

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)580/06-07號文件
(此份會議紀要業經政府當局
審閱)

檔號：CB1/BC/3/05

《兩鐵合併條例草案》委員會 第七次會議紀要

日期：2006年11月14日(星期二)
時間：下午4時30分
地點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, GBS, JP (主席)
譚耀宗議員, GBS, JP (副主席)
何俊仁議員
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
李卓人議員
呂明華議員, SBS, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
陳鑑林議員, SBS, JP
梁耀忠議員
劉江華議員, JP
劉慧卿議員, JP
鄭家富議員
石禮謙議員, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
李國英議員, MH, JP
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
張超雄議員
張學明議員, SBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP
鄭志堅議員
譚香文議員

缺席委員 : 單仲偕議員, JP
湯家驊議員, SC
詹培忠議員

出席公職人員 : 環境運輸及工務局
副秘書長
何宗基先生

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李碧茜女士

財經事務及庫務局
署理首席助理秘書長
曾裕彤先生

律政司高級政府律師
陳元新先生

律政司政府律師
羅頌明先生

應邀出席人士 : 地鐵有限公司

財務總監
梁國權先生

高級策劃經理
蘇仲達先生

總經理 —— 公司事務
梁陳智明女士

對外及議會事務經理
蘇雯潔女士

九廣鐵路公司

財務總經理
陳偉文先生

市務經理 —— 策劃
梁偉強先生

對外事務經理
梁賜強先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 助理法律顧問3
馮秀娟女士

高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會秘書(1)2
朱漢儒先生

經辦人／部門

I 兩鐵合併與票價有關的事宜

- (立法會 CB(1)258/06-07(01) 號文件) —— 政府當局對法案委員會於 2006 年 11 月 2 日的會議上就票價調整機制及減價方案所提出問題的回應
- 立法會 CB(1)195/06-07(01) 號文件 —— 政府當局就票價調整機制及減價方案提供的資料文件
- 立法會 CB(1)258/06-07(02) 號文件 —— 劉江華議員就票價調整機制及減價方案提出的書面問題一覽表
- 立法會 CB(1)258/06-07(03) 號文件 —— 劉江華議員於 2006 年 11 月 9 日的來函,當中提供根據建議的票價調整機制所得出的有關鐵路票價調整幅度的假設數字
- 立法會 CB(1)258/06-07(05) 號文件 —— 政府當局對劉江華議員 2006 年 11 月 9 日函件(已隨立法會 CB(1)258/06-07(03)號文件發出)的答覆

- 立法會 CB(1)222/06-07(01) 號文件 —— 地鐵有限公司財務總監梁國權先生於 2006 年 11 月 2 日會議上的發言講稿
- 立法會 CB(1)227/06-07(01) 號文件 —— 1997 年 4 月發出的交通事務委員會"海外城市集體運輸系統考察團報告"第 1、3 及 4 章
- RP14/95-96 —— 資料研究及圖書館服務部在 1996 年進行的探討多個海外國家監察集體運輸系統方法的研究報告摘要)

委員察悉在會議席上提交的以下文件 ——

- (a) 政府當局對劉江華議員所提出問題(載於立法會 CB(1)258/06-07(02)號文件)的答覆(立法會 CB(1)258/06-07(04)號文件)；
- (b) 地鐵有限公司(下稱"地鐵")財務總監梁國權先生在會議席上的發言講稿；及
- (c) 由地鐵提供顯示如何在整體票價調整幅度 ± 10 個百分點的範圍內調整個別票價的資料。

(會後補註：上述文件已於 2006 年 11 月 15 日隨立法會 CB(1)289/06-07 號文件發給委員。)

2. 法案委員會進行商議工作(會議過程索引載於附件)。

3. 關於容許合併後的公司根據擬議的票價調整機制在與整體票價調整幅度相差 ± 10 個百分點的範圍內(下稱"許可幅度")調整個別票價的建議，席上有人關注到擬議彈性所引發的不明朗因素，以及就鐵路網絡內不同票價實施不同的增幅／減幅，對乘客而言，如何能視之為公平及可以接受，尤其是有關增／減幅以鐵路走廊不同路線各自的競爭情況為理據。席上有意見認為，倘若部分已飽受公共交通服務不足之苦的乘客因鐵路走廊沿線競爭不足而須承擔較大的票價增幅，而部分現時正享有較多公共交通服務選擇的其他乘客，卻因有其他公共交

通工具的激烈競爭而最終享有較大的票價減幅，這對前者並不公平。席上亦有人表示憂慮，票價調整過程不再客觀及具透明度。在極端的情況下，在應用與整體票價調整幅度相差 ± 10 個百分點的彈性後，個別票價的差距可以高達 20%。這樣會導致社會矛盾，而容許合併後的公司透過這種掠奪性的市場促銷手法與其他公共交通服務競爭，亦不公平。這導致合併後的公司處於壟斷地位的情況亦引起關注。鑒於專營巴士的票價調整機制沒有提供這種彈性，席上有意見認為應同樣不給予合併後的公司這種彈性，以免出現不公平競爭，特別須考慮的是，兩間鐵路公司已享有政府批出的物業發展權。席上有人建議政府當局考慮將容許合併後的公司整體票價調整幅度的範圍以內調整個別票價增幅／減幅的彈性，限制在 ± 5 個百分點的範圍內。政府當局／地鐵的回應是，與兩間鐵路公司現時根據票價自主權在決定個別票價時所享有的全面酌情權比較，擬議彈性已是對合併後的公司日後的靈活性施加限制；現時已有機制讓專營巴士公司可以不同的幅度調整個別票價；以及並不存在掠奪性市場促銷手法的情況，因為合併後的公司將面對來自其他道路交通工具的激烈競爭。

4. 法案委員會亦研究了透過運用票價調整公式推算出的鐵路票價在過往的假設性變動情況。席上有意見認為，建議的票價調整機制未能為乘客帶來足夠的好處。在某些情況下，運用票價調整機制計算出的票價增幅甚至較實際增幅為高。再者，在通縮期間，票價調整機制下的鐵路票價並沒有大幅調低。政府當局認為，不應只根據選擇性年份所得的數據來作出任何客觀的比較，亦不宜假設票價調整機制曾應用於以往的日子，事實上，該機制的目的是規管日後的票價調整，以及即使參照對過去 22 年的假設性結果所作的比較，從乘客角度而言，比較結果仍然顯示，票價調整機制將得出與實際情況相若或甚至更佳的結果。

5. 法案委員會亦注意到，部分委員建議鐵路票價須由立法會審批。為此，李卓人議員表示會考慮就條例草案動議委員會審議階段修正案，令致合併後的公司日後的鐵路票價調整必須得到立法會批准。就規管票價方面，席上有意見認為，合併後的公司須考慮利用物業發展所得的盈利設立穩定票價基金，以便令票價的增幅較為溫和。事實上，鑒於過往出現通縮，鐵路票價理應減低，因此，減價方案不應與兩鐵相提並論。席上亦有人擔心，逐步取消轉乘優惠將會抵銷提供減價方案的得益。政府當局及地鐵重申，建議的減價方案是因為透過落實合併所達致的協同效益才變得有可能。

- 政府當局
6. 法案委員會要求政府當局就以下各項提供進一步資料——
- (a) 兩鐵合併的協同效益的詳細分項數字及計算方法的依據；及
 - (b) 以往情況的詳情，說明各鐵路公司、巴士公司或綠色專線小巴營辦商如何以偏離整體票價調整幅度的比率釐定其個別票價。

II 其他事項

2006年11月24日的閉門會議

7. 主席告知委員，一如在 2006 年 10 月 5 日的會議上所商定，她曾與政府當局聯絡，看看當局能否以保密形式，提供委員就兩鐵合併建議物業方案估值所要求的資料。當局先前曾聲稱當中涉及商業敏感資料，披露該等資料可能損害公眾利益，因而拒絕提供。委員察悉，政府當局最近同意在閉門會議上，向法案委員會簡介委員所要求的部分資料，有關會議訂於 2006 年 11 月 24 日(星期五)下午 3 時至 4 時舉行。

8. 李永達議員要求確定獲提供資料的數量及性質，並對舉行閉門會議以聽取簡報的安排表示反對。相反，應舉行公開會議，而某些資料若真正屬於機密，政府當局應解釋為何不可以在會議席上提供此類資料。鄭家富議員對舉行閉門會議以聽取簡報的安排亦有保留，他指出只有當涉及私隱事宜或司法程序時，才應舉行閉門會議。再者，倘若法案委員會同意政府當局在閉門會議向其簡介所要求的資料，而委員其後得出結論，認為物業方案下的發展權定價恰當，他們就無法交代如何得出有關結論。他進一步表示，民主黨的議員將會考慮在 2006 年 11 月 30 日的會議上動議議案，引用《立法會(權力及特權)條例》(第 382 章)所賦予的權力，要求有關各方向法案委員會提交有關資料，以供考慮。

9. 石禮謙議員申報他是九廣鐵路公司(下稱"九鐵")管理局的成員。他表示支持安排閉門會議，讓政府當局向委員簡介有關兩鐵合併建議物業方案的估值和定價及其他相關事宜，鑒於地鐵有限公司(下稱"地鐵")的上市公司地位，該等資料是價格敏感及需予保密。依他之見，透過同意在閉門會議上向委員簡介上述資料，政府當局在與法案委員會合作方面，確實向前邁進一步。

10. 林健鋒議員亦對在2006年11月24日舉行閉門會議表示支持，他指出，不宜要求某一方在公開會議上披露其與另一方協議保密的資料，以免披露有關資料可能會損害有關各方。依他之見，安排閉門會議，讓政府當局披露所需資料使委員安心，可以加快法案委員會的審議工作進度。

11. 陳鑑林議員雖然同意立法會的會議應盡可能公開舉行，但他亦接受，要研究商業敏感的資料，舉行閉門會議實屬無可避免。依他之見，倘若發現所提供的資料是可予披露的，便可在其後透露閉門會議的討論內容。然而，倘若此類資料關乎個別尚未招標物業用地的估值，而披露此等資料可能會在日後的招標過程中對合併後的公司不利，便應在決定應否披露有關資料時小心審慎。

12. 劉慧卿議員認同陳鑑林議員的意見。然而，她認為在11月24日舉行會議前應與政府當局達致諒解，即倘若發現在會議席上所提供的任何資料可予披露，便可在其後透露閉門會議有關資料的討論內容，尤其是委員若在會後得出結論，認為物業方案下的發展權定價恰當及要為有關結論作出交代時。儘管如此，她亦認為除了這樣的諒解外，亦須採取適當措施，確保委員將在會議席上取得並有充分理由保密的商業敏感資料絕對保密。

13. 陳偉業議員提述政府當局及地鐵以往曾願意就機場核心計劃工程提供財務資料，他對是否需要將與物業方案估值有關的資料保密表示懷疑。他不接受法案委員會同意安排閉門會議，而事先卻沒有向當局查詢擬提供的資料的更多詳情，以確定是否需要由當局在閉門會議向委員簡介有關資料。

14. 何俊仁議員重申他較早前表達的意見，認為不應把項目預算視為機密資料。事實上，以往房屋委員會的物業發展項目及機場核心計劃工程均有披露其預算。他認為當局應向法案委員會提供其所要求的資料，讓法案委員會可在掌握有關資料的情況下作出是否支持條例草案的決定，從而間接地批准基本上屬商業買賣的合併交易。就此，他認為在閉門會議內接收所要求資料的做法並不可取，原因是：第一，公眾無法得知有關資料的性質，亦因而無法監察法案委員會有否作出正確的決定。第二，將來洩漏有關資料的情況在所難免，而法案委員會或需為此負上責任。第三，在理解有關資料方面可能需要尋求專家意見，或向公眾解釋法案委員會的決定。因此，他不接受舉行閉門會議，以聽取有關資料。

15. 主席促請委員客觀地研究在 11 月 24 日舉行閉門會議的建議，並且避免對將於該次會議席上提供的資料作出各種假設。

16. 周梁淑怡議員指出，立法會以往不時會在有充分理由的情況下舉行閉門會議。依她之見，政府當局拒絕公開提供委員所要求的資料，可能會保障而非影響公眾利益，尤其是由於商業敏感的資料可能會影響地鐵的股價。鑒於除非舉行閉門會議，否則政府不願向委員提供所要求的資料，法案委員會應接受有關安排，以便取得有關資料。她亦強調，雖然可以就有關資料採取適當的跟進行動，但法案委員會一旦同意當局在閉門會議席上提供有關資料，便應設法提醒委員將有關資料保密。

17. 林健鋒議員重申在商業社會中履行協議的重要性，故有需要作出安排，讓政府當局履行其對地鐵作出將委員所要求的資料保密的承諾。因此，他亦認為法案委員會若同意當局在閉門會議席上提供委員所要求的資料，即使不同意有關資料屬商業敏感，會後亦不應將有關資料公開。

18. 主席將政府當局在閉門會議上提供委員所要求資料的建議付諸表決。李永達議員澄清，民主黨就是否引用第 382 章所賦予權力的決定不會受表決結果影響。

19. 有關建議付諸表決。在出席的委員當中，11 名贊成建議，8 名反對。主席宣布有關建議獲通過。她亦指示秘書處向委員發出會議預告時，提醒委員將在該次會議席上取得的有關資料絕對保密。

2006 年 11 月 30 日的會議

20. 鑒於委員在是次會議席上，曾就兩鐵合併與票價有關的事宜提出多項問題及關注，主席決定在 2006 年 11 月 30 日(星期四)上午 10 時 45 分至下午 12 時 45 分舉行的第九次法案委員會會議上，繼續討論有關事宜。因應李永達議員對他認為截至 2007 年 3 月所編排的會議太過緊迫所表達的關注，主席亦指示在 11 月 30 日的會議上再研究有關時間表。

21. 議事完畢，會議於下午 6 時 30 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 1
2006 年 12 月 22 日

**《兩鐵合併條例草案》委員會
第七次會議過程**

日期：2006年11月14日(星期二)
時間：下午4時30分
地點：立法會大樓會議室A

時間	發言者	主題	需要採取的行動
000000 - 002211	主席 李永達議員 鄭家富議員 石禮謙議員 林健鋒議員 陳鑑林議員 劉慧卿議員 陳偉業議員 何俊仁議員 周梁淑怡議員	- 就政府當局提出在2006年11月24日舉行閉門會議提供委員就兩鐵合併物業方案估值所要求資料的建議，進行討論及投票	
<i>議程項目I — 兩鐵合併與票價有關的事宜</i>			
002212 - 004005	主席 政府當局 地鐵有限公司 (下稱"地鐵")	- 開場白 - 政府當局及地鐵作出簡報	
004006 - 004558	主席 王國興議員 政府當局 地鐵	- 王國興議員關注到，如建議讓合併後的公司可在許可幅度的範圍內彈性調整鐵路票價(下稱"擬議彈性")，該公司將可藉着增加乘客量高路線的票價，另一方面則調低乘客量低路線的票價，以賺取最大的盈利。乘客會因而受到不公平的對待，並且無法從票價調整機制中得益 - 政府當局解釋 i) 所有個別票價的加權平均值的調整幅度，必須等同從票價調整公式計算出來的整體票價調整幅度，因此在整體收入方面不會有增減。合併後的公司將無法透過擬議彈性獲得額外利益 ii) 合併後的公司必須取得兩位獨立核數師就個別票價調整	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>詳情的核證，確定有關票價調整符合票價調整機制的規定後，有關調整才可生效</p> <ul style="list-style-type: none"> - 地鐵解釋，合併後的公司面對來自其他公共交通服務的激烈競爭，在調整個別票價方面，必須保持一定程度的彈性，以應付市場的轉變 	
004559 - 004949	地鐵	<ul style="list-style-type: none"> - 地鐵簡介在會議席上提交的3個例子，說明如何在許可幅度的範圍內調整票價(文件在會議席上提交，其後已於2006年11月15日隨立法會CB(1)289/06-07(02)號文件發給委員) 	
004950 - 005726	劉江華議員 政府當局	<ul style="list-style-type: none"> - 劉江華議員關注到 <ul style="list-style-type: none"> i) 擬議彈性可能會導致長途車程、乘客量少的車程及被壟斷的車程(例如前往北區的车程)的票價增幅較高 ii) 正如立法會CB(1)258/06-07(01)號文件附錄II提供的假設與實際票價調整率的比較(下稱"有關比較")顯示，票價調整機制會令合併後的公司得益，而非乘客 iii) 票價調整機制的唯一優點是明確。然而，給予合併後的公司擬議彈性，可在許可幅度的範圍內調整個別票價後，這個優點便不再存在 - 政府當局解釋 <ul style="list-style-type: none"> i) 除保持鐵路票價處於合理水平外，確保鐵路服務可持續發展及令人滿意亦非常重要 ii) 以追溯形式硬將票價調整公式套用在鐵路票價上並不恰當，因為過往的情況與擬議合併的情況不一樣，而且票價調整機制的目的是規管日後的票價調整。假設過去數年間出現過的通縮不會再次出現亦不恰當 iii) 只看某數年的假設與實際票價調整率的比較來判斷票價調整機制並不公平。反而應 	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>把焦點放在票價調整機制所帶來的長期利益上，該機制為日後的票價調整提供清晰的依據，並為乘客帶來票價穩定性</p> <p>iv) 地鐵和九廣鐵路公司(下稱"九鐵")現時均享有票價自主權。當局就合併一事與兩間鐵路公司的討論達致多項協議，當中包括它們同意採用一個較為客觀及更具透明度的票價調整機制，作為整體合併交易的一部分。日後的票價將會按照與消費物價指數及工資指數掛鈎的票價調整公式上下調整。此制度為其他地方普遍採用，以規管鐵路票價，而且被認為是可以接受的。從經濟的角度而言，票價調整機制的效用是鐵路票價不會有任何實質增加</p>	
005727 - 010233	<p>主席 李永達議員 政府當局 地鐵</p>	<p>- 李永達議員表示</p> <p>i) 民主黨認為，鑒於物業方案下個別用地的地價是根據談判得出的條款訂立，而不是根據可反映有關用地真正價值的投標所得出的市場條款釐定，政府應考慮利用物業發展所得的部分盈利來設立穩定票價基金</p> <p>ii) 擬議彈性的問題是，這種彈性容許合併後的公司可以不公平地操控其票價結構，令乘客受損，因為個別票價會按照鐵路走廊沿線各自的競爭情況作出修訂。如此大的票價差距不但會引起社會矛盾，而且容許合併後的公司透過這種掠奪性的市場促銷手法與其他公共交通服務競爭亦不公平</p> <p>- 政府當局解釋，擬議彈性的目的是令合併後的公司可因應市場狀況及經營環境的轉變(例如人口集中點及活動中心點的遷移)</p>	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>來調整個別票價，並令鐵路，亦即公共資源得到最有效的運用</p> <ul style="list-style-type: none"> - 地鐵保證，例3顯示的票價調整屬極端情況，是為了作出說明的目的而擬備。事實上，鐵路票價將會維持在合理的水平，以確保為乘客所接受，否則其乘客便會改乘其他交通工具，這樣就不符合合併後的公司本身的利益。公司在以往數年(例如1984年)，亦曾因應市場的轉變對個別票價作出調整 	
010234 - 010809	主席 鄭家富議員 政府當局	<ul style="list-style-type: none"> - 鄭家富議員認為 <ul style="list-style-type: none"> i) 讓地鐵享有擬議彈性，使合併後的公司可以靈活地回應不斷變更的市場情況，但其競爭對手專營巴士公司卻無法享有類似的彈性，這樣做並不公平 ii) 飽受公共交通服務選擇有限之苦的長途乘客受到懲罰並不公平 iii) 與海外城市不同，日後根據票價調整機制調整票價時無須經由任何有關當局審批 iv) 應使用來自物業發展的盈利，使票價的增幅較為溫和 v) 有需要補充兩鐵合併協同效益的詳情及計算方法的依據 - 政府當局解釋 <ul style="list-style-type: none"> i) 在符合相關巴士公司經核准的票價表及政府同意的情況下，本地的專營巴士公司在釐定及調整其個別票價方面亦享有彈性 ii) 英國的火車營辦商獲准在符合整體票價調整幅度再加5%的上限的情況下，以不同的幅度增加個別票價 iii) 兩間鐵路公司在釐定有關新鐵路最初的票價時，已考慮到相關的物業盈利 iv) 與鐵路公司現有的票價自主權比較，建議的票價調整機制透過與兩項客觀及具透明 	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		度的指數的變動幅度掛鉤，已能產生穩定票價的作用	
010810 - 011408	張超雄議員 政府當局	<ul style="list-style-type: none"> - 張超雄議員表達關注 <ul style="list-style-type: none"> i) 為何合併後的公司採用的票價調整機制與適用於專營巴士公司的票價調整機制不同 ii) 不同意有關票價調整機制下的票價增幅與實際增幅相若的說法，須考慮到基本票價已被調低，然後才根據票價調整機制計算假設的調整率，這導致在相關時期內的票價增幅較低 iii) 考慮到以往的通縮，理應減低鐵路票價 iv) 在完成評估殘疾人士使用交通工具的模式的調查(下稱"有關調查")之前，合併後的公司便拒絕接受向殘疾人士提供票價優惠的要求，這種做法實屬過於草率。政府以物業發展權的形式給予地鐵的資助亦應用來為殘疾人士謀利益 - 政府當局解釋 <ul style="list-style-type: none"> i) 應把擬議彈性與兩間鐵路公司現時享有的票價自主權作出比較，後者現時享有充分的彈性，可以不同幅度調整個別票價，而票價調整機制則會把合併後的公司彈性限制在許可幅度的範圍之內。再者，擬議彈性為其他地方普遍採用。在符合相關巴士公司經核准的票價表，並經政府同意的情況下，本地的專營巴士公司在釐定及調整其個別票價方面亦享有彈性 ii) 在兩鐵合併首天，鐵路票價將會按照因兩鐵合併的協同效益而變得有可能的減價方案下調。因此，在擬備有關比較時對減價作出的假設是有理據支持的 iii) 希望有關調查可為公共交通營辦商提供更可靠的資料， 	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>以利便其評估建議向殘疾人士提供票價優惠的財政影響，從而鼓勵它們提供有關優惠</p>	
<p>011409 - 012009</p>	<p>何俊仁議員 政府當局 地鐵</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 何俊仁議員認為 <ul style="list-style-type: none"> i) 不能指九鐵享有票價自主權，由於政府作為其唯一擁有者，該公司在很大程度上屬公營機構，故在調整票價時須回應公眾需要 ii) 票價調整機制是否公平應根據其初始釐定的基本票價來研究，在這方面則意見紛紜 iii) 票價調整機制下的整體票價調整幅度應是調整幅度的上限。讓合併後的公司享有擬議彈性，使其可以與其他公共交通營辦商不公平地競爭，確保取得壟斷地位，這是不可以接受的。應鼓勵合併後的公司訂出推廣措施，與其他公共交通服務公平競爭 - 政府當局解釋 <ul style="list-style-type: none"> i) 九鐵按照審慎商業原則運作是一項法定規定。即使政府是其唯一擁有者，也不能透過向九鐵發出指令來干預，以免政府須就因而招致的任何損失向九鐵作出賠償 ii) 設定整體票價調整幅度的上限，可能會對合併後的公司財政狀況造成負面影響，結果需要政府資助 iii) 根據出席2006年10月28日法案委員會會議的學者表達的意見，兩鐵合併不會產生壟斷問題。兩鐵合併後，合併後的公司會繼續面對來自其他公共交通工具(尤其是專營巴士)的激烈競爭 iv) 與其他公共交通營辦商不同，由於鐵路路線及車站是固定的，故鐵路營辦商在競爭時受到相當大的制肘。因此，有需要給予鐵路營辦商 	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>一定程度的彈性，讓它們透過彈性調整個別票價，更有效地對市場情況作出反應</p> <p>v) 作為整體合併方案的一部分，兩間鐵路公司現時享有的票價自主權將會在合併後被票價調整機制取代，在該機制下，合併後的公司的票價將會按照直接驅動的方程式調整。在地鐵部分小股東眼中，票價調整機制是地鐵的重大讓步，因為政府並沒有就這樣重大的改變給予地鐵任何賠償</p> <p>- 地鐵補充，部分公用事業公司、巴士公司及綠色專線小巴營辦商亦享有彈性，可以與整體票價調整幅度有所不同的幅度來調整個別票價</p>	
012010 - 012510	主席 李卓人議員 政府當局	<p>- 李卓人議員認為</p> <p>i) 研究是否給予合併後的公司擬議彈性，須考慮有否需要令鐵路服務可持續發展，以及其在回應公眾需求和維持和諧社會方面的效用，而非增強合併後的公司相對地位，與其在交通市場上的對手競爭。依他之見，從政治角度而言，引入擬議彈性是不明智的，因為在鐵路網絡內為不同票價實施不同的增幅／減幅是不公平的，並會引起社會矛盾。在調整票價時不考慮公眾的負擔能力及公眾情緒，亦是危險的做法，正如可從有關比較看到，儘管1998年及1999年發生亞洲金融風暴，但票價當時仍然可以上調</p> <p>ii) 依香港職工會聯盟之見，鐵路服務應由政府以非牟利的形式經營。他會研究可否對條例草案提出委員會審議階段修正案，訂明鐵路票價須經由立法會審批。倘若有關修訂獲得通過，政府可能有</p>	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>需要購回地鐵小股東持有的股份</p> <p>iii) 令人感遺憾的是，兩間鐵路公司以須按照審慎商業原則運作為理由而不願減低鐵路票價，但同時卻以鐵路項目為公眾利益而建造為由，要求政府以物業發展權的形式提供資助</p>	
012511 - 013142	劉慧卿議員 主席 政府當局 地鐵	<p>- 劉慧卿議員認為</p> <p>i) 應求取適當的平衡，讓合併後的公司可持續提供優質服務</p> <p>ii) 有需要提供兩鐵合併的協同效益的詳細分項數字及計算方法的依據</p> <p>iii) 亦有需要提供以往情況的詳情，說明兩間鐵路公司、巴士公司或綠色專線小巴營辦商如何以偏離整體票價調整幅度的比率來釐定其個別票價</p> <p>iv) 在所列舉的海外例子當中，給予合併後的公司擬議彈性為最大。考慮到目前的鐵路票價高昂，實有需要將擬議彈性的範圍縮小，或規定票價調整必須受到一定程度的管制，以確保公平。或需提供更多海外例子，作為支持擬議彈性的理據</p> <p>- 地鐵在回應主席時證實，英國火車營辦商獲准在整體票價調整幅度再加而非減5%的上限之內，以不同幅度調高個別票價</p>	<p>政府當局採取所需的跟進行動</p> <p>政府當局採取所需的跟進行動</p>
013143 - 013737	主席 梁耀忠議員 政府當局	<p>- 梁耀忠議員質疑，政府當局如何在有關調查尚未完成時得出結論，認為倘若強制規定公共交通營辦商向殘疾人士提供任何特定的票價優惠，營辦商的收入將會下跌，並會對加價構成壓力</p> <p>- 梁耀忠議員認為，合併後的公司將會基於競爭因素減低某些車程的票價，但卻調高其他車程的票價增幅，這樣做會對後述車程</p>	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>的乘客造成負面影響及對乘客不公平，因為他們與競爭因素全無關係</p> <ul style="list-style-type: none"> - 政府當局解釋，不應純粹從乘客希望票價保持在最低水平的角度來判斷擬議彈性，亦有需要讓合併後的公司為社會整體利益著想，回應市場的轉變及最大限度地利用屬於公共資源的鐵路。再者，競爭有助保障公眾利益，而鐵路服務是否令人滿意，亦不應單從票價水平來判斷 	
013738 - 014319	<p>主席 鄭志堅議員 地鐵 政府當局</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 鄭志堅議員認為 <ul style="list-style-type: none"> i) 他仍未被說服擬議彈性屬合理。雖然合併後的公司需要有若干程度的彈性，讓其可以有效地與其他公共交通服務競爭，但在極端的情況下，個別票價調整的許可幅度相差可高達20%，這樣的許可幅度太闊，既不公平，亦不可以接受。在營運方面出現任何赤字，應以物業收益而非交叉補貼來應付 ii) 鑒於地鐵較早前保證，票價不會大幅變動，故有空間將給予合併後的地鐵公司的擬議彈性的範圍縮減 iii) 應詳述以往的情況，說明兩間鐵路公司如何以偏離整體票價調整幅度的比率來釐定其個別票價 - 地鐵解釋，整體票價調整幅度±10個百分點的範圍只是許可幅度而已，個別票價未必會調整至超出整體票價調整幅度的10個百分點。市場競爭、經濟情況及鐵路服務是否物有所值都是日後最後決定個別票價調整幅度時將會考慮的主要因素。席上提供在1984年及1989年地鐵個別票價實際上以超出整體票價調整幅度±10個百分點的幅度調整的個案。席上進一步指出，類似的情況在專營巴士亦曾出現 	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
014320 - 014846	主席 陳偉業議員 地鐵	<ul style="list-style-type: none"> - 陳偉業議員反對給予合併後的公司擬議彈性，因為 <ul style="list-style-type: none"> i) 鑒於在合併後，合併後的公司會逐步壟斷市場，擬議彈性將會嚴重影響乘客的利益 ii) 票價調整機制可否為乘客帶來益處令人懷疑。儘管有附錄II暫附文件1所載以往數年的累計通縮，但在1996年至2005年期間，票價減幅只在負0.5%的範圍之內 - 在回應陳議員提出、在票價調整機制下如何處理兩間鐵路公司現時提供的轉乘優惠的進一步詢問時，地鐵證實，票價調整機制不會涵蓋這些優惠，因為它們屬於有時限的推廣措施，但預期不會取消有關優惠，除非所創造的乘客量不足 - 陳議員關注，普羅乘客透過減價方案的得益，將會被逐步取消轉乘優惠所抵銷，這樣實際上等同加價，尤其是九鐵現時提供很多轉乘優惠，例如巴士接駁服務 - 地鐵證實，兩鐵合併後會繼續提供往返西鐵的免費輕鐵接駁服務及在屯門的免費接駁巴士服務 	
014847 - 015401	梁國雄議員	<ul style="list-style-type: none"> - 梁國雄議員籲請委員堅持他們在是次會議席上表明的立場，以及反對兩鐵合併 - 梁議員認為 <ul style="list-style-type: none"> i) 兩鐵合併的問題是由政府全資擁有的九鐵與屬上市公司的地鐵合併，這樣難免會引起人們對政府資助鐵路項目的關注。因此，政府應購回地鐵小股東持有的股份，然後才進一步推展兩鐵合併 ii) 不應以競爭作為藉口給予合併後的公司擬議彈性，因為已把物業發展權批給兩間鐵路公司，協助填補新鐵路項目資金的不足之數，但其他 	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>公共交通營辦商卻沒有得到這樣的資助。鐵路服務與其他公共交通服務競爭時已因而佔優</p> <p>iii) 雖然海外國家的鐵路票價調整未必受到管制，但該等國家的政治環境不同，故不應直接與它們作比較。再者，一如英國的例子所顯示，鐵路服務不應在沒有政府監察的情況下按商業原則經營。事實上，假設按商業原則經營的鐵路服務較公營鐵路服務更佳是不對的</p>	
015402 - 015709	譚香文議員 地鐵	<p>- 譚香文議員提出</p> <p>i) 應把減價方案擴大至涵蓋全港整個鐵路網絡</p> <p>ii) 可否考慮將偏離整體票價調整幅度的許可幅度由±10個百分點收窄至±5個百分點</p> <p>- 地鐵解釋</p> <p>i) 輕鐵的大部分乘客已享有轉乘西鐵的免費接駁服務，而這項優惠服務在兩鐵合併後將會繼續提供</p> <p>ii) 地鐵察悉載於上文ii)段譚香文議員的建議</p>	
議程項目II — 其他事項			
015710 - 020050	李永達議員 主席 劉慧卿議員	- 討論會議日期	
	主席	- 會議安排	

立法會秘書處
 議會事務部1
 2006年12月22日