

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

香港鐵路附例及香港鐵路（西北鐵路）附例

目的

本文件介紹《香港鐵路附例》（第556B章）（下稱《港鐵附例》）及《香港鐵路（西北鐵路）附例》（第556H章）（下稱《西北鐵路附例》）自兩鐵合併以來的施行情況。立法會曾於2009及2010年就兩套附例的檢討進行討論。本文件亦報告香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）打算以當時立法會討論的基礎，重新檢視附例，以令兩套附例更為清晰一致之餘，亦能更切合現今鐵路服務運作的需要。

法律框架

2. 香港人煙稠密，道路空間有限。為提供交通便利，政府的交通政策是以公共交通為本，以鐵路為骨幹。現時，公共交通使用人次佔所有交通工具的使用人次達九成，每日人次達 1 200 萬，當中每日超過 500 萬乘客人次使用港鐵。港鐵能充份發揮其作為集體運輸系統的功效，成為一個使用率極高而又運作順暢的鐵路系統，有賴專軌通道所帶來的暢順，但亦同時有賴乘客的配合。

3. 另外，一套完善的法律框架對鐵路運作的順暢亦必不可少。《香港鐵路條例》（第 556 章）（下稱《港鐵條例》）是政府於兩鐵合併時根據原有《地下鐵路條例》及合併後港鐵公司的業務範疇而修訂的法例。《港鐵條例》旨在向港鐵公司批予營運鐵路服務的專營權，及規管公司在專營權下的運作，包括為確保鐵路安全須符合的要求。

4. 為使港鐵公司能妥善而有效率地營運鐵路服務，《港鐵條例》第 34 條訂明港鐵公司可訂立附例。訂立附例的主要目的，是對乘客的行為作出合理的規範，確保港鐵公司能為乘客提供安全、可靠及順暢的鐵路服務。

5. 2007 年兩鐵合併時，原有分別適用於前地鐵公司及九廣鐵路公司重鐵系統的附例已合併成為現時的《港鐵附例》。而由於輕鐵為開放式系統，其營運環境及性質與重鐵系統不盡相同，因此沿用九廣鐵路公司的另一套附例，亦即《西北鐵路附例》。此附例同時涵蓋於新界西北提供的接駁巴士服務。兩套附例於 2007 年 12 月 2 日生效。

6. 為應付日常繁重及多樣的鐵路營運需要，兩套附例賦權港鐵公司可透過告示，就一些關乎車務運作細節及乘客須注意的事項等日常事務作出詳細規定，所涉的事項包括行李尺寸上限、鐵路處所內因安全而設立的乘客出入禁區及禁止吸煙的範圍等。此安排能令公司因應實際運作環境及乘客需要，透過行政措施迅速回應社會訴求。若告示所涉的事項為市民所廣泛關注，港鐵公司會作出諮詢，聆聽社會意見，接受監察。

7. 此法律規管框架符合鐵路服務營運需要，一直以來行之有效。

8. 正如上文第 2 段提及，港鐵是一個每日服務超過 500 萬人次的集體運輸系統。港鐵公司在制訂附例及根據附例發出的告示時，須確保整體乘客的利益得到充份保障，當中至為重要莫過於確保鐵路服務安全、可靠及順暢地運作。與此同時，港鐵公司亦會顧及不同乘客的合理需要，務求於兩者間取得一個恰當的平衡。

兩鐵合併後附例的施行情況

9. 自兩鐵合併以來，兩套附例一直有效運作，絕大部份乘客均合作及遵守附例。如乘客作出違例行為，港鐵公司會盡可能勸喻，以及在需要時向違規乘客發出書面警告。一般而言，港鐵公司只會在乘客有嚴重的違例行為或多次違例記錄的情況下才會考慮作出檢控。以 2015 年為例，港鐵重鐵、輕鐵及接駁巴士的總乘客量超過 19 億人次，但只有 2 643 宗因違犯附例而被檢控的個案（即約每 70 萬乘客人次才有一宗檢控個案）。當中，重鐵系統最常觸犯附例的例子包括沒有繳付車費（例如持有無效的車票乘搭東鐵綫頭等車廂或使用特惠車票但該些人士並不符合使用特惠車票的條件）及攜帶禁止的行李（例如超過體積或重量上限的行李）。至於輕鐵系統內觸犯的附例個案，則

大部份與乘客拒絕或沒有繳付適當車費有關。

10. 港鐵公司可執行附例職員人數約有 4 000 名。為確保附例執行的一致性，港鐵公司會為職工提供充足訓練及詳細指引。這些職員亦須定期參與重溫及深入培訓課程，令他們能掌握處理較複雜個案的方法及法庭就個別違反附例個案所作出的新近裁決等。

附例檢討

11. 2007 年立法會審議兩鐵合併的法例。當時，因應議員的意見，港鐵公司承諾日後會參考兩鐵合併後鐵路營運經驗，及議員在討論時提出的建議，檢討兩套附例。經檢討後，港鐵公司於 2009 年 1 月向鐵路事宜小組委員會（下稱「委員會」）提交檢討結果及修例建議，針對兩套附例當中不一致、重複及不合時宜之處作出修改。詳情見立法會 CB(1)2089/09-10(01)號文件。

12. 委員會於 2009 年 1 月及 2010 年 6 月進行了兩次討論。期間，除討論港鐵公司提交的修例建議（當中涉及兩套附例的一致性、罰則水平、是否仍然切合現今鐵路營運需要等議題）及港鐵公司為職員提供的訓練等事項外，委員亦就兩套附例個別條文表示關注，例如「粗言穢語」的定義（見《港鐵附例》第 28H(1)(a)條及《西北鐵路附例》第 22(1)(a)條）及條文是否應該不適用於私人對話。此外，議員亦有討論「衣著不恰當」的定義（見《港鐵附例》第 28G 條）及應如何判斷乘客的衣著是否不恰當。港鐵公司當時對議員的關注作出回應及因應議員的意見就兩套附例的條文再提出適當的修改。同時，港鐵公司清楚指出對兩套附例的任何修改，均須以不影響鐵路運作的安全、可靠及順暢為大前提，以充份保障整體乘客的最根本利益。

13. 然而，委員會未能就修例工作達成共識或得出明確方向。立法會其後對修改建議並無再作討論。雖然如此，港鐵公司自合併以來一直密切留意兩套附例的施行情況，注意到兩套附例整體運作上依然充份發揮作用。因此，從鐵路服務管理的工作而言，兩套附例現時無修訂的必要。

14. 然而，一如港鐵公司於 2009 及 2010 年進行檢討時曾指

出，兩套附例部份條文的確可以更為清晰、一致，亦有部份條文已不合時宜，可以作出適當修訂或刪除，以完善條文。因此，港鐵公司現建議按 2010 年提出的修例建議及立法會當時所表達的意見作基礎，再對兩套附例重新檢視，檢視工作預計可以一年左右完成，結果會向委員會提交，諮詢議員的意見。這次重新啟動檢討工作，港鐵公司會繼續在不影響鐵路系統安全、可靠及順暢運作的大前提下進行，確保日後經立法會審議通過的修訂附例，在與時並進之餘，亦能繼續為整體乘客的最根本利益作出充份的保障。

徵求意見

15. 請委員就上文第 14 段提及的檢討方向發表意見。

港鐵公司
2016 年 4 月