

## 會議過程正式紀錄

2021 年 6 月 2 日星期三

上午 11 時 34 分會議開始

### 出席議員：

主席梁君彥議員，大紫荊勳賢，G.B.S., J.P.

石禮謙議員，G.B.S., J.P.

張宇人議員，G.B.S., J.P.

林健鋒議員，G.B.S., J.P.

黃定光議員，G.B.S., J.P.

李慧琼議員，S.B.S., J.P.

陳克勤議員，B.B.S., J.P.

陳健波議員，G.B.S., J.P.

梁美芬議員，S.B.S., J.P.

黃國健議員，S.B.S., J.P.

葉劉淑儀議員，G.B.S., J.P.

謝偉俊議員，J.P.

田北辰議員，B.B.S., J.P.

何俊賢議員，B.B.S.

易志明議員, S.B.S., J.P.

姚思榮議員, B.B.S.

馬逢國議員, G.B.S., J.P.

陳恒鑞議員, B.B.S., J.P.

梁志祥議員, S.B.S., M.H., J.P.

麥美娟議員, B.B.S., J.P.

郭偉強議員, J.P.

張華峰議員, S.B.S., J.P.

葛珮帆議員, B.B.S., J.P.

廖長江議員, G.B.S., J.P.

潘兆平議員, B.B.S., M.H.

蔣麗芸議員, S.B.S., J.P.

盧偉國議員, S.B.S., M.H., J.P.

鍾國斌議員

吳永嘉議員, B.B.S., J.P.

何君堯議員, J.P.

周浩鼎議員

邵家輝議員, J.P.

柯創盛議員, M.H.

容海恩議員, J.P.

陳沛然議員

陳振英議員, J.P.

張國鈞議員, J.P.

陸頌雄議員, J.P.

劉國勳議員, M.H.

劉業強議員, B.B.S., M.H., J.P.

鄭松泰議員

鄭泳舜議員, M.H., J.P.

謝偉銓議員, B.B.S., J.P.

## 出席政府官員：

運輸及房屋局局長陳帆先生, J.P.

食物及衛生局局長陳肇始教授, J.P.

商務及經濟發展局局長邱騰華先生, G.B.S., J.P.

發展局局長黃偉綸先生, J.P.

創新及科技局局長薛永恒先生, J.P.

財經事務及庫務局局長許正宇先生, J.P.

運輸及房屋局副局長蘇偉文博士, B.B.S., J.P.

**列席秘書：**

秘書長陳維安先生, S.B.S.

副秘書長衛碧瑤女士

助理秘書長薛鳳鳴女士

助理秘書長韓律科女士

**主席：**現在舉行立法會例行會議。

## 提交本會省覽的文件

下列文件是根據《議事規則》第 21(2)條的規定提交：

文件

僱員再培訓局

2019-20 年度年報(包括財務報表及獨立核數師報告)

內務委員會有關研究附屬法例及其他文書的第 17/20-21 號報告

《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》委員會報告

《2021 年收入(印花稅)條例草案》委員會報告

《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》委員會報告

《2021 年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》委員會報告

## 議員質詢的口頭答覆

**主席：**質詢。第一項質詢。

### 南區的交通問題

**1. 謝偉銓議員：**主席，有不少建築、測量、都市規劃及園境界別人員和港島南區居民指出，現時在繁忙時段，香港仔隧道及南區主要道路相當擠塞，而港鐵南港島綫的列車車廂亦十分擠迫。他們擔心，隨着區內多個住宅及工廈改建項目逐步落成，加上政府將會實施“躍動港島南”計劃，該區的交通擠塞問題會進一步惡化。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有何具體措施改善南區對外和區內交通，以及落實該等措施的時間表為何；

- (二) 港鐵南港島綫(西段)項目的最新研究進度，以及該項目的落實時間表為何；及
- (三) 會否研究興建第四條過海行車隧道，直接連接南區與九龍半島，以紓緩香港仔隧道及海底隧道的塞車情況？

**運輸及房屋局局長：**主席，就謝偉銓議員的質詢，經諮詢發展局後，現答覆如下：

(一)及(二)

現時港島南區對外主要道路例如黃竹坑道、香港仔海傍道、薄扶林道及香港仔隧道繁忙時段的交通流量主要集中在平日上班時間北行，以及下班時間南行。隨着南港島綫(東段)在 2016 年 12 月通車，為往返港島南區的市民提供了多一個交通選擇，亦紓緩南區對外主要道路的交通，例如香港仔隧道及薄扶林道(沙宣道至置富道的一段)的平均流量在 2017 年分別下跌約 5.6%及約 4.4%，相關路段的車流其後亦保持平穩。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

運輸署亦一直致力改善南區區內的交通，例如在香港仔市中心外圍設置大型車輛上落客貨區以減少大型車輛進入香港仔市中心區域、在區內多個路段設立不准停車限制區以免行車受阻、在大潭道水壩段增設智能交通燈，以及正安排在薄扶林道和薄扶林水塘道的路口加設交通燈號控制以理順車流。另一方面，運輸署亦因應區內的新發展項目積極要求項目倡議人提供交通改善措施，當中包括要求在薄扶林南房屋發展時一併改善薄扶林道和域多利道路口的容車量，以及在香港海洋公園水上樂園內提供車輛掉頭處以改善深灣道的交通。

為盡早規劃南港島綫(西段)，政府已於 2019 年 6 月邀請香港鐵路有限公司("港鐵公司")提交該項目的建議書。我們已於去年 12 月底收到港鐵公司就該項目提交的建議書。相關

部門正研究該建議書，並會因應薄扶林南部近華富一帶的發展情況、華富邨重建時間表，以及"躍動港島南"的發展而帶來運輸需求的增長，適切考慮該項目的未來路向。

我們預計，薄扶林地區的人口將於未來一段時間保持平穩，並在華富邨重建後才有較明顯的增長，亦有待居民陸續由華富邨遷移至薄扶林南的接收屋邨，從而騰空華富邨內有關空間以作為鐵路項目的工地後，才可開展南港島綫(西段)的相關工程。我們會盡量配合華富邨重建，適切調整公共交通服務。在敲定南港島綫(西段)的鐵路方案前，政府會按照既定程序就方案的細節諮詢公眾。

至於"躍動港島南"計劃的主要目的，是將南區打造成為一個充滿活力、適合工作、居住和遊玩的地區。在規劃大型發展項目時，項目倡議人需要就擬議的項目進行交通影響評估，檢視其發展及區內已規劃和承諾發展項目的累積交通影響，並會在有需要時，建議及落實合適的交通改善措施。相關政策局及部門亦會小心評估計劃下各個項目及措施可能造成的交通影響，務求交通容量足以支撐有關項目。政府會繼續密切留意港島南區對外和區內的交通情況。

- (三) 政府計劃在"明日大嶼願景"下推展一組連接屯門沿海地區、大嶼山、交椅洲人工島，以及香港島的優先運輸走廊，當中包括第四條過海行車隧道，落成後有助分流及疏導現時 3 條過海行車隧道及其連接道路的交通情況。立法會已批准"中部水域人工島相關研究"的撥款申請，有關研究預計於今年 6 月展開。

另一方面，路政署及運輸署已於去年 12 月展開《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》，依據發展局行將公布的《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》研究的最終發展策略，探討鐵路及主要幹道基建的布局，以及為走線和配套設施進行初步工程技術評估，讓大型運輸基建的規劃能夠配合甚至預留容量以滿足香港整體長遠發展的需要。研究亦會同步檢視相關的運輸基建對現有運輸網絡的影響，並擬訂相應的對策。《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》的焦點是"明日大嶼願景"相關研究以外的範圍，包括港島南區。

路政署、運輸署、土木工程拓展署及規劃署等部門會就上述兩項研究緊密聯繫、互相配合。

**謝偉銓議員：**代理主席，局長剛才的主體答覆提到很多可以改善港島南區交通的基建項目，但很多項目現時仍停留在研究階段。當然，香港受到疫情影響，完全沒有遊客，加上香港海洋公園("海洋公園")有時開放、有時停開，現在南港島綫的載客量偏低，但隨着疫情減退，水上樂園開幕，區內的住宅項目陸續入伙，以及將來遊客重來，相信很快便會擠滿現時只有 3 卡車廂的南港島綫列車。政府有否督導港鐵公司對有關問題早作準備，在適當時候迅速增加南港島綫的車卡數目和班次呢？相關的計劃詳情為何？

**運輸及房屋局局長：**代理主席，感謝議員的補充質詢。當下我們對於港島南區，基本上已經進行相當多交通改善工作，我剛才只向各位議員介紹了一小部分。就海洋公園水上樂園的開幕，我們已經與海洋公園作出協調。第一，海洋公園會提供穿梭巴士，在港鐵海洋公園站設穿梭巴士接載遊客到水上樂園園區，亦有專利巴士線延伸至水上樂園的地點；我們並與相關的專線小巴聯絡，確保有關的交通安排暢順及完備。除此之外，港鐵公司亦會因應客量的需求，適當調動班次。

我們希望大家衷誠合作，不論是海洋公園、政府部門，還是交通營辦商，多管齊下，提供足夠的容量，方便市民出行，同時，在交通管理裏，盡量減少對南區市民的影響。

**張國鈞議員：**代理主席，我留意到局長在主體答覆裏，就南區交通問題交代了 3 項計劃，第一項計劃是南港島綫(西段)，而這項計劃與華富邨重建的時間表是環環相扣的。可以說，華富邨重建如螞蟻搬家，我相信在 2030 年前也不會看到這條鐵路落成開通。第二項計劃是"明日大嶼願景"研究，這項研究會在今年 6 月開始。第三項是《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》，而這亦只是在去年 12 月才開始。可以說，我相信這 3 項計劃在未來 10 年內也不會有甚麼能做出來，都是長遠的計劃。

我想問，局長是否對南區未來 10 年的交通狀況感到很滿意，所以暫時沒有計劃解決未來 10 年，因南區人口增長所帶來的交通問題？我想局長能向我們澄清這一點。

**運輸及房屋局局長：**代理主席，多謝張議員的補充質詢。或許容我用少許時間作說明。基本上就南區交通改善方案，來往區外的交通過去已完成的，例如我們已在薄扶林道和沙宣道交界設置分層式的行車道；在薄扶林道的巴士站設立避車處，方便其他車輛通過；在海洋公園站推行泊車轉乘計劃；優化香島道近深水灣泳灘的巴士站避車處，當巴士停站時亦不會影響交通；以至在大潭道水壩段增設智能交通燈控制系統。

當然，我剛才亦提到，已計劃的改善方案也有很多，例如已安排在薄扶林道及薄扶林水塘道的路口加設交通燈控制；在薄扶林南房屋發展時一併擴闊薄扶林道和域多利道交界處，以增加在薄扶林道南行及域多利道的行車道；擴闊黃竹坑道近香港仔隧道的巴士站避車處。

至於區內交通，我們亦有一系列的工作，包括已規劃並會推行的，例如優化薄扶林區內多個路口(包括薄扶林道和沙宣道交界；域多利道和沙灣徑交界；薄扶林道、域多利道和石排灣道交界；域多利道和大口環道交界)，這些均會由數碼港擴建項目負責。海洋公園水上樂園內亦會提供車輛掉頭處，以改善深灣道的交通，這一點我剛才已提及；以至在深灣道加設禁區、道路標誌及標記，以配合海洋公園水上樂園的開放。我們會繼續密切留意，亦多謝張議員剛才的提點，我們會全力以赴。

**陳健波議員：**代理主席，政府回應表示已收到港鐵公司就南港島綫(西段)提交的建議書，並會按既定程序進行諮詢。我認為當區居民一定有很多真知灼見，好的建議可令工程以低成本、快速及順利地建成，所以我希望政府能夠在早期進行諮詢，及早於未定案前吸納意見，不要在一切決定後才進行諮詢，否則便會予人是通知市民而不是諮詢市民的印象。

**運輸及房屋局局長：**代理主席，多謝陳議員的提點。對於任何鐵路項目，由於投資的數額相當巨大，而且對當區交通的影響會帶來極大改善，在推展有關鐵路項目的過程中，當我們收到港鐵公司的最終建議書，以及政府滿意他們的建議時，我們一定會按機制諮詢公眾，亦會前來立法會諮詢大家的意見，目的是：第一，聽取意見；第二，要把工作做得更好；第三，亦希望在建成後，為當區以至沿線居民帶來交通出行的方便，如果項目位處新發展區，亦會釋放沿線土地的發展潛力，為香港提供更多土地用作建設房屋、公營設施，以至商業區。

**陳振英議員：**代理主席，早於 2020 年年初，政府計劃向立法會申請 106 億元作為海洋公園擴建撥款時提到，會在公園海岸建設兩個碼頭，以改善海洋公園以至整個南區的對外海路交通。

後來，擴建撥款變為兩筆"救亡"撥款，說會繼續興建這兩個碼頭，但 1 年半過去了，卻不見政府有任何說明。對於這兩個碼頭的興建和啟用，公眾至今並不知道政府的時間表及最新進度。再者，究竟這兩個碼頭會否開放予一般市民使用，為南區居民出行提供多一個選擇呢？

**運輸及房屋局局長：**代理主席，多謝陳議員的補充質詢。至於海洋公園興建碼頭以推廣其連接，方便遊客出入，我們是支持的。但是，由於有關建議是海洋公園提出的，我手上並無有關資料。無論如何，在交通運輸政策方面，我們的現行政策是非常清楚的，如果任何人士有興趣營辦渡輪或水上交通安排，我們歡迎他提交意見，我們亦會積極考慮建議。所以，基本上，如果海洋公園擴建或建設碼頭之後，希望提供相關的渡輪服務的話，我們會全力考慮，在剛才所說的政策之下，作出正面的處理。

**馬逢國議員：**代理主席，香港仔隧道經常擠塞，很多時候是因為紅磡海底隧道("紅隧")擠塞，車輛倒流擠塞至南區。而紅隧經常擠塞，很大程度是因為收費便宜。香港仔隧道收費更便宜，不同車輛也劃一收取 5 元，比乘坐港鐵更便宜，因此吸引了大量車主使用。

我知道西區海底隧道("西隧")的專營權將會在 2 年後屆滿，對於 3 條過海隧道的收費模式，政府究竟有甚麼構思？我多年前曾主張政府考慮回購西隧，連同當時的東區海底隧道("東隧")，將 3 條隧道的收費劃一甚至取消，利用這種創新模式來自然分流交通。事實上，現時來說，香港仔隧道幾乎是南區的唯一選擇，如果使用一種比較創新的模式，的確可能有機會吸引部分車流以另一途徑繞道至西隧。我想問政府會否有這樣比較長遠、大膽的構思呢？

**運輸及房屋局局長：**代理主席，多謝馬議員的補充質詢。的確，正如馬議員所說，香港仔隧道仍有剩餘的行車容量，不過因為紅隧擠塞倒流，導致皇后大道東、跑馬地的交通擠塞，令到北行的車輛受阻。

有關馬議員剛才提及的三隧分流，政府曾有建議，不過因為早前在立法會得不到足夠的支持，我們已收回有關建議。但是，待西隧專營權在 2023 年 8 月屆滿之後，我們會繼續推展整體的規劃。過海隧道是很多香港市民出行時的必經之路，現時東隧、西隧及紅隧的交通並不平均。透過三隧分流，並在"擠塞徵費"的原則之下，讓市民自行作出選擇，我相信是一個非常穩妥，亦是大家都能夠接受的方案。但是，有關詳細的情況，我們屆時要就整體交通安排以至實際情況，再作仔細的規劃。在推行建議時，我相信我們會回到立法會徵詢大家的意見，希望大家屆時還在這裏。

**代理主席：**第二項質詢。

## 房屋問題

**2. 邵家輝議員：**代理主席，有社會人士表示，在完善選舉制度後，政府可以聚焦經濟、改善民生，尤其是解決香港長期積累的房屋等深層次問題。然而，有不少評論指出，土地規劃工作和房屋項目的推展速度仍然緩慢。就此，政府可否告知本會：

- (一) 現時房屋用地由覓地到規劃和諮詢，再由"生地"變成"熟地"，以及熟地上的房屋項目由動工至完成所經過的程序為何，以及完成每個程序一般需時多久；是否知悉該等程序和所需時間與先進國家的如何比較；
- (二) 鑒於有建議指出，政府可研究在郊野公園邊陲地帶興建房屋，以增加土地和房屋供應，政府會否就該建議進行研究；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 有否評估房屋問題長期未能解決所涉及的深層次原因，以及有何新的解決方案？

**發展局局長：**代理主席，本屆政府一直採取多管齊下的策略，盡一切努力開拓土地。其中，政府在 2019 年年初宣布全盤接納土地供應專責小組("專責小組")報告內的各項建議，並正全面推行當中 8 個值得優先研究和推行的土地供應選項。

就質詢的各部分，經諮詢運輸及房屋局("運房局")，現答覆如下：

- (一) 現時土地由"生地"(即未有明確規劃和發展計劃的用地)變成"熟地"(即可動工用地)，一般需時最少 6 年。以改劃單一地塊作公營房屋發展為例，首先需進行技術可行性研究，評估交通、環境等方面的影響，需時約兩年，隨後根據《城市規劃條例》(第 131 章)進行改劃(按法例一般需要 11 個月)，然後展開詳細工程及建築設計(一般需要 18 至 24 個月)。如牽涉私人土地，亦要按《收回土地條例》(第 124 章)和其他條例為收地和工程範圍刊憲和處理反對意見。待詳細設計及預算開支準備就緒，政府會向立法會申請工程撥款，獲批後啟動收地程序和為受影響住戶或經營者提供安置補償，然後清理土地，以便展開為期約兩至 3 年(視乎地盤情況而定)的土地平整和基建工程。以上環節部分同步進行，一般需合共用上約 6 年或以上的時間。興建單位則最少要大約 4 至 5 年。

由於各地的法規和行政制度、社會民情等並不相同，我們不宜就發展時間表和其他地方直接比較。

- (二) 發展郊野公園邊陲地帶是專責小組於 2018 年進行公眾諮詢時提出的 18 個土地供應選項之一。經廣泛諮詢社會各界的意見後，專責小組認為，該選項未能獲得大多數市民支持，因此在 2018 年 12 月向政府提交的報告中，並未將此選項列為建議應優先研究及推行的選項之一。政府在 2019 年 2 月公布的土地供應策略亦沒有包括此選項。政府現階段會繼續集中資源，全力推展先後公布的土地供應措施，包括專責小組建議的 8 個優先選項，暫時未有計劃重啟有關發展郊野公園邊陲地帶的研究。
- (三) 香港的房屋問題成因眾多而複雜。其中，香港屬開放型經濟，受外圍因素影響，利率長期處於極低水平，令資產價格一直高企。而過去一段時間，香港的造地工作確曾一度滯後。本屆政府自上任以來，一直以最大力度增加土地供應。近年的工作已有明顯進展。以收地為例，單是 2019-2020 及 2020-2021 兩個年度，政府已收回合共約 90 公頃土地，遠多於前 5 年加起來的 20 公頃。由 2021-2022 年度向前看，未來已知會收回的土地大約 700 公頃。此外，多項大規模的土地供應項目正陸續啟動。我們正積極推進

中部水域人工島相關研究，預計研究可於本月內展開，約需 3 年半時間完成。視乎研究結果，預計交椅洲人工島發展首階段的填海工程可於 2027 年展開。另一個大規模開發土地的項目就是新界北發展。我們早前已就新界北發展的規劃及工程研究諮詢立法會發展事務委員會，並會在短期內將項目提交立法會工務小組委員會。我們期望新界北發展其中重要一環——新田/落馬洲發展樞紐的建造工程，可在 2025 年展開。

此外，發展局的精簡發展管制督導小組，將檢視發展程序是否有進一步加快或精簡的空間。即使是法例所定的程序，亦是我們的檢討範疇，例如現行法例下處理發展申請的時間表，以及處理申述的程序等。在推展個別項目過程中，政府也力求加快造地速度。例如在東涌新市鎮發展的填海工程，我們使用"深層水泥拌合法"的新工程技術，僅用了短短 27 個月已完成首幅約 7 公頃的用地，預計最早在 2024 年提供約 1 萬個公營房屋單位。

發展局亦於 2020 年 12 月成立"項目促進辦事處"，負責促進可提供 500 個或以上住宅單位的私人發展住宅項目在動工前的發展審批申請，確保審批流程暢順。

公營房屋方面，政府部門亦會在可行情況下，與香港房屋委員會("房委會")及香港房屋協會，研究加快發展流程和善用每個公營房屋用地的發展潛力。例如在可行情況下，適度放寬用地的發展限制，或擴大及/或合併用地以加大地盤面積，從而增加建屋量。

近年，房委會亦採取一系列具體措施增加公營房屋供應，包括清拆石籬中轉房屋作公營房屋發展，和重建轄下個別工廠大廈作房屋用途。為加快建屋時間，房委會在確保工地安全和建造質素的基本原則下，不斷改善建造技術及流程，持續運用預製技術，以及推動其他創新建築方法，例如使用"組裝合成"建築法，以進一步提升生產效率。

另外，運房局一直積極牽頭推動和促成由非政府機構推行的過渡性房屋項目，目標是在 2022-2023 年度或之前提供 15 000 個單位，以紓緩居於不適切居所並長時間輪候公屋的家庭面對的困難。

代理主席，行政長官在上任後即明確指出房屋並不是簡單的商品，而適切的居所是市民對政府應有的期望，是社會和諧穩定的基礎。政府會繼續在造地建屋的工作上加大力度，把增加並加快房屋供應視為首要的工作目標。

**邵家輝議員：**代理主席，局長在主體答覆中指出，過去兩年收回的土地達 90 公頃，較之前 5 年的 20 公頃多，未來已知會收回 700 公頃土地，聽起來好像做了很多工作。

不過，我要告訴局長現時香港房屋的情況：市民如果輪候公屋，要破紀錄等候 6 年，而樓價則不斷飆升。所以我們要看結果，過程無論說成怎麼樣，也無法讓香港市民滿意。

尤其是局長在主體答覆的第(一)部分表示，現時土地由"生地"變成"熟地"，動輒需時 6 年；也說單是進行諮詢也要兩年，進行環境評估又要兩年，進行甚麼諮詢要 11 個月，然後土地平整又要兩三年。在完成這些程序後，還要 4 年至 6 年興建，要 10 多年時間才能興建一幢樓宇。

第一，當局是否有辦法縮短時間，以減低輪候公屋的人數？  
第二，就着如何減低成本，可否考慮輸入外勞興建房屋？

**發展局局長：**代理主席，感謝邵議員的補充質詢和意見。

第一，我非常同意我們需要進一步加快程序。我想跟議員分享一些簡單的數據，關於未來 10 年的公屋供應量，其實單位數目是由前年提出的 248 000 個到去年的 272 000 個，到今年的 316 000 個，但問題出在哪裏呢？正如行政長官所說的，興建房屋和拓展土地的時間很長。因此，如果說的是未來 10 年期，數字上的改善非常顯著；但如果回看近一兩年的房屋供應，即在短期方面，我們要繼續努力，譬如興建過渡性房屋，我們盼望能夠發揮一定作用。

很感謝邵議員提問這個問題。就着整個計劃，特別是前期的規劃等種種過程，就現時的情況，我們大約需時 6 年。不過，其實發展局已增加很大力度，我們並已成立精簡發展管制督導小組，而我們是直接向行政長官匯報的。

接着我們會檢視各方面的程序，是否能夠進一步壓縮，包括我在主體答覆中所說的，目前法例上訂明的規定，我們也會一併檢視，如果有需要，我們會尋求修改法例，亦希望議員可以支持。當然，我在此必須指出，這是有代價的。

我舉一個例子，現時向立法會申請撥款前，是必須先完成所有規劃程序的，但將來是否有空間，例如我們到達某個階段，已經可以提前向立法會申請撥款呢？可能有關計劃會不成功，但撥款是 conditional(有條件)的；這做法是以前不曾嘗試的，但將來能否嘗試呢？我想稍後也要跟議員進行適當的探討。

最後，邵議員問到輸入外勞的問題，但這目前仍不屬於我們計劃採取的措施。

**石禮謙議員：**代理主席，局長就這個問題的回答非常好，但好之餘，局長亦非常誠實地告訴我們，土地由“生地”變成“熟地”，沒有 10 多年時間，我們也不要妄想有房屋能夠興建出來。在這方面，局長亦說出事實。特首說安居樂業很重要，但現時有 25 萬個家庭正輪候公屋，他們現時住在那麼熱——高達 40°C——的地方，如何安居樂業呢？而且失業率又那麼高。

現時輪候公屋要 5.5 年以上，我覺得這問題是需要特事特辦的。如果按照局長剛才說的全部現有限制，那麼如何縮減時間，建造更多公屋呢？私樓方面不用政府理會，我們自會解決，但在公屋方面，政府需要解決輪候時間長的問題，希望盡快回復 3 年“上樓”的情況。

或者發展局局長不用回答我，讓運房局回答，就着這個情況，除了局長剛才說建築時間可以縮短至 27 個月外，在那 6 年之前，未完成建築時，運房局會否考慮在特別情況下，可無須跟從有關條例的某些規定，例如豁免進行諮詢工作？我的補充質詢便是如此簡單，局方會否考慮這樣做？如果不考慮，原因為何？是否要每宗申請都要等候六七年，局方才去解決問題呢？

**代理主席：**哪位官員作答？運輸及房屋局副局長，請作答。

**運輸及房屋局副局長：**多謝石禮謙議員的補充質詢。其實積極覓地建屋都是增加公營房屋的最根本方法，在這方面，石禮謙議員也說得很

清楚，本身來說過程是長的。所以，雖然我們的前期籌備工作很多，但我們都會盡量在造地的同時進行部分前期工序，以期在土地交給房委會時，可以盡快展開建築工程的工作。

個別土地的情況可能比較複雜，但我們都會盡量應用新科技，在不同的情況下追趕建築進度。在不影響建築安全的基本原則下，我們會盡量探討不同的方法，例如增加預製組件的使用率、使用組裝合成的技術，或鼓勵以機械人的模式來興建，希望進一步增加生產效率。

**代理主席：**石禮謙議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

**石禮謙議員：***哪部分未獲答覆？我並非詢問有關建築的問題，黃局長已指出……*

**代理主席：**石議員，請直接指出你的補充質詢未獲答覆的部分。

**石禮謙議員：***我知道，我現在指出，黃局長已經說過在建築方面會縮短至 27 個月，由 4 年至 27 個月。我的補充質詢是在未建築前會否考慮特事特辦，會否考慮將那 6 年的時間縮短至 2 年？*

**代理主席：**石禮謙議員，你已清楚指出你的補充質詢未獲答覆的部分。

官員會否就此部分作補充？

**運輸及房屋局副局長：**在不同情況下，我也會考慮盡快增加建屋量；對於可縮減建築工程的所有方法，我們都會持開放和歡迎的態度來作出考慮。

(石禮謙議員示意擬提出跟進問題)

**代理主席：**石禮謙議員，請另覓場合跟進有關問題，請坐下。

(石禮謙議員仍然站着說話)

**代理主席：**議員均十分關心房屋問題，但亦必須遵守質詢環節的規則。石議員，請坐下。

**張國鈞議員：**代理主席，副局長剛才都有說過，要解決房屋問題便要解決土地問題，而局長剛才亦向我們交代，政府在過去數年在增加土地供應方面做了甚麼措施。如果說到中短期的土地供應，多管齊下的策略之中，其中有一招政府近年推出的是土地共享先導計劃("先導計劃")，在去年的 5 月 6 日已經開始接受申請。我想問局長，可否說說一年過去，究竟在這項先導計劃下，有否一些協助我們增加土地供應的成果，以及先導計劃有甚麼地方可改進，才能令我們可以找到更多土地？

**發展局局長：**代理主席，多謝張議員的補充質詢。有關先導計劃，其實我們目前大約有 10 個項目正在進行前期交流。讓我簡單解釋為何前期交流如此重要。如果一幅私人土地本身可用作發展私人房屋，有關業權人一般不會找我們商討。如果業權人要跟我們商討，就是因為需要政府的協助，這也是先導計劃的精髓所在；例如私人土地外面有一個路口需要擴闊，而該土地不是私人土地業權人所擁有，而是我們擁有。

其實，就目前這 10 個項目，我相信當中有部分是到了正式申請的階段，我盼望在今年內有多於一個項目已到了正式申請的階段。而我們亦承諾這是一項陽光政策，我們是公平、公正及公開的，當有正式申請提交過來，我們會向社會及立法會報告有關進展。

張議員問到有關條件，我們暫時覺得，由於先導計劃尚在比較早期的階段，我們沒有打算改變當中任何基本條件。張議員也明白，如果我現在說我們會改變條件，特別是改為比較寬鬆的條件，我想目前進行的申請全部都會停滯不前，所以現階段我們並無改變條件的任何打算。

**劉國勳議員：**代理主席，對於局長剛才所說，政府暫時未有計劃重啟發展郊野公園邊陲地帶的研究，我略感失望。事實上，由曾蔭權年代至今，香港郊野公園的面積已經增加了 2 500 公頃，比"明日大嶼"的 1 700 公頃多很多。現在我們只是要求政府將很少部分已經進行研究的邊陲地帶重啟研究，我不理解為何政府不肯進行。

我今天主要想問局長，既然當局不肯就郊野公園邊陲地帶進行研究，但會否考慮郊野公園與市區中間的一些綠化地帶？事實上，隨着市區及新發展區的建設，很多綠化地帶側邊已有很多基建配套，而綠化地帶亦已經不再綠化。這些綠化地帶當中大約有 16 000 公頃的面積，政府會否參考“棕地”研究，將這 16 000 公頃的綠化地帶進行全面研究，從而在當中劃出一些土地，為適合作房屋或公共用途的土地進行改劃？

**發展局局長：**代理主席，多謝劉議員的補充質詢。就郊野公園，我想再簡單講述。我剛才在主體答覆提及，專責小組認為這個項目未能獲得大多數市民支持。如果大家看回專責小組的整份報告，便會知道報告還提到，由於郊野公園的發展期會很長，所以要進行生態研究，此方面可能需時 12 至 18 個月；然後要將一些土地從郊野公園的範圍剔除，這樣除了涉及法律程序外，亦可能面對司法覆核，即被司法挑戰的風險。此外，這些是比較接近生態價值較高的地方，雖然這方面本身我們能夠處理，但其實興建的過程不會快，因此並不是一個短中期能夠供應房屋的項目。

其實，專責小組並非一直都不提及這方面，在 18 個選項中，專責小組真的沒有建議的，就是填平船灣淡水湖，至於其他項目，有 8 個值得優先處理。正如我剛才所說，其實當這 8 個項目推展至一個階段時，我們騰出手來，就餘下的 9 個選項，包括概念性選項，我們可以再作考慮。

就綠化地帶方面，多謝劉議員提出，讓我向大家提供一些數據。在個別土地改劃方面，有 210 多幅土地已改劃，餘下 70 幅。其實，在這 70 幅土地中，超過五成是牽涉綠化地帶，所以綠化地帶絕對不是禁區，而餘下這 70 幅土地加起來大約有 10 萬個單位的供應。所以，我們會否再進一步探討改劃更多綠化地帶的可行性？我們是願意的，但要先處理目前的 70 幅土地。

**代理主席：**第三項質詢。

### 進出口貿易面對不明朗前景

**3. 吳永嘉議員：**代理主席，有不少港商反映，中國與西方國家近年在意識形態、貿易等方面磨擦不斷的背景，美國作出香港進口貨品

不得再使用"香港製造"作為產地來源標記的新規定，以及西方企業發起抵制新疆棉花的運動，以致香港的進出口貿易面對不明朗前景。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於政府於去年 10 月就美國實施上述產地來源標記的新規定，啟動世界貿易組織的爭端解決程序，有關的進展為何；有否制訂應對方案，以協助港商應付爭端審裁結果不利香港的情況；
- (二) 鑒於國際貿易關係複雜多變令港商感到無所適從，政府有何新措施幫助港商適應新形勢；及
- (三) 會否向中央反映港商的關注，並尋求設立常設機制，協助港商應對國際貿易的爭端和不明朗情況；如會，詳情為何；如否，原因為何？

**商務及經濟發展局局長**：代理主席，多謝吳永嘉議員的質詢。就質詢的 3 個部分，我現綜合答覆如下：

在"一國兩制"下，《基本法》賦予香港特別行政區獨特的地位。根據《基本法》，香港特別行政區是單獨的關稅地區，可以"中國香港"的名義參與世界貿易組織("世貿")和亞太區經濟合作組織("亞太經合組織")等國際組織作為單獨成員。香港的獨特地位一直得到國際社會的廣泛認同和尊重。作為世貿的創始成員，香港所享有的經貿地位跟其他世貿成員一樣，這個身份和地位不會因為個別國家的行為而受影響，亦不能視為其他國家所施予或可單方面撤銷。

美國自去年 11 月起向所有由香港出口往美國的產品施加新的來源地標記規定，此舉對香港原產貨品帶有歧視性，並試圖削弱香港的單獨關稅區地位，亦明顯違反多項世貿協定。特區政府一直按照世貿的規則和精神，據理提出反對，全力維護香港的權益。

我們亦把與美方的爭議提到世貿日程。今年 2 月，應香港的要求，世貿爭端解決委員會成立了專家組，審議香港對美方規定有違世貿規則而提出的爭端。香港已按程序於上星期五(5 月 28 日)提交了首份書面陳述，向專家組詳述香港的立場和理據，闡明美國的規定除了不合理地歧視香港原產貨品外，亦違反多項世貿協定，包括《原產地規則協定》、《技術性貿易壁壘協定》及《關稅與貿易總協定 1994》。

我們了解，世貿專家組一般需時 6 至 9 個月就爭端進行審議及作出裁決，我們會繼續參與並期待一個公平和合理的結果。

就美方的來源地標記規定及中美貿易糾紛，特區政府一直與商界，尤其是透過與包括吳議員所代表的商會及工業貿易諮詢委員會成員保持緊密溝通，了解及分析美方規定對香港經貿帶來的影響，並審視情況和作出應對措施。

為協助港商開拓市場及減低外貿上的種種不明朗因素，特區政府一直致力與世界各地貿易夥伴建立和維持緊密和穩固的經貿關係。過去 4 年，香港與 13 個經濟體簽訂 4 份自由貿易協定，令香港已簽訂的自由貿易協定數目倍增至 8 份，涵蓋的經濟體大幅增加至 20 個。過去 4 年，香港亦與 13 個海外經濟體簽訂 4 份投資協定，香港至今合共與 31 個海外經濟體簽訂 22 份投資協定。有關協議為香港企業及投資者提供法律保障和更優惠的市場准入條件。事實證明，這些協議為香港整體經貿環境創造更多商機，進一步加強貿易和投資往來，即使在近期疫情打擊中，香港對外貿易，尤其與簽訂協議夥伴的貿易不跌反升，錄得較大幅增長。

鑒於近年貿易保護主義抬頭，我們更重視區域貿易協議可帶來的穩定性及自由貿易保障。當中，《區域全面經濟伙伴關係協定》(RCEP) 於去年 11 月簽訂，可說是國際經貿的一個重要里程碑。特區政府一直爭取早日加入，以強化香港與區內成員經濟體的經貿與投資往來，為商界提供更穩定及龐大的市場。

(主席恢復主持會議)

除了拓展海外市場，我們亦十分重視更充分利用內地龐大市場的機遇。在國家《十四五規劃綱要》提出的雙循環發展格局下，香港除了可進一步強化作為國際循環中國家與世界其他地方的連接平台，也會聚焦拓展內地內銷市場，讓港商把握內地內循環帶來的機遇，特別是粵港澳大灣區的龐大商機。就此，政府已經向香港貿易發展局("貿發局")提供額外撥款，開展一系列措施，包括推出"GoGBA"("灣區經貿通")一站式數碼平台，以及在深圳設立"香港貿發局大灣區服務中心"等。

建基於多年來對中小型企業對外拓展的支持，政府亦將於今年 7 月份推出一系列優化措施，包括優化“發展品牌、升級轉型及拓展內銷市場的專項基金”(“BUD 專項基金”)，亦包括增加每家企業的累計資助上限，以及擴大資助地域範圍，支援企業發展更多樣化市場。我們在防疫抗疫基金中撥出 10 億元資助會展業，以便在疫情好轉後，會展活動恢復時能幫助業界繼續拓展業務，增強營銷。

特區政府今後仍會與香港商界密切聯絡，保持溝通，應對包括貿易糾紛的一切挑戰。

**吳永嘉議員：**有云“即使你不理政治，政治也會找上你”，港商現時的處境正好說明了這一點。縱使他們只想單純跟外國生意夥伴做生意，但有些外國政府及境外反華勢力仍會千方百計，以各種政治理由粗暴干涉及阻撓正常的國際貿易交往。因此，中央政府或特區政府亟需要就這些棘手的國際政治爭拗，主動為港商解困及提供有力支援。

就此，希望當局可進一步解說自 2018 年中美爆發貿易戰以來，有否透過商會或直接收到與上述政治打壓相關的求助個案，以及其處理流程為何？政府機構特別是駐海外經濟貿易辦事處在處理這些個案時有否遇到實質困難，又是否能真正協助港商解決問題？

**商務及經濟發展局局長：**主席，吳永嘉議員提出的種種情況，正是我們最近數年一直致力處理的問題。面對國際間特別是上屆美國政府所採取的貿易政策，那種極度以美國本身利益為先，罔顧國際貿易規矩的情況，我們早在本屆政府上任之初，已在一些國際場合包括世貿和亞太經合組織重申香港的立場。香港是全球在貿易上最開放及自由的地方，我們一方面鼓勵遵從這方面的原則，同時亦力求維護國際標準。所以，近年來，香港作為世貿成員除了透過爭端解決機制處理美國對香港的不公平對待之外，亦在系統上、國際上連同其他國家反對這類貿易保護主義抬頭。

第二，在雙邊關係方面，我們已不停透過各種渠道，包括美國政府和商界，例如當地商會或雙邊商會及一些智庫組織，向對方表明貿易保護主義不單損害其針對的對象，例如國家或香港，亦會損害其自身利益。事實亦證明中美貿易戰展開以來，美方其實並非全無付出代價，因為在中美貿易數字收縮的情況下，香港與美國的貿易狀況亦受到影響，令美國在香港賺取的盈餘有所減少。

另外，就吳議員提及個別廠商面對出口貿易問題的情況，工業貿易署會協助處理相關個案，但幸好整體而言，由香港直接出口往美國的貨品數量較少，僅約佔出口量的 0.1%。不過，即使只涉及 1 宗個案，我們都會作出處理。

最後，這一場仗並不單純涉及兩地政府。正如我剛才所說，相信所有商會包括在座很多具有商會背景的議員均知道，我們很多時會在極短時間內和他們分享各種應對策略、措施及所接獲的資料，務求與大家一同處理這局面。待世貿爭端解決委員會專家組召開會議，我們也會在有需要時繼續徵詢商會的意見。

**鍾國斌議員：**不知局長可知道很多港商現時從事的是國際貿易，而且不單在香港或廣東省設廠，也在東南亞很多地方設有廠房。很多現時在東南亞經營出口貿易的廠家，其經營帳目未必計入香港的出口貿易數據之中，但事實上卻屬於香港企業。那麼，特區政府現時實際上有多清楚港商在東南亞不同地方面對的經營困難？

以緬甸最近的內部政治問題為例，很多港商均有在緬甸設廠，他們現時根本不知道該如何是好，甚至要面對差不多血本無歸的局面。特區政府有否主動幫助這些在不同地方設廠，但其經營數字可能並未納入香港貿易數據的企業呢？

**商務及經濟發展局局長：**這問題可分開數個方面解說。首先，關於港商在外地的投資，如果沒有和當地簽訂保障投資的協定，能夠得到的保障便相對較少。所以，前年與東南亞國家聯盟("東盟")簽訂有關貿易和投資的協議時，我記得曾向大家解說，當中載有一些等同於國民待遇的條款。如當地國民可因為戰亂、暴亂的影響而獲得政府賠償，港商作為投資方亦可在相關協議下獲得類似的保障。這是法律角度的看法。

當然，如社會十分動盪，又或一如鍾議員剛才引述的情況，不單要承受直接的影響，也得蒙受間接的影響，我們駐東盟的代表，特別是駐雅加達和曼谷的辦事處會在有需要時，與緬甸相關的商會及投資者保持聯絡，並密切留意當地情況，希望他們能得到適切的照顧和保障。

至於議員剛才所說，有越來越多原本從事生產的港商把生產線轉移至全球各地，而我們往往未必就此備存完整的數據，這亦正好說明

一如我剛才在主體答覆所提及，簽訂越多自由貿易協定或投資協定，便越能為身處外地的香港投資者提供更廣泛的保障，以及更優惠的市場准入條件。

**容海恩議員：**主席，相信香港的專業服務提供者均非常重視內地的龐大市場。正如局長剛才所說，在國家《十四五規劃綱要》提出的雙循環發展格局下，香港可進一步強化作為國際循環中國家與其他地方的連接平台，同時做好內循環和外循環的工作。就此，我知道政府將會推出"GoGBA"("灣區經貿通")一站式數碼平台，相信月內應能成事。

然而，在專業服務提供者可如何利用"灣區經貿通"拓展包括法律和會計等業務方面，似乎尚未有任何很明確的資料。我們可如何利用"灣區經貿通"發展內地市場，讓內地民眾知道香港專業服務提供者可提供何種服務呢？局長可否在此解說"灣區經貿通"在提供專業服務方面的推行情況、時間表和內容？

**商務及經濟發展局局長：**多謝容海恩議員的補充質詢。首先，拓展內地市場的工作並非始於今天，不過在過去兩三年間有很明顯的政策支持，包括在粵港澳大灣區的整個發展規劃中，國家賦予該區較大的發展機會，而香港得天獨厚，正可加以利用。

第二，《十四五規劃綱要》特別提出的國家內循環，可說是全球最大的商機。在上述條件下，我們一直以來均有就容議員提到的專業服務或服務業的整體市場准入，透過近兩年對 CEPA (譯文：《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》)作出的更新提供契機。所以，有很多行業，包括剛才引述或在座很多議員所代表的功能界別，均能進入內地市場，並開始就專業認證等安排進行討論。

但是，除了市場准入條件外，實際上如何協助個別行業、企業或專業在進入市場後的運作，則很多時須透過與商會的合作來進行。就這方面來說，在粵港澳大灣區的發展中，專業服務的准入不單能提供商機，亦能為這個區域的發展提供很多專業支援，所以雙方均有這意願。

政府最近向貿發局提供的額外撥款，正是希望針對內循環在粵港澳大灣區內提供實際上可協助企業和專業的服務。顧名思義，整個設立"GoGBA"的計劃是為港商拓展大灣區業務提供服務。計劃結合使用貿發局在內地的已有網絡，例如該局已在全國 10 多個不同地點設有

辦事處，亦設有一些零售點，以及其一套推廣模式，包括電子付帳方式等。所以，我們希望在建立這平台後，包括專業服務在內的各個行業可盡早進入大灣區進行市場開拓的工作。

**何君堯議員：**局長在主體答覆中表示，應香港的要求，世貿爭端解決委員會已成立專家組，審議香港就美方規定提出的提案，而審議工作一般需時 6 至 9 個月才可作出裁決，即預計大約在今年年底便可得出結果。

我的補充質詢是，面對美國這個如此橫蠻的對手，若對方願意聽從世貿爭端解決委員會專家組的最終裁決，接納香港可重新享受單獨關稅地區的地位，那當然最好不過，但若美國不肯依從，政府有何後着？局長在主體答覆較後部分似乎建議香港不如另覓其他市場，但這實在有違原有的精神，因訂立關稅協議應該是對等的，如美國如此橫蠻，不接受裁決結果，政府有何後着，以及可針對美國在港投資施加何種懲罰？當局有沒有相應的對等懲處措施？

**商務及經濟發展局局長：**主席，世貿是以成員作為主幹的組織，組織內訂定的規條是由 164 個成員以互相尊重的共識形式制訂。除制訂規條，包括我曾引述的協議和規則之外，世貿亦設有處理爭端的機制。換言之，如其中一名成員與另一成員出現爭拗，會透過類似訴訟機制的爭端解決機制，按法理作出處理，並作出裁決。在得出裁決後，世貿預期所有成員會加以遵行，並設有上訴機制。

香港作為如此細小的經濟體，如在單打獨鬥時面對何議員所說的橫蠻無理大國，當然難以捍衛自己的權益。所以，我們一直以來特別着重利用世貿這個平台，處理今次的事件。

簡單來說，在這過程中，現時的步驟是在世貿的爭端解決機制下成立專家組，尋找擁有這方面經驗的人士及專家擔任組員，按類似訴訟的程序聽取雙方提出的理據，然後作出裁決。在過往的裁決中，美國一方有得直的先例，但也有美國敗訴的個案，美方當然需要遵從有關的裁決，而世貿也設有上訴的機制。

我同意何議員所說，美國在世貿中並不是十分負責任的成員，因為就着爭端解決機制，它現時正以其他方法阻撓下一步的上訴機構成員的委任。在這方面，我們在過往數年已不斷在不同場合對美國作出

批評和指責，因為大家一方面依賴共建的機制處理爭端，它另一方面卻阻礙機制的正常運作，實在有點輸打贏要。不過，世貿每一成員均享有共同及平等的地位，並不是一個國家可以說了算。

**主席：**第四項質詢。

## 旅遊業的新常態

**4. 姚思榮議員：**主席，據報，國際航空運輸協會總裁於今年 4 月表示，暫時看不到國際旅遊市場有復蘇趨勢。有意見指出，各國只對已接種 2019 冠狀病毒疫苗及病毒檢測呈陰性結果的國際旅客開放邊境，而該做法將成為旅遊業的新常態。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於 2017 年公布的《香港旅遊業發展藍圖》制訂了往後 5 年短、中和長期的旅遊項目及措施，政府會否因應疫情帶來的衝擊更新該藍圖，以協助業內人士為旅遊業新常態作充分準備及把握機遇；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (二) 有否評估，疫情對跨境海陸空交通、旅遊業、酒店業及零售業的長遠影響，以及在未來數年的旅遊業新常態下，該等行業會面對甚麼困難；若有評估，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 有否制訂措施，在旅遊業新常態下向業內人士提供適切的支援；若有，詳情為何；若否，原因為何？

**商務及經濟發展局局長：**主席，受 2019 冠狀病毒病的疫情影響，全球的跨境旅遊陷於癱瘓，旅遊業連同跨境交通、酒店業、零售業等相關行業亦受到嚴重打擊。過去 1 年，平均每天只有 200 多人次來港，遠低於之前全年平均每天 15 萬人次的水平。

為協助旅遊業界渡過難關，政府透過不同渠道多次以防疫抗疫基金推出多項支援措施，以及增加旅行社鼓勵計劃及綠色生活本地遊鼓勵計劃這類計劃對業界的資助，而支援的總累計承擔額已接近 26 億元。所有這些支援措施已整體上協助超過 1 700 間旅行代理商及約 21 000 多名從業員，包括旅行代理商職員、導遊、領隊，以至旅遊服

務巴士司機等，並涉及 2 100 間賓館及酒店，以至最近我們討論的郵輪業界。近期，鑒於業界可能有一些員工未必有工作做，政府亦為這行業的從業員提供超過 1 700 個協助疫苗接種中心的短期職位。

就姚議員提出的質詢的 3 個部分，經徵詢相關政策局後，我現回覆如下：

- (一) 政府於 2017 年 10 月公布《香港旅遊業發展藍圖》("《發展藍圖》")，以加強香港作為區內主要旅遊地點的競爭力為目標。《發展藍圖》涵蓋數個大策略和多個短、中和長期的措施。《發展藍圖》所訂立的方向，對於香港在中長期的旅遊發展其實具一定作用，相信對疫情後的行業復蘇仍具一定的意義。然而，鑒於疫情對旅遊業界的打擊，我們也在《發展藍圖》框架下作出一些調整；例如，近兩年，我們特別加強《發展藍圖》下對推動文化、古蹟、綠色及創意旅遊等的工作，正正是要滿足目前市民對本地旅遊的熱切需求。

展望未來，在 2019 年 2 月公布的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》("《規劃綱要》")和去年 12 月公布的《粵港澳大灣區文化和旅遊發展規劃》("《文旅規劃》")均為旅遊業提供了額外商機和方向。政府亦會依循這些發展方向，提升及優化本地旅遊資源，待疫情紓緩後，進一步鞏固香港作為"一程多站"及國際城市旅遊樞紐的地位。

此外，香港旅遊發展局("旅發局")已因應疫情不斷調整其宣傳和推廣策略，推陳出新。在恢復跨境旅遊前，旅發局會以"旅遊·就在香港"為平台，為本地推廣業界提供的零售、餐飲、景點及酒店等的優惠和體驗，推動本地旅遊消費。過去 1 年，旅發局亦透過不同方法，維持香港在國際旅遊市場的曝光率，例如於去年 4 月推出的"#Miss You Too"宣傳計劃，成功接觸到全球 3 500 萬人次的觀眾，希望在疫情過後，這些旅客可盡早來港。

中長期而言，旅發局會繼續與大灣區城市合作，整合資源，建立大灣區旅遊品牌。旅發局目前亦正全面審視香港旅遊品牌及定位，以確立一個較為長遠的宣傳策略，在全球各客源市場中推出新產品或宣傳計劃，重新建立香港的旅遊形象。

## (二)及(三)

在其他相關的行業中，政府亦已推出多項紓緩措施，包括透過防疫抗疫基金向合資格零售商戶發放一次過 8 萬元資助，總額約 55 億元；向本地航空公司、航空支援服務及貨運設施營運商發放一筆過補貼，以及由政府及香港機場管理局向航空業界提供寬免及扣減各類費用等措施，總額約 95 億元。至於跨境客運業界及從業員，政府亦已向合資格的跨境巴士、出租汽車及渡輪船隻提供非實報實銷的補貼，並向跨境巴士司機提供津貼，當中涉及總額約 2 億 8,000 萬元。

另一方面，隨着香港疫情近日開始穩定下來，政府亦盡力在平衡抗疫防疫與恢復經濟活動兩者的空間，努力為旅遊業界開拓更大的營運機會，包括大家也看到的，我們一直致力於恢復通關，並商討"航空旅遊氣泡"的安排；亦有恢復本地遊旅行團，繼續推出"賞你遊香港"活動，以及延長我剛才提及的兩個鼓勵計劃，令本地遊可以復辦；此外，重開主題公園，從而有多些景點讓我們推廣旅遊；我們近日亦宣布最快可於 7 月復辦郵輪"公海遊"。藉着這些措施，我們希望在短期內可暫時讓旅遊業界有少許喘息的機會。政府亦會繼續密切留意各地疫情的發展，並與業界保持溝通，為推動旅遊業的復蘇作好準備。

**姚思榮議員：**主席，首先我很感謝政府早前作出了數輪撥款，以解旅遊業界的燃眉之急，然而政府對上一次的撥款至 2 月底便告結束，但無論入境或出境旅遊業，其實至今仍是冰封的。局長剛才提到會逐步開放本地遊及郵輪遊，但對旅遊業界來說，仍然是杯水車薪，旅行社經營仍然十分困難。面對通關無期，旅遊業仍然處於水深火熱之中。如果情況持續，難免會出現倒閉潮。我想問局長，政府會否再考慮對特困的旅行社行業作出合適的支援，以幫助業界渡過難關？

**商務及經濟發展局局長：**正如我剛才在主體答覆中提到，過去 1 年多以來，正如姚議員提到，旅遊業受到最大的打擊，亦因暫時遊客人數極少而難以全面復業，所以我們會從兩方面着手：一方面，就過往 4 次支援來說，我們撥備的 26 億元，大部分款項已撥出，希望對旅遊業界有幫助，我們亦會留意有關情況；另外，我們已着手在可行範圍內，

以及在防疫抗疫的大前提下，逐步透過例如恢復本地遊、資助本地遊或作通關準備等的方式，為業界作好準備。我們明白這是一個艱難時期，但我們亦會繼續與業界密切聯絡，看看有甚麼額外可以做的事情，我們一定會盡力而為。

**潘兆平議員：**主席，由於疫情影響，全球跨境旅遊陷入癱瘓，相關行業受到嚴重打擊——這一點，局長剛才已說了——訪港旅客由每天平均 15 萬人次降至現時只約 260 人次，而疫情反覆令“旅遊氣泡”要延後，全面通關亦未有日期。雖然局長剛才表示，政府透過防疫抗疫基金、旅行社鼓勵計劃，甚至綠色生活本地遊鼓勵計劃來支援業界，但很多從業員其實在 2019 年社會事件時已開始失業，出現經濟和生活困難。政府早前推出百分百擔保個人特惠貸款計劃，為在疫情期間失業的人士提供貸款，但有不少旅遊業從業員因為在 2020 年 1 月前已失業，可能不符合申請資格。其實，我想問政府或局長，有甚麼跟進措施可以協助這群在疫情前已失業的旅遊從業員申請到貸款呢？

**商務及經濟發展局局長：**主席，我明白潘議員所提及業界承受的壓力，因此我們剛才提到的多項措施其實也不單是針對疫情的，我們對業界作出的第一批支援措施其實正正就是針對 2019 年下半年暴亂事件而產生的。就潘議員所提到的個別個案，若有需要，我們可以跟進及研究。但是，我們在這段期間，除了我剛才在主體答覆中談及的，例如我們向該行業提供的一些額外新增臨時職位，即 1 700 個協助我們進行疫苗接種工作的職位之外，我知道勞工及福利局委託僱員再培訓局（“再培訓局”）推出特別培訓計劃，希望旅遊業界可以透過再培訓局的計劃獲培訓及津貼。我們會審視情況，以了解還有否其他需要；如我剛才所說，我們會盡力而為。

**易志明議員：**主席，局長在主體答覆提到政府一直致力恢復通關，我想這是全香港市民的意願。我在此也呼籲香港市民盡快接種疫苗。

最近有些朋友問我有否收到消息，好像快將通關了。我說未聽過，他們就給我看一段影片。局長也知道，由於香港封關，所有旅遊巴已經停駛 10 多個月，有些停泊在葵涌及內地，業界稱之為“巴士墳場”。原來有人看到有些旅遊巴開始從內地開來，他們就以為有機會通關了。我回來查問一下，業界告訴我，原來司機要駕駛歐盟四期的旅遊巴回港“割”，即報廢，那些司業就可以向環境局申請補貼，繼續“吊命”。

現時業界面對的問題是，即使香港通關，也必須有公共交通的配合，但現時業內人士的褲子也穿洞了，如果要通關，他們需要一些財政上的支援，就是我经常在議會提及的"復業基金"，因為不維修的車輛及船隻根本無法使用。所以，我想問局長會否幫忙要求兩位司長，認真研究一下在通關前提供一個所謂"復業基金"，讓業界能夠整理船隻和車輛來為公眾提供服務呢？

**商務及經濟發展局局長：**多謝易志明議員的建議，我會向有關當局傳達。

就通關而言，我相信大家的目標一致。特首較早前回應時也指出，不同的政策局和部門其實每天都在做工夫。不同部門可能各有不同對口，但目標都是一樣。其實不單對於內地，對於外地我們也要排除萬難作出準備。所以，我明白易議員所提到的，縱使通關未必可以在今天或明天實現，但所有準備工作是要及早做的。

就易議員所提的問題，我們會回去研究，但相信未必可以完全滿足每個業界的要求。然而，正如易議員所引述的個案，政府有不同的基金，在這段時間除了防疫抗疫基金之外，如果其他基金能夠幫助業界，我們也會盡量去做工夫。

**陳振英議員：**主席，我們聽到全世界有越來越多"旅遊氣泡"，局長在主體答覆也提到商討"航空旅遊氣泡"，但我們聽來聽去也只有一個氣泡，就是香港與新加坡的"旅遊氣泡"，我不知為何我們做這麼久但1個氣泡也做不到。現時說與新加坡的"旅遊氣泡"將會在6月再檢討，我不知道最新的情況為何，以及我們抓住了這個氣泡之後，會否繼續商討其他氣泡，讓香港市民有更多氣泡選擇呢？

**商務及經濟發展局局長：**主席，多謝陳振英議員的補充質詢。我借此機會說說，很多人提及氣泡時很擔心會爆破，建議我們更改名稱；如果更改名稱就可以處理事情，當然是最容易的，但顧名思義，"旅遊氣泡"不是吹一個肥皂泡，而是希望以一個氣泡的形式保護在內恢復旅遊的地方，在防疫的大前提下實現跨境交通和人流。全球最早提出"旅遊氣泡"的不是香港而是澳紐地區，大家看到澳紐地區的"旅遊氣泡"實行期間亦曾停頓，而上星期墨爾本與新西蘭的"旅遊氣泡"就停頓了。

陳議員問到香港與多少個地方商談雙邊恢復通關的渠道，其實由去年年中至今，我不斷與歐洲、亞洲、太平洋地區的很多國家商討這方面事宜。但是，討論的基礎，第一點就是這個地方與香港都就對方的防疫抗疫情況感到安心。所以，我就此特別徵詢了衛生當局，全球有多少地方可以讓我們以免檢疫的形式允許其居民來港呢？的確，到今天為止其實為數不多。令我們較為安心的便是內地或我們附近的地方，但是再遠一點則沒有太多地方。然而，我們亦不會跟一個地方商討後便不跟另一個地方商討。我們過往這段時間跟新加坡協定的"航空旅遊氣泡"安排，亦有與其他地方分享。遇到很多人詢問時，我們都會清楚指出，如果要建立雙邊旅遊往來的安全氣泡，有很多條件，例如兩地的防疫情況要相近、必須在出發前和抵埗後做檢測、航班要做防疫檢查，以至最近我們提出香港居民參與"旅遊氣泡"前須先完成接種疫苗作自身保護，做好防疫。這些條件都是初步建立出來的，我們歡迎與任何地方討論。

關於與新加坡商討"航空旅遊氣泡"啟航的情況，我們要視乎新加坡最近社區爆發的情況目前好轉得如何，我們會了解當地情況，亦會徵詢我們的衛生當局來審視情況去繼續做這工夫。希望能夠及早開通，但也要作好準備，因為這類安排亦會受疫情影響，可能有起有落。

**陸頌雄議員：**在全球疫情未穩定的情況下，所有"旅遊氣泡"其實都相當脆弱，即使全球處理疫情最好的是我國，內地跟香港的通關也遙遙無期。所以，縱使很不願意，我也估計香港的旅遊業，特別是實體旅遊方面，在短期內非常難恢復。

政府在 2017 年提出的旅遊發展藍圖中有智慧旅遊的概念，但都是針對一些 Wi-Fi 設施，透過資訊科技提升傳統的旅遊服務。現在因為疫情的關係，其實要短時間內放寬隔離和檢疫的限制，基本上很困難。所以，我們工會一直要求政府推動虛擬旅遊。虛擬旅遊除了可以創造很多商機外，亦可以創造很多就業機會。透過大數據分析旅客的喜好，亦透過線上、線下的互動，可以令遊客對香港留下好印象，待疫後吸引他們盡快來香港旅遊消費。

我想問政府在虛擬旅遊這方面的探索做了甚麼工夫？其實其他地方已經正在進行，或在其他領域，例如文化、藝術領域等方面做得比較多。以前可能一些要現場觀賞的節目，現在透過線上方式做全球廣播也是有收益的。在旅遊方面，傳統上當然是要到達該地方，但現在這個情況下，政府在虛擬旅遊這方面的推展是怎樣呢？

**商務及經濟發展局局長：**主席，多謝陸頌雄議員所提的意見，我亦很同意他剛才舉出的例子，這例子亦正正是現時旅遊界別或很多其他界別在疫情當中的出路。我們看看在藍圖中，當日提出推動智慧旅遊時，除了包括加強 Wi-Fi 設備，便利訪客到港時的落腳、通訊、資訊之外，其實亦有探討如何利用智能科技與景點接合。我舉一個例子，在這段時間雖然有疫情，但我們推出了"城市景昔"，即以擴增實境的形式令一些景點的新舊元素呈現，遊客到達該景點時可用手機看到今天和往日的情景。我記得在這個場合，姚思榮議員亦曾就此提問。

現時香港有二十多個景點採用了這項技術。此舉亦為日後作準備，方便剛才陸議員所說的虛擬旅遊。虛擬旅遊也不是完全需要在網上進行的，可以網上和實地配合進行。有了這些方法時，簡單舉例而言，中區海旁今天的景色與 50 年前、100 年前、150 年前可能不同，這些也可以透過智能方法呈現出來。此外，它亦提供了很多資料內容，如陸議員所說，在現時的主題旅遊中，讓導遊有更豐富的資料和方式去導賞。在這方面，我們亦會在海外宣傳時加以推廣，縱使今日旅客未回來，亦可以透過這些資料和新增的軟件，提高和維持香港在國際旅遊上的曝光率。

**主席：**第五項質詢。

## 香港再工業化

**5. 周浩鼎議員：**主席，政府在《2016 年施政報告》中提出再工業化的措施，目標是以新科技復興傳統工業，以及發展新興工業。就此，政府可否告知本會：

- (一) 在制訂再工業化的措施時，有否考慮仿效新加坡的做法，訂定製造業在本地生產總值所佔份額的目標；
- (二) 鑒於政府表示，其工業支援政策旨在創造有利工業發展的環境，而非在於決定工業發展的步伐或特定方向，但有不少經濟體對再工業化的概念均有清晰的發展方向，政府會否在推動再工業化時更積極領導工業的發展，而非純粹作為促進者；及
- (三) 除了推出再工業化資助計劃和再工業化及科技培訓計劃，以及發展先進製造業中心外，政府有何措施鼓勵傳統工業

*邁向智能化生產，以及會否推出鼓勵再工業化的新措施，例如就研發開支及資本投資提供更多稅務優惠、增加工業用地的供應，以及加強對有關技術人員的培訓？*

**創新及科技局局長：**主席，政府近年積極推動再工業化，發展以新技術及智能生產為基礎，但不需太多用地或勞動力的先進製造業。香港擁有雄厚的科研實力、國際化和市場化優勢，推動再工業化能進一步刺激研發需求，為香港的經濟帶來新的增長動力，創造優質的就業機會。推動再工業化並非聚焦於復興傳統工業，而是因應我們的相對優勢，以創新科技提升香港製造業的競爭力。政府在 2017 年 4 月成立由財政司司長主持的"創新、科技及再工業化委員會"，就推動香港的創科發展及再工業化事宜，向政府提供意見；我們亦不時向立法會工商事務委員會匯報各方面的工作進度。

就周議員質詢的各個部分，我現綜合答覆如下：

創新及科技局於 2015 年成立，並於 2017 年採納了成員包括高等教育、創科、工業等界別代表的"創新及科技諮詢委員會"所提出的關鍵績效指標，以締造蓬勃的創科生態環境。當中，我們就製造業佔本地生產總值比率所訂下的績效指標是要扭轉其下降趨勢。其後，政府一直朝着此目標，從基建、人才、資金、技術及科研等五大方面推動再工業化。

在基建方面，香港科技園公司於過去數年在工業邨發展並提供不少特別設計的空間和設施配套以推動高科技智能生產，當中包括：

- 由一座大埔工業邨廠房在 2017 年改建而成的精密製造中心。中心所有單位現時已全部租出，落戶的企業來自精密工程及組裝、新物料製造和環保紗線等產業；
- 另一座位於大埔工業邨的醫療用品製造中心，預期亦會於今年內落成；
- 位於將軍澳工業邨的先進製造業中心亦正在興建中，在明年落成後，會為不同規模的企業提供可擴展、高效率及服務式的生產空間，透過先進的生產流程落實技術創新及高增值的生產模式；

- 另外，位於元朗工業邨的微電子中心會於 2023 年落成，吸納生產微電子產品及相關產業。

在人才方面，政府於 2018 年推出再工業化及科技培訓計劃，以 2(政府)：1(企業)的配對形式資助本地企業人員接受科技培訓，尤其是與"工業 4.0"有關的培訓。截至今年 4 月底，計劃共批准了接近 1 300 個公開課程登記申請，提供超過 5 400 次高端科技培訓，資助總額超過 3,500 萬元。

在資金方面，政府於 2020 年推出再工業化資助計劃，以 1(政府)：2(企業)的配對形式資助生產商在香港設立新智能生產線，每個項目的資助上限為 1,500 萬元。截至今年 4 月底，我們共收到 15 宗申請，評審委員會已原則上同意支持 9 宗申請，另外 4 宗正在處理中。

在技術方面，香港生產力促進局("生產力局")正全力協助企業轉向高增值生產，逐步升級至"工業 4.0"。生產力局亦已與國際"工業 4.0"的先鋒德國弗勞恩霍夫生產技術研究所共同設立科創中心，協助業界加快採用與"工業 4.0"相關的技術。同時，生產力局推行工業 4.0 升級與認可計劃，協助企業建立智能生產線；並舉辦不同類型的培訓課程和研討會，鼓勵業界善用創科。

至於科研方面，由政府成立的 5 所研發中心亦會繼續進行與再工業化相關的應用研發工作，並與業界緊密合作，促進研發成果商品化。另外，政府亦提供一系列的財政支援鼓勵研發，包括修訂《稅務條例》，為企業進行的合資格研發活動的開支提供兩級制的額外稅務扣減。2019-2020 課稅年度申索科研扣稅的研發開支總額約為 32 億元，較 2017-2018 課稅年度(即措施未實施前)增加超過一倍。此外，創新及科技基金轄下不少計劃亦大力資助研發中心、大學、其他指定公營科研機構和私營公司進行研發。

雖然上述措施或需要時間才能完全彰顯成效，但我們留意到近年製造業佔本地生產總值的比率維持橫向走勢，大致穩定，不會再如過去 20 多年般持續下跌。加上有不少企業家表示有興趣投資於智能生產，亦有業界朋友積極提升他們現有的生產線，朝向"工業 4.0"發展。這些良好勢頭都顯示我們在推動再工業化的方向是正確的，工作已漸見成效。縱然過往一年多的新冠疫情等情況對我們推動創科及再工業化的工作或多或少有所影響，但業界的積極態度和支持充分肯定了政府推動創科及再工業化的工作。故此，我們對未來創科發展充滿信心。

國家"十四五"規劃及大灣區發展，為香港帶來無限機遇，我們會繼續與業界、學術界及研發機構緊密合作，積極融入國家發展大局，持續完善各項推動創科及再工業化的工作。長遠而言，政府就製造業在本地生產總值所佔份額訂定目標的建議持開放態度，並會研究切合香港實際情況的進一步支援措施，我們亦會就此適時諮詢其他相關持份者。

**周浩鼎議員：**主席，局長的主體答覆最後一段指出，對於我的建議即訂定製造業在本地生產總值所佔的目標百分比，持開放態度。我希望有一天當局真的能接納我這項要求，因為局長你也明白，設立這指標的目的是希望在鞭策政府之餘，還能量度成效。

今天，在主體答覆中，我留意到，當局對於傳統工業邁向智能化亦相當重視。這方面的成效其實可以比較快見到。

就我的補充質詢，我主要想問政府能否更明確告訴我們，為了配合這些傳統工業邁向智能化，安裝及採用智能生產線，政府能否提供更多特殊工業用地，再配合整個物流配套，形成一個工業產業集群，以方便相關業界？即是政府能否在剛才已提及的工業邨用地(例如先進製造業中心等)之外，提供更多工業用地作此用途？

**創新及科技局局長：**多謝周議員的補充質詢。主席，其實政府支持工業發展，可謂不遺餘力，我們現時的 3 個工業邨共佔香港超過 200 多公頃的寶貴用地。未來，我們會繼續支持創科及再工業化的發展，而土地資源是其中重要的一環，所以，在未來，我們會繼續尋找適當的用地。

在我們的規劃中，亦有不同的土地可作發展。例如鄰近港深創新及科技園的落馬洲土地、蓮塘/香園圍及元朗，這些地方都在我們的規劃之中。我們希望可以在這些地方增加工業用地，從而有力地支持創科發展。我非常感謝周議員的提醒，我們會努力尋找適當用地，配合香港創科及再工業化的發展，令香港的經濟更有動力。

**黃定光議員：**主席，過去，香港一直抗拒為一些特別產業提供優惠及促進措施。近年，為了發展財富管理中心及飛機租賃業務，政府推出了多項稅務優惠措施，但是，在香港訂立具體的製造業發展方向下，

局方會否推出針對性的鼓勵措施及優惠的資助，包括提供更多特定的稅務安排予相關行業、資本投資及科研活動，以作為推動再工業化的誘因？

**創新及科技局局長：**多謝黃議員的補充質詢。主席，其實香港本身的稅制是以簡單、低稅率及明確為重點優勢。為了繼續有效推動科研，從而支撐再工業化的部分，正如剛才主體答覆所說，我們加入了一項超級扣稅計劃。這項超級扣稅計劃為我們的科研帶來一個非常大的動力。

但是，正如黃議員所說，除了與再工業化相關的不同科研獲提供一般性支持外，我們會否有一些比較具針對性的工作，以支持不同產業？在我們的研發活動中，我們看到香港的大學在幾方面均有特定的優勢。舉例而言，醫療科技、人工智能和機械人均是我們非常強的科研產業。科研產業如何才能夠真正商品化呢？在不同範圍，我們都會加以支持，當然，稅務一定可以涵蓋相關範圍，而我們的創新及科技基金也會針對有關行業作出資助。

此外，我們也會透過香港本身國際化的特質，以及相對而言，相關科研項目在國際間獨有的優勢，鼓勵並落實本地大學跟海外尖端的科研機構進行合作，這也是我們現時 InnoHK 創新香港研發平台的基礎。我們現在有兩個 InnoHK 創新香港研發平台，一個是醫療科技，另一個是剛才提及的 AI 人工智能和機械人。我們希望除了以稅務優惠推動科研之外，也可以透過創新及科技基金，全方位支持我們的科研企業和工業家，推動有關的科研成果落地成為商品，成為香港新的經濟動力。

**盧偉國議員：**主席，局長在主體答覆中提出，政府推出再工業化及科技培訓計劃，以配對形式資助本地企業人員接受科技培訓，亦提及鼓勵大學開辦課程培訓人才。但是，要培訓創科人才，可能不應留待大學階段，而應早於這階段前，即在中小學階段，吸引學生對創科產生興趣，以及在社會上消除以往所謂“重財技、不重科技”的思維，讓年青一代樂於投身創科事業。局長，政府在這方面有何具體措施和宣傳策略呢？

**創新及科技局局長：**主席，多謝盧議員的質詢。

在過往一段時間，很多業界朋友、議會朋友均好像盧議員一樣，語重心長地提醒我們，其實推動科研真的需要從小做起，所以，我們採納了大家的意見，在過往一兩年，分別推出兩項針對中學和小學生的計劃，提供創新科技或資訊科技的專門培養。舉例而言，剛推出的"奇趣 IT 識多啲"計劃便是一項透過資助，協助小學生更早領略資訊科技帶來的好處的計劃。另外，再早 1 年，我們已落實"中學 IT 創新實驗室"計劃。這兩項計劃均是透過不同的資助安排，配合業界的參與，令中小學生都可以及早透過一些有效的課外活動，提升對資訊科技的認識。在此，我再次多謝議會同事對這兩項計劃的支持。

此外，在大學方面，當然，我們不會待大學生完成大學學業，進入職場後才給予他們支持的，所以，在本財政年度，當財政預算案中的建議取得大家的支持後，我們將一項以先導形式推出的計劃，即針對大學的創科實習計劃恆常化。去年，這項計劃資助大學學生，特別修讀有關 STEM 課程的學生，參加實習，因為很多朋友告訴我們，正正有很多修讀 STEM 課程的同學未必十分理解創科的發展，於是，在畢業後便從事其他產業。因為的而且確，香港的金融、貿易產業都非常蓬勃，所以，他們修讀完 STEM 課程後，可能便從事金融或其他傳統產業。如何留住他們在創科產業，以及讓他們於在學期間已理解創科產業的機遇呢？大學的創科實習計劃正正可以發揮其作用。

在此，我很高興向大家報告，去年的先導計劃，已經有 1 600 名學生參加，1 000 間企業為這些學生提供實習機會，而 88% 完成實習的同學均表示對創科非常有興趣，有興趣在畢業後加入相關行業。在 1 000 間企業之中，有超過 99% 的企業認為，這些學生非常優秀，願意支持他們稍後加入公司。這些數據均證明，只要我們為香港的年青人提供適當支持和機會，他們便可以在創科發展中發光發熱。

**周浩鼎議員：**主席，我想再提出一項補充質詢。最近，我跟一些營運工廠的業界朋友和持份者溝通，了解到原來香港的食品加工工廠大有可為，而且很有優勢，因為他們已開始採用智能生產線。

既然《粵港澳大灣區發展規劃綱要》及國家"十四五"規劃都提及食品安全問題，我們其實可以聚焦發展食物加工這範疇。我想問，局方會否考慮多加工夫在食品加工產業？既然香港在食品安全方面擁

有優勢，局方會否在這方面多下工夫，以支援他們採用智能生產線？在再工業化方面，局方會否為有關產業多做些工作呢？

**創新及科技局局長：**主席，周議員的確非常熟悉香港市場的生態，特別是我們一些產業，真的擁有獨特的優勢，例如剛才提及的食品加工業。所以，我剛才在主體答覆中提及的兩個計劃，即再工業化資助計劃及關於員工的再工業化及科技培訓計劃，食品加工業都有參與。其實，因應香港本身的品管安排及市場推廣等專業服務的優勢之下，我們的食品加工業的確在不同範疇都有一定優勢。那我們如何支持產業能夠蓬勃發展呢？我們針對性地看到香港本身的限制，包括土地不足及人手有時緊張。如何能夠透過將生產線智能化，譬如用物聯網、機械人，即人機配合的方式，從而令無論是空間或人力資源方面，總體都得以減少呢？這對於產業的發展，包括食物加工產業的發展至為重要。所以，就這方面，我們這兩個計劃其實都有食物加工業的朋友積極參與，善用我們的計劃，配合他們的發展需要。

**主席：**最後一項口頭質詢。

## 2019 冠狀病毒病疫苗

**6. 謝偉俊議員：**主席，由今年 2 月 26 日 2019 冠狀病毒病疫苗接種計劃展開至上月中，全港僅約 120 萬名市民已接種第一劑疫苗，佔全港 16 歲或以上人口少於兩成，該接種率遠低於達致群體免疫所需水平。有市民表示，雖然政府不時呼籲市民接種疫苗，但他們憂慮疫苗的副作用和對政府政策全無信心，因此至今仍抱觀望態度。據報，內地及多國政府透過五花八門的優惠政策及措施，例如寬減物業稅、贈送球賽門票及食品，以及舉辦大抽獎活動，鼓勵國民接種疫苗，反觀特區政府至今在這方面並無提供任何誘因。就此，政府可否告知本會：

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

- (一) 鑒於據報香港大學(下稱"港大")正研發副作用較少的噴鼻式疫苗預計 3 年後才可在港使用，政府有否了解需要那麼長時間的原因(包括面對的困難)；

- (二) 鑒於據悉港大已就噴鼻式疫苗展開第一期臨床試驗，初步結果顯示該疫苗沒有引起嚴重的異常反應，政府會否向港大提供適切的人手或財務協助，務求令該疫苗能盡快完成研發並在港使用，為市民提供多一個疫苗選擇；及
- (三) 會否仿效內地和多國政府及本地商業機構的做法，提供誘因鼓勵市民接種疫苗，例如稅務寬免措施，以及派發現金、車船票及文康設施入場門票？

**食物及衛生局局長：**代理主席，就謝偉俊議員質詢的各部分，我現答覆如下：

(一)及(二)

一款新的疫苗由研究開發到上市使用，一般可能需要 5 至 10 年的時間不等。為對付 2019 冠狀病毒病大流行，全球藥廠爭分奪秒，匯聚資源研發疫苗，務求在確保安全和質素的大前提下，壓縮開發有效疫苗的時間。全球目前約有 10 款新冠疫苗在大規模使用，包括 8 款獲世界衛生組織("世衛")列入緊急使用清單的疫苗<sup>(1)</sup>。此外，根據世衛的資料，全球有超過 100 種新冠候選疫苗仍在臨床研究階段，而尚在臨床前期研究階段則有近 200 種。不時會有藥廠宣布因不同原因停止其候選疫苗研發。

香港大學("港大")醫學院微生物學系與廈門大學和北京萬泰生物合作研發一款鼻噴 2019 冠狀病毒病疫苗，名為"衛活苗™ 一號"。該疫苗研發獲食物及衛生局轄下醫療衛生研究基金("基金")資助約 2,000 萬元，以進行安全性一期臨床測試，評估疫苗的安全性及免疫反應。疫苗在能夠獲得認可正式作緊急使用前，須通過多項測試，包括進行第一期至第三期臨床測試及獲得相關認證，以確保疫苗的安全性及效能。

成功研發疫苗需要多方面的環境因素配合。就上述鼻噴疫苗而言，如要展開第三期臨床測試，研究團隊需要招募最

(1) 世衛緊急使用清單的疫苗現時包括輝瑞/生物科技疫苗、阿斯利康-SK Bio 疫苗、印度血清研究所疫苗、楊森疫苗、莫德納疫苗和中國國藥集團疫苗。

少 1 萬名自願參與者作研究對象，亦需要在仍然有 2019 冠狀病毒病持續傳播的地方進行以評估疫苗效能。香港人口較少疫情極輕，無法全面支援進行這等規模臨床試驗，研究團隊因而需要到境外地方招募對象。據了解按港大目前安排，研究團隊會先在港招募約 100 名自願參與者，30 名參與者已進行第一部分的試驗，第二部分將於 7 月開始。

香港目前沒有生產疫苗的製造商，據了解研究團隊已委託內地公司生產在本港進行安全性第一期臨床測試的鼻噴疫苗。政府於去年曾就港大研究團隊申請疫苗的跨省跨境運送許可一事給予支持。藥物研發過程往往需要面對不同的挑戰和未知之數。政府一直歡迎在港研發疫苗，基金亦會適時分配額外資源，以支持本地科研，配合政府應對疫情的工作。

- (三) 2019 冠狀病毒病疫苗接種計劃開展以來，我們為市民接種約 240 萬劑新冠疫苗，當中約 137 萬名市民接種了第一劑疫苗，佔全港 16 歲或以上人口的 21%。為了進一步鼓勵市民早日接種疫苗，政府和社會各界將推出多項措施和獎賞計劃。

#### *便利接種*

由 6 月 1 日至 8 月 31 日，政府僱員在接種每一劑疫苗後，可享"疫苗假期"1 天。此外，所有於 5 月 31 日或之前已接種疫苗政府僱員，可就每一劑疫苗申請特許缺勤 1 天。政府呼籲各法定或公營機構，以及企業僱主鼓勵員工接種疫苗，並為員工安排"疫苗假期"或其他便利措施。

#### *便利聚會*

政府會以"疫苗氣泡"為基礎，進一步放寬社交距離措施，可獲放寬的限制包括處所或聚集的人數上限、處所容量上限和營業時間、可進行的活動、小組與小組之間的距離及佩戴口罩等要求。當中，當局正積極考慮容許已接種疫苗的顧客帶同未能接種疫苗的小童及長者一起在採取 D 類運作模式的食肆用餐，以及增加在酒吧/酒館、夜店/夜總會及卡拉 OK 場所可同坐一檯的人數等。

### 接種疫苗取代定期檢測

為了保障前線人員的健康，政府為前線政府僱員實施"以接種疫苗取代定期檢測"的安排。前線政府僱員在接種第一劑疫苗並提供疫苗接種紀錄後，可獲豁免進行定期檢測。

### 推廣疫苗接種的活動

政府歡迎商界和團體主動提供誘因，鼓勵市民接種新冠疫苗。我們了解商界和不少團體考慮就此舉辦抽獎活動，為便利它們申請相關牌照，政府會提供諮詢服務，並會加快處理有關申請。

雖然香港第四波疫情基本完結，但社會需要居安思危，因為第五波疫情隨時來臨，而且可能涉及更高傳染力和威脅更大的變種病毒。政府所提供的兩款疫苗符合安全、效能和質素要求，唯有"全城起動，快打疫苗"，香港才能盡快建立保護屏障。

**謝偉俊議員：**代理主席，當局現時所說的"全城起動"，恐怕是姍姍來遲。為何當局不一早做此事，及至現在才做呢？讓我們看看坊間的輿論。代理主席，疫苗接種為何進展緩慢呢？為何反應不熱烈呢？基本上，除了不信任疫苗的效能或擔心出現後遺症外，市民對政府的不信任或政策的不滿亦當然是一大原因。

今天早上，特首答覆議員質詢時在字裏行間似乎多番說道，政府在花錢購買疫苗後便不會做其他事情，似乎認為"政府出雞，民間出豉油"便可。不過，在"政府出雞"後，即使"民間出生抽豉油"，政府其實亦可以"出老抽"，可以"整色整水"，甚或加入花椒八角，令味道更佳。要"全城起動"，必須聲勢浩大。要填補 20%至 70%之間的大差額，現時的做法恐怕是徒勞無功。

就此，我想詢問局長一個問題。雖然這可能不屬其政策範疇，但代理主席，在誘因方面，究竟政府能否真的摒棄.....在用錢的原則上，政府無法解釋當中的分別。對於奧林匹克運動會的轉播權、香港迪士尼樂園、海洋公園甚至航空公司等，政府可以提供以億元計的大額補貼。不過，為何政府這次的劃線卻如此僵化，只願意支付購買疫苗的

開支，但其他方面的開支則不願意承擔呢？當中是否涉及甚麼原因或政策呢？還是因為特首個人的特別想法，我們 IQ 低，無法明白呢？

代理主席，政府可否考慮坊間的建議，例如無須證明因果關係，疫苗保障基金亦會提供賠償呢？每當發生事故，有關市民便能獲得賠償，讓市民更感安心。又例如，政府可否在全港的疫苗接種比率達到某個百分比時，向全港市民提供優惠，例如減稅、免稅或在 MPF 方面的優惠措施等，藉此鼓勵市民群起接種呢？屆時便並非"全城起動"，而是"全民起動"了。

**食物及衛生局局長：**代理主席，多謝謝偉俊議員的意見。

除了我剛才提及的各種便利措施外，我其實沒有提及一點，便是特首亦曾去信各大機構，呼籲他們與當局"全城起動，快打疫苗"，亦希望他們支持，運用自己的方法鼓勵市民。我們很快便收到不同回應，而且是正面的回應。

謝議員剛才提及的海洋公園及香港迪士尼樂園其實亦有提供優惠。各大機構對於自己提供的優惠或鼓勵性的獎賞，會各自發出新聞稿通知社會。

(謝偉俊議員示意其補充質詢未獲答覆)

**代理主席：**謝偉俊議員，我知道你的補充質詢未獲答覆的部分為何。

局長，你並未回答謝議員有關政府會否自行提供誘因的提問。就此，你有否補充？

**食物及衛生局局長：**代理主席，政府所提供的誘因其實並非金錢上的誘因，而是包括為已接種疫苗的人士(不論是入境人士還是密切接觸者)縮短檢疫期、以接種疫苗取代現正進行的檢測，以及"疫苗氣泡"等，我們皆會一直推動。

**盧偉國議員：**代理主席，最近有市民向我們查詢，說暑假將至，不少在外地求學的香港學生準備回港，當中有很多人已在外地接種疫苗，但他們卻不太清楚他們所接種的疫苗是否獲得香港衛生署承認。

第二，現時有一些電子系統，讓市民經系統存放資料以作憑證，例如“安心出行”，但在地接種的疫苗卻不設有類似香港這套二維碼系統。如是者，他們可以如何利用我們的系統呢？我希望局長可以解答我的補充質詢。

**食物及衛生局局長：**多謝盧偉國議員的補充質詢。

我們理解到有部分香港市民已在外地接種疫苗。就從某些海外地區回港的人士而言，衛生署可以縮短他們的檢疫期。當局現時備有一份名單，載有香港已批核的疫苗、世衛已批核的疫苗、國家藥品監督管理局已批核的疫苗，以及世界對疫苗有監控的地方所批核的疫苗等，我們一般皆會承認。

在前往某些處所須提供已接種疫苗的證明的大前提下，創新及科技局與我們會一直商討如何可以更便利地查閱疫苗接種證書。在尚未有電子方法處理前，我們也會承認有關人士所攜同的紙本證書。對於例如食肆或酒吧等處所，食物環境衛生署亦設計了一份表格，供他們填寫自己注射的疫苗屬哪一款。因此，此事暫時是可以處理得到的，但我們亦會繼續研究更便利的方法。

**周浩鼎議員：**代理主席，大家今天皆很關心如何能夠更有效、更快捷地讓全城起動，接種疫苗，並提出了多項建議，例如提供經濟誘因或假期誘因等。不過，局長會否考慮一點呢？既然特首亦說道會不斷推動私人公司(特別是大企業)鼓勵員工接種疫苗，那麼局長是否掌握他們會否適時報告其僱員的接種比率呢？大企業作為龐大僱主，如果員工的接種比率相當高，而政府已掌握有關數字，那麼政府可否適時對外公布，從而發揮鼓勵及牽頭作用呢？

政府可以告訴大家，某大企業的員工接種比率可能達到七八成，而當整個社會知道各方面的人皆已經接種疫苗，便能真正發揮起動作用。我覺得這項工作要多管齊下，請問局長會否予以考慮呢？

**食物及衛生局局長：**代理主席，多謝周議員的補充質詢及建議。

我認為這是很好的建議，正如食物及衛生局亦對衛生署或醫院管理局說道，當其員工的疫苗接種比率達到某個水平時，便可予以公

布，藉以牽頭發揮示範作用，以及讓市民知道有不同機構的員工的疫苗接種比率已達到一定水平。我相信在往後的日子裏，我們會盡量鼓勵不同機構採取這做法。

**謝偉俊議員：**代理主席，要將比率推高至某個水平，減稅便是方法之一。

局長的主體答覆第(一)及(二)部分提及疫苗研發的情況。全球有 100 種候選疫苗已到達臨床階段，有 200 種則尚在臨床前期研究階段，即共有 300 種疫苗。在香港，雖然政府向港大撥款 2,000 萬元進行研究，但港大卻似乎面對兩項先天性困難：第一，是沒有足夠 sample，研究對象不足 1 萬人；以及第二，是香港沒有疫苗製造商。我無意向港大或研究人員發放負面信息，但我的感覺是似乎我們是為做而做，多於有真正目標。由於先天性的困難，我們似乎只是白做一場，需時既長，當中困難又多，有部分困難更是"死症"，無法解決。

政府只是撥款 2,000 萬元。政府要麼增加撥款，協助港大 overcome"死症"；要麼便不要撥款。現時的情況便彷彿如象徵式地"人做我做"般。局長有否這種感覺呢？

**食物及衛生局局長：**代理主席，我理解謝議員所說的情況。實情其實並非如此的，因為政府一直支持及歡迎學者研發新冠疫苗，因為成功研發疫苗對於紓緩全球疫情其實有一定貢獻。

我認為，香港面對的限制，是尤其是第一期以外的研究，需要在疫情個案仍然較多的地方進行。香港現時的疫情相對輕微，所以難以完全在香港取得所需樣本。在此大前提下，研究團隊亦有信心可以在其他地方招募研究對象。

除基金外，如果他們需要我們的支持，我們亦可以給予支持。正如較早前他們需要跨省跨境運送許可，我們亦向他們給予支持。由此可見，我們會繼續歡迎並支持香港研發疫苗，並會在有需要時，適時分配額外資源支持本地科研。

**代理主席：**口頭質詢到此為止。

## 議員質詢的書面答覆

### 公立醫院精神科病房的服務

7. **鄭松泰議員**：主席，有市民向本人反映，公立醫院的醫護人員沒有向院內精神科病房的病人及其家屬解釋《精神健康條例》(第 136 章)中關於收容、羈留及釋放病人的條文，而僅在病房的不顯眼處擺放有關資料，令該等病人的合法權益得不到保障。關於公立醫院精神科病房("精神科病房")的服務，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) (i)自願入院病人入住精神科病房，以及(ii)公立醫院根據第 136 章把病人羈留在該等病房以作觀察或治療所涉的一般程序分別為何；
- (二) 過去 5 年，入住精神科病房的病人人次，以及當中分別屬下列情況的數目：(i)病人本人填交《自願留醫申請書》("《自願書》")、(ii)病人的監護人代為填交《自願書》，以及(iii)院方根據第 136 章的權力羈留病人以作觀察或治療，並按醫院名稱以表列出分項數字；
- (三) 醫院管理局("醫管局")有否措施確保轄下醫護人員在病人入住精神科病房時向他們清楚解釋第 136 章中關於精神科病房病人的收容、羈留和釋放的條文，並確保他們明白有關內容；如有，詳情(包括有關程序)為何；
- (四) 過去 5 年，病人被羈留在精神科病房接受觀察的最長及最短的日數分別為何；該等病人當中，其後(i)直接出院、(ii)在病人本人填交《自願書》後被界定為自願入院病人、(iii)在其監護人代為填交《自願書》後被界定為自願入院病人，以及(iv)根據第 136 章被證明為實證病人並留院一年或以上接受治療的數目分別為何，並按醫院名稱以表列出分項數字；
- (五) 過去 5 年，精神科病房病人本人或其家屬代為作出的出院申請當中，獲批准及遭拒絕的宗數分別為何，並按醫院名稱以表列出分項數字；

- (六) 過去 5 年，醫管局收到多少宗關於市民在被誤導下同意入住精神科病房的投訴，以及醫管局如何跟進該等投訴，並按醫院名稱以表列出該等資料；
- (七) 醫管局現時處理精神科病房病人就下述事宜所作投訴的機制的詳情：(i) 其主診醫生治療他們的方法或對其所作精神狀況評估，以及(ii) 醫護人員違反第 136 章中關於羈留病人的程序；及
- (八) 過去 5 年，醫管局有否就病人入住精神科病房事宜向轄下醫院發出指引；如有，上次修訂該指引的日期為何，以及醫管局有否措施監督轄下醫院遵從該等指引；如沒有發出指引，原因為何，以及醫管局會否考慮發出有關指引，以加強管理病人入住精神科病房的行政工作？

**食物及衛生局局長：**主席，就鄭松泰議員的質詢，經諮詢醫院管理局("醫管局")後，我現綜合答覆如下：

一般而言，現時有需要接受醫管局精神科住院服務的病人，會被送往醫管局轄下指定的精神病院。根據《精神病院(綜合)宣布令》(第 136 章，附屬法例 B)，指定的精神病院包括青山醫院、葵涌精神病觀察治療院、東區尤德夫人那打素精神病觀察治療院、新界東區精神科觀察治療中心及九龍精神科觀察治療中心。

對於經醫管局的醫生評估後，認為有需要接受醫管局精神科住院服務並願意入院接受治療的病人，醫管局會根據《精神健康條例》第 30 條，要求病人(或其父母，如該病人在 16 歲以下)或其監護人簽署"自願留醫申請書"，申請書遞交醫院院長後，該院院長便可收納該病人為自願入院病人。

另外，根據《精神健康條例》第 31 條，基於病人本身的健康或安全，或是為保護他人着想，醫管局可向區域法院法官或裁判官申請將患有精神紊亂，而其精神紊亂的性質或程度，足以構成理由將他羈留在精神病院內至少一段有限的期間的病人羈留以作觀察。因《精神健康條例》第 31 條被羈留在精神病院的病人，可透過《精神健康條例》第 59B 條，向精神健康覆核審裁處提出申請，要求覆核其個案。

在過去 5 個年度，從上述途徑入住醫管局精神科病房的病人人次載於表一。

表一：以不同途徑入住醫管局精神科病房的病人人次

年度	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021 (臨時數字)
自行填寫及遞交"自願留醫申請書"的病人人次	9 850	9 650	10 010	9 100	8 970
由監護人代為填寫及遞交"自願留醫申請書"的病人人次	180	200	210	250	350
根據《精神健康條例》第 31 條入院接受觀察的病人人次	3 180	3 320	3 320	3 330	3 600

註：

- (1) 調整至最接近 10 的整數
- (2) 由於香港自 2020 年年初出現 2019 冠狀病毒病疫情，醫管局已加強感染控制措施，亦因應疫情調整服務。因此，醫管局各類服務的服務量與以往年度相比，或會有所下降。

視乎病人的情況而定，入住精神科病房的病人的住院日數由單日至超過 1 年不等。醫生會不時評估病人的情況，並會為適合出院的病人安排社區復康等服務。過去 5 年，出院人次維持在每年約 16 000 至 18 000 宗。

對於需要入住精神科病房的病人，醫護人員會向病人及其家屬闡述申請書的內容及相關精神科病房的運作情況，例如病人必須遵守的規則，以及離院的程序和安排等。此外，精神科病房的醫護人員也會為剛入院的病人作詳細講解，並會為他們提供住院須知及病人約章等資訊，以確保病人及其家屬明白有關的住院安排。

精神科病房病人若對醫管局的服務有意見，包括對其主診醫生的治療手法或對其精神評估有不滿意的地方，可向醫管局作出投訴。

醫管局設有兩層機制處理公眾人士對轄下醫院的投訴。按照第一層機制，所有投訴會首先由相關公立醫院處理。醫院的病人聯絡主任

接獲個案後，會交由有關部門跟進及了解事件，並在完成調查後將結果回覆投訴人。若投訴人不滿醫院的調查結果及回覆，可向醫管局公眾投訴委員會提出上訴(即第二層投訴機制)。公眾投訴委員會為醫管局轄下的委員會，由社會各界人士組成，為醫管局獨立、公平及公正地處理及審議所有上訴。

過去 5 個年度，醫管局各聯網有關市民投訴被誤導入住精神科病房的數字載於表二。

表二：有關被誤導入住精神科病房的投訴數字

聯網/年度	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021
港島東聯網	0	0	0	0	0
港島西聯網	0	0	0	0	0
九龍東聯網	1	0	1	0	2
九龍西聯網	1	0	0	2	3
九龍中聯網	0	0	0	0	0
新界東聯網	0	0	0	0	1
新界西聯網	0	0	0	0	0
總數	2	0	1	2	6

  

醫管局公眾投訴委員會上訴個案	0	1	0	1	1
----------------	---	---	---	---	---

醫管局不時就各病房(包括精神科病房)的運作及管理事宜發出指引，以加強病房的管理。醫管局會繼續密切留意精神科住院服務的運作安排，並在有需要時作出適當的改善。

## 協助棕地作業者重置作業

8. **劉國勳議員**：主席，2019 年公布的《新界棕地使用及作業現況研究》報告顯示，全港約 1 580 公頃棕地中，有九成被用作各類型工商業活動。政府於去年預計，未來有逾 860 公頃棕地會被重新發展作房屋及其他用途。有棕地作業者及其僱員憂慮將未能覓得用地重置其作業，難以維持生計。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會否成立棕地作業重置專責小組，負責協助受收地影響的棕地作業者覓地重置作業、申請特惠津貼及制訂復業計劃等工作；若否，原因為何；

- (二) 鑒於政府於去年表示，其作業未能在多層樓宇運作的受影響棕地作業者可考慮搬遷至新界其他地區劃作"露天貯物"的用地，而在扣除已納入洪水橋/廈村、元朗南及新界北新發展區項目的露天貯物用地後，仍有 171 公頃露天貯物用地，有否評估該等用地是否足以容納所有該等受影響的棕地作業者；及
- (三) 鑒於截至 2017 年 12 月，全港有約 16 000 公頃的土地被劃為"綠化地帶"，政府會否對該等地帶進行全面的使用及現況研究，以便從中物色適合供棕地作業者重置作業的用地；若否，原因為何？

**發展局局長：**主席，就劉國勳議員質詢的各個部分，現答覆如下：

- (一) 棕地作業屬商業運作，一如其他受發展影響的商業運作，政府的政策是向受影響的合資格業務經營者作出金錢補償，以便協助他們遷置業務。他們可獲發放法定補償，或者申領特惠津貼作替代。財務委員會已在 2018 年 7 月批准大幅改善上述的特惠津貼補償安排。現時，發放特惠補償安排由地政總署統一負責<sup>(1)</sup>。

縱使政府不會為受影響棕地作業者提供重置作業地點，為協助有意重置作業的作業者，發展局與相關政府部門一直有向這些作業者就其覓得的重置作業地點的規劃和土地事宜提供意見。以古洞北/粉嶺北新發展區第一階段發展為例，發展局向受影響棕地作業者表示政府樂意為他們在重置作業方面提供規劃和土地事宜上的意見，並協調規劃申請的處理，協助理順各部門的意見以加快審批程序；相關的法定和行政程序則各自由負責的政府部門處理。有關安排發揮一定效力，亦陸續有規劃申請獲批准。我們會就各新發展區繼續相關的工作。如有需要，我們可加強向受影響棕地作業者發放有關安排的資訊。

- (二) 現時，棕地作業者可以考慮搬遷至新界其他地區劃作"露天貯物"的用地。此外，如物色到的地點座落其他地帶，作業

(1) 受影響的業務經營者可透過地政總署網站、簡介短片及小冊子了解有關安排及取得各相關辦事處的聯絡資料(網址：<https://www.landsd.gov.hk/tc/land-acq-clearance/land-resumption-clearance/rehousing.html>)。

者可向城市規劃委員會("城規會")提出規劃申請。城規會已於去年 3 月公布經修訂的"13F 規劃指引"<sup>(2)</sup>，詳列評審該類申請的準則。

根據該指引，法定圖則所涵蓋的新界鄉郊地區分為 4 類地區(第 1 至第 4 類)，藉以把露天貯物及港口後勤用途引導至指定地區，從而防止雜亂無章的棕地作業進一步擴散至不合適的地區。其中第 1 類(主要包括劃作"露天貯物"、"其他指定用途"註明"港口後勤用途"、"工業"或"工業(丁類)"地帶的地區)及第 2 類(主要包括未有清晰規劃意向或既定發展計劃的地區，以及附近即將展開大型基建工程因而會逐漸有發展的用地)地區就分別涵蓋約 585 公頃<sup>(3)</sup>及約 281 公頃的土地。如果政府部門對申請用途沒有負面意見，或附近居民所關注的問題可以透過實施附帶條件而解決，適用於這兩類地區的相關規劃申請通常較大機會獲得城規會批准。

上述兩類地區共約 866 公頃土地並沒有包括各個新發展區(包括古洞北/粉嶺北新發展區、洪水橋/廈村新發展區及元朗南發展區第一及第二階段涵蓋的地方)未來經發展後為物流及港口後勤提供的用地。在該等發展區全面落實之前，位於有關地區內的現有露天貯物及港口後勤用途，在一般情況下亦可獲城規會從寬批准繼續運作，直至土地須收回發展。就此，各部門會根據工程時間表，盡量在收回和清理土地的過程中回應受影響的棕地作業者的合理關注，容許他們分批有序遷出。

另外，地政總署會物色適合的空置政府土地，專供受新發展區或相關政府發展項目收地及清拆行動影響的合資格業務經營者以短期租約方式承租。首批 3 幅分別位於元朗和粉嶺的政府土地已於上月底批出，而第二批 3 幅分別位於

- (2) 該規劃指引全名為《擬作露天貯物及港口後勤用途而按照城規會條例第 16 條提出的規劃申請》規劃指引(網址：[https://www.info.gov.hk/tpb/tc/forms/Guidelines/pg13f\\_c.pdf](https://www.info.gov.hk/tpb/tc/forms/Guidelines/pg13f_c.pdf))。
- (3) 扣除部分最近被納入新田/落馬洲發展樞紐及橫洲其餘公營房屋發展的用地，現時位於各新發展區項目以外而座落規劃為"露天貯物"地帶的用地已由 171 公頃調整至約 152 公頃。此 152 公頃用地已計算在佔 585 公頃的第 1 類地區之內。

屯門和古洞北的政府土地，將以同樣方式於本月招標。地政總署會繼續物色空置的政府土地，並會於稍後時間推出第三批土地，以短期租約方式供合資格經營者優先投標。

- (三) 一般來說，"綠化地帶"的規劃意向主要是利用天然地理環境作為市區和近郊的發展區的界限，現時主要涵蓋一些長滿自然植物及山坡的地區。這些土地絕大部分屬於"13F 規劃指引"下的第 4 類地區，如果土地的法定規劃用途仍然是"綠化地帶"，除非情況特殊，有關露天貯物及港口後勤用途申請通常難以獲支持。

政府對改劃合適的"綠化地帶"用地作其他用途(如住宅包括公營房屋)以提供可發展用地持開放態度，亦一直推展有關工作。事實上，在過去數年覓得的超過 210 幅具短中期房屋發展潛力用地當中，約三分之一(即 77 幅)涉及"綠化地帶"用地。不過，正如上文第(二)部分的回應已指出，就現有的棕地作業而言，現時我們的規劃方向是將這些作業逐步整合至對環境影響較小的合適地點，改劃"綠化地帶"用地作露天工業活動用途並不符合有關方向。

現時棕地上大面積的露天經營模式，未必是土地資源的最有效運用方法，亦難以持續發展，要求政府物色同等面積的土地讓受影響的業務經營者可以繼續現時的經營模式並非實際可行的選項。在宏觀規劃層面，我們在洪水橋/廈村及元朗南新發展區預留合共約 72 公頃的土地，部分將會用作發展多層工業樓宇，以提供經有序規劃、集中及具土地使用效益的場地整合棕地作業。我們希望在下年內為首批多層樓宇用地的發展模式制訂方案，以配合該批用地預計最快可於 2023 年完成工地平整。另外，我們會繼續在合適地點預留土地，包括在規劃其他發展項目時探討可行地點，以整合棕地作業。

## 開放學校設施推動體育發展計劃

9. 馬逢國議員：主席，民政事務局與教育局於 2017-2018 學年起合作推行開放學校設施推動體育發展計劃("開放計劃")。為鼓勵學校參與該計劃，開放學校設施予體育團體舉辦體育活動的學校會獲提供額外津貼。就此，政府可否告知本會：

- (一) (i)上學年及(ii)本學年(截至上月 31 日),在開放計劃下舉行的體育活動的詳情為何(使用與下表相同格式的表格分別列出);

學年: \_\_\_\_\_

體育團體 名稱	學校名稱 (地區)	活動數目	運動項目	租用的 學校設施	參與活動 人次
總數:	總數:	總數:	總數:	總數:	總數:

- (二) 有何措施鼓勵更多學校和體育團體參與開放計劃;
- (三) 鑒於在開放計劃下把學校設施租借給體育團體的學校,可申請戴麟趾爵士康樂基金(主要基金)下的(i)"建設工程計劃"資助及(ii)"特別計劃"資助,過去兩個學年,分別有多少間學校就該兩項資助的申請獲批,以及每間學校獲批的資助額為何;
- (四) 上學年及本學年,分別有多少項擬在開放計劃下舉行的體育活動因疫情關係而取消;該等活動是否獲准順延至另一時段或下一學年舉行,以及有關的學校須否把在該計劃下獲提供的部分/全部額外津貼退還當局;
- (五) 當局是否准許在學校局部恢復面授課堂期間舉行開放計劃下的體育活動;如否,當局在何種情況或條件下才准許該等活動進行;
- (六) 現時有多少個體育團體符合資格參與開放計劃;當局會否擴大該等團體的名單;如會,詳情為何;如否,原因為何;及
- (七) 鑒於參加開放計劃的體育團體須自行為其將在學校舉辦的體育活動投購提供足夠保障的保險(包括第三者風險保險),當局會否重新考慮為該等體育團體統一購買所需保險,或為它們提供保險津貼,以增加體育團體參與該計劃的誘因;如會,詳情為何;如否,原因為何?

**民政事務局局長**：主席，教育局與民政事務局("民政局")在 2017-2018 學年開始推行開放學校設施推動體育發展計劃("計劃")，鼓勵學校開放設施，並藉以提升學校體育風氣。計劃鼓勵體育團體在學校舉辦體育活動，為學生提供參與體育活動的機會，鼓勵學生養成良好運動習慣。

計劃亦向學校提供經濟誘因，以鼓勵學校開放設施。如學校在計劃下將設施租借予體育團體，除了可收取租金，亦可獲教育局及民政局發放上限為 13 萬元的額外津貼，以支付因開放學校設施而衍生的開支。

為協助學校建立體育文化和增加學生參與體育活動的機會，使用學校設施的體育團體須為每項體育活動預留四分之一的名額，供該校符合資格(如有)的學生、教師及/或家長優先報名。

計劃自推出以來，受體育界和學校歡迎。

就馬逢國議員對開放計劃的質詢，經諮詢教育局後，現綜合答覆如下：

- (一) 2019-2020 學年及 2020-2021 學年開放計劃下舉行的活動詳情，請見附件。
- (二) 自計劃推出以來，教育局及民政局在每個學年完結時，均會收集參與學校及體育團體的意見，就計劃作出檢討，並按需要推出相應的優化措施，藉以吸引更多學校和體育團體參與開放計劃。已推行的優化措施包括：
  - 在 2018-2019 學年，把計劃由公營學校擴展至直接資助學校；增加參與計劃的學校可獲的津貼上限，由每學年 8 萬元增至 13 萬元；以及擴大合資格的體育團體名單；
  - 在 2019-2020 學年，以試驗形式容許具有在學校及社區舉辦體育活動的能力、經驗和往績的非牟利機構參與開放計劃；同時，容許參與計劃的學校向戴麟趾爵士康樂基金("基金")下的"特別計劃"申請資助，以興建或提升該校的體育設施，或購買體育器材；及

□一 由 2020-2021 學年起，容許參與開放計劃的學校向基金下的"建設工程計劃"申請資助，以興建新的體育設施；發放給學校的津貼的用途亦予以放寬，參與學校除了可以就獲批的體育活動繼續運用津貼招聘額外人手、加強保安措施、支付額外水電開支及進行緊急小型維修工程外，亦可用以更換或添置所需器材或設備。

(三) 過去兩年，共有 12 間參與計劃的學校向基金的"特別計劃"或"建設工程計劃"提出資助申請。其中 7 間學校的申請獲批，所獲的資助金額平均為 232 萬元。

(四) 在 2019-2020 學年，計劃下一共有 143 項體育活動因社會事件和 2019 冠狀病毒病疫情等原因取消。至於 2020-2021 學年(截至 2021 年 4 月 30 日)，則有 23 項體育活動因疫情關係取消，其餘受影響的活動將順延至本學年餘下時間或暑假補辦。

若獲批的活動因疫情或其他原因而取消，體育團體可與相關學校商討重新安排活動至該學年的另一時段舉行。如有部分受影響的活動未能於同一學年內重新安排，學校須把截至每年 8 月 31 日(即學年的最後一天)仍未使用的津貼餘款退還予教育局。

(五) 當疫情漸趨穩定，體育團體可以舉辦計劃下的活動，其間必須遵守法例規定的防疫及社交距離措施。

(六) 現時，合資格參與計劃的團體包括獲中國香港體育協會暨奧林匹克委員會認可的體育總會和其屬會會員、地區體育會、受康文署資助的體育團體，以及其他具有在學校及社區舉辦體育活動的能力、經驗和往績的非牟利機構。

正如第(三)部分的回覆中指出，我們已於 2019-2020 學年起將可以參與計劃的團體擴闊至具有在學校及社區舉辦體育活動的能力、經驗和往績的非牟利機構。我們暫時未有計劃進一步擴闊合資格團體的範圍。

(七) 透過開放計劃租用學校設施的體育團體必須為使用學校設施自行購買足夠保險，包括第三者責任保險，並適當地將學校列為受保人之一，確保學校人員、財物及設施等獲得

足夠的保障。由於體育團體所舉辦的活動的規模、運動項目、風險及參加者人數不一，而租用的學校設施亦有所不同，故由體育團體因應個別活動性質，自行投購合適的保險是較為穩妥及可行的做法。

附件

開放學校設施推動體育發展計劃  
2019-2020 學年及 2020-2021 學年的活動詳情

學年：2019-2020

體育團體	學校名稱(地區)	完成活動數目	運動項目	租用的學校設施	參與活動人次
中國香港跳繩總會	伊利沙伯中學舊生會中學(元朗)	1	跳繩	禮堂、有蓋操場	10
啟能體育會	香港聖公會何明華會督中學(觀塘)	5	手球	操場、運動室	240
香港乒乓球總會	余振強紀念第二中學(南區)	1	乒乓球	禮堂、操場	382
南華體育會	香港道教聯合會青松中學(觀塘)	1	手球	操場	30
大埔平衡車隊	林村公立黃福鑾紀念學校(大埔)	3	平衡車	有蓋操場	20
	大埔浸信會公立學校(大埔)	3	平衡車	有蓋操場	100
中國香港跳繩總會(香港花式跳繩會合辦)	仁濟醫院王華湘中學(西貢)	1	跳繩	活動室	16
	瑪利諾神父教會學校(深水埗)	6	跳繩	有蓋操場	150
	保良局唐乃勤初中書院(深水埗)	1	跳繩	禮堂	25
	港九街坊婦女會孫方中小學(大埔)	2	跳繩	有蓋操場	100
	天主教鳴遠中學(西貢)	1	跳繩	有蓋操場	16

體育團體	學校名稱(地區)	完成活動數目	運動項目	租用的學校設施	參與活動人次
	聖公會李福慶中學(東區)	3	跳繩	禮堂	16
	天水圍循道衛理小學(元朗)	3	跳繩	禮堂	60
	港九潮州公會中學(油尖旺區)	2	跳繩	有蓋操場	20
	荃灣潮州公學(荃灣)	2	跳繩	有蓋操場	18
	聖公會聖本德中學(黃大仙)	1	跳繩	禮堂	8
	龍翔官立中學(黃大仙)	1	跳繩	禮堂	8
	香港四邑商工總會陳南昌紀念中學(葵青)	2	跳繩	禮堂、有蓋操場	25
	慕光英文書院(觀塘)	3	跳繩	禮堂	20
	香島中學(深水埗)	3	跳繩	有蓋操場	35
中國香港體適能總會	聖若瑟英文中學(觀塘)	1	體適能	禮堂、課室	15
飛躍柔道會	仁濟醫院王華湘中學(西貢)	2	柔道	活動室	60
香港單輪車協會	保良局莊啟程小學(沙田)	1	單輪車	操場	25
	香港教育工作者聯會黃楚標學校(離島)	1	單輪車	禮堂	32
	啟基學校(港島)(東區)	1	單輪車	禮堂	25
	國民學校(離島)	1	單輪車	操場	40
	福建中學附屬學校(觀塘)	1	單輪車	禮堂	25

體育團體	學校名稱(地區)	完成活動數目	運動項目	租用的學校設施	參與活動人次
香港冰球協會	仁愛堂田家炳小學(西貢)	1	冰球	操場、仿冰場	128
中上環棒球會	伊斯蘭脫維善紀念中學(東區)	2	棒球	操場	51
	聖公會李福慶中學(東區)	2	棒球	五人足球場	147
東區動力射箭會	張祝珊英文中學(東區)	3	射箭	有蓋操場	99
艾路博手球會	圓玄學院妙法寺內明陳呂重德紀念中學(元朗)	6	手球	操場、運動室	240
創青體育會	荃灣聖芳濟中學(荃灣)	6	手球	操場、運動室	240
中西區康樂體育會	樂善堂梁銶琚書院(中西區)	3	籃球	操場	175
屯門體育會	青松侯寶垣中學(屯門)	3	足球	籃球場	160
	畚色園主辦可藝中學(屯門)	3	足球	禮堂	120
香港中華基督教青年會	青年會書院(沙田)	3	健步足球	球場	126
靈犀曲棍球會	東莞同鄉會方樹泉學校(油尖旺)	3	曲棍球	操場	125
香港手球總會	香港道教聯合會青松中學(觀塘)	1	手球	操場	30
元美合球會	中華基督教青年會小學(元朗)	1	合球	籃球場	40
香港欖球總會	港青基信書院(離島)	6	欖球	人造草足球場	743
國際跆拳道香港總會	伊利沙伯中學舊生會中學(元朗)	3	跆拳道	活動室	250

體育團體	學校名稱(地區)	完成活動數目	運動項目	租用的學校設施	參與活動人次
香港足毬總會	青年會書院(沙田)	1	足毬	羽毛球場	14
中國香港健美總會	香港真光中學(灣仔)	1	徒手健身	天台運動場	19
沙田體育會	香港道教聯合會純陽小學(沙田)	3	棒球	棒球場	153
香港棒球總會		1	棒球	棒球場	56
香港地壺球協會	伊斯蘭鮑伯濤紀念小學(黃大仙)	2	地壺球	禮堂	82
	伊斯蘭學校(屯門)	1		禮堂	54
香港智道跆拳道總會	國民學校(離島)	2	跆拳道	活動室	60
凝動香港體育基金	樂善堂梁銻琚書院(中西區)	1	滾軸溜冰	有蓋操場	121
	天水圍循道衛理小學(元朗)	1	劍擊、籃球	有蓋操場、操場	15
	九龍工業學校(深水埗)	3	越野跑、足毬	操場	178
	郭怡雅神父紀念學校(葵青區)	2	足毬	有蓋操場	179
	聖公會蔡功譜中學(九龍城)	1	躲避盤	有蓋操場	18
	鳳溪廖潤琛紀念學校(北區)	2	劍擊	活動室	15
	孔聖堂中學(灣仔)	2	拳擊、舞蹈	課室	32
	炮台山循道衛理中學(東區)	1	巧固球	操場	16
總數：28個	總數：48間	總數：123項	總數：27項	總數：14項	總數：5 207人

學年：2020-2021(截至2021年4月30日)

體育團體	學校名稱	活動數目	運動項目	租用學校設施	參與活動人次(預計)
中上環棒球會	伊斯蘭脫維善紀念中學(東區)	3	棒球	操場	66
	聖公會李福慶中學(東區)	3		操場	66
中西區康樂體育會	樂善堂梁鈺琚書院(中西區)	6	籃球	操場	210
中國香港手球總會有限公司	香港道教聯合會青松中學(觀塘)	3	手球	操場	90
中國香港柔道總會	聖公會李福慶中學(東區)	3	柔道	活動室	48
中國香港單車總會有限公司	香港道教聯合會圓玄學院第三中學(西貢)	2	單車	單車訓練中心	40
	救世軍卜維廉中學(黃大仙)	2		活動室	40
	聖芳濟各書院(北區)	2		活動室	40
中國香港跳繩總會	伊利沙伯中學舊生會中學(元朗)	3	跳繩	禮堂、有蓋操場	156
中國香港體操總會	保良局雨川小學(沙田)	1	健美體操	有蓋操場	15
元美合球會	中華基督教青年會小學(元朗)	6	合球	操場	120
元朗足球會	佛教榮茵學校(元朗)	4	足球	操場	100
元朗區體育會	天水圍循道衛理中學(元朗)	2	田徑	健身室	20
		2		跳遠沙池	40
		2		操場	40
屯門體育會	青松侯寶垣中學(屯門)	6	足球	籃球場	180
	奮色園主辦可藝中學(屯門)	6		禮堂	120

體育團體	學校名稱	活動數目	運動項目	租用學校設施	參與活動人次(預計)
艾路博手球會	圓玄學院妙法寺內明陳呂重德紀念中學(元朗)	6	手球	球場、健身室	228
沙田體育會	香港道教聯合會純陽小學(沙田)	6	棒球	棒球場	150
尚方	保良局雨川小學(沙田)	1	劍擊	禮堂	200
東青箭會	香港培正中學(九龍城)	2	射箭	有蓋操場	30
		2		體育館	30
東區動力射箭會	張祝珊英文中學(東區)	6	射箭	有蓋操場	96
南華體育會	香港道教聯合會青松中學(觀塘)	3	手球	操場	90
香港中華基督教青年會	青年會書院(沙田)	2	羽毛球	禮堂	24
		4	健步足球	操場、健身室	120
		1	籃球	操場、禮堂	20
		1	體適能	健身室	15
香港冰球協會	仁愛堂田家炳小學(西貢)	6	冰球	操場、仿冰場	300
	福建中學附屬學校(觀塘)	3		禮堂	90
中國香港跳繩總會(香港花式跳繩會合辦)	仁濟醫院王華湘中學(西貢)	1	跳繩	有蓋操場	20
	天水圍循道衛理小學(元朗)	6		有蓋操場	120
	天主教鳴遠中學(西貢)	7		有蓋操場	140
	香島中學(深水埗)	6		有蓋操場	120
	荃灣潮州公學(荃灣)	3		有蓋操場	60
	港九街坊婦女會孫方中小學(大埔)	6		有蓋操場	120
	港九潮州公會中學(油尖旺)	3		有蓋操場	60

體育團體	學校名稱	活動數目	運動項目	租用學校設施	參與活動人次(預計)
	聖公會李福慶中學(東區)	3		禮堂	60
	瑪利諾神父教會學校(深水埗)	6		有蓋操場	120
	慕光英文書院(觀塘)	6		禮堂、操場	120
香港活木球協會有限公司	長沙灣天主教英文中學(深水埗)	2	活木球	健身室	36
香港飛盤總會	中華基金中學(東區)	8	躲避盤	操場	120
	佛教慈敬學校(觀塘)	6		操場	90
	南屯門官立中學(屯門)	6		操場	240
	香港四邑商工總會陳南昌紀念中學(葵青)	6		操場	90
	基督教神召會梁省德小學(西貢)	5		操場	200
	樂善堂王仲銘中學(黃大仙)	2		操場	80
香港拳擊總會	天水圍循道衛理小學(元朗)	1	拳擊	有蓋操場	20
	樂善堂王仲銘中學(黃大仙)	1		活動室	20
中國香港跳繩總會(香港專業花式跳繩學校合辦)	天水圍香島中學(元朗)	3	跳繩	有蓋操場	60
	伊斯蘭脫維善紀念中學(東區)	3		禮堂	60
	香港正覺蓮社佛教陳式宏學校(北區)	1		禮堂	20
香港單輪車協會	保良局莊啟程小學(沙田)	3	單輪車	有蓋操場	60
	香港教育工作者聯會黃楚標學校(離島)	3		禮堂	75

體育團體	學校名稱	活動數目	運動項目	租用學校設施	參與活動人次(預計)
	啓基學校(港島)(東區)	3		禮堂	75
	國民學校(離島)	3		操場	60
	福建中學附屬學校(觀塘)	3		禮堂、操場	75
香港智道跆拳道總會	國民學校(離島)	3	跆拳道	活動室	60
香港棍網球總會	天主教慈幼會伍少梅中學(葵青)	1	棍網球	操場	15
	佛教慈敬學校(觀塘)	1		操場	15
	基督教神召會梁省德小學(西貢)	1		操場	15
香港棒球總會	香港中文大學校友會聯會張煊昌學校(沙田)	2	棒球	有蓋操場	80
	香港道教聯合會純陽小學(沙田)	7		棒球場	536
香港童軍總會九龍第120旅	聖公會牧愛小學(九龍城)	2	體適能及球類	活動室	120
		4	訓練	禮堂	240
中國香港跳繩總會(香港跳繩精英訓練社有限公司合辦)	仁濟醫院靚次伯紀念中學(西貢)	1	跳繩	禮堂	45
香港運動攀登顧問有限公司	嗇色園主辦可藝中學(屯門)	4	攀登	攀石牆	40
香港欖球總會	港青基信書院(離島)	15	欖球	人造草足球場	1 385
	新界喇沙中學(北區)	5		草地球場	130
創青體育會	荃灣聖芳濟中學(荃灣)	6	手球	操場、運動室	240

體育團體	學校名稱	活動數目	運動項目	租用學校設施	參與活動人次(預計)
華湘人體育會	荃灣聖芳濟中學(荃灣)	3	手球	操場、運動室	90
黃大仙區康樂體育會	樂善堂王仲銘中學(黃大仙)	3	籃球	操場	230
滿貫籃球隊	北角協同中學(灣仔)	3	籃球	禮堂	60
劍擊學堂	香港道教聯合會圓玄學院第一中學(葵青)	5	劍擊	劍擊訓練場	75
劍擊學堂(九龍)有限公司	保良局雨川小學(沙田)	4	劍擊	活動室	40
凝動香港體育基金	三水同鄉會劉本章學校(葵青)	2	空手道	活動室	30
	三水同鄉會禡景榮學校(大埔)	2	跳繩	有蓋操場	46
	仁濟醫院趙曾學韞小學(葵青)	3	劍擊	禮堂	48
	孔聖堂中學(灣仔)	1	拳擊	課室	18
		1	跳舞	課室	18
	保良局李城璧中學(荃灣)	2	拳擊	操場	40
	基督教香港信義會紅磡信義學校(九龍城)	4	壘球	操場	112
	郭怡雅神父紀念學校(葵青)	2	足毬	有蓋操場	40
	樂善堂梁錫琚書院(中西區)	1	滾軸溜冰	有蓋操場	23
	德信學校(油尖旺)	2	跳繩	有蓋操場	40
翱昇足毬會	樂善堂王仲銘中學(黃大仙)	3	足毬	有蓋操場	100
		1		禮堂	100
嶺南籃球隊	北角協同中學(灣仔)	2	籃球	禮堂	40
總數:38個	總數:60間	總數:301	總數:30項	總數:18類	9 176

## 停辦小學的安排

**10. 張國鈞議員：**主席，據報，香島道官立小學("香島小學")所屬小一學校網的學齡人口近年持續下降，因此教育局決定該校由 2022-2023 學年起停辦小一，並在 2024-2025 學年全面停辦。現時在該校就讀小一和小二及 2021-2022 學年入讀該校的學生將獲安排在 2024-2025 學年轉到同區其他學校就讀。有關停辦小學的安排，政府可否告知本會：

- (一) 有否評估，未來 6 個學年，每年(i)每個區議會分區的小一學額的供求數目(以表列出)，以及(ii)會否出現學額過剩的情況；若有評估而結果為會，該趨勢會延續至何時；
- (二) 過去 6 個學年、本學年及未來 6 個學年，已經/將會停辦所有/某些級別的官立/資助小學名單，並按該等學校所屬區議會分區以下表列出有關資料；

區議會分區	學校名稱	學校類別 (官立/資助)	停辦學年 和級別	停辦原因

- (三) 教育局不等待香島小學全校學生畢業後才停辦該校的理據；有否評估該校的學生日後在轉校時在學業及適應方面會遇到甚麼困難，以及會就此向他們提供甚麼支援；
- (四) 教育局何時得悉香島小學所屬小一學校網將會出現學額過剩；該局為何沒有在更早的時候作出有關安排，以免除該校學生為完成小學教育而轉校的需要；
- (五) 教育局會否考慮日後在作出需否停辦某學校的決定時，以所有學生可原校畢業為首要考慮，以免學生需面對轉校所引致的困難；及
- (六) 教育局對即將停辦的小學的教職員有何恩恤及轉職安排？

**教育局局長：**主席，就議員的質詢，教育局現答覆如下：

- (一) 參考了政府統計處在 2020 年 9 月發表的《香港人口推算 2020-2069》及規劃署在 2021 年 3 月發表的《人口分布推

算 2021-2029》，未來 6 年(2022 年至 2027 年)在香港居住的 6 歲學齡人口將會由 58 500 降至 48 500。按分區劃分的年中推算數字表列於附件。有關年齡組別被視為適合在 2022-2023 學年至 2027-2028 學年升讀小一的學童。

在小一入學統籌辦法下，現時全港 18 區共劃分為 36 個學校網。在學位需求方面，每年度申請小一派位的學童數目，以至各區及各學校網的學位需求均會受不同因素影響，包括人口遷徙、新來港兒童數目、家長選擇(例如入讀公營或其他學校)等。教育局會繼續密切留意學生人口的變化，以及與業界保持緊密溝通，並鼓勵業界及早做出規劃，務求在確保學校體系的整體持續發展和善用資源的前提下，保持教育質素。

- (二) 在 2014-2015 學年至 2020-2021 學年期間，有一所位於九龍城區的資助小學於 2019-2020 學年停辦。在未來 6 個學年(即 2021-2022 學年至 2026-2027 學年)，除香島道官立小學外，另有 5 所公營小學將會停辦，包括一所位於港島東區的資助小學將於 2021-2022 學年停辦；兩所位於觀塘區和一所位於元朗區的有時限資助學校將於 2023-2024 學年停辦；以及一所位於大埔區的有時限資助學校將於 2026-2027 學年停辦。

(三)至(五)

教育局較早前預計，整體公營小一學位需求在 2018-2019 學年達到高峰，然後逐漸回落。港島南區 18 學校網適齡入讀小學的人口持續下降，而區內小學學位供應遠超學位需求。

教育局作為官立學校的辦學團體，經審慎考慮各方面的因素，包括政府政策、人口變化、學額供求、官立學校整體發展需要、政府資源運用等，決定有序地逐步停辦香島道官立小學。教育局亦已在不同場合向持份者解釋有關的背景和安排，並會繼續為有需要的人士提供支援。

教育局一直以學生的利益為依歸。從教育角度而言，學生人數過少會影響學生有效地從群體活動中學習和成長，而教職員數目及其他資源亦會隨着班級數目減少而相應下調。故此，學校一般會在未能開設小一班級學年的 3 年後停辦。

為盡量減低對現時就讀學生的影響，香島道官立小學將於 2024-2025 學年才正式停辦，讓現時的小三至小六年級的學生在該校完成小學學習階段。學校在未來 3 個學年會繼續盡力照顧就讀的學生，以確保學生在課程、課外活動及其他方面的需要不受影響。至於小一及小二年級的學生，校方及教育局會提供適切支援，協助他們轉往同一學校網(即南區 18 學校網)的其他小學就讀，以繼續學業；而新學校亦會提供適切支援，協助學生盡快適應新校園生活。

此外，本年度透過小一入學統籌辦法獲派香島道官立小學的學生家長，如欲轉往同一學校網的其他小學就讀，可先向香島道官立小學註冊，然後於 2021 年 6 月 11 日至 8 月 31 日期間聯絡教育局學位分配組，教育局會為有關學生重新編配位於南區 18 學校網仍有小一學位的學校。家長亦可自行向屬意的學校提出申請。

- (六) 教育局作為官立學校的辦學團體，一向設有機制調配教師人手，以配合轄下學校的發展需要。就香島道官立小學而言，教育局會按學校未來數年的運作需要及實際情況，安排適當人手，照顧學生的學習及成長的需要。在 2024-2025 學年學校停辦時，教育局會把所有以公務員條款聘任的教職員調派至其他官立學校工作。至於合約制的員工，學校會根據其合約條款作出適當安排。

至於資助小學方面，根據教育局的指引，營辦超過一所資助學校的辦學團體應先調配即將停辦小學的過剩人手以填補其他屬校的職位空缺，包括核准教職人員編制及編制外的教師職位。另一方面，教育局會把資助小學呈報的教職空缺資料上載於教育局網頁，供有需要的教師參考。事實上，每年均有一定數目的教席空缺因教師的自然流失而產生，這有助吸納受影響的教師。

附件

2022 年至 2027 年  
在香港居住的 6 歲學齡人口按分區劃分的年中推算數字

分區	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年
中西區	1 200	1 400	1 400	1 300	1 300	1 400
灣仔	900	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
東區	3 800	3 700	3 300	3 100	2 800	2 800

分區	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年
南區	2 000	1 700	1 600	1 500	1 400	1 400
油尖旺	2 000	2 500	2 300	2 200	2 100	2 100
深水埗	4 100	3 900	3 700	3 400	3 100	3 100
九龍城	3 100	3 000	2 700	2 800	2 700	2 800
黃大仙	3 000	3 000	2 900	2 800	2 500	2 400
觀塘	5 800	5 300	4 900	4 600	4 400	4 300
西貢	4 000	3 500	3 200	3 300	3 100	3 200
沙田	5 300	5 100	4 600	4 400	3 900	3 900
大埔	2 200	2 600	2 700	2 500	2 400	2 500
北區	3 000	3 100	2 900	2 900	2 800	3 000
元朗	5 500	5 000	4 500	4 400	4 100	4 100
屯門	3 800	4 300	4 100	4 000	3 800	3 800
荃灣	2 400	2 200	2 000	1 900	1 800	1 800
葵青	4 600	4 300	4 000	3 900	3 500	2 800
離島	1 800	1 600	1 600	2 000	2 000	2 200
所有分區	58 500	57 300	53 300	52 000	48 700	48 500

註：

- (1) 在香港居住的學齡人口推算是參考了政府統計處在 2020 年 9 月發表的以 2019 年為基期的人口推算及規劃署在 2021 年 3 月發表的《人口分布推算 2021-2029》而編製。人口推算涉及多項因素和假設。如所作假設有異於最終情況，則推算數字會與實際數字有所不同。
- (2) 六歲學齡人口被視為適合接受小學教育(就讀小一)。
- (3) 數字代表在有關地區居住的 6 歲本地兒童(即香港常住居民)的推算人數。該等推算數字不應被視為在有關地區就學的學生推算人數。後者會受當時的學額分布情況、學額的需求及家長的選擇所影響。不足或超過 6 歲的學生亦可就讀小一。
- (4) 數字已調整至最接近的百位數，由於四捨五入，數字加起來可能與所列總數略有出入。

## 與司法覆核相關的法援案件

**11. 葉劉淑儀議員：**主席，有法律界人士反映，近年有不少與司法覆核相關的法律援助("法援")案件，未有按公平原則交由已列入《法律援助律師名冊》("《名冊》")的大律師接辦。此外，部分案件涉及高昂的訟費，動輒數百萬元，需由公帑承擔。就此，政府可否告知本會：

- (一) 現時已列入《名冊》的(i)大律師和(ii)律師分別的數目，以及他們分別來自多少間大律師辦事處及律師事務所；
- (二) 過去 3 年，每年與司法覆核相關的法援案件的下述資料(以表列出)：
- (i) 獲委派該等案件的大律師來自多少間大律師辦事處；旗下大律師獲委派案件最多的首 5 間辦事處分別接辦的案件宗數、
  - (ii) 獲委派該等案件的大律師的最高、最低和平均年資、
  - (iii) 該等案件按性質(例如涉及酷刑聲請、人權及《基本法》)劃分的數目、
  - (iv) 平均每宗案件的審理時間，以及
  - (v) 平均每宗案件招致的法援開支金額；及
- (三) 有否檢討與司法覆核相關的法援案件有否集中由某些律師/大律師接辦的情況；如有檢討而結果為有，有否改善措施；如有，詳情為何；如沒有改善措施，原因為何？

**政務司司長：**主席，法律援助("法援")的政策目標，是確保所有具合理理據提出訴訟或抗辯的人士，不會因缺乏經濟能力而無法尋求公義。《法律援助條例》(第 91 章)("《條例》")規定，只有同時通過案情審查及經濟審查的申請人方可獲批法援。在法援獲批後，法律援助署署長("署長")可透過法律援助署("法援署")內專業律師為受助人行事，亦可指派由署長或受助人在《法律援助律師名冊》("《名冊》")內挑選的私人執業律師代為行事。當受助人根據《條例》自行提名律師，基於受助人利益的考慮，法援署一般會重視有關提名。不過，若法援署認為受助人所提名的律師並非適當人選，例如獲提名的律師由於過往的工作表現欠佳、曾遭其監管機構判處紀律處分，或訴訟所用語言等問題，可能會損害受助人在訴訟中的利益；又或受助人曾在無合理理由的情況下重複或很遲才要求更換律師，法援署亦可拒絕有關提名。

就質詢的各部分，我的答覆如下：

- (一) 截至 2021 年 3 月，《名冊》內的律師人數為 2 485 名，而涉及的律師事務所數目為 821 間。《名冊》內的大律師人數則為 1 171 名。法援署沒有備存當中涉及多少間大律師辦事處的資料。
- (二) (i) 法援署沒有備存以大律師辦事處為基礎的法援個案委派數目。
- (ii) 獲委派處理司法覆核相關的法援個案的大律師年資數據：

年份	最低年資	最高年資	平均年資(以所有司法覆核相關的法援個案總數計算)
2018	3	44	14.7
2019	3	36	15
2020	3	29	12.7

- (iii) 司法覆核相關的法援個案的類別劃分：

年份	政府政策及相關事宜	入境事務(包括免遣返聲請)	政府及其他機構的決定
2018	18	39	3
2019	13	65	3
2020	13	62	7

- (iv) 由於法庭審理案件的時間受多項因素影響，所以法援署在批出法援後，不會規定外委律師完成審理案件的時間，因此法援署沒有備存司法覆核相關的法援個案的審理時間資料。

(v)

財政年度	與司法覆核相關的法援案件法律費用支出(百萬元)
2018-2019	29.5
2019-2020	37.6
2020-2021	34.0

與司法覆核相關的案件法律費用的每年支出總金額為在該年度的所有相關支出，當中包括在該年度及該年度以前已批出案件的支出。法援署沒有備存司法覆核相關的法援案件的平均開支金額。

- (三) 法援署的委派準則規定每位律師接辦案件數目的上限。就民事法援案件而言，每位律師在過去 12 個月不得接辦超過 35 宗法援案件，而每位大律師則不得接辦超過 20 宗法援案件。就司法覆核相關的法援個案，在過去 3 年，獲委派的律師及大律師的數據如下：

年份	與司法覆核相關的法援案件數目	獲委派法援案件的律師數目	獲委派法援案件的大律師數目
2018	60	17	22
2019	81	22	27
2020	82	15	25

法援署會密切監察受委派大律師和律師的工作表現，亦會適時檢視委派準則規定每位律師接辦案件數目的上限。

## 香港機場管理局的財政狀況

**12. 鍾國斌議員：**主席，香港機場管理局("機管局")表示，香港國際機場("機場")的業務受到 2019 冠狀病毒病疫情的空前影響。由於航空交通量銳減導致營運盈餘及機場建設費收入下降，機管局於上一個財政年度進行了多項融資，以作一般企業用途及應付包括三跑道系統項目在內的資本開支。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 機管局有否評估，機場的客運量及貨運量因疫情爆發而告下跌，對機管局的營運和財政狀況有何短期影響；機管局有否估算，未來 3 年客運量及貨運量與疫情前的 3 年如何比較；
- (二) 機管局有否估算未來 3 年每年機場建設費收入，以及其佔機管局總收入的百分比；
- (三) 機管局有何措施增加未來 3 年的營運收入，以彌補因疫情而減少的收入；

- (四) 機管局有否評估，未來 3 年其營運收支可否達到盈餘；如有評估而結果為否，機管局有何應對方案；及
- (五) 鑒於航空業的前景在疫情下不明朗，機管局有否擬定未來 3 年的融資計劃？

**運輸及房屋局局長：**主席，香港的航空交通因 2019 冠狀病毒病疫情而大受影響。2020 年，香港國際機場的年客運量及年飛機起降量分別為 880 萬人次和 160 665 架次，按年下跌 87.7% 及 61.7%，年貨運量(連郵件)雖然保持平穩，但亦按年錄得 7.1% 的跌幅，至 450 萬公噸。

香港機場管理局("機管局")的財務業績取決於香港國際機場的航空交通量，疫情對機管局的收入以至營運盈餘造成重大影響。由於旅客量急挫，機管局在 2020-2021 財政年度的上半部分所徵收的機場建設費只有港幣 5,600 萬元，比 2019-2020 財政年度同期下跌 97.2%。另一方面，機管局自疫情開始以來，向機場同業提供了多輪的紓緩措施，包括各項租金及費用減免，收入因而大幅減少。為應對未來不確定的航空交通和市場狀況，機管局已採取多項措施控制成本，包括重訂資本開支的優次，以及實施凍薪和凍結人手等安排，以保持資金的流動性。至於機管局未來的收入，視乎世界各地應對疫情的發展，客運量或可在 3 至 4 年內逐步回復至疫情前水平。然而，全球航空交通的復蘇步伐仍有很多不確定因素。鑒於機管局的財政狀況與航空交通量的恢復程度息息相關，機管局目前難以準確預計主要受交通量主導的營運盈餘，以及機場建設費的收入。

機管局按計劃推進三跑道系統項目及其他已開展的項目工程。機管局已審視及更新三跑道系統項目的財務安排，並會繼續按需要適時作出調整。機管局會繼續透過保留其營運盈餘、徵收機場建設費，以及在市場上集資來為該項目提供融資。其中，機管局估計其從市場籌集的資金總額將包括：(i)由原先預計 690 億港元增加至 890 億港元的債務；(ii)已發行的 15 億美元(或相當於 116 億港元)永續資本證券(會計上列作權益)。而營運盈餘及徵收機場建設費佔三跑道系統項目融資的比例，亦會因應客運量和收入減少而相應下調。目前，機管局的信貸評級保持穩健，獲標準普爾評為"AA+"級，借貸成本亦屬低水平。機管局有信心能繼續藉其良好的信貸狀況，以合理成本從市場籌集資金，並無須政府提供任何形式的財務擔保以為三跑道系統項目融資。

我們相信航空業及航空交通在疫情過後會逐步復蘇。機管局會秉持審慎理財原則，繼續密切留意市場變化，從而制訂其長遠發展策略。

## 就抗疫措施執法

**13. 盧偉國議員：**主席，根據《預防及控制疾病(對若干人士強制檢測)規例》(第 599J 章)，食物及衛生局局長可發出《強制檢測公告》("《公告》")，規定指明類別或描述的人須於指定期限前接受強制 2019 冠狀病毒病檢測，而訂明人員可作出強制檢測令("檢測令")，規定沒有遵從《公告》下的規定的人在經修訂的期限前接受有關檢測。任何指明人士沒有遵從《公告》下的規定，即屬犯罪，一經定罪，可處第 3 級罰款(即 10,000 元)，而該人可藉繳付定額罰款 5,000 元，解除因該罪行而須負的法律責任。任何人沒有遵從檢測令下的規定，即屬犯罪，一經定罪，可處第 4 級罰款(即 25,000 元)及監禁 6 個月。此外，《預防及控制疾病(披露資料)規例》(第 599D 章)賦權衛生主任或獲授權人員，要求任何人提供或披露與處理公共衛生緊急事態攸關的資料。任何人沒有遵從該要求，即屬犯罪，一經定罪，可處第 3 級罰款及監禁 6 個月。就此，政府可否告知本會：

- (一) 自疫情爆發以來，(i)有多少人因沒有遵從《公告》而獲發定額罪款通知書，以及分別有多少人被裁定沒有遵從(ii)《公告》、(iii)檢測令及(iv)披露上述類別資料的要求，並按被定罪者受到的處罰列出分項數字；及
- (二) 會否考慮修訂法例，以提高上述罪行的罰則，從而加強阻嚇力；若會，詳情為何；若否，原因為何？

**食物及衛生局局長：**主席，2019 冠狀病毒病疫情席捲全球，變種病毒於多個地區肆虐。雖然變種病毒個案暫未於社區廣泛爆發，我們絕不能掉以輕心，並須採取一切"外防輸入、內防反彈"的措施嚴控疫情，以及進一步增加防疫措施的精準度，力爭在得到廣大市民的支持和配合下，達至"清零"的目標。

就盧偉國議員質詢的各部分，我現答覆如下：

- (一) 加強 2019 冠狀病毒病的檢測，以達致"早發現、早隔離、早治療"，可抑制病毒傳播，是特區政府抗疫策略中的重要

一環。為進一步加強檢測力度，特區政府於 2020 年 11 月訂立《預防及控制疾病(對若干人士強制檢測)規例》(第 599J 章)("《規例》")，以提供法律框架，讓政府可以按疫情發展，藉於憲報刊登的強制檢測公告("公告")，指明屬某類別或描述的人士接受 2019 冠狀病毒病的檢測。

根據《規例》，違反公告人士可被定額罰款 5,000 元。如訂明人員有理由相信某人沒有遵從公告下的規定，接受指明檢測，則可於公告限期結束後的 30 日內，藉向有關人士送達書面命令("強制檢測令")，要求該人接受檢測。違反強制檢測令人士一經定罪，可被罰款 25,000 元及監禁 6 個月。

就違反公告而言，截至 2021 年 5 月 23 日，衛生署共處理 1 532 張強制檢測令及 251 張定額罰款告票。至今並未有人因違反強制檢測令而被定罪的個案。

另外，根據《預防及控制疾病(披露資料)規例》(第 599D 章)：

- (a) 如衛生主任/獲授權人員合理地相信任何資料為某人所知道、管有或控制，以及攸關處理公共衛生緊急事態或識別和追蹤可能已經蒙受染上疾病的危險的人，則該衛生主任/獲授權人員可要求該人提供該資料。任何人沒有遵從衛生主任/獲授權人員的相關要求，或明知而向衛生主任/獲授權人員提供任何在要項上屬虛假或具誤導性的資料，即屬犯罪；及
- (b) 任何人在接受於執行專業實務過程中行事的醫生診治時，明知而向該醫生提供任何關於該人並攸關暴露於或染上疾病的風險的虛假或具誤導性的資料，即屬犯罪。

違例者一經定罪，可被罰款 10,000 元及監禁 6 個月。

截至 2021 年 5 月 23 日，共有兩名人士因違反第 599D 章，分別於裁判法院被判處 120 小時及 100 小時社會服務令。

- (二) 整體而言，大部分人士均有遵從公告及檢測令的要求接受檢測，或配合衛生主任或獲授權人員的要求提供資料，而上述違法行為屬個別少數情況。政府會繼續密切留意違法個案的情況，並適時檢視相關措施及法例。

## 資助出售房屋的第二市場

**14. 黃國健議員：**主席，根據香港房屋委員會("房委會")推行的居者有其屋計劃第二市場計劃，以及香港房屋協會("房協")推行的住宅發售計劃第二市場計劃，房委會資助出售房屋單位(包括居者有其屋計劃("居屋")及綠表置居計劃的單位，統稱"居屋單位")及房協住宅發售計劃和資助出售房屋項目的屋苑單位，可在未補價下轉售予合資格買家。合資格買家包括(i)現居於房委會公共租住房屋("公屋")/中轉房屋及房協屋邨的租戶(統稱"公屋租戶")、(ii)持有有效《綠表資格證明書》(證明合資格以綠表購買居屋單位)的人士("持綠證人士")，以及(iii)合資格以白表購買居屋單位並經抽籤獲發配額的人士("白表買家")。就資助出售房屋的第二市場，政府可否告知本會：

- (一) 現時全港已售出的資助出售房屋單位當中，分別有多少個單位曾在上述兩個第二市場計劃下轉售及分別的百分比；
- (二) 過去 5 年，每年在每個第二市場計劃下(i)公屋租戶、(ii)持綠證人士及(iii)白表買家分別(a)購買未補價單位的數目及(b)購入該等單位的平均價格為何；
- (三) 過去 5 年，每年公屋租戶及持綠證人士在每個第二市場計劃下購買未補價單位的下述詳情：(i)獲房委會發出《綠表資格證明書》的宗數、(ii)獲房委會/房協發出《購買資格證明書》的宗數、(iii)在第二市場購入的單位數目，以及(iv)房委會/房協從該等人士收回出租單位的數目(按表一列出)；

表一

年份	(i)	(ii)	(iii)	(iv)
2016				
.....				
2020				

- (四) 過去 5 年，每年白表買家在每個第二市場計劃下購買未補價單位的下述詳情：(i)白表買家的配額、(ii)房委會接獲申請配額的宗數(及超額倍數)、(iii)獲房委會/房協發出《購買資格證明書》的宗數，以及(iv)在第二市場購入的單位的數目(按表二列出)；及

表二

年份	(i)	(ii)	(iii)	(iv)
2016				
.....				
2020				

- (五) 有否研究進一步活化資助出售房屋單位第二市場的措施；如有，措施會否包括(i)為落成已超過20年的居屋單位提供額外的按揭貸款擔保，以及(ii)增加白表買家的配額或不設配額限制；如不包括，原因為何？

**運輸及房屋局局長：**主席，就黃國健議員的質詢，現答覆如下：

- (一) 就香港房屋委員會("房委會")各資助出售房屋計劃<sup>(1)</sup>第二市場(資助出售房屋計劃第二市場)及香港房屋協會("房協")"住宅發售計劃"第二市場下資助出售單位的轉售，房委會和房協所備存的數據是以成交宗數而非以單位為基礎。一般而言，每宗成交涉及一個單位，假如有關單位在短期內沒有再被轉售，交易宗數可作單位數目的參考。
- (二) 過去5年，房委會資助出售房屋計劃第二市場及房協"住宅發售計劃"第二市場的成交宗數及平均單位價格分別列於表1及表2。
- (三) 過去5年，綠表人士<sup>(2)</sup>在房委會資助出售房屋計劃第二市場及房協"住宅發售計劃"第二市場下購買未補價單位的資料列於表3、表4及表5。
- (四) 過去5年，白表人士<sup>(3)</sup>在房委會資助出售房屋計劃第二市場及房協"住宅發售計劃"第二市場下購買未補價單位的資料列於表6。
- (1) 資助出售單位計劃是一個統稱，包括房委會居者有其屋計劃、私人機構參建居屋計劃、中等入息家庭房屋計劃、重建置業計劃、可租可買計劃、租者置其屋計劃和綠表置居計劃等。
- (2) 綠表人士主要包括合資格的房委會公共租住房屋("公屋")和房協出租屋邨租戶，以及已通過詳細資格審查並取得綠表資格證明書的公屋申請者。
- (3) 白表人士為非現有公屋租戶並符合購買資助出售單位資格。

- (五) 為協助資助出售單位買家取得較優惠的按揭條款，房委會向已與房委會簽訂“按揭保證契據”的認可銀行及財務機構提供 30 年按揭還款保證期，保證期由單位的首次轉讓日期起計算。房委會並沒有規定認可銀行及財務機構所批出的按揭還款期必須與房委會提供的還款保證期同時結束，只規定最長按揭還款期不可超過 25 年。房委會的按揭還款保證期，僅屬銀行及財務機構批出按揭貸款的參考因素之一。個別認可銀行及財務機構會因應其貸款政策及每項貸款申請的實際情況(例如按揭貸款申請人的還款能力、還款紀錄等相關因素)，向資助出售單位按揭貸款申請人提供不同的按揭條款。

為回應中低收入家庭的白表人士對資助出售單位的需求，房委會於 2017 年 11 月通過恆常推行白表居屋第二市場計劃(“白居二”)。房委會考慮到未補價資助出售單位的供應始終有限(當時房委會每年發出的“可供出售證明書”約 2 900 個)，以及訂立每年配額有助調控“白居二”對居屋二手市場的影響，因此決定在恆常化後繼續訂定每年配額。鑒於市場對“白居二”的反應持續熱烈及需求殷切，房委會已進一步增加“白居二 2020”全年配額至 4 500 個，以滿足更多白表人士的置業需求。房委會會繼續密切留意市場對“白居二 2020”的反應和其他持份者的意見，考慮有否需要再次增加“白居二”的全年配額。

表 1

年份	房委會資助出售房屋計劃第二市場 <sup>(1)</sup>					
	綠表 <sup>(2)</sup>		白表		總計	
	成交宗數	單位平均價格 <sup>(3)</sup> (元)	成交宗數	單位平均價格 <sup>(3)</sup> (元)	成交宗數	單位平均價格 <sup>(3)</sup> (元)
2016	1 274	340 萬	1 491	300 萬	2 765	320 萬
2017	2 032	390 萬	102	340 萬	2 134	390 萬
2018	1 385	430 萬	410	380 萬	1 795	420 萬
2019	1 517	470 萬	964	420 萬	2 481	450 萬
2020	1 290	480 萬	1 130	410 萬	2 420	450 萬
平均數 (2016 至 2020)	1 500	420 萬	819	370 萬	2 319	410 萬

註：

- (1) 資助出售房屋計劃是一個統稱，包括房委會居者有其屋計劃、私人機構參建居屋計劃、中等入息家庭房屋計劃、重建置業計劃、可租可買計劃、租者置其屋計劃和綠表置居計劃等。
- (2) 綠表人士主要包括合資格的房委會公屋和房協出租屋邨租戶，以及已通過詳細資格審查並取得綠表資格證明書的公屋申請者。
- (3) 數字四捨五入至最接近的十萬位。

表 2

年份	房協"住宅發售計劃"第二市場					
	綠表 <sup>(1)</sup>		白表		總計	
	成交宗數	單位平均價格 <sup>(2)</sup> (元)	成交宗數	單位平均價格 <sup>(2)</sup> (元)	成交宗數	單位平均價格 <sup>(2)</sup> (元)
2016	28	410 萬	20	350 萬	48	390 萬
2017	38	490 萬	3	350 萬	41	480 萬
2018	33	540 萬	0	/	33	540 萬
2019	45	550 萬	40	500 萬	85	520 萬
2020	51	610 萬	54	490 萬	105	550 萬

註：

- (1) 綠表人士主要包括合資格的房委會公屋和房協出租屋邨租戶，以及已通過詳細資格審查並取得綠表資格證明書的公屋申請者。
- (2) 數字四捨五入至最接近的十萬位。

表 3

年份	房委會發出的 "綠表資格 證明書"數目	房委會向 綠表人士 <sup>(1)</sup> 發出的 "購買資格 證明書"數目	綠表人士 <sup>(1)</sup> 以 "購買資格證明書" 於房委會資助出售 房屋計劃第二市場 購入單位的 成交宗數
2016	287	2 755	1 274
2017	172	3 258	2 032

年份	房委會發出的 "綠表資格 證明書"數目	房委會向 綠表人士 <sup>(1)</sup> 發出的 "購買資格 證明書"數目	綠表人士 <sup>(1)</sup> 以 "購買資格證明書" 於房委會資助出售 房屋計劃第二市場 購入單位的 成交宗數
2018	280	2 447	1 385
2019	317	2 996	1 517
2020	210	2 637	1 290

註：

- (1) 綠表人士主要包括合資格的房委會公屋和房協出租屋邨租戶，以及已通過詳細資格審查並取得綠表資格證明書的公屋申請者。

表 4

年份	房協向綠表人士 <sup>(1)</sup> 發出"購買 資格證明書"數目	綠表人士以"購買資格證明書" 於房協"住宅發售計劃"第二 市場購入單位的成交宗數
2016	97	28
2017	116	38
2018	78	33
2019	152	45
2020	137	51

註：

- (1) 綠表人士主要包括合資格的房委會公屋和房協出租屋邨租戶，以及已通過詳細資格審查並取得綠表資格證明書的公屋申請者。

表 5

年份	房委會向於資助出售 房屋計劃 <sup>(1)</sup> 第二市場 <sup>(2)</sup> 購入單位的公屋住戶 收回的公屋單位數目 <sup>(3)</sup>	房協向於"住宅發售計劃" 第二市場或房委會資助 出售房屋計劃第二市場購入 單位的出租屋邨住戶收回的 房協出租屋邨單位數目
2016	800	26
2017	1 500	36

年份	房委會向於資助出售房屋計劃 <sup>(1)</sup> 第二市場 <sup>(2)</sup> 購入單位的公屋住戶收回的公屋單位數目 <sup>(3)</sup>	房協向於"住宅發售計劃"第二市場或房委會資助出售房屋計劃第二市場購入單位的出租屋邨住戶收回的房協出租屋邨單位數目
2018	1 500	20
2019	1 100	19
2020	1 000	24

註：

- (1) 資助出售房屋計劃是一個統稱，包括房委會居者有其屋計劃、私人機構參建居屋計劃、中等入息家庭房屋計劃、重建置業計劃、可租可買計劃、租者置其屋計劃和綠表置居計劃等。
- (2) 房委會沒有備存因公屋住戶購入房協"住宅發售計劃"第二市場單位而收回的公屋單位數目。
- (3) 上述數字四捨五入至最接近的百位。

表 6

房委會白表居屋第二市場計劃	配額數目	房委會接獲申請配額的宗數(超額倍數)	房委會發出"購買資格證明書"數目 <sup>(1)</sup>	房協發出"購買資格證明書"數目 <sup>(1)</sup>	成功購入第二市場單位的宗數 <sup>(2)</sup>
2013年首次臨時計劃	5 000	66 157 (約 12 倍)	3 923	1 031	2 405
2015年第二次臨時計劃	2 500	43 934 (約 17 倍)	2 477	881	1 616
2018年	2 500	60 534 (約 23 倍)	2 397	1 359	1 418
2019年	3 000	134 403 (約 44 倍)	2 615	1 610	1 192 <sup>(3)</sup>
2020年	4 500	117 419 (約 25 倍)	房委會已在今年5月21日發信邀請成功申請者申領"購買資格證明書"		

註：

- (1) 每名成功獲得配額的申請者，可以向房委會及/或房協分別申領"購買資格證明書"，以便在房委會資助出售房屋計劃第二市場或房協"住宅發售計劃"第二市場購買單位。
- (2) 包括房委會及房協的數字。
- (3) 數字截至 2021 年 4 月底。

## 檢疫安排

**15. 李慧琼議員：**主席，早前，政府就涉及 2019 冠狀病毒病變異株的初步確診或確診個案實施嚴格的檢疫安排，包括把有關大廈的所有居民送往檢疫中心以進行為期 21 天強制檢疫。據報，撤離行動期間出現各種問題，包括在場工作人員未能答覆居民何時會把他們送往檢疫中心、查詢熱線長時間無人接聽、居民等候很長時間才有工作人員上門為他們採樣以進行病毒檢測及安排把他們送往檢疫中心、以及有居民在被送往檢疫中心多日後仍未獲發《檢疫令》。據悉撤離行動過程緩慢的其中一個原因，是簽發《檢疫令》的程序繁複：在場工作人員拍攝居民的個人資料並把照片以即時通訊軟件傳送至個案追蹤辦公室；該辦公室的人員進行文字處理工作、編制名單及把名單交付相關政府部門(包括香港海關、入境事務處及香港警務處)核實；最後，擬備好的《檢疫令》送交在展開撤離行動地點的衛生署醫生以供簽發。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於相關政府部門已舉行一個跨部門會議，總結上述行動的經驗以制訂改善安排的措施，總結所得經驗及改善措施的詳情為何；
- (二) 有何措施讓在場工作人員掌握及時和準確的檢疫資訊，以發放給須受檢疫的居民；及
- (三) 有否檢討在展開撤離行動的地點簽發《檢疫令》的安排；若有，檢討結果及改善措施為何；若否，原因為何？

**食物及衛生局局長：**主席，特區政府一直採取全面有力的措施，應對 2019 冠狀病毒病疫情。一般而言，衛生署衛生防護中心會安排確診

個案的密切接觸者送往指定檢疫中心接受檢疫。檢疫有助及早切斷社區傳播鏈，對維護公共健康及社會整體利益極為重要。

就李慧琼議員質詢的 3 個部分，我現答覆如下：

- (一) 特區政府一直十分着重檢疫中心的食物安全及質素。因應最近大型行動所汲取的經驗，衛生署已重新審視檢疫中心食物招標要求、物流配送、飯餐分發等安排，以進一步確保食物安全及質素。考慮到膳食供應商的位置，送餐所需時間及安排，以及膳食供應商為檢疫中心提供膳食的相關經驗等因素，衛生署已採用國泰航空為竹篙灣檢疫中心的膳食供應商，並由 2021 年 5 月 24 日開始為竹篙灣檢疫中心提供每日 3 餐膳食。

合約內有指定條文要求膳食供應商的服務必須符合要求的質素，相關要求包括膳食選擇、飯餐分量、食物保存溫度及衛生等。此外，民眾安全服務隊("民安隊")亦將添置設備協助檢疫中心前線工作人員派送飯餐，以進一步確保在短時間內將飯餐派送到隔離人士房間。

就網絡連接問題方面，參考過往數據使用量，衛生署將為隔離人士免費提供更大流量的數據卡。與此同時，為進一步改善竹篙灣檢疫中心的無線網絡，食物及衛生局初步擬於竹篙灣檢疫中心增設無線電基站，現正與有關部門研究相關細節，預算改善工程最快可於 6 月展開。

就檢疫中心的保養和維修方面，衛生署現正於竹篙灣檢疫中心進行改進項目，包括改建現有單元，務求提供更多家庭房間予受檢疫家庭使用。另外，為進一步改善檢疫中心的環境，建築署亦將在 2021 年 6 月至 8 月為鯉魚門公園及度假村進行改善工程，包括加裝及改善防雨水滲漏設備、翻新現有設施等。

鑒於在大型撤離行動中，送往竹篙灣檢疫中心的隔離人士急劇增加，醫療輔助隊、民安隊及衛生署已即時增派人手及其他支援人員，以應付及加快撤離程序，務求盡量縮短等候時間。民安隊亦即時將檢疫中心原本 6 條熱線電話主線增設至 16 條主線，以加強熱線服務，以配合隔離人士的需要。

## (二)及(三)

密切接觸者一般由衛生署衛生防護中心安排的專車送往指定檢疫中心接受檢疫。於收到檢疫人士的資料後，衛生防護中心會盡快安排專車。惟早前多幢大廈的撤離行動同步進行，涉及人數及所需車輛眾多，在安排轉送檢疫人士上難免會遇到不同挑戰，實際轉送的時間可能受其他因素影響，例如安排照顧寵物等。

撤離行動需要多個部門協作，包括各區民政事務處、衛生署及香港警務處等。衛生署會與各部門保持溝通，增強資訊流動性，更快、更準確地根據接觸者追蹤所得的資料，掌握撤離名單、人數，以及他們入住的檢疫中心等資料，盡快向有關密切接觸者發出檢疫令及安排前往檢疫中心。為加快資料收集及加強資料準確度，衛生署正研究使用身份證閱讀器和二維碼等輔助設備，讓前線工作人員以電子方式收集和核實資料，輸入資料至個案處理及資訊分享平台，以加快整個流程。

政府非常重視密切接觸者的檢疫安排。衛生署已加派人手應對大型撤離行動，亦會密切留意情況，適時安排相應及足夠人手作相關準備工作。衛生署亦會繼續與相關政府部門緊密合作，確保安排密切接觸者前往檢疫中心接受檢疫的工作運作暢順。

**《大嶼山封閉道路通行許可證》**

**16. 易志明議員：**主席，現時，大嶼山南部("嶼南")的道路被列為封閉道路。在該等封閉道路行駛的車輛，必須領有由運輸署發出的有效《大嶼山封閉道路通行許可證》("《許可證》")。據報，每逢假日在港鐵東涌站外，有人使用領有《許可證》的車輛作非法載客取酬，接載市民經嶼南的封閉道路前往貝澳及長沙等地方進行消閒活動。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 5 年，每年運輸署(i)發出《許可證》的數目(不包括在大嶼山自駕遊計劃下發出的《許可證》)，並按車輛類別及申請人是否屬首次獲發《許可證》列出分項數字，以及(ii)註銷的《許可證》數目及按註銷原因列出分項數字；

- (二) 鑒於只有嶼南的居民和商戶才可申請《許可證》(每個住宅或商業單位最多可獲發一張《許可證》),但據報有一些成功的《許可證》申請是由不合資格人士使用借來的嶼南居民住址作出的,有何新措施杜絕此做法;及
- (三) 過去 5 年,使用領有《許可證》的車輛作非法載客取酬而被檢控及定罪的人士數目分別為何、被定罪者被判處的刑罰,以及有關的《許可證》被註銷的數目;有何新措施杜絕此非法活動?

**運輸及房屋局局長：**主席，現時，大嶼山南部("嶼南")的道路為封閉道路。在大嶼山封閉道路行駛的車輛，必須持有由運輸署發出而有效的"大嶼山封閉道路通行許可證"("許可證")，駕駛該等車輛的人士必須遵守許可證上及相關批准信上所載述的使用條件。

就易志明議員質詢的各部分，經諮詢運輸署及香港警務處("警務處")後，現答覆如下：

- (一) 運輸署在 2018 年至 2021 年第一季，每年發出的許可證數量(包括長期許可證及臨時許可證，但不包括在大嶼山自駕遊計劃下發出的許可證數目)及按車輛類別區分的分項數字表列如下：

車輛類別	許可證數目(佔總數的百分比)			
	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 第一季
私家車	約 8 800 (53%)	約 9 400 (54%)	約 8 800 (58%)	約 2 500 (53%)
輕型貨車	約 2 700 (16%)	約 3 000 (17%)	約 2 100 (14%)	約 700 (15%)
公共交通車輛 (例如：專營/ 非專營巴士、 的士)	約 2 400 (15%)	約 2 000 (11%)	約 1 500 (10%)	約 900 (19%)
貨車(輕型貨車 除外)	約 800 (5%)	約 1 400 (8%)	約 1 300 (8%)	約 200 (4%)

車輛類別	許可證數目(佔總數的百分比)			
	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 第一季
其他種類車輛 (例如：電單車、政府車輛)	約 1 800 (11%)	約 1 700 (10%)	約 1 500 (10%)	約 400 (9%)
總數	約 16 500	約 17 500	約 15 200	約 4 700
(i) 首次申請	(i) 9 500	(i) 9 500	(i) 7 100	(i) 2 800
(ii) 續領	(ii) 7 000	(ii) 8 000	(ii) 8 100	(ii) 1 900

註：

運輸署由 2018 年開始就每年發出的許可證數目按車輛類別區分作統計及庫存，故沒有 2018 年以前的相關數字。

一般而言，註銷許可證的主要原因是許可證的持有人已遷出嶼南，故交還其許可證予運輸署。此外，亦有非專營巴士營辦商退還許可證，或其他許可證持有人要求更改許可證上的資料而退還原有的許可證等。運輸署並沒有備存註銷許可證的數目。

- (二) 運輸署一直按既定審批準則，視乎許可證申請者進入封閉道路的實際需要而考慮簽發許可證，例如嶼南的居民及於嶼南營商的人士一般可獲簽發長期許可證(有效期為 12 個月)進出嶼南，而申請者須提交有效的證明文件，例如電力公司或差餉物業估價署的帳單、土地註冊處的證明文件、或租單及已加蓋印花的租約，作為嶼南的地址證明。每一個嶼南的住宅或商戶單位(不論業主或租戶)只可獲發一張許可證，而一張許可證可容許多於一部指定的車輛使用，但同一時間只可用於一部車輛上。

此外，運輸署亦會簽發臨時許可證予有實際需要臨時進入嶼南的人士(例如需要前往嶼南掃墓的原居民、嶼南居民搬遷，以及於封閉道路範圍內進行工程的人士等)。申請人在提交申請時須詳細說明其原因，及提供相關的證明文件，亦須在申請書上作出相關聲明及簽署。

運輸署在審批每宗申請時，會詳細檢視申請人所遞交的申請書是否符合規定、申請的性質和理據及有否提供足夠的

證明文件，例如核對申請人的身份證明文件及地址證明上的姓名等資料，從而考慮是否簽發許可證。若有申請人被發現以虛假陳述申請許可證，運輸署會按情況轉介個案至警方跟進處理。

- (三) 運輸署在收到有關涉嫌非法使用許可證(包括使用許可證提供非法載客取酬服務前往嶼南)的投訴後，會將個案轉介警務處進行調查及採取執法行動。警方會透過巡邏、截查車輛，甚至在有需要時安排"放蛇"行動，以打擊使用許可證提供非法載客取酬服務的情況。警務處沒有備存提供非法載客取酬服務而被檢控並涉及許可證指定車輛的數字及相關判罰紀錄。涉及許可證指定車輛的非法載客取酬個案，一經定罪，除了有關非法載客取酬的判罰外，運輸署亦會註銷相關的許可證。

## 向"N 無住戶"提供津貼

**17. 鄭泳舜議員：**主席，政府於去年推出津貼項目，向非公屋、非綜援的低收入住戶(俗稱"N 無住戶")提供一次過生活津貼("一次過津貼")。津貼項目的首兩輪分別於去年 7 月及今年 1 月展開。此外，政府將推出為期 3 年的現金津貼試行計劃，由今年 7 月起向非公屋、非綜援而輪候公屋超過 3 年的 N 無住戶(不包括非長者一人公屋申請者)按月發放現金津貼("按月津貼")，直至其獲首次編配公屋為止。就此，政府可否告知本會：

- (一) 在第二輪津貼項目於上月 31 日截止申請時，政府接獲申請的總數，以及預計總開支及受惠住戶的成員總人數為何；
- (二) 就第一輪津貼項目的受惠住戶而言：
- (i) 按其居住地點所屬區議會分區劃分的住戶數目、
- (ii) 按表一所列住戶人數和居所類別劃分的住戶數目(以表一列出)、

表一

住戶人數	居所類別								住戶總數
	私人樓宇	工廈單位	商廈單位	單身人士宿舍	臨時房屋	船艇	無家者	其他	
1									
2									
3									
4									
5									
6 或以上									
總數：									

- (iii) 按表二所列住戶人數分組的每組住戶的住戶入息中位數("A")，以及 A 相當於該組住戶申請一次過津貼的住戶每月入息限額("B")的百分比(以表二列出)，以及

表二

住戶人數	A	B	A/B(%)
1			
2			
3			
4			
5			
6 或以上			
所有住戶：		-	-

- (iv) 按表三所列住戶人數分組的每組住戶每月租金中位數("C")，以及 C 相當於該組住戶申請一次過津貼的每月租金上限("D")的百分比(以表三列出)；

表三

住戶人數	C	D	C/D(%)
1			
2			
3			
4			
5			
6 或以上			
所有住戶：		-	-

- (三) 按政府估計，合資格申請一次過津貼的 N 無住戶當中，(i) 符合和(ii)不符合資格申請按月津貼的住戶數目及百分比分別為何；
- (四) 鑒於政府於今年 6 月至明年 5 月將降低在職家庭津貼計劃的工時要求，有否估計在合資格申請一次過津貼但不合資格申請按月津貼的 N 無住戶當中，可受惠於此安排的住戶的數目及百分比；及
- (五) 鑒於部分合資格申請一次過津貼的 N 無住戶不合資格申請按月津貼，政府會否考慮推出第三輪津貼項目，以惠及該等住戶；如會，詳情為何；如否，原因為何？

**民政事務局局长：**主席，關愛基金("基金")成立的主要目的，是為經濟上有困難的市民提供援助，特別是那些未納入社會安全網，或雖然身處安全網但仍有一些特殊需要未獲得照顧的人。此外，基金也可考慮推行先導項目，協助政府研究有哪些措施可考慮納入其常規資助及服務範圍。

在現行機制下，政策局會按照其政策範疇考慮有關基金的新援助項目建議。政策局如認為適合透過基金推行新措施，需提交建議方案供基金專責小組及扶貧委員會審議，獲批准的項目由有關政策局負責推行。基金專責小組由勞工及福利局局长擔任主席，並由扶貧委員會委員、增補委員及相關政策局的代表等組成，就基金的各項安排(包括投資、財務和行政運作等)、擬定援助項目、統籌和監察項目的推行及檢討項目的成效等方面，向扶貧委員會作出建議。民政事務局轄下的基金秘書處為基金提供秘書處支援服務。

就兩輪的"非公屋、非綜援的低收入住戶一次過生活津貼"("一次過生活津貼")項目，基金專責小組考慮項目的推行安排後，提交扶貧委員會考慮及通過，由基金秘書處執行，此項目與民政事務局的政策範疇並無關係。

就鄭泳舜議員的質詢，經諮詢勞工及福利局及運輸及房屋局("運房局")後，現綜合答覆如下：

- (一) 扶貧委員會通過基金推出一次過生活津貼項目，以紓緩低收入住戶的經濟壓力。第二輪津貼項目於 2021 年 1 月 4 日

開始接受申請，並於 2021 年 5 月 31 日截止申請。截至 2021 年 5 月 26 日，共收到超過 11 萬宗申請。由於服務單位需時進行初步處理，基金秘書處就第二輪項目收到申請的實際數字有待確實。第二輪津貼項目的預算開支約 18 億 1,315 萬元，預計有約 177 800 個住戶可受惠。

- (二) 首輪一次過生活津貼項目截至 2021 年 5 月 26 日的初步相關數據見附件。
- (三) 由於申請住戶是否正在輪候公屋並非一次過生活津貼的受惠資格所考慮的因素，申請住戶在遞交申請時無須就他們是否正在輪候公屋提供資料。因此，基金秘書處並沒有申請住戶是否符合申請現金津貼試行計劃的資料。

為期 3 年的現金津貼試行計劃會為非居於公營房屋、非領取綜合社會保障援助("綜援")而輪候公共租住房屋("公屋")超過 3 年，以及並未被首次編配公屋的合資格的一般申請住戶(即二人或以上家庭和長者一人申請者)提供現金津貼。運房局預計現金津貼試行計劃於開始推行時，將有約 9 萬個一般申請住戶或合乎資格申領現金津貼。

- (四) 因應 2019 冠狀病毒病疫情及最新的就業環境，政府限時大幅降低在職家庭津貼("職津")計劃適用於非單親住戶的工時要求，即把基本津貼工時要求由每月 144 小時下降至 72 小時，以及把中額津貼工時要求由每月 168 小時下降至 132 小時。有關安排為期一年，適用於 2021 年 6 月至 2022 年 5 月的申領月份。用作財政規劃，粗略估計約有 24 000 個新增職津住戶可因而受惠。

各項現金援助計劃的目標及審批準則不盡相同。就在職家庭津貼辦事處而言，辦事處沒有備存申領職津人士有否同時申領其他與職津無關津貼的資料。

- (五) 基金兩輪一次過生活津貼的背景，是行政長官在 2019 年施政報告中，提出透過現金津貼，為非居住於公屋、非領取綜援的低收入住戶，包括輪候公屋人士，提供支援。由於有關的研究工作需時，行政長官邀請基金把原本在財政司司長所推行的紓困措施中缺少給予非公屋、非綜援低收入

家庭的支援，為他們提供兩輪一次過生活津貼，並讓政府可以在 2020 年年底前完成推出恆常現金津貼計劃的研究。

基金目前無意再次推出相關項目。事實上，政府將於 2021 年 6 月底推出為期 3 年的現金津貼試行計劃，為非居於公營房屋、非領取綜援而輪候公屋超過 3 年，以及並未被首次編配公屋的合資格的一般公屋申請住戶提供現金津貼。

附件

首輪"非公屋、非綜援的低收入住戶一次過生活津貼"項目  
(2020 年 7 月至 11 月推行)的初步相關數據<sup>(1)</sup>  
截至 2021 年 5 月 26 日

(i) 受惠住戶居住地區分布

地區	住戶數目
油尖旺	18 094
深水埗	16 796
元朗	14 757
北區	10 488
九龍城	8 243
荃灣	7 413
觀塘	6 089
屯門	5 844
東區	5 295
大埔	4 535
葵青	3 567
沙田	2 894
黃大仙	2 607
中西區	2 413
灣仔	2 004
離島	1 590
西貢	1 564
南區	1 063
總數	115 256

註：

(1) 由於尚有申請在處理中，因此有關數據屬初步數字，日後可能需要調整。

## (ii) 受惠住戶居所類別

住戶人數	居所類別								住戶總數
	私人樓宇	工廈單位	商廈單位	單身人士宿舍	臨時房屋	船艇	無家者	其他	
1	31 708	811	367	201	3 417	18	1 223	111	37 856
2	27 879	443	216	0	2 645	6	11	138	31 338
3	22 459	204	123	0	1 872	5	6	119	24 788
4	15 101	98	61	0	1 312	3	2	113	16 690
5	3 381	19	23	0	332	0	0	31	3 786
6 或以上	718	1	3	0	69	0	0	7	798
總數：	101 246	1 576	793	201	9 647	32	1 242	519	115 256

## (iii) 受惠住戶的入息

住戶人數	(A) 住戶每月 入息中位數 (元)	(B) 住戶每月 入息限額 (元)	(A)/(B)(%) 住戶每月入息中位數 佔項目住戶每月 入息限額的百分比
1	8,000	15,100	52.98%
2	13,000	22,000	59.09%
3	16,772	26,800	62.58%
4	20,000	33,500	59.70%
5	21,615	36,900	58.58%
6 或以上	25,626	40,800	62.81%
所有住戶	12,853	不適用	不適用

(iv) 受惠住戶的租金<sup>(2)</sup>

住戶人數	(C) 住戶每月租金 中位數 (元)	(D) 住戶每月租金 上限 (元)	(C)/(D)(%) 住戶每月租金中位數 佔項目住戶每月 租金上限的百分比
1	4,000	7,550	52.98%
2	5,200	11,000	47.27%
3	6,500	13,400	48.51%
4	7,900	16,750	47.16%

住戶人數	(C) 住戶每月租金 中位數 (元)	(D) 住戶每月租金 上限 (元)	(C)/(D)(%) 住戶每月租金中位數 佔項目住戶每月 租金上限的百分比
5	8,700	18,450	47.15%
6 或以上	9,500	20,400	46.57%
所有住戶	5,300	不適用	不適用

註：

(2) 適用於租住私樓、工廈、商廈或社會房屋

### 補地價仲裁先導計劃

**18. 麥美娟議員：**主席，政府於 2014 年 10 月推出補地價仲裁先導計劃("先導計劃")，為土地契約修訂/換地申請人("申請人")及地政總署提供額外途徑，加快雙方就土地契約修訂/換地個案的補地價金額完成商議。由於業界對先導計劃的反應未見熱烈，政府於 2020 年 8 月推出改善措施，就該計劃下的個案設定應付補地價金額的上限及下限。就此，政府可否告知本會：

- (一) 上述改善措施(a)於生效前 5 年每年及(b)自生效以來，地政總署分別接獲及處理了多少宗地契修訂/換地的申請，以及當中有多少宗個案的申請人獲邀參與先導計劃；後者的個案當中：
- (i) 申請人接受邀請、正/已進行仲裁，以及仲裁已作結的個案數目分別為何；
  - (ii) 仲裁已作結的個案所用的最短、最長及平均仲裁時間分別為何；及
  - (iii) 申請人拒絕了邀請並其後與地政總署就補地價金額達成共識的個案數目，以及該等個案的最短、最長及平均商議時間分別為何；
- (二) 過去 5 年，每年地政總署處理了多少宗新界農地改劃為住宅用地的土地契約修訂申請，以及每宗申請涉及的土地面

積及擬建單位數目為何；處理該等申請所用的最短、最長及平均時間分別為何；及

- (三) 鑒於政府於上月 5 日回覆本會議員的質詢時表示，考慮到發出暫訂基本條款建議書及補地價金額建議分別為處理修訂土地契約申請的兩個關鍵里程碑，精簡發展管制督導小組將會與地政總署跟進為該兩個環節縮短所需的時間，有關工作的進展為何？

**發展局局長：**主席，為增加土地供應，政府一直全力覓地造地，同時亦致力加快土地發展程序，當中包括不時檢討私人發展項目相關申請的審批處理程序和引入新的運作模式，以期可精簡審批流程。為此，政府於 2014 年 10 月推出補地價仲裁先導計劃("先導計劃")。另外，地政總署於 2018 年 9 月起將所有土地交易(包括契約修訂及換地)的補地價評估個案交由總部估價組集中處理，並於 2019 年 4 月成立"土地供應組"，專責處理政府賣地計劃中的個案和涉及較大規模發展的契約修訂及換地個案，目的是加快完成涉及土地契約修訂及換地個案。其後，政府於 2020 年 8 月就先導計劃推出優化措施，包括設定應付補地價金額的上限及下限。先導計劃會實施至 2022 年 10 月 23 日。

就質詢的各部分，我現答覆如下：

- (一) (a) 自 2015 年 1 月至 2020 年 7 月，地政總署共接獲 256 宗契約修訂及換地申請(當中包括簡易和技術性的契約修訂)。其間，地政總署曾就 57 宗具備條件參與仲裁的個案作出考慮，並就 14 宗個案邀請申請人參與先導計劃，當中 1 宗個案申請人接受邀請參與有關計劃，並於 2015 年完成仲裁釐定補地價金額，該個案由組成仲裁庭至頒發最終裁決，歷時約 11 周。

至於其餘 13 宗個案，申請人則選擇繼續以既定機制進行上訴，其中 10 宗個案最終與地政總署就補價金額達成共識，這 10 宗個案由發出仲裁邀請到達成補地價金額協議的時間由 2 至 33 個月不等，平均商議時間約為 9 個月。

- (b) 自先導計劃的優化措施於 2020 年 8 月生效後，地政總署再就 16 宗具備條件參與仲裁的個案邀請申請人參與

計劃，但暫未接獲相關申請。而其他的土地契約修訂申請人如個案具備相關條件亦可主動邀請地政總署進行仲裁。

(二) 過去5年(即2016年至2020年)，地政總署共完成及簽立18宗涉及新界農地改作住宅用途的契約修訂及換地個案，共涉及約909 000平方米的土地及約13 900個擬建住宅單位<sup>(1)</sup>。有關個案從接獲有效申請至簽立契約涉及很多不同程序，包括商議補地價等，而完成處理每宗申請的時間取決於該個案的複雜程度及所牽涉的問題。由於從接獲申請至簽立契約期間往往涉及一些並非署方可控制的時間(例如申請人需時擬備技術評估)，地政總署並沒有就該等個案的實際處理時間備存現成統計資料。

(三) 考慮到發出暫訂基本條款建議書及補地價金額建議分別為修訂土地契約的兩個關鍵里程碑，發展局與地政總署正在跟進如何縮短這兩個環節所需的時間，包括為不同類別的個案設定不同優次和目標時間表，稍後會把建議提交由發展局召集的"精簡發展管制督導小組"，以及相關業界組成的小組討論。

(1) 單位數目根據相關契約條款估算。實際單位數目視乎擬議發展項目的實際設計而定。

## 小一學位分配制度

**19. 陳恒鑠議員：**主席，根據現行小一入學統籌辦法，小一學位分兩個階段分配。在"自行分配學位"階段，家長可向一間官立或資助小學申請其子女入讀小一，然後學校會根據教育局所訂準則分配學位。申請不成功和沒有申請的家長可在"統一派位"階段向教育局填交《選擇學校表格》("《表格》")，然後教育局會根據校網、家長選擇及隨機號碼分配小一學位。不想其子女入讀在統一派位階段下獲派學校的家長可向其心儀學校"叩門"。據悉，有不少較受歡迎學校就叩門申請設有"1-1-1"篩選條件，優先考慮曾在自行分配學位階段申請入讀該校，並在《表格》甲及乙部均以該校為第一志願的申請人(家長向該校提交已蓋印的《表格》的家長存根("家長存根")以茲證明)。有家長反映，本年1月部分地區(例如深水埗)的統一派位中心因應疫情嚴峻作出特

別安排，只設置收集箱收集《表格》，而沒有像以往般於家長存根上蓋印。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於有家長擔心他們向心儀學校叩門時，該等學校會不接納沒有蓋印的家長存根，教育局會否在本年 6 月公布統一派位階段派位結果前，(i)向小一入學統籌辦法涵蓋的學校發出通函，要求學校在考慮小一叩門申請時，接納沒有蓋印的家長存根，或(ii)安排為沒有蓋印的家長存根補蓋印章；如會，詳情及時間表為何；如否，原因為何；
- (二) 鑒於有家長反映，教育局因疫情關係而以郵寄方式向填寫《表格》時出錯的家長發出新《表格》，但沒有收回舊《表格》，他們擔心有家長使用兩份《表格》以增加其叩門的成功機會，教育局有何措施在不額外增加學校行政工作的前提下，確保所有家長在叩門時有公平機會；及
- (三) 鑒於有不少家長批評現行小一學位分配制度存在不公平之處，而向心儀學校叩門亦令不少家長及學童疲於奔命，教育局會否就現行小一學位分配制度作出檢討及改善；如會，詳情及時間表為何；如否，原因為何？

**教育局局長：**主席，小一入學統籌辦法分為自行分配學位和統一派位兩個階段。有關的派位機制主要是基於家長的選校意願及學位供求，並以公開及公平的原則統一管理全港所有官立及資助小學收錄小一學生事宜，整個過程行之有效、透明並有序。每年 6 月初公布小一派位結果後，部分家長基於不同原因(例如搬遷、尋求屬意學校等)，會向其他學校直接申請入讀(俗稱"叩門")。學校會按其校本情況(例如是否有學位空缺)自行決定是否取錄有關學生。

就陳恒鑽議員的質詢，本局現答覆如下：

(一)及(二)

已參加小一入學統籌辦法而未獲得自行分配學位兒童的家長，須填妥"選擇學校表格"以參加統一派位。一般情況下，在統一派位階段的遞交表格日子，申請派位的家長須前往指定的統一派位中心辦理選校手續。統一派位中心的職員

在確認表格填妥無誤後，會保留表格的"教育局存根"，並請家長保留已蓋印的"家長存根"。

因應 2019 冠狀病毒病疫情發展，今年有個別統一派位中心需要改以收集箱形式收集選校表格，以遵從防疫措施安排及避免人群聚集。在這特別安排下，家長只須將表格的"教育局存根"及"代辦選校手續"授權書(如適用)放進統一派位中心的收集箱內，並保留"家長存根"，便已經辦妥有關手續。我們已經在相關統一派位中心貼出告示，清楚告知家長有關特別安排。

"選擇學校表格"屬教育局在統一派位階段使用，統一派位完結後，該表格沒有其他用途，亦並非教育局訂明家長在向"叩門"學校申請入學時所需攜備的文件。事實上，家長直接向屬意的學校提出申請時，學校對家長在小一入學統籌辦法選校志願有所要求，即自行收生、統一派位"選擇學校表格"內的甲部及乙部均以該校為首選，並要求家長出示"選擇學校表格"，純粹屬個別學校自行訂定的安排。今年因應疫情而在遞交"選擇學校表格"時有特別安排，故有小部分家長的表格存根可能未有蓋印。因此，我們已經提醒學界不應要求家長在叩門時提供已蓋印的"家長存根"作為參考。如家長仍遇到困難，可與教育局學位分配組聯絡(電話：2832 7700)。

- (三) 現行的小一派位機制是教育統籌委員會經廣泛諮詢公眾後所建議，由 2002-2003 學年小一入學開始實施。整體來說，現行的機制已力求平衡各持份者的意願，並為公眾普遍接受。教育局現時並無計劃就小一學位分配機制作出全面檢討。我們會繼續密切監察小一入學統籌辦法的施行，並樂意聽取任何可行實質的改善方案，在有需要時會就運作細節作出改善。

## 在電視節目中播放植入式廣告

**20. 陳振英議員：**主席，通訊事務管理局("通訊局")自 2018 年 7 月起放寬對本地免費電視節目服務持牌機構("持牌機構")在電視節目中作間接宣傳的規管，包括容許植入式廣告，只要在節目中展示或使用有關產品或服務時，顧及節目的內容及類別，以自然和不會令人覺得突

兀的手法表達，以及沒有直接推銷或建議使用有關產品或服務。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 通訊局有否就何謂自然和不會令人覺得突兀的表達手法，制訂清晰的指引；若有，詳情為何；
- (二) 自放寬規管至今，通訊局收到多少宗針對植入式廣告的投訴，以及裁定當中多少宗成立；及
- (三) 通訊局有否掌握持牌機構的財政狀況因電視節目包含植入式廣告而改善的數據；有否研究持牌機構有否利用植入式廣告帶來的額外收益，製作更高水準的節目以回饋觀眾；若有研究，結果為何？

**商務及經濟發展局局長：**主席，通訊事務管理局("通訊局")按照相關法例及業務守則規管本地免費電視節目服務持牌機構。根據通訊局發出的《電視節目守則》，電視節目中的間接宣傳，是指在節目中把節目材料與廣告材料混合或加插廣告材料。若持牌機構在獲得報酬或其他有值代價的情況下在電視節目中展示或使用產品或服務，有關的間接宣傳便屬"產品或服務贊助"(一般稱之為"植入式廣告")。

通訊局於 2018 年 7 月 27 日開始放寬電視節目服務中對間接宣傳的規管，容許持牌機構播出植入式廣告。規管植入式廣告的基本原則為須顧及節目的內容及類別，以自然及不會令人覺得突兀的手法表達，以及不得直接推銷或建議使用產品或服務。

本局就議員質詢各個部分的答覆如下：

- (一) 通訊局在考慮植入式廣告是否自然和不突兀時，會考慮多項因素，包括該廣告是否配合節目的類別和內容、有否影響節目的完整性和流暢性、是否自然融入節目內、以及有否過分展示或強調有關產品或服務。通訊局會按每宗個案的個別情況，考慮所有相關事實及背景。

通訊局已把有關規管間接宣傳的常見問題上載至通訊局網站，以供持牌機構及公眾參考。

- (二) 自 2018 年 7 月放寬對電視節目間接宣傳的規管後，通訊局收到有關間接宣傳(包括植入式廣告)的投訴合共 178 宗個案(涉及 340 宗投訴)，當中 5 宗個案(涉及 21 宗投訴)成立。
- (三) 通訊局並沒有要求持牌機構提供廣告收入分項的資料。通訊局認為，近年免費電視服務面對其他媒體的激烈競爭，放寬有關限制應有助電視台增加廣告收入來源。措施亦可減少部分對持牌機構過時的規管要求，增加其長遠的持續性，繼續為電視觀眾製作高質素的節目。

### 迷你倉及舊式工業大廈的消防安全

**21. 陳克勤議員：**主席，在 2016 年發生導致兩名消防員喪生的九龍灣迷你倉大火後，政府立法提升迷你倉及其所在舊式工業大廈("工廈")的消防安全，並加強執法。據報，現時仍有很多迷你倉不符合消防安全規定。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，現時全港有多少個迷你倉及所涉經營者的數目；該等迷你倉按所在工廈(i)位於的區議會分區和(ii)落成的年份劃分的數目；
- (二) 過去 5 年，每年消防處(i)巡查迷你倉的次數及(ii)就迷你倉發出《消除火警危險通知書》("《通知書》")的數目，以及後者按所涉違例事項劃分的數字(以表列出)；有多少個已獲發《通知書》的迷你倉位於地契准許用途不包括作倉庫的用地上；
- (三) 過去 5 年，每年(i)迷你倉的經營者因違反消防安全相關法例而被檢控及定罪的宗數分別為何，以及被定罪者被判處的懲罰為何，及(ii)地政總署發現迷你倉違反地契的准許用途的個案宗數和跟進行動的詳情，包括在土地註冊處註冊警告信(俗稱"釘契")的個案宗數；
- (四) 自《消防安全(工業建築物)條例》(第 636 章)於去年 6 月 19 日實施以來，就提升舊式工廈消防安全的最新進展，以及已按該條例提升消防安全的工廈數目；及
- (五) 政府會否引入發牌制度，以加強規管迷你倉的經營；如會，詳情為何；如否，原因為何？

**保安局局長：**主席，自 2016 年 6 月起，消防處、屋宇署、地政總署等相關部門一直按照現行法例，對全港迷你倉內發現的違規情況採取執法行動，要求有關迷你倉營運者和業主盡快消除安全隱患，以改善迷你倉的安全水平。

經諮詢相關部門，我就質詢的各部分答覆如下：

- (一) 根據相關部門的巡查所知，現時本地有 690 間迷你倉，由約 130 家公司經營。

有關現時迷你倉所在地區(按區議會分區)的分布如下：

區議會分區	迷你倉數目
中西區	38
東區	144
南區	38
九龍城	35
觀塘	76
深水埗	33
黃大仙	39
油尖旺	20
葵青	69
北區	11
沙田	57
大埔	14
荃灣	56
屯門	49
元朗	11
灣仔、離島、西貢	0
迷你倉總數	690

上述迷你倉所在工業大廈("工廈")的落成年份(按落成年份劃分)的資料如下：

迷你倉所在工廈的落成年份 <sup>(1)</sup>	涉及工廈的數目 <sup>(2)</sup>
1973 年前建成	96
1974 年至 1987 年建成	123
1987 年後建成	30
工廈總數	249

註：

(1) 在 1973 年前，消防處的《最低限度之消防裝置及設備守則》("《守則》")並沒有要求所有工廈裝設花灑系統。消防處在 1973 年發出通函，要求所有樓高多於兩層的工廈的營業範圍內須設有花灑裝置，但不包括公用走廊及樓梯。《守則》在 1987 年經修訂，要求所有的工廈如總樓面面積超過 230 平方米，便須安裝花灑裝置並覆蓋至建築物的樓梯、公用走廊及廁所，這個要求水平已很接近現行的《守則》，因此，我們把迷你倉所在工廈的落成年份按以上列表的 3 個類別劃分。

(2) 部分工廈內設有多於 1 間迷你倉。

(二) 自 2016 年 6 月至 2021 年 4 月底，消防處已巡查共 1 166 間迷你倉(當中部分迷你倉已結業)。消防處根據《消防條例》(第 95 章)向 927 間迷你倉的營運者共發出 3 154 張"消除火警危險通知書"("通知書")。消防處就迷你倉的按年巡查次數、發出"通知書"的數目及火警危險分類如下：

	2016 年	2017 年 <sup>(3)</sup>	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 <sup>(4)</sup>
巡查迷你倉次數	1 654	6 910	2 729	2 730	1 505	544
發出"通知書"的數目	994	1 845	135	103	51	26

"通知書"涵蓋的迷你倉火警危險種類 <sup>(5)</sup>	2016 年	2017 年 <sup>(3)</sup>	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 <sup>(4)</sup>
(i) 迷你倉貯存間隔的排列布局存在安全隱患	271	524	38	25	20	5
(ii) 窗口遭阻塞/數量不足	269	524	39	25	12	4
(iii) 消防喉轆系統覆蓋不足	94	117	5	9	3	3

"通知書"涵蓋的迷你倉火警危險種類 <sup>(5)</sup>	2016年	2017年 <sup>(3)</sup>	2018年	2019年	2020年	2021年 <sup>(4)</sup>
(iv) 出口和方向指示牌數量不足	247	451	27	25	11	7
(v) 單位逃生門上鎖或裝有不合規格的門鎖	113	229	26	19	5	7
每年總數	994	1 845	135	103	51	26

註：

- (3) 在 2017 年，消防處巡查迷你倉的次數及發現的火警危險數字相對較大。這是由於消防處在 2016 年下半年至 2017 年年底，對全港約 800 多間迷你倉進行巡查。
- (4) 有關數字截至 4 月 30 日。
- (5) 每張"通知書"涵蓋一種火警危險。因獲延長遵從的期限而再發出的"通知書"數目不重複計算在內。

另外，過去 5 年共 186 間曾獲發"通知書"的迷你倉的經營地點涉嫌違反相關地契條款，當中 90 間已結業。

- (三) 消防處、屋宇署及其他相關政府部門一直按照現行法例，對全港迷你倉內發現的違規情況採取執法行動，例如消防處會向迷你倉發出"通知書"，要求營運者於指定限期內消除有關火警危險；而屋宇署則會根據《建築物條例》(第 123 章)，向迷你倉發出法定命令要求業主於指定限期內遵從有關命令。就此，消防處和屋宇署會檢視每宗個案的情況和進度，考慮延長遵從消防處發出的"通知書"及/或屋宇署所發出的法定命令的限期，以便迷你倉營運者及業主能完成相關糾正工程。而消防處和屋宇署亦會考慮對無合理辯解而不遵從"通知書"及/或法定命令的迷你倉營運者及業主提出檢控。

消防處在過去 5 年已向 247 間未有遵從"通知書"的迷你倉營運者提出檢控，當中有 37 宗個案已定罪，共罰款

572,600 元。在屋宇署方面，該署已就 17 間未有遵從法定命令的迷你倉向有關業主提出檢控，當中有 9 宗個案已定罪，共罰款 199,995 元。過去 5 年相關的檢控宗數、定罪宗數及罰款總額表列如下：

不遵從消防處發出的"通知書"的相關檢控、定罪及罰款數字

	2017 年 <sup>(7)</sup>	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 <sup>(8)</sup>
檢控宗數	3	69	96	69	10
定罪宗數 <sup>(6)</sup>	2	16	4	11	4
罰款總額(元) <sup>(6)</sup>	40,000	239,000	95,000	164,400	34,200

註：

(6) 有關數字未必涉及該年提出檢控的個案。

(7) 有關巡查於 2016 年 6 月起開始，因此在 2016 年未有檢控和定罪個案。

(8) 有關數字截至 4 月 30 日。

不遵從屋宇署發出的法定命令的相關檢控、定罪及罰款數字

	2017 年 <sup>(10)</sup>	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 <sup>(11)</sup>
檢控宗數	0	0	1	10	6
定罪宗數 <sup>(9)</sup>	0	0	0	4	5
罰款總額 <sup>(9)</sup> (元)	0	0	0	127,170	72,825

註：

(9) 有關數字未必涉及該年提出檢控的個案。

(10) 有關巡查於 2016 年 6 月起開始，因此在 2016 年未有檢控和定罪個案。

(11) 有關數字截至 4 月 30 日。

在迷你倉違反地契的准許用途方面，自地政總署由 2016 年 7 月開始備存有關數字至 2021 年 3 月中，有 238 宗位於工廈內的迷你倉涉及違反地契用途的個案，該署已向有關業權人發出警告信要求糾正違契用途，當中 35 宗已完成糾正；202 宗個案的業權人未有於限期內糾正違契事項，地政總署已將警告信送交土地註冊處註冊，並保留權利採取進一步行動；餘下一宗個案在跟進中。

- (四) 《消防安全(工業建築物)條例》(第 636 章)("《條例》")於 2020 年 6 月 19 日正式刊憲生效。《條例》旨在提升在 1987 年 3 月 1 日或之前建成或首次呈交圖則予建築事務監督批准的工業建築物的消防安全，以期為市民提供最佳的保障。就工業建築物的任何消防裝置或設備而言，《條例》的執行當局為消防處處長；而就工業建築物的規劃、設計及建造而言，《條例》的執行當局為屋宇署署長。消防處及屋宇署會分別就所規管的樓宇消防安全措施，向業主及/或佔用人發出消防安全指示("指示")，指明須進行的消防安全改善工程。

根據紀錄，大約有 1 100 多幢目標工廈受《條例》規管。消防處及屋宇署會分兩階段執行該《條例》。在首階段，先會處理約 400 多幢於 1973 年 3 月或之前落成的目標工廈。下一階段會處理餘下約 700 多幢的目標工廈。

消防處及屋宇署於 2020 年第四季展開相關的執法工作，截至 2021 年 4 月底，已巡查 18 幢目標工廈，並已向 3 幢目標工廈的業主及佔用人發出"指示"，要求有關人士在指定期限完成有關改善工程。

- (五) 大部分迷你倉是位處工廈內。工廈須遵守大廈建成時適用的消防及樓宇安全規定。迷你倉的營運，亦不能違反地契規定，如果迷你倉設於商業或綜合用途樓宇內，亦有相應的法例監管消防及樓宇安全。在消防安全方面，消防處會根據《消防條例》(第 95 章)就迷你倉內的火警危險，向營運者發出"通知書"，要求進行改善工程以消除火警危險。在消防安全建造方面，屋宇署則根據《建築物條例》(第 123 章)就迷你倉內的逃生途徑、耐火結構及消防和救援進出途徑等方面的違規情況向業主發出法定命令，要求進行糾正工程，否則執法當局可根據相關法例提出檢控或採取其他執法行動。

在上述一直按照現行法例採取執法行動的基礎上，有不少業界人士已掌握相關規定的要求。截至 2021 年 4 月底，在現時營運中的迷你倉中，有 216 間已完全遵辦消防處發出的所有"通知書"，139 間已完全遵辦屋宇署發出的所有法定命令，當中有 99 間同時遵辦兩個部門的要求；在近年新開業的迷你倉中，有 104 間完全符合消防處的要求，99 間完全符合屋宇署的要求，當中 68 間同時符合兩個部門的要求。總括而言，現時本地 690 間迷你倉當中，有 167 間同時遵辦兩個部門的要求。政府相關部門會繼續按照現行法例，跟進有關迷你倉餘下待遵辦的要求，並對迷你倉內發現的違規情況採取執法行動。

## 官立小學的學生輔導主任

**22. 陸頌雄議員：**主席，據悉，官立小學的學生輔導主任("SGO")職位屬非學位職系，負責提供駐校學生輔導服務。有 SGO 向本人反映，自 1990 年代初至今，他們一直嘗試與相關政府部門(包括前教育署及現時的教育局)就 SGO 職位學位化事宜進行磋商。然而，政府於 2019 年公布全港公營學校教師職位學位化政策時，未有一併把 SGO 職位學位化。他們指出，教育局曾承諾進一步研究 SGO 職位學位化事宜(包括允許受影響員工參與改制)，以及開設督學職系的職位吸納願意轉職的 SGO，惟至今未聞任何進展。就此，政府可否告知本會：

- (一) 為何政府在 2019 年沒有一併把 SGO 職位學位化；
- (二) 開設督學職系職位以吸納願意轉職的 SGO 的工作有何進展；政府早前公布在本財政年度公務員編制零增長的措施有否影響該項工作；若有，教育局有何解決方案；及
- (三) 會否考慮以官立學校的學位教席空缺吸納願意轉職的 SGO；若會，執行的細節和時間表為何；若否，教育局將如何解決 SGO 與學校的其他輔導職系人員(例如學生輔導教師)同工不同酬的問題？

**教育局局長：**主席，學生輔導主任是教育局編制下的非學位職系。在上世紀 80 至 90 年代初，學生輔導主任到不同小學提供到校服務，為有需要的學生提供個別或小組輔導。其後，政府持續優化輔導服務，

並於 1992 年起在資助小學增設學生輔導教師，提供校本學生輔導服務，以加強預防性輔導工作和全校教職員參與。自此，學校對學生輔導主任的服務需求持續減少，政府亦於 2000 年後停止聘任新的學生輔導主任。由 2002-2003 學年開始，政府進一步增加資源讓學校可因應需要，僱用學生輔導教師或社工服務，實施全方位學生輔導服務。政府亦由 2018-2019 學年起增加資源，讓公營小學按校本情況落實“一校一社工”政策。隨着相關政策的演變，學生輔導主任的職責和角色已逐步調整。他們現時主要的工作是為數十所仍然有需要的小學的訓育及輔導服務提供每周 1 天至 5 天不等的校本支援，以及協助教育局處理和跟進學生缺課個案，執行有關《教育條例》及行政程序。

就陸頌雄議員的各項質詢，我們的答覆如下：

- (一) 學生輔導主任為教育局編制下的職系，他們並不屬任何學校的教職員編制。行政長官在 2018 年施政報告中宣布，在 2019-2020 學年於公營中學及小學把教師職位全面學位化，學校可因應校本情況在 2020-2021 學年或以前全面落實。我們落實教師職位全面學位化政策時，主要是根據公營學校的教師編制及運作需要而作出相關安排，而由於學生輔導主任一向不屬學校編制，他們的工作安排及性質亦與學生輔導教師不盡相同，故教師職位全面學位化政策並不涵蓋該職系。

(二)及(三)

教育局一直重視各職系員工的專業發展和職業前景，期望他們在不同崗位上盡展所長，並為有需要的員工尋覓新出路。如上文所述，政府於 2000 年後停止聘任新的學生輔導主任。多年來，大部分學生輔導主任已退休、轉職或離職。在教育局的鼓勵下，部分人員已成功轉任教育局的學位職位，而目前有少於 40 名學生輔導主任在教育局提供服務。

由於學生輔導主任並無在教育局擔任教學工作，故直接調職至官立學校擔任教學工作並不合適。然而，如官立學校出現空缺，教育局會根據現行程序招聘教學人員填補空缺。現職學生輔導主任如有興趣擔任教學工作並具備相關資歷，亦可申請。此外，我們每年均會因應局內不同職系(包括督學)的空缺情況進行招聘工作，亦歡迎在職的教育局員工包括學生輔導主任申請。至於現時仍未符合入職學位職

位空缺條件的學生輔導主任，我們亦鼓勵他們可透過持續進修以獲取有關資歷。教育局會持續與學生輔導主任職系人員溝通，解釋相關政策，並因應需要提供建議。

## 政府法案

### 政府法案首讀及二讀

#### 政府法案首讀

代理主席：政府法案：首讀。

#### 《2021 年醫生註冊(修訂)條例草案》

秘書：《2021 年醫生註冊(修訂)條例草案》。

條例草案經過首讀，並依據《議事規則》第 53(3)條的規定，受命安排二讀。

#### 政府法案二讀

代理主席：政府法案：二讀。

#### 《2021 年醫生註冊(修訂)條例草案》

食物及衛生局局長：代理主席，我動議二讀《2021 年醫生註冊(修訂)條例草案》("《條例草案》")。

《條例草案》旨在為符合特定條件並且屬香港永久性居民的非本地培訓醫生開闢新途徑，讓他們可以在香港註冊執業，從而紓緩香港醫生人手不足的情況，有助改善公營醫療服務。

多年來，香港整體缺乏醫生人手是不爭的事實。以人均醫生比例而言，香港目前每 1 000 名人口有兩名醫生，遠遠落後於其他先進經濟體，包括新加坡、日本、美國、英國和澳洲。根據我們早前發表的

《醫療人力推算 2020》，香港的醫生人手由現時到可見的將來均會持續短缺。即使計及本地醫科畢業生人數，預計在 2030 年及 2040 年，我們仍會分別缺少 1 610 名和 1 949 名醫生。其中，公營醫療系統的醫生人手短缺情況尤其嚴重。雖然醫院管理局("醫管局")過去 5 年的醫生淨增長約有 700 人，而最新的醫生流失率亦有所下降，但隨着本港人口日趨老化，對醫療服務的需求只會有增無減，我們需要更多醫生以應付需求。公營醫療系統的醫生人手短缺亦是導致醫管局和衛生署的專科服務輪候需時的其中一個主要原因，個別專科的例行類別個案輪候時間更超過 100 星期，情況令人憂慮。

儘管政府過去已投入大量資源培訓本地醫生，本地醫科生學額在過去 15 年亦已增加超過 1 倍，然而，訓練醫生需時，進一步增加醫學院培訓容量亦有實際局限，我們難以繼續單靠增加本地學額去解決醫生人手問題。

過去，我們一直希望吸引更多非本地培訓醫生通過執業資格試取得正式註冊，或以有限度註冊方式在指定公營醫療機構服務，以增加本港醫生人手。然而，從實際情況可見，現行制度成效不彰，經執業資格試途徑取得香港執業資格的醫生為數不足一成，主要原因是執業資格試關卡重重。至於有關註冊，雖然在 2018 年修訂《醫生註冊條例》後，有限度註冊的有效期已由 1 年延長至 3 年，但相關醫生只限在指明機構工作，並且須每 3 年續期一次，始終令他們的事業發展前景存在不確定因素，難免窒礙他們參加計劃的意欲。至今，只有百多位有限度註冊醫生在港服務。

面對上述情況，政府當局認為有迫切需要在《醫生註冊條例》下為合資格的非本地培訓醫生開闢新途徑，讓他們在符合特定條件以確保專業質素的前提下，可無須經執業資格試途徑便可在香港取得正式註冊資格。

《條例草案》的主要建議概述如下。

#### (一) 新設"特別註冊"類別

我們建議在《醫生註冊條例》新增稱為"特別註冊"的註冊類別。非本地培訓醫生若符合以下條件便可獲醫生註冊主任授予特別註冊：

1. 申請人必須是香港永久性居民；

2. 他們須持有獲承認醫學資格；
3. 他們須已在頒授獲承認醫學資格的醫學院所在的任何國家/地區註冊為醫生；
4. 他們須獲指明機構(即醫管局、衛生署、香港大學或香港中文大學)聘請為全職醫生；及
5. 他們須具有良好品格和專業操守。

## (二)讓合資格的特別註冊醫生申請正式註冊

為向特別註冊醫生給予明確的發展前景，以提升特別註冊計劃的吸引力，從而提高他們在本港醫療系統服務的穩定性和延續性，《條例草案》建議讓特別註冊醫生在符合特定條件以確保專業水平和能力後，可申請正式註冊。該等條件包括：

1. 申請人在取得香港醫學專科學院("醫專")頒授或認可的專科資歷後，須在上述指明機構以獲特別註冊的醫生身份全職工作最少 5 年；
2. 他們須獲醫專證明在上述服務期間，已符合延續醫學教育的規定；及
3. 他們須獲僱主機構認為，在上述服務期間，他們作為醫生的服務屬令人滿意及稱職的。

由此可見，特別註冊的醫生須受多重監管，以確保質素。相比之下，本地培訓的醫生在完成實習後便取得正式註冊，政府對這些非本地培訓醫生的要求其實更為嚴格。

## (三)成立特別註冊委員會以制訂獲認可醫學資格名單

政府尊重香港醫務委員會("醫委會")作為審核和頒授專業醫生執業資格和規管醫生的法定角色，《條例草案》實際上只加入特別註冊作為新途徑，擴闊可申請註冊為醫生的合資格人士範圍。日後特別註冊醫生亦一如其他註冊醫生，須向醫委會申請註冊，同時受到醫委會的紀律監管及《醫生註冊條例》規管。一旦涉及投訴成立的專業操守問題，醫委會亦有權力對有關醫生進行紀律處分。《條例草案》不會

減損醫委會的法定地位及其處理本港執業醫生的註冊和紀律規管角色。

此外，《條例草案》建議在醫委會的架構內成立一個特別註冊委員會，就申請特別註冊的人士須具備的獲認可醫學資格，制訂名單。按《條例草案》的建議，在特別註冊委員會的 10 名成員中，有 6 位(即過半數)指定為醫學界的翹楚，包括醫委會主席、醫專主席、本地兩間醫學院院長、醫管局行政總裁或其代表，以及衛生署署長或其代表，充分彰顯政府對醫生專業的重視。至於其餘 4 位由行政長官委任的成員，當中有 3 位必須是醫委會成員，惟他們可以是來自其他專業或病人組織的業外委員；而委員會主席將由行政長官從上述成員中委任。

《條例草案》亦訂明特別註冊委員會在制訂獲認可醫學資格名單時，須考慮有關醫學課程的內容和授課語言、有關醫學院的國際排名，以及委員會認為適當的其他因素，而獲認可醫學資格的水平應與本地兩間醫學院的課程相若。由特別註冊委員會制訂的名單會直接交予醫生註冊主任以法律公告形式公布，醫生註冊主任對有關名單不會有作出修訂的酌情權，而相關法律公告會提交立法會進行"先訂立後審議"的程序。與此同時，透過有關公告，家長和學生可在作出升學決定前掌握更多資訊。名單亦會每隔大約 3 年由特別註冊委員會再作檢討。

雖然《條例草案》建議食物及衛生局局長可向特別註冊委員會發出指令，惟有關舉措必須基於公眾利益，而指令須關乎特別註冊委員會的職能。舉例而言，如果委員會在一段合理時間內都未能制訂認可醫學資格名單，局長可向委員會發出指令，要求委員會在指定時間內完成制訂有關名單。換句話說，特別註冊委員會制訂獲認可醫學資格名單的權力不會因局長發出指令而改變，而局長亦不會利用發出指令的權力影響認可醫學資格名單。

我們已於今年 2 月初就立法建議諮詢立法會衛生事務委員會，委員均支持引入更多非本地培訓醫生。我們隨後於今年 2 月至 4 月期間，與不同持份者會面，包括醫委會、醫專、兩間本地醫學院及其學生、醫學團體、前線醫生組織、病人組織、教育界及家長組織，向他們介紹立法建議內容，並聽取他們的意見。

我們充分明白公營醫療系統除了醫生短缺的問題外，還面對各種挑戰，需要另行應對，始能根本性地完善公共醫療服務。就此，我們

會繼續採取多管齊下的策略，包括挽留醫管局醫生，促進公私營協作計劃，通過兩個十年醫院發展計劃提升硬件設施，以及推動基層醫療健康等。然而，凡此種種，都必須建基於足夠的醫生人手。現時的醫生人手整體是短缺的。正如我早前所說，香港目前每 1 000 名人口只有兩名醫生，遠低於其他先進經濟體。我們一方面要為醫管局人手"止血"，積極挽留醫生人手，另一方面亦要"輸血"，吸引合資格非本地培訓醫生來港在公營醫療機構服務。雖然有醫學界人士認為政府可投放更多資源去促進公私營協作，以減輕公營醫院的壓力，但在醫生人手短缺的情況下加強公私營協作，可能會令醫管局的醫生流失情況更為嚴重，同時會令私營醫療的費用更難負擔。因此政府必須釜底抽薪，增加本港整體醫生人手供應，才能夠從根本上解決現時醫療系統的問題。

《條例草案》的詳細建議已載述於相關的立法會參考資料摘要。代理主席，香港醫生人手不足的問題已經迫在眉睫，我們衷心希望立法會議員能支持《條例草案》，讓更多合資格非本地培訓醫生回流香港服務，以應對本港人口增長和老齡化對醫療服務所帶來的挑戰。我們將盡力配合立法會的審議工作，讓《條例草案》得以早日獲得通過。

我謹此陳辭，多謝代理主席。

**代理主席：**我現在向各位提出的待議議題是：《2021 年醫生註冊(修訂)條例草案》，予以二讀。

按照《議事規則》，二讀辯論中止待續，《條例草案》交付內務委員會處理。

## **恢復政府法案二讀辯論**

**代理主席：**本會恢復《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》的二讀辯論。

### **《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》**

#### **恢復辯論於 2021 年 3 月 17 日動議的條例草案二讀議案**

**代理主席：**法案委員會主席陳健波議員先就委員會報告，向本會發言。

**陳健波議員**：代理主席，我以《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》委員會("法案委員會")主席的身份提交報告。

《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》("《條例草案》")旨在修訂《汽車(首次登記稅)條例》(第 330 章)及《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374E 章)，以實施財政司司長於 2021 年 2 月 24 日發表的 2021-2022 年度財政預算案中的建議，即：自 2021 年 2 月 24 日上午 11 時起，將私家車的首次登記稅稅率及車輛牌照費水平分別提高 15% 及 30%。同時，《條例草案》對《2019 年道路交通(車輛登記及領牌)(修訂)(寬免費用)規例》(2019 年第 101 號法律公告)亦作出一項相應修訂。

法案委員會曾與政府當局舉行兩次會議，審議《條例草案》的細節。此外，法案委員會亦曾邀請公眾就《條例草案》提交書面意見。

委員對《條例草案》的建議持不同意見。有委員認為這次政府當局建議的加幅合理，因為政府當局多年來未有調高私家車的首次登記稅稅率和車輛牌照費水平。但是，亦有部分委員對當局把私家車的首次登記稅稅率及車輛牌照費水平大幅調高深表關注。他們認為在目前的經濟情況下加稅和加費實在不合時宜。他們促請政府當局推出更多紓困措施支援業界，調高首次登記稅稅率及車輛牌照費水平，會令業界的經營越見困難。

政府當局表示《條例草案》旨在調高私家車的首次登記稅稅率及車輛牌照費水平，以抑制私家車增長，從根源紓緩道路交通擠塞的問題。為確保能有效使用有限的道路空間，政府一直鼓勵市民乘搭公共交通工具，而非駕駛私家車出行。然而，現時私家車的數量及增長率持續增加，將會進一步令道路交通擠塞情況惡化。政府當局為追回部分通脹，並考慮到市民的接受程度等因素，因而在《條例草案》中建議調高私家車的首次登記稅稅率及車輛牌照費水平，作為抑制汽車增長的財政手段。

部分委員認為，政府當局調高首次登記稅稅率及車輛牌照費水平的建議，未必能有效抑制私家車增長。他們認為數目龐大的專營巴士車隊，其實可能是導致交通擠塞的更大原因。此外，違例泊車、私家車泊車位不足及利用汽車作非法出租或取酬載客用途，亦是導致道路交通擠塞的主要原因。委員並不完全信服加稅和加費的建議，能夠在中、長期減緩私家車的增長，委員促請政府當局制訂全面計劃，有效解決交通擠塞的問題。

此外，政府當局提供了過去 10 年領牌私家車的數目及增長，以及私家車的每年總行車里數的資料，供委員參考。資料反映了私家車除了數目持續增長外，其使用量亦同步增加。政府當局認為必須採取果斷措施，控制私家車增長。此外，當局一直採取多管齊下的策略，包括改善運輸基礎設施、管理道路的使用及提升公共交通系統，以紓緩交通擠塞的問題。

為減輕車主的負擔和盡量減低對相關業界的影響，有委員建議將調高首次登記稅稅率及車輛牌照費水平的措施推遲一年實行，或在《條例草案》訂定條文，使在緊接生效時間前有效的首次登記稅稅率，繼續適用於在 2021 年 2 月 24 日前已進口香港、但仍未售出的私家車，以及在 2021 年 3 月已經裝船付運出口至香港的私家車。

政府當局回應時表示，把擬調高的私家車首次登記稅稅率及車輛牌照費水平的生效日期推遲一年的建議，會變相鼓勵潛在的私家車買家盡快在 2022 年 2 月 24 日前購買私家車，以享受較低的稅率或牌照費用。建議一旦落實，將導致未來幾個月的汽車銷量，以致領牌私家車數量大幅上升。政府當局明白，調高首次登記稅的稅率或會影響私家車的銷量，難免會對汽車零售市場造成負面影響。政府當局重申，建議調高首次登記稅稅率的政策目標是控制整體私家車數量及其增長。政府當局亦明白，交通運輸業現時正面臨經營上的困難。當局已推出一系列紓緩措施，以支援有關行業。

代理主席，以上是我就法案委員會工作的報告，以下是我對《條例草案》的個人意見。

我支持今次的《條例草案》，我明白加費對車主及汽車行業有一定影響，但私家車首次登記稅及車輛牌照費已分別有 10 年及 30 年沒有增加，而政府亦表明加費是為了抑制汽車增長，從社會整體角度來看，加費也是無可奈何的。

不過，我相信不是單靠加費便可以解決交通問題，政府應該同時研究其他方法，亦要平衡社會實際需要。事實上，政府必須正視一個問題，就是近年樓價高企，很多市民被迫要搬到新市鎮居住。由於新市鎮遠離市區，自然衍生出對私家車的需求，亦難免導致交通擠塞。這批市民即使上下班可以乘搭公共交通工具，但假日一家大小的家庭生活，都會希望以私家車代步。

政府的運輸政策一直以公共交通為本，以鐵路為骨幹，此做法當然合理，因為香港人口稠密，但在這個思維下，政府不應該過分低估社會對私家車的實際需要，因而減慢擴展交通幹線的工作，令道路容量追不上實際需要。政府更要利用新科技解決交通問題，包括智能交通控制系統及自動泊車系統等。

另外，大家也很關注對汽車業界的影響，目前唯有盡快通關，香港經濟復蘇，才會有良好的生意前景。我相信立法會會敦促政府改善營商環境，以及改善交通基建的各項配套工作，希望可以對業界的發展有幫助。多謝代理主席。

**謝偉銓議員：**代理主席，我發言支持通過《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》("《條例草案》")，以落實本年度財政預算案建議，由今年 2 月 24 日起將私家車首次登記稅及車輛牌照費，分別提高 15% 及 30%。翻看紀錄，上次增加私家車首次登記稅已經是 10 年前的事，即 2011 年；而上次調整牌費更是 30 年前的事，即 1991 年，所以，這次作出檢討和調整，時間上是非常合理的。

香港經濟接連受到"黑暴"及疫情嚴重打擊，為了協助受疫情影響的行業、市民，政府在 2020-2021 年度推出各項防疫抗疫措施，紓解民困，緩解行業的經濟壓力，令去年政府的財政赤字超過 2,300 億元。因此，我向財政司司長提交今年度的預算案建議書，亦有提議調高私家車，尤其是貴價私家車的首次登記稅，希望以"能者多付"的原則，在財赤下開源節流，增加庫房收入。

除了增加稅收，相關條例亦可以透過加稅、加牌費作為財政手段，冷卻私家車近年的增幅。過去 10 年，香港車輛數目增加約 32%，達到超過 80 萬輛，新增近 20 萬輛汽車當中，有八成，即約 16 萬輛是私家車，而可使用道路在過去多年只增加約 3.7%，泊車位與車輛數目的比例下降至 1.02(即接近 1 個車位：1 輛汽車)，創 10 年新低，道路和泊車位的增長遠遠追不上汽車的增加速度，造成道路交通擠塞、違法泊車隨處可見的問題。香港地少人多，路面空間有限，而眾所周知，私家車的載客率較公共汽車低很多。同樣的出行人數，如果使用私家車的人多，又怎會不造成塞車呢？所以，減低私家車增長是有助紓緩日益嚴重的塞車問題，減少廢氣排放，改善路邊空氣質素，減少香港的整體碳排放量。

對於有意見指因應現時的經濟情況，不應該加稅，建議暫緩 1 年才執行，但如果這樣做，可能會變相誘使市民加快在稅率調升之前買車，造成促銷效應，令汽車增長不跌反升，亦有違政府加稅的一般做法，即是即時實施的做法，跟冷卻汽車增長的原意背道而馳。此外，有建議容許宣布加稅前的已付運來港私家車可沿用舊稅率徵稅，我認為這樣做亦有違公平原則，因為不同車行訂購新車的時間、數目、類型的安排也有不同，有關建議會令預先訂購大量汽車的車行有利，造成不公。

其實這次調高汽車首次登記稅，對售價 50 萬元或以上的貴價車輛影響較大，因為首次登記稅是採用累進稅率計算，即售價越高的車輛，要支付的稅便越多，體現"能者多付"的原則。而且大家不要忽略，政府現時的政策是鼓勵市民轉用電動車，因此，不論是以燃油車輛"一換一"，還是全新購入電動車，電動車的首次登記和牌費都是較一般燃油車輛低。這次加稅和加牌費雖然包涵電動車，但由於基數低，對電動車的影響相對較小，例如淨重超過 1 公噸的電動車，牌費每年只是 572 元，首次登記稅及牌費上調後，對改用電動車相對更有利。

有意見認為，《條例草案》對限制車輛增長的成效不大，我某程度上是同意的。香港交通擠塞的問題越來越嚴重，不能單靠增加私家車的首次登記稅和牌費便能解決。政府在 2014 年發表《香港道路交通擠塞研究報告》，提出多項短、中、長期措施，但只是電子道路收費計劃也拖拖拉拉了很多年，代理主席，你也知道，而中環的先導計劃至今尚未進行。要解決堵車的問題，不能單靠提高徵費，而要多管齊下去做，須提升公共交通的質素，減少市民使用私家車，鼓勵市民多使用公共交通工具，令大家感受到政府經常掛在嘴邊的"智慧出行"的好處。

代理主席，我看到政府是有意解決堵車的問題，但欠缺全面的規劃。我之前詢問政府有關本港泊車位短缺的數字，原來沒有做過統計的推算。所以，我一直敦促政府展開第四次整體運輸研究，就香港公共集體運輸發展策略、道路使用情況，以至城市規劃和基建設計等，進行全面和深入的檢討，長遠解決塞車和香港交通的問題。

代理主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》。

**易志明議員：**代理主席，我發言反對《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》("《條例草案》")，因為自由黨並不認同政府增加 15% 私家車首次登記稅的理據，而且所選擇的時間亦絕不合適。

政府認為私家車數量持續上升，引致道路交通擠塞惡化，因此有需要透過財政手段抑制私家車的增長。自由黨認為政府是“斷錯症、落錯藥”。

首先，香港人口持續增長，新市鎮不斷發展，由於市區欠缺可發展土地，一般新發展區均設立於新界區域，當中有不少中產人士遷入。2019 年新界人口較 2009 年增加了一成，可惜我們的政府並沒有落實基建先行的發展理念，導致新發展區的交通配套不足，區內的市民唯有選擇購買車輛代步。政府必須明白，今時今日，私家車已成為市民的必需品，而非奢侈品。政府增加購買新車的成本，首次登記的車輛無疑在短時間內會有所減少，但由於有需要買車的市民仍然可轉移到二手車市場，在此消彼長的情況下，即使加稅後做到短暫減少新車的數目，但不等同會減少領牌車輛數目，因為有需要買車的市民還是需要購買車輛的。

事實上，導致道路交通擠塞的原因有很多，絕不應該只看私家車增長的數字，就簡單化地認為抑制私家車增長便可解決交通擠塞的問題。

過去 5 年，車輛登記數字確實有上升，大約上升了 11.72%，但領牌車輛，即是可以在路面行駛的車輛，其數量其實只輕微增長了 6.9%，而 2020 年相對 2019 年的領牌車輛數字更下跌了 0.16%。所以，道路擠塞的原因並不單純在於車輛登記數字的增加。再者，香港是一個相對富裕的社會，我有朋友去年買了一輛新車，他家中總共便有 5 輛私家車，但他每天同時只可以駕駛一輛而已。而在座的邵家輝議員有一位選民，他告訴我他很喜歡收集古董車，他家中共有 10 多輛古董車，同樣地，他每次都只能駕駛一輛。因此，私家車數字上升，並不同路面擠塞的原因。

我相信大家都同意，香港路面上的巴士過多，特別是在繁忙時段，頗大部分的巴士路線均出現重疊的情況，我手上拿着的這張相片，相信大家都非常熟悉。因為，每天在港島的軒尼詩道、九龍的彌敦道也可以看到長長的巴士龍導致該等地區幾乎每天都塞車。所以，政府首要的工作是加快巴士路線重組，再加上適當地引入巴士對巴士的轉乘站安排，一則可紓緩交通擠塞，二則可減省巴士公司的營運成本，最終可減收車資，造福市民。

代理主席，在這個議會裏，我們已多次批評政府的泊車位政策錯誤，政府單方面認為只要不提供車位，市民自然不會購買私家車，引

致泊車位嚴重不足。在 10 年前，香港的私家車數量與泊車位的比例大約是 1:1.45，但今天已經下降至我手上的數字，就是 1:1.09，謝議員剛才更說是 1:1.02，基本上便是 1:1，即是說在路上是找不到泊位的。市民駕駛車輛出行，變成無法泊車，引致嚴重違泊的情況。由於違例泊車又會引致道路擠塞的問題，政府承諾會進行泊車位需求的研究，但到現時仍未向議會交代研究結果及改善方案。

目前道路擠塞其中主要原因之一，是政府對非法經營的"白牌車"不作為。一般私家車每天平均行走約 30 公里，但一輛的士每天則平均行走 450 公里，是私家車的 15 倍。市面其中一間叫車平台聲稱有為數多達 3 萬名登記司機，大家請聽清楚，只是其中一家。所以，相信現時在市面上違法經營的"白牌車"應該不少於 5 萬輛。假設這些"白牌車"每天只行使 150 公里(即約三分之一的的士行駛里數)，那麼一輛"白牌車"便等於 5 輛私家車，而 5 萬輛"白牌車"就等於 25 萬輛私家車在路上行走，不塞車便奇怪了。政府大費周章推出措施抑制車輛數目，希望解決道路擠塞的問題，倒不如嚴厲打擊"白牌車"，便已經可以大幅減少路面上的車輛數目。事實上，放任這些違法經營的"白牌車"，對那些用真金白銀向政府投取的士牌的合規經營者也絕不公平。

現時道路擠塞問題並不是全港性，主要是每天上下午繁忙時間及在一些特定幹道和過海隧道，另外就是商業及購物區。政府如果希望解決道路擠塞的問題，應該針對性地推出措施，除了我剛才提到的上述各點外，還可以盡快推出公交專線、擠塞徵費及於 2023 年收回西隧後再次推出三隧分流計劃，有效地分散車流，而不是"一刀切"地向所有需要買車的市民開刀。

代理主席，自由黨反對增加私家車首次登記稅的另一重要理由是時間極不適合。香港經歷了 2018 年下半年開始的中美貿易戰；2019 年的"黑暴"及 2020 年至今的新冠病毒疫情，各行各業都飽受煎熬，汽車銷售業及相關的行業，例如汽車維修、零部件供應及汽車美容業等均面對經營困難，但政府竟然提出一個不是理由的理由來落井下石。再者，政府從增加私家車首次登記稅所能獲得的額外稅款，根據 2020-2021 年度的首次登記稅的 61 億元計算，極其量只是約 9 億元，對財政赤字並無實質幫助，但就會嚴重影響數萬名從業員的家庭生計，值得嗎？

歷史已經清楚告訴我們，增加私家車首次登記稅對減少私家車的數目成效極之有限，而且短暫。2011 年提高首次登記稅後的 9 至 12 個

月，新登記車輛只是減少了 1.3%，但兩年後，2013 年新登記私家車數目則飆升 8%，可見透過增加買車成本以控制車輛的增長成效不彰，連新加坡這個擁有汽車成本相對高昂的國家，同樣面對私家車不斷增長的問題，但新加坡的擠塞情況則比香港輕微得多，因為新加坡政府推出很多不同的措施以紓緩交通擠塞。香港若要解決交通擠塞的問題，我們便不妨向新加坡學習一下。

代理主席，我再重申自由黨反對增加私家車首次登記稅，如果《條例草案》二讀獲通過，自由黨將會提出修正案，我謹此陳辭。

**陳恒鑌議員：**代理主席，疫下加稅，而且今年 3 項加稅有兩項都與汽車有關，力度可說是相當大。美其名是控制車輛增長，實際上是為增加收入，殺雞取卵，時不利兮，汽車行業奄奄一息。我相信政府或者所有市民都很清楚，汽車業界在疫情下本來正在求救，政府不但不幫忙，還要多踩一腳，我相信汽車業界這次難逃一死。

關於汽車業界的苦況，我相信大家想一想便會知道。首先，2019 年發生“黑暴”事件，當時前景不明，從數據可見，當年的汽車銷售數字銳減，2020 年至今仍然封關，很多駕駛中港車輛的朋友都沒有辦法換車，沒有人想換車又怎會有人買新車呢？車行賣不到車，但這些車很多時候也是預早買回來等待銷售的。結果，疫情加上“黑暴”，大家可以想象他們在租金和工資方面的苦況，每個月要用大量現金交租、發放工資，他們求救，但政府聽不到，現時兩項加稅也與他們有關，令他們的前景非常不明朗。

政府表示加稅是為壓抑汽車增長，我提供少許數字讓大家思考一下。2017 年至 2018 年的汽車增長下跌了 3%，2019 年的汽車增長下跌了 8%，及至 2020 年的汽車增長下跌了 5%，大家可以看到汽車增長率連年下降。基本上，政府不做任何動作，汽車增長速度本身也一直放緩。前幾年經濟好、環境好、樓價高企時，大家會買車到處去，但經濟環境不好，大家自然未必會買車，因為這是市民的抉擇，亦是經濟周期所驅使。這次加稅不是稅多或少的問題，而是令大家覺得政府比較涼薄，為何在這個時勢仍要加稅，仍要多踩他們幾腳？

加稅是否可以成功控制汽車增長？今年加稅後出現了一個現象，大家可以在不同的大型商場看到這個現象，就是有一大堆汽車銷售展。從政府的數據可見，政府提出加稅後，汽車增長不跌反升，車輛登記數字激增，我相信這是政府始料不及的。

其實原因很簡單，車行以為 2020 年至 2021 年會好景氣，之前購入的車款一年後便會變成舊款，車行本身都已將售價調低作折扣，打算等到 2021 年好景氣時再慢慢銷售。誰不知政府提出加稅，令所有車行感到絕望，因為加稅令市民買車意欲下降，他們便賣不出那批存貨。他們對好景無望，於是便割價傾銷。

這不是政府可估計到的，加稅後反令車行割價傾銷。沒有錯，本來他們已在蝕錢，"蝕到入肉"，現在賣出的價格還要多蝕 15%，賣出的車價並沒有提高，而是更低，原因是車行將增加的稅款包含在他們的車價中，所以是蝕上加蝕。這是我今天為何要在這裏幫車行業發聲的原因，我並非從事這個行業，但當我了解到他們的情況，覺得他們相當可憐。

車行購入簇新車輛，本來可以賣到好價錢，但過了一年車價開始下跌，想着待經濟好轉，但又沒有辦法，要繼續等待封關完結，現在政府還要加稅，那麼車輛本身可能折舊下跌 20%，加稅再下跌 10%，所以他們"蝕到入肉"，在這種情況下，加稅反而令汽車增長速度加劇。我想起一句說話，"治大國如烹小鮮"，意思是甚麼？便是你烹煮海鮮時，不要用棍不斷地攪動海鮮，否則便會弄得支離破碎；政府胡亂行事，車行在沒有辦法下唯有急於傾銷。所以，市民逛商場時可能本身沒有想過購買車輛，但看到那麼多"貨尾"車輛以便宜價錢出售，便購買一輛，這種情況是存在的。

香港汽車增長速度放緩，政府仍要加稅遏止，將所有代價加諸汽車行業，有從事汽車行業的朋友在這數天向我訴苦，他說他們好像從事厭惡行業，不斷被政府打壓和抹黑。事實上，香港市民使用公共交通工具出行的數字達九成多，即是甚麼意思呢？即是說大家出行基本上使用公共交通工具，並非以私家車出行。在這樣的情況下，只有不足一成的人使用私家車，這樣的出行率，我不知道政府是否認為，市民百分之一百使用公共交通工具出行才合理。

政府加稅是否真的可以遏止車輛增長呢？自從政府加稅至今，我看不到達到這個效果。從以往的經歷所見，我亦相信加稅是不能夠遏止車輛增長，只有經濟周期才會影響車輛增長。另外，政府過去對於形勢的判斷，我認為真的要再檢討，例如政府以車位的供應來控制車輛增長，政府推出這項政策時，我們已經指出政府這個錯是非常離譜的，為甚麼？政府不提供車位，便會出現處處違泊；違泊處處的情況出現，交通便越擠塞；交通越擠塞，政府便越無法解決交通擠塞問題，

這是很正常的道理。結果政府以錯誤的想法制訂《香港規劃標準與準則》，令這 10 年裏車位的供應急速減少。

甚至我認為非常錯的是，部分港鐵站上蓋物業本來可讓駕車人士在那裏泊車後轉乘港鐵，但由於假設市民出行時會使用港鐵，所以港鐵站上蓋的車位進一步減少 20%，而港鐵站通常設有商場，但商場車位卻最缺乏，因而在所有港鐵商場門口也有一條很長的車龍，阻礙交通。這項政策顯示出政府在處理車位問題上的嚴重不足。

在處理交通擠塞問題上，我認為香港真的應該學習內地，因為內地處理交通擠塞問題真的非常有辦法。十年前想起廣州、杭州，大家會說這些地方的交通十分擠塞，但現在到杭州，當地的交通已經非常暢順，為甚麼？因為他們並非只會加稅，並非只會減少車位，而是使用很多嶄新的技術、引入超級電腦來計算所有燈位的時間，利用電腦運算計算車輛駛到某處可有多長時間停泊，從而加快車流速度。

所以，對於今次政府加稅，它在疫情下對業界的忽視，我表示非常失望。我希望政府在日後的政策中，可以多些考慮業界的生存空間，因為這群人裏有很多小商戶，小商戶的生存空間其實不是商業而是民生，希望政府日後對於今次這種錯誤的做法可以有所警醒。

代理主席，我謹此陳辭。

**邵家輝議員：**代理主席，我反對《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》。今年的財政預算案提出超過 1,000 億元紓困措施，卻唯獨向兩個業界開刀，一個是張華峰議員代表的證券界，將股票交易印花稅率提高 30%，而另一個被開刀的業界，就是我代表的汽車業界，以至全港的中產車主均受影響。無獨有偶，有關的兩項條例草案會在今天的立法會恢復二讀。

我明白香港特區政府過去需要面對社會“黑暴”的影響，對於營商受影響的小商戶作出了很多支援。在疫情之下，特區政府亦開庫房幫助很多有需要的人。我們代表很多受惠於政府的朋友感謝政府，亦感謝財政司。

但是，正如我經常說，沒有東西是 100% 的。在如此艱難的情況之下，為何政府還要向這兩個業界多徵稅款呢？徵收股票稅也還勉強明白，以前是數百億元，現時每天是一兩千億元。既然這麼多錢炒賣，

可否徵稅來增加庫房收入呢？這還勉強可以理解。然而，在汽車方面，事實上過去兩年汽車銷售的跌幅很大。在如此艱難的情況之下還加稅，是說不過去的，亦因為這個原因，我不可以支持今次的議案。

財政司司長在 2 月 24 日公布大幅增加私家車首次登記稅 15%，以及車輛牌照費 30% 之後，隨即引起整個汽車業界震驚。第二天，我和易志明議員馬上緊急與代表 42 個汽車品牌的商會會員見面。感謝運輸及房屋局陳帆局長當晚前來與業界交流，很感謝他出席聆聽大家的意見。我之後在 3 月 15 日與易志明議員一起與 15 個汽車商會及聯會代表一同舉行記者會，指出政府今次加稅不合理，亦不公道。

政府提出的理據主要有兩點：第一，當然是藉着大幅加稅，來解決道路擠塞的問題；第二，因為關稅和收費多年來未有增加，所以希望追回通脹。這兩個大原因，我是明白的，但問題在於時機，其實是否要在整個業界經營如此困難的情況下加稅呢？這是我有所保留的最大原因。

政府表示私家車首次登記稅自 2011 年之後未有增加，車輛牌照費亦自 1991 年以來不曾向上調。我當然明白政府多年沒作調整，有需要追回通脹。但是，正如我剛才所說，追通脹也要看看合適的時機，今次明顯是在錯誤的時間提出增加收費，忽視了業界和從業員現時面對的困難。

在這兩三年，香港連續經歷中美貿易戰、“黑暴”社會事件、新冠病毒病的打擊，經濟非常低迷，各行各業早已五勞七傷，汽車銷售業界亦不例外。據運輸署的數字，新車登記數字在 2018 年按年下跌，3 年間累跌了 12.4%，由 42 287 輛減至 37 036 輛。如果扣除電動車的銷量，只計算傳統汽車銷量的話，跌幅更大，達到 22.5%。

在這兩年，業界其實水深火熱，而政府的支援亦不多，業主亦不肯減租，大家知道業界撐得很辛苦。然而，縱使在這樣的情況之下，我知道業界很多僱主也堅持盡量不裁員，保住員工的飯碗，希望可以等到曙光回來，怎料政府現時不但沒有增加對他們的支援，相反還向他們開刀，令到很多業界人士雪上加霜。汽車銷售行業固然首當其衝，連帶一連串相關的行業，包括維修保養、汽車美容、財務保險等各式各樣的售後服務、汽車零件配件、輪胎、電池等，也不能幸免。裁員減薪，甚至結業的壓力已經增加，最終可能亦會打擊數萬個家庭的生計。

至於另一點，業界其實相當不滿把交通擠塞的問題諉過於業界。交通擠塞向來是一個複雜的問題，成因有很多，其中跟汽車數量、車齡、道路供應和設計、3 條過海隧道的收費、車位供應短缺、公共車輛班次管理欠佳，以至"白牌車"增加等情況也有很大關係。可是，政府偏偏側重於把交通擠塞的問題歸咎於業界，對他們不公道。

而且，汽車商會先後在 2017 年和 2020 年向政府當局提供過兩項可以解決交通擠塞問題的方案，但政府一直沒有理會，亦沒有與他們商討，這其實也是說不過去的。

汽車數量增長亦非由新車帶動。陳局長在 3 月 17 日首讀發言時提到："同時增加首次登記稅及車輛牌照費，可發揮相輔相成的作用，抑制私家車的增長數量，甚至令私家車整體數目下降。"但我想指出，本港汽車數量的增長，並非主要由新車銷售帶動。其實，早自 2017 年起，私家車首次登記數目一直下跌，由 2017 年的 43 642 輛下降至 2020 年的 37 036 輛。由此可見，數字是一直下跌的，但領牌私家車數目卻反過來向上升，由 2017 年的 552 710 輛增加至 2020 年的 573 000 輛，可見新車數目向下跌，但整體汽車數量卻增加了，其實便是與新車推出沒有關連的。

此外，市民有駕車的實際需要。大家都知道，現時人口不斷向西北發展，私家車已成為很多市民的必需品。資料顯示，在 2019 年，新界人口較 2009 年增加了一成，而根據規劃署的《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》報告，本港約有 41% 的人口居住在新界，但大部分(76%)的就業職位則位於市區。所以，當居所與職位地點分布不均，其實亦會導致交通和承載力出現問題。

所以，雖然政府表示在沙田至中環綫落成後，鐵路網絡將覆蓋本港約 70% 人口，但我相信需要私家車的市民人數其實也會持續高企。

政府指私家車數量增加，但其實部分車主——正如易志明議員所說——並非每個家庭或每個人只有一輛車，有些人擁有幾輛車，而很多私家車其實只會在每星期間中行駛一兩次。所以，交通擠塞是否真的由私家車造成呢？我是相當不同意的。

相反，"白牌車"的數量越來越多，我相信這亦是其中一個衍生交通擠塞問題的因素。要知道"白牌車"，即如有些人俗稱的 Uber，那些私家車經常像的士般在市面上到處行駛，又不找地方停泊。目前那些涉及不成文操作的汽車可能有 3 萬多輛，但政府至今打擊"白牌車"的

力度仍然不足。所以，這也是導致交通擠塞的原因，但要把交通擠塞的原因透過於新車數量上，我認為是不能同意的。

最後，亦想談談有關泊車位不足的問題。易志明議員剛才也提到，很多市民也知道，香港泊車位的數目現時完全不足夠。根據審計署報告及立法會秘書處資料研究組的資料，本港私家車數目在 2006 年至 2018 年的增長是 53%，但同期泊車位的數目增長只有 11%，可見按這比例增長，車位遠遠不足夠，亦會令很多私家車充斥於路面，引致交通擠塞。所以，這與業界推出新車其實沒有關係。

今次加大牌費和首次登記稅，我相信對於解決交通擠塞問題沒有真正幫助，反而會影響現時生意十分低迷的業界，亦會影響周邊行業朋友的生計。所以，代理主席，我不同意《條例草案》，我與易志明議員稍後亦會提出兩項不同的修正案。多謝。

**陳振英議員：**代理主席，香港地少人多，政府多年來一直採取多管齊下的策略，包括改善交通基建、擴展和提升公共交通系統、開徵汽車首次登記稅及牌照年費等財政措施，試圖紓緩本港的交通擠塞，亦一直鼓勵市民盡量乘搭公共交通工具，善用有限的路面空間。然而，在繁忙時段，某些路段或地區，例如屯門公路、吐露港公路、觀塘工業區或舊海底隧道，感覺走路一定較乘車快捷。

龐大並不斷增長的車輛數目是導致道路交通擠塞的主因。交通諮詢委員會曾在 2014 年公布交通擠塞報告，當時認為增加首次登記稅和牌照年費是最直接和有效遏止私家車增長的方法。可是，有關措施的效果似乎較為短暫，亦視乎調升的幅度。例如在 1982 年同時將首次登記稅倍增及將牌照年費增加兩倍後，新登記私家車數目隨即下跌。不過，數字在 1985 年開始回升。首次登記稅及牌照年費分別在 1990 年及 1991 年再次調高，當時新登記私家車數目不跌反升。首次登記稅對上一次在 2011 年調高，稅率已介乎 40% 至 115%，但亦只短暫令新登記私家車數目增長放緩。由 2010 年至 2020 年，本港領牌車輛的總數由約 609 000 部大幅增加約 32% 至約 803 000 部。當中八成（即約 160 000 部）是私家車，令領牌私家車由 415 000 部大增 38% 至 573 000 部。此外，私家車的每年總行車里數在過去 10 年上升 41%，而同期巴士和小巴的每年總行車里數大致保持穩定，反映私家車除了數目增長外，其使用量亦同步增加。

代理主席，在 2011 年調升後，首次登記稅 10 年來都沒有調整過；而牌照年費(剛才已有議員提過)在 1991 年調升後至今，已 30 年沒有再調升。其間本港的綜合消費物價指數已分別上升 28% 及 113%，而家庭每月入息中位數亦分別上升了 46% 及 218%。由於沒有適時調整首次登記稅及牌照年費，致令抑制私家車增長趨勢的財政措施的效果大打折扣，交通擠塞依舊。

政府數據顯示，今年首 3 個月內增加了 5 000 部領牌私家車，現時領牌私家車數量有 578 000 部，創歷史新高。如果按此增長速度，估計今年全年將增加近 20 000 部私家車。所以，若不果斷、及時抑制增長趨勢，日後施行紓緩交通擠塞的措施將面臨更大挑戰。

其實，不少大城市都有解決塞車的招數。例如倫敦設有多種汽車稅外，從 2003 年開始實施交通擠塞收費計劃；在收費時間段及收費區內駕駛，便要繳付每天約 140 港元的費用。北京曾在 2008 年奧運會舉辦前採用車牌單雙號限行制，後於 2011 年推出抽籤方式的車輛配額制度，直接設定私家車增長上限。新加坡亦有實施類似的車輛配額制度，配合調高稅項和推行電子道路收費；實施以來，私家車增幅持續下降，達到長期控制汽車數量增長的目的。

所以我希望政府除繼續運用財政工具等措施外，能積極參考其他地區的成功經驗，結合香港的實際情況，採取各項有助紓緩交通擠塞的措施，當然也包括應對易志明議員提到的"白牌車"問題。

代理主席，抑制私家車的整體數量及其增長，是紓緩交通擠塞的根本。提高多年未經調整的私家車首次登記稅及車輛牌照費是必要和有效的財政手段。所以，我支持通過《條例草案》。至於修正案方面，延後 1 年才實施或在加稅前提出付運的車輛可獲豁免，會引致過渡期內汽車銷售急升，又或如謝偉銓議員剛才提到，因為各車行預訂車輛數目不同而造成不公平，亦達不到原有的效果，所以我不會支持。

我謹此陳辭，多謝代理主席。

**田北辰議員：**代理主席，今次政府提出《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》的目的，是想追加 30 年來未增加過的汽車牌照費，以及透過大幅增加首次登記稅，令駕車上班的人數減少，使道路在繁忙時間沒這麼擠塞。我一直都鼓勵市民多使用公共交通工具，尤其在上下班的繁忙時間。

在 4 月 13 日的《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》委員會會議上，我已指出，增加汽車首次登記稅根本無法解決路面擠塞的問題。先說增加牌照費，政府今次一次過追回 30 多年的通脹，首當其衝的一定是"搵食車"司機。不加，他們要做；加，他們也要做。在這樣的經濟環境及疫情下，他們的收入已大減，生活已經困難，政府卻偏要在此時多踩一腳，怎樣也說不過去。不是不能加，但我堅持今年暫緩增加牌照費，反正政府已 30 年沒有增加有關費用，為何非要今年增加不可？是要鬥氣嗎？除非政府打算今年增加牌照費後，往後年年都會增加，但當局卻沒有說明。等稍後才分兩年增加牌照費，這做法又有甚麼問題呢？政府又不是有 cash flow 即現金流轉的問題，但仍然一意孤行，不理民情，這樣，我便難以配合了。

然而，政府更難說服我的，是它大幅增加首次登記稅。我已說過，政府是"捉錯用神"，擁有和使用是兩回事，加稅不等於路面上的車輛會減少，加稅可能令新登記車輛數量在一兩年內有所減少，但隨後——看回過往的經驗——又會增加，但究竟有多少車輛在香港，以及在繁忙時段，路面擠塞與否，我覺得根本與增加首次登記稅沒有直接關係。不加稅，同樣可以紓緩路面擠塞；加稅，卻未必等於會減少了車輛。

很簡單，為了改善路面情況，政府近年投放了大量資源，我們看到很快便會有成效。新界西，2025 年政府將收回大欖隧道的專營權——我猜政府一定會讓市民免費使用有關隧道——屆時又會有十一號幹線——當然要多待幾年——所以，屯門公路很快便不會這麼擠塞。現在所有車輛都擠往該處，是因為大欖隧道要收費，於是，屯門公路路面才會出現擠塞，而政府因此便說香港有太多車輛，要加稅，加了稅，車輛便會減少，駕車經屯門公路上班的人便會改乘鐵路或巴士。其實很簡單，政府收回大欖隧道的專營權已能解決有關問題，只不過多等數年而已。至於港島方面，2023 年，政府將收回西區海底隧道的專營權，又有中環及灣仔繞道，又會推出電子道路收費計劃，屆時，港島的車輛會較易得以分流。屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道、P1 公路、十一號幹線等新道路陸續落成，道路越建越多，政府興建這麼多高速公路，除為了方便巴士和小巴外，不也是為了讓市民駕車而又不會引致擠塞嗎？

在此，讓我說些題外話。某天，我在升降機裏遇到朋友的妻子，她平時甚少跟我談政治。她說有天看電視時，留意到局長你說的話。她說自己感到很奇怪，政府興建越來越多道路，但卻說要增加車輛首次登記稅，即不想人們購買那麼多車輛，那如果政府不想人們購買那

麼多車輛，那為何它要興建那麼多道路？興建了那麼多道路後，現在便加稅，究竟政府有何目的呢？她是一個很普通的人，完全不太知道這是甚麼一回事。由此可見這事情的基本邏輯有很大的問題。大部分人所以購買車輛……在繁忙時間，如果公共交通政府處理得當，人們便會乘坐公共交通工具。人們駕車到市區，要泊車其實並不容易，因為市區缺少車位，所以很多人其實必然已改變出行模式。但很多時候，人們想有輛汽車，在星期六、日時可接載子女、家人四處遊玩。這樣頗有樂趣，可以去這裏、去那裏，探望一下長輩。這樣看來，購買汽車有何問題呢？周末並非交通嚴重擠塞的時間，除非他們到沙灘等地方。政府要搞清楚，購買汽車的人是否全都為了在繁忙時間駕車上班？政府要先想清楚這點。

最重要的一點，代理主席，我堅持了很多年，是有關屯門公路巴士轉乘站那裏的一幅巨型土地。特首在施政報告中已表示要推動所謂泊車轉乘優惠，即是 **park and ride**，以鼓勵市民在繁忙時間駕車到某處再轉乘公共交通工具。如政府在那裏興建多層停車場，便能解決相關問題，很多人再無需駕車上班，可以把車輛停泊在該處後轉乘巴士，下班後乘坐巴士回來再轉駕自己的車輛回家。因為一些人的居所樓下不一定設有巴士站或小巴站，他們要穿着美美的衣服、西裝上班，夏天時，他們會汗流浹背，政府想他們如何是好？這是一件很簡單的事。那幅土地已在那裏，發展局亦已表示該幅土地未有甚麼特別用途，特首也表示想推動這類 **park-and-ride** 措施，並且已寫在施政報告中，現在卻仍是“十劃未有一撇”。

至於電子道路收費計劃——我假設政府是想認真推行——如收回西區海底隧道的專營權——中環及灣仔繞道已建成——政府屆時不要沒了這回事。政府興建這麼多新道路，又表示會推行多項紓緩道路擠塞的措施，現在，更要求大幅增加有關車輛的稅項，認為這樣便可解決道路擠塞，但政府挑選的時間卻是數十年來最差的時間，在這百年一遇的大風浪時增加稅項，客觀效果是落井下石。然而，代理主席，最關鍵的是此舉未能對症下藥。

真正能對症下藥的措施，是政府興建轉乘設施和推行電子道路收費。剛才也有議員提到政府應 **synchronize** 交通燈，不要是先是綠燈，下一個已是紅燈，接着一個是綠燈，這正是令交通出現擠塞的原因。另外，各隧道亦達不到分流效果。最方便的隧道收費最便宜，最不方便的隧道，收費則最貴。我支持三隧分流，只不過政府未能獲得足夠的贊成票，我也不能說甚麼。我是支持三隧分流的。當政府取回三號幹線各隧道的專營權，隧道都變成免費後，屯門公路便不會出現擠

塞。這些措施才能解決道路擠塞問題，政府增加車輛首次登記稅又如何？數年後，人們還不是照樣購買車輛。很簡單，我已說完。

就整項《條例草案》，我找不到支持理據，所以，我不會支持。

**馬逢國議員：**代理主席，《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》("《條例草案》")主要是落實財政司司長在 2021-2022 年度財政預算案("預算案")的建議，把私家車首次登記稅稅率及車輛牌照費水平分別提高 15% 及 30%，作為抑制汽車增長的財政手段。

代理主席，香港地少人多，即使絕大多數市民主要是依靠公共交通，但道路交通擠塞的問題仍然不斷惡化。政府的文件指出，私家車數目不斷增長，是導致道路交通擠塞的主因。過去 10 年，領牌私家車的數字由約 415 000 增加至約 576 000，增長了 40%，佔 2020 年車輛總數約 71%。如果政府的措施的確可以抑制私家車增長，甚至減少其總體數量，最終達至解決或最少緩解道路交通擠塞的問題，從公眾利益的角度考慮，今次《條例草案》的建議原則是值得支持的。

但是，我留意到在法案委員會的審議階段，有委員提出了一些質疑，包括提高首次登記稅稅率及車輛牌照費是否抑制汽車增長的有效手段。在這方面，過去加費的經驗似乎對汽車增長在一定時間內產生了效果，但這未必能夠持久發揮作用，而車主買車一般也有一籃子的考慮因素，所以有委員對今次加費的成效有所保留。

有委員亦提出政府必須要有整全及全面的政策，以紓緩交通擠塞的問題。除了改善交通基建、擴展和提升公共交通系統之外，加強道路管理及增加泊車位供應亦是重要的措施；而事實上，不少交通擠塞的問題也是因為非法泊車增多而惡化。委員提出的這些意見也很有道理。

另一方面，今次加費的政策目的，是要抑制汽車增長，但加費對推動電動車的影響亦同時值得探討。雖然登記稅的加幅不少，不過一般電動私家車的寬減額上限仍然維持在 97,500 元。預算案提出在"一換一"計劃下，最新的寬減額上限為 287,500 元。在此消彼長的情況下，今次加稅的結果會令到傳統化石燃料汽車的成本大幅增加，而電動車在價格上則會得到很大的優勢。

這樣的情況延伸出兩個問題，首先，不少車主用車有其剛性的需求，視之為一種必需品。如果更多車主轉用電動車，在環保方面固然是好事，但交通擠塞的問題就未必能夠得到很大的改善。另一方面，預算案亦提出繼續推廣電動車，並且計劃在 2035 年或之前，停止新登記燃油私家車。可是，在全港目前 60 多萬輛私家車當中，電動車只佔約 2.7%，遠遠落後於政府之前所訂下的目標。要在大概 15 年間全面取代燃油汽車，談何容易？加上香港一直欠缺充足的供電配套設施，為此，政府必須加快大幅增加供電設施，以回應將來受加費影響轉用電動車的需求。

對於加費，除了車主以外，亦有委員關注到對車行及相關行業的影響。雖然私家車首次登記稅及牌照費分別自 2011 年及 1991 年以來不曾作出調整，但本港經濟自 2019 年至今一直低迷，汽車服務相關行業受到嚴重衝擊，不少車主要面對失業或開工不足的問題。現時加稅及加牌費的確會進一步影響相關行業從業員的收入，亦會加重車主的負擔。

易志明議員及邵家輝議員在法案委員會的審議階段多次充分提出他們的意見，並且提出了修正案。他們原則上並非反對政府的建議，只是旨在延遲《條例草案》生效日期 1 年，以及將舊稅率適用於一定時間內已經裝船付運出口、及已經進口香港但仍未售出的私家車，以減輕《條例草案》對業界的影響。就這兩項建議的出發點，我非常理解。不過，因為通過了修正案而引起之後的問題，亦可能會不少。

代理主席，今次《條例草案》的建議所涉及的問題比較複雜，如果單以加稅來解決交通擠塞，我擔心作用非常有限。政府在法案委員會指出，不會依靠增加收費作為紓緩交通擠塞的單一措施，並且承諾會多管齊下改善運輸基礎設施、加強管理道路的使用及提升公共交通系統，會利用科技提升執法的成效，加強打擊“白牌車”等問題，以紓緩道路交通擠塞。本會多年來已經多次催促政府解決這些問題。我在此希望政府必須展示出決心和實際的努力，加快措施的落實，才能夠說服和回應議員同事對政府的支持。

代理主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》的通過。

**陸頌雄議員：**代理主席，我發言支持財政預算案("預算案")提出增加汽車首次登記稅及牌照費的建議。汽車首次登記稅屬累進稅制，越貴

的車輛徵收越高的稅率。在私家車的價格中，最初 15 萬元應課稅價值的稅率其實只增加 6 個百分點，其次的 15 萬元才增加 11 個百分點。如果是較昂貴的車輛，其次的 20 萬元才增加 15 個百分點，餘額再增加 17 個百分點。

其實，昂貴車輛在累進稅制中要多付稅款，完全體現了能者多付的公平原則。加稅可以為庫房帶來收入，特別是在現時財政赤字的情況下，更有需要開源節流。而且，累進稅具針對性，如果車輛的體積不大，只是小型車輛，在 10 多萬元的原車價中，新稅率下也只須繳付約 7 萬元稅款。即使是較大型的七人車，不論是日本車或不太昂貴的歐洲車，其價格也是約 25 萬元至 30 萬元。我所指的價錢已經含稅，我今早才上網查閱最新車價。所以，在新稅率下，要繳交的稅款大約只是 10 多萬元，主要涉及兩級稅率，而真正要繳交較多稅款的是貴價車。

不過，如果這些人能負擔購買七八十萬元甚或是過百萬元的車輛，他們絕對有能力負擔更高稅款，因為他們一般屬高收入人士，購買名車並非純粹因為居住地區偏遠，有代步需要，而是希望有較好及較豪華的生活享受而已。所以，這些人有能力交稅，養得起名車，這也是值得恭喜的。在經濟逆轉和政府收入減少的情況下，增加奢侈品的稅收其實是無可厚非的舉措。

從另一角度而言，工會亦贊成這次加稅以遏止私家車數目的增長。就這次加稅及加牌費，我曾詢問香港工會聯合會("工聯會")轄下的汽車交通運輸業總工會的意見。該工會反映職業車司機均支持加稅和加牌費，因為此舉有望遏止私家車數目的增長。香港的私家車數目實在太多，經常引致道路擠塞，影響職業司機謀生。例如，有貨車司機的收入是逐程計算的，需要分秒必爭。而且，如果送貨稍有延誤，司機又會被客人追問及責罵。此外，運輸時間增加亦會令他們無法多跑數程，影響收入。

反觀私家車，不論早晚皆有部分不顧公德的車主——或許他們亦有為難之處——經常違例泊車，霸佔行車線，以致險象環生，出現道路安全風險。有巴士司機曾告訴我，他們經常遇到塞車或違泊情況，令他們駕駛時的精神壓力和負擔大增。可想而知，香港塞車問題導致的經濟損失可謂不計其數。

讓我言歸香港的塞車問題。歸根究底，是路面增長速度遠遠不及車輛增長。眾所周知，香港地少人多，道路空間相當有限。在 2009 年，

香港道路(包括行車天橋及隧道)的總長度是 2 050 公里，及至 2019 年亦只是增加至 2 127 公里，10 年間只有 3.75% 增長，不足 4%。可是，私家車數目的增長卻相當驚人。按運輸署的數字，2010 年約有 45 萬輛私家車，及至 2019 年竟增加至 63 萬輛，增幅超過四成。我重申，道路增長是不足 4% 的。

我們明白買車人士有各種需要，例如實際生活需要，而局長過去亦曾提出一種論述，便是年青人由於暫時無法買樓，但他們又想有私人空間，因此轉為買車。我認為，這是可以理解的。他們想有私人空間，在放假時可以駕車攜同家人朋友四處外出，這種需求是存在的。不過，政府亦要想方設法，在需求管理方面下工夫。事實上，家庭有需要買車，也並非必須購買新車。他們可以購買入門汽車甚或二手車，而後者便不受是次加稅影響。所以，我覺得加稅對他們的影響非常有限。

讓我言歸現時汽車增長的趨勢。特別是，大家在疫情下可能無法外遊，只能本地遊——最好當然是自駕遊——以致私家車數目有所增長。在 2020 年 1 月和 2 月期間(即去年年初)，首次登記的車輛數目只介乎 1 000 至 2 000 輛之間，但在 11 月單月的數目便相當驚人，達到 4 153 輛，而 12 月時也有 3 965 輛，即一個月的首次登記車輛數目近 4 000 輛。今年首 4 個月的增長也非常可觀，首次登記的私家車數目近 12 000 輛。這引致車位嚴重不足的問題，因為車輛數目眾多，但泊車位卻嚴重供不應求，車主便被迫每天違泊——我其實知道他們也不想違泊的。儘管如此，違泊實際上造成交通擠塞，其次是帶來安全隱患，特別是在晚上，違泊車輛很多時候阻礙過路行人的視線及司機的視線，引致交通意外。

我曾詢問一些長期違泊的司機，發現他們有兩種心態。第一種心態是無奈，而另一種心態便是即使每月被抄牌 10 次，一張“牛肉乾”亦只是罰款 320 元，可以當作交租。泊車位不足對職業司機而言最為困擾，因為他們必須養車。要找到泊車位，不論是違泊還是停泊於租金被炒得高昂的泊車位，皆會增加他們的營業成本，影響收入。政府提出發展智能停車場已有多多年，但至今仍不見蹤影。請問局長他們該怎麼辦呢？工聯會希望政府在短時間內作出規範，在偏遠地區的馬路劃出更多夜間泊車位，供職業司機合法停泊過夜，此舉在短期內有助紓緩有關問題。

當然，大家皆知道解決塞車問題的矛盾，不能單靠需求管理。在中長線而言，政府亦要增加道路供應、增加泊車位供應，因此土地供應必須追趕得上需求。這方面需要運輸及房屋局和發展局通力合作。

最後，為遏抑車輛數目增長，工聯會不會支持兩項修正案。易志明議員和邵家輝議員提出的修正案，其中一項旨在延遲生效日期兩年，而另一項則建議就兩類車輛豁免加稅：第一，是在今年預算案公布前已運抵香港的私家車(即"水尾車")；以及第二，是 3 月份已裝船付運出口香港的私家車，免受影響。

工聯會反對這兩項修正案，因為我們始終支持今次加稅，藉以遏止路面車輛增長和擠塞。況且，正如我剛才所說般，加稅對業界的影響不大。翻閱運輸署的數字，在今年首 4 個月中，1 月份首次登記的私家車數目是 2 622 輛，2 月份有 2 517 輛，而 3 月份(即建議加稅後)是 3 518 輛。由此可見，在建議加稅後，首次登記的私家車數目反而有所增加，因此我認為影響不大。不過，我亦相信長遠會有影響，我亦希望可以達到政策效果。因此，我會支持政府的原建議，反對兩位議員的修正案。

代理主席，增加汽車首次登記稅和牌費，是為大局着想。我希望同事能夠用宏觀的思維，考慮對香港整體交通運輸和經濟的影響。

工聯會支持《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》，反對修正案。

多謝代理主席。

**何俊賢議員：**代理主席，感謝特區政府這個相對遲來的加稅建議。聽到我這樣說，大家可能以為我很支持，但其實在我所屬政黨內也有不同意見。

我現在是代表個人意見發言。今次特區政府制定《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》("《條例草案》")，所牽涉的是兩項收費：第一，顧名思義，是增加購買新車時須繳交的稅款，增幅為 15%；第二，提高每年的牌照費，亦即不單涉及新車，連帶舊車亦要每年繳交經調高的"買路錢"。

據特區政府過去包括向法案委員會作出的陳述，此舉主要是為了即時壓抑對汽車的需求，亦即減少汽車數量，但一如陸頌雄議員剛才所說，在 1 月及 2 月的新購車輛有 2 000 多輛，加稅後反而上升至 3 000 多輛，在這方面似乎未能達到特區政府預期的效果。相信特區政府須就此審視其內部預判是否正確，甚至在下次推出其他加稅措施

時，要在有關的法案委員會好好向議員解釋所作預判的理據。今次我認為是略有失算，但也同意增加首次登記稅肯定可令日後有意購買新車的人士有多一重考慮，在財政不足之下擱置計劃，可能會有這方面的影響。

不過，正如我剛才所說，現在是涉及兩項收費，第二項是牌照費，亦即向現有車主加徵費用，受到影響的是舊車。基本上若按特區政府所說，是為了減低車輛數目，此舉便是要藉加費令舊車車主連日常開支也不夠，迫使他們賣車。所以我認為提高兩項收費的出發點略有不同，增加首次登記稅是要即時打斷買車的念頭，提高牌照費是要令車主長遠地考慮放棄其車輛，儘管我不排除這也可造成即時的效果。然而，政府推出第二項增加每年牌照費的措施，卻會令很多中小型家庭失去預算，甚至要在疫情下考慮應否賣車，以及車價會否降低。

業內人士甚至最近買入新車的人告訴我，平時車價 100 多萬元的車輛，在最近加稅後只需 50 多萬以至 60 萬元已可購得，為何會如此呢？因為他們購買的是早在 2018 年及 2019 年間已到港，但一直尚未售出的舊貨。汽車銷售商如繼續保存這批舊貨而不將之售出，可能連存倉費也要虧掉。此外，在 2022 年推出新型號車款後，人們對 2020 年出產的舊型號車輛的需求也會有所減少，變相亦令這方面的成本大增，作為銷售商自然立即以低價出售。於是，特區政府推出增加首次登記稅的措施，反而導致在短期內刺激了汽車的銷售量，我希望政府在《條例草案》通過後能重新審視日後的部署。

至於剛才提到的牌照費，既然它對即時減少汽車數目的效用不大，當局是否可在疫情下作更多考慮，以便在未來數年的規劃上減輕對市民造成的衝擊呢？我本身在新界居住，曾聽聞很多朋友由市區遷往新界的其中一個原因，就是可利用 Park and Ride Scheme (譯文：泊車轉乘計劃)，駕車往港鐵站附近停泊車輛轉乘港鐵，又或星期六及星期日才駕車外出，因新界還有可供泊車的地方。政府突然增加牌照費，其實會令財政上處於臨界位置的車主因負擔不起汽車供款而被迫賣車，但他卻已舉家遷往新界。

因此，政府是否可讓其再作規劃，在預期未來數年會逐步提高牌照費的情況下另作安排？假設增幅會高達 50%，但若按年增加 10%，當局既可追上舊有的通脹率，又可讓現有車主以每年 10% 的加幅為其人生和家庭作好規劃及轉型。我特別提到《條例草案》分為增加首次登記稅及牌照費兩個部分，是要指出特區政府其實應分別就此向立法會提交兩項不同法案，這才能在此關鍵時刻讓市民得以喘一口氣，而

不用趕忙在《條例草案》通過及生效前作有關安排。牌照費是每年都要繳付的款項，是所有車輛買家都要考慮的因素，日後的增加理應不會有太大影響。

我亦希望特別提醒特區政府，既然要在此關鍵時刻加稅，按其在法案委員會的說法令市民減少自行駕車，希望特區政府也會採取行動，讓政府部門亦能減少用車，最低限度要在日後買車時多加考慮。即使推出加稅措施，特區政府轄下車輛是不用繳稅的，所以政府可肆無忌憚地使用公帑買車。我曾與政府官員討論此問題，他們答稱政府需要顧及效率，官員須出席各種會議，所以很多中高層官員均未必會使用公共交通工具。

當然，每一部門的車輛數目均不同，警隊可能最多，要備有數百車輛才可確保他們在 9 分鐘內抵達現場，有此實際需要，但官員來往會議地點是否也有此實際需要呢？當局會否制訂措施，以示與香港市民共渡時艱？政府向市民多徵收 30% 稅項，令他們減少自駕車輛，多使用公共交通工具，那麼官員又能否以身作則？特區政府最低限度應在意識形態上顯示政府會與市民共渡如此艱難的時刻，但不見得政府能在這方面告訴我們已採取了些甚麼措施，只說會繼續呼籲一眾官員多使用公共交通工具。那麼，政府不如也呼籲香港市民多使用公共交通工具，但這究竟是否可行？我認為效用不大。

最後，我要特別一提，希望特區政府日後作出更理想的預判，因現時有 3 000 多輛汽車是在 3 月公布加稅後進行首次登記，政府的加稅措施似乎未能達到預期效果。我的意見和易志明議員相若，同意部分市民買車是基於一種需求，而非單純為了享受。假設某輛車的普通型號和豪華版本的價格差距十多二十萬元，既然政府要加稅，準買家可放棄豪華版本而購入普通型號，那麼車輛牌照數量或所佔公共空間將並無改變。所以，我也同意陸頌雄議員所言，認為政府確有需要在泊車位、公共交通系統、道路設計等方面重新作出考慮，令涉及公共交通或道路使用的眾多問題能得到較實質而有效的紓緩。

說到底，怎樣才可令市民減少買車？我始終認為不能單從增加公共交通服務着手，而應同時探討如何可令市民認為乘公共交通工具比自行駕車方便，從而實質上減低他們對私家車的需求。老實說，我居於村屋，不自備車輛確實非常不便。我已在村屋居住 20 多年，曾有一段時間因運輸署不批准開設村巴服務，而要每天步行差不多半小時前往西鐵站乘車，實在相當不便。若要每天花上 20 多分鐘步行往西

鐵站，我當然寧願買車自用。所以，政府如何可令我感到乘車比駕車方便呢？直到目前為止，我仍然看不到當局能提出很強的理據。

況且，東鐵綫列車由 12 卡減至 9 卡，卻反過來令我感到乘車會變成"沙甸魚"，特區政府又如何處理這問題？今天又有議員跟我說港島南服務海洋公園那條鐵路的列車只得數卡，已經開始飽和，為何香港仔隧道仍那麼擠塞？這意味特區政府在規劃某些需求時，目光可能仍不夠遠大。由於工程可能延誤，10 年後才建成的基建設施，屆時的需求可能已超出今天所作的計算。因此，我認為特區政府在這方面應藉着現時所作的討論再作檢討，而我則會跟隨所屬政黨的決定進行投票。多謝代理主席。

**代理主席：**是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

**代理主席：**如果沒有，我現在請運輸及房屋局局長答辯。之後辯論即告結束。

**運輸及房屋局局長：**代理主席，首先，我必須衷心感謝法案委員會主席陳健波議員、各位委員，以及立法會秘書處同事所付出的努力和支持，令《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》("《條例草案》")的審議工作得以順利並迅速完成。

香港地少人多，政府一直鼓勵市民乘搭公共交通工具，而非駕駛私家車出行，以善用有限的路面空間。政府多年來亦一直採取多管齊下的策略，包括透過改善交通基礎建設、擴展和改善公共交通系統，以及管理道路的使用，以紓緩道路交通擠塞。

事實上，香港是全球所有大都會中，在公共交通服務的質素及使用率，甚或至可負擔的車費，都是位於前列。

在交通基建方面，除了推展多個運輸基建項目、擴闊現有道路外，政府亦正推展道路及鐵路基建有關的研究，以配合香港的整體長遠發展。

政府亦一直致力優化公共交通系統，提高公共交通的覆蓋範圍。措施包括擴展鐵路網絡、推動巴士路線重組和調整服務、鼓勵公共交通工具營辦商開放實時到站資訊、鼓勵不同機構推廣及研究擴展泊車轉乘優惠，以及持續優化免入息審查的公共交通費用補貼計劃等。

不過，我們希望在座議員明白，單靠加強公共交通配套，以及創造基建等措施始終有其局限，要處理交通擠塞，建設基建、加強公共交通配套及道路管理等工作仍需其他政策措施配合，才能夠長遠紓緩交通擠塞問題。

剛才有不少議員提及，私家車的增長在過去一段時間有所放緩，但我希望大家明白，我們指的是私家車的總數量，從過去的數字看，除了有一年(2020年)車輛數目有輕微的減低外，其實整體數目都是向上。領牌私家車在2010年至2020年，即使該年的數目有所減少，但整體增幅達四成。現在整體數量接近58萬部，創歷史新高，佔整體汽車超過七成。此外，現時全港每日約九成出行人次均使用公共交通工具，坦白說，私家車只佔每日的總乘客量大約一成。不過，現時在主要道路的總交通流量中，私家車佔用率仍高達約四成半至七成四(應為七成)，正正突顯了私家車載客量少卻大幅佔用路面——這些是數字，而數字不會說謊——造成交通擠塞。我們必須多管齊下，鼓勵市民使用公共交通的同時，減低他們購買及使用私家車的意欲，再配合其他管理道路使用的措施，路面交通擠塞得以紓緩，行車暢順後，市民使用公共交通出行，將更快捷、方便，令香港更宜居。

(主席恢復主持會議)

財政措施是控制私家車增長的方法之一，私家車首次登記稅及車輛牌照費，剛才數位議員已經清楚介紹，分別自2011年及1991年以來多年未作調整。為減低領牌私家車的增長，我們建議將私家車首次登記稅現行各稅階的稅率提高15%，並將私家車車輛牌照費增加30%。上述調整已於公布財政預算案當日，即2021年2月24日上午11時("生效時間")經刊憲生效。在擬定增幅時，我們已衡量當前社會經濟環境及市民的接受程度等因素，平衡各方考慮。

同時，我們已豁免於"生效時間"前已獲買家訂購或由車主安排進口自用付運到港的私家車，以及於2021年2月24日或之前合資格續

牌的私家車，使新稅款或牌費不適用於相關私家車，平衡了對市民和業界的影響。

剛才有多位議員就道路管理方面提出意見，我在此逐一作出回應。政府現正採取一系列短期及中長期措施以適度增加泊車位供應，以及分別進行"擠塞徵費"研究及中環電子道路收費先導計劃("先導計劃")研究等，以更有效使用路面交通。

為確保有限路面的空間得以善用，政府鼓勵市民使用公共交通工具出行。政府目前亦理解剛才有議員指一些"搵食車"需要泊車位停泊。政府目前泊車位的政策，優先考慮顧及和配合商用車輛的泊車需求，即剛才議員所說的"搵食車"，並且在整體發展容許情況之下，提供適量私家車泊車位，但並不鼓勵慣常乘搭公共交通工具的市民轉用私家車，以免加劇路面交通的負荷。

政府近年聽到議會和社會的聲音，亦制訂和持續推展一系列短期及中長期措施以增加泊車位供應，包括在合適的路旁劃設夜間泊車位、按照"一地多用"的原則在合適的"政府、機構或社區"設施和公共休憩用地項目中加設公眾泊車位，以及推展自動泊車系統先導項目計劃。我們現正籌劃約 20 個工程項目可以分批提供約 5 100 個泊車位。工程項目位於荃灣的自動泊車系統亦將於今年下半年投入服務。

政府亦支持在合適的鐵路站或鄰近地點提供泊車轉乘設施，這方面剛才亦有數位議員提出，鼓勵駕駛人士停泊車輛後轉乘鐵路，減少車輛駛進道路交通擠塞的地區。目前，全港有 24 個停車場提供泊車轉乘優惠，提供合共約 9 700 個泊車位。此外，西鐵錦上路站泊車轉乘設施將永久重置於錦上路站第一期物業發展項目內，預計於 2025 年啟用，提供 610 個泊車轉乘車位。政府會繼續鼓勵不同機構，包括香港鐵路有限公司，推廣其現有泊車轉乘設施，並研究擴展到一些尚未提供泊車轉乘優惠的停車場。在推展個別鐵路、市區重建及新發展項目時，政府亦會考慮於合適地點引入泊車轉乘設施，目的亦是鼓勵市民善用公共交通工具。

剛才亦有數位議員提出着力打擊汽車非法出租或取酬載客。就打擊汽車非法出租或取酬載客，政府採取多管齊下的方法，包括執法、教育及宣傳。警方亦採取針對性執法行動，包括收集情報、進行"放蛇"行動，以及對轉介和投訴個案展開調查和跟進工作。運輸署會繼續致力宣傳，並與警方合作交換信息，以打擊汽車非法出租或取酬載客。

就"擠塞徵費"研究,鑒於當下 2019 冠狀病毒病疫情可能影響市民大眾的出行習慣,運輸署正檢討"擠塞徵費"研究的工作進度,包括透過進行交通調查以整理最新的資料及數據。運輸署會就研究所提建議適時諮詢有關持份者。

運輸署正跟進於 2020 年為中環電子道路收費先導計劃成立的國際專家小組提出的意見及建議,並會繼續制訂具體建議。運輸署會顧及香港的最新社會和經濟情況,在疫情受控、社會全面回復正常時,考慮適時推出先導計劃。

此外,多位議員剛才提到,政府亦考慮透過"三隧分流",以至日後鐵路及道路網絡逐漸完善,為市民出行帶來更好的體驗。

剛才亦有議員指政府可以為交通擠塞多做一些事情,減少使用汽車,就有關的意見,政府就現時汽車的使用及採購設有既定機制,汽車的使用亦為支援各部門運作、運送貨物及接載人員執行職務。當然,政府會繼續鼓勵同事只在有需要時才使用汽車作公務用途,但我希望在座議員明白,香港整體的交通擠塞情況,與政府為支援部門、人員因工作使用汽車,不適宜混為一談。

主席,要處理香港的道路交通擠塞,在落實多管齊下的措施以紓緩交通的同時,我們亦應該果斷從根源處理交通擠塞的問題。我懇請各位議員支持《條例草案》,以抑制私家車數量的增長,令整體市民出行更順暢、令香港成為更宜居的城市。

我謹此陳辭,多謝主席。

**主席**:我現在向各位提出的待決議題是:《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》,予以二讀。贊成的請舉手。

(議員舉手)

**主席**:反對的請舉手。

(議員舉手)

易志明議員起立要求點名表決。

**主席：**易志明議員要求點名表決。表決鐘會響 5 分鐘。

**主席：**現在開始表決。

**主席：**請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

石禮謙議員、張宇人議員、林健鋒議員、李慧琼議員、陳健波議員、梁美芬議員、黃國健議員、葉劉淑儀議員、何俊賢議員、姚思榮議員、馬逢國議員、梁志祥議員、麥美娟議員、郭偉強議員、張華峰議員、葛珮帆議員、廖長江議員、潘兆平議員、盧偉國議員、吳永嘉議員、何君堯議員、周浩鼎議員、柯創盛議員、容海恩議員、陳振英議員、張國鈞議員、陸頌雄議員、劉國勳議員、劉業強議員、鄭泳舜議員及謝偉銓議員贊成。

田北辰議員、易志明議員、鍾國斌議員、邵家輝議員及鄭松泰議員反對。

主席梁君彥議員沒有表決。

主席宣布有 37 人出席，31 人贊成，5 人反對。由於議題獲得在席議員以過半數贊成，他宣布議案獲得通過。

**秘書：**《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》。

現在成為全體委員會。

## 全體委員會審議

**全委會主席：**本會現在成為全體委員會，審議《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》。

就《條例草案》的辯論及表決安排，委員可參閱講稿附錄。

### 《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》

**全委會主席：**委員已獲得通知，全體委員會會合併辯論各項條文及修正案(包括就詳題的修訂)。

我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入本條例草案。

**秘書：**第 1 至 7 條。

**全委會主席：**邵家輝議員會動議兩組修正案：第一組修正案旨在修正第 1、2 及 4 至 6 條，以及刪去第 3 條和第 4 部(即第 7 條)；第二組修正案旨在修正詳題。

易志明議員亦會動議修正案，旨在修正第 3 條。

就修正案詳情，委員可參閱講稿附錄。

**全委會主席：**各位委員現在可以就各項條文及修正案(包括就詳題的修訂)，進行合併辯論。

**全委會主席：**我會依次請邵家輝議員及易志明議員發言，但他們在現階段無須動議修正案。然後，我會請其他議員發言。

合併辯論結束後，全體委員會會按講稿附錄所載的安排，處理各項修正案。

**邵家輝議員：**主席，我今天提出的修正案內容主要有兩方面：第一，把政府這次調高私家車首次登記稅稅率 15%及車輛牌照費水平 30%的生效日期延後 1 年；第二，因應上述擬議延期安排，政府原先提出有關的過渡安排，將順延至 1 年後繼續生效。

我在二讀發言時已指出，政府於此時此刻大幅加稅，根本是在錯誤的時間做錯誤的事，等同向現時仍掙扎求存的汽車銷售業落井下石。把交通擠塞問題歸咎於業界，最終只會打擊數以萬計的業界從業員及其家人的生計，亦同時打擊一些欲購置車輛的中產人士。

事實上，除業界從業員外，大家也知道，現時有超過 75%的中產車主的汽車引擎汽缸容量均在 2 500 立方厘米以下，故這次加稅會令不少中產人士大受影響。鑒於本港現時的經濟仍未復蘇，旅遊業繼續停擺，香港與內地恢復通關則遙遙無期，許多中產人士的收入並不穩定。然而，政府不但未有向他們施以援手，更於此際提高稅率及收費水平，分明是落井下石。今時今日，對不少市民而言，汽車不再是奢侈品，而是實用品，尤其那些住在偏遠而欠缺基建設施地方的人士，他們是有實際需要使用汽車的。

根據以往的經驗，增加首次登記稅和牌照費，對於減少私家車輛數目只具短期成效。長遠而言，只要市民仍有需要，在 6 至 9 個月後，私家車輛的數目便又會有所增加。可是，就在這段短短的期間內，業界卻嚴重受影響，甚至會出現裁員潮。

因此，政府於此時大幅加稅，長遠而言，非但不能達致政策預期的目的，反而會白白犧牲業界從業員的利益，是不合時、不合理、不公道之舉。因此，我希望所有委員可以支持我的修正案，讓業界和市民能在當前的艱難境況下稍稍喘息。

最後，倘若我的修正案未能通過，我呼籲各位委員支持易志明議員的修正案，擴大有關首次登記稅過渡安排的適用範圍，以讓舊稅制仍然適用於那些在 2 月 24 日之前已進口香港，但仍未售出的私家車，以及在 3 月 19 日或之前已裝船付運出口香港的私家車。我希望藉提出這些退而求其次的修正案，能盡量為業界爭取一些喘息空間，以減低這次加稅對他們造成的打擊。

在此，我想回應剛才陸頌雄議員提及的一點。他表示，即使現時加稅，首 4 個月的汽車銷售額其實仍會繼續增加。我想說的是，相對於 2020 年，今年(2021 年)首 4 個月的汽車銷售額實際上有所增加。

不過，大家應知道，2020 年首 4 個月的市道十分差，當時亦剛剛實施封關。至於今年首 4 個月，我知道有不少汽車銷售商因為要為加稅作準備，而被迫大幅減價傾銷，所以他們其實是蝕賣汽車的。

如要真正知道首 4 個月的銷售是否正常，只須與 2019 年及 2018 年同期銷售額作比較，便會有答案，因為今年首 4 個月售出 11 748 輛汽車，但 2019 年卻售出 12 228 輛，2018 年更售出 12 914 輛。因此，不應與 2019 年作比較。在沒有"黑暴"及疫情的情況下，即使業界大幅減價，有關銷售額仍會下跌得相當厲害。因此，希望各位委員支持我動議的修正案。

多謝。

**易志明議員：**主席，我在二讀發言時已指出，政府今次提出增加私家車首次登記稅的建議，是一個不合時宜的決定，因為汽車銷售業及相關下游行業已因 2018 年的中美貿易戰、2019 年的"黑暴"及 2020 年年初至今的新冠疫情而遭受重創。

本地汽車銷售數字持續下跌，由 2017 年的 43 642 輛逐步下跌至 2020 年的 37 036 輛，跌幅為 15%，如豁除電動車，跌幅則為 22%。由於疫情仍反覆不定，經營環境依然困難，預期 2021 年的銷售數字將進一步下跌，但政府卻逆市加稅，故必會進一步影響逾 5 萬個汽車銷售業從業員家庭的生計。

於財政司司長宣布增加私家車首次登記稅後，經邵家輝議員安排，業界與陳帆局長會面，細訴苦況，並懇請局長向司長轉達訴求，希望司長可網開一面，延後 1 年才實施加稅，以便業界作出應變準備，盡量減低對從業員的影響。可是，政府執意而行，故此邵家輝議員和我均會提出修正案。

邵議員的修正案相當簡單直接，便是應業界的訴求，延後 1 年實施加稅。倘若邵議員的修正案未能獲得通過，我希望各位議員能支持我動議的修正案。我的修正案旨在把司長建議的生效日期，自財政預算案宣讀日(即今年 2 月 24 日)延後約 3 星期至今年 3 月 19 日，而在今年 3 月 19 日當日或之前已經裝船付運出口香港或抵港的私家車，均可按原先較低的稅率繳付首次登記稅。

接下來，我會向大家解釋為何要有這樣的修正案及將生效日期延後約 3 星期的因由。根據我的理解，所有汽車經銷商一般須於 1 年前與車廠商討下年度的訂貨數量，並只允許在該年度內作出不多於正/負 10% 的調整。之後，經銷商須每月與車廠確認未來 2 至 3 個月的訂單安排，並提交"不可撤銷信用證"，意即一經確認生產，該等數量的車輛便已歸經銷商所擁有。

由於車廠生產需時，完成生產後便須安排付運，一般約需時 3 星期，故此我建議以今年 3 月 19 日作為分界線，允許於該日或之前已付運及抵港的車輛，可按原先較低的稅率繳付首次登記稅。由於倉單已清楚列出所有出廠付運車輛的數量、型號、引擎編號及底盤編號等資料，而引擎及底盤編號日後亦會於車輛登記文件上註明，因此絕不會出現魚目混珠的情況。

鑒於該等車輛的零售價格已公布，新增的稅項根本無法可轉嫁消費者，故此經銷商只能蝕賣車輛，"硬食"加稅帶來的種種後果。以今年 3 月 19 日為分界線，也只能盡量減輕業界的痛楚，因為其後生產及付運的車輛仍必須以新稅率繳付首次登記稅，這明顯地會令銷售量下降，進一步收窄業界的生存空間。

假如邵議員的修正案未能獲得通過，我懇請各位議員支持我的修正案，以盡量減低是次增加私家車首次登記稅對汽車銷售業界及相關下游行業所產生的影響。

主席，我謹此陳辭。

**周浩鼎議員：**主席，就邵家輝議員和易志明議員提出的修正案，雖然我在聆聽他們陳述理由後，了解到汽車零售業界在這段時間的確相當艱難，但我們不得不從整體的角度考慮。

我們均明白一點，就是但凡涉及稅務事宜的政策，往往是決定了便執行，不會容許節外生枝，否則便會出現極大的不確定性。我們察悉，無論是有關汽車、物業、股票等方面的加/減稅安排，均不容許太大的不確定性存在。

我明白邵家輝議員或易志明議員的良好意願，在於幫助汽車零售業界，因為他們的處境十分艱難。然而，不得不提的是，如從整體角度來看，一旦修正案真的獲得通過，便恐怕會開了先例，致使政府日

後其他有關商品、物業、股票等的稅收安排產生不確定性。這扇門一旦打開了，便可能會令整體社會出現大問題。因此，儘管我十分理解邵議員及易議員的良好意願，但亦必須從整體角度考慮，故未能支持兩位的修正案。

在此，我亦想簡單談談政府這次提出增加汽車首次登記稅的建議。多位議員剛才已指出，政府應在交通政策方面作出相應處理，才能解決問題。我當然希望局方能聽取這方面的意見。在今天財政較緊絀之時，是次加稅的建議，將可為庫房帶來近 10 億元收入。我們經常說，政府一方面要支援社會，另一方亦須作出開源的安排。我在此只能告訴政府，我理解政府這次是為開源而建議加稅，但希望它能聽取多位議員今天提出的意見，包括在處理交通問題上須有其他措施的配合，不可單靠增加汽車首次登記稅解決問題。

我謹此表達我本人和民建聯(民主建港協進聯盟)對政府這項法案的整體意見和立場。

謝謝主席。

**全委會主席：**是否有其他委員想發言？

邵家輝議員，請發言。

**邵家輝議員：**主席，就易志明議員提出的修正案，當中提及讓舊的汽車首次登記稅稅率仍適用於在 3 月 19 日前已裝船付運出口香港的私家車，對此我是支持的。

可是，有朋友提醒我，或會有極少數不良分子在單據上作弊(如塗改日期等)，因此我建議政府，如《條例草案》獲通過，希望能以相關船單作準，因為由船公司直接發出的單據具較高認受性，令大家無須懷疑。這是我第一個小小的建議。

此外，主席，我也想反映一些市民的看法。有市民致電詢問我，建制派為何反對政府提出的這項法案，既提出修訂，又說會反對。他質疑我們是否要扮演那些已離開議員的角色。

在此，我想表明一點：我相信一直以來，議會內所有議員也是"是其是，非其非"，而我們的職責(尤其是功能界別議員的職責)，是代表業界發聲，所以我們是責無旁貸。儘管面對外間許多不同壓力和指責，我們仍會一如以往，在議會反映業界所面對的困難。

這或許有異於大部分市民的看法，但卻正正是功能界別存在的原因。否則，議會日後只會變成一言堂或"清一色"的了。不過，我相信香港市民、中央政府及特區政府也不希望出現這種情況。畢竟，社會需有不同聲音和意見。正因如此，我們需要為業界及市民表達一些不同的意見和訴求。

主席，以上是我所想表達的意見。

**全委會主席：**是否有其他委員想發言？

(沒有其他委員表示想發言)

**全委會主席：**如果沒有，我現在請運輸及房屋局局長發言。局長發言後，我會請提出修正案的邵家輝議員及易志明議員再次發言。之後辯論即告結束。

**運輸及房屋局局長：**主席，我理解、明白邵議員及易議員提出修正案的出發點，亦欣賞他們兩位代表業界發聲，但抱歉兩位提出的修正案與政府抑制私家車增長的政策方向背道而馳。

邵家輝議員的修正案，旨在將增加私家車首次登記稅及車輛牌照費措施的生效時間延遲一年，即由今年 2 月 24 日上午 11 時，修訂為 2022 年 2 月 24 日。

提高首次登記稅及車輛牌照費的目的是抑制私家車的增長。現時私家車的整體數量接近 58 萬部，我們預計待疫情緩和後，私家車的數量將以更大幅度回升。我們需要果斷、及時抑制私家車增長趨勢。

我們認為，將這次增加首次登記稅及車輛牌照費措施的生效時間延遲一年的建議，會鼓勵有興趣購買私家車的市民盡快在 2022 年 2 月 24 日前買車，以享受較低的稅率，會令未來 9 至 10 個月的汽車銷售以至領牌私家車數量顯著上升。即使 2022 年起增加首次登記稅

及車輛牌照費令其後的汽車銷售放緩，有關抑制私家車增長的效果仍會被今年"趕尾班車"的車輛銷售抵銷。

如果延遲加稅及加費，在通脹及車輛增長的影響下，我們屆時或需建議一個更大的升幅以維持抑制私家車增長的效果。相信議員都明白，事實上並不會有一個加稅及加費的最好時機，牌費亦難以無了期維持於同一水平。

私家車的數量屢創歷史新高，抑制私家車增長的措施實在不容推遲，否則日後或需以更嚴厲的措施進一步控制車輛增長，對市民及業界的影響將更大。因此，我們呼籲議員否決延遲調整首次登記稅及車輛牌照費的建議。

至於易議員的修正案，則旨在豁免獲得註冊進口商或分銷商證明在 2021 年 3 月 19 日或之前已裝船付運出口香港的私家車，可按舊稅率繳付首次登記稅。在現時的建議安排下，於 2021 年 2 月 24 日 11 時前，即條例草案訂定的"生效時間"前，已獲買家訂購，或車主已安排付運本港的進口自用的私家車，已獲得豁免徵收新稅率。易議員的修正案會進一步令於加稅前未被購買的私家車，亦不受加稅影響，這會顯著影響今次調整私家車首次登記稅的效果。

政府認為如此項修正案獲得通過，會立下不良先例。政府將來提出類似的加稅建議時，業界會期望要附帶類似的額外豁免，將會不利稅務措施的成效。再者，修正案亦可能促使進口商或分銷商，將來因應修正案的作法，在預期將會加稅之下，提早作出付運訂單從而減低稅率調升時的影響。另外，政府徵收首次登記稅的原則，是按有關車輛在首次登記時的車價及當時的稅率徵收，然而，易議員的修正案會令入口香港但未進行首次登記的私家車也可享有舊稅，與首次登記稅的目標不符。

此修正案亦有其不公平性。修正案把限期定為 2021 年 3 月 19 日，並無清晰的基礎，個別進口商或分銷商受惠或受影響的程度，亦視乎他們有沒有剛巧在該日前已安排車輛上船付運往香港，做法並不甚公平，亦不穩妥。

基於上述原因，我懇請議員否決邵家輝議員及易志明議員的修正案。我們必須從社會的整體利益出發，以務實的態度處理香港地少人多引起的交通擠塞問題。

多謝主席。

**全委會主席：**邵家輝議員，你是否想再次發言？

**邵家輝議員：**主席，我再次多謝今天發言的所有同事。基本上，政府想追回通脹，增加多年沒有調整的汽車首次登記稅及牌照費，我對此是同意的，只不過我認為時機不當而已。局長，我已說過很多次，如果現時經濟環境好的話，政府又很久沒有增加有關稅項及費用，其實增加有關稅項及費用又有何問題呢？所以，爭議之處一直都只是時間的問題。

第二，我不同意的是局長指交通擠塞問題與首次登記的車輛數目有關。我想再提一提，數字顯示，其實 2017 年車輛首次登記數字一直下降，由 43 642 部下跌至 2020 年的 37 036 部，由 43 000 部下跌至 37 000 部。然而，為何整體私家車數目由 2017 年 550 000 部上升至 2020 年 570 000 部？局長，你有否覺得這些數字很奇怪呢？政府經常說要對新車加稅，但其實新車數目下跌，那為何整體汽車數量會增加呢？其實是與"白牌車"有關。

局長，你要留心，交通擠塞問題其實源於"白牌車"。擁有普通私家車的人，像我們這類上班人士，經常要上班、開會，還能有多少時間駕駛呢？只有那些"白牌車"在外面行駛。以前的情況是，當政府大幅加稅、加牌費，大家轉眼已把車棄掉，因為成本貴。可是，現在，有些人用私家車作為"搵食"工具，他們從早到晚都在駕駛，這解釋了為何某些地區的交通擠塞情況沒有多大改善。所以，政府打算以增加新車徵稅來堵截這個問題的源頭，其實是行不通的。至於增加牌照費，這其實會涉及其他私家車車主，他們同樣要交新的牌照費，沒有其他選擇，尤其是那些居於偏遠而又未有鐵路涵蓋的地方的中低產朋友，他們只能駕車代步，避不了繳交牌照費。

我想重申，香港"白牌車"的數量其實非常多。以前，人們一看到任何風吹草動，計算過成本後覺得沒有好處的話，便會把車——舊車——棄掉。為何現時本地二手舊車買賣這麼蓬勃呢？原因是有些人買下二手舊車後，便馬上做生意，因而造成交通擠塞的問題。如果政府一日未解決"白牌車"問題，局長，今次政府加稅的方法，我相信是對錯症，下錯藥。謝謝。

**全委會主席：**易志明議員，你是否想再次發言？

**易志明議員：**主席，我首先感謝邵家輝議員再次向局長解釋路面擠塞的主兇之一是“白牌車”。剛才在二讀辯論時，我已指出另一個主要的問題是，重疊的巴士路線實在太多，政府必須進行巴士路線重組的計劃。如果不做這些行動的話，只靠增加車輛首次登記稅是解決不了有關問題的，我亦不想重複我在二讀辯論時所說的話。

不過，局長，你剛才提及甚麼不公平，又說有些人日後可能預訂更多車輛，希望加稅措施或許有機會延後生效等。我剛才再次解釋我的修正案時已指出，這是沒有可能發生的事，我怎可能先預訂一批車到港？它們一定能售出嗎？如未能售出，我要怎麼辦？所有貨款已付清，倉租還要繼續繳付。所以，這是不會發生的，局長所說的不成理由。不過，局長，我不會在議事堂內跟你詳細辯論這點。如果你有興趣，我十分樂意向你慢慢解釋業界究竟如何運作，好讓你們日後釐定政策時可以做得更好。

多謝主席。

**全委會主席：**現在處理各項修正案，表決安排已載於講稿附錄。

**全委會主席：**邵家輝議員，請動議你的第一組修正案。

**邵家輝議員：**主席，不好意思，這句我一定要看着講稿讀出來。不好意思。

我動議講稿附錄我的第一組修正案，當中包括刪去第 3 條和第 4 部(即第 7 條)的修正案。

*擬議修正案內容*

**第 1 條(見附件 I)**

**第 2 條(見附件 I)**

**第 3 條(見附件 I)**

**第 4 條(見附件 I)**

**第 5 條(見附件 I)**

**第 6 條(見附件 I)**

**第 4 部(見附件 I)**

**全委會主席：**我現在向各位提出的待議議題是：邵家輝議員動議的第一組修正案，予以通過。

**全委會主席：**我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(委員舉手)

**全委會主席：**反對的請舉手。

(委員舉手)

周浩鼎議員起立要求點名表決。

**全委會主席：**周浩鼎議員要求點名表決。表決鐘會響 5 分鐘。

**全委會主席：**現在開始表決。

**全委會主席：**請各位委員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

易志明議員、鍾國斌議員及邵家輝議員贊成。

石禮謙議員、張宇人議員、林健鋒議員、李慧琼議員、陳健波議員、何俊賢議員、姚思榮議員、馬逢國議員、張華峰議員、潘兆平議員、盧偉國議員、吳永嘉議員、周浩鼎議員、陳沛然議員、陳振英議員、陸頌雄議員、劉國勳議員、劉業強議員及謝偉銓議員反對。

全委會主席梁君彥議員沒有表決。

地方選區：

鄭松泰議員贊成。

梁美芬議員、黃國健議員、葉劉淑儀議員、田北辰議員、梁志祥議員、麥美娟議員、郭偉強議員、葛珮帆議員、柯創盛議員、容海恩議員、張國鈞議員及鄭泳舜議員反對。

何君堯議員棄權。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 23 人出席，3 人贊成，19 人反對；而經由分區直接選舉產生的議員，有 14 人出席，1 人贊成，12 人反對，1 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，他宣布修正案被否決。

**李慧琼議員：**主席，我動議若稍後就《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》的條文或其修正案進行點名表決，表決須在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

**全委會主席：**我現在向各位提出的待議議題是：李慧琼議員動議的議案，予以通過。

**全委會主席：**我現在向各位提出上述待決議題。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接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。

我命令若稍後就本條例草案的條文或其修正案進行點名表決，表決須在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

**全委會主席：**由於邵家輝議員動議的第一組修正案已被否決，他不可動議他的第二組修正案。

**全委會主席：**我現在向各位提出的待決議題是：第 1、2 及 4 至 7 條納入本條例草案。贊成的請舉手。

(委員舉手)

**全委會主席：**反對的請舉手。

(委員舉手)

**全委會主席：**我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

**全委會主席：**易志明議員，請動議你的修正案。

**易志明議員**：主席，我動議講稿附錄我的修正案。

*擬議修正案內容*

**第 3 條(見附件 I)**

**全委會主席**：我現在向各位提出的待議議題是：易志明議員動議的修正案，予以通過。

**全委會主席**：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(委員舉手)

**全委會主席**：反對的請舉手。

(委員舉手)

易志明議員起立要求點名表決。

**全委會主席**：易志明議員要求點名表決。表決鐘會響 1 分鐘。

**全委會主席**：現在開始表決。

**全委會主席**：請各位委員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

易志明議員、鍾國斌議員及邵家輝議員贊成。

石禮謙議員、張宇人議員、林健鋒議員、陳健波議員、姚思榮議員、張華峰議員、潘兆平議員、盧偉國議員、吳永嘉議員、陳沛然議員、陳振英議員、陸頌雄議員、劉業強議員及謝偉銓議員反對。

李慧琼議員、馬逢國議員、周浩鼎議員及劉國勳議員棄權。

全委會主席梁君彥議員沒有表決。

地方選區：

鄭松泰議員贊成。

梁美芬議員、黃國健議員、葉劉淑儀議員、田北辰議員、麥美娟議員、郭偉強議員、容海恩議員及張國鈞議員反對。

梁志祥議員、葛珮帆議員、何君堯議員、柯創盛議員及鄭泳舜議員棄權。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 22 人出席，3 人贊成，14 人反對，4 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 14 人出席，1 人贊成，8 人反對，5 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，他宣布修正案被否決。

**全委會主席：**我現在向各位提出的待決議題是：第 3 條納入本條例草案。贊成的請舉手。

(委員舉手)

**全委會主席：**反對的請舉手。

(委員舉手)

**全委會主席：**我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

**主席：**全體委員會已完成審議《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》的所有程序。現在回復為立法會。

隨而回復為立法會。

**運輸及房屋局局長：**主席，我現在向立法會作出報告：

《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》

無經修正已獲全體委員會通過。我動議"本會採納此報告"的議案。

**主席：**我現在向各位提出的待議議題是：運輸及房屋局局長動議的議案，予以通過。

根據《議事規則》，這項議案不容修正，亦不容辯論。

**主席：**我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

**主席：**反對的請舉手。

(議員舉手)

易志明議員起立要求點名表決。

**主席：**易志明議員要求點名表決。表決鐘會響 5 分鐘。

**主席：**現在開始表決。

**主席：**請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

石禮謙議員、張宇人議員、林健鋒議員、李慧琼議員、陳健波議員、梁美芬議員、黃國健議員、葉劉淑儀議員、何俊賢議員、姚思榮議員、馬逢國議員、梁志祥議員、麥美娟議員、郭偉強議員、張華峰議員、葛珮帆議員、潘兆平議員、盧偉國議員、吳永嘉議員、何君堯議員、周浩鼎議員、柯創盛議員、容海恩議員、陳振英議員、張國鈞議員、陸頌雄議員、劉國勳議員、劉業強議員、鄭泳舜議員及謝偉銓議員贊成。

田北辰議員、易志明議員、鍾國斌議員、邵家輝議員及鄭松泰議員反對。

陳沛然議員棄權。

主席梁君彥議員沒有表決。

主席宣布有 37 人出席，30 人贊成，5 人反對，1 人棄權。由於議題獲得在席議員以過半數贊成，他宣布議案獲得通過。

### **政府法案三讀**

**主席：**政府法案：三讀。

#### **《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》**

**運輸及房屋局局長：**主席，我動議

#### **《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)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：《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》予以三讀並通過。

是否有議員想發言？

(易志明議員起立，表示他並非想發言，只是要求點名表決)

**主席：**我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

**主席：**反對的請舉手。

(議員舉手)

易志明議員起立要求點名表決。

**主席：**易志明議員要求點名表決。表決鐘會響 5 分鐘。

**主席：**現在開始表決。

**主席：**請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

石禮謙議員、張宇人議員、林健鋒議員、李慧琼議員、陳健波議員、梁美芬議員、黃國健議員、葉劉淑儀議員、何俊賢議員、姚思榮議員、馬逢國議員、梁志祥議員、麥美娟議員、郭偉強議員、張華峰議員、葛珮帆議員、潘兆平議員、蔣麗芸議員、盧偉國議員、吳永嘉議員、何君堯議員、周浩鼎議員、柯創盛議員、容海恩議員、陳振英議員、張國鈞議員、陸頌雄議員、劉國勳議員、劉業強議員、鄭泳舜議員及謝偉銓議員贊成。

田北辰議員、易志明議員、鍾國斌議員、邵家輝議員及鄭松泰議員反對。

陳沛然議員棄權。

主席梁君彥議員沒有表決。

主席宣布有 38 人出席，31 人贊成，5 人反對，1 人棄權。由於議題獲得在席議員以過半數贊成，他宣布議案獲得通過。

**秘書：**《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》。

### **恢復政府法案二讀辯論**

**主席：**本會恢復《2021 年收入(印花稅)條例草案》的二讀辯論。

#### **《2021 年收入(印花稅)條例草案》**

### **恢復辯論於 2021 年 3 月 17 日動議的條例草案二讀議案**

**主席：**法案委員會主席鍾國斌議員先就委員會報告，向本會發言。

**鍾國斌議員：**主席，我謹以《2021 年收入(印花稅)條例草案》委員會("法案委員會")主席的身份，匯報法案委員會商議工作的重點。

《2021 年收入(印花稅)條例草案》("《條例草案》")的主要目的是修訂《印花稅條例》，以實施政府在 2021-2022 年度財政預算案中的建議，把售賣或購買，以及轉讓香港證券的應繳印花稅稅率，由買賣雙方按交易金額各付 0.1% 提高至 0.13%。

法案委員會舉行了兩次會議，並曾邀請公眾就《條例草案》提交書面意見。委員察悉，去年政府開支大幅增加，用以應付疫情及推出

紓困措施。大部分委員對政府建議上調股票交易印花稅稅率以增加政府收入表示理解；然而，亦有部分委員反對有關建議。

在審議過程中，部分委員就上調股票交易印花稅的建議對香港股票市場及香港的國際金融中心地位可能造成的影響表示關注。他們指出，提高印花稅稅率的建議會增加股票買賣的交易成本，除了證券商之外，香港數以百萬計的股票投資者亦會受影響。

政府當局表示，股票交易活動由市場情況等多種不同因素所帶動，而股票買賣的交易成本(包含印花稅及其他各種徵費)只是其中一項因素。政府當局認為，香港證券市場的競爭力是建基於多個制度上的獨特優勢，包括資金自由進出、與國際接軌的監管制度、成熟的金融基建、優良的資產質素，以及與內地市場日趨緊密的經濟聯繫而帶來的發展機遇。政府當局會繼續致力鞏固香港的市場基礎，提升質素，擴大"互聯互通"，優化上市機制，使香港的股票市場繼續蓬勃發展，為金融服務業帶來商機。

有委員擔憂上調股票交易印花稅或會導致零售投資者轉向衍生工具市場。政府當局解釋，現時在香港交易所("港交所")買賣的衍生工具以現金交易，因此不會徵收印花稅。然而，衍生工具與股票的性質並不相同。舉例而言，衍生工具產品的投資者不享有獲發股息及投票權等權利。衍生工具的次級市場價格亦會受其他因素所影響，例如衍生工具產品的時間值，以及正股的波動性，因此不宜把股票及衍生工具產品的買賣活動作比較。

亦有委員關注到，香港上調股票交易印花稅稅率後，投資者會轉而投資香港上市公司在美國股票市場的預託證券。政府當局回應指，投資者在決定投資哪個市場時，海外股票市場的交易時間亦可能是其中一個因素。從多個中概股透過港交所來港上市的現象可見，香港股票市場明顯較其他司法管轄區的股票市場佔優。

至於有委員憂慮上調股票印花稅稅率，會令中小型證券商面對更困難的營商環境，政府當局回應指，已推出不同措施向證券業提供援助。例如在 2020 年透過防疫抗疫基金推出證券業資助計劃，發放現金支援中小型證券行及證券業的持牌人。為減輕證券及期貨業的成本負擔，證券及期貨事務監察委員會向所有持牌法團、註冊機構、負責人員及代表全數寬免 2020-2021 年度及 2021-2022 年度的牌照年費。港交所亦於 2020 年向每間合資格的交易所參與者提供 1 萬元扣免

額，藉以在經濟下行及全球金融危機下向證券業提供援助。政府當局承諾會繼續與業界合作，營造一個有利行業持續發展的經營環境。

部分委員詢問政府當局會否考慮只向股票交易的其中一方(即買方或賣方)實施擬議的新印花稅稅率，或下調印花稅稅率的擬議增幅。政府當局表示，《條例草案》的政策目標是增加政府收入；只向交易的其中一方實施新的股票交易印花稅稅率或下調稅率的增幅，均會使《條例草案》增加政府收入的目標嚴重受挫。此外，對買賣雙方實施不同的股票交易印花稅稅率，會為印花稅機制帶來根本性及結構性轉變，繼而影響香港股票市場現時的生態環境。

有委員建議政府當局在《條例草案》中加入日落條款，讓股票交易印花稅稅率可在經濟復蘇後回復至現時的水平(即 0.1%)。政府當局表示，不贊同在《條例草案》中加入日落條款，而未來在決定是否需要調整股票交易印花稅稅率時，須考慮多項因素，包括經濟、財政及市場情況。政府當局會繼續在增加政府收入及持續發展香港金融市場之間取得平衡。

有委員詢問政府當局為何把《條例草案》的生效日期定在 2021 年 8 月 1 日，亦有委員要求政府當局把《條例草案》的生效日期延至 2021 年年底。政府當局表示，任何提高印花稅的建議不能具追溯力，而把擬議的生效日期定於 2021 年 8 月 1 日已考慮到進行立法程序所需的時間，以及讓港交所和業界對其運作系統進行調整。

法案委員會察悉政府當局不會就《條例草案》提出修正案。張華峰議員曾向法案委員會提交修正案擬稿，內容關乎加入日落條款。經考慮後，法案委員會決定不會以委員會的名義動議有關修正案。

主席，以下是我對《條例草案》的意見。主席，我們剛才討論的汽車首次登記稅稅率和牌照費的提高，可為政府增加大約 9 億元收入，是替政府開源的其中一項建議。至於今次就《印花稅條例》提出的修訂，我稍後會作少許分析，可替政府增加大約 300 多億元收入。

政府當然說自己沒有盈餘，過去 1 年就防疫抗疫方面用了 3,000 億元，撥款幫助不同市民和企業，用了這麼多錢，必定要賺回一些收入。在短期內，可以從哪裏增加收入呢？如果以稅種或加稅來計算，政府去年整體收入大約是 5,640 億元，其中入息稅的收入大約是 750 億元，佔政府整體收入的 13%；另外最大的收入當然是來自利得稅，利得稅稅款大約是 1,355 億元，佔政府整體收入的 24%。但是，在目前

的經濟環境下，大部分企業也面對困難的情況，企業本身過往的利潤可能也被蠶食，有些更達致結業的情況。要增加利得稅稅率或預期可以收到 1,355 億元的利得稅稅款，我相信絕對是困難的。

有部分議員曾提出增加博彩稅稅率。政府去年的博彩稅收入大約是 220 億元，即使博彩稅稅率增加 30%，即 1 年收入增加 60 億元，雖然會有所幫助，但銀碼始終不是很大，幫助也不是很多。所以，在財政司司長就財政預算案作財政諮詢之前，我們曾經提及可以考慮增加股票交易印花稅稅率，甚至增加 100%，由 0.1% 增加至 0.2%；以政府去年所收的 330 億元股票交易印花稅計算，已即時變為 660 億元，是一個很大增幅。當然，如果股票交易印花稅稅率增加 100%，由 0.1% 增加至 0.2%，我相信張華峰議員的業界一定會極力反對，即使現在建議增加 30%，他已認為太過分。

我計算一下，去年整體股票成交額每天大約是 1,298 億元，即大約是 1,300 億元，政府的股票交易印花稅收入是 330 億元。如果稅率增加 30%，即有關收入大約會增加 100 億元。不過，大家現在看到，每天的股票成交金額相對不多，只有 1,500 億元至 1,600 億元；前陣子農曆年之前，成交金額是超過 2,000 億元，甚至有個別日子達到 3,000 億元至 3,300 億元。如果 1 年平均每天有 2,000 億元成交額，我計算過未來可以替政府增加 300 多億元收入，即是政府可能會有 670 多億元的股票交易印花稅收入，大大幫助政府的財政收益。

老實說，目前百業蕭條，只有金融業繼續十分暢旺。當然，有人可能提出，為何金融業暢旺便要增加股票交易印花稅稅率，令它好像要為社會多背負重責呢？可是，在目前這樣的情況下，我們相信香港未來的股票市場也不會太差，金融業在市場如此暢旺的情況下，可以稍為幫助增加香港政府的收入，我覺得是值得做的一件事。

坦白說，買股票的人，尤其是一般市民或小股民，問他們每天成交買賣要繳交多少印花稅款，我相信大部分人也不會知道。他們買股票是為了甚麼呢？是為了股價的升幅或股票派息，現在很多傳統股票每年也派六七厘息，這是十分吸引的投資息率。大家可以想象一下，即使現在增加印花稅 30% 至 0.13%，買 10 萬元股票只是多付 30 元而已，對大部分人而言，他們不會覺得有任何影響。所以，在這方面，我認為整體而言，是絕對可以接受的。

當然，在法案委員會上，張華峰議員表示十分不滿。他代表業界表示不滿是正常的，亦曾說他會提出很多修正案，但很奇怪，今天在

大會上，他沒有提出任何修正案，最初他說最低限度要設有日落條款。大家可以看到，剛才討論汽車首次登記稅時，我們明知有關修正案是無法通過的，但為了業界的訴求，邵家輝議員和易志明議員也提出了修正案，即使修正案最後被否決亦要接受。所以，我感到奇怪，張華峰議員曾經在法案委員會上表示會提出一連串修正案，但今天這些修正案全都不見了。

最後，主席，在法案委員會的最後一次會議上，出現了一個頗特別的情況。當天張華峰議員表示要提出日落條款，並要求在會議上表決會否用法案委員會的名義提出修正案。當天的出席率頗高，有 12 名委員出席，結果 4 位支持、4 位反對、4 位棄權。以法案委員會的表決而言，這是一個頗獨特的表決結果，我相信之前從來不曾出現如此平均的票數。

主席，我代表自由黨支持《條例草案》。多謝主席，我謹此陳辭。

**謝偉銓議員：**主席，我發言支持《2021 年收入(印花稅)條例草案》("《條例草案》")二讀。受到美國打壓、"黑暴"肆虐和新冠疫情影響，香港經濟嚴重衰退，庫房收入大受影響，加上多輪動輒上千億元的防疫抗疫及紓困措施，港府財政已連續兩年出現赤字，其中 2020-2021 年度的赤字高達 2,325 億元，打破歷年紀錄，預計 2021-2022 年度將會再錄得逾 1,000 億元財赤。短短 3 年內便不見了約 3,500 億元，財政儲備由高峰期超過 11,000 億元，直到明年 3 月底估計可能減至約 8,000 億元，相當於 1 年多一點的政府開支。

為確保政府繼續有能力應付疫情、維持公共服務，以及推出更多針對性的紓解民困及振興經濟措施，我在年初向財政司司長提交的預算案建議書，建議政府按照"能者多付"原則，引入及調高多項稅收，包括剛剛三讀通過的私家車首次登記稅，以及《條例草案》涉及的股票交易印花稅。對於股票印花稅，我建議買賣雙方各加 0.025%，結果"財爺"決定再加多一點，買賣雙方各上調 0.03%。

我提出有關加稅建議後，接到不少財經界朋友的電話，表示不支持加稅。本會代表金融界的張華峰議員亦在回應傳媒查詢時，批評有關建議是殺雞取卵，擔心會損害香港國際金融中心的地位，而巧合地，香港股市在加稅建議公布後，跟隨外圍市況出現較大的調整，有人便揶揄"財爺"是"自製股災"，要為跌市負責。幸好港股其後很快回復平穩，最近又升至 29 000 點以上，成交額維持在高水平，繼續有

多隻重磅新股排隊來港上市集資，金融市場成為香港在疫情與經濟不景下的逆市奇葩，令有關加稅會破壞金融中心地位的說法不攻自破。

正如不少專家學者指出，印花稅只是股票交易的眾多成本之一，而交易成本亦只是投資者決定是否買賣港股的眾多考慮因素之一。事實上，根據香港交易所的統計，2020 年港股平均每天的成交額是 1,290 億元，較 2019 年急升 48%，今年首季平均每天成交額更高達 2,244 億元，比去年同期激增 85%。如果我說股票是一隻會生金蛋的雞，這隻雞的雞蛋產量在過去大半年便增加了一倍，但其間印花稅稅率完全沒有調整過，令人質疑印花稅的高低與股市成交量是否存在很大的因果關係呢？

港股成交額在“疫”市中屢創新高，估計很大程度是與近年美國對中國瘋狂的打壓有關，令不少原定到美國上市的內地公司轉投香港，刺激港股整體成交。再加上香港與內地股市互聯互通機制越趨成熟，涵蓋面越趨廣泛，令越來越多“北水”流入香港，即使香港略為調高印花稅，估計這些公司和資金也不會因為稅率上的些微差異而轉投美國或其他海外市場。

主席，股票交易印花稅一直是港府其中一項重要收入來源，2019-2020 年度相關稅收便超過 332 億元。按照去年下半年至今年首季成交量推算，本年度的股票印花稅總額或會高達 500 億元至 600 億元。根據政府的保守估計，今次加稅可為庫房帶來約 120 億元額外收入。

這 120 億元可以用來幹甚麼呢？立法會財務委員會在最近兩個星期五便為獎券基金注資問題爭論得面紅耳熱，撥款申請最後僅以 1 票之差通過。有關注資涉及多少款項呢？是 11 億元，但已涉及 40 多個社福機構設施項目。今次調高股票印花稅，估計可以為政府財政與社會民生帶來重大裨益。這樣做並不是甚麼殺雞取卵，而是在這隻母雞越養越肥、產量大增之下，可以有多一兩隻雞蛋供處於水深火熱的基層市民糊口果腹。

在《條例草案》審議期間，有議員曾考慮提出修正案，為今次加稅引入日落條款，在實施 1 年後自動失效，回復原本稅率，以迫使政府在 1 年內檢討有關問題。最後，可能因為以大局為重，有關議員並未有提出修正案。但是，我相信即使沒有相關修正案或條款，“財爺”都一定會不時就相關稅率作出檢討，不斷推出政策，鞏固及提升香港作為國際金融中心的地位。

除了股票印花稅外，我希望政府亦會因應香港、國家及全球經濟的最新發展，進一步檢討及完善現行稅制和稅項，包括按照"能者多付"、"貴加平減"的原則，考慮向天價豪宅交易徵收更高的物業交易印花稅，以及研究應否引入其他稅種，包括數碼稅等，為政府增加收入，擴闊稅基，以便向市民提供更多優質及高效的公共服務，向中產市民和中小型企業提供更多稅務寬免和支援措施。

此外，相對於每 1 萬元股票交易，只須徵收 20 多元印花稅，投資者更關注自己購入的股票是否有升值潛力；會否買錯所謂的"老千股"；一旦公司出現問題，他們能否及時知悉；政府、香港交易所及相關監管機關的監管制度是否完善等。

近年香港多了許多不同類型的投資騙案，有一些徹頭徹尾是假的，根本不存在相關投資機構和產品，但亦有部分騙案及欺詐案是由持牌機構或人士、上市公司高層，以至雙方串通一起欺騙投資者，並一併欺騙監管機構，這些行為才是最影響投資者信心、最損害香港國際金融中心的聲譽。我希望並在此呼籲政府有關當局繼續加緊打擊，不斷完善香港金融市場監管制度。

主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》。

**田北辰議員：**主席，疫情至今，經濟下行，庫房收入大減，政府為支援市民和企業的同時又推出逆周期措施，導致 2019-2020 年度及 2020-2021 年度兩個財政年度錄得財政赤字，所以要想方設法增加收入。這點我絕對理解和沒有理由反對。

今天討論的是《2021 年收入(印花稅)條例草案》。這次增加股票印花稅純粹是為了增加收入，沒有其他政策原因。我曾與政府及司長多次討論，即使要增加收入，這樣"頭痛醫頭"也並非辦法。如果政府本年因入不敷支而增加股票印花稅，那麼明年或下次遇到危機時又該如何是好呢？大家皆認為，股票買賣是香港歷久不衰的"包生金雞蛋"的雞隻，因此每當有事情發生時，便要這隻金雞多生金雞蛋，予取予攜。通常一件好事物出現大問題，往往便出於這原因。剛才有議員提到一名股民購買某個金額的股票，亦只需多付 30 元，沒有甚麼大不了，即使數年後亦只是多付 30 元。

如果是只此一次，下不為例，okay。不過，大家要想想，如果將來只有這隻雞能生金雞蛋，但其他方面的發展卻一事無成的話，那麼

我們應該如何是好呢？因此，真正治本的方法是改革稅制，擴闊稅基，一如文件所述，要開拓新的收入來源。然而，為何這方面已經說了三四年，並已成立辦事處聘請員工，他們亦已支取薪金數年，卻仍然無甚進展，連以供討論的指導性方向亦欠奉呢？

過往每年，實政圓桌皆建議政府研究改革稅制，擴闊稅基。過去一年來，我們意識到一個大浪可以有多大殺傷力，因此政府更應認真看待這議題。究竟政府曾否研究其他國家和地區的"富人稅"稅項，例如累進式的資產增值稅、以大額而非小額股息為基礎徵收的累進式股息稅、累進式的奢侈品稅等呢？政府是否全都不予考慮呢？開拓新稅種，並稍稍增加稅率，讓社會各界共同分擔，這樣才可以長遠為社會和香港政府增加收入來源，最重要的是穩定的收入來源。

以上是原則性的問題。我以下會談談股票印花稅本身的一些副作用。對於基金等涉及頻密買賣的參與者而言，增加稅率會大幅增加成本，絕非"加個零頭不覺"如此簡單。此舉會出現兩種可能性：第一，是投資者到其他市場投資——現在看似不會發生；另一種可能性是投資者會轉而投資於無須繳稅但風險相對較高的衍生工具。這並非好事。

簡單而言，我認為這次增加稅率的建議有 99% 甚或 100% 的機會會獲得通過，但我想藉此機會呼籲政府開始認真思考擴闊稅基的問題。個人而言，對於政府是次增加印花稅，除了我剛才所說的原則性問題外——即以香港現時發展最興旺的事業來補貼收入，此舉只能補貼一時而不能補貼一世——我希望政府考慮結構性的稅制，盡快進行。

對於是次修訂，我基本上不予反對。

**蔣麗芸議員：**主席，政府這次打算將股票印花稅的稅率由目前買賣雙方各付 0.1% 調高至 0.13%，增幅達三成，即政府每宗交易向買賣雙方共收取 0.26% 作為稅款。我對此十分有保留，因為 3 個原因。第一，政府是否應該在此時此刻為庫房增加稅收呢？庫房是否沒有錢呢？無可否認，過去兩年來，香港的經濟確實因為疫情問題而備受影響，但香港近月的 GDP 已有所回升，庫房現約有 8,000 億元。確實總數我不記得了，但我們曾計算，即使香港由現在開始完全沒有收入，亦可維持開支一年半至兩年，完全沒有問題。況且，政府根本不可能完全沒有收入。因此，對於在現在增加稅率，我們非常有保留。

第二，是否應該在此時增加股票印花稅稅率呢？很多做生意的人皆曾說過，假如賺錢，要他們多付一點，沒有所謂，但股票買賣並非必賺的，也有可能出現虧蝕。最近一個月以來，有多少人蒙受虧蝕，成為"大閘蟹"呢？不過，當他們放售股票時，亦同樣要繳付已增加三成的股票印花稅稅款。這是成本，並非利得稅下的利潤。

第三，大家很清楚全港約有三分之一的成年人是股民，即約有 200 多萬人，而他們當中，絕大多數是中產人士。那麼，我們是否應該在此時此刻向他們"開刀"呢？增加稅率，便等於增加他們的成本，交易成本。現在每天有很多人買賣股票，甚至已成為一種行業。假如政府增加稅率，便等於加重他們的生意成本，對嗎？因此，我們認為無可否認，受影響的人可能隨時達到 200 多萬。

剛才有同事提出相反看法，說道即使宣布增加稅率，但股票市場仍然興旺。這是正確的，因為時間未到，稅率要在這項法案獲得通過並在 8 月生效才會增加。因此，可能現在有很多人是在放售股票，對嗎？

我亦聽到有報道指，有人表示在增加稅率後不會每天買賣股票。其實，股票買賣便等於經營貿易生意般，有貨物放售及購入。買家不一定會賺錢的，對嗎？有時候，如果買家購入過多貨物，便需要囤積，但假如日後貨物的價值下跌，那麼出售價亦會一樣。正如有議員在前一項法案的辯論時亦指出，現時有很多之前囤積的進口車輛要大平賣，只能蝕本。

田議員剛才亦說道，該法案今天一定會獲得通過，言下之意是有否需要發言呢？儘管如此，我也要表達看法。主席，我很害怕，我經常覺得.....主席亦是工業家出身，請問主席是否記得當時的情況呢？當年，本港的工業發展十分蓬勃，生意很好，但卻無法聘請工人。最後，政府表示可以引入勞工。當時，每名勞工的最低工資是 1 萬多元——是 1980 年代末、1990 年代初時——但引入一名內地工人的成本卻近 2 萬元，比聘請本地工人還要貴，根本無法聘用，以致工業遷離香港。香港今時今日已經沒有工業，只有金融業。金融業就像一隻會生金蛋的雞，大家當然要呵護牠，因為要靠牠來與人家爭生意。

謝議員剛才說道，因為美國打壓，所以近期的情況較差。既然如此，我們更應該爭氣，有何理由在此時增加成本呢？香港交易及結算所有限公司前行政總裁李小加曾說道，為了發展，必須做好香港交易所，所以他千方百計，務求降低股票印花稅。對於政府這次上調股票

印花稅，他感到非常驚訝。政府當然是要痛惜這行業，因為這建議或多或少會影響股票交易。政府自己亦說道，幾經辛苦才造就股票市場每年的增幅，而且是大幅度的增幅。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

大家可以聽聽以下數字再思考。本港 2016-2017 年度的股票印花稅收入是 236 億元，2017-2018 年度是 370 億元，2018-2019 年度是 331 億元，一直持續增長。不過，由於美國打壓，2019-2020 年度的股票印花稅收入只有 332 億元。政府必須痛惜這行業，想辦法與人家競爭。

大家可以留意全球各主要金融市場的情況。美國、日本和澳洲的股市不徵收股票印花稅。當然，政府可能會反駁道，當地可能徵收利潤稅或有其他徵費，但大家不要忘記，政府所說的利潤稅，是在賺取利潤後才收取的，而非在交易尚且不知有否利潤便收取。因此，我對於這次做法是否正確，我真的很有保留，而事實上，我亦擔心會影響本港的金融市場。

政府是不會撤回法案的了，但我希望政府可以撤回。哪怕是一絲希望，我亦心存希望。

我謹此陳辭。

**黃定光議員：**代理主席，在特區政府面對巨額財赤的困局下，特區政府無可避免需要設法開源節流，增加收入。不過，在現時香港經濟衰退、百業蕭條的前提下，增加傳統的直接稅，例如薪俸稅及利得稅，只會增加市民的負擔；而開設新增的間接稅，例如消費稅及服務稅，亦會進一步打擊已經十分疲弱的零售消費市場，引起社會情緒嚴重反彈。因此，在眾多開源的方法中，增加股票交易印花稅，我認為已經是對社會造成最少震盪的選擇。

根據當局提供的資料，過去 10 年，每年的股票交易印花稅收入大約為 200 億元至 370 億元。《2021 年收入(印花稅)條例草案》("《條例草案》")提出，將股票交易印花稅由 0.1% 上調至 0.13%，上升 0.03 個百分點，預計每年額外增加大約 120 億元的收入。

毫無疑問，提高股票交易印花稅，對市民的影響比較少，但能夠有效增加政府收入，在現時的情況下，我認為總算是一個比較可行的辦法。

當然，增加股票交易印花稅，必然會對業界及投資者造成影響，他們對《條例草案》有所不滿，實屬正常。其中，作為業界代表的張華峰議員曾一度表示，要對《條例草案》提出修正案，要求推遲《條例草案》的生效日期或設立日落條款。

雖然我不清楚張議員最終放棄提出修正案的原因，不過，從另一方面來看，業界是理解當局面臨的困難，才將業界的不滿暫時放下，以加快《條例草案》的審議進度，令《條例草案》盡快生效。業界這種顧全大局的做法，我認為是值得肯定及支持的。因此，我希望政府當局能夠感謝業界這種"犧牲小我，完成大我"的精神，設法為業界創造更大的發展空間，並且在日後特區政府的財政收入回復穩定的前提下，應該考慮重新調低股票交易印花稅，紓緩業界的壓力。

代理主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》。

**代理主席：**是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

**代理主席：**如果沒有，我現在請財經事務及庫務局局長答辯。之後辯論即告結束。

**財經事務及庫務局局長：**代理主席，首先，我感謝法案委員會主席鍾國斌議員和這麼多位委員的努力，令《2021 年收入(印花稅)條例草案》("《條例草案》")的審議工作能順利完成。我在此亦感謝剛才多位發言的議員，其中也有支持《條例草案》二讀的各位議員。

《條例草案》的目的是落實 2021-2022 財政年度財政預算案("預算案")的建議，將股票交易印花稅的稅率由現時買賣雙方各付 0.1% 提高至 0.13%。有關調整會在今年 8 月 1 日生效。

正如我在不同場合中強調，政府今次決定調整股票交易印花稅，主要是從提高政府收入以維持穩健的公共財政的角度出發。我們相信議員亦理解，2021-2022 年度的財政赤字預計為 1,016 億元；而 2022-2023 年度至 2025-2026 年度亦會連續 4 年出現經營赤字，介乎 224 億元至 407 億元。在面對與日俱增的公共財政壓力的大環境下，政府有明顯及持續的需要改善財政狀況。按今年 2 月底至 5 月底每日平均約 1,770 億元的成交計算，調整印花稅率的建議每年會為政府帶來的額外收入約為 187 億元，以應付我們在財政方面的開支。

代理主席，我在此非常感謝議員在法案委員會的審議過程，以及在剛才的發言中均普遍支持政府上調股票交易印花稅，同時認同政府在財政緊絀的情況下，藉此增加收入以改善政府的財政狀況。然而，我們在過程中亦有聽到不同的意見，特別是對提高股票交易印花稅可能對香港金融業發展造成的影響。所以，我在此希望藉此機會向大家確立政府在這方面的政策立場。

在公布調高股票交易印花稅後，我們經常聽到有聲音擔心建議會削弱股票市場的競爭力。我希望指出，香港證券市場的競爭力是建基於我們健全的制度，包括成熟的金融基建、優良的資產質素，以及與內地市場日趨緊密的經濟聯繫，隨之而為我們所帶來龐大的發展機遇；加上香港的資金能夠自由進出、又有完善的法治和司法制度，以及與國際接軌的監管制度，這些都是我們獨特及無可取代的優勢。

近年，我們一直致力推動政策改革，包括優化各項互聯互通計劃、容許未有收入的生物科技公司及具“同股不同權”股權架構的新經濟企業在香港上市，以及利便大中華公司尋求在港作第二上市。我們在推動金融市場發展的努力亦漸見成效：香港股票市場的平均每日成交額由 2010 年的 690 億元平穩維持至 2014 年，即滬港通開通前的 695 億元，並由該年起大幅上升至 2020 年的 1,300 億元。今年首 5 個月我們的平均每日成交額更高達 1,971 億元。上市公司的數目在 2010 年至 2020 年 10 年間增長 80%，而上市公司的總市值亦由 21 萬億元上升至 48 萬億元，增幅為 129%。

今年預算案亦提出多項發展金融市場的措施，包括發展綠色可持續金融、債券市場、資產管理、財富管理、保險風險管理等方面。《十四五規劃綱要》亦確立香港在國家整體發展中的重要功能定位。另外，跨境理財通亦即將開通，為大灣區的財富管理行業打開新的發展空間。由此可見，在適當的政策拉動及配合下，香港市場潛力無限。

政府會繼續全力推動各項工作，加強金融市場的深度、廣度和流動性，從而帶動交投。

有議員擔心提高股票印花稅會增加交易成本，因而減少交投；也有議員擔心在香港股市進行交易的成本，比其他國際主要金融中心的為高。事實上各個市場的交易成本結構不盡相同，部分市場向投資者徵收股息稅及資本增值稅，而香港並無收取此類稅項，因此不能直接比較不同市場的交易成本。再者，香港市場的賣點從來都不是交易成本低，而香港作為國際金融中心的地位更不是單靠印花稅這一項因素可以成就的。

另一點議員在法案委員會、以至剛才辯論中亦提到及談得較多的，是他們認為今次我們的建議是向小投資者"開刀"，甚至有議員認為政府的政策對中小型券商不公平。根據香港交易及結算所有限公司("港交所")的《現貨市場交易研究調查》，香港股票市場的主要成交來自機構投資者，約佔八成；而其他零售投資者(例如散戶)只佔大概少於兩成；再仔細一點看，屬海外的機構投資者所佔比例最高，約佔36.6%；屬本地的零售投資者約佔13.6%，換句話說，股票交易印花稅的來源主要是機構投資者或海外投資者。

經調整後的股票交易印花稅，每10萬元的股票交易只增加30元。對一眾投資者而言，我相信他們每作10萬元的股票投資時，亦期望得到遠高於30元的回報。我認為只要我們能維持一個具質素的市場，單是增加股票交易印花稅到現時建議的水平，並不會大幅影響投資者進行買賣的意欲。

有議員亦關注，增加印花稅會打擊證券業界的業務，並扼殺我們中小型券商的生存空間。政府感謝中小型券商對業界多年來的持續貢獻，並理解他們的經營困難。政府及監管機構持續推出減輕業界負擔的措施，並協助業界提升技能，包括在防疫抗疫基金下推出證券業資助計劃，發放現金資助以支援中小型證券行及證券業的持牌人；並為中小型券商舉辦證券業金融科技發展研討會，協助證券業應用金融科技，升級轉型。之前我在張議員的帶領下，把香港未來一系列政策下的資助計劃介紹給業界，有一個簡報會。我亦快將邀請張議員和業界一起參觀數碼港，看看我們的資助計劃，例如"拍住上"這個概念資助計劃的成效，看看如何幫助業界。我們留意到市場有意見希望港交所可降低其收費，我們會與港交所積極跟進此項意見。

代理主席，我們決定提高股票印花稅的稅率時，已平衡增加政府收入的要求，以及推動金融市場發展的需要。政府將繼續全力推行各項發展證券市場的措施，將金融業發展至新的和更高的台階，持續提升香港股票市場的競爭力。

代理主席，我動議恢復二讀《條例草案》，懇請各位議員支持並通過《條例草案》。

我謹此陳辭。多謝代理主席。

**代理主席：**我現在向各位提出的待決議題是：《2021 年收入(印花稅)條例草案》，予以二讀。贊成的請舉手。

(議員舉手)

**代理主席：**反對的請舉手。

(議員舉手)

鍾國斌議員起立要求點名表決。

**代理主席：**鍾國斌議員要求點名表決。表決鐘會響 5 分鐘。

**代理主席：**現在開始表決。

**代理主席：**請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

張宇人議員、黃定光議員、陳克勤議員、陳健波議員、黃國健議員、葉劉淑儀議員、田北辰議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、馬逢國議員、陳恒鑾議員、梁志祥議員、麥美娟議員、郭偉強議員、葛珮帆議員、潘兆平議員、鍾國斌議員、何君堯議員、周浩鼎議員、

邵家輝議員、柯創盛議員、容海恩議員、陳振英議員、張國鈞議員、陸頌雄議員、劉國勳議員、鄭泳舜議員及謝偉銓議員贊成。

石禮謙議員、張華峰議員及盧偉國議員反對。

吳永嘉議員及鄭松泰議員棄權。

代理主席李慧琼議員沒有表決。

代理主席宣布有 35 人出席，29 人贊成，3 人反對，2 人棄權。由於議題獲得在席議員以過半數贊成，她宣布議案獲得通過。

**秘書：**《2021 年收入(印花稅)條例草案》。

現在成為全體委員會。

### **全體委員會審議**

**代理全委會主席：**本會現在成為全體委員會，審議《2021 年收入(印花稅)條例草案》。

#### **《2021 年收入(印花稅)條例草案》**

**代理全委會主席：**我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入本條例草案。

**秘書：**第 1 至 3 條。

**代理全委會主席：**是否有委員想發言？

**張華峰議員**：代理主席，我上一次在法案委員會上談論過，亦曾提及可能會有的 3 項修正案，但均被政府拒絕。我聽到有些議員仍不是很明白為何我要反對這項有關印花稅的《條例草案》、也不明白為何業界這麼辛苦、不明白為何一個國際金融中心支撐不起數百名本地經紀。但是，這樣下去是沒有意思的，代理主席，我認為這項議案是很不公道的表決。所以，我堅決反對《條例草案》，雖然我沒有在二讀期間發言，但我要為業界和 100 多萬香港股民投下堅定的反對票。

**代理全委會主席**：是否有其他委員想發言？

(沒有其他委員表示想發言)

**代理全委會主席**：如果沒有，我現在請財經事務及庫務局局長發言。

(財經事務及庫務局局長示意不會發言)

**代理全委會主席**：我現在向各位提出的待決議題是：秘書已讀出的條文納入本條例草案。贊成的請舉手。

(委員舉手)

**代理全委會主席**：反對的請舉手。

(委員舉手)

**代理全委會主席**：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。

**代理主席**：全體委員會已完成審議《2021 年收入(印花稅)條例草案》的所有程序。現在回復為立法會。

隨而回復為立法會。

**財經事務及庫務局局長**：代理主席，我現在向立法會作出報告：

《2021 年收入(印花稅)條例草案》

無經修正已獲全體委員會通過。我動議"本會採納此報告"的議案。

**代理主席**：我現在向各位提出的待議議題是：財經事務及庫務局局長動議的議案，予以通過。

根據《議事規則》，這項議案不容修正，亦不容辯論。

**代理主席**：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(議員舉手)

**代理主席**：反對的請舉手。

(議員舉手)

**代理主席**：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。

**政府法案三讀**

**代理主席**：政府法案：三讀。

《2021 年收入(印花稅)條例草案》

**財經事務及庫務局局長**：代理主席，我動議

《2021 年收入(印花稅)條例草案》

予以三讀並通過。

**代理主席**：我現在向各位提出的待議議題是：《2021 年收入(印花稅)條例草案》予以三讀並通過。

是否有議員想發言？

陸頌雄議員，請發言。

**陸頌雄議員**：代理主席，在三讀階段，我也想說數句，我們工聯會最後為何會支持的原因。現時政府在財赤的情況下——錄得 2,500 多億元財赤——實在有需要開源節流。對於有能力作投資的朋友，我相信他們也不會介意在每投資 10 萬元股票時多繳付 30 元印花稅。香港金融中心的地位是建基於我們的人才、法制，以及開放及流通的市場。我相信這亦不會影響香港作為國際金融中心的地位，以及我們的競爭能力。

關於從業員的問題。事實上，我也曾就此事向從業員朋友請教過，他們最希望的是，第一，我們的股票市場興旺；及第二，從業員亦很希望有關方面能否為業界定出最低佣金標準的規例，因為現時有很多從事正股買賣的從業員都只得零佣金或接近零佣金收入，因此要依靠其他衍生工具或金融產品來維持其收入，股票買賣其實都應該納入我們股票經紀的合理收入範疇內的。所以，如果我站在從業員的角度，我也希望政府以至業界能夠研究，就業界買賣股票時為從業員訂立最低佣金的制度，從而保證他們能從所服務的金融市場中有比較合理的獲利。

最後，我很希望今次徵稅能夠體現財富再分配、能者多付，以及公平、公義的原則。就香港的稅制改革，我認為這是重要的一步和嘗試。所以，我們會支持今次《2021 年收入(印花稅)條例草案》。多謝代理主席。

**盧偉國議員**：代理主席，經民聯對於政府今次增加股票印花稅是有很保留的。其實，我們經民聯的“肥老闆”——張華峰議員，同時是業界資深從業員——他亦曾就此問題向我們多番作出剖析，實際上，股票印花稅對於交易成本的影響便是不可以輕率地低估的。因為，雖然股票買賣賺蝕的銀碼未必很大，但相對印花稅的增加便是不無影響的。故此，我認為如果要強行忽視有關影響，便會是一種相當不公平及有誤導的做法。

代理主席，香港金融中心地位的重要無須我們今天再在此重複，事實上，金融業對香港整體社會而言，可說是一隻會生金蛋的雞，我們不希望看到殺雞取卵的行為，所以才多番苦口婆心地提出關注。張華峰議員剛才一番不是太長的發言，亦已表達出他對於這個問題深深的關注。

所以，代理主席，看來今天《條例草案》將會通過三讀，但經民聯希望政府重視這隻會生金蛋的雞，讓我們的金融業得到健康發展，對交易成本增加會帶來的影響也是不能忽視的。現時要做的，便是想方設法地"造大個餅"，讓我們的金融業能夠得到健康發展，不單讓從業員能夠受惠，也讓整體市民受惠，這便是經民聯所期盼的，我相信亦是"肥老闆"的心聲。多謝代理主席。

**石禮謙議員：**代理主席，我很了解張華峰議員為甚麼如此生氣，他不在二讀時發言，是因為無論他發言說甚麼，如何利用他的時間亦沒有人在這裏聆聽——除了經民聯的議員外。局長，我想對你說，你是負責金融市場的健康發展的官員，你與其他無知的人應更深入了解這個影響是多大。這與財富再分配的那種看法無關，而是剝削了香港在金融市場上的地位。局長，在你手上做出這件事是沒有邏輯的，也是不負責任的。此外，我可以在這裏告訴你，不要以為今天有那麼多人支持你便可以通過這項法案，我不明白的是你以後如何能面對在金融市場中工作的人。

多謝代理主席。

**代理主席：**是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

**代理主席：**財經事務及庫務局局長，你是否想發言？

**財經事務及庫務局局長：**代理主席，剛才的聲音，我已聽到，但同一時間，我相信我在這裏絕對不是將大家的支持視為理所當然，因為過去一段時間，無論是我的同事也好，我的其他不同部門的全人也好，一直多層次、多方面與業界溝通。

最簡單的例子——張議員也知道——就是我們最近舉辦了一個簡報會，將我們一系列如何支持金融市場的政策，包括就 4 個大的資助計劃作詳細解說。稍後，其實我都很快會安排在數碼港舉行一個與業界溝通的交流會，希望讓他們知道我們如何用好我們提出的一些資助計劃去提升自己。因為我相信更進一步的，應該不單是計較成本的問題——正如剛才幾位議員所說，要"造大個餅"——作為我們業界很重要的一員，本地證券業的發展是我們關心的，亦是我們希望大家一齊共同努力，包括自強，包括升級轉型，令這個市場越做越好。

在座多位議員，包括反對的議員的發言，我們是聽到的，我們是會共同努力的。多謝代理主席。

**代理主席：**我現在向各位提出的待決議題是：《2021 年收入(印花稅)條例草案》予以三讀並通過。贊成的請舉手。

(議員舉手)

**代理主席：**反對的請舉手。

(議員舉手)

石禮謙議員起立要求點名表決。

**代理主席：**石禮謙議員要求點名表決。表決鐘會響 5 分鐘。

**代理主席：**現在開始表決。

**代理主席：**請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

張宇人議員、陳克勤議員、陳健波議員、黃國健議員、葉劉淑儀議員、謝偉俊議員、田北辰議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、

馬逢國議員、陳恒鑞議員、梁志祥議員、麥美娟議員、郭偉強議員、葛珮帆議員、潘兆平議員、鍾國斌議員、何君堯議員、周浩鼎議員、邵家輝議員、柯創盛議員、容海恩議員、陳沛然議員、陳振英議員、張國鈞議員、陸頌雄議員、劉國勳議員、鄭泳舜議員及謝偉銓議員贊成。

石禮謙議員、張華峰議員及盧偉國議員反對。

吳永嘉議員及鄭松泰議員棄權。

代理主席李慧琼議員沒有表決。

代理主席宣布有 36 人出席，30 人贊成，3 人反對，2 人棄權。由於議題獲得在席議員以過半數贊成，她宣布議案獲得通過。

**秘書：**《2021 年收入(印花稅)條例草案》。

### **恢復政府法案二讀辯論**

**代理主席：**本會恢復《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》的二讀辯論。

### **《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》**

### **恢復辯論於 2021 年 3 月 24 日動議的條例草案二讀議案**

**代理主席：**法案委員會主席張華峰議員先就委員會報告，向本會發言。

**張華峰議員：**代理主席，我謹以《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》委員會("法案委員會")主席的身份，匯報法案委員會工作的重點。

《2021年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》(“《條例草案》”)的目的是修訂《證券及期貨條例》、《公司條例》及其他成文法則，以落實在香港推行無紙證券市場制度(“無紙制度”)，以及優化若干關於場外衍生工具交易的受規管活動的範圍。法案委員會與政府當局及證券及期貨事務監察委員會(“證監會”)舉行了一次會議討論《條例草案》，委員對《條例草案》普遍表示支持。

法案委員會察悉，首階段無紙制度將涵蓋進行首次公開招股的香港公司的股份，委員查詢在香港全面實施無紙制度的時間表及當中的考慮因素。

政府當局表示，當局計劃於 2022 年年底開始分階段推行無紙制度，並先從屬香港公司的上市股份着手，然後才處理非香港公司的上市股份，而在程序方面，會先從首次公開招股着手，然後才將現有股份轉換成無紙形式。全面實施無紙制度的步伐和時間表將視乎當時的實際情況及市場是否準備就緒，並在日後的附屬法例中訂明。在處理非香港公司的上市股份方面，當局將視乎該等公司註冊地的公司法例是否與建議的無紙制度相容。政府當局計劃從 3 個主要司法管轄區(即內地、百慕達和開曼群島)開始，與它們的相關部門展開討論。

法案委員會曾詢問政府當局及證監會將採取甚麼措施，以便利投資者了解無紙制度的細節並協助他們，尤其是讓偏好以有紙方式持有證券的長者轉為無紙制度。

政府當局表示，證券登記公司總會有限公司正探討設立中央平台以便利投資者，讓他們無需接觸個別核准證券登記機構，便可開設相關功能以自身名義持有證券。政府當局明白部分投資者或需時適應無紙制度，因此會顧及市場是否準備就緒，以決定全面實施無紙制度的具體步伐和時間表。政府當局亦會與證監會合作進行宣傳，以推廣無紙制度的好處。

部分委員關注到實施無紙制度或會增加證券業務的成本，尤其是中小型證券行的營運開支，並詢問政府當局會否考慮向該等證券行提供財政支援，協助他們提升系統以配合無紙制度的實施。委員促請當局繼續與證券業界商討推行無紙制度的細節，並協助業界過渡至新制度。

政府當局及證監會回應表示，為實施無紙制度而設立的新系統的初期開發成本，主要由香港交易所及證券登記機構承擔。由於證券行

的現行運作程序在無紙制度下將大致保持不變，故該制度對證券行的成本影響有限。長遠而言，實施無紙制度亦可精簡證券行的部分行政程序，有助他們減低營運成本。

鑒於在無紙制度下持有及轉讓證券將以電子方式進行，法案委員會詢問在該制度實施後，投資者須支付的費用是否有下調空間。

政府當局表示，如果投資者維持以現有方式持有證券，無紙制度的實施將不會涉及額外成本。如果投資者選擇以自身名義及無紙形式持有證券，相關費用則由證券登記機構及保薦結算或託管商參與者釐定。長遠而言，隨着有關制度日漸普及，投資者的費用或將有下調空間。

法案委員會及政府當局均不會就《條例草案》提出修正案。代理主席，以下是我對《條例草案》的意見。

證券市場無紙化由第一次提出到今時今日，已經有 20 年的歷史。香港證券市場歷史悠久，在未有電腦的年代，證券交易是由代表穿上紅背心、用紙張記錄交易，即使到了 1980 年代，四所合併成為聯交所之後開始使用電腦協助結算交收，香港股市到了今天仍然保持使用實物股票。

在現時這個網絡年代，連紙幣也已發展至數字化、虛擬資產亦開始流行，如證券交易仍採用“紙張股票”的方式進行交收，實在是有改進的必要。

正如早前的證監會、港交所諮詢中所指出，證券無紙化有 3 個主要好處：可令證券轉入及轉出結算交收系統更有效率；交收效率提升可減低市場參與者的資金需求帶來潛在影響的疑慮；最後是可為市場帶來較少干擾和成本。

代理主席，推行證券無紙化固然有不少好處，但同時政府亦不可忽視市場最主要參與者，即投資者和證券業界所關注的問題。先說投資者，現時大部分透過證券行或銀行買賣股票的投資者，的確已持有非實物股票結算單，但仍有少部分投資者對實物股票情有獨鍾，更有長者很喜歡將股票轉名，閒時拿出來數一數、看一看，計算自己有多少身家，這已經成為一種習慣。他們將股票轉以自己名字實物持有，是希望避免每次派息也要支付轉名費用。事實上，證券商不時收到客

戶的投訴，指他們透過證券商持有小量細價股股份，但每次派發股息時的轉名費和手續費已超出獲派利息的款額，實在是得不償失。

為了照顧這些小投資者的需要，尤其是不懂使用電腦的年長一輩，政府在落實無紙化的過程中須制訂有效的過渡性政策，包括盡可能降低個人持股投資者收取股息時的手續費，並且要加強對外宣傳無紙化的方便、安全和好處。

至於證券商方面，他們曾擔心當局之前提出的方案會加大業界的工作量和營運成本上的負擔，但經過修改內容之後，當局吸納了業界的意見，所以業界普遍支持有關方案，以推進本港證券市場無紙化。不過，我想再次指出，在過渡期間並非所有上市公司均會立即轉為無紙化，即是說在一段長時間內，證券商將須使用兩套系統同時處理交收，這對證券商而言亦涉及成本。

我希望政府盡快交代股票市場全面無紙化的時間表，除了先做好香港註冊的上市公司之外，亦須和其他司法管轄區(包括內地和開曼群島)的註冊在港上市公司商討納入無紙證券系統之中，讓本港證券市場真真正正達至無紙化。

代理主席，我謹此陳辭，支持通過《條例草案》。

**陳振英議員：**代理主席，我是《2021年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》委員會("法案委員會")的委員，想在此表達我對《2021年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》("《條例草案》")的看法。

證券市場是旨在實現、提升證券流通性的特殊市場，現有證券交易規則亦是在滿足證券市場的需求中逐漸發展起來。傳統證券法的建立以紙質證券作為基礎，並以紙質證券及其轉讓作為基本模型。承襲以往的交易模式，香港證券市場現時大致上以紙張文件為基礎。不過，投資者可透過由香港中央結算有限公司("HKSCC")營辦的非流動化中央結算及交收系統("CCASS")，以電子方式持有及轉讓證券。

HKSCC 是香港交易及結算所有限公司("港交所")的附屬公司，所有在 CCASS 系統內持有的證券均以單一代理人(即香港中央結算(代理人)有限公司)的名義登記。在 CCASS 系統內持有證券的投資者，只持有證券的實益權益，即他們並非登記持有人，亦無證券的法定所有權。可見即使電腦技術已廣泛引入現代證券市場，卻沒有撼動傳統

證券法的理論基礎，也沒有消除傳統規則對現代證券交易發生的內在影響。

步入資訊社會，證券無紙化將最終取代紙質證券。全球國際金融中心均有邁向無紙證券市場發展的趨勢。在香港實施無紙證券市場制度，可確保本港的金融市場基建與其他主要國際金融中心及資本市場的發展步伐一致。

繼 2015 年有關在香港推行無紙證券市場制度的立法工作後，因應市場對 2010 年模式的限制有所顧慮，證券及期貨事務監察委員會("證監會")、港交所和證券登記公司總會有限公司已因應業界的意見及市場的持續演變，制訂出一套經修改的運作模式，以推展無紙證券市場措施。經修改的運作模式的主要特點是保留代理人架構和兩種持有證券的方式；證券登記機構成為港交所系統的參與者，在他們各自的系統之間建立一個電子界面；證監會必須加強對證券登記機制的規管；以及分階段實施無紙證券市場制度。困擾香港證券無紙化多年的諸多問題，終於獲得解決。

無紙證券市場制度旨在透過免除現時以紙張為本的交易安排，並以一個數碼化的環境持有及轉讓證券取代，從而提升市場效率。推行無紙證券市場制度能為投資者提供選擇，容許以自身名義及無需紙張文件的方式持有證券，致使與現時以紙張文件為本的制度相比之下，投資者可享有更佳的法律保障和方便的安排。

代理主席，關於無紙證券市場的實施，我曾在法案委員會會議上向政府提出 3 方面的意見：其一是要制訂具體措施，讓年長投資者安心由紙質證券持有形式過渡至無紙證券持有形式；其二是保證透過 CCASS 持有證券，所涉費用和徵費能維持不變；其三是要為實現全面無紙證券市場訂出具體時間表，不能見步行步。

政府向本會提交的《條例草案》旨在修訂《證券及期貨條例》、《公司條例》(第 622 章)及其他成文法則，以利便在香港設立和實施無紙證券市場制度、就提供證券登記機構服務的人訂定規管制度、完善若干關於場外衍生工具交易的受規管活動的範圍、作出輕微雜項修訂。我認為這些修訂均屬必須和適當，是實施無紙證券市場制度的法律框架，因此會全數予以支持。

代理主席，我謹此陳辭。

**代理主席：**是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

**代理主席：**如果沒有，我現在請財經事務及庫務局局長答辯。之後辯論即告結束。

**財經事務及庫務局局長：**代理主席，首先我要感謝法案委員會主席張華峰議員和各位委員的努力，還有剛才發言的陳振英議員，令審議《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》("《條例草案》")的工作能順利完成。

《條例草案》的主要目的，是透過修訂《證券及期貨條例》和《公司條例》等現有的法例，為落實全面無紙證券市場制度訂立法律框架，以及優化場外衍生工具發牌制度。

隨着近年金融市場持續演變，世界各地均致力提升市場基建，加強競爭力。全面推行無紙證券市場制度正是提升香港金融基建的其中一項重要措施。

正如剛才張議員所說，由提出到着手進行以至落實，經過了差不多 20 年，今天很高興在 20 年長跑之後，終於終點在望。實施全面無紙證券市場制度可讓投資者在透過代理人持有及轉讓證券的實益權益外，選擇在一個數碼化的環境之下持有及轉讓它們的法定擁有權。這個選項既能讓投資者享有更佳的法律保障及提升公司管治，同時提高市場效率和競爭力，進一步完善香港金融市場基建，鞏固我們作為現代國際金融中心的地位。

(主席恢復主持會議)

《條例草案》的主要目的是為無紙證券市場制度訂明主體框架，並賦權證券及期貨事務監察委員會("證監會")制訂規則，訂明在該制度下的運作及規管細節事宜。全面無紙證券市場會分階段實施，以確保市場及投資者能準備就緒，以及新的市場運作安排能暢順及有序地運作。我們有堅定的意志及決心，盡早全面落實無紙證券市場制度。

我們的目標是在第一批無紙證券登場後的兩年內全面推行證券市場無紙化。

此外，《條例草案》亦就場外衍生工具發牌制度下對某些受規管活動範圍作出技術性修訂。

有關的修訂主要是在風險為本的大前提下，清晰地豁除一些我們一直無意納入場外衍生工具發牌制度內的活動，以更好地反映政策原意。

主席，在制定《條例草案》前，我們已就上述兩項建議諮詢業界意見，業界對建議的修訂表示支持。

法案委員會已在今年 4 月 12 日會議上完成審議《條例草案》。我們感謝法案委員會對《條例草案》的支持，而政府亦已就法案委員會委員提出的事項，包括全面實施無紙證券市場的時間表、對核准證券登記機構的規管等作出詳細解釋。

盡早落實無紙證券市場制度，以及場外衍生工具發牌制度，均會進一步完善香港的金融市場基建和規管制度。我懇請立法會支持及通過《條例草案》，讓實行全面無紙化證券市場的工作達到另一重要里程碑，並進一步提升香港作為國際金融中心的競爭力。證監會緊接其後會着手制定相關附屬法例，以落實上述兩項措施。

我謹此陳辭。多謝主席。

**主席：**我現在向各位提出的待決議題是：《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》，予以二讀。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**：《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》。

現在成為全體委員會。

### **全體委員會審議**

**全委會主席**：本會現在成為全體委員會，審議《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》。

### **《2021 年證券及期貨及公司法例(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：以下條文納入本條例草案。

**秘書**：第 1 至 90 條。

**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**：如果沒有，現在進行表決。

我現在向各位提出的待決議題是：秘書已讀出的條文納入本條例草案。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。

**主席：**全體委員會已完成審議《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》的所有程序。現在回復為立法會。

隨而回復為立法會。

**財經事務及庫務局局長：**主席，我現在向立法會作出報告：

《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》

無經修正已獲全體委員會通過。我動議"本會採納此報告"的議案。

**主席：**我現在向各位提出的待議議題是：財經事務及庫務局局長動議的議案，予以通過。

根據《議事規則》，這項議案不容修正，亦不容辯論。

**主席：**我現在向各位提出上述待決議題。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。

**政府法案三讀**

**主席：**政府法案：三讀。

**《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》**

**財經事務及庫務局局長：**主席，我動議

**《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)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：《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》予以三讀並通過。

是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

**主席：**我現在向各位提出上述待決議題。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：**《2021 年證券及期貨及公司法例(修訂)條例草案》。

## 恢復政府法案二讀辯論

**主席：**本會恢復《2021 年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》的二讀辯論。

### 《2021 年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》

#### 恢復辯論於 2021 年 3 月 24 日動議的條例草案二讀議案

**主席：**法案委員會主席周浩鼎議員先就委員會報告，向本會發言。

**周浩鼎議員：**主席，我謹以《2021 年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》委員會("法案委員會")主席的身份，向立法會報告法案委員會審議工作的重點。

目前，稅務局按照其網站發布的評稅指引就合資格合併個案作出評稅。《2021 年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》("《條例草案》")旨在把該行政指引納入法例，以及完善提交報稅表及扣除外地稅款的法律框架。

法案委員會曾研究根據《條例草案》中擬議的特別稅務處理，使用合併前虧損來抵銷合併後公司的應評稅利潤，須符合的若干限制和條件。就其中的"充分商業理由"條件，委員詢問稅務局如何衡量作出合資格合併是具有"充分商業理由"，以及避稅並非作出合資格合併的主要目的或其中一個主要目的。

政府當局表示，為確定相關公司是否具有"充分商業理由"進行合資格合併，稅務局會考慮所有相關事實和情況，例如進行合併的原因和背景、有關合併打算達到或已達到甚麼結果、有關合併的非稅務目的，以及是否有任何其他方式可實現該非稅務目的等。由於每宗個案的情況不同，稅務局會仔細考慮個案本身的所有相關事實和情況。

另一項委員關注的是"相同行業"條件。有團體表示，一間出現虧損的公司與另一間集團公司合併後改變經營方式(例如由日式餐廳轉為經營意式餐廳)，已可能不會被視作繼續經營"相同行業"，其合併前稅務虧損亦因此不可以在合併後用於抵銷利潤。團體認為，該條件造成不必要的限制，阻礙商業運作。委員亦指出，該條件會帶來不確定

性，當局在考慮合併是否符合"相同行業"條件時，取態會否太狹隘，變相窒礙商業的靈活性。

政府當局表示，"相同行業"條件是為了防止集團公司之間通過合併轉移虧損。合併是將兩間或多間公司合併成一間較大的公司，參與合併公司的業務應當由合併後公司繼承。在沒有"相同行業"條件的情況下，合併後公司可以純粹只為利用參與合併公司的虧損以減少稅負，而在合併後關閉參與合併公司的業務。

根據《條例草案》所訂，以合併前虧損作出抵銷時須符合的"財務資源"條件，在緊接合併前，合併後公司須有足夠財務資源購買有關參與合併公司在緊接合併日期前經營的行業、專業或業務。委員關注該條件或會不必要地限制集團內部的財務資源調配。

政府當局解釋，集團可以自由選擇任何全資擁有的子公司作為合併後公司。如果取消或放寬"財務資源"條件，即使某合併後公司沒有財政能力經營業務，仍可利用其虧損抵銷參與合併公司的利潤以減少稅負。在引用該條件時，稅務局會考慮合併後公司在合併日期有否足夠資本、流動資產或現金經營業務，並可參照其信用等級，考慮其從獨立的第三方籌集資金的能力。

關於針對服務提供者未能履行法定行為的相關罰則條文，由於《條例草案》把受聘協助納稅人報稅的服務提供者的角色定義為"提交報稅表"，委員要求當局澄清，服務提供者是否包括其他報稅準備工作(例如擬備利得稅計算表和其他佐證文件、填寫報稅表等)的參與者。

政府當局澄清，《條例草案》把服務提供者的角色定義為"提交報稅表"，僅是指代納稅人提交報稅表的人(即在報稅表上簽署的人)。換言之，只被納稅人聘用做準備工作則不屬《條例草案》所指的服務提供者，除非該人亦有為納稅人提交報稅表。

總括而言，法案委員會委員對《條例草案》並無提出異議。

主席，以下是我對《條例草案》的個人意見。

主席，首先我衷心感謝法案委員會內數位成員，包括李慧琼議員、黃定光議員及柯創盛議員，我們在法案委員會內審議了這項法案。特別是李慧琼議員，因為她是會計師，而《條例草案》特別在會

計方面需要很多專業意見，故此很感激她在法案委員會會議上提出了許多很寶貴的意見。

主席，《條例草案》看似比較複雜，不過花一些時間檢視後，簡而言之，其實都是針對一些合資格合併，即主要處理一些集團公司旗下子公司的合併。簡單來說，其實有關條文的重點在於這些集團內的子公司合併後，究竟其稅務會如何處理，是否可以按一些標準來抵銷一些合併前的利潤。簡單來說，在合併後稅務負擔能夠相對減少。簡單來說就是這樣。

就這項法案，我們在審議過程中收到一些業界的持份者及會計界的專業團體所表達的意見，主要有數點：第一，關於合資格合併的稅務負擔處理決定方面，有數項設定條件需要符合，包括我們剛才所說的"相同行業"條件；如果大家注意到我剛才的發言，我特別提到何謂"相同行業"條件，便是合併後一定要繼續經營與合併前相同的行業，才可以所謂利潤抵銷的方式來處理稅務，亦即稍微減輕稅務的負擔。然而，在法案審議期間，其實一些業界的持份者告訴我們，如果"相同行業"條件規限太緊，該定義訂得太過狹隘，便會窒礙商業運作的發展；正如我剛才提到的例子，如果合併前經營日式餐廳，合併後仍是經營餐廳，不過是意式餐廳，如這樣便指餐廳不符合"相同行業"的標準，那麼未免太過苛刻、太過嚴苛，會阻礙公司正常合併的商業運作。

另外一點是，在法案委員會裏，我們也花了相當時間討論所謂具充分商業理由進行合併的定義，"充分商業理由"是寫明在《條例草案》裏的。不過，我自己與其他同事在法案委員會也提出過，有時候有些公司進行合併時，本身經過合併便可獲一些稅務減免，我們最擔心的是，會否因公司進行合併後會有減低稅務負擔的安排，當局便自然不過地演繹，認為有關公司是為了避稅而進行合併？若然如此，便是再次將有關條文演繹得太過狹隘。所以，我們當時提到這個所謂具充分商業理由進行合資格合併的條件，最重要是希望局方確保獲告知理由，而不要僅看兩間公司合併後自然會減稅便強行指他們是為了避稅，其實他們還有很多理由支撐他們進行合併，他們也是進行商業運作。當局不可以看到他們合併後能減稅，便立即強行指他們是為了避稅。無可避免他們的確獲得減稅，但問題是，他們有很多理由支撐。希望當局考慮這個充分商業理由時，明白我們這個觀點。局方在法案委員會裏也有再三詳盡地解釋這些情況，以及書面回覆持份者的意見。

另一點是關於報稅服務提供者的安排。根據《條例草案》，將來的報稅服務提供者須承擔一些法定責任，所以部分持份者或業界專業團體提出疑問：究竟報稅服務提供者的定義是甚麼？是否只是簽署報稅表的專業人士，還是涵蓋事前進行眾多準備工作的人員？這些人員其實也有提供服務，那麼他們是否會被定義為服務提供者？如果將他們定義為服務提供者，便會令他們承擔很多法律責任，這樣會帶來一些不確定性。所以，在《條例草案》的審議過程中，政府當局也有很清晰地說明，所謂服務提供者，在《條例草案》中的定義明確是指提交報稅表(即簽署報稅表)的專業人士，不包含其他做事前準備工夫的人士。

最後一點是，在法案委員會中，雖然局方再三表示未有任何時間表，但他們表示，根據《條例草案》，將來也可透過刊憲的方式，要求一些中小企使用強制性電子報稅安排。就此安排，法案委員會的成員特別提出，假使政府有一天真的要實行強制性電子報稅，一定要給予充足時間，讓經營中小企的業內人士適應，這樣比突然間倉卒推行好。就此，我們已向政府當局提出很明確的意見，政府當局表示聽到我們的意見之餘，亦再三表明，對於何時會正式推動中小企強制性電子報稅的安排，暫時沒有任何時間表。

主席，我謹此陳辭。

**李慧琼議員：**我首先感謝《2021年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》委員會("法案委員會")主席和政府當局非常認真審議《2021年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》("《條例草案》")。

我十分記得《條例草案》提交立法會時，因為題目是雜項條文修訂，我在黨內跟黨友討論，《條例草案》可能涉及很簡單的事項。不過細看之下，原來當中涉及公司合併，以至資產轉讓的稅務處理，所以我們決定支持成立法案委員會進行審議。多謝參加的委員舉行了兩次會議，以及團體的來信表達對《條例草案》的意見。其實局長也可以想一想"雜項條文"作為 heading (譯文：標題)是否合適，因為《條例草案》也涉及實際具體的內容，但立法會議員乍看會以為"雜項條文"應該是一些十分簡單的技術性修訂，但我認為今次涉及的修訂並不單純是技術性修訂，希望局長參考。

主席，我發言支持《條例草案》，原則上同意當中有關不經法院的公司合併，非以售賣方式轉讓和繼承指明資產的稅務處理，以及提

交報稅表的立法建議。《條例草案》會令有關處理更加清晰明確，便利公司營商。

我發言希望表達一些意見，第一，關於相同行業測試條件是否過於狹窄，法案委員會主席周浩鼎議員提出的意見，我不再重複，但簡單而言，當局表示為了防止集團公司之間的損失相互轉移和收購虧損公司以減少稅負，所以在特別稅務處理的機制下，會引入一些特定條款，以處理合併前的虧損抵銷。

主席，我明白相關設置是為了防止集團公司之間通過合併轉移虧損，以達致避稅的目的。當局亦指出，在沒有相同行業條件的情況下，合併後公司可以純粹只為利用參與合併公司的虧損以減少稅負，而在合併後關閉參與合併公司的業務。不過，我們認為當局現行對相同行業的解讀，真的可能沒有考慮到實際情況，或許希望當局在應用時，可以多加考慮實際情況，因為局方亦有回應我們的查詢。根據局方在法案委員會上的回覆，即使兩間公司同為飲食業，分別經營日式和意式餐廳，如果按當局的理解，已經不能通過相同行業測試的條件。

我留意到局方在回應我們的查詢時指出，稅務局不會純粹因為菜式不同(例如日式和意式)而認定兩間公司經營不同的業務，而是會考慮其他因素，例如公司的經營規模等才作出決定，但對於相同行業測試的疑慮，我希望局長稍後回應時可以再重申立場，以便業界，以至企業可以清晰掌握。

事實上，如果局長有留意，多個專業團體及業界人士均對有關安排表示關注，包括香港會計師公會、稅務聯合聯絡小組、羅兵咸永道有限公司及香港稅務學會均認為，以入團後條件及財務資源條件規限合併前虧損的抵銷過於嚴格。他們指出，新加坡的有關做法並無此限制，亦較有競爭力，希望局方可以參考。我知道在法案委員會上，局方曾經回應表示，由於新加坡和香港的集團抵扣安排有所不同，加上香港實行簡單低稅制，所以我的感覺是，局長因而為香港採取比新加坡更嚴格的做法。整體而言，我認為防止避稅是需要的，但在防止避稅的基礎上，不應該過分嚴苛和狹隘，窒礙正常的商業活動，我希望局長回應時也可以交代局方應用時的考慮。

第二，是強制性電子報稅。《條例草案》其中一個目的，是為稅務局的計劃提供法律依據，讓更多企業可以在 2023 年自願以電子方式提交利得稅報稅表，最終目標是通過新建的商業稅務網站，實施以電子方式提交利得稅報稅表的安排。主席，香港在這方面真的走得比

較慢和相對落後，雖然業界均表示有些擔心，但我們同意政府需要有這個法律基礎。

原則上，如果應用得宜，科技可以減低公司的合規成本，但擬議的《稅務條例》第 51AAB 條賦權局長以附屬法例形式，藉刊登憲報公告指定某類別或種類的納稅人必須以電子方式提交報稅表，有部分團體對此表示關注。鑒於電子報稅或會令提交報稅表的程序較現在出現重大改變，所以需要按實際情況逐步走，並要謹慎行事，讓企業，以至從業員、專業人士有足夠時間適應和安排相關做法。其實稅務局代表和局方代表在法案委員會上已經就此表示同意和作出承諾，我希望局長稍後可以再次回應，屆時實施時，必須與持份者溝通，讓大家有充足的準備時間。

主席，當局在現階段未有就實施強制性電子報稅訂立時間表，並同意會考慮實際情況及可行性，包括納稅人及稅務從業人員是否有足夠時間適應新的電子報稅機制。我們認同當局採用先易後難的方式落實電子報稅，即首先要求大型企業或某些類別的行業以電子方式提交報稅表，然後再考慮延伸至其他企業。至於微型企業，我希望局方有些彈性。總體而言，主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》恢復二讀。

**主席：**是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

**主席：**如果沒有，我現在請財經事務及庫務局局長答辯。之後辯論即告結束。

**財經事務及庫務局局長：**主席，首先，我藉此機會感謝《2021 年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》委員會("法案委員會")主席周浩鼎議員及各位委員，包括剛才發言的李慧琼議員給予了很多法律和會計方面的專業意見，參與審議《2021 年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》("《條例草案》")的工作，並支持恢復《條例草案》的二讀辯論。

《條例草案》對《稅務條例》(第 112 章)進行 4 個範疇的修訂，分別是：

- (i) 根據《公司條例》進行不經法院程序的公司合併的稅務處理；
- (ii) 在特定情況下轉讓及繼承指明資產的稅務處理；
- (iii) 完善提交報稅表的法律框架；及
- (iv) 改良扣除外地稅款的安排。

法案委員會委員於審議《條例草案》期間主要就不經法院程序的公司合併的稅務處理，以及完善提交報稅表的法律框架表達關注，我現回應如下。

首先，就不經法院程序的公司合併的稅務處理而言，根據《條例草案》，納稅人可就合資格合併選擇特別稅務處理安排，以處理繼承營業存貨、繼承資本資產、就某些資本開支申索和回撥相關扣除和免稅額，以及抵銷合併前虧損等稅務事宜。有關選擇一經作出，便不得撤回。

在特別稅務處理的機制下，以合併前虧損抵銷合併後公司的應評稅利潤須符合若干條件。有法案委員會委員和業界關注，稅務局會以哪些準則去評定公司是否符合條件。

引入特定條件的目的，是防止集團公司之間的虧損互相轉移和透過收購虧損公司以減少稅負的情況。事實上，稅務局自 2015 年實施的過渡性行政評稅指引大致上包涵這些條件。根據我們的觀察，該行政措施自公布以來運作暢順，並沒有在執行上遇到困難。若《條例草案》獲通過，稅務局會於相關的修訂條例生效後，發出稅務條例釋義及執行指引，列出合併前虧損可獲及不可獲抵銷的例子及考慮因素。

剛才李議員和周議員都提及，關於相同行業測試的情況。稅務局在考慮兩間公司是否符合相同行業測試時會審視所有事實，例如兩者的經營模式、營運風格、註冊品牌等。以剛才兩位議員舉出的飲食業例子來說，局方是不會純粹因菜式不同而認定兩間公司是經營不同業務，而是會考慮其他因素，例如公司的經營模式等才作出決定。

就完善提交報稅表的法律框架而言，《條例草案》容許納稅人聘用服務提供者為其或代其報稅。我們注意到有業界代表關注“服務提供者”的定義。剛才周議員已很清晰地說明和表達了市場和業界對這方面的關注。《條例草案》擬議的第 51AAD(8)條將“服務提供者”定

義為獲聘用履行納稅人在《稅務條例》第 51(1)條下的責任的人，有關責任是在指定時間內提交報稅表。雖然在納稅人履行其提交報稅表的責任之前，需要進行諸如擬備利得稅計算表或其他佐證文件、填寫報稅表等準備工作，但由於第 51(1)條施加予納稅人的責任與如何和由誰進行這些準備工作無關，這些準備工作並非納稅人在第 51(1)條下的責任。

為釋除業界疑慮，我在此表明：不論是哪種報稅方式，包括紙本、電子或以紙本和電子紀錄混合方式，只有代納稅人提交報稅表的人，即在報稅表上簽署的人，才會被視為服務提供者。換句話說，假如只被納稅人聘用做準備工作，例如擬備利得稅計算表或其他佐證文件、填寫報稅表，並不屬就《條例草案》的目的而言的服務提供者，針對服務提供者未能履行法定行為的相應罰則亦不適用。

《條例草案》亦賦權稅務局局長日後決定強制以電子方式報稅時，藉憲報公告列明相關納稅人類別或種類。有議員關注，並在剛才發言時提到，實施強制性電子報稅的安排。我在此表明，在實施強制性電子報稅前，稅務局會充分諮詢持份者的意見，並考慮實際情況及可行性，包括納稅人和稅務從業人員是否有足夠的時間去適應新的電子報稅機制。稅務局的初步構思是在適當的時候首先要求大型企業或某些類別的行業(例如金融機構)以電子形式提交報稅表，然後再考慮逐步把有關要求延伸至其他類別的企業或行業。政府亦會考慮容許微型企業繼續以紙張形式提交報稅表。如果政府決定強制實施電子報稅，將再次向立法會諮詢實施計劃。稅務局局長必須刊登憲報公告，有關公告須通過立法會"先訂立後審議"的程序來處理。

我謹此陳辭，希望各位議員能夠支持《條例草案》。多謝主席。

**主席：**我現在向各位提出的待決議題是：《2021 年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》，予以二讀。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**：《2021 年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》。

現在成為全體委員會。

### **全體委員會審議**

**全委會主席**：本會現在成為全體委員會，審議《2021 年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》。

### **《2021 年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》**

**全委會主席**：我現在向各位提出的待議議題是：以下條文納入本條例草案。

**秘書**：第 1 至 20 條。

**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**：如果沒有，現在進行表決。

我現在向各位提出的待決議題是：秘書已讀出的條文納入本條例草案。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。

**主席：**全體委員會已完成審議《2021年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》的所有程序。現在回復為立法會。

隨而回復為立法會。

**財經事務及庫務局局長：**主席，我現在向立法會作出報告：

《2021年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》

無經修正已獲全體委員會通過。我動議"本會採納此報告"的議案。

**主席：**我現在向各位提出的待議議題是：財經事務及庫務局局長動議的議案，予以通過。

根據《議事規則》，這項議案不容修正，亦不容辯論。

**主席：**我現在向各位提出上述待決議題。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。

### **政府法案三讀**

**主席：**政府法案：三讀。

#### **《2021年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》**

**財經事務及庫務局局長：**主席，我動議

#### **《2021年稅務(修訂)(雜項條文)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：《2021年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》予以三讀並通過。

是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

**主席：**我現在向各位提出上述待決議題。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：**《2021 年稅務(修訂)(雜項條文)條例草案》。

### **暫停會議**

**主席：**會議現在暫停，明天上午 9 時恢復。

立法會遂於下午 6 時 34 分暫停會議。

## 附件 I

## 《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》

## 委員會審議階段

由邵家輝議員動議的修正案

<u>條次</u>	<u>建議修正案</u>
詳題	刪去在“建議”之後的所有字句而代以句號。
不繼續處理	
1 被否決	刪去第(2)款而代以—— “(2) 本條例自 2022 年 2 月 24 日起實施。”。
2 被否決	刪去“2、3 及 4”而代以“2 及 3”。
3 被否決	刪去該條。
4 被否決	刪去第(1)款。
5 被否決	在建議的第 62A(1)條中，在 <u>原有附表 2</u> 的定義中，刪去“2021 年 2 月 24 日上午 11 時”而代以“2022 年 2 月 24 日”。
5 被否決	在建議的第 62A(2)條中，刪去所有“2021”而代以“2022”。
5 被否決	在建議的第 62A(2)條中，刪去“(與第 64 條一併理解的)”。
5 被否決	在建議的第 62A(3)條中，刪去所有“2021”而代以“2022”。
5 被否決	在建議的第 62A(4)條中，刪去“與第 64(3)條一併理解的第 21(7)條(該條)，”而代以“第 21(7)條(該條)”。
5 被否決	在建議的第 62A(4)條中，刪去所有“2021”而代以“2022”。
6 被否決	刪去第(1)款而代以—— “(1) 附表 2 —— 廢除 “及 59 條 J” 代以 “、59 及 62A 條 J”。”。
第 4 部 被否決	刪去該部。

## 《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》

## 委員會審議階段

由易志明議員動議的修正案條次建議修正案

3.  
被否決

在建議的第 12 條中，加入——

“(2A) 第(4)款亦在以下情況下適用——

- (a) 根據第4F(1)(a)條，正在出售某輛私家車的註冊分銷商或註冊進口者，須繳付該輛私家車的首次登記稅；及
- (b) 該註冊分銷商或註冊進口者提出證明，致使署長信納該輛私家車於2021年3月19日當日或之前已經裝船付運出口香港。”。

3.  
被否決

在建議的第 12(5) 條中，刪去“(2)(b)”而代以“(2)(b)、(2A)(b)”。