

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(4)1506/14-15號文件

檔號：CB4/BC/2/14

2015年10月9日內務委員會會議文件

《2015年山頂纜車(修訂)條例草案》委員會報告

目的

本文件旨在匯報《2015年山頂纜車(修訂)條例草案》委員會(下稱"法案委員會")的商議工作。

背景

現行法例及執行情況

2014年以前的經營權

2. 山頂纜車自1888年起開始投入運作，現已成為深受旅客和本地市民歡迎的旅遊及消閒設施。全長1.4公里的纜車軌道及4個中途站建於政府土地；而軌道兩端的終點站，則位處現任營辦商山頂纜車有限公司(下稱"纜車公司")名下的土地。纜車公司根據《山頂纜車條例》(第265章)(下稱"《條例》")第2A(1)條獲批由1984年1月1日開始為期10年的經營權，而纜車公司須繳付一筆279萬元不得退還的地價補付費用。當時的運輸司滿意纜車公司對進行山頂纜車及附屬設備改善及現代化工程所作出的承擔，因此批准將纜車公司的經營權延續10年。此外，山頂纜車的車費不再受到規管。

3. 2003年11月，行政長官會同行政會議同意批准將纜車公司營運和經營山頂纜車的權利期限再延續10年，即由2004年1月1日起至2013年12月31日止。批出經營權時已考慮到纜車公司在服務和安全方面的表現良好，以及所承諾推行的多項便利乘客的措施，而纜車公司同時就經營期支付了一筆過3,680萬元的地價補付費用。

2014年至2015年的過渡經營權安排

4. 有見相關的經營權會在2013年12月31日屆滿，纜車公司在2012年年底向政府要求延續經營權。根據政府當局的資料，纜車公司亦表示有意改善山頂纜車的系統及服務。至於經營權安排方面，政府當局和纜車公司原先的理解是，《條例》第2A(5)和2A(6)條為山頂纜車在2013年後繼續營運提供了依據，只要纜車公司提出申請、繳付地價補付費用，以及獲行政長官會同行政會議批准，山頂纜車便可在2013年後繼續營運。然而，當政府當局就山頂纜車在2013年後的經營權延續安排與纜車公司進行商討，及經律政司進一步審議有關法例及提出法律意見後，政府當局才知悉第2A(5)和2A(6)條屬一次性條文，在2013年後不能再據此延續經營權。政府當局須修訂《條例》，以讓行政長官會同行政會議批出2013年以後的山頂纜車經營權。

5. 政府當局在2013年7月19日徵詢交通事務委員會的意見後，決定分兩階段進行修例工作。首階段工作是修訂《條例》，向纜車公司批出由2014年1月1日開始為期兩年的經營權，作為一項過渡措施。在第二階段，政府當局會在兩年過渡期內研究和決定山頂纜車的長遠營運安排，包括評估纜車公司所建議的提升山頂纜車系統和服務的計劃(下稱"提升計劃")是否可取和可行，以及纜車經營權長遠應如何因應提升計劃而批出、延續和在有需要時終結。

6. 2013年10月9日，政府當局向立法會提交《2013年山頂纜車(修訂)條例草案》(下稱"2013年條例草案")，以賦權行政長官會同行政會議向纜車公司批出為期兩年的經營權。立法會於2013年10月11日成立法案委員會，審議2013年條例草案。其後，立法會於2013年11月20日通過2013年條例草案。行政長官會同行政會議於2013年12月10日同意根據《條例》向纜車公司批出營運和經營山頂纜車的權利，由2014年1月1日起至2015年12月31日止，為期兩年。纜車公司須就山頂纜車路軌及中途站位處的政府土地，按十足市值向政府當局繳付一筆過不得退還的地價補付費用，金額為2,500萬元。

2015年以後的經營權及纜車公司的提升方案

7. 在2015年3月23日的經濟發展事務委員會會議上，政府當局就第二階段修訂《條例》的建議徵詢委員的意見。有關建議旨在就批出由2016年1月1日起生效的山頂纜車經營權訂定條

文，並為其他關於經營山頂纜車的長遠安排提供法律基礎。
《2015年山頂纜車(修訂)條例草案》(下稱"條例草案")其後於2015年4月24日刊憲。

8. 根據相關的立法會參考資料摘要(檔案編號：THB(T)CR 2/5591/75)，條例草案的其中一項建議是訂定離場機制，讓經營權能順利轉手。離場機制建議就必要處所¹實施強制出租安排，以市值租金出租有關處所；以及就必要設備²實施強制出售安排，規定買方須就獲取必要設備向賣方支付相等於該設備當時的實際價值的款項。如就強制出租及出售安排的租金額／補償或其他條款出現爭端，爭端會透過仲裁解決(如雙方同意)或交由土地審裁處裁決(如雙方沒有就仲裁達成協議)。律政司已確認這兩項安排符合《基本法》第六條³和第一百零五條⁴關於保護私有財產的規定。纜車公司已表示願意在離場時出租(而非出售)用地及建築物的相關部分。

9. 纜車公司曾向政府表示有意在現行經營權於2015年年底屆滿時繼續提供山頂纜車服務，並計劃提升山頂纜車系統及改善現有設施。為加深了解纜車公司的提升計劃，經濟發展事務委員會於2015年4月9日在花園道山頂纜車總站進行實地視察。其間，纜車公司向參與活動的議員簡介有關計劃的細節，詳情載於纜車公司的意見書(立法會CB(4)1208/14-15(03)號文件)——

- (a) 建造更長的車廂，使載客量由現時的120人增加66%至200人；
- (b) 設置寬敞的全天候候車區；
- (c) 安裝全新的動力及信號系統；
- (d) 翻修山頂纜車山頂站、控制室及纜車機房；及

¹ 在條例草案中，"必要處所"一詞的定義是指行政長官會同行政會議認為對經營纜車屬必要的任何土地、構築物或建築物。

² 在條例草案中，"必要設備"一詞的定義是指行政長官會同行政會議認為對經營纜車屬必要的纜車車廂、動力、工程設施、機械裝置、機械、器具或物品。

³ 《基本法》第六條訂明，"香港特別行政區依法保護私有財產權。"。

⁴ 《基本法》第一百零五條訂明，"香港特別行政區依法保護私人和法人財產的取得、使用、處置和繼承的權利，以及依法徵用私人和法人財產時被徵用財產的所有人得到補償的權利。徵用財產的補償應相當於該財產當時的實際價值，可自由兌換，不得無故遲延支付。企業所有權和外來投資均受法律保護。"。

- (e) 更換所有纜車軌道，以支援較重的車廂，並進行主要軌道基建及橋樑加固工程。

條例草案

10. 條例草案旨在就批出和終止山頂纜車經營權；強制出租或售賣經營山頂纜車的必要財產；以及將《條例》的政策責任移轉予商務及經濟發展局局長，訂定條文。條例草案建議作出的主要修訂包括——

- (a) 建議把《條例》中對運輸及房屋局局長的提述，修訂為商務及經濟發展局局長；亦建議加入一個界定商務及經濟發展局局長的定義(草案第4(3)條)，以縮短該等提述(草案第8至12、16至21及24條)；
- (b) 草案第4條更新"公司"的定義，使行政長官會同行政會議可向任何行政長官會同行政會議認為合適的法人團體批出經營權；
- (c) 草案第5條廢除《條例》第2A條有關營運和經營纜車的權利；
- (d) 草案第6條加入一項新條文(第2B(1)條)，賦權行政長官會同行政會議批出自2016年1月1日起為期不超過10年的經營權。此權力可行使多於一次。此外，每次根據第2B條批出經營權後，可按照新的第2B(5)條將該經營權延續不多於10年；
- (e) 草案第13條在第8條中加入若干條文，賦權商務及經濟發展局局長，在經營者有或曾經有失責行為⁵時採取行動(新的第8A至8D條)。行政長官會同行政會議亦獲賦權在經營者有或曾經有失責行為時，終止有關經營權(新的第8E條)；
- (f) 草案第14條廢除《條例》第9、10及11條⁶；

⁵ 該等失責行為可包括安全理由、現有經營者未有遵從批出經營權的條款，又或有證據顯示現有經營者可能會破產。

⁶ 第9條關乎公司中止使用纜車，第10條關乎如公司無力清償債務時的程序，第11條則關乎政府購買纜車。

- (g) 草案第15條加入第11A至11D條，賦權行政長官會同行政會議，在經營權屆滿或終止時作出命令。如某處所及設備對經營山頂纜車屬必要的，可命令強制出租該處所(新的第11B條)及強制售賣該設備(新的第11C條)⁷。

法案委員會

11. 在2015年5月8日的內務委員會會議上，議員同意成立法案委員會審議條例草案。法案委員會的委員名單載於**附錄I**。法案委員會由林健鋒議員擔任主席，共舉行了4次會議，並在其中一次會議上聽取了團體代表的意見。曾向法案委員會提出意見的3個團體分別為纜車公司、公民黨及自由黨。

法案委員會的商議工作

12. 法案委員會支持條例草案的政策方向。委員亦歡迎將《條例》的政策責任由運輸及房屋局局長移轉予商務及經濟發展局局長。委員及團體代表在商議過程中提出的關注事項，綜述於下文各段。

符合《基本法》第六條和第一百零五條的規定

13. 部分委員及法案委員會法律顧問(下稱"法律顧問")對條例草案建議的強制出租必要處所，以及強制出售必要設備的安排，是否符合《基本法》第六條和第一百零五條的規定，提出關注。委員亦請政府當局研究以非立法方式實施擬議的強制出租安排是否可行。自由黨認為，擬議的強制出租安排未必可保障私有財產擁有人的權利。公民黨亦關注到，擬議的強制出租安排可能會遭受法律挑戰，應謹慎處理。

⁷ 擁有總站用地、關連處所及對經營山頂纜車屬必要的其他資產的人，或須向行政長官會同行政會議指定的任何一方(下稱"被指定的一方"，例如新經營者)，出租其擁有的必要處所(即行政長官會同行政會議認為對經營纜車屬必要的任何土地、構築物或建築物)，以及售賣其擁有的必要設備(即行政長官會同行政會議認為對經營纜車屬必要的纜車車廂、動力、工程設施、機械裝置、機械、器具或物品)。被指定的一方須就所租用的必要處所向擁有人繳付租金，以及就獲轉讓的必要設備(如有的話)向擁有人繳付款項。

強制出租安排

14. 部分委員認為，即使可在條例草案中作出安排，並訂明須以市值租金出租必要處所，但擁有人的財產仍有可能受到損害。舉例而言，擁有人必須(i)把必要處所租予政府指定的新經營者；(ii)同意任何對必要處所的結構作出的建議改動；及(iii)繼續租賃安排，即使新經營者沒有遵守某些租契條款。

15. 據政府當局解釋，引入擬議的強制出租必要處所的安排，目的是容許山頂纜車經營權在有需要時可以易手。這樣可避免因法律沒有設定離場機制而令纜車公司實際上成為唯一可經營山頂纜車的機構。強制出租安排並不同《基本法》第一百零五條下的徵用財產，因為相關處所的擁有權仍屬纜車公司。纜車公司有權收取市值租金，或按其意願出售有關處所。事實上，相對於強制購買必要處所，纜車公司認為強制出租安排較為可取。

16. 此外，律政司已審視強制出租安排能否符合"相稱原則"(如適用的話)。根據"相稱原則"，在不構成徵用財產的情況下，對財產權作出任何干擾，須平衡社會整體利益的需要和保障個人權利的需要。根據*希慎興業有限公司和其他各方訴城市規劃委員會*一案(民事上訴2012年第232及233號)，上訴法庭對普通法下的"相稱原則"應否適用於保護私人和法人的財產權有所保留。因此，條例草案建議的強制出租安排符合《基本法》第一百零五條下"依法"保護財產的使用權和處置權的要求。政府當局進一步向委員保證，即使假設"相稱原則"適用，由於強制出租安排能夠平衡社會整體利益(制定離場機制防止單一營辦商壟斷及避免纜車服務中斷)和保障財產擁有人的權利(收取必要處所的市值租金)，這項安排也能符合"相稱原則"的要求。委員察悉，上述案件正在上訴至終審法院。

17. 委員察悉，政府會要求強制出租安排下的承租人向出租人繳付必要處所(包括土地)的市值租金，以盡量保障財產擁有人的利益。如就租金金額出現爭端，爭端會透過仲裁或交由土地審裁處解決。政府當局強調，在爭端有待解決時，條例草案訂明新經營者可先接管"必要處所"，以免服務中斷。

18. 儘管如此，部分委員認為，強制出租安排會影響該兩幅總站用地的資產價值，原因是非必要處所的出租條款會較差，或有關用地不能整幅用作重建。政府當局解釋，纜車公司和凌霄閣屬同一控股公司，而山頂纜車的營運可視為吸引和接載潛

在顧客到訪凌霄閣的配套設施。至於位於花園道的總站用地，其於上層辦公室本質上與總站並無直接功能上的關係。政府當局進一步表示，擬議的強制出租安排只適用於兩幅用地中主要用作總站及機房的部分，而不會影響該等用地的其他部分。政府當局進一步解釋，花園道總站用地及山頂總站用地上一次的重建分別在1980年代及1990年代進行。在重建期間，纜車服務依然能以符合法例及當時批出經營權條款的規定運作。條例草案沒有就這方面的安排提出任何改變。政府當局強調，土地擁有人如有意重新發展有關用地，可根據批地條款進行重新發展，山頂纜車的營運不會影響土地擁有人的這項權利。

19. 部分委員認為，由新經營者向擁有人購買必要處所，以避免每次在強制出租安排的期限屆滿時須進行商議或處理有關市值租金的爭端(如有的話)，是較直截了當的做法。政府當局解釋，條例草案並不禁止市場力量發揮作用，若擁有人能與新經營者自行就出售或出租必要處所達成協議，行政長官會同行政會議便無需行使權力作出要求強制出租的命令。當局同意修訂擬議第11B及11C條，在條例草案中反映上述政策原意。具體而言，該兩項條文將予以修訂，訂明除非行政長官會同行政會議信納，如不根據第11B(1)及11C(1)條行使權力，纜車運作便會出現中斷的重大風險，否則該權力不得行使。

20. 部分委員認為，政府亦可購買該等處所，並將之租予新經營者。政府當局解釋，若採用購買資產的做法，將意味新經營者或須在進場時支付巨額款項，這將變相提高入場門檻，不利於在有需要時引入競爭。若政府須出資購買必要處所，便會涉及大筆公帑。事實上，纜車公司已表示反對任何強制收購其土地或處所的做法，因為該公司認為這會做成不公平的據用私有財產。

強制出售安排

21. 委員察悉，政府當局的意見認為擬議的強制出售安排類似徵收財產，此舉可能會被視作《基本法》第一百零五條所指的"徵用"財產，法律規定必須向資產擁有人作出相當於該財產當時的實際價值的補償，不得無故遲延支付。由於條例草案規定向資產擁有人支付的補償金額須按實際價值評估，政府當局認為擬議的強制出售安排符合《基本法》第六條及第一百零五條的規定。

"依法"

22. 委員注意到，《基本法》第六條和第一百零五條均要求政府"依法"保護私有財產權。據政府當局表示，《基本法》第一百零五條中"依法"一詞確認了法律確定性的原則，並要求須讓市民可充分接觸有關法律以及確切地明白並管制其行為。因此，"依法"是指政府不可以任意限制私人 and 法人財產權。但《基本法》第一百零五條是容許政府可以在需要時通過立法"依法"限制財產權或"依法"徵用財產。擬議的強制出租安排正是政府通過立法對財產權"依法"施加的限制。

23. 政府當局表示，根據兩幅總站用地的土地契約條款，有關用地可用作與經營山頂纜車有關的目的，但纜車公司可選擇不把該等用地用作此目的。纜車公司可將該等用地用作土地契約所允許的其他用途，但有關用途須符合城市規劃委員會所批准的相關分區計劃大綱圖的規定。

先例及參考例子

24. 為回應委員的關注，政府當局提供資料，說明訂有強制出租安排的本地及海外⁸法例。本地法例中有數個關於交通服務的例子，分別為《公共巴士服務條例》(第230章)第IV部、《渡輪服務條例》(第104章)第V部及《香港鐵路條例》(第556章)第IV部(下稱"該3條條例")。該等條例均載有條文，訂明政府在某些情況下可在指明的期間內接管私人或法人財產。政府一直沒有行使任何有關的法定權力接管私有財產。政府當局利用該3條條例說明強制出租安排並非前所未有的概念。儘管如此，政府當局進一步闡述，條例草案建議的強制出租安排與上述例子有分別。而上述例子亦互有不同(例如接管期長短及在何情況下會行使有關權力⁹)。委員察悉，在現行經營權屆滿或終止後，行政長官會同行政會議如未能在市場上物色合適的經營者，條例草案不排除把經營權批給政府的附屬機構。法律顧問亦提述擬議的第2B條，並指出山頂纜車經營權的延續，亦是由行政長官會同行政會議決定。

⁸ 海外法例包括紐約《租金穩定法典》(Rent Stabilization Code)及美國《1986年電訊法令》(Telecommunications Act of 1986)。法庭在*The Greystone Hotel Co. v. The City of New York Edward Hochman*一案中曾考慮前者。

⁹ 部分適用於緊急情況，其他則適用於專營權被撤銷或已屆滿但不獲延續的情況。

25. 政府當局解釋，在《1985年山頂纜車(修訂)條例草案》通過前，《條例》已提供離場安排，並賦予當時的總督會同行政局權利，可在纜車公司獲得授權建造纜車起計28年屆滿後的6個月內，或於隨後任何一段7年期限屆滿後的6個月內，強制回購山頂纜車的業務。然而，當《1985年山頂纜車(修訂)條例草案》通過後，《條例》不再包括任何有關離場安排的條文。條例草案基本上是恢復在過去30年間《條例》付諸闕如的離場安排。擬議的強制出租安排是解決《條例》中缺乏離場機制問題的最切實可行的方法。

26. 有委員關注到，擬議的強制出租安排會成為先例，對公共設施及服務以至私有財產權造成重大影響。在討論過程中，委員察悉，就立法的情況而言，先例會作為參考。政府當局回應這項關注時強調，雖然當局在擬備一項立法建議時可能會參考以往做法或安排，但該建議須經立法會審議，議員可研究該建議所參考的例子或所採用的安排是否適當和足夠。因此，日後若政府當局在任何立法建議中提出採用擬議的強制出租安排，立法會可研究該建議，以決定在該建議中實施擬議的強制出租安排是否一項適當和足夠的安排。

透過修改土地契約及在經營權內納入實施強制出租安排的條款

27. 部分委員表示，保護財產權是法治的基石。他們認為，要實施擬議的強制出租安排，較恰當的做法是使纜車公司同意把指定用作經營山頂纜車的相關地塊的現有批地契約交回政府，並要求政府向纜車公司重新批出土地契約，在當中載入擬議強制出租安排的條款。這樣便無須在法律中訂立有關規定。

28. 據政府當局解釋，即使總站用地的土地契約承租人(現時為纜車公司)同意修改兩幅總站用地的租契，土地契約與任何其他合約一樣，對非締約方(例如這個案中的新山頂纜車營辦商)並無任何約束力。因此，強制出租安排下的承租人(即新營辦商)須繳付必要處所的市值租金的規定，以及擬議第11D條下的爭端解決機制，並不能對任何非締約方強制執行。事實上，只有透過立法方式，才能賦權土地審裁處處理有關強制出租條款的爭端。再者，纜車公司表示，修改土地契約條款可涉及土地使用規限及地價補付費用等複雜敏感的事宜，纜車公司及政府至少需時數年，才可就修改土地契約達成協議。而經修改的土地契約條款是否同樣能約束纜車公司的業權承繼人，亦屬未知之數。迄今為止，普通法下並無案例可就此問題提供清晰的答案。

29. 有鑒於政府當局的解釋，部分委員進一步建議以其他非立法方式實施強制出租安排，例如參考大廈公契的模式，公契對大廈租客的權利和責任均具約束力。政府當局表示，該項建議並不可行，因為就公契而言，憑藉《物業轉易及財產條例》(第219章)第41條的規定，所有共同擁有人均須遵守公契中與土地有關的契諾。儘管如此，由於共同擁有人的租客並非公契的締約方，所以只須遵守公契中的限制性契諾(例如不准飼養寵物等)，而無須遵守積極性契諾(例如繳付拖欠的管理費等)。因此，即使財產擁有人同意修改土地契約，加入一項條款規定強制出租安排下的承租人須繳付市值租金，此條款對新經營者亦無約束力，因為新經營者並非土地契約及公契的締約方。

30. 有意見認為，政府當局可以把強制出租安排的規定納入為經營權的條款，藉以約束新經營者。據政府當局表示，若採用這做法，每當經營權易手時，政府當局便須與新經營者磋商。由於每次磋商結果均無法預料，這種不確定性將不利山頂纜車服務的持續運作，因而令離場安排失效。

31. 部分委員並不贊同政府當局的解釋。謝偉俊議員仍認為透過修改土地契約實施擬議的強制出租安排，是較可取的做法。易志明議員認為，為體現《基本法》第一百零五條對私有財產權的保護效力，應規定任何人(包括政府在內)均不可就有關財產的批地契約施加任何其他規定。為了有更多時間修改土地契約以實施強制出租安排，易議員建議再向纜車公司批出為期兩年的過渡經營權。姚思榮議員指出，山頂纜車的經營涉及公眾利益，當局不應延遲批出2015年年底後的經營權。

批出經營權 —— 公眾諮詢

32. 在逐項審議條例草案條文期間，委員就行政長官會同行政會議在決定是否向法人團體批出經營權時須否考慮公眾意見一事交換意見。公眾意見的例子包括立法會、中西區區議會及其他機構所表達的意見。經參考香港電視網絡有限公司一案後，部分委員認為，在條例草案的擬議第2B(3)條中，除了已列出的5項事宜外，亦須明文載列這項要求。公民黨亦認為，公眾意見應是行政長官會同行政會議須考慮的事宜之一。

33. 政府當局解釋，按照法例草擬的慣例，在擬議的第2B(3)條中“行政長官會同行政會議須考慮所有有關事宜，包括——”這一句的意思，是指須予考慮的事宜不限於該條文所列

的5項，因此無需修訂該條文。政府當局必然會按既定做法在諮詢立法會後才批出經營權。事實上，這正正是政府當局在提交條例草案前所做的事情，而條例草案的目的之一是就批出由2016年1月1日起生效的經營權訂定條文。2015年3月，政府當局亦在不會影響商議結果的前提下，就2016年1月1日起計為期10年的新經營權可能批予纜車公司與纜車公司作出商討一事，諮詢經濟發展事務委員會。政府當局同意，運輸及房屋局局長會於條例草案恢復二讀辯論時所發表的演辭中承諾，政府當局會先諮詢立法會，然後才就批出經營權向行政長官會同行政會議作出建議。局長亦會解釋，在適當時候，當纜車公司如提出申請第二個10年期的經營權及提交提升計劃，而政府亦已就該申請及提升計劃作出評估，政府當局將會諮詢立法會，然後才向行政長官會同行政會議作出建議，並一併提交所有接獲的意見書，供行政長官會同行政會議考慮。

經營權申請

34. 部分委員支持建議，規定政府當局在指明的期間內，須就山頂纜車經營權的申請向行政長官會同行政會議提交建議，以及通知申請人有關結果，以增加營商的確定性。

35. 據政府當局解釋，當局在日後批出新經營權時，會按照《釋義及通則條例》(第1章)第70條行事。該條文訂明，"凡無訂明或限制在某特定時間內辦理的事情，不得作不合理的延擱，並須每遇適當情況時辦理"。考慮到委員提出的關注，政府當局建議動議一項修正案，在擬議第2C(2)條加入條文，訂明行政長官會同行政會議對經營權申請作出決定，須無不合理延遲。

在公司有失責行為時作出終止經營權的命令

36. 委員察悉，法律顧問的意見認為根據擬議第8E(3)條，行政長官會同行政會議在根據擬議第8E(1)(b)條行使權力前，須考慮所有有關事宜。有見及此，法律顧問要求政府當局釐清在上述情況下行政長官會同行政會議會考慮的有關事宜為何。政府當局表示，當公司有擬議第8A(a)至(c)條所指的失責行為時，政府當局需要先查明情況，包括失責行為的程度，並考慮公司作出的陳述，然後才根據擬議第8B、8C及8E條採取行動。同時，是否確實有擬議第8A(d)條所指的失責行為。擬議的第8E條會因此自動被觸發。關於另一項相關事宜，委員建議在擬議第8A(a)條的中文文本中以"維修保養"取代"維持"一詞，政府當局對此並無異議。

未來路向

37. 據纜車公司表示，如條例草案以現有形式獲得通過，該公司有意先向政府申請由2016年1月1日起計為期10年的經營權，待經營權獲批後便會立即申請延續該經營權，由2026年1月1日起計，為期10年，並會把提升計劃一併提交政府正式審批。纜車公司預計需要4至5年時間完成有關山頂纜車及其基礎設施的提升計劃。一名團體代表(即自由黨)關注到，在提升工程施工期間必需保育山頂一帶的自然環境。

38. 政府當局表示，有關的政策局／部門會仔細審視纜車公司提交的提升計劃，包括擬議措施對環境的影響。鑒於就批出首10年期經營權一事諮詢立法會的工作經已完成，政府當局會按照既定做法，就纜車公司申請第二個10年期經營權的事宜諮詢立法會，當中應包括纜車公司的提升計劃詳情。對於有意見要求在該20年期經營期內進行中期檢討，政府當局承諾會在適當時候(例如在批出或延續經營權之前)向立法會匯報山頂纜車服務的表現。

委員會審議階段修正案

39. 政府當局提出就條例草案動議第19、35及36段詳述的委員會審議階段修正案(下稱"修正案")。政府當局擬動議的整套修正案擬稿載於**附錄II**。法案委員會對該等修正案並無異議。

40. 謝偉銓議員已表明有意考慮就條例草案動議修正案(立法會CB(4)1376/14-15(01)號文件)。

政府當局須採取的跟進行動

41. 政府當局同意採取以下行動——

- (a) 在運輸及房屋局局長於條例草案恢復二讀辯論時發表的演辭中承諾，會先諮詢立法會，然後才就(依據第2B(1)或第2B(5)條)批出經營權向行政長官會同行政會議作出建議，並一併提交所有接獲的意見書(第33段)；

- (b) 按照第41(a)段所述，鑒於就批出首10年期經營權(由2016年開始生效)一事諮詢立法會的工作經已完成，當局會就纜車公司申請第二個10年期經營權(由2026年開始生效)的事宜諮詢立法會。如纜車公司申請第二個10年期的經營權及提交提升計劃，當政府已就該申請及提升計劃作出評估後，當局會就第二個10年期經營權展開諮詢(第33段)；及
- (c) 在適當時候(例如在批出或延續經營權之前)向立法會匯報山頂纜車服務的表現(第38段)。

恢復條例草案的二讀辯論

42. 在政府當局動議有關修正案的前提下，法案委員會支持在2015年10月28日的立法會會議上恢復條例草案的二讀辯論。

徵詢意見

43. 謹請議員察悉法案委員會的商議工作。

立法會秘書處
議會事務部4
2015年10月8日

《2015年山頂纜車(修訂)條例草案》委員會

委員名單

主席 林健鋒議員, GBS, JP

委員 陳鑑林議員, SBS, JP
王國興議員, BBS, MH
何秀蘭議員, JP
謝偉俊議員, JP
易志明議員, JP
姚思榮議員, BBS
陳恒鑌議員, JP
陳家洛議員
郭偉強議員
張華峰議員, SBS, JP
單仲偕議員, SBS, JP
謝偉銓議員, BBS

(合共：13位委員)

秘書 游德珊女士

法律顧問 李凱詩小姐

由運輸及房屋局局長動議的修正案

<u>條次</u>	<u>建議修正案</u>
6	在建議的第2C條中，加入 — "(3) 行政長官會同行政會議對經營權申請作出決定，須無不合理延遲。"
13	在建議的第8A(a)條中，在中文文本中，刪去"維持"而代以"維修保養"。
15	在建議的第11B條中，加入 — "(1A) 除非行政長官會同行政會議信納，如不根據第(1)款行使權力，纜車運作便會出現中斷的重大風險，否則該權力不得行使。"
15	在建議的第11C條中，加入 — "(1A) 除非行政長官會同行政會議信納，如不根據第(1)款行使權力，纜車運作便會出現中斷的重大風險，否則該權力不得行使。"