

《廣深港高鐵（一地兩檢）條例草案》委員會

因應 2018 年 4 月 24 日會議席上所作討論
而須採取的跟進行動一覽表

政府回應

- (a) 就在《條例草案》附表 2 中的平面圖編號 1 附件 1 切面 B-B 所顯示連接 B3 層及 B4 層的扶手電梯而言，澄清該扶手電梯是否有任何部分沒有在切面 B-B 中顯示；若有，該部分是否屬內地口岸區的範圍，並澄清在內地口岸區內是否有任何其他扶手電梯連接 B2、B3 及／或 B4 層
- (b) 考慮以平面圖的形式顯示在附表 2 中的平面圖編號 1 附件 1 備註 1 所提述的連接 B3 層及 B2 層的扶手電梯的位置

特區政府於 2018 年 2 月 22 日回應立法會秘書處法律事務部的覆函（立法會 CB(4)631/17-18(01)號文件）中指出，廣深港高速鐵路（以下簡稱「廣深港高鐵」）香港段通車後，「內地口岸區」將提供一系列扶手電梯，包括—

- (a) 連接 B3 層及 B4 層的扶手電梯，供離港乘客使用。有關電梯之局部已顯示於《廣深港高鐵（一地兩檢）條例草案》（以下簡稱「《條例草案》」）附表 2 平面圖編號 1 附件 1 之切面 B-B；
- (b) 連接 B4 層及 B2 層，以及連接 B4 層及 B2 層而途經 B3 層的扶手電梯，供抵港乘客使用；及
- (c) 連接 B2 層及 B3 層的扶手電梯，供職員使用，而不開放予乘客。

上述(a)項的扶手電梯其中一部分並無在切面 B-B 中顯示，該部分亦屬「內地口岸區」範圍。

上述(b)項途經 B3 層的扶手電梯和(c)項的扶手電梯，屬附表 2 中的平面圖編號 1 附件 1 備註 1 所提述連接 B3 層及 B2 層的扶手電梯，它們均位於「內地口岸區」的範圍內，把 B3 層及 B2 層的「內地口岸區」連接起來，其「內地口岸區」界線可參閱切面 B-B，無須另作標明。

(c) 就在附表 2 中的平面圖編號 1 附件 1 切面 A-A 所顯示的標誌“主水平基準下 4.0 米”及平面圖編號 2 備註 3 而言，澄清平面圖編號 1 附件 1 切面 A-A 所顯示的內地口岸區在中庭的豎向界限，是否平面圖編號 2 備註 3 所述內地口岸區的豎向界限的唯一例外情況

我們確認《條例草案》附表 2 平面圖編號 1 附件 1 切面 A-A 所顯示的「內地口岸區」在中庭的豎向界限，是平面圖編號 2 備註 3 所述的唯一「另行註明」的情況。

(d) 考慮為在《條例草案》第 5 條出現的“車廂”、“客運列車”及“營運中”等短語提供定義

《條例草案》第 5 條出現的“車廂”和“客運列車”均並非專業術語，可作一般理解，因此《條例草案》未有另行就此兩個短語作出釋義。正如特區政府官員於過去的法案委員會會議上解釋，「內地口岸區」是依照乘客路線所處的空間而制定的，故現行《條例草案》第 5 條所述“車廂”是指列車內部空間，並非指列車其他部分（包括外殼、車輪等）。

至於“客運列車”方面，正如特區政府於 2018 年 4 月 20 日回應區諾軒議員的覆函（立法會 CB(4)947/17-18(03)號文件）中指

出，港鐵公司會在廣深港高鐵香港段上派遣工程車輛，進行維修保養工作，而香港消防處亦購置了供路面及鐵路行駛的軌路兩用車，作緊急救援用途。這些工程和救援車輛均並非旨在提供運送跨境乘客的服務，不屬於“營運中”的客運列車，也不會與客運列車混淆。

就“營運中”一詞，《條例草案》第 5 條已參照《內地與香港特別行政區關於在廣深港高鐵西九龍站設立口岸實施“一地兩檢”的合作安排》第二條的條文，說明該短語“包括在行駛中、停留中和上下乘客期間”。此外，《條例草案》第 5(2)條已訂明客運列車並非“營運中”的情況。

運輸及房屋局

2018 年 5 月 4 日