

2017年10月26日(星期四)

律政司司长袁国强资深大律师
就香港特区政府提出推展广深港高速铁路
西九龙站「一地两检」安排相关工作的议案

开场发言

主席：

1. 香港特区政府一直强调广深港高铁香港段若要发挥最大的运输、社会和经济效益，必须落实「一地两检」安排。陈帆局长在其开场发言时亦指出，就跨境高铁而言，高效省时的通关程序对全面体现高铁香港段快捷、方便的优点至为重要。
2. 当中的原因，包括高铁的两个重要特点。第一是速度快；第二是高铁采用的开放式网络设计，有别于例如现时来往香港及广州的城际直通车服务所采用的点对点密封式设计。由于采用开放式设计，高铁乘客倘若要在个别设有通关设施的车站办理通关手续，然后转车到达最终目的地，必定

会构成不便和减低效率。

3. 社会上有部分人士关注或质疑在西九龙站落实「一地两检」会否破坏「一国两制」及违反《基本法》。
4. 「一国两制」是国家对香港特区的基本政策方针，而《基本法》为特区的各种根本制度、法治、人权等提供保障。特区政府当然认同维护「一国两制」和坚守《基本法》极为重要。正因如此，特区政府与内地在商讨「一地两检」相关事宜的过程中，双方由始至终的共识非常明确：一方面尽量方便乘客及发挥高铁香港段效益，同时坚持「一地两检」在法律上必须符合「一国两制」政策，并不会违反《基本法》。换言之，在构思「一地两检」的安排时，内地与特区政府一直恪守「一国两制」和《基本法》。
5. 在这大原则下，特区政府与内地在进行反复研究后提出「三步走」建议。「三步走」建议的主要内

容，已在特区政府于今年 7 月 25 日向立法会提交的讨论文件作介绍，我在此不再重复，但希望再次强调以下几点。

6. 首先，由于「一地两检」必然涉及两地的通关程序，特区或内地均不可能单方面落实「一地两检」。因此，「三步走」的第一步是特区与内地在进行商讨后达成《合作安排》。这一步不但符合「一国两制」政策，同时反映特区的高度自治权。自从 7 月 25 日公布「三步走」以来，特区政府通过不同途径听取社会各界的意见，务求进一步完善相关工作。

7. 《合作安排》的内容将包括在西九龙站设立香港及内地口岸区。这方面的构思是落实「一地两检」必须的元素。高铁香港段是跨境铁路，连接香港与内地；乘客乘坐高铁香港段的目的是来往内地与香港，因此必须分别办理两地的通关手续。香港的通关手续必须依香港法律办理，而内地通关手续则必须依内地法律办理。

8. 从这角度分析，采用传统的「两地两检」与在西九龙站落实「一地两检」的主要分别，在于「两地两检」办理通关手续的地点是内地和香港两个不同车站，而「一地两检」则可以在同一车站（即西九龙站）办理，从而能令乘客能更快捷、方便地完成两地的通关手续；但这两种通关模式涉及的其他相关事宜，包括通关手续、适用法律、乘客办理通关手续时的权利和责任并没有分别，而且实行「一地两检」亦不会改变香港的通关制度。

9. 社会上有人建议在西九龙站内地口岸区只适用内地关于清关、出入境及检疫手续的法律。当年设立深圳湾口岸时亦曾研究相关问题，而当时两地法律专家认为这模式并不可行。就高铁香港段而言，特区与内地进行深入研究后，亦认为若在西九龙站内地口岸区只适用有关通关手续的内地法律会衍生法律和运作上问题，包括可能产生管辖权重迭和工作人员无所适从等情况。

10. 「三步走」的第二步是由全国人民代表大会常务委员会（“全国人大常委”）通过决定批准及确认《合作安排》。依据国家宪法，全国人民代表大会是国家最高权力机关，而全国人大常委则是其常设机关。因此，全国人大常委就《合作安排》的决定，能为「一地两检」提供稳妥的宪制及法律基础。

11. 「三步走」的第三步是由香港和内地在全国人大常委作决定后各自进行相关程序予以实施。在香港方面将需要进行本地立法工作。这过程可让立法会议员依据既定程序审议相关法例，充分发挥其宪制职能，亦同时能让社会各界进行讨论和发表意见。相关本地法例不但能为「一地两检」进一步提供法律基础，亦再次充分体现特区的高度自治权。

12. 总括而言，「三步走」是特区与内地参考了深圳湾口岸的模式后提出的建议。双方相信「三步走」建议既能符合「一国两制」政策，亦不违反《基

本法》，同时能兼顾运作及保安等问题。

13. 事实上，深圳湾的「一地两检」模式在推出时亦曾经引起不同声音，但在过去约十年的期间一直操作畅顺，深受市民欢迎。特区和内地相信「三步走」建议亦能够达致在西九龙站落实「一地两检」的便民、利民目标。

14. 主席，兴建高铁香港段是为进一步完善香港特区的交通运输系统，为来往内地与香港的人士提供多一个交通选择；而落实「一地两检」的目的只有一个，令高铁香港段能发挥最高效益。我希望立法会议员能够以香港整体利益作出发点，以香港长远发展为依归，支持「一地两检」，支持特区政府今次提出的动议。

15. 主席，我谨此陈辞。