

《2002 年土地（雜項條文）（修訂）條例草案》
2002 年 9 月 19 日法案委員會會議
政府對會議前公用事業機構等所發表意見的回應

機構簡稱

| | | | |
|------|------------|-------|------------|
| 規劃學會 | 香港規劃師學會 | 測量學會 | 香港測量師學會 |
| 建造商會 | 香港建造商會 | 新世界 | 新世界電話 |
| 煤氣 | 香港中華煤氣有限公司 | 和記 | 和記環球電訊 |
| 楊位醒 | 東區區議員楊位醒先生 | 港燈 | 香港電燈公司 |
| | | 承建商聯會 | 香港建築業承建商聯會 |

| 編號 | 意見 | 提出意見的公用事業機構 | 當局的回應 |
|----|---------------------------|-------------|---------------------------------------|
| 1. | 歡迎立法建議。 | 規劃學會、測量學會 | 謝謝支持。 |
| 2. | 憂慮現時的承辦制度會令掘路證條件難以實施。 | 規劃學會 | 我們有信心建議的掘路證制度能把掘路工程倡議者及其下承判商及分判商納入監管。 |
| 3. | 當局應考慮在新發展區採用共用的公用設施坑道。 | 規劃學會、新世界 | 路政署現正為在本港使用公用設施坑道進行相關的研究。 |
| 4. | 現行的掘路工程安排已有改善，故質疑建議制度的效益。 | 港燈 | 不論政府或市民，都對現行安排表示不滿。 |

| 編號 | 意見 | 提出意見的公用事業機構 | 當局的回應 |
|-----|--|-----------------|---|
| 5. | 有關建議會帶來不必要的行政工作，增加所需時間，令成本上升，同時公用事業機構須承擔掘路證費用。 | 港燈 | 有關建議不會明顯加重現行安排的行政工作。現行安排以稅收補貼的運作成本，新方案則藉建議的掘路證費用收回。 |
| 6. | 以“一站式”的模式運作最為理想，政府應集中處理各部門的規定，而政府、公用事業機構及承建商則應和衷合作。 | 港燈、新世界、和記、承建商聯會 | “一站式”純粹是一個名稱或一個概念，路政署現正推行的一套精簡程序，亦能達致同等效果，其會與有關部門合作確保所有批准在發掘路証時齊備。 |
| 7. | 有關掘路工程的“規管政策影響評估研究”尚未完成，政府承諾的第二次研討會亦未有舉辦。在該項研究完成之前，不應考慮有關建議。 | 港燈 | “規管政策影響評估”研究早已完成，有關報告亦已在2000年年中備妥。因參與首次研討會的機構代表基本上拒絕接納政府建議的收費制度，故顧問放棄了舉辦第二次研討會。 |
| 8. | 計算經濟損失附加費的方法並無理據支持，收費亦過高。 | 煤氣、新世界、承建商聯會 | 我們已多次解釋計算經濟損失附加費的方法，並在2002年9月19日法案委員會會議的資料文件中，提供進一步資料。 |
| 9. | 公用事業機構目前會應其他人要求免費進行改道工程，故應獲豁免掘路證費用。 | 煤氣 | 公用事業機構應政府的要求把地下設施改道，乃屬使用路底埋藏設施的牌照條件之一，不代表可藉此獲取任何優惠。倘公用事業機構並非因履行法律義務而進行改道工程，則可向有關方面收回費用。 |
| 10. | 最初的掘路期限應以公平、具透明度和彈性的方式釐定，釐定方法必須事先取得各方同意，並應提供討論渠道。 | 煤氣、新世界 | 路政署會與公用事業機構制定標準方法計算最初掘路期限。現與港燈達成了協議，並正與其他公用事業機構商訂類似安排。 |
| 11. | 當局應檢討有關收費架構的掘路證條件，以剔除有欠客觀及含糊不清的項目。 | 煤氣 | 路政署現正檢討掘路證條件並將會諮詢公用事業機構，但有關檢討與費用無關。 |

| 編號 | 意見 | 提出意見的公用事業機構 | 當局的回應 |
|-----|---|-------------|---|
| 12. | 當局未有明確界定持證人與指定持證人的責任。 | 煤氣 | 路政署日後會訂明，持證人與指定持證人獲發掘路證後須各自及共同遵行的條件。 |
| 13. | <p>承建商往往在挖開路面後才發覺現有設施出現問題，並須要等待新的設計方能繼續施工；合約規定又每每未能配合掘路證的規定。承建商可能須先行支付掘路證費用和罰款，然後才可向僱主收回有關款項。同時，承建商又未能在投標階段準確評估須為掘路證續期的次數。</p> | 建造商會 | <p>如何使合約條件配合掘路證的規定，以及如何分擔地下設施所帶來的財政或其他風險，純屬僱主與承建商之間的事情。我們相信業界可就這一點自行達成協議。根據有關建議，掘路證費用須由持證人支付，一般為僱主，即公用事業機構，而非承建商，但他們亦可以就有關安排自行達成協議。</p> |
| 14. | <p>遇有不能控制的因素時，應豁免有關機構繳付經濟損失附加費。這些因素包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> - 區內居民或商戶反對； - 當局因警方或環保署不同意等原因而沒有移交工地； - 天氣惡劣； - 地底出現不能預計的情況。 | 新世界 | <p>我們提出建議時已考慮這些因素。所有可以在技術上界定的情況均已臚列於條例草案中。</p> |
| 15. | 政府應透過徵稅支付行政費用。 | 新世界 | <p>市民使用公用設施的模式不盡相同；由多間公司提供的服務，市民更可隨意選擇。由於使用公用設施是一項消費活動，我們認為應該用者自付，而不應透過徵稅補貼。就掘路工程而言，審計署署長和政府帳目委員會似乎都支持用者自付的原則。當消費者根據收費來選擇公用設施的時候，公用事業公司便會更加着意監管其挖掘工程。</p> |

| 編號 | 意見 | 提出意見的公用事業機構 | 當局的回應 |
|-----|--|-------------|--|
| 16. | 基於本身利益，工程倡議者和承建商也希望盡早完工，所以就加快工程進度而言，有關制度根本沒有發揮作用。政府在處理掘路問題方面，純粹是捨難取易。 | 新世界 | 我們相信工程倡議者和承建商都希望盡早完工。當局收取行政費用，只是為了收回成本。至於徵收經濟損失附加費，則是為了促使工程如期完成。我們並不希望公用事業公司要支付經濟損失附加費，但一旦工程延誤，我們總要有所規定。相信有關制度能夠促使工程在妥善的情況下準時完成。 |
| 17. | 收費不應以公務員薪酬為計算基準，因為其水平較市場為高。 | 新世界 | 公務員薪酬是根據市場趨勢釐定。 |
| 18. | 私人機構違反掘路條件，須處以監禁和罰款，政府則不然。政府工程延誤，從來無須追究責任。除非政府同樣受到收費和處罰制度規管，並須負上相同的刑事和民事責任，否則這項制度不應實施。 | 新世界、和記 | 根據這項制度，政府部門與私人公司同樣要支付行政費用和經濟損失附加費。若政府實行匯報機制，會使監管政府部門的成效較高。由於罰款是由公帑支付，故向政府處以罰款並無意義。 |
| 19. | 在目前的經濟狀況下，實施這項制度只會增加市民的負擔和損害香港的營商環境。這項制度不應實施，而當局也不應訂立不必要的法例。 | 和記、承建商聯會 | 促使掘路工程早日完成，可以減少交通擠塞和污染，從而改善營商環境。 |
| 20. | 假如工程延誤須予以處罰，則提早完工應予以獎賞。 | 楊位醒 | 能夠提早完工，表示公用事業公司所提交的施工時間表並不周全。就市民的利益而言，工程理應在最短的時間內完成。我們希望公用事業公司所提交的時間表，是在切實可行的情況下以最短時間完工，也希望有關公司按照時間表施工，而不會寄望工程提早完成。 |

| 編號 | 意見 | 提出意見的 公用事業機構 | 當局的回應 |
|-----|--|-----------------|---|
| 21. | 遇有工程延誤時，雖然政府無須負上刑責，但政府人員應該受到公開譴責。 | 楊位醒 | 遇有工程延誤，政府也須要繳付經濟損失附加費。但根據條例草案，延遲竣工並不構成罪行。 |
| 22. | 我們相信實施收費制度可以鼓勵各承建商在施工方面加強聯繫。假如某項公用設施阻礙工程進行，有關機構的承建商可以借用工地數天，以解決問題，如有延誤，則由該承建商負責。 | 承建商聯會 | 我們很歡迎這種積極態度。事實上，有關建議可容許多個承建商在同一工地進行掘路工程。 |
| 23. | 當局應該透過統籌來管理複雜的工程，而不是靠罰款來產生阻嚇作用。 | 承建商聯會 | 路政署不時會統籌掘路工程；但當同一份合約的工程涉及多項公用設施時，則應由承建商負責統籌。 |
| 24. | 《噪音管制條例》對施工時間的規定過於嚴格。 | 承建商聯會 | 根據簡化程序，發出掘路准許證時已考慮到施工時間的問題。假如每日的施工時間不足，施工期便會相應加長，不應構成問題。 |
| 25. | 徵收經濟損失附加費所得的款項應分發給受影響人士，而不應撥歸庫務署。收費水平於 2000 年釐定，現在亦應予以調低。 | 承建商聯會 | 當局收取經濟損失附加費，是為整體社會利益着想，而非為增加庫務署的收入。要確認個別受影響人士，然後分發款項，在技術上並不可行，也沒有必要。至於經濟損失附加費的水平，日後當局會予以檢討。 |