

**立法會主席就
李卓人議員、張超雄議員、
梁國雄議員、李永達議員及鄭家富議員擬就
《兩鐵合併條例草案》
提出的全體委員會審議階段修正案的裁決**

李卓人議員、張超雄議員、梁國雄議員、李永達議員及鄭家富議員已分別作出預告，倘二讀《兩鐵合併條例草案》(“條例草案”)的議案在 2007 年 6 月 6 日的立法會會議上獲通過，擬就條例草案動議全體委員會審議階段修正案(“修正案”)。在就這些修正案是否可以提出作出裁決前，我邀請了環境運輸及工務局局長(“局長”)作出評論，並請李卓人議員、張超雄議員、梁國雄議員、李永達議員及鄭家富議員就局長的評論作回應。此外，我亦就此徵詢了立法機關法律顧問的意見。

政府當局的意見及議員的回應

2. 為方便閱覽，將局長就以上各位議員的擬議修正案所提供的意見，以及有關議員的回應的摘要，載列於**附錄**。
3. 局長在其意見內有提述《議事規則》內與條例草案修正案有關的條文為第 57(4)(a)條。該條規定修正案必須與法案的主題及有關條文的主題有關。
4. 就李卓人議員提的修正案，局長及李議員亦提述《議事規則》第 58(9)條，該條訂明，如因對法案作出修正而須將法案的名稱加以修正，則須在完成上述程序時作出；但將該名稱(或該經修正的名稱)納入該法案的待決議題不得提出，任何就法例制定程式的待決議題亦不得提出。

立法機關法律顧問的意見

5. 立法機關法律顧問已提供的意見載述於下列段落。
6. 法律顧問認為，條例草案的主要目的，是提供必需的法例框架，以落實有關政府政策，即地下鐵路(“地鐵”)與九廣鐵路(“九鐵”)的合併得以落實¹。為使香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)成為兩

¹ 立法會參考資料摘要第 1 段說明：“行政長官指令向立法會提交……《兩鐵合併條例草案》，以落實地下鐵路(“地鐵”)與九廣鐵路(“九鐵”)合併”；而條例草案摘要說明第 1 段說明：“本條例草案旨在修訂《九廣鐵路公司條例》(第 372 章)及《地下鐵路條例》(第 556 章)，以就香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)在一個專營權下經營地下鐵路、九廣鐵路及若干其他鐵路提供必需的法例框架。”

個鐵路系統的唯一經營者，港鐵公司須在地鐵有限公司現時享有的專營權外，獲得營運九鐵的專營權，以及得到接觸、使用或管有九鐵公司的財產的權利，以營運九鐵。條例草案中有關港鐵公司專營權及此等其他權利的主要條文為第 6 及 25 條。

7. 條例草案第 6 條旨在對《地鐵條例》第 4 條作出修訂，使港鐵公司在兩個系統合併後可同時營運地鐵及九鐵。根據《地鐵條例》第 4 條，地鐵公司獲授予為期 50 年的專營權，以經營地鐵（包括鐵路任何延長部分），並建造該鐵路任何延長部分。條例草案第 6 條把這項專營權擴大至包括其他 3 個部分，即建造局長所授權港鐵公司建造的任何其他鐵路、經營任何在上述情況下建造的鐵路，以及經營九鐵公司鐵路。

8. 除該項專營權外，港鐵公司須為營運九鐵系統的目的而獲取權利，以接觸、使用或管有九鐵公司的若干財產。條例草案第 25 條對《九廣鐵路條例》(第 372 章)第 4 條作出修訂，賦權九鐵授予服務專營權，並且根據授予的服務專營權或在與授予的服務專營權有關連的情況下，以售賣、租賃、特許或其他方式處置其財產。

9. 條例草案的其中一部分目的，正如詳題所述，是“就根據該條例[《地鐵條例》]規管（並非在就使用任何由香港鐵路有限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）香港鐵路有限公司在經營地下鐵路以外經營若干鐵路及巴士服務作出規定”。

10. 法律顧問並表示，這項條例草案對其所修訂的條例造成的效果超出在文本上所帶來的改變。舉例而言，《地鐵條例》第 9 條向地鐵公司施加一項責任，規定該公司須在專營權期間維持妥善而有效率的服務。儘管擬議的修訂對條例草案內的該項規定似乎沒有就營運九鐵公司的鐵路向港鐵公司施加該項責任，但條例草案一旦制定成為法例，在《地鐵條例》第 4 條授予的專營權下，這項條文的範圍將會擴大至涵蓋九鐵公司鐵路的全部運作。《地鐵條例》第 5(4)條規定行政長官會同行政會議須在其信納地鐵公司有能力根據《地鐵條例》及《營運協議》維持妥善而有效率的服務的情況下才可批准延續專營權。在兩個鐵路系統合併後，該條文會把港鐵公司營運九鐵公司的服務質素，包涵在港鐵公司在《地鐵條例》下所須維持的服務範圍之內。

李卓人議員擬議提出的修正案

11. 就李卓人議員建議修訂條例草案第 17 條，在現有的《地鐵條例》第 34(1)條下增訂一款，賦權港鐵公司可在根據該條訂立的附例，訂明鐵路乘客應繳付的車費，法律顧問指出，由於根據《地鐵條例》第 34 條訂立的附例須經立法會通過，擬議修正案的法律效力是令鐵路車費須經立法會審議。

12. 李議員預告會擬議提出的修正案還包括另一項修訂詳題的建議，即從詳題中刪去“(並非在就使用任何由香港鐵路有限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)”。法律顧問認為我現須裁斷的問題，是規管車費是否不屬於條例草案的範圍。李議員已確認，假如他就第 17 條擬議提出的修正案獲得通過，則他就詳題擬議提出的修正案可按照《議事規則》第 58(9)條²處理。這顯示他並不擬藉着修訂詳題來改變條例草案的涵蓋範圍。擬議就詳題提出的修正案只是一項相應修訂。

13. 法律顧問亦認為，條例草案或《地鐵條例》中均沒有條文是與規管車費有關的。在所有有關資料，包括詳題、摘要說明、立法會參考資料摘要及局長在二讀的講辭，均沒有任何地方顯示條例草案的目的並非其詳題所已表述的，其中包括的是就規管港鐵公司在地鐵以外營運鐵路及若干巴士服務的目的所訂的一項豁除條文(“並非在就使用任何由香港鐵路有限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”)。法律顧問認為李議員把車資納入須經立法會通過的附例的修正案，可被視為不屬於條例草案的範圍，因此與條例草案的主題無關。

張超雄議員擬議提出的修正案

14. 張超雄議員擬議提出的修正案旨在—

- (a) 增訂一項條文向港鐵公司的董事施加一項責任，使港鐵公司採取及實施履行其企業社會責任而需要的政策及措施，並就殘疾人士就業設立指標；
- (b) 修改《地鐵條例》第 8 條，藉規定港鐵公司須為在鐵路上或在鐵路處所內提供某些設施及足夠的職員，以述明港鐵公司應如何履行其提供現行《地鐵條例》第 9 條所訂明的“妥善而有效率的服務”的責任；及
- (c) 增訂一項新條文，要求港鐵公司向殘疾人士提供半價車費優惠。

15. 關於上文第 14(a)段所載列的擬議修正案，法律顧問認為這關乎

² 第 58(9)條訂明，如因對法案作出修正而須將法案的名稱加以修正，則須在完成上述程序時作出；但將該名稱(或該經修正的名稱)納入該法案的待決議題不得提出，任何就法例制定程式的待決議題亦不得提出。

港鐵公司董事的責任多於關乎鐵路系統的運作，看來與上文第 6 至 10 段所載述的條例草案目的無關。

16. 法律顧問指出，上文第 14(b)段所載列的擬議修正案，會在港鐵公司營運地鐵及九鐵公司鐵路時適用。局長對一些會影響地鐵營運的擬議修正案時所提出的反對論據的主調是：條例草案的目的，並非修訂現行根據《地鐵條例》規管地鐵公司運作的現行制度或條文。然而，正如法律顧問在上文第 10 段中解釋，條例草案一旦制定成為法例，地鐵及九鐵會同時置於根據《地鐵條例》第 4 條授予的同一項專營權之下，《地鐵條例》第 9 條的效力會因此而改變。第 9 條會同時適用於地鐵及九鐵公司的鐵路。法律顧問認為局長的論據似乎站不住腳。擬議修正案是關乎鐵路營運的事宜，屬條例草案詳題所載述的其中一個目的。與鐵路營運有關的事宜，看來與條例草案的主題有關，而擬議修正案可被視為與條例草案有關條文的主題有關。

17. 至於上文第 14(c)段所載的擬議修正案，法律顧問認為這是對車資的一種規管，而詳題已清楚說明這並非條例草案的目的。擬議修正案應被視為超出條例草案的範圍，因而與其主題無關。

梁國雄議員擬議提出的修正案

18. 梁國雄議員的擬議修正案旨在廢除《地鐵條例》第 54 及 56 條及附表 2、《噪音管制條例》(第 400 章)第 37 條，以及《東涌吊車條例》(第 577 章)第 20(2)條。

19. 法律顧問解釋，根據《地鐵條例》現行的第 54(1)條，地鐵公司獲豁免遵守《公眾衛生及市政條例》(第 132 章)的若干條文。這些載列於《地鐵條例》附表 2 的豁免條文，與提供廁所設施、妨擾、妨碍清糞或垃圾清掃工作、於鐵路或鐵路處豎設任何標誌或宣傳品等有關。此外，根據第 54(2)條，建築事務監督可在顧及與鐵路的運作或建造有關的建築工程或其他工程的特殊性質後，並按他就一般或任何個別情況所指明的條件，豁免任何上述工程，使其不受《建築物條例》(第 123 章)任何條文所規限。

20. 至於《噪音管制條例》，法律顧問指出，根據《噪音管制條例》第 13 條，監督可就任何人送達消滅噪音通知書，規定收件人於通知書所指明的期間內消滅噪音和辦妥一切為消滅噪音而需要作的事情。《噪音管制條例》第 37 條訂明，第 13 條適用於地鐵公司，但必須以實際可行和以符合該公司履行法律所賦予的職能或行使法律所委予的權力或職責為限。

21. 條例草案一旦獲得通過，港鐵公司就鐵路建造及提供服務獲授予的專營權，將會擴大至包括九鐵公司的鐵路。《地鐵條例》第 54 條會

同時適用於地鐵及九鐵的鐵路，這是由於第 132 章的若干條文不適用於地鐵公司在專營權下所提供的服務，同樣的情況也將適用於與營運或建造鐵路有關的建築工程或其他工程所給予的豁免，以及港鐵公司在《噪音管制條例》第 37 條下的職能及權力或職責。

22. 法律顧問指出，廢除《地鐵條例》第 54 條及附表 2，以及《噪音管制條例》第 37 條的效力，是免除有關的豁免，使港鐵公司須受《公眾衛生及市政條例》、《噪音管制條例》及《建築物條例》的規管。由於這些條文所涵蓋的豁免事項關乎鐵路系統的運作，而港鐵公司將根據經修訂的《地鐵條例》營運兩個鐵路系統，法律顧問認為廢除《地鐵條例》第 54 條及附表 2，以及《噪音管制條例》第 37 條的擬議修正案，與條例草案的主題有關。

23. 法律顧問亦認為梁議員就《東涌吊車條例》第 20(2)條提出的修正案是因應廢除《噪音管制條例》第 37 條而作出的相應修訂。《東涌吊車條例》第 20(2)條訂明，《噪音管制條例》第 37 條不適用於與吊車系統有關的建造工程或該系統的營運。這項擬議修正案應視為配合廢除《噪音管制條例》第 37 條的擬議修正案。倘若我准許有關廢除《噪音管制條例》第 37 條的擬議修正案，也應准許這項擬議修正案。

24. 關於梁議員建議廢除《地鐵條例》第 56 條的擬議修正案，法律顧問認為，擬議修正案的目的是免除港鐵公司以該公司的名義提出在《地鐵條例》下所訂罪行的檢控的權力。法律顧問認為這項擬議修正案超出條例草案的範圍。梁議員認為他可以提出這項擬議修正案的理據是：條例草案會實質地更改《地鐵條例》，並把港鐵公司的權力擴大至包括九鐵的鐵路運作。這個論據的意思是，在決定條例草案的主題為何的時候，《地鐵條例》的所有條文均須被視為條例草案的一部分。法律顧問的意見是，決定港鐵公司應否繼續在《地鐵條例》第 56 條下享有檢控權，與關乎專營權的事宜無關，因此，廢除該權力的建議超出條例草案的範圍。

李永達議員的擬議修正案

25. 法律顧問解釋，李永達議員擬對條例草案提出新條文的效力，是使授予港鐵公司的專營權不包括在任何新車站及鐵路沿線任何延長部分的上蓋或附屬範圍發展住宅或商業項目的權利，並規定該項權利須透過公開投標或競投授予。李議員並建議向港鐵公司施加一項責任，規定它須配合及提供合理的協助予在公開投標或競投中成功投得有關物業發展權的投標者。

26. 法律顧問指出，局長認為擬議修正案超出條出草案範圍的論據是，修正案已超乎為港鐵公司營運九鐵提供必需的法律框架。局長並表明，政府向鐵路公司授予物業發展權，用作填補該公司推展新鐵路項目時的資金差額的現行安排，同時適用於地鐵公司及九鐵公司。

27. 李永達議員對政府當局意見的回應是，發展住宅或商業項目的權利，是政府把經營鐵路的專營權授予兩鐵合併後的港鐵公司的不可分割部分。他的擬議修正案與將來建造及營運鐵路延長部分脗合，並會成為港鐵公司營運九鐵的法律框架的構成部分。關於政府當局在其意見中提及的現行安排，李議員認為立法會負責審議的是該條例草案，而非任何政府與地鐵公司之間的營運協定或安排。主席就他的擬議修正案是否在條例草案的範圍內作出決定時，只需考慮其修正案與相關條文的主題是否有關，而無需考慮其修正案會否改變營運協定。

28. 法律顧問同意李議員的意見，即不管政府可向地鐵公司及九鐵公司授予物業發展權的做法是否現行安排，均與決定擬議修正案與條例草案主題是否有關並無關係。這做法不應受到影響，即使是這些安排已載列於政府與地鐵公司之間已簽訂的營運協定內，或將會載列於在此條例草案制定後，政府與港鐵公司之間為取代現行營運協定而將會簽訂的綜合營運協定內。無論如何，倘若營運協定有任何條件及條款與《地鐵條例》的任何條文不符，皆須以後者為準³。

29. 法律顧問指出，第 6 條是條例草案其中一項主要條文，藉根據《地鐵條例》第 4 條授予港鐵公司一項專營權去營運地鐵和九鐵系統，以落實這項合併地鐵和九鐵系統的政府政策。李議員的擬議修正案旨在就根據經修訂的《地鐵條例》第 4 條授予港鐵公司的該項專營權施加一項條件，並因而與條例草案的主題有關。

鄭家富議員提出的擬議修正案

30. 鄭家富議員的擬議修正案旨在—

- (a) 修訂條例草案第 8 條，以載列港鐵公司須作出指明的事項，以履行其根據《地鐵條例》第 9 條提供妥善而有效率服務的責任；
- (b) 增訂新的第 VII 部，設立一個鐵路發展基金，並規定港鐵公司每年須將從其物業發展、物業投資及物業管理中所衍生的淨利潤的 3%，支付予該基金，而基金可用於提供或改善鐵路上及鐵路處所內的設施或服務，促進鐵路，以及在鐵路上及鐵路處所內的人的安全；
- (c) 在條例草案增訂一項新條文，就列車服務延誤或中斷設立一個鐵路事故記分制度，在該制度下，港鐵公司如於發生任何

³ 附載於立法會 CB(1)627/06-07(01)號文件附件 C 的“香港特別行政區政府與合併後的公司訂立的綜合《營運協議》相關條文的細節”第 18.7 段訂明：“綜合《營運協議》任何規定均不得令合併後的公司以違反《地下鐵路條例》任何規定的方式經營業務或行事。”

列車服務延誤或中斷起計的 3 個月內被累積扣分達 15 分，須繳付指明的罰款；

- (d) 修訂條例草案第 16 條，要求賦權局長訂立規例，規定港鐵公司須向運輸署署長（“署長”）提供在西北鐵路服務範圍內的鐵路及西北鐵路巴士服務的未來運作計劃書或計劃（包括車費水平的資料）；
- (e) 在條例草案增訂一項新條文，以修改《地鐵條例》現行的第 54(2) 條，藉以使建築事務監督豁免港鐵公司遵守《建築物條例》條文的權力，不適用於《建築物（衛生設備標準、水管裝置、排水工程及廁所）規例》（第 123 章，附屬法例 I）；及
- (f) 增訂一項新條文，廢除附表 2 現有的第 1、2、3 及 4 段，以免除有關廁所設施、妨擾、妨碍清糞或垃圾清掃工作的豁免，但有關宣傳品的豁免則維持不變。

31. 法律顧問指出，上文第 30(a) 段所載述的擬議修正案在性質上與張超雄議員所提出者相若（見上文第 14(b) 段）。基於上文第 16 段提出的同一理由，法律顧問認為它們與條例草案的主題有關。

32. 就上文第 30(b) 段所述的修正案，法律顧問認為擬議設立的鐵路發展基金，目的是用作提供或改善鐵路上及鐵路處所內的設施或服務，並用作促進鐵路，以及在鐵路上和在鐵路處所內的人的安全，故此可被視為確保港鐵公司將可以維持《地鐵條例》第 9 條所要求提供的妥善而有效率服務的一種手段。因此，擬議修正案似乎與條例草案的主題有關。

33. 就上文第 30(c) 段所述的擬議修正案，法律顧問指出，擬議設立的鐵路事故記分制度可被視為規管港鐵公司在依據經修訂的《地鐵條例》第 4 條授予的專營權下經營地鐵及九鐵公司鐵路系統的一個機制。根據《地鐵條例》，為專營權的目的而作的該項規管，是經由行政長官會同行政會議根據第 14 條所施加的罰款，及第 15 與 18 條分別訂明暫時中止及撤銷專營權而作出。雖然條例草案沒有修改第 14 及 15 條的文句，但這兩項條文的效力在條例草案制定成為法例後，便會一如《地鐵條例》第 9 條般出現改變，因為地鐵及九鐵系統將會受到該等有關罰款及暫時中止專營權的條文所規管。鑒於上文所述，擬議設立的鐵路事故記分制度與在專營權下營運鐵路系統所受的規管有關，可被視為與條例草案的主題有關。

34. 就上文第 30(d) 段所述的擬議修正案，法律顧問同意議員的意見，認為向港鐵公司施加一項責任，要求其向署長提供有關西北鐵路服務範圍內的鐵路及西北鐵路巴士服務等的車費水平資料，不能被視為規管港鐵公司經營的任何鐵路服務或巴士服務而所收取的車費的權力。法律顧問認為局長指擬議修正案不屬於條例草案範圍的理據是

站不住腳。

35. 有關上文第 30(e)及(f)段所載述的擬議修正案，法律顧問指出，這些修正案與梁國雄議員提出者相若，所載的建議均關乎港鐵公司在同時營運九鐵公司鐵路及地鐵時將會繼續享有的豁免。然而，梁議員的建議旨在廢除全部的豁免，而鄭議員只是就這些豁免提出改動而已。他就梁議員的擬議修正案是否可以提出所表述的意見，同樣適用於鄭議員的修正案。基於上文第 21 及 22 段所述的相同理由，法律顧問認為它們與條例草案的主題有關。

我的意見

36. 《議事規則》第 57(4)(a)條規定，與法案有關的修正案必須與法案的主題及有關條文的主題有關。

37. 我對 5 位議員提出的擬議修正案所作的分析載於下列各段。

李卓人議員的擬議修正案

38. 李卓人議員對第 17 條擬議提出的修正案，旨在賦權港鐵公司可根據《地鐵條例》第 34(1)條訂立而須經立法會批准的附例，訂明鐵路乘客應繳付的車費。

39. 法律顧問給我的意見是，條例草案或《地鐵條例》中均沒有條文是與規管車費有關的。條例草案的詳題及所有有關文件（包括立法會參考資料摘要、摘要說明及局長在二讀的講辭）均沒有顯示條例草案的目的是包括規管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費。我同意法律顧問的意見，並裁定李議員的修正案與條例草案的主題無關。

40. 李議員在其就局長所提意見作出的回應中指出，條例草案委員會曾花了相當時間研究綜合《營運協議》載列的條款，包括對票價的規管。我在過往所作的裁決中已表明，條例草案委員會在其會議上討論的事宜，不一定與條例草案委員會所考慮的條例草案主題有關。

張超雄議員的擬議修正案

41. 關於張超雄議員就港鐵公司的董事施加一項責任，使港鐵公司為履行其企業社會責任而須採取及實施所需的政策及措施，並就殘疾人士就業設立指標的擬議修正案，我認為這關乎港鐵公司董事的職責，

而不是涉及條例草案的主題中，有關港鐵公司根據擴大專營權以營運地鐵及九鐵的鐵路的部份。我不認為修正案屬於條例草案的範圍。

42. 張議員對第 8 條提出的擬議修正案旨在修訂《地鐵條例》第 9 條，規定港鐵公司須在鐵路上或在鐵路處所內提供某些設施及足夠的職員。《地鐵條例》第 9 條對地鐵公司施加一項責任，訂明該公司在專營權有效期內，不論何時，均須維持妥善而有效率的服務。

43. 局長指這項擬議修正案超出條例草案範圍，其論據是：條例草案的目的，並非修訂根據《地鐵條例》規管地鐵公司運作的現行制度或條文。

44. 條例草案一旦通過，港鐵公司將獲授予擴大專營權。某些規管地鐵公司現行運作的條文，例如《地鐵條例》第 9 條，將會同時適用於地鐵及九鐵的鐵路運作。由於兩條鐵路的運作屬於條例草案的主題，擬改變該等條文的修正案均屬於與條例草案的主題有關。我因此並不認為張議員的擬議修正案超出條例草案的範圍。

45. 至於張議員要求港鐵公司向殘疾人士提供半價車費優惠的擬議修正案，我同意法律顧問的意見，認為這是對車費的一種規管，不屬於條例草案的範圍。

梁國雄議員的擬議修正案

46. 梁國雄議員的擬議修正案旨在廢除《地鐵條例》第 54 條及附表 2，以及《噪音管制條例》第 37 條，以免除地鐵公司現時在《公眾衛生及市政條例》、《建築物條例》及《噪音管制條例》下所獲得的豁免權，並使港鐵公司須受到該等條例的規管。法律顧問已於上文第 19 及 20 段詳細解釋各項條文。條例草案一旦獲得通過，這些條文將會同時適用於地鐵及九鐵的鐵路。由於這些條文所涵蓋的豁免事項關乎港鐵公司根據將獲授予的擴大專營權對兩條鐵路的營運，而這是屬於條例草案的主題，我認為梁議員提出的上述修正案可准予提出。

47. 由於梁議員對《東涌吊車條例》提出的擬議修正案是因應廢除《噪音管制條例》第 37 條而作出的相應修訂，這項擬議修正案也應獲准提出。

48. 關於梁議員建議廢除《地鐵條例》第 56 條，以免除港鐵公司以該公司的名義就《地鐵條例》下所訂罪行而提出的檢控的擬議修正

案，我同意法律顧問的意見，即梁議員的擬議修正案超出條例草案的範圍。港鐵公司的檢控權力並非關乎將授予港鐵公司營運地鐵和九鐵的鐵路的擴大專營權，亦即這條例草案的主題。此外，我察悉條例草案對第 56 條提出的修正案，只是更改地鐵公司的中文名稱。這是因應條例草案第 5 條所建議及詳題所提述將地鐵公司的中文名稱作出更改而作出的相應修訂。梁議員免除港鐵公司檢控權力的擬議修正案，超出只是更改該公司中文名稱的範圍。

李永達議員的擬議修正案

49. 李永達議員擬對條例草案提出一項新條文，其中規定授予港鐵公司的擴大專營權並不包括在任何新車站及鐵路沿線任何延長部分的上蓋或附屬範圍發展住宅或商業項目的權利，並規定該項權利須透過公開投標或競投授予。

50. 法律顧問引述李議員的意見，即不管政府可向地鐵公司及九鐵公司授予物業發展權的做法是否現行安排，均與決定擬議修正案是否與條例草案主題有關並無關係。法律顧問同意李議員的意見及指出即使該等安排已包括在《營運協議》或條例草案制定成為法例後的綜合《營運協議》內，亦不會改變我須考慮擬議修正案是否與條例草案的主題有關的這項要求。由於李議員的擬議修正案旨在就授予港鐵公司營運地鐵及九鐵的鐵路的擴大專營權施加一項條件，修正案因而與條例草案的主題有關。

鄭家富議員的擬議修正案

51. 鄭家富議員提出了數項修正案。鄭議員對第 8 條提出的擬議修正案，旨在修訂《鐵路條例》第 9 條，規定港鐵公司須提供某些設施，以及遵從指明的服務表現水平。《地鐵條例》第 9 條向地鐵公司施加一項責任，要求地鐵公司在專營權有效期內不論何時均須維持妥善而有效率的服務。鄭議員的修正案與上文第 42 段的張超雄議員擬議修正案相若。

52. 我已在上文第 44 段表明，條例草案一旦通過，某些規管地鐵公司現行運作的條文，例如《地鐵條例》第 9 條，將會規管港鐵公司如何根據所獲授予的擴大專營權來營運地鐵及九鐵的鐵路。由於兩條鐵路在授予港鐵公司的擴大專營權下的運作屬於條例草案的主題，擬改變該等條文的修正案均屬於與條例草案的主題有關。與張議員的個案一樣，我不認為鄭議員的擬議修正案超出條例草案的範圍。

53. 鄭議員擬議提出一項修正案，設立一個鐵路發展基金，並規定港鐵公司每年須將從其物業投資及管理中所衍生的淨利潤的 3%，支付予該基金，而基金的款額可用於改善鐵路上及鐵路處所內的設施或服務，促進鐵路及鐵路處所內的人士的安全。

54. 就此方面，法律顧問認為鐵路發展基金可被視為保證港鐵公司會符合《地鐵條例》第 9 條有關在專營權期間維持妥善而有效率的服務的一個方法。我認為鄭議員可提出擬議修正案，因為是屬於條例草案的範圍。

55. 關於鄭議員就設立鐵路事故記分制度的建議，我考慮了在上文第 33 段法律顧問的意見及理據，指擬議設立該制度與在擴大專營權下營運鐵路系統所受的規管有關，可被視為與條例草案的主題有關。我亦察悉詳題的第(a)段指出條例草案的目的包括就港鐵公司在經營地鐵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。在衡量各方的意見後，我接納擬議的鐵路事故記分制度可被視為規管港鐵公司根據擴大專營權下營運地鐵及九鐵鐵路的一個機制。故此我裁決鄭議員可提出擬議修正案。

56. 關於鄭議員就第 16 條提出的擬議修正案，以賦權局長訂立規例，規定港鐵公司須就鐵路及西北鐵路巴士提供服務車費水平的資料，我同意鄭議員的意見，認為向港鐵公司施加的該項責任，不能被視為規管使用由港鐵公司經營的任何鐵路服務或巴士服務而須繳付的車資的一項權力。鄭議員可提出其擬議修正案。

57. 鄭議員建議修改《地鐵條例》現行第 54(2)條，使建築事務監督根據該條給予港鐵公司的豁免，不適用於《建築物（衛生設備標準、水管裝置、排水工程及廁所）規例》的條文，並修改《地鐵條例》附表 2，使港鐵公司不能享有地鐵公司現時就有關廁所設施、妨擾、妨礙清糞或垃圾清掃工作所享有的豁免。這些修正案與梁國雄議員廢除《地鐵條例》現行第 54 條及附表 2 的擬議修正案相若。按照我已在上文第 46 段的解釋，鄭議員可提出其擬議修正案。

裁決

58. 經考慮局長的意見、議員的回應及立法機關法律顧問提出的意見後，我所作的裁決如下。

59. 李卓人議員不可提出賦予局長可訂立附例的權力，以訂明鐵路乘

客所應繳付的車費的擬議修正案（對第 17 條及詳題提出的修正）。

60. 張超雄議員可提出有關要求港鐵公司提供若干設施及足夠的職員協助乘客的擬議修正案（對第 8 條提出的修正）。

61. 張超雄議員不可提出下列的擬議修正案 —

(a) 使港鐵公司董事要求港鐵公司為貫徹其企業社會責任而採取政策及實施措施，並就殘疾人士就業設立指標（對第 5 條提出的修正及擬議新訂的第 7A 條）；及

(b) 使港鐵公司為殘疾人士提供半價車費優惠（對第 5 條提出的修正及擬議新訂的第 8A 條）。

62. 李永達議員可提出他關乎發展住宅或商業項目的權利的擬議修正案（擬議新訂的第 6A 條）。

63. 梁國雄議員可提出下列的修正案 —

(a) 免除地鐵公司現時根據《建築物條例》及《公眾衛生及市政條例》所享有的豁免權（擬議新訂的第 20A 及 21E 條）；

(b) 免除地鐵公司現時關乎噪音消滅通知書適用範圍所享有的豁免權（擬議新訂的第 3A 部，即新訂的第 29C 條）；及

(c) 因應關乎噪音消滅通知書適用範圍而對《東涌吊車條例》提出的相應修訂（對第 30 條提出的修正）。

64. 梁議員不可提出擬議修正案，以免除港鐵公司以該公司名義提出在《地鐵條例》下所訂罪行的檢控權力（擬議新訂的第 21D 條）。

65. 鄭家富議員可提出下列擬議修正案：

(a) 有關設立鐵路發展基金的修正案（對第 5 條提出的修正及擬議新訂的第 4A 部，即新訂的第 15A 條）；

(b) 有關設立鐵路事故記分制度的建議（對第 5 條提出的修正及擬議新訂的第 10A 及 21F 條）；

- (c) 使港鐵公司須提供某些設施，以及遵從指明的服務表現水平（對第 8 條提出的修正及擬議新訂的第 21E 條）；
- (d) 賦權局長規定港鐵公司須就西北鐵路服務範圍內的鐵路及西北鐵路巴士服務提供車費水平的資料（對第 16 條提出的修正）；
- (e) 使建築事務監督根據第 54(2)條給予港鐵公司的豁免，不適用於《建築物（衛生設備標準、水管裝置、排水工程及廁所）規例》的條文（擬議新訂的第 20A 條）；及
- (f) 對地鐵公司現時根據《地鐵條例》附表 2 在《公眾衛生及市政條例》下所享有的若干豁免權，作出免除（擬議新訂的第 21D 條）。

立法會主席范徐麗泰

2007 年 6 月 5 日

《兩鐵合併條例草案》

議員所提全體委員會審議階段修正案（“修正案”）、
環境運輸及工務局局長（“局長”）的意見及議員回應的摘要

	全委會修正案	局長的意見	議員的回應
	(a) 李卓人議員		
(i)	<p><u>第 17 條及詳題</u> 修訂《地下鐵路條例》(第 556 章) (《地鐵條例》) 第 34(1)條，賦權香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）在根據此條制訂的附例，訂明鐵路乘客應繳付的車費，並從詳題中刪去“(並非在就使用任何由香港鐵路有限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)”這一句</p>	<p>修訂第 17 條的修正案超出條例草案的範圍。條例草案的詳題、摘要說明、立法會參考資料摘要及當局在《兩鐵合併條例草案》委員會（“法案委員會”）會議上的陳述已清楚說明，與車資有關的事宜不屬條例草案的範圍。</p> <p>修訂詳題的修正案並不符合《議事規則》。《議事規則》不容許議員為擴大條例草案的適用範圍而就詳題提出修正案。修正案只可就法案的條文作出，而詳題並非一項條文。《議事規則》第 58(9)條訂明法案的名稱只可因應對法案作出的修正而隨之作修正。</p>	<p>修訂詳題的修正案是否需要提出及是否可以提出，須視乎全體委員會是否通過他就第 17 條提出的修正案而定。以《2005 年為僱員權益作核證（中醫藥）（雜項修訂）條例草案》為例，一些看似超越有關法案詳題提述範圍的擬議修正案在獲准提出及通過後，詳題亦因此而獲修訂。</p> <p>主席在裁定法案的某些擬議修正案是否符合《議事規則》第 57(4)(a)條時，會考慮法案的詳題、摘要說明及立法會參考資料摘要。然而，這些並非唯一的考慮因素，亦非決定性的因素。主席在 2000 年 2 月 21 日就《地下鐵路條例草案》作出的裁決是與此相關的。</p> <p>條例草案委員會花了相當時間研究綜合《營運協議》載列的條款，包括對票價的規管。經審議後，政府當局亦對綜合《營運協議》(包括票價規管)的條款作出實質修改。</p> <p>兩鐵合併跟綜合《營運協議》和規管票價實際上有密切關係，因此，其修正案就規管車費所作的修訂，亦與條例草案的主題有關。條例草案第 17 條旨在規定港鐵公司有訂立附例的權力。他為修訂第 17 條而提出的修正案說明鐵路車費可在附例訂明，因此與該條</p>

	全委會修正案	局長的意見	議員的回應
			<p>的主題有關。</p> <p>鐵路車費應由附例規管，抑或由《營運協議》規管，屬於規管票價政策優劣的考慮，與決定修正案是否符合《議事規則》第 57(4)(a)條的程序事宜無關。</p>
(b) 張超雄議員			
(i)	<p>第 5 條 加入“殘疾人士” 的定義</p>		
(ii)	<p>第 8 條 修改《地鐵條例》第 9 條，規定港鐵公司須為保障在鐵路上或在鐵路處所內的人的安全，提供足夠設施(包括月台幕門及半身式自動閘門);設置升降機，讓乘客直接由地面進入車站月台，以及提供足夠的職員協助乘客，以履行其維持妥善而有效率服務的責任</p>	<p>修正案超出條例草案的範圍。修正案已超乎為港鐵公司營運九廣鐵路(“九鐵”)提供必需的法律框架。由於條例草案的目的，並非修訂現行根據《地鐵條例》規管地鐵公司運作的制度或條文，這項在《地鐵條例》施加新規定的修正案，與落實兩鐵合併無關。</p>	<p>條例草案清楚訂明港鐵公司須負責維持妥善而有效率的服務。他的修正案旨在確保港鐵公司可以提供更妥善而有效率的服務。條例草案詳題(a)段訂明，條例草案的目的在於規管港鐵公司在經營鐵路及巴士服務(除車資以外)的安全的所有方面作出規定。他的修正案旨在確保在鐵路上或鐵路處所內的人的安全。修正案完全符合條例草案的主旨及目的。</p>
(iii)	<p>擬議新訂的第 7A 條 規定港鐵公司的董事必須要求該公司採取及實施履行其</p>	<p>修正案超出條例草案的範圍。條例草案的目的，並非修訂現行根據《地鐵條例》規管地鐵公司運作的制度或條文。修正案提出條例草案和現行《地鐵條例》從未提述</p>	<p>詳題並無訂明董事局董事的職責不屬條例草案的範圍。事實上，按照詳題(a)段，條例草案包括規管港鐵公司所經營的鐵路及巴士服務。由於港鐵公司提供的鐵路及巴士服務涉及社會各個階層，包括弱勢社</p>

	全委會修正案	局長的意見	議員的回應
	企業社會責任而需要的政策及措施，及設立殘疾人士就業指標	的新項目，向董事施加有關“履行社會責任”的新職責，並要求設定殘疾人士就業指標。條例草案的詳題及其實質條文，完全不涉及董事的角色或職責。	羣，因此港鐵公司董事局董事必須履行企業社會責任，在商業利益與企業責任之間取得平衡。因此，他建議新訂的第 7A 條與條例草案及其條文主題是有關的。
(iv)	擬議新訂的第 8A 條規定港鐵公司須為殘疾人士提供半價車費優惠	<p>修正案超出條例草案的範圍。</p> <p>條例草案的詳題(a)段清楚訂明，規管使用由鐵路公司營運的鐵路服務或巴士服務而須繳付的車資，並非條例草案的目的，亦不屬條例草案的範圍。條例草案的實質條文並沒有就車資作出任何規管。</p> <p>條例草案摘要說明訂明，條例草案“不擬處理就使用由港鐵公司經營的任何鐵路服務或巴士服務而須繳付的車資的規管”。</p> <p>立法會參考資料摘要及條例草案委員會會議上當局的陳述，均已清楚表明與車資有關的事宜不屬條例草案的範圍。</p>	使用“車費優惠”一詞，是清楚表明其修正案的目的是貫徹港鐵公司的企業社會責任精神，為弱勢社羣提供援助，而並非有關車資方面的規管。
(c) 梁國雄議員			
(i)	擬議新訂的第 20A 及 21E 條廢除《地鐵條例》第 54 條及附表 2，該條及該附表訂明地鐵公司及九鐵公司在《建築物條例》(第 123 章)及《公眾衛	修正案超出條例草案的範圍。條例草案的目的，並非修訂現行根據《地鐵條例》規管地鐵公司運作的制度或條文。修正案擬對某些規管條文作實質更改。	<p>他所有的修正案並無超出條例草案的範圍。</p> <p>條例草案更改《地鐵條例》的本質。新條例將賦予地鐵公司更大權力，可以負責經營九鐵。根據條例草案，地鐵公司已由只是管理地下鐵路網絡的公司改變為同時管理地鐵及九鐵的公司。因此，條例草案已更改了地鐵公司運作的制度。</p>

	全委會修正案	局長的意見	議員的回應
	生及市政條例》(第 132 章)下可獲得的豁免範圍		《地鐵條例》原本是為一個由政府全資擁有的地鐵公司訂定。然而，地鐵公司在 2000 年上市後，地鐵公司早已成為私營公司。條例草案使地鐵與九鐵合併後，會使政府全資擁有的九鐵成為私營的地鐵公司的資產。這顯示條例草案徹底改變地鐵公司的運作模式。
(ii)	<u>擬議新訂的第 21D 條</u> 廢除《地鐵條例》第 56 條，該條訂明《地鐵條例》所訂罪行的檢控，可以地鐵公司的名義提出	修正案超出條例草案的範圍。條例草案的目的，並非修訂現行根據《地鐵條例》規管地鐵公司運作的制度或條文。修正案擬更改規管地鐵公司運作的《地鐵條例》的現行條文。修正案與條例草案的目的無關，而且不屬於地鐵公司經營九鐵所必需的法律框架的一部分。	基於上述原因，條例草案的功能是改變地鐵公司的制度。有關刪除地鐵公司所享有的豁免權及可以其名義提出刑事檢控權的修正案因此應予准許。
(iii)	<u>擬議新訂的第 3A 部 (擬議新訂的第 29C 條)</u> 廢除《噪音管制條例》(第 400 章)第 37 條，該條訂明噪音通知書對地鐵公司的適用性	修正案超出條例草案的範圍。條例草案的目的，並非修訂現行根據《地鐵條例》規管地鐵公司運作的制度或條文。再者，條例草案的實質條文一概與《噪音管制條例》無關。	
(iv)	第 30 條 廢除《東涌吊車條例》(第 577 章)第 20(2)條，該條訂明“《噪音管制條例》(第 400 章)第 37 條不適用於本條例所界定的建造工程或吊車系統的營運”	修正案超出條例草案的範圍。東涌吊車的營運不受《地鐵條例》規管，亦與兩鐵合併無關。修正案既非涉及條例草案實質條文的主題的相應或必要修正，亦與條例草案的目的無關。	

	全委會修正案	局長的意見	議員的回應
(d) 李永達議員			
(i)	<p><u>擬議新訂的第 6A 條</u> 訂明向港鐵公司授予的專營權，並不包括在任何新車站及鐵路沿線任何延長部分的上蓋或附屬範圍發展住宅或商業項目的權利，而該項權利須予公開投標或競投</p>	<p>修正案超出條例草案的範圍。條例草案的目的，並非修訂現行根據《地鐵條例》規管地鐵公司運作的制度或條文。事實上，現行規管地鐵公司的制度會被沿用，以規管兩鐵合併後的公司的運作。立法會參考資料摘要已清楚反映這個安排。</p> <p>修正案已超乎為合併後的公司營運九鐵提供必需的法律框架。政府向鐵路公司授予物業發展權，是用作填補該公司推展新鐵路項目時的資金差額的其中一個方法，亦是一個現行的安排，適用於地鐵公司及九鐵公司，所以，這並非一個因應兩鐵合併而建議的新安排。</p>	<p>主席在 2006 年 7 月 10 日就《2006 年博彩稅（修訂）條例草案》作出裁決時指出，在決定條例草案的主題時，她會考慮任何相關的資料和材料。立法會參考資料摘要所載資料是否與主席的考慮相關或有用，須視乎個別的實際情況而定。</p> <p>政府在立法會參考資料摘要中對該條例草案的闡述，並不能等同該條例草案主題的闡述。</p> <p>他是針對條例草案相關部分的條文作出相應修訂。他認為授予發展住宅或商業項目的權利，是政府把經營鐵路的專營權授予兩鐵合併後的港鐵公司的不可分割部分。他的修正案與將來建造及營運鐵路延長部分脗合。修正案亦符合該條例草案的詳題、第 6 條的標題，以及在營運九鐵的法律框架之內。</p> <p>立法會負責審議的是該條例草案，而非任何政府與地鐵公司之間的營運協定或安排。主席就他的修正案是否在條例草案的範圍內作出決定時，只要考慮修正案與相關條文主題是否有關，而無須考慮其修正案會否改變營運協定。</p>
(e) 鄭家富議員			
(i)	<p><u>第 5 條及擬議新訂</u> <u>的第 4A 部</u> <u>（擬議新訂的第</u> <u>15A 條）</u> 設立一個鐵路發展基金及鐵路發展基</p>	<p>所有擬議修正案均超出條例草案的範圍。它們已超乎為兩鐵合併後的港鐵公司營運九鐵提供必需的法律框架。條例草案的目的，並非修訂現行根據《地鐵條例》規管地鐵公司運作的制度或條文。修正案擬向地鐵公司的現行運作施加新的規定。這些</p>	<p>條例草案詳題(a)段及(c)段訂明，條例草案的目的在於對港鐵公司在車資以外，包括安全在內的鐵路及巴士服務作出規定，以及就相關目的作出規定。因此，他所提出的修正案，包括規定鐵路公司須於鐵路及鐵路處所提供安全設施，以及鐵路事故記分制度，均與詳題脗合。此外，條例草案第 8 條是規定地鐵公司須</p>

	全委會修正案	局長的意見	議員的回應
(ii)	<p>金管理委員會，並規定港鐵公司每年須將其由物業業務所衍生的淨利潤的 3% 支付予該基金</p> <p><u>第 5 條，擬議新訂的第 10A 及 21F 條</u> 設立鐵路事故記分制度</p>	<p>修正案與落實兩鐵合併無關，亦與條例草案的目的無關。</p> <p>條例草案的詳題及其中任何實質條文均完全不涉及規管地鐵公司如何處理其物業業務所得的利潤。設立鐵路發展基金的建議是條例草案詳題、摘要說明及立法會參考資料摘要均沒有提述的實質新項目，條例草案中的實質條文亦並非處理該項目。</p>	<p>維持妥善而有效率的服務，而第 10 條是規定行政長官可會同行政會議就相關鐵路營運作出指示。因此，他的修正案均與上述條文有關，亦在條例草案相關範圍之內。</p> <p>至於他就第 16 條提出的修正案，並非要求賦權局長制定規例，規管西北鐵路服務及西北鐵路巴士服務的車費。修正案只是要求港鐵公司向署長提供西北鐵路服務及西北鐵路巴士服務車費水平的資料。</p>
(iii)	<p><u>第 8 條及擬議新訂的第 21E 條</u> 修訂《地鐵條例》第 9 條，規定港鐵公司須為保障在鐵路上或在鐵路處所內的人的安全，提供足夠設施(包括月台幕門及半身式自動閘門)；設置有關設施，以使或利便在鐵路上或在鐵路處所內的人接收聲音廣播服務；以及遵從列明的服務表現水平，以履行其維持妥善而有效率服務的責任</p>	<p>有關為在鐵路上或鐵路處所內的人提供設施以接收無線電廣播的建議，與兩鐵合併或鐵路運作完全無關。鐵路公司已於其鐵路裝設專用的廣播系統，讓列車司機與乘客保持直接溝通，而鐵路的廣播系統所採用的頻度與電台廣播用的頻度不同，因此無法利用現時鐵路的廣播系統接收電台廣播。為此，不能說修正案是與兩鐵合併後的港鐵公司的運作有關。此外，無線電聲音廣播的提供是透過根據《電訊條例》(第 106 章)發給牌照來規管，這與兩鐵合併或根據《地鐵條例》規管地鐵公司的鐵路運作無關。</p> <p>詳題(a)段清楚訂明，規管使用由鐵路公司營運的鐵路服務或巴士服務而須繳付的車資，並非條例草案的目的，亦不屬條例草案的範圍。條例草案的實質條文並沒有就車資作出任何規管。</p>	<p>條例草案內的大部分條文均涉及修訂規管地鐵公司的制度及運作。立法會參考資料摘要及摘要說明不能等同條例草案詳題。詳題(c)段說明，條例草案旨在“就相關的目的作出規定”。“相關的目的”即表示在非規管車資的情況下，就兩鐵合併後的港鐵公司的其他營運作出規定。在(i)、(iii)、(v)及(vi)所提述他的修正案符合詳題(c)段所指的主題。</p> <p>至於就鐵路及鐵路處所內提供電台服務接收裝置而言，修正案並非要求地鐵公司提供電台廣播服務，而是提供電台服務接收裝置。</p>

	全委會修正案	局長的意見	議員的回應
(iv)	<p><u>第 16 條</u> 修訂《地鐵條例》第 33 條，賦權局長訂立規例，要求港鐵公司向運輸署署長提供在西北鐵路服務範圍內的鐵路及西北鐵路巴士服務的車費水平資料</p>	<p>摘要說明已清楚訂明，條例草案“不擬處理就使用由港鐵公司經營的任何鐵路服務或巴士服務而須繳付的車資的規管”。</p> <p>立法會參考資料摘要及法案委員會會議上當局的陳述，均已清楚表明與車資有關的事宜不屬條例草案的範圍。</p>	
(v)	<p><u>擬議新訂的第 20A 條</u> 修訂《地鐵條例》第 54(2)條，使建築事務監督根據該條給予港鐵公司的豁免，不適用於《建築物(衛生設備標準、水管裝置、排水工程及廁所)規例》(第 123 章，附屬法例 I) 的條文</p>		
(vi)	<p><u>擬議新訂的第 21D 條</u> 廢除《地鐵條例》附表 2 的第 1、2、3 及 4 段，對地鐵公司現時根據《地鐵條例》附表 2 在《公眾</p>		

	全委會修正案	局長的意見	議員的回應
	衛生及市政條例》 (第132章)下所享 有的若干豁免權，作 出免除		