

會議過程正式紀錄
OFFICIAL RECORD OF PROCEEDINGS

2007 年 6 月 6 日星期三
Wednesday, 6 June 2007

上午 11 時正會議開始
The Council met at Eleven o'clock

出席議員：

MEMBERS PRESENT:

主席范徐麗泰議員，G.B.S., J.P.

THE PRESIDENT

THE HONOURABLE MRS RITA FAN HSU LAI-TAI, G.B.S., J.P.

田北俊議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE JAMES TIEN PEI-CHUN, G.B.S., J.P.

何俊仁議員

THE HONOURABLE ALBERT HO CHUN-YAN

何鍾泰議員，S.B.S., S.B.ST.J., J.P.

IR DR THE HONOURABLE RAYMOND HO CHUNG-TAI, S.B.S.,
S.B.ST.J., J.P.

李卓人議員

THE HONOURABLE LEE CHEUK-YAN

李柱銘議員，S.C., J.P.

THE HONOURABLE MARTIN LEE CHU-MING, S.C., J.P.

李華明議員，J.P.

THE HONOURABLE FRED LI WAH-MING, J.P.

呂明華議員，S.B.S., J.P.

DR THE HONOURABLE LUI MING-WAH, S.B.S., J.P.

吳靄儀議員

THE HONOURABLE MARGARET NG

周梁淑怡議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE MRS SELINA CHOW LIANG SHUK-YEE, G.B.S., J.P.

涂謹申議員

THE HONOURABLE JAMES TO KUN-SUN

張文光議員

THE HONOURABLE CHEUNG MAN-KWONG

陳婉嫻議員，J.P.

THE HONOURABLE CHAN YUEN-HAN, J.P.

陳智思議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE BERNARD CHAN, G.B.S., J.P.

陳鑑林議員，S.B.S., J.P.

THE HONOURABLE CHAN KAM-LAM, S.B.S., J.P.

梁劉柔芬議員，S.B.S., J.P.

THE HONOURABLE MRS SOPHIE LEUNG LAU YAU-FUN, S.B.S., J.P.

梁耀忠議員

THE HONOURABLE LEUNG YIU-CHUNG

黃宜弘議員，G.B.S.

DR THE HONOURABLE PHILIP WONG YU-HONG, G.B.S.

黃容根議員，J.P.

THE HONOURABLE WONG YUNG-KAN, J.P.

曾鈺成議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE JASPER TSANG YOK-SING, G.B.S., J.P.

楊孝華議員，S.B.S., J.P.

THE HONOURABLE HOWARD YOUNG, S.B.S., J.P.

楊森議員

DR THE HONOURABLE YEUNG SUM

劉千石議員，J.P.

THE HONOURABLE LAU CHIN-SHEK, J.P.

劉江華議員，J.P.

THE HONOURABLE LAU KONG-WAH, J.P.

劉皇發議員，G.B.M., G.B.S., J.P.

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

劉健儀議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE MIRIAM LAU KIN-YEE, G.B.S., J.P.

劉慧卿議員，J.P.

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

蔡素玉議員，J.P.

THE HONOURABLE CHOY SO-YUK, J.P.

鄭家富議員

THE HONOURABLE ANDREW CHENG KAR-FOO

譚耀宗議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE TAM YIU-CHUNG, G.B.S., J.P.

石禮謙議員，J.P.

THE HONOURABLE ABRAHAM SHEK LAI-HIM, J.P.

李鳳英議員，B.B.S., J.P.

THE HONOURABLE LI FUNG-YING, B.B.S., J.P.

張宇人議員，J.P.

THE HONOURABLE TOMMY CHEUNG YU-YAN, J.P.

馮檢基議員，S.B.S., J.P.

THE HONOURABLE FREDERICK FUNG KIN-KEE, S.B.S., J.P.

余若薇議員，S.C., J.P.

THE HONOURABLE AUDREY EU YUET-MEE, S.C., J.P.

方剛議員，J.P.

THE HONOURABLE VINCENT FANG KANG, J.P.

王國興議員，M.H.

THE HONOURABLE WONG KWOK-HING, M.H.

李永達議員

THE HONOURABLE LEE WING-TAT

李國英議員，M.H., J.P.

THE HONOURABLE LI KWOK-YING, M.H., J.P.

李國麟議員，J.P.

DR THE HONOURABLE JOSEPH LEE KOK-LONG, J.P.

林偉強議員，S.B.S., J.P.

THE HONOURABLE DANIEL LAM WAI-KEUNG, S.B.S., J.P.

林健鋒議員，S.B.S., J.P.

THE HONOURABLE JEFFREY LAM KIN-FUNG, S.B.S., J.P.

梁君彥議員，S.B.S., J.P.

THE HONOURABLE ANDREW LEUNG KWAN-YUEN, S.B.S., J.P.

梁家傑議員，S.C.

THE HONOURABLE ALAN LEONG KAH-KIT, S.C.

梁國雄議員

THE HONOURABLE LEUNG KWOK-HUNG

郭家麒議員

DR THE HONOURABLE KWOK KA-KI

張超雄議員

DR THE HONOURABLE FERNANDO CHEUNG CHIU-HUNG

張學明議員，S.B.S., J.P.

THE HONOURABLE CHEUNG HOK-MING, S.B.S., J.P.

黃定光議員，B.B.S.

THE HONOURABLE WONG TING-KWONG, B.B.S.

湯家驊議員，S.C.

THE HONOURABLE RONNY TONG KA-WAH, S.C.

詹培忠議員

THE HONOURABLE CHIM PUI-CHUNG

劉秀成議員，S.B.S., J.P.

PROF THE HONOURABLE PATRICK LAU SAU-SHING, S.B.S., J.P.

鄭經翰議員

THE HONOURABLE ALBERT JINGHAN CHENG

鄭志堅議員

THE HONOURABLE KWONG CHI-KIN

譚香文議員

THE HONOURABLE TAM HEUNG-MAN

缺席議員：

MEMBERS ABSENT:

李國寶議員，G.B.S., J.P.

DR THE HONOURABLE DAVID LI KWOK-PO, G.B.S., J.P.

單仲偕議員，J.P.

THE HONOURABLE SIN CHUNG-KAI, J.P.

霍震霆議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE TIMOTHY FOK TSUN-TING, G.B.S., J.P.

陳偉業議員

THE HONOURABLE ALBERT CHAN WAI-YIP

馬力議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE MA LIK, G.B.S., J.P.

出席政府官員：

PUBLIC OFFICERS ATTENDING:

房屋及規劃地政局局長孫明揚先生，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE MICHAEL SUEN MING-YEUNG, G.B.S., J.P.
SECRETARY FOR HOUSING, PLANNING AND LANDS

經濟發展及勞工局局長葉澍堃先生，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE STEPHEN IP SHU-KWAN, G.B.S., J.P.
SECRETARY FOR ECONOMIC DEVELOPMENT AND LABOUR

環境運輸及工務局局長廖秀冬博士，J.P.

DR THE HONOURABLE SARAH LIAO SAU-TUNG, J.P.
SECRETARY FOR THE ENVIRONMENT, TRANSPORT AND WORKS

保安局局長李少光先生，I.D.S.M., J.P.

THE HONOURABLE AMBROSE LEE SIU-KWONG, I.D.S.M., J.P.
SECRETARY FOR SECURITY

衛生福利及食物局局長周一嶽醫生，S.B.S., J.P.

DR THE HONOURABLE YORK CHOW YAT-NGOK, S.B.S., J.P.
SECRETARY FOR HEALTH, WELFARE AND FOOD

公務員事務局局長俞宗怡女士，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE DENISE YUE CHUNG-YEE, G.B.S., J.P.
SECRETARY FOR THE CIVIL SERVICE

列席秘書：
CLERKS IN ATTENDANCE:

秘書長馮載祥先生，J.P.

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

助理秘書長吳文華女士

MS PAULINE NG MAN-WAH, ASSISTANT SECRETARY GENERAL

助理秘書長甘伍麗文女士

MRS VIVIAN KAM NG LAI-MAN, ASSISTANT SECRETARY GENERAL

主席：各位議員，我想提醒你們，如果你們身上所貼的標語跟現在所討論的主題無關，請你們暫時把標語除下，留待稍後談到有關主題時再貼上。

提交文件

TABLING OF PAPERS

下列文件是根據《議事規則》第 21(2)條的規定提交：

The following papers were laid on the table pursuant to Rule 21(2) of the Rules of Procedure:

附屬法例／文書	法律公告編號
《豁免薪俸稅（國際金融公司）令》	101/2007
《2007 年破產條例（修訂附表 3）公告》	102/2007
《2007 年儲稅券（利率）（第 3 號）公告》	103/2007
《2007 年〈財務匯報局條例〉（生效日期） （第 2 號）公告》	104/2007
Subsidiary Legislation/Instruments	<i>L.N. No.</i>
Exemption from Salaries Tax (International Finance Corporation) Order	101/2007
Bankruptcy Ordinance (Amendment of Schedule 3) Notice 2007	102/2007
Tax Reserve Certificates (Rate of Interest) (No. 3) Notice 2007	103/2007
Financial Reporting Council Ordinance (Commencement) (No. 2) Notice 2007	104/2007

其他文件

第 94 號 — 證券及期貨事務監察委員會
2006-2007 年度年報

《兩鐵合併條例草案》委員會報告

Other Papers

No. 94 — Securities and Futures Commission
Annual Report 2006-2007

Report of the Bills Committee on Rail Merger Bill

議員質詢的口頭答覆

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

主席：質詢。第一項質詢，方剛議員會代替楊孝華議員提問。

俄羅斯國民到港旅遊

Russian Nationals Visiting Hong Kong as Tourists

1. **方剛議員：**主席女士，關於俄羅斯國民到港旅遊，政府可否告知本會：

- (一) 過去 5 年，每年的訪港俄羅斯旅客人數，以及當中隨旅行團到港的人數；
- (二) 現時俄羅斯國民申請訪港入境簽證的各種途徑是甚麼，以及各途徑於過去 5 年接獲的申請數目和平均所需時間；及
- (三) 會不會考慮給予俄羅斯國民免簽證入境優待；如果會，何時實施；如果不會，原因是甚麼，以及有甚麼措施進一步簡化簽證申請手續和縮短所需時間？

保安局局長：主席女士，

(一) 過去 5 年，俄羅斯旅客到港旅遊的數字為：

年份	旅客數字
2002	13 248
2003	10 123
2004	19 121
2005	23 318
2006	29 708
2007 (1 至 4 月)	12 252

旅遊發展局及入境事務處(“入境處”)都沒有俄羅斯旅客隨旅行團到港的分項統計數字。

(二) 現時，俄羅斯旅客到港旅遊，須先獲發入境簽證，有關簽證申請的途徑有二。

第一種途徑是向就近的中國駐外使領館申請。有關使領館會自行審理較簡單的申請，至於較為複雜的申請，則須轉交香港入境處處理。我們並沒有中國駐外使領館發出有關簽證的統計數字。據我們理解，有關使領館可在 1 星期內發出簽證。

第二種途徑是申請人將申請書直接遞交香港入境處，或經由在港的保證人轉交香港入境處。過去 5 年，有關申請的數字如下：

年份	申請簽證數字*
2002	373
2003	197
2004	315
2005	524
2006	686
2007 (1 至 4 月)	173

* 上述數字包括直接向入境處申請及經由中國駐外使領館轉介入境處處理的個案。

入境處會盡快處理有關申請。處方現時的服務承諾是在收到申請及相關文件後 4 星期內完成審批所有申請。在過去 5 年，入境處

基本上都能百分之一百達到該服務承諾。因應個別情況，該處亦會特別處理急須訪港的申請，在 4 星期內完成手續。

- (三) 特區政府不時檢討我們的入境簽證政策，以確保在維持有效入境管制的同時，亦給予真正的旅客出入境和旅遊方便，以吸引更多來港訪問，促進本港旅遊業及經濟發展。我們在檢討有關簽證政策時，除了要考慮入境管制及保安因素外，亦會考慮兩地的經貿關係、平等互惠原則及有關國家或地區的個別情況。目前，我們並無計劃給予俄羅斯國民免簽安排。

不過，入境處正考慮放寬俄羅斯國民申請多次旅遊簽證的條件。多次旅遊簽證可讓旅客在 24 個月內不限次數訪問香港，每次逗留期限為 14 天或少於 14 天。

現時，申請上述簽證的要求之一，是有關申請人須在過往 12 個月內曾訪港 3 次或以上而期間並無不良紀錄。我們正考慮讓未符合該要求但已獲有關機構證明以商務目的訪港的俄羅斯國民，也可申請多次旅遊簽證。有關機構包括香港貿易發展局、投資推廣署及俄羅斯官方認可機構等。

此外，入境處亦正考慮進一步簡化現行的由內地來港的俄羅斯旅行團快速簽證服務。

入境處會盡快研究及落實上述措施。

方剛議員：局長在主體答覆說俄羅斯經濟發展很迅速，以及出境旅遊國民大幅增加，消費力亦很高。海南島去年便已接待了八萬多名旅客。今年是俄羅斯的中國年，政府有否研究加強爭取這一類到內地旅行的旅客來港旅遊呢？目前，只有兩間認可旅行社辦理香港簽證。政府可否考慮增加這類旅行社的數目，以及加快辦理簽證呢？

保安局局長：主席女士，我在主體答覆也說過，我們正在進行檢討，看看如何加快和簡化為俄羅斯旅行團辦理快速簽證的服務。其實，我們是有一些想法的。此外，現時只有兩間認可旅行社可以辦理，至於在檢討後，將來可否增加這些認可旅行社的數目，這個可能性是一定有的。主席女士，或許方剛議員可給我們一些時間，檢討後便會有所公布。

梁君彥議員：關於主體答覆第(三)部分所載，我是非常歡迎政府確認須簡化簽證申請，以及在商務方面做好一些。可是，我們特區說過要成為會展之都，我們其實非常希望利便俄羅斯商人來港。局長現在說審批簽證有時候需時 4 星期，今時今日來說，4 星期似乎 *out* 了一些，局方可否做快一點呢？

保安局局長：主席女士，4 星期是入境處就處理一般簽證所作出的服務承諾。其實，現時很多申請也可以在 4 星期內完成。現時，俄羅斯商人來港，很多也是到中國駐當地的使領館辦理簽證的。如果是這些簡單簽證，1 星期便已成功申請。須由入境處處理的，是較為複雜的個案，譬如申請多次、多程簽證，才須把申請由使領館轉交香港入境處辦理。

入境處經常檢討其服務承諾。不過，如果我們要把服務承諾提高，當然須有其他考慮，譬如增加人手或資源。我們是會經常進行檢討的。

黃定光議員：我想透過主席問當局，過去 3 年，有否俄羅斯旅客的入港簽證申請被拒絕？如果有，原因為何？

保安局局長：主席女士，過去 5 年，在我們處理的俄羅斯簽證申請中，大部分也獲批准，被拒絕的申請只有兩宗。當然，有些個案是申請者自行取消申請，或在我們要求申請者提供額外文件時，他們沒有提供。其實，我們確實因某些理由而不簽發來港簽證的個案只有兩宗。這是過去 5 年的數字，而不是 3 年。

黃定光議員：主席，我想跟進。過去 5 年，有否紀錄是俄羅斯旅客成功取得香港的旅遊簽證，但卻在抵港時被拒入境的呢？

主席：這是一個很好的問題，可惜跟進質詢只能問及剛才補充質詢中未獲答覆的部分。如果你有興趣再提問，請你按鈕輪候。

梁劉柔芬議員：我想跟進局長的主體答覆。由於俄羅斯距離香港很遠，如果俄羅斯朋友已成功取得香港鄰近地方的簽證，他們拿着那些簽證，在旅程中

亦想路經香港，政府會否有一些另類考慮，譬如既然他們已取得附近地方的簽證，可否讓他們“落地”後才簽證，讓他們可有 7 天方便或類似待遇？政府會否考慮這點呢？

保安局局長：主席女士，我們暫時不會考慮簽發這種所謂“落地簽證”，因為大家也知道，我們的口岸，特別是機場是非常繁忙的，如果要辦理入境簽證，即“落地簽證”，便一定要在機場開設寫字樓，讓旅客來港後到那裏排隊辦理簽證，此舉可能會影響機場的運作。此外，如果旅客原本是想來港遊玩，但卻要他們等待數小時辦理簽證，那也不是好事。所以，我們鼓勵要辦理簽證來港的外國公民，如果他們要來港，最好是預先申請簽證。如果他們到了香港鄰近的地區或國家，也可向我們駐當地的中國使領館申請簽證。

至於俄羅斯公民，譬如他們到了內地、國內旅行，又想來港旅遊，我們現時是設有快速簽證機制，但卻只供旅行團使用。我們現正考慮，看看將來可否放寬這個快速簽證機制至適用於所謂俄羅斯個人遊的旅客，只要內地有認可的旅行社為他們申請便可，看看這個快速簽證機制可否利便他們。我們當年引入這個快速簽證機制，是希望能在 3 個工作天內完成處理簽證申請。

譚香文議員：剛才的主體答覆說明有兩種途徑申請簽證，但其實兩者均較為複雜。當然，政府說會簡化，可是，儘管旅客獲發簽證，會否仍有機會不能入境呢？這便是黃定光議員剛才的補充質詢。會否發生這種情況？由於可從兩個地方申請簽證，旅客獲發簽證後來港，會否不能入境呢？

保安局局長：主席女士，有關是否有獲發簽證的俄羅斯旅客未能入境的數字，我現時並沒有這方面的數字。可是，回答這項補充質詢，旅客即使持有入境簽證，也不代表他們一定可進入香港，因為在他們到達香港時，我們入境處的同事會進行檢查，看看他們來港的目的是甚麼。譬如旅客以假理由取得簽證，他們根本是想來港工作，或他們的護照有問題，在這情況下，我們可根據法例不讓他們進入香港。

劉江華議員：除了俄羅斯人來港外，其實也有很多香港人到俄羅斯，人數亦日續增加。正如梁君彥議員所說，要花數星期辦理簽證申請是已經 *out* 了。既然局長說“落地簽證”會令旅客等待很久，那麼，政府會否乾脆給予他們免簽證待遇？這對俄羅斯人和香港人也是佳音。如果政府不考慮這樣做，是擔心甚麼呢？

保安局局長：我剛才說在現階段暫時不會向俄羅斯旅客提供免簽證安排，但我沒有說不會與俄羅斯討論免簽證的安排。不過，如果要討論免簽證的安排，便要考慮很多因素。第一是互惠原則，如果我們容許他們免簽證，他們是否也讓我們免簽證呢？第二，我們要考慮當地的政治、治安環境，即如果我們讓某地方的人來港，會否引起香港有保安問題，或我們的治安會否惡化呢？第三，我們當然會看看兩地的經貿往來。譬如我們讓某地方的公民免簽證來港，對我們的經濟收益會否有正面影響？我們要考慮一籃子因素，然後才作出決定。

劉江華議員：主席，局長剛才回答我的補充質詢時說，還有一籃子因素須考慮，我想提出一項跟進質詢。我不大知道局長現時的想法是怎樣？他說經濟、治安等全部要考慮，這些都是原則性的，但現時的趨勢是訪港的俄羅斯人數字日增，而港人前往俄羅斯亦日見增加，局長是否在考慮給予免簽證的待遇其實會抵觸了他剛才所說的數點，引致政府停滯不前？

保安局局長：理由是這樣的：譬如我們要考慮治安，對嗎？大家也知道俄羅斯現時很富有，但他們也有所謂黑手黨的問題。第二，如果我們給予俄羅斯人免簽證待遇，他們是否也願意給予香港特區護照持有人對等的免簽證待遇呢？這些均是我們要考慮的因素。

主席：第二項質詢。

地下排水管道設施的安全 **Safety of Underground Drainage Facilities**

2. 梁劉柔芬議員：主席，關於本港地下排水管道設施的安全事宜，政府可否告知本會：

- (一) 現時有沒有機制定期監測地下排水管道設施，並評估其滲漏情況；如果有，詳情是甚麼；
- (二) 鑒於本港地下排水管道設施日漸老化，政府有沒有計劃更換或翻新該等管道，以預防因管道滲漏或爆裂而造成意外，危害市民安全；及

- (三) 現時各有關政府部門（例如屋宇署、路政署、水務署和渠務署等）在地下排水管道設施的運作及安全事宜上的責任和分工的詳情？

環境運輸及工務局局長：主席，

- (一) 為確保排水暢順和結構良好，政府會執行預防性檢查計劃，定期和有系統地監測地下管道。除了日常巡查、清除淤泥及維修等工作外，政府的預防性檢查計劃還包括每 5 至 10 年為主要的排水管道進行閉路電視勘測或派員進入管道內，以檢查內部結構狀況。有關工務部門例如渠務署會根據檢查結果，評估排水管道的結構和接口狀況，如果發現排水管道的結構或接口出現問題，便會盡快安排加固、復修或更換有關的管道。
- (二) 地下排水管道一般會採用預製混凝土等物料，在無加壓的情況下排水，耐用程度高。此外，有關工務部門例如渠務署定期執行上述的預防性檢查計劃，能及早發現管道出現不正常滲漏或破裂，從而進行適當的加固、復修或更換工程，公眾安全因而得到更佳的保障。根據各有關部門的評估，目前公共排水管道整體的狀況良好，並未有需要進行整體性的翻新、復修或更換管道計劃。
- (三) 公共排水管道的維修及保養事宜一般情況如下：
- 渠務署負責由該署管轄範圍內的排水管道的維修保養。
 - 路政署負責維修和保養公路排水系統，收集來自路政署管轄的道路、橋梁和隧道等構築物，以及路旁斜坡的雨水渠道系統的排水管道。
 - 房屋署負責為轄下屋邨內的地下排水管道進行維修和保養。
 - 其他部門包括水務署會在其管轄範圍內各自維修和保養有關的地下排水管道。

至於私人土地內的排水系統由業主負責維修和保養，屋宇署會執行《建築物條例》的規定進行監管。

梁劉柔芬議員：主席，局長在主體答覆第(二)部分提及，如果發現管道出現不正常滲漏或破裂，便會進行復修或更換工程。局長又表示，根據各有關部門的評估，目前整體狀況良好。

我想問局長，在發現不正常滲漏或破裂時，有沒有一個更好的機制，可以測計滲漏的程度？因為有時候，如果家中發現滲水的情況，也不單是修補裂縫便算，還要看看滲水的程度、會否造成地陷或地基的安全問題。我十分想知道，希望局長能夠告訴我——即使現在還未有——會否考慮就滲漏情況制訂一個更好的指標，令我們更安心，覺得不僅是修補裂縫便作罷。

環境運輸及工務局局長：主席，由於地下排水管道是沒有水壓的，所以如果在進行測試時只有少量滲漏，測試當然較難準確。但是，因為我們有累積經驗，所以已訂有一套準則分析滲漏情況；那是由經驗累積而來的，比較 qualitative (質量) 而非量化的準則。因此，地下排水管道滲漏的模型是可以一直改善的，對於梁劉柔芬議員的意見，我們一直也希望可以做得更好。

譚香文議員：主席，從當局的回應來看，似乎是由各有關部門，例如渠務署、路政署、房屋署和其他部門負責地下排水管道的問題，但有沒有一個部門全面監察這些部門是否監管得力？特別是當私人住宅出現渠務問題時，有沒有一個統籌部門監管各有關部門，並留意渠道是否受損？

環境運輸及工務局局長：主席，其實，這麼多個部門所監察和管理的部分也是不相同的，各有特別的範疇，例如我剛才提到路政署，路政署所管理的排水道是地面的那一類，主要是地面的，如果是天橋的——天橋有喉管是 exposed 的，即可以看得到，而不是埋在地下的，兩者的分別十分清楚。

當渠道是埋在地下的，便屬於渠務署的管理範圍，因為渠務署有一套特別的工具(例如閉路電視)進行檢視，而且要派員進入管道時，是要技工的。

至於房屋署轄下的物業的地下或路面排水道，全部也由房屋署管理。最後便是私人物業，私人物業是由屋宇署負責的，因為所有私人物業(無論是結構或其他方面)也由 Buildings Ordinance (《房屋條例》) 規管，當中沒有重疊或混淆的情況，其實分工是十分清晰的。

至於整體做得好與否，市民當然是最好的監察，如果街道上的管道出現淤塞，自然會通知渠務署處理，而不會找私人屋宇管理方面處理。但是，要整體協調良好，還是要 4 個部門的合作。

主席：譚香文議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

譚香文議員：是的，主席。我知道交由市民監管，每位市民每天也會很繁忙的監管。我的補充質詢是關於這麼多個部門缺乏統籌部門監察他們做得好不好，不致令滲漏情況發生。局長未有回答我的補充質詢。

環境運輸及工務局局長：主席，其實我剛才是想告訴譚議員，每一個部門的分工十分清楚，所以例如地下渠道漏水時，渠務署有沒有必要告訴路政署，即有沒有這種必要進行溝通呢？當然，凡是關於公共設施，例如道路、橋梁或其他等也是由環境運輸及工務局統籌的，我們有一位常任秘書長，而這些公共設施全部由這位秘書長統籌，如果有需要合作，便是通過這個機制。至於私人樓宇，便屬於屋宇署的範圍，那是分開的。

梁家傑議員：主席，我想就主體答覆第(一)部分詢問局長，當中提到預防性檢查計劃包括每 5 至 10 年進行閉路電視勘測。如果是用閉路電視，為何不是經常拍攝，而要 5 至 10 年才進行一次呢？究竟做法是怎樣的？

環境運輸及工務局局長：主席，這些閉路電視並不是我們想像中固定位置的那一種，它有如 robot (機械人) 一樣，放進去喉管連接着攝影機，我們可以透過喉管遙控，拍攝內裏的情況，所以須由人手操作，而且那些儀器也須分用，在不同時段勘測不同的地方。

劉江華議員：主席，雖然局長說已經累積經驗或有一些方法來做，但現時滲漏或爆水管的情況仍然普遍。其實，每 5 至 10 年才進行一次所謂閉路電視勘測工作也是頗長的時間，局長會否考慮縮短時間，令滲漏或爆水管的情況再減少一些？

環境運輸及工務局局長：主席，劉議員提到兩件事，一件是滲漏，另一件是爆水管。現時，我們差不多每天早上聽收音機也聽到爆水管事件，那是因為我們的食水和鹹水系統加了壓力。由於要將水由水塘和儲水庫輸送至全香港的高樓大廈，所以水管是有水壓的。當喉管爆裂時，情況便很明顯，會立刻看到街道水浸。

這類水管有 7 600 公里長，我們已經訂有 15 年計劃 — 現在差不多已運作了 7 年 — 替換這類受壓力的水管。在更換的過程中，舊的水管當然會繼續出現爆裂的情況。雖然我們已盡量將這類事故減至最低，但卻沒有辦法加快工序，因為我們原本的替換計劃是 20 年，現在已縮短至 15 年，採用一些內置管道 — 我們不想挖掘那麼多地方，因為主要亦要配合交通方面，如果全香港同時掘起舊水管，一次過更換，交通方面便會大有問題。

滲漏則是另一個問題，出現滲漏的是我所說的這些下水道。下水道的滲漏確是較為難以監察的，因為如果裂縫很微小，即使是用閉路電視也難以看清楚。在結構上，我們要用一些測試儀器再看得仔細一點，因為初期滲漏時，是未必可以看得到的。這亦令很多人感到擔心，因為如果滲漏到土壤中，會造成路陷、山泥傾瀉等，所以我們十分關注這問題，但在科技上確有其限制，以致較難在早期發現滲漏。

梁劉柔芬議員：主席，我想跟進。我們不時聽到地面下陷等情況，每次地陷可能也牽涉環境運輸及工務局。在這些地陷事件中，局長有否查核地陷的原因是否與地下排水管道，甚至是局長剛才說的加壓水管的滲漏情況有關或有輕微關係？局長有否這樣做呢？

環境運輸及工務局局長：主席，其實每次發生這些事故後，我們必定會進行全面檢查及研究原因。原因有多種，很多時候也是因為大雨，有些水渠來不及疏水，導致有些水積在地底，當累積越來越多，多番沖刷便會形成一個洞，以致造成地陷；有時候亦因為建築物進行工程，工程地盤流失太多土壤，也會引起地陷。每一次有事故時，我們工務工程科的同事也會仔細研究，而且確定原因後，也希望能夠防止同類事件發生，我們是有做這些工作的。

主席：第三項質詢。

執行禁煙條文**Enforcement of Anti-smoking Provisions**

3. **李柱銘議員**：主席女士，《2006年吸煙（公眾衛生）（修訂）條例》（“《修訂條例》”）有關禁煙區的條文自本年1月1日起實施。關於相關的執法工作，政府可否告知本會：

- （一）自上述條文實施後，衛生署控煙辦公室（“控煙辦”）就違反上述條文的規定所接獲的投訴個案數目；控煙辦在接獲投訴後，大約多久才會前往投訴所涉及的地點巡查、控煙辦就投訴作出相應巡查的次數，以及因而提出檢控的數目；
- （二）鑒於日前有市民因勸阻食肆顧客違例吸煙而遇襲受傷，政府有甚麼措施及支援，防止同類事件再次發生，以及解決市民因擔心遭受暴力對待而不敢投訴或阻止他人違例吸煙的問題；及
- （三）鑒於《修訂條例》沒有規定禁煙場所管理人須對未有阻止其場所內的吸煙行為負上法律責任，政府有何措施確保該等管理人會盡力使禁煙規定在有關場所有效地實施？

衛生福利及食物局局長：主席女士，在逐項回答質詢前，我希望藉此機會再一次多謝立法會議員在去年10月通過《修訂條例》，讓市民享有更大的無煙空間，令控煙工作向前邁進一大步。

我們的控煙策略一直包括立法、執法、徵稅、宣傳和教育等多方面的工作，彼此互相配合。立法擴大禁煙區是控煙的其中一個重要環節。執法固然重要，但如果沒有整體社會文化的配合，單憑執法根本沒有可能達到禁煙區無煙的目標。因此，正如我們在提出《修訂條例》時說明，當局推行禁煙規定的策略，綜合了宣傳和教育，以及執法和檢控兩個方面，缺一不可。

在宣傳和教育方面，政府及香港吸煙與健康委員會開展了一系列的宣傳和推廣攻勢，重點是建立社會對禁煙工作的支持、提高公眾對法定禁煙規定及範圍的認識、尋求各有關行業的場所管理人合作建立無煙環境，以及籲請市民自律和顧及別人健康，以提倡煙民自願守法，並且鼓勵煙民戒煙。整體而言，宣傳和教育工作成效顯著，由2007年1月1日起，大部分市民和業

界都奉公守法，配合新法例的施行。我相信建立尊重禁煙規定的社會文化和公眾壓力，始終是有效和順利推行禁煙規定的關鍵。所以，這方面的工作將來仍會繼續進行。

至於在執法和檢控方面，當局的主要策略是突擊巡查和重點執法，特別是針對那些根據市民投訴而認定的黑點採取行動，以產生阻嚇作用，並且重點處理嚴重違反禁煙規定的情況。由於吸煙行為一般只維持數分鐘，不論執法的控煙督察編制有多大，要在接獲投訴後數分鐘內立即趕往任何一個法定禁煙區執法或要控煙辦作地毯式執法，都是不可行，亦不切實際，更不是善用公共資源的良策。

進一步來說，禁煙是治標做法，治本的方法是減少煙民的數目。有些人是可以自發成功戒煙，但對於那些有需要協助的人，現時衛生署及醫院管理局（“醫管局”）已有提供戒煙服務，在過去 5 個月，致電衛生署戒煙熱線的人數相較去年同期的數字上升了一倍，我亦很高興看到很多在社區工作的家庭醫生及藥劑師亦已加入提供戒煙服務的行列。我希望戒煙的趨勢會持續下去。

就李柱銘議員的質詢，我的回覆如下：

- (一) 在 2007 年 1 月 1 日至 5 月 20 日期間，控煙辦共接獲超過 8 000 宗在法定禁煙區觸犯吸煙罪行的投訴（當中有些投訴是重複作出的）。

自 2007 年 1 月 1 日以來，控煙辦在商場、食肆及其他法定禁煙區共進行超過 4 000 次突擊巡查，包括接獲投訴後進行視察、在特別活動（例如農曆新年年宵市場及足球比賽）舉行期間進行巡查，以及對按投訴確定的吸煙黑點採取針對性的執法行動。

在 2007 年 1 月 1 日至 5 月 27 日期間，控煙辦共安排向違規吸煙者發出 660 張告票。此外，在 2007 年 1 月 1 日至 3 月 31 日期間，警方亦向違規吸煙者合共發出 477 張告票。一般在接受投訴後，控煙辦都會盡快與投訴人接觸瞭解情況，以及視乎情況到投訴地點巡查及執法。

- (二) 我們留意到新禁煙規定實施 5 個月以來，在絕大部分的情況下，吸煙者都會尊重其他市民，主動或經勸諭下停止在禁煙區內吸煙。

市民如果發現有人在法定禁煙區內吸煙，可向場地管理人提出，讓場地管理人跟進及提醒吸煙者該處已實施禁煙規定，法例亦有賦予場地管理人權力，要求吸煙者在法定禁煙區停止吸煙或離開禁煙區，場地管理人有需要時亦可召警協助。

- (三) 推行禁煙規定到目前為止能夠大致順利及成功，實在有賴業界場所管理人的積極合作和配合，例如清楚標明法定禁煙區的範圍；在處所內當眼處標示禁煙標誌，讓顧客和使用者一目了然；提醒吸煙者注意法定禁煙規定，以及行使法例賦予他們的權力，在必要時制止煙民在法定禁煙區內吸煙。

為了協助管理人員有效管理禁煙區，控煙辦自 2006 年 10 月以來已為多個公私營界別的場地管理人員舉辦一百多次增強禁煙知識的工作坊，先後共有超過 5 000 人出席。控煙辦亦特別因應場地管理人員的需要而派發為他們印製的指引。

過去五個多月以來，大部分禁煙場所的管理人都積極配合推行禁煙規定，不少場所亦表示，生意額也因而上升。我相信尋求市民和業界的合作，仍然是實施禁煙規定的有效策略。當局會視乎需要繼續與業界聯繫。

在此，我衷心多謝市民過去數月對禁煙規定的支持、合作及意見。當局會一如既往，努力作宣傳推廣，並按策略有效率地執法，大大減少二手煙的禍害。

李柱銘議員：主席女士，請問局長有否向少數人提供任何忠告，例如我看到鄰桌有人吸煙，便真的會前往阻止，請吸煙者不要再吸煙。可是，現時又怕會被人襲擊，局長有否考慮提供一種方法——例如像我朋友的做法般，是每次也成功的，他會表示並不介意吸煙者吸煙，但他的太太有肺病，請吸煙者相就一下。他每次這樣說都是成功的。（眾笑）可否就此教一下他們這樣說呢？

衛生福利及食物局局長：主席女士，我相信李議員的朋友當然是很有經驗，因此可以採用這種方法。最重要的是，從我與市民交談的經驗中得知，如果是有禮貌和尊重地向吸煙者指出該處是禁煙區，即政府已經立法規定該地方不可以吸煙，他們很多時候也會自動弄熄香煙。當然，如果有更創新的方法

便會更好，例如在吸煙者的旁邊不停咳嗽，告知吸煙者自己真的患有哮喘，請他們立即熄滅香煙，這當然也是可行的。不論是我的家人或朋友，很多時候也採用不同的方法，令吸煙者自動熄滅香煙。

此外，對於外來的遊客，無論外地或內地的遊客，他們可能在當地已習慣可以在室內吸煙，我們更要在此方面進行教育，讓他們瞭解。按照我們的經驗，在過去的一段時間，實在有很多人懂得入鄉隨俗，在香港的室內不吸煙。我覺得最重要的是大家能互相尊重，禮貌地提出勸諭。同時，我相信整體社會.....我對香港人亦感到很驕傲，我們的自律精神是相當強的。

主席：共有 9 位議員在輪候提出補充質詢。有機會提出補充質詢的議員請盡量精簡，好讓多些議員有機會提問。

鄭家富議員：主席，局長在主體答覆內多次多謝立法會和香港市民，我們亦多謝局長的決心，因為局長上台後，對控煙政策處理得不錯，特別是局長在主體答覆的第二段提到，控煙策略除了執法外，更有徵稅。主席，請容許我詢問有關這方面的問題，因為過去所收到的煙草稅，結果並沒有減少，反而是增加了。由此證明，吸煙者其實是增加了。因此，局長會否建議下一任局長 — 這也可能是你管轄的範疇 — 要求增加煙草稅，令吸煙者因為要買貴煙而失去誘因，間接令他們戒煙？在戒煙的人增加而吸煙的減少的情況下，控煙在執法的工作上，也可能相對減少。我希望局長在這方面能有令我們感謝你的另一項德政。

衛生福利及食物局局長：主席女士，徵稅是控煙的其中一個很有效措施，國際上很多國家也有這經驗，香港也曾經做到有顯著的影響。至於我們應否繼續增加稅率，當然以推廣健康的人來看，我覺得是應該繼續做下去的，但政府無論在加稅或減稅時，也會有其他考慮。因此，我們一定會在這方面盡力繼續工作，例如在 3 月時，我們已經減少了一些免稅香煙，我們是會在這方面再加強考慮的。

李國英議員：局長提到控煙的治本方法是減少煙民的數目，而衛生署和醫管局也提供戒煙的服務。不過，以我理解，這些戒煙中心只是在星期一至星期五的辦公時間開放，名額有限，很多有意戒煙的人也得不到服務。局長提到

在過去 5 年，致電戒煙熱線的人數上升了一倍，我想問局長，在這一倍的數字中，那些人所尋求的是怎麼樣的協助呢？同時，如果有求助者來到戒煙中心尋求協助時，政府又如何協助他們呢？

衛生福利及食物局局長：主席女士，由 1 月 1 日開始，我很肯定很多人會考慮戒煙，亦有人能真正做到，我聽到很多市民有這樣的心聲。至於如何戒煙，我相信每個人也不同，視乎他們的煙癮有多長時間，決心有多大等。因此，衛生署和醫管局除了會提供服務外，亦會向他們提供一些資料。如果他們是有信心戒煙，有時候是無須專業人士協助也能做得到的，但如果要得到專業人士的協助，他們可以在醫管局和衛生署……甚至很多私家醫生和藥房也有提供這方面的知識和服務。如果他們已放棄吸煙的話，我相信對於他們來說，經濟並非一個問題。

主席：李國英議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

李國英議員：是的，主席，我是問對於尋求協助所增加的一倍人，採用了甚麼解決方法？如果有人到戒煙中心尋求協助，有關方面如何解決其問題？

主席：局長，你明白嗎？我看見你皺起了眉頭。

衛生福利及食物局局長：據我瞭解，增加了尋求資訊的人，他們主要是想知道有何方法可協助戒煙。我們的專業人士只可就每個人的吸煙習慣或他們關心的其他問題作答。

陳婉嫻議員：局長回答李柱銘議員質詢的第(二)和第(三)部分中也提到一些情況，實際上，我們有時候也有些困擾，我們在一些食肆或地方遇到吸煙者時，會有點困難的，我沒有採取 Martin 的朋友的做法，我只會閉氣。理論上，我可以向員工或其主管投訴，但發覺難度是相當大的。主體答覆第(三)部分提到，當局曾經為公私營界別的場地管理人舉辦了 100 次研討會或工作坊，在法例實施了半年或 9 個月後，會否打算邀請他們回來提供意見，從而作出一些修訂呢？我感覺到場地管理人均害怕規管別人、害怕勸諭吸煙者停止吸

煙，因此，要求食肆的客人向吸煙者提出。政府有否這些準備呢？在這準備當中，我很想聽聽政府的立場，有否聽過有人因勸諭吸煙者而被襲擊，甚或被恐嚇而報警呢？請問有多少這些個案呢？

衛生福利及食物局局長：主席女士，我首先想說，閉氣不是一個好方法，我相信每個人也要呼吸，特別是為了附近有煙民而閉氣，更是不值得的做法，我覺得應該“出氣”才對。所以，如果看到這些問題，一定要提出，並要跟食肆管理人一同行動。如果被人盯着，很多煙民也會自動自覺地熄滅香煙，我覺得這是一定要做的。至於我們會否再跟進，特別是在有關規定執行了一段時間後，向業界的場地管理人收集回應及經驗等，控煙辦是會繼續做的。我們收集了這麼多資料後，便知道哪些地方是黑點。我們會進行更多巡查，亦希望培育場地管理人更有膽量和組織地來處理這個問題。如果一個人不敢執行工作，便找其他員工或顧客一起集體行動，這是會較容易及更有效的。

主席：陳婉嫻議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

陳婉嫻議員：主席，局長仍未回答我的問題。我是問在法例實施一段時間後，局長有否準備聽取業界有關受規管場所人員的意見，例如法例執行了 9 個月後，從而在法律上作進一步的收緊。局長並沒有回答有否做這些準備工作？

衛生福利及食物局局長：主席女士，我們不單是做這方面的工作，還會進行較全面性的檢討，不單會涉及這羣人。當然，我們會繼續支持這羣人的工作。我剛才也說過，控煙辦一直是跟他們有溝通的，如果有需要的話，我們會加強為他們提供培訓的工作。但是，最重要的是，如果我們要在法律上作出任何修訂，看來還要再過一段時間，因為這項法例只實行了 5 個月，我相信不能這麼快便因出現少許問題而要作出更改，整體社會的適應也須花上一段時間。整體來說，市民對法例的接受力和自律力也相當強。因此，我剛才說對香港人感到很驕傲，便是這方面了。我們實際上較很多自以為文化或接受力很高的西歐國家更為優勝，就這一點，我認為我們是值得驕傲的。

主席：這項質詢已用了超過 20 分鐘。最後一項補充質詢。

張宇人議員：主席，對於局長今天的答覆，我大部分是認同的，尤其是局長寬容的態度。我想煙民和非煙民均應採取一些互相包容的態度。

主席，我想問局長的是，我跟飲食業界也舉行了多個工作坊，最主要商討的其中一項是，我們在進行勸諭後便請吸煙者離開，如果他不接受任何勸諭而要繼續吸煙，我們便致電警方。不過，當局要求我們不要致電 999，而是致電當地警署。我也收到業界的一些意見，雖然不是很多，但往往的情況是，當我們致電當地警署時，他們會要求我們致電控煙辦，但控煙辦的電話很多時候均接不通，即使接通了，也沒有派員到來處理。我想很簡單的請問局長，他會否跟保安局局長或警務處處長商討一下，在當地警署接獲投訴後，便派出在附近巡邏的警員到場協助，以處理這些問題呢？局長可否跟進這方面的有關情況，或瞭解有關情況有否實際發生或是否經常發生呢？

衛生福利及食物局局長：主席女士，我沒有這方面的數字，但我一定會向警方反映這種情況，研究如何可更有效地處理問題。

主席：第四項質詢。

兩電的規管安排

Regulatory Arrangements for the Two Power Companies

4. 馮檢基議員：主席，政府現正與兩間電力公司（“兩電”）就 2008 年後的規管安排進行磋商。就此，政府可否告知本會：

- (一) 當局與兩電進行的磋商的最新進展，包括至今取得了甚麼共識，以及估計能否如期於本年內落實有關的規管安排；兩電是否仍堅持把准許回報率定於較高水平和簽定較長年期的協議；若然，當局有何對策，以及會否放棄早前提出的相關建議；
- (二) 是否知悉兩電對有新供電商加入電力市場的取態，以及該取態對進行中的磋商的影響；當局會否為保障兩電利益而否決任何以離岸方式向本港供電的建議；新規管安排的條款會否適用於日後的新供電商；及

- (三) 政府即將換屆和政府總部政策局的重組，對進行中的磋商有否影響？

經濟發展及勞工局局長：主席女士，

- (一) 政府分別於 2005 年及 2006 年，就“香港電力市場未來的發展”進行兩個階段公眾諮詢。其間，我們收到立法會及社會不同界別組織和人士的意見。政府已小心研究收集到的意見，以及向立法會經濟事務委員會匯報諮詢結果，並於去年年中開始與兩電商討 2008 年後的規管安排，商討事宜包括電力市場的規管框架、協議的年期、固定資產投資回報率的水平、釐定電費的機制、准許回報率與排放表現掛鈎等。由於政府正與兩電進行談判，故此現階段不適宜公開有關詳情。

政府透過過去的廣泛公眾諮詢，清楚知悉大眾的意見及期望。政府的立場是新的規管方案必須能符合香港的整體利益。我們的目標是在本年內落實 2008 年後的規管安排。

- (二) 政府在考慮任何新的供電申請時，會以公眾利益為主要考慮，而非取決於兩電的意見或立場。我們會考慮有關供電計劃能否符合相關法例，為用戶提供可靠、安全、環保及有效率的電力供應。我們亦會就土地使用及有關計劃的規劃準則、設計及運作模式等，評估供電計劃對公眾及將來開放本港電力市場的影響。例如，如果有關計劃涉及在現時已有供電網絡的地區重新鋪設另一網絡，政府會關注到重複掘路鋪網工程，將為公眾帶來滋擾和不便。據我們所知，其他地方也非採用這模式開放電力市場。再者，通過重複建設供電網絡以進一步開放電力市場，亦非一種可持續的發展模式，並且會令將來開放市場的過程更為困難。政府會因應上述因素考慮新的供電申請。
- (三) 環保與能源息息相關，政府就 2008 年後提出的規管安排，當中已包括了多項與環保有關的措施，經濟發展及勞工局亦一直與環境運輸及工務局合作，就多項環保議題共同與兩電商討。政府政策局的重組對政府與兩電進行中的談判並沒有任何影響。

馮檢基議員：主席，我主體質詢的(二)部分是，如果離岸電力公司來港供電，會否造成與現時香港兩電競爭，而政府會維護兩電的利益而不予批准。我很高興聽到局長剛才在主體答覆表示他是持較開放的態度。

我的補充質詢是，因為現在的再生能源絕大部分是風力能或太陽能，而離岸位置是可以較容易及較平宜的方式取得。我想問局長，就主體答覆的(二)部分，局長會否容許一些離岸電力公司加入本港電力市場競爭，或在新的協議內，規定兩電必須使用再生能源，例如風力能或太陽能呢？

經濟發展及勞工局局長：我相信大家最關注的是，我們將來會否開放電力市場，讓更多並非設於香港的離岸公司利用香港的電網在本港供電，令市民有更多選擇，以及降低電費。就這方面來說，我想大家都知道現在所指的，是由內地向本港供電。我認為最重要的，是視乎內地市場何時有剩餘電力可以供應給香港。

大家從報章最近的報道可以看到，現時廣東方面的供電情況也很緊張。我們要強調，就現時來說，我們會在磋商新協議期間做好一切準備工作，以便為將來開放電網進行規管，以及做好所有安排。我們的目的是方便將來有新的發電商來香港。

至於它是否使用再生能源或其他能源呢？當然最好是能使用再生能源，但即使是採用其他能源，我們也會讓他們來香港。因為最重要的是，當電力供應有更多選擇時，市民便有望可以降低電費。

主席：馮檢基議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

馮檢基議員：是的，我的補充質詢問當局與兩電再續約的時候，會否規定他們使用再生能源？局長沒有回答這部分的問題。

經濟發展及勞工局局長：就兩電方面，我想馮議員都知道，在回報率方面是不同的，即如果他們使用可再生能源，便可以有較高的回報率。這方面，我相信大家都知道。

此外，我們也討論過容許可再生能源的使用者使用他們的電網。我上次在回答馮檢基議員的問題時已經提過這一點，即我們是鼓勵他們這樣做，而反應亦良好。

詹培忠議員：主席，從局長的主體答覆，我們瞭解到香港的電訊開放政策非常好。但是，在電力及其他事情上，特別是石油方面，大家便有很多不同的意見。

我的補充質詢是，局長在主體答覆中表示從公眾利益考慮，但以價格遷就服務，並不是公平競爭。政府的態度是否真的要維護公平競爭，正如開放電訊市場般的做法，還是敷衍而已呢？

經濟發展及勞工局局長：多謝詹議員這樣關心公平競爭。

我相信詹議員也知道，我們一直有就公平競爭進行草擬法例的工作.....這不單是全香港.....我們正在草擬這方面的法例。你的補充質詢最主要是詢問公眾利益方面。我首先要多謝你的提問，讓我可以這裏作出解釋。

就公眾利益而言，我們最主要的考慮，第一是價錢，我相信市民均希望電費可以稍為降低。我已多次表示兩電現時的固定資產回報率是 13.5%至 15%，我們認為這是過高，而我也曾在這裏表示我們認為應該是單位數字才適合。第二，我們要確保有可靠穩定的電力供應，這是非常重要的。第三，環保也十分重要，我們會透過新的管制協議來確保兩電做更多工作，以減少排放及空氣污染等，這些均是我們要考慮的。

何鍾泰議員：主席，局長在主體答覆的第(二)部分表示不想新的供電申請者重複掘路鋪網，因為這會滋擾市民的生活，這是否意味着會開放電網呢？如果電力公司不願意開放，政府會如何處理呢？政府會否讓新的供電者在偏遠地區鋪設電纜及電線，讓偏遠地區的居民得到這些電力供應呢？但是，如果兩電不願意提供後備電源的話，那麼對於這些偏遠地區的居民來說，會否因不能得到可靠而有效率的電力供應，而造成不公平呢？

經濟發展及勞工局局長：多謝何議員讓我有機會再作解釋。

我想再重申，國際間的慣常做法是，當我們要開放電力市場的時候，都是只有一個電網。我相信很少地方.....我不知道有甚麼地方在同一地方是會有數個輸電網絡向同一用戶供電的。所以，我們最關注的是，如果新供電商向本港供電牽涉重複鋪網，便會對環境及各方面都有影響。

此外，我們還要再考慮的是，如果讓一個新的供電商重鋪電網，在另一個新供電商加入時，我們是否便不批准呢？我們是不可以不批准的。如果再批准的話，這會否出現一個情況，便是某些地方可能同時會有數個供電網絡，是會有這個可能的。如果將來開放電網的時候 — 據我所知，全世界都是只有一個電網的 — 如果有數個電網的話，第一會令過程變得複雜及更困難，究竟輸電或供電時要用哪個電網呢？此外，這也會增加我們在管制方面的複雜情況。

何鍾泰議員：局長沒有回答我補充質詢的後半部分，即會否讓新的供應者在偏遠地區掘路及鋪網，而居住於該等地區的居民不一定得到可靠而有效率的電力供應時，會否對他們不公平？主席，局長未回答我這部分的問題。

經濟發展及勞工局局長：我的答案是，不論是否偏遠地區，原則其實也是一樣的。我剛才已提過的原則，便是我們認為新供電者要重新鋪網並不適宜。我剛才已經說過，不適宜重新鋪網。其實，我們不是不可以讓新的供應商供電，原則只是不重複鋪網，而這是透過協商可以做到的，這便是我們現時的取態。但是，大家的目的都是將來開放電網，我相信在座各位都希望將來開放電網、廠網分家，然後有一個監管機構，讓所有供電商都可以使用現時這個電網，在釐定價錢和監管規則後，便可以有競爭，這便是我們希望將來能看到的。

余若薇議員：主席，局長在主體答覆的第(一)部分提到，政府現時正跟兩電商討，而當中包括將准許回報率與排放表現掛鉤，我想就這方面詢問局長。主席，你也知道現時國際間都很關注全球暖化的問題，我們今年的天氣非常炎熱，去年也是從 6 月開始已十分炎熱。可是，香港現時並沒有管制溫室氣體的排放，而這大部分是由發電所產生的。所以，請局長給我一個確切的答覆，就排放表現的方面，有否包括溫室氣體呢？

經濟發展及勞工局局長：這方面現時是根據牌照內所說明的一般排放標準。我們會根據現時兩電牌照內所訂明的標準，在他們未能達標的時候便會扣減他們應得到的回報率。

余若薇議員：局長沒有回答我的補充質詢，我不是詢問他現時的機制，我是詢問當局現在跟電力公司商討的新機制。現在溫室氣體排放這麼受關注，為何局長在這方面仍像是未睡醒般的呢？我所指的是，在當局跟兩電商討的新管制協議中，會否包括管制溫室氣體的排放？

經濟發展及勞工局局長：我們的機制是根據他們現時牌照內的說明，來管制排污、排放方面。換言之，我們是把這兩方面掛鈎的。所以，就氣體管制方面來說，我們也是根據現有牌照內所訂明的排污準則。

余若薇議員：主席，局長是否表示沒有包括，即他跟電力公司磋商 2008 年以後的規管安排時，完全沒有包括溫室氣體的排放呢？

主席：局長，你是否還有補充？

經濟發展及勞工局局長：我補充仍是一樣，是根據現有牌照內的排放準則。

李華明議員：主席，局長剛才回答何鍾泰議員的補充質詢時，清晰地表示政府開放電力市場的態度，是不容許再鋪設另一個電網、不可以再掘路，而局長在他的主體答覆中也有提及這點。

請問政府，如果內地現在有更清潔的能源可以減少本地電力公司燒煤的污染的話，例如是使用水力或其他的能源，但當局卻不准再鋪設電網，那麼何時才能接駁到現有電力公司的輸電網呢？主席，如果他們沒有專營權，如何能接駁到現有電力公司的輸電網絡，讓市民有多一個選擇，以及更清潔和更便宜的電力呢？

經濟發展及勞工局局長：我相信大家的目標是一致的，便是開放電力市場。所以，我剛才在答覆中已說過，我們現在要做妥一切準備。我相信李議員也知道，現有的電網屬於兩電所有，如果我們將來要開放的話，當然要有一個合理的收費，也需要有一個新的架構來監管、制訂各樣的規定。其實，目的很簡單，便是要開放電網給所有新供電者來香港供電，以達致競爭的目的，以及讓市民有更多選擇，而上述所說的，我們其實已在進行中。

但是，如果要即時做的話，便會牽涉很多法例上的修改，這些都是需要時間的。因此，我認為最實際的做法是利用現在的剩餘時間做好一切立法和新架構安排的工作，然後在適合的時候，即當內地有這種電力供港的時候，我們便可以開放我們的電力市場。

主席：這項質詢已用了超過 17 分鐘。最後一項補充質詢。

郭家麒議員：局長在主體答覆第(二)部分已清楚表明，當局會盡量開放電力市場，但同時間，局長也清楚說明不希望涉及重複鋪設電網，這其實是否跟政府已往的做法有所抵觸呢？我記得政府在開放電訊市場的時候，容許一些新的電訊商鋪設新網，包括固網。政府現在這做法是否改變了一個行之有效的政策，這是否為了繼續給予兩電利益，讓他們繼續壟斷呢？

經濟發展及勞工局局長：我剛才已說得很清楚，我們主要的考慮其實是公眾利益，大家都期待看到開放電力市場。

我剛才也解釋得很清楚，現時國際間的做法是不會在同一地方鋪設數個電網來開放電力市場的。我相信郭議員也明白，如果同時有數個電網向同一用戶供電，第一，這是資源重疊。大家也知道掘路鋪設電網是會對環境造成影響的，我們是否需要這樣呢？如果因開放電力市場而有很多個電網的話——我剛才已說過，現時全世界的做法都是只有一個電網，大家均利用這個電網來收費。如果有數個電網的話，會否把事情複雜化呢？究竟要用哪個電網呢？這是否重複了資源呢？這其實不是一些新政策，而是我們看到現時國際間的做法也是這樣。所以，我們認為這是最適當的做法。

郭家麒議員：主席，我很清楚地詢問局長，我其實是想帶出當中的分別。我們以往對電訊的做法是容許新的固網商鋪設新的網絡，我問這是否政策上的改變，即政府是否要在政策上作出一個大改變呢？主席，局長沒有回答我這部分的問題。

經濟發展及勞工局局長：我相信郭議員所說的固網商是指電訊的固網，對嗎？但是，我們現在所談的是電力的電網，這是兩回事。

主席：第五項口頭質詢。

公務員的新入職薪酬 New Starting Salaries for Civil Servants

5. **劉慧卿議員：**主席，行政機關在 2000 年 4 月 1 日，把文職及紀律部隊職系的入職薪酬調低 1 至 6 個支薪點。上月 15 日，行政機關根據一項私營機構入職薪酬調查的結果，決定把一些文職職系和大部分紀律部隊職系的入職薪酬上調 1 至 5 個支薪點。至於 2000 年 4 月 1 日或之後受聘的現職公務員，如果他們的薪酬較所屬職級的新入職薪酬為低，便會被調高至與新入職薪酬相同的水平；如果他們的薪酬相等或高於所屬職級的新入職薪酬，則會調高至下一個較高的支薪點，但以所屬職級的頂薪點為限。就此，行政機關可否告知本會：

- (一) 有沒有接獲市民反映，指某些職系的新入職薪酬過高或過低；如果有，詳情是甚麼；
- (二) 鑒於 2000 年 4 月 1 日或之後受聘的現職公務員即使有長達 7 年的年資，亦只會獲 1 個額外支薪點，當局有沒有檢討這做法對他們是否公平；及
- (三) 會不會按這些現職公務員的年資，重新檢討他們的薪酬；如果不會，原因是甚麼？

公務員事務局局長：主席，就質詢的第(一)部分，公務員事務局至今總共接獲約 10 個市民（不包括公務員）以書面形式表達有關公務員入職薪酬的意

見。他們認為一些職系，當中包括教師、工程師、政務主任和聯絡主任，建議調整的入職薪酬偏高，發表意見的市民並沒有提出詳細理據。

釐定公務員入職薪酬的機制，是根據公務員薪俸及服務條件常務委員會（“薪常會”）建議的資歷基準法。簡單來說，是向私營機構調查它們對相類似資歷要求工作的新入職僱員提供的薪酬，訂出個別資歷組別的基準薪酬。在納入每個資歷組別內的各公務員職級的入職薪酬，一般會相等於該資歷組別的基準薪酬。對一些有特別工作要求或招聘困難等的職級的入職薪酬，會在有關資歷組別的基準薪酬上，額外加 1 至數個支薪點。建議的新公務員入職薪酬是依據既定的機制，參考 2006 年入職薪酬調查結果，以及行政長官會同行政會議通過的應用方案而提出的，而有關調整建議亦得到薪常會和紀律人員薪俸及服務條件常務委員會（“紀常會”）的支持，以及 4 個公務員中央評議會職方代表和 4 個跨部門工會代表的認同。

質詢的第(二)及第(三)部分詢問有關採用一般換算安排調整受影響現職公務員薪酬的事宜，我會作出綜合回應。

主席，政府對上一次就入職薪酬進行調整是在 1999 年。因應當時調查的結果及應用方案，大部分入職職級的薪酬由 2000 年 4 月 1 日起下調 1 個至 6 個支薪點，而其餘小部分入職職級的薪酬則維持不變。因應完成不久的 2006 年入職薪酬調查的結果及應用方案，政府決定將部分職級的入職薪酬向上調整，幅度由 1 個至 5 個支薪點，而其他入職職級的薪酬則維持不變。如果調整建議獲立法會財務委員會及其轄下的人事編制小組委員會批准，就那些入職薪酬會調高的職級而言，新聘公務員的薪酬可能較在 2000 年 4 月 1 日後，以較低的入職薪酬獲聘的現職公務員為高。從人事管理角度而言，我們需要合理、妥善處理受影響的現職公務員，適度調整他們的薪酬。

過往，入職薪酬調查以不定期的形式進行。1999 年入職薪酬調查與 1989 年入職薪酬調查時隔 10 年，而 2006 年入職薪酬調查又與 1999 年入職薪酬調查相隔 7 年。有鑒於私人市場的入職薪酬變化日益頻繁，從 2006 年起，入職薪酬調查將每 3 年進行 1 次。入職薪酬調查由不定期、相隔多年才進行 1 次，改為定期、每 3 年進行 1 次，是政府制訂更完備的公務員薪酬調整機制的重要一環，有關決定亦得到薪常會和紀常會的支持，以及 4 個公務員中央評議會職方代表和 4 個跨部門工會代表的認同。

由於這一項重大的改變，政府必須深思熟慮，小心衡量公眾和現職公務員的利益和關注，而決定採取何種換算安排。2006 年入職薪酬調查顯示部分職級的入職薪酬有需要向上調整，到 2009 年、2012 年，以及其後每 3 年進

行 1 次的入職薪酬調查結果會是怎樣，我們無從估計，但可能性不外乎是入職薪酬有需要向上調整、或向下調整，或維持不變。

根據現行安排，當入職薪酬有需要調低時，現職公務員不受影響，仍可支取原有較高的薪酬。如果政府根據 2006 年入職薪酬調查結果，全數調高受影響現職公務員的薪酬，即包括他們過去每年的增薪點、跳薪點（如有的話）和按認可經驗遞加增薪（如有的話），又如果 2009 年或 2012 年進行入職薪酬調查的結果，顯示部分職級的入職薪酬有需要向下調整時，而政府根據現行安排，不削減受影響現職公務員的薪酬，公眾難免會質疑政府的處理手法，認為政府違背公平一致的原則，因為現職公務員會在入職薪酬調高的情況時，全數受益，但在入職薪酬調低的情況時，薪酬卻毫不會下調。公眾亦會質疑政府有否妥善運用公帑。

在小心衡量上述考慮因素後，我們認為採用一般換算安排調整受影響現職公務員的薪酬，可以在公眾利益——即維持公平一致的原則和妥善運用公帑，以及保障受影響現職公務員的合理調薪訴求之間，取得適當的平衡。採用一般換算安排一方面保障現職公務員不受因入職薪酬調查而引致入職薪酬向下調整的影響，另一方面，在入職薪酬向上調整時，適度提高現職公務員的薪酬至新的入職薪酬，或比原有的薪酬高 1 個支薪點，確保在一般情況下，現職公務員的薪酬不會低於新入職的公務員。就制度而言，採用一般換算安排處理以後每 3 年進行 1 次的入職薪酬調查而可能引致的向上或向下調整，是一個公平和合理的做法。

主席，一般換算安排由來已久。自 1979 年成立以來，薪常會一向建議採用這個安排。就今次入職薪酬調查而言，薪常會重申政府應採用一般換算安排調整受影響現職公務員的薪酬。此外，4 個公務員中央評議會職方代表，以及 4 個跨部門工會代表亦認同一般換算安排。

根據一般換算安排，部分現職公務員可能會與新聘公務員的薪酬看齊，或較他們原有的薪酬高出 1 個支薪點。我們明白部分現職公務員，可能認為有關安排沒有充分顧及他們的年資及經驗。

我想藉此機會再一次強調，我們非常珍惜具經驗的現職公務員的貢獻。對員工來說，薪酬的確是重要的一環，但薪酬並非反映公務員資歷及經驗的唯一元素。即使較具經驗的公務員在一般換算安排下，薪酬可能與新聘公務員相同或稍高，但在考慮署任更高職級及晉陞遴選的過程中，他們會比年資較短的公務員佔優。此外，部分公務員的附帶福利，例如公務員公積金計劃的政府供款比率，或紀律部隊的宿舍分配是與公務員的年資掛鈎的。因此，

即使現職公務員可能與新聘公務員的薪酬相同，但就晉陞機會及附帶福利而言，較具經驗的公務員會比新聘公務員優勝。

劉慧卿議員：主席，局長說接獲一些市民的意見，但不包括公務員；我相信她一定曾接獲公務員的意見，因為我們也接獲公務員的意見。局長說一般換算安排可從數方面取得適當平衡，能保障公眾利益和照顧公務員訴求。主席，局長說根據現時的安排，當入職薪酬調低時，現職公務員不受影響，而調高時則薪酬會增加。局長，如果你那麼保障公眾利益，請向公眾解釋是否可訂出安排，在入職薪酬調低時便調低薪酬呢？如果調低了薪酬不減，調高了卻薪酬增加，市民當然覺得不公道。但是，公務員現時說完全不計算他們的年資，這可能令局長變成“豬八戒照鏡 — 兩面不是人”。局長可否向我們解釋這項安排，為何入職薪酬調低時，現職公務員的薪酬不減呢？若制度是調升便加薪，調低便減薪，這便會公平一些，令公眾安心，公務員亦會信服。

公務員事務局局長：主席，多謝劉議員的補充質詢。

在招聘公務員方面，一般來說，當我們就任何職級招聘新同事時，也會在招聘廣告中清楚列明職級的入薪點，完成 1 年工作後，如果工作表現良好，可獲某增薪點。所有這些資料，會在招聘過程中向有興趣的人公開披露。鑒於這個理由，我們認為選擇加入公務員行列服務市民的人，會根據當時提供的資料作出決定。他們入職後，如果單是因為入職薪酬調查結果，僱主單方面調低他們的工資，雖然在法理上可行，但在情理上，我們會盡可能兼顧公務員同事的感受。因為事實上，從他們選擇加入公務員行列的一刻開始，他們以為他們的工資是招聘廣告中訂下的金額。基於這點考慮，當某職級的入職薪酬，因為某入職薪酬調查結果而調低時，我們認為調低在職公務員的薪酬是不適當的。

但是，正如劉議員所說般，如果我們一方面這樣做，到入職薪酬調高時，我們又全數調整現職公務員的薪酬，這樣做便真的會令市民認為不大公平。

主席：共有 11 位議員在輪候提出補充質詢。有機會提出補充質詢的議員請盡量精簡，好讓多些議員有機會提問。

鄭志堅議員：主席，局長提供這樣的答覆是很神奇的。她提到一般換算安排，把別人數年的年資換掉，一筆勾消，說最多提供 1 個支薪點，以免較新入職的薪酬還要低那麼難看。主席，我們接到很多教師的投訴，我們工聯會的一個屬會 — 教育工作人員總會 — 亦召開記者會，公開批評此舉做對近數年入職的教師不公平。

主席，大家也知道，公務員和資助機構是每年 1 個增薪點，局長剛才也承認這是慣例。現在採用一般換算安排，卻抹煞了員工的年資。局長剛才說是有一些困難，我也有點體諒局長的困難.....

主席：你的補充質詢是甚麼？

鄭志堅議員：主席，我的補充質詢是，局長可否公道一些，我想沒有人會聽得明白局長說的一般換算安排是甚麼，但可否對在近數年入職的公務員公道一些，譬如不要 1 年對 1 點，最少也要兩年對 1 點，對他們公道一些呢？

公務員事務局局長：主席，多謝鄭議員這項補充質詢。

我在主體答覆中強調，年資並非只靠薪酬水平來顯露。我在主體答覆中亦提到，當考慮揀選公務員同事署任高級職位或陞級時，在職公務員的年資是一項相當重要的考慮因素。

鄭議員提出的問題是，可否對現有的公務員同事每兩年多給 1 個增薪點。其實，這是一項非常原則性的問題，原則是如果在入職薪酬調高時這樣做，將來入職薪酬調低時，是否每調低兩個支薪點，便要把現職公務員的工資調低 1 點呢？我們在考慮這個問題時，要在工資向上調時的做法與工資向下調時的做法之間取得平衡。

李國麟議員：局長在主體答覆第二段提到，當考慮新基準和資歷組別時，也會因應資歷來制訂新基準。況且，如果某些職系的招聘有困難，也會酌量增加增薪點。但是，我們看到的事實是，在衛生服務專業中，例如護士、物理治療師、職業治療師等，首先，招聘護士是有困難的；此外，大部分的衛生專業人士已擁有學位，但我們看到在增加工資時，對有關的職系並沒有考慮這點，仍是 QG3，而不是 QG8，即不大符合資歷水平。我想問局長如何在答覆中反映出事實呢？

公務員事務局局長：主席，多謝李議員的補充質詢。

當我們決定某個公務員職級應納入哪個資歷組別時，我們會看看該職級的最低入職資歷要求為何；我們要求的是最低的資歷。就一些職級，我們要求的最低資歷可能是高級文憑，但明白加入該職級的部分人士已取得大學學位，甚至高於大學學位的資歷。但是，我們現時的制度不能兼顧這方面，我們純粹以職級的工作要求的最低資歷，把職級編入資歷組別。然後，為有關職級進行招聘工作時——在招聘工作方面，過去未凍結公務員招聘時，一般而言，如有空缺，我們每年會為每個職級進行一次招聘——我們會根據每年招聘的實質結果，來釐定應否行使酌情權，因為若某年某職級的招聘遇到特別困難而行使酌情權，上調當年聘入某職級公務員的起薪點。（附錄 1）但是，這做法是以每年為個體來研究，而並非把某職級的入職薪酬劃一調高。

主席：李國麟議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

李國麟議員：局長未回答我的補充質詢。我的補充質詢是問例如護士，他們有些已有文憑，亦有大學學位，為何現時的制度不能這樣切實反映出來，而政府又沒有改動呢？

公務員事務局局長：主席，我只是作假設而已，因為我手邊沒有這方面的資料。假設我們要求護士職級的資歷只是護士畢業證書，而不是大學學位，那麼護士職級便會被編入不屬大學畢業生的資歷組別。至於應徵者可能是應徵護士職級，本身亦是一名大學畢業生，但我們不會因為這個理由而提升應徵者的薪酬。

主席：這項質詢已用了超過 19 分鐘，現在是最後一項補充質詢。多位議員也沒有機會提問，我相信你們會循其他渠道跟進的。

吳靄儀議員：主席，局長在第八段說，確保在一般情況下，現職公務員的薪酬不會低於新入職的公務員；局長又在第十一段說，在一般換算安排下，薪酬可能與新聘公務員相同或稍高。但是，我們亦接到本地政府律師協會的資料，當中提到律政司的情況很特殊。由於他們過去 10 年的一般做法，也會加入專業年資，所以會造成現職公務員薪酬低於新入職公務員，在這情況下，請問局長有何特殊做法，來應對今天的加薪情況呢？

公務員事務局局長：主席，多謝吳議員這項補充質詢。

在政府律師方面，吳議員的描述是正確的。過往，律政司方面的一般做法是，如果聘用新人擔任政府律師，而那些人已有的律師執業經驗，他們的薪酬會根據他們的經驗按年調升支薪點。這做法從 2000 年至 2007 年尤其需要，因為在 2000 年時，政府律師和其他有關職級的入薪點，均調低了 5 個支薪點。在最近的兩三年，律師行業在市場上的競爭非常劇烈，由於招聘需要，律政司在過去數年招聘有經驗律師加入律政司工作時，便會根據他們過往的律師經驗，每年經驗調升 1 個增薪點。

如果我們現時建議的新增薪點，獲人事編制委員會和財務委員會通過，希望可在本年 8 月 1 日開始落實。在落實後，政府律師的入薪點會調升 5 個支薪點。在這環境下，我曾與律政司司長談過這個問題，而律政司司長亦與他的同事談過這個問題。大家的結論是，當政府律師的支薪點由本年 8 月 1 日起調升 5 個支薪點，政府在市場上聘請人才擔當政府律師的競爭力，便會立即大幅提高。在這樣的考慮下，於 8 月 1 日批准落實新的增薪點後，律政司準備在聘請新人時，對於已有 4 年律師經驗的人，便不會額外給予任何增薪點；如果所聘請的人有 5 年或以上經驗，便會就其經驗，每年給予 1 個增薪點。

換言之，規定新加入政府律師行列的人，如果已在市場上有 4 年律師資格，便不會有任何額外的支薪點，因為政府會在 8 月 1 日把政府律師的入薪點提升 5 個支薪點。所以，加入政府任政府律師的人，一定要有非常豐富的律師經驗，即 5 年或以上，才可開始獲得額外支薪點。我們認為這做法可處理剛才吳議員提出的問題。

主席：最後一項口頭質詢。

軍事碼頭

Military Dock

6. 李永達議員：主席，據悉，中環填海計劃第三期工程的整體規劃概念，是在沿中環海濱長廊一帶為市民提供休憩設施，以及讓他們欣賞維港景色。該工程範圍內已預留約 150 米長的岸線興建軍事碼頭，以供解放軍駐港部隊停泊軍艦之用。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有沒有研究該軍事設施與上述計劃的整體規劃概念是否協調；若有，研究的結果是怎樣；
- (二) 將來市民使用上述海濱長廊的設施時，是不是須遷就軍事碼頭的運作，以及碼頭建築物會不會阻擋維港景觀；如果景觀會受阻，該地段的建築物高度限制是甚麼；該碼頭四周會不會設置禁區；如果會，該禁區會不會妨礙市民使用海濱長廊的設施；及
- (三) 會不會考慮與解放軍駐港部隊重新商討該碼頭將來的位置？

房屋及規劃地政局局長：主席，特區政府必須遵照中華人民共和國政府和英國政府於 1994 年簽署的《軍事用地協議》，在中區灣仔填海計劃內的最終永久岸線靠近中環軍營處預留 150 米岸線，以供興建軍事碼頭。在 1994 年 7 月，當時的政府已向立法會財務委員會介紹該項協議的內容。

就質詢的 3 部分，我的答覆如下：

- (一) 在中環填海計劃第三期工程範圍內的軍用碼頭，是中英兩國的《軍事用地協議》的一部分。按照我們現時的規劃意向，該段 150 米岸線在無須作為軍事用途期間，會開放作為中區海濱長廊的一部分，讓公眾使用。規劃署現正進行“中環新海濱城市設計研究”，研究範圍包括詳細考慮在設計上如何適當地融合這項規劃意向。
- (二) 軍事碼頭只會在進行軍事用途時才須使用，當碼頭不用作軍事用途時，會讓公眾作為海濱長廊一部分使用。軍事碼頭範圍內，計劃會設置少量簡單的低層設施，對維港景觀不會構成任何影響。
- (三) 正如以上所述，興建軍事碼頭是要落實 1994 年中英政府簽署的《軍事用地協議》。在中區（擴展部分）分區計劃大綱圖已清楚顯示軍用碼頭的位置，所以並不存在與解放軍駐港部隊重新商討的問題。

李永達議員：主席，我想跟進主體答覆第(二)部分，因為我最關心的是，香港市民未來在使用中環新填海區的海濱長廊時，可否無須繞道及無障礙地使用這個地方。主體答覆第(二)部分提到會設置少量簡單的低層設施，那是指

甚麼呢？雖然碼頭只會在有軍事用途時才使用，但碼頭的設備，例如把軍艦繫於碼頭，使它不會移動的纜索等設施，跟海濱長廊豈非格格不入？市民在跑步時也不會希望有東西阻礙自己。所以，我不明白主體答覆第(二)部分所述的簡單設施是指甚麼？此外，當碼頭須用作軍事用途時，所需的設備如何跟海濱長廊完全配合呢？

房屋及規劃地政局局長：我們理解到在大綱草圖上，中區和灣仔海濱的休憩用地共有 14.63 公頃，面積是非常大的。如果將來碼頭須用作軍事用途，大約會佔用 0.3 公頃土地，所以對整體布局的影響很輕微。這是第一點。

至於第二點，正如我剛才在主體答覆所說，軍事碼頭只會在進行軍事用途時才使用，在無須用作軍事用途時，根本可以完全開放給市民使用。

李議員剛才問究竟碼頭有些甚麼設施，這方面是比較關鍵的。我剛才已說了是有少量簡單的低層設施，其實是包括些甚麼呢？是包括接待室、值班室、消防用的泵房及 3 組登岸的梯級，那些設施是讓人員在船隻泊岸後上岸時用的，只會是很少量、很簡單和低層（一層或一層多）的。可是，現時來說，最後的做法和規模尚未決定，但要求是較少的。所以，在這種情況下，對於普通人使用長廊時所造成的滋擾，可說差不多是等於零。

李永達議員：主席，我的重點是海濱長廊是一條直線，我說無須繞道、無障礙的意思是市民在長廊行走時，是否無須中途繞到內陸、拐一個彎再走出去？我不希望誤解局長的意思，局長是否說市民可以在海邊一條直線一直走至灣仔？

主席：這好像並非你剛才主體質詢的一部分。

李永達議員：是的，我剛剛是說無須繞道、無障礙地通過海濱長廊。

主席：你不能在這項補充質詢中如此提問，你只可以另一項問題來問這一點，對嗎？

李永達議員：也可以這麼說，那麼我再輪候。

主席：你可以輪候，希望有機會讓你提問。

李永達議員：好的。

楊森議員：局長在主體答覆第(三)部分說，中區(擴展部分)分區大綱圖已顯示軍事碼頭的位置。不過，主席女士，該分區大綱圖已是十多年前的事，駐軍通常也是主權的象徵，但我相信香港回歸 10 年，大家也知道這是基本的事實，香港是相當穩定，市民亦很希望能把海濱還給他們，好讓他們能普遍享受海濱的景色，而政府亦希望發展中環的海濱長廊。其實，是否真的有時代和實際的需要，須重新商討軍事碼頭的位置呢？

房屋及規劃地政局局長：主席，我在主體答覆已說了，中華人民共和國政府和英國政府於 1994 年簽署的《軍事用地協議》，確認了有這樣的需要，這是兩國之間所簽署的協議，而且主要是以香港本身的法律——《中華人民共和國香港特別行政區駐軍法》為根據。該法律訂明香港有責任支持駐軍履行防衛香港的責任。所以，如果以前有這樣的協定，說了有這樣的責任，我們便認為無須就這問題再進行磋商。

此外，我剛才也說了，大家在這方面已有共識，當碼頭無須用作軍事用途時，是完全可以開放給市民使用的。我明白大家在這方面的憂慮，但我可以保證，在大部分的時間裏，我們這個願望是可以達成的。

蔡素玉議員：主席，我們當時看到一幅圖，碼頭的範圍其實是保衛森嚴的，即有很多鐵絲網和鐵閘把碼頭隔開。我曾問過政府，政府說那些鐵閘在不用的時候是可以移開的。不過，主席，我曾聽說由於是軍用碼頭，所以其實應該會有一些較為敏感或精密的設備或儀器，既然如此，是否可以那麼容易便讓公眾隨時經過或前往，或在一夜間把鐵閘打開，讓公眾使用呢？所以，我想局長向我們確認，將來是否一如局長所說，碼頭只會有一些簡單的設施，沒有任何敏感的設備，令碼頭無須用作軍事用途時，便可以完全開放給公眾呢？

房屋及規劃地政局局長：主席，我說的話很簡單，並沒有蔡素玉議員剛才所說的內容。她所展示的圖畫，我不知道她是從何得來，至於敏感的裝置，我也不知道她是從何處看到的。主席，我的主體答覆完全沒有提及，我不知道蔡議員從何得到那些資料和結論。不過，就我本身來說，對於主體答覆的內容，我並沒有補充。

蔡素玉議員：主席，我只是問局長，能否告訴我們有沒有這一類敏感的設備？

主席：局長，你是否有補充？

房屋及規劃地政局局長：主席，我再沒有補充了。

梁國雄議員：局長，你好，在此見到你真好，無須到你家找你。現在言歸正傳。

主席：對了，對了。

梁國雄議員：我看到主體答覆說，1994 年已就這方面簽署了協議，特區政府現在只是履行該協議而已。當局在設計長廊時已知道有這樣的協議，對嗎？為甚麼還要把一項軍用設施包括在長廊的範圍內呢？對嗎？軍隊本身是國家的機器，一般來說，會令人聯想起戰爭、屠殺，尤其是我們國家有特殊歷史。我真的很想請教局長，為何明知有軍事設施，卻仍要把它加進長廊的設計內，令市民在前往那裏享受休閒時，看到一個殺戮或屠殺的象徵？當局是如何考慮的呢？

房屋及規劃地政局局長：梁國雄議員的補充質詢提及很多跟主體答覆無關的事，我現在只會就着他所提出的事實作答。

主席，海濱長廊有軍事碼頭是一個事實，我們一定要照顧到在地理環境上，軍事碼頭是處於那裏，它是長廊的其中一部分。所以，我們主要是看看在規劃時應如何規劃，好讓兩者可以並存。尤其是當我們知道所謂的軍用碼

頭，其實大部分時間也不會用作軍事用途。在這種情況下，我覺得是有很大空間讓我們發揮，看看如何能較好地落實規劃意向。因此，我們現正進行的中環海濱城市設計研究的其中一個功能，便是希望落實這個意向。

梁國雄議員：主席，他沒有回答我的補充質詢。1994 年所簽署的協議是不能改的，那是一項義務，但海濱長廊是在回歸後才設計的。我是問他為何要把軍事碼頭包括在事後設計的長廊範圍內，令市民想起殺戮、屠殺和戰爭呢？

房屋及規劃地政局局長：主席，我再沒有補充，我剛才已充分回答了這項補充質詢。

張超雄議員：解放軍碼頭基本上跟長廊有一個連接。我想問，當解放軍碼頭須用作軍事用途時，會否有一定的時段阻延了市民使用長廊或受到影響呢？如果有影響，又會進行怎樣的安排？

房屋及規劃地政局局長：正如我剛才在回答第一項補充質詢時所說，海濱長廊其實是很寬闊、很大的，不會被軍用碼頭完全佔據。軍用碼頭所佔的比例其實很小，面積大約是 2%，所以並不存在使用海濱長廊的市民須繞道行走的情況。不過，當軍用碼頭要用作軍事用途時，附近的地方當然不可以開放，因為須用作另一個用途。我再說一次，當普通市民使用長廊時，是不會因為該處有軍事碼頭而對他們構成任何其他影響的。

主席：這項質詢已用了超過 16 分鐘。最後一項補充質詢。

李永達議員：主席，我只想問在平常的日子，市民可否無障礙、無須繞道前往該處？我的意思是碼頭會佔據海邊的地方。在平常的日子，軍事碼頭沒有軍事用途，但由於該處會有一些建築物，市民是否須中途繞道到內陸，不是內陸，而是繞道到裏面，然後再繞道走回外面？抑或如局長所說是無須繞道的，市民可以一直走到碼頭也可以呢？我只是想問這一點，主席。究竟是哪一種情況呢？

房屋及規劃地政局局長：我們的構思是可以容許市民在碼頭平時無須用作軍事用途時，可以一直走過去。

主席：口頭質詢到此為止。

議員質詢的書面答覆

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

已停辦小學校舍的用途

Use of Premises of Closed Primary Schools

7. **MR ABRAHAM SHEK:** *President, according to the paper provided by the Administration for the meeting of the Panel on Education on 14 May 2007, up to the 2007-2008 school year, 54 primary schools have ceased/will cease operation under the consolidation policy, among which 33 school premises have already been/will be returned to the Government for disposal. In this connection, will the Government inform this Council of the location, size, proposed land use and estimated value of the land plots in respect of the above 33 school premises, and which of these land plots will be disposed of, temporarily allocated or leased out through short-term tenancies?*

SECRETARY FOR HOUSING, PLANNING AND LANDS: President, from the 2004-2005 school year to the 2007-2008 school year, 33 schools have ceased or will cease operation under the consolidation policy, and the school premises concerned have been or will be returned to the Government for disposal. The detailed information requested in the question (except the estimated value of the land plots) is set out in Annex. No information on premium valuation is provided in the Annex, as the Government has not conducted such valuation for the 33 sites.

Thirty-three Schools which have been returned/will be returned
to the Government for Disposal
from the 2004-2005 school year to the 2007-2008 school year

Ceased operation in the 2004-2005 school year

<i>No.</i>	<i>District</i>	<i>Address</i>	<i>Site Area (sq m)#</i>	<i>Zoning</i>	<i>Land Status</i>	<i>Land Use</i>
1.	North	Ma Cho Lung Village, Sheung Shui, New Territories	2 700	Government, Institution or Community (G/IC)	Government land and private lot	- Future use of the Government land has not yet been determined. - The remaining area is private lot.
2.	Sai Kung	Leung Shuen Bay, Sai Kung, New Territories	1 900	Not Applicable (N.A.)	Government land	- Future use of the Government land has not yet been determined.
3.	Tai Po	P.O. Box 13, Tai Po, New Territories, Lam Tsuen, Tai Po, New Territories	1 300	G/IC	Private lot	-
4.	Tai Po	Chung Sum Wai, Tai Hang Tsuen, Tai Po, New Territories	1 600	Village (V)	Private lot	-
5.	Tai Po	Kau Lung Hang Village, Tai Po, New Territories	1 300	G/IC	Private lot	-

Ceased operation in the 2005-2006 school year

<i>No.</i>	<i>District</i>	<i>Address</i>	<i>Site Area (sq m)#</i>	<i>Zoning</i>	<i>Land Status</i>	<i>Land Use</i>
6.	Islands	Lo So Shing Village, Lamma Island	1 000	G/IC	Government land	- Application for using the site for a Youth and Elderly Centre has been received. Pending submission of further information from the applicant.
7.	North	Lo Wu Village, Ta Ku Ling, New Territories	2 200	N.A.	Government land	- Future use of the site has not yet been determined.
8.	North	Ng Uk Village, Sheung Shui, New Territories	3 100	G/IC	Government land	- Proposal for an integrated community health and primary care centre is being processed.
9.	Tuen Mun	16 Miles Castle Peak Road, New Territories	1 800	G/IC	Government land	- Application to use the site for a community centre is being processed.
10.	Yuen Long	Tai Wai Village, Shap Pat Heung, Yuen Long	1 100	V	Government land and private lot	- Future use of the Government land has not yet been determined. - The remaining area is private lot.

<i>No.</i>	<i>District</i>	<i>Address</i>	<i>Site Area (sq m)#</i>	<i>Zoning</i>	<i>Land Status</i>	<i>Land Use</i>
11.	Yuen Long	Ha Tsuen Heung, Pak Nai, Yuen Long	1 600	Coastal Protection Area	Government land	- Application for using the site for an Outdoor Learning Centre has been received. Pending submission of further information from the applicant.
12.	Yuen Long	Fraser Village, Tai Tong Road, Yuen Long	1 300	V	Government land	- Application for using the site as an office has been received. Pending submission of further information from the applicant.

Ceased operation in the 2006-2007 school year

<i>No.</i>	<i>District</i>	<i>Address</i>	<i>Site Area (sq m)#</i>	<i>Zoning</i>	<i>Land Status</i>	<i>Land Use</i>
13.	Islands	9 Chi Yan Lane, Peng Chau	3 400	G/IC	Government land and private lot	- Future use of the Government land has not yet been determined. - The remaining area is private lot.

<i>No.</i>	<i>District</i>	<i>Address</i>	<i>Site Area (sq m)#</i>	<i>Zoning</i>	<i>Land Status</i>	<i>Land Use</i>
14.	North	Ku Tung, Ho Sheung Heung Road, Sheung Shui, New Territories	2 200	G/IC	Private lot	-
15.	North	Tam Shui Hang Village, Sha Tau Kok, New Territories	900	N.A.	Government land	- Future use of the site has not yet been determined.
16.	North	Ping Yeung Village, Ta Kwu Ling, New Territories	16 100	G/IC	Government land	- Future use of the site has not yet been determined.
17.	North	Tsung Chai Ling, Muk Wu Tsuen, Ta Kwu Ling, New Territories	2 700	N.A.	Government land	- Future use of the site has not yet been determined.
18.	North	Wah Shan Village, Sheung Shui, New Territories	13 600	G/IC	Government land	- Application for using the site for a recreational centre and school for environment protection education has been received and is being processed.
19.	Tuen Mun	Chung Uk Tsuen, Tuen Mun, New Territories	2 400	V	Private lot	-

<i>No.</i>	<i>District</i>	<i>Address</i>	<i>Site Area (sq m)#</i>	<i>Zoning</i>	<i>Land Status</i>	<i>Land Use</i>
20.	Tuen Mun	21.5 Milestone, Lam Tei, Tuen Mun, New Territories	3 200	Green Belt	Government land and private lot	- Application for using the Government land as a community centre has been received and is being processed. - The remaining area is private lot.
21.	Tuen Mun	254 Tuen Tsz Wai, Tuen Mun, New Territories	4 500	G/IC	Government land	- Future use of the site has not yet been determined.
22.	Yuen Long	Mai Po Village, San Tin, Yuen Long	1 000	V	Government land	- Future use of the site has not yet been determined.
23.	Yuen Long	Wang Chau Village, Yuen Long, New Territories	1 600	V	Private lot	-
24.	Yuen Long	Shung Ching San Tsuen, Tai Shu Ha West Road, Yuen Long	3 600	V	Government land	- Application for using the site as a district sports and recreation centre has been received and is being processed.
25.	Yuen Long	Shung Ching San Tsuen, Yuen Long	6 300	Residential (D)	Government land	- The Administration is exploring the feasibility of disposing of the site.

<i>No.</i>	<i>District</i>	<i>Address</i>	<i>Site Area (sq m)#</i>	<i>Zoning</i>	<i>Land Status</i>	<i>Land Use</i>
26.	Yuen Long	Nam Pin Wai, Yuen Long	400	V	Government land and private Lot	- Application for using the site as a district sport and recreation centre has been received and is being processed
27.	Yuen Long	Lam Hau Ling, Yuen Long, New Territories	3 100	V	Held under Short Term Tenancy (STT)	- Approval has been given for using the site as a Social Service Centre under STT.
28.	Yuen Long	Yau Tam Mei Village, Yuen Long, New Territories	1 800	Recreation	Government land	- Application for using the site for office use has been received and is being processed.

Scheduled to cease operation in the 2007-2008 school year

<i>No.</i>	<i>District</i>	<i>Address</i>	<i>Site Area (sq m)#</i>	<i>Zoning</i>	<i>Land Status</i>	<i>Land Use</i>
29.	North	Shung Him Tong Village, Fanling, New Territories	5 300	G/IC	Private lot	- School still in operation
30.	Tai Po	9-11, Shung Tak Street, Tai Po, Tai Po Market, New Territories	300	Commercial/ Residential	Private lot	- School still in operation

No.	District	Address	Site Area (sq m)#	Zoning	Land Status	Land Use
31.	Yuen Long	Fung Hing Li (San Wai), Yuen Long	2 000	V	Private lot	- School still in operation
32.	Yuen Long	Tong Yan San Tsuen, Ping Shan, Yuen Long	3 800	Residential (B)1	Government land and private lot	- School still in operation
33.	Yuen Long	Tan Kwai Tsuen, Hung Shui Kiu, Yuen Long	2 100	G/IC	Private lot	- School still in operation

Note

Site areas quoted are based on data provided by the Planning Department in 2005, and are approximate figures only (subject to survey).

小學收生不足

Under-enrolment of Primary Schools

8. **楊森議員**：主席，2003 年在本港出生的嬰兒數目創近年新低。鑒於這些嬰兒將於 2008 年開始入讀小學，屆時可能有小學因為收生不足而被迫停辦。就此，政府可否告知本會：

- (一) 在 2008-2009 年度起的 3 個學年，預計每年的小學一年級（“小一”）學生人數、學額、剩餘學額和班別供求情況；及
- (二) 會否研究放寬現時小學最少要有 23 名學生報讀才可開辦小一班別的規定；若會，詳情為何；若否，原因為何？

教育統籌局局長：主席，

- (一) 有關 2008-2009 年度起的 3 個學年全港小一學生的預計數字，我們有需要參考政府統計處今年稍後發布的最新人口推算數字，以更新我們的評估，並按該評估就着小一的供求比較作出較有意義的推算。若純粹參考政府紀錄的出生數字，2003 年在本港出生的嬰兒數目比 2002 年少一千二百多人，而這批嬰兒將於 2009-2010

學年才符合入讀小學的最低年齡（即 5 歲 8 個月）。我們亦想指出，即使我們日後掌握更新的小一學童推算數字，我們也很難預測未來每年會有多少學校出現小一收生不足的情況，這是因為有關學校的數目會受人口遷移、家長選擇、學校的班級結構及個別學校的發展計劃等多個變數影響。

- (二) 教育統籌局會參考最新的人口推算數字及審慎考慮教育界提出的意見和關注，檢討 2008-2009 學年及以後小一開班的有關安排，目前未有具體資料可以提供。

九鐵公司的信號系統 KCRC Signalling Systems

9. 鄭家富議員：主席，關於九廣鐵路公司（“九鐵公司”）轄下鐵路的信號系統，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 西鐵及馬鞍山鐵路（“馬鐵”）現時使用的信號系統的名稱、產地和造價等資料；
- (二) 西鐵及馬鐵的信號系統自啟用以來，每年分別發生多少次引致鐵路服務受阻的故障；
- (三) 九鐵公司有否評估如東鐵、西鐵或馬鐵的信號系統在部分路段發生故障，會否可能引致該 3 條鐵路的列車服務全面停頓；若有評估而結果顯示有此可能，九鐵公司有甚麼措施避免這情況發生；
- (四) 九鐵公司有否要求香港天文台定期提供東鐵、西鐵和馬鐵沿線的雷擊數據，以便採取措施減低雷擊對信號系統的影響；及
- (五) 九鐵公司有否計劃在九龍南線通車後，把現時東鐵、馬鐵及西鐵的信號系統統一？

環境運輸及工務局局長：主席，

- (一) 西鐵及馬鐵採用的信號系統名稱為 **Seltrac**，由加拿大一間信號系統公司提供。西鐵信號系統造價約為港幣 4 億元，而馬鐵的信號系統造價約為港幣 2 億元。

- (二) 西鐵及馬鐵信號系統自啟用以來，每年因信號系統故障而引致服務延誤超過 8 分鐘的事故次數如下：

鐵路 \ 年份	2003 年	2004 年	2005 年	2006 年
西鐵*	0 次	20 次	14 次	12 次
馬鐵**	不適用	0 次	9 次	2 次

* 西鐵於 2003 年 12 月 20 日通車

** 馬鐵於 2004 年 12 月 21 日通車

- (三) 現時東鐵、馬鐵及西鐵信號的中央控制系統，均設有兩組電腦，一組負責正常操作，而另一組則經常處於備用狀態，一旦操作中的電腦發生故障，備用的一組電腦便即時自動代替發生故障的一組，令系統繼續運作。此外，現時東鐵、馬鐵及西鐵均可以由信號系統控制作單軌雙程行車；換言之，即使有一條行車線因信號系統發生故障，列車仍然可以安全地利用另一行車線依據信號以單軌作雙程行車。系統的設計亦可以容許列車以人手操作。因此，即使信號系統故障可能會對服務造成影響（例如令車程延長或班次減少），但因而導致全線列車服務停頓的可能性極低。
- (四) 九鐵公司鐵路網絡設有避雷裝置，有關的設計符合國際認可的標準，讓列車在天氣惡劣情況下仍能如常服務。東鐵、西鐵及馬鐵所使用的避雷系統，亦是世界各地鐵路系統慣常採用的。

天文台現時有向公眾發放有關雷暴的資訊及閃電位置的紀錄。九鐵公司並無要求天文台提供額外的資訊。

- (五) 東鐵、馬鐵及西鐵所採用的信號系統均為自動列車控制信號系統，它們的功能是相同的。由於九鐵公司於不同時期或自不同的製造商購置該 3 條鐵路線的信號系統，因此這些系統並不能互通。當九龍南線通車後，南昌站至紅磡站的路段將會成為西鐵的一部分，並會採用西鐵的信號系統；而東鐵及馬鐵則會繼續採用現時它們個別的獨立信號系統。

公眾地方金屬物品被盜

Theft of Metal Items in Public Places

10. 李鳳英議員：主席，據報，近年不時有路邊鐵欄、渠蓋及私人樓宇的電纜等金屬物品被偷取變賣。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，涉及上述金屬物品被盜案件的數目，每宗案件涉及的地點、物品數量、總值和刑罰，並按被盜物品的種類列出，以及因該等案件引致意外和公眾人士傷亡的數目；
- (二) 有何具體措施防止公眾地方的鐵欄和渠蓋等金屬物品被盜，會否進一步加強這方面的現有措施或採取新措施；若會，具體的詳情和涉及的人手和費用；
- (三) 政府、電力公司、住戶和業主可如何互相配合，防止私人樓宇內的電力裝置被盜，以免對有關住戶構成危險，以及各方須負甚麼責任；
- (四) 過去 3 年，警方共破獲涉及廢料回收商接收上述賊贓的案件數目，以及涉及的最高、最低和一般的刑罰；及
- (五) 有何措施避免廢料回收商誤收上述賊贓？

保安局局長：主席，

- (一) 當局並無備存有關案件的整體統計數字，因此未能就有關個案提供詳情。
- (二) 警方會因應地區的罪案趨勢採取相應的行動，打擊有關罪案，包括加派軍裝及便裝警員在各罪案黑點巡邏，以及根據所得情報，在高危地點埋伏拘捕犯案者。至於位於公眾地方的鐵欄及渠蓋等金屬物品，有關部門會按需要及情況，採取措施——例如定期巡視、將扶手底部植入鋼筋混凝土、在金屬井蓋鑄上識別標記、考慮以其他物料（如塑料或混凝土）代替金屬物料，以及就盜竊黑點加強與警方聯絡等。當局並未就有關措施涉及的資源進行統計。
- (三) 作為大廈電力裝置的擁有人，業主及住戶須負責其大廈內的電力裝置的安全。與其他保安事項一樣，業主及住戶應參照警務處的指引，確保大廈的保安，以免大廈電力裝置被盜或被干擾而產生危險。電力公司或機電工程署在巡查電力系統和大廈內的電力裝置時，若發現有裝置損壞，亦會通知業主和住戶作出跟進。

- (四) 警方並無備存涉及廢料回收商接收有關金屬賊贓的案件的統計。
- (五) 據當局瞭解，回收商一般都會從相熟的途徑收集循環再造的物料，對來歷不明的物料應不難辨別。警方及環境保護署會不時提醒回收再造業界，不要接收來歷不明或懷疑盜竊所得的物料，而遇有可疑的個案時，應向警方舉報。各警區防止罪案科亦會不時因應當區的最新罪案情況向有關行業作出講解。

店鋪非法擺賣

Unauthorized Shop Extension

11. **李永達議員：**主席，關於葵芳圍因店鋪非法擺賣而引致的阻街及噪音問題，政府可否告知本會：

- (一) 過去 5 年，政府每年接獲與上述問題有關的投訴個案數目，並按投訴事項列出分項數字；政府曾就該等投訴採取甚麼掃蕩行動，以及有否評估該等行動的成效；若有，評估的結果；及
- (二) 鑒於政府已成功遏止荃灣路德圍的類似非法擺賣活動，政府會否參考有關經驗和所採取的措施解決葵芳圍的上述問題？

衛生福利及食物局局長：主席，

- (一) 現時，多個政府部門均有就店鋪非法擴展營業範圍及非法擺賣的問題採取執法工作。就食物環境衛生署（“食環署”）而言，該署主要針對店鋪在公眾地方非法擺賣及非法擴展營業範圍，以致妨礙街道清掃工作，或食肆在其處所範圍外放置桌椅非法經營食物業。如有長久性霸佔政府土地的情況，例如在鋪外違例築建台階或簾幕等，有關個案會交予相關部門（例如屋宇署及地政總署）採取適當行動。如有需要，食環署亦會要求該區民政事務專員統籌各相關部門的工作，共同處理問題。

對於屢次在處所範圍外非法經營的持牌食物業處所，食環署除根據《食物業規例》（第 132 章附屬法例）第 34C 條提出檢控外，亦可根據該署訂立的違例記分制，對扣滿指定分數的處所實施暫時吊銷牌照或取消牌照的處分。如店鋪在公眾地方非法擺賣及非

法擴展營業範圍，以致妨礙街道清掃工作，食環署亦可按《公眾衛生及市政條例》（第 132 章）第 22 條執法。此外，食環署亦會聯同其他相關部門按《簡易程序治罪條例》（第 228 章）第 4A 條，檢控非法擴展營業範圍的店鋪。

過去 5 年，食環署每年收到有關位於葵芳圍（即榮芳路、高芳街及興芳路 3 條街道所包圍的地方）的店鋪因非法擺賣或非法擴展營業範圍引致阻街的投訴數字如下：

年份	投訴數字
2002	59
2003	150
2004	98
2005	94
2006	103

食環署素來都非常關注葵芳圍內食肆佔用公眾地方擴展營業範圍及店鋪非法擺賣的情況。該署除派員進行常規巡查外，亦會採取突擊行動，檢控違例者，或在有需要時派員巡邏至深夜，以加強執法成效。

葵芳圍是食環署於葵青區內執法次數最頻密的地方之一。2006 年 1 月至 2007 年 3 月期間，該署在葵芳圍一帶進行了五百七十多次執法行動，對違例店鋪提出三百七十多宗檢控，並充公了六十多批貨物。這些執法行動有助遏止葵芳圍一帶店鋪的非法擺賣活動。食環署會不時檢討執法行動的成效，並會按需要及在資源許可下調整力度。

- (二) 荃灣路德圍位處鬧市，店鋪林立，行人眾多。九十年代中，由於店鋪非法擴展營業範圍的情況嚴重，又有無牌熟食小販擺賣，前區域市政總署曾聯同警方採取特別行動，拘控違例店鋪負責人及在該處擺賣的無牌小販，並充公其生財工具。經過連串突擊行動後，荃灣路德圍的情況逐漸得到改善。目前，食環署對葵芳圍亦採取類似執法策略，惟每宗個案都有其特點，我們會因時制宜，繼續密切注視當地的情況，採取相應策略。

濫用纖體產品**Abuse of Slimming Products**

12. 曾鈺成議員：主席，據報，醫院管理局轄下 6 間醫院急症室的數據顯示，由 2005 年 7 月至去年年底，共有 12 宗中毒個案與減肥藥物有關，而當中 3 宗涉及的減肥藥物是從互聯網上購得。政府當局亦表示，一旦發現有違規情況，便會要求藥物供應商刪除在互聯網上的有關資料。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於市面上有纖體產品雖然不含中、西藥、違法或有害物質，但可能會有副作用，而這些產品雖然並無附帶虛假的商品說明，其標籤又沒有包含虛假說明，但亦沒有清楚說明產品可能引起的副作用，現時政府有何措施監管該等產品的註冊、標籤內容、廣告及售賣；
- (二) 過去 3 年，政府要求拍賣網站的負責人把有問題的纖體產品的資料從網站刪除的次數；有否研究他們拒絕該等要求是否違法；若有，研究的結果；若是違法，有關的檢控宗數；若不違法，政府如何跟進拒絕該等要求的個案；及
- (三) 如何加強宣傳和教育，讓市民知悉濫用纖體產品的害處？

衛生福利及食物局局長：主席，

- (一) 一般而言，纖體產品不屬於藥劑製品，無須註冊。如果纖體產品攙雜西藥成分如西布曲明 (**sibutramine**) 和芬特明 (**phentermine**)，則須根據《藥劑業及毒藥條例》註冊方可銷售。產品標籤亦要根據《藥劑業及毒藥條例》的要求，列明成分、含量、生產商名稱及地址，以及藥物註冊編號等。西布曲明屬第 I 部毒藥，而芬特明屬危險藥物。含有這些成分的纖體產品，必須由醫生供應，或由醫生處方，並在藥房由藥劑師監售。醫生和藥劑師會按情況告知病人藥物的服用方法、須注意事項、副作用等，確保安全和有效地用藥。非法銷售第 I 部毒藥，一經定罪，最高可處罰款 10 萬元及監禁兩年。非法供應危險藥物，循公訴程序定罪後，最高可處罰款 10 萬元及監禁 15 年。所有在香港發布的廣告都須符合現行法例的要求，包括《不良醫藥廣告條例》、《商品說明條例》等。根據《公眾衛生及市政條例》，供內服而不含中西藥成分的纖體產品必須適合食用。

- (二) 本地拍賣網站銷售藥物（包括攙雜西藥成分的織體產品）時同樣受《藥劑業及毒藥條例》規管，而在外地生產的藥物則必須先根據《出入口條例》申領進口許可證才可輸入本港。衛生署定期監察拍賣網站，一旦發現第 I 部毒藥或曾經被發現攙雜西藥的織體產品的資料在網站列出，衛生署會立即要求網站刪除拍賣的產品資料。過去 3 年，衛生署曾經 20 次要求本地互聯網拍賣網站負責人把含有西藥的織體產品的資料從拍賣網站刪除，從未有網站負責人拒絕把該類產品資料刪除。
- (三) 衛生署已增加抽樣檢驗織體產品，以及根據市民和醫院管理局轉介個案作出調查。當發現織體產品攙雜了西藥，衛生署會公布事件詳情、呼籲市民停用，並採取執法行動。

此外，衛生署統籌的中毒防控網絡已於 2007 年 4 月 21 日成立。我們透過網絡定期向市民公布中毒個案的情況，包括由織體產品引致的個案，令市民提高警覺，減少中毒的機會。

為了推廣正確的健康觀念，衛生署鼓勵市民透過均衡飲食及適量運動，保持適中體重；過分減低體重，可能會引致骨質疏鬆症、影響自身免疫能力或出現營養不良的情況等。衛生署透過電台、電視宣傳短片、單張、海報、網頁 <www.cheu.gov.hk> 和 24 小時健康教育熱線 (2833 0111)，向市民宣傳有關信息。

船隻煙霧造成空氣污染

Air Pollution Caused by Vessel Smoke

13. 涂謹申議員：主席，政府於去年 12 月回覆本人的一項質詢時表示，根據《商船（防止及控制污染）條例》（第 413 章）訂立的 3 項附屬法例預計可於本年上半年刊憲及提交立法會審議，並表示海事處一向有進行突擊檢查，以監察船隻有沒有排放過多煙霧，但政府沒有就葵涌貨櫃碼頭的運作所造成的空氣污染情況進行研究。就此，政府可否告知本會：

- (一) 制定上述附屬法例的最新進展；
- (二) 過去 3 年，海事處每月進行突擊檢查的次數，以及有關船東因船隻排放過多煙霧而被定罪的個案數目，並按罰款額及違例事項列出被定罪個案的分項數字；

- (三) 政府會否考慮在該等附屬法例訂立前，採取稅務優惠或其他優惠措施，以鼓勵船隻東主使用較潔淨的燃料；
- (四) 政府會否考慮於較小型的貨物裝卸區（例如新油麻地公眾貨物裝卸區）提供岸上供電設施，以鼓勵船隻在靠岸後改用岸上提供的電力，從而減少船隻造成的空氣污染；及
- (五) 會否考慮就葵涌貨櫃碼頭的運作所造成的空氣污染情況進行研究？

經濟發展及勞工局局長：主席，

- (一) 為了在香港實施《經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約》（“《防污公約》”）附件 VI 而草擬的《商船（防止空氣污染）規例》已進入最後草擬階段，預計可於本年 7 月提交立法會審議。

上述規例包括訂立有關船舶檢驗和發證的要求。為此，《商船（防止及控制污染）（費用）規例》須予以修訂，以訂明相關服務的收費。此修訂規例須待《商船（防止空氣污染）規例》刊憲後，方可提交行政會議議決。我們預計此修訂規例可於本年內提交立法會。

此外，去年 2 月我們曾就實施《防污公約》附件 I 的修訂案而提出修訂《商船（防止油類污染）規例》，並就該立法建議諮詢了經濟事務委員會。然而，在規例草擬期間，國際海事組織就《防污公約》附件 I 通過了新的修訂案，另有其他修訂案獲得足夠數目的締約國認可而於國際間生效。因此，香港有需要把已更新的公約內容納入草擬中的《商船（防止油類污染）規例》，一俟新的立法建議擬備完成，我們將會再次諮詢經濟事務委員會。

- (二) 《船舶及港口管制條例》第 50(1)條規定，香港水域內任何船隻均不得排放分量足以造成滋擾的煙霧。

過去 3 年，海事處就船隻排放煙霧進行檢查的數目如下：

	2004 年	2005 年	2006 年
1 月	1	1	2
2 月	1	4	0
3 月	1	1	0
4 月	0	0	4
5 月	3	0	3
6 月	2	1	3
7 月	1	0	7
8 月	3	2	13
9 月	3	0	6
10 月	2	1	3
11 月	3	1	11
12 月	1	0	6
總數	21	11	58

在 2004 年，因觸犯《船舶及港口管制條例》第 50(1)條而被定罪的個案有 1 宗，罰款 2,500 元。在 2006 年，被定罪的個案共有 7 宗，當中 3 宗罰款 1,000 元；另外 4 宗的罰款額分別為 1,500 元、3,000 元、3,500 元及 6,000 元。

- (三) 任何稅務減免或收費優惠的建議，政府均須詳細研究其成效及對政府的財政影響；政府正集中處理立法的工作，目前無意研究其他優惠措施。
- (四) 在貨櫃港之中，目前全球只有洛杉磯港口內的一個專用泊位提供岸上供電設施。輪船靠岸後關掉引擎改用岸電要多方面的配合，包括船舶的設備、岸上及碼頭的供電系統等。目前，航運業對岸上供電和相應的船舶設施並未有一套國際公認的標準。在這情況下，我們認為在貨物裝卸區或其他碼頭提供岸電的建議暫時並不可行。
- (五) 環境保護署每年都會編製全港的空氣污染物排放清單，包括船隻的污染物排放量。草擬中的《商船（防止空氣污染）規例》，除就特定情況另有規定外，亦將規管香港水域內所有船隻，當中亦包括停泊在貨櫃碼頭的船舶。政府無計劃特別就貨櫃碼頭的運作進行空氣污染研究。

醫學院私家診症收入的用途**Use of Income from Private Consultation Service of Medicine Faculties**

14. **郭家麒議員**：主席，有關教育統籌局局長在本年 4 月 18 日的立法會會議就本人關於香港大學（“港大”）和香港中文大學（“中大”）轄下醫學院的私家診症服務的質詢所作的答覆，政府可否就上述醫學院各學系在過去 5 個財政年度的私家診症收入的用途，以表列方式向本會提供下述資料：

- （一） 在學術研究方面，有關研究項目名稱、涉及的金額和主要負責教員姓名；
- （二） 在出席海外會議方面，有關會議名稱、舉行地點、資助金額、出席會議的教員姓名，以及有否資助隨行人員（包括教員家屬）；若有，涉及金額；及
- （三） 在其他專業發展用途方面，有關的用途和涉及的金額？

教育統籌局局長：主席，所有大學教育資助委員會（“教資會”）資助院校，包括港大及中大，均根據其法定條例成立。院校在校內事務及財政管理上，包括運用私家診症服務所得的收入，均享有自主權。因此，就港大和中大轄下醫學院各學系的私家診症收入的用途，政府當局及教資會並沒有有關資料。就議員的質詢，港大和中大向教資會提供的資料如下：

中大及港大表示，私家診症的收入會存入醫學院個別部門／單位的戶口。這些戶口的資金來自多個不同的收入來源，包括沒有特定用途的捐款及提供顧問服務的收入。當這些戶口的資金被使用時，有關開支記項並不會顯示資金的來源，因此，中大及港大均無法辨別個別學術研究、出席海外會議及專業發展項目的開支是由私家診症的收入抑或其他收入所支付。故此，兩所大學未能提供由私家診症收入所支付的個別學術研究項目、出席海外會議及其他專業發展用途的詳細資料。

然而，根據港大醫學院用於上述項目的整體開支佔有關部門／單位戶口整體收入的百分比計算，港大估計在過去 5 年，以私家診症收入支持的學術

研究、出席海外會議及其他專業發展用途（包括購買儀器、書籍和期刊作部門研究及參與培訓課程的費用等）牽涉的金額約為 115,700,000 元。有關詳情如下：

港大	2001-2002 (元)	2002-2003 (元)	2003-2004 (元)	2004-2005 (元)	2005-2006 (元)	總數 (元)
學術研究	13,685,000	26,920,000	17,578,000	18,446,000	23,510,000	100,139,000
出席海外會議	2,517,000	2,261,000	2,087,000	2,580,000	3,034,000	12,479,000
其他專業發展用途	451,000	632,000	585,000	743,000	713,000	3,124,000
總數	16,653,000	29,813,000	20,250,000	21,769,000	27,257,000	115,742,000

所有數字均已約為千位數。

至於中大方面，在過去 5 年，超過 1.5 億元的部門／單位私家診症收入是用於學術研究、出席會議及作其他專業發展用途（包括為教員提供專業發展、訓練課程及購買儀器、書籍和期刊等）。有關詳情載於下表。

中大	2001-2002 (元)	2002-2003 (元)	2003-2004 (元)	2004-2005 (元)	2005-2006 (元)	總數 (元)
部門／單位 私家症收入	29,761,000	32,824,000	24,552,000	30,402,000	35,321,000	152,860,000

至於出席海外會議方面，兩所大學均表示，它們制訂的政策均不容許教職員使用大學資金（包括私家診症收入）資助其家屬出席有關活動。若有多於 1 名教員出席相同的會議時，所有被委派出席會議的人士會被視作正式的出席者，而不會被視為“隨行人員”。

科技罪案 Technology Crimes

15. 單仲偕議員：主席，關於與互聯網或電腦相關的罪案（下稱“科技罪案”），政府可否告知本會：

- (一) 有否研究為何科技罪案的數目近年有上升趨勢；若有，研究的結果，以及有何措施遏止該趨勢；若否，原因為何；

- (二) 過去 3 年科技罪案的舉報宗數及破案率，該破案率與其他類別的罪案的破案率如何比較，以及有關的原因；
- (三) 負責偵查科技罪案的執法人員的數目、有關人手在過去 3 年的變動情況，以及有否評估有關人手對破案率的影響；
- (四) 自 2005 年至今，曾參加由香港警務處（“警務處”）舉辦的電腦法理鑒證證書課程的執法人員數目；有否評估該課程的成效；若有，以何準則進行評估和評估的結果；若否，原因為何；有否措施鼓勵執法人員參加有關的課程；若有，措施的詳情；若否，原因為何；及
- (五) 警務處的防止科技罪案小組現時通過甚麼途徑進行公眾教育，教導市民採取措施，預防科技罪案？

保安局局長：主席，

- (一) 科技罪案數字近年的上升，相信與本港在互聯網的應用及網上遊戲方面日趨普及有直接關係。

近半數警方所處理的科技罪案與網上遊戲有關，當中涉及部分網上遊戲玩家對網上保安意識不足。至於其餘的案件，大部分亦屬案情比較輕微和涉案財物不多的案件。針對這類罪行，警方會不斷提升預防和偵查有關罪行方面的專業能力及效率，以期與時並進，並透過員工培訓及加強與業界、本地及海外執法機構的情報交流，打擊科技罪案。

至於與網上侵權有關的科技罪行（主要包括網上盜版、推銷及售賣冒牌或盜版貨品），海關一直密切留意有關罪案的趨勢，並積極研究侵權的手法及模式。海關亦與各相關界別保持密切合作，打擊有關的侵權活動。此外，部門亦與學術界合作研發監察軟件，以進一步加強執法效能。

- (二) 在 2004 年至 2006 年，每年警方接獲的科技罪案的舉報數字分別為 560、653 及 741 宗；而有關案件的破案率分別約為 20%、10% 和 10%。有關數字與同期整體罪案的破案率（約 44%）比較，相對較低。主要原因包括：

- 部分科技罪案涉及本港以外的人或伺服器，增加了調查這些罪案的困難度；及
- 罪犯在互聯網上較容易隱藏身份，以致在核實及追查罪犯的真正身份時會有一定困難。

此外，在 2004 年至 2006 年，每年海關接到涉及網上侵權罪案的舉報數字分別為 205、347 及 469 宗，大部分涉及拍賣網站出售侵權貨品，而當中有檢獲侵權貨品的案件數字則分別為 7、15 及 18 宗。大部分舉報個案，基於資料不確或不詳，或涉及的侵權貨品在網上已不再存在，或貨品證實是正版貨品，都是屬於無法跟進的投訴。因此，有關的執法成效，不能單純從比較上述數字反映。

- (三) 警方會根據科技罪案的嚴重性及其複雜程度，由不同的部門分工負責偵查，包括商業罪案調查科科技罪案組(共 44 名警務人員)、各總區的科技罪案小組(每個陸上總區 12 名警務人員、共 60 人)，以及各警區／分區的刑事調查隊。

此外，為協助前線人員更有效地處理科技罪案及搜集電子證據，警方亦設立了為數 120 人的科技罪案初步支援小組，小組成員除了負責其日常的工作外，更會 24 小時候命，在有需要時為前線人員提供支援。

至於海關方面，分別於 2000 年及 2005 年成立了兩支“反互聯網盜版隊”，每隊成員包括 7 位已接受網上偵查技術訓練的海關人員，負責監察及偵查互聯網上討論區及拍賣網站的售賣偽冒商標貨品等活動。

整體而言，負責偵查科技罪案人員的數目維持於合適水平。

- (四) 為提升執法人員在電腦法理鑒證的專業知識，警方於近年開辦了相關的不同課程。除警務人員外，亦有其他相關執法部門的人員參與。在 2005 年警方開始舉辦“電腦法理鑑證證書課程”，至今已舉行了兩班，共 39 名人員修讀合格。此外，在 2007 年開辦了“電腦應用程式法理鑑證課程”，以加強現職的電腦法理鑒證人員的專業能力，至今共有 22 名人員修畢這項課程。為了讓更多執法人員能認識電腦法理鑒證工作，以及確保警隊未來有足夠

已經受訓的人手應付這方面日益增加的需要，警方亦於 2007 年開辦了“電腦法理鑑證基礎課程”，首屆共有 16 名人員修讀這項課程。

上述 3 項電腦法理鑒證課程在未來仍會繼續開辦。3 項課程的內容均由警察學院嚴格審訂，以配合實際工作的需要，以及確保根據電腦法理鑒證程序所獲取的電子證據能成為呈堂證供。由於這些課程能提升執法人員的專業水平，執法人員的反應十分踴躍。各部門亦會因應人員的工作需要及專業訓練背景，鼓勵他們參加這些課程。

(五) 在預防科技罪行的公眾教育方面，警方推行了多項措施，包括——

- (i) 在警務處的網站 <<http://www.police.gov.hk>> 刊載防止科技罪案的資料，供市民參閱；
- (ii) 推行預防科技罪案策略，以提高青少年對資訊科技保安及網上操守的認識，包括在學校、各大專院校及職業先修學院，以至為社區不同行業的人士舉辦預防科技罪案的講座；
- (iii) 聯同教育統籌局及有關機構，推行“學童及青少年的網上操守”計劃，並設立網站 <<http://cesy.qed.hkedcity.net>> 提供有關網上操守及預防科技罪案的豐富資料；
- (iv) 透過電視節目“警訊”，向市民提供預防科技罪行及有關事宜的資訊；
- (v) 在“少年警訊”方面，與一私人公司合作，推行“少年警訊資訊科技保安大使計劃”，透過這些大使在他們的朋輩及同學間推廣防止科技罪行的信息；及
- (vi) 自 2005 年開始，與政府資訊科技總監辦公室及香港電腦保安事故協調中心，聯合推廣“全港電腦清潔運動日”，以加強市民對資訊科技保安的意識，從而減少電腦被入侵的機會。

處置慳電膽

Disposal of Compact Fluorescent Lamps

16. 蔡素玉議員：主席，據報，緊湊型節能熒光燈（下稱“慳電膽”）雖然較傳統鎢絲燈泡省電，但本身含有重金屬，若處置不當而隨便棄置在堆填區，會污染土地及地下水。就此，政府可否告知本會：

- (一) 去年政府內部共產生多少廢慳電膽；政府如何處置該等慳電膽，當中分開收集並送往青衣化學廢物處理中心（“處理中心”）及運往堆填區的廢慳電膽各有多少；
- (二) 會否研究如何回收及處置廢慳電膽，並建立妥善的回收制度；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 會否加強宣傳，教育市民如何正確處置廢慳電膽？

環境運輸及工務局局長：主席，

- (一) 位於青衣的處理中心設有處理廢慳電膽和熒光燈並回收所含水銀的設施。目前該服務的主要使用者為政府部門，包括所有產生大量廢慳電膽和熒光燈的部門，如機電工程署、路政署、房屋署、土木工程拓展署和渠務署等。在 2006 年，由該等部門所收集並運往處理中心處理的廢慳電膽和熒光燈共約 336 900 支，我們並沒有廢慳電膽和熒光燈的分類數字。上述各部門已將絕大部分廢慳電膽和熒光燈回收，偶然有個別棄置的廢慳電膽和熒光燈，它們可與其他廢物一起運往堆填區處理。各堆填區均設有防滲漏層、滲濾污水收集及處理系統及地面／地下水管理系統，該等環保設施可有效地處理污染物，防止土地及地下水受到污染。
- (二) 雖然處理中心有關設施現時主要使用者仍以政府部門為主，但環境保護署（“環保署”）已和產生大量廢慳電膽和熒光燈的機構和公眾用戶有緊密聯絡，鼓勵該等機構和公眾用戶，包括公共交通營運機構、專上學府、機場、酒店、商場、公私營住宅等，使用處理中心處理廢慳電膽和熒光燈。使用設施的機構和公眾用戶須自行安排收集和貯存廢慳電膽和熒光燈，經集中後送往處理中心，並支付每公噸 1,027 港元的處理費用。隨着公眾人士對節能的認識及支持，相信慳電膽會被更廣泛使用，環保署會加強推廣，希望更多的用戶會自願使用該設施。

- (三) 環保署會加強與物業管理公司的聯絡，希望更多的屋苑住戶會參與回收廢慳電膽和熒光燈。我們會向屋苑推介回收的方法，以及提供相關的資料和宣傳海報。

長者住屋單位

Housing for Senior Citizens Units

17. **陳偉業議員**：主席，由於入住為單身長者而設的“長者住屋”單位的住戶須與其他住戶共用廚房和廁所，這類單位的空置率一直偏高。有鑒於此，房屋委員會（“房委會”）在 2001 年全面放寬入住這些單位的年齡限制。本人獲悉，年輕和年長住戶經常因生活習慣不同而發生摩擦。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，每年年底空置 3 個月或以上的“長者住屋”單位有多少；
- (二) 過去 3 年，房屋署每年編配了多少個“長者住屋”單位予公屋輪候冊上的申請人，以及獲編配該等單位的人士的年齡分布情況；及
- (三) 會否恢復入住“長者住屋”單位的年齡限制；若會，詳情為何；若否，原因為何？

房屋及規劃地政局局長：主席，最早期的“長者住屋”的租戶須共用廚房及廁所。後來，部分“長者住屋”單位設有獨立廁所，但廚房設施仍須共用。由於公屋申請人多偏好獨立一人單位，而隨着小型獨立公屋單位供應增加，輪候時間減少，不少申請人拒絕入住“長者住屋”，造成“長者住屋”單位（特別是須共用廚廁的舊式單位）的空置率偏高。有見及此，為善用公屋資源，房委會由 2001 年開始全面放寬入住“長者住屋”的年齡限制，讓有房屋需要的非長者單身人士入住。

房委會曾於 2005 年就“長者住屋”租戶的生活狀況作出調查，結果顯示“長者住屋”的租戶整體上相處融洽。租戶因不同的生活習慣而產生爭執只屬少數。2004 至 2005 年間，在 7 600 個“長者住屋”租戶中，只有 3 宗涉及長者與非長者租戶的爭執事件。

“長者住屋”設有 24 小時舍監服務。大部分爭執經舍監調解後，得以迅速解決。事實上，舍監除可協助解決住戶之間生活不協調的問題外，亦

透過舉辦聯誼活動促進住戶之間的和諧關係。如遇到一些難以調解的個案，房屋署會安排社工輔導，如有需要，可考慮為有關租戶安排調遷。

就質詢的 3 個部分，我的答覆如下：

(一) 過去 3 年，空置 3 個月或以上的“長者住屋”單位數目如下：

年份 (以 12 月 31 日計算)	空置 3 個月或以上的單位數目
2004 年	840
2005 年	1 337
2006 年	754

(二) 過去 3 年，編配予公屋輪候冊申請人的“長者住屋”單位數目及這些申請人的年齡分布：

年份 (至 12 月 31 日為止)	編配單位 數目	長者申請人 (60 歲或以上)	非長者申請人 (60 歲以下)
2004 年	436	268	168
2005 年	456	286	170
2006 年	233	145	88

(三) 房委會放寬入住“長者住屋”的年齡限制，是為了減低“長者住屋”的空置率，並讓有房屋需要的非長者人士加快入住公屋，以善用資源。過去的經驗顯示，不同年齡的租戶整體上相處融洽，爭執只屬少數。因此，房委會沒有打算恢復“長者住屋”的年齡限制。

長遠來說，房委會正逐步將長期空置率較高的“長者住屋”單位（一般屬須共用廚廁的舊式單位），改建為一般公屋單位或其他用途，預計每年改建約 500 個單位。此舉除了可進一步善用資源外，亦可以從根本上解決住客因共用設施而可能引起的起居問題。空置的“長者住屋”單位如已納入改建計劃，將不會再編配予申請人。

推廣社會企業 Promotion of Social Enterprises

18. 馮檢基議員：主席，財政司司長於本年 4 月 25 日答覆本人的質詢時表示，當局正循挑選社會企業較具優勢的項目（例如為其他弱勢社羣提供個人

護理服務)的方向,研究推行利便聘用健全失業人士的社會企業參與公共採購的試驗計劃(“試驗計劃”)的可行方案;政府亦收集了教育統籌局、勞工處、民政事務總署、食物環境衛生署、康樂及文化事務署、醫院管理局及社會福利署所知悉的合約中向社會企業採購產品和服務的資料。就此,政府可否告知本會:

- (一) 上述的試驗計劃的進一步詳情,包括負責的部門、最新進展、預計實施時間及工作時間表,以及預計的受惠人數和在扶貧方面的成效;
- (二) 現時為其他弱勢社羣提供個人護理服務的政府合約數目和所涉金額,還有哪些項目是社會企業較具優勢的;
- (三) 向政府內部特別是負責採購的人員推廣社會企業的價值及潛力的工作詳情,包括工作進展、已向哪個政策局和部門進行推廣、曾經推廣的產品和服務類別、推廣方法及時間表;及
- (四) 就上述政策局和部門所知悉的合約中向社會企業採購產品和服務的資料詳情,包括引入的產品和服務的種類、數量或次數,當中是否包括獲有機、環保或公平貿易認證的產品和服務,預計的受惠人數和在扶貧方面的成效,以及會否考慮收集所有政府部門這方面的資料?

財政司司長: 主席,

- (一) 積極促進社會企業發展,協助有需要的失業人士重投工作,自力更生是政府的其中一些重要工作。民政事務局將會負責全力推動社會企業的進一步發展,並進一步考慮有關試驗計劃的可行性及詳情。
- (二) 在政府合約方面,有不少營運社會企業的非政府機構表示,把焦點集中於物色社會企業有相對競爭優勢的新穩定業務來源,例如為弱勢社羣提供個人服務會更為有效。扶貧委員會(“委員會”)亦於2006年9月27日的會議上,探討了家居及個人護理服務市場的潛力,以及有關的成功社會企業例子,例如家居維修、陪月員等。委員會認同社會企業強調以人為本的業務模式,在有關行業具有相對優勢。唯現時的個人護理服務主要是由非政府機構以

傳統服務模式提供，我們亦沒有相關合約中社會企業參與其中的數目和所涉金額的資料。

- (三) 要有效推動社會企業發展，公眾的認同和支持是十分重要。因此，除了大眾的宣傳和教育外，我們亦一直致力向政府內部，包括負責公共採購的人員推廣社會企業的價值和潛力。我們將會繼續加強有關方面的宣傳工作，進一步推廣社會企業的優點和這些企業為社會帶來的額外效益。

其中，政府與香港社會服務聯會（“社聯”）亦一直緊密合作，積極推廣社會企業的產品和服務。最近，社聯正為社會企業籌備一連串的市場推廣活動，包括整理和出版社會企業產品和服務的名冊等，藉此便利政府及有關方面宣傳和建立社會企業的品牌和產品。

- (四) 我們知悉目前有一些社會企業正推廣有機、環保或公平貿易認證的產品和服務，例如售賣有機農產品和環保產品，以及環保回收等。

政府的環保採購政策行之已久。早在 2000 年，政府已修訂《物料供應及採購規例》，要求各政府部門在符合經濟效益的原則下，盡可能考慮採購符合特定標準的環保產品。各部門在作出採購決定時，必須遵守該規例，包括規例所訂明的環保採購指引。自 2000 年起，政府亦已先後就一系列常用產品（包括再造紙、辦公室文具和清潔用品等）訂立環保規格，以確保這些產品符合特定的環保標準。政府各部門亦會考慮在各項採購的評分制度加入其他環保元素，鼓勵市場發掘更環保的產品。社會企業只要符合有關環保採購的要求，便可參與競投有關合約。

在 2006-2007 年度，有關列席委員會會議的政策局和部門¹向社會企業採購的產品和服務合約總值約 2,800 萬元。當中包括清潔、餐飲（餐廳和小食亭）、印刷、文件送遞、園藝和汽車清潔等大小合約共超過 100 份。不過，我們並沒有有關社會企業提供的有機、環保或公平貿易認證的產品和服務合約的資料。

¹ 這些政策局和部門包括教育統籌局、勞工處、民政事務總署、食物環境衛生署、康樂及文化事務署、醫院管理局及社會福利署所知悉的合約。

懲教人員參加的課程**Courses Attended by Correctional Services Department Officers**

19. **李柱銘議員**：主席，懲教署的資料顯示，早前曾有懲教人員前往泰國參加由泰國曼谷國際執法學院舉辦的“督導級刑事罪案調查課程”，課程的內容包括刑事罪案偵查技巧、打擊跨國罪行的策略、罪案現場管理和採證技巧等。就此，政府可否告知本會過去 3 年：

- (一) 曾參加上述課程的懲教人員的數目及職級、涉及的公帑開支總額，以及懲教署在其財政預算中哪個綱領和分目為該等支出預留撥款；
- (二) 曾參加該課程的懲教人員的職責與刑事罪案偵查技巧、打擊跨國罪行的策略、罪案現場管理和採證技巧的關係；及
- (三) 有否懲教人員獲懲教署資助參加與監獄管理、囚犯更生及懲教工業無關的課程；若有，有關課程的名稱、涉及人員的數目及職級，以及涉及的公帑開支總額？

保安局局長：主席，

- (一) 截至 2007 年 5 月，過去 3 年有 1 位懲教人員參加了泰國曼谷國際執法學院舉辦的“督導級刑事罪案調查課程”。該名人員的職級是總懲教主任，所涉及的開支為 12,333 元，在懲教署財政預算中所屬的綱領為(1)監獄管理，分目為 000 運作開支。
- (二) 參加上述課程的懲教人員負責監管懲教署各懲教院所的保安工作（包括預防、打擊及調查院所內任何非法及可能與刑事罪行有關的活動），並與其他執法部門保持緊密聯繫。上述課程提供的訓練，除了可以擴闊有關人員在工作上的專業知識和技巧，亦可加強懲教署在監獄管理上的效率。
- (三) 懲教人員在過去 3 年並沒有參加任何非有關監獄管理、囚犯更生及懲教工業的課程。

兒童體重評估 Weight Assessment for Children

20. 李國英議員：主席，政府可否：

- (一) 以兩年為一組別並按性別列出：
 - (i) 過去 20 年，新生的嬰兒的平均體重，以及過輕和過重的嬰兒人數分別佔上述新生嬰兒總數的百分比；
 - (ii) 過去 10 年，兩歲以下的幼兒的平均體重，以及超重幼兒的人數佔上述幼兒總數的百分比；及
- (二) 根據最近的統計結果，列出學前兒童和小學生超重的人數分別佔該兩組別兒童總數的百分比，以及該等百分比與之前兩次同類統計的結果如何比較？

衛生福利及食物局局長：主席，

- (一) 政府在過去 20 年所記錄的剛出生嬰兒的體重數據詳列於附件。數據顯示 2006 年初生嬰兒整體平均出生體重為 3.16 千克，較過去 20 年內最高的平均出生體重下降了 50 克。嬰兒平均出生體重降低主要是由於近 20 年過重嬰兒的比例下跌；而隨着醫療技術的進步，早生嬰兒能存活的机会較大，他們的體重一般較輕，也令嬰兒平均出生體重下降。我們沒有特別分類儲存兩歲以下幼兒的體重資料，故此未能提供質詢第(ii)部分所指的數字。
- (二) 嬰兒會在初生、1 個月、兩個月、4 個月、6 個月、12 個月、18 個月及 4 歲時到訪衛生署母嬰健康院接受常規服務。母嬰健康院會為初生至 5 歲到訪的兒童進行成長監察，在指定年齡為兒童量度體重、身高及頭圍，旨在跟進個別兒童的成長狀況，以盡早發現及轉介有問題的兒童到專科跟進，並為家長提供成長及飲食營養指導。

母嬰健康院目前並沒有把相關紀錄作整體整理及分析。然而，我們一直致力與各學術機構合作，在不同時間檢視及探討學前兒童的成長狀況。衛生署與香港大學醫學院合作，對 8 000 名於 1997

年出生的兒童進行的一項長期研究，結果已於日前公布，顯示兒童若在出生時體重較高或於嬰兒期成長速度較快，到 7 歲時超重或肥胖的風險可能較高。此外，母嬰健康院現正為到訪的 4 歲兒童的成長進行初步研究，調查這些兒童的飲食習慣及肥胖比率，藉此增加我們對本港幼兒飲食營養和成長狀況的瞭解，以及進一步完善現時針對幼兒營養的輔導服務。

為更有效監察兒童在不同年代的成長和營養情況，以及制訂相應的政策及措施，衛生署採用了一套合適香港人體格的標準，以評估學童的發育狀況。這套標準是由各方專家在 1993 年對全港 25 000 名初生至 18 歲人士進行普查所得的資料而制訂。根據這套標準，肥胖是指體重超過 1993 年同等身高學童的體重中位數的 120%或以上。按此，小學生的肥胖比率如下：

年級	2003-2004	2004-2005	2005-2006
小一	14.4%	14.7%	14.6%
小二	18.1%	17.3%	18.3%
小三	19.9%	20.1%	20.5%
小四	21.2%	20.7%	21.7%
小五	20.0%	20.2%	20.6%
小六	18.2%	18.3%	19.1%
各級總計	18.7%	18.7%	19.4%
參與學生健康服務的小學生人數	377 248	363 863	350 975
參加人數佔全港小學生的百分比	79.9%	80.4%	81.7%

根據衛生署的資料顯示，過去 10 年，屬於肥胖的小學生有上升的趨勢，由 1995-1996 學年的 16.1%增至 2005-2006 學年的 19.4%。有見及此，衛生署於 2006-2007 學年在全港小學全面推行“健康飲食在校園”運動。藉着研究、評估、教育、宣傳及倡導等策略，以及與學校、家長、食物供應商及社會人士的跨界別合作，為學童營造一個鼓勵及支援健康飲食的生活環境，並積極加強推廣學童健康飲食的工作。

與此同時，衛生防護中心現已委託香港大學進行一項兒童健康調查，當中亦包括檢視 15 歲以下兒童的體重、身高及體重指數。

1987 至 2006 年嬰兒出生體重的統計資料

年份	平均出生體重 (千克)			過輕的嬰兒數目 (少於 2.5 千克)						過重的嬰兒數目 (4.0 千克及以上)					
	男性	女性	合計	男性		女性		合計		男性		女性		合計	
1987	3.24	3.14	3.19	1 470	(4.1%)	1 642	(4.8%)	3 115	(4.5%)	2 016	(5.6%)	1 094	(3.2%)	3 110	(4.5%)
1988	3.24	3.14	3.19	1 594	(4.1%)	1 805	(5.0%)	3 406	(4.5%)	2 105	(5.4%)	1 127	(3.1%)	3 232	(4.3%)
1989	3.25	3.15	3.20	1 441	(4.0%)	1 633	(4.8%)	3 080	(4.4%)	2 086	(5.8%)	1 212	(3.6%)	3 298	(4.8%)
1990	3.25	3.16	3.21	1 379	(3.9%)	1 602	(4.9%)	2 985	(4.4%)	2 057	(5.9%)	1 156	(3.6%)	3 213	(4.8%)
1991	3.25	3.15	3.20	1 449	(4.2%)	1 687	(5.1%)	3 145	(4.6%)	2 010	(5.8%)	1 133	(3.4%)	3 144	(4.6%)
1992	3.26	3.15	3.20	1 468	(4.0%)	1 753	(5.1%)	3 231	(4.6%)	2 117	(5.8%)	1 134	(3.3%)	3 253	(4.6%)
1993	3.24	3.15	3.19	1 598	(4.4%)	1 690	(5.0%)	3 298	(4.7%)	2 006	(5.5%)	1 126	(3.3%)	3 135	(4.5%)
1994	3.25	3.14	3.19	1 497	(4.0%)	1 837	(5.4%)	3 342	(4.7%)	2 064	(5.5%)	1 139	(3.3%)	3 209	(4.5%)
1995	3.24	3.14	3.19	1 494	(4.2%)	1 702	(5.1%)	3 197	(4.7%)	2 035	(5.7%)	1 133	(3.4%)	3 168	(4.6%)
1996	3.24	3.14	3.19	1 432	(4.4%)	1 579	(5.2%)	3 012	(4.8%)	1 792	(5.5%)	1 055	(3.4%)	2 847	(4.5%)
1997	3.23	3.13	3.18	1 480	(4.8%)	1 573	(5.5%)	3 055	(5.2%)	1 695	(5.5%)	891	(3.1%)	2 586	(4.4%)
1998	3.24	3.13	3.19	1 206	(4.4%)	1 429	(5.7%)	2 640	(5.0%)	1 646	(5.9%)	821	(3.3%)	2 467	(4.7%)
1999	3.24	3.14	3.19	1 235	(4.6%)	1 413	(5.8%)	2 648	(5.2%)	1 650	(6.2%)	840	(3.4%)	2 491	(4.9%)
2000	3.24	3.14	3.19	1 295	(4.6%)	1 489	(5.8%)	2 785	(5.1%)	1 669	(5.9%)	823	(3.2%)	2 492	(4.6%)
2001	3.24	3.14	3.19	1 242	(4.9%)	1 348	(5.8%)	2 590	(5.4%)	1 447	(5.8%)	789	(3.4%)	2 236	(4.6%)
2002	3.23	3.12	3.18	1 198	(4.8%)	1 366	(5.9%)	2 564	(5.3%)	1 442	(5.8%)	681	(2.9%)	2 123	(4.4%)
2003	3.22	3.12	3.17	1 185	(4.9%)	1 407	(6.2%)	2 592	(5.5%)	1 265	(5.2%)	682	(3.0%)	1 947	(4.1%)
2004	3.23	3.12	3.18	1 288	(5.0%)	1 491	(6.2%)	2 779	(5.6%)	1 434	(5.6%)	787	(3.3%)	2 221	(4.5%)
2005	3.22	3.12	3.17	1 390	(4.7%)	1 599	(5.9%)	2 989	(5.2%)	1 511	(5.1%)	784	(2.9%)	2 295	(4.0%)
2006	3.21	3.11	3.16	1 542	(4.5%)	1 810	(5.8%)	3 353	(5.1%)	1 568	(4.5%)	787	(2.5%)	2 355	(3.6%)

括號內數字代表佔已知出生體重的嬰兒總數的百分比。

附件

法案 BILLS

法案二讀 Second Reading of Bills

恢復法案二讀辯論 Resumption of Second Reading Debate on Bills

主席：法案。本會現在恢復《兩鐵合併條例草案》的二讀辯論。

《兩鐵合併條例草案》 RAIL MERGER BILL

恢復辯論經於 2006 年 7 月 5 日動議的條例草案二讀議案 Resumption of debate on Second Reading which was moved on 5 July 2006

主席：審議上述條例草案的委員會主席劉健儀議員現就委員會的報告，向本會發言。

劉健儀議員：主席女士，我謹以《兩鐵合併條例草案》委員會（“法案委員會”）主席的身份，匯報法案委員會的商議要點。

《兩鐵合併條例草案》（“條例草案”）旨在對《地下鐵路條例》（第 556 章）（“《地鐵條例》”）及《九廣鐵路公司條例》（第 372 章）（“《九鐵條例》”）作出修訂，就落實兩鐵合併提供必要的法律框架。

法案委員會察悉當地鐵與九鐵系統合併的建議落實後，地鐵有限公司（“地鐵公司”）與政府訂定的現行《營運協議》，將會擴充成為綜合《營運協議》，藉以涵蓋對地鐵及九鐵鐵路營運的規管。

自去年 7 月以來，法案委員會共舉行了 37 次會議（合共 82 小時），就委員關注的事項進行詳細研究。法案委員會大部分委員支持兩鐵合併，在合併後，乘客可透過兩個鐵路系統銜接方便的轉車安排，享有更大便利，而且無須支付轉乘車費。兩鐵合併將會加強鐵路網絡的效率及減少路線重疊，從而取得協同效益，以及創造減省成本的空間，致使大部分鐵路乘客均可在兩

鐵合併實施後的減價中受惠。至於兩間鐵路公司，地鐵公司及九廣鐵路公司（“九鐵公司”）各自的優勢，亦將會在合併後相輔相成，使合併後的公司成為實力更雄厚的鐵路營辦商。

然而，部分委員基於種種理由，對兩鐵合併方案仍存在不少疑慮。委員提出關注的主要範疇，包括兩鐵合併後可能出現壟斷的情況、將公共資產轉移給上市公司、合併建議的財務安排、物業方案的定價及估值、兩鐵合併後的規管、改善車站設施的要求，以及就殘疾人士需要所提出的各項關注。

首先，因應委員對合併建議的財務安排的關注，法案委員會曾研究有關的條款是否恰當。在這方面，當局重申，在兩鐵合併的建議交易架構下，政府並非出售九鐵系統的資產。在服務經營權期滿或終止時，合併後的公司有責任向九鐵公司交還一個符合當時營運標準的鐵路系統。再者，在考慮交易架構時，政府已尋求能反映九鐵系統將來表現的財務條款結構。根據服務經營權的安排，九鐵公司不僅會收取即時支付的 42.5 億元及每年支付 7.5 億元的固定費用，而且亦可在九鐵系統收入增加時，透過收入分帳的安排分享得益。這樣可確保九鐵系統的表現如果有改善，政府的權益亦可得到合理的保障。

法案委員會部分委員曾擔心，在不經公開招標或競投的情況下，九鐵公司的物業可能會被賤賣。政府當局表示，政府的意向是以市場條款將物業方案售予地鐵公司。由政府委任的專業物業估值顧問經採用廣為市場接受的方法為物業估值後，確認物業方案的定價公平和合理。至於物業方案是否必須納入為兩鐵合併建議的財務安排中不可分割的一部分，政府當局表示，這是當局與地鐵公司經過長時間討論及商議的結果。政府當局認為應着眼於整項合併建議會為普羅市民及兩鐵乘客帶來的利益，而不是獨立分析個別項目。

票價規管是今次整項合併交易中最受市民關注的一部分。法案委員會曾研究不同的票價規管方案。目前，地鐵公司及九鐵公司均享有票價自主權。根據協議，兩鐵合併後的票價水平，將會按照與消費物價指數變動、工資指數變動及預設的生產力因素掛鈎的方程式調整。

法案委員會對於容許合併後的公司可在整體票價調整幅度的加／減 10% 的範圍之內，釐定個別鐵路票價的調整幅度的建議，表示強烈意見。經與地鐵公司進一步商討後，當局同意把許可幅度降至加／減 5%。

在合併過程中，兩鐵曾承諾從 2006 年 4 月起的 24 個月內，不會調升車費。法案委員會經過多番商討後，地鐵公司最終提出，將其不加價承諾的有

效期限的到期日由 2008 年 4 月延展至 2009 年 6 月。兩間鐵路公司並承諾由合併首日起立即調低鐵路票價。

法案委員會對於當局未有把輕鐵服務納入建議的減價方案內，表示深切關注。法案委員會籲請政府當局及兩間鐵路公司盡快檢討此事。此外，政府當局與合併後的公司亦應盡快檢討輕鐵在整體公共交通服務市場中的角色。

法案委員會亦曾就一系列與安全及服務水平有關的事宜作深入討論。政府當局表示，目前，《地鐵條例》、《九鐵條例》和政府與地鐵公司之間簽訂的《營運協議》已嚴格規管地鐵和九鐵鐵路的運作，確保鐵路服務安全及有效率。鐵路視察組負責監察鐵路的安全，而運輸署則負責監察鐵路服務的表現。兩鐵合併後，綜合《營運協議》會悉數保留現行《營運協議》相關的條文，並會作出適當修改，以涵蓋對地鐵及九鐵鐵路的規管。政府當局進一步表示，綜合《營運協議》已清楚規定各項服務表現要求，而在兩鐵合併後，多項服務表現要求的水平亦將會有所提升。

在改善車站設施方面，法案委員會曾通過一項議案，強烈要求政府責成地鐵公司盡快訂立鐵路車站設置公共洗手間的政策，在鐵路車站範圍內，設置公共洗手間，包括設立獨立的殘疾人士洗手間，方便市民。法案委員會並要求當局於 6 個月內向鐵路事宜小組委員會就上述事宜作出匯報。此外，法案委員會亦認為地鐵公司有需要進一步改善為殘疾人士提供的設施及服務，藉以促進殘疾人士融入社會。

至於委員對為殘疾人士提供半價優惠的關注，政府當局表示他們瞭解委員對此事的關注，並正聯同衛生福利及食物局研究各項跟進此事的方法。政府當局會繼續與研究殘疾人士的交通需要及為他們提供公共交通票價優惠的事宜小組委員會討論此事。

就撤銷及暫時中止專營權的事宜，法案委員會察悉《地鐵條例》現時已訂有相關條文，政府當局建議沿用該等條文。然而，由於專營權的適用範圍有所擴大，加上要配合服務經營權安排而實行若干新安排，該等條文須作出若干修訂。政府當局指出，綜合《營運協議》已明確列出所提供服務的安全規定及最低的服務水平。在評估合併後的公司有否出現在專營權下的失責行為時，當局會按個別情況考慮上述及所有相關的因素。

然而，部分委員認為政府當局應確立客觀和明確的標準，以便執行有關條文，故此要求政府當局在條例草案恢復二讀辯論時，表明政府在決定合併後的公司某項事故會否被視作在重大程度上沒有履行責任，或出現嚴重服務停頓方面的政策意向，以及當中會考慮的因素。

《地鐵條例》第 54 條及《九鐵條例》第 35 條分別訂明兩間公司獲批豁免而不受《建築物條例》(第 123 章)及《公眾衛生及市政條例》(第 132 章)規管的範圍。法案委員會曾審視根據《地鐵條例》第 54 條及《九鐵條例》第 35 條批予的豁免範圍，以研究是否有需要在兩鐵合併後劃一該兩項條例的條文。經商議後，政府當局將會對條例草案提出全體委員會審議階段修正案(“修正案”)，清楚訂明在經營權有效期期間，《地鐵條例》第 54(1)條有關地鐵公司獲豁免於《公眾衛生及市政條例》中有關公共廁所的條文，將不適用於各九鐵公司鐵路的部分。

法案委員會察悉，在地鐵私有化之前，該公司的名稱為“地下鐵路有限公司”。在私有化之後，該實體的名稱已改為“地鐵有限公司”。在條例草案中，該公司的名稱在合併當天建議改為“香港鐵路有限公司”，而英文名稱則維持不變。

對於在該等條例中使用不同名稱所造成的混淆情況，法案委員會表示關注。法案委員會促請政府當局確保在各條相關條例中使用對該公司的名稱的適當提述。為清晰起見，政府當局將會提出關乎兩鐵合併後該公司中文名稱的更改及該公司名稱各項提述的詮釋的修正案，以反映該公司的名稱由私有化到兩鐵合併後的變更。

除此以外，法案委員會亦提出了多項改善條例草案草擬方式的建議。經商議後，政府當局同意就條例草案作出多項修正。法案委員會支持政府當局提出的修正案。法案委員會又察悉，部分委員將會就條例草案動議修正案，由於稍後全體委員會將會討論有關的修正案，我不再在此重複。謝謝主席女士。

主席女士，以下我代表自由黨說出我們對兩鐵合併條例的整體回應。

主席女士，開宗明義，自由黨支持兩鐵合併，最少在大原則上，我們是支持的，所以我們支持通過該條例草案。我們認為香港地方細小，但同時有兩間鐵路公司在運作，而實際上又未能產生真正競爭的效果，反而因為彼此各自為政，損害了市民的利益，例如在轉乘地鐵或九鐵時，重複收取入閘費就是其中一個明顯的例子。

不過，在兩鐵合併後，所有使用成人八達通的乘客，將可獲得車費即時調減，而這是因為兩鐵合併後可以帶來的協同效應所致，這樣的安排令每天高達 280 萬人次的乘客受惠。舉例來說，目前地鐵 12 元或以上的成人長程

車費將最少減一成，票價由 8.5 元至 11.9 元的，則將會最少獲減 5%。此外，由於取消了轉乘時重複收取的入閘費，從地鐵和九鐵網絡轉車的乘客的車費減幅更會由 1 元至 7 元不等，例如由沙田第一城乘搭鐵路到觀塘，現時的車費是 11.8 元，合併後的車費會減至 8.1 元，即節省 3.7 元，相等於 31.4% 的減幅。

更重要的是，減價之餘，合併後的新鐵路公司已答允在條例通過後的兩年內，也不會調高票價。換言之，就是今後兩年 — 至 2009 年 6 月 — 即使物價高漲，我們也不用擔心票價會調高，而且在減價後，即使日後再提升票價時，亦會由這個較低的基礎計算，這也是一個好處，我們是有需要知道的。

其實，早於去年第一次討論兩鐵合併時，政府已第一時間表示兩鐵保證由 2006 年 4 月起計的兩年內也不會加價，但當時有關條例草案仍未提交立法會。我記得在第一次相關的交通事務委員會上，我已經向政府表示，按照那樣的安排，市民要有待條例最終獲得通過後，才可以享受到減價的安排，市民能夠享受的安排只會持續數個月，我認為那是不足夠的。我亦邀請政府考慮訂明在合併條例獲通過後的兩年內不要加價，這樣，市民才能真正享受兩鐵合併後，票價下調或票價維持不變的好處。

我十分高興現在經各位同事（包括我自己在內）的努力游說下，當局已改變初衷，同意將不加價的期限，延長至 2009 年 6 月，大大加強了對乘客的保障。不過，這樣仍然留下了一條尾巴，那便是當我們說減價或不加價的時候，購買一般車票的乘客當然會受惠，但現時有很多兩鐵乘客是購買月票或“全月通”等優惠車票的，他們不知現時享受的優惠可以持續多久，因為政府和地鐵公司的立場，一直也是會不時檢討這些優惠，按市場的情況處理的。普通乘客自然會擔心檢討後可能會取消優惠，令他們無法享受合併帶來的好處。因此，我十分希望政府積極就這方面作考慮，這一點我過去也曾表達過。既然其他票價的不加價期限已延展至 2009 年 6 月，有關方面最少也應向這些正享受其他優惠，包括持有月票的乘客提供這樣的保證，即截至 2009 年 6 月，地鐵公司 — 應說是合併後的公司 — 也不會取消有關的優惠安排或試圖調高票價。

如果這樣做的話，我相信所有鐵路乘客，不論是購買正價票、使用八達通、月票或其他優惠的乘客，截至 2009 年 6 月（即差不多有兩年的時間），一律可以真正享受合併所帶來的好處，讓所有乘客皆大歡喜。我十分希望政府和地鐵公司也可以作出積極的回應。

我想說回合併的安排，由於兩鐵合併可以產生協同效益，包括更有效益的採購、精簡重疊的職能、整合財務程序等，估計每年的協同效益可達 4.5 億元，這是鐵路公司承諾回饋市民大眾的，所以從協同效益所得的金錢是會回饋乘客的，乘客可以得益。因此，日後的票價不但會較便宜，我們覺得合併公司的統一運作會較有效率，例如轉車站、顧客服務中心、售票服務、乘搭兩鐵更便利等好處，也會隨着合併帶給乘客。

至於兩鐵會否因為合併而減少所謂的競爭呢？有很多同事也批評合併後便沒有競爭，因為地鐵和九鐵將會成為一間公司，所以便不會有競爭。可是，基本上，兩間鐵路公司從來不存在真正的競爭，因為所行走的路線不同，而乘客豈會說不乘搭九鐵而轉乘地鐵的呢？因為兩鐵到達的地方根本不一樣，乘客有需要乘搭九鐵便會乘搭九鐵，不乘搭九鐵便會乘搭地鐵，因為要到的目的地並不一樣。

反之，不乘搭地鐵的，還有其他選擇，這些選擇便是競爭，其他的交通工具包括巴士、的士、小巴、電車等便是鐵路的競爭者。因此，我們最主要是確保在鐵路合併後，其他交通工具如常運作，由這些交通工具與合併公司所提供的服務進行健康而真正的競爭。我反而有少許擔心，在合併公司減低票價後，或多或少會對其他公共交通工具構成壓力，因為票價減低了，便會有較多人乘搭鐵路，而乘搭其他公共交通工具的人數便會減少。因此，其他公共交通工具也可能要改善服務，甚至是調整收費，從而跟鐵路公司“搶客”，這才是真真正正的競爭。不是說地鐵和九鐵是兩間公司，所以合併後便沒有競爭，因為它們從來就沒有競爭，從來不會為爭奪客源而進行任何真正的競爭。

至於合併後設立的可加可減票價機制，亦可減少每次因為調整票價時所帶來的爭議。鐵路公司不可再以持有票價自主權為由，提出他們認為合理的票價調整，在合併後，便真的要採用客觀和透明度高的機制，以計算消費物價指數變動加工資指數變動，再減去生產力的方程式來計算，確保大家可以看到如何計算票價，而且也是可加可減的。如果將來出現通縮，也可以按照這個機制減價，而非如過往般，要大家爭議為何在通縮下，在市民如此辛苦的情況下也不能減價。我們認為這個票價調整機制可以更切合市民的實際負擔能力，因為那是按照有關指數來計算的。

至於兩鐵合併後，會否使其成為一個獨立王國，在服務提供及質素方面不受監管？我想有關這方面的顧慮，我們無須太擔心，因為在合併及收購資產後，新鐵路公司仍會透過政府，同時繼續全資擁有九鐵資產——它並沒有放棄九鐵的資產——政府仍然擁有超過 76% 地鐵股權，所以透過這個擁

有模式，政府是在這間公司的背後服務市民大眾的。因此，日後在股權方面如有任何變動，政府當然有需要向我們解釋。我也記得政府曾經承諾及保證會繼續出任地鐵的最大股東。如果將來這方面有變動，我相信政府真的要前來立法會，跟大家討論妥當，然後才可以作出這方面的改動。

根據法例，鐵路公司必須時刻維持妥善而有效率的服務。合併後的新鐵路公司亦要履行專營協議下的義務，如果出現失責行為，包括出現嚴重服務停頓等事故，政府便可發出口頭警告或施加罰則等。有很多同事說政府不監管，也不作出處罰，將來新鐵路公司豈非“無皇管”？我十分希望各位同事認真看一看，在法例下，政府是有權確保公司的服務質素的，我亦深信當局會運用其權力嚴格監察兩間鐵路公司的運作。

對於有同事舊調重彈，提出要實行記分制。事實上，扣分制在國際間並非一個常見的安排，即使是設有扣分制，通常仍會一併設有獎勵制，即有獎有罰，而不單是扣分。我想指出，香港的地鐵公司在國際間是一間聲譽十分高的鐵路公司。那麼其表現是否那麼差，以致有需要扣分、處罰呢？如果在公司已經做得很好的時候，還要增加一些罰則的話，會否造成反效果呢？我們以前亦曾經辯論這課題，同事很多時候表示那只是針對公司，一旦發生事故，便削減高層的工資，對員工是沒有問題的。可是，大家也要想想，如果只是處罰公司、高層，公司和高層會否不對下層的員工有所要求呢？對下層員工有所要求便會對他們構成壓力，便可能會令他們在運作時對這些安全問題妥協或 *compromise*，這是大家也不想的。

立法會早前曾有一項辯論提到這一點，我亦提到日本大阪曾經發生一次意外，原因是列車延遲了，員工要追回時間，這可能是因為受到上級責成，列車最終出軌，導致日本 42 年來最嚴重的鐵路意外，造成 57 人死亡，441 人受傷。當然，這只是一個例子，是因為延誤，員工要追回時間所致，因此，我們要考慮這些例子，看看我們是否真正有需要推行扣分制。

我想提一提物業發展權，很多同事批評以物業發展支持鐵路的興建的做法。其實，這便是整個香港鐵路運作的原則，由盤古初開已經以物業補貼的模式來進行，一直沿用至今。理工大學的研究小組、熊永達博士、倫敦大學帝國學院鐵路技術策略中心主席利禮賢教授，他們均認為除了這個模式外，世界上沒有其他模式可令鐵路發展在財政上完全可行。就是新加坡也讚賞我們，想效法我們，全球也羨慕我們有這樣的制度。不過，同事卻往往表示不行，要將兩者分開。可是，分開後又有甚麼後果呢？如果我們單看鐵路的運作，其實是虧蝕的。至於虧蝕的程度，我們只看過去 5 年，如果不計算物業

發展，地鐵公司在過去 5 年虧蝕十六億四千多萬元；而九鐵亦一樣，如果不計物業發展，去年亦虧蝕 7,400 萬元。換言之，如果沒有物業補貼，整條鐵路根本無法運作。

有同事認為要將鐵路發展和物業發展分開，如果這樣做的話，鐵路本身可能不會有足夠資源進行所需的更新、維修，提供良好的服務，因為沒有錢、沒有資源。如果是這樣，亦非市民之福。再者，原先整個設計、整個制度也是由物業補貼鐵路的運作的，如果在這個階段，中途突然說要抽出來，將兩者分開，這是否與原先所訂合約的精神有所違背呢？當然，沒有一份合約是不可以更改的，但如果要更改，必然要雙方商討，要有一個好的替代安排，而非只是說現在不准鐵路與物業掛鈎，兩者要分開，而物業方面的收入須如何另行處理等。我相信根據香港的法治精神、合約精神，這個方式未必是我們應該支持的。

其實，我的演辭比現時的發言長得多，但我相信稍後在全體委員會審議階段，我也有機會表達我其他的意見的。多謝主席女士。

鄭家富議員：主席女士，我首先要多謝立法會秘書處和法律事務部，因為我相信很多同事也同意在這麼短促的時間內，我們就這項條例草案作出了很多修正案，而主席也是在昨晚 9 時半才就一些修正案可否在會上動議作出裁決，還有是剛剛新鮮出爐的程序。但是，這背後代表了甚麼呢？這似乎代表了政府強行希望我們——在我過去的印象中，政府可能希望我們在今年 7 月 11 日能恢復二讀，直至我們在委員會討論中段時則提出了在 6 月 6 日恢復二讀。我希望今天稍後的程序不會出錯。

我們在整個討論過程中，看見政府內部很多政策文件遲交，以及法例條文的一些字眼修訂，一改再改，令我憂慮這項條例草案的審議會因快得慢，質素也受到影響。

政府在 5 月 17 日才完全回覆所有議員就合併的各項提問，而議員卻只有 10 天的時間提出各項修正案，以致立法會主席對我們的修正案的裁決，要到昨晚才最後“拍板”。與《截取通訊條例》不同，主席女士，我看不見為何兩鐵合併本身有這麼強烈的時間限制。政府和地鐵經常把合併和減價捆綁起來，兩鐵的合併廣告和地鐵主席錢果豐先生的言論，都時刻好像提醒公眾要減價便必須先合併，任何阻止或拖延合併的人，包括立法會議員，都是“阻住地球轉”。

主席女士，我在此再次強調，在過去多年來，我們累積通縮，由 1997 年至 2005 年累積通縮達 12%，但過去 10 年來，兩鐵票價從來未下降過。如果地鐵主席錢果豐先生真的希望鐵路票價減低，根本無須“貓哭老鼠”，其實可以立刻減價。所以，如果把兩鐵合併和減價捆綁起來，是要脅式的減價模式，是絕無誠意的減價模式。

(代理主席劉健儀議員代為主持會議)

代理主席，我們要明白，這項《兩鐵合併條例草案》是關乎我們未來 50 年的鐵路發展，所影響的是每天載客量達 400 萬人次的鐵路。我們應否審慎處理呢？由政府不願意公布今次轉讓物業發展權的財務資料開始，民主黨已不斷要求政府和地鐵必須提供足夠理據，讓公眾和議員相信合併後的鐵路公司會有足夠監管，不會因只顧股東利益而漠視市民需要。

我們也曾要求公開相關物業的財務資料，但政府只是在一個閉門會議上，提供一些門面資料，敷衍了事，雖然我們曾希望引用《立法會（權力及特權）條例》動議議案，但也被否決。

在這項財務方案中，根據建議，地鐵將以 49.2 億元收購九鐵 8 個發展項目的發展權，如果從政府提供的資料計算，以上物業的總樓面面積超過 1 200 萬平方呎——代理主席，我要重申，是 1 200 萬平方呎，即平均每個物業只值 6 億元，每呎呎價只是四百多元。資深測量師蘇振顯估計，何東樓、烏溪沙站和大圍維修車站項目的市值售價，合共應介乎 386 億至 409 億元，連同特批的 5 幅用地，整個 8 幅用地估計總市價應可高達 781 億元，甚至達 804 億元。

一般而言，地價佔項目總成本的 55%，建築費佔 20%，利息及市場推廣佔 15%，即使這 8 幅用地以成本價出售，扣除上述三大主要支出，8 幅用地尚餘 78 億至 80 億元，是比地鐵不足 50 億元的收購價高出 30 億元，即是說，政府有可能賤賣九鐵資產達 30 億元。局長現時繃起眉頭，她必定指我的數據不對，但我可以告訴她，我的數據是由資深測量師估計，有很多測量師提供不同的估計，但政府如果有膽量在公開資料、公開會議的情況下提出來跟我們對質的話，便可以避免嫌疑，既然瓜田李下，為何政府不這麼做？它是否告訴我們，背後是強烈賤賣九鐵資產，以及地鐵明顯與政府之間有利益輸送呢？

再談票價機制，代理主席，票價機制是很奇怪的。首先，我曾多次讚賞局長在可加可減機制下，踏出了很大的步伐，令我們無須再被人指摘把運輸機構變成政治爭論、民粹爭論的焦點，我們每次加價必反，每次都要求減價等。於是，我們要求政府快速訂出可加可減機制，結果局長做到了，巴士公司做到了，而地鐵也準備做到。但是，很奇怪，這可加可減機制竟然有條尾巴，將許可幅度設定一個正負百分點，開始時還是 10 個百分點，很明顯是開天殺價，後來，政府有所讓步，地鐵有所讓步，便把許可幅度由正負 10 個百分點修改為 5 個百分點，這便稱之為讓步。

這讓步告訴我們，在未來如果有些路線，特別是長線，長途線乘客的票價，隨時可能承擔較大的票價加幅，但卻只享有較低的票價減幅。換言之，居住得較遠的乘客，可能在許可調整幅度上，由於有正負 5 個百分點的彈性幅度這條尾巴，絕對可能會令他們面對加價較多、減價較少的情況，來換取一個所謂許可調整幅度在正負 5 個百分點之內。這點，巴士公司是沒有的。代理主席，你也很清楚。至於巴士公司，局長當然否認，其實每次加價，每條路線都有正負若干百分點，但為何書面上是沒有這個保證？很多時候，根據我們的瞭解，都是約正負 3 個百分點，這情況可作如何解釋呢？

所以，代理主席，除了票價機制，還有女廁設施的問題。新界西居民，特別是天水圍和元朗，這些被遺棄的社羣，面對社區設施較少，他們多番希望政府多加設施，在今次兩鐵合併中，竟然各種項目有得加，又有得減，東鐵、地鐵、馬鐵、西鐵都有得減，唯獨遺漏了輕鐵。我們的民主黨同事今天仍在樓下進行絕食抗議，我們想告訴局長，我們不應遺棄這羣人，應一視同仁。

在考慮兩鐵應否合併時，民主黨其實只堅持一個原則，不能讓日後的鐵路公司成為獨立王國，對於日後的票價監管，我們連過去的諮詢角色也被取消，只獲提交書面知會而已。不過，政府以自由市場及商業原則為理由，公眾利益似乎已不獲尊重。我們恐怕兩鐵合併所帶來的壟斷，會成為領匯的另一翻版。

我們千萬不要只看眼前，所謂遲來的減價，卻換來“8 無的未來”。甚麼叫“8 無的未來”呢？便是無公平競爭、“無皇管”、無月票優惠、輕鐵無減價、殘疾人士無優惠、無沙中線、無收音機可聽和無廁所。就着這“8 無的未來”，我們已討論了很久，而地鐵、九鐵和政府均口徑一致，口口聲聲表示兩鐵應要有協同效益，一加一會大於二，但這些只為我們換取了遲來的減價，卻要我們放棄很多我們追求的理念和應有的福利。兩鐵合併所帶來的，是否真的保障市民呢？我相信這是值得大家三思的。

代理主席，我和李永達議員代表民主黨將會提出新鐵路物業項目發展權、設立鐵路發展基金及設立鐵路事故記分制度。日後鐵路公司須提供電台服務接收裝置、月台幕門、將現時的鐵路服務承諾寫在法例之內，以及廢除地鐵現時享有就《建築物條例》和《公眾衛生及市政條例》上的權利，即表示我們希望要有廁所，以及加入賦權予環境運輸及工務局局長的規例，要求提供西北鐵路和巴士服務的車費資料。

這些修正案，其實真的只是很謙卑的修正案。代理主席，我希望議員能支持，特別是過去在委員會內曾獲各黨各派支持的要求，例如是設有廁所的要求。我希望在分組點票中，曾表示支持的民建聯和自由黨，在鐵路發展基金上會繼續支持，他們可能有很多不同原則，但大家仍可繼續辯論。

局長曾表示，政府會詳細研究和考慮票價穩定基金，這已是一項進步。我為何不用票價穩定基金呢？是因為這項藍紙草案的詳題的所述，以致每逢討論票價規管，我們也不能提出，所以李卓人議員和張超雄議員與票價規管有關的修正案，均不能在恢復二讀及全體委員會審議階段提出來。所以，我用曲線修正，提出鐵路發展基金，這其實會更為廣泛，鐵路發展基金其實是仿效西隧和大欖隧道的相關法例，成立一個基金管理委員會。再者，地鐵應在日後的鐵路地產發展項目每年平均達七十多億元的毛利中只抽取 3%，即大概 2 億至 3 億元，作為基金的滾存來發展鐵路，並在安全、有效率、甚至穩定票價的情況下，讓市民真正從地產項目穩定營利方面獲得利益。

所以，我很希望同事透過辯論及這數方面，能平衡商業利益及公眾利益，如果公眾利益一直被忽視，我們便會很憂慮，我們在過去多年來要求的種種福利或服務，會因兩鐵合併及日後小股東利益繼續受到過分關注，而致令公眾利益及乘客所得的服務將漸漸失去。

代理主席，我謹此陳辭。

代理主席：發言時限到了。是否有其他議員想發言？

劉江華議員：代理主席，《兩鐵合併條例草案》已審議了 1 年，對於立法會的同事來說，審議這些條例草案需時 1 年是常有的。所以，我們並不覺得時間很長。可是，公眾或政府經常提醒我們這件事，為甚麼我們覺得時間很長呢？因為兩鐵合併這件事可能已醞釀多年，社會上的討論也有數年，再加上審議需時 1 年，所以有些人覺得所花的時間較長。但是，在法案委員會主席

的領導下，我看到法案委員會主席也很辛苦，有時候也會令法案委員會主席很煩躁，不過，到了最後，這項條例草案仍能如期在立法會上進行二讀辯論。這方面是大家充分合作，在有商有量的情況下完成的。

今天，條例草案提交立法會，只不過是進行議會階段，我們仍須審議一些附屬法例，這也要提交立法會。當然，是否可以獲得地鐵有限公司（“地鐵公司”）股東的通過，我們不知道，因為要交給地鐵公司處理。不過，最低限度我們完成了第一個階段。我們聽到市民的心聲，是希望兩鐵能早日合併，更重要的是早日減價。事實上，香港的交通費非常昂貴，這是市民的感覺，亦是實質的情況。我不屬於經常上街遊行的那一類人，但過往數年，我最常跟市民一起上街喊的口號，便是要求票價減一成，我相信這是數年來市民的共同聲音。

廖秀冬局長在 2002 年上任，她對市民說的第一件事是交通票價似乎很昂貴。這件事已說了 5 年，我希望真的看到兩鐵減價。雖然兩鐵過往也有提供優惠，但優惠是優惠，減價是減價，兩鐵始終未減價。我們很希望在兩鐵合併後，市民能真真正正享受到應有的減價，這是有道理的，過往數年也有辯論。

當然，在審議這項條例草案時，我們要考慮數項重要原則：第一，員工的安排是否合情合理、是否可以接受？第二，票價方面，在將來的可加可減機制下，市民的利益是否能夠得到保障？這兩大議題構成了我們一直以來的原則性討論，對於政府的回應，我們亦等待良久。在討論的過程中，我們把相關的問題，包括《營運協議》、沙中線及地鐵幕門等提出討論，這些討論究竟是否重要呢？我只覺得，在《兩鐵合併條例草案》的審議過程中，必須把這些條文和進程弄清楚，否則，如果在胡里胡塗下通過這項條例草案，我們是不能向市民作出交代的。特別是《營運協議》，雖然當中可能有人覺得是很微細的問題，包括是否興建廁所等，也有人會覺得是小事，但我經常會表達我的看法。官員覺得微小的事，市民卻覺得是很重大，這些是他們每天的必需品。所以，政府眼中微小的事，從議員的角度來看，卻是大事，我們都會爭取和追求。沙中線的情況也是如此，代理主席，相信你也記得，整個合併的醞釀，是源於沙中線。多年前，政府煞有介事地邀請九廣鐵路公司（“九鐵公司”）及地鐵公司競辦沙中線，代理主席，這件事是大家也記得的。政府煞有介事地進行這件事，浪費了人力物力，當政府“拍板”把這條線交給九鐵公司興建後，卻發覺有諸多不妥當之處，而且還有協同效應的問題，最後，政府覺得不如把兩鐵合併。然後，這件事又再歷時數年，就沙田到中環的路線，原則上，九鐵公司已公布會在 2009 年落成，即距今只有兩年的時間。可是，這件事發展下去，竟然毫無結果，難道我們不應該提出這個問題嗎？我們不可以讓這條沙中線無影無蹤的，所以我們力迫政府一定要

有時間表。當然，政府的答覆是，在合併後的 6 個月內會對公眾說出實際的時間表及有關方案，我們當然會等待有關方案。

代理主席，當這項條例草案提交立法會時，不論政府或議員，也很明白這項條例草案要獲得通過，一定要員工、乘客及股東等 3 方面的人士均表贊同，我最初覺得這是沒有可能的，而事實上，這確是很困難，因為乘客和股東必有利益衝突，要兩者都接受並不容易。員工方面，當然有工會協助處理，以反映員工的心聲；股東方面，當然由地鐵公司處理。然而，至於乘客，又有誰會代表他們呢？當然是立法會議員了。因此，議員要逐字逐句、很細心謹慎地審議這項條例草案，我覺得這是理所當然的。

至於票價機制，代理主席，我想多說一點，對於可加可減機制，大家是沒有異議的。不過，這是原則問題，那個公式亦是一個原則，當中的細節可否保障乘客的利益，才是最重要的。當然，這項機制公布後，大家曾進行商討，並提出很多數據，我們也研究了有關的數據，我們覺得如果沒有再進一步的保障，或如果政府沒有進一步的讓步，我們很難認同這個方案。因此，到了最後，在政府和議會共同努力下，大家同意作出兩年不加價的承諾。

鄭家富議員剛才提及地鐵公司有一個地鐵廣告的中間插曲，但我覺得這插曲非常好。錢主席公開說快要加票價，要盡快完成兩鐵合併。這個信息提醒了全港市民，代理主席剛才也說，她在 1 年前也曾提過這個信息，但大家已忘記，市民也不會記得，儘管我們心中有數。不過，當錢主席公開提醒市民這件事後，市民都認為是對的，應該早日減價，如果在減價三四個月後再加價，是不能接受的，我們聽到了很多這些聲音，因此，我們順勢要求政府聽取這個意見。所以，我認為要多謝錢主席的一番說話。

我覺得過往數年應減不減，未來數年可加不加，這情況可能是兩者打成平手，這也是公道的。到了 2009 年，即兩年後，我們會按照可加可減機制行事，當然，屆時大家也會同意這一點的。如果在社會上有要求視乎去年的數字來決定在明年加價，而到明年時社會上出現突變，我認為有需要當作特殊情況來處理，而政府亦同意這一點。

此外，有關加減幅度的彈性，政府提出 10 個百分點，後來減至 5 個百分點。很多市民對我說，他們以為將來的票價加幅不會超過 5%，其實不是，只不過是彈性幅度不超過 5 個百分點而已。這個幅度的收窄，我覺得很重要。各位議員覺得 10 個百分點的幅度會令某些地區的居民負擔太大，並不公平，因而會造成矛盾。但是，如果要求彈性為零，又似乎不合理，有時候是要有一些調整和彈性的。因此，我覺得 5 個百分點是完全可以接受，但我要補充

一點，對於某些缺乏競爭力的地區，包括上水、大埔、沙田等偏遠地區，如果每年把彈性加幅大的區域放在這些偏遠地區，而且每年如是，他們每年的票價負擔便會吃重，我覺得這情況是不能接受的。

因此，我要先此聲明，我們跟政府商議這些數字時，要求香港鐵路有限公司日後每年須提交這些數字供立法會討論。當然，我很明白決定權不在我們身上，因為它始終是上市公司，我們已給予它一個可加可減的機制，但提交這些數字給立法會是很重要的，特別是就彈性的處理方面而言。如果我們發覺某些區域的彈性處理太“離譜”，而市民負擔太沉重的話，政府作為大股東便應作出反映。對於這一點，我希望局長稍後能作出回應，而並非“過了海便是神仙”。

代理主席，最後，今天面對條例草案恢復二讀辯論，我們當然支持，亦希望三讀能夠獲得通過。市民的聲音和訴求，便是希望能夠早日減票價，以及在未來兩年內，不會加票價。我們很希望盡快看到這一天。

王國興議員：代理主席，去年 4 月，政府公布將地鐵有限公司（“地鐵公司”）及九廣鐵路公司（“九鐵公司”）的合併備忘，隨即為兩鐵合併作準備。本會相關的事務委員會已先後 3 次舉行會議，討論政府的兩鐵合併方案。其後，本會於去年 7 月成立法案委員會開始進行條例草案審議的工作。法案委員會一共舉行了 37 次會議，合共超過 80 小時，我亦出席了絕大部分的法案委員會會議。在整個兩鐵合併的計劃中，我作為勞工界議員，除了關心受影響兩間鐵路公司合共過萬名員工的工作安排外，整體對市民有切身利益的減價及票價釐定機制、鐵路的運作安全、鐵路的設施是否以人為本及須予以改善，以及對殘疾人士等弱勢社羣的利益，也是我關注的範疇。

首先，我想提出有關員工安排方面。自從兩鐵合併計劃公布後，本會先後多次就員工過渡和工作安排舉行會議，亦邀請了兩鐵的 5 個工會出席立法會法案委員會的會議，好讓政府和議會更瞭解員工的憂慮。然而，普遍前線員工最關注的莫過於薪酬和職位，是否可保“飯碗”，是否平穩過渡，是否在合併之後，薪酬福利不會減少等。正如我在會議初期，便已經要求政府當局及兩鐵必須清楚界定前線員工的定義，以及如何將他們列入兩鐵合併後的聘任及保障範圍。對員工的憂慮和訴求，政府及兩鐵大致也能積極地回應。但是，要解決兩鐵勞資之間的問題，我覺得最有效的機制，莫過於勞資之間有直接的對話和溝通。為此，我和我的同事鄭志堅議員力促政府與兩鐵，一定要跟兩間鐵路公司的 5 個工會組織，建立一個平台進行積極的對話和磋商。對此，有關方面尚算履行承諾。目前，兩鐵和工會仍然就員工過渡的職位安排上的細節進行商討。我期望政府和兩鐵能以更大誠意盡早跟工會解決

餘下的問題。例如“肥雞餐”，前線及非前線員工都應該有同等選擇採用的權利。合約員工是否也得到妥善的安排，不會因合併而失業？此外，一些所謂非前線的員工在合併後，可能未能夠獲得原位安排，而要接受從新培訓以便安排工作，如何可以令這些員工的薪酬、職位、福利都不會減少呢？如何能夠令員工安心、放心，使他們可以全力支持合併呢？

因此，我很希望政府和兩鐵皆能盡一切的努力，拿出更大的誠意與工會磋商，取得解決的結果，我和鄭志堅議員將繼續密切監察合併前後，兩鐵和政府與 5 個工會的溝通是否正常，就問題的磋商，是否最後取得圓滿結果，而政府和兩鐵對員工和工會的承諾是否真正兌現。

代理主席，在票價釐定和可加可減機制方面，政府從一開始公布兩鐵合併計劃起，便已經向市民承諾合併後，市民可以獲得票價減價優惠。按個別路線來制訂減價幅度，由 5% 到一成不等；亦表示在合併後，單是車費每年便要拿出 6 億元。就此聽下去，這好像是會令市民得到很大的得益，但如果細心一看，便會發現日後整個票價調整機制是存在着極大的問題。例如去年 11 月，我在會議上指出，政府提出的可加可減票價調整機制，即按通脹和指數釐定票價可加可減的基礎上，容許合併後的鐵路公司仍可因應與其他交通工具的競爭來釐定個別車站的“自動波”加價幅度，上下限為 10%，即幅度是 20%。我們認為這個幅度太大，同時亦取消了目前兩鐵加價必須得到行政會議同意的機制和凍結票價期只維持至 2008 年 4 月等。這樣，無形中令乘客獲得實質減價的月數，只為期 5 個月。第四，輕鐵並沒有跟隨合併的機制，而得到這個協同效應獲得減價的優惠。

對上述 4 點，我在討論過程中，提出強烈的改善意見。早在去年 11 月，我在會議上要求政府將鐵路“自動波”加價的幅度限制在 5% 以下。此外，一旦遇到香港經濟嚴重衰退或不可意料的逆境，維持特首和行政會議對鐵路加價有最終否決權的權力，以及要求條例草案通過後起計兩年內鐵路不加價。直至今年 4 月的會議，上述 3 點要求，終於在“擠牙膏”的情況下有所進展，當局終於同意票價“自動波”的加幅減至 5%，維持特首會同行政會議對鐵路加價有最終否決權，以及將票價凍結期延長至 2009 年 6 月。對上述 3 點讓步，我表示歡迎。但是，目前九鐵公司轄下的東鐵、西鐵、馬鐵、輕鐵等分別提供不同類型的優惠，例如月票、轉乘優惠等，一旦合併後，鐵路公司是否仍然會維持這些優惠呢？政府及鐵路公司至今仍然未有一個肯定的答案。其中，月票及各種現行對乘客的優惠措施，無論叫作甚麼名稱也好，甚至稱之為推廣期也好，對須經常依賴鐵路來往的乘客而言，他們的負擔是很重的，能提供優惠，對他們是很重要的。所以，我提醒政府有責任要求鐵路公司維持這些優惠，不可以給我們一個模稜兩可的答覆。

代理主席，第四個問題，是有關輕鐵票價的問題，輕鐵不減價，是最不合理的一環。兩鐵振振有詞地表示兩鐵合併後將可以發揮協同效應，節省成本以回饋乘客。我想問：乘搭地鐵的是乘客，那麼乘搭東鐵的是否乘客，乘搭西鐵的是否乘客，乘搭馬鐵的是否乘客，乘搭輕鐵的又是否乘客？為何乘搭所有鐵路，除輕鐵外，的乘客全都可享減價，而唯獨偏偏新界西北的屯門，元朗及天水圍居民，他們很依靠的輕鐵便沒有提供優惠？這根本是不公平，也沒有道理的。新界西北居民往返市區已經要繳付高昂的交通費，這是不爭的事實，現在連區內的交通，也不可為他們減輕負擔，真的是令人感到遺憾。代理主席，我想藉此場合，再次向局長表達，希望政府和兩鐵就此再作考慮，特別希望政府和鐵路公司對輕鐵現行所有優惠，無論以甚麼名稱來命名也好，都必須在合併以後繼續延續。希望在今天的會議上，能聽到局長就此有所回應。

代理主席，鐵路設施也是兩鐵合併過程中一項極重要的議題。在興建地鐵時，便已經有：“地下鐵路、為您建造”的口號，地鐵公司又一直也以“滿足您需要，安全，可靠，舒適”為口號。但是，偏偏地鐵公司沒有從以人為本的角度出發。地鐵設施在法案委員會會議上已獲多番討論，也是我和不少委員關心的問題。至於就最簡單的月台幕門、洗手間及收聽電台廣播等，亦遲遲未能得到一個實質的答覆。在法案委員會會議上曾通過一項議案，要求地鐵公司盡快安裝閘門及幕門。其實，這是一個很合理的訴求，因為目前地鐵全線數十個車站中，只餘下 8 個架空的車站沒有安裝幕門，時至今天的技術，相信完全是可以做得到的。迪士尼線的欣澳站已經做到了，地鐵公司實在沒有理由再拖延。九鐵公司方面，由於東鐵於早年落戶，因此未有安裝閘門也不足為奇。但是，新建的支線已經做得到，逐步加裝其實已經是大勢所趨，所以希望兩鐵再不會以任何藉口拖延。在會議上，地鐵公司承諾在 2012 年之前，全線的月台都會安裝幕門，包括架空月台，而九鐵公司亦承諾，在 2013 年之前完成。我希望這兩個承諾會盡早兌現。至於洗手間，則是人的基本需要，目前九鐵公司有提供相關服務，這是值得讚賞的。但是，地鐵公司一直以多種藉口來推搪，最後還說在 6 個月之內提交研究報告。其實，“人有三急”，地鐵公司也應該“急人之所急”。在這過渡期，地鐵公司答應我會在一兩個月之內，在地鐵站內標貼一些顯著的標誌，讓乘客知道可以到哪裏借用洗手間，希望能盡快張貼這些通告。至於收聽電台廣播方面，我認為香港作為亞洲國際都會能否收聽電台廣播，其實不單是鐵路公司的責任，亦是公民的權利，亦涉及香港社會的形象，鐵路當局沒有理由再推搪。

(主席恢復主持會議)

最後，在殘疾人士票價優惠方面，政府兩位局長一再不出席立法會有關的小組會議，我要表示遺憾。我很希望政府在兩鐵合併上，能向弱勢社羣、殘疾人士提供半價優惠。

代理主席，《兩鐵合併條例草案》是一項重要的法案，在審議過程之中，絕對不能草草——對不起，主席——不能草草了事。不夠時間再說了。（眾笑）真真草草了事了，本來還有很多話要說的。（眾笑）

李鳳英議員：主席女士，今天，立法會將會通過《兩鐵合併條例草案》（“條例草案”）的立法，這項條例草案關乎兩鐵逾萬名員工的生計，同時亦與市民的日常生活息息相關，因此，我的發言會分為兩部分，一部分是以員工權益的角度，就現時兩鐵合併，特別是對基層員工的保障，表達我的看法，另一部分是以每天均要乘搭兩鐵的普通市民的角度，就兩鐵提供的服務提出意見，希望藉兩鐵合併的契機，推動本港鐵路運輸質素的改善。

在審議條例草案期間，我的一個關注點是員工的過渡安排。在上月初，條例草案審議接近尾聲的時候，兩鐵與 5 個工會代表正式簽署達成 18 點共識的成果，作為員工面對兩鐵合併的職業保障。這些保障可紓緩部分員工對前景的不安，對促進兩鐵合併有積極意義，我充分尊重工會的決定。不過，作為立法會內的勞工界代表，我必須指出這些保障並未能消除我的疑慮。

我擔心的，仍是員工的“飯碗”問題。儘管兩鐵同意讓現時 8 460 位前線員工全部可無須經甄選，直接過渡至合併後的公司，這項承諾只是保障了前線員工在合併的一刻不會被解僱，而不是在一段合理時間內公司不會解僱員工。有關合併、改組不解僱員工的承諾，我有深刻的體會，亦有深刻的記憶。主席女士，當年，立法會審議《市區重建局條例草案》，把土地發展公司改組為市區重建局（“市建局”）時，有關機構亦在立法會承諾保障員工順利過渡，職業不受影響，但言猶在耳，立法會才剛通過《市區重建局條例草案》，新成立的市建局便開始裁員。所以，我要提醒合併後的香港鐵路有限公司，不能重蹈市建局的覆轍。

兩鐵提交的資料認為，合併後首 3 年因業務的增長，估計會產生 1 300 個職位空缺，遠遠超過因合併協同效益而受影響的 650 至 700 個職位，因此，兩鐵合併將為員工提供更多專業發展的機會。隨着香港鐵路網的不斷擴建，鐵路公司出現新職位是自然的，不過，新職位的工作性質及工作環境一定不會完全等同於因合併而受影響的 600 至 700 個職位，這亦是必然的。我不認同因為未來的鐵路發展會帶來新的就業機會，便可把合併而受影響的職位置

之不理。最低限度，鐵路公司要讓受影響的員工選擇是繼續留在公司工作，還是在得到合理補償後離職。

即使是現時管職雙方同意不受影響的前線員工職位，我亦只能說這是底線，在這底線之上，亦有一些基層員工可能因兩鐵合併而受影響。舉例而言，現時九廣鐵路（“九鐵”）接駁巴士的司機，他們有部分是以合約形式受聘於九廣鐵路公司（“九鐵公司”）的。在簽署的 18 點共識裏，工會建議把前線員工轉為以連續僱傭條款聘用，但兩鐵只願承諾在 2006 年 4 月 11 日入職的前線合約員工，並且要合約年期超越兩年，他們現時的職位才不受影響。我希望鐵路公司不要以 8 460 位前線員工的職位為一條界線，其他的便可為所欲為。據瞭解，在立法會審議條例草案之前，九鐵公司已有意把九鐵接駁巴士服務外判，最後為了避免條例草案在立法會審議期間引起討論，才暫緩處理。在條例草案通過後，“過了海便是神仙”，這外判服務如果重新上馬，首先遭殃的，亦會是九鐵接駁巴士服務的司機。

其次，現時這 8 460 位可過渡至新公司的員工的待遇和前景仍不明朗，因為直至今今天本會即將通過條例草案了，兩鐵仍沒有向員工公布合併後他們的職位薪級表，相關的資料要到今年 8 月或 9 月中才能提供。兩鐵表示，員工的薪階將參考 2007 年薪酬調整的市場數據，就非經理級員工而言，如果新的薪階較現時高，員工便可獲調高薪酬，如果較現時為低，員工便只會凍薪，直至兩者趨於一致。表面看來，這是一個不錯的安排，但所謂的凍薪，實際上是變相減薪，因為薪金不向上調整便會被通脹蠶食，員工的生活水平便會下降。要真的做到兩鐵聲稱的薪階只會加而不會減，一個最低限度的做法是，要凍薪的薪階日後亦要按通脹來調整薪酬，這才能確保員工的工資沒有實質減少。

現時，我看不到兩鐵在這方面有所承諾，而且兩鐵亦沒有為面對實質工資減少的前線員工提供任何安排，員工沒有任何選擇，只能接受實質減薪的現實，更甚者，員工亦不知道這些實質減薪的日子會為時多久，直至何時才會完結。一個更關鍵的問題是，香港鐵路服務是壟斷的，市場上沒有其他數據可直接讓兩鐵比較員工的薪酬變化，換言之，在釐定兩鐵合併後的新職階時，其可塑性甚高。一般來說，公營機構的基層僱員過往薪酬待遇均較私人機構好，以市場薪酬趨勢作參考來加薪的可塑性甚高，我擔心大部分九鐵公司的員工在合併後，會有一段頗長的時間是實質減薪的。

主席女士，接下來，我會整體表達我對本港鐵路服務的意見。鐵路運輸與全港市民生活息息相關，政府有責任確保鐵路公司提供票價合理而優質的鐵路服務。兩鐵合併原本是要改善兩鐵管理，提升服務質素，體現以民為本的契機，但在這方面是令人失望的。在這裏，我想舉出一些例子。

過往談及兩鐵服務時，兩鐵的高層均以兩鐵載客量多、班次誤點少作賣點，但這只是經營集體運輸系統的最低要求，並不同優質服務。現時乘搭九鐵，車廂裏的噪音令乘客苦不堪言，噪音主要來自鐵路所謂的新聞直線廣播。九鐵公司的高層向法案委員會辯稱，有關做法是向乘客提供最新資訊，根據九鐵公司自己進行的調查，有七成的受訪者歡迎這些措施，而且九鐵公司亦預留了兩節的靜音車廂，供不欲聽到相關信息的乘客乘坐。

但是，事實並不是這樣，九鐵的資訊廣播只是借向乘客提供資訊為名，增加收入為實，結果使車廂的乘坐環境更為惡化。我曾就新聞直播的噪音問題向九鐵員工瞭解情況，他們表示，前線員工不斷收到乘客的投訴，指這些聲浪過大。但是，一切投訴均不會予以理會，因為九鐵公司與有關電視台簽署了協議，如果把聲浪減低，便有可能影響收益。所謂七成乘客歡迎車廂資訊廣播及設有靜音車廂，只是九鐵公司為惡化列車乘坐環境的“擋箭牌”而已。如果純粹是向乘客提供資訊，當中不涉及金錢利益的話，我覺得要問，九鐵是否可以提供一個普遍寧靜的車廂，而不是在高分貝廣播資訊外便沒有其他更好的選擇？譬如說，可以效法地鐵，地鐵也有提供資訊，但是不發聲的。

我在這裏不能不稱讚地鐵，我覺得地鐵在這方面的表現很好。所以，現時兩鐵合併在即，我擔心會出現劣幣驅逐良幣的局面，變成地鐵效法九鐵增設車廂資訊廣播，而不是九鐵改善其服務。

在地鐵服務方面，最令乘客彷徨是“人有三急”之時——九鐵的乘客要如廁時，在任何車站均可找到洗手間，在“方便”後可繼續行程，但地鐵一些較長路線的車程可近 1 小時，如果乘客途中要如廁，是完全無助的。但是，很奇怪，在條例草案審議期間，出席的地鐵公司代表表示，如果乘客有需要，可向職員要求使用職員洗手間。如果職員洗手間可供公眾使用，為甚麼地鐵公司要以這樣那樣的借口，堅持不在站內設立公眾洗手間呢？

主席女士，在條例草案審議的過程中，當中的焦點、角力最多的地方，便是票價及票價釐定機制。在立法會同事的積極爭取下，地鐵公司最終同意把不加價承諾的有效期由 2008 年 4 月延展至 2009 年 6 月；在票價釐定機制方面，則把整體票價調整幅度的彈性，由正負 10 個百分點縮減為 5 個百分點。這些均是立法會同事共同努力的成果。儘管在票價優惠方面仍有很多不足的地方，例如輕鐵的乘客沒有因今次兩鐵合併而受惠，殘疾人士的乘車優惠安排沒有落實等，但整體而言，我相信兩鐵合併最終對整體社會是有利的，至於當中不足的地方，我相信大家仍會繼續努力，讓香港的鐵路運輸能更好地造福廣大市民。多謝主席女士。

譚香文議員：主席女士，正當政府積極研究公平競爭法，以打擊市場壟斷和價格操控的局面時，我們今天便要親手創造另一個市場巨人，因為我們幾乎可以肯定，在親政府陣營議員的點頭下，無論我們說甚麼，甚至提出任何修正，《兩鐵合併條例草案》都會以政府提出的版本獲得三讀通過。地鐵有限公司（“地鐵公司”）和九廣鐵路公司（“九鐵公司”）的合併幾乎成為事實，只要小股東點頭贊成，便可完成這項工程。

不少市民認為兩鐵應該早日合併，然後，便可以享受價格調減。我們相信有不少人因而責罵，這羣議員花了這麼多時間審議這項條例草案和辯論，提出這麼多的修正案，究竟為了甚麼呢？為何不早日通過這項條例草案，盡快令市民受惠？

主席女士，市民只知道兩鐵合併會減低票價，但他們可知兩鐵合併後，便會成為“無皇管”的市場巨人，屆時，如果新鐵路公司的最高決策人是有良心的還可以，如果是沒有良心的話，乘客只有任由宰割。廣東俗語說得好：“贏了一粒糖，輸了一間廠。”我們是否單單為了一時的減價，便忽略日後的後果呢？又有人問：在兩鐵合併後，市民輸了甚麼？現在，讓我說出大家會輸些甚麼。

首先，我們會輸的是庫房會失去可以“豬籠入水”的賺錢良機。按照政府就兩鐵合併跟地鐵公司簽署的備忘錄，地鐵公司會以近 78 億元收購九鐵公司 8 個地產項目的物業發展權和管理權，這個價格是如何計算出來的呢？至今仍是一個謎。我們花了 1 年時間審議條例草案，在法案委員會最早的數個會議上，我們已要求政府提供資料，但時至今天，仍然得不到有用的資料，我們仍不明白政府為何不把九鐵項目直接公開招標，把所得的錢直接撥入庫房？有測量師估計，8 個地產項目的估值達到 800 億元，扣除發展商的盈利和發展成本，政府可以得到數百億元計的地價收入。因何政府仍要把這 8 個項目的權益和賺取數百億元盈利的機會，以 78 億元售予地鐵公司？當然，政府可以說，這樣做可以免卻物業市場的周期對政府收入造成的風險，但回看歷史，除了亞洲金融風暴及 SARS 期間，香港的樓市均是向上升的，加上政府一向採取托市的政策，搞地產的風險相當之低。除非政府覺得香港會有很大機會遭受金融風暴或疫症的沖擊，否則，政府為何這麼焦急，急不及待地把這項物業發展權出讓呢？

第二個會輸的是，交通市場越來越“無皇管”，沒有競爭，因為完全向鐵路營辦商傾斜。任何一條新鐵路落成，鐵路沿線的巴士和專營小巴必定要讓路，巴士和小巴根本不能跟鐵路競爭。對我說的這番說話，新界市民肯定

會感同身受。當年的輕鐵，今天的西鐵和馬鐵的情況均是一樣。兩間鐵路公司以往為了競逐新鐵路項目都會致力改善服務，但兩鐵一旦合併，競爭便立即消失，沒有競爭，新鐵路公司便少了推動力來回應市民和乘客對改善服務的需求。

面對這些質疑，政府很可能對我們說，議員無須擔心，政府已經跟新鐵路公司訂立綜合《營運協議》，監管合併後公司的運作。可是，大家是否知道，這份《營運協議》根本沒有很大的用途，即所謂“無料到”。舉例來說，我們曾經進行一項民意調查，結果顯示超過八成市民均希望地鐵公司裝設乘客使用的洗手間，亦顯示近八成受訪者不知道地鐵內，供應員工使用的洗手間是可以讓市民借用的。不過，結果亦顯示，地鐵公司實在有需要為乘客提供洗手間，但《營運協議》卻沒有提及新鐵路公司打算在這方面做甚麼工夫。

此外，雖然《營運協議》提及鐵路服務表現的監察，但監察標準只集中於地鐵是否準時、安全程度是否滿意、有否出現事故和重大的延誤。我們不是說這些項目不重要，不過，我們除了要求鐵路安全、準時，對顧客服務提供完善設施外，還有其他的服務要求，例如提供廁所是重要的。一條現代化的鐵路，難道不應該提供更好的客戶服務或更全面的設施嗎？可惜的是，這些均沒有作為服務表現評估的指標，還有一個重大的問題是，如果我們今天為兩鐵合併開綠燈，日後的鐵路運作便只由綜合《營運協議》進行監管。說到底，這份協議只是地鐵公司和政府之間的事，任何條文的執行、監察和修訂，只須政府和地鐵公司達成共識便可，市民、甚至 60 位立法會議員亦完全無權過問。

地鐵公司曾經誤導公眾，以為立法會故意拖慢審議條例草案，其實，條例草案的審議工作，絕大部分時間是在詳細討論綜合《營運協議》。我們知道這是監管鐵路運作的最後一道防線，如果防線失守，新鐵路公司便可以為所欲為。我們知道市民渴望鐵路減票價，但我一定要澄清和向市民表達，我們不想為了一時的減價而置乘客的長遠利益於不顧，我想問問將會投票支持這項條例草案二讀的議員，特別是參與審議條例草案的議員，你們也同意這項綜合《營運協議》的條文嗎？如果還有值得商榷的地方，你們今天憑甚麼來投下贊成票呢？

因此，我們除了輸掉賺錢的機會和交通營運市場的競爭環境外，第三個會輸掉的，是對新鐵路公司的監管權或監察權。第四個會輸掉的，便是早已列入議程的沙中線。在 2002 年，九鐵公司“誓神劈願”地表示，沙中線會在 2008 年通車，但在 2003 年，九鐵公司則表示鐵路要延遲 1 年才到達中環。今天，我們得到甚麼？2009 年的目標看來是危危乎矣！政府只答應在半年後

有一份興建沙中線的時間表。提到“時間表”這 3 個字，我第一時間便想起，沙中線的下場會否跟我們的普選一樣，《基本法》訂明我們最終會達到普選，但究竟何時可以普選，仍然是一個謎。沙中線會否遭遇同一命運，是否只有一個問號，而沒有訂下結局的日期呢？政府可以說，沙中線鐵路最終一定會渡海到中環的，但何時會渡海呢？實在是很難說。

（代理主席李華明議員代為主持會議）

無論今天的條例草案是否獲得通過，我們希望政府和鐵路公司也立即要展開沙中線的工程，否則，請政府拿出足夠的理據向沙中線沿線居民交代不立即興建沙中線的原因。

第五樣會輸掉的是甚麼呢？便是車費調整的機制。大多數人也催促議員通過條例草案，是為了減車費，但最可惜的是，究竟有多少人知道減價是糖衣毒藥，後面還有狠辣的票價調整機制呢？公民黨和其他同事對這個議題會有詳細的解釋，我在此只是簡單地表達自己的意見。表面上，合併後的鐵路公司跟巴士一樣，實行票價可加可減機制，按照通脹、勞工成本和生產力變動而調整票價。不過，鐵路公司享有巴士公司所沒有的特權，便是在不影響平均票價加幅的情況下，每條鐵路均可以享有票價調整幅度的彈性。政府原本建議是 10%彈性的，即是說，假設在票價機制下，票價加幅是 2%，該路線的票價，最高頂點可以減價 8%或加價 12%的，以荃灣到中環的成人八達通車費為例，12%的加幅表示票價會由 11.8 元增加至 13.2 元。假設每月上班 22 天，每月交通費便要增加 61.6 元。這雖是個小數目，但長遠來說便不小。雖然在立法會各政黨的推動下，政府和兩鐵同意把彈性收窄到 5%，但我們原則上也不能同意這個機制。為甚麼一間年賺七八十億元，較巴士公司賺那麼多錢的地鐵公司，仍然可以享有這項特權？

請代理主席看看普羅市民因為兩鐵合併而輸掉這麼多東西，政府為何還要讓這項條例草案獲得通過？政府為了令這項條例草案獲得通過而提出兩年內把鐵路票價維持在減價後的水平，算是回應各大黨的訴求。可是，聰明的市民，這些小恩小惠能否補償我們在兩鐵合併當中輸掉的以上重點呢？

不錯，現代的管理學理論告訴我們，兩間公司合併可以帶來協同效應，可以融合兩間公司在管理上的優勢，或把效率較佳公司的制度引入另一間公司，改善合併後公司的效率。從這個角度來看，兩鐵合併理論上是正確的。我每天也乘搭地鐵上班，很欣賞地鐵公司實在是一間很有效率的公司，不

過，我不能因為欣賞地鐵的效率和希望早日減價而置市民的長遠利益、社會和議會監察公司的管理權於不顧。所以，我和公民黨的同事，以及民主黨均會對恢復二讀辯論投下反對票。

我謹此陳辭，反對條例草案恢復二讀辯論。多謝代理主席。

劉千石議員：代理主席，大約在兩個月前，地鐵有限公司（“地鐵公司”）和九廣鐵路公司聯手刊登廣告宣傳兩鐵合併的好處，其中令人印象深刻的，是以“雙併飯”作比喻這一段。不過，如果說“雙併飯比單料飯貴”，但兩鐵合併後的票價卻不加反減，從而說明兩鐵合併“好正”，我覺得這樣的比喻似乎有點不倫不類。實際上，要食“叉雞飯”的市民是希望一條數收取飯錢的，而不是好像過往九鐵和地鐵般，硬要把一碗“叉雞飯”分成“叉燒飯”及“切雞飯”各一碗上檯奉客，變成市民無故要付兩碗飯的錢。

我相信，把兩間鐵路公司的網絡互通、取消一直以來極不合理而且多收的“入場費”，是市民大眾多年來的要求和期望。香港地少人多、人口密集，新界市區之間的交通往來越來越多，實在沒有必要分開兩間鐵路公司、兩個網絡來經營，更沒有理由強迫市民額外繳交“入場費”。在票價合理化的前提下，兩鐵合併原則上是好事，合併亦應該一早進行。

代理主席，我記得，在八十年代末到九十年代的數年，地鐵公司曾以“乘客太多”為理由巧立名目收取繁忙時間附加費，當時為了反對這項極不合理的附加費，我公開表明會到地鐵“瞓路軌”抗議。結果，在民意的強大壓力下，繁忙時間附加費終於在 1993 年正式取消。事實上，無論是由九鐵轉乘地鐵或地鐵轉乘九鐵，對乘客來說均是一程車，所以現時轉乘兩鐵要額外繳付最少數元的“入場費”，毫無疑問是必須取走的。

代理主席，地鐵公司將會在兩鐵合併初期提供的減票價幅度，主要建基於取消兩鐵轉乘的“入場費”部分，因此票價減幅是相當有限的。我必須指出，根據政府統計處的資料，交通費佔普羅市民日常生活開支的比重，在過去 5 至 7 年間不斷上升。香港普羅大眾的生活開支大，令市民大眾的生活質素無法改善，兩鐵票價高企是其中一個重要原因。

代理主席，我相信大家也記得，在三十多年前地鐵開始興建時，曾提出“地下鐵路，為您建造”的口號，不過，市民均會問：地鐵的建造和營運是否真正“為市民”呢？是否真正“惠及市民”呢？

很多時候，單在地鐵建造時已對鄰近地區及市民造成不少滋擾，有部分民居更要被迫搬遷。地鐵的建造不但有政府各部門的全力配合，地鐵公司更有鐵路上蓋物業發展權的優惠，因此，票價水平更應顧及民生，否則，“地下鐵路，為您建造”的口號只會成為空話。

在回歸 10 年這段時間，雖然兩鐵的票價基本上沒有加價，但在數年前持續通縮的時間，兩鐵票價卻也完全沒減價，這不單是對民生造成打壓，更是在原來已經高企的票價基礎上再變相加價。可以說，兩鐵不但欠香港人一個公道，亦欠香港人多年來要求減車費的訴求一個應有的交代。

代理主席，我和李卓人一直認為，無論由民生角度或由地鐵公司的盈利情況來看，地鐵公司皆應進一步下調兩鐵合併時的票價，特別是長程票價的減幅不應該少於兩成，而中短程票價的減幅亦應該最少有一成。

代理主席，談到兩鐵票價，其中一個特別的部分，是近年社會團體多次要求的傷殘人士乘車優惠。給予傷殘人士交通工具票價優惠有相當廣泛的社會支持，亦有非常合理的政策意義，而且根據香港大學的研究調查顯示，地鐵公司提供類似的優惠後，車費收入將會“不減反而增加”，因此，我感到十分遺憾，因為到了今天有關方面仍然未有正面的回應。

我希望政府和地鐵公司能更積極處理關於傷殘人士乘搭地鐵的票價優惠問題，並可以在最短的時間內讓這件事獲得圓滿解決。我必須提醒政府，無論今天立法會就《兩鐵合併條例草案》的表決結果為何，政府的交通服務必須包括處理好傷殘票價優惠的訴求，否則受影響的弱勢社羣、市民大眾，以至我和立法會的同事皆不會“放過”政府。

代理主席，雖然我在發言開始時表示原則上支持兩鐵合併，但對於日後合併後的鐵路公司能否真正顧及民生，我其實是十分擔憂的，尤其是對鐵路票價的監管問題。雖然在法例上，將來合併後鐵路公司的票價調整會受到可加可減機制的規管，但正如我過去多次指出，政府和地鐵公司協議的票價可加可減機制的主要考慮是通脹和通縮，結果是，在通脹出現時，地鐵公司便可以“有理冇理”也加價，甚至可以荒謬至在每年純利達 70 億元、80 億元的情況下仍然可以加價。試問，這樣對民生的保障又怎算得上足夠呢？

李卓人原本提出了一項修正案，要求把日後鐵路公司的票價調整納入立法會監管，我是完全贊同和支持的。事實上，早在 2000 年立法會審議有關地鐵私有化的條例草案時，我亦曾提出一項類似的修正案，以監管地鐵的票價，但令人感到遺憾的是，有關的修正案在分組投票制度下被否決。李卓人

今天擬提出的修正案不幸被主席裁決為超越條例草案範圍，因而不能提出，令原本有機會加強對合併後鐵路票價監管的建議連在立法會表決的機會也沒有，實在可惜。

其實，無論有沒有立法會的監管、無論鐵路公司的票價是“有皇管”或“無皇管”，如果任何一次票價的調整是罔顧民生、如果地鐵公司在“賺大錢”的同時仍然要向市民的“荷包”打主意的話，我相信必然會引起市民強烈反彈，激烈的行動是在所難免的。

代理主席，我在發言的早段已經表達，我是原則上支持兩鐵合併的；不過，當我們看看現時的情況，是還有很多問題未解決的：

- 票價監管“未解決”；
- 地鐵“無皇管”問題“未解決”；
- 合併時的減車費幅度不足“未解決”；
- 輕鐵未被納入減車費範圍“未解決”；
- 傷殘人士乘車優惠“未解決”；及
- 兩鐵合併員工職業和薪酬福利條件保障，仍然“未解決”。

以上種種問題如果未能得到好好處理，結果有可能會令一個原本很希望支持兩鐵合併的人最終要投下另外一票。

代理主席，我謹此陳辭。多謝。

張學明議員：代理主席，香港公共交通網絡與其他地方相比，可算是完善，但每談到公共交通票價，大家皆會“耍手擰頭”嫌貴，市民一直要求各公共交通工具減價的呼聲此起彼落，特別是一些居於新界區長期“捱緊”昂貴車費的市民，更渴求公共交通工具的車費快些減價，以減輕他們每天要花費大約 30 元至 50 元不等的交通費負擔。大約 1 年前，巴士票價引入可加可減機制後，令巴士乘客的車費得以下調 5%至 10%，可說是為公共交通工具車票下調踏出了第一步。

有了這第一步後，我相信香港市民最關心的，是兩鐵何時可以減價，這正正是我們今天要討論的問題。政府提出的《兩鐵合併條例草案》（“條例草案”）表明，基於兩鐵合併所產生的協同效應，令兩鐵票價有空間下調。換言之，如果今次兩鐵合併成功的話，兩鐵減價便會“恰”，如果今次兩鐵合併告吹的話，兩鐵減價便會遙遙無期，不知要拖至何時才可落實減價，才可切實地減輕兩鐵乘客的車費負擔。

在過去大半年有關兩鐵合併的討論過程中，民建聯一直積極向政府爭取，確保市民能夠在兩鐵合併後得到好處，其中，民建聯認為一個很重要的目標，是兩鐵現時為市民提供的各項優惠和措施，例如月票、“全月通”、接駁巴士等，不能因為兩鐵合併而被取消。這代表兩鐵合併後，市民因此可以得到的服務一定不能較現時差，這一點是我要特別在此提出的。

此外，如果兩鐵成功合併的話，全港市民，包括屯門、元朗區居民，均可從乘搭地鐵、東鐵及西鐵得到因減價帶來的好處。以天水圍為例，乘搭一程西鐵到南昌站要 14.4 元，如果再轉搭地鐵到尖沙咀，用八達通要多付 5.6 元，到中環的話，則要多付 10 元，即總共要付 20 元至 24.4 元不等。代理主席，如果兩鐵合併之後，車費將可減到 18 元至 21.9 元，因此，新界西的居民在兩鐵合併後所得到的益處應可說是與其他市民一樣的。相反，如果兩鐵不能合併的話，市民的“荷包”不知何時才可把兩鐵合併帶來的好處“袋落袋”了。

經民建聯積極向政府爭取兩鐵合併後，在各項可為市民帶來不同益處的訴求中，我們爭取到的成果包括政府承諾兩鐵合併後的兩年內，即直至 2009 年 6 月以前，不會加票價；按可加可減公式調整票價後，個別票價額外允許的靈活調幅，由 10% 下降至 5%。

不過，除上述所取得的一些成果外，民建聯未來仍會繼續向政府爭取輕鐵盡快購買新車廂，以紓緩目前輕鐵車廂經常爆滿的情況，並會確保兩鐵合併後不會削減兩鐵現時各項票價優惠，以及現有服務維持不變。

因為現時大部分乘搭西鐵出市區的居民均購買了“全月通”的月票，這種月票只須 400 元，按上班日子計算，往南昌站每程只需款 10 元甚或更少，這肯定較兩鐵合併後承諾的減幅更便宜。因此，對大部分屯門、元朗的居民來說，兩鐵合併最重要的是，長期實施“全月通”的月票制度及“自悠通”的日票制度，如果取消“全月通”及“自悠通”，便等於剝奪了居民的權益，因此，我代表民建聯再次促請政府保留西鐵的“全月通”及“自悠通”。

前 1 個星期，西鐵宣布延長西鐵“全月通”及“自悠通”至今年年底，我們認為這是不足夠的，民建聯希望政府今天在這裏作出實質承諾，把這優惠延長，使元朗及屯門的居民不用擔心合併後會未見其利，先見其弊。至於現時輕鐵免費接駁西鐵的優惠，由於兩鐵已承諾於合併後這優惠維持不變，居民對這項措施均表示歡迎。

不過，最近，輕鐵有意以營運效益為理由，在今年暑假分別取消天水圍的兩條輕鐵巴士線，包括 761P 及 K73P。我想在此表明，民建聯強烈反對取消這兩條路線的服務，因為這兩條巴士線是在過往輕鐵重組路線時，因取消了 761 線而作為彌補給市民的安排，而且這兩條路線一直有很多乘客，所以為了維護市民權益，我們絕對不會接受取消這兩條路線。

代理主席，今次兩鐵合併，輕鐵票價問題確實備受爭議。居民一直對輕鐵收費過高感到不滿，一兩個站的短程八達通車費，輕鐵的票價亦要收取 3.7 元。近年，元朗及屯門人口劇增，但輕鐵的車廂總數並沒有相應增加，乘客在繁忙時段往往不能“迫”上車。民建聯及不少地區團體在過去多年一直不斷約見環境運輸及工務局及九廣鐵路公司（“九鐵公司”），促請九鐵公司削減輕鐵票價、增加車廂、提供更多接駁服務，以及增設短程月票等。

據九鐵公司統計，現時輕鐵的每天乘客量高達 374 000 人次，其中三成因為轉乘西鐵而不用收費，另外的七成（即 26 萬人次）並沒有因為今次合併而受惠，因此不少居民均有意見。政府不斷解釋，因為輕鐵十多年來也一直虧損，所以難以減價，但政府卻忽略了輕鐵票價長期過高的事實，居民不應因為九鐵公司的管理問題而要支付較高的票價。所以，即使削減輕鐵票價不應作為通過兩鐵合併的先決條件，但政府亦必須承諾盡快檢討及改善輕鐵服務，包括增加車廂及接駁巴士、增設短程月票及降低票價等，以回應市民的合理要求。

另一方面，民建聯認為，我們為市民爭取權益的同時，不宜以一種捆綁式的態度來處理，因為這樣很可能最終會使我們這個合併後的票價問題原地踏步，令市民無法受惠。

民建聯作為一個負責任、務實的政黨，絕對不會選擇以這種態度來處理市民的切身利益問題。其實，從外地的經驗可以看得到，兩鐵合併是切合本港整體社會利益的。從日本國營鐵路合併私有化經驗看來，他們成功把 6 間鐵路公司合併後，把昔日 6 間公司並存所引致的混亂情況釐清，例如路線重複，既多又混亂，車站名稱既多又不清楚等。同時，日本鐵路研發的子彈火車，不論速度及安全程度，均屬世界之最。

香港的地鐵公司及九鐵公司，雖然同時以特區政府作為大股東，但在鐵路發展上卻互相競爭，導致香港部分鐵路發展出現“兩頭唔到岸”的怪現象，其中西鐵通車後以偏離深水埗市中心的南昌站為終點，便是最佳例子。雖然南昌站在兩年後可以接駁至尖東，但現時的西鐵卻好像“斷截禾蟲”一樣，既不能直達港島區，又不能向九龍東方向伸延。如果兩鐵合併後，這種不合理的鐵路發展便不會存在，因為兩鐵再沒有需要競爭了。

代理主席，我謹此陳辭，支持條例草案。

李卓人議員：代理主席，今天的條例草案影響是非常深遠的。鄧小平說，50年不變，如果大家今天表決了，便真的會50年不變，因為這項條例草案很清楚地把九廣鐵路50年的專營權交給地鐵公司。大家想想這項條例草案的影響會如何深遠，所以，“50年”便緊緊繫於每位議員的表決按鈕上。

究竟大家表決時會怎麼想呢？衣食住行是民生的四大支柱，今天影響我們的是交通，是數百萬人每天都會乘搭的兩鐵。我們今天按下掣鈕，便會影響市民50年內的民生利益。我們今天表決的意義何在呢？雖然名義上很動聽，稱之為兩鐵合併，我相信這裏沒有人會反對兩鐵合併，我個人更百分之一百支持兩鐵合併，但問題是，會在怎樣的架構之下合併呢？如果兩鐵合併是在一個公營交通服務的架構之下，我們完全贊成，但大家留意，今次的兩鐵合併，其實是將九鐵私有化。

當年我們均反對地鐵私有化，我當時也說得很清楚，地鐵一旦私有化，便完全不用考慮市民的利益，事實亦證明這是正確的。我們很艱苦地爭論，就最卑微的殘疾人士交通優惠票價也爭論了5年，兩位局長都表示同情和支持，但地鐵公司最後甚麼也沒有做，也是完全拿它沒辦法的。由於局長表示地鐵公司已經是一間私有化的公司，所以政府不可以介入，只能由他們的董事決定。雖然政府自己也是董事，但我相信局長的意思是由整體的董事會作決定，政府不會作出影響。對於一個如此瑣碎、如此卑微的要求也不能實現，便是因為地鐵被私有化了。大家可以想像，如果九鐵也被私有化，兩鐵合併後，地鐵公司每年賺七十多億元，九鐵公司每年只賺兩三億元，因此，在私有化後，必然會迫使九鐵公司多賺一點錢。從甚麼地方賺錢呢？從地產和物業方面是一定會賺錢的。大家想想，難道它會不理會票價嗎？不理會整體鐵路的營運嗎？在那些方面是也會進行壓榨的。因此，大家今天所討論的，就是合併之後便會變成私有化的問題。

職工盟一直反對公營交通服務私有化，因為將來一切便會以謀利為最高目標，市民利益便一定有所犧牲，盈利一定比民生利益重要，這是不用問的，我擔保一定會是這樣的。如果它不是這樣，不是以盈利為最高目標的話，便會失去了私有化本身的基礎，亦對不起小股東。它將來一定不會對不起小股東，只是會對不起市民而已。

所以，大家如果表決贊成，日後便不要提出反對。代理主席，不要反對甚麼呢？大家想想，昨天的領匯便是今天的兩鐵。我很記得在討論領匯問題的時候，雖然我們反對領匯私有化，但民建聯、自由黨的很多成員都支持，在支持領匯私有化後，你們便反對他們加租，自由黨的張宇人抗議酒樓加租，民建聯也抗議酒樓加租。還抗議甚麼呢？領匯已被私有化了。如果他們真的有考慮市民的利益，當年便不應准許領匯私有化。讓領匯私有化後，這根本便是一條不歸路，以後也會繼續加租，繼續向商戶和市民開刀的，那些承諾根本不會兌現，因為它的目的就是盈利。

我們也不能怪責領匯，誰叫我們這個一半由功能界別組成，另一半才是直選議員的畸形立法會，讓有關的法案通過呢？如果我們今天讓合併條例草案通過，便會多生產一隻怪獸，多弄出一個怪胎，雖說政府是最大的股東，但它已變成私有化，將來一定會以盈利為最高目標。

代理主席，票價監管方面是我們最關心的問題，因為在私有化後，營運便一定涉及加價。當然，現在的情況也不是很好，現時有票價自主權，政府根本不可以介入，完全由地鐵公司作主。至於九鐵方面，也是採用商業原則運作，所以亦完全由九鐵公司作主。將來在私有化後，在這方面便肯定更沒有監管，票價自主權現在便變成可加可減的機制。代理主席，這個可加可減的機制，我一直也覺得會在通縮完結後才實施。由於現在是通脹時代，當然可以加價了。通縮的時候不見得會減價，現在是通脹的時候，卻實行可加可減機制，大家會問局長是否在作弄市民呢？

地鐵多年來一直沒有因為通縮而減價，在通縮完結後卻弄出一個可加可減機制，這便變成“自動波”式的加價機制，每年自動加價了。這“自動波”機制就是通脹加運輸工人的工資指數乘以 0.5 減生產力，再乘以 0.1，生產力因素因此是很低的。如果是這樣的話，大家將來乘搭兩鐵，每年可能加 2% 至 3%，將來的通脹和薪酬增幅可能是 2% 至 3%，那麼每年加價 3%，大家便不能反對了，以後還會一直加價的。“阿石”可能要出來躺路軌，屆時大家也可能要陪同“阿石”躺路軌了。是否要這樣呢？到大家躺路軌的時候，它可能輾過便算數，既然是私有化公司，本身已經有一個“自動波”的加價機制。大家真的要想想，這是一個“自動波”的加價機制，一旦通過之後，以後便會自動加價了。

剛才我聽到劉江華說，政府屆時也會討論的，希望政府屆時有特殊的處理方法。“過了海便是神仙”，我覺得民建聯不要說這些廢話了，想通過便讓它通過吧，不要說這種廢話，表示屆時也會替市民爭取，希望會作特殊處理等。這也是一些掩眼法，說得動聽，但“過了海便是神仙”，誰理會政府呢？據我預測，如果將來在這裏討論特殊處理，誰會作特殊處理呢？既然已經有一個“自動波”的加價機制，我們今天按了掣鈕，以後便不能回頭，因為這是訂明在《營運協議》內的。大家屆時一定會說要尊重合約精神，由於有《營運協議》，政府便一定要尊重合約精神。所以條例草案今天一旦獲得通過，大家日後再不能說甚麼了。大家不要再騙人說日後會作甚麼特殊處理了，說甚麼日後促請它做些甚麼、爭取甚麼等，甚麼也不能再爭取了。

代理主席，另一個很多人提及的問題便是關於即時減價。聽到減價，我和很多市民都很高興，但大家想想，對於這個長程減 10%、短程減 5%左右的減幅，我只可以說一句：**too little, too late**。我剛才已說過，在通縮的時候不減，到現在才說減，而所減的只有 10%、5%。大家想一想，單是通縮已經有 5%至 10%了，再加上協同效應，其實應該更多減一點。我們一直說應該減兩成，但到現在也還是沒有。當我們在開始說要減兩成的時候，很多政黨都支持，民建聯還說多減一點是對的，但如果減不成的時候，他們也只是照樣按掣支持的。

代理主席，這個減價本身其實根本上很不足夠，既來得太遲，亦不能反映協同效應。最差勁的就是政府的做法很霸道，如何霸道呢？如果是不支持這項條例草案，條例草案不能通過的話，便不能減價。我想，在通縮的時候其實已應該要減價，為甚麼一定要支持了才能減呢？其實應該便一早減的。政府卻要把它捆綁起來，不通過法例便不能減，屆時情況會更差，即使是減了價也可能很快會重新加價，明年的 6 月便會重新加價。錢果豐也表示在 6 月可能會加價，但後來押後加價，讓大家容易支持，讓政黨容易下台，給他們一個下台階。既提供了這個下台階，兩年之內便不加價，但大家記着，兩年之後則會自動再加價。所以，這個減價本身是一個條件，即要大家支持才會減價的條件，這是很不合理的，也是一種糖衣毒藥。大家可以想像，在減價以後，便是“自動波”的加價，所以大家“有排捱”了。

代理主席，另一點令我覺得很不合理的就是輕鐵方面。輕鐵是其中一條鐵路，既然西鐵、東鐵、九鐵和地鐵都是兩間鐵路公司的一部分，輕鐵也應該是，它不是獨立的。我經常問政府，難道要輕鐵獨立出來嗎？政府可否解釋為甚麼輕鐵不可以同時減價呢？為甚麼要歧視屯門、天水圍的居民呢？政府的解釋就是，因為輕鐵正在虧蝕。如果是應用同一個邏輯，輕鐵正在虧蝕而不能減價，為何羅湖線如此賺錢，卻不能多減一點呢？在談到羅湖線為甚麼不可以多減一點時，政府說要整體地看，然而，當談到輕鐵為甚麼不減價

的時候，它便說只是着眼於輕鐵的虧蝕。代理主席，這是甚麼邏輯呢？這很明顯是“搵笨”的。

對於剛才張學明說輕鐵應該多買些車廂，我是很支持的，但我也要對張學明說，這次也是“過了海便是神仙”，即使叫它多買一些車廂，它也不用理會你，既然很快便私有化了，還會買車廂嗎？天水圍 761 線已經被取消了，還明確地指出取消的原因就是不想多買車廂，所以將來也預測得到它是不會買車廂的，輕鐵居民也是“有排捱”了。

另一個令我很擔心的問題就是關於月票的優惠。西鐵現在有月票優惠，我每一次在審議條例草案的時候也對政府說，沒理由不承諾西鐵的月票優惠會長期延續下去的，現在只答應到年底為止，到了年底時便又來“搵笨”了。如果沒有了月票的優惠，便等於立即加價兩成之多。如果是加了兩成，即使再減一成也沒有意思了。所以，這個優惠是要長期延續下去才有意思的。

殘疾人士的車費半價優惠，同樣地既沒有實施，也沒有任何承諾。我們希望政府在這方面盡快作出一個答覆，告訴我們何時真正讓兩鐵負起企業社會責任，給予殘疾人士半價交通優惠。大家都說希望社會融和，讓他們融入社會，交通是很重要的。所以我希望政府盡快在這方面有回應和積極的行動。

最後，我要談談員工的問題。我覺得有一點對非前線員工是很不公平的。大家也知道，前線員工有職業的保障，但非前線員工則沒有。兩鐵表示日後會向非前線員工提供“肥雞餐”，但提供“肥雞餐”的時間卻是非常差的。雖然在提供“肥雞餐”後便讓員工選擇可否留下，但屆時卻可能告訴他沒有職位能容納，便把員工調到其他職位或降職，員工便吃不到“肥雞餐”了。因此，我認為應在那一個階段才提供“肥雞餐”，而不是在此之前提供“肥雞餐”，即是說，只當員工發現真的無路可走的時候，便應提供“肥雞餐”。不過，很可惜的是，現在的安排是一開始便提供“肥雞餐”，如果員工不要的話，日後在無路可走時卻反而不會再有“肥雞餐”，這是很不公平的。很多員工也很擔心將來的職位會如何，現在仍未有答覆。我知道兩鐵一直有跟工會談判，我們亦支持工會。我知道事情一直有進展，但希望在一些關鍵的問題上，不要再令我擔心同一件事，便是“過了海便是神仙”，希望兩鐵不要“過橋抽板”，現在哄騙員工說甚麼也可以，但最後卻沒有承諾，令他們最後連“飯碗”和薪酬福利的保障全都沒有。

代理主席，最後，我促請大家表決不支持這項條例草案，因為一旦投票支持的話，這會是一個 50 年也不變的結局，兩鐵始終一定會視盈利比民生重要的。

何俊仁議員：代理主席，我綜合民主黨反對《兩鐵合併條例草案》，有 6 點原因。

第一，我們不願看見“一鐵獨大”，消除競爭，造成壟斷；第二，我們反對賤賣資產，利益輸送；第三，新訂的票價機制內容有不合理的彈性，會造成不公平，以及令其免受立法會的監管；第四，輕鐵由於不獲減價，所以這明顯歧視屯門、元朗及天水圍等百多萬居民；第五，不合理地拖延沙中線的發展，不利九龍西南將來的鐵路發展；及第六，拒絕作出一些合理的服務承諾，包括傷殘人士的票價優惠，以及營運失誤的扣分制，甚至市民日常生活所需的廁所服務。

代理主席，其實，兩鐵合併明顯是弊大於利，大家千萬不要只看見短暫利益，便忽略長遠的後遺症。再者，這些所謂利益，實際上不要視之為令人很開心的恩賜。其實，過去十多年來累積通縮達 12%，兩鐵早已有責任作出合理的減價，但兩鐵不願這樣做，是不義的行為，是錯誤的行為。今天願意減價，是理所當然的。我們不要覺得這是利益，便接受政府的捆綁，這其實是一種變相要脅，要市民接受兩鐵合併。

代理主席，政府經常強調合併的好處是協同效應，但實際上協同效應非常有限，所帶來的可能是每年約 4.5 億元，但亦帶來甚麼問題呢？當然，工會的代表早已表明，最受威脅的是員工——可能是前線員工，可能是管理階層的員工，他們的將來、他們的就業是否在一定程度上會受到威脅呢？因為協同效應其中一個直接的後果是削減管理階層，甚至前線員工的人力，以節省金錢和成本。所以，員工可能會失去工作，這是第一個代價。

但是，更為重要而值得我們關注的便是，兩鐵合為一鐵，是否真的不會影響競爭呢？我完全不同意劉健儀議員所說，兩鐵之間毫無競爭可言。其實，一個例子已可證明她的言論錯誤，當年競投沙中線時，兩鐵激烈競爭，已證明了競爭的重要性，否則，只有獨大的一鐵，便會任由它決定很多條件，而政府可能難以從競爭中選出更好的競投者。

兩鐵縱使不是在路線上重疊，但事實上，兩鐵的營運方針可作比較，兩鐵的企業文化也可作比較，更重要的是，將來如果再有新線，例如港島南區線或其他路線，在原則上皆可找尋新的競投者，以進行競賽，讓政府選擇一個較佳的營運者或建造者。說到引進外國的鐵路營辦者來港競爭，如果只有一鐵，外來者又怎能跟一個熟悉本地地區，兼且獨大的一鐵進行競爭呢？如果兩鐵存在，外來投資者可策略性地考慮跟其中一鐵結盟，所以這也會創造競爭機會。

理論上，巴士也可說競爭不大，因為巴士的每條路線都要獨立投標，可盡量避免重疊，如果只考慮協同效應而不考慮競爭的話，全港只有一間巴士公司即可。為何不可以呢？在港島，是否由本來有兩間巴士公司，變成為只有一間呢？試問一問港島市民，巴士服務是否已有改善？現時主要由一間巴士公司經營港島的巴士線，是否有改善呢？答案是否定的。現時，香港在巴士路線的競投上，縱使都是以每條路線公開進行，並以原經營者作為優先，甚至是唯一的考慮對象，但政府也可能有些議價條件，如果它們做得不好或條件太差，其他公司會獲得機會的。

很多時候，當政府不願開新線時，我們會施加壓力，即九巴不做，我們會找城巴來做，或找新巴來做，有何不可呢？它們也會有一定的壓力。可見競爭是重要的。我認為現時兩鐵合併，最低限度會失去兩鐵之間的競爭性，尤其是在興建未來的鐵路上，就這一點，我對兩鐵合併的基本考慮是置疑的。

第二點，在票價問題上，當然，今天的可加可減機制有其優點及客觀性，然而，我們認為最大的問題在於彈性幅度可加減 5 個百分點，最初更說 10 個百分點，是非常荒謬的。對於加減 5 個百分點的彈性，有關官員在法案委員會上向我們解釋，是讓鐵路營運者有更大的靈活性跟其他交通服務提供者競爭，換言之，如果有競爭，它的減幅可以少一點，如果沒有競爭，加幅可以大一點。我立即想起偏遠地區，尤其是新界西，真的沒有甚麼競爭，輕鐵之所以至今也不願減價，便是由於沒有競爭，當地是輕鐵專區，所以如果是這個心態經營便糟糕了，將來會如何呢？俗語說：“越窮越見鬼”。由於缺乏競爭，這些地區可能面對的加價幅度會更大。

剛才，王國興議員說，他不會容許將來有此情況，但坦白說，“過了海便是神仙”，我們憑甚麼來監管政府呢？尤其是在將來，當這個加減機制運作後，每次加價或減價，包括運用彈性的酌情權時，它不再有責任必須向立法會諮詢。所以，這點也令我對將來的票價安排，感到不安。

另外還有一點，便是由始至終，在事務委員會上遭不少議員提出很多質疑的賤賣公產的問題。這可分為兩方面：第一方面是已經建好的物業上蓋，包括商場。這些商場，據我所知，最低限度以屯門區內數個商場為例，是完全獨立管理，完全無須與鐵路運作拉上任何關係，也無須把擁有權繼續維持在鐵路公司方面；也有一些地區的商場是已經出售，所以更不會由九鐵公司指定的管理公司管理。所以，在這情況下，這些商場和物業為何不依循政府財經事務及庫務局一般出售公產的程序來處理呢？為何不把已建好的商場透過公開拍賣或招標呢？

今天，有測量師行指政府賤價賣資產，出售資產作為合併對一些地鐵公司小股東的誘因，當局怎樣回答呢？現時，有人指出當局估價錯誤，政府卻反指估價正確和合理，政府產業署有很多資深測量師。政府說政府自己的數字，而市場內外則有很多測量師不同意當局的說法，既然如此，為何不把這些資產拿出來依循政府一般沿用的公平、公正、公開的方法來拍賣呢？這是第一點。

第二方面，關於物業上蓋，其實，在 1998 年當《地下鐵路條例》通過時，我代表民主黨提出了一個最大的質疑，我們認為物業上蓋發展權應透過公開競投，不管是公開招標還是拍賣，都是最佳的做法。當時政府的回應指估價很準確和很客觀，但又同時表示，如果不給予地鐵公司上蓋發展權，它便無法經營，因為無足夠資金發展，那即是承認有作補貼。

代理主席，我不反對政府對鐵路這種資本密集的發展提供支持，但這些支持不能以一種不清晰的利益輸送來達成的。我認為政府在有需要時可增加注資，將注資化成股份，這便是最簡單，而且有很多模式可行。鐵路由政府興建，然後由有意的人士營運，為何不可行？我必定反對不清晰的方式，尤其是今天鐵路公司已成為私營，有眾多私人股東，當局以這種方式處理，會出現不清晰的利益輸送，這是違反公平、公開處理公產的原則。

再者，今次有很多數字沒有提交立法會，雖然政府表示願意在委員會的一個閉門會議內供我們省覽，但對於很多在看完這些資料後表示滿意的同事，我質疑他們，他們懂嗎？他們受過這些專業訓練嗎？他們懂得估價嗎？他們受過財務分析的專業訓練嗎？所以，我認為他們千萬不要自認專家。如果他們要保皇便保皇，但不要自認專家。

代理主席，最後我想討論的，也是局長知道我會反應得最強烈的一點，便是有關天水圍、元朗和屯門區居民被歧視的問題。這些區域的輕鐵如果減價 5%，表面看來雖然不多，但我想指出，這些區域是全香港最偏遠，市民入息最低、最貧窮，社區設施及工作機會最少的區域，如果市民要出區外工作，那些是交通費是最昂貴的一個地區。局長經常表示，出九龍乘坐西鐵有優惠，但有三分之二的居民不會經常出九龍，他們是主婦、學生、失業人士、長者，他們一點優惠也沒有。但是，今次全港鐵路的乘客都會享有優惠，包括除了羅湖段外的整條東鐵，雖然虧損也會提供優惠。為何要如此歧視屯門、元朗和天水圍的居民呢？更遑論區內的輕鐵服務，乏善足陳，車廂不足，月台擠迫，引起眾怒，政府更拒絕興建閘門以保障居民安全。

代理主席，這些皆是令我們覺得反感的，但令我更反感的是，除了政府無良外，我們一些同事雖口口聲聲為基層居民爭取利益，為公道疾呼，但當提及天水圍的問題時，劉江華議員不敢說一句，可能當天聽罷局長的人員代她發言後，他便覺得已成功爭取了。但是，對於王國興議員，他經常為基層市民、為工人出頭，為何他不說一句公道話？張學明議員來自該選區，他有何顏面回去見該區的居民？尤其是民建聯在地區上跟我們一起投反對票，表示要反對兩鐵合併，但今天竟然如此說話，如果不是厚顏無恥，又是甚麼呢？

梁耀忠議員：代理主席，《兩鐵合併條例草案》（“條例草案”）是我過去那麼多年來所參與審議的法案中，感到最不開心的其中一項。代理主席，為甚麼呢？因為我覺得在整個過程中，政府和地鐵公司所採取的態度，實在便是我所說的“霸王硬上弓”，是硬來的，是無視了我們立法會的功能和角色。事實上，不單是這樣，它們還處處給我們製造困難，即使我們想把條例草案變得更為完善，也是無法做得到的。所以，就這方面，我實在感到非常遺憾。

政府和地鐵公司今次是“硬銷”，它們“硬銷”甚麼呢？便是大肆宣傳“雙併可以減”，大家也知道這是甚麼意思了。可是，大家想一想，我們是想尋求更為完善的做法，而不是要拖延大家，但當局竟然以“雙併可以減”這種宣傳方式迫使我們快些解決問題。幸好有些市民問我——我覺得市民的眼睛是雪亮的——“梁耀忠，可加可減機制和減票價，跟合併有甚麼關係？”可加可減是任何時間也可以做的，跟合併有甚麼關係呢？好了，說到減價，更是隨時也可以減價，跟合併又有甚麼關係呢？

代理主席，我怎樣回答市民？我告訴他們兩者唯一有關係的地方，便是如果真的合併了，便可以多減一些。可是，代理主席，事實又不是那樣。為甚麼我這樣說呢？正如李卓人議員剛才所說，我們看到過去6年通縮，但也只是凍結票價，相反來說，其實已經是加了價，因為通縮時期是應該減價的，但它卻沒有減價。好了，現在合併，加上協同效應，是否應該減得更多呢？所以，我告訴市民是有關係的，所指的只不過是這方面有關係。

很可惜，政府並非這樣想，地鐵公司也不是這樣想，它們只是說如果我們不盡快通過條例草案，便會令市民有所損失，因為它們無法減價。它們以此來壓迫我們，這做法是否公道？是否合理？說到減價，數位議員剛才也提到……我也是新界西的議員，我與何俊仁議員有相同感受，為甚麼地鐵、九鐵減價，但輕鐵卻不減價呢？李卓人議員剛才說，政府認為要獨立地看財政，由於輕鐵出現虧蝕，所以便不能減價。

代理主席，如果是以這個邏輯來看，我便覺得很悲慘，將來九巴或其他巴士路線是否也是這樣？如果某條路線虧本，是否也可以多加一點票價或不減價呢？邏輯是否這樣呢？巴士公司將來也可以這樣說，因為並非所有路線也能夠賺錢，有些是虧蝕的，那些虧蝕的怎麼辦呢？我覺得這種邏輯同樣是不公道的，因為我們現在說的是從整體來看，但政府卻將它獨立來看、分開來看。由於政府這樣做，難怪很多人也說“官字兩個口”，全部是由它說的。現在不單是“官字兩個口”，連上市公司也惡了，任由它說了，它喜歡怎樣便怎樣。我們還有甚麼可以做的呢？這實在是一而再、再而三地踐踏我們立法會的角色和功能。

其實，我們在審議這項條例草案時，是想盡量將之完善，但當局卻以減價的壓力來壓迫我們。說到減價，它喜歡減的便減，不喜歡減的便不減，任由它作主，完全不尊重其他人，也沒有重視區內市民的生活。何俊仁議員剛才說地鐵公司和政府歧視那些偏遠居民，我要多加一句，不單是歧視，還是忽視。忽視甚麼呢？忽視他們的生活需要，忽視他們的生活困難，忽視他們生活上實際、真正的需要。連政府也覺得須向他們提供交通津貼，這便讓我們看到他們的困難在哪裏，為何有關方面卻不看看？這是否忽視了他們呢？

代理主席，除了這方面的問題外，街坊擔心的另一個問題，多位議員剛才已經提過，便是上市後會成為領匯的翻版。大家也知道，領匯令很多人感到十分憤怒，因為很多事情以往不是那樣的，現在卻全部改變了，變成市民無法參與、無法提供意見，領匯公司說怎樣便怎樣。將來這間新的鐵路公司上市後也會是這樣。不過，政府或地鐵公司可能會說不是的，並非全面上市，政府還擁有很多股權，情況跟領匯不同，不能相提並論。代理主席，雖然現在是這樣，但我們如何保證將來會怎樣呢？將來說全部出售也是可以的，這是沒有人知道，也是無法保證的。

此外，即使政府不是全部出售，但我們看到過去地鐵公司有一個現象，是甚麼呢？便是不論說甚麼，例如我們為殘疾人士爭取半價優惠，它也說要為股東利益着想。即使政府是大股東，也仍會說是為股東利益着想，這跟領匯並沒有甚麼分別。雖然領匯已經全部出售，但同樣也是說要為股東利益着想。現在已經是這樣，將來更是這樣，也是為股東利益着想，要加價便加價，要怎樣便怎樣，所以根本是無話可說的。領匯的陰影實在無法磨滅，不能說是不存在的。

我剛才提過殘疾人士的交通優惠，我想代理主席也知道，我已經連續 5 年提出這項議案辯論，只是其中有一年我手癢，多提出了有關綜援的問題，令議案無法獲得通過而已，但除此以外，4 次辯論也獲得全體同事贊成，要

為殘疾人士提供票價優惠。我還記得第一次提出議案時 — 希望局長不要介意，今次已經是我第三次說 — 局長剛剛上任 3 個月，她回應時聲淚俱下，因為她當時憶起一位殘疾朋友，並說很想為殘疾人士做點事。

對於她所說的那番話，我現在還言猶在耳，但很可惜，代理主席，至今已 6 年了，在交通半價優惠方面，局長為殘疾人士做了些甚麼呢？我翻查紀錄，原來在首數年，每年正式與公共交通機構開會不足 3 次。代理主席，這便是盡力做事嗎？到了今時今日，局長做了些甚麼呢？還只是“零”，毫無進展，實在令人感到很遺憾、很難過。“傷健一家親”這句話是由政府提出來的，如何達到這個目的呢？政府既不想，亦不做。

大家也知道，很多外國國家也有促進殘疾人士融入社會的條例，例如美國便有一項 **The Americans With Disabilities Act**，指定公共交通機構要為殘疾人士提供優惠票價，而且還規定在有需要時，一定要提供人手協助殘疾人士上落交通工具，否則便屬違法。此外，北京、上海、台北等亦有類似法例，規定要向殘疾人士提供優惠票價。台北更是進步，竟然連陪同者也有優惠，可想而知，當地是多麼體諒殘疾人士融入社會的需要，做了很多工夫。

然而，很可惜，當我們審議條例草案時，我們有一個負責研究殘疾人士交通工具票價優惠的小組，我們邀請了平等機會委員會（“平機會”）的代表來發表意見，連平機會也一而再、再而三地大聲說現在是時候了，兩鐵合併便應該將票價優惠寫入《營運協議》內。一個半官方的機構也公開這樣說，而且還不止說了一次，而是說了多次，可是，我們的地鐵公司、政府有沒有聽到呢？

我問政府聽了後有甚麼回應？它說那是它們的意見，但政府也有自己的意見。這即是說你有你說，它有它做，是南轅北轍的，政府不會理會我們，這實在令我們感到很難過。我們如何可以相信將來可以看到一些更好的東西呢？我們看到局長第一次在議會內落淚，我覺得她是真心的、是真誠的，但真誠、真心又如何呢？不是單單真誠、真心便可以的，還要有一些行動，要有甚麼行動呢？

今次條例草案令我遺憾的地方，是我和張超雄也分別曾提出《殘疾歧視條例》 — 對不起，是關於殘疾人士半價優惠的修正案，但很可惜，我的修正案因為技術關係無法提出，張超雄的修正案卻被主席否決了，也是無法提交議會讓大家表決，這實在令人感到難過。

可是，沒辦法，可以做的，我們已經做了，政府又怎樣呢？我覺得政府至今唯一做到的，便是在較早前委託香港大學社會科學研究中心進行調查，看看如果真的落實為殘疾人士提供半價優惠，對地鐵公司和九鐵公司會有甚麼影響。代理主席，結果真的出人意表，是大家無法想像的，那便是會分別增加 103.57%和 101.52%，換言之，如果真的落實為殘疾人士提供半價優惠，兩間公司不但不會如它們過去所說的虧蝕，反而還會賺錢。現在，它們是有錢賺也不肯做，我也不知道為甚麼，我真的不明白。我唯一可以明白的，便是它們歧視殘疾人士，說一套，做一套。我惟有這樣解釋，否則，我也不明白是為甚麼。還有，政府是容許一些獨立機構、營運公司坐大，任由它們說甚麼便甚麼，我們不能加入任何意見。

代理主席，雖然今次我和張超雄議員也無法在議會就條例草案提出修正案，但在 10 月復會時，我會再回來，屆時我希望局長再次拿出真心，給予我們一個好的答案。否則，那項議案辯論便要踏入第七年了。

代理主席，對於條例草案，除了剛才提到的那些不開心的地方外，我作為勞工團體街工的成員，也十分關心員工的問題。雖然現在出現了所謂“肥雞餐”，但是否真的能夠惠及所有員工呢？我從員工那裏得到一些消息，是有關受影響的非前線員工的人數。最初，有關方面說最多只是遣散六百多人，但現在說着說着，這個最高數字可能成為最低數字，即最少會遣散那麼多人，他們不但會被遣散，還可能會被迫被遣散，因為公司說推出了自願離職計劃，為甚麼員工還不參加呢？於是便強迫他們接受。

代理主席，作為一個勞工團體，我很希望地鐵公司和政府一定要留心，員工是應該有權選擇的，不要強迫他們。他們留任與否，應該完全由他們自行決定，無須壓迫他們。

代理主席，我謹此陳辭。

湯家驊議員：代理主席，我們今次就這項《兩鐵合併條例草案》（“條例草案”），花了約 10 個月時間審議。其間多位同事頗有怨言，因為有些時候一天開會多達六七小時或七八小時。有些同事覺得時間不夠，但法案委員會主席卻不同意，並說最好天天開會，以趕及在 6 月 6 日通過條例草案。

條例草案所遇到的困難，其實並非時間可以解決，因為在我們看來，條例草案並沒有無法克服的技術性問題。如果我們遇到一些技術性問題，只要

我們多開會議及多花時間，這些技術問題便自然可以解決。但是，當我們遇到的是一些原則或政策問題，而如果政府原則上或政策上寸步不移的話，即使開多少個小時的會議也是沒有用的，問題始終無法解決。

政府由始至終都採用我們所謂的“carrot and stick”，即“一半引你，一半罵你”的手法處理立法的過程，而其中最有用的籌碼便是減價，很多市民聽到當然很高興。但是，如果大家坐下來小心地問：究竟減價與合併有何關係呢？政府現在不是說由於合併令成本效益降低，所以以後也會減價，或以後可以維持在某個票價水平，政府不是這樣說的。政府是說地鐵公司一開始便說兩年內不會加價，還要用之前開始計算。這其實與合併有何關係呢？

政府的態度其實是把整個立法過程變成了在街市買菜、討價還價的場合。代理主席，如果大家都是以合理的價錢議價，還勉強可以接受，儘管我覺得這對立法會和立法過程具有相當的侮辱性，但情況仍不是如此，因為現時所說的減價其實早已應該要減。現時的情況只是地鐵公司過往從香港市民的口袋取走了很多金錢，現在要它歸還，它卻說歸還也可以，但要我們答應合併。市民在這個過程中得到些甚麼呢？我們覺得這是令人非常失望的討價還價程序。

另一個令人非常失望的地方是，每當一項公共設施涉及私有化的過程，均會引起非常重大的爭議。最大的原則性問題是，政府是否有責任提供一些合理且市民可得益的公共設施，以及這是否政府的基本責任呢？如果政府在公共設施方面撒手不理，並把它雙手拱讓給所謂的商業機構，完全以商業原則處理，那政府不是把自己的責任推卸得一乾二淨嗎？

有些同事向我說：“湯家驊，你搞錯了，這不是私有化，因為政府不是把它賣掉。”但是，如果大家看看實際的情況，經過過往 10 個月的討論，這跟私有化其實並無分別。雖然政府說到底也擁有地鐵百分之七十多的股權，但它由始至終也只是說對不起，它不會以大股東的身份處理這個問題，也不會干預地鐵公司或其管理層在這方面的決定。雖然它是大股東，但可以當它不存在。

代理主席，在這情況下，政府其實是完全放棄了自己向市民提供合理而便利的公共設施的責任，這與公共設施私有化絕對沒有分別。代理主席，政府在這事上應站在市民的一方，並與立法會議員共同為市民向地鐵公司爭取更多利益。可是，事實卻不是這樣，政府竟然站在另一方。為何政府要在這方面與民為敵，要維護商業機構，並硬硬地守着這個立場而一分不讓呢？代

理主席，我覺得這凸顯了香港政治體系一個最大的矛盾，便是政府並非真的以民為本，而是以商業為本。

代理主席，對於政府放棄本身的根本責任的態度，我感到非常、非常遺憾。單以這一點，我們覺得作為立法會議員是不應該支持這項條例草案的。可是，經過了 10 個月的討論，如果真的要討價還價，那麼我便還價好了。我們其實也曾約見廖秀冬局長，而局長真的也很給面子，願意跟我們坐下來談，這已是非常、非常給面子的了。

我們所提出的，是市民透過不同團體向我們表達的 5 項很根本的要求：第一，我們要求即時減價，以及減價兩年；第二，我們希望在沙田至中環線（“沙中線”）方面，政府會明確表示於何時興建；第三，我們希望傷殘人士可獲半價優惠，這個要求已說了很久，而如果稍後在討論修正案時有機會的話，我會再談這一點；第四，我們覺得政府有責任消除賤賣資產的懷疑，並應把發展上蓋物業的資料向市民公開，以及透過公開競投的程序，確保市民的公共資產以合理的價錢出售，最後，第五，我們希望輕鐵方面可以作出同等、同步的減價。

很可惜，在這 5 項要求中，政府只在第一個要求作出讓步。但是，我剛才說過，那些其實根本是市民口袋的錢，現在退還給回我們便算是還了價和了卻責任，我覺得這是絕對不能接受的。政府稍後可能會說：“湯家驊，不是這樣的，因為在合併後將有一個可加可減機制”。這機制對市民實在有何益處呢？首先，我覺得一個有社會責任的機構，是自然會在環境許可時自動減價的，更何況這個機構的大股東是政府。

可是，現在這機制卻不是這樣的。這機制是在現時的方程式下，地鐵公司擁有彈性處理的空間，可以在不同路線採取不同的減價或加價幅度，而問題就在這裏。在作出有關決定時，究竟是以長線資助短線，或短線資助長線，或某地區資助其他地區？這是完全無人可以過問的。與此同時，現在已清楚列明，無論是政府或立法會，日後在訂立價錢方面都是完全無權過問的。這跟多條隧道或領匯有何重大分別呢？我們無端放棄了監管票價的權力，換回來的只是彈性處理的所謂可加可減機制，這從市民的角度、從長遠的角度來看，均絕對是不能接受的。

我剛才說過的第二個要求，是沙中線又如何呢？代理主席，沙中線以往其實也是透過 — 剛才何俊仁議員和其他同事均提過 — 有競爭的環境而達致一個方案，便是以較便宜的價錢，並訂出時間表，興建一項新界居

民樂意和希望看到的公共設施。可是，由於合併，這項計劃現在有需要擱置。政府說遲些會告訴我們，這令我想起了一句金句，便是前保安局局長葉劉淑儀所說的“信我啦”。代理主席，當立法會完全放棄它在這方面的監管權力時，我們可以向市民說些甚麼呢？政府抱持這種態度，值得我們相信嗎？

在這方面，政府似乎完全不知道香港市民，特別是新界市民極希望沙中線能早日建成。在這方面，市民所急，政府不急，地鐵公司更不急。直至今天為止，我們仍沒有明確的時間表或路線圖。

代理主席，我們覺得第三個要求是非常合理的，便是殘疾人士的半價優惠，我們已說了差不多兩年。代理主席，我不是殘疾人士半價優惠小組的成員，但如果我有時間的話，我每次都必定會出席他們的會議，因為我覺得這是非常不負責任而且違反公義的立場。政府一方面說同意這項政策，覺得應該要這樣做，但卻不做，口惠而實不至，口是心非。剛才梁耀忠議員也說過，香港大學最近進行的一項調查證明，如果真的推行優惠，公共交通營運者其實是不會虧蝕的。

不過，即使虧蝕又怎樣呢？政府是否有責任“包底”，令傷殘人士在這方面得到應有的優惠呢？放眼全世界文明的社會，包括我們的祖國，也有提供這方面的優惠。為何香港如此富裕和繁榮的社會，這個滿街也是勞斯萊斯的社會，卻沒有資格做到這件事呢？我們現在說的是數千萬元而已，單是前年放棄徵收遺產稅已不止這個數目，是它的數十倍，少收達數百億元，那麼數千萬元算得上是甚麼呢？飲紅酒也花掉此數，為何政府不願意做呢？

政府一直在推搪，廖秀冬把球踢給周一嶽，周一嶽踢回給她，而她又踢給曾蔭權。在市民眼中，政府是一個政府，而不是 3 個政府。它不能說左手不知道右手在做甚麼，也不能說右手不做，與它無關。老實說，代理主席，談到這項議題，我便非常激動，因為我覺得這是絕對違反公義的問題，我們公民黨是絕對、絕對不能接受這種立場的。

至於上蓋物業，我不用多說，相信陳偉業一定會說很多有關賤賣資產的問題，我無須在此多花時間，因為我已經用了 12 分鐘。但是，很簡單，政府是有責任向香港市民提供所有資料，並透過公共競投的程序，令我們的資產物有所值。

至於輕鐵的減價，我會留給民主黨的同事說，因為他們在這方面已為新西居民爭取了多年，我們公民黨是絕對支持民主黨在這方面的立場的。

可是，代理主席，既然討價還價不成，從香港市民整體利益的角度來說，這是否有益的行為呢？長遠來說，整體來說，合併對市民是否有益呢？代理主席，我覺得不是。直至今天，經過 10 個月的討論，我依然未被說服。很簡單，我剛才也說過，這個所謂可加可減機制，對市民毫無保障。

第二，我們喪失了一個在理論上或實際上有競爭的營商環境。我們現在把香港的所有鐵路設施，任由地鐵公司一間上市公司壟斷。政府已表明立場，在這方面將會不聞不問，而立法會亦放棄了監管地鐵公司運作的權力。那麼換來了些甚麼呢？再加上，對沙中線的前景根本是一無所知。如果有一個競爭環境，九鐵公司為了要令市場增長，可能也會盡力競投，希望爭取營運沙中線。但是，現時地鐵公司卻“闊佬懶理”，覺得沒有所謂。政府不理會，它又不理會，做與不做也沒有所謂，那為何還要做下去呢？即使將來沙中線建成，由於票價問題，正如我剛才所說會彈性處理，沙中線的建成也可能不會對香港市民，特別是新界沙田的市民有很大的幫助，屆時還可能要付出相當大的經濟代價。

代理主席，整體而言，我看不到今天的立法如何惠及香港市民，所以我們反對恢復二讀。

馮檢基議員：代理主席，經歷九七金融風暴後，香港經濟進入多年的衰退期。當時社會瀰漫着一片愁雲慘霧，至今仍然歷歷在目。失業率長期高踞不下，負資產、失業、破產或因而選擇輕生的新聞更是無日無之。中下階層市民面對減薪裁員，在經濟低谷的時候，承擔着絕大部分的苦果。相反，很多大企業卻可以獨善其身、置身事外，既受重重制度的保障，堅持盈利先行，罔顧社會責任。以地鐵有限公司（“地鐵”）為例，一句所謂“審慎的商業原則”，在經濟低迷時仍然可以坐擁龐大利潤，完全罔顧市民的承擔能力。面對百物通縮之時，地鐵依然厚顏地拒絕減低票價，拒絕與市民共度時艱，而只是選擇推出一些短期且限制甚多的所謂優惠，這些只是小恩小惠而已，完全無法紓緩中下階層市民在交通費上所承擔的巨大壓力。

普羅市民如何看得過眼呢？社會因而充斥着不滿和怨言，繼而凝聚成為一股強大壓力，那時政府才如夢初醒，着手研究如何減輕市民在交通費上的負擔。較早前，巴士票價的可加可減機制是遲來的第一步，而今次因兩鐵合併而帶來即時減價，以及制訂一套新的票價調整機制，則是另一個遲來的春天，扭轉了兩鐵過去在釐定票價方面的黑箱作業。除了票價問題外，今次兩鐵合併亦涉及很多其他方面的問題。總的來說，社會必須借今次兩鐵合併的機會，改革地鐵和九廣鐵路公司（“九鐵”）在營運上種種的不足和瑕疵。

由於時間所限，而民協又只有我一人在此，所以我只能就 3 方面的重點，表達民協的看法：

(1) 現時政府提出的合併後即時減價方案：

這個即時減價方案並未有顧及過去在經濟低迷時，市民多付的車資。以最近有關公屋租金的討論為例，政府除了提出減租 11.6% 外，亦同時推出免租 1 個月（但是，根據民協的數據，這仍未完全符合一個客觀、因應近 10 年居民收入在經濟上的減退而減退的標準。我們建議應減租一成半至兩成，以及免租兩個月）。明顯地，免租 1 個月的措施實際上是有彌補公屋居民在經濟差時多付租金的意思。可惜，今次兩鐵合併的即時減價方案，卻把這些一筆勾消，而只是給予一個遲來的減幅，但這減幅卻未能反映在過去經濟衰退時，乘客多付了的車資。

至於減幅方面，既未能追回過去多年來的通縮，同時亦只集中在長線的乘客，而不涉及轉乘的短途客，減幅只是 0.2 元，實在太少了。

對於為長者提供票價優惠，在星期天及公眾假期只收 2 元的措施，仍只維持在合併後的首年實施，實在太短了。這項措施應被視為長遠的票價政策，既可表達社會對長者的尊重和過去貢獻的肯定，亦配合“老有所為”的安老政策的前提。

我們歡迎政府接納民協的意見，延長減價優惠期至 2009 年 6 月。但是，我們認為合併後的公司應考慮進一步延長減價優惠期，以彌補過去多年在經濟衰退時，乘客多付的車資。

民協亦不滿政府未有把輕鐵納入這次的減價行列。首先，輕鐵主要服務屯門和元朗區居民，是他們日常上下班的交通工具，與現時地鐵港九各線和九鐵東鐵及西鐵的服務並無分別。為何該區的居民會被不平等地看待呢？政府是否知道他們同樣面對在經濟不景氣時車費高踞不下的負擔？此外，偏遠地區的居民已是弱勢社羣，過往社會的資源和社區的配套往往對他們分配不足，導致社區問題不斷湧現。他們有沒有受到政府當局的關注呢？為何他們通常是被疏忽的一羣呢？因此，民協要求當局必須在合併後，將即時減價方案推展至輕鐵全線。

此外，地鐵過去一直以“審慎的商業原則”為擋箭牌，逃避企業社會責任，拒絕為殘疾人士提供票價優惠。政府理應借今次兩鐵合併的機會，糾正過去地鐵只從股東利益作為考量的單一思維，引入企業社會責任的經營概念。舉例說，為殘疾人士提供適當的就業機會、提供票價優惠及

改善車站設施以符合殘疾人士的需要等。可是，政府在今次的合併事件上，卻選擇跟地鐵一起在殘疾人士的定義上翻來覆去，誇大相關殘疾人士的實際人數，以製造對整體票價帶來巨大壓力的假象，民協對此表示非常遺憾。

(2) 新票價調整機制：

民協大致上歡迎今次引入一套透明度較高的新票價調整機制，取代現時兩鐵的票價自主，最低限度可以撥亂反正，將以往兩鐵在過去經濟困境時，依然可以罔顧公眾利益而拒絕減價的做法糾正過來。如果出現任何經濟波動，在綜合消費物價指數和運輸業工資指數變動中反映出來，屆時便會落入調整機制，讓票價進行向上或向下的調節。

不過，民協必須清楚指出，單看綜合消費物價指數、運輸業工資指數的變動及生產力因素，並未能完全反映市民的真實生活狀況及經濟承擔能力。此外，新票價調整機制亦未有考慮在出現極端情況時應如何應對。

舉例說，雖然近年經濟錄得可觀的增幅，但由於現行經濟政策傾向商界，以致經濟結構轉變和基層市民的需要經常被忽視，令他們未能分享經濟成果。可惜，經濟數字卻每每沒有反映這方面的情況，以致日後當票價向上調整時，基層市民可能在沒有任何經濟得益的情況下，反而要無辜地承擔票價的增加。

相反，當經濟或社會遇上突如其來的狀況，例如 2003 年的 SARS，新機制只是按上述兩個指數的變動而調整，可能缺乏彈性，未能即時回應市民的需要。因此，未來的合併公司應保留某程度的彈性，除了根據新的調整機制對票價進行調整外，亦應在有需要時——我強調，是在有需要時——推出一些中短期優惠，為基層市民和偏遠地區的人提供適切的支援。

民協歡迎政府在最後一刻，減低了票價調整容許增減幅的彈性。但是，民協依然要求合併後的公司必須根據新機制的整體調整幅度，盡可能劃一各種票價的增減幅，避免一如以往巴士公司般，在所批准的平均加幅上，運用財技令少人乘搭的巴士路線的加幅較小，而多人乘搭的巴士路線的加幅則較大，使得巴士公司在這機制下同樣可以榨取最大利潤，而大部分市民卻承擔着比平均數還要大的增幅。所以，我們贊成引入增或減幅度彈性的上下限，避免日後的合併鐵路公司重施巴士公司的故技。此外，民協亦希望局長能夠承諾在巴士的可加可減機制上，引入類似的加減幅度彈性的上下限。

(3) 沙中線的安排：

自九鐵奪得沙中線的發展權至今，沙中線的興建依然遙遙無期。當局最初提出兩鐵合併的條例草案時，表明只會就沙中線的財務和實施細節，再與地鐵進行商討，既沒有實質內容，而且只給予公眾不斷拖延的感覺。最近更傳出當局擬把沙中線分階段興建，先完成大圍至紅磡段，及至 2023 年才考慮興建餘下的過海段。民協對此做法表示不滿，因此做法完全罔顧沿線居民對鐵路服務需要的期望。

雖然政府最近承諾會在兩鐵合併的立法程序完成後的 6 個月內，為沙中線作出最後定案，包括定出實施時間表。但是，政府當年批出沙中線的發展權予九鐵時，不是同樣作出了九鐵會於 2011 年前完成沙中線的承諾嗎？政府是否記得以前曾作出這個承諾呢？現時又再次作出承諾，這承諾會否令人擔心政府只是得個“講”字呢？今天，民協有一個良好的意願，是希望政府能夠在立法程序真正完成後，落實今天在立法會內提出、決定及同意的沙中線興建方案和時間表。我們絕對不希望政府只為地鐵的利益而把沙中線分件或拆件分段興建，我們仍堅持政府必須把沙中線視作整體鐵路網絡中一個重要部分來進行策劃，並盡快完成沙中線。

雖然今次兩鐵合併仍有很多不足之處，包括合併後的即時減價方案過於吝嗇，未有計算補償市民在過去經濟低迷時多付的車資，而且減價範圍亦不包括輕鐵票價；合併公司拒絕向弱勢社羣如傷殘人士提供票價優惠，以及沙中線的興建依然遙遙無期，但如果沒有今次的合併，兩鐵便可以繼續享受自行訂定票價的自主權，以所謂“審慎的商業原則”為理由，歷年來其實也是任意向市民開刀，票價只有加而沒有減。車費調整將繼續以盈利的多寡作考量，缺乏任何制衡的機制。事實上，在金融風暴過後，多年來經濟蕭條，市民已經領教兩鐵如何冷漠地拒絕與市民共度時艱，票價分毫不讓。民協實在不想看到這種鬧劇重演，市民已經受夠了。今次的改制將可把這種情況改變過來。

(主席恢復主持會議)

平心而論，今次引入的新票價調整機制，完全打破了兩鐵過去壟斷調整票價的局面。當然，我剛才已經指出，這機制仍然存在缺點，例如未能完全反映市民的真實生活狀況及承擔能力，亦未有考慮出現極端情況時的應對。

新機制明顯地在客觀和透明的情況下，相對於不作任何改變來說，我們認為對香港社會或市民仍是利多於弊。

在這情況下，我們兩者要選擇其輕，即害處較少或利益較多，我們被迫選擇在二讀和三讀時表決贊成。但是，對於其他議員所提出的修正案，正如我剛才的演辭所說，我們是同意和支持的。因此，對於其他議員就今次的條例草案提出的修正案，我們也會表決贊成。我們希望今次的動議、辯論和修正過程，讓政府看到議員對兩鐵合併後的擔心，並能夠積極面對。

由於還有少許時間，我要告訴局長，今次的辯論其實令民協度過了非常困難的兩星期，因為新界區區議員是反對的，而市區區議員則是贊成的。我們爭拗了數小時，很痛苦地作出了上述決定。我們希望這項決定，整體來說會令香港人得益，而政府亦真的會承諾就輕鐵和沙中線對傷殘人士的車費優惠，在很短時間內作出公布。多謝主席。

劉慧卿議員：主席，近年有市民對我說，香港的交通運輸系統非常好，又快又舒適，有些遊客也很稱讚。我也聽到很多人說過，與其他國際城市相比，我們是非常好的。所以，在條例草案開會的時候，我也向鐵路公司（尤其是地鐵公司）說，我覺得他們做得很好。不過，主席，我漏了一句，有市民對我說，現時的鐵路運輸這麼好，如果我們的教育制度是如此好便好了。

但是，同時，亦有市民對我說，他住在很遠的地方，每天都要花昂貴的交通費到港島上班。主席，他說午飯可以不吃，但不可以不乘車。說吃飯，可以吃一頓 20 至 30 元的飯，但 2 至 3 元的一個麪包也可以吃得飽，至於交通，卻可以怎麼樣呢？

我們在減貧小組委員會討論過，因為財政司司長去年曾說過要撥一些錢來支持市民乘車上班，後來卻發覺只是說謊，所以議員說要提出不信任議案，於是今年的財政預算案才急忙地提出一些措施來說要實施，不過，也只是幫助一些尋找工作的人而已。我相信局長亦知道，你們內部的調查顯示，有一些市民是要把三分之一或四分之一的收入用於乘車之上。主席，問題是，我們的社會就是這般分化，有些人很富有，但就以 1997 年以前的數字而言，我們有八萬多戶人家是月入低於 4,000 元，而現時的數字更超過了一倍。所以，我們要照顧的就是弱勢社羣。

當我看到市民很稱讚我們的鐵路、巴士系統時，我覺得很好，但我也聽到那些弱勢社羣說他們很不濟，他們的小朋友住在很遍遠的地方，從未曾到

過九龍，更遑論前往港島，他們根本沒錢前去，也不知那些地方是怎麼樣的。於此情況下，我們是否要做點事幫助他們呢？所以，剛才議員，尤其是泛民主派議員提出了很多關於票價的問題，有些我是很認同的，不過，我亦未必堅持一切均須由立法會來審批。然而，在審議這項條例草案的時候，很多同事都提到，把事項交回給行政會議審閱也行吧？可是，沒有這樣做。

主席，我們不是在談論私有化。即使是合併了，九鐵公司亦是政府全資擁有，而地鐵公司則有超過 75% — 達 76% 是屬於政府的。所以，兩鐵合併後，將來會成為一間上市公司，政府是大股東，我覺得政府絕對有責任令票價是在市民所能承擔的水平。這是很嚴肅的議題。我希望局長一定要回應。

不過，談到輕鐵，主席，我便更憤怒。我自己是代表新界東的議員，但我與屯門和元朗（尤其是屯門）的市民一直談論了多年而仍然在談，因為我覺得當局很虧待他們，很多很不好的事都送往屯門去，好的事卻不給他們。今次，為甚麼連何俊仁議員這位如此溫和的人也要走到路軌上，還未知道他會否被人拘捕。問題是，我相信局長也應該會明白，居民的心裏是想着，為甚麼乘搭其他線路的人可以選擇，而他們不能選擇呢？多年來，他們已經承受了這麼多。

馮檢基議員剛才說，居民很痛苦，所以決定要支持。馮檢基議員是我們泛民主派，但我想對他說，“我覺得你是錯了，‘亞基’。”如果我們是取得足夠票來否決這項條例草案，我相信輕鐵的減價 — 對殘疾人士的減價 — 是絕對可以商量的。現在.....

（公眾席上有人拍手叫囂）

主席：請公眾席上的人士肅靜。

劉慧卿議員：主席，我們辯論了三個多小時，有很多議員還未發言，我希望議員臨崖勒馬，尤其是那些說自己會照顧弱勢社羣，在 11 月要參選的議員，他們明年要參選，將來也要參選。我並非鼓勵他們在參選時拜票，但多年來，有些問題、有不少是很多人覺得是非常錯誤的政府政策，今天就是一個很好的機會要求政府矯正了。

所以，誰走出來說甚麼、甚麼，又說我們要這樣做那樣做的，我便要問他，你是否明白我們議會的力量何在呢？我們的力量就在於可以否決財政預

算案，可以否決法案。我們這些做法便會令當局對於一些它不擬接受的事宜也要再作考慮，否則，主席，孫明揚局長下星期在《房屋（修訂）條例草案》中怎麼會願意作出妥協？他自己在房屋委員會開會時說，這是一個政治現實。很可惜，今天，在這項條例草案中，卻未能出現這個政治現實。不過，我不相信現在算是太遲，局長是明白的，過半數的議員也不是要否決條例草案，他們只是希望你可以帮助一下屯門、元朗的居民，幫助一下殘疾人士，為甚麼做不到呢？

主席，上星期天，我出席了張超雄議員和梁耀忠議員舉行的活動，是在地鐵裏舉行的——多謝地鐵皇恩浩蕩，讓他們舉行活動，但我想告訴地鐵公司，這樣做仍是不足夠的。這些人就是我們所說的弱勢社羣。我在這個議事堂說過很多次，一個文明的社會，不是說要備有甚麼高科技，甚麼金融等各式各樣的項目，最重要的是有否愛心照顧弱勢社羣。我絕對相信，居住在水圍、屯門、元朗的那些人是弱勢社羣；殘疾人士也是弱勢社羣。其實，局長在 5 年前上任時，大家都相信局長是很想照顧他們的。

到了今天，局長其實也應會覺得，很多在 5 年前說的話，現在可能有一些也得到落實了，為甚麼只是欠缺了這一步呢？你說，鐵路公司說不肯提供優惠，如果他們不肯提供，便由當局提供吧。即使由當局提供，也是有可能：一、所涉及的金額不太多；二、剛才也有人說過，大學進行過調查，發覺如果提供優惠後真的會很多人走出來乘搭地鐵的時候，還會有盈利。那麼，為甚麼還說要研究多數個月呢？這些說話我聽得太多了。即使多研究數個月，也是沒有結果的，主席。

所以，我不可以說不同意我同事所說，不提供這項優惠，例如輕鐵是不提供，是不對殘疾人士提供優惠的，這是甚麼呢？這是歧視；就是歧視他們，看不起他們，亦覺得他們沒有甚麼能力與當局和鐵路公司對抗。我並不是鼓吹甚麼人進行對抗，不過，當政策令人覺得很難忍受，在官迫民反的時候，社會又如何會有和諧呢？

主席，現在行政長官身在北京，我不知道他在說甚麼，可能在談天堂方案。不過，我們要回到凡間，我希望局長留意，亦希望政黨人士想想，現在還有時間，如果你對這項條例草案能作出若干表態，我相信定會增加力度，令當局思考得更快的。

正如梁耀忠議員所說，只是向殘疾人士提供優惠這麼小的問題，也討論了這麼多年，對於那些議案辯論，主席，你一直是知道我的態度的，我不是說他是在無病呻吟，但那些議案是沒有法律效力的。要討論嗎？不要緊，繼

續討論吧。但是，到了今天，今天就是要認真的了。誰相信是要這樣做的，其實，這不是說，我出來否決你，便真的能夠否決，真的能令條例草案沒有了的。你如果說要否決，局長便會跟你談談話了。所以，包括坐在我旁邊的李國麟議員，我剛才也問他會如何表決。手上有一票的任何人，均可以發揮力量。這些不是檯底交易，來取得甚麼利益，我們是為香港的弱勢社羣說話，而這些事如能做得到，我相信即使是商界 — 政府這麼着緊的商界，也不敢站出來說甚麼的。

如果我們稍幫助一下住在偏遠地方的居民，把票價減低，稍幫助一下殘疾人士，讓他們可以少花一點車費 — 其實也不是免費的，只是提供半價而已 — 而如果他們真的可以多些走出來，融入社會，何樂而不為呢？所以，我想請問民建聯，也想請問工聯會，你們是否支持弱勢社羣呢？因為我們在開會的時候，口口聲聲說要幫助的，我聽了很多，今天便見真軍了。我不想說有人惺惺作態，主席，但今天正是一個適當的時候，讓我們表現出我們對於某些事是否只是說說而已。

今天，我們已來到了這個階段，人們經常說立法會沒有用，但我經常對同事說，大家千萬不要這樣說。雖然我們的權力被《基本法》奪取了，我們以前的權力更多，但說到法案，說到財政撥款，我們是絕對有用的，這個效用，不是來自個別議員的權力，而是我們集體的權力。如果我們取得過半數的票，我們的談判力量便會高很多。

談到輕鐵，談到殘疾人士，在議會中，大家的看法其實是一致的，主席，這才是可笑的。如果有些課題是有很大的爭論的話，當然是不會獲得通過，這樣輸了，我是會服氣的。但是，現在大家是一致的，而今天就是有一個機會讓大家再一次來表現出一致，來令當局說，“主席，我要求休會，讓我們回去討論一下，回來後再處理”。這是絕對有可能的，所要做的，就是要同事自己當機立斷，這也並非要要脅誰，而是要求大家善用自己手上的一票，為香港的弱勢社羣進行爭取。所以，我在此向所有的同事作出呼籲，尤其是要對那些說自己很關心弱勢社羣、基層、殘疾人士的人說，希望大家能好好善用本身的一票，甚至最重要做到的，是要告訴局長，你們打算如何使用這一票。

主席，現在談談環保。我很支持以鐵路為骨幹的交通系統，因為這樣是環保的。不過，我很害怕車廂中十分嘈吵的情況，九鐵真的很“離譜”。剛才李鳳英議員說地鐵做得好，但我希望：一、減少噪音；二、像王國興議員所說般，容許我們帶上耳筒聽電台廣播。可是，有些市民是被另外的一些噪音所困擾，那些噪音來自維修工程和鐵路的運作，是很嘈吵，有很多屋邨都

備受困擾。其實，鐵路公司是可以買一些較好的、較新的機器，不過，當然是昂貴的了，主席，我們在會上也提出過這些，它說，時間到的時候便更換吧。不過，我希望鐵路公司可以快一點把機器更換，因為在香港，噪音污染已經令百多萬人感到很難忍受的了。有時候，這些污染是看不到的，空氣污染還可以看得到，噪音卻會令人睡不着，會令人感覺很慘的。所以，我希望鐵路公司和局長可以在這方面盡量做點事。

主席，時間快到了，我們弱勢社羣的命運就在於立法會政黨的手中，我希望議員想清楚，告訴局長自己會如何投票，這樣也許仍會有轉機的。

張超雄議員：主席，劉慧卿議員問得好，我們這個議會是有其位置的。雖然根據《基本法》，在現有的制度下，這個議會有很多制衡權力已經被剝奪，但當我們到了審議法案階段的時候，議員手上的每一票都是十分重要的。

究竟這次兩鐵合併會否為香港市民帶來好處呢？對於那些須得到多一些關顧的弱勢社羣，他們在兩鐵合併上又得到甚麼好處呢？會否因為所謂的協同效應，便能為他們在車票上帶來甚麼寬減，又或是在設施方面帶來了甚麼安排呢？是否可以因應這次合併而令弱勢社羣能更善用公共交通工具，可以在他們負擔得來的能力範圍內，通過公共交通工具這種基本民生的工具而融入社會，讓他們進行一些日常基本、普通人應該進行的活動，包括工作、接受教育，或是其他一些社交活動？

主席，我們無須說得太遠，就劉慧卿議員剛才提到的偏遠地區交通優惠方案，我曾跟立法會大樓的一些清潔工人傾談過，有部分是很關心這方案的。主席，有工人問何時會落實合併呢？我便問他每月的工資是多少，他說是 5,300 元。是的，這便合乎資格。於是，我又問他居住在哪裏，原來他是居住在偏遠地區的。我又問他每天的交通費是多少，他表示差不多要 50 元。主席，這差不多佔了他四分之一的工資，我聽了也覺得心酸。

我們每天在這裏工作，我們為香港市民爭取一些基本民生的東西，希望可以比較好的安排時，原來在我們的立法會大樓內，也有一些人正熱切期望這項偏遠地區交通優惠能快點落實的。我只好對他說：不好意思，我去年對財政司司長投了贊成票，以為他會實施，但原來他欺騙了我。今年我們要出動不信任議案，他才終於答應，可是，到今天還未落實。我每次看到這些朋友，也心中有愧，我們連立法會大樓內的朋友也幫助不到。的而且確，前往偏遠地區的交通費是非常昂貴的。

如果你問市民，今天的交通費是否很昂貴呢？我相信普遍市民都會回答是昂貴的，收入越低的，便越覺得昂貴。昂貴的情況，甚至達到很荒謬的程度，主席。當我們要組織一些團體前來開會以籌備一些工作的時候——由於我是屬於社會福利界，我所面對的對象往往是一些弱勢社羣——我們組織任何工作，無論是來立法會表達意見也好，或是遊行示威也好，原來最大的敵人不是政府，而是交通費。事實上，交通費已經造成了障礙，他們對我表示：“張議員，不可以前來了，我們已沒錢再來跟你開會了。”當然，對於很多中產人士來說，在現時經濟蓬勃的情況下，交通費根本不是一項主要的考慮因素。但是，如果我們看看劉千石議員剛才提到的消費物價指數，以及翻看政府統計處過往的數字，便會知道收入越低的人，交通費佔他們日常開支的比例亦越高。

其他很多同事也提到，在兩鐵合併之下，引來了很多值得我們關注的事情。對於最重要、最大筆的金錢，我們當然是要看看。究竟有沒有賤賣資產？究竟在兩鐵合併之後，上蓋物業發展的收益能否撥入票價安排，令市民無須付出這麼高昂的交通費？其實，香港是一個很特別、很奇怪的地方。全世界有很多先進地區，但可能由於地大物博，他們的公共交通機構是很少會賺錢的，賺錢的也只是局部地區的而已。但是，在香港，差不多所有公共交通機構都有機會賺錢，而兩鐵公司更是最賺錢的公共交通機構。

事實上，當兩鐵合併……暫且不說合併，他們在合併前，已經是最龐大的公共交通機構；合併後，將會佔整個公共交通乘客量四成以上，而他們上蓋物業的發展，也是香港的特色之一。正正因為當局採用高地價政策，令我們的土地非常昂貴，土地上面所有的物業都非常昂貴。因此，兩鐵公司便把握着其物業發展權，令物業發展為這兩間公司帶來很高的利潤。就這些利潤方面來說，我們作為立法會議員便應該看看，在政府今天要把鐵路服務走向私營化之下，無論如何，我們也不能任由公用事業或公共交通機構，只純粹從商業角度作考慮，而是要令這些商業利益，最少有一個相當合理的部分可回饋給香港市民。但是，在這個過程中，事實上，我們無法掌握。

很多同事剛才也提到例如 800 億元相對於 78 億元等這類數字，我在這裏不會重複。我暫且不說其他，譬如輕鐵減價，或是關於其他設施等，這方面，我留待審議修正案階段的時候再說。還有的是，就整體票價的修正上，在今天兩鐵合併後，鐵路公司基本上便可享有一個自動加價的機制，可以跟隨通脹自動加價，但之前他們並沒有把地產項目的收益反映在票價上，在制訂票價時，他們如何納入收益的部分呢？這方面，我也不再談論了。我只想再在餘下的時間裏，集中說一說我本來想提出的一項修正，主席，但它被你否決了，這便是關於傷殘人士半價交通優惠。

在這項修正案裏，我認為雖然對票價會有一定的影響，但作為一個公共交通機構，一項公用事業，他們在運作上是應該顧及整體社會的利益，尤其是一些弱勢社羣的利益，而這部分的優惠，是對社會的一種回饋，或是一項照顧弱勢社羣的措施，並非純粹是一種票價監管。

我記得在這個議會內，其實已多次達成共識，梁耀忠議員提出的 4 項有關議案獲得通過，民建聯的黨綱——不是他們的黨綱，而是在每年度的一些建議裏，在其政綱內有提到應該給予傷殘人士優惠，他們還提出了很具體的方法。至於自由黨，主席，我聽到劉健儀議員也多次表達，她是非常同意應該向傷殘人士提供使用公共交通工具的優惠，鼓勵他們融入社會。政府又說，他們的立場也同意這是應該做的，不過，有數個難關。

第一個難關是，不知道如何界定傷殘人士，眾說紛紜，屆時你又說是傷殘人士，我又說是傷殘人士，那麼如何界定呢？好的，我們在民間已討論了，並且得出了一個共識。我們說要清楚界定，便用政府界定甚麼人可以取得傷殘津貼為基礎。這個界定非常清楚，由政府來控制，由醫生來審批，要達到百分之一百傷殘的人士，或是同類的人，他們正在領取綜援，要百分之一百傷殘才可以獲得這項優惠。如果以這樣來界定的話，我們不單知道這個數字是多少，甚至連他們的姓名，我們也可以知道。所以，如何界定已經不再是一個問題。事實上，我們今天看到這部分的人，如果撇除老人家及小孩子之外，我們單看傷殘人士，大約有九萬五千人左右。

第二個難關，政府說這可能會觸犯《殘疾歧視條例》。這是荒天下之大謬，主席。我們立法會定立的這項防止歧視殘疾人士的法例，竟然成為了一個障礙，表示如果向傷殘人士給予交通優惠，便會觸犯這項條例。我們很多同事，包括我所屬政黨內的一些大律師，都不認同這種看法。在法例中，很清楚的是有一些特別措施，容許向傷殘人士提供特別優惠的。但是，政府的立場卻表示，這可能會觸犯這項條例，而平等機會委員會（“平機會”）也表示有這種擔心。於是，我們表示如果真的觸犯條例，我們便改例。政府沒有說過不可以修改條例，如果立法會有共識，並由政府提上修訂條例，我們是一定可以修改的。政府又表示：好的，我們改、改、改。換言之，在法例方面也不成問題了。

第三個難關是，這是一項商業決定，即我們是以商業原則來運作，如果我們向傷殘人士提供這些優惠，那麼我們會不會蝕本、蝕多少呢？我們是否負擔得來呢？我們不知道，但不知道便要找出答案。可是，交通機構又表示他們不知道，於是我們便提議他們進行一項研究。交通機構表示他們不太清楚，不如交由政府來進行。於是政府撥出了一筆款項交由香港大學（“港

大”) 進行研究，專門看看傷殘人士在有交通優惠的時候，會如何使用公共交通工具呢？因應他們的新乘車模式，會如何影響這些公共交通機構，究竟機構會因此而賺錢，還是蝕錢呢？研究的結果顯示，如果有優惠的話，真的可以鼓勵很多傷殘人士外出。梁耀忠議員剛才也提到，原來會有超過一倍的傷殘人士會使用地鐵和九鐵。主席，單是這一點，已非常值得給予他們交通優惠了，因為所產生的作用，便是鼓勵更多傷殘人士外出，人數可以多出一倍，這已是非常值得了。作為一個社會，我們如何對待這些傷殘人士？我們向他們提供少許優惠，即可鼓勵更多傷殘人士外出，這便能達致共融。

至於現金流量方面，究竟是多少呢？原來根據港大這項研究結果顯示，如果整年都提供這項優惠，九鐵公司便可以多賺 3,000 萬元，而地鐵公司則可多賺 2,700 萬元左右。換言之，兩間公司都會有錢賺。現在餘下的又是甚麼問題呢？主席，我真的不知道。我想整個社會都有一項共識，便是向傷殘人士提供交通優惠，可以幫助他們達致社會共融。不要重提甚麼傷殘津貼有 1,200 元了，坦白說，就 1,200 元而言，便是連購買藥物或一些基本設施也不足夠，不要再用其他藉口了。

全世界都這樣做，我上次詢問特首曾蔭權，我說連中國 — 我們的祖國也有這項優惠，並且是免費的；而曾先生的答覆是，這是社會主義的安排，但香港是實行資本主義的。我想向主席報告，根據我手邊的資料顯示，全世界有很多奉行資本主義國家均有這項優惠，例如奧地利、比利時、保加利亞、捷克、丹麥、法國、德國、希臘、匈牙利、意大利、日本、荷蘭、挪威、葡萄牙、羅馬尼亞、西班牙、瑞典、土耳其、英國、美國、加拿大、澳洲、新西蘭、印度及台灣等全部都有，這代表甚麼呢？看來這些國家並不是奉行社會主義的。不單這樣，當中還有十多個國家除了向傷殘人士提供優惠外，甚至連陪同者也有優惠。當然，每個國家對於傷殘人士的定義是有所不同的。但是，整體來說，你看到全世界也是用這種方法來鼓勵更多弱勢社羣參與社會項目。平機會也舉出一個很清楚的例子，在澳洲的維多利亞省，當他們把當地的鐵路私營化的時候，也定出一項很清楚的規例，便是要求鐵路公司向傷殘人士提供票價優惠。

主席，究竟是甚麼阻礙着這事情呢？現在這項條例草案將要通過，我只恐怕當這項條例草案通過後，我們還有甚麼力量要求政府及兩鐵向傷殘人士提供交通優惠呢？這是真實的事情，現在是見真軍的時候，我希望所有政黨都考慮到這一點，惟有在這個時刻，我們才可以迫使政府作出一些稍為公義的行動。

謝謝主席。

梁家傑議員：主席，公民黨對於兩鐵合併的立場相當清楚，便是要衡量公眾能否在合併後獲得更大的利益。如果合併不但不能讓市民獲利或獲利甚少，反而會在日後損害市民的重大利益，便沒有理由在現階段支持合併了。我以下將集中討論沙田至中環線（“沙中線”）問題，以解釋公民黨的立場。

沙田至中環的鐵路規劃最早見於 1998 年《第二次鐵路發展研究》（“《研究》”），篩選出 6 個主要方案，當中包括東九龍線、第四條過海隧道線（“第四條過海線”），以及大圍至鑽石山線，《研究》更建議把東九龍線連同第四條過海線作為未來鐵路發展的基礎。

及至 2000 年 5 月，政府發表《鐵路發展策略 2000》（“《策略》”），正式建議興建南北向走廊，從沙田的大圍或馬鞍山出發，經東南九龍直達港島。按照《策略》的解釋，如果單獨發展一條從鑽石山到紅磡的東九龍線鐵路會欠缺效率及財務效益，因此應把東九龍線分別向南北連接延伸，形成一條從沙田區過海到達港島的策略性鐵路走廊。

政府在 2001 年 7 月，分別收到地鐵有限公司（“地鐵公司”）及九廣鐵路公司（“九鐵公司”）就沙中線提交的標書。九鐵公司的標書以大圍站及紅磡站作主要轉車站，大圍至鑽石山段將會於 2008 年 3 月通車，鑽石山至港島的路線則在 7 個月後通車。地鐵公司的標書則主要利用鑽石山站及金鐘站作轉車站，並提出大圍至金鐘將於 2008 年 2 月通車，金鐘至中環西則延至 2011 年 12 月通車。

2002 年 6 月，政府把沙中線的營辦權批予九鐵公司。評審機構認為兩鐵的標書在技術評審中不相伯仲，但由於九鐵公司的 260 億元造價方案無須政府任何資助，但地鐵公司的 230 億元方案則須政府撥出土地物業發展權補助，並由公帑負擔相關的基建與遷置工程費用，因此九鐵公司的標書在財政評審一環取勝，從而最終贏得營辦權。經多番修改後，九鐵公司於 2004 年 9 月提交“東鐵過海”的沙中線最後方案，形成從羅湖到中環的南北行鐵路，以及貫通西鐵、東九龍線及馬鐵的東西行鐵路。

主席，在規劃沙中線方案的同時，政府也在 2004 年開始“撮合”兩鐵合併，其中一個合併的主要課題，正是沙中線的轉乘安排。直到本年 1 月的立法會鐵路事宜小組委員會會議上，政府仍然信誓旦旦地承諾，兩鐵合併將為沙中線提供完全整合的轉車站，並表明會繼續積極討論，“以期盡早落實沙中線方案”。但是，不過一個半月後，政府卻突然提出研究把沙中線“斬件”，變成先建“沙紅線”。根據媒體的報道，政府甚至認為現行 3 條過海鐵路只有六成載客量，紅磡過海的問題可拖到 2023 年才處理。

一直以來，社會整體對於兩鐵合併的最大關注，始終離不開票價與沙中線兩項。按照環境運輸及工務局局長在 2006 年 4 月時的說法，沙中線的乘客可使用綜合轉線車站的月台轉乘地鐵，不但無須離站，甚至無須過閘付錢，是一個“較合併前優勝”的方案。市民正是相信合併會令沙中線更方便、更廉宜，才會傾向支持合併。但是，如果合併意味着沙中線變成“沙紅線”，這絕不可能是更方便的優勝方案；相反，合併不過是令沙中線變得貨不對板。

事實上，九鐵公司是通過投標競爭而得以經營沙中線的。如果最後由九鐵公司營辦第四條過海線，過海鐵路便會從 1 間公司的壟斷變成兩間公司的競爭，這對市民而言肯定是大好事。到政府後來推動合併時，又變成把四大過海鐵路線收回並放在 1 間公司壟斷的局面。政府這樣便更有責任說服大眾，證明合併後的過海鐵路服務會讓公眾有更大得益。要是合併竟然意味着市民“等到頸都長”的第四條過海線還是遙遙無期，那社會肯定寧可不合併，而讓九鐵公司履行標書，無須花公帑一分一毫建成沙中線。

主席，政府認定現行的過海鐵路只有六成載客量，於是決定拖延沙中線，這不過再次證明官員是何等不食人間煙火。過海鐵路只有六成載客量，正是由於地鐵荃灣線過海路段長年擠迫，而東西兩邊的過海線又未能分擔金鐘至尖沙咀的客量，以致大部分市民仍然選擇使用紅磡海底隧道（“紅隧”）乘車過海所造成的。即使市民願意使用地下鐵路（“地鐵”）從中環灣仔前往東九龍，常常也要掙扎一番：究竟應該走上路，在金鐘、旺角轉車，還是走下路，在北角轉車？但是，兩者其實動輒也要用上 30 至 40 分鐘。如此一來，我們又怎能責怪市民沒有盡用過海鐵路呢？

很明顯，沙中線既能方便新界居民的同時，亦能有效紓緩金鐘至尖沙咀過海鐵路的壓力，並且一併解決市民來往東九龍與港島的困難，吸引更多人使用鐵路過海，從而更有效配合政府以鐵路為主的長遠可持續發展策略，如此一舉數得、更幾乎完全不用政府額外注資的方案，卻因為兩鐵合併而落實無期，難道我們還應該支持合併嗎？

主席，政府還有另一個把沙中線拖拖拉拉的理由，便是要視乎落實啟德發展圖則和檢討中環灣仔繞道計劃的進度，但這不過是另一個倒果為因的借口。政府說成好像是未決定啟德、未決定中環灣仔繞道，便不可能決定“沙紅線”過不過海，但事實上，沙中線剩下要解決、又與兩項規劃相關的項目，不過是車廠在東南九龍的適當位置，以及與中環灣仔繞道的走線配合。政府的文件已經說明，兩項問題在技術及工程上均不難解決，換言之，這些根本不應是“過海或不過海”的考慮。

更何況，在啟德規劃檢討的公眾諮詢過程中，早已提及會以沙中線的啟德站作為啟德發展的主要車站。在此請大家留意，這是沙中線的啟德站，而不是“沙紅線”的啟德站。沙中線途經啟德城中心，根本就是整個啟德發展的預設部分。

把啟德因素一併考慮，我們便更須質疑，政府所謂的“2023年前無須過海”是完全不合理的。按照政府的計劃，啟德內的郵輪碼頭及部分住宅項目將會在2012年至2013年落成，政府大概想告訴我們，即使增加這些項目，也不會增加東南九龍區對於過海鐵路的需求。我們還記得政府在啟德是何等雄才大略，有運動場、酒店、寫字樓、郵輪碼頭，原來當這一切建成後，附近也未必會有一條通向金鐘、中環的過海鐵路，居民、遊客或上班族想過海，還是要在迫巴士、迫地鐵或繞大圈在三者之間任擇其一。

主席，啟德發展成敗的一大關鍵，本來是能否有便捷的鐵路交通連接該區與港島，如今不但過海線存有疑問，即使是“沙紅線”也未定案，能否在2011年出現，已經大有問題。會不會在啟德各個項目陸續建成後，仍是連一條鐵路也沒有呢？我很希望一些曾經玩過 **SimCity** 電腦遊戲的朋友可以告訴大家，會不會在未建鐵路前，先建高樓大廈的呢？但是，今天政府卻告訴我們，是沙中線觀望啟德，而不是啟德觀望沙中線，這實在很奇怪。

主席，讓我們再比較一下不同選擇的優劣。在2000年的《策略》中，沙中線是一條“策略性鐵路走廊”，是未來鐵路發展的核心。本來按照中標的標書內容，我們應該在明年10月已經見到沙中線，而且這條促進競爭、有利環保及持續發展的鐵路，其建造過程是無須花納稅人一分一毫的。可是，如今沙中線可能強行被迫斬去一半，這不但無法紓緩紅隧及荃灣線過海段的壓力，也喪失了策略性鐵路走廊的意義，更可能大大降低啟德發展的成效。從這角度觀之，今天的合併方案並沒有為社會帶來更大的益處。

主席，如果用我剛才發言之初所提及，公民黨在考慮是否支持兩鐵合併的大原則來看，我們問了一個問題，便是在現階段支持合併，會否為市民大眾帶來最大的利益呢？會否令市民獲得更大的利益呢？從沙中線剛才的分析來看，答案明顯是沒有任何得益的。主席，在這情況下，如果合併意味着失去沙中線，我們將難以在現階段支持兩鐵的合併。

我謹此陳辭，反對恢復二讀。

李華明議員：主席，我的發言會集中在沙田至中環線(“沙中線”)問題上。因為在 2002 年前，大家仍在爭拗中，當時地鐵和九鐵正在競逐這條路線。當時，我代表黃大仙區，而尤其是慈雲山區的居民對此很關心，因為當時預算路線會在慈雲山設站，然後在沙田穿過大老山隧道出來。

慈雲山的人口實際上有 10 萬人以上，為何慈雲山的居民要特別關心鐵路問題呢？因為慈雲山的山路傾斜，也很狹窄，不能擴闊道路，每天成千上萬的人上班下班時，均要依靠噴廢氣的巴士和尚未轉用石油氣的小巴，就是靠這些公共交通運輸工具上上落落，造成當區的人車爭路和廢氣問題。局長很關心環境，尤其斜路，大家試想像一下，巴士要爬上這些“長命斜”——慈雲山有些斜路根本是連巴士也不准行走的——會噴出大量廢氣，每天如是。如果要求增加巴士、要求增加接駁服務，實際上等於增加噴廢氣。所以，在這個前提下，民主黨一直向當時兩間鐵路公司(“兩鐵”)表示關注，不論誰取得經營權，也須反映居民的意見。

2002 年“拍板”了，結果九鐵取得發展權。我們立即跟九鐵的管理層——不過，現在其人事已改變很多——再提出我們的居民的關注，便是慈雲山站應怎樣設置，然後怎樣做才能盡快落實，以方便九龍東山上的居民，為他們提供集體運輸工具。

最後，九鐵經研究後表示，鑒於慈雲山的山勢，如果要落實設立地鐵的方式，便要深入地下 200 呎很深很深的地方，所以建議改為架空的無人駕駛電車，好像機場那一種，其規模當然會降低很多了。好了，即使是這樣，我們亦排除萬難支持這建議，希望盡快建成，因為這始終也是一個相對沒有污染的集體運輸系統，能把慈雲山居民接駁到鑽石山站轉乘地鐵往紅磡再過海。誰知道，一拖再拖，原本應最遲於 2011 年建成整條路線的，到了今天卻跟我們說，因為要研究兩鐵合併，現時也不知道這計劃會怎樣發展，可能會“斬件”。剛才很多同事已提出這一點，我不重複了。

我只是想再次反映慈雲山居民的境況，他們日盼夜盼，到今天仍只得一個“盼”字，仍不知道要盼多久。我希望趁今次《兩鐵合併條例草案》(“條例草案”)的機會，在立法會會議廳再次反映十多萬慈雲山居民的深切盼望，究竟何年何時何月才可向他們提供一套集體運輸系統，以減少區內的廢氣排放？這對慈雲山居民、對香港空氣，是皆有幫助的。

所以，局長，我相信今天的條例草案——即使我們提出反對——你們也有足夠的票數通過，但我希望通過以後，局長能立即落實沙中線，由沙

田經紅礪.....還有，黃埔的居民也盼望已久，當時我和涂謹申議員兩方面合作，代表九龍西和九龍東的議員與九鐵討論，因為他們有另一個接駁到紅礪的車站。我們有共同的訴求，希望為這兩區盼望已久的居民，讓沙中線能盡快上馬。我謹此陳辭。

梁國雄議員：主席，有關兩鐵合併，我想說的第一點，是涉及全香港的交通，因為香港採取鐵路模式來提供集體的點對點運輸。當然，這是比較環保。為了這樣做，香港付出了很多金錢。我自己在地鐵興建時擔任過不同的工作，如果我當年因工傷致死，可能便是為地鐵送命了。我當時是打工身份，也記得我有很多工友患上了氣壓病，有些傷了，有些死了。所以，地鐵這設施，其實是充滿了香港人的血汗，無論是真實的血汗或以金錢或資產表現出來的血汗。

現在九鐵和地鐵已經壟斷了鐵路的經營，得到政府政策和資源的幫助。我已經說過很多次，合併就是把一個政府尚可以全權擁有、在董事局中相對來說有較大決定權的機構，投向另一個已經被政府賣了出去的、私有化的機構，亦正是因為這樣，地鐵這間企業經常以照顧小投資者的利益為理由，拒絕減票價，亦拒絕進行一些合理的改革。我們今天面對的議題就是關於這樣的情況。

所以，大家其實都不用談甚麼沙中線、票價等，這根本就是瘋狂的，有甚麼理由把關乎香港人的事交付給一間私人擁有的機構，而且還是在作價上（即在資產上）蝕讓的。我們有甚麼理由要這樣做呢？政府沒有作出過解釋，政府說來說去就是，“沒有的，我會令票價降低”。這種說法其實不大合理的。我看到很多報章評論，反對派經常非理性、反對政府。但是，政府也並不是很理性的，它只是說，如果合併的話，便可節省資源，節省人手等，於是便可以減票價。我想請問，兩間鐵路公司年年賺數十億元，在過去多年來，即使有通縮的時間，情況也是如此，所以如果它在通縮的時間亦不能夠利用通縮的優勢來第一、擴展自己；第二、為公司節能或減省開支，這些算是甚麼公司呢？

有些同事提到沙中線，所有大企業都是在通縮時興建設施的，為何會在通脹時來興建的呢？所以公司管理層議而不決、決而不行，其實便本應該被辭退的，如果這些是私人公司的話，這些薪金本來便可以節省的。其間發生了很多事，例如兵變、你爭我奪等，卻沒法諮詢市民，怎麼我們今天還要在這裏歌頌私有化？那些人本應該首先被辭退了的。

但是，很可惜，我們的情況不是這樣。我們是把邏輯倒過來想的，為了促成合併，為了使九鐵這東西消失最少 50 年，把它交給地鐵，我們便在這裏進行討論。但是，我想說的是，一項這麼重要的資產轉移，是涉及環保、交通、公有財產等的，竟然只進行過這麼少的諮詢。我們邀請前來的是工會的代表，他們提出，如果合併的話，不可以裁員的，不可以這樣，不可以那樣。前來的代表只是看這些皮毛的東西，只要求答應這些，答應那些的。但是，他們沒有提問過，合併究竟是否符合邏輯，是否把一項原本可以由香港人控制的資源交付給一個不受控制的集團。這才是關鍵問題。

我們知道，政府每一次進行私有化行動時，均會說得天下無敵般，例如在領匯事件中，這個議事堂內像暴風雨般以大比數通過法例，說着：交付給它吧，賺點錢吧，把管理權交給一間更有效率的公司吧等說話。曾幾何時，當時投票贊成的很多同事在罵領匯，說其實是不行的，早說過它是不行的。

所以，我覺得，今天是否有足夠票數支持政府，政府是心裏有數，支持政府的人亦是心裏有數的。但是，問題是，我們正在支持些甚麼呢？我們所支持的是一種社會資源、香港人的血汗，這資源是否應由政府或一些具有公權力（即由選舉獲得公權力）的人進行最後監控呢？不過，依我看來，我們現時的情況並非如此。讓我舉一個簡單的例子：隧道。西隧是私有化的機構，使用率不足時，便以沒有人客為理由要求加價，否則它便會虧蝕；東隧由於很多人使用，所以有需要加價；紅隧是屬於政府的，又嚷着要跟隨着加價，即使不加價，卻是天天塞車。這就是我在法庭受審的時候對法官所說的話，我是阻礙了該處 10 分鐘。

香港現時的交通狀況，正是因為這麼混帳的交通政策而致，把兩條隧道交付給一個財團，把它們當作搖錢樹，致令紅隧天天塞車。這個設計根本是瘋狂的。這正脗合很多同事剛才說，地鐵和九鐵的設計是瘋狂的，因為其中是沒有 **shortcut** 的。東隧是沒有 **shortcut** 的，想從東隧出來快些前往任何一個地方，是沒有交替性或代替性，於是交通便被完全阻塞。

這個問題是整個城市設計的問題，亦是我們香港習慣性地把一些要作長期投資以期待長期回報的事交付給財團的做法。總之，就正因為我們曾經是由殖民地政府管治，不用思考長遠的問題，因為該政府是隨時會沒有的。但是，為甚麼我們在回歸後仍不能更改這個習慣呢？我們永遠都屬於中華人民共和國，無論由哪一個黨執政，即使中共被推翻或倒台，我們的國家也仍是中華人民共和國，仍是中國。我們為甚麼仍沿用這做法，這是沒有人能解釋的。

其實，很多同事 — 我不知道他們是否持有地鐵的股票 — 談及贊成合併的時候，他們可能是持有地鐵的股票的，當然，因為通過這樣做法，他們便可鯨吞賤賣的資產。我們所談及的，是要控制一些東西，是我們要重新就香港的交通政策思考，但我們對這些沒有控制權，那麼說來幹甚麼呢？即正如梁家傑在競選特首時發言般，有甚麼用呢？曾蔭權不用回應他，地鐵現時不用回應，我們的同事也不用回應，至於局長，我不知道她會否回應。因此，我們正在談論甚麼呢？其實是正在談論一個很重要的問題。就是一個政府可否將香港人的資產，尤其這是一項涉及影響到每一個人的交通、環保事項的資產，交付給一個私有的財團。這才是一個關鍵的問題。

在我看來，合併是對的，因為合併後有機會會令資源的調配更有效率，這是不會錯的。可是，如果合併是令我們市民把原有的資產交付給另一個人，而他所賺取的利潤只供作自肥的話，那便是錯的。“荷包即兜肚，兜肚即荷包”是廣東人的諺語，如果 3 條鐵路都是由工友經營的，他們賺多賺少可能也沒多大關係，他們也可能會說就降低票價而言，寧可改善服務，也不會在票價方面削減太多，也許亦會酌量地增加，不過，他們會進行一個很透明的諮詢。如果他們這樣說，也沒有人會反對的。

然而，現在的問題是，九鐵現時的官僚架構，這個所謂的 **authority**，其實已經令我們難以管理自己的資產，因為制度本身腐敗。如今卻還要進一步腐敗下去，交付給地鐵管理。我想請問贊成的人，你們將來如何管理地鐵呢？透過甚麼呢？透過買地鐵股票嗎？是否要成立一個 **hedge fund**，收購了地鐵，我們才可以這樣做呢？其實，從某個角度來看，這是沒問題的，如果有財團要買九鐵或地鐵的話，便賣給它吧 — 重新作價出售，對嗎？是否這樣呢？不是的。可是，現在卻是用偷龍轉鳳的方法，把香港人湊合出來的錢，無論是通過借貸、地價折讓、物業上蓋發展等而得到的所有資產，透過一次所謂增加營運效率、可能降低票價的行動，美其名會轉換為一個將來可以繼續私有化的對沖基金，就像領匯一樣，可以藉以控制它的企業。這是絕對不能贊成的。這亦是自從特區回歸後變本加厲的一種做法，就是能夠把所有工友的資產盡量推出市場的，便盡量讓市場取去，促進金融炒賣，促進官僚架構的增長，令那些有機會擁有這些資產的人，把它當成搖錢樹。

這亦是全球化的現象，所有的人，如果能夠積累了足夠的資本，前往股票市場進行投資，便能夠分得更大的剩餘價值，因為分得大的利潤。根據這個邏輯，企業變成搖錢樹之後，所有的降低票價可能都等於沒有，因為只要地鐵不停地投資擴大，如果地鐵將來作為一個大企業，前去中國、亞洲投資時，我們如何能填滿它資產膨脹的洞呢？它的資產如果膨脹了，便要有更多的錢才能滿足它的利潤率，才能滿足市場的要求。這就是我們今天討論的問題。

所以，我的建議很簡單，如果大家覺得是好的，便讓政府作一個價，賣給一個新的財團，稱之為港鐵吧，讓這行動先把一筆錢給香港人。為甚麼不這樣做呢？便讓它營運吧，它說自己做得到的。為甚麼不是這樣呢？現在，我們問榮智健，交通不行了，何不就東隧、西隧方面做點事來改變這個情況？他卻說，這些屬於我的，為何碰我的東西？然後，政府問他，把東西賣給它，讓它來調節，可以嗎？開出來的卻是一個天價。他還反過來問，我想買紅隧，可以嗎？政府卻不賣。

所以，整個問題就是，具關鍵性的整個政府政策，原本一如國內般，旨在能改善人民的環保、環衛的環境，能令票價更低，能更有效率地根據社區的需要、根據人民的需要，發展公共交通的權利，現在是要一次過把這些要求交付給地鐵，而地鐵持有這些資產後，卻會繼續向不受監管的方向行事。這就是我們今天要討論的問題。

令我最感遺憾的是，我們這個立法會，在這個制度中，基本上是一個小圈子選舉，有一半的議員是由功能團體選出，使政府有一定足夠的票源來通過法案。他們會覺得，賺錢有甚麼不好呢？這才是問題所在，問題在於我們這個社會就這般大的事情，也認為第一、沒有需要諮詢 690 萬的人，而第二，在這 690 萬人之中，有 30 個直選議員又不能在投票的機制中保護他們的利益。我們只不過經歷半年的時間，便將香港人的資產轉賣給一個盈利的機構。所以，我代表社會民主連線反對條例草案恢復二讀。多謝主席。

楊森議員：主席女士，我發言反對《兩鐵合併條例草案》（“條例草案”）恢復二讀，通常來說，我們反對法案恢復二讀，主要是因為原則的問題。

不錯，民主黨反對條例草案，主要是原則的問題。我們一開始便反對兩鐵合併，最主要是因為合併後，兩鐵會變成一鐵，市民會因而失去選擇，市場的競爭也會消失。一鐵便會成為一個非常坐大的王國，不論是因為市民沒有選擇，還是公司之間缺乏競爭，均會令一鐵欠缺動機改善服務，以迎合市民的需要。基於取消競爭會令市民欠缺選擇的這個大原則，民主黨基本上是很難支持的。

大家也知道，香港基本上也傾向市場經濟，一般的主流想法也是講求競爭，講求選擇，有競爭才有進步，有選擇才會改善效率，但政府偏偏大力鼓吹兩鐵合併，這實在有點令人匪夷所思。從這個原則來說，民主黨基本上無法支持的。

我是港島區的立法會議員，很多時候也回想起小時候的中華巴士，當時港島區只有一間巴士公司經營，大家也知道後來的巴士服務變成怎麼樣。其後，便有新巴，又有城巴，互相競爭。主席女士，我們當議員的很好做，只要逐一向個別巴士公司游說，兩間巴士公司為招徠生意亦會盡量改善服務，所以市民便有更多的選擇，競爭亦為兩間巴士公司帶來進步。

可是，主席女士，很可惜，當兩間巴士公司被新巴收購後，我想我們的游說工作又不會成功了，巴士公司其實無須怎樣理睬我們，對於其服務，我們只有要或不要，其實是沒有選擇的。在市民沒有選擇的情況下，質素便下降，而公司也沒有多大動機改善服務。因此，從這些缺乏競爭的市場環境來看，基本上，我們不應該支持和鼓勵兩鐵走向合併，我們反應令兩鐵繼續互相競爭，令市民有機會有更多選擇，以及令服務有改善的機會。

我只基於 1 個原則、兩個問題來反對兩鐵合併。主席女士，詳細的原因，何俊仁已經說了很多。我有一個問題，那便是南區沒有地鐵，雖然政府跟民建聯說，在合併後，南區地鐵是優先發展項目，但主席女士，大家也知道，所謂的優先發展，其實可以是遙遙無期的，因為基本上並沒有落實的時間表。因此，我們會在這個星期天在南區舉行簽名運動，要求政府盡快落實興建南區地鐵的時間表。

政府很多時候也有拖延的理由，對南區地鐵亦表示愛理不理。我想其中一個原因是當局不希望造成地鐵開天殺價的局面，即如果政府冷淡一點，對注資問題沒那麼積極，或許地鐵便不能叫價那麼高。很可惜，在注資問題遲遲未決的情況下，我們南區的居民便要不斷忍受交通之苦。大家只要看看香港仔隧道便知，該隧道基本上是經常出現間歇性封閉的情況的，而薄扶林在早上或放工時間也非常繁忙、非常擠迫，當車輛駛至中環時，中環亦出現一個死結。因此，整個港島的交通（特別是南區）是非常不順暢的。我們在港島區為堅尼地城、西環的街坊爭取地鐵西移已經超過 10 年，但想不到南區地鐵至今仍然毫無進展。

主席女士也明白，海洋公園向政府借了 55 億元來大力擴建，將會有酒店落成，政府也會興建漁人碼頭，但鴨脷洲大橋、南區、香港仔隧道、薄扶林等的交通仍然擠塞，甚至是域多利道數碼港，在人口增加後，也不斷有很多交通擠塞的情況，堅道亦經常塞車。因此，整個港島的交通是非常不理想的。既然當局說要發展旅遊事業，而旅遊事業對香港的經濟又如此重要，再配合漁人碼頭和海洋公園的興建，如果南區地鐵仍然遲遲不上馬的話，我相信海洋公園的輝煌大計可能也會付諸流水，或是得不到想像中那麼好的成績了。現時，海洋公園的成績已經遠超迪士尼樂園，但如果要進一步發展，我相信交通方面是無法負荷的。

既然旅遊業對香港的影響那麼大，而南區很多非技術性的居民就業又非常困難，如果能夠早日發展南區地鐵，我相信對低技術工人的就業、對整個社區的發展，對整個香港的旅遊事業也有很大的好處。可是，很可惜，對於這件事，有些政府官員經常跟我說，要先支持兩鐵合併，然後才再談南區地鐵，這真的是“火上加油”。我覺得這基本上就是要脅，我最討厭被人要脅，而且還是要脅民主黨或是要我說服民主黨的兄弟姐妹接受兩鐵合併才會有南區地鐵。從第一天開始，我便已經提出強烈的抗議。我今天在這裏說明，以作紀錄：南區地鐵應該盡快上馬，政府亦不應在注資問題上懸而未決。

主席女士，另一個問題是企業責任。其實，地鐵的服務在全球而言已是相當好的了。不過，說到企業責任——政府最近也經常說社會企業、企業責任——地鐵公司卻不合格。我們在這個議會裏，為殘障人士爭取優惠已經有十多年，大家可以從所有的會議紀錄查證。基本上，各黨各派也十分支持早日為弱勢社羣提供交通優惠。

大家可以看一看《康復白皮書》，政府現時的政策基本上是鼓吹平等機會的社會，以及鼓勵殘障人士盡快融入社區。張超雄議員剛才引用的香港大學調查已經顯示，如果地鐵能夠向殘障人士提供優惠，將有助他們參與社區，甚至是地鐵公司、九鐵公司也會有一定的盈利增長。我們現在經常說平等機會，指出要讓殘障人士全面地、不受歧視地融入社區。其實，地鐵每年賺這麼多錢，實應優先、盡快為殘障人士提供交通優惠。

其實，我感到十分遺憾地鐵公司在企業責任方面，至今仍是完全不合格的。一間如此龐大的公司、一間在經營方面如此先進和現代化的公司，在道德文化方面卻偏偏如此落後，對弱勢社羣完全置之不理，完全漠視他們的權益，將他們排斥於社會主流之外，漠不關心，這種冷血、金錢至上的公司文化，我絕對不敢恭維。基於我以上簡述的 1 個原則、兩個問題，我沒法支持這項條例草案。

當然，民主黨各兄弟在這方面已說得很清楚。除了原則和地區方面的問題，還因為整個新界西的輕鐵也不能獲得減價，沙中線遲遲不能上馬，南區地鐵亦被不斷拖延。縱使政府說有優先的時間表，但我們認為那只是拖延的策略。我們除了會在星期天舉行簽名運動外，亦再次叮囑政府和地鐵公司方面盡早傾妥融資的問題，令南區地鐵盡快上馬。當然，輕鐵減價和為殘障人士提供交通優惠一定要列入優先項目。

整體而言，不論是政府或是地鐵公司，也包裝得很好，所以民主黨今次要公然地、強烈地反對，大家也看到我們發言的兄弟也相當多，李永達亦會“守後關”，我想他的發言會較為尖銳。可是，我們除了藉着在議會發言外，

能夠影響政府的機會其實也不是很大。不過，我希望香港市民明白民主黨是反對兩鐵合併的。主席女士，我們不是說不喜歡地鐵減價，如果兩鐵合併的意思是在一段長時間也不會加價，怎會不支持呢？不過，問題是我們要為了短暫的利益而放棄長期的利益，對於務實、有智慧的香港市民來說，我想大家也會認真想清楚。

我相信泛民的朋友基本上也是一致反對的——除了一部分——基本上也是反對的。希望大家明白，泛民的朋友不是為反對而反對，只是為了香港的長遠利益，為了弱勢社羣、新西居民、殘障人士等。我想在這方面我們是一定要堅持的，希望大家明白我們反對的基本原因，我們不是說有短期利益我們也不接受的。

多謝主席女士。

周梁淑怡議員：主席，我不想在此再浪費大家的時間，解釋為何自由黨會支持兩鐵合併快點成事，因為劉健儀議員剛才亦已說得很清楚，或許我把理由歸納一下。

香港只是一個如此小的城市，只須有一間鐵路公司，以便可產生協同效應，減票價的承諾可立即兌現。這不是短線的優惠，楊森議員可不要弄錯。今天減了票價，基數降低，長線來說，是會一直受惠的。長途票價可減一成，短途票價可減半成，又有轉乘優惠，一合併便立即可以實現，而且兩年內不會調高價錢，亦可引入可加可減機制。這些均為我們的乘客所接收的一些肯定、穩定、可靠的資料，令我們知道鐵路系統是以甚麼條件來為乘客服務的。

至於另一個理由，劉健儀議員沒有提及，但我覺得頗深刻的，便是因為本地與內地日趨融合，鐵路服務將會成為連接兩地最有效的交通工具，好像計劃中的區域快線，廣深港高速鐵路等，廣東省在這條路線上的準備工夫明顯較香港快。我們只為爭論究竟應以專線連接，還是應用西鐵的原有路軌，便已花了一段長時間。我很相信本港龐大的鐵路系統，如果能以一個系統管理和規劃，會加快香港與外地連接的進度。我相信這對廣大市民來說，也應是一項好消息。

再者，自從地鐵公司開始營運以來，均以市場主導及顧客至上。所以，其整體運作是大家有目共睹的，其企業文化和效率均被市民認同及讚許。但是，可能九鐵公司從前類似一個政府部門，長遠來說，官僚架構對它有歷史性的影響，而其整體的管治文化，肯定是有不足之處。其實，大家可從過往的一些事件看得到的。我相信兩鐵合併，尤其能全面引入地鐵公司的企業文

化，把它融為一體，加以整合，的確能增加我們全港鐵路系統的效率，而最終受惠的也是廣大市民。

我剛才說了一些我們自由黨和我個人認為兩鐵合併的好處，我相信很多市民其實也能看到這些好處。可是，我們今天聽到多位同事說有很多壞處。那麼，這些壞處又能否真正成立呢？首先，幾乎每一位反對的同事也說“一鐵獨大”，不得了，完全沒有競爭，真是不行的了。劉健儀剛才也說兩個鐵路系統並非一起競爭，只是分開區域來運作，又如何可以正式說是互相競爭，讓市民有所選擇呢？根本不是這樣的一回事。

但是，說到合併的負面影響方面，我們又覺得頗有趣的，我們聽到同事說出來的例子，好像是說其實有兩鐵是好事，因為會有競爭，但聽下來卻原來不是那回事。何俊仁議員說辦沙中線便有競爭了。我相信如果我們只有一間鐵路公司，今天可能已有沙中線，可能已建成了沙中線。正正因為大家要競爭，大家要投標，現時根本是一直在延遲，原因可能是我們有兩間鐵路公司，如果只有一間，情況便不會這樣。

此外，我們剛才亦聽到李華明議員的例子，他說由九龍不知怎樣前來，正正因為當時說從九龍過來可連接添馬站，但添馬站卻不能與地鐵的金鐘站接駁，又不能與中環站接駁，為甚麼呢？因為有兩間公司。剛才提到為何九鐵旺角站不能直接接駁地鐵，便是因為涉及兩間公司的運作，所以便不行。如果是由一間公司營運，當然會以最好的安排行事。很明顯，一間公司肯定有其好處，因為在規劃上能統一。

我剛才聽到湯家驊議員也說得很有趣，有數位同事，包括楊森議員亦是那樣說，為何要把合併與減價拉在一起說呢？我們開了那麼多次會議，我們談協同效應，但他們好像對協同效應無動於中，覺得不用說協同效應，而可以直接減價。當然，協同效應的意思是當兩間公司合併時，可以節省很多方面的開支，因此便可以減價，令乘客受惠，這便是協同效應；怎可以不說能節省的開支，只說減價的問題？這根本並非一般正常的商業運作，成本、支出和優惠是應掛鈎的。我不知道他們是真的不明白，還是假的不明白。

楊森議員剛才提到要脅的問題，我覺得更可笑。政府要求他支持政府，他說不行，要政府先做甚麼甚麼，難道這不是要脅？楊森議員說這不是要脅。政府說不要這樣，先完成兩鐵合併，才為他做這些這些，而楊森議員剛才的意思是，政府這樣做便是要脅。我想問民主黨，在政府不批准他們的要求時便不支持政府，難道那些不是要脅嗎？我不知道哪位民主黨議員稍後可回答一下。

不過，自由黨一直覺得是不應捆綁的，因為合併有其好處，我剛才已說過，並非說它是百分之一百最理想，當然，無論是一鐵或兩鐵，也有其不足之處。之前，我們要它改善，之後我們仍然要它改善。我們作為議會，是完全不應放棄我們的責任，我們應要一直跟進。我們亦不能過於低估我們作為議會的力量，因為我們從前為了監察，其實也發揮了我們的作用，改善了一些服務。我們為市民把他們的訴求說出來，不斷地作出要求。我們聽到或看到政府未必事事也接受，地鐵公司或九鐵公司亦未必事事接受，但是否完全沒有改善呢？我覺得撫心自問，亦不能這樣說。我們也是不斷有責任做這些工作的。

說到新界西，我也是代表新界西的其中一位議員。我剛才聽到很多同事談到新界西的市民有其不滿的地方，特別在輕鐵方面，我暫且不說輕鐵。不過，除了輕鐵外，還有一條西鐵。就今次合併，是否說新界西的居民完全不受惠呢？本來，屯門到中環的票價是 24.4 元，合併後是 21.9 元；東涌到沙田的票價由 20.2 元減至 18 元；元朗到灣仔的票價由 24.4 元減至 21.9 元，到尖沙嘴則由 20 元減至 16.8 元。全部是多於一成的減幅，合併後便可以成事了。

如果今天不合併，大家估計可否立即成事呢？是否在合併那一刻便立即成事呢？這是否成為我們反對合併的理由呢？說合併後，便任由那些居民慢慢再說、再糾纏吧。這是否有點慷他人之慨，慷乘客之慨呢？對不起，我沒有向新界西的乘客進行調查，不過，我覺得如果是住在新界西，尤其是剛才說的屯門、東涌、元朗的乘客，他們知道合併後可獲的優惠，我覺得他們即使不是百分之一百滿意，也有一定的接受程度，最少也會覺得是好事。

總之，如果今天不能通過條例草案，便不合併吧，不合併便沒有這些優惠了。但是，我不覺得這是短暫的事情，而是減價後的基數降低，可以因為可加可減機制而一直下去，所以是較為長遠的影響。

談到輕鐵，無可否認，屯門和元朗的居民是感到不滿的了，為甚麼呢？在八十年代最初設計輕鐵時，這個系統本來是該區內部的運輸系統。當時的整個規劃是讓居民多在本區就業，多些在本區內往來。時至今天，它卻變了質，因為興建了西鐵，由於輕鐵調動了很多車輛協助西鐵載客，於是把區內運輸搞亂。

無可否認，大家也知道和聽到市民的意見，屯門、元朗、天水圍的居民指輕鐵車廂不夠，班次不足，車內太擠迫，亦不滿意今次沒有減價。當然，大家也知道為何九鐵公司一直不就輕鐵減價，便是因為它每年正在虧蝕 1 億

元，所以難以減價。我與屯門區議會的交通及運輸委員會說，如果不合併，繼續讓九鐵公司以現時的模式營運下去，大家估計九鐵公司會否立即把輕鐵改善至大家要求的模樣？我相信如果不合併，機會會很微。在合併後，如果有好的管理，加上協同效應及各方面，我們也容易要求鐵路公司正視輕鐵所產生的問題。

不單如此，問題並非只限於鐵路公司。其實，我已約了周松崗，預備與他討論這個問題，我會要求他面對這個問題，告訴我們究竟鐵路公司將會如何改善輕鐵各方面的營運。但是，政府也有很重要的責任，因為在區內來說，根本為了輕鐵過去的營運模式，現在有很多其他運輸工具是為了保護輕鐵而被限制了。這是不健康、沒有競爭的，對乘客來說，不單不能提供方便，亦不能在票價方面給輕鐵任何壓力。所以，我希望政府能盡快或在數月內立即檢討，對整區的不同運輸工具方面作出平衡，不能依照從前的做法一直做下去。

此外，還有一點是很重要的，既然不減輕鐵的票價，當然亦不能加價，以至所有優惠，例如“全日通”，總之是所有現存的優惠——我不全部數出來了——全部也不能收回。最少現時其他鐵路乘客的優惠，輕鐵也要全部提供，其他鐵路的優惠提供多久，輕鐵也要提供多久，甚至超越它們。當然，如果輕鐵能減價便是更好了。

我希望能得到鐵路公司和局長在這方面的回應。

多謝主席。

何鍾泰議員：主席女士，九廣鐵路公司（“九鐵公司”）及地鐵有限公司（“地鐵公司”）成立於不同時代，也標誌着本港不同的發展階段。在上世紀七八十年代，即大概在本人參與及負責整條九廣鐵路線（九龍塘至羅湖段）現代化及電氣化的基建工程的時候，九廣鐵路（“九鐵”）在一般人的心目中，是一條來往新界的郊區鐵路。在 1980 年啟用的地下鐵路（“地鐵”），由最初的中環至觀塘線，隨後擴展至荃灣，主要是一條行走市區的路線。但是，經歷過去近 30 年本港鐵路網的不斷擴展後，九鐵為郊區鐵路而地鐵為市區線的分野也漸漸消失。現在也是時候重組本港鐵路的營運模式，為本港的未來鐵路發展鋪路。事實上，本港面積比較小，而鐵路網也相對其他國際的大城市的鐵路網較簡單及集中，以單一而不是兩間鐵路公司的營運模式應會更適合。

首先，兩鐵合併安排可方便有需要轉乘九鐵及地鐵線的乘客。現時在一些兩鐵轉乘的交匯站，例如九龍塘及旺角站，乘客在轉乘時，往往要步行一段頗長的距離。亦因為鐵路公司的收費系統是獨立的，乘客在轉乘的過程中，要先出閘，然後再入閘，相當費時，亦要再繳費。如果兩鐵合併後，在轉乘的安排上，應有改善。在車資方面，合併後的公司，已承諾在未來兩年不加價，乘客也因此獲得減價的好處。按現時本港每天約有 1 100 萬人次使用各種公共交通工具，其中約 36%選擇乘搭鐵路，政府亦希望有 40%乘搭鐵路，所以不少市民會因兩鐵合併而受惠。

在兩鐵合併後，本港的鐵路發展應可全速向前，與其他的公共交通工具比較，更具競爭力。相信在員工的調配上，將更具彈性，而員工的工作前景及陞職機會應比現時更好。在未來 3 年，新鐵路線將會創造 1 300 個新的就業機會，希望合併後的鐵路公司能夠盡量吸納現有員工，適當地調配，將合併所引致的裁員數目減至最低，以免影響員工的士氣。過往，九鐵公司在本地化的推行上，是相當出色，相對地，地鐵公司則非常緩慢，令人失望。本人期望合併後新的鐵路公司能夠繼續全力推行本地化政策，確保本地鐵路人才的發展空間。

在討論兩鐵合併的過程中，一些鐵路計劃例如沙中線、港島南線及西港島線一直受到拖延。早前，政府承諾的 6,000 億元基建投資，其中 2,000 億元是投放在鐵路發展計劃的，但大部分的工程進展非常緩慢。在兩鐵達成合併後，政府應盡快推動有關的鐵路計劃，拓展本港的鐵路網，令更多本港市民能夠受惠。

主席女士，兩鐵合併是符合本港市民的長遠利益，有關的安排也經本會仔細討論，應該予以盡快落實。本人謹此陳辭，支持《兩鐵合併條例草案》二讀。

李永達議員：主席，我代表民主黨回應周梁淑怡對我們作出的批評。

大家都知道，《兩鐵合併條例草案》的審議工作不足 1 年，正式而言，是由去年 7 月至現在。大家都知道，過去多年來，包括很多政黨在內，均要求鐵路減價，因為過去多年來，通縮是高於 10%。政府擁有鐵路公司 75%股權，我們不可以讓它說單單為了守着審慎商業原則運作，便不聽市民的意見。

現在，周梁淑怡倒果為因，視合併後減票價一成或一成多為猶如政府皇恩大赦般。其實，在某程度上而言，鐵路只有 25%屬公眾持有，其餘則是由所有納稅人持有，因為 75%的股權是由政府擁有，也就是由納稅人擁有。為

何周梁淑怡所說的東西，可以是倒轉因果的呢？政府有一間公司多年來面對通縮也不減價，現時要支持合併才減價，她卻將之說成是一件很好的事。

民主黨一直覺得我們在過程中提出了市民的要求，我們不覺得我們所說的話是甚麼威脅，沙中線更不是威脅。沙中線是政府已承諾了要建造的，新界東和九龍東的居民如果不是因為合併，在 2009 年便將會能享用了。楊森所說的南區線又是否要脅呢？我覺得不是。請試試叫劉健儀問一問南區的居民，問一問鴨脷洲、香港仔的居民，看看居民怎樣說？他們是否也要求有南區線？一位直選議員反映市民和地區居民的要求，怎可說成是要脅呢？

我們民主黨在這個過程中對兩鐵合併有一點質疑，完全是建基於合理的基礎。周梁淑怡剛才說兩鐵沒有競爭，怎能說有競爭的問題呢？她剛才也有談及沙中線的投標過程，正是因為有競爭。我希望周梁淑怡不是裝作沒有記憶，不是裝作不知道那些資料。就沙中線的投標而言，當九鐵跟地鐵競爭時，條件是九鐵沒有需要上蓋物業發展而投得沙中線，而地鐵則有另外一些條件。這表示當有競爭時，納稅人便會有更佳的鐵路建造方案。

我今天聽到一個最大的謬誤，便是周梁淑怡所說的，如果只是單獨一間鐵路公司，興建鐵路便會快一點。在邏輯上，這是我今天所聽到最大最大的謬誤。南區是港島地鐵的範圍，港島地鐵“一鐵獨大”，南區線興建了沒有？周梁淑怡議員，請你清醒一下吧，你的邏輯那麼犯駁，怎麼當自由黨的副主席呢？怎麼當行政會議成員呢？西區線 — 港島西區線 — 西區的居民爭取了多年才有，那都是港島地鐵“一鐵獨大”，是否興建得快了呢？我看不見。我真的覺得周梁淑怡應上一些邏輯課程，看看她自己的邏輯是否合理。

這一點也不重要，最重要的是政府有沒有聽市民的意見？是否將鐵路發展.....要求市民多使用公共交通工具，是一項重要的交通運輸策略考慮。如果是，興建鐵路有時候會虧蝕，但從長遠角度、從社會宏觀角度來看，卻是會賺回來的。我們賺回來的是少了人使用私家車、少了塞車、少了人要在交通繁忙時花很多時間上下班，這些在經濟學上來說，是界外利益，唸過大學經濟學一年級.....我沒有唸過，但我看書也懂，周梁淑怡卻是不懂這些，還要裝作懂得。

主席，她剛才說的減價，是否真的減得那麼開心呢？有些票價是減價一成，但要記着，在西鐵範圍內，很多乘搭西鐵的居民是正在享用“全月通”和“自悠通”的月票優惠，到今天為止，政府仍未答應會否延續這些優惠，而這些優惠是較減價一成還要多的。我不知道周梁淑怡是“懵”，還是真的不知道。政府只承認這些優惠會維持到今年年底，除非局長今天說不是，她

聽了屯門、元朗、天水圍居民的意見，將這些優惠延續，否則，所謂減價一成便是因減得加。如果正如我所說，局長、政府和新的鐵路公司只將這些優惠維持至今年年底，市民以前乘車由元朗前往南昌站可能是 10 元，日後卻變成 11 元、12 元。這是否真的減了價呢？

周梁淑怡議員說兩鐵合併後再爭取，這可能是自由黨的邏輯：自我催眠，自己騙自己。在法例通過前，政府不願再減輕鐵票價，不願公開承諾將優惠延續，既然如此，我便看不見會好像周梁淑怡議員所說般，待條例草案通過後再爭取，這其實是自己騙自己，自己麻痺自己。作為保皇黨，他們是找一個他們認為光彩或正義的藉口，來支持政府這個決定。他們其實也知道是不會減價的，為何不大方地跟新界西的居民說無得減，輕鐵票價無得減，而月票到了年底便沒有了，因為沒有承諾，便是這麼乾脆了。

主席，我剛才聽張學明議員的發言，我更不明白。他說了類似的邏輯，表示現在有很多減價，對居民來說是好事，但他也沒回答一個問題，便是就“全月通”、“自悠通”方面，政府有否答應我們？如果沒有答應，便會變為因減得加了。

如果各位市民或各位議員前往屯門和新界西地區，便會到處看見這些橫額和海報：“民建聯長期爭取輕鐵減價”，我看了後覺得身為政黨的，為何要做到那麼厚顏無恥呢？民建聯明知爭取了那麼久，輕鐵票價也無得減。民主黨的人已闖路軌兩次，絕食 24 小時，很多人也曾爭取過，但政府卻寸步不讓。如果政府今天讓步，我會歡迎，但我未聽到政府說會讓步，他們卻到處懸掛這些“長期爭取輕鐵減價”的橫額。我想問民建聯，他們說可以回覆我們。這便是厚顏無恥的做法。他們明知無得減，但卻仍懸掛這些橫額海報，沒有告訴市民，在我們通過這項法例的同時，政府並沒有答應會減價。

此外，我在 5 月 11 日出席了屯門區議會交通運輸委員會會議，當天有很多議員出席，還包括民建聯議員陳雲生、徐帆、李洪森、蘇愛群，我相信他們也有慷慨激昂地說一定要為屯門街坊爭取輕鐵減價。他們更通過了一項議案。我相信這數位議員如果有出席，都會支持那項議案，便是要求立法會議員如果政府不肯承諾削減輕鐵票價，便反對這項條例草案。

現在，民建聯是否黨格分裂呢？地區的議員懸掛橫額，要繼續爭取輕鐵減價，在屯門區議會交通運輸委員會上慷慨激昂地要求減價，更支持議案，要求全體立法會議員如果輕鐵不減價，立法會便不應該通過這項條例草案。張學明議員剛才所說的是甚麼呢？他有否反映黨友的意見呢？對於他這項決定，民建聯有否諮詢屯門、天水圍、元朗居民的意見呢？

主席，我自己暫時不知道工聯會的立場是怎樣。我為甚麼要提出這個名稱呢？因為王國興議員剛才發言時沒有足夠時間，所以我不知道他的立場是怎樣。在法案委員會上，工聯會數位議員都很強烈要求為基層市民爭取權益，要輕鐵減價。現在他們有兩位黨友——陳婉嫻議員和鄭志堅議員——仍未發言。我不希望再出現那個現象。我記得兩年前，我們在立法會財務委員會討論有關青衣化學廢物處理廠的撥款，王國興議員當時吵得很猛烈，表示反對，但接着，陳婉嫻議員和鄭志堅議員卻贊成。他們是一個組織兩種投票，真棒。

那次不單是這樣，張學明議員也是一樣。張學明議員反對，譚耀宗議員反對，民建聯另外 8 位議員卻支持，這便是黨格分裂，他們自己在做甚麼呢？當然，張學明議員今天說支持政府，所以不會分裂了，似乎他們 10 票都是支持的。我不知道工聯會是否又重施技倆，一票反對，兩票贊成？

主席，很多關於合併的觀點，何俊仁已經說了，我只申明民主黨的立場。我們不是所有合併和私有化均反對的。政府其實也知道，我們曾在政綱列出支持隧道和橋梁公司化。為何這次我們有這麼大的反對意見？那是因為在過程中，政府並沒有把市民的意見放在最優先。政府不向新界西 100 萬名居民……最卑微的，只是一次行程減數角也不減，原因是虧損。怎麼虧損呢？東區線有虧損，西鐵有虧損，馬鞍山線有虧損，無協同效應嗎？我不相信完全沒有協同效應，這只是藉口。

主席，今次也可以看見政府的橫蠻無理，對於為傷殘人士提供票價優惠，政府是寸步不讓。我們爭取了那麼久，政府擁有 75% 地鐵公司股權，當局撫心自問，有否履行企業責任？我記得在跟廖秀冬局長開會時，我曾提出一個意見，便是如果覺得政府承擔太大，民主黨可以考慮 set 一個 limit，每年用 3,000 萬元、5,000 萬元提供這項優惠，傷殘人士要支付部分費用，這也是可行的，但政府卻不同意。我們去年有五百多億元盈餘，民主黨的建議是甚麼呢？我們所談論的，是盈餘的 0.1%、0.05%，但政府就是不同意花那 3,000 萬元。我其實也沒有在黨內討論這項建議。我覺得政府最低限度要走一步，為傷殘人士做一點工作，但它就是不願意，把球交了給周局長。說真的，兩位局長如果有誠意討論這件事，這個問題有多複雜呢？要討論的已討論完了，要研究的也研究完成了。

所以，主席，我只可說這次合併，我認為是審議法例的一次非常不愉快的經驗。我從 1991 年當議員到現在，只有 1997 年臨時立法會沒有當議員，以及由 2000 年至 2004 年沒有當議員，我相信我自己當了 10 年以上立法會議員，這一次經歷是非常不開心的，不是因為要出席所有會議感到辛苦，而

是跟政府根本沒有商量的餘地，不能有來有往。我不明白其箇中理由是甚麼。即使有些同事只提出很卑微的要求，政府不退讓就是不退讓，這是否顯示強勢行政主導的政府便要如此表現呢？民主黨沒有選擇，我們會反對這項條例草案恢復二讀。

周梁淑怡議員：主席，李永達議員剛才所說的內容，有一點是說錯了的，我想澄清一下。

主席：你想澄清自己的發言，是嗎？

周梁淑怡議員：是的，因為他談到我的發言。他說我沒有要求鐵路公司延長一些優惠。我不知道他剛才是否在席，或有否聽到我的發言，我是很清楚說過要延長所有優惠，而且我的說法是要延長到跟其他鐵路所提供的優惠看齊，其實就是延長至 2009 年。我們也知道現在是承諾到 2009 年，所以其實便應該去到 2009 年。我希望他不要亂說一些他可能聽得不清楚或聽不到的內容。

主席：你是否要澄清自己的發言？

李永達議員：她提到我的名字，但她所引述的內容卻是錯的。我只是說如果她在通過法例後才向市民說會繼續為他們爭取輕鐵減價、繼續爭取優惠，那便是天方夜譚，自我麻痺。如果她想爭取，便要現在做。我只是說這些。

周梁淑怡議員：主席，李永達議員剛才是這樣說，沒有錯，但他的話聽上來好像是說我要求通過了法例後再算，而不是要爭取，但其實不是那樣的。我是說合併時已經要做這件事。所以我要澄清。多謝主席。

何俊仁議員：我可否要求周梁淑怡議員現在就她剛才的說話再澄清？

主席：《議事規則》不可以這樣的，並沒有這樣的規矩。

郭家麒議員：我們今天討論的是《兩鐵合併條例草案》，基本上，從行政或效率的角度來看，兩鐵合併是應該沒有人反對的。事實上，政府已經取出一些胡蘿蔔，包括地鐵公司早陣子大賣廣告，在所有車站，甚至電視廣告中表示，如果立法會以任何方法拖延兩鐵合併，蒙受損失的將會是市民。一直至立法會的同事大力道出當中的謬誤，表明他們今天要爭取的不僅是應有的減價，而是為了更多的公眾利益，地鐵公司才把這個廣告收回。

既然政府說是為了公眾利益，兩鐵說是為了公眾利益，立法會議員也說是為了公眾利益，理應沒有那麼多的分歧，但我剛才一直聆聽時，聽到很多不同的意見，立法會很多的同事均站在不同的立場，甚至是互相攻擊，我感到十分感慨。事實上，大家也知道，兩條鐵路（特別是九鐵）是由政府全資擁有的，而地鐵亦有 75%由政府擁有，它們最優先和最重要的責任是保障市民（特別是乘客）的利益。但是，我們看到這次在通過法例時，仍然有很多不明朗、不明白的事項懸而未決。

在剛過去的星期天，我已經是第三年與立法會一些同事和傷健人士在香港站進行抗議，要求政府出來改變地鐵一些一直不肯改變的做法——向傷殘人士提供半價乘車優惠。政府和地鐵公司的看法是，我們先通過條例草案後再討論，在通過後再慢慢討論，當局是有一個小組來進行討論的。

主席女士，那個小組也不是沒有，不過，有關乘車福利的討論，其實較早前在立法會內已經討論了很長時間，政府和地鐵公司基本上寸步不讓。為甚麼一個由政府擁有大部分，甚至是全資擁有的系統，可以完全不理會傷殘人士的要求？我們現在經常要求社會企業或私人企業要有社會責任、企業良心，我們也可能會鼓勵或要求一些巴士、的士、小巴提供優惠，但偏偏由政府經營——或主要由政府公帑經營的兩鐵，對這件事卻置若罔聞，為甚麼？

當我們批評它的時候，地鐵公司便說這是股東的利益，股東的利益是大於一切的。這是我們已見過的例子，領匯便是一個很好的教訓，我不希望這次的兩鐵合併成為我們第二個令人遺憾的例子。所有原來是合理的公眾要求，就是因為一些所謂股東的合理經濟利益、股東的權益而被犧牲了。但是，我們看到今天的條例草案鋪設了一條光明的道路，如果將來有人想利用股東利益來扼殺所有公眾利益，亦變得很合理了。

第二，當審議條例草案時，一些很實際、很具體的事項——主席女士，只是很小的事，例如應否興建廁所，地鐵公司這間將來會承擔九鐵或在合併後成為主要管理的公司卻表示不可以，技術上做不到。我覺得這是一個很大

的笑話 — 何鍾泰議員現在不在席，他是來自工程界的 — 但已經有工程師告訴我，這是一個笑話。在 2007 年的香港，地鐵公司竟表示沒有能力興建廁所，這是不應說出來，是會笑壞人的。

即使是不想做，也應該找個較好的藉口，指出這會令公司虧蝕或賺得不够多，不要說在技術上做不到。如此簡單的要求也說不可以，我們這個立法會內有些同事卻表示沒問題，認為可以慢慢討論，在合併後再考慮。合併了便等於一切，一切也會更好。合併代表些甚麼呢？合併便代表香港從有兩條有競爭的鐵路，變成單一的鐵路公司壟斷整個香港的鐵路運輸。

我們剛在今天較早前的立法會質詢時間談及如何開放電網，如何鼓勵更多人經營電業、開放電網，以減低電費，我們似乎完全忘了這件事，然後說協同效應十分好。如果根據這個原則，所有巴士公司其實便應該變為一間，電力公司只有一間，所有公司均只有一間便可以了，甚至地產公司也可以由一間來做，這便是最容易做的方法，可以控制一切。

我們在討論沙中線時，為何能夠取得一個較明朗的方案來發展沙中線呢？很明顯便是因為兩鐵要競爭，所以在投標條件下，沙中線得以被當時的九鐵公司取得。但是，到了今天，當我們討論合併時，這個計劃便“凍過水”了，沒有一個政府官員或地鐵公司高層能夠承諾，一個完完整整的沙中線將會在可見的將來落成。

第二，我們看到九鐵將交由地鐵公司管理，如果單是出售鐵路是沒有問題的，售賣鐵路便售賣鐵路，但今天不是這樣。我們今次出售的不僅是鐵路，還有九鐵沿線物業的發展權，而且是以 77.9 億元這相當低的優惠價出售 — 石禮謙是代表地產界的 — 我相信如果有人以這個價錢出售，這個簡直是“筍盤”。為何會這樣做呢？便是政府“嫁女”時要賠上很大份的“嫁妝”，這其實是所有納稅人的金錢。大家也知道香港的地產價目或地價，很多時候有一種補貼的作用，也是很多公用事業（特別是鐵路）的補貼，令鐵路得以合理經營。我們每次討論到這一點時，政府便說不要管了，也不用進行甚麼投標了，就此拋出去便算數。接着，如果我們要求減價、提供優惠或履行社會責任，卻甚麼也不可以，甚麼也要等將來再說，先要簽訂合約把最大塊的“肥豬肉”給地鐵公司。如何維持公眾利益呢？公眾利益到哪裏去了？

我剛才聽到有同事說，立法會議員不應要脅別人，我恐怕我發言後又會被人指是要脅。要脅些甚麼呢？這是否會為我自己帶來利益呢？我得到甚麼好處呢？甚麼也沒有。我們現在只是希望在即將合併的情況下，為市民說一

句公道話。減價是應該的，因為協同效應會增加效益，是應該減價的，但這並不是皇恩大赦。

可是，以往很多錯誤的措施、錯誤的政策，並沒有在今次的討論中得到落實，令我們感到相當不安。我不知道我們還要跟傷殘人士繼續年年月月地作多少次的請願，為他們提出一些很低微、卑微的要求。只是要求為傷殘人士提供車費半價，這些也不可以，甚麼是社會責任？只是鼓勵其他人去做而已，這是偽善。

政府作為最大的股東，在堅持這些公眾利益時，又會將它分開，指這些跟自己無關，是鐵路公司將來的利益問題。大家也知道，說得難聽一點，這些其實稱之為“打同通”，它既是神又是鬼；它既是股東又是董事；要推動改革、合併的是它，接着便指這些事不能作主，要讓它自行解決。如果這不是不負責任，又是甚麼呢？

站在公眾利益、站在要達致協同效應、站在香港市民能夠享有即時減價的立場上，我們沒可能反對這次合併。不過，如果在一個不明不白的情況下，在這麼多市民提出要求之下——包括賤賣資產、包括一些最低限度的要求，例如為傷殘人士提供乘車優惠和地鐵公司應該提供的一些服務（例如廁所），如果對這些不具體的事項也不說清楚，而我們這個立法會卻通過了，我相信市民屆時一定會質問我們當時有否考慮清楚，質問我們是否知悉在表決贊成時，便會令他們將來飽受單一鐵路公司壟斷之苦，會令他們在缺乏足夠競爭、缺乏足夠法例保障的情況下不斷受苦。今天的這個立法會屆時便成為了一個幫兇，促使這件事發生。

所以，如果我們有這麼多位同事——我本身也不是直選議員，不過，當我們有這麼多位直選議員齊聲說代表不同市民和地區的利益發言時，我們在表決時是否應該想清楚這件事對香港將來整體鐵路運輸、對市民將來承受的票價壓力，以及鐵路發展將來如何迎合他們生活上需要的影響？我們是應該負上較大責任的。談到這裏，我們應知道在作出表決時，也不是關乎神聖與否的問題，而是事實上是否對得起自己的良心。

我謹此陳辭。多謝主席女士。

MR ABRAHAM SHEK: Madam President, today must be a great day for the MTR for its MergeCo train. It is not only seeing light at the end of the tunnel, but also, the train in fact is moving out of the tunnel of waiting and uncertainty.

Hopefully, many millions of passengers will benefit from the passage of this Bill, if it is passed today, with a fare reduction which they rightfully deserve. Today also marks the end of an era, an era of traditional railway institution of the former Kowloon-Canton Railway and the present KCRC which is totally different from that of the MTR. As a present Board Member of the KCRC and an ex-employee of the KCRC, I feel sad to see the company's operation evaporating into oblivion. What is left is its history of 87 years of exemplary service to the public.

The thousands of staff of the KCRC and ex-KCRC staff like me will surely miss a great institution like the KCRC, the contribution and dedication of which are to provide first-class rail service in the New Territories. Many of us in the KCRC would like the Corporation to maintain its *status quo*, but as good railwaymen and keeping the good rail tradition of obedience and providing service to the travelling public, we support the rail merger and believe that the merger could work for the greater good of the public.

Some said the merger provides a solution to improve on the bad management of the KCRC. This is a false allegation and reflects on their lack of understanding and ignorance of a first-class company like the KCRC. The KCRC holds a good record in reliability and service performance, and is *pari passu* with that of the MTRC in reputation worldwide. It is one of the best-run railway companies and is run by a team of dedicated railwaymen. They are not politicians. They do not know how to handle politics. They work very hard to provide good and safe rail services. Madam President, the merger of the two companies was introduced mainly on economic basis, not for some of the reasons which some of my colleagues stated here earlier.

Madam President, I would also like to pay respect to members, and especially the Chairlady, of the Bills Committee for the collective time and energy spent in the 37 meetings, totalling over 82 hours.

There were criticisms made directly or indirectly or unintentionally by the MTRC, and possibly the Government, on the slow pace of progress in the scrutinization of the Bill during the past year. These criticisms and allegations were unfounded and uncalled for, and they unnecessarily challenged the work and duty of the legislators. I must say that these people in the Corporation have less faith in the merger proposal than those of us in this Chamber. Members of this Council have worked exceedingly hard to produce this Bill in today's

meeting, as evidenced in this resumption of its Second Reading. I hope the future MergeCo will understand and respect the role and duty of the legislators of this Council in protecting the interests of the public, for we are the custodian of public interests.

Madam President, the multitude of the topics discussed, deliberated, agreed and disagreed upon in the 37 meetings are all thought-provoking and well-intentioned. They form the basis for service improvement by the future MergeCo. The recommendations made as a result of the collective wisdom of Members in this Chamber are a reflection of the wishes and aspiration of the people of Hong Kong, and issues such as toilets, service and performance monitors, penalty schemes, concessionary fares, special treatment for the handicapped and the elderly, and so on, are all soul-searching subjects, and they must be reviewed and explored by the new MergeCo.

Madam President, even if the Bill were to be passed today in the absence of an agreement to the above issues, I must reiterate and warn the new MergeCo that it must resolve these sensitive subjects, or it will be haunted continuously and fiercely by this Council. With the likely passage of the Bill today, what the MTRC gains is possibly a breathing space for it to ponder and reflect on service improvement on those issues which I have earlier discussed. In today's debate, there are criticisms that the Light Rail passengers are being deprived of fare reduction. Yes, this is the truth but the answer is the KCRC cannot further reduce the already low fare, and over the last many years, it has lost a lot of money in the operation. Simply, it cannot afford to reduce fare further.

Under its present statutory obligation, the KCRC has provided the best service and fare to the Light Rail passengers. Despite the earlier losses which I said earlier that it has sustained over the years, I am of the opinion that it is about time for the future MergeCo and the Government to have a good and hard look into Light Rail operations.

Another thorny subject is that of the land link rail concept, that is, providing land to subsidize rail development. This concept has proven to be very successful in the past and the present, giving us first-class rail services throughout the territory. The sale of development rights of the eight KCRC sites is being questioned, but again, it is part and parcel of the whole merger package in which land is used as a subsidizing agent for fare stabilization.

Valuation of the eight sites was also subject to criticism, but one must understand that land valuation is not science, it is an art, an art which reflects the market value of the time. Land development is also a high-risk business, as evidenced throughout the period of 1997 to 2003, the dark years of Hong Kong which we have seen land value dropped by 80%. The upfront \$8 billion payment by the MTRC for the eight sites may not be the highest price, but it is a sure win for the Government with no downside risk. It needs only to take the money and kiss the sites goodbye. The Government is not in the business of taking such a risk in property development.

While on the subject of property development, criticisms were also levied in this Chamber on the developers for building walled developments along the railway lines. I must point out that the developers build what they have paid and tendered for, not a square foot more, not a square foot less. The specifications for the development were dictated by the railway corporations in their tenders, and I urge the future MergeCo to address this environmental development issue.

Also, I strongly urge the new MergeCo to take a proactive step in public relations in its future fare adjustment, be it up or down, and it should come and advise this Council as soon as possible, for Members of this Council represent over 1.6 million voters of Hong Kong.

Finally, Madam President, I would like to pay tribute to the former staff of the Kowloon-Canton Railway, then a government department, and the thousands of staff of the KCRC for the exemplary and dedicated service rendered to Hong Kong for the past 87 years. Unlike some politicians' criticisms, I must say to them that history will be kind to them, for they have provided one of the best services to Hong Kong. Thank you.

主席：是否有其他議員想發言？

譚耀宗議員：主席，張學明議員和我也是新界西的立法會議員，所以，一直以來，我們都很重視屯門和元朗居民就對外交通問題提出的意見。他們對西鐵和輕鐵服務的意見，我們是很清楚的，而且我亦很明白居民就如何改善西鐵和輕鐵服務所提出的意見。我們在過去數年做了很多工夫，也採取了不少

行動，包括李永達議員剛才所說的，我們掛起了很多橫額，這是事實；我們也舉行了多次簽名運動，並跟政府和九鐵公司開了多次會議反映意見。主要的意見有數點，包括輕鐵的票價問題和各項轉乘優惠，我們強調一定要保留西鐵的“全月通”和“自悠通”。至於增加輕鐵車廂的問題亦說了很多年，但輕鐵公司表示一直在虧蝕，而且車廂的費用十分昂貴，所以有很大困難。不過，我們說這是不行的，因為如果車廂不足，居民在繁忙時間根本無法擠進車廂；加上路線有所削減，它只是抽調車廂來應付而已，情況便猶如 10 個“沙煲”只有六七個蓋子，甚至更少般。

(代理主席劉健儀議員代為主持會議)

所以，我們十分強調要增加車廂。如果暫時未能增加車廂，因為訂購車廂也要時間，也希望能夠增加巴士的接駁服務，以及增設西鐵由屯門至元朗的短程車票。關於這些建議，我們已說了很多，並開了多次會議，其中一些已有進展，但有些承諾卻不夠堅決。所以，我們希望，而屯門和元朗的街坊也很希望藉着兩鐵合併的機會，能夠產生所謂的協同效應，令西鐵和輕鐵的服務均有所得益。舉例說，最低限度，我們所強調的“全月通”和“自悠通”等優惠必須長期保留，而不是好像現時般每 6 個月要檢討一次。每次檢討大家便會很擔心，擔心優惠會被取消，因為推廣期過後便要恢復原來的票價。如果是這樣的話，大家便會面臨困境。此外，我們希望增加巴士接駁服務，而這個問題亦已說了很久。我們希望局長最好能在稍後二讀發言時作出積極的回應和承諾，令街坊對合併更有信心。

我們亦曾就兩鐵合併的問題跟當區區議員開了很多次會議。在審議《兩鐵合併條例草案》時，大家其實在九鐵和地鐵的票價優惠問題上已經花了很長時間。民主黨的議員（包括鄭家富議員）也曾說過，如果提供票價優惠，民主黨便會支持兩鐵合併，他是說得很清楚的。可是，現時他們可能又改變了，這是否叫做“黨格分裂”或是甚麼分裂的，我也不大清楚了，他們有很多這類形容詞，我也弄不清。我聽聞民主黨在北區和大埔均掛起了橫額，聲稱成功爭取了兩鐵減價，這是事實。所以，李永達說我們甚麼“無耻”、“有耻”，我也不清楚了，但我覺得他似乎是含血噴人，因為實在不知道他們是怎樣的分裂的。無論如何，我們從問卷調查收集到屯門和元朗街坊的意見得知，他們很清楚覺得很多輕鐵和西鐵服務均須予改善，亦希望多項優惠得以保留，不要改變。但是，與此同時，他們亦不是極端地反對兩鐵合併，他們並未到達這地步。他們是支持合併的，並希望通過合併改善管理、改善服務和減輕市民的負擔，同時希望協同效應能在將來合併後反映出來，讓全港（包括屯門和元朗）市民得益。

我相信由於屯門和元朗居民也會外出，所以同樣地，他們也會在票價上有所得益。此外，他們也可能看到這項優惠是覆蓋全港的，即使屯門和元朗居民看不到票價上的好處，但其餘 16 區的居民皆有所得益，我相信他們會作出整體的考慮。所以，我們發覺其實絕大部分（超過七成）的屯門和元朗居民都支持合併，他們是明白的，不會因為輕鐵不減價而要全部否決。但是，他們都在熱切期望，希望政府和兩鐵會認真考慮屯門和元朗居民的意見，我覺得他們的訴求是很合理的。

最後，我想多說一點。我好像聽到 — 因為我不在現場 — 劉慧卿議員攻擊我們。我們民建聯通常是不想跟別人鬥嘴的，因為我們全部都是好好先生和好好女士，我們都是斯文人，並不喜歡跟別人鬥嘴。不過，我們覺得傷殘人士票價優惠是應該支持的，我本身也是小組委員會的成員，我也認為政府必須作出考慮。不過，政府有時候推說一些公司不答允，認為對他們造成很大負擔.....

劉慧卿議員：代理主席，我有問題，我稍後是否有機會澄清我的說話？

代理主席：如果你想澄清你自己的發言，你可以在譚耀宗議員發言後澄清。

劉慧卿議員：好的，多謝代理主席。

代理主席：譚耀宗議員，請繼續發言。

譚耀宗議員：我現在所說的是民建聯的立場，我們是支持的，只是想尋求些解決辦法。如果一些公司認為這是不應由它們承擔，而是屬於一種福利時，我覺得政府，包括兩個政策局的局長，即衛生福利及食物局局長（或將來的勞工及福利局局長）及環境運輸及工務局局長，都要就這個問題想出一個辦法。我希望他們可以早日想出一個辦法。

代理主席，我說了這麼多，正如我的同事所說般，我們會支持兩鐵合併的主體法例。

劉慧卿議員：代理主席，我剛才所說的並非攻擊民建聯，而是要求民建聯和工聯會說出他們如何支持基層弱勢社羣。這正是譚耀宗議員剛才所說，要藉着今天這個機會告訴當局，他們支持輕鐵減價，亦支持殘疾人士，而如果當局不作回應，他們便會否決這項條例草案。我覺得將會有事發生，而且票是在民建聯和工聯會手上，我並不是攻擊他們。他們是很支持的，今天不是正好有機會讓他們體現嗎？代理主席，我是想邀請民建聯和工聯會提出，他們正是要求政府做這兩件事。我剛才便是這樣說的。謝謝代理主席。

代理主席：是否有其他議員想發言？

劉江華議員：代理主席，劉慧卿議員剛才提到民建聯，我想澄清一件事。

代理主席：現在不是輪到你發言，請坐下。

是否有其他議員想發言？如果沒有，我現在請環境運輸及工務局.....

(涂謹申議員示意想發言)

涂謹申議員：代理主席，很多同事都提出了很多意見。在這數天裏，有一點是突然有較多的人討論的。有一個關注組織特別關注地鐵所擁有的多項上蓋發展權，當然，這發展權包括了將來取得管理權。有一個九龍西的關注這方面的組織特別提出了這事項。當然，在九龍西，不少大地盤，包括漾日居的地盤等均屬於地鐵，而由於這公司擁有該等地鐵上蓋的發展權和管理權，又獲得很多豁除於法律之外的豁免，於是便成為了一個獨立王國，因而產生很多很多的不公平不公義的問題，凸顯了地鐵在這方面因為取得這些權利所產生的很多問題。也許讓我簡單地談一談，當然，它其中牽涉很複雜的問題。

由於地鐵擁有這些豁免權，有些運輸規例是無須遵守，關於城市規劃方面可以自行調配，而除了一些很一般性的基本法律之外，有很多關於管理方面的法例也無須遵守。如果它是一間負責任的公司，便會負責任地運用這些權力。但是，很可惜，我看到的似乎是，它有很多情況是置市民的安全於不顧，例如，就一般運輸上的要求而言，路面須有多闊，譬如四米多，它卻可以把路面收窄。又例如它可以因商業理由，對儘管是大廈公契或售賣合約中的條款，保留改動的權利。我只覺得有些改動是應該合理地進行的，因為它畢竟也是一間公司。

在某一次會議中，地鐵物業總監何恆光先生竟然說，地鐵其實不是一間有需要承擔社會責任的私人公司，這可有聲音為證的。我覺得很奇怪，他為甚麼會這樣說呢？當然，實質上由於地鐵公司上了市，是一間私人公司，但我相信連很多並非由政府持有 75% 股權的公司也不敢這樣說。由於該公司以往一直出現這些例子，足以看到其想法是如此無理，令我想到，如果地鐵繼續擁有這麼多的發展權，這麼多獲豁免於法律之外的特權而變成一個獨立王國，這樣對社會整體來說究竟是否有利呢？我對此感到很有疑問。

我沒有參與審議有關法例，不過，我是直選議員，而我們很多選民每天其實也要乘搭地鐵和九鐵。今次的合併最後的結果實際上可能會變成“贏粒糖，輸間廠。”所贏了的，可能是一些短期的某些路線減車費，而且這些減費，以百分比來計算，可能是車費較平的路線會獲較大的減幅，但可能在車費較高的、要加價的卻可能還多加一些。在拉上補下的計算之後，可能短期內會獲得一些票價上的優惠，但長期便會輸掉很多很重要的原則，會輸掉一如很多同事所說，重要的地區路線，例如沙中線、南區的鐵路線，而且沒法有任何承諾。輸掉的還有鐵路上蓋的發展權，而地鐵以後便會變成一個很大的機構，獨佔很多發展權和管理權，令市民無法透過立法會進行監管，或許連政府的監管，甚至連立法會討論的權利和諮詢的權利通通也沒有了。

當然，大家可以問，諮詢的權利是否很多呢？不過，如果地鐵堅持連立法會獲諮詢的權利也沒有，大家可以想像他們所想的是甚麼，他們是多麼唯利是圖，有多尊重市民的代表，有多尊重本身能夠作為一個每天有數百萬人次乘搭的公共交通工具了。如何與公共利益平衡呢？它現在覺得連最基本的諮詢權利也不應該載入法例中，它應該認為這樣便可以令它維持對一些融資公司或分析員的說服力，甚或能令它的股東更滿意。然而，我覺得這樣做卻是已經大大超出了公共利益的範圍。

有很多的市民，尤其是在我自己所屬的九龍西區的市民，曾經有這樣的看法。（當然，我知道馮檢基議員說他們民協在市區的區議員和在郊區的有點爭拗，因為可能郊區的反對，市區的贊成。）我看得出，在九龍西的市民，尤其是紅磡黃埔一帶的很多很多市民，所看到的現實就是，政府從前欠了黃埔居民一條鐵路、一種公共運輸，他們爭取了十多二十年，但政府這項鐵路債至今其實仍未還清。趁今次的兩鐵合併，希望政府可較為.....那方面本來已經談得密鑼緊鼓，如非今次兩鐵合併，可能亦已經“拍了板”，不過，由於現時兩鐵合併，於是便推遲了，甚至連承諾也沒有了。

從前兩條鐵路分別屬於兩間公司時，也總算有相當的競爭，雙方面亦曾各出奇謀，提出他們的建議來改善服務，所以政府便可以詳細地看看哪些建議較好。原本的兩間鐵路公司可能一直希望爭取市場佔有率，在競爭的環境下，還可以藉蝕頭賺尾或賺頭蝕尾的形式，儘管計算起來也未必完全符合營

運狀況可行性，仍會說願意建造黃埔的支線的。但是，如今一旦合併，便會變成完全是一間鐵路公司，它已經有這麼大的市場佔有率，它是否還會計算，或還有興趣照顧黃埔區的居民的利益——不是利益，而是代政府向黃埔區的居民償還鐵路債呢？我自己對此真的感到很擔心。

當我進行簽名運動，以及把這件事告訴黃埔區的居民或九龍西的居民時，他們便領略到一件事，就是這樣的合併真的會“贏粒糖，輸間廠”的。在這個關鍵的時刻，我們最重要考慮的地方就是，鐵路的重要性及提供的很多方便，是遠遠勝過短期的所謂減價，而這個所謂一兩年的票價保證或減價，實在不足以平衡將來按通脹等機制計算票價，或藉（很多同事提出反對的）鐵路發展基金來穩定票價等各項。不過，地鐵或將來的鐵路公司的股東的收益可能會不錯的。

可能因為過往它擬對任何圖則作出修改均可以，即使影響及市民的安全和利益也置諸不顧，只為了利益便會照做；當然，它的理由是要有盈利，所以，盈利在它的心目中，遠遠比公眾利益大一百倍、一千倍。這就是現在的地鐵公司的做法。當然，有人可能說，涂謹申，你在說的可能只是其中數個屋苑的情況，可能只不過是某個花園的某部分被它霸佔，改成了一個通風系統，明明是對着園景的，售樓書也這樣說的，但地鐵其後卻說一聲對不起，便把園景變成了商場的通風口。然而，大家要記着，九龍西漾日居等樓盤出售時價錢高昂，全部都是每平方呎 7,000 至 9,000 元的。在這樣的情況下，你說居民是否會順氣呢？

售樓時可以先以海景作賣點出售了一次，之後向城規會提出申請修改圖則，然後又可在建成的樓宇前面再興建一排樓宇，又再一次以海景作售樓賣點。大家會問，為甚麼城規會仍會批准呢？當然了，因為出售第一次樓花的時候，新樓居民尚未入伙，附近的人不會關心後建樓宇的位置而向城規會提出反對的，因為前面的樓宇還未入伙。樓宇出售了但尚未入伙，買樓的人又不會經常注視那區的情況的。所以，在這情況之下，往往便出現暗渡陳倉，而實際上地鐵公司就是唯利是圖，就是利字當頭，原圖則內的兩座樓宇明明是沒有屏風效應的，它卻可以將之變成 4 座“屏風樓”。這些做法是否合乎社會利益？是否有社會責任的公司應有的所為呢？

在《兩鐵合併條例草案》中，我們要認真考慮的問題是，是否要進行像現時形式般的合併？這是在甚麼也不行，甚麼承諾也沒有，甚麼改善也沒有的情況下的合併。那丁點的利益，是否足以令條例草案提供保障？還有，這項條例草案獲得通過之後，連政府也會拿它沒法的，不要說是廖局長或將來的其他任何局長，甚至是特首也會無計可施。只要它擁有任何的權力，它就是要“去到盡”，要盡取法律給予有關權力的利益。

所以，面對如此情況，儘管將來有一人一票的民主政府，也是徒然，除非將來修訂法律，使它成為一間上市公司，甚至容許公眾持股，屆時還要考慮的是甚麼？就如現時購回隧道一樣，屆時他們會“獅子開大口”，開出天價來。所以，實際上，如果輸掉了今仗，輸掉了今次這關鍵性的一步，法律又固定了形式的話，對它的監管從此便會去如黃鶴，一去即逝，屆時不單是本會，甚至政府，甚至將來的特首，甚至直選的特首，對它也是無可奈何的。除非願意付出高昂的代價，在作出賠償之後修訂一些法例，否則實在是無法對它有有效的監管的。

我今天要立此存照，告訴市民，如果你們將來因此遇到甚麼苦況，你們大可以問一問，今天我們這裏有甚麼議員，投了甚麼票，作出了甚麼發言，如何分析這項條例草案。今天是一個很重要的里程碑，也提供了一個照妖鏡。

代理主席： 是否有其他議員想發言？

（沒有其他議員表示想發言）

代理主席： 如果沒有，我現在請環境運輸及工務局局長發言答辯。在環境運輸及工務局局長答辯後，這項辯論即告結束。

環境運輸及工務局局長： 代理主席，首先，我要衷心感謝法案委員會所有委員和主席劉健儀議員、副主席譚耀宗議員，為審議《兩鐵合併條例草案》（“條例草案”）付出了很多寶貴的時間和努力，使條例草案能於今天恢復二讀辯論。

自從去年 7 月我們向立法會提交條例草案後，法案委員會在過去 10 個月內召開了 37 次會議，共長達 80 個小時。法案委員會對兩鐵合併方案中各項主要的建議、綜合《營運協議》內的每項條文，以及條例草案內的每項條文均作出了詳細的討論，並提出很多寶貴的意見。我特別感謝主席劉健儀議員在整個討論過程中的卓越領導，令法案委員會可以有系統地完成討論所有相關的議題及各項詳細條文，亦讓所有委員有充足的機會發表意見，而政府亦有機會就委員提出的意見，作出了解釋及適當的回應。

兩鐵合併對我們的鐵路未來發展有重大的影響。鐵路系統提供了一個安全、高效率、可靠和符合環保原則的運輸網絡。香港鐵路系統的發展是一個成功的故事。經過多年來的發展，香港已成為世界公認的鐵路發展先驅，而

地下鐵路（“地鐵”）及九廣鐵路（“九鐵”）亦是全世界公認最先進及成功的鐵路系統之一。放眼將來，我們要確保鐵路網絡可以長久持續發展，以配合香港社會及經濟的發展；提升鐵路公司的競爭力，把香港的鐵路公司發展成為世界級的鐵路公司，與國內迅速發展的鐵路網絡接軌，並有實力以進軍龐大的國際市場。

兩鐵合併能帶來協同效益，讓票價有下調的空間，同時對鐵路的長遠發展帶來好處。

政府於 2004 年 2 月宣布邀請兩間鐵路公司就擬議合併一事進行商討。我們為確保公眾能分享兩鐵合併的成果，所以因應公眾的期望而為合併的商討設定了 5 個主要的範疇：

- （一） 採用一個更客觀及透明度更高的票價調整機制；
- （二） 取消轉乘車費，並以減低票價為目標，檢討收費結構；
- （三） 盡早解決目前正在規劃的新鐵路項目，特別是沙田至中環線（“沙中線”）的轉車安排；
- （四） 確保合併時不會裁減兩鐵前線員工；及
- （五） 長遠而言，提供合併而方便的轉車安排。

經過長時期、仔細的磋商後，政府在 2006 年 4 月 11 日公布，與地鐵有限公司（“地鐵公司”）就兩鐵合併的交易條件及架構達成共識，並已簽訂一份不具約束力的諒解備忘錄。當時建議的合併方案，已能符合政府所訂下的 5 個主要範疇。

在考慮以哪一種方式進行兩鐵合併的時候，我們的大前提是：一方面既能夠體現兩鐵合併可帶來社會整體的好處，而同時又可平衡各方面的利益。基於以上的考慮，政府和地鐵公司皆同意以“服務經營權”的形式進行兩鐵合併，這種做法是最適當的。合併方案亦是以此為基礎。在“服務經營權”的安排下，九廣鐵路公司（“九鐵公司”）將會給予地鐵公司“服務經營權”，來營運九鐵公司現有和未來的鐵路，以及九鐵公司其他有關運輸的服務。在合併後，地鐵公司會維持上市公司的地位，而合併後其專營權將會擴大至包括提供九鐵公司的運輸服務。地鐵公司的中文名稱亦會改為香港鐵路有限公司，以配合香港鐵路網絡的整合。

在“服務經營權”期間，香港鐵路有限公司（即合併後的公司）會同時負責營運兩套整合的鐵路網絡，包括負責有關鐵路系統的所有維修、改善和更新的工作和費用。在“服務經營權”安排下，九鐵公司會保留對九鐵系統的擁有權及原有的負債。在“服務經營權”安排終止時，香港鐵路有限公司有責任向九鐵公司交回一個符合當時營運標準的鐵路系統。這情形有些像香港海底隧道（即紅隧）的經營模式。

在財務安排方面，九鐵公司除了可從地鐵公司獲得一筆過的 42.5 億元的費用外，每年亦可獲得 7.5 億元的定額費用，更可每年根據九鐵系統的實際收入按預先與地鐵公司協定的比例分帳。分帳的形式既可令擁有九鐵公司的市民大眾，在九鐵系統的實際收入上升時可分享到更佳的回報，同時亦可鼓勵合併後的公司更盡力把經營九鐵的工作做好。

至於物業方面，作為整套合併建議的一部分，地鐵公司會購入 8 項九鐵鐵路上蓋的物業發展權及其他相關的物業管理業務。我們知悉有個別委員對物業方案的作價十分關注，在某程度上是有些誤解的，我在此嘗試解釋一下。政府的立場是，地鐵公司須按市場條款作為物業方案的作價。政府聘請了獨立專業估值顧問為有關的物業進行估值。我們必須重申，物業方案的定價是公平和合理的。政府聘用的獨立專業估值顧問採用了市場上普遍採用的物業估值方法，確認該物業方案的定價是公平和合理的。

事實上，估值的方法也獲得香港測量師學會的支持。值得注意的是，有關的作價屬於地鐵公司須支付其獲得有關物業的發展權的“入場費”，即剛才很多議員提到的 77.9 億元這個價錢，鄭家富議員把這個數目計算後，指是每呎 400 元，這只是“入場費”，只是發展權而已，地鐵公司往後仍須投入大量資金支付地價（即俗稱“補地價”）、建築成本及其他發展成本，例如利息等，才能完成這些物業發展。我們留意到，有來自具有聲譽的投資銀行及其他證券公司的分析員在研究報告內表示，地鐵公司就物業方案支付的價格是公平的。

為了釋除委員對物業方案作價的疑慮，財經事務及庫務局與我們一直與法案委員會緊密合作，也向委員提供了大量資料，包括 8 個物業發展用地的住宅樓面面積、總建築樓面面積、地價等資料供委員參考。為了讓委員確信估值是以公平和合理的基礎進行，財經事務及庫務局局長亦已應法案委員會的要求，在 2006 年 11 月 24 日的閉門會議上，向委員披露了不少具商業敏感性的相關資料。當時，財經事務及庫務局局長曾向法案委員會清楚解釋，這些資料一旦遭外泄，會影響個別發展項目的單位銷售情況，甚至影響整體物業市場的運作，所以資料必須保持機密。我們相信，在閉門會議提供的資

料有助法案委員會審視物業方案。最重要的一點是，物業方案的作價是經過專業的估值顧問評估，確認定價是公平和合理的。

在合併方案中，市民大眾最關心的莫過於票價的問題。透過兩鐵合併，可以達致協同效益，為減價創造空間。有很多議員剛才說，不用合併也可減價的，這說法是說不通的，因為如果沒有協同效益，基本的減價是十分困難的。兩鐵合併後，在正式合併首天便會開始實施減價，每天將有 280 萬人次受惠。在地鐵和九鐵鐵路網絡之間的轉乘車費將會因而取消，減幅由 1 元至 7 元不等，而使用八達通繳付全費的乘客，車費會一律減收兩毫。票價在 12 元或以上的車程，每程的減幅最少可達一成，每天約有 34 萬人次受惠。鐵路票價介乎 8.5 元至 11.9 元的車程，每程的減幅最少達 5%，每天約有 116 萬人次會受惠。這些減價皆是實質而長遠的，每年可為市民節省 6 億元。此外，合併後的公司亦會為長者提供優惠，在兩鐵合併首年內的逢星期日和公眾假期，長者乘搭地鐵或九鐵時將只須付每程兩元的優惠票價。

（主席恢復主持會議）

除了減低票價外，政府透過兩鐵合併的商討，亦促使地鐵公司承諾，在去年 4 月簽訂兩鐵合併諒解備忘錄後的兩年內不會調升票價，加上自政府在 2004 年 2 月公布邀請兩間鐵路公司開始商議合併一事而與鐵路公司訂立的君子協定，協議在商討合併期間不會加價，鐵路公司至今在兩鐵合併的大前提下，已凍結票價超過 3 年之久。在審議條例草案的過程中，我留意到議員及市民均非常關心減價期的問題。經過多次與地鐵公司反覆商討，最終敲定在兩鐵合併的大前提下，把 2006 年 4 月開始的兩年內不加價的承諾延長至 2009 年 6 月。換句話說，鐵路公司將會因兩鐵合併而凍結票價達 5 年之久。在今年 7 月完成整個立法過程後，我們便可實踐這個承諾。

另一個公眾非常關心、與票價有關的問題，便是票價調整機制。目前，地鐵公司及九鐵公司分別享有票價自主權，它們會按審慎的商業原則，考慮當時的市場情況、來自其他交通工具的競爭及公司的財政目標來釐定票價。在過去經濟環境不理想時，市民及立法會議員不斷要求兩鐵公司不單要提供票價優惠，還要實質地減低票價。在票價自主系統下，鐵路公司雖然提供了票價優惠來紓解民困，但一直也未能減低票價。兩鐵合併為我們提供了一個良好的契機，引入可加可減票價調整機制，取代現時鐵路公司的票價自主權。現時的建議是在兩鐵合併後，票價的調整須根據一個方程式計算，可加亦可減。這個方程式與消費物價指數變動、行業工資指數變動及生產力因素

掛鈎。這兩個指數確立已久，既客觀又可被引證，確保未來的票價調整能反映經濟情況及市民的承受力。

我亦注意到委員十分關注合併後的公司可偏離根據票價調整機制計算所得的整體票價調整幅度，調整個別票價的彈性的範圍。我想強調一點，鐵路公司在運用調整個別票價的彈性時，必須符合票價調整機制定出的整體票價調整幅度，鐵路公司是絕不可能從中額外得到益處的，這一點在機制中已有明確的保障。事實上，規定該公司按同一幅度劃一調整所有個別票價，實際上並不可行。當然，我明白委員在這方面有很大的意見，我們已多番與地鐵公司商討，而我們最終亦可採納委員的意見，把加減 10% 的彈性，收窄一半至加減 5%。

劉江華議員剛才發言時提到一些突發情況，例如有特別的經濟下調時，現時地鐵公司在營運時已作考慮，將來亦會以此模式運行。王國興議員亦提到不希望針對某些地區，相信整個方案以加權方式來計算，是不可能完全針對一個地區的，況且尚有巴士和其他公共交通工具的競爭，他們亦須考慮其他公共交通工具的票價，在這情況下，我相信他們不可能這樣做。

在轉車安排方面，除票價問題外，我們認為市民亦能直接受惠於更方便的轉車安排。鐵路公司會在兩鐵合併的首年內，拆除 3 個轉線車站，即南昌、九龍塘及美孚站內分隔兩鐵的閘機，屆時乘客無須再通過分隔兩鐵的閘機來轉線。此外，兩間鐵路公司已同意為擬議中的沙中線方案提供全面的綜合轉線車站，作為合併方案的一部分。日後沙中線的乘客可在同一轉線車站的月台轉乘地鐵系統，而無須先離站，再步行前往另一個站。

兩鐵合併後，合併公司仍須符合現行法例的規定，維持妥善而有效率的服務，以達致綜合《營運協議》指定的服務及安全標準。合併後，鐵路視察組會保留行使對鐵路進行檢查及調查的權力，確保乘客安全。

目前，我們為兩間鐵路公司所訂立的服務表現目標水平已經很高，而衡量準則所涵蓋的範圍亦很廣。與外國其他鐵路相比，香港的鐵路在世界主要的鐵路系統中，在營運方面的表現排名是名列前茅的。當然，我們希望鐵路的服務能精益求精。因此，我們藉着兩鐵合併的建議，將提高多項服務表現要求的水平。這些皆是將來對市民有利的。

至於公共交通的競爭，在討論過程中，有多位委員表示擔心兩鐵合併會否造成鐵路公司壟斷市場，我認為這情形是不存在的。亦有委員提出，現時兩間鐵路公司的網絡沒有太多的重疊，而它們面對的競爭並非來自另一間鐵

路公司，而是其他的公共交通工具的營運商，例如巴士和小巴。因此，合併後的公司未來仍要面對來自其他公共交通工具營運商的激烈競爭。在目前的交通模式下，我們希望能保持多元化，所以，這個局面在未來將不會有大改變。況且，合併後的公司將受制於一個公式化的票價調整機制，而非目前的票價自主，亦受《營運協議》的規管，因此，在制度上對大眾市民有更大的保障。

至於員工方面，大家也知道，員工是鐵路公司的最重要資產，因此，任何合併方案皆必須妥善處理員工的問題。一直以來，兩間鐵路公司在這方面也做得不錯。我很高興它們已就很多與兩鐵合併有關的員工事宜，與員工組織及 5 個工會達成共識。這方面是有賴管理層與員工不斷保持直接溝通，大家雙方努力不懈，朝着“一間公司，一個團隊”的目標出發。

兩間鐵路公司已與 5 個工會就合併與員工有關的 18 項事宜進行商討，並取得令人滿意的成果，雙方並簽署了文件，確認他們所取得的成果。無論對於管方或員工，這皆是在兩鐵合併的過程中一個重要的里程碑，為將來雙方繼續溝通及合作奠下良好的基礎。我們特別感謝促進工會與鐵路公司有效溝通並達成以上共識的議員——王國興議員和鄭志堅議員。

沙中線在法案委員會討論條例草案的過程中是一個熱門的題目。我們也很關心沙中線的規劃和建設，亦盡可能對大家的提問一一作出回應。關於沙中線的問題，在各位議員的發言中，我發覺有很多消息未必完全準確，在同一題目上，即使是公民黨，他們對於沙中線也有不同的看法及瞭解。沙中線的確是《鐵路發展策略 2000》建議致力發展的項目，並且是一定會包括過海的鐵路路段的。我聽到梁家傑議員剛才說，他在傳媒那裏得悉會分為“沙紅線”和“沙中線”，但政府方面從來也沒有這樣的分開方案，那是傳媒的消息。在此，我希望他能瞭解那並非政府所發出的消息。此外，公民黨的譚香文議員亦提出了她的擔憂，她表示不會贊成興建太多鐵路，擔心鐵路獨大會阻礙其他公共交通的發展，而這情況亦屬事實。我們在發展鐵路時，須兼顧其他公共交通的運作，考慮它們是否能保持其特有的功能呢？這皆是所有鐵路發展必須考慮的。

因應九鐵公司和地鐵公司就兩鐵合併一事的商討，九鐵公司已進一步檢討沙中線與地鐵系統的轉車安排。剛才已有數位議員提及有關詳情，我在此不再重複。兩間鐵路公司同意如果落實兩鐵合併，這些車站提供的月台轉車安排將會更為方便。我們正就該新方案與九鐵公司的沙中線方案作一併考慮。事實上，沙中線方案涉及一些技術問題，我們現正在積極研究中，例如就沙中線項目與現正進行的啟德規劃檢討及灣仔發展計劃第二期檢討的配

合及銜接問題，我們正在技術上進行研究。在合併立法程序完成後的 6 個月內，我們會定出沙中線的方案，包括實施時間表。

有關殘疾人士在交通運輸服務方面的事宜，我們在法案審議期間，很多委員就鐵路服務給予殘疾人士的優惠提出了很多意見，其中不少已獲鐵路公司採納。

在殘疾人士使用鐵路服務及其設施方面，政府的運輸政策是為殘疾人士達致提供無障礙運輸的目標。在法案的討論過程中，聽取了委員的意見後，地鐵公司已同意於合併後在九鐵每個車站提供最少一部雙向闊閘機，方便殘疾人士使用，亦會修訂綜合《營運協議》的有關條文，訂明合併後的公司須把扶手電梯及升降機設置在合適位置，以快捷有效的方法來運送車站內的乘客。地鐵公司在改善殘疾人士設施方面，至今已耗資逾 4 億元，而九鐵近年亦投放了 2.35 億元。委員對其他不同的殘疾人士設施亦有不少意見，而地鐵公司亦認同加強與殘疾人士有關的團體的溝通有助更充分地瞭解他們對設施方面的需求，因此，地鐵公司同意在擬議的綜合《營運協議》中加入新的條文，規定合併後的公司須制訂程序，諮詢代表殘疾人士的團體，每年檢討該公司為殘疾人士提供的設施，以及把所有有關檢討的結果知會有關的殘疾人士團體。這將有助加強鐵路公司與殘疾人士有關的團體的溝通，以及更有成效地為殘疾人士提供設施。

至於聘用殘疾人士方面，兩間鐵路公司表示會繼續履行作為提供平等機會的僱主的社會企業責任，並同意委員的提議，在合併後會每年公布其僱用的殘疾人士數目，以及會主動與殘疾人士團體交換意見，研究怎樣可為他們提供就業機會。

政府向來重視殘疾人士融入社會。有關為殘疾人士提供公共交通票價優惠的建議，當局一直在立法會有關的小組委員會與議員及營辦商進行磋商及討論。小組委員會已去信政務司司長，提出運用公帑，包括與政府在共同承擔的原則下，向殘疾人士進一步提供票價優惠的建議。政務司司長將會盡快作出政策上及原則上的回應。當局亦會繼續與小組委員會進行討論。我很同意周梁淑怡議員所說，但凡一些值得追求的、有益社會的訴求，不單在合併時要做，在合併前後亦必須繼續為這些事情而努力。

在西北鐵路服務方面，多位議員及屯門及元朗兩區的區議會對西北鐵路服務範圍內的輕鐵及巴士服務表示關注。對於一個長期虧蝕的輕鐵系統，我們實在有需要檢討該系統在西北鐵路服務範圍內的整體公共交通服務中所應擔當的角色及須提供的服務水平，包括增加列車數目的考慮等，以能更切

合屯門及元朗區居民的需求。因此，我十分同意周梁淑怡議員提出檢討的建議，並會要求合併後的鐵路公司與運輸署開展一個整體及具前瞻性的檢討。由於合併後的鐵路公司須利用雙方的營運經驗才能有效參與該項檢討，所以我要求有關的檢討須於明年 3 月底完成，並且不遲於明年第二季內向立法會作出詳細介紹及討論。

對於輕鐵的票價問題，我十分瞭解屯門及元朗區居民的關注。有很多政黨、議員及地區團體曾向我反映，要求鐵路公司在合併後保留現有西北鐵路有關的票價優惠一段時期後，才作檢討。剛才劉健儀議員和周梁淑怡議員分別提出要求把優惠的時期多延長兩年。我認為這件事是值得考慮的，所以經反覆思量後，亦與鐵路公司進行多番討論，鐵路公司表示會因應市場情況及乘客需求，不時檢討有關的車費優惠推廣計劃。最終，地鐵公司考慮到屯門及元朗區的獨特情況，所以向我表示同意，如果兩鐵合併獲得通過，輕鐵及西北鐵路巴士服務的現有票價優惠，即西鐵的月票計劃——“自悠通”和“全月通”的優惠——在未來兩年（至 2009 年 6 月底）均會維持不變。

此外，我聽到有不少議員，包括張學明議員和譚耀宗議員要求保留九鐵公司西北鐵路巴士線 K73P 及輕鐵線 761P 特別班次的服務。我明白這兩條路線是因應九鐵公司在今年年初實施輕鐵路線重組計劃時一併引入的，以協助當區居民適應有關的路線重組。因應議員的要求，地鐵公司表示這兩條路線在明年年底前，會維持不變。

主席女士，在過往的法案委員會的討論中，我們已積極考慮委員提出的關注，以及盡力配合法案委員會的工作。有個別委員可能認為條例草案的時間表太急迫。事實上，自從政府在去年 4 月公布兩鐵合併方案以來，我們出席了立法會交通事務委員會及財經事務委員會的 5 次會議，與委員討論合併方案的細節，亦詳細回答了委員的質詢及向立法會提交了所要求的資料。

事實上，兩鐵合併的方案已在立法會有關的事務委員會、法案委員會及社會上作出廣泛的討論，我得悉公眾對兩鐵合併的反應整體來說是正面的。我相信委員也同心希望能盡快讓條例草案獲得通過，以便兩鐵合併得以盡早落實。

條例草案的主要目的，是修訂《九廣鐵路公司條例》及《地下鐵路條例》，為落實兩鐵合併提供所需的法律架構，這是技術性的條文。假如條例草案獲得立法會通過，我們會把有關的附屬法例提交立法會。立法會已成立“研究與兩鐵合併有關的附屬法例擬稿小組委員會”，審議與合併建議有關的附屬法例的擬議修訂。倘若能順利在 7 月 11 日立法會休會前完成這個程

序，地鐵公司會立刻啟動有關上市的條例所規定必須進行的工作，並會依據既定程序召開特別股東大會。當獲得通過後，兩間鐵路公司將可為兩鐵合併作出最後準備。所有這些程序相信可在完成所有立法程序後的數月內完成。我希望有關工作能盡快完成，讓市民能盡早見證車費減價。

最後，我想藉此機會讚揚兩鐵的員工，在過去討論兩鐵合併的期間，一直緊守崗位為市民提供安全及高水準的服務。他們亦做了大量工作為兩鐵合併作貢獻。他們的成績將會有目共睹。

主席女士，兩鐵合併能對整體社會帶來好處，亦普遍獲得市民的支持。條例草案是落實兩鐵合併所必須的法律架構，為了盡快落實兩鐵合併，我懇請各位議員支持條例草案，以及我在全體委員會審議階段提出的各項修正案。

多謝主席女士。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《兩鐵合併條例草案》，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。

（議員舉手）

鄭家富議員起立要求記名表決。

Mr Andrew CHENG rose to claim a division.

主席：鄭家富議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 3 分鐘後進行。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

田北俊議員、何鍾泰議員、周梁淑怡議員、陳婉嫻議員、陳智思議員、陳鑑林議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、曾鈺成議員、楊孝華議員、劉江華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、蔡素玉議員、譚耀宗議員、石禮謙議員、李鳳英議員、張宇人議員、馮檢基議員、方剛議員、王國興議員、李國英議員、李國麟議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員、張學明議員、黃定光議員、劉秀成議員、鄭經翰議員及鄭志堅議員贊成。

何俊仁議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、吳靄儀議員、涂謹申議員、張文光議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉千石議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、余若薇議員、李永達議員、梁家傑議員、梁國雄議員、郭家麒議員、張超雄議員、湯家驊議員及譚香文議員反對。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布有 53 人出席，32 人贊成，20 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。

THE PRESIDENT announced that there were 53 Members present, 32 were in favour of the motion and 20 against it. Since the question was agreed by a majority of the Members present, she therefore declared that the motion was carried.

秘書：《兩鐵合併條例草案》。

(公眾席上有數名女子叫囂)

主席：公眾席上的人士，請立即停止喧嘩。

(數名保安人員趨前欲阻止數名女子叫嚷，但她們繼續站立叫囂)

主席：暫停會議。

下午 7 時 22 分

7.22 pm

會議暫停。

Meeting suspended.

下午 7 時 25 分

7.25 pm

會議隨而恢復。

Council then resumed

主席：各位議員，由於剛才公眾席上的人士執意喊出她們的口號，令會議無法暢順地進行，所以我便暫停會議。

陳鑑林議員：主席，規程問題。

主席：陳鑑林議員？

陳鑑林議員：主席，我希望你能裁決，議員是否可以叫他的太太到議會的公眾席上吵鬧，阻擾我們進行會議呢？

主席：我可以作出這項裁決。在現代社會男女平等的情況下，（眾笑）我相信作為丈夫的未必能夠叫太太做甚麼，或管制太太做甚麼的。同樣地，作為太太的也無法管制、指引或指令丈夫做甚麼。所以，在這種情況下，我覺得每個人的行為應該由自己負責，其親人應該可以免責。再者，我手邊也沒有甚麼資料可以證明，任何一位在場的議員有向在公眾席上與他有親屬關係的公眾人士作出指令。所以，我不能夠裁決任何議員不可以或可以這樣做。

黃宜弘議員：我可否請陳鑑林議員澄清，他所謂我們議會中一位議員的太太，究竟是哪一位呢？（眾笑）

主席：黃宜弘議員，請你坐下。我想我不會要求陳鑑林議員作這項澄清，因為這跟我們現在所討論的《兩鐵合併條例草案》並沒有甚麼直接關係。

楊森議員：主席女士，對於兩位議員剛才提出這麼無聊的發言，我要提出抗議。

主席：《議事規則》不准許你這樣作出抗議，所以這項抗議不能成立。當然，你有言論自由，但只適用於我請你們發言的時候。

立法會進入全體委員會審議階段。

Council went into Committee.

全體委員會審議階段 Committee Stage

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。

《兩鐵合併條例草案》 RAIL MERGER BILL

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《兩鐵合併條例草案》。

秘書：第 1、4、7、13、20、24、26、27 及 29 條。

全委會主席：是否有委員想發言？

鄭家富議員：主席，由於今天很遲我才收到這份講稿，我想請問，第 1、4、7 等的條文是否也包括詳題的內容？是否可以在這階段討論？即有關詳題、釋義的問題。

全委會主席：第 1、4……

鄭家富議員：第 1、4、7，13 條，其中第 3 條是否修正詳題，而第 1 條則是簡稱，是嗎？應該是的。

全委會主席：好的。

鄭家富議員：不好意思，主席，不好意思。

全委會主席：等一等，你現在是要考主席，所以主席要慢慢看，你先坐下。

鄭家富議員：不是，不是，不敢考主席。

全委會主席：多謝你考我，我應該要……

鄭家富議員：因為 proceedings 很遲才發出。

全委會主席：在這裏我也要說一句。鄭家富議員說了很多遍，表示這份講稿很遲才發出。我可以告訴大家，也想記錄在案，我們立法會議會事務部 3 開了數晚夜工。今次，各位議員遞交修正案的期限延展了 1 天，是 24 小時，這是內務委員會的要求。我當然接受內務委員會的要求，但因為時間上根本不足夠做那麼多工作，所以我也要到昨晚 8 時半才能發出裁決書。

所以，議會事務部 3 到了那個時候仍要繼續工作，看看怎樣才能把講稿排好，發給各位議員。各位曾參與法案委員會審議工作那麼多小時，理應清

楚得多的。我現在要看一看，究竟這樣會否影響詳題？不過，我想鄭家富議員向我解釋，現在是否有要修正詳題的修正案？

鄭家富議員：主席，我在恢復二讀辯論第一次發言時，已首先多謝了議會事務部和法律顧問，特別主席你也很辛苦。不過，主席剛才的發言很明顯也反映了，今次審議這項條例草案的時間很緊迫，各方其實也受困擾。主席，我是因為恐怕會說錯，即不是在這個階段說，所以才這麼問。

全委會主席：好的。

鄭家富議員：我無意考主席。主席，希望你不要有這樣的心態。

全委會主席：不要緊，被你考，是一件很開心的事。

鄭家富議員：不是，不是，（眾笑）我有時候真的想考你，但剛才真的不是想考你，我只是怕在這階段不應說那些條文而已。

我看見第 1、4、7 條，在條例草案內，第 1 條是簡稱。為何我如此緊張這個問題呢？因為我們有個別同事的修正案不能提出來，便是基於詳題內對於車資定下了很多規管，所以我希望在這裏可以有時間讓我們發言表達意見，記錄在 **hansard** 內，但我不知道……我最初以為是局長先說，因為主席你知道那些程序，是我聽罷局長發言後，我再大致上回應，便是這樣。不過，如果是這樣，其實局長發言完畢……

全委會主席：我已經明白你的意思，請你坐下，讓我解釋給你聽，好嗎？其實，有關第 1、4、7 條，第 1 條是簡稱，第 4 條是修訂簡稱，至於第 7 條則是專營權的延續，並非詳題那部分。這部分是沒有任何人動議修正案。這是因為在法案委員會審議階段，大家對這些條文均無異議。

至於你想就詳題發言，你其實應該等到討論第 3 條時才發言。此外，在你們發言時，很多時候我都容許大家說得很闊。至於你談及鐵路收費，剛剛在二讀辯論時，大部分議員其實也有提及這方面，有些議員甚至整篇發言都是與此有關的。

所以，我認為你無須在這階段發言。你稍後發言時如果提及詳題，我亦不會因此而限制你。不過，如果你從頭到尾都討論詳題，發言內容跟當時所要討論的修正案主題拉不上關係，我便有責任提醒你。我相信鄭家富議員你也不想從頭到尾只討論詳題的，對嗎？

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：該等條文納入本條例草案。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 2 條、第 2 部第 1 分部的標題、第 3、6、9 至 12、14、15、17、18、19、22、23、25 及 28 條。

環境運輸及工務局局長：主席，我動議修正剛讀出的條文及標題，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。全部修正案均獲法案委員會支持。我希望委員通過我動議的修正案。多謝主席。

擬議修正案內容

第 2 條 (見附件 I)

第 2 部第 1 分部的標題 (見附件 I)

第 3 條 (見附件 I)

第 6 條 (見附件 I)

第 9 條（見附件 I）

第 10 條（見附件 I）

第 11 條（見附件 I）

第 12 條（見附件 I）

第 14 條（見附件 I）

第 15 條（見附件 I）

第 17 條（見附件 I）

第 18 條（見附件 I）

第 19 條（見附件 I）

第 22 條（見附件 I）

第 23 條（見附件 I）

第 25 條（見附件 I）

第 28 條（見附件 I）

全委會主席： 是否有委員想發言？

鄭家富議員： 主席，這部分是有關詳題的。當然，在修正案中，詳題不是太複雜，亦正如主席你剛才所說，有些內容我們在二讀辯論時其實已有提及。不過，為甚麼我仍想留下紀錄呢？因為在整體條例草案中，詳題的範圍——特別是條例草案中我們想修正的範圍——有一句令我們數位同事無法就對車費的規管提出修正案。

在法案委員會階段，在我的印象中，同事都覺得是因為我們的《議事規則》，令我們對於詳題能否修正、詳題是否法例的一部分等有不同演繹，於

是，我們內部可能覺得我們《議事規則》內有關藍紙草案的一些規限，日後是否不應該寫得太硬，好讓我們同事能提出我們認為有需要的修正案呢？

主席，因為我想.....詳題其中一點是：“就根據該條例規管（並非在就使用任何由香港鐵路有限公司經營的鐵路服務或巴士服務而須繳付的車資方面的規管）”，這即是說，這項條例草案是規管鐵路公司的，但不包括對車資方面的規管。所以，這個所謂車資方面的規管，例如我們剛才討論的殘疾人士優惠，張超雄議員的修正案也不能提出，原因就是擬修正的跟車資拉上了關係。

不過，我們其實討論過，那是否車資方面的優惠，而並非車資方面的規管？無奈礙於詳題這個寫法，政府便採用了一個很狹窄的演繹，導致主席你裁定從現在到三讀前，我們的同事都不可能就這項具爭議性及各黨各派都認為有需要的殘疾人士優惠，在全體委員會提出修正案。我認為這是十分遺憾，亦覺得如果政府以這種態度對待藍紙草案，其實是無助促進行政立法的關係。我剛剛聽到新聞，特首在北京也特別提到，為了香港現在的行政立法關係或民主政制發展，我們其實應該摒除一些對立的態度。

主席，雖然我剛才不是全部時間也在這裏聽所有同事發言，但我在房間透過電視全都聽了。剛才的二讀辯論，議員的發言雖然有一些火花，雖然政黨之間有一些口舌之爭，各政黨就條例草案提出的修正案，很多時候都有一些目標，但其實都是為香港好。由於詳題這樣的寫法，導致我們有這樣的規限，這其實是一個不幸。

此外，局長剛才在恢復二讀之前的發言中，對一些西鐵優惠的延續提出了數點，亦提過不少自由黨和民建聯議員的名字，我們覺得他們有他們的工作，但我希望.....

全委會主席：鄭家富議員，我要打斷你的發言，你現在好像是在作二讀答辯一般。

鄭家富議員：主席，請你多給我一點時間，因為我也是想在這個階段提出我的觀點，令會議紀錄上，議事規則委員會日後可能.....

全委會主席：是否規程問題？

劉健儀議員：請主席裁決，鄭家富議員剛才的發言花了 5 分鐘，但全部的內容，跟我們現正審議的這組條文是否有任何關係？

全委會主席：我首先要說，我的指示不是太正確。剛才是我告訴鄭家富議員可以在討論第 3 條時發言，但當我看清楚第 3 條，才知道所修正的詳題其實並不是這項藍紙草案的詳題，而是《地下鐵路條例》的詳題。

不過，我想既然我出錯在先，也要讓鄭家富議員有機會發言。我多謝劉健儀議員提出這個問題。我現在請鄭家富議員繼續發言，但請你盡量精簡，因為劉健儀議員所說是正確的，你現在的發言的而且確跟現在所討論的條文沒關係。如果你可以找到有關係的地方，你可以繼續發言。

鄭家富議員：主席，我不會再花很多時間發言。我明白我剛才所提及的詳題其實是藍紙草案的詳題，這裏所討論的第 2、3、6、9、12、14、15 和 17 條等，是我們在法案委員會中有討論過的，例如《地下鐵路條例》的詳題，當然，那些詳題亦有提及發展鐵路的權利及安全問題等。

既然有同事表達了意見，認為我剛才的發言跟現時的修正案無關，我不想浪費大家的時間。不過，我想留下一個紀錄，希望日後整體藍紙草案的詳題不要有太多規管，好讓我們議員自己能夠在跟法例有關的方面暢所欲言，盡我們的本分。

多謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

張超雄議員：我十分同意鄭家富議員剛才的發言，因為我自己也覺得很遺憾，在詳題方面的局限.....

劉健儀議員：規程問題。張超雄議員提述鄭家富議員的發言，但鄭家富議員所說的全部也是《兩鐵合併條例草案》的詳題，並不屬於我們現在所討論有關這組條文的修正案的範圍。

全委會主席：請你說回有關這組條文的修正案的範圍。

張超雄議員：好的。主席，因為你剛才容許鄭家富議員說詳題.....

全委會主席：我已經說了，是因為我說得不清楚，我向鄭家富議員作出了一項不正確的指示，這一點我剛才已經說清楚了。有錯便要承認，不要想着有機會便拖延下去.....

張超雄議員：不是的，主席，我只是想跟進.....

全委會主席：我不會再容許的了。

張超雄議員：我只是想跟進有關詳題的局限，我會在適當時候再說。

全委會主席：好的。是否有其他委員想發言？

（沒有其他委員想發言）

全委會主席：如果沒有其他委員想發言，我請問環境運輸及工務局局長，你是否要再次發言？

（環境運輸及工務局局長搖頭表示無須再發言）

全委會主席：沒有需要了？

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：環境運輸及工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。我宣布修正案獲得通過。

秘書：經修正的第 2 條、第 2 部第 1 分部的標題、第 3、6、9 至 12、14、15、17、18、19、22、23、25 及 28 條。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：經修正的條文及標題納入本條例草案。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 5 條。

環境運輸及工務局局長：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。有關的修正案是技術上的修正，詳細條文已獲法案委員會審議，我希望委員通過我所動議的修正案。多謝主席。

擬議修正案內容

第 5 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：環境運輸及工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。我宣布修正案獲得通過。

鄭家富議員：主席，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(5)條，以便全委會可以在考慮第 5 條時，一併考慮新訂的第 10A 及 21F 條，新訂的第 15A 條前的新標題及新訂的第 15A 條。

全委會主席：由於只有立法會主席才可以同意動議暫停執行《議事規則》的議案，因此，我命令全委會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

Council then resumed.

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(5)條，以便全委會可以在考慮第 5 條時，一併考慮新訂的第 10A 及 21F 條，新訂的第 15A 條前的新標題及新訂的第 15A 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(5)條，以便全委會可以在考慮第 5 條時，一併考慮新訂的第 10A 及 21F 條，新訂的第 15A 條前的新標題及新訂的第 15A 條。

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。

(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接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。

Council went into Committee.

全體委員會審議階段 **Committee Stage**

全委會主席：本會現在成為全體委員會。

秘書：新訂的第 10A 條 加入條文

新訂的第 21F 條 加入附表 8。

全委會主席：鄭家富議員已作出預告，動議修正案，在第 5 條增補“表列事故”的定義及在本條例草案增補新訂的第 10A 及 21F 條。

全委會主席：全委會現在進行合併辯論。我會請鄭家富議員發言及動議二讀新訂的第 10A 及 21F 條。

鄭家富議員：主席女士，我動議二讀新訂的第 10A 及 21F 條。

主席女士，這條是關於我希望在這項條例草案中加入鐵路事故記分制度，即第 10A 條，在《地下鐵路條例》第 14 條之後加入這個制度。我首先簡略地說一說我這個建議的內容。

雖然在過去數年的辯論中，大家都對這個記分制度表達過意見，但過去那些都是一些沒有約束力的議案辯論。我希望就着今天這項條例的修訂，可以把這制度納入成為法例的一部分，令鐵路事故和延誤，在未來的港鐵公司，即包括地鐵公司和九鐵公司，會因應一些客觀的基準來作反映，令公眾覺得我們的監管機構（包括局方和署方）成為一隻“有牙老虎”，而非一隻“無牙老虎”。

我修正案的內容是有關鐵路事故記分制度的運作，以及港鐵公司須予以扣分的事項，即是我新增的第 14A 條及附表 8。

首先，我想說一說，我的一項具體建議，便是港鐵公司須就表列事故而被記分。這些表列事故其實是在相關的附表內，而當中表列事故的內容其實十分簡單，便是當列車服務中斷或延誤，我便是利用現時的 8 分鐘通報機制為標準，因為，主席女士，現在大家都明白，任何鐵路事故或延誤如超過 8 分鐘，便須通知運輸署及傳媒。

在我的表列事故中的事故性質，不是以 8 分鐘，而是多兩分鐘即 10 分鐘作為開始。如果列車服務中斷或延誤 10 分鐘至 20 分鐘，在我的附表中提議，要扣減 1 分；21 分鐘至 30 分鐘便要扣減 2 分；31 分鐘至 40 分鐘便要扣減 3 分，41 分鐘至 50 分鐘，便要扣減 4 分。如果服務中斷或延誤超過 50 分鐘以上，則要扣減 5 分。

其實，記分制度在香港是很普遍的，而駕駛者也很明白這個文化和制度。如果駕駛者在兩年內被扣滿 15 分，即在首次扣分後的兩年內，總共累積被扣減了 15 分，便會被停牌。我的鐵路事故記分制度，也是用 15 分，不過，是以在 3 個月內，由第一次的延誤事故開始計算，如果在 3 個月內，累積扣減了 15 分，便須有一個由行政長官會同行政會議施以罰則的基準。

有些人問為何是 3 個月，而不是兩年呢？大家都知道，如果是兩年的話，便更為嚴謹。因為如果這個基準是兩年累積 15 分的話，我可以告訴大家，相信大家也記憶猶新，如果以過去兩鐵的延誤及故障來說，是超過三千多分鐘的，而且這三千多分鐘，均是以 8 分鐘以上來計算的。

在過去，確實有很多次延誤及故障是令社會蒙上一些不必要的損失的，這些均是社會成本。每個市民付出的時間，在乘搭鐵路的時候，如果出現延誤和故障，也有不少人因此而甚至失去工作。

以颱風為例，天文台經常表示，每掛 1 次 8 號風球，全港停止上班，以每個人的生產總值來計算，1 分鐘大概是兩元，在過去三四年間，香港人所損失的數千分鐘所帶來的社會成本是以億元計算的。其實，這是對社會一個很大的責任。

我明白同事會覺得這類記分制度會對鐵路公司，特別是前線員工帶來壓力。其實，我希望同事明白，我無意對任何鐵路員工，不論職位高低，施以任何工作壓力。但是，我希望大家要明白，我們不想看到每次鐵路事故的成因報告所得結論均是“個別事件”這 4 個字，繼而提出的結論又是“繼續檢討”這 4 個字。

這些報告，我們的事務委員會在過去數年已經看得太多了。所以，主席女士，我希望有一個客觀的機制。其實，現在在兩鐵的法例中，基本上是有一些罰則，令鐵路公司如果面對嚴重事故的時候，行政長官會同行政會議會施加罰款，但從來沒有這樣實施過。因為我們對於甚麼是嚴重事故，我相信局長和署長，以及我們的議會，甚至公眾，看法都是有很大分歧。

我想公眾在過去數年，對各大小事故的延誤，其實已經忍耐了很久。香港市民的要求其實很簡單，我也不想吹毛求疵。我只是希望把過去交通運輸規則既有的記分制度的理念、制度、原則和精神，放在鐵路事故上。

如果一名駕駛者令道路安全受影響而要被扣分，那麼，鐵路事故既然令千千萬萬的市民、乘客因延誤而損失了時間和金錢，我看不到為何鐵路公司無須負責。但是，如何負責呢？主席女士，我們反覆思量，我們惟有希望行政長官會同行政會議根據法例，在施加罰款上，有一個客觀的準則。可是，這個客觀準則從何而來呢？既然我們已經有這個 8 分鐘通報機制的基礎，我便希望以這個 8 分鐘延誤作為一個準則，在 8 分鐘之上再加兩分鐘，我已不是由 8 分鐘開始計算，這點我要重申，我已多給了兩分鐘的彈性。

如果每個鐵路系統的每班車都延誤 10 分鐘或以上，其實是會有一定的影響的，而且延誤 10 分鐘至 20 分鐘，我只要求扣減 1 分。換言之，鐵路公司是要在 3 個月內有 15 次發生 10 分鐘至 20 分鐘以內的延誤，才有機會被罰，而且就這個罰則，我定出了很多規矩，如果證明一些不必要的鐵路事故，不是由於鐵路公司的問題，它便無須受罰，舉例來說，如果證明是天災導致一些機件受破壞，以致延誤無可避免，這便是一個答辯的理由。

所以，我希望各位同事明白，我所建議的這個記分制度，其實是比較寬鬆及不嚴謹，而我所建議的罰則是在首次施加時，不超過 5 萬元。以一間坐擁資產及盈利達數十億元的鐵路公司來說，這些施加罰則，即第一次不超過 5 萬元、第二次不超過 10 萬元，其後每次不超過 20 萬元，其實是一個很低的罰則。

所以，我希望同事明白，根據我過去所聽到的一些理念，他們認為全世界也沒有這些記分制度，但我要指出，在我們的鐵路發展上，很多都是創先河的。我們以鐵路上蓋物業發展來補貼鐵路的營運，也是創先河，而且也有一定的水平。既然我們希望鐵路系統在創先河之餘，還要具有國際水準，我希望大家都同意，在過去我們苦無出路，尋找不到一個客觀的基準，一條縱有罰則條款的法例卻只成為“無牙老虎”，因為大家都不知道何謂嚴重事故。公眾覺得嚴重事故可能是延誤 1 小時以上，其實這些情況已出現多次，而就這些多次延誤作出報告後，鐵路公司高層不但仍然繼續運作，當局更沒有向他們施加任何壓力，甚至在浮薪制度下，仍令他們繼續得到市民認為不對稱的獎勵。對於公眾來說，這些是令人摸不着頭腦的。所以，我希望透過我這次的修正案，其實總共有 4 條，並添加一個附表，以開創鐵路事故記分制度。我希望同事明白，我不是要對車長施以罰則，而是對整間公司施以罰則。

當然，劉健儀議員剛才在條例草案恢復二讀時說，不要以為對公司及管理層施以罰則，未必會對前線人員構成一定的壓力。主席女士，這點我是同意的。其實，作為一個負責任的整體運輸機構，管理層和車長是要盡責、盡力避免出錯，更應避免一些不必要及我們認為可以避免的事故，這便是公眾的要求。

處身管理層的人，便應該處理和承擔這個責任。當然，劉健儀議員稍後可能會發言，我相信她與我的看法，在原則上存在着很大的分歧。正如我多次表示，雖然我在這方面的理念跟自由黨或民建聯不同，但我希望大家透過辯論，我不希望令人覺得我們好像黨爭，因政黨不同而在這些問題上互相對

罵。我只想尋找一條出路，而這條出路便是如何面對各種大小鐵路事故。再者，我們擔心日後可能會出現一間缺乏監管的港鐵公司，它會如何面對公眾的要求。對於它可能發生的故障和事故，如何能令我們信服它會負上一定的責任。此外，我們更須有一些罰則和客觀的基準以供我們依循。

所以，我很細心聆聽同事的意見，我希望不管我的修正案能否獲得通過，我們的鐵路事故仍會盡量減少。

多謝主席女士。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：新訂的第 10A 及 21F 條，予以二讀。

全委會主席：委員現在可以合併辯論鄭家富議員就在第 5 條增補“表列事故”的定義及在本條例草案增補新訂的第 10A 及 21F 條的修正案。

全委會主席：是否有委員想發言？

劉健儀議員：主席女士，鄭家富議員說得很正確，在這事上，我與他的意見非常不同。鄭家富議員其實已不是第一次提出有關罰則的問題。在處理有關地鐵上市的條例草案時，鄭家富議員——可能是民主黨的議員，我記不起是鄭家富議員還是民主黨其他成員——亦提出了同樣的要求。當然，當時他這項建議被否決了。

不過，鄭家富議員提出的記分制度，跟他的一貫理念十分一致，因為鄭家富議員過去在很多事項上均認為有罰便行，有罰便好。所以，如果罰得不夠，便加重刑罰，加重刑罰則更好。所以，他在這方面是很一致的。他在很多事情上都一直抱持相同的見解，而且鍥而不舍，因為地鐵上市已是好幾年以前的事，今時今日，在數年後，他仍是帶出相同的理念。

正如我剛才二讀辯論時所說，我其實已經表示不贊同這種罰則。我很高興鄭家富議員最低限度也贊同我所說的，便是即使受罰的是公司，對前線員工其實也可能構成壓力，我絕對不想看到這種情況出現。

我想，當然沒有人想看到地鐵或鐵路公司出現延誤。我差不多每天也乘搭地鐵，而間中亦乘搭九鐵。如果出現延誤，我當然會不高興，即使只是延誤數分鐘，我也不想在趕時間的時候被延誤。可是，我同時也會想到，鐵路系統其實是非常複雜的系統，要求一個系統零延誤可能是天方夜譚。我有很多從外國來港的朋友在乘搭我們的鐵路系統後，覺得這裏是天堂。即使我告訴他們偶然也有延誤，但他們說在外國取消當天的服務，或取消某站的服務是很平常的事情。

我當然不是說香港要跟隨這些陋習，要學習外國不好的東西，我們必須力求改善。問題是我們必須看看鐵路公司現時的表現如何。地鐵公司的服務表現其實一直維持在極高水平。我在二讀辯論時曾提及倫敦大學帝國學院鐵路技術策略中心，它研究過全世界的鐵路，但亦認為香港的鐵路服務應公認為最好，表現最好。其他文獻、調查和 CoMET 的研究等；都說我們的鐵路系統的表現最好。

實際上，在列車準時程度、乘客服務、車程、準時性等方面達到哪個水平呢？主席，是 99%或以上。所以，其服務表現其實已經很好。如果問有否間歇性延誤？是有的，因為這個系統是很複雜的。如果問延誤是否錯在管理層？這倒也未必，因為很多時候可能是機件本身出現 *inherent defect* 或有一些隱藏的弊端。

此外，尚有很多情況的。不知道鄭家富議員是否經常乘搭鐵路，在乘搭地鐵時，很多時候如果有乘客感到不適，整列列車也會停下來，待妥善處理乘客的問題後才開出。此外，也有些情況是，車長可能看到一些不規則的燈號，於是要立即查看是甚麼問題，這亦可能會引致延誤。整個系統基本上是採用了安全防護設計，即 *fail-safe* 的原則，所以即使是輕微的不規則，整個系統也會立即停頓下來，看看列車能否繼續安全開行。那麼是否連這些延誤也要處罰，要管理階層受罰呢？

我真的要再次重申，大家可能覺得懲罰管理階層不是甚麼一回事，那些董事不是月薪數十萬元或年薪數百萬元，便是本身很富有，他們受罰亦沒有所謂。問題並不在這裏，而是一旦訂立罰則，必然會責成下去，而前線員工亦必然要採取一些措施。

我不再重複了，因為如果我再舉出日本的例子，便是第三次引用此例了。那個情況真的很不幸，便是為了要追回時間。由於延誤而引起這麼嚴重的意外，這是大家都不想看到的。我不是說一定會發生這些情況，但那麼好的鐵路系統，服務表現已達到 99%，我們是否還要施加罰則令它做得更好？

當然，鄭家富議員會問，何不做到 100%呢？何不做到 99.9%呢？但是，問題是我們也希望它好，而地鐵公司或九鐵公司也有些鼓勵性的方法令員工力求改善。他們達到的不止是 99%，有時候是百分之九十九點幾。我們支持鼓勵性的做法，但如果拿着一根大棒說：“你本來有 99 分，但今次只得 98 分，所以要打你一下；如果再得 98 分，便再打一下，儘管你的平均分仍有 99 分。”這是否香港應採用的制度呢？

鄭家富議員剛才提到外國沒有扣分制，但外國是有的。如果先前有人提過，或我先前誤會以為是沒有，其後我已翻查檔案研究外國系統的做法，其實是有的。新加坡確有實行扣分制，但同時亦有獎勵制，有獎有罰才是完善的制度。我必須提出，為何新加坡會實行這種有扣分但也有獎勵的制度，因為其鐵路的服務表現——如果我的資料沒有錯誤的話——只達到 95%而已。換言之，如果下跌至低於 95%，便會處罰它；但如果高於 95%，便會獎勵它。我覺得這個制度是可以考慮的。

可是，我要一再重申，問題是香港的鐵路系統已達到 99%。它當然可以更好，做到 99.9%，但如果覺得達到 99%也不夠，還要打它直至它做到 99.9%，我覺得對鐵路公司施加這制度並不可取，尤其會造成反效果，真的可能會弄巧反拙。如果給員工製造壓力，我們也不知道最終的結果會是甚麼，無論是直接或間接的影響，我們其實也不想看到。

是否有需要訂立扣分制，是我們必然要考慮的問題。如果鐵路公司的表現很差，那麼當然表現再差的話便要扣分，並要處罰，好讓它能做得好一點。但是，面對一個世界公認的良好鐵路系統，是否仍有這種需要呢？我們必須三思，然後才施行這種制度。

綜合《營運協議》其實已訂有很多條款，確保鐵路公司向市民大眾提供穩妥而有效的鐵路服務。我深信在這情況下，我們無須劃蛇——最低限度暫時，如果表現維持良好，便未必有這需要；但如果服務表現下降，我們便可能要考慮採用扣分制。所以，並非必然不贊成扣分制，但在現階段、在現時的情況下，扣分制是不恰當和沒有需要的。

多謝主席女士。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

李永達議員：主席，基本上，我們不能說現時的鐵路服務很差劣，但我相信對一間機構來說，有賞有罰才是對的。我記得當年與司長討論巴士公司的服務時，我會致函政府，投訴巴士常常遲到，甚至有一天突然減少了兩班車。根據《公共巴士服務條例》，政府可就很嚴重錯誤的情況向巴士公司罰款，但政府很少行使這項罰則。因此，巴士現時的服務也經常出現很多問題，因為沒有準則令管理人或當事人知道在甚麼情況下，公眾可以接受或不接受。當然，我們知道巴士公司每年會訂出一個對準時要求的水準或 **benchmark**，民主黨現時提出的意見，第一，並非要求達致零延誤，我們知道延誤必會有，但問題是延誤的時間是否很長，是否達 15 至 20 分鐘呢？延誤的次數是否很多？這些便是我們關心的問題。第二，罰則是否很重呢？我覺得機構本身應有責任，如果做不到某些水平，應要受罰。

劉健儀議員剛才說，參照外國的經驗是有獎有罰的，其實我並不反對獎勵，董事局可以設立一個 **benchmark**，例如今年 **set** 了要達到 99% 的準時外，還要求 10 至 15 分鐘的延誤少於多少次，定出這項標準後，達到標準以上的便有獎，以下便要罰。我不會反對這種做法。

但是，千萬不要說當做到 99% 的準時後，任何延誤也不受罰。稍後我會分析何謂 99% 的問題，這是一種計算方式。所以我不覺得這是一種很嚴苛的做法。其次，劉健儀議員剛才說出一些理由，民主黨的修正案其實並不表示任何事故也會導致鐵路公司受罰，如果延誤是由於一些合理的理由，是可以解釋的，正如劉健儀議員所說，有人在乘車期間肚痛，當然要把他送入醫院，在這情況下，沒有理由要懲罰鐵路公司，因為真的要送乘客入院，這是大家也知道的常理，這些事故不會納入受懲罰的範圍。

然而，如果是有關車輛的調動，甚至機件在不太合理的原因下發生事故，而這些事故出現的情況較頻密，以及延誤的時間很長，我便覺得不一定要完全同意管理階層在這些事故上沒有責任。換言之，我們現時看到各種不同的延誤，當中有些事故較嚴重，例如九鐵的裂痕事件或其他車輛的調動問題。我可以說，在這數年間發生了不少這些問題，我是交通事務委員會的成員，也是劉健儀議員擔任主席的鐵路小組委員會的成員，以我記憶所及，這些嚴重的延誤事故，今年也發生了很多宗，甚至有些訊號燈毀壞後，不知何故，兩列車在同一路軌上行駛。當然，這事故最後並沒有導致撞車的嚴重事件，大家也感到很慶幸。

但是，我們是否說，每次進行檢討及解釋後，有些事情更改了，而管理階層則甚麼也無須做？這種做法其實累積了一些問題。我在這數年間出席了不少這些會議，我記得重大事故最少有 5 至 7 次，而小事故，例如乘客在地

鐵或九鐵因塞車延誤了很長時間，有十多分鐘，但通報系統的廣播卻令人不清楚發生了甚麼事，以致有人向電台投訴，這等事例亦不少。因此，我覺得如果設有這個制度，會令管理階層對這些問題會處理得更用心。

所以，民主黨希望大家可以考慮這個意見。多謝。

全委會主席：是否有其他委員想發言？如果沒有其他委員.....

鄭家富議員：主席，我可否再次發言？

全委會主席：可以，不過，你稍後也會答辯的，你是否要現在把全部說完呢？

鄭家富議員：我只想說數句話，我希望劉健儀議員會作出回應。因為我答辯後，我不知道她會如何 — 剛才我有數點忘記回應劉議員。

我同意同事所說，而我也說了很多遍，兩鐵整體的表現給我們很不錯的印象，但為何我會建議一套記分制度？因為這是一個客觀機制，因為過去多年擾民的故障和延誤確實不少，而所得結論是：每次這些報告發表的結果發現，每次故障都不同。這些問題給我們的印象是，鐵路公司並不重視這些事故，因為政府不會懲罰他們，每次出現新的故障也無所謂。不過，鐵路平時的班次確是很準時，這個我是同意的。

但是，我們要看看現時服務表現的要求，即所謂準時，是有兩種計算方法的，主席女士。一種當然只計算有多少班車準時，有多少班車不準時，以一季、半年、或 1 年來說，分母基數，即班次數目當然很大，延誤班次，當然很少。不過，以延誤班次來說，延誤 5 分鐘視作 1 次，延誤 50 分鐘又視作 1 次，延誤 1 個半小時也視作 1 次。所以，這些所謂計算準時率，是否真的能夠直接反映公眾現時對鐵路服務準時及故障的關鍵問題所在呢？

所以，我希望劉健儀議員可以就準時的看法作出回應，她不斷說已達到 99%，是的，在某程度上，大部分的地鐵和九鐵班次都準時，但我現時所說的，是公眾越來越關注到，兩鐵班次不單不準時，而且經常誤點，延誤很長時間，這些又如何評論呢？根據法例，是定有罰則的，對一些嚴重的延誤等，是定立了相關的條文，並不是我鄭家富在民主黨內特別喜歡懲罰別人，主席女士，並不是這樣的。

我希望自由黨的同事明白，我提出這個觀點和建議，是基於現有的罰則及罰款機制，但這機制從未使用過，原因是缺乏一套客觀的基準以供依循。我現在希望能帶出一個客觀的基準，而且我並不是吹毛求疵地要求零分鐘延誤。我已經說過，是以延誤 10 分鐘或以上開始，而且提供一些答辯的理由。

我在參加完六四燭光晚會後，主席女士，我乘坐地鐵，剛巧在該班列車中有乘客暈倒，我於是立即計時，3 分鐘後，地鐵恢復了班次。所以，對於劉健儀議員剛才所說的憂慮，即如果有乘客暈倒，要送入醫院，鐵路延誤怎麼辦？其實，一定不會超過 10 分鐘的，我們的鐵路在這方面的效率真的很高，前線人員真的做得很好。

但是，我們現時討論的不是這類問題，我們討論的是一些管理層的問題，以及一些在維修過程中看不見的問題，例如裂痕事件、變壓器受到雷殛而要全部更換等。這些是我們關注的問題，主席女士，所以我絕對同意有賞有罰。我對此要向劉健儀議員表示多謝，我下次在提出修正案時，可能會考慮設立獎賞，但下次不知是在何時，因為專營權為期 50 年，我想也很難有這機會了。

至於劉健儀議員提及日本的例子，我感到很奇怪。如果劉健儀議員以鐵路公司前線人員或車長為了趕及不延誤而發生意外為例，作為反對訂立準時要求的理由，老實說，即使沒有這個記分制度，法例上也有懲罰嚴重失誤的條文，這也應對各職級的鐵路員工產生一定的壓力。凡做任何事也有壓力，沒有壓力甚至可能做得不好。當然，這種壓力可能會帶來惡果。如果一名鐵路員工不顧後果，不理安全，為求準時，也要增加鐵路的危險性，這已是不負責任的行為。

所以，我認為劉健儀議員的例子並不恰當，也很奇怪。我希望劉健儀議員能回應一下 99%準時性的問題，她一定明白，因為過去我曾與她辯論，在事務委員會及鐵路事宜小組委員會上，我多次提及這個所謂準時性，未能反映現時故障的分鐘問題。所以，她以這個準時性來說明兩間鐵路公司已做得很好，我並不認同。它們是做得好，但未能就故障問題回應市民。究竟我們應該怎樣施行罰則？當然，如果從獎勵方面，我覺得絕對可以實施行政措施。如果通過我提出的修正案，在行政措施方面，便已設有獎勵，浮薪制便是獎自己，我們無須擔心他們不會獎勵，問題是如何懲罰，似乎在這方面，我們的政府及監管機構從來沒執行既有的法例。

我留意到每當我發言，劉健儀議員均感到很不耐煩，覺得我又說罰，經常罰，對不起，劉健儀議員，我不是說要經常罰，我真的沒說過，因為她似乎說，我好像鏗而不舍，一定要施罰，罰了便會好，我並沒有這樣說。

我再次重申，民主黨在這個問題上，是運用駕駛人士應有的記分制度。再者，我最近曾向局長表示，連換車胎方面，主席女士，換車胎技工所做的工作如果不合乎規則，也要被運輸署扣分，扣滿 15 分便不能繼續做換車胎的工作。局長可能不知道，我不知道她是否知道，因為局長很忙。我看見她現時的眼神似乎未必知道，我請她回去查一下。

連一個技工，也來向我申訴：“連技工換車胎時，如果在 highway 上稍有不安全的情況下更換車胎而被警察抓着，也要被扣分。”當然，我同意這是不安全的。我不知道這些人是否劉健儀議員所屬業界的人，我不知道這些人有沒有找她，但他們曾向我申訴，他們覺得記分制度對他們這些技工施加很重的懲罰，而且甚至會取消他們的牌照，主席女士，他們會因此失去工作的。

對於鐵路公司，我們只是每延誤 10 至 20 分鐘記 1 分，3 個月內記滿 15 分，首次罰款 5 萬元而已。3 個月以後再重新記分，是 3 個月而不是兩年，只是如此基本和簡單，並不是一個很嚴格的要求。儘管如此，她仍覺得我好像非罰不可。我並不認為罰它一定會令它變好，我當然希望罰它會令它變好，但即使罰了它，它也不一定變好的。可是，如今的問題是沒有罰，而故障仍然存在。現時是說故障分數，而不涉及準時性 99%。

我希望自由黨的同事能在這方面回應一下，我多次指出，這個服務基準與公眾有很大的落差，我希望這點是公眾的要求，我相信在議會內和在法例上，有客觀的基準得以依循，而且這並非民主黨要創立的一項罰則，法例中已有罰則，不過，只是從未使用過而已。多謝主席女士。

周梁淑怡議員：主席，在鄭家富議員發言之前，我們已決定不支持他的修正案，而現在，經他發言後，我知道我們的決定是完全正確的。

鄭家富議員剛才說不想只談“罰”字，但他剛才其實已很清楚告訴我們，他的修正案內根本沒有“獎”字，他的修正案並沒有公平地說明是有賞有罰的。可是，他剛才反駁我們，說可以利用行政手段，這是因為我們指出他的建議不是有賞有罰，而是有罰無賞，所以他便這樣說。

他接着又說到最近由雷擊或裂痕所引致的延誤，那麼按照他的說法，前線員工豈不是受制於一些突發事件，以致隨時有受罰的可能，這是否公道呢？還有一點，民主黨經常批評自由黨或我們的同事在很多事情上都諮詢不足，又不肯聽取別人的意見。他剛才甚至說曾跟一些技工談過，但那些技工既非前線人員，亦非在鐵路工作的人員，他說的是那些換輪胎的人。我想問

他，他今次提出這些罰則，特別是把罰則全部量化了，即多少個月、多少天、多少錢，究竟他曾向多少名鐵路公司前線人員進行過諮詢呢？有多少人認為所訂的罰則是完全正確的、是對的、是適量的呢？他是在甚麼環境下聽過他們發表意見，令他有靈感提出這樣的修正案呢？多謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

劉健儀議員：主席女士，鄭家富議員說了很長時間，以致說得有點亂了，他說懲罰亦未必好，不知道懲罰有何用。雖然他已作出解釋，但他說得越多，我便越是覺得混亂。

主席女士，我想就數點作出回應。首先，鄭家富議員問為甚麼駕車也要受罰呢？鄭家富議員在這方面很有經驗，因為他曾因超速駕駛被扣分，甚至被停牌，所以他很清楚有關罰則可能對他很有用。但是，兩者是有分別的，便是駕駛者坐在軚盤前面，車輛絕對是由他控制，他是知道自己在做甚麼的。如果有人在此情況下犯錯，我作為駕駛者，也同意要受罰。但是，我剛才已經說過，鐵路是很複雜的系統，未必是有任何出錯，可能只是機件上的問題，亦可能正如鄭家富議員所說，被雷擊中而已，這是完全無法控制的。在這情況下，雖然駕駛者同樣是在軚盤前面操作車輛，但情況卻截然不同。所以，你不能說由於那個駕駛者要受罰，因此現在鐵路公司也要受罰。我覺得兩者是有分別的，大家必須考慮清楚。

鄭家富議員也十分公道，他指出過去鐵路公司的故障均有所不同，即是各有不同的原因，正是由於各有不同——因為鐵路系統相當複雜——所以可能有很多地方是未必看得到的。如果鐵路公司每次的故障都是由於相同的原因，我覺得管理層便有責任，為甚麼不在發生一次事故後，盡量確保那種情況不會再次發生呢？但是，亦正因為它那麼複雜，所以發生故障的原因林林總總。鄭家富議員舉出了一個例子，有一位女乘客暈倒，導致列車延誤 3 分鐘，但可能還有其他意外導致列車延誤超過 3 分鐘、10 分鐘或 20 分鐘，我們根本無從得知。不能說因為鄭家富議員目睹列車延誤 3 分鐘，便以為所有延誤也只是 3 分鐘，我相信這未免太主觀了。

鄭家富議員固然主觀，為何我這麼說呢？他說法例已訂有條款規定鐵路公司嚴重失誤是有罰則的，這點我也知道，而我亦曾提過，政府可以發出口頭警告、書面警告，然後施加罰則。如果鐵路公司明知有事發生也不處理，導致再次發生延誤等情況，那是該罰了，要勞煩政府運用法例所賦予的權力施以懲罰，但卻不能有理無理也施以懲罰的。

現在鄭家富議員建議的表列事故 — 他說是客觀的，但我卻認為十分主觀 — 是不論甚麼理由，只要列車延誤 10 至 20 分鐘便會扣 1 分。他是不由分說的，只要列車出現延誤，無論理由如何充足，也要扣 1 分。我不知道這是主觀還是客觀，或是公道還是不公道。我覺得如果要處以懲罰，便應該公道一些。既然法例已有罰則對付鐵路公司（包括它的管理階層或前線人員）的疏忽行為，我相信如果真的出現疏忽導致列車延誤，是應該要施以懲罰的。既然法例已有規定，便無須利用如此硬性的附表施加罰則。

鄭家富議員要求 — 很明顯是要求我 — 就 99% 的服務表現指標作出回應。鄭家富議員是正確的，按照他的分析，是這樣計算的。不過，我想指出，國際間所有鐵路都採用這種計算方式，所以我剛才亦提到，新加坡 95% 的服務表現，也是採用這種計算方法的。是否說別人採用這種方式，我們便要以其他方式計算多少分、多少秒才算正確呢？當我們的標準其實在國際間已經獲得認同的時候，如果要把我們的服務表現跟外國其他鐵路系統的表現作比較，我們覺得這種計算方法和標準是可以接受的。

多謝主席女士。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

（鄭家富議員舉手示意）

全委會主席：鄭家富議員，第三次發言。

鄭家富議員：主席女士，我想就着被雷擊中也要被罰這一點提出清楚解釋，我不是說被雷擊中之後不論因由也要被罰。大家也許看過那份有關變壓器的報告，我們希望管理層對於維修問題，不論是那次雷擊事件也好，是裂紋事件也好，公眾是要求一間鐵路公司為確保鐵路沿線車卡的安全性，在維修上必須準繩，以及盡量將故障減至最少。

我不是說當列車被雷擊中導致發生故障達 10 分鐘以上便立即要記分，我不是這樣說的。劉健儀議員也是一位律師，我希望她看清楚我提出的條款，因為在我剛才所說加入第 10A 條的第 14A、14B、14C、14D 中，第 14B(1)(c) 條就鐵路事故記分制訂立規例的權力在於運輸署署長，由他就何種情況下港

鐵公司可被豁免而不須就表列事故被扣分，訂定條文。換言之，還有些規例是會因應第 14A 條的條文，讓大家討論在何種情況下是無須記分的。

關於諮詢的問題，我對周太帶出這個問題，只有一半是同意的。有一半同意的原因是，鐵路服務是公共事務，是集體運輸工具。當然，對鐵路公司來說，可能需要諮詢前線員工，但前線員工並不能夠代表公司發言。我們曾多次在事務委員會就記分制徵詢九鐵公司和地鐵公司的意見，並多次表達我的看法。當然，他們得出的結論跟自由黨和局長的理念很接近。如果說到公眾諮詢的話，使用鐵路服務的大眾，便正是我們應該諮詢的。我記得第一次就這個問題所進行的民調顯示，超過八成的受訪者認為應該有客觀的基準施加罰則，例如記分制度，這是其中一個公眾認為可取的基準。

當然，你會說，即使完成了對公司及公眾的諮詢，但每項法例到了這個階段也仍是要審慎處理的。周太或劉健儀議員也說過，駕車扣分跟火車記分是應該有所不同的。不過，我認為兩者是一樣，基本上都是涉及道路安全，而且影響更為嚴重。如果道路使用者超速，他本身當然會有性命危險，亦會影響其他道路使用者，並可能因而導致有十個八個傷者。但是，鐵路的延誤、故障甚或更嚴重的事故則不只影響十個八個人的性命這麼簡單，而是可能有成千上萬人受到影響，更可能會有無數傷者。當然，截至這一刻，香港仍未發生這樣的意外。但是，主席女士，上次西鐵的失火事件其實已是不幸中之大幸，我們不想看到這些延誤或故障往往要靠幸運之神眷顧。

劉健儀議員多次批評鄭家富主觀，認為他當然只是想着施加懲罰，並對鄭家富很不滿。不過，不要緊，我說過大家要坦承相對，我明白你的觀點，我尊重你的觀點，但卻無法認同你的觀點，正如你無法認同我這麼主觀一樣。我的主觀是建基於市民雖然接受地鐵或九鐵的大部分班次都頗為準時，但卻不能夠接受、亦越來越不能接受屢次由於不同事故而導致延誤。至於如何令這些事故盡量減少，我說希望訂立一些罰則。說我剛才曾說過“有罰則也未必好”這句話，劉健儀議員，我不是這樣說的。我的說法是：“有罰則當然亦未必一定可以解決所有問題”，所以我說未必好。我不是說我提議的罰則也未必好，你卻把我說成我越說越亂。你不支持我不要緊，但不要說我越說越亂，好嗎？大家都是建基於一個尊重的基礎，並尋求一個鐵路服務進步的理念，提出大家的看法和進行辯論。

我相信我會在局長發言後才回應，不過，有獎有罰，最後我仍希望自由黨的同事明白。雖然我沒有在法例中加入獎勵的條文，但你提醒我有關新加坡的制度，我也有一點概念，理解到其實這是一項行政措施，是行政指引。所以，姑勿論是行政指引也好，是法則也好，最重要的是有原則和理念。對

於鐵路公司的獎勵，市民已經領教過，所以我相信如果做得好的話，你們便不用擔心。鐵路公司內部是不會有足夠獎勵的，反而會有客觀的記分制度，我希望大家繼續在這方面多提意見。

雖然我知道我的修正案獲得通過的機會不大，但我仍希望可以在互相尊重的原則下提出我的觀點，讓局長能夠明白立法會在這個問題上是經過多番討論的。如果日後一如劉健儀議員所說般，發現問題真的越來越嚴重及有需要在這方面加入註腳的時候，我相信這便是適當時候來運用這個機制進行討論，令我們的服務更準繩及減少故障。

多謝主席女士。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

（沒有其他委員想發言）

全委會主席：如果沒有其他委員想發言，我現在請環境運輸及工務局局長發言。

環境運輸及工務局局長：有關鄭家富議員提出增設記分制度的建議，其實在立法會的不同會議上已經作出過討論。在 2004 年 11 月 17 日立法會會議的議案辯論，以及最近在今年 3 月 7 日立法會會議上，鄭家富議員所提出有關加強監管鐵路安全的議案，均有討論記分制度，而兩項議案均被否決。此外，在 2005 年 1 月 7 日和 3 月 4 日交通事務委員會鐵路事宜小組委員會的會議上也進行了詳細的討論。事實上，有關應否為鐵路事故設立計分制一事，現時尚未有共識。政府對這制度很有保留，尤其是在今天的法案中提出，是完全沒有經過詳細考慮，稍嫌倉卒，而且背後的基本意念有欠清晰，也不知道究竟這種做法能否提高鐵路的服務質素和安全指數。如果要作出一些重要的更改，我們一定要倚靠既有的國際標準或普遍採用的 **benchmark**（即指標），才可知道究竟會否令人在操作上所承擔的安全責任有所增加，這是完全不清楚的。

此外，正如數位議員剛才提過，政府現時已就監管鐵路服務方面訂定了有關口頭警告、書面警告和罰款的條文，而且我們會繼續採取嚴謹的方法，監管鐵路服務的安全性和可靠程度。所以，我懇請各位議員否決設立記分制度的修正案。多謝主席。

全委會主席：鄭家富議員，你是否要再次發言？

鄭家富議員：主席女士，我想就國際標準或倉卒的問題作出很簡單的回應，我剛才也忘記回應劉健儀議員所說接近所謂國際標準的觀念。現時所謂的國際標準是 99%。我相信局長剛才的意思是，我們現時其實已有一個附表訂明有關準時的準則，即準時性的準則。劉健儀議員也說同意我的計算方法，如果按照這種計算方法，延誤 1 分鐘其實也當作 1 次班次，延誤 10 分鐘或 100 分鐘也當作 1 次班次，國際間亦是採用這個服務標準的準則的。如果國際間亦採用這個準則，而既然我們的準則已訂得那麼高，為何還要施以不同的客觀基準呢？

我想說的是，局長完全沒有回應公眾如何面對過去數千分鐘的故障，令社會損失數億元的社會成本，局長並未作出回應。局長處理這個問題的方法，跟處理 3 條隧道不均及多年來都沒有處理塞車問題所帶來的社會成本一模一樣，這叫做“斬腳趾避沙蟲”，猶如駝鳥般，把頭塞入泥土中不管，並利用所謂的國際標準，擺出堂而皇之、無須作進一步修正的姿勢。

局長沒有回應羣眾和乘客因乘車延誤而致失去工作，或因乘車延誤而損失了時間的問題，而且不止一次半次。主席女士，局長並沒有回應這個問題，只是說這是國際標準，而且地鐵公司過去做得很好，九鐵公司過去也做得很好，然後又說我提出這個機制過於倉卒。可是，數年已過，如果局長真的想做，她便應該瞭解為何新加坡也有，為何她也可做得到。即使不行或是國際間沒有先例，但如果政府真的想做，這數年仍已足夠進行諮詢。我每次帶出這個問題，局長也說倉卒及未經正常研究。很坦白說，研究是由我們提議然後由局長來做的。當然，如果政府不想做的話，結果就像電子道路收費做了十多年，花了一億多二億元，至今仍未有結論一樣。所以，政府不想做便乾脆告訴我不想做，而不要說這樣做太倉卒，其實一點也不倉卒，我已說了數年，但局長完全沒有回應所謂的國際標準（即九成多的標準）跟故障時間的分別。

我明白到了 7 月，局長可能不會再負責運輸方面的工作，但這些年來，局長確實沒有回應市民對鐵路故障問題的意見。她每次都只是說，這是個別事件及接受有關的報告，並希望兩間鐵路公司能夠改善，僅止於此。所以，我希望局長明白，公眾希望政府作為監管架構，能夠做出更高的水平和有客觀的理念。多謝主席女士。

全委會主席：在我向各位提出鄭家富議員議案的待決議題之前，我想提醒各位，如果他的議案獲得通過，他便可以動議修正案，在第 5 條增補“表列事故”的定義。如果他的議案被否決，他便不可動議有關的修正案。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：新訂的第 10A 及 21F 條，予以二讀。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。

Mr CHAN Kam-lam rose to claim a division.

全委會主席：陳鑑林議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 3 分鐘後進行。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：請各位委員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

Functional Constituencies:

吳靄儀議員、張文光議員、王國興議員、郭家麒議員、張超雄議員及譚香文議員贊成。

何鍾泰議員、陳智思議員、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、石禮謙議員、李鳳英議員、張宇人議員、方剛議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員及劉秀成議員反對。

地方選區：

Geographical Constituencies:

何俊仁議員、李卓人議員、李華明議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、馮檢基議員、余若薇議員、李永達議員及梁國雄議員贊成。

田北俊議員、周梁淑怡議員、陳鑑林議員、曾鈺成議員、劉江華議員、蔡素玉議員、譚耀宗議員、李國英議員及張學明議員反對。

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 23 人出席，6 人贊成，17 人反對；而經由分區直接選舉產生的議員，有 22 人出席，12 人贊成，9 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。

THE CHAIRMAN announced that among the Members returned by functional constituencies, 23 were present, six were in favour of the motion and 17 against it; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections, 22 were present, 12 were in favour of the motion and nine against it. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the motion was negatived.

劉健儀議員：主席，我動議若稍後就《兩鐵合併條例草案》的其餘條文或其修正案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：劉健儀議員動議的議案，予以通過。

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，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：我認為議題獲得兩部分在席委員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

我命令若稍後就《兩鐵合併條例草案》的其餘條文或其修正案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

全委會主席：由於鄭家富議員動議二讀新訂的第 10A 及 21F 條的議案已被否決，他不可動議修正案，在第 5 條增補“表列事故”的定義，因這與全委會已作的決定不一致。

現在將近晚上 9 時，我想告訴大家，我今天盡量會在 10 時左右暫停會議，明天下午繼續。

秘書：新訂的第 15A 條 第 4A 分部 —
前的新標題 加入新部

新訂的第 15A 條 加入第 VIIA 部。

全委會主席：鄭家富議員已作出預告，動議修正案，在第 5 條增補“委員會”及“基金”的定義，以及在本條例草案增補新訂的第 15A 條前的新標題及新訂的第 15A 條。

全委會主席：全委會現在進行合併辯論。我會請鄭家富議員發言及動議二讀新訂的第 15A 條前的新標題及新訂的第 15A 條。

鄭家富議員：主席女士，我動議二讀新訂的第 15A 條前的新標題及新訂的第 15A 條。

主席女士，這是我就鐵路發展基金提出的一項修正案。鐵路發展基金的理念其實源於票價穩定基金，但由於我們不可以使用票價穩定基金的理念——因為藍紙草案的詳題是，任何與票價監管和規管有關的事宜均不可以提出。基於這個原因，既然不能提出票價穩定基金……現時這個是一個更廣泛的理念，基金可以穩定鐵路的發展和滿足鐵路服務在安全、效率及系統方面的要求，甚至是紓緩用家可能面對的票價壓力。按照一個基金的概念，當經濟不好或鐵路公司有加價壓力時，動用這個基金便可令乘客得到紓緩，無須面對加價之苦。

因此，我們在第 15A 條中就鐵路發展基金提出了數個理念，而這些理念其實是來自現時西隧和大欖隧道相關法例的基礎和原則。鐵路發展基金是以《營運協議》的形式，由港鐵公司撥入基金的款項衍生的利息、收益等作為基礎，而鐵路發展基金是以甚麼資源成立的呢？主要是從鐵路公司每年在物業發展的利潤中撥出 3%，以作為基金的基礎。

我相信大家也同意，現時香港鐵路發展的模式，其實是由物業補貼鐵路的管理。物業即是土地資源，土地資源是每一位市民也應該享有的，不過，政府卻代表市民，把我們珍貴的資源賺取最大的回報。鐵路上蓋物業發展所取得的利潤，我們覺得某程度上應該用作鐵路發展，甚至是就票價壓力作出合理的平衡。所以，從每年物業發展、物業投資及物業管理的淨利潤撥出 3%，確實是一個很溫和的數字。

以 2005 年和 2006 年為例，地鐵公司單從物業發展、物業投資及物業管理的淨利潤計算，分別是 74.5 億元和 77.5 億元。換言之，如果以 3% 來計算，便有 2.23 億元和 2.35 億元。大家要記着，這是 50 年的專營期，我們當然不會期望每年也有七十多億元，但有時候可能亦會超過七十多億元。拉上補

下計算，在 50 年的專營期內，如果是有穩定的物業發展，假設每年平均淨賺 50 億元，每年便大概有 1 億元撥入基金，50 年即可滾存 50 億元至 80 億元的基金。主席女士，這個數目是很可觀的。

當我們面對.....我們經常說地鐵公司是“孤寒財主”，連安裝月台幕門也要從我們的八達通中每程扣取 1 角，我們只覺得自己像是任由宰割，這是完全不能爭辯的。當我們要求安裝月台幕門時，它便說需要錢來興建，既然是要錢的，那便向乘客開刀了。市民既沒有選擇，也喜歡使用八達通，所以每次也被扣除了 1 角。

這個基金是絕對有希望可用作鐵路的發展和服務，而無須苦苦要求鐵路公司興建月台幕門、興建廁所、花 1 億元鋪設電纜，讓我們可以收聽電台節目等。我們現在說得差不多連牙血也流出來了，地鐵公司還未應允。如果有了這個基金，很明顯，我們根本無須懇求它，因為大家也知道，這些錢應該是公家的，是從發展地鐵上蓋物業所賺取的龐大利潤而來的。過去，我們要求地鐵公司減價，即使通縮已累積至十二點多個百分比，它仍然一分錢也不減。如果日後有了這個基金，便可以從鐵路發展基金撥款——這其實間接是一個票價穩定基金——當政府覺得有需要動用基金來穩定票價時，公眾便會覺得公司加價似乎並不可行。即如在現時的經濟環境下還要加價的話，公眾的反對聲音便會很大，即如西隧和大欖隧道的情況一樣。

但是，主席女士，對於西隧和大欖隧道，我要稍作解釋，它們不是採用某個百分比來計算撥入基金的款額的，而是採用估算的方式來計算。如果該年的汽車流量比估算的流量多，便會將多賺取的某個百分比撥入基金。不過，大家也知道，西隧不幸地是從來未試過多賺的，因為它的汽車流量根本不可能比政府當年所估算的還要多。

我們與西隧和大欖隧道很接近的基礎，便是鐵路發展基金管理委員會。西隧和大欖隧道的管理委員會是由財經事務及庫務局局長擔任主席的，我們建議的鐵路發展基金管理委員會成員，除了也是由財經事務及庫務局局長擔任主席外，還有環境運輸及工務局局長、運輸署署長、港鐵公司的非執行主席和港鐵公司的行政總裁，合共 5 人，法定人數則是 4 位。

委員會處理撥入基金的形式、從基金支付款額的用途，我已經在第 32G 條中列明，“提供或改善鐵路上及鐵路處所內的設施或服務及促進鐵路的安全，以及就鐵路上和在鐵路處所內的人的安全”。這裏亦是有關於基金運用的處理和原則，可以在管理委員會內時加討論，以及邀請顧問和專家一併討論。所以，我希望同事明白，我這個修正案是曲線提出、作為要求設立票價穩定基金的訴求。

所以，如果過去.....我知道不同政黨的同事對於票價穩定基金這個概念，其實沒有太大的抗拒。不過，大家也在觀望，觀望甚麼呢？便是觀望局長、政府的態度。通常政府覺得可以做的，大大小小不同政黨的同事通常也沒有甚麼問題，但如果是由我們（即民主黨或泛民同事）提出來，而政府也覺得有保留的話，我這項修正案便是“凍過水”的了。我也知道獲通過的機會並不大，但我仍然抱着少許希望。我們過去提出的修正案，在分組點票時，我仍然鏗而不舍地提出我這個概念，盼望政府有一天能夠吸納這個概念。

再者，局長曾經在這次的條例草案委員會的一次會議上——雖然她可能會覺得自己是衝口而出，但她真的說過票價穩定基金是值得考慮研究的。既然是值得考慮的話——當然票價穩定基金是較為狹窄的，如果能夠將票價穩定基金的概念和發展基金的概念合而為一，只要原則是從龐大的物業利潤取得資金，用來投放於鐵路服務、安全和票價穩定之上，我覺得這便是政府的德政。所以，我亦希望局長稍後能夠回應。

雖然鐵路發展基金的整體條文看起來有很多項，但我再次強調，這並不是一個新概念，而是已經在兩條隧道上運作的現有概念。我亦相信在局長很熟悉的環保問題上，這些基金已經在很多國家內設立並通用了。在面對一些不明朗經濟因素影響的情況下，牽涉到民生的收費問題時，如果有這些基金作為穩定，這是正面的。此外，這個基金絲毫沒有動用政府的公帑，我們不是要求政府利用稅收來設立，而純粹是從物業發展的龐大、巨額利潤來處理而已。

所以，我希望同事在發表意見的同時，大家多加討論。當然，我希望我的修正案能夠在分組點票時獲得通過。對於自由黨的同事就這問題所表達的意見，我會細心聆聽，因為在現時分組點票的情況下，自由黨的票是最關鍵的。

就着這個問題，劉健儀議員是我們的法案委員會主席，但她似乎很少就此表達意見，根據我的理解——因為李永達亦時刻提醒我，他曾經在一個電台節目跟劉健儀討論過——自由黨對票價穩定基金似乎也沒有太大的抗拒。不過，是否會在這個時刻表示支持呢？這當然是兩回事。

但是，即使修正案今天未能獲得通過，我希望局長明天——明天一定會三讀的——我希望局長在三讀前（我也不知道她稍後會如何回應的），能夠對鐵路穩定票價機制有較正面的回應，對基金的設立有一個研究的基礎。雖然我明白政府已經有一個很好的制度，便是可加可減機制，但可加可減機制並非十全十美的，因為可能有一天，當鐵路公司和公眾的理念出現分

野時，這個基金便可以作為 **buffer**，來應付公眾在面對加價時的壓力。這基金的設立便是一個好的開始。

所以，我希望局長能夠作出一個 — 局長上次在法案委員會會議上也曾承諾會進行的 — 研究。這項研究當然不要花太長時間，即使條例草案獲通過後，我也期望交通事務委員會和鐵路事宜小組委員會能繼續跟進這問題，盼望在未來的日子裏，有一個鐵路票價穩定基金或發展基金來支持鐵路的發展。

多謝主席女士。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：新訂的第 15A 條前的新標題及新訂的第 15A 條，予以二讀。

全委會主席：委員現在可以合併辯論鄭家富議員就在第 5 條增補“委員會”及“基金”的定義及在本條例草案增補新訂的第 15A 條前的新標題及新訂的第 15A 條的修正案。

全委會主席：是否有委員想發言？

劉健儀議員：有關我們在分組點票的影響力，首先感謝鄭家富議員如此褒獎自由黨。不過，可能鄭家富議員坐在泛聯盟的各位議員的前面，所以經常會忘記他們坐在後面。其實，在分組點票上最關鍵的，是泛聯盟的數位議員，而並非自由黨的數位議員。不過，無論如何，我也感謝鄭家富議員。

穩定票價基金（或名之為發展基金，實為穩定票價基金）這種基金當然是好東西，鄭家富議員，如果不是好東西，自由黨也不會《西區海底隧道條例草案》 — 現時當然已成為了法例 — 和《大欖隧道（郊野公園段）條例草案》通過時，大力支持這種基金。不過，鄭家富議員卻忘記了兩條隧道的制度其實是如何實行的。他忘記了，他只是把這個基金抽出來說它是好東西。那當然是好東西，我們才會支持的。

可是，大家請不要忘記，當時在通過《西區海底隧道條例草案》和有關大欖隧道的條例草案之際，是向公司承諾可以收取一個內部回報率的，所以才會出現..... 剛才鄭家富議員提及有關最低的車輛流量也不是很準確，其

實根據法例 — 我把《西區海底隧道條例》帶來了 — 的估算，資金是如何撥入基金的呢？便是最低估計淨收入……即是有 3 個 flows 的，第一個是最低估計淨收入；第二個是較高估計淨收入；第三個是最高估計淨收入。如果隧道公司的收入是在最低估計淨收入和較高估計淨收入之間，即它收取到這個數目，換言之，它即是收取到政府承諾它可以收取的內部回報率的百分比，如果我沒有記錯，一間應該是 16.5%，而另一間是 15%。

當時，我相信很多同事也曾作出多項批評，尤其是民主黨說那是過高了。如果它收取到那個數目，便可以收取內部回報率。那麼，要怎樣才有需要撥錢給基金呢？那便是如果公司的收入超過較高估計淨收入，而不超過最高估計淨收入的話，才要撥 50%給基金。換言之，公司在收足了內部回報率，有剩餘時才撥 50%給基金，而當超過最高估計淨收入時才會全數撥入基金，即是把意外之財撥入基金，跟現時的情況截然不同。

正如鄭家富議員所說，既然是把西區海底隧道（“西隧”）和大欖隧道的好東西搬過來，為何不要呢？這是因為基本上最重要的一環並沒有搬過來，那便是資金的來源，即如何賺錢來放進基金內。當然，鄭家富議員在他的修正案第 37(f)條 — 如果我沒有記錯，便是第 37(f)條 — 建議抽取物業利潤的 3%撥入基金便成了，因為公司在物業方面賺取了那麼多錢。可是，我必須指出，即使以隧道公司來說，也只是大欖隧道和西隧才有隧道費穩定基金，其他隧道（例如大老山隧道和東隧）卻沒有，因為它們有不同的制度，制度不同又何來有資源撥入基金呢？我們不可以只談基金或基金委員會有多好或有多相似，以及公司應該如何做，而不談資源的。當然，有建議說資源可從物業利潤中抽取出來，我想跟大家探討一下物業發展相對於鐵路的關係。

正如我在恢復二讀辯論發言時已提出，其實，就我們香港鐵路的發展，在二十多三十年前，政府已作出一個政策上的決定，便是由物業發展來支持或補貼鐵路的發展和營運。我在恢復二讀辯論發言時亦提到，外國其實也很羨慕和很想效法這種模式。去年 11 月，北京市長王岐山訪港，他上午到達香港，下午便風塵僕僕地前往地鐵公司進行考察，表示要學習和瞭解一下鐵路加地產的運作模式，而深圳地鐵 4 號線已採用了鐵路加地產的運作模式，並且正等候國務院審批。這種補貼鐵路的物業發展其實是如何運作的呢？是鐵路要由鐵路公司自行發展，但卻採用物業的模式，以從物業方面賺取的錢來作出補貼，或是整個營運是倚靠物業的發展，然後變成所謂 **business financially viable**（即在財務上可行的）。

當然，土地是我們非常珍貴的資源，可是，如果不是這樣以物業來補貼鐵路，我們的票價能否維持在今時今日的這個水平，抑或可能會昂貴很多

呢？為何我會說昂貴很多呢？因為數字告訴我們，如果剔除了物業發展的收益，鐵路公司是虧蝕的。以過去 5 年的例子而言——我在恢復二讀辯論發言時已提及過——鐵路公司已虧蝕 16.44 億元，如果只計算鐵路而不計算物業，有哪一間上市公司可以連續這麼多年也虧蝕，所虧蝕的還要以億元計。當然，虧蝕也不是不行，我們可以把整個制度改為國營，由政府收歸國有，由政府來補貼便成，不過，也可以繼續虧蝕的。可是，我當然也要在此提一提，國營也未必可以維持下去，日本便是一個例子，日本國營的鐵路也因為虧蝕得太厲害而要倒閉。所以，問題便是我們要如何營運我們的鐵路，我們希望我們的鐵路是一個怎樣的系統，要有一個怎樣的制度。

當然，現時有議員批評鐵路公司從物業發展賺取那麼多錢，那是市民大眾的資源，為何鐵路公司可以全數收取呢？我想跟大家分析一下這個問題，究竟在物業發展補貼鐵路的模式下，應否完全是政府“蝕底”，抑或應否完全是市民大眾“蝕底”？我想向大家提供一些數據，其實，在這種模式下，政府多年來也無須承擔鐵路營運的支出，或是撥出珍貴的資源來興建鐵路，例如興建將軍澳鐵路花費的 180 億元，也是由地鐵公司自行支付，政府無須花一分一毫。

但是，政府有沒有收入呢？是有的，政府是有收入的，有多少收入呢？我手邊有些數據，就發展地鐵而言，政府從頭至尾投放了 322 億元成本，這是二十多年前的事。可是，由當時開始至現在，政府收取了多少錢？在物業補貼鐵路的方案下，政府收取了多少錢？政府在地鐵方面獲得近 1,400 億元（包括 758 億元地價）的收入，地價方面並非沒有收益，政府同樣有地價的收入。在地鐵的市值中，政府佔有 827 億元的權益。雖說在這樣的一個制度下，讓鐵路賺取了所有物業的收入，但政府也是有收益的，政府可收取 30 億元的現金股息，還有公開發售股票收益的 105 億元等，這些錢對庫房是非常重要的，而且有非常大的貢獻。

此外，在這種發展模式下，鐵路還可以不斷發展。如果沒有這模式，大家看看會如何？如果沒有這模式，便沒有物業發展，如果要鐵路公司發展鐵路，除非它也是……我不知道如何計算了，可是，如果是鐵路公司本身不能夠營運，不能達到所謂的 **financially viable** 的話，便一定要由政府提供 **funding gap**，迪士尼線便是一個例子。由於迪士尼線沒有物業發展，所以政府要拿 20 億元出來。由於沒有物業，所以沒辦法，那項帳目計算不來，便要付出 20 億元。現時談論的南區鐵路線，也同樣須有 **funding gap**，因為同樣是沒有物業發展的。其實，政府也嘗試把物業發展和鐵路分開，看看是否可行，九鐵曾經嘗試過，西鐵便是採用這種模式。對於西鐵的興建，政府投放了 290 億元的資源。

九鐵興建西鐵，物業發展是屬於政府的，所以那些錢將來也會還給政府。結果如何呢？結果是剛好不幸運，物業市場下跌，使物業不能發展，最終導致鐵路和鐵路旁沿線的物業發展不協調。從西鐵已很清楚看到，興建了一條鐵路，但沒人乘搭，沒有人流，錢卻是付出了。所以，西鐵對九鐵來說其實是一個很大的負累，依我看來，西鐵也是把物業發展和鐵路分開的一個反面教材。

關於這個穩定隧道基金，我已說過它是好東西，我剛才亦已分析過。在西隧和大欖隧道的情況下，隧道費穩定基金的產生是對的，是順理成章的，是必然應該這樣做的。由於其他隧道沒有這樣的安排，所以也沒有票價穩定基金。九巴以前也有一個發展基金，巴士公司當年（已是很多年前的事）有一個利潤管制計劃，例如限制公司所賺取的利潤不能超過 16.5% 或 13% — 我已不太記得該百分比了，但同樣是超越了公司可以賺取的利潤，才會撥入發展基金。所以，資源從何而來是很清晰、也很公道的，就是會這樣做的。

先前描述的物業發展，從盤古初開已是用來補貼鐵路的，現時透過立法抽取 3% — 雖然也不是很多 — 是否一個公道、合理的方法呢？大家須進行討論。鄭家富議員作為律師，他當然很明白，如果有一份合約訂立了一種模式、一個制度，當中當然有很多條款，而另外一份合約也訂立了一個制度，也有很多條款，我可否把 A 合約中一項很好的條款抽出來，有理無理也加入 B 合約中，而且是單方面地加呢？這樣又是否配合，而所有的環境是否均可以支持新加的條款呢？這是第一個問題。強行修改合約，雖然說這是好意，為了市民大眾好，而且也不是抽取很多，只是 3% 那麼少而已，但這始終也動搖了原先的合約。就合約精神而言，這是否一種對的做法呢？

我最後想補充，合約是可以修改的，只要大家同意便行。在商討過後，大家認為是一個合情合理的方案，把制度修改便行，或是如果在商討後，政府接管了便可以全部減價，全部免費也行了，對嗎？這是須有一個過程來進行商討和修改的，而不是在一個合約或一個制度已訂了下來後，便中途改變遊戲規則，而且希望透過立法模式來修改一個已經存在的制度或合約。這裏並不存在對與錯、好與壞的問題，而是我們要尊重法治精神和合約精神。如果要做這些事情，我們希望透過正當的法律程序來進行商討，然後才正式修改有關的合約和採用新的制度。多謝主席女士。

李永達議員：主席，我越聽便越感到糊塗，因為劉健儀議員發表了很多有關物業的意見，令我以為我的修正案提早辯論。這亦解釋了為何我和涂謹申議員剛才竊竊私語，因為我向他說，現在應該還未討論到我的修正案。當然，

她後來又說，其實地鐵的生存，在財政上主要是靠物業發展。我們沒有否定這一點。我也曾在委員會內指出，就現時地鐵的營運而言，地鐵和九鐵從車費收益中得到的利潤是很少的，有時候甚至出現虧損。我沒有否定這一點。

但是，鄭家富現時提出的建議並沒有提出不准發展物業的前提，我的修正案才與這方面有關。談到票價.....雖然名稱不是“票價”，而是“鐵路發展基金”。其實它的目的是.....因為很多時候，我們在區內跟市民傾談時，他們都表示票價不穩定，對他們來說是一個很大的憂慮。這方面，我認為作為政府或政黨，有這個觀念是正確的。我相信周太也知道，在討論與租金有關的條例時，我也曾詢問，究竟條例是應容許租金大幅上落，還是應把幅度規定在一定範圍內呢？我永遠也認為後者較好，這也是我本人一貫的立場。這對於票價穩定基金而言，在某程度上也是對的，即要讓市民知道，日後鐵路發展及票價變動均會規限於一個可預知及小幅度的範圍內。這是有好處的。

如果大家同意這項原則.....我記得我跟劉江華.....不過，他現在不在席。那一次鄭家富放假，而我好歹也是民主黨交通政策的副發言人，因此，我便到商台跟劉健儀主席及劉江華一起，與公眾討論鐵路發展的問題。根據我的記憶.....但如果我記憶錯誤的話，希望劉健儀能糾正我。當我們談到減少物業補貼票價，以及穩定票價的問題時，我記得當天，劉健儀和劉江華並沒有對這項原則提出很大的反對。如果各位希望收聽這節目的話，你們今天晚上可隨時登入商台的網頁便收聽得到。

原因何在呢？原因是一樣的，就是票價太多波動，便會對民生和市民構成影響。好了，如果這個原則是正確的話，我們接着便要問，這種做法是否很不尋常呢？不是的，各隧道、以前的九巴和中電也有這種做法。當然，我同意，九巴和中電是要超越了某一水平才會這樣做，因為它們有利潤管制協議。所以，當他們超越了特訂的水平後，便要把額外的金錢放進基金裏面。中電也被人責罵了很多年，因為它投入基金的款項其實是市民的金錢，但在市民要求減電費時，它卻不肯減價。換言之，在這個概念和原則而言，在實際上，政府是有分參與巴士、中電，以及兩條隧道的基金的。換言之，這並非天方夜譚，也不是甚麼全新的財政管理及政策概念，更不是一個荒誕的構思。我剛才聽到劉健儀的發言，真的越聽越氣憤，因為她表示政府也許要接管鐵路公司。我認為，有時候，辯論是無須說得太極端的。劉健儀須知道，說得太極端，別人是不会相信她的辯論觀點的。

所以，問題是，是否 3% 便會致令政府要接收鐵路公司呢？當然，這是沒有人會相信的。她這樣辯論是一定會輸的，因為辯論也要有根有據。如果說

將來鐵路合併後，市民可全部免費乘搭地鐵、九鐵，鐵路公司當然是會虧損，但根本沒有人這樣說過，坦白說，連最基層的市民也沒有這樣說過。所以，過於極端的論點，尤其是由自由黨的議員提出的，人們是會覺得沒有 **ground** 的。我覺得她的分析是沒有甚麼基礎的。要辯論便要實事求是地辯論，有原則的便是可取，即 “**desirable**”。現時已有實踐例子，證明是可行的，而這些實踐例子是政府也接納的。好了，現在唯一的問題，便是我們這種做法、這個基金是否可取呢？那我便認為我們不妨加以辯論。

究竟是否可取呢？第一，這一做法對於整間新鐵路公司的財政會否構成很大的影響呢？好了，我們要求的是，整體利潤的 3%。當然，我也知道鐵路的利潤主要是來自物業發展。但是，大家要記得，在這麼多年以來，市民都覺得物業發展其實是政府給予鐵路公司的一種隱藏補貼，即 “**hidden subsidy**”。沒有人會反對這個觀點。我剛才聽到劉健儀議員說，這是市場地價，即 “**market premium**”。我至死也不會相信這一點。這怎可能是一個.....用英語來說，這極其量是一個協商地價，即 “**negotiated premium**”。為何我這樣說呢？兩者有甚麼不同呢？

我們地產界的代表現時也在會議廳內。請問大家，地產商最喜歡的是甚麼呢？石議員，如果我說錯的話，請你糾正我。其實他們最喜歡收購農地，然後跟地政總署 **negotiate**，討價還價，大家討論 **premium**。當然，一談論地價，他們便會表示這是 **market premium**。然而，地產商其實知道這並不是 **market premium**。很多地產商寧願先買入農地，然後等待日後升值；他們喜歡儲蓄 “**land bank**”，即儲蓄土地儲備，然後逐幅土地跟地政總署商討。此外，最後由於物業市場價格是有高有低的，在價格低時進行競投，地價是會很相宜的。

去年，即 2005 年年底至 2006 年年初的時候.....因為我負責土地和房屋事務這麼久，所以我很留意這些事情，大家都記得在 2005 年年底、2006 年年初，地產商常常向外表示地政總署真的很 “衰”，把補地價 “**mark**” 得這麼高。其實，地政總署並沒有 “**mark**” 高。為何我這樣說呢？放在勾地表拍賣的土地，最近全部不是五成便是六成，這便是真正的 **market premium**。為甚麼這會是市場價呢？那價格可能真的會令地產商沒錢賺。這不足為奇，我是相信的，他真的可能會虧蝕。

當然，有一些九龍 “大好友” 連每呎 6,000 元也參加競投；他們可能對每呎 4,000 元、每呎 5,000 元的也參與競投。如果再加上興建上蓋物業的成本，當樓宇出售時，價格可能要售每呎八千多元。有沒有風險呢？是有風險的。所以，劉健儀議員便說，這是一個市值地價。當然，這完全不是市值地

價。你只可以說這是一個商討之後的地價。如果這是市值地價，大家都知道，地鐵公司.....

(劉健儀議員要求澄清)

全委會主席：李永達議員，你是否願意澄清呢？

李永達議員：我不用澄清。你說你沒有說過也沒關係，那我便繼續討論 market premium。

如果不是市值地價.....如果你同意現時地鐵的不是市值地價.....無論你說是或不是也好，你有時間也可以跟我辯論。我的意思、我的觀點是.....我不想再引述你的說話了。現在的地價不是市值地價，只是商討的地價。

很簡單，地鐵是一個發展商。其實，在股票市場裏許多基金經理的眼中，地鐵公司是一間物業公司多於一間營運鐵路的公司。大家須知道，營運鐵路最多只能是“cost recovery”，即只能收回成本。去年，地鐵公司所賺的七十多億元，絕大部分來自物業買賣及商場發展。地鐵這個發展商甚至不用自己進行興建和發展工程，而只須找一個中間地產商代勞即可。兩間公司合作也有錢賺，那麼初次的地價又是否市值地價呢？這是連普通小學生也懂得的數學。換言之，儘管說這是市值地價，但在地產商“濕一濕腳”後，接着再賣給市民也仍有利可圖。很明顯，這並非甚麼市值地價。

好了，我認為我這個立論是正確的，這並不是市值地價。意思即是，我們政府及公眾在地價方面是給予一種隱藏的資助。其實，大家是知道這一點的。若非如此，難道地鐵能自行變出一些錢來嗎？不可能的。好了，如果這是隱藏資助，那麼它所賺到的錢其實不應完全屬於它，因為我們已透過一個折扣地價，把一筆錢用另一形式給予地鐵公司。我剛才聽到劉健儀說.....如果我說錯的話，她可以作出澄清。不過，我記得她說，政府沒有給它金錢。對，政府沒有給它 cash，我同意是沒有給它現金，但許多時候是不用給現金的。政府想給予別人好處，是不一定要給現金的，可以給黃金、可以免地價，甚至讓它優先購買也可以。換言之，在這個世界上，金錢是有很多不同的形式的。不一定要給 cash，option 也可以，即股票的購買選擇權也可以。所以，是否給予現金並不重要。

既然折扣地價是一種隱藏的金錢資助，那麼市民大眾便會問，“既然我們付出了這種隱藏資助，為何我們無權過問如何運用這種資助呢？”現在鄭家富提出了 3%。好了，3%是否便會令地鐵整體財政崩潰，出現問題，或好像劉健儀所說般，政府被迫收回兩鐵呢？當然，第三種情況在邏輯上，是完全站不住腳的。去年盈利達七十多億元，3%即是 2.1 億元，這當然會令地鐵公司在財政上有少許調動，但很明顯對整體發展不會構成甚麼影響，因為地鐵的絕大部分建設，均不是在一年內動用所有資金的，這點大家都知道。

再者，很多時候，地鐵公司會透過借貸來籌集資金作興建鐵路之用，而其借貸的利息是非常低的。為甚麼呢？因為政府擁有地鐵的 75% ownership，即擁有權。大家知道地鐵是不會 bankrupt，是很難會破產的，因為所有外國的 fund managers 都知道，地鐵倒閉便等於政府倒閉，是不可能發生的，是很難發生的。因此，為何地鐵發行的 bonds（債券）經常被評級為 A+，甚至是 A++呢？這並不純粹是由於地鐵營運得好。無可否認，地鐵是營運得好，很少蝕本、很少要政府大幅補貼，這是原因之一。但是，另一方面，雖然政府沒有公開這樣說，但它卻向地鐵提供了類似 100%的抵押或支持。

因此，劉健儀，我不認為，興建鐵路時.....她剛才引述一條鐵路，但我忘記了該鐵路的名稱——那一條 180 億元的鐵路，好像是將軍澳支線，明顯地，它並不是在每年的營運利潤裏拿出 180 億元來。它只是拿出一部分，而大家其實知道，它主要是循借貸來籌集資金的，而其借貸的利息，在去年是三點幾至四點幾個百分率或 5%左右。我想，有些甚至低於 5%——我記得應該低於 5%，因為 5%對於一筆大額的銀團貸款來說是很高的了。誰可令它享有如此待遇呢？那全是由於政府給它支持，所以從這個原則、角度看，便要穩定票價，或進行很多建設。就實踐經驗而言，我們曾成立很多基金，從沒遇上很大的問題，而運作上也沒有困難。我看不到 3%對地鐵營運會構成甚麼影響，對它興建鐵路也沒有甚麼影響。

好了，最後劉健儀會質疑，為何要 3%？是否真的需要 3%呢？當然這可以再加以辯論。究竟要多少個百分比呢？這是一個可辯論的課題，比率可以是 1%、也可以是 1.5%，甚至可以制訂一個新的基準，一個新的 benchmark，例如要利潤先達到 68 億元，然後每多 10 億元利潤，便給予兩億元，這樣也可以。你可以提出很多 benchmarks，我們是可以再討論的。但是，你不要說鄭家富議員的建議沒有基礎；我覺得它很有基礎。甚至局長在那次會議席上.....鄭家富，那個問題其實是我提出的，我詢問局長會否考慮設立票價穩定基金。局長表示可以考慮這項建議。不過，我也要說明，她只說考慮，並不是答應了——我是很公道的。她的意思是，如果有任何做法可令我們

較易處理票價問題及各種設施例如幕門等，她也會加以研究。我希望局方繼續以開放的態度來考慮這個問題，因為我覺得現時地鐵很多時候不願意進行許多建設，正如鄭家富剛才指出，連幕門這種最基本設施，地鐵也要在每程車費中向乘客扣取 1 角才願意加設。其實，是否有這個需要呢？

我更希望民建聯和自由黨在這個問題上.....既然他們在電台節目裏說得這麼正面——這是我的感覺.....雖然他們也不是真的贊成，但既然他們說得這麼正面，我們是否也可以辯論一下，以及想一想這是否一種可取的做法呢？

多謝主席。

全委會主席：劉健儀議員，你是否想澄清你剛才的發言呢？

劉健儀議員：是的，主席，我的發言被扭曲了，因此我一定要作出澄清。

如果同事聽不明白我的發言，又或是記錯了我說的話，我謹此致歉——對不起，我可能是說得不夠清楚。我從來沒有說過支持穩定票價基金。我認為在沒有進行商討前，就香港鐵路的現行發展引入一個這樣的概念，事實上是很困難的。

我過去不斷指出，亦不斷跟同事表示，香港的鐵路發展是有物業補貼的，而物業發展的確穩定了香港鐵路的票價。事實上，情況也是這樣。如果沒有物業補貼，我們的票價可能便不是處於現在的水平，而加價也可能會來得頻密一些。這是有可能出現的情況。因此，如果沒有物業補貼這種隱含資助，我們的票價便會變得不穩定。因此，議員不應扭曲我的發言，說我支持穩定票價基金。當然，我也不是說這不是好東西，但我不想重複我剛才的發言了。

再者，我還有一點意見被扭曲了。他說，我因為那 3%便要求政府收回鐵路，即把鐵路國有化。李永達議員又再次弄不清我所說的是甚麼。我當時的發言，我記得很清楚，我是說，政府跟鐵路公司在二十多年前簽訂了合約，以物業發展來資助興建鐵路。這是合約的問題。當然，合約是可以修改的。如果政府和鐵路公司也認為可以採納另一種方法來處理，是可以作出修改的。但是，一定要經過大家的傾談和商討才可作出修訂，而如果政府認為是

恰當的話，它甚至可以作出修訂，把鐵路收回。我是基於這論點才說政府可以收回鐵路；我不是因為這 3%，便要求政府把鐵路收回。李議員把我的說話完全扭曲，而我也完全不是這個意思。謝謝主席。

譚香文議員：主席女士，我發言支持鄭家富議員提出的修正案。

在票價問題上，政府及兩間鐵路公司一直堅持要有彈性的票價調整機制。經過多月來的爭取，政府才同意把票價調整幅度由原來的 10% 降至 5%。但是，我們根本不同意日後的新鐵路公司擁有這種特權。新公司根本不應該享有這個 5% 的票價調整彈性，因為這個彈性好像“一把刀”般擱在乘客頭上，乘客隨時要負擔更高昂的車費，而我們立法會卻沒有監管權。

因此，鄭家富議員提出鐵路發展基金的修正案，嘗試以另一種方式穩定鐵路的票價，紓緩加票價的壓力，令市民受惠，是值得我們支持的。

如果鄭議員的建議獲得通過，新鐵路公司須在每個年度把 3% 的物業發展及物業投資利潤撥入這個發展基金內。這個基金會用作改善鐵路的設施服務，對乘客和市民皆有利。

主席女士，在過去 1 年的法案委員會會議上，政府對票價的態度一直非常強硬，可以說是寸步不讓。那 10% 的票價彈性根本是故意定得這麼高的，待經過一輪討價還價才降至 5%，並說已經接納民意和議員的意見。然後，一些議員便對外說成功爭取政府讓步，這簡直猶如小孩子玩泥沙般兒戲。我們認為，只有取消這個票價彈性機制，才是成功爭取政府讓步。

對於民主黨建議設立鐵路發展基金，我希望立法會內各黨派的同事予以支持，因為這是我們最後為市民爭取穩定票價的機會。如果你們表決反對，日後“無皇管”的情況便會更嚴重。當然，我知道這次的修正案將正如鄭家富議員所說，是“凍過水”，應該不會獲得通過，因為票數不夠，政府已取得足夠的票數。

我想再說的是，剛才劉健儀議員 — 不過，她現時不在席 — 所說的一番話，我可以說是摸不着頭腦。我嘗試以會計學的理論瞭解她說些怎麼，但我依然不明白。我剛才也有與鄰座的議員交談，我們四目交投，卻不知道她在說些甚麼，我們真的不明白。所以，主席女士，我希望劉議員清楚

解釋其論據及理由，讓我們明白她的論點和所列舉的例子，並好好瞭解她的意見。多謝主席女士。

劉健儀議員：雖然我沒有聽到譚香文議員全部的發言，但我想澄清，我剛才提出的是法律觀點，而不是會計學的觀點。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

石禮謙議員：主席，劉健儀議員剛才提到我們泛聯盟那關鍵的 5 票，我們關鍵的 5 票在今天晚上是供自由黨使用的。（眾笑）

主席，我想說的是，關於鄭家富提出鐵路發展基金以用作安定票價，這個概念非常好，真的很好，但可惜遲了數年。（眾笑）為何是遲了數年呢？在地鐵公司上市時，我記得民主黨很清楚表示同意以土地資助鐵路發展的這個概念的。我當時仍未當議員，但我當時看到他們特別說過准許地鐵公司在現時的夢幻城多留 2 萬個單位，當時那幅土地是最後才給予地鐵公司的。如果當時民主黨提出的話，成功機會應該很大，但今次提出卻是遲了數年，但同時又是早了數年。

在我們今天審議的《兩鐵合併條例草案》中，政府並沒有撥地給地鐵公司，因為地鐵公司是用 80 億元向九鐵公司購買發展權的，而這個發展權是屬於那 8 幅發展土地的。因此，現時地鐵公司並非如以往般獲政府批地，然後補地價。地鐵公司這次是用 80 億元購買那 8 幅土地的，所以，主席，這跟批地並無關係。因此，我說是遲了數年，但又早了數年。如果日後政府再發展新鐵路並且要批地的話，屆時便可以提出。

主席，我們今次不會支持這項建議。多謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

張超雄議員：石禮謙議員剛才提到以土地穩定票價，其實，我加入法案委員會這麼久，我們一直也在追問穩定票價的問題，希望有一個機制可令票價不會爬升得太快，讓市民的負擔能力得以維持。

我一直無法理解如何以土地穩定票價。關於票價的釐定，第一，是如何釐定最初的票價，而在定出票價後，便須有一個調整機制。我們說來說去的其實也是一個調整機制。我們並沒有談過最初應如何定出票價；如果最初所定的票價過高，無論日後如何調整，也是由一個高的基礎開始。究竟高與低的實際數字是從何而來？其中多少是可以由地產物業的發展補貼票價，令其維持在低位作開始，待日後進行調整時再以不同的機制來衡量的呢？

當然，對於鄭家富議員今天提出的修正案，我們是支持的。不過，所支持的是日後會就調整幅度設立一個基金，令票價的增幅不會過大，這只不過是一層的票價調整，而不可以說是他最初定出的票價水平。不過，我認為鄭家富議員提出這項修正案非常聰明，因為他是利用一個曲線的方法，令票價得以穩定。原因是這項法案的內容並未能就規管車費作出任何修正，而這個基金的用途亦不止是穩定車費，亦可用作改善其他運作上的問題。我認為這是非常值得嘉許的。

事實上，根本沒有所謂太遲或太早，因為無論兩鐵何時合併都會有盈利。現在只不過是把盈利中的部分盈餘撥入基金，令其運作得以改善，包括改善傷殘人士的設施及日後可能給予弱勢社羣一些票價優惠。當然，我們一直希望可以看到傷殘人士享有優惠，或維持給予長者較好的優惠。學生現時當然有學生票，但在運作上，學生申請學生票的方法已經越來越困難。如果設有基金的話，其實是可以令運作有所改善的。現在地鐵公司所說的很多設施似乎都不錯，詳細的內容我現在暫且不談了，當我們修正有關設施內容時，我才會詳細闡述。

這個基金的其他作用，甚至可以幫助一些傷殘人士就業。雖然現在有很多設施，但如果就業的地方是不能暢達，令傷殘人士難以上班的話，這也可以作為動用基金的其中一個用途。所以，我們很希望鄭家富議員這個基金的概念，能夠在議會內獲得通過。無論是在其本身運作方面、穩定票價方面，甚至是幫助地鐵公司利用基金盡其應盡的社會責任方面，這個基金也有其作用。

多謝主席。

全委會主席：各位委員，大約 1 小時前，我十分樂觀地跟大家說，我準備今天在 10 時左右便暫停會議。不過，現在並不是暫停會議的合適時間，我想我無論如何也要完成處理鄭家富議員所提出的修正案和第 5 條，然後才可以暫停會議。所以，我們很可能還要多花 1 小時或更長時間，請大家堅持。（眾笑）

是否有其他委員想發言？

梁國雄議員：還有 1 小時，本來我不想發言的。我本來打算明天才發言，但既然主席說要再多開 1 小時會議，我只好提早發言。我本來打算舉手詢問可否留待明天才發言，因為我也知道各位議員已很疲累，對嗎？

其實，政府很多時候都會用不同方式來補貼公用事業，而這情況在許多公用業機構也很普遍，就好像批出特許經營權般，讓經營者兼賣漢堡包也是可以的。不過，大家也知道，鐵路是很弔詭的。我想請問大家，如果一幅土地沒有鐵路到達，它又怎會有價值呢？如果要炒賣某幅土地，但卻連鐵路也無法到達，又有誰會購買該土地來建房子呢？連道路也沒有，難道要踏單車前往嗎？因此，把土地批給經營鐵路的企業來經營地產業務，然後讓其將賺得的金錢用來興建鐵路並非一項德政，而是雙向的。其實，興建鐵路同時會令當區物業價格整體上升，只不過鐵路沿線物業……我已經說過很多次，香港人貪圖方便，而且我們的鐵路還算不錯，噪音不是太大，但在一些噪音大的地方，居民其實是很悲慘的。

我到泰國旅行時，看到在鐵路沿線居住的全部也是窮人。政府原本不准他們建屋，但他們卻偷偷的建屋。我看到有一個小孩子爬來爬去，我很擔心他一旦爬入圍欄內，火車便會輾到他。

劉健儀議員剛才說，如果不用地產項目來作補貼，究竟情況會怎樣呢？在數字上，那項論證可能是正確的，但我們必須明白，香港的發展，即地產發展，很多時候是沿着鐵路進行的，這樣便會令當區的整體地價上升，地產商因而也發大財。

因此，興建鐵路不單惠及香港人，還會令土地變得有價值，因為鐵路能將人們的居住地點移至某些地方。舉例而言，屯門是沒有鐵路到達的，大家認為屯門的房子行不行呢？當然不行，對嗎？即使炒賣也沒有多大利潤，因為前面是死路一條。屯門是一處沒有鐵路到達的地方（鐵路只通往荃灣），因此，它的地價漲幅不會太大。儘管有一條不大完善的輕便鐵路接駁天水圍和元朗，屯門的房子仍是很難“炒”的。因此，與其說興建鐵路是一項德政，不如說這項政策其實間接補貼了金錢，令地產商發大財。

我們一定要有地方居住的，對嗎？我們一定要有地方居住。以國內的水平來說，是要有“六平一通”，而在香港，是有必要興建一條接駁的馬路或鐵路。無論怎樣，也是要興建道路的，而建造鐵路，其實是要把人口快速移送。

舉例而言，如果我們住在屯門……不如讓我有鐵路接駁的地方做例子吧。舉例而言，人們要由荃灣到中環上班，乘搭地鐵便可以了。人們把時

間節省下來為老闆工作，其實促進了香港的經濟發展。因此，這並不是一項德政，千萬不要說：興建了一條鐵路到那裏，怎麼還不感謝我？舉例而言，很簡單，如果香港沒有地鐵，大家當然會很辛苦，但香港的經濟又能否發展呢？在這次辯論中，我們似乎在說：“香港人，已經給你們興建了鐵路，還想怎麼樣呢？已經那麼便宜了。”然而，我們在整個辯論過程中，絕對不能抱有的概念是：政府用物業發展來補貼鐵路是理所當然的，因為它給了我們一件禮物。

其實，在政府發展基礎設施時，首先必須令人口能夠流動，不論是工作或生活。說到那個機制時，劉健儀議員說鄭家富其實弄錯了，因為我們要考慮所謂合理利潤。她的意思是，以興建隧道來說，無論是否採用“建造、營運及移交”的方式，營辦者做生意時都要承擔成本，因此，我們要給他一些利潤，例如說明建好後讓他賺 16.5%。地鐵的情況是否這樣呢？

劉健儀議員批評鄭家富，但地鐵的情況是否這樣呢？地鐵是否好像隧道一樣，由一些人興建好後提供服務，當賺了足夠的金錢，每年取得保證的利潤後，再移交給政府呢？不是的。開始的時候，我們香港人向亞洲發展銀行借錢興建第一條支線，然後不停地以公帑擴建。我們怎樣計算平均利潤率呢？究竟地鐵公司要賺 16.5%、10%，還是怎麼樣才好呢？其實是沒法計算的，因為最重要的是，地鐵公司必須把利潤再投放在營運方面，令香港人能夠不斷地享受到以鐵路為主的交通網絡。因此，地鐵公司是不能被視作一家以賺取利潤為目標的企業。

殖民地政府不想花錢興建隧道，於是便找資本家來建造，在興建完成後保證其利潤。但是，地鐵的情況是否這樣呢？不是的。劉健儀議員說鄭家富議員弄錯例子，但其實一開始便已經弄錯了。為甚麼我們的地鐵會好像電影中的異形一樣——不知道大家是否看過“異形”這套電影。它本身是一件好的東西，但卻突然變成要吸血、要吃人的異形。我們不禁要問，為甚麼我們的地鐵公司要變成數一數二的賺錢財團呢？

我可以很坦率的說，除了那些高層人士可藉此取得更多花紅、更多金錢，告訴別人他們能好好管理企業，因而享受“江湖地位”之外，香港人是沒有得到甚麼好處的。一家公有的企業，由政府付錢的企業，賺取的利潤本身是毫無意義的，因為這些利潤並不是用來變回資本，以賺取更多的利潤，而是用來做經費的。

因此，在這種意義上，“荷包即兜肚，兜肚即荷包”，這即是說，假如在某一年，地鐵公司公布的業績不理想而又投資了很多金錢興建一些好東西，我們也是不用害怕的。可是，在政府將部分股票出售後……據劉健儀

議員說，政府收取了 105 億元，好像是很重要的收穫一樣……加入這個因素後，人們便經常說，地鐵公司作為一間企業，跟其他私營公共交通機構甚或不是私營的公共交通機構（例如九鐵公司）一樣，也要賺取利潤。這是甚麼邏輯呢？因為政府自己要收取那 105 億元，但我不知道它收取那 105 億元來做甚麼。究竟是否沒有錢呢？又不是，它只是要踏出私有化的第一步。

經過這樣變戲法後，人們便經常說，如果不讓地鐵公司賺取足夠的利潤是不行的，因為它是一家企業。再者，要地鐵提供快捷、環保和良好的服務，同時又要它賺取市場價，根本是不可能的，因此，便有加價的壓力。如果我們說它不能賺那麼多，便是我們不懂市場經濟。這完全是不合邏輯的邏輯。

我們要問，如果今天將地鐵、輕鐵全部賣給資本家，我們便可收回一大筆錢，是有價值的，對嗎？是有價值的。為甚麼我們談及這件事的時候，往往不用以下的邏輯來考慮：其實，無論它是私營或公營企業，那些都是香港人的錢。

所以，鄭家富的要求其實已經很卑微，就好像很多人退而思其次一樣。我們這個議會不能代表市民監察一家與交通和環保息息相關的大企業，已經是匪夷所思。我們今次的修正案無論能否獲得通過，主席，我也要說，它其實也只是針對一些小事而已。但是，很可惜，我看到當這隻異形越長越大，變成異形加異形，超級異形的時候，它根本不會理睬我們。

劉健儀議員說，如果不以物業發展來津貼地鐵的運作，香港人便要付錢。這是當然的，但從來沒有人進行另一論證：如果讓一家私人企業興建一條鐵路，然後由政府付錢給它，這又是否可行呢？由於這樣可帶動地產的發展，那些錢是會撥入庫房的。但是，我們從來沒有做過這樣的論證。我們只是習慣了固有思維，認為不是這樣便不行了。

其實，沒有人曾經做過任何精算，確定九鐵公司和地鐵公司在使用公帑時，究竟獲得了多少額外利潤？在這些利潤中，有多少是由政府送贈的？其實是沒有的。我覺得如果我們將地價……將土地賣出，是同樣會有錢的……問題是由誰興建鐵路，如果是政府自行興建鐵路，令土地興旺後再賣地，它一樣是可以收錢的，是一樣可以收錢的。所以我們不能夠反過來說由政府提供土地發展鐵路是理所當然的。不是這樣的，只不過是我們選擇了這種模式而已。

在我們反過來看這件事情的時候，人們便會問，香港鐵路發展的資金從何而來呢？現時，劉健儀議員說，是用地產發展來幫助的。因此，我們便要問一個很簡單的問題：這些地產發展的收入，為甚麼不能撥出一部分，用作

減低票價，還有用來提供其他的社會福利呢？我真的不明白為甚麼不可以，因為我們現在說的公營企業不是以利潤為目標，而是以再發展為目標的。我想，很多人也在暗暗罵我，說我又在亂說話了。

其實，公營事業再發展的目標，是應該透過政府或政府委任的公聽委員會或有公信力的委員會作出詳細規劃的。我們從來沒有這樣做，只是一直交由兩間鐵路公司不停的發展。它們應該保留多少，剩下多少是發展基金，有多少不算入發展基金等，我們是從沒有考慮過的。

其實，鄭家富提議的 3%也是隨意說的，在某程度上.....例如我們現在要發展一個更.....很簡單的說.....我們突然想到一條“死橋”，發展磁浮火車直達湖南。這當然是需要錢的，政府可能會注資，又或是令地鐵公司拿出原有的儲備。但是，我們現在遇到甚麼障礙呢？我已經多次提及這障礙：自從我們開始構思把九鐵公司和地鐵公司合併以來，已經要純粹根據市場的發展，即平均利潤率來看待地鐵公司。

換言之，在進行所有再發展時，人們便會向政府多爭取土地，而如果地產市場不景氣，便要求政府注資，對嗎？在注資時，我們還要保證地鐵公司能賺取它認為應該有的利潤。在私人資本家投資時，政府已經告訴他有 16.5%。這本身已是不公平的了。

所以，究竟要多少錢才足夠，真的是一個謎。以前不是這樣的，但現在要合併了，我們便不停聽到有人說，我們要向小股東負責，我們不能落後於其他相若企業的利潤率或整體的利息率或利潤率。這便是為何我們今次要反對合併了。

涂謹申議員：主席，劉健儀議員剛才大意是說，我們與地鐵有合約，一向的概念或方式是由地產項目補貼鐵路的營運，一向也沒有這基金東西的。她又說，因為已經有合約，如果貿然作出改變，便是違反合約，甚至違反法治。

我對這種說法真的感到很奇怪。為甚麼呢？因為我們現時商議的是一項新法例，而這法例將賦予地鐵原來沒有的營運權和發展權。因此，我們討論的是一份新的合約和一個新的結構或架構。這是整體社會透過這個不完善及不完整的民主政制下的議會.....沒有辦法，因為這是現實.....在這法律架構下的議會代表民眾，強制進行合併，強制地把某些公眾的資產，例如發展權或土地撥歸地鐵。其實是透過一個.....我們也慣於處理私人條例草案的，對嗎？但是，這其實是公眾的事，透過新的法律基礎，新的合約和新的法律架構賦予地鐵額外的東西來尋找新機遇和可能性。

因此，即使有議員在這時候要求增加廁所設施和設立穩定票價基金等，這些要求全部也只是討價還價的一部分。我們並非在作出一些承諾後，突然食言而迫地鐵提供某些東西。實情並非如此，OK？即使從最微觀的角度來說，情況亦然。有人說：那不行，因為儘管 KCR 即九鐵的東西原本不屬於地鐵，但地鐵本身現時仍可能持有一些原本已批給它的土地發展權及管理權等。那為何要就這些抽取以往合約並沒有列明的 3%？

請記着，地鐵如果同意這樣做，便得接受這些條件，因為現時討論的是一份全新的合約。如果用法律術語來說，就是更改了原本的合約，附加了很多……對不起……新的討價還價的概念。因此，我只能夠說，它只能決定接受或不接受，而如果它不接受的話，可以告訴政府，對不起，如果有這些條件，我便不接受了。這樣是有可能發生的，因為地鐵隨時可告訴政府，一旦通過第 32G 條，即鄭家富的建議，它便會感到不滿意，不要合併了，因為抽取了 3%，它便不能營運。最後，政府只要撤回條例草案便可。於是，地鐵又可以很高興地繼續進行其原有的，不用抽取 3%的 **project**，對嗎？事情便是那麼簡單而已。

因此，地鐵是隨時可以告訴政府不接受的，我們並非強迫它接受。因此，千萬不要說我們要更改它的合約，把手伸進它的口袋裏拿錢。實情並非如此，這一點是一定要澄清的。OK？這更是法律觀點。

此外，順帶一提的是，在整個制度內，廣告收益全部不是撥歸乘客，而是撥歸地鐵的。OK？不過，請記着，當我們要享有升降機的方便和確保安全進出車廂的閘門時，它卻要向乘客抽取 1 角費用。由於我們乘搭地鐵，它才有大量乘客，因而吸引很多廣告客戶，但廣告收益卻並非撥入乘客的帳戶部分。它是如此的斤斤計較。當然，它可以選擇自己的營運的方式。可是，現時討論的卻是一個新營運機制。當然，局長會說，這是充分計及地價和股值的。但是，總而言之，地鐵在計算過後可決定數目是多大，而如果它接受的話，便得接受整個 **package**。如果有關修正獲立法會通過，增加了這項條款，即第 32G 條，地鐵是可以退出這項發展，這是可以的。我們並不是強人所難，要強迫地鐵接受。

曾經有一項私人條例草案是涉及兩間銀行的合併的，我們表示在合併後，客戶戶口當然便自動撥在一起。此外，如果是找不到或追不到的戶口，餘下的數目，在把全部戶口撥在一起後一段時間便自動作廢，不能追討。這其實是透過法律，強制取消了某些戶口，而部分戶口的金錢可能因此註消了，又或在合併後，有關子孫可能較遲領取或申請遺產。事實上，在有些情況下，甚至設下時限，例如 20 年等，如果在時限內不來領取便作廢。這確實是立法會把某些人的權益取消，但現時我們並沒有這樣做。地鐵現時仍然可以告訴特首、司長和局長，如果修正獲得通過便放棄這項法例，政府也可

以把它撤回。在二讀及三讀時，提出這條例草案的官員、議員或提出者，仍是可撤回的。

因此，我們並非把手伸進它的口袋拿錢，或更改合約，透過法律強制、硬要別人依從。事實並非如此。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

何俊仁議員：主席，我只想簡短地回應石禮謙議員剛才所說的數句話，他說，在這時候要求設立一個發展基金——是太遲還是太早？其實，他所說的遲和早都是錯的，有兩個原因：第一，當年我們基本上是反對以此方式資助鐵路發展的，我們並非認為鐵路的發展可以很簡單和集資很容易，而是認為如果政府資助一間私營公司，是不可以跟一間由政府全資擁有的公司相比的。在這情況下，我們認為以往那種隱藏式的資助是不適當的，那些土地應該拿出來公開競投，在競投後，有多少注資便能清楚界定。如果當時立法會是接受我們這種說法的話，是否有需要成立一個票價穩定基金則是另一問題，我們不會要求從地價方面撥錢出來，所以並沒有太遲的問題。

第二，日後有否機會在興建其他鐵路時，要求成立一個發展基金呢？因為屆時會有新的土地撥出來以興建路線，可能會有一些上蓋的發展，但我很清楚，在將來 50 年的專營權期間，如果再有新路線，根據法例，是無須提交立法會的。有甚麼土地撥給新的鐵路公司以興建鐵路，是由行政機關全權決定。根據鐵路的條例，我們可能有權就定線提出反對，但對於土地的使用及補地價問題，政府已一直很清晰地、完全沒有討價還價地向立法會表示，這不關立法會的事，即使土地是寶貴的資源，可以變成金錢，但也完全不是立法會所監管的。那麼，屆時如果有車站上蓋要發展，我們可否要求有一些財務安排，以撥出款項來成立基金呢？我相信屆時是完全沒有機會在本會討論的。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

（沒有其他委員想發言）

全委會主席：如果沒有其他委員想發言，環境運輸及工務局局長，你是否想發言？

環境運輸及工務局局長：主席，鄭家富議員擬議在本條例草案中加入新的部分，設立一個鐵路發展基金及鐵路發展基金管理委員會，並且規定合併以後的公司每年須把其物業業務所衍生的純利潤的 3% 支付予基金，剛才多位委員發言時，已從不同角度來看基金及其整個運作，我不想重複。

不過，最重要的是鄭家富議員本身已說得很清楚，他知道基金的模式是一個曲線的方式，所以他的最終目的只是在於穩定票價，他亦希望政府對這種意見持開放態度，並進行研究，我對此並無異議，而且我覺得任何這類穩定票價的方式，我們將來一定可以研究和磋商，大家誠心做這件事是需要時間的，所以，我不贊成在這合併的條例草案內接納現在提出的這項方案，因為這項方案還有很多地方要作出考慮。因此，我希望各位委員在現階段否決這項修正案。多謝主席。

全委會主席：鄭家富議員，你是否想再次發言？

鄭家富議員：主席女士，我有數項簡單的回應。

局長剛才笑盈盈地表示會持開放的態度，主席女士，坦白說，過去數年來，政府就這個問題的態度是有些改變的。當然，我們亦沒有說過政府已經同意，我們從來沒有這樣說，亦沒有將局長“擺上檯”，說她當時已經答允，現在又不答允。但是，政府已由過去十分抗拒發展至現在說要研究，其實，有研究當然是有機會，但我亦十分害怕，因為很多時候，如果政府想拖延某件事，也是用“研究”這個理由的，所以，“研究”這兩個字在政府內部，是以很高的技巧來運用的。

在議會裏，我希望大家也明白，即剛才各黨派，包括在我身後的一些很重要、很關鍵的泛聯盟，正如自由黨所說，它真是十分關鍵性的，對不起，我忽略了你們。其實，功能界別的各位同事，我覺得今天我們 — 我剛才十分細心聆聽 — 其實是兩種不同意識形態的分野。

我聆聽劉健儀議員的發言時，很老實說，我差點以為她是地鐵的發言人，因為她真的說出地鐵過去的發展、鐵路的營運模式，她說地鐵沒花過政府一毫子，已經很好的了，現在做得那麼好，還要從地鐵抽取 3%？對於她的發言稿，我十分認真，我覺得將來一定要拿來逐字研究，這份紀錄是十分好

的，因為很明顯，她作為自由黨的發言人，其中述及鐵路的運作、營運、發展及鐵路公司本身的利潤模式，而我們議會內，例如我個人在這個問題上，是從公眾的角度來看，與劉健儀議員似乎是從鐵路公司本身的運作和發展模式來看，存在很大的分野。

至於石禮謙議員，我一直說我十分尊重他每次的發言，但我每次也不能認同他的發言。不過，即使不認同他，他也是笑盈盈的，大家互相尊重。他說我遲了數年，我真的感到莫名其妙，其實，法例或基金的設立並沒有遲與早的問題，現在不是沒有了地鐵，當地鐵改名為港鐵後，它將會更厲害，將來在批地和發展時，可能會有更多的物業發展，屆時可能又說我早了數年，但按道理，做一件事是不會太早的，即早有預備來工作，如果覺得這是合適的。我儘管同意他說我遲了數年，但我現在“補鑊”，然後着手做；如果他說我早了數年，這樣便好了，早了便是有遠見，希望大家從地鐵發展的利潤上，對整體鐵路發展作出承擔。

局長也重申我所說的曲線，其實我是不想曲線的，只是被藍紙草案所限，而在討論時，又覺得曲線也不錯，因為如果單是鐵路票價穩定基金，其實是過於狹窄的。其實，整體的鐵路發展，將物業發展中的利潤放在發展鐵路的服務上，又何樂而不為呢？正如剛才很多同事指出，月台、廁所、無法收聽收音機，還有很多問題可能尚未遇到，但對於一些公眾想有而鐵路公司不想做的事項，這個基金便可以作為一個基礎來處理這些事項。

所以，主席女士，你的要求也是好的，即叫我們盡量在這些問題上，如果想早點放學，便不要再辯論那麼多，（主席搖搖頭）因為鐵路發展基金辯論到這裏，我覺得在未來的日子，無論是遲是早，其實還有很多時間可以討論的，我希望局長承諾會研究，我並希望有機會的話，局長在明天之前可告訴我們有關的時間表。

雖然我們無法取得普選的時間表，而李永達也問是否要到 2047 年才能交出來呢？2007 年加上 50 年便是 2057 年 — 2057 年，對嗎？沒錯，專營權會維持直至 2057 年。在 2057 年之前，究竟何時才有機會設立鐵路發展基金，令穩定票價和發展鐵路有一個更好的層次的承擔和服務呢？我期望局長 — 新一任局長，在他另外的 5 年任期中，這是他其中一項必要的任務：研究鐵路發展基金的工作。

多謝主席女士。

涂謹申議員：我聽了局長剛才的發言，更希望局長可以再考慮如何做。事實上，正如劉健儀議員所說，合約確實如此。這就像伸手進別人的口袋拿錢般，便要更改合約。可是，根據我的分析，現在正好是一個 **bargain** 的時候，是一個爭取 **new deal** 的時候。換句話說，這是討價還價的新局面，因為我要給你新東西。因此，大家要商討條件，對嗎？有人對廁所、幕門和基金提出要求，有便是有，沒有便是沒有，大家可以拒絕接受，這樣便要拉倒，**take it or leave it**。

可是，條例草案一旦獲得通過，即表示沒有需要這個基金。如果鄭家富所料不差，他的修正案便是“凍過水”，即表示條例中沒有第 32G 條。局長表示要再作考慮，雖然 25% 屬於公眾持股，但仍然提出進一步要求。當然，如果成立基金，那又變成另一個 **deal**，另一個討價還價的情況。當然，局長會說可以修改法例，甚至把條例收回、進行國有化。可是，那些佔 25% 的股東或基金經理會怎樣想？如果政府在這個重新討價還價的時候也不作考慮，莫非日後才建議以 3% 穩定票價，作出改善，政府可否這樣做？屆時會遇到甚麼法律障礙？我不知道，可能屆時並非如領匯事件那樣，由一名女子申請司法覆核，但又會否由一名佔 25% 的股東採取行動呢？我真的不知道可否這樣做。當然，有人會說，根據法律辦事，甚麼也可以做，可是，是否可以根據《基本法》第一百五十條這樣做？那豈不是要提出全部論據，對嗎？

如果政府根據這個論據表示遲點才作出考慮，我不談鄭家富議員的修正案是否“凍過水”，我反而覺得這做法不但虛偽、而且不切實際，甚至在法律上可能造成極大困難。如果他屆時向你提出新要求，你可能還要另外給他“一件骨頭”，然後大家討價還價，看看可否答應他的要求？否則，如何成立基金呢？我真的不知應怎樣做，這答案其實可回應石禮謙議員批評鄭家富的“遲來”言論。如果從劉健儀議員的角度來看，那便是因為以往的合約無故要求成立基金。除非修改法例，否則如何能向別人索取東西？可是，現時大家可以討價還價，所以，大家便應藉此機會，從公眾利益出發，就未來數十年的發展，決定如何討價還價。我們是否應在此時提出呢？此時不說，更待何時？如果將來遇到問題的時候，既可以進行法律訴訟，也可以根據《基本法》第一百五十條.....

全委會主席：涂議員，即使你中氣十足，也是要面對着我發言的。（眾笑）

涂謹申議員：主席，我想告訴主席，我們會遇到許多困難。主席，我不知道政府的法律顧問有否把所有事情告訴她，可是，如果她沒有作出這樣的考慮，怎麼便輕率說不想讓它通過，卻又不考慮清楚。

劉健儀議員在 4 月曾經在電台說這是一項非常複雜的法例，不知道何時才能獲得通過，現在只不過 6 月，卻又事事辦妥。劉議員的說話其實證明了很多事情是應由政府作出考慮的。然而，政府的考慮不但不深入、不仔細、不全面，而且不立體。局長竟輕率的對鄭家富議員說值得考慮。我當然希望她作出考慮。我在這裏從法律角度指出這些問題，請局長回答。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

梁國雄議員：我也認為局長只是隨口說，不大真誠，因為她曾經表示會作出考慮，但她在發言時，卻從來沒有說過作出甚麼考慮，即她曾經考慮過些甚麼，有哪些地方與鄭家富議員的想法不脛合。

如果這樣說，公眾會得到一個錯誤的信息，那便是如果政府取得足夠票數讓條例草案獲得通過，其實也並不表示反對鄭家富議員的修正案，而且可能還會更好。我覺得就這一點而言，局長是頗不負責任，因為很多議員可能會真的相信——我也希望如此，因為現在政府的投票機器十分厲害。其實，大家也在等待收工，越少議員發言便可越早結束會議，然後便進行“蓋章”。我不是一個知情識趣的人，我偏要發言，因為我已經忍耐了一段長時間。

其實，我已經多次指出，鄭家富的要求其實極度卑微。一個由政府付錢“湊大”的機構，不論是以哪種形式補貼，只要它尊重民意，只要立法會全部議員由直選產生，而政府可以因選舉失敗而下台的話，我敢以我的人頭擔保，一定會出現變化。換句話說，當社會認為票價過高，政府無論如何也要想辦法解決問題，使票價穩定下來，政府怎會辦不到呢？

現時問題已經迫在眉睫——就像葉公好龍的故事般，葉公經常說喜歡龍，但他一看見龍便借故走開，告訴別人有甚麼事情也不要找他。我覺得這種態度十分不恰當。我一直也不喜歡無理批評局長，但事情怎會變成這樣的？

我們已經因為詳題的問題——主席不批准我們討論票價問題。上次地鐵上市時，劉千石議員已經表示希望在增加票價時，要先經過立法會批准。我覺得以香港來說，這做法最合乎政治現實。這是因為在香港，不論我們如何看待立法會，它是除區議會以外，由最多市民以一人一票形式選出的代議機構。如果我們不能爭取到監管票價的增幅，其實已是很大的悲哀。

我真的想問其他議員是否想監察政府的票價，很可惜，當我提出這個問題的時候，其他議員都表示與他們無關，其實，只不過由於受到詳題限制，政府不讓他們這樣做。各位議員，做人要撫心自問。如果說 11.6%便要遲些才能實行，地鐵已經規定優惠的期限，如果現在延遲 3 個月，便會少 3 個月。但是，我們有甚麼理由為了一碗紅豆湯而不要長子權？給你一碗紅豆湯，你便出賣長子權。

其實，我也不想再討論這個問題，現在似乎是說持不同意見的議員提出一些很卑微的要求，例如要求興建廁所、幕門，增加風扇等——我想這裏很多議員沒有乘搭地鐵的習慣，他們究竟有沒有乘搭地鐵的經驗？我是一個很容易冒汗的人，搭乘地鐵之後便仿如醬鴨一樣。如果等候一段長時間（正如鄭家富議員所說，如果有一兩班車暫停 10 分鐘），那麼問題便嚴重了，我整條褲子也會濕透。這些改善是否過分？這是否表示政府既然已經雷厲風行，而兩鐵又認為必須合併，那麼，取得足夠票數後，便可以將這些卑微的要求置諸不理？這才是關鍵問題，這反映了我們的議會無法做到這件事。

我們的議會究竟如何運作？第一，視乎政府想怎樣做；第二，知道政府想怎樣做後，便告訴政府聯盟它的想法，然後按着它的想法進行投票。反過來說，如果政府真的 buy 鄭家富議員的建議，政府想怎樣做也可怎樣做，由於已跟鄭家富 make a deal，全部東西也可以修改，這也是可行的。所以，我覺得，有時候，我們在這裏辯論也沒有甚麼意義，因為其實不關乎理據問題，而是關乎政府的態度。我們今天已經一再證明，如果是政府想做的事，政府一定可以做得得到。

我認為我們不是說道理，因為局長在整個辯論中也沒有回答（反而劉健儀議員曾經作出回答，只是我不同意她的意見），她沒有回答為甚麼 3%不可行。如果說時間太倉卒，通過後會出現很大麻煩，政府也可以再進行修改，而且也有足夠票數。

所以，現在整個議會也停滯不前，究竟為何那 3%可以“致命”、為甚麼不可以這樣做？政府不用作出解釋。局長只是說太倉卒，但如何倉卒？倉卒是好是壞？局長沒有說清楚。所以，我希望局長起立答辯時，告訴我們她是否基本上認為鄭家富議員的構思正確。如果是的話，她是否打算實行？如果會實行，她會否運用行政命令？如果透過立法方式，為甚麼今天不進行立法？如果她認為今天的立法過程中的 bargain 出了錯，對不起香港人，她有全權取回相同的票數，因為所謂“反對派”的人和執政聯盟也會在下一次“蓋章”，因為我們要精益求精。所以，我覺得整個問題其實說不通的。

我希望其他同事，特別是很多說為了 11.6%的減價而迫不得已盡快加速立法的同事，也站起來作出回應。這個機制能否長遠幫助改善服務或消除加價壓力？其實，我覺得這要求很卑微，3%根本不足夠，對嗎？還不及別人的一塊地。希望大家再作討論，否則，明天報章，例如《東方日報》，便會報道：反對派又拖延時間，用盡技倆使政府的計劃無法實行。其實，我們並非這樣，我們是講道理的。

我覺得局長可以再發言，石禮謙也可以再發言，告訴我們如何遲、如何早、遲不會遲、早不會早。大家不要看輕這個議會，選民選出我們每一位議員，不單要我們按鈕，如果真的這樣，議員無須上班，在家裏按鈕便行，對嗎？如果害怕出錯，議員可以配戴耳機，由政府聯盟指揮他們如何投票。所以，我覺得辯論十分重要。

我不是一個出色的辯論者，我的理據也不太足夠，但我希望所有覺得我說話沒道理的人能指教我，告訴我有甚麼不對。否則，這個議會比中學還要差。中學只講求成績，學生在測驗時拿出“貓紙”便可以拿到 A 級成績，何須講求增進學問，何須講求道理呢？

多謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

鄭家富議員：主席，我的發言十分簡短，因為剛才涂謹申議員和梁國雄議員均要求局長就一個很簡單的觀點發言。雖然我也看到局長十分疲倦，今天的會議已進行了差不多 11 個小時，但我不想天真到相信局長真的會進行研究。如果我真的信任她，涂謹申便會罵我和質疑我是否真的相信她。如果法例通過了，如何能迫使地鐵或港鐵將來做事呢？

梁國雄議員剛才也提出同樣疑問，究竟如何透過有法律基礎的行政措施說服日後的港鐵？法例既已獲得通過，而且也簽訂了《營運協議》，所謂研究鐵路發展基金或票價穩定基金，即表示要研究從盈利抽取數個 percent。如果法例已獲得通過而要向鐵路公司拿錢，很坦白說，我真的越想越不是味兒。我不想局長衝口而出，或以主觀意願告訴我們這是好主意。可是，局長也應說服我們等待她進行研究程序，並且說服今天支持她的泛聯盟、自由黨或民建聯等政黨，對我的鐵路發展基金投反對票，儘管他們可能也沒有需要局長說服，但局長也應就研究基礎來說服我。

我懇請局長.....根據 *script*，局長不一定要發言。主席，你也不會再問局長，所以我希望局長再發言，尤其是涂謹申議員剛才發言完畢便氣得離開了會議廳。雖然涂議員說話較為大聲——他說話一向如此，但這並不表示他是粗魯，他只是有點兒緊張而已。我預計日後他在黨內也會同樣大聲地指責我，質疑我信任局長說會進行研究，究竟研究結果又如何？這方面我是應該知道的。

因此，我想問局長可否就這一點再次發言，告訴我們根據行政措施抑或法律基礎日後進行研究？是否真的能循這個方向做得到？多謝主席。

環境運輸及工務局局長：我剛才已經說得很清楚。關於這個基金的概念，鄭家富議員曾經說過這是一個曲線的做法，後來他又表示這不是一個曲線的做法。換言之，整個概念仍未十分清晰，這個基金究竟要達到甚麼目的？對於每個概念，政府都持着開放態度的。我們認為一定要給予足夠時間，研究各種可能性，以及會帶來的影響。政府不可今天在這個情況下表示同意，或決定以行政或立法手段，或其他方法處理此事。我只可以說，我們概念上持開放態度。

我認為鄭議員無須太灰心。許多法例，譬如這次兩鐵合併的法例，並非迫出來的，而是政府認為這是一項對整體社會有好處的法例，所以便要提出來。在處理過程中，我發現有很多大家在原則上本來已同意的事情，在今天卻出現了南轅北轍的情況，大家可以是完全不同意的。很多其他 *issues*、其他事情也突然出現了。

例如，我翻看 2004 年 3 月 3 日立法會的討論，發現民主黨當時基本上支持合併，只要合併帶來協同效益、可以改善集體交通運輸系統、票價可以下調，以及票價機制保持透明度。這是一個很簡單的原則。我們也是依據這些原則做事，這也是我們處理合併的其中一個方法。可是，在合併的過程中，有很多 *issues* 突然出現，我們不可能希望所有問題能夠一次過獲得解決的。

但是，我們覺得這件事在集體交通運輸的主體上，對社會是有好處的。地鐵公司的營運配合整個交通系統需要所帶來的協同效益，會對市民有利。我們也要處理這個課題，但不表示日後便無須處理其他事情。

我希望各位議員明白，也有議員曾經提出這個理據——昨天還未開始討論合併所應做的事情，不等於合併後便完全沒有需要討論。所有問題也沒可能一次過獲得解決的。況且，在討論過程中，這些也是議員最近才提出的建議，也不用說提出了多久。這是一段很短的時間，議員沒可能 *expect* 政府

在這個時候，能夠給予一個實質的答覆。我只可以說，我對這個 concept 持開放態度。多謝主席。

鄭家富議員：主席女士，我只想澄清數點，因為我相信民主黨在 2004 年 3 月 3 日的討論，對兩鐵合併的所謂協同效應有所期望。當時是 2004 年 3 月 3 日，今天是 2007 年 6 月 6 日。在這三年多的期間裏，我們發覺當中牽涉太多問題，以致我們擔心所謂協同效應不能予以發揮。“一加一”並非比二還要大的，我們尤其擔心壟斷造成“無皇管”的情況。況且，可加可減機制雖然原本是好事，卻可能變成壞事，因為有正負 5 個百分點的問題。另外還有輕鐵不減價等許多問題。正如局長剛才所說，很多問題在辯論和審議條例草案的過程中慢慢浮現。因此，我同意有需要就這些問題進行研究。

我希望局長明白，我們確實在不同的場合或會議上，提出票價穩定基金這個概念。無論局長.....因為局長經常沒有親身出席事務委員會的會議，而是由她的同事出席會議，所以，請局長翻看紀錄，便明瞭一切。

民主黨在事務委員會曾經多次提出這個問題，當然，關於如何界定是否多次可能就記分制度而言，我個人提出較多討論。可是，無論我們說是曲線還是直線，也不表示我們想得不透徹。我希望局長明白，我為何要曲線也是被局長迫致要用曲線而已。如果條例草案的詳題不是這樣寫，我們無須用曲線，而可以名正言順稱之為“票價穩定基金”。正如我剛才指出，我在商議中認為以“鐵路發展基金”為名會更好，因為會更為全面，這也是討論所達成的結果。

主席女士，我希望局長拿出誠意，無論日後是否會重新制定法例。老實說，我不想令局長.....雖然她勸我不要那麼灰心，但在現時的建制下，正如梁國雄議員剛才所說，我也不想重複，在現時的政治文化、現時立法會的建制、功能界別和地區直選的基礎上，公眾利益和商界利益在出現矛盾時，公眾利益往往因分組點票而被打壓。這便是殘酷的現實。如果日後這項法例要再提交立法會，我相信局長要付出較今天通過這項條例草案多十倍的能量，才能使法案得以提交立法會。

主席女士，我不會灰心。在這個問題上，我們會繼續努力。可是，我希望局長不要輕率說話，而真的會對這個問題作出研究。多謝主席女士。

全委會主席：涂謹申議員，第三次發言。

涂謹申議員：主席，其實，政府和地鐵公司也很有誠意，希望條例草案盡快獲得通過的。

如果地鐵公司的律師、行政人員或管理層跟政府說，尤其在回應鄭家富的問題時說，基金之事可以慢慢再作討論，先行通過條例草案再另行打算，那麼，他們實在太精明了。我們的政府可能會被人欺騙。不過，政府可能認為被“半呃半就”也不要緊，因為局長自從獲委任問責局長，一上場便提出可加可減的建議。如果今次——特別是不知道日後她能否繼續擔任局長一職——一事無成，局長如何面對江東父老？所以，條例草案能否在 6 月 30 日前獲得通過，對局長的仕途可能也有很大影響，我相信這也是關鍵問題。

但是，如果地鐵公司今次在整個 deal 討價還價中得到好處，它便可以到此為止。但是，是否日後要再給它甚麼，它才會願意從盈利中撥出 3%呢？我認為今次是有人精明，有人願打、有人願捱，因此犧牲了公共利益。

周梁淑怡議員：主席，我不想再浪費大家的時間，不過，鄭家富議員剛才說，有些議員只是為了維護商界利益，而不以公眾利益為依歸。

我想提醒一下鄭議員，維護合約精神是香港賴以成功的一個很重要的元素，與法治精神其實是一整套的精神。維護合約精神非常重要，不能任由立法會喜歡——說為了維護消費者利益——便可以粗暴地更改合約，這是第一點。

第二，涂謹申議員不斷說討價還價，我們今天在這裏看這項條例草案，已經不再是討價還價的階段。我們今天看的協議，已經到了由政府 and 鐵路公司由討論以至完全作出決定的階段。如果我們在這個階段以立法形式，勉強地硬將其中一項條文加入合約內，這肯定會影響整項合約的基本原則。現在已經不再是拉鋸、談判的階段。我覺得有些議員好像把現在說成還可以在通過條文後再進行討價還價般。大家應該十分清楚，也希望民主黨不要誤導議員，令他們以為現在還在進行談判，那麼議員在這裏就一些事項作出討論後，還可以交由政府再進行談判。

如果我們今天要在財務上作出如此基本和重大的改變，我相信在整個協議內會為合併帶來重大改變，合併會因此受到嚴重威脅。我不知道局長認為合併可否繼續進行，但我認為事情並不像有些議員所說般，拿出計數機按一兩下便可以得到解決。我相信事情並非這麼簡單。所以，我覺得我們已經到了要作出決定的階段，而不再是討價還價的階段。

多謝主席。

全委會主席：梁國雄議員，第三次發言。

梁國雄議員：由於討論非常有意義，而且談到合約，令我想起曾經看過一本名為《民約論》的書。我們現在談的是甚麼呢？一間公司、兩間公司也是由香港人付錢，其利潤本應作再發展用途的。現在有一間公司，由政府賣了一部分股份，賺取了 105 億元，這是很好的成績，劉健儀議員也同意政府有錢收。據說政府現在手持價值 857 億元的資產，而且政府也是地鐵公司的大股東。可是，政府經常說要為上市公司小股東的利益着想。否則，小股東便會拋售股票。難道政府不可以回購股票的嗎？李嘉誠經常也會回購其屬下機構的股票。是否有人想買股票？否則可歸我所有。

我們現在談甚麼？我們談的事情更恐怖，那便是鐵路公司已跟政府談妥。我也不知道是誰跟誰談判，地鐵公司的大股東是政府，九鐵公司的大股東也是政府。政府的不同部門，也即是說，政府的左手和右手談妥了這樣做，這就更“離譜”了。

為何我要談民約論？那是因為議會內並非所有議員都是由選民以一人一票方式委託他們出來出任代表的。我們簽約的時候並非出於自願，只不過由於有《基本法》的存在。所以，當我們說要尊重合約精神的時候，便要注意資產家革命資本主義社會首先講求在政治上尊重民約論。如果不遵守合約，如何根據民意立法？

關於這個問題，當我們說現在已經太遲，因為政府提出的這項方案已跟地鐵公司談妥，今天我們若再討論這方面的問題，會令政府沒法跟地鐵公司……樓上有幾位地鐵公司人員坐着，請他們今晚回去徵詢他們的上司是否真的如此，然後給我們一個聲明。

我們談的，只是從地產項目收益中抽取 3%。正如鄭家富所說，如果每年有 50 億元，3%只是 1.5 億元；以 50 年計算，也只是 75 億元，這做法是否過分？況且，我們要求不僅是穩定票價，穩定票價其實也有原因。可是，地鐵公司的邏輯是要發展便要投資，要投資便會影響票價，因為賺不夠錢。當然，我曾經指出，我真的不明白作為一個公有的機構，它為何要賺那麼多錢。如果要再進行發展，便要向亞洲發展銀行或其他機構申請低息貸款，同樣也是要付錢、付利息的。可是，這樣也是有數可計。

根據鄭家富提出的概念，如果要興建幕門或進行大規模發展，覺得有壓力時便從那裏取錢，談的也是票價——所謂發展必然會帶來利潤下降，必

然會令小股東不滿，所以，要加價才能令他們滿意。這些問題是越討論便越清楚的，對嗎？我們今天在此只是提出這麼一個卑微的要求，其實只是要求拿出 75 億元，而且還須分 70 或 50 年付款。問題只是政府是否願意達成這個 deal，還要考慮甚麼？為何還要考慮？為何還不達成這個 deal 呢？

今天，在這個議事堂內，上了一課很好的政治課。很多人也認為，政府已談妥的事情、政府跟大財團談妥的事情，或是由政府變身為大財團，然後告訴我們政府跟大財團商討的事情，都不能容許立法議會進行詳細研究，就像“收樓”時檢查有否漏水一樣。這是第一點。

第二點，我也曾經多次提及，財產轉移必定會影響香港的長遠發展。立法會容許政府不進行全面諮詢，其實也是罪過。從長遠發展來看，既然政府說得那麼重要，50 年也要付錢，為何我們不……我對此並不熟悉，我只是剛剛加入立法會，不知道是否要出甚麼“皮書”——如果這樣做，便可以反映民意，即根據甚麼“皮書”進行民意調查。如果委託鍾庭耀進行調查，議員便不用在此爭拗了，政府有沒有這樣做？有些甚麼事比就第二十三條立法還要急切？政府也曾經對就第二十三條立法進行過民意調查，最多只是不做甚麼“皮書”（我已忘記是“綠”皮書還是“白”皮書），為何不可以這樣做？

如果地鐵公司真的與人為善，如果真的被我們不幸言中拖延半年的話，那麼便把優惠延遲半年好了。為何不可以這樣做，讓市民多表達意見，使整個合併也合乎民意？合約如果談的是民約，便是民意的表達，民意代表的建立。我們這裏的議員只懂得談資本主義和賺錢，卻不談資本主義革命時的民約論，沒有說過沒有人民授權，便不可以假扮人民代表嗎？如果沒有資產家革命，那些合約還存在嗎？皇帝可以立刻拘捕你，要你“早抖”。憲章大革命第一件事便是談保持，即民主革命要保持人民不被政府拘捕。

所以，我們今天在議會所談的都是資產階級最污穢的東西——唯利是圖，而不談資產階級進步的東西。我沒法不這樣做，因為我們的議會是一個銅臭的議會，也是油墨的議會。所以，我覺得如果政府再以所謂合約精神阻撓今天的投票，告訴議員如果在這一分鐘仍考慮鄭家富議員的修正案，便是違反合約精神，這必然令政府違反合約，地鐵公司也會因而考慮違反合約，這樣做合併便不能成功，如果合併不成功，便不可能作出 11.6% 的減價的話，政府的做法便是捨本逐末。我們對香港人如此關心，我們看到這個機制可以使 11.6% 的減價較易實現，或要有理由才可以加價，那有甚麼不好呢？政府不可捨本逐末，這是最壞的做法。

關於我們的議會是否有權對這些事情作出決定，現在已經太遲。我今天本來打算約別人在 10 時見面，我也本來無須發言，可是，我真的越聽越氣憤，當局怎可以教訓我要遵守合約精神，卻又告訴我這個世界無須有民約精神？我真的要請教理論家，我真的從未聽過。我只聽過一個政府必須遵守合約，而且要得到人民授權，才会有合約精神。多謝主席。

暫停會議

SUSPENSION OF MEETING

全委會主席：我認為我們這樣下去，直至今晚午夜 12 時，會議也不會完結，所以我立即作了決定。我剛剛看到有數位同事舉手。我決定現在暫停會議，明天繼續。

立法會遂於晚上 11 時零 4 分暫停會議。

Suspended accordingly at four minutes past Eleven o'clock.

附錄 1

會後要求修改

公務員事務局局長會後要求就第五項質詢作出以下修改

第 38 頁第 2 段倒數第 2 行

將“.....，上調當年聘入某職級公務員的起薪點。.....”改為
“.....，上調當年聘入該職級高出最低資歷要求的公務員的起薪
點。.....”