

(Revised)

(重訂本)

立法會

Legislative Council

立法會CB(3) 271/17-18號文件

2018年1月19日內務委員會會議文件

定於2018年1月31日立法會會議上提出的質詢

(議員可能在正式預告期限前作出修改)

提問者：

- | | | |
|------|------------------------------|----------------|
| (1) | 尹兆堅議員
(胡志偉議員已放棄編配給他的質詢時段) | (口頭答覆)(新的質詢) |
| (2) | 陳恒鑾議員 | (口頭答覆) |
| (3) | 莫乃光議員 | (口頭答覆) |
| (4) | 葛珮帆議員 | (口頭答覆) |
| (5) | 梁繼昌議員
(取代其原先提出的質詢) | (口頭答覆)(新的質詢) |
| (6) | 謝偉俊議員
(取代其原先提出的質詢) | (口頭答覆)(新的質詢) |
| (7) | 黃定光議員 | (書面答覆) |
| (8) | 林卓廷議員 | (書面答覆) |
| (9) | 蔣麗芸議員 | (書面答覆) |
| (10) | 劉業強議員 | (書面答覆) |
| (11) | 譚文豪議員 | (書面答覆) |
| (12) | 陳振英議員 | (書面答覆) |
| (13) | 吳永嘉議員 | (書面答覆) |
| (14) | 麥美娟議員 | (書面答覆) |
| (15) | 陳克勤議員 | (書面答覆) |
| (16) | 胡志偉議員
(取代其原先提出的質詢) | (書面答覆)(新的質詢) |
| (17) | 謝偉俊議員
(取代其原先提出的質詢) | (書面答覆)(原先編號：6) |
| (18) | 莫乃光議員 | (書面答覆) |
| (19) | 梁繼昌議員 | (書面答覆) |
| (20) | 葛珮帆議員 | (書面答覆) |
| (21) | 潘兆平議員 | (書面答覆) |
| (22) | 鄭俊宇議員 | (書面答覆) |

註 :

NOTE :

議員將採用這種語言提出質詢

Member will ask the question in this language

初稿

Private recreational leases

(1) 尹兆堅議員 (口頭答覆)

根據民政事務局的資料，粉嶺哥爾夫球場將於2020年8月31日。今年一月份，有傳媒引述規劃署的研究報告，認為使用十分之一的粉嶺哥爾夫球場面積（即16公頃），可興建5000個住宅單位，不會對周遭的古樹和古蹟構成影響。政府可否告知本會：

- (一) 政府會否接納規劃署的可行性建議，不再為粉嶺哥爾夫球場續租，作為土地儲備，應付房屋需要；
- (二) 民政事務署推行了「開放計劃」，但粉嶺哥爾夫球場一直未有參與，反而享有1000元的象徵式地價？有何原因導致某部分私人遊樂場地契可不用參與「開放計劃」，同時又享有優惠地價；及
- (三) 政府有否曾為私人遊樂場地契終止續租的個案？涉及機構和土地面積為何？當時政府基於什麼條件而停止續租？政府有否為曾經為到期的私人遊樂場地契約在暫緩契約後，改用短期租約或私人批地的方式續租，相關租約年期為何？

初稿

Bike-sharing service

(2) 陳恒鑾議員 (口頭答覆)

共享單車登陸香港不足一年，已吸引最少4間公司來港進駐。惟有傳媒報導，有公司未取得土地業權人及管理人同意，在街上隨處停泊共享單車，造成道路擠塞及市民不便。就此，政府可否告知本會：

- (一) 政府現時有否就共享單車的停泊問題與相關公司進行協商？由於本港大部份路面不設單車徑，政府認為在不設單車徑的路段擺放共享單車是否適宜？政府就共享單車的阻街問題是否有足夠監管？若收到共享單車阻街的投訴，政府的跟進措施及需時為何；
- (二) 由於共享單車採“隨行隨租”的經營方式，同一部單車的租戶與租戶之間未必經過專業的檢測及維修程序，導致發生意外的風險較傳統的單車租賃為高。政府如何確保發生意外的權責問題，可得到清晰及恰當處理；及
- (三) 政府會否就共享單車服務制定政策或立法，以引入發牌制度，有秩序地規管該類公司在香港落戶所引至的各種問題？

初稿

Measures to improve taxi service

(3) 莫乃光議員 (口頭答覆)

交通諮詢委員會數字顯示大部分公共交通投訴與的士有關，顯示市民對的士服務不滿；有市民向本人反映，政府應對個人化點對點預約車服務(下稱『網約車』)引入監管，讓其合法營運以增加市場競爭和選擇，提高的士改善服務的動機；消費者委員會於2017年11月底發表報告，建議政府循序漸進開放預約服務市場，為網約車平台、車輛及司機發出營運許可證；2018年1月政府成立的士服務質素委員會討論推動的士服務改革，包括利用科技改善的士服務，卻沒有包括考慮引入網約車規管的建議；就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否參考消委會的建議，參考私家服務出租汽車許可證申請制度，有限度批出網約車輛、司機及平台牌照，就將來的規管制度進行試驗，分階段改革及開放市場，以提供切合市民需要並具競爭力的服務，同時讓司機受惠；如有，時間表及詳情為何；如否，原因為何；
- (二) 2016年9月政府委聘顧問撰寫之《香港智慧城市藍圖顧問研究報告》中，顧問建議當局推廣汽車共乘，中期應落實促進汽車共乘並為提供法律基礎，容許司機向同行乘客收取報酬，但此建議在當局去年底正式公佈的《智慧城市藍圖》未被採納，評估因素、過程及具體的理據為何；及
- (三) 本年度施政報告中，行政長官提及會為共享經濟相關的新經濟模式拆牆鬆綁，對窒礙創科發展的條文拆牆鬆綁；創新及科技督導委員會會否與的士服務質素委員會一同進行公眾諮詢，收集公眾對本地個人化點對點交通服務發展的意見，作為提升的士服務質素的途徑之一，為制定的士牌照改革或網約車立法建議訂立時間表及具體計劃，承擔推動及監管新產業的角色；如有，時間表及詳情為何；如否，原因為何？

初稿

Railway-based transportation network

(4) 葛珮帆議員 (口頭答覆)

現時香港的公共交通政策是以鐵路為主，因此大眾市民十分依賴鐵路往返，但本港鐵路偏偏經常發生事故。去年，港鐵曾出現多次大規模故障，東鐵線最近又於早上繁忙時間因訊號故障而全線停駛，傍晚再有列車發生故障，令服務再度延誤，情況十分混亂，亦對廿多萬市民造成嚴重不便。面對港鐵服務頻頻出現事故，除了責成港鐵改善服務外，當局亦應該考慮妥善的解決方案，以徹底改善本港鐵路交通配套的措施。就此，政府可否告知本會：

- (一) 當東鐵線發生事故時，儘管港鐵已有相關的應變措施，但有市民表示疏導指引非常混亂，乘客擠滿了多個沿路車站，反映港鐵在應變效率和人潮管制方面仍有待改善。當局會如何督促港鐵 (1)檢討人流管理機制和加強車站及車廂內的廣播和職員間的溝通；(2)制定清晰的指引及加強對全體員工的培訓，以提升其危機管理意識；以及(3)改善緊急撤離車廂機制的宣傳並提出清晰的指引，以保障乘客安全；
- (二) 現時每次港鐵出現故障，都會按故障的時間罰款，但懲戒或未具足夠的阻嚇性。當局會否檢討現行罰款機制，就現行計算延誤時間、罰款金額和賠償作出改善，以提升管理層的責任心，減少服務故障及延誤的次數；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 事實證明，現時以鐵路為主的運輸系統有一定風險，鐵路一旦出現故障，幾個地區的交通立即癱瘓，市民大受影響。當局會否全面檢討以鐵路為主的運輸政策，讓香港的運輸系統更靈活，避免過度依賴鐵路；如會，詳情為何；如否，原因為何？

初稿

Granting of concessions for developers who put in place electric vehicles charging infrastructure

(5) 梁繼昌議員 (口頭答覆)

二〇一一年，政府為促進私人樓宇安裝充電設施，提供總樓面面積寬免，以鼓勵發展商在新建樓宇的私人停車場配備電動車充電裝置(包括電力供應、預設電纜及管道等)的基本設施。據報，有發展商借裝設電動車充電插座為名，以獲更大寬免停車場的總樓面面積，但實際上場內的充電插座全未接駁電源。就此，政府可否告知本會：

- (一) 現時審批新建私人樓宇安裝充電設施以獲寬免新建樓宇前，當局在審視停車場建築圖則、檢查已安裝的充電裝置及電源接駁的程序與涉及的政府部門為何；
- (二) 自計劃推出以來，每年有多少新建樓宇的發展計劃獲批准安裝電動車充電插座裝置以寬免新建樓宇樓面面積；包括計劃相關樓宇或屋苑的名稱、提供充電插座的泊車位數量、充電速度，以及每個項目獲寬免的樓面面積；及
- (三) 除《電動車輛充電設施技術指引》訂明了對電動車輛充電設施的法定要求和指引外，當局有何監管及懲罰機制，確保發展商於已獲批總樓面面積寬免的車位持續開放充電設施；如有，詳情為何；如否，原因為何？

初稿

Monitoring the administration of an estate for charitable purposes

(6) 謝偉俊議員 (口頭答覆)

已故龔如心女士遺下數百億慈善用途遺產。過去兩年，本人曾兩度向時任律政司司長詢問，由專業會計師擔任獨立臨時遺產管理人，管理其遺產進展；以及律政司作為慈善事務守護者，制定如何運用龔女士巨額遺產作慈善用途管理計劃(下稱「計劃」)進度。司長回應，臨時遺產管理階段仍需延續。期望2016年年中完成制定管理計劃建議。惟至今只聞樓梯響。就此，政府可否告知本會：

- (一) 律政司是否已按終審法院指示，完成並向法庭提交計劃；如是，何時提交；如否，原因為何；
- (二) 有否評估律政司擬訂逾年，仍未定出管理計劃建議；加上本屆特區政府開始運作後，前律政司司長上任不足一年請辭；繼任律政司司長亦因僭建事宜，要求引咎辭職聲音不絕於耳。當局有否研究，會否因特區政府處理巨額慈善遺產欠缺效率、新司長被醜聞纏繞等問題，遭社會大眾斥責「有負龔女士所托」；及
- (三) 專業會計師財產管理人管理遺產至今逾兩年，仍未知管理期拖延多久，有會計界人士估計所費不菲，當局有否評估巨額管理費會否大幅蠶食龔女士慈善遺產？

初稿

Fundraising activities in public places conducted by political organizations

(7) 黃定光議員 (書面答覆)

根據《簡易程序治罪條例》(第228章)第4(17)(ii)條，任何人無合法權限或解釋而在公眾地方為非慈善用途進行籌款活動，可處罰款500元或監禁3個月，但已獲民政事務局局長發出許可證(“許可證”)者除外。據報，近年有不少政黨等政治組織在公眾遊行路線沿途進行非法籌款活動。有市民認為當局應加強執法，以遏止此歪風蔓延。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，過去5年每年各政治組織在公眾遊行路線沿途進行籌款的活動宗數和所得捐款總額，並按(i)該等活動是否領有許可證及(ii)政治組織名稱列出分項數字；
- (二) 過去5年，有否就上述非法籌款活動採取執法行動；若有，詳情為何；若否，原因為何；會否加強執法；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 過去5年，當局有否(i)向公眾宣傳，捐款前應了解有關籌款活動是否合法，以及(ii)向各政治組織宣傳進行籌款活動須領有許可證；若有，詳情為何；若否，原因為何？

初稿

Follow-up actions on the alleged involvement of a government official in the purchase and selling of the rights to build small houses

(8) 林卓廷議員 (書面答覆)

有傳媒於前年8月揭露一名時任屯門地政處高級地政主任的官員曾於2014至15年間，參與套丁活動，當時地政總署回覆傳媒查問時表示對於任何懷疑涉及透過虛假陳述及欺騙手段申請小型屋宇的個案，不論懷疑涉事人的身分及背景，均會跟進，並會按需要轉介並配合執法部門進行調查就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否將該個案轉介至執法部門調查，若然，詳情及結果為何？若否，原因為何；
- (二) 有否對該名官員進行公務員紀律聆訊，若然，詳情及結果為何？若否，原因為何；及
- (三) 事件發生後，有否安排該官員調職？若然，詳情為何？若否，原因為何？

初稿

Measures to protect children from sexual abuses

(9) 蔣麗芸議員 (書面答覆)

近月，全球有不少人士響應社交媒體上一場社會運動的號召，打破沉默披露他們多年前以至在未成年時，曾受性騷擾和性侵犯的經歷。他們來自政界、學術界、體育界等。另一方面，機構(例如學校、殘疾人士院舍)或企業現時可就兒童或精神上無行為能力人士相關工作，向警方查核應徵者和現有僱員的性罪行定罪紀錄。然而，該查核機制並沒有規定有關僱主必須作出查核，而查核亦不適用於聘用私人補習導師。關於保護兒童和精神上無行為能力人士免受性侵犯，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，每年涉及兒童性侵犯個案數字及犯案人的職業為何；
- (二) 有否規定和協助所有學校制訂保護兒童免受性侵犯的政策及措施；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (三) 會否修訂於1997年編訂的《學校性教育指引》，及有何措施確保學校執行有關指引，及評估和檢討其教學成效；若會，詳情及時間表為何；若否，原因為何；
- (四) 會否全面檢討性罪行定罪紀錄查核機制，包括研究立法規定僱主必須就兒童或精神上無行為能力人士相關工作，查核應徵者及現職僱員的性罪行定罪紀錄，以及把私人補習導師納入機制；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
- (五) 有何措施提高兒童對性侵犯的警覺性及應變能力，以及會否加強向被性侵犯的兒童及其家人提供心理輔導及支援，以協助他們走出陰霾，重過正常生活？

初稿

Electronic payment services

(10) 劉業強議員 (書面答覆)

金融科技是未來經濟發展的趨勢，電子支付已成為全球發展重心，政府須為將來發展「無現金城市」早作準備。自2016年金融管理局開始發出儲值支付工具(SVF)牌照之後，本港電子支付服務的發展進度緩慢。根據金融管理局的最新資料，2017年第2季儲值支付工具涉及的交易金額為318億港元，只較2016年第4季的297億元多21億元，半年間增幅不足一成。就此，政府可否告知本會：

- (一) 2017年《施政報告》的《施政綱領》指出，政府將設立跨部門平台推動電子商貿，亦會積極鼓勵流動支付渠道的發展，除了為銀行和儲值支付工具營運商設立「快速支付系統」，政府會如何進一步發展電子支付服務，使服務更加普及；
- (二) 新加坡在2017年7月推出PayNow的跨銀行轉賬服務，市民只需輸入身份證號碼或手機號碼就能轉賬或收款，邁向「無現金城市」。當局有否參考世界各地發展電子支付(包括本地和跨境電子支付)服務的經驗，以制訂下一步工作；及
- (三) 本港手機支付系統琳琅滿目，例如TNG、支付寶、Apple pay等，但部分港人注重私隱而對電子支付方式卻步。消費者委員會去年發表的《10款流動支付服務的應用與保安》報告指出，個別流動支付服務商保留用戶資料長達7年，有可能違反《個人資料(私隱)條例》。現時因應電子支付服務的監管制度為何，以及當局如何釐訂金融管理局和其他部門的監管角色和定位，在便利和保障消費者之間作出平衡？

初稿

Project delay of the Tuen Mun-Chek Lap Kok Link

(11) 譚文豪議員 (書面答覆)

據傳媒報導，港珠澳大橋已經具備通車的條件，並預計於2018年第二季通車。然而，原訂同年啟用的屯門至赤鱗角連接路，其工程卻接二連三地發生問題。路政署早前宣布連接路工程因技術困難而延誤，預計要延至2020年才完成所有工程。連接路的工程延誤將令港珠澳大橋，於2018至2020年間，欠缺接駁至市區的道路。青馬大橋現時是出入大嶼山的唯一通道。預計港珠澳大橋通車後，青馬大橋將需獨力承擔額外的交通流量，直至屯門至赤鱗角連接路完工。唯青馬大橋的交通現已相當擠塞，令人擔心大橋是否有足夠容量容納更多交通。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過往3年，青馬大橋的平日早上繁忙時間東行和傍晚繁忙時間西行的每小時行車量、容車量、行車量/容車量比率為何(使用與下表相同格式的表格列出)；

年份	時段	行車量	容車量	行車量/ 容車量比率
2015	早上東行			
	傍晚西行			
2016	早上東行			
	傍晚西行			
2017	早上東行			
	傍晚西行			

- (二) 未來3年，因應港珠澳大橋通車，同時屯門至赤鱗角連接路並未完工，將為青馬大橋帶來額外的交通流量。預計青馬大橋的平日早上繁忙時間東行和傍晚繁忙時間西行的每小時行車量、容車量、行車量/容車量比率為何(使用與下表相同格式的表格列出)；及

年份	時段	行車量	容車量	行車量/ 容車量比率
2018 (港珠澳大橋通車後)	早上東行			
	傍晚西行			
2019	早上東行			
	傍晚西行			
2020 (屯門至赤鱗角連接 路完工前)	早上東行			
	傍晚西行			

初稿

- (三) 早前，有傳媒揭發港珠澳大橋工程出現不尋常的沉降問題，報道指若情況持續，最嚴重或壓斷屯門至赤鱸角連接路隧道。事件會否令屯門至赤鱸角連接路隧道工程再次延誤，令港珠澳大橋於2020年後繼續欠缺接駁道路；如會，詳情為何；如否，原因為何？

初稿

Regulation of financial intermediaries

(12) 陳振英議員 (書面答覆)

早前有經營財務中介公司的業界人士向本人反映，由於行內良莠不齊致公眾形象負面，令生存空間大幅減少。本人曾於立法會財經事務委員會2017年5月舉行的會議上提出，政府需檢討現有《放債人條例》及中介人發牌制度，惟政府當時回答於2017年第3季會展開「打擊與放債業務有關的不良手法而實施四大範疇」(下稱「檢討」)的相關檢討。政府可否告知本會：

- (一) 會否公佈上述「檢討」的結果？若會，時間表為何；若否，原因為何；
- (二) 於2016年推行「檢討」以打擊不良放債手法，例如中介公司不能向借款人收取任何費用，違例者或會被吊銷放債人牌照。政府請告知新措施推出以來，有沒有違例個案？若有，有關個案詳情及最終懲處措施為何；
- (三) 目前警務處牌照課負責放債人機構牌照申請事宜，請問警方過去3年，有沒有主動調查懷疑放債人公司違規的個案？若有，個案總數及懲處內容為何；
- (四) 警方、公司註冊處有否與金融監管機構(例如金融管理局)就放債人經營情況進行工作交流？若有，有關會議是定期或不定期舉行？若否，原因為何；及
- (五) 會否考慮推行中介人發牌制度？若會，時間表為何；若否，原因為何？

初稿

Construction of an InnoCell adjacent to the Hong Kong Science Park

(13) 吳永嘉議員 (書面答覆)

今年《施政報告》宣布，政府建議向科學園公司斥資8億元，興建一幢18層高的「創新斗室」，提供500個單位供海外科研人才租住，進一步支援香港創科生態環境的發展。就此，政府可否告知本會：

- (一) 現時「創新斗室」建議的融資安排是七成由政府注資，另為其餘三成的商業貸款及利息提供擔保，當局為何須就發展項目向科技園公司採取較高的注資比率而不考慮全數以商業貸款的形式融資；
- (二) 由於受用地面積及高度限制所限，建議提供的500個住宿單位將會是「創新斗室」可提供的最大數量。但根據政府委託顧問的需求研究及調查結果推算，在2020年，科學園租戶及培育公司將需要約580個「創新斗室」住宿單位。當局會否計劃興建更多住宿單位去填補這些住宿單位短缺；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (三) 「創新斗室」初步建議的入住資格準則包括科學園的租戶或培育公司的負責人、海外或內地僱員，以及到訪的海外或內地科學家和研究人員。當中並沒有照顧科學園內租戶或培育公司本地僱員的住宿需求，當局會否考慮日後在園內興建專為本地人才而設的住宿單位；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (四) 根據科技園公司委託顧問的需求研究及調查結果推算，「創新斗室」預計會產生約1.1億元的直接增加值，以及5,600萬元的間接及連帶增加值。請當局列舉直接增加值、間接及連帶增加值的詳情和推算假設；及
- (五) 政府預期「創新斗室」的單位在2020年時的月租將介乎8,000至10,000元。原則上，月租金額將定於鄰近地區類似質素物業的市值租金約60%。當局是基於什麼機制及準則而認為擬議的租金水平合理且具競爭力？此外，局方日後會在什麼情況下再檢討租金的水平？

初稿

Handling of complaints by the Medical Council of Hong Kong

(14) 麥美娟議員 (書面答覆)

據悉，現時醫務委員會(下稱醫委會)接到投訴個案後，需先交由初步偵訊委員會的主席作出初步考慮，以決定投訴是否屬毫無根據或瑣屑無聊而不應再行處理，還是應呈交偵委會作全面考慮；然而，醫委會及其初步偵訊委員在處理投訴個案的過程中均經常以種種原因拒絕向投訴人披露與個案相關的重要資訊，令不少投訴個案在投訴人不明所以的情況下不了了之。就此，政府可否告知本會：

- (一) 初步偵訊委員會在決定是否需要處理相關投訴個案時的理據及程序為何；
- (二) 初步偵訊委員會的主席或副主席在基於甚麼情況下會尋求專家協助，以協助他/她們決定該個案是否應交到初步偵訊委員會並予以處理；投訴人是否有任何途徑查閱或得悉相關專家意見；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (三) 投訴人是否有權取閱初步偵訊委員會階段的會議紀錄；如有，詳情及方法為何；如否，原因為何；及
- (四) 現時病人是否能夠取閱其個案中相關被投訴人的辯護理據(包括初步偵訊委員會及醫委會研訊階段)；如能，程序為何；如否，原因為何？

初稿

Unauthorized display of publicity materials in country parks

(15) 陳克勤議員 (書面答覆)

近年，部分人士在郊野公園範圍內懸違法掛標語。就在本年初，獅子山上就被人懸掛一幅長約25米、闊3米的巨型直幡。事件最終需要勞煩警方、消防及政府飛行服務隊聯合行動，花費近一小時才移除橫額。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去三年，於郊野公園發現有人懸掛宣傳品的個案宗數；
- (二) 當局奉召處理每宗個案所調派人員數目、所涉載具及行動歷時長度；
- (三) 當局處理每宗個案的平均開支成本；
- (四) 當局處理有關個案時，可有涉及人員受傷，如有，詳情為何；
- (五) 現行法例下，當局對於郊野公園懸掛宣傳品的人士所採取的法律行動；
- (六) 當局是否曾援引以上法例作出檢控，如有，詳情為何；如否，詳情為何；及
- (七) 當局有否向於郊野公園懸掛宣傳品的人士追收處理宣傳品所需的款項；如有，詳情為何？

初稿

Development of Kowloon East

(16) 胡志偉議員 (書面答覆)

2017年《施政報告》中提及政府將擴展「起動九龍東」項目至新蒲崗，以及根據《公共交通策略研究》，新蒲崗太子道東東行及西行譽港灣對出將增設巴士轉乘站，此外，政府早前亦啟德發展區內的環保連接系統進行諮詢，有意見指環保連接系統應延伸至油塘及避免以觀塘開源道為終點以免加劇區內鐵路飽和的問題，就與「起動九龍東」項目相關交通項目事宜，政府可否告知本會：

- (一) 當啟德全科醫院落成後，新蒲崗工業區一帶及啟新道將成為黃大仙救護車前往啟德醫院的主要通道，政府有何措施改善新蒲崗工業區內的擠塞問題？有否評估改建四美街休憩空間改建停車場後對區內交通流量的影響？如有，結果為何；
- (二) 有否評估，將建議中的新蒲崗太子道東東行及西行譽港灣對出的建議巴士轉車站移往近富豪東方酒店或附近位置(東行及西行)，以便將經彩虹道天橋行駛的巴士納入該轉車站計劃之內？如有，詳情為何？如否，原因為何；及
- (三) 就啟德環保連接系統，會否考慮改以油塘為連接系統的終點站，以免加劇觀塘商貿區及開源道一帶的擠塞問題，以及觀塘鐵路站已超負荷的問題？如有，詳情為何？如否，原因為何？

初稿

Major infrastructure projects experiencing cost overruns

(17) 謝偉俊議員 (書面答覆)

近年大型基建嚴重超支，一項接一項有經濟學者翻查過去十年，大型基建項目原定造價及最新造價比較，發現所有項目嚴重超支，反映成本估算明顯出現問題，「難怪市民批評大型基建多屬大白象」打擊市民對政府公共理財信心。基建超支更不停被用作立法會財委會拉布或拖延撥款口實，疾礙撥款。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否評估近年基建超支，打擊公眾對政府公共理財負面影響；
- (二) 前任財政司司長針對基建超支而設的「控本辦」，至今審核多少項目？節省多少基建開支？會否擴大「控本辦」職權，審核及監察以「服務經營權模式」發展的政府工程項目；及
- (三) 有學者意見指，過往各超支項目，超支成因可能涉「故意低估工程造價，推高回報率」、「減少財務委員會拒批撥款風險，政府有否調查，曾否出現刻意低估基建造價情況？

初稿

Government's requests for information disclosure and removal made to information and communication technology companies

(18) 莫乃光議員 (書面答覆)

有近期刊登的研究文章指出，不少先進國家或地區已經通過訂立或修改法律來規範執法部門獲取電子通訊內容和個人資料的做法，其中包括英國的《2000年調查權力及規管法令》(Regulation of Investigatory Powers Act of 2000)、澳洲的《1979年電訊(截取及取用)法令》(Telecommunications (Interception and Access) Act 1979)及台灣地區的《通訊保障及監察法》(The Communication Security and Surveillance Act)等，亦有機制令政府定期主動披露相關資料以確保透明度。而香港現行的《截取通訊及監察條例》規管範疇仍限於「郵件截取」和「電訊截取」，並不涉及儲存於網絡伺服器的通訊記錄及個人資料等。就此，政府可否告知本會：

- (一) 在二〇一七年的每半年，政府向資訊及通訊科技公司提出披露資料要求的以下詳情(按政府部門以表分項列出有關資料)：
- (i) 涉及的資訊及通訊科技公司總數；
 - (ii) 涉及的資訊及通訊科技公司的名稱及類別(例如互聯網服務供應商、器材生產商、社交媒體及搜尋器)；
 - (iii) 提出的要求總數；
 - (iv) 涉及的用戶帳戶總數；
 - (v) 要求披露的資料類別(例如用戶名稱、互聯網規約地址及聯絡方法)及有關的要求的數目各有多少；
 - (vi) 要求披露的資料性質(即通訊的元資料及/或內容)及有關的要求的數目各有多少；
 - (vii) 提出有關要求的原因(例如偵查案件、執法及其他原因)及有關的要求的數目各有多少；
 - (viii) 根據法庭命令而提出的要求數目；
 - (ix) 要求獲受理的數目；
 - (x) 要求不獲受理的原因(例如有關要求並非按法庭命令提出、未有提供適當法律文件、理據不充分、不符合資訊及通訊科技公司的政策及其他原因)及有關的要求的數目各有多少；

如不能提供這些資料，原因為何；

初稿

- (二) 在二〇一七年的每半年，政府向資訊及通訊科技公司提出移除資料要求的以下詳情(按政府部門以表分項列出有關資料)：
- (i) 涉及的資訊及通訊科技公司總數；
 - (ii) 涉及的資訊及通訊科技公司的名稱及類別；
 - (iii) 提出的要求總數；
 - (iv) 要求移除的資料數量；
 - (v) 涉及的資料類別(例如影片、文字、圖像)及有關的要求的數目各有多少；
 - (vi) 涉及的資料性質(例如不雅內容、違法廣告、侵犯版權及虛假資料)及有關的要求的數目各有多少；
 - (vii) 提出有關要求的原因(例如調查投訴、執法及其他原因)；
 - (viii) 根據法庭命令而提出的要求數目；
 - (ix) 要求獲受理的數目；
 - (x) 要求不獲受理的原因；

如不能提供這些資料，原因為何；

- (三) 政府有否計劃檢討及/或修改包括《截取通訊及監察條例》在內的相關法例，以確保隨著資訊科技及政府執法方式的變化，市民仍充分享有基本法第二十七、二十八、二十九、三十條所訂立的言論自由及通訊秘密等各項權利；及
- (四) 政府有否計劃修訂內部指引及實務守則，規範各部門提出披露及移除資料要求的做法，並增加透明度；如沒有計劃，原因為何？

初稿

Use of renewable energy by the Government

(19) 梁繼昌議員 (書面答覆)

2015年5月，環境局聯同發展局及運輸及房屋局發表《香港都市節能藍圖2015~2025+》，為政府建築物訂立新的節能目標，在2015年至2020年內減少5%的電力使用量。去年1月，環境局發表《香港氣候行動藍圖2030+》，指出政府會擔當領導角色採用可再生能源，並在可行情況下考量及早在公營界別推出試行計劃，以及鼓勵私營界別參與。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，每年政府的總用電量為何；當中每年按政府服務類型(包括水務及污水處理、市政服務、紀律部隊、政府辦公室和宿舍、街道照明、其他政府服務)的用電量分別為何；
- (二) 現時有哪些政府建築物及公共基礎設施(包括新建的政府建築物及進行主要改裝工程後的現有政府建築物)裝有可再生能源的發電設施；每個可再生能源發電設施的(i)可再生能源種類、(ii)安裝年份，及(iii)發電容量分別為何；
- (三) 過去5年，該等可再生能源裝置(i)每年發電總量佔整座建築物該年度整體用電量的百分比，及(ii)所產生的發電用途分別為何；當局有否於該等可再生能源裝置附近的顯眼位置安裝顯示板，展示可再生能源的產電量，向市民推廣可再生能源的概念；
- (四) 現時當局有否為該等可再生能源發電裝置進行定期例行保養，以適時更換和修復老化及損壞的可再生能源發電裝置，以及優化其發電效能；如有，詳情為何，包括過去5年每年各項涉及該等可再生能源裝置的開支分別為何；如否，原因為何；及
- (五) 政府早於2005年發布關於「政府工程和裝置採用能源效益和可再生能源科技」的工務技術通告，以推廣公共工程安裝小型可再生能源發電系統。然而，隨着可再生能源技術日新月異及根據政府每年的用電情況，當局有否計劃更新有關可再生能源的技術規定或指引；如否，原因為何；如有，詳情為何

初稿

何，包括會否涵蓋安全、設備保護、可靠性及電力質素四個技術層面？

初稿

Treatment for cancer patients

(20) 葛珮帆議員 (書面答覆)

近年有愈來愈多病人及病人團體要求加快納入新藥於藥物名冊及安全網的審批進度，尤以病情緊急的癌症病人團體為多，就2016年審計署就醫院管理局（“醫管局”）的《醫院管理局的藥物管理》報告亦指出，“不少病人的治療需要使用不獲安全網資助的自費藥物，醫管局應繼續努力把這類藥物按優次順序納入安全網的資助範圍。”然而，有病人組織反映，由等待新藥註冊、經醫院藥事委員會至藥物建議委員會排期開會審批，要等待新藥納入名冊及安全網需要至少5年時間，未獲納入自費藥物名單的新藥，公立醫院的病人難以知悉，加上審批時間過長，令癌症病人錯失黃金治療期。就此，政府可否告知本會：

- (一) 據悉，香港於新藥註冊需要求兩張海外規定國家的藥品證書 (Certificate of a Pharmaceutical Product)，但大部份鄰近國家如台灣、新加坡、馬來西亞、韓國、泰國等，只要求一張藥品證書，因此註冊時間比其他亞洲國家需時更長，當中需要兩張藥品證書的理據為何？當局會否檢討現時的審批制度，並減省癌症及罕見病藥品證書至一張；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (二) 藥物名冊新藥申請大部分為癌症藥物，有其急切的需要。現時藥物建議委員會一年進行4次會議，但癌症病人的情況往往非常緊急，病情在三個月後已有嚴重的變化。就此，因應更多病人團體的批評及訴求，醫管局會否(i)增加藥物建議委員會的會議次數，及審議的人手和資源，以提高審批新藥物的速度；以及(ii)為緊急或嚴重疾病(如癌症)的新藥申請設立另外的快線審議；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (三) 參考過去兩年藥物建議委員會記錄，申請入冊的新藥屬於癌症類別當中，超過一半(53%)的拒絕原因均是指藥物未能充分顯示成本效益。既然藥物只是納入自費藥物(不論獲安全網資助與否)，並不會增加醫管局的開支，醫管局仍然以未有充分成本效益為由拒絕藥物申請的原因為何？醫管局不先將藥物入冊，令病人可以得知更多治療方案，有更多知情權，並累積更多臨床經驗的理據為何；

初稿

- (四) 局方曾承諾會設立非常見病新機制以處理個案少、需要特別治療方法及藥物昂貴的特別病種。醫管局(i)建立專責部門以管理和診斷此類特別病種；(ii)設立有效的轉診系統，以迅速確診和治療非常見病患者；及(iii)建立診斷、確診和治療的系統的詳細措施為何；
- (五) 由於大多數非常見疾病具遺傳性，當局會否加強婚前身體檢查的宣傳，以降低下一代患上同樣非常見疾病的機會；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (六) 現時本港七大聯網醫院中，(i)已增設紓緩治療科，並引入「死亡質量指數」作為評估指標的醫院數目；(ii)紓緩治療科病人的種類和數目及(iii)當中末期病人佔紓緩治療科病人總數的百分比為何？請以表列的形式，按醫院分別詳細列出；及
- (七) 現時，香港的「死亡質量指數」全球排名為22名，當局會如何就善終及醫療保健服務、人力資源、人們對服務的負擔力、服務質量及社會參與度五方面作出檢討並優化，以提升本港「死亡質量指數」的質素和全球排名？

初稿

Measures to attract people to attend the training courses for and join the healthcare industry

(21) 潘兆平議員 (書面答覆)

僱員再培訓局在2015-16年度為健康護理業推出「先聘用後培訓」試點計劃。按照計劃原意，學員在完成計劃後會繼續留在護理行業，就此，政府可否告知本會：

- (一) 自開辦至今，再培訓局健康護理業「先聘用後培訓」試點計劃在每個年度的取錄人數、畢業人數及在相關行業的留職人數分別為何；
- (二) 鑑於部份安老業培訓課程及計劃流失率嚴重，當局有否檢討學員在完成課程或計劃前中途離開的原因為何；及
- (三) 當局會否考慮檢討安老業培訓課程與就業計劃的津貼額及薪酬水平，吸引市民報讀，並制訂獎勵措施，鼓勵畢業學員繼續留在相關行業？

初稿

規管進口活魚

(22) Hon KWONG Chun-yu (Written Reply)

Scholars and conservationists have raised their concerns to me about the emergence of a class of live fish carrier vessels (Class IIIa) that are not fishing vessels, but are cargo vessels that collect fish from collection or consolidation points in other countries and convey them to Hong Kong. The concern is that some or many of these vessels appear not to be reporting their cargo as it enters or leaves Hong Kong (mainly going to Mainland China), and illegal activities in source countries. Evidence comes from multiple sources, direct observations and tracking data. Given this situation, a multi-year analysis of the laws pertinent to the reporting of live fish on these vessels has revealed a situation of exemptions and lack of regulation and oversight that appear to enable these vessels to do what they want, when and how they want and permit little scrutiny or enforcement by the government. This lack of oversight by the government is not only allowing illegal, unregulated and unmonitored trade in live fish but also is a potential human health risk and could very likely be linked to avoidance of income tax (earnings) by such traders. Given the very high value of this trade, that could represent significant sums of money.

THE MAJOR ISSUES IDENTIFIED

1. Exemption clause, as executed by the Director of Marine Department under CAP 548 s. 69, for all Hong Kong Class III vessels, which exempts them from reporting their entries and exits into and from Hong Kong
2. Exclusion of live fish from marine fish being reported to the government and no designated landing areas as seen for dead marine fish.
3. Exemption from AIS requirements for certain vessels shortly to be required for other cargo vessels travelling internationally (this makes their tracking difficult to do).

While we recognize that the different regulations/laws fall under different departments and were developed for different reasons, the lack of coordination and cross-referencing has led to a massive gap that is enabling a significant amount of live seafood is imported into Hong Kong on these live fish carriers but not all is being reported to the Government upon arrival. There are clear possible solutions. In this connection, will the Government (AFCD, Marine Dept, and CED as relevant) inform this Council:

- (1) of the measures it takes to monitor the imports of live fish cargo, considering that Hong Kong registered live fish carriers can unload their imported seafood into Hong Kong at any point coming from any destination and at any time. How can the government ensure that the necessary manifests and declarations are being provided in a timely

初稿

manner, and whether Customs and Excise Department (CED) would be assisted in its work if the vessels were not exempted from reporting their entries to Hong Kong to the Marine Department; if so, of the details; if not, the reasons for that;

- (2) of the number of Hong Kong registered live fish carriers (Class IIIa) which have reported their imports to the CED during each month in 2017, and the quantity of declared import of the live seafood from these vessels in 2017 as compiled by the Census and Statistics Department;
- (3) of the number of Hong Kong registered live fish carriers which were inspected for their import and declaration by CED in 2017;
- (4) of the reason for the exemption (to report their entry and exit Cap 548 s. 69) for Hong Kong-registered live fish carriers (Class IIIa) by the Director of the Marine Department, and whether it will consider removing this exemption for these (Class IIIa) vessels so that shipment schedules are made available to the CED to ensure reporting; if so, of the details; if not, the reasons for that;
- (5) of the reason for the exclusion of live fish from the Marine Fish (Marketing) Ordinance, and whether it would consider changing the legislation to include 'live marine fish' as 'marine fish' (which of course it is); if so, of the details; if not, the reasons for that; and
- (6) the number of > 300 GT Hong Kong registered live fish carriers that are carrying functioning Automatic Identification System (AIS) at this time as per requirement (L.N. 186 of 2016) and in accordance with International Convention for the Safety of Life at Sea, and whether it would consider including smaller (<300 GT) fish carrier vessels (Class IIIa) under the legislation to carry AIS?