

2022年6月17日  
討論文件

## 立法會交通事務委員會

### 過海隧道擠塞徵費的原則和 西區海底隧道的接收安排

#### 目的

西區海底隧道(下稱「西隧」)的專營權將於2023年8月1日屆滿。本文件旨在就政府計劃在接收西隧後，於三條過海隧道(即西隧、海底隧道(下稱「紅隧」)和東區海底隧道(下稱「東隧」))實施「擠塞徵費」所需考慮的原則；以及政府為接收西隧的安排和相關法例修訂，諮詢委員的意見。

#### 背景

2. 西隧連接西九龍與西營盤，是來往港島與九龍的其中一條主要交通要道(見附件一)。西隧以「建造、營運及移交」模式<sup>1</sup>建造。政府把為期30年的「建造、營運及移交」專營權批予西區海底隧道有限公司(下稱「專營公司」)，並在1993年制定《西區海底隧道條例》(第436章)，以規管專營期內西隧的建造、營運及維修。

3. 政府將在2023年8月1日隨著「建造、營運及移交」專營權屆滿，接收西隧。此後西隧將成為政府隧道，其營運、管理和維修，以至隧道費水平的釐定，均會由政府負責。

---

<sup>1</sup> 根據「建造、營運及移交」的隧道模式，獲批專營權的公司在專營期內須負責興建、營運和維修有關隧道。專營權屆滿後，隧道會歸屬於政府。政府採用「建造、營運及移交」模式興建和營運隧道的兩大原則是：(i)政府應鼓勵私人參與，並善用公共資源；及(ii)由於投資者須在項目開始時作出大量投資，他們在承擔商業風險的同時，也應有獲得合理回報的機會。

4. 另一方面，政府近年致力推展「智慧出行」，透過更廣泛運用創新科技以提高交通管理的效率，不停車繳費系統正是重點工作之一。立法會去年6月通過《2021年不停車繳費(雜項修訂)條例草案》，為在政府收費隧道及青沙管制區推行不停車繳費系統提供法律依據。運輸署計劃於2022年年底起逐步在各政府收費隧道(包括即將接收的西隧)及青沙管制區引入不停車繳費系統，運用科技讀取貼於車輛擋風玻璃上、配有無線射頻識別技術的繳費貼，偵測車輛通過並遙距收取隧道費，令繳費更快捷方便，亦避免因為須停車繳費而導致收費廣場交通受阻。運輸署將於今年第三季開始向車主發出「車輛貼」<sup>2</sup>。

5. 政府接收西隧以及實施不停車繳費將提供契機，讓政府可以因應整體過海交通的情況，全面考慮各過海隧道的收費。

### 「擠塞徵費」

6. 香港的土地資源有限，單靠不斷興建道路不足以解決交通擠塞問題。故此，政府一直採取多管齊下的策略，包括透過改善運輸基礎設施、擴展和改善公共交通服務，以及管理道路的使用，以紓緩道路交通擠塞。

7. 秉持交通管理、科學為本的理念，運輸署於2019年7月展開「擠塞徵費」研究，檢討及重新制訂政府收費隧道及道路的收費水平。「擠塞徵費」是以善用有限的道路空間為理念，因應隧道在不同時段的擠塞情況收取不同費用，以遏抑和分散繁忙時段超額的交通需求。「擠塞徵費」透過在交通繁忙時段徵收較高費用，並針對效率偏低的車輛，以期改變駕駛人士的出行習慣，鼓勵他們轉乘公共交通工具，或於繁忙時段以外使用相關隧道和路段，從而提高整體道路網絡的使用效率。就「擠塞徵費」管理交通的概念，請參閱附件二。

---

<sup>2</sup> 為照顧個別駕駛人士的需要，政府將設有「車輛貼」和「車種貼」兩款繳費貼供選擇。「車輛貼」只供指定車輛使用，某一車輛獲發的第一張「車輛貼」費用全免；而「車種貼」則是按車輛種類作分類，適用於相關類別的車輛，將於稍後讓公眾購買。

8. 「擠塞徵費」研究檢視各隧道和管制區的情況，其結果顯示，在平日繁忙時間，三條過海隧道已嚴重擠塞，故建議優先在過海隧道實施「擠塞徵費」。至於其他陸上隧道，交通擠塞的情況未如過海隧道般嚴重，鄰近地區的交通未廣泛受到影響，並且由於附近道路正進行主要改善工程，需待相關工程(包括進行中並預計於2023年完工的大埔公路(沙田段)擴闊工程、及規劃中並預計於2028年完工的T4主幹路工程)完成後，才考慮實施「擠塞徵費」會較為有效。我們會持續檢視這些陸上隧道的交通情況，以便於日後考慮推行合適方案的需要。

9. 具體而言，過海車輛數目在近十年持續上升，增長主要來自私家車，令過海交通擠塞情況不斷惡化。在2021年，即使因疫情導致跨界車輛與旅客相關車流大幅減少<sup>3</sup>，繁忙時間的過海交通仍遠超出三條隧道的總容量<sup>4</sup>，其中紅隧和東隧嚴重擠塞；西隧由於營辦商一直按專營權機制上調收費，擠塞情況未如紅隧和東隧般嚴重，但車流亦已持續接近飽和。過海隧道現時及歷年收費表列於附件三。由於目前西隧已經沒有剩餘容量分流紅隧和東隧超額的交通。倘若政府在收回西隧時維持所有過海隧道的隧道費不變，擠塞情況將會持續，甚至如果政府只調低西隧收費，會進一步加劇現時過海隧道以及周邊道路在繁忙時間的擠塞情況，並非解決過海隧道擠塞的方法。

10. 就此，我們全面審視了交通狀況、技術可行性和駕駛人士承擔能力等因素後，建議因時制宜，並特別考慮針對繁忙時間日趨嚴重的擠塞情況，在過海隧道採用更全面的交通管理模式，實施「擠塞徵費」。

---

<sup>3</sup> 根據香港海關的資料，2021年的跨界私家車和旅遊巴數目為約4 000架次，對比新型冠狀病毒病疫情前(即2019年)的約440萬架次，下跌約99.9%。而根據香港旅遊發展局的資料，2021年全年初步訪港旅客為約九萬人次，相比2019年的約5 600萬人次，下跌約99.8%。

<sup>4</sup> 根據2021年的交通數據，雖受疫情影響，過海隧道在早上最繁忙一小時的交通需求，已達到過海隧道設計容量總和的126%。詳見第12段。

## 現時過海交通情況

11. 在討論推行「擠塞徵費」需考慮的原則前，我們須先詳細闡釋過海交通的最新情況。根據最新數據，過海交通的現況歸納如下：

### *現況一：整體過海交通持續增長*

12. 根據2021年9月底至12月的交通調查，在平日繁忙時間(即上午七時至十時及下午五時至八時)，過海車輛數目已超出過海隧道的整體容量。例如，在平日早上繁忙時間，過海前往港島的車輛數目，較隧道的總設計容量平均高出約15%(即約4 200架次)，而以最繁忙的一小時計算，更高達26%，由此可見過海隧道已不能應付繁忙時間的整體交通量。

13. 就個別隧道而言，在早上南行及傍晚北行，紅隧和東隧的交通需求顯著超出其設計容量，幅度平均約40%，而以最繁忙的一小時計算，更高達50%。駕駛人士於早上繁忙時間分別平均需約25分鐘及17分鐘才可通過紅隧和東隧，約為交通暢順時行車時間的三倍<sup>5</sup>。西隧的整體交通現時雖未及紅隧和東隧繁忙，但在平日早上繁忙時間，西隧的使用量亦已達其設計容車量，近年亦時有出現交通擠塞的情況。過海隧道平日繁忙時間的交通需求見附件四。

### *現況二：影響非過海交通及地區道路*

14. 過海隧道擠塞除了直接增加過海交通的行車時間，亦嚴重影響非過海交通。在繁忙時間，過海隧道的車龍延伸至多條連接道路，阻塞其他跨區或地區道路。這不單令南北走向的過海交通行車緩慢，也影響市區內東西行走的交通。在早上及傍晚繁忙時間，九龍中、港島北甚至香港仔的多條主要道路和地區道路，均受到紅隧的車龍影響而出現擠塞情況，在早上繁忙時間東隧車龍更嚴重影響觀塘及藍田一

---

<sup>5</sup> 由車龍龍尾至隧道出口的行車時間。

帶的交通，而在傍晚繁忙時間東區走廊亦常見車龍<sup>6</sup>。過海隧道的車龍長度及行車時間表列於附件五。

15. 再者，現時各過海隧道的收費不同(收費水平列於附件三)，而駕駛人士對隧道收費水平敏感，尤其是私家車。不同的隧道費驅使很多駕駛人士放棄最直接的隧道，選擇繞道行駛收費較低的隧道以節省隧道費。這些繞道的車輛也會為九龍和港島個別繁忙路段帶來額外車流，進一步加劇市區道路的擠塞。

### 現況三：過海私家車數目和比例不斷上升

16. 現時，在平日繁忙時間，非集體運輸的交通工具佔過海車輛的比例上升至約七成半，當中私家車明顯較其他車輛類別為多，數目增長也最快，但載客效率卻偏低。在2011年至2021年期間，私家車在平日繁忙時間佔過海車輛的比例由約五成不斷攀升至約六成，卻僅運載不足兩成的過海乘客<sup>7</sup>。反觀運載近八成過海乘客的巴士類別車輛(包括小型巴士、單層巴士和雙層巴士)，只佔過海車輛不足一成。這些數據顯示私家車佔用了大量路面空間，令巴士和貨車可用的路面空間減少，引致過海隧道未被善用，並影響公共交通和貨物運送的效率，而且更有持續惡化的趨勢。現時使用過海隧道的車輛數目載於附件六。

### 徵費原則

17. 為應對上述交通情況，我們可藉著接收西隧的契機，配合不停車繳費系統的技術，在釐訂各過海隧道費時引入「擠塞徵費」的概念以管理交通需求，從而適度調節整體過海交通流量，有效運用有限的道路資源，改善過海隧道及相關連接路的擠塞情況。據此以及綜合現階段我們所得到的意見，我們建議以下列原則作為釐訂各類車輛使用過海隧道收費的考慮：

---

<sup>6</sup> 在繁忙時間受紅隧和東隧影響的主要道路為加士居道、公主道、漆咸道北、告士打道、堅拿道天橋、香港仔隧道、觀塘繞道、鯉魚門道、東區走廊等，當中包括 14 個交匯處。

<sup>7</sup> 只計算三條過海隧道的總乘客量，不包括鐵路和渡輪服務。

(i) 不同時段不同收費

透過實施不同時段不同收費的安排，按整體過海交通情況重新釐訂隧道的收費水平。初步構思是將平日劃分為三個不同的收費時段，即(一)繁忙時段、(二)一般時段，以及(三)非繁忙時段。總體來說，在一般時段將收取「一般收費」；在早上或傍晚繁忙時段則需在一般收費之上，附加「擠塞徵費」，從而遏抑和分散繁忙時段過量的交通需求，以改善過海隧道的交通情況和減少過海交通的行車時間；而在非繁忙時段則因應交通情況，收取較「一般收費」為低的「非繁忙收費」，讓在該時段使用過海隧道的人士受惠。

(ii) 減低車龍對非過海交通的影響並鼓勵減少繞道行駛

「擠塞徵費」旨在令部分駕駛人士避免於繁忙時段出行，或改乘公共交通工具，從而紓緩繁忙時段路面的擠塞情況，降低隧道車龍對非過海交通及附近地區道路的影響。此外，假如過海隧道在同一時段的收費調整至相若甚至均一水平，可鼓勵駕駛人士根據行程選擇使用最直接的過海隧道，減少出現因隧道費的不同而繞道的情況，從而節省所衍生的額外行車時間，讓整體道路網絡的使用效率得以提高。

(iii) 效率優先

過海交通的增長主要來自私家車，而私家車載客量少和效率卻偏低。因此，「擠塞徵費」應以控製私家車使用過海隧道為重點，以騰出有限的道路資源給其他車輛使用。載客效率高的巴士例如專營巴士，提供不可或缺的公共交通服務，在運輸政策上應得到支持。貨車等商用車輛支援各種經濟活動，亦缺少替代運輸工具，故此現時普遍較私家車為高的收費水平應予檢討。如以「效率優先」為原則，根據各類別車輛的載客效率及對社會的經濟效益釐訂收費水平，應將能更有效地使用有限的路面空間。

## 調整機制

18. 長遠而言，社會經濟發展、出行習慣改變、科技創新和應用等因素會影響過海交通。就此，我們會研究引入隧道費調整機制作定期檢討，以維持「擠塞徵費」管理交通的效用。例如，隨著社會發展和出行習慣改變，繁忙時段或會有所變化，我們可考慮更有彈性地調整收費的適用時段，調節交通。此外，我們亦會研究是否可引入機制，使政府可按例如經濟情況等檢視及微調隧道費，維持「擠塞徵費」管理交通的效用之餘，亦可避免將來因累積的經濟變動而需要大幅度調整收費。

## 小結

19. 過海車輛數目持續上升，但紅隧和東隧的隧道費，卻因種種原因多年未有因應管理和紓緩交通的需要而作出調整。不斷惡化的過海隧道擠塞情況令香港付出日益沉重的社會成本，當中包括行程延誤、浪費燃料和加劇污染等。我們期望藉著收回西隧以及實施不停車繳費的契機，重新釐訂定各過海隧道的收費，透過在不同時段收取不同收費的手段（尤其是於繁忙時段附加「擠塞徵費」和收窄不同隧道的收費差距），令駕駛人士改變出行的習慣，或轉而乘搭公共交通工具，以助整體減少過海車流。

20. 若我們收回西隧時，不施行「擠塞徵費」並且維持現時各過海隧道的收費，過海交通擠塞問題只會更趨嚴重。尤其當疫情過去，經濟活動包括跨境旅運全面復甦後，交通需求將大幅上升，進一步加重過海隧道的壓力。因此，我們認為有需要盡快採取措施，避免過海隧道及鄰近地區的擠塞情況更加惡化。

21. 當然，整體處理擠塞問題需要除了引進「擠塞徵費」外，亦要配合繼續推展交通基建、公共交通系統，以及優化道路管理和效率等方面的措施，包括擴展鐵路網絡、持續改善公共交通服務。同時，我們會監察和適時採取不同方法例如財政措施等，以控制私家車增長，多管齊下，令整體社會得以受惠。

## 未來路向

22. 運輸署的顧問已大致完成交通模型的構建工作，用以預測在不同隧道收費方案下的交通情況。鑑於自2020年年初至2021年年中，新型冠狀病毒病疫情較大幅度影響了市民的出行習慣，顧問已在2021年9月底至12月進行交通調查，現正整合這些較貼近疫情前的交通數據，並更新相關交通模型，以評估不同隧道收費方案對交通的影響。

23. 我們會在聽取委員及相關持份者對擬議「擠塞徵費」各原則的意見後，制訂調整過海隧道費的具體方案，並計劃在今年內就具體隧道收費方案徵詢委員的意見。若得到社會共識，調整過海隧道的收費方案將透過修訂法例予以落實。

## **接收西區海底隧道**

24. 政府接收西隧所作的安排，會參考2016年8月東隧及2018年7月大老山隧道專營權屆滿時的安排，當中的變更包括隧道擁有權，以及隧道營運的法律基礎和管理模式。為配合引入不停車繳費系統，西隧現有收費廣場內的收費亭將會被拆除，行車線亦會優化，但其他隧道運作範疇(例如在範圍內的交通管理及相關檢控行動的執行等)將不會有重大改變。

25. 西隧在專營權屆滿後會成為政府隧道。一如其他政府隧道的營運安排，西隧的運作將納入《行車隧道(政府)條例》(第368章)及其附屬法例的法律框架之內。《西區海底隧道條例》及其附屬法例為西隧以現行的「建造、營運及移交」模式營運提供法律基礎，所以在政府接收西隧後可予以廢除。為此，我們正擬備相關法例修訂，將提交立法會審議。有關修訂主要屬技術性工作，詳情見附件七。

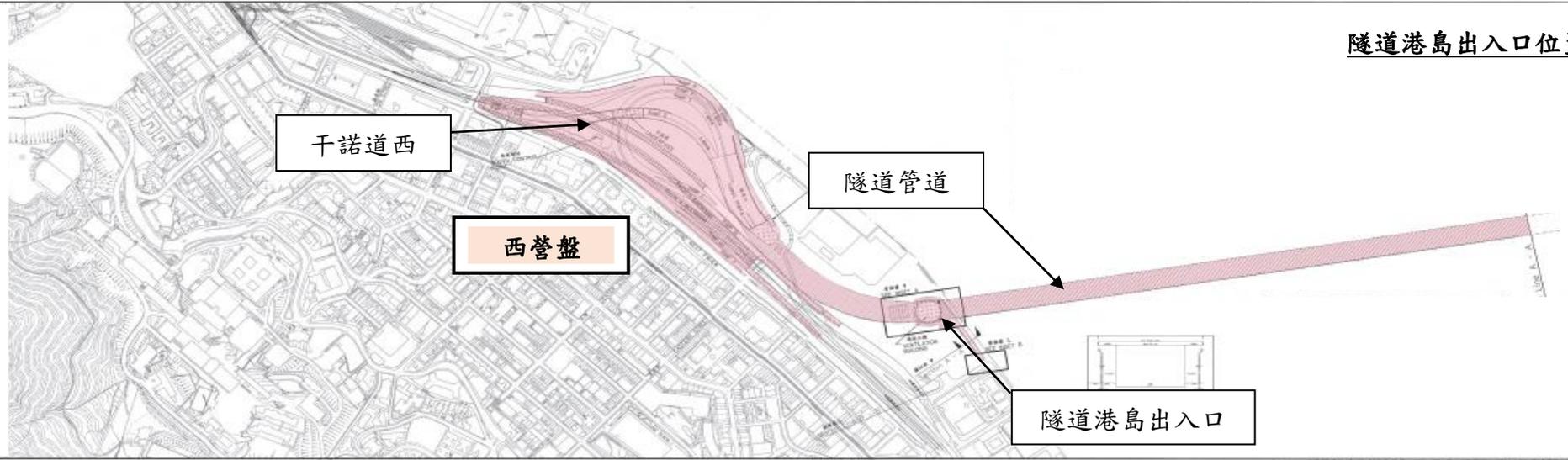
## 徵詢意見

26. 請委員就政府擬議推行「擠塞徵費」需考慮的原則和要點，以及接收西隧擁有權的安排，提供意見。

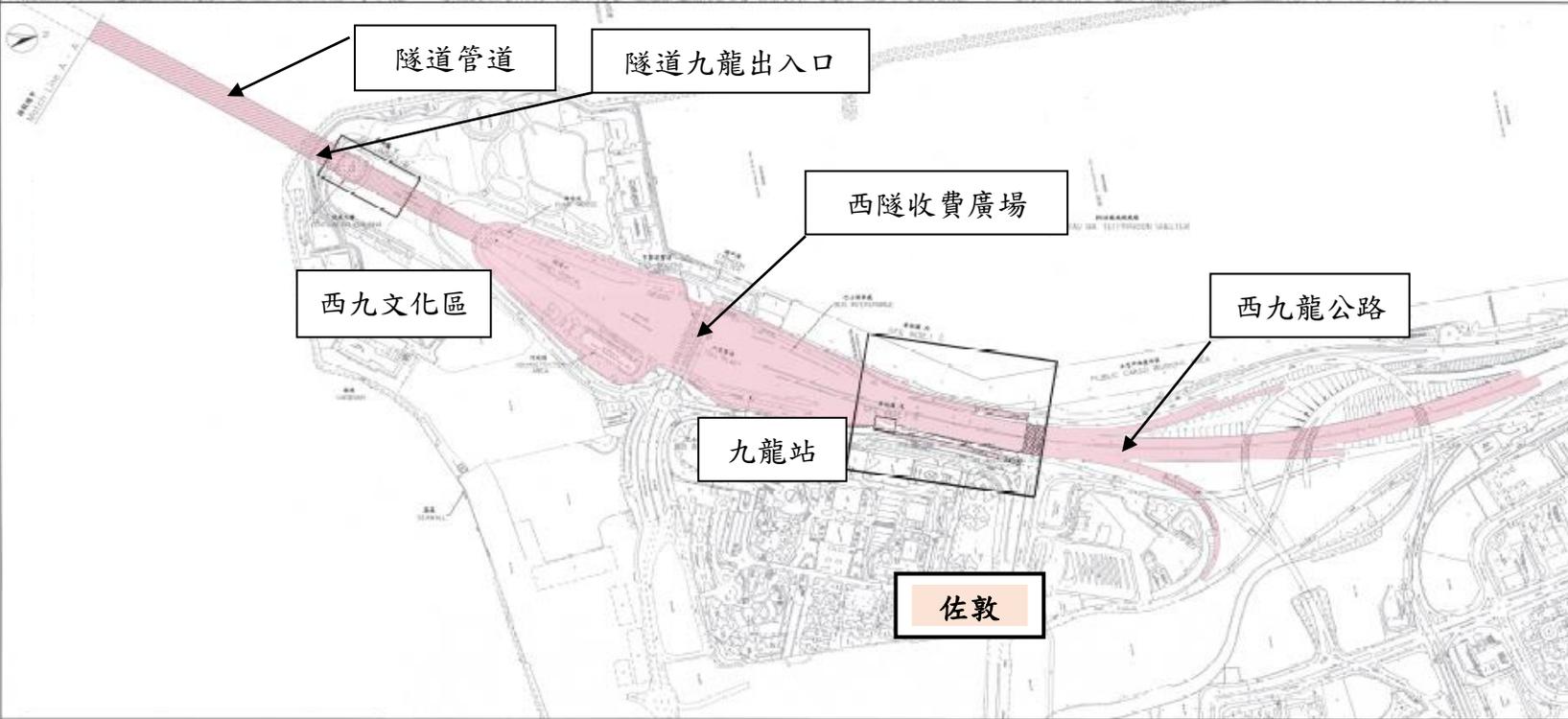
運輸及房屋局  
2022年6月

# 西區海底隧道

### 隧道港島出入口位置

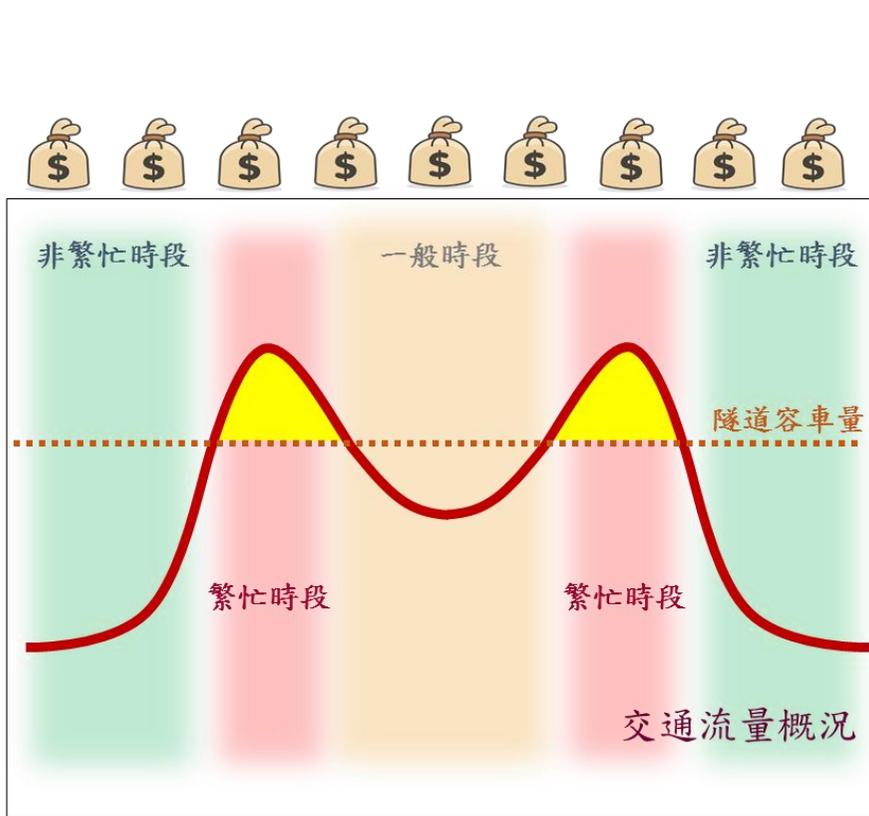


### 隧道九龍出入口位置

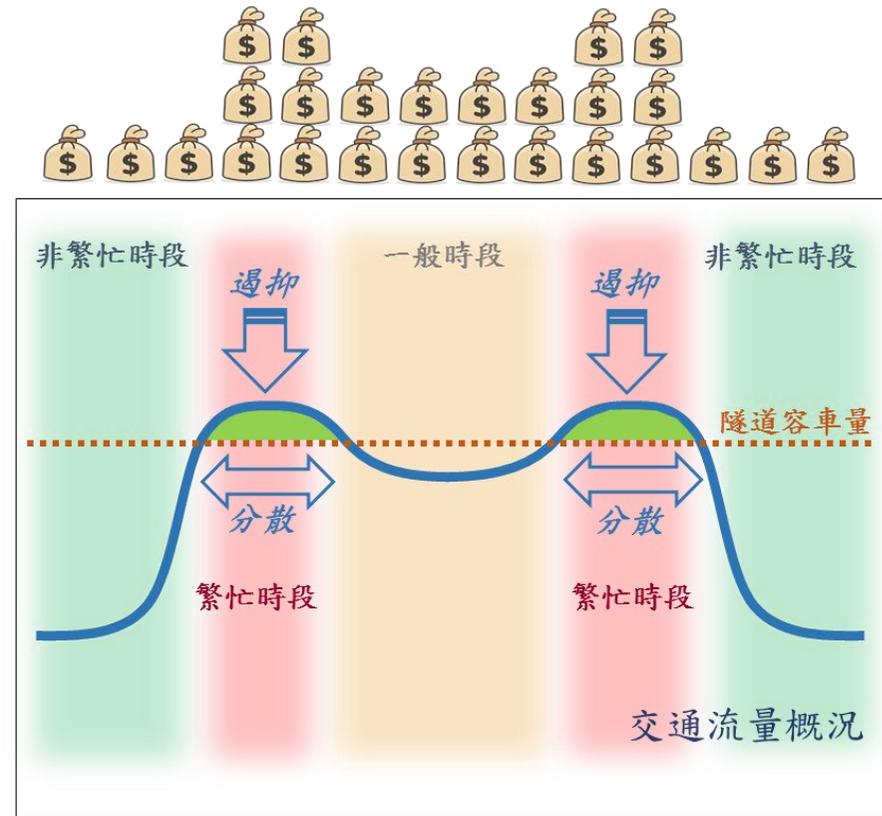


# 擠塞徵費概念

## 固定收費



## 不同時段不同收費



註：圖中展示「擠塞徵費」管理交通的概念，交通流量會因個別隧道的實際交通需求和收費水平有別。

## 過海隧道現時及歷年收費

## (a) 紅隧

車輛類別	1972年 8月2日	1984年 6月1日*	1992年 8月1日*	1999年 9月1日 (現行收費)
電單車	\$2	\$4	\$4	\$8
私家車	\$5	\$10	\$10	\$20
的士	\$5	\$10	\$10	\$10
公共及私家小型巴士	\$8	\$10	\$10	\$10
輕型貨車	\$10	\$15	\$15	\$15
中型貨車	\$15	\$20	\$20	\$20
重型貨車	\$20	\$25	\$30	\$30
公共及私家單層巴士	\$10	\$10	\$10	\$10
公共及私家雙層巴士	\$15	\$15	\$15	\$15
超過兩條車軸的每條額外車軸	\$5	\$5	\$10	\$10

\* 包括稅款

## (b) 東隧

車輛類別	1989年 9月21日	1998年 1月1日	2005年 5月1日@ (現行收費)
電單車	\$5	\$8	\$13
私家車	\$10	\$15	\$25
的士	\$10	\$15	\$25*
公共及私家小型巴士	\$15	\$23	\$38
輕型貨車	\$15	\$23	\$38
中型貨車	\$20	\$30	\$50
重型貨車	\$30	\$45	\$75
公共及私家單層巴士	\$20	\$30	\$50
公共及私家雙層巴士	\$30	\$45	\$75
超過兩條車軸的每條額外車軸	\$10	\$15	\$25

\* 非載客的士的現有收費為\$15

@ 的士(非載客)、公共及私家小型巴士的隧道費生效日期分別為2005年7月1日和10月1日。

## (c) 西隧 (只列出最近五次的實際收費調整)

車輛類別	2013年 1月1日		2015年 2月22日		2017年 1月1日		2018年 5月27日		2019年 6月1日 (現行收費)	
	法定 收費	實際 收費	法定 收費	實際 收費	法定 收費	實際 收費	法定 收費	實際 收費	法定 收費	實際 收費
電單車	\$80	\$25	\$100	\$25	\$120	\$25	\$130	\$25	\$140	\$25
私家車	\$150	\$55	\$180	\$60	\$210	\$65	\$225	\$70	\$240	\$75
的士	\$150	\$50	\$180	\$55	\$210	\$60	\$225	\$65	\$240	\$70*
公共及私家小型巴士	\$170	\$65	\$210	\$70	\$250	\$75	\$270	\$80	\$290	\$85
輕型貨車	\$220	\$65	\$260	\$70	\$300	\$75	\$320	\$80	\$340	\$85 <sup>#</sup>
中型貨車	\$315	\$90	\$385	\$95	\$455	\$100	\$490	\$105	\$525	\$110 <sup>#</sup>
重型貨車	\$455	\$120	\$545	\$125	\$635	\$130	\$680	\$135	\$725	\$140 <sup>#</sup>
公共及私家單層巴士	\$170	\$100	\$210	\$110	\$250	\$120	\$270	\$130	\$290	\$140
公共及私家雙層巴士	\$250	\$140	\$310	\$155	\$370	\$170	\$400	\$185	\$430	\$200
超過兩條車軸的每條額外車軸	\$150	\$30	\$180	\$30	\$210	\$30	\$225	\$30	\$240	\$30 <sup>#</sup>

\* 非載客的士深宵優惠(由凌晨零時零分起至早上七時正，以現金繳付，可享有優惠收費\$10)將會延長至2022年8月31日。

# 貨車深宵優惠(輕型貨車、中型貨車、重型貨車及額外車軸由凌晨零時零分起至早上七時正以現金或預繳隧道券繳付隧道費，可享有優惠收費，分別為\$15、\$20、\$30及\$10)將會延長至2022年8月31日。

2021 年過海隧道的交通情況

平日繁忙時間的交通需求

交通需求 (車輛架次)		西隧	紅隧	東隧	過海隧道 總和
隧道設計容車量 (每小時，單向)		4 200	2 600	2 600	<b>9 400</b>
平日早上繁 忙時間 南行的交通 需求 <sup>註 1, 2</sup>	每小時最高	4 100 [98%]	3 900 [150%]	3 800 [146%]	<b>11 800 [126%]</b>
	平均每小時	3 400 [81%]	3 700 [142%]	3 700 [142%]	<b>10 800 [115%]</b>
平日傍晚繁 忙時間 北行的交通 需求 <sup>註 1, 2</sup>	每小時最高	3 900 [93%]	3 900 [150%]	3 800 [146%]	<b>11 600 [123%]</b>
	平均每小時	3 300 [79%]	3 700 [142%]	3 700 [142%]	<b>10 700 [114%]</b>

註 1 早上繁忙時間指上午七時至十時，傍晚繁忙時間指下午五時至八時

註 2 包括隧道車流量及平均車龍

[ ] 內數字是佔隧道設計容車量百分比

2021 年過海隧道的交通情況

平日繁忙時間的平均車龍長度及通過隧道時間

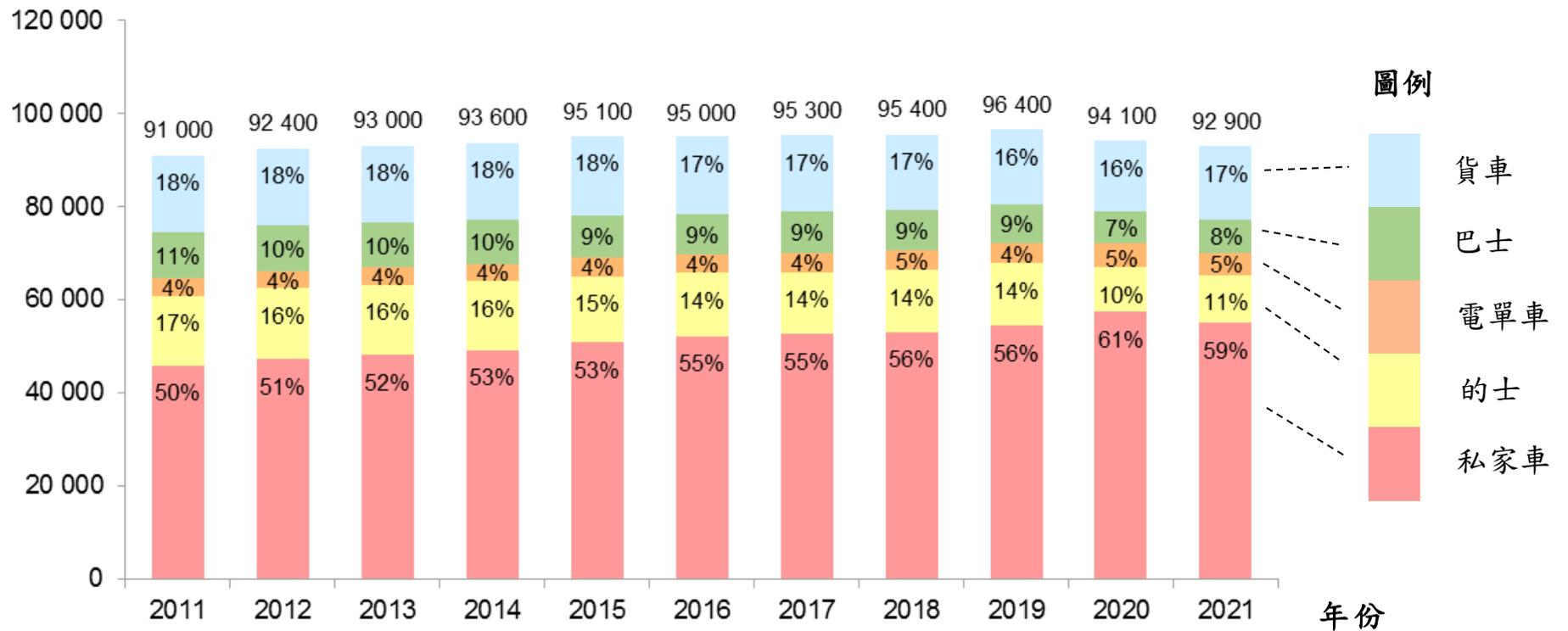
		西隧	紅隧	東隧
早上繁忙時間 <sup>註 1</sup> (南行)	平均車龍長度	0.1 公里	2.6 公里	1.7 公里
	通過隧道時間#	3 分鐘	25 分鐘	17 分鐘
傍晚繁忙時間 <sup>註 1</sup> (北行)	平均車龍長度	沒有明顯車龍	1.7 公里	1.3 公里
	通過隧道時間#	3 分鐘	15 分鐘	15 分鐘

<sup>註 1</sup> 早上繁忙時間指上午七時至十時，傍晚繁忙時間指下午五時至八時

# 由車龍龍尾至隧道出口的行車時間

平日繁忙時段<sup>註 1</sup> 過海隧道各類車輛的交通流量(雙向架次)及佔總數比例

交通流量



註 1 上午繁忙時間指上午七時至十時，傍晚繁忙時間指下午五時至八時。

2 %是各類車輛佔總過海交通流量百分比。由於進位關係，有關數字相加後未必等於 100%。

## 政府接收西隧的安排

參考早前東隧及大老山隧道專營權屆滿時的安排，政府正擬備《2022年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(《修訂條例草案》)，為政府在2023年8月接收西隧作出相關法例修訂。

2. 《修訂條例草案》旨在把西隧加入《行車隧道(政府)條例》適用的隧道名單之內，以及對《行車隧道(政府)規例》(第368A章)作出修訂，包括在指明通過政府隧道的車輛須繳付的移走費<sup>1</sup>和許可證費<sup>2</sup>的附表加入西隧、容許某些交通標誌繼續在西隧使用，以及容許運載危險品的車輛在獲許可的情況下使用西隧，使其安排與另外兩條過海隧道一致。

3. 《修訂條例草案》亦訂明所需的保留條文和過渡性安排，以確保政府在廢除《西區海底隧道條例》及其附屬規例後，就有關西隧的事宜而可能採取的行動<sup>3</sup>並不會受到影響。此外，《修訂條例草案》將包括相應修訂以廢除

---

<sup>1</sup> 任何在政府隧道內引起阻塞的車輛均可被移走，而有關車輛的車主可被要求繳付移走費。

<sup>2</sup> 任何闊度或長度超出限制的車輛、正拖曳着其他車輛的車輛，以及正牽拉着拖車而車輛及拖車總長度超出限制的車輛，均須領有許可證才可通過政府隧道。另外，任何高度或重量超出限制的車輛，均須領有許可證才可通過政府過海隧道。車主須繳付許可證費，才獲發許可證。

<sup>3</sup> 舉例而言，駕駛人士如在西隧的隧道區內橫過連續雙白線，即屬干犯《西區海底隧道附例》(第436D章)下的罪行，經定罪後可被處的刑罰包括根據《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章)被記違例駕駛分數。《修訂條例草案》內的過渡性條文，使政府可對在《西區海底隧道附例》廢除前干犯有關罪行的駕駛人士在其被定罪後相應記分。

在其他法例中對《西區海底隧道條例》或專營公司的提述<sup>4</sup>。

4. 另一方面，根據其他政府隧道的一貫做法，西隧會交由政府的承辦商管理，而該承辦商將受運輸署及其他相關政府部門監督。運輸署將會經公開招標程序，批出「管理、營運及維修保養」合約，承辦商將會負責西隧在專營權屆滿後的營運和管理工作。運輸署將展開招標程序的準備工作，並適時批出該合約，以便承辦商有充裕時間準備。該合約將訂有條款，要求承辦商優先僱用營運西隧所必要的現有專營公司員工，以令承辦商能無縫承接西隧的營運和管理工作，確保接收順暢。

\*\*\*\*\*

---

<sup>4</sup> 舉例說，《裁判官條例》(第 227 章)中提及被告人可以書函對違反《西區海底隧道附例》認罪的罪行提述將予以廢除。