釋法無損香港的司法獨立

行政長官李家超依法履行職責，向中央政府提交維護國家安全特定事項的報告，同時提出由全國人大常委會對香港國安法有關條款作出解釋的建議。**回歸以來，全國人大常委會曾作出五次釋法，實踐證明，「人大釋法」是憲法和基本法共同構成的香港特區憲制秩序的重要組成，早已成為香港法治的一部分，是維護香港繁榮穩定的「定海神針」，不僅不會影響香港司法獨立，更將進一步鞏固香港法治基石。**

行政長官在向中央政府提交的報告中提到關於黎智英申請聘用海外大狀的案件，並建議提請全國人大常委會根據香港國安法第六十五條作出解釋，以釐清一個關鍵問題：根據香港國安法的立法原意和目的，沒有本地全面執業資格的海外律師或大律師可否以任何形式參與處理危害國家安全犯罪案件的工作？這一問題關係重大，不僅僅涉及某一案件的公正判決，更涉及到全面準確貫徹落實香港國安法的根本問題。

全國人大常委會的釋法權是一項憲法和基本法規定的權力，構成香港特別行政區制度重要組成部分，並沒有破壞司法獨立，也並不存在所謂平衡的問題。根據憲法第六十七條（四）規定，全國人民代表大會常務委員會有行使解釋法律的權力。香港基本法第一百五十八條規定，「本法的解釋權屬於全國人民代表大會常務委員會。」

回歸以來，全國人大常委會曾作出五次釋法決定，實踐證明，每一次釋法，不僅幫助香港社會各界人士清晰了基本法有關條文的法律含義，而且及時平息了香港社會因理解基本法相關條文的爭議所引發的社會動蕩，為香港的經濟社會發展創造了一個穩定的法律環境。**全國人大常委會的釋法，不僅完善了香港回歸後「一國兩制」下的憲制新秩序，同時還極大地豐富了基本法的實踐經驗，並完善了落實與基本法解釋實施相關的制度和機制，鞏固了香港法治，也早已成為香港法治的一部分。**

香港大律師公會主席杜淦堃早前在記者會上所表示，國安法第六十五條明確訂明，全國人大常委會對國安法有解釋權，今次是用現有機制來處理，見不到與司法獨立有很大關係，也不認為會破壞香港的司法獨立。他重申，香港有足夠的人才，大律師公會亦有足夠成員處理國安法案件，如果人大常委會釋法，對國安法被告聘用大律師的自由和權利不會構成衝突。

此次釋法所涉及的案件，當事人黎智英被控「勾結外國或者境外勢力危害國家安全」罪，當中涉及勾結外國勢力的因素。基於當前存在的制度漏洞，以及維護國安的現實需要，行政長官建議提請全國人大常委會根據香港國安法第六十五條作出解釋，以釐清相關問題。這一決定，充分體現行政長官堅定履行憲制及法律責任的擔當精神，體現了依法治港，符合基本法和香港國安法的規定，彰顯了對法治的高度堅持。

說到底，無論是香港國安法還是基本法，都是由全國人大制定，釋法是全國人大常委會的憲制責任，也是完善香港法治、確保香港穩定繁榮的必要之舉。**那些動輒攻擊「人大釋法」為「洪水猛獸」的言論，要麼是無知，要麼就是別有用心。香港特區的「司法獨立」受到基本法的堅實保障，得到中央的堅定支持，不會也絕不可能受到任何削弱。**

井水集

三隧分流須見實效

特區政府提出新的三隧分流方案，明年8月收回西隧專營權時落實，分別是西隧收費由75元減至60元，紅隧由20元加至30元，東隧由25元加至30元，的士統一收費25元。但一如預料，社會上對新方案莫衷一是，言人人殊。

三條隧道車流不均衡的問題存在二十多年，過去由於三隧的所有權不同，遲遲無法解決。隨着東、西二隧的專營權先後屆滿，三隧全歸政府所有，為解決問題創造契機。但在收費如何調整方面，各方有不同的意見。昨日消息公布後，有司機認為有助達到分流效果，有的則認為不足以改變人們多用紅隧和東隧的習慣。也有立法會議員認為，政府應該下調隧道費，或劃一隧道費，為市民減輕負擔，而不是加價。

政府方面則認為，紅隧和東隧已經分別有23年和17年未加價，在此期間，私家車的數量不斷增長，導致紅隧和東隧的擠塞問題更為嚴重。新方案下調西隧收費，回應民意，同時也避免引發大量額外的車流。當局認為，紅隧和東隧加價合理，而西隧的收費不能一下子調得太低，否則會引起新的亂象。

新方案好不好，要等立法會通過後，明年8月落實才能見真章。事實上，政府已有進一步優化方案的構思，就是實施「不同時段不同收費」，運輸署署長可獲授權，調整繁忙、正常、非繁忙三個時段的收費。初步計劃是可加可減15元，如紅隧正常時段收30元，繁忙時段收45元，凌晨等非繁忙時段收15元。如此一來，就可以為司機提供更大的誘因，盡量避開繁忙時段過隧道，以達到科學分流的目標。

不同時段不同收費，在分流方面更精準，這恐怕是未來優化的方向。總而言之，收費是手段，解決交通堵塞才是根本目的，制定方案不能離地，要以結果為目標。

龍眠山

新方案：西隧收$60 紅隧東隧收$30

西隧減價仍貴一倍 市民：恐難分流

焦點新聞

市民數十年來一直被塞車問題困擾，尤其是紅隧等三條過海隧道。西隧專營權明年八月屆滿，政府藉着即將收回西隧專營權的契機，將分階段推行三隧分流方案，冀逐步改善過海隧道擠塞情況。

政府計劃實行「兩步走」策略，首階段調整私家車使用收費：西隧減15元（收60元）、紅隧及東隧均加至30元，的士則劃一收費25元；其後再實施分時段收費。有市民認為，西隧仍貴一倍，會繼續使用紅隧東隧，料難達分流效果，建議當局劃一收費。

大公報記者 古倬勳、葉浩源（文）
突發組（圖）

立法會昨日公布「過海隧道的擬議收費方案」討論文件，計劃於明年八月收回西隧時實行「兩步走」策略，首先西隧、紅隧及東隧的私家車隧道費將由現時75元、20元及25元，調整至60元及均為30元（「六三三」）；的士則劃一收費25元。其後再於2024年實施「不同時段不同收費」。

運輸署：疫情下調整較溫和

運輸署助理署長梁世豪接受《大公報》專訪時透露，收費調整較溫和的原因是希望讓市民和駕駛人士先適應新收費模式，亦讓署方有時間收納反響和意見並作覆檢。他說：「社會不同持份者普遍認同首先調整三隧收費的做法，但大多不希望是大幅度調整，以減低對公眾的影響，特別在最近有公共交通工具先後擬加價，以及經濟活動仍有待從疫情中恢復等的情況之下。」

實測下班時段 僅西隧暢通

大公報記者昨日下午5時至晚上7時下班的繁忙時段，駕車實測過海隧道擠塞實況，發現紅隧及東隧均極為擠塞，西隧則行車暢順。其中紅隧九龍往港島方向車龍排至距離收費亭約500米，管內行車維持在時速45公里；東隧港島往九龍方向管內亦需慢駛，車速在初至中段維持在時速35至50公里，到後段臨出隧道才恢復暢通；西隧雖然行車暢順，惟受進入油尖旺區及紅隧的車流倒灌影響，前往西隧的車輛被困在尖沙咀附近慢駛，原本15分鐘車程延長至30分鐘。

有市民對政府的收費調整有所保留，建議應劃一三隧收費。私家車司機梁先生說：「如果趕時間根本冇得揀，也不會在意畀更多錢經西隧過海，除非西隧收費更平，否則經紅隧或東隧都係一樣塞車。」

無再提出「擠塞徵費」一詞

梁世豪解釋，過去十年本港過海的私家車數目由五成增至六成，繁忙時段的整體車流量已超過三隧容量。在這種情況下，政府除了於去年加私家車首次登記稅15%及牌費三成，亦提出改善三隧擠塞問題的主要政策目標，包括理順過海交通流量，並善用三條過海隧道的容車量，以及改變以私家車過海駕駛人士的出行習慣。值得一提的是，該文件已棄用今年六月提出時所用的「擠塞徵費」一詞，此前一直被各界批評名字較為負面。

另外，由於不同時段不同收費需倚賴「不停車繳費系統」，當局早前以「易通行（HKeToll）」命名此服務，即遙距以電子方式繳付隧道費。梁世豪又透露，該系統將於今年年底率先在尖山隧道推行，期望明年應用在所有政府隧道。對於一直有傳會減巴士隧道費，以及調整其他商用車輛等的收費，今次則未有消息，梁世豪表示計劃這類車輛會在2024年8月實施不同時段不同收費時一併作出改動，調整模式可能與私家車類似。

相關方案將於下周二（6日）交立法會討論，若成功獲支持，預計在明年第一季展開法例修訂，並於收回西隧經營權後實施新收費。

掃一掃 有片睇

市民有Say

幫到的士

的士司機區先生：

「的士過海劃一收費是好事，希望避免到塞車，但不同時段不同收費就唔好搞啦，會更加亂同更塞。」

應要劃一

貨車司機周先生說：

「西隧最貴，紅隧最平，貨van司機寧願等多幾個字經紅隧，都唔想經西隧，希望政府應全面劃一三隧收費。」

大公報實測

昨日傍晚繁忙時間三隧交通情況

紅隧	私家車	的士
現時收費	$20	$10
建議收費	$30	$25

西隧	私家車	的士
現時收費	$75	$70
建議收費	$60	$25

東隧	私家車	的士 載客	的士 無載客
現時收費	$25	$25	$15
建議收費	$30	$25	

汽車會倡三隧劃一收費

社會聲音

香港汽車會會長李耀培認為，政府現時推出三隧調整收費方案，對紓緩紅隧塞車效果有限，因為大部分駕駛私家車的上班族都是使用紅隧，其次是東隧，即使紅隧及東隧加至30元，減價至60元的西隧仍然較其他兩條隧道貴一倍，吸引力有限。對於計劃的第二步策略，他認為「不同時段不同收費」模式可行性低，難以影響司機使用隧道的模式和紓緩塞車情況。「例如一個由屯門搭車返港島嘅打工仔，根本無得揀返工時間，放工亦無可能等到最平嘅時段過海」。他建議政府應在收回西隧經營權後統一三隧收費為30元，才能有效分流。

西隧可先試行「不同時段不同收費」

立法會交通事務委員會主席陳恒鑌對政府新方案感到失望，政府調整三隧收費幅度與現行收費差別不大，令人懷疑能否有效地改變駕駛者使用三隧習慣，上述做法亦未能善用三條隧道的剩餘流量，又指的士收費劃一後，使用紅隧的士變相加價，新方案對於經營困難的的士業界幫助不大，認為政府調整三隧收費應以平衡和充分善用三條隧道的容量，減少因隧道擠塞而影響其他路面作為最大原則。他認為「不同時段不同收費」模式可於首階段推行，先於晚間在西隧試行，相信有助減輕紅隧及東隧的車流，達至分流作用。

大公報記者古倬勳

差價大 吸引力有限

透視鏡

蔡樹文

政府擬於西隧專營權明年八月屆滿後，將分階段推行三隧分流方案；於首階段，私家車為例，西隧收60元，紅隧及東隧各收30元，的士擬劃一收25元。當首階段完成後，當局才再考慮推不同時段不同收費。

對於新收費方案，民建聯感到失望，懷疑能否有效分流三隧。

所謂三隧分流，目的是利用收費作為調控手段，在繁忙時間將紅隧及東隧的部分車流，分流到西隧，減輕紅隧及東隧入口擠塞情況。然而，即使西隧私家車每程收費減價至60元，仍與紅隧及東隧相差一倍，對私家車吸引力不大。

目前，紅隧及東隧在繁忙時間塞車情況十分嚴重，但紅隧與東隧私家車每程收費仍有5元差距，一旦紅隧與東隧同樣收取30元，兩者收費差距不存在，怎起分流作用。

目前唯一可預料的，是的士乘客會在繁忙時段選擇西隧過海。換言之，價格誘因下以車種分類來實現三隧分流亦行得通、辦得到。假設紅隧對私家車、重型車輛收取高於其餘兩隧雙倍的隧道費，紅隧堵車情況勢必紓緩。