重點雖然不同，目標卻一致，即在市場的競爭中取得最大的優勢，而這兩個做法在不同的經營環境之下亦可以相輔相成，為企業帶來最大的效益。

至於建造業的情況則較為特殊，主要原因是業內的工作有一定的季節性。在這種情況之下，僱主從成本角度考慮，自然較為傾向以臨時方式和日薪制來聘請工人。由於工人的穩定性不強，缺少密切的監督管理，因此，在控制質量方面的穩定性亦有一定的難度。但是，分判制度和日薪制度在本地建造業內行之已久，在海外也並不少見，樓宇的安全和建築質素問題只是近年來才越見嚴重。因此，推行長工制固然是其中一個有助於加強建造工序安全和質素控制的方法，但卻不是改善目前建造業問題的唯一手段，相信仍有需要從外判形式、人員培訓，以及監管制度等方面入手。

對於建造業界而言，推行長工制對僱主和工人是有明顯的影響。僱主有需要承擔固定的人力成本支出，人力資源在季節性調配的靈活性受到影響，因此，在薪酬釐定上自然應十分審慎，同時也有需要顧及建築成本會否提高，影響競爭力。對於工人而言，雖然工作上有了較大的穩定性和保障，但另一方面，過往以日薪計算，較高的工資水平便可能因此而降低，工作時間和選擇的靈活性也相對地減少。

基於以上的考慮，本人認為，在建築業內推動長工制的整體方向可取，應可提供一定程度的支持，但不可把長工制視為獨步單方。在目前階段適宜以試驗性質的方式推行，例如剛才亦有同事提及以政府和房委會的部分建造工程合約作為試點，規定承建商必須聘用一定比例的長工，並對有關工程的質量和價格標準不斷作出評估和公布。如果聘用長工的承建商在質量和價格上總體上是有競爭力的話，相信不必由政府來推動，市場的力量亦已經可以促使更多承建商採用長工制；另一方面，如果採用散工制的承建商能在質量控制上作出改善，亦又同時維持價格上的競爭力的話，政府硬性規定他們聘用長工，亦只會扭曲所謂汰弱留強的市場競爭機制，不利於建造業的健康發展。

總括而言，自由市場的原則亦同樣應適用於人力市場，要改善目前建造業的安全和質素問題，政府有需要做的重點工作，是加強對建造業的安全和質量方面的規管，在公共工程方面完善監管的制度，明確責任承擔，使承建商在質量方面負上更大的責任成本，而不應盲目追求數量。通過嚴格的質量規管，市場便能形成同時以價格和質量為導向的機制，屆時承建商自然會平衡利弊，作出應否採用長工制的選擇。

主席女士，本人謹此陳辭。

梁耀忠議員：主席，分判制度，無疑由來已久，但亦因存在已久的關係，建築界內出現了兩個到了今時今日仍然存在，而且屬非常嚴重的大問題。第一個是工業安全的問題，大家見到香港建築界的工業安全程度實在令人失望，亦令人感到沮喪。工傷意外的發生率實在驚人，每年平均每 3 名工人中，便有 1 名發生工業意外，這個數字與全世界的工傷意外數字相比，也是非常高的。為甚麼會這樣呢？我覺得造成這種情況的其中一個原因是分判制度，分判制度令工業安全難以控制，亦難以為員工提供直接培訓和持續培訓，令員工容易疏忽工業安全，而導致今天有這麼嚴重的工業安全的問題。

第二個問題是時有發生的，勞工處也曾接獲很多這類事件的投訴，這便是分判商在工程進行至某一階段便“走佬”的問題，而工人則難以獲得賠償，這種情況是經常發生的。如果我們不改善分判制度，勞工界，特別是建築界，是仍然會有這種情況出現的。因此，我覺得長工制是解決這些問題的一種方法。

不過，我同時亦要說清楚一個事實，我們不能因過去所出現的問題工程而怪責工人，亦不能把責任推到工人身上。以短樁問題為例，便斷斷不會是前綫的工人所造成。出現短樁的主要原因是工程師的責任，工人也是遵照工程師的指示辦事而已，他們絕對不會自行決定把樁柱少打幾吋，所以我們不可以把責任推在工人身上。此外，如果我們要泥水工人油漆，他們一定知道首先要“扇灰”才可上漆，這樣才會持久，但是如果判頭要求他們不用“扇灰”而立即上漆，他們可以不聽從判頭的指示嗎？他們亦一定要照辦的，這樣才會有偷工減料的情況出現。所以，我認為我們不可以因為工程的質素差而埋怨工人。這可能只是分判制度所產生的後果。

要改善這種情況，首先便一定要改善分判制度，而長工制是可以解決建築界的一些問題。事實上，過去訂立“建造業長工制約章”（“約章”）時，長工的制度是勞、資、官三方都普遍接受的，只有一部分員工會因長工制沒有自由度，缺乏選擇性而不大喜歡及感到不能接受。但是，當工人經歷了最近經濟不景的情況後，便會發現一個現實，他們會同意有需要找一份穩定的工作，而穩定性便可能較選擇性及自由度更為重要。在最近這段時間內，大家見到很多建築行業裏的工人都沒有工作做，而政府喜歡引入外勞的措施，亦會令工人因此而失去工作。因此，長工制可能會為他們帶來穩定收入及為他們提供協助。

另外一個我們要留意的問題是，工人對現時的長工制是沒有信心的。為甚麼他們會沒有信心呢？這是因為他們覺得現在的所謂長工制，只是變相的合約制。某一項工程僱用工人工作 20 天，便會聲稱他們是長工。其實，這只不過是一項合約，而工人所獲得的保障，例如解僱或工傷賠償等，其實也可能並不完善，所以，工人便會對這種長工制沒有信心。如果我們要實行長工制，便不應只是空談，而是要有一個具體的長工制，即現時我們常見的長工制，而不是變相的合約制。

我也想談一談現時工人對長工制的期望，如果實行長工制，他們的技術便可能有機會提升，因為僱主可能會因工人是長工的關係而安排他們在一個部門負責一個工種，而在另一個部門則負責另一個工種，令工人的技能可不斷提升，配合他們日後的發展。這樣對工人來說也是一件好事，而工人也不

會拒絕擔任這些工作，因為這方面的技術提升，對他們日後謀生也有幫助。所以，我覺得長工制，在長遠的發展來說是有需要的。但可惜的是，政府能否扮演推動長工制的角色呢？這點是一直受到質疑的，例如約章所說，希望第一階段有三分之一的工人是以長工制的方式受僱，而最後有二分之一的工人是長工。話雖然是這樣說，但時間表又如何呢？政府說希望 5 年之內可以達到上述目的，是否可行呢？這倒是大家想問的問題，希望政府能夠回答我們。

主席，我謹此陳辭。

主席：是否有議員想發言？

李卓人議員：主席，我代表職工會聯盟和建築地盤職工總會支持建造業實行長工制。我剛才聽了很多議員發言，我也不知道我們現在爭拗的問題是甚麼，因為第一，大家也同意一件事，便是近期的建築質素問題與工人的質素未必有直接關係，也沒有人會覺得應把建屋質素差的責任完全歸咎於工人。大家原則上亦同意如果建造業實施長工制，是一定會令工人有穩定的工作及保障，可以為他們提供一個較安全的工作環境及改善工程的質素，這點也是大家同意的。

我聽來聽去覺得我們現時的唯一爭拗是何世柱議員提出的問題，但是所涉及的也不是原則性的問題，因為大家原則上是同意長工制的，因為大家也簽訂了“建造業長工制約章”（“約章”），發展商、建造商、工會等各方面也簽訂了這份約章。何議員唯一爭拗的地方便是是否想“草草推行”這 4 個字，他們那一方面堅持一定要在建造業註冊後才可以推行，我覺得在邏輯上這是完全不可以接受的。其實現在全香港有多少個行業是有註冊的？沒有註冊的行業亦全部是實行長工制，只是他們偏偏認為建造業要註冊後才可以推行長工制，在邏輯上，這完全是不通的，因為我覺得如果真的規定一個長工的比率，建造業的承建商便自然懂得選擇質素好的工人，聘請他們做長工。我完全不可以接受請不到工人的說法，因為一定可以請到的。建造業的承建商也是行內人，他們一定知道如何選擇工人，他們知道哪些工人會令他們滿意，哪些工人則不能令他們滿意，承建商可以揀選哪些他們認為滿意的工人來擔任長工，有何不可呢？

因此，我覺得無論是建造商、地產商或發展商，他們簽署了約章說要實行長工制，其實只是一項虛假聲明，他們是沒甚麼誠意的。我希望真實的情況並不是這樣的，亦不想這樣來揣測別人的動機。但是，我希望大家看一看今天的議題，其實我們最終是希望政府規定一個聘用長工的比率，不是百分之一百，而是在政府的工程和房屋署的工程中聘用一定比率的長工，並希望把實行長工制的速度加快。如果政府沒有作出規限的話，我們真的不知要等待至何年、何月、何日才會看見建造業實行長工制。因此，我希望何世柱議員看一看議題，如果大家真的有誠意去做的話，其實是應該支持今天的議案辯論，以及鄭家富議員和陳榮燦議員的立場的。謝謝。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員回應）

主席：鄭家富議員，你現在可就兩項修正案發言。發言時限是 5 分鐘。

鄭家富議員：主席女士，現在已經是早上 5 時 30 分，我不打算詳細讀出我已準備好的演辭。

剛才我也粗略提過何世柱議員提出的觀點，以及現時建造業內不少承建商的想法，我相信他們在簽署長工制約章後，精神上其實是支持約章的，但行動上卻仍在原地踏步。我很希望能推行建造業長工制約章。我記不起何世柱議員有否簽署這份約章，好像他也有簽署。基本上，我的修正案是完全把約章的精神寫出來。我不明白何議員剛才發言時，為何會說出那些意見。

無論如何，由於今天會議為時很久，以致沒有太多議員參與討論這議題，甚至就議題作表決。但我盼望政府能夠盡快落實和推行建造業長工制。我現在把這個球拋給工務局局長。局長 4 時多已來到，現在應該讓他發言了。

工務局局長：主席女士，有關鄭家富議員、陳榮燦議員和何世柱議員就建造業長工制所提出的議案和修正案，我想就有關工務工程方面作出回應，稍後教育統籌局局長會對相關事項提出他的意見。

首先，我想談談長工制。政府原則上支持業界所提倡的長工制，希望藉此能夠改善工地的管理及安全，以及提升工程的施工質素。不過，我首先要澄清的是，在 1999 年 2 月 1 日簽署長工制約章時，業界對長工制的實施其實並沒有達成一個各方面都認同和可以落實的方案，故此，簽署約章的意義，主要是支持推行長工制的精神。

在考慮推行長工制對行業可能帶來的好處外，我們亦不應忽略一些實際問題。由於建造工程種類多、分工細和工序施工周期短，如果承建商一定要聘請一定數目的長工，而又不能投得足夠的工程合約，這不單止未能符合經濟效益，連經營也可能出現困難；而且聘用長工亦可能增加經營成本，令工程的造價因而上升。

為了瞭解業界在過去 1 年推行長工制的進展，以及計劃配合日後推行長工制的安排，工務局最近進行了一項簡單的調查。這項調查一共發出了 285 份問卷給工務工程的承建商。在收回的 118 份問卷中，有 84 間承建商在某些類別的工種，是以月薪或日薪形式聘用一些長工，而這些長工大多數是在工程多個階段都有需要的工種。不同工程類別所聘用的長工工種，亦有些不同。其中比較普遍的工種包括幫工、平水工、建造機械工、重型車輛駕駛員、機械設備操作工、混凝土工、水喉工及電器技工等。雖然調查顯示聘用長工會增加建造成本，但承建商大多認為會對提高施工質素和工地安全有好處。

現時工務局亦正透過向業界諮詢，考慮從工務工程中選擇合適的合約，以進行一項長工制的試驗計劃。試驗計劃將會在不同類型的工程項目內，指定須聘用長工工種的比率，並且希望能夠從多方面評估長工制的實際可行性。在試驗階段完成後，工務局會總結試驗的結果和經驗，以作為日後在工務工程推行長工制的參考。

另一方面，我們會選擇一些較為適合聘用某些長工的工程類別，例如隧道及道路建造、打樁工程、岩土勘察工程、地盤平整工程和各類定期維修合約等項目，規定承建商須聘用某些工種的長期工人。如果試驗的結果理想，政府亦會鼓勵私人建造工程以長工形式聘用工人。我們要知道，在私人建造工程推行長工制，必須由業界主導和配合，才能夠成功。

在公營房屋方面，房屋委員會（“房委會”）亦正研究在短期內要求承建商在承接公共建築工程時，在個別重要工程活動，以長工形式聘用一定數量某些類別的建築工人。此外，亦考慮要求承建商以長工形式聘用整個地盤的管理或監工架構內的工作人員。日後房委會會進行檢討，視乎需要而進一步調整重要工程活動的覆蓋面和長工的數目。

此外，為了確保工程的施工質素，承建商所聘用的長工必須達致所需的技術水平，所以建造業要有一個強制性的註冊和測試機制，以作配合。工務局和業界都希望建議中的建築工人註冊制度能夠早日得以落實。關於工人註冊制度，我稍後會再作補充。

我現在想談談分判的層次。不同類別的建造工程，往往涉及一些比較專門的工程項目或工序，而需要有一些擁有這些方面的技術和經驗的專門承建商或分包商來進行工程。故此，總承建商把部分工程分判給其他合適的分包商，是無可避免的。再者，為了使總承建商可以按工程進行中各個階段的不同需要，來靈活僱用人手及運用資源，硬性限制分判的層次數目，並不可行。我們認為要確保工程的質素，嚴格的監管是必要的。因此，在工務工程合約內，我們指定總承建商必須承擔整項工程合約的責任，包括要對分包商的工程進行充分的監督，以及對其所承造的工程負責。

工務局一向備有公共工程認可承建商名冊和專門承造商的名冊。經過註冊的承建商，既可以競投有關類別的工程，亦可以競投專門分包工程。申請列入這兩份名冊，要經過工務局的審查程序，對承建商的經驗、工作評核及財務狀況等進行嚴格的審核。房委會現時在分判工程方面亦有類似的安排。我們一定要確保總承建商須就分包商的工程作出充分監督。如果有需要的話，他們亦須呈交有關的監督計劃和分包商過往的工程經驗等詳細資料。工程師亦有權在合理的情況下，禁止僱用或命令解僱任何分包商。

我現在想談一談建築工人的註冊制度。工務局和業界都贊同推行和實施建築工人註冊制度，因為實施這個制度，可以提供準確的人力資源數據、促進有關工人的培訓和再培訓計劃、確保施工質素、促進工地安全、確立工人的技術水平，以及令工人得到更佳的福利和保障。有見及此，建造業諮詢委員會在去年 9 月成立了建築工人註冊制度小組，對設立註冊制度一事進行深入探討。工作小組由工務局帶領，成員包括教育統籌局和其他政府有關部門的代表、主要商會、工會、培訓機構和兩間鐵路公司等代表。工作小組成立至今，一共召開了 5 次會議，各成員都認為有需要確立一個強制性的註冊制度。小組對於制度的各主要環節，現時正在進行廣泛和詳細的討論，其後會向建造業諮詢委員會提交建議書。如果建議獲得接納，我們便會盡快進行立法和其他有關工作，令工人註冊制度這建議可以早日落實和正式推行。

謝謝主席女士。

教育統籌局局長：主席女士，我想首先扼要談談建造業訓練局（“建訓局”）為推動長工制而實施的僱主資助計劃，然後再闡釋當局在加強建造業工人的技術及安全培訓方面的各項措施。

建訓局為推動建造業實施長工制推出了一項僱主資助計劃，鼓勵業界採用月薪制僱用形式。在這項計劃下，凡僱主願意以月薪形式聘用建訓局基本工藝課程或短期課程的學員，並與他們簽訂認可的學徒合約，均可獲得每月 2,000 元津貼，資助他們支付學徒的薪金。到目前為止，該計劃共收到 77 份申請書，提出聘用 687 名學員；其中有 662 份申請已被接納，而已正式簽訂的學徒合約共 256 份。

我們一向非常重視建造業工人的技術及安全培訓，而建訓局、職業訓練局（“職訓局”）和職業安全健康局（“職安局”）在這些工作上一直擔當着非常重要的角色。

建訓局主要提供 3 類訓練課程，包括為期 1 年的全日制課程、全日制短期課程及兼讀課程。在 1999-2000 年度，建訓局開辦的各類課程共提供約 88 000 個名額，當中約 2 000 個是全日制課程、五千七百多個是日間短期課程及一萬五千多個是各項兼讀課程，其餘主要是安全訓練課程。

為確保學員在修畢課程後達致一定的技術水平，建訓局要求所有基本工藝課程及全日制短期課程的結業學員必須通過中級工藝測試。建訓局亦有“一專多能”的培訓，讓學員掌握其他專門技術。

職訓局屬下的電機業訓練中心及金屬業和製造業訓練中心則提供多個機電工種的培訓。課程包括職前培訓、技術提升課程、重溫課程及度身訂造課程等。職訓局的電機業訓練中心目前提供二千一百多個及一千四百多個全日制及部分時間制課程，而金屬業和製造業訓練中心則提供一千七百多個及一千四百多個全日制及部分時間制課程。其中大約有四成的畢業生會從事地盤工作。

在提高建造業的安全水平方面，當局已在 1998-99 立法年度修訂了《工廠及工業經營(密閉空間)規例》及《工廠及工業經營條例》，規定在密閉空間及建築工地工作的工人必須接受安全訓練，藉此加強工友的工業安全意識。此外，我們亦向立法會提交了《工廠及工業經營（負荷物移動機械）規例》，規定叉式起重車及建築地盤常用的負荷物移動機的操作者，必須經過訓練並持有證書。小組委員會已完成審議工作，我們會盡快把新規例提交全體大會議決。

為配合新法例的要求，建訓局在 1999-2000 年度開辦平安卡課程、超級平安卡課程及平安卡重溫課程，所提供的名額分別為 51 000 個、3 000 個及 10 380 個。平安卡課程是一項一日制的安全訓練課程，為減少建造業的意外及加強從事一般工地工作工友的安全意識而設。超級平安卡課程則為期兩天，旨在進一步加強個別建築工種的安全訓練。

此外，建訓局亦為業內各階層人士舉辦了眾多與建造業安全有關的課程，例如急救課程及從事密閉空間工作安全訓練課程等。

職訓局亦已將安全培訓納入所有有關課程中。其中電機業訓練中心更聯同電梯承造商會，為約 4 000 名電梯工友舉辦一項為期 3 天的安全訓練課程。

除正規訓練外，推廣、教育及宣傳是我們加強工友安全意識的另一主要策略。過去，勞工處與有關工會及職安局為建造業合作舉辦過多次有關工業安全的講座及多項大型宣傳活動，而由現在至 3 月止，我們正在舉行的活動包括地盤安全橫額推廣活動、建造業良好工地管理獎勵計劃及個人防護設備推廣計劃等。

建訓局為 16 個工種提供工藝測試及為 14 個工種提供中級工藝測試，目前已有 10 151 人次及 7 106 人次通過工藝測試及中級工藝測試。建訓局一直與建造業各工會、商會及學會保持緊密聯絡，務求令測試內容能有效反映行內對水平的要求。

職訓局亦提供 3 項工藝測試及 5 項中級工藝測試。職訓局會定期檢討及更新測試內容，以配合市場需求的轉變，例如在 1999 年，職訓局將喉管工中級工藝測試細分為 3 個測試，以滿足業界的需求。截至去年年底，共有 2 166 人次及 7 197 人次通過工藝測試及中級工藝測試。

展望將來，為配合建造工人註冊制度的推行，工藝測試及中級工藝測試將推展至其他建造業工種。建訓局已有計劃於 2000 年年底至 2002 年陸續在額外的二十多個工種提供工藝測試。該局已就此計劃去信建造商會及各個有關行業徵詢意見，並邀請各界代表參與測試內容的草擬工作。職訓局亦正與有關的商會，如香港機電工程承建商協會等，商討改善現時工藝測試的方法，包括將電工工藝測試細分為 3 個測試及將測試推展至更多工種，例如銲接工及消防設備技工等。

我們非常重視建造業工人的技術及安全培訓，以便提升工人的技術水平及工業安全意識。我們將繼續和建訓局、職訓局、職安局及業界緊密聯繫，確保我們能提供符合市場需要的訓練課程。謝謝。

主席：我現在請陳榮燦議員就議案動議他的修正案。

陳榮燦議員：主席，我動議修正鄭家富議員的議案，修正案內容已載列於議程內。

陳榮燦議員動議的修正案如下：

“在“本會”之前加上“鑒於建造業近期出現的樓宇質素及安全問題引起社會關注，而當中多層次承包制亦受到質疑和批評，”；在“促請”之前加上“因而”；刪除“採取積極措施”，並以“盡快”代替；刪除“動”，並以“行”代替；在“長工制”之後加入“，以便改善該行業現存的安全與品質問題”；刪除“落實”；在“建議”之後加入“，提升該行業整體的工程品質及職業安全意識”；刪除“率先於”，並以“規定”代替；把“合約中”的“中”刪除；刪除“限制承包制的”，並以“必須規定承建商所指定的‘專業分包商’”代替；在“分判層次”之後加入“不能太多；有關當局應制訂分包商名冊，對分包商的財力及質素有所規管；承建商所聘請的分包商必須已列入上述名冊內；同時”；刪除“及規定”；在“必須”之前加入“亦”；在“並鼓勵”之前加入“以加強監管及提升建築品質；”；在“資料庫”之後加入“，從而讓工人通過測試獲得技術認可，以保障建築安全及品質”；在“安全意識”之後加入“，以獲得較佳的職業保障，並改善行業的形象，確保社會有一批有技術保證的建築工人”；刪除“以配合業界”；並以“確保該行業的工人能追上建造業技術發展的新”代替；刪除“；藉此為建造業工人提供更佳的職業保障，確保建造業有穩定的人力資源，從而提升建造業的工程質素及安全水平”。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：鄭家富議員的議案，按照陳榮燦議員的修正案，予以修正。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。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）

陳榮燦議員起立要求記名表決。

主席：陳榮燦議員要求記名表決。表決鐘會響3分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

李啟明議員、呂明華議員、許長青議員、陳國強議員、陳榮燦議員、黃容根議員及馮志堅議員贊成。

何鍾泰議員、夏佳理議員、梁智鴻議員及楊孝華議員反對。

張文光議員、單仲偕議員及羅致光議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

李卓人議員、陳婉嫻議員、程介南議員、曾鈺成議員、譚耀宗議員、陳鑑林議員、劉漢銓議員及蔡素玉議員贊成。

何世柱議員、吳亮星議員及馬逢國議員反對。

何俊仁議員、李柱銘議員、李華明議員、梁耀忠議員、楊森議員、鄭家富議員及司徒華議員棄權。

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 14 人出席，7 人贊成，4 人反對，3 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 19 人出席，8 人贊成，3 人反對，7 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。

主席：何世柱議員，你可以動議修正案。

何世柱議員：主席，我動議修正鄭家富議員的議案，修正案內容已載列於議程內。

何世柱議員動議的修正案如下：

“刪除“採取”；刪除“措施”，並以“研究”代替；在“長工制”之後加入“必需具備的條件及措施，從而提升建造業的工程質素及安全水平，”；在“此等”之後加入“條件及”；刪除“全面檢討落實‘建造業長工制約章’的進度，加快實行約章中的建議”，並以“積極推行建造業工人登記制度，設立業內各項工種的人力資源資料庫，作為決定建造業長工制政策的參考和根據”代替；刪除“率先”，在“建造工程”之前加入“部分”；刪除“中，”，並以“試行規定”代替；刪除“限制承包制的分判層次及規定”；刪除“必須”；刪除“並鼓勵私人承建商以長工制聘用工人”，並以“然後總結其效果及經驗，作為公營及私營機構建造工程推行長工制的參考和準備”代替；刪除“(三) 推行建造業工人登記制度，設立業內各項工種的人力資源資料庫”；把“(四)”改為“(三)”；把“(五)”改為“(四)”；刪除“；藉此為建造業工人提供更佳的職業保障，確保建造業有穩定的人力資源，從而提升建造業的工程質素及安全水平”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：鄭家富議員的議案，按照何世柱議員的修正案，予以修正。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，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）

鄭家富議員起立要求記名表決。

主席：鄭家富議員要求記名表決。表決鐘會響3分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請大家核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

何鍾泰議員、夏佳理議員、許長青議員、梁智鴻議員、楊孝華議員及馮志堅議員贊成。

李啟明議員、張文光議員、陳國強議員、陳榮燦議員、單仲偕議員、黃容根議員及羅致光議員反對。

呂明華議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

何世柱議員、吳亮星議員、馬逢國議員、劉漢銓議員及蔡素玉議員贊成。

何俊仁議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、陳婉嫻議員、梁耀忠議員、程介南議員、曾鈺成議員、楊森議員、鄭家富議員、司徒華議員、譚耀宗議員及陳鑑林議員反對。

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 14 人出席，6 人贊成，7 人反對，1 人棄權；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有 19 人出席，5 人贊成，13 人反對。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。

主席：鄭家富議員，你現在可以發言答辯，你還有9分7秒。

鄭家富議員：主席，我一定不會盡用這九分多鐘，因為時間這麼早，我想大家可以早些回家漱口洗面。

我真的想在這裏向功能團體的同事呼籲，希望他們明白，長工制約章在去年 2 月簽署後，進展一直非常緩慢。我知道港進聯的同事剛才仍在決定表決意向，我很希望他們支持我的修正案，這樣政府便會加快落實長工制約章，那我們便可以早點回家了。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：鄭家富議員動議的議案，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。

（議員舉手）

何世柱議員起立要求記名表決。

主席：何世柱議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請大家核對所作的表決，如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

李啟明議員、張文光議員、許長青議員、陳國強議員、陳榮燦議員、單仲偕議員、黃容根議員、羅致光議員及馮志堅議員贊成。

何鍾泰議員、夏佳理議員、梁智鴻議員及楊孝華議員反對。

呂明華議員棄權。

地方選區及選舉委員會：

何俊仁議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、陳婉嫻議員、梁耀忠議員、程介南議員、曾鈺成議員、楊森議員、鄭家富議員、司徒華議員、譚耀宗議員、陳鑑林議員、劉漢銓議員及蔡素玉議員贊成。

何世柱議員及吳亮星議員反對。

馬逢國議員棄權。

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14人出席，9人贊成，4人反對，1人棄權；而經由分區直選及選舉委員會選舉產生的議員，有19人出席，15人贊成，2人反對，1人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布議案獲得通過。

下次會議

主席：現在尚有兩分鐘便到早上 6 時了。我很多謝各位議員能堅持至現在，假如你們須在早上 8 時 30 分出席另一會議的話，我建議你們可考慮先享受一頓早餐。（眾笑）

我現在宣布休會。本會在 2000 年 3 月 1 日星期三下午 2 時 30 分續會。

立法會遂於翌日早上 5 時 58 分休會。

附件 I

《地下鐵路條例草案》

全體委員會審議階段

由運輸局局長動議的修正案條次建議修正案

詳題 在(a)段中，在“extension”之後加入“to the railway”。

2(1) (a) 在“延長部分”的定義中，刪去“鐵路的”。

(b) 刪去“營運協議”的定義而代以 —

““營運協議”(operating agreement)指不時具有效力，由局長代表政府與地鐵公司訂立的協議，而且其中的條款宣布其為為施行本條例而訂立的營運協議、或為修訂或補充該協議的協議；”。

4(1) 在(a)及(b)段中，在“extension”之後加入“to the railway”。

4 刪去第(2)款而代以 —

“(2)由政府與地鐵公司協定就專營權具有效力的條款及條件，即列於營運協議的條款及條件。”。

13 (a) 刪去第(2)款而代以 —

“(2)該等指示可屬一般或特定性質。”。

條次建議修正案

- (b) 刪去第(5)款而代以 —

“(5)第(4)款所提述的損失或損害，包括因地鐵公司遵從根據本條作出而違反審慎商業原則的指示而引致的損失或損害，以及可歸因於地鐵公司遵從該等指示的損失或損害。”。

- 14 (a) 在標題中，刪去“財政罰則”而代以“罰款”。
- (b) 在第(1)款中，刪去“財政罰則”而代以“罰款”。
- (c) 在第(2)款中，刪去“罰則”而代以“罰款”。
- (d) 在第(3)款中，刪去所有“罰則”而代以“罰款”。
- (e) 在第(4)款中，刪去“罰則”而代以“罰款”。
- (f) 在第(5)款中，刪去所有“罰則”而代以“罰款”。
- 15(2) 刪去句號而代以“；局長並須使行政長官會同行政會議知悉地鐵公司在諮詢過程中所作出的申述。”。
- 15(5)(a) 在“情況下”之後加入“在該項暫時中止發生時”。
- 15(7) 刪去在“原則下，”之後的所有字句而代以“就根據第(5)款接管的財產在保存時所處的狀況或就該財產在歸還時所處的狀況而言，本條例或任何其他法律並無對政府施加任何義務。”。
- 18(5)(b) 在“其他”之後加入“失責行為的”。

條次建議修正案

- 19(1) 在“情況下”之後加入“在該項撤銷發生時或專營期屆滿時”。
- 19(4) (a) 刪去“向政府”而代以“向局長”。
- (b) 刪去“不得”而代以“無權根據第(3)款”。
- 20(4) 刪去在“因此，”之後的所有字句而代以“在計算就該通知書所指明的財產而根據本條須付的補償款額時，所用方式須猶如在無發出該通知書的情況下已根據第 19(3)條處置有關財產一樣。”。
- 20(5) 在英文文本中，刪去逗號。
- 21(1) (a) 刪去“向政府”而代以“向局長”。
- (b) 刪去“該等財產沒有如此接管”而代以“其他根據該款政府、政府的代名人或政府指定的第三者有權接管但沒有如此接管的財產”。
- 21(2) (a) 刪去“有關接管根據第 19(1)條進行”而代以“行使第 19(1)條所賦予的權力”。
- (b) 在(b)段中，刪去“該項接管進行”而代以“行使第 19(1)條所賦予的權力”。
- 21(3) 在“notice”之後加入“referred to in subsection (1)”。

條次建議修正案

- 21(6) 在“該財產”之前加入“接管”。
- 27(3) 在“an extension”之後加入“to the railway”。
- 27(5) 刪去句號而代以“，但向局長披露該等資料則不受本條所限。”。
- 28(2) 刪去“送遞至地鐵公司的”而代以“向地鐵公司發出”。
- 29(1) 刪去在“即屬犯罪，”之後的所有字句而代以 —
“並且 —
(i) 除第(ii)段另有規定外，可處第 2 級罰款；
或
(ii) 如(a)段所述的作出或不作出有關事情導致在鐵路上或在鐵路處所內的人嚴重受傷或死亡，可處第 2 級罰款及監禁 6 個月。”。
- 30 (a) 在(b)段中，在“人”之前加入“任何”。
- (b) 刪去“the person”而代以“the first-mentioned person”。
- 34(1)(d) 刪去“of”而代以“or”。
- (v)(A)
- 35(3) 刪去“to”。

條次建議修正案

- 41(2) (a) (i) 刪去“或酬金”而代以“、酬金及福利”。
- (ii) 在第一次出現的“及法律責任”之後加入“(包括地下鐵路公司所採用並在緊接指定日期前有效的薪酬檢討機制之下的該等權利及法律責任)”。
- (b) 刪去兩度出現的“酬金福利”而代以“酬金或福利”。
- 48 加入 —
- “(3A) 第(1)或(2)款並不視為影響任何外地財產、權利或法律責任憑藉第 37 條或本條轉歸予地鐵公司一事在香港法律之下的效力。”。
- 51(2) 刪去“55”而代以“46”。
- 53 加入 —
- “(4A) 如地鐵公司提出要求，任何作出本條所適用的決定的人，須在在有關情況下屬合理的期間內，向地鐵公司提供作出該決定的原因。”。
- 54(2) 刪去“某些他認為合適的”而代以“任何”。
- 57 刪去第(2)款而代以 —
- “(2) 如地鐵公司因疏忽或其他情況而在本條例以外的法律規則下負有民事法律責任，則不論引致該民事法律責任的情況是否同時違反任何本條例所設定或依據本條例所設定的責任，第(1)款亦不影響該民事法律責任。”。

條次建議修正案

59(2)(b) 刪去“普通股”。

62 (a) 刪去“為施行《釋義及通則條例》(第 1 章)第 34(1)條，”。

(b) 刪去“而為施行《釋義及通則條例》(第 1 章)第 34(1)條或就任何其他方面而言，”。

新條文 加入 —

“62A. 通知書的送達

(1) 在本條例下向局長發出的通知書，可送遞至局長或以郵遞寄予局長。

(2) 就在本條例下發出通知書而言，局長的地址即營運協議指明為供在該協議下向局長送達通知書用的地址。

(3) 在本條例下向地鐵公司發出的通知書，須註明地鐵公司的主席為收件人，並可送遞至地鐵公司或以郵遞寄予該公司。

(4) 就在本條例下發出通知書而言，地鐵公司的地址即營運協議指明為供在該協議下向地鐵公司送達通知書用的地址。

(5) 就本條而言，只要將通知書送遞局長或地鐵公司的地址，並將該通知書留交任何表面看來有權收取擬給予局長或地鐵公司的通訊的人，即為將通知書送遞至局長或地鐵公司。”。

條次建議修正案

63(1) 在“（第 270 章）”之後加入“、任何根據該條例訂立的附屬法例及任何其他根據該條例發出並在憲報刊登的文書均”。

附表2 刪去第 5 條。

附表6 在第 4 條中，刪去“普通股”。

《地下鐵路條例草案》

全體委員會審議階段

由劉千石議員動議的修正案條次建議修正案

- 5 (a) 在第(4)款中，在“行政長官會同行政會議可”之後加入
“藉命令”。
- (b) 刪去第(5)款而代以 —

“(5)根據本條批准延續專營權的命令須經立法會批准。”。

- 6 在“批准”之前加入“建議及經立法會決議”。

- 8 刪去第(1)款而代以 —

“(1) 行政長官可藉憲報公告委任不超過 4 人為地鐵公司的增補董事（在本條中稱為“增補董事”），任期由行政長官指示。

(1A) 第(1)款所指的 4 人須包括由地鐵公司僱員透過選舉提名的人。”。

- 29 刪去該條。

- 34(1) 加入 —

“(aa) 訂明鐵路乘客應付的車費；”。

條次建議修正案

41 加入 —

“(2A) 在緊接指定日期前受僱於地下鐵路公司的僱員均可繼續留任，其年資須以保留，薪金、津貼、福利待遇和服務條件不得低於原來的標準。”。

《地下鐵路條例草案》

全體委員會審議階段

由陳婉嫻議員動議的修正案

條次

建議修正案

- 7 (a) 將該條重編為草案第 7(1)條。
- (b) 加入 —

“(2) 其中一位地鐵公司的董事必須是由地鐵公司僱員直接選出的員工代表。”。

《地下鐵路條例草案》

全體委員會審議階段

由何俊仁議員動議的修正案

條次

建議修正案

13

加入 —

“(1A) 在不影響第(1)款公眾利益的範疇的一般性原則下，行政長官會同行政會議在行使第(1)款的權力時，須考慮公眾就維持及促進公共交通工具市場競爭方面的公眾利益，並為公眾提供其他價格可負擔而又具競爭性的交通模式。”。

《地下鐵路條例草案》

全體委員會審議階段

由鄭家富議員動議的修正案

條次

建議修正案

- 14(3) (a) 在(a)段中 —
- (i) 在第(i)節中，刪去“3 級”而代以“4 級”；
- (ii) 在第(ii)節中，刪去“4 級”而代以“5 級”；
- (iii) 在第(iii)節中，刪去“5 級”而代以“6 級”；
- (b) 在(b)段中，刪去“\$10,000”而代以“\$25,000”。

附件 II

《交易所及結算所（合併）條例草案》

全體委員會審議階段

由財經事務局局長動議的修正案條次建議修正案

- 1 (a) 在第(2)款中，在“本”之前加入“除第(3)款另有規定外，”。

- (b) 加入 —

“(3)第22(1)及(2)條自本條例於憲報刊登當日起實施。”。

- 2 (a) 在第(1)款中 —

- (i) 在“有聯繫者”的定義中 —

- (A) 在(a)段中 —

- (I) 在“指”之前加入“在不抵觸(c)段的情況下，”；

- (II) 刪去末處的“及”；

- (B) 刪去(b)段而代以 —

“(b) 在不抵觸(c)段的情況下，就附表1第1部指明的本條例條款而言，包括該部指明為有聯繫者的人，或屬於該部指明為有聯繫者的任何類別人士的人；

條次建議修正案

- (c) 就附表1第2部指明的本條例條款而言，不包括該部指明為不是有聯繫者的人，或屬於該部指明為不是有聯繫者的任何類別人士的人；”；

- (ii) 刪去“間接控制人”的定義而代以 —

““間接控制人”(indirect controller)就任何公司而言 —

- (a) 在不抵觸(b)段的情況下，指所發出的指示或指令慣常獲得該公司的董事（或以該公司為附屬公司的另一間公司的董事）遵照行事的人；

- (b) 就附表1第3部指明的本條例條款而言，不包括該部指明為不是間接控制人的人，或屬於該部指明為不是間接控制人的任何類別人士的人；”；

- (iii) 刪去“工作天”的定義；

- (iv) 在“結算所”的定義中，在“的”之後加入“認可”。

- (b) 刪去第(2)款。

- (c) 在第(6)款中，刪去“(2)或”。

條次建議修正案

3 (a) 在第(5)(b)款中，刪去“一切應盡”而代以“合理”。

(b) 加入 —

“(6A) 在不損害根據第(6)款送達某人的通知書中指明的步驟的一般性的原則下，該等步驟可全部或部分由該人以書面向證監會建議的步驟組成。”。

(c) 在第(11)款中，刪去“一切應盡”而代以“合理”。

(d) 在第(12)款中，刪去“表1”而代以“表2”。

4 (a) 加入 —

“(2A) 在不損害根據第(1)(ii)款送達某公司的通知書中指明的步驟的一般性的原則下，該等步驟可全部或部分由該公司以書面向證監會建議的步驟組成。”。

(b) 刪去第(7)款而代以 —

“(7) 凡任何人被控以第(6)款所訂罪行，他如證明他已盡了合理的努力以遵從根據第(1)款發出的關乎該罪行的通知書，即可以此作為免責辯護。”。

(c) 在第(8)款中，刪去“表1”而代以“表2”。

6 (a) 刪去第(1)及(2)款而代以 —

“(1) 在本條中，“次要控制人”(minority controller)就任何認可控制人、交易所或結算所而言 —

條次建議修正案

- (a) 在不抵觸(b)段的情況下，指在該認可控制人、交易所或結算所（視屬何情況而定）的成員大會上，或在以該認可控制人、交易所或結算所（視屬何情況而定）為附屬公司的另一間公司的成員大會上，單獨或連同任何一名或多於一名的有聯繫者有權行使不少於5%表決權或有權控制不少於5%表決權的行使的任何人；
- (b) 不包括下述人士 —
 - (i) 認可控制人；或
 - (ii) 附表3第1部指明為就本條例而言不是次要控制人的人，或屬於該部指明為不是次要控制人的任何類別人士的人。

(2) 在不抵觸第(2A)及(12)款的條文下，在本條生效日期當日及之後 —

- (a) 任何人除非得到證監會在諮詢司長後給予的書面批准，否則不得擔任或成為認可控制人、交易所或結算所的次要控制人；及

條次建議修正案

- (b) 任何人如獲得該批准，則在不抵觸任何在該批准中指明的、使本段全部或部分條文不適用於該批准的條件的情況下，該人除非得到證監會在諮詢司長後給予的進一步書面批准，否則不得增加以次要控制人的身分持有的認可控制人、交易所或結算所的權益。

(2A) 除非證監會信納，為維護投資大眾的利益或公眾利益，根據第(2)(a)或(b)款給予批准是適當的，否則不得如此給予批准。

(2B) 凡證監會拒絕根據第(2)(a)或(b)款給予批准，則證監會須向有關人士發出書面通知，說明拒絕批准的理由。”。

(b) 在第(4)款中 —

(i) 刪去(a)段而代以 —

“(a) 凡任何人被控以第(3)(a)款所訂罪行 —

- (i) 而該人是憑藉某作為或情況而致成為有關認可控制人、交易所或結算所的次要控制人，或增加其以次要控制人的身分持有的認可控制人、交易所或結算所的權益（視屬何情況而定），他如證明他不知道該作為或情況會有使他成為有關次

條次建議修正案

要控制人，或增加其以次要控制人的身分持有的有關權益（視屬何情況而定）的效果，即可以此作為免責辯護；或

- (ii) 他如證明他已盡了合理的努力以避免違反第(2)款，即可以此作為免責辯護；”；

- (ii) 在(b)段中，刪去“一切應盡”而代以“合理”；

- (c) 加入 —

“(5A) 在不損害根據第(5)款送達某人的通知書中指明的步驟的一般性的原則下，該等步驟可全部或部分由該人以書面向證監會建議的步驟組成。”。

- (d) 在第(10)款中，刪去“一切應盡”而代以“合理”。

- (e) 在第(11)款中，刪去“表1”而代以“表2”。

- 7 (a) 在第(4)款中，刪去“一切應盡”而代以“合理”。

- (b) 加入 —

“(4A) 在不損害第(1)款賦予司長的權力的一般性的原則下，附表3第2部指明的人在該部指明的情況下，不受第3(1)條的規限。”。

條次建議修正案

8 刪去該條而代以 —

“8. 確保市場有秩序和公平等的責任

(1) 任何 —

- (a) 交易所及身為交易所或結算所的控制人的認可控制人，各有責任確保在合理切實可行的範圍內，在每個交易所或透過每個交易所買賣證券或期貨合約是在有秩序和公平的市場中進行；
- (b) 交易所、結算所及身為交易所或結算所的控制人的認可控制人，各有責任確保在合理切實可行的範圍內審慎管理有關風險；及
- (c) 身為交易所或結算所的控制人的認可控制人，有責任確保在合理切實可行的範圍內，該交易所或結算所（視屬何情況而定）遵從根據任何成文法則或法律規則施加於該交易所或結算所（視屬何情況而定）的合法要求或規定，及遵從施加於該交易所或結算所（視屬何情況而定）的其他法律規定。

(2) 任何認可控制人、交易所及結算所在履行第(1)(a)或(b)款所規定的義務時，各須 —

- (a) 以維護公眾利益為原則而行事，尤其須顧及投資大眾的利益；及
- (b) 確保一旦(a)段所提述的利益與任何其他法律規定其須維護的其他利益有衝突時，優先照顧前者。

條次建議修正案

(3) 在不損害《證券及期貨事務監察委員會條例》（第24章）第56(1)條的一般性的原則下，下述人士在履行或其意是履行第(1)款（包括與第(2)款一併理解的第(1)款）所規定的義務時，如出於真誠而作出或不作出任何作為，則無須就該等作為或不作為承擔任何法律責任 —

(a) 任何認可控制人、交易所或結算所；

(b) 任何代表認可控制人、交易所或結算所行事的人，包括 —

(i) 該認可控制人、交易所或結算所的董事局的任何成員；

(ii) 該認可控制人、交易所或結算所成立的任何委員會的任何成員。

(4) 凡任何認可控制人是交易所或結算所（“有關團體”）的控制人，如有關團體因為該認可控制人為履行或其意是履行第(1)款所規定的該認可控制人的義務，而相應地出於真誠而作出或不作出的任何作為，則該有關團體須根據該款履行的義務就該作為或不作為而言，不適用於該有關團體。”。

9 (a) 在第(1)款中，在“策”之後加入“方案，並將該等政策方案提交該認可控制人考慮”。

(b) 刪去第(4)及(5)款而代以 —

“(4) 在第(2)(b)款提述的成員中，1至2名須由認可控制人委任；其中最少一名須為認可控制人董事局的成員，而該名成員須 —

條次建議修正案

- (a) 不是根據第20(1)條獲委任為該董事局成員的；並且
- (b) 不是該認可控制人的最高行政人員。”。
- 10 (a) 在第(3)款中，在“分”之後加入“；如證監會拒絕批准，須在有關書面通知中說明拒絕批准的理由”。
- (b) 在第(5)款中，刪去“根據證監會的意見，一般地或就任何特定個案”而代以“在諮詢證監會及有關的認可控制人後，”。
- 15(2)(a) 在“爭”之後加入“（如有的話）”。
- 16 (a) 在標題中，在“表1”之後加入“、2或3”。
- (b) 在“表1”之後加入“、2或3”。
- 18 刪去“期交所”、“期貨結算公司”、“期權結算公司”及“聯交所”的定義。
- 20 刪去該條而代以 —

**“20. 司長可委任不超過8人進入
交易結算公司的董事局**

(1) 即使其他成文法則或法律規則另有規定，在不抵觸第(2)款的情況下，凡司長信納作出有關委任就維護投資大眾的利益或公眾利益而言是適當的，則可委任不超過8名人士為交易結算公司董事局的成員。

條次建議修正案

(2) 司長行使第(1)款的權力，須達致下述的效果：在緊接交易結算公司在2003年舉行的成員大會之後，在當時根據第(1)款獲委任的董事局成員的數目，不得超過並非根據該款獲委任的該公司董事局成員（但不包括交易結算公司的最高行政人員）的最高人數限額。

(3) 除第(4)款另有規定外，任何根據第(1)款獲委任的交易結算公司董事局成員，在任何成文法則或法律規則下享有及承擔的權利、特權、義務及責任，與並非根據該款獲委任的該公司董事局成員所享有及承擔者相同。

(4) 即使其他成文法則或法律規則另有規定，根據第(1)款獲委任的交易結算公司董事局成員不可藉該董事局其他成員通過的決議或該公司通過的特別決議而免任。”。

21 刪去該條。

22 (a) 在第(3)款中 —

(i) 刪去(d)(ii)段而代以 —

“(ii) 該擔保獲證監會信納為實質上與第(i)節所提述的擔保相符，或以經證監會書面批准的其他形式作出；”；

(ii) 在(e)段中，刪去“5個工作”而代以“7”。

(b) 在第(4)款中，加入 —

“(ca) 《公司條例》（第32章）第57B條不適用於根據第(3)(b)款所作的股份發行；”。

條次建議修正案

(c) 加入 —

“(5) 證監會可在香港結算公司的請求下，延長第(3)(e)款指明的限期，而不論該限期是否已屆滿。”。

24 刪去“表2”而代以“表4”。

新條文 在緊接第24條之後加入 —

“附表1 [第2(1)及16條]

就本條例指明條文指明為有聯繫者、
不是有聯繫者及
不是間接控制人
的人

第1部

指明為有聯繫者的人

第2部

指明為不是有聯繫者的人

1. 就本條例所有條文而言，凡 —

- (a) 一間結算所或其代名人以其身分行事，則該結算所或該代名人（視屬何情況而定）不是任何人的有聯繫者；

條次建議修正案

- (b) 某間公司某次成員大會上的主席由於某人委任其為投票代表以致有權就該公司行使表決權，而該委任 —

(i) 只就該大會有效；及

(ii) 不牽涉任何有值代價，

則該主席並非該人的有聯繫者；

- (c) 某人（“前者”）與另一人（“後者”）如均委任某間公司某次成員大會上的主席為投票代表，就該公司行使表決權，而前者及後者所作的委任 —

(i) 均只就該大會有效；及

(ii) 不牽涉任何有值代價，

則前者並非後者的有聯繫者。

2. 就本條例第6條而言，在下述情況下，某人（“前者”）不會僅因為其與另一人（“後者”）均委任同一第三者為投票代表，在某間公司某次成員大會上就該公司行使表決權而成為後者的有聯繫者 —

- (a) 前者及後者所作的委任只就該大會有效；及

- (b) 上述每一項委任均不牽涉任何有值代價。

條次建議修正案

第3部

指明為不是間接控制人的人

就本條例所有條文而言，如任何人所發出的指示或指令慣常獲得任何公司的董事（或以該公司為附屬公司的另一間公司的董事）遵照行事，僅是因為該等董事按照該人以專業身分所提供的意見而行事，則該人不屬該公司的間接控制人。”。

附表1 (a) 將附表1重編為附表2。

(b) 在附表2中 —

(i) 在標題中，在“據”之後加入“本條例”；

(ii) 在第1條中 —

(A) 在第(2)款中 —

(I) 在(d)段中，刪去“付。”而代以“付；”；

(II) 加入 —

“(e) 該等股份的持有人須致使該等股份在該通知指明的限期內轉讓給該通知指明的證監會代名人。”；

(B) 在第(8)款中，在“須”之前加入“除原訟法庭另有指明外，”；

條次建議修正案

(C) 加入 —

“(12) 現宣布任何人不會僅因為第(2)(b)或(e)款的施行而違反本條例第3(1)或6(2)條。”；

(iii) 在第2(1)條中 —

(A) 刪去(a)及(b)段而代以 —

“(a) 行使或其意是行使任何權利，以處置任何股份或處置獲發該等股份的權利，而該人知道如此行事是會違反根據第1(2)條加於該等股份的限制的；

(b) 以持有人或投票代表的身分就任何該等股份投票，而該人知道如此行事是違反(a)段所述的限制的；

(ba) 就任何該等股份委任投票代表，而該人知道就任何該等股份投票是違反(a)段所述的限制的；”；

(B) 在(c)段中，刪去末處的“或”；

(C) 在(d)段中，刪去“議，”而代以“議；或”；

(D) 加入 —

“(e) 在無合理辯解的情況下，沒有遵守根據第1(2)(e)條加於該等股份的限制，”；

條次建議修正案

(iv) 在第3條中，加入 —

“(1A) 凡任何人是或可能成為就一間公司而言屬受禁制的人，證監會須向該公司送達根據本條例第3(6)或4(1)條發出的有關通知書的副本。”。

新條文 在緊接附表2之後加入 —

“附表3 [第6(1)、7(4A)
及16條]

不是次要控制人的人及本條例
第3(1)條的豁免

第1部

就本條例指明為不是
次要控制人的人

1. 就本條例而言，凡 —

- (a) 任何結算所或其代名人以其身分行事，則該結算所或該代名人（視屬何情況而定）不是次要控制人；
- (b) 某間公司某次成員大會上的主席由於被委任為投票代表以致有權就該公司行使表決權，而該委任 —

(i) 只就該大會有效；及

條次建議修正案

(ii) 不牽涉任何有值代價，

則該主席不是次要控制人。

2. 就本條例所有條文而言，在下述情況下，任何人不會僅因為其被委任為投票代表以致有權就某間公司行使表決權，而成為該公司的次要控制人 —

(a) 該委任只就該公司某一次的成員大會有效；及

(b) 該委任不牽涉任何有值代價。

第2部

本條例第3(1)條的豁免

凡 —

(a) 一間結算所或其代名人以其身分行事，則該結算所或該代名人（視屬何情況而定）不受本條例第3(1)條所規限；

(b) 某間公司某次成員大會上的主席僅因為其被委任為投票代表以致有權就該公司行使表決權，而成為該公司的控制人，且該委任 —

(i) 只就該大會有效；及

(ii) 不牽涉任何有值代價，

則該主席不受本條例第3(1)條所規限。”。

條次建議修正案

- 附表2 (a) 將附表2重編為附表4。
- (b) 在附表4中 —
- (i) 加入 —

“《印花稅條例》

13A. 釋義

《印花稅條例》（第117章）第2(1)條現予修訂 —

- (a) 廢除“經紀”的定義；
- (b) 在“證券經銷業務”的定義中，廢除“經紀”而代以“交易所參與者”；
- (c) 加入 —

“ “ 交 易 所 參 與 者 ”
(exchange participant) 指
《證券交易所合併條例》（第361章）第2(1)
條所指的交易所參與
者； ”。

13B. 關於香港證券的售賣及購買
的成交單據等

第19條現予修訂 —

- (a) 在第(1F)款中，廢除所有
“經紀”而代以“交易所參
與者”；

條次

建議修正案

- (b) 在第(16)款中，在“規則”的定義中，在(b)段中，廢除“聯合交易所會員”而代以“交易所參與者”。

13C. 香港證券的交易並不構成
證券經銷業務時所須繳付
的印花稅

第20條現予修訂，廢除“經紀”而代以“交易所參與者”。

13D. 修訂附表1

附表1現予修訂，在第2(2)類中，廢除“經紀”而代以“交易所參與者”。

13E. 為施行本條例第19(1D)條
指明的獲豁免交易

附表4現予修訂 —

- (a) 在第1條中，廢除兩度出現的“經紀”而代以“交易所參與者”；
- (b) 在第3條中，在“規則”的定義中，廢除“或成員”而代以“、成員或交易所參與者”。

條次建議修正案

(ii) 加入 —

“17A. 批准交易所公司等章程、
規則的修訂

第14條現予修訂 —

- (a) 在第(3)款中，在“分”之後加入“；監察委員會如拒絕批准，則須在有關書面通知中說明拒絕批准的理由”；
- (b) 在第(5)款中，廢除“按監察委員會的意見，而一般地或在任何個別情況下”而代以“在諮詢監察委員會及交易所公司後，”。

(iii) 在第 44 條中，刪去(b)及(c)段而代以 —

“(b) 廢除第(2)及(3)款而代以 —

“(2) 根據第(1)款須就每份交易權繳付的款額，須在該款適用於有關的交易權後1個月內繳付。”。

(iv) 刪去第 62 條而代以 —

“62. 無效協議

第26條現予廢除。”

條次

建議修正案

(v) 加入 —

“63A. 確保市場公平的責任

第27A條現予廢除。”；

(vi) 刪去第 65 條而代以 —

“65. 聯合交易所規則

第34條現予修訂 —

(a) 廢除第(1)(b)款而代以 —

“(b) 確保其交易所參與者遵從財政資源規則，而在不減損本段一般性的原則下，該等規則可 —

(i) 訂明交易所參與者須呈交的報表、該等報表的格式，報表所須包括的資料，以及核實該等資料的方式；

(ii) 就對任何資產進行估值的方式和由交

條次建議修正案

易所參與者支付估值費用作出規定；

(iii) 訂明交易所參與者備存資產紀錄的方式和保存該等紀錄的地方，而該等資產就財政資源規則而言，是可計算在內的；

(iv) 就由交易所公司任何獲妥為授權的人員查閱紀錄作出規定；

(ba) 處理凡任何相關公司或相關認可控制人（指《交易所及結算所（合併）條例》（2000 年第 號）第 13(1) 條界定的相關公司或相關認可控制人）尋求成為或本身已屬該條界定的上市公司時，可能

條次

建議修正案

產生的利益衝突；及”；

(b) 加入 —

“(2A) 財經事務局局長可藉憲報公告廢除第(1)(b)款。

(2B) 監察委員會可修改交易所公司根據第(1)(ba)款所訂立(或監察委員會依據本款所訂立)的規則；為該目的，監察委員會可取代交易所公司行使該款所規定的權力。

(2C) 第35條對監察委員會根據與第(2B)款一併理解的第(1)(ba)款訂立的規則不適用。”。

65A. 監察委員會批准所建議的規則和對章程的修訂等

第35條現予修訂 —

(a) 在第(3)款中，在“事”之後加入“(連同不獲批准的理由)”；

條次建議修正案

(b) 加入 —

“ (5) 在 本 條
中, “規則” (rules) 不包
括 第 34(2C) 條 所 提 述
的 規 則 。 ” 。

(vii) 加入 —

“《證券及期貨（結算所）條例》

70A. 認可結算所的規則等

《證券及期貨（結算所）條例》（第420
章）第4條現予修訂 —

(a) 在第(7)款中, 在“分”之後
加入 “；監察委員會如不批
准, 須在書面通知中說明不
批准的理由”；

(b) 在第(9)款中, 廢除“按照監
察委員會的意見, 全面或按
個別情況”而代以“在諮詢
監察委員會及有關認可結算
所後, ”。

《個人資料（私隱）條例》

70B. 釋義

《個人資料（私隱）條例》（第486章）
第2(1)條現予修訂, 在“財經規管者”的定義
中, 加入 —

條次建議修正案

“(ea) 《交易所及結算所（合併）條例》（2000年第 號）第2(1)條所指的認可控制人；” 。” ；

(viii) 加入 —

“《印花稅（證券經銷業務）（期權莊家）規例》

83A. 釋義

《印花稅（證券經銷業務）（期權莊家）規例》（第117章，附屬法例）現予修訂 —

(a) 在“規則”的定義中，廢除“聯合交易所會員”而代以“交易所參與者”；

(b) 在“期權莊家”的定義中，廢除“經紀”而代以“交易所參與者”。” ；

(ix) 在第 85(b)(ii)(B)條中，刪去“participant”而代以“participantship”。

附件 III

《1999 年火器及彈藥（修訂）條例草案》

全體委員會審議階段

由保安局局長動議的修正案條次建議修正案

3 刪去(a)段。

新條文 加入 —

“4A. 對過境槍械及彈藥的管有

第 8 條現予修訂 —

(a) 將其重編為第 8(1)條；

(b) 加入 —

“(2) 如任何人管有或經營的槍械或彈藥只限於下述者，則第 13 及 14 條並不適用於該等管有或經營

—

(a) 以下述方式帶進及運離香港的槍械或彈藥 —

(i) 由船隻帶進香港，再由另一船隻或飛機將其作為貨物運往其他地方；或

條次建議修正案

- (ii) 由飛機帶進香港，再由船隻將其作為貨物運往其他地方，

而且 —

- (A) 在將該等槍械或彈藥帶進香港的船隻或飛機（“來港船隻或飛機”）的貨單上及在將該等槍械或彈藥運離香港的船隻或飛機（“離港船隻或飛機”）的貨單上，該等槍械或彈藥均記錄為貨物；及
- (B) 除在從來港船隻或飛機轉移至離港船隻或飛機的期間外，該等槍械或彈藥在停留香港的整段期間內，只留在來港船隻或飛機上或留在離港船隻或飛機上；及

條次建議修正案

(C) 在該等槍械或彈藥轉移至離港船隻或飛機前，已將關於該等槍械或彈藥的詳情、來港船隻或飛機抵達香港的日期、時間及地點，以及離港船隻或飛機離開香港的日期、時間及地點通知處長；或

(b) 由一架飛機（“前者”）帶進香港，再由另一架飛機（“後者”）運往其他地方的槍械或彈藥，而——

(i) 在前者的貨單上及在後者的貨單上，該等槍械或彈藥均記錄為貨物；及

(ii) 該等槍械或彈藥 ——

條次建議修正案

- (A) 除在從前者轉移至後者的期間外，其在停留香港的整段期間內，只留在前者上或留在後者上；或
- (B) 是從前者轉移至《航空保安條例》（第 494 章）第 2 條所指的禁區內一個由海關關長指定作存放用途的地點，並一直留在該處直至轉移至後者以便運離香港。”。

條次建議修正案

4B. 加入條文

現加入 —

“9A. 由承運人、承運人的代理人或
僱員管有

如承運人或承運人的代理人或僱員，在有關槍械或彈藥的持牌人或其認可代理人在場的情況下管有或運送該等槍械或彈藥，而該等槍械或彈藥是該承運人、代理人或僱員在通常業務運作中從該持牌人或認可代理人處收取的，則第 13 或 14 條不適用於該等管有或運送。”。

6(c) 加入 —

“(5A) 處長在根據本條行使給予或撤銷授權的權力時，除考慮他可合理地考慮的任何其他有關事宜外，還須顧及 —

- (a) 有關的人是否屬擔任獲授權槍械導師的適當人選，或是否已不再是擔任獲授權槍械導師的適當人選；及
- (b) 讓該人擔任獲授權槍械導師一事，會否因為公眾安全及保安理由而遭非議。”。

7 (a) 在建議的第 12A 條中，加入 —

“(5A) 處長在根據本條行使給予或撤銷認可的權力時，除考慮他可合理地考慮的任何其他有關事宜外，還須顧及 —

條次建議修正案

- (a) 有關的人是否擔任認可代理人的適當人選，或是否已不再是擔任認可代理人的適當人選；及
- (b) 讓該人擔任認可代理人一事，會否因為公眾安全及保安理由而遭非議。”。

- (b) 刪去建議的第 12B 條而代以 —

“12B. 為申請牌照而進行測試時管有
以及為測試或查驗而在運送
過程中管有槍械或彈藥

(1) 第 13 條不適用於任何人在參加處長主持的關於使用或處理槍械或彈藥的測試過程中，管有進行測試時使用的槍械或彈藥。

(2) 第 13 及 14 條不適用於持牌人或其認可代理人為讓處長測試或查驗牌照所關乎的槍械或彈藥，而在運送該等槍械或彈藥往返進行測試或查驗的地方的過程中，管有該等槍械或彈藥。”。

- 11 加入 —

“(aa) 加入 —

“(3A) 處長在根據第(2)或(3)款行使批給牌照的權力時，除考慮他可合理地考慮的任何其他有關事宜外，還須顧及 —

- (a) 申請人是否獲批給牌照的適當人選；

條次建議修正案

(b) 是否有好的理由讓該申請人持有牌照；及

(c) 向該申請人批給牌照一事，會否因為公眾安全及保安理由而遭非議。”；”。

16(c) 加入 —

“(3) 處長在根據第(1)款行使將牌照續期或拒絕將牌照續期的權力時，除考慮他可合理地考慮的任何其他有關事宜外，還須顧及 —

(a) 有關的人是否持有牌照的適當人選，或是否已不再是持有牌照的適當人選；

(b) 有好的理由讓該人持有牌照，還是沒有好的理由讓該人持有牌照；及

(c) 讓該人持有牌照一事，會否因為公眾安全及保安理由而遭非議。”。

17 (a) 在(b)段中，廢除句號而代以分號。

(b) 加入 —

“(c) 加入 —

“(3) 處長在根據第(1)款行使取消牌照的權力時，除考慮他可合理地考慮的任何其他有關事宜外，還須顧及 —

條次建議修正案

- (a) 有關的人是否已不再是持有牌照的適當人選；
- (b) 是否沒有好的理由讓該人持有牌照；及
- (c) 讓該人持有牌照一事，會否因為公眾安全及保安理由而遭非議。” 。” 。

18 (a) 在(a)段中，在建議的第 34(1AA)條中，在(a)段之前加入 —

“(aa) 根據第 4(3)條拒絕批給豁免，或更改或撤銷豁免；” 。

(b) 刪去(c)段而代以 —

“(c) 廢除第(2)款而代以 —

“(2) 除第(2A)款另有規定外，持牌人須於接獲根據第(1)款發出的通知書後的 28 天內，向處長交出牌照或將牌照交付處長供修訂（視情況所需而定）。

(2A)如第(1)款提述的持牌人根據第 35 條就有關決定提出上訴，他須於該上訴已獲處置(他獲判上訴得直的情況除外)、撤銷或放棄之後，在切實可行的範圍內盡快向處長交出牌照或將牌照交付處長（視情況所需而定）。” 。” 。

條次建議修正案

19 (a) 在(a)(iv)段中，在“12(4)”之前加入“4(3)、”。

(b) 刪去(b)段而代以 —

“(b) 廢除第(2)款。”。

23 在建議的第 46C 條中 —

(a) 在第(1)款中，刪去“以書面為以下目的並就某類型的射擊場認可該申請人”而代以“認可該人為射擊場主任，其職能是確保射擊場的安全使用，並尤可為以下目的而認可該人”；

(b) 加入 —

“(1A) 根據第(1)款給予的認可必須以書面作出，並且必須關乎某特定類型的射擊場。”；

(c) 加入 —

“(4A) 處長在根據本條行使給予或撤銷認可的權力時，除考慮他可合理地考慮的任何其他有關事宜外，還須顧及 —

(a) 有關的人是否擔任射擊場主任的適當人選，或是否已不再是擔任射擊場主任的適當人選；及

(b) 讓該人擔任射擊場主任一事，會否因為公眾安全及保安理由而遭非議。”。

條次建議修正案

27 在建議的第 58 條中，加入 —

“(3) 處長須在憲報刊登根據本條指明的格式。

(4) 根據本條指明的格式並非附屬法例。

(5) 《釋義及通則條例》(第 1 章)第 37 條適用於根據本條指明的格式。”。

新條文 加入 —

“《行政上訴委員會條例》

31. 修訂附表

《行政上訴委員會條例》(第 442 章)的附表的第 14 項現予修訂，在第 3 欄中加入 —

“(d) 第 34(1AA)條所提述的處長所作的決定。

(e) 根據第 4(3)、12(4)、12A(3)、27A(1)、29 或 46C(2)條施加被認為是不合理的條款或條件。”。