

二零零七年三月二十六日會議
討論事項

立法會環境事務委員會

2004 年廢物處置(指定廢物處置設施)(修訂)規例及
廢物處置(建築廢物處置收費)規例

有關建築廢物處置收費計劃的進度報告

目的

當局由二零零六年一月二十日起徵收建築廢物處置收費，本文件載述推行建築廢物處置收費計劃(計劃)的最新進度，並向委員匯報計劃的檢討結果。

背景

2. 推行計劃的賦權法例，即《2004 年廢物處置(修訂)條例》，在二零零四年七月二日獲立法會通過；兩條附屬規例在二零零五年一月五日通過。計劃已在二零零五年十二月一日實施，當局由二零零六年一月二十日起徵收建築廢物處置收費。

3. 計劃的特點概述如下：

(a) 不同的指定廢物處置設施(即堆填區、篩選分類設施和公眾填料接收設施)可按下列收費率接收各類建築廢物：

指定廢物處置設施	接收的建築廢物種類	每公噸收費 ¹
堆填區 ²	含有按重量計不多於50%的惰性建築廢物 ³	125元
篩選分類設施	含有按重量計多於50%的惰性建築廢物	100元
公眾填料接收設施	全屬惰性建築廢物	27元
離島廢物轉運設施 ²	含有任何比率的惰性建築廢物	125元

- (b) 規定主要廢物產生者(即承辦價值 100 萬元或以上建造工程合約的承判商)，必須為有關合約開立專用的繳費帳戶，直接向政府支付建築廢物處置費用；
- (c) 規定其他廢物產生者(包括價值少於 100 萬元的建造工程合約和一般建築廢物處置安排)，必須開立一般繳費帳戶，直接向政府支付建築廢物處置費用；以及
- (d) 在計劃實施前，即在二零零五年十二月一日前已經批出或截標的建造工程合約，可獲豁免繳費。

4. 當局成立了三方工作小組⁴，以便與業界保持緊密聯絡，從而加深他們對計劃的了解，以及商討和制訂推行計劃的運作細節。該小組由二零零四年九月至二零零六年年底，共舉行了 14 次會議。

¹ 除離島廢物轉運設施外，最低收費為 1 公噸(載量如不足 1 公噸，亦會作 1 公噸計算)，超過 1 公噸的廢物載量以每 0.1 公噸計算收費。離島廢物轉運設施的收費為每 0.1 公噸 12.5 元，最低收費為 0.1 公噸。

² 如廢物載量含有建築廢物及其他廢物，計算收費時，該載量會視作完全由建築廢物組成。

³ 惰性建築廢物指石塊、瓦礫、大石、土、泥、沙、混凝土、瀝青、磚、瓦、砌石或用過的膨潤土。

⁴ 三方工作小組由建築業和廢物運輸商代表組成，成員包括香港地產建設商會、香港建造商會、香港建築業承建商聯會、承建商授權簽署人協會有限公司、香港建造業分包商聯會、港九及新界夾斗車商會、香港泥頭車司機協會、香港廢物處理業協會、香港九龍的士貨車商會有限公司、汽車交通運輸業總工會和環保工程商會。

最新進展

5. 該計劃是按照“污染者自付”原則推出的減廢措施。計劃提供經濟誘因，鼓勵建築廢物產生者減少建築廢物，以及把建築廢物篩選分類、循環再造及再用。在業界協助下，計劃在二零零五年十二月一日順利推出。自二零零六年一月二十日開始徵費以來，計劃一直運作暢順。截至二零零六年年底，堆填區、篩選分類設施及公眾填料接收設施合共處置的建築廢物量，平均每日 21,800 公噸，與二零零五年的平均每日 29,100 公噸比較，整體減少約 25%。於三個堆填區處置的建築廢物量，亦由平均每日 6,600 公噸減至 4,000 公噸，減幅近 40%。分項數字載於附件 1。

6. 為了加強管理公營機構產生的建築廢物，政府在二零零五年十二月實施新規定，要求所有公共工程合約的承判商擬備及推行環境管理計劃。根據環境管理計劃，承判商必須按照相關的合約條款及繳款項目，安排及在工地為建築廢物篩選分類。此外，政府亦與建造業商討⁵，為私營機構訂立適當的廢物管理措施。上述廢物處置設施處置的建築廢物量有所下降，這方面的工作發揮了一定作用。

7. 處理帳戶申請的工作暢順有效。截至二零零六年年底，環境保護署(環保署)收到超過 12,500 份開戶申請，包括約 9,100 份(73%)豁免繳費帳戶申請；1,100 份(9%)建造工程合約價值 100 萬元或以上的繳費帳戶申請；以及 2,300 份(18%)價值少於 100 萬元的建造工程合約及一般建築廢物處置安排的繳費帳戶申請。截至二零零六年十二月底，已收取的收費達 5,500 萬元。

8. 在計劃實施同時，環保署已加強執法行動，管制非法棄置建築廢物。二零零六年一月至十二月期間，環保署在棄置建築廢物的黑點進行約 5,000 次例行檢查及埋伏監視。在非法棄置建築廢物的個案中，共有八宗按照《廢物處置條例》被定罪，及發出六張定額罰款通知書。此外，我們與其他政府部門及私營機構(包括物業管理界)緊密聯絡，採取措施防止非法傾倒廢物。二零零六年投訴非法棄置廢物的個案顯著增加，由二零零五年的 365 宗增至二零零六年的 1,587 宗(二零零六年一月二十日至十二月三十一日期間共有 1,546 宗)，但大部分投訴個案僅涉及路旁小規模傾倒廢物。二零零六年，政府有關部門⁶處理的非法棄置建築廢物量每日平均約 35 公噸，約佔指定廢物處置設施每日處置的建築廢物總量的 0.2%。沒有迹象顯示鄉郊或偏遠地區大規模非法棄置廢物活動增加。

⁵ 由前臨時建造業統籌委員會(即現時的建造業議會)轄下的專責小組與業界討論。

⁶ 政府有關部門包括路政署、食物環境衛生署、漁農自然護理署、地政總署及土木工程拓展署。

9. 為了向業界發出明確的信息，讓他們知道社會大眾亦會密切注意有關情況，環保署現正制訂一個檢舉非法棄置建築廢物的試驗計劃。該計劃會在選定的地區(例如有大量非法棄置廢物投訴的地區)試行。環保署會宣傳該計劃，並在選定地區招募檢舉員。該項試驗檢舉計劃預計在二零零七年稍後時間推出。

10. 政府已擬備執法行動指引，防範在指定廢物處置設施違規棄置建築廢物。當局會派員作例行檢查，管制違規把建築廢物冒充都市固體廢物，企圖在堆填區棄置。截至二零零六年十二月，約 350 車聲稱都市固體廢物被揭發載有建築廢物，約佔同期建築廢物接收總量的 0.14%；有關車輛被拒進入堆填區。環保署在堆填區的檢查行動中共發出 26 份書面警告及 104 次口頭警告。此外，土木工程拓展署亦針對把混合建築廢物運往公眾填料接收設施的使用者發出六封警告信。我們會繼續嚴密監控，防範違規行爲。

11. 整體來說，計劃成功推行，並視為有效減少建築廢物的措施。

檢討與業界有關的事宜

12. 計劃運作六個月後，政府聯同業界就計劃實施前或實施期間業界關注的事項進行檢討，該等事項包括：

- 建築廢物的接收準則；
- 建築廢物的定義；
- 處理開立帳戶的申請和發出載運入帳票的安排⁷；
- 把載運入帳票和運載記錄票合而為一⁸；
- 按金水平；
- 以船隻運送公眾填料；
- 在新界東北區增設篩選分類設施；以及
- 將軍澳篩選分類設施的服務時間。

13. 檢討結論是，計劃的運作大致上快捷有效。我們亦已透過三方工作小組就檢討結果諮詢業界。檢討結果，以及為提高計劃整體運作效率而可加以改善之處摘錄如下。

⁷ 為實行收費計劃，環保署已根據《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》設立載運入帳票制度，每名登記帳戶持有人會獲環保署發出載運入帳票。每車廢物應有一張有效的載運入帳票，才可在指定廢物處置設施處置建築廢物。

⁸ 為管制非法棄置建築廢物，政府曾發出有關設立運載記錄制度的內部技術通告[ETWB(Works) 31/2004]，以確保公共工程合約產生的每車建築廢物均會運往該等合約的工程師代表指定的處置設施處置。運載記錄制度是藉工程師代表發出的運載記錄票運作。

建築廢物的接收準則

14. 根據《廢物處置(指定廢物處置設施)(修訂)規例》(規例)第 3A(3)條，政府已把接收準則刊憲(見二零零五年十二月五日憲報第 6395 公告)。準則主要以不同種類的車輛所載廢物淨重量除以許可車輛總重的比例(廢物淨重量／許可車輛總重比例)為基礎。檢討結果指出，該等準則大致上切合實際。業界現已熟習該等準則，並認為準則可以接受。因此，檢討的結論是繼續採用現時的接收準則。

15. 不過，曾出現特殊情況，有些車輛運載全屬竹枝、木塊和木料等非惰性物料，而載量符合上述在篩選分類設施處置的接收準則。由於該等物料無法分類，在篩選分類設施處置該等物料，會對設施的運作效率造成不良影響。檢討的結論是，當局可修訂有關的憲報公告，容許運載全屬非惰性物料的車輛把該等廢物運往堆填區處置。

建築廢物的定義

16. 業界已熟知根據計劃有關建築廢物的定義，並熟習有關管理和處置廢物的安排。檢討期間業界並無特別就相關定義表示關注，只提出由混凝土拌合廠棄置的混凝土，應否納入建築廢物的定義。根據法律意見，該類廢物未必可視為相關條例和規例界定的建築廢物。政府現正與業界商討把該類廢物視作非建築廢物接收。長遠來說，政府會考慮修訂相關條例／規例，把該類廢物納入建築廢物的定義。

處理開立帳戶的申請和發出載運入帳票的安排

17. 我們已全面檢討處理開立帳戶申請和發出載運入帳票的程序，以及各款申請表格和載運入帳票的設計。我們檢討的結論是，有關程序妥當，但有可改善之處，例如在申請表夾附指引單張及證明文件核對清單；略為修訂申請表格；就已清繳費用的帳戶精簡補充載運入帳票的程序。

把載運入帳票和運載記錄票合而為一

18. 載運入帳票及運載記錄票分別為兩個目的不同的廢物管理制度而設，但格式十分相似。業界要求將兩個制度合而為一，以簡化委託人、承判商工地人員及運輸商須要辦理的手續。政府現正着手制訂兩個制度合併的細則和安排，擬訂運作安排後，即會再行諮詢業界。

按金水平

19. 我們已檢討繳費帳戶兩級按金制度⁹的運作，以及對所有繳費帳戶採用劃一按金比率的可行性。檢討結果顯示，按廢物處置設施接收的平均每車廢物載量計算，每張載運入帳票的平均收費約為 450 元¹⁰，較現時收取的按金為高。我們可考慮提高按金水平，以保障政府的收入。然而，鑑於出現壞帳的情況極少¹¹，我們認為現行按金水平足以防範壞帳風險。此外，二級制度運作令人滿意，業界沒有要求對所有繳費帳戶採用劃一收費率。因此，我們的結論是，應沿用現時的兩級制度及按金水平。

以船隻運送公眾填料

20. 我們亦已檢討以船隻運送隋性建築廢物往公眾填料接收設施的程序。檢討結果顯示，程序快捷有效。業界對既定程序並無意見。

在新界東北區增設篩選分類設施

21. 目前，將軍澳和屯門各設一個篩選分類設施。不過，廢物運輸商要求在新界東北區(以位於打鼓嶺的新界東北堆填區附近為佳)增設一

⁹ 就價值 100 萬元或以上的建造工程合約而言，繳付最低按金 15,000 元後可獲發 200 張載運入帳票。如欲增發入帳票，須按比例加付按金。就價值 100 萬元以下的建造工程合約及一般建築廢物處置安排而言，每張入帳票須付按金 300 元。

¹⁰ 分項數字如下：

指定廢物處置設施	指定廢物處置設施接收的廢物載量	收費總重量 (公噸)	每次載量的平均收費重量 (公噸)	每次載量的平均收費 (元／載量)
離島廢物轉運設施				
施	44,663	40,684.60 ^b	0.91	114
堆填區	327,403	1,371,970.90 ^c	4.19	524
篩選分類設施	168,233	1,462,149.40 ^d	8.69	869
公眾填料接收設施				
施	524,372	6,063,172.40 ^e	11.56	312
合計	1,064,671 ^f	8,937,977.30	8.40	457 ^f

[截至二零零六年十二月底]

$[f = [(b \times 125 \text{ 元}) + (c \times 125 \text{ 元}) + (d \times 100 \text{ 元}) + (e \times 27 \text{ 元})] \text{ 除以 } a]$

¹¹ 截至二零零六年十二月底，共有三宗壞帳個案，欠款額合共 15,000 元。

個同類設施，以應付需求，處置須要篩選分類的建築廢物。政府曾進行分析，以評估這方面的需求。檢討結果顯示，來自新界東北區須運往該兩個篩選分類設施處置的建築廢物量極少，平均每日只有約 25 車次(每日約 200 公噸)，兩個現有篩選分類設施的處理量足以應付需求。增設一個同類設施的成本效益備受質疑。政府的結論是，並無充分理據證明有必要增設一個篩選分類設施。

將軍澳篩選分類設施的服務時間

22. 將軍澳建築廢物篩選分類設施以往的服務時間為上午八時至晚上九時，關閉時間以更改合約條文方式暫時延長至晚上十一時，以配合毗鄰新界東南堆填區的服務時間。不過，將軍澳篩選分類設施晚上九時至十一時的使用率十分低，在兩個小時內平均車次不足十次。雖然政府認為延長服務時間的成本效益極低，但考慮到業界的要求，我們會繼續監察晚上九時至十一時的使用率，稍後會檢討有關情況。

徵詢意見

23. 請委員注意上文所述的最新進度和檢討結果。

環境保護署
二零零七年三月

建築廢物處置收費計劃實施前後
各個指定廢物處置設施每日處置的建築廢物量分項數字
[截至二零零六年十二月三十一日]

指定廢物 處置設施	收費實施前 (2005年1月1日至 12月31日) [a]	收費實施後 (2006年1月20日至12月31日) [b]	減幅 [c]=[{[a]-[b]}/{[a]}]
堆填區	每日 6,600 公噸	每日 1,200 公噸 (不包括來自兩個篩選分 類設施每日 2,800 公噸的 建築廢物)	~ 40% (包括來自兩 個篩選分類設 施經篩選的建 築廢物)
篩選分類 設施	不適用	每日 4,200 公噸 ¹²	-
公眾填料 接收設施	每日 22,500 公噸	每日 16,400 公噸 (不包括來自兩個篩選分 類設施每日 1,200 公噸的 建築廢物)	-
總計	每日 29,100 公噸	每日 21,800 公噸	~ 25%

¹² 其餘建築廢物會再用或暫時在篩選分類設施存放。