

立法會參考資料摘要

《廢物處置條例》（第 354 章） 《2001 年廢物處置（廢物轉運站）（修訂）規例》

引言

A 在二零零一年二月廿七日的會議上，行政會議建議，行政長官指令《2001 年廢物處置（廢物轉運站）（修訂）規例》（載於附件 A）應提交立法會。

背景和論據

概況

B 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，然後大批運往堆填區處置。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。這些廢物轉運站的分布圖載於附件 B。建立轉運站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，而合約中亦訂定了最低款額。

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，轉運站的處理量是頗為緊絀的，僅足以處理政府廢物收集車輛所運送的廢物。隨着該三個廢物轉運站相繼於一九九七年及一九九八年投入運作後，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供處置私營收集商的

廢物。至於其餘三個廢物轉運站，因為各有本身的特殊情況，所以未能開放給私營廢物收集商使用¹。

5. 為了配合上述發展，政府實施了一項收費計劃。《廢物處置（廢物轉運站）規例》(第 354 章附屬法例)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。政府把收費定於這些水平，旨在使私營廢物收集商能夠在有利經營的條件下把廢物運送到轉運站處理，同時亦要使政府在處理私營廢物收集商運來的廢物時，能夠至少收回邊際成本²。此外，為免廢物收集車在上午引起交通擠塞，政府亦訂立繁忙時間收費。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。

6. 在二零零零年，每日平均有 9 730 公噸都市固體廢物運往堆填區處置，其中約有三分一由私營廢物收集商所收集，但當中卻只有約 120 公噸(3%至 4%)是從廢物轉運站運來。在設計上，廢物轉運站每日可處理共 8 500 公噸，而現時它們實際上每日只處理約 5 120 公噸廢物，僅佔處理總量的 60%。因此，使用率仍有改善的空間。

建議

7. 現建議：

(一) 港島東廢物轉運站的收費應由每公噸 85 元(繁忙時間)和每公噸 65 元(非繁忙時間)，減至每公噸 40 元；

(二) 西九龍廢物轉運站的收費應由每公噸 65 元(繁忙時間)和每公噸 50 元(非繁忙時間)，減至每公噸 30 元；

¹ 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商使用。沙田廢物轉運站沒有剩餘的處理量，因此沒有開放使用。九龍灣廢物轉運站則由於鄰近新界東南堆填區，收費必須訂於甚低的水平，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 9 段)。

² 經營廢物轉運站的邊際成本等於政府為處理私營收集商運送的廢物的額外成本。

(三) 港島西廢物轉運站應予以開放，以便處理私營廢物收集商運送的都市固體廢物；以及

(四) 港島西廢物轉運站向私營廢物收集商收取的費用，應定為每公噸 40 元。

減費的理據

8. 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。

9. 在收費水平方面，我們也須注意，堆填區的運作成本各有不同。新界東南堆填區的運作成本稍微高於新界西堆填區。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)。

10. 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提高而增加的收入，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，則足以抵銷這筆數額。

11. 我們也藉此機會檢討繁忙時間收費的成效。過往的記錄顯示，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

12. 港島西廢物轉運站於一九九七年啓用，其設計處理量為每日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。過往由於港島西廢物轉運站毗鄰的道路網絡未完成，無法應付更高的交通流量，因此該站並沒有開放給私營廢物收集商使用。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。我們亦建議該站的服務費訂於與港島東廢物轉運站³同一水平。

對堆填區收費的影響

13. 廢物轉運站的服務費只包括廢物轉運站的收費，並不包括堆填區的收費。堆填區收費計劃實施後，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⁴。

修訂規例

14. 建議的修訂規例條調低港島東廢物轉運站和西九龍廢物轉運站處置廢物的收費，以及加入了港島西廢物轉運站為規例適用的廢物轉運站，並訂明在該轉運站處置廢物的收費。修訂規例將於二零零一年四月廿七日生效。

公眾諮詢

15. 我們已諮詢過港、九、新界廢物收集車主聯會及環保工程商會，他們對減收廢物轉運站服務費用的建議均表歡迎。二零零零年十月十九日，我們就開放港島西廢物轉運站給私營廢物收集商使用的建議諮詢中西區區議會；議員並無反對建議，但要求當局在計劃實施後三至六個月檢討有關情況。二零零零年十一月三十日，我們徵詢過環境諮詢委員會的意見，他們對建議表示支持。二零零零年十二月五日，我們諮詢了立法會環境事務委員會，他們對建議並無異議。

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

⁴ 當局正在與有關行業商議，以訂定堆填區收費計劃的細則。

與《基本法》的關係

16. 律政司認為，修訂規例符合《基本法》的規定。

對人權的影響

17. 律政司認為，修訂規例對人權並無影響。

法例的約束力

18. 有關修訂對《廢物處置條例》目前的約束力並無影響。

對財政和人手的影響

19. 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。在預計的情況下，即該三個廢物轉運站所處理的私營收集商的廢物數量增至每日 474 公噸，因使用率提高而帶來 630 萬元的收益雖不足以抵銷減費所失去的收益以及為私營廢物收集商提供服務所增加的成本，但廢物由新界東南堆填區轉移到新界西堆填區預計每年約可節省 830 萬元成本開支，故預期政府每年在這方面的節省淨額約為 670 萬元。在實施收費建議後，政府在該三個廢物轉運站向私營廢物收集商提供服務所涉及的估計每年邊際成本和收益、堆填廢物成本節省額以及節省淨額摘要，載於附件 C。

20. 因推行建議而引致的額外成本及工作量，將由環保署現有的資源吸納處理。在人手方面則無影響。

對經濟的影響

21. 建議減費預計可以提高廢物轉運站的使用率，以及更有效地善用該等轉運站的廢物處理量。廣義來說，整體經濟會因環境管理方面得到改善而受惠。

對生產力的影響

22. 向私營界別提供廢物轉運服務，將可減低社會的整體運輸成本，既能讓廢物收集商改善運作效率，又可為公眾提供更佳的廢物收集服

務。單位收費下調，將鼓勵私營界別更多使用廢物轉運站的服務，致令政府能以最低的整體成本提高廢物轉運站使用率。據估計，所有廢物轉運站合共處理由私營收集商運送的廢物量，可由每日大約 120 公噸增至 550 公噸。

對環境的影響

23. 廢物轉運站把大批廢物運往三個堆填區，它們在設計和運作上均符合很高的環境標準。使用廢物轉運站將可大大縮短廢物收集車的車程，從而減少該等車輛在路上造成的環境問題。此外，堆填區一帶道路的交通負荷亦可紓緩。

立法程序時間表

24. 立法程序時間表會如下：

在憲報刊登	二零零一年三月二日
提交立法會	二零零一年三月七日
生效日期	二零零一年四月廿七日

宣傳安排

25. 我們會在今日發出新聞稿，並會安排發言人回答傳媒查詢。

查詢

21. 如有查詢，請聯絡環境食物局首席助理局長蔡淑嫻女士（電話：2316 3351）。

環境食物局
二零零一年二月廿八日

《廢物處置條例》

(第 354 章)

《2001 年廢物處置(廢物轉運站)(修訂)規例》

附件

附件 A — 《2001 年廢物處置(廢物轉運站)(修訂)規例》

附件 B — 全港廢物轉運站分布圖

附件 C — 政府每年的預算成本及收入、堆填廢物所節省的成本以及節省淨額摘要

《2001 年廢物處置（廢物轉運站）（修訂）規例》

（由行政長官會同行政會議根據《廢物處置條例》（第 354 章）
第 33 條在諮詢環境諮詢委員會後訂立）

1. 生效日期

本規例自 2001 年 4 月 27 日起實施。

2. 在廢物轉運站處置廢物的收費

《廢物處置（廢物轉運站）規例》（第 354 章，附屬法例）的附表現予修訂 —

- (a) 在第 1(a)項中，廢除 “85” 及 “65” 而均代以 “40” ；
- (b) 在第 1(b)項中，廢除 “0.85” 及 “0.65” 而均代以 “0.40” ；
- (c) 在第 1(c)項中，廢除 “85” 及 “65” 而均代以 “40” ；
- (d) 在第 2(a)項中，廢除 “65” 及 “50” 而均代以 “30” ；
- (e) 在第 2(b)項中，廢除 “0.65” 及 “0.50” 而均代以 “0.30” ；
- (f) 在第 2(c)項中，廢除 “65” 及 “50” 而均代以 “30” ；

(g) 加入 —

- “4. 港島西廢物轉運站, 地址為
港島西區堅尼地城域多利道 88 號
(範圍由編號 90833/SP 15/04 的平面圖劃定)
- (a) 每一廢物載量: 載量為 1 公噸或不足 1 公噸
- (b) 每一廢物載量: 載量超過 1 公噸，每 0.01 公噸收費 \$0.40，餘量不足 0.01 公噸亦作 0.01 公噸計算，每 0.01 公噸收費 \$0.40，餘量不足 0.01 公噸亦作 0.01 公噸計算
- (c) 署長認為有下列情況的每一廢物載量 —
- (i) 確定該廢物載量的實際重量並不切實可行；或

(ii) 確定該
廢物載
量的實
際重量
會引起
公眾衛
生問題

行政會議秘書

行政會議廳
2001 年 月 日

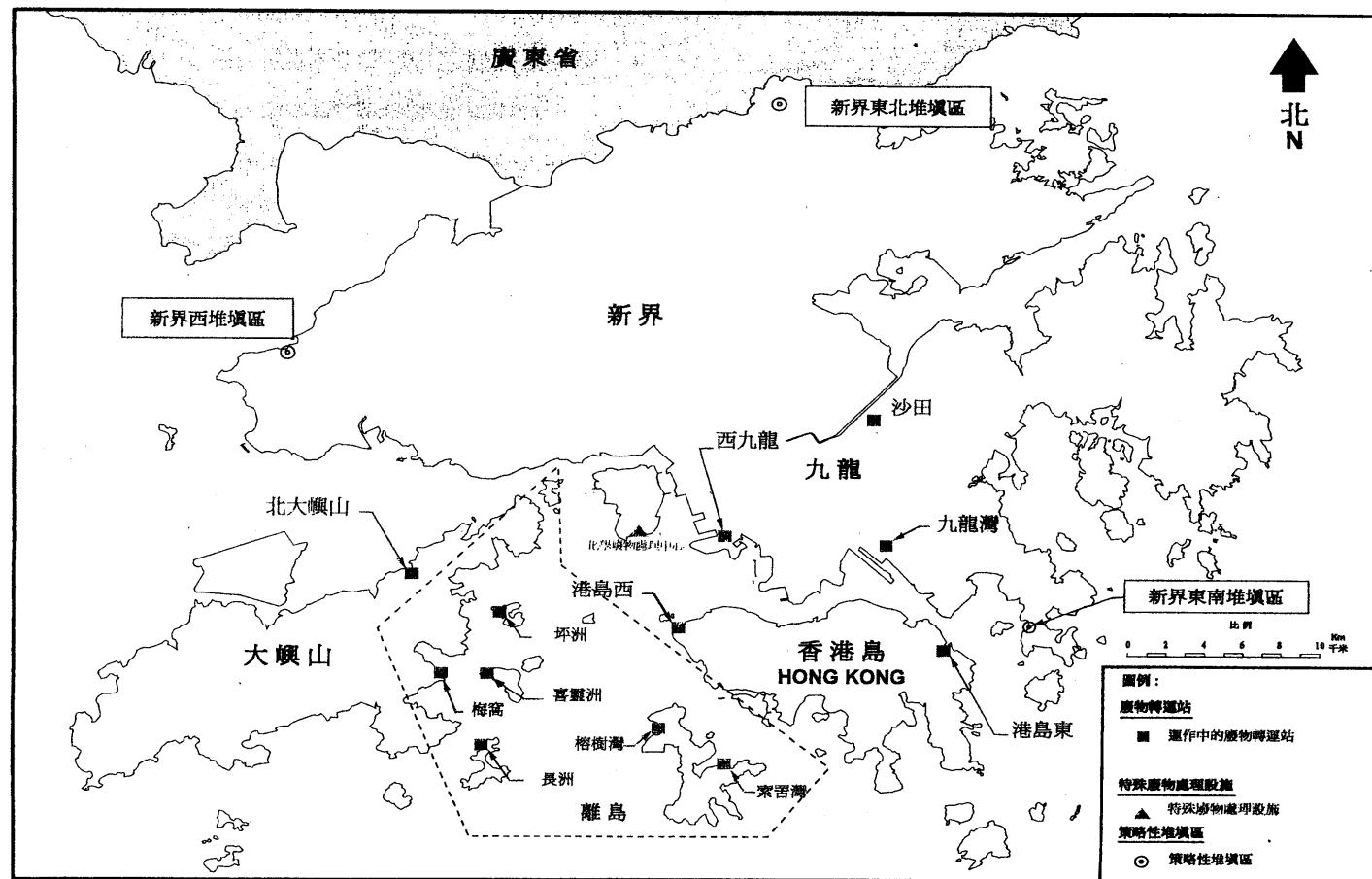
註釋

本規例修訂《廢物處置（廢物轉運站）規例》（第 354 章，附屬法例）（“規例”），以 —

- (a) 調低在港島東廢物轉運站及西九龍廢物轉運站處置廢物的收費
(第 2(a)至(f)條)；及
- (b) 加入了港島西廢物轉運站為規例適用的廢物轉運站，並訂明在該轉運站處置廢物的收費（第 2(g)條）。

廢物轉運站分布圖

附件B



附件 C

廢物轉運站為私營廢物收集商提供服務

實施建議的收費計劃後，政府每年的預算邊際成本及
收入、堆填廢物所節省的成本以及節省淨額*
(按 2000 年 10 月價格計算)

		港島東 廢物轉 運站	西九 龍廢 物轉 運站	港島西 廢物轉 運站	總計
所處理私營收集商的廢物 (公噸/日)	(A)	15	167	292	474
政府的邊際成本(元/公噸)	(B)	51.6	22.4	58.2	-
建議收費(元/公噸)	(C)	40	30	40	-
每年邊際成本(百萬元)	(A)x(B)x365 日=(D)	0.3	1.4	6.2	7.9
每年收入(百萬元)	(A)x(C)x365 日=(E)	0.2	1.8	4.3	6.3
每年堆填廢物所節省的成本 (百萬元)	(F)	0.3	2.9	5.1	8.3
政府的節省淨額(百萬元)	(E)+(F)-(D)	0.2	3.3	3.2	6.7

*有關數字是以預計的情況作為推算的依據，即在實施收費建議後，該三個廢物轉運站所處理私營收集商的廢物數量會增加到每日 474 公噸。