

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)2080/99-00號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱  
並經主席核正)

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27日(星期四)  
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)  
何承天議員  
何俊仁議員  
李卓人議員  
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

缺席委員 : 丁午壽議員  
何世柱議員  
何秀蘭議員  
何鍾泰議員  
李家祥議員  
吳亮星議員  
周梁淑怡議員  
黃宏發議員  
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

## **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

財務總監  
郭敬文先生

車務總監  
祈輝先生

公司事務經理  
梁陳智明女士

車務總經理  
白朗恩先生

**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. 與政府當局會晤**  
(立法會CB(1)889/99-00(01)號文件)

主席請委員注意政府當局對委員在2000年1月25日會議席上就條例草案第57、60及62條所提事項的回應(已隨立法會CB(1)889/99-00(01)號文件發出)。

條例草案第57條 —— 無須為違反法定責任而負上民事法律責任

2. 高級助理法律草擬專員表示，因應委員的建議，政府當局將動議一項委員會審議階段修正案，以取代現有的條例草案第57(2)條，使該條文更清晰地反映當局的立法意向。應主席的邀請，助理法律顧問表示，該條文的草擬方式並無問題。委員對建議的委員會審議階段修正案表示贊同。

條例草案第60條 —— 地鐵公司並非公共機構

3. 委員察悉政府當局提供的解釋及例子，他們並沒有就該條文進一步提出問題。

條例草案第62A條 —— 通知書的送達

4. 委員察悉政府當局已接納其意見，並將動議一項委員會審議階段修正案，在第(5)款的英文條文中，以“authorized”一詞取代“competent”。

5. 法案委員會隨即就委員建議的委員會審議階段修正案展開討論。

**由陳婉嫻議員提出的委員會審議階段修正案擬本  
(隨立法會CB(1)904/99-00號文件發出的立法會  
CB(1)889/99-00(02)號文件)**

### **條例草案第7條 —— 地鐵公司的董事**

6. 委員察悉，陳婉嫻議員將動議一項委員會審議階段修正案，訂明根據條例草案第7條所委任的地鐵公司的董事，應包括由地鐵公司僱員直接選出的一位員工代表。在回應何承天議員就該名董事的角色及其委任會否引起利益衝突提出的問題時，陳婉嫻議員表示，員工代表會清楚了解自己身為董事的角色，而他以該身份作出的決定將反映公司的利益。即使就董事局的成員組合施加法定規定並非慣常做法，但亦有若干上市公司邀請員工代表進入董事局的例子。員工代表由僱員“直接選出”，可確保該代表不會因要忠於推選他的職員工會而受掣肘，免致出現利益衝突的情況。事實上，有關委任可促進職方與管理層的溝通，令該公司整體上受惠。

### **條例草案第29條 —— 僱員疏忽作為或不作為的罪行**

7. 委員注意到，陳婉嫻議員將動議一項委員會審議階段修正案，訂明有關僱員只會在其疏忽作為或不作為引致有人嚴重受傷或死亡的情況下，才會根據條例草案第29條所載的疏忽作為或不作為罪行被判處入獄。何承天議員關注到，經如此修訂後，法例對地下鐵路公司(下稱“地鐵公司”)僱員會有不同待遇，因為其他公共交通營辦商(如專利巴士公司)的員工均受到相若規例的管轄。他並指出，該條文會令市民覺得在地鐵公司私有化後，地鐵安全標準有所下降。陳婉嫻議員答稱，條例草案第29條是以現行的《地下鐵路公司條例》(第270章)第23D條為藍本，但該條文已不合時宜，因為該條文沒有顧及“疏忽”一詞的定義。她提出的修正案是為了在公眾利益和保障員工兩者之間取得適當平衡，而且亦符合普通法中疏忽一般只會引起民事申索的原則。

### **條例草案第41條 —— 與僱傭有關的事宜**

8. 委員注意到，陳婉嫻議員將動議一項委員會審議階段修正案，以確保員工現時享有的福利及現行薪酬檢討機制在私有化後仍然適用。

由劉千石議員提出的委員會審議階段修正案擬本  
(立法會CB(1)904/99-00(01)及CB(1)911/99-00(01)號文件)

9. 應主席的邀請，劉千石議員向委員簡介他在會議席上提交的委員會審議階段修正案，該等修正案其後隨立法會CB(1)911/99-00(01)號文件送交委員。主席並請委員注意由劉千石議員就修正案擬備的說明。該份說明已在開會前隨立法會CB(1)904/99-00(01)號文件送交委員。

條例草案第4條 —— 批予專營權給地鐵公司經營鐵路

條例草案第5條 —— 專營權的延續

條例草案第6條 —— 移轉專營權的限制

10. 委員注意到，為提高地鐵公司的問責性，劉千石議員將就條例草案第4條動議一項委員會審議階段修正案，訂明立法會可藉決議修訂營運協議的條款及條件，以及根據條例草案第5條延續專營權和根據第6條轉移專營權，均須經立法會批准。何承天議員不贊成條例草案第4(3)條作出的建議修訂，因為營運協議是政府與地鐵公司達成的合約協議，若立法會有權修訂營運協議的條款及條件，實非妥善的安排。陳鑑林議員對他的意見表示贊同。

條例草案第8條 —— 行政長官可委任增補董事

11. 劉千石議員認為，不應把該公司的利益與員工的利益分開考慮。若員工的利益未能獲得適當的保障，公眾利益亦會受損。因此，他將動議一項委員會審議階段修正案，規定根據條例草案第8條由行政長官委任的增補董事應包括一名員工代表，而由行政長官委任的增補董事，應由最多3人增至4人。此外，行政長官委任的增補董事名單須經立法會通過。

條例草案第29條 —— 僱員疏忽作為或不作為的罪行

12. 委員注意到，劉千石議員將動議一項委員會審議階段修正案，以廢除條例草案第29條。劉千石議員認為，僱員的疏忽不應引致刑事責任，而僱員疏忽作為或不作為的責任也應由公司分擔。鑑於引致有人嚴重受傷或死亡的疏忽行為已為其他條例所涵蓋，他認為沒有必要在條例草案中保留此條文。再者，假如有乘客向某僱員提出民事索償而獲勝訴，該僱員亦會被該公司解僱；對有關僱員來說，此懲罰已十分嚴重。

13. 李卓人議員對劉千石議員的修正案表示支持，並指出刑事檢控未必可確保公眾安全，地鐵公司向員工提供適當的培訓，才是處理此事的正確方法。地鐵公司車務總監指出，該公司已就與安全有關事宜向員工提供廣泛的培訓，確保他們知悉有關規則及程序，並有能力付諸實行。

14. 何承天議員對劉千石議員的建議深表關注，因為他認為確保鐵路安全實在至為重要。鑑於後果可能十分嚴重，僱員疏忽作為或不作為亦應予以檢控。

#### 條例草案第34條 —— 附例

15. 委員注意到，劉千石議員將動議一項委員會審議階段修正案，訂明地鐵車費須經立法會批准。劉千石議員認為一個民選的立法機關最能代表市民大眾的利益。不過，陳鑑林議員擔心地鐵公司的管理層在釐定車費時會承受政治壓力。他表示，他將就車費釐定機制動議一項委員會審議階段修正案，以期在車費規管及政治壓力兩者之間求取適當的平衡。

#### 條例草案第41條 —— 與僱傭有關的事宜

16. 委員注意到，劉千石議員將動議一項委員會審議階段修正案，以確保在緊接指定日期前受僱於地鐵公司的僱員均可繼續留任，而其年資須以保留，薪金、津貼、福利待遇和服務條件不得低於原來的標準。在回應主席的詢問時，陳婉嫻議員表示，她建議的委員會審議階段修正案雖與劉千石議員的修正案雖有不同，但兩者在保障僱員的權利的精神卻是一致。

#### 條例草案第2條 —— 積義

#### 條例草案第62條 —— 公告等是否附屬法例的問題

17. 委員並注意到劉千石議員就上述條文動議的技術性及相應修訂。

#### 由民主黨委員提出的委員會審議階段修正案

(隨立法會CB(1)911/99-00號文件發出的立法會CB(1)889/99-00(04)號文件)

18. 鄭家富議員及何俊仁議員代表民主黨向委員簡介在會議席上提交的擬議委員會審議階段修正案及其說明(立法會CB(1)889/99-00(04)號文件)。該等修正案及說明其後隨立法會CB(1)911/99-00號文件送交委員。

條例草案第9條 —— 地鐵公司須維持妥善而有效率的服務  
條例草案第14條 —— 行政長官會同行政會議可施加財政罰則  
條例草案第62條 —— 公告等是否附屬法例的問題  
新增的附表7 —— 服務表現基準

19. 委員注意到，鄭家富議員將動議一項委員會審議階段修正案，把營運協議附表III的服務表現基準納入條例草案內成為新增的附表7，並把相應的服務表現水平，提高至該公司緊接私有化前兩年的服務表現水平。就這方面的問題，鄭家富議員請委員注意現有擬本有若干技術性遺漏。他將改善委員會審議階段修正案的擬本，並提出新的建議，供立法會審議。

20. 委員注意到，為提高鐵路的安全，鄭家富議員並將動議一項委員會審議階段修正案，為月台幕門訂定數字基準，並將之列為新增附表7之下的一項服務表現基準。此項服務表現水平最初會定為98%，而此水平是以乘客行程準時性和列車服務準時性兩項表現基準作為釐定依據。

21. 委員亦注意到，鄭家富議員將分別就條例草案第62及14條動議委員會審議階段修正案，規定日後對條例草案附表7所列服務水平作出的修訂，均須經由立法會以不廢除或不提出修訂即視作通過的程序審批，而地鐵有限公司如在重大程度上違反或持續違反條例或營運協議的規定基準，對該公司施加的財政罰則須予提高。

新增的第IIIA部 —— 釐定車費  
新增的附表8 —— 調整車費

22. 委員注意到，鄭家富議員就車費的釐定建議採用價格上限的方案。鄭家富議員解釋，政府當局曾採用價格上限的方案以規管香港電訊的收費，此方案將可提供一個釐定車費增幅的客觀方法。簡言之，該方案是採用“消費物價指數增幅減X”的方程式，以確保來年的建議車費增幅和車費調整之前4年車費增幅的平均值，維持在低於或相當於過去5年綜合消費物價指數的每年平均升幅。換言之，該公司有權每年增加車費，但其加幅必須在該方程式所准許的範圍內。“X”值最初將訂為0。該方程式(包括“X值”)須每5年由政府當局聯同該公司檢討一次，而對該方程式的修訂須經立法會通過。據鄭家富議員表示，該方案本身設有增加車費的機制，將有助消除投資者的疑慮。

23. 部分委員對此建議機制表示有所保留。陳智思議員認為在首次公開招股時向投資者解釋建議的方案會相當困難。陳鑑林議員及楊孝華議員除特別指出該建議的各項弊端外，亦舉出若干例子，說明採用該方程式可能出現不公平車費增幅的情況，例如只要車費加幅在該方程式所准許的範圍內，該公司可以在通縮時期提出加費的建議。

#### 新增的第IIA部 —— 新車站上蓋的物業發展計劃

24. 鑑於地鐵公司在私有化後，將由一間政府全資擁有的公司，轉變為一間上市公司，何俊仁議員認為若政府仍繼續把物業發展權批予該公司，便會構成政府為私營公司提供補貼的情況。為確保公平起見，何俊仁議員認為政府應考慮把物業發展權公開招標，並把招標後得到的資金，注入地鐵有限公司作鐵路發展用途。因此，他將動議一項委員會審議階段修正案，訂明批予地鐵有限公司的專營權，將不會包括批予發展新車站上蓋及新鐵路支線沿線地方的物業發展權。

#### 條例草案第13條 —— 行政長官會同行政會議可作出指示

25. 委員注意到，何俊仁議員將動議一項委員會審議階段修正案，訂明行政長官會同行政會議每當根據條例草案第13條向地鐵有限公司作出指示時，須考慮促進各種公共交通工具之間競爭的政策。

由陳鑑林議員提出的委員會審議階段修正案擬本  
(立法會CB(1)889/99-00(03)號文件)

#### 新增的第IIIA部 —— 肇定車費

26. 委員注意到，根據陳鑑林議員的建議，地鐵有限公司的車費須由行政長官會同行政會議在考慮交通諮詢委員會(下稱“交諮詢”)的意見後予以批准。他認為此機制已在規管專利巴士公司的車費方面實行多年，並沒有對有關公司的股價造成不利的影響，為提高此機制的效率與成效，交諮詢的成員數目應予增加，並在交諮詢會轄下成立小組委員會，負責就該公司的加費申請進行獨立評估。

27. 部分委員問及，由行政長官會同行政會議與由立法會作為釐定車費的當局，兩者有何不同。陳鑑林議員答稱，若把“行政長官會同行政會議”訂為釐定車費的當局，“行政長官會同行政會議”涉及的個別人士將無須承受與立法會一樣程度的政治壓力。他承認保留釐定車費的自主權將對該公司最為有利，但卻認為地下鐵路(下稱“地鐵”)是市民使用的主要交通工具之一，地鐵的車費增幅對民生有重大影響，因此須受到更嚴格的審核。

政府當局對委員提出的委員會審議階段修正案擬本作出的回應

28. 應主席的邀請，政府當局就委員提出的4套委員會審議階段修正案擬本所載的主要建議作出初步回應。

**車費釐定機制**

29. 運輸局副局長(4)表示，對於任何影響地鐵公司現時所享有釐定車費自主權的建議，政府當局都不會支持。他強調繼續保留釐定車費的自主權，對日後私有化的地鐵公司至為重要。對現時的車費釐定機制作出基本的改變，將對該公司有深遠的影響，並會影響其信貸評級、借貸成本，以及日後的發展及維修計劃。較早前出席法案委員會會議的銀行事務及財經專家亦曾提出此意見。事實上，如果該公司無權釐定車費，可能導致其股份難於銷售，令私有化計劃無法實行。鑑於現行車費釐定機制制度行之有效，在進行私有化計劃時改變該制度並不明智。

30. 運輸局副局長(4)進一步表示，政府當局會繼續致力促進地鐵公司與其他公共交通工具之間的良性競爭，以確保市場力量能有效抑制車費的加幅。在推行此政策的過程中，政府當局會繼續按照政府競爭綱領行事，並會同時顧及香港整體的利益。作為私有化後地鐵有限公司的最大股東，政府當局會確保該公司所有的業務活動，均符合有關的政策綱領。因此，政府當局並不支持由何俊仁議員對條例草案第13條提出的修正案。

31. 地鐵公司財務總監補充，改變現行釐定車費機制的建議，會限制了該公司釐定車費的自主權，從而降低其信貸評級及提高其借貸成本。此等情況日後可能會添加價的壓力。此外，若日後的預計收入有不明朗因素，不但有礙該公司進行維修及改善工程的長遠計劃，亦可能會動搖投資者的信心，以致阻礙私有化計劃的進行。

## 員工代表進入董事局

32. 運輸局副局長(4)表示，政府當局認為此種委任安排既不適當，也沒有必要。地鐵有限公司將成為一間由公眾人士持有股份的上市公司，有責任按審慎的商業原則經營。董事局將有法律及契約責任考慮公司的整體利益，因此，局內有個別董事代表特定界別的利益，並不恰當。在國際間，英、美兩國均沒有在法律上要求公司讓僱員代表進入董事局。地下鐵路公司已清楚表明，其員工是重要資產，而管理層會繼續透過現有的員工諮詢機制，就影響員工的重要問題徵詢其意見。

## 服務表現基準

33. 關於把營運協議附表III的服務表現基準納入條例草案內成為其附表，運輸局副局長(4)表示，政府當局對此建議有所保留，因為此舉會削弱運輸署署長的正常規管功能。為確保地鐵有限公司維持妥善而有效率的服務，作為規管者的運輸署署長會定期檢討營運協議附表III的表現基準，以及在有需要時根據乘客需要的改變，並顧及地鐵有限公司在管理及營運鐵路方面引進的更先進科技及技術，相應更改有關的服務表現基準。假如此等服務表現基準是在法例的附表中訂明，任何修改均須以附屬法例的形式進行，而有關的立法程序需要一定時間。

34. 關於調高服務表現水平的建議，運輸局副局長(4)表示，政府當局並不支持民主黨的建議修訂，因為容許地鐵有限公司在非其所能控制的情況下，服務水平偶然有輕微波動，實屬公平。

35. 有關就月台幕門訂定數字基準的建議，運輸局副局長(4)表示，雖然月台幕門能加強乘客安全，但並非鐵路安全運作的必備條件。此外，月台幕門是列車及列車信號控制系統一個不可或缺的部分，如此等幕門在運作上及其可靠性有不足之處，都會直接影響列車的服務。此等影響將會在有關乘客延誤及列車服務準時性的表現基準中反映出來。因此，為月台幕門的可靠性訂定獨立的服務表現基準或乘客服務承諾，是沒有需要的。

## 與僱傭有關的事宜

36. 運輸局副局長(4)表示，地鐵公司已明確表示僱傭合約及其他僱員福利在私有化後均會維持不變，而政府當局將須進一步研究陳婉嫻議員就繼續保留現行薪酬檢討制度提出的建議修訂。由於條例草案第41條與地鐵

公司的義務及法律責任在私有化後轉歸新公司有關，薪酬檢討制度是否在該條文的涵蓋範圍內實有存疑，因為薪酬檢討制度屬該公司的內部政策事宜。

#### 僱員疏忽作為或不作為的罪行

37. 運輸局副局長(4)表示，條例草案第29條其實只是複述現行《地下鐵路公司條例》(第270章)第23D條的條文。此條文自1979年已然存在，是確保鐵路安全的立法架構中一個重要的組成部分。政府當局認為有必要在條例草案中納入第29條，使該公司在私有化後繼續採用同一安全規定標準，以保障乘客及地鐵公司的僱員。除此之外，其他條例中亦訂有類似的條文，例如《九廣鐵路公司條例》(第372章)、《山頂纜車條例》(第265章)及《架空纜車(安全)條例》(第211章)；另外，在專利巴士公司的運作方面，司機於乘客在巴士上或進入巴士或離開巴士時，須採取一切合理的預防措施，以確保乘客安全。

#### 有關營運協議及專利權的事宜須經由立法會通過

38. 運輸局副局長(4)表示，政府當局並不支持劉千石議員的有關修訂，因為引入由立法會審批的新元素，將使日後的情況偏離了現時政府與公共交通服務專利營辦商之間的規管關係。政府當局認為，不應單單因為地鐵公司實行私有化，便與其他公共交通營辦商有不同的待遇。

#### 批出物業發展權

39. 運輸局副局長(4)表示，政府當局不支持何俊仁議員的擬議修訂，因為政府當局認為地鐵公司在私有化後應繼續獲得承擔把鐵路與物業計劃綜合發展的角色。物業發展計劃會為鐵路系統帶來首批乘客。此種安排對政府、該公司及鐵路使用者均有利，因為從物業發展所取得的利潤，可使本港整體鐵路系統得以進行具有成本效益的擴展。此外，政府會就此類物業發展向該公司收取十足市值的地價，因此不存在為私營公司提供補貼的問題。

40. 運輸局副局長(1)補充，關於就無利可圖的鐵路計劃批出物業發展權的問題，把該等發展權公開招標，所得地價不一定高於通過地政總署估值而評定的地價。至於政府應把物業發展權公開招標後得到的資金，注入地鐵有限公司作鐵路發展用途的建議，運輸局副局長(1)提出警告謂，在此事上亦需考慮其他股東的利益。

41. 主席感謝政府當局作出回應。她表示，由於部分修正案只是在會議席上才提交，若政府當局及地鐵公司認為有需要，法案委員會歡迎它們就委員提出的委員會審議階段修正案提供進一步的回應。

42. 主席總結討論時表示，法案委員會業已完成條例草案的商議工作。個別委員曾向法案委員會簡介其提出的擬議委員會審議階段修正案，但法案委員會對於每項建議是否可取未有商定任何立場。委員同意個別委員會各自提出其修正案。

43. 主席就法案委員會向內務委員會提交報告及恢復條例草案二讀辯論的時間表等問題，徵詢委員的意見。委員商定法案委員會將在2000年2月11日向內務委員會提交報告，並支持及建議接納政府當局提出在2000年2月23日恢復條例草案二讀辯論的建議。為此之故，主席提醒委員就委員會審議階段修正案作出預告的期限為2000年2月14日。

## **II. 其他事項**

44. 議事完畢，會議於上午11時15分結束。

立法會秘書處  
2000年9月28日