

主席就單仲偕議員建議提出的

- (i) 《1996年地下鐵路公司（修訂）條例草案》及
 - (ii) 《1996年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》
- 所作的裁決
-

單仲偕議員向我呈交了兩條其擬提交立法局的議員條例草案，即《1996年地下鐵路公司（修訂）條例草案》及《1996年九廣鐵路公司（修訂）條例草案》。他請我就根據《會議常規》第23條而言，該兩條條例草案是否具有“由公帑負擔的效力”提供意見。

2. 該兩條條例草案試圖修訂兩條有關的條例，以規定乘搭鐵路而須向地下鐵路公司（“地鐵”）及九廣鐵路公司（“九鐵”）支付的車資，以及就九鐵而言，於新界西北部輕便鐵路服務區內所乘搭的巴士的車資，應分別按地鐵及九鐵所制定的附屬法例而釐定。該兩條條例草案倘獲制定為法例，其預期效果是讓立法局可根據《釋義及通則條例》（第1章）第34條，使兩間公司的車資，一如附屬法例般受到審察。而立法局如認為有需要時，亦可憑藉同一條文更改車資。

3. 本局已兩次徵詢運輸司在這方面的看法，且亦已請單議員就該等看法作出回應。此外，我也考慮了立法機關法律顧問的意見。

4. 在考慮了各方表達的觀點後，我認為就《會議常規》第23條而言，單議員擬提出的兩條條例草案並不具有“由公帑負擔的效力”。

5. 運輸司認為就《皇室訓令》第XXIV(2)條及《常規》第23條所指，該兩條條例草案是具有“由公帑負擔的效力”的，其理據是一旦把地鐵及九鐵車資的最終控制權轉交立法局，便有實際可能導致政府的一般收入有所支出。

6. 按運輸司的看法，政府收入與地鐵及九鐵各別的收入是有着非常密切的關係。以地鐵而言，該公司的股本全屬政府所有，其源自盈利的股息撥歸政府，成為政府一般收入的一部分。由盈利累積的儲備，在財政司的指示下可轉撥入政府的一般收入。

7. 至於九鐵，該公司欠了政府一筆債項，其所支付的利息和借貸資本的還款，則是撥入發展貸款基金或者撥入政府的一般收入內。凡於任何一個財政年度，倘收入超於支出、撥作儲備的款項以及支付債務的款項，如財政司在諮詢九鐵後作出指示，則該超出之數得撥入政府的一般收入內。

8. 此外，政府可為地鐵及九鐵的借貸作擔保。而該兩條條例已聲明政府在履行任何該等擔保時，均是由政府的收入負擔的。因此，運輸司認為立法局若對已釐定的車資作任何干預，可能會對兩間公司的財政狀況造成極嚴重的打擊，並可能對政府的一般收入帶來一記即時的“重擊”。以地鐵而言，政府從股息方面的收入可能會有所減少，甚或完全喪失。以九鐵而言，其向政府償還債項的能力會受到不利影響。

9. 另外，運輸司亦質疑該兩條條例草案的措辭，是否可以達到預期的立法效力。

意見

10. 明顯地，該兩條條例草案的立法目的是要使兩間公司“日後”的車資調整成為附屬法例，好讓立法局有機會根據香港法例第1章第34條對之進行審察。這可能與兩間公司及／或當局的期望有很大的距離。不過，這方面並非屬我的職能；而我亦不能憑兩條條例草案的措辭而就它們是否可以達到預期的立法效力提供意見——本局無疑應自行決定該兩條條例草案的利與弊。

11. 該兩條條例草案一旦獲制定為法例後，日後試圖更改由附屬法例釐定的任何車資會否具有“由公帑負擔的效力”，並不是主席就該兩條條例草案而言在此階段所應關注的。在這方面，我是以前任立法局主席於去年對李柱銘議員及李鵬飛議員就《香港終審法院條例草案》所動議的擬議修正案所作的裁決為指引。李柱銘議員的修正案擬規定該條例應在由本局決議指定的日期，而非在一九九七年七月一日開始實施，藉以加速實施該條例。李鵬飛議員的修正案則擬令該條例草案於制定為法例之日起生效。當時主席裁定李鵬飛議員的修正案具有“由公帑負擔的效力”。至於李柱銘議員，主席則裁定倘其修正案獲通過，條例的實施日期仍須視乎日後動議的決議案內容而定；而到那時候才需要考慮該決議案是否具有“由公帑負擔的效力”。

12. 上述理念適用於是次情況。

13. 因此，我裁定就《會議常規》第23條而言，單議員提出的兩條條例草案並不具有“由公帑負擔的效力”。

立法局主席黃宏發

一九九六年七月三日