

政府總部
運輸及房屋局
運輸科

香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

電話 Tel: 3509 8177
傳真 Fax: 2136 8016

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處秘書長
(經辦人：劉素儀女士)

劉女士：

《廣深港高鐵（一地兩檢）條例草案》委員會

議員擬動議的委員會審議階段修正案

閣下於 2018 年 5 月 4 日的來函收悉。該函附上多位議員擬就《廣深港高鐵（一地兩檢）條例草案》動議的委員會審議階段修正案。特區政府的回應請見附件。

運輸及房屋局局長

(鄭朗峰)



代行)

二零一八年五月六日

副本送：

律政司司長
保安局局長

**特區政府回應議員擬就
《廣深港高鐵（一地兩檢）條例草案》動議的
委員會審議階段修正案**

《廣深港高鐵（一地兩檢）條例草案》（以下簡稱「《條例草案》」）旨在完成「三步走」程序的最後一步，即本法立法工作，以期於廣深港高速鐵路（以下簡稱「廣深港高鐵」）西九龍站實施「一地兩檢」安排，讓乘客便捷往來香港與全國各地。

正如運輸及房屋局局長於 2018 年 1 月 31 日的立法會會議上動議二讀《條例草案》時表示，「一地兩檢」安排必須合憲合法，中央和特區政府一直嚴肅處理「一地兩檢」安排相關的法律基礎。自特區政府於 2017 年 7 月 25 日公布「三步走」程序，香港社會就「一地兩檢」議題進行了廣泛討論，立法會其後於 2017 年 11 月 15 日通過議案，支持特區政府推展廣深港高鐵西九龍站「一地兩檢」安排的後續工作，反映了香港社會對特區政府啟動「三步走」程序的意見。

2017 年 11 月 18 日，特區政府與廣東省人民政府簽署《內地與香港特別行政區關於在廣深港高鐵西九龍站設立口岸實施“一地兩檢”的合作安排》（以下簡稱「《合作安排》」），為「三步走」踏出第一步。隨後於 2017 年 12 月 27 日，全國人民代表大會常務委員會（以下簡稱「全國人大常委會」）作出《關於批准〈內地與香港特別行政區關於在廣深港高鐵西九龍站設立口岸實施“一地兩檢”的合作安排〉的決定》（以下簡稱「《決定》」），批准《合作安排》，並確認《合作安排》符合《憲法》和《香港特別行政區基本法》（以下簡稱「《基本法》」），同時清楚表明香港特別行政區應當立法保障《合作安排》得以落實。這項《決定》標誌着「三步走」程序已經完成第二步，亦為在西九龍站落實「一地兩檢」安排提供堅實的法律基礎。

特區政府依據全國人大常委會的《決定》及獲批准的《合作安排》，向立法會提交《條例草案》。《條例草案》旨在落實《合

作安排》，為西九龍站實施「一地兩檢」提供法律依據。經仔細審視各位議員擬就《條例草案》動議的修正案後，我們認為有關修正案偏離了《條例草案》的主旨，故此不予支持，詳細理據闡述如下，以說明特區政府的立場。

1. 陳志全議員的修正案（立法會 CB(4)1027/17-18(01)號文件）

(a) 修改第 1(2)條（條例生效日期）

有關條文涉及《條例草案》通過成為《廣深港高鐵（一地兩檢）條例》（以下簡稱「《條例》」）後的生效日期。陳志全議員建議將草案第 1(2)條代以「自立法會通過此條例草案當日後的第 300 日實施」的字句，特區政府不支持此修正案。

廣深港高鐵香港段的工程截至 2018 年 3 月底已完成百分之 99.4，並於 2018 年 4 月進入試營運階段，全速以今年 9 月通車的目標進發。修正案建議之《條例》生效日期欠缺實際理據，只會讓廣深港高鐵香港段無法如期投入服務，令香港社會蒙受損失，有違市民早日享用高鐵服務的期望。

(b) 刪除第 6(2)條（刪除不影響特區界線的描述）

正如特區政府於 2018 年 4 月 19 日回應區諾軒議員書面查詢的覆函（立法會 CB(4)947/17-18(03)號文件）中指出，草案第 6(2)條訂明，草案第 6(1)條不影響《中華人民共和國國務院令》第 221 號所公布的香港特別行政區行政區域界線（即《釋義及通則條例》（香港法例第 1 章）附表 2 所指的同一界線）。

草案第 6(2)條旨在清晰說明廣深港高鐵西九龍站實施「一地兩檢」安排不存在香港特區重新劃界的情況。這與全國人大常委會於 2017 年 12 月 27 日的《決定》序言中指出「在西九龍站設立內地口岸區，不改變香港特別行政區行政區域範圍」的意見一致。因此，特區政府認為草案第 6(2)條的作用在於表明「一地兩檢」安排不影響特區界線此重要法律觀點，不支持此修正案。

(c) 新增第 9 條（規定條例失效日期）

此修正案建議加入 2047 年 6 月 30 日午夜 12 時作為《條例》期滿失效的日期。正如特區政府於 2018 年 3 月 22 日回應葉建源議員書面查詢的覆函（立法會 CB(4)805/17-18(01) 號文件）中指出，全國人大常委會於 2017 年 12 月 27 日通過的《決定》，並沒有就廣深港高鐵實施「一地兩檢」安排訂下任何完結的日期。故此，有關修正案以 2047 年 6 月 30 日午夜 12 時作為《條例》失效的日期欠缺實質依據。

此外，修正案建議加入如「內地口岸區」及廣深港高鐵香港段已連續沒有運作 365 日，則條例於第 365 日午夜 12 時失效。我們不認為「內地口岸區」和廣深港高鐵香港段會有長期停運的情況，亦無法理解設置 365 日作為《條例》屆滿期限的依據。事實上，《合作安排》第十六條已說明，「如因西九龍站口岸運行條件和監管發生變化或其他因素影響需對本合作安排進行修改，須經雙方協商達成一致後簽署書面文件，並報中央人民政府批准」。

正如特區政府官員早前在法案委員會會議上解釋，特區政府草擬《條例草案》是為了落實特區政府與內地於 2017 年 11 月 18 日簽署的《合作安排》。如未來需要修改《合作安排》，特區政府須按實際需要向立法會提交修訂法案，以實施經修改及國務院批准的《合作安排》，屆時立法會可考慮是否通過有關修訂法案。故此，此修正案沒有理據，我們不會支持。

(d) 修改附表 2（改變 B3 層「內地口岸區」的界線）

此修正案建議修改附表 2 平面圖編號 1 附件 1 之切面 A-A，將原先定下西九龍站中庭部分 B3 層「內地口岸區」範圍由主水平基準下 4.0 米，改為「B3 層地面結構板頂部以上的 1 米」，其實質效果是將 B3 層的「內地口岸區」有關的垂直界線拉低。

修正案提述的修訂部分為西九龍站 B3 層離港乘客候車

區，將會是高鐵乘客在B4月台層登車前逗留的地方。假如採納此修正案，乘客日後身處B3層離港乘客候車區時，由B3層的地板至1米的身體部分將位處「內地口岸區」範圍之內，按內地法律管轄；而1米以上的身體部分位處「內地口岸區」範圍之外，按香港法律管轄。這個安排顯然違反常理，完全不可行。特區政府不支持此修正案。

2. 陳淑莊議員的修正案（立法會CB(4)1027/17-18(02)號文件）

(a) 弁言第一個修正案、修改第2條和第3條（涉及「內地口岸區」只實施與內地通關程序相關的內地法律）

修正案根本地偏離《合作安排》及全國人大常委會的《決定》，亦不符合《條例草案》的目的及範圍。事實上，「一地兩檢」安排涉及複雜的憲制、法律及運作等問題，特區政府與內地相關部門就此反覆進行了深入的研究與商討。在過程中，特區政府曾探討只允許內地人員在西九龍站「內地口岸區」執行內地通關法律的構思，惟研究結果顯示此類構思並不可行，不能作為於西九龍站實施「一地兩檢」的方案。

第一，在實際操作上不可能界定哪些內地法律是辦理內地通關手續必須的法律。當中的原因包括通關手續涉及不同方面的事宜，而有可能涉及的內地法律法規亦繁多。

第二，只允許內地人員在西九龍站「內地口岸區」執行內地通關法律的安排亦會帶來保安及執法方面的問題，為香港帶來不容忽視、不可掉以輕心的保安漏洞。具體而言，如在「內地口岸區」只實施與內地通關程序相關的內地法律，由於香港的法律並未在「內地口岸區」被排除，香港法律仍然適用，因此在「內地口岸區」會出現法律及司法管轄權重疊的問題，從而產生法律爭議和訴訟。在保安角度而言，最令人擔心的是涉及內地嚴重罪案的疑犯或恐怖份子可能會向特區法院就內地執法人員進行的執法行為提出司法挑戰（例如提出人身保護令等），增加香港保安風險。因此，從香港自身的保安角度出發，是不可以接受這個安排的。

基於上述原因，特區政府認為只允許內地人員在西九龍站「內地口岸區」執行所謂與內地通關手續必須的法律，會出現司法管轄權混亂的情況，為香港帶來嚴重的保安風險，在實際操作上亦不可行。我們不支持此修正案。

(b) 新增第 3 部，當中修改第 6 條及新增第 6a 至 6f 條（限制內地派駐機構人員的權力）

如上文第 2(a)部分所述，特區政府曾探討只允許內地人員在西九龍站「內地口岸區」執行內地通關法律的構思，惟研究結果顯示此類構思會造成司法管轄權混亂的情況，為香港帶來嚴重的保安風險，在實際操作上亦不可行，因此不能作為於西九龍站實施「一地兩檢」的方案。

有見及此，《合作安排》訂明，除第三和第七條列出由特區管轄的事項外，「內地口岸區」由內地根據內地法律管轄。《合作安排》第六條亦訂明，內地執法人員根據內地法律在「內地口岸區」履行職責，不進入「內地口岸區」以外的區域執法，在「內地口岸區」以外的區域沒有執法權。

內地人員和特區政府人員都是根據《合作安排》訂下的各自權責行事，合作落實西九龍站「一地兩檢」。《合作安排》並無賦權任何特區政府人員參與執行內地的出入境管理、海關檢查、檢驗檢疫的工作，故此修正案完全超出《合作安排》的內容，並不符合《條例草案》的目的及範圍。

再者，修正案混淆兩地執法部門的職權以及雙方管轄的範圍，導致兩地司法管轄權重疊，當事人可透過在特區提出對相關人員決定的法律挑戰，阻撓內地的出入境管理、海關檢查、檢驗檢疫工作，造成特區的保安漏洞。特區政府一直尊重其他地區或國家的司法管轄權，但修正案的實質效果，是干預和削弱內地人員根據《合作安排》和內地法律賦予該等人員在「內地口岸區」行使的管轄權，我們認為修正案完全缺乏理據，不予支持。

(c) 弁言第二個修正案（說明弁言提及的《合作安排》和《決定》並非《基本法》或香港法律的一部分）

正如《香港法律草擬文體及實務指引》第 2.1.10 段指出：「現時，香港的條例極少使用弁言。如需解釋某些事實，藉以述明背景，令人了解有關法例，則使用弁言是適當的。」

《條例草案》是為了落實廣深港高鐵西九龍站「一地兩檢」安排的「三步走」中的第三步。因此，《條例草案》的背景資料就是「三步走」中的第一步及第二步，即現時弁言第(1)及(2)段分別提及的《合作安排》和全國人大常委會的《決定》。現時《條例草案》中弁言的內容已能達到述明背景的目的。《合作安排》或《決定》是否《基本法》或香港法律的一部分屬法律問題，而非事實背景，故不適宜加入弁言部分。我們不支持此修正案。

(d) 新增第 5A 條（說明《條例》只在“營運中”列車和「內地口岸區」實施）

現時草案第 2 條釋義已就「內地口岸區」作出清晰界定，即根據草案第 4 條宣布為西九龍站「內地口岸區」的範圍（即《條例草案》所指的“指定範圍”），及包括根據草案第 5 條視為在西九龍站「內地口岸區」範圍之內的車廂。就實施「一地兩檢」安排而言，草案第 6 條只影響「內地口岸區」的適用法律及管轄權，故無須另行加入條文，說明《條例》不在「內地口岸區」以外的香港特區範圍實施。因此，我們不支持此修正案。

(e) 修改第 3 部為第 4 部，並新增第 7(4)和 7(5)條

建議新增的第 7(4)條列明《公民權利和政治權利國際公約》、《經濟、社會與文化權利的國際公約》和國際勞工公約適用於香港的有關規定以及《香港人權法案條例》（香港法例第 383 章）在「內地口岸區」繼續有效。然而，按照《合作安排》第四條，在「內地口岸區」適用香港法律還是內地法律須視乎有關事項是否《合作安排》第三及七條規定的事項（即《條例草案》所指的“保留事項”），不能一概而論。建議新增的第 7(4)條明顯偏

離《合作安排》，我們不支持此修正案。

就新增第 7(5)條的建議，涉及兩地就司法管轄權出現分歧的情況，《合作安排》已清晰劃分「內地口岸區」由香港特區管轄的事項（即《條例草案》所指的“保留事項”）和內地管轄的事項（即《條例草案》所指的“非保留事項”），香港法院或內地法院均會審議各自認為有管轄權的事項。如有必要，特區政府和內地會按照《合作安排》第十五條的規定，協商解決《合作安排》實施中產生的爭議，不可能如修正案所指由香港法院作最終裁決。由於修正案偏離《合作安排》，不符合《條例草案》的目的及範圍，我們不支持此修正案。

(f) 新增第 9 條（「內地口岸區」和車廂的使用權）

正如特區政府於 2018 年 4 月 4 日回覆立法會秘書處的信函（立法會 CB(4)865/17-18(01)號文件）中指出，《條例草案》需要處理的「內地口岸區」法律適用和管轄權（包括司法管轄權）的劃分事宜，源於全國人大常委會的《決定》和經批准的《合作安排》，與「內地口岸區」場地使用權的取得、期限和費用並無直接關係。

在「一地兩檢」安排下，內地人員須使用西九龍站「內地口岸區」，為高鐵乘客進行通關檢查，這涉及對場地的實際需要。就「內地口岸區」場地使用權的取得、期限和費用等事宜，由雙方簽訂合同作出規定，上述合同不涉及所謂車廂的「使用權」。

只要在西九龍站繼續實施「一地兩檢」安排，特區政府與內地當局便需不時商討場地使用權合同的續期事宜。我們認為不存在所謂「內地口岸區」場地使用權期滿後而《條例》仍然生效的情況，不支持修正案的新增條文。

(g) 新增第 10 條（兩地須就《條例》另行簽署補充協議）

正如特區政府於 2018 年 1 月 26 日就《條例草案》提交

的立法會參考資料摘要（THB(T)CR 9/1/16/581/99 號文件）中指出，經詳細研究和深入討論各個通關程序方案後，香港特區政府與內地相關部門於 2017 年 7 月就實施「一地兩檢」安排的框架內容取得共識。2017 年 7 月 25 日，行政會議建議，行政長官指令通過擬議於廣深港高鐵西九龍站實施「一地兩檢」安排，讓香港特區政府推展相關後續工作，當中落實「一地兩檢」安排的「三步走」程序，撮述如下—

- (i) 第一步：內地與香港特區達成《合作安排》；
- (ii) 第二步：全國人大常委會作出《決定》，批准及確認《合作安排》；及
- (iii) 第三步：兩地按照各自法律實施安排。就香港特區而言，需要透過本地立法實施「一地兩檢」。

修正案建議於香港特區完成本地立法後，須就《條例》所述安排另行與內地簽署補充協議。有關修正案根本地偏離「三步走」程序，與兩地就廣深港高鐵西九龍站實施「一地兩檢」安排的共識相違背，我們不支持此修正案。

(h) 新增第 11 條（規定修改《合作安排》需經立法會批准）

如上文第 1(c)部分所述，《合作安排》第十六條已說明，「如因西九龍站口岸運行條件和監管發生變化或其他因素影響需對本合作安排進行修改，須經雙方協商達成一致後簽署書面文件，並報中央人民政府批准」。如未來需要修改《合作安排》，特區政府須按實際需要向立法會提交修訂法案，以實施經修改及國務院批准的《合作安排》，屆時立法會可考慮是否通過有關修訂法案，故此我們不支持此修正案。

3. 胡志偉議員的修正案（立法會 CB(4)1027/17-18(03)號文件）

(a) 刪除弁言、修改第 2 條和刪除附表 1（不提述《合作安排》）

《條例草案》是為了落實西九龍站「一地兩檢」安排的「三步走」中的第三步。因此，《條例草案》的背景資料表明「三步走」中的第一步及第二步已經完成。第一步指《合作安排》，而第二步指全國人大常委會的《決定》。由於弁言第(1)及(2)段分別提及第一步和第二步，現時《條例草案》弁言的內容已適切和準確述明有關背景，而草案第 2 條亦對《合作安排》作出釋義。此外，附表 1 載列《合作安排》第三、四及七條的條文，以助理解《條例草案》中界定的“保留事項”和“非保留事項”。

《條例草案》是「三步走」程序的重要部分，以在香港特區西九龍站實施《合作安排》。有關修正案刪除《條例草案》中有關《合作安排》的提述，忽視《合作安排》作為本地立法的基礎，因而偏離法案的目的及範圍，故此我們不支持此修正案。

(b) 修改第 3 條（涉及「內地口岸區」只實施與內地通關程序相關的內地法律）

此修正案與陳淑莊議員提出的修正案性質相似。我們不支持此修正案，相關理據請參考上文第 2(a)部分所述的回應。

4. 區諾軒議員的修正案（立法會 CB(4)1027/17-18(04)號文件）

(a) 修改第 3(1)和 3(2)條（在條文中闡述《合作安排》的第三及七條）

一般而言，草擬落實國際協定的本地法例，可採用不同的模式。一種模式是透過在法例中列載國際協定的文本（通常列載於附表中），以將其納入法例。另一種模式是藉重寫立法而轉化國際協定的文本。

在擬備《條例草案》時，我們已考慮上述不同的模式，並顧及《合作安排》是由香港和內地雙方簽訂。

《條例草案》第3條藉提述《合作安排》第三、四及七條而界定“保留事項”及“非保留事項”，該等條文列於附表1。我們認為這是恰當的做法。

在《條例草案》中，“保留事項”及“非保留事項”的區分，主要影響《條例草案》第6(1)條中的視為條文的施行，而該條涉及香港與內地就「內地口岸區」的適用法律和管轄權的劃分。有關的劃分方式已訂明於《合作安排》第三、四及七條。當中第三及七條清楚列出香港法律適用、並由香港實施管轄的具體事項。

因此，藉提述第三、四及七條而界定“保留事項”及“非保留事項”是落實《合作安排》最適切的做法。這樣可準確反映香港和內地雙方已經同意的安排，而《條例草案》第6條中的視為條文則會以此為基礎而規定適用法律及管轄權如何劃分。基於上述原因，我們不支持此修正案。

(b) 新增第9條（規定條例失效日期）

此修正案與陳志全議員提出的修正案性質相似，建議加入2047年6月30日午夜12時作為《條例》期滿失效的日期。我們不支持此修正案，相關理據請參考上文第1(c)部分所述的回應。

如上文第2(f)部分所述，《條例草案》需要處理的「內地口岸區」法律適用和管轄權（包括司法管轄權）的劃分事宜，源於全國人大常委會的《決定》和經批准的《合作安排》，與「內地口岸區」場地使用權的取得、期限和費用並無直接關係。我們不支持修正案將《條例》生效日期與「內地口岸區」場地使用權的事宜掛鈎。

5. 尹兆堅議員的修正案（立法會 CB(4)1027/17-18(05)號文件）

此修正案建議將「香港所簽訂國際公約及雙邊協定的義務和權利」納入草案第3條「保留事項」的釋義。如上文第4(a)部分所述，《合作安排》第三及七條清楚列明香港法律適用並由香港實施管轄的具體事項（即《條例草案》所指的“保留事項”），當中並不包括「香港所簽訂國際公約及雙邊協定的義務和權利」。此修正案明顯偏離《合作安排》，我們不支持此修正案。

6. 毛孟靜議員的修正案（立法會 CB(4)1027/17-18(06)號文件）

(a) 修改第 1(2)條（條例生效日期）

此修正案與陳志全議員提出的修正案性質相似，將草案第1(2)條代以「自立法會通過此條例草案當日後的第365日實施」。我們不支持此修正案，相關理據請參考上文第1(a)部分所述的回應。

(b) 修改詳題（用語修訂）

根據《立法會議事規則》第50(3)條，每條條例草案均須有一詳題，以一般性詞句說明該條例草案的主旨。《條例草案》詳題中提及的「若干權利及義務」具體所包含的權利及義務，已在相關的運作條文，即草案第7條清楚訂明。同樣，《條例草案》詳題中提及的「若干文件」，是指在相關的運作條文，即草案第8條中訂明的文件。「若干權利及義務」及「若干文件」兩詞足以反映有關運作條文的內容，以說明《條例草案》的主旨，符合《立法會議事規則》的規定，是合適的做法。事實上，將「若干」修訂為「某些」亦沒有改變詳題的實質內容，因此我們不支持此修正案。

7. 張超雄議員的修正案（立法會 CB(4)1027/17-18(07)號文件）

(a) 修改第 3(1)(a)條（涉及「內地口岸區」只實施與內地通關程序相關的內地法律）

此修正案在性質上同樣涉及「內地口岸區」只實施與內地通關程序相關的內地法律。我們不支持此修正案，相關理據請參考上文第 2(a)部分所述的回應。

(b) 新增第 9 條（規定條例失效日期）

此修正案與區諾軒議員提出的修正案一致，同樣建議加入 2047 年 6 月 30 日午夜 12 時作為《條例》期滿失效的日期。我們不支持此修正案，相關理據請參考上文第 1(c)和 4(b)部分所述的回應。

8. 范國威議員的修正案（立法會 CB(4)1027/17-18(08)號文件）

(a) 修改第 1(2)條（規定《條例》於廣深港高鐵香港段終止運作的日期起失效）

現階段，我們不認為廣深港高鐵香港段會出現終止運作的情況。假如會出現上述情況，特區政府會與內地重新檢視《合作安排》。正如上文第 1(c)部分所述，如未來需要修改《合作安排》，特區政府須按實際需要向立法會提交修訂法案，以實施經修改及國務院批准的《合作安排》，屆時立法會可考慮是否通過有關修訂法案。故此，我們不支持此修正案。

(b) 刪除第 3(1)(a)和 3(2)條，以及修改第 3(1)(b)和 6(1)條（不提述《合作安排》和視為條文）

根據《合作安排》第一條，雙方同意在香港特區西九龍站設立口岸實施「一地兩檢」，由雙方分別按照各自法律，對往來內地和香港特區的出入境人員及其隨身物品和行李進行出入境邊防檢查、海關監管、檢驗檢疫等出入境監管。其中，西九龍

站口岸分為「香港口岸區」和「內地口岸區」。「香港口岸區」由香港特區依據特區法律設立和管轄，實行過境限制區管理。「內地口岸區」由內地根據《合作安排》和內地法律設立和管轄，實行口岸管理制度。

此外，《合作安排》第四條訂明「內地口岸區」自啟用之日起，除《合作安排》第三條和第七條規定的事項外，由內地根據《合作安排》和內地法律實施管轄（包括司法管轄）。處理上款規定的內地管轄事項時，就內地法律和香港特區法律的適用以及管轄權（包括司法管轄權）的劃分而言，「內地口岸區」視為處於內地。

《條例草案》是為了落實特區政府與內地於 2017 年 11 月 18 日簽署的《合作安排》而草擬的。由於修正案完全違反《合作安排》，我們不支持此修正案。

(c) 修改第 5(1)條和刪除第 5(2)條（客運列車事宜）

此修正案的實際效果是使廣深港高鐵香港段上客運列車的車廂在任何情況下均為香港司法管轄區。事實上，特區政府與內地討論西九龍站「內地口岸區」範圍時，一直採用「必不可少」的原則，因應高鐵乘客的路線，只納入為執行「一地兩檢」而必須的區域為「內地口岸區」。

由於「內地口岸區」應是連貫的範圍，南下的高鐵乘客在客運列車的車廂尚未接受內地出境程序，應繼續受內地方面管轄；而北上的高鐵乘客在西九龍站登上客運列車的車廂前已接受內地入境清關程序，需要繼續由內地方面管轄，故此客運列車的車廂視為「內地口岸區」實在有其必要。由於修正案完全違反《合作安排》，我們不支持此修正案。

(d) 刪除第 6(2)條（刪除不影響特區界線的描述）

此修正案與陳志全議員的修正案一致。我們不支持此修正案，相關理據請參考上文第 1(b)部分所述的回應。