

會議過程正式紀錄

2021 年 6 月 23 日星期三

上午 11 時會議開始

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.

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.

陳恒鑌議員, 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.

缺席議員：

林健鋒議員, G.B.S., J.P.

出席政府官員：

環境局局長黃錦星先生, G.B.S., J.P.

勞工及福利局局長羅致光博士, G.B.S., J.P.

運輸及房屋局局長陳帆先生, 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.

教育局局長楊潤雄先生, J.P.

政制及內地事務局局長曾國衛先生, I.D.S.M., J.P.

民政事務局局長徐英偉先生, J.P.

財經事務及庫務局局長許正宇先生, J.P.

保安局副局長區志光先生, P.D.S.M., J.P.

食物及衛生局副局長徐德義醫生, 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：秘書，請響鐘傳召議員進入會議廳。

(在傳召鐘響後，多位議員進入會議廳)

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：

附屬法例	法律公告編號
《2021 年危險藥物條例(修訂附表 1)令》	2021 年第 90 號
《2021 年化學品管制條例(修訂附表 2)令》	2021 年第 91 號
《2021 年獸醫註冊條例(修訂附表 2)令》	2021 年第 92 號
《2021 年建築物(小型工程)(修訂)規例》	2021 年第 93 號
《建築物條例》——《立法會決議(生效日期) 公告》	2021 年第 94 號
《2021 年〈公司條例〉(生效日期)公告》	2021 年第 95 號
《2021 年〈公司條例〉(生效日期)(第 2 號) 公告》	2021 年第 96 號
《2021 年〈公司條例〉(生效日期)(第 3 號) 公告》	2021 年第 97 號
《公司(住址及身分識別號碼)規例》	2021 年第 98 號
《2021 年公司紀錄(查閱及提供文本)(修訂) 規例》	2021 年第 99 號
《2021 年公司(非香港公司)(修訂)規例》	2021 年第 100 號
《2021 年公司條例(修訂附表 11)公告》	2021 年第 101 號

《2021 年預防及控制疾病(規定及指示)(業務及處所)(修訂)(第 3 號)規例》 2021 年第 102 號

《2021 年預防及控制疾病(禁止羣組聚集)(修訂)(第 4 號)規例》 2021 年第 103 號

其他文件

內務委員會有關研究附屬法例及其他文書的第 20/20-21 號報告

《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》委員會報告

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。第一項質詢。

培訓校長和教師

1. 張宇人議員：主席，據悉，教育局在調查針對教師的投訴後，發現有教師使用內容偏頗的教材，向學生灌輸歪曲的概念，挑起學生對國家的反感。教育局表示，會在教師的職前和在職培訓中，加強價值觀教育、教師專業操守、《憲法》、《基本法》和國安教育的內容。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於被取消註冊指明年期的教師，在該年期過後可重新申請註冊，教育局會否規定他們須完成該局提供關於國情、《基本法》和《香港國安法》的培訓(包括到內地師範大學接受國情培訓)，他們的申請才會獲考慮；
- (二) 教育局有否考慮安排現職教師和準教師前往內地師範大學接受國情培訓，以增進他們對國家發展的了解；及
- (三) 教育局有何新措施，進一步加強校長及教師對國情、“一國兩制”及《香港國安法》等方面的認識？

教育局局長：主席，社會對教師的專業操守有十分高的期望及要求，因此，教育局一直嚴肅處理每宗涉及教師操守的個案，並按《教育條例》考慮取消那些嚴重失德或違法教師的註冊。若教師被取消註冊後重新申請，為了保障學生的福祉，我們定必小心考慮，但過往通常不會批准他們重新註冊。我們總結了過去一年多處理投訴個案的經驗，並作出改善建議，在取消教師註冊時，會訂明在若干時間內(例如：3 年)，不會考慮其註冊申請，令社會及教師清楚知道個案的嚴重性及對學生的保障。

就張宇人議員提出的質詢，現答覆如下：

- (一) 教師被取消註冊可能涉及很多不同的原因，並不單單限於教授扭曲的價值觀或錯誤的知識或概念。在 2019 年及 2020 年，我們分別取消了 6 名及 7 名教師的註冊或拒絕其註冊申請，當中有兩宗涉及教授嚴重偏頗甚至錯誤的內容，其他個案主要涉及教師與學生有超越師生關係的行為、觸犯刑事罪行、有嚴重的誠信問題等。

教育局在考慮被取消註冊的教師可否重新獲得註冊時，必須整體考慮，若涉及嚴重的誠信問題、嚴重違反專業操守或危害學生安全等而被取消教師註冊，即使有關人士參加培訓，我們(以至社會人士)亦難以放心把學生交給他們。再者，教師因其個人德行、專業操守、教授錯誤內容或不稱職而被取消註冊，亦必須自己承擔後果。若他們希望重新註冊，必須主動採取適當的行動(包括接受適當的培訓)，以及提出有力和具體的證據，證明他們"適合及適當"及可擔任稱職的教師，教育局會審慎考慮其申請。在保障學生安全和利益的大前提下，我們不會單憑這些人士接受了某些培訓，便將學生交給他們。

我想指出，被取消教師註冊的人士已不是教師，原則上，教育局提供的教師培訓一般只開放予在職教師參加。就透過培訓幫助教師反思和改過，更適用於被教育局譴責、警告或勸諭的教師。由於每宗個案的背景、內容和嚴重性不同，學校作為僱主，應因應情況鼓勵有關教師修讀相關課程，重新建立正確的價值觀、掌握正確的知識和概念(包括對香港、國家的認識)、反思自己作為學生楷模應有的品行等，學校亦應加強督導這些教師的表現，例如觀課、檢視教材、提醒他們時刻注意言行等。我們鼓勵這些教師修讀

教育局就不同課題(包括關於教師專業操守、《憲法》、《基本法》、《香港國安法》等)提供多元化的培訓課程。

(二)及(三)

培訓教師(包括校長)是教育局的一項重點工作，我們更為校長及教師提供有關《基本法》的培訓課程。由 2020-2021 學年開始，我們更加強了相關工作，包括在新入職教師、在職教師及擬晉升教師的核心培訓課程，以及校長培訓課程加強《憲法》、《基本法》及《香港國安法》的內容，由資深的法律專家和學者主講。另外，在 2020-2021 學年，我們亦聯同一些團體，舉辦不同課程，例如與勵進教育中心合作，舉辦了兩期，每期一連 3 天的培訓課程"尊重法律、鞏固法治"，有系統地幫助教師認識香港的憲制地位和法治制度。這些培訓可幫助校長和教師在日常教學和生活中，作為學生的楷模，啟迪學生，引導學生尊重法律、遵守法律，鞏固法治。校長及教師報名踴躍，對課程評價正面，表示能加深他們對《憲法》及《基本法》的認識，釐清一些誤解。我們將來會舉辦更多這類培訓課程。

此外，教育局亦一直致力為校長及教師舉辦到內地的專業學習交流團，讓他們透過親身的觀察和體驗，了解國家的最新發展，反思香港與國家、國家與世界的關係，並且拓寬視野。我們除了繼續安排新任校長到內地參加專業交流，由 2020-2021 學年開始，新入職教師及擬晉升教師的核心培訓當中，包括約 4 天的內地學習團，以加強教師對國家發展及教育發展的認識，從而幫助他們啟迪學生，幫助他們思考香港在國家發展的機遇和貢獻。我們原本已就 2020-2021 學年的學習團與內地單位聯絡，並擬備初步計劃，但由於受到疫情影響，這些學習團會延至 2021-2022 學年舉行。

教育局會持續檢視這些課程的模式和內容，以期更全面地照顧教師和校長的需要。

張宇人議員：主席，局長剛才的主體答覆所給予我的感覺是，教育局在這方面並非沒有做事。不過，就我問及可怎樣加強對無論是《基本法》、《香港國安法》、《國旗及國徽條例》或《國歌條例》等的認

識，教育局似乎在培訓教師上，只是針對 3 種類別的教師：第一，是被局方譴責、警告或勸諭的教師，局長認為應要求他們參加課程，這在他的主體答覆中可見。第二，是新入職的教師，局方現時會向他們提供這些課程，這是好事。第三，是擬晉升的教師，局長表示會要求他們參加課程。

現時有這麼多教師，在中小學裏隨時也有 10 萬、8 萬名教師，其實局長可想想，當中有多少名教師並非擬晉升、並非新入職、已擔任校長而並非擬晉升為校長？現時上述這些人當中可能有部分對這方面的事情也是一頭霧水的。局長有否考慮過，在整個教育系統裏，要求教師每數年便要進修？局長可否將相關課程納入培訓中，而不是限於那 3 類教師才可以接受這些課程？

教育局局長：主席，其實我們對所有在職教師也有基本的專業培訓要求，即他們每 3 年便要接受 150 小時的專業進修培訓。正如我在主體答覆中所述，今年開始，我們特別加強對新入職教師和擬晉升教師的培訓，我們會在該 150 小時的課程裏抽取一部分作為核心的培訓課程。根據以往多年的做法，我們是給予很大的彈性讓教師自行挑選培訓課程來修讀。不過，我們現在收緊了，在教師的培訓課程中，有一部分的核心課程是由教育局安排，包括我剛才在主體答覆中提到關於《憲法》、《基本法》、《香港國安法》和教師專業操守的一些培訓課程，以及對國家的理解和國家在教育方面的發展等課程，我們已包括在該 30 個小時的核心課程內。這是第一步，我們將來可能會視乎整體發展，進行專業討論，希望在教師的培訓方面能持續進步。

我在主體答覆中亦提及，除了這些核心課程之外，我們也會就《憲法》、《基本法》等舉辦培訓課程，所有教師可主動學習和參加；而現時在課程改革下，我們亦已就公民科進行很多培訓工作。所以，不同的教師在不同的階段和不同的課堂或在不同的要求下，也會接觸和學習一些專業上需要的課程。在這方面，我們會繼續檢視，繼續做好這方面的工作。

黃國健議員：主席，我留意到政府在答覆張宇人議員的質詢中，表示就那些被教育局譴責或警告的教師，學校應該鼓勵他們接受培訓，或政府鼓勵他們接受培訓；而鼓勵的意思是並非強制，他們可以接受培訓，也可以不接受培訓。我想問局長會否考慮建立一個制度，對於受到譴責或警告的教師，要強制他們參加這些培訓課程，根據他們的不同過失，必須參加不同的相關課程，以作為補救或懲處的措施？

教育局局長：主席，正如我在主體答覆中提到，每宗個案也有一些特別情況，接受培訓或參加一些課程固然是其中一項處理該位教師現時問題的措施，但亦未必是唯一的方法。所以，我在主體答覆中也提到，我們覺得學校作為僱主，是日常管理教師的工作，亦會監察其表現，所以應該有責任就該名教師的問題作出適當跟進，包括如果有一些課程是適合該名教師進行培訓的，便應要求他參加課程。

不過，有一些教師的行為或表現可能不好，這未必是參加一個培訓課程便可以處理的，例如他有時對學生的說話或態度不是太好，這些可能需要透過日常監察來處理。教育局亦會因應每一宗個案的情況跟學校作恆常跟進，我們會一直監察該名老師在接受了譴責、警告或勸諭後未來一段時間的表現，目的是向他提供適當的輔導，亦要確保他不會再犯同樣的錯誤。

張華峰議員：主席，我十分支持教育局在教師的職前和在職培訓中加強價值觀的教育、老師的專業操守、《憲法》、《基本法》及《香港國安法》教育的內容，我希望教育局應該認真執行，不要以“為培訓而培訓”這種態度來做，否則即使投入更多人力資源，也不能夠提升香港的教育水準。因此，我想問局長，在向教育工作者提供培訓後，能否有一些考核、評估等措施，確保校長和教師能夠認真學以致用，在教學中，能夠正確向學生教授《憲法》、《基本法》及國家安全等內容，加強培訓學生的國家觀念，為國家及為香港培養出年青有為的社會棟樑？

教育局局長：主席，當然，在我們提供的培訓課程中，我們的目標是希望透過課堂、講座，由專家講解尤其是有關《憲法》、《基本法》、《香港國安法》或法治的概念，協助我們的教師釐清問題，方便他們將來在校內進行教學工作。

我們在檢視那些培訓的成效時，固然想看到教師是否學到一些東西，而考核、測驗或評核固然是其中一種方法，但未必是唯一的方法，尤其是如果我們希望教師能夠有多一點的內化，即自己真正親身感受或了解，而這較純粹回答一些問題更為深入的。

我們過去進行這些培訓也會要求教師進行一項評估，讓我們了解他們覺得有關課程究竟做得好與否。很多時候我們會有一些同事在場，可觀察到在討論的過程當中，究竟教師對題目的了解有多少。教

師自己提出的問題，其實在某程度上亦反映他究竟認識這些題目有多深；亦透過一些問答或討論，能夠加深他對這方面的認識。

所以，在聽了張議員的意見後，我們可以作出歸類。有一些課程適宜最後有簡單的測驗，看看教師究竟認識多少；亦有一部分是可能需要透過一些討論來觀察，究竟老師在這種形式下學習到多少。我們會用不同的方法來檢視課程及老師學習的情況，而最重要的是，願意報名學習的老師我們都相信是用心去認識這些課題；他們有心去認識的時候，透過一些計劃的培訓，便可以幫助他們在這方面的知識增長。

郭偉強議員：主席，局長在主體答覆中很強調，被取消教師註冊的人士已經不是教師，已經接觸不到老師的培訓；相反，被譴責、警告或勸諭的老師則有機會接觸到度身訂造的培訓課程。問題便出現，因為坊間對於這個培訓課程存疑，他們擔心出現一種情況，便是聽了卻不明白，明白了又不做，做了又沒有做足的問題。

那麼，我想問局方，如果單靠學校進行觀課、檢視教材和提醒教師時刻注意言行，把責任全交給學校和校長的話，又如何確保教師除了不再傳播一些扭曲的價值觀和錯誤的觀念之外，可以產生一個作用，便是積極傳授一些正確和符合基本原則的教育呢？

教育局局長：主席，我明白議員十分擔心，有個別不好的老師可能會在課堂上做一些不正確的事情。正如我過往在多個場合指出，我們仍然深信，大部分老師均專業地履行他們的工作。我們相信在一間學校內，可能會有個別一兩位老師曾經做過一些不正確的事情，受到我們譴責或警告，但學校管理層、其他老師或主任，其實他們也是有心做好教育工作的。

所以，在這種情況下，學校如果負起這個監察教師的責任……當然，每天在學校裏，最能夠接觸教師的，一定是學校的管理層。他們在學校裏，能夠看到教師在課堂上如何教學、能夠看到教師如何與學生相處，從中可評核其表現。所以，正如我在主體答覆中指出，學校應該就着這些範疇緊密和恆常地監察教師的表現，直至學校覺得有信心才慢慢放鬆。

我們作為教育局，會就着一些個案向學校跟進，例如過了一段時間後，我們會跟學校商討，究竟有關老師的表現如何，哪些地方已經

有改善。在有需要的時候，我們教育局也可以派出同事跟老師或學生討論，看看整體狀況為何。

但是，我們作出譴責、警告或勸諭，也是希望教師改過，我們想給教師一個機會，因為他犯的錯誤，未至於令我們對他繼續作為一名教師完全失卻信心，我們仍然希望他改過。所以，這些是恆常和持久的改善工作，希望可以將教師的表現逐步提升。

何俊賢議員：主席，我首先感謝張宇人議員提出這個問題，其實我們看到政府的答覆後，感覺社會對於特區政府如何處理一些犯事的老師……給他一個機會，當然是重要的，但"齋講"、"齋教"、讓他們自願式地參與這些活動或小測驗，是否真正讓公眾放心呢？另外最重要的是，現時在教育界裏面，仍然有很多無感染症狀的政治病毒帶菌者，有很多人認為自己做錯，還在裏面無意識地散播這些病毒。

最近也有一宗新聞報道，有一名教師最近因為《蘋果日報》有 5 名高層犯了……應該說是疑似犯了《香港國安法》，而被拘捕候審，該名老師做了一個非常愚蠢的政治動作，便是拿着 10 份《蘋果日報》在學校內派發給其他教職員，這個動作明顯具政治性，甚至是有動機的，因為其他人沒有說要買報紙，而他主動購買《蘋果日報》給他們，這個動機是甚麼呢？究竟如何能夠識別出這些人呢？校長很機智，已暫停了該名教師的職務，不讓他接觸學生，但特區政府在這件事上，可否更加主動地做一些工作？之後會如何處理——不要說是案件——這類型無感染症狀的政治病毒呢？

教育局局長：主席，就個別個案，我們不會在此討論。但是，教育局有一個十分清晰的立場，便是政治推廣活動一定不可以學校裏面出現。

大家可以看到，現時學校這項指引都是清晰的，而根據何議員剛才所說的，有關學校亦已採取一些行動。當然，個案繼續發展下去，我們會繼續向學校跟進。其實，以今天來說，我們的態度是清晰的，並已要求學校根據我們的指引，採取一些適合的行動。每宗個案也有不同，很難一次過說明在哪種情況下要怎樣做，但我們現在看到，在過去一段時間，學校已能夠適當地處理這些問題。

主席：第二項質詢。

工務工程項目的招標安排

2. 劉國勳議員：發展局上月提交文件，交代去年第四季所批 22 項基本工程合約的獲接受投標價(下稱"中標價")，與該等合約的工程計劃核准預算費中預留的款額之間出現重大差額的情況。有關中標價平均僅相當於預留款額七成，而其中 3 份合約的有關百分比更在六成以下。另一方面，有承建商反映，社會事件和疫情令工程延誤及成本上升，加上建築材料價格近期急漲，令他們苦不堪言。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於上述文件就該等重大差額所列原因包括"由於市場競爭激烈所致，故回標單價較低"，有否評估此情況會否導致承建商為節省成本而"將貨就價"或聘請非法勞工，或工程因承建商入不敷支而"爛尾"；
- (二) 除了採用"雙信封、兩階段"的招標方法，政府會否考慮釐定"合理低價競標"的標準，並把投標價最低的投標書從價格建議評分中剔除，以避免極端低價引致的惡性競爭；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 因應工程受到疫情影響，政府除了給予承建商更長施工時間外，會否提供其他援助；會否參考內地當局就市政工程項目成本價格波動與承建商合理分擔風險的做法，考慮向承建商提供補助，以協助他們應付因建築材料價格上升而引致的額外開支？

發展局局長：主席，政府工務工程的招標，一貫以"最佳經濟效益"和"公開及公平競爭"為原則，並以清晰明確的程序及作業方法進行。在評標方面，我們並非以"價低者得"為準則。除了考慮標價外，我們亦會審視投標者的技術能力及表現。一般來說，政府工務工程的評標分兩個部分，首先會評核投標者的技術能力及表現，繼而會考慮投標者提出的標價。視乎工程的性質，技術評分比重一般佔整體評分 40%；而一些高度複雜的項目，技術評分比重更會提升至 50%。技術能力及表現與標價兩部分經綜合計算後，總得分最高的標書會被推薦採納。在保障公眾利益的前提下，我們亦會審視最高得分者的財務能力及其標價的合理性，以確保中標者有足夠能力按合約要求完成工程。如果有不合理低價的標書，而這些標書獲得最高的綜合評分的

話，相關標書亦不會被推薦採納。以上的評標方法既符合公共理財原則，亦有助我們選出有能力的承建商進行工程。事實上，香港的基建水平在過去一段長時間躋身國際前列位置，反映我們的評標方法行之有效。

就劉國勳議員質詢的各個部分，現答覆如下：

- (一) 在 2019 年至 2020 年的 8 個季度內，撇除定期合約和一些在申請撥款前已知回標價的項目外，價值在 3,000 萬元以上的主要基本工程計劃合約的平均中標價約為其工程計劃核准預算費中預算款項的 81%。單以 2020 年的第四季來說，相關工程合約的平均中標價約為預留款項的 77%。就議員提及的其中 3 份工程合約，我們在評標階段已詳細審視情況，認為其標價仍屬合理水平。

儘管如此，工務部門在施工階段會嚴謹地監督工程，確保承建商履行所有合約要求。如果發現承建商的表現未如理想，工務部門會督促承建商適時改善，並把其不理想表現反映在表現評估報告上。如情況未能改善，工務部門會根據發展局的《承建商管理手冊》及相關指引採取規管行動，包括暫停投標資格，甚或從認可承建商名冊除名。根據工務部門的資料，上述提及的 3 份工程合約，其承建商的表現在工程開展至今未有出現問題。工務部門會繼續嚴謹地監督有關工程。

- (二) 正如我剛才所說，政府在現行評標機制下已有清晰指引，以評估和剔除不合理低價標書，確保中標者的質素和能力，免除因工程價不足而引致的違約及其他風險。在評估標價是否合理時，我們主要會考慮幾個因素，包括：(1)與其他投標者的價格、工程合約的預算費用，以及同類別工程的最新價格進行比較；(2)就合約中主要工種的標價與市場價格進行比較；(3)標書中的資金流有否出現"前重後輕"的投標策略等。如果工務部門認為某份標書的標價過低，可能影響該投標者履行合約要求的能力，甚或出現違約風險，工務部門將不會考慮接納有關標書。

由於已有機制確保不合理低價標書不會被採納，我們不打算以"一刀切"形式剔除最低價標書。

- (三) 就疫情對本地建造業界的影響，我希望在此簡單闡述政府和業界共同作出的努力，以及政府的一些支援措施。我們在過去一年多透過兩輪防疫抗疫基金，推出多項支援建造業界的措施，包括對建造業工友和相關企業直接提供現金補助、推行建造業保就業計劃等，共發放了約 63 億元。此外，發展局和工務部門合共創造了超過 6 500 個短期職位，為就業市場注入活力，同時亦額外增加 250 個畢業生培訓和暑期實習生名額，並向僱主提供薪金補貼，支援他們聘用約 2 100 名畢業生和助理專業人員。我們在今年會繼續提供約 3 000 個短期職位、額外聘請為數約 100 名暑期實習生，以及資助私人機構聘用畢業生和助理專業人員，名額約 1 700 個。此外，勞工及福利局亦會把工科畢業生訓練計劃的名額增至 500 個。

就工務工程合約而言，我們除了因疫情關係而延長合約完工期外，還在現有和新的合約中向相關承建商提供預先支付金，解決其現金流問題。過往一年多，我們在 280 多項工務工程中，共發放約 20 億元預先支付金。業界均認為有關措施能有效紓緩承建商的現金流壓力。至於議員所關注的建材價格變動問題，一般工程合約已附有工資及物價調整價格的機制，我們會按工程期內相關工資和材料指數的變動，上調或下調對承建商的合約付款，藉此減低承建商因工資和材料價格波動所承受的風險。

劉國勳議員：多謝局長的回應。事實上，我的擔憂並非無的放矢，因為就着我在質詢第(一)部分提及的情況，2020 年的地盤工程意外死亡人數是全年 18 人，但到了 2021 年，單是上半年已有 14 人因地盤工程意外而死亡，當中還未包括非法勞工的死亡數字，因勞工處表示非法勞工並不計算在內。死亡數字已增加了 1 倍，而且不包括“黑工”，這情況實在令人擔憂。

就我剛才的提問，局長表示如有不合理低價的標書，這些標書即使獲得最高評分，也不會被推薦採納，而且訂有機制進行監管。我想問局長，有關機制的標準如何釐定？據我所知，不單 2020 年的第四季，即使是最近一些大型工程的中標價，均只是政府預留價的五六成而已，最低標價甚至比次低標價低出五至六成。所以，我想問以不合理低價標書而言，當局的標準是如何釐定？

發展局局長：多謝劉議員的補充質詢。我剛才在主體答覆已有提到，在審視一份標書時，我們會分兩部分作出評估，投標價是一個部分，而工程表現(即質量)則為另一部分。我先與劉議員分享一個數字：以過往 3 年超過 1 億元的合約而言，是否全皆由最低價標書中標呢？並非如此。當中有大約 42%(即超過四成)合約的中標者，其投標價並非最低，而是因為其質量較好。

劉議員剛才也特別在主體質詢中提及數份合約，其投標價比一般的低價者更低了一些，但我們在評估時卻可能給予最高評分，這是因為我們在審視標書時，會看多方面的情況。例如投標者在標書建議採用的是甚麼方法，會否效率較高？又或當投標者的現金流很強時，能支持他採用一些其他投標者不願意採用的方法？

總的來說，我們會評估投標者會否有違約風險，並能按我們的質素要求完成工程，然後才會繼續考慮已獲最高評分的標書。我們認為如以"一刀切"方式硬性劃出一條線，如訂明 80%或 70%以下便不符資格，這是既不科學也不符合香港市場要求的做法。

謝偉銓議員：低得不合理的投標價當然可讓政府節省金錢，市民亦會認同這是省錢之舉，但大家自然會擔心會否出現超支、延誤，以及劉國勳議員剛才強調的質量問題。這些其實都需要關注，而且也要探討會否造成行業出現惡性競爭，不利行業發展的問題。所以，在過去一段時間，我其實很關注當局有否實行"價低者得"的原則，但局長剛才已在主體答覆說明，政府的現行評標機制已訂有指引，會剔除出價低得不合理的標書，我希望在這方面可做出一些成績。

主體答覆第(二)部分提到很多方面的把關工作，務求在質量和價錢上均屬合理。我想就此詢問局長，除工程項目之外，這些原則是否同時適用於政府委聘顧問的工作？因為近期有很多業界人士反映，在這方面出現所謂"割喉式"投標價的問題，他們稱之為"*fee diving*"(譯文：出價潛水)。如質量出現問題，影響其實很大，而且因為價格太低，所以找不到合資格人士提供服務。故此，我想問局長有關原則是否同時適用於這方面的工作？

發展局局長：感謝議員的補充質詢，我的答案很簡短：是的，就工務工程顧問合約，剛才所述原則同樣適用。

梁志祥議員：主席，就我對劉國勳議員所提質詢的理解，他所指的是一些已中標，特別是在疫情出現後中標的工程合約。事實上，當時的投標價相當低，因為疫情期間的物價不高，但在疫情過後，如工程期跨延至特別是明年，工程成本可能會大幅上升，因而導致中標的公司可能難以應付工程合約的餘下各個部分。

若然如此，便會關乎今後的工務工程能否如期進行，以及會否因中標公司虧本倒閉而導致工程延誤。類似情況曾在 1997 年後出現，當時也有工程“爛尾”的問題。所以，我想問局長如真的遇到這種情況，當局會否再向立法會申請撥款？又或在工程“爛尾”後，政府需否重新招標，因而蒙受損失？在這情況下，是否訂有機制可讓政府免受損失？

發展局局長：主席，多謝梁議員的補充質詢。這項補充質詢有點複雜，我會嘗試扼要回應。先談談工程“爛尾”那一部分，其實在過往一段時間，較高價工程合約出現“爛尾”的情況可說是絕無僅有。

另一相關問題是因為工程成本急速上漲，導致政府需要向立法會爭取追加撥款。過往的確曾出現這種情況，但就具體數字而言，我們曾翻查最近 10 年的數字，發現在超過 200 個具有一定規模的工程項目中，真的需要向立法會申請追加撥款的僅佔約 2.3%。所以，相關的百分比並不是太高。實際情況是經過工務部門的專家審視，認為有關的成本增加屬合理，我們才會申請追加撥款，否則不會這樣做。

在過去的某一段時間，一如劉國勳議員或盧偉國議員所知，大約在 2009 年至 2014 年間，工程物料價格曾急速上升，從政府的標價指數也可看見，該數年的指數曾攀升了數十個百分點。所以，一些工程時間較長而需要跨越該數年的項目，難免要就工程費用上限爭取追加撥款。不過，最近數年已再無出現這種情況，其實在本屆政府任期內批出的工程，均暫時未有出現需要爭取追加撥款的情況。

盧偉國議員：主席，局長在主體答覆提到因疫情關係，局方一方面可延長合約完工期，另一方面可在現有和新的合約中向相關承建商提供預先支付金，以解決其現金流問題。

我想問局長除了剛才所說，提供預先支付金讓承建商啟動工程之外，當局會否盡量壓縮因應工程進度按期向政府申請支付工程費用的周期，讓承建商能有較為健康的現金流？再者，當局有否留意到有些公司因在疫情下經營始終比較困難，而出現拖欠下層分判商費用的情況？

發展局局長：主席，感謝盧議員的補充質詢。展望將來，相信盧議員也知道在付款周期上，我們願意作出調整，可以更加頻密一些，但總不能每天付款一次，相信盧議員也明白。如果個別工程項目真的有此需要，例如在完成某一百分比工程便向承建商付款方面，我們願意就個別真正出現困難的工程，對相關的百分比作出一般情況以外的更多調整，但仍須視乎具體情況才可作出決定。

黃定光議員：主席，當局在 2016 年成立項目成本管理辦事處，其後並於 2018 年把該辦事處升格，成為項目策略及管控辦事處，簡稱“項目辦”。設立項目辦的主要目的是加強成本監控和項目管理的能力，簡單來說就是要防止工務工程出現超支。

由於項目辦會就每個預算金額超過 3,000 萬元的項目進行審視，項目辦是否認同以主體質詢提及的 22 項工程合約而言，其工程預算均須經項目辦審視？項目辦會否作為獨立的第三者，評估有關部門所定的工程預算會否偏離合理水平，或就工程合約價格作出過高估算？

發展局局長：感謝黃定光議員的補充質詢。就有關的管控部門，我先向黃議員提供一個數字：該管控部門在 2016 年成立，前身是項目成本管理辦事處，曾審視 300 多個項目，共牽涉 6,400 億元工程費用。透過其提出的良好意見，加上工務部門予以執行，政府至今大概節省了 700 億元成本，這是至今為止的基本情況。

黃議員剛才提出的第二個問題牽涉一些複雜情況，我嘗試作簡單解說。我想告訴黃議員，這其實是兩個概念，因為當訂定 ACE 即核准預算費時，政府是以之作為一種管理合約成本的工具。這當然不代表它是完美及唯一合理的價格，而其他所有出價則全不合理。

當回歸到市場時，中標者在質量及價格上，一定會在其中一個甚至全數兩個方面佔有優勢。所以，若中標價格較政府所作評估(即 ACE)為低，其實是相當正常，因為那是由市場當時多位投標者中最有實力的一位提出的價格，所以其所得總分亦最高，甚至有時在上述兩方面均具有實力。因此，核准預算其實是一個範疇(range)，任何在範疇之內的出價均有其合理性，但並不代表我們是刻意估高，因政府不會這樣做。

主席：第三項質詢。

輸入內地家庭傭工

3. 謝偉俊議員：主席，現行輸入家庭傭工計劃並未涵蓋內地家庭傭工(下稱"內傭")。然而，東南亞多個外籍家庭傭工(下稱"外傭")主要來源國家接連爆發 2019 冠狀病毒病疫情，令外傭來港人數銳減，加上在港外傭"跳工"頻繁，導致越來越多本港家庭無法聘得外傭。另一方面，有不少家庭(尤其有不諳英語及體弱長者的家庭)均希望聘用"同聲同氣"的內傭。就此，政府可否告知本會：

- (一) 在各國爆發疫情及抵港外傭數目銳減的情況下，以及在防止外傭跳工的前提下，有何新措施增加外傭供應；
- (二) 政府拒絕輸入內傭的"入境管制及保安考慮"為何；及
- (三) 因應有評論指出，目前持工作簽證來港的外國人在留港工作 7 年後即可成為香港永久性居民，但外傭卻不享有相同待遇，令人質疑此情況屬歧視及不公平對待，政府會否考慮劃一規定所有持工作簽證來港後居港滿 7 年的人士(不論是中國人、外籍人士還是外傭)，均須向入境事務處處長申請並在獲其批准後，才可成為香港永久性居民，以消除歧視及不公平對待的質疑，並為輸入內傭創造條件？

勞工及福利局局長：主席，就議員的提問，經諮詢保安局及入境事務處("入境處")後，我現綜合回覆如下。

- (一) 面對 2019 冠狀病毒病疫情，政府一直因應疫情防控形勢的變化和需要，盡最大努力為外籍家庭傭工("外傭")和其僱主提供協助和便利。從 2020 年年初開始，勞工處及入境處推行多項措施，協助外傭及其僱主應對 2019 冠狀病毒病疫情，包括容許僱主延長其即將離任外傭的現行合約有效期限最多 3 個月，以及進一步延長外傭延後返回原居地的特別安排。一般而言，外傭可在其僱主同意下申請延後一年返回原居地。在疫情下，如外傭在該首次一年延後期內仍未能返回原居地，可再向入境處申請進一步延長逗留期限直至合約完結才返回原居地。如新聘請的外傭受疫情影響暫時未能來港，或現任外傭未能返回原居地，僱主可採取上述特別安排，讓現任外傭繼續留港照顧家庭。上述特別安排須得到僱傭雙方同意。

入境處在 2020 年 1 月至 2021 年 5 月期間共批准了逾 30 萬宗續聘外傭的申請(包括外傭與同一僱主續約，以及在特別安排下僱主延長外傭現行合約的有效期限和外傭再度延後返回原居地的申請)，盡量令有需要的家庭可以繼續得到外傭的支援。而截至 2021 年 5 月的 12 個月內，入境處亦批准了約 23 000 宗提早終止合約而因疫情的特殊情況在港轉換僱主的申請。至於新申請方面，入境處已積極調配人手加快審批新申請，以期外傭可以盡快到港履新。入境處會繼續加快審批進度。

政府一直致力維持香港為吸引外傭來工作的地方，並積極開拓新外傭來源地，包括於 2017 年 3 月放寬柬埔寨國民的簽證要求，讓柬埔寨傭工來港工作。勞工處亦會繼續與外傭來源地政府及其駐港總領事館保持聯繫，鼓勵其國民來港擔任外傭，以配合本地家庭的長遠需求。

- (二) 現時，輸入家庭傭工的入境安排並不適用於內地、澳門特別行政區或台灣的中國居民；以及阿富汗、古巴、老撾、朝鮮、尼泊爾及越南的國民。這主要是基於入境管制及保安的考慮，政府沒有計劃作出改變。除此以外，政府並無限制或鼓勵僱主聘用任何國籍的外傭。僱主可按其需要，決定從上述以外的其他國家和地區申請輸入外傭。

就入境管制及保安風險方面，政府會不時作出評估，以切合本港的實際情況。一般而言，政府其中一項關注為非本地家庭傭工來港後從事違反逗留條件活動的風險，或在合約完結後非法在香港逗留所帶來的問題。"打黑工"是其中一個例子，尤其是考慮到現時適用於非本地家庭傭工的"規定最低工資"，與本地低技術工人的工資水平有相當大的差距，可能提供相當大的經濟誘因從事非法工作。從執法角度，例如在店鋪"打黑工"，外傭在外表識別上都比較容易，風險亦相對容易處理。個別非本地家庭傭工為了在香港長期居留，亦有可能在港工作期間被不法集團教唆和安排"假結婚"，藉此以受養人或其他合法身份長期居留。

- (三) 香港永久性居民的資格於《基本法》及《入境條例》訂明。任何人士，如按照法律符合"在香港通常居住連續 7 年或以上"的要求及《入境條例》其他相關的規定，須向入境處提出核實永久性居民身份證資格申請，並經核實資格後，才會獲入境處簽發香港永久性居民身份證。

現時，根據《入境條例》第 2(4)條的規定，若干指定類別人士留在香港期間不得被視為通常居於香港，他們包括非法入境者、違反逗留條件的人士、難民、被監禁或羈留人士、輸入勞工、外來家庭傭工、領館人員、香港駐軍成員，以及中央人民政府旅行證件持有人。當中，第 2(4)(a)(vi)條指明"外來家庭傭工"為"來自香港以外地方者"。換言之，無論輸入的家庭傭工來自香港以外的任何地方，在其受僱為家庭傭工而留港期間，根據法例均不會被視為通常居於香港，留港滿 7 年後也不會符合資格成為香港永久性居民。

過去曾有外傭就上述條文和外傭與其他外來工作人士所受逗留條件不同向法院申請司法覆核。法院明確指出入境當局有權決定批准外籍人士逗留在港和為此訂立不同的逗留條件，這並不涉及歧視或不公平待遇的問題。法院亦確立《入境條例》第 2(4)(a)(vi)條與《基本法》相關條文一致。

謝偉俊議員：主席，本會連續兩星期有議員提出有關外傭的口頭質詢，這當然不是偶然。事實上，這是社會上一個很大的問題，但今天我的焦點在質詢的第(三)部分。

主席，時移勢易，我們的做法可說是此一時，彼一時。在回歸前，英、美、加、澳、紐等無需簽證國家人士，或所謂西方國家人士取得工作簽證來港後住滿7年，便可以自動成為香港永久性居民。但是，長久以來，我們一直歧視內地來港人士及外傭，我並非指法律上，我知道法律上是可以這樣做的，入境處有很大權，而終審法院亦確認其權力，不過，這樣做是否仍然政治正確呢？

主席，當局擔心內地來港人士會"打黑工"、非法逗留或"假結婚"。但主席，今時不同往日，香港的環境已經不同，世界格局亦不同了。香港現時人口不足，我們沒有足夠的新移民，而且生育率低，加上內地經濟條件已大大不同，當局是否應該重新檢視這些所謂的"風險"，不再對他們採取這種歧視的對待呢？

主席：哪位官員作答？保安局副局長，請作答。

保安局副局長：主席，多謝謝議員的提問。主席，我們處理輸入外籍家庭傭工或其他政策時，都是以法律為依歸，亦會以終審法院的判決為依歸。輸入外籍家庭傭工來香港工作的政策目的，是要補充本地勞工市場的不足，而外籍家庭傭工來香港前已獲告知來香港的目的並非定居，不能攜同受養人來香港生活，在僱傭合約完結後，亦需要離開香港。

外籍家庭傭工跟其他來香港工作的非本地人士所受的逗留條件限制及逗留性質不同。終審法院在其中一宗案件的判決，明確將外籍家庭傭工的情況與根據一般就業簽證獲准來港及留港工作人士的情況作比較。終審法院的判決指出，必須考慮該人士的出入境身份。換言之，外籍家庭傭工一開始便已獲告知進入香港境內的目的並非在香港定居，亦不能將受養人帶來香港居住，其在港居留的性質極具限制性，必須據所簽訂的合約，純粹受僱為家庭傭工，並且在特定的僱主居所居住，才能獲准進入香港。

該裁決指出外籍家庭傭工的居住特質，已經遠離傳統獲承認為"通常居住"的範圍，而終審法院亦裁定外籍家庭傭工不屬於《基本法》第二十四條第二款第(四)項中所述"通常居住"的含意範圍，所以沒有資格取得香港永久性居民身份。所以，我們要按照法律和終審法院的判決為依歸。

主席：謝偉俊議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

謝偉俊議員：他完全不是回答我提出的補充質詢。主席，我的補充質詢是問，為何要優惠“五眼聯盟”國家的人而歧視內地同胞或外傭呢？主席，這個才是問題真正的焦點，並不是輸入外傭的問題。

主席：謝偉俊議員，你已指出你的補充質詢未獲答覆的部分。請坐下。

保安局副局長，你有否補充？

保安局副局長：主席，我們仍然要按法例和終審法院的判決而行，而且正如我剛才所說，外籍家庭傭工政策跟一般就業簽證政策並不相同。

吳永嘉議員：主席，輸入內地傭工當然需要小心研究，前中央政策組曾經在 2009 年進行有關輸入內地傭工的研究，並初步列出數項規定，例如傭工必須年滿 45 歲、不得留港超過 7 年、必須透過中介公司的配額等，但研究結果沒有對外公開。

即使當局現在未有具體計劃輸入內地傭工，但在 2009 年之後，當局曾否就有關的問題(例如內地傭工對本地僱主的吸引力、聘用內地傭工的困難程度或對社會的影響等)作進一步研究呢？有否從大灣區整體社會發展的角度審視相關問題，以及有否就相關議題，跟內地各省市政府進行溝通和交流呢？

主席：哪位官員作答？勞工及福利局局長，請作答。

勞工及福利局局長：主席，中央政策組在 2009 年進行有關研究之後，政府內部曾經進行有關討論，結論是不適宜在香港進行有關工作，即有關內地傭工來香港作為家庭傭工的安排。當然，據我記憶，近 10 年也沒有進行相關研究。

柯創盛議員：主席，外傭短缺、“跳工”嚴重，這是有聘請外傭的僱主近來面對最頭痛和最困擾的問題。大家也知道，外傭輸出國菲律賓和印尼因為疫情嚴峻，已作出一些特別安排。在這個問題上，已有數千名外傭無法來港，於是出現剛才所說的外傭短缺、“跳工”嚴重問題。

主席，關於這個情況，我看到入境處在回答傳媒查詢時表示，會收緊措施及作出一些安排。面對供不應求的情況，我十分希望向勞工及福利局了解，局方有何特別措施支援僱主，令他們面對這個問題時無須那麼頭痛呢？

勞工及福利局局長：主席，我在主體答覆第(一)部分亦已說明，如何協助在港外傭及其僱主。不過，如果議員特別關心所謂“跳工”的問題，其實我們在過往的答覆中曾詳細說明兩方面的考慮。一方面，我們希望盡量避免這些所謂“跳工”的安排，但同時我們亦要考慮到有時候，一些十分特別的情況會導致合約中斷，例如僱主過身，又或其他十分特別的情況是我們需要考慮的。我們並要考慮到處理的個案申請數目，如果延後太久，便會出現很多外傭在合約完成後逗留在臨時院舍，因而導致防疫風險問題。

所以，在這數個範疇之中，我們反覆思量，如何拿捏分寸，特別是那些已中斷合約的外傭再尋覓新僱主的安排。最近我們會比較嚴緊，因為過往有關“跳工”的討論熾熱，以及大家也聽到一些僱主申訴的問題，所以我們最近較為嚴緊，但我們是會不斷檢視情況的。

郭偉強議員：主席，雖然謝偉俊議員說這項質詢的焦點並非在內傭的層面上，但我們希望將這項討論放在內傭的問題。

主席，第一，就現時很多僱主聘請不到外傭，當局亦開始考慮如何增加這項服務的供應，包括將內傭列入考慮。但是，有報道指出，澳門實行輸入內傭一段時間，但都聘請不到人，因為價錢並不便宜。

主席，我想問局方，既然外傭和內傭的成本現時並不便宜，亦難以聘請，政府有否做過任何工作推廣本地家務助理，以提升市民對這項服務的需求及認識，以及加強有關培訓課程，令本地婦女在高失業率的情況下可以找到工作？

勞工及福利局局長：主席，有關家庭傭工的培訓工作，在僱員再培訓局是一個相當受歡迎的課程。大家都知道，現時僱員再培訓局有一個"樂活一站"平台協助僱主聘用僱員。當然，除了僱員再培訓局，坊間亦有其他平台，我記憶中有大約超過 20 間社企的類似組織，都是提供這些空缺及供僱主聘用僱員。不過，的而且確，在某些地區是比較困難一點，因為那些提供服務的人並非住在需要服務的人居住的地區，例如在港島區、半山區等聘用家庭傭工會比較困難，但在新界或九龍，情況會比較好。

李慧琼議員：主席，其實中產人士聘請不到外傭，特別在疫症期間，真是很難聘請外傭，因為既要安排他們檢疫，又要處理一系列的手續，加上現時"跳工"的情況真是很嚴重。

局長，其實我在上星期已提出類似的質詢，這個星期亦有其他議員提出。根據我的觀察，我認為局方確實有做到剛才局長所說的工作，他會盡力在其政策範圍內提供協助。不過，事實上，僱主依然難以聘請外傭，依然因為檢疫的原因而無法安排外傭來港，很多中產人士依然很着急，外傭的叫價依然越來越高。這是局長要正視的問題。

其實，我想返回主體質詢第(二)部分，在這段疫症期間，非常時期要有新思維，亦要有一些特別措施去處理。局長可否不要這麼堅持，因為局長在這兩星期的答覆都堅持表示，基於入境管制及保安考慮，不會考慮輸入內傭。我認為這些已是過時的想法，局長可否在這個非常時期稍為放寬這兩方面的考慮，讓中產人士可以嘗試在疫症期間聘請內傭呢？

勞工及福利局局長：主席，立法會議員提出這些問題，甚或提出一些很具體的建議，政府當局必然會認真研究及考慮。

我在兩星期前的答覆及今天給大家的答覆，都是我們現時對這個問題的看法，以及過往討論這個問題所關注的地方。所以，如果大家繼續探討這個問題，我們都樂意與大家討論。不過，這個問題本身很複雜，因為處理任何內地居民來香港工作，包括我們的輸入外勞政策，我們都要非常小心。如果輸入外勞的數量很大，便會涉及很多社會關注的其他問題。所以，這個問題並非純粹屬於勞工政策的範圍，

它除了涉及我剛才所說有關入境及保安的問題，亦可能連帶相當多社會甚至家庭問題。我們樂意將來與大家作深入討論。

多謝主席。

主席：第四項質詢。

豁免某些人士入境時強制檢疫

4. 葉劉淑儀議員：主席，據悉，政務司司長自上月底起，根據《預防及控制疾病條例》，豁免已完成接種 2019 冠狀病毒病疫苗、並屬下列類別的人士在入境時強制檢疫：銀行業、保險業和證券業的機構及本地上市公司的高層人員。就此，政府可否告知本會：

- (一) 上述豁免檢疫安排的最新執行情況，包括至今接獲及批准的申請宗數分別為何；及
- (二) 會否擴大豁免安排的涵蓋範圍，以包括其他行業及大型跨國企業的高層人員；如會，詳情為何；如否，原因為何？

財經事務及庫務局局長：主席，經諮詢其他相關政策局後，我就剛才……

主席：財經事務及庫務局局長，請戴上麥克風。

財經事務及庫務局局長：主席，經諮詢相關政策局後，我就剛才葉議員的質詢的兩部分，現答覆如下：

- (一) 香港是國際金融中心，有大量跨國及區域性的金融機構，很多香港金融機構亦是內地、區域或全球企業的重要組成部分。於疫情期間的人員往來及檢疫限制，為不少金融機構的運作帶來不便，有些總部功能未能充分發揮。考慮到疫情可能仍會維持一段時間，若要維持本港國際金融中心的地位，令經濟活動盡快恢復正常，有必要協助業內的高

級管理人員於疫情期間在風險可控的情況下有限度進出香港。

有見及此，按風險為本、高度管制和嚴格監控的原則，政府及香港金融管理局("金管局")、證券及期貨事務監察委員會("證監會")及保險業監管局("保監局")經與衛生當局商討後，同意根據《若干到港人士強制檢疫規例》(第 599C 章)及《外國地區到港人士強制檢疫規例》(第 599E 章)，豁免金融業合資格人士強制檢疫要求，來自極高或甚高風險指明地區的人士則不獲任何豁免。金融業的合資格人士仍須符合以下主要豁免條件及要求方可獲得豁免：

1. 申請豁免人士必須在入境 14 天前已經完成接種新冠疫苗；
2. 申請豁免人士須受僱於受金管局、證監會及保監局 3 個金融監管機構直接監管的金融機構或與其相關聯的金融機構；
3. 每所合資格金融機構每月最多只可以為兩名出訪人士及兩名來港人士進行申請；
4. 申請必須由相關金融機構高級人員簽署及提交，申請豁免人士必須為擔當全球或地區職務的高級行政人員，並以管理他們所負責的集團機構為主要目的而進行公務外訪；
5. 獲豁免人士將按其抵港前曾逗留的地區的風險，在抵港後於指定檢疫酒店或家居中進行檢疫，其間只可以按照已提交的工作行程，使用點對點接送服務，進行必要的公務活動。他們不能與他人用餐，亦不能出席社交活動；
6. 獲豁免人士須於出發前、抵港後及在港期間多次按要求進行測試；及
7. 申請機構的合規部門必須定時向相關金融監管機構就豁免人士有否遵從豁免條件提交書面聲明。

就上市公司而言，我們自去年 5 月及 6 月起根據第 599C 章分別對(i)因出席法定或《上市規則》訂明的股東會議或規管聆訊而需往返內地和香港的香港交易所("港交所")上市公司或上市申請人董事，以及(ii)因必要的業務活動而往返內地和香港的約 500 間獲納入一些主要指數的上市公司董事及行政人員實施豁免檢疫安排。這些安排現擴展至容許符合相同資格的人士由其他地區往返香港。按擴展安排申請的人士所須符合的條件及要求，與上述金融業人士豁免檢疫的相關安排一致。

截至今年 6 月 22 日，在上述豁免檢疫安排之下，金融監管機構及港交所共收到 151 宗申請，當中 2 宗獲得批准，105 宗申請已被拒絕或撤回，而其他申請正在處理中。

財經事務及庫務局及金融監管機構會密切監察安排的實施情況，並按衛生當局不時更新的指示，檢討具體安排。因應衛生署衛生防護中心轄下的疫苗可預防疾病科學委員會和新發現及動物傳染病科學委員會聯同行政長官專家顧問團於 6 月 9 日提出就加入血清檢測而調校檢疫安排的暫擬建議，政府已於 6 月 21 日宣布正積極就調整抵港人士的檢疫安排作出跟進，讓曾逗留中高風險地區、並已接種疫苗的抵港人士，在取得血清抗體測試陽性結果的情況下，縮短其強制檢疫期。我們已將血清檢測納入金融業及上市公司合資格人士豁免強制檢疫的安排當中，作為一項新增的要求。測試結果為陽性的獲豁免人士的檢疫期可縮短至 7 天。

- (二) 我們認為上述的豁免檢疫安排可以達到風險為本、高度管制和嚴格監控的要求，特別在於豁免申請必須由直接受金融監管機構或港交所監管的金融機構或上市公司提交，並由相關監管機構作出監察。政府會根據上述豁免檢疫安排的實施情況，考慮是否在將來引進其他相關安排。

葉劉淑儀議員：主席，局長諒必知道，這項為金融界推出的計劃在推出後的反應真的很一般，很多其他界別獲悉後……其實，很多跨國公司或其他行業的從業員均有需要進行商務旅遊，他們質疑為何只"益"金融界。

第二，據局長提供的數字，當局接獲 151 宗申請，當中只有 2 宗獲批。我不知道當局為何如此嚴謹，但好消息是，政府在 6 月 21 日宣布，曾到訪中、高風險地區——徐副局長現時在席——並已接種疫苗的香港居民——例如英國現時列於組別 B，除非英國重返組別 A1 或 A2——或曾到訪 B 組或風險較低的指明地區並已接種疫苗，在回港時檢測有抗體的人士——他們須在機場接受抗體檢測——他們的檢疫期可以減至 7 天。據當局的安排，他們是否須在香港接受抗體檢測並獲發證明書呢？意思是，在他們乘飛機回港後才在機場接受檢測。還是，他們在例如英國接受檢測後發現有抗體，在回港後的檢疫期便可以縮短至 7 天呢？這安排遠比只讓金融界人士受惠好。

財經事務及庫務局局長：主席，且讓我從數方面答覆葉議員的補充質詢。

第一，有關安排絕非讓金融界享有特權或"益"金融界，因為需視乎各界別的需要。我們之所以實施有關安排，其實是考慮到香港是國際金融中心，有很多本地機構皆有國際業務，在世界各地有駐點。這亦聯繫到剛才葉議員清晰提出的一點，便是為何有多宗相關申請不被批准呢？原因是，我們有嚴謹的審批程序，不論是監管機構，還是我們本身，皆會對申請作負責任的審核。我們會審視有關情況，例如機構本身的業務是否真的跨地域，此其一。

第二，對於申請豁免人士前往的地方，其機構本身必須設有駐點，不能憑空表示前往該處洽談生意。我們也會考慮目的地必須設有駐點。第三，就該名出訪人士本身而言，我們亦會審視其工作範圍和性質與有關駐點涉及的業務範圍有否關連。這解釋了為何我們須小心審核申請，亦體現了我們希望顧全大局，因為防疫抗疫始終是整個政府或香港的第一大要務。此其二。

第三，葉議員剛才問道，在項目推出後，印象中並非好評如潮。我們推出這項目本身絕非要討好誰，我們純粹從需要角度出發。大家諒必知道，很多本地金融機構或在香港有駐點的外國金融機構皆想了解香港的實際情況。具體而言，我們曾與金融界或銀行人員討論，他們皆表示，過去總公司的人員可經常來港，所以很了解香港的情況，但由於現時總公司的人員難以來港，因此很多時候需要進行 Zoom call 多番解釋，透過言語上的解說來了解香港的情況。坦白說，正如中國人有"百聞不如一見"的說法，讓他們親身來港，反而可以清除對

於各種情況的誤解或不了解。因此，在這情況下，即使要顧全抗疫防疫的大局，我們仍然打開這個小門口，並附設多項條件，包括必須已接種疫苗、必須進行血清測試、必須讓我們審批行程，而監管機構亦會認真監察。這個門口是在這些前提下打開的。

我理解葉議員所說的，但我們絕非為了贏取掌聲，更重要的是從實際需要出發，希望協助金融機構的人員往來，了解香港的情況，並同時保障不會對整體抗疫的工作產生太大風險。

主席：葉劉淑儀議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

葉劉淑儀議員：徐副局長未有答覆我的補充質詢所問，即會否放寬或縮短來自 B 組指明地區、已接種兩劑疫苗並具有抗體的人士在回港後的檢疫期至 7 天，並讓措施涵蓋所有旅客，不論他們從事甚麼行業，均應受惠。徐副局長未有答覆我這部分的問題。

主席：葉劉淑儀議員，你已指出你的補充質詢未獲答覆的部分。請坐下。

食物及衛生局副局長，你有否補充？

食物及衛生局副局長：主席，我的回應是，我們要分開兩個角度處理防疫工作。

首先，防止輸入是過去一年多處理疫情的關鍵工作之一。隨着去年年底全球出現一些不同國家的變異病毒後，檢疫安排更嚴謹至 21 天的強制檢疫。不過，隨着市民接受疫苗注射及產生抗體，當局亦會考慮調整防疫措施，並已逐步調整對於從若干外地抵港人士的整項防疫配套。正如葉議員剛才所提及關乎 A1、A2、B、C 及 D 組地區的措施，我們在不同層次上皆已作出整體調整。

另一個平衡制度，在防疫工作開始時已經設立，便是在第 599C 章及第 599E 章下，為維持香港防疫人員的來往、政府人員的來往，或供應香港重要物資的來往不受中斷，在某些情況下需要豁免某些人

士。這制度已生效多時，並透過政務司司長汲取不同政策局提出的建議，由衛生署和食物及衛生局按相關建議提出防疫要求，以及制訂不同類別。我相信這兩個制度會繼續並行及調整。

張華峰議員：主席，我很感謝政府聽取金融業界的訴求，早前宣布銀行、保險、證券界及上市公司高管人員入境香港時可以豁免檢疫。

大家皆知道，政府的現行措施只是單向而已，意思是抵港人士可獲豁免檢疫，但他們在處理公務後返回自己的地區時仍須接受檢疫，這種單邊檢疫政策未能夠積極促進雙邊貿易往來。那麼，政府會否與有關地區(特別是低風險及疫苗接種率高的地區)進一步商討，並建議雙向豁免檢疫的商務安排呢？如會，詳情為何？

主席：哪位官員作答？財經事務及庫務局局長，請作答。

財經事務及庫務局局長：主席，多謝張議員的補充質詢。

張議員剛才所提及的雙向安排，正如張議員所理解，牽涉對方如何看待我們的問題。當然，我們最大的義務是令疫苗接種率更廣泛，讓對方認可我們。這是第一步。

第二，即使有關討論尚未成熟甚或尚未醞釀，就今天這項議題的本質而言，我們其實亦曾考慮雙向安排，不是在疫情方面，而是在人員往來方面。這涉及香港已接種疫苗的人離港，以及海外已接種疫苗的人進入香港，我們亦曾考慮這方面。張議員剛才所提及的，關乎對方如何看待我們的問題，這視乎我們對疫情的管控。

我們之所以對整個規劃如此小心，包括對各地區及每間機構的人員數目設有限制，並在過程中要求他們交出行程表及進行各方面的審核，是因為即使我們開了這個門口，也不會對疫情及整項抗疫工作有重大影響。至於具體討論，且讓我看看徐副局長有否其他方面的補充。

食物及衛生局副局長：主席，有關與不同地方或國家展開雙邊討論的問題，特區政府其實並非沒有做，例子之一是與新加坡的"旅遊氣

泡"機制。涉及雙方政府的討論需要長時間，因為雙方皆會提出條件，並會考慮兩地疫情是否已達到近乎可控的程度或有相等控制的情況。要先有類似條件，才可以開始商討。我相信有其他政府部門正在跟進這方面。就今天的議題而言，如果我們認為有某些類別可以放寬，我們的政府自己可以先行放寬。

陳健波議員：主席，我認同為維持本港的國際金融中心地位，絕對有需要協助業內高層人員有限度進出香港，問題在於如何令執行細節與其他金融中心地區的措施相若，不能過分嚴厲，否則便會失卻意義。

從文件所見，截至 6 月 22 日，當局接獲 151 宗申請，但只有 2 宗獲批，究竟問題出於何處呢？當局有否研究為何獲批比率如此低呢？是因為當局告訴大家有關要求時不清不楚，以致申請資料出錯，不符合眾多條件，還是出於其他原因呢？成功率低，反映措施沒有意義。當局會如何改善這制度呢？

財經事務及庫務局局長：主席，且讓我答覆陳議員的補充質詢。

有 151 宗申請，但當中只有 2 宗獲批，為甚麼呢？很大程度上，是因為設有血清測試的要求。大家諒必知道，專家委員會提出的其中一項要求是抵港人士須接受血清測試，因此我們亦把這要求加入整體計劃中，令計劃更穩妥。我們所批准的兩宗申請，皆是以申請者已完成血清測試為基礎的。

至於議員問及其他不獲批准的申請的情況，第一，當監管機構或我們審視一個 case 時，必須小心和負責任。正如我剛才所說，當中涉及數個框架。第一，有關機構本身有否此需要。如何釐定這需要呢？第一，是公司業務與有關員工前往的地方有多大關連。一項具體而實質的證據，是有關公司在當地是否設有駐點，這是十分清楚的。此其一。

第二，離港或抵港人士所要做的事情本身是否屬於其負責範圍。例如，他負責美國業務，但卻申請前往英國，這便一定不會獲批。我們之所以設定這項要求，一方面希望為業界提供便利，但我們亦要按需要進行審核，並同時顧及抗疫防疫的大局，我希望議員能夠理解。

支持我們這項工作的人或會認為我們做得不夠多，擔心我們出問題的人或會問我們為何那麼傻。不過，坦白說，有關安排已考慮及兼顧這兩方面，是在平衡多方面下所作的安排。

姚思榮議員：主席，香港是國際金融中心，而其會議展覽業在區內亦同樣舉足輕重。受過去一年多的疫情影響，香港的會展業大受打擊，無論是準備來港設置攤位的海外賣家或來港參展的買家，都因為入境隔離政策而卻步，以致香港的會展業現時基本上陷於停頓。

既然政府對金融機構能夠制訂豁免機制，那麼政府可否考慮把相同的措施適用於會展業或參展公司，讓香港的展覽業能夠逐步回復正常呢？

財經事務及庫務局局長：多謝姚議員的補充質詢。我理解，我們為某業界推出計劃，其他希望享有同類安排或便利的業界當然會有類似或相同的聲音或訴求。

不過，我們的整體想法是第一，必須以需求為本，必須有此需要；以及第二，過程必須有嚴格監察。因此，我們這次推出措施時亦曾考慮金融監管機構和被監管者有否緊密的監察關係。如果有金融機構不幸出現問題，這對整間機構的合規情況也會有所影響。所以，在推出措施前，我們要考慮各方面的因素。

姚議員剛才問道，其他界別或情況應如何處理呢？我們會以同樣的邏輯予以考慮，即如何從需要出發、如何在過程中制訂具體而嚴格的要求，以及執行細節，並在將來可能推出的計劃體現出來。

主席：第五項質詢。

新建住宅樓宇的環保設施

5. 蔣麗芸議員：為鼓勵發展商採用環保建築概念，政府在 2001 年推行環保及創新樓宇政策，容許露台、公用平台花園及空中花園等環保設施豁免計入住宅發展項目的總樓面面積。政府在 2011 年修訂有

關安排，訂明露台面積由全數減至最多一半可獲豁免。據悉，發展商其後減少為新建住宅單位設置露台，或只設置稱為"工作平台"的超小型露台。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於全球暖化日趨嚴重，各國爭相為減少碳排放而努力，政府會否考慮鼓勵合資格新建樓宇設置公用天台空中花園作綠化之用；若會，時間表為何；若否，原因為何；
- (二) 鑒於綠化露台可令居所空氣更加流通，以及有助吸收二氧化碳並釋放氧氣，政府會否規定新建住宅單位必須設有環保露台、該等露台只可作綠化用途，以及露台面積可全數豁免計入總樓面面積但不可計入售樓文件所載的實用面積；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 是否知悉，現時全球分別有哪些與香港發展程度相若城市的政府，規定新建住宅樓宇必須設置露台或公用天台空中花園，或推行措施鼓勵發展商設置該等設施，以及推行有關政策的原因為何？

發展局局長：主席，政府一直採用多管齊下的策略，推廣建造綠色建築，並鼓勵建築技術創新，減少碳排放，以應對氣候變化。為鼓勵發展商在其新發展項目中加入環保及適意設施，以及樓宇的必要設施，政府就該些設施提供總樓面面積寬免。

於 2009 年，為回應公眾對建築環境的質素和可持續性的關注，政府與可持續發展委員會共同展開了名為"優化建築設計 締造可持續建築環境"的社會參與過程，讓社會不同界別人士就議題作出深入討論、尋求共識。

在充分考慮可持續發展委員會於上述社會參與過程後所作出的建議後，政府自 2011 年 4 月起引入一系列措施，包括頒布一套可促進本港優質和可持續建築環境的建築設計指引，要求新建樓宇加入樓宇間距、樓宇後移和綠化覆蓋率的設計元素。就屋宇署而言，為落實這些設計元素，屋宇署在審批新發展項目時，如情況適用(例如地盤達到一定面積)，會以項目可否遵從可持續建築設計指引作為審批項目能否取得總樓面面積寬免的考慮條件。

另外，為限制樓宇體積，以減低對鄰近環境或景觀帶來的負面影響，2011 年的政策亦收緊了總樓面面積寬免的安排，包括降低停車場、露台、工作平台可取得的寬免，以及設置了 10% 的整體寬免上限。為落實 2011 年的政策，屋宇署、地政總署及規劃署透過《聯合作業備考》，列出有關環保設施(例如住宅樓宇的露台、工作平台、公用空中花園)可獲面積寬免的設計要求。

就質詢的 3 個部分，經諮詢環境局及運輸及房屋局("運房局")後，現答覆如下：

- (一) 在 2011 年落實的可持續建築環境的政策下，一些環保及適意設施，在符合建築設計方面關於樓宇後移和綠化上蓋面積等的要求後，其面積可獲寬免。其中，考慮到公用空中花園可為整體社會帶來環保利益，如有關設施符合《聯合作業備考》第 1 號，以及屋宇署發出的《認可人士、註冊結構工程師及註冊岩土工程師作業備考》APP-151 及 APP-152 的條件，該些公用空中花園的面積可獲全數寬免。此外，其獲豁免的面積亦無須計入 10% 整體寬免上限之內。
- (二) 為鼓勵業界在住宅樓宇提供露台，只要設施符合《聯合作業備考》第 1 號所列出的條件，該露台總面積的一半可獲豁免計入總樓面面積內，但有關寬免面積須受 10% 整體寬免上限所限。

現時的安排，是考慮了位於個別單位的露台一般只可由有關單位的居民享用，亦平衡了於前述社會參與過程中收集到對控制樓宇體積的意見。據屋宇署的顧問研究顯示，在 2015 年至 2017 年間落成並成功為其環保及適意設施申請總樓面面積寬免的住宅項目中，有 80% 的項目有提供露台。這反映了現時透過總樓面面積寬免為設置露台提供誘因，收到一定成效。

自 2019 年起，為進一步便利居民為安裝於大廈外部的空調機進行維修，屋宇署接受空調機平台與露台及/或工作平台相連，以讓設計更有彈性，並提供更佳的空調機保養通道。政府會繼續不時檢討環保及適意設施的規定，以鼓勵業界在綠色樓宇內提供有關設施。

運房局表示，《一手住宅物業銷售條例》旨在加強一手住宅物業銷售的透明度及公平性。條例中訂有實用面積的定義，讓準買家有統一標準計算不同單位及不同發展項目的平均呎價。現時露台面積計入實用面積。

- (三) 為進一步推動綠色建築，屋宇署近年委託顧問就總樓面面積寬免措施進行檢討。顧問指出，新加坡及美國等一些城市均以樓面面積寬免作為誘因，推廣綠色建築、改善整體建築環境。顧問指出，不同地區所推廣的綠色建築元素，亦有不同。例如在美國芝加哥，有關措施主要為推廣環保天台，而在新加坡，則用以推廣例如綠化、戶外休憩區等的不同設施。

至於香港，顧問在經過深入研究並與業界充分溝通後，建議維持現時 10% 的整體寬免上限。同時，顧問亦建議提升有關先決條件，要求新建私人發展項目須於綠色建築環境評估("綠建環評")獲得指定級別，才可就環保設施及適意設施申請總樓面面積寬免。如項目只能獲得較低綠建環評級別，則須證明符合 1 項或以上促進優質和可持續建築環境的新特定標準，例如大量綠化應用、應用預製組件、更佳的室內自然通風，以及長者友善設施。這種以表現為本的模式，我們相信將可以更富彈性的方法，更有效地推動綠色和低碳建築，以配合香港在 2050 年前達至碳中和的目標。屋宇署目前正與持份者緊密合作，制訂方案實施細節，我們的目標是在 2022 年推行有關的建議。

蔣麗芸議員：主席，局長剛才提及已經聘請顧問研究可否這樣實行，但顧問指出新加坡、美國等地一些城市也有以寬免樓面面積作為誘因，以推廣綠色建築。然而，局長接着說，顧問深入研究亦與業界充分溝通——只是溝通，並不表示業界同意——建議維持不變。是否這樣呢？局長，這是前後矛盾的。試想想，老實說，買樓送露台對發展商來說有助促銷，買樓的人亦會開心，再加上露台是高空發展，不佔用土地面積，亦可以減碳，何樂而不為？當然，我樂見屋宇署就這方面作研究，制訂一些方案。老實說，現時公屋的綠化比私人樓宇還好。所以，我想再問清楚局長，會否考慮推出一些政策，鼓勵發展商興建環保露台、空中花園，以及進行天台綠化？

發展局局長：主席，多謝蔣議員的補充質詢。我想解釋一下，因為當中有不同的考慮。首先，現時有否鼓勵？是有的，例如就個別單位住客本身可享用的露台，我們提供 50% 的寬免；如果是讓住客共同享用的空中花園，在適合條件下是 100% 寬免。為何就露台方面減低了寬免比率？我想要追溯到 2011 年之前，當時社會有爭議。就一幢建築物的體積而言，若我們寬免很多面積(正如以往很多爭議是關於停車場的)，尤其是寬免地面以上的面積，會令到建築物的高度或體積變得很大。

我剛才在主體答覆也指出，這對整個城市的景觀、小區的通風等，或許有影響。當局在 2011 年經過詳細討論後，作出了調整，亦增設了 10% 的總樓面面積寬免上限。即使到了今天，我們覺得相關考慮還是適用的。然而，我也要感謝蔣議員，因為她也看到我們正在努力推動綠色建築或更加有效率的建築，例如我們在 2019 年推出了一種新的做法：如果使用"組裝合成"建築的方法，可獲大約 6% 樓面面積的寬免，這是另外加上去的，亦是一個求取平衡的做法。從我們的角度來看，適當的誘因是好的，但至於可否做到很大，則未必適合，總要逐一考量。

謝偉銓議員：主席，局長的主體答覆提到在 2009 年展開了名為"優化建築設計 締造可持續建築環境"的社會參與過程，進行討論，之後在 2011 年收緊寬免樓面面積的計算，其中包括我想問及的停車場。現在 3 位局長均在席，我想停車場的問題也關連到不同政策局。為了推動綠色建築，現時停車場的面積不獲豁免，迫使所有私人發展項目都要在地庫興建停車場。主席，這便造成很多問題。第一，建築費更高、時間更長。另外，更慘的是，第一，沒有自然光；第二，要設置抽風系統。我看到環境局局長在席，這樣做是否環保呢？因為我們要減碳。

我感到很奇怪，最近有一項有關這方面的研究，既然大家如此強調綠色建築、如此強調減碳排放，為何當局不可以在這方面有所放寬？我想問問局長，隨便哪一位也好，其實 3 位都在席。主席，尤其是現時車位不足，越來越擠迫，私人發展項目需要多建車位，這豈不是越來越不環保？我想請 3 位局長就此回答。

主席：哪位官員作答？發展局局長，請作答。

發展局局長：主席，感謝議員的補充質詢，讓我簡單地回答一下。其實以往曾經有段時期，即使車位在地面，我們亦照樣批出寬免。我剛才亦提到在 2009 年開始討論，我不再重複。我想這是考慮到建築物的體積而作出的平衡。因此，在目前的《聯合作業備考》下，地庫停車場若符合一些有關電動車充電設施的要求，便可獲 100% 的寬免，而地面停車場若符合一些有關電動車充電設施的要求，現時只獲 50% 的寬免。我剛才提到的檢討，並沒有包括這方面。就此，我們樂意多聽意見，因為謝議員說得對，其實在停車位方面目前亦有很多不同的聲音和看法。至於此刻政府有否計劃在短期內改變有關停車位的指引，我們目前未有，但樂於聽取進一步的意見。

主席：環境局局長，你有否補充？

環境局局長：主席，請讓我說幾句話。

主席，多謝謝議員及蔣議員關注如何建造一個更好的城市，同時應對氣候變化，相信這也是大家所關注的。香港已宣布力爭 2050 年前實現碳中和，所以政府會跨部門(包括發展局、運房局及相關部門)一起應對。此外，我們定下了一個模式，回應《巴黎協定》，即每一個政府都應每隔大約 5 年檢討相關的政策或措施。我想，我和黃偉綸局長同樣抱持開放態度，與大家一起集思廣益，聽取業界的意見，看看如何打造一個好城市，又可適時推出一些幫助香港減碳的措施，向前邁進。

盧偉國議員：主席，局長在主體答覆中表示，關於香港樓面面積的寬免，顧問建議維持現有的 10% 整體寬免上限，同時又建議提升有關的先決條件，即要求新建的私人發展項目要在綠建環評中獲得指定級別，才可以就這些環保設施或適意設施申請總樓面面積寬免。

我想問局長，既然希望達到這樣的鼓勵作用，為何不考慮設立不同的寬免上限呢？即是說，若能夠獲得較高級別，寬免上限百分比便會略為提升，這樣鼓勵作用會更大，亦可凸顯業界和政府攜手同心，推動綠色建築。

發展局局長：主席，感謝盧偉國議員的質詢。以目前綠建環評的做法而言，讓我再說一說，目前只要發展商參加，日後萬一項目完全無法達到任何級別，仍然可以享有總樓面面積寬免。我們經討論後，認為這樣做或許不是太好，所以除了要求發展商參加綠建環評外，我們還要求項目須達到指定級別。盧偉國議員的建議是，要求也可以有不同的程度，是否越能夠滿足更高的要求，便可享有更多的樓面面積寬免呢？就這一刻而言，顧問研究未有這樣的建議。

為甚麼呢？我們一直與業界溝通，而且認為如果分得這麼仔細，可能會增加複雜性。大家不要忘記，當中是有一個過程的，即開始時基本上涉及書面審批和審視圖則，因為樓宇尚未興建，而業界亦擔心，萬一日後圖則付諸落實時，有些數據出現變化(這是有可能的，因為現實與計算未必百分百相符)，會否影響樓面寬免的情況？又如何解決呢？我想目前而言，政府和業界都傾向認為，比較簡單的做法是，只要符合相關要求便可以獲得總樓面面積寬免，這樣可能比較適合，但盧偉國議員剛才的看法也是一個意見，讓我帶回政府再商量一下。

何君堯議員：局長，這項質詢始終關乎如何改善香港人的生活質素，其中探討的便是在綠色政策下，如何放寬建築樓面面積，其實就是如何讓香港人(尤其是年青一代)有上游發展空間，他們不管掙多少錢，薪金總是追不上樓價，但畢竟集合父母、兄弟姊妹，以及太太的資源，應該尚可應付首期。

我想提出的補充質詢是，我們的生活質素如何能夠改善呢？近年生活質素越來越差，因為居住的單位越來越小。在局長檢討整個發展路向時，有否辦法……在 2020 年，人均居住面積為 13.1 平方米，相對來說深圳是 27 平方米。即使我們追不上深圳的 27 平方米，起碼也可以追到 15 或 16 平方米吧？這方面的 *plot ratio*(譯文：地積比率)可否調高？我再請局長想一想，可引入甚麼其他政策，為我們香港人(尤其是年青人)"拆牆鬆綁"，改善生活環境，免得那麼擠迫？這樣亦可減低對政府的民怨。局長有何看法？

主席：何君堯議員，你的補充質詢偏離了主體質詢的範圍。

發展局局長，你有否補充？

發展局局長：主席，我樂意回答，不過很簡短，因為這項補充質詢有點關乎整個城市規劃的土地供應，對嗎？

我簡單地說，所謂"貴、細、擠"是之前土地供應專責小組已經觀察到的現象。《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》有一項關於整體空間布局的研究，已經完成，未來數月便可發布。具體數字我不說了，但就着平均居住空間，我們盼望有所擴闊，但擴闊是不能空談的，有甚麼措施可以令我們的平均居住空間真正擴闊呢？這便是政府內部現正密鑼緊鼓研究的一個議題。稍後來到立法會，我再跟何議員解釋。

主席：最後一項口頭質詢。

兒童乘車安全

6. 柯創盛議員：主席，現行法例規定，兩歲或以下兒童坐在私家車的前座時，必須使用認可兒童束縛設備穩妥繫於座位上(下稱"兒童安全帶裝置規定")。關於兒童乘車安全，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，每年 12 歲以下乘客在交通意外中死亡及嚴重受傷的數目分別為何；
- (二) 自 2010 年至今，政府有否修訂與兒童乘車安全相關的法例；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 鑒於運輸業界和消費者委員會自 2010 年起，一直呼籲政府把兒童安全帶裝置規定伸延至私家車的後座，而政府已於 2013 年就此建議諮詢本會交通事務委員會，並於 2018 年 5 月表示正擬定具體法例框架，立法工作的最新進展為何；如未有立法時間表，有何措施確保後座兒童乘車安全？

運輸及房屋局局長：主席，政府一直非常關注保障兒童乘車安全。除了透過宣傳和教育推廣兒童乘車安全之外，我們亦正在檢討在私家車使用兒童束縛設備的規定，以進一步加強兒童乘車的安全。

就柯創盛議員的質詢的各個部分，經諮詢運輸署後，現答覆如下：

(一) 在 2018 年、2019 年及 2020 年的交通意外中，並沒有 12 歲以下乘客死亡的個案，而涉及 12 歲以下乘客的嚴重受傷⁽¹⁾數字分別為 10 位、7 位及 3 位。

(二)及(三)

政府一直推動兒童乘車安全。現時根據《道路交通(安全裝備)規例》(第 374F 章)("《規例》")，3 歲以下的兒童坐在私家車前座時，必須使用認可的兒童束縛設備；至於私家車後座，如果座位已裝配兒童束縛設備，3 歲以下的兒童也必須使用。

除法例的規定之外，政府亦一直進行有關兒童乘車安全的宣傳和教育工作。雖然現時法例未有強制在私家車後座為兒童乘客安裝兒童束縛設備，但我們留意到不少司機已在私家車後座安裝兒童束縛設備。此外，不論家長、甚至是兒童，他們很多都對佩戴束縛設備的意識亦相當高。

於 2020 年 6 月，運輸署發出《道路使用者守則》更新版本，當中新增"確保兒童乘車安全"的篇幅，列明現行有關兒童束縛設備的法例要求，以及使用指引和規則，例如兒童束縛設備須根據廠商指示安裝於車廂內，並應讓幼童坐在後座上等。

我們一向十分關注學生服務車輛的安全。運輸署自 2008 年起已在客運營業證條件內列明要求所有學生服務車輛提供接載幼稚園或小學學生的服務時，須提供跟車保姆，以及向幼稚園及小學派發教材資料，以讓學童了解在學生服務車輛上的正確行為。為加強保障學童的乘車安全，運輸署於 2007 年修例，規定所有在 2009 年 5 月 1 日或以後登記的學生服務車輛，必須裝設"保護式座椅"，以在車輛發生碰撞時減低學童被拋離座位的機會，及降低學童受傷程度。

(1) 受傷人士入院後留醫超越 12 小時視作嚴重受傷。另外，受傷人士於意外後 30 日以上才去世亦屬此項。

此外，運輸署亦已更新《學童乘搭"學生服務車輛"的安全指引》，為從事學生接載服務的營辦商、司機及跟車保姆等，提供作業和服務使用守則。例如須確保每名乘客均獲分配一個結構穩妥並牢固裝置在車身上的座位、車輛行駛時切勿離開座位，並於去年 9 月加入鼓勵業界在訂購新的學生服務車輛時，為所有後排乘客座位安裝安全帶的建議。

儘管政府就兒童乘車安全一直進行一系列工作，我們認為仍有空間進一步為兒童乘客提供更大的保障。就此，政府在 2013 年年底建議提高強制在私家車上使用兒童束縛設備的要求，並提出採用身高和年齡作為有關強制要求的準則的方案。

自政府向立法會交通事務委員會匯報有關方案後，政府已開展擬定法例框架的工作，並於 2018 年 5 月回覆立法會質詢時報告進展。籌劃過程中，我們審視了有關建議涉及的多項複雜事宜，包括罰則、蒐證、可作合理辯解的情況等。運輸署亦特別就以身高及年齡作為準則所牽涉的執法細節及挑戰，例如執法人員當場判斷兒童身高的困難、需要兒童配合等情況，一直與執法部門商討，並尋求律政司的法律意見。此外，過去立法會交通事務委員會委員亦關注對私家車駕駛者的影響、罰則及執法安排等事宜。就此，我們會小心處理及平衡各方的意見，在進一步制訂細節後，我們會適時諮詢立法會交通事務委員會及相關持份者。

與此同時，運輸署會繼續與道路安全議會及警務處緊密合作，進一步加強推廣兒童乘車安全的教育和宣傳工作，並會透過定期會議，與學生服務車輛業界保持緊密聯繫，向業界傳達安全信息。

柯創盛議員：主席，局長剛才在在主題答覆中正面回應我的質詢，只是仍未能釋除我和公眾(尤其是家長)的疑慮。

主席，交通意外一宗也嫌多，而近期發生的多宗交通意外，均屬涉及傷亡的大型交通意外，因而引起社會各界高度關注交通安全的問題，尤其是 12 歲以下兒童的乘車安全。我想告訴局長，國家已於今年 6 月 1 日就車輛安裝兒童束縛設備進行立法，保障兒童的乘車安全，但香港又如何呢？

局長剛才表示，政府在 2013 年就提高強制在私家車上使用兒童束縛設備要求的建議諮詢立法會，至 2018 年向立法會報告進展，即耗費 5 年時間才報告進展。我想問局長，縱使困難重重，但辦法總比困難多，難道真的還要再作拖延嗎？局長可否告知市民具體的立法時間表，以及當局將會就這方面進行的工作呢？

運輸及房屋局局長：謝謝柯議員的補充質詢。就柯議員剛才所提及於近期發生的交通事故，我們感到十分難過。經檢視有關事故後，我可以在此就一些相關事實和我們的觀察所得向柯議員和各位在座議員作出交代。

其中一宗嚴重的交通意外涉及一輛校巴，假如大家有留意，便知道校巴上的學童除有些擦傷外，整體而言，並無嚴重受傷。我剛才亦提到，這輛校巴安裝了具保護性的高背座椅，而事故中的學童對佩戴安全帶的意識亦甚高，因此，在事故發生後，整體而言，他們均安然無恙。

可是，正如我剛才所言，無論現時做得如何，我們認為仍有改善的空間，從校巴至私家車，所有我們認為有需要作出改善以保障兒童乘車安全之處，我們也會盡量考慮。

我剛才亦已指出，在籌劃的過程中，會涉及法例的規範及執法時或須面對的挑戰，而我們有需要就司機、車主、相關各方的法律責任和罰則作出適當的平衡。這些工作已有相當進度，待我們做好決定後，會盡快回來諮詢交通事務委員會。

主席：口頭質詢到此為止。

議員質詢的書面答覆

放生動物活動

7. 何俊賢議員：主席，據悉，有不少市民在不清楚擬放生動物所需生境下，胡亂把牠們放生，反而縮短了有關動物的生命。此外，在不合宜的地點將動物放生或將不適合放生的動物放生，可能破壞生態環境，甚至引發公共衛生危機。就此，政府可否告知本會：

- (一) 現時有何法例規管放生動物的活動；過去 3 年，每年政府接獲多少宗有關的舉報，以及分別有多少人被捕、遭檢控及定罪；
- (二) 過去 3 年，每年就防止不當放生動物進行的公眾宣傳及教育工作的詳情為何；
- (三) 鑒於政府計劃修訂《防止殘酷對待動物條例》(第 169 章)，訂明將動物遺棄以致動物受到不必要的痛苦(例如一些在不合宜環境中放生的行為)屬殘酷對待動物的行為，有關詳情為何；及
- (四) 會否與關注動物福利團體就放生動物議題展開研究，例如物色適合放生的動物物種及合宜的放生地點及季節，並與漁農業組織合作，為放生者提供科學化的放生動物服務，包括在合宜的條件下進行放生動物活動，以及跟進動物被放生後的情況(例如牠們是否適應新環境及有否對生態環境造成不良影響)？

食物及衛生局局長：主席，經諮詢環境局後，我現就質詢答覆如下：

現行法例並無禁止放生活動。然而，不當地放生動物，包括放置動物於不適合生存的環境，可能會影響該些動物的存活，亦可能會影響本地生態。就動物應否及是否適宜放歸野外，以及放歸的地點或環境是否合適等均須經過相關專家研究及科學化的評估，當中包括每個物種/個體的健康狀況、對放歸野外的適應能力、是否有保育相關物種的需要，以及對當地自然環境帶來的影響等。若放生的物種屬外來或與本地生態不協調的物種，有可能會與原生物種爭奪資源，對本地生態造成負面的影響。因此，政府並不鼓勵市民自行放生動物。

政府認為加強公眾教育，提升市民對放生活動的關注及提醒他們在參與放生活動前必須謹慎思量，以免對生態環境造成影響，至為重要。漁農自然護理署("漁護署")與 3 個關注放生活動的組織，包括嘉道理農場暨植物園、香港愛護動物協會、香港兩棲及爬蟲協會，共同設計了一款有關放生活動物的海報，教育市民放生活動可能帶來的影響。該海報在社區各處(包括街市、雀鳥公園、渡輪碼頭、郊野公園及地質公園)派發及張貼，亦派發予超過 50 個宗教團體，提醒市民在參與放生活動前必須謹慎思量。漁護署亦呼籲公眾考慮以其他善行代

替放生活動，例如植樹、捐贈支持野生動物救護團體或環保組織、協助本地物種的救護及保護牠們的棲息地，以及參與相關義工服務等。漁護署會繼續夥拍關注放生活動的團體推動有關教育工作。

根據現行《防止殘酷對待動物條例》(第 169 章)("《條例》"),任何行為如涉及殘酷對待動物，而導致任何動物受到任何不必要的痛苦，即屬違法。一經定罪，最高可判處罰款 20 萬元及監禁 3 年。在 2018 年至 2020 年期間，漁護署分別接獲七宗、一宗及兩宗有關放生活動的投訴，漁護署人員到現場視察時並沒有發現殘酷對待動物的情況，因此未有作出檢控。為了讓本港動物的福利得到更好的保障，政府建議修訂《條例》，包括向動物負有責任的人士施加積極的謹慎責任、加重殘酷對待動物罪行的罰則等。另外，為了令《條例》更清晰，我們亦計劃在《條例》內明確指出將動物放到不合適的環境中以致動物受到痛苦為殘酷對待動物行為。我們正全力推進法例草擬的工作，爭取盡快把條例草案提交下一屆立法會審議。

車輛召喚功能

8. 田北辰議員：主席，政府計劃於明年立法引入新規管框架，容許業界更廣泛地測試和應用自動駕駛車輛。另一方面，有電動私家車備有名為"車輛召喚功能"的自動駕駛技術，讓司機無需登上駕駛座，便可近距離於車外以手機應用程式遙控車輛緩慢駛入或駛出泊車位。然而，《道路交通(交通管制)規例》(第 374G 章)第 44 條禁止司機在未有停止引擎和固定制動器的情況下離開車輛，因此在港使用該功能屬違法。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉上述功能可為司機使用狹窄泊車位帶來各種方便，例如讓司機輕鬆上落車或開啟車門取物；及
- (二) 會否考慮在制訂上述規管框架前，盡快修訂法例讓司機可在港合法使用該功能；若會，時間表為何；若否，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，就田議員質詢的兩部分，現綜合答覆如下：

汽車科技日新月異，車輛製造商近年紛紛為其生產的汽車配備不少新的輔助駕駛功能，提升駕駛者的體驗及促進道路安全。對於車輛

製造商為不同類別車輛引入新的駕駛輔助系統以促進駕駛及道路安全，運輸署一直持開放態度。

在現行法律框架下，配備輔助駕駛功能的車輛仍須由駕駛者操作，方能在道路上行駛。現時，運輸署已批准大部分自動輔助駕駛功能，例如自動泊車、車輛側撞警示、自動防溜、輔助方向引導、自動換線、車道保持、巡航控制(可作自動加速)和自動緊急剎車系統等，在符合相關國際認可標準的情況下於特定的駕駛環境使用。

運輸署知悉在各輔助駕駛功能當中，其中一種可讓駕駛者在離開駕駛座的情況下遙遠控制車輛。載有此類輔助駕駛功能的車輛整體仍須由"司機"駕駛或操作。

現行法例列明駕駛者在離開車輛前，必須先關掉引擎及確保停泊制動器已經啟動，使用遙遠控制車輛功能會抵觸現行法例，因此運輸署未能批准此功能在香港使用。我們會考慮修改有關法例以准許使用遙遠控制車輛功能的可行性，但我們必須小心研究當無人駕駛但有人控制車輛的時候，責任誰屬等問題。儘管如此，運輸署會繼續留意有關車輛技術(包括遙遠控制車輛功能)的最新發展，並與持份者保持聯繫，在考慮是否建議批准有關功能時，會致力在方便駕駛人士和公眾安全之間取得平衡。

至於我們建議為自動駕駛車輛設立的新規管框架，主要針對完全或大致上配備自動系統，使其能夠無須人類司機實體控制或監控亦能運行的車輛，而並不旨在規管亦不適用於上述配備輔助駕駛功能但整體仍須由"司機"駕駛或操作的車輛。

朱紅毛斑蛾蟲害

9. 劉業強議員：主席，據報，榕屬樹木佔香港綠化樹木種植量達四分之一，而自 2018 年起，新界西北的該類樹木飽受朱紅毛斑蛾的侵襲。此昆蟲大量咬食榕樹樹葉令樹木變禿，並損害樹木的結構和健康，而樹木或枝幹枯萎塌下時可能危害市民的生命。據悉，最近此蟲害已蔓延至大埔一帶，以致林村許願樹及部分鄉村和私人住宅內的樹木受嚴重損害。就此，政府可否告知本會：

- (一) 根據樹木管理辦事處的紀錄，過去 5 年，遭朱紅毛斑蛾侵害的樹木數目，並按區議會分區列出分項數字；有否定期派員檢查全港樹木(特別是林村許願樹)的狀況；
- (二) 有否研究，過去數年朱紅毛斑蛾蟲害在本港急速蔓延的原因，以及此昆蟲是否已成為本港樹木的主要害蟲；如有研究，詳情為何；及
- (三) 有否就市民發現其鄉村或居所的樹木遭朱紅毛斑蛾侵害時的應對方法制訂指引；有何針對此昆蟲的防治方法，以遏止蟲害繼續蔓延？

發展局局長：主席，政府致力妥善管理樹木資產，讓樹木健康成長，並以保障公眾安全為主要目標。就劉業強議員質詢的 3 個部分，經諮詢相關部門後，現綜合答覆如下：

- (一) 朱紅毛斑蛾的幼蟲("蛾蟲")以啃食樹葉為生，此情況多見於榕樹。政府樹木管理部門在進行恆常的樹木護養中時有發現蛾蟲啃食榕樹樹葉此自然生態現象，惟情況於去年夏季較明顯，而今年受蛾蟲影響的樹木數目亦較往年有所上升，主要集中在新界。受蛾蟲影響的榕樹因葉片減少而外觀變差，但對樹木的整體健康和結構狀況未構成嚴重影響。今年受蛾蟲影響的榕樹約 2 500 棵，佔位於全港人流車流高地點的樹木總數約 0.25%，於各區的分布表列如下。政府並沒有過去 5 年受蛾蟲影響樹木的數目。

地區	受蛾蟲影響榕樹數目
九龍城區	5
油尖旺區	17
離島區	3
葵青區	7
北區	395
大埔區	85
荃灣區	22
屯門區	280
元朗區	1 749
總數	2 563

為有效地阻止蟲害蔓延及可能對古樹名木的影響，樹木管理部門已加強派員定期監測各區受影響的樹木，並因應蟲害不同階段的生命周期調節相關的措施。同時，發展局轄下樹木管理辦事處的樹木風險巡查隊會聯同部門派員為全港共 283 棵榕屬古樹名木及其周邊的樹木，把一般每 6 個月進行一次的樹木檢測加密至每星期一次，特別巡查安排亦會包括林村許願樹。除了加強監測，部門亦已採取預防性的護養工作，包括澆水、施肥及護養表土，以改善樹木生長環境，以及加強每星期清除藏於樹皮或樹根隙縫、淺土層及落葉的蟲蛹，阻止成蟲羽化。

(二)及(三)

發展局已聯繫廣東省的專家顧問、深圳市有關部門，以及本地昆蟲專家和生態學家就朱紅毛斑蛾的監測、預防和控制措施進行技術交流，並得悉在深圳亦出現蟲害情況，估計蛾蟲數量在過去一年大增可能由於天氣持續高溫及降雨量少。

要有效綜合管理蟲害，須對應蟲害每個不同的生命周期(卵、幼蟲、蛹及成蟲)而採取針對性措施及進行跟進監察，並評估成效及在有需要時作出調整。根據去年及今年年初的防治及監察結果，部門會根據樹木受影響的程度、其周邊的環境，以及蟲害不同階段的生命周期等，採取合適的防治措施，措施包括：

- (i) 以肥皂水噴灑受影響的樹冠及於樹幹施放除蟲劑，減低幼蟲的數量；
- (ii) 利用竹/草席或麻布袋包裹樹幹，捕捉在樹幹上活動的幼蟲；及
- (iii) 於蛾蟲結繭期間，加強清除藏於樹皮或樹根隙縫、淺土層及落葉的蟲蛹，緩減下一階段成蟲羽化的數量。

此外，部門正嘗試引入新的治蟲技術，包括透過土壤注射法讓除蟲劑浸透至樹葉，令啃食樹葉的幼蟲死亡。此技術可減低噴灑除蟲劑對周邊市民的影響，同時除蟲劑亦不影響樹木的健康。

發展局會向樹藝行業、從業員及市民推廣監察及治蟲方法，市民如發現其護養的榕屬樹木受到大量蛾蟲啃食時，可聯絡本局樹木管理辦事處，我們會提供適切的防治資訊，共同應對蟲害。

加快公營房屋項目的推展工作

10. 邵家輝議員：主席，關於發展局局長("局長")就本人於本年 6 月 2 日所提質詢的答覆，政府可否告知本會：

(一) 鑒於局長以改劃單一地塊作公營房屋("公屋")發展為例，講述土地由"生地"變成"熟地"涉及的程序，下列每項程序所涉的具體工作詳情為何：

- (i) 進行技術可行性研究，以評估交通、環境等方面的影響(需時大約兩年)、
- (ii) 根據《城市規劃條例》(第 131 章)進行改劃(按該法例一般需時 11 個月)、
- (iii) 進行詳細工程及建築設計(一般需時 18 至 24 個月)、
- (iv) (如牽涉私人土地)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、
- (v) (如牽涉私人土地)進行收地、
- (vi) (如牽涉私人土地)為受影響住戶或經營者提供安置補償、
- (vii) 清理土地，以及
- (viii) 進行土地平整和基建工程(為期大約兩至 3 年，視乎地盤情況而定)；

(二) 第(一)(iv)至(vii)項所述程序每項一般需時多久；

(三) 第(一)項所述程序當中，有哪些程序可以同步進行；有否不時研究有哪些方法，令更多程序得以同步進行；

- (四) 鑒於局長表示，興建公屋單位最少需時約 4 至 5 年，興建工程所涉的具體工作詳情為何；及
- (五) 鑒於局長表示，按第(一)項所述程序估計，由最初的進行技術可行性研究到建成公屋單位一般需時超過 10 年，有否評估此建屋速度是否理想及可以接受；如有評估而結果為是，理據為何；如評估的結果為否，有何改善方案？

發展局局長：主席，就質詢的各部分，現答覆如下：

(一)及(二)

- (i) 為改劃地塊作公營房屋發展而進行的技術可行性研究，其主要目的是確立該工地用作公營房屋發展的可行性，以及訂定工地平整和相關基建的初步工程範圍。

在研究期間，我們會因應擬議發展參數(例如地積比率、樓宇高度等)和地理情況而制訂工地平整方案，以及進行環境、交通、排水、排污、供水、土力、樹木、通風及視覺等多方面的技術影響評估，並按評估結果擬定所需的緩解措施和相關基建設施。此外，我們會就擬議工程進行初步土地勘測及初步設計，以確立其技術可行性。

上述工作需要按相關專業要求進行，並且環環相扣。舉例而言，環境影響評估需顧及鄰近現有和正在規劃中的發展，並就生態、噪音、水質及空氣等多個範疇作出評估。此外，噪音評估需待交通影響評估得出數據(例如車流量等)才可進行。如有個別評估結果超出現行標準時，我們需擬定有效的緩解措施。

- (ii) 《城市規劃條例》(第 131 章)在制訂圖則方面有清晰的法定時限。根據該條例，在制訂或修訂圖則時，有關圖則都會予以展示，為期兩個月，以供公眾查閱和提出申述。在圖則展示期屆滿後 9 個月內，城市規劃委員會("城規會")須把圖則和相關修訂，連同有關申述和意見，一併提交行政長官會同行政會議核准。如果有個案因其特殊情況而須提請行政長官將時限延長，最多也只能延長 6 個月。

制訂圖則的具體工作包括在圖則的兩個月展示期屆滿後，城規會會公布收到的申述，為期 3 個星期，以供公眾提出意見。之後，城規會會舉行會議聆聽收到的申述和意見，並決定是否順應或局部順應申述的內容就草圖提出建議修訂("建議修訂")。若有建議修訂，城規會會作出公布，為期 3 個星期，公眾人士(除曾作出與建議修訂有關的申述或意見的人士外)可就其作出進一步申述。若收到表示反對的進一步申述，城規會會舉行進一步聆聽會議，並決定是否根據建議修訂，或按城規會認為適當的其他方式修訂該草圖。該等修訂會成為草圖的一部分，並連同有關申述、意見和進一步申述，一併提交行政長官會同行政會議核准。上述工作均按法例要求進行。

一般來說，大部分的制圖程序都可於 11 個月(即兩個月的圖則展示期屆滿後 9 個月)內提交行政長官會同行政會議核准。

- (iii) 在詳細設計階段，我們需就初步制訂的工程範圍進行更全面的土地勘測，並根據勘測所得的地質狀況，為擬議工地平整和基建工程進行詳細設計。公營房屋發展所需的工地平整和基建工程一般包括土力工程(例如建造護土牆和斜坡)、道路工程(例如建造行人/行車天橋、興建公共運輸交匯處及優化道路交界處)、排水/排污/供水系統工程(例如鋪設地下管道和興建泵房)、環境緩解措施(例如安裝隔音屏障)及環境美化工程等。我們需就這些工程製作工程施工圖則和合約文件，以便工程招標。

除了詳細設計，我們需在此階段就工程項目諮詢相關部門和持份者(例如區議會和橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會)。我們亦要為工程費用作估算及準備工程合約招標文件，適時啟動工程合約招標程序。

- (iv) 當政府推行公共工程，例如道路計劃、發展資助房屋或展開工務計劃下任何項目，可能須引用《收回土地條例》(第 124 章)或其他適用條例(例如《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章))收回私人土地作上述的公共用途。政府會因應發展項目的情況，以適當的形

式及途徑諮詢持份者。若項目涉及道路或渠務工程，政府亦須根據相關條例為擬議工程及將予收回的土地刊憲，以供公眾查閱和提出意見。

不論工程是否需要刊憲，政府須根據適用程序處理接獲的反對意見。當確定發展項目範圍後，收回土地的建議連同所接獲的反對意見，將提交予行政長官會同行政會議考慮。在行政長官會同行政會議按《收回土地條例》或其他適用條例授權收回私人土地後，政府會發出收地公告，通知受影響的私人土地復歸政府所有。

上述程序的所需時間視乎相關工程性質、適用法例的要求(例如是否涉及道路或渠務工程及是否需要刊憲)、發展項目的規模和收到的反對意見數目，不能一概而論。

- (v) 當工程獲得行政長官會同行政會議按《收回土地條例》或其他適用條例授權收回私人土地，以及獲立法會批准工程撥款(或獲有關事務委員會支持)後，政府會按相關條例在憲報刊登收地公告，該公告的副本會在受影響物業或其附近張貼，並寄交有關土地的註冊業主。公告所載的限期屆滿後(一般為憲報刊登收地公告的3個月後)，受影響私人土地的業權即復歸政府所有。
- (vi) 當規劃土地用途、發展範圍及推行計劃確定後，政府會進行清拆前登記(即凍結登記)，以蒐集發展範圍內目前的佔用情況和現有構築物的狀況資料，作為日後評估安置及/或發放特惠津貼的其中一項資格準則基礎。其後，地政總署會適時為受影響人士展開資格審核。在籌劃發展項目的過程中，有關部門會與受影響人士保持緊密溝通，地政總署亦會向受影響的居民講解特惠補償及安置安排事宜。

當引用相關條例收回私人土地時，政府須按條例要求為擁有合法權益的人作出補償(即法定補償)。除此以外，政府亦設有特惠補償制度，行政上作為法定補償的替代安排。至於非擁有合法權益的人士，例如寮屋住戶，雖然他們不合資格申領法定補償，但政府仍會

向當中的合資格人士提供適用的特惠補償及安置安排，以紓解發展行動對他們帶來的影響。事實上，為回應受發展清拆影響人士的關注，為收地及清拆項目拆牆鬆綁以早日落成發展項目，政府於 2018 年大幅改善特惠補償及安置安排，為合資格寮屋住戶引入免經濟狀況審查安置選項，以及放寬為合資格寮屋住戶及業務經營者而設的特惠津貼資格準則，並增加津貼額。

在擬議發展項目獲立法會通過和批准撥款後，政府會隨即向合資格受影響人士提供適用的特惠安置補償安排，包括向符合安置資格的住戶編配安置單位、向符合領取特惠津貼的住戶或業務經營者發放津貼。每宗個案的處理時間視乎個案的情況和受影響人士的意願，但各相關部門和單位會盡力配合發展計劃的時間表，全力處理有關個案，並在可行範圍內盡量為受影響人士提供協助。正如政府過往多番強調，政府致力在清拆工作開始之前妥善安置合資格住戶，以體現政府"先安置、後清拆"的目標。

- (vii) 在政府按相關條例在憲報刊登收地公告中所載的限期屆滿後，受影響私人土地的業權即復歸政府所有。其後，地政總署會根據工程部門的需要和項目時間表，適時通知受影響人士於指定日期前遷離發展範圍，並於清拆日開始將受影響的構築物清拆及將土地清理，交給工程部門以進行工程。視乎工程項目的進程及個別住戶的情況，地政總署或會分階段清理土地及把有關土地交付工程部門，一方面讓工程盡早展開，另一方面在不影響工程時間表的情況下為有需要的受影響人士給予適當緩衝。
- (viii) 一般而言，當工程合約範圍內的土地交付承建商後，承建商隨即會展開工地清理工作(包括移除樹木、清除表土和清拆寮屋構築物等)。此外，若工地涉及在設計階段未能進入的私人土地，我們會在收回該些土地後進行土地勘測、樹木調查及土地污染調查等工作。

待工地清理工作完成後，承建商會進行土力工程(包括建造斜坡和護土牆等)、挖掘或填土工程，以及按需要清除或處理土地污染物，以平整土地供擬議發展之

用。此外，承建商亦會同時進行道路、排水/排污/供水系統工程、緩解環境影響措施及環境美化等。其間，承建商亦需協調公用事業機構在工地內鋪設擬議發展所需要的其他公共基礎設施，例如電線、煤氣管及電話線等。

- (三) 為加快造地建屋速度，上述程序不少環節會同步進行。例如，現時工地平整和基建工程的詳細設計與有關法定程序(例如《收回土地條例》(第 124 章)、《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)及《水污染管制(排污設備)規例》(第 358AL 章)下的刊憲程序)和處理反對意見程序同步進行。此外，土木工程拓展署把工地平整工程與基礎設施工程盡量分階段完成，讓已完成部分率先交付香港房屋委員會("房委會")興建房屋；並安排把餘下部分與房屋建築工程同步進行。

另一方面，為爭取時間，房委會一般會在政府進行上述"造地"程序時，同步進行公營房屋發展項目的部分前期籌建工作，包括擬備規劃大綱、進行詳細設計、土地勘測及招標工作等，以期政府把土地交予房委會後，能夠盡快開展建築工程。

- (四) 一般來說，由政府交付土地予房委會起計，房委會需約 4 至 5 年時間進行公營房屋發展項目的打樁及建築工程。然而，建造所需時間會因個別地盤的情況而有所不同，包括地盤的土地和地質狀況，以及一些不可預測的因素，如惡劣天氣等。此外，為達至"地盡其用"的原則以興建更多單位及增加社福、泊車設施等方面以回應市民的殷切需求，不少發展項目需要進一步善用土地的發展潛力，例如興建平台樓層、地庫，甚至因超越 40 層而須興建隔火層。這些設計無可避免會增加施工時間，但房委會會繼續與相關政府部門合作，在可行情況下通過優化項目設計，盡量縮短建造時間。

根據房委會沿用已久的預製混凝土建造方法，以建造標準樓層多於 20 個單位的住宅大樓為例，一般可以在 6 個工作天完成一個樓層的混凝土建造。房委會在確保工地安全和建造質素不受影響的基本原則之下，不斷改善建造技術及流程，和推動其他創新建築方法，例如積極選取合適項目使用"組裝合成"建築法，以進一步提升生產效率。

- (五) 除上述措施外，如行政長官在 2020 年施政報告中提出，發展局轄下的"精簡發展管制督導小組"已擴闊其組成和工作範圍，納入發展局以外的審批部門，以便更全面地檢視政府和私人項目的發展審批程序，以及理順各個政策局之間與發展相關的規定。為進一步加快土地及房屋供應，除了個別部門的行政審批程序外，我們亦正檢視個別法例所訂明的發展程序是否有加快或精簡的空間，例如城規程序或一些道路工程相關的程序，檢討範圍包括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。

兒童紓緩治療

11. 廖長江議員：主席，根據世界衛生組織的定義，紓緩治療是為危疾重症的患者提供評估和治療服務，以預防及減輕患者的病痛，從而改善他們及其家人的生活質素。有病人組織指出，現時的兒童紓緩治療服務由各公立醫院的兒科部門而非專職治療隊伍提供，不利於服務質素的提高及醫護人員累積和傳承相關經驗。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，過去 5 年，每年有多少名患危疾重症的兒童在公立醫院接受紓緩治療，並按他們罹患疾病的類別(例如癌症、神經系統疾病及呼吸系統疾病)及獲提供的服務類別列出分項數字；
- (二) 鑒於醫院管理局("醫管局")於 2018 年表示，香港兒童醫院在啓用後會設立一個由跨專業成員組成的中央統籌兒童紓緩治療團隊，負責統籌全港的兒童紓緩治療服務，是否知悉有關工作的進展，以及醫管局有否為該團隊的工作制訂關鍵績效指標；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (三) 就醫管局向醫護人員提供有關兒童紓緩治療服務的培訓，是否知悉過去兩年該局有否(i)檢討有關培訓的成效，以及(ii)充實培訓內容，以期提升服務質素；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (四) 有否考慮在社區層面透過地區康健中心及基層醫療服務提供者，加強向正接受紓緩治療的兒童提供的支援；如有，詳情為何；如否，原因為何？

食物及衛生局局長：主席，就廖長江議員質詢的各部分，我回應如下：

- (一) 由於醫院管理局("醫管局")一般透過兒科部門相關的附屬專科團隊護理患有危重病症的病童，並因應病人的需要透過各個跨專業團隊提供不同層面的紓緩治療，現時醫管局的醫療系統內並沒有針對患危疾重症的兒童在公立醫院接受紓緩治療作診斷代號，因此沒有備存該數據。
- (二) 醫管局於香港兒童醫院成立了一支專責的跨專業兒童紓緩治療團隊，為患有危重病症及生命受到威脅的病童及其家人提供更全面、協調和適時的服務。團隊於 2019 年 3 月開始投入運作，成員包括兒科專科醫生、護士及醫務社工，並會與專職醫療人員(包括職業治療師、物理治療師、臨床心理學家和營養師等)和不同宗教的心靈關顧組成員合作提供服務。

在現行運作下，病童的主診醫生會將合適的個案轉介給兒童紓緩治療團隊同時跟進。團隊會因應病童及家人的當前情況和意願，度身訂造個人化服務，全人關顧其身心社靈需要，改善生活質素，讓其安然面對疾病。其服務範圍包括商討預設照顧計劃、統籌複雜護理、紓緩不適徵狀、情緒支援、家居上門探訪、電話熱線、晚晴照顧及哀傷輔導等；另外亦會轉介病童至合適非政府機構，並與學校溝通聯繫，以加強社區支援。

兒童紓緩治療團隊正分階段開展服務，目前主要支援香港兒童醫院血液及腫瘤科、腎科和心臟科的病童家庭，至今已服務超過 140 個家庭，提供逾 5 300 次諮詢(包括院內醫療諮詢、專科門診及家居上門探訪)。團隊會按計劃逐步擴展服務，最終目標是統籌全醫管局的兒童紓緩治療服務，訂立統一的臨床標準及轉介指引，以確保服務質素，以及在整個兒科網絡的延續性。

- (三) 香港兒童醫院的兒童紓緩治療團隊會為該院醫護人員舉行培訓，包括案例分析、講課及臨床應用技巧等，以提升其對紓緩治療的認識，更好照顧有關病童的需要。

香港兒科醫學院規定所有於 2020 年 7 月起加入的兒科高級受訓醫生必須完成兒童紓緩治療培訓。另外，香港兒科護理學院亦有提供兒童紓緩治療課程。

- (四) 為扭轉現時"重治療，輕預防"的醫療體制和觀念，食物及衛生局正在全港 18 區設立地區康健中心("康健中心")。設立康健中心的目的，是希望從預防入手，及早識別健康問題，提升自我健康及慢性疾病管理的能力。根據基層醫療健康發展督導委員會("督導委員會")的建議，康健中心目前正在集中資源處理最普遍和最消耗醫療資源的健康風險因素及慢性疾病。

此外，康健中心亦充當地區基層醫療樞紐的角色，中心的醫護人員，如護士、社工、藥劑師等為市民提供免費的諮詢及輔導，並會致力連繫社區裡的公營、私營、非政府機構提供的基層醫療服務(包括兒童紓緩治療相關支援服務)，為有需要的市民作出協調及轉介。

我們會持續檢視康健中心的服務，以實證方式審視地區康健中心所提供的服務重點的成效，並會在督導委員會的帶領下，檢討如何透過康健中心進一步擴展其他基層醫療服務。

美食車先導計劃

12. 姚思榮議員：主席，政府在 2017 年 2 月推出為期兩年的美食車先導計劃("先導計劃")，並於去年 10 月二度延長該計劃至 2022 年 2 月 2 日。據悉，受 2019 冠狀病毒病疫情和旅遊設施關閉等影響，美食車營運場地的人流每況愈下，而美食車的生意亦奄奄一息。就此，政府可否告知本會：

- (一) 現時持牌的美食車數目；是否知悉，去年 1 月至今，每月每部美食車的營運日數及營業額為何；
- (二) 去年 1 月至今，有哪些美食車指定營運場地曾在疫情影響下關閉，以及關閉的日期分別為何；政府有否提供替代方案，協助美食車營運者繼續營運；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (三) 會否考慮再度延長先導計劃；若會，詳情為何；若否，原因為何；及

- (四) 有否因應目前的困難經營環境，修改美食車的退出及後補機制；若有，詳情為何；若否，原因為何？

商務及經濟發展局局長：主席，美食車先導計劃("先導計劃")於 2017 年 2 月 3 日展開，為期兩年。其後先導計劃先首次延長兩年，至 2021 年 2 月 2 日。因應 2019 冠狀病毒病疫情對美食車營運的影響，以及經評估計劃的發展後，政府再延長先導計劃一年，至 2022 年 2 月 2 日。

就姚思榮議員的質詢，現答覆如下：

- (一) 先導計劃目前有 12 部持牌美食車營運。根據營運者已遞交的帳目報表，所有美食車在 2020 年 1 月至 2021 年 5 月下旬期間的總收入約為 267 萬元。營運的美食車數目、總收入及總營運日數按季度平均數目表列如下：

季度	營運的 美食車 每月平均 數目 ⁽¹⁾	營運的 美食車 每月平均 總收入 (萬元)	營運的 美食車 每月平均 總營運 日數 ⁽²⁾
2020 年 1 月至 3 月	3	12	40
2020 年 4 月至 6 月	3	5	31
2020 年 7 月至 9 月	3	3.5	18
2020 年 10 月至 12 月	4	22	53
2021 年 1 月至 3 月	4	28	49
2021 年 4 月至 6 月 (截至 5 月下旬)	5	28	58

註：

- (1) 由於在個別月份只有一部美食車營運，而美食車的收入和營運日數屬商業敏感資料，因此旅遊事務署按季度平均數目列出有關資料。
- (2) 由於在個別月份有多過一部美食車營運，部分季度的每月平均總營運日數會超過 31 日。
- (二) 先導計劃目前有 12 個營運場地。自去年年初疫情爆發以來，8 個美食車營運場地曾不時關閉，以實施保持社交距離措施。相關場地的關閉日期見下表：

	營運場地	因疫情而關閉的日期
1.	香港迪士尼樂園	2020 年 1 月 26 日至 6 月 17 日、 2020 年 7 月 15 日至 9 月 24 日、 2020 年 12 月 2 日至 2021 年 2 月 18 日
2.	海洋公園	2020 年 1 月 26 日至 6 月 12 日、 2020 年 7 月 14 日至 9 月 17 日、 2020 年 12 月 2 日至 2021 年 2 月 17 日
3.	香港科學館	2020 年 1 月 29 日至 6 月 21 日
4.	香港科技大學	2020 年 1 月 29 日至 5 月 30 日
5. 6.	梳士巴利花園 尖沙咀藝術廣場	2020 年 1 月 29 日至 6 月 21 日、 2020 年 7 月 15 日至 9 月 27 日、 2020 年 12 月 14 日至 2021 年 3 月 22 日
7.	黃大仙廣場	2020 年 1 月 29 日至 6 月 21 日
8.	賽馬會香港足球總會足球訓練中心	2020 年 3 月 1 日至 7 月 10 日、 2020 年 7 月 15 日至 10 月 17 日、 2020 年 12 月 2 日至 2021 年 2 月 26 日

餘下的 4 個場地，即西九文化區、起動九龍東一號場、金紫荊廣場和中環海濱活動空間，在疫情期間維持開放。

雖然目前所有 12 個營運場地均已開放，只有香港迪士尼樂園、賽馬會香港足球總會足球訓練中心、尖沙咀藝術廣場和西九文化區有美食車營運。

有見及疫情對美食車營運的影響，政府由 2019 年 10 月至 2020 年 3 月向在屬政府的營運場地營運的美食車提供 50% 的租金寬免，並由 2020 年 4 月至 2021 年 9 月將租金寬免提高至 75%；而香港迪士尼樂園及海洋公園分別由 2019 年 12 月及 11 月開始至 2021 年 9 月，為在其場地營運的美食車提供兩成及接近三成的租金寬免。旅遊事務署會繼續與美食車營運者保持溝通，協助他們營運。

- (三) 原應在本年 2 月 2 日屆滿的先導計劃已獲延期至 2022 年 2 月 2 日，讓美食車得以繼續營運多一年。先導計劃至今已經運作了 4 年多，美食車在香港作為一個旅遊設施的營運面對不少困難。為維持公平競爭環境，美食車須在指定的場地營運，並要與附近食肆有一定距離。再者，美食車的停泊位置不應造成人車阻塞，並需要有場地管理者可為美食車提供電力及其他支援服務，其營運亦極受天氣影響。加上香港食肆林立，競爭激烈，美食車在香港作為一個旅遊設施的發展實在有限。旅遊事務署正審慎地檢視先導計劃的數據及成效，以決定計劃的未來路向，並不排除最終會結束先導計劃的可能性。
- (四) 如上所述，有見及疫情對美食車營運的影響，政府及其他場地管方已為美食車提供租金寬免。如美食車營運者選擇退出先導計劃，可按既定程序向食物環境衛生署及運輸署分別交還"食物製造廠牌照"及"特別用途車輛(流動食物處理車)"的車輛牌照，並與營運場地解除營運協議。旅遊事務署會協助營運者處理牌照及協議事宜，並就先導計劃的未來路向進行審慎的檢討。旅遊事務署不會接受營運美食車的新申請以填補空缺。

便利非在港接種疫苗的港人的措施

13. 李慧琼議員：主席，政府最近為已完成接種 2019 冠狀病毒病疫苗("疫苗")的市民提供不同形式的出行便利，而商界亦積極推出各類形式的鼓勵獎賞，以鼓勵市民盡早接種疫苗。然而，有不少從內地返港的港人反映，他們在內地完成接種疫苗的紀錄尚未獲香港政府承認，以致他們所獲對待與在本地完成接種疫苗的港人所獲的不同。就此，政府可否告知本會：

- (一) 至今透過"回港易"在《若干到港人士強制檢疫規例》(第 599C 章)下香港居民從內地或澳門回港豁免檢疫計劃"從內地返港的港人數目(及他們當中分別從各省份返港的百分比)，以及該數目佔同期從內地返港的港人總數的百分比為何；是否知悉該等已返港港人當中，已在內地完成接種疫苗的人數；

- (二) 鑒於政府於本月初表示，正研究如何進一步便利港人使用非本地接種疫苗的紀錄，該研究的進展為何；會否推出措施，使分別在內地及在本港完成接種疫苗的港人獲相同對待，包括參與商界為鼓勵港人接種疫苗而推行的獎賞計劃的資格；若會，詳情為何(包括有關措施可否趕及各獎賞計劃截止登記期限前推出)；若否，原因為何；及
- (三) 會否在流動應用程式"安心出行"加入儲存經認證非本地接種疫苗紀錄的功能；若會，詳情和時間表為何；若否，原因為何？

食物及衛生局局長：主席，就李慧琼議員質詢的各部分，經諮詢政制及內地事務局及創新及科技局，我的答覆如下：

- (一) 自 2020 年 11 月 23 日"回港易"計劃實施至 2021 年 6 月 20 日，共有 185 546 人次的香港居民透過該計劃從內地或澳門返港並獲豁免強制檢疫安排。特區政府沒有備存有關香港居民所出發的內地省份統計數字；另亦沒有統計該段時間從內地返港而不獲豁免強制檢疫的香港居民數字。我們亦沒有備存有關香港居民在內地完成接種疫苗的人數。

(二)及(三)

現時，按照"疫苗氣泡"概念，已完成接種 2019 冠狀病毒病疫苗的人士，除了能夠得到保障外，亦可以於各項社交距離措施下得到較寬鬆的待遇。就抵港人士而言，政府亦對已完成接種疫苗的相關人士調整了登機、檢疫及檢測安排。

就在香港以外地方完成接種的疫苗，除了香港本身已經認可使用的 2019 冠狀病毒病疫苗外，上述安排亦接受世界衛生組織("世衛")緊急使用清單或資格預審疫苗清單上的疫苗、經世衛指明的嚴格監管機構或國家藥品監督管理局批准使用的疫苗，以及聯合科學委員會⁽¹⁾聯同行政長官專家顧問團建議的疫苗。政府已將相關疫苗名單上載至 2019 冠狀病毒病專題網站供參考，並不時作更新。

(1) 即疫苗可預防疾病科學委員會和新發現及動物傳染病科學委員會。

在香港以外完成接種相關疫苗的人士，現時他們可以出示當地相關機構發出的疫苗接種紀錄，並透過填寫申報表格，以符合"疫苗氣泡"下的要求。

我們正研究將曾在內地接種疫苗的香港市民的接種紀錄，經申報以數碼方式收錄至政府的疫苗接種紀錄數據庫，並為他們提供疫苗接種紀錄二維碼。待確定技術可行性及落實有關安排後，這些市民可將其疫苗接種紀錄二維碼儲存在其手機的"安心出行"應用程式內，方便有需要時展示。

至於商界為鼓勵市民接種疫苗而推行的各項獎賞計劃，參與者資格和相關細節等由有關商業機構釐定，特區政府並無參與。

推動創科發展及再工業化

14. 盧偉國議員：主席，建設國際科技創新中心是《粵港澳大灣區發展規劃綱要》的重點工作之一。政府表示，會持續強化香港的創科生態。除了在落馬洲河套地區發展港深創新及科技園外，政府已在新田/落馬洲及蓮塘/香園圍口岸附近預留共 100 多公頃土地作創科相關發展。關於推動創科發展及再工業化，政府可否告知本會：

- (一) 上述土地的詳情，包括位置、面積、預計用途，以及有關規劃工作的進展(以表列出)；
- (二) 有何措施加快該等土地的規劃工作，以把握建設國際科技創新中心所帶來的機遇；及
- (三) 會否就創科及再工業化展開長期的土地規劃，以更好地支援有關行業的長遠發展；如會，詳情為何；如否，原因為何？

創新及科技局局長：主席，創新及科技("創科")和"再工業化"是香港的發展新動力，能帶來新的產業及創造財富，推動本港經濟增長和創造優質的就業機會，提升香港的競爭力。政府重視創科的長遠發展，並一直積極配合，包括為業界提供所需的土地和發展空間。就質詢的各部分，經諮詢發展局，我現答覆如下：

(一)及(二)

因應本港對科研和"再工業化"用地日漸上升的需求，我們會繼續積極提供短、中、長期發展所需的土地，並會與各部門緊密合作盡力加快有關土地的規劃進度。

中短期而言，政府正全力發展位於落馬洲河套地區、佔地 87 公頃的港深創新及科技園("創科園")，預期創科園第一批次的 8 座樓宇可於 2024 年起分階段落成；位於大埔的香港科學園佔地 22 公頃，正就第二階段擴建計劃進行詳細研究，預計第一批次的工程可分階段於 2022 年至 2024 年完成；現有位於將軍澳、元朗及大埔工業邨的未發展工業用地將由香港科技園公司("科技園公司")按"再工業化"政策發展；而數碼港亦正推展擴建計劃，興建一幢新辦公大樓，預計最快於 2025 年完成。除了上述發展項目，現時已預留作長期發展創科用途的土地載列於下表。

預留作創科用途的土地

	土地位置	土地面積(約)	最新情況
在分區計劃大綱圖規劃作創科用途的土地			
1.	古洞北新發展區	17.5 公頃	在分區計劃大綱圖上已規劃合適的土地作"其他指定用途"註明"研究與發展"地帶(5.8 公頃)及"商貿及科技園"地帶(11.7 公頃)。
2.	洪水橋/廈村新發展區	9 公頃	在分區計劃大綱圖上已規劃合適的土地作"其他指定用途"註明"企業和科技園"地帶。詳細土地發展計劃有待進一步研究。
預留作創科用途但需要進一步研究的土地			
3.	位於橫洲的元朗工業邨擴建部分	15 公頃	科技園公司於 2019 年 2 月開展工程及技術可行性研究，探討有關土地的發展模式以配合高新科技工業進駐。

	土地位置	土地面積(約)	最新情況
4.	蓮塘 / 香園圍口岸	56 公頃	科技園公司就發展有關土地完成初步研究，並快將展開工程及技術可行性研究，預計可在 2024 年年底完成。
5.	新田 / 落馬洲發展樞紐	57 公頃	《新界北第一期發展研究—新田/落馬洲發展樞紐—可行性研究》初步預留了約 57 公頃土地用作企業及科技園，以配合或支援落馬洲河套區創科園的發展，發揮協同效應。預計在今年開展的勘查研究將敲定新田/落馬洲發展樞紐的詳細土地發展計劃及用途。

- (三) 《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》研究中建議，在新界東部和北部分別發展"東部知識及科技走廊"和"北部經濟帶"，這兩條經濟帶/走廊的匯合點除了有河套地區的創科園外，亦包括新界北策略增長區，便利來往深圳及粵東地區。這亦配合《粵港澳大灣區發展規劃綱要》下，中央政府大力支持港深合作建設國際科技創新中心的發展方針。政策創新與統籌辦事處亦已委任一名港深合作策略規劃顧問，負責全面拓展港深口岸經濟帶規劃，以及研究及制訂相關策略。

政府有關部門會適時就預留作創科用途土地的未來規劃諮詢立法會相關事務委員會。

珠三角港口群國際競爭力

15. 易志明議員：主席，《粵港澳大灣區發展規劃綱要》就提升珠三角港口群國際競爭力提出以下願景：透過鞏固提升香港國際航運中心的地位，以及增強廣州及深圳國際航運綜合服務的功能，與香港形成優勢互補、互惠共贏的港口、航運、物流和配套服務體系，從而增強港口群的整體國際競爭力。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於廣東省政府正加快發展港口基建設施，政府有何策略發展新的港口基建設施以維持香港的長遠競爭力，從而鞏固提升香港作為國際航運中心的地位；
- (二) 鑒於現時有多個內地港口位於粵港澳大灣區，政府有否計劃與廣東省政府就粵港兩地港口的合作事宜簽訂協議，以確保該等港口互惠互利而非惡性競爭；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 鑒於行政長官據報於上月表示，政府將與部分廣東省的市政府簽訂協議，讓公務員到內地掛職交流，政府會否安排負責港口規劃及管理的官員到該等城市掛職交流；如會，詳情為何；如否，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提到香港要鞏固提升國際航運中心地位，國家"十四五"規劃亦支持香港提升國際航運中心地位。政府一直配合國家政策發展目標，致力推動港口及航運業發展。航運服務方面，政府於 2020 年 6 月和 7 月通過法例修訂，為船舶租賃和海事保險業務分別提供免稅和半稅優惠，並正研究進一步稅務措施吸引航運要素(例如船舶管理人、代理和經紀)落戶香港；優化香港船舶註冊處的服務和覆蓋面，自 2019 年 11 月起陸續在上海、新加坡、倫敦和悉尼設立區域支援團隊，並將分階段於 2021 年年底至 2022 年開設東京、三藩市和多倫多的支援團隊，令香港船舶註冊處的服務覆蓋內地、亞洲、歐洲和北美，提升服務質素。政府又與業界攜手合力成功爭取國際航運公會在 2019 年於香港設立首個海外辦事處，以及波羅的海國際航運公會("BIMCO")於 2020 年 9 月正式通過《BIMCO 法律及仲裁條款 2020》，把香港列為其海事合約標準爭議解決條款中繼倫敦、紐約和新加坡以外的第四個指定仲裁地，進一步鞏固香港國際航運中心的綜合實力。

就易志明議員質詢的各部分，經就第(三)部分諮詢公務員事務局，現答覆如下：

- (一) 除繼續發展高端航運服務業外，港口基建方面，政府已落實下列措施，包括：把葵青貨櫃港池及其進港航道的航行水深由 15 米挖深至 17 米，以便新一代特大型貨櫃船可不受潮汐影響進出葵青貨櫃港；放寬青馬大橋通航高度限制，由自海面起計 53 米修訂為 57 米，以利便大型船舶進

出香港港口；並正分階段落實葵青貨櫃碼頭附近一帶港口後勤用地改善措施，包括騰出土地作貨櫃堆場及駁船泊位設施，以及安排出售兩幅合共 11 公頃的用地興建多層港口後勤兼現代物流設施。政府並會研究推動"智慧港口"，以及"綠色數碼化航運"有關的政策及措施，以維持香港港口的競爭力和推動港口業持續發展。

(二) 《粵港澳大灣區發展規劃綱要》要提升珠三角港口群整體國際競爭力，強調港口之間優勢互補、互惠共贏的協同效應；而國家"十四五"規劃就"積極穩妥推進粵港澳大灣區建設"亦提到統籌港口功能布局。港口合作方面，香港的港口業務由私營機構營運，而香港的碼頭營運商也有參與營運大灣區內的其他港口，例如和記港口集團亦營運深圳東部的鹽田港；現代貨箱碼頭則營運深圳西部的大鵬灣、蛇口港和赤灣港；中遠海運港口參與營運南沙港，某程度上已體現大灣區內港口之間的合作。政府亦在不同場合與中央政府反映維持國內航權和大灣區內港口之間公平競爭、協同發展的重要性。

(三) 公務員事務局多年來與內地城市合辦公務員交流計劃，雙方會互派公務員暫駐對方機構交流，交流主題按參加計劃人員的工作性質及需要作出安排。2015 年至 2019 年，運輸及房屋局轄下部門曾通過上述交流計劃參與關於港口或相關工作的交流，包括在 2018 年海事處派出一名人員到上海海事局交流，了解海上交通管理、巡邏及執法的工作。此外，路政署、運輸署及海事處也曾接待共 14 名參與交流計劃的內地官員，交流範疇包括港口運輸、交通管理，以及港珠澳大橋和廣深港高速鐵路的建設和規劃等。為進一步推動香港與內地大灣區城市的合作，公務員事務局會擴展交流計劃至包括 9 個內地大灣區城市，以促進兩地人員的交流。

另外，現時個別部門也可因應實際需要自行安排轄下公務員與其他地區(包括內地)對口單位的人員進行交流。事實上，運輸及房屋局內負責海運及港口政策的人員亦不時連同業界人士一同到訪內地海運城市(包括大灣區城市)，與有關內地機構或部門就相關政策及最新發展作深入交流。我們會繼續上述安排，讓有關人員進一步掌握大灣區城市在港口服務方面的工作，並在港口優勢互補的前提下加強合作。

應變機制

16. 梁美芬議員：主席，本月 2 日傍晚，青衣以南海面一艘載有金屬廢料的貨船發生三級火警，至翌日上午 8 時許才被撲熄。消防處於火警發生 5 個小時後在社交平台發帖，提醒"附近地區近岸的居民或會受隨風飄散的煙霧和氣味影響，居民可暫時關閉門窗，並保持鎮定"。據報，在火警期間，受煙霧和氣味影響的居民數以十萬計，當中不少人感到恐慌和求助無門。另一方面，政府的緊急應變系統所界定的緊急情況並不包括造成廣泛影響的火警。就此，政府可否告知本會：

- (一) 在是次火警期間，除了上述帖子外，政府向公眾發放相關信息的詳情，包括發布的政策局/政府部門("局/部門")、時間和渠道，以及信息當中有否包含向受影響市民提供應對煙霧和氣味的方法；
- (二) 在是次火警期間，有否派員到受影響地區向市民解釋煙霧和氣味的來源、建議應對煙霧和氣味的方法，並呼籲他們保持鎮定；如有，涉及的部門和人員數目分別為何；如否，原因為何；
- (三) 有否跨部門應變機制處理影響範圍廣泛但未列為緊急情況的事件；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (四) 有否檢討各局/部門應對是次火警的表現(包括警覺性和主動性)，並制訂措施確保它們在日後有類似事情發生時，適時向公眾發放相關信息？

環境局局長：主席，就梁美芬議員的質詢，現答覆如下：

(一)及(二)

就 6 月 2 日晚上發生的貨船火警事故，消防處透過傳媒及其面書(Facebook)專頁，向公眾發布有關該宗火警的消息，並呼籲受煙霧影響的居民可暫時關閉門窗及保持鎮定。而當晚 9 時至凌晨 2 時期間，環境保護署("環保署")空氣監測網絡中的葵涌和深水埗監測站的懸浮粒子濃度上升至較高的水平，維持數小時後逐漸回落至正常水平。雖然懸浮粒子濃度上升，但其最高濃度也沒有超出過往的最高幅度，

並且只維持數小時，其 24 小時平均濃度亦無超出相關空氣質素指標，而其他污染物濃度在當晚維持在較低水平，因此空氣質素健康指數一直維持在低至中的級別，故環保署沒有另外發布嚴重空氣污染的警示。如空氣質素健康指數達到或預測將會達到 10+(即級別達"嚴重")，環保署會向公眾發布嚴重空氣污染的警示。

(三)及(四)

政府各部門不時會檢視應對事故的措施，如有需要會作出調整。就今次事件，有關部門會檢視在類似事故時發放公眾信息的安排及改善空間，以提升發放信息效率和服務水平。

公營房屋項目

17. 陳恒鑌議員：主席，關於公營房屋項目，政府可否告知本會：

- (一) 過去 5 個財政年度，有多少個房屋項目落成，並按項目名稱以表列出每個項目的(i)居住單位數目、(ii)最初預計落成日期、(iii)實際落成日期，以及(iv)延誤原因(如適用)；
- (二) 未來 5 個財政年度，預計將有多少個房屋項目落成，並按項目名稱以表列出每個項目的(i)居住單位數目、(ii)最初預計落成日期、(iii)最新預計落成日期，以及(iv)延誤(如適用)的時間、原因和解決方案；
- (三) 現時公營房屋用地由"生地"變成"熟地"，然後熟地上的公營房屋項目由動工至完成，共牽涉多少項程序，並按時序以表列出每項程序(i)負責的政府部門/機構、(ii)一般所需時間，以及(iii)可否與其他程序同步進行(如可，所涉的其他程序為何；如否，原因為何)；有何新措施改善工作流程，以縮短完成各項程序所需的時間；及
- (四) 鑒於行政長官於去年發表《2020 年施政報告》時表示，已授權發展局局長擴闊"精簡發展管制督導小組"的組成和職權範圍，包括納入發展局以外的審批部門，以便更全面地檢視發展項目的審批程序，以及理順各個政策局之間與發展相關的規定，該項工作的進度及成效為何？

運輸及房屋局局長：主席，就陳恒鑽議員的質詢，經諮詢相關部門後，現答覆如下：

- (一) 過去 5 年(2015-2016 年度至 2019-2020 年度)，香港房屋委員會("房委會")及香港房屋協會("房協")落成的項目資料載於附件一。

房委會在上述年間有 6 個項目未能按原先計劃落成，這些項目的合約工期延遲的主要原因是承建商施工進度較原定計劃緩慢。房協在相同時期沒有未能按原先計劃落成的公營房屋項目。

- (二) 根據 2021 年 3 月的預測，房委會和房協於 2020-2021 年度至 2024-2025 年度的 5 年期內的公營房屋總建屋量預計合共約為 101 900 個單位，當中包括約 70 600 個公共租住房屋/綠表置居計劃單位和約 31 300 個其他資助出售單位。有關項目的資料載於附件二⁽¹⁾。

公營房屋每年建屋量基本取決於政府提供的土地供應量，亦會因應個別項目的進度而有所不同。項目的最終落成日期受各種因素影響，例如惡劣天氣、地盤限制、承建商進度、勞工供應情況、外圍因素及新建築要求等。房委會和房協會持續監察各項目進度，使項目盡快落成。

- (三) 現時政府把土地由"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)，涉及一系列程序。以改劃單一地塊作公營房屋發展為例，首先需由土木工程拓展署("土拓署")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，隨後由規劃署根據《城市規劃條例》(第 131 章)進行改劃(按法例一般需要 11 個月)。其後，土拓署會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，亦要由地政總署及相關部門按《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，獲批後由地政總署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，以便土拓署展開為期約 2 至 3 年(視乎地盤情況而定)

(1) 有關公營房屋建屋量預測將於本年第三季更新。

的土地平整和基建工程。以上程序合共一般需用上約 6 年或以上的時間。

為加快造地建屋速度，上述程序不少環節會同步進行。例如，現時工地平整和基建工程的詳細設計與有關法定程序(例如《收回土地條例》(第 124 章)、《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)及《水污染管制(排污設備)規例》(第 358AL 章)下的刊憲程序)和處理反對意見程序同步進行。

此外，土拓署把工地平整工程與基礎設施工程盡量分階段完成，讓已完成部分率先交付房委會興建房屋；並安排把餘下部分與房屋建築工程同步進行。最近，土拓署亦引入進行工程可行性研究的定期顧問合約，相比以往的招標程序，節省約 4 至 5 個月時間。

房委會公營房屋發展項目的前期籌建工作，包括擬備規劃大綱、進行詳細設計、土地勘測及招標工作等工作需時約兩年。為爭取時間，房委會一般會在政府進行上述由"生地"變成"熟地"的過程中，盡量同步進行前期籌建工作，以期政府把土地交予房委會後，能夠盡快開展建築工程。

普遍來說，由政府交付土地予房委會起計，房委會一般需約 4 至 5 年時間進行公營房屋發展項目的打樁及建築工程。然而，建造所需時間因個別地盤的情況而有所不同，包括地盤的土地和地質狀況，以及一些不可預測的因素，如惡劣天氣等。此外，為達至"地盡其用"的原則以興建更多單位及增加社福、泊車設施等方面以回應市民的殷切需求，不少發展項目需要進一步善用土地的發展潛力，例如興建平台樓層、地庫、甚至向高發展超越 40 層，因而根據現行法規須興建隔火層。這些設計無可避免會增加施工時間。房委會會繼續與相關政府部門合作，在可行情況下通過優化項目設計，盡量縮短建造時間使部分項目得以分階段落成。

根據房委會沿用已久的預製混凝土建造方法，以建造一個標準樓層多於 20 個單位的住宅大樓為例，現時一般可以在 6 個工作天完成一個樓層的混凝土建造。此外，在確保工地安全和建造質素不受影響的基本原則之下，房委會不斷

改善建造技術及流程，和推動其他創新建築方法，例如積極選取合適項目使用"組裝合成"建築法，以進一步提升生產效率。

- (四) 如行政長官在 2020 年施政報告中提出，發展局轄下的"精簡發展管制督導小組"已擴闊其組成和工作範圍，納入發展局以外的審批部門，以便更全面地檢視政府和私人項目的發展審批程序，以及理順各個政策局之間與發展相關的規定。除了個別部門的行政審批程序外，發展局亦正檢視個別法例所訂明的發展程序是否有加快或精簡的空間，例如城規程序或一些道路工程相關的程序，檢討範圍包括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。

附件一

2015-2016 年度至 2019-2020 年度落成公營房屋資料

落成年度	屋邨名稱	房屋類型	樓宇名稱	居住單位數目	有否合約工期延遲，如有，延遲時間
2015-2016	洪福邨	公共租住房屋("公屋")	洪堃樓	469	沒有延遲
			洪歡樓	688	
			洪樂樓	553	
	牛頭角下邨	公屋	貴華樓	567	沒有延遲
	水泉澳邨	公屋	明泉樓	545	沒有延遲
			月泉樓	751	
			映泉樓	807	
			嶺泉樓	521	
	朗晴邨	公屋	日朗樓	102	沒有延遲
			青朗樓	336	
	蘇屋邨	公屋	蘭花樓	425	沒有延遲
			壽菊樓	511	
			牡丹樓	511	
			金松樓	507	
			綠柳樓	507	
			櫻桃樓	456	

落成年度	屋邨名稱	房屋類型	樓宇名稱	居住單位數目	有否合約 工期延 遲，如有， 延遲時間
	安達邨	公屋	愛達樓	858	沒有延遲
			誠達樓	856	
			俊達樓	868	
			賢達樓	860	
			孝達樓	860	
			謙達樓	780	
	寶鄉邨	公屋	寶興樓	231	沒有延遲
			寶順樓	252	
	鯉魚門邨	公屋	鯉旺樓	443	沒有延遲
	綠悠雅苑 (房協提供)	資助出售單位	綠悠雅苑	988	沒有延遲
2016-2017	華廈邨	公屋	華欣樓	187	沒有延遲
	安達邨	公屋	仁達樓	392	約半個月
			善達樓	1 034	
			禮達樓	1 034	
			智達樓	1 034	
			正達樓	780	沒有延遲
	朗善邨	公屋	善良樓	313	約半個月
			善愛樓	533	
			善勇樓	357	
	水泉澳邨	公屋	茂泉樓	489	約 3 個半月
			林泉樓	493	
			修泉樓	497	
			竹泉樓	498	
			崇泉樓	449	約 3 個月
			山泉樓	809	
			峻泉樓	869	
	安泰邨	公屋	明泰樓	740	沒有延遲
			智泰樓	768	
	景泰苑	綠表置居計劃("綠置居")	景泰苑	857	沒有延遲
	宏富苑	居者有其屋計劃("居屋")	宏富苑	229	沒有延遲

落成年度	屋邨名稱	房屋類型	樓宇名稱	居住單位數目	有否合約 工期延 遲，如有， 延遲時間
	青俊苑	居屋	俊軒閣	233	沒有延遲
			俊豪閣	232	
	美盈苑	居屋	美盈苑	216	沒有延遲
	美柏苑	居屋	美柏苑	288	沒有延遲
	尚翠苑	居屋	翠湖閣	174	沒有延遲
			翠河閣	408	
			翠庭閣	380	
	沙頭角邨迎 海樓 (房協提供)	出租單位	迎海樓	140	沒有延遲
2017-2018	安泰邨	公屋	勇泰樓	676	沒有延遲
			錦泰樓	676	
			居泰樓	870	
			和泰樓	870	
			景泰樓	899	
	欣田邨	公屋	俊田樓	1 002	沒有延遲
			逸田樓	594	
			喜田樓	1 024	
			悅田樓	1 044	
			綠田樓	1 024	
	迎東邨	公屋	迎喜樓	903	約 6 個半月
			迎福樓	831	
			迎趣樓	911	
			迎悅樓	935	
	葵翠邨	公屋	碧翠樓	456	沒有延遲
			綠翠樓	410	
	連翠邨	公屋	連翠樓	288	沒有延遲
	嘉順苑	居屋	嘉順苑	248	沒有延遲
2018-2019	安泰邨	公屋	恒泰樓	780	沒有延遲
			德泰樓	660	
			豐泰樓	846	
			盛泰樓	776	

落成年度	屋邨名稱	房屋類型	樓宇名稱	居住單位數目	有否合約 工期延 遲，如有， 延遲時間
	蘇屋邨	公屋	茶花樓	374	沒有延遲
			劍蘭樓/ 石竹樓	600	
			杜鵑樓	378	
			海棠樓	378	
			彩雀樓	643	
			荷花樓	829	
			百合樓	866	
	海盈邨	公屋	盈輝樓	559	沒有延遲
			盈昌樓	760	
	滿東邨	公屋	滿和樓	1 070	沒有延遲
			滿順樓	1 119	
			滿康樓	1 119	
			滿泰樓	558	
	碩門邨	公屋	豐碩樓	736	沒有延遲
			新碩樓	760	
			瑞碩樓	780	
			喜碩樓	748	
	石硤尾邨	公屋	美葵樓	240	沒有延遲
			美莒樓	247	
	油麗邨	公屋	信麗樓	518	沒有延遲
	麗翠苑	公屋	麗柏閣	684	沒有延遲
			麗楊閣	630	
	麗翠苑	綠置居	麗棋閣	623	沒有延遲
			麗棠閣	572	
			麗森閣	702	
			麗榕閣	648	
	銀河苑	居屋	銀旭閣	310	沒有延遲
			銀朗閣	219	
	銀蔚苑	居屋	銀蔚苑	170	沒有延遲
	凱樂苑	居屋	凱碧閣	824	沒有延遲
	屏欣苑	居屋	屏彥閣	1 122	沒有延遲
			屏泰閣	660	
			屏愛閣	627	

落成年度	屋邨名稱	房屋類型	樓宇名稱	居住單位數目	有否合約 工期延 遲，如有， 延遲時間
	啟朗苑	居屋	啟洋閣	154	沒有延遲
			啟逸閣	312	
			啟遙閣	217	
	彩興苑	居屋	彩萱閣	557	沒有延遲
			彩薔閣	351	
			彩薔閣	450	
	冠德苑	居屋	冠昌閣	189	沒有延遲
			冠盛閣	234	
			冠榮閣	180	
2019-2020	秀茂坪邨	公屋	秀潤樓	322	約 3 個月
	寶石湖邨	公屋	珊瑚樓	192	沒有延遲
			紫晶樓	504	
			碧玉樓	448	
	石硤尾邨	公屋	美禧樓	528	沒有延遲
			美柏樓	528	
	駿洋邨	公屋	駿逸樓	1 044	沒有延遲
			駿爾樓	1 048	
			駿山樓	774	
			駿時樓	1 086	
			駿湖樓	894	
	暉明邨	公屋	昇暉樓	819	沒有延遲
			泰暉樓	133	
	富山邨	公屋	富暉樓	754	沒有延遲
	東匯邨	公屋	匯智樓	1 033	沒有延遲
	凱樂苑	居屋	凱旭閣	351	沒有延遲
			凱莎閣	342	
			凱葶閣	293	
			凱瞳閣	712	
	尚文苑	居屋	尚文苑	494	沒有延遲
	彩禾苑	居屋	彩禾苑	806	沒有延遲
	翠嶺峰 (房協提供)	資助出售單位	翠嶺峰	330	沒有延遲
	翠鳴臺 (房協提供)	資助出售單位	翠鳴臺	290	沒有延遲
	綠怡雅苑 (房協提供)	資助出售單位	綠怡雅苑	1 020	沒有延遲

附件二

房委會公屋/"綠置居"預計建屋量
(2020-2021 年度至 2024-2025 年度)

預計完工 年期/區域	地區	公屋/"綠置居"項目	預計建 成單位 數目	各區預 計建成 單位總 數
2020-2021 年度				
市區	東區	永泰道	800	800
	觀塘區	彩榮路	1 100	1 100
	深水埗區	西北九龍填海區 6 號地盤 第一期	900	4 300
		西北九龍填海區 6 號地盤 第二期	1 400	
		白田第七期	1 000	
		白田第八期	1 000	
				合共
2021-2022 年度				
市區	東區	柴灣道 [^]	828	828
	深水埗區	西北九龍填海區 6 號地盤 第三期	1 000	2 100
		白田第十一期	1 100	
	黃大仙區	鑽石山第一期	1 000	1 000
擴展市區	葵青區	近荔景山路	500	500
新界區	大埔區	頌雅路東	700	700
	屯門區	屯門第 54 區 3 及 4 號地盤(東)	4 300	8 600
		屯門第 54 區 1 及 1A號地盤	4 200	
	北區	皇后山第一期	6 400	8 900
		皇后山第二期	1 200	
		皇后山第五期	1 300	
				合共

預計完工 年期/區域	地區	公屋/"綠置居"項目	預計建 成單位 數目	各區預 計建成 單位總 數
2022-2023 年度				
擴展市區	葵青區	青鴻路 [^]	2 868	3 700
		麗祖路	800	
新界區	大埔區	大埔第 9 區	6 800	6 800
	屯門區	屯門第 54 區 3 及 4 號地盤(東)	900	900
			合 共	11 300
2023-2024 年度				
市區	深水埗區	白田第十期	900	900
	黃大仙區	鑽石山第二期 [^]	2 112	2 112
擴展市區	葵青區	青康路北第一期	900	1 500
		青康路北第二期	600	
	離島區	東涌第 99 區	4 800	10 000
		東涌第 100 區	5 200	
新界區	屯門區	顯發里	900	2 600
		屯門第 29 區(西)	1 000	
		業旺路第一期	700	
			合 共	17 100
2024-2025 年度				
市區	觀塘區	鯉魚門第四期	2 000	2 000
	深水埗區	西北九龍填海區 1 號地盤(東)	2 600	2 600
擴展市區	沙田區	恆泰路第二期	1 900	1 900
新界區	屯門區	業旺路第二期	2 600	2 600
	北區	粉嶺第 36 區第四期	800	800
			合 共	9 900
			總數	67 100

(根據 2021 年 3 月房委會的房屋建設計劃)

註：

單位數目計至最近的百位整數。由於進位原因，數字相加結果可能不等於所列總數。於詳細設計階段時，實際單位數目或會稍作修改。

[^] "綠置居"項目，數字為確實單位數目。

房委會其他資助出售房屋預計建屋量
(2020-2021 年度至 2024-2025 年度)

預計完工 年期／區域	地區	其他資助出售房屋項目	預計建成 單位數目	各區預 計建成 單位總 數
2020-2021 年度				
市區	深水埗區	發祥街西 [*]	814	814
擴展市區	沙田區	坳背灣街 [*]	830	1 565
		恆健街 [*]	735	
	西貢區	將軍澳第 65C2 區第一期 [*]	1 395	1 395
	離島區	東涌第 27 區 [*]	1 226	1 226
			合共	5 000
2021-2022 年度				
擴展市區	離島區	東涌第 54 區	3 300	3 300
新界區	北區	皇后山第三期 [*]	3 222	3 222
			合共	6 500
2022-2023 年度				
市區	黃大仙區	鑽石山第三期 [*]	940	940
擴展市區	沙田區	馬鞍山路 [*]	2 079	2 600
		安睦街第一期	500	
			合共	3 600
2023-2024 年度				
市區	東區	渣華道	200	200
	九龍城區	啟德 2B2 號地盤	1 800	1 800
擴展市區	西貢區	昭信路	600	600
			合共	2 700
2024-2025 年度				
市區	九龍城區	啟德 2B6 號地盤	2 000	2 500
		高山道	500	
擴展市區	西貢區	安達臣道石礦場RS-1 號地盤	1 900	4 800
		安達臣道石礦場R2-5 號地盤	1 100	
		安達臣道石礦場R2-7 號地盤	400	
		安達臣道石礦場R2-8 號地盤	1 400	

預計完工 年期/區域	地區	其他資助出售房屋項目	預計建成 單位數目	各區預計 建成單位總 數
新界區	屯門區	恆富街	500	500
	元朗區	朗邊第一期	2 800	2 800
			合共	10 700
			總數	28 500

(根據 2021 年 3 月房委會的房屋建設計劃)

註：

單位數目計至最近的百位整數。由於進位原因，數字相加結果可能不等於所列總數。於詳細設計階段時，實際單位數目或會稍作修改。

* 有關項目已售或已預售，數字為確實單位數目。

房協公屋預計建屋量
(2020-2021 年度至 2024-2025 年度)

預計完工 年期/區域	地區	公屋項目	預計建成 單位數目	各區預計 建成單位 總數
2020-2021 年度				
市區	東區	明華大廈第一期	1 000	1 000
			合共	1 000
2022-2023 年度				
市區	九龍城區	利工街*	300	300
			合共	300
2023-2024 年度				
擴展市區	沙田區	乙明邨	100	100
新界區	北區	百和路	500	800
		百和路*	300	
			合共	800
2024-2025 年度				
市區	南區	石排灣道	600	1 000
	觀塘區	定安街	400	

預計完工 年期/區域	地區	公屋項目	預計建成 單位數目	各區預計 建成單位 總數
新界區	元朗區	洪水橋新發展第IB期	400	400
			合共	1 300
			總數	3 500

(根據房協 2021 年 3 月的建屋量估算)

註：

單位數目計至最近的百位整數。由於進位原因，數字相加結果可能不等於所列總數。於詳細設計階段時，實際單位數目或會稍作修改。

* 該項目為"長者安居樂"住屋計劃。

房協資助出售房屋預計建屋量
(2020-2021 年度至 2024-2025 年度)

預計完工 年期/區域	地區	資助出售房屋項目	預計建成 單位數目	各區預計 建成單位 總數
2023-2024 年度				
新界區	北區	百和路	700	700
			合共	700
2024-2025 年度				
擴展市區	西貢區	安達臣道石礦場 R2-2 號地盤	1 400	1 800
		安達臣道石礦場 R2-3 號地盤	400	
新界區	元朗區	洪水橋新發展第IA期	300	300
			合共	2 100
			總數	2 800

(根據房協 2021 年 3 月的建屋量估算)

註：

單位數目計至最近的百位整數。由於進位原因，數字相加結果可能不等於所列總數。於詳細設計階段時，實際單位數目或會稍作修改。

跨境學童

18. 麥美娟議員：主席，由於香港和內地當局實施入境檢疫措施，跨境學童不能如以往般每天從內地跨境來港上學。部分學童現寄居香港親友家中，另一部分則留在內地。就此，政府可否告知本會：

- (一) 本學年跨境學童及他們就讀學校的數目分別為何，並按區議會分區列出分項數字；
- (二) 是否知悉，自上月 24 日全面恢復半天面授課堂至今，分別有多少名現居香港的跨境(i)小學生及(ii)中學生出席面授課堂，以及有關數字分別佔相關總數的百分比；
- (三) 是否知悉，現時學校向未能回港出席面授課堂的跨境學童提供甚麼學習支援，以及有多少間學校為他們提供實時網課；
- (四) 教育局有何新措施，在疫情下向跨境學童提供適切的學習及成長支援，以及向有特殊學習需要的跨境學童提供協助；預計跨境上學安排何時可恢復；
- (五) 有否統計打算於下學年繼續在港就學的跨境學童人數；對於未能赴港親身辦理小一和中一入學報名及註冊手續的跨境學童，教育局會否為他們作出網上報名及註冊安排；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
- (六) 鑒於下學年的跨境學童人數或會因疫情而減少，教育局會否推出紓緩措施(例如暫時減少小一及中一的每班派位人數)，使有關學校不會因削班而出現過剩的教師？

教育局局長：主席，就議員的質詢，教育局現答覆如下：

- (一)及(二)

在 2020-2021 學年，由於 2019 冠狀病毒病疫情發展及兩地防疫抗疫政策的限制，部分跨境學生暫居於香港以便回校

參與面授課堂；其他則未能來港上學，故教育局無法蒐集該學年每天跨境上學的學生人數資料。教育局曾於 2020 年 10 月經學校蒐集當時居於內地的學生人數，2020-2021 學年就讀各區幼稚園及中小學但居於內地的學生人數和涉及的學校數目表列於附件。教育局並無蒐集現時在港居住的跨境學生回校上課的相關資料。

(三)及(四)

在跨境學生未能來港進行面授課堂的情況下，學校按其校情及學生在各學習階段的不同需要，靈活運用不同的學與教模式，例如進行實時網課、發放教學短片、分享多元學習資源、網上遞交課業及個別網上輔導課或網上學習支援小組、郵寄學習材料等，支援跨境學生在家繼續學習。就支援有特殊教育需要的學生而言，在疫情期間，教育局特別推出了"照顧有特殊教育需要的學生—樂在家、網學易"網上資源供家長參考和使用，讓他們幫助有特殊教育需要的子女在家有效地學習。此外，教育局亦特別提醒學校須了解有特殊教育需要的學生的學習情況及情緒表現，並定期聯絡家長，在不同階段檢視及調整支援策略及內容。

另外，為加強對跨境學生的學習和情緒支援，教育局已委託承辦機構於 2021 年 5 月至 7 月期間在深圳羅湖、福田及南山區開辦"心理社交支援課程"及"學習支援課程"，供居於深圳的中小學跨境學生參加，透過小組面授形式，為他們提供在家學習以外的支援。同時，教育局亦委託承辦機構於 2021 年 6 月至 8 月期間在深圳上述區域設立綜合服務點，為跨境學生及其家長提供實用資訊、有關學習及情緒支援的材料、免費借閱書籍及借用康樂用品及設施等服務，並為他們舉辦交流活動及分享會，促進他們彼此之間的聯繫。

教育局就跨境學生復課的安排與內地有關當局保持溝通。就下學年的安排，我們會繼續密切留意疫情發展、香港與內地接種疫苗的進展，以及學校的準備情況。我們會聽取衛生專家的意見，並適時與內地當局商討跨境學生回港上

課的可行性，並與學校配合為跨境學生作出合適的學習安排。

- (五) 就 2021 年度小一入學統籌辦法("小一派位")的安排，因應部分跨境學生的家長/監護人或未能親身到獲派學校辦理註冊手續，教育局已將一份另行印製的"註冊文件"派遞給家長，讓家長/監護人可在 6 月的註冊期內，透過傳真、電郵、郵寄或授權親友代辦的方式向學校辦理手續。2022 年度小一派位的自行分配學位階段將於本年 9 月開展，若相關家長未能親身或以書面授權親友到校辦理手續，可透過郵寄遞交相關申請表格及文件到學校，詳情會在稍後公布。

有關 2021 年度中學學位分配辦法("中一派位")的安排，教育局已提醒所有小學須在派位結果公布前聯絡跨境學生的家長/監護人，如他們未能親身領取派位結果及辦理手續，小學會於結果公布當天透過電話或其他電子方式把派位結果通知他們，以便他們與獲派中學聯絡。而小學亦須將有關學生的"入學註冊證"送交教育局，讓獲派中學取回。2022 年度中一派位的自行分配學位階段將於明年 1 月開展。教育局會密切留意疫情的發展，並按需要作出特別安排。

隨着雙非孕婦零配額政策在 2013 年實施，參加小一派位的跨境學童人數自 2019 年度已大幅減少。參加 2021 年度小一派位的跨境學生人數為 472 人。教育局並沒有就參加中一派位的跨境學生作統計，亦無蒐集跨境學生繼續在港升學的數字。

- (六) 教育局理解業界的關注，明白跨境學生因疫情關係暫時無法回港上課，或許影響學校未來的規劃。教育局會繼續密切留意學生人口的變化，以及港深兩地的防疫抗疫政策、出入境管制等，並與業界保持緊密聯絡，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。

附件

2020-2021 學年按分區劃分的就讀本港幼稚園及中小學
但居於內地的學生人數和涉及的學校數目

分區	學生人數	學校數目
北區	12 151	88
大埔	4 045	59
沙田	759	87
元朗	4 693	125
屯門	3 051	103
荃灣及葵青	502	65
離島	510	10
黃大仙	387	36
九龍城	193	45
深水埗	131	38
觀塘	114	43
油尖旺	110	29
西貢	58	27
東區	139	34
南區	64	15
灣仔	39	12
中西區	25	9
總計	26 971	825

註：

數字來自在 2020 年 10 月經各區學校蒐集就讀本港幼稚園及中小學但居於內地的學生人數調查。因應 2019 冠狀病毒病疫情及兩地防疫抗疫政策，部分跨境學生已從內地回港及暫居於香港親友家中，以便回校參與面授課堂；亦有部分以往在上課日居於香港的學生，因應疫情的發展及兩地防疫抗疫政策，自 2020-2021 學年初已返回內地居住，並透過不同的學習模式(包括電子學習)在家中持續學習。故此，調查所得的數字並非每天過境來港上學的跨境學生人數。

吊臂車的行車安全

19. 謝偉銓議員：主席，據報，今年 3 月及 5 月發生共 3 宗行駛中的吊臂車上未收合妥當的吊臂撞到行車天橋底部的交通意外，對後者造成損毀。關於吊臂車的行車安全，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，每年因吊臂車吊臂未收合妥當而釀成的交通意外宗數及所引致的傷亡人數；
- (二) 鑒於運輸署現時只備存涉及人命傷亡的交通意外紀錄，但涉及吊臂車吊臂的交通意外(不管是否涉及人命傷亡)往往嚴重影響交通和危及道路安全，並對行車天橋/行人天橋造成損毀，該署會否另行收集所有涉及吊臂車吊臂的交通意外的統計數字，以掌握該等意外的趨勢；如否，原因為何；
- (三) 過去 3 年，有多少人因不當操作吊臂車吊臂而被檢控，以及被定罪者受到的懲罰；有否檢討現時對吊臂車司機及吊臂操作員的監管和培訓要求需否收緊，以及違規操作吊臂的罰則是否有足夠阻嚇力；及
- (四) 鑒於運輸署的《車輛載貨守則》建議吊臂車應裝設警示系統，一旦吊臂在車輛行駛途中偏離其靜止位置時可提示司機，是否知悉現時有多少輛及百分比的吊臂車已裝設該等系統；會否考慮修訂《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374A 章)，把該等系統列為新登記吊臂車的標準裝置，以減少上述交通意外；如否，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，政府一直非常關注吊臂車在道路行駛時的安全，並會適時檢視現行的安排，以期防止因吊臂未收合妥當而危及道路安全。

就謝偉銓議員的質詢，經諮詢運輸署及香港警務處("警務處")後，現答覆如下：

- (一) 根據警務處的紀錄，在 2018 年 1 月至 2021 年 5 月期間，涉及吊臂車的吊臂未收合妥當的交通意外宗數及傷亡人數表列如下：

年份	涉及傷亡的意外宗數	傷亡人數
2018 年	1	1
2019 年	1	1
2020 年	2	3
2021 年 [*] (1 月至 5 月)	2	2

註：

^{*} 臨時數字

另外，在 2021 年 3 月 10 日發生 1 宗涉及吊臂車的吊臂未收合妥當而不涉及傷亡的交通意外。

(二)及(三)

現時政府已就吊臂車在道路行駛的安全要求作適當規管。商用車輛(包括吊臂車)必須在首次登記前及之後每年接受檢驗，以確保車輛適宜於道路上使用及裝設在車輛上的流動工業設備已安裝穩固。《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374A 章)第 6 條規定，吊臂車在行駛時的總高度(包括車輛上的負載物及設備)不可超越 4.6 米。此外，《道路交通(交通管制)規例》(第 374G 章)第 58 條規定，司機須確保在道路上的汽車、其一切部分及附件，以及負載物不會對任何人造成或相當可能造成危險，亦不會對道路或對公共或私人財產造成或相當可能造成損害，否則便屬違法。如屬首次定罪，可處罰款 5,000 元及監禁 3 個月。

在駕駛吊臂車時，若有關路段設有高度限制交通標誌(如禁止 4.6 米或以上車輛通行)，根據第 374G 章第 59 條，任何人無合理辯解而違反相關交通標誌或道路標記，即屬違法，如屬首次定罪，可被判處罰款 5,000 元及監禁 3 個月，如屬第二次定罪或隨後再次定罪，可被判處罰款 1 萬元及監禁 6 個月。另外，視乎個案的具體情況，無論是否有釀成交通意外，該駕駛者亦可能觸犯《道路交通條例》(第 374 章)內有關"危險駕駛"或"不小心駕駛"的罪行，最高可被判處罰款 5 萬元及監禁 10 年。

警務處沒有備存相關的執法或檢控分項數字。根據現時法例，只有指明條件下的交通意外，例如意外涉及人身傷亡，

才必須盡快向警署或警務人員報告。如意外只涉及車輛或財物輕微損毀而沒有人身傷亡，涉事司機可自行與其他有關司機及第三方商討賠償責任，而不需要向警方報告。因此，警務處沒有備存不涉及傷亡事故的交通事故資料。

為向吊臂車駕駛者及操作員提供指引，運輸署已制訂《車輛載貨守則》，提醒吊臂車操作員在使用車輛附有的吊臂後，應把吊臂放回原來靜止的位置；並建議車輛應裝設警示系統，一旦吊臂在車輛行駛途中偏離其靜止位置時，可以提示司機。運輸署會繼續以宣傳及教育方式，透過各種渠道(例如社交媒體平台、宣傳單張、《道路安全通訊》和可變信息顯示屏)，提醒吊臂車車主、司機及吊臂操作員多加留意及遵守在道路上安全使用貨車的規例。運輸署亦會藉與貨車業界定期舉行的會議，以及其編印的貨車運輸通訊刊物，提醒貨車業界安全駕駛吊臂車。

- (四) 現時運輸署已透過安裝在主要幹道的可變信息標誌，不時提醒駕駛者把吊臂收合妥當。運輸署亦會研究要求新登記吊臂車強制安裝警示系統的可行性，並會適時諮詢相關持份者。

運輸署沒有備存已裝設《車輛載貨守則》所建議的吊臂車警示系統的車輛數字。

政府會繼續透過執法、改善措施、宣傳和教育多方面的工作，提升吊臂車在道路行駛時的安全。

逆向自動售貨機先導計劃

20. 陳克勤議員：主席，環境保護署("環保署")於本年第一季推出為期一年的逆向自動售貨機先導計劃("先導計劃")。在先導計劃下，環保署在人流較為合適的公眾地方或政府設施等地點，設置了 60 部逆向自動售貨機("入樽機")，並透過電子支付平台提供即時回贈(每個塑膠飲料容器("容器")為 0.1 元)，以鼓勵公眾交回使用完的容器。市民可就每一張持有的八達通卡或每一個持有的支付寶(香港)帳戶每天最多可交回 30 個容器，並領取有關回贈。他們亦可選擇將回贈捐給指定的慈善機構。就此，政府可否告知本會：

- (一) 先導計劃推行至今，每部入樽機(i)每月回收容器的數量，以及(ii)平均從每名入樽機使用者收到的容器數量，並按容器容量列出分項數字；
- (二) 一般相隔多久，或當回收的容器數量達到入樽機的設計容量的哪個百分比，承辦商便收集入樽機回收到的容器；有否出現入樽機因滿載容器而暫停回收容器的情況；如有，詳情為何；
- (三) 環保署有否考慮把入樽機從低使用率的位置遷至高使用率的位置，以回收更多容器；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (四) 先導計劃推行至今，按處理回贈的方式(即(i)透過八達通卡領取回贈、(ii)透過支付寶(香港)帳戶領取回贈，以及(iii)將回贈捐給指定的慈善機構)劃分的入樽機使用人次；
- (五) 鑒於有市民反映，他們同時投入多於一個容器，但入樽機只當一個容器計算，環保署接獲多少宗關於這問題的求助個案及報告；該署有否考慮改善入樽機的計算容器功能，以便利市民同時投入數個容器；如有，詳情為何；如否，原因為何，以及會否在入樽機顯眼位置及相關網頁標示正確的投入容器方法；及
- (六) 先導計劃推行至今，每月環保署接獲多少宗涉及該計劃的投訴或求助個案，並按所涉事項的類別列出分項數字？

環境局局長：主席，為配合日後推出塑膠飲料容器生產者責任計劃，環境保護署於 2021 年第一季分階段展開為期一年的入樽機先導計劃。60 部入樽機已先後於 1 月 25 日、2 月 22 日及 3 月 25 日分批推出，至今公眾反應正面。

現就陳克勤議員的質詢具體答覆如下：

- (一) 截至 6 月 13 日，先導計劃已收集共約 340 萬個塑膠飲料容器，現時每日收集共約 46 000 個。各入樽機的回收數量和平均每次使用入樽機收集到的容器數量載於附件。

- (二) 根據合約，承辦商須每星期定期收集入樽機內的塑膠飲料容器不少於兩次，並須於入樽機存滿膠樽後的 4 小時內提供收集服務，以確保入樽機運作及服務暢順。此外，入樽機亦設有實時監察系統，當儲存量達到上限的 95% 時，系統會自動通知承辦商安排收集塑膠飲料容器。
- (三) 先導計劃的目的是測試入樽機在不同場地的實地應用及表現，我們在進行先導計劃期間一直密切監察各入樽機的相關數據(包括使用量)，有需要時調整入樽機的位置。
- (四) 計劃推行至今，市民主要選用八達通收取回贈，佔整體支付數目的 92%；而選用支付寶(香港)及捐款則分別各佔約 4%。
- (五) 當市民使用入樽機時，應逐一把塑膠飲料容器投入。入樽機會先掃描每個容器上的條碼，並測量容器的大小及重量，確保與數據庫的相關資料相符，才會接受該容器，並於屏幕上顯示收妥的數量。入樽機的互動屏幕上有清晰指引，講解回收塑膠飲料容器的程序，市民亦可參閱先導計劃專題網頁內的示範短片。此外，先導計劃亦有安排推廣大使，協助公眾正確使用入樽機。市民如對入樽機的使用或對回樽數量的計算有疑問，可聯絡先導計劃熱線 9488 0277。我們會繼續留意入樽機技術的發展，以配合日後推出塑膠飲料容器生產者責任計劃。
- (六) 自先導計劃在今年 1 月 25 日推出至 6 月 13 日，計劃的承辦商一共接獲 3 773 宗查詢，主要關於入樽機操作及功能、接受的塑膠飲料容器、領取回贈及慈善捐贈等，相關的數字分項表列如下：

	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	合共
入樽機操作及功能	12	54	237	557	1 311	538	2 709
接受的塑膠飲料容器	2	82	66	78	77	5	310
領取回贈或慈善捐贈	11	20	47	56	69	17	220

	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	合共
入樽機狀況	0	1	9	24	78	33	145
入樽機地點 及開放時間	7	27	27	16	31	6	114
塑膠飲料容 器的收集時 間	0	0	14	7	20	11	52
其他	2	26	53	53	74	15	223
合共	34	210	453	791	1 660	625	3 773

註：

"其他"包括尋求合作設置入樽機、查詢塑膠飲料容器的下游回收處理、就先導計劃的網頁及就其他事宜反映意見等。

附件

入樽機的回收數字

入樽機的地點	5 月份的回收數量 (個)	平均每次使用入樽機 收集到的容器數量 (個)
九龍灣德福廣場	53 200	7.6
元朗天瑞商場	52 200	11.5
牛池灣彩雲商場	48 600	10.7
屯門V CITY	46 300	13.4
葵涌商場	46 300	14.3
藍田德田廣場	44 900	9.6
慈雲山中心	43 800	12.7
元朗天盛商場	41 400	10.3
屯門建生商場	36 900	10.8
深水埗南昌薈	36 000	13.0
沙田禾輦廣場	35 800	10.8
大埔富善商場	35 700	9.2
小西灣廣場	35 400	9.8
荃灣梨木樹商場	35 300	12.8
深水埗麗安邨	35 000	12.9

入樽機的地點	5 月份的回收數量 (個)	平均每次使用入樽機 收集到的容器數量 (個)
大圍顯徑商場	34 000	9.3
綠在東區	31 100	10.9
觀塘樂華商場	28 900	11.5
荃灣如心廣場商場一期	28 600	6.8
荃灣悅來坊(Aeon)	28 100	10.6
粉嶺名都商場	26 600	9.5
綠在深水埗	24 800	15.9
旺角新世紀廣場(一田超市)	23 800	11.0
西灣河興東商場	23 100	8.1
沙田好運中心	22 400	6.9
青衣長發廣場	22 100	14.3
綠在觀塘	21 700	11.1
中環街市	21 600	5.8
銅鑼灣維多利亞公園	21 000	10.6
上水彩園廣場	20 500	8.1
荃灣廣場	19 900	13.3
東涌富東廣場	19 500	8.1
深水埗 V Walk	16 800	14.9
將軍澳彩明商場	16 500	8.6
東涌東薈城(百佳超級市場)	16 300	11.6
大埔太和廣場	15 800	7.2
柴灣杏花新城	14 600	5.8
上水名都商場	14 200	5.9
綠在元朗	14 000	14.6
海富中心商場	13 500	4.5
綠在沙田	13 400	9.5
鰂魚涌華蘭中心(百佳超級市場)	13 100	8.7
沙田大會堂	12 300	9.3
綠在屯門	11 900	12.2
新蒲崗譽·港灣商場	11 800	10.2

入樽機的地點	5 月份的回收數量 (個)	平均每次使用入樽機 收集到的容器數量 (個)
香港大會堂高座	11 600	8.1
香港仔運動場	11 500	16.0
將軍澳康城	11 200	5.0
九龍灣企業廣場 5 期	11 200	12.7
灣仔入境事務大樓	10 200	6.1
九龍城碼頭	9 900	7.8
尖沙咀 K11 購物藝術館	9 200	10.0
官涌市政大廈	8 200	9.1
紅磡碼頭	6 100	6.6
金鐘道政府合署	6 000	5.6
綠在大埔	5 700	8.2
香港中文大學(近大學站)	4 800	3.7
政府總部(不開放予公眾使用)	3 900	2.8
綠在葵青	3 200	7.6
淺水灣影灣園商場	2 900	6.1

向接受強制檢疫人士提供病假或津貼

21. 陸頌雄議員：主席，按現行檢疫安排，2019 冠狀病毒病("COVID-19")確診者的密切接觸者須接受強制檢疫("強檢")14 日或 21 日。強檢規定早前一度擴闊至不屬密切接觸者，但與 COVID-19 變異病毒株確診者居於同一大廈的人士。據悉，由於"因接受強檢而缺勤"不是《僱傭條例》(第 57 章)下的放取病假理由，有不少基層市民被僱主要求放取無薪假期以接受強檢，生計因而大受影響。就此，政府可否告知本會：

- (一) 去年 2 月至今，有多少人獲衛生署發出曾接受強檢的證明文件，並按他們是否 COVID-19 確診者列出分項數字；
- (二) 去年 2 月至今，在接受強檢期間確診 COVID-19 的人士當中，有多少人獲當局發出《病假證明書》；及

- (三) 會否參照 2003 年政府處理嚴重呼吸系統綜合症引起的僱傭問題的做法，由衛生署署長向所有接受強檢的僱員簽發《病假證明書》，讓他們可放取有薪病假，或者重新考慮向他們提供按日計算的檢疫津貼？

食物及衛生局局長：主席，根據《預防及控制疾病規例》(第 599A 章)，如衛生主任有理由相信某人是傳染病接觸者，該衛生主任可藉書面命令，對該人作檢疫，直至衛生主任認為該人不再具傳染性為止；或衛生主任認為該項檢疫可由醫學監察代替為止。

衛生署衛生防護中心會因應每宗 2019 冠狀病毒病本地確診個案風險評估、疫情最新形勢和每宗個案的情況，為密切接觸者制訂檢疫安排。另外，衛生防護中心經分析病人的進一步流行病學資料、密切接觸者的感染風險，以及相關強制檢測令和限制與檢測宣告的檢測結果後，已於 2021 年 5 月 7 日更新涉及變異病毒株的 2019 冠狀病毒病確診本地個案檢疫安排。

就陸頌雄議員質詢的各部分，我現答覆如下：

(一)及(三)

衛生署會安排有關人士在指定檢疫中心進行檢疫、接受醫學監察及檢測。在檢疫期完成後，有關人士離開檢疫中心時，會獲衛生署發出入住檢疫中心的相關證明文件，文件內載有有關人士接受檢疫的日期和是否有感染 2019 冠狀病毒病的情況等，亦會因應受檢疫人士的要求，提供病假證明書。

截至 2021 年 6 月 22 日，超過 49 000 人次曾於各檢疫中心檢疫，當中超過 2 500 人最終確診 2019 冠狀病毒病。

- (二) 根據紀錄，由 2020 年 9 月 8 日至 2021 年 6 月 22 日期間，衛生署共向在檢疫中心接受檢疫人士發出超過 5 000 張病假證明書。衛生署沒有備存於 2020 年 1 月 23 日檢疫中心開始運作至 2020 年 9 月 7 日發出病假證明書的數量。

哮喘病的防控

22. 葛珮帆議員：主席，全球哮喘倡議組織在本年發表經更新的《管理及預防哮喘全球策略》，當中表明不再建議 12 歲或以上的哮喘病人單獨使用短效 β_2 腎上腺素受體激動劑("SABA")以紓緩哮喘症狀，並建議同時使用吸入式皮質類固醇及福莫特羅("ICS-formoterol")。關於哮喘病的防控，政府可否告知本會：

(一) 是否知悉，過去 5 年每年哮喘病人在公營醫療系統接受診治的以下資料：

- (i) 普通科門診的哮喘新症病人數目；
- (ii) 普通科門診診所及專科門診診所分別診治哮喘病人的數目及人次，並按病人的病情以表列出分項數字；
- (iii) 因哮喘發作而被送往急症室其後不治的人數；
- (iv) 普通科門診診所及專科門診診所分別向病人處方各類藥物的劑量；及
- (v) 獲處方 SABA 的病人數目，並按普通科門診診所及專科門診診所列出分項數字；

(二) 是否知悉，普通科門診診所及專科門診診所現時有否：

- (i) 按上述用藥指引向哮喘病人處方藥物；及
- (ii) 向哮喘病人同時處方 SABA 及 ICS-formoterol；如沒有，原因為何；如有，詳情為何，以及鑒於外國有研究發現哮喘病人普遍只使用前者，香港的哮喘病人有否類似情況；

(三) 鑒於 SABA 含有《藥劑業及毒藥規例》(第 138A 章)毒藥表第 1 部毒藥沙丁胺醇，因此只可在註冊藥劑師監督下於藥房銷售，但據悉市民現時很容易在沒有註冊藥劑師監督下於藥房購得 SABA，政府會否加強執法；如會，詳情為何；如否，原因為何；

- (四) 鑒於有研究指出，全球約有 5% 的成年人口患有哮喘，香港的有關百分比是否遠低於該水平；如是，政府有否調查有多少未被發現的隱性病人；
- (五) 會否一如應對癌症及糖尿病的做法，就哮喘病訂立防控策略及行動計劃；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (六) 是否知悉，在專科門診診所接受診治的哮喘病人在病情轉趨穩定後會否被轉介普通科門診診所接受診治；如會，政府會否向醫院管理局增撥資源，以便加強普通科門診診所對哮喘病人的支援？

食物及衛生局局長：主席，就葛珮帆議員質詢的各部分，我的答覆如下：

(一)、(二)、(四)及(六)

政府和醫院管理局("醫管局")非常重視為所有病人提供適切的治療。根據《2014/15 年度人口健康調查報告書》，1.8% 的 15 歲或以上人士自我報告被醫生診斷患上哮喘。就醫管局而言，一般症狀輕微而且病情穩定的哮喘病人會由普通科門診診所跟進，而需要經常或特殊治療及/或有入院紀錄的哮喘病人，則由專科門診診所跟進。醫生會按照病人的臨床情況提供合適的治療方案。

下表載列過去 5 年普通科門診診所跟進的哮喘病人數目及人次。

	2016-2017 年度	2017-2018 年度	2018-2019 年度	2019-2020 年度	2020-2021 年度 (臨時 數字)
普通科門診診所的哮喘病人數目	19 849	19 334	19 051	20 085	17 820
普通科門診診所的哮喘病人服務人次	49 074	47 157	45 907	48 520	46 084

醫管局沒有按疾病種類為專科門診診所病人編碼，因此並無備存向專科門診診所求診的哮喘病人統計數字。此外，醫管局的急症室主要為病危或傷重人士提供急症醫療護理服務，亦沒有特別按疾病類別劃分的急症室就診人次統計數字。

在藥物方面，醫管局自 2005 年 7 月起推出《醫管局藥物名冊》("《藥物名冊》")，目的是透過統一所有公立醫院和診所的藥物政策及用藥，確保病人可公平地獲處方具成本效益並經驗證為安全及有效的藥物。醫管局設有機制，定期評估新藥物和檢視《藥物名冊》內現有的藥物，以應付目前和不斷轉變的服務需求。

醫管局備有多種治療哮喘的藥物，相關藥物除了治療哮喘，亦可作其他治療用途。因此，同一種藥物或會涵蓋不同的適應症，亦可能在《藥物名冊》內歸入多於一個類別，醫管局未能就某類藥物處方於特定適應症提供相關統計數字。醫生會按照每個病人的臨床情況處方合適的藥物。

下表載列過去 5 年獲處方"短效 β_2 腎上腺素受體激動劑(SABA)"的醫管局病人數目。有關病人數目涵蓋所有獲處方這些藥物以治療有關疾病和作各種治療用途的門診病人。

藥物名稱/類別	獲處方藥物的病人數目				
	2016-2017 年度	2017-2018 年度	2018-2019 年度	2019-2020 年度	2020-2021 年度
"短效 β_2 腎上腺素受體激動劑(SABA)"	141 338	145 090	145 872	144 816	120 195

各式長效型氣管擴張藥物及混合式包括"皮質類固醇及福莫特羅"吸入式藥物(ICS-formoterol)是《藥物名冊》內的專用藥物，通常由內科呼吸專科醫生處方。專科醫生會為患有哮喘症狀的病人安排詳細檢查，在確定病因及評估臨床需要後，提供合適的治療及處方藥物。專科門診會為獲處

方各類吸入式藥物的病人提供用藥須知和教育病人正確使用藥物及認識副作用，以確保用藥安全。此外，這些病人需要於專科門診定期覆診以監察病情及調較藥物。

醫管局會按照普通科門診診所的運作需求，包括常見的疾病種類(例如糖尿病、高血壓、哮喘)、各種疾病的病人數目和病人的臨床狀況(例如疾病的嚴重程度)，每年檢討診所提供的藥物種類，以應付普通科門診診所病人的用藥需求。醫生為病人提供醫療服務時，會根據病人的臨床狀況給予意見並提供適當的治療方法，包括藥物治療。如有臨床需要，醫生亦可視乎情況把病人轉介至其他專科或服務。

總括而言，每個病人的臨床情況都不盡相同，除了參考不同的指引，醫生會為病人安排詳細檢查，在確定病因及評估臨床需要後，提供合適的治療及處方藥物。

- (三) 現時，"沙丁胺醇"屬《藥劑業及毒藥條例》(香港法例第 138 章)("《條例》")定義的"第 1 部毒藥"。含有"沙丁胺醇"的噴霧器的藥劑製品，須在註冊藥劑師監督下在獲授權毒藥銷售商(俗稱"註冊藥房")售賣，至於其他含有"沙丁胺醇"的藥劑製品(噴霧器除外)則屬處方藥物(即第 1 部附表 1 及附表 3 毒藥)，必須要按照醫生處方，在註冊藥劑師監督下在註冊藥房售賣。任何人士非法管有及售賣第 1 部毒藥即屬違法。上述每項罪行經定罪後最高可被判處罰款 10 萬元及監禁兩年。

衛生署一直有恆常機制對註冊藥房進行突擊巡查，查核有否遵守相關法例、執業守則及發牌條件的規定。衛生署亦有就註冊藥房非法售賣受管制藥物(包括第 1 部毒藥)進行試買行動。此外，如收到有情報顯示註冊藥房涉嫌非法售賣受管制藥物，衛生署會即時展開調查，需要時會與警方展開聯合行動，如發現任何違規行為，定會依法處理。

衛生署經常透過教育宣傳建議市民，如有任何不適，或對個別藥物有疑問時，應先徵詢醫護人員的專業意見，以了解有關產品是否適合其健康狀況及病況才使用。市民可於衛生署藥物辦公室"香港註冊藥劑製品搜尋"網頁<https://www.drugoffice.gov.hk/eps/do/tc/consumer/search_drug_database.html>，以產品的英文名稱或香港註冊編號

(包裝上印有"HK-XXXXX"樣式)，搜尋有關註冊藥劑製品的資料，包括其法例分類及銷售管制。

- (五) 現時，政府已透過不同渠道的宣傳活動(例如：網上期刊、小冊子、健康資訊)加強公眾對哮喘及相關課題的認識，以及預防和控制哮喘的重要性。

政府法案

政府法案首讀及二讀

政府法案首讀

主席：政府法案：首讀。

《2021 年海洋公園公司(修訂)條例草案》

《2021 年香港公開大學(修訂)條例草案》

秘書：《2021 年海洋公園公司(修訂)條例草案》
《2021 年香港公開大學(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

主席：政府法案：二讀。

《2021 年海洋公園公司(修訂)條例草案》

商務及經濟發展局局長：主席、各位議員，我動議二讀《2021 年海洋公園公司(修訂)條例草案》("《條例草案》")。

《條例草案》旨在提供明確法律基礎，賦權海洋公園公司推展海洋公園的未來策略，令海洋公園能轉型發展，成為一個專注保育和教育、扎根自然的休閒度假勝地，長遠達致自負盈虧。

海洋公園自 1977 年成立以來，一直是一個寓康樂、保育及教育於一身的公園，深受公眾歡迎。近年，由於區內競爭越趨激烈，再加上 2019 年的社會動亂及緊隨的 2019 冠狀病毒病疫情，海洋公園公司於去年年初開始陷入困難的財政狀況。去年 5 月，我們獲立法會財務委員會批准相關的財務措施，資助海洋公園公司償還其商業貸款及應付其營運需要；與此同時，政府聯同海洋公園公司就公園的未來路向展開重新審視的工作，仔細研究海洋公園的發展及具體政策方向；其間我們與不同的持份者進行了廣泛的討論，亦聽取了業界很多不同的聲音。我在此感謝各位立法會議員和公眾人士在過程中提供了不少有用的意見，使我們能集思廣益，制訂海洋公園的長遠發展策略。

我們於今年年初如期公布海洋公園的未來策略，目標是將公園轉型成為專注於保育和教育、扎根自然，並結合歷險與娛樂元素，以提升訪客體驗的度假勝地和休閒區。在新策略下，海洋公園公司會增加資源投放，做好保育和教育的工作；另一方面，海洋公園公司會將部分園區或設施，包括下園區外判予其他營運者，打造一個免費開放予市民使用的消閒消費、飲食零售區。這個混合營運模式一方面可以減輕公司在營運上所承擔的財務風險，另一方面亦可令公司有更廣闊和穩定的收入來源。今年 3 月，我們獲得立法會財務委員會批准相關的財務安排，推展我剛才提及的海洋公園未來策略。

今天提交的法例修訂正是要落實海洋公園未來策略的下一步工作。我們於今年 1 月及 2 月已向立法會經濟發展事務委員會闡述條例的整體方向，議員備悉條例的需要，對建議並無異議。

概括而言，《條例草案》主要涵蓋 4 個範疇：

第一，我們建議擴展和明確訂明海洋公園公司的職能，即除卻康樂和教育外，亦涵蓋保育；並賦權公司可在園區範圍以外進行康樂、教育及保育的工作。

第二，我們建議明確賦權海洋公園公司可就執行其職能而與任何其他人士訂立合約或安排，讓公司可以將部分園區以外判形式交予其他合作者營運。

第三，我們建議精簡海洋公園公司運用海洋公園信託基金推展其職能的相關審批過程。就這方面，我們希望可以方便海洋公園公司將基金運用於資本開支以外的用途，同時確保政府能適度監察基金是否運用得宜。

最後，由於在外判安排下，海洋公園公司將不再是海洋公園的單一營運者，所以現行由海洋公園公司制定的《海洋公園附例》("《附例》")規管園內行為，可能會因為引入營運者而產生混淆，出現管理上的問題。因此，我們於《條例草案》內建議，當海洋公園公司及外判營運商準備好採取法例以外的方式規管園內訪客的行為後，我們可以廢除現時的《附例》。

主席，我期望《條例草案》能及早獲得通過，可以讓海洋公園公司如期推展未來計劃，因此我在此懇請大家支持《條例草案》的通過。主席，我謹此陳辭。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2021 年海洋公園公司(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。

《2021 年香港公開大學(修訂)條例草案》

教育局局長：主席，我動議二讀《2021 年香港公開大學(修訂)條例草案》("《條例草案》")。

本條例草案的目的，是修訂《香港公開大學條例》(第 1145 章)，以落實將香港公開大學("公大")的中、英文名稱分別更改為"香港都會大學"及"Hong Kong Metropolitan University"。

公大的前身為香港公開進修學院，於 1989 年由政府成立，具有頒授學位的權力，並以自負盈虧的模式運作。學院旨在以公開進修方式，提供高等教育機會。隨着其發展越趨成熟，學院於 1997 年獲頒大學名銜。至今，公大已由一所專注開辦遙距課程的院校發展成一所全面的綜合型大學，提供約 220 個不同種類的課程，涵蓋遙距、混合

和面授課程，以及全日制和兼讀制的修學模式，為學生提供靈活的學習路徑。按全日制學士學位學生人數計算，公大於全港的大學之中現排名第六。同時，公大致力增強研究能力，並已成功於研究資助局轄下的本地自資學位界別競逐研究資助計劃中獲批共超過 1 億元資助，屬自資界別中撥款額最高的院校。除注重於本港的發展外，公大亦正與肇慶市人民政府及肇慶學院合作籌辦公大(肇慶)，推動粵港澳大灣區的高等教育發展。

儘管公大於成立 30 多年間發展迅速，社會上仍有不少人士因為其名稱，誤以為公大只是一所主要為在職人士提供兼讀制課程的遙距教育院校。此誤解為公大及其畢業生的進一步發展構成一定挑戰及障礙。有見及此，公大校董會於 2020 年 12 月通過將公大的校名改為"香港都會大學(Hong Kong Metropolitan University)"，以反映公大作為全面的綜合型大學的現況及促進公大的持續發展。

我們尊重公大作為獨立自主的法定機構在管理校政上享有的自主權。我們理解公大重新命名的決定，是經過大學廣泛的諮詢及嚴謹的篩選程序後，獲公大校董會通過。我們尊重校方的決定，並已獲行政長官會同行政會議批准向立法會提交本條例草案，以將公大重新命名。

在《條例草案》下，條例中有關公大的宗旨、權力、管治架構及運作模式的條文將維持不變。其他提及公大的成文法則亦會作相關的修訂。在重新命名後，公大會繼續履行條例賦予公大於香港高等教育界別獨特的定位及角色，並秉持以公開進修方式提供高等教育機會的宗旨。透過遙距模式提供專上課程仍然是大學的重點策略之一。

我們希望各位議員支持盡早通過《條例草案》，讓公大能在今年 9 月 1 日，即新學年開始時，採用新校名。

主席，我謹此陳辭，多謝。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《2021 年香港公開大學(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

主席：本會恢復《汞管制條例草案》的二讀辯論。

《汞管制條例草案》

恢復辯論於 2021 年 5 月 5 日動議的條例草案二讀議案

主席：是否有議員想發言？

鄭松泰議員：就《汞管制條例草案》("《條例草案》")——"汞"一般稱作"水銀"——我曾在內務委員會會議上表示，希望能成立法案委員會審議《條例草案》，但最終因沒有其他議員認為有此需要，故現時直接進入《條例草案》的二讀和三讀階段。

據我理解，政府是因應中央人民政府決定《關於汞的水俣公約》("《公約》")同樣適用於香港而提出《條例草案》，規管汞、汞混合物及汞化合物的進、出口及管制使用汞或汞化合物的某些製造工序，並就相關事宜訂定條文。基於這個背景，所以有需要在立法的層面，符合聯合國的要求，但卻忽略了其他相關的關注。

然而，我並不認為政府應忽略其他相關的關注。第一，大家看看，我手上這份藍紙條例草案並不薄，而且這是一項我們以往從未有過的法案。因此，我認為，即使政府是為要符合聯合國就《公約》的規定，而作出一些規管和進、出口的管制，但亦應重視法律草擬及實施方面的事宜。

我們一般對與添汞產品有關的議題感到陌生，包括在本會會議上或坊間所討論的。可是，事實卻不然，因為狹窄地看，人們會認為是與工業生產有關，但大家也都知道，香港的工業其實早已式微，現時或許只有一些稱為工化實驗室的才會與汞扯上關係。

不過，在我們的日常生活中，其實有不少添汞產品。我列舉一些簡單例子：乾電池(即筆芯電)、開關及繼電器，這些也可能含有水銀成分；我們在家中經常使用的"慳電膽"(尤其螺旋形的"慳電膽")；光管(尤其是熒光光管)——大家也知道是含水銀的；化妝品——如果大家有留意新聞，便知道在一兩個月前，大陸亦曾出現供臉部使用美白

化妝品的水銀含量超標 7 000 倍的個案；殺蟲劑及除菌劑——尤其是在這兩年內，因疫情關係，這些被廣泛使用；以及非電子的測量儀器——過去，人們會使用水銀血壓計，當然，這個東西已逐漸被淘汰。

換言之，就汞的使用，雖然《條例草案》有三分之二的篇幅與工業或進、出口事宜有關，但仍有一部分是關乎生活用品的規管。無奈的是，我們未有成立法案委員會審議相關條文。令我大為失望的是，環境局理應就這部分進行公眾教育或作進一步諮詢，但該局並未有如此行。

我簡單以鄰近地區為例，如果我們認真看待《公約》的實施時——雖然《條例草案》第 2 部有關於產品規管的條文(例如我剛才提及的電池)，包括對電池含汞量的規管(即《條例草案》的第 C2754 頁)，但從整全的角度而言，政府應該在實施法例的同時，推行相關的回收計劃，妥善處理含汞廢棄物，以保護環境，這樣便能達致雙贏。

關於乾電池的管制，並不在於能否售賣汞含量超標產品，因為國際社會就《公約》的共識，是盡量達致"零汞"水平。我不知道大家對水銀有何理解，關於水銀毒的影響，在 1950 年——忘了是哪一年——日本在五六十年前，曾經發生大規模集體中水銀毒的事件，這就是為何控制含汞廢棄物的回收和處理，對環境保護那麼重要。

由於我們之前未有就《條例草案》進行任何審議或討論——老實說，我對此無甚認識——若以鄰近地區作為參考，例如台灣，當地在去年年底(即 2020 年 12 月平安夜當天)實施《公約》時，同時規定應如何處理相關受管制生活用品，包括乾電池的回收。從我個人角度看，我不知政府接下來是否還要推行所謂的垃圾徵費政策——垃圾徵費方案的原意，是透過加重市民處理垃圾的成本，令其明白須在源頭把垃圾分類。遠的不說，鄰近地區在台灣，已在去年 12 月，根據《公約》的規定，實施相應的回收政策。

我們且不說台灣，因為或許會有人認為台灣較先進。讓我們談談內地的青島，當地就含汞廢棄物的回收政策，有一個特定的指示，就是分類回收與電池、燈膽、殺蟲劑等含汞廢棄物，而不獨是我們所知道的廢紙、鋁罐、玻璃樽及塑膠之類的回收。

青島已就此作出規管，但為何我們卻那麼落後？當然，我理解是整體社會氣氛使然，大家沒想過要討論那麼長遠的問題。"老兄"，現在談甚麼水銀的，是否水銀入腦呢？我不知道是否值得花 8 至 10 分

鐘就這個議題發言，但我認為，監察政府制訂的政策是議員的基本責任。

當公眾對這個課題不太了解時，為何我們不多走一步，先就《條例草案》進行審議及討論，令大家明白，原來這不僅關乎工業，也與我們的日常生活息息相關？可是，本會就連法案委員會也沒有成立。

至於條文本身，其實要探討的問題是有的，例如《條例草案》豁免某些實驗室，我們稱之為"指明實驗室".....在一個特定的環境處理化學品(例如一些舊式的化驗室)，會與汞原料扯上關係，但當中有一點頗特別，即由創新科技署署長代政府管理的香港實驗所，是直接認可的實驗室，這點有必要釐清。其次，是關乎大家的，便是《條例草案》賦予獲授權人員調查的權力，可以截停、扣留和進入處所調查，但這些均是未經本會討論過的，究竟他們的權力(計時器響起).....有多大呢？不知道。

主席：鄭松泰議員，請停止發言。

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，我現在請環境局局長答辯。之後辯論即告結束。

環境局局長：主席，感謝鄭松泰議員就《汞管制條例草案》("《條例草案》")表達意見，我會就有關意見作出整體回應。

首先，關於汞(俗稱"水銀")，是一種天然存在但含有劇毒的重金屬，因其物理及化學特性獨特，早已應用於各式產品及工序。汞一旦進入環境，便能以不同形態存在，並可經大氣傳送到距離很遠的地方。汞在生態環境中會有生物積聚的現象，可以嚴重影響人體健康及環境。

鑒於汞的危害，聯合國環境規劃署擬訂《關於汞的水俣公約》("《公約》")，目的是要控制人為排放的汞。《公約》於 2017 年 8 月 16 日生效，中華人民共和國於同日成為《公約》的締約方。中央人民政府

根據《基本法》第一百五十三條，在徵詢香港特區的意見後，決定《公約》同樣適用於香港特區。

《公約》所載的條文對涉及汞的來源、使用、釋放及排放的多種活動、工序、工業和產品加以限制及管制。《公約》規範汞礦的開採、汞的進出口、汞在添汞產品和製造工序的使用、汞在大氣中的排放、汞在土地和水體的釋放、汞的安全儲存，以及汞廢物的處理。

我們已充分諮詢公眾和立法會，我們預計業界及市民對通過《條例草案》都會表示支持。由於香港沒有行業依賴汞的使用，立法建議不會對業界造成負擔。另外，現在市場上已有普遍的無汞替代品可供選擇，例如議員提到發光二極管(LED)是可以替代含汞的慳電膽等。因此，對市民的影響是小的。

環保署在 2018 年 8 月就立法建議進行了公眾諮詢，並在 2019 年 7 月諮詢環境諮詢委員會的意見。環境諮詢委員會、業界及公眾均對立法建議表示支持。

正如議員所說，香港沒有工業用汞，但市場上有添汞產品。《公約》要求在 2020 年年底全面禁止進出口 9 類需淘汰的添汞產品，沒有為個人入境時攜帶添汞產品提供豁免，因此在建議的《汞管制條例》下，個人攜帶添汞產品，不論是否用作商業用途，均屬進口或出口添汞產品的活動，將會受到新條例的規管。

有關汞及添汞產品的進出口管制，會在《汞管制條例》生效後即時執行，但有關禁止售賣或供應添汞產品的條文，會在《汞管制條例》生效日起計 3 年開始生效，以便市民及業界在合理時間內耗盡現存的添汞產品。雖然香港並沒有大規模售賣或供應這 9 類需淘汰的添汞產品，但香港仍有小量的添汞產品，而含汞的緊湊型熒光燈或高壓汞燈，我們預計有關添汞產品的產品壽命會於 3 年內完結，因此訂出 3 年期限以方便市民及業界耗盡現存的這些產品，是合理的做法，業界對這些安排亦不持異議。

(代理主席李慧琼議員代為主持會議)

《汞管制條例》是不會禁止管有和使用有關汞的產品，市民不會因為管有或使用這些添汞產品而觸犯《汞管制條例》。政府提出《條例草案》的主要目的是實施《公約》。《公約》於 2017 年 8 月 16 日

生效，中華人民共和國於同日成為《公約》的締約方，並適用於香港特區。我們有必要制定新法例，以確保香港特區履行《公約》所訂責任。

《條例草案》規管汞、汞混合物及汞化合物的進出口、存放及使用，以及添汞產品的進出口、製造及供應等，以履行在現有法律或行政框架下無法履行的《公約》責任。《條例草案》訂有 4 項主要條文，包括實施許可證規管制度，管制所有形態的汞的進出口；淘汰《公約》所列添汞產品；淘汰在《公約》所列製造工序中使用汞和汞化合物；以及實施許可證規管制度，管制所有形態的汞和汞化合物的儲存。

為準備在香港實施《公約》，環保署在 2018 年發表諮詢文件，並對市民和相關業界及持份者進行連串諮詢活動。回應者普遍支持政府引入新法例，與國際做法接軌。我們亦分別在 2019 年 7 月及 2021 年 1 月諮詢環境諮詢委員會和立法會環境事務委員會，委員會支持政府的建議，引入新法例以確保香港履行《公約》所訂責任。

由於香港沒有行業依賴汞的使用或進出口，立法建議不會對業界造成負擔。另外，現在市場上已有充足的無汞替代品可供選擇，因此對市民的影響極微。

《條例草案》可以確保香港特區全面履行《公約》的國際責任，並保障市民健康和環境免受人為排放和釋放的汞及汞化合物所危害。

最後，我懇請各位議員支持《條例草案》，讓香港可盡快全面履行《公約》所訂責任。

多謝代理主席。

代理主席：我現在向各位提出的待決議題是：《汞管制條例草案》，予以二讀。贊成的請舉手。

(議員舉手)

代理主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

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。

秘書：《汞管制條例草案》。

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《汞管制條例草案》。

《汞管制條例草案》

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

秘書：第 1 至 88 條，以及附表 1 至 4。

代理全委會主席：是否有委員想發言？

(沒有委員表示想發言)

代理全委會主席：如果沒有，現在進行表決。

我現在向各位提出的待決議題是：秘書已讀出的條文及附表納入本條例草案。贊成的請舉手。

(委員舉手)

代理全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

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《汞管制條例草案》的所有程序。
現在回復為立法會。

隨而回復為立法會。

環境局局長：代理主席，我現在向立法會作出報告：

《汞管制條例草案》

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：環境局局長動議的議案，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。

(沒有議員舉手)

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。

《汞管制條例草案》

環境局局長：代理主席，我動議

《汞管制條例草案》

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：《汞管制條例草案》予以三讀並通過。

是否有議員想發言？

鄭松泰議員：代理主席，就局長剛才的回應，我可真的完全……我同意《汞管制條例草案》("《條例草案》")於普遍市民而言，其實沒有太大影響。雖然《條例草案》是為符合聯合國就《關於汞的水俣公約》("《公約》")的規定而擬訂，但由於之前並未見過，因此我才會強調《條例草案》必須經過一個較仔細的審議階段，可惜現已無法做到。

當然，本地並沒有行業在生產工序中使用汞，這主要是因為我們沒有農業，農業或會與汞有直接關連。然而，就本港的工業，我只希望當這項法例落實時，局方在往後 3 年的過渡期，能多加指引，以免一些舊式的化工實驗室或工廠誤墮法網。事實上，在一些工業過程中，汞化合物或會被用作催化劑。

《條例草案》附表 2 載列了受規管製造工序所使用的催化劑。不過，我本人不是理科出身，對於當中的一些內容不甚理解，只知道那

些催化劑必然是一些舊式實驗室在使用機器的過程中會涉及的東西。正因為沒有多少人會接觸到或認識這個範疇，故我希望局方可以就這方面多做點工夫，以避免相關行業人士誤墮法網。

最後一點，正如我剛才曾提及，《公約》的出現，有其歷史因由，那就是當年日本的水俣市發生了農作物被汞污染的事件。今年，當這項法案獲得通過時，有關這段歷史的電影便會上畫。

我希望愛護環境的市民能明白到，水銀可能造成的污染並不限於工業的範疇，因為電池和電燈亦含有水銀，因此政府不可能完全忽視回收方面的工作——現在大家明白為何鄰近地區會這麼討厭我們的堆填區吧？事實上，我們根本沒有認真思考究竟應如何保護環境。假如大家有興趣了解多些的話，這齣電影稍後可能會上畫(計時器響起).....大家可留意一下。

代理主席：鄭松泰議員，你的發言時限到了。

環境局局長，你會否發言？

(環境局局長示意不會發言)

代理主席：我現在向各位提出的待決議題是：《汞管制條例草案》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。

(沒有議員舉手)

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。

秘書：《汞管制條例草案》。

恢復政府法案二讀辯論

代理主席：本會恢復《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》的二讀辯論。

《2021 年不停車繳費(雜項修訂)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：法案委員會主席易志明議員先就委員會報告，向本會發言。

易志明議員：代理主席，我以《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》委員會主席的身份提交報告。

《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》("《條例草案》")旨在修訂《行車隧道(政府)條例》及《青沙管制區條例》及兩者的附屬法例，以就政府當局在收費隧道推行不停車繳費系統，訂定相關法律條文。

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。

委員察悉，不停車繳費系統是政府當局於 2020 年 12 月發表的《香港智慧城市藍圖 2.0》的其中一項"智慧出行"措施。委員普遍歡迎推行不停車繳費系統，並敦促政府當局制訂更多"智慧出行"措施，以便利駕駛人士。

對於政府當局將分階段推行不停車繳費系統，即於某些收費隧道先行推展不停車繳費系統，同時，另一些收費隧道則會繼續採用有亭模式收取隧道費。有委員關注，此一安排會令駕駛人士感到混亂。

政府當局解釋，不停車繳費系統將於 2022 年年底推行，首先推行的或會是獅子山隧道、城門隧道及青沙管制區等對不同種類的車輛採取劃一收費、且地點相近的隧道及管制區。至於交通最為繁忙的隧道，包括香港仔隧道、紅磡海底隧道("紅隧")、東區海底隧道("東隧")及大老山隧道，政府當局亦承諾會盡早推行不停車繳費系統。這項安排可讓當局制訂合適的交通安排，以確保收費隧道從有亭模式運作順利過渡至無亭模式。

至於有委員建議，應盡早在西區海底隧道("西隧")和大欖隧道這兩條以"建造—營運—移交"模式運作的隧道推行不停車繳費系統，政府當局表示，當西隧和大欖隧道的專營權分別於 2023 年 8 月及 2025 年 5 月屆滿後，就會實施不停車繳費系統。

委員察悉運輸業界就不停車繳費系統收取及追討隧道費的安排所提出的關注。首先，繳付隧道費的法律責任會是由登記車主而非司機所承擔；其次，是登記車主與不同更次司機之間應如何分擔隧道費；最後，如有需要追討隧道費，登記車主須在 7 個營業日的寬限期內繳付隧道費。業界認為寬限期過短，令他們難以及時查核和清繳登記車主與租車司機欠繳的隧道費。

政府當局回應，不停車繳費系統只會收集及儲存個別車輛繳費貼的數據，以及車輛駛經收費隧道的車輛影像(即車牌號碼)，要辨識駕駛人身份有實際困難。而《條例草案》明文規定，登記車主向任何人追討隧道費和附加費的權利不受登記車主在《條例草案》下繳付隧道費的法律責任所影響。此外，運輸署會推出行政措施及技術，便利車主及司機分拆隧道費或分開繳付隧道費。政府當局亦已考慮業界所表達的意見，並會提出修正案，把繳付隧道費的寬限期由 7 個營業日增至 14 個營業日。

就保障個人資料私隱方面，委員察悉，運輸署已就不停車繳費系統的框架徵詢個人資料私隱專員的意見。運輸署會在隧道費服務協議中訂立有關個人資料的清晰規定，確保服務商會採取適當行動以遵從《個人資料(私隱)條例》訂明的保障資料原則。

有委員關注到，不停車繳費系統全面實施後，該系統將會成為收費隧道的唯一收費模式，因此會影響到在收費亭以人手方式收取隧道費的收費員的就業機會，故促請政府當局為受影響員工提供適切的援助。

代理主席，以下我會就自由黨的意見發言。

為推動香港步向智慧城市，提升車輛過隧道的效率，自由黨支持政府推行不停車繳費系統，並提出《條例草案》以作有關修訂。

現時駕車人士可透過不同的方法繳付隧道費，包括以現金、預購的隧道費代用券、八達通卡或信用卡等電子錢包，以及利用快易通公司發出的自動繳費貼來繳付隧道費。

利用自動繳費貼是唯一無須停車的繳款方法，但由於營辦商需收取行政費用，故其使用率只有一半。根據運輸署的資料，2020 年 12 月每天平均有 65 萬架次的車輛使用不同的隧道——因疫情關係，這個數字較疫前為低——但只有 33 萬架次的車輛使用自動繳費貼。

至於以現金付款，當中免不了涉及人手找續，無論是司機拿錢或收費員找續，都會花上一定時間，增加停車及輪候時間。在 2017 年，政府引入"停車拍卡"式電子繳費設施，雖然可免卻現金找續的時間，但駕駛者仍然需要在收費亭停車，等候收費員按下所屬車輛的費用後再拍卡。因此，隧道塞車，除因隧道的容量已接近飽和外，當中原因是有一半車輛需要在隧道收費亭停車及輪候繳付隧道費。不停車繳費系統不但可增加交通流量，還可避免因停車/開車而引致的路面損壞，減少維修費用，更可減少廢氣排放，可說是百利而無一害。

由於不停車繳費系統是通過無線射頻識別技術讀取貼於車輛擋風玻璃上的繳費貼資料，再配合自動車牌識別技術，達致遙距繳付隧道費，車輛不需要再在收費亭停車及排隊繳費，將可令行車更為暢順，有助紓緩隧道及其附近道路的擠塞問題。

在不停車繳費系統下，除了"個別車輛繳費貼"外，政府亦按車輛種類(當中包括所有類別車輛)設計了不同的繳費貼，即所謂的"繳費貼(基本版)"，這些繳費貼如儲值八達通卡般運作，以供一些擔心泄露行蹤的車主使用。由於"個別車輛繳費貼"是以登記車主為基礎，當登記車主綁定了指定支付工具後，凡涉及該車輛的隧道費用均會由該指定支付工具繳付；但有一些商用車輛是採取租車制，就以的士為例，一輛的士會由多名不同司機因應不同更次來駕駛，例如早更、夜更、特更，還有替更，因此隧道費一直是由司機自行負責。如果使用"個別車輛繳費貼"的話，的士的隧道費則會全由車主承擔，車主需要分拆不同司機的隧道費是非常複雜及困難的工作。我很多謝運輸署聆聽了業界的意見後，因應的士及小巴業界的營運特色而設計了一個兩件式裝置。當司機加裝了該兩件式裝置後，隧道費便會自動轉移到司機事先登記的支付工具繳付，避免車主及司機事後需要分拆隧道費。不過，如司機的登記支付工具因某些原因未能繳付隧道費，隧道公司則會向車主追討未繳費用，這意味繳付隧道費的最終法律責任仍是登記車主而非司機。初期，《條例草案》只給予 7 個營業日的寬限期以補繳隧道費，但一輛的士可能會涉及多名司機，一位車主或會涉及多部的士，車主要找出有關司機，在行政上確實需時，7 天的寬限期對業界而言是較為倉卒，尤其是因延誤補交相關費用的罰則頗高，因此，業界希望當局能夠延長有關寬限期，讓他們有較寬鬆的時間安排補繳隧道費。

根據以往的法例，欠交隧道費屬刑事罪行，一經定罪，可判處罰款 5,000 元及監禁 6 個月，刑罰相對於應繳的隧道費，絕不合比例，故此新條例取消了監禁的處罰，但有關逾期繳款的額外附加費則是倍增，是頗為嚴苛的懲罰。對於政府聽取業界意見後，主動提出修訂，把寬限期由 7 天延長至 14 天，自由黨是支持的。

自由黨支持政府保留東隧無載客的士通道，讓空載的士繼續享有 15 元的回程優惠隧道費，而非正價 25 元。倘若東隧取消無載客的士通道，只會迫使更多的士使用紅隧，因其收費是 3 條隧道中最便宜的，進一步增加紅隧的負荷。另外，由於隧道塞車，特別是在繁忙時段，的士司機基本上都不願意過海，因為塞車令他們減少流轉，影響收入。如果東隧取消無載客回程優惠，只會進一步減少的士司機過海的意欲，對市民造成不便。

當局現時計劃在 2024 年首季於大部分收費隧道推行不停車繳費系統，但由於西隧和大欖隧道各自的專營權於 2023 年 8 月及 2025 年 5 月才屆滿，因此，政府需待收回兩條隧道後，才可在這兩條隧道實施不停車繳費系統。為能夠盡快全面落實不停車繳費，政府在收回隧道前應先做好預備工作，以便系統在政府收回隧道後能夠在短時間內推行。不過，在推行初期，有可能出現不同隧道，甚至不同隧道不同方向有不同的收費模式，運輸署應加強宣傳，盡量在車輛進入收費設施或隧道範圍前，及早作出清楚的提示，以避免對駕駛人士造成混亂。

隨着不停車繳費系統的落實，收費廣場內的收費亭亦會隨之而拆卸，並騰出空間，政府應善用這些空間，如改善巴士站輪候的設施，甚至引入更多的巴士轉乘站，以減少需要使用隧道的巴士數量，還可增加巴士靠站的空間，避免現時隧道口，特別是紅隧，經常出現長長等候駛近巴士站上落客的"巴士龍"，導致交通擠塞。

代理主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》恢復二讀。

謝偉銓議員：代理主席，我發言支持通過《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》("《條例草案》")。本屆政府提出將香港建設成為一個世界級的智慧城市，並且在去年年底公布《香港智慧城市藍圖 2.0》，今次《條例草案》推行的不停車繳費系統，我認為是其中一項"智慧出行"措施，這系統預計由明年起分階段在各條政府收費隧道實施。

在上下班的繁忙時段，本港多條隧道都出現塞車情況，我相信每個香港人對此不會陌生。在 2018 年進行的一項研究指出，塞車問題最嚴重的是紅磡海底隧道("紅隧")，其繁忙時段的容車量已較原定設計超出 77%，車輛平均需要 30 分鐘才能過海；第二位是大老山隧道，在繁忙時段，車輛南行往九龍平均需要 26 分鐘。我相信與這些數據所示的情況相比，現時塞車的情況是有增無減。市民每天因塞車而浪費大量時間，影響生活質素及整體生產力。

通過不停車繳費系統，以自動化方式繳付隧道費取代現時人手收費模式，車輛不需停車輪候繳費，某程度上，這可以減少塞車及廢氣排放的問題，而移除收費亭更有助騰出空間，改善隧道出入口的交通情況，對駕駛人士、乘客，以至廣大市民都有利。

代理主席，以電子方式繳費是全球大趨勢，不停車繳費亦並非新科技，現時隧道採用的"快易通"系統也是使用某類相關技術，駕駛者對其已有一定認識，而內地政府亦在 2019 年的全國人民代表大會上提出，目標在兩年內基本取消全國的高速公路省界收費站，改行自動化收費系統。

因此，特區政府能否再壓縮其提出的落實時間表，加快進行有關工作呢？因應不停車繳費新系統會分階段實施，如果時間拖得太久，香港的隧道便會同時有停車繳費、"快易通"及全新的不停車收費系統 3 種收費模式，這可能對車輛使用隧道時造成一定混亂，所以我希望政府留意這方面。此外，我希望全面實施有關的新系統的時間不會拖得太久，以減少混亂的情況。當然，系統的可靠性和安全性非常重要，不能掉以輕心。

另外，政府亦應該從速全面檢討香港的隧道收費政策，釐定收費高低對使用分配的作用。大家知道紅隧的擠塞情況最嚴重，因為紅隧的地理位置最方便，但收費卻是現時 3 條過海隧道中最便宜，擠塞自然在所難免。政府應該有清晰的政策目標：隧道收費是以收回營運成本為原則，抑或通過收費水平差異而達致分流作用，使駕駛者可以有"用錢買時間"的選擇呢？

政府在 2018 年提出三隧分流方案，建議透過向香港西區隧道有限公司提供補貼，拉近 3 條隧道的收費，以紓緩紅隧及東區海底隧道("東隧")的塞車問題，但有人擔心最終會變成 3 條隧道同時出現擠塞，因為紅隧及東隧的使用量早已遠遠超出原來的設計容量。在落實不停車繳費系統時，我希望政府應預早估算這對過海交通的影響，以

制訂方案，善用現時有限的行車容量及計劃未來基建的興建，包括興建第四條過海隧道，而不是待 2023 年西隧的專營權屆滿，收回隧道後才開始慢慢考慮。

根據資料的分析，近年，香港路面的增長遠遠未能追上汽車的增長速度，這是造成塞車問題的其中一個主要原因。香港建路、架橋、挖隧道，由研究至落成，快者也要七八年，有些甚至要花上十多二十年。另外，隨着港島及九龍發展飽和，越來越多市民選擇或被迫搬到新界區居住，但他們工作的地點往往仍在市區，因而令不少跨區主要幹道，包括屯門公路及吐露港公路，在繁忙時段越來越擠塞。

隨着新界未來再有多個新發展區落成，居住人口自然會增加，對交通需求亦會大增，政府必須加快建造各項道路基建。

代理主席，科技發展為傳統行業帶來很大轉變，我們要適應新時代，就要不斷提升工作技能和自我增值。推行不停車繳費系統，難以避免令現時隧道從業員受到一定影響，而政府早前回應議會時指出，它會要求承辦商為受影響的從業員提供培訓，以擔任其他有關管理隧道的職位。我希望政府會妥善處理和監察有關安排的實行。

隨着香港社會恢復秩序，政治環境回復平穩，社會期待政府能從速解決香港面對的深層次矛盾，我認為塞車及公共交通問題是其中之一。我希望政府能加把勁，回應市民的訴求。

代理主席，我謹此陳辭，支持《條例草案》及政府的修正案。

陳恒鏞議員：代理主席，我謹此支持《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》("《條例草案》")。

社會一大趨勢是盡量利用較簡便及"智慧出行"的模式，處理收費安排及車輛輪候問題，因此，《條例草案》讓車輛日後在通過隧道時無需停車繳費，相信將可令塞車情況大幅改善。政府早前落實民建聯的倡議，取消青嶼幹線的收費安排後，可以看到該處已再無塞車的情況，交通非常暢順。我不時使用青嶼幹線，也發現自取消收費安排後，連短短的車龍也已消失。所以，不停車繳費的安排可帶來極大社會效益，而且停車、付款、再開車的過程會製造不少廢氣，不停車繳費對推行減廢行動亦具有正面影響。因此，我會用數個字形容《條例草案》，第一個是"好"字，這確實是非常好的做法。

第二個是"慢"字。政府在 2017 年公布《香港智慧城市藍圖》，其後再於 2020 年公布《香港智慧城市藍圖 2.0》，不停車繳費的方案才得以納入其中，但也要待至 2024 年才付諸實行，實質上須耗時差不多 5 至 6 年，進展實在非常緩慢。反觀內地在 2019 年推行全國採用不停車自動繳費 ETC 通道，只花了 1 年時間已基本上全國車輛通用，香港的辦事速度真的被國家拋離越來越遠。我希望當局可盡速處理，如真的要待至 2024 年才全面開展，相信屆時在技術上可能又要作出更新，故在此問題上政府宜迅速行動。

可是，當說到要盡速實施時，簡單的問題卻頓時變得十分複雜。我們當初建議政府推行不停車繳費系統時，本來預計會在每一車輛必備的行車證上張貼繳費貼，那麼便可在車輛換領牌照時一併作出更換，因為所有車輛基本上均須每年更換牌照，當局大可提早為車輛登記使用不停車繳費系統。這項工作應及早展開，即使登記後未能即時使用該系統，最低限度每一車輛皆可隨時採用此安排。

不過，政府向立法會提交方案時，卻把繳費貼分為多個不同種類，既有按車輛種類劃分的，也有發給個別車輛使用的，甚至還有匿名版本。這本來是很簡單的事情，但因為政府想同時應付不同情況的需要，於是便會造成拖延，令進程變得很緩慢及複雜。所以，第三個形容字眼是"亂"字。這本來是很簡單的事情，但因為涉及多種不同繳費貼和支付方法，又要往便利店增值，如忘記增值又要等候若干天，種種情況可說是徒添混亂。

另一可預見的亂象是，政府將於 2022 年先在獅子山隧道、城門隧道及青沙管制區推行不停車繳費系統，備有繳費貼的車輛屆時通過上述隧道/管制區時將無須停車繳費，但未有繳費貼的車輛又該如何？當這些車輛駛至該 3 個隧道/管制區範圍時，究竟是否需要停車？當涉及這思考過程時，便會造成混亂，駕車人士須時刻緊記使用這些隧道/管制區時不用停車繳費，但使用大欖隧道、西區海底隧道等其他隧道時則須停車繳費，整件事情便會變得混亂。

到了 2022 年，是否所有車輛均已備有繳費貼？如某一車輛尚未登記及貼上繳費貼，當司機駛至獅子山隧道時，究竟應該通過還是停車繳費呢？這問題相信會引起一些不便和混亂。到了第二階段，政府才在其他隧道逐步推行該系統，這種前後不一的情況也會引起混亂。而且，在西區海底隧道和大欖隧道方面，如不提請有關公司協助安裝這系統，更要待至 2023 年及 2025 年收回兩條隧道的專營權後，才能逐步安裝有關系統，令整項推行不停車繳費系統的工作效率更加緩慢。

我希望政府可考慮盡量加快推行，多採取一些不同做法。例如在收回大欖隧道及西區海底隧道的專營權之前，政府可要求相關公司協助安裝該套系統，費用由政府承擔。由於私人公司效率較政府快速，待收回專營權時便可一併收回該系統，並即時實施不停車繳費安排，而無需待至 2025 年才安排進行安裝工作。希望政府在《條例草案》通過後能與有關公司商討，如真的可以提早完成安裝，全港所有隧道均可在 2023 年或 2024 年統一實施該項安排，相信將有助解決推行緩慢和混亂的問題。

另一方面，隧道收費安排為何會弄至那麼緩慢和混亂呢？我相信主要原因是要應付不同車輛的需要，其中一個最主要群體是小巴和的士。由於小巴和的士均可能涉及早更、夜更甚至是特別更的司機，而不同司機又有不同收費，需要處理拆帳等十分麻煩的問題，政府遂有需要採用不同的支付方法，甚至要安排“繳費貼跟人走”。在這方面，我認為複雜問題應簡單化，那麼該如何簡化呢？

現時公共車輛，尤其是專利巴士在使用隧道時是無須繳費的，因為這些金錢已撥入基金內。如果專利巴士通過隧道時可以無須繳費，而有關金錢會用作供其加價的預備金，相信對於今時今日經營亦非常困難的小巴和的士，政府也可考慮不向其收取隧道費。不知大家是否有勇氣提出這建議，但我認為此舉可變相鼓勵市民使用公共交通工具。既然政府在處理繳費貼事宜時遇上困難，那麼不妨考慮不向的士和小巴徵收隧道費，鼓勵他們在載客時使用各條隧道。因為正如易志明議員所說，現時小巴和的士司機基本上不願使用過海隧道，但如市民可以多使用的士和小巴服務，便不用自行駕車前往市區，出行更添方便。

最後我想提出，隧道收費的定位究竟是甚麼？是用者自付、為政府庫房增加收入，還是用以控制車輛？相信政府要就此作出清晰的界定。我認為以隧道收費控制車輛出入，是一個非常合適的定位，所以希望政府在全面推行不停車繳費系統後，進一步推行分時段收費制度，在繁忙時間收取較高昂的隧道費，但在非繁忙時間則應減價。現時私家車於繁忙時間、非繁忙時間甚至是深夜時分使用西區海底隧道，一律均須繳付 75 元，這做法實在不太合適。希望政府在推行不停車繳費及引入電子繳費模式後，能夠實施分時段收費，這做法不單更加合理，亦可鼓勵更多車輛在不同時段出行，提升隧道容量。

另外，不停車繳費系統亦應進一步推展至政府停車場以至私人停車場，令司機無須兼顧以不同方法繳款的種種繁瑣問題。這些做法早

在內地行之已久，但今時今日才在香港實行，不過現在起步也為時未晚，因此我會支持《條例草案》。

代理主席，我謹此陳辭。

麥美娟議員：代理主席，不停車繳費系統將於 2022 年年底逐步推行，屆時設於政府隧道及青沙管制區收費廣場的收費亭將會一一清拆，隧道收費員將成為被消失的職業，搖下車窗以零錢繳費的畫面將成為歷史。

我們明白要發展智慧城市，某些職業自然會被智能化系統取代，這是大勢所趨。政府在進行發展之餘，也必須顧及一群因政府政策而面臨失業或需要轉職的隧道收費員工，提供轉職培訓及特惠補償金安排。可是，直至目前為止，政府的態度仍不見積極，對受影響的數百員工置諸不理。政府撫心自問，在推行一項至關重要的政策時，是否已盡最大努力，為一群隧道收費員工提供最合理的補償？

這次實施不停車繳費系統，收費員固然是首當其衝，初步估計涉及 262 人，但有部分職位如助理營運主任、營運組長、行政及輔助人員、交通督導員亦無需再兼顧與收取隧道費相關的工作，但政府卻未有按以上職位提供數字，可見所涉人數必然更多。在經濟不景的情況下，員工非常擔憂生計及前程，政府作為隧道服務的外判商，應以有承擔的態度，安排及處理收費員及相關職系員工的轉職及補償事宜，例如資助他們考取轉職時必要的資格，包括駕駛執照、急救資格、駕駛政府車輛的執照等。

早前香港工會聯合會("工聯會")的立法會議員陸頌雄曾在法案委員會會議上詢問運輸署，署方在是次處理收費員遣散工作中的角色為何，但署方僅聲稱會積極鼓勵營辦商協助安排收費員及受影響員工轉換合適崗位、修讀僱員再培訓局的進修課程等，卻隻字不提政府會承擔甚麼責任。有合適崗位讓現有員工轉職當然最好不過，但卻不能忽略有部分員工礙於學歷及技能，未必可銜接至其他技術性職位，特別是中高齡人士，要求他們重新學習一門新技術亦殊非易事。

即使勞工處設有中高齡就業計劃，透過向僱主發放培訓津貼，鼓勵僱主聘用年滿 40 歲或以上的失業求職人士，為他們提供在職培訓，但按資料顯示，在 2014 年至 2018 年間，計劃下的合資格就業個案數目為每年平均 2 660 宗，而實際上已提交初步申請的個案卻只有

年均 565 宗，所佔的平均百分比為 21.2%，可見其成效實際上未如理想。加上在疫情下難以求職，員工有可能在遣散後只能從事待遇比現在差的工作，甚至可能找不到工作。

政府為何不乾脆為未能轉職的員工提供特惠補償金？工會的建議金額是相等於不少於 3 個月的工資，這可讓即使是自然流失或希望轉行的員工，也能有一筆補償金可解燃眉之急。我們再三強調，是次轉職及補償安排完全是因為政府的政策所導致。以市區重建局收樓重建為例，除會補償業主有關物業的市值交吉價外，更會加上一筆自置居所津貼，協助他們重新購置物業。為何政府不能借鑒同類做法，為受影響的隧道員工提供補償金呢？

政府一直將隧道管理工作以外判方式進行招標，當要推行不停車繳費系統時，即使斷送了員工的生計，亦可以外判制度作為擋箭牌，把責任推卸給營辦商，交由他們處理員工的去向問題及遣散安排。工聯會必須強調，政府只是將服務外判，但責任卻不能外判，政府仍須承擔對員工的責任。儘管政府一直表示會鼓勵營辦商回聘員工，但卻口惠而實不至，至今仍未回應工會的訴求，提供財政上的承擔，例如支付遣散費，以及不落實強積金對沖安排。

在最近一個例子中，當我們很高興得悉政府接納工聯會的要求，豁免青嶼幹線的收費時，這個好消息卻換來有一群員工需要被遣散的壞消息。這群被遣散收費員的經驗告訴我們，政府只是見步行步，對於員工轉職、合約完成後的約滿酬金及通知金等安排，全都是臨時決定，最後須經工會作出爭取，承辦商才額外為員工提供一個月特惠金。

這次不停車繳費修例工作，無疑是邁向智慧城市的一步，我們作為議員一定支持，但政府推行一項影響甚廣的政策時，必須重視及承擔安頓僱員的工作，將責任推卸給營辦商，絕非可取做法。我們不希望政府重蹈青嶼幹線員工遣散事例那次不負責任的覆轍，因這次涉及 7 條隧道及管制區，受影響範圍比上次更大。因此，政府必須盡快與工會商討，尋求圓滿的共識，既可協助受影響員工，亦可促使社會支持推行不停車繳費系統，踏出邁向智慧城市的一步。

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，我衷心感謝法案委員會主席易志明議員和各位委員，以及立法會秘書處同事所付出的努力和支持，令《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》("《條例草案》")的審議工作得以順利並迅速完成。我亦衷心感謝剛才幾位發言議員的支持及意見。

政府一直不遺餘力推動"智慧出行"，制訂適合香港的整體策略，有序地落實各項"智慧出行"措施，例如自動駕駛車輛、全新版"香港出行易"、公共交通數據、新一代停車收費錶及自動泊車系統等。科技發展日新月異，應用創新科技亦便利市民生活。政府的政策大方向是要把香港構建成為一個世界級的智慧城市，當中推行不停車繳費系統正正就是《香港智慧城市藍圖 2.0》中一項主要的"智慧出行"措施。

不停車繳費系統利用科技，讓駕駛人士可以透過無線射頻識別技術，輕鬆地以繳費貼遙距繳付隧道費。推行系統後，我們亦可以拆除隧道的收費廣場，所騰出的空間可以用作其他與交通有關的用途，例如擴闊現有巴士站及改善候車區設施，以及加設巴士轉乘設施。因此，不停車繳費系統不但便利駕駛人士，亦令其他出行的市民受惠。

《條例草案》旨在提供法律依據，以在政府收費隧道及青沙管制區推行不停車繳費系統。在法案委員會審議《條例草案》的過程中，議員及業界團體普遍支持政府推行不停車繳費系統，亦就執行細節表達了寶貴的意見。我們聽到一些運輸業界的持份者，特別是租用商用車輛的車主和司機，關注繳交隧道費的寬限期只有 7 個營業日，不足以讓他們分拆及繳交隧道費。事實上，為方便這些商用車輛，包括的士、紅色小巴或貨車的車主及租用這些車輛的司機分拆隧道費，政府早前已清楚表明會推出行政措施和技術，包括向車主提供交易紀錄結單、透過流動應用程式以個別付款帳戶繳費，以及採用兩件式裝置，以便利這些車主及租車司機更靈活地按照他們的運作模式繳付隧道費。

儘管有上述的措施，我們亦理解在實施不停車繳費系統後，相關業界不但在初期需要時間適應新系統的操作，往後亦可能需要處理分拆隧道費的工作。因此，在聽取業界及持份者的意見後，我們建議將繳付隧道費的寬限期，由 7 個營業日延長至 14 個營業日，讓業界有更充裕的時間作出繳費安排。就此，我會在稍後的全體委員會審議階段動議有關修正案，修訂《條例草案》的相關條文。

《條例草案》獲通過後，政府會在《道路交通條例》(第 374 章)下訂立一項新規例，以規管繳費貼的發出和使用。我們計劃在本立法年度內，向立法會提交新規例。相關政府部門亦正馬不停蹄進行各項籌備工作，以期在 2022 年年底起，陸續在各條政府收費隧道和青沙管制區推行不停車繳費系統。我們會在推行新系統前加強宣傳，以期令更多車主和司機了解不停車繳費系統和使用繳費貼的安排和好處。

我們和議員一樣，十分關心可能因推行不停車繳費系統而受影響的現職員工。就此，運輸署一直與各隧道及青沙管制區的管理、營運和維修營辦商密切溝通，積極鼓勵營辦商協助他們所聘用的收費員及其他受影響的相關員工轉換合適的崗位，例如繼續向收費員提供培訓以至資助等，以協助收費員轉職成為營辦商所聘用的交通督導員，或安排員工轉職至營辦商或其母公司所經營的其他業務。此外，在推行不停車繳費系統時，新的隧道費服務商亦需要具豐富經驗的人員協助操作收費系統及處理相關工作。就此，政府已在隧道費服務商的標書中，要求投標者必須就招聘現職隧道員工及相關人事安排提交建議。我們會繼續與相關持份者溝通，亦會跟進有關工作。

收取隧道費是其中一項有效的交通管理措施。剛才亦有在座議員朋友提及免除隧道費，但我們要明白，豁免個別隧道收費只可在交通情況許可下實施，以免引發額外的交通流量，加劇現時的交通擠塞情況。在交通情況許可的情形下，本屆政府會設法減輕市民、公共交通營辦商及運輸業界使用政府收費隧道和管制區的開支。在此原則下，屯門—赤鱗角隧道在 2020 年 12 月通車時，政府已豁免使用新隧道和青嶼幹線的收費；而當將軍澳—藍田隧道啟用時，新隧道和將軍澳隧道亦會豁免收費。

至於其他隧道的收費，運輸署已展開"擠塞徵費"研究，全面檢討並重新制訂政府收費隧道及青沙管制區，包括西區海底隧道和大欖隧道的收費水平。"擠塞徵費"是按交通管理的需要，適度增減車輛收費以調節交通流量，紓緩交通擠塞，便利市民出行。我們會適時就研究的建議諮詢有關持份者，包括立法會交通事務委員會。

代理主席，我懇請議員支持《條例草案》和稍後提出的修正案，使政府可以盡早推行不停車繳費系統，讓駕駛者和出行市民都可享受應用創新科技所帶來的便利，實踐"智慧出行"。我亦希望以幾個字回應一些議員朋友的評論：我們會全面、有序、快速推行。

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 年不停車繳費(雜項修訂)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。

(沒有議員舉手)

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。

秘書：《2021 年不停車繳費(雜項修訂)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 年不停車繳費(雜項修訂)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 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》

代理全委會主席：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。

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 94 條。

代理全委會主席：運輸及房屋局局長會動議修正案，旨在修正第 9、18、19、28、40、46 及 71 條。

就修正案詳情，委員可參閱講稿附錄。

代理全委會主席：各位委員現在可以就各項條文及修正案，進行合併辯論。

代理全委會主席：我會先請局長發言，局長在現階段無須動議修正案。然後，我會請委員發言。

合併辯論結束後，全體委員會會先表決沒有修正案的條文納入《條例草案》，然後表決修正案。

運輸及房屋局局長：代理主席，政府就《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》("《條例草案》")提出的修正案分為兩組。第一組修正案是關於賦權運輸署署長指定收費隧道和青沙管制區收費區，由有收費亭模式轉至無收費亭模式的時間；而第二組修正案則是關於將繳付隧道費的寬限期由 7 個營業日增至 14 個營業日。我現在會扼要解釋這兩組修正案。

首先是第一組。根據《條例草案》第 9 條下建議的《行車隧道(政府)條例》(第 368 章)第 8B(1)條，運輸署署長可以藉着在憲報刊登的公告，指定某收費隧道在不設隧道費收費亭的情況下營運，而有關指定由該公告指明的日期起生效。換言之，有關指定將由指明日期的零時零分生效。就青沙管制區而言，《條例草案》第 40 條下建議的《青沙管制區條例》(第 594 章)第 8A(1)條，也訂定了相同的安排。

為了配合個別收費隧道和青沙管制區的情況，我提出修訂建議的第 368 章第 8B 條和第 594 章第 8A 條，以訂明運輸署署長可指明收費隧道或青沙管制區於某一個時間，而非某一日，由有收費亭模式轉至無收費亭模式運作。有關修訂旨在清晰提供署長訂明有關時間的權力，讓我們可以選擇合適的時間啟動轉變，以盡量減低轉換收費模式對交通可能構成的短暫影響。而由於《條例草案》建議的第 368 章第 22A 和 22B 條，以及建議的第 594 章第 23A 條有關"扣除開支"的條文，也有提述由有收費亭模式轉換成無收費亭模式的時間，因此，我們也會對這些條文(即《條例草案》第 18、19 和 46 條)提出修正案。

第二組修正案是關於繳付隧道費的寬限期。在《條例草案》下，繳付隧道費或使用費的責任，須由主要為車主的車輛負責人、而非司機承擔。而根據《條例草案》第 28 條下建議的《行車隧道(政府)規例》(第 368A 章)第 12AAC 條，以及《條例草案》第 71 條下建議的《青沙管制區(使用費、費用及收費)規例》(第 594B 章)第 4A 條，就每次使用以無收費亭模式營運的收費隧道或青沙管制區，相關車輛負責人必須藉自動繳費即時繳付隧道費或使用費，或按運輸署署長指明的繳費方式，在 7 個營業日的寬限期內繳費，否則須按法例繳付附加費。正如我剛才在動議恢復二讀《條例草案》的發言指出，一些運輸業界的持份者在法案委員會審議階段，反映在新的法例要求下，車主或需要更多時間安排繳費。經考慮業界的意見後，我們提出修訂上述兩項條文，把繳費的寬限期由 7 個營業日延長至 14 個營業日，以便相關車主安排繳費。

代理主席，政府已就上述修正案諮詢法案委員會，委員並無提出異議。我懇請議員支持政府提出的修正案，讓《條例草案》的實施可以更為暢順。多謝代理主席。

代理全委會主席：是否有委員想發言？

(沒有委員表示想發言)

代理全委會主席：如果沒有，現在先表決沒有修正案的條文納入《條例草案》。

代理全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：講稿附錄所載沒有修正案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。

(沒有委員舉手)

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。

代理全委會主席：現在表決修正案。

運輸及房屋局局長，請動議你的修正案。

運輸及房屋局局長：代理主席，我動議講稿附錄的修正案。

擬議修正案內容

第 9 條(見附件 I)

第 18 條(見附件 I)

第 19 條(見附件 I)

第 28 條(見附件 I)

第 40 條(見附件 I)

第 46 條(見附件 I)

第 71 條(見附件 I)

代理全委會主席：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修正案，予以通過。

代理全委會主席：我現在向各位提出上述待決議題。贊成的請舉手。

(委員舉手)

代理全委會主席：反對的請舉手。

(沒有委員舉手)

代理全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。

我宣布修正案獲得通過。

秘書：經修正的第 9、18、19、28、40、46 及 71 條。

代理全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：秘書剛讀出經修正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。

(沒有委員舉手)

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 年不停車繳費(雜項修訂)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。

運輸及房屋局局長：代理主席，我現在向立法會作出報告：

《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》

經修正後已獲全體委員會通過。我動議"本會採納此報告"的議案。

(主席恢復主持會議)

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。

(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 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》

運輸及房屋局局長：主席，我動議

《2021 年不停車繳費(雜項修訂)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 年不停車繳費(雜項修訂)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 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》。

政府議案

主席：政府議案。

根據《營運基金條例》動議的擬議決議案。

有意發言的議員請按"要求發言"按鈕。

我現在請商務及經濟發展局局長發言及動議議案。

根據《營運基金條例》動議的擬議決議案

商務及經濟發展局局長：主席，各位議員，我謹依照議程，動議通過我名下的決議案。

立法會財務委員會("財委會")於 5 月 7 日的會議上批准開立 46 億 1,130 萬元的承擔額，從資本投資基金撥款予郵政署營運基金作為營運基金資本，讓香港郵政可以展開空郵中心的重建計劃。

為落實財委會的決定，我懇請議員根據《營運基金條例》(第 430 章)第 4 條的規定，藉通過這項決議案將上述款項從資本投資基金撥歸郵政署營運基金。決議案獲通過後，我們會於 2021 年下半年如期展開重建計劃所需的各項準備工作，期望可於 2027 年完成建設新空郵中心。

我懇請各位議員通過決議案。多謝。

商務及經濟發展局局長動議的議案如下：

"議決——

- (a) 附表所列出的資產撥歸郵政署營運基金(在 1995 年 7 月 19 日通過的決議(第 430 章，附屬法例 E)所設立者)；
- (b) 該等資產的淨值，在資本投資基金中列為營運基金資本。

附表

[(a)段]

資產

現金 \$4,611,300,000。"

主席：我現在向各位提出的待議議題是：商務及經濟發展局局長動議的議案，予以通過。

是否有議員想發言？

謝偉銓議員：主席，今次的議案內容，是由資本投資基金撥款約 46 億元注資郵政署營運基金，用作興建位於香港國際機場的新空郵中心。有關撥款早於上月初獲財務委員會("財委會")通過，我覺得現在討論的擬議決議案純屬會計上的安排，可說是把錢由政府的左邊口袋撥入右邊口袋。不熟悉公共財政的市民，包括我在內，其實都覺得有關安排頗奇怪。

我在財委會會議上曾詢問，為何當局選擇以注資基金的模式，而不是用一般政府工務工程撥款的模式來推展有關項目。政府的答覆很簡單，因為郵政署是以營運基金方式運作，故此覺得這種模式較適合。我對這個答案並不完全滿意。如果郵政署真的做到營運基金的原意，能夠自負盈虧，甚至有盈利，便理應自行出資或通過借貸來進行工程，為何要問庫房及納稅人討錢呢？

今次的做法，是由政府撥出相等於興建空郵中心所需要的 100% 資金，交由郵政署推展有關工程，這樣跟政府直接興建整幢空郵中心、再交由郵政署營運，我看不到有何實質分別。唯一的分別是，採用注資基金的撥款模式，立法會對有關項目的監察便會更少及更困難。一般工務工程項目，例如興建馬路、天橋或學校，是由基本工程儲備基金出資，並首先要諮詢立法會相關事務委員會，然後交由工務小組委員會審核，最後再由財委會審批，前後經過三重審議。但是，類似今次興建空郵中心的注資撥款模式，就只須諮詢相關事務委員會及交由財委會審批。作為工務小組委員會主席，我並不介意有關撥款沒有經過工務小組委員會審核，但我關注的是，如果有關項目無須提交工務小組委員會，政府所提供的資料、數據和圖表等便不應該減少。

今次空郵中心項目不算有甚麼大問題，因為在財委會開會審議前，商務及經濟發展局和郵政署也有主動向議員講解，並迅速提交議員要求的補充資料。因此，對於有關撥款及今次的議案，我都是支持的。不過，對於近期多項同樣以注資模式推展的工程項目，例如落馬洲河套區港深創新及科技園第一批次發展、數碼港擴建計劃、獎券基金等，我與不少議員都頗有意見，認為政府提交的資料實在太少，令議員難以有效地審議，難以為庫房及納稅人把關，甚至很容易被人誤以為政府刻意想繞過立法會的監察。我早前便透過內務委員會主席向政務司司長反映，我希望政府正視有關問題。

主席，在"攞炒派"當道，立法會"拉布"情況嚴重的時候，不少工務工程撥款均被無理拖延甚至拖垮，政府是否因而希望盡量迴避立法會，並提交少一些資料，以免被人鑽空子、挑骨頭或"拉布"呢？無論如何，在"攞炒派"退場、立法會恢復正常，以及香港的選舉制度得以完善後，政府便不應該抱有這種心態，而是應該向議員和市民開誠布公，與立法會互相配合，齊心一致，為香港市民的福祉努力。

主席，我謹此陳辭。

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，我現在請商務及經濟發展局局長答辯。之後辯論即告結束。

商務及經濟發展局局長：主席，多謝主席和議會，尤其是剛才謝偉銓議員的發言，都是支持我這項決議案的。

我在此就謝偉銓議員提出的問題作簡單回應。其實，謝議員所提的問題，於我們在財務委員會("財委會")審議有關文件的討論當中亦有提及。謝議員所提及的財務安排，不是採用工務工程項目的注資形式，而是以資本投資基金撥款予郵政署營運基金，這確實是政府整體上的財務安排。因為在政府部門中，有一些部門是以營運基金的形式運作，希望它既是一個政府部門，又可以按照接近商業的模式營運，以增加其效率。既然它有這種身份，如果它好像工務工程項目般有一些資本開支而需要資金時，便可以用這個方法注資。

我們秉承這種既有的方式，絕不會如謝議員所擔心般會減少議員對這個項目或部門的監察。大家也記得，我們在討論時也曾提及，雖然郵政署是一個營運基金，但亦要好像其他部門一樣，每年向立法會提交年報和向政府提交公司及商業計劃(即 corporate and business plans)。

另外，以空郵中心為例，在本屆政府上任初期，我們已在特首的施政報告內提到，長遠而言我們需要更新和重建空郵中心；而在最近一次財政司司長的財政預算案內亦有具體的計劃，其間亦多次讓議員——無論是在事務委員會或財委會上——就計劃作詳細討論。我亦感謝議員認同我們在財委會審批的過程中，有向包括謝議員在內的議員詳細解釋整個項目的運作，並回答了很多問題。

因此，如果有議員擔心這種屬既定政策的財務安排，會影響議會對政府部門或這個運作項目的監察，我在此作出澄清，亦不希望議員有這種不必要的擔心。

總括而言，這個財政上的安排可讓郵政署及早開展重建計劃，透過採用先進的設計，配備智能科技和最新的機械升級處理能力，使空郵中心將來的運作更具效率，並充分回應電子商貿行業的蓬勃發展對香港跨境郵遞服務所能夠產生的需求和商機，亦令香港能為建設粵港澳大灣區成為國家郵遞暨物流樞紐作出貢獻。

因此，主席，我感謝大家對這項決議案的支持，以及早前提出的很多意見。我懇請各位議員通過這項決議案，讓香港郵政可以立刻開展其重建工作。

多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：商務及經濟發展局局長動議的議案，予以通過。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。

議員議案

主席：無立法效力的議員議案。

李慧琼議員動議的"改革主要官員問責制"議案。

麥美娟議員會就議案動議修正案。

本會會合併辯論議案及修正案。

稍後我會先請李慧琼議員發言及動議議案，然後請麥美娟議員發言，但她在現階段不可動議修正案。

合併辯論現在開始，有意發言的議員請按"要求發言"按鈕。

我現在請李慧琼議員發言及動議議案。

"改革主要官員問責制"議案

李慧琼議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

主席，主要官員問責制於 2002 年推行，將原本公務員體系的司局長，改以合約形式委任。當時要建立問責制的主要原因，是讓行政長官能夠建立一隊與其理念相近的團隊，更好地回應社會訴求。同時，藉着問責制廣泛吸納社會精英，加入管治隊伍，打破只有公務員參與管治的情況。另一個問責制推行的目的，是希望為香港培養政治管治人才，藉此建立較清晰的從政階梯、培養政治人才。

主席，過去幾年，世界格局不斷變化，地緣政治亦變得異常複雜，香港往往成為大國博弈的戰場。國家的迅速崛起，以至香港深層次矛盾不斷被激化，這種外在及內在的變化，都對整個問責團隊以至問責制，帶來嚴重的衝擊。

隨着《香港國安法》的落實，完善選舉制度亦完成立法程序，香港迎來由亂向治的契機。現在，是一個改革的年代，是一個找方法走向良政善治的年代。主席，我今天提出的議案辯論，目的是希望藉着今天的辯論引起社會，以至議會的討論，如何改革主要官員問責制，如何讓問責制更好地回應時代的訴求，更好地帶來良政善治。

主席，我會先分享 6 點觀察，作為拋磚引玉；而民建聯其他議員亦會在不同範疇，表達對目前問責制的意見。

首先，問責制推行至今已經 19 年，成效與當初推行的目標，確實有落差。先說第一點，無論是哪一屆政府，在市民眼中，都暫時未看到每一屆政府能夠建立一隊甚有共同理念、共榮共辱、來之能戰、戰之能勝的隊伍。按現行法例，特首不能夠擁有政黨背景，而加入問責團隊的班子亦是來自五湖四海。由於問責班子背景不同，加入問責團隊，當然要認同行政長官的施政理念，但是在實踐理念，以至團隊默契方面，大家很明白，並非一朝一夕可以建立起來。

由於大家背景不同，亦沒有共同奮鬥的經歷，很多時候，我們看到政府在推行重大政策或面對危機時，都令市民覺得是單打獨鬥。市民亦感受不到團隊之間，特別在過去一些重大的政策或香港面對危機時，一同站出來為施政護航，以至共同化解危機。我認為最明顯，很多市民都會看到，在 2019 年"黑暴"期間，很多市民都批評，有部分團隊的成員"失蹤"，未能有效發揮應有的團結力量。

第二，問責制推行至今，確實未能夠發揮當時設計的原意，就是廣泛吸納社會精英加入問責班子。回看過去很多時候在特首上任前，都有難以找到合適人選擔任司局長位置的傳聞。事實上，擔任司局長真的不容易，其實我們都要向願意擔任司局長的朋友給予肯定和讚賞。因為擔任司局長，第一固然要認同行政長官的理念，第二亦要得到中央的信任；第三，也要在其界別當中有所表現，更重要及最理想的，亦要熟悉政府運作，這樣才能得到公務員團隊的尊重和配合。第四，當然要得到市民的認同，更重要的是，個人要有承擔感和使命感。由於香港政治廚房很熱，隨時也會"焗親"，久而久之，覓得適當人選真的不易。大家看看現屆政府便知道，我們有 20 位問責官員，七成來自公務員團隊及紀律部隊，如果不計政黨推薦的人才，其實真正透過問責制而吸納的社會精英人士，我認為真的是一屆比一屆少。

第三，問責制未能為香港成功建立管治人才庫。問責制推行至今，我們看到當中有 3 層階梯，分別是司長/局長、副局長及政治助理，但這 3 層階梯的劃分，並不等於可讓有志從政或者加入管治班子的朋友看到一條較明確的晉升階梯。有調查了解過，過去有 33 名人士曾任副局長，當中 11 人能晉升為局長，從這角度來看，副局長這崗位可為局長儲備人才，但 34 名政治助理中，其實只有 3 名能晉升為副局長，可以說政治助理與副局長之間似乎有些斷層。因此，我們看到政府在尋覓副局長或局長的人選時，很多時也傾向於在公務員團隊或其他方面找人，這反映問責制的設計未能為有志從政以至加入管治班子的人士，建立較為清晰的從政階梯。

第四，問責制未能適當地完善現時的問責方式。問責制的精神，當然是官員要就政策好壞承擔責任，但何謂重大政策失誤或個人操守行為嚴重事宜？其實沒有客觀標準，社會上亦沒有太多廣泛的共識。我們回望過去，因推行政策而承擔責任的官員其實亦不多，加上政府沒有適時檢討主要官員問責制，亦沒有引入其他政府都有使用的 KPI，以檢視官員或高級公務員的施政水平。所以，在市民眼中，問責制未能體現問責精神。

第五，對於團隊的分工及政策局的設置，我們認為配合不到現時的需求。就以很多議員或社會人士常常談論的土地房屋政策為例，這政策為重中之重，但現屆政府架構將土地規劃及興建房屋分別由兩個政策局負責。大家也很清楚，發展局負責土地規劃，而運輸及房屋局則負責訂定房屋政策。大家亦明白，凡是涉及跨局和協調政策的工作，一定不如在同一個政策局內推行得暢順。所以，從政策局及局長的分工來看，當時並沒有考慮如何進一步令有關設計更能回應社會的訴求。另一個例子就是我們現時很希望推動更多創意文化產業。現時的創意文化產業由數個政策局負責，當然，涉及多個政策局便一定要經常協調，這必定比一個政策局更難制訂統一的政策，而且執行時亦會相對困難。

最後一點，就是在現行架構下，我們看不到問責團隊能非常有效地領導公務員隊伍。公務員架構是一套完整職系的架構，而問責團隊在這個職系架構上，未能反映他們對公務員的領導關係。大家都知道，其實高級公務員的升遷及調任主要由公務員事務局負責，有前任局長向我們提過，他們只能對高級公務員的升遷及調任安排給予意見，對於政策局下的署長級公務員，更是無權決定其升遷。所以，在這個情況和安排下，局長要對其政策局的工作負上全責，究竟是否合乎比例的安排呢？我認為這一點有需要檢討。

主席，民建聯早前提出"變革香港"，而行政改革是"變革香港"的重中之重。所以，我希望透過這次辯論聽取社會及議會的意見，讓我們稍後制訂行政改革的建議時，能更好地吸納大家的意見。主席，我謹此陳辭，先聽取大家的意見。

李慧琼議員動議的議案如下：

"政府於 2002 年開始推行主要官員問責制，目的是為了吸納社會各界管治人才、加強主要官員對其政策範疇的承擔、更好地協調政策的制訂及提升施政效率、加強行政立法機關的合作，以及更好地回應社會的訴求；然而，主要官員問責制推行至今已逾 18 年，並未能充份達至上述目的；就此，本會促請政府因應最新形勢，積極求變，檢討主要官員問責制，以提升治理水平，從而解決社會深層次矛盾，以及更好地推動香港發展。"

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。

麥美娟議員：主席，首先我感謝李慧琼議員提出議案，為回歸以來運作近 20 年的主要官員問責制把脈。李議員的原議案提及吸納管治人才、官員的承擔、協調政策等，這些都是"人"的問題。事實上，如果是說"人"的問題便有很多，例如 2019 年的"黑暴"便讓我們看到，整個主要官員問責制的主要問題是甚麼，便是一群問責官員變成飲早茶"搭檯"的茶客，即大家坐在同一檯飲茶，"搭檯"，大家好像互不認識般，因為飲茶，所以大家"搭檯"，坐在一起，既沒有溝通也沒有聯繫，完全看不到他們有團隊精神，特別是在 2019 年的"黑暴"，我們看不到有一個團隊為香港止暴制亂。來到 2020 年的疫情，我們又看不到有一個團隊為我們控制及抗擊疫情，只看到一群茶客，大家不知在幹甚麼，所以我覺得這便是"人"的問題。但是，由於時間關係，我只剩餘很少時間，我要談我的修正案內容。

我的修正案提出要分拆或合併部分現任主要官員的職權，特別是把現時房屋、發展、運輸及環境政策範疇重組。這項建議有關運輸及房屋局和發展局的整合——我早前已多次談及，由於時間關係，我不再詳談。由於涉及兩個不同政策局，我們很多房屋及土地規劃也會因此而受拖累。事實上，在問責制推行的 2002 年，土地開發及建屋也曾經由一位局長負責，即房屋及規劃地政局，當時的政府指出，土地供應與日後發展規劃均對房屋發展非常重要，故此應該由一位局長負責。到了 2012 年，當時的候任特首梁振英亦提出把現時的發展局與運輸及房屋局改組為兩個新政策局，但因為那時立法會"拉布"而未能成事。到本屆政府，特首在當年的競選政綱及 2018 年的施政報告均提及拆局的安排。2018 年的施政報告第 27 段提到(我引述)："此外，我完成了兩項政府架構改動，即把效率促進組撥歸創科局，和把法律援助署撥歸政務司司長辦公室。在《施政報告》諮詢期內，我收到不少意見，認為現時運輸及房屋局工作過於繁重，建議分拆為兩個政策局，並成立新政策局統籌房屋與土地政策，我大體認同有此需要，稍後會進一步研究如何落實。"(引述完畢)這是特首在 2018 年的施政報告中的說法。

但是，至今 2021 年，已兩年多，差不多 3 年了，情況怎樣了？"落實"如何？"研究"如何？"落實"研究得怎樣了？究竟會否落實呢？我在今年年初提出這個問題時，政務司司長反而表示，未有打算進行整合和重組。我對有關答案也摸不着頭腦，特首在 2018 年提到會進行，然後 2020 年，司長卻表示不會進行——我都說他們是"搭檯"的茶客，完全沒有溝通。其實，一個好的建議，大家也應該……如果認為整合的措施要做，無論政府的任期剩餘多少，也是要做的。事實上，要處理政府的架構重組，最主要是把方案交給立法會，以及根據《釋義及

通則條例》第 54A 條動議決議案，轉移公職人員的職能及權力。這些程序其實我們現時的議會是有很多空間可以處理的，如果政府有決心做，現在就要開始整合和籌備，交由我們今屆立法會通過，待下屆政府實行；而他們在"埋班"時，便可以預早物色有關局的適合局長人選，不用到時新一屆政府又要再浪費時間處理。

由於時間關係，我只能夠說明有關成立交通運輸局、環境及工務局，以及文化及體育局的建議，其實這些建議主要都是因應實際操作而提出的。在交通方面，大家也知道，海陸空已是.....以及跨境運輸其實是很吃重的工作，故此要發揮香港這些優勢，我們需要有相關政策局來配合。有關成立文化及體育局，稍後我同事陸頌雄議員會再作解說。

主席，在完善選舉制度後，議會已沒有"拉布"，我們可以理性地討論問題，市民亦更注重民生的改變，看着我們官員的管治和表現。所以，無論是官員或機制，我們也希望要有"底氣"和勇氣，展現出應有的施政決心及效率。所以，我再次呼籲我們的政府官員，應做就要做，只要是為香港好的事情，你們就要做，不要畏首畏尾了。(計時器響起)

主席：麥美娟議員，請停止發言。

政制及內地事務局局長：主席，我首先感謝李慧琼議員提出的議案辯論，以及麥美娟議員提出的修正案。今次有關"改革主要官員問責制"的意見，帶出了議員對特區政府現行政治委任制度的關注，以及對提高管治效能，更好推動香港整體發展的期望。

我的開場發言會重點講述政治委任制度的發展和現況，以及在通過《香港國安法》(《中華人民共和國香港特別行政區維護國家安全法》)及完善香港特區選舉制度後為我們帶來由亂及治的新契機，可以更好地發揮政治委任制度的優勢，有利香港重回正軌，重新出發。我會在總結發言部分綜合回應議員提出有關政治委任制度及其他方面的建議。

政治委任制度是特區政府管治團隊的重要組成部分。特區政府在 2002 年引入第一批政治委任的司、局長，組成最高層的政治領導層級；2008 年政治委任制度進一步發展，增設兩層政治委任官員，即副局長和政治助理，形成目前的 3 層級的政治委任制度。

在這制度下，政治委任的主要官員須就各自政策範疇內的事宜承擔政治責任，向行政長官負責，並統領有關政策範疇內的執行部門。副局長主要負責協助局長處理各方面的政治工作，尤其是處理與立法會相關的事務，協助政府解釋政策，並爭取議員支持政府提出的方案。政治助理負責協助司長、局長和副局長進行政治聯繫和遊說工作，亦負責提供政治分析和意見。

香港是一個多元、開放的社會，社會對政府施政的要求越發提高，意見越趨多元，不同持份者對政府施政往往有不同的立場和訴求。政治委任制度的設立，正正是因應社會的變化，讓特區政府的管治更靈活和互動，確保施政能迅速有效回應社會訴求，更緊貼民情，滿足社會需要。政治委任制度有助特區政府靈活吸納政府體制內、外最適合的人才出任政治委任職位，將社會不同界別、不同背景、不同年紀的人才引進政府，在一支專業常任的公務員隊伍配合下，令特區政府決策考慮更全面，施政更有效，亦可為特區培育政治人才。事實上，現屆政府的問責團隊正是來自社會不同界別的人士，有不同的專業背景，當中包括公共行政、政黨、商界、專業人士、學術界、傳媒、智庫等，達致了政治委任制度廣納人才的目的。

過去兩年，本港接連受社會事件及疫情衝擊，但現屆政府的問責團隊仍然努力不懈，迎難而上，致力解決社會、民生、經濟等問題。行政長官重視官員問責精神，近年的施政報告除了提出新的政策措施外，亦通過施政報告附篇詳細交代各政策範疇取得的成效。我不打算在此重複這些文件的內容，但只會重點以抗疫和貫徹落實"一國兩制"來說明特區在問責制下的管治表現。

在抗疫工作方面，自 2019 冠狀病毒病疫情在去年年初爆發以來，特區政府一直以維護香港市民健康為最優先考慮的負責任態度嚴陣以待，並採取各項措施遏制疫情。

自接獲國家衛健委通報後，特區政府迅速地於去年 1 月初將 2019 冠狀病毒病納入《預防及控制疾病條例》(第 599 章)訂明的表列疾病；並在第一宗感染個案確診後，在去年 1 月 25 日將 2019 冠狀病毒病應變級別提升至最高的"緊急"級別，由行政長官領導跨部門督導委員會暨指揮中心，因應疫情發展制訂相關策略和措施。

香港過去一年多以來的抗疫經驗，在特區政府領導班子的領導下，各政策局/部門之間良好有效協作，帶領着香港社會成功戰勝一波又一波的疫情。例如去年 9 月 1 日至 14 日，食物及衛生局與公務

員事務局聯同其他來自不同部門的現職及退休公務員和輔助隊伍成員，眾志成城，為市民提供免費的病毒檢測服務。在普及社區檢測計劃下，合共為約 178 萬個樣本進行 2019 冠狀病毒病核酸檢測。此外，為了提升追蹤接觸者的工作，食物及衛生局早前已與創新及科技局開發專為追蹤接觸者而設的內部資訊網站，以連接各有關部門、機構及現有資訊系統，通過中央電子方式收集追蹤接觸者所需的資料，大大提升了追蹤接觸者工作的效率。

自第四波疫情爆發後，政府又積極加強各項外防輸入，內防擴散的措施，在行政長官親自指揮及各司局相互配合下，現時第四波疫情已成功受控，本港亦已連續 16 日沒有本地確診個案，而行政長官日前更宣布進一步放寬部分社交距離措施，使市民可以進一步恢復正常生活。

主席，本屆政府的施政成果得來不易。必須留意的是，過去數年的議會泛政治化，令行政和立法機關之間相互配合困難重重，不但難以凝聚共識，甚至令特區政府施政舉步艱難，更重要的是令香港白白錯失了不少寶貴的發展機遇。但隨着《香港國安法》和完善香港特區選舉制度以至"愛國者治港"原則的落實，香港正踏入由亂及治的重大轉折。

《香港國安法》實施後的效果立竿見影，扭轉了特區多年來的亂局和亂象，市民回復正常生活，"一國兩制"亦得以繼續前行，行穩致遠。與此同時，《香港國安法》更令特區政府可以重新聚焦，將資源從應對"黑暴"事件調撥到解決社會深層次問題上，為香港保持長期繁榮穩定，促進經濟發展提供堅實的基礎。

完善特區選舉制度，目的是為全面準確貫徹"一國兩制"方針、"愛國者治港"，確保香港長治久安和長期繁榮穩定提供堅實的制度保障。《2021 年完善選舉制度(綜合修訂)條例草案》於本年 5 月 27 日順利三讀通過，並在 5 月 31 日刊憲生效。在經完善的選舉制度下，我們相信議會必定能夠回復為行政機關和立法機關理性互動的平台，切實履行和貫徹《基本法》賦予立法機關的憲制職能，有助提升特區政府的治理效能，共同維護國家主權、安全和發展利益。政府將致力達致良政善治，與社會各界一同集中精力發展經濟、改善民生，確保香港長期繁榮穩定、長治久安。

在實施《香港國安法》和完善選舉制度後，特區政府在行政長官帶領並各主要官員的共同努力下，施政效能已明顯提高。例如，直至

本年 6 月 18 日，立法會在本立法年度合共通過了 23 項政府法案，並正在審議 7 項政府提交的條例草案。這些都是關係到社會、民生、經濟的重要法案，亦是立法會和社會各界都渴望能作出的重要政策改變，能及時推出，必定能夠有助香港撥亂反正，與時並進，促進發展。另外，政府在今個立法年度截至 6 月 11 日，已獲立法會財務委員會批出 60 項工務工程計劃及基本工程儲備基金整體撥款，撥款額高達約 1,332 億元。這些及時撥款亦有助促進本港民生經濟發展。

主席，總括而言，經過多年的實踐，我們認為目前的政治委任制度切合特區的管治需要。接下來我會細心聆聽各位議員的發言，然後我會再作總結回應。多謝主席。

劉國勳議員：主席，剛才聽到局長這樣說，我嚇了一跳。

主席，我要多謝李慧琼議員今天提出議案，此議案非常適時，特別是社會已經穩定，應該是集中發展經濟和民生的時候。

主要官員問責制("問責制")實施多年，的確存在不少問題，是需要檢討和改革。這有客觀因素，亦有主觀因素。客觀因素當然是反對派過去一直拖政府後腿，令政府無法發揮行政主導。所以，即使政府做得不好，人們可能也會說這是因為反對派在阻撓。然而，今天或將來的議會應該是"愛國者治港"，行政主導重新歸位，我們應該好好看看問責制在過去的運作中，有哪些主觀因素應該要改善或改革的。

主觀因素就是架構和制度，這離不開問責官員和公務員團隊的合作。香港有一隊優秀的公務員團隊，每位公務員也很優秀，香港亦有良好的制度。公務員懂得守護香港的制度和程序，但他們忘記了守護我們的初心，就是為人民服務。正因為缺乏了為人民服務的意識，令到政府團隊往往事事只說程序，懶政風氣盛行。他們不會主動關心如何服務市民，亦未必會關心如何能真正幫助市民，關心的只是他們所做的事是否符合程序和制度，這對他們來說才是最重要的事情。在這樣的情況之下，香港今天有很多迫切需要改善的情況、民生問題，是無法單靠這種心態來改善的。

由於時間關係，在問責制裏，我特別想談談如何與公務員團隊磨合得更好，以及如何改善制度。首先，很多人說問責制是"有責無權"——這是我替局長他們說出來的——一旦施政出現過失，只會把高官推出來承擔責任，落台平息民憤。事實上，很多問責官員手上沒有

人事任命或調動的權力，以致他們未必可以好好指揮整個公務員團隊。雖然官員或已落台，但整件事的本質也沒有改變，或整個政策局或隊伍的思維也沒有變化。除非某些局長出身公務員政務官系統，對公務員系統運作比較熟悉，才能夠有效運作團隊。

所以，問責制必須進行檢討和改革，問責性不單體現在高官身上，而是要由上至下貫穿整個公務員系統，要求公務員團隊同時向問責官員負責，讓局長有權決定所屬政策局轄下的公務員升遷去留，令到問責官員真正"既有責也有權"，這樣才可以全面指揮隊伍，確保施政理念得以貫徹落實和執行。

除了問責制的問題之外，更重要的是，香港需要從根本強化公務員為人民服務的心態和思想。現時不少公務員沒有意識到自己是公僕，他們可能只當自己是"官"，用為官的心態甚麼也要"管"。其實他們最根本的任務應該是為市民服務，這樣才會有動機。他們缺乏主動性為市民大眾服務，缺乏創造性，每天可只聽命令做事，我認為這樣的態度一定要改變，要記着為人民服務是我們的初心。

最後，由於時間關係，我想指出，習主席在 2017 年來香港的時候曾說，"為官避事平生耻"。我希望通過改革公務員制度、改革問責制，可以令到香港的公僕有強烈的使命感、責任感，盡心盡力履行職責，服務市民大眾。

主席，我謹此陳辭。多謝。

張華峰議員：主席，我發言支持李慧琼議員提出"改革主要官員問責制"的議案，但我首先必須強調，我絕非要對官員興師問罪，亦不希望官員丟官下台。我只是認為只有改革和優化主要官員問責制，才能真正有效地加強官員的承擔及提升施政效率，推動香港向前發展。

相信很多市民和我一樣有一種感覺，就是自董建華政府後，主要官員問責制似乎已名存實亡。近年尤其如是，因有不少涉及重大公眾利益的事件，不難看到官員失職的地方，例如選舉事務處丟失載有數百萬選民資料的電腦、食水含鉛、沙田至中環綫剪短鋼筋等事件，但政府每次的解釋不是制度出問題，便是程序使然，從未見有官員被問責。

去年疫情爆發，政府由採購口罩、外防輸入，以至社區檢測、隔離檢疫等，無一不是反應緩慢、應對差勁，換作是內地官員有此抗疫表現，相信早已問責下台。但是，香港至今仍未見有任何官員需要為抗疫不力負上責任，似乎千錯萬錯，政府官員永遠沒有錯。

主要官員問責制形同虛設所帶來的後果，可說有目共睹。市民對政府失去信心和信任，政府民望每況愈下，得不到市民的支持，即使是接種疫苗這種利己利人的事，市民也拒絕響應。由此足見改革主要官員問責制實屬絕對必要，也只有真正落實問責制，才能紓解民怨，政府才能得到市民的信服和支持。

主席，問責制名存實亡，亦是導致香港出現很多深層次矛盾的原因。例如現在大家經常詬病的教育問題，試想教育局當初面對學生騎劫畢業禮、圍堵校董、處理教師失德等問題時，若不一個勁兒以為官避事的態度面對，而是以負責任的態度嚴肅跟進處理，香港的教育又怎會淪落到今日的田地？由此可見，只有加強問責才能促使官員更有承擔。

主席，"黑暴"和疫情令香港經濟元氣大傷，幸好中央政府及時出手，制定《香港國安法》，為香港撥亂反正，隨後又完善香港選舉制度，為香港的長治久安奠定基礎。在這情況下，政府官員實在再沒有理由不作為。因此，我支持李慧琼議員的議案，並期望特區政府官員能夠嚴以律己、力求上進，真正成為有擔當的問責官員。

至於麥美娟議員的修正案，我基本上認同，但卻認為是否成立文化及體育局，仍須從長計議。因此，我會就麥美娟議員的修正案投棄權票。

我謹此陳辭。多謝。

梁美芬議員：主席，"治香港若烹小鮮"，今天這項議案的標題應改為"改革香港主要官員問責制"，我強調是指香港特別行政區的主要官員問責制。

香港是國際上一個非常重要的城市，我們既是中國的一部分，又是國際間兵家必爭之地。中央就着香港的繁榮穩定，近日先後頒布《香港國安法》和完善選舉制度，為的是給香港動大手術，令香港恢復穩定。現在我們已進入康復期，必須讓原有的好細胞繼續發揮作用，千

萬不能藥石亂投，把好的和壞的細胞一併消滅，而應保留一定的政治胸襟，讓香港的原有優勢繼續發揮作用。

首先，我認為香港政府不應事事倚靠中央。中央這次是不得不出手，但在政治、經濟和民生這 3 方面，中央既已協助我們恢復政治穩定，如在經濟和民生方面也要拖中央下水，香港特別行政區政府便未免太過失敗。除了不可事事依靠中央，我們亦不可事事等待中央出手。舉例而言，《基本法》第二十三條的立法工作正是因為香港做得不好，等了 24 年都未能成事，中央才被迫下水。一如大家所見，這亦要付出代價，但餘下的小部分卻仍在拖拖拉拉。我認為香港政府應積極完成這項憲制上的立法工作，否則中央對港府能力和承擔的印象，必又再次大打折扣。

另一例子是最近熱議的土地釋放問題，大家常說要開發郊野公園邊陲地帶，經民聯對此亦表支持。不過，有些政黨卻急不及待地提出如香港政府做不到，大可提請中央釋法，我聽罷甚感憂心。香港基礎穩固，中央巴不得我們自行解決土地和稅制問題，為何要急於提出若做不到便請中央釋法，再次把中央拖下水呢？

香港無論回歸前後，都是奉行"小政府，大市場"原則，所以我早就說指望香港政府能應對危機，可能是過分的要求，但保留市場的活力和動力，政府則有責。正如疫苗，市場發揮了很大作用，政府可以在背後推動、協調和鼓勵，這才是香港的本色，因香港人一向都是倚靠自己的一雙手，從以前一無所有時已是如此。

我們同時必須取得平衡。我知道大家需要房屋供應，也有很多民生和退休保障問題需要改善，但我同時必須指出，"一國兩制"的初心是香港必須維持資本主義的優勢，第一是維持低稅政策。我斗膽指出，現在應該是減稅而非加稅。我們應該探討如何賺更多金錢，而不是賺取小量金錢之餘又犧牲了我們的競爭力。至於該如何做到這一點，則是官員必須思量的問題。

怎樣才算是出類拔萃呢？我認為能夠起用精英的人便是出類拔萃，他本身無需一定是精英，但他身邊的人應全屬精英。應對方法並非來自我們這些議員，而是要物色精英及經濟專才出謀獻策。急功近利，只求瓜分眼前利益，是要不得的態度。

所以，回到香港政府主要官員問責制這議題，我認為官員首先要有承擔精神，必須長袖善舞，具有容納精英的政治胸襟，這才有助香港重拾經濟活力。主席，我謹此陳辭。

葉劉淑儀議員：主席，感謝李慧琼議員提出今天這項議題，我支持她的議案，亦贊成麥美娟議員的修方案。

其實，將運輸及房屋局分拆，已經是立法會的共識。作為過來人，我是第一批問責官員，我很明白第一任行政長官董建華先生當時為何要引進這個制度。雖然我們通常稱它為"問責制"，令很多人以為官員沒有因出事而下台，便不符其實、不是問責。其實這有點誤解。

其實，董先生引進的，就是效法美國總統制中的政治任命制 (political appointees system)。我亦明白董先生為何要引進這個任命制度，因為他擔任了近 5 年行政長官後，發覺真正屬於他的班子甚少。他加入特區政府時，身邊只有路祥安，"國師"葉國華，還有一位女秘書，在政府這個大組織內，他缺乏親信。我亦知道他想引入一些專才。在第一屆問責制，他是做到的，例如負責醫務衛生方面，他找來楊永強醫生，他是一名資深的醫生，醫學知識當然較前任政務官為多——當年應該是由霍羅兆貞女士出任衛生福利局局長——當然，由醫生擔任較由政務官擔任好。在金融方面，他委任梁錦松擔任財政司司長，這也是正確的，因為政府很多屆財政司都不是真的修讀過經濟或有市場經驗的人。回歸前最後一位財政司麥高樂，其實是一名會計師，找一位修讀過經濟及有市場經驗的人，對香港作為國際金融中心是很有必要的。而在環保方面，他委任廖秀冬女士，因為她是一名環保專家顧問，是找對了人。

為何後來這個問責制好像走了樣，亦發揮不到作用呢？我覺得有數個原因：第一，在找到對的人方面，即好像在金融範疇，本屆政府委任許正宇為財經事務及庫務局局長，雖然他年紀較輕，在金融界亦沒有擔任過很高級的職位，但最低限度他的學歷、他在金融發展局的經驗，都算與金融界有些關連。但是，對不起，我無法不提及一些人，因為我真的不明白政府為何會委任某些人，例如委任蘇錦樑先生擔任商務及經濟發展局局長。我當時真的摸不着頭腦，他是一位律師，沒有參選過，沒有政治經驗，亦沒有商界經驗，為何找他擔任商務及經濟發展局局長呢？

李慧琼議員剛才說要找精英，但何謂精英？是否因為蘇先生曾入讀加拿大的大學，便可叫作精英呢？相信大家都記得，他擔任商務及經濟發展局局長時，其實乏善可陳，在處理王維基申請電視牌照一事上，更加狼狽不堪，我記得他做到差不多要哭。這是政府的責任，因為它應要找合適的人。

第二，即使政府找到適合的人選，但人無十足，在他們加入政府後，那些資深的官員是有責任訓練、培養手下的副局長或政治助理("政助")的。我在立法會當了 10 多年議員，看到很多副局長及政助表現參差，有些真是很有 passion(熱忱)、很"熟書"、很願意幫助人，但有些則.....我相信有些議員也不認得他們。所以，當政府委任一位政助或副局長後，資深官員是有責任去培訓及指導他，幫助他發揮其功能。

因為時間有限，我想回應剛才李慧琼議員提到，政助好像難以升任為副局長。我覺得這是很困難的，因為那個跨度太大，政助對政府而言，只不過是 senior professionals(譯文：高級專業人員)，還未達到首長級的職級。如果晉升為副局長，便是"第二把手"。在回歸前，我也當過"第二把手"，全局所有事務都要處理，當"老闆"不在時，真是一個人要代為處理全局事務。現時的副局長怎可能做到這樣？因為他們的政府經驗不足。所以，政助沒可能可以直升副局長，即使能升任，都不會有好的表現。所以，我反而建議政府應該開設 D2 的職位，即首席助理 level(Principal Assistant Secretary level)的職位，讓有志服務政府(計時器響起).....的人入去磨練，然後才再考慮晉升的事宜。

主席：葉劉淑儀議員，請停止發言。

鄭泳舜議員：主席，首先感謝李慧琼議員今天提出"改革主要官員問責制"的議員議案，我個人非常贊同，並認為是合時的，因為畢竟問責制在 2002 年開始，至今已接近 20 年的時間。我已從政多年，曾與很多司局長級的官員、副局長和政治助理多次在政策議題上交手，留意到在主要官員問責制方面，無論在政策制訂或落實推行上，真的仍有可以改善的地方。

主席，其實實施主要官員問責制，目的是為了可以吸納社會各界的管治人才，更多有才華的人加入政府，加強主要官員對政策範疇的承擔，更好地協調政策的制訂，提升政府施政效能，加強行政與立法機關的合作，而很重要的是，更好地回應社會的訴求，即是說制訂政策及執行時可以更貼地，"急市民所急"。

主席，我剛才也聽到很多同事說了不少現時執行問責制上的不足地方，我想特別討論數點。

第一，是關於缺乏團隊合作精神。我個人明白問責官員來自很多不同專業和界別，有些是來自政務官體系出身，有些是來自外面的專業界別，有些可能是來自教育界、醫療環保等，有些則來自政黨。但是，在高官問責制方面，我認為其中一項很重要的是團隊合作。在過去一段時間裏，這個團隊的合作其實不太好，以反修例事件初期來說，我在這議事廳裏曾經說過，當時看到的畫面很多時是特首、保安局，加上數名主要負責紀律部隊的官員來解畫和拆彈，但其他官員的參與程度十分低。前方正在打仗，但後方不團結、不齊心，這當然不理想。但是，公道地說，正如局長剛才提到，"黑暴"事件後至今是有所改善的，特別在疫情下，其實也看到團隊合作已改善，但這方面仍有很多地方可以改善。

第二，是未清楚確立問責官員和公務員系統的領導地位。我個人也曾向前任局長了解，局長與公務員系統的磨合其實並非如想象中般好，原因是問責團隊在職級架構上，對公務員包括身邊的常任秘書長、副秘書長及下一級的政務官，沒有釐定一個很清楚的領導關係。這亦體現在公務員晉升選拔委員會這個平台的參與方面。據我理解，這個晉升選拔委員會的成員主要來自資深政務官，主席是由公務員事務局局長或該局常任秘書長出任，但問責局長在當中的角色好像只有被諮詢。久而久之，司局長對政策局下屬首長級人員的升遷影響力成疑，即領導的角色不明顯。我與一些局長討論時，他們告訴我："不要只跟我說，屬下的公務員不肯做，我們也沒有辦法。"這情況絕對不理想，因為始終需要局長與公務員系統配合，才能推動政策。所以，我希望這方面有所改善。

第三，是政策局與政策局之間的溝通協調。就此，我們很多時候與部門溝通時也會遇到這障礙，即政策局與政策局之間原來各自為政，只做自己的事，有時候簡單來說有"推波"的情況，例如這邊說與我無關，你找那邊，然後那邊又將你的問題轉交另一邊。在政策局與政策局之間的溝通上，我希望在檢討問責制時可以理順一下，究竟是否真的要所有事宜均由司長帶領呢？其實政策局與政策局之間的溝通協作機制怎樣可以做得更好呢？

最後是有關政策局的架構重組。我留意到麥議員的修正案提及將部分政策局合併、分拆等，我記得當年我曾提出成立文化局，我認為是應該成立的，而麥議員在修正案中提到成立文化及體育局。其實，.....就文化、體育和旅遊這 3 個範疇的事宜，我認為是值得合併由一個政策局來處理的。至於其他範疇，我想藉今次的機會表示，希望明年新任特首可以提升有關政策局的施政效能。

最後，我同意李慧琼議員剛才提到有關政治助理方面的意見。政治助理真的是良莠不齊，但有部分其實做得很好。我個人在這數年接觸他們，覺得很多政治助理也做得很好，希望政府能向副局長和政治助理提供更好的階梯。多謝主席。

謝偉銓議員：主席，數天後便是 7 月 1 日，這一天除了是香港回歸暨特區成立 24 周年，亦是《香港國安法》實施 1 周年，以及中國共產黨建黨 100 周年的大日子。在中央支持及《香港國安法》的協助下，香港過去一年成功止暴制亂、由亂至治，再加上全國人民代表大會的"三一一"決定及《2021 年完善選舉制度(綜合修訂)條例》獲得通過，為香港政制堵塞漏洞、撥亂反正，確保"一國兩制"行穩致遠。

不過，香港要戰勝疫情、重見繁榮，解決由殖民時期累積下來的種種深層次問題，始終要由特區政府去做，並由香港人自己管理好香港，不可以經常依靠中央幫忙。因此，本會今天討論由李慧琼議員提出的"改革主要官員問責制"議案，是相當適切和合時的。

早於 2019 年年底，"黑暴"仍然肆虐的時候，我在提交予特首的施政報告建議書中，已經指出香港需要變革，當中包括改革政府管治思維和手法，以更迅速有效地應對越來越複雜的政治及經濟環境。

我提議的改革方向包括：提高官員的主動性及積極性；提升施政效率、精簡行政程序、訂立成效指標，改變過往議而不決、決而不行的陋習；加強跨部門、跨政策局的溝通協調；加強官員對國家發展及國際形勢的認識，以及加強創新科技及新媒體應用等。政府的施政短板，在"黑暴"及疫情初期充分顯露出來，尤其是部門各自為政的問題。

有部分人或會認為，在《香港國安法》及新選舉制度落實後，政府的組織架構、問責班子及公務員制度便無需再變革；其實剛好相反，有了穩定的政治及社會環境，政府更要加快步伐，穩中求變，回應市民期望。

主席，我看到官員的積極性及團隊合作近期有所改善，做決定時也更果斷，但在速度和效率方面有時仍然差強人意，當中最多人批評的是他們在解決土地及房屋問題方面的表現。

麥美娟議員提出的修正案，建議重組現時房屋、發展、運輸及環境的政策範疇，我在過去數年也不斷提出這項建議，上屆政府亦曾經

推動過，但可惜被"攞炒派""拉布"拖垮。如果有機會，我覺得政府可以再做。另一個方案是增設《基本法》中訂明的副司長職位，專責覓地建屋，統籌各個政策局、部門，以及相關法定機構的土地房屋工作。

不過，即使重組政府架構，亦不代表香港的住屋問題能加快得到解決，始終成事在人。現任發展局局長黃偉綸和運輸及房屋局局長陳帆已經十分努力及積極，但單靠兩位局長和問責官員努力是不足夠的；即使加上副局長及政治助理，全體政治任命官員亦只有約 30 人；如果 18 萬名公務員欠積極，政府又如何能做得好呢，也不會做得快。相對於主要官員問責制，我認為現時的公務員制度亦有不少改善空間。

國家主席習近平指出，作為管治者，必須堅定理想信念、更新知識觀念、掌握過硬本領；自覺站在國家大局上想問題、辦事情；在公務員體系方面，亦要建立健全的激勵機制，推動"能者上、優者獎、庸者下、劣者汰"(計時器響起).....的正確方向。

主席：謝偉銓議員，請停止發言。

易志明議員：主席，特區政府推行主要官員問責制的目的，是要加強主要官員對其負責範圍的承擔，確保政府能夠更有效地回應社會的需要。但問責制已推行近 20 年，與市民的期望真的有落差，政府的確需要檢討現時的制度。

我相信今天發言的議員會就不同的範疇表達他們的想法，我會集中談論與我相關的部分。今屆特區政府的任期還有約一年的時間，即使想吸納管治人才，相信亦不容易。但除了人才外，還要提升施政效率，政府各政策局亦必須各司其職。自由黨一直認為現時各個政策局的分工不均，有些政策局兼顧的範疇過於廣泛，令推行政策的工作滯後，甚至顧此失彼。運輸及房屋局("運房局")正是其中一個被指工作量過重的政策局，該局負責的範疇相當廣泛，就生活上所需的衣、食、住、行而言，運房局表面上是負責當中兩個燙手山芋，即"住"和"行"，但"衣"、"食"涉及的運輸物流，亦是其負責的範疇。在今屆特區政府成立前，自由黨早已向政府表達把運房局分拆的意見，但一直未見寸進。去年 12 月，我再就拆局事宜在議事堂上提出質詢，但政務司司長以處理疫情為由，沒有提出拆局的時間表。自由黨明白拆局或重組架構是一個大手術，但如果手術能令施政更有效率，為何不實行呢？

至於是否如修正案所建議般把一個範疇獨立成局，開設交通運輸局，自由黨則持開放態度。

除拆局外，自由黨希望政府考慮成立類似香港機場管理局的海事及港口管理局。全球九成的貨物均是經海路運輸，因此，海運業是兵家必爭之地，但香港近年的貨運量排名節節下跌，現時全球排名第九位。近日有很多批評說我們苟延殘喘，行政長官對這個形容詞的回應是"應該要處理"，特別是粵港澳大灣區的規劃都是支持香港成為航運中心的，如果貨運業一直弱化下去，對香港來說並非好事。

雖然近年內地港口發展蓬勃，但香港的港口貨櫃吞吐量仍然維持在 1 800 萬個標準箱，可見香港港口仍然有一定的優勢，包括頻密且覆蓋廣泛的班輪服務，以及碼頭高效率的貨物處理工作；香港港口更有"船期追趕港口"之稱，因為我們的理貨效率高，能追回於其他港口延誤而損失的時間。雖然海運及港口業的經濟貢獻只佔本地生產總值的 1.1%，但其所支持的本港四大經濟支柱之一的貿易及物流業，則佔本地生產總值及總就業人數大概 20%。為鞏固和提升香港作為國際海運中心的地位，政府在參考顧問的建議後，在 2016 年成立了香港海運港口局，但顧問所建議的是一個擁有執行權力的法定機構，而不是一個諮詢組織。因此，業界希望政府成立一個具有決策及執行力的法定機構，為航運及港口服務發展制訂長遠的發展藍圖，然後根據發展藍圖全速落實當中的措施，以配合《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和 2035 年遠景目標綱要》及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，提升香港國際航運中心的地位。

最後我想一提的是，政府的施政與市民的期望經常出現反差，明明是好的施政，但結果往往事與願違，引來怨聲載道。歸根究底，正是政府官員在推行政策前沒有清楚了解民情，甚至根本不了解有關行業的運作，以致好事變壞事。因此，在問責制下，管治人才固然重要，但必須確保相關官員在推動任何政府政策前，能充分掌握民情，並先與相關人士或團體進行充分溝通，好讓政策能夠順利推行。

主席，我謹此陳辭。

黃定光議員：主席，俗稱"高官問責制"的主要官員問責制，由 2002 年至今已經實行超過 18 年，踏入第十九個年頭，正值需要進行大規模檢討、甚至全面改革的時機。因此，李慧琼議員提出"改革主要官員問責制"的議案進行辯論，正好是啟動有關改革的一個契機。

主要官員問責制需要改革的範疇眾多，實在難以一一涉獵。因此，我主要希望探討如何優化問責官員與公務員團隊的合作這個問題。目前，各司局長的問責官員均是各政策局的首長及最高負責人。然而，在現時的制度下，負責執行各項政策的公務員團隊與問責官員分屬不同系統；局長作為政策局的最高責任人，亦無權參與局內公務員升遷調配的安排，而問責官員團隊與局內各級公務員亦沒有明確的領導關係。由於局內的高級公務員升遷調配不受局長所左右，一旦局內的高級公務員與局長在某些問題上持有不同意見，甚至雙方關係不咬弦的情況下，難免令當局推行政策措施時出現很大的阻滯。

然而，現時的問責官員團隊，例如副局長、政治助理，由於與局內的公務員完全沒有明確的從屬關係，他們能否要求局內的公務員有效執行某些政策措施及任務，完全取決於相關公務員的喜好，變相令問責官員團隊唯一的價值就是作為公務員團隊的"擋箭牌"及公眾人士的"出氣袋"，尤其是來到立法會被議員折磨。

有見及此，當局必須全面理順及釐清問責官員與公務員團隊的從屬關係。一方面，必須給予局長參與局內公務員升遷調配的權力，明確局長對局內的常任秘書長、副秘書長、處長的領導地位及權威；與此同時，亦要清楚界定副局長及政治助理等問責官員團隊與局內公務員團隊的權責關係，避免出現局內公務員無視問責官員團隊指令的情況，令問責團隊所制訂的政策和措施能夠順利執行，提升行政效率。

主席，我謹此陳辭，支持李慧琼議員的議案。

鍾國斌議員：主席，李慧琼議員剛才在開場白中說出兩大重點：第一是團隊的理念，第二是如何培育政治人才。

我想首先談談團隊的理念。全世界所有政府，無論是西方世界或我們的國家，都是由政黨帶領的。西方世界政黨輪替，無論哪個政黨上場，都是由自己政黨的班底當所有的問責官員，但特區政府的所有問責官員，正如李慧琼議員剛才所說，來自五湖四海，甚至籌組班子時很多人互不認識，不知道對方有甚麼背景或做過甚麼，那麼如何可以有一個真正的團隊？

為何要有政黨政治或全世界政府都是由政黨帶領呢？我們組政黨的，大家一起加入政黨，第一，理念一定相同；第二，大家共同在

政黨內打滾那麼久，互相認識，知道對方的背景和強項，執政時便分工，有人負責經濟、有人負責民生，已有足夠默契，或知道對方的工作方法，這樣才能推動工作。

但是，特區政府的情況，過往這麼多年可見，官員來自五湖四海。董建華特首籌組班子時，有些成員還說第一次見面，互相交換卡片，他們如何能夠真正磨合推動一項政策？所以，一個結構性的問題，便是香港沒有政黨政治，當然亦不容許有政黨政治。若這個問題無法解決，我相信也很難真正建立一個十分融合、十分和諧的團隊，推動解決政治問題。

此外，大家都知道，有時中途會更換官員，有些新的主要官員年紀可能相對年輕，能否跟公務員團隊磨合？有些公務員告訴我——當然是高級的——要好像帶孩子一樣，因為他們連門戶朝向東南西北哪一方也未知道。所以，他們進入政府後擔任局長和副局長那麼高級的職位，很難駕御政策或推動政策。

主席，第二是培育政治人才。直到現時為止那麼多屆，真的可以逐級升遷的，基本上只有 3 人。第一位是唐英年，由局長升至財政司司長和政務司司長，當然他還想選特首，但落敗了。第二位是現屆的徐英偉局長，由政治助理升至副局長，再到局長。第三位是我們上屆特首梁振英，升任國家領導人。很巧合地，同一時間 3 位的名字都有一個"英"字。如果未來有些人才的名字有個"英"字，我們要特別留意。

主席，外面商界社會也有很多人才，但問題是，在現在的政治環境下，請他們進入這個"熱廚房"，那就別費工夫了。所以，我也十分欣賞最近民主建港協進聯盟("民建聯")或今次李慧琼議員提出這個問題。為甚麼呢？因為民建聯現時有 2 位成員擔任局長、1 位擔任副局長、3 位當政治助理，更據聞將有 1 位加入局長的政策局填補副局長的空缺，即現屆政府未來可能有 7 位問責官員來自民建聯，所以他們現正進行大量培訓工作、探討很多相關課題，我相信下一屆可能會有更多來自民建聯的人才當政治問責官員，我們拭目以待。多謝主席。

陳健波議員：主席，主要官員問責制(又稱政治委任制)已實施 18 年，社會評價普遍欠佳。有個別問責官員被人攻擊至體無完膚，甚至有人將施政的種種弊端完全歸咎於問責官員。事實上，問責制確實存在結構性問題，今天香港的政治全面回到正軌，我同意現在是適當時間作出改革。

對於問責制，我認為要公道說句，問責制由誕生的第一天開始便成為反對派追擊的對象，行政主導根本名存實亡，政府變成"熱廚房"，問責官員只有"捱打"，根本難以做到具體成績。在這種有辱無榮的環境下，越來越少人願意當問責官員。所以，問責制是有問題，但把所有施政問題歸咎於問責制亦不公平。

有人說道，問責官員沒有高瞻遠矚的魄力，不能解決深層次矛盾，不能達到問責制的目的。當年參與推動問責制的劉兆佳教授曾指出，問責制的原意是要讓特首組建志同道合的領導班子，同時建構一個管治聯盟，由建制派、愛國的專家、學者、意見領袖及社會各界組成，從中挑選問責官員。他們抱持基本的共同理念，施政可以有連貫性，官員制訂政策時亦可以高瞻遠矚。

不過，最終不但管治聯盟做不成，反而每屆政府完結皆會變成官員大換班，施政自然難以有連貫性，官員亦不敢推出長遠政策，自然不能解決深層次矛盾。不過，香港今天終於可以由"愛國者治港"，希望可以逐步落實管治聯盟的概念，從而落實問責制的精髓，亦鼓勵有志者加入政府工作。

問責制的另一個問題，是問責局長雖然是有關部門的首長，但竟然不會涉及公務員仕途的有關事宜，例如聘任、晉升及紀律事宜。根據現行制度，常任秘書長雖然要向問責局長負責，但公務員和問責官員沒有從屬關係，而《公務員守則》亦訂明兩者是夥伴精神的合作關係。公務員只向公務員上司負責，問責局長不可過問公務員的仕途。這種制度其實相當古怪，在實施問責制前，局長對公務員有全面管理權，但現時的問責局長卻變成名副其實的無兵司令。

事實上，公務員制度的好處是穩定，壞處是傾向保守，而問責制可以為政府引入新思維，如果兩者能夠完美融合，政府施政便可以做到穩健又求創新。然而，現時這種夥伴精神的合作關係，要靠局長與公務員搞好關係才能成事。從管理的角度而言，這種特殊制度容易把大家推向對立面，引發問責官員和公務員的衝突，這些事以前皆曾發生，日後亦會發生。我想這種權力分割的做法絕對不利於管治，政府應研究如何處理。

最後，我想談談政治助理的問題。很多人認為政治助理同樣是問責官員，但沒有甚麼實際作用。當年增設政治助理一職，目的是要為局長提供政治意見及評估，工作性質應該類似政治公關，是一個很重

要的職位。不過，不知何故，過去不少政治助理由"政治素人"擔任，變成用首長級的工資訓練政治新人。可能大家被"政治助理"的名稱誤導，結果等於放棄政治公關的工作，難怪過去政府與反對派駁火時，在爭取輿論及推銷政策時無還手之力，反映出政府亦不重視政治公關。

所以，政府可考慮把政治助理易名，避免誤解，並邀請經驗豐富的政治、公關或傳媒人才擔任，做好政治分析、評估民意趨向、提出推銷政策方針，以及打通政界人脈關係等工作，以發揮應有作用。

多謝主席。

梁志祥議員：主席，我發言支持今天這項議案，亦感謝李慧琼議員提出議案，讓我們可就改革主要官員問責制進行討論。

前行政長官董建華在 2000 年提出引入一套新的主要官員問責制度，並在 2002 年正式實施。當年引入這制度的目的，是為了吸納社會上更合適的人才加入政府，完善政府施政、加強政策協調、改善行政和立法關係，以及加強主要官員的政治問責性，讓政府可以更好地回應市民的訴求。問責制可謂對香港回歸後的政制改革帶來十分深遠的影響。

問責制至今已實施 19 年，對香港的管治和問責起着正面作用，但同時亦有不足之處。回歸前，港英政府的管治主要依靠公務員系統。政務官是天之驕子，政策制訂只向當時的港督問責。但是，在回歸後，時代已經出現轉變，代議政制發展日趨成熟，民智亦已開啟，公務員除向行政長官負責外，亦要向市民負責，制訂政策要以民為本。問責制的設立正正切合這方面的需要，亦彌補原有公務員系統的不足。

問責制同時引入專業和有能之士，為特區政府的政策制訂提供更多考量。例如，前財政司司長梁錦松、前食物及衛生局局長高永文醫生等均在業界擁有高知名度並且專業，能為政府政策帶來一定的新思維。

今天的議案辯論是討論改革主要官員問責制，讓我集中談談現行問責制需要改善的地方。

在主要政策局的改革上，董建華年代把文康廣播局改為資訊科技及廣播局，並成立環境食物局，將 16 個政策局重組為 11 個。在曾蔭權時代，新成立了勞工及福利局，並重組 8 個政策局的職務。及至梁振英政府時代，成立了創新及科技局。由此可見，政策局變動和職能轉變，是為了政策制訂更以民為本，施政更為暢順。現屆政府已進入第四年任期，任期還有 1 年便完結，但對政策局的檢討和改革卻欠奉。

我不知道現屆政府沒有再進行政策局改革，是因為以前的改革已經是最好，沒有事情需要改革，還是出於其他原因，但市民和社會皆覺得，政府施政效率仍然滯後，需要不斷完善和檢討，除適應時代轉變外，亦需要改善以往的不足之處。

社會最關注的其中一項議題，是房屋問題，這亦是香港其中一個最大的深層次矛盾。土地開發緩慢、建屋量經常要追落後、公屋輪候冊的人數不斷增加，加上"上樓"時間越來越長，市民的怨氣便越來越大。

據我所見，外國成熟國家組閣的過程，是一幫互相認識、有相同理念和能力的成員組成一個團隊，而當初香港設立主要官員問責制就是這個意思。政策局要有一個團隊，局長應該選擇適合自己的常任秘書長，才能夠讓團隊有更好的合作基礎。

主席，現時的香港社會(計時器響起).....

主席：梁志祥議員，請停止發言。

梁志祥議員：我謹此陳辭。

陳克勤議員：主席，我發言支持李慧琼議員提出的"改革主要官員問責制"議案。

主席，我認為李慧琼議員的議案正合時宜，而我亦想用國家主席習近平的講話來形容今天這項議案。習主席說道："該改的、能改的我們堅決改，不該改的、不能改的堅決不改。"自從中央出手協助香港止暴制亂後，社會秩序恢復不少，社會順理成章期望下一步政府會改善施政，令政府施政更快地回應民意。在我指出需要改的地方前，讓我先談談不需改的地方。

我與政府官員交手多年，我的感覺是香港官員有數點做得不錯，例如講求原則、遵守法律、重視程序。這些都是他們多年來建立的良好作風，所以應予保留。不過，如果我剛才所說的 3 點變得僵化，便可能會變成官僚主義或形式主義，影響政府施政。以前有反對派坐在對面時，我們可以說反對派阻撓政府施政，但現在反對派已不成氣候，社會十分期望政府有飛躍式的進步，令施政更貼近民意。

讓我們看看政府如何做到貼近民意。政府說道，政府服務有服務承諾。這令大家覺得奇怪，為何現在還強調服務承諾呢？主席代表商界，諒必知道現時所強調的是顧客對服務的用後體驗。何謂"體驗"呢？便是他們在使用服務或購買產品後覺得有關服務或產品孰好孰壞，從用家的角度出發。反觀政府，現時仍停留於"我已收到你的信函，你的投訴信，我一定會在一兩個星期內答覆你"。如是者，便會出現很大落差。大家現時所強調的是對服務的用後感、服務好與否等，但政府卻仍純粹強調在時間上"交到功課"，與市民或社會的期望有很大落差。

讓我舉出一個例子。我的辦事處最近接獲一宗投訴……應是求助，我聽到後亦覺得當事人很慘。有一名女士想申請財政司司長推出的 8 萬元失業貸款。當她到銀行提出申請時，對方叫她上網登記，但翻來覆去，該網站非常難用，但她曾借款的其他貸款網站卻相對易用得多。政府的網頁要求她填上眾多資料，又要求她提供失業證明，因為她要申請失業貸款。不過，她受僱的公司每月以支票給她發薪，但支票上卻沒有註明是薪酬，因此除要提供資料證明自己是失業外，她又要補交資料證明支票的金錢是工資。最後，她提交了眾多資料，簽署了眾多文件，忙碌一番後，最終也無法領取 8 萬元貸款。於是，她致電香港金融管理局投訴及 1823 求助，白忙一趟，仍然無法領取 8 萬元援助金。

究竟問題出於何處呢？便是政府本來想幫市民，但複雜的程序卻令市民最終無法領取政府提供的援助，一如"蟹家雞見水，有得睇冇得飲"，完全無法協助需要幫助的市民。在政策的制訂上，這固然是好的方向，但政府卻設下很多框架，以致市民感覺不到政府真心想幫助他們。因此，在注重原有的原則下，政府可否精簡政策或手續呢？

我剛才所舉出的只是關乎貸款的例子，事實上，整個政府的運作流程可更貼地、更精簡，讓市民對政府訂定的政策感到貼心，並覺得真的有所幫助，而非讓他們感到，政府設定高的政策門檻，目的是留難他們。我希望政府能夠留意這點。

主席，我謹此陳辭，支持李慧琼議員的議案。

何俊賢議員：主席，我發言支持李慧琼議員提出的"改革主要官員問責制"的議案。

局長在辯論之初的主旨發言中說道，主要官員問責制行之有效，不會修改。我相信當局長坐下來時已預料我們會這樣與他商討。李議員所提出的"改革"二字，可能未必有太多人理解其真正意思。改革是由上而下的，而外面的人所說的"革命"，則是由下而上的，目的都是想政府作出改變，因為現行制度有問題。社會當然也有問題，但有人借社會問題奪權，這是絕對不容許的。對於局長早前如此辛勞處理區議員宣誓的事宜，我感謝局長所做的工作。

為何香港社會會有人抓着特區政府痛處，以此作出攻擊呢？特區政府當然要自我檢討施政，但不論是改革還是革命，特區政府仍有多項工作要處理。第一，是檢討。政府是否需要檢討呢？政府是否需要調整呢？政府可否考慮革新呢？政府可否一如習主席過去經常所說的與時俱進呢？如果制度太慢，經常不修改，並且在長時間實行後與時代脫節，便一定會出現問題。

請問特區政府會否考慮每年或每兩年作恆常調整，對政府內部的運作進行微調呢？梁志祥議員剛才特別提及由於政治原因而被拖垮的 5 司 13 局建議……似乎是 5 司 13 局，類似吧！就是增設副司長的建議被拖垮。不過，當時的改革方向本身是有想法的。

我想特別提出，改革其實亦涉及數個方向，因大家有不同理解。第一，我剛才所說的分拆及合併政策局，便屬於架構調整。第二，是調整權責，意即有良好架構，但分工卻權責不清。我會稱呼局長帶領的政策局為"雙頭馬車"。假設我成功說服曾局長推行某政策，但他返回辦公室後，其常任秘書長會否同意呢？他可能會手持一大疊文件，說道局長如果承諾何議員要推行該政策，便要取消特區政府 10 年前許下的承諾。他會說類似的話來解釋為何不支持何議員提出的政策，即使局長承諾我，也沒有用，因為公務員團隊始終牽涉在內。這便是所謂的權責問題。

因此，梁議員剛才建議局長選擇與其合拍的常任秘書長，並非沒有原因。當然，他可能比較直接，而用人的問題亦不止關乎常任秘書長，還可能涉及其他技術官員例如副秘書長等。就此，公務員事務局可否作出相應調整呢？我認為，撇除改革不談，政府能否考慮在這方面作出調整呢？

第三，是意識形態的問題。李議員剛才在發言之初提及在發生"黑暴"期間，來來去去只有數個政策局對抗"黑暴"的抹黑、假新聞等，批評官員並非"全民對抗"，即並非整個政府一同對抗。當然，當中有兩種不同的考慮。政府可以有策略，問責團隊一條心，專門由數名官員回應外間的風風雨雨，以免有經驗不足的局長說錯話，攪亂自己的陣營。我對此不太介意，但問題是在 2019 年，整個政府團隊並非跟隨政府陣營打仗，而是想閃避，心想只要不說話、不傷及自己，當風波過後，可能便會有多一屆任期的政治委任。這就是當時在意識形態上，政府團隊沒有戰鬥力。當然，還有其他原因，這並非絕對的原因。

老實說，我未能提出太多具體細節。例如，麥美娟議員的修正案寫明政府要改革的政策局，這是我剛才提及的三大改革中的一個小問題而已。政府要認清改革方向，弄清楚究竟是權責的問題、意識形態的問題，還是架構的問題。不過，我深感失望，因為曾局長表示他們便是這樣，制度行之有效。

我的發言時間只餘下 30 秒，我會讓局長回去作個人檢討和反省，並向上級反映。可能他今天也只是授命而來，但未來的特首及司長需思考究竟香港是否要回到過去——大家經常說跨政策局的協調問題——實行吏、戶、禮、兵、刑、工 6 部的制度才可。將所有政策局合併為一個政策局，便無需跨政策局合作了，對嗎？

主席，我謹此陳辭。

盧偉國議員：主席，首先感謝李慧琼議員動議原議案及麥美娟議員動議修正案。的確，檢討主要官員問責制，切實提升政府的治理水平，是社會各界十分關注的議題。

主席，特區政府於 2002 年開始推行主要官員問責制，出發點主要是為了吸納社會各界管治人才，加強主要官員對其政策範疇的承擔，提升施政效率，以及促進行政立法機關的合作，務求達致強政勵治的目的，當時獲得社會各界的普遍認同和支持。

主要官員問責制推行至今已超過 18 年，若根據上述目的來衡量，成效可謂差強人意。這固然有體制上的原因，其中一個問題是，副局長和政治助理的職能。他們本來都有協助和支援局長之責，但其職能及分工卻不夠清晰。同時，《政治委任制度官員守則》亦過於空泛簡單，未能形成實質的問責機制。

過去數年，香港可謂內憂外患：社會內部撕裂嚴重，既受立法會的"拉布戰"拖累施政，又受到"黑暴"肆意破壞搗亂。同時，外部世界複雜多變，美國掀起的中美貿易戰令世界經濟發展蒙上陰影，隨後更有新冠肺炎疫情肆虐全球。在內外因素交織下，特區政府施政舉步維艱，經濟民生大受影響。

主席，隨着全國人大常委會制定《香港國安法》及作出關於香港立法會議員資格問題的決定，對於終止本港的內訌和撕裂，效果立竿見影，法治和社會秩序逐漸恢復，立法會的運作也回復正常，為大眾市民所樂見。未來，隨着落實完善香港選舉制度的規定和要求，進一步貫徹"愛國者治港"原則，有利實現良政善治。

我認為，特區政府必須因應最新形勢，積極求變，檢討主要官員問責制，同時應理順政府的職能架構，精簡行政程序，推行服務改革，以提升政府的施政和決策的效率，配合社會發展所需。我曾一再建議當局，為了有效落實各項基建發展及工務工程，以及完善公、私營工程的規管，應盡快全面檢討相關政策局和各部門之間的分工和協作。

主席，"愛國者治港"實質上強調愛國愛港的人才治港，完善主要官員問責制，實現良政善治，人才是一大關鍵。當局必須廣開"才"路，培養大量愛國愛港、不同年齡層的政治人才。香港經濟民生聯盟("經民聯")作為愛國愛港的主要政團，匯聚了不少工商專業精英，一直為香港發展盡心盡力。面對本港新的發展格局，經民聯在 6 月 18 日發表了《七一宣言》，提出在新時代的兩大口號"推經濟、惠民生"，並圍繞兩大口號推出四大綱領，包括"推動良政善治、工商專業創富、市民共享繁榮、培養治港人才"。

在培養治港人才方面，經民聯促請當局積極吸納工商專業人才，在政府架構內為工商專業人士設立"掛職"鍛鍊平台，委任更多工商專業青年精英加入政府諮詢組織，並在公務員學院為工商專業人士設立培訓機制，以訓練和選拔管治人才。同時，經民聯認為應加強愛國愛港的政黨與社團在培養政治人才方面的合作，為特區政府選拔、培養、輸送管治人才，充實人才庫。

主席，我謹此陳辭，支持李慧琼議員的原議案及麥美娟議員的修正案。

陸頌雄議員：主席，我會就李慧琼議員的"改革主要官員問責制"議案發言，同時我亦發言支持麥美娟議員的修正案。工聯會的修正案提及要成立文化及體育局，我亦想就這方面重點發言。

香港曾經有東方荷里活之稱，港產片在上世紀 1980 年代、1990 年代百花齊放，要藝術有藝術，要商業有商業，當年的票房非常驚人，創出高峰，養活了不少人。我的母親曾經在電影業擔任服裝助理，即是替人收拾衣服，間接亦養大了我。當年很多人對電影趨之若鶩，電影對整個東亞地區產生很大的影響力。看過最近韓國的綜藝節目 *Running Man* 的人都知道，主持人很喜歡唱我們的電影《英雄本色》的主題曲，可想而知，1980 年代、1990 年代的港產電影影響有多深。

昔日他們向我們取經，但今天韓國已經青出於藍，近年韓流席捲全球，無論是電影或是韓團都屢獲殊榮，更賺到盤滿鉢滿，不少時裝品牌都聘用韓國的設計師，整個文化創意產業在韓國成為新的動力，勢頭一時無兩。他們做得好當然不是一時三刻的事，其實韓國政府在 1998 年已經提出文化立國的政策，制定《文化產業振興基本法》，在硬件和軟件上大力投入資源，支持文化創意產業的發展。

當時是 1998 年，正值亞洲金融風暴，當時韓國亦飽受打擊。但是，他們受到打擊的同時，他們看到文化創意產業是一個出路，這對香港而言同樣是一個啟示。我們經常詬病香港只有單一或少數產業，被地產、金融霸權壟斷，但我們有否看到我們應該如何發展多元產業呢？政府在 2009 年提出六大優勢產業，當中包括文化創意產業、醫療產業、教育產業、創新科技、檢測認證和環保產業，當中以文化創意產業的產值是最高的，在 2019 年，大約有 1,156 億元，較 2009 年的 632 億元上升 83%。

其實創意產業亦有一個很重要的元素，便是在新時期之下不會受到自動化和人工智能的重大影響。其他行業例如剛才通過有關不停車繳費的法案，便是自動化導致一些收費員可能失業，要轉行，但創意產業不會。例如最近政府推動應用藝術科技，不但不會令文化創意人員減少，更能創造更多就業機會，透過應用這些科技大大提高內需，對外輸出文化，創造大量優質、有滿足感、有發展空間的就業機會。

但是，另一方面，我們亦留意到，文化創意產業佔 GDP 的比例，在 2003 年達至 5.1% 的高峰後，便稍為回落至 2019 年的 4.2%。為甚麼呢？其他地方的文化創意產業都是高歌猛進，為何香港卻停滯不前呢？我看到最大的問題是，政府的統籌角色始終欠缺有活力的規劃。

現在文化創意產業要靠民政事務局兼顧，有時候我也替徐英偉局長感到為難，又要做地區行政，又要做文化，又要做體育。其實體育政策都有一樣的問題。政府搞精英化、盛事化，但不太能做到普及化，在體育上創造的就業職位不足。很多精英運動員只能做運動員，相關的體育產業未能跟上，所以投入體育訓練的人亦不足夠。因此，我們很希望政府能夠成立文化及體育局。

其實早在 2012 年，上任行政長官曾經嘗試做過，但被反對派"拉布"阻撓而做不到。我希望今屆政府或未來的特首能夠做好這方面的工作，成立文化及體育局，讓香港能夠好好出發，政府做到強化政府角色，主動介入，進取有為，訂立指標(計時器響起).....

主席：陸頌雄議員，請停止發言。

張國鈞議員：主席，首先，我感謝李慧琼議員今天提出這項"改革主要官員問責制"議案。談及改革，其實不是指過去這個制度一定是失敗，談改革可以有兩個情況，第一，當然是要總結過去經驗，反思過去有甚麼做得不足的地方；另一方面，可能是面對新形勢，故此要因應過去和將來，提出改革問責制。

主席，有數點我想跟大家分享。第一點，究竟主要官員問責制的主要官員，是向誰問責及為誰執政呢？關於這一點，我相信大家一定要清楚認識到，主要官員是由中央人民政府根據行政長官的提名和建議，由中央政府任命的。因此，我們這群主要官員既要向行政長官及特區政府負責，亦要向中央人民政府負責。

過去，特別是過去兩年，從香港發生的種種大事可以看到，香港的事情其實是國家的事情。又例如中美貿易戰，是國與國之間的事情，我們一群主要問責官員雖然是在特區內處理特區的事務，但必須要有國家大局的意識，要知道如何配合國家的重要政策。我們有些官員過去在這方面確實有一些盲點，否則，我們便無需後來才興建廣深港高鐵香港段，正是因為過往國家興建高鐵時，我們自己放棄了配合這個機會，後來我們才要興建香港段，以配合國家的高鐵系統。

讓我談談現時新界邊境的發展。很多時候，我們看到官員提出的種種基建或設施建議，其實只着眼於香港特區，把邊境視作最荒蕪的地方來處理，並沒有從國家大灣區的整個布局來考慮。即使是我們的

教育政策，當我們談及兩文三語時，我們的教育如何配合"一帶一路"的政策呢？現時內地的港人子弟在學校除了學習兩文三語，其實還在學習另外一種外語，例如阿拉伯語，為甚麼？因為要配合"一帶一路"政策。如果香港的官員能夠從國家政策的角度考慮我們的教育、運輸、房屋等政策，香港便可以搭上國家政策這列快車，令我們更進一步。

另外一點我想說的是，當我們談及問責官員的權責問題時，市民很容易會聯想到下台。但是，有權就有責，要問責，首先要賦予足夠的權力給我們的問責官員。以當年的 SARS 事件為例，時任衛生福利及食物局局長楊永強因此而問責請辭。可是，主席，我看回當年的立法會，我們的專責委員會的調查報告其實也沒有要求局長下台。當年的調查報告是由當時的反對派羅致光——即現任局長——擔任主席，但當時也沒有要求局長問責下台，報告主要針對的是以前的衛生署署長及當時的高級公務員。

在這種情況下，為何局長會下台呢？這正正因為過去我們對這個問責制的理解有所偏差。特別是，我們的法例所賦予的公權力很多都不是在局長手上，就以防疫政策為例，防疫權力很大程度其實是在衛生署署長手上而不是在局長手上。如果我們每件事情都要求局長問責而他又沒有權力的話，這是否一個合理的做法呢？所以，正正因為這些問題，未來我們需要在主要官員問責制裏反思和提倡改革。

主席，我謹此陳辭。

蔣麗芸議員：主席，很多同事剛才指出目前主要官員問責制的一些問題，很多我也認同。然而，須知道一個政府的效率高低，除了問責官員，公務員團隊也非常重要。正如習近平主席曾說，要政府管治得好，一定要"上下同欲者勝"，大家一起向同一個方向才有成功機會。所以，接下來我想多說一點有關公務員的情況。

香港的公務員過去一直被公認為全球最有效率、最廉潔、最具活力的公務員團隊，經常排名世界三甲之內。但是，自 2015 年起排名便不斷下跌，被摒出三甲，2019 年排名第九位。究竟發生甚麼事？為何會這樣？按道理，能夠加入公務員團隊的人也是精英，是天之驕子，是讀書優秀、能文能武的人，再加上香港公務員的薪酬較全球公務員薪酬為高，為何他們的工作表現會這樣？是甚麼原因？因此，我早前委託了立法會秘書處資料研究組研究究竟是甚麼原因。我們首先

研究了新加坡，因為新加坡在近數年在全球政府效能排名榜中排名第一，考取第一名，人家的成功之道在哪？

此外，我想看看另一個成功例子。南韓公務員團隊的工作效能曾經很低，但在過去數年，正當香港公務員排名下跌的時候，南韓則向上升，由第四十三位上升至第二十五位，還未超越香港，但上升速度很快。究竟發生甚麼事？其成功因素原來基於"薪效掛鉤制度"。這份研究報告已上載立法會網頁，希望政府能夠看看。目前發現，"薪效掛鉤制度"是能夠激勵員工士氣的最佳方法，再不是"做又三十六，唔做又三十六"，而是真正做得好的就可以升職加薪，甚至好像新加坡般獲派花紅。

經濟合作與發展組織的研究報告更發現，目前全球已經有超過一半成員國正在或已引進"薪效掛鉤制度"，而我們的國家數年前亦已立法實施"薪效掛鉤制度"。自立法後，看到國家的公務員在過去 10 年的表現也大幅向前，越做越好，所以我很希望當局能夠研究一下這個制度，因為香港的公務員制度已多年沒有改變，可否考慮研究一下"薪效掛鉤制度"如何激發公務員的士氣，甚至是有獎亦有罰？希望大家研究一下人家的做法、成功之道，取長補短，以激勵本港公務員提升工作表現。(計時器響起)

主席：蔣麗芸議員，請停止發言。

柯創盛議員：主席，我十分感謝李慧琼議員提出今天的議案。民主建港協進聯盟倡議變革香港，當中包括改革政府。

現今社會事事講求效率、事事講求快速，今天已進入大家所熟悉的 5G 世代，是流行電子支付的年代，但政府在施政方面，則似乎是反其道而行。主要官員問責制自實施至今，已有 18 年，卻給人停滯不前的感覺，被市民批評為"慢吞吞"。在"沒有最好，只有更好"的大前提下，特區政府可否大大提升其管治效能？這樣才符合市民的期望。

主席，最近不少街坊向我表示，經完善選舉制度後，現時的立法會也不錯，會議似乎已回復正常，並且許多核心問題也能夠解決。我便告訴他們，其實他們只看到其中一面，而另一面又如何？完善選舉制度後，究竟以行政主導的特區政府，如何能更有為及更高效地施政，以帶給市民幸福感和希望呢？他們恍然大悟，認為我說對了。

主席，特首表示，政府以行政為主導，但問題來了：若以行政作主導，特區政府能否抓緊機會做得更好呢？這是個大問號。幸好，適逢李慧琼議員今天提出這項議案，我認為可以啟發特首、一眾官員(包括司長及各問責局長)和整個公務員隊伍，思考一下在新形勢下，如何將"亂"變"治"，甚或"興"，並提升市民的幸福感。

主席，我想談談"權責清晰，你我得益"這點，這是我一直提倡的。"權責清晰，你我得益"說的是甚麼呢？便是藉設立政策局做好政府內部的分工。說實在的，現時運輸及房屋局和發展局偶爾會出現"左手打右手"，甚至不知如何處理某些政策的情況，因此我一直倡議，將運輸及房屋局負責的運輸和房屋兩大範疇分拆，因為我看到陳帆局長的白髮越來越多，他在面對每一項工作時，也更感吃力。

主席，問題出在哪裏呢？便是每次談及土地開發時，也關發展局事；至於興建公屋、追所謂"大落後"的輪候冊，便是運輸及房屋局的事。許多時候，沒有麵粉(即沒有土地)，如何做出麵包來呢？我們一直向陳帆局長施壓，要求他想辦法尋覓更多土地建屋，而土地在黃偉綸局長手上，但有可能因兩局所訂的工作優次有異，便出現滯後的情況。主席，我認為政府應在完善選舉制度後的新時代，考慮如何重整政府架構，以改善情況。

主席，我想討論的第二點，是公務員隊伍。我認同蔣麗芸議員所說的，公務員在香港擔當十分重要的職能。我經常說，發揮重要職能是好事，但主席，公務員的工作如何見績效？他們是否能做到"貼地"、掌民意、解民情呢？

我的前輩經常提醒我，每推行一項政策，必會有人感到喜悅，亦會有人反對，但如何成為獲得大部分市民支持的良好政策呢？這便須視乎整個公務員團隊(包括各個職級的公務員)如何推廣有關政策了。大家也看到，現時特區政府有不少好政策，但在推出後的情況如何呢？結果往往差強人意，或演變成好心做壞事，又或被批評得體無完膚。主席，我想說的是，政府應多加考慮如何能改革現行的體制，做到貼地、掌民意。

主席，體制改革須經過深思熟慮和研究，還須取得社會共識，並非朝令夕改便成事。因此，經過今天的辯論後，我希望政府能認真聆聽各界人士的意見，檢討目前的公務員系統，找出可以做得更好的地方，讓香港能真正邁進一個嶄新時代，面對新挑戰。

主席，我謹此陳辭，支持李慧琼議員的議案。

多謝主席。

容海恩議員：主席，首先，我十分感謝李慧琼議員提出"改革主要官員問責制"的議案及麥美娟議員提出修正案，讓我們有機會重新討論及檢視一下已實施 18 年的主要官員問責制。

我翻閱《香港 2001》年報，當中有關主要官員問責制的章節指出：推行問責制的目的是要令特區政府的主要官員為其施政承擔起責任；讓特區政府的領導層理念一致，方向明確。政府須民情在心，民意在握，與廣大市民、立法會、社會各界團體有密切的聯繫和溝通，令施政的優先次序更明確，政策更加全面協調。這樣，我們便可以為市民和社會提供更優質的公共服務。

主席，香港回歸祖國已 24 年，主要官員問責制於 2002 年開始實施。可是，在過去的 18 年，政府有否認真執行主要官員問責制呢？我相信大家對此感受甚深，均認為政府在這方面未能審時度勢以與時並進，尤其是在處理政治、經濟及民生議題時，均未有考慮到全局，完全欠缺"一國"視野。

舉例而言，大圍街市去年開始有冷氣——我們曾為此多番與局方周旋，但這其實是十分基本的民生議題，街市有冷氣是理所當然的事。近日，或許因冷氣已開放數月，有街市檔販反映，冷氣系統在 6 天內壞了 5 次，這種情況仍然持續至今，即自去年 10 月開放至今，仍是每隔數天，便會發生故障。就此事而言，是否應向有關官員問責，並且當局須跟進處理有關問題呢？

為何我要提及"一國"視野？為何我們認為政府一直欠缺"一國"視野？我們是否只側重於"一國兩制"中的"兩制"呢？主席，國家與香港的關係日趨緊密，國家的發展更是一日千里，加上國際形勢複雜多變，香港、中國與國際間多方的關係亦發生了不同的變化。因此，主要官員在落實"一國兩制"方面的表現，其實與社會的期望有很大落差，原因在於他們未有照顧好民生，更遑論處理"一國"或"兩制"的問題。

事實上，正因為這個漏洞，兩年前便發生了"黑暴"事件。"攬炒派"或別有用心的人一直強調"兩制"，他們在過去 24 年來，均一直只

談"兩制"而不談"一國"。結果，這變成國家安全漏洞，令"攞炒派"有機可乘，搗亂議會，大搞"黑暴"，擾亂社會秩序，甚至提倡"港獨"，"攞炒"香港，情況一發不可收拾。

其實，中央為香港落實《香港國安法》及完善選舉制度，目的在於讓香港能全面落實"一國兩制"及"愛國者治港"，為香港開展了良好的勢頭。接下來，便得看特區政府的主要官員能否憑藉其應有的"一國"視野，帶領香港特區抓緊國家發展帶來的無限機遇，把握粵港澳大灣區發展的契機，找到更佳定位，發揮香港自身的優勢，融入國家發展大局。因此，處理好本地民生事宜和發展經濟，才是正當出路。

因此，特區政府主要官員問責制應予改革，以回應國家的政策(包括《十四五規劃綱要》(《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和 2035 年遠景目標綱要》))、配合國家經濟戰略，以及應對中美角力及外部嚴峻環境帶來的挑戰。此外，我一直促請政府推動社會各界，尤其青年人——現在更必定包括政府官員和公務員——認識國家、學習民情、懂國策並融入國策。問責官員應走在群眾前面。

主席，如要改善特區政府的施政，便必須糾正特區政府官員的施政觀念。正如習主席所言，作為主要官員，"要善於站在國家的高度來觀察和思考問題"。我期望香港的主要官員能調高視點，放眼一國，因為他們問責的對象，並非只是香港，而是整個國家。

主席，我謹此陳辭，支持議案。

郭偉強議員：主席，我發言支持李慧琼議員提出的這項關於改革主要官員問責制的議案，亦會支持我的同事麥美娟議員所提出的修正案，將這項議案具體化。

主席，局長剛才回應時表示，目前的政治委任制度切合現時的管治，這話帶有政治正確的意味。主席，在這裏，我很想說的是，我希望局長是出於自己的角色而說出這番言論，即因他身在政府的政治委任制度下的架構裏，所以，不能說這個制度的不是。但事實上，大家看到甚麼呢？如果他的言論並非因為他的角色而受限制的話，那我便擔心是另外一個層面的原因——要特區政府的問責制轉型或改革，就好像要求大笨象轉身一樣，轉不到，或者要花很長時間才能轉、才能完成，因為牽一髮動全身。又或者，他背後的意思是：情況就是這樣的了，你等一下吧，民生問題需要時間解決，快不來。我不希望實情是這樣，也擔心實情就是這樣。

主席，雖然局長表示現在沒有"拉布"，政府的效能已提升了、辦事快了，但在這裏，我很想強調，今時今日社會對政府的要求和期望已有所不同。過去當"拉布"情況很嚴重，凡事變得很政治化時，政府做事慢，社會會認為"有少少落袋"、"袋住先"也好，有些事能走多少步便走多少步，當時社會是這樣的。但今時今日，沒有了"攞炒派"、沒有了"拉布"的阻力的時候，社會的要求便有所不同了。局長，社會要求政府做事爽快些，要提高效能，所以，在這大前提下，如果政府仍未能解決房屋問題，以及未能處理貧富懸殊的問題，那它其實便是遠遠落後於形勢。

主席，正如我剛才提到，過去一段時間，"政治化"的問題令香港舉步維艱。民生議題長年累月都被政治化，這甚或導致一些議題未能獲得討論。我們議會恢復秩序後，大家才可以開始再進行議員議案討論。雖然議員議案是無立法效力的，但起碼大家可以討論一下究竟接下來社會有甚麼需要關注的問題，希望——即使那些議案沒有立法效力也好——政府能嗅到"燻味"，但是，議員議案辯論是剛恢復不久，黃國健議員在早前的會議上提出"全方位增加土地供應"的議案，而今天，麥美娟議員則就"改革主要官員問責制"這項議案提出修正案。這些均是好例子。

主席，其實我們並非說現行的問責制、政治委任制度一文不值，我們並非要表達這意思。反而，我們想強調社會的要求已提高，要求比以前更快的效率，這是政府一定要知道的。政府不能夠仍有這種心態，即：凡事慢慢地做，按部就班地做。這樣的話，要做到何時才能"交貨"呢？政府未能回答。例如房屋，其實《長遠房屋策略》已經公布多年，但似乎就着何時達標並穩定 10 年後的土地房屋供應，政府仍未有着墨。另外，對於處理貧富懸殊問題，政府仍然只是掛在嘴邊。

如果一切照舊的話，大家可以想象到，問題是不能解決的，所以大家才這麼着緊政府是否要在制度上作出轉變、改革，以加快或者……以表現出政府對某些問題的重視。例如房屋問題，如果單靠一個政策局未能解決，那麼，是否需要兩個政策局一同處理？如果兩個政策局仍未能解決，是否要 3 個政策局一同處理？這樣才能告訴社會，政府是用心和盡全力地做事，而不是一切"照辦煮碗"，然後繼續拖延。

主席，我謹此陳辭。

何君堯議員：主席，革新公務員系統、改革主要官員問責制是一個老大難的問題，絕對不是容易的事。不過，我認同《大學》第四講所說，"欲齊其家者，先修其身"。目前來說，我們的公務員架構逐年遞增，人手方面每每要公務員事務局開設職位、設置新欄目，因為社會亦在進步當中，需要人才來協調和執行政策，在所難免，但久而久之又變成制度的臃腫，令我們開設一個新職位時沒有"一個入，一個出"。

雖然社會人口增多了、工種增多了，但總有一些部門需要精簡。當我們設置一個新的部門應付新社會形態的需要時，必須作此考慮。所以，"修身"很重要。未"修身"之前，當然便要"正心"，思考每個人應該要有甚麼期望，市民對自己有甚麼期望。我說的是問責官員，無論司級、局級，即使是常任秘書長也一樣。市民對我們有一種銳利的眼光、有批判性的眼光，檢視我們每天的工作表現。所以，這個"正心"必須怎樣呢？是否"做又三十六，不做又三十六"？還是我們要寧願"棄糊"，也不要"出銑"呢？

普遍而言，在公務員的行列中，差不多都在等時間到。論功行賞固然好，但"不做不錯"自然會"上位"，也是一種慣常的"潛台規"。我們要把後者洗革；你沒有任何的功，就不能夠有獎，亦不能夠有賞。剛才蔣麗芸議員說的制度是不錯的，稱為"薪效掛鉤制度"。有大膽思維、解放自己思想、多勞多得，這是一件好事，起碼可以抗衡那種"不做不錯"、"最重要遭解僱的不是我"的心態。我認為"正心"便是要專心把事情做好，不要等運氣到，無論是公務員或問責官員都要同心。

第二，要"修身"，獎、賞、罰、刑必須清楚。犯錯的仍獲升職，做對的卻不可，怎麼會這樣？所以，我大膽說，在 18 萬名公務員中，除去 5% 的 dead meat(譯文："廢柴")是應該的。若不稍為減磅.....五一得五，五八中四十，我說那部分起碼有 9 000 人。九千人是很大的數目，但沒有問題，就着最近宣誓的事宜，誰在"阿支阿左"，左搖右擺，不宣誓擁護《基本法》，效忠香港特別行政區，無須多想，立即解僱。公務員要實行負責制，最好還推行甚麼呢？有 point system(譯文：計分制)，還要上載到網頁，衡工量值，不是看民意，而是看所做工作的成效指標。在這兩點下一番工夫，應該會有成效。

主席，我支持這項議案，但亦要深思熟慮、大膽地付諸實行。主席，我謹此陳辭。

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：李慧琼議員，你現在可以就修正案發言。

李慧琼議員：主席，非常感謝麥美娟議員就"改革主要官員問責制"議案提出修正案，其實該修正案是把我原本的議案具體化。對於具體化的方向，我們表示認同，包括將現時房屋、發展、運輸及環境政策範疇重組。但是，由於她的修正案提出很多非常仔細的建議，民建聯現階段還在聽取大家的意見；對於如此具體的意見，我們還在研究當中。所以，今次對於麥美娟議員的修正案，我們會投棄權票。這並不表示我們不支持麥美娟議員提出的方向，我亦希望藉此機會與麥議員和大家分享一下我們至今的一些看法，希望集思廣益，為探討未來如何推動改革或完善主要官員問責制再做工夫。

房屋與運輸分開由不同政策局來處理，我相信這是社會的共識。公道的說，我記得前行政長官梁振英先生上任的時候，也很希望改革這方面的政府架構，但大家都知道，當時議會"拉布"，他未能改革便已經要上任。市民對問責官員充滿期望，所以唯有在現時的架構裏下工夫。我相信局方也會思考這個問題，但現時快將舉行行政長官選舉，是否最適合改革的時間呢？可能現屆政府也在思考這個問題。不過，我相信未來有意參與行政長官選舉以至參與管治的朋友也會思考會否把房屋和土地合併為一個局，而我相信大家的答案也是認同的。所以，我們的研究結果也同意把房屋和土地規劃開發放在同一個政策局，不過是否名為"房屋及發展局"，我們尚未有結論，我們初步傾向名為"房屋及規劃地政局"。

我理解麥議員為何要把"交通運輸局"獨立成局。參看國家以至新加坡政府的架構，交通這個範疇已經是獨立成局的，因為它要主管海、陸、空，單單處理交通已經非常繁重。不過，在現時的政府架構裏，如果把工務配搭環境，我覺得好像與環境本身未必最相匹配，所以我現階段未能完全支持這個配搭。我們初步的建議或我自己的構思是把主管運輸和工務的政策局結合，即回復以往原本的架構；另外，在環境方面，則把保育的工作與之結合，令到環境和保育可以一起處理。

至於文化及體育局，我很同意陸頌雄議員剛才的解釋，但該局是否只處理文化及體育事宜呢？從我進行的研究看到，很多國家的設置就是把文化、創意、體育和旅遊結合為一局。我亦留意到姚思榮議員、馬逢國議員在其他辯論場合也曾提出類似的建議。所以，如果文化及體育局獨立成局，可否考慮把體育和旅遊納入其中呢？

不過，歸根究底，對於如何重組政府架構，我認為每個政黨或每個人可能有不同的想法，關鍵也是如我剛才所說，現屆政府可能現時……局長的 party line(譯文：官方立場)不容許他說要做，但我相信這是有意參與行政長官選舉或參與管治的人值得思考的。事實上，正如問責制推出的初心，我們設立問責制的原意是讓行政長官可以選擇一組志同道合的人參與管治。同樣地，政府架構亦應該讓行政長官與其團隊商量，推出一個他們認為最能夠達致良政善治的管治架構。所以，我在現階段支持麥美娟議員的方向，不過由於太具體了，所以民建聯投票時會投棄權票。

藉最後的時間，我想回應葉太對蘇局長的批評。我明白為了辯論要舉出例子，不過我覺得那種說法可能未必完全是事實，我相信蘇局長稍後有機會再與葉太溝通。我覺得大家今天都是實事求是，討論如何進一步完善整個制度，而並非針對個人進行討論。

主席，我謹此陳辭。

政制及內地事務局局長：主席，我感謝剛才各位議員踴躍發言，並提出很多寶貴意見和建議，我現在就各位議員的發言作扼要的整體回應。

剛才有不少議員提及政治委任官員和公務員關係的問題。我想在此指出，在現時政治委任制度下，政治委任官員與公務員團隊一直通力合作。按政治委任制度的精神和分工，政治委任官員必須緊貼社會脈搏、與社會互動，透過雙向溝通，一方面掌握民情民意，了解市民所需，從而考慮制訂相應措施和政策，另一方面讓社會大眾多了解和支持政府的政策，同時廣納社會大眾的意見，令政策更緊貼民情，切合社會的發展和需要；而公務員同事的職責是協助政治委任官員制訂相關政策及落實有關措施。而《政治委任制度官員守則》亦已清晰訂明政治委任官員與公務員的工作關係，以及彼此的權責分工等關係。

在此，我想跟大家分享一個工作經驗，最近在完善選舉制度立法的過程中，大家也知道有關任務相當繁重，工作量亦很多，時間也十分短促。在短短幾個月的時間，由策劃、草擬法例、提交立法會審議、作出修訂、再審議，最後修訂了 8 項主體法例和 24 項附屬法例。在這個幾乎不可能完成的任務上，我和我的公務員團隊同事合作無間，能夠在這段時間完成工作，我可以形容大家是目標一致、分工明確、合作無間、無分你我。在這樣的情況之下，我作為現任的問責局長，亦是前公務員同事，我相信我有資格向大家說明，香港的公務員同事是非常優秀、廉潔、高效的，目前與各政策局的合作是相當好的。

另外，有個別議員認為現時的問責官員團隊來自不同類型、界別，可以說是五湖四海，與政黨成員有共同政治理念不同，恕我在此說我不敢苟同。雖然問責官員來自不同階層和界別，有着不同的專業背景及經驗，但大家都有共同理念，就是要支持行政長官的施政理念，以及為國家、為香港、為市民謀幸福，這就是我們的共同理念。剛才李慧琼議員說，的確不容易有人願意承擔"熱廚房"的工作。我過去接任或擔任局長的工作，其實也是本着此理念去做的。

另外，有議員提出在完善選舉制度，落實"愛國者治港"的重要原則下，需要吸納更多有能之士，成為特區政府的管治人才。我們認同提升治理效能的其中一個重要關鍵是吸納人才。要施政暢順，做到以人為本，必須有大量有能力的愛國治港人才。

本屆政府致力為青年提供更多議政、論政的機會。現屆政府推出的青年委員自薦計劃("自薦計劃")已常規化，並已擴展至更多委員會。除了在自薦計劃下公開招募的名額外，政府亦邀請出席面試的申請人授權民政事務局把他們的資料存入中央資料庫，讓政府的政策局和部門在考慮轄下諮詢及法定組織的成員人選時作參考之用。自自薦計劃推出以來，透過該計劃直接或間接獲委任至諮詢及法定組織擔任不同職位的青年人，已經超過 400 人；而政府的人才庫內的青年人數目已由 2017 年時約 1 000 人大幅增加至現時逾 3 000 人。這些公職亦可作為政治人才培訓的搖籃，培養青年從獨立客觀角度看待社會問題。政府會繼續營造有利環境，提供更多機會以吸納更多具潛質的人才。

特區政府亦歡迎政黨舉辦培養管治人才的課程，以及提出建立人才庫的計劃，為香港培育更多管治人才，不論將來是參與公職或是選擇任何從政道路，都能為廣大市民作出更大的貢獻。

關於政治委任官員的承擔問題，根據《基本法》，香港特區政府公務人員必須盡忠職守，對香港特區政府負責。政治委任官員，包括副局長、政治助理，全數已宣誓擁護《基本法》和效忠香港特區，向社會真切體現我們對《基本法》和香港特區的忠誠和承擔，增強公眾對政治委任官員的信心。

特區政府在處理不同的問題上，往往會面對不同的意見甚至批評，政府官員都會虛心聆聽和理性考量，並因應實際情況作出適當改善和跟進。事實上，過往特區政府亦有主要官員曾就大型工程出現嚴重事故向公眾致歉，並積極帶領整個團隊作出跟進和改善，展示他們的承擔。

一些議員提到加強政策協調對有效施政及提升效率的重要性。在這方面，雖然政府各政策局和部門負責不同的範疇，有不同的分工，但對於公眾而言，政府是一個整體。事實上，每一個工作範疇都不會完全只由一個政策局單獨處理，落實政策亦有賴相關政策局之間的充分配合。現屆政府十分重視各政策局和部門之間的溝通和協作，尤其是涉及跨局、跨部門的工作事務，更需要各相關政策局和部門群策群力，以社會整體利益為依歸，這樣才能達致最佳的施政效果，為市民謀取最大的福祉。

行政長官在 2017 年施政報告提出政府要負起"促成者"的角色，以政策目標為依歸，更好地檢視現行的政策和措施，大力統籌和促進跨部門合作，這正正顯示現屆政府務實高效的管治理念和決心。

再舉一些例子，特區政府對"十四五"規劃極為重視，這也是國家未來 5 年發展的重要方向和行動綱領，對香港、特別是疫情後的迅速復原可謂至關重要。在行政長官領導下，各相關政策局正通力合作，善用國家對香港在社會、經濟、民生、政治等範疇的全力支持，更好地融入國家發展大局，繼續以香港所長，貢獻國家所需。

"十四五"規劃指出要高質量建設粵港澳大灣區("大灣區")。在這方面，政府在 2020 年 11 月在政制及內地事務局下設立了粵港澳大灣區發展辦公室，使政府可以更有力地統籌、協調和推動大灣區建設及各項政策措施的發展，並提高社會各界對大灣區建設的了解、認識和參與，務求抓緊大灣區所帶來的無限機遇；在為國家發展作出貢獻的同時，也為推動香港的經濟、社會發展創造更大的空間和動力。

政府過去一年多的抗疫工作，同樣不是一個政策局所能獨力處理。跨局、跨部門協作已經是我們推行防疫抗疫工作的必要及最有效方式。考慮到市民大規模接種疫苗是至為重要，甚至是唯一可以令香港走出疫情的有效方法，行政長官在上月宣布展開"全城起動 快打疫苗"運動，帶領多個政策局，包括食物及衛生局、公務員事務局、創新及科技局等，並邀請 2019 冠狀病毒病疫苗顧問專家委員會出席記者會，向市民交代有關運動的詳情，目的是希望在 9 月或之前大幅提升本港疫苗接種比率，盡速為香港建立保護屏障，讓社會能早日回復常態。

在提升施政效率方面，政府會繼續加強各政策局及部門之間的合作，透過使用創新科技及精簡業務流程，令政府的服務更便民和更具效率。

另外，有關麥美娟議員提出的修正案，建議將現時房屋、發展、運輸、環境政策範疇重組為房屋及發展局、交通運輸局、環境及工務局，以及成立文化及體育局。就有關建議，不少議員亦發表了意見及論據。我們明白議員提出分拆及合併不同政策局或成立新的政策局的建議，是希望政府可以聚焦和整合資源，讓政府可以更有效地推動各項政策和措施。

事實上，歷屆特區政府都曾經重組管治架構，在管治架構上優化各司局間的職能及分工，以提升管治效益和效率。例如，政府在 2007 年將原有的 11 個政策局重組為 12 個；在 2015 年，特區政府又設立創新及科技局，以統籌推廣創新及科技的政策；而在現屆政府上任不久，也落實了兩項政府架構改動，分別是把當時的效率促進組撥歸創新及科技局，以及把法律援助署撥歸政務司司長辦公室。

重組架構是重要事項，需要立法會審議通過，當中涉及很多複雜的考慮和需要充分的籌備。事實上，在一般情況下，在特區政府換屆時，新選出的候任行政長官只有不足 3 個月的時間向立法會提交政府架構重組的建議，並須諮詢立法會各個相關事務委員會的意見，以爭取立法會的支持，以便在 7 月 1 日新一屆政府成立時正式開始運作。其間，候任行政長官還需要提名主要官員供中央人民政府考慮任命，因此時間非常緊迫。如果大家還記得，在 2012 年第四屆特區政府開始運作前，當時的候任行政長官亦曾提出架構重組的方案，以配合新一屆政府的施政理念及社會需要，但方案最終並未獲立法會通過。隨着現時立法會已回復理性暢順的運作，以市民福祉為本位，我們期望下任行政長官會切實考慮議員在今次議案辯論所提出的意見。

有議員提到政府須充分掌握民情和加強溝通。就此，特區政府高層官員一直積極向各界解說政府的各項政策，並透過各種渠道向市民作出宣傳，希望獲得市民的信任和配合，提升施政效果。各政策局及部門亦時常留意社會上所散播的不同信息，並在有需要時通過不同方式，例如新聞稿、社交媒體貼文或簡報會等，主動迅速作出澄清、駁斥謬誤；政府亦積極利用互聯網和社交媒體，如設立網站和透過"添馬台"Facebook 專頁等，直接向市民發放資訊，以正視聽。在這方面，政府會繼續加強及做好政策宣傳和資訊發放的工作。

主席，經過多年的實踐，政治委任制度是一個切合特區管治需要的制度，既可廣納人才、有效回應市民的訴求，亦可提高政府施政的透明度和問責性。特區政府會持續檢視各政策局政策範疇的工作、目標和施行情況，並會秉持開放態度，虛心聆聽及積極回應各位議員和社會各界的意見和建議，按實際需要在適當時候進一步優化相關制度安排，以不斷提升施政效率及提高管治能力，更好為市民服務。

香港正進入由亂而治，撥亂反正，重新出發的新時代，在社會穩定和諧、政府與議會各界共同努力的大前提、大環境下，特區政府在行政長官帶領下，各問責團隊和公務員團隊會齊心合力，一定能夠聚焦處理各種社會的深層次問題，着力發展經濟、改善民生。我們會繼續全力對抗疫情，並確保未來幾場重要的選舉能夠順利舉行，推動香港繼續向前邁進。

主席，我謹此陳辭。多謝。

主席：我現在請麥美娟議員動議修正案。

麥美娟議員：主席，我動議我的修正案。

麥美娟議員動議的修正案(標明文本見附件 1)

主席：我現在向各位提出的待議議題是：麥美娟議員動議的修正案，予以通過。

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)

陳克勤議員起立要求點名表決。

主席：陳克勤議員要求點名表決。表決鐘會響 5 分鐘。

主席：現在開始表決。

(有議員在會議廳內發出聲音)

主席：請各位議員保持肅靜。

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。

功能團體：

石禮謙議員、張宇人議員、陳健波議員、易志明議員、姚思榮議員、馬逢國議員、廖長江議員、潘兆平議員、盧偉國議員、邵家輝議員、陳振英議員、陸頌雄議員、劉業強議員及謝偉銓議員贊成。

黃定光議員、李慧琼議員、何俊賢議員、張華峰議員、周浩鼎議員、陳沛然議員及劉國勳議員棄權。

主席梁君彥議員沒有表決。

地方選區：

梁美芬議員、黃國健議員、葉劉淑儀議員、謝偉俊議員、麥美娟議員、郭偉強議員及容海恩議員贊成。

陳克勤議員、田北辰議員、陳恒鑞議員、梁志祥議員、葛珮帆議員、蔣麗芸議員、何君堯議員、柯創盛議員、張國鈞議員及鄭泳舜議員棄權。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 22 人出席，14 人贊成，7 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 17 人出席，7 人贊成，10 人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他宣布修正案被否決。

主席：李慧琼議員，你還有 28 秒答辯。之後辯論即告結束。

李慧琼議員：主席，首先我非常感謝 19 位議員發表意見，為辯論增添很多思考的空間，我亦尊重局長的回應。

現在是一個改革的年代，亦是一個良政善治的年代。我相信未來有意參與管治或參選行政長官的人才，以至整個社會，必定會繼續思考如何改革高官問責制，讓香港可以實現良政善治。懇請各位支持我的議案。謝謝大家。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：李慧琼議員動議的議案，予以通過。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。

我宣布議案獲得通過。

主席：無立法效力的議員議案。

姚思榮議員動議的"支援受疫情影響的特困行業"議案。

易志明議員會就議案動議修正案。

本會現在合併辯論議案及修正案。

稍後我會先請姚思榮議員發言及動議議案，然後請易志明議員發言，但他在現階段不可動議修正案。

合併辯論現在開始，請有意發言的議員盡快按"要求發言"按鈕。若我認為此項議案辯論可於今天晚上 7 時左右完成，會議將繼續舉行至完成此項議案辯論。若我認為此項議案辯論不大可能於今天晚上 7 時左右完成，會議將於明天繼續。

我現在請姚思榮議員發言及動議議案。

"支援受疫情影響的特困行業"議案

姚思榮議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

新冠病毒病疫情沉重打擊香港醫療系統、影響民生，為了控制疫情，政府實施限聚令及對抵港人士作出隔離檢疫安排，導致消費力減退，入、出境旅客出現斷崖式下滑，而香港的服務業明顯下跌。為此，政府推出了一連串支援措施，包括為防疫抗疫基金撥款，推出"保就業"計劃，資助受疫情影響的僱主、僱員，避免出現倒閉潮及裁員潮。隨着疫情開始受控，大部分營業處所重開，本地消費逐步恢復，政府的措施初見成效，近月香港整體的失業率明顯得到改善。根據政府統計處上周發表的最新勞動人口統計數字，香港整體失業率下降至 6%，反映不少行業開始復蘇，但與消費及旅遊業相關的行業(即零售、住宿及膳食服務業)失業率卻仍高達 9.4%。

從各項數據顯示，傳統的四大支柱產業中，復蘇主要反映在金融服務、貿易及物流、專業及工商業支援服務等相關行業，而另一條支柱的旅遊業及其相關行業卻斯人獨憔悴，在復業無期下奄奄一息。香港旅遊業在 2018 年高峰時期，貢獻了本地生產總值 4.5%，就業人數

超過 25 萬。2019 年下半年受到"黑暴"影響，旅遊業尤其是入境旅遊出現明顯收縮，就業人數較 2018 年下跌 10%至 23 萬人，對本地生產總值的貢獻降至 3.6%。本來寄望 2020 年可以復蘇，可惜禍不單行，去年 1 月底開始香港受內地疫情影響，逐步實施封關，至今已經接近 1 年半，入、出境旅遊收入大跌超過九成以上，雖然未有確實公布的失業數字，估計目前的失業率肯定遠超其他行業。整整兩年了，旅遊業受打擊程度可想而知。

主席，雖然政府推出多輪惠及旅遊業的支援措施，然而，在病毒不斷出現變種、各地疫情反覆多變，至今通關無期的情況下，旅遊業仍然看不到復蘇的希望。目前，已有不少旅行社大幅裁員、放無薪假，甚至選擇倒閉，自由工作者更是一段相當長的時間零收入。最近，為幫助旅遊從業員，政府將 24 間社區疫苗接種中心的 1 700 多個管理短期工作崗位，外判予旅遊業界，短短幾天，有超過 1 萬人應徵，可見旅遊界失業的嚴重程度。事實上，獲得臨時工作的只是少數，不少長時間失業的從業員已等不及，只有選擇轉行。

主席，即使有望恢復通關，亦有不少不確定因素，從最近新加坡"旅遊氣泡"一波三折、澳門政府從開始要求 14 天"清零"改為 28 天"清零"，可見恢復正常通關的複雜性。旅遊業一直為香港經濟作出不少貢獻，除帶動零售、飲食、交通、物流、會議展覽等行業之外，還為大量基層市民提供工作崗位。作為四大經濟支柱的旅遊業，現在卻落得如此地步，政府有需要擔負起行業救亡的責任，如果不再伸出援手，難免一沉不起，從而拖慢香港經濟復蘇的步伐。

近數個月，我跟部分議員一再要求政府對特困行業推出有針對性的支援措施，但政府一直拖延，無視業界長時間面對經營上的壓力。所以，我提出這項議案的目的，是希望政府正視現實，根據特困行業受困的程度，再增撥資源，幫助特困行業渡過難關，亦為未來旅遊業復蘇做好準備。

為達致適切的支援效果，我有以下數項建議。首先，政府應該對特困行業作出一個定義。既然是特困行業，可以理解為過去 1 年受疫情影響，收入最少下滑超過五成，而未來數個月仍然看不到業務回復到以往五成的可能。環顧與旅遊相關的行業，大部分也符合我假設的定義，不少公司(尤其是旅行社)下跌幅度其實遠超五成，肯定是特困行業。

其次，政府應該支援對香港有重大貢獻而復業有困難的特困行業。早前政府曾經先後撥款支持國泰航空和香港海洋公園，也是基於以上原則，但相比跨境水陸客運交通則有明顯的不公。據統計，疫情前每年約有 3 億人次通過不同渠道進出香港，其中有三分之一是通過跨境巴士和渡輪；由此可見，跨境客運業對香港的經濟、民生、就業，以及國際形象作出了不可以替代的貢獻。跨境客運已經停擺接近 1 年半，其間除了保就業之外，政府只是對每輛跨境巴士、跨境出租汽車、跨境渡輪作出不同程度的補貼，以及對每名本地跨境巴士司機資助 23,400 元，但補貼的數目與行業所承受的衝擊完全不成比例，本地的旅遊巴士和航空業亦面對類似的問題，只是程度不同而已。目前這些行業的經營者不少已經山窮水盡，亟待政府再度伸出援手。即使未來復蘇有望，復業前，這部分的運輸業界仍需要承擔維修保養、消毒設施、重聘人手等一大筆開支，需要政府提供復業的啟動基金；如果得不到適切支援，部分的航線難免萎縮，影響旅遊業復蘇的進度。

最後，政府應該根據上述評估，對特困行業提供合適的支援。政府經過兩輪的保就業扶助措施，已經掌握相當數據，完全有能力製訂新一輪有針對性的支援特困行業的計劃。不少業界反映，去年保就業的做法，能有效支持特困行業及其員工，有助行業渡過難關，希望政府積極考慮。

主席，除了提供支援之外，業界最希望政府控制好疫情，並以積極的態度，爭取早日與內地、澳門及海外通關。只有恢復通關，才能夠真正解決香港的經濟及旅遊業的問題。

主席，我謹此陳辭。

姚思榮議員動議的議案如下：

"為應對 2019 冠狀病毒病疫情，政府過去一年多以來實施'限聚令'及出入境檢疫安排的措施，但香港經濟卻因而大受打擊；政府已推出一連串振興經濟措施，並初見成效；根據政府統計處發表的最新數字，香港的整體失業率有所下跌；但是，目前疫情仍未受控，通關無期，令不少特困行業舉步維艱，尤其是旅遊及相關行業，香港經濟復蘇的步伐亦變得相當緩慢；就此，本會促請政府增撥資源，繼續支援受疫情影響的特困行業；有關措施包括：

- (一) 收集及分析數據，評估疫情對個別行業帶來的影響，將受重大影響的行業定義為'特困行業'，並且認真評估特困行業萎縮對香港經濟帶來的短、中、長期影響；
- (二) 增撥資源，幫助特困行業的持份者及從業員渡過難關，並為特困行業推出新一輪的撐企業、保就業措施；及
- (三) 提供額外支援予旅遊及相關行業，避免這些行業萎縮甚至一沉不起。"

主席：經考慮議員的發言意向後，我認為此項議案辯論不大可能於今天晚上 7 時左右完成。我會在商務及經濟發展局局長發言完畢後暫停會議。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：姚思榮議員動議的議案，予以通過。

易志明議員：主席，隨着疫情有所緩和，已接種疫苗的市民數目不斷增加，政府亦陸續允許被指令停業的表列處所復業，近日市道稍有起色，餐飲及零售消費有所增長。不過，有部分行業仍然未能夠受惠於疫情的緩和，我們形容這些行業為特困行業，涉及的行業已在我的修正案中列出。姚思榮議員剛才已就旅遊及相關行業的情況作出說明，我以下會集中談論跨境客運業，而稍後張宇人議員會就其他飲食及娛樂業說明。

自 2019 年年中的"黑暴"事件發生後，旅客人數持續下跌，跨境運輸業大受影響。隨後，因 2019 冠狀病毒病爆發，為應付疫情，政府自去年 2 月起關閉大部分口岸，跨境客運渡輪及跨境直通巴士服務基本上全面停止，只餘下行走兩個未關閉的陸路口岸的穿梭跨境巴士維持非常有限度的服務。根據政府的資料，今年首季，這類跨境巴士的行程架次約為 4 000 次，乘客量只有 28 000 人，平均 1 輛車只載 7 人，完全是開一輛蝕一輛。由於跨境巴士服務近乎停擺，葵涌貨櫃碼頭一個臨時停車場便泊滿這些閒置的旅遊巴，被業界稱之為"巴士墳場"，當中不乏跨境巴士。

過去 17 個月，跨境客運業可謂極度艱苦經營，能夠捱到今天仍未倒閉的，絕對是"有苦自己知，淚向心中流"。雖然政府曾向跨境客運業提供補貼，而營辦商亦受惠於補貼員工工資的"保就業"計劃，但對於營辦商要支付一年多以來的龐大固定經常性開支，包括一些為保着跨境服務的指定開支，如涉及跨境巴士的車輛指標費等，補貼只是杯水車薪。此外，"保就業"計劃只推行 6 個月，營辦商最終只能夠選擇裁員，保留最低限度的人手，至今營辦商的儲備已經耗盡，又借貸無門，如果政府不施以援手，營辦商最終只能夠選擇結業離場。

須知道，跨境客運服務需要符合兩地要求，無論是跨境巴士或跨境渡輪，不論其牌照或司機和船長的資格，均需要滿足兩地要求，而跨境司機及跨境車輛更是採取捆綁式管理，凡更換司機便必須重新辦理手續，手續需時不在話下，市場上亦缺乏合資格的跨境司機。因此，政府有必要幫助這些營辦商繼續生存，否則一旦口岸開通，市場將難提供足夠的跨境客運服務。

既然政府日前宣布為支援展覽業而延長會議展覽業資助計劃 6 個月至明年 6 月底，我希望政府同時亦向跨境客運服務業及其他特困行業提供進一步資助，以紓緩該等行業面對營運資金短缺的問題。

行政長官上月出席粵港合作聯席會議時表示，鑒於香港本地疫情已明顯受控，她正爭取廣東省的支持，有序及有限地逐步放寬往內地的檢疫要求，而澳門政府日前亦表明，香港如果連續 28 天零確診，便可有條件通關，種種信息均顯示通關在望。可是，如果跨境客運服務業要重新復業，還需要一定資金，用作重聘所需的支援人手、加設配套設施，以及需對長期露天並閒置多時的運輸工具作全面維修保養及消毒，以確保運輸工具具備安全運作的條件。既然跨境客運服務是促進香港與內地及澳門人流重要而不可或缺的一環，我希望政府考慮向業界提供我多次在議會提出的復業津貼，確保業界能夠在通關後暢順運作。

主席，我謹此陳辭，希望各位議員支持我的修正案及姚思榮議員的原議案。

商務及經濟發展局局長：主席、各位議員，我首先感謝姚思榮議員提出議案，以及易志明議員提出修正案。

受 2019 冠狀病毒病疫情影響，香港整體經濟以至各行各業都受到非常大但不同程度的衝擊。政府十分明白、了解和體恤這種情況，亦在過往 1 年多以來不斷提出很多不同的解決方法，並借助這個議會與大家一同商量。為支援眾多行業(包括兩位議員提及的一些飽受困境的行業)跨過現在的難關，政府已透過防疫抗疫基金推出多輪支援措施，並在這個議會及財務委員會反覆討論，吸納大家意見，亦獲得大家的支持。當中涉及不少於 128 個項目，總承擔額超過 1,600 億元。今年的財政預算案亦提出多項措施繼續支持經濟復蘇，包括逾 1,200 億元的逆周期措施，協助內部需求在未來一段時間逐步恢復，當中涵蓋近日公布發放予市民的 5,000 元電子消費券，希望能全面刺激消費意欲，恢復經濟動力。

隨着疫情受控，香港整體經濟逐步走出谷底，營商前景亦趨向正面。本港在本年首季的實質經濟增長，按年有 7.9% 的強勁增長；首季的貿易總額亦創下近年新高；最新的失業率由早前高位的 7.2%，逐步下降至最新 3 月至 5 月的 6%。雖然經濟有谷底回升的勢頭，但我們當然不能忽略個別行業以至整體經濟仍然受到疫情轉變當中的影響，所以整體上我們仍要非常審慎。

就商務及經濟發展局負責的範疇，我們一直特別關注數個剛才兩位議員提及的行業，包括旅遊業和會展業，以及中小企承受的經濟衝擊。我先在這幾方面作重點簡介，相關的政策局代表會在明天會議中分別就他們負責的範疇，聽取大家提出的意見，並作出回應。

受世界各地的防疫措施影響，旅遊業當然首當其衝，幾乎處於停頓狀態。會展業方面，由於各項防疫措施的限制，令很多活動被迫延期或取消；無論在參與人數或規模上，比疫情前均大幅降低。與此同時，中小型企業在疫情中面對資金、工資及市場萎縮等的挑戰，生意受影響。

就協助旅遊業和相關行業方面，政府已透過防疫抗疫基金先後發放 4 輪資助，以及增加旅行社鼓勵計劃及綠色生活本地遊鼓勵計劃的資助承擔額，讓全港超過 1 700 間旅行代理商，約 21 000 名旅行代理商職員、導遊、領隊及旅遊服務巴士司機等從業員受惠，以及 2 100 間賓館及酒店和郵輪業界獲得資助，有關支援的總累計承擔額接近 26 億元，大部分款項已撥出以幫助業界。此外，政府亦為旅遊業從業員提供超過 1 700 個協助疫苗接種中心的短期職位。旅遊業從業員亦可透過報讀僱員再培訓局的課程提升技能，並獲得短期特別津貼。

隨着疫情穩定下來，政府正致力在防疫抗疫與恢復經濟活動兩者之間尋求平衡的工作，努力為旅遊業界開拓更多營運空間，包括於 4 月時容許有條件恢復舉辦本地遊旅行團，並在近日(6 月 24 日)起向三分之二參加者已接種第一劑疫苗的旅行團放寬人數限制，以及預計最快於 7 月底復辦郵輪"公海遊"等措施。香港與新加坡的雙邊"航空旅遊氣泡"方面亦希望在短期內訂下清楚明確的啟航日期。

會展業方面，政府透過防疫抗疫基金推出會議展覽業資助計劃，並在最近宣布將資助計劃延長 6 個月至明年 6 月 30 日，期望能吸引主要會展活動重臨香港，令會展業以至相關行業也受惠。香港旅遊發展局亦從多方面配合工作，爭取以往成功舉辦的活動重回香港舉行，以及繼續締造商機，邀請不同專業界別的行業盡量在疫情後舉辦更多活動，為旅遊業將來的復蘇奠下基礎。

很多受困的行業都是中小企。中小企業方面，政府全力協助他們解決最大的銀根問題，並開拓商機。其中，我們於去年 4 月在中小企融資擔保計劃下，推出百分百特別擔保產品，為企業提供低息貸款，至今已批出超過 37 000 宗申請，涉及近 600 億元的貸款。我們亦優化了這些資助計劃，包括擴大中小企業市場推廣基金的資助範圍，資助更多企業參加針對本地和海外市場的推廣活動，以及擴大"發展品牌、升級轉型及拓展內銷市場的專項基金"的資助上限和範圍。

上述都是針對整體經濟和個別受困行業的應對例子，但要解決目前的經濟困境，我同意兩位議員所指，必須做好疫情防控。

隨着疫情轉趨穩定，行政長官剛在星期一宣布，按着抗疫新路向，我們希望以更精準、更聚焦的方式調整及放寬社交距離措施及檢疫安排，目標都是在做好防疫工作的大前提下，讓市民生活和經濟活動能逐步恢復。當然，最重要的還是透過提升市民接種疫苗的比率，保護自己，亦能提供一個更好的經濟環境，讓我們能逐步邁向較為安全、風險可控的情況，讓經濟活動得以全面復蘇。

主席，今天民政事務局局长、運輸及房屋局副局长及食物及衛生局副局长亦在座，我們會繼續在明早聆聽各位議員的意見，稍後商務及經濟發展局副局长和其他相關同事，在總結發言階段會就大家提出的問題作出回應。多謝主席。

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 5 時 45 分暫停會議。

附件 I

《2021 年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》

委員會審議階段

由運輸及房屋局局長動議的修正案

<u>條次</u>	<u>建議修正案</u>
9	在建議的第 8B(1)條中，刪去“日期”而代以“時間”。
9	在建議的第 8B(2)(b)條中，刪去“日期”而代以“時間”。
18(4)	在建議的第 22A(3)條中，刪去在“指定”之後而在“使用”之前的所有字句而代以“自某時間起，就某收費隧道內最少一個方向的車流生效，則就於該時間或之後”。
19	在建議的第 22B(2)條中，在 最早指定日 的定義中 —— (a) 刪去“ 日 (earliest designation day)”而代以“ 時間 (earliest designation time)”； (b) 刪去“日期”而代以“時間”。
19	在建議的第 22B(2)條中，在 隧道費相關收入 的定義中，在(a)段中，刪去“日”而代以“時間”。
28	在建議的第 12AAC(1)(b)條中，刪去“7”而代以“14”。
40	在建議的第 8A(1)條中，刪去“日期”而代以“時間”。
40	在建議的第 8A(2)(b)條中，刪去“日期”而代以“時間”。
46	在建議的第 23A(2)條中，在 最早指定日 的定義中 —— (a) 刪去“ 日 (earliest designation day)”而代以“ 時間 (earliest designation time)”； (b) 刪去“日期”而代以“時間”。

- 46 在建議的第 23A(2)條中，在**使用費相關收入**的定義中，在(a)段中，刪去“日”而代以“時間”。
- 71 在建議的第 4A(1)(b)條中，刪去“7”而代以“14”。

附件 1

麥美娟議員動議的修正案標明文本

儘管政府於 2002 年開始推行主要官員問責制，目的是為了吸納社會各界管治人才、加強主要官員對其政策範疇的承擔、更好地協調政策的制訂及提升施政效率、加強行政立法機關的合作，以及更好地回應社會的訴求；~~然而~~，主要官員問責制推行至今已逾 18 年，並未能充份達至上述目的；就此，本會促請政府因應最新形勢，積極求變，檢討主要官員問責制，**包括分拆或合併部分現任主要官員的職權，將現時房屋、發展、運輸及環境政策範疇重組為房屋及發展局、交通運輸局、環境及工務局，以及成立文化及體育局**，以提升**主要官員的施政和決策效率**，以及政府的治理水平，從而解決社會深層次矛盾，以及更好地推動香港發展。

註：麥美娟議員的修正案以**粗斜字體**或刪除線標示。