

二零零零年十二月五日  
討論文件

立法會環境事務委員會

《廢物處置條例》(第 354 章)

修訂《廢物處置(廢物轉運站)規例》

目的

本文件請委員就修訂《廢物處置(廢物轉運站)規例》(第 354 章)發表意見，修訂的內容為：

- (a) 開放港島西廢物轉運站接收私營廢物收集商運送的都市固體廢物；
- (b) 將港島西廢物轉運站服務收費定為每公噸 40 元；
- (c) 調低港島東廢物轉運站的收費至每公噸 40 元；以及
- (d) 調低西九龍廢物轉運站的收費至每公噸 30 元。

背景資料

2. 廢物轉運站是一項廢物管理設施，都市固體廢物在該處壓縮，再運往堆填區處置。本港現時共有七個廢物轉運站，分別是港島東廢物轉運站、港島西廢物轉運站、西九龍廢物轉運站、九龍灣廢物轉運站、沙田廢物轉運站、北大嶼山廢物轉運站及離島廢物轉運站(請參閱附件所載的廢物轉運站分布圖)。這個轉運網絡有助平衡各堆填區的負荷，並可紓緩廢物收集車輛因長途運送廢物而引起的交通及環境問題。

3. 廢物轉運站由環境保護署(環保署)所委聘的私營承辦商負責營運。政府按照每月由廢物轉運站所處理的廢物數量和廢物轉運站合約所訂明的付款表，向廢物轉運站承辦商支付費用。

4. 在港島西廢物轉運站、西九龍廢物轉運站及北大嶼山廢物轉運站啓用之前，廢物轉運站的處理量只足夠處理政府廢物收集車輛所運送的廢物。隨著該三個廢物轉運站相繼於一九九七及一九九八年啓用，廢物轉運站網絡便有足夠容量處理私營廢物收集商所收集的廢物。一九九八年，港島東廢物轉運站、西九龍廢物轉運站、北大嶼山廢物轉運站及離島廢物轉運站均已開放處理私營

收集商收集的廢物。基於特殊情況，其餘三個廢物轉運站仍限於處理政府廢物收集車所收集的廢物<sup>1</sup>。

## 廢物轉運站的收費

5. 爲了配合上述的發展，政府實施一項收費計劃。《廢物處置(廢物轉運站)規例》(第 354 章)開列了港島東廢物轉運站、西九龍廢物轉運站及北大嶼山廢物轉運站處理廢物的收費，這些收費是根據處理私營廢物收集商運送廢物所增加的開支而釐定的。此外，爲免公營及私營的廢物收集車在上午引起交通擠塞，政府亦訂立了繁忙時間收費。由於離島並無其他處置廢物的場地，因此離島廢物轉運站不徵收費用。

## 修訂的需要

6. 一九九九年，每日約有 9,270 公噸都市固體廢物運往堆填區處置，其中約有三分之一是由私營廢物收集商所收集，而只有約 107 公噸(3.4%)來自廢物轉運站。在設計上，廢物轉運站每日可處理共 8,500 公噸的都市固體廢物，而實際上每日只需處理約 5,120 公噸廢物，佔處理總量的 60%，使用率仍有改善的空間。

## 減費的理據

7. 使用廢物轉運站服務純屬自願性質。廢物轉運站的收費必須低於直接把廢物送往堆填區的運作成本，私營廢物收集商才會使用廢物轉運站。如果要吸引更多私營廢物收集商使用廢物轉運站，我們便須減低廢物轉運站的收費。同時，我們亦須確保減低收費不會加重納稅人的負擔。

8. 在收費水平方面，我們須注意，堆填區的運作成本各有不同。簡而言之，新界東南堆填區的運作成本稍微高於新界西堆填區<sup>2</sup>。在港島東廢物轉運站和西九龍廢物轉運站處理的廢物，均運往新界西堆填區。因此，如果由新界東南堆填區轉運往這兩個廢物轉運站的廢物量增加，便等於把這些廢物由新界東南堆填區轉

---

<sup>1</sup> 港島西廢物轉運站毗鄰道路不足以應付日益增加的廢物收集車流量，因此該站沒有開放給私營廢物收集營使用。沙田廢物轉運站沒有剩餘的處理量，因此沒有開放使用。至於九龍灣廢物轉運站鄰近新界東南堆填區，收費必須訂於較低的水平，才能夠吸引私營廢物收集商使用，因此，政府也沒有開放這個站，以免納稅人承擔額外費用。就成本來說，由於在九龍灣處理的廢物不會運往新界西堆填區，因此不能節省成本，情況有別於港島東廢物轉運站、港島西廢物轉運站和西九龍廢物轉運站(請參閱下文第 8 段)。

<sup>2</sup> 堆填區的運作成本按每月的廢物接收量而有所增減。新界東南堆填區和新界西堆填區處理的廢物，平均每公噸的運作成本分別是 59 元和 52 元。

移到新界西堆填區，因而可節省政府的成本，以及紓緩新界東南堆填區的壓力(這個堆填區將最早填滿)。

9. 因此，我們建議把港島東廢物轉運站和西九龍廢物轉運站的收費，分別減至每公噸 40 元和 30 元。由於在廢物轉運站為私營廢物收集商提供服務的收費減少，而成本增加，因此政府的收入會相應減少。不過，因該兩個廢物轉運站使用率較高而增加的收入，以及因廢物由新界東南堆填區轉移到新界西堆填區而節省的開支，均足以抵銷這筆數額。

10. 我們也藉此機會檢討繁忙時間附加費的成效。過往的紀錄顯示，即使繁忙時間收費提高，使用者也不會因而放棄在上午使用廢物轉運站。另一方面，私營廢物收集商在繁忙時間使用服務，並不會影響政府廢物收集車在站內的操作。因此，我們建議劃一繁忙時間和非繁忙時間的收費。

#### 開放港島西廢物轉運站的理由

11. 港島西廢物轉運站於一九九七年啓用，其設計處理量約為每日 1 000 公噸，現時的使用率約為設計處理量的 50%。在該站處理完畢的廢物均運往新界西堆填區。過往由於毗鄰的道路網絡未完成，無法應付再高的交通流量，因此港島西廢物轉運站過去三年並未開放給私人廢物收集商使用。現在，有關的道路改善工程已經完竣。鑑於該站的廢物處理量尚未飽和，附近道路的交通容量又有所改善，加上廢物在處理後可由新界東南堆填區分流至新界西堆填區，我們認為現時適宜開放該站予私營廢物收集商使用。我們建議該站的服務費訂於與港島東廢物轉運站<sup>3</sup>同一水平。

#### 對堆填區收費的影響

12. 廢物轉運站的服務費只包括廢物轉運站的收費，而不包括堆填區的收費。堆填區收費計劃實施後<sup>4</sup>，廢物轉運站使用者除支付廢物轉運站服務費外，還須支付堆填區費用。

---

<sup>3</sup> 服務費設於同一水平，港島區的私營廢物收集商便會選用較近的廢物轉運站。這有助達到我們的目標，即縮短廢物收集車在市區道路行走的車程。

<sup>4</sup> 當局正在與有關行業商議，以訂定堆填區收費計劃的細則。

## 修訂《廢物處置(廢物轉運站)規例》

13. 上述建議可透過修訂《廢物處置(廢物轉運站)規例》附表實施。

### 環境效益

14. 廢物轉運站把大批廢物運往三個堆填區。這些轉運站在設計和運作上符合很高的環境標準，而且有助使用者大大縮短運送廢物的車程。廢物收集車在路上造成的環境問題會隨之減少，堆填區一帶道路的交通負荷也會因而減輕。

### 對財政的影響

15. 隨着港島東廢物轉運站和西九龍廢物轉運站減收費用，以及港島西廢物轉運站開放給私營廢物收集商使用，廢物轉運站的整體使用率將會增加。我們預計，因使用率提高而帶來的收益，以及因廢物由新界東南堆填區轉移到新界西堆填區而節省的成本，可抵銷減費的影響。

### 諮詢

16. 政府已就上述建議，諮詢港、九、新界廢物收集車主聯會和環保工程商會。兩個組織都歡迎廢物轉運站減收費用的建議。此外，政府也就開放港島西廢物轉運站給私營廢物收集商使用的建議，於二零零零年十月十九日諮詢中西區區議會。議員並不反對這項建議，但要求在計劃實施三至六個月後，檢討有關情況。

### 建議

#### 17. 現建議

- 港島東廢物轉運站的收費應由繁忙時間的每公噸 85 元和非繁忙時間的每公噸 60 元，減至每公噸 40 元(第 9 段)；
- 西九龍廢物轉運站的收費應由繁忙時間的每公噸 65 元和非繁忙時間的每公噸 50 元，減至每公噸 30 元(第 9 段)；
- 開放港島西廢物轉運站，供私營廢物收集商使用(第 11 段)；
- 使用港島西廢物轉運站的費用應定為每公噸 40 元(第 11 段)；以及

- 修訂《廢物處置(廢物轉運站)規例》附表，以實施上述建議(第 13 段)。

我們計劃於二零零一年初實施這項建議。

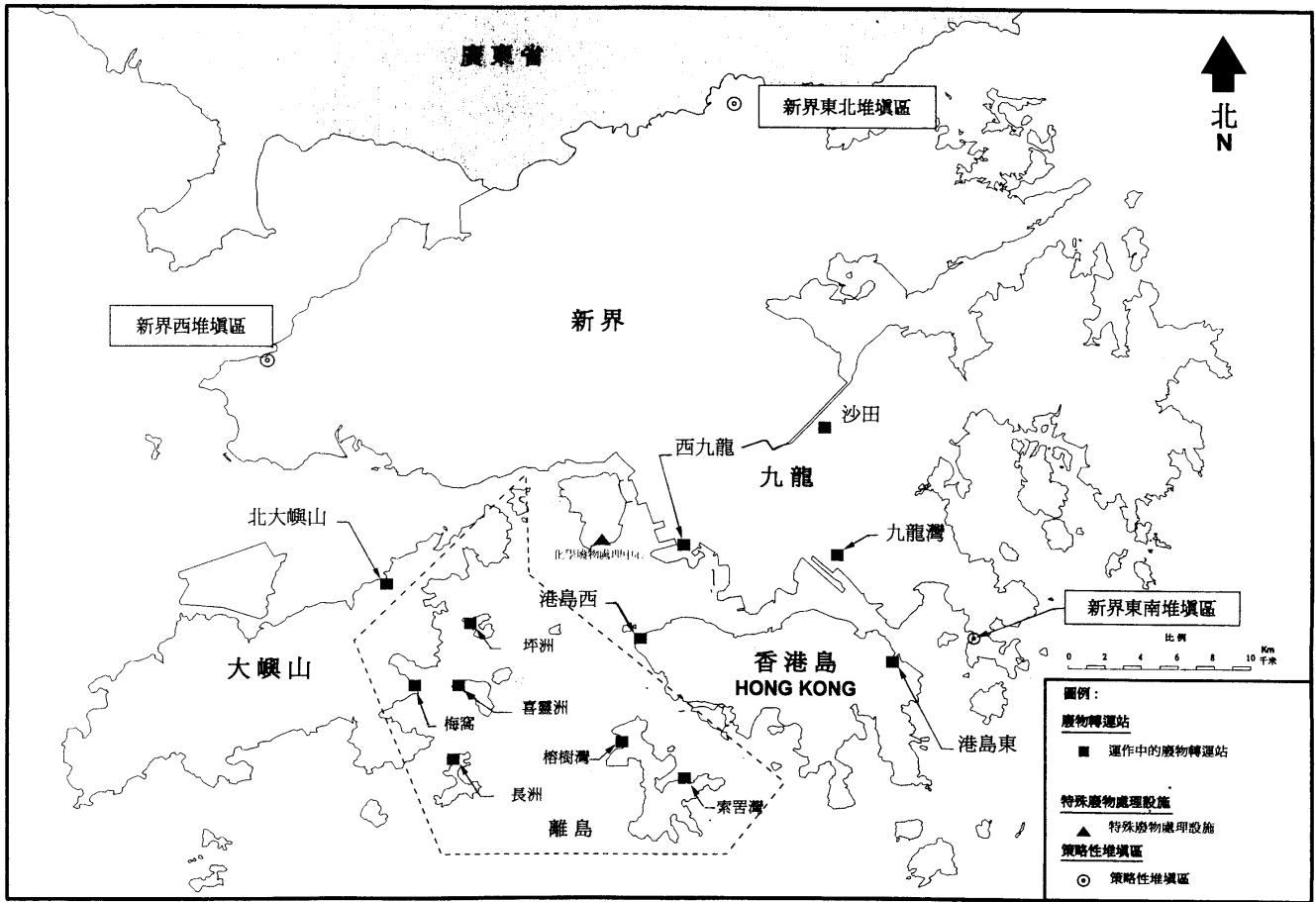
#### 徵求意見

18. 請委員就上文第 17 段的建議發表意見。

環境食物局  
二零零零年十二月

廢物轉運站分布圖

附件



Data.Prz \ 200043A(CHINESE).Prz  
Updated on NOV 2000