



鄧蓮如議員：

支持法例建議辦法

減輕道路擠塞情況

旨在避免香港道路擠塞情況日益加重的各項法案，今日在立法局中，雖然受到數位非官守議員的反對，但最後卒獲通過。

該等法案是一九八二年汽車（首次登記稅）（修訂）法案，一九八二年道路交通（車輛登記及發牌）規例（修訂）法案和一九八二年應課稅品（修訂輕質燃油稅）法案。

十六位非官守議員在各法案二讀辯論時發言，其中十位支持此等法案（但其中數人表示有保留地支持），餘下六人則反對。

領導辯論的是鄧蓮如議員。鄧議員是立法局非官守議員社會事務小組研究各有關法案的召集人。

鄧議員致詞支持此等法案時，表示同意道路擠塞的問題並不能單獨倚靠興建及改善道路計劃及推行更繁複的交通管理制度去解決。

她指出政府所作之決定的背後原因，首先，是求助於價格機能，作為一個反擠塞的武器。

她說：「我希望能夠補充一下。那些批評者，因為這件武器在財政方面不公平，所以要將之放棄，我不相信這會有好處。」她指出大家不可以忽略了公共運輸往來更暢順所帶來的社會利益的重要性。

不過，鄧議員詢問政府應否對汽車的數量及使用亦作出某種形式的直接限制。

她引述運輸司曾說過「認為不宜完全不讓人有購置汽車的期望。故此政府認為應在採取措施直接限制擁有汽車之前，試用其他的辦法。」鄧議員說：「這個聲明代表政府心目中對運輸事務存著的態度，這即是說，不願意直接解決問題的主要癥結，引致後退到現時零碎及不完整的各種措施。」

「此等態度，最低限度，應對現時道路的情況負一部份的責任。」

「無論怎樣，限制汽車的數目是否比真正施行嚴厲的財政方法更能阻止擁有汽車的慾望，乃是可爭辯的。與此同時，假如首次登記稅，每年的牌費和燃油的課稅的建議增加額並不足夠嚴厲至發揮其效力時，除了損失時間和使消費習慣不必要地改變之外，而唯一受益者將會是庫房。」

她指出，除非的士、小型貨車及泊車的問題亦同時解決，否則甚至一套綜合的財政措施及直接的限制方法，似乎不可以顯著地減少擠塞。

在這方面，她奇怪為甚麼有些在一九七六年完成的整體交通研究中提出的建議，在現行措施實施前未被推行。

鄧議員相信時候已經到來，應要在行政注意力方面和財政資源方面，讓運輸系統的基本設施和可供利用的服務，獲得絕對的優先權。

她續說，只有當政府使市民相信交通運輸是擁有這優先權時，我們才可期待市民忍耐及了解。

鄧議員說：「我並非不覺察到最近數年內改善我們的交通情況的進展。」

「興建地下鐵路及鐵路電氣化就是許多例子中的兩個。」

「但是在這十年內，迄今應給予交通運輸一個較高的優先權。」

方心讓議員：

汽車首次登記稅新措施

可能影響傷殘駕車人士

方心讓議員支持政府以嚴厲方法去減輕道路擠塞情況的決心。

但是，他對一九八二年汽車（首次登記稅）（修訂）法案，表示保留的看法，這是因為該法案影響到那些可能成爲駕車者和車主的傷殘人士的緣故。

方議員引用統計資料，指出目前本港大概有三百一十六名傷殘人士領有駕駛執照，其中過半數擁有汽車或其他類型的車輛，又有超過四百名傷殘人士領取了臨時駕駛執照。

方議員說：「在沒有其他特別爲傷殘人士而設計的交通工具的情形下，顯而易見，汽車乃是他們唯一的交通工具。事實上，對於有些傷殘工作者來說，汽車乃是絕對必需品。」

「所以，這個法案對傷殘駕車者的影響，實在無須細表。」

「我確信很多人都會同意，政府如不在車輛首次登記稅方面對傷殘人士有所優待，實在是一件非常不公平的事。」

王澤長議員表示，運輸司提出的整套建議「肯定並非是萬靈丹，而且亦並非沒有缺點」。

但是，他同意認為該項建議實施較為簡單，而且最低限度以短期而言會有一些阻嚇作用。

王氏力促必須繼續研究其他選擇，最重要的是作更大努力，以改善公共運輸系統。

他說：「這些任務不單只需要有專業知識，且需要有意想像力及堅決的行動。」

至於其他政策的制定，政府是無疑會顧及大眾表示的意見。

運輸委員會主席張炳良表示，運輸委員會將繼續與政府合作，以確保運輸系統的改善。

運輸委員會主席張炳良表示，運輸委員會將繼續與政府合作，以確保運輸系統的改善。

運輸委員會主席張炳良表示，運輸委員會將繼續與政府合作，以確保運輸系統的改善。

運輸委員會主席張炳良表示，運輸委員會將繼續與政府合作，以確保運輸系統的改善。

王霖議員：

在加稅辦法相輔相成情形下  
各項交通措施會較預期為佳

王霖議員原則上同意政府必須及早抑制自用車數目的急劇增長，以遏止本港道路日甚一日的擠塞情況。但是，至於政府所提出的抑制自用車數目增長作為一種權宜的方法，他却有保留的態度。

他認為政府現今的建議，嚴格來說，却是從打擊擁有車輛入手，而非從較易理解的抑制使用著眼。

王議員說：「增加車輛首次登記稅及每年牌照費，基本上與使用車輛無直接關係，祇有增加輕質燃油的稅項，才和使用有直接關係；但一般而言，其抑制作用（指增加車主之負擔而言）却較前二者為小。」

他說：「這是本人對政府建議抑制自用車數目增長的方法，表示保留態度的主要原因。」

他籲請政府繼續尋求更有效及公平的辦法，針對使用車輛而非擁有車輛。

王議員說：「若干措施，例如加強交通控制和管理，發展道路以外公共交通系統及發展道路方面公共交通系統等，在改善交通擠塞方面，肯定有其積極作用。」

他說：「雖然孤立而言，部份管理措施的加強未必會有很大作用（所以運輸司也不大樂觀），但假如政府此項加大稅的提議獲得通過，則在雙管齊下，相輔相成的情形下，這些措施的收效可能較政府的預料為佳。」

何錦輝議員：  
改善公共交通水準及擴大服務

何錦輝議員建議爲使減輕道路擠塞的努力得以發揮最高效用，實必須同時實施一套更積極及有更佳協調的措施。

他說，首先要考慮的，是改善公共交通的水準及擴大服務。

何議員指出，只要有百分之二十五的自用車駕駛人放棄使用他們的車輛，便已意味着最少有額外五萬四千人會利用各種公共交通工具。

他說：「乘客人數突然的增加，將會需要最少增加多五百輛巴士，而我不知兩家享有專利的巴士公司能否即時應付這交通需求。尤其是在這個時候，其中一家巴士公司預期地下鐵路港島綫在一九八六年通車後乘客交通模式會轉變而須預先計劃路綫的發展，正處於進退兩難的境地。」

至於電氣化鐵路，他認爲這對於減少市區的道路使用，作用不大，而連接各火車站與各主要交匯處的接駁服務，亦不完善。

何議員力促政府檢討有關新界的士服務的政策，使新界的士成爲更有效率的交通工具。

他建議新界的士的服務範圍應伸展至荃灣碼頭、九廣鐵路沙田站及地下鐵路彩虹站。

對於傷殘駕駛人士，何議員認爲政府應考慮在汽車首次登記稅及每年牌照費方面，給予他們優惠，因爲在目前的交通情況下，實在不能夠期望一個傷殘者可以隨意享用公共交通工具。

陳鑑泉議員：  
加費可助解決道路擠塞  
是否為唯一方法難肯定

陳鑑泉議員說，雖然東西方國家都接納「寓禁於征」的觀念，但是他對於採用財政上的控制，作為解決道路擠塞情況的唯一方法，表示懷疑。

陳氏就過去十五年來私家車登記的統計數字作出分析，以支持他的論點。

陳氏指出，根據該項分析，倘若出口投機性市場，仍然繼續處於不景氣的情況下，目前財政上的控制方法，或許可以達致把私家車增長率減至百分之五或更低的目標。但是，倘若該等市場情況蓬勃，則那些因投機而很容易地賺取金錢的人士，將會視該等稅項的增加為無物。陳議員說，又倘若目前建議的辦法因經濟好轉而減低效力時，政府應嘗試採用「量的限制」方法，而非進一步的提高稅收。因為這方法或會更有效，同時亦不會引起駕車人士的不滿或導至通貨膨脹。

有關這方面，陳議員提出下列幾種步驟：

- \* 政府應決定每年可批的新汽車登記數字
- \* 每輛舊私家車只可由一輛新車取替
- \* 應制定一項按照申請人的需要編定優先申請表
- \* 待滿足排列在該表的人士的需要後，將餘下的數目用抽籤方式分配給那些未擁有私家車及非必需使用私家車的申請人。

張鑑泉議員建議  
直接限制車輛增長

勝採「寓禁於徵」方式

應採用直接限制方式，而非用「寓禁於徵」的方式。

他指出，在香港擁有私家車，是日益富裕的中等階級所冀望的目標。因此，對車主進一步徵稅是否明智，本人感到懷疑。

「本人覺得，向車主徵重稅之舉，可一不可再，因為凡事都有極限，不可超越。」

張鑑泉議員指出唯一真正有效的解決辦法，是限制未來車輛的增加。

「當然，本人深知，如何決定那類人士才應自置私家車，亦是困難重重，因此建議政府立刻優先處理這些難題。」

談及政府在改善交通基本建設的開支不足問題時，張氏指出在一九八二至八三年度，政府預算支出逾三百億

元於道路以外交通系統的改善工程方面。由一九七六、七

七年度至一九八〇、一八一年度，政府用於建築一個公

輛車登記，政府便需動用三萬七千元去興建道路。每多一  
屋單位的平均費用為六萬六千元，而在同期間，每多一  
半建設道路的開支，就相等於興建一個公屋單位費用的一  
。張議員最後謂：「我們如選擇動用更多款項興建道路的  
，特別是使用道路的人士，只是佔全部戶口百分之十七  
的私家車車主，這是否合理？」

譚惠珠議員：  
認為有關辦法可以接受  
不過交通仍需全面改善

譚惠珠議員表示建議的一套辦法是可以接受，因為經過淘汰的方法後，它是剩下來現時唯一可行的建議。

但她指出，為要減輕本港交通擠塞的問題，政府要做的工作仍多。

譚議員說，她認為重要的是政府批准和鼓勵在偏僻地區和新界增加住宅豪華巴士及專線小巴的服務及改善現有的公共交通服務。

她說：「建議的各項措施能否有效地限制自用車的增長，仍待事實證明。」

「可以肯定的是，這不是解決本港交通問題唯一答案。」

「事實上，我們需要全面的改善。」

張人龍議員：

限制擁有車輛可免道路擠塞  
用新增收入助集體運輸發展

立法局非官守議員張人龍表示留意到擬議之各項措施的目的，是要阻止本港道路擠塞繼續增長，特別是在市區。

但張氏認為，政府所應當做的，就是要透過限制擁有車輛和已按計劃逐年減少本港道路上行走的車輛數目，來免除道路擠塞。

張氏說：「在一定的程度內，我們錯誤地將解決問題的精力放在市郊而不是市中心；就算該三項法案成功地減低道路擠塞的增長程度，但目前的道路擠塞情況經已達到危機程度。」

張氏同意執行限制擁有車輛的措施是困難的，但他認為限制擁有車輛是解決道路擠塞問題的根本之法。

他問及為何政府不立即採取限制擁有車輛的措施，以及從現實處阻止道路更形擠塞。

張氏並建議政府應利用該筆預期每年收入之十億元資助地下鐵路和九廣鐵路系統改善服務及將服務範圍擴展至本港其他地區。

他說：「如果我們希望本港市民樂意乘搭公共交通工具的話，這些措施是一定要執行的。」

羅德丞議員：

本港不能不採取措施

以減低自用車增長率

交通諮詢委員會主席羅德丞，為最後評論該等法案的非官守議員。

他說：「本人完全了解我們必須採取措施，以減低自用車的增長率。這是無可奈何的事。」

「本人明白其他方法可能在政治上比建議中的方法較易令人接受，比如透過直接管制的方法，從而使現時的駕駛人士較諸未來的駕駛人士佔優勢。誠然，這將會造成對牌照的需求甚殷。」

「無論如何，本人只可以說，不論我們採取何種管制方法，從今以後，自用車將會成為奢侈品，受影響的市民，無論怎樣不愉快，亦必須接受此事實。」

對他們來說，如果管制一同施諸公務員身上，則他們所受的不公平待遇會較輕。對於這點，本人歡迎運輸司提出任何能減少特殊階級的公務員使用汽車的建議。現時公務員在使用汽車方面，並沒有財政上管制。較早時，羅議員曾說，本港道路，出現擠塞的危險情況，並不出奇。因為當局在這方面沒有使用足夠經費。

他說，兩年前他就曾在立法局提請大家留意，政府由一九七五年至一九八〇年的五年內把道路資本支出相對地減少了一半。一九七五年道路支出佔全部資本支出百分之七點八，但這支出一直逐步地減少，而至一九八〇年，只佔全部資本支出的百分之八點二。

他說：「雖然我們已興建了地下鐵路及改建九廣鐵路，但這兩方面對香港市區的貨物運送沒有幫助。可以說，所有已增加的貨物流動量，要完全由道路系統來負擔。」

羅議員亦同意孟家華神父對官僚主義的苛責。

他指出說：「實際上，政府在去年才接納成立運輸科的觀念，並終於成立運輸科，從而使建立了統一的運輸決策，有了一綫希望。」

「本人希望統一的運輸決策，能善用海上交通，並透過適當的策劃及積極的執行措施，能善用道路系統。」

議員孟家華神父：  
汽車首次登記稅等法案  
對私家車駕駛人士不利

在立法局反對汽車、道路交通、應課稅品等法案的六位非官守議員為：議員孟家華神父、吳樹熾議員、議員班佐時牧師、陳壽霖議員、楊少初議員及周梁淑怡議員。

孟家華神父在致詞時形容該等建議為「一套迫害私家車駕駛人士的法案」。

他堅稱本港道路擠塞的主要原因，是政府在過去卅年來的官僚作風的後遺症；

他說：「這些錯誤的特別點為：欠缺想像力，缺乏遠見、延遲進行各項工程以致費用一年較一年昂貴。」

「但最主要仍為政府各部門之間欠缺籌劃。」

在列舉一些事例證明政府部門計劃不統一時，孟家華神父認為因政府的官僚過錯而懲罰部份使用道路人士實不公平，尤以那些既繳付汽車及牌照稅，而駕駛輕型車輛的人士為然，這些車輛只對道路造成輕微損壞。」

孟家華神父力稱：「整個計劃其實只是一項試驗。因進行這個成功機會甚微的試驗而要私家車駕駛人士花費約十億元代價，這不但浪費財力，且亦欠公允。」

「其實應先予進行的工作不勝枚舉，例如較早時提及的統籌策劃。」

孟家華神父續說：「另一項極需要進行的重要步驟，是要政府放棄制訂策劃時所採取的消極態度。例如，在計算私人住宅地積比率時所規定不切實際的停車位數目。」

班佐時議員：  
限制車輛增長辦法  
前經採用並無效用

議員班佐時牧師指責運輸司遵循她所謂本港過去曾經採用但已證明無效的辦法。

班佐時牧師說：「我認為施格先生的辦法是會引起通貨膨脹的，因此我必須加以反對。」她又說，車主對負擔擁有自用車的額外費用無可奈何地接受，同時決心每月更賺多些錢來應付日高的費用。

她說：「施格先生自己也承認提高輕質燃油的稅項，不過是將徵稅水平提升至一九七六年而已。」

「明顯地大家也以這種角度來接受輕質燃油稅。」

「我相信長期來說，增加首次登記稅和每年牌照費，大家的感覺也不外如是。」

班佐時議員強調本港必須減少道路上的車輛數目，最低限度必須使它不再增長。

然而，運輸司認為在限制車輛數目上將有不可克服的困難。

但班佐時議員則認為運輸司所說的「很大的困難」實在可用激烈的辦法來解決，如果他真正動腦筋去對付這問題的話。

她指出，在新加坡，限制車輛的方法是堅持如要發牌給一輛新車，就必須毀滅一輛舊車。

她說：「我覺得不應這樣輕易地認為新加坡的榜樣是不可行的而放棄。」

「我認為在找尋切實可行方法上，香港的執行人員和新加坡的本領一樣高強。」

班佐時牧師亦建議如果買新車要靠抽簽辦法，也許汽車不再會成為地位的象徵，而更少人會覺得有買新車的需要。

陳壽霖議員：

減低道路擠塞另有善法

陳壽霖議員說，一個較爲被社會所接受及一定比較奏效的減低道路擠塞的方法，是限制准許在路上行駛車輛的數目。

他說：「一個可能的分配辦法，是將新增加的車輛分配給那些真正需要一輛汽車及有能力擁有汽車的新車主。」

「爲了維持公平及預先決定的限額，任何一位車主只可以在放棄一輛舊車，和取消其登記後，才能根據以一換一的原則，來購置一輛新車。」

他解釋說，基於下列三個理由，他極之贊成這個另外的解決辦法：

\*它不讓人有口實，抨擊所提出的財政措施旨在增加庫房收入；

\*可以滿足那些會成爲新車主的人的社會願望；

\*現時的車主可繼續享受方便而不致受數額巨大的登記費用所懲罰。

陳氏說：「倘若政府對這個可作替代的建議小心研究後而發覺它並不可行時，本人才願意支持這個法案的建議。」

吳樹熾議員提出警告說  
寓禁於徵並非最終辦法

吳樹熾議員提出警告說，在公開辯論的各項建議，可能具有深遠甚或是危險的含義。

在引用新加坡為例時，他說，新加坡實施類似的「寓禁於徵」辦法已有十餘年，目的是一樣。

他指出，自一九七二年開始，車輛註冊局長即釐定抽取私家車價格的百分之四十五，作為入口稅。由於這項措施收不到預期效果，新加坡政府遂於一九七五年將額外登記費由百分之五十五增至百分之一百，一九七八年增至百分之一百二十五，而一九八零年則增至百分之一百五十。

吳氏說：「一九七六年，新加坡汽車數目減少百分之四點六，一九七七年減少百分之零點四。」

「但市民只是在政策實施初期感到震驚，其後汽車數目又開始增加：一九七八年增加百分之一點七，一九七九年百分之四點五，一九八零年百分之六點三，一九八一年百分之五點九七。」

他說：「新加坡政府委任專人擬備的一份報告書剛於四個星期前發表。報告指出，由現在到一九九零年，新加坡汽車登記費及道路稅，將須再提高百分之五十，而在其後十年內，這個天文數字又要再增加百分之八十。」

吳議員表示，除這些措施外，新加坡還推行一項計劃，凡將舊車送往拆成廢鐵的人士，均可獲減免部份新車登記費。

新加坡所採取的其他措施包括：出售汽車者，必須繳納一項有阻嚇作用的稅款；以及公司車輛每年要繳納雙倍牌照費。

他說：「從運輸司於五月五日在本局發表的聲明來看，顯然他甘心冒險行事，但他指出這不是最終的解決辦法。今天提出的建議措施，質量都可以加強。」

他提出詢問說：「我們可以從新加坡的例子，看到這些措施確實可以加強。雖然新加坡採取日漸嚴厲的措施，但車輛的增長率仍然超出『尚可應付的』百分之五，而這個百分率正是我們運輸司所期望見到的。爲什麼我們還要仿效呢？」

較早時，吳議員說以他所知，這是首次有人建議本局贊同徵稅除可賺取收入外，還有其他作用。

他又提出質詢說：「財政司當年以本局議員身份出席會議時，不是曾經說過，基於『平等和符合邏輯』的理由，他反對這種徵稅形式嗎？他不是曾經告訴我們，他第二次購買汽車時所獲得的自由感，一直銘記在心嗎？」

「現任布政司以前出任財政司時，豈不是多次暗示過，他不願意採取現在所建議的措施嗎？」

他指出財政司在首讀的演辭中，祇說道他爲人所說服，放棄自己的原則。

吳氏警告說：「雖然他提及年度觀念、總體經濟、審慎態度、他本人推崇的經驗主義及反對的擔保論，但他並未真正解釋放棄原則的原因。」

「財政司應該知道，堅持原則是政府處理經濟事務獲得驕人成就的主因。如我們違反這個大原則；又或者財政司經常修改自己首次預算案中，極具說服力的哲理和政策，就一定會引起大眾不安。我們仍不知道什麼導致這次倉猝行動。」

楊少初議員：  
增加汽車用燃油稅  
對新界居民不公平

楊少初議員對引用三條保護公共賦稅令以增加首次登記稅、每年汽車繳付的牌費及輕質燃油稅表示關注。

他指出，他並非對此等法令的效力有所質疑，因為事實上它們並沒有超越有關條例第二條的規定範圍。

楊氏說：「我是指財政司在本年五月五日發表演說時表示，擬訂這三項法案的目的『不在於增加政府收入，而是要限制車輛的使用』。」

「因此，本人所感到疑惑的，是當局鑑於部份人士可能會在本局通過有關法案前，湧往購買新車及辦理每年一次的汽車牌照續期手續，故運用保護公共稅收條例所賦予的權力予以遏阻。」

他說：「本人不得不懷疑當局在渴望見到顯著收效之餘，曾否操之過急，以致所採取的措施，大大違背原有條例的要旨及精神。」

楊議員複述前任律政司在一九七四年十二月作出的保證時謂：「該條例除用以防止稅收損失外，不會供作其他用途。」以支持他的論點。

在評論該三項法案所帶來的影響，楊氏認為這是使「富與貧」、「有與無」有所區別。

他說受影響最大的是「三文治」階層，他們辛勤工作，節省了足夠金錢，希望成爲車主，但這份擁有汽車的熱望、自豪感及需要，現已無法實現。

以新界居民而言，私家車成爲一種生活的必需品，而剝奪他們的汽車擁有權，即是使他們不能走動，因而嚴重影響他們的生活方式、謀生的能力及生活的水平。

楊議員亦批評首次登記稅的不同稅率。

他表示不能理解爲何車輛價格愈高，稅率便愈高。楊氏說：「即使所有車輛的稅增比率都是一樣，一輛英國製『積架』的稅額將四倍於一輛大小相若的日產『豐田』，但須知道，二者佔用的道路面積大致相同，而且對擠塞問題亦有同樣的責任。」

有關汽車用燃油稅的增加，他相信此舉對新界居民非常不公平。

他指出，雖然這些居民包括農民、漁民、商人、家庭主婦和工人。他們像英美兩國的居民一樣，都需要以汽車長途代步，以辦理日常事務，但對於造成市區道路擁塞，則沒有多大關係。

他說：「因此，本法案是沒有顧及新界居民的社會和經濟環境，而其所擬採用的措施，既不能阻嚇駕車人士使用道路，亦不能公平對待依賴汽車作爲主要交通工具的居民。」

楊氏說：「除非當局全面檢討交通問題，並依照計劃推行各項措施，否則如此一套單是針對自用車主的方法，既不能解決問題，亦有欠公允，因此，本人難以支持是項動議。」

周梁淑怡議員建議  
雙單日使用道路  
可減少交通擠塞

周梁淑怡議員在反對該等法案時，表示對政府在達成該等建議措施的行事方式，感到失望。

她雖同意為免車主一窩蜂辦理登記及換領牌照，擬議的措施必須絕對保密。但她批評政府沒有讓車主廣泛參與討論有關若需要管制時，他們會選擇何種措施的問題。

她說：「有關的問題實在太少提出來公開討論，而政府亦肯定沒有鼓勵此事。當局實應全面徵詢民意。我們到底也不是單顧未來的事，現時本港已有二十一萬七千名車主。」

「只要這些措施公平，易於遵行，可能大部分車主都願意接納加費以外的措施。」

有關建議中的措施，周議員相信「不但在社會方面有厚此薄彼之弊，及在經濟方面又會引起通貨膨脹之虞，而且專橫武斷，殊非長久之計。」

不過，她表示最不滿的，是這些措施仍有未能肯定的地方，而且全無保證可以奏效。

她認為，採取更直接及有效的措施來限制車輛數目，遠較採用任何其他辦法為穩當。

她說：「事實上，本人不明白為何不能採取抽籤方法，對整個社會而言，此舉較增加收費的措施更為公平，因為每名申請人的機會均等。」

周議員亦提議一個極端合理而又適合香港環境的方法：在若干交通嚴重擠塞的地區，如中區、英皇道、窩打老道等，實施「雙單日限制使用道路」辦法。

最實際可行的辦法是按車牌最後一個數字來准許車輛於每週雙、單日用道路，星期日及公眾假期則不加限制。

她說：「這個方法對非擠塞地區的使用道路人士不會引起不便。至於此舉可能鼓勵市民購買更多車輛問題，則很容易解決，只要實行限制車輛增長的措施，便可予以遏止。」

## 汽車登記稅法案二讀辯論

非官守議員質詢  
運輸司逐點答覆

運輸司施格在總結三項為減低私家車增長的法案二讀辯論時，指出立法局非官守議員幾乎一致同意需要限制私家車的增長率。

他說：「多位議員對提出的建議大力支持，同時亦有些議員強烈反對。此外，也有一些議員作出有保留的支持。」

他表示，經過這個充分顯示出堅決意見的辯論後，對通過這些法案可算是有審慎了解；正當我們推行較長期的計劃時，我們亦須採取這些令人不歡的措施，以遏止交通情況再度惡化。

運輸司在一篇冗長的演辭中答覆非官守議員所提出的若干點。

不公平的效果

多位非官守議員曾就該法案對將會成為車主人土的期望所造成的影響，發表談話，他們形容該等建議為不公平，有利富人。部份議員則建議採取直接限制車輛數目是一種較公平的制度。

施格在答覆該等評論時說，政府相信在原則上，現時不宜完全否決市民擁有車輛的期望；而在採取直接限制擁有車輛措施前，應試用其他措施。

施格說：「在我們能夠想到或建議的制度中，沒有一個是完全公平；不論從受影響的個別人士或整個社會的觀點而言，每一個制度均有不公平的地方和不利之處。」

「但現時的情況確實需有所行動；同時，所得的結論是，作爲一個開端，該等建議是較少不公平；概括而言，它可讓個別人士根據他們的經濟預算決定是否繼續擁有汽車，或應否購買汽車。雖然此舉是不受歡迎，但却是不能避免，很不幸的是欲擁有汽車的人士將要重新考慮他們的處境，有些甚至會因此而要延遲實現他們的願望。」

但他表示感謝提議直接限制汽車增長的非官守議員的支持，並盼待他們在如需要施行此種辦法時提出如何加以推行的意見。

### 通貨膨脹效應

在答覆兩位非官守議員所稱有關建議會引致通貨膨脹的說法，施氏承認，對繼續擁有汽車或將來購置汽車的人，使用汽車的費用將要上昇。

他說：「但我們在進一步改善道路容量和公共交通的同時，我們必須注意仗賴減少車輛增加率的全盤經濟效果。道路擠塞將會和緩，貨車及路上公共通行車較爲容易，由是，就較合乎經濟。」

### 交通發展計劃

在回答大部份由鄧蓮如議員對往年交通發展計劃不足夠的批評時，運輸司施恪提及張鑑泉議員在辯論的較早時間所談及的政府運輸基本建設包括地下鐵路及九廣鐵路現代化計劃的支銷。

除張氏所談及的數字外，施氏指出在過去三年半以來，兩間主要巴士公司的載客量已擴充百分之五十，及指出其他公共交通的較不令人矚目的改善。

運輸司說：「在政府的積極指示和鼓勵下，這些改善和發展仍將繼續。」

他亦保證繼續致力增強住宅豪華巴士服務和專綫小巴路綫的發展。他又說，在去年，政府亦推行了私家車出租汽車制度。

鄧蓮如議員曾在其講詞中表示，她相信，給予運輸基建建設及服務發展以絕對優先，時機已臨。

運輸司說，他熱烈歡迎鄧蓮如議員的建議；但他指出，這是由於七十年代末期絕對優先權給予房屋方面，而致產生對運輸方面的影響。

他說：「政府相信運輸政策上所作之最近改變——即加強效能及促進更佳的統籌，是獲得正確的先後次序平衡辦法。」

### 新界車主

在談及新界居民的特別問題時，施恪表示該等措施，雖然涉及的範圍甚廣，確實並未能考慮到截至目前交通擠塞仍非新界一項問題。

不過，他說，較早時之演詞所提及，在實施一個並非全港性繁忙時間牌照或地區牌照系統時，是有困難的。雖然經過進一步研究，該等系統在香港的特殊環境並不可行，施氏對此表示遺憾。

### 一個恰當的問題

在評論吳樹熾議員對該等建議的普遍反對，吳議員形容該等建議乃不切實際。施氏說，吳議員並無其他的建議，因此他祇能相信沒有問題或情況已達絕望之境界。

運輸司說：「本人向他提議我們必須正視事實及量入為出。」

### 傷殘駕車人士之優惠辦法

在回答方心讓議員建議對傷殘駕車人士的首次登記稅進一步獲得優惠時，施恪表示，社會事務司已要求他說出該項建議將予以研究。

施氏解釋，現時，傷殘駕駛人士可申請豁免繳交駕駛考試費、臨時駕駛執照費、駕駛執照費，以及發動機氣缸容量一千立方厘米以下汽車牌照費，根據建議，將會提高至一千五百立方厘米以下的汽車。

他說：「在初期似乎頗為困難，但我們認為我們現已有一套可能的系統，去進行首次登記稅的優惠辦法。」

### 公眾討論限制措施

施氏提及周梁淑怡議員指責政府未有讓駕駛人士對各措施，或實際上，對他們感興趣之任何措施廣泛發表意見，但「接納有需要去保持機密」。

施氏並不接納這個指責：「各項建議的理由及背景經已徹底公佈，並與非官守議員取得協議，在法案首讀後四星期才恢復辯論，以便民意能表達及經由慣常途徑使非官守議員知曉。」

有關公務員使用政府車輛事，施格說政府擔任兩個略有互相抵觸的角色。

他說：「政府是一個大的僱主，一般來說，它的政策是作為一個好的僱主，及顧及私人機構的習慣。同時，全面來說它卻要製訂及實施各項交通政策。」

對於羅德丞議員及周梁淑怡議員所表示的關注，施格稱布政司署的兩局及行政科處長請他在立法局向各位議員保證政府將會繼續嚴密注視政府的一批房車的使用情況及有關增加房車的建議。

施格又說，銓叙司羅能士和他本人會考慮由羅德丞議員所提出的事情，和確保負責就這些事情向港督提建議的首長級薪俸及服務條件常務委員會知道他們的意見。

施氏亦有對非官守議員提出的多項要點作出答辯。

在評論孟家華神父對限制車輛措施和政府處理道路擠塞問題的批評時，施格表示，孟家華神父認為不管怎樣，政府無論在過去抑或將來均應設法制定發展計劃及分配先後次序，使私家車可以在數目不受限制的情況下，隨意來往各處地方，從孟氏過去對社會問題所作之意見看來，這是很難相信的。

施氏說，他於五月五日致詞時經已談及此所造成之影響。他說：「事實上，它會在很大程度上引起社會不公的。」

周梁淑怡議員贊成在交通擠塞地區，採用單雙日限制私家車使用之辦法。

施氏說：「在意念上，它是一個簡單和公平的主意，但實行起來，那些擁有兩部車之車主會比那些一車車主更為有直接好處；此外，檢舉使用假登記號碼牌的困難，亦使該項計劃很難在香港的環境下推行。」

他又向周議員解釋，他那些反映交通擠塞對巴士及電車服務影響的數字，是與巴士的維修標準，以及電車乘客改搭其他交通工具無關的。

他就吳樹熾議員所舉有關新加坡採用的財政限制的例子，並指出吳議員所說的期間，即由一九七六年至一九八一年的六年時間，增長率為百分之十三點八，似乎算是成功。

運輸司說：「但到了以下一個關頭時，車輛大為激增導致的全面性反效果比起有利影響尤為惡劣。它們便不可視為最終的解決方法。最終解決方法必定要比較公平，同時盡可能不要剝奪擁有車輛的機會。」

他說，任何人包括政府在內，都不能有把握地預測目前的建議可能構成影響的程度。他感激王霖議員贊同政府的想法，王氏說：「在考慮到問題的緊急性，及在設計合理、公平、簡單、可行的措施上的困難時，本人同意政府應首先採取這些建議作為權宜的措施，並應繼續找尋較為公平及有效的方法，針對抑制車輛使用而不是車輛擁有。」

## 道路（工程、使用及賠償）法案

非官守議員陳壽霖今日（星期三）在立法局會議上籲請當局日後提出一些容易引起爭論的法案，應考慮先將法案公佈週知，讓市民發表意見，並確保在法案提交立法局之前，已盡量進行諮詢。

他說：「這樣便不必在委員會審議階段時作大量修訂。」陳議員是在恢復辯論一九八二年道路（工程、使用及賠償）法案時作以上表示。該法案的委員會審議階段和三讀程序押後進行。

該法案之目的是在一項法例之內規定一項詳細守則，處理有關新道路工程的一切事情。

陳議員為研究該法案的非官守議員專案小組的召集人，他表示，該小組認為法案內有關賠償的規定大致上屬公平合理。

他說：「作為專案小組成員，我們的首要任務是解決本法案所載有關賠償原則的棘手問題。」

「這個問題引起不少爭論，市民亦紛紛就此事提出意見。」

他指出，專案小組是基於下列三項理由，最後決定接納該等賠償原則：

\* 在賠償問題上，政府不應比私人發展商處於較不利地位，因為私人發展商所建樓宇，縱然阻礙鄰近樓房的視野，亦毋須向有關業主和住客付出賠償。

\* 小組曾研究一九七三年英國土地賠償法的條款，發覺其中對於「不利影響」所給予的賠償，範圍極為有限，實不足以作為法律上先例，以支持所提出範圍廣闊的賠償建議。

小組已考慮到法案已授權總督會同行政局規定條件，以減輕樓宇業主和住客因鄰近道路工程而受的影響。小組認爲這項規定至爲重要，就本港環境而言，不失爲兼顧公私利益的最公平方法。

陳議員亦提出獲得非官守議員全面支持的主要修訂，各項修訂爲：

- \* 將實施日期作爲法案生效日期；
- \* 訂明無論工程所在地區是否已有城市設計圖存在，只要總督會同行政局認爲有此需要，便有權將任何工程計劃交由城市設計委員會審核；
- \* 賠償規定內訂明「如索償人有部份土地被收回與建道路，而該處的地價因是項工程而上漲，則政府將根據地值的增加而削減賠償額」一項，予以取消；
- \* 規定政府在適有已收回但未有用於道路工程的土地時予以「適當考慮」，將收回的土地售還原有業主；
- \* 法案規定，「如某地盤進行的屋宇建築工程與道路工程不配合，則建築事務監督有權在三年內拒絕批准該屋宇建築工程進行」，此規定予以修訂以容許任何土地受影響而有權獲得賠償的人士，可向總督會同行政局申請由政府收回原有土地。

施偉賢議員在致詞時就法案之建議修訂發表意見。

他說：「港督會同行政局將有關圖則及反對提交城市設計委員會的權力，是一項重要的規定，因爲它能確保反對得到適當的聽取。」

他說：「值得注意的是即使沒有城市設計圖則，該提交權力亦通用的，因而是項改變超過城市設計條例本身所設想的。」

有關刪除附表第三款之規定的建議方面，該項建議爲，如果建議之道路工程使申請賠償人士所擁有之其他土地的地價上升，付出的賠償額便會減少。施議員表示反對該條款，因爲並無作出相應的規定，當申請賠償人士之其他土地的地價下跌時增加收回土地之賠償。

他又說，由於並無普遍計劃對由於道路工程引致地價上升而向土地擁有人徵稅，該條款之影響將會是對土地被收回的土地擁有人徵收間接稅。

另一位非官守議員楊少初籲請政府在收回土地時，繼續發給恩恤款項。

他說，根據該法案收回土地時，是按照收回官地條例的規定釐訂賠償金額，付給該條例規定有權申請賠償的人士。

他說：「然而，一直以來，該條例第十二條(丙)款却成爲政府與耕地擁有人之間爭論的焦點。該條例規定：『任何預期或可能獲得政府或任何人士發給或續訂或展期之所有牌照、許可、租契或許可證等』均不獲賠償。」

「爲緩和第十二條(丙)款的影響，政府一直都透過行政手法，向耕地擁有人及佔用人發給恩恤款項。」

楊議員亦促請地政工務司於進行小規模工程而批准永久封閉道路之前，應徵詢當地居民如區議會及鄉事委員會的意見，作爲政策上的必需步驟及行政上須遵守的指示。

### 通過應課稅品動議

立法局今日（星期三）通過一項動議，決議以十進制單位徵收應課稅品的稅項。

署理財政司程慶禮指出，新稅率的計算方法，以不影響原有稅收為準則。

他說：「為便利計，轉用十進制後的應課稅品稅，將計算至最接近之五分，因而每一個類別的增加或減少，將普遍不逾百分之零點五。」

署理財政司謂政府預算將應課稅品法案下所包括的各項課稅品，均以十進制單位計算而徵稅，藉以取代舊有的非十進制單位。

他說：「在法案下所有英制量度單位將被大致上相等的十進制單位取代，或在不可能的情況下，以最相近之十進制單位代替。」

### 立法局通過

#### 七項新法案

立法局今（星期三）日通過七項法案。

該七項法案為：一九八二年遺產稅（修訂）法案，一九八二年稅務（修訂）（第二號）法案，一九八二年渡輪服務法案，一九八二年汽車（首次登記稅）（修訂）法案，一九八二年道路交通（車輛登記及發牌）規例（修訂）法案，一九八二年應課稅品（修訂輕質燃油稅）法案及一九八二年應課稅品（修訂）法案。

一九八二年道路（工程、使用及賠償）法案的委員會審議階段及法案三讀程序押後進行。

## 渡輪航綫須互相津貼

由立法局非官守議員組成之社會事務小組認為，必須接納以盈利的渡輪航綫來補貼無利可圖的航綫的原則。

該小組負責研究一九八二年渡輪服務法案，小組召集人鄧蓮如議員今日（星期三）在立法局會議上稱，小組注意到小輪公司所提出的多項意見，其中包括天星小輪公司及香港油蔴地小輪公司對法案中賦予政府指示的權力所表示的關注。

鄧蓮如議員說：「它們特別是關注於政府可為公眾利益而指示船公司開辦可能虧蝕的航綫方面。」

「該等公司所提供的是公共交通服務，且獲得專利權經營，從這觀點來看，政府為乘搭公共交通的市民謀取利益，應該在這方面擁有若干程度的管制權力。」

她說：渡輪服務須以船公司整體利潤情況作考慮。

該法案在會議上經若干修訂後通過成為法律，取代三項渡輪服務的現行法例，並處理專利及以牌照經營之渡輪服務之所有問題。

鄧議員在提及政府指示船公司使用何種類型船隻的權力所引起的關注時表示，為安全和確保渡輪服務符合公眾起見，政府必須有這種管制權力，而此項權力，僅用於船公司現有船隊的船隻。

鄧蓮如議員亦指出，該法案的規定與管理公共事業的其他法例相似。

她說：「我們到底必須維持一項基本原則，就是讓私營企業自由經營，使他們能提供有效服務和獲得利潤。本人確信，政府無意干擾這種自由。」

鄧議員在提及該法案第六部授權運輸署署長簽發渡輪牌照，准許非擁有專利權的持牌人經營來往指定地點的渡輪服務時表示，法案並無規定進行競投，亦無規定上訴程序，使不滿之申請人可提出上訴。

小組認為此舉可能導致貪污，因此法案必須載有規定投標及上訴的條款。

她說：「運輸司已同意加入這些規定，我們為此感到高興。」

她說：「由於海上交通未見擠擁，渡輪這種交通方式值得提倡。」

鄧蓮如議員謂，若當局作出適當修訂，規定持牌小輪服務的投標及上訴程序，她便會支持該法案。

胡法光議員亦支持該法案。他指出，法案規定實行一項盈利管制計劃，由總督會同行政局核准。

他說：「渡輪公司必須以賺錢較多的航綫來補貼虧蝕的航綫，惟公司的總盈利須受到合理的管制。」

吳樹熾議員作為其中一間渡輪公司的董事宣佈對該案有利益關係而放棄投票，但他表示政府的干預，無論是在管理或公共交通服務的財政方面，均不應繼續侵損各公司的信心及存在能力。

他亦形容該法案為「政府再一次想整頓政府與經營公共服務公司之間的關係。」

在論及互相津貼的理論時，吳議員謂，這理論假設盈利的航綫較無利可圖的航綫為多，或某些航綫收費頗高，獲利不菲，因而提供一筆款項補貼其他航綫。

吳議員說：「這當然並不真確，而政府亦知箇中究竟。」

他謂，一間盈利受管制計劃約束的公司很難會出現這種情況；而津貼一條新的及無利可圖的航綫的唯一方法，乃增加其他航綫的收費。

他問：「這是否政府的意願？運輸署署長會否指示一間專利公司這樣做？」

吳議員亦謂，約五十萬人使用水上交通工具，故政府應鼓勵這類運輸的發展。

運輸司施格在動議二讀該法案時感謝鄧蓮如議員及胡法光議員支持該法案。他並表示將依據非官守議員的建議，在委員會審議階段時，提出新附屬條款第二十八（六）及二十八（七），以及其他修訂項目，使若干條款更清楚及更明確。

施氏說：「首項條款規定運輸署署長在兩名或超過兩名人士分別申請，或可能申請牌照在相同地點之間經營相同渡輪服務時，以公開標投方式處理渡輪牌照申請的事宜。」

他說：「第二項條款規定，任何人士在申請渡輪服務牌照不獲運輸署署長批准時，可予上訴。」

施格亦提及鄧蓮如議員對有關多個政府部門參與渡輪之經營所表示之關注，他保證政府部門的數目已減至最少。

有關吳樹熾議員提出一點，謂直至或除非香港油蔴地小輪公司提出申請並獲得新專利權，該公司與該法例並無直接利益關係，運輸司指出，該公司現已就新專利權的詳細規定與政府作最後階段的討論，使新專利權能配合該法例。

由總督委出的一个非法定性的委員會，已向政府提名一個國際集團，作為建議中的香港展覽中心第二期工程顧問工程行。

該委員會係負責就物色工程顧問事宜提出建議，和監管第二期顧問工程事宜。

該國際集團將稱為「香港展覽中心顧問集團」，由加拿大的 ARGOP ASSOCIATES CONCORDIA MANAGEMENT LTD. 及西德的 IGEDO 及 WILKE 等幾間機構組成。

顧問人員須要就在灣仔一幅土地興建一幢主要用作展覽中心，但兼有輔助設施的多層建築物，以及日後如何作高度合適發展等問題，草擬一份報告書及計劃書。顧問人員並須估計計劃所需資本、經營費用及可獲得的收入等。他們並會對展覽中心的管理及業務推銷系統等問題提出建議。

顧問人員估計第二期顧問工程將於他們被委任六個月後完成。

委員會將會根據顧問人員的研究結果，向政府建議香港應否興建展覽中心；假使需要的話，應如何進行，而該中心又應如何管理。

#### 精神病者出院後

政府續提供服務

社會事務司何鴻鑾今日（星期三）說，政府提供一系列的善後服務，幫助已出院的精神病人能夠重新被社會所接納。

他的安氏在立法局答覆何錦輝議員的詢問時說，除非有其需要前往精神科門診所繼續接受治療及觀察。人通常都

他說：「因此，青山醫院的社區及善後輔導工作組於一九七七年成立，繼續替若干已出院的病人服務，直至他們在社會上能夠安定生活為止。」

何氏說，自從葵涌醫院啓用後，該院的社區護理服務，亦已於一九八二年四月開始工作，為那些經醫生認為有必要輔導的出院病人，提供善後輔導服務。

他說：「據估計全港需要有精神科診室約四十二間，而目前可供使用的只有二十九間。其餘短缺的十三間，將可在一九八四年間獲解決。」

何氏說，過渡期宿舍亦可以幫助這些病人適應社會生活。

他指出，目前更有一項社會工作輔導服務，幫助一些已出院或無需在過渡期宿舍內的病人去克服他們的情緒和其他的社會及環境問題。

此外，亦有兩所聯誼會，使曾患精神病的人士參加社交活動，以便將來能夠參與由各社區中心舉辦的各種公開活動。

何氏說，對於那些能夠獨立生活但無法重回家庭的病人，社會工作者將會依據恩恤徙置計劃，安置他們入住公共屋邨。

何氏說政府亦在可能的範圍內為曾患精神病患者安排工作，至於那些需要一段時間來適應工作的病人，則安置他們在一些庇護工場內。

### 洩漏氣體影響學童

年半共發生十三宗  
現行監察制度足夠應付

民政司黎敦義今日（星期三）在立法局透露，在過去十八個月內，共有十三宗疑因氣體洩漏而影響學童的事件。

他說：「政府於一九八〇年六月已設立一個由十個政府部門代表組成的監察委員會，以便統籌對此類事件的調查工作和制定處理洩漏氣體的詳細程序。環境保護處處長對這些程序經常加以檢討及由他負責統籌。」

「是項安排目的為確保受影響者可迅速獲得治理，及使專家在事發現場迅速進行調查。」

黎敦義係於答覆周梁淑怡議員的詢問時，作以上表示。

周梁淑怡議員的問題為：「在過去十八個月內，共有多少宗氣體洩漏而影響學童的事件？政府如何去防止事件重演？」

黎氏指出，當局已將上述安排知會所有學校的校長和教師。同時，更經常透過一般學校通告和分區教育人員及輔導視學組人員的探訪，提醒學校當局注意。

黎氏說：「現時的制度已被視為足夠監察類似事件，和保證在每一宗事件中，能立刻採取改善行動。」

### 民事案負債人判處入獄制度檢討 工作小組報告書不久呈交律政司

律政司祁理士今日（星期三）在立法局會議上表示：希望可在不久收到有關檢討民事案負債人判處入獄之現行制度的工作小組報告。

該工作小組於去年一月由律政司委出，成員為首席按察司之代表，以及來自香港大律師公會，香港律師會之代表，及法律援助署署長、當時的監獄署署長及稅務局局長的代表。

祁氏說，報告書現已草擬完畢，並供小組成員提出意見。

律政司在答覆王澤長議員之詢問時作以上表示。王議員之問題為：「一九七九年七月四日日本人在立法局休會辯論中發言時，政府同意在判處民事案的負債人入獄前，宜先調查其財產和背景，並且提議檢討現行制度。政府現時可否告知本局：（甲）該項檢討的結果；（乙）現正服刑的負債人數目，及自一九七九年七月四日以來曾經入獄的人數？」

祁氏說：「在一九八三年五月二十八日共有二十五名民事案的負債人在獄中服刑；而在一九七九年七月四日至一九八二年五月二十八日期間，共有五百二十九人因負債人入獄。」

訛稱爲牙醫被控  
三年來二百餘人

律政司祁理士今日（星期三）在立法局會議上答覆方心讓議員的問題時指出，由一九七九年至本年五月底，共有二百四十名訛稱爲牙醫的人被檢控。

方心讓議員的問題爲：「請問在過去三年內，遭檢控的未經註冊牙醫共有多少人？其平均罰款和刑期爲何？」

律政司說：「近年來，違反牙醫註冊條例訛稱爲牙醫因而被檢控的人數大概如下：一九七九年有八十一人；一九八〇年有五十九人；一九八一年有五十五人；而在本年截至五月底爲止則有四十五人。」

他又說：「各宗案件被判罰款平均爲七百五十元之譜，不過，其中亦有些案件被判入獄約三個月但獲准緩刑。」

### 政府不會管制或禁止某些冷凍劑

經濟司謝法新今日（星期三）在立法局會議席上答覆譚惠珠議員的詢問時表示，根據現時證據，政府不會對某些冷凍劑加以管制或禁止。

經濟司說，經濟科沒有接獲有關冷凍劑的投訴。在向其他的科和部門迅速查核之下，顯然他們亦沒有接獲此類投訴。

譚惠珠議員的問題是：「鑒於某些常用於冰箱、家庭或汽車冷凍劑（雪種），例如二氧化硫和阿摩尼亞等，含有劇毒，漏出時可以致命，在狹窄的空間尤爲危險，政府是否會對這些電器所用的有毒冷凍劑加以管制或禁止。」

## 少年警訊會員逾三十萬名 是警方社區活動重要一環

保安司戴宏志今日（星期三）在立法局會議席上答覆周梁淑怡議員的問題時表示，少年警訊現有年齡在九至十七歲之間的男女會員三十萬零一千名。

周梁淑怡議員的問題為：請問少年警訊共有多少會員？他們的活動和其他青少年社區和康樂會社有何分別？

保安司表示，回答問題的第二部份，需要探討一下少年警訊的起源。

他說：「少年警訊在一九七四年七月展開，目的在鼓勵青少年與警方建立更緊密切的關係，及提供一個方法，使來自社會各階層的青少年都能夠積極參與撲滅罪行。起初，少年警訊只是一個每週五分鐘的電視節目。在節目中，有各方面的警務工作介紹、罪案情形的再構造、找尋目擊證人及提供消息的呼籲、被通緝汽車登記車牌的公佈、以及防止罪案發生處的忠告等。這項創舉受到熱烈響應，其後，在警察公共關係處管理下，少年警訊成立。」

「在隨後的幾年，該項計劃已擴展至提供範圍廣泛的體育、嗜好和訓練設施，使會員能從其中獲得有用的知識，和對社會責任的經驗。」

最後，戴氏表示：「如同任何其他青少年社區和康樂會社般有其特別的忠誠作風，少年警訊與警方有獨特的聯繫。因此，少年警訊是警方一般社區活動的重要一環，而且亦作為鼓勵青少年與警方溝通和了解的組織。」

務求區議會發揮職責效能  
當局盡力助非官守區議員

政務司鍾逸傑今日（星期三）在立法局強調說，他深切希望利用一切可行方法來協助非官守區議會議員，使區議會能發揮最高效能。

鍾逸傑在答覆王霖議員的詢問時，表示理民府職員可以為區議會非官守議員提供有關區議會事項的一般協助和資料。

王霖議員的問題為：「請問政府如何協助非官守區議員，使他們有效地履行職責？」

他又說政府已安排多次會議，解釋政府的結構、程序及其他有關事項。

他說：「官守議員和非官守議員皆有參加這些會議。」

「我並且有意透過政府訓練組，安排更多講座，使非官守議員對政府房屋、交通、社會福利、城市設計等方面的程序和政策，有更深的認識。」

「在可能範圍內，民政處和理民府已劃出一至兩間辦公室，供需要地方執行職責的區議會非官守議員使用。此外，並有計劃在每一區內尋求更佳的會議設施，其中包括更大的會議室和即時傳譯設備。」

鍾逸傑說，由今年四月一日起，非官守議員可以每月申請二千元車馬費，以支付交通和其他預支的費用。

中區架空道路計劃受阻  
當局將在港島北部  
研究改善交通辦法

運輸司施恪今（星期三）日在立法局表示，政府在改善港島中區交通方面，正如在本港其他地方一樣，共分三階段。其一是增闢更多道路和提高道路的負荷，其次為盡量利用新設施，最後，如有需要便可能要對過量使用道路予以管制。

施恪在答覆非官守議員胡鴻烈的詢問時指出，中區新道路，主要是根據一九七三年的香港整體交通研究報告而策劃。該報告預測，即使每年限制私家車的增長率為百分之五，但現有的道路系統到一九九一年時，亦僅能容納三分之二的交通。

他表示，整體交通研究報告建議由夏慤道至山道興建一條架空道路，同時擴闊及改善地面的道路。該條擬興建的架空道路已列於中區分區大綱內，惟城市設計委員會卻接獲不少根據環境理由提出的反對。為獲得一項環境方面可以接納，而又能提供足夠交通負荷辦法應付該區的進一步交通需要，當局即將在港島北部沿岸進行一項特別交通研究。該項研究將與半山區的交通問題研究一併進行。

此外，當局業已開始研究由堅尼地城向西興建一條海傍大路直達香港仔的可行性。

至於由西區前往中區的道路改善計劃，由於薄扶林道擴建工程完成和山道天橋啓用，該計劃已大致完成，而最後的一段，由香港大學至西區抽水站，亦將於一九八五年完成。

運輸司又謂：中區的其他道路計劃，包括將花園道上段擴闊，及興建一分層交匯處，以配合維多利亞軍營的發展，兩項計劃將於一九八四年完成。

在這些道路發展計劃中，均包括設有必需的交通管理措施，至於詳細情況將根據交通的模式和需要而決定。

胡鴻烈議員在立法局提出的問題是：政府可否說明，在東區走廊完成後，有何計劃去改善中區交通流動情況？

運輸司答覆時表示，東區走廊的興建，將會改善中區的交通流動情況，並會減輕中區的交通壓力。運輸司又表示，政府將會繼續研究改善中區交通流動情況的計劃，包括興建新的道路、擴闊現有道路、以及改善交通管理措施等。

運輸司又表示，政府將會繼續研究改善中區交通流動情況的計劃，包括興建新的道路、擴闊現有道路、以及改善交通管理措施等。運輸司又表示，政府將會繼續研究改善中區交通流動情況的計劃，包括興建新的道路、擴闊現有道路、以及改善交通管理措施等。

運輸司又表示，政府將會繼續研究改善中區交通流動情況的計劃，包括興建新的道路、擴闊現有道路、以及改善交通管理措施等。運輸司又表示，政府將會繼續研究改善中區交通流動情況的計劃，包括興建新的道路、擴闊現有道路、以及改善交通管理措施等。

一九八三年十二月十四日  
立法局會議紀錄

## 商品交易（修訂）法案二讀

律政司祈理士今日（星期三）在立法局表示，市民經無註冊交易商作商品交易是危險的。

祈氏在動議二讀一九八二年商品交易（修訂）法案時，並表示希望傳播界能更廣泛地宣傳這種危險。該法案將若干罪項的罰則提高。

祈氏說：「本人相信如果是項法案得以制定並通過成爲法律，則執法當局將執行阻遏無註冊交易商或欺詐的交易商活動的任務，會較容易得多。」

「如果此法案獲通過，本人確信法庭在將來的案件中，會考慮及立法局的意見（在甚大幅度增加所規定最高罰則時已清楚表示），即在這方面，本港存在一個嚴重的社會問題。」

他說，條例中各條款的施行情形，現正進行檢討，並視乎檢討結果，可能須要建議更改條例中各項實質條款。

祈氏較早時指出，在一九七七年初開始實施的商品交易條例的原意，是將商品交易局限於註冊交易商，並且透過適當的核帳及其他規則對交易商加以管制。

可是，從此產生了多項問題；商品交易的增長，導致許多未經註冊交易商出現。商業罪案調查科估計約有一百至一百五十個未經註冊交易商。

他說：「經驗顯示，在過去很多實例中，顧客透過這些無註冊交易商作交易時，損失大部份的投資，有時且全部損失。」

在法庭要確切證明未經註冊交易商犯欺詐行爲，是困難的。

他表示與商品交易事務監察委員會、證券監理專員及他當主席的商業罪案常務聯絡委員會皆相信，要解決這個問題，最好辦法是施行重罰，以遏止無註冊交易商進行貿易活動。

他說：「在法庭上證明一個交易商沒有註冊是簡單快捷的。目前對於無註冊的交易行爲的最高罰則只爲罰款五萬元，而擬議中的對無註冊交易的最高罰則，則爲依起訴程序定罪者，罰款五十萬元，另按日罰款一萬元及監禁五年；至於由裁判司定罪者的最高罰款爲五萬元，另按日罰款一千元及監禁一年。」

對於作爲無註冊交易商的代表進行交易者，作欺詐性交易及其他違例行爲者，亦規定更嚴厲的罰則，包括監禁。

是項法案二讀後押後辯論。

尤德爵士首次主持立法局會議  
致謝議員為居民謀求福祉

港督尤德爵士今日首次主持立法局會議。他致詞時對各位議員說他渴望參予他們的工作及聆聽「我相信將會是又熱烈又具啓發性」的辯論。

尤德夫人今日亦出席旁聽開會的情形。

首席非官守議員羅保代表非官守議員歡迎尤德爵士伉儷。

以下為港督致詞全文：

「本人抵港以來，今日為第一次立法局會議。本人能主持會議進行，深感高興和榮幸。與此同時，本人非常瞭解立法局會議對香港市民福利的重要性，及各議員在工作上所付出的時間、精神和努力。這不單只是立法局的工作，還包括行政立法兩局議員辦事處、財務委員會及其屬下小組委員會的工作。在促進香港善政方面，這些工作是不可或缺的。前任各總督在他們的施政報告中，無不多謝各位議員對這方面的貢獻，而本人亦懇切地說句多謝。

本人期望參予你們的工作及主持你們的辯論。本人深信這些辯論將會是熱烈及具啓發性的。多謝各位。」

以下為羅保議員致詞全文：

督憲閣下：

「本人謹代表本局各非官守議員，歡迎閣下參加本局（並歡迎尤德夫人；本人看見她今日亦有出席），以及多謝閣下語多獎勉的致辭。

閣下明確承擔的香港利益及前途而努力，闔港居民均感到非常振奮。

我們亦分擔這份承諾。為達到上述目標，全體非官守議員和本人，保證全心全意支持閣下。

我們謹在此祝福閣下及夫人在香港長久居留期間，生活愉快。」

署理財政司澄清誤會  
提高汽車登記稅  
與增加稅收無關

署理財政司程慶禮今（星期三）日在立法局稱，有關建議限制及使用汽車的措施，其本質雖與財政有關，但並非特別為增加收入而擬訂的。

在答覆數位非官守議員提出的論點時，程氏說，沒有人提出理由證明這些建議是用以增加稅收。

他說：「政府的立場是，這些建議必須根據運輸司提出的其他理由而成立或遭否決。」

程氏說，最少有一位議員相信他在財政司的建議中發現有前後不一貫的情形，並稱之為放棄原則。「但我發現在沒有這個證據。財政司說一般而言他是反對『非為財政目的而課稅的概念』。」

「事實上，當財政司決定需實施若干財政措施，以直接限制擁有汽車及使用時，並未放棄任何原則。但在特殊情況下採用財政措施以達政策上的目標，早已被承認；且自一九七三年以來在財政司發表的一連串預算案中已被提及。」

「現在考慮中的建議並非首次利用財政措施去達成非財政目的，過去已有不少此類例子。」

署理財政司於澄清這些建議在預算案中所引起的一些誤會。

他謂：現財政年度預算有逾五十億元盈餘，其中包括一般稅收及建設工程儲備基金的款項。該盈餘預算已減除約十四億元的各類稅項寬免。

署理財政司說：「目前討論實際盈餘乃言之過早。在考慮及未列入預算案，但後由立法局財務委員會批准支出的增加，若干稅收收益減少，尤以售賣土地爲然，實際盈餘可能比目標少。」

「不論結果如何，我們無理由相信不能達到有盈餘。換言之，在現財政年度實毋需因財政目的而增加稅收。」

稅氏表示，財政司已在預算案演詞中詳細闡釋的本年度公營部門支出的任何約束，並不是由於缺乏資金所致。

程氏說：「我們已制訂有盈餘的預算，而且我們有很健全水平的自由財政儲備。」

「我們所關注的，是公營部門相對體積和公營部門增長率。一九八二—八三年度的該項增長率仍較本港生產總值的預測增長率爲高。多位立法局非官守議員對此亦有同感。」

程氏強調，由這些建議所可能得到的額外收入將成爲「我們會以一貫審慎態度處理的意外收穫。」

程氏說：「在找尋工程計劃來使用這筆意外收穫時，絕非擴大公營部門的相對體積，或加快公營部門支出的增長率。」

「無論如何，該筆意外收穫的估計數字是未確定的。已提及的十億元的數字是按照在原來預算估計中所用的同樣假定計算出來的。在原來預算估計中的假定，是計及將會登記的新車輛的數目，將會發出牌照的數目及輕油類的消耗量。」

「擬議的措施將會收效，本人所希望正是如此。達到這個程度，則額外收入的數額將會低於十億元這個數字。」

律政司祈理士在答覆楊少初及吳樹熾議員問題時，強調他深信公共賦稅保護令是為保護公共收入而訂。

他說：「該法例其中一項目的是協助管制交通，達到該目的之方法，便需提高各項的稅收。」

「倘沒有制訂此等法令，則公共稅收難免蒙受損失。」

他說，這已是超越爭論之外，市民會利用在該建議發表之日至生效的一段期間內購買汽車，以免繳付較高首次登記稅。

同樣地，他們亦會趁着牌照費較低時，將牌照續期，並且毫無疑問，在同一時期內趁汽油價格未上升時盡量為他們的汽車入滿汽油。

他說：「這樣必導致公共收入的損失，而這些法令正是為防止這些損失而制定。」

祈氏並說，該等法令實屬公正，因為他們確保任何市民均無法在佔取任何利益。

當保護公共賦稅條例在一九二七年實施時，該法例闡明港督頒發的法令（保護公共賦稅）並非永久，而只是屬於過渡及暫時性的。但在該法令停止生效前，仍然有足夠的時間讓社會人士、報界及個人之間就新建議進行討論。

祈氏說：「這項基本目的在今天仍正如在一九二七年般的有必要，因為它能使本局及市民有足夠時間就該等建議進行辯論及加以考慮。」

## 政務司鍾逸傑表示

### 香港前途一片光明

政務司鍾逸傑今日（星期三）表示，香港之前途係肯定及充滿信心的。

鍾氏在美國總商會午餐會中以「新界將來之架構」為題發表演說時作上述表示。

他說，新界前途與香港其他地區之前途不能分開是一個經常被人提及的事實。

政務司說：「同樣地，實際上新界將來之發展架構亦不能與香港整個地區分開。」

鍾氏說，新界將來之發展架構經已釐定。他並引述下列幾個重要發展以支持其論點：

他指出，每一個新市鎮均有工業用地，為當地工人提供就業機會，而在新界東部及西部，都建有工業邨，以吸引海外投資和新工業在本港發展。

鍾氏說，政府的房屋政策是為本港每個家庭提供設備完善的住所。

要達到這一個目標，當局須在未來十年為二百六十萬人興建居所。如果按照目前的建屋速度進行，這份看來難以做到的工作亦可完成。

他說：「倘若我們能夠保持現時的建屋速度，即每年大約建成六萬五千個公共及私營居住單位，則我們必能超越這個目標。」

鍾氏說，政府亦已作出其他決定，為更長遠的將來打算。

沙田新市於一九八五年底將大致建設完成，人口約有三十五萬。該新市鎮將繼續向東面及北面擴展，計劃在十年左右，發展而成一個有七十五萬人口的城市。

將軍澳方面，將發展成爲一個有三十萬人口的市鎮。

鍾氏指出，就基本架構而言，倘繼續以地理區域作分野的想法，是不切實際的。

爲配合實質架構的發展，政府感覺到社區的福利同樣重要，因而推行一個民主諮詢制度——區議會。

這制度爲年滿二十一歲而又在港居住七年或以上的市民提供參與的機會，透過選舉區議員去決定他們區內的事務，現時已有接近一百萬名市民登記爲選民。

政務司表示，香港與南中國的連繫已日益緊密。

他說：「香港現時有道路系統、火車、小輪，和輸水管及電纜等直達深圳經濟特區。經濟特區的住宅及工業發展將補足及加強香港的經濟發展。」

鍾氏說：「它爲香港提供基本的力量去面對任何世界經濟的考驗和當前的貿易限制，而我們的力量及信心在建設將來的架構時，亦由於中華人民共和國領袖對香港前途的保證而獲得加強。」

：：：：：：：：：：：：：：：

編輯注意：政務司鍾逸傑的演詞已放在政府新聞處稿箱備取。

工程拓展署記者招待會  
講述豪雨期間工作情況

編輯注意：

署理工程拓展署署長費盾，將於明日（星期四）上午十時在拱北行政府新聞處放映室舉行記者招待會，講述該署於最近豪雨期間之工作，尤其側重道路和斜坡兩方面。歡迎派員出席。

土木工程處處長伍德成及土力工程處副處長林滿甜亦將列席。

布政司夏鼎基爵士  
明訪問漁農處機構

編輯注意：

布政司夏鼎基爵士將於明日（星期四）下午訪問長沙灣家禽，魚類及蔬菜批發市場，並由漁農處長李德宏陪同參觀及由市場經理講述市場操作概況。

敬希派員訪攝。新聞界代表請於明日下午三時十五分抵達荔枝角道長沙灣蔬菜批發市場蔬菜統營處。

### 柴灣道公共小巴禁止上落客貨區

運輸署宣佈：近樂民道之一段柴灣道南行行車道，由星期五（六月四日）上午十時起，將劃為公共小型巴士禁止上落客貨區。

所有公共小型巴士，於每日上午七時至午夜十二時，一律不准在該處上落客貨。

屆時，該處將有標誌指明禁止上落客貨區的範圍。

### 英女皇御用大律師

#### 祈恩獲准在港執業

英女皇御用大律師祈恩（MR. DESMOND KEAKE）今（星期三）日獲准在香港執業。

祈氏的執業儀式是由首席按察司羅弼時爵士主持。祈氏之申請是由律政司祈理士提出。

律政司在提名祈恩為香港執業大律師時表示祈恩為他多年前的學生，且與香港有淵源。

律政司說：「祈氏的家族與香港法律界關係密切。他的祖父由一九〇九年至一九二〇年為最高法院總翻譯員，而他的曾祖父由一八六三年至一八九七年投身於監獄事務，退休時為監獄署署長（即現時懲教署署長的職位）。」

在英國執業期間，祈恩的專長建築及城市設計法例。他將在荷蘭行設辦事處執業。

漁農處有獎學基金  
助修讀漁農業課程

由漁農處管理的兩項獎學基金，今年將撥出超過三十萬元充作獎學金、助學金或免息貸款，發給入選的申請人。

這兩項獎學基金是農產品獎學基金和海洋魚類獎學基金。本年度申請的截止日期為七月二十三日。

獎學金、助學金或免息貸款適用於本港兩所大學、香港理工學院、工業學院、認可之海外大學、科技院校或研究院。

申請人應於學成後能對本港農業或農產品統銷事業，或海洋漁業或魚類統銷事業有所貢獻。

至於在本港從事漁農業之人士，其家人和靠其供養之人士，欲進修任何經以上兩項獎學基金之受託人認可之科目者，亦可申請。

他們通常可進修之課程包括：農業、獸醫學、植物學、動物學、漁業生物學、海洋生物學、食物科技學、經濟學、管理或行政學、輪機工程學、造船學或任何與本港農業或漁業有關之應用科學。

申請人年齡應在三十歲以下，而以十八至二十五歲者為佳；倘若超齡但條件合適者，亦可申請。

申請表格可由即日起，逕向九龍廣東道三九三號政府合署十三樓漁農處辦事處該兩項獎學基金之顧問委員會秘書索取。

本年度內，另有十八萬二千元的款項，以獎學金、助學金或貸款方式繼續發給先前各年之入選申請人。

自該兩項基金在一九七八年成立以來，已有大約五十萬元發給入選的學員，幫助他們完成學業。

### 青衣新郵局下週一開始服務

一間新設於青衣長康邨康貴樓地下一號店舖單位的郵政局，將於下星期一（六月七日）上午九時啓用，為居民服務。

新郵政局將替代現時設於長青邨的青衣郵政局。在長青邨的郵政局將予關閉，於本星期六（六月五日）下午一時起停止辦公。

新郵政局面積較舊郵政局為大，而櫃面設施亦改善。

新郵政局的電話號碼仍與舊郵政局的一樣，為：〇一四五二九七六；辦公時間亦不改變。

### 中西區區議會明舉行會議

編輯注意：

中西區區議會將於明日（星期四）下午四時，假香港德輔道中二二二至二二四號四樓中西區民政處會議室舉行第三次會議。歡迎派員訪攝。

會上將討論改善環境委員會、交通及運輸委員會，以及社區建設委員會之進展報告。

中西區區議會主席祈立德將可在會後解答問題。