

《汽車引擎空轉（定額罰款）條例草案》委員會

助理法律顧問於二零一零年十月二十七日
作出的提問

政府回應

第 2 條(釋義)

“當局”和“署長”

- (a) 根據第 2(1)條，“當局”指附表 2 第 1 欄所指明的人，即環境保護署署長(環保署署長)，而“署長”亦同樣指環保署署長。請當局解釋為何這兩個用詞均指同一政府官員。

1. 根據《汽車引擎空轉(定額罰款)條例草案》(《條例草案》)第 2(1)條：

(a) “當局”指附表 2 第 1 欄所指明的人，即環保署署長。當局有權根據第 11 條發出繳款通知書、根據第 12 條撤回罰款通知書或繳款通知書，以及根據第 13 條追討欠繳的定額罰款。此外，根據第 3 部第 4 和 5 分部，如有人就法律責任提出抗辯，當局在法律程序中有權力和職能，例如根據第 24 條簽署證據證明書，以及根據第 26 條申請撤銷付款命令；

(b) “獲授權人員”指附表 2 第 2 欄所指明的人，即交通督導員、高級交通督導員、環境保護督察、高級環境保護督察或總環境保護督察。

當局，即環保署署長，會根據第 30 條，將其在《條例草案》下的權力和職能轉授予警務處處長，讓後者處理交通督導員和高級交通督員發出的罰款通知書，以及相關跟進工作。至於環境保護督察、高級環境保護督察和總環境保護督察發出的罰款通知書，當局仍為環保署署長。

2. 根據《條例草案》第 2(1)條，“署長”指環保署署長。他有權根據第 6 條豁免某司機或某類別的司機。這項權力不可轉授予任

何公職人員，包括警務處處長。

3. 在《條例草案》下當局和署長有不同權力和職能，而且只有當局可轉授其權力和職能予警務處處長，因此我們認為適宜使用兩個用詞。

“司機”

- (b) **根據第 2(1)條，“司機”就汽車而言，指任何掌管或協助操控該車輛的人。首先，就《條例草案》的目的而言，一輛車輛內是否可能同時有多於一名司機？第二，協助操控車輛的人是否必須是一名持牌司機？**

4. 在《條例草案》第 2(1)條下，“司機”被定義為指，就汽車而言，任何掌管或協助操控該車輛的人。因此，視乎實際情況，有可能出現多於一名司機。
5. 要成為《條例草案》第 2(1)條下的“司機”，並無要求掌管或協助操控汽車的人必須持有駕駛執照或許可證。

“申訴”

- (c) **雖然律政司司長可根據《條例草案》第 3 部第 4 分部第 16(3)條委派任可人提出申訴，但在第 2(1)、19、21 和 22 條下，“判決款額”的定義則提及“申訴人”。應否就第 2(1)條中的“申訴人”作出定義，或讓《條例草案》下“申訴”和“申訴人”的定義互相參照？**

6. 《條例草案》的執法條文主要根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)的執法條文草擬。該條例中多條與《條例草案》等同的條文均提及“申訴人”，例如第 20A 條，而該條例中並沒有就該詞訂下定義。《定額罰款(交通違例事項)條例》已運作超過 30 年，我們並未察覺曾因缺乏“申訴人”的定義而構成任何執法問題。所以，為保持一致性，在《條例草案》加入“申訴人”的定義並不可取。

“汽車”

- (d) **《條例草案》下，“汽車”指“任何經構造或改裝為用於道路上的、由機械驅動的車輛”；在《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條下，該詞則指“任何由機械驅動的車輛”。這兩個定義有何不同，不同的原因為何？**

7. 《條例草案》下“汽車”的定義與第 374 章下的定義不同，是為確保《條例草案》適用於私家路以及其他道路上的所有車輛。但是，第 374 章下“汽車”的定義需要與該條例下“車輛”和“路、道路”的定義一併閱讀。“車輛”在第 374 章的定義是：

“車輛”指任何經構造或改裝為用於道路上的車輛，而不論是否由機械驅動的，但不包括西北鐵路車輛或電車。

“路、道路”在第 374 章的定義是：

“路、道路”包括所有公眾可連續或間歇進入的公路、大道、街、里、巷、短巷、坊、停車場、通道、徑、路及地方，不論是否屬於政府財產，並且包括西北鐵路的車路，但私家路、或署長為本定義而以憲報公告指定的西北鐵路車路的任何部分，則不包括在內。

“乘客”

- (e) **在《條例草案》下，“乘客”就汽車而言，指任何乘搭或乘坐該車輛的人，但司機除外。在第 374 章下，“乘客”就車輛而言，指任何乘搭或乘坐車輛的人，但不包括該車輛的司機或指導員(第 2 條)。為何把“指導員”從《條例草案》下“乘客”的定義中刪除？**

8. 在第 374 章第 2 條下，“指導員”就巴士而言，指不包括司機在內，受聘在巴士上管理或指導乘客的人，或稽查巴士所提供任何服務的人。在以前，“指導員”即在巴士上售賣車票的職員。因為這個職位已經不再存在，所以“指導員”並不包括在《條例草案》第 2(1)條下“乘客”的定義中。

第 8 條(獲授權人員可給予罰款通知書)

- (f) 獲授權人員會給予違反禁止汽車引擎空轉規定的人一份符合訂明格式的通知書，以要求後者繳付定額罰款，該“訂明格式”是否以附屬法例訂明？若然是，該附屬法例是否必須根據《釋義及通則條例》(第 1 章)第 34 條經立法會審議？
9. 環境局局長會根據《條例草案》第 31 條訂立規例，以訂明罰款通知書的格式。這項規例必須根據第 1 章第 34 條經立法會審議。

第 11 條(繳款通知書)

- (g) 當局會根據第 11(2)條發出符合訂明格式的繳款通知書，以要求繳付定額罰款，該“訂明格式”是否以附屬法例訂明？若然是，該附屬法例是否必須根據第 1 章第 34 條經立法會審議？
10. 環境局局長會根據《條例草案》第 31 條訂立規例，以訂明繳款通知書的格式。這項規例必須根據第 1 章第 34 條經立法會審議。

第 19 條(申訴的聆訊)

- (h)(i)第 19(3)條旨在訂明，若然被告人“在當時”不就第 24 條(證據證明書)所指的、由申訴人出示的證明書內所指稱的事實明確地提出質疑以待裁決，“被告人不得在其後任何時間就該事實提出爭議，亦不得舉證否定該事實”。“不得…爭議…”是否指“不容許…爭議”？此外，“在當時”指何時或哪一個階段？若然情況有變，或在此之前未有某項證據，《條例草案》是否絕對阻止被告人在稍後階段提出爭議，或舉證否定證據證明書內所指稱的事實(例如透過上訴、重審或當局根據第 26 條申請撤銷命令)？
11. 《條例草案》第 19 條等同第 237 章第 20 條。視乎法案委員會的意見，我們可以把《條例草案》第 19(3)條“則…爭議…”一節，改作“則如被告人未經得裁判官許可，不得在其後任何時間就該事實提出爭議”，以賦權聆訊有關申訴的裁判官給予許可，准許被告人可在較後的階段，就第 24 條所指的證明書內所指稱的事實提出爭議，或就該事實舉證。

第 22 條(申訴的中止)

(j) 申訴人可在裁判官開始就申訴進行聆訊前的任何階段中止申訴。申訴人是否必須通知裁判官或被告人中止申訴的原因?

12. 《條例草案》第 22 條等同第 237 章第 20A 條。

13. 就這條問題，請參閱載於 <http://www.doj.gov.hk/eng/public/pubsoppapcon.htm#29> 的檢察政策及常規第 29 部。總括而言，律政司會在可行情況下，就檢控決定給予理由。作出檢控決定的理由，通常只會給予在事件中有合法權益的人士(請參閱檢察政策及常規第 29.2 段)。

(k) 被告人是否可就其準備答辯而招致的律師費提出申請，尤其是中止申訴的通知在聆訊日前的短時間內發出?

14. 《刑事案件訟費條例》(第 492 章)訂明，“凡已有告發或申訴向裁判官提出，但其後並無繼續進程序...裁判官可命令將訟費判給被告人。”

第 24 條(證據證明書)

(l) 第 24(3)條訂明，除非有相反證據，否則述明第 24(2)條的事宜的證明書須推定為是由當局或由他人代當局簽署的。請當局解釋這項條文的法律效力。

15. 以草擬的角度來說，《條例草案》第 24(3)條的“須推定為”的英文譯本“it must be presumed that”，與《定額罰款(吸煙罪行)條例》(第 600 章)第 9(4)(a)條的“須推定為”的英文譯本“it shall be presumed that”的意思相同(但更清楚)。

(m) 同樣地，就第 24(1)條所指訂明格式的證明書，該“訂明格式”是否以附屬法例訂明? 若然是，該附屬法例是否必須根據第 1 章第 34 條經立法會審議?

16. 環境局局長會根據《條例草案》第 31 條訂立規例，以訂明證據證明書的格式。這項規例必須根據第 1 章第 34 條經立法會審議。

第 26 條(應當局申請撤銷命令的權力)

(n) 裁判官可應當局提出的申請，基於良好的原因而撤銷任何飭令繳付定額罰款、附加罰款或訟費的命令，以及任何根據《條例草案》作出的其他命令。被告人可否提出類似的申請？

17. 《條例草案》第 26 條等同第 237 章第 16A(4)條。被告人並不可以提出類似的申請。

(o) 請當局解釋被告人在建議的定額罰款制度下，就罰款和訟費上訴或覆核的權利？

18. 被告人有權分別根據《裁判官條例》第 113 條和第 104 條，就裁判官的判決提出上訴和覆核。

第 27 條(獲授權人員的權力和職能)

(p) 在第 2(1)條下，“道路”的定義包括第 374 章所指的私家路。為何訂明獲授權人員在《條例草案》下的權力和職能可在“所有道路(包括私家路)”行使或執行？

19. 《條例草案》的立法原意，是讓禁止汽車引擎空轉規定適用於所有道路(包括私家路)的所有汽車的司機，除非某一項豁免適用。第 27(1)條旨在清楚訂明獲授權人員在《條例草案》下的權力和職能可在所有道路(包括私家路)行使或執行。

第 31 條和 32 條(規則和修訂附表)

(q) 請當局解釋環境局局長根據第 31 條訂立的規例和根據第 32 條就附表作出的修訂，是否附屬法例，而且必須根據第 1 章第 34 條經立法會審議。

20. 環境局局長根據《條例草案》第 31 條訂立的規例和根據第 32 條就附表 1 和 2 作出的修訂是附屬法例。它們必須根據第 1 章第 34 條經立法會審議。

附表 1(禁止引擎空轉的規定所不適用的司機)

(r) 《條例草案》在憲報 C337 至 338 頁列出的“例子”旨在闡明附表 1 哪項條文？

21. 那些“例子”旨在闡明《條例草案》附表 1 第 7 條有關“車輛為若干目的而需要引擎空轉”的條文。

(s) 那些“例子”是否法例的一部份？

22. 那些“例子”是法例的一部分。

(t) “例子”下列出的五個項目，似乎表明某車輛因為其使用而需要引擎空轉(例如冷藏車為運載易毀消貨物、起卸斗貨車為操作裝卸垃圾的傾倒系統等)，而附表 1 第 7 條則訂明若然某車輛經特別設計，而且需要為該車輛設計用作的主要目的(非該車輛的使用)而讓該車輛引擎空轉，則該司機可獲豁免。請當局解釋那些“例子”如何闡明附表 1 第 7 條的豁免要求。

23. 舉例來說，冷藏車是合法地主要為運載需要存放於低溫的易毀消貨物而設計。如需要為所述目的讓冷藏車引擎空轉，該司機會根據《條例草案》附表 1 第 7 條獲得豁免。一如律政司在 2010 年 10 月 28 日致助理法律顧問的信件中解釋，“例子”是一種輔讀工具，旨在幫助讀者明白和遵守豁免要求。

(u) 《條例草案》附表 1 下的段落被稱為“條 / section” (例如“在本條中.../ in this section”)。《條例草案》獲通過後，《條例草案》的條文將稱為“(條例)第 ___ 條 / section ___ (of the Ordinance)”。為使清晰，請當局檢討引述附表 1 的段落的方法。

24. 在附表 1 中“本條”的提述是指出現該提述的同一條。附表中個別提述的第 5 條乃提述《條例草案》第 5 條，該條會在《條例草案》獲通過後，成為條例的第 5 條。這是因為第 1 章第 17 條訂明，條例以編號提述某條，該提述是該條例同一條。如《條例草案》附表 1 與附表 1 另一條相互參照，該相互參照將會是“本附表第 ___ 條”。

環境保護署 / 律政司
二零一零年十一月