

《兩鐵合併條例草案》委員會
二零零六年十二月十九日會議跟進事項

- (a) 綜合《營運協議》會訂明政府有權為不屬於地鐵自然伸延的個別線段新項目，決定採用“擁有權模式”(即合併後的公司出資、建造及營運新鐵路)抑或“服務經營權模式”(即政府撥款建造新鐵路，由合併後的公司以服務經營權方式營運該新鐵路。有些委員關注到，合併後只有一家公司獨營鐵路，會造成壟斷局面，令當局與該公司商議推展上述新鐵路項目的模式時無力議價。為此，委員要求當局：(i)詳述理據，解釋為何在兩鐵合併時加入新的“權利”，而非繼續只沿用“擁有權模式”；(ii)說明推展屬於與不屬於地鐵自然伸延的項目時安排有別的理據，以及(iii)以沙田至中環線為例，闡釋決定所用模式的準則。

回應第(i)、(ii)兩點

一般而言，為確保鐵路項目的整合發展與及使新、舊鐵路運作完全銜接，宜由地鐵有限公司(地鐵公司)推展屬於地鐵自然伸延線段的鐵路項目。因此，推展屬於與不屬於自然伸延線段的鐵路項目的安排會有不同。根據地鐵公司與政府訂定的現行《營運協議》：

- 一 政府不會規定地鐵公司須建造及營運任何新鐵路項目(不論是否地鐵自然伸延的線段)；

- 有關的鐵路項目如屬於地鐵自然伸延的線段，政府會邀請地鐵公司提交建議書，與該公司商討按“擁有權模式”建造及營運該項目的條款。若雙方無法就有關條款達成協議，政府可中止與地鐵公司磋商，另邀他人推展有關的新項目；及
- 有關的鐵路項目如不屬於地鐵自然伸延的線段，政府可邀請地鐵公司及其他人士提交建議書。政府評審建議書時會不偏不倚。

正如立法會CB(1)520/06-07(01)號文件第8段所載，兩鐵合併後，政府會繼續沿用“擁有權模式”與合併後的公司商討屬於地鐵自然伸延線段的新項目的條款。

兩鐵合併方案訂明，落實不屬於地鐵自然伸延線段的新鐵路項目時，政府有權決定採用“擁有權模式”抑或“服務經營權模式”。這項安排旨在使政府在推展不屬於地鐵自然伸延線段的新鐵路項目時，可以有額外的選擇。在“服務經營權模式”下，政府可規定合併後的公司按照相關的財務條款(見立法會CB(1)520/06-07(01)號文件第7段)，必須營運該新項目。由於地鐵公司至今從未推展任何不屬於地鐵自然伸延線段的項目，因此，在兩鐵合併後政府與合併後的公司商討應採用哪一個模式落實有關的新鐵路項目時，並不存在政府「無力議價」的問題。

回應第(iii)點

政府落實不屬於地鐵自然伸延的線段的新鐵路項目時，會視乎每個項目獨特的情況，個別考慮應採用“擁有權模式”抑或“服務經營權模式”。政府會考慮哪一個模式更能有助融資，更能有利落實該新鐵路項目，使該鐵路發展能為市民帶來利益。值得注意的是，兩鐵合併後，如果合併後的公司與政府無法按“擁有權模式”就推展不屬於地鐵自然伸延線段的新項目的條款取得協議，政府可作出另外的選擇，規定合併後的公司按照“服務經營權模式”營運該新項目。

如果落實兩鐵合併，上述安排將適用於沙田至中環線及其他不屬於地鐵自然伸延線段的新項目。

- (b) 若合併後的公司按照“服務經營權模式”推展新九鐵項目或新獨立項目，該公司會需要適當的商業回報率，比率視乎個別項目的情況釐定。為此，請當局闡釋如何釐定這些鐵路項目的商業回報率及新路線的票價。

如果以“服務經營權模式”營運新鐵路項目，合併後的公司須向服務經營權的授予人支付服務經營權費用。服務經營權費用將會按有關項目的營運等的現金收入／支出，以及合併後的公司商業回報等而釐定。合併後的公司按“服務經營權模式”營運新鐵路項目的商業回報率，不會高於現時地鐵公司按“擁有權模式”營運新鐵路項目的商業回報率。地鐵公司在上市的招股書中列

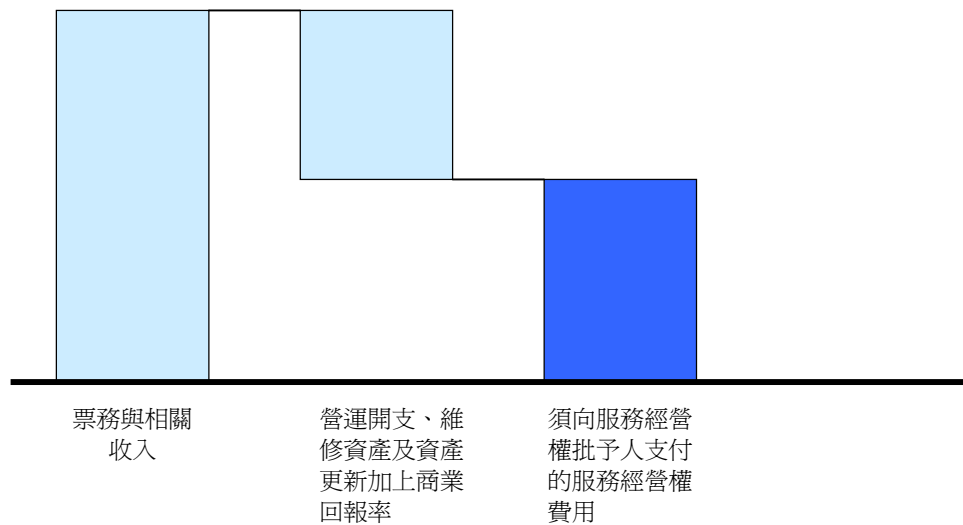
出，該公司發展新鐵路項目的商業回報率，為公司的加權平均資本成本加上1%至3%。

服務經營權費用會按照財政模式(見圖A)計算，當中包含按現值淨額計算的現金支出及收入，細目如下：

- 現金支出
 - 營運開支
 - 維修資產及資產更新的資本開支
- 現金收入
 - 來自票務收益(以乘客量乘以車費計算)及相關業務的現金收入。

上文所指合併後的公司的商業回報率是用以計算有關現金流的現值淨額的折扣率。

圖 A



兩間鐵路公司表示，一般而言，新項目的票價會與合併後的公司當時的車費表一致。不論新鐵路項目採用哪個模式推展，釐定新路線票價的過程並沒有分別。正如立法會CB(1)195/06-07(01)號文件附件A第7段(載述票價調整機制(機制)有關釐定新路線票價的草擬條文)解釋，合併後的公司綜合《營運協議》會規定，若新路線的票價與合併後的公司當時的車費表並不一致，合併後的公司須就有關票價諮詢立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會(交諮會);若新路線的票價與合併後的公司當時的車費表一致，則合併後的公司須向立法會交通事務委員會及交諮會匯報。

- (c) 請地鐵公司把本港的地鐵服務水平與國際標準作一比較。

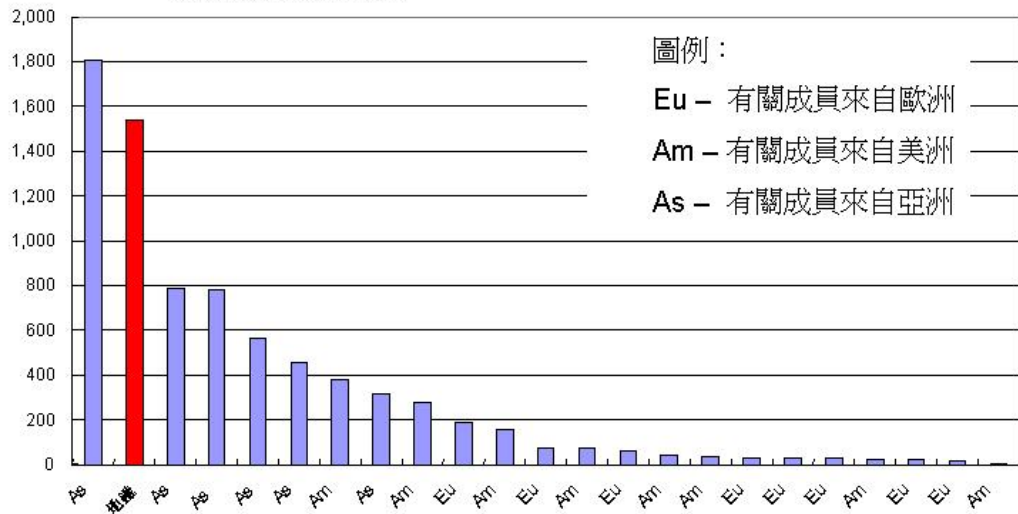
地鐵公司表示，為借鑑世界其他鐵路系統的最佳標準，該公司在一九九四年國際都市鐵路聯會(CoMET)成立時，已加入該聯會。國際都市鐵路聯會提供了一個平台，讓世界各地大型的都市鐵路系統分享鐵路營運的經驗、互相比較其服務表現、制訂最佳作業守則，並從中互相學習。現時國際都市鐵路聯會的成員包括柏林 BVG、香港地鐵公司、倫敦 LUL、墨西哥城 STC、馬德里地鐵、莫斯科 MoM、上海地鐵運營有限公司、巴黎 RATP、紐約 NYCT、聖保羅 MSP 及東京地鐵。上述每個鐵路系統每年的載客量均超過五億人次。一個與國際都市鐵路聯會類似的組織—Nova 則於一九九八年成立，成員主要為

中型鐵路系統。國際都市鐵路聯會及 Nova 現時合共有二十七名成員。

兩個組織的成員都會以列車服務可靠程度、乘客車程準時程度及列車服務準時程度為基礎，比較他們在鐵路營運方面的表現。以下圖表顯示，香港地鐵在世界各主要鐵路系統中，營運方面的表現排名甚高。

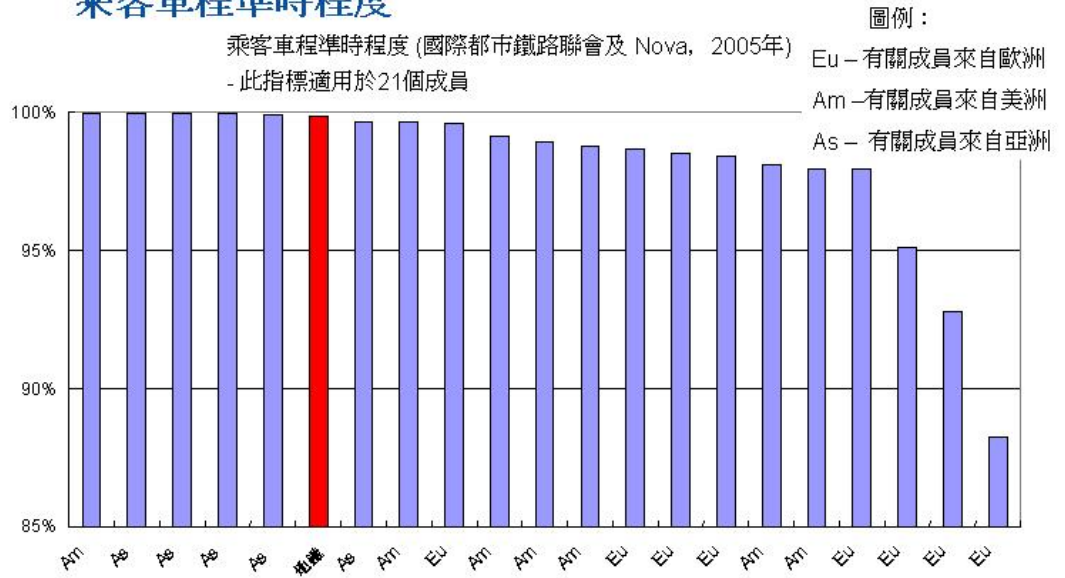
列車服務可靠程度

在服務受阻5分鐘或以上之事故之間，服務列車行車公里數
 (國際都市鐵路聯會及Nova, 2005年)
 - 此指標適用於23個成員



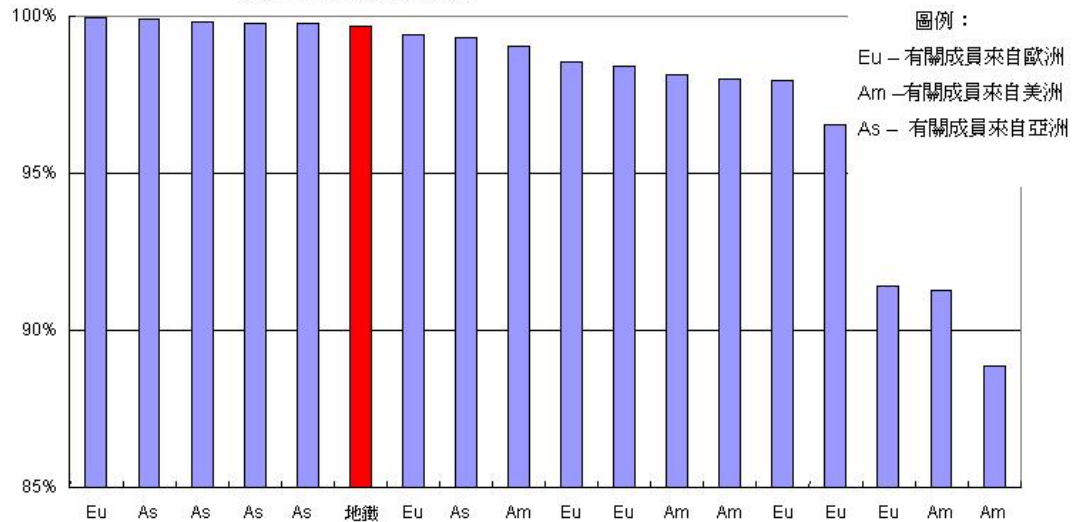
乘客車程準時程度

乘客車程準時程度 (國際都市鐵路聯會及 Nova, 2005年)
- 此指標適用於21個成員



列車服務準時程度

列車服務準時程度百份比 (國際都市鐵路聯會及 Nova, 2005年)
- 此指標適用於18個成員



註：根據國際都市鐵路聯會與其成員的協議，地鐵公司不能向其他組織公開個別聯會成員的表現水平。因此以上的比較圖表並沒有指出個別成員的名稱。

- (d) 請合併後的公司調整任何票價前，根據乘客調查的結果，考慮公眾接受擬議改動的程度，並諮詢交通事務委員會。

兩鐵合併後，合併後的公司票價水平，會按照與消費物價指數變動及工資指數變動掛鈎的公式調整。整體而言，這條公式能反映本港的經濟環境以及市民的負擔能力。

地鐵公司表示，該公司同意放棄現有的票價自主權作為整個合併方案的一部份，其中一個前提是在擬議的機制加入直接驅動的票價調整公式，按照運算公式的結果，調高或調低票價。擬議的票價調整機制是客觀及具透明度的，因此整體來說未來的票價調整是可預計的。再者，綜合《營運協議》亦會提供保障，訂明合併後的公司必須向政府提交兩份獨立專家簽發的證明書，以證明有關的票價調整符合機制的規定。在這個基礎上，票價調整機制會規定合併後的公司必須在實施新票價前的一段合理時間內，正式以書面通知(而非諮詢)立法會交通事務委員會及交諮會。

- (e) 請當局提供地鐵公司與政府訂定的現行《營運協議》的副本，並解釋現行《營運協議》與綜合《營運協議》的主要分別。

我們已透過立法會CB(1)195/06-07(01)號文件，向委員介

紹因應將會引入票價調整機制而須對現行《營運協議》作出的改動，並在二零零六年十一月及十二月舉行的委員會會議上討論有關的細節。因此，我們不在此重複有關的細節。

我們在上次的會議上透過立法會CB(1)520/06-07(01)號文件，進一步向委員簡述因應兩鐵合併，而須對現行《營運協議》就合併後的公司的服務表現要求、將來新鐵路項目的安排及在特定情況下使用共用財產的安排方面所作出的改動。該文件就有關這些改動的相關部份現再節錄於附件A，供委員參考。

現行《營運協議》的其他條文，將會在綜合《營運協議》適當地予以保留，並會適當地涵蓋對九鐵鐵路的規管。隨本文件夾附的附件B重點開列並解釋現行《營運協議》與綜合《營運協議》的主要分別。綜合《營運協議》有關條文的細則已載在立法會CB(1)520/06-7(01)號文件，現再節錄於附件C，以供委員參考。

綜合《營運協議》擬稿

有關新鐵路項目、服務表現要求與使用共用財產的機制

條文摘要

新鐵路項目

1 地鐵公司鐵路自然延長部分(“新地鐵項目”)

1.1 《營運協議》載述的現行安排會加以保留。政府與合併後的公司會以“擁有權模式”(即由營運者出資、建造及營運新地鐵項目)為基礎，商討新地鐵項目的財務安排。

1.2 若雙方無法在一段合理時間內就條款達成協議，政府可中止與合併後的公司磋商，另邀他人推展新地鐵項目。

2 九鐵公司鐵路自然延長部分(“新九鐵項目”)

2.1 發展任何新九鐵項目，政府可決定採用“擁有權模式”抑或“服務經營權模式”(即政府撥款建造新鐵路，向營運者批出服務經營權，以營運新鐵路)。

2.2 若政府決定採用擁有權模式發展新九鐵項目，政府會與合併後的公司商討財務安排。若雙方無法在一段合理時間內就條款達成協議，政府可中止與合併後的公司磋商，另邀他人按擁有權模式推展新九鐵項目，或採用服務經營權模式，邀請

合併後的公司營運該項目。

- 2.3 若政府決定採用服務經營權模式發展新九鐵項目，政府須邀請合併後的公司營運新九鐵項目，由該公司營運該項目。
 - 2.4 政府確認，若合併後的公司按照服務經營權模式推展新九鐵項目，該公司會需要適當的商業回報率，比率視乎個別項目的情況釐定。
 - 2.5 若合併後的公司專營權中有關九鐵公司鐵路的部分撤銷或屆滿，本段2內的條文不再有效。
- 3 不屬地鐵公司或九鐵公司鐵路自然延長部分的新鐵路項目(新獨立項目)
 - 3.1 發展任何新獨立項目，政府均可決定採用“擁有權模式”抑或“服務經營權模式”。
 - 3.2 若政府決定採用擁有權模式發展新獨立項目，政府可：
 - (i) 與合併後的公司商討推展新獨立項目的財務安排；或
 - (ii) 公開招標，批出新獨立項目。
 - 3.3 若政府決定採用服務經營權模式發展新獨立項目，政府可全權決定邀請合併後的公司及／或第三方營運新獨立項目。

- 3.4 若政府採用服務經營權模式，邀請合併後的公司營運新獨立項目，該公司得營運該項目。政府確認，若合併後的公司按照服務經營權模式推展新獨立項目，該公司會需要適當的商業回報率，比率視乎個別項目的情況釐定。

4 委託安排

由合併後的公司按照服務經營權模式推展的新鐵路項目，該公司會受委託負責項目的設計及建造。委託前須：

- (i) 通過政府正式審批程序；以及
- (ii) 經合併後的公司與政府就每項新鐵路項目商定受委託提供服務的收費。

服務表現要求

5. 合併後的公司須符合附錄載列的服務表現要求。

使用共用財產的機制

6 概況

- 6.1 日後隨着地鐵與九鐵系統逐步整合，某些財產會同時用於地鐵及九鐵系統的營運(“共用財產”)。以下第7至9段訂明釐定下

列事項具體條款的安排：

- (a) 專營權被撤銷、暫時中止或屆滿後政府使用沒有被政府接管的共用財產的權力；以及
- (b) 專營權中與九鐵有關的部分被撤銷或部分專營權暫時中止的情況下，合併後的公司使用被政府接管的共用財產的權力。

7 專營權終止時使用共用財產

7.1 專營權終止是指以下三個情況：

- (a) 合併後的公司的專營權屆滿而沒有續期；或
- (b) 合併後的公司的專營權被撤銷；或
- (c) 專營權中與九鐵有關的部分被撤銷(即合併後的公司保留專營權中與地鐵有關的部分)。

7.2 專營權根據第7.1段終止時，合併後的公司須應政府的要求，准其使用任何沒有根據《地下鐵路條例》第19(1)條而被政府接管的合併後的公司的共用財產；使用共用財產的方式應能讓政府按照專營權終止時的適用法例¹對地鐵服務或九鐵服務適用的安全、服務表現及其他營運標準(規定標準)，提供九鐵

¹ 以及任何其他經政府與九鐵或地鐵商定的協議、法律文件或文件。

服務及／或地鐵服務(視乎情況而定)。

- 7.3 根據第7.1(c)段，政府須應合併後的公司的要求，准其使用根據《地下鐵路條例》第19A(2)條被政府接管的九鐵公司的共用財產；使用共用財產的方式應能讓地鐵公司按照專營權中與九鐵有關的部分被撤銷時地鐵服務適用的規定標準，提供地鐵服務。

8 專營權暫時中止時使用共用財產

專營權暫時中止時(即合併後的公司的專營權任何部分按照《地下鐵路條例》的規定暫時中止)：

- (i) 合併後的公司須應政府的要求，准其使用任何沒有根據《地下鐵路條例》第15(5)條而被政府接管的共用財產；使用的方式應能讓政府按照專營權暫時中止時九鐵及地鐵服務適用的規定標準，提供九鐵服務及地鐵服務(服務範圍屬於專營權暫時中止涉及的範圍)；以及
- (ii) 政府須應合併後的公司的要求，准其使用根據《地下鐵路條例》第15(5)條被政府接管的共用財產；使用的方式應能讓合併後的公司按照專營權暫時中止時九鐵及地鐵服務適用的規定標準，提供九鐵服務及地鐵服務(服務範圍不屬於專營權暫時中止涉及的範圍)。

9 使用共用財產的協議

本條列明合併後的公司與政府在訂立使用共用財產的協議時須遵循的程序。協議條文包括但不限於說明使用共用財產的費用、使用共用財產協議的有效期以及有關各方的權利。

完

合併後的公司的服務表現要求基準

表現準則	表現要求
列車按照編定班次行走	98.5%
乘客車程準時程度	98.5%
列車服務準時程度	98%
增值機可靠程度	98%
自動售票機可靠程度	97%
出入閘機可靠程度	97%
扶手電梯可靠程度	98%
乘客升降機可靠程度	98.5%

現行《營運協議》與綜合《營運協議》的主要分別

綜合 《營運協議》 條文 (見附件 C)	標題	分別的細節 (劃線部分為擬議改動)
第 2 條	延續專營權	<p>現行條文：</p> <ul style="list-style-type: none"> - 專營權可透過申請延續，或基於投資的資本開支金額而延續，但須獲行政長官會同行政會議批准。資本開支最低投資金額為 100 億元。 <p>擬議改動：</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 合併後的公司的資本開支最低投資金額會由 100 億元 <u>增至 150 億元</u>，才能符合此條文的要求。 (ii) 兩鐵合併後，地鐵公司在合併日期前支付的資本開支投資金額會重新設定為零。 <p>(註：合併後的公司營運的鐵路網絡將會擴大，因而調高了最低投資金額。)</p>
第 3.4 條	防止水浸	<p>現行條文：</p> <ul style="list-style-type: none"> - 地鐵公司須定出足以防止鐵路處所水浸的措施，並持續實行。 <p>擬議改動：</p> <ul style="list-style-type: none"> - 合併後的公司須在合理的切實可行及可控制範圍內，定出足以防止鐵路處所水浸的措施，並持續實行。 <p>(註：這項改動是為清楚釐定對合併後的公司合理要求。)</p>

第 3.8.1 條	警務人員 辦公地方	<p><i>現行條文：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 地鐵公司須提供足夠的地方及設施，供在鐵路及鐵路處所當值的香港警務處人員使用，並加以妥善保養，達致警務處處長滿意的程度。 <p><i>擬議改動：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 合併後的公司須提供足夠的地方及設施，供在鐵路及鐵路處所當值的香港警務處人員使用，並加以妥善保養，達致警務處處長滿意的程度。<u>這項條文對個別受環境所限的鐵路處所並不適用。</u> <p>(註：這項改動是為剔除個別受環境所限而無法提供上述辦公地方的九鐵鐵路處所。)</p>
第 3.8.2 條	警務人員 辦公地方	<p><i>現行條文：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 在法例准許的範圍內，地鐵公司須容許在鐵路及鐵路處所當值的香港警務處人員接觸控制中心及車站內的閉路電視監察器，以管理人群，並防止和偵查罪案。此外，地鐵公司須容許香港警務處人員接觸安裝在下列地點的閉路電視系統：九龍塘站、尖沙咀站、銅鑼灣站、青衣車務控制中心，以及地鐵公司與警務處處長不時商定的其他地點。 <p><i>擬議改動：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 在法例准許的範圍內，合併後的公司須容許在鐵路及鐵路處所當值的香港警務處人員接觸控制中心及車站內的閉路電視監察器，以管

		<p>理人群，並防止和偵查罪案。此外，合併後的公司須容許香港警務處人員接觸安裝在下列地點的閉路電視系統：<u>九龍塘站、尖沙咀站、銅鑼灣站、南昌站、美孚站、荃灣西站、錦上路站、元朗站、朗屏站、天水圍站、兆康站、屯門站、青衣及錦田</u>的車務控制中心，以及合併後的公司與警務處處長不時商定的其他地點。</p> <p>(註：這項改動是為將已裝有閉路電視系統的九鐵鐵路處所納入這項條文。)</p>
第 4.1.2 條	列車服務中斷	<p><i>擬議改動：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 增訂新段如下： <p><u>若合併後的公司實施會在合理情況下被認為或會對鐵路的正常運作造成不良影響的新運作安排，實施有關安排前須徵詢運輸署署長的意見。</u></p> <p>(註：這項新增的條文，規合併後的公司實施以上條文所述新運作安排前，諮詢運輸署署長的意見。)</p>
第 4.4.3 條	乘客環境	<p><i>擬議改動：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 增訂新段如下： <p><u>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。</u></p> <p>(註：這是參照目前就規管專營巴士上播放視聽廣播節目的安排。)</p>

第 4.5.2 條	通訊	<p><i>現行條文：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 地鐵公司須容許由運輸署署長指定的政府僱員，在發生緊急事故時進出該公司的控制中心及鐵路處所，以監察運輸服務。 <p><i>擬議改動：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 合併後的公司須容許由運輸署署長指定的政府僱員，在發生緊急事故<u>以及在政府與合併後的公司商定的其他時間內</u>，進出該公司的控制中心及鐵路處所，以監察運輸服務。 <p>(註：這項改動是為加入彈性，以確保有關政府人員能在有需要時進出合併後的公司的控制中心及鐵路處所。)</p>
第 4.10.2 條	檢討服務表現要求	<p><i>現行條文：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 地鐵公司與運輸署署長須顧及按第 4.13.3條提交的報告所述的乘客調查結果、新鐵路通車以及其他相關情況，最遲在每段營運期內的二月二十八日(或地鐵公司與署長商定的其他日期)，一同檢討服務表現要求。 <p><i>擬議改動：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 合併後的公司與運輸署署長須顧及按第4.13.3條提交的報告所述的乘客調查結果、新鐵路通車、<u>引進新科技</u>以及其他相關情況，最遲在每段營運期內的二月二十八日(或合併後的公司與署長商定的其他日期)，一同檢討服務表現要求。 <p>(註：這項改動清楚訂明合併後的公司與運輸署署長在檢討服務表現要求時，須考慮有否引進新科技的因素。)</p>

第 4.10.3 條	新鐵路項目 與新科技	<p><i>擬議改動：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 增訂條文如下： <u>緊接合併日之前兩年內任何時間通車的新鐵路項目，其新鐵路項目要求須在綜合《營運協議》訂明。</u> <p>(註：這是一項過渡性條文，主要因應現正進行中而可能會於兩鐵合併前通車的新鐵路項目（例如落馬洲支線），確保如有關項目於兩鐵合併前通車，綜合《營運協議》會列明其服務表現要求。)</p>
第 4.12.1 及 4.12.3 條	乘客服務 承諾	<p><i>現行條文：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 地鐵公司須在每段營運期開始前，訂定及公布營運期內每年的乘客服務承諾。乘客服務承諾應涵蓋以下範疇： <ul style="list-style-type: none"> (a) 列車服務供應； (b) 乘客車程準時程度； (c) 列車服務準時程度； (d) 列車服務可靠程度； (e) 車票可靠程度； (f) 增值機可靠程度； (g) 自動售票機可靠程度； (h) 出入閘機可靠程度； (i) 扶手電梯可靠程度； (j) 乘客升降機可靠程度； (k) 溫度和通風；以及 (l) 鐵路的清潔程度， <p>或運輸署署長與地鐵公司不時另行商定的其他範疇。</p>

		<p><i>擬議改動：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 合併後的公司須在每段營運期開始前，訂定及公布營運期內每年的乘客服務承諾。乘客服務承諾應涵蓋以下範疇： <ul style="list-style-type: none"> (a) 列車服務供應； (b) 乘客車程準時程度； (c) 列車服務準時程度； (d) 列車服務可靠程度； (e) 車票可靠程度； (f) 增值機可靠程度； (g) 自動售票機可靠程度； (h) 出入閘機可靠程度； (i) 扶手電梯可靠程度； (j) 乘客升降機可靠程度； (k) 溫度和通風； (l) 鐵路的清潔程度；<u>以及</u> (m) <u>回應乘客查詢所需的時間，</u> 或運輸署署長與合併後的公司不時另行商定的其他範疇。 <p>(註：兩間鐵路公司目前已經自發地訂有回應乘客查詢所需時間的乘客服務承諾。有關的改動旨在正式確立現有的安排。)</p>
第 9.5 條	補償	<p><i>擬議改動：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 增訂條文如下： <u>在《地下鐵路條例》第[15A]條規定下應付的補償，其款額應由按照綜合《營運協議》第10條委任的獨立估價師釐定(視乎情況，或由仲</u>

		<p><u>裁人釐定</u>)。</p> <p>(註：改動條文的目的是，是延續現行《營運協議》中的現有安排，即在《地下鐵路條例》規定下應付的補償，其款額須由獨立估價師釐定(視乎情況，或由仲裁人釐定)，以涵蓋《兩鐵合併條例草案》第11條規定下應付的補償。該條文訂明政府在專營權中任何與九鐵鐵路有關的部分被暫時中止時，可能需就九鐵鐵路向合併後的公司支付的補償。)</p>
第 12 條	確保服務的延續	<p><i>現行條文：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 為使專營權期滿或專營權撤銷後鐵路服務仍可延續，在專營權期滿前五年內，或在根據《地下鐵路條例》撤銷專營權程序實行期間(視乎情況而定)，地鐵公司不得採取行動，阻撓將提供鐵路服務(指在整個專營權下的鐵路服務)的權利移交予後繼專營者。 <p><i>擬議改動：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 為使專營權期滿或專營權撤銷後鐵路服務仍可延續，在專營權期滿前五年內，或在根據《地下鐵路條例》撤銷專營權程序實行期間(視乎情況而定)，合併後的公司不得採取行動，阻撓將提供鐵路服務(指在整個專營權或與九鐵有關的專營權下的鐵路服務)的權利移交予後繼專營者。 <p>(註：擴大這項條文以涵蓋包括只有與九鐵有關的專營權被撤銷的情況。)</p>
第 13.1 條	定期檢討	<p><i>現行條文：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 在現行《營運協議》生效五周年當日(或雙方同意的其他日期)以及其後每滿五年當日(或雙方同意的

		<p>其他日期)，政府與地鐵公司須一同檢討本協議的各項條款。</p> <p><i>擬議改動：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 在綜合《營運協議》生效五周年當日(或雙方同意的其他日期)以及其後每滿五年當日(或雙方同意的其他日期)，政府須與合併後的公司一同檢討本協議的各項條款，<u>並須於本協議生效五周年的六個月內及其後每滿五年的六個月內完成檢討。</u> <p>(註：這項改動是為訂明一個指定的限期完成定期檢討。)</p>
第 14 條	提交記錄	<p><i>現行條文：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 地鐵公司應保存以下各項記錄： <ul style="list-style-type: none"> (i) 列車服務供應； (ii) 乘客車程準時程度； (iii) 列車服務準時程度； (iv) 列車服務可靠程度； (v) 車票可靠程度； (vi) 增值機可靠程度； (vii) 自動售票機可靠程度； (viii) 出入閘機可靠程度； (ix) 扶手電梯可靠程度； (x) 乘客升降機可靠程度； (xi) 溫度和通風； (xii) 鐵路的清潔程度； (xiii) 意外和嚴重傷亡； (xiv) 緊急封閉鐵路或其任何部分；

		<p>(xv) 涉及乘客服務承諾的表現； 以及</p> <p>(xvi) 乘客投訴及建議。</p> <p><i>擬議改動：</i></p> <p>- 合併後的公司應保存以下各項記錄：</p> <p>(i) 列車服務供應；</p> <p>(ii) 乘客車程準時程度；</p> <p>(iii) 列車服務準時程度；</p> <p>(iv) 列車服務可靠程度；</p> <p>(v) 車票可靠程度；</p> <p>(vi) 增值機可靠程度；</p> <p>(vii) 自動售票機可靠程度；</p> <p>(viii) 出入閘機可靠程度；</p> <p>(ix) 扶手電梯可靠程度；</p> <p>(x) 乘客升降機可靠程度；</p> <p>(xi) 溫度和通風；</p> <p>(xii) 鐵路的清潔程度；</p> <p>(xiii) 意外和嚴重傷亡；</p> <p>(xiv) 緊急封閉鐵路或其任何部分；</p> <p>(xv) 涉及乘客服務承諾的表現；</p> <p>(xvi) 乘客投訴及建議；</p> <p><u>(xvii) 載客人數；</u></p> <p><u>(xviii) 各站出入乘客的人數；</u></p> <p><u>(xix) 車費收入；</u></p> <p><u>(xx) 列車保養；以及</u></p> <p><u>(xxi) 行駛列車的數目。</u></p>
--	--	---

		(註：兩家鐵路公司向來都有存備上述(xvii)-(xxi)項的記錄，改動條文的目的是，旨在正式確立現有的安排。)
第 17 條	城際客運服務及貨運服務	<p><i>擬議改動：</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 加入新段，<u>以將對城際客運服務及貨運服務的規管納入綜合《營運協議》的範疇。</u> <p>(註：改動條文的目的是為令綜合《營運協議》能涵蓋九鐵公司的城際客運服務及貨運服務的規管。此段的詳細條文以九鐵公司營運上述服務的現行安排為基礎。)</p>

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

序言

這份綜合營運協議根據《地下鐵路條例》（《地鐵條例》）訂立，以取代香港特別行政區政府（政府）與地鐵有限公司（地鐵公司）訂立的現行營運協議（《地鐵營運協議》）。

1. 釋義

新的綜合《營運協議》將訂明相應的釋義條文。

2. 延續專營權

根據《地鐵條例》，合併後的公司可申請延續專營權，政府亦可批准延續地鐵公司的專營權。綜合《營運協議》會訂明有關程序。合併後的公司專營權可透過申請延續，或基於該公司投資在鐵路網絡的資本開支金額¹而延續，但須獲行政長官會同行政會議批准。

3. 鐵路的設計、建造與保養

3.1 電力供應

在合理的切實可行範圍內，合併後的公司須為鐵路所有部分提供並維持至少兩個電源；假如其中一個發生故障，另一個電源須能為所有使用鐵路的人士，繼續提供安全而尚可接受的環境。

3.2 電力的使用

3.2.1 合併後的公司使用電力，必須採取一切適當的預防措施。

3.2.2 在建造、敷設及保養電線、電路及其他各類工程以及鐵路運作方面，合併後的公司須採取一切合理預防措施，以防電流漏入地底，產生熔解或電解作用，令氣體、水壓或液壓式電力管道、電線或其他金屬管道、結構或物質受到損害，或不

¹ 合併後的公司資本開支最低投資金額會由現行營運協議的 100 億元增至 150 億元。兩鐵合併後，地鐵公司在合併日期前支付的資本開支會重新設定為零。

時干擾用於輸電、電報、電話或電力訊號通訊的導線、管線或器具，或干擾這些導線、管線或器具的操作或其內的電流。

3.3 控制中心

3.3.1 合併後的公司須在控制中心提供並維持足夠的設施，以便安全地調度、控制及指揮列車、使用鐵路和受僱在鐵路工作的人士。

3.3.2 合併後的公司須確保這些控制中心時刻有職員操作；這些職員須曾接受訓練，認識控制中心設備的使用方法，並了解須負責執行的職務。地鐵公司亦須採取必要的步驟，確保職員時刻能稱職地執行職務。

3.4 防止水浸

合併後的公司須在合理的切實可行及可控制範圍內，定出足以防止鐵路處所水浸的措施，並持續實行。

3.5 提供車廠及設備

3.5.1 合併後的公司須提供並維持足夠的車廠設施，以停放、清潔、檢查、保養及修理列車。車廠的規模應足以維持全面服務，並設有一切所需設備以配合安全操作。

3.5.2 合併後的公司須訂定並維持妥當的安排，以保養和修理所有軌道、架空線路設備、隧道、高架橋、車站以及用於鐵路運作的其他構築物、基礎設施、機械裝置及設備，並須履行《東區海底隧道協議》及《機場鐵路營運及保養條款》的條款所

規定的特定安排。

3.6 監察環境狀況

合併後的公司須監察並記錄鐵路各密封範圍的環境狀況，提供連續監察及記錄這些環境狀況所需的監察及記錄儀器，並維持儀器的運作，以及持續監察及記錄各車站密封範圍的溫度。

3.7 照明及通風

3.7.1 合併後的公司須在公眾可以進出的鐵路處所的範圍，以及不時有人工作的範圍，提供並維持足夠的照明。

3.7.2 合併後的公司須為鐵路處所內各密封範圍，以及缺乏天然通風而該公司理應能實行氣候調節的鐵路處所內的範圍，提供並維持足夠的通風；上述範圍均指公眾可以進出的範圍。

3.8 警務人員辦公地方

3.8.1 合併後的公司須提供足夠的地方及設施，供在鐵路及鐵路處所當值的香港警務處人員使用，並加以妥善保養，達致警務處處長滿意的程度。這項條文對個別受環境所限的鐵路處所並不適用。

3.8.2 在法例准許的範圍內，合併後的公司須容許在鐵路及鐵路處所當值的香港警務處人員接觸控制中心及車站內的閉路電視監察器，以管理人群，並防止和偵查罪案。此外，合併後的公司須容許香港警務處人員接觸安裝在下列地點的閉路電視系統：九龍塘站、尖沙咀站、銅鑼灣站、南昌站、美孚

站、荃灣西站、錦上路站、元朗站、朗屏站、天水圍站、兆康站、屯門站、青衣及錦田的車務控制中心，以及合併後的公司與警務處處長不時商定的其他地點。

- 3.8.3 政府應繼續促使香港警務處繼續在鐵路及鐵路處所執行警隊服務，服務形式與綜合《營運協議》簽訂當日所提供的相同。

4. 鐵路客運服務

4.1 列車服務中斷

- 4.1.1 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(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；以及
- (c) 列車服務受阻或延誤，可能影響正在乘搭或打算乘搭列車的乘客的安全以及運送乘客的效率。

- 4.1.2 若合併後的公司實施會在合理情況下被認為或會對鐵路的正常運作造成不良影響的新運作安排，實施有關安排前須徵詢署長的意見。

4.2 列車服務安排

4.2.1 合併後的公司須在合併日²當天以及日後不時就每條鐵路線在合併日當天或其他日子(視乎情況而定)後的每個運作日提供的列車服務安排，通知署長下列詳細資料：

(a) 列車服務的運作時間；以及

(b) 列車服務載客量(定義見第4.2.4條)。

4.2.2 綜合《營運協議》的附表(列車服務安排附表)須載列合併日當天合併後的公司各線段列車服務安排的最低標準。

4.2.3

(a) 合併後的公司對列車服務安排實行重大改動(定義見第4.2.5條)前，須向署長發出書面通知(重大改動通知書)，載述改動的詳情、原因和理據，並評估會對客運服務造成的影響。假如重大改動涉及合併後的公司擬進行的基本或土木工程計劃(已規劃的工程)內的土木工程，該公司決定實行該項改動後，須在合理的切實可行範圍內，盡快向署長發出重大改動通知書，不論在任何情況下，該通知書須在實行該項改動前一段指定期間內發出。

(b) (i) 合併後的公司有權(1)基於涉及安全的理由或為落實已規劃的工程，或(2)為防止發生豁免事故(定義見第4.11.2條)、減輕事故的影響或事後補救，按其建議實行載於重大改動通知書的任何重大改動：

² 合併日指《兩鐵合併條例》開始實施當天。

(ii) 重大改動通知書如載有其他重大改動，如在通知書日起計一段指定期間內，署長沒有向合併後的公司發出書面通知，說明反對該項重大改動的原因及理據，以示反對（該反對須出於合理原因），該公司有權在該指定期間過後，實行該項改動，並按照第4.2.7條的規定，相應修訂列車服務安排附表。

(c) 對列車服務安排所作改動如不構成重大改動，合併後的公司須在合理的切實可行範圍內，在實行改動前至少14天以書面通知署長。

4.2.4 第4.2條所指的鐵路線段列車服務載客量，按照以下公式計算：

車廂載客量 x 每列列車車廂的數目 x 列車班次

車廂載客量 涵義見列車服務安排附表；

每列列車車廂的數目 指行駛某線段的一列列車的車廂數目；以及

列車班次 指每小時該線段來回方向行駛的列車數目

4.2.5 第4.2.3條所指的重大改動，指合併後的公司擬對列車服務安排實行至少為期21天的改動。改動涉及：

(a) 每個運作日列車服務的運作時間；改動會造成下述影響：

(i) 各線段來回方向的首班列車會在較原定首班列車開出時間(即列車服務安排附表所示該列列車的首班列車時間)超過15分鐘後，從原定停車上客的首個車站開出；或

(ii) 各線段的尾班列車會在較原定尾班列車開出時間(即列車服務安排附表所示該列列車的尾班列車時間)超過15分鐘之前,從原定停車上客的首個車站開出;以及

(b) 核心服務時間(即列車服務安排附表所示核心服務時間的時段)的列車服務載客量;改動會導致該段核心服務時間的列車服務載客量,較列車服務安排附表所示相關核心服務時間的列車服務載客量減少15%或以上。

4.2.6 新鐵路項目及新技術

(a) 列車服務安排如因進行新鐵路項目或引進新技術(定義見第4.10.3(b)條)而改動,第4.2.3條將不適用。

(b) 新鐵路項目通車或引進新技術(定義見第4.10.3(b)條)前,合併後的公司須為該新鐵路項目或相關新技術(視乎情況而定)訂定具體的列車服務安排,達致署長合理的滿意程度。

(c) 根據第4.2.6(b)條制訂列車服務安排後,其後如對該項安排作出重大改動,須引用第4.2.3(a)條及4.2.3(b)條;而第4.2.3(c)條將適用於任何在根據第4.2.6(b)條制訂列車服務安排後作出而不會構成重大改動的改動。

4.2.7 修訂列車服務安排附表

列車服務安排附表須不時修訂,以反映合併後的公司根據第4.2.3(b)(ii)條實行的重大改動。按照綜合《營運協議》第4.2.7條修

訂該附表，必須採用綜合《營運協議》補充協議的形式，由合併後的公司與署長(代表政府)簽署。

4.3 鐵路的清潔程度

在合理的切實可行範圍內，合併後的公司須時刻保持鐵路處所清潔衛生。

4.4 乘客環境

4.4.1 合併後的公司須為鐵路處所內各密封範圍，以及缺乏天然通風而該公司理應能實行氣候調節的鐵路處所內的範圍，保持適當的溫度及足夠通風，為乘客提供舒適的環境；上述範圍均指公眾可以進出的範圍。

4.4.2 合併後的公司須參照政府不時發布、與第4.4.1條有關的指引、實務守則及其他建議，確保為乘客提供舒適的環境。

4.4.3 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。

4.5 通訊

4.5.1 合併後的公司須提供並維持足夠及有效率的通訊途徑，讓各控制中心能與以下各處通訊：

(a) 所有：

(i) 行駛中的列車(無論是否載客)；

(ii) 車站；

(iii) 車廠；以及

(iv) 其他對鐵路妥善、有效率、安全的運作至為重要的地方；

(b) 以及：

(i) 警務處處長指定的警務設施；

(ii) 署長指定的交通協調中心和其他地方；

(iii) 消防處處長指定的通訊中心以及合併後的公司與消防處處長商定的其他地方；以及

(iv) 向合併後的公司供電的公司的控制室。

4.5.2 合併後的公司須容許由署長指定的政府僱員，在發生緊急事故以及在政府與合併後的公司商定的其他時間內，進出該公司的控制中心及鐵路處所，以監察運輸服務。

4.6 噪音及震動

合併後的公司須確保鐵路運作造成的噪音和震動時刻維持在符合妥善保養及安全運作準則的最低水平。

4.7 收取車費

合併後的公司須提供並維持足夠人手和性能可靠的售票系統，快捷有效地收取車費。

4.8 處理車票及現金

在合理的切實可行範圍內，合併後的公司須確保所有車票、智能卡及現金處理設施時刻安全穩妥。

4.9 扶手電梯及升降機

合併後的公司須提供並維持足夠而性能可靠的扶手電梯及升降機，快捷有效地運送車站內的乘客。

4.10 服務表現要求、新鐵路項目及新技術

4.10.1 服務表現要求

- (a) 綜合《營運協議》列明合併後的公司須在每段營運期（以每年計）內達到的服務表現標準(服務表現要求)。
- (b) 署長須在相關營運期結束後兩個月內，評定各段營運期內合併後的公司是否符合服務表現要求，評估日期由署長與合併後的公司商定。
- (c) 按照第4.10.1(b)條進行評估期間，署長可要求合併後的公司解釋為何未能達到相關營運期內任何服務表現要求，並要求該公司提供資料，說明為改進服務表現已經或打算採取的行動。
- (d) 若合併後的公司發現無法或可能無法在營運期內達到任何一項服務表現要求，不論原因為何，均須以書面向署長解釋無法或可能無法達到要求的原因，並提交資料，說明該公司為改善有關情況正在採取的行動。

4.10.2 檢討服務表現要求

合併後的公司與署長須：

- (a) 顧及按第 4.13.3 條提交的報告所述的乘客調查結果、新鐵路通車、引進新科技以及其他相關情況，最遲在每段營運期內的二月二十八日（或合併後的公司與署長商定的其他日期）；以及
- (b) 在營運期內其他一段或多段時間，署長接獲合併後的公司書面要求一同檢討某特定情況後 28 天內（若根據第 4.10.2(a) 條進行前一次年度檢討時有關的特定情況已經存在，或該公司已發現有關的特定情況將會出現，則不可提出上述要求），

一同檢討服務表現要求。在上述檢討中，如有需要，合併後的公司與署長可同意在雙方商定的期間，暫時改變任何服務表現要求或其實行方法。提出第 4.10.2(b) 條所述要求時，該公司須一併提交檢討建議的細節及理據。在無損第 4.10.3 條的原則下，如出現（卻不限於）以下特定情況，可提出上述要求：

- (i) 進行更新或大幅修改客運列車設計的期間，以及由合併後的公司與署長其後商定的最初運作期；
- (ii) 推出全新或大幅修訂自動列車控制方法的期間，以及由合併後的公司與署長其後商定的最初運作期；
- (iii) 大幅改建、擴建、加建或改裝涉及鐵路運作的重要基礎設施、機械裝置或設備的期間，以及由合併後的公司與署長其後商定的最初運作期；以及

(iv) 鐵路運作需使用的基礎設施、機械裝置或設備或相當部分的列車已經損壞，進行維修並不化算；除非損壞是因合併後的公司處理失當而造成，即因該公司沒有盡力(i)採取步驟防止損壞，以及(ii)在損壞後採取步驟補救(假設兩者均屬切實可行)。

4.10.3 新鐵路項目與新科技

- (a) 在無損第 4.10.3(c) 條的原則下，假如合併後的公司推出新鐵路項目，對該公司達到服務表現要求的能力，可能大有影響，則在判斷該公司的服務表現要求是否達標時，剛剛推出以及通車不足兩年的新鐵路項目，不應計算在內。
- (b) 在無損第 4.10.3(c) 條的原則下，假如合併後的公司為協助改進或保養鐵路，就鐵路的運作引進新科技或與以往技術大不相同的科技(新科技)，對該公司達到運作該部分或任何其他部分鐵路(相關鐵路部分)的服務表現要求的能力，可能大有影響，則在判斷該公司的服務表現要求是否達標時，新科技引進後不足兩年的“相關鐵路部分”的運作，不應計算在內。
- (c) 合併後的公司須在第 4.10.3(a) 條所指新鐵路項目通車或引進新科技前，訂定下列項目服務表現具體的準則、定義和水平，達致署長合理的滿意程度：
- (i) 新鐵路項目(新鐵路項目要求，包括根據綜合《營運協議》不時修訂的要求)；以及

(ii) 相關鐵路部分的運作(新科技要求，包括根據綜合《營運協議》不時修訂的要求)，

視乎情況，於新鐵路項目通車後兩年或新科技引進後兩年，新鐵路項目要求或新科技要求適用於該新鐵路項目或“相關鐵路部分”的運作。合併後的公司須根據所能取得的最完備資料(包括性能測試結果和相關合約規格)，訂定新鐵路項目要求或新科技要求。

(d) 標準服務表現要求³應繼續適用於鐵路運作，按照第 4.10.3 條新鐵路項目要求或新科技要求暫時適用的部分除外。

(e) 緊接合併日之前兩年內任何時間通車的新鐵路項目，其新鐵路項目要求須在綜合《營運協議》訂明。

4.10.4 修訂服務表現要求(附表 2)

綜合《營運協議》附表 2 第 I 部應不時修訂，以反映合併後的公司與署長按照第 4.10.2 條就標準服務表現要求商定的修改。視乎情況，附表 2 第 II 或 III 部須不時修訂，以反映合併後的公司與署長按照第 4.10.3 條商議制訂的新鐵路項目要求或新科技要求及其後按照第 4.10.2 條就這些要求商定的修改。按照第 4.10.4 條修訂附表 2，必須採用綜合《營運協議》補充協議的形式，由合併後的公司與署長(代表政府)簽署。

4.11 豁免情況

³ 標準服務表現要求指不計新鐵路項目要求和新科技要求的服務表現要求。

4.11.1 假如合併後的公司未能達到服務表現要求，是因為出現豁免情況而造成(不論是直接還是間接造成，是部分還是完全出於這個原因)，不應視為未能達到要求。但假如豁免情況是因為合併後的公司或其直屬人員違約或疏忽而發生，或因該公司或其直屬人員造成，或主要因該公司或其直屬人員而導致，則該公司無權以豁免情況作辯解。

4.11.2 單就第 4.2.3(b)(i)、4.11.1 和 9.4 條而言，豁免情況指：

- (a) 爆發影響香港的戰爭、敵對行為(無論是否已宣戰)、入侵、外敵的作為、叛亂、革命、軍事或篡權行動、推翻政府(無論以外力還是從內部推翻)、自然災害、內戰、暴亂、騷動、騷亂、內亂、恐怖活動、罷工、工業行動、天災、電力供應中斷或減少、因市民而造成的服務中斷或合併後的公司不能控制的其他原因或事故；以及
- (b) 實行一項或多項影響基礎設施、鐵路運作所需的機械裝置或設備或相當比例的列車的強制改動，令該公司達到服務表現要求的能力大受影響。

4.11.3 鐵公司須在合理情況下致力：

- (a) 採取步驟防止出現豁免情況；
- (b) 減輕豁免情況造成的影響；以及
- (c) 針對豁免情況採取步驟補救。

4.12 乘客服務承諾

4.12.1 合併後的公司須在每段營運期開始前，訂定及公布營運期內每年的乘客服務承諾。

4.12.2 合併後的公司須：

- (a) 每季公布按乘客服務承諾對比實際服務表現的數字，加以適當說明；
- (b) 每季公布乘客投訴的數字；
- (c) 每年公布鐵路意外和嚴重傷亡的數字；以及
- (d) 每年公布列車服務每日運作時間以及繁忙和非繁忙時間列車班次的數字。

4.12.3 乘客服務承諾應涵蓋以下範疇：

- (a) 列車服務供應；
- (b) 乘客車程準時程度；
- (c) 列車服務準時程度；
- (d) 列車服務可靠程度；
- (e) 車票可靠程度；
- (f) 增值機可靠程度；
- (g) 自動售票機可靠程度；
- (h) 出入閘機可靠程度；

- (i) 扶手電梯可靠程度；
- (j) 乘客升降機可靠程度；
- (k) 溫度和通風；
- (l) 鐵路的清潔程度；以及
- (m) 回應乘客查詢所需的時間，

或署長與合併後的公司不時另行商定的其他範疇。

4.12.4 合併後的公司須在每段營運期內致力達到乘客服務承諾。惟雙方承認並同意，乘客服務承諾是自願訂定的目標，本身既非服務表現要求，亦不涉及服務表現的責任。

4.13 衡量乘客滿意程度

4.13.1 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)。

4.13.2 在合理的切實可行範圍內，衡量乘客滿意程度的指標，須涵蓋第 4.12.3 條所列項目。

4.13.3 如署長提出要求，合併後的公司須以當時情況而言合理的一段時間內向署長提交報告，載述按第 4.13.1 條所作安排的結果。

4.14 處理乘客的投訴及建議

4.14.1 合併後的公司須制訂並維持處理乘客投訴及建議的制度。

4.14.2 每段營運期結束後六星期內，合併後的公司須向署長提交報告，撮述該段營運期間該公司接獲涉及鐵路服務的投訴和建議，以及其相應行動。

4.15 指示標誌和乘客資訊

4.15.1 合併後的公司須在每個車站提供並維持足夠及有照明的中英文指示標誌，為公眾提供資訊及指示方向，使乘客能盡快及安全地前行。

4.15.2 合併後的公司須在鐵路處所及各處入口，展示適當的中英文指示標誌和資訊，包括但不限於《地下鐵路附例》、方向標誌及票價表。

4.15.3 合併後的公司須在每個車站提供按第 4.12.2(d) 條公布的資料。

4.15.4 在不違反第 4.16 條的情況下，署長可要求合併後的公司檢討涉及任何車站、線段或列車的指示標誌及乘客資訊的提供情況、內容或其他相關事宜。

4.16 要求檢討

4.16.1 署長可要求合併後的公司檢討其鐵路服務運作安排。該公司必須遵辦，並須以當時情況而言合理的一段時間內，告知署長檢討結果。

4.16.2 署長可要求合併後的公司考慮更改鐵路服務運作的具體建

議。該公司應充分考慮(但無責任必須作出有關更改)，然後通知署長擬採取的行動；如不能採納更改建議，則說明理由。

5. 安全管理

5.1 一般規定

5.1.1 在無損《地下鐵路條例》第[27]條賦予視察主任的權力的原則下，合併後的公司設計、建造、營運和保養鐵路時，須時刻充分顧及鐵路安全，以及使用鐵路或受僱在鐵路工作的人士的安全，達到視察主任合理的滿意程度。

5.1.2 合併後的公司須設立、運作並維持一套安全管理系統，並在合理的切實可行範圍內，繼續檢討、控制及盡量減低安全風險。

5.2 指示手冊

5.2.1 在無損《地下鐵路條例》第[27]條賦予視察主任的權力的原則下，合併後的公司須向視察主任提供有關鐵路處所的安全、緊急事故和保安事宜的處理程序指示手冊及文件。

5.2.2 合併後的公司按照《地下鐵路規例》(香港法例第 556A 章)第[9(a)]條的規定，擬訂及大幅修訂指示手冊時，須諮詢下列人士：

- (a) 視察主任(若指示對安全有影響)；以及
- (b) 警務處處長、消防處處長及視察主任(若指示對安全有影響，並與滅火、救援及其他緊急事故有關)。

5.3 獨立安全專家

合併後的公司須聘用獨立專家，至少每三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。

5.4 救援與搶修故障設備

5.4.1 在合理的切實可行範圍內，合併後的公司須提供足夠的車輛和設備，以便迅速而安全地修復故障列車和設備，並拯救乘客和受僱在鐵路工作的人士。

5.4.2 在合理的切實可行範圍內，合併後的公司須確保這些車輛和設備時刻可以運作，性能良好；如有需要，會由已受訓的人士管理和操作，以執行獲指派的職務。該公司須確保這些人士時刻能稱職地執行職務。

5.5 維修保養程序

5.5.1 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。

5.5.2 合併後的公司須確保維修保養工作由稱職的人員執行。

5.5.3 合併後的公司須參考製造商的建議，並在有合理需要的情況下配合運作經驗，制訂有效的維修作業表和程序。

5.6 提供鐵路職員

5.6.1 合併後的公司須時刻有鐵路職員當值，其人數、所受訓練及其經驗須足以確保鐵路受到適當監控、運作正常，並能確保使用鐵路或受僱在鐵路工作的人士的安全。

5.6.2 假如合併後的公司僱員受酒精、藥物或其他物質的影響，令正常執行職務的能力受損或可能受損，或由於任何原因不適合執行職務，合併後的公司若明知有關情況，不得准許該名僱員當值。

5.6.3 經合併後的公司授權在公眾出入的地方當值的僱員和人士，均須攜帶身分證明及委任證明文件，或視乎情況攜帶合併後的公司發出的授權證明文件；若查驗文件的要求合理，有關僱員或人士必須出示證明文件，以供查驗。

5.7 用鐵路與新鐵路項目及增加或變動主要設施等

5.7.1 未經視察主任向局長書面確認各項設施所有方面均安全正常，表明可運載乘客、乘客行李及貨物，合併後的公司不得：

- (a) 用鐵路任何新建部分以運載乘客、乘客行李及貨物；或
- (b) 開通任何新鐵路項目，或 用任何車站或構成鐵路一部分或直接連接該部分鐵路的交匯點；或
- (c) 採用任何額外或經改裝的主要設施、設備、系統或列車，或引進影響或可能影響鐵路安全或使用鐵路或受僱在鐵路工作的人士的安全的新科技。

5.7.2 為配合視察主任按第 5.7.1 條的規定提出意見，合併後的公

司須：

- (a) 設立、運作並維持安全管理系統，以檢討、控制及盡量減低根據第 5.7.1 條進行的工程的安全風險；
- (b) 在有合理需要的情況下，向視察主任證明已適當處理在設計、建造及驗收階段的安全風險；
- (c) 向視察主任證明已為鐵路的安全運作和維修保養，安排合適的設施和程序以及稱職的人員；
- (d) 提交有關設計、施工方法、驗收測試、員工培訓和維修保養的資料，以及在設計、建造及驗收階段視察主任可能合理地索取的所有其他資料；
- (e) 應視察主任提出的合理要求進行任何及所有測試，並向視察主任提交各項測試結果；以及
- (f) 應視察主任的要求，准許視察主任在合理的時間進行其認為適當的巡視、檢查或測試，並在有關情況下提供合理的資源和協助，讓視察主任可以進行巡視、檢查和測試。

5.7.3 儘管綜合《營運協議》另有規定，在法律容許的範圍內，視察主任如按第 5.7.1 條的規定提出意見，或根據第 5.7.2 條的規定行事，而令合併後的公司可能在鐵路設計、建造、營運或保養方面蒙受損失或損害，均無須向該公司負責。《地下鐵路條例》、《地下鐵路規例》及綜合《營運協議》的條款規定合併後的公司須承擔的責任及法律責任，亦不得免除。

5.8 應變計劃

合併後的鐵公司須制訂並繼續保持應變計劃，在鐵路或鐵路處所任何部分發生故障、意外、緊急事故、其他事故或重大或重要事件時，或鐵路或鐵路處所任何部分因以上情況而受影響時實施。應變計劃須載述以下各項安排：通知署長和公眾並提供最新資料；廣播安排；通過傳媒發放訊息；疏散乘客；提供替代的交通工具服務；以及收費方面的特定安排。

6. 土地

6.1 新鐵路項目的土地

本條訂明政府與合併後的公司須商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釐定。

7. 新鐵路項目

本條載有條文，訂明合併後的公司建造及營運與下列鐵路有關的新鐵路項目的架構：

- (a) 九鐵公司鐵路；
- (b) 地鐵公司鐵路；以及
- (c) 不屬九鐵公司鐵路及地鐵公司鐵路的鐵路。

上述架構詳載於附件 A。

8. 規管票價

本條載有條文，訂明有關票價調整機制的規定，及對合併後的公司票價的一般規管。有關條文詳載於二零零六年十一月二日法案委員會會議審議的“票價調整機制及減價建議”文件。

9. 補償

9.1 在《地下鐵路條例》第[20]條的規定下就相關財產的損失而應付的補償，其款額的計算應等於相關財產的公平價值和相關財產折舊後的帳面值兩者之中數額較高者。有關價值由按照綜合《營運協議》第 10 條委任的獨立估價師釐定（視乎情況，或由仲裁人釐定）與

9.2 政府如根據《地下鐵路條例》第 [18]條撤銷專營權後接管相關財產，須從根據第 9.1、9.3 和 9.4 條商定或釐定的補償款額中扣除一筆款項，作為政府為撤銷專營權而支付的合理費用。扣除的款項由按照綜合《營運協議》第 10 條委任的獨立估價師釐定（視乎情況，或由仲裁人釐定）。，

9.3 在《地下鐵路條例》第[20]條規定下就相關財產的使用而應付的補償款額，須由按照綜合《營運協議》第 10 條委任的獨立估價師釐定（視乎情況，或由仲裁人釐定）。

9.4 在《地下鐵路條例》第[20]條規定下就按照第[19(3)]條歸還地鐵公司的相關財產的損壞而應付的補償，其款額應等於

地鐵公司須為矯正有關損壞而支付的合理費用。

- 9.5 在《地下鐵路條例》第[15A]條規定下應付的補償，其款額應由按照綜合《營運協議》第 10 條委任的獨立估價師釐定（視乎情況，或由仲裁人釐定）。

10. 委任估價師

- 10.1 綜合《營運協議》載有條文，規定(i)政府與合併後的公司一同委任獨立估價師釐定補償款額的程序；以及(ii)估價師釐定政府根據《地下鐵路條例》某些條文須付予合併後的公司補償款額的程序。

11. 調解爭議

- 11.1 假如政府與合併後的公司因綜合《營運協議》而起爭議，或爭議涉及綜合《營運協議》，雙方應設法先進行非正式談判，解決爭議。

- 11.2 如進行非正式談判後爭議仍未解決，雙方可同意根據《仲裁條例》(香港法例第 341 章)，把爭議提交仲裁。仲裁裁決對雙方均具約束力。

- 11.3 綜合《營運協議》第 11 條並無：

(i) 對任何一方施加法律責任，規定必須同意把爭議提交仲裁；

(ii) 妨礙任何一方在任何時候申請禁制令或其他司法濟助；或

(iii)影響任何一方根據《地下鐵路條例》而有的權利和責任。

12. 確保服務的延續

12.1 為使專營權期滿或專營權撤銷後鐵路服務仍可延續，在專營權期滿前五年內，或在根據《地下鐵路條例》撤銷專營權程序實行期間(視乎情況而定)，合併後的公司不得採取行動，阻撓將提供鐵路服務(指在整個專營權或與九鐵有關的專營權下的鐵路服務)的權利移交予後繼專營者。

12.2 第 12.1 條的規定並不妨礙合併後的公司在日常及一般業務運作中，採取或不採取任何出於真誠的行動。

13. 檢討綜合《營運協議》的條款

13.1 定期檢討

在綜合《營運協議》生效五周年當日(或雙方同意的其他日期)以及其後每滿五年當日(或雙方同意的其他日期)，雙方須一同檢討綜合《營運協議》各項條款，並須於本協議生效五周年的六個月內及其後每滿五年的六個月內完成檢討；如認為適當，應按第13.3條的規定，修訂綜合《營運協議》。雙方按照第13.1條進行檢討時，應考慮所有相關因素，包括但不限於合併後的公司考慮牽涉的成本、公司的財政資源以及審慎商業原則後，合理地繼續提高鐵路管理及運作的技術和相關科技，以符合良好的國際常規及配合乘客需要。

13.2 其他檢討

專營期內任何時間，任何一方(“提出要求的一方”)可以要求對方

與己方一同檢討綜合《營運協議》任何條款。提出要求後，另一方有義務在合理期限內與提出要求的一方一同檢討，並在雙方認為適當的情況下，按照第13.3條的規定，修訂綜合《營運協議》。

13.3 修訂

在無損第4.10.4條的原則下，綜合《營運協議》必須以書面修訂，經雙方簽署作實，方能生效。

14. 提交記錄

14.1 合併後的公司應保存以下各項記錄：

- (i) 列車服務供應；
- (ii) 乘客車程準時程度；
- (iii) 列車服務準時程度；
- (iv) 列車服務可靠程度；
- (v) 車票可靠程度；
- (vi) 增值機可靠程度；
- (vii) 自動售票機可靠程度；
- (viii) 出入閘機可靠程度；
- (ix) 扶手電梯可靠程度；
- (x) 乘客升降機可靠程度；
- (xi) 溫度和通風；
- (xii) 鐵路的清潔程度；
- (xiii) 意外和嚴重傷亡；
- (xiv) 緊急封閉鐵路或其任何部分；
- (xv) 涉及乘客服務承諾的表現；

- (xvi) 乘客投訴及建議；
- (xvii) 載客人數；
- (xviii) 各站出入乘客的人數；
- (xix) 車費收入；
- (xx) 列車保養；以及
- (xxi) 行駛列車的數目。

14.2 如署長與合併後的公司達成協議，該公司除保存《地下鐵路條例》第[11]條及上述第14.1條規定的記錄外，還須保存雙方商定的記錄。

14.3 合併後的公司或須向局長或署長提交第14.1條或第14.2條規定的記錄的副本，並容許局長或署長按照《地下鐵路條例》第[11]及[12]條的條款及規定的方式查閱。

15. 外間審計

合併後的公司每年須向署長提交外聘核數師編寫的報告，說明核數師是否認為上一段營運期內該公司已設立內部監控系統及程序，足以讓該公司在切實可行的範圍內，針對所有重要範疇是否達到服務表現要求，以及有關乘客服務承諾的計算方法，加以量度和記錄。若外聘核數師認為系統和程序有不足之處，則須說明性質及程度。該份報告對地鐵公司與政府均具約束力。

16. 規例

政府承諾，局長根據《地下鐵路條例》第[33]條制訂任何規例(“建議規例”)之前，政府會：

- (i) 告知合併後的公司建議規例的細節；
- (ii) 考慮建議規例的性質和範圍以及對合併後的公司可能造成的影響，在一段合理時間內，徵詢該公司對建議規例的意見；以及
- (iii) 考慮地鐵公司就建議規例提出的所有合理陳述。

17. 城際客運服務⁴及貨運服務⁵

17.1 有關地鐵公司擁有及營運的城際客運及貨運列車的安排

合併後的公司須顧及城際客運服務及貨運服務的性質與本地服務有別，在合理的切實可行範圍內，須盡量確保：

17.1.1 該公司擁有及營運的城際客運列車，均符合本地服務⁶規定的安全水平及整體清潔程度，並保持適當的溫度及足夠的通風；以及

17.1.2 該公司擁有及營運的貨運列車，均符合本地服務規定的安全水平及整體清潔程度。

17.2 涉及第三方列車的安排

17.2.1 安全

17.2.1.1 合併後的公司須與第三方營運者訂立機制，為第三方列

⁴ 城際客運服務指合併後的公司聯同第三方營運者或其他第三方協調者營辦來往香港與中國內地的載客列車服務。

⁵ 貨運服務指合併後的公司聯同第三方營運者營辦來往香港與中國內地的載貨列車服務。

⁶ 本地服務指地鐵公司在香港境內提供的載客列車服務。

車在鐵路上的安全行駛進行審批。

- 17.2.1.2 合併後的公司須依照按第17.2.1.1條訂立的機制進行設計審核和測試，以核實在其鐵路運行的第三方車種，與合併後的公司基礎設施相容，並能在鐵路上安全行駛。
- 17.2.1.3 合併後的公司須諮詢視察主任，逐一與第三方營運者訂立程序，以處理第三方列車在鐵路上發生的緊急事故。
- 17.2.1.4 合併後的公司必須以書面向局長證明，該公司及視察主任均認為，該公司已完成第17.2.1.2及17.2.1.3條所述工作，該公司方可容許第三方車種在鐵路香港段行駛。
- 17.2.1.5 本條規定合併後的公司必須提供相關資料和進行相關測試，並准許視察主任進行巡視、檢查及／或測試，以便視察主任就第17.2.1.4條提出意見。
- 17.2.1.6 合併後的公司須逐一與第三方營運者訂立安排，規定後者必須徵得該公司批准，第三方列車方可進行將會或可能影響該公司基礎設施的改裝。合併後的公司如同意改裝，必須就其決定提出充分理據，令視察主任滿意，方可批准經改裝的第三方列車在鐵路香港段行駛。
- 17.2.1.7 合併後的公司須依照按第17.2.1.1條訂立的機制，設立和存備登記冊，記錄根據第17.2.4條核證的第三方車種。該公司須不斷更新登記冊的資料，並確保只有經核證的車種，方可在鐵路香港段行駛。

17.2.1.8 合併後的公司須要求第三方營運者確認，已核證的車種有定期保養，保證這些列車能在鐵路香港段安全行駛。

17.2.1.9 儘管綜合《營運協議》另有規定，在法律容許的範圍內，視察主任如提出意見，或根據第17.2條的規定行事，而令合併後的公司或任何第三方營運者可能在鐵路設計、建造、營運或保養方面蒙受損失或損害，均無須向該公司或任何第三方營運者負責。根據香港法例、綜合《營運協議》條款及／或合併後的公司與第三方營運者訂立的任何協議、合約或安排，合併後的公司與第三方營運者必須承擔的責任及法律責任，亦不得免除。

17.2.2 整體清潔、溫度及通風

合併後的公司須盡一切合理的努力，要求相關的第三方營運者確認已就城際客運服務在鐵路香港段行駛的第三方列車的(i)整體清潔及(ii)溫度和通風作出安排。

17.3 定義

綜合《營運協議》須訂明有關第17條的詞語的相應定義。

17.4 若干條款對城際客運服務及貨運服務是否適用的問題

第3至12條、第14至16條以及附表1及2的條文只適用於本地服務，對城際客運服務或貨運服務均不適用。

18. 雜項

18.1 地鐵營運協議

雙方同意，地鐵營運協議由合併日起終止，由綜合《營運協議》取代。

18.2 放棄權利

假如在任何時間或任何一段期間，政府未有執行綜合《營運協議》任何一項或多項條款，不會構成條款獲得豁免，亦不構成其後任何時間放棄執行綜合《營運協議》各項條款的權利。

18.3 披露資料

18.3.1 政府必須事先就有意披露內部資料諮詢合併後的公司，方可加以披露。

18.3.2 政府必須促使局長、署長、視察主任以及為政府或代政府行事者事先就有意披露內部資料諮詢合併後的公司，才加以披露。

18.3.3 為免生疑問，如第18.3.2條所指的任何人士已就有意披露內部資料諮詢合併後的公司，即可加以披露。

18.3.4 如內部資料並非因為政府或任何為政府或代政府行事者的行為而公開，第18.3.1條及第18.3.2條即不適用。

18.3.5 為執行《地下鐵路條例》第[12(2)]條的規定，合併後的公司認同，對於在綜合《營運協議》日期前，局長或《地下鐵路條例》第[11(2)(b)]條所指獲局長書面授權者，已就有意披露資料(該等資料可由地鐵公司根據《地下鐵路條例》第[10]條或第[11]條提交，但內部資料除外)諮詢合併後的公司，則

局長或上述其他人士可以無須諮詢地鐵公司，披露（但無義務披露）上述資料。

18.3.6 就本條而言，“內部資料”指合併後的公司根據：

- (i) 《地下鐵路條例》第[10]、[11]或[27]條的規定；或
- (ii) 綜合《營運協議》的規定或憑藉行使綜合《營運協議》賦予的權力；

向政府、局長、署長、視察主任或任何為政府或代政府行事者提交的資料(不論形式)。該公司向政府或局長、署長、視察主任或任何為政府或代政府行事者(視乎情況而定)提交資料時，已指明這些資料屬未公開的商業敏感資料。

18.3.7 第18.3條在綜合《營運協議》終止後繼續適用，不設時限。

18.4 通知書

18.4.1 向政府發出涉及綜合《營運協議》的通知書、證明書或其他通訊，須視乎情況，以下列方式遞送：

- (i) 註明香港中環花園道美利大廈16樓“環境運輸及工務局局長”收；或
- (ii) 註明香港灣仔告士打道7號入境事務大樓41樓運輸署“運輸署署長”收，

或按政府向合併後的公司提供的資料，送交其他人士或送往其他地址。

18.4.2 向合併後的公司發出涉及綜合《營運協議》的通知書、證明書或其他通訊，須送往九龍九龍灣偉業街33號德福廣場地鐵大廈，註明“法律總監及董事局秘書”收，或按合併後的公司向政府提供的資料，送交其他人士或送往其他地址。

18.4.3 通知一律須以書面發出。專人送遞的通知書，在送遞之時視作送達。傳真發出的通知書，則在對方收到傳真文件時視作送達。在香港郵寄的通知書必須寫上正確地址，預付本地郵資，投寄後第三個工作天視作送達。

18.5 政府無義務就諮詢事宜取得合併後的公司同意

本條訂明，假如須就任何事宜諮詢合併後的公司或其他人士，政府、局長、署長、視察主任或任何為政府或代政府行事者(視乎情況而定)並無義務取得該公司或上述其他人士對有關事宜的同意。

18.6 對應本

18.6.1 綜合《營運協議》可以任何數量的對應本簽署，雙方可在各自保管的對應本上簽署。雙方至少須簽署一份對應本，綜合《營運協議》方能生效。

18.6.2 每一份對應本均構成綜合《營運協議》的正本。不過，全部對應本方構成唯一同一份法律文件。

18.7 與《地下鐵路條例》相符

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。

18.8 非合夥關係

綜合《營運協議》任何規定以及雙方根據綜合《營運協議》採取的任何行動，均不構成或視作構成雙方之間的合夥、聯營、合資經營或其他合作實體。

18.9 管限法律及司法管轄權

18.9.1 綜合《營運協議》受香港法律管限，並按照香港法律詮釋。

18.9.2 香港法庭擁有司法管轄權，可以審理因綜合《營運協議》而起或有關的法律程序、訴訟或法律行動。雙方均須接受香港法庭的司法管轄權。