

中華人民共和國
香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
of the People's Republic of China

政府總部
運輸及物流局

香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and Logistics Bureau
Government Secretariat

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.: TLB CR 5/2/4651/83
來函檔號 Your Ref.:

電話 Tel. No.: 3509 8192
電郵 Email: slcheng@tlb.gov.hk

電郵

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
高級議會秘書 4(2)
朱靄儀女士

朱女士：

**《2023 年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》委員會
2023 年 5 月 2 日會議的跟進行動**

貴秘書處於二零二三年五月三日來函收悉。為跟進上述會議的討論，現提供相關資料於附件，供委員參閱。

運輸及物流局局長

(鄭思翎 *鄭思翎* 代行)

二零二三年五月八日

副本致：律政司（經辦人：莊家寧先生、潘漢英女士）
運輸署（經辦人：梁世豪先生）
立法會總議會秘書(4)2

跟進事項

- (a) 《2023年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(“條例草案”)第3條，擬在《行車隧道(政府)條例》(第368章)(“第368章”)第2(1)條加入“下午繁忙時段”及“上午繁忙時段”的定義。就“下午繁忙時段”的定義而言，雖然該定義的中文文本第(a)段有明確述明“下午繁忙時段”是“指根據第20(4)(ca)條訂立的規例所指明為下午繁忙時段的時段”，但在草擬該定義的英文文本時，似乎沒有就“下午繁忙時段的時段”這個描述作出清晰明確的描述，而是以“means a time slot specified as such by regulations made under section 20(4)(ca)”表達。類似的草擬方式亦出現在“上午繁忙時段”的定義的中、英文文本。請當局澄清以上中、英文文本在草擬及/或行文上的差異的原因，以及當局會否考慮作出修正；

政府回應：

1. 在英文定義中，*peak time slot (a.m.)* (上午繁忙時段)—
 - (a) means a time slot specified as **such** by regulations made under section 20(4)(ca); and
 - (b) includes the time slot mentioned in paragraph (a) the starting and end time or the duration of which is adjusted by the Authority under section 20AA;

peak time slot (p.m.) (下午繁忙時段)—
 - (a) means a time slot specified as **such** by regulations made under section 20(4)(ca); and
 - (b) includes the time slot mentioned in paragraph (a) the starting and end time or the duration of which is adjusted by the Authority under section 20AA;
2. 在中文定義中，*上午繁忙時段* (*peak time slot (a.m.)*)—
 - (a) 指根據第20(4)(ca)條訂立的規例所指明為**上午繁忙時段**的時段；及
 - (b) 包括符合以下說明的(a)段所述時段：經監督根據第20AA條調整該時段的開始及結束時間或時限；

下午繁忙時段 (*peak time slot (p.m.)*) —

- (a) 指根據第20(4)(ca)條訂立的規例所指明為**下午繁忙時段**的時段；及
 - (b) 包括符合以下說明的(a)段所述時段：經監督根據第20AA條調整該時段的開始及結束時間或時限。
3. 根據Concise Oxford Dictionary，“such”一字意指“of the type previously mentioned”。上述兩個英文定義(a)段均採用“such”字，用意就是分別提述**peak time slot (a.m.)** 及**peak time slot (p.m.)**。中文定義(a)段把“such”字表達為中文的“上午繁忙時段”及“下午繁忙時段”，清晰簡潔地表達了該字的意思。中文定義(a)段既反映了政策原意，亦傳達出英文定義的相同意思。此外，該等中文定義亦合乎文法規則。
4. 簡而言之，我們認為，兩個中文定義**上午繁忙時段**及**下午繁忙時段**的(a)段無須更改。

跟進事項

- (b) 當局會否考慮接納委員在會議上就上述“下午繁忙時段”及“上午繁忙時段”的定義的第(b)段的中文文本提出的修訂建議，即：“(b) 包括(a)段所述時段，該時段的開始及結束時間或時限由監督根據第 20AA 條調整”，使有關定義的行文更為暢順；及

政府回應：

1. 在英文定義中，**peak time slot (a.m.)** (上午繁忙時段)—
 - (a) means a time slot specified as such by regulations made under section 20(4)(ca); and
 - (b) includes the time slot mentioned in paragraph (a) the starting and end time or the duration of which is adjusted by the Authority under section 20AA;**peak time slot (p.m.)** (下午繁忙時段)—
 - (a) means a time slot specified as such by regulations made under section 20(4)(ca); and
 - (b) includes the time slot mentioned in paragraph (a) the starting and end time or the duration of which is adjusted by the Authority under section 20AA;

2. 在中文定義中，**上午繁忙時段** (peak time slot (a.m.)) ——

(a) 指根據第20(4)(ca)條訂立的規例所指明為**上午繁忙時段的時段**；及

(b) 包括符合以下說明的(a)段所述**時段**：經監督根據第20AA條調整該時段的開始及結束時間或時限；

下午繁忙時段 (peak time slot (p.m.)) ——

(a) 指根據第20(4)(ca)條訂立的規例所指明為**下午繁忙時段的時段**；及

(b) 包括符合以下說明的(a)段所述**時段**：經監督根據第20AA條調整該時段的開始及結束時間或時限。

3. 上述中文定義(b)段冒號後的字句，即“經監督根據第20AA條調整該時段的開始及結束時間或時限”(簡稱[經調整的])，是一個修飾長句，對(a)段所述的被調整的時段進行修飾，其效果是使(b)段的經如此調整的時段([經調整的](a)段所述時段)落入各自定義的範圍內。這種做法亦使該等定義在條例草案正文出現時，與文意妥為配合。上述中文定義既反映政策原意，又傳達出英文定義的相同意思，而且合乎文法規則。

4. 此外，在英文文本中，修飾語可加插在名詞之前或之後，藉以修改該詞的涵意；但在中文文本中，修飾語一般置於名詞之前。在草擬(b)段時，我們曾考慮按以下方式把修飾語置於“時段”之前：

“(b) 包括經監督根據第20AA條調整上午繁忙時段的開始及結束時間或時限的(a)段所述的時段”。

5. 這樣的修飾語過分冗長，使句末的事宜“(a)段所述的時段”含糊不清，令(b)段難以理解。經衡量不同的草擬手法後，我們決定採用現時清晰簡潔的句式。就草擬常規而言，“符合以下說明的[...]：……”也屬香港法例的常用句式。

6. 我們感謝委員提出建議。委員的建議句式“(b) 包括(a)段所述時段，該時段的開始及結束時間或時限由

監督根據第 20AA 條調整”由兩個句子組成。根據文意，第二句“該時段的...”是非限定關係子句，對首句“(a)段所述時段”詳加解釋(但並非加以界定)。反觀英文定義(b)段，關於“*the starting and end time or the duration of which is adjusted by the Authority under section 20AA*”的提述，是限定關係子句，對(a)段所述時段加以界定。在此情況下，有關建議句式並不起着修飾語的作用，亦與以下英文定義的平行結構相悖：

(a) means a time slot... ; and (b) includes the [adjusted] time slot...

7. 總括而言，經考慮上述各項事宜後，我們認為兩個中文定義上午繁忙時段及下午繁忙時段的(b)段無須更改。

跟進事項

- (c) 條例草案第 5(1)條擬修訂第 368 章第 20(1)(m)(i)條，即行政長官會同行政會議可將第 368 章附表 1 指明的隧道的隧道費訂於高於收回成本水平。就此，請政府當局解釋作出有關修訂的立法原意、澄清必須在法例上訂明有關隧道費可訂於高於收回成本水平的原因、以及提供其他現行有關隧道的條例內有明確訂明該隧道所收取的隧道費“可訂於高於收回成本水平”的例子；誠如運輸署署長在會議上解釋，當局調整有關隧道收費旨在調節過海隧道交通流量，而非為了增加政府庫房的收入，當局會否考慮取消條例草案第 5(1)條，不在第 368 章加入“該等隧道費可訂於高於收回成本水平”的字句。

政府回應：

1. 收取隧道費是一項有效的交通管理措施，為配合交通管理的目的，建議的「不同時段不同收費」方案是進一步按交通情況劃分不同的收費時段，以更全面調節全日不同時段的過海交通，故此隧道費或會高於收回成本水平。在釐訂收費時，政府會考慮一系列的因素，當中包括交通管理需要、公眾負擔能力及可接受程度等。實際上，這次過海隧道收費調整方案所帶來的總收入，預計會少於在收回西區海底隧道後保持現有收費水平所帶來的總收入。

2. 為求讓條例更能清晰反映政策原意，我們在法律草擬的過程中已經參照律政司的法律意見，建議按已確立的法律原則，在法例中訂明容許政府徵收的隧道費高於收回成本水平，使到政府透過徵收隧道費以管理交通的政策原意得以更清晰、明確地反映。現行法例有在條文中訂明政府可把收費訂於高於收回成本水平的例子，當中包括：
 - 《廢物處置條例》(第 354 章) 第 33(1)(ja) 條
 - 《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》(第 354N 章) 第 25 條