

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1981/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/BC/1/99/2

《地下鐵路條例草案》委員會 會議紀要

日 期：2000年1月4日(星期二)

時 間：上午9時

地 點：立法會會議廳

出席委員：劉健儀議員(主席)

丁午壽議員
何世柱議員
何承天議員
何俊仁議員
李卓人議員
李家祥議員
吳亮星議員
周梁淑怡議員
夏佳理議員
陳婉嫻議員
陳智思議員
陳榮燦議員
陳鑑林議員
單仲偕議員
楊孝華議員
劉千石議員
鄭家富議員
馮志堅議員

缺席委員：何秀蘭議員
何鍾泰議員
黃宏發議員
劉江華議員
鄧兆棠議員

出席公職人員：運輸局

運輸局副局長(1)

何鑄明先生

運輸局副局長(4)

周達明先生

運輸局首席助理局長(3)

鄧忍光先生

庫務局

庫務局副局長(2)

郭立誠先生

庫務局首席助理局長(投資)

葉錦菁小姐

律政司

高級助理法律草擬專員

顏博志先生

高級政府律師

蔡敏儀女士

應邀出席人士：地下鐵路公司

法律總監及董事局秘書

杜禮先生

財務總監

郭敬文先生

人力資源總監

陳富強先生

公司事務經理

梁陳智明女士

美林集團亞太區

常務董事

David Dunn先生

副總裁

張曉冬先生

富而德律師事務所

律師
黃喜信先生

地下鐵路公司員工協會

主席
陳善和先生

副主席
羅泮威先生

香港地下鐵路員工總會

理事長
麥培東先生

副理事長
林兆偉先生

副理事長
謝漢濱先生

地鐵公司員工評議會

總聯絡人
羅錦道先生

聯絡人
李光銳先生

消費者委員會

總幹事
陳黃穗女士

商營手法事務部首席主任
金馬倫先生

霸菱資產管理(亞洲)有限公司

行政總裁
潘善寧先生

香港科技大學

工商管理學院副院長
財務學系教授兼系主任
陳家強教授

列席秘書：總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員：助理法律顧問3
馮秀娟女士

高級主任(1)5
歐詠琴女士

經辦人／部門

I. 通過會議紀要

(立法會CB(1)707/99-00號文件)

1999年11月11日會議的紀要獲確認通過。

II. 與代表團體會晤

2. 主席歡迎各代表團體出席會議，並請委員注意未能出席是次會議的下列機構所提交的意見書：穆迪投資服務公司(立法會CB(1)544/99-00(06)號文件)、標準普爾國際評級有限公司(立法會CB(1)565/99-00號文件)及怡富控股有限公司(立法會CB(1)690/99-00(06)號文件)。

代表團體陳述意見

地下鐵路公司員工協會
(立法會CB(1)544/99-00(01)號文件)

3. 地下鐵路公司員工協會陳善和先生概述該會意見書的重點。他特別指出，該會在去年11月所進行的一項問卷調查結果顯示，約70%員工反對地下鐵路公司(下稱“地鐵公司”)私有化計劃，20%員工並無意見，只有10%對私有化計劃的建議表示支持。整體而言，該會對下列範疇表示關注：

- (a) 在上市後，該公司會削減人手，因而影響員工的職業保障，以及增加留任員工的工作量；

- (b) 由於股東、乘客與員工之間有利益衝突，員工的整套薪酬福利條件可能不會如過往般優厚；
- (c) 鑑於本港經濟正走下坡，乘客數字下降，現時並非進行首次公開招股的適當時機；及
- (d) 政府日後為監督該公司運作安全而採用的監察制度。

4. 在保障僱員利益方面，地下鐵路公司員工協會認為，儘管條例草案第41條規定所有現行合約安排(包括僱傭合約)均可獲得延續，但新公司若在私有化後更改僱用條款，員工便可能無法獲得充分保障。該會希望員工有機會參與制訂任何有關員工事宜的政策。

香港地下鐵路員工總會
(立法會CB(1)544/99-00(02)及CB(1)690/99-00(01)號文件)

5. 香港地下鐵路員工總會麥培東先生請委員注意該會去年12月所進行的一項調查。該項調查顯示，接近八成被訪員工均感職業保障和權益未獲明確而有效的保障，因而對地鐵私有化計劃採取保留態度。

6. 有關地鐵公司的私有化計劃建議，香港地下鐵路員工總會提出下列要求：

- (a) 維持現有員工編制；
- (b) 保留員工現時享有的薪酬水平及福利；
- (c) 檢討條例草案第29條；該條文有關地鐵有限公司僱員疏忽作為或不作為的罪行所處的監禁罰則過分嚴苛；
- (d) 委任員工代表進入董事局，將會提高生產力及確保資源獲得更有效的調配；及
- (e) 保留現有的營運模式及運作原則。

香港地下鐵路員工總會強調，若員工對私有化建議的關注事項無法獲得妥善處理，員工的士氣將大受打擊。

地鐵公司員工評議會
(立法會CB(1)544/99-00(03)號文件)

7. 地鐵公司員工評議會羅錦道先生向委員簡介該會就地鐵公司上市計劃向員工進行諮詢收集所得的下列意見：

- (a) 新公司的營運模式可能會有所轉變，由政府全資擁有的公司轉變為以商業原則營運的上市私營機構；
- (b) 員工的現行服務條款及條件在私有化後會較前為差；
- (c) 新公司可能把各營運部門分拆上市，因而導致部門之間因爭撥資源的問題而出現惡性競爭的情況；及
- (d) 政府可能在該公司的營運協議中訂立過多監管機制，從而削弱該公司的競爭力。

8. 地鐵公司員工評議會在總結時強調，若能加強私有化計劃進程的透明度，保證妥善處理有關員工的福利及關注事項，地鐵公司大多數員工會支持上市計劃，並希望獲得優先認購該公司股份的機會。

9. 在回應主席就上述第7(c)段提出的問題時，羅錦道先生澄清，員工關注的問題對有盈利或虧損的部門均適用。

消費者委員會
(立法會CB(1)544/99-00(04)號文件)

10. 消費者委員會(下稱“消委會”)總幹事陳黃穗女士向委員簡介該會提交意見書的重點。接著她集中討論消委會對地鐵公司私有化所關注的兩方面事項，供委員詳加研究。消委會關注的兩方面事項分別是消費者在票價及服務水平方面的保障，以及地鐵公司在交通服務市場的競爭位置。

11. 陳黃穗女士表示，作為推動消費者權益的機構，消委會支持採用競爭機制，使消費者獲得高水平的服務，並歡迎政府承諾會致力維持平等的競爭基礎及公平的經營環境，以確保消費者的權益可達致適當的水平，其中包括採用市場力量作為對加費的約制力量。消委會並認同香港的公共交通服務業正處於高度競爭環境。但政府於1999年10月發表的《第三次整體運輸研究

報告》指出，鐵路會成為本港運輸系統的骨幹，到了2016年，鐵路運輸系統在全港公共交通總載客人次中所佔的比例，將達至40%至50%。此兩項政策方針可能出現衝突，政府須確保本港可以繼續提供不同的交通模式、票價合理的交通工具，讓市民有所選擇。陳黃穗女士並請委員注意，市場參與者或會進行限制對手進入市場競逐的活動。由於條例草案沒有載明有關競爭及保障消費者事宜等條文，消委會期望政府在營運協議中訂明地鐵有限公司在此等範疇中的責任。

12. 就規管車費方面，消委會認為，地鐵公司進行私有化計劃的先決條件，是政府須承諾會維持一個具競爭性的環境，以及在營運協議中載明地鐵有限公司須面對競爭的規則。該規則應與政府的《競爭政策綱領》相類似。政府在該綱領中，呼籲各行業不要採用有損經濟效益或不利自由貿易的限制性經營方法。這樣可確保政府重視市場競爭，是政府施行有限度審查該公司加費申請的理據。

13. 鑒於私有化計劃非常重要，陳黃穗女士強調，政府與地鐵公司就主要問題進行商討時，應讓公眾知悉其討論過程，從而令市民清楚了解雙方在作出各項決定時所持的理據。

霸菱資產管理(亞洲)有限公司

(立法會CB(1)544/99-00(05)及CB(1)690/99-00(02)號文件)

14. 霸菱資產管理(亞洲)有限公司行政總裁潘善寧先生從一間投資機構的角度，歡迎政府進行地鐵私有化計劃。他強調應盡量保留地鐵公司行之已久的最有效運作模式，他並述及在私有化後能夠令該公司成功運作的因素，即運作上的獨立性、持續而能致力令股東獲得財政上回報的明確目標、管理方面的獨立性、釐定票價的自主權、維持現有的信貸評級、在評估工程項目(包括物業發展權)方面的客觀性，以及採用最新科技持續提升運作效率。

香港科技大學

(立法會CB(1)580/99-00及CB(1)690/99-00(03)號文件)

15. 香港科技大學財務學系系主任陳家強教授對地鐵公司私有化計劃表示支持。他認為私有化計劃可為該公司帶來創造經濟價值、改善管理文化、以及探討新業務機會等好處。他指出，由於地鐵有限公司獲給予專營權，營辦本港重要的運輸網絡，因此在股東的利益與公眾利益之間取得適當的平衡，實在至為重要。陳家強教

授認為，政府繼續保持其最大股東的地位、致力推動競爭、以及訂立規管地鐵有限公服務表現的營運協議細節，應足以保障公眾利益。

16. 就規管車費方面，陳家強教授認為，地鐵有限公司應享有釐定車費的自主權。若失去此方面的自主權，該公司將難以創造經濟價值及訂立長遠的業務規劃。陳家強教授贊同消委會就競爭所陳述的意見，認為政府建立一個有利於市場競爭的環境，將是地鐵有限公司能否以合理成本提供優質服務的關鍵要素。

委員的回應

17. 主席在邀請委員提問前，請他們注意地鐵公司就3個員工代表團體的意見所作的綜合回應(立法會CB(1)690/99-00(04)號文件)，以及地鐵公司就各代表團體向法案委員會提交的意見書逐一作出的回應。

(會後補註：地鐵公司就各員工代表團體向法案委員會提交的意見書逐一回應的函件已在會議席上提交，其後並隨立法會CB(1)718/99-00(01)至(03)號文件送交各委員。)

員工的一般關注事項

18. 陳鑑林議員要求地下鐵路公司員工協會對750名員工選擇自願離開地鐵公司，以及此事與員工對該公司私有化計劃缺乏信心兩者之間的關係作出澄清。地下鐵路公司員工協會陳善和先生回答時表示，雖然該公司否認精簡架構行動及私有化計劃與員工的決定有任何關係，但員工在本港經濟不景及失業率持續高企之際決定離開該公司，已清楚表明員工對該公司私有化計劃缺乏信心。至於該公司向員工提供的自願離職方案是否具有吸引力，則應由個別員工自行作出判斷。

19. 陳鑑林議員表示，鑒於目前本港經濟不景，員工對勞工市場有信心，反而對該公司沒有信心，並選擇自願離職，此點似乎有矛盾。地下鐵路公司員工協會羅泮威先生回答，根據該公司提供的統計數字顯示，參與精簡架構行動的部分員工已在地鐵公司服務多年，因此他們可享有較佳的補償。

20. 鑒於地下鐵路公司員工協會及地鐵公司員工評議會就員工對私有化計劃的支持情況所陳述的意見不一，陳榮燦議員詢問他們在收集員工意見時所採用的方

法為何。地下鐵路公司員工協會一名代表表示，該會曾發出1 000份問卷徵詢員工的意見，約有500名員工交回問卷，其中70%不支持該建議；他們最感憂慮的是職業保障及薪酬與福利問題。地鐵公司員工評議會羅錦道先生解釋，向法案委員會陳述的意見，是由地鐵公司成立已久的兩層員工諮詢機制(即聯席協商委員會及員工評議會)收集所得並經討論所達致的意見。

21. 鑒於員工團體一方面承認地鐵公司運作良好，另一方面則提出多項關注事項，劉千石議員詢問員方是否認為現時是實行私有化計劃的適當時機。地下鐵路公司員工協會回答表示現時並非適當時機，因為目前本港經濟正走下坡，乘客數目正在下降。香港地下鐵路員工總會認為私有化是該公司所作的一項商業決定。不過，地鐵公司員工評議會贊成地鐵公司在此時進行私有化，因為所取得的金錢利益，將可使整體社會受惠。

22. 劉千石議員進一步詢問，可否採取其他措施以釋除員工的疑慮，例如效法其他私有化計劃，使員工與管理層之間可就有關事宜達成協定。香港地下鐵路員工總會林兆偉先生希望可在條例草案中訂明對員工的保障。地下鐵路公司員工協會陳善和先生補充，委任員工代表出任董事局成員，以及由該公司作出承諾，均可有助釋除員工的疑慮。地下鐵路公司員工評議會羅錦道先生表示，管理層在實行私有化之前及之後，均應就重要事項徵詢員工的意見。

條例草案第29條 —— 僱員疏忽作為或不作為的罪行

23. 香港地下鐵路員工總會麥培東先生回應陳榮燦議員的問題時，進一步解釋員工對條例草案第29條所施加的監禁刑罰的關注。由於前線人員有責任當場應付緊急情況，若他們當時採取的行動日後可能被裁定為構成疏忽的作為或不作為，引致他們須面對條例草案所載的嚴重罰則，對他們實屬不公平。香港地下鐵路員工總會引述《工廠及工業經營條例》(第59章)第6B條有關相若罪行的罰則，並建議刪除條例草案內為期6個月的監禁期，以及更明確地界定“疏忽”一詞。

24. 地下鐵路公司員工協會、香港地下鐵路員工總會及地鐵公司員工評議會應陳婉嫻議員的要求，就條例草案第29條說明其立場。鑒於根據現行做法，公司只會對有關員工採取紀律處分行動，而從事其他行業的員工所須承受的法定罰則較為寬鬆，因此三個團體一致認為建議的監禁刑罰過分嚴厲，應予刪除。

25. 主席因應助理法律顧問的意見，請與會人士注意現行《地下鐵路公司條例》(第270章)第23D條亦載有相若條文。

條例草案第41條 —— 與僱傭有關的事宜

26. 在提及員工關注到條例草案第41條對員工的合約及福利的延續性所提供的保障不足時，陳婉嫻議員要求員工代表團體清楚表明立場，是否認為政府當局應修訂條例草案有關條文，使條文中包含保障員工的明確承諾。香港地下鐵路員工總會林先生回答時表示，根據該會法律顧問的意見，“僱傭合約”可能只包括僱員在加入該公司時所簽署的聘書。有關僱員福利及薪酬的其他安排可能不包括在條例草案第41條內。因此，當局應修訂條例草案，列明員工的薪酬及福利不應低於私有化前。地下鐵路公司員工協會及地鐵公司員工評議會對香港地下鐵路員工總會的意見均表示贊同。

員工代表團體的進一步意見

員工代表團體 27. 在回應部分委員提出的問題時，地下鐵路公司員工協會、香港地下鐵路員工總會及地鐵公司員工評議會答應就下列事宜提供補充意見書，供委員考慮 ——

- (a) 員工優先認購股份；
- (b) 預期員工代表出任董事局成員擔當的角色及其於員工工會中擔當的職能；
- (c) 條例草案第29條所施加的監禁刑罰；及
- (d) 現時對員工的疏忽行為所採取的紀律處分行動及上訴機制。

(會後補註：員工代表團體的補充意見書其後隨立法會 CB(1)825/99-00、CB(1)840/99-00 及 CB(1)858/99-00號文件送交各委員。)

競爭承諾

28. 鑒於消委會關注地鐵有限公司在2016年的市場佔有率將約為50%，以及政府優先發展鐵路的政策，陳榮燦議員詢問在該種情況下是否仍會有公平競爭存在。陳黃穗女士指出，上述百分率只代表一個整體數字，地鐵有限公司在每區的市場佔有率將是重要的考慮因素。她強調政府必須作出長遠的承諾，確保在地鐵公司私有化

之前及之後均會維持競爭的環境，藉以保障消費者的權益。由於政府是新公司的最大股東，政府應可把承諾付諸實現。

29. 鑒於地鐵公司將可在私有化後保留釐定車費的自主權，但其他主要公共交通工具則需政府批准才可加價，單仲偕議員詢問陳家強教授此情況是否仍算公平競爭。陳家強教授在回答時強調，由於鐵路投資與其他交通工具的投資性質不同，鐵路需要龐大的資本支出，而其回報期亦需時甚長，地鐵公司的車費釐定機制應與其他交通工具有所不同。由於不會有任何單一車費釐定機制在整個專營期均告適用，因此他個人並不主張採用方程式的方案來規管車費。

30. 單仲偕議員認為，若地鐵有限公司獲得釐定車費的自主權，他無法信服市場上仍可存在公平競爭。他認為要達致公平的競爭，地鐵有限公司亦須接受其他公共交通機構的同一車費規管機制。

31. 由於本港並沒有訂定一般競爭法，鄭家富議員詢問，若當局不接納消委會提出在營運協議中訂明有關競爭規例的建議，有關方面可採取甚麼措施，以保障公眾利益。陳黃穗女士回答表示，雖然競爭法確實有助打擊市場參與者的限制性經營手法，但地鐵有限公司亦可考慮採納一套自願性質的守則。

車費規管事宜

32. 吳亮星議員請員工代表團體就現行的車費釐定機制提出意見。地下鐵路公司員工協會、香港地下鐵路員工總會及地鐵公司員工評議會均認為，現行的車費釐定機制在過去20年行之有效，實應予以保留。地下鐵路公司員工協會陳善和先生表示，過分規管車費將對該公司的盈利及業務發展有所限制。香港地下鐵路員工總會麥培東先生補充，若鐵路運作出現困難，員工的利益亦可能受到影響。地鐵公司員工評議會羅錦道先生對上述意見表示贊同，並提醒與會人士，實施目標不明確的規管可能並無益處。

33. 鑒於陳家強教授並不贊成在規管車費方面採用方程式的方案(如“消費物價指數減X”的方程式)，鄭家富議員詢問他因何不接納在地鐵公司私有化後最初幾年實施價格上限規管措施，以保障公眾利益。陳家強教授回答時強調，實施此規管模式，將會產生不少實際困難，例如計算地鐵有限公司日後的運作成本，以及釐定導致運作成本增加的因素等。他補充表示，他並不認為有任

何原因足以令一套車費規管機制經採納後只適用數年，而不繼續採用。他認為應讓地鐵有限公司自行在公眾利益與股東利益之間找尋適當的平衡點。否則，亦可運用公眾及政治壓力，確保公眾利益在釐定車費的過程中獲得充分考慮。

34. 鄭家富議員對以政治壓力控制票價的成效表示懷疑，並提及其他公用設施實行價格上限的情況，他詢問消委會及陳家強教授，本港在沒有訂定一般反競爭法的情況下，他們會否接納以方程式的方案來規管車費。陳黃穗女士及陳家強教授均重申，他們認為市場競爭是監察票價水平的最有效方法。

35. 周梁淑怡議員要求消委會澄清該會就建議的車費釐定機制所持的立場。陳黃穗女士回答時表示，消委會接納建議的機制，即地鐵有限公司在調整票價水平前，須諮詢交通諮詢委員會及立法會交通事務委員會。此外，政府亦須承諾維持一個競爭環境，以及地鐵有限公司須作出保證，在釐定車費時不會與其他交通機構私下達成協議。

公司管治

36. 陳榮燦議員就香港地下鐵路員工總會提出委任員工代表出任董事局成員一事徵詢其他員工代表團體的意見。該會認為，委任員工代表擔任董事局成員可確保在調配人力資源時更為公開、公平及具透明度。

37. 地下鐵路公司員工協會支持該建議，因為建議可促進員工與管理層之間的有效溝通。就陳榮燦議員進一步查詢現有溝通是否足夠時，地下鐵路公司員工協會一名代表答覆，該公司與員工工會定期舉行會議。不過，地鐵公司員工評議會則對委任員工代表擔任董事局成員持不同意見。他們認為，鑒於透過現有諮詢渠道，員工及管理層可維持定期而公開的對話，並不須委任員工代表擔任董事局成員，因為此舉未必可為員工帶來實際裨益。

38. 何俊仁議員關注到政府身為鐵路服務規管者，同時亦是具有權力甄選董事局成員及高層管理人員的大股東，以及投資者，他詢問政府在保障公眾利益與股東利益，以及須確保該公司與其他交通工具進行公平競爭的同時，應如何執行各項角色的職能。霸菱資產管理公司潘善寧先生回應表示，政府應擔任一個非主動監管者的角色，讓該公司盡量以純商業原則運作。在甄選董事局成員時，必須確保管理工作及決策均可保持獨立性，

這是至為重要的。在經過一段時間的市場運作後，市場將確保可以繼續存在經營的公司均為那些運作有效及富有效率的公司，此一情況不但符合股東的利益，亦符合社會及僱員的利益。陳家強教授所持意見與潘善寧先生相若。他指出，由於政府提倡公平的市場競爭，地鐵公司將致力提供對公眾有利的更佳服務，從而為公司增值。

39. 何俊仁議員就行政長官所委任的3名增補董事作出表決時的決定提出進一步查詢，陳家強教授及霸菱資產管理公司潘善寧先生在回應時均強調，該等董事應獲准按商業原則及以公司的利益為依歸，自行作出決定。身為該公司的大股東，政府將可就董事局的決定行使最後的表決權。因此，政府行使控制權的最佳方法，是以股東的身份行使其權力。消委會陳黃穗女士補充，為取得適當的平衡，增補董事應反映公眾利益。

40. 主席向出席會議的代表團體致謝。

III. 與政府當局會晤

(立法會CB(1)690/99-00(04)、(07)及(08)號文件)

41. 主席請議員注意政府當局自上次會議後發出的文件，該文件題為“新訂營運協議與現有協議備忘錄的主要差異”(立法會CB(1)635/99-00號文件)，以及有待政府當局回應的最新跟進行動一覽表(立法會CB(1)690/99-00(07)號文件)。法案委員會將於2000年1月6日的下次會議上進一步討論地鐵有限公司的營運協議。

員工的一般關注事項

42. 就員工代表團體陳述的意見，地鐵公司人力資源總監特別指出地鐵公司向法案委員會提交的文件中，已載列該公司對員工意見作出的回應(立法會CB(1)690/99-00(04)號文件)。

43. 在提及香港地下鐵路員工總會及地下鐵路公司員工協會的調查結果時，鄭家富議員詢問地鐵公司因何在該文件第12段中認為員工一般支持該公司的上市計劃建議。地鐵公司人力資源總監回答時表示，員工的關注是可以理解的，只要此等關注獲得妥善處理，員工將會支持私有化計劃。此外，根據代表地鐵所有員工的地鐵公司員工評議會所反映，員工普遍支持地鐵上市計劃。

44. 鑒於地鐵公司的營運情況在私有化後將有所改變，陳鑑林議員詢問，地鐵公司可如何釋除員工對其服務條款與條件有可能遭修改的疑慮。地鐵公司人力資源總監回答時向委員保證，管理層已答應會就所有影響員工就業的事宜徵詢員工意見。管理層會就所有有關員工福利事宜的重大決定諮詢員工。

45. 陳鑑林議員對現有的員工諮詢機制的成效及認受性表示關注。地鐵公司人力資源總監回應時解釋，聯席協商委員會由地鐵公司各職位及各職級逾500名員工代表所組成，而此等代表會選出32名評議員組成員工評議會。管理層及員工評議會定期舉行會議，討論員工關注的問題。就陳鑑林議員進一步詢問身兼員工工會成員及評議員的人數為何，地鐵公司人力資源總監表示，該公司並無此方面的資料，因為評議員無須表明其與員工工會的關係。他補充，該公司一直與兩個員工工會保持聯繫，以確保他們的意見獲得反映。

46. 陳婉嫻議員特別指出員工代表在會議席上所表達的憂慮；對於地鐵公司聲稱該公司所作出的保證已取得員工信任，她仍然不表信服。

條例草案第29條 —— 僱員疏忽作為或不作為的罪行

47. 在回應陳婉嫻議員要求檢討條例草案第29條時，運輸局副局長(1)表示，條例草案第29條只是反映現有第270章第23D條的條文內容，該條文是立法架構的重要部分，以確保地鐵公司私有化後，仍可維持鐵路安全，使乘搭地下鐵路(下稱“地鐵”)系統的230萬乘客及地鐵僱員獲得保障。員工因其疏忽作為或不作為而導致危害乘客的安全，應按照法例受到處罰。因此，延續該法例第23D條的現行法律條文是適當的做法。此外，專利巴士公司的營運中，亦訂有相若的條文。

48. 地鐵公司人力資源總監補充，自第270章第23D條在1979年制定以來，該條文從來未被援引。他認為由於地鐵系統的設計先進，人為錯誤被減少至最低程度，加上該公司在運作安全方面設有妥善的員工培訓，因此員工因第29條被檢控的情況應屬極為罕見。

49. 鑒於第23D條自多年前制定以來從來未被援引，因此陳婉嫻議員認為檢討第29條的理由更見充分。鑒於近期制定的第59章第6B條訂明的罰則較前為輕，她認為政府當局應檢討是否有必要處以監禁刑罰。運輸局副局長(1)回應時指出，第59章第6B條只涵蓋在工廠或工業樓宇內的疏忽作為，與規管每日處理大量乘客的公共交通服務的其他條例甚為不同。雖然如此，他同意進一步考慮此事。

條例草案第41條 —— 與僱傭有關的事宜

50. 在提及地下鐵路公司員工協會所取得的法律意見時，陳婉嫻議員詢問政府當局認為第41條已提供足夠的保障的理據。地鐵公司法律總監及董事局秘書澄清，根據該條文所提述的連續受僱合約所涵蓋的範圍，不但包括僱員在加入該公司時一般簽署的基本聘用條款，並包括與給予員工有關的僱員福利的其他合約安排。在主席的建議下，地鐵公司法律總監及董事局秘書同意向員工表明上述這點。

政府當局

51. 陳婉嫻議員贊同員工代表提出修訂第41條的建議，以明文規定其現行服務條款與條件將在私有化後維持不變。運輸局副局長(4)在回覆時答應考慮該建議。

競爭承諾

52. 鄭家富議員詢問，營運協議中可否就競爭承諾訂定條文，而此條文是與消委會意見書內第19段的草擬條文所作的承諾相若。運輸局副局長(1)和地鐵公司法律總監及董事局秘書均表示，此事需進行詳細的討論，因為營運協議的其他條文可能會受到影響。應主席的要求，運輸局副局長(1)答應對消委會就競爭提出的意見提供書面回應。

政府當局

公司管治

53. 應主席的邀請，庫務局副局長(2)簡介一份題為“公司管治”的文件(立法會CB(1)690/99-00(08)號文件)。法案委員會在較早前討論該事項時，委員曾提出若干問題，該文件就此等問題提供進一步資料。他特別請委員注意下列建議：

- (a) 地鐵公司董事局現任董事將獲邀擔任地鐵有限公司首屆董事；此外，須按照香港聯合交易所(下稱“聯交所”)《上市規則》的《最佳應用守則》，成立審核委員會；
- (b) 委任一名員工代表擔任董事局成員並不適當亦不必要，因為僱員身為董事局成員所承擔的受託人職能，與委任他的工會或組織所授予的職責，兩者之間可能會有利益衝突。為加強員工為地鐵公司的前景作出努力，政府將考慮向員工優先配股；

(c) 政府將藉委任董事局的增補董事及主席，以大股東身分投票，以及根據條例草案的規定行使特別權力，參與地鐵有限公司的管治；及

(d) 有關聯交所會否為施行《上市規則》而視政府為關連人士的問題，則仍有待地鐵有限公司與聯交所進行進一步商討。

54. 單仲偕議員詢問地鐵有限公司董事局的成員組合，特別是並非由政府委任的成員數目。運輸局副局長(1)表示，地鐵公司現任董事局成員將獲邀請留任。由於目前所處的初步階段仍有不少不明朗因素，而政府亦可能會考慮委任其他董事，地鐵有限公司首屆董事局成員的確實數目仍有待定案。一如其他上市公司的情況，董事人數將在股東全體大會中作出決定。

55. 身為政府財務顧問的美林集團亞太區常務董事David Dunn先生補充，投資者對地鐵有限公司首屆董事局成員組合的接納程度，將是一項重要的考慮因素。董事局成員繼續留任，將可令現行董事局內的商業知識獲得延續，在投資者而言，他們亦因此會對獲委任保障公眾利益的少數董事局成員較有信心。

56. 單仲偕議員認為，政府作為大股東，應有權決定此等事宜；因此，他對當局的回覆不表信服。他認為，法案委員會須決定是否支持此一重要法案，但政府當局卻不提供如此重要的資料，實在不公平。他促請政府當局盡快就地鐵有限公司的董事局成員組合及委任的建議作出定案，並在稍後告知委員。運輸局副局長(1)表示，政府當局應可在條例草案恢復二讀前，就有關事宜訂定較確切的立場。

57. 丁午壽議員要求政府當局澄清，地鐵有限公司因何需要委任3名增補董事保障公眾利益。運輸局副局長(1)回覆時解釋，兩方面的公眾利益須予維護。在一方面，政府須確保投資在該公司的公帑獲得令人滿意的回報。在股東全體大會由政府以股東身份選出的董事將代表投資者的利益。在另一方面，由行政長官委任的增補董事則負有明確的職責，就是考慮公眾人士的利益。因此，出任董事局成員的政府官員所擔任的角色，將須視乎他們是在全體大會選出，抑或是由行政長官委任。

58. 在提及上述第53(b)段時，陳榮燦議員及陳婉嫻議員均促請政府當局重新考慮委任員工代表擔任董事局成員的建議。庫務局副局長強調此舉可能會引起利益衝

突，並表示在董事局層面作出決策可能會更為困難，而且此一方式在本港既非各公司所普遍採用的慣例，亦非妥善的手法。解決員工所關注事宜的最佳方法，是透過現行溝通渠道，在公開而具透明度的氣氛下進行。

政府當局

59. 在主席的建議下，庫務局副局長同意在考慮職員工會的意見及海外國家的經驗後，進一步研究有關事宜。

60. 由於政府官員出任董事局成員亦同樣會出現利益衝突，何俊仁議員質疑因何他們不受員工代表出任董事局成員的同樣限制。運輸局副局長(1)澄清，該限制並非法律上的限制。此外，政府官員與員工代表不同。當董事局討論的議題與僱用員工事宜有關時，便會涉及員工代表的個人利益。政府官員在履行其董事的職責時，卻極少會涉及個人利益的問題。

61. 何俊仁議員跟進上述第53(c)段，問及若公眾利益與公司的利益有所衝突時，政府會否影響該3名增補董事的決定。何議員以無利可圖的計劃為例，進一步詢問政府會否利用其在董事局的表決權，或其在股東大會的表決權，確保地鐵有限公司會推行此等計劃。

62. 庫務局副局長在回應時強調，委任該等增補董事的目的，是為了保障公眾利益。除了董事局主席及政府官員外，所有其他董事均為獨立非執行董事。若政府須進行一些無利可圖的計劃，行政長官會同行政會議會給予地鐵有限公司指示，而政府亦會為該公司提供賠償以作彌補，使該等計劃可提供商業回報。何俊仁議員進一步詢問，政府會否保證該公司能取得某一內部回報率，以彌補有關差額。庫務局副局長回答時表示，政府會提供其他形式的補助，以彌補預期因新計劃引致的內部回報率差額，此等形式包括物業發展權及為重要的基本設施提供撥款。

63. 運輸局副局長(1)補充，政府當局或會考慮邀請感興趣的第三方在該等工程項目上投資。這樣便會使投資市場出現競爭的情況。明顯地，鑒於在整體系統協調方面的原因，鐵路支線的競爭可能十分有限，但在新工程計劃中肯定可以有所選擇。

64. 周梁淑怡議員強調，政府以較間接的方式規管地鐵有限公司，以及由地鐵有限公司董事局平衡公眾利益及商業的考慮因素，此兩點均十分重要；她並問及3名增補董事的明確職責及身份為何。

65. 運輸局副局長(1)回答表示，由於鐵路網絡對本港的運輸系統十分重要，當局委任的增補董事或會由政府官員或由行政長官委任的任何其他人士出任。身為董事局成員，由行政長官直接委任的增補董事，以及透過股東大會當選的其他董事，均肩負相同的職責，即檢討及制訂該公司的政策及策略。此職責將不會妨礙增補董事為捍衛公眾利益而對公司的管治所作出的努力。同一原則亦適用於獲委任為其他公共運輸機構(例如專利巴士及渡輪公司)的董事局成員。

66. 運輸局副局長(1)進一步表示，有關政府與地鐵有限公司就任何未來發展所進行的商討，將由該公司的管理層負責處理。只有在雙方就該工程項目達成共識的情況下，董事局才參與最終決策事宜。因此，預期未來的日常運作應不會出現衝突。此外，政府所委任的董事在董事局中不會佔大多數，因此，任何決策仍將視乎其他董事而定。

67. 雖然政府當局作出上述回覆，周梁淑怡議員仍關注到相同的政府官員出任不同公司的董事局的成員，可以如何平衡其相互競爭及出現衝突的利益事宜，而同時又能維持市場上公平競爭的一般政策。

IV. 其他事項

68. 議事完畢，會議於下午12時25分結束。

立法會秘書處
2000年7月26日