

立法局會議過程正式紀錄

一九九一年六月十二日星期三

下午二時三十分開始會議

出席者：

總督衛奕信爵士，G.C.M.G (主席)

布政司班禮士議員，C.B.E., J.P.

財政司翟克誠爵士議員，K.B.E., J.P.

律政司馬富善議員，C.M.G., J.P.

李鵬飛議員，C.B.E., J.P.

張鑑泉議員，C.B.E., J.P.

張人龍議員，C.B.E., J.P.

周梁淑怡議員，O.B.E., J.P.

譚惠珠議員，C.B.E., J.P.

葉文慶議員，O.B.E., J.P.

潘永祥議員，O.B.E., J.P.

鄭漢鈞議員，O.B.E., J.P.

鍾沛林議員，J.P.

李柱銘議員，Q.C., J.P.

倪少傑議員，O.B.E., J.P.

彭震海議員，M.B.E.

潘志輝議員，J.P.

潘宗光議員，J.P.

司徒華議員

戴展華議員，J.P.

譚王葛鳴議員，O.B.E., J.P.

譚耀宗議員

謝志偉議員，C.B.E., J.P.

黃宏發議員，J.P.

運輸司梁文建議員，J.P.

何承天議員，J.P.

鄭德健議員，J.P.

張子江議員，J.P.

周美德議員

方黃吉雯議員，J.P.

林偉強議員，J.P.

劉健儀議員

梁焯彤議員，J.P.

麥理覺議員，O.B.E., I.S.O., J.P.

薛浩然議員

蘇周艷屏議員，J.P.

田北俊議員，J.P.

黃匡源議員，J.P.

政務司曹廣榮議員，C.B.E., C.P.M., J.P.

衛生福利司黃錢其濂議員，I.S.O., J.P.

保安司區士培議員，O.B.E., A.E., J.P.

教育統籌司周群娣議員，J.P.

經濟司布簡瓊議員，J.P.

規劃環境地政司梁寶榮議員，J.P.

缺席者：

陳英麟議員，O.B.E., J.P.

范徐麗泰議員，O.B.E., J.P.

何世柱議員，O.B.E., J.P.

許賢發議員，O.B.E., J.P.

李國寶議員，O.B.E., J.P.

劉皇發議員，O.B.E., J.P.

夏佳理議員，J.P.

鮑磊議員，O.B.E.

鄭明訓議員

林貝聿嘉議員，M.B.E., J.P.

劉華森議員，O.B.E., J.P.

梁智鴻議員

杜葉錫恩議員，C.B.E.

列席者：

立法局秘書羅錦生先生

文件

下列文件乃根據會議常規第 14 條第(2)段的規定而呈交局方省覽：

項目

附屬法例	法例公告編號
1991 年定額罰款（交通違例事項）（修訂）規例.....	219/91
1991 年商業登記（修訂）條例 1991 年（生效日期）公告.....	223/91
1991 年破產欠薪保障（修訂）條例 1991 年（生效日期）公告.....	224/91
香港上海匯豐銀行有限公司條例 特別決議.....	225/91

一九九〇至九一年度會期內省覽的文件

- (76) 社會福利署署長立案法團編撰的交通意外傷亡援助基金
一九八九至九〇年度年報
- (77) 懲教署署長就懲教署福利基金在截至一九九〇年三月三十一日止
一年內管理情況所提交的報告

各項問題的口頭答覆

非法賽車活動

一、 鄭德健議員問：鑑於非法賽車活動越來越猖獗，除違反道路交通條例外，更危害其他道路使用者的安全，請問政府會否採取更積極和更有效的措施，以遏止非法賽車活動，保障市民安全？

保安司答覆的譯文：

主席先生，警方十分關注非法賽車活動會危害市民的安全，因此已採取一切措施，以防止、偵查和制止非法賽車活動。

警方已分別在港九和新界成立反非法賽車組，負責蒐集有關非法賽車活動的人士和車輛的情報，以及計劃與設置路障和採取其他相關行動，對付這些活動。在一九九一年第一季，警方共採取 31 次行動，截查 346 輛汽車。結果，有 67 輛汽車被扣留，43 人因違犯各項交通條例而被檢控。

警方亦進行研究，以物色最合適的設備，協助偵查和制止公路上的非法賽車活動。當局還定期檢討有關預防和制止賽車活動的措施，以確保這些措施切合時宜。

鄭德健議員問：主席先生，政府可否告知本局，非法賽車活動是否涉及集團式的賭博？政府在瓦解這些非法賽車集團方面，曾做過什麼工作，以及未來會進行什麼計劃？

保安司答（譯文）：主席先生，我不知道有組織的犯罪集團涉及非法賽車活動。據我從警方得知，參與非法賽車的大多是 20 至 30 多歲的青年男性。他們有些有犯罪紀錄，有些則被吊銷了駕駛執照，但我不相信有組織的犯罪活動牽涉在內。

謝志偉議員問：上月在紅磡區，當警察截查非法賽車時，一名涉嫌非法賽車者將其車輛掉頭逃走，以致與另一輛車相撞，使一位無辜駕車人士死亡。請問警方在截查非法賽車時，有什麼措施可避免同類事情發生？

保安司答（譯文）：主席先生，我相信謝議員是指在五月二十五日海底隧道發生的事件。當時一名駕駛人士涉嫌參與非法賽車，他掉頭逃走時與另一車輛迎頭相撞，導致該名人士死亡，而另一車輛的駕駛者則受重傷。這顯然是一宗悲劇，說明非法賽車不但對參與的人構成危險，且會禍及公眾。警方正是為了防止這類事件發生而採取行動。

黃匡源議員問（譯文）：主席先生，請問保安司是否同意長遠的解決辦法是提供正式的道路以外賽車設施？

保安司答（譯文）：主席先生，如果那些賽車設施是公眾康樂設施，我想這項建議由市政局或區域市政局來考慮會較為適合；如果那些設施是私人設施，則應由規劃環境地政司來考慮。

鄭德健議員問：鑑於非法賽車的賭注龐大，請問政府會否考慮提高現時對非法賽車人士只是一萬元的最高罰款額？同時，由於非法賽車經常導致人命傷亡，政府又會否加重目前 12 個月的監禁期？

保安司答（譯文）：主席先生，我們定會檢討刑罰，不過，我們認為現時毋須加重最高刑罰。最近法庭判處的刑罰有逐漸加重之勢。需知道在大多數這類案件中，非法賽車並非唯一的控罪。假如非法賽車導致人命傷亡，顯然可控以其他刑罰較重的罪名。

戴展華議員問（譯文）：主席先生，請問保安司非法賽車的人經定罪後，法庭通常會判以何種刑罰？

保安司答（譯文）：主席先生，我有一些關於兩項罪名刑罰的資料。一項是魯莽駕駛，另一項則是非法賽車。通常魯莽駕駛會被判罰款數千元，以及吊銷執照 12 個月或以上；在

一些案件中，亦有被判立即入獄。有關非法賽車方面，我有一些最近判刑的資料，顯示通常是判立即入獄兩或三個月。

鄭德健議員問：鑑於非法賽車活動日益猖獗，請問政府會否考慮在經常舉行非法賽車的黑點，例如公主道油站一帶，加派警員以制止非法賽車？

保安司答（譯文）：主席先生，會的，警方定會定期檢討這事。警方十分清楚慣常舉行非法賽車的地點，故此，會派人手在該等地點加以巡視，並採取行動。

各級議會及諮詢委員會成員的委任準則

二、 薛浩然議員問：政府可否告知本局，政府委任各級議會（區議會、兩個市政局、立法局和行政局）議員和各諮詢委員會（如房屋委員會、消費者委員會）委員所採用的準則？

政務司答覆的譯文：

主席先生，一般來說，當局委任各級議會的議員和各個委員會的成員時，會根據有關人士的長處，包括其才幹、經驗，以及整體上是否適合擔任有關職務等因素而作出決定。除少數例外情形外，這些人士都是由總督委任的。

薛浩然議員問：主席先生，政府可否告知本局，政府委任議員時有否考慮到年齡的上限或下限，或其健康情況？例如有些議員已被委任超過 10 年；為何政府仍再委任他們，是否因沒有辦法培養新血？

政務司答（譯文）：主席先生，我想年齡僅屬其中一項準則；若某委任人選的健康可能出現問題，我們也會將健康狀況列入考慮。有關任期問題，我們確有嘗試改變有關規定；一般的規定是議員任期為五或六年，但是，這些任命都沒有固定的任期。

李柱銘議員問（譯文）：主席先生，政府委任各級議會議員的政策是根據選舉結果委任議員，以便反映港人意願，還是委任議員以抗衡獲市民支持的民選議員？

政務司答（譯文）：主席先生，對於成員來自不同組別的議會，例如區議會，總督會視乎選舉結果，考慮是否欠缺社會某界別的代表，然後決定委任人選。政府絕無意委任議員，以抗衡民選議員。

田北俊議員問（譯文）：主席先生，政務司在答覆中提及，在委任議員或委員時，會考慮有關人選的才幹、經驗，以及整體上是否適合擔任該等職務。政府可否告知本局，公然反對政府政策會否是不獲委任或連任的原因？

政務司答（譯文）：我可以保證，公然反對政府不會構成不獲委任的原因。

李柱銘議員問（譯文）：主席先生，政府可否答允，本年九月委任立法局議員時，會按 18 個民選議席的選舉結果，視乎那個政治團體能取得相當數目的民選議席，然後選任起碼數名與該團體見解和觀點相若的議員加入本局？

政務司答（譯文）：主席先生，凡與委任議員有關的因素，均會列入考慮。

薛浩然議員問：如果委任一些人士入區議會，是會不公平地影響九月份某些參選者。為何政府在現階段仍委任一些已宣佈會參加直選的人為某些諮詢委員會委員？政府是否希望對一些它所屬意的人賦予政治本錢，以便參加九月份的直選？

政務司答（譯文）：主席先生，由我評論某些議會的委任人選，相信不大適當；我只可重申一點，總督必會考慮個別人士的長處和個別情況。至於薛浩然議員所舉的例子，區域市政局負責新界區，地區範圍很廣；但是，區議會的區界卻與直選選區的相若。我想兩者不能相提並論，因為情況各異，而不同的情況顯然要有不同的處理方法。

張鑑泉議員問（譯文）：主席先生，鑑於政府的諮詢委員會制度一向行之有效，當局可否重新保證，不會純粹因為李柱銘議員剛才提出的意見，貿然考慮改變議員委任的基本準則？

政務司答（譯文）：主席先生，我們定會經常考慮主要答覆中提及的準則。我很感謝張議員，讓我有機會重新作出保證。

李柱銘議員問（譯文）：主席先生，在最近的區議會、市政局和區域市政局選舉中，鑑於某政黨取得的議席遠比其他政治團體為多。政府可否解釋，為何拒絕委任與該政黨政見相同的人士出任區議會、市政局和區域市政局議員？政府會否認為這是刻意阻撓香港市民明確審慎的選擇？

政務司答（譯文）：主席先生，除在主要答覆中提及的準則外，我不打算再深入討論這問題。

多層建築物（業主法團）條例

三、周美德議員問：政務司曾表示多層建築物（業主法團）條例的修訂工作現正接近完成階段，政府可否告知本局：

- (1) 有關的修訂條例草案會否包括取消地產發展商長久或永久負責管理大型私人屋邨之權利；及

- (2) 草案有關糾正樓宇公契內不公平的地方的建議，會否包括容許私人屋邨的小業主成立業主立案法團？

政務司答覆的譯文：

主席先生，有關周議員所提的問題，事態已有較新的發展，因為 1991 年多層建築物（業主法團）（修訂）條例草案已於一九九一年五月三十一日在憲報以白紙條例草案形式公布，並於本年八月底，邀請市民就該條例草案發表意見。

該條例草案載列有關公共契約的若干強制性條款；這些條款會不言而喻地包括於每份公共契約之內。

至於永久或長期的管理權問題，本條例草案包括一項強制性條款，令業主可以至少佔不可分割的建築物業權三分之二的票數通過，向管理人發出不少於三個月的通知，終止其聘任。不過，此項法例實施後一年內不得以這一方式終止管理人的聘任。

主席先生，公有產業的管理權與公用設施的管理權是有分別的。公有產業由各單位業主共同擁有，因此單位業主有權控制及管理公有產業。另一方面，有關停車場、商場及市場等公用設施，則不屬單位業主所有，而是由設施的業主負責。設施的業主根據其業權，擁有這些設施的管理權，因為這是他們的產業，而非單位業主的產業。

關於問題的第二部分，本條例草案已有規定，公共契約或任何其他協議均不能阻止業主成立業主立案法團。

這項規定的用意，是使「任何其他協議」一詞，適用於一些根據批租官地若干規定須負起管理建築物責任的官地承批人。在這些情況下，根據多層建築物（業主法團）條例第 2A 條的規定，現時業主除非獲得由布政司簽發的證明書批准成立業主法團，否則不得自行成立這類法團。主席先生，這個問題相當複雜，不過，當局會參考社會人士在這三個月諮詢期內所提出的意見，決定應否修訂該條例第 2A 條及應以何種方式作出修訂。

周美德議員問：主席先生，是何原因需以三分之二的小業主同意之下才可解僱管理公司？三分之二的比率是否偏高？政府會否考慮以二分之一來代替呢？

政務司答：該比率是條例草案內的建議。假如市民或其他有關團體和組織認為這個三分二比率是錯誤或感到不滿意，而又有充份理由更改這個比率的話，我們亦會聽取意見的。

梁煒彤議員問（譯文）：主席先生，我想提出的一項補充問題，剛才周美德議員已問過了。現我會提出第二項補充問題。政務司可否告知本局，有關的藍紙條例草案何時才會提交本局？

政務司答（譯文）：主席先生，我認為本署需要時間收集、研究並整理這意見。然後，當局會進一步草擬一項條例草案，而最後並以藍紙條例草案形式提交本局。我相信該藍紙條例草案可於明年上半年提交本局。

梁煒彤議員問：主席先生，政務司可否告知本局，會否考慮設立一個上訴審裁處去處理管理人和業主間的糾紛？

政務司答：主席先生，這是我們會考慮的問題之一。

薛浩然議員問：要三分之二的小業主同意才可以成立管理委員會／業主立案法團，究竟政府在考慮三分二這數字時，是根據何種數據來釐定？是否已諮詢了民意而確立的呢？

政務司答：主席先生，首先，我們研究過各方面發表的意見和一些專業團體，特別是與大廈管理有關的專業團體所發表的意見。三分二是個比較穩當的數字。若不採用「三分二」，便採用「一半」。如果採用一半時，很可能由於數目相當龐大的「一半」，會受到另一半人數的影響，所以我們採取「三分二」。但我剛才已說過，這「三分二」比率只不過是一個建議而已。假如各位或各界人士認為不妥當，我們是會聽取意見的。

薛浩然議員問：政務司剛才提及徵詢專業團體的意見。請問這些「專業團體的意見」是否包括一些管理公司或管理樓宇專業公司的意見，抑或是以小業主的意見為主？如果是以這些專業公司的意見為主，那麼會否涉及既得利益的問題呢？

政務司：我們是採納各方面的意見，其中有小業主的意見，也有其他公司的意見。

各項問題的書面答覆

「冰」

四、 周美德議員問：政府可否告知本局：

- (i) 有關毒品「冰」流入本港的情況；
- (ii) 有何方法遏止其流入本港；
- (iii) 如何加強宣傳「冰」的禍害？

保安司答覆的譯文：

主席先生，「冰」或晶體狀甲基安非他命是可以由麻黃鹼或其他合成先驅物製成的。根據過去三年歷次檢獲「冰」的情況顯示，經過香港非法販運的「冰」，主要是從中國運往海外市場，但有小量可能留在香港分銷。在一九九零年，當局共檢獲 5.73 公斤「冰」，而在一九九一年頭五個月內，則共檢獲 21 公斤，其中包括警方於五月十八日，在北角一個住宅單位內檢獲的 20 公斤。這批毒品似乎曾在該單位進行再結晶過程，因此懷疑這個集團從中國偷運液體狀的甲基安非他命來港。香港海關亦在本年內，從一個寄往菲律賓的包裹內檢獲一公斤「冰」。

警方和香港海關一直對各種形式的非法販毒活動保持警覺。當局已提醒執法人員留意「冰」的非法販賣，並就偵察「冰」的技巧向執法人員提供指導。香港海關已加強邊境的情報網絡，並與中國當局保持緊密聯絡。（一九九一年三月十三日，中國海關在一輛駛往香港的貨車上檢獲 31.5 公斤的「冰」，事件中有兩名香港居民被捕。）

政府一直努力不懈地進行全面的禁毒教育和宣傳活動。本年度宣傳策略的兩項主題，都是按照禁毒常務委員會的建議而訂定的；其中一項是鼓勵市民過健康的生活，並且切勿濫用藥物。這與國際認可的方針一致，即以提倡「健康、不沾染毒品的生活方式為首要目標」。當局正不斷向市民，特別是年青人，宣傳「冰」和其他危險藥物的禍害，以及誤用或濫用藥物的後果。

已取消職級的公務員或資助機構僱員

五、 譚耀宗議員問：政府可否告知本局：

- (a) 現時屬於逐漸取消職系／職級而按照本身原有薪級支取薪俸的非首長級公務員人數及資助機構中與此等職系／職級掛鈎的員工人數；
- (b) 該等職系／職級是否在公務員薪俸及服務條件常務委員會的職權範圍，因而應包括於一九八九年公務員薪俸結構檢討之內；及
- (c) 倘問題(b)的答覆為否，當局在完成上述檢討後已採取甚麼行動，以確保並無忽視該等公務員及資助機構員工的利益？

布政司答覆的譯文：

主席先生，目前，屬於逐漸取消職級而按照本身原有薪級支薪的非首長級公務員，共有 620 人；資助機構中擔任對等職級的員工，據報約有 1150 人。

「逐漸取消的職級」一詞，泛指那些因薪級的修訂，或職系的重組、合併或取消，以致須予取消的職級和薪級。這些「職級」的存在，只是為了安置那些在當局宣布取消有關職級前已在職級任職，並按個人意願選擇留任原有職級的公務員。當局的既定做法，是不會對逐漸取消職級的薪級作任何結構檢討，但會按照公務員每年的薪酬調整而作出修訂。因此，這些職級的薪級並不包括在一九八九年公務員薪俸結構檢討內。

自一九八九年公務員薪俸結構檢討後，若干逐漸取消職級的薪級，已不再較其對等職級的現有薪級為佳。因此，雖然部分有關人員已作出不能撤回的選擇，繼續在逐漸取消的職級內留任，但他們仍會感到吃虧。不過，為了能夠盡早取消這些職級和薪級，政府當局準備給有關人員另一次選擇機會，讓他們轉往合適的現行職級。詳細的轉換職級安排現正在擬訂中，可於短期內公布。

受資助機構亦會獲得通知，以便它們可考慮為屬下人員作出類似的安排。

挽救恆隆銀行及海外信託銀行的成本

六、黃匡源議員問題的譯文：政府可否告知本局，現在是否可以公布挽救恆隆銀行甚或海外信託銀行所耗費用淨額？

財政司答覆的譯文：

主席先生，正如我在一九九〇年一月十日的答覆所指出，在恆隆銀行事件中，政府已就該銀行在政府收購前的負債，作出若干賠償保證和擔保。這些保證和擔保所引致的最終負債額（如有的話），現時仍未知悉。至於海外信託銀行，則尚待交回私營機構經營。因此，政府目前仍未能確定挽救這兩間銀行所耗的費用淨額。

公共房屋分佈

七、許賢發議員問：鑑於未來幾年本港新落成公共屋邨之地區分布及所提供之單位數量，均對目前之有關政策構成影響，政府可否告知本局：

- (1) 在一九九二／九三至九四／九五的三個年度內，各有多少個公共屋邨落成？其名稱、分布及單位供應量為何？
- (2) 在上述三個年度內落成之公共屋邨中，有多少個單位將會分別分配予一人及二人家庭？
- (3) 當局會否及以何種方式檢討現行之一、二人家庭房屋政策，尤其在申請資格及合適單位之供應量方面，以迎合將來之需要？

政務司答覆的譯文：

主席先生，在一九九二／九三年度至九四／九五年度期間，將總共有 67163 個新公屋單位落成，這些公屋單位分布於 29 個屋邨，有關這些單位的分布詳情見附件甲。這個水平的落成單位數量，與長遠房屋策略的目標相符，而當局每年都會對這個目標進行檢討，並加以調整。

在這段期間內，將會有 5881 個室內樓面面積由 10.8 平方米至 25 平方米不等的單位落成。根據現行的編配標準，這些單位適合編配給一人或二人住戶。有關這些單位在各年度內落成的數字，請參閱附件乙。此外，現有公屋單位中偶然空置的單位為數約有 12000 個，亦可供編配給這些人數較少的住戶。

有關一人和二人單位供求情況的檢討現已完成，而檢討結果亦已提交房屋委員會屬下發展小組委員會審議，並於本年五月三十日該委員會會議席上獲得通過。這項檢討已根據各方面資料，找出未來五年內供應上將會出現不足之處，並建議多項可行辦法，特別是就時間和地點方面的問題，提出解決辦法。這項檢討的結果和所涉及的問題仍有待房屋委員會屬下各決策委員會考慮。因此，現時要說有關小型家庭的現行房屋政策是否須予修訂，以及應如何對這些政策進行檢討，實屬言之過早；各決策委員會亦將須考慮這些問題。倘有

關建議獲得各決策委員會同意，有關部門相信可以解決現時一、二人公屋單位不足的情況和問題。

附件甲

一九九二／九三年度至一九九四／九五年度落成的
房屋委員會租住公共屋邨單位
(資料來源：公營房屋發展計劃，一九九一年三月)

屋邨	期數	一九九二／ 九三年度將 落成的單位	一九九三／ 九四年度將 落成的單位	一九九四／ 九五年度將 落成的單位
香港				
馬坑邨	1	-	660	-
小西灣邨	3	681	1327	-
耀東邨	1,3,4	-	2720	1880
小計		681	4707	1880
九龍				
彩輝邨		-	-	1362
高超道邨	2	-	-	858
廣田邨	3	2453	-	-
樂富邨	5	-	-	1070
黃大仙下邨	9,11	-	-	3094
白田邨	1	414	-	-
秀茂坪邨	1	-	832	-
深水埗軍營		1360	-	-
翠屏邨	9-10	-	-	1107
慈正邨	1	-	-	1362
慈樂邨	1	-	-	1362
慈民邨	1A	-	2043	-
慈愛邨	1	442	-	-
東頭邨	7	1688	-	-
橫頭磡邨	7	1768	-	-
小計		8125	2875	10215

屋邨	期數	一九九二／ 九三年度將 落成的單位	一九九三／ 九四年度將 落成的單位	一九九四／ 九五年度將 落成的單位
荃灣				
長享邨	3	-	-	1391
葵芳邨	3	442	-	-
葵興邨	2	765	-	-
葵盛東邨	1	-	1071	-
安蔭邨	1-3	-	2043	3154
石籬邨	2-3	-	-	2011
大窩口邨	4	2043	-	-
小計		3250	3114	6556
沙田				
利安邨	1,3	-	3424	-
小計		0	3424	0
將軍澳				
厚德邨	1,2,4	1330	2724	-
小計		1330	2724	0
大埔／粉嶺				
粉嶺第 39A 區 運頭塘邨	1	-	-	1804
	2	816	-	-
小計		816	0	1804
屯門／元朗				
天瑞邨	1-4	4645	3181	-
天耀邨	1-3	4316	2568	-
小計		8961	5749	0

屋邨	期數	一九九二／ 九三年度將 落成的單位	一九九三／ 九四年度將 落成的單位	一九九四／ 九五年度將 落成的單位
離島				
龍田邨	2	-	-	552
坪洲		-	-	400

小計		0	0	952
=====				
總計		23163	22593	21407
=====				

附件乙

一九九二／九三年度至一九九四／九五年度落成的
小型租住單位*

年度	單位數目
一九九二／九三	2,516
一九九三／九四	1,820
一九九四／九五	1,545

總計	5,881
=====	

* 室內樓面面積為 10.8 平方公尺至 25 平方公尺

羈留中心的外逃越南船民

八、 劉皇發議員問：政府可否告知本局：

- (a) 自本港實施甄別政策以來，有多少名在羈留中的越南船民外逃？當中有多少船民仍未被尋回？
- (b) 鑑於大批船民又再湧往本港，船民羈留中心的人口將會急劇增加，當局有否制定措施，以確保年前大規模船民外逃的事件不會再度發生？

保安司答覆的譯文：

主席先生，自本港於一九八八年六月實施甄別政策以來，共有 2360 名越南船民逃離羈留中心，而截至一九九一年六月一日為止，仍有 587 名越南船民在逃。

去年四月白石羈留中心船民外逃事件，引起市民關注到羈留中心的保安安排，這是可以理解的。有鑑於此，政府已檢討所有羈留中心的具體保安標準，並已作出一些改善。羈留中心的圍網已告加強，同時在羈留中心周圍的巡邏次數，亦有增加；此外，又實施更有效和更快速的應變安排，以應付騷動事件。在所有越南難民中心和越南船民羈留中心進行的武器及外逃船民搜查工作，亦已加強。外逃船民及被發現藏有武器者均被檢控。除了這些措施外，政府當局及非官方機構同時亦致力為中心內的越南人增加工作機會及其他活動，以及讓越南人有更多機會參與其所屬營房的管理工作。

這些措施已有效地減少逃出羈留中心的人數。當局會繼續就各個羈留中心的保安情況，以及處理任何可能發生的緊急事故的應急計劃，進行詳細檢討。

職業性噪音導致失聰的補償

九、 譚耀宗議員問：政府可否告知本局，為工作上接觸噪音而致聽覺受損的僱員制訂補償計劃的法例，將在何時提出，以及該項法例不能及早提出的原因何在？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，勞工處處長現正準備所需的法例草擬指示，為工作上接觸噪音而致聽覺受損的僱員制定補償計劃。我們的目標，是在一九九一至九二年度會期內將有關條例草案提交本局。

由於這項計劃在醫療和籌集款項這兩方面均相當繁複，而且需要經過仔細研究及廣泛諮詢有關人士和團體，所以我們用了不少時間始能制定最後的建議。

條例草案首讀

1991 年破產（修訂）條例草案

1991 年定額罰款（交通違例事項）（修訂）（第 2 號）條例草案

1991 年道路交通（修訂）（第 4 號）條例草案

1991 年僱傭（修訂）（第 2 號）條例草案

1991 年僱員補償（修訂）條例草案

1991 年肺塵埃沉着病（補償）（修訂）條例草案

條例草案經過首讀，並經按照會議常規第 41 條第(3)段的規定，下令紀錄在案，以便二讀。

條例草案二讀

1991 年破產（修訂）條例草案

律政司動議二讀：「一項修訂破產條例的草案。」

律政司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1991 年破產（修訂）條例草案。

條例草案修訂破產條例，賦予最高法院司法常務官額外的司法權力，以處理簡單及例行的破產案件。破產條例上一次修訂是在一九八八年，目的在授權司法常務官聆聽無人反對的破產申請。自此以後，司法常務官已從破產案法官接管所有這些案件。結果，破產案法官現已有更多時間專注處理複雜而有爭議的案件。根據一九八八年以來所得的經驗，司法常務官可從破產案法官接管更多簡單及例行的案件。此舉可讓破產案法官專心處理更繁重的工作，因而進一步改善破產案法院的效率。

條例草案第 2 及第 3 條授權司法常務官就以下案件在公開法庭進行聆訊及作出裁決：撤銷接管令或撤回破產判決的申請，債務人要求批准為清償債務而作的債務重整協議或債務償還安排的申請，以及解除破產令的申請。上述申請大多是無爭議性質，由司法常務官處理，應無問題。

為確保司法質素不受影響，條例草案第 4 條建議司法常務官在行使司法權力時，可將任何事宜轉交破產案法官處理。

我很高興告訴各位，上述修訂獲得法律界支持。

主席先生，我謹提議押後辯論這項動議。

押後動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

1991 年定額罰款（交通違例事項）（修訂）（第 2 號）條例草案

運輸司動議二讀：「一項修訂定額罰款（交通違例事項）條例的草案。」

運輸司致辭的譯文：

主席先生：我謹動議二讀 1991 年定額罰款（交通違例事項）（修訂）（第 2 號）條例草案。

本條例草案規定，任何人士倘未清繳法庭命令的違例泊車定額罰款，裁判司有權指示運輸署署長拒絕發牌給在其名下登記的任何車輛或不准其名下登記的任何車輛過戶。

在現時法例下，裁判司只能就涉及不繳交法庭命令的違例泊車定額罰款的車輛，指示運輸署署長拒絕批准該車輛過戶或發牌予該車輛。為增強該法例的阻嚇作用，當局現尋求擴大裁判司的權力，使包括違例者所擁有的全部車輛在內。修訂條文是由核數署署長提出，並且得到本局的政府帳目委員會全力支持。主要的目的在於遏止擁有車隊的車主逃避繳付違例泊車定額罰款。

主席先生，我謹提議押後辯論這項動議。

押後動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

1991 年道路交通（修訂）（第 4 號）條例草案

運輸司動議二讀：「一項修訂道路交通條例的草案。」

運輸司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1991 年道路交通（修訂）（第 4 號）條例草案。

本條例草案授權警務處處長拒絕向未繳付所有交通定額罰款及有關訴訟費用的申請人簽發交通違例定罪紀錄。此舉旨在阻嚇不繳交定額罰款的人士。

主席先生，我謹提議押後辯論這項動議。

押後動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

1991 年僱傭（修訂）（第 2 號）條例草案

衛生福利司動議二讀：「一項修訂僱傭條例的草案。」

衛生福利司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1991 年僱傭（修訂）（第 2 號）條例草案。

在醫院管理局接管現有的政府及補助醫院後，這些醫院將不會再包涵在僱傭條例中有關「醫院」一詞的定義內。為使這些醫院能繼續執行僱傭條例所列明的功能，本條例草案修訂該條例中有關「醫院」一詞的定義，使之包括醫院管理局管治的公立醫院在內。

主席先生，我謹提議押後辯論這項動議。

押後動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

1991 年僱員補償（修訂）條例草案

衛生福利司動議二讀：「一項修訂僱員補償條例的草案。」

衛生福利司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1991 年僱員補償（修訂）條例草案。

僱員補償條例中有關「醫院」一詞的定義，與僱傭條例中所採用的定義近似。基於我在動議二讀 1991 年僱傭（修訂）（第 2 號）條例草案的同一理由，現透過本條例草案修訂僱員補償條例中有關「醫院」一詞的定義。

主席先生，我謹提議押後辯論此項動議。

押後動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

1991 年肺塵埃沉着病（補償）（修訂）條例草案

衛生福利司動議二讀：「一項修訂肺塵埃沉着病（補償）條例的草案。」

衛生福利司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1991 年肺塵埃沉着病（補償）（修訂）條例草案。

根據我在動議二讀 1991 年僱傭（修訂）（第 2 號）條例草案及 1991 年僱員補償（修訂）條例草案時所提出的同一理由，現建議修訂肺塵埃沉着病（補償）條例內有關「醫院」一詞的定義。

主席先生，我謹提議押後辯論此項動議。

押後動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

1991 年法律修訂及改革（綜合）（修訂）條例草案

恢復於一九九一年五月二十九日提出二讀的辯論

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

1991 年道路交通（修訂）（第 2 號）條例草案

恢復於一九九一年五月二十九日提出二讀的辯論

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

1991 年定額罰款（交通違例事項）（修訂）條例草案

恢復於一九九一年五月二十九日提出二讀的辯論

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

1991 年行車隧道（政府）（修訂）條例草案

恢復於一九九一年五月二十九日提出二讀的辯論

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

1991 年輔助醫療業（修訂）條例草案**恢復於一九九一年五月二十九日提出二讀的辯論**

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

條例草案委員會審議階段

本局進入委員會審議階段。

1991 年法律修訂及改革（綜合）（修訂）條例草案

第 1 及 2 條獲得通過。

1991 年道路交通（修訂）（第 2 號）條例草案

第 1 至 4 條獲得通過。

1991 年定額罰款（交通違例事項）（修訂）條例草案

第 1 至 6 條獲得通過。

1991 年行車隧道（政府）（修訂）條例草案

第 1 至 9 條獲得通過。

1991 年輔助醫療業（修訂）條例草案

第 1 及 2 條獲得通過。

本局會議隨即恢復。

條例草案三讀

律政司報告謂：

1991 年法律修訂及改革（綜合）（修訂）條例草案

1991 年道路交通（修訂）（第 2 號）條例草案

1991 年定額罰款（交通違例事項）（修訂）條例草案

1991 年行車隧道（政府）（修訂）條例草案及

1991 年輔助醫療業（修訂）條例草案

已通過委員會審議階段而毋須修訂；並動議三讀上述條例草案。

條例草案三讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經三讀通過。

休會辯論

布政司（譯文）：主席先生，我謹動議本局現在休會。

主席（譯文）：我相信有位議員希望在休會時提出一項議題討論。我想提醒各位議員，各位有 45 分鐘時間在休會辯論發言，之後，我會請一位政府議員致答辭。

新界西北區的輕便鐵路服務

下午三時零九分

戴展華議員致辭的譯文：

主席先生，輕便鐵路運輸系統由九廣鐵路公司興建及經營，為新界西北部居民服務至今已差不多三年。今天，我希望花立法局少許時間，扼述居民對輕鐵的運作和服務水平的意見。

輕便鐵路沿着連接元朗和屯門之間的主幹路而建，並與該路平行。在新界西北部的居民和乘客眼中，輕鐵經常引起交通阻塞，甚至混亂場面，因為輕鐵系統在獨立的軌道上行走，因而佔用了部份已經很繁忙的路面。由於交通日益繁忙，因此除非九廣鐵路公司或政府盡快採取積極的改善措施，否則情況預料會進一步惡化。

此外，九廣鐵路公司經營輕鐵的公司形象亦值得評論。由兩個區議會成立的屯門元朗區議會監察輕鐵服務聯委會收到多宗關於輕鐵服務的投訴，並將投訴連同改善建議轉交九廣鐵路公司，但甚少建議獲得接納。據本人了解，即使這些投訴直接交予輕便鐵路部，也甚少有跟進行動。

就個人的經驗，我對該公司的印象與居民所得的大致相同。數月前，我收到九廣鐵路公司主席發給我的一封固定形式函件，邀請有興趣的人士就輕鐵服務提供意見。我曾在覆函中提出一些改善服務的建議。

我提出的建議包括改善空氣調節系統，以及與小輪公司加強合作，推行合併票務制度，鼓勵乘客使用渡輪和輕鐵服務。我不介意我所提的建議不獲九廣鐵路公司採納，但該公司最低限度在禮貌上亦應給予答覆。事實上，我至今仍在等候該公司的覆函。

我曾與新界西北部居民接觸，並徵詢他們的意見。他們對輕鐵服務的投訴，主要包括下列各方面：

- (1) 空氣調節不足，尤其是在夏天。
- (2) 由於接駁巴士約在晚上十時停止服務，而輕鐵的服務時間則直至午夜十二時，故輕鐵乘客在晚上十時後便無法乘搭其他交通工具。
- (3) 月台上的售票機不足，故在繁忙時間出現人龍。
- (4) 現行的開放式繳費辦法，引致乘客與輕鐵職員經常發生衝突。
- (5) 輕便鐵路與九廣鐵路和地下鐵路不同，因為倘輕鐵乘客在進入車廂後，才決定延長車程，他們是不可能補付車資的。
- (6) 此外，由於新界西北部有相當多居民是文盲，而且不少新遷進該區的居民對輕鐵系統並不熟悉，因此於列車抵達下一個車站前在車廂內作出宣佈，對乘客會有所幫助。
- (7) 月台面積太細，可能構成安全問題，這尤以繁忙時間的情況為甚。
- (8) 列車並不準時。

最具爭論性的問題是，根據法例，九巴的乘客縱使已付全程的車費，但仍不得在輕便鐵路服務區內下車。九廣鐵路公司條例規定，九廣鐵路公司享有超逾 25 年的專利權，在輕便鐵路服務區內經營輕鐵及巴士服務。居民認為此舉犧牲了個人自由，來為該公司提供過份的保障。

地下鐵路公司與九廣鐵路公司同樣在審慎的商業原則下運作，但兩間公司的票價結構卻不同。至於地鐵，則是按通脹率或消費物價指數調整票價，後者則追隨運作費用的趨勢作出調整。相信居民均希望知道為何容許性質類似的法定團體採納不同的票價釐定辦法。

據九廣鐵路公司的年報顯示，一九八九至九〇年度，輕鐵的乘客量上升超過 12%，經常收入亦相應增加約 32%。至於物業發展方面所帶來的經常性收入，則較去年高出 25%，而非經常收入則增加 4.18 億元，別忘記輕鐵的總建設成本約為 10 億元。根據目前對未來數年的預測，物業發展方面，尤其是位於新界西北部的物業，可於一九九三至九四年為該公司進一步帶來可觀的經常性及非經常性收益。

一九九〇年，輕便鐵路系統的票價大幅增加 25%，而多個階層經過連串的談判後，九廣鐵路公司答允在 15 個月內不會再調整車費。然而，今年輕鐵車費卻平均增加逾 14%，而接駁巴士的車費亦平均增加約 25%。

現時通脹厲害，加上預測乘客量會上升 — 因此會帶來收入 — 我對輕鐵如何有充分理由大幅增加車費感到奇怪。

雖然地下鐵路公司仍在虧蝕階段，但過去 10 年的車費調整幅度平均僅約為 8%。至於由同一間公司經營的九廣鐵路，本年車費的平均加幅為 8.6%，而部份路線的車費甚至維持不變。總而言之，輕鐵車費的增幅並不合理，而且與服務水準不符。

主席先生，或者，解決辦法是取消輕鐵現時享有的專利權，容許他人加入競爭。目前，該專利權使市民並無其他較佳或較便宜的交通工具可作選擇，致使輕鐵得以向市民榨取金錢。另一個辦法是讓交通諮詢委員會扮演更積極的角色，以確保輕鐵提供水準更佳和物有所值的服務。

另一項關於輕鐵服務的投訴，就是即使輕鐵與九廣鐵路同屬一間公司經營，但後者提供為高齡人士而設的優惠票價，而前者的乘客卻不能享有這種優惠。我希望知道九廣鐵路公司的「審慎商業原則」所指是什麼？同時此舉又何以配稱為居民提供服務和為他們的利益着想？

主席先生，增加收費從來都不會受人歡迎，而居民對任何公共服務的質素，亦不會感到完全滿意。但無論如何，總要在二者之間取得平衡，而這個平衡應以社會公義作標準，新界西北部的居民會要求我透過本局尋求解決辦法，而我亦誠意希望九廣鐵路公司考慮本人提出的事項，以及本局同僚即將發表的評論，然後致力為居民改善輕鐵服務。

張人龍議員致辭：

主席先生，本人在九廣鐵路公司任職董事超過八年，所以對鐵路公司內部運作和政策一直都有進行密切的觀察和監督。雖然目前本人經已自董事局方面退休，但本人有份參與該公司輕便鐵路在開始階段時的服務和策略。

公司曾派本人及其他董事局成員前往澳洲、比利時及德國，實地考察輕鐵的運作及徵詢其他的資料。因此，我想向各位指出，作為九廣鐵路公司的董事，在一方面，要確保輕便鐵路系統能夠提供暢順的服務，以配合元朗屯門區新市鎮的發展，方便區內的居民；而另一方面，亦有責任要對該項公營交通事業的投資，從事商業上的管理。要在照顧社會大眾所需及兼顧公司利潤之間，找尋一個平衡點，實在並非易事，必須透過長期性整體的規劃，方可有成。

過去七、八年間，就本人觀察所得，鐵路公司董事局內每一位成員，都沒有因基於個人的利益而牽涉入公司的行政、施政及財政等方面。公司若有盈餘，除會預留一部份作進一步發展地區網絡外，甚餘部份會撥歸政府。而政府作為九廣鐵路真正的股東，亦會把該筆盈餘間接回歸市民大眾。

各位同事，今日我們辯論「輕便鐵路服務」，本人想將整個輕鐵系統由始至今，提出以下意見。

九廣鐵路公司建造和營運的輕便鐵路系統，在新界西北區投入服務已兩年多。屯門元朗是輕鐵服務專區，部份社會人士可能認為這種專利安排有礙公平競爭。不過，我想提醒大家，其實在輕鐵未投入服務之前，九龍巴士公司擁有屯門元朗區的交通專利，居民現時在交通上的選擇權和從前沒有兩樣。另外，如果兩家運輸機構同時在區內運作，有可能發生惡性競爭，而為使九廣鐵路公司能對輕便鐵路作出有信心和長線投資，遂成立輕鐵專區。

當本人出任九廣鐵路公司董事局成員時，深深了解到輕鐵系統在早期運作時面對很多困難和居民在適應這個嶄新的交通系統所遇到的問題，例如對票務系統不熟悉；通車初期列車班次未足以應付乘客需求等。今日我想向大家闡釋輕便鐵路在過去不斷加強服務及改善系統的各項設施。

輕便鐵路現時每日的行車班次超過 1600 班，較通車初期的 1080 班增加超過 50%，無論在載客量和服務班次方面皆有顯著改善。另一方面，各線的行車時間均有改善，平均減少達 10%，由兩分鐘至五分鐘不等，主要是因改良了部份交匯處的訊號系統，修正了一些行車操作守則，而司機日益熟練也是因素之一。

輕便鐵路由通車至今，分階段加強平日和星期日／假日的班次，總括而說，繁忙時間班次平均增加了 28%；非繁忙時間班次平均增加了 21%。為了加速疏導乘客，輕鐵在繁忙時間亦安排接掛式車卡行走。而列車的準時率亦經常保持在 99%的水平；另一方面，又將接駁巴士重新調動，以提高運作效率。為了增加載客量，及使乘客上落更方便，輕鐵已拆除面對第一及第三度車門的部份座位。

在票務方面，輕鐵接納乘客和區議員的建議，提供更多折扣給月票使用者，又推出學生優惠票，使區內學生，以更低價錢使用輕鐵服務，而為了簡化分區收費系統，又在星期日及公眾假期，三區月票和優惠票可以作全線通用。同時，據我所知，輕便鐵路正研究如何進一步簡化票務系統。

去年，輕便鐵路又修改售票機的軟件及車票設計，售票機出票速度提高 25%，使乘客購票時更清楚及方便，新車票的設計已印上「成人」和「小童」的中文字樣，以資識別。

輕便鐵路亦關注到車廂內冷氣不足的問題，由於輕鐵於路面行走，受陽光直射，車站多、車門開關次數頻密，導致冷氣系統的運作情況未如理想。為此，輕鐵一直研究可行的改善措施，包括在車尾部份增加出風位，和加大所有風口，以增加空氣循環。又在車頂髹上反光漆，減低陽光折射，並已訂購裝有反光物料的玻璃作車窗，開始進行試驗，另外，亦加密清洗冷氣設備、維修的次數，以確保冷氣的運作正常。本人了解到，為了徹底改善冷氣問題，九廣鐵路公司已訂購 30 部輕鐵車廂，冷氣系統的冷凍能力可以提高 50%。如果效果理想的話，九廣鐵路公司會考慮將第一批車輛作出相應改善。

以我個人見解，作為一間公營公司，九廣鐵路公司一直能採取積極的態度去處理乘客和各界人士對改善服務的建議，實在亦可算得難能可貴的。

鄭漢鈞議員致辭的譯文：

主席先生，過去幾個月來，我們聽到部份市民提出的新要求，就是要監察輕便鐵路的服務，特別是要監察該系統增加車費的事宜。

我希望趁此機會表達我對此項建議的意見。

據我所知，九廣鐵路公司董事局是該公司的最高決策組織，其成員包括由總督委任的社會賢達及商界鉅子。董事局的職責是監察該公司的運作及其所提供的服務，並就公司的發展作出重大的決定。值得注意的一點是該董事局有三名成員來自本局。

除此之外，運輸科及運輸署亦有對九廣鐵路公司進行監察，定期審核該公司的發展及經營詳情。

再者，該公司與行政立法兩局議員之間亦經常利用現有的渠道互相進行溝通。

在地區層面方面，九廣鐵路公司及屬下輕便鐵路部門代表會定期出席其鐵路系統網絡範圍內各區區議會轄下交通及運輸委員會舉行的會議，向區議員簡介各項發展，並就區議員的質詢及提議分別作出答覆及回應。

作為服務新界各主要人口中心的一間負責任的公共交通服務機構，該公司顯然已經受到各類地區及全港性的組織所監察，當然更少不了受到傳媒的監察。

上述各個方面在實際上充當了九廣鐵路及輕便鐵路的「監察者」，為此，兩條鐵路事實上是受到公眾密切的監管。

一般人很容易會以為將九廣鐵路公司列入如交通諮詢委員會一類的既定監察組織的監察範圍內，將使該公司受到與專利巴士公司相類的管制及在准許利潤回報率方面受到相類的規管。根據九廣鐵路公司最新的一九九〇年年報顯示，該公司在未計算物業發展收入前的回報率僅為 4%，若要如巴士公司一樣達到或接近公司固定資產淨值 16% 的准許利潤，九廣鐵路公司及輕便鐵路部均需要大幅增加車費，而此舉則肯定不會為廣大乘客所接受。該公司現有一個 50 億元的資本投資計劃，藉以不斷改善其對乘客提供的服務。我認為該公司儘管在最近曾向政府支付首次股息 1 億 2,500 萬元，仍然能夠憑本身的財政力量成功地推行此項計劃，就足以說明其表現優良及克盡社會責任。我要補充一點，就是該公司並未因為要推行此項計劃而將車費提高至不可接受的水平。

問題的癥結實際在於九廣鐵路公司兩個鐵路系統的乘客是否希望看見及享有持續及規劃完善的服務發展。要進行此等發展便難免要付出所需的開支。該公司目前正透過保持財政力量的方法，使其可以達到改善顧客服務的目標，而毋需要求助於公帑。倘若我們從中干預該公司以審慎商業原則經營的宗旨，那麼，我恐怕必定會導致有關服務的質素日漸下降，又或政府需要大量補貼，二者都不是納稅人所樂見的結果。

九廣鐵路公司為著方便了解乘客的需要和要求，除了保留如詢問熱線服務一類的舊有溝通渠道外，並主動發展與乘客溝通的新渠道。新近成立的「乘客聯絡小組」是首次在本港實行的一項創新計劃，目的旨在為九廣鐵路及輕便鐵路的乘客提供一個表達意見的途徑，方便他們就上述兩條鐵路的服務發抒己見。在此我必須作出利益聲明。我是香港城市理工學院校董會的主席，該學院現正參與有關的資料蒐集、處理及整理過程。我相信客觀和公正是上述小組賴以成功的主要因素，要具備此等因素，便必須有第三者的參與，而香港城市理工學院就是參與此項工作的第三者。

我認為該公司在提高顧客服務方面，讓乘客可以透過直接對話作出參與，實屬一項負責任而又有誠意的措施。我的結論是現行對九廣鐵路及輕便鐵路服務的監察制度已足可確保有關的服務是以顧客的利益為重和在財政上具備營運能力。我希望有份擔任九廣鐵路公司董事局成員的本局議員將會繼續有效地監察該公司的工作及其所提供的服務。

李柱銘議員致辭的譯文：

主席先生，我不知在座的議員有多少位最近曾乘搭過輕便鐵路的巴士？不過，新界西部很多經常乘搭輕鐵的市民和社區領袖，長久以來已對輕鐵的服務水平不滿。因為輕鐵系統在屯門元朗區實際壟斷了市場，而且，輕鐵的管理毋須向公眾負責，於是形成票價高而服務質素低的情況。

居於新界西部的市民在來往元朗和屯門時，可以選擇的交通工具少之又少。該區沒有直接的巴士服務，小型巴士服務則只限於少部分居民。因此，無論輕鐵的服務多麼差勁，市民都只有乘搭，別無選擇。由於得到政府維護，免於與其他交通工具競爭，輕便鐵路沒有多大改善服務的動機。

屯門元朗的居民認為，輕鐵的服務水平遠遜於本港其他地方的主要交通工具。輕鐵列車不足，乘客在繁忙時間可能要等上幾班才能登車。同樣，在非繁忙時間，特別是晚上，往往要等候良久才有車。待等到車到時，有時卻是骯髒的，很多時冷氣又不足。再者，許多居民投訴售票機操作緩慢，而晚間維修工作又聲浪擾人。

除了投訴服務質素外，很多屯門元朗的居民都認為輕鐵最近幾次加價，票價偏高。輕鐵的母公司——九廣鐵路公司——在輕鐵站或輕鐵站附近擁有價值不菲的商業及住宅樓宇，這方面的收益，輕鐵在計算全年收入時似乎完全沒有包括在內。由於略去了這筆收入，輕鐵就報稱經營虧本，並以虧本為理由提高票價。日後輕鐵公司在要求加價而行政局予以審批時，應該考慮以上地產收益，從而對輕鐵的財政狀況有更確切的認識。

假如我們要掌握問題的核心，為新界區交通工具的經常乘客解決難題，就須要採取兩項較為基本的措施。第一，屯門元朗區的居民應該得到其他類型的公共交通服務，以便刺激競爭，促使輕便鐵路改善服務水平。政府應考慮給予輕鐵一年期限，要求輕鐵改善服務。期限一屆，倘若服務質素尚無顯著改善，則政府應採取措施結束輕鐵對屯門元朗區公共交通的壟斷。

第二，輕鐵的管理架構應加進更多向公眾負責的元素。目前，新界西部的居民鮮有機會投訴，或對輕鐵如何改善服務表示意見。我建議輕鐵應成立一個獨立團體，使屯門和元朗區的民選區議員以至其他市民，可以通過這個團體監察輕鐵的運作。

輕鐵的問題在本港的公共專利公司而言並不是獨一無二的。不過，也許因為這些問題所影響的並非全港市民，政府就沒有採取足夠行動，促使輕鐵提高服務質素。我希望政府能更重視新界西部社區領袖對輕鐵的意見，使這項新界居民不可或缺的服務合乎水準。

何承天議員致辭的譯文：

主席先生，我謹此表明我身為九廣鐵路公司董事局成員的利益，我樂於藉此機會恭聽議員在是次辯論上發表的意見，也藉此提出一些愚見。

時至今日，輕便鐵路已成為屯門及元朗區的重要運輸系統，乘客量由八八年九月的每日 18 萬人次增至現時的每日 25 萬人次。這個增長率正持續下去，顯示此系統愈來愈受區內居民歡迎，截至目前為止，輕鐵的投資總額亦達 17 億元。

輕便鐵路在現時及將來的整體投資，從任何商業標準而言，也屬鉅額投資，顯示該公司正致力發展新界西北部的運輸系統。

另一方面，輕便鐵路仍在虧蝕中。在一九九〇年，輕鐵公司共虧蝕 1 億 400 萬元，而且利息尚未計算在內，預料未來五年情況亦會如此。若我們視輕鐵為一個獨立體系，即把一切信貸費用計算在內，則每年的淨損失可達二億元之鉅！

顯然沒有任何商業機構能夠長期出現赤字，必須調整收費水平，使虧蝕情況達到一個可接受的水平，因此最近的 14.1% 車費增幅，按年計算僅達 10.6%，與通脹率大致相若。

有人提議把九廣鐵路公司及輕便鐵路公司的帳目合併，以期降低輕鐵定期調高車費的增幅。實際而言，此即要求九廣鐵路公司資助輕鐵公司，甚至可能是永遠提供資助。

首先我須就此建議的理據提出爭辯，因為此舉可能使兩間公司的確實財政狀況失真，以致難以作出任何商業決定。事實上，輕鐵公司及該公司內部其他營業部門之間經已作出大幅度的互相補助。若以累積額計算，則自八八年九月輕鐵公司投入服務以來，此數目已超過五億元。此外，為應付預期增加的乘客量及改良現行服務，在未來三年內，輕鐵公司將斥資八億元以上改善輕鐵的基本設備，此即包括在屯門及天水圍擴建區興建三條區域擴展路線，及購置 30 部新的輕鐵車輛。此種補助方式會持續至輕鐵最終達致收支相抵為止。

若爭取較大幅度，甚或永久互相補助，必會對九廣鐵路的乘客有所影響，相信這是在座各位均不願見到的。而且，要求某種業務永久補助另一種業務，就審慎營商觀點而言，也絕不成立。須知根據有關條例規定，該公司須依照審慎的商業原則經營。

在辯論輕便鐵路系統的車費幅度及由該問題涉及的九廣鐵路公司運作時，我們須緊記該公司是公營機構，有別於其他專利公共機構。因此，該公司獲得的任何利潤，不會惠及任何個別人士，該等利潤會透過撥作政府一般收入，或撥作儲備基金留待日後發展，以改善及加強對市民的服務，最終也令廣大市民得益。

反過來說，若該公司無法以一個有經濟能力的公司經營，則可能會對公眾服務產生不良影響，或該系統的運作及發展須依賴政府資助，不幸的是全球其他各地許多公共運輸系統均屬於這個情況。

據我乘坐輕便鐵路的親身經驗所得，輕便鐵路確是快捷、舒適、方便而有效的運輸系統。主席先生，觀乎李柱銘議員一些甚為強硬的觀點，我假定他亦乘搭過輕鐵；人們會期望此系統會進一步擴展至新界西北部較廣泛地區，甚至最後連接市區，但若實現此目標，輕便鐵路便需盡速財政獨立，而非依賴任何其他財源的資助。

主席先生，聆聽過本局同僚所作的寶貴意見後，當中自然有好亦有壞，我相信還有許多意見會發表，我必會促請九廣鐵路公司的董事局注意這些意見。

周美德議員致辭：

主席先生，輕便鐵路自八八年投入服務後，在種種條例保障下，現今已取代了巴士成為新界西北即屯門及元朗區的主要集體運輸工具。然而，由於輕鐵服務的「超然地位」亦導致屯門及元朗區的居民怨聲載道，因為他們失去了過往所享有的選擇權利。

政府為了方便輕鐵運作，把輕鐵沿線的區域劃為專區，禁止巴士行走相近路線製造惡性競爭。這種以行政手段來剝削市民選擇權利的行為實為政府一貫「包庇」公共交通機構的例證。而輕鐵更相信由於本身變為「獨市生意」，故市民當面對輕鐵加價時，縱然是很不願意，但仍得依樣用輕鐵代步，因為政府早已絕了市民選擇乘搭其他公共交通工具的後路。

最近，市民大多為通脹高企而感到喘不過氣，但直接帶動通脹的並非私人機構，而是政府和這些無視市民利益的公共交通機構。若然大家不善忘的話，便會記得今年三條鐵路的加價中，以輕鐵的加幅最大，高達 14.1%，比通脹率還要高，這亦是引致近期通脹急升的主因之一。現時，無論市民或是交諮會均無權干涉三鐵的服務收費，加上政府有求必應的處事作風，令市民的生活百上加斤。政府忽視三鐵加價的影響，且容許輕鐵的加幅高於通脹，刺激物價及交通費上升，政府作為通脹的「罪魁禍首」，罪無可恕。而政府對輕鐵的運作亦監管不足，令九鐵、輕鐵及地鐵變成獨立王國，三條鐵路在今年五月不理會行政局的勸告一意孤行決定加價，實是一個十分危險及壞的先例；三鐵作為受政府立法監管及以私人機構形式運作的公共機構，除了以私營方式經營外，基於其開拔費用乃源自公帑，故應承擔社會責任，而不應事事以商業為理由拒絕與政府合作，政府必須慎重處理其與三鐵董事局的關係。

此外，輕鐵雖然只是九廣鐵路經營的部分，但九廣鐵路公司的大部分收益均來自輕鐵所帶來物業發展的收益，根據九廣鐵路公司一九九〇年年報顯示，在已發展和興建中的物業中，與輕鐵有關的佔 50%；這些物業發展在九〇年共為九鐵帶來 4 億 1,000 多萬元收益；但九廣鐵路公司在計算輕鐵加價原因時，卻刪除輕鐵物業發展所帶來的收益，形成輕鐵運作只有虧損而沒有盈利；但既然輕鐵物業發展與輕鐵鐵路營運是一併批出的合約，那為什麼物業發展所帶來的龐大收益卻「摒諸門外」？這會否是輕鐵刻意營造加價理由的結果？

輕鐵服務有很多不足之處。為了改善新界西北部的交通服務，政府理應修改現行政策，靈活處理巴士與輕鐵服務之間的關係，讓市民能有更大的選擇，以巴士作為區內的輔助交通工具，特別是針對在輕鐵專區內提供一些輔助巴士服務；另外，政府亦規定九廣鐵路公司在計算輕鐵加價申請時一併加入物業發展所提供的收益，這樣以物業收益補貼鐵路運作才算公平，亦可避免輕鐵公司無理申請這麼大幅度的加價。

最後，本人希望政府能修訂現行政策，將三鐵納入政府的監管範圍內，以免一如今年五月三鐵不理政府的勸喻在高通脹之下仍堅持一個高幅度加價。

劉健儀議員致辭的譯文：

主席先生，毫無疑問，輕便鐵路系統自一九八八年開始投入服務以來，其為乘客提供的服務在質量方面均有顯著改善，但該項交通設施現今仍受到不少市民批評。

最近的批評是與輕鐵提高票價 14.1% 一事有關。雖然九廣鐵路公司辯稱上述增幅較對上 16 個月的通貨膨脹率為低，倘按年計算，則增幅只有 10.6%，但輕鐵的票價在兩年半內增加 40%，卻是不爭的事實，如此巨大的加幅自然引起公眾關注。據九廣鐵路公司表示，為了抵銷日益上漲的經營成本，有需要調整票價，鑑於該公司須按審慎的商業原則經營，故不得不採取此一措施。在一九九〇年，雖然乘客人數較對上一年大幅增加，但輕鐵仍然虧蝕 3,100 萬元，由此可見，可能需要假以時日，輕便鐵路系統才可達致收支平衡。

九廣鐵路公司急欲將輕鐵的經營赤字減至最低，使其最終能達致收支平衡，對此我頗能理解，但我認為該公司希望在短時間內達到上述目的，頗為不切實際。九廣鐵路公司必須明白，輕鐵只能在指定的輕便鐵路服務區行走，換言之，其經營範圍受到地域限制。此外，輕鐵系統屬於較新的公共交通設施，需要市民逐漸認同及接受。不過，輕便鐵路確有極大發展潛質。在興建更多鐵路支線，特別是通往天水圍的支線後，輕鐵的乘客人數必定增加。隨著元朗、屯門及天水圍的進一步發展，預料輕便鐵路服務區的人口在未來 10 年左右可能增加一倍，屆時對輕鐵服務的需求亦會相應增加。最後，當市區鐵路接駁計劃付諸實行，將輕便鐵路服務區與港九各主要地區連接後，新界西北區將會進一步發展，從而間接令輕鐵的乘客人數有所增加。

我認為九廣鐵路公司不應指望由乘客支付更高票價，藉以克服輕鐵在投入服務初期所遇到的財政困難；相反地，該公司應從本身的組織架構著手，設法負擔輕鐵在經營初期的虧蝕款額。畢竟該公司整體上每年均有巨額純利，一九九〇年的利潤便達到 6 億 2,400

萬元，其中從物業發展所得的利潤佔頗大比數，不過，單以九廣鐵路計算，該年度的營業利潤亦有 4 億 2,000 多萬元。我同意從商業角度而言，利用運輸以外活動所賺得的利潤補貼運輸活動方面的虧損，未必適當，但由同一公司經營的不同交通工具相互津貼開支，實屬合理，此舉在專利巴士公司及其他私人經營的運輸公司頗為常見，與審慎的商業原則亦無抵觸。

主席先生，我們不能期望輕鐵的乘客再次承受與過去兩年的加幅相若的票價調整。九廣鐵路公司必須認真研究獲利的九廣鐵路與虧蝕的輕便鐵路兩者相互津貼的問題。據我瞭解，假如重鐵能夠撥出 1,000 萬元的資助（僅佔九廣鐵路整體盈利的十分細小部分）予輕鐵，後者就可以將本年度的車費增幅維持在 10% 以下。此舉會更加容易給公眾接受。鑑於輕鐵的發展潛質，相信稍後當乘客人數隨著人口增長及輕鐵系統的擴展而增加時，輕鐵將可償付有關款項，而相互津貼可能只屬短期措施而已。在這方面，我認為政府當局可以及應該向九廣鐵路公司施加壓力，促請該公司在釐定票價時必須顧及公眾利益，因為該公司為市民提供者是一項必要的公共服務。

在兩局運輸事務小組今晨的會議席上，小組建議政府當局應該檢討現行有關該兩家法定公司的法例，以決定需否改善有關法律規定，確保該兩家公司所採的審慎商業原則合乎公眾的利益。我衷心促請政府當局採納兩局運輸事務小組的意見，刻不容緩地進行該項檢討工作。

梁煒彤議員致辭：

主席先生，對於一些先前發了言的議員，即偏不計算發言時間長短的人，令我們後來發言者沒有機會發表所預備講辭的做法，我感到十分失望。我希望，以後凡進行休會辯論，每位議員都遵守固定的發言時間。不然的話，就應該以抽籤決定先後，讓我們排名比較後的議員有機會抽到先發言籤，可以多多發表意見。

主席先生，為了讓薛浩然議員也有機會發表一下意見，我只會簡略地發言，不重覆一般輕便鐵路系統服務的意見了。總而言之，我促請九廣鐵路公司多多聽取各界意見，改善服務素質，而政府則加強監察輕鐵系統服務。

主席先生，至於我們議員剛才沒有提及之處，我覺得縱然輕鐵系統服務能夠做到廣泛地受當地居民歡迎，也不表示新界西北地區客運問題可以得到圓滿解決。輕鐵系統有本身的局限，純粹是區域性交通系統而已。

雖然有了輕鐵系統，新界西北地區交通問題仍然存在主要在於屯門、元朗、天水圍三座處於三個不同發展階段，各具特色的新市鎮即使日後也不會成為真正自給自足，為新市鎮和附近地區居民提供足夠而又令人滿意就業、就學等等機會的獨立社區。就算就整個新界西北地區而言，這個地區以後也不可能真正自給自足；不少當地居民無可避免地被迫每天前往區外工作、上學等等。

故此，有關當局應該盡早建立接駁系統，以重鐵或者輕鐵模式把新界西北地區輕鐵系統和貫通港九地區的地下鐵路系統連接起來，讓三座新市鎮和附近地區與港九地區有更密切的聯繫。

薛浩然議員致辭：

主席先生，一九八八年新界西北區設立輕鐵專區引進簇新的輕便鐵路系統，對當時市民來說是可喜可憂的。可喜的是，輕鐵是電氣化，不會排出廢氣，污染空氣，對保護環境有所幫助；但輕鐵市車投入全面服務初期，發生了許多意外，令區內居民感到憂慮，一方面由於乘客和市民不熟習輕鐵系統；另一方面，由於輕鐵的設計系統存有毛病，需要改善。除了涉及其他路面交通工具的意外，乘客在月台及車廂內發生意外，亦常有所聞。雖然輕便鐵路吸取從運作上得來的經驗，先後作出一些改善措施，例如擴闊月台，增加緊急剎車掣等，都是值得讚賞的。

輕便鐵路通車直到如今，……

下午三時五十五分

主席（譯文）：薛浩然議員，鑑於已屆時限，請你坐下。我會請運輸司致辭。

運輸司致辭的譯文：

主席先生，首先，我要感謝各位議員發表許多有用而又具建設性的意見和建議，以及一連串有關輕鐵的廣泛問題，政府和九廣鐵路公司將會根據是次辯論着力而又詳細地考慮這些意見和建議。主席先生，我只會集中討論幾項主要的問題，加以澄清。

主席先生，現時服務於新界西北部的輕便鐵路系統，揉合了當代最優良的科技，在全球同類系統中屬最先進的一種。

輕鐵於一九八八年九月開始經營時遭遇到不少困難。這些困難都是許多新系統開辦時所經常遇到的，而輕鐵系統亦經得起時間的考驗，且逐步發展興旺。

自一九八八年以來，輕鐵車輛已載客行駛超過 1500 萬公里，載客量超過 1.86 億人次。

一九八九年以來的統計數字，一直顯示在本港路面行駛的各類車輛當中，輕鐵車輛的意外紀錄最低。輕鐵的準時率高達 99%。

目前，輕鐵每天的載客量超過 250000 人次，比起一九八八年時的 180000 人次已大幅上升。現時使用多程月票的乘客佔 40% 以上。輕鐵現已普遍受市民接納，成為新界西北部公共交通系統的主力，提供的服務安全可靠，較少造成污染，而且效率頗高。

在屯門增闢的三條輕鐵支線以及通往天水圍的新支線，現時正在興建中，估計耗資 4.5 億元。屯門各支線於一九九二年年初竣工後，將會縮短市民花在許多車程上的時間。至於通往天水圍的支線，預期於一九九二年年底建成，正好緊接這個新市鎮第一批居民入住的時間。

除了現時還在規劃階段的朗屏支線外，上述各項擴建工程，將令輕鐵車站由 41 個增至 55 個，其中不少會為具有良好發展潛質的地區服務。較長遠而言，本年內開始進行的鐵路發展研究，將計劃進一步以輕鐵連接市中心。

到了一九九五年，輕鐵系統每日的載客量料將達 38 萬人次。為應付不斷增長的需求，九廣鐵路公司業已訂購 30 輛輕鐵車輛，價值約 3.8 億元。這些新的輕鐵車輛會有更先進的空調設備以及最佳的座位設計。

除改善輕鐵車輛的內部設計外，九廣鐵路公司亦曾詢當地居民的建議，採取改善服務措施，例如擴大繁忙輕鐵車站的月台；在易受噪音影響的地區安裝路軌潤滑器；調整行車時間表，以提供更佳服務；安裝易於使用的自動售票機；以及改善接駁巴士服務等等。

九廣鐵路公司董事局的成員由總督委任，分別來自社會各階層。九廣鐵路公司條例賦予總督會同行政局權力，就關乎公眾利益的事項向鐵路公司發出指示。

兩局交通事務小組和九廣鐵路公司之間已有一個常設的溝通渠道。

九廣鐵路公司的週年財政預算和未來發展計劃均經由政府詳細審查。我和該公司的主席定期開會，檢討公司的表現和進展是否符合政府所定的政策目標，以確保該公司會繼續以實際的票價水平，提供足夠的鐵路服務。

有關鐵路服務的較重大事項，例如與其他公共交通工具的協調，均會如常徵詢交通諮詢委員會的意見。當局委出若干人士同時出任交通諮詢委員會和九廣鐵路公司董事局的成員，促進雙方的了解和合作。

在地區層面，輕鐵服務由區議會及關注組織負責監管。

主席先生，除此之外，傳播媒介和市民對於輕鐵亦時常密切關注。主席先生，現時的監管制度已屬足夠。

至於服務區域，主席先生，我必須指出，根據現行的安排，大體而言，輕鐵所享有的保障，和假定可代替其服務的專利巴士所能獲得的保障相比，無甚分別。在服務區域內，輕鐵同樣要面對的士及小巴的競爭。

在九廣鐵路的補貼方面，九廣鐵路公司已為輕鐵投資了 12 億元，並會在未來幾年內再斥資八億元，以便擴展輕鐵系統及添置更多輕鐵車輛。

到目前為止，輕鐵用地上的物業發展已帶來約六億五千萬元的收益。這筆款項已用作支付輕鐵的資本投資計劃。透過減縮借貸，來自物業的收益已減輕利息方面的開支，否則有關的開支便會轉嫁到輕鐵票價上去。

來自物業管理方面的經常性收益，亦是一部分收入，作為彌補虧蝕及進一步在輕鐵投資之用。

主席先生，輕鐵的財政雖然正逐漸有所改善，但在很大程度上仍須依賴來自九廣鐵路方面的補貼，這種情況將會持續數年。

關於票價的增加，現時乘搭輕鐵平均每程需費 2.10 元，在一九八八年則為 1.5 元。票價雖然有所增加，不過該系統啓用時收費是偏低的。

有關當局於一九八四年徵詢屯門及元朗兩區區議會的意見，這兩個區議會均支持建造輕鐵的計劃，但票價只可稍高於同等路程的巴士票價。目前，輕鐵票價並沒有高於巴士票價。事實上，輕鐵票價低於行走類似路程的公共小巴。

至於乘客的投訴及反應，九廣鐵路公司認識到，乘客服務的優劣，取決於公司的前線服務人員的工作表現。

社會團體及學校經常獲邀乘搭輕鐵，此舉在於推廣乘搭公共交通工具的應有禮貌，以及安全使用輕鐵。九廣鐵路公司除了定期調查乘客是否滿意其服務外，最近更着手成立一個乘客聯絡小組。經由小組會議收集得來的意見，將會成為進一步改善服務的基礎。

主席先生，儘管政府對輕鐵的表現和進展大致上感到滿意，但九廣鐵路公司或政府並未因此而自滿，我們依然期望輕鐵會作進一步的擴建和改善，以切合社會的需要。

休會辯論經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

下次會議

主席（譯文）：謹祝各位議員有一個愉快的端午節假期。我現依照會議常規的規定，宣佈休會。下次會議定於六月二十六日星期三下午二時三十分舉行。

會議遂於下午四時零五分結束。

（附註：會議過程正式紀錄所列條例草案簡稱的中文譯名，僅作參考指南，並無權威效力。）

