

**香港職工會聯盟主席劉千石
就《地下鐵路條例草案》
擬議修正案說明**

項目	修訂內容	修訂理據
車費釐定機制 (草案第 34 條)	將現時建議繼續給予地鐵公司「票價自主權」的規定改為票價調整須經立法會批准	地鐵私有化後仍擁有「自動加價權」，將會更「有主管」，對乘客毫無保障；事實上，現時其他私營公共交通工具收費調整均需要政府有關當局批准，因此私有化後的地鐵沒有理由擁有特權。由民選立法會「把關」，最能體現公眾利益和平衡各方面的考慮，亦保留決定票價的彈性（1991 年以前電話公司加價亦須先獲得當時立法局批准）
董事局組成 (草案第 8 條)	規定地鐵公司董事局中須有員工代表，同時所有由行政長官委任的董事局成員名單均須獲得立法會通過	員工代表加入地鐵董事局，將有效反映及保障員工利益；至於行政長官委任名單須交立法會通過，將更有效保障市民利益
僱傭權益的延續 (草案第 41 條)	明文保證地鐵私有化後原有公司僱員均可留用，其年資予以保留，薪金、津貼、福利待遇和服務條件不低於原來的標準	只有法例上的明確保證，才能令員工安心轉職，而這亦是使地鐵服務質素得以維持的關鍵因素
僱員疏忽罪行 (草案第 29 條)	把地鐵員工因疏忽而須負上刑事責任的條文取消	其他規管公共交通服務機構（如公共巴士、渡輪及幾條過海隧道等）均沒有對公司員工實施如此嚴苛的規定，因此有關刑責條文應予取消；此外，值得指出的是，法案其實另有條文把「故意危害安全」的作為列為罪行，這規定應已給予公眾足夠保障。同時，無論是否存在僱員疏忽罪行的規定，任何人均可就地鐵公司和員工疏忽行為提出民事訴訟以爭取賠償

營運協議修訂程序 (草案第 4 條)	規定立法會可藉決議修訂政府和地鐵公司訂立的營運協議	加強問責
專營權延續和轉移的批准 (草案第 5 及 6 條)	規定專營權延續和轉移除須獲行政長官會同行政會議批准外，還須提交立法會審議	加強問責