

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1811/06-07號文件

檔號：CB1/BC/3/05

《兩鐵合併條例草案》委員會報告

目的

本文件旨在匯報《兩鐵合併條例草案》(下稱"條例草案")委員會的商議工作。

背景

2. 在2004年2月，政府宣布其決定邀請香港兩間鐵路公司(即地鐵有限公司(下稱"地鐵公司")及九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司"))就可能合併一事展開商議。商議合併的目的，是建立一個在效率及生產力方面均可望有長遠增長的全面整合鐵路網絡，同時亦藉此機會提供一個更客觀及更具透明度的票價調整機制，以及改善鐵路網絡的轉車環境。據政府當局所述，兩鐵合併可減少將來鐵路項目網絡的路線重疊，並有助及早解決規劃中鐵路項目的轉車安排。因應政府的要求，地鐵公司及九鐵公司於5個範疇的基礎上進行商討：

- (a) 採用一個更客觀及更具透明度的票價調整機制；
- (b) 取消轉乘車費，並以減低票價為目標，檢討收費結構；
- (c) 及早解決目前規劃中的新鐵路項目(特別是沙中線)的轉車安排；
- (d) 確保合併時不會裁減兩鐵前線員工；及
- (e) 長遠而言提供銜接方便的轉車安排。

3. 在2004年9月，地鐵公司與九鐵公司完成就可能合併一事進行的商討。結論是兩個鐵路系統合併是可行的，並可積極落實政府為合併的商討所設定的5個範疇。

4. 在2006年4月11日，經與地鐵公司作進一步討論後，政府與該公司簽訂不具約束力的諒解備忘錄，當中載列地下鐵路(下稱"地鐵")與九廣鐵路(下稱"九鐵")系統合併的架構及條款。

5. 根據諒解備忘錄中兩鐵合併的建議架構，九鐵公司會與地鐵公司簽訂服務經營權協議，授予地鐵公司接觸、使用或管有九鐵公司的財產(下稱"經營權財產")的權利，使能在服務經營權協議的有效期間(下稱"經營權有效期")經營現有的九鐵路線和九鐵現正施工建造的新線，以及九鐵公司其他與運輸有關的業務。合併將會透過擴大地鐵公司專營權的範圍，以涵蓋兩鐵合併後擴大的業務範圍而予以落實。地鐵公司將是落實兩鐵合併的法律實體，而其上市公司的地位將會維持不變。然而，為了反映其經擴大的業務範圍，地鐵公司將會將其中文名稱改為"香港鐵路有限公司"，而英文名稱則維持不變。

6. 政府亦宣布，在兩鐵合併計劃下，兩間鐵路公司已同意在兩鐵合併首天將會實施減價方案，以及引入方程式方式來釐定日後票價調整的幅度，以取代現有的票價自主權。

7. 在2006年7月5日，政府向立法會提交《兩鐵合併條例草案》(下稱"條例草案")。

條例草案

8. 條例草案旨在對《地下鐵路條例》(第556章)(下稱"《地鐵條例》")及《九廣鐵路公司條例》(第372章)(下稱"《九鐵條例》")作出修訂，就落實兩鐵合併作出規定。

法案委員會

9. 內務委員會在2006年7月7日的會議上同意成立法案委員會，負責研究條例草案。劉健儀議員及譚耀宗議員分別獲選為法案委員會的正、副主席。法案委員會共有29位委員。石禮謙議員申報他是九鐵公司管理局的成員。法案委員會的委員名單載於**附錄I**。

10. 鑒於兩鐵合併建議影響深遠，法案委員會認為有需要考慮公眾的意見，詳細研究有關的交易架構及條款，以及日後鐵路服務的規管架構。在2006年7月至2007年5月的11個月期間，法案委員會共舉行了37次會議(共82小時)，包括一次閉門會議，聽取政府當局就兩鐵合併交易下物業方案的定價及估值的簡報，以及一次公聽會，聽取有關各方的意見。

11. 法案委員會曾聽取26個團體／人士的意見。團體／人士一覽表載於**附錄II**。法案委員會在研究兩鐵合併交易及條例草案時，已考慮各方表達的意見。

法案委員會的商議工作

12. 法案委員會察悉，條例草案旨在就港鐵公司在一個專營權下經營地鐵、九鐵及若干其他鐵路提供必要的法例框架，並使九鐵公司

能夠與港鐵公司訂立一份服務經營權協議，授予港鐵公司接觸、使用或管有九鐵公司若干財產的權利。至於合併後的公司規管地鐵及九鐵系統兩者運作的事宜，則另行在港鐵公司與政府簽訂的綜合《營運協議》內處理，做法與現行安排一致；而根據現行安排，涉及地鐵公司營運地鐵的事宜，在地鐵公司與政府簽訂的《營運協議》內處理。綜合《營運協議》將是一份具法律約束力的文件，當中涵蓋票價規管、服務表現要求、安全管理、興建新鐵路和相關的財務安排、披露資料等事宜。為了確保在兩鐵合併後設立適當的規管架構，法案委員會已逐項審議條例草案及綜合《營運協議》兩者的條文。本報告按以下3部載述法案委員會的商議工作：

第I部：兩鐵合併是否必需及支持理據；兩鐵合併計劃，尤其是建議的交易架構及財務條款，以及將收購九鐵公司的物業及其他相關商業權益作為有關交易不可分割的一部分，可否保障公眾利益(第13至34段)；

第II部：條例草案所訂兩鐵合併的法律架構(第35至53段)；

第III部：合併後的公司和政府根據綜合《營運協議》各自的權力及責任，以及兩者在多大程度上須就兩鐵系統營運的下述各方面向公眾負責：

- (a) 票價規管(第54至69段)；
- (b) 減價作為合併方案的一部分(第70至83段)；
- (c) 安全及服務要求(第84至119段)；
- (d) 為殘疾人士提供的設施及服務(第120至126段)；
- (e) 對落實沙田至中環線及其他新鐵路項目的影響(第127段至131段)；
- (f) 對鐵路員工的影響(第132段至141段)；及
- (g) 綜合《營運協議》所訂的規管機制，用作確保鐵路服務的質素和安全，以及監察新鐵路的設計及建造等事宜。(第142至145段)

第I部：兩鐵合併是否必需及支持理據

兩鐵合併的目的

13. 法案委員會察悉，政府當局認為兩鐵合併最重要的大前提，是為香港市民提供更有效率、更方便及更合乎成本效益的鐵路服務。在兩鐵合併後，乘客可透過兩個鐵路系統銜接方便的轉車安排，享有更大的便利，而且無須支付轉乘車費。兩鐵合併將會加強鐵路網絡的

效率及減少路線重疊，從而取得協同效益，以及創造減省成本的空間，以致大部分鐵路乘客可在兩鐵合併實施後的減價中受惠。至於兩間鐵路公司，地鐵公司及九鐵公司各自的優勢，會在合併後相輔相成，使合併後的公司成為實力更雄厚的鐵路營辦商，無論在內地市場還是國際領域中，均更具競爭力。因此，兩鐵合併會帶來更多的專業發展機會。

14. 法案委員會認同兩鐵合併後，會在兩條鐵路的營運方面帶來規模經濟的效益。然而，委員關注到合併交易對所有相關持份者，即香港市民(因為九鐵公司100%股份及地鐵公司超過76%的股份屬政府所有)，以及兩條鐵路的乘客、兩間鐵路公司的員工及地鐵公司的小股東而言，是否公平和平衡的方案。

兩鐵合併的建議交易架構及財務條款

15. 法案委員會察悉，政府及地鐵公司已同意透過服務經營權的安排來落實兩鐵合併，在該項安排下，九鐵公司將會向地鐵公司批出服務經營權，以便經營現有九鐵鐵路線和新建的鐵路線(如適用)，以及其他與運輸有關的業務。地鐵公司的上市公司地位將會維持不變，而合併後的專營權將會擴大，以涵蓋提供九鐵公司的服務。合併後的公司將負責九鐵系統在為期50年的經營權有效期間的運作、維修及改善，包括重置經營權所涵蓋的資產。合併後的公司將要管理一切有關地鐵及九鐵兩個網絡整合為一的運作安排，並負責整個系統的表現。服務經營權屆滿或終止時，合併後的公司須向九鐵公司交還一套符合當時營運標準的九鐵運作系統。

16. 法案委員會察悉，根據建議的財務條款，合併後的公司須向九鐵公司支付以下的服務經營權費用 ——

- (a) 在兩鐵合併"指定日期"之日，即時支付42億5,000萬元；
- (b) 每年支付7億5,000萬元的固定費用；及
- (c) 自服務經營權安排的第四年起，每年再根據九鐵系統的實際收入，按預先同意的比例分帳。分帳比例為：介乎25億元至50億元的收入，獲得收入的10%；介乎50億元至75億元的收入，獲得收入的15%；以及超過75億元的部分，獲得收入的35%。

17. 除服務經營權安排外，作為交易的一部分，地鐵公司亦建議以77億9,000萬元(不計發展商將會向政府支付的地價)，收購九鐵公司的物業相關權益，以及九龍南線的物業用地的發展權和九鐵公司其他的商業權益。在兩鐵合併後，合併後的公司將會取代九鐵公司作為政府的代理人，發展西鐵沿線物業用地及處理相關的招標程序。發展此等用地的發展商將會繼續透過招標形式揀選，而從相關的物業發展權所得的財政收益將會撥歸政府。

18. 法案委員會曾研究兩鐵合併計劃的建議交易架構及財務條款，以確定有關建議方案是否公平而平衡，可為社會帶來整體利益。法案委員會亦曾研究計算服務經營權費用款額的依據，以及把服務經營權協議的有效期定為50年的理據。

19. 法案委員會察悉部分委員認為，基於原則問題，他們不支持兩鐵合併建議，因為這涉及將公共資產轉移給只著眼於賺取最大利潤的私營公司。他們擔心，合併後的公司會在兩鐵合併後壟斷交通市場。他們亦關注到，由於九鐵系統的很多項目是新落成或仍在建造中，九鐵公司的資產價值會嚴重地被低估。

20. 政府當局指出，政府並非出售九鐵系統的資產。在服務經營權期滿或終止時，合併後的公司有責任向九鐵公司交還一個符合當時營運標準的鐵路系統。再者，在考慮交易架構時，政府已尋求能反映九鐵系統將來表現的財務條款結構。根據服務經營權的安排，九鐵公司不僅會收取即時支付的42億5,000萬元及每年支付7億5,000萬元的固定費用，而且亦可在九鐵系統收入增加時，透過收入分帳的安排分享得益。這樣可確保九鐵系統的表現若有改善，政府可作出公平的估值。

21. 政府當局亦指出，合併後的公司將會繼續面對來自其他公共交通工具的激烈競爭，最主要的是巴士服務。該公司必須以具競爭力的票價水平提供優質服務，以保持／擴大其市場佔有率。因此，兩鐵合併後仍然存在競爭，並可防止合併後的公司提供交通服務方面作出壟斷。經審慎草擬的法例已清楚列明合併後的公司權利和義務，連同清楚訂明擬提供的服務質素及安全要求的綜合《營運協議》，將會是確保合併後的機構受到適當規管的主要元素。香港鐵路視察組(下稱"鐵路視察組")檢查鐵路及調查鐵路事故／意外的法定權力將會維持不變，以期可確保鐵路及鐵路處所的安全。因此，不會出現合併後的公司變成不受政府任何形式監控的獨立王國的問題。

計算經營權付款的方法

22. 就計算服務經營權款額的依據，政府當局表示，首要的考慮是顧及在為期50年內就九鐵系統的營運成本及維修保養和更新該系統所作的承擔，以評估九鐵系統日後所帶來的現金流量。其他已考慮的因素包括與九鐵系統乘客量變動相關的風險、九鐵公司日後的債務責任及地鐵公司的負擔能力，而同時必需在所涉各方的利益之間求取適當平衡。

經營權協議的條款

23. 法案委員會曾研究將經營權協議的年期訂定為50年的理據，以及將經營權的年期縮短至20或30年，其間經中期檢討後，可選擇將年期進一步延長的安排是否恰當。

24. 政府當局表示，根據服務經營權的安排，合併後的公司會負責所有維修、改善和更新資產的工作和費用。這些都是長線的資本投

資，因而該公司需要有足夠的時間營運去賺取回報。在50年的經營期內，該公司需要達到既定的服務水平，而政府亦會繼續監察其營運情況。因此，50年的服務經營權有效期配合合併後的公司的專營期，是合適的安排。若加入定期檢討的額外規定，讓政府或九鐵公司有權單方面更改服務經營權的條款或年期，便會增加對合併後的公司的不明朗因素，而九鐵公司及政府的交易條款自然會因而受到不利影響，這不會符合政府或九鐵公司的利益。

在交易內納入物業權益

25. 法案委員會察悉，建議的交易包括向地鐵公司出售九鐵公司的物業發展權、投資物業及物業管理業務。就此，地鐵公司將會就有關的8幅物業發展用地的發展權支付49億1,000萬元，以及8個投資物業支付28億4,000萬元。除了有關投資物業項目的管理權外，地鐵公司亦會購入九鐵公司現時有關5個由第三者擁有的物業(即海翠花園、新屯門中心、恒福花園、駿景園及都會軒)的管理業務。地鐵公司亦會購入西鐵沿線物業的初期管理權。

26. 法案委員會曾研究為何有需要將物業方案納入為有關交易中不可分割的一部分。法案委員會部分委員擔心在不經公開招標或競投的情況下，九鐵公司的物業可能會被賤賣。為了確定物業方案的定價是否公平和合理，法案委員會曾詳細研究政府委任的專業估值師對物業方案所包括的物業及相關的商業權益進行估值時，所採用的依據及方法。法案委員會亦曾聽取專業團體就物業方案的定價及估值的意見。

27. 政府當局表示，政府的意向是以市場條款將物業方案售予地鐵公司。由政府委任的專業物業估值顧問經採用廣為市場接受的方法為物業估值後，確認物業方案的定價公平和合理。地鐵公司在兩鐵合併後開始時須支付的金額，只是為取得發展用地的"發展權"向合併後的公司支付預期攤分的額外收益(類似"入場費")，有關款額應與支付地價和物業(即已落成發展項目的總值)的款額區分開來。因此，在為取得有關的發展權支付款項後，合併後的公司仍需安排支付地價、建築成本及其他發展成本，例如項目預備工程成本、稅款、財務成本、專業服務費用、市場推廣成本等，以完成發展用地的物業發展。此等物業發展項目的風險，包括市場風險、地價／建築成本上漲的風險等，將會由地鐵公司承擔。此外，由於該8幅用地需時多年才能完成所有發展及獲取任何利潤，對風險亦有所影響。

28. 為支持其本身立場，政府當局亦請委員參考由香港測量師學會(下稱"測量師學會")及Web-site.com網站編輯David WEBB先生提交的意見書(立法會CB(1)2266/05-06(08)號文件及立法會CB(1)2266/05-06(05)號文件)。代表香港測量界專業人士的測量師學會表示支持政府擬備物業方案所採用的估值方法及結果。測量師學會亦認為，物業方案的條款公平和合理。另一方面，David WEBB先生指出，在合併交易下，地鐵公司將需放棄合併後網絡大部分路線的票價自主權，並受到建議的票價調整機制的約束，而不會獲得任何補償。因此，

建議的交易不利於地鐵公司的獨立股東。政府當局認為WEBB先生的見解，可視作暗示物業方案的定價並非對政府不利。

29. 法案委員會察悉委員對物業方案定價的關注。部分委員堅持認為，在未經覆核估值時所用的整套財務資料的情況下，實難作出確認按物業方案出售發展權的定價是適當的結論。為紓解公眾的疑慮，物業方案不應納入為合併交易的一部分，而應把其公開招標或拍賣，從中所得的收益可注入有關公司，供鐵路發展及營運之用。

30. 為進一步瞭解物業方案的定價及估值，法案委員會在政府當局安排的一次閉門會議上曾研究相關的資料，包括估值時假設的市價，以及有關用地的地價。另一方面，法案委員會亦獲當局提供資料，載列未招標的5幅用地住宅部分估值時假定的市場售價，與該等用地附近可供比較的已落成住宅物業的市場價格之間的比較評估。據政府當局所述，政府估值中採用的假設市價不比已落成物業的市價遜色，因而並不存在政府賤賣九鐵公司資產的問題。

31. 至於物業方案是否必須納入為兩鐵合併建議的財務安排中不可分割的一部分，政府當局表示，這是當局與地鐵公司經過長時間討論及商議的結果。政府當局認為應着眼於整個合併建議會為普羅市民及兩鐵乘客帶來的利益，而不是獨立分析個別項目。鑒於物業市場的不明朗因素，當已落成的物業在市場上推售時，難以對最終售價作出準確的預測。由於政府的獨立物業估值師已採用廣為市場接受的方法，對有關物業進行專業評估，政府當局認為建議的價格公平和合理。法案委員會察悉，雖然部分委員仍然對當局賤賣九鐵公司資產一事表示關注，但大部分委員認為政府當局提供的資料，已足以紓解他們對售予地鐵公司的物業方案估值偏低的疑慮。

32. 政府當局亦表示，一向以來，地鐵公司均積極進行地鐵車站與車廠上蓋的物業發展，在地鐵沿線建立了不少新社區。該公司除了籌劃物業發展計劃之外，更負責大部分地基建造工程，以及提供其他公用基礎設施。另一方面，物業發展計劃亦為鐵路系統帶來首批乘客。因此，政府當局認為應讓地鐵公司在兩鐵合併後，繼續承擔把鐵路與物業計劃作綜合發展的工作。法案委員會察悉，根據綜合《營運協議》第6.1條，政府與合併後的公司須議定為新鐵路項目而向該公司批出所需土地的細則，並規定有關的地價須按政府在其時實施的土地政策來評定。

33. 就地鐵公司收購九鐵公司物業管理業務作為交易不可分割的一部分的理據，政府當局解釋，為了確保鐵路與物業連接和整合的好處能長遠持續下去，將九鐵公司的物業管理業務納入成為合併交易不可分割的一部分，是有必要的。如鐵路和物業分開管理，各方確保其利益一致及以最佳情況整合兩者的動力便會減少，因而導致失去兩者連接和整合的好處。舉例而言，車站和物業之間的重要連接通道(例如行人天橋和隧道)可能不會獲得興建，又或者即使興建了，亦可能會管理不善。由鐵路營辦商管理車站上蓋或連接車站的物業的另一重要原因，是確保鐵路運作的環境安全和有效率。如車站上蓋或連接車站的

物業管理不善，或會對車站構成不良影響(例如出現滲漏或逃生通道受阻)，以致可能對鐵路服務造成不利影響。此外，部分車站及連接的物業會共用位於對方範圍內的屋宇設施或通道。該等情況便需要綜合管理的安排，以確保運作順暢。

34. 在考慮有何方法取閱相關的財務資料時，鄭家富議員曾在法案委員會的一次會議上動議議案，尋求立法會授權法案委員會行使《立法會(權力及特權)條例》(第382章)所賦予的權力，命令政府當局披露與合併交易的物業方案估值及財務安排有關的進一步資料。然而，有關議案不獲法案委員會支持。

第II部：合併的法律架構

條例草案的詳題

35. 法案委員會察悉，合併計劃的目的是回應政府在2004年2月按5個範疇所提出的關注事項，但條例草案的目的是為合併訂定所需的法律架構，而處理該5個範疇下的關注事項的細則，大多載於綜合《營運協議》內。部分委員曾就條例草案詳題的草擬方式提出關注。據條例草案的詳題，條例草案的其中一個目的，是"就根據《地下鐵路條例》規管(並非在就使用任何由港鐵公司經營的鐵路服務或巴士服務而須繳付的車資方面的規管)港鐵公司在經營地下鐵路以外經營若干鐵路及巴士服務(包括關於該等鐵路的安全的所有方面)作出規定"。該等委員認為，在詳題使用除外條款，可能會令立法會議員無法就有關使用任何由港鐵公司經營的鐵路或巴士服務而須繳付的車資的規管提出修訂。他們因而要求對條例草案的詳題作出研究，以確定詳題的草擬方式是否抵觸《基本法》。

36. 就此，法案委員會的法律顧問表示，在條例草案的詳題中使用除外條款，可被視為以另一種方式列出條例草案的目的，《基本法》和《立法會議事規則》均沒有禁止這樣的用法。法律顧問認為，條例草案詳題的草擬方式似乎並不涉及抵觸《基本法》的問題。

專營權的批予及延續(條例草案第6及7條)

37. 地鐵公司的現有專營權並不涵蓋九鐵的營運權。條例草案第6條對《地鐵條例》第4條作出修訂，將地鐵公司的專營權的範圍擴大至涵蓋九鐵系統的營運，並重新訂定專營權的有效期，由合併日期起計，最初為期50年(視乎專營權是否獲得延續)。條例草案第7條對《地鐵條例》第5條作出修訂，訂明環境運輸及工務局局長就應否延續專營權作出任何建議時，港鐵公司在與《九鐵條例》所指的西北鐵路有關連的情況下經營巴士服務一事，是有關的考慮事項。

38. 法案委員會曾研究向合併後的公司批出為期50年的專營權的法律根據。該專營期將超越《基本法》第五條所規定的期限。該條訂明，香港保留原有的資本主義制度和生活方式，由1997年起計50年不

變。政府當局解釋，《基本法》第五條並沒有為在香港特別行政區實行的任何具體安排或措施設定50年的期限，亦沒有規定在2047年之後原有的資本主義制度和生活方式須改變。總體而言，《基本法》並沒有限制鐵路專營權的年期。此外，當局在2000年藉制定《地鐵條例》向地鐵公司批出的現有專營權亦同樣為期50年，年期超越2047年。

專營權的暫時中止、撤銷及屆滿(條例草案第11至15條)

39. 法案委員會察悉，《地鐵條例》現時已訂有條文，就專營權的撤銷及暫時中止作出規定。政府當局建議沿用該等條文，但由於專營權的適用範圍有所擴大，加上要配合服務經營權安排而實行若干新安排，該等條文須作如下修訂：

- (a) 目前，行政長官會同行政會議可根據《地鐵條例》訂明的具體理由撤銷(第18條)或暫時中止(第15條)專營權。條例草案載有條文，訂明日後暫時中止專營權的理由將涵蓋營運九鐵的相關事宜。至於日後撤銷專營權的理由，將會涵蓋營運九鐵的相關事宜，以及合併後的公司在大程度上沒有履行經營權協議下某項責任，導致如危及乘客安全等的嚴重後果。
- (b) 服務經營權安排賦權合併後的公司兩鐵合併後使用九鐵公司的財產營運九鐵。因此，條例草案載有條文，訂明日後該公司如在履行與九鐵公司簽訂的經營權協議定下的3項指明責任時，有嚴重失責行為(即拖欠付款、違反有關處置或抵押經營權財產的限制)，即會啟動撤銷與九鐵有關的專營權的程序。在此情況下，如合併後的公司營運鐵路方面沒有出現可引發上文(a)段所述撤銷全部專營權的問題，該公司會保留與地鐵有關的專營權。
- (c) 現行條例訂有條文，讓政府可在專營權被撤銷、被暫時中止或專營期屆滿的情況下，接管地鐵公司用作營運地鐵的財產，並且訂明在某些具體情況下政府就接管的財產向地鐵公司補償的責任。該等安排繼續適用於政府接管地鐵公司用作營運地鐵的財產，另外綜合《營運協議》會根據政府與地鐵公司在商討合併時的協議，為適用於被接管的經營權財產以及已改善或更換的經營權財產等另訂補償機制。條例草案載有相應條文，列明政府就接管用作營運九鐵系統的經營權財產以及已改善或更換的經營權財產等作出補償的責任。補償款額根據綜合《營運協議》的條文規定計算。
- (d) 日後隨着地鐵和九鐵兩個系統逐步整合，某些財產會同時應用於地鐵及九鐵系統的營運(下稱"共用財產")。條例草案載有條文訂明有關安排，賦權政府在專營權被撤銷、被暫時中止或專營期屆滿後使用屬於地鐵公司而沒有被政府接管的共用財產。條例草案同樣訂有條文，就

專營權中與九鐵有關的部分被撤銷或部分專營權被暫時中止的情況下，訂明合併後的公司可使用屬於九鐵公司而已由政府接管的共用財產。綜合《營運協議》會訂明使用共用財產的安排。

- (e) 現行《地鐵條例》規定地鐵公司須維持妥善而有效率的服務，並訂明行政長官會同行政會議只有在信納地鐵公司有能維持妥善而有效率的服務的情況下，才可批准延續專營權。由於在兩鐵合併後，合併後的公司除會營運地鐵和九鐵外，亦會營運西北鐵路服務範圍內的九鐵巴士服務，故條例草案載有條文，清楚訂明該公司在經營權有效期間經營上述巴士服務時，必須確保提供妥善而有效率的服務。

40. 法案委員會曾研究是否適宜為兩種情況的涵義作出界定，包括合併後的公司有在重大程度上沒有履行經營權協議或綜合《營運協議》下某項責任，以及合併後的公司對服務經營權協議有嚴重違反，會被視作專營權下的失責行為。政府當局指出，綜合《營運協議》已明確列出所提供服務的安全規定及最低的服務水平。政府當局在評估合併後的公司有否出現在專營權下的失責行為時，會按個別情況考慮上述及所有相關的因素。

41. 法案委員會亦曾考慮是否需要就"嚴重服務停頓"一語，提供客觀衡量標準。政府當局表示，此項提述屬於《地鐵條例》現有條文的內容。由於《地鐵條例》第16條所列情況是可導致專營權被撤銷的嚴重後果，所以有關的服務停頓必達至"嚴重"程度，才會啟動撤銷專營權的步驟。服務停頓的情況是否屬於"嚴重"程度，須根據每宗個案的事實而決定。

42. 法案委員會要求政府當局在2007年6月6日條例草案恢復二讀辯論時，表明其在決定合併後的公司有某項事故會否被視作在重大程度上沒有履行責任或出現嚴重服務停頓方面的政策意向，以及當中會考慮的因素。

與僱傭有關的事宜(新訂第52D條)

43. 條例草案載有具體條文，訂明在兩鐵合併之時九鐵公司全體在職員工的僱傭合約會轉歸予合併後的公司，而他們當時的退休福利會繼續有效，並另有具體條文，處理其他與僱員相關的事宜。有關條文的用意是擬達到以下目的：

- (a) 合併當日前受僱於九鐵公司的全體在職員工，自合併當日起，均被視為受僱於合併後的公司；及
- (b) 在合併當日前，九鐵公司就所訂立的僱傭合約，以及就九鐵公司員工當時的退休計劃所享有的權利及承擔的責任，將在合併當日轉歸予合併後的公司，其中特別訂明以下各點：

- (i) 由合併當日起，轉歸予合併後的公司的僱傭合約中，合併後的公司取代九鐵公司視為訂定合約的其中一方；及
- (ii) 每一份轉歸予合併後的公司的僱傭合約，在各方面均當作是單一的連續性僱傭合約。

44. 法案委員會察悉，對於在兩鐵合併後繼續實行九鐵公司的浮薪制安排，部分委員有強烈意見。有委員關注到，儘管發生例如東鐵列車底盤組件支架裂紋及西鐵電壓交感器起火等事故，以及過去數年不時發生的涉及鐵路系統的事故及延誤，九鐵公司管理局仍認為，2006年浮薪的發放不應受該等連串事故影響。該等委員籲請政府當局及九鐵公司在兩鐵合併前取消浮薪制安排，否則，所有該等載有與浮薪制相關條款的僱傭合約將在兩鐵合併當日被當作有效。

某些法律對地鐵公司及九鐵公司的適用範圍

45. 法案委員會曾審視根據《地鐵條例》第54條及《九鐵條例》第35條批予的豁免範圍，以研究是否有需要在兩鐵合併後劃一該兩項條例的條文。

46. 《地鐵條例》第54條及《九鐵條例》第35條分別訂明兩間公司獲批豁免而不受《建築物條例》(第123章)及《公眾衛生及市政條例》(第132章)規管的範圍。就《公眾衛生及市政條例》而言，《地鐵條例》第54(1)條及《九鐵條例》第35(3)條訂明兩間公司可獲豁免的範圍如下：

- (a) 地鐵公司獲豁免於《公眾衛生及市政條例》中有關公共廁所的條文，而九鐵公司現時未獲該項豁免；
- (b) 地鐵公司獲豁免於《公眾衛生及市政條例》中有關妨擾(例如從通風系統發出高於或低於室外氣溫的空氣)及妨礙垃圾清掃或清糞工作的條文，而九鐵公司現時未獲該項豁免。出現有關的分別，原因在於地鐵公司主要在人口稠密的市區運作，而九鐵公司的運作範圍以往一直在鄉郊；及
- (c) 就豁免《公眾衛生及市政條例》中有關規管在鐵路或鐵路處所豎設標誌及宣傳品的條文而言，《地鐵條例》及《九鐵條例》的情況大致相同。

47. 法案委員會察悉，政府當局認為獲豁免而不受《公眾衛生及市政條例》中有關公共廁所的條文規限的情況，應繼續不適用於九鐵公司的鐵路。為保持現況不變，政府當局將會對條例草案提出委員會審議階段修正案(下稱"修正案")，清楚訂明就與九鐵公司鐵路有關的專營權的任何部分而言，在經營權有效期期間，《地鐵條例》第54(1)條(在關乎附表2第3及4條的範圍內)並不就專營權中任何有關各九鐵公司鐵路的部分而適用。

48. 關於獲豁免於《公眾衛生及市政條例》中有關妨擾的條文方面，政府當局指出，隨着尖東站的落成及九龍南線的興建，九鐵公司的服務範圍已進一步伸入市區，因此，現行適用於地鐵的相關豁免條文，亦應適用於九鐵公司鐵路。儘管如此，這並不表示鐵路興建將獲豁免而不受有關當局所訂嚴格規定所規限。

49. 就《建築物條例》而言，政府當局表示，《地鐵條例》第54(2)及(3)條所提述的豁免範圍，與《九鐵條例》第35(1)條所述的相同，即建築事務監督可在顧及與鐵路的運作或建造相關的建築工程或其他工程的特殊性質後，豁免該等工程受《建築物條例》條文規限。政府當局進一步指出，有關《建築物條例》的豁免只適用於該條例下的批核及相關程序，而所有鐵路的設計及建造均須經一個由政府有關部門成立的委員會監管及作出批核。屋宇署表示，兩間公司在鐵路設計和建造方面的工作，均須遵從《建築物條例》訂明的衛生及安全標準，並沒有獲得特殊豁免。另一方面，政府當局澄清，《建築物條例》並沒有關於提供公廁設施的法定規定。

合併後的公司名稱

50. 法案委員會察悉，在私有化之前，該公司的名稱為"地下鐵路有限公司"。在私有化之後，該實體的名稱已改為"地鐵有限公司"。在條例草案中，該公司的名稱在合併當日建議改為"香港鐵路有限公司"，而英文名稱則維持不變。

51. 對於在該等條例中採用及使用不同名稱所造成的混淆情況，法案委員會表示關注。法案委員會促請政府當局確保在各條相關條例中使用對該公司的名稱的適當提述。為清晰起見，政府當局將會提出關乎兩鐵合併後該公司中文名稱的更改及該公司名稱各項提述的詮釋的修正案，以反映該公司的名稱由私有化到兩鐵合併後的變更。

對九鐵公司其他合約、牌照、許可證等的處理

52. 法案委員會察悉，九鐵公司有某些合約(例如維修合約)與其九鐵及巴士服務的運作有關。該等合約下的某些權利及法律責任會轉歸予合併後的公司，以配合該公司營運九鐵服務。法案委員會注意到，有關的技術性條文把有關合約中九鐵公司需在合併後行使或履行的相關權利及法律責任，轉歸合併後的公司，另外訂有一項豁免條款，免除相關的九鐵公司合約內有關禁止轉歸權利及法律責任的條文限制。

修訂《九鐵條例》的建議

53. 法案委員會察悉，在兩鐵合併後，九鐵公司將不再經營鐵路及巴士服務，但會維持某些行政、會計及庫務職能。《九鐵條例》將須作出下列修訂：

- (a) 賦予九鐵公司權力，向地鐵公司授予使用九鐵公司有關財產營運九鐵鐵路及巴士服務的服務經營權，並可為配合服務經營權而處置其有關財產；

- (b) 訂明九鐵公司不會在經營權有效期期間行使其在《九鐵條例》下經營鐵路及巴士服務的權力，亦不會建造新鐵路；
- (c) 訂明九鐵公司無須在經營權有效期期間委任行政總裁；
- (d) 因應上文(c)段的建議，相應修訂管理局的組合；及
- (e) 由於在經營權有效期內九鐵公司不會營運運輸服務，預計管理局的成員會減少，因此在經營權有效期內，將管理局的會議法定人數由5名改為管理局成員的過半數。

第III部：合併後的公司和政府根據綜合《營運協議》在兩鐵系統營運方面的權力及責任

票價規管

54. 目前，地鐵公司及九鐵公司均有票價自主權，而兩間公司按審慎的商業原則，考慮經濟情況、其他交通工具的競爭，以及服務是否具成本效益等因素來釐定票價。在兩鐵合併計劃下，地鐵公司及九鐵公司同意，合併後的公司會採用方程式方法來釐定日後票價調整的幅度，以取代票價自主權。在兩鐵合併後，將根據下述方程式設立票價調整機制：

$$\text{整體的票價調整幅度} = 0.5 * \Delta \text{綜合消費物價指數變動} + 0.5 * \Delta \text{工資指數變動} - \text{生產力因素}$$

綜合消費物價指數變動和工資指數變動(指運輸業名義工資指數的變動)，兩者均是政府統計處公布的數據。生產力因素是雙方預先同意的數值。生產力因素將設定為0.1%，在合併後第6年開始生效。

55. 根據建議的票價調整機制，鐵路票價會每年檢討及調整，當中會設有啟動票價調整的機制。如整體票價的調整幅度少於1.5%，便會轉入下年度的票價檢討中一併實行。按方程式計算所得的整體票價調整幅度，適用於合併後的公司各種票價，即是一籃子票價的調整幅度。然而，合併後的公司可在整體票價調整幅度的±10個百分點的範圍之內("許可幅度")，釐定個別鐵路票價的調整幅度，但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機制公式計算出來的整體票價調整幅度，以及如整體票價調整幅度出現負數，合併後的公司不可調升任何個別鐵路票價。

56. 法案委員會察悉，地鐵／九鐵綜合鐵路網絡所有現有和新鐵路線段(機場快線、東涌吊車、城際及貨運服務、優惠票價和不屬地鐵或九鐵自然伸延且並非供日常往返本港各區乘客使用的新鐵路線段除外)的票價，以及輕鐵和在西北鐵路服務範圍內的九鐵巴士服務的票價，均受票價調整機制規管(即受管制票價)。

57. 法案委員會曾研究有何規管機制，可確保票價調整機制的計算準確。政府當局表示，根據綜合《營運協議》，合併後的公司每年須自費委任兩名獨立的第三方專家，證明有關年度內合併後的公司就受管制票價的調整所作的決定，是否符合票價調整機制的規定。除非票價調整機制運算出某一年不得調整受管制票價，否則合併後的公司須為該年的票價檢討自費委任一名額外的獨立專家。挑選其中一位獨立專家的人選，須經政府同意。

在許可幅度內調整個別票價

58. 法案委員會察悉，委員對於容許合併後的公司根據擬議票價調整機制在整體票價調整幅度的 ± 10 個百分點的範圍內調整個別票價此建議，表示強烈意見。委員關注到，擬議的彈性會造成不明朗因素，令票價調整機制失去透明度，亦有欠客觀。他們又擔心，由於偏遠地區的交通服務競爭不大，一旦要調整票價，該等地區的乘客便要承擔較大的增幅。在極端情況下，在應用整體票價調整幅度 ± 10 個百分點的彈性後，個別票價的差距可高達20%，這會造成社會矛盾。因此，法案委員會要求政府當局將合併後的公司在此整體票價調整幅度的範圍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。部分委員甚至認為，容許合併後的公司透過這種掠奪式的市場經營手法，與其他公共交通服務競爭，實有欠公允，因此合併後的公司調整個別票價的彈性，應予取消。

59. 政府當局告知法案委員會，作為整體合併方案的一部分，兩間鐵路公司合併後，其現有的票價自主權將由票價調整機制所取代。合併後的公司票價水平，將按照一個與消費物價指數變動、工資指數變動及預先設定的生產力因素掛鈎的直接驅動公式調整。相對於現時的票價自主權，票價調整機制限制了合併後的公司加價的酌情決定權，亦規定該公司須在特定的情況下減價。合併後的公司整體票價調整幅度，將不能超越票價調整機制下由公式計算出的整體票價調整幅度，即所有個別票價的加權平均值的調整幅度，必須等同由票價調整機制公式計算的整體票價調整幅度。即使合併後的公司決定利用彈性，在許可幅度內以不同幅度調整個別票價，但票價調整機制本身已確保公司不會從中獲得額外財政利益。此外，鐵路服務亦要面對其他公共交通工具的激烈競爭，合併後的公司須能應付市場的轉變，因此有需要在個別票價的調整方面可保留若干彈性。在釐定票價的過程中，合併後的公司須考慮公眾對票價的負擔能力，否則便會流失乘客，而這並不符合公司本身的利益。事實上，由於鐵路票價以八達通付款是以0.1元為尾數，而單程票則以0.5元為尾數，因此在實行上不能硬性規定合併後的公司必須以劃一的整體調整幅度來調整所有個別票價。

60. 政府當局亦告知法案委員會，採用彈性調整幅度調整個別票價，並非兩間鐵路公司獨有，以往數年亦有一些情況，個別專營巴士線的實際票價調整幅度，偏離獲核准的整體票價調整幅度超過 ± 10 個百分點。

61. 為回應委員的關注，政府當局表示，經與地鐵公司進一步商討後，給予合併後的公司調整個別票價的彈性會作出修訂，由在整體票價調整幅度的±10個百分點範圍降至±5個百分點範圍。法案委員會察悉，部分委員歡迎經修訂的建議，但部分其他委員則認為應進一步收窄有關彈性的許可幅度，而政府當局及合併後的公司應監察有關情況，以確保天水圍、屯門、元朗及東涌的長途乘客不會因合併後的公司引用其在許可幅度內調整個別票價的彈性而受損。

完善票價規管架構的建議

62. 法案委員會曾研究委員就完善兩鐵合併後的票價規管架構所提出的各項建議。有些委員認同以票價調整機制取代票價自主權是一項改善；另有一些委員則認為，合併後的公司應利用從物業發展取得的部分盈利設立穩定票價基金，以緩和票價的加幅，而亦有其他一些委員認為，鐵路票價應由立法會或行政會議審批。亦有一些建議認為合併後的公司須考慮其他因素，例如當時的經濟情況、其營運環境及市民的負擔能力，然後才根據票價調整機制釐定票價的加幅或減幅，或就票價增幅設定上限。

63. 政府當局及地鐵公司告知法案委員會，無論是在興建初期還是在整個營運期間，鐵路發展都是非常資本密集的基建投資。為了確保地鐵公司得以長遠地持續提供安全及優質的鐵路服務，以及符合投資者對上市公司的要求，地鐵公司必須賺取商業回報。對於一些在財務上並不可行、但可為公眾帶來好處的新鐵路項目，須為其填補項目資金差額。授予物業發展權是填補新鐵路項目資金差額的方法。透過物業發展權的方式來融資，除了可讓地鐵公司應付高昂的鐵路基建開支，同時亦可令車費維持在市民負擔能力所及的水平。在計算個別新鐵路項目所需填補的資金差額，一向是以當時實施的車費結構作為基礎，並據此計算批予地鐵公司的物業權益數額，作為政府籌措資金的方法。換言之，附有批予物業權益的新鐵路項目，其最初的票價水平已經計及在物業方面預計可賺取的利潤。鑒於若採用"鐵路和物業綜合發展模式"推展鐵路項目，釐定該線段的票價時，物業發展的收益亦會計算在內，若動用這些收益為票價調整機制設立穩定票價基金，物業發展收益會被重複計算。

64. 法案委員會亦曾探討規定須獲行政長官會同行政會議或立法會批准才可調整票價的建議是否可行。地鐵公司表示，鑒於現時的票價自主權會劇變為以票價調整機制規管票價的模式，它不同意合併後的公司票價調整須獲政府或立法會批准。地鐵公司亦認為，在整體票價調整幅度之上再設定一個人為上限，亦不是恰當的做法。據地鐵公司所述，兩鐵合併後的票價水平，將會按照與消費物價指數變動、工資指數變動以及預設的生產力因素掛鈎的方程式調整。這些指數均客觀而具透明度。整體而言，這個方程式可反映本港的經濟環境，以及市民的負擔能力。加入其他額外的考慮因素，可能與採用直接驅動的票價調整方程式以作規管的做法背道而馳。

65. 地鐵公司亦提及英國倫敦大學帝國學院鐵路科技策略中心主席利禮賢教授的意見書，當中論述擬議票價調整機制有何優點。利禮賢教授認為："在機制下，票價每年按方程式自動調整，提供收入以維持合理的工資，可保障員工的利益；為股東的資本提供合理回報，可保障他們的合法利益；鼓勵管理層提供具效率的服務，令納稅人的利益得到保障；以及防止不合理的加幅，從而保障乘客的利益.....因此，為利便地鐵公司作出穩妥的商業決定，長期保持優良的服務質素，協定的每年調整票價方程式須全面採用並自動運作。"

66. 法案委員會亦曾研究，若出現特殊情況時(例如經濟嚴重不景)，政府當局會否有措施影響合併後的公司就增加票價作出的決定。政府當局指出，現時已設有機制，訂明如何處理影響公眾利益的非常特殊情況。根據《地鐵條例》，行政長官會同行政會議如認為公眾利益有此需要，有權就與專營權相關的任何事宜向地鐵公司發出指示。該條例沒有就這類指示的內容訂定具體規限。《地鐵條例》亦訂明，如地鐵公司因遵從根據有關條例作出的指示而蒙受損失或損害，則政府有責任就該等損失或損害向該公司支付補償。

67. 關於在兩鐵合併後就與票價相關的事宜諮詢立法會，政府當局指出，綜合《營運協議》已訂有條文，規定合併後的公司實施票價調整前，須書面通知立法會交通事務委員會。地鐵公司表示，合併後的公司日後會樂意出席立法會交通事務委員會的會議，回答事務委員會對票價調整提出的問題。

假設性應用票價調整機制

68. 法案委員會曾研究透過運用票價調整方程式推算出的鐵路票價，在過往22年的假設性變動情況，以瞭解機制如何運作。法案委員會察悉，政府當局認為人為地按票價調整方程式運算過去的票價變動，假設當時雙方議定按該方程式運算而其實不然，再把假設的計算結果與過去的實際票價增幅作一比較，實並不恰當。政府當局對過往不同的時段進行了假設性的運算，並對運算作出粗略分析(立法會CB(1)258/06-07(01)號文件附錄II)，顯示假設性應用票價調整機制會有以下結果：

- (a) 在過往10年，以累積計算，整體票價會減低0.5%或5.7%，而實際鐵路票價累積的升幅為13.8%；
- (b) 在過往15年，累積的票價升幅較實際升幅為低；
- (c) 在過往18年或22年，累積的票價升幅與實際升幅相若；及
- (d) 假如以簡單的平均方法計算有關時段內每年的票價調整幅度，將會獲得類似以上的結果。

釐定票價調整機制中的生產力因素

69. 法案委員會曾研究釐定票價調整機制中生產力因素的依據。據政府當局所述，國際上沒有公認的單一及權威的方法來量度鐵路的生產力。這主要是由於鐵路業的特性，就是投資高及回本期長。假如政府當局採用計算專營巴士業生產力增長的同樣方法，計算出來的本港鐵路業的生產力增幅是負值-2.6%(以每年計)。結果會導致日後的票價在須調高時擴大其增幅，或在票價須下調時縮小其減幅，這情況並非對乘客有利。擬議票價調整機制中的生產力因素，會設定為正值0.1%，這樣會產生降低日後鐵路票價加幅(或增加日後鐵路票價的減幅，視屬何種情況而定)達1%的作用。鑒於合併後的公司預計可產生的協同效益能夠全面實現之前，將在兩鐵合併時立即以減價方式回饋乘客，因此上述0.1%生產力因素將於兩鐵合併後第六年方開始生效。

減價方案

70. 當局建議藉兩鐵合併訂立減價方案，作為構成票價調整機制的一部分。據政府當局所述，減價方案得以實行，是由於兩鐵合併可以帶來協同效益。合併後的公司將由合併首日起立即調低鐵路票價，詳情如下：

- (a) 取消轉乘車費，幅度由1元至7元不等；
- (b) 全面調低所有以八達通繳付全費的車資，減幅為0.2元；
- (c) 12元或以上的中、長途線票價每程額外減收1元；
- (d) 12元或以上的票價若一併實行上文(a)、(b)、(c)所述的措施後減幅仍低於一成，則票價會再作下調，令有關票價減幅至少達一成；及
- (e) 8.50元至11.90元之間的票價若一併實行上文(a)和(b)兩項措施後減幅仍低於5%，則票價會再作下調，令有關票價減幅至少達5%。

71. 合併後的公司亦會在兩鐵合併後首年為長者提供票價優惠，長者逢星期日及公眾假期乘搭鐵路每程只收2元。現時的學生票價優惠將維持不變。換言之，學生乘搭地鐵會繼續享有半價優惠。

減價優惠的有效期

72. 法案委員會深切關注到，儘管有兩鐵合併首日起便減價的建議，而兩間鐵路公司又承諾從2006年4月起兩年內不會加價，但鐵路票價仍會在兩鐵合併後不久便根據票價調整機制上調。委員關注到，兩間鐵路公司在以往通縮期間沒有減價，因此現在已有下調票價的空間，更何況兩間鐵路公司每年均有盈利。為使乘客可享有更長時間的減價優惠，委員認為兩年內不調高鐵路票價的承諾，應由條例草案獲

通過之日起計算，而不是從簽訂諒解備忘錄的日期(即2006年4月)開始計算。為此，法案委員會通過一項議案，強烈要求政府與兩鐵協議，立即減價，在條例草案通過後兩年才正式啟動可加可減的票價調整機制。

73. 政府當局表示，減價建議可每年為市民節省6億元，而減價建議得以實行，純粹由於兩鐵合併能帶來協同效益。據兩間鐵路公司估計，兩鐵合併所能帶來的協同效益大約只有每年4億5,000萬元。換言之，合併首日起票價下調所會導致損失的收入，已超出協同效益所預期能產生的金額。

74. 地鐵公司亦指出，該公司同意在兩鐵合併後以票價調整機制取代票價自主權已是一大讓步。此外，由2004年2月至今，該公司基於正在商討兩鐵合併事宜，已凍結其票價超過3年之久。地鐵公司表示，很難承受先減價然後長時間凍結已減低的票價，對公司營運的影響。再者，即使現時尚未因落實兩鐵合併而減低票價，鐵路的票價已處於非常具競爭力的水平。

75. 政府當局與地鐵公司經過多番商討後，地鐵公司最終提出，在兩鐵合併將會落實的前提下，將其不加價承諾的有效期限由2008年4月延展至2009年6月。

減價方案的範圍

76. 法案委員會曾研究為何減價建議只適用於本港境內所有地鐵及九鐵路線，卻不適用於機場快線、羅湖站及輕便鐵路(下稱"輕鐵")服務的票價。法案委員會察悉，屯門及元朗兩區的區議會均對政府當局建議的減價方案不包括輕鐵服務，表示深切關注。法案委員會促請政府當局及兩間鐵路公司檢討此事，以及增加票價減幅，令乘客受惠。

77. 政府當局表示，由於兩鐵合併可產生協同效益，乘客可即時從兩鐵合併中受惠。減價方案的目標是令本地乘客在乘搭本地線時受惠。在機場快線方面，該服務主要並非用作一般乘客日常的交通工具，而因在機場工作而經常使用機場快線的員工，現時已獲得頗大的票價優惠。至於羅湖服務方面，其主要服務對象與本地線不同。羅湖服務的收費結構與本地線不同有其歷史因素，這樣可使上水至尖沙咀(現時是尖沙咀東)的東鐵服務的收費維持在相對較低的水平。減低往返羅湖的票價將會對每日有66萬人次使用的東鐵本地線的票價有負面影響，亦會對合併後的公司的財政狀況有不利影響。

78. 至於輕鐵系統方面，政府當局指出，輕鐵系統長期虧蝕，需要九鐵公司其他業務補貼。輕鐵可以減價的空間有限，減價會影響輕鐵的持續發展。此外，現時約有三分之一的輕鐵乘客已因轉乘西鐵而可享受免費乘搭輕鐵，而經常使用輕鐵的乘客，可受惠於"個人八達通積分優惠"計劃，獲得等同大約10%的票價優惠。法案委員會認為，由於輕鐵在西北鐵路服務範圍內是主要的公共交通工具，因此，政府當局與合併後的公司有迫切需要檢討輕鐵在整體公共交通服務市場中的

角色，並作出必要的改善，以可負擔的票價提供配合區內居民交通需要的服務。

優惠計劃

79. 法案委員會察悉，部分委員深切關注到兩鐵合併後可能會逐步取消乘客現時享有的推廣和優惠票價，因為這會抵銷為進行兩鐵合併而提供減價方案的得益。法案委員會要求兩間鐵路公司承諾不會取消推廣和優惠票價，以及考慮引入新的月票優惠計劃，讓乘客受惠。

80. 兩間鐵路公司指出，因應香港整體經濟環境、本身的市場策略及乘客需求，它們在過去數年推行了不少車費優惠計劃，包括在多區設立"地鐵特惠站"、推出東鐵／西鐵"全月通"月票、西鐵的"自悠通"日票、東鐵／西鐵的旅遊套票、小童／長者於星期六、星期日及公眾假期以兩元乘搭西鐵，以及與其他交通工具合作提供轉乘優惠等，藉以減少乘客的負擔。兩間鐵路公司表示，它們會繼續因應市場情況及乘客需求，不時檢討其車費優惠計劃。政府當局亦表示，在自由營商的精神下，提供優惠與否，屬於鐵路公司的商業決定。

81. 法案委員會亦曾研究委員提出的要求，在綜合《營運協議》中加入新訂條文，規定合併後的公司須為25歲或以下全日制學生、65歲或以上的長者，以及殘疾人士提供半價優惠。法案委員會察悉，部分委員認為，由於兩間鐵路公司每年均有盈利，它們應主動履行其企業社會責任，為上述組別的乘客，特別是殘疾人士提供票價優惠。政府作為九鐵公司的唯一擁有人 and 地鐵公司的大股東，亦應在兩間鐵路公司的管理局及董事局發揮其影響力，要求兩間鐵路公司向殘疾人士提供票價優惠。

82. 政府當局表示，當局透過兩鐵合併的商討，獲得地鐵公司同意在兩鐵合併後繼續維持現行給予使用地鐵服務的學生及使用地鐵及九鐵服務的長者的半價優惠。然而，地鐵公司表示，這些票價優惠是出於其自發的安排，因此並不適宜在綜合《營運協議》中作出規定。法案委員會察悉地鐵公司不同意在綜合《營運協議》中加入建議的新條文。

83. 關於為殘疾人士提供票價優惠方面，政府當局指出，香港的公共交通服務是由私營機構按照審慎的商業原則提供，而不需要公帑補貼。如政府硬性規定營辦商提供某一類票價優惠，營辦商的收入可能會減少而構成加價壓力，這未必符合公眾利益。政府當局瞭解委員對此事的關注，並正聯同衛生福利及食物局研究各項跟進此事的方法。政府當局會繼續與研究殘疾人士的交通需要及為他們提供公共交通票價優惠的事宜小組委員會討論此事。作為協助殘疾人士使用地鐵的措施，地鐵公司強調過往已投放了不少資源改善車站設施。該公司至今已耗資逾4億元加裝新的車站設施，未來5年亦會在這方面進一步投資1億元。

安全及服務要求

84. 法案委員會察悉委員關注到，由於香港的鐵路網不斷擴張，部分鐵路系統開始老化，而近日一些嚴重的鐵路事故(例如東鐵列車底盤組件支架出現裂紋和西鐵電壓交感器起火的事務)，以及鐵路系統於過往數年不時發生事故和出現延誤，令公眾對鐵路的運作安全感到關注，政府應加強對兩間鐵路公司的監管，並採取連串新措施，以保障市民的生命安全，以及確保鐵路系統能提供快捷有效及安全的服務。就此，法案委員會曾研究由委員提出的下列建議：

- (a) 加入因鐵路事故而引致鐵路服務受阻或延誤的時數、受影響乘客人數及事故所引致的傷亡人數，作為每年衡量鐵路公司的服務是否達到規定標準的考慮因素；
- (b) 就列車服務受阻、延誤和系統故障等情況設立扣分制度，以及就鐵路公司的服務表現訂立客觀和明確的標準；
- (c) 擴充鐵路視察組現時的人手編制及權力，使有關人員能就鐵路系統各項涉及安全的事務(包括日常維修、系統安全、列車操作等)作出評核及建議改善措施；
- (d) 要求鐵路公司必須在鐵路沿線(包括隧道內)提供電台廣播接收服務，以確保公眾能更快取得有關鐵路事故及應變安排的資訊；及
- (e) 要求鐵路公司於所有車站安裝月台幕門或自動閘門，以保障乘客安全。

85. 政府當局表示，目前，《地鐵條例》、《九鐵條例》和政府與地鐵公司之間簽訂的《營運協議》規管地鐵和九鐵鐵路的運作，確保鐵路服務安全及有效率。鐵路視察組負責監察鐵路的安全，而運輸署則負責監察鐵路服務的表現。兩鐵合併後，綜合《營運協議》會悉數保留現行《營運協議》相關的條文，並會作出適當修改，以涵蓋對地鐵及九鐵鐵路的規管。政府當局進一步表示，綜合《營運協議》已清楚規定各項服務表現要求，而在兩鐵合併後，多項服務表現要求的水平將會有所提升。

86. 政府當局表示，地鐵公司及九鐵公司各自在其鐵路安裝了特別的廣播系統，以便列車司機可在必要時與乘客直接通訊。地鐵公司亦表示，該公司現正研究在地鐵的地面車站加裝自動月台閘門的可行性。

服務表現要求(綜合《營運協議》第4條和《地鐵條例》第9至14條)

87. 法案委員會察悉，政府當局認為根據現行法例及《營運協議》，地鐵公司須達到預先設定的服務表現要求，這些服務表現要求都是客觀及透明度高的標準。現時已有一套全面及客觀的機制，監察

鐵路服務的表現，亦要求鐵路公司要持續地作出檢討及改善，與時並進地提供服務。在監管鐵路服務表現方面，現時有3大服務表現要求，即"列車按照編定班次行走"、"乘客車程準時程度"及"列車服務準時程度"。這些量度方法科學化及客觀，已充分及全面地考慮到不同性質的鐵路事故對列車服務帶來的影響，因為事故的性質、持續的時間，以及發生事故的時間(例如是否在繁忙時段發生)會對鐵路服務帶來不同程度的影響。有關要求是根據國際的做法釐定，所定水平亦較國際水平為高。

88. 關於就列車服務受阻的情況引入額外的服務表現指標的建議，政府當局認為，現行服務表現要求是國際普遍採用的標準，香港不應偏離國際標準而採用其他未經證明有效或妥善測試的服務指標。只有透過國際標準，政府當局和兩間鐵路公司才能把本港的服務表現與其他系統作比較。此外，就列車服務受阻設定指標，或會無形中對那些就事故進行搶修工作的前線人員構成壓力，令他們害怕會因為服務受阻而被懲處，以致鐵路安全及服務質素受到影響。

89. 政府當局又指出，現時的服務表現要求以全面、客觀和具透明度的方式量度鐵路服務的整體表現。舉例而言，如經常發生鐵路事故，導致列車受阻或班次延誤，有關情況會在"列車按照編定班次行走"和"列車服務準時程度"中反映。此外，如繁忙時間有較多事故發生，由於有關時段乘客量較多，對"乘客車程準時程度"造成的影響會較大。

90. 政府當局表示，如合併後的公司未能達到服務表現要求，當局可發出口頭或書面警告，以及要求其作出改善，甚至可根據有關法例向其施加罰款，或如合併後的公司重大程度上不能達到這些要求，當局可撤銷該公司的專營權。

91. 應法案委員會的要求，政府當局同意修訂綜合《營運協議》，規定若合併後的公司被運輸署署長評定為在營運期內未能符合服務表現要求，合併後的公司須在署長作出以上評定後一個月內向立法會提供未能達到服務表現要求的資料，並說明為改進服務表現已經、正在或打算採取的行動。

乘客服務承諾(綜合《營運協議》第4.12條)

92. 法案委員會察悉，合併後的公司除了須在營運期內達到列明服務表現標準的服務表現要求外，亦須訂定及公布每年的乘客服務承諾。然而，乘客服務承諾是自願訂定的目標，並特意訂定在較高的水平，務求為乘客提供最高水準的服務。不遵守任何乘客服務承諾，亦無須受到任何懲罰。法案委員會認為，合併後的公司若經常未能達到乘客服務承諾，便應採取適當的跟進行動。政府當局在考慮地鐵公司的申述及議員的意見後，同意修訂綜合《營運協議》的有關條文，規定合併後的公司公布實際服務表現的數字時，須說明任何未能達到乘客服務承諾的情況，並提供資料說明公司為改善有關的服務表現而已採取或建議採取的行動。

城際客運服務及貨運服務(綜合《營運協議》第17條)

93. 法案委員會曾研究城際客運及貨運服務為何無須一如本地服務，遵守同一套服務表現要求及乘客服務承諾。

94. 政府當局表示，城際鐵路服務是跨境的鐵路服務，由九鐵公司與內地不同的鐵路單位合營，而有關城際鐵路服務的安排是透過九鐵公司與該等鐵路單位協商而定。此情況在某些方面有如航空公司提供的國際航機服務。由於城際鐵路服務的性質及營運模式與本地鐵路服務並不相同，政府當局認為難以把綜合《營運協議》內適用於本地服務的所有規定及要求，全部套用於城際鐵路服務。雖然如此，擬議的綜合《營運協議》已有條文規管合併後的公司提供城際鐵路服務時就安全、整體清潔、車廂溫度、通風及處理緊急事故程序等方面所作的安排。

列車服務中斷(綜合《營運協議》第4.1條)

95. 根據綜合《營運協議》第4.1.1條，合併後的公司須按照與政府不時商定的通報和警報程序，在切實可行範圍內最少延誤的情況下，向運輸署署長和警務處處長報告以下情況：

- (a) 在運作時間內緊急封閉任何車站或鐵路任何部分；
- (b) 預計任何車站或鐵路任何部分需要緊急封閉，或會影響鐵路正常運作；及
- (c) 任何列車服務受阻或延誤事故，而該等事故可能對安全及有效率地運送正在乘搭或打算乘搭列車的乘客造成影響。

96. 法案委員會曾研究合併後的公司須向運輸署署長和警務處處長報告有關的服務中斷事故的各種情況，並從政府當局得悉，關於可能會影響鐵路安全的事故，兩間鐵路公司須依從的通報規定，已在根據《地鐵條例》及《九鐵條例》制定的相關規例內訂明，並以兩間鐵路公司與政府所協定的程序及安排，作為補充。綜合《營運協議》第4.1.1條只是為了確保合併後的公司會把條文所述的服務中斷事故，通知運輸署署長及警務處處長，讓他們可監察有關事故對乘客的影響，並在有需要時統籌提供緊急輔助服務的準備工作。鑒於委員對此事的關注，政府當局同意修訂有關的條文，規定就第4.1.1條所述的所有情況而言，合併後的公司須在通報運輸署署長及警務處處長後，如有關的情況可能會對公眾構成影響，則在不影響鐵路的安全及有效率運作下，須在切實可行的範圍內盡早通知傳媒。

衡量乘客滿意程度(綜合《營運協議》第4.13條)

97. 根據綜合《營運協議》第4.13.1條，合併後的公司須訂定並維持若干安排，以衡量乘客對鐵路服務的滿意程度(包括進行乘客滿意程

度調查、公布調查結果的方法及範圍)。法案委員會認為有需要檢討顧客滿意程度調查的設計，就鐵路公司處理某宗鐵路事故的方法及相關緊急應變安排收集公眾的意見。兩間鐵路公司同意檢討其乘客滿意程度調查及其他收集顧客回應的機制，以期合併後的公司可有效地考慮從此等途徑收集到的乘客對其處理鐵路事故的方法及相關緊急應變安排的意見。

安全管理(綜合《營運協議》第5條)

98. 法案委員會曾研究綜合《營運協議》的條文是否足夠，以確定鐵路視察組有所需的權力履行其職責，確保鐵路安全。法案委員會察悉，綜合《營運協議》對合併後的公司施加多項規定，當中包括：

- (a) 須在充分顧及鐵路安全的情況下，設計、建造、營運及維修(視乎情況而定)各條鐵路；
- (b) 須建立、運作及維持一個安全管理系統，以檢討、監控並盡量減低安全風險；
- (c) 須確保所有鐵路新線段或支線通車載客前，各方面的狀況都安全良好，令鐵路視察組滿意；
- (d) 須根據雙方同意的程序，向運輸署署長報告列車服務中斷的事故；
- (e) 若針對列車服務安排實行重大改動，涉及列車服務運作時間及核心服務時間的列車服務載客量，須事先確保運輸署署長不提反對；
- (f) 須制訂並維持衡量乘客對鐵路服務滿意程度的安排(包括進行乘客滿意程度調查、公布調查結果的方法及範圍)；及
- (g) 須制訂並維持處理乘客投訴及建議的制度。

此外，根據綜合《營運協議》，合併後的公司須聘用獨立專家，至少每3年定期檢討安全管理系統一次，或在該公司與視察主任不時商定的其他時間進行檢討。

99. 為了確保獨立安全專家是公正持平的，並在甄選合併後的公司委聘的獨立安全專家的過程中擔當較積極的角色，政府當局考慮了委員的意見，並同意在綜合《營運協議》中訂明，合併後的公司聘用獨立專家的候選名單，須經視察主任的同意。合併後的公司亦須就有關檢討的研究概要諮詢視察主任，並向視察主任提交檢討報告，說明有關檢討的結果。

100. 綜合《營運協議》第5.5.1條訂明，合併後的公司須制訂、實施和維持維修保養管理制度，以維修保養設施、系統和列車，務求能

在合理的切實可行範圍內及有合理需要的情況下，盡量減低安全風險。法案委員會察悉，部分委員認為鐵路視察組應獲提供資料，使能全面掌握保養維修作業表和程序，提高鐵路的安全。經商議後，政府當局同意修訂綜合《營運協議》，訂明合併後的公司須向視察主任提供綜合《營運協議》第5.5.1條所述維修保養管理制度的相關文件。

101. 政府當局亦表示，政府向來把鐵路安全列為首要關注的事宜。政府當局會繼續採用現行安排，按需要從其他部門調派所需的專業及視察人員參與檢查工作，加強現時由7人組成的鐵路視察組。

月台幕門及自動月台閘門

102. 法案委員會曾考慮有關在現有鐵路車站加裝月台幕門及自動月台閘門的困難。法案委員會察悉，地鐵公司已展開在地鐵系統8個地面及高架車站的運作月台加裝自動月台閘門的可行性研究。關於在東鐵及馬鞍山鐵路車站進行的加裝工程，九鐵公司表示已為在東鐵車站加裝月台幕門的事宜進行研究。該公司首先會在列車與有彎位的月台之間空隙較闊的月台安裝自動月台伸縮系統。法案委員會察悉，若只安裝月台幕門而不裝設自動月台伸縮系統，會對乘客上落車的安全構成額外的危險。九鐵公司即將批出在羅湖站安裝自動月台伸縮系統的合約，並會評估乘客對該設施的接受程度，然後考慮在其他有彎位的月台安裝同類設施。至於輕鐵，九鐵公司指出，鑒於環境的限制及其他運作方面的考慮，九鐵公司並無計劃在輕鐵車站加裝月台幕門。

在地鐵列車上提供接收電台廣播的設施

103. 法案委員會曾要求地鐵公司考慮在列車上提供接收電台廣播的設施，或提升其列車上的資訊發放系統，為乘客提供有關鐵路事故的最新新聞及資訊。政府當局表示，地鐵公司已裝設專用的廣播系統，讓列車司機能與乘客保持直接溝通。為了提升向乘客提供的服務，地鐵公司最近在其鐵路網絡推出了第3代流動電話服務，讓乘客可以透過有關的互聯網服務獲得新聞資訊。地鐵公司亦會在2007年下旬推出WiFi服務，屆時乘客可在16個地鐵車站的月台及車站大堂，透過無線上網服務接收電台和電視節目。

104. 法案委員會促請地鐵公司研究加強在列車內向乘客發放資訊的進一步措施，並在6個月內向鐵路事宜小組委員會作出匯報。法案委員會亦要求政府當局在條例草案於2007年6月6日恢復二讀辯論時，就在地鐵列車上提供接收電台廣播的設施一事清楚表明立場。

收取車費(綜合《營運協議》第4.7條)

105. 法案委員會察悉2007年1月10日下午在地鐵九龍塘站發生的出閘機多扣車費事件，以及地鐵公司為避免類似事件重演而採取的措施。法案委員會曾研究綜合《營運協議》所載的相關條文，確保合併後的公司會訂定並維持有效程序，以核查及確保售票系統須準確地收取車費。

106. 法案委員會察悉，作為監管當局，運輸署規定鐵路公司須設有穩健的內部監控及審核機制，以確保為顧客提供一個可靠及準確的收費系統。同時，運輸署亦透過鐵路公司每月呈交的報告，監察收費閘機在可靠程度方面的趨勢。根據現行《營運協議》的規定，每年由外間核數師呈交運輸署的報告會獨立評估地鐵公司是否設有足夠的內部監控制度及程序，讓其可量度及記錄是否符合有關的服務表現要求規定，以及計算是否達到顧客服務承諾的目標。鐵路公司聘請的外間核數師須根據審核計劃對一連串的事件，包括個別車站的收費閘機報所收取的車費不符的事件進行調查。

107. 法案委員會亦考慮可否訂立新的服務表現要求及顧客服務承諾，以衡量增值機的準確性。政府當局認為，要確定一個客觀、合理而又為有關各方所接受的標準，用以衡量增值機在準確性方面的表現相當困難。儘管如此，鐵路公司表示現時已有既定的程序監控增值機，確保其可靠及準確；假如發現增值機出現故障，鐵路公司會盡快進行調查及作出糾正。政府當局進一步表示，日後會規定合併後的公司須維持一個可靠及準確的售票系統，以收取車費，而增值機是售票系統的一部分。

乘客環境(綜合《營運協議》第4.4條)

108. 綜合《營運協議》第4.4.3條訂明，合併後的公司如在車廂內播放聲音或視聽廣播節目，須參照政府不時發布的指引、實務守則及建議。法案委員會已與政府當局檢討相關事宜，並察悉聲音廣播的聲量應調校至一個與車廂內周遭環境的聲量接近的水平。政府當局亦會根據擬議指引，要求合併後的公司必須最少把每列列車車廂數目的25%，指明為靜音車廂，在該等車廂內不得作出任何有聲音效果的廣播。就東鐵、西鐵及馬鞍山鐵路的列車而言，如落實兩鐵合併，擬議指引將會在九鐵公司目前與一間商營電視台就有關於該公司列車上提供聲音或視聽廣播節目的合約於2010年8月屆滿後，完全適用於該3條鐵路的列車。

照明及通風(綜合《營運協議》第3.7條)

109. 法案委員會促請兩間鐵路公司參考外地的經驗，改善非密封鐵路車站的月台的空氣流通情況。兩間鐵路公司表示，九鐵公司轄下東鐵部分車站的月台及地鐵的地面車站已安裝風扇及定點冷風系統，在乘客候車位置吹出冷風，以及令該等位置的空氣更加流通。地鐵公司現正搜集關於馬來西亞在鐵路系統安裝涼風設施的資料，並會參考所得資料，研究在地鐵系統使用該等設施的可行性。與此同時，地鐵公司亦正在探討可否使用其他可行方法，例如安裝額外的冷風機及加強現有通風系統等，以便在有關車站的車站改善計劃中，改善非密封鐵路車站的空氣流通情況。

110. 法案委員會認為政府當局及合併後的公司須進一步研究此事，並於6個月內向鐵路事宜小組委員會作出匯報。

公共洗手間

111. 法案委員會要求政府當局及地鐵公司考慮在綜合《營運協議》中加入相關條文，確保在鐵路車站設置公共洗手間，尤以現有地鐵站為然。部分委員認為，地鐵公司做了大量工作，致力改善和發展車站的商業設施以增加其盈利，但該公司並不願意投放資源解決與設置公共洗手間供公眾使用有關的技術困難。

112. 地鐵公司表示，市區地鐵系統設有公共洗手間在國際上並非常見的做法，因為市區地鐵車站一般建於地底。在地底車站加建洗手間不但需要作出龐大的資本投資，同時必須進行大型的排水及通風系統工程，在技術及工程上是巨大的挑戰。因此，該公司並無計劃在位於地下的現有地鐵站加建公共洗手間。然而，地鐵公司會繼續與有關政府部門合作，物色適合的地點，在這些位於地下的現有地鐵站附近設置公共洗手間。該公司亦會檢討在地面鐵路車站或其附近設置公共洗手間的可行性。至於新的鐵路項目，該公司已接納委員的意見，在日後各條新鐵路路線的整體設計準則內，列明若可顧及附近居民對通風井位置的關注意見，會在車站內或鄰近車站處提供洗手間設施。該公司亦會採取措施，令乘客更清楚地知道有需要的乘客可使用員工洗手間。

113. 法案委員會認為，政府當局及合併後的公司須進一步研究此事，並於6個月內向鐵路事宜小組委員會作出匯報。為此，法案委員會亦通過一項議案，強烈要求政府責成地鐵公司盡快訂立鐵路車站設置公共洗手間的政策，在鐵路車站範圍內，設置公共洗手間，包括設立獨立的殘疾人士洗手間，方便市民。

標誌及乘客資訊(綜合《營運協議》第4.15條)

114. 法案委員會欣悉，政府當局及鐵路公司已接納委員的建議，安排盡快在鐵路車站的所有入閘機、售票機及增值機附近展示熱線電話號碼，讓乘客作出查詢及在車站內尋求協助。兩間鐵路公司亦會收集乘客就張貼標誌及提供乘客資訊方面提出的意見，並會跟進乘客提出的任何具體建議或意見。地鐵公司亦同意在兩鐵合併後逐步完成入閘機的改善工程，使地鐵及九鐵車站的所有入閘機均可顯示乘客在入閘時其八達通卡的剩餘值。

噪音與震動(綜合《營運協議》第4.6條)

115. 法案委員會藉是次機會要求兩間鐵路公司採取措施，處理鐵路運作及維修保養工作產生過量噪音的問題。在商議過程中，委員認為政府當局應考慮在綜合《營運協議》中作出規定，訂明合併後的公司須顧及環境保護署(下稱"環保署")不時可就維修保養工程所發出的噪音水平發布的指引、實務守則及建議。

116. 政府當局表示，鐵路維修保養工程所產生的噪音，受到透過根據《噪音管制條例》(第400章)訂立的機制作出的法定管制。一如政

府所管制的其他建築活動，鐵路維修保養工程產生的噪音，受《噪音管制條例》第6條所訂的建築噪音許可證(下稱"許可證")制度規管。環保署會要求有關鐵路公司在切實可行的範圍內，盡量採用產生最低噪音水平的作業方法，而該等要求會在許可證中訂明。若環保署在發出許可證時已知悉有特定而切實可行的方法可降低聲浪，例如使用特別安靜的機動設備、設置隔音屏障及採取其他噪音管制措施，該署會在許可證中訂明該等規定。許可證持有人若違反許可證條件會被檢控。法案委員會察悉，環保署在2006年12月向九鐵公司發出許可證，要求該公司安裝特別設計的隔音帳篷、流動式隔音屏障或隔音板來減低噪音。結果，打磨路軌所產生的噪音水平已進一步降低至大約70分貝(A)。

117. 法案委員會亦曾研究九鐵公司就進行鐵路維修的主要機器展開的更換計劃。由於新機器可有效減低維修保養工作所產生的噪音，法案委員會促請兩間鐵路公司盡快實施更換機器的計劃，以惠及鐵路走廊沿線的居民。法案委員會要求政府當局密切監察有關情況及兩間鐵路公司，以制訂有效的措施，減低列車運作和進行維修保養期間所產生的鐵路噪音，並在6個月內向環境事務委員會作出匯報。

改善輕鐵服務

118. 法案委員會察悉，屯門區議會及元朗區議會就輕鐵的服務質素和車費水平、開放式收費和售票安排，以及橫跨輕鐵路軌的交通燈控制行人過路處等表示關注。法案委員會要求政府當局及地鐵公司因應不斷轉變的環境，審慎檢討輕鐵在西北鐵路服務範圍內整個公共交通服務市場中所擔當的角色，並推出適合的改善措施，在收取合理車費的前提下加強區內的交通服務。法案委員會亦促請政府當局及地鐵公司在6個月內，向鐵路事宜小組委員會匯報有關事項。

119. 法案委員會曾研究九鐵公司就調整輕鐵及西北鐵路服務範圍內的九鐵巴士服務諮詢有關區議會的機制。政府當局表示，與九鐵公司的現時情況一樣，合併後的公司須在落實有關計劃前，諮詢有關的區議會及向其披露相關資料以作討論。若合併後的公司經諮詢有關的區議會後修改其計劃，亦須在實施計劃前通知區議會，並向區議會披露有關資料。此項安排會在綜合《營運協議》中反映。此外，《地鐵條例》的有關條文亦令政府在有需要時，可在諮詢地鐵公司後，披露從該公司取得的資料。

為殘疾人士提供的設施及服務

改善車站設施

120. 法案委員會認為有需要改善鐵路設施，促進殘疾人士融入社會。在商議過程中，委員要求政府當局對綜合《營運協議》作適當修訂，以期為殘疾人士提供方便的鐵路服務，包括採取下列措施：

- (a) 在切實可行的情況下，盡量於接近車站及月台主要入口處設置升降機；

- (b) 因應每年就乘客對升降機服務需求進行檢討的結果，每年檢討設置升降機的情況及調整所設置的升降機數目；
- (c) 成立使用者諮詢委員會，該委員會的成員應包括使用鐵路服務的殘疾人士及長者；
- (d) 在所有九鐵車站設置雙向闊閘，以及改善售票機的設計，方便各類殘疾人士進出及使用；
- (e) 設置失明人士引路徑、與地面有適當亮度對比的失明人士引路徑、防滑級面突緣及扶手電梯發聲器，並為該等設施進行維修保養；及
- (f) 在鐵路處所及連接鐵路處所的各條通道展示適當的中英文標誌和資訊、凸字說明文字及附有聲音及字幕的展示系統。

121. 政府當局表示，兩間鐵路公司目前已有既定程序，諮詢代表殘疾人士的乘客團體，以瞭解他們對所提供的鐵路服務及設施的需要。經過與政府再次商討後，地鐵公司同意在綜合《營運協議》中加入一項新條文，訂明合併後的公司須制訂程序，諮詢代表殘疾人士的團體、每年檢討該公司為殘疾人士提供的設施，以及向代表殘疾人士的有關團體匯報檢討結果。地鐵公司亦同意修訂綜合《營運協議》的相關條文，訂明合併後的公司須把扶手電梯及升降機設置在適當位置，以便快捷和有效地運送車站內的乘客。地鐵公司表示，合併後的公司會在每個九鐵車站提供最少一部闊閘機，令使用鐵路服務的殘疾人士更感方便。至於可否就使用鐵路服務的殘疾人士使用的設施的可靠程度加入一項新的顧客服務承諾，地鐵公司表示，在制訂顧客服務承諾時，該公司會參照海外的例子及其他鐵路營運者的做法。根據地鐵公司提供的資料，現時並無有關該等特別設施的可靠程度指標的具體例子。地鐵公司會繼續探討海外國家有否此方面的相關資料，以作參考。

122. 法案委員會曾研究九鐵公司的現有巴士可否加裝供殘疾人士使用的低地台上落車門的事宜。九鐵公司表示，目前其車隊約有三分之二的巴士已安裝供殘疾人士使用的低地台上落車門。該公司已計劃在更換其車隊時，以可供輪椅上落的巴士型號取代舊巴士，有關工作會在2012年或之前逐步完成。該公司會與殘疾人士組織進行討論，以瞭解可如何提出改善措施，方便殘疾人士使用該等設施，並會在適當時候向有關的小組委員會作出匯報。

促進殘疾人士就業

123. 法案委員會曾研究是否有需要在綜合《營運協議》內加入合適的條文，規定合併後的公司須就聘請殘疾人士設立指標，提供外展服務以鼓勵殘疾人士就業，以及採用類似政府的指引，適當地讓殘疾人士較其他候選者優先獲得聘任。

124. 政府當局指出，政府在殘疾人士就業方面的政策目標是要確保殘疾人士有平等的機會，在公開就業市場覓得具生產力和有酬勞的工作。政府認為設立殘疾人士就業指標，並不是促進殘疾人士就業的適當或有效方法。外國實施就業配額制度的經驗，至今未能證實該制度能有效協助殘疾人士就業。在協助殘疾人士覓得合適的工作方面，政府當局強調的是殘疾人士的能力而不是他們的缺陷，而當局亦會為他們提供合適的職業訓練和就業服務。此外，兩間鐵路公司均表示現時已履行提供平等就業機會予殘疾人士的社會企業責任。合併後的公司將會繼續研究方法為殘疾人士提供更多就業機會，並會每年公布其聘用的殘疾人士的數目。

125. 關於要求合併後的公司撥出適當的鋪位以特惠租金租予社會企業，藉以協助殘疾人士及弱勢社群就業，地鐵公司表示，車站內的店鋪所提供的商品或服務，須顧及乘客的需要。在釐定店鋪的租金時，有多個因素需要考慮。合併後的公司會按個別情況考慮以特惠租金，把鋪位租予社會企業。過往地鐵公司曾以特惠租金租出東涌站及南昌站內的店鋪予社會企業。基於尊重自由營商的精神，政府不會指令商業企業須以特惠租金出租車站內的店鋪予任何指定團體，亦不適宜在綜合《營運協議》訂明有關的規定。

126. 關於建議合併後的公司須成立由個別人士(包括弱勢社群、殘疾人士及公眾的代表)組成的企業社會責任委員會，以促進及協助合併後的公司更有效地發揮企業社會責任，地鐵公司指出，該公司一直致力履行其作為克盡社會責任的企業的任務。地鐵公司已於2005年成為《香港企業社會責任約章》的簽署企業，承諾貫徹履行社會責任，正面管理其對社會、環境和經濟的影響。該公司並已制訂及發布其"企業社會責任指引"，作為《約章》的延伸。為確保"企業社會責任指引"的一致性及由上而下的貫徹執行，地鐵公司於2005年成立可持續發展和企業社會責任策導委員會。該等安排會在兩鐵合併後延續。

對落實沙田至中環線及其他新鐵路項目的影響

127. 法案委員會曾研究在兩鐵合併後新鐵路項目的落實模式及融資安排。根據兩鐵合併方案，將來政府有權決定不屬於地鐵自然延伸項目的個別新鐵路項目，應採用"擁有權模式"(即合併後的公司負責出資、建造及營運新鐵路)抑或是"服務經營權模式"(即政府撥款建造新鐵路，並向合併後的公司批出服務經營權，按照預先協定機制決定的財務條款營運新鐵路)。至於日後屬於地鐵自然延伸項目的個別新鐵路項目，則沿用現有方式處理，即政府會按照"擁有權模式"，與合併後的公司商討新項目的財務安排。

128. 至於用以推行鐵路項目的融資安排方面，政府當局表示，在考慮日後的新鐵路項目的融資安排時，政府會視乎個別情況，繼續審慎研究應否提供財政資助，確保鐵路發展能為市民帶來最大的效益。政府會為個別項目研究最佳的融資方式，包括批出鐵路附近的物業發展權或採用其他措施。

沙田至中環線

129. 法案委員會察悉，部分委員對落實沙田至中環線(下稱"沙中線")出現延誤深表關注。由於兩鐵合併，沙中線的落實已拖延多年。他們擔心，兩鐵合併後只剩下一間鐵路公司，政府當局在與合併後的公司商議落實新鐵路項目及其融資安排時會欠缺議價能力。結果會犧牲了公眾利益。鑒於沙中線的前景不明朗，尤其是該項目的實施時間及融資模式，法案委員會曾研究是否適宜以"捆綁"方式一併考慮條例草案和沙中線項目。

130. 政府當局指出，自當局在2002年6月接納九鐵公司就沙中線項目的投標後，九鐵公司曾對其原先建議的沙中線方案作出若干修改，包括在2004年對原來方案作出兩項重大修訂。因此，政府需詳細考慮此等重大修訂對沙中線項目的技術、營運及財務影響。另一方面，沙中線的實施時間表亦取決於尚未有定案的啟德規劃檢討及灣仔發展計劃第二期檢討的進展情況。政府會因應兩鐵合併計劃的進度，與兩間鐵路公司討論沙中線的實施詳情，包括該項目的融資模式，但將兩者捆綁在一起既不適宜、亦不明智，因為此舉可能會阻延合併計劃，因而推遲落實因合併協同效益而得以實施的減價。早日通過合併將有助確保沙中線採用整合的轉乘安排。政府當局向法案委員會保證，政府會繼續推展包括一段過海鐵路的沙中線。政府當局會在兩鐵合併的立法程序完成後的6個月內，為沙中線作出定案，包括定出實施時間表，並會向鐵路事宜小組委員會作匯報。

131. 為處理委員就涉及日後項目的財務安排的不明朗因素所提出的關注，政府當局亦指出，在兩鐵合併後，倘政府無法與合併後的公司按"擁有權模式"就推展沙中線的條款取得協議，政府可作出另外的選擇，規定合併後的公司須承擔營運者的職能，按照"服務經營權模式"營運該新項目。就此，政府當局考慮了委員的意見，並同意修訂綜合《營運協議》，訂明若合併後的公司與有關新鐵路的服務經營權的授予人無法就該服務經營權的有關財務條款達成協議，則雙方須各自提名一名獨立估價師，並由雙方一同委任該兩名獨立估價師，根據預先協定的機制釐定。倘該兩名獨立估價師未能達成共同結論，則必須把爭議提交仲裁。仲裁裁決對雙方均具約束力。

對鐵路員工的影響

132. 法案委員會非常關注兩鐵合併對員工的影響，並曾聽取地鐵有限公司員工評議會、九廣鐵路公司員工諮詢委員會、兩鐵五會聯席會議及香港鐵路員工總會所提出的意見。法案委員會促請政府當局及兩間鐵路公司設法減輕員工所表達的各種憂慮，當中包括前線員工的定義及職業保障、與合併有關的員工事宜的委聘、甄選及上訴機制、薪金保障原則及合併後的公司職級架構設計現況、合併後的公司的主要聘用條款、員工安排程序，以及自願離職計劃等。

133. 兩間鐵路公司表示，自合併方案於2006年4月公布後，已就員工安排和員工關心的事宜，與員工一直保持密切的溝通，並先後舉行

了超過200場員工簡報會。法案委員會察悉，兩間鐵路公司已就多項員工事宜與員工組織及5個工會達成共識／瞭解。儘管如此，法案委員會仍促請兩間鐵路公司繼續與員工及兩鐵五會聯席會議保持聯繫，以期就餘下的員工事宜解決勞資雙方之間的分歧。

前線員工的職業保障及相關的事宜

134. 法案委員會察悉，兩間公司通過全面的員工諮詢，商定一個前線員工職位的名單，當中涵蓋8 460位前線員工，佔兩間公司超過八成非經理級員工。前線員工無須經過甄選，他們在兩鐵合併時將會直接過渡到合併後的公司。法案委員會研究是否亦需要為非前線員工提供同樣的職業保障。

135. 兩間鐵路公司表示，由於業務增長，包括新鐵路投產、員工退休及自然流失，預期在合併後首3年會有超過1 300個職位空缺，遠遠超出估計會受協同效益影響的650至700個職位。因此，整體而言，兩鐵合併將為員工提供更多專業發展的機會。兩間鐵路公司預期在在合併後大部分的員工都會繼續在其當時崗位上工作。合併後的公司會盡量安排受影響的員工調任其他空缺的職位。

136. 法案委員會除察悉鐵路公司將會為所有合資格的非前線員工提供自願離職計劃外，亦曾研究是否可把自願離職計劃擴展至前線員工。法案委員會察悉，部分委員認為合併後的公司應為需進行甄選的非前線員工提供另一安排，讓有關的員工在甄選程序結束後可選擇參與自願離職計劃。此舉讓不獲選出任相關職位的員工可選擇離職，而不是接受公司的調職安排，因為調職安排會對員工產生前途不明朗的感覺。

137. 兩間鐵路公司表示，在合併後，所有地鐵及九鐵的鐵路將會繼續運作，故前線員工應不會有任何冗餘的職位，因此無須為該組別的員工提供自願離職計劃。至於在甄選程序結束後為非前線員工提供另一安排，使其可參與自願離職計劃，此舉會鼓勵員工延遲至甄選程序結束後才遞交自願離職申請。作為一項政策上的考慮，此安排並不可取。

薪金、福利與薪階保障

138. 法案委員會察悉，員工最關注的是與其個人薪金和職級有關的事宜。兩間鐵路公司表示，在2006年已承諾會保障員工現時的薪金、與每位員工現時職級掛鈎的福利，以及保障非經理級員工現時的薪階。因應這項承諾，就非經理級員工而言，若新的薪階較現時為高，員工在被委任到新的職級時將可即時享有較高的薪階；否則，該名員工現有的薪階將會維持不變，並一直凍結至新的薪階相等於或超越其現時的薪階為止。兩間鐵路公司表示，此項安排是對員工最大的保障，因此他們無需擔心新職級架構對他們造成的影響。然而，法案委員會察悉部分委員的憂慮，就是個別員工可能會面臨被凍薪一段長時間，

並促請兩間鐵路公司檢討有關事宜或考慮為凍薪期設立上限。此外，兩間鐵路公司亦需充分諮詢員工，以及讓他們知悉所有最新發展。

139. 法案委員會對職級架構的設計以及對薪階的相應變動表示關注。兩間鐵路公司表示，檢討工作繁複，當中涉及對合併後的公司各個部門的架構和職能作出全面分析，並需仔細考慮兩間公司現有的職級架構可如何融入新架構內，以確保合併過程順利。關於薪階方面，它們會參考2007年薪酬調整的市場數據，然後才會作出最終的決定。法案委員會曾研究兩間鐵路公司單方面更改員工的薪階是否違反僱傭合約。地鐵公司確定，兩間公司均具有這方面的法律權利，並且補充，兩間公司就此事作最終決定前，會與員工繼續保持溝通。

主要聘用條款

140. 法案委員會已轉達職方就有需要進一步減低工作時數和擴大已公布的退休福利範圍所提出的關注。兩間鐵路公司表示，現時每周工作42小時的地鐵公司員工，其工作時數將維持不變；而每周工作39.25小時的員工，其工作時數將會減至39小時。現時每周工作45小時的九鐵公司員工，其工作時數將會減至42小時，相等於減少7%的工作時數；而現時每周工作39小時的員工，其工作時數將維持不變。至於其他福利方面，在兩鐵合併後，合併後的公司的員工可免費使用合併的鐵路網絡。由於九鐵公司員工的父母現時可免費使用九鐵的鐵路網絡，兩間公司均認為受影響的員工需要一段時間適應新安排，因此已同意作出過渡性的安排。另外，考慮到員工對超時津貼的關注和少數工種的獨特性質，兩間公司亦同意在兩鐵合併後，放寬領取超時津貼的資格。

向員工發出聘用信

141. 為紓解法案委員會表達的疑慮，兩間鐵路公司確定，所有員工會在落實兩鐵合併前收到正式聘用信，說明員工將在兩鐵合併當日按其當時的聘用條款轉職合併後的公司。該聘用信亦會列明前線員工受聘於合併後的公司職級和相關的僱傭條款。

綜合《營運協議》所訂的規管機制

142. 法案委員會察悉，根據兩鐵合併的建議，合併後的公司將獲批予營運地鐵及九鐵的鐵路專營權。合併後的公司會採用地鐵公司現有的規管制度，並作出適當的修改，以便納入為涵蓋九鐵服務所需作出的改動。地鐵公司與政府訂定的現有《營運協議》將擴充成為綜合《營運協議》，以涵蓋對合併後的公司營運九鐵鐵路的規管事宜。合併後的公司須符合現行規定，維持妥善而有效率的服務，以達致綜合《營運協議》所指定的服務及安全標準。

143. 法案委員會曾詳細研究為監察鐵路發展和營運的質素和安全而根據綜合《營運協議》授予政府的權力的範圍，以及該等權力是否足夠。詳情已載於上文各段。

144. 法案委員會察悉，綜合《營運協議》每隔5年便會作出檢討。為確保檢討工作公平及具透明度，法案委員會認為應邀請學者、獨立專業人士或立法會議員參與進行有關檢討。政府當局亦需公布有關的檢討結果。

145. 政府當局向法案委員會保證，在檢討綜合《營運協議》的過程中，政府及合併後的公司會在有需要時，各自或一同徵詢獨立專家的意見，以確保有關的檢討能有效地進行。因應法案委員會的要求，政府當局同意修改綜合《營運協議》的相關條文，訂明綜合《營運協議》生效後的首次定期檢討，將涵蓋對票價調整機制的相關條文的檢討，並規定合併後的公司如因應定期檢討而對綜合《營運協議》作出任何修訂，須向立法會交通事務委員會提供相關的資料。

委員會審議階段修正案

146. 法案委員會提出了多項改善條例草案草擬方式的建議。經商議後，政府當局亦同意，除了上文第47及51段所述的修正案外，亦就條例草案作出下列主要修訂。

條例草案第5(e)條及第23(1)(c)條

147. 政府當局建議修訂條例草案第5(e)條及第23(1)(c)條，以改善“經營權有效期”的定義，訂明“經營權有效期”是指合併後的公司獲授予關乎九鐵公司鐵路的部分的專營權的期間，包括該部分專營權根據條例被暫時中止的期間。

條例草案第19條

148. 擬議的第52B條訂明九鐵公司若干合約權利及合約法律責任轉歸予合併後的公司。政府當局建議修訂第52B(1)(a)條，並加入新建議的第52B(1A)條，以澄清第52B(1)(a)條並不會把九鐵公司在有關日期之前的期間有權行使的權利轉歸予合併後的公司，以確保轉歸公告指定的適當合約權利及合約法律責任會轉歸予合併後的公司。擬議的第52C條訂明合併後的公司若干合約權利及合約法律責任再轉歸予九鐵公司。政府當局亦建議第52C(1)條作出類似上述的修訂，確保再轉歸公告指定的適當合約權利及合約法律責任會再轉歸予九鐵公司。

新增條例草案條文，修訂《地鐵條例》第61條

149. 現行《地鐵條例》第61條訂明，環境運輸及工務局局長須就任何涉及《地鐵條例》的事項諮詢地鐵公司或任何其他人的條文，並不規定環境運輸及工務局局長必須就有關事項取得該公司或該其他人的同意。因應條例草案第16條中訂明運輸署署長披露有關資料時須諮詢合併後的公司，政府當局建議修訂現行《地鐵條例》第61條以涵蓋運輸署署長，藉以清楚無疑地訂明諮詢的要求並非規定運輸署署長必須取得合併後的公司同意。

新增條例草案條文，以更改地鐵公司的中文名稱

150. 政府當局建議增訂條文，將地鐵公司的中文名稱在合併後改為"香港鐵路有限公司"。這項條文無損合併後的公司股東日後根據《公司條例》第22(1)條行使的權力。為免生疑問，政府當局亦會為此增訂有關條文。

條例草案第28條

151. 條例草案第28條訂明，在經營權有效期內，部分《九鐵條例》的條文會暫時中止實施，但如在合併後的公司專營權或專營權中任何關乎九鐵公司鐵路的部分被暫時中止的期間，暫時中止上述《九鐵條例》條文的規定並不適用。另一方面，條例草案在《地鐵條例》增訂了類似部分上述的會被暫時中止實施的《九鐵條例》條文(即《九鐵條例》第23、34B及35A條)。由於該等條文規定九鐵公司須履行的義務，已轉由合併後的公司承擔，即使是在合併後的公司專營權中任何關乎九鐵公司鐵路的部分被暫時中止的期間，合併後的公司仍須履行該等義務，政府當局建議修訂相關條文，以確保《九鐵條例》的相關條文在專營權被暫時中止的期間繼續暫時中止實施。

條例草案第29條

152. 《九鐵條例》附表2及附表5均載有若干條文，具體指出為配合"[九鐵公司]為經營鐵路所需"而把相關權利歸屬予九鐵公司(即附表2第3及4段，以及附表5第2及3段)。鑒於在經營權有效期內，鐵路的經營者是合併後的公司而非九鐵公司，政府當局建議刪除上述相關文句中有關九鐵公司的具體提述，以確保上述附表內歸屬予該公司的相關權利，不受有關鐵路經營者更替所影響。

將由個別委員提出的修正案

153. 法案委員會察悉，部分委員擬就條例草案動議修正案。為了讓該等委員可向法案委員會簡介擬動議的修正案的優點及草擬方面的事宜，法案委員會為此安排了連串會議。然而，由於政府當局擬動議的整套修正案到2007年5月21日才備妥，該等委員認為，要他們在法案委員會於2007年5月25日向內務委員會作出報告前安排舉行的會議上，或是在2007年5月28日的修正案預告限期前(如條例草案在2007年6月6日恢復二讀辯論)提交修正案措辭，實有極大困難。經商議後，法案委員會決定在2007年5月29日舉行會議，討論個別委員擬動議的修正案，並向立法會主席(亦是全體委員會主席)提出建議，請求她批准將動議修正案的預告限期延展。

對條例草案及綜合《營運協議》的整體意見

154. 法案委員會察悉，部分委員對政府當局處理條例草案的手法非常不滿。礙於政府當局建議的時間表，該等委員認為他們沒有足夠

時間，進行審議條例草案的工作，這可能會影響所制定法例的質素。然而，部分其他委員則認為，法案委員會一直以負責任的態度，履行其審議條例草案的職責。法案委員會舉行了連串會議，詳細研究條例草案及其他相關事宜。因此，指所制定法例的質素受條例草案的擬議時間表不適當影響，這說法並不公道。

155. 法案委員會察悉，大體而言，法案委員會大部分委員支持條例草案，因為條例草案會對社會整體帶來極大裨益。然而，部分委員基於種種理由，對兩鐵合併計劃仍有多項關注。

156. 陳偉業議員及梁國雄議員對兩鐵按現行形式合併的建議表示反對，因為當中涉及將公共資產轉移至上市公司。他們擔心兩鐵合併後，地鐵公司會變成獨立王國。

157. 李卓人議員仍然關注票價規管架構，並會考慮就此動議一項修正案。

158. 民主黨仍然關注若干事宜，包括合併建議的財務安排、物業方案的定價及估值、鐵路服務的票價水平、設立穩定票價基金以緩和票價加幅的需要、地鐵公司在合併之後的壟斷情況、提供公共洗手間、自動月台閘門、在地鐵列車內的電台廣播接收、為殘疾人士提供票價優惠，以及月票計劃等。

159. 公民黨仍然關注物業方案的定價及估值、為殘疾人士提供票價優惠、增加殘疾人士就業機會的措施、改善車站的殘疾人士設施、提供公共洗手間、設立票價穩定機制等。

160. 法案委員會察悉，梁國雄議員、陳偉業議員及鄭家富議員對政府當局建議在2007年6月6日恢復條例草案的二讀辯論有所保留。

161. 法案委員會察悉，條例草案及相關的附屬法例如獲得立法會通過，地鐵公司會安排為小股東舉行特別股東大會，以通過合併方案。法案委員會察悉，在相關法例獲得立法會通過後，為使合併得以生效，合併方案必須獲得小股東接受。如小股東不接受有關建議，經制定的條例草案的生效公告便不會刊憲。在該情況下，政府當局會在適當時候廢除經制定的條例草案。

建議

162. 法案委員會支持在2007年6月6日恢復條例草案的二讀辯論，並建議向立法會主席(亦是全體委員會主席)提出建議，請求她批准將動議修正案的預告限期延展。

諮詢內務委員會

163. 法案委員會在2007年5月25日諮詢內務委員會。內務委員會察悉，部分委員認為條例草案的審議工作過於倉卒，需要多一些時間才能完成有關的審議工作。但部分其他委員卻認為，法案委員會已舉行多個小時的會議，詳細研究條例草案及相關的問題。立法會在會期臨近結束時，為完成審議立法建議而須在非常緊迫的時間內進行工作，情況並不罕見。

164. 關於條例草案恢復二讀辯論的日期，內務委員會察悉，據政府當局及兩間鐵路公司所述，若要在2007年秋季實施減價，兩鐵合併的全部立法工作(包括制定主體及附屬法例)便須在今個立法會會期內完成。若條例草案未能在2007年6月6日制定成為法例，便沒有可能在夏季休會前完成與合併有關的附屬法例的審議工作，結果會影響減價的生效日期。法案委員會正是基於這原因才竭力配合政府當局在2007年6月6日恢復條例草案二讀辯論的目標時間表。

165. 經商議後，內務委員會支持在2007年6月6日恢復條例草案的二讀辯論，並建議向立法會主席(亦是全體委員會主席)提出建議，請求她批准將動議修正案的預告限期延展至2007年5月29日。

立法會秘書處
議會事務部1
2007年6月5日

《兩鐵合併條例草案》委員會

委員名單

主席	劉健儀議員, GBS, JP
副主席	譚耀宗議員, GBS, JP
委員	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 單仲偕議員, JP 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 湯家驊議員, SC 詹培忠議員 劉秀成議員, SBS, JP 鄭志堅議員 譚香文議員

(總數：29位委員)

秘書 劉國昌先生

法律顧問 馮秀娟女士

日期 2006年7月27日

《兩鐵合併條例草案》委員會

曾向法案委員會表達意見的團體／人士一覽表

職員協會

1. 兩鐵五會聯席會議
 - 九廣鐵路職工會
 - 九廣鐵路車務員協會
 - 九廣鐵路員工協會
 - 地下鐵路公司員工協會
 - 香港鐵路員工總會
2. 九廣鐵路運輸部諮詢委員會
3. 九廣鐵路管理級員工諮詢委員會
4. 地鐵有限公司員工評議會

專業團體及行業組織

5. 工程界社促會
- * 6. 香港建築師學會
- * 7. 香港測量師學會
- * 8. 香港地產建設商會

學者

9. 香港理工大學土木及結構工程學系副教授熊永達博士
10. 香港理工大學地鐵與地產結合發展研究小組
- *11. 香港城市大學經濟及金融系教授李鉅威博士
12. 倫敦大學帝國學院鐵路技術策略中心主席利禮賢教授

其他組織

13. 思匯政策研究所
14. 民間監管公共事業聯委會
15. 香港工會聯合會 —— 社會事務委員會
16. 屯門區議會
- *17. 東涌民生監察組
- *18. 黃埔花園業主代表聯會
19. "兩鐵合併"關注小組
20. 旺角區居民協會

個別人土

- *21. 陳東岳先生
22. 沙田區議會議員鄭楚光先生
- *23. 一位姓傅的先生
24. 元朗區議會議員陸頌雄先生
- *25. 李敦爵士CA(SA)CBE
26. Webb-site.com網站編輯David M WEBB先生

*只向法案委員會提供意見書的團體／人士。

立法會秘書處
議會事務部1
2007年6月5日