

建築物管理條例通過 明年7月實施

樓宇維修費每戶超過3萬元 須開業主大會親身投票通過

現行的《建築物管理條例》一直存在法律漏洞，對「圍標」行為的監管不足。立法會昨日通過新修訂的條例草案，規定每戶維修費超過3萬元的工程，必須由最少5%的業主或100名業主（以較少者為準）親身到場投票通過，以提高業主立案法團運作的透明度和問責性，以及加強阻嚇力。同時，條例規定沒有妥善保存一些關於建築物管理的文件，需負上刑事責任。新條例將於刊憲後一年、即明年7月13日起實施。民政及青年事務局長麥美娟表示，明白條例並無涵蓋所有議題，政府會先易後難逐步處理，在條例通過後立即跟進，展開多方面工作，重點包括更新指引，及加強公眾教育和宣傳。

◆香港文匯報記者 王偉

特區政府發言人昨日表示，歡迎立法會通過《2023年建築物管理（修訂）條例草案》，今次修例目的包括：一是就建築物大型維修工程所需的供應品、貨品或服務的採購，及就建築物管理所需的其他高價值採購，施加若干規定。其中，如每個大廈單位所佔的維修工程價值平均超過3萬元，即被視為大型維修工程採購，相關決議必須由至少5%的業主或100名業主（以較少者為準）親身到場投票通過。

無保存文件 要承擔刑責

二是訂立機制，使獲法人團體業主授權的自然人，可按機制在法團的業主大會等情況，代表該法人團體業主行事。以及規定沒有保存關於建築物管理的文件，將要承擔刑事責任。以及對上述主要事項，作出相關及雜項修訂。政府發言人說：「條例草案的建議綜合多年來公眾諮詢結果和持份者意見。政府先在條例草案處理公眾較為關注而爭議性較小的建議，並會繼續廣泛聽取持份者的意見，跟進其他大廈管理議題。」

立法會議員李慧琼表示，過往不少法團糾紛來自授權票，「授權票就是因為沒有人監管，亦沒有一個執法者。這個究竟如何處理，都十分考驗局方智慧。」她認為是次修訂未能解決圍標及授權票的問題，促請政府加快研究。

在九龍西區服務多年的立法會議員鄭泳舜表示，九西舊樓眾多、部分樓宇失修情況嚴重，「見盡不同法團會議及糾紛，當討論大廈大額維修時，業主都不太願意參與法團會議，令不法分子有機可乘，透過圍標、貪污等，榨盡居民的血汗錢。」

他認為今次修例只是踏出一小步，特区政府未來要繼續做好樓宇管理的工作，以及要執行各項相關條件，包括加強對民政處職員相關知識的培訓，深化市建局、發展局及民政處的三方協同合作工作等。

議員憂條文太複雜適得其反

立法會議員盧偉國表示，法團組織對文件的保存及處理當然應該有要求，但他擔心法律條文寫得愈複雜，其中出現「處罰」字眼愈多，或會適得其反，引發大量法團委員辭職，導致法團解散，有違改善整體法團管理的初心。「大廈管理應該平衡權與責，消除不必要的擔心，以激發居民的自主參與性。」

民政及青年事務局長麥美娟表示，《建築物管理條例》對上一次修訂是於2007年，需要與時並進，「明白條例並無涵蓋所有議題，政府會先易後難逐步處理，在條例通過後立即跟進。接下來政府將會展開多方面工作，不會停步，重點包括更新指引、加強公眾教育和宣傳。」

她強調，政府絕對不會容忍圍標等影響業主權益的行為，局方會聯同執法部門打擊。



▲舊樓有石屎剝落，傷及途人做成意外。 資料圖片

◀規定每戶維修費超過3萬元的工程，必須由最少5%的業主或100名業主（以較少者為準）親身到場投票通過。圖為深水埗舊樓。 資料圖片

《建築物管理條例》修例前後對比

類別	舊例	新例
大型維修工程	無清晰界定，業主及法團難以就維修工程作監督和規範	清晰每個單位所佔的維修工程價值3萬元以上，被定義為大型維修工程，需召開業主大會，至少5%的業主或100名業主（以較少者為準）親身到場投票通過
法團會議	只有10%業主總數的開會人數及投票要求，且無須親身出席投票，令別有用心者有機會濫用授權票，與工程公司合謀私利	加設親自投票規定，提高整體的業主參與度
維修工程監管	即使部分法團通過維修工程決議，但可能因通知訊息模糊，導致業主未完全了解工程作用和金額，更有機會出現法團爭執	要求業主大會討論時需加入大型維修工程重要提示，說明每名業主分攤的金額預算，同時要求大型維修工程的會議紀錄副本必須在會議28天內發送給業主，增強大廈管理的運作透明度
重要文件保存	業主立案法團重要文件若遺失無刑事責任，以致數年後往往難以取證	為保存法團重要文件引入刑事制裁，若需進行涉嫌圍標調查時確保能取證
簡化程序	以往業主授權自然人代表出席業主大會，需外附上其董事或其他管治團體的決議，以致往往不夠人數開會	簡化有關授權程序，自然人代表只需獲法人團體業主授權通知，即被視作法人團體業主在會議上親自投票

整理：香港文匯報記者 王偉

業主：難齊人開會 舊樓維修恐拖慢

香港文匯報訊（記者 吳健怡）《2023年建築物管理（修訂）條例草案》通過後，意味當每戶維修費超過3萬元，相關工程必須由至少5%的業主或100名業主，親身到場投票通過。大角咀一幢逾60年樓齡的大廈業主立案法團向香港文匯報表示，很難集齊新例規定的業主數量參與會議，反而拖慢維修進度，增加大廈危險性，亦有關注法團運作的團體擔心條文列出處罰愈多，愈可能令法團委員辭任，期望政府加強宣傳教育、設立數碼化紀錄平台，以免適得其反。

今次修例其中一項訂明，每戶平均維修費超過3萬元，會被視為大型採購，相關決議必須由至少5%的業主或100名業主，親身投票通過。大角咀富貴大廈的業主立案法團副主席吳清海向香港文匯報表示，根據以往的做法，規定涉款20萬元以上的工程必須公開招標，20萬元以下就由法團內部決定，平均每年召開三四場業主大會，該大廈逾60年樓齡，很多地方都需要維修，不少工程

每戶夾錢逾3萬元，擔心新例妨礙維修進度，「大廈總共約有500多戶，很難每次都召開足夠人數的大會。」

他建議政府成立相關部門，負責向高齡樓宇的基層業主法團提供援助，包括提供基本工程服務，讓這些被列為建築質量欠佳的大廈，不會因為大會召開進度問題，而導致維修未能進行。

此外，今次修例亦訂明法團秘書或指明人士如沒有妥善保管會議、採購等檔案需負上刑責。協助過不少小業主及居民組織排難解憂的沙田法團聯席秘書長祝慶台接受香港文匯報訪問時指出，今次修例防止有不法之徒搵着數，但參與法團工作是義務性質，條例中處罰字眼多，恐嚇怕有意參與法團工作的小業主，甚至寧可解散法團，長遠而言就更難推廣專業管理。

他建議，政府協助法團建立數碼化紀錄平台，減輕法團的壓力及換屆時的爭議，並增加對業主的宣傳教育，消除他們的疑慮和取得認同。

九巴設女車長專線 推廣友善工作環境

香港文匯報訊（記者 王偉）香港人口持續老化，勞動力短缺，愈來愈多女性走進職場，成為家庭經濟支柱。九巴於本月起將69號專線改由全女車長駕駛，成為香港首條全女車長駕駛的巴士線。該條專線來往天水圍市中心及元朗，由11名女車長輪流駕駛。因應女性車長需要，九巴在天水圍市中心的總站加設女車長優先休息室，設有更衣位置、微波爐等，又向政府申請在車廠內設立託兒設施，期望推廣女性友善工作環境，令大眾更認可女車長的能力。

九巴已在69號線的天水圍市中心總站旁，設立首個24小時開放的女車長優先使用休息室。除了一般休息室的基本設施，如微波爐和座椅等，又新增多項為女性車長特別設計的設備，包括帶有布簾的更衣空間及全身鏡等。

69號線女車長之一、加入九巴7年的張瑜憶述時常被乘客以異樣眼光打量：「有男乘客一上車望到我，就話『女人？』，但無講其他嘢，落車時就讚我駕駛技術好。」她期望專線

可讓更多人親自體會到女司機同樣專業。

另一車長蔡碧貞稱讚九巴人性化安排：「女車長優先使用休息室，加設更衣區方便好多，無需再跑到女廁更衣。」

增設女車長優先使用休息室

九巴屯門廠車務主管麥成邦表示，69號專線雖然是元朗區內線，但路面環境複雜多變，仍有一定挑戰性：「途經天慈路、朗天路等較高路段，亦有元朗市內的狹窄內街、元朗大馬路等車多的路段。選取這條路線作為首條女車長專線，是希望讓乘客、市民也能感受女車長的駕駛技術，與其他車長一樣專業，駕駛一部長12.8米的雙層巴士在大街小巷行駛，仍是操控自如。」

九巴人力資源部主管楊耀偉表示，這次設立全港首條全女車長專線，以及增設女車長優先使用休息室，是希望加強推廣女性友善文化，吸引更多女性加入九巴。

該公司計劃在大埔區推行另一條女車長專線，以及推出更多女性友善政策，包括向政



◆九巴推出全港首條女車長專線，全線由專業的女車長駕駛。 香港文匯報記者涂穴 攝

府申請在大型車廠內設立託兒設施，他說：「能夠釋放女性勞動力，對現時人手短缺的行業都有莫大幫助。」

九巴女性友善政策還包括在大型車廠內設有哺乳室，方便媽媽使用。目前，在約一萬名車長中，有8%為女性，九巴期望再聘請大約200名女車長，將比例提升成一成。

港鐵員工今年加薪 2.05% 至 6.15%

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵昨日宣布，今年度加薪方案，非經理級員工基本薪酬加幅為2.05%至6.15%，表現優秀的員工會另獲發工作表現獎，適逢港鐵今年踏入45周年，將向合資格員工發放酌情特別獎金及一次性特別獎金，相當於1.55至2.22個月的薪金。香港鐵路總工會指，絕大部分員工加薪幅度達4.1%或以上，貼近於5月時所提出的加幅，認為加幅可以接受。惟香港鐵路工會聯合會指，與要求加薪6%的預期有落差，希望公司增加夜間津貼金額，吸引維修人員留任。

單身全職員工可選一親友免費乘車

港鐵表示，公司有既定及行之有效的薪酬檢討機制，每年審慎考慮公司業績、市場及經濟環境、薪酬趨勢調查結果等，釐定薪酬調整幅度。港鐵今年亦引入新福利及優化津貼項目，包括為單身全職員工，增設「1+1」八達通卡免費乘車優惠，讓合資格單身全職員工可選擇提名一位親友，享用免費乘車福利。

據悉，所有評級第一級員工不獲加薪及酬情獎金等，第二級加薪2.05%；第三級加4.1%；第四級加4.9%，最高的第五級可加6.15%。而約有八成半員工考核成績達第3級；約三成半達第4級；約一成工作表現超出標準，屬第五級。

另外，評級一至五級的員工，均可獲相等於0.45月薪的45周年特別獎金，第三至五級員工可獲其他獎金，按評級獲相等於1.55、1.88及2.22個月的薪酬獎金。

香港鐵路工會聯合會早前要求薪酬加幅不低於6%，該會會務主任兼發言人林偉強指，很多員工入行一兩年便離職，而近五六年，於七八月是最多年資短的員工離職，他們領取獎金後就會離開。

他又指，夜更員工是鐵路維修的重要成員，要在黃金兩小時內完成工作壓力大，希望公司調整夜更津貼，吸引年輕人加入，訂立長遠有策略的薪酬機制。

香港鐵路總工會則認為，本年度加薪幅度可接受，但期望港鐵公司在加票價及客運量持續上升，以及經常盈利及物業收入增長可觀之同時，未來繼續改善員工薪酬待遇。

運輸業次輪849外勞配額完成審批

香港文匯報訊（記者 費小燁）運輸業輸入勞工計劃——公共小巴/客車行業（計劃）第二輪申請審批工作已經完成，全數125宗有效申請均被確認為合資格申請。由於合資格的申請配額數量多於在第二輪可發放的配額總數（即849個剩餘配額），配額按比例分配予合資格的申請人。

該計劃的第二輪申請期共接獲129宗涵蓋公共小巴司機及客車司機的申請，涉及1,473個輸入勞工配額（配額），其後有4宗申請被撤回。運輸署已於昨日向所有申請人發信通知申請結果。

運輸署發言人指出，由於其中7宗申請未能符合全職本地員工與輸入勞工比例的要求，

其合資格的申請配額數量須作出相應下調。在獲批的849個剩餘配額中，公共小巴司機佔467個，本地客車司機及跨境直通巴士司機分別佔228個及154個。

發言人表示，約80%首輪申請的輸入勞工已抵港，並在取得相關駕駛執照及完成路線培訓後陸續投入駕駛工作。