

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1984/99-00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13日(星期四)
時間 : 繫隨行政長官答問大會後
地點 : 立法會大樓會議室A

出席委員 : 劉健儀議員(主席)
何世柱議員
何承天議員
何俊仁議員
何鍾泰議員
李家祥議員
吳亮星議員
周梁淑怡議員
陳智思議員
陳榮燦議員
陳鑑林議員
單仲偕議員
黃宏發議員
楊孝華議員
劉千石議員
鄭家富議員

其他出席議員 : 梁劉柔芬議員

缺席委員 : 丁午壽議員
何秀蘭議員
李卓人議員
夏佳理議員
陳婉嫻議員
劉江華議員
馮志堅議員
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

運輸局助理局長(3B)
陳瑞緯先生

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

運輸署

運輸署助理署長(巴士發展)
黃振亞女士

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

車務總監
祈輝先生

公司事務經理
梁陳智明女士

司力達律師樓

合夥人
宋希先生

律師
魏伯先生

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
馮秀娟小姐

高級主任(1)5
歐詠琴女士

經辦人／部門

I. 逐條審議條例草案條文

立法會CB(3)32/99-00號文件 —— 條例草案文本

立法會CB(1)315/99-00(01)號文件 —— 法律事務部致政府當局的函件

立法會CB(1)315/99-00(02)號文件 —— 政府當局就立法會CB(1)315/99-00(01)號文件所作回應

在展開逐條審議條例草案條文的工作前，委員就助理法律顧問在1999年10月12日致當局函件中就條例草案提出的問題(立法會CB(1)315/99-00(01)號文件)，以及政府當局在1999年11月5日作出的回應(立法會CB(1)315/99-00(02)號文件)，進行討論。

2. 就問題1，鄭家富議員詢問，假如政府當局與地下鐵路公司(下稱“地鐵公司”)所簽訂有關建造地鐵支線的工程項目協議違反《鐵路條例》(第519章)的規定，有關協議的法律地位為何。運輸局副局長(1)回答時強調，地鐵公司私有化後，仍須嚴格遵守第519章的所有條文。而有關收回土地及補償金額的現行安排會繼續適用於地鐵公司。該工程項目協議將按個別個案的情況，明確列出雙方的法律責任，並為政府提供機制，向該公司收取全部土地成本及補償金額。

3. 作為一項相關事項，何俊仁議員詢問政府當局會否考慮透過法例落實該機制，而非透過協議的方式進行。運輸局副局長(1)答稱，政府當局在處理有關事宜時須享有若干程度的彈性，因為部分補償為特惠金額。何俊仁議員接著詢問，地鐵公司會否參與審議研究有關申索及決定補償額等事宜。運輸局副局長(1)答稱，現行程序中已有既定規則，適用於有關收回土地及補償金額等事宜。若政府當局認為有必要支付特惠金額，會先與地鐵公司進行討論。

4. 鄭家富議員認為政府當局對問題3的答覆並不完備，他要求政府當局表明會否考慮一如《渡輪服務條例》(第104章)第12條，就何謂“妥善而有效率的服務”制定若干指引。運輸局副局長(4)解釋，由於本條例與營運協議已分別就各項鐵路營運事宜制定規定，因此並不需要制定此等指引。此外，值得注意的是，地下鐵路(下稱“地鐵”)的運作遠較渡輪服務複雜。

5. 但鄭家富議員指出，若政府當局認為在營運協議中訂明有關規定，會比在主體條例中訂明更為適當，此事便涉及政策問題。運輸局首席助理局長(3)表示，《渡輪服務條例》(第104章)第12條基本上規定專營公司按照其專營權、該條例或根據該條例的任何指示、說明或規定，維持和經營渡輪服務。政府當局認為該兩條例的精神是一致的，因為兩者均提述到主體條例及根據專營權而訂立的營運規定，以確定何謂“妥善而有效率的服務”。

6. 就問題7，助理法律顧問請委員注意政府當局所引述的例子，指出其他專營公司的檢控權力，只限於有關附例所訂罪行，但當局賦予地鐵公司的檢控權力，卻關乎主體條例所訂罪行。在回應主席的詢問時，高級助理法律草擬專員證實，就對附例中的罪行或對主體條例中的罪行提出的檢控而言，原則上並無任何分別。

7. 何俊仁議員詢問，地鐵公司會否對涉及監禁刑罰的罪行採取法律訴訟程序。運輸局首席助理局長(3)答稱，根據條例草案第35(4)條，就第33條訂立的規例或第34條訂立的附例，可處的最高罰則為第2級罰款及監禁6個月。這與《釋義及通則條例》(第1章)第28條“有關訂立附屬法例權力的一般條文”一致。

8. 在提及政府當局所援引的例子時，鄭家富議員質疑把地鐵公司與隧道公司作出比較是否恰當，他並詢問專利巴士公司在這方面的有關情況。運輸局副局長(1)表示，把地鐵公司與隧道公司作出比較是恰當而有意義

的，因為當局把面積偌大的處所如運輸交匯處交由地鐵公司管轄，而在有關法例的規定下所觸犯的任何罪行，均有可能引起嚴重的後果。至於專利巴士公司，則只需要對其巴士上的乘客秩序負責。

9. 政府當局就問題8作出解釋，表示擬議第57條是一項為免生疑問而訂立的條文，清楚表明違反條例中法定責任，並不會引致民事法律責任。何俊仁議員察悉當局的解釋，並要求政府當局提供司法先例或法律權威意見，以支持其論點。

(會後補註：委員要求政府當局提供的資料已隨立法會CB(1)837/99-00(01)號文件發出。)

10. 委員接著逐條審議條例草案條文的中英文本。有關條例草案第1至8條的討論要點綜述於下文各段。

條例草案第2條 —— 釋義

11. 因應主席的提問，運輸局首席助理局長(3)澄清“鐵路處所”一詞在現行《地下鐵路公司條例》(第270章)中與擬議的條例中的涵義是相同的。不過，條例草案就“鐵路”提供了新的定義，以澄清該詞單指地下鐵路，這與《鐵路條例》(第519章)所界定的“鐵路”一詞不同，後者具有較廣泛的涵義。

12. 陳鑑林議員及何俊仁議員均關注到“延長部分”的定義，並詢問有關定義是否足以識別地鐵的延長部分與並非由地鐵有限公司經營的新鐵路網絡。運輸局副局長(1)答稱，由於“鐵路”的定義已獲界定為“地下鐵路”，因此只會涵蓋該公司已向土地註冊處提出有關建造地鐵延長部分的工程計劃。故此，政府當局沒有批予地鐵有限公司的任何新網絡，均不會涵蓋在該條例內。

條例草案第4條 —— 批予專營權給地鐵公司經營鐵路

13. 在提及第(1)(b)款時，楊孝華議員詢問可否只延續某一個別鐵路線的專營權，而並非整條鐵路的專營權。運輸局副局長(1)回答表示不可以，因為就延長專營權一事而言，政府當局是打算就整個鐵路系統作出考慮的。

14. 鄭家富議員要求當局澄清有關第(2)款與批予專營權的關係。運輸局副局長(1)回答表示，第(2)款條文是關乎政府與該公司將會簽署的營運協議，該協議就地鐵有限公司須遵守有關其專營權的詳細條件訂定條文。

15. 何俊仁議員關注到第(2)款並無作出提述，說明政府內部哪個機關負責與地鐵有限公司就營運協議的條件及條款簽訂協議。他要求政府當局考慮在該條例中，就政府內部哪個機關負責與地鐵有限公司訂立營運協議作出明確的提述。

助理法律顧問
及
政府當局 16. 應陳鑑林議員的要求，助理法律顧問及政府當局答應查證運輸局局長是否為負責有關營運協議事宜的政府官員。

17. 何俊仁議員並質疑在第(2)款中有關訂明根據該條例訂立營運協議時，採用“為施行”而非採用“按照”的用詞。他擔心若採用前者，此等協議的法律效力將不會受到該條例的規管。因此，應採用“按照”一詞，以收窄有關草擬條文的涵義。

18. 鄭家富議員對何俊仁議員的關注事項亦有同感，認為第4(2)條應作為另一條獨立條文，而該條文將專門就專營權下訂立的協議作出規管。

19. 周梁淑怡議員要求政府當局檢討及改善第(2)款中文本的草擬方式。

政府當局 20. 政府當局回應時答應考慮委員的意見及建議，並會在稍後向法案委員會作出匯報。

條例草案第5條 —— 專營權的延續

21. 吳亮星議員詢問條例草案第4及5條的草擬方式，是否足以把地鐵有限公司從事的其他項目(例如物業發展)豁除在專營權以外。運輸局副局長(1)向委員保證，該等條文已可達致此目標，因為該條例只載述把專營權批予地鐵有限公司，由該公司經營地鐵、建造並經營鐵路的任何延長部分。地鐵有限公司從事的其他業務則會另行受《公司條例》(第32章)及其他有關法例所規管。

22. 主席表示，就地鐵有限公司最快可在何時申請延續專營權一事，條例草案並沒有作出任何限制。鄭家富議員對此亦表關注。運輸局副局長(1)回應表示，訂定此限制可能不必要地規限了該公司的經營，特別是對其建造支線的規劃工作，因為專營期的年期是考慮建造支線的重要因素。

23. 鄭家富議員對政府當局的回覆並不信服，因為在對工程項目的融資需要作出考慮後，仍可訂定時限。但周梁淑怡議員卻持不同見解。她強調在此事上提供較

經辦人／部門

大的靈活性實至為重要，因為有關事宜可能會影響地鐵有限公司的運作。此外，並沒有任何相關資料可據之訂定一個有意義及實際可行的時限。

24. 鄭家富議員詢問政府當局會否考慮向立法會提供第(3)款中述及運輸局局長須向行政長官會同行政會議提交的報告。運輸局副局長(1)答稱，鑑於行政會議的討論內容受到保密規例所管轄，因此，當局無法向立法會提供該報告。不過，他向委員保證，政府當局會就此事向立法會交通事務委員會進行詳細匯報。

條例草案第6條 —— 移轉專營權的限制

25. 在回應何俊仁議員的問題時，運輸局副局長(1)作出澄清，一如其他公共運輸專營權，即使該公司的擁有權易手，只要該公司能維持令人滿意的服務，已獲批予的專營權將不會受到影響。

條例草案第7條 —— 地鐵公司的董事

政府當局

26. 何俊仁議員詢問“通常居於...的人”在法律上的定義為何。運輸局副局長(1)在答應就該問題提供書面答覆的同時表示，該規定的用意，是為了確保大多數的董事均通常居於香港，以便他們可以監督該公司的業務。

條例草案第8條 —— 行政長官可委任增補董事

27. 主席詢問因何增補董事無須為通常居於香港的人。周梁淑怡議員對此亦同感關注，並表示，鑑於運輸局副局長(1)所述的政策原意，增補董事亦應受到同一規定的約束。

28. 運輸局副局長(1)答稱，概括而言，政府當局的原意，是行政長官委任的增補董事將是通常居於香港的人。但在當局挑選此等董事時，應享有若干彈性，以便在有需要時邀請海外專家出任該等董事職位。鑑於增補董事是由行政長官另行委任，不把他們納入第7條的規定下，是適當的做法，此舉可使股東在股東大會上委任董事時，不會受到任何事先訂立的限制所規限。高級助理法律草擬專員補充，若把增補董事納入該規定內，便可能降低有關當選董事者須為通常居於香港的人的規定。

政府當局

29. 應陳鑑林議員的要求，政府當局答應參考規管公共運輸服務的其他法例，重新考慮“additional directors”(“增補董事”)一詞的中譯。

政府當局

30. 鑑於已制定第(3)款條文，何俊仁議員詢問是否有必要制定第(4)款，因為該款條文可能會引起誤解，令人以為該等權力為額外權力。政府當局答應研究此事，並會在稍後向法案委員會作出匯報。

(會後補註：政府當局就委員對第4、7及8條提出的問題所作回應已隨立法會CB(1)837/99-00(01)號文件發出。)

II. 其他事項

31. 主席提醒委員下次會議將在翌日上午10時45分舉行，繼續進行逐條審議條例草案條文的工作。

32. 議事完畢，會議於下午6時30分結束。

立法會秘書處
2000年7月28日