

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)990/99-00號文件

檔號：CB1/BC/1/99

《地下鐵路條例草案》委員會報告

目的

本文件旨在匯報《地下鐵路條例草案》(下稱“條例草案”)委員會的商議結果。

背景

2. 1999年3月3日，財政司司長在發表《財政預算案演詞》時，宣布政府有意把地下鐵路公司的部分股權私有化。地下鐵路公司現時是以法定公司的模式經營，但這種模式並非私有化的適當經營方式。因此，政府當局在1999年10月13日提交條例草案，以配合該公司日後上市的計劃。

3. 根據條例草案，現時地下鐵路公司的所有資產及負債將自運輸局局長指定的日期起，轉歸予地鐵有限公司。新公司將獲批予為期50年的專營權，經營地下鐵路(下稱“地鐵”)，以及建造和經營該鐵路的任何延長部分。條例草案規定地鐵有限公司須按照營運協議，維持妥善而有效率的服務。營運協議是政府與地鐵有限公司簽訂的一份具法律約束力的文件，與巴士及渡輪的專營權文件相若。

法案委員會

4. 在1999年10月15日內務委員會會議上，議員同意成立法案委員會研究本條例草案。法案委員會在1999年11月11日舉行首次會議，劉健儀議員獲選為法案委員會主席。法案委員會的委員名單載於**附錄I**。

5. 法案委員會與政府當局及地下鐵路公司先後舉行了15次會議，共收到8個組織或學者的意見書，並曾與其中6個組織的代表或學者會晤。政府當局應法案委員會的要求，提供了一份營運協議主要條文摘要的最新擬稿，並安排其財務顧問向委員就首次公開招股程序作出簡報。政府當局又安排了5名財務／鐵路專家出席法案委員會會議，闡述他們對地下鐵路公司的擬議私有化計劃及相關規管架構(包括車費釐定機制)的意見。曾向法案委員會陳述意見的組織、學者及財務／鐵路專家名單載於**附錄II**。

法案委員會的商議過程

6. 法案委員會與政府當局曾討論把地下鐵路公司私有化的原因。政府當局表示，該公司現已是全球效率最高及盈利最可觀的鐵路系統之一，並獲得良好的信貸評級，因此，政府認為現時是把地下鐵路公司部分股權私有化的適當時機。引進私人股本，能鞏固地下鐵路公司提高競爭力及效率的決心。在營運鐵路方面，私有化會加強市場規律所發揮的作用，進一步提高效率。此外，私有化又可為地下鐵路公司在興建新鐵路時，開拓更廣泛的資金來源及更多的融資渠道。此舉將有助促進本港鐵路運輸的發展。地下鐵路公司私有化進一步顯示政府決意奉行自由市場經濟，並致力促進競爭。將來地鐵有限公司可從股票市場中籌集資金，令一些原本須投入鐵路計劃的政府資源，能夠轉用於其他優先的投資項目中。地鐵有限公司上市，會使本地證券市場更趨多元化，從而有助加強香港作為國際金融中心的吸引力。

7. 法案委員會察悉，條例草案列明批予地鐵有限公司經營地鐵的專營權的詳細安排。條例草案並就專營權下的鐵路訂立規例，以及就地下鐵路公司的財產、權利及法律責任轉歸地鐵有限公司訂定條文。法案委員會又察悉，政府與地鐵有限公司日後簽訂的營運協議，將列明有關專營權的詳細條款，包括政府的監察程序，以及該公司釐定車費的機制。因此，法案委員會亦曾審議營運協議主要條文摘要的最新擬稿，並提出多項建議，以期加強該公司將來私有化後的監察機制。

8. 在商議過程中，法案委員會委員特別關注到擬議的安排能否足以保障公眾利益。委員就下列事項進行了詳細討論：

- (a) 政府同時身為該公司的最大股東、服務規管機構、公眾利益的維護者，以及小股東的保障人，會否出現利益衝突；在地下鐵路公司私有化後，繼續把地鐵新車站及車廠上蓋的物業發展權批予地鐵有限公司是否適當；
- (b) 條例草案就地鐵有限公司未來董事局成員委任及組合所提出的建議，是否有助平衡各方利益；
- (c) 應否引入車費釐定機制以規管地鐵車費，以及是否設有充分的保障措施，以促進各種交通工具之間的競爭；
- (d) 地鐵的服務表現(包括鐵路安全)會否因私有化計劃而受到影響；及
- (e) 僱員的權利在條例草案中是否獲得充分保障。

法案委員會的商議過程撮述於下文各段。

利益衝突及物業發展權

利益衝突

9. 法案委員會關注到，政府同時身為地鐵有限公司的股東及規管機構，該兩個身份可能會出現利益衝突；特別是在某些情況下，政府為了公眾利益，會要求地鐵有限公司承擔無利可圖的鐵路計劃，而在發展此等項目的過程中，小股東的利益可能受到影響。法案委員會部分委員亦建議政府考慮設立一個獨立委員會，負責監察及評估該公司的服務水平。

10. 政府當局認為，法案委員會委員估計會發生的利益衝突根本不會出現。政府當局表示，預期地鐵有限公司的營運，會繼續受市場競爭及取得商業回報的需要所推動。與過去25年一樣，政府日後不會強迫該公司承擔一些不能獲取商業回報的鐵路計劃。假如政府與地鐵有限公司雙方同意，由該公司負責進行無利可圖的鐵路計劃，政府便會向地鐵有限公司提供資助。不過，政府必須分別審核每項鐵路計劃應得的資助，並須向公眾交代給予資助的理由。有關資助的形式可以是批予物業發展權，也可以是協助發展鐵路基礎設施等。

11. 政府當局亦認為無須設立一個獨立委員會，負責監察該公司的服務水平。政府當局表示，政府既為地鐵有限公司的最大股東，自會密切監察該公司的服務水平，並會採取防患未然的改善措施，以免發生嚴重問題。此外，根據營運協議，政府有權要求地鐵有限公司檢討營運安排，也有權在適當情況下向地鐵有限公司建議實行改善措施。地鐵有限公司必須遵照政府的要求進行上述檢討，並慎重考慮政府的建議；如決定不予採納，則須向政府解釋理由。

把物業發展權批予地鐵有限公司

12. 法案委員會委員關注到，把鐵路計劃的物業發展權批予地下鐵路公司的現行政策，會否在該公司私有化後繼續適用於地鐵有限公司，因為屆時該公司已不再是公共機構。

13. 政府當局表示，一直以來，地下鐵路公司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，物業發展計劃也為鐵路系統帶來首批乘客。政府當局認為應讓地下鐵路公司在私有化後，繼續承擔把鐵路與物業計劃綜合發展的工作。此種安排對政府、該公司及鐵路使用者均有利，因為從物業發展所取得的利潤，可使本港整體鐵路系統得以進行具有成本效益的擴展。此外，政府會就此類物業發展向該公司收取十足市價的地價，因此並不存在為私營公司提供補貼的問題。

14. 法案委員會亦察悉，政府當局曾考慮是否可以把鐵路營運權和資產擁有權分拆，但鑒於把兩者分拆會影響高度綜合化鐵路服務的可靠性與質素，當局最終決定不把兩者分拆。

批出物業發展權——何俊仁議員提出的修正案

15. 法案委員會察悉，何俊仁議員認為，鑒於地下鐵路公司在私有化後，將由一家政府全資擁有的公司，轉變為一家上市公司，若政府仍繼續把物業發展權批予該公司，便會構成政府為私營公司提供補貼的情況。為確保公平起見，何議員認為政府應考慮把物業發展權公開招標，並把招標後得到的資金，注入地鐵有限公司作鐵路發展用途。法案委員會察悉，何議員將動議一項委員會審議階段修正案，訂明批予地鐵有限公司的專營權，將不會包括批予發展新車站上蓋及新鐵路支線沿線地方的物業發展權。

16. 政府當局表示，假如基於公眾利益及政府的運輸政策，日後的地鐵有限公司須因應社會及經濟需要，發展無利可圖的鐵路計劃，政府應對該公司提供資助，使有關計劃可獲取商業回報。把物業發展權公開招標，所得地價不一定高於通過地政總署估值而評定的地價，因為獨立發展商可能會把與鐵路公司的協調和鐵路公司可能提出申索所涉的額外開支，計入其成本內。假若政府把物業發展權公開招標，並把收益撥予地下鐵路公司作鐵路計劃發展特定用途，該公司便須負上按市場利率向政府償還貸款、提供市場的商業回報等額外財務承擔。假若政府收取的利率或商業回報率較市場為低，便等於向該公司提供補貼。

17. 法案委員會察悉何俊仁議員提出的委員會審議階段修正案，但對於該修正案是否可取未有商定任何立場。

在關連交易中政府的表決權

18. 法案委員會又關注到由地鐵有限公司進行的新鐵路工程項目是否屬於關連交易；而若屬關連交易，則在該公司的全體大會上就此事表決時，政府作為控股股東的表決權會否受到限制。

19. 政府當局表示，地鐵有限公司、政府及香港聯合交易所(下稱“聯交所”)須於稍後就此事進行討論。就此方面，政府當局指出，聯交所在1999年4月修訂了有關中華人民共和國國有企業H股上市的《上市規則》，並表示在一般情況下，聯交所不會把中國政府機關視作與中國發行人有關連的人士。當局會在適當時候與聯交所進行討論，研究政府會否在所有情況下均被視作有關連人士。討論範圍可能包括要求就涉及政府的交易適當披露資料的建議。上述討論將於較接近決定着手籌備上市事宜時進行。

公司管治

20. 法案委員會詳細研究過地鐵有限公司未來董事局成員委任及組合的事宜。法案委員會察悉，為使地下鐵路公司順利過渡成為地鐵有限公司，並維持該公司現時的運作效率，政府當局建議邀請地下鐵路公司董事局現有的9名成員(包括地下鐵路公司主席兼行政總裁、學者，政府官員及專業人士)繼續擔任地鐵有限公司的董事。此舉將有助加強投資者的信心，因為地鐵有限公司會繼續由曾經協助地下鐵路公司業務成功發展的現有董事局領導；此外，未來的董事局亦有比重恰當的獨立非執行董事。

員工代表進入董事局

21. 法案委員會部分委員認為有必要委任一名員工代表出任董事局的成員，因為此舉可促進職方與管理層的溝通，從而令該公司整體受惠。他們認為不應把該公司的利益與員工的利益分開考慮。若員工的利益未能獲得適當的保障，公眾利益亦會受損。該項建議獲出席法案委員會會議陳述意見的部分職方代表歡迎。不過，另有一些委員則認為此項安排不可接受，因為會有礙董事局的運作，而且也有可能導致出現利益衝突。

22. 政府當局表示，此種委任安排既不適當，也沒有必要。地鐵有限公司將成為一家由公眾人士持有股份的上市公司，有責任按審慎的商業原則經營。董事局將有法律及契約責任考慮公司的整體利益，因此，有個別董事代表特定界別的利益，並不恰當。在國際間，英、美兩國均沒有在法律上要求公司讓僱員代表進入董事局。地下鐵路公司已清楚表明，其員工是重要資產，而管理層會繼續透過經推選產生的現有地鐵公司員工協商委員會，就影響員工的重要問題，徵詢員工的意見。

員工代表進入董事局 —— 委員提出的修正案

23. 法案委員會察悉，部分委員並不接納政府當局的解釋。就此，法案委員會得悉陳婉嫻議員及劉千石議員擬分別就委任員工代表進入董事局提出委員會審議階段修正案。

24. 陳婉嫻議員建議，根據條例草案第7條委任的該公司董事當中，應有由該公司僱員直接選出的一位員工代表。陳議員認為，員工代表會清楚了解自己身為董事的角色，而他以該身份作出的決定將反映公司的利益。即使就董事局的成員組合施加法定規定並非慣常做法，但亦有若干上市公司邀請員工代表進入董事局的例子。員工代表由僱員“直接選出”，可確保該代表不會因要忠於選他的職員工會而受掣肘，從而可免出現利益衝突的情況。

25. 劉千石議員建議，根據條例草案第8條由行政長官委任的增補董事應包括一名員工代表，而由行政長官委任的增補董事，應由最多3人增至4人。此外，由行政長官委任的增補董事名單須經立法會通過。

26. 法案委員會曾初步討論陳婉嫻議員及劉千石議員提出的建議，但對於該等建議是否可取未有商定任何立場。

車費釐定機制

(營運協議第8條)

27. 法案委員會察悉，根據現行《地下鐵路公司條例》(第270章)的規定，地下鐵路公司有權自行釐定車費，而政府當局無意改變現行制度。因此，條例草案並無載列任何有關規管車費的條文。不過，為加強現行的主動諮詢安排，政府當局會在營運協議中，明文規定地鐵有限公司須在調整車費水平前，諮詢立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會(下稱“交諮會”)。此外，地鐵有限公司並須在釐定新車費水平時，透過進行乘客意見調查，考慮公眾對車費的接受程度(營運協議第8.1條)。

28. 法案委員會注意到此事引起了公眾的廣泛關注。法案委員會委員對該公司將來私有化後的車費釐定機制，亦各有不同意見。部分委員認為，以審慎商業原則經營的現行架構證實行之有效，因此營辦商現時在釐定車費方面不受政治影響的自由，應繼續獲得維護。但另有一些委員則認為，地鐵是市民使用的主要交通工具之一，地鐵的車費增幅對民生有重大影響，因此須受到更嚴格的審核。委員提出了數項建議方案，目的在於令地鐵的車費增幅受到某種形式的規管。法案委員會邀請個別委員在法案委員會會議上陳述其擬議的委員會審議階段修正案。政府當局亦應邀就該等委員的意見作出初步回應。

價格上限管制 —— 由鄭家富議員提出

29. 鄭家富議員建議採用價格上限的方案。鄭議員表示，香港電訊曾採用價格上限的方案，而此方案將可提供一個釐定車費增幅的客觀方法。簡言之，該方案是採用“消費物價指數增幅減X”的方程式，以確保來年的建議車費增幅和車費調整之前4年車費增幅的平均值，維持在低於或相當於過去5年綜合消費物價指數的每年平均升幅。換言之，該公司有權每年增加車費，但其加幅必須在該方程式所准許的範圍內。“X”值最初將訂為0。該方程式(包括“X”值)須每5年由政府當局聯同該公司檢討一次，而對該方程式的修訂須經立法會通過。該方案本身設有增加車費的機制，將有助消除投資者的疑慮。對於此項建議，委員初步認為在首次公開招股時向投資者解釋擬議的方案會相當困難。

車費須由立法會釐定 —— 由劉千石議員提出

30. 劉千石議員建議地鐵車費須經立法會批准，因為一個民選的立法機關最能代表市民大眾的利益。不過，該項建議引起法案委員會部分委員的深切關注，他們擔心該公司將來私有化後的管理層在釐定車費時會承受政治壓力，這樣可能會違背該公司採用的審慎商業原則。

車費須由行政長官會同行政會議釐定 —— 由陳鑑林議員提出

31. 陳鑑林議員建議，地鐵有限公司的車費須由行政長官會同行政會議在考慮交諮會的意見後予以批准。他認為此機制已在規管專利巴士公司的車費方面實行多年，並沒有對有關公司的股價造成不利的影響。為提高此機制的效率與成效，交諮會的成員數目應予增加，並在交諮會轄下成立小組委員會，負責就該公司的加費申請進行獨立評估。若把“行政長官會同行政會議”訂為釐定車費的當局，“行政長官會同行政會議”涉及的個別人士將無須承受與立法會一樣程度的政治壓力。

政府當局的立場

32. 法案委員會得悉政府當局認為，地下鐵路公司自1975年成立以來，一直以審慎商業原則經營，並享有釐定車費的自主權。依政府當局之見，在地下鐵路公司私有化後，該公司能繼續保留釐定車費的自主權，實屬重要。如此安排可令該公司能夠繼續投入資本，發展及維修鐵路系統。事實上，如果該公司無權釐定車費，可能導致其股份難於銷售，令私有化計劃無法實行。政府當局進一步表示，當局會繼續致力促進地鐵與其他公共交通工具之間的良性競爭，以確保市場力量能有效抑制車費的加幅。在推行此政策的過程中，政府當局會繼續按照政府競爭綱領行事，並會同時顧及香港整體的利益。作為私有化後地鐵有限公司的最大股東，政府當局會確保該公司所有的業務活動，均會符合有關的政策綱領。

33. 地下鐵路公司指出，現時在進行諮詢後釐定車費的機制，已在該公司的自主權及其問責性兩方面取得適當平衡。該公司過去多年均自行遵守每年車費加幅低於通脹此一準則。改變現行釐定車費機制的建議，會限制了該公司釐定車費的自主權，從而會降低其信貸評級及提高其借貸成本。此等情況日後可能會增添加價的壓力。此外，在預計日後收入方面存在不明朗的因素，不但有礙該公司進行維修及改善工程的長遠計劃，亦可能會動搖投資者的信心，從而有礙私有化計劃的進行。

34. 法案委員會亦察悉一間財務機構及一間國際信貸評級機構的代表、一名固定收入研究分析員及一名公用事業私有化的國際專家所提出的意見。他們均向法案委員會表示，改變現時的車費釐定機制將對該公司有深遠的影響，並會影響其信貸評級、借貸成本，以及日後的發展及維修計劃。鑒於現行制度已證實行之有效，他們認為在進行私有化計劃時改變該制度並不明智。

法案委員會的立場

35. 法案委員會未有就個別委員提出的建議達成一致意見，並察悉個別委員會自行提出其本身的建議。

服務表現基準及安全

服務表現水平及違反此等水平的罰則

(條例草案第9、14及18條及營運協議第4.9條)

36. 法案委員會察悉，營運協議將訂明地鐵有限公司所須達到的服務表現水平，以及在重大程度上違反或持續違反此等服務表現水平，將會構成對該公司施加財政罰則(條例草案第14條)或撤銷專營權(條例草案第18條)的理由。不過，法案委員會部分委員不滿把營運協議附表III中所訂的服務表現水平建議定為較該公司私有化前兩年內服務表現水平低1%的水平。法案委員會部分委員亦認為，營運協議並無足夠的條文，讓政府監察地鐵有限公司的服務表現水平，因為運輸署署長沒有推翻該公司更改鐵路服務的決定的最終權力。

37. 政府當局的回應是，根據條例草案第9條，地鐵有限公司有責任維持妥善而有效率的服務，而營運協議附表III的服務表現基準只是基本標準。地鐵有限公司在營運協議下要達到的真正目標是乘客服務承諾，而乘客服務承諾將會定於高於基準0.5%的水平。正如一名出席法案委員會會議的國際鐵路專家所證實，以任何國際標準來說，擬議的基準定得極高。政府當局進一步表示，地鐵有限公司須遵守營運協議訂明的服務表現水平，而此等水平將定期予以檢討，以求作出改進。條例草案第13條授權行政長官會同行政會議在公眾利益有此需要時，可向地鐵有限公司作出指示。如該公司的服務表現水平被認為未如理想，便可能須承受條例草案第14至18條中訂明的罰則。

服務表現基準及財政罰則 —— 鄭家富議員提出的修正案

38. 法案委員會察悉，鄭家富議員將動議一項委員會審議階段修正案，把營運協議附表III的服務表現基準納入條例草案內成為其附表，並把相應的服務表現水平，提高至該公司緊接私有化前兩年的服務表現水平。法案委員會亦察悉，鄭議員亦會動議委員會審議階段修正案，規定日後對條例草案附表中的服務水平作出的修訂，均須經由立法會以不廢除或不提出修訂即視作通過的程序審批，而地鐵有限公司如在重大程度上違反或持續違反條例或營運協議的規定基準，對該公司施加的財政罰則須予提高。

39. 法案委員會察悉，政府當局對鄭家富議員建議把營運協議附表III的服務表現基準納入條例草案內成為其附表，表示有保留，因為此舉會削弱運輸署署長的正常規管功能。為確保地鐵有限公司維持妥善而有效率的服務，作為規管者的運輸署署長會定期檢討營運協議附表III的表現基準，以及在有需要時根據乘客需要的改變，並顧及地鐵有限公司在管理及營運鐵路方面引進的更先進科技及技術，相應更改有關的服務表現基準。假如此等服務表現基準是在法例的附表中訂明，任何修改均須以附屬法例的形式進行，而有關的立法程序需要一定時間。

40. 為加強所持立場的理據，政府當局亦請法案委員會參考一份根據亞洲、歐洲及美洲16個主要城市鐵路系統的標準借鑑數據進行的分析，並指出從中得出的結論是，服務規管包括訂定列車時間表，最好由鐵路營運者經常而全面地進行，而適中的規管水平可讓鐵路公司得以因應市場需要，迅速作出改變。鑒於委員憂慮私有化後地鐵服務水準可能會下降，為釋除他們此方面的疑慮，政府當局承諾營運協議附表III內的服務表現基準日後如有任何修訂，會向立法會交通事務委員會報告。

41. 關於調高服務表現水平的建議，政府當局表示，現時安排旨在容許地鐵有限公司在非其所能控制的情況下，服務水平偶然有輕微波動。為確保該公司維持高水平的服務表現，政府當局會接受法案委員會的建議，設立一個中期檢討機制，規定地鐵有限公司須檢討如何採用國際間普遍使用的先進鐵路科技和技術。政府當局亦承諾每年檢討營運協議一次，範圍包括附表III的服務表現基準；如有需要，並可進行更頻密的檢討。為回應委員對此事的關注，地下鐵路公司亦同意把該公司的乘客服務承諾定於較表現基準高1%的水平，而非原先所定較表現基準高0.5%的水平。

42. 法案委員會察悉鄭家富議員提出的修正案，但對於該等建議是否可取未有商定任何立場。

一般安全標準

(條例草案第26條至30條及營運協議第5條)

43. 鐵路安全是法案委員會委員主要關注的事項之一。在研究地鐵的安全會否因私有化而受到影響時，法案委員會察悉，條例草案第28條對該公司施加法定責任。政府當局表示，該公司負有法定職責，確保鐵路系統狀況及運作方式不會對乘客及僱員構成危險。此外，營運協議將會訂定若干保障措施，以確保地鐵系統能維持極高的安全標準。營運協議亦訂明，地鐵有限公司須聘用外界的獨立專家，最少5年一次定期對安全管理系統進行檢討。為釋除委員在此方面的疑慮，政府當局及地下鐵路公司承諾進行更頻密的檢討，每3年進行檢討一次。

月台幕門

44. 一位委員建議就月台幕門訂定一個數字基準，以加強鐵路的安全。政府當局表示，雖然月台幕門能加強乘客安全，但不是鐵路安全運作的必備條件。事實上，全球大部分鐵路系統都沒有把月台幕門列為標準設備。地下鐵路公司採取了種類廣泛的預防措施，一向保持相當高的安全標準，而且多年來乘客的安全紀錄十分良好。此外，月台幕門是列車及列車信號控制系統一個不可或缺的部分，如此等幕門在運作上及其可靠性有不足之處，都會直接影響列車的服務。此等影響將會在有關“乘客延誤”及“列車服務準時性”的表現基準中反映出來。因此，為月台幕門的可靠性訂定獨立的服務表現基準或乘客服務承諾，是沒有需要的。儘管如此，地下鐵路公司仍會在30個車站分階段加裝月台幕門，以進一步加強鐵路運作的安全。

月台幕門的數字基準 —— 鄭家富議員提出的修正案

45. 法案委員會察悉，鄭家富議員不滿意政府當局的解釋，他會動議一項委員會審議階段修正案，為月台幕門訂定數字基準，並將之列為條例草案一個獨立附表中的一項服務表現基準。此項目的服務表現水平最初會定為98%，而此水平是以乘客行程準時性和列車服務準時性兩項表現基準作為釐定依據。

僱員的權利

與僱傭有關的事宜(條例草案第41條)

46. 法案委員會察悉地下鐵路公司員方所表達的關注，即該公司在上市後可能會削減人手，因而影響員工的職業保障，並且加重留下員工的工作量。法案委員會亦注意到，員方憂慮在私有化後，現有的補償及薪酬福利檢討機制可能會出現改變。

47. 政府當局及地下鐵路公司均表示，該公司的明確意圖是僱傭合約及其他僱員福利在私有化後均會維持不變，而地下鐵路公司的義務及法律責任均會在私有化後轉歸新公司。條例草案第41(1)條訂明，地下鐵路公司在現有僱傭合約下的權利和法律責任均會轉歸予地鐵有限公司，而該條文亦就延續該等合約予以訂明，以期使每一份該等合約均當作單一項連續受僱。僱傭條件不會因私有化而受到影響。條例草案第41(2)條亦具體訂明把地下鐵路公司所須支付的所有僱員福利，轉歸予地鐵有限公司。此外，條例草案還有若干適用於僱傭合約及僱員福利的一般轉歸條文(特別是條例草案第37及38條)。所有此等條文的效果，是令條例草案可以有效地把地下鐵路公司在現有僱傭合約下的權利和法律責任轉移至地鐵有限公司。地下鐵路公司亦表示，他們不認為有任何理由要偏離已證實行之有效，而且被視為公平合理的現行薪酬檢討制度。該公司在上市後會繼續把其薪酬福利水平與市場水平進行比較。

對條例草案第41條的修正案 —— 由陳婉嫻議員及劉千石議員提出

48. 法案委員會察悉，陳婉嫻議員將就條例草案第41條動議一項委員會審議階段修正案，以確保員工現時享有的福利及現行薪酬檢討機制在私有化後仍然有效。法案委員會亦察悉，劉千石議員將動議一項委員會審議階段修正案，以確保在緊接指定日期受僱於地下鐵路公司的僱員均可繼續留任，而其年資須以保留，薪金、津貼、福利待遇和服務條件不得低於原來的標準。

49. 法案委員會邀請兩位委員分別簡介其提出的擬議修正案，但對於兩人的建議是否可取未有商定任何立場。

僱員疏忽作為或不作為的罪行(條例草案第29條)

50. 法案委員會察悉，條例草案第29條規定，地鐵有限公司的僱員在與其職責相關的情況下，疏忽地作出或疏忽地不作出與鐵路運作有關的事情，而因作出或不作出上述事情而危害或相當可能危害在鐵路系統內的人的安全，即屬犯罪，可處第2級罰款及監禁6個月。由於有可能因疏忽作為或不作為而被判入獄，僱員或會因而怯於決定如何處理在鐵路上或鐵路處所內發生的事故。有鑒於此，法案委員會部分委員認同地下鐵路公司員方就有關條文的監禁罰則所提出的關注。

51. 政府當局表示，條例草案第29條其實只是複述現行《地下鐵路公司條例》(第270章)第23D條的條文。此條文自1979年已告存在，是確保鐵路安全的立法架構一個重要的組成部分。在條例草案中納入第29條，目的是確保在私有化後鐵路安全繼續維持，以保障乘客及地下鐵路公司的僱員。僱員如其疏忽作為或不作為而危害其他人士的安全，應該受到法律的懲罰。因此，在條例草案保留現行條例的第23D條是適當的。除此之外，其他條例中亦訂有類似的條文，例如《九廣鐵路公司條例》(第372章)、《山頂纜車條例》(第265章)及《架空纜車(安全)條例》(第211章)；另外，在專利巴士公司的運作方面，司機於乘客在巴士上或進入巴士或離開巴士時，須採一切合理的預防措施，以確保乘客安全。

對條例草案第29條的修正案 —— 由陳婉嫻議員提出

52. 法案委員會察悉，陳婉嫻議員不滿意政府當局的解釋，她會動議一項委員會審議階段修正案，訂明有關僱員只會在其疏忽作為或不作為引致有人嚴重受傷或死亡的情況下才會被判處入獄。陳議員表示，政府當局引述法例中的具體條文已不合時宜，因為該等條文均沒有顧及“疏忽”一詞的定義。擬議的修正案是為了在公眾利益和保障員工兩者之間取得適當平衡，而且亦符合普通法中疏忽一般會藉民事索償解決的原則。

對條例草案第29條的修正案 —— 由劉千石議員提出

53. 法案委員會察悉，劉千石議員亦會動議一項委員會審議階段修正案，以廢除條例草案第29條。劉議員認為，僱員的疏忽不應引致刑事責任，而僱員疏忽作為或不作為的責任也應由公司承擔。鑒於引致有人嚴重受傷或死亡的疏忽行為已為其他條例所涵蓋，他認為沒有必要在條例草案中保留此條文。再者，假如有乘客向某僱員提出民事索償而獲勝訴，該僱員亦會被該公司解僱；對有關僱員來說，此懲罰已是十分嚴重。

54. 在討論此事時，一位委員表示，他關注到有關建議可能會令市民覺得在地下鐵路公司私有化後，地鐵安全標準會下降。他對不同公共交通營辦公司的僱員所獲待遇不一致，亦表示關注。法案委員會察悉個別委員就此事動議委員會審議階段修正案的用意，但對於該等建議是否可取未有商定任何立場。因此，個別委員會自行提出其修正案。

委員會審議階段修正案

55. 除上述提及的各項委員會審議階段修正案外，法案委員會亦察悉劉千石議員擬提出兩項委員會審議階段修正案，分別訂明立法會可藉決議修訂營運協議的條款及條件，以及根據條例草案第6條轉移專營權和根據第5條延續專營權，均須經立法會批准。法案委員會亦察悉何俊仁議員會動議一項委員會審議階段修正案，訂明行政長官會同行政會議每當根據條例草案第13條向地鐵有限公司作出指示時，須考慮促進各種公共交通工具之間競爭的政策。

56. 個別委員均曾向法案委員會簡介其提出的擬議委員會審議階段修正案，但法案委員會對於每項建議是否可取未有商定任何立場。法案委員會了解，個別委員會各自提出其修正案。

57. 政府當局回應法案委員會時表示已接受若干由委員提出的建議，並同意為此動議委員會審議階段修正案。該等委員會審議階段修正案涉及對條例草案各項條文作出的技術性修訂及改進。主要修訂內容如下：

- (a) 改善條例草案第13(2)條的草擬方式，藉以清楚訂明地鐵有限公司就遵從行政長官會同行政會議的指示引致的損失或損害所索取的補償，只適用於當行政長官會同行政會議要求地鐵有限公司履行一項條例草案或營運協議中的義務，而該項要求的程度已超越條例草案或營運協議所載列的義務的情況；
- (b) 修訂條例草案第15(2)條，訂明運輸局局長須使行政長官會同行政會議知悉地鐵有限公司在根據條例草案第15條中止專營權一事的諮詢過程中所作出的申述；及
- (c) 改善條例草案第57(2)條的草擬方式，藉以清楚訂明只有政府才可以就地鐵有限公司違反條例草案所訂的法定責任，對該公司採取強制法律行動，以及市民現時根據民事法因該公司疏忽或其他情況而向該公司提出起訴的所有權利均獲得保留。

法案委員會支持由政府當局動議的委員會審議階段修正案，整套修正案載於**附錄III**。政府當局後來表示會對條例草案再動議多兩項委員會審議階段修正案。不過，由於該等修正案的措辭在較早時尚未備妥，委員未能在會議中予以討論。該等委員會審議階段修正案的實際效力，與上文第48及52段中曾予討論、由陳婉嫻議員就條例草案第29(1)及41(2)條所建議的修正案的效力相同。

建議

58. 法案委員會支持及建議接納政府當局提出在2000年2月23日恢復條例草案二讀辯論的建議。

徵詢內務委員會的意見

59. 內務委員會在2000年2月11日會議上支持上文第58段所載法案委員會的建議。

立法會秘書處
議會事務部1
2000年2月16日

《地下鐵路條例草案》委員會
Bills Committee on Mass Transit Railway Bill

委員名單
Membership list

劉健儀議員(主席)	Hon Mrs Miriam LAU Kin-ye, JP (Chairman)
丁午壽議員	Hon Kenneth TING Woo-shou, JP
何世柱議員	Hon HO Sai-chu, SBS, JP
何秀蘭議員	Hon Cyd HO Sau-lan
何承天議員	Hon Edward HO Sing-tin, SBS, JP
何俊仁議員	Hon Albert HO Chun-yan
何鍾泰議員	Ir Dr Hon Raymond HO Chung-tai, JP
李卓人議員	Hon LEE Cheuk-yan
李家祥議員	Hon Eric LI Ka-cheung, JP
吳亮星議員	Hon NG Leung-sing
周梁淑怡議員	Hon Mrs Selina CHOW LIANG Shuk-ye, JP
夏佳理議員	Hon Ronald ARCULLI, JP
張永森議員(至1999年12月31日止)	Hon Ambrose CHEUNG Wing-sum, JP (until 31.12.1999)
陳婉嫻議員	Hon CHAN Yuen-han
陳智思議員	Hon Bernard CHAN
陳榮燦議員	Hon CHAN Wing-chan
陳鑑林議員	Hon CHAN Kam-lam
單仲偕議員	Hon SIN Chung-kai
黃宏發議員	Hon Andrew WONG Wang-fat, JP
楊孝華議員	Hon Howard YOUNG, JP
劉千石議員	Hon LAU Chin-shek, JP
劉江華議員	Hon LAU Kong-wah
鄭家富議員	Hon Andrew CHENG Kar-foo
馮志堅議員	Hon FUNG Chi-kin
鄧兆棠議員	Dr Hon TANG Siu-tong, JP

合共：25位議員
Total: 25 Members

日期：2000年1月1日
Date: 1 January 2000

《地下鐵路條例草案》委員會

就條例草案提交意見書的組織／學者名單

香港科技大學工商管理學院財務學系教授兼系主任
陳家強教授*

霸菱資產管理(亞洲)有限公司*

怡富控股有限公司

穆迪投資服務公司

消費者委員會*

香港地下鐵路員工總會*

地下鐵路公司員工協會*

地鐵公司員工評議會*

總數：7個組織及1名學者

**應政府當局邀請出席法案委員會會議向委員就有關地下鐵路公司部分
股權私有化建議闡述意見的個別人士名單**

標準普爾國際評級執行董事
顧國麟先生

高盛(亞洲)執行董事
蔣凡先生

洛希爾父子有限公司董事總經理
林世文先生

美國大通銀行常務董事
韋漢昌先生

倫敦大學帝國學院鐵路科技策略中心
利禮賢教授

註：

“*” 曾向法案委員會口頭陳述意見的學者及其代表曾向法案委員會口頭陳述意見的組織。