

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1928/05-06號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日期：2006年5月26日(星期五)
時間：上午10時45分
地點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉江華議員, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
劉千石議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
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
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
張學明議員, SBS, JP

其他出席議員：李卓人議員
鄭志堅議員

缺席委員：何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
鄭經翰議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

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
首席助理秘書長
劉淦權先生

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

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 通過會議紀要及續議事項

(立法會 CB(1)1549/05-06 號 —— 2006 年 3 月 21 日
文件 特別會議的紀要
立法會 CB(1)1558/05-06 號 —— 2006 年 3 月 24 日
文件 會議的紀要)

2006年3月21及24日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(1)1412/05-06(01) —— 政府當局提供題
號文件 為“限定公共小型
巴士的數目”的資
料文件

立法會 CB(1)1495/05-06(01) —— 的士、小巴權益
號文件 關注大聯盟就鐵
路政策提交的意
見書

立法會 CB(1)1516/05-06(01) —— 政府當局對歷豐
號文件 諮詢集團就中區
及灣仔海濱發展
軌道交通提交的
意見書作出的回
應)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2006年6月23日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1557/05-06(01)號 —— 待議事項一覽表文件

立法會 CB(1)1557/05-06(02) —— 跟進行動一覽表)號文件

3. 委員同意在2006年6月23日下次例會上討論以下事項 ——

(a) 加強公共小巴及的士營運安全的措施；

(b) 打擊酒後駕駛的措施；及

(c) 巴士、的士及公共小型巴士上落客點的位置。

4. 陳偉業議員建議要求政府當局向事務委員會匯報加強規管非專營巴士營運的措施的最新進展。依照主席的建議，委員同意要求政府當局提供有關此事最新進展的資料，以便他們考慮有否需要另外舉行會議，跟進相關問題。

IV 兩鐵合併 —— 擬議的立法工作

(立法會CB(1)1557/05-06(03) —— 政府當局提供題為“兩鐵合併 —— 擬議的立法工作”的資料文件

立法會 CB(1)1291/05-06(01) —— 政府當局提供予2006年4月12日事務委員會聯席會議討論題為“兩鐵合併 —— 建議的未來路向”的資料文件

立法會 CB(1)1541/05-06(01) —— 政府當局對委員在2006年4月12日事務委員會的聯席會議上，就兩鐵合併方案提出的質詢作出的回應

經辦人／部門

- 立法會 CB(1)1347/05-06(03)號文件 —— 政府當局對委員在 2006 年 4 月 12 日聯席會議上，就與員工相關的事宜提出的質詢作出的回應
- 立法會 CB(1)1541/05-06(02)號文件 —— 政府當局對委員在 2006 年 4 月 28 日交通事務委員會會議上，就與員工相關的事宜提出的質詢作出的回應
- 立法會 CB(1)1301/05-06(01) —— 王國興議員於 4 月 11 日致交通事務委員會主席的函件，當中提出對兩鐵合併的意見
- 立法會 CB(1)1564/05-06(01) —— 民主建港協進聯盟離島支部於 2006 年 5 月 20 日就“兩鐵合併——與票價相關的事宜”的來函
- 立法會 CB(1)1378/05-06(01)號文件 —— 兩鐵五會聯席會議提交的意見書
- 立法會 CB(1)1367/05-06(01)號文件 —— 香港地下鐵路員工總會提交的意見書
- 立法會 CB(1)1367/05-06(02)號文件 —— 地鐵公司員工評議會提交的意見書
- 立法會 CB(1)1399/05-06(01)號文件 —— 九廣鐵路職工會提交的意見書
- 立法會 CB(1)1399/05-06(02)號文件 —— 九廣鐵路員工協會提交的意見書
- 立法會 CB(1)1595/05-06(01)號文件 —— 2006 年 5 月 22 日聯席會議的跟進行動一覽表
- 立法會 CB(1)1595/05-06(02)號文件 —— 2006 年 5 月 23 日聯席會議的跟進行動一覽表)

提供資料及出席會議人選

5. 主席詢問政府當局何時準備好提供委員在2006年5月23日的會議上要求的有關兩鐵合併物業方案的資料。環境運輸及工務局副秘書長匯報，政府當局現正與地鐵有限公司(下稱“地鐵”)及九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)一同擬備答覆。政府當局將會盡力在下星期結束之前，向事務委員會提供詳盡回覆。他接着向委員簡介為落實兩鐵合併方案的立法綱領及擬進行的立法工作步驟。

6. 鄭家富議員警告，倘若該兩間公司拒絕提供委員所要求的資料，他會考慮請求立法會授權行使《立法會(權力及特權)條例》(第382章)所賦予的權力，命令有關各方交出此等資料。劉健儀議員亦表示，為加快審議法例的程序，政府當局應積極考慮向委員提供全部所要求的資料。

7. 王國興議員表示極為不滿該兩間鐵路公司沒有代表出席是次會議，回答委員的質詢。環境運輸及工務局副秘書長在回應時解釋，由於是次會議的目的是諮詢委員對落實兩鐵合併的立法建議的概要，故政府當局沒有邀請兩間鐵路公司的代表出席會議。倘若委員希望跟進兩鐵合併所引起的任何事宜，可以安排兩間鐵路公司的代表出席事務委員會的會議，回答委員的質詢。

與員工相關的事宜

8. 王國興議員提述兩間鐵路公司職工會提出的要求，即將前線員工的定義擴大至涵蓋2 000餘名前線合約員工，以及為他們提供長工職位，以確保他們不會被裁減。王議員促請政府當局積極考慮職工會的要求，以維持員工的士氣和鐵路服務的可靠性。環境運輸及工務局副秘書長指出，有關定義已涵蓋以不少於2年合約形式僱用的前線員工。他從兩間鐵路公司得悉，大部分合約員工(個別項目除外)是以兩年或以上的合約的條款受聘，故大部分合約前線員工的職業將會獲得保障。他進一步匯報，該兩間公司將會就詳細的安排，包括對前線員工的定義的解釋及為合約員工作出的安排，徵詢員工的意見。他會將王議員的意見向該兩間公司轉達，以供考慮。

9. 王國興議員要求當局提供有關兩鐵因合併而在數年期間預計可達致約為650至700個相當於全職職位的總體員工協同效益的詳情。他察悉合併後的公司會將地鐵及九鐵的聘用條款和條件及薪級制度劃一，他表示，新的聘用條款和條件不應較現行的聘用條款和條件差。環境運輸及工務局副秘書長在回應時請委員參閱政府當

局對委員在2006年4月12日事務委員會與財經事務委員會舉行聯席會議時，就員工相關的事宜提出的質詢作出的回應(立法會CB(1)1347/05-06(03)號文件)，並確定預計的總體員工協同效益約為650至700個職位，而當中約有580至620個為非經理級職位。至於合併後將聘用條款及條件劃一的問題，他表示建議的法例不會涵蓋此等聘用條款及條件，但兩間鐵路公司將會就整套方案諮詢員工，然後才作出最後決定。

10. 李鳳英議員提述政府當局對委員在2006年4月28日的事務委員會會議上就與員工相關的事宜提出的質詢作出的回應(立法會CB(1)1541/05-06(02)號文件)時指出，儘管曾舉行多次會議討論兩鐵合併一事，但在處理兩間鐵路公司員工的關注及要求方面進展不大，尤其是設立有職工會代表參與的上訴機制的要求；向兩間鐵路公司職工會提供就兩鐵合併可能帶來的協同效益的範圍及幅度作出評估的顧問報告的要求；以及在保證前線員工的職業保障方面缺乏具體期限所引起的關注等。她亦極度關注需要在兩鐵合併後另外進行員工甄選的過程，並質疑有關過程能否客觀地進行，以保障員工的利益。在欠缺具體資料以紓減委員對與員工相關事宜的關注的情況下，委員將難以對建議的兩鐵合併表示支持。倘若政府當局希望加快立法進程，便應在向立法會提交有關條例草案供考慮前，積極與職工會討論，爭取他們對建議員工方案的支持。

11. 環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，雖然政府當局的目標是在夏季休會前向立法會提交有關的條例草案，但當局願意在審議期間與議員討論兩鐵合併所引起的各項問題。他向委員保證，政府當局同樣關注員工的福利，兩間鐵路公司亦正與各自的員工代表及職工會積極商討有關事宜。政府當局會監察情況。

12. 鄭志堅議員申報利益，表示他是兩鐵五會聯席會議(下稱“五會聯席”)的法律顧問。他指出，立法會議員不能忽視受影響員工的關注事宜，他並促請政府當局在管理層與員工的談判過程中扮演更積極的角色，以確保兩間鐵路公司的所有員工在兩鐵合併前後均獲得職業保障，而非將這樣重要的事宜交由鐵路公司的管理層處理。他又警告，若未能在事先圓滿解決員工安排的問題，審議程序可能會被延誤。為加快有關程序，他指出，政府當局及鐵路公司的管理層應就兩鐵合併所引起與員工有關的各項問題爭取五會聯席的支持。

13. 環境運輸及工務局副秘書長在回應時強調，政府當局已不斷努力，確保兩間鐵路公司的員方與管理層可解決雙方都關注的事宜。政府當局會聽取議員的意見，並密切監察情況。雖然當局會安排將條例草案提交立法會，但他向委員保證，這樣做不會妨礙管理層與員工正在進行的商議。有關各方均希望合併方案可獲得員方的支持。

14. 李鳳英議員及李卓人議員指出有需要訂立機制，確認五會聯席進行集體談判及處理源自兩鐵合併的上訴的地位。梁國雄議員認同他們的意見，並指出，由於兩間鐵路公司的員工評議會／諮詢委員會的成員由公司委任，他們無法代表所有員工的利益。他憶述所有職工會負責人在1984年因進行罷工而被地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)管理層解僱的事件，並對地鐵公司在合併時會否真正顧及員工的要求表示懷疑。因此，他敦促政府當局考慮引入法定條文，訂明上述機制。

政府當局

與票價有關的問題

15. 劉健儀議員關注對票價調整的監察，並指出，以往當地鐵或九鐵需調整票價時，會考慮公眾意見，並諮詢交通諮詢委員會及事務委員會。然而，當兩鐵合併後，將會實施一套容許票價根據一個方程式向下及向上調整的票價調整機制。就此，她詢問立法會如何能夠繼續監察兩鐵合併後鐵路票價的調整。環境運輸及工務局副秘書長表示，該票價調整機制將具透明度及客觀。此外，合併後的公司調整票價前，將需向事務委員會提供相關資料，以證明其調整依從該票價調整機制。

16. 不過，李卓人議員關注，在實施該票價調整機制後，由於票價將會根據一個固定的方程式調整而無需另行請求批准或進行諮詢，加價將不會受到任何管制。向立法會提供相關細節的規定的作用不大，因為只要加價行動是根據該方程式作出，立法會便不能否決加價。由於該方程式並沒有考慮市民的負擔能力，加價的幅度可能過大，以致影響普羅市民的生活，因此，他促請政府當局在擬議法例中加入新條文，規定合併後的公司任何加價行動均須獲得立法會批准。若當局不這樣做，他會提出委員會審議階段修正案，作出這樣的規定，以保障公眾利益。他又認為，應促請兩間鐵路公司先減價然後才進行合併。

17. 環境運輸及工務局副秘書長在回應時指出，引入建基於客觀及具透明度的指數的票價調整機制已較兩間鐵路現時享有的票價自主權有所改善。由於所有的票

價調整均受該票價調整機制規管，故日後調整票價時沒有需要請求政府或立法會批准。由於票價調整方程式會考慮綜合消費物價指數及工資指數的變動情況，市民的負擔能力已在當中得到反映。事實上，許多地方，例如倫敦、荷蘭、新加坡及三藩市均採用類似的票價調整機制。

18. 然而，李卓人議員指出，為求獲得小股東支持合併方案，政府會盡力確保他們將可從合併中獲得財政上的益處。故此，若合併後的公司可自動加價，便可能為求增加票價收入而令鐵路票價上升至失控的地步。因此他表明，若立法會不獲給予審批合併後的公司加價的權力，他亦不會支持條例草案。他亦不同意指該票價調整機制已屬改善的說法，因為現時兩間鐵路公司雖然在票價方面享有自主權，但當它們提出加價建議時，卻須考慮當中的政治影響。然而，根據該票價調整機制，若某年的整體票價加幅超出1.5%的範圍，票價便會自動上調，而無需考慮政治影響或尋求董事局批准。

19. 環境運輸及工務局副秘書長在回應時解釋，實施該票價調整機制的其中一個目標是令票價根據有關的方程式作上下調整，以回應不應將票價調整政治化的關注。基於多個原因，建議的票價調整機制屬於改善，包括首先，該方程式會考慮綜合消費物價指數及工資指數的變動情況，而該兩項指數是確立已久的指數。第二，根據現時的票價自主制度，並沒有方法要求兩間公司減價，但另一方面，該票價調整機制卻可讓票價上下調整。第三，當兩鐵合併時，鐵路票價會立即下調，然後才會根據票價調整機制作上下調整。因而將為公眾及股東提供更大的可預測性。

20. 然而，李卓人議員並未被說服。他關注儘管有兩鐵在合併首天便減價的建議，但考慮到處理合併所需的時間，鐵路票價可能會在兩鐵合併不久便上調。環境運輸及工務局副秘書長向委員保證不會出現這樣的情況，因為需要考慮綜合消費物價指數及工資指數在一段時間內的變動情況，然後才可調整票價。應主席及李議員的要求，他同意以書面確認鐵路票價可根據建議的票價調整方程式上調的最早日子。

21. 梁國雄議員認同李卓人議員對於該票價調整機制的意見及關注，並表示該機制只會幫助合併後的公司加價，因為日後不大可能出現進一步通縮的情況，故減價的可能性極低，他亦認為有需要適當考慮加價的政治影響，並指出，作這樣的考慮將有助保障公眾利益。若不作這樣的政治考慮，在調整票價時，利潤將會成為較

公眾利益更為重要的考慮因素。這將是不理想的情況，因為鐵路票價的調整會影響數以百萬計市民的生活。

與專營權有關的事宜

22. 王國興議員察悉，若九鐵的營運出現不妥當情況，便可能觸發撤銷給予地鐵公司營運地鐵及九鐵50年專營權的程序，他並詢問上述情況是否包括例如東鐵在2005年12月發生的涉及列車車底組件出現裂紋的事故，環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，例如東鐵事故一類的事務是根據有關法例處理，該法例已清楚列出可撤銷有關專營權的各種情況。他向委員保證，政府當局及九鐵正積極跟進東鐵事故。事實上，由於採取補救措施及持續進行監察及改善工作，儘管發生該次事故，九鐵仍一直維持安全運作。他進一步向委員保證，確保安全的鐵路服務是政府當局的首要考慮，若因鐵路系統的安全問題而有充分理據，便會觸發撤銷有關專營權的程序。

23. 李鳳英議員要求當局提供如何構成被援引作為撤銷專營權的理據之一的“合併後的公司有重大程度上沒有履行經營權協議下的某項義務，導致危及乘客安全等嚴重的後果”的詳細情況，尤其是決定是否有這樣的沒有履行情況的具體準則。環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，拖欠付款，違反有關處置九鐵的重要資產的限制或合併後的公司違反就其根據經營權協議的權利設立抵押權益的限制，將會觸發撤銷關乎九鐵的專營權的程序。

有關兩鐵合併對鐵路服務影響的關注

24. 為致力確保提供安全及令人滿意的鐵路服務，鄭家富議員詢問，地鐵公司在接管九鐵後如何有效確保這個以往經常出現服務延誤情況的前官僚公共機構，能夠提供可靠的服務。他特別詢問政府當局會否採取任何措施維持適當及高效率的服務，例如透過修訂《地下鐵路條例》(第556章)及《九廣鐵路公司條例》(第372章)，對服務延誤的情況施加更嚴厲的處罰，並賦予香港鐵路視察組(下稱“鐵路視察組”)在監督鐵路服務方面有更大的權力。環境運輸及工務局副秘書長在回應時指出，兩間鐵路公司在任何時候均須根據營運協議及相關法例維持安全及高效率的服務。地鐵及九鐵系統的表現及安全亦達到國際標準。他向委員保證，政府當局會繼續採取必要步驟，確保兩鐵合併後能繼續提供安全及可靠的鐵路服務。政府當局認為，無需更改現時有關鐵路營運及安全的規管制度。鐵路視察組亦有足夠資源履行職務。

25. 然而，鄭家富議員指出，因鐵路事故導致每年累積的服務延誤已連續數年超過2 000分鐘，他並強調政府有需要加強對服務的監督，以確保兩間鐵路公司的服務在合併後有所改善而非惡化。環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，由於網絡擴展及班次有所改善，現時每天營運的列車班次較以往多出很多，使用以上的數據來評估鐵路系統的表現可能並不公平。他向委員保證，鐵路安全一向是政府當局的首要關注，並已訂立足夠措施來確保鐵路安全。

26. 李永達議員表示，九鐵現時作為一間公營機構，較願意向乘客提供優惠。另一方面，地鐵作為一間上市公司，其唯一目標是賺取最大的利潤。他擔心在兩鐵合併後，九鐵的機構文化很快會被地鐵同化，這將對乘客的利益造成影響。他又評論說，地鐵不願落實在財政上不可行但可帶來重大的運輸及經濟裨益的項目。他呼籲政府當局處理此問題，以確保在兩鐵合併後新的鐵路項目(例如沙田至中環線)的落實不會受影響。他察悉兩間鐵路公司在合併後會劃一服務及維修標準，他促請合併後的公司確保採用兩間鐵路公司的最佳做法作為標準化及依從有關規定的基準。這是委員支持兩鐵合併的先決條件之一。

27. 在答覆李永達議員關於現時的票價優惠會否終止及合併後的公司考慮與票價有關的問題時會否採用兩間鐵路公司的最佳做法的詢問時，環境運輸及工務局副秘書長表示，合併後的公司會因應當時的市場環境及在顧及需要平衡各持份者的利益的情況下，不時檢討相關的票價問題，包括推廣活動及其他優惠計劃。

28. 在回應李永達議員對於新鐵路線的落實的關注時，環境運輸及工務局副秘書長解釋，在兩鐵合併後，落實不屬於地鐵自然延伸項目的新鐵路項目有兩種方式，即“擁有權模式”(即合併後的公司負責出資、建造及營運新鐵路)及“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)。政府當局會分別評估每個項目，並考慮所有相關因素。

29. 在回應李永達議員時，環境運輸及工務局副秘書長表示，兩間鐵路公司已表明，它們將會採用最佳的做法，而這是合併協同效益的源頭之一。不過，關於它們的服務及安全標準，考慮到兩個鐵路系統的運作環境有所不同及不同鐵路線的成熟程度有別，在某些情況下將它們的標準劃一可能並不恰當。他進一步解釋，按照現時規定，地鐵需定期由獨立鐵路專家檢討其安全管理

系統，這項規定在兩鐵合併後將會擴展至涵蓋九鐵的鐵路系統。他進一步表示，地鐵雖是上市公司，但政府當局基本上認為地鐵現時的表现令人滿意。在兩鐵合併後，當局會因應不同鐵路線的不同特徵施加不同的服務表現標準，包括服務延誤情況。然而，他向委員保證，所施加的標準不會較現時的標準低。

政府當局

30. 主席認同李永達議員提出的關注。他因而要求政府當局提供資料，對地鐵及九鐵在服務表現及顧客服務承諾、維修標準及服務改善，以及票價優惠及推廣計劃方面現時採用的最佳做法作出比較。

對於合併程序的關注

31. 劉健儀議員察悉，政府當局只會在所需的法例修訂獲得立法會通過後，才會舉行特別股東大會，由小股東通過合併方案，她表示關注，若小股東不支持兩鐵合併建議，立法會為審議條例草案而付出的努力將會白費。環境運輸及工務局副秘書長在回應她對於兩鐵合併建議的工作計劃的關注時表示，由於小股東需知悉合併後的公司的法定規管制度及在何種情況下相關專營權會被撤銷，故立法會有需要先批准規管上述情況的相關架構，然後才可邀請地鐵的小股東批准合併建議。在有關合併的法例獲得通過後，地鐵公司會安排由獨立財務顧問就合併建議向小股東提供所需的意見，以方便他們考慮方案。然而，劉議員仍未被說服，並表示建議的程序可能創下先例，即立法會的決定並非最終決定，而是可被公眾推翻的決定。在答覆她有關立法程序時間表的詢問時，環境運輸及工務局副秘書長表示，若可在夏季休會前向立法會提交條例草案，政府當局希望審議程序可在2007年第一季或之前完成。

32. 由於兩鐵合併的建議若得不到小股東的支持便無法落實，李卓人議員關注到，持有相當數目地鐵股票的投資基金或對沖基金如希望的話，可令交易胎死腹中。這可能意味這些基金擁有較政府、立法會及普羅大眾更大的權力。梁國雄議員認同他的意見。財經事務及庫務局首席助理秘書長在回應時強調，立法會及地鐵公司小股東在批准有關合併的法例及為地鐵公司通過兩鐵合併方案方面有各自的獨特權力。因此，若兩鐵合併未能獲得地鐵公司小股東的批准，亦不能說立法會的權力被削弱。然而，李議員指出，若合併建議不獲小股東支持，立法會所通過的相關法例將因而不會具有法律效力。這將對立法會的工作產生深遠影響。

對於政府官員在合併後的公司董事局的角色關注

33. 李永達議員指出，地鐵董事局現時的組成不能代表公眾利益，因為其成員大多來自工商界，並沒有代表是普羅市民。他促請政府在委任合併後的公司董事局成員時更為開放，以確保普羅大眾有足夠的代表。環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示察悉李議員的意見，並表示，委任地鐵董事方面有既定安排，有關安排在兩鐵合併後將維持不變。

34. 王國興議員詢問，政府官員會否加入合併後的公司董事局，若然，其數目有多少及可如何確保他們在董事局會議的出席率令人滿意，以代表公眾有效監察鐵路服務。環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，政府當局無意在兩鐵合併後改變其在地鐵公司的代表性。政府當局會確保派遣人員出席董事局會議，以掌握董事局所討論的事宜。舉例而言，若環境運輸及工務局局長無法出席任何董事局會議，當局會盡力派遣足夠高級的官員代局長出席，以確保政府參與其中。

35. 王國興議員認為上述出席會議的安排不理想，因為代為出席的代表在會議上無權參與表決。在此等情況下，他質疑環境運輸及工務局局長如何監察鐵路公司的表現，以保障公眾利益。環境運輸及工務局副秘書長在回應時向委員保證，若某次會議會進行表決，環境運輸及工務局局長將會作出相應安排，務求出席會議。此外，若涉及重大問題，政府在出席相關的董事局會議前，應已就相關問題進行內部討論及定下立場及看法。王議員仍未被說服，並舉出東鐵事故為例突顯政府密切監察鐵路服務的重要性。依他之見，當局應利用這次立法工作的機會來改善政府出席合併後的公司董事局會議的情況。環境運輸及工務局副秘書長在回應時強調，政府當局已因應該次事件採取多項補救措施，包括研究改善通報機制。然而，王議員仍正式要求當局在提交條例草案時解決他在上文指出的出席會議的問題。

36. 李永達議員指出身為合併後的公司董事局成員的政府官員存在角色衝突，他們須同時代表普羅市民及該公司互相衝突的利益，即要求以低票價提供可靠、安全及高質素的鐵路服務的公眾利益，與該公司賺取最大利潤的商業利益的衝突。李議員察悉，在兩鐵合併後，政府當局不會更改地鐵公司董事局的組合，他詢問可否對有關條例草案提出委員會審議階段修正案以解決上述角色衝突的問題，助理法律顧問3表示，這將取決條例草案的目的，因為就條例草案提出的委員會審議階段修正案必須在條例草案的範圍之內。由於尚未有條例草案，

她在現階段未能就考慮中的委員會審議階段修正案是否沒有問題一事提供意見。事實上，立法會主席在決定任何委員會審議階段修正案是否與條例草案的主題有關時，不僅會考慮有關的條例草案，亦會考慮有關的立法會參考資料摘要及其他相關資料。

37. 在回答主席就關乎出任合併後的公司董事局成員的政府官員需平衡相互矛盾的利益的條文所提出的詢問時，財經事務及庫務局首席助理秘書長表示，普羅市民的利益與該公司的利益未必一定會有矛盾。李永達議員不同意，並指出，發展在財政上不可行的新鐵路線(例如機場快線及西鐵)的決定是在考慮公眾利益後作出的。倘若政府在合併後的公司董事局內的代表因為其作為一間以商業原則營運的公司的董事局成員的雙重角色而不能確保該公司足夠重視普羅市民的需要，他們可能就無法促請合併後的公司發展類似在財政上不可行的新鐵路線，以滿足公眾需要。財經事務及庫務局首席助理秘書長在回應時指出，很多基於公眾利益而有需要興建的鐵路線已建成，因此，日後在這方面應不會有矛盾。整體而言，他看不見在兩間鐵路公司的營運需要與公眾的交通需要之間存在根本矛盾。然而，李卓人議員指出，此等鐵路線是得到政府透過物業發展權或容許加價的形式資助而發展，這樣雖然令合併後的公司受惠，但卻可能繼續對公眾利益構成影響。為了釋除委員對普羅市民與合併後的公司利益出現矛盾的關注，主席要求政府當局清楚界定合併後的公司董事局內的政府官員的角色，並列出政府可如何平衡上述存在矛盾的利益。主席亦要求助理法律顧問3研究有關係例草案可如何確保合併後的公司董事局內的政府官員將會保障公眾利益。

政府當局

助理法律顧問3

38. 劉健儀議員亦認為有需要處理上文所指出的合併後的公司董事局內的政府官員出現角色衝突的問題。依她之見，顯示有需要改善通報機制的東鐵事故是這方面的一個例子。因此，有關係例草案應清楚訂明政府官員適當地監察合併後的公司權力，以保障公眾利益。

其他意見及關注

39. 劉健儀議員詢問合併後的公司真正身分為何，而她個人覺得，由於兩鐵合併在很大程度上是地鐵吞併九鐵，故合併後的公司其實是地鐵公司。環境運輸及工務局副秘書長雖然確認地鐵公司將會是合併後公司的法律實體，但卻表示有需要以“合併後的公司”來稱呼合併後的地鐵公司，原因是：第一、其中文名稱將會更改；第二、合併後地鐵公司的專營權範圍將會隨着轉往該公司的九鐵員工的僱員合約而擴大。

40. 陳偉業議員表明反對兩鐵合併，依他之見，鑒於地鐵的營運範圍將會擴大，合併可能會令地鐵有更大的破壞力。他亦認為政府當局應藉着進行立法工作的機會，糾正在鐵路政策方面所犯的以下錯誤 ——

- (a) 政府當局應收回地鐵現時根據《地下鐵路公司條例》所享有的眾多特權，例如該公司若認為消滅噪音措施不可行，則可獲豁免採取該等措施，以及獲豁免在其車站提供方便殘疾人士使用的措施。舉例而言，荔景站並沒有供殘疾人士前往荔景邨的通道。看見這些基於商業考慮而漠視公眾利益的情況著實令人憤怒。因此，不應容忍上述的豁免情況；
- (b) 合併後的公司除提供鐵路服務外，不應獲准參與其他業務，尤其是物業發展及管理。此外，亦不應准許該公司進軍內地及國際市場。這是因為如此進取的擴展會帶來風險。萬一任何相關的商業決定導致損失，便會禍延公眾，因為政府是合併後的公司的大股東。這是不公平的，因為公眾支持地鐵私有化時，並沒有授權該公司在海外投資；及
- (c) 有需要將地鐵公司置於適當的公眾監察之下，以避免出現利益輸送的情況，例如向在香港國際機場工作的商業機構的員工提供機場快線特惠票價。拒絕出席立法會的會議的領匯管理有限公司便是一個好例子，顯示公眾在監察已私有化的公共服務的營運方面可做的實在不多。

41. 梁國雄議員認同陳偉業議員在上文第40(b)段的意見，並基於以下的原因，表明反對兩鐵合併 ——

- (a) 兩鐵合併方案是吞併公共資源的惡行，以及是一個陷阱，為一小撮人提供賺錢的機會，但卻犧牲大眾利益；
- (b) 兩鐵合併實際上是地鐵吞併九鐵，而地鐵又是由其高薪厚祿的管理層所控制；及
- (c) 在不應落實兩鐵合併，讓地鐵壟斷鐵路服務以牟取暴利的同時，反而有需要將合併後的公司公有化，並將本應屬於由政府提供的公共服務的鐵路服務交由行政長官直接監督。這樣，合併後的公司就可將所賺取的利潤再投資在鐵路發展，而非用來向股東發放股息，尤其是由於

所賺取的利潤來自物業發展，而這可能助長高樓價，並涉及在政府支持下以不公平的方式收地。

42. 李永達議員指出，九鐵仍未在所有九鐵車站安裝月台幕門。他亦批評在西鐵車廂內播放電視造成過大滋擾，並表示關注鐵路公司進行過多的廣告活動謀利，忽視乘客在旅途中休息的需要。他認為，上述情況應在立法時加以改善。政府當局察悉他的意見。

43. 劉健儀議員察悉九鐵在兩鐵合併後將不再有營運鐵路的職能，但其管理局將繼續運作，管理局成員則繼續收取酬金，她質疑九鐵剩餘的職能可否由其他政府部門吸納，從而免卻調配額外資源維持九鐵及其管理局繼續運作的需要，尤其是考慮到服務經營權協定為期50年。財經事務及庫務局首席助理秘書長和環境運輸及工務局副秘書長在回應時強調，九鐵有必要繼續存在，因為在兩鐵合併後，九鐵因要履行其債務承擔及需要監察是否遵從服務經營權協定，仍會保留某些行政、會計及庫務職能。然而，劉議員未被說服，並要求政府當局提供保留九鐵及其管理局繼續運作的詳細理據，以及有關的預計開支，包括管理局成員的酬金。

政府當局

44. 李鳳英議員要求當局確定在兩鐵合併後，如何處置地鐵現時的合約，並指出有需要保留地鐵就其新服務營辦商所聘用的工人的最低工資所作的承諾。環境運輸及工務局副秘書長在回應時確認，兩鐵合併不會影響地鐵現有合約或根據該等合約所承擔的責任及擁有的權利。然而，李議員未被說服，她指出，合併後的公司管理層與地鐵公司的管理層有所不同。環境運輸及工務局副秘書長在回應時澄清，合併後的公司實際上是營運範圍有所擴展的地鐵公司。

45. 應主席的要求，政府當局同意在向立法會提交條例草案前，回應委員在先前的會議上提出的關注，並將有關資料納入一綜合書面答覆內。

政府當局

V 其他事項

46. 議事完畢，會議於上午12時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年7月6日