

2005 年 7 月 13 日

資料文件

立法會
規劃地政及工程事務委員會

經修訂的《土地（雜項條文）條例》
對掘路工程的影響

目的

經修訂的《土地（雜項條文）條例》（“修訂條例”）實施至今已逾一年。在此時刻，對其成效檢討是適合的。本文藉著若干主要表現指標，就修訂條例實施前 12 個月和實施後 12 個月的情況，向立法會報告檢討結果。

背景

2. 2002 年 4 月 24 日，政府當局向立法會提交一項條例草案，修訂《土地（雜項條文）條例》，目的在於加強管制掘路工程，及收回處理及執行挖掘准許證相關工作所涉及的行政費用，和無理的延誤所引致的經濟成本。條例草案於 2003 年 5 月 22 日通過，而修訂條例則於 2004 年 4 月 1 日生效。

3. 根據修訂條例，在未批租土地上進行的挖掘工程，如工程所在之處屬路政署負責維修的街道，必須由路政署署長發出挖掘准許證。至於其他未批租土地上的挖掘工程，則由地政總署署長發出挖掘准許證。本文只涉及由路政署維修的街道。

最新情況

挖掘准許證的數目和有效期

4. 修訂條例生效後，掘路工程數目較從前減少（政府部門的減幅為 31%，私營界別的減幅為 37%，而整體減幅則為 33%，詳情請參閱表 1），至於平均的挖掘准許證批准有效期，亦較過往為短（在 03-04 財政年度為 50.7 日，在 04-05 年度則為 34.5 日，減幅為 32%）。

表 1

	發出的挖掘准許證 (宗數)		變化的百分比 (%)
	03-04	04-05	
政府	42 095 ⁽¹⁾	29 011	-31.1
私營界別	18 787	11 782	-37.3
合計	60 882	40 793	-33.0

註(1) 由於在修訂條例實施前，發給路政署承建商的施工令可視作挖掘准許證，故此 10 172 張挖掘准許證和 31 923 份由路政署發出的施工令可合併為一個數字，以便作出比較。

5. 我們須注意，除了發出的挖掘准許證數目及其平均有效期有所下降外，批准延期的個案宗數及平均延期日數亦大幅下降。下面表 2 就這兩方面比較了修訂條例實施前 12 個月和實施後 12 個月的情況。這成果是因為路政署在修改土地（雜項條文）條例的同時，已與業界共同擬定了劃一並按個別工種調整的評估方法，這些評估方法已證實相當有效，不僅縮短挖掘准許證的有效期，還令到須要延期的個案大幅減少 92%。此外，平均延期日數亦由 58.2 日減至 37.6 日，減幅為 35%。

表 2

	准予延期的個案宗數		變化的百分比 (%)	准予延期的平均宗數		變化的百分比 (%)
	03-04	04-05		03-04	04-05	
政府	3 157	411	-87.0	69.8	29.5	-57.7
私營界別	6 383	386	-94.0	52.4	46.2	-11.8
合計	9 540	797	-91.6	58.2	37.6	-35.4

6. 當局發出挖掘准許證的數目，會因下列情況轉變而時有增減：如經濟活動水平、社會對公用設施的需求、道路網絡及地底各種公用設施的損耗。路政署會繼續嚴格控制所發挖掘准許證的數目及其有效期，盡量減少掘路工程對公眾的滋擾。

挖掘准許證費用及經濟成本

7. 04-05 財政年度收到的挖掘准許證費用，以及收回的經濟成本分項數字載於下面表 3 及表 4。截至目前為止，並沒有人就經濟成本，根據修訂條例第 10M 條的規定，向覆核委員會提出覆核要求，或向行政上訴委員會提出上訴。該年度內，須支付經濟成本的延誤，共有 2 733 日，約佔獲批挖掘准許證有效期日數總計的約 0.2%。我們認為整體的延誤情況屬已獲有效控制，而收回經濟成本的做法亦成爲有效阻嚇，以鼓勵持准許證人加強對掘路工程的管理。

表 3

	挖掘准許證費用(百萬元)
政府	79.73
私營界別	43.67
合計	123.40

表 4

	經濟成本(百萬元)
政府	2.02
私營界別	2.83
合計	4.85

表現

8. 此外，如載於表 5 及表 6，遵守准許證條件的情況明顯得到改善，而損毀公用設施的情況亦大幅減少，不過，閒置工地的數量則出現輕微上升（表 7）。“閒置工地”有所增加，主要是受到首兩季的較高數字影響。其後季度閒置工地數目已下跌至約 0.3%，即與前一年相若的水平。

表 5

	違反准許證條件個案(%)	
	03-04	04-05
政府	11.9	1.8
私營界別	13.2	2.4
整體	12.4	2.1

表 6

	損毀公用設施個案 (宗數)		變化的 百分比 (%)
	03-04	04-05	
政府	307	184	-40.1
私營界別	222	183	-17.6
身份不明人士	43	9	-79.1
合計	572	376	-34.3

表 7

	閒置工地(%)	
	03-04	04-05
政府	0.3	0.5
私營界別	0.2	0.5
整體	0.3	0.5

9. 當局進行審核巡查的次數增幅達 21%：04-05 年度內巡查達 89 129 次相比 03-04 年度（修訂條例獲得通過前）的 73 875 次。我們預期，當修訂條例所帶來的管理文化開始扎根，並成為掘路工程的一般規範時，審核巡查便可減少。

制裁

10. 下面表 8 載列了於修訂條例生效後首年發出的傳票數量及定罪數目；仍有部分個案尚待法庭處理。

表 8

	傳票[定罪個案] (宗數)			
	持准許證人	指定 持准許證人	承判商	合計
政府工程	1*	0	1[1]	1[1]
私營界別工程	12[4]	2[1]	12[3]	26[8]
合計	12[4]	2[1]	13[4]	27[9]

* 註：該宗個案已按照修訂條例第 2A 條的規定，向環境運輸及工務局局長報告。

觀察所得

11. 由於所有表現指標均顯示改善，總括而言，我們認為修訂條例非常成功。

環境運輸及工務局

2005年7月