



判決摘要

香港记者协会(申请人) 诉 运输署署长(署长) 高院宪法及行政诉讼 2024 年第 559 号; [2026] HKCFI 917

裁决 : 司法复核在所有理由上全被驳回, 讼费容后判定
聆讯日期 : 2024 年 9 月 24 日
判决 / 裁决日期 : 2026 年 3 月 6 日

背景

1. 在本司法复核申请中, 申请人对下述事宜提出挑战: **(1)**署长于 2024 年 1 月 5 日公布并于 2024 年 1 月 8 日实施的《申请车辆登记细节证明书的指引》(《指引》)中所载的政策(政策); **(2)**署长于 2024 年 1 月修订供政策采用的车辆登记细节证明书(证明书)申请表; **(3)**指称署长未有在记者提出证明书申请后在合理时间内迅即作出决定; 以及 **(4)**署长拒绝记者提出的三份证明书申请的决定(拒绝决定)。法庭于 2024 年 4 月 17 日批出司法复核许可。
2. 根据政策, 证明书只会在申请符合下述条件(一般条件)的情况下发放: **(1)**申请人为有关车辆的登记车主; 或 **(2)**申请人已获得该车辆的登记车主的书面同意; 或 **(3)**车辆资料只会用于《指引》所订明的其中一项指明用途(指明用途)(自动途径)。
3. 申请人如认为其申请不符合一般条件, 可提出“例外情况”申请(公众利益途径)。署长只有信纳有以下情况, 才会批准例外情况申请: **(1)**向申请人披露该车辆登记细节是合法及正当; **(2)**整体而言, 披露一事所涉及的公众利益大于登记车主享有的私隐权及其他人和社会的合法权益; 以及 **(3)**有关数据只会用于所说明的特定用途而不会被误用或滥用。
4. 根据政策, 新闻用途不属指明用途, 为此用途提出的证明书申请不符合一般条件。因此, 为新闻用途而作出的申请须循公众利益途径提出。

争议点

5. 本案的主要争议点如下:
 - (i) 政策是否:
 - (a) 超越《道路交通条例》(第 374 章)第 6(1)(e)条及 / 或《道路交通(车辆登记及领牌)规例》(第 374E 章)第 4 条(规则第 4 条)赋予的权力(理由 1);



- (b) 属违宪，以及对发表自由、新闻自由及 / 或寻求、接受和传播各种消息的权利¹构成不相称的限制(理由 2)；
 - (c) 在公法意义上并不合理(理由 3)；
 - (d) 属非法及 / 或违宪²，因为政策要求必须向车主披露申请人的个人资料，没有订明可/应保密的例外情况(理由 4)；
- (ii) 指称的证明书申请处理过程有延误(指称延误)及拒绝决定是否属非法及 / 或违宪³(理由 5)。

律政司就法院裁定的摘要

(判决全文(只有英文版)载于

https://legalref.judiciary.hk/lrs/common/ju/ju_frame.jsp?DIS=178089&currpage=T)

理由 1 — 超越《道路交通条例》及 / 或规则第 4 条赋予的权力

6. 法庭接纳申请人的以下论点：申请人指政策中所述的车辆登记册(登记册)用途(即向因受车辆的拥有权或车辆的使用受直接影响，而需要确定该车辆数据的人士提供有关数据)是对《道路交通条例》及规则第 4 条的广泛法定目的的错误诠释，因与交通使用相关的真正新闻工作不应被豁除于法定范围之外。尽管法庭认为应修正政策中的描述，但这并不构成政策越权，因为政策本质上预视了有可能出现与新闻用途有关的申请，并允许记者循公众利益途径查阅登记册：第 109 至 120 段、第 249 段。
7. 《个人资料(私隐)条例》(第 486 章)既无规定署长有积极责任为新闻用途而披露个人资料，亦无(基于新闻工作)而全面豁免署长履行保护车主个人资料的责任：第 121 至 124 段。

理由 2 — 不相称地限制发表自由和新闻自由的权利

8. 政策涉及两种权利，分别为(1)发表自由和新闻自由的权利(受公众利益途径限制)，以及(2)车主的私隐权(因私人资料被披露予第三者而受干预)。这两种权利须推定为对等，即没有哪一项权利是凌驾另一项权利：第 147 至 148 段。若以单一的相称性验证准则来处理本案的争议点，可能会导致车主的私隐权被忽略，因此适当的做法是采用双重相称性验证标准：第 137 至 139 段。
9. 经应用双重相称性验证准则和作出最终权衡后，法庭不信纳申请人因

¹ 根據《基本法》第二十七條及 / 或《香港人權法案》第十六條。

² 同上。

³ 同上。



公众利益途径施加的限制而蒙受不能接受的沉重负担，因为政策没有导致所有与新闻有关的申请一概被拒：第 181 段。反之，法庭裁定，如署方基于“新闻用途”这个没有明确界线的理由便容许车辆登记细节披露予不相关的第三者，会构成对私隐权不合理的侵犯：第 182 至 183 段。

理由 3 — 在公法意义上并不合理

10. 政策并非旨在特别排除与新闻有关的申请，而要求申请人证明其已妥为保障将予披露的个人资料的安全，属于合法目的。诚然，公众利益途径存在某些限制，以致其不如自动途径般便捷，但这是有充分理由的。署长有责任保障车主的私隐权：第 193 至 194 段。因此，法院裁定政策并非“韦恩斯伯里式”不合理。

理由 4 — 向车主披露申请人的个人资料属违法及 / 或违宪

11. 事实上并非所有申请人的个人资料都会被披露，申请人的个人资料亦不会披露予范围广泛且不确定的对象。署长的酌情权并未受到违法约束：第 206 至 207 及 217 段。此等披露与保障车主私隐权的合法目的有合理关连，并且没有超逾所需的程度：第 212 至 215 段。

理由 5 — 指称延误和拒绝决定属违法及 / 或违宪

12. 关于指称延误，法院认为，鉴于人手审核申请、咨询其他部门和与申请人积极沟通的过程需时，加上政策属于较近期才推出，因此并无不合理的延误：第 232 至 235 段。

13. 就拒绝决定而言，法院仅行使司法监督权，对于案中事实，法院无权以其看法取代署长的看法。法院根据证据信纳拒绝决定是依据政策给予署长的指引和酌情权而作出的，并非不合理或违宪：第 243 至 245 段。

14. 关于讼费，法院将根据书面陈述处理相关事宜：第 250 段。

15. 法院在附言中指出，鉴于政策已实施一段时间，“运作初期出现问题”的阶段必然已经结束，因此可以合理地预期处理申请所需时间会大大缩短。此外，回复申请所需的时间不应因署长对该申请是否属紧急个案的看法而有所不同：第 252 至 253 段。

律政司

民事法律科

2026 年 3 月 6 日