

不容質疑律政司檢控決定 不容政治干預法治

律政司司長袁國強昨日於多份報章撰文，重申黃之鋒3人之所以被定罪和判刑，是因為違法行為而非政治立場。公民黨楊岳橋及郭榮鏗卻指責，文章層次低兼轉移視線，未有直接回應市民質疑，要求袁國強交代是否有推翻刑事檢控專員決定。法治並無層次高低之分，基本法六十三條規定，律政司主管刑事檢察工作，不受任何干涉。對黃之鋒3人提出刑期覆核，彰顯檢控獨立，公民黨為開脫黃之鋒3人罪責，對律政司司長作出失實指控，充分暴露公民黨不尊重法治的本質，是以政治干預法治，更利用專業身份，混淆視聽，以法亂港。

公民黨人及戴耀廷等所謂「有識之士」長期鼓吹法治有四層次：第一層是有法可依；第二層是有法必依；第三層是以法限權；第四層是以法達義。其實這只是法治不同方面的表述，並無層次高低。這些「有識之士」只是突出第四層，抬高為「法治的最高層次」，不過將「以法達義」打造成為違法的擋箭牌。按照有高低層次的法治觀，黃之鋒等人為了「崇高理想」，即使非法集結、衝擊政府總部，也是踐行「以法達義」，屬於法治的最高境界，縱然違法，不僅不應受到法律制裁，反而應視為萬人敬仰的「義舉」，可以逍遙法外；而視袁國強對黃之鋒等人的覆核決定則是「膚淺法治」、「低級法治」，打壓「民主鬥士」。

英國憲法學權威戴雪（A.V. Dicey）的著作《憲法學學習初階》（An Introduction to the Study of the Law of the Constitution）指出，依法就是依法而治。他提出三大法治原則：1. 依法而治，不犯法不受罰；2. 法律面前人人平等；3. 權利和自由由法律保障。這是法治的傳統定義，不存在高於法律的正義。戴雪的理论確立了穩定的法律制度，是對現代文明的重要保障。「以法達義」屬「高層次

法治」、檢控則是「低層次法治」的說法，是不符合傳統和權威的法治定義，完全是強詞奪理、顛倒是非。將「以法達義」凌駕於法律之上，把律政司的檢控詆譏為「低層次」、「沒水平」，言下之意指律政司、法庭聯手炮製打壓「政治犯」的「冤獄」。這不是政治干預法治，又是什麼？

為咬死對黃之鋒等人的覆核是「政治檢控」，公民黨糾纏不休，要求袁國強公開交代此次檢控與刑事檢控專員有否不同意見；又質疑以往的敏感案件，律政司司長都會將檢控權力下放給刑事檢控專員，為何今次做法不同。這些「質疑」，實際上是無事生非，「揣着明白裝糊塗」。

《檢控守則》第1.4項規定，律政司司長是律政司的首長。上訴法庭在有關C（破產人）的事宜[2006] 4 HKC 582一案第590頁指出：「律政司司長能作出獨立檢控，是法治的關鍵……而這原則得以繼續應用，是受《基本法》保障，這亦是《基本法》的整個主旨（特別是第63條）。」

《檢控守則》第1.5項規定，律政司司長負責施行刑事法、制定檢控政策，以及監督刑事檢控專員及律政司刑事檢控科的檢控人員。司長授予檢控人員各項權力，並為檢控人員的決定負責。

律政司司長在律政司擁有最高的領導地位和權責。律政司司長下放檢控權，並不等於喪失權力。而律政司司長是否提出檢控，只是根據兩項原則：一，提出或繼續進行法律程序，證據是否充分？二，假使證據充分，提出檢控是否符合公眾利益？僅此而已，別無其他政治考慮。正如上級法院可以推翻下級法院的判決一樣，上級法院也擁有更大的決定權。香港除了少數政客，鮮有人質疑法院判決的。律政司司長獨立檢控是法治的體現，同樣不容質疑。

强化港鐵問責 恢復市民信心

港鐵觀塘線月初訊號系統故障，服務受阻超過 10 小時，運房局昨日表示，按照機制罰港鐵 200 萬元，遠低於社會普遍預期。港鐵作為本港最重要的公共交通工具，近期故障頻現，給市民造成極大不便，罰款本來就是小懲大誡，但如今若連罰款都如同隔靴搔癢，如同幫港鐵「怪荷包」，實在令人大失所望，說明罰款機制需要檢討，更要強化對港鐵管理層的問責制，做到賞罰分明，提升服務，如此方能恢復市民對港鐵的信心。

外界先前提計港鐵此次將會被罰 2,250 萬元，是根據港鐵罰款機制的表格計算出來的。不過，原來這個表只適用於列車服務停頓的情況，如果服務受阻但沒中斷，無論班次減少幾多，整體服務受阻時間多長，也只是計延誤最長的一班車。今次觀塘線事故最受影響的一班車延誤 83 分鐘，因此即使全日服務受阻超過 10 小時，港鐵亦只需罰款 200 萬元，罰款額對港鐵猶如九牛一毛，市民自然不滿意。

這計算法引來各界批評，認為機制取巧、不合理。事實上，對港鐵罰款機制的同類批評並非第一次。翻查記錄，2014 年一次故障，港鐵服務受阻時間長達 4 小時，亦都只當延誤 50 分鐘計，當時罰款機制已被批評計算方式「取

巧」，今次依然如故。

港鐵去年盈利近百億元，相比每年因故障導致的罰款 2000 萬元，罰款只是盈利的 0.2%，本來屬九牛一毛。但原來連小懲大誡的罰款都打折扣，叫人難以接受。罰款要客觀體現對市民造成的不便和損失。以本次故障為例，服務受阻的 10 小時，以觀塘線非繁忙時間的 3.6 分鐘一班車計算，粗略估算有 175 班車受影響，罰則只是考慮延誤時間最長的一班車，顯然有失公允。

港鐵事故頻頻，難見改善，亦說明罰款只罰公司，不罰管理層，難以提升改善服務的動力。港鐵單單今年上半年已經錄得 7 宗延誤 31 分鐘或以上故障，平均每月超過一宗，連同今次 200 萬元罰款，至少已被罰款 2,050 萬元，超越去年全年的 1,450 萬。

公眾想看到的是，港鐵管理層的薪酬與港鐵服務表現有明確的掛鉤，促使管理層「更加上心」去更新系統和改善管理。早於 2014 年，港鐵董事局已研究將重大事故列為管理層浮動薪酬的調整指標，並在 2015 年初加重了管理層浮動獎金中列車服務表現的計算比例。但相關機制如何運作、有否運作，公眾並不清楚，只是看到管理層的薪酬年年上升，現在是時候提高港鐵管理層薪酬獎罰的透明度了。

美東白田兩邨六幢樓擬拆 擬 2020 年起重建 提供 7800 單位 影響近 9000 人

香港文匯報訊（記者 翁麗娜）房委會擬於 2020 年起陸續重建美東邨的美東樓及美寶樓，白田邨 9 座、10 座、11 座及 13 座共 6 幢公屋，預料完工後共提供 7,800 個單位，比原有單位數目增加約 4,900 個，今次重建計劃共有近 3,000 個住戶受影響。消息人士昨日表示，受影響的美東邨居民可選擇遷入明年中落成的觀塘安泰邨，亦能選擇於 2020 年遷入鄰近的東頭邨。至於白田邨受影響的居民則可原邨安置。

位於黃大仙的美東邨共有 4 座樓宇，房委會計劃於 2020 年清拆的美東樓及美寶樓，分別於 1974 年及 1983 年落成，合共有 665 個單位，將有 632 個住戶、共 1,640 人受重建影響。消息人士表示，預計 2027 年完成重建，屆時單位數量比現時增加兩倍至約 1,900 個。若有住戶願意提早遷出，可選擇入住安泰邨，亦可等到 2020 年中遷入東頭邨第八期。石硤尾白田邨 4 幢公屋則於 1975 年至 1979 年間落成，迄今已有約四十年歷史。房委會計劃於 2020 年至 2021 年陸續清拆 4 幢公屋，料約 2,280 戶、合共 6,900 人受影響。

消息人士表示，預計 2025 年完成重建，屆時提供約 5,900 個單位。受影響的住戶可選擇調遷至 2019 年底起新入伙的白田邨 7 期、8 期及 11 期。雖然美東樓及美寶樓的樓齡分別只有

白田邨重建資料

受影響樓宇	9 座、10 座、11 座及 13 座（共 4 座）
受影響住戶及人數	約 2,280 戶、6,900 人
受影響商戶	10 個
受影響社區設施	6 個
目標清拆日期	9 座、10 座及 11 座為 2020 年 4 月；13 座為 2021 年 1 月
安置屋邨	白田邨 7 期、8 期（2019 年底入伙）及 11 期（2020 年中入伙）
新屋邨落成日期	預計 2025 年
新屋邨單位數目	約 5,900 個

43 年及 34 年，樓齡不算老，但消息人士指出，考慮到美東邨重建後的單位數量可較原來增加兩倍，重建潛力大，加上附近亦有合適的調遷資源如東頭邨，最終決定重建。

料明年申放寬高度限制

消息人士解釋，由於美東邨鄰近舊機場，早年建屋時有高度限制，計劃明年向城規會申請放寬高度限制，由原來約 40 米提高至逾 100 米的水平基準。由於 2010 年後落成的同邨美仁樓及美德樓的高度亦逾 100 米，相信接納申請的機會高。

津貼開支料達 3630 萬

消息人士表示，房委會擬定的清拆津貼，一人住戶搬遷津貼約為 5,100 元，四人至五人住戶則約 15,000 元；同時會提供單身人士及二人家庭現金津貼，取代

美東邨重建資料

受影響樓宇	美東樓及美寶樓
受影響住戶及人數	約 630 戶、1,640 人
受影響商戶	26 個
受影響社區設施	沒有
目標清拆日期	2020 年 11 月
安置屋邨	安泰邨（明年中入伙）、東頭邨 8 期（2020 年中入伙）
新屋邨落成日期	預計 2027 年
新屋邨單位數目	約 1,900 個

資料來源：消息人士提供
製表：香港文匯報記者 翁麗娜

入住公屋，一人住戶建議津貼額為 70,000 元，二人家庭則定於 86,000；商戶則可獲發相等於 15 個月租金的特惠津貼。房委會料兩個重建屋邨津貼總開支達 3,630 萬元。

房委會於 2013 年底完成研究 22 條高樓齡屋邨的重建研究。

消息人士強調，重建需視乎 4 項基本原則，即樓宇結構、修葺成本效益、附近有否適合的調遷資源及單位增長潛力，房委會亦需顧及重建項目會否影響公屋輪候冊的人士。

兩項重建項目將於下周三房委會審議，即受影響住戶最快下周中收到清拆通知。

美東邨一個受影響的商戶為美東安琪幼稚園。消息人士指，由於有充裕通知期，故不會影響今年入學的學生，他們可完成 3 年幼稚園課程，但提醒已申請明年入學的家長要注意是否改變決定。



房委會擬重建美東邨美東樓與美寶樓。



香港文匯報記者岑志剛 攝

居民憂調遷難適應

香港文匯報訊（記者 翁麗娜、岑志剛）房委會計劃於 2020 年 11 月清拆美東邨美東樓及美寶樓，受影響住戶最快可選擇於明年中入住觀塘安泰邨，或於 2020 年中入住步行 5 分鐘距離的東頭邨。有美東樓居民認為美東邨樓宇近年嚴重老化，支持重建，亦有居民擔心調遷後，無法適應新環境。

有房委會委員認為，如能讓所有居民都能夠原區安置，便能減少對住戶滋擾。

美東樓居民吳先生支持政府重建，他指美東邨樓宇近年嚴重老化，天花板、樓底等多處地方出現石屎剝落，面積可達一平方公尺，需要經常修補，寧願重建改善居住環境，並提供更多單位。

在美東樓入伙時已入住的李先生則反對重建計劃，他認為美東邨交通方便，居住環境通

柯創盛冀原區安置

爽，優勢難以取代，「呢度咁好住，梗係唔想佢重建啦」，即使政府會安排調遷，也擔心會無法適應當區生活。

柯創盛表示，白田邨及美東邨是香港最早期的公共屋邨之一，已有數十年歷史，設施較簡陋，當區居民及區議會近年一直要求盡量重建該兩個公共屋邨，房委會的重建計劃總算是從善如流，回應社區的訴求。他期望特區政府做好重建期間的居民安置工作，讓所有居民都能夠原區安置，減少對住戶滋擾，並在規劃時增加社區設施和提升地積比率，以求地盡其用，紓緩香港房屋供應不足的問題。

房委會委員、立法會議員郭偉強認為，房委會長遠挑選屋邨重建時，除了考慮發展潛力外，亦要視乎是否找到土地原區安置居民，否則居民未必接受重建安排。

新居屋首日揀樓 觀塘熱門梅窩愁

香港文匯報訊（記者 岑志剛）今期新居屋 2,057 個單位昨首日揀樓。房委會邀請 90 位中籤準買家到樂富客戶服務中心認購單位，市區觀塘彩興苑一如預料成為「上車熱門」，最貴的「樓王」在第二輪已名花有主；交通相對不便的梅窩銀河苑及銀蔚苑兩盤銷情則較冷淡。有申請者三度抽居屋不果，今次終得償所願購入心儀單位，形容十分幸運。

「樓王」兩輪「名樓有主」

揀樓程序於早上 9 時起分三輪進行，交通便利的觀塘彩興苑成為中籤者主要目標，首輪兩輪已銷出數十伙，大部分為高層單位，包括 B 座 29 樓 11 室、面積 452 方呎、售價 384.01 萬元的「樓王」；梅窩兩盤首兩輪只賣出約 4 個單位，其中銀蔚苑更只售出一

伙。

現年 30 歲的白表申請人金先生揀選了彩興苑 A 座高層一個實用面積逾 400 呎的單位，價格逾 350 萬元，平均呎價約 8,000 元。他表示，現與兩名親人租住黃大仙私樓，月租約 1 萬元，由於正計劃結婚，但私人市場樓價高企，400 萬元上車盤以下同樣大小的單位不多，唯有居屋可負擔。

他續說，過去曾三度抽居屋不果，今次動員全家申請，終以「家有長者」名額成功「上車」，感到十分興奮，「難得有得做業主，十分之幸運！」

詹先生：梅窩平抽到「好好彩」

大部分申請人均揀選市區觀塘彩興苑，但亦有人看中梅窩兩盤售價便宜。33 歲白表人士詹先生選擇了梅窩銀蔚苑高層 3 房大單

位，售價逾 240 萬元。他表示，現時一家五口租住紅磡私樓，月租 1.5 萬元，認為梅窩項目售價便宜，抽到是「好好彩」。

詹先生指出，他與妻子都在港島工作，女兒亦入讀了南區一條龍小學，梅窩有船可直達中環，他打算在中環租夜泊車位，乘船到中環後駕駛私家車接送家人上班上學。

他透露，揀樓前已做足資料搜集，並曾到梅窩視察環境，認為當區配套設施及來往市區的交通時間均可接受，「都希望女兒在較安穩、寧靜的環境中成長，市區太密集了。」

他又說，近日颱風「天鴿」襲港，大澳出現嚴重水浸，雖曾使他動搖，但眼見對梅窩影響不大，最終堅持選擇銀蔚苑。

房委會表示，昨日有 71 位申請人到客戶服務中心揀樓，共有 69 個單位成交，當中



詹先生
香港文匯報記者岑志剛 攝



金先生過去曾三度抽居屋不果，今次終以「家有長者」名額成功「上車」。
香港文匯報記者梁祖彝 攝

30 個為綠表、39 個為白表，彩興苑佔 55 伙，銀河苑及銀蔚苑各佔 4 伙，上一期新居屋貨尾單位則售出 10 伙。

另外，梅窩居民組織「大嶼學堂」昨日到樂富客戶中心門外派發傳單，提醒大眾在梅

窩居住需注意的事項。成員伍小姐表示，梅窩設施不足，區內只有一個街市，市區居民遷入後可能不習慣，需要適應。

她續說，梅窩有不少野牛，提醒新居民不要打擾牠們。