

《1999 年收入條例草案》委員會

當局對委員於一九九九年四月二十六日會議上
表示關注的事項的回應

- (a) 有關以發出定額罰款通知書的方式，檢控違例泊車及行車事項的數字，自一九九四年按年及按每架車輛每年接獲罰款通知書數目的分析圖表，載於附件 A 及 B。我們現正編製有關按車輛類別的進一步分析。待有關資料備妥後，我們會盡快向委員提交。

正如我們在條例草案委員會上一次會議上解釋，發出定額罰款通知書的數目，只是反映交通違例事項嚴重程度的其中一個指標。為了令定額罰款的阻嚇作用不會因通脹而減低，我們認為有需要定期根據通脹幅度調整定額罰款水平。雖然自一九九四年（即上一次提高定額罰款）以來，發出定額罰款通知書的數目確實有所減少，但我們相信這主要是由於運輸署實行多項改善措施，增加停車位數目，以及警務處採取靈活的檢控政策。

我們亦注意到，雖然檢控數字一直下降，惟近年的數字（一九九八年除外）仍然遠遠超過一九九三年以前發出罰款通知書的數目，當時的數目一直維持在每年二百萬張之下。

(b) 警務處自一九九三年起實施「靈活執行交通法例政策」。這項政策旨在減少交通意外、減低道路對使用者的潛在危險，以及維持暢順的交通流量。政策的主要原則如下 —

(i) 從駕駛人士行爲入手或根據事發地點，加強對付已知爲意外原因或可能導致意外的交通違例行爲；

(ii) 針對對交通流量構成障礙的違例停車事項。在這方面，我們將香港的道路劃分爲以下兩類 —

「紅色」道路—這些道路，不論是否設有收費錶停車位，如出現交通擠塞，均會影響主要區域或幹道的交通流量；及

「白色」道路—所有其他道路。

(iii) 「紅色」道路的劃分在上午 8 時至晚上 10 時實施，而「白色」道路的劃分則通常只會因安全理由或對交通流量構成嚴重影響時，才會實施。

(iv) 除了特定的違例行爲外，其他交通違例事項可靈活運用酌情權處理。

(c) 有關放寬部分道路的車速限制的建議，並非行政會議的決議。該項建議其實是打擊日趨嚴重的超速問題的連串措施之一。這些措施包括以下各項 —

(i) 全面檢討主要道路及快速公路的車速限制；

(ii) 改善針對超速駕駛的執法方式；

(iii) 檢討超速違例事項的罰款額；及

(iv) 加強有關超速駕駛的社會教育和宣傳。

正如會上所解釋，對交通問題的檢討是一項持續的工作。我們是會在有需要的時候或接獲市民提出的要求時再進行檢討。

(d) 今年，我們採用了嶄新的方式，把需要通過修改法例來實施的收入建議，以綜合《收入條例草案》的形式提交立法會審議。我們知悉議員就該方式的意見。我們仍然認為該方式有助議員審議財政預算案法例。至於日後會否考慮就該方式作出其他更改，這個問題需要仔細研究。由於我們須考慮議員在審議《一九九九年收入條例草案》及其他有關問題時提出的各項意見，我們現階段未能就有關檢討提供具體時間表。不過，我們打算盡快研究這個對政策及法律均有影響的複雜問題。我們定會向立法會議員匯報研究這個問題的進度。

(e) 《1999年公共收入保障(稅收)令》，是根據《公共收入保障條例》(第120章)第2條賦權條文所訂立的附屬法例，完全符合根據《基本法》第56條所規定行政長官的憲制職責，即在訂立附屬法例前，諮詢行政會議。條文的效力賦權予行政長官作出命令，使《1999年公共收入保障(稅收)令》附表所載的條例草案的全部條文均「具有十足法律效力」，包括在條例草案中有關交通的罪行所規定任何增加罰款的條文。

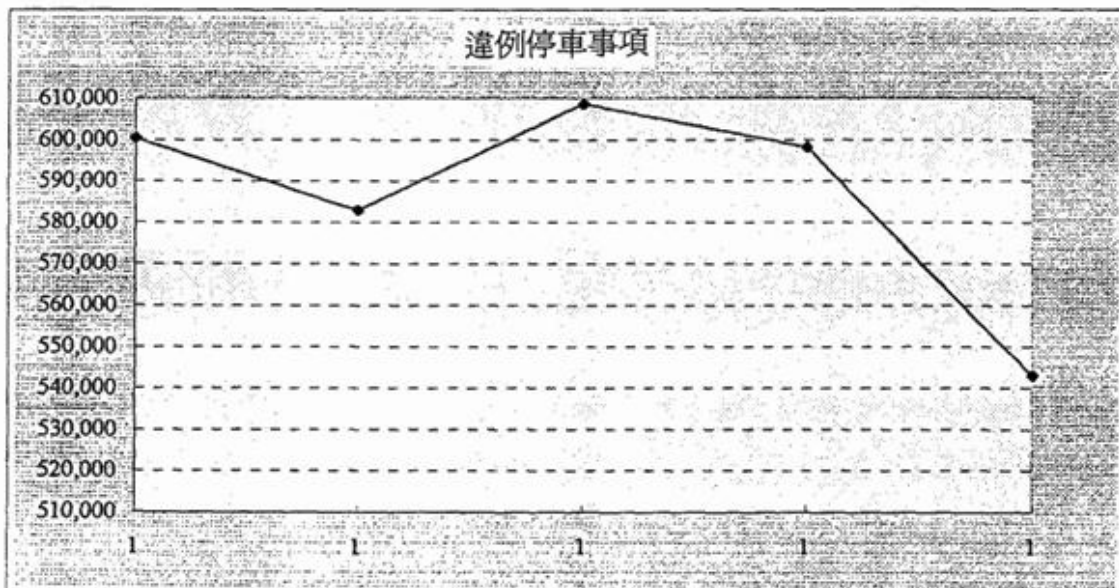
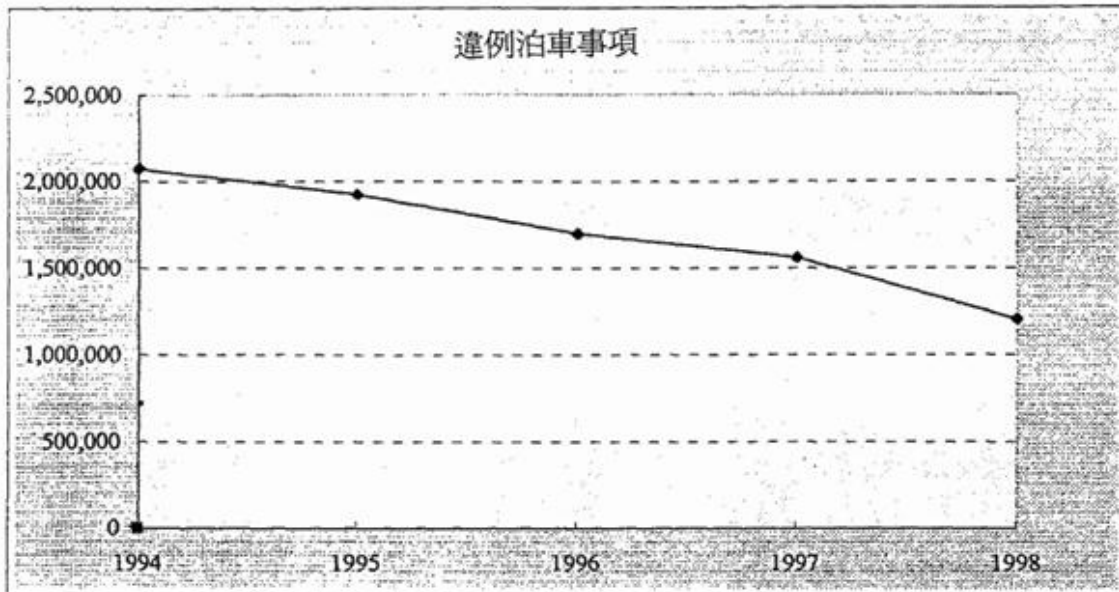
鑑於上文所述各點，我們並不認為《1999年公共收入保障(稅收)令》(包括上述有關罰款的條文)，與《基本法》(包括根據《基本法》第39條所保證的人權)不一致。

庫務局

FIN CR 7/2201/98

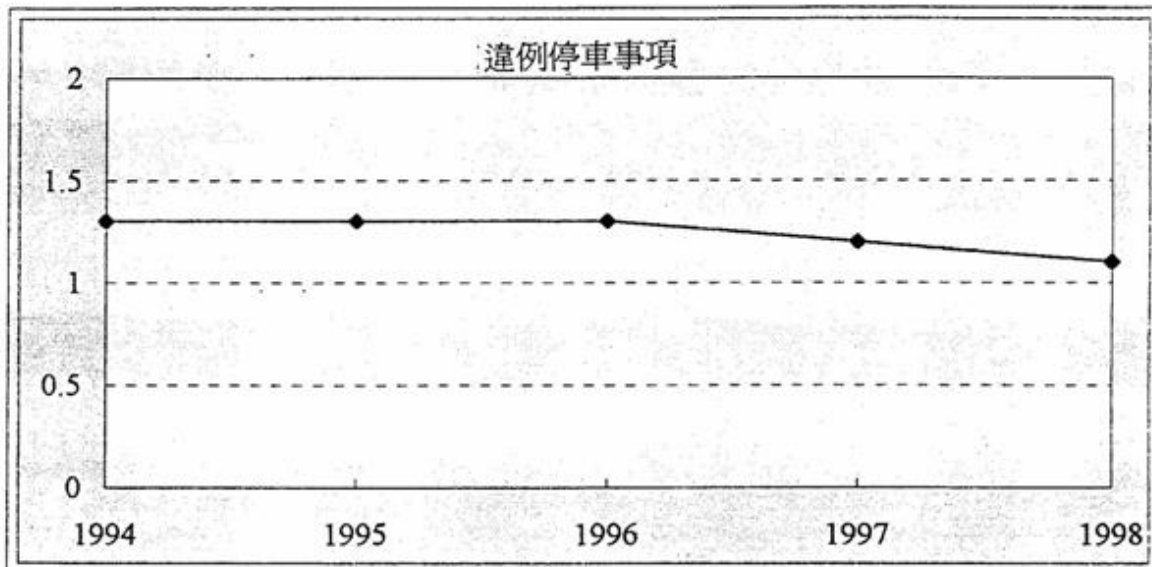
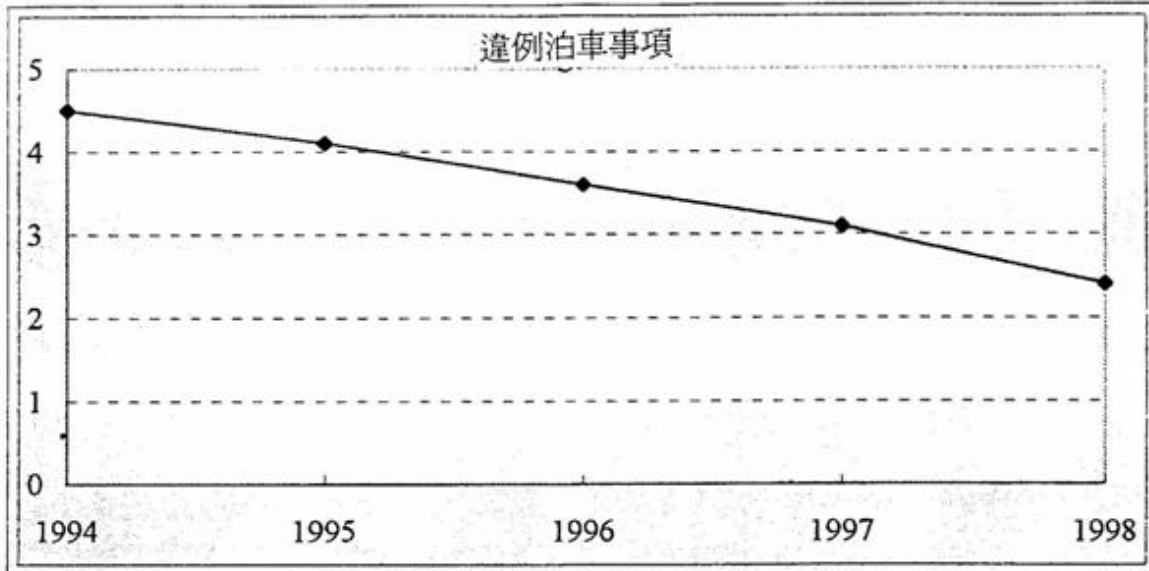
一九九九年五月

違例泊車及行車事項檢控數字
(1994 年至 1998 年按年的分析)



年	Pol.525	Pol.570	Total
1994	2,077,106	600,412	2,677,518
1995	1,922,383	582,998	2,505,381
1996	1,701,744	608,630	2,310,374
1997	1,561,816	598,386	2,160,202
1998	1,206,310	543,145	1,749,455

違例泊車及行車事項檢控數字
(1994 年至 1998 年按年及按每部車輛接獲通知書數目的分析)



年	Po.525	Pol.570	Total
1994	4.5	1.3	5.8
1995	4.1	1.3	5.4
1996	3.6	1.3	4.9
1997	3.1	1.2	4.3
1998	2.4	1.1	3.5