

《 2003 年廢物處置(修訂)(第 2 號)條例草案 》
就二零零四年四月十四日會議討論事項採取的跟進行動

(1) 就以下方面比較香港與海外國家的情況：		
	香港	其他城市／國家
(a) 堆填區收費機制與收費水平	最初建議的收費機制如下： (a) 設立直接付款制度，規定大型廢物產生者(即承接 100 萬元或以上建築工程的主要承建商)開立帳戶，直接向政府繳付廢物處置費用。大型廢物產生者大部分是建築工程承建商，所產生的建築廢物佔全港總數的 70% 至 80% 左右； (b) 餘下 20% 至 30% 的建築廢物主要源自裝修工程。我們建議透過運送廢物往處置設施的廢物運輸商收取費用。 我們現正與業界商討另一個繳費安排，取消現場繳費的安排，而所有費用均須透過帳戶繳付。 堆填區、篩選分類設施及公眾填料接收設施的建議收費，分別為每公噸廢物 125 元、100 元左右和 27 元。建議收費可悉數收回該等設施的建造及經常費用。	不少海外經濟體系採用“入閘費”制度徵收堆填區費用，而不向廢物產生者直接收費。在“入閘費”制度下，當局向運載廢物到堆填區閘口的運輸商或個人徵收費用。他們須以現金或戶口掛帳方式付款。 其他經濟體系對建築廢物實施的堆填區收費安排如下： <u>中國深圳</u> 私營廢物收集商須於堆填區閘口以現金付款，收費按廢物重量計算(堆填區費用為每公噸33元)。 <u>新加坡</u> 持牌廢物處理服務承辦商須於堆填區閘口付款，收費按廢物重量計算(每公噸376元)。承辦商會向廢物產生者收回堆填區費用及每程的運輸費。 <u>台北</u> 私營廢物收集商運載廢物往堆填區棄置，須繳付按廢物重量計算的入閘費(每公噸544元)。

		<u>美國</u> 私營廢物收集商把廢物運往廢物處置設施，須繳付按廢物重量計算的入閘費(各州收費不同，由每公噸182元至330元不等，平均每公噸270元左右)。 <u>加拿大溫哥華</u> 堆填區使用者如選擇從廢物中篩選出可再造物料，可繳付較低的廢物處置費用(每公噸247元)；如選擇在堆填區棄置所有廢物，則須繳付較高的費用(每公噸495元)。 <u>英國倫敦</u> 私營廢物收集商運載廢物往堆填區棄置，須繳付按廢物重量計算的入閘費(每公噸264元)。除了堆填區費用外，亦須繳付每公噸161元的堆填稅。 <u>丹麥</u> 私營廢物收集商運載廢物往堆填區棄置，須繳付按廢物重量計算的入閘費(每公噸320元)，並須繳付每公噸331元的堆填稅。 <u>法國</u> 私營廢物收集商運載廢物往堆填區棄置，須繳付按廢物重量計算的入閘費(每公噸416元)。除了堆填區費用外，亦須繳付每公噸100元的堆填稅。
--	--	--

		比較各城市／國家堆填區費用的圖表，載於附件 I。
(b) 選擇性拆卸	採用“選擇性拆卸”方法，有助把拆建物料循環再造成為有用物料，因為這種方法每次只拆卸和清理同一類廢物，能避免可再造物料與不可再造物料，以及惰性物料與非惰性物料混雜在一起。 就公共工程而言，廢物管理計劃規定，所有在二零零三年七月一日或以後招標承投的合約所涉及的拆卸工程，須採用“選擇性拆卸”方法進行。 至於私人工程項目，屋宇署已制訂指引，詳述如何策劃拆卸工序，以便把各類建築物料分開處理和篩選分類。 實施建築廢物處置收費計劃，可為發展商／承建商提供經濟誘因，促使他們更妥善策劃和實行適當措施（包括採用選擇性拆卸方式進行拆卸工程），避免產生建築物料，並回收該等物料。	為鼓勵採用選擇性拆卸方法，其他城市／國家實行了以下措施： <u>澳洲墨爾本</u> 在堆填區棄置建築物料，須繳付傾卸費用。這樣可促使承建商採用選擇性拆卸方法，務求節省傾卸費用。 <u>德國柏林及下薩克森州</u> 所有產生建築物料的污染者須設法處理這些物料。 法例規定，這類污染者須向環境保護處登記將產生的物料類別、數量和處置方法。污染者可選擇繳付極高的費用，把這些物料棄置在堆填區；也可把物料交由持牌回收商處理，費用按審慎商業原則釐定。這項安排的目的在於減少廢物和鼓勵業界採用選擇性拆卸方法或在工地內把廢物篩選分類。 污染者須向當局提交由回收商或堆填區經營者發出的廢物處置證明書，以呈報廢物的處置方式。 <u>丹麥</u> 為鼓勵業界採用再造碎石料及選擇性拆卸方

		法，當局對使用天然碎石徵收稅項。
(c) 對任意進行拆卸工程實行懲罰性措施	對於任意進行拆卸工程，香港並無實行懲罰性措施。 在建議實施的建築廢物處置收費計劃下，不同的設施收取不同的費用（堆填區收費最高，公眾填料接收設施收費最低）。這項安排可在經濟上起抑制作用，使發展商／承建商不會任意拆卸建築物，因為如要棄置混雜的拆卸物料，便須繳付更多費用。	<u>美國</u> 承建商如把建築廢料傾卸在堆填區，須繳付處置費用；這類費用不斷上升。此外，越來越多地方政府禁止把某些類別的建築物料棄置在堆填區。 在加利福尼亞州，承建商更必須在進行拆卸工程前，按工程的類別和規模，向地方政府繳交保證金。如能證明有一半或以上的拆建物料已經回收而無須棄置在堆填區，才可獲發還保證金。 <u>德國</u> 德國實施堆填區收費。除了可把建築物料棄置在堆填區外，承建商還可聘請回收商代為處理建築物料；這些物料越混雜，收費越高。因此，承建商如不採用選擇性拆卸方法或進行篩選分類，在棄置混合建築物料時，便須繳付較高的費用。
(d) 促進有利建築廢物回收業發展的環境的措施	我們一直採取各種措施，促進建築廢物回收業的發展。 為了鼓勵業界使用循環再造的建築物料產品，公共工程合約規定須盡可能使用再造碎石。	<u>美國</u> 法例規定承建商最少回收若干數量的拆建廢物，或禁止在縣堆填區棄置某些類別的廢物(如木材廢料)。 一些“綠色建築”計劃要求承建商賺取若干積分(如透過把物料

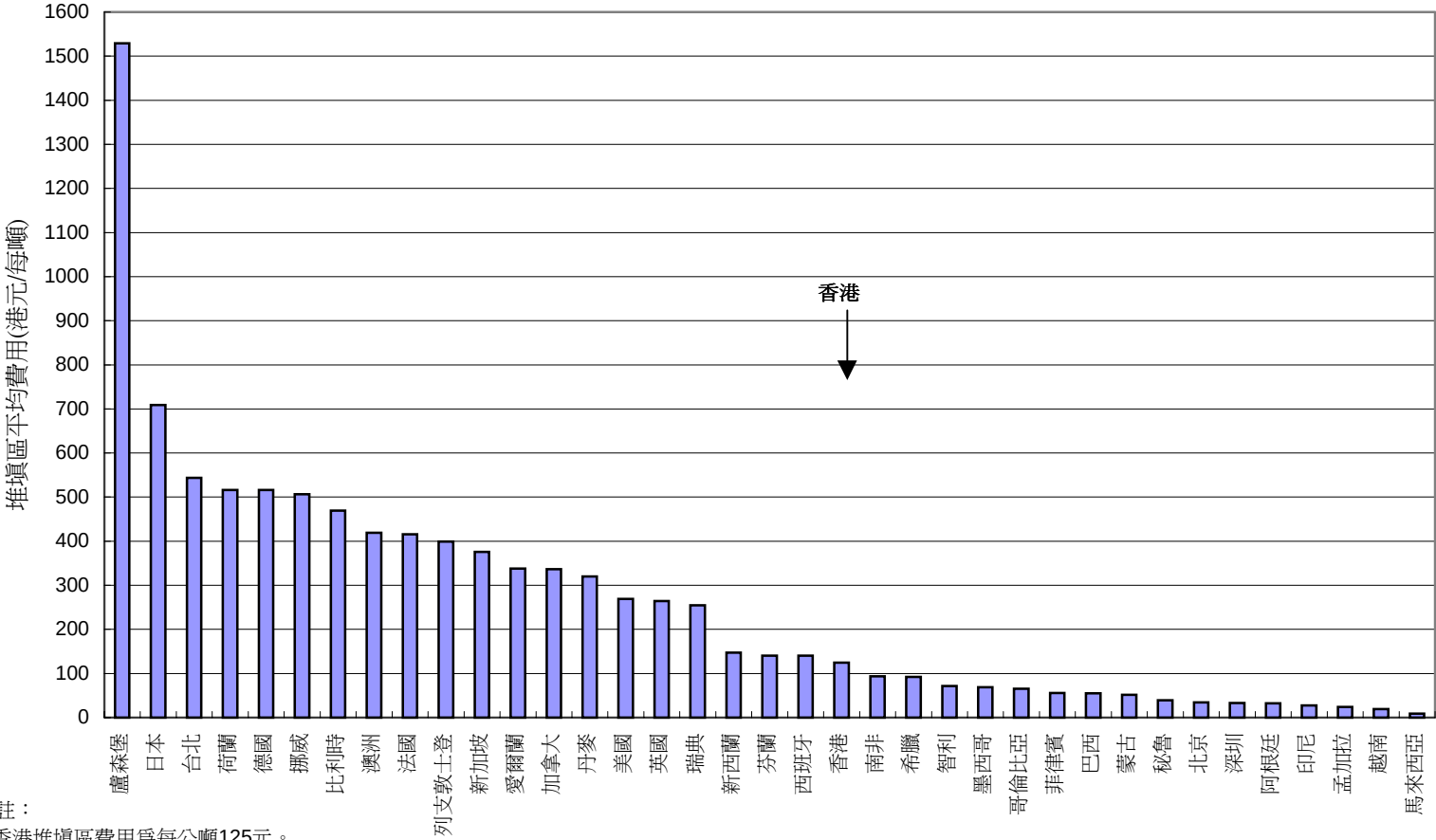
	我們已在屯門關設臨時建築物料回收設施，並在公共工程項目中使用再造碎石。 我們也取得半政府機構(例如市區重建局、九廣鐵路公司及地鐵公司等)及私人發展商／承建商的支持，把合適的惰性硬料運往上述回收設施處理。 我們也計劃在啓德設置建築物料回收設施。 在建議實施的建築廢物處置收費計劃下，不同的設施收取不同的費用（堆填區收費最高，公眾填料接收設施收費最低），有助鼓勵業界把建築物料回收、再用和循環再造。 在研究發展方面，政府一直資助有關把建築物料篩選分類、再用和循環再造的研究和試驗計劃，成果令人鼓舞，例如可以利用再造碎石製造鋪路磚。這些鋪路磚現已在政府工程中使用。	再用和循環再造)，才會獲發許可證，進行新的建造或裝修工程。 “捐贈”廢棄物料供其他建造工程使用，可獲稅項減免。 <u>德國</u> 承建商須把建築物料運往循環再造廠。承建商會獲發證明書，證明有關物料得到妥善處理。 <u>丹麥</u> 立例管制建築廢物的篩選分類、再用和循環再造。 政府資助與建築物料循環再造有關的計劃。 此外，對天然碎石徵收稅款，以鼓勵業界使用再造碎石。
--	--	---

(2) 說明釐定各類接收設施的費用時採用的基準	<u>堆填區費用</u> 建議收費水平(每公噸 125 元)可悉數收回所有建造費用(每公噸 56 元)和經常費用(每公噸 69 元)。 <u>篩選分類費用</u> 建議收費水平(每公噸 100 元)可悉數收回篩選分類設施的預計建造和經常費用。由於建造和營運費用估計約為每年 7,670 萬元，而每年處理的混合建築廢物數量估計約有 737,500 公噸，因此篩選分類設施的平均單位成本約為每公噸 100 元。 <u>公眾填料接收設施費用</u> 建議收費水平(每公噸 27 元)可悉數收回公眾填料接收設施的建造和經常費用。由於建造和營運費用約為每年 3.256 億元，而每年處理的公眾填料數量估計約有 1,200 萬公噸，公眾填料接收設施的單位成本約為每公噸 27 元。
(3) 就供駐守各類接收設施的人員參考的手冊草擬本，包括判斷廢物成分的參考表，諮詢立法會及受影響的行業。	我們現正與律政司和廉政公署制訂管理和管制措施，以防止濫用職權或舞弊行為。 我們也會成立一個三方工作小組，商討收費計劃在執行上的細節安排。工作小組成員包括建造業、廢物運輸商和廢物處置設施經營者。我們為駐守各類廢物處置設施的人員擬備行動手冊時，會考慮業界的意見。 判斷廢物成分的參考表草擬本載於附件 II。該表日後或會再作修訂。
(4) 認真考慮規定大型及小型廢物產生者均須透過直接付款制度繳付費用，使廢物運輸商無須向廢物產生者收回費用。	我們最初建議設立直接付款制度，規定大型廢物產生者(即承接 100 萬元或以上的建築工程的主要承建商)開設帳戶，直接向政府繳付廢物處置費用。這些大型廢物產生者主要是建築工程承建商，所產生的建築廢物佔總數的 70%至 80%左右。 至於餘下 20%至 30%主要源自裝修工程的建築廢物，我們建議透過把廢物運往廢物處

	置設施的廢物運輸商徵收費用。有關費用按月收取，並設有 30 日付款期。如廢物運輸商提出證明，證實無法向廢物產生者收回有關費用，可暫緩繳費。 不過，鑑於廢物運輸商非常擔心會出現壞帳和現金周轉問題，我們曾與他們討論以下安排— (a) 取消現場繳費的安排； (b) 規定所有費用均須透過帳戶繳交。 根據上述方案，當局不會就小型廢物產生者產生的廢物，透過廢物運輸商收取費用；所有費用須透過帳戶繳交。 我們會促請小型廢物產生者開設帳戶，直接向政府繳付費用，但不能禁止廢物運輸商開設帳戶。此外，這個方案也沒有暫緩繳費的安排。 廢物運輸商會對這個方案表示歡迎。不過，我們知道這個方案或會對間中使用設施的人士造成不便。我們現正與業界商議詳細安排。
(5) 闡明擬新訂的第 16A 條中，特別是在分判的情況下，僱主和僱員的關係	根據條例草案擬新訂的第 16A(2) 條，就擬新訂的第 16A(1) 條而言，如有廢物從一部並非用作公共交通工具的車輛卸下擺放，則在有關廢物從該車輛卸下擺放時該車輛的駕駛者，及僱用該名駕駛者在當時駕駛該車輛的人，即視為促使該廢物被擺放。 擬新訂的第 16A(2)(b) 條旨在適用於僱用有關車輛的駕駛者以僱員身分在關鍵時間駕駛該車輛的僱主(如有的話)，因為僱主通常可以監督和決定其僱員執行任務的方法(例如執行任務的時間和地點)。擬新訂的第 16A(2)(b) 條並不旨在適用於租聘作為獨立承辦商的自僱駕駛者從工地移走廢物的客戶，因為這些客戶通常不能控制自僱駕駛者如何執行任務。 在決定某人是僱員還是獨立承辦商方面，法院已制定各項準則，考慮因素包括控制程度、付

	款方式、當事人之間的協議，以及涉及器材或車輛的擁有權。不過，由於這些準則不能盡列所有因素，而且不能適用於所有情況，因此每宗個案須按其實際情況處理。
--	--

其他城市／國家的堆填區費用



附註：
1. 香港堆填區費用為每公噸125元。
2. 其他城市及國家的堆填區費用是由多個不同的資料來源搜集得來的，並按個別情況及不同假設計算。所有列出之費用可能因匯率變動而有所不同。

判斷堆填區、篩選分類設施及公眾填料接收設施的 廢物成分參考表(草擬本)

三類建築廢物處置設施接收廢物的準則如下：

- (a) 堆填區 — 接收惰性成分不超過一半的混合建築廢物；
- (b) 篩選分類設施 — 接收惰性成分超過一半的混合建築廢物；以及
- (c) 公眾填料接收設施 — 只接收全屬惰性公眾填料。

我們進行了一項調查，探討車輛所運載的建築廢物重量與該等廢物的惰性成分之間的關係。調查發現，如惰性成分介乎 45%與 55%之間，其相對的「廢物淨重量／許可車輛總重」比例約為 9%至 20%。

我們初步認為應把「廢物淨重量／許可車輛總重」比例定為 20%（即惰性成分不少於 50%），作為堆填區和篩選分類設施接收廢物的分界線。如「廢物淨重量／許可車輛總重」比例超過 20%，車輛不得進入堆填區棄置廢物。相反，如「廢物淨重量／許可車輛總重」比例低於 20%，車輛不得進入篩選分類設施。以下是一些例子：

許可車輛總重 (公噸)	廢物淨重量 (公噸)	載有惰性成分超過 50%的廢物的 車輛在入口磅橋的重量 (即淨重量／許可車輛總重 比例為 20%) (公噸)
10	2	8
16	3.2	13.2
24	4.8	18.8
30	6	24

舉例來說，假如車輛的許可總重為 24 公噸，如在入口磅橋的重量超過 18.8 公噸，便不會獲准進入堆填區棄置廢物。

鑑於公眾填料接收設施只接收全屬惰性建築廢物，而單靠肉眼已足以辨別惰性與非惰性廢物，因此無須參考車輛的重量，也可決定應否讓車輛進入有關設施。