

上訴庭大橋案判決的兩大意義

港珠澳大橋環評報告司法覆核案，高等法院上訴庭裁定政府勝訴，政府亦隨即重啟大橋工程。上訴庭的判決有兩大意義：一是糾正了原訟庭的錯判，重申港珠澳大橋工程符合法例要求，為本港的基建工程去除了不明朗因素；二是肯定了法庭自我克制的原則，強調法庭應尊重法定專業機構的判斷，避免輕率地以法庭判決否定專家結論和政府政策，對社會造成嚴重後果。

港珠澳大橋工程的所有項目都符合《環境影響評估條例》的規定，環保署為港珠澳大橋進行的環評報告，完全依據相關程序，不論在程序上及專業上都符合要求。原訟庭法官提出的環評標準，是在援引外國案例後自行演繹出來，在現有的環評法例、技術備忘錄和研究概要都沒有類似的規定。這次上訴庭明確指出現行環評要求已足夠，毋須假設2016年沒有港珠澳大橋的空氣質素情況，糾正了原訟庭的錯判。

雖然上訴庭裁定政府勝訴，但社會已為這宗司法覆核案付出了沉重的代價，工程拖延令納稅人要額外多付出65億元的成本，70多項工程包括沙中線、6號幹線、中九龍幹線等受到官司影響，涉及工程總造價逾千億元，共14.1萬個職位，全港市民都是受害者。原訟庭法官在判案時沒有根據

現行法例裁決，沒有參考專家及有關部門的意見，自行演繹出新的標準，最終為社會帶來難以承擔的後果，教訓深刻。上訴庭重申法庭不應干預環保署的工作，肯定了法庭自我克制的原則。事實上，法官是法律條文的專家，但卻不能取代專業人士的判斷，如果法官動輒以法律權力去進行立法和解決政治經濟及專業領域的問題，結果只會導致大量有違專業判斷，有違社會利益的判決。「法律的回歸法律，專業的回歸專業」，這一原則司法部門應遵循。

事主朱綺華在案件判決後接受傳媒訪問時，直指案件背後有人發動。事實上，過去有傳媒早已揭發公民黨在背後唆使事主與訟，說明公民黨是事件的「幕後黑手」，但該黨卻一直否認參與其中，盡顯其政治誠信破產。公民黨發動事主申請法援提出司法覆核，而又用法援來聘請公民黨執委來負責案件，收取訟費，有「包攬訴訟」之嫌。「包攬訴訟」屬於刑事罪行，不但浪費納稅人金錢，而且更嚴重損害了本港法律的公正性，衝擊法治基石，禍害深遠。當局有必要主動作出調查，如發現有人涉嫌「包攬訴訟」，應將其繩之以法，以保護本港司法的聲譽。

(相關新聞刊A2、A4版)

理應立法規管一手樓銷售

政府有關立法規管發展商銷售一手樓的諮詢工作將在下月展開，嚴重誤導或虛假陳述銷售，相關公司的董事及管理層須負刑責，最高將判監7年。香港地產建設商會執行委員會主席梁志堅表示，規管一手樓對地產行業影響深遠，地建商會不反對政府立法，並指商會將跟足政府要求，但希望政府明確界定誤導或虛假資料定義。

購買物業涉及市民重大利益，但本港對一手樓的銷售長期缺乏監管，市民利益缺乏保障。政府應順民意，改變單靠業界自律的做法，立法規管樓宇銷售，特別是考慮將售賣樓花的欺騙行為刑事化，以法律的阻嚇力增加樓宇銷售的透明度、推動行業規範化運作，對保障市民利益、促進地產市場健康發展均有裨益。

本港置業牽涉數以百萬計的金額，是普通市民一生最大的投資決定。可惜偏偏在這個關於市民重大利益的問題上，至今仍未有立法規管，因而備受社會詬病。特別是一手樓的銷售，樓宇的訂價多少、單位出售數量等銷售情況不透明，以誤導手法包裝示範單位、刻意製造樓盤熱銷的假象吸引市民司空

見慣，政府卻沒有法例制裁，令市民吃了大虧也沒處投訴，更遑論追討損失，要求立法規管地產的呼聲日益強烈。

本港講求依法經商，金融市場上的虛假陳述、內幕交易的行為均受明確的法例規管，觸犯者會遭到證監、廉署等執法機構的調查、檢控。即使是街市、海味店舖膽敢以短斤缺兩的手法欺騙顧客，也會受到嚴厲打擊。地產界對本港經濟及市民利益的影響舉足輕重，接受立法規管理所當然，發生欺騙銷售行為地產公司的管理層亦應負上刑事責任，才能產生足夠的阻嚇力，改變一向以來單靠業界自律導致樓宇銷售管理混亂的弊端。

立法規管樓宇銷售手法，規定樓宇的銷售都要明碼實價，增加市場交易的透明度，確保樓宇運作的公平公開公正，是對自由市場的維護。在立法規管下，市民對樓宇銷售資訊掌握更充分，避免在資訊不透明、時間倉促的情況下作出錯誤決定。若地產商以不誠實手法推銷樓盤將被逐出市場，市民自然對置業、對地產商的信心更大，本港地產市道的發展更步入正軌，對正派地產商而言未嘗不是好事。

(相關新聞刊A5版)

重要新聞

橋評上訴得直 尊重專業判斷

三官一致裁定：環署已全面分析 基線評估非硬性

香港文匯報訊(記者 文森) 港珠澳大橋環評報告上訴案判決揭盅，特區政府勝訴。上訴庭3位法官一致認為，環保署已經全面分析工程對環境的影響，現行法例及相關文件均沒有硬性規定報告須提供獨立基線評估，條文清楚列明當局及工程項目倡議人須盡量減少工程造成的污染；又指環保署署長有足夠資料審批申請，除非署長不夠專業，否則法庭無權干預。上訴庭特別提到，注意到公眾對案件議論紛紛，包括專家的意見，

惟沒有聽到做基線評估的建議。

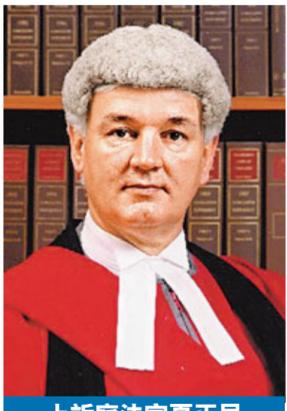
原審法官稱，特區政府的港珠澳大橋環評報告並沒有獨立地計算將來沒有大橋的空氣質素，判政府敗訴。在上訴聆訊期間，原訴人朱綺華代表律師列出多項理據，包括原訴人提出環評條例的立法目的是要保護環境，環評報告應該全面評估數據，以證明為何需要另做獨立環境評估。惟高等法院上訴庭法官鄧國楨、夏正民及朱芬齡均不接納有關理據，昨日一致裁定環境保護署署長一方勝訴，並頒下判辭。

已承諾盡量減少污染

在長達39頁的判辭中，上訴庭指出，環境影響評估條例沒有硬性規定要做基線評估，也沒有需要預測倘2016年沒有大橋存在，空氣污染的數據，即基線評估。該條例下的《技術備忘》及大橋工程的《研究概要》已清楚寫明當局及工程項目倡議人(即路政署)需要盡量減少工程造成的污染，以及應該交代緩減污染的措施，並且要評估工程對環境累積影響，但沒有明文規定評估數據、單位或準則。上訴庭認為，報告不用提供沒有大橋的獨立分析，現時做法已符



上訴庭法官鄧國楨



上訴庭法官夏正民



上訴庭法官朱芬齡

合法定要求。判辭指出，有關資料足以讓環保署署長作出決定，不一定做基線評估。法庭需要做的是解讀《技術備忘錄》及《研究概要》有何要求；至於環評報告應該包括哪些詳細資料，則屬環保署署長的責任及專業判斷範疇，除非署長的決定不合理，否則法庭無權干涉。法官於判辭中提到，留意到公眾對這宗案件有很多討論，包括相關界別專家的意見，但沒有做基線評估的建議。

確信日後有減污措施

對於原訴人擔心2016年大橋通車後空氣污染會影響健康，上訴庭相信大橋通車後即使有污染，環保署署長也會採取措施減低污染。上訴庭並點出原審判決與今次不同的關鍵之處，指出環保署在審判時沒有交代，倘若路政署沒有措施減少污染，就不會通過環評報告；上訴庭認為，如果原審法官得悉環保署曾作出上述考慮，就不會裁定「基線數據」屬法定要求。

上訴庭判決理據

- 《環評條例》沒有硬性規定要做基線評估，條例的「技術備忘」和「研究概要」清楚列明：當局及工程項目倡議人要盡量減少工程造成的污染及須制定緩減污染的措施，並要評估工程對環境的累積影響。
- 環保署署長有足夠資料，專業地審批申請，不一定要做基線評估。
- 環評報告屬專業判斷，是環保署署長的責任，除非決定不合理，否則法庭不應該干預。
- 公眾對案件有很多討論，包括專家的意見，惟沒有要求做基線評估的建議。

資料來源：上訴案判辭
製表：香港文匯報記者 文森

年底前復工建橋 已多花65億

■鄭汝樺對上訴庭判決表示歡迎，稱當局會立刻重新啟動大橋的本地工程，期望可在今年底前動工，令大橋可如期於2016年通車。香港文匯報記者 聶曉輝攝



工程上馬 萬三工人受惠

香港文匯報訊(記者 聶曉輝) 港珠澳大橋香港段工程受官司影響一拖再拖，工聯會建造業總會理事長周聯僑指出，工程延誤對鐵、釘板及模板三類工人的影響最大。他又預期，大橋工程一旦全面開展，將即時令1.3萬名建造業工人受惠。

其背後的團體，別再上訴，以免浪費公帑，同時亦顧及工程可為建造業創造大量職位。他說：「我們並非反對環保，但應與經濟發展取得平衡，當然，政府亦要做足環評工作。」

建造商會歡迎判決

另外，香港建造商會歡迎是次判決，指有助當局盡快開展港珠澳大橋港方路段的建造工程，及其他因訴訟而暫延的基建項目，有利於香港長遠的基建和經濟發展；並期望大橋如期2016年通車。

香港文匯報訊(記者 聶曉輝) 香港高等法院上訴庭裁定特區政府在港珠澳大橋環評案中上訴得直，運輸及房屋局局長鄭汝樺表示歡迎。她指出，當局會立刻重新啟動大橋的本地工程，期望在今年底前動工，令大橋可如期於2016年通車，但大橋香港段的進度已受司法覆核及上訴程序影響，令造價增加65億元。她坦言，難以揣測對方會否就裁決提出上訴，其實上訴庭作出的一致裁決已非常清晰，「希望他們三思」，又估算倘工程一旦未能在年底前展開，每延誤一天將額外耗費3,100萬元。

鄭汝樺昨日在上訴作出裁決後會見記者。她強調，特區政府一直依法進行環評工作，而是次裁決亦確定了環保署署長就港珠澳大橋本地工程項目發出環境許可證的有效性；雖然當局在是次官司獲判勝訴，但她坦言，自訴訟在去年1月展開以來，已一再更改工作時間表，其中沙中線項目因而受影響，其他工程項目亦有不同影響。

官司阻進度 工程成本大增

她強調，當局期望可在即將來臨的立法會會期內向行政長官會同行政會議建議授權進行有關工程，並完成向立法會申請撥款的程序，令工程可在今年底前動工，「工程所須的前期工夫，包括設

計、勘探及招標，已準備就緒。」不過，鄭汝樺指出，由於司法覆核及上訴程序已令大橋香港段的進度受阻，縱然可在今年底前動工，亦必須增加人手及修改工程的建造方法，例如在填海工程上，須多用一點海沙以加速沉降，壓縮工程時間表，令成本大增，加上原料價格上升的因素，預料整項工程的成本大增約65億元。她說：「若不盡快動工，預料所需成本將會繼續大幅增加。」

環署依例辦事 確保程序無瑕

港珠澳大橋將會貫通香港、珠海和澳門三地，無論在人流、物流等方面，都會加強三地的連繫，並會帶來巨大的經濟效益。這項醞釀多時的大型跨境運輸基建項目在開通後，將為三地的居民帶來莫大的方便和機遇。因此，鄭汝樺重申特區政府會全力推展有關工程，力求在今年底前動工，並全力爭取讓港珠澳大橋如期於2016年通車。環保署昨日在回應指出，該署今後會繼續依法辦事，貫徹執行環評制度，按《環境影響評估條例》的要求、準則及程序，執行法定的評估要求及審視各項環評報告，而各有關工程項目倡議人可按各自項目的情況以及法定程序進行環評程序。

千億工程 70項目再啟動

香港文匯報訊(記者 羅敬文) 港珠澳大橋環評報告的司法覆核案，使本港約70項工程被叫停，包括港鐵沙中線、啟德發展區，以至香園圍/蓮塘口岸，工程總造價逾1,000億元。高等法院上訴庭裁定環保署勝訴，多項工程可重新上馬。

65歲東涌居民朱綺華患有糖尿病和心臟病，因擔心大橋動工及通車會影響健康，遂入稟指控環保署署長批准港珠澳大橋香港口岸和香港接線2份環評報告，以及就工程批出環境許可證的決定不合法及不合理，亦認為當局沿用1987年的空氣質素指標亦不合時宜，聲言環評報告存有7項錯漏，有1項獲原審法官接納。

14萬工人生計受影響

高等法院原訟庭今年4月判決時指出，港珠澳大橋環評報告未有涵蓋工程的獨立基線評估，沒有交代未興建大橋的環境狀況，遂宣布環評報告無效，撤回環境許可證；環保署提出上訴。期間，本港有多項工程受到影響，港鐵撤回3份沙中線環評報告，環保署亦撤回石鼓洲焚化爐的環評報告。

港府早前披露訴訟影響70項工程，包括港珠澳大橋、港鐵沙中線、6號幹線公路及中九龍幹線公路、T2主幹公路及將軍澳/藍田隧道、落馬洲發展區、啟德發展區、洪水橋發展道路、香園圍/蓮塘口岸、沙螺洞保育計劃等。香港建造業總會表示，涉及工程總造價逾1,000億元，共14.1萬個職位，延誤工程影響建造業工人生計。

沙中線務求今年展開

港鐵發言人表示，會研究該案判辭，作為沙中線工程相關工作的參考，務求沙中線工程可如期於2012年展開。港鐵將以一貫審慎態度，盡量減低工程對環境有影響的部分。沙螺洞發展有限公司發言人稱，需先研究判辭，再決定何時就沙螺洞保育計劃展開環評程序，但強調不急于短期內提交資料重新諮詢。

