

會議過程正式紀錄

1999 年 7 月 7 日星期三

下午 2 時 30 分會議開始

出席議員：

主席范徐麗泰議員，G.B.S., J.P.

丁午壽議員，J.P.

田北俊議員，J.P.

朱幼麟議員

何世柱議員，S.B.S., J.P.

何秀蘭議員

何承天議員，S.B.S., J.P.

何俊仁議員

何敏嘉議員

何鍾泰議員，J.P.

李永達議員

李卓人議員

李柱銘議員，S.C., J.P.

李家祥議員，J.P.

李啟明議員，S.B.S., J.P.

李國寶議員，J.P.

李華明議員，J.P.

呂明華議員，J.P.

吳亮星議員

吳清輝議員

吳靄儀議員

周梁淑怡議員，J.P.

夏佳理議員，J.P.

馬逢國議員

涂謹申議員

張文光議員

張永森議員，J.P.

許長青議員

陸恭蕙議員

陳國強議員

陳婉嫻議員

陳智思議員

陳榮燦議員

陳鑑林議員

梁智鴻議員，J.P.

梁劉柔芬議員，J.P.

梁耀忠議員

程介南議員，J.P.

單仲偕議員

黃宏發議員，J.P.

黃宜弘議員

黃容根議員

曾鈺成議員，J.P.

楊孝華議員，J.P.

楊森議員

楊耀忠議員

劉千石議員，J.P.

劉江華議員

劉皇發議員，G.B.S., J.P.

劉健儀議員，J.P.

劉漢銓議員，J.P.

劉慧卿議員，J.P.

蔡素玉議員

鄭家富議員

司徒華議員

霍震霆議員，S.B.S., J.P.

羅致光議員，J.P.

譚耀宗議員，G.B.S., J.P.

馮志堅議員

鄧兆棠議員，J.P.

出席政府官員：

行政會議議員政務司司長陳方安生女士，G.B.M., J.P.

財政司司長許仕仁先生，G.B.S., J.P.

行政會議議員律政司司長梁愛詩女士，J.P.

工商局局長周德熙先生，J.P.

規劃環境地政局局長蕭炯柱先生，J.P.

運輸局局長吳榮奎先生，J.P.

衛生福利局局長霍羅兆貞女士，G.B.S., J.P.

教育統籌局局長王永平先生，G.B.S., J.P.

庫務局局長俞宗怡女士，J.P.

經濟局局長葉澍堃先生，J.P.

工務局局長鄭漢生先生，G.B.S., J.P.

民政事務局局長關永華先生，J.P.

房屋局局長梁展文先生，J.P.

財經事務局局長黎高穎怡女士，J.P.

列席秘書：

秘書長馮載祥先生，J.P.

助理秘書長林鄭寶玲女士

助理秘書長陳欽茂先生

文件

下列文件乃根據《議事規則》第 21 條第(2)款的規定提交：

附屬法例	法律公告編號
《1999 年人體器官移植(修訂)(第 2 號)規例》	168/99
《(1999 年人體器官移植(修訂)條例) (1999 年第 7 號)1999 年(生效日期)公告》 ..	169/99
《1999 年公眾衛生及市政條例(公眾遊樂場地) (修訂附表 4)(第 5 號)令》	170/99
《1999 年實習律師(修訂)規則》	171/99
《〈1999 年司法(雜項規定)條例〉(1999 年第 21 號) 1999 年(生效日期)公告》	172/99

提交文件

- 第 134 號 — 臨時區域市政局
一九九八/九九年度修訂開支預算
- 第 135 號 — 經修訂的臨時區域市政局 1998 至 99 財政年度工程
一覽表(截至 1999 年 3 月 31 日止的第 4 季)
- 第 136 號 — 經修訂的臨時市政局 1998 至 99 財政年度工程一覽表
(截至 1999 年 3 月 31 日止的第 4 季)
- 第 137 號 — 臨時市政局在 1998 至 99 財政年度第 4 季通過的 1998
至 99 年度財政預算修訂
- 第 138 號 — 投訴警方獨立監察委員會
一九九八年工作報告書
- 第 139 號 — 戴麟趾爵士康樂基金受託人
報告書 1998-99

- 第 140 號 — 香港申訴專員第十一期年報（1999 年 6 月）
- 第 141 號 — 政府帳目委員會就審計署署長
第 32 號衡工量值式審計報告書提交的報告書
以及就審計署署長第 30 及 31 號衡工量值式審計報告
書
提交的補充報告書
（1999 年 7 月政府帳目委員會第 32 號報告書）

報告

人力事務委員會報告 1998/99

公務員及資助機構員工事務委員會報告 1998/99

司法及法律事務委員會報告 1998/99

民政事務委員會報告 1998/99

交通事務委員會報告 1998/99

政制事務委員會報告 1998/99

規劃地政及工程事務委員會報告 1998/99

福利事務委員會報告 1998/99

資訊科技及廣播事務委員會報告 1998/99

經濟事務委員會報告 1998/99

衛生事務委員會報告 1998/99

《1998 年法律適應化修改（第 12 號）條例草案》委員會報告

《1998 年盜竊罪（修訂）條例草案》委員會報告

《商船（本地船隻）條例草案》委員會報告

《1999 年收入條例草案》委員會報告

發言

主席：發言。梁智鴻議員會就投訴警方獨立監察委員會一九九八年工作報告書向本會發言。

投訴警方獨立監察委員會一九九八年工作報告書

梁智鴻議員：主席女士，我謹代表投訴警方獨立監察委員會（“警監會”）提交警監會的 1998 年工作報告書。

警監會是行政長官委任的一個獨立諮詢機構，負責監察和覆檢有關市民投訴警方的調查工作。調查工作由香港警務處投訴警察課進行，但個案的檔案和文件則由警監會詳細審議。投訴警察課的調查結果必須獲得警監會通過，個案才可終結。

1998 年，警監會總共覆檢和通過了 2 586 宗投訴個案，涉及 4 200 項指控，較 1997 年的相應數字，分別減少了 420 宗和 654 項。指控警方“毆打”、“傲慢／無禮／使用粗言穢語”和“疏忽職守／處事不當”的個案，共佔投訴個案的 77.3%，較 1997 年錄得的 76.8% 輕微增加 0.5%。在 4 200 項獲通過的指控中，約四分之一循簡易程序解決，即通常較輕微的投訴，無須進行正常全面調查，而只須由被投訴人所屬分區的高級警務人員調解解決。例如有人投訴某警員向他發出定額罰款通知書時對他粗言穢語，便可循簡易程序解決；有 1 768 項，即 42% 列為“投訴撤回／無法追究”；149 項列為“證明屬實”或“未經舉報但證明屬實”，即指一些在原有指控內容以外調查出而證明屬實的其他不當行為。例如有人投訴警員甲粗言穢語，不准他修改供詞，投訴只針對不禮貌，但經過調查後，證實警員甲不准他修改供詞已屬違反警察程序手冊內的規定，這便屬於“未經舉報但證明屬實”的過失；有 63 項列為“無法完全證實”；666 項列為“證據不足”；14 項列為“終止調查”，即雖然調查工作未完成，但鑑於出現特殊情況，例如投訴人被證實精神有問題而終止調查；有 301 項列為“虛假不確”；149 項列為“並無過錯”。1998 年經全面調查的 1 328 項指控中，證明屬實個案的比率為 15.9%，較 1997 年的 12.8% 輕微上升。

1998 年，警監會審議個案時總共對投訴警察課的調查報告提出了 950 項質詢，導致 64 宗指控其後重新分類。在警監會通過的投訴個案之中，去年有 312 名警務人員受到刑事檢控、紀律處分和其他形式的內部處分。

為落實政府為市民提供更佳服務的政策，警監會在 1998 年 4 月公布首份服務承諾，訂明處理公眾查詢和監察投訴警方個案的標準回應時間。年內，警監會在履行服務承諾方面表現十分良好，有 92.6% 的一般個案和 87.4% 的繁複個案分別在承諾所定的 3 個月和 6 個月期限內通過。參照首年的運作和經驗，警監會將會再接再厲，務求在 1999-2000 年度有更出色的表現。

1998 年 3 月，警監會秘書處遷往灣仔的新辦事處。新辦事處設有即時傳譯設施和公眾席位，以備新聞界和市民旁聽警監會的會議。由 1998 年 3 月開始，警監會與投訴警察課的聯席會議有部分開放讓市民旁聽。這個程序對提高警監會工作的透明度和加強市民對我們工作的信心，相信十分有效。

不過，要令市民真正對警監會有信心，盡早賦予警監會法定地位，是非常重要的。大家亦會記得，有關將警監會促成為法定組織的條例草案在 1996 年 7 月已提交當時的立法局，但政府在 1997 年 6 月 23 日的立法局會議中撤回這條條例草案。政府堅持說議員當時提出而獲通過的部分修正案，會令現行的投訴警察制度出現重大改變，是不可接受的。警監會對當局撤回這條條例草案，深表遺憾，同時敦促當局盡快再向立法會提交有關條例草案。

1998 年，警監會更積極地宣傳其職能、工作和形象。警監會在 1998 年 11 月舉辦了一項中文標語創作比賽，藉此宣揚我們的工作信念、原則和精神。是次比賽的反應相當踴躍，參賽標語多達 2 382 句。警監會在參考各優勝作品後，挑選了以下數句作為我們的中文標語：“警民權益 同樣重視 監察投訴 獨立公平”。為宣揚投訴警察制度公平公開的運作模式和警監會所擔當的獨立監察角色，警監會在 1998 年第四季製作了首輯電視宣傳短片和電台宣傳聲帶，由 1999 年 3 月開始，分別在電視台和電台播放。相信這會大大增加市民對警監會的認識和信心。

主席女士，總括來說，1998 年對警監會來說是成果豐碩的一年。我們會不斷努力，確保繼續以仔細徹底和公正無私的態度，監察和覆檢有關市民投訴警察個案的調查工作，並會致力令市民對投訴警察的制度更具信心。

謝謝主席女士。

主席：李家祥議員會就政府帳目委員會就審計署署長第 32 號衡工量值式審計報告書提交的報告書以及就審計署署長第 30 及 31 號衡工量值式審計報告書提交的補充報告書向本會發言。

政府帳目委員會就審計署署長第 32 號衡工量值式審計報告書提交的報告書以及就審計署署長第 30 及 31 號衡工量值式審計報告書提交的補充報告書

李家祥議員：主席女士，今天本人十分榮幸，代表政府帳目委員會（“委員會”）向立法會提交委員會第 32 號報告書。

根據在 1998 年 2 月 11 日提交臨時立法會的香港特別行政區政府帳目審計工作的範圍 — “衡工量值式審計”文件，審計署署長在 1998 年 10 月至 1999 年 2 月期間完成的衡工量值式審計報告書，已於 1999 年 3 月 31 日提交立法會主席，並於 1999 年 4 月 21 日提交立法會。

今天提交的政府帳目委員會報告書包括 3 個主要部分：

- (一) 委員會在研究 1998 年 11 月 18 日提交本會的審計署署長第 30 號報告書第 7 章後所達成的各項結論；
- (二) 委員會在研究 1998 年 11 月 18 日提交本會的審計署署長第 31 號報告書第 6 章後所達成的各項結論；及
- (三) 委員會在研究 1999 年 4 月 21 日提交本會的審計署署長第 32 號報告書後所達成的各項結論。

在政府帳目委員會第 30 及 31 號報告書定稿之時，委員會尚未完成對審計署署長第 30 號報告書第 7 章和第 31 號報告書第 6 章進行的研議工作，因此，委員會當時暫未有就該兩個章節作全面報告。委員會現已完成這兩個章節的研議工作，而且會把有關該兩個章節的補充報告書，連同委員會第 32 號報告書一併呈交。

一如往年，委員會認為無必要深入調查審計署署長第 32 號報告書提出的每個事項。因此，委員會只選出我們認為在報告書中涉及較嚴重的違反常規情形或弊端的章節進行調查，而委員會對這些章節進行的調查，便構成了委員會第 32 號報告書的主要內容。

委員會在研究審計署署長第 32 號報告書期間，對 8 個事項進行了詳細的調查。今天提交的報告書，敘述了委員會對其中 7 個事項進行研議的過程和結果。委員會仍在研究有關“政府對電力供應公司的監察”的事項，並且訂於 1999 年 7 月 22 日舉行第三次公開聆訊，以便聽取證人進一步作出的證供。在這情況下，委員會決定暫且不就這事作出全面報告。不過，委員會當會盡快完成研議作出結論，並向立法會提交報告。

委員會在商議今年要詳加研究的事項時，主要考慮以下三大要點：

- 第一，有必要密切監察工務計劃，特別是有私營機構參與的計劃，而且必須要求保存齊備的紀錄，以及訂定清楚載明各項規定的法律文件，以便確保各方都能將計劃落實，最後達到政府既定的政策目標，並且消除公眾對政府決策時，有否受政治因素左右的一切疑慮；
- 第二，有必要確保政府各項制度和計劃按最妥善的方式推行，既有良好內部管制，亦可有效防止貪污；以及
- 第三，有必要積極推展把政府服務私營化及外判的工作，使有關服務更物有所值。

在研究審計署署長報告書有關“加快策略性污水排放計劃第 I 階段內的工程”的章節時，委員會注意到，儘管當局耗資 1.43 億元實施各項加快施工措施，彌補因遲遲未能完成施工豎井工程及前期合約中其他工程而造成的延誤，但策略性污水排放計劃第 I 階段的工程不但未能達到原定在 1997 年 6 月 30 日完成的目標，而且至今仍未竣工。儘管政府當局堅稱採用這個不切實際的完工期限，當中不涉及政治上的考慮因素，但卻不能釋除公眾的懷疑。這事件帶來的重要教訓是，在管理一些具有重大策略意義的工務計劃時，我們要堅守專業判斷和審慎處事的原則，而不應受政治因素左右。

委員會認為這次工程延誤是一個代價高昂的錯誤。委員會亦關注到，該計劃第 I 階段工程出現延誤，以致計劃隨後各階段工程均受影響，維多利亞港的水質持續惡化。我們衷心希望政府當局可以從中汲取教訓，並且提高警惕，積極監察該計劃餘下階段的工程，確保各項工程可及早竣工，以便該計劃能按當局的原意，發揮改善環境的效用，而政府的龐大投資亦可盡快得到成果。我們也促請審計署署長在策略性污水排放計劃第 I 階段全部完成後，再進行審查，以確定整項工程計劃的全部成本，以及導致工程開支嚴重超出預算的其他各項因素。

委員會亦詳細研究過另一項工程計劃，便是興建葵涌高架道路的工程。委員會得悉政府和香港地下鐵路公司須合共支付 3.65 億元，解決承建商提出的三百多項索償。委員會關注到，葵涌高架道路合約在機場鐵路工程的詳細設計完成之前，已告批出。由於工程設計在較後階段才作出修改，令承建商可就有關工程項目提出索償，而成本亦變得難以控制。委員會的研究清楚顯示，政府當局在合約和工程管理方面都有可作改善的地方。

委員會亦察覺，在這項工程計劃和策略性污水排放計劃中，政府當局向財務委員會（“財委會”）申請撥款時，並沒有告知財委會有關工程計劃所涉及的風險，亦未有披露與財政影響有關的全部詳情。委員會在 1998 年 2 月向臨時立法會提交第 29 號報告書，以及在本年 2 月向立法會提交第 30 及 31 號報告書時，一再表示關注到政府當局未能向財委會全面披露有關資料，匯報工程計劃的關鍵性發展，以及可能具爭議性的付款。我們亦要求當局定期就各項工程計劃向財委會作出報告。政府當局兩次都承諾，在進行大型工程時，如有重大的工程延誤、成本超支和任何與財委會通過的撥款申請所述情況有嚴重偏離之處，便會在適當時候告知財委會。委員會促請政府當局信守這項承諾。當局亦應本着同一精神，審慎評估那些在時間上須緊密配合的工程計劃，在合約管理方面所涉及的風險，並且以積極主動的態度，向財委會匯報任何可能出現的財務風險，以及可能最終會對工程預算造成重大影響的或有債務。

委員會察悉政府當局未能落實在中區心臟地帶把行人與車輛交通分隔的政策目標，並曾對該政策目標的歷史和背景，進行了詳細的研究。政府曾向 3 個發展商批出市值達 7 億元的地積比率優惠，以換取他們提供 5 條行人天橋設施。政府當局自七十年代便開始計劃興建的 5 條行人天橋，至今仍全未興建，對於政府當局任由有關情況持續二十多年，委員會予以譴責。我們不但關注到公帑收入所蒙受的重大損失，更對交通和行人安全感到關注，特別是在雲咸街和皇后大道中交界處曾發生致命的交通意外。政府當局處理這事時出現的混亂情況，令人難以置信，而且完全難辭其咎。對於政府當局未有及時採取行動調查出錯的原因，並考慮是否應對有關官員採取紀律處分，以維持政府對公眾的問責性，委員會亦感到不滿。從防止貪污的角度來看，最為重要的一點，是建立完善的內部制衡制度，使土地管理工作保持廉正。委員會注意到，政府當局已從行人天橋事件中汲取教訓，並已檢討有關程序，發出新的指引，以及在法律文件內就提供行人天橋設施事宜訂定更嚴謹的規定。

委員會歡迎政府當局確實表明，其中兩條行人天橋預期可於 2001 年或之前建成，而規劃環境地政局局長亦會研究各個方案，以落實政府改善區內行人流量和行人安全的政策。委員會促請各有關方面以合作的態度，盡早採取積極的措施，在區內提供行人天橋連接設施。

在研究影視及娛樂事務管理處（“影視處”）對淫褻及不雅物品的管制時，委員會察覺《淫褻及不雅物品管制條例》雖然已賦予影視處權力檢取不雅物品，但影視處巡查人員在過去 4 年從未單獨行使有關的權力，委員會對

此表示關注和不滿。影視處既沒有為例行監察巡查工作進行策略性規劃，亦沒有就過去曾巡查的零售店鋪備存有系統的紀錄。此外，影視處亦未有迅速檢控一些違反《淫褻及不雅物品管制條例》的出版商。

上述情況令市民覺得，這個重要的工作範疇，不但權責分工零散，而且欠缺協調，這亦是導致色情物品充斥市面的原因。政府當局必須加強採取執法行動，遏止這種情況。此外，當局亦應進行徹底調查，以確定執法行動不足是否因為貪污、黑社會影響，還是純粹因為影視處管理層失職所致。政府當局應根據有關的調查結果，考慮是否有需要採取紀律處分或提出刑事檢控。長遠而言，當局應制訂一套完善而有效的防止貪污制度，使這方面的工作保持廉潔。這對於維持青少年的品德，以至整體社會的道德風尚，都是至為重要的。

委員會得知，在本年 5 月，醫院管理局終止其負責資訊系統的副總監的合約，而廉政公署現正就這事件進行調查。在研究審計署署長第 29 號報告書有關“醫院管理局資訊科技／資訊系統策略的推行”的章節時，委員會曾對若干事宜表示關注，包括醫院管理局就推行資訊科技計劃訂立的內部監管和控制制度有欠妥善，以及根據現行撥款安排就資金運用情況作出交代的問題。在今次提交的報告書中，委員會研究“公共租住屋邨的管理服務”時，亦重申我們對內部管制和監管有所不足的關注。令委員會深感不安的是，我們獲悉在本月較早時，包括一名房屋署職員、一名房屋署退休僱員和 4 名承建商在內的 6 名人士，因為涉及與公共屋邨維修工程合約有關的貪污行為被廉政公署檢控。委員會認為，廉政公署就上述兩宗事件進行調查，正好顯示政府部門內部監管制度有所不足，往往會產生貪污舞弊的機會。因此，我們促請政府當局注意兩者的連帶關係，並從反貪污的角度着眼，從速認真檢討任何已發現有內部監管制度明顯不足的地方。

在本年 4 月，政務司司長公開表示，政府致力改善為市民大眾提供的服務，並希望能取得更好成效和提高生產力。她又提出方案，把某些政府服務外判給私營機構和志願團體承辦。委員會大致上支持這些原則，但促請政府當局以審慎而公平的態度研究各個方案。

委員會注意到，房屋委員會（“房委會”）顧問報告中有關私營機構參與屋邨管理和維修服務的建議，已在社會上引起廣泛爭論，而房屋署職員亦有強烈反應。對於房委會決心解決在臃腫架構和龐大編制下存在已久的管理問題，委員會表示支持，並同意有必要提高房屋署職員的生產力和競爭力。雖然如此，委員會亦衷心希望房委會推行的各項改革和措施，對各有關方面

都公平和合理。此外，當局亦須特別留意，不但要確保前綫人員編制精簡，更要確保房屋署上下，包括中央管理層，亦要實行精簡架構。委員會亦希望，房屋署管方與員方能以更開放和誠懇的態度進行溝通，為房屋署屋邨管理和維修服務日後的發展，訂立互惠互利的安排。

在研究 1988 年技術服務協議下電訊服務的管理時，委員會注意到審計署署長報告書提出的意見，指香港國際電訊有限公司已壟斷電訊業和航空電子儀器維修工作。香港國際電訊有限公司在 1998 年交還其電訊專營牌照後，政府應審慎研究有關採購電訊服務的其他方案。採取現行根據 1988 年技術服務協議而作出的安排，可能與政府開放電訊市場的政策背道而馳，因而未必是最物有所值的做法。

委員會知道，庫務局局長會研究其他方案，以改善採購電訊服務的現行安排。隨着電訊市場開放，以及有新的服務供應商加入競爭，我們促請政府當局利用在市場出現的新機會，並審慎研究可否透過物色其他電子和電訊服務供應商，為市場引入更多競爭。

當局透過推行學校行政和管理系統（“校管系統”）令學校運作電腦化的計劃，只能取得整體使用率為 52% 的成績，而且很多學校對現有校管系統感到不滿，委員會對此深表關注。鑑於現時情況有欠理想，資訊科技發展卻一日千里，我們促請政府從推行校管系統的經驗中汲取教訓，再另外撥出 32 億元非經常費用，用作在教育界推行資訊科技策略之前，讓學校參與有關的策劃工作。此舉不單止可確保所用款項會達到鼓勵在學校使用資訊科技的政策目標，更能確保使用資訊科技的學校可從有關設施切實得益，並認同計劃確有成效。雖然這是值得讚許的政策目標，但我們必須在落實該政策前，訂定清晰的路向。因此，政府的首要任務是明確界定在教育方面的資訊科技政策，並給予各有關學校充分彈性，可靈活決定在校內推行資訊科技計劃的步伐和時間安排。否則，當局訂定的計劃和額外投入的資源，可能會再次白費。

主席女士，在結束發言之前，本人希望強調，秉承政府帳目委員會的優良傳統，我們本着積極求進的精神，進行第 32 號報告書的研議工作，以維護特別行政區公共服務的誠信和問責性。在研究個別事項時，我們力求高瞻遠矚，以遠大廣闊的視野來審視問題。我們相信委員會已得出一些務實可行的結論，有助政府當局妥善監察工務工程、訂立良好的工作守則和內部管制措施、注意易於出現貪污舞弊的工作範疇，以及積極推展把政府服務私營化和外判的工作。

我們透過委員會的工作，努力促使政府在各方面作出改善，不斷在穩步中取得成果，實在令人感到十分鼓舞。對於各委員在研究過程中作出的寶貴貢獻，本人深表謝意。此外，對於曾出席委員會公開聆訊提供寶貴資料的政府當局和其他機構的代表，我們亦在此向他們致謝。最後，我們也要多謝立法會秘書處職員勤奮工作，對委員會提供了有力支援。

主席女士，我們本着積極合作的精神提交這份報告書，並相信政府當局亦會本着同一精神，繼續考慮我們提出的各項建議。

謝謝主席女士。

主席：李啟明議員會就人力事務委員會報告 1998/99 向本會發言。

人力事務委員會報告 1998/99

李啟明議員：主席女士，本人謹以人力事務委員會主席的身份，就事務委員會在 1998-99 年度的工作，向立法會提交報告，並重點介紹事務委員會數項主要工作。

不斷上升的失業率，是事務委員會關注的主要事項。事務委員會密切監察政府當局為創造就業機會及應付失業問題而採取措施的進展。關於基礎建設工程計劃的人力需求，委員要求政府當局按每個工種評估建築工人的人力供應情況，並及早採取措施及行動，解決可能出現的人力短缺問題，以致無須輸入外勞。委員亦要求政府當局規定承投政府工程計劃的承建商優先聘用本地工人。事務委員會促請政府當局採取新猷及更有效的措施，以刺激經濟及應付失業問題，並在作出人力規劃及制訂訓練策略時，必須高瞻遠矚，以應付經濟體系不斷轉變的需要。

涉及僱主單方面更改僱用條款的糾紛有所增加，事務委員會亦感關注。政府當局告知委員，《僱傭條例》為僱員提供保障，僱主不得單方面及無理更改僱傭條款。只有在勞資雙方同意的情況下，僱傭合約的條款才能作出更改。政府當局曾發出一套指引，說明如何處理減薪及裁員的事宜。部分委員認為，該等指引對僱主並無法律約束力，未能有助保障僱員的權益，在處理涉及減薪及裁員的勞資糾紛時亦作用不大。他們促請政府當局立法規管僱主作出的減薪行動。

有關在香港訂立最低工資制度的建議，事務委員會察悉政府當局不在香港訂立任何形式的最低工資的立場。事務委員會曾研究立法會秘書處資料研究及圖書館服務部擬備的研究報告，該份報告講述香港以外地區在實施最低工資制度方面的經驗。在事務委員會就此問題進行進一步的商議前，委員要求政府當局就該份研究報告向事務委員會作出回應，並探討最低工資對企業（特別是中小型企業）及香港整體經濟的影響。

部分委員促請政府當局認真研究老人所面對的就業問題，並制訂所需措施，包括立法消除年齡歧視。政府當局認為，持續進行宣傳及教育公眾的工作，並鼓勵自我規管，是消除年齡歧視的最有效及最恰當的方法。政府當局已向僱主發出實務指引，以消除僱傭方面的年齡歧視。當局亦採取措施，打擊歧視求職人士的行為。部分委員認為，消除僱傭方面年齡歧視的法定規例，可與教育公眾的工作同時進行。

政府當局向事務委員會證實，自《基本法》在 1997 年 7 月 1 日開始生效後，香港居民便根據《基本法》第二十七條，享有組織及參加工會、罷工的權利及自由。事務委員會要求政府當局全面檢討《僱傭條例》的條文，並盡快作出所需的修訂，使有關條文符合《基本法》第二十七條，以及修正其現有措辭。

本人希望藉此機會多謝委員對事務委員會工作所作出的貢獻，並感謝政府當局回應委員提出的要求。

謝謝主席女士。

主席：譚耀宗議員會就公務員及資助機構員工事務委員會報告 1998/99 向本會發言。

公務員及資助機構員工事務委員會報告 1998/99

譚耀宗議員：主席女士，本人以公務員及資助機構員工事務委員會主席的身份，向立法會提交事務委員會在 1998 年 7 月至 1999 年 6 月期間的工作報告。

該份工作報告載述事務委員會在過去 1 年的主要工作。本人在此會提出幾項重點。

首先，事務委員會關注到，政府當局在過去 1 年在公營部門推行的新措施及提出範圍廣泛的改革建議，特別是下列 3 項：

- (一) 政府引進非公務員合約，讓部門及職系首長享有更大的酌情權，僱用非公務員合約僱員；
- (二) 政府建議成立更多營運基金，並推行公司化及私營化計劃；以及
- (三) 政府建議就公務員體制進行改革。

事務委員會明白到政府當局為求在長遠方面改善服務而推行上述新措施及提出改革建議，不過，事務委員會已經促請政府當局慎重考慮上述新措施及改革建議對公務員及公共服務質素的影響。就公務員體制改革而言，事務委員會認同公務員工會及部分學者的關注，尤其是關於改革的步伐、部分改革建議對公務員隊伍的穩定性的影響，以及採納薪酬與表現掛鈎的做法是否切實可行。事務委員會亦要求政府當局慎重考慮在 1999 年 6 月 9 日立法會會議的議案辯論中議員所表達的意見，特別是引入高級公務員的問責制度。

除上述事項之外，事務委員會亦關注到公務員的薪酬、津貼、附帶福利及申報投資等事宜。事務委員會支持政府當局檢討向公務員提供津貼的現行政策，以確保有關津貼在現時的情況下仍屬恰當。事務委員會亦已促請政府當局採取更有效的方法執行有關防止享受雙重房屋福利的規則。

至於公務員申報投資方面，事務委員會認為有需要改善現行的申報制度，使部門首長每年均須申報他們在香港及香港以外地區的所有投資，以及登記他們的投資和權益，供市民查閱。在申報配偶的職業方面，如配偶是公司合夥人或執行董事，則有關的部門首長便須提供該公司的進一步資料，例如業務性質等。政府當局答應考慮事務委員會的意見。

最後，本人藉此機會感謝事務委員會各委員對事務委員會的工作所作出的貢獻。

主席女士，本人謹此陳辭。

主席：吳靄儀議員會就司法及法律事務委員會報告 1998/99 向本會發言。

司法及法律事務委員會報告 1998/99

吳靄儀議員（譯文）：主席女士，本人謹以司法及法律事務委員會主席的身份發言。事務委員會曾在這個會期內討論了很多事項。今天，我會就其中較重要的事項發言。

相信各位議員仍會記得，在《釋義及通則條例》第 66 條中有關“官方”一詞的提述，經適應化修改為“國家”後，法律界及社會人士均感到十分關注，並質疑為何某些法例只對香港政府具有約束力，但對“國家”機關卻不具約束力。政府當局曾就 17 項相關的條文進行檢討，該 17 項條文明顯地對政府具有約束力，但沒有提及是否適用於設於香港的“國家”機關。事務委員會察悉政府當局在檢討後所得的結論，是“國家”機關及其人員必須遵守其中 15 條法例，而其中一條則與“政府”及“國家”機關無關。至於《個人資料（私隱）條例》的檢討，政府當局將於稍後向事務委員會提交報告。

關於法律援助方面，事務委員會察悉公眾對 1997 年法律援助政策檢討的結論及建議的反應，並且已就其中一系列的建議與政府當局交換意見。政府當局同意在最後決定採納哪些建議前，考慮各位委員的意見。事務委員會亦察悉法律援助服務局建議設立一個獨立的法定法律援助機構，分階段進行。事務委員會將於詳細研究法律援助服務局的報告後，與政府當局跟進此事，並且提出建議。

事務委員會亦討論了內地及香港特別行政區法院的刑事司法管轄權，相信各位亦對引起是項討論的兩宗案例十分清楚。事務委員會部分委員及大部分獲邀請參加事務委員會特別會議的法律界學者及專業人士均不贊同政府當局就《1997 年中國刑法》第七條所作出的詮釋，因為第七條規定，有關刑法適用於在中國領域以外地方觸犯刑法所指定罪行的中國公民。他們認為“領域”一詞應指中華人民共和國管治下的“地理”領域，而不是政府當局所聲稱的“司法管轄權”領域。

繼律政司司長在 1999 年 1 月 20 日宣告她就《英文虎報》一案所作出的裁決後，事務委員會要求律政司司長就她較早前所作出有關不起訴胡仙女士的決定，作出解釋。在向事務委員會發表的聲明中，律政司司長解釋是因為沒有足夠證據，而且向胡仙女士提出起訴亦不符合公眾利益而決定不提出起訴。儘管政府當局已作出解釋，事務委員會部分委員仍不贊同律政司司長就“公眾利益”一詞所作出的詮釋。他們指出，在決定是否起訴一個人時，該名人士的經濟能力、所經營業務的性質或其所僱用職員人數等因素均不應被列入考慮範圍之內，而且這樣做亦絕不公平。

主席女士，這是本人就本報告的簡短發言。

主席：蔡素玉議員會就民政事務委員會報告 1998/99 向本會發言。

民政事務委員會報告 1998/99

蔡素玉議員：主席，本人謹以民政事務委員會主席的身份，提交民政事務委員會在 1998-99 立法年度的工作報告。

民政事務委員會在本立法年度的議程十分緊密，所涉及的範圍亦甚為廣泛。就一些重要議題，如人權公約及文化康體新架構，委員會曾舉行多次特別會議，進行詳細諮詢及討論。本人現就這兩方面的討論，作扼要的報告。

在人權公約方面，香港特別行政區在 1998 年 9 月至 1999 年 5 月期間，共發表了 4 份有關實施國際人權公約的報告。有關香港第一份就《消除對婦女一切形式歧視公約》發表的報告，委員會曾舉行 3 次特別會議，與各關注團體及政府當局討論。委員會促請政府成立一個高層次的婦女事務委員會，以統籌及發展所有與婦女有關的政策，為婦女提供全面的服務，一些委員並建議政府刪除一些過時的保留條文，以及提供平等機會讓婦女參與公共事務。委員會亦促請政府落實聯合國委員會在 1999 年 2 月聽證會後所作出的建議。

至於香港特別行政區就《公民權利和政治權利國際公約》提交的報告，委員會已向政府當局表達初步意見，並邀請關注團體提交書面意見。委員會將於稍後舉行特別會議聽取各界的意見。

委員會現正研究在 1999 年 5 月及 6 月才發表的《禁止酷刑和其他殘忍、不人道或有辱人格的待遇或處罰公約》及《經濟、社會與文化權利的國際公約》的兩份報告，委員會將會配合聯合國的聽證會的日期，在稍後時間與政府及有關團體進行討論。

在文化康體的範疇，委員會非常關注為提供文化、藝術、康樂及體育服務的新架構，並曾多次促請政府制訂一項全面而具長遠目光的文化政策，以進行公眾諮詢，但政府方面並無回應。在委員會的多次催促下，政府當局在 1999 年 3 月底發表了為提供文康體育服務新架構的顧問報告。委員會為此曾邀請文化康體組織及社會各界提交意見，並與有關團體及政府當局進行討論。委員會敦促政府應就顧問報告內有關未來文化委員會的權責、政府部門與藝術發展局及康體局的職能、政策方向、各項服務的提供、資源及場地的

管理問題，再詳細諮詢業內人士及作出修訂。不過，政府當局對委員及各界提交的意見並無積極回應，委員普遍感到失望。委員會知悉政府方面已成立一個專責小組，負責研究有關落實架構的一切事宜。事務委員會將會繼續跟進委員會及業內人士的各项關注事項，特別是文康服務的監察機制、文化交流計劃，以及把服務外判及私營化等建議。

就體育政策及資源的分配，委員會亦曾與提供服務的主要機構，如兩個臨時市政局、香港康體發展局，以及中國香港體育協會暨奧林匹克委員會進行討論。委員會認為政府及各主要體育組織應進一步改善資源及場地安排的安排，以確保有效運用公帑，在培育運動精英及推廣體育兩方面同時並進。

主席，事務委員會的其他討論事項已詳細載列於報告內，本人不再在此重複。

本人謹藉此機會，感謝各委員熱心參與委員會各項事務的討論，並提供了積極的建議。

本人謹此陳辭。謝謝。

主席：劉健儀議員會就交通事務委員會報告 1998/99 向本會發言。

交通事務委員會報告 1998/99

劉健儀議員：主席女士，本人謹以交通事務委員會主席的身份，提交委員會 1998-99 年度的工作報告。由於報告已詳細說明委員會的各项工作，因此，本人只將數項較重要的課題作重點介紹。

在公共運輸服務方面，事務委員會支持政府把香港油蔴地小輪船有限公司（“油蔴地小輪”）的專營渡輪服務以招標方式開放競投，藉此促進渡輪服務的競爭，但對於自 1999 年 4 月 1 日新舊服務交接後油蔴地小輪的服務質素未如理想，深表關注。事務委員會通過一項議案，敦促政府當局與油蔴地小輪進行商討，以期恢復坪洲、梅窩及長洲渡輪服務舊航班時間表，以三層船行走，並適當調配快船投入服務，改善小輪的通風系統及噪音污染情況，降低快船票價，以及恢復離島居民周末／假日來回票優惠。

在本地運輸網絡方面，事務委員會繼續監察政府當局規劃及推行本港各項優先鐵路計劃的情況，以提供所需的運輸基礎設施。

在監察公共交通服務方面，委員會曾研究各項方法，以提高釐定收費制度的透明度及問責性，其中包括建議設立一個獨立委員會，負責釐定收費。政府當局察悉委員的意見，並承諾會進一步改善加費建議的諮詢程序。

事務委員會就當局有意通過公開招股的形式，把地鐵公司的部分股權私有化深表關注。由於有關計劃將對日後各項鐵路發展計劃及規管事宜帶來深遠的影響，委員促請當局參考外國的經驗，審慎研究此事項，並在正式提交立法建議前，進一步諮詢委員會的意見。

主席女士，我謹此陳辭。謝謝。

主席：黃宏發議員會就政制事務委員會報告 1998/99 向本會發言。

政制事務委員會報告 1998/99

黃宏發議員（譯文）：主席女士，本人謹以政制事務委員會主席的身份簡單匯報事務委員會在這個會期內的主要工作。

事務委員會曾經在 11 次會議中討論了區域組織的檢討，即有關兩個市政局及區議會的檢討。政府當局曾在不同階段向事務委員會匯報檢討工作的進展情況。部分委員對政府進行公眾諮詢及陳述諮詢結果的方式極有保留。在政府公布這項檢討的諮詢報告後，部分委員批評建議中廢除兩個市政局的做法形同摧毀一個存在已久、可讓市民參與社區事務的渠道，以及是民主的倒退。他們同時指出，在建議中的新架構內，政府當局並沒有把兩個市政局的權力移交予立法會或區議會。

政府當局曾向事務委員會講述 2000 年立法會選舉的各項選舉安排。關於容許候選人自費在電視及電台播放選舉廣告的建議，多位委員表示關注，因為此舉會令財政資源較少的獨立候選人或政黨處於不利的位置。事務委員會要求政府當局重新考慮這項建議。

政府當局曾向事務委員會講述選舉管理委員會在 1999 年區議會選舉建議指引內提出的各項主要的新措施。關於本身為候選人或政黨/政治組織成員的電視或電台節目主持人、報章或雜誌的定期撰稿人或專欄作家，在其所

屬政黨/政治組織有其他成員參加選舉時，在提名開始後，不可在電視及電台節目中出現或向印刷媒介投稿的建議，各與會人士一致認為，如要實施有關規定，該等規定亦只應適用於候選人。

關於修改《基本法》的機制，政府當局已確認 8 項在設立修改《基本法》的機制前須詳加研究的問題。在 1999 年 3 月，當事務委員會進行公眾諮詢後，政府當局表示，已確認若干有需要作進一步研究的新的及重要的問題。政府當局須徵詢各有關方面，其中包括中央的意見，以便在設計該機制時，加以考慮。各委員對政府當局設立適合的機制，使《基本法》第一百五十九條得以落實的時間表，尤感關注。雖然政府當局表示，在現階段未能提供任何具體的時間表，但政府粗略估計，這個過程中各項程序所需的時間，以不包括與中央進行討論，但包括草擬及制定所需的本地法例，到最後落實建議所需的時間來計算，大概為 15 至 22 個月。

事務委員會亦有跟進因行政長官決定提請國務院要求全國人民代表大會常務委員會（“人大常委”）解釋《基本法》第二十二條四款及第二十四條三款（三）項所衍生的事宜。委員會曾邀請各代表就是否須要為日後提請人大常委解釋《基本法》的條文而設立正式的機制發表意見。各代表對於行政長官根據《基本法》第四十三條及第四十八條（二）項提請國務院要求人大常委解釋《基本法》是否合法及符合憲法的規定，以及應否設立正式的機制，以規管行政長官日後提請人大常委解釋《基本法》的權力等問題意見紛云。政府當局的立場是行政長官承諾只會在非常特殊的情況下才會尋求中央人民政府的協助。香港特別行政區政府會小心考慮設立機制的事宜及建議，但在現階段不會作出任何承諾。

本人謹請主席女士及各位議員參閱今天在會議席上提交各位省覽的政制事務委員會報告。

主席：何承天議員會就規劃地政及工程事務委員會報告 1998/99 向本會發言。

規劃地政及工程事務委員會報告 1998/99

何承天議員：主席女士，經閣下同意，本人以規劃地政及工程事務委員會主席的身份，向本會報告事務委員會在本立法年度的工作。本人無意在此逐一贅述，只想特別提出引起社會人士廣泛關注的規劃事項。

東南九龍發展計劃無疑是每個香港市民都關注的發展項目。關注的原因是有關計劃所涉及的面積非常廣大，在可預見的將來，都不會有類似的市區發展計劃。事務委員會的委員與市民大眾一樣，對政府去年提出的計劃有很大的保留。事務委員會要求政府重新修訂有關的分區計劃大綱草圖，盡量縮減填海的規模，保留啟德機場的特色，並且令市民在日後可前往海旁欣賞景色。委員很感謝香港建築師學會、香港工程師學會及香港測量師學會就東南九龍的發展提供了有創意的方案。事務委員會歡迎政府因應專業團體及公眾人士的意見，願意修訂計劃，並打算在稍後就有關計劃徵詢議員的意見。

本會議員諒必贊同維多利亞港是香港的重要天然資產，如何發展維港兩岸是本事務委員會至為關注的事項。委員歡迎政府草擬“維多利亞港的理想和目標”，作為制訂長遠規劃策略的基礎，為海港沿岸一帶的未來發展提供指引。事務委員會希望政府在聽取公眾人士的意見後，盡快落實“維多利亞港的理想和目標”，並且在發展中環填海計劃第三期及添馬艦基地填海區時，將有關的理想和目標付諸實行。

主席女士，本人謹此陳辭。

主席：陳婉嫻議員會就福利事務委員會報告 1998/99 向本會發言。

福利事務委員會報告 1998/99

陳婉嫻議員：主席女士，經閣下同意，本人現以福利事務委員會主席的身份，向本會報告事務委員會在本立法會會期內的工作。由於事務委員會的報告已經詳細臚列整年的工作，本人不會再逐一贅述，而只會特別提出引起社會人士廣泛關注的綜合社會保障援助（“綜援”）計劃問題和學校社工的問題。

事務委員會十分關注政府當局就綜援計劃進行的檢討，尤其是該檢討對高齡、傷殘人士及單親家庭的影響。雖然綜援檢討報告書強調，老病傷殘者不受影響，但社會福利署在 6 月 1 日後切實執行各項收緊措施之下，長者及殘疾人士卻是實際上受到影響，尤其是新措施要求與家人同住的長者，在申請綜援時要連同家人一起審批，而停發電話津貼亦影響到與家人同住的殘疾人士。福利事務委員會將在 7 月份的會議上一一跟進。

在單親家庭方面，當局考慮過議員、社會福利界及有關團體就各項建議提出的意見後，決定撤回要求單親家長在他們最年幼子女年滿 12 歲時必須尋找工作建議的建議。至於把自住物業包括在資產計算範圍內的建議，議員認為單親家庭不應包括在內，因為他們將變賣物業所得的款項用罄後，便會再次申請綜援，長遠而言反會令政府的開支增加。政府當局最近告知議員，基於部分育有年幼子女的單親家長可能會面對特殊困難，社會福利署署長具有酌情權，可延長變賣物業的 12 個月寬限期。只要有關家庭最年幼的子女不足 15 歲，而所擁有的資產總值又不足以應付以綜援標準計算的 10 年家庭開支，便無須變賣自住物業，並可繼續領取綜援。

此外，鑑於失業率持續上升及工資下調，議員在 1999 年 2 月 24 日舉行了特別會議，在會議席上成功通過了一項議案，促請政府重新評估“經常工作”的定義，將豁免計算入息的規定向下調整。當局答應進一步研究現行安排，並將在 9 月份就這項檢討向事務委員會提交報告。

有關學校社工的問題，經過多年的爭取，委員會、社工界及教育界都很高興政府當局終於同意一校一社工的建議，但同時亦很失望地知道，在現有學校及 1999-2000 年學年新開辦的學校增設所需服務單位的 9,700 萬元費用，會從現有的青少年服務資源中調撥。為評估該建議對青年服務的影響，委員會將與民政事務委員會在下星期舉行的聯席會議，與政府當局商討有關問題。

此外，本人藉此機會多謝立法會秘書處的同事對本委員會的工作的幫助。

主席女士，本人謹此陳辭。謝謝。

主席：單仲偕議員會就資訊科技及廣播事務委員會報告 1998/99 向本會發言。

資訊科技及廣播事務委員會報告 1998/99

單仲偕議員：主席女士，作為資訊科技及廣播事務委員會主席，本人謹此提交工作報告。事務委員會在本立法年度內處理了多項重大而備受關注的事項，詳情已在報告中交代。本人只會就其中數項要點發言。

委員會認同本港有需要進一步發展資訊科技，對當局公布推出的數碼港計劃尤其關注。委員會曾舉行 4 次會議，與當局深入討論該計劃的各項安排。委員會原則上支持本港發展數碼港，但部分議員認為，政府直接與倡議數碼港的公司達成協議，而並非透過慣常的公開招標程序批出合約，值得商榷，並認為政府此舉有違公平競爭的原則，亦開了不良先例。

政府當局則重申，由於資訊科技的發展一日千里，因此有必要盡早落實數碼港計劃。當局亦表示已充分考慮有關科技公司的質素及投資承擔。應委員的要求，政府當局同意日後定期向委員會匯報數碼港計劃的進展。此外，亦會就未來推行的大型發展計劃，制訂及公布政策指引。

關於解決電腦公元 2000 年數位 ("Y2K") 問題，委員認為有關工作刻不容緩。鑑於事務委員會就 Y2K 問題的深遠影響提出極度關注，並強調及時監察的重要性，因此，所有立法會事務委員會均對其政策範疇內的 Y2K 事宜，包括修正工作及應變計劃等，作出跟進。資訊科技及廣播事務委員會亦會繼續監察有關進展，尤其是全港性應變計劃及有關的宣傳推廣。

在開放電訊市場上，委員會就政府發表的“1998 年固定電訊服務檢討——意見綜論”諮詢文件，多次與業界及政府當局討論，並跟進各項政策建議。大致上，委員會歡迎當局開放對外電訊服務及對外電訊設施市場。對於當局暫停簽發新的本地固定電訊網絡服務牌照至 2002 年 12 月底的決定，委員會將密切留意在暫停發牌期間，3 間新固網商就擴建網絡方面的承諾及與當局的磋商。

在促進本地電影業的發展方面，委員會曾與業界團體及政府當局深入交換意見。委員促請當局嚴厲打擊盜版活動，並正視及處理業界所提的各項關注，例如電影融資、外景拍攝等。關於管制淫褻及不雅物品問題，當局因應委員會的關注，答允在制訂稍後進行公眾諮詢的政策建議時，參考海外有關的做法。

事務委員會在截至 1999 年 7 月的會期內，共舉行了 20 次會議，其中 7 次是為即時處理一些重要事項而於短時間內召開的特別會議，並曾會晤合共 39 個團體。本人對於政府當局積極回應委員的要求，以及各界人士踴躍發表意見，深表謝意。最後，本人亦要感謝立法會秘書處同事的全力協助，使委員會的各項工作，得以有效率及順利地進行及完成。

主席女士，本人謹此陳辭。謝謝。

主席：田北俊議員會就經濟事務委員會報告 1998/99 向本會發言。

經濟事務委員會報告 1998/99

田北俊議員：主席女士，作為經濟事務委員會的主席，我現向各位議員簡述一下事務委員會在本年度的幾項重要工作。

監察供電業的發展，是事務委員會的重點工作之一。在研究政府與電力公司之間的管制計劃協議中期檢討時，委員察悉，日後增設的發電機組如出現過剩發電容量，便會從電力公司的固定資產平均淨值中撇除有關機組的機器及設備的開支。不過，事務委員會仍然關注平均備用發電容量可達 30%，對電費將有重大影響。部分委員認為，加強兩間電力公司電力供應系統的聯網，可有效降低電力公司所需的最低備用發電容量，故促請政府當局早日完成這方面的顧問研究。部分委員建議當局盡快實行用電需求管理的措施，以減低高峰期的最高用電需求，從而推遲增設發電設施的需要。委員一般都認為，最重要的是政府必須認真檢討需求預測及增設發電設備的適當時間，並要從推遲中華電力有限公司在龍鼓灘發電廠兩台發電機組的投產事件中汲取經驗。

主席女士，鑒於多宗涉及使用無煙道式氣體熱水爐的致命事故，事務委員會要求政府即時跟進，盡量減少此類事故再發生的可能性。委員促請政府當局收緊管制，以確保氣體熱水爐的安全，包括規定氣體供應商必須保存最新的客戶紀錄，以及增加檢查氣體用具的次數，並加強有關正確使用該類熱水爐的宣傳活動。事務委員會除了支持政府禁止在浴室使用各類無煙道式熱水爐的建議外，並認為當局應進一步禁止在廚房使用，以及禁止出售這類熱水爐。政府同意考慮事務委員會的意見，並盡快提交適當的法例。

繼各機構就新機場在開始運作時所出現的問題完成調查後，事務委員會曾與政府當局跟進各份調查報告所提出的建議，亦繼續密切監察與新機場運作有關的事宜，特別是第二條跑道的啟用、機場收費的競爭能力及新機場符合 2000 年數位標準的計劃。在 2000 年數位問題方面，委員除了細心審議每個系統符合 2000 年數位標準的程度及有關的應變計劃外，亦研究機場管理局的主要商業夥伴，例如空運貨站對 2000 年數位問題的準備情況，並促請機場管理局明確劃分該局及其夥伴公司就有關問題所須承擔的責任。此外，有委員亦認為有需要設立外界監管機制，以便更有效地監察有關工作。

主席女士，事務委員會的其他工作重點已載列於提交的報告中。我謹此陳辭。謝謝。

主席：何敏嘉議員會就衛生事務委員會報告 1998/99 向本會發言。

衛生事務委員會報告 1998/99

何敏嘉議員：主席女士，本人現以衛生事務委員會主席的身份，向本會報告事務委員會在本立法會會期內的工作。由於事務委員會的報告已詳細臚列整年的工作，包括食物安全及腸病毒等問題，本人不會再逐一贅述，只提出 3 項涉及重要政策的工作。

在過去 1 年，醫護界最重要的事項，便是在 4 月 12 日事務委員會會議席上公布的哈佛專家小組的顧問報告。這是一項期待已久的檢討，而其中有關醫療融資的建議，更引起各界的關注。事務委員會已在 6 月舉行了兩次會議，邀請醫護界、學術界及其他關注團體的代表到來表達對醫護制度及未來改革路向的意見。在未來的 3 星期內，會再舉行可能最少 3 次的會議，繼續討論未來的改革路向及醫療融資問題。因應事務委員會的要求，衛生福利局已宣布將公眾諮詢期延長至 8 月中。

第二項涉及重要政策的問題，是有關食物安全及環境衛生服務的擬議新架構。

事務委員會在 1998 年 10 月的會議席上，首次討論現時負責食物安全及環境衛生工作的架構所存着的主要問題，以及設立新架構須考慮的事項。衛生事務委員會其後與環境事務委員會及政制事務委員會舉行 4 次聯席會議，跟進上述事宜。雖然在這數次會議中，聽了很多政府部門的解釋，說重組架構的目的是改善協調工作，以便更有效善用資源，但部分議員並不信納擬議架構有助改善各政府部門之間的協調聯繫，因為他們已覺察衛生署與擬議設立的新部門之間出現職務重疊問題。議員亦關注簽發食肆牌照及酒牌的程序過於複雜及需時甚久。他們要求當局檢討發牌機制，以期提供方便申請人的“一站式”服務，履行於 1 個月內簽發牌照的服務承諾。

議員除要求政府當局提供額外資料，闡述擬議架構的詳情及可節省多少開支的資料外，亦要求立法會秘書處資料研究及圖書館服務部進行研究，探討海外國家（包括美國及英國）的食物安全及環境衛生事宜，以及海外城市簽發食物牌照的安排，以便議員在考慮新架構時可作參考之用。

此外，委員會亦十分關注資源增值計劃的目標，會否令工作已十分繁重的醫院管理局（“醫管局”）前綫人員百上加斤。事務委員會曾於 4 次會議席上討論有關事宜。醫管局解釋，該局會集中在管理架構、支援服務及節省能源等方面，探討如何能節省開支及提高生產力。除重新調配服務需求遞減的範疇的資源外，亦會檢討臨床服務，以期改善運作模式，增加診症數目。醫管局會向事務委員會提交進度報告，以便進行跟進討論。

主席女士，本人謹此陳辭。

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。質詢時間一般不會超過一個半小時，而每項質詢大約佔 12 至 15 分鐘。我想再次提醒議員，提出補充質詢時應盡量精簡，不應提出多過一項問題或發表議論。

在一位議員提出主體質詢後，有意提出補充質詢的議員請按下“要求發言”按鈕。

議員如想提出規程問題，或提出跟進質詢要求澄清，請在官員回答後起立示意，我便會請他發言。

第一項質詢。

生活環境中的二噁英含量

1. 梁智鴻議員：主席，政府當局可否告知本會：

- (一) 有否定期測試食物、空氣及其他會影響健康的物質的二噁英含量；若有，在過去 3 年，食物、空氣及其他有關物質每年的二噁英平均含量為何，該等水平與有關的國際安全標準比較為何；及
- (二) 當局曾經及將會採取甚麼措施，減低生活環境中的二噁英含量？

規劃環境地政局局長：主席女士，二噁英是一組化學物質，是從幾種燃燒和化學過程中所產生的微量副產品。這些過程包括焚燒含有氯化的有機物質，其中最為人熟悉的是聚氯乙烯這種常用的塑料、製造殺蟲劑及漂白紙漿和紙

的過程也可能產生二噁英。這些化學物質通過這些過程成為細微塵粒，散布到空氣中。二噁英不溶於水，但可溶於脂肪，並往往在食物鏈中累積起來。人類主要是經由進食高脂肪含量的食品，例如肉類、魚類和奶類製品或從呼吸的途徑接觸到二噁英，但很少會因飲水而接觸到二噁英。在提供這些背景資料後，我現答覆梁議員的兩項質詢如下：

- (一) 現時並沒有劃一國際標準釐定對個別食物中二噁英可接受的含量，不過衛生署和政府化驗所正攜手研究引進一項定期監測食物中的二噁英含量的計劃。本港須對來自若干歐洲國家的食物樣本進行測試。當局一旦完成該項測試後，便會按計劃實施這項定期監測的計劃。由於本港過往並沒有就食物是否含有二噁英進行定期測試，因此沒有紀錄可作參考。

環境保護署（“環保署”）每月量度周圍空氣中的二噁英濃度。二噁英的濃度是按每立方米空氣的微微克⁽¹⁾ 毒素等量單位來量度，環保署自 1997 年 7 月開始進行量度工作，二噁英的平均濃度如下：

1997 年每立方米空氣的 0.135 微微克⁽²⁾

1998 年每立方米空氣的 0.097 微微克⁽³⁾

1999 年每立方米空氣的 0.236 微微克⁽⁴⁾

這個毒素等量單位反映了毒素含量水平。現時對周圍空氣中的二噁英含量沒有劃一的國際標準。日本與加利福尼亞空氣資源委員會採納的水平分別為每立方米 0.8 微微克及每立方米 3.5 微微克。

二噁英在周圍空氣中的含量，取決於二噁英的排放源頭數目和排放量。環保署除量度周圍空氣的二噁英水平外，也按月監察從可能排放二噁英的設施。香港並沒有製造殺蟲劑或紙張漂染的工廠。在青衣島的廢物處理中心是香港目前唯一可能排放二噁英的主要源頭。在過去 3 年，該中心在煙囪中的二噁英平均排放量，

(1) 一微微克是萬億分之一克

(2) 由 7 月至 12 月的平均數字

(3) 全年數字

(4) 由 1 月至 5 月的數字

大約為每立方米空氣的 0.03 毫微克⁽⁵⁾ 毒素等量單位。現時也沒有國際認可的標準，以比較個別排放源的二噁英含量。日本所規定的標準是每立方米 0.5 毫微克、美國是 0.16 毫微克。有多個歐洲國家，包括德國和瑞典，所採納的標準是 0.1 毫微克。這也是環保署所採納的標準。正如剛才提及，現時在化學廢物處理中心平均二噁英排放量只是這個標準的三成。

水務署負責監測經處理的食水質素，以確保符合《世界衛生組織的飲用水水質指引》，其中包括各種可致癌物質的濃度水平。這樣做應可確保飲用水的安全，保障公眾衛生以免公眾健康受到重大威脅。目前，世界衛生組織指引中並沒有把二噁英列明在內，水務署亦沒有進行定期監測水中二噁英的含量。由於二噁英不能於水中溶解，因此即使一旦滲入水中，亦會成為沉澱物而過濾出來。所有輸入香港的飲用水均須經過處理，當中包括沉澱過程，以清除水中的固體及雜質。水務署正聯同政府化驗所就分析淡水中二噁英含量的可能性進行研究，並會繼續密切注視其他國家在這方面的發展，以確保水務署的食水處理系統有效運作。

(二) 減低二噁英進入食物鏈的唯一有效方法，便是把排放到周圍環境的二噁英水平降低。就本港來說，政府為此已經採取，而且將會繼續採取以下措施：

- 在 1997 年年底前已關閉所有焚燒溫度不足而分解二噁英的大型都市廢物焚化爐。
- 政府亦在適當醫療廢物處理設施可供用之前，採取了一項權宜措施，由 1999 年 1 月起，醫院管理局把一切含有氯化有機化學物質的醫院廢物運往堆填區，而不在醫院焚化爐焚燒。此外，醫院管理局亦把醫院焚化爐的數目由 13 所減至 3 所。
- 我們計劃在化學廢物處理中心進行改善工程，使這中心將來可以焚燒醫療廢物。
- 環保署正與政府化驗所合作，協力研究在新界東南堆填區建立一套監管二噁英排放制度，看看是否可以推行。日後發現受二噁英污染的產品時，政府便會把這類產品運往該堆填區處置。

⁽⁵⁾ 一毫微克是十億分之一克

除以上措施外，區域市政署在制訂偏遠地區的垃圾處理安排後，將盡快關閉餘下 4 所小規模焚化爐。環保署將繼續監察控制二噁英的標準，並留意減低該物質排放量的最先進技術發展。我們的政策是確保會採用最切實可行的措施，以期把二噁英量盡量減至最低。

梁智鴻議員（譯文）：主席女士，據報道，而局長在其答覆第一部分亦已證實，未完全焚燒的聚氯乙烯是二噁英污染的主要來源。聚氯乙烯是一般家居及日常用品，如塑膠製品、膠管、玩具等的主要原料，而局長在其答覆第二部分所建議減少二噁英的措施，好像只集中於處理化學廢物方面。當局可否告知本會，是否有任何計劃控制聚氯乙烯的使用，例如效法其他國家，全面禁止使用以聚氯乙烯製造的水管、盛水器等？

規劃環境地政局局長（譯文）：使用聚氯乙烯或使用與聚氯乙烯有關的材料，並不會產生二噁英。在某一溫度範圍內燃燒這種物質，才會產生二噁英這類化學物。因此，我們認為目前並無需要禁止使用聚氯乙烯或與其有關的原料。現在須做的，是找尋處理燃燒聚氯乙烯物質後殘留下來的垃圾的安全方法。我們現時是將含有聚氯乙烯的物料運往堆填區棄置，這樣便不會釋出二噁英。

陸恭蕙議員（譯文）：主席女士，政府顯然做過某些測試，我想知道，所測試的是否食物樣本，而所得資料有否公開；若否，原因為何？

規劃環境地政局局長（譯文）：主席女士，我可否請我的同事代答？

衛生福利局局長：主席女士，衛生署及政府化驗所有計劃開始這項測試，但因為最近有其他工作須予處理，所以計劃還未開始，我相信在短期內可以開始這項測試；就食物方面而言，我們以前是沒有進行過這項測試，但以後是會進行這項測試的。

吳亮星議員：主席，政府的主要答覆提到這類二噁英不能溶於水中，但卻可以溶於脂肪變成雜質沉澱，由於它在空氣的比例中已經是很小，1999 年每立方米大概只是 0.236 微微克，換言之，如果由溶了的固體沉澱而成的雜質肯定體積亦相當小，政府是否知悉這種微細的雜質能否在過濾的過程中，真正能夠沉澱然後排斥出來呢？

工務局局長：主席女士，如就原水來說，此等物質一般是沉澱在河床內，在供水系統方面，我們的取水口很少會接近河床的底部，所以，把這些沉澱物帶到輸水管，當作原水輸入的機會是很微的。不過，即使帶進了這些沉澱物，因為經過濾水系統時，會先經過沉澱池，而沉澱池並不會讓沉澱物質自然沉澱，我們是加進了很多化學物質，把全部可以沉澱的物體凝固，然後沉澱隔濾。所以，由二噁英對食水產生影響的機會是微乎其微的。

羅致光議員：主席，有報告說新界村民用一些舊式的焚化爐來燃燒廢物，其中亦包括了一些膠袋及發泡膠，以致會引致大量的二噁英。我想請問政府是否備有一些措施來勸諭居民不要燃燒這類垃圾或將情況改善，令這些有毒物質不致散播在空氣中？

規劃環境地政局局長：主席女士，這是透過宣傳及透過環保署的同事向當地的村代表和居民解釋的。其實，最重要的是，不要用低溫度來燃燒塑膠或與 PVC 有關的物質。換句話說，在鄉村以焚化爐處理廢物的過程中，有些東西是可以燃燒，有些東西則是不應該燃燒的。向村民解釋及宣傳的工作，是有環保署地區的同事參與的。

楊孝華議員（譯文）：主席女士，局長剛才回答說，現時並沒有劃一的國際標準釐定二噁英的濃度，但他列舉了香港在 1997 至 1999 年的排放量。我發覺 1999 年的排放量是 1998 年的 2.5 倍，請問我們應為此提高警覺，還是這只不過是偶然出現的現象，並無特別須要注意之處？

規劃環境地政局局長（譯文）：主席女士，首先，這些數字都比日本或加州所規定的標準低很多很多；其次，二噁英濃度往往會隨季節轉變而有所增減。為何某一年會下降，而今年上半年又上升了這麼多，事實上亦無跡可尋。但可以說，我們會經常小心留意這事，相信政府已在本港境內採取了一切措施，防止因燃燒而產生二噁英，市民絕對無須恐慌。

李永達議員：主席，在主要答覆中提到，現時環保署較可以肯定為釋放二噁英的地方，就是青衣島的化學廢物處理中心。現時的排放量雖然還未到達危險水平，但數量已達一個明顯水平，即大概是危險水平的三成。請問有否進行過詳細分析，為何這地方會大量排放二噁英，以及在主要答覆的最後一段提到在化學廢物處理中心進行改善的情況，請問該改善是指何時進行，以及改善些甚麼？

規劃環境地政局局長：主席女士，現時香港已經沒有使用焚化爐來處理廢物了，唯一可能在空氣中排放二噁英的，便是這所化學廢物處理中心，因為它是用焚化的過程來處理部分的化學廢物。所以，我們一直有一個機制量度該處所排放的二噁英。正如李議員剛才所說，我們現時從該中心所量度得的數字，與國際標準來比較，其實只達三成，所以操作是完全安全的。至於我們對這個設施進行改善，是希望將來可使其同時處理醫療廢物，我們正在考慮工程項目所需的款項，之後將會正式提出撥款要求以便進行工程，預計工程可在兩年內完成。這並非一項很大的工程，只是在中心加設新設施，改變其運作方式而已。

主席：雖然有很多議員仍在輪候，但我們已就這項質詢用了超過 18 分鐘。因此，我們現在進入第二項質詢。

土發公司進行的市區重建計劃

2. 楊森議員：主席，就土地發展公司（“土發公司”）進行的市區重建計劃，政府可否告知本會：

- (一) 經濟低迷有否影響私人發展商參與土發公司所進行的重建計劃的意欲，因而減慢該等計劃的進度；若有，當局有何對策；
- (二) 有否評估在衙前圍村重建計劃中，土發公司只與圍村內擁有大量物業的地產商合作發展，而沒有以招標形式選擇發展商的做法，是否違反公平競爭的原則及會否鼓勵地產商在計劃重建地區預先購入物業；當局有否監察土發公司根據重建計劃進行收購及招標的過程；及

- (三) 會否考慮向土發公司注資，或資助該公司的個別重建計劃，以真正達致改善重建區居住環境的目的？

規劃環境地政局局長：主席，

- (一) 1998 年 12 月土發公司曾就聯營發展 8 項重建計劃邀請發展商遞交意向書，結果成功覓得聯營夥伴發展其中 4 個項目。至於其餘 4 項，土發公司並不接納私人發展商提出的條件。以上情況可能與 1998 年偏低的市況有關。除此之外，由於土發公司徵集土地的成本相當高，而《土地發展公司條例》現時規定的收購土地程序冗長及這 4 個重建項目所賺取的地積比率有限，發展商參與的意欲肯定亦因而受到影響。政府已察覺到市區重建計劃將有可能受到這些負面因素影響，因此，我們正考慮應否繼續以自負盈虧的模式來持續發展未來所有的市區重建計劃。我們現正計劃成立一個法定的市區重建局（“市建局”）取代土發公司。計劃的草擬工作已經進入了最後階段。我們會考慮如何精簡及加快土地收購的過程和重新發展未獲充分利用的工業用地。我們會以貫徹及全面的新模式來進行更大規模的市區重建工作。我們打算於本年稍後時間諮詢公眾對於我們立法計劃的意見，以期在 2000 年成立市建局。
- (二) 衙前圍村重建計劃是土發公司第二個以“業主參與發展計劃”的模式進行的計劃。在這“業主參與發展計劃”之下，土發公司會邀請所有在計劃地區範圍內的業主以分擔發展成本或不分擔發展成本的形式參與。不論他們是單一地段或擁有較多業權的業主，土發公司都會給予所有業主平等的機會參與該計劃。其實，有一個發展商早在八十年代初期，已開始收購衙前圍村內的業權，該發展商的建築師並曾於 1983 年向政府申請重建該村。當土發公司在 1991 年公布重新發展衙前圍村的時候，該發展商已收購了村內大約 38%的業權。

在監管方面，土發公司在進行任何重建計劃（包括以“業主參與發展計劃”形式推行的計劃）之前，均須先獲得規劃環境地政局局長的批准。如果土發公司須申請收地，規劃環境地政局局長只會在信納該公司已採取一切合理的步驟獲取該土地（包括曾洽商按公平合理的條款收購）的情況下，才會向行政長官會同行政會

議提出收地的建議。民政事務總署署長、地政總署署長及規劃署署長均為土發公司管理局的當然成員，他們對土發公司市區重建計劃的發展，發揮了監察的作用。由於《土地發展公司條例》容許土發公司提出申請收回一個發展區內任何餘下無法收購的土地，土發公司的重建發展不會因為個別人士或土地發展商在發展區內收購物業受到阻礙。土發公司的一貫做法，是對外公布發展計劃，以確保符合公平原則。

- (三) 政府已向土發公司提供不同形式的援助，以便在香港、九龍及荃灣各舊區進行各項計劃，改善居住環境。除了在土發公司成立時提供了一筆 3,100 萬元的成立貸款外，政府亦提供其他資源協助土發公司進行市區重建計劃。政府將會提供兩個分別位於加惠民道及楊屋道的連繫地盤予土發公司發展，以便對位於堅尼地城及荃灣的兩個在財政上不可行的計劃，提供補貼。政府亦會以市值三分之一的地價批出大約兩公頃的土地予房屋協會，以興建單位安置受土發公司重建計劃影響的住戶。我們將會慎重考慮土發公司是否需要進一步的協助。不過，由於現時的《土地發展公司條例》所限，可以進一步改善現行安排的機會實在不大。因此，政府已就土發公司的政策及運作進行檢討，以期制訂新的市區重建計劃。計劃的詳細內容，將會併入《市區重建局條例草案》之內。

楊森議員：主席女士，很高興政府看到現時土發公司以自負盈虧模式進行舊區重建問題叢生，所以成立市建局。請問會否透過房屋委員會協助該局進行安置呢？因為在重建舊區時，除了賠償外，安置是最主要的問題。

規劃環境地政局局長：主席女士，這做法的可行性，是這次檢討的其中一個重要項目。

何鍾泰議員：主席女士，局長在主要答覆第(一)部分提到，希望在 2000 年成立市建局，並會考慮發展未獲充分利用的工業用地。請問局長，是否包括舊工業區，例如新蒲崗、黃大仙、鑽石山及觀塘等？

規劃環境地政局局長：主席女士，所有現時在香港市區、九龍、荃灣，甚或較遠地區，以前已劃作工業用地的土地，我們都會整體作出檢討。將來的市區重建計劃會否用盡這些土地，或只是運用部分，又或分期運用，仍有待決定。不過，整體方向是希望能夠在進行市區重建之餘，亦考慮發展這些工業區用地。

何俊仁議員：主席，局長在主要答覆第(二)部分表示，土發公司管理局內有 3 位署長是當然成員，所以已經有充分的監察。不過，據我從新聞報道得知，土發公司在收購一幅橫跨 7 條街、鄰近亞皆老街的大幅土地時，收地需時足有 10 年之久，但還未動工，致使利息的損失數以億元計。我不清楚技術上有甚麼問題，會導致出現這種情況。請問這是否有足夠的監察？土發公司在這件事情上的經驗，有甚麼可讓將來的市建局參考呢？

規劃環境地政局局長：主席女士，這項目的阻延涉及很多技術性問題，其中包括收地問題、遷置商戶問題，以及各種問題。總括而言，無論是這個項目的延誤，抑或是以往土發公司在其他項目上收地所遇到的阻延，都令我們感到現時的方案，即《土地發展公司條例》所規定的收地方案，存在着問題。正因如此，我們才會作出全面檢討。我們希望日後的新法例會有一套不同的處理方法，令現時需時例如 5 年的過程，可縮短一半或更短時間。這是各位在日後我們提交的條例草案內所看到的構思。

陳婉嫻議員：主席，我希望可以透過你向局長提問。局長在主要答覆第(二)部分提到，衙前圍村重建計劃是土發公司第二個以“業主參與發展計劃”模式進行的計劃。衙前圍村是香港市區的 13 條古村之一，有數百年歷史。按照政府現時的意思，只要土發公司和擁有業權的所有人合作，便可以進行這計劃。不過，對於一條具數百年歷史的古村的重建，以及對於原居民的安置，請問政府是否有全盤的考慮呢？

規劃環境地政局局長：主席女士，有關該村居民的安置問題，我們會採取土發公司進行發展時的一貫處理方法。無論是提供樓宇賠償，抑或居民或業主不想參與該計劃，只想取得應得賠償便離開，都會根據一貫手法處理。

至於保留這條村的特色或設備的問題，土發公司會徵詢保存香港古物的專家的意見，與他們一起進行工作，以達到在重建時可保留值得保留的文物這目標。

涂謹申議員：主席，局長在主要答覆第(一)部分及剛才回答補充質詢時表示，現時收購土地的程序冗長。請問局長是否知道，除了土發公司本身的程序冗長外，土發公司運用《土地收回條例》，向特區行政長官會同行政會議申請收地時，很多計劃都拖延了很長時間？例如灣仔道的計劃拖延了 1 年 9 個月，堅尼地城的計劃也拖延了整年，涉及的利息數以億元計。政府官員是否知道，一段長時間的拖延，可能會造成金錢上的損失，而且數額竟是如此龐大？不知政府會否就這方面的程序作出改善？

規劃環境地政局局長：主席女士，政府完全知道現時在過程中所引起的問題，即不單止是時間問題，而是整個投資的利息及其他運作問題。我們的困難在於現行法例要求政府在收地之前，必須經過“幾上幾落”很審慎的考慮，所以政府內部處理收地，即收回業權前，必須依足法例行事。有些時候，規劃環境地政局局長要另聘專家核實業主與土發公司之間的權益分界，這樣做便會拖長了收地時間。有見及此，我們現時正考慮如果不使用這模式，有否其他模式可對業主及各方面同樣公平，但能夠將時間縮短。我們希望在日後提交的法案中，各位可以看到我們解決這問題的方法。

李卓人議員：主席，局長在主要答覆第(一)部分內提到有 4 個項目已經準備發展。請問局長是哪 4 個項目？舊區居民其實很希望加速重建，但是否在市建局成立前，只得這 4 個項目，然後由市建局決定 2000 年後的重建項目？換句話說，是否由現時至 2000 年市建局成立前，只得 4 個項目？請問是哪 4 個項目？

規劃環境地政局局長：主席女士，其實現時土發公司正進行的重建項目，有 19 個之多。李卓人議員問的那 4 個項目，是大角咀櫻桃街、永利街／士丹頓街、利東街／麥加力哥街，以及灣仔莊士敦道計劃。正如我剛才所說，另外有 4 個項目暫時無人承投，但日後如果有機會，可能會重新再考慮。此外，除了這 4 個不能成功覓得聯營夥伴的項目外，土發公司還有十多個項目正在考慮之列。因此，第一，已經有很多工程正在進行；第二，也有很多項目正待進行，即等待至日後時機成熟，便可以進行。

主席：我們就這項質詢已用了超過 16 分鐘，現在須進入下一項質詢。涂謹申議員，你是否有規程問題？

涂謹申議員：我要申報利益，我是土發公司管理局的成員。

主席：好的，謝謝你。第三項質詢。

飛機噪音

3. 李卓人議員：主席，據報，自第二條機場跑道啟用後，沙田、葵涌、荃灣、青衣及深井等 5 個地區的居民受到飛機噪音的滋擾。一項噪音測量的結果顯示，沙田駿景園最高錄得 82.6 分貝的飛機噪音水平，而深井豪景花園則錄得 80.9 分貝的飛機噪音水平。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 1 個月，環境保護署（“環保署”）在上述 5 個地區錄得最高的飛機噪音水平分別為何；
- (二) 自機場第二條跑道啟用以來，環保署共收到多少宗由上述 5 個地區居民作出關於飛機噪音的投訴；及
- (三) 民航處就減低飛機噪音的改善措施與各航空公司進行商討的最新進展為何？

經濟局局長：主席，我就質詢 3 個部分的答覆如下：

- (一) 環保署和民航處一直有監察在香港多個地區的飛機噪音水平，在過去 1 個月，在沙田、葵涌、荃灣、青衣及深井等 5 個地區錄得的最高飛機噪音水平分別如下：

沙田	66.9 分貝
葵涌	68.6 分貝
荃灣	76.3 分貝
青衣	74.8 分貝
深井（包括青龍頭）	78.2 分貝

我想在此指出，錄得最高噪音水平的飛機數目，只佔飛機總數的小部分。事實上，在 3 個錄得較高噪音的地區之中，在青衣所錄得的飛機噪音水平，大多數均在 65 分貝以下；至於在荃灣和深井，則大多數均在 70 分貝以下。此外，根據“香港規劃標準及準則”，飛機運作所造成的噪音影響，是利用飛機噪音預測等量綫（亦稱 NEF 等量綫）來評估。NEF 等量綫是國際認可的評估

方法，除了飛機噪音的分貝水平外，亦綜合了噪音音調的特色和飛機在日間及晚上經過的時間長短和次數等資料，然後得出一個指標數字。香港現時採用的是 NEF25 等量綫標準，比很多其他地方的機場採用的標準更為嚴格。根據民航處收錄到的資料，以上 5 個地區均處於 NEF25 等量綫以外，即飛機噪音水平並未超出有關標準。

- (二) 自第二條跑道於今年 5 月 26 日局部啟用至 7 月 4 日期間，民航處、環保署及機場管理局共收到 282 宗來自上述 5 個地區有關飛機噪音的投訴。
- (三) 民航處已於去年 10 月開始，在不影響飛行安全及航空交通運作的情況下，實施兩項飛機噪音消減措施，包括：
 - (甲) 若風向及風力許可，在午夜至早上 7 時期間抵港的飛機將安排從西南面降落。這項措施旨在減少在晚間飛越沙田、葵涌、荃灣、青衣及深井等地區的飛機數目；及
 - (乙) 在晚上 11 時至早上 7 時期間向東北方起飛的飛機，將盡量使用經西博寮海峽的南行航綫，從而避免飛越九龍及港島的人口稠密區域。

自實施以來，平均近九成在有關時段起降的飛機都有採取該等措施，有效地減低了在深夜飛越民居的飛機數目。此外，民航處亦正在與航空公司商討噪音消減起飛程序，計劃要求向東北方起飛的飛機在起飛初段保持一個設定的速度及動力，以求在較短距離內爬升至高空，盡量減少飛機噪音的影響。這項措施正在最後審議階段，可望於本年 8 月實施。此外，民航處會繼續探討其他措施的可行性，包括限制某些噪音較大的飛機在晚間使用機場，以及將來在晚間交通流量少的時候盡量減少使用第二條跑道等。

李卓人議員：主席，在主要答覆的第(一)部分中，局長提供了很多平均數，但我很怕政府提供平均數，因為始終都是有飛機噪音，這是事實。局長在主要答覆第(三)部分提及一些消減噪音措施，請問是否會有些更積極的措施？調校航道始終須視乎風向和風力，但是否會有其他減少噪音的措施呢？第二條跑道下月便會開始通宵使用，我希望噪音不會擾人清夢，使居民不能好好入睡。局長有否良方，使居民能好好入睡？

經濟局局長：謝謝李議員。主席，政府當然完全理解受影響居民的感受。事實上，民航處已經一直盡量採取措施。有甚麼可以做的，我覺得我們都應該做，即使是小小的一步，只要是可行的話，我們都應該落實進行。正如李議員剛才所說，風力及風向等事實上是很重要的因素，因為飛行的安全是很重要的。大家亦不要忘記，香港的地理環境是地少山多，空域較為狹窄，而且香港附近有很多機場，例如深圳、澳門等，所以我們可以做的事不是很多。

我想重申，民航處一定會積極考慮及落實每一種可行措施。其實，最有效的方法是在夜間盡量安排飛機在西南面飛行，因為那裏是海，在那裏飛行便肯定不會影響民居。此外，夜間在這裏起飛，由於是海，所以對民居的影響亦會減至最小。香港的冬天通常是吹東風或東北風，所以希望這種做法大部分時間都可以進行。事實上，現時由晚上 11 時至清晨 7 時的一段時間，民航處已經盡量這樣做。不過，始終都要風向和風力容許，才可以這樣做，所以我剛才說我們現在超過九成在那段時間起降的飛機已經這樣做。政府會繼續努力，研究如何可以做得更好。

政府現時亦在研究剛才提及的噪音消減起飛程序，希望在下月實施。這樣便可以減低青山公路一帶的噪音。雖然幫助較小，但我們都會做。

此外，民航處正積極研究如何禁止噪音較大的飛機在晚間使用機場。雖然國際民航組織的標準是要到 2002 年才不容許第三類噪音類別以外飛機夜間使用機場，（第三類噪音類別是指最靜的飛機）但民航處希望無須等待至 2002 年，而是希望盡快只容許最靜的一類飛機在夜間使用機場。現時民航處正與航空公司討論這問題，但這涉及香港與其他地區的飛機，因為如果其他地區可容許這類飛機使用，但香港卻不准許這些飛機進入機場的話，便須作一些準備，所以需要一些時間。

最後，民航處亦正研究在深夜至清晨交通流量較少的時段，是否可以盡量減少使用第二條跑道。當然，這樣做有利亦有弊，即會對受第一條跑道影響的居民有影響，所以我們須很小心處理，以平衡各區的利益。因此，民航處會諮詢有關區議會的意見，進行討論，找出大家都認為是最佳的做法。不過，我可以保證，民航處一定會繼續採取任何可行的措施。

劉江華議員：主席，在短短的個多月中接到數百宗投訴，數字可算是相當高。政府在夜間進行了一些消減噪音措施，請問除了在起飛方面採取措施外，降落方面又有甚麼措施？飛機起飛時會對青龍頭一帶有影響，但降落時則對沙田的影響較大，我看不見政府有甚麼實質措施，減低飛機降落時所造成的噪音。請問局長有否考慮這方面的問題？

經濟局局長：主席，謝謝劉議員的補充質詢。剛才我已提到，在情況許可下，飛機會盡可能從西南面降落，因為飛機是在海上進入，應該只會造成很小影響。不過，如果風力和風向不容許的話，當然便不能這樣做。有市民建議飛機從東北面進入，以保持高速，減少副翼使用，使機身與空氣摩擦所造成的噪音減少。民航處的專家亦有考慮很多這類的建議，但最重要的是現時降落的飛行程序，是要求所有飛機在進入機場的最後階段，必須採用預設的飛行速度，以確保前後進場的飛機能夠保持適當的距離。這項措施有助航空控制員提供最有效率的航空交通管理，以及維持飛行安全。如果飛機在降落階段保持高速，在運作上有極大困難。無論如何，正如我剛才回答李議員的補充質詢時所說，我保證民航處一定會研究任何可行的辦法。我們會先進行剛才已提及的五、六項方法，才繼續看看我們還有甚麼可以做。

鄭家富議員：主席，量度機場噪音，往往使我們覺得好像“羅生門事件”，即各有各說。舉例來說，李卓人議員說沙田駿景園錄得的噪音達 82.6 分貝，但政府的回覆卻說沙田的最高噪音水平是 66.9 分貝。我們知道飛機的種類、爬升、降落、客運和貨運等，都會影響飛機所發出的噪音。請問局長，第一，為何會有這樣的分別；第二，在量度噪音問題上，是否可以與區議會或民間團體有一個劃一度量方法，以取得客觀標準？否則，只能各有各說，居民永遠說超過 80 分貝，但政府卻永遠說不會達到 80 分貝。這是很有問題的。

經濟局局長：謝謝鄭議員。首先，我很歡迎鄭議員與民航處的同事一同量度飛機噪音。至於量度飛機噪音水平，當然有一定標準，亦必須選擇在適當地點進行，最重要是不要給其他音源影響量度結果。民航處是採用高度精密的儀器進行量度，而且在量度音量前會進行校正，以免受其他活動干擾。我可以對鄭議員說，民航處量度飛機噪音的透明度其實很高，相信大家都知道有 12 個量度地點。過去，民航處曾與當地的區議員和居民代表一同進行量度，結果數值都獲得他們的確認。鄭議員和其他議員如果有興趣的話，我很歡迎他們隨時與民航處的同事一同量度飛機噪音。

呂明華議員：主席，請問政府現時提供的分貝數字，與當時設計飛機航道時的預測分貝數字是否有分別？如有的話，分別為何？

經濟局局長：謝謝呂議員。其實現時量度所得的分貝數字，與當時的兩項評估相脗合。我們在 1992 年根據國際標準進行了一項詳細評估，當時並已向環境問題諮詢委員會和新機場諮詢委員會匯報；在 1998 年，我們做了一個更新評估報告。這兩份報告已就現時的噪音情況作出預測。我們現時量度所得的結果，與當時的預計，即大部分地區均位於 NEF25 等量綫以外是脗合的。

主席：最後一項補充質詢。

劉慧卿議員：主席，請問局長，當局會怎樣處理那二百多宗投訴呢？是否會全部進行量度，看看是否全都超出標準？請問現時情況是否已經改善？

經濟局局長：謝謝劉議員。其實，在回答鄭議員的質詢時我已提到，由於有些量度並不十分準確，所以我們在 5 個地區內設有 12 個量度點，我們很歡迎區議員或當地居民一同參與量度。因此，我們一直都有跟進那些投訴，看看噪音事實上是否真的這麼高。我想最重要的是要有一個客觀的量度尺度，而現時透明度亦很高，並非民航處“閉門量度”。正如我剛才所說，我們很歡迎劉議員和鄭議員等一同參與量度，證明噪音在 NEF25 等量綫以外。當然，我們亦明白居民的感受，所以我剛才回答李議員的質詢時，已提到我們會有一系列的跟進措施。我們希望這些措施盡量對居民有幫助。

劉慧卿議員：主席，局長並沒有回答我的補充質詢。我只想知道政府是否已經正在處理這二百多宗投訴，即居民是否已再沒有受到噪音滋擾？

經濟局局長：我覺得問題在於甚麼是可接受水平。如果居民作出投訴，當然他們認為情況不滿意，受到噪音影響。不過，正如我剛才所說，不幸地，我們的選擇很少。如果我們設有機場，有飛機經過，則以香港的地理環境，始終無可避免地會有一定的噪音。我們在接到投訴後，會量度噪音，看看噪音的水平有多高，然後看看政府可採取甚麼措施，以改善情況。其實，我已回答了劉議員的質詢。民航處接到投訴後，會看看可以作出甚麼跟進，並會向當地團體和區議會作出解釋，與區議員一同量度噪音。事實上，可以採取的措施，我們都已經做了。這些都是我們能力範圍以內可以做到的，因為始終都要視乎風向、風力和地理環境，而有些東西是我們不能改變的。我保證，一切可行的方法，我們都會去做。

主席：我們就這項質詢已用了超過 19 分鐘，現在進入第四項質詢。

行使《建築物管理條例》所賦予的權力

4. 何俊仁議員：主席，香港法例第 344 章《建築物管理條例》第 3A 條訂明，主管當局（即民政事務局局长）可在擁有份數不少於 30% 的業主申請下，命令一名指定的業主為召集人，召開業主會議，以委任管理委員會。此外，第 4 條訂明，土地審裁處可在擁有業權份數不少於 20% 的業主申請下，或在主管當局或獲其授權的公職人員申請下，命令由審裁處所指定的業主召開業主會議，以委任管理委員會。就此，政府可否告知本會，自 1993 年制定上述條文至今：

- (一) 主管當局曾接獲多少宗根據第 3A 條提出的申請；主管當局曾經行使該項權力多少次；以及主管當局在甚麼情況下會行使該項權力；及
- (二) 審裁處曾接獲多少宗根據第 4 條提出的申請；當中有多少宗獲審裁處頒發有關命令；以及是否知悉審裁處根據甚麼準則，決定是否批准該等申請？

民政事務局局长：主席，多謝何俊仁議員的提問。我現在答覆如下：

- (一) 《建築物管理條例》第 3A 條自 1993 年實施以來，至今主管當局共接獲 8 宗申請，而經過考慮有關個案的具體情況後，已全數批准，並已命令業主召開會議，以委任管理委員會，成立業主立案法團。至今已有 7 宗個案順利成立業主立案法團；其餘的 1 宗個案，因擁有業權份數不少於 30% 的大廈業主，根據條例第 3A 條第 5 款規定提出反對，以致頒發的命令失效。

至於主管當局在甚麼情況下會行使該項權力，正如上述條例規定，必須由有關大廈內擁有業權份數不少於 30% 的業主向主管當局提出申請。

在一般情況下，我們會鼓勵業主先引用條例第 3 條召開業主會議。根據第 3 條，業主會議可用以下 3 種方法召開：

- (1) 如有公契的話，由按照公契管理建築物的人召開；或
- (2) 如有公契的話，由公契授權召開該會議的任何其他人召開；或
- (3) 由合計擁有不少於 5%份數的業主召開。

會中由合計擁有份數不少於 50%的業主通過決議委任管理委員會。假如業主因為未能湊足這個規定業權份數，以致不能順利組成法團的話，而不少於 30%業權份數的業主，因而根據第 3A 條向主管當局申請頒令，通常主管當局會積極考慮及批准。

- (二) 有關土地審裁處處理的申請，司法機構政務長告知，土地審裁處自 1993 年以來，共接獲 6 宗根據《建築物管理條例》第 4 條提出的申請，當中有 2 宗獲頒發有關命令，3 宗的申請人撤銷或終止其申請，其餘的一宗申請被土地審裁處否決。土地審裁處是根據《建築物管理條例》第 4 條的規定，在擁有業權份數不少於 20%的業主提出申請及經過審裁官詳細考慮每宗個案的情況後，決定是否批准申請。

何俊仁議員：主席，我想請問局長，業主在引用第 3A 條要求主管當局允許他們召開會議之前，是否一定要首先經過第 3 條的程序，嘗試先召集擁有不少於 5%份數的業主開會，然後再由擁有份數不少於 50%的業主通過議案；是否必須經過這程序？若否，在甚麼情況下，當局才會考慮批准他們未曾經過第 3 條的程序，而引用第 3A 條？

民政事務局局長：根據這條條例第 3 條的機制，業主可以自行根據 3 種方法召開會議。所以，我們認為他們應在經過這 3 種方法而又未能組成法團時，才再根據第 3A 條向主管當局提出申請，這樣對其他業主較為公平。

何俊仁議員：局長並沒有清楚回答我的補充質詢。剛才局長是否表示，如果業主沒有經過第 3 條的程序，便不可能考慮採用第 3A 條？

民政事務局局長：主席，我們不是硬性規定業主這樣做，但是我們會鼓勵他們這樣做，在一般情況下，大廈業主通常都會首先嘗試使用第 3 條，如果不能實行，他們才會向我們提出申請。這並不是硬性的規定，但一般大廈都接受這項安排。

何世柱議員：主席，我想就主要答覆的第(一)部分提問。當局一般會鼓勵業主根據第 3 條來召開會議，在這個情況下，根據第 3 條成功召開會議的業主是否很多，否則，為何餘下須提出申請的數目並非太多；換言之，是否一般引用第 3 條已經足夠？

民政事務局局長：一般來說，業主引用第 3 條已能達到他們的目的，舉例來說，我們平均每年有 200 個這類立案法團是根據第 3 條而成立的。所以，據經驗所得，大部分業主都能成功使用第 3 條，但在一些個別的情況，可能須利用民政事務局或甚至土地審裁處的這個機制。然而，3 年時間也總共只有十多宗申請，亦可反映出第 3 條的實行是比較有效的。

張永森議員：主席，局長在主要答覆中，並沒有說清楚在第 3 條的 50%業權份數、第 3A 條的 30%業權份數和第 4 條的 20%業權份數的情況下，政府是基於甚麼因素來決定是否引用第 3A 條或第 4 條？舉例來說，一些戶數很多的大型屋邨在引用第 3 條時，可能會較為困難，是否在這情況下，或基於其他特別的原因，政府才會酌情考慮應否引用第 3A 條？

民政事務局局長：引用條例的哪項條文的主動權是在大廈業主方面。當然，我們希望業主能引用第 3 條而自行召開會議，如果他們辦不到，是可以根據第 3A 條，向我們提出申請，當然，如不直接向我們提出，他們是可向土地審裁處提出申請的。這些都是取決於大廈業主本身的決定。

張永森議員：局長還未回答我是會基於甚麼具體因素而作出考慮。局長只說當業主不能引用第 3 條時便可引用第 3A 條、第 2 條或第 4 條，但當局還會考慮甚麼其他的具體因素，才決定是否批准有關申請？

民政事務局局长：主席，考慮的因素剛才已經說過。以民政事務局考慮的個案來說，在業主未能夠成功引用第 3 條而向我們提出申請時，如果取得 30% 或以上業權份數的業主同意，在一般情況下，我們也會批准的。例如我們過去所接獲的 8 宗申請，我們都已全數批准。在這 8 宗申請中，有大型屋邨亦有小型屋邨，其中約 5 宗申請所涉的單位數目由 1 400 至 4 000 個不等，其餘 3 宗則只由二十多至百多個單位，所以並沒有一個特別的模式。

鄭家富議員：主席，我想跟進剛才張永森議員的補充質詢。主要質詢的第二部分，是直接問土地審裁處是根據甚麼準則決定是否批准有關申請；局長在主要答覆的倒數第二句只簡單地說：“經審裁官詳細考慮每宗個案的情況後”，而在之前更提到有 1 宗根據第 4 條提出的申請被否決。立法的精神和當局的意願，都是希望幫助市民、幫助業主組織法團，如果土地審裁處本身是會考慮某些原則的，我相信業主會很希望知道這些原則是甚麼，否則，提出申請可能都是白費工夫。所以我要求局長再說清楚，審裁處是基於甚麼原則否決該宗申請？這是我們想知道的。因為該宗申請已取得擁有業權份數不少於 20% 的業主同意，但是仍然被否決，那麼否決的原因是甚麼呢？我相信當局有需要向業主或廣大市民解釋，讓他們認識應怎樣申請組織法團。

民政事務局局长：主席，土地審裁處隸屬於司法機構之下。我們這次準備的答案也是基於司法機構向我們所提供的資料。根據司法機構的資料，由於這宗被否決的個案並無書面判詞，因此未能提供書面紀錄，我們也未能知悉當時審裁官為何否決這項申請的詳細情況。在這方面，我們沒法干涉司法機構的行政及其判詞，因此亦未能提供更多資料。

何俊仁議員：主席，今天局長似乎不能夠提供用以指導政策局內官員怎樣行使這項權力的有關政策或準則，那麼局長是否願意制訂一套可供業主參考的準則？準則可以包括很多因素，例如屋苑單位數目很多、大業主保留了很多業權分數，或有很多業主已把單位租出，不容易與他們聯絡等，因此嘗試多次亦不能組織法團。政府可否制訂一種準則，公開讓市民知道，從而考慮可引用第 3A 條的機制？

民政事務局局长：主席，其實我剛才已經說得很清楚，我們的準則是很簡單的。業主在引用第 3 條而未能成功組織法案，可向我們提出申請，我們一般也會批准的，而無須考慮甚麼複雜的程序或其他因素。

主席：下一項質詢。

以英語為母語的英語教師擔任兼職工作

5. 丁午壽議員：主席，據報，一名透過以英語為母語的英語教師（“母語英語教師”）計劃受聘來港任教的外籍英語教師，涉嫌違反工作簽證和僱用合約的條款，在私人補習社擔任兼職導師。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否就該宗個案採取跟進行動；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (二) 曾否就該計劃下受聘的英語教師有否擔任兼職工作進行調查；若然，調查結果為何；及
- (三) 有何措施防止該等英語教師擔任兼職工作？

教育統籌局局長：主席，

- (一) 教育署已向有關學校瞭解情況，得悉校方已向該名母語英語教師查明事件的詳情，並解釋有關兼職的限制。該名教師與學校商討後，已辭去兼職工作。
- (二) 教育署並不打算特別調查在母語英語教師計劃下受聘教師兼職工作情況。不過，教育署分區辦事處在與區內學校聯繫時，如發現母語英語教師在未獲批准的情況下擔任兼職，教育署會立即跟進。
- (三) 如所有獲入境事務處（“入境處”）處長批准來港就業的人士一樣，母語英語教師在港工作期間，如未經入境處處長許可，不得轉換僱主或擔任兼職，否則即觸犯《入境條例》第 41 條。經定罪後，最高可被罰款 5 萬元及入獄兩年。非法僱用上述人士的僱主最高則可被罰款 35 萬元及入獄 3 年。母語英語教師申請入境簽證時，有關規定已在申請人須知部分列明。

教育署亦會安排在下一輪的入職課程中，向新入職的母語英語教師重申及解釋有關兼職的限制。

丁午壽議員：主席，局長在主要答覆的第(二)部分中提到教育署並不打算特別調查這件事。請問究竟有多少名教師受這項計劃影響，以及既然不再進行調查，政府會否發信警告這些教師，不要再次違反合約條款？

教育統籌局局長：主席，現時在母語英語教師計劃下，大概有 380 名這類教師。我在主要答覆中提過，由於第一，這些教師在申請入境簽證時，有關兼職的限制已在申請人須知部分列明；第二，個案亦經過傳媒的廣泛報道；以及第三，透過今次立法會的質詢，我相信有關教師亦會知道，他們是受到兼職的限制的。同時，我在主要答覆中亦提到，教育署在下一輪的入職課程中，會再重新解釋有關兼職的限制。不過，目前教育署在每一個地區也有分區辦事處，我們會要求分區辦事處的同事在與區內的學校聯繫時，加強表達這類教師不能兼職的信息。

楊耀忠議員：主席，教育署除了跟進勸諭這類教師不要擔任兼職外，有沒有向非法僱用外籍教師的僱主採取跟進行動，例如檢控他們？若否，原因為何？

教育統籌局局長：主席，至於僱主聘請這類教師的問題，並非在教育署的工作範圍之內，但據我瞭解，入境處正在跟進這事，看看有沒有足夠證據考慮提出起訴。

蔡素玉議員：主席，局長在主要答覆第(一)部分清楚提到，該名教師的確有擔任兼職工作；政府亦有清楚的法例和懲罰的制度。當知道該名教師犯了法，卻不採取法律行動，這樣又怎能起阻嚇作用呢？法律是否形同虛設？該名教師在被發現違法後，只是辭職了事，而未被懲罰，即使他知道這樣做是違法的，但又怎能起到阻嚇作用呢？

教育統籌局局長：主席，其實我剛才在回答楊議員的補充質詢時已說得很清楚，入境處現正在調查這事，而教育署亦有向學校瞭解情況，並將有關資料交予入境處，由入境處進行跟進，看看是否有需要採取進一步行動，包括提出檢控。

楊孝華議員（譯文）：主席，我想問局長一個問題，他會否願意從不同角度檢討整件事情，包括剛才提出的所有質詢。我相信由於外籍英語教師的需求很大，而且也是由於特殊目的而引進香港，因此，他們顯然會有擔任兼職的機會。局長曾否考慮在符合若干條件下，因應社會上的需求和需要而批准他們合法地擔任兼職工作？

教育統籌局局長（譯文）：主席，在我的主要答覆中，我已清楚指出這些教師是為了特殊目的而引進香港的，而根據《入境條例》，他們不可更換僱主或擔任兼職工作，除非得到入境事務處處長的明確批准。在一般情況下，入境事務處處長是不會批准這些申請的。

至於社會上可能對這些教師有兼職需求，政府會否考慮允許此為例外情況或制訂格外政策，放寬條件，讓這些教師能夠擔任全職工作以外的工作或兼職工作，我恐怕政府是不會考慮的，因為此舉會違反政府批准輸入外勞的最基本原則；他們輸入香港是基於某些具體目的的。在這基礎上，他們不應獲准擔任其他工作，而這些工作並未包括在最初申請他們來港並已獲准的申請書內。

主席：楊孝華議員，你是否想再輪候發問呢？

楊孝華議員：我再輪候提問。

陳婉嫻議員：主席，剛才我一直在聽局長的答覆，發覺他很強調自律，其實我們現在亦有一項輸入內地專才的新政策。我想請問局長，政府是如何監察母語英語教師的兼職情況呢？而這項監察工作是由教育統籌局（“教統局”）負責，還是由入境處負責呢？

教育統籌局局長：主席，我在主要答覆中其實已經說得很清楚。第一，所有母語英語教師在申請入境簽證時，已經知道有關規定；第二，就這個案，教育署已經作出跟進工作，入境處亦再作進一步調查；第三，我們亦要求教育署分區辦事處的同事進一步與區內學校聯絡，要求校方要重新提醒有關教師，不要擔任兼職工作。我相信透過這些措施，應該可以消除陳議員的疑慮。

陳婉嫻議員：主席，局長沒有回答我，這類工作究竟是由教統局還是入境處負責？

教育統籌局局長：主席，第一，作出具體的監察並非教統局的工作，這工作可分為兩方面，第一方面，由於這類教師是從外地聘請來香港工作的，他們的聘任是受《入境條例》所規限，所以如果他們違法，入境處處長可根據法例向他們提出起訴，亦包括起訴非法僱用這些教師的僱主。第二，由於這些教師是在我們的資助學校工作，而資助學校是受教育署的《資助則例》所規管，因此，教育署有責任提醒有關學校遵守這方面的規定。

張永森議員：主席，請問局長有否為了加強阻嚇作用，而制訂一個機制？若否，原因為何？如透過這個機制，教統局及入境處安排檢控違法的母語英語教師，一經定罪，會否影響他們日後再申請來港任教？這便類似一些外籍傭工擔任非法小販的情況，如果成功檢控，有關方面會與入境處作出安排，將來他們再申請續約時，在若干程度上是會受到影響的。

教育統籌局局長：主席，首先當然是我在主要答覆中亦提過，如果這些教師觸犯了《入境條例》，當然可能會被判巨額罰款，甚至可能入獄，這肯定已有阻嚇作用。至於有關教師如被定罪，將來再申請來港任教時，我們會否再作考慮的問題，我很樂意把意見記錄下來，看看我們有否需要作出有關措施。其實這些教師不應以身試法，但我完全認同，如果有這種情況出現，違法教師本身可能根本不適宜擔任教育的工作。

蔡素玉議員：主席，局長在主要答覆第(三)部分中提到罰款問題，違法教師的罰款額較聘請他的僱主還要少，後者可被罰款 35 萬元。請問局長，如果聘請他的僱主的罰則較高，會否有本末倒置的情況？政府會否考慮增加對違法教師的罰款額？

教育統籌局局長：主席，我們對非法僱用這些人士的僱主的罰款額及入獄年期高於違法教師的罰則，我認為是合理的。基本上，僱主是有責任，特別在聘請外籍人士時，查看其文件，以弄清楚他們能否在香港工作。這措施其實是有很大的阻嚇作用，令僱主不敢聘請這類人士，問題亦因而得到解決。

主席：我們就這項質詢已用了超過 15 分鐘，現在進入第六項質詢。

室內空氣質素管理計劃

6. 劉慧卿議員：主席，規劃環境地政局在去年 12 月向本會環境事務委員會表示，會在今年內制訂一項全面的室內空氣質素管理計劃，並會就擬議的管制大綱、法例規定及工作守則進行公眾諮詢。就此，行政機關可否告知本會：

- (一) 制訂該項管理計劃的進展為何，以及何時會展開公眾諮詢；
- (二) 政府各部門及政策局之間對該項管理計劃的細節安排是否有不同的看法；若有，當局會如何解決該等分歧；及
- (三) 規劃環境地政局在環境保護事宜方面的權責與其他政策局的分別為何？

規劃環境地政局局長：主席，

- (一) 為促進改善室內空氣質素的問題，政府在 1995 年 10 月委託顧問公司進行了一項“辦公室及公眾場所室內空氣污染”研究，該研究在 1997 年年底完成。研究旨在找出本港辦公室和一些選定的公眾場所室內空氣質素的特點和程度、評估污染的成因，及提出合適的污染管制策略。政府於 1998 年 9 月成立了一個由規劃環境地政局人員出任主席的跨部門室內空氣質素管理小組，負責推行研究報告的建議。管理小組現正就建議計劃的技術細則作最後定稿，然後在本年 8 月，即下月，開始進行諮詢工作。
- (二) 政府現行管制室內空氣質素的方法，是透過一系列涉及多個部門及決策局的法例及規例，對本港的室內空氣質素加以管制。負責協調各部門制訂全面的室內空氣質素管理計劃的跨部門管理小組，成員來自 10 個部門和 4 個決策局，涵蓋不同的工作範疇，例如公眾衛生、職業健康、工程標準及大廈管理等。各管理小組成員曾就空氣質素管理計劃的範圍、推行計劃的方法、不同的指標應採用的參數和各參數的水平，以及推行計劃的時間及所需資源等進行廣泛研究和討論。最後，管理小組一致建議採取下列措施推行室內空氣質素管理計劃：
 - (i) 展開一項公眾教育和宣傳運動，藉以提高市民在這方面的意識；

- (ii) 採用一套三級制室內空氣質素指標，作為評估室內空氣質素的劃一基準；
 - (iii) 發出一套指引，藉以改善辦公室及公眾地方的室內空氣質素的管理工作；
 - (iv) 制訂一套自願參與性質的室內空氣質素認可證書制度，邀請樓宇（包括政府樓宇）的業主及物業管理公司參與；
 - (v) 成立資訊中心，發放有關室內空氣質素的資料和參考材料；及
 - (vi) 在推行自願參與性質的室內空氣質素管理計劃 3 年後，對該計劃的成效進行全面檢討，以決定是否需要實施更嚴格的措施。
- (三) 在政府內部，規劃環境地政局負責統籌及制訂有關環保事宜的政策。不過，並非一切有關環保的措施和計劃均由規劃環境地政局或屬下的部門實行。個別部門或決策局均有透過本身的政策及計劃，積極落實環保的方針。在這些情況下，規劃環境地政局會提供一切所需的指引及協助，以確保其他的局或署達成有關目標。

為鼓勵各部門檢討及改善他們在環保方面的表現，由 1999-2000 年度起，所有管制人員將有需要就他們的環保政策及行動發表年報。我們鼓勵管制人員藉此機會，宣揚他們所實行的環保措施，以及他們為努力建設更清潔、更健康的未來所作的承諾。

劉慧卿議員：主席，政府在處理室內空氣質素問題方面已拖延了很久。政府從 95 年年底起進行研究，做了兩年，然後再做其他方面的事情，一直拖延至 99 年年中，我們卻完全看不出有何具體工作完成。主席，我的質詢是，去年政府曾作承諾，說會在今年制訂一項全面的室內空氣質素管理計劃，包括管制大綱、法例規定和工作守則。主席，局長在回答中卻說現在有一個小組正草擬技術細則，這跟我剛才所說的是相距很遠的，我想請問局長，我們是否理解錯誤，政府今年是否不能完成這麼多的工作，只能少少地擬出一些技術細則；而這些延誤是否因為它這 10 個部門、4 個決策局不能妥協，以致拖延至今呢？

規劃環境地政局局長：主席女士，我們所須進行的內部協調和統籌工作，現在已經完成，而在過去的數月裏，我們做了一套大家也未曾看過的室內空氣質素與室內的人的關係的小冊子。這套小冊子內容很簡單，政府在 8 月進行諮詢時，會廣泛宣傳小冊子所載的信息，其中提到每一個市民、每一個環境，包括家居、工作場所，以至從事裝修的工人，所須留意的各方面，又或公眾地方及每一個環節所應該注意之處。這小冊子將會在進行諮詢時推出。此外，剛才劉議員所提到的指引亦剛剛完成了，劉議員較我們早了一步。這份指引亦相當詳細，我們已打算全面性向香港市民推介，讓大家知道究竟辦公室和公眾場所就室內空氣質素指引管理應重視甚麼、留意甚麼、問題可能在哪裏、有問題時應如何解決、怎樣防範問題產生，以及個人和公司應該留意些甚麼。

梁劉柔芬議員：主席，在主要答覆的第(三)部分的第二段，局長說到由 1999-2000 年度起，所有管制人員將有需要就他們的環保政策及行動發表年報。我想請問局長，在這些管制人員或各部門發表年報之前，會否預先讓市民知道他們每個部門就環保政策及環保行動會否事先定下路向和目標，讓我們看到他們的年報後，可知他們實施了多少政策和達致目標的百分比？

規劃環境地政局局長：主席女士，說到每個政策局本身所提供與環保有關的指數或指標，以及所達致的程度，當然要看其工作範疇，例如就工業安全而言，執行的部門一定會有其工作的指標，又如果是與交通運輸有關的，該政策局希望達到甚麼指標，亦是由該局自己訂定，然後按年交代其所達致的百分比。不過，回到我們今天討論的問題，就空氣質素管理這事項而言，暫時來說，這是一項自願性質的參與，我相信所有政府部門，特別是有工作空間或有公眾人士可到達的政府辦公室，將來亦會有計劃來量度現在我們的指引裏所說到的細節情況，然後，這些部門可能會發表在這些辦公室或公眾場所施行室內空氣質素管理，經過一段實際量度期之後，他們希望達到甚麼水平，實際上又達至甚麼水平。

何秀蘭議員：主席，共識通常是一個最低公約數，這 10 個部門、4 個決策局所得出共識的最低公約數是低至多少，我不知道，但在主要答覆的第(二)段裏，局長說最後管理小組一致建議採取下列措施云云。我希望局長回答，這個最後達成的一致建議，其實是有多少的妥協呢？為甚麼政府不考慮找一個決策局擔當主動、積極的角色來主導整項工作，使制訂出來的計劃可以有效改善室內的空氣質素？

規劃環境地政局局長：主席女士，其實，現在大家所達致的共識，就例如採用三級制，最好的室內環境應該達致甚麼水平，普通的辦公室及公眾地方應該達致甚麼水平，與工業有關的處所應該達致甚麼水平，量度時應注意甚麼細節、氣體或物質等方面，均已經完成了。將來政府作出公布後，將會說出目標是鼓勵所有的辦公室或公眾地方是向高質素的水平進發，現在就工廠等訂下的現行法例是規限出一個執行水平。所以，在這方面來說，可以說政府只是希望香港所有的室內空氣質素得以改善，並可向好的方面進展；實際上能達到多大的成果、我們將來在何方面須予提高、有否需要立法，以及可否以立法的方式來執行某方面的需求等，均會在這個計劃施行 3 年後再作檢討的。

主席：何秀蘭議員，你哪部分的補充質詢未獲答覆？

何秀蘭議員：主席，局長完全沒有回答我為何政府不考慮找一個決策局，扮演積極、主動的角色來推動這個計劃呢？

規劃環境地政局局長：我似乎說過規劃環境地政局正進行這事的，不過，我不想第二次說是由自己的決策局進行而已。（眾笑）

鄧兆棠議員：主席，政府在主要答覆第(二)段第(ii)項中，說會採用三級制作管理空氣質素的指標，又說到一套自願參與性質的制度，如果採用三級制後發現有些地方的室內空氣質素是極差的話，政府會否立即立例監管呢？

規劃環境地政局局長：主席女士，其實令人擔心室內空氣質素極壞的情況，主要會與工業樓宇有關，現時這方面是受法例規管的。現在政府希望在非工業的環境裏，可令室內空氣質素達到一個更高的水平，即是希望在與工業無關的公眾地方或辦公室的室內空氣，達到更高的水平。我們在現階段認為無須以立法的方式規管，我們亦參考了很多國家的做法，發現除日本外，其他很多先進國家在現階段還沒有使用立法的方式，而只是用指引(guidelines)的方式，希望令非工業處所的室內空氣質素達致某一個水平。

何鍾泰議員：主席，請問規劃環境地政局局長現時的計劃裏，是否會將公眾地方和私人辦公室分別處理，因為很多時候，兩者是應以不同方式處理的，例如公眾場所，可否早點考慮在公眾地方進行強制性不准吸煙，即使我們在火車內也是不准吸煙的。就私人地方而言，很多辦公室和地方都不是經常打開門，而公眾地方則是經常開門、關門的，以致私人辦公室內的氬氣積聚可能較為高一些。如此情況下，可否訂立兩套準則以作分別處理呢？

規劃環境地政局局長：主席女士，我要分兩方面作答。關於吸煙方面，現在是由另一個制度、另一個系統來監管的，所以我不打算再說這方面。不過，這方面的政策並沒有改變，是會依照這個方向進行的。至於其他方面，我們現在所謂的第二級指標，是希望所有公眾地方及辦公室同樣達到某個水平，是沒有把這兩者分開處理的，因為我們認為這是一個應該做到的水平，無論是辦公室內也好，辦公室以外的公眾地方也好，都應該達到此水平。第一級指標是達到的最佳環境、最佳方向。正如我剛才所說，我們覺得暫時除了制訂自願參與性質的方法之外，無須採取其他方法，迫使任何機構或組織針對空氣中某種氣體（氬氣只屬其中一種），朝着第二級或第一級的指標進發。將來如果發現有需要，或發覺在控制某種氣體或物質有困難時，我們不排除屆時會就個別物質或氣體作出適當的規管。

主席：我們就這項質詢已經用了差不多 16 分鐘。雖然仍有多位議員在輪候，但我是難以讓每位議員都有機會發問的，而我相信議員將來仍有機會再次討論這項質詢。

議員質詢的書面答覆

違反工業安全法例

7. 夏佳理議員（譯文）：關於違反工業安全法例的事宜，行政機關可否以列表形式（如下所示）告知本會，過去 5 年，僱主及僱員分別所犯的罪行的詳情：

- （一） 每年就每種罪行被檢控的個案數目為何；
- （二） 在該等檢控個案中，被定罪的個案數目為何；及
- （三） 在被定罪的個案中，對被定罪者所施加的最高及最低刑罰？

教育統籌局局長（譯文）：主席，過去 5 年，法庭就僱主與僱員分別在建築地盤和其他工作地點，違反《工廠及工業經營條例》和《職業安全及健康條例》及其附屬法例而經聆訊的傳票和定罪個案數目，以及被判處的最高和最低罰款金額，已載於附錄。

附錄

(A) 僱主（包括承建商、東主等）所犯的罪行

	與下述工作地點有關的罪行	經聆訊的傳票數目	被定罪的傳票數目	判處的罰款（元）	
				最高	最低
1994	建築地盤	1 276	1 201	50,000	200
	其他工作地點	1 373	1 306	60,000	200
	總數	2 649	2 507	60,000	200
1995	建築地盤	1 909	1 815	100,000	400
	其他工作地點	1 452	1 416	50,000	1,000
	總數	3 361	3 231	100,000	400
1996	建築地盤	1 718	1 615	75,000	1,000
	其他工作地點	978	931	50,000	800
	總數	2 696	2 546	75,000	800
1997	建築地盤	770	671	120,000	2,000
	其他工作地點	288	258	50,000	1,000
	總數	1 058	929	120,000	1,000
1998	建築地盤	2 380	2 160	150,000	500
	其他工作地點	796	748	100,000	500
	總數	3 176	2 908	150,000	500

(B) 僱員所犯的罪行

	與下述工作地點有關的罪行	經聆訊的傳票數目	被定罪的傳票數目	判處的罰款 (元)	
				最高	最低
1994	建築地盤	5	4	750	300
	其他工作地點	8	8	1,000	250
	總數	13	12	1,000	250
1995	建築地盤	7	7	2,000	500
	其他工作地點	14	13	1,500	400
	總數	21	20	2,000	400
1996	建築地盤	6	6	1,000	600
	其他工作地點	5	5	5,000	600
	總數	11	11	5,000	600
1997	建築地盤	5	3	2,000	500
	其他工作地點	1	1	4,000	4,000
	總數	6	4	4,000	500
1998	建築地盤	4	4	500	500
	其他工作地點	1	-	-	-
	總數	5	4	500	500

母語教學的成效

8. 劉漢銓議員：政府可否告知本會：

- (一) 在過去 3 個學年中，每一學年採用母語教學的中學及小學數目分別佔本港整體中學及小學數目的百分率為何；及
- (二) 有否就母語教學的成效進行評估，包括母語教學對學生的學習能力及英語水平的影響；若有，結果為何？

教育統籌局局長：主席，

(一) 過去 3 個學年中，全港公營中學採用母語教學的數目如下：

學年	採用母語教學的 學校數目	百分率
1996-97	74	18.5%
1997-98	77	19.1%
1998-99	307	72.9%

至於小學，絕大部分公營小學都採用母語教學，數目如下：

學年	採用母語教學的 學校數目	百分率
1996-97	755	99.5%
1997-98	744	99.5%
1998-99	729	99.5%

(二) 過往教育署曾就評估“母語教學”的成效進行數項研究，其中最全面的是一項為期 3 年（1994-95 至 1996-97）的中學教學語言分組評估縱向研究。結果顯示，若能力相若，採用母語學習的學生，與採用英語者比較，前者較容易接受較深層次的學習方法（較多探究和思考）。

大部分中學於 1998 年 9 月實施以母語教學後，教育署人員曾視察以母語教學的中學，發覺學生普遍較容易吸收知識，分析問題和積極表達意見，學生的認知及學習能力得以提高。根據部分在 1998 年轉用母語的學校的意見，今年以母語學習的中一學生，校內成績（包括英文科成績）不但沒有下降趨勢，反而有上升的跡象。

教育署仍須繼續研究才能更詳盡全面掌握母語教學成效的資料。教育署準備向母語教學的中學進行抽樣調查，並分析學生的學科測驗成績，總結本學年的經驗和成果。教育署亦正招標進行一項為期 3 年的縱向研究，以監察及評估使用不同教學語言學習的學生在學習能力及個人成長方面的表現。

有關公立醫院的統計數字

9. 呂明華議員：政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉醫院管理局（“醫管局”）根據甚麼準則釐定撥予每個醫院聯網的財政資源數額；
- (二) 設有急症室的公立醫院及其他公立醫院的病床數目與人口的平均比例與歐美先進國家比較分別為何；及
- (三) 過去 1 年，公立醫院住院病人與醫生的平均比例，與歐美先進國家比較為何；政府有否計劃採取措施以降低有關比例；若有，具體時間表為何；若否，原因為何？

衛生福利局局長：主席，

- (一) 醫管局的資源分配機制，是按個別醫院的需要而作出撥款。現時，醫管局建立了一套機制，把資源分配和周年工作計劃掛鉤。醫管局會以醫院上年度的財政預算為基綫，並要求每間醫院制訂周年工作計劃，列明來年的主要服務範疇、工作量，以及服務表現和質素的指標。醫管局會參照醫院的工作計劃，決定該醫院的撥款額，包括是否給予新資源以開設或增強服務。此外，醫管局會統籌聯網內不同醫院，以及不同聯網的服務計劃，以確保服務不會重疊和資源能得到充分善用。
- (二) 現時醫管局將全港分為 8 個醫院聯網，每個醫院聯網內，均設有急症室的醫院，和其他沒有急症室服務的醫院，以應付聯網內居民的不同需要。設有急症室的公立醫院，除了治理緊急病人外，通常會設有較多急症病床和附設較多不同的臨床分科，以提供急症和全科的醫療服務。至於其他沒有設立急症室的醫院，通常設有較多非急症病床，並着重提供其他服務，例如療養及康復服務。現時，香港每 1 000 人約有 4.1 張公立醫院病床，而以全港的病床總數計算，即包括私家醫院病床在內，每 1 000 人約有 4.7 張病床，而英國及美國相對的比例分別為每 1 000 人有 4.5 及 4.1 張病床。由於每一個聯網均設有急症室醫院和其他公立醫院，並同時為該聯網內的所有居民提供醫療服務，所以我們並不可以將每間醫院的病床數目和人口掛鉤，而得出一個病床數目和人口的比例。

- (三) 由於不同國家的醫療制度並不相同，例如實施醫療保險制度的國家沒有清楚區分公營或私營醫療機構，醫管局並沒有有關其他國家公立醫院住院病人與醫生的平均比例。而以全港醫生的總數計算，在1997年，每名醫生大約治理127名出院病人。在英國，1994年的相應數字為每名醫生每年治理135名出院病人；而美國在1995年，每名醫生每年則治理47.7名出院病人。醫生與住院病人的比例，並不是一個評估醫療服務質素的可靠指標。醫生與住院病人的比例較高，即每名醫生治理較多病人，可能是不同國家人口的疾病類別及發病率不同，以致對住院服務的需求有別；又或是人口密集的關係及因醫生診症的模式不同所致。醫管局已實施不同措施，例如推行臨床審計和風險管理制度、加強醫護人員的臨床監督和專業培訓等，以不斷改善醫療服務的質素。醫管局會不斷檢討醫療人手的規劃，並按照服務需求的改變而調整醫療人手。

領取綜援的單親家庭

10. 羅致光議員：就領取綜合社會保障援助的單親家庭而言，政府可否告知本會：

- (一) 當中有多少是因離婚而成為這類家庭；
- (二) 當中應獲贍養費的家庭數目及其每月平均收取的贍養費款額；及
- (三) 是否知悉，在過去1年未能按時收取全數贍養費的家庭數目？請分項列出只收得下列百分比的贍養費的家庭的數目：
- (i) 24%以下；
- (ii) 25%至49%；
- (iii) 50%至74%；及
- (iv) 75%以上。

衛生福利局局長：主席，

- (一) 根據社會福利署（“社署”）所作的研究，估計有6 100個因離婚而成為單親家庭的個案正在領取綜合社會保障援助（“綜援”）。此外，有7 800個分居的單親家庭正領取綜援。這兩類個案佔正領取綜援的單親家庭24.4%和31.2%。
- (二) 社署沒有曾被法庭判令可領取贍養費的單親家庭數目。
- (三) 社署沒有未能收取全數贍養費的家庭數目。按照社署所作的研究，我們估計約1 500個單親綜接受助人正領取贍養費。這些家庭平均每月所收到的贍養費約1,400元。

未經授權向旅客兜售機票

11. 楊孝華議員（譯文）：本人曾接獲一宗投訴，有人未經授權在不同地點向旅客兜售往來台北的機票，售賣地點包括香港國際機場、中港城及九龍火車站。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉此等活動的存在；
- (二) 此等活動有否違反《旅行代理商條例》（第 218 章）的規定；及
- (三) 曾否接獲旅遊界人士作出類似的投訴；若有，當局曾採取何種行動？

工商局局長（譯文）：主席，

- (一) 最近兩個月，旅行代理商註冊處曾接到香港旅遊業議會轉介兩宗關於兜售機票的投訴，其一涉及在香港國際機場的兜售活動，另一宗投訴則涉及在香港國際機場、中港城、九廣鐵路九龍車站，及其他進出香港的口岸兜售機票的活動。
- (二) 根據《旅行代理商條例》（第 218 章），未持有有效的旅行代理商牌照經營旅行代理商業務（如售賣機票等），又或持牌人在其牌照未曾列明的地點經營有關業務，即屬違法。

任何人如顯示自己經營業務，除其他事項外，代另一人獲取在旅程中以任何交通工具提供的運載，而該旅程從香港開始，其後在香港以外進行，並且經營該項業務，即屬經營旅行代理商業務。

此外，發布上述服務的宣傳品，亦屬觸犯《旅行代理商條例》。

- (三) 在收到上述第一段的投訴後，旅行代理商註冊處即着手調查，並已發信知會其中一宗投訴的被投訴人，如要經營旅行代理商業務，必須依法領有旅行代理商牌照，否則會被檢控。至於另一宗投訴，由於旅行代理商註冊處不能接觸被投訴公司和所涉負責人，註冊處已知會警方，作進一步跟進。

香港與內地的航空安排

12. 李華明議員：關於本港與內地的民用航綫及航空運輸事宜，政府可否告知本會：

- (一) 分別由內地航空公司及港龍航空公司提供往返本港與內地的民用航綫數目為何；
- (二) 有哪些往返本港與內地的航綫是只由內地航空公司提供服務；及
- (三) 當局有否與中央人民政府商討制訂民用航空運輸協定；若有，
- (i) 進展為何；
- (ii) 預計何時可簽署有關協定；及
- (iii) 有否評估該項協定會否有效地及公平地分配往返本港與內地航班予本港航空公司及內地航空公司經營？

經濟局局長：主席，我們對李議員的質詢答覆如下：

- (一) 目前，內地航空公司一共經營 39 條往返香港與內地的定期航綫（包括定期包機航綫），港龍航空公司則經營 16 條。

- (二) 目前有 23 條往返香港與內地的航綫只由內地航空公司提供服務，它們包括寧波、天津、汕頭、瀋陽、廣州、北海、長春、貴陽、哈爾濱、合肥、濟南、梅縣、南昌、南寧、三亞、石家莊、屯溪、溫州、武夷山、煙台、湛江、鄭州和大庸。
- (三) 我們現正與內地有關部門商討香港和內地間航空運輸安排，進展良好，希望今年稍後雙方可以就該安排達成共識，我們預計達成的安排將會更有效及公平地分配往返本港與內地航班予本港航空公司及內地航空公司經營。

污染環境對學校的影響

13. 何鍾泰議員：政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉有多少學校靠近建築地盤、垃圾站、食肆及繁忙街道；
- (二) 過去1年，學校當局因其附近環境污染對其造成不良影響而向當局投訴及要求協助的個案數目分別為何；及
- (三) 有否評估污染環境對學校教職員和學生健康所造成的影響；當局會採取何種補救措施？

規劃環境地政局局長：主席，

- (一) 根據教育署分區辦事處現有資料及對其屬區所瞭解的情況，教育署估計有關數字如下：

學校類別*	鄰近建築地盤	鄰近垃圾收集站	鄰近食肆	鄰近繁忙街道
中學	20	14	7	45
小學	15	21	15	36
幼稚園	11	14	16	21

*香港共有471所中學，533所小學及728所幼稚園

- (二) 由 1998 年 1 月至 1999 年 5 月期間，我們共接獲 35 宗有關的投訴或要求協助個案，涉及學校受建築地盤塵埃影響的有 14 宗、受垃圾收集站臭味影響的有 14 宗、受食肆煮食油煙影響的有 3 宗，以及受車輛空轉引擎廢氣影響的有 4 宗；

環境保護署（“環保署”）及有關部門已對所有投訴及要求協助個案從速進行調查。在這些個案中，被發現違反《空氣污染管制條例》及《空氣污染管制（建造工程塵埃）規例》的，分別有 5 宗和兩宗。環保署已經或正在對這些違例個案採取執法及檢控行動。至於其餘的個案，雖然未見有違例情況，但當局已透過行政方式加以跟進，以便處理有關的問題。當局已要求造成或涉嫌造成滋擾的有關方面採取行動，盡量減少排放物。當局並就大部分個案進行跟進視察，確保問題受到控制。此外，所有投訴人均獲告知調查的結果，以及當局就其投訴所採取的行動。

- (三) 建築地盤的塵埃、垃圾站的臭味及食肆的煮食油煙均對局部鄰近地方的公眾人士構成滋擾。根據我們監測空氣質素的結果，上述活動的排放物均不達至違反與健康有關的香港空氣質素指標的水平。至於車輛廢氣影響健康的問題，如果我們長時間接觸某些高濃度的車輛排放污染物，例如：可吸入懸浮粒子和二氧化氮等，都可能會引發呼吸系統病徵，以及令現有的呼吸系統疾病惡化。長期心肺病患者、老人及兒童更容易受到影響。

我們已採取若干預防及管制措施，以減低學校受到的滋擾及空氣污染物水平。在預防措施方面，興建新學校的建議均須經過嚴格審核的程序，以確保所選地點能夠配合周圍的現有及已指定的土地用途。我們可能因此需要實施某些消滅措施，例如規定學校與污染物排放源頭的位置須維持一段適當距離，以符合空氣質素標準。任何在學校附近進行的主要發展項目，必須根據環境影響評估程序，接受詳細的空氣質素評估。在評估的過程中，會把學校列為易受空氣污染影響的地方。

在管制措施方面，我們會根據《空氣污染管制條例》管制建築地盤的塵埃、垃圾站的臭味及食肆的煮食油煙。倘若證實空氣污染的情況存在，有關營辦者便須在一段指定時間內消滅污染，否則會受到環保署的檢控。一般來說，建築地盤散發的塵埃可藉着控制塵埃措施，如把多塵的物料覆蓋或弄濕，以及在地盤維持良好的作業方式，加以消滅塵埃。垃圾站發出的臭味

和食肆排放的煮食油煙，則可利用適當的通風設備、安裝控制廢氣排放設備和有效的內部管理加以控制。除了由環保署採取執法行動之外，市政總署及區域市政總署的職員亦有定期巡查建築地盤、垃圾站及食肆。此外，兩個市政總署更會定期清洗垃圾站，以防止這些設施發出臭味。

關於車輛所引致的空氣污染問題，我們已公布了一套旨在降低路邊空氣污染水平的措施，其中包括我們擬於本年內就管制空轉引擎車輛的建議諮詢公眾。短期而言，我們的首要目標是引入進一步的紓緩措施，務求減少現有車輛的排放的黑煙，以及管制其廢氣排放量。中期而言，新登記的車輛將須符合新訂的燃料及廢氣排放標準。長遠而言，當局現正研究新的運輸規劃方式，推廣更具環保效益的運輸系統。

青年及家庭營舍

14. 梁劉柔芬議員：政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 本港青年及家庭營舍的數目及分布地點，請按其管理機構的類別(即公營機構或志願機構)分別列出；
- (二) 過去 3 年，每間營舍每年所提供的宿位數目及平均入住率；及
- (三) 過去 3 年，該等營舍向住宿者收取的費用平均為何及其收支是否平衡？

民政事務局局長：主席，有關梁議員提出的質詢，現謹答覆如下：

- (一) 我們有總共 46 間青年旅舍及家庭營舍的資料。按其分布地點及管理機構的類別表列於附件 I；
- (二) 各間營舍的宿位數目及平均入住率(若有數據)表列於附件 II；及
- (三) 營舍所收取的平均費用及有關的財政資料表列於附件 III。

附件 I

(a) 按管理機構的類別，本港青年及家庭營舍的數目及分布地點

地點	營舍數目					總數
	香港島	九龍	新界東	新界西	離島	
(i) 由兩個臨時 市政局管理 的家庭營舍	1	0	3	1	0	5
(ii) 由非政府機 構管理及受 政府資助的 家庭營舍	4	0	13	0	8	25
(iii) 由非政府機 構管理亦不 受政府資助 的家庭營舍	1	0	5	0	3	9
(iv) 由青年旅舍 協會管理的 青年旅舍	1	0	3	1	2	7
總數	7	0	24	2	13	46

附件 II

(b) 過去 3 年，各間營舍每年所提供的宿位數目及平均入住率

(i) 由兩個臨時市政局管理的家庭營舍

營舍名稱	宿位數目	平均入住率(%)		
		1996-97	1997-98	1998-99
1. 鯉魚門公園度假村	282	65	55	58
2. 麥理浩夫人度假村	280	72	61	64

營舍名稱	宿位數目	平均入住率(%)		
		1996-97	1997-98	1998-99
3. 西貢戶外康樂營	248	85	83	85
4. 曹公潭戶外康樂營	240	76	72	74
5. 創興水上活動中心	30	55	52	61

(ii) 由非政府機構管理及受政府資助的家庭營舍

營舍名稱	宿位數目	平均入住率(%)		
		1996-97	1997-98	1998-99
1. 薄扶林傷健中心	100	77	72	67
2. 白普理營	112	74	68	70
3. 長洲明愛愛暉營	84	62	65	70
4. 長洲明愛明暉營	180	52	53	67
5. 荔枝莊明愛小塘營	60	51	45	51
6. 女青年會青年營	120	78	71	79
7. 救世軍白普理營	108	76	63	71
8. 救世軍馬灣青年營	40	49	43	54
9. 獅子會 - 青年會將軍澳青年營	112	55	42	46
10. 烏溪沙青年新村	464	56	56	78
11. 聯青社 - 青年會黃宜洲青年營	120	56	52	60
12. 愛丁堡公爵訓練營	84	48	47	47
13. 香港游樂場協會銀鑛灣戶外康樂營	120	61	55	56
14. 石壁營	50	42	43	45
15. 碧溪莊渡假屋	22	(因維修而關閉)		
16. 元朗康樂中心	48	53	49	43
17. 新德倫山莊	30	34	29	30
18. 梁省德海上活動訓練中心	30	26	17	15
19. 南丫青年營	30	42	38	30
20. 大網仔戶外訓練營	60	72	83	56
21. 大美篤戶外活動中心	45	47	42	42
22. 赤柱戶外活動中心	45	29	23	27
23. 大潭童軍中心	80	85	83	84
24. 洞梓童軍中心	100	74	49	61
25. 白沙灣譚華正海上活動中心	60	57	60	72

(iii) 由非政府機構管理亦不受政府資助的家庭營舍

營舍名稱	宿位數目	平均入住率(%)		
		1996-97	1997-98	1998-99
1. 衛斯理營舍	74	20	17	24
2. 衛理園	120	51	40	41
3. 保良局北潭涌渡假村	388	81	73	77
4. 保良局賽馬會大棠渡假村	262	69	70	73
5. 突破青年村	120	90	76	80
6. 香港浸會園	350	83	76	86
7. 香港神託會基督教靈基營	100	76	78	70
8. 賽馬會長洲鮑思高青年營	120-140	61	59	52
9. 白普理退修中心	22	20	20	20

(iv) 由青年旅舍協會管理的青年旅舍

營舍名稱	宿位數目	平均入住率(%)		
		1996(曆年)	1997(曆年)	1998(曆年)
1. 白普理堂	100	23	25	22
2. 白普理園	110	31	39	25
3. 賽馬會望東灣旅舍	88	20	15	7
4. 摩星嶺青年旅舍	118	66	54	37
5. 白沙澳青年旅舍	112	19	18	24
6. 施樂園	92	17	20	21
7. 昂平青年旅舍	52	18	25	27

附件 III

(c) 過去 3 年向住宿者平均收取的費用及其收支是否平衡

(i) 由兩個臨時市政局管理的家庭營舍

營舍名稱	收費範圍(\$)	營運盈餘(+)/虧損(-)		
		1996-97	1997-98	1998-99
1. 鯉魚門公園度假村	42-90	(-)	(-)	(-)
2. 麥理浩夫人度假村	60-65	(-)	(-)	(-)
3. 西貢戶外康樂營	76-82	(-)	(-)	(-)
4. 曹公潭戶外康樂營	38-59	(-)	(-)	(-)
5. 創興水上活動中心	12-23	(-)	(-)	(-)

(ii) 由非政府機構管理及受政府資助的家庭營舍

營舍名稱	收費範圍(\$)	營運盈餘(+)/虧損(-)			
		1996-97	1997-98	1998-99	
1. 薄扶林傷健中心	40-75	(-)	(-)		營運帳
2. 白普理營	44-73	+	(-)		目通常
3. 長洲明愛愛暉營	56-76	(-)	(-)		在 8 月
4. 長洲明愛明暉營	56	(-)	(-)		才審計
5. 荔枝莊明愛小塘營	56-72	(-)	(-)		完成
6. 女青年會青年營	48-72	(-)	+		
7. 救世軍白普理營	20-80	(-)	(-)		
8. 救世軍馬灣青年營	20-80	(-)	(-)		
9. 獅子會 - 青年會將軍澳 青年營	38-58	(-)	(-)		
10. 烏溪沙青年新村	55-80	(-)	(-)		
11. 聯青社 - 青年會黃宜洲 青年營	40-65	(-)	(-)		
12. 愛丁堡公爵訓練營	48-70	(-)	(-)		
13. 香港游樂場協會銀鑛灣戶 外康樂營	60-70	(-)	(-)		
14. 石壁營	25-40	(-)	(-)		
15. 碧溪莊渡假屋	35-55				因維修而關閉
16. 元朗康樂中心	35-55	(-)	(-)		
17. 新德倫山莊	35-55	(-)	(-)		
18. 梁省德海上活動訓練中心	10-15	(-)	(-)		
19. 南丫青年營	45	+	(-)		
20. 大網仔戶外訓練營	45	+	(-)		
21. 大美篤戶外活動中心	12	(-)	(-)		
22. 赤柱戶外活動中心	12	(-)	(-)		
23. 大潭童軍中心	90-100	+	+		
24. 洞梓童軍中心	90-100	+	+		
25. 白沙灣譚華正海上活動中心	90-100	+	+		

(iii) 由非政府機構管理亦不受政府資助的家庭營舍

營舍名稱	收費範圍(\$)	營運盈餘(+)/虧損(-)		
		1996-97	1997-98	1998-99
1. 衛斯理營舍	53-210	(-)	(-)	(-)
2. 衛理園	62-110	+	+	+
3. 保良局北潭涌渡假村	52-157	(-)	(-)	(-)
4. 保良局賽馬會大棠渡假村	52-157	(-)	(-)	(-)
5. 突破青年村	115-167	(-)	(-)	(-)
6. 香港浸會園	65	+	+	(-)
7. 香港神託會基督教靈基營	50-55	(-)	(-)	(-)
8. 賽馬會長洲鮑思高青年營	100-120	(-)	(-)	(-)
9. 白普理退修中心	50-68	(-)	(-)	(-)

(iv) 由青年旅舍協會管理的青年旅舍

營舍名稱	收費(\$)	營運盈餘(+)/虧損(-)		
		1996-97	1997-98	1998-99
1. 白普理堂	16-35	}	}	}由於財政
2. 白普理園	30-100	}	}	}年度在
3. 賽馬會望東灣旅舍	16-35	}	}	}9月30日
4. 摩星嶺青年旅舍	40-110	}	+	}才結束，
5. 白沙澳青年旅舍	16-35	}	}	}所以未有
6. 施樂園	16-35	}	}	}數據
7. 昂平青年旅舍	16-35	}	}	}

網上證券交易

15. 張文光議員：關於監管提供互聯網網上證券交易服務的公司事宜，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉現時有多少間該類公司在證券及期貨事務監察委員會註冊為證券交易商；當中有多少間亦是香港聯合交易所（“聯交所”）會員；
- (二) 透過該等公司進行證券買賣的投資者是否受聯交所的《上市規則》及賠償基金所保障；若否，當局有否計劃修訂有關規定，以保障該等投資者的利益；及

- (三) 當局至今接獲多少宗投資者就網上證券交易事宜作出的投訴，請按投訴的性質分項列出，以及當局如何跟進該等投訴？

財經事務局局長：主席，

- (一) 資訊科技的高速發展，使公眾透過互聯網索取資料和消費變得日益普遍。這促使全球主要金融市場透過互聯網提供的金融服務更為多樣化。部分公司以專有交易系統買賣證券，其他公司則提供讓客戶透過互聯網傳送買賣指令的服務。其他透過互聯網提供的服務包括市場資訊、交易統計和專家評論等。

本地登記的交易商透過互聯網提供證券和期貨交易服務首先在 1997 年推出，提供買賣美國證券的服務。而透過互聯網提供本地證券和期貨的交易服務則在 1998 年推出。截至 1999 年 5 月 31 日，共有 16 間註冊證券交易商已採用或建議採用互聯網進行證券買賣。有關詳情如下：

	已開始 網上交易	建議進行 網上交易	總計
聯交所會員	6	6	12
非聯交所會員	4	0	4
	----	----	----
	10	6	6

- (二) 從監管角度而言，無論交易的方式是透過一般文件或電子媒介進行，監管的標準亦應統一。證監會有需要確保這些交易商，無論他們已經提供或將會提供互聯網交易服務，在運作上已設有所需的額外運作保障措施和風險披露規定。這些保障措施包括制訂程序迅速和公平地處理和執行指令、確保系統高度穩健安全、備有合資格人員和所需資源處理網上交易、完備的紀錄、足夠的審計綫索，以及在客戶協議內充分披露風險的規定。

在證監會登記的人士和提供金融服務的人士，如希望利用互聯網提供證券、期貨或槓桿式外匯買賣的服務，必須嚴格遵守現有法例的監管和證監會的有關守則和指引，當中包括《證券條例》（香港法例第 333 章）、《商品交易條例》（香港法例第 250 章）、《槓桿式外匯買賣條例》（香港法例第 451 章）、《保障投資者條例》（香港法例第 335 章）以及由證監會發出的《適當人選的準則》和《證券及期貨事務監察委員會註冊人操守準則》。對違反這些準則／指引的人士，證監會將會採取紀律處分。

此外，證監會在 1999 年 3 月發出一份名為《互聯網監管指引》的冊子，就交易商在本港透過互聯網提供證券、期貨及槓桿式外匯交易服務的監管發出指引。在制訂該指引時，證監會採取了以下的監管原則：

- 促進市場對香港的證券及期貨市場的效率和公平程度的信心；
- 支持香港市場的持續發展；以及
- 在推行維持市場持正操作、保障投資者權益及鼓勵市場發展和創新的措施之間謀求適當的平衡。

《證券條例》內第十部有關賠償基金的安排，同樣適用於透過互聯網提供交易服務的香港聯合交易所（“聯交所”）會員。

聯交所亦有一套操守規則用以監管其會員，而這套操守規則亦適用於互聯網交易服務。有關守則所涵蓋的範圍包括賠償基金的安排、紀律及行為方面的要求等。但《上市規則》並不直接適用於規管經紀活動。

- (三) 證監會不曾接獲投資者因不滿證券交易商經互聯網提供的服務（包括證券交易）而提出的投訴。

透過互聯網購物

16. 楊耀忠議員：隨着互聯網的普及，市民向海外商店訂購物品的情況將日益普遍。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，市民向海外訂購的物品在郵遞至本港時，被香港海關發現為違禁物品的個案數目；是否知悉當中有多少宗個案所涉及的物品是透過互聯網訂購的；
- (二) 市民從海外訂購的自用物品到港時如被發現不符合本港產品安全規定，該名市民會否被視作違法；及
- (三) 市民有何途徑查證其擬向海外訂購的物品有否違反香港法例的規定；政府有何措施協助市民認識該等規定；當局會否考慮將違禁物品和須符合本港產品安全要求的物品種類上載到政府網站，以方便市民查證？

工商局局長：主席，

- (一) 過去 3 年，香港海關從郵件或郵包中檢取的違禁品個案如下：

年份	個案	貨物總值（港幣）
1996	182	1,314,571
1997	99	8,193,363
1998	84	2,350,711

海關沒有資料顯示這些物品中有哪些是市民透過互聯網訂購的。

- (二) 香港有多條涉及產品安全的法例。對不同產品有不同的規定。主要的條例如下：
- 根據《消費品安全條例》，將不符合該條例規定的消費品輸入香港屬違法行為。但《消費品安全條例》並不管制有特定法例規管其安全的產品，例如玩具、兒童產品、藥劑製品、汽車及電氣產品等。
 - 《玩具及兒童產品安全條例》規定輸入香港的玩具及兒童產品必須符合法定安全標準，否則屬違法行為。
 - 根據《藥劑業及毒藥條例》，擁有或使用未經衛生署註冊的藥劑製品屬違法行為。

- 《道路交通條例》要求所有在路上行駛的車輛在首次登記及發牌前接受運輸署的檢驗，以確保車輛符合安全要求。此外，車主從海外訂購配件在車輛使用，亦必須確保車輛性能良好始可以讓車輛在道路行駛，否則屬違法行為。
- 雖然在《電氣產品（安全）規例》下，市民從海外訂購不符合本港安全規定的電氣產品自用，不屬違法。但是該產品的電壓或連接該產品的插頭則未必與本地供電系統相容。機電工程署已廣泛宣傳使用這些產品的潛在危險。根據《電力條例》，市民不得將任何他知道或理應知道有相當可能引致電力意外的電氣產品，接駁到電力裝置上（其中包括其供電系統），否則屬違法行為。

- (三) 市民可向相關的政府部門索取有關產品安全的資料。政府會舉辦活動，例如座談會、講座等，及通過其他宣傳途徑（例如單張、傳媒等）向市民傳達有關信息。

現時有些政府部門已將有關資料上載於部門網頁。例如，香港海關的網頁(<http://www.info.gov.hk/customs/>)載有有關違禁品的資料，以及《消費品安全條例》和《玩具及兒童產品安全條例》的簡介。機電工程署的網頁(<http://www.info.gov.hk/emsd>)詳列受《電力條例》禁制的不合安全規格的電氣產品的資料。而《藥劑業及毒藥條例》的有關規定載於衛生署的網頁(<http://www.info.gov.hk/dh/>)。

(補充闡述見附件 I)

《動物（實驗管制）條例》的實施情況

17. 陸恭蕙議員（譯文）：關於《動物（實驗管制）條例》（“該條例”）（第 340 章）在 1998 年的實施情況，政府當局可否告知本會：

- (一) 當局根據該條例就以活着的脊椎動物進行實驗發出及續期的牌照數目分別為何；
- (二) 獲發超過 1 個牌照的研究人員數目；

- (三) 在實驗中使用的動物品種及每個品種的動物數目；及
- (四) 把該條例的管制範疇局限於對動物進行且預計會引起痛楚的實驗的原因？

衛生福利局局長（譯文）：主席，

- (一) 根據該條例，只有按第 7 條獲發牌照的人，才可用活着的脊椎動物進行實驗。

根據該條例第 8、9 和 10 條，持牌人須取得額外的批註或許可證才可以：

- (i) 進行實驗以習得手工技能；
- (ii) 進行實驗以作教學用途；或
- (iii) 在進行實驗時不施用麻醉劑或不在該動物從麻醉劑影響下甦醒前殺死該動物。

在 1998 年，衛生署共發出了 583 牌照／批註／許可證，其中 301 個是新發的，282 個是續期的。

- (二) 在 1998 年，共有 18 名人士同時擁有有關的牌照和以上的批註或許可證。
- (三) 根據持牌人填報的實驗紀錄，在 1998 年，用於實驗的動物品種及數目如下：

老鼠	10 550 隻
小白鼠	9 906 隻
豚鼠	1 110 隻
倉鼠	2 207 隻
兔子	454 隻
山羊	18 隻
魚	2 373 條
雞	124 隻
鵝	22 隻

- (四) 該條例在 1963 年制定，以管制用活着的脊椎動物所進行的實驗。該條例的目的旨在減少在實驗時對動物所造成的痛楚，而該等實驗必須是源於為挽救或延長生命或對抗疾病為目的的研究。該條例本着人道精神，要求持牌人除得到特別豁免外，須對動物施用麻醉劑。

香港研究資助局成員

18. 劉慧卿議員：據報道，在香港科技大學（“科大”）任教的人士出任香港研究資助局（“研資局”）成員的人數，較在其他專上院校任教的人士為多。就此，行政機關可否告知本會：

- (一) 行政長官根據甚麼準則委任研資局的成員；
- (二) 現時在科大任教而同時出任研資局成員的人數為何；及
- (三) 過去 3 年科大向研資局提出的研究資助申請的成功率與其他專上院校的申請成功率比較為何？

教育統籌局局長：主席，

- (一) 研資局的成員分為 3 類，即本地學者、非本地學者和本地非學術界人士。目前，這 3 類成員大約各佔總數的三分之一。當局在委任成員時，會考慮他們在學術／專業／工業等方面的專長，而所有成員均是以個人身份獲委任。故此，學術界的成員並不代表所屬院校的利益。這一點當局在作出委任時已清楚說明。

政府在考慮委任研資局成員時，力求匯聚足夠的人才，並延攬不同學科的專家，務求達致適當的成員組合，以應付研資局日益繁重和複雜的工作。

- (二) 研資局現共有 6 名本地學者成員，當中有一位在科大任教。
- (三) 科大每年申請角逐研究用途補助金的成功率，與大學教育資助委員會（“教資會”）資助院校的整體成功率比較，列於下表：

年度	按獲資助的申請數目計算的成功率	
	科大	所有教資會資助院校
1997-98	58%	43%
1998-99	61%	40%
1999-2000	57%	39%

必須指出的是，提交研資局的研究計劃，必須通過嚴格的學者評審，由專門的學科小組負責審議。這些小組由具備有關學科專長的成員組成，總人數約為 80 人。學科小組在進行評審時，亦會得到一些校外評審人員的協助，而這些人員都是在有關範疇內知名的國際學者或業內專家。研究計劃能否獲得撥款，純粹根據計劃的優劣而決定，而這方面則以校外評審人員和有關學科小組的評審和建議為依據。為避免利益衝突，學科小組所有成員均不得評審所屬院校提交的研究計劃，或就該等計劃提出任何意見。至於撥款與否的最終決定，是由研資局整體委員會根據學科小組的建議而作出，而不是由個別成員作出。至於個別院校申請資助的成功率，須視乎研資局有多少經費可供動用，以及所提交評審的研究計劃的優劣而定。

九巴購買新巴士

19. 劉江華議員：據報，九龍巴士（一九三三）有限公司（“九巴”）將動用 6 億元購買 200 至 300 部新巴士。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- （一） 九巴會否考慮購入安裝有環保引擎的巴士；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
- （二） 九巴有否計劃在新巴士投入服務前，在巴士上安裝八達通收費器；若有計劃，九巴會否考慮在新巴士的上、落車處分別安裝八達通收費器，以便實施按乘車距離計算車資的收費模式；若否，原因為何？

運輸局局長：主席，目前，九巴車隊中約 45% 的巴士裝有符合歐盟標準的引擎。九巴計劃在未來 18 個月內購置 440 輛新巴士，這些新巴士都會裝有最新型號的環保引擎，即歐盟二型引擎。到了 2000 年年底，這些新巴士會全部裝有八達通處理器。

九巴曾就利用八達通技術來按車程分段收費的可行性作過初步評估，當中考慮過在落車處裝設八達通處理器的構思。評估結果認為，由於落車處處理器裝設的位置距離車長頗遠，在收費過程中會出現運作及技術上的困難。例如，若有乘客在尚未落車前過早以八達通卡觸碰收費器而導致所收車費不確，或有乘客質疑落車處處理器所扣減的車資時，情況應如何處理。此外，設於落車處的處理器一旦失靈，處理有關事情亦可能會有困難。九巴現正探討如何解決這些問題。

西環“五街”及荃灣“七街”重建計劃

20. 楊森議員：就土地發展公司（“土發公司”）在西環“五街”及荃灣“七街”進行的兩項重建計劃，政府可否告知本會：

- (一) 已獲安置的租戶是否均獲編配香港房屋協會（“房協”）轄下偶然空置的翻新舊單位；當中有多少戶獲得原區安置；
- (二) 香港房屋委員會有否直接或以交換單位的形式，向房協提供位於重建地區附近的公屋單位，以協助安置受影響的住戶；
- (三) 受影響的天台屋住戶可否獲得安置及現金補償；
- (四) 有否評估土發公司在收購過程中，有否按照《土地發展公司條例》（第 15 章）的規定，採取一切合理步驟，包括以公平合理的條款洽商購置有關物業；是否知悉該公司聘請的測量師曾錯誤量度物業的面積、低估全幢物業的重新發展價值、拒絕接納業主聘請的測量師所作的專業估價，以及拒絕回應該等測量師對其所作估值的質疑等情況；及
- (五) 有否聘用獨立認可人士評估有關物業的價值；若有，可否公開該等估價，並與土發公司的收購價作出比較；會否在引用《收回土地條例》（第 124 章）前，指示土發公司繼續與其他業主洽購餘下物業？

規劃環境地政局局長：主席，

- (一) 房協為協助土發公司安置受西環五街及荃灣七街兩項重建計劃影響的居民，自 1997 年起已經開始在轄下的出租屋邨預留偶然空置單位，經維修或翻新後，交予土發公司分配予合資格人士。到

目前為止，房協為上述重建計劃提供作安置的單位數字已超過 1 400 個。西環五街共有 115 戶家庭獲編配房協在港島的安置單位，而荃灣七街則有 440 戶獲編配房協在九龍及新界的安置單位。雖然原區安置在一般情況下無法全面實行，土發公司仍會盡可能提供若干的原區安置單位，優先編配給有困難的住戶。在上述已編配安置單位的住戶當中，有 58 戶是獲得原區安置的。

- (二) 根據現行的政策，受土發公司重建計劃影響的租客會由土發公司承擔安置，由房協協助提供安置單位。不過，受影響居民如果已經在香港房屋委員會（“房委會”）的總公屋輪候冊上登記，並預期可在 12 個月內獲編配單位，房委會可提前為他們提供安置。
- (三) 受影響的天台屋租客，因土發公司成功收購他們業主的物業或政府收地而成為該公司的租客後，若符合資格入住房協的出租屋邨，則可選擇現金補償或房協提供的安置。若不符合資格入住房協的屋邨，仍可獲得現金補償。
- (四) 根據《土地發展公司條例》第 15 條的規定，除非規劃環境地政局局長信納該公司已採取一切合理步驟以其他方法獲取該土地，包括曾洽商以公平合理的條款購買該土地，否則不得向行政長官會同行政會議提出收回土地的建議。為了實施這規定，政府已聘請獨立測量師，就土發公司曾否以公平合理的條款洽商購買上述兩項重建計劃的物業，向政府提供意見。

由於土發公司並沒有法定權力進入私人物業測量有關單位，所以該公司聘請的測量師，是根據屋宇署批准的圖則及土地註冊處的紀錄而計算有關物業的面積。若業主認為土發公司計算的物業面積有偏差，可與該公司商討。在上述兩項重建計劃中，共有 4 個受影響的業主經與土發公司商討後，獲得該公司同意修訂用作計算收購價的物業面積。

政府的資料顯示，土發公司與業主洽商的過程中，曾與業主交換雙方測量師的估值報告，並且應業主的的要求，亦曾與業主及雙方測量師開會，詳細討論有關物業的估價問題。政府現正繼續收集及聽取雙方有關收購過程所提出的意見，以協助確定土發公司曾否以公平合理的條款洽購有關土地。

- (五) 根據規劃環境地政局委任的獨立測量師的意見，在上述兩項重建計劃中共有 8 個個案，認為土發公司的收購價偏低。該公司就此已向其中 7 個個案的業主提出新的收購建議。餘下的一個個案，因獨立測量師認為土發公司低估了數個相連地段的合併重建價值，該公司正對該等相連地段的價值，作出重新的評估。

政府在引用《收回土地條例》前，土發公司仍會繼續與業主洽購餘下物業。

法案

法案首讀

主席：法案：首讀。

《1999 年證據（修訂）條例草案》

《1999 年仲裁（修訂）條例草案》

《房屋經理註冊條例草案》

《1999 年法律適應化修改（第 19 號）條例草案》

《1999 年香港藝術發展局（修訂）條例草案》

《1999 年香港康體發展局（修訂）條例草案》

秘書：《1999 年證據（修訂）條例草案》
《1999 年仲裁（修訂）條例草案》
《房屋經理註冊條例草案》
《1999 年法律適應化修改（第 19 號）條例草案》
《1999 年香港藝術發展局（修訂）條例草案》
《1999 年香港康體發展局（修訂）條例草案》。

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

法案二讀

主席：法案：二讀。

《1999 年證據（修訂）條例草案》

律政司司長：主席，我謹動議二讀《1999 年證據（修訂）條例草案》。

本條例草案的目的是廢除性罪行案件必須有佐證支持，或由法官警告提醒單憑一名證人的無佐證證據而把被告人定罪的危險的正式證據規則。性罪行案件是佐證規則目前仍然適用的唯一類別的案件。適用於從犯和兒童所提供的證據的類似規則，已先後在 1994 年和 1995 年廢除。

我會先講解有關背景和我們希望解決的問題。“佐證”是證實其他證據在要項上是準確的證據。在刑事案件中，佐證必須是證實或有助於證實被告人有罪。

根據現行法律，有關佐證的規定分為兩部分。首先，法官在審理性罪行案件時，必須遵照慣例警告提醒陪審團，單憑一名證人的無佐證證據而把被告人定罪的危險，並向陪審團解釋甚麼可以（和甚麼不可以）構成佐證。其次，對於《刑事罪行條例》指明的 7 類性罪行，法律規定控方的證據必須有佐證支持。

有關法官須向陪審團提出警告的規定，被批評為欠缺靈活，因為在這個規定下，不論主審法官對證據的可靠程度有何看法，或陪審團在評估證據時須要甚麼協助，主審法官一律必須提出警告。

警告的複雜程度也為人所詬病。界定甚麼可以和甚麼不可以構成佐證的規則，艱深複雜，引致不少錯誤和上訴。

至於 7 類指定罪行的佐證規則則因為與一般原則不符而受到非議。根據一般原則，刑事審訊注重的應是證據的質素而非證據的多寡。

另有一項批評指出，目前決定佐證規則是否適用，須視乎對罪行的界定，而不是法庭審理的個別案件的情況。

我曾考慮法律界人士對保障被告人權利表示的關注。舉例來說，有些人指出，為免被告人因他人嫉妒、幻想或怨恨而遭指控，向陪審團提出警告是一項必要的保障措施。不過，我認為即使沒有佐證規則，現行法律也足以給予被告人這類保障。

主審法官一般有責任憑經驗和判斷力協助陪審團評估和理解證據。這包括向陪審團申述被告人本身的陳辭中有沒有提及的辯論、抗辯的論據。如果控方某些證據實際上不足信或有可能不可靠，又或會受到批評，法官必須在這方面引導陪審團。

如果法官在證人是否可信的問題上給陪審團作出錯誤的指示（或沒有給予所需的指示），那麼上訴法庭也一定會加以糾正。這項規管權力對性罪行案件和其他刑事案件同樣適用。

英國、加拿大、澳洲大多數省份和新西蘭均已廢除關於性罪行的佐證規則。香港上訴法庭的法官亦於 1998 年 6 月表示性罪行的佐證規則在香港仍然沿用是令人費解的，〔香港特別行政區訴郭偉秋一案（刑事上訴 1997 年第 502 號：1998 年 6 月 5 日）作出的裁決〕。

我現在要談及條例草案的條文。

本條例草案第 2 條在《證據條例》中加入第 4B 條，令廢除佐證規則的建議得以落實。

本條例草案第 3 條廢除《刑事罪行條例》7 款條文。這些條文原本規定指定的性罪行的有關證據必須有佐證支持。

主席，條例草案廢除性罪行案件的佐證規則後，將可解決性罪行案件的證據和其他類別案件的證據處理不同的問題。由於性罪行案件的受害人大多是女性，條例草案亦可作為一項積極措施，消除婦女在法庭作證時間接遭受的歧視。我相信這項措施會鼓勵性罪行的受害人挺身而出，舉報這類罪行和出庭作證。

我謹請本會通過本條例草案。謝謝主席。

代理主席梁智鴻議員代為主持會議。

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1999 年證據（修訂）條例草案》予以二讀。

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

《1999 年仲裁（修訂）條例草案》

律政司司長：代理主席，我謹動議二讀《1999 年仲裁（修訂）條例草案》。

一個司法管轄區內設有有效率的安排，以執行另一個司法管轄區所作出的仲裁裁決，有助於確保商務交易公平進行，以減低商人違背合約的可能性。回歸前，香港根據《紐約公約》承認和執行在其他司法管轄區（包括內地）所作出的仲裁裁決。回歸後，公約繼續適用於香港。然而，由於公約是一項國際協議，因此不再適用於內地與特區之間相互執行仲裁裁決的安排。我們有需要重新訂定一個新的安排。

政府當局已與內地就此事達成一致意見。新的安排是根據《紐約公約》的精神而制訂的。為了切合現今的需要，這項安排會容許超過 100 間具備有關經驗的內地仲裁機構所作出的仲裁裁決在特區執行。

《1999 年仲裁（修訂）條例草案》旨在實施以上的安排。該條例草案清楚地界定可以在香港執行的內地仲裁裁決和闡述有關的程序以及在甚麼情況下可拒絕執行裁決。此外，本條例草案亦會作出適應化修訂，使條例符合《基本法》及香港作為中華人民共和國特別行政區的地位。

代理主席，這條條例草案將使香港在執行仲裁裁決方面的安排更完整。我謹請議員支持條例草案，使草案早日成為法例。謝謝。

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1999 年仲裁（修訂）條例草案》予以二讀。

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

《房屋經理註冊條例草案》

房屋局局長：代理主席，我謹動議二讀《房屋經理註冊條例草案》。

《房屋經理註冊條例草案》的目的，是透過設立一個自願參與性質的註冊制度，提高房屋經理的專業水平，改善樓宇管理的服務素質，以及確保聲稱具有專業資格的房屋經理，確曾接受正式訓練和獲得有關的專業資格，並且須在執業期間遵守一套專業守則。我們相信，建議的註冊制度除了有助提高物業管理的水平外，也會促使房屋經理這個專業實施自我規管。

本條例草案就專業房屋經理的註冊和紀律規管事宜制定條文。代理主席，我想藉此機會扼要地介紹條例草案中的主要內容。

第一，我們建議成立一個註冊管理局，負責執行有關註冊制度的事宜。

第二，註冊管理局有權力制訂和檢討註冊的資格標準。本條例草案訂明如要成為註冊專業房屋經理，申請人必須是香港房屋經理學會會員、具備相若水平的房屋管理協會的成員、或已取得管理局認可的某些專業資格，並且已在香港有最少 1 年的相關工作經驗。

第三，本條例草案亦授權註冊管理局就投訴進行研訊，以及對在專業方面的失當或疏忽行為採取適當的紀律制裁。

第四，本條例草案將保障已註冊的人士，禁止未有註冊的人士使用“註冊專業房屋經理”的名銜。

有一點值得注意的是，由於註冊制度基本上是自願性質，註冊資格並非受僱為房屋經理的法定先決條件。因此，如本條例草案獲得通過，亦並不表示沒有註冊的人士今後不能從事物業管理工作；公營和私人機構的房屋經理的招聘和就業情況亦理應不受影響。

代理主席，鑑於公營和私人建屋計劃不斷發展，推動專業的大廈管理實在是有需要的。建議的註冊制度，不但可以提高房屋經理的專業水平，亦有助改善物業管理的素質。因此，我們的建議除了獲得業界廣泛支持外，亦應受到市民歡迎。我希望議員能夠給予支持，通過本條例草案。

謝謝代理主席。

主席恢復主持會議。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《房屋經理註冊條例草案》予以二讀。

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

《1999 年法律適應化修改（第 19 號）條例草案》

教育統籌局局長：主席，我謹動議二讀《1999 年法律適應化修改（第 19 號）條例草案》。

本條例草案的目的，是對 9 條與勞工事務有關的條例及其附屬法例作必要的適應化修改，使這些法例符合《基本法》的規定，並與香港作為中華人民共和國特別行政區的地位相符。

這 9 條條例內的部分提述，例如“總督”、“總督會同行政局”和“官方”，均與香港作為中華人民共和國特別行政區的地位不符，須加以適當修改。儘管《香港回歸條例》和《釋義及通則條例》已作出規定，指出如何詮釋與《基本法》有所抵觸，或與香港作為中華人民共和國特別行政區地位不符的用語，我們認為在香港法律中不應仍然保留這些用語。因此，我們有需要制訂本條例草案，以便作出必要的文本修訂。

建議的修改大多數僅屬用語上的更改。本條例草案中的適應化修改一經通過成為法律，即會追溯至香港特別行政區成立日起生效。

如本條例草案獲得通過，查閱有關法例的人士便無須經常參照《香港回歸條例》和《釋義及通則條例》。我促請議員支持及通過本條例草案。

謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1999 年法律適應化修改（第 19 號）條例草案》予以二讀。

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

《1999 年香港藝術發展局（修訂）條例草案》

民政事務局局長：主席，我謹動議二讀《1999 年香港藝術發展局（修訂）條例草案》。

本條例草案的目的兩項：其一是將香港藝術發展局（“藝展局”）的成員人數，由現時的 22 名，增至最多 27 名；其二是將戲曲藝術範疇納入有關條例，讓戲曲團體推選一名提名代表進入藝展局。

在本年 3 月發表的《文化藝術及康樂體育服務顧問報告》中，顧問建議應增加藝展局的成員人數，以便讓更多專家和社會各界人士加入，向該局提供意見，從而與社會大眾建立更密切的聯繫。

將戲曲納入為第十個認可藝術範疇，讓有關的團體推選一名提名代表進入藝展局的做法，旨在使一項自 1995 年沿用至今的做法規範化。藝展局亦贊同這項建議。

建議的修訂一經通過成為法律，即會於民政事務局局長指定的日期起生效，預計該日為 2000 年 1 月 1 日，即成立負責提供文化藝術及康樂體育服務的新架構當日。

這項條例草案的修訂簡單明確，希望議員能予以支持。

謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1999 年香港藝術發展局（修訂）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

《1999 年香港康體發展局（修訂）條例草案》

民政事務局局長：主席，我謹動議二讀《1999 年香港康體發展局（修訂）條例草案》。

本條例草案的目的是把香港康體發展局（即康體局）的成員人數，由現時的 13 名，增至最多 17 名，以便讓更多專家和社會各界人士參與提供意見，以及根據中國香港體育協會暨奧林匹克委員會的建議，將香港業餘體育協會暨奧林匹克委員會的名稱更改為中國香港體育協會暨奧林匹克委員會。

本條例草案的目的亦旨在讓康體局增加 1 名中國香港體育協會暨奧林匹克委員會的代表，以增強該會在康體發展局的代表性。

上述有關香港康體發展局的立法修訂建議，簡單明確，並與在本年 3 月發表以供公眾參與的文化、藝術及康樂體育事務顧問報告的建議一致。建議的修訂一經通過成為法律，即會於民政事務局局長指定的日期起生效，預計該日期會是 2000 年 1 月 1 日成立負責提供文化藝術及康樂體育服務的新架構當日，希望議員能支持本條例草案，謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1999 年香港康體發展局（修訂）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

恢復法案二讀辯論

主席：本會現在恢復《1998 年法律適應化修改（第 12 號）條例草案》的二讀辯論。

根據《議事規則》，我批准《1998 年法律適應化修改（第 12 號）條例草案》委員會主席吳靄儀議員就委員會的報告向本會發言。

《1998 年法律適應化修改（第 12 號）條例草案》

恢復辯論經於 1999 年 1 月 6 日動議的條例草案二讀議案

吳靄儀議員（譯文）：主席，我謹以作為《1998 年法律適應化修改（第 12 號）條例草案》委員會的主席身分，向本會報告條例草案委員會的主要審議結果。

本條例草案旨在對 7 條條例及其附屬法例作適應化修改，使其切合香港作為中華人民共和國特別行政區的地位及符合《基本法》的規定。

條例草案委員會察悉，本條例草案建議的適應化修改大部分是簡單直接的技術性修改。條例草案附表 2 對《刑事訴訟程序條例》（第 221 章）及其附屬法例建議作出的修改卻屬例外，而委員會亦曾對這些修改作出深入研究。

至於建議將第 221 章第 9M(1)條及 102(4)條及《刑事上訴規則》表格 II、IV、XVI 及 XVII 中“官方／女皇”的提述，適應化修改為“政府”，政府當局解釋，建議的適應化修改符合《釋義及通則條例》（第 1 章）附表 8 第 2 條所包含的適應化修改原則。該條訂明在任何條文中，對女皇陛下、官方、英國政府或國務大臣（或相類名稱、詞句或語句）的提述，在文意並非指香港特別行政區（“特區”）土地所有權、中央人民政府負責處理的事務，或中央與特區關係的事務，便須解釋為對特區政府的提述。條例草案委員會認為政府的解釋可以接受。

至於將“官方”的提述適應化修改為“政府”，即第 221 章第 56(2)(a)條、59 條、83S 條；《刑事上訴規則》第 64(2)條，以及《刑事訴訟程序（代表）規則》第 2 條等，情況則有所不同。政府當局指出第 221 章第 56(2)(a)條中對“官方”的提述，是關於官方在一宗訴訟中作為與訟的一方，並由律政司司長或法律政策專員出庭代表官方。由於律政司司長及法律政策專員都是政府的律政人員，他們都是政府的主要法律顧問，在法律及執法方面肩負重任，因此，以“政府”為起訴的一方是正確的。政府認為《基本法》第六十三條進一步鞏固在大部分刑事法律程序中，行政機關作為與訟一方的觀念，該條條文訂明特區的律政司主管刑事檢察工作，不受任何干預。政府當局進一步表示，第 221 章第 59 條及 83S 條，《刑事上訴規則》第 64(2)條，以及《刑事訴訟程序（代表）規則》第 2 條條文中對“官方”的提述，是關於官方作為刑事法律訴訟的一方，政府當局認為，將有關法例中對“官方”的提述修改為“政府”的建議，是符合第一章附表 8 第 2 條所載述的適應化規則的。

條例草案委員會對政府的解釋有所保留。條例草案委員會指出，《基本法》第五十九條或六十三條，均沒有明文規定律政司代表政府對被控人提出檢控。事實上，檢控人員過往從來不代表政府就刑事案件提出檢控。條例草案委員會認為將“官方”的提述修改為“政府”，結果會改變現行法例的實質內容，有違法律適應化的原則。況且，這項適應化修改會帶出一個錯誤的信息，令人以為檢控人員只代表政府的利益而非公眾的利益行事。

條例草案委員會接納法律顧問的意見，在第 221 章第 56(2)(a) 條及其他有關刑事訴訟程序的條文中，凡提及律政司司長在刑事法律程序中進行檢控所擔當的角色時，“官方”一詞均應該修改為“香港特別行政區”而不是“政府”，以反映在憲制上的實際情況。法律顧問認為，這項適應化修改能

夠符合以往在英國管治下的慣例，以及《基本法》和《香港回歸條例》的規定，也能與其他條例及本條例草案提出的其他適應化修改一致。

政府當局接納條例草案委員會提出的意見，並同意提出全體委員會審議階段修正案，將“官方”的提述修改為“香港特別行政區”而不是“政府”，即在第 221 章第 56(2)(a)條、第 59 條及 83S 條；《刑事上訴規則》第 64(2)條，以及《刑事訴訟程序（代表）規則》第 2 條中所作出的修改。

條例草案委員會接納政府當局的解釋，在第 221 章公訴書規則第 4 及第 5 條中，將有關“英國成文法則”的提述適應化修改為“在香港實施的全國性法律”。政府當局解釋，只要某一項是在特區實施的全國性法律，並訂立一些可在香港法院審訊的刑事罪行，這些規則便會適用於這項全國性法律。這種做法是確保所有被告人均可以獲得同樣的保障，而不論他們是根據本港法例還是全國性法律被檢控。政府當局亦指出《基本法》第十八條規定，凡列載於《基本法》附件三的全國性法律，由特區在當地公布或立法實施。如果訂立某項罪行的全國性法律在特區經過立法程序實施，這些規則中“條例”一詞便會涵蓋這個情況。除非這些規則中有關“英國成文法則”的提述，修改為在香港實施的“全國性法律”，否則，在特區公布實施的全國性法律便可能會引起問題，因為那些規則並沒有涵蓋這種情況。

政府當局又指出，第 221 章第 9(3)條與叛逆罪或隱匿叛逆罪的審訊有關，涉及《基本法》第二十三條的規定，這一條的適應化修改工作會另行處理。政府當局認為不宜廢除第 9(3)條，因為廢除這條文會引致法律空隙。根據政府當局的觀點，如果一項在香港實施的全國性法律確訂有一項可在香港法院審訊的罪行，那麼第 9(3)條及《公訴規則》（就適應化來說）便適用於該罪行，一如該條文以往於 1997 年 7 月 1 日適用於香港的英國法律一樣。

有關建議廢除第 221 章第 19 條中有關“受女皇保護”的提述，而代之以“在香港法院的司法管轄權範圍內”，政府當局解釋“受女皇保護”這用詞過去出現於在公海或香港以外任何地方所犯罪行的受害人提出的公訴書內，指稱法院具有司法管轄權的情況。政府當局進一步指出，《刑事罪行條例》（第 200 章）第 23B 條賦予香港法院司法管轄權審理在公海或外地發生的罪行。“受女皇保護”的涵蓋範圍，較諸“在香港法院的司法管轄權範圍內”更為廣闊。第 221 章第 19 條賦予的司法管轄權不比第 200 章第 23B 條賦予的更為廣闊，而且必須按第 200 章第 23B 條的規定理解。所以，把第 221 章第 19 條的“受女皇保護”一詞修改為“在香港法院的司法管轄權範圍內”，不會收窄第 200 章第 23B 條訂明的司法管轄權，而該條亦會維持不變。

條例草案委員會接納政府當局的解釋，並支持建議把第 221 章第 19 條有關“受女皇保護”的提述，修改為“在香港法院的司法管轄權範圍內”。

主席，倘律政司司長動議的全體委員會審議階段修正案獲得通過，條例草案委員會是支持本條例草案的。

謝謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

律政司司長(譯文)：主席女士，1999 年 1 月 6 日，我向本會提交了《1998 年法律適應化修改(第 12 號)條例草案》。條例草案的主要目的是對 7 條條例的條文作適應化修改，以符合《基本法》和香港作為中華人民共和國特別行政區的地位。

我很感謝條例草案委員會主席吳靄儀議員和各位成員全面審議了條例草案。我們已詳細考慮議員的意見，並把有用的提議納入修正案，在今午稍後時間的全體委員會審議階段提出。

我將會動議對條例草案第 3 條附表 2 作出若干修正：凡涉及“官方”一詞的適應化修改，如原文所指的官方是刑事訴訟的一方，則刪去修改條文中“政府”一詞而代以“香港特別行政區”。鑑於檢控工作是由律政司，而非特區政府，在不受干擾的情況下掌管，我們認為在上述文意中，“香港特別行政區”這個用詞比“政府”更為恰當。

雖然《刑事訴訟程序條例》是條例草案涵蓋的條例之一，但我們決定不對該條例的第 9(3)條作出適應化修改，理由是該條條文載有對“叛逆罪或隱匿叛逆罪”的提述，牽涉到《基本法》第二十三條，所以政府建議另行處理該條條文的適應化修改事宜。我們已向條例草案委員會解釋這個處理方法，並獲得委員會贊同。

主席女士，基於上述我將會提出的修正案，我向議員推薦通過該條例草案成為法律。謝謝。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《1998 年法律適應化修改（第 12 號）條例草案》予以二讀。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1998 年法律適應化修改（第 12 號）條例草案》。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

《1998 年法律適應化修改（第 12 號）條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入《1998 年法律適應化修改（第 12 號）條例草案》。

秘書：第 1、2 及 3 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：附表 1、3 至 7。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：附表 2。

律政司司長：主席女士，基於我在今午較早時間提出的理由，我謹動議依照已提交各位議員傳閱的文件所載在我名下的議案，修正第 3 條附表 2。

擬議修正案內容

附表 2（見附件 II）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

全委會主席：律政司司長，你是否打算發言答辯？

（律政司司長表示不答辯）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的附表 2。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

法案三讀

主席：法案：三讀。

《1998 年法律適應化修改（第 12 號）條例草案》

律政司司長：主席，

《1998 年法律適應化修改（第 12 號）條例草案》

經修正後已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1998 年法律適應化修改（第 12 號）條例草案》予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1998 年法律適應化修改（第 12 號）條例草案》。

恢復法案二讀辯論

主席：本會現在恢復《1998 年盜竊罪（修訂）條例草案》的二讀辯論。

根據《議事規則》，我批准《1998 年盜竊罪（修訂）條例草案》委員會主席劉健儀議員就委員會的報告向本會發言。

《1998 年盜竊罪（修訂）條例草案》

恢復辯論經於 1998 年 12 月 2 日動議的條例草案二讀議案

劉健儀議員（譯文）：主席，我謹以《1998 年盜竊罪（修訂）條例草案》委員會主席的身份，簡單報告委員會的審議工作。

條例草案委員會的委員，一開始便指出對本條例草案的建議極有保留，因為這些建議在下列方面偏離了法律改革委員會（“法改會”）的建議。首先，條例草案建議的欺詐罪並不限於涉及經濟上或所有權上的獲益或損失的情況。法改會的建議並非如此。第二，條例草案建議保留普通法中的串謀詐騙罪。法改會則建議將之廢除。

在建議刪除經濟上或所有權上的獲益或損失的限制方面，政府當局的論據是，條例草案的規定會讓有關當局可就不涉及經濟上的利益或不利的案件採取行動，例如公職人員因某人的虛假陳述而被誘使違反其公職責任，或作出一些若他們事先知道事實真相便不會作出的行為。除此以外，檢控人員認為有必要按擬議的條例草案制定法例，以確保任何種類的欺詐行為均被涵蓋，並使當局得以檢控一些根據現行法例未能提出檢控的嚴重商業罪行。條例草案委員會關注到新定欺詐罪的涵蓋範圍可能過於廣泛，以致政府當局原先沒有設想的瑣屑事宜亦遭受規管。儘管政府當局向議員保證，根據檢控指引，政府不會對瑣屑行為提出刑事檢控，但議員依然覺得不能最終只是倚賴檢控當局的檢控酌情權來保障公眾。法律必須是明確的，如果罪行的範圍擴大至包括非經濟上或非所有權上的損失或獲益，顯然罪行的範圍便可能變得模糊。無論如何，可根據其他罪行提出檢控的“違反公職責任”的案件為數不多，因此，政府當局沒有理據擴大罪行的範圍，以處理這些案件，即使這些案件有可能出現。

政府當局經與議員商討及瞭解議員的關注後，同意把新定的欺詐罪局限於涉及經濟上或所有權上的損失或獲益的情況，並且會就條例草案第 3 條“利益”及“不利”的定義，提出修正案。律政司司長動議有關修正案時，會向本會發言。

但政府當局堅決認為，有需要保留普通法中的欺詐罪。經過多番討論和辯論之後，條例草案委員會最後同意接受政府當局的建議。在作出這項決定的時候，條例草案委員會考慮到政府當局進一步提出的理據。

首先，政府當局指出，構成觸犯新定法定罪行的必要元素，是被騙者受他人欺騙誘使而作出任何作為或有任何不作為，並因而導致他人獲得利益、或蒙受不利或有相當程度的可能性會蒙受不利。若要證明某人觸犯這項罪行，便必須證明案中所有罪行元素均存在，以及這些元素之間互相關連。由於技術上的限制，可能促使當局不能檢控某些犯罪者。

第二，如果普通法中的串謀詐騙罪不予保留，按條例草案現有的條文，香港或許不能向在當地法律中保留較廣義的欺詐罪概念的司法管轄區，提供相互法律協助，因為有關的要求並不符合雙重犯罪的原則，結果導致香港成為國際詐騙者的“天堂”；這些地區當中包括很多普通法法管轄區。

第三，過去多年來已證明串謀詐騙罪很有效用，許多普通法司法管轄區亦予以保留。英國在 1977 年便廢除普通法中的串謀罪，並制定一項法定的串謀罪。然而，把法定串謀罪應用於串謀詐騙罪則遇到重重困難。因此，1987 年，英國修訂《刑事司法法令》，藉以恢復串謀欺詐罪的十足效用。英國法律委員會一直就所有涉及不誠實元素的罪行進行檢討，並且要待檢討完成後，才就串謀詐騙罪作出最終建議。由於香港的欺詐法例實際上與英國的法令相同，較明智的做法，是香港暫時保留普通法中的串謀詐騙罪，待政府當局有機會研究英國法律委員會進行檢討所得的結論後才作定奪。條例草案委員會已經要求政府當局在適當時候把英國法律委員會的建議定案，向司法及法律事務委員會報告。

然而，條例草案委員會未能就“欺騙”一詞的定義內包括“意見”一詞，與政府達成共識。政府當局堅持應該保留定義中“意見”一詞，以令有關人士（例如零售業人士或某方面的專家）確知法律不容他們表達虛假或罔顧後果的意見。但議員認為，把純粹意見上的表達或商業上言過其實的表達手法刑事化並不恰當。無論如何，政府當局未能提出案例或任何方法令委員信納在有關的定義中刪除“意見”這一詞語，會使政府當局在採取檢控行動時受到掣肘。條例草案委員會於是議決提出全體委員會審議階段修正案，在“欺騙”一詞的定義中，刪除“意見”這一詞語。我在全體委員會審議階段會再闡釋這一點。

主席，我謹此陳辭，以全體委員會審議階段動議的修正案作準，條例草案委員會支持恢復本條例草案的二讀辯論。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

律政司司長（譯文）：主席女士，我於 1998 年 12 月 2 日向本會提交了《1998 年盜竊罪（修訂）條例草案》。該條例草案的目的，是透過訂立一項法定的欺詐罪，改良與欺詐有關的現行法例。條例草案並就保留現行普通法中的串謀詐騙罪作出規定。

如任何人藉欺騙誘使另一人作出任何作為或有任何不作為，導致他人蒙受不利或有相當程度的可能性會蒙受不利，或導致進行誘使的人或他人獲得利益，則該進行誘使的人即屬觸犯新訂的罪行。新訂的欺詐罪可致 14 年監禁，後果與現行普通法中的串謀詐騙罪相同。

條例草案委員會及其主席劉健儀議員迅速而又細心的審議條例草案，本人感激萬分。

在闡釋關於條例草案的某些問題之前，我打算先重申當局對立法會《議事規則》的立場。當局對立法會《議事規則》內有關若干《基本法》條文適用於立法會運作的規定是有所保留的。在不影響當局的立場的情況下，政府為免延誤條例草案內各項建議的實施，決定恢復二讀條例草案。

現在讓我講述條例草案委員會各個會議所針對的主要問題。條例草案建議，新訂的欺詐罪所涉及的獲益或損失，應該包括經濟上或所有權上的獲益或損失，以及非經濟上或所有權上的獲益或損失。經過周詳的考慮，條例草案委員會建議把新訂的欺詐罪局限於經濟上或所有權上的損失或獲益之內。條例草案委員會極力堅持一個觀點，就是在新訂的欺詐罪項下的欺詐行為，鮮有不涉經濟上或所有權上的損失或獲益者。因此，所訂的罪行實無須同時涵蓋經濟上或所有權上的獲益或損失以及非經濟或非所有權上的獲益或損失。政府接受這個意見，並同意條例草案所載的罪行，適用範圍只限於經濟上或所有權上的獲益或損失。我稍後會據此動議修正條例草案的第 3 條。

條例草案委員會也對保留普通法中的串謀欺詐罪的建議表示關注。當局認為，倘若把普通法中的串謀欺詐罪廢除，有關欺詐罪的法例便有不足，因為新訂的欺詐罪並不涵蓋不涉欺騙的案件，例如公司董事提供非商業性質的貸款，從而令公司資金蒙受風險，損害公司利益。經過慎重的考慮，條例草案委員會同意條例草案保留普通法中的串謀詐騙罪。

新訂的欺詐罪的一個主要元素，就是一旦作出條例草案所定義的欺騙行為便會觸犯法律。關於“欺騙”一詞，條例草案委員會對條例草案所建議的定義持不同意見。條例草案委員會雖然贊同定義之中要有“包括與過去、現在或將來有關的欺騙”等字眼，卻不贊同當局使用“或意見”三個字，儘管《盜竊罪條例》第 17 條所載關於“欺騙手段”一詞的定義已有那三個字。委員認為要法例涵蓋那些“為促銷而作吹噓”時所表達的意見，是沒有必要的，也沒有可取之處。法律改革委員會認為，最好還是留待保障消費者的措施規管那些在進行商業活動過程中所表達的意見。條例草案委員會亦已察悉這看法。

正如在條例草案委員會的會議上所解釋，當局認為須在“欺騙”的定義裏保留“或意見”三個字，因為香港是一個國際商業中心，要令商業交易得以圓滿進行，某些範疇的專家意見是不可或缺的。所以，假如明知某些意見是虛假的，而仍然提出的話，那麼提出意見的人便應負刑事法律責任。

此外，《盜竊罪條例》載有關於欺騙手段的罪行。其中“欺騙手段”的定義包含與意見有關的欺騙行為。有關這種罪行的法例，自立例以來甚具效用。條例草案提出新訂的欺詐罪，本質上與《盜竊罪條例》載列的欺騙性罪行有相同的元素。我們必須確保在同一條條例之內“欺騙”與“欺騙手段”有一致的定義。

條例草案委員會擔心“為促銷而作的吹噓”或漫不經心的意見，會惹上麻煩。對此，當局認為若這些吹噓或意見是真誠的提出，便不會觸犯新訂的欺詐罪，因為舉證責任在檢控一方。檢控一方須在無合理疑點的情況下證明提出不確的意見的人，是明知意見不確而故意提出的。

政府認為有必要把提出明知屬虛假的意見刑事化，同時又要確保《盜竊罪條例》所載“欺騙”與“欺騙手段”的定義必須一致。基於這些原因，當局維持反對刪去“或意見”三個字的立場。這點將是劉健儀議員稍後在全體委員會審議階段所作出的修正案的主要內容。

正如我向本會提交本條例草案時所說，只要新訂的欺詐罪得以確立，政府就可以更有效地處理各種欺詐行為，從而協助香港鞏固作為區內主要金融中心的地位。

主席女士，我謹此陳辭，基於我稍後提出的修正案，向立法會議員推薦本條例草案。謝謝。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《1998 年盜竊罪（修訂）條例草案》予以二讀。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1998 年盜竊罪（修訂）條例草案》。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

《1998 年盜竊罪（修訂）條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入《1998 年盜竊罪（修訂）條例草案》。

秘書：第 1、2 及 4 至 11 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 3 條。

律政司司長（譯文）：主席女士，我動議修正第 3 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

我動議修正條例草案第 3 條項下擬議的第 16A 條所載“利益”和“不利”的定義。令該兩個詞語所指，局限於經濟上或所有權上的任何獲益或損失，不論是暫時性的或是永久性的。我已把動議修正的原因，在今天下午早段時間闡述。

謝謝主席女士。

擬議修正案內容

第 3 條（見附件 III）

全委會主席：是否有委員想發言？

曾鈺成議員：主席，民建聯支持律政司司長提出的這項修正案。正如剛才條例草案委員會主席在其報告內表示，在審議條例草案初期，由於政府堅持條例草案內所牽涉的“利益”及“不利”，不應該局限在經濟上及所有權方面，委員會成員列舉了很多非常可笑的處境，認為如這條例草案一旦通過，這些情況可能會觸犯條例，而構成罪行，政府亦未能給我們一個很肯定的答覆，令我們消除這些疑慮。最後，我們亦滿意政府接受委員會的意見，提出修正案。因此，民建聯認為是應該將範圍局限於經濟上及所有權上的損失或利益的。

全委會主席：律政司司長，你是否打算發言答辯？

（律政司司長表示不答辯）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

劉健儀議員（譯文）：主席女士，我謹代表《1998 年盜竊罪（修訂）條例草案》委員會，動議進一步修訂正條例草案第 3 條，在“欺騙”的定義中刪除“或意見”等字眼。

根據本條例草案，“欺騙”的定義包括“就進行欺騙的人或任何其他人的意圖或意見而作出的欺騙”。

條例草案委員會察悉，法律改革委員會（“法改會”）在其報告中所建議的“欺騙”的定義，並沒有包括“意見”等字眼。根據法改會的資料，蘇格蘭及南非的案例清楚表明，構成“欺詐罪”的欺騙並不伸展至純粹意見的表達或商業上言過其實的表達手法。法改會認為，有關商業廣告中宣稱某種產品是“最佳”產品的問題，最好交由保障消費者的措施處理較為適當，該等行為不應該納入建議的欺詐罪的範圍。

政府當局堅稱，“欺騙”的定義應該包括“意見”，好讓電器及奢侈品的零售商等人士清楚明白，如果他們對其產品的價值或質素作出虛假或罔顧後果的意見，他們的行為是法律所不容的。政府當局聲稱這點對旅遊業尤其重要。但這項法律並非只限應用於售賣貨品給遊客的零售商。根據這項定義，商人的“為促銷而作的吹噓”亦可能觸犯法例，雖然當局會否對有關人

士提出欺詐罪的檢控，須視乎每宗個案的情況和事實。當局承認，要對可被檢控的行為“定下界綫”並不容易，但向議員確保瑣屑的罪行將不會予以檢控。

條例草案委員會的委員贊同法改會的意見，認為把純屬意見的表達或商業上言過其實的表達手法刑事化是不可取的。委員認為，由於現時所處理的是刑事法例，因此法例必須清楚訂明新訂的欺詐罪所涵蓋的範圍；委員對政府當局表示由檢控當局酌情決定是否檢控瑣屑罪行，有所保留。他們亦質疑是否有需要在“欺騙”的定義中包括“意見”，特別是政府當局並未能令委員信納在有關定義中刪去該詞會使政府當局在採取檢控行動時受到掣肘。雖然政府當局指出，“欺騙”的擬議定義與《盜竊罪條例》第 17 條中的“欺騙手段”相對應，但它未能提供任何例子，證明若在“欺騙手段”的定義中刪除“意見”一詞，有甚麼行動是政府不能採取的。經過詳細的討論，以及考慮到政府當局堅決拒絕讓步，委員同意條例草案委員會應動議一項修正案，在條例草案第 3 條“欺騙”的定義中刪去“意見”。至於《盜竊罪條例》第 17 條中“欺騙手段”的定義，仍然包括“意見”一詞，條例草案委員會建議由司法及法律事務委員會研究是否有需要修訂該條例，使該定義與“欺騙”的定義一致。

我促請各位議員支持擬議修正案。

主席女士，我謹此提出議案。

擬議修正案內容

第 3 條（見附件 III）

全委會主席：是否有委員想發言？

吳靄儀議員（譯文）：主席女士，我只想簡單說幾句話以支持劉健儀議員剛才的發言。條例草案委員會認為政府在沒有充分理據的情況下，不應把某些行為刑事化，不管這是為了糾正一項損害或施加必要的限制，尤其是此舉關乎言論自由。

條例草案委員會已盡力給政府當局一切機會，證明有需要在該條文中包括“或意見”等字眼，然而政府當局未能提出足夠理據，證明有此需要。因此，條例草案委員會認為這些字眼是應該刪除的。

因此，主席女士，我向各位議員推薦這項修正案。

李柱銘議員（譯文）：主席，我有機會得以預先看到劉健儀議員的草擬講稿，並贊同當中的論點。但由於律政司司長的觀點有所不同，我認為最好由我代表民主黨發言表達一下意見。

在邏輯上，我明白為甚麼要在定義內包括“或意見”等字眼，但我認為我們立法不能只根據邏輯。

至於互相一致的問題，今天有議員的論點認為，既然現時《盜竊罪條例》第 17 條中“欺騙手段”的定義，仍然包括“或意見”等字眼，為甚麼在條例草案第 3 條有關定義中卻要刪去這些字眼呢？這真是一個很好的問題。然而，當我們更仔細地研究這個問題時，我們已盡量給予律政司司長的代表一切機會，他們只須向我們舉出以往一個例子，例如在英國當地的法律中，“或意見”等字眼亦曾經出現在“欺騙手段”的定義中，一如在我們的《盜竊罪條例》第 17 條一樣。我們要求他們舉出一個例子，就是若“意見”一詞不包括在內，檢控便會失敗。

因此，最後，我們不得不達致以下結論：由於政府當局未能證明有此需要，因此對於在這條文中包括這些字眼，我們是不適宜予以支持的。但如果將來政府當局能夠舉出一個例子，證明在法例中須有這些字眼，它是可以再向本會提出，我們定當積極考慮予以修訂。

因此，民主黨支持本修正案。

曾鈺成議員：主席，剛才李柱銘議員於開始發言時說，在邏輯上，將“意見”放回條文中是說得通的，但他隨後又在沒有詳細解釋的情況下，說立法不能只根據邏輯；不過，李柱銘議員最後所說的一段說話，我是贊同的，因為我們現在這條條例草案，是要訂立一項罪行，我們清楚知道，有關範圍不應較原先制定這法律時的目的還要闊。所以在條例草案委員會討論的過程中，委員確實多次要求政府提供實際的案例，甚至一些假設的情況；就是在甚麼情況之下，當社會上亦認為某種行為是應該受現在的法律所管制或制裁時，由於沒有“意見”這兩個字在條例之中，而令該行為不能被起訴。結果經過多次討論，也不能取得實際的例子。

主席，在討論過程中，我們考慮過一些專業人士所給予的意見，例如律師、醫生等所給予的意見，可以對當事人影響甚大，如果他們有意欺騙的話，亦可能會造成嚴重的經濟上或所有權上的損失。不過，在討論過程中，亦有同事指出，那些專業人士在給予專業意見時，亦受到相當嚴格的守則或操守指引等規管，和其專業中的紀律性約束，那麼，我們是否也要把這類行為刑事化呢？這是另一項問題，因此，我同意剛才李柱銘議員所說，除非有

新的事例令我們相信將“意見”方面的欺騙也納入法例中，才符合公眾對這詐騙罪的看法，否則在現階段，我們認為不應將“意見”這字眼納入其中。所以，民建聯支持由劉健儀議員提出的修正案。

全委會主席：律政司司長，你是否想發言？

律政司司長（譯文）：主席女士，基於我今午早段時間提出的理由，當局不會支持劉健儀議員的修正案。

全委會主席：劉健儀議員，你是否打算發言答辯？

劉健儀議員（譯文）：主席女士，在我的主要發言以外，我沒甚麼話要補充的。我只想重申，要是政府當局如此重視在定義中“或意見”的字眼，為何卻無法提出一個例子，甚至是舉出在甚麼情況下，定義沒有那些字眼便無法提出起訴？政府當局在條例草案委員會，甚至在此次會議，在這全體委員會（“全委會”）審議階段中，都有充分的機會這樣做，而政府當局卻無法說服議員有必要將那些字眼包括在定義內。

我們當然十分關注在香港的專家所提供的意見，我們相信那些專家應提供誠實的建議或意見。不過，正如曾鈺成議員指出，在大部分情況下，那些專家的行為是受到他們的專業團體監管的。

現時的定義的問題是，它不單止涵蓋專家的意見，也涵蓋非專家的意見甚至商人的吹噓。因此，定義包括所有人，所有人都可能觸犯這罪行，連政府當局也同意很難劃分界綫。因此，在此等情況下，條例草案委員會認為在政府當局未能再向我們證明為何有必要這樣做之前，在定義內包括那些字眼是危險的。

當然，條例草案委員會知道若定義內沒有“或意見”這些字眼，那麼“欺騙”的定義便會與第 17 條中“欺騙手段”的定義不一致。我在較早時的發言中已提過這點。不過，兩個錯加起來不等於對。若第 17 條內“欺騙手段”的定義中“或意見”的字眼是錯的，那並不表示我們要一錯再錯，將“或意見”等字眼包括在“欺騙”的定義裏，兩個錯加起來不等於對。若兩個定義之間的歧義造成任何不一致，那麼條例草案委員會建議司法及法律事務委員會研究如何解決這不一致的問題。

主席女士，我謹此陳辭，懇請各位議員支持我的全委會審議階段修正案。

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

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

秘書：經修正的第 3 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

法案三讀

主席：法案：三讀。

《1998 年盜竊罪（修訂）條例草案》

律政司司長：主席，

《1998 年盜竊罪（修訂）條例草案》

經修正後已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

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

主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1998 年盜竊罪（修訂）條例草案》。

恢復法案二讀辯論

主席：本會現在恢復《1998 年法律適應化修改（第 8 號）條例草案》的二讀辯論。

《1998 年法律適應化修改（第 8 號）條例草案》

恢復辯論經於 1998 年 11 月 18 日動議的條例草案二讀議案

主席：是否有議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《1998 年法律適應化修改（第 8 號）條例草案》予以二讀。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1998 年法律適應化修改（第 8 號）條例草案》。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

《1998 年法律適應化修改（第 8 號）條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入《1998 年法律適應化修改（第 8 號）條例草案》。

秘書：第 1、2 及 3 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：附表 1 及 2。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

法案三讀

主席：法案：三讀。

《1998 年法律適應化修改（第 8 號）條例草案》

規劃環境地政局局長：主席，

《1998 年法律適應化修改（第 8 號）條例草案》

無經修正已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1998 年法律適應化修改（第 8 號）條例草案》予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1998 年法律適應化修改（第 8 號）條例草案》。

恢復法案二讀辯論

主席：本會現在恢復《1999 年法律適應化修改條例草案》的二讀辯論。

《1999 年法律適應化修改條例草案》

恢復辯論經於 1999 年 1 月 27 日動議的條例草案二讀議案

主席：是否有議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：衛生福利局局長，你是否打算發言答辯？

（衛生福利局局長表示不答辯）

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《1999 年法律適應化修改條例草案》予以二讀。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1999 年法律適應化修改條例草案》。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

《1999 年法律適應化修改條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入《1999 年法律適應化修改條例草案》。

秘書：第 1、2 及 3 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：附表 14。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：附表 1 至 13、15、16 及 17。

衛生福利局局長：主席，我動議修正附表 1 第 2 條、附表 2 第 4 條、附表 3 第 3 條、附表 4 第 1 條、附表 5 第 3 條、附表 6 第 3 條、附表 7 第 4 條、附表 8 第 2 條、附表 9 第 3 條、附表 10 第 3 條、附表 11 第 3 條、附表 12 第 3 條、附表 13 第 3 條、附表 15 第 1 條、附表 16 第 1 條及附表 17 第 1 條的建議，令這些保留條文的措辭成為中央或香港特別行政區政府根據《基本法》和其他法律的規定所享有的權利。根據全國人民代表大會常務委員會有關中華人民共和國香港特別行政區《基本法》第一百六十條處理香港原有法律的決定，“中央”一詞涵蓋的層面，較“中央人民政府”為廣闊，因為全國人民代表大會或其他國家機構，並不包含在“中央人民政府”的定義之內，而在適應化的過程中，也符合保留“女皇陛下的權利”所指的意思，因此，我們贊同在上述附表內的中文本作出適當修改，以“中央”代替“中央人民政府”，而在英文本則採用 **Central Authorities**。相同的修訂已在今年 4 月 28 日《1998 年法律適應化（修改）條例草案》恢復二讀辯論時獲得議員的支持，並且獲得通過。謝謝主席。

擬議修正案內容

附表 1（見附件 IV）

附表 2（見附件 IV）

附表 3（見附件 IV）

附表 4（見附件 IV）

附表 5（見附件 IV）

附表 6（見附件 IV）

附表 7（見附件 IV）

附表 8（見附件 IV）

附表 9（見附件 IV）

附表 10（見附件 IV）

附表 11 (見附件 IV)

附表 12 (見附件 IV)

附表 13 (見附件 IV)

附表 15 (見附件 IV)

附表 16 (見附件 IV)

附表 17 (見附件 IV)

全委會主席：是否有委員想發言？

(沒有委員表示想發言)

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

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的附表 1 至 13、15、16 及 17。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

(委員舉手)

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

法案三讀

主席：法案：三讀。

《1999 年法律適應化修改條例草案》

衛生福利局局長：主席，

《1999 年法律適應化修改條例草案》

經修正後已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1999 年法律適應化修改條例草案》予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1999 年法律適應化修改條例草案》。

恢復法案二讀辯論

主席：本會現在恢復《1999 年香港太平洋戰爭紀念撫恤金（修訂）條例草案》的二讀辯論。

《1999 年香港太平洋戰爭紀念撫恤金（修訂）條例草案》

恢復辯論經於 1999 年 4 月 21 日動議的條例草案二讀議案

主席：是否有議員想發言？

楊耀忠議員：主席女士，今天是 7 月 7 日，歷史何其諷刺，1937 年 7 月 7 日發生蘆溝橋事變，日本開始全面侵華，國難開始，所有中國人都不會忘記七七事變；但 1999 年 7 月 7 日，卻又是另一番景象。

今天是香港人值得高興和自豪的一天。港人之所以值得高興，是因為立法會正在審議通過《1999 年香港太平洋戰爭紀念撫恤金（修訂）條例草案》，將原東江縱隊港九獨立大隊的成員，納入條例範圍，使他們可符合資格申領撫恤金，這表明了特區政府對港九獨立大隊在抗日戰爭中所作出的貢獻，予以正式的肯定和承認。歷史的不公終於消除，正義得到了伸張。港人之所以感到自豪，是因為還原香港抗戰歷史面目之舉，是在我們手中完成的，這是特區港人治港的成就，是香港民主和法治的勝利！

眾所周知，日本侵略者是於 1941 年 12 月 8 日開始攻佔香港的。當時的駐港英軍及義勇軍兵團僅僅抵抗了 18 天，便由港督楊慕琦宣布向日軍投降，這就是香港歷史上的“十八日戰鬥”。相反，在日軍侵佔香港的三年零八個月期間，港九獨立大隊卻堅持與日軍作戰，付出了重大犧牲，作出了特殊貢獻；在抗戰中為保衛香港而捐軀的港九獨立大隊隊員，共有 115 人。

然而，港英政府長期以來無視東江縱隊港九獨立大隊在香港堅持三年零八個月抗戰的史實，對港九獨立大隊在抗日戰爭中所付出的重大犧牲和作出的特殊貢獻，一概不予承認。每年在中環和平紀念碑舉行的活動，港英政府大都組織曾在香港作戰投降的英軍及一些其他人士參加，而港九獨立大隊的隊員，卻是無名無份的，更談不上將 115 名港九獨立大隊的烈士名冊，存放入大會堂紀念龕之中了。

主席女士，幸好歷史是由人民寫的，被埋沒的歷史終歸要承認，被扭曲的歷史終歸要糾正。港九獨立大隊奮力抗戰的英勇行為和光輝事蹟，人民是不會忘記的。特區政府順應民意，尊重歷史，伸張正義，正式肯定了港九獨立大隊的地位和功績，實在是功在當代，利在千秋，值得一讚。

由於特區政府肯定了港九獨立大隊在戰時的角色，現時修訂法例，讓港九獨立大隊隊員納入現行發放撫恤金的制度，按同樣的申領準則規限，給予他們一如其他隊伍成員所享有的待遇，發放撫恤金，以及提供醫療福利，實在是順理成章的做法。事實上，在修例後，有資格申領撫恤金的港九大隊隊員只不過是二十多人，雖然受惠人數不多，但意義十分重大。

民建聯支持條例的修訂，並促請政府盡快將港九獨立大隊英勇抗日的歷史編入教科書，讓年青一代瞭解香港這一段可歌可泣的歷史，對青少年進行愛國主義教育。

本人謹此陳辭，謝謝主席女士。

何俊仁議員：主席，民主黨也支持這條條例。我覺得很遺憾，這條條例竟於戰後五十多年才在香港通過，這羣曾經為捍衛香港、抵抗當年日軍侵略而捐出了自己寶貴性命的東江縱隊港九獨立大隊成員及他們的家屬，其實一早便應該得到正式的承認，以及得到撫恤安排。現在特區政府成立了，我們能夠在今天 7 月 7 日通過這條條例，是有其象徵性意義的，雖然受益的人數已經很少，因為很多隊員已經離開了這個世界，但透過通過這條條例，我們仍然可以向他們致敬及表達一點心意。然而，我必須說出，其實戰後這數十年來，香港的下一代對這場戰爭所帶來的痛苦，很多人都無法透過學校的教育

或社會的教育真正充分瞭解。數十年來，民間有多少人為這羣曾經為國捐軀的無名英雄說過話呢？為他們作出過多少努力和爭取呢？我們回想起來，內心應該感到有些愧咎。事實上，戰爭遺留下來的很多問題尚未解決，今天通過這條條例，我們只是以我們有限的的能力，作出我們應該作的努力。

我看到最近在東京有一羣香港市民向日本政府爭取，日本政府當年強迫他們將自己的港元交出來換取軍票，而那些軍票在戰後全部成為廢紙；很多人因此十分痛苦，甚至受到一生無法磨滅的傷害，而戰爭中也有很多人受害。戰後曾經探討過是否應該通過一些賠償法例，在戰後那幾年經過研究，結果卻是不了了之。當然，以往的殖民地政府對這個問題可能因為沒有切膚之痛，所以並無為我們受害的同胞爭取，以致未得香港市民同意，當年的英國政府便簽署了《三藩市條約》聲稱代表香港放棄了應有的賠償。

這一類問題，還有很多剩下來沒有解決，所以今天通過這條條例，我們是衷心支持及贊成的。但我覺得我們這一代的人，其實也有責任再反省或研究一下，對於這些戰時曾經為保國衛土而作出犧牲的人士或他們的遺屬，我們還可以做些甚麼事。這條條例是一個好開始，我希望日後本會能夠在這方面繼續多些研究及作出努力。謝謝。

主席：衛生福利局局長，你是否打算發言答辯？

（衛生福利局局長表示不答辯）

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《1999 年香港太平洋戰爭紀念撫恤金（修訂）條例草案》予以二讀。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1999 年香港太平洋戰爭紀念撫恤金（修訂）條例草案》。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

《1999 年香港太平洋戰爭紀念撫恤金（修訂）條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入《1999 年香港太平洋戰爭紀念撫恤金（修訂）條例草案》。

秘書：第 1、3、4 及 5 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 2 條。

衛生福利局局長：主席，我動議修正條例草案中文本第 2(d)段，以符合現時條例草案中第 2(b)段所作出的修訂。在現行條例中，撫恤金申請人須服役於指定隊伍，並在服役期間陣亡、受傷或被俘虜，才能符合領取撫恤金的資格。由於港九獨立大隊的運作方式，與條例中其他指定隊伍不同，因此“服役”及“在服役期間”這兩個詞並不適用。我們建議在有關獨立大隊的條例草案條文中，同時採用“屬附表 2 指明的隊伍的成員，並在從事該等隊伍行動期間”等字眼，以避免在同一條文內出現不同的字眼。謝謝主席。

擬議修正案內容

第 2 條（見附件 V）

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：衛生福利局局長動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的第 2 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

法案三讀

主席：法案：三讀。

《1999 年香港太平洋戰爭紀念撫恤金（修訂）條例草案》

衛生福利局局長：主席，

《1999 年香港太平洋戰爭紀念撫恤金（修訂）條例草案》

經修正後已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1999 年香港太平洋戰爭紀念撫恤金（修訂）條例草案》予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1999 年香港太平洋戰爭紀念撫恤金（修訂）條例草案》。

恢復法案二讀辯論

主席：本會現在恢復《1999 年銀行業（修訂）條例草案》的二讀辯論。

《1999 年銀行業（修訂）條例草案》

恢復辯論經於 1999 年 5 月 26 日動議的條例草案二讀議案

主席：是否有議員想發言？

李國寶議員（譯文）：主席女士，我發言表達金融界功能界別對本條例草案的衷心支持。經過長時間審議討論本條例草案，金融界功能界別對之予以絕對支持。

本港對銀行業的監管制度，在鄰近地區中已是首屈一指。有此成就，香港金融管理局及財經事務局可謂居功至偉。他們領導業界遵守巴塞爾委員會的中心原則的努力，以及維持並加強香港的金融中心地位的決心，是值得我們推崇的。本條例草案正是為此而設。因此，對於本港的銀行業以至整個經濟，條例草案有着十分重要的貢獻。

主席女士，金融界功能界別歡迎並鼎力支持本條例草案。

主席：財經事務局局長，你是否打算發言答辯？

（財經事務局局長表示不答辯）

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《1999 年銀行業（修訂）條例草案》予以二讀。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1999 年銀行業（修訂）條例草案》。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

《1999 年銀行業（修訂）條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入《1999 年銀行業（修訂）條例草案》。

秘書：第 1、2、3、5 至 9、11、12、13、15、16 及 18 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 4 條。

財經事務局局長：主席，我動議刪去第 4 條，內容一如已載列於發送各位委員的文件內。

條例草案的第 4 條建議加入新條文 51B 條，規定本地註冊認可機構如果對一間公司進行重大收購或投資，而這項收購或投資的總值達到認可機構資本基礎的 5%或以上，便須先徵得金融管理專員的批准。

為了堵塞認可機構可能透過其附屬公司進行收購或投資，從而避過新條文規定的可能性，我們建議刪去條例草案第 4 條，將建議的第 51B 條重編為第 87A 條，並且納入《銀行業條例》的第 XV 部。如果這項修訂獲得通過，專員便可引用條例第 79A 條，將收購或投資總值達到認可機構資本基礎的 5%或以上便須徵得專員同意的規定，在綜合或非綜合監管基礎上實施。

現在我先動議刪去條例草案的第 4 條，稍後我會動議新訂的第 11A 條，並且對條例草案第 14 及 17 條作相應修改。

主席，我謹此動議。

擬議修正案內容

第 4 條（見附件 VI）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：由於有關刪去第 4 條的修正案已獲得通過，因此，第 4 條將從條例草案中刪去。

財經事務局局長：主席，由於《議事規則》規定，任何擬議新條文應在條例草案各條文處理完畢後才予以考慮，請你批准我根據《議事規則》第 91 條，動議暫停執行《議事規則》第 58 條第(5)款，以便新訂的第 11A 條，可較條例草案餘下的條文，獲得優先考慮。

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

全體委員會隨而回復為立法會。

主席：財經事務局局長，我批准你提出要求。

財經事務局局長：主席，我動議暫停執行《議事規則》第 58 條第(5)款，以便全委員會在考慮條例草案餘下的條文之前可考慮我建議的新訂的第 11A 條。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：暫停執行《議事規則》第 58 條第(5)款，以便新訂的第 11A 條可較條例草案餘下的條文獲得優先考慮。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

秘書：新訂的第 11A 條 加入條文。

財經事務局局長：主席，我動議二讀新訂的第 11A 條，內容已載列於發送各位委員的文件內。

剛才各位委員已經通過修正案，將條例草案第 4 條建議的第 51B 條刪去，新訂的第 11A 條重編第 51B 條為第 87A 條，並且將第 87A 條納入《銀行業條例》第 XV 部。

主席，我謹此動議。

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：新訂的第 11A 條，予以二讀。

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：新訂的第 11A 條。

財經事務局局長：主席，我動議本條例草案增補新訂的第 11A 條。

擬議的增補

第 11A 條（見附件 VI）

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：本條例草案增補新訂的第 11A 條。

全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 10、14 及 17 條。

財經事務局局長：主席，我動議修正第 10、14 及 17 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

各位委員剛才已通過刪去第 4 條及增訂第 11A 條，所以對第 14 及 17 條中的有關條文，須作出相應的修改。第 17 條亦把有關附表 3 的參考條文號碼加入附表內。至於對條例草案第 10C 條作出的修正，旨在澄清《銀行業條例》英文文本第 81(kb)條中"it"是指房屋委員會，而並非現行中文文本中所提述的認可機構。

主席，我謹此動議。

擬議修正案內容

第 10 條（見附件 VI）

第 14 條（見附件 VI）

第 17 條（見附件 VI）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

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

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的第 10、14 及 17 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

法案三讀

主席：法案：三讀。

《1999 年銀行業（修訂）條例草案》

財經事務局局長：主席，

《1999 年銀行業（修訂）條例草案》

經修正後已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1999 年銀行業（修訂）條例草案》予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1999 年銀行業（修訂）條例草案》。

恢復法案二讀辯論

主席：本會現在恢復《商船（本地船隻）條例草案》的二讀辯論。

根據《議事規則》第 21 條第(4)款的規定，我批准《商船（本地船隻）條例草案》委員會主席陳鑑林議員就委員會的報告向本會發言。

《商船（本地船隻）條例草案》

恢復辯論經於 1999 年 3 月 31 日動議的條例草案二讀議案

陳鑑林議員：主席女士，本人謹以《商船（本地船隻）條例草案》委員會主席的身份，匯報條例草案委員會的主要商議過程。

條例草案旨在綜合和修訂有關本地船隻的法律，尤其是關於改善本地船隻的安全、管制及規管等事宜。條例草案適用於所有獲准進入及在本港水域內逗留的本地船隻，包括本地持牌船隻及內地沿岸和內河船隻。

政府當局建議按照船隻的用途，將目前 11 類本地船隻綜合為 4 個類別，分別為載客船隻、載貨船隻、捕魚船隻及遊樂船隻。

條例草案委員會其中一項主要的關注事項，是遊樂船隻的新規管事宜。委員會關注到，條例草案會否容許遊樂船隻現時用作商業用途的做法。委員會認為，當局應明確地告知有關的業界人士，條例草案中有關遊樂船隻的新規定。

政府當局指出，現時將遊樂船隻用作商業用途是違法的。條例草案會更清楚界定遊樂船隻為純作遊樂用途的船隻。此外，除非根據租船協議或租購協議的條款，否則該等船隻並不出租以收取租金或報酬。凡將遊樂船隻租予家庭或親屬以外的團體或組織，必須訂立租船協議。當局建議，船東在提供服務前，必須訂立租船協議，而協議須連同有效的第三者風險保險保單存放在船上，以便執法人員隨時檢查。違反此等規定可能會被檢控。本地船隻諮詢委員會會在諮詢業界後，訂定實施上述建議的詳情。

政府當局亦強調，關於遊樂船隻的立法建議旨在透過為船隻投購第三者風險保險，確保在發生意外時乘客獲得適當的保障。如果這些船隻的船東擬將船隻用作商業用途，例如運載購票乘客，他們應申請適當的牌照、遵守與小輪及渡輪船隻所採用的相同安全標準及投購第三者風險保險。任何人士如使用持牌遊樂船隻作遊樂以外的用途，即屬違法。政府當局會加強執法行動及檢控工作，確保這些船隻用作遊樂用途。

政府當局亦表示，遊樂船隻無須定期接受強制檢查或遵守任何檢驗標準。條例草案委員會關注到監察這類船隻，特別是監察根據租船協議出租船隻的安全規定的工作。政府當局已表示，4 種新船隻類別內每一類別的安全標準會以規例和工作守則的形式公布，為業內及公眾提供安全規定方面的指引。政府當局已向議員保證，在制訂這些規例和工作守則時，當局會諮詢業界及本地船隻諮詢委員會的意見。

主席女士，條例草案委員會亦關注到，如何確保其他類別的船隻均用作它們指定的用途，例如 P4 船隻的用途是在指定範圍內供有關人士在魚塘養魚使用。委員會指出，P4 船隻經常出現超載乘客的情況。政府當局表示，如果有關船東將這些船隻作其他非指定用途，例如出租船隻作商業用途，他們可被檢控。當局會加強這方面的檢控工作。

關於將現時適用於本地渡輪、小輪和遊樂船隻的強制第三者風險保險規定，擴大至適用於所有獲准在香港水域內操作的本地船隻的建議，當局建議載客船隻和非載客船隻的最低第三者風險保額分別為 1,000 萬元和 500 萬元。在諮詢有關的業界後，最低保額會在附屬法例內訂明。

在條例草案委員會詢問有關的保額是否足夠時，政府當局表示，業界曾發表意見，認為第三者風險保險的保額應是無限的。然而，鑑於大部分保險公司並沒有為本地船隻承保第三者風險保險的運作經驗，因此保險業對承擔無限保額一事有所保留。因應保險業界所提出的關注事項，政府當局因此建議設定最低保額。政府當局向委員會保證會不斷檢討保額的水平。

主席女士，如果政府當局動議全體委員會審議階段修正案，條例草案委員會將支持條例草案。

謝謝主席女士。

劉健儀議員：主席女士，過去規管本地船隻的規例分別載於不同的法例，《商船（本地船隻）條例草案》把這些法例納入為一條單為本地船隻而設的綜合法例內，為本地船隻提供一個新的法定架構，藉此改善本地船隻的安全、管制及規管事宜。這個政策目標，我是非常支持的。不過，條例草案只是一條主體法例，如何具體地提高各類船隻的安全水準，以及如何加強規管各類船隻的運作，則有待制定相關的規例及工作守則後才可以一一落實。我希望政府能夠盡快就有關規例諮詢本地船隻諮詢委員會，並盡快提交本會審議通過。

我很高興條例草案解決了一個困擾本地船隻多年的問題，那便是過去有部分沒有購買第三者保險的內地船隻進入香港水域時，與本地船隻發生碰撞，本地船隻往往追討賠償時無從入手。現時，條例草案內有關本地船隻的定義，涵蓋由海事處處長簽發許可證而進入香港的內地船隻，並規定所有本地船隻必須購買保險，因此問題應該不再存在。不過，我仍希望海事處留意兩點：第一、海事處處長必須嚴格執行有關規例，確保所有不合法進入或停留在香港水域內的船隻在獲發許可證後，才可進入或停留在香港水域內；第二、內地船隻必須在內地認可的保險公司購買保險，確保意外發生後，香港與內地的保險公司都會同時投入處理索償問題。

此外，條例草案賦予經濟局局長權力，就本地船隻的分類訂立規例。政府建議精簡船隻的分類，把目前根據 3 套規例所界定的 11 類本地船隻，綜合為根據一套規例而界定的 4 個新分類，這是值得支持的。多年來，載客船隻（即擬議的第一類）和遊樂船隻（即擬議的第四類）存在不少矛盾衝突，這些矛盾衝突多少是政府造成，因為政府過去在界定各類船隻的用途時不夠清晰，執法亦不夠嚴謹，令這兩類船隻的用途變得模糊。載客船隻受到政府嚴格規管，船身結構、規格等必須符合特定的標準，並必須定期驗船；相反，遊樂船隻無論在申請牌照及規管方面都甚為寬鬆，遊樂船隻便利用灰色地帶接載收費乘客。如果載客船隻與遊樂船隻同樣為收費乘客提供運輸服務，前者須接受政府嚴格監管但後者卻無此需要，難怪載客船隻的營運商認為政府對他們非常不公平。

根據政府作出的界定，載客船隻的用途是載運乘客來往各處不同的地方，發揮運輸的功能，但同時載客船亦可作觀光遊樂之用，接載乘客到各處觀光遊樂，載客船隻可向個別乘客收取費用。遊樂船隻則只限於遊樂之用，但如果非私人遊樂用途，則只准以租船協議(**charter agreement**)方式將船租出，但仍局限於遊樂之用，並且不得向個別乘客收取費用。載客船隻的營運商認為遊樂船隻既然可以接載客人遊樂，同樣是載人，理應與載客船隻接受相同的規管，例如船隻結構及驗船規定等，以確保乘客的安全。不過，遊樂船隻的營運商指出，若規定所有出租遊樂船隻必須符合載客船隻在造船結構規格方面的要求，則絕大部分這類船隻都會因為不能符合要求而無法生存，因為政府過去從沒有要求這類船隻必須符合任何規格。不過，遊樂船隻的營運商堅持遊樂船隻是全安的，例如在救生衣的設備及載客人數方面，便較載客船隻的要求更高。

解鈴還須繫鈴人，由於遊樂船隻與載客船隻的矛盾衝突多少是由政府造成，政府便應尋求一個平衡雙方利益的方法。就規管這兩類船隻、乘客安全問題及減低兩類船隻相互間的矛盾而言，我有以下意見可供政府參考：

第一，政府規管這兩類船隻所採用的制度，必須符合國際認可標準。港九電船拖輪商會向條例草案委員會指出，新加坡、新西蘭及內地都要求載客的遊艇或遊樂船須接受船隻及設備安全的檢驗，我希望政府在回應時可以解釋清楚，香港擬議實施的制度，與上述地區的制度有何差別，以及香港的制度是否符合國際認可的標準。

第二，乘客安全是最重要的。無論政府對各類船隻施行何種規管，最重要的，亦是政府責無旁貸的，便是政府必須確保所有類型的船隻都必須符合基本的安全標準，並且適宜在海上行走。在這方面，政府表示會在日後制定的附屬規例內，訂明各類船隻的安全要求。我希望政府盡快制定有關規例讓業界遵循，為乘坐這些船隻的人士提供更大的安全保障。

第三，為了公平對待這兩類船隻，政府應該明確界定這兩類船隻的營運範圍，並嚴格執行有關法例。政府指出，遊樂船隻作商業用途（即運載付費乘客）是違法的，但遊樂船隻又可以以出租協議形式出租。因此，政府應該就“商業用途”一詞作出更清晰的闡釋，使業界明白何種經營模式是於法不容的。此外，就出租協議形式而言，政府應該制訂簡單但嚴謹的監察制度，杜絕有人利用出租協議走“法律罅”，非法侵佔其他類型船隻的市場。為確保各類船隻在本身容許的營業範圍內運作，海事處及警方必須加強執法行動，經常巡查各類船隻，這肯定能對違法者起最大的阻嚇作用。

主席女士，我謹此陳辭。

經濟局局長：主席女士，《商船（本地船隻）條例草案》的目的，是綜合及修訂有關本地船隻的法例，以及改善本地船隻的管理、簡化分類及監管的程序，以提高港口及海上安全。在此，我特別向條例草案委員會主席陳鑑林議員及其他成員致謝。陳議員及其他議員在審議條例草案的過程中，詳細討論了條例草案的內容，並提出了多項改善條例草案的建議。條例草案委員會特別關注的，便是條例草案內有關遊樂船隻的規管及本地船隻投購第三者保險的建議。我亦想多謝陳議員及劉議員剛才提出了很多寶貴的意見。

我想先回答劉議員剛才提出有關遊樂船隻規管的問題。香港現時對私人遊樂船隻規管的政策，跟大部分地方，例如剛才所提及的新加坡、新西蘭等，其實是沒有大分別的，即不會要求純作私人用途的遊樂船隻進行定期的強制性檢查。雖然，現時法例規定私人遊樂船隻是不可以作商業用途，但因為法例對遊樂船隻的定義不太清晰，所以海事處在執行規管及檢控時遇上不少困難。條例草案是會清楚界定遊樂船隻是純為私人遊樂用途的船隻。如果遊樂船隻的船東打算將船隻用作商業用途，例如運載購票的乘客，它是必須申請適當的載客船隻牌照、遵守有關的安全標準及投購適當的第三者保險。領有遊樂船牌照的船隻，只可以在簽定了租船協議及提供有效的第三者保險的情況下，才可以出租給其他人士作私人用途。無論在任何情況下，私人遊樂船隻都不可用作運載購票乘客。為了保障租用船隻人士的安全，海事處現正考慮制訂適用於此等出租遊樂船隻的安全要求，並會在諮詢本地船隻諮詢委員會及業界後，將有關的要求訂定在附屬法例內。

條例草案的另一項主要改善，便是確保在海事意外中受傷的人士得到適當賠償。條例草案建議將現時適用於本地渡輪、小輪及遊樂船隻的強制第三者保險的規定，擴大至適用於所有獲准在香港水域內操作的本地船隻。為了平衡對受意外影響人士所提供的基本保障及業內人士因而須負擔的額外成本，有關的最低保額會在諮詢業界及保險業後，在附屬法例內訂明，而政府亦會定時檢討這個保額水平。

條例草案委員會所提出的修正案是全屬技術性質的修改，並已在委員會中討論過了。主席女士，我希望議員支持《商船（本地船隻）條例草案》。謝謝主席女士。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《商船（本地船隻）條例草案》予以二讀。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《商船（本地船隻）條例草案》。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

《商船（本地船隻）條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入《商船（本地船隻）條例草案》。

秘書：第 1、3、5、7、9、11 至 20、22 至 26、28 至 39、41 至 47、49、50、53 至 59、61 至 69、71 至 76、78 至 84、87、88、89 及 91 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 2、4、6、8、10、21、27、40、48 及 51 條，第 X 部的標題，第 52、60、70、77、85、86 及 90 條。

經濟局局長：主席女士，我動議修正條例草案的第 2、4、6、8、10、21、27、40、48 及 51 條，第 X 部的標題，第 52、60、70、77、85、86 及 90 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。上述修正案是全屬技術性質，並已獲條例草案委員會支持及通過。謝謝主席女士。

擬議修正案內容

第 2 條（見附件 VII）

第 4 條（見附件 VII）

第 6 條（見附件 VII）

第 8 條（見附件 VII）

第 10 條（見附件 VII）

第 21 條（見附件 VII）

第 27 條（見附件 VII）

第 40 條（見附件 VII）

第 48 條（見附件 VII）

第 51 條（見附件 VII）

第 X 部的標題（見附件 VII）

第 52 條（見附件 VII）

第 60 條（見附件 VII）

第 70 條（見附件 VII）

第 77 條（見附件 VII）

第 85 條（見附件 VII）

第 86 條（見附件 VII）

第 90 條（見附件 VII）

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：經濟局局長動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的第 2、4、6、8、10、21、27、40、48 及 51 條，第 X 部的標題，第 52、60、70、77、85、86 及 90 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：附表。

經濟局局長：主席，我動議修正附表，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

擬議修正案內容

附表（見附件 VII）

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：經濟局局長動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：經修正的附表。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

法案三讀

主席：法案：三讀。

《商船（本地船隻）條例草案》

經濟局局長：主席，

《商船（本地船隻）條例草案》

經修正後已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《商船（本地船隻）條例草案》予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《商船（本地船隻）條例草案》。

恢復法案二讀辯論

主席：本會現在恢復《1999年進出口（修訂）條例草案》的二讀辯論。

《1999 年進出口（修訂）條例草案》

恢復辯論經於 1999 年 6 月 16 日動議的條例草案二讀議案

主席：是否有議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《1999 年進出口（修訂）條例草案》予以二讀。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1999 年進出口（修訂）條例草案》。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

《1999 年進出口（修訂）條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入《1999 年進出口（修訂）條例草案》。

秘書：第 1 至 8 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

法案三讀

主席：法案：三讀。

《1999 年進出口（修訂）條例草案》

工商局局長：主席，

《1999 年進出口（修訂）條例草案》

無經修正已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1999 年進出口（修訂）條例草案》予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1999 年進出口（修訂）條例草案》。

恢復法案二讀辯論

主席：本會現在恢復《1999 年非政府簽發產地來源證保障（修訂）條例草案》的二讀辯論。

《1999 年非政府簽發產地來源證保障（修訂）條例草案》

恢復辯論經於 1999 年 6 月 16 日動議的條例草案二讀議案

主席：是否有議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《1999 年非政府簽發產地來源證保障（修訂）條例草案》予以二讀。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1999 年非政府簽發產地來源證保障（修訂）條例草案》。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：全體委員會審議階段。本會現在成為全體委員會。

《1999 年非政府簽發產地來源證保障（修訂）條例草案》

全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入《1999 年非政府簽發產地來源證保障（修訂）條例草案》。

秘書：第 1 至 9 條。

全委會主席：現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

全委會主席：全體委員會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

法案三讀

主席：法案：三讀。

《1999 年非政府簽發產地來源證保障（修訂）條例草案》

工商局局長：主席，

《1999 年非政府簽發產地來源證保障（修訂）條例草案》

無經修正已通過全體委員會審議階段。我動議此條例草案予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1999 年非政府簽發產地來源證保障（修訂）條例草案》予以三讀並通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。現在付諸表決。贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1999 年非政府簽發產地來源證保障（修訂）條例草案》。

恢復法案二讀辯論

主席：本會現在恢復《1999 年收入條例草案》的二讀辯論。

根據《議事規則》，我批准《1999 年收入條例草案》委員會主席吳靄儀議員就委員會的報告向本會發言。

《1999 年收入條例草案》

恢復辯論經於 1999 年 4 月 21 日動議的條例草案二讀議案

吳靄儀議員（譯文）：主席女士，我以《1999 年收入條例草案》委員會主席的身份，匯報委員會的工作。

議員諒必察悉，《1999 年收入條例草案》旨在修訂多條條例，以實施 1999 至 2000 財政年度政府財政預算案中的各項建議。在兩個月的審議期間，委員會曾舉行 7 次會議，亦收到多份書面意見，數量實屬前所未見。就本條例草案提出意見的人各行各業都有，我們所收到的 2 256 份意見書當中，大部分與汽車排放黑煙罰款有關。鑑於社會對汽車排放黑煙的關注，條例草案委員會就此課題特別召開了一次會議，邀請到運輸業、環保團體、醫學界、商會、學校代表及關注此問題的人士出席，直接向條例草案委員會提出意見。

條例草案委員會支持各項協助工商業的收入寬減措施。受惠的行業包括商船業、金融業、轉口業、運輸業、保險業等。不過，對於增加收入的建議，則意見分歧，單就議員將在全體委員會審議階段就條例草案所提出的眾多修正案，已可見一斑。我不會詳述我們對每項增加收入建議的討論，或反映條例草案委員會個別委員對這些措施的意見。以我所知，各委員在這辯論中及全體委員會審議階段審議每項修正案時，會各自發表意見。作為條例草案委員會的主席，我希望請本會注意條例草案委員會對條例草案部分建議的討論結果。

有關修訂交通違例定額罰款的建議，是激起條例草案委員會委員與政府當局之間激烈辯論的課題之一。據政府當局所言，現有定額罰款的阻嚇作用已因通脹關係而相應降低，故有需要提高 26.5%，以符合自 1994 年以來的累積通脹率。但條例草案委員會察悉，警方所發出的定額罰款通知書，近幾年不斷減少，總數由 1994 年的逾 267 萬張，逐年下降到 1998 年的不足 175 萬張。由於檢控數字下降，大部分委員認為並無需要增加定額罰款。此外，部分委員關注到，職業司機及汽車零售商已因目前的經濟衰退受到嚴重打擊，提高罰款的建議可能令他們百上加斤。對此，我很高興政府當局最終決定修訂條例草案，取消增加罰款的建議。

對於容許延期繳付物業買賣印花稅的有關建議，條例草案委員會贊同印花稅可延至交易完成或物業轉售落實時才繳交。這項安排可減輕真正自置居所人士在購買物業時的首期現金支出。對於法人團體必須提供銀行承諾書，其延期繳付印花稅的申請才獲得考慮的規定，部分委員有所保留。我們察悉，訂立此項規定的主要原因是要保障公共收入，但政府當局未能提供確實無疑的證據，證明法人團體會比個別買家更可能逃避繳付印花稅。此外，有委員指出，承辦轉易契的律師必定要求在所有臨時轉售協議上加蓋印花，然後才會辦理轉易契的手續。因此，買家在轉售前仍未清繳印花稅的可能性甚低。經過詳細討論後，政府當局接受委員的意見，將提出修正案，刪除這擬議的規定。

本會議員可能亦想知道，條例草案委員會提出的兩項建議，已獲得政府當局接納。稅務局一向接受以可予徵收印花稅的文書副本加蓋印花，政府當局已同意訂立明訂條文，以反映此做法。稅務局若拒絕延期繳付印花稅的申請，必須在發給申請者的通知上，注明拒絕的理由。政府當局會稍後就此事項提出修正案。

最後，我請本會留意在條例草案加入的一項賦權條文。這條文賦權運輸局局長制訂規例，以處理廢除《海底隧道條例》及《海底隧道（使用稅）條例》後的事宜。雖然委員承認有需要制訂規例，以便處理海底隧道的權利等事宜，但覺得此等性質的賦權條文並不尋常。委員已因此仔細研究政府當局訂立的規例的擬本，並信納該擬本在內容及草擬方面均可達致預定目的。

主席女士，條例草案委員會支持二讀本條例草案。

主席：要求發言的議員，請按下“要求發言”按鈕，這樣，我從這裏的電腦屏幕便會看見想發言的議員的姓名。

劉千石議員：主席，相信在座的同事仍然清楚記得，在 1 個月前，政府曾經提出服務收費解凍的建議；建議一提出，立即遭受市民和本會議員一面倒的反對。結果，財政司司長要匆匆宣布收回加費建議。

今時今日，市民的意見亦是相當清晰，那便是在經濟不景、失業率高企的時候，政府應該與市民共度時艱，凍結所有政府服務收費，而絕對不應該落井下石，調高收費致令市民百上加斤。1 個月前，政府在民意強烈反彈下被迫收回加費建議，但今天的條例草案，卻是實實在在的加費。我要問問庫務局局長，既然政府認同在經濟未復甦時不會調高收費，為甚麼今天仍然堅持增加多項收費的水平呢？這樣是不是“講一套、做一套”呢？

我重申，在經濟未全面復甦、失業率未明顯下降之前，政府絕不應該帶頭加價，掀起不必要的加風。此外，我亦希望在座的同事認真想想，既然在 1 個月前本會的議員向政府發出了一個清楚的信息，並一致要求凍結所有政府收費，那麼我們今天憑甚麼支持政府的加費建議呢？

政府以《基本法》規定特區政府要確保財政收支平衡為理由，堅持增加收費，但我認為政府的講法是強詞奪理。政府亦承認，條例草案中備受爭議的 3 項加費措施即使全部落實，亦只會為政府帶來 16 億元額外收入，結果，本財政年度仍然有 365 億元赤字。根本上，政府多收或少收 10 億至 20 億元，對整體財政赤字可說是影響極微，又如何會因為這 10 億、8 億元而變成違反《基本法》？假如我們認同政府的理據，那豈不是亦要支持政府大幅加費和加稅以達致收支平衡？我相信本會所有同事均不會接受的。

今天最受爭議的，是紅磡海底隧道的收費。我就是到了今天，仍然認為加價缺乏理據。

有人指出紅隧過去 15 年未有加價，但這並不等如說今天加價便是合理。在專營權期間經營的財團，未計政府收的隧道稅，私家車過海收費一向是 5 元，但財團每年的純利仍然是數以億元計。從財政角度來看，政府根本沒有任何加價理由，除非政府是要謀取暴利！事實上，過去 15 年也無須加價，為何在今天經濟不景時反而要突然加價呢？

至於說要利用增加紅隧收費來紓緩交通擠塞情況，老實說，這首先是一個交通政策的問題，而不是政府的財政政策，根本不應該利用財政預算案的時間來改變一個重要的交通政策。此外，更重要的是，我相信加價對改善紅隧交通流量的作用是極為有限，加價的唯一效果便是令政府“豬籠入水”。

過去的經驗也清楚顯示，在 84 年紅隧私家車收費由原來的 5 元增加至連隧道稅在內的 10 元，改善交通流量的效果只是持續了一年多。由此可見，問題的核心不是增加紅隧的收費，而是應該將現時 3 條過海隧道的收費作整體考慮，尤其應該大幅調低西隧的收費，才是解決問題的方向。

提高紅隧的收費，除了是不必要和不應該外，我擔心加價同時會帶來另一個壞後果，那便是東隧很可能亦會在不久將來提出加價申請，或是要求就加價作出仲裁。屆時，3 條過海隧道的收費將會走向“你加我又加”的惡性循環，這是我堅決反對的！

主席，我最後想說的是，在未獲本會通過調整政府收入的法案前，政府便已透過《1999 年公共收入保障（收入）令》（“收入保障令”）先行調高收費。以路邊泊車錶收費為例，政府一早由 4 月 1 日起將泊車錶收費倍增，但即使加價建議在今天不獲通過，由於在技術上很難將過去數個月多收的咪錶費退還給使用者，相信本會最後只好被迫通過不退款的修正案，平白令眾多使用者要在過去三個多月付出貴一倍的咪錶費，這對他們是極不公平的。

因此，我促請政府全面檢討收入保障令的使用範圍，避免出現“贏要輸又要”的現象。

主席，我謹此陳辭，謝謝。

代理主席梁智鴻議員代為主持會議。

陳智思議員（譯文）：代理主席，我發言支持陸恭蕙議員提高排放過量黑煙車輛的罰款的修正案，以及政府提高隧道收費及泊車錶收費的議案。我希望這些措施會有助改善環境，紓緩交通擠塞。

我明白很多同事希望修訂這些措施以消滅公眾的不滿，但這些收費與福利絲毫無關，只有那些使用該等設施或沒有修理好自己汽車的人才須要繳付。我本人十分支持“用者自付”這制度，我覺得這是平衡公帑收支的一個比較公平的方法。我們反對調高這些收費，可能最終還是要由納稅人來支付。我亦十分支持環保政策，十分樂意尋求一個較為清潔的環境，即使要為此付出高昂的代價。

汽車停止放出毒煙，我們的環境自會受益不淺。汽車廢氣的毒害有多深，已明顯到無須用數字來說明。問題在於我們是否有決心盡我們所能去對付排放廢氣的車輛。重重罰款不僅有阻嚇作用，亦清晰響亮地說明我們對這罪行絕不容忍。若 5,000 元不足以令人守法，我認為甚至加重至 1 萬元也無妨。

本港社會對污染空氣的人實在太寬大了。直到商界齊齊發出怒吼，政府才肯下定決心採取較為全面的措施，而這些建議還要等到 10 月才落實。若不改變市民的想法，究竟這些建議措施有多大能力遏止空氣污染，我甚感懷疑。只有令到公眾意識到污染空氣罪行有多嚴重，我們才有可能有效控制污染。車主可能要人幫忙修理汽車，但我們如何驅使他們主動要求幫忙呢？巨額罰款定可達到這目的。

至於隧道收費，紅磡海底隧道周圍交通經常擠塞的一個主因，是隧道的低廉收費，即使將收費調高至 20 元，價格仍介乎東西兩條海底隧道的收費之間，駕駛者可 3 條任擇其一，還可改乘公共交通工具。我可預見，在調高這收費以後，該處的環境和交通會有若干程度的改善。

很多設置收費錶的泊車場，往往被修車房及酒樓的車輛所獨佔。雖然我同意低廉的泊車費一般來說對駕車者有利，但若泊車費只是每小時 8 元，我很懷疑有多少人會有幸可在鬧市找到一個咪錶泊車位。提高泊車費可遏止長期霸佔泊車位的行為，增加空出的泊車位，因而可減少在街上打圈盤旋找尋車位的汽車。

代理主席，我謹此致辭，支持議案。謝謝。

陳鑑林議員：代理主席，我們同意政府，如果是負責任的，確實有必要維持財政狀況的收支平衡，這一點，在經濟不景或衰退的年度，尤其須有更高的技巧。政府在今年的財政預算案中，在紓解民困及寬減稅項方面固然提出了一些措施，而民建聯對此亦甚表歡迎，但對於條例草案中多項“選擇性增加收入”的建議，民建聯卻是有很大的保留。

原先，條例草案有多項建議，都是針對運輸業和駕車人士的，包括增加交通違例的定額罰款、增加路邊泊車錶收費，以及紅隧和獅隧的收費等，政府亦建議增加這些收費的項目，除了是要達到增加收入的目的外，同時牽涉到政策的改變和希望達致交通管理的目的。因此，我們認為在《1999 年收入條例草案》中提出這些建議是不適當的。

對於政府為了紓解民因而自動撤回有關交通違例定額罰款，包括汽車排放黑煙罰款的建議，民建聯表示歡迎。不過，我們亦同意，現時柴油車輛排放黑煙的問題確實十分嚴重，已經廣泛引起社會的關注。民建聯一向重視對環境的保護，但要改善車輛噴黑煙，並不能單靠增加罰款。因此，我們希望規劃環境地政局能夠參考運輸界提出的各項建議，包括降低入口柴油的含硫量、收緊新車的排放黑煙標準，以及提升車房技工在維修汽車方面的水準等，並在完成檢討後，提出積極有效的建議，以改善空氣質素。

基於政府將於今年年底提出一系列有關改善車輛排放黑煙的措施，民建聯認為在現階段增加罰款並不適當。因此，我們將會反對民主黨及陸恭蕙議員的修正案。

此外，民建聯亦不同意政府建議增加路邊泊車咪錶的收費。由於目前的經濟環境仍然惡劣，我們認為政府應該全面凍結各項收費，包括泊車咪錶收費，同時，我們亦不同意政府所說，每小時 16 元的建議收費屬於偏低。根據政府向議員提供的資料，現時政府多層停車場的停車收費，除了中環和油尖旺等繁忙地區外，其他市區停車場每小時的收費亦只是介乎 12 至 18 元，因此，將泊車咪錶的收費增加至每小時 16 元實在是過高的，同時亦無可避免會引致其他停車場增加收費。

代理主席，我將會在稍後的全體委員會審議階段中動議一項修正案，將路邊泊車咪錶的收費，凍結在現時每 15 分鐘 2 元的水平。

至於政府建議增加海底隧道收費，民建聯認為理由並不充分，因為根據條例草案的建議將私家車及電單車的收費分別由 10 元及 4 元增加至 20 元及 8 元，雖然可以增加 3.9 億元財政收入，但政府最主要的目的，其實是希望透過增加海隧收費，迫使部分車輛使用東區隧道和西隧，以達改善交通管理的效果，這一點我們是不同意的。

民建聯認為，現時 3 條過海隧道交通分布不平均，最主要的原因是地理位置的問題。紅隧位於九龍半島與港島兩個繁盛區域，是車輛流量最集中的地方。其次是西隧的 30 元收費過分偏高造成駕駛者不願意使用。況且，紅隧交通擠塞主要是在繁忙時間，其餘時間交通流量均很暢順。因此，如果要鼓勵更多駕駛人士使用西隧，可行的辦法是完善各條隧道的道路網絡，以及設法削減西隧收費，否則，利用增加紅隧收費來懲罰使用紅隧的私家車駕駛人士，是本末倒置的做法。

由於我們不認為透過增加紅隧收費可以達致交通分流的效果，只會加重駕駛者的經濟負擔，我將會在全體委員會審議階段提出修正案，將紅隧的私家車及電單車收費凍結在現有水平，同時，民建聯亦會反對民主黨的修正案。

此外，條例草案亦建議調整印花稅的稅率，增加 300 萬元以上物業的買賣印花稅，民建聯是會支持政府的建議，因為物業價格在過去一段時間已下跌了相當幅度，即使調高高價樓的印花稅率，買樓人士所須繳交印花稅的實際金額仍是較過去為低。因此，民建聯將會反對夏佳理議員的修正案。

代理主席，我謹此陳辭，支持二讀條例草案。

鄭家富議員：代理主席，面對着經濟衰退、失業率高企的境況，政府收入減少是在所難免的。財政司司長預計在 1999-2000 年度，政府將會出現 365 億元的赤字，為了填補財赤，政府建議大幅增加與交通有關的收費，以增加政府的額外收入，其中包括調高紅磡過海隧道（“紅隧”）的私家車和電單車收費至 20 元和 8 元，加幅達 100%；將獅子山隧道收費由 6 元增加至 8 元；將路旁泊車咪錶最高收費每 15 分鐘 2 元增加至 4 元，加幅又是 100%。

代理主席，作為其中一種交通設施的隧道和咪錶，其收費的調整應從交通政策和運輸管理角度考慮，此外亦必須顧及收費水平是否合理和用者的負擔能力，特別是在現時經濟不景的情況下，一倍的加幅是不能接受的。

以紅隧收費而言，將私家車和電單車收費大幅提升一倍實在驚人，對用者而言是不公平之餘，其分流的作用亦受到懷疑。事實上，目前 3 條過海隧道，即紅隧、東隧和西隧，其流量不均、資源未得到有效分配，原因是西隧收費不合理地偏高；如果強行將紅隧大幅加價以遷就西隧，這是本末倒置的做法、絕對不應鼓勵。

民主黨考慮到用者的負擔，同時亦希望將紅隧的部分流量轉移至東隧和西隧，以紓緩紅隧的擠塞，因此，我們提出了修正案，建議紅隧作一個較政府建議溫和的增幅，將私家車和電單車收費增加至 15 元和 6 元，與東隧看齊。在稍後的全體委員會審議階段，我將會代表民主黨作出詳細討論。

代理主席，政府亦建議將泊車咪錶最高收費由每 15 分鐘 2 元增加至 4 元，加幅又是一倍。提高泊車咪錶收費，對運輸業影響至大，因為這將增加業界的營運開支，對他們構成嚴重負擔。民主黨認為最不合理之處，便是在

泊車咪錶加價後，最高時租收費達到 16 元，竟然較一般市區私人停車場 14 至 18 元收費水平還要高。如果政府硬要將咪錶收費水平與銅鑼灣、中環或尖沙咀私人停車場收費比較，咪錶收費當然仍算低，但以這些地區停車場收費作為準則，民主黨實在是不能接受。

民主黨亦已提出修正案，將咪錶收費增幅減低，訂為每 15 分鐘最高收費 3 元，這個收費水平仍會低於一般市區私人停車場收費，加幅較溫和。在稍後提出修正案時，我將會詳加解釋民主黨的意見。

就着《1999 年收入條例草案》，民主黨一共提出了 4 項修正案，我懇請各位議員體諒到駕駛者（尤其是運輸業）的負擔，支持民主黨的修正案，降低一系列有關交通收費的增幅。

代理主席，我謹此陳辭，支持恢復二讀《1999 年收入條例草案》。

陸恭蕙議員（譯文）：代理主席，政府在《收入條例草案》中提出的各項溫和加費建議，我大致上都可以接受。唯一要提的是交通違例定額罰款。

政府要在最後一分鐘方才撤回有關的條文，實在使我感到驚奇。政府如早有此意，應該可以早些通知議員，而不是待到全體委員會審議階段截止提交修正案之前一刻，才提交修正案，撤回有關條文。

在各項定額罰款之中，原則上，我有異議的是有關車輛噴黑煙的罰款。第一，我認為目前罰款 450 元定得太低、簡直太低。噴黑煙的汽車去到那裏便污染那裏，而且是長期和不停的違反規例，使馬路上的市民大眾健康受到影響。

第二，這些車輛實在危害市民健康。保養不佳的汽車和使用級數低而非合法柴油的車輛散發有毒的粒子。這些粒子十分微細，外層滿布有毒物質如鉛和水銀，或有毒的有機物如多環芳香烴等，可以深入肺部，從而透入我們的血管。

為甚麼我們要對污染者如此從輕發落？只罰他們 450 元、或 570 元、甚或 1,000 元？政府解釋說原來建議的罰款加幅，純粹是基於上次在 1994 年調整以來的累積通脹總額。

但是為甚麼不一有機會便立即去做對的事呢？在條例草案委員會審議時，庫務署並無作出真正有意義的反應。政府其後反駁，表示規劃環境地政局局長已有計劃在今秋提高這項罰款。我於是便在條例草案委員會建議政府撤回有關部分，以便我們在秋天一次過考慮和辯論有關罰款的款額。庫務署回答說政府亦不想這樣，因為有關調整的目的在於要追回累積通脹之額。

如果各位議員接受政府撤回有關定額罰款的條文，而我相信各位是會接受的，政府搖擺不定和自打嘴巴的累積結果就是何俊仁議員和我都不能提出我們的修正案。我們於是失去機會，以第一時間來懲罰危害市民健康的污染者。

或許我留待全體委員會審議階段辯論我的修正案時才討論罰款的數額，會較為適宜。在這階段我只想說現在建議大幅增加罰款，並非如政府所說的那樣不宜，亦非時機未至。道路上有那麼多的汽車在噴黑煙，市民既不舒服，亦感煩厭。它們變成了政府多年來未能有效地解決空氣污染問題的象徵。

陳智思議員支持我，我謹表謝意，亦懇請更多議員踴躍發言，支持提高罰款，以記錄在案。

陳榮燦議員：代理主席，《1999 年收入條例草案》包括退稅、減半季差餉等，這些利民的措施都獲得良好的反應；最少在 4 月，市場消費因為退稅有顯著改善。不過，對於各項交通收費的增加，社會是難以接受的，因為在現時的經濟環境中，不少社會各階層和各方面的人都面對收入下降的情況。況且，政府增收的咪錶泊車費和隧道費，加幅更高達一倍，這樣的增幅實在不合時宜。

另一方面，工聯會的議員歡迎政府撤回增加各項交通違例罰款的條款。有人說，司機只要不犯例，便不會罰款，但他們整天在路面上行車，要做到完全不觸犯法例，根本是不可能的。我們對職業司機應作客觀公平的評論。

自從 97 年年底香港經濟狀況轉壞，各行各業職業司機的收入便直綫下降，其中的士司機所受的影響更大，因為機場遷入赤鱗角以後，的士的生意也大為減少。

因此，大多數職業司機都面對收入下降的問題，經營困難。在“吊鹽水”的情況下，他們要求凍結各項收費，工聯會認為，業界的要求一點也不過分，而且是合理的要求。政府實在不應增加違例罰款等，對於庫務局局長最終決定刪除有關的決定，我們表示歡迎。

至於隧道費的增加，工聯會也是反對的。增加紅隧的收費，根本不會減低車輛流量、也解決不了塞車的問題。首先，紅隧的位置方便，接近中環、灣仔和銅鑼灣，是交通樞紐，駕車人士要過海最方便的就是紅隧。紅隧收費即使增加，看來仍會塞車，既然加不加也會塞車，我們當然不希望政府加費。陳鑑林議員的修正案，是將私家車和電單車的收費，分別維持在 10 元和 4 元的原有水平，工聯會是支持的。事實上，更有效解決紅隧塞車的辦法，應該是一如剛才陳鑑林議員所說，東隧和西隧兩條隧道要調低收費，以吸引駕車人士使用，這樣才會更有助扭轉紅隧經常塞車的情況。

代理主席，本人謹此陳辭，支持陳鑑林議員的修正案。

鄧兆棠議員：代理主席，本人將就條例草案中 3 項政府建議收費發言。

首先，在交通違例定額罰款方面，條例草案原本建議按累積通脹調整多項交通違例罰款，目的是維持罰則的阻嚇力。但條例草案委員會成員普遍認為，在經濟不景、職業司機收入下降的前提下，各項罰款其實已具有足夠的阻嚇力，最後政府亦決定撤回有關建議。對於委員會能體恤運輸業經營困難，顧及職業司機的生計，要求政府暫緩調查收費，本人表示歡迎；但對於交通違例罰款中的“黑煙罰款”1 項，部分委員卻認為如果不按通脹調整，甚或認為不大幅增加罰款，便根本不能收到阻嚇作用，本人對此實在有所保留。

自金融風暴以來，本港經濟持續放緩，運輸業及職業司機在經濟衰退的環境下，收入已普遍下降三成或以上，而一旦因排放黑煙觸犯條例，便要停業兼繳交罰款，變相受到雙重打擊。另一方面，根據政府統計處資料顯示，自去年 11 月起，本港已連續 7 個月出現通縮，而 5 月份的綜合消費物價指數，更出現負 4% 的新低，市面部分產品的價格，亦已回落至 94 年的水平；在此消彼長的情況下，黑煙罰款的金額即使不加，實際上已足夠維持其原來的阻嚇力。

至於我們是否有需要重新訂定排放黑煙的懲罰，是另一個問題，超出條例草案的討論範圍。本人認為《1999 年收入條例草案》的目的，是透過立法以落實預算案收入的建議，而並非提供時機讓議員就某一政策意向發表意見，或重新釐定某一違例行為的刑責。此外，對排放黑煙所施行的罰則，應是反映整體社會就有關違例行為的嚴重性所設定的刑責水平，所以若要對這種違例行為重新量刑，我們必須把有關議題交由公眾進行討論。政府現時已承諾於 1999-2000 的立法年度向本會提交增加黑煙罰款的建議，屆時同事可就有關建議另作深入而詳盡的討論，反映不同階層和界別的意見，亦有更多時間聽取公眾意見，從而就違例行為釐定一個符合社會要求的懲治水平。

代理主席，本人非常關注空氣污染的問題，但既然今天並非討論改變既定政策意向的適當時機，所以我們不宜在此進行爭辯。因此，本人將支持政府的修正案，支持在條例草案內暫緩按通脹調整所有交通違例定額罰款的建議。

代理主席，至於調高海底隧道及泊車錶收費的問題，政府估計加費落實後，除可為庫房帶來進帳外，更可發揮管理交通和分流的目的，包括海底隧道加費後能每天減少 1 萬駕次車輛使用，並在繁忙時間縮短車龍達 300 米；而路邊停車位則可維持 15% 的空置率，從而減少車輛等候或尋找泊位而帶來的不必要汽車流量。

然而，本人認為兩項建議的收費過高，最終可能影響管理交通的效果，並帶來不良後果。紅隧建議的新收費為 20 元，將高於東隧收費，屆時的後果可能是駕駛者轉為增加使用東隧，令該區擠塞的壓力增加；也可能是為東隧增加收費製造理由，最終在加重依靠東隧過海司機的負擔之餘，又把車龍引回紅隧，不過無論是哪一個可能，結果也是“過猶不及”。但假如把加幅調至與東隧一致，即 15 元，駕駛者便會按路綫選擇隧道，而減少受價格影響的機會，真正達致分流效果。此外，由於收費與東隧齊一，亦不致會刺激東隧加價，實為一舉多得，故本人將支持“中間落墨”的修正案。

至於泊車收費方面，一如上述，現時運輸業經營困難，職業司機收入下降。由於工作關係，他們須經常使用路邊泊位，部分時間如交更、用膳及如廁時，路邊泊位的收費更成為業界營運成本必不可少的一環。政府建議把最高收費大幅調升一倍，將會增加他們的負擔，比較預算案中多項降低營商成本的建議，如退稅及凍結政府收費等，這項建議實在顯得厚此薄彼。此外，如果其他私營停車場因而調高停車收費，後果則更為嚴重，故本人反對政府的加費建議。

代理主席，本人謹此陳辭。

劉健儀議員：代理主席，今年財政司司長提出 5 大項增加收入建議，其中 3 項是針對車主及司機的。政府向車主和司機開刀，不單止是為了增加收入，更順帶想達到交通管理的目的。不過，我不會支持所有有關交通的加費建議，原因我將分析如下。

首先，政府原本建議將交通違例定額罰款的水平，按自 94 年以來的累積通脹作出調整，雖然這項建議出現在《1999 年收入條例草案》，政府卻表明不是為了增加收入，目的只是維持這些罰則的一般阻嚇作用。但是，如果定額罰款有足夠阻嚇力，政府的收入必然會減少，如果定額罰款的阻嚇力不足，政府的收入必然會增加。既然政府表示不是為了增加政府收入，焦點便放在阻嚇力是否足夠這個問題上。

雖然按通脹計算，理論上現時的定額罰款款額較 94 年是貶值了，但在過去兩年持續經濟不景的情況下，現時的定額罰款水平，實際上比 94 年更具阻嚇力。此外，從檢控個案數字來看，並沒有顯示違例情況惡化或阻嚇力下降，因為自 94 年至 98 年，警方發出的“牛肉乾”數目持續下降，減幅達 41.9%。

警方表示檢控減少的其中一個原因，是警方採取彈性的檢控政策。不過，由於部分道路行車速度不合理、的士落客點不足等原因，警方是有必要採取彈性檢控政策的。以超速為例，由於過去不少道路的車速限制不合理，不少駕駛人士都會誤墮“超速陷阱”；但自從運輸署放寬道路車速限制後，警方的數字顯示，在 12 條放寬車速限制的公路上，超速駕駛和交通意外的個案都大幅減少，其中西九龍公路和屯門公路的超速個案，更大幅減少九成。

明顯地，政府原先建議增加定額罰款，是向司機“開錯刀”；幸好，政府最後也深明大義，順應民意，從善如流，準備自動撤回罰則。我會支持政府在稍後全體委員會審議階段提出修正案，刪除《1999 年收入條例草案》中有關增加定額罰款的條文。

我更呼籲其他議員支持政府刪除增加定額罰款的條文。不過，我知道有些議員可能會反對政府這樣做，以便他們提出增加黑煙罰款的修正案。我想指出，議員如果支持增加黑煙罰款，其實也是向柴油車司機“開錯刀”。

《1999 年收入條例草案》是一條關乎政府收入的條例草案，但有議員卻打算提出關乎環境政策的修正，增加對過量排放黑煙車輛徵收的罰款。當然，如果立法會通過增加黑煙罰款，政府可能會增加收入，又或會減少收入，但如果議員關心的不是政府收入多少，而是關心會否真正可以改善空氣質素，我便要問一問議員：增加罰款和改善空氣質素之間，是否一定可以劃上等號。有些議員似乎有一個簡單直接的推論，就是增加罰款可以減少柴油車輛噴出黑煙，增加罰款可以治標兼治本，徹底改善空氣質素。我反對議員增加黑煙罰款的原因，我會在全體委員會審議階段有關議員提出修正案時，再詳細說明。

第二，對於政府建議增加紅磡海底隧道（“紅隧”）私家車及電單車的收費，我是會支持的。幾年前我曾經大力反對紅隧增加收費，這是由於當時只有兩條隧道，即使紅隧加價，也不能有效分流車輛，兩條隧道仍然會擠塞；但現在已有 3 條隧道，其中兩條未被盡用，但紅隧仍然經常塞車，車輛流量長期超越隧道的設計容量，這從交通管理角度來說是不理想的。我認為增加紅隧的收費，可以起到一定的分流作用，鼓勵私家車司機轉用其他隧道，或索性不駕車過海。此外，由於增加收費只影響私家車及電單車，營業車輛不受影響，這樣便可以鼓勵私家車車主乘搭公共交通工具，如的士、小巴或巴士等過海，減少道路擠塞。基於上述原因，運輸界贊成政府就紅隧加價的建議。

第三，對於政府建議增加路邊泊車錶收費，我是反對的。雖然理論上增加泊車錶收費，有助維持泊車位的空置率，但政府其實在提出這項加費建議時，並沒有通盤考慮如何可以達致這個交通管理的目的，例如政府計劃在哪些地區增加收費，又或是有哪些方法配合以防止車位長期被霸佔等。此外，運輸界也擔心“水漲船高”，在路邊咪錶加價後，停車場亦會大幅加價。事實上，政府不可以也沒有能力保證或控制停車場不加價。基於這些原因，我在現階段不能支持咪錶加價。

代理主席，不單止是今個財政年度，過去政府在幾個財政年度都一直以車主或司機作為開刀的對象，雖然政府今年已特別體恤營業車，但私家車卻得不到眷顧。車主或司機的承擔能力有限，而要求車主或司機承擔大部分政府的支出，也是不公平的。我希望政府可以尋求其他開源方法，而不是長此下去向車主“開刀”。

代理主席，我謹此陳辭。

主席恢復主持會議。

李卓人議員：主席女士，我代表前綫就《1999 年收入條例草案》發言。

今天庫務局局長和很多議員都說，紅隧收費若由 10 元增加至 20 元，政府的收入便會增加 4 億元，但我很想提醒局長，我曾經替她想過一個節省 31 億元的辦法，當然我提出，如果退稅的上限是 10 萬元，只會影響 5 000 間公司和 800 位員工，而這 5 000 間公司和 800 位員工是可以為政府節省 31 億元的。自該次之後，局長現在很難再對我說節省 4 億元的事了，既然她可以放棄 31 億元，為甚麼不能放棄這 4 億元呢？如果當時她支持退稅上限是 10 萬元，其實我已經替政府節省了 31 億元了。

整條《1999 年收入條例草案》，其實要在大環境上考慮。第一個大環境是今年政府退稅，而退稅是人人都有分的，但最後卻是最富裕的階層，即香港的大財團，能夠取得 31 億元。我想提醒局長的第二個大環境是，政府從善如流地把 300 項政府收費繼續凍結，而這個大環境的出現，是因為政府考慮到香港市民的期望，知道他們希望在現時的經濟衰退情況下喘息一下。有一個退稅這麼慷慨的大環境，有一個收費凍結加價的大環境，政府知道市民的期待，明白他們希望可以喘息一下，在這兩個大環境下，我們看今天的《1999 年收入條例草案》，不禁要問，為甚麼還要加價呢？既然政府可以放棄 31 億元，既然政府可以採取凍結收費的政策，那麼在紅隧、獅隧和泊車咪錶方面，為甚麼政府不可以完全一點都不加呢？更甚的是，政府提出的加幅十分驚人，紅隧和泊車咪錶的加幅是 100%，而獅隧的加幅是 50%。為甚麼政府在提出這些加價時，不考慮一下各階層市民的期待？各階層市民現在的期待是，在經濟衰退之下可以稍作喘息，政府既然想給市民喘息，為甚麼還要加價呢？所以前綫反對這兩條隧道的加價，也反對泊車咪錶的加幅。

政府加價的另一個理由，是說從運輸政策的角度看，加價可起分流作用。但如果要說分流的話，其實西隧收費 30 元真是貴得太厲害了；紅隧現時收費 10 元，我認為只有西隧減價，才可起分流作用，沒有理由要進行分流，便找平宜的遷就昂貴的。當然，政府可以說昂貴的隧道給“綁死”了，沒有辦法，因為興建西隧是採用 BOT 方法的；但是，給“綁死”了是一回事，這樣是否便要利用紅隧加價，來遷就一條昂貴的隧道呢？我們對這一點有很大質疑。

另一方面，政府說泊車咪錶加價，是希望有多些空置率，但我們擔心兩點。第一，如果泊車咪錶加價，對營業車輛來說，想泊車吃一頓飯所付出的代價，便會高了很多；第二，會否引致其他停車場加價呢？因為誘因實在很大，如果路邊咪錶加至 16 元，自然會誘使其他停車場加價，我們不希望帶來連鎖反應。因此，前綫反對政府加價的建議，並會支持民建聯提出的紅隧收費維持 10 元和獅隧收費維持 6 元的修訂，我希望民建聯能堅定不移。

最後，在印花稅方面，今次我們會支持政府，因為我們覺得，始終這是有關 300 萬元以上的物業，我們相信 300 萬元以上物業的買家，是可以負擔得起高一點的印花稅的。謝謝主席女士。

田北俊議員：主席，最近政府建議一系列的加價，自由黨是表示反對的，原因是最近經濟不景，大部分中小型企業和商界均經營困難，市民包括“打工仔”和勞工界也很困難，所以當政府建議提高三千多項收費時，自由黨是表示反對的。今次是破天荒地第一次與劉千石議員一起呼籲其他同事反對政府加價。不過，今天我們所討論的數項政府加費，全部都是特別理由的，我想逐一討論。

對於第一項加費，我們認為政府不應提高收費，但剛才李卓人議員和劉千石議員都認為應該提高收費，這點我們的意見是相反的。我們認為，既然市民仍然生活困難，為甚麼還要加價？我所說的便是物業印花稅，自由黨的夏佳理議員就這方面的加價提出反對。讓我們看一看數據：在 100 萬元以下的物業，現在和將來的印花稅也只是 100 元，非常低廉；而樓價在 300 萬元以下的樓宇，去年共有 13 萬宗成交；300 萬至 400 萬元的樓宇，去年的成交只有 13 000 宗；400 萬至 600 萬的樓宇，只有八千多宗；而 600 萬元以上的只有 7 900 宗。

試想想，是高價樓的炒家多，還是低價樓的炒家多呢？我相信有能力購買 600 萬元以上樓宇的人，多數是用家。民主黨平時經常代表用家、支持用家和市民，他們非常反對炒賣。今天，他們為甚麼竟認為 600 萬元以上的樓宇印花稅率須由 2.75% 增加至 3.75%，增幅達 1% 那麼多？1% 的增幅等於多少呢？政府說，這是等於 135,000 元，即每一宗成交須多付 135,000 元的印花稅。在這情況下，用家便須多付 135,000 元，既然如此，為甚麼還要支持政府增加印花稅呢？相反，我覺得如果再有炒風，大部分炒家炒賣的都將會是低價樓，因為 100 萬元以下樓宇的印花稅只須付 100 元，非常便宜；而且現時的律師費只是約 5,000 至 6,000 元，佣金 0.5%，再加上印花稅只是 100 元，低價樓便會被人炒特炒。如果我們希望幫助用家而不是幫助炒家，高價樓的印花稅是否不應該調高？

另一方面，我們亦提到樓價已經下跌，政府更說現時 600 萬元的樓宇，以往價值 800 萬元，以 800 萬元的樓價支付 2.75% 的印花稅，與跌了 200 萬元之後按樓價的 3.75% 所付的印花稅是一樣的。如果政府的理據是這樣，倘將來 600 萬元的樓宇升值至 800 萬元，政府又會否把印花稅率由 3.75% 減至 2.75%？如果政府會這樣做，我們便會考慮贊成。此外，將來所有這類印花稅的百分比是否均按樓價的升跌而釐定呢？主席，我覺得政府不應該增加印花稅，自由黨支持夏佳理議員的修正案。

主席，第二項加費，根據政府的資料，是建議把設有收費錶（“咪錶”）泊車位的收費由 4 元加至 8 元，或由每 15 分鐘 2 元加至每 15 分鐘 4 元，即每小時 16 元。我們都知道大部分的停車場收費均是每小時 20 元或以上。如果路邊的咪錶泊車位收費過低，便會失卻路邊泊車位供人短暫泊車的意義。路邊咪錶泊車位不是讓人泊車 8 小時，甚至 24 小時的，那些須停泊 8 至 24 小時的車輛，應該駛進私人住宅樓宇或商業樓宇的停車場；現時很多地方的停車場，每月收費只是 2,000 元左右。路邊的泊車位是應該讓平時出外、把車輛停泊路邊數小時，以便在附近辦點事或購物的人所用。路邊車位應該讓人容易找到，所以我們支持政府的概念，咪錶泊車位應有 15% 的空置率，而非像現時一樣，所有泊車位都停滿了車。此外，讓我們看看世界各大城市的情況，從巴黎、倫敦以至新加坡，大部分大城市的咪錶泊車位與

停車場的收費都是非常接近，不像我們的情況，大部分的停車場收費是每小時 16 至 20 元，而路邊的咪錶泊車位則只收 8 元，結果導致很多車輛停泊路邊，不肯離開。這些車輛可能已在路邊停泊了 8 至 10 個小時，可說已壟斷了咪錶泊車位，因此達不到我們的目的。主席，為了這個原因，自由黨支持政府把咪錶泊車位的收費增加至每小時 16 元。

主席，至於紅磡海底隧道（“紅隧”）的收費方面，20 元究竟有多少價值呢？如果是為了幫助中小型企業的運作，我們絕對不支持政府提高定額罰款至 410 元，四百多元是一筆頗大的金錢。然而，海底隧道收費由 10 元增至 20 元，又會有何影響？如果交通擠塞的時間增加了 15 至 20 分鐘，貨車的電油費也不止 10 元，而且貨車司機的工資也不便宜，交通擠塞令貨車失去效用、運作停頓，如果多付 10 元，這個問題便可以解決了。有些議員認為我們應該反過來要求西區海底隧道（“西隧”）減價，當然，這也是其中一種辦法。不過，各位同事，特別是劉千石議員和李卓人議員，我們共事多年，當年集資興建西隧時，兩位也在座，可否記得當時西隧興建須耗資 70 億元，以 30 年的回報期來計算，如果不容許它向每輛車收取 30 元，根本沒有人願意投資。如果各位還記得我們當時在這裏的辯論內容，便會記得政府不想投資，卻希望商界投資，如果政府不答應這樣的回報率，試問誰會願意投資？如果沒有人投資，我們便根本沒有今天的西隧。因此，我覺得今天要求西隧減價是不合理的。

既然西隧不能減價，怎樣才能令每天有 12 萬輛汽車流量的紅隧，與只有 44 000 輛車的西隧，盡量達致平衡呢？自由黨認為基於由 1984 年至今的 15 年內，紅隧從未加價，以及基於平衡這數條隧道的流量，我們支持調高紅隧的收費至 20 元。再說得清楚一點，現時紅隧的 12 萬輛車中究竟包括些甚麼車輛呢？加費是否會令市民大眾、工商界、經營小生意或乘搭的士過海的人受害呢？事實上並非如此。在該 12 萬輛汽車中，大概有九萬多輛私家車，只有一萬多輛是貨車，以及一萬輛左右的士。現時政府已表明的士和貨車不會受加價影響，各位議員便無須擔心市民乘搭的士過海的問題，因為的士的過海收費不會加價；關注中小型企業運作困難的議員亦無須擔心，因為貨車也不會加價。相反，加價後海底隧道較為暢通，比較加價前的行車情況，貨車更可以節省電油及交通阻塞的時間，對工商業的運作絕對是有利的。對私家車的影響又會如何呢？我覺得，他們是否可以考慮多乘搭地鐵或使用其他隧道？每天有 9 萬輛私家車過海，是否真的有需要呢？我認為沒有需要。基於這些理由，我們支持政府提高紅隧的收費。

主席，我把最麻煩的一項留待最後才提出來，這便是定額罰款。我們同意各位議員所說，現時經濟不景；我們也認為定額罰款與政府較早前提出的提高多項收費都是一樣，是不應該增加的。所以，“牛肉乾”、禁區上落客

等罰款，我們是支持凍結的。不過，在黑煙罰款的問題上，便較為麻煩。黑煙這問題，真是很有趣，人人都有不同的看法，這正如吸煙是否危害健康、以及在戲院吸煙是否應該罰款 5,000 元的道理差不多。對於這個問題，自由黨的議員花了很多時間討論，最後我認為個人的意見非常重要，因此，我決定在黑煙罰款上，自由黨的議員可各自投票。

我自己認為，政府應該盡量幫助噴黑煙的汽車，例如油渣的士和貨車，盡量令他們妥善處理這些汽車。業界代表劉健儀議員已經指出，在政府未能妥善處理汽車噴黑煙的情況下便懲罰車主，使他們沒有出路。這個問題與吸煙不同，因為吸煙者可以選擇不吸煙、吐痰者可以選擇不吐痰，但的士是用來營業的，的士在行駛時噴出黑煙，司機是沒有辦法的，而政府又沒有提供地方，或有效的辦法讓他們維修的士，那又可怎麼辦呢？難道他們不用謀生嗎？這個論點是非常合理的。但政府卻拖泥帶水，反覆說將來會做工夫。現時政府要求我們多等數月，數個月後它便會做工夫，並要求我們支持它，現在甚麼也不要做，將來它便會做點工夫。自由黨中有些議員同意，有些不同意，我便屬於不同意的其中一個。我質疑政府為何不先增加定額罰款，因為這樣做所有人都會不滿，我相信受影響的汽車司機一定會表示不滿，如果他們表示不滿，我相信政府便會加快進度。現在政府可能氣定神閒，有 6 個月的時間慢慢來做。如果政府提高定額罰款後，人人都遭受懲罰，政府便不得不趕快處理這個問題了。

主席，另外還有一個理由我想說一說，今時今日，如果定額罰款增至陸恭蕙議員建議的 5,000 元，影響是否會很大呢？我今天從政府方面取得一些資料，在 5 月和 6 月期間共偵察到 12 317 宗噴黑煙的個案（即所謂 **spotter**，因為這些資料沒有中文）。政府已對其中 8 000 宗採取行動，當中只有 434 輛汽車不合格。這些數字說明，在這 12 317 宗被起訴的個案中，並非全部都被罰款四百多元，或民主黨建議的 1,000 元（不過，聽聞民主黨已改變初衷，不再提出那 1,000 元的建議），或陸恭蕙議員建議的 5,000 元。事實並非如此，事實上最多只有 434 輛汽車被罰款。因此，我相信這個問題並非那麼嚴重，如果那 434 輛汽車知道可被罰款 5,000 元，它們可能真的會處理噴黑煙的問題，並把車輛妥當修理，這樣噴黑煙的問題便可解決。

主席，稍後當條例草案通過時，我們還有機會發言，但如果政府的修訂獲得通過，我相信我們便再沒有機會辯論了。因此，我個人在此支持陸恭蕙議員建議的 5,000 元定額罰款，而其他自由黨的議員在這問題上，可按個人意向表決。謝謝主席。

梁耀忠議員：主席，這幾天有很多記者朋友不斷問我，在這幾項收費上會如何投票。我一一回答他們。但有幾位記者朋友說：“那麼可否簡而言之，你是逢加必反呢？”

主席，其實過去政府要求加價，我的確曾加以反對，但我也曾支持一些加價建議，所以不能說我是“逢加必反”。對於今次的《1999 年收入條例草案》，我確實對於很多政府的加價建議，真的有反對的必要。

為甚麼我要反對呢？這些加費會使港人擔心，在經濟如此困難的環境下，政府仍要提出加價，很可能會引起加價之風。換言之，我認為我們不能不考慮香港目前的經濟狀況，“為加而加”。因此，我不同意在這時候作出加價的建議。

事實上，政府曾說它現時的目標是利民紓困，然而，利民紓困的目標跟現時一些“為加而加”的項目，剛好背道而馳。因此，基於這個原則，我不能支持政府。事實上，政府建議加費的理據，不外乎 3 點。第一是個別項目已經年累月沒有加價，所以現在便要加價。例子之一，是大家剛才所說的紅磡海底隧道（“紅隧”），15 年來未曾加價，所以現在便理所當然是加價的時候了。但我認為這種說法是毫無邏輯理論的。如果 15 年來也未曾加價，為甚麼不能再多等一年半載才加呢？相反，卻一定要在這時候加價呢？這一點我是不能接受的，尤其是，為甚麼政府不等到經濟好轉才加價呢？

政府提出的另一個加費理由，是加費可達致某些政策的目的。例如如果紅隧加價，便會產生分流作用，使駕車人士使用其他道路。剛才田北俊議員也是這樣說。但我想指出，我雖然不懂得做生意，但我卻常常聽到別人說，做生意的方針是薄利多銷，即降低價格，便可吸引更多顧客。事實上，我曾看見西隧在某個星期天免費通車，車輛大排長龍。如果真的如此，為甚麼大家不想想在車輛大排長龍的情況下，收費儘管廉宜，但也會達致田北俊議員剛才所說的那種效果，甚至隧道公司賺的錢更多。這點我雖不太肯定，但以我所看見的例子就是如此。星期天免費通車，車輛便大排長龍，為甚麼我們不降低收費，鼓勵更多人士使用那條隧道？我想這是其中一個可行辦法。現在政府卻以加費來迫市民使用其他道路，這種做法原則上我是不能接受的。事實上，以加費來達致政策目的，我認為是本末倒置。

此外，庫務局局長曾三番四次表示，加費的另一原因是盡量令政府的收支平衡。在現時財政預算出現龐大赤字的情況下，加費是為了盡量減低赤字，而長綫來說是要以這種方法來維持收支平衡。我認為這個大原則是對的，很少人會反對。但問題在於目前經濟不景，出現財政赤字是在所難免，既然如此，為甚麼政府不想想財政赤字並非經常出現的問題，而只是在經濟有困難的情況下才出現。因此，我們並非要求政府年年都不能加價，但以現今的情況，政府為甚麼不遷就一下環境，從而達致利民紓困的目標？

主席，剛才李卓人議員告訴我，今次紅隧加費可令政府收入增加 4 億元。然而，4 億元佔今年整體赤字百分之幾呢？我不知道是否計算錯誤，只佔 1%。在相差只有 1%的情況下，財政赤字究竟可以改善多少？又有何幫助？既然如此，是否有需要在目前的情況下，落實加費，令市民不悅？又為甚麼在目前的情況下，不可以共度難關？因此，在這前提下，如果以收支平衡為論據，其實是作用不大的。相反，如果政府想達致收支平衡，它應該考慮如何刺激經濟的辦法，令市民的生活得以改善，這或許會更好，因為當經濟受到刺激、市民生活改善、收入增加，庫房的收入便自然會增加，收支便能達致平衡。因此，主席，我不贊成加費建議。

此外，我想討論黑煙的問題。剛才田北俊議員指出，增加罰款可迫使政府做點工夫。但正如我在以上所述，以加費來達致政策目標，我是不會贊成的。我不贊成提高對汽車噴出過量黑煙的罰款，不等於我不注重環保，也不等於我不關心每個香港市民的健康。事實上，我常對人說，黑煙對誰首當其衝呢？答案正是職業司機。他們常在路上，比我們先吸入黑煙，換言之，如果說到注重健康，他們應較我們更注重。問題是，他們能如何解決這個問題？

主席，我記得我曾在這裏提出一個問題，便是立法會的專車（車牌為 LC3）。這輛汽車現已更換了。但那時候，那輛車“落地”不足兩年，便已噴出大量黑煙，而且，維修後不足半年，再度噴出大量黑煙。換言之，他們不是不想改善，但正如田北俊議員所說，費了很多勁仍無法改善，無論在技術上或資源上，都無法協助他們解決這個問題。事實上，也正如業界所說，導致噴出大量黑煙的其中一個原因，是燃料含硫量過高。

我記得在八十年代中期，田北俊議員也會清楚記得，葵涌區有很多工廠噴出大量黑煙，原因何在？正是由於燃料的含硫量過高，令市民十分不滿。其後，政府答應降低含硫量，環境便得到改善。當然，時至今天，問題隨着工業的發展而得以解決。事實上，政府在處理汽車黑煙的問題上沒有做任何工夫，因此，汽車噴出大量黑煙或車主選用的燃料造成問題，這都是無可奈何的。

因此，如果只以增加罰款來達致環保的效果，實在是本末倒置。相反，我們卻不考慮政府有何對策解決這個問題。我們如果支持增加罰款，便是協助政府推卸責任，並把責任轉嫁給職業司機或其他司機身上，這是極不公平的。

政府若真的講求環保，請它切實地思考其他更有效的方法，例如改善燃料、改善汽車性能、提升技術等。如果能夠針對上述問題，或許會更有效。

對於汽車噴出黑煙的問題，我常常說：“有頭髮，誰想做癩痢”。難道司機喜歡黑煙？黑煙是沒有人喜歡的。因此，政府如果只從增加罰款的角度來解決問題，說得好聽一點是懶惰，不考慮其他有效的方法；說得難聽一點，就是政府想推卸責任，將責任轉嫁其他人，令自己完全無須面對問題。

因此，我認為提高汽車噴出黑煙的罰款，是沒有意思的。請政府真的在這方面多下工夫，這對改善香港的環境會更有幫助。

主席，我謹此陳辭。

周梁淑怡議員：主席，多年以來，我對政府向駕駛人士的徵費都是非常關注的，因為我一向都覺得政府對這羣中產的夾心階層和中小型企業不公平。政府以種種理由不必要地向他們“開刀”，其中常常提及的理由便是香港的路面不足，所以要控制車輛增長率等，我早在十多年前的立法局時代（主席，可能你還會記得），便已經強烈反對這個題目。其實，今天政府想將紅磡海底隧道（“紅隧”）的收費加倍並不是一個新構想，十多年前的運輸科亦曾有相同的想法，即把收費提高至 20 元，但當時我斬釘截鐵地指出，我會高調反對這項議案。我說：“Over my dead body”。結果政府便卻步。

四年多前，政府又再次想大幅增加紅隧的收費至 30 元，我又再次強烈反對，政府又再卻步，不知這是否由於我的強烈反對而致，我希望確是如此。今次我也不會例外，尤其是香港現時正經歷通縮，而且政府將會收回紅隧的主權，收入將會增加。今時今日加價建議並不合時，再者，其他政府收費都仍在凍結期中，隧道收費亦不應例外。

主席，我想在此回應我們的黨主席田北俊議員剛才提及增加咪錶收費的問題，由於我獲得豁免，所以我想藉此機會自由發言。剛才田主席說如果咪錶不加價，有些人便會“生人霸死地”的霸着那些咪錶泊車位，因此政府必須加價，加價後他們便會泊在停車場云云。其實，我已說過很多次，香港就路邊泊車位方面所施行的政策是錯誤的。且讓我們看看倫敦的情況。泊車時間是固定的，如果那個泊車位是兩小時的咪錶，車主最多只可以泊車兩小時。半小時的泊車位，車主最多只可以泊半小時，這與它的收費無關。此外，還有一些抄牌員在市中心不斷巡邏，如果咪錶上指明泊車不可以超過某個時限，車主便不可以再次投幣延長時間，不似我們可以不斷餵“吃角子老虎”。如果政府能夠嚴厲執行，不論咪錶收費多少，那些車輛也不會長期停泊在路邊咪錶的泊車位，也無須用收費來糾正這情況。其實，政府常以通脹的理由來調整收費，這論點在今時今日已很難令人信服。所以，我基於這個原則，反對所有有關政府的加價條文，並支持其他保持現況的修訂。

主席，今天我已向自由黨申請豁免，表達上述與黨不同的立場。但是，我申請豁免，並獲接納的最主要原因是由於我所代表的零售批發界中的汽車業，對加價提出強烈的意見。汽車業是整個零售批發界中的重災區。今年上半年的銷量比去年下降了三成多。我相信俞局長很清楚這一點，因為他們曾致函俞局長要求不要加價，以及不要增加太多費用來加重駕駛人士的負擔。如果政府堅持增加駕駛人士的繳費，只會對這些人士造成不公平的沉重負擔，更會對汽車代理商構成嚴重的打擊。我在考慮了行業的困境及駕車人士的處境後，便申請了豁免。

至於黑煙排放罰款，其實爭議性也是非常高，我非常欣賞我們的黨主席英明果斷，讓我們可以自由投票。（眾笑）其實這問題不屬於我所代表的界別所要求的豁免系列，但我們的黨主席已經容許我們在這方面自由投票，而且，這問題對於我們呼吸的空氣和健康，影響是可大可小。我記得從前有一次，李柱銘議員也可能會記得，他與張鑑泉議員為了可否在會議室內吸煙而曾經反目，彼此互不交談達兩小時。（眾笑）究竟我們吸入些甚麼空氣，是一個爭議性非常高、也是非常個人的問題，所以我很感謝我們的黨主席能夠給予我們豁免。我相信我們每一位黨員都有這種感覺，我們須解決一個很難、很棘手的問題，但至於我在這方面的意見如何，我稍後到了委員會階段才會表明心跡。

主席，我支持議案，謝謝。

劉慧卿議員：主席，李卓人議員剛才已提出了前綫的意見。我們聽到很多階層的人（不單止是基層的）說，現時香港的經濟環境這麼差，他們是不會贊成政府所提出有關提高收費或加價的建議的。所以，除了李議員剛才已經說過我們前綫的立場外，我還想多說一點，那便是有關黑煙的問題。

我自己對在這方面是有很強烈的意見的。其實，我是支持陸恭蕙議員所提出增加 5,000 元的建議，可能還會覺得加幅過小。我相信主席也許會知道，很多香港市民現時其實並不是針對的士，而是把任何排放黑煙的車輛也看作是頭號敵人。我們前綫更是有深切的體會，因為前綫是十分窮，我們經常須站在街頭籌款，但相信現在也要減少這些活動了，其中原因並非是經濟差了，而是因為所籌得的款項是以生命換回來的。主席，我們覺得情況真的是十分惡劣，所以才有這麼多同事，包括田北俊議員在內，贊成嚴厲處理這件事，因為香港人的生命是很值錢的。我相信大家都會同意，現時的情況已是到了失控的程度，因為無論是何時上街，我們也須掩着口。試問有哪一個城市的空氣會是如此惡劣的？還說甚麼香港在很多方面都很聞名、很先進？

政府方面有一萬個原因解釋為何沒有作出改善，有些人甚至把責任推到我們議員的身上。數月前，《南華早報》有報道指環境保護署署長及另外一些人指稱立法會是罪魁禍首（所指的可能是劉健儀議員和其他有份幫忙的人），而未能通過環保法例便全部要由議員負責。我認為須負責的人當然是要負責，但其實大家都有責任，互相責罵是沒有意思的，我們應該向前看。

今天，我想向政府表達一個清楚的信息，那便是香港市民真的覺得現時的情況十分不理想。如果大家只是袖手旁觀，我相信我們真的會被市民嚴厲責罵，而這亦是應該的，我希望財政司司長遲些時候詢問我們對明年財政預算案有甚麼意見時，所有同事也會告訴他，環保是須首要關注的。以前，我們的選民所關心的，往往是房屋、醫療等事情，但我相信現在的次序應已有所轉變，我覺得這一點是十分重要的。我同意政府說現時的條例草案是有關收入的，所以不可與環保混為一談，政府的邏輯是對的，但為何有些人要混為一談呢？那是因為他們太憤怒，希望可以在第一時間迫政府採取行動。現在，局長說要撤回，我相信稍後是會有足夠人數支持她撤回，但這並不表示不採取行動處理這個問題。主席，在此，我希望所有局長——包括行政長官在內——都聽到，香港的市民是要求政府採取行動。

最近，有些司機、車主來找我，告訴我他們當然是反對提高罰款，但他們亦知道自己是有責任，知道市民都把他們當作罪魁禍首，所以，他們要求政府向他們提供底盤式測功機，協助他們自行將車輛診斷。他們說如果有了這些儀器，他們便可以知道何時有問題，何時須進行修理。這樣，無論罰款是多高，他們也會同意的。這些來找我們的司機的意見，未必能代表整個業界，但他們跟我說是同意的。我希望庫務局局長會聽到，如果政府是那麼希望收取罰款，下一次請提出較好的建議來。我相信香港市民的生命並非是如此不值錢的。今天即使本會不通過提高罰款，我還是希望所有局長都會盡快向立法會提交建議，因為香港市民已經是不能再等的了；這個問題拖延了這麼多年，現在的情況已是極度惡劣，我們一定要盡快採取行動了。謝謝主席。

夏佳理議員（譯文）：主席女士，劉慧卿議員這樣激動地說環保問題，實屬少見。我記得她同樣激動的唯一的另一次，就是討論 60 席直選議席的時候。所以我只可以說，她對這事，真的感受十分強烈，而我亦覺得其來有自。

閒話表過。我聽過了今天不少議員提出的觀點，覺得都非常的有意思。不少的觀點是要闡明，即使有累積通脹，政府仍然不應加費。已經決定怎樣投票的議員，包括不支持我提出把住宅樓宇交易印花稅凍結在現水平的修正案，在我提出數據之後，請考慮或重新考慮各自的立場。

我們說的是隧道收費。根據財政司司長在預算案演辭中所說，在中期預測的 5 年內，有關的損失，或增加的收入，是 8.4 億元，約為每年 1.7 億元。在泊車錶收費方面，在中期預測期內的額外收入是 9.8 億元，即約每年 2 億元。至於交通違例罰款方面，每年約為 1.4 億元，中期預測期內約共為 7 億元。但印花稅在同一期間內可以帶來 59 億元的收入。主席女士，我已不提博彩稅了，因為我已經太多重身份了。

我想請各位議員注意的其他一點，就是財政司司長在告訴我們今年或去年的赤字是怎樣時，曾在財政預算案演辭中第 122 段這樣說：

“幸好由外匯基金管理的財政儲備投資收益有所增加，抵消了上述稅收的部分減幅。這筆意外收益，是我們去年 8 月入市和其後恒生指數上升的副產品。由於有這筆收入，財政儲備的投資收益估計將為 360 億元，比原來的預測高出 93 億元。”

財政司司長又在第 131 段告訴我們本年度，即 1999 至 2000 年，赤字預計為 365 億元。那麼假設他在預計由外匯基金管理的財政儲備可能帶來的收益時，是以 3 月他發表該演辭時的恒生指數水平為準，但我卻不大相信他可以預測到恒生指數今天會在 14 000 點左右。

基本上我想說的就是，我懷疑在收入方面，低估了的至少達 100 億元。所以，各位議員無須擔心投票反對任何加費項目，因為我預計恒生指數上升所可能帶來的收益，足可抵消少收的數目。

根據這些數字，我希望各位能夠支持我有關印花稅的修正案，而且不用因此而感不安。所涉及的不是甚麼大數目，一年為數 1.4 億元而已。在庫務局局長英明領導之下，政府何時會計較區區 1 億元之數？各位有沒有收過很多電話，關注隧道費、泊車錶收費或其他問題？所以，我認為各位議員大可放心，無須擔心打倒《收入條例草案》中任何條款會帶來甚麼財政上的後果，尤其是我所動議有關印花稅的修正案。（眾笑）

謝謝主席。

何鍾泰議員：主席，我今天本來沒有打算發言的，大家都可以看到，我手上並沒有講稿。對於今天這項《1999 年收入條例草案》，我採取的態度是，收費可以不加價便不加；但如果是對社會運作有幫助的，我會考慮個別的加價基礎而作出判斷。

首先，我想談一談現時政府表示會考慮撤回定額罰款的條文，我認為政府此舉是正確的。在目前這個時期，政府如果考慮作出太多加價條款，會對我們造成很大的心理打擊，因為我們的經濟正開始進入復甦階段。各位同事剛才辯論關於汽車噴黑煙的罰款數額問題，我的看法是這樣的，汽車污染的問題不單止是噴黑煙，汽車也常常會噴出其他不良氣體，例如二氧化氮、二氧化硫、一氧化碳等。我知道現時新的私家車滿 6 年便要驗車，不過，卻不會檢驗有否噴出其他不良氣體。我希望政府考慮這方面的驗車要求，包括檢驗汽車有否噴出其他不良氣體。我們的空氣質素不斷變壞，以我個人來說，便對空氣質素的改善感到十分悲觀。我不覺得、也沒有信心，在未來的三、五年間，我們的空氣質素會有任何真正實質的改善；我個人是沒有信心的，我希望政府多做些工夫增添我的信心。但就噴黑煙來說，我也認為是否單靠罰款，便會改善我們的空氣質素呢？答案是：並不完全會。我看到我們有一位非常能幹的規劃環境地政局局長，他才上任不久，我希望可以給他多一點時間，期望他能夠真正擬出一套全盤的計劃來，除了處理汽車噴黑煙之外，還能提出其他改善環境的措施，增加我對改善香港空氣質素的信心。

第二方面，我想談泊車咪錶的問題。我覺得無論由兩元加至 3 元或 4 元，都不是太重要的問題，因為要改善香港路面的交通擠塞情況，還有很多工夫應該做。設在路旁的咪錶功能是甚麼呢？是希望方便車輛，不用駕駛人四周兜圈子找停車場，便可以停泊在路旁的咪錶位置，但現時香港的咪錶處理得並不好。我在倫敦住了九年多，剛才周梁淑怡議員也提及過，他們可以令泊車咪錶發揮應有的功能，有助紓緩交通擠塞。我覺得我們應該考慮將咪錶分設時段，以前香港有 4 小時咪錶，但後來取消了；其實我們可以分設 8 小時、4 小時、2 小時、1 小時和半小時的咪錶，駕駛人可看看咪錶的支柱是甚麼顏色，自由選擇停泊。設立泊車咪錶的目的，是讓車主將車泊下，做自己要做的事，路旁有這種設施，他們便可以方便地找到地方停泊，不用到處兜圈子。但就現時來說，咪錶很多時候被人長期佔用，根本達不到咪錶應有的功能。此外，也應該設置一些咪錶，是投入了一次輔幣或插卡一次之後，便不能夠再延長時限的。不過，這些措施制訂後，如果執法不嚴也沒有用。現時要警方執行這些職務，提出檢控，我覺得並不恰當，因為這樣會造成資源分配出現問題；我認為檢控違例泊車的工作應大部分由交通督導員進行，現在好像缺少了這方面的執行安排。

我覺得單靠泊車咪錶並不足夠。對於香港的泊車政策，我由始至終也不贊成，有一件事是我常常與交通專家爭論；他們認為不興建停車場，便可以令市民不購買車輛，或即使有車也不會用，我覺得這種理論是錯的。我認為應該增建停車場，讓市民有車便可以用，因為在一個進步繁榮的社會裏，私家車不一定是奢侈品，可能是必需品，除了利用車輛進行商業活動之外，生活上也可能有需要用車的。如果市民有買車的需要，卻沒有地方泊車，實在

十分不方便；然而，沒有停車場並不會阻止他們買車和用車。在 1981 年的一份文件中，政府便表示會取消這種想法，即不再用不興建停車場來令市民不買車、減少買車或減少用車；雖然文件中是這樣寫的，但事實上並沒有做到，很多地方應該興建停車場的，也始終沒有興建。

除了興建停車場的問題外，我認為政府還有一件事沒有做到，便是泊車轉乘計劃。這一點我已經說過很多次了，在 1977 年火車電氣化計劃開始時，我曾經提出希望在火車站附近設置停車場，方便市民泊車轉乘，但結果沒有做到。有一個很滑稽的例子，在興建九龍塘站時，我也一樣提出這項建議，政府沒有接納；但到興建地面上蓋時，政府卻提出修改設計，希望加設停車位，這當然不可以，建築設計在途中是不能隨便更改的。其後，政府說會盡快在九龍塘站附近設置停車場；然而，到了二十多年後的今天，那裏仍然沒有停車場。在興建地鐵時，我也曾經提出這建議，在車站或附近設置停車場，結果並沒有實現。至於機場鐵路方面，我在機場諮詢委員會曾經兩次提出，可否在車站附近增設停車位，結果也是沒有。

整體來說，這不是加 1 元或兩元的問題，而是政府應該令路面暢通，應該方便市民，讓他們想泊車便到處有味錶可以泊，不用四周兜圈找車位，甚或甘冒罰款之險，違例泊車。我覺得政府在這方面應該認真考慮。

第三方面，我想談一談過海隧道的問題。香港現時有 3 條過海隧道，但有些安排不太理想。例如西隧，它現時的汽車流量，跟最初的計劃和建造、營運及轉移合約中的預測有所不同。我相信以目前的情況來說，增加它的流量是有問題的，因為中環和灣仔繞道還未建成，隧道兩邊出口的道路並不足夠，所以我覺得如果現時鼓勵它減價以增加汽車流量，在隧道兩邊的出口一樣會造成塞車。在興建西隧時，我還是交通諮詢委員會（“交諮會”）主席，我當時曾與各委員往地盤視察，並向西隧的高層管理人員提出兩項意見：第一，可否在西隧通車初期不收費，或在某段時間不收費；第二，可否在通車初期降低收費。他們沒有接納我的第二項意見，只接納了第一項，結果，有一個星期日不設收費，演變成大塞車。

至於紅隧方面，1995 年我擔任交諮會主席不久，政府便提出要將紅隧的收費由 10 元增加至 30 元，交諮會因而召開了兩次會議，長達六個半小時，我記得我是最後才提出意見的，完全沒有影響其他委員。我說紅隧不可以由 10 元加至 30 元，因為當時西隧還有兩年才通車；我提出了 6 點意見不贊成那項加幅，包括當時私家車的增長率大約只有 1%；我向當年的運輸司表示，如果加至 20 元我便會支持，但他不同意，幸好後來行政局也反對由 10 元加至 30 元。然而，今天的情況有所不同，政府向我們解釋，如果我們

不贊成加價的話，紅隧的專營權合約在 9 月 1 日期滿後，政府便沒有機制規定它的收費，我覺得這是一個很嚴重的問題，我要考慮。我們不可以將紅隧變成一條不收費的隧道，如果免費通車，結果會是塞車一、兩個小時也過不了海，紅隧等於沒有用的隧道。

我們一定要考慮分流，現時紅隧雖然會塞車，但情況不算太壞，不過我相信隨着經濟日漸復甦，汽車一定會增加，紅隧的塞車情況必定會惡化。由於紅隧位置適中，大部分駕駛者都喜歡使用；而東隧較偏遠，只有前往觀塘區或柴灣區會較為方便；在這種情況下，如果東隧收費 15 元，比例上我覺得紅隧加至 20 元是合理的，所以，我個人會支持政府增加紅隧收費至 20 元，這樣 3 條隧道的收費比例會較為合理，一定會達到交通分流的作用。我相信這一次政府聽了很多民意，因此加價並沒有影響營業車輛，我十分欣賞政府這個決定。

最後，對於物業交易印花稅的加價問題，我也抱着同一個原則，便是如果加費不能真正幫助社會運作，我覺得便沒有需要加任何費用。雖然現時香港的經濟開始復甦，但物業市場仍未有清楚走向，在這階段加印花稅，我認為是過早，所以我會支持夏佳理議員的修正案。

我謹此陳辭，謝謝主席。

何俊仁議員：主席女士，在《1999 年收入條例草案》的第 23 及 24 條中，政府建議為追溯自 1994 年起的通脹，故此增加違例停車的定額罰款，金額由 320 元增至 410 元，目的是增加政府收入，以及維持該項罰則的一般阻嚇性作用。民主黨一直反對政府在《1999 年收入條例草案》中增加定額罰款的建議，因為定額罰款原則上根本不應被視為政府取得收入的途徑，而定額罰款的金額，只要能發揮其應有的阻嚇作用便已足夠。在目前經濟不景的情況下，運輸業已經要面對很多困難，而目前 320 元的罰款水平，亦已能證明是達到了應有的阻嚇作用。因此，我們認為在目前的經濟環境下，實在是沒有任何理由增加罰款。再者，增加有關的罰款，反而會加重了業界的心理負擔。事實上，在過去數年，因違例停車而發出的定額罰款通知書，數目一直在下降。於 1994 年至 1998 年間，總共下跌了 41.9%，而這個趨勢更是出現在香港各區，包括港島、九龍東、九龍西、新界西和新界南等。由此可見，違例停車的情況在近年並無惡化，而政府賴以增加罰款的理據便顯得完全不充分了。為了凍結有關交通違例事項的罰款，我已向立法會提交了修正案。不過，政府剛剛接納了議員的意見，決定動議刪除條例草案的第 23 條和 24 條。既然政府這項修正案與我們的修正案相同，所以在這方面，我們是應該支持政府的。

對於政府就刪除第 25 條所提出的建議，我們有這樣的看法。政府建議按 1994 年以來的通脹率，增加違反《定額罰款（刑事訴訟）條例》附表中所列的 57 項違例罰款，加幅為 26.5%，而有關的違例事項，主要是涉及行車時的違例行為，其中第 29 項則涉及對噴黑煙的車輛所訂的罰款。民主黨是反對增加有關行車時的違例行為的罰款，原因是與我們反對條例草案的第 23 條及 24 條相同，主要是我們認為政府不應以調高罰款來增加政府收入。此外，考慮到目前的經濟狀況，民主黨覺得罰款額已產生了足夠的阻嚇作用，所以便無須增加。此外，政府所提供的數據亦未能反映目前的違例情況有惡化跡象，所以是不能支持政府賴以增加罰款的理據。由 1996 年至 1998 年，政府就違例行車事項所發出的定額罰款通知書，數目下降了 10.8%，而在 1998 年，所發出的超速違例通知書總數亦下降了 5.8%。由此可見，有關違例行車的罰款額，已經收到預期的阻嚇作用，所以並無必要進一步增加。

至於第 29 條有關噴黑煙的罰款額，民主黨當然考慮到環保的因素。今天，很多同事都表達了他們在這方面的關注，以及發表了有關的看法，民主黨是非常支持的。我們覺得在目前香港的空氣質素日益轉壞、對市民的健康直接造成影響的情況下，我們必須正視這個問題。現在，市區路旁的空氣污染情況尤為嚴重，柴油車輛便是引致這個問題的主兇；如果柴油車輛維修保養不善，更會噴出大量廢氣、黑煙，進一步污染本港的環境。我們應該盡快採取有效措施，改善香港目前的空氣質素，這是刻不容緩的，而對保障市民健康來說，亦是絕對重要的。我們覺得要令柴油車輛的司機或車主提高警惕，使他們意識到維修車輛的重要性，所以便認為有必要提高對噴黑煙車輛所訂的罰款額。我們建議現時《定額罰款（刑事訴訟）條例》中所規定的最高罰款額，可以增加至 1,000 元。不過，政府提出希望在來年的立法年度提出有關的法案，以便能整體處理這個問題，以及一併修正第 23 條及 24 條。有見及此，民主黨願意支持政府的修正，但這是基於一個理解，那便是政府應該在下一個立法年度，盡快把有關環保措施的方案和法例提交立法會審議，以便能盡早通過。在這個情況下，民主黨是支持政府的修正案的。

此外，有關轉售物業的印花稅規定，民主黨有以下的意見。就第 16 條和 18 條，政府對有關容許提交文書副本作為加蓋用途提出修正，以及刪除遞交銀行承諾的規定。民主黨是支持政府的修正。我們理解到，法人團體如果申請延繳印花稅，規定他們必須交出銀行承諾書將會構成很多不便。事實上，我們亦知道要銀行發出承諾書並非易事，相信是要經過很多手續，甚至要支付很高昂的手續費。再者，政府並無提供任何數據，以證明過往曾有很多公司延遲甚或避交印花稅，或是在完成交易後清盤等，所以，我覺得以目前來說，並無數據證明必須訂立這項措施。我們覺得政府其實是可以與律師會商討制訂守則，確保律師可以在代表他們的當事人進行買賣交易時，於適當時候收妥印花稅，以確保當須呈交有關文件賦稅時，會有足夠款項繳交印花稅。我們相信這是一項最有效的措施，無須如其他立法措施般，規定須提交任何銀行承諾。我們覺得這是不必要和費時失事的。

我於以上已經說過了為何民主黨支持第 16 條及 18 條。至於第 21 條，夏佳理議員今天在提出修正案時的發言非常動聽，我相信很多人聽了都覺得很有說服力，但卻還是稍欠一些，未能說服我們民主黨的。民主黨覺得現時樓市已大幅度下調，所以以目前的情況而言，即使是調高一些高價物業的印花稅，相信對絕大部分置業的中下層市民來說，是沒有明顯或很大的影響的。至於那購買高價或豪華樓宇的市民，他們可能是要付出較高的印花稅，但我覺得在目前的環境下，要求有能力購買高價樓宇的人多付一些印花稅，這也絕對是在他們的能力範圍內的。現時，政府多個項目上都有徵稅困難，我覺得這個項目是我們可以接受的。所以，民主黨不支持夏佳理議員的修正案。

最後，我想說一說有關增加紅隧收費及泊車咪錶收費的問題。有關這兩個項目，民主黨的鄭家富議員已經發表了我們的立場，但我想說一說我們表決的傾向。就增加泊車咪錶收費這一點，民主黨是贊成每 15 分鐘由 2 元增加至 3 元；換言之，我們是反對政府所建議，由 2 元增加至 4 元的一倍加幅。據我所知，民建聯的議員會支持凍結，而稍後或明天表決時，將會先表決民建聯的修正案。據我們估計，由於民建聯不支持民主黨的修正案，所以我們的修正案獲得通過的機會是很微。在這個情況下，民主黨願意支持民建聯的修正案，因為我們是希望能夠限制政府的加幅。為能達到這個目標，我們寧願選擇不加價，也不能支持加倍收費，這是民主黨的決定。

此外，便是表決紅隧的收費。民主黨是贊成把收費由 10 元增加至 15 元，而我們知道民建聯的同事是要求凍結，所以他們的修正案是把收費維持在 10 元。在稍後或明天表決時，將會是先表決民主黨的修正案，但由於民建聯的議員表示不會支持，只有港進聯的議員支持我們，所以相信是分組表決的情況下，民主黨的修正案將不會獲得通過。為此，我們會支持民建聯所提出凍結加價的修正案，因為在我們要求有限度增加收費但不能獲得通過的情況下，民主黨是別無選擇，我們寧願凍結，也不想支持加倍收費。此外，據我所知，港進聯是不會支持凍結加價的，但現在看來民建聯的修正案將不會獲得通過，所以便只會留下政府原本的建議。大家會否支持加倍收費呢？民主黨是反對的。

我剛才聽到一個傳言，令我覺得很驚訝，那便是民建聯的議員會支持政府所提出加倍收費的建議。如果民建聯是支持凍結，又知道凍結的修正案很大機會不能獲得通過，他們為何不支持民主黨把加幅限制至一半的修正案？這不是較接近他們凍結加價的目標，不是比加倍收費好嗎？我真是不能理解。我希望民建聯今晚可以考慮一下，這是否一個比較適合的做法。民建聯不應以為他們不支持政府，政府便可能會在這項收費上有所損失，因為他們以為這個部分如果被否決，政府在直至下一個立法年度通過有關的法案之前

是可能無法增加收費的。他們這樣的說法是不對的，庫務局局長或許可以在明天或稍後就此作出回應。首先，行政會議是可以發出行政指令，指定一個收費，至於收費額是多少，庫務局局長稍後可以說一說，而政府亦可能會在數字上有所限制；第二，即使政府的修正案真的不獲得通過，還可以在 7 月 14 日重新提交建議再作討論，當然，政府屆時是不可以再提出增加至 10 元、15 元或 20 元的。不過，在這 3 個數字以外的任何一個數字，以民主黨的立場來說，如果是在 10 至 15 元之間，即 10.1 元至 14.9 元，我們都可以支持，要是在 10 元以下，我們當然是更樂於支持，只要政府提出便可。由此可見，反對政府並沒有甚麼大不了，因為政府還是可以在下星期重新提出建議。我覺得民建聯最合邏輯的做法，是如果他們預計自己的修正案不會獲得通過，便應該慎重考慮是否應支持民主黨的修正案，因為我不想看到別人質疑民建聯所提有關凍結的修正案，究竟是否具有誠意。我希望民建聯會考慮這一點。

謝謝主席。

庫務局局長：主席，在我就《1999 年收入條例草案》的一些問題作出回應之前，我想首先申明政府對立法會《議事規則》的立場。

對於立法會《議事規則》涉及《基本法》若干條文應用於立法會運作時的處理方法，政府是有所保留的。在不影響政府對這件事情的立場下，我們決定恢復二讀辯論《1999 年收入條例草案》。

首先，我衷心多謝《1999 年收入條例草案》委員會主席吳靄儀議員及其他委員兩個多月來詳細審議這項條例草案，並對條例草案內容提出寶貴意見。

《1999 年收入條例草案》是一項綜合條例草案，旨在實施 1999-2000 年度財政預算案中所有須修訂法例方可實行的收入建議。我們以綜合條例草案的形式提交各項建議，目的是令立法會可以綜合評估所有收入建議的整體財政效果，從而更全面和整體地審議財政預算案中收入的部分。

事實上，這項條例草案中提出的建議，不單止包括剛才議員發言時處處針對的增加收入措施，其實條例草案亦包括一系列收入寬減措施。所有的增加收入和寬減措施，基本上是相輔相成的配套建議。因此，我促請各位議員能夠從宏觀角度，整體考慮所有建議。

《1999 年收入條例草案》共有 8 項寬減措施的建議，有關條文基本上已獲條例草案委員會全數接納。另一方面，條例草案也有 6 項增加收入的建議，而議員對其中 4 項已經提出修正。修正的目的是調低政府建議的增費幅度，又或反對政府建議的增費。

我希望藉此機會，重申政府在制訂 1999-2000 年度財政預算案的背景和原則，然後簡單解釋政府提交的全體委員會審議階段修正案。最後，我亦希望很簡單地就議員提出的修正逐一回應。我會在全體委員會審議階段中再作詳細的說明。

有關 1999-2000 年度的預算案，財政司司長於本年 3 月 3 日宣讀這份預算案時已清楚解釋，在香港經濟放緩的情況下，制訂今年預算案的工作是特別艱鉅的。

首先，我們完全理解市民大眾期望有更多紓緩經濟困難的措施，因此，繼 1998-1999 年度財政預算案中提出和已經實行的多項稅務寬減措施，以及去年年中推出的 300 億元特別紓緩措施之後，我們又在 1999-2000 年度財政預算案中提出多項寬減措施，部分已透過行政機制落實，包括退稅 10%、寬減今年 7 月至 9 月季度的差餉 50%，以及凍結政府收費 6 個月。最近，財政司司長也決定暫緩原定於本年 10 月對政府收費作出調整，直至季度性的本地生產總值按年增長率轉趨正面為止。

另一方面，作為一個負責任的政府，我們也須確保財政狀況在中期內能夠恢復平衡，所以我們須選擇性增加收入。不過，我們已經很小心考慮，然後才建議一些小量及溫和的增加收入措施，這些措施對整體社會的影響極為輕微。我們也曾審慎考慮應否擴闊稅基來增加政府收入，但我們認為這樣做只會令更多市民受更深的影響。

通過和落實所有收入寬減和增加收入措施後，我們仍然未能擺脫赤字。我們估計，1999-2000 年度仍會出現 365 億元的財赤，而在 2000-2001 年度，即下一個財政年度，仍有 56 億元財赤。

剛才有議員提及，我們的財政儲備投資收益，如果以現時恒生指數升至 14 000 點來計算，可以令我們今年估計的三百六十多億元財赤得以減低。我就此有兩項很簡單的回應：第一，不知道立法會可否保證明年 3 月底，恒生指數最少會在 14 000 點或以上？在一個資本主義、市場為主導的香港經濟體系中，我們明白股票市場有上有落，有甚麼人、甚麼議會可以擔保，明年 3 月恒生指數不會下跌至低於 14 000 點呢？

第二，政府經常開支中一個最大範疇是綜合社會保障援助金。在這方面的開支，我們編製 1999-2000 年度財政預算案時曾估計所需的資源，現在過了 3 個月，我們已經有理由相信，我們撥出的資源是不足夠的。因此，我們肯定會在今年新立法會期內向財務委員會要求增加撥款。我舉出這例子，是想說明我們開支方面，最少有一個重要範疇的實際開支，會較我們編製預算案時估計為高。

因此，我們在預算案中估計的 365 億元赤字，可能會有所增加。這當然要視乎明年 3 月底，我們的財政儲備投資收益有多少，以及我們在重要開支範疇內須增添多少額外開支。

嚴格來說，從財政角度來看，我們其實不可缺少包括在《1999 年收入條例草案》以內的任何一項增加收入措施。不過，作為一個開明和體察民情的政府，我們也因應條例草案委員會和很多其他議員的意見，決定提出 4 項全體委員會審議階段修正案。其中一項是希望刪除有關增加交通違例定額罰款的條文，而另外 3 項是就物業買賣印花稅安排條文作出的修正建議。我希望在此略為解釋我們提出這些修正案的理據。

就交通違例罰款而言，我們原來建議按通脹調整各定額罰款的水平，來維持這些罰款的阻嚇作用。條例草案委員會委員普遍對這項建議有所保留。他們認為在目前的經濟情況下，無須增加罰款水平來維持阻嚇的作用。政府慎重考慮條例草案委員會和社會各界的意見，亦基於運輸局局長會不時檢討道路安全的規定和有關罰則，以及最近我們也暫緩調整政府收費的原因，所以決定在全體委員會審議階段時提出修正案，刪除在《1999 年收入條例草案》中有關增加定額罰款的條文。我希望各位議員支持政府提出的全體委員會審議階段修正案。

此外，政府會就物業交易印花稅的安排，提出 3 項全體委員會審議階段修正案。第一，我們原來建議規定公司購買住宅物業而申請延期繳付印花稅時，須提供銀行承諾書作擔保。這項規定是為了保障政府收入而訂定的。條例草案委員會多位委員對於這項建議表示保留。他們認為目前涉及公司欠交印花稅的數字，並不能證明很多公司會藉着延期繳付這個安排而逃避印花稅，因此，無須規定這些公司提供銀行承諾書作擔保。我們經過慎重考慮之後，決定採納條例草案委員會的意見，並會提出全體委員會審議階段修正案，刪除有關提供銀行承諾書的規定。

此外，政府亦在聽取了條例草案委員會的意見後，決定作出另外兩項技術性修正。第一項是訂明稅務局在合理情況下，可以接受文書副本作加蓋印花之用。第二項是當拒絕一項延遲繳交印花稅申請時，稅務局須在有關通知書中列明拒絕的理由。

主席，我現在希望簡單地就議員提出的全體委員會審議階段修正案所涉及的範圍，解釋政府的立場。稍後 — 不知是今晚或是明天 — 我希望在全體委員會審議階段時，會再詳細說明政府反對議員提出的修正案的理由。

首先，有關黑煙車輛罰款條文。我剛才已指出，政府會提出全體委員會審議階段修正案，在條例草案中刪除所有交通違例事項，包括建議調整噴黑煙車輛的定額罰款的條文。何俊仁議員和陸恭蕙議員已提交全體委員會審議階段的修正案，建議增加噴黑煙車輛的定額罰款。我在此想強調，政府和所有議員同樣關注空氣污染的問題。規劃環境地政局局長現正積極制訂一籃子改善空氣質素的措施，以及承諾在下一立法年度向議員呈交這一籃子的措施，其中肯定包括增加噴黑煙車輛的定額罰款。政府認為解決空氣污染問題，是刻不容緩的，但我們須全方位進行，並確保各項措施互相配合，包括立法、執法、加重罰則、教育及宣傳等，所以在其他措施尚未落實之際，我們認為不應在《1999 年收入條例草案》中大幅提高這項罰款。

議員建議的第二項修正案，涉及物業交易印花稅的條文，政府建議價值 300 萬元以上物業的印花稅增加 0.25 個百分點，而價值 600 萬元或以上的則增加 1 個百分點。夏佳理議員將會在全體委員會審議階段時，建議刪除這項增加印花稅稅率的建議。事實上，政府建議的增幅是相當溫和的，對市民大眾的影響亦非常輕微。首先，超過八成的物業交易屬於價值 300 萬元或以下的物業，它們均不受政府這項建議影響。其次，物業價格已在過去一年整體下調，同一宗的物業交易，在今年 4 月 1 日起成交時應繳付的實際印花稅，其實往往較上一個財政年度成交時為低。

事實上，印花稅亦只佔購買一項物業所涉及費用的一個十分小部分，我們認為建議的增幅，不會對物業市場造成任何實質影響。事實上，根據稅務局的最新資料，自從政府增加印花稅的建議於今年 4 月 1 日透過《公共收入保障條例》實施以來，於今年 4 月至 6 月期間，成交價值 300 萬元以上的物業交易數目，較今年 1 月至 3 月期間成交的數目增加 6.3%，而總成交金額亦增加了 50%。

此外，從近數月來私人地產發展商推出的全新樓盤售賣情況，以及政府在今年 4 月開始重新公開拍賣土地的成交價格來看，似乎完全沒有因為物業交易印花稅的溫和增幅而受到影響。不過，一如過去數年，政府仍會繼續密切注視整體經濟和物業市場的情況，而考慮應否就物業交易印花稅的條文於接下來的財政年度進一步調整。

因此，我謹請議員表決支持政府的建議，反對由夏佳理議員提出的建議刪除增加印花稅條文的修正案。

議員提出的第三項修正案，涉及海底隧道收費的條文。政府建議在今年 9 月 1 日收回紅磡海底隧道（“紅隧”）的擁有權時，將私家車的收費由 10 元增至 20 元，以及電單車的收費由 4 元增至 8 元。這是繼隧道費在 15 年前，即 1984 年，調整後的第一次加費。事實上，政府建議的溫和增幅，對市民大眾的影響極為有限，主要原因是建議增加的紅隧收費只是適用於私家車和電單車，其他所有營業車輛，包括的士、貨車、公共巴士及小巴均不包括在增費的範疇內。

除了增加政府收入外，政府認為這項建議會鼓勵駕駛人使用其他隧道，達到交通分流的目的，改善現時紅隧和附近地方的交通擠塞情況，因而達致交通管理的目的。我們也希望看到如果透過紅隧加費之後，會使一些駕駛人轉移使用公共運輸工具，因而減低路面車輛的數目，這對香港的車輛交通和環保亦會有所助益。

基於上述原因，我謹請議員支持政府的建議，反對鄭家富議員提出的增加收費 50% 的修正案，以及陳鑑林議員提出維持現時收費水平的修正案。事實上，如果兩位議員的修正案和政府建議的收費增幅都不能得到今天大家的支持，在法律上肯定會出現問題。剛才何俊仁議員亦曾就此方面提出質詢。我會在全體委員會審議階段向大家詳細解釋，如果今晚或明天出現所謂“三大皆空”的情況，政府為何認為法律上會出現困難。

另外兩項由議員提出的全體委員會審議階段修正案，是有關路邊泊車咪錶收費。政府建議把路邊泊車錶的最高 — 我強調，是上限 — 收費由每 15 分鐘的兩元增加至 4 元。這溫和的增幅，對一般市民來說，並無影響，對駕駛人會有影響，但影響相當輕微，主要的原因是我們建議增加的收費，只適用於上限，而每一個泊車咪錶的實際收費水平，仍然繼續由運輸署按需求因素而釐定。

我可以向各位解述現時的情況。現時香港有 14 000 個路邊停車咪錶，對於最少有 3 000 個位於不同地區的泊車咪錶的收費，政府會繼續維持每 15 分鐘收費兩元。即使各位議員支持政府把上限調高至 4 元，政府對於這些使用率不高的路邊泊車咪錶，是不會調高至最高上限 4 元的。這項建議除了可增加收入外，亦有助維持路邊停車位有 15%空置率的目標，可以避免路邊泊車位附近的道路，因為汽車等候咪錶泊位或四處繞道尋找空置停車位而造成不必要的擠塞情況。

剛才亦有議員表示擔心，如果我們把路邊泊車錶收費的上限提升至 4 元，會否引致停車場收費增加的問題。我相信議員無須過分憂慮，因為建議的泊車錶最高收費，如果議員同意的話，亦只會定為每小時 16 元，這較很多地區的停車場收費為低。

此外，路邊泊車位主要是為短暫停泊的車輛的駕駛人提供方便，而這些駕駛人大多無須選擇把車輛停泊在停車場，況且，並非所有路邊泊車位附近都設有停車場，供他們選擇的。事實上，自從路邊泊車錶的上限收費在今年 4 月 1 日增加之後，運輸署就大約 520 個停車場進行過查詢，結果發現只有 1 個停車場的收費有所增加。這亦證明各位議員無須擔心由於政府把上限調高而令停車場收費隨之而調高。

此外，政府把上限收費增加至每 15 分鐘 4 元後，香港的泊車咪錶收費與停車場收費的比例，仍然較很多先進國家為低。換句話說，很多其他國家的路邊泊車位收費水平跟停車場收費相若，甚至較停車場收費為高，而香港的情況正正相反。

基於上述理據，我謹請議員表決支持政府的建議，反對由鄭家富議員提出的把增加幅度減少 50%的修正案，以及反對由陳鑑林議員提出把泊車咪錶收費維持在原有水平的修正案。

我在全體委員會審議階段，亦會詳細解述對中產階級的影響，因為我關注到議員認為今年財政預算案選擇性的增加收入措施，似乎針對中產階層。這肯定是錯的，我會在全體委員會審議階段作出更詳盡的回應。

總括來說，我很誠意向各位議員呼籲，請議員以整體香港的利益為大前提來考慮《1999 年收入條例草案》內所有增加收入的建議，包括由政府提出的全體委員會審議階段修正案，以及把所有建議視為一整體的配套建議。我希望議員不是選擇性地支持寬減措施，而反對增加收入措施。我希望議員支持政府的立場。謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：《1999 年收入條例草案》予以二讀。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：《1999 年收入條例草案》。

暫停會議

主席：各位議員，我覺得現在是一個很好的階段讓我們暫停會議，明天再繼續一連串的表決。明天下午 2 時 30 分續會。

立法會遂於晚上 9 時 48 分暫停會議。

書面質詢的補充闡述

工商局局長對楊耀忠議員第十六項書面質詢的答覆所作的補充闡述

本人曾於 1999 年 7 月 7 日立法會會議對第十六項質詢作出答覆。隨函夾附有關問題和答覆副本，以供參考。

在進一步諮詢律政司的意見後，本人擬對有關答覆第（二）部分首兩點作如下的補充闡述：

- 根據《消費品安全條例》，將不符合該條例規定的消費品輸入香港屬違法行為。不過，該條例不適用於透過互聯網（或其他媒介）從外地訂購貨品輸入香港作私人用途的消費者。此外，該條例亦不管制有特定法例規管其安全的產品，例如玩具、兒童產品、藥劑製品、汽車及電氣產品等。
- 同《消費品安全條例》一樣，《玩具及兒童產品安全條例》規定輸入香港的玩具及兒童產品必須符合法定安全標準，否則屬違法行為。不過，該條例亦不適用於透過互聯網（或其他媒介）訂購該等貨品作私人用途的消費者。

煩請代為通知各議員上述的澄清事項。不便之處，謹此致歉。

《1998 年法律適應化修改（第 12 號）條例草案》

全體委員會審議階段

由律政司司長動議的修正案條次建議修正案

附表 2
第 8 條 刪去“政府”而代以“特區”。

附表 2
第 9 條 刪去“政府”而代以“特區”。

附表 2
第 18 條 刪去“政府”而代以“特區”。

附表 2
第 36 條 刪去“政府”而代以“特區”。

附表 2 加入 —

“36A. 第 71(1) 條現予修訂，廢除“官方”而代以“特區”。”。

附表 2
第 43 條 刪去“政府”而代以“特區”。

《1998 年盜竊罪（修訂）條例草案》

全體委員會審議階段

由律政司司長動議的修正案

條次

建議修正案

3 在建議的第 16A(3)條中 —

(a) 刪去“利益”的定義而代以 —

““利益” (benefit)指在經濟上或所有權上的任何獲益，不論是暫時性的或是永久性的；”；

(b) 刪去“不利”的定義而代以 —

““不利” (prejudice)指在經濟上或所有權上的任何損失，不論是暫時性的或是永久性的；”。

《1998 年盜竊罪（修訂）條例草案》

全體委員會審議階段

由劉健儀議員動議的修正案

條次

建議修正案

- 3 在建議的第 16A(3)條中，在“欺騙”的定義中，刪去“或意見”。

附件 IV

《1999 年法律適應化修改條例草案》

全體委員會審議階段

由衛生福利局局長動議的修正案條次建議修正案

- | | |
|---------------|--|
| 附表 1
第 2 條 | 刪去“人民政府或香港特別行政區政府根據《基本法》或”而代以“或香港特別行政區政府根據《基本法》和”。 |
| 附表 2
第 4 條 | 刪去“人民政府或香港特別行政區政府根據《基本法》或”而代以“或香港特別行政區政府根據《基本法》和”。 |
| 附表 3
第 3 條 | 刪去“人民政府或香港特別行政區政府根據《基本法》或”而代以“或香港特別行政區政府根據《基本法》和”。 |
| 附表 4
第 1 條 | 刪去“人民政府或香港特別行政區政府根據《基本法》或”而代以“或香港特別行政區政府根據《基本法》和”。 |
| 附表 5
第 3 條 | 刪去“人民政府或香港特別行政區政府根據《基本法》或”而代以“或香港特別行政區政府根據《基本法》和”。 |
| 附表 6
第 3 條 | 刪去“人民政府或香港特別行政區政府根據《基本法》或”而代以“或香港特別行政區政府根據《基本法》和”。 |
| 附表 7
第 4 條 | 刪去“人民政府或香港特別行政區政府根據《基本法》或”而代以“或香港特別行政區政府根據《基本法》和”。 |

條次建議修正案

- 附表 8
第 2 條 刪去“人民政府或香港特別行政區政府根據《基本法》或”而代以“或香港特別行政區政府根據《基本法》和”。
- 附表 9
第 3 條 刪去“人民政府或香港特別行政區政府根據《基本法》或”而代以“或香港特別行政區政府根據《基本法》和”。
- 附表 10
第 3 條 刪去“人民政府或香港特別行政區政府根據《基本法》或”而代以“或香港特別行政區政府根據《基本法》和”。
- 附表 11
第 3 條 刪去“人民政府或香港特別行政區政府根據《基本法》或”而代以“或香港特別行政區政府根據《基本法》和”。
- 附表 12
第 3 條 刪去“人民政府或香港特別行政區政府根據《基本法》或”而代以“或香港特別行政區政府根據《基本法》和”。
- 附表 13
第 3 條 刪去“人民政府或香港特別行政區政府根據《基本法》或”而代以“或香港特別行政區政府根據《基本法》和”。
- 附表 15
第 1 條 刪去“人民政府或香港特別行政區政府根據《基本法》或”而代以“或香港特別行政區政府根據《基本法》和”。
- 附表 16
第 1 條 刪去“人民政府或香港特別行政區政府根據《基本法》或”而代以“或香港特別行政區政府根據《基本法》和”。
- 附表 17
第 1 條 刪去“人民政府或香港特別行政區政府根據《基本法》或”而代以“或香港特別行政區政府根據《基本法》和”。

附件 V

《1999 年香港太平洋戰爭紀念撫恤金（修訂）條例草案》

全體委員會審議階段

由衛生福利局局長動議的修正案

條次

建議修正案

- 2(d) 在建議的第 7(2)(f)條中 —
- (a) 在第(ii)節中，刪去“服役於附表 2 指明的隊伍”而代以“屬附表 2 指明的隊伍的成員”；
 - (b) 在(C)節中，在“服役期間”之後加入“或在從事該等隊伍行動期間（視屬何情況而定）”。

《1999 年銀行業（修訂）條例草案》

全體委員會審議階段

由財經事務局局長動議的修正案

<u>條次</u>	<u>建議修正案</u>
4	刪去該條。
10	刪去(c)段而代以 — <p style="margin-left: 40px;">“ (c) 在第(6)款中 —</p> <p style="margin-left: 80px;">(i) 在(kb)段中，廢除“認可機構”而代以“房屋委員會”；</p> <p style="margin-left: 80px;">(ii) 加入 —</p> <p style="margin-left: 120px;">“ (kc) 對香港按揭證券有限公司承擔的財務風險，而該等財務風險，是因香港按揭證券有限公司為施行按揭保險計劃而須承擔的義務所引致的；”。</p>
新條文	加入 — <p style="margin-left: 40px;">“11A. 加入條文</p> <p style="margin-left: 40px;">現加入 —</p> <p style="margin-left: 80px;">“87A. 在香港成立為法團的認可機構獲取公司的股本</p>

條次建議修正案

(1) 在本條中，“有關日期”(relevant day)指《1999 年銀行業（修訂）條例》（1999 年第 號）第 11A 條的生效日期。

(2) 在香港成立為法團的認可機構須受下述條件規限 —

(a) 該機構不得獲取（不論藉何種方法獲取，亦不論是透過單一次的獲取或一連串的獲取）某公司（不論該公司是否由該機構成立）的全部或部分股本，而致令所獲取的該等股本的價值達該機構於獲取時的資本基礎的 5%或以上，但如金融管理專員已就該機構擬獲取該等股本一事批給批准，則屬例外；

(b) 如就該公司而批給的上述批准根據第(5)款被撤銷，則該機構不得在該項撤銷生效之時或之後持有該公司的股本，而致令所持有的該等股本的價值達該機構的資本基礎的 5%或以上。

(3) 如 —

條次建議修正案

- (a) 在香港成立為法團的認可機構在緊接有關日期前已持有某公司的股本，而所持有的該等股本的價值已達該機構的資本基礎的 5%或以上；
- (b) 在香港成立為法團的認可機構在有關日期後的 3 個月內始持有某公司的股本，而所持有的該等股本的價值達該機構的資本基礎的 5%或以上，但該機構是憑藉實質上在有關日期前出現的作為或情況，而持有該等股本，

則金融管理專員須當作已根據第(2)(a)款就該公司批給批准。

(4) 凡某認可機構正在或將會持有某公司的股本，其價值達該機構的資本基礎的 5%或以上，而金融管理專員已根據第(2)(a)款就此事批給批准，或根據第(3)款被當作為已就此事批給批准，金融管理專員可在任何時間，藉送達該機構的書面通知，將他認為恰當的條件附加於該項批准之上，亦可按他認為恰當，修訂或取消任何已如此附加的條件。上述附加、修訂或取消自有關通知指明的時間起生效，而該時間須在有關個案的整體情況下屬合理的。

(5) 金融管理專員可 —

條次建議修正案

- (a) 在他認為適當的個案中；及
- (b) 自他指明的在該個案的整體情況下屬合理的時間起，

撤銷根據第(2)(a)款就任何公司批給的批准或根據第(3)款當作已就任何公司批給的批准。

(6) 金融管理專員如拒絕根據第(2)(a)款批給批准，或根據第(5)款撤銷批准，他須將該項拒絕或撤銷以書面通知有關認可機構。

(7) 凡任何認可機構違反第(2)款的條件或違反根據第(4)款附加的任何條件，該機構的每名董事及每名經理均屬犯罪

- (a) 一經循公訴程序定罪，可處第 7 級罰款；或
- (b) 一經循簡易程序定罪，可處第 5 級罰款，

如屬持續的罪行，則可就罪行持續期間的每一日，另處第 2 級罰款。

(8) 為施行本條，認可機構獲取的公司股本不包括 —

條次建議修正案

- (a) 在該機構獲清償欠它的債項的過程中獲取的股本；或
- (b) 該機構根據包銷合約或分包銷合約獲取的股本，而該等股本的獲取，為期不超逾 7 個工作日或金融管理專員書面批准的較長期間，並受金融管理專員認為於個別個案中恰當附加的條件所規限。”。

14 刪去該條而代以 —

“14. 上訴

第 132A(1) 條現予修訂 —

- (a) 在(a)段中，在“53G(7)”之後加入“、87A(5)”；
- (b) 在(d)段中，廢除“或 69(1)”而代以“、69(1)或 87A(2)(a)”；
- (c) 在(e)段中 —
 - (i) 廢除“或 51A(2)”而代以“、51A(2)或 87A(2)(a)”；
 - (ii) 廢除“或 51A(4)”而代以“、51A(4)或 87A(4)”。

17(a) 刪去“51B”而代以“79、81”。

附件 VII

《商船（本地船隻）條例草案》

全體委員會審議階段

由經濟局局長動議的修正案條次建議修正案

- 2 (a) 在“起重工具”的定義中 —
- (i) 刪去“吊桶鉤”而代以“吊桶鈎”；
 - (ii) 刪去“鉤環”而代以“鈎環”。
- (b) 在“起重裝置”的定義中，刪去“吊杆”而代以“吊桿”。
- (c) 在“遊樂船隻”的定義中，在(c)段中 —
- (i) 在“租船協議”之前加入“書面”；
 - (ii) 在“租購協議”之前加入“書面”。
- (d) 在“《遇險訊號規例》”的定義中，刪去“《遇險訊號規例》”而代以“《使用遇險訊號規例》”。
- 4 (a) 在第(2)(d)(vi)款中，刪去“福利”。
- (b) 刪去第(5)款而代以 —

“(5) 諮委會會議的法定人數為不少於諮委會成員人數的二分之一。”。

條次建議修正案

- 6 (a) 在第(3)款中，刪去“和在會議中投票”。
- (b) 刪去第(5)款而代以 —
- “(5)小組委員會會議的法定人數為不少於該小組委員會成員人數的四分之一，但在任何情況下小組委員會的法定人數不得少於兩名成員。”。
- 8(3) 刪去“(b)段”而代以“本款”。
- 10 刪去(e)段。
- 21 刪去“如認為為在有關個案中達至公正而有所需要，可”而代以“在原訟法庭或主持有關的研訊的人規定下，須”。
- 27 (a) 在標題中，刪去“《遇險訊號規例》”而代以“《使用遇險訊號規例》”。
- (b) 在第(1)及(4)(a)款中，刪去“《遇險訊號規例》”而代以“《使用遇險訊號規例》”。
- 40(1)(f) 刪去“本部”而代以“在第 89 條下訂立的規例”。
- 及(g)
- 48(1) 刪去“就上述目的而言並非必要，或”。
- 51(3) 刪去“a second or”而代以“any”。
- 第 X 部 在“船隻”之前加入“本地”。
- 標題

條次建議修正案

- 52(5)(h) 刪去“(該期間在任何情況下均不得少於由該船隻被扣押之日起計的3個月)”。
- 60 (a) 在第(1)(c)款中，刪去兩度出現的“或任何其他成文法則”。
- (b) 在第(2)(a)款中，刪去“who”而代以“whom”。
- 70(3) 刪去“某船隻上”而代以“某本地船隻上”。
- 77(2) 刪去(c)段。
- 85(1)(e)(ii) 刪去“註冊”而代以“領有證明書”。
- 86 在“根據”之前加入“真誠地”。
- 90(b) 刪去“《遇險訊號規例》”而代以“《使用遇險訊號規例》”。
- 附表 (a) 刪去第7(d)條。
- (b) 加入 —

“7A. 適用範圍

第3(1)條現予修訂，在“所有船隻”之後加入“(本地船隻除外)”。

條次建議修正案

(c) 加入 —

“26A. 恢復證書等文件的效力的權力

第 118 條現予修訂，廢除“如認為為在有關個案達致公正而有所需要，他可”而代以“在原訟法庭或主持有關的研訊的人規定下，須”。”。