

查冊例擬讓步 新聞界可豁免

董事住址或部分公布 供工會中小企辨認

香港文匯報訊(記者 鄭治祖)新《公司條例》不准公眾查閱公司董事住址和完整的身份證號碼,被質疑削弱傳媒的監察力。多個新聞團體代表昨日約見財經事務及庫務局官員,新聞行政人員協會主席趙應春會後稱已向局方表明,任何作為新聞工作的查冊都不應受到限制及不經審查,並引述官員指,當局會研究將新聞界列為可全面查冊的認可人士。但有傳媒代表不認同方案,堅持全面公開資料。

在現有《公司條例》下,只要輸入董事名字,就可以查看到他的住址和整個身份證號碼,但新《公司條例》的相關附屬法例在5月提交立法會及獲得通過後,就只能查看董事的通訊地址,身份證號碼亦只公開4個數字,故相關修訂被批評影響傳媒的監察力。多名新聞界代表昨日與公司註冊處處長鍾麗玲、財經事務及庫務局副秘書長何宗基等代表,就新修訂的《公司條例》有關公眾查冊權的附例交換意見。

徐曉瑜不支持當局提出的方案,認為資料原本屬公開性質,如果只給予部分人士查閱會造成不公平,同時難以界定自由撰稿記者和民間記者是否新聞工作者。記協主席麥燕庭則指,條例涉及很多人,當局不應以豁免記者作為解決方法,認為應全面公開有關資料,以免將來只能由政府決定誰人有權查冊。

指,政府同時正考慮公開董事住址,可能是公開整個或部分住址,例如哪一個區或屋苑,但就沒有層數和單位,相信這個方法足以給公眾,包括工會及中小企等辨認董事的身份和聯絡他們。

當局:「搵料」保私隱取平衡

財經事務及庫務局發言人回覆香港文匯報查詢時,未有評論有關豁免新聞界的消息,只重申關注新聞界最近就新《公司條例》下有查閱公司登記冊資料方面的新安排提出的意見,正就未來向繼續聽取社會各界意見,並與傳媒代表會面。又指當局正諮詢個人資料專員公署,研究如何擬備有關附屬法例,以期在滿足公眾取得資料的需要,和保障超過100萬名現任及前董事的私隱兩者之間取得合理平衡。

如何定義傳媒 擬諮詢業界

有傳媒引述消息指,由於現時的《個人資料條例》對涉及公眾利益的新聞報道有一定豁免,政府正考慮讓步,豁免傳媒,包括計劃將記者列入與法團、股東及商界同一類別。至於如何定義傳媒,以及是否每名記者查冊時都要申報處理哪一宗新聞,消息指當局尚要諮詢業界,初步認為一般傳媒機構應該可獲豁免。該消息又

須同意查冊作新聞用途

趙應春在會後透露,當局有意把新聞界列為認可人士,在有需要時可以跟目前一樣,查看所有董事的住址及身份證號碼資料,但同時要求新聞界同意查冊資料是用作正式新聞工作用途。參與討論的外國記者協會董事

民建聯:逾半駕車者反對「紅加東減」

香港文匯報訊(記者 聶曉輝)為改善紅磡海底隧道長期塞車問題,行政長官梁振英在剛發表的施政報告內提出研究「紅加東減」的可行性。民建聯一項調查亦發現,77.2%受訪駕駛人士經常在行走紅隧時遇上塞車;但卻有53.1%受訪者不認同「紅加東減」方案,認為紅隧應保持現有收費不變,東隧及西隧則減價。民建聯立法會議員陳鑑林指出,3隧流量不均問題嚴重,建議當局考慮凍結紅隧及減東隧收費的可行性。

則為未能自行決定的商用車輛司機。收費水平(43.4%)是他們考慮使用哪條隧道的最重要因素,目的地及行車是否暢順以26%居次。

陳鑑林積極倡「東減」

調查發現,高達71.7%受訪者認同應調整現行3條海底隧道的收費,但只有28.9%受訪者認同「紅加東減」方案,較反對的少24.2個百分點。另外,79.8%受訪者建議凍結紅隧及減東隧收費的可行性。陳鑑林指出,根據運輸署數字顯示,紅隧每日行車量已達12萬架次,超出設計行車量逾53%,東西隧卻未飽和,建議當局積極考慮「東減」方案;長遠則重新調整3條隧道的收費,平衡車流量。



陳鑑林(右)指出,3隧流量不均問題嚴重,建議當局考慮凍結紅隧及減東隧收費的可行性。聶曉輝攝

4月起發「長津」

張建宗料執紙皮減



張建宗強調,當局有信心、決心及能力改善貧窮問題。資料圖片

香港文匯報訊(記者 聶曉輝)香港人口老化及貧富懸殊問題嚴重,現屆政府表明致力推動扶貧及安老政策。勞工及福利局局長張建宗昨日與青少年網上交流時表示,預計今年4月開始發放「長者生活津貼」後,屆時長者「執紙皮」維生的情況將得到改善。他強調,當局有信心、決心及能力改善貧窮問題,亦會加強各項福利保障工作,期望大眾給予更多時間讓政府開展施政。他又勉勵初入職場的青少年不要只着眼於工資,應放眼行業的願景。

張建宗昨在網上互動節目「青協施政online@M21」上表示,安老及扶貧是《施政報告》的2項重點工作,亦會進一步加強保障勞工權益的工作,配合香港經濟發展步伐。他被問到有意見批評政府扶貧力度不足時表示,現屆政府有信心、決心及能力改善貧窮問題,有關的專責小組正開展工作,根據收集到的數據,期望達成共識,有決心在今年內制訂出合適的貧窮線。

勉青年學龜兔賽跑 入職勿怕吃苦

張建宗又指出,青少年失業率偏高,主要由於他們的學歷、經驗及技術相對較低。他承認,青少年向上流動較以往困難,勉勵他們要本着「龜兔賽跑」理念,「初入職場不要怕辛苦,不要着眼於工資,應靈活變通,放眼行業的願景」。他舉例指出,飛機工程師技術員累積經驗後可晉升工程師,在香港從事鐵路工程,亦可望參與海外及內地鐵路網絡興建;當局會透過資助在職培訓,加強支援職前輔導,協助青少年認識不同行業。

此外,有社福團體昨在立法會一個討論護理院舍服務的會議上,批評安老及殘疾院舍不足,令長者及殘疾人士輪候時間長,每年都有近5,000名長者未輪候到資助宿位已過世,希望當局減少向私院買位,增加資助宿位。

安老殘疾院舍 輪候指標難定

勞工及福利局首席助理秘書長陳吳婷婷表示,長者護養宿位供求受多個因素影響,包括院舍長者離開時間各有不同,以及輪候長者是否願意接受編配等,難以制定具體輪候宿位時間的指標。她表示,當局會繼續物色適合的土地,興建院舍,提供更多宿位,以及多方面支援業界及護老者。

藍的申加價 落旗貴3元

香港文匯報訊(記者 陳錦燕)繼市區及新界的士申請加價後,大嶼山的士團體將於今天向運輸署申請加價,起錶由15元加3元,至18元,其後每跳由1.3元加至1.4元,20公里後則維持每跳1.2元不變。大嶼山的士聯會主席陳金洪表示,的士經營成本大幅增加,加價未能完全彌補所增加的成本費用,冀政府能研究引入燃料附加費機制。

大嶼山的士去年7月曾倡落旗貴2元,但遭運輸署拒絕,未能成功加價。事隔1年,大嶼山的士團體指,通脹高企下經營成本增加,今天正式向運輸署申請加價。建議起錶由15元加至18元,其後每跳加1角,即由現時的1.3元加至1.4元,20公里後則每跳維持1.2元收費。

團體指僅彌補氣費

大嶼山的士聯會主席陳金洪表示,的士營運成本近年來不斷增加,油價較往年升25%,輪胎費

及保養更大幅增加約2倍。陳金洪說,此次加幅已算溫和,但加價只能彌補的士司機約20支旗所增加的石油氣費,並未足夠彌補其他增加的成本費用。

他又謂,加價只能在短期內紓緩業界的成本壓力,並非長遠策略。他建議,當局應研究引入燃料附加費機制,以減低石油氣價格波動對的士司機的直接影響,如當石油氣價格達到某水平時,才向乘客徵收附加費,以真正保障司機的利益。

運署:燃油附費執行難

運輸署表示,已接獲市區及新界的士團體的加價申請,該署會研究業界營運成本、司機收入及市民負擔能力等,再作審批,其後會諮詢諮詢會及立法會,最後由行會議決。至於業界提出的燃料附加費,該署願意考慮增設燃油附加費,但認為執行上會有困難,包括要考慮釐訂附加費的頻率等。

逾七成家庭等4.4年未上公屋

香港文匯報訊(記者 聶曉輝)香港土地資源緊絀,不少家庭輪候多年仍未成功獲編配公屋單位,港府「3年上樓」承諾能否兌現,備受質疑。樂施會昨日發表的「公屋輪候冊上輪候逾3年租戶的生活研究」顯示,73.7%受訪家庭平均輪候了4.4年仍未獲首次編配公屋單位;惟受訪者單是每月租金加膳食的支出,已佔去家庭收入的69%,生活狀況令人憂慮。樂施會建議當局為輪候公屋逾3年而未獲任何公屋單位的非綜援戶,提供足夠租金津貼。

截至去年9月底,公屋輪候冊上有逾21萬戶申請者,但未來5年,平均每年只得1.5萬個新落成公屋單位。樂施會委託政策21有限公司於去年8月至10月訪問了501個已輪候公屋逾3年的「N無家庭」,發現73.7%個家庭平均輪候了4.4年仍未獲首次編配公屋單位,當中76.7%更未經履歷配屋資格程序。至於已獲首次編配單位的132個受訪家庭,平均輪候時間為4.5年,當中77.6%的輪候時間較政府承諾的3年為長。

租金膳食佔收入七成

調查又發現,受訪住戶的「租金佔入息比率中位數」為30.1%,較香港整體私人樓宇租戶的24.3%為高,若再加上膳食開支,已佔去總入息



樂施會發現,73.7%輪候公屋逾3年的受訪家庭平均輪候了4.4年仍未獲首次編配公屋單位。余志標(中)建議為他們提供足夠租金津貼。香港文匯報記者聶曉輝攝

的69%,必需壓縮其他開支,令生活更困難。此外,受訪住戶每人的居住空間中位數約為4.2平方米,遠低於房委會訂的5.5平方米最低居住空間標準,約61.8%屬「擠迫戶」。受訪住戶的平均租金為每平方呎22元,較受訪前1年上升了14%,直迫不少大型私人屋苑。

倡等3年未上樓獲租津

樂施會總裁余志標指出,是次調查反映本港公屋供應量未能應付需求,且現行政策亦沒有為租住私人樓宇的貧窮家庭提供足夠的租金資助。他建議當局為輪候公屋逾3年而未獲任何公屋單位的非綜援戶提供足夠租金津貼,並研究如何利用未經租用或撥用的政府空置土地,為該類家庭提供臨時居所。

環諮會倡保育基金助環團

香港文匯報訊(記者 羅繼盛)環境局局長黃錦星昨日出席環諮會講解施政報告內的環保政策,會上委員建議政府注資的保育基金可靈活運用,包括資助環保組織進行生態研究等,以豐富未來的環評報告,期望可降低社會的爭議性。環諮會主席林群聲於會後表示,委員會整體對施政報告的環保政策表示贊成和滿意,但期望政策可更快和更全面推行。



林群聲指委員會整體上贊成和滿意今次施政報告的環保政策。羅繼盛攝

增環評資料 減社會爭議

環境諮詢委員會昨日舉行會議,聽取環境局局長黃錦星簡介施政報告內有關環保和自然保育的政策。施政報告建議向「環境及自然保育基金」注資50億元,期望以投資回報,長期和持續支援社區提出的環保行動。有委員希望基金可靈活運用,除資助大學研究外,亦希望可資助非政府環保組織,進行生態影響評估和研究等,為將來環評報告提供更多的資料作根據,相信可降低社會的爭議性。

對於政府計劃斥資100億元淘汰舊柴油商業車,林群聲表示看到政府改善空氣質素的決心,同時明白處理過程要按部就班,有優先次序。但有委員認為,政府處理大型運輸車輛,其他車輛亦應有長遠規劃,包括巴士、的士等。

徵費減廢不可或缺

政府將於今年首季,就空氣質素和廢物處理公布整體藍圖。有委員希望政府可提供清晰的時間表,才更容易得到市民的支持,亦讓市民知悉環境可於何時得到改善,同時亦起監察作用。林群聲又稱,雖然昨天會上未有談及廢物徵費,但過去會議上,委員均認為徵費方能解決廢物問題,是不可或缺的措施。

換柴油車受阻 陸恭蕙不談「後着」

香港文匯報訊(記者 羅繼盛)行政長官梁振英在施政報告建議用100億元淘汰舊柴油商業車,但方案遭運輸業反對,環境局副局長陸恭蕙不願透露當局有否後備方案。有立法會議員則建議為有需要車主提供免息貸款,陸恭蕙稱對鑑定有需要車主存在困難,但相信當局與業界討論時會談及有關問題。

研收緊船排含硫量

立法會環境事務委員會轄下一個小組委員會,昨日討論現行管制空氣污染的法例和行政措施。環境局副局長陸恭蕙表示,船舶排放是2011年本港最大空氣污染源,當局正進行測試,研究將本地船舶使用的柴油含硫量,由現時的0.5%收緊至0.05%。測試將於今年首季完成,並會於今年稍後時間制訂實施方案和時間表。

陸恭蕙補充,政府正準備強制要求遠洋輪船須在香港水域泊岸時,由含硫量平均為2.8%的重油轉為少於0.5%的燃油;同時會在啟德新郵輪碼頭安裝岸電設施。立法會議員謝偉全表示,啟德郵輪碼頭的設計和興建均由政府負責,不明白為何當局當初不直接安裝岸電設施,質疑政府是否各自為政。陸恭蕙解釋,碼頭已預留地方安裝,而有關設施在世界上仍算新穎,國際組織亦剛於去年夏天才統一標準,故非各自為政。

議員倡免息貸款助換車

會上議員亦關注施政報告中,以100億元淘汰柴油商業車的建議,遭運輸業強烈反對。陸恭蕙表示政府已提出方案,正與業界進行討論,故不願透露有否後備方案。有議員則擔心部分柴油車主需要淘汰舊車,雖可獲得資助,但未必有能力供款買車,建議政府提供資助外,亦為有需要車主提供免息貸款。陸恭蕙表示,政府對鑑定有需要的車主存在困難,但相信當局與業界討論時會談及有關問題,而車主亦可考慮購買舊車。有議員則稱,部分柴油車輪如保姆車,雖然車齡與其他重型柴油車相若,但其行駛里數較少,若兩者獲得相同資助是否公平。環境保護署助理署長莫偉全表示,即使保姆車行駛里數或許不高,但它的引擎設計仍會排出廢氣,故當局希望可適時更替有關車輛。