

《兩鐵合併條例草案》委員會
當局對法案委員會逐條審議草案時提出的跟進事項的回應

事項	回應
A組一導言部分及定義	
(i) 第 5(d)條—“鐵路處所”的定義	
(1) 有關建議修訂“鐵路處所”的定義，請當局檢討是否需要保留第(a)(ii)段。第(a)(i)段的定義涵蓋九鐵公司所有鐵路，但第(a)(ii)段特別提述西北鐵路，把該鐵路與九鐵其他鐵路分開提述。	<ul style="list-style-type: none"> 我們經檢討後並考慮法律意見，同意第(a)(i)段的定義已包含第(a)(ii)段“西北鐵路的車站、總站及交匯處”的定義。我們會在《兩鐵合併條例草案》(條例草案)的委員會審議階段提出修訂，刪去第(a)(ii)段。
B組一專營權及相關條文	
(ii) 第 6(a)條	
(2) 由於批出為期 50 年的專營權會超越《基本法》第五條規定香港保持原有的資本主義制度和生活方式 50 年不變的期限，請當局解釋向合併後的公司批出為期 50 年的專營權的法律依據。	<ul style="list-style-type: none"> 雖然《基本法》第五條訂明香港特別行政區(香港特區)保持原有的資本主義制度和生活方式，50 年不變，但該條文沒有為在香港特區實行的任何具體安排或措施設定 50 年的期限，亦沒有規定在二零四七年之後原有的資本主義制度和生活方式必須改變。總的來說，《基本法》並沒有限制鐵路專營權的年期。事實上，二零零零年當局藉制定《地下鐵路條例》向地鐵有限公司批出現有的鐵路專營權時，其專營期亦同樣是為期 50 年，年期超越二零四七年。
(iii) 第 11 條	
(3) 請當局考慮改善《地下鐵路條	<ul style="list-style-type: none"> 我們會因應委員的意見及建議，修訂新增的第 15A(A)(3)條及 15A(A)(4)條中

事項	回應
例》(地鐵條例)新增的第15(A)(3)條中文本的擬稿，使行文更為通順易明。	文本的行文。擬議的修訂文本載於 <u>附件 A</u> 。我們會在條例草案的委員會審議階段提出修訂。
(iv) 第 12(e)條	
(4) 請當局考慮從《地鐵條例》新增的第 16(2)條刪去“而根據服務經營權協議，該項沒有付款或違反屬對服務經營權協議的嚴重違反”，因為該條的(a)至(c)節已開列構成嚴重違反經營權協議的情況。	<ul style="list-style-type: none"> • 我們同意委員的建議。並會在條例草案的委員會審議階段提出修訂。
(v) 第 15 條	
(5) 請當局闡釋假如合併後的公司專營權被撤銷或屆滿後經營權財產由政府接管，哪些類別的經營權財產會根據擬議增訂的第 19B 條獲得補償，並請說明計算補償的方法。	<ul style="list-style-type: none"> • 合併後的公司如在服務經營權有效期內為營運九鐵系統額外投資以購置新增的經營權財產，才可能出現補償問題。 • 正如我們在二零零七年五月八日的會議上解釋，當局會根據有關財產折舊後的帳面值計算補償金額。

事項	回應
<p>(6)條例草案擬議第 15B 及第 19A 條的英文本用上 “access” 一字，請當局檢討是否需要改善中文本所用的相應字眼。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 根據律政署之法律意見，擬議第 15B 及第 19A 條的中文本中以“接觸”表達其英文本中的“access”一字，是合適的做法。 ● 這些條文是有關“接觸任何港鐵共用財產及九鐵共用財產...並可將該等港鐵共用財產及九鐵共用財產用於....”。因所指的共用財產可涉及的財產，類別可以相當廣泛(例如車廠、紀錄及電腦系統等)，“接觸”可搭配的範圍更廣，因此我們認為“接觸”是合宜字眼。 ● 此外，請留意以“接觸”解作“access”一字在法例中並非罕見。舉例如下： <ul style="list-style-type: none"> - 《民航條例》(第 448 章)第 3 條中，“access to aircraft to which an accident has occurred”一句的中文本是“接觸 曾發生意外的飛機”。 - 《稅務條例》(第 112 章)第 4(1)條中，“access to any records”的中文本是“接觸任何紀錄”。 - 《結算及交收系統條例》(第 584 章)第 8 條中，“access to operation of the system”的中文本是“接觸該系統的運作”。

事項	回應
(7)《地鐵條例》新增第 18(1)(c) 條的英文本有“it appears to”的字眼。請當局檢討以“有理由相信”或“認為”取代條例草案中文本的“覺得”一詞是否較為恰當。	<ul style="list-style-type: none"> ● 我們已檢討運用“覺得”一詞是否合宜。“覺得”一詞通常用來表達“it appears to”的意思，而“認為”則用作表達“considers”或“in the opinion of”的意思，“有理由相信”則用作表達“has reason to believe”的意思。 ● 再者，“it appears to the Chief Executive in Council”於相關法例慣常寫成“行政長官會同行政會議覺得”。這個詞亦用於公共交通服務的範疇，例子見於《渡輪服務條例》(第 104 章)第 25(1)條及《公共巴士服務條例》(第 230 章)第 24(1)條。相關條文載於<u>附件 B</u>。 ● 其他類似例子亦見於以下現行條文：《勞資關係條例》(第 55 章)第 35(1)條、《電車條例》(第 107 章)第 29 條、《山頂纜車條例》(第 265 章)第 10 條、《民航(飛機噪音)條例》(第 312 章)第 9(1)(d)條、《專上學院條例》(第 320 章)第 6(6)(a)條、《商品說明條例》(第 362 章) 第 33 條、《民航條例》(第 448 章)第 2A(2)(y)條、《版權條例》(第 528 章)第 180(1)條、《證券及期貨條例》(第 571 章)第 80(7)條，以及《東涌吊車條例》(第 577 章)第 26 條。 ● 所以我們不建議更改新增之第 18(1)(c)條。
(vi)第 16(1)條	

事項	回應
<p>(8) 擬議第 33(1A)(c)條賦權環境運輸及工務局局長訂立規定，以管制和規管公眾人士使用西北鐵路巴士服務及他們使用該項服務時的行為。現行《地鐵條例》第 33(1)(a)(ii)條則訂明局長有權訂立規例，以管制和規管有關鐵路服務的相同範疇。請當局檢討上述兩條條文是否已屬過時，應予刪除。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 同意兩條條文均屬過時。我們會在條例草案的委員會審議階段提出修訂，加以刪除。
<p>(9) 擬議第 33(1A)(d)條訂明環境運輸及工務局局長有權就第 33(1A)條(a)至(c)節所述事宜的“任何相關目的”訂立規例。請當局解釋為何需要訂立這條條文。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 正如我們在二零零七年五月八日的會議上解釋，擬議第 33(1A)條訂明環境運輸及工務局局長有權為“以下所有或任何目的”訂立規例。因此除(a)至(c)節列明規例所規定的主要事宜外，還須在同一條條文加入(d)節作為一般條文，以便就劃設西北鐵路巴士站等相關事宜制訂規例。

就新增的第 15A(A)(3)條及 15A(A)(4)條擬作的修改

因應委員的建議，我們會於第 15A(A)(3)條加入“其他”一詞以能更清楚表達該條文內所指的損失或損害，並用粗黑字體標示如下，方便委員參考。其他的修訂是為使行文更為暢通易明。

第 15A(3)及 15A(4)條擬作的修改文本如下：

“(3) 凡專營權中任何關乎九鐵公司鐵路的部分根據第15(1)條被暫時中止，而該項暫時中止是可歸因於某指明原因 —

(a) 凡在與該部分的專營權被暫時中止有關連的情況下，根據第15(5)條被接管的經營權財產蒙受任何損失或損壞(為免生疑問，不包括使用或管有該經營權財產的權利的損失)，政府有法律責任就該等損失或損壞支付補償；及

(b) 在不抵觸(a)段的情況下，凡港鐵公司蒙受任何**其他種類**的損失或損害(包括任何相應而生的損失)而該項損失或損害在任何方面是該部分的專營權被暫時中止所引致的，或在任何方面是可歸因於該項暫時中止的，政府沒有任何法律責任就該項損失或損害支付補償。

(4) 如專營權中任何關乎九鐵公司鐵路的部分根據第15(1)條被暫時中止，而該項暫時中止是可歸因於並非指明原因的原因，則政府有法律責任就以下事宜支付補償 —

(a) 在與該部分的專營權被暫時中止有關連的情況下，根據第 15(5)條被接管的經營權財產蒙受任何損失或損壞(為免生疑問，包括使用或管有該經營權財產的權利的損失)；及

(b) 港鐵公司所蒙受的任何種類的其他實際損失或損害(但為免生疑問，不包括任何相應而生的損失)，而該項損失或損害是該部分的專營權被暫時中止而直接引致的，或是可歸因於該項暫時中止的。”

為方便委員參考，我們提供擬作修改的標記文本如下：

“(3) 凡專營權中任何關乎九鐵公司鐵路的部分根據第15(1)條被暫時中止，而該項暫時中止是可歸因於某指明原因 —

(a) 政府有法律責任就任何凡在與該部分的專營權被暫時中止有關連的情況下，根

據第15(5)條被接管的經營權財產蒙受任何的損失或損壞(但為免生疑問，不包括使用或管有該經營權財產的權利的損失)，政府有法律責任就該等損失或損壞支付補償；及

- (b) 在不抵觸(a)段的情況下，凡港鐵公司蒙受在任何方面是該部分的專營權被暫時中止所引致或是可歸因於該項暫時中止的任何其他種類的損失或損害(包括任何相應而生的損失)而該項損失或損害在任何方面是該部分的專營權被暫時中止所引致的，或在任何方面是可歸因於該項暫時中止的，政府沒有任何法律責任就該項損失或損害支付補償。

(4) 如專營權中任何關乎九鐵公司鐵路的部分根據第15(1)條被暫時中止，而該項暫時中止是可歸因於並非指明原因的原因，則政府有法律責任就以下事宜支付補償 —

- (a) 在與該部分的專營權被暫時中止有關連的情況下，根據第 15(5)條被接管的經營權財產蒙受任何的損失或損壞(為免生疑問，包括使用或管有該經營權財產的權利的損失)；及
- (b) 港鐵公司所蒙受、並是該部分的專營權被暫時中止而直接引致的或是可歸因於該項暫時中止的任何種類的其他實際損失或損害(但為免生疑問，不包括任何相應產生的損失)，而該項損失或損害是該部分的專營權被暫時中止而直接引致的，或是可歸因於該項暫時中止的。”

《渡輪服務條例》(第 104 章)第 25(1)條

(1) 如行政長官會同行政會議覺得專營公司無好的因由而沒有或會相當可能沒有概括地或在任何專營服務方面維持適當而有效率的服務，行政長官會同行政會議可指示署長向該專營公司送達書面通知，要求專營公司在該通知書送達後 28 天內，以書面提出因由，解釋—

- (a) 為何不應將該通知書所列專營服務的經營權撤銷；或
- (b) 為何不應將其專營權全部撤銷。

《公共巴士服務條例》(第 230 章)第 24(1)條

(1) 如—

(a) 行政長官會同行政會議覺得，某專營公司無良好因由而沒有或相當可能不按照第 12 條全面地或就任何指明路線維持適當而有效率的公共巴士服務；或

(b) 某專營公司沒有繳付根據第 22 條所施加的經濟罰則，則行政長官會同行政會議可指示署長向該專營公司送達書面通知，規定該專營公司在通知書送達後 28 天內，以書面提出因由，解釋—

- (i) 為何不應撤銷該專營公司在通知書所列的指明路線經營公共巴士服務的權利；或
- (ii) 為何不應撤銷其全部專營權，

而任何該等通知書均須指明該項權利或該專營權可被撤銷的理由。