

大埔區民主派區議員

關永業 任啟邦 區鎮樺 周炫璋 劉勇威 任萬全

抗議政府拒絕派員解釋「一地兩檢」方案及聽取大埔區議會意見
要求政府撤回違反《基本法》第18條及第22條的高鐵一地兩檢方案，
並要求重新諮詢公眾

我們早前向大埔區議會提案，要求運輸及房屋局就高鐵「一地兩檢」方案到區議會解釋及聽取意見，可是運房局以「公務原因」拒絕派員出席區議會會議，我們表示十分不滿，也有運房局局長及律政司司長早前表示「一直樂意聽取社會意見」的做法。區議會乃代議政制中重要的諮詢架構，不同政策局及主要機構皆會將全港政策帶到區議會諮詢民意代表的意見，例如勞福局於2016年3月3日到區議會就「退休保障公眾參與計劃」諮詢及積金局在2017年3月2日就強積金「預設投資策略」簡介等。我們希望運房局從善如流，在2017年11月的區議會大會再次來訪，並聽取議員們的意見。

事實上，特區政府在爭議聲中於本年7月25日公布高鐵香港段一地兩檢方案，方案以「租賃」形式，在西九總站部分樓層劃為大陸口岸區，大陸口岸區、月台及高鐵車廂均實施中國大陸法律，連《基本法》條文也不適用，大陸人員擁有刑事執法權，可帶槍執法，亦有權將違法者押返大陸。

我們認為方案違反《基本法》第18條及22條中，有關全國性法律不在香港實施，及大陸執法人員不能在港執行職務的條文。即使政府聲稱根據《基本法》第20條，香港政府有權要求北京政府授予額外權力，容許香港向大陸出租口岸區及出讓司法管轄權，但我們認為第20條不等於港府可藉此獲得違反《基本法》其他條文的權力，亦不可藉此違反一國兩制的大原則，否則便會令保障港人的《基本法》出現巨大缺口。

此外，前任運輸及房屋局局長鄭汝樺在2009年曾指出，高鐵一地兩檢會參考外國模式，只涉及預先查核旅客證件，不涉及執行刑事法例，但如今的方案卻容許大陸人員執行大陸刑事法，而且可配槍，我們認為是過份及不必要。以連接英法兩國的「歐洲之星」列車為例，即使奉行一地兩檢，但刑事管轄權仍主要以英法邊界釐定，僅劃出部分限制區域予對方執法，與高鐵香港段的一地兩檢有明顯差別。根據《基本法》第14條，即使駐港解放軍，駐港期間亦要遵守香港法律，但在西九總站執勤的大陸人員完全不受香港法律約束，此舉並不合理。

另一方面，政府過去多年一直標榜高鐵通車並實行「一地兩檢」後，50年內可為香港帶來870億元的經濟效益，並以48分鐘往來香港及廣州，作為廣深港高鐵的賣點，但這些效益卻一直備受質疑，認為只是政府的糖衣包裝，最終可能淪為泡影。

政府曾於2009年評估高鐵營運50年的總經濟效益達870億元，但只適用於基本客流，而根據2015年的最新估算，基本客流下的經濟效益增加至900億元，但用同樣比率推算出，在低客流情況下，經濟效益就只有823億，對比844億元的工程費用，換言之高鐵未來50年都可能面臨虧蝕。

其次，根據2010年港鐵委託中鐵第四勘察設計院集團有限公司（中四院）研究高鐵營運細節的報告，西九龍總站每日將開出197班列車；來往香港到深圳和廣州地區的短途穿梭列車有164對，佔83%，惟其中近一半，即54對列車都只是來往西九及福田，即僅一站車程；直達廣州南站的班次更只有不足一成。中途停靠站非常影響高鐵行車時間，根據文件估算，停靠兩個站，車程已達50分鐘，停靠三站更達55分鐘，根本就不能達到政府所指「48分鐘」的行車時間，故此高鐵的效益頓成疑問。

綜合上述多個疑問，我們認為政府必須撤回一地兩檢方案，重新諮詢公眾，並在諮詢文件中加入兩地兩檢、車上檢等方案，與一地兩檢方案比較效益，以向公眾交代為何政府堅持一地兩檢的原因。我們希望主席閣下將上述議題放於2017年11月2日的大埔區議會大會上討論，並要求律政司司長、運輸及房屋局局長及保安局局長及其代表到本會聽取我們的意見，希望閣下予以安排。

最後，我們提出書面動議，動議措辭如下，「本會要求政府撤回違反《基本法》第18條及第22條的高鐵一地兩檢方案，並要求重新諮詢公眾」。

大埔區議會
張學明主席

大埔區議員
關永業 任啟邦 區鎮樺
周炫璋 劉勇威 任萬全
(任啟邦 代行)謹啟



二零一七年十月十六日