

依法禁制「港獨」組織 無損言論結社自由

昨日，保安局局長李家超接受警方建議，引用《社團條例》禁止「香港民族黨」運作。「香港民族黨」本身是非法組織，長期明目張膽鼓吹、煽動、推行「港獨」，政府禁止其運作，合法合情合理，是維護國家安全和香港繁榮穩定的必要舉措。政府行動依據基本法和香港法律，亦不抵觸人權法，無損害港人的言論和結社自由，反對派指責政府「製造寒蟬效應」、「政治打壓」，目的是混淆是非，干擾執法，縱容「港獨」，與本港整體利益和主流民意背道而馳。

「香港民族黨」公然以推動香港「獨立建國」為綱領，揚言要廢除「未經港人授權」的基本法，因此成立至今未獲註冊為法定社團或公司，根本就是非法組織。「香港民族黨」的召集人陳浩天，亦因為鼓吹「港獨」而無資格參選立法會，成立以來，「香港民族黨」成員公然進行各種活動，包括在校園「播獨」，經常跑到台灣、海外等地，出席各地「獨派」的研討會，與「台獨」、「疆獨」、「藏獨」等分離勢力勾連。

「香港民族黨」的所作所為，嚴重違反憲法和基本法，觸犯《社團條例》、《刑事罪行條例》等香港法例。這次政府引用《社團條例》，根據《社團條例》第8條中有關國家安全或公共安全、公共秩序等理由，採取禁止「香港民族黨」「港獨」運作的行動，是一個合法、合理、公正的決定，獲得社會各界的廣泛認同。基本法保障港市民享有高度的言論及結社自由，但言論、結社自由並非沒有限制，不能抵觸基本法和香港法例有關保障國家安全和公共安全的規定。「香港民族黨」主張、煽動並且推行「港獨」的非法行為，嚴重損害「一國兩制」，危害國家安全和公共秩序，明顯違反了基本法，也抵觸人權法案相關

規定，完全不屬於法律保障範圍。早於1999年，終審法院在一案侮辱國旗和區旗案件的判決中已清楚指出，發表自由的權利並非絕對，其中需受保障國家安全或公共秩序的法律所限。終院又強調，香港回歸後處於新的憲制秩序，「貫徹『一國兩制』的方針極之重要，正如維護國家統一及領土完整亦是極之重要一樣。」基本法第39條規定的公民權利和政治權利國際公約，在1991年制定的《香港人權法案條例》中予以本地化，第16條「意見和發表的自由」就規定，發表自由之權利附有特別責任及義務，故得予以某種限制，當中就包括「保障國家安全或公共秩序」。由此可見，政府禁止「香港民族黨」運作，法理依據充足，經得起挑戰。

自由並非絕對及無限制，而要受到法律的監管；鼓吹「港獨」違憲違法，更非言論自由。反對派對此卻置若罔聞，又以言論自由、結社自由為「香港民族黨」開脫，更詆毀政府漠視人權，打壓公民社會。這種指責分明混淆是非，以「言論自由」作擋箭牌，合理化「港獨」言行，將政府依法遏止「港獨」行動妖魔化，為「港獨」爭取生存空間。

國家主席習近平去年在新一屆特區政府就職典禮上發表重要講話指出，任何危害國家主權安全、挑戰中央權力和香港特別行政區基本法權威、利用香港對內地進行滲透破壞的活動，都是對底線的觸碰，都是絕不能允許的。對「港獨」「零容忍、零空間」，是中央和香港社會主流的共識，特區政府依法遏止「港獨」，沒有任何灰色地帶，彰顯「依法遏獨」的決心和意志，令「港獨」分子不敢造次，廣大市民拍手支持，絕不容許反對派混淆是非，衝擊「一國兩制」底線，損害國家安全，破壞香港繁榮穩定。

與時俱進檢討法例 助推新經濟發展

28名Uber司機被控非法載客取酬，全部罪名成立，但法官同時提到，「優秀的公共政策必須考慮重大的科技突破」，呼籲政府盡快採取補救措施。隨着新科技、新經濟發展，本港法律必須與時俱進，檢討窒礙新經濟發展的過時法例，既要平衡原有持份者和公眾利益，更要為企業創新拆藩鬆綁，營造鼓勵、培育新經濟的有利環境。

根據《道路交通條例》第52(3)條，任何人除非獲發公共巴士、小巴或的士等牌照，又或取得出租車許可證，否則不得駕駛或允許他人駕駛車輛作出租或載客取酬。在現有法律下，裁判官判決全部被告罪名成立，是依法辦事。但值得注意的是，法官在判詞中提到，現今社會愈來愈多人使用手機上網，帶來革命性的影響，Uber近10年更是急速冒起。優秀的公共政策必須考慮重大的科技突破，立法會早於2015年已留意到個人化及點對點載客服務，呼籲政府盡快採取補救措施。

Uber等網約車服務，是市民利用閒置的自有車輛，透過網上平台撮合，提供點對點的載客服務。與很多共享服務一樣，網約車服務善用資源，為市民提供更多交通選擇。世界上很多地方都已立法容許網約車服務。英國倫敦在2012年夏季奧運會前夕發給Uber營業執照，現時月活躍用戶達360萬；內地則在2016年出網約車新政，明確合法地位；Uber至2014年引入香港後，至今3年多時間，有統計指已接載過百萬人次。事

實證明，網約車的存在不僅合理，而且需求龐大。可惜，本港並未將網約車服務合法化。

《道路交通條例》是40年前制訂的法例，當時不能預計到今天科技發展催生網約車服務，現有法律已落後於新行業、新經濟的發展。社會上要求容許網約車服務合法化的呼聲日趨強烈。消委會去年底發表報告，建議當局為網約車引入牌照制度，並指出近5年訪港旅客增加800萬人次，預計港珠澳大橋落成、高鐵香港段通車及機場第三條跑道落成後，目前18,000個的士牌照的服務更顯不足。即使是士業界，一方面反對「白牌車」，但另一方面亦提出增設「優質的士」，反映網約車對的士業界的競爭壓力，驅使的士業界提升服務質素。消費者、消委會、法庭都看到網約車服務合法化是大勢所趨，政府有必要考慮為網約車引入牌照制度，讓合情合理的新事物變得合法。

網約車合法化難免衝擊的士業界既得利益，政府當然應廣泛諮詢，細心研究，盡可能減少引入網約車對的士業界的影響。但無論如何，本港要發展成為國際創新科技中心，除了政府要有良好規劃、投入資金、爭取市民支持以外，法例配合亦必不可少。正如港交所都修改上市條例，允許同股不同權的企業來港上市集資，目的就是將本港金融市場做大做強。期待政府盡快展開法例的諮詢、修訂，消除網約車合法化的法律障礙，為發展新經濟注入新動力。

高鐵試運暢順 通車「無滲」可期

大雨時僅很少地方見水 港鐵：盡力確保無礙運作

香港文匯報訊（記者 馮健文）廣深港高鐵香港段將於今年9月通車。港鐵昨日表示，項目整體已完成99.9%，於今年4月起展開的試營運工作亦已完成70%，運作大致暢順，並已完成逾300個演練，稍後會有大型聯合演練進行。惟港鐵承認，西九龍站於試營運期間出現的滲水問題，仍在很少地方出現，工程團隊及承辦商會盡力處理，確保高鐵開通時，不會影響車站及列車的安全和運作。

港鐵早前曾承諾，會定期交代高鐵的工程進展及9月通車前的準備情況。港鐵車務總監劉天成、公司事務總監蘇家碧及車務營運總管（高速鐵路）李聖基昨日出席記者會，介紹已進行逾100日的高鐵試營運進度，以及西九龍站周邊交通和接駁安排。

劉天成透露，高鐵各項系統及設施的試營運工作已完成70%，單是西九龍站內75部出入閘機已測試逾5萬次；列車的試運行則分為3個階段，4月時在香港的路軌行走，5月到內地段進行測試，本月已運行至福田站和廣州南站，以測試列車信號、軌道、供電系統和控制中心等，令系統可作調整，同事亦能熟習運作。

他表示，整體試營運工作大致順暢，之前西九龍站內部分位置出現的滲水問題，並未對試營運造成影響，現時於大雨時只有很少地方出現滲水，強調最重要是滲水不會影響車站及列車的安全和運作，工程團隊及承辦商會緊密溝通和盡力處理，確保在高鐵開通時，向乘客提供暢順可靠服務。

至於試營運初期出現列車車輪磨耗率高於預期的情況，劉天成表示，將潤滑劑的劑量作調節後，車輪磨耗率已回復正常。

已完成逾300演練方案

而為令未來運作時各方能作出有效反應，劉天成指港鐵因應不同情景制訂不同演練方案，至今已逾300個，包括於上月底進行的一個有600名員工參與的演練，未來仍有400個演練進行。他表示，目前亦已進入大型聯合演練階段，政府部門也會參與，包括如何疏散乘客及進行救援等，會爭取在短時間內完成。

他續說，現時有逾500名員工參與試營運工作，通車後人手將增至700人，除原本由在其他港鐵線工作的具經驗人員抽調過來外，亦有新同事加入，部分人員已在內地完成培訓，開始為設備進行維護工作，進度令人滿意。

與內地鐵路商討「鋪圖」

對於有指高鐵未來每日只有一對前往北京、上海等主要城市的班次，比原先預計為少，劉天成回應表示，港鐵會與內地鐵路公司等商討「鋪圖」工作，包括制訂時間表和停站地點等。他強調，26公里長的高鐵香港段要與內地2.5萬公里高鐵路網連接，故需作整體考慮，他們已聽到市民的聲音，定會作考慮。

至於高鐵路票價及購票手續費等問題，劉天成指特區政府、內地鐵路公司及港鐵已在不斷磋商中，落實後會盡快公佈。



柯士甸站通往西九龍站行人天橋首次曝光。香港文匯報記者梁祖彝攝



李聖基介紹高鐵最新情況。香港文匯報記者梁祖彝攝



廣深港高鐵香港段將於今年9月通車。香港文匯報記者梁祖彝攝

9條天橋隧道 4分鐘到柯士甸

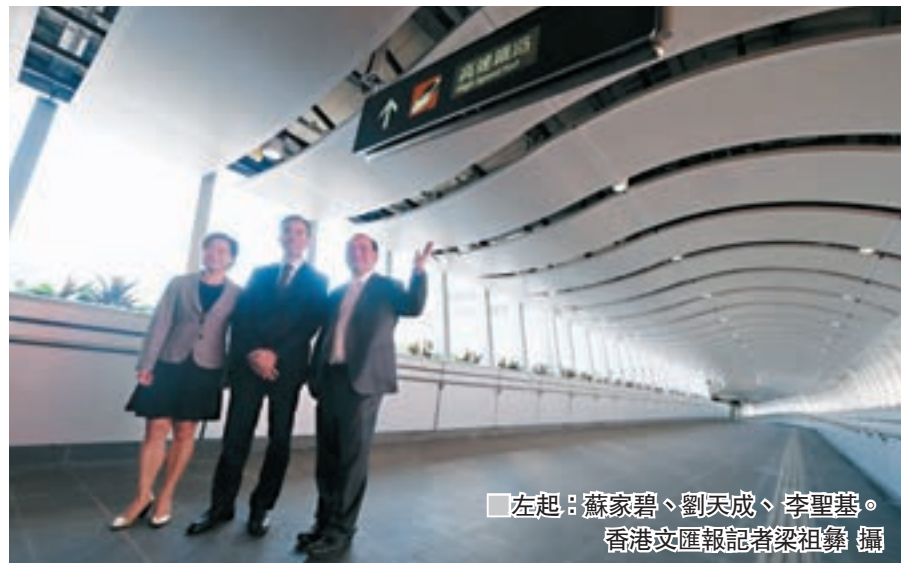
香港西九龍站一周邊的工程



西九龍站交通接駁情況

- 西九龍站西面有三條行人天橋接駁至九龍站及鄰近位置
- 西九龍站東面有兩條行人天橋接駁至柯士甸站
- 西九龍站北面有一條行人天橋橫跨佐敦道行人天橋連接到西九龍站巴士總站
- 西九龍站巴士總站東面有一條行人天橋連接文咸街
- 兩條新建行人天橋分別連接西九龍站與連翔道行人路及柯士甸站
- 重置的佐敦道行人天橋
- 公共交通服務包括專營巴士及綠色專線小巴，巴士總站於西九龍站北面，巴士及綠色專線小巴站設於近西九龍站東面入口的匯民道
- 巴士總站北面設30個非專營巴士停泊位
- 西九龍站東面入口附近設10個非專營巴士的上、落客區
- 西九龍站內B2層設的士站及493個公眾泊車位

資料來源：立法會文件整理：香港文匯報記者 馮健文



左起：蘇家碧、劉天成、李聖基。香港文匯報記者梁祖彝攝

香港文匯報訊（記者 馮健文）廣深港高鐵香港段西九龍站竣工在即，周邊主要道路及行人接駁設施工程亦已大致完成。港鐵指出，將有7條行人天橋和兩條行人隧道，連接車站與本地交通網絡及附近發展項目，未來由西九龍站往來港鐵西鐵線柯士甸站及東涌線九龍站，步行時間分別只需約4分鐘及12分鐘。

港鐵車務營運總管（高速鐵路）李聖基昨日在記者會上表示，西九龍站周邊主要道路及行人接駁設施工程已大致完成，包括7條有蓋全天候行人天橋以及兩條行人隧道（見表），為乘客及行人提供安全及便捷的通道，往返該站及周邊地區。

他指出，未來高鐵通車後，乘客由西九龍站前往柯士甸站僅需步行4分鐘，即可乘搭西鐵線；由西九龍站前往九龍站亦只需步行12分鐘便可乘搭東涌線及機

場快線，前往本港鐵路網絡內任何地區，非常便捷。

停車場設近500泊位

他續說，乘客亦可在車站地面層和車站以北新建的西九龍站巴士總站，轉乘專營巴士及小巴等其他公共交通工具，車站亦設有旅遊巴士及的士上落客區，便利乘客。為方便駕車人士，李聖基指，西九龍站設有一個近500個泊位的停車場，讓旅客使用，未來亦會考慮提供泊車優惠方案，落實後會公佈。

除行人天橋，港鐵指車站周邊新建的「三層式道路系統」，透過將地面交通轉移到三層式的地底行車線，將前往西九龍站和其他地區車輛分流。

新道路系統為地面騰出空間，以設立無障礙行人使用區，方便市民往來西九龍站、西九文化區及附近發展項目。