

立法會規劃地政及工程事務委員會

2002年3月8日特別會議資料文件

掘路工程的收費及處罰制度建議

背景

立法會規劃地政及工程事務委員會在 2002 年 2 月 20 日召開的特別會議上，要求政府就掘路工程收費及處罰制度建議提供進一步資料。現將其概述於下。

收費及附加費

2. 挖掘許可證（掘路證）的收費，是按照用者自付的原則釐定。為管理整個掘路證制度，包括簽發首次掘路證、延續掘路證，以及監察等工作方面，所涉及的主要成本詳載於附件 1。這些主要成本由所簽發的掘路證及延續掘路證數目平均分攤。

附件

附件 2 3. 經濟損失附加費評估方法，載於附件 2。

違反掘路證條款的刑事責任

4. 這裡不存在政府部門凌駕於法律之上的問題。根據目前的建議，政府部門與私人公用事業機構和道路工程倡議人同樣需以相同的方式獲簽發掘路證和繳交費用。只是執法安排有所不同而已。

5. 將刑事責任加諸政府或政府部門，將會引發一些程序和成效方面的複雜問題。香港法律中並無先例能夠清楚而明確地要求政府或政府部門要負上刑事責任。因此，為執行法定要求而在特別行政區的法院中進行檢控與我們一貫的做法背道而馳。目前已有其他方式確保政府部門遵守適用的法定要求，包括向立法會負責，以及由申訴專員、傳媒和非政府團體就涉嫌行政失當的事件進行監察。

6. 基於上述原因，我們認為與其運用檢控機制來執行掘路證條款，倒不如設立一個報告程序，反而更為合適和有效。在這報告機制下，有關方面必須向工務局局長報告違例事件，而局長則須展開查訊。若查訊結果顯示情況持續或會可能再次發生，局長必須行使其法定職能，確保採取最可行的程序，終止該違例事件繼續或避免再次發生。

上訴機制

7. 路政署會制定一套法定的檢討機制，以處理就掘路證的期限及豁免經濟損失附加費的檢討事宜。

8. 在接獲掘路證或豁免經濟損失附加費的申請時，一名工程師職級的人士，會就許可證的期限或經濟損失附加費進行初步評估。他會在指定時間內通知申請人評估結果。

9. 如申請人不滿意評估結果，可在指定時間內向總工程師提出檢討。該總工程師會在指定時間內通知申請人評估結果。如認為適當，當局會按照總工程師的檢討結果發出許可證或豁免通知。

10. 如申請人仍感不滿，可在指定時間內向路政署署長要求最後檢討，路政署署長會有一個至少包括一名路政署以外的及與各有關方面並無利益關係的獨立委員組成的檢討委員會協助。路政署署長作為檢討委員會的主席，會根據檢討委員會意見作出最終決定。

11. 若個案涉及豁免經濟損失附加費，申請人若對路政署署長作出的決定仍感不滿，可向行政上訴委員會提出上訴。

可能出現的路政署角色衝突問題

12. 我們估計不會出現路政署角色衝突的問題。路政署中執行掘路証條款的分組和那些負責道路工程的人員完全分開。再者，雖然掘路證是由路政署簽發，但假若有人違法或違反掘路證的條款，則會由律政司決定是否檢控。這和一些法例相似，例如《水污染管制條例》所規定的申領排放污水入水質管制區牌照和《噪音管制條例》下的建築噪音許可證，均由環境保護署作為發証當局，而負責檢控的部門則是律政司。

13. 路政署的施工地點位於路邊，並且沒有遮掩，市民大眾可隨時監察；任何違法或違反掘路證條款的情況，得被業界、傳媒或市民揭發。

資源與外判

14. 除增設 9 個職位外，路政署會藉內部調配人手及可能取得更多的名額來處理整個計劃的管理工作。由於掘路證計劃的管理涉及執法，故不宜將處理和監察掘路證的工作外判，但路署會在計劃實施後進行檢討。

工務局

2002 年 3 月

路政署
挖掘准許證制度建議

主要成本

	簽發 挖掘准許證 (元)	延續挖掘 准許證 (元)	挖掘准許證／ 延續挖掘准許 證每日收費 (元)
職員開支	59,383,346	4,628,734	43,037,290
部門開支	2,352,232	302,143	2,413,409
辦公地方費用	1,704,949	152,878	1,354,845
電腦化公用設施管理系統成本	4,625,073	746,584	5,655,072
其他部門提供服務的收費	31,040,364	2,575,776	5,928,511
中央的間接行政費用	1,559,846	121,585	1,130,478
總額	100,665,810	8,527,699	59,519,605
准許證數目／准許-日	54,295	14,427	1,846,590
單位成本	1,854	591.1	32.2
收費	1,860	590	32

註：

- 1) 上述成本含路政署、運輸署及警務處者。
- 2) 員工開支是根據路政署在其負責維修的街道執行有關掘路工程的工作時所需的時間而計算。
- 3) 發出挖掘准許證及批准挖掘准許證延期的費用是用作處理挖掘准許證及挖掘准許證延期的申請，而每日收費的費用則用作進行實地審核調查。上述費用並不包括檢控工作的費用。
- 4) 准許證數目／准許-日含路政署工程施工令及掘路准許證。

按日收取的掘路證附加費的評估方法

(以交通阻延所引致的經濟損失為計算基準)

1. 為計算經濟損失附加費，我們必須根據現行準則，把全港道路分類。現把道路分為下列 3 類：

第 1 類 — 主幹道路

主幹道路基本上包括所有紅色路線和粉紅色路線¹。由於所有快速公路均屬於這兩種路線的其中一種，故自動被納入這個類別。

第 2 類 — 繁忙道路

所有不屬於第 1 類的繁忙道路，均列入這個類別。這類道路包括在一般情況下須進行交通影響評估方可進行掘路工程及／或不得在日間進行工程的道路，以及封閉一條行車線會造成嚴重交通擠塞的道路²。

第 3 類 — 其餘道路

不屬於第 1 及第 2 類的道路均列入這個類別。

¹ 現有的紅色及粉紅色路線載於路政署技術通告第 5/2001 號附件。

² 須進行交通影響評估及／或不得在日間進行工程的道路名稱，已載於路政署指引第 RD/GN/021 號的附錄內。

2. 運輸署會在每一類道路中抽取具代表性的路段和路口進行電腦研究，評估掘路工程對駕駛人士造成延誤的情況。

3. 進行電腦研究的方法，是藉著電腦運輸模型軟件包，計算所有車輛在不同網絡環境下，通過一指定路段所需的總行車時數。就每一個樣本，電腦會在沒有掘路工程的道路網絡條件下，及一個業經調整，以反映掘路工程引致流量損失的網絡條件下，分別進行運算。從比較經過某一指路段在掘路工程存與否分別得出所有車輛經過的總行車時數，因掘路工程而引致的延誤便可得出。該延誤可以根據整體運輸研究中採納的「時間價值」因數（每輛車每小時為197.6元），變換為一個以每天幾元為單位的經濟損失。