

《 2003 年廢物處置(修訂)(第 2 號)條例草案 》委員會

就二零零四年五月十三日會議討論事項
採取的跟進行動清單

	跟進行動	當局的回應
(1)	環境運輸及工務局局長在恢復草案二讀辯論的演辭中，講述當局為回應市民對地產發展商任意拆卸建築物的關注而打算採取的措施。	從廢物管理的角度來看，我們贊成採取能夠減少廢物的措施。我們正徵詢有關決策局／部門，以期建議措施以防止任意拆卸建築物。我們會在環境運輸及工務局局長在恢復草案二讀辯論的演辭中，包括有關的可能措施。
(2)	提供二零零三年根據《公眾潔淨及防止妨擾規例》(第 132 章，附屬法例 BK)第 9(1)(b)條提出檢控的個案數字和詳情。	在二零零三年，根據《公眾潔淨及防止妨擾規例》(第 132 章，附屬法例 BK)第 9(1)(b)條提出檢控的個案共有 29 宗，全部個案均入罪，而所判處的罰款由 800 元至 2,000 元不等。

	跟進行動	當局的回應
(3)	考慮規定根據《商業登記條例》(第 310 章)登記為裝修工程承建商的公司開立帳戶。	目前，公司東主可以任何方式描述其業務性質。此外，《商業登記條例》並無註明“裝修”或“裝飾”的定義。假如我們規定所有登記為“裝修”公司的公司開立帳戶，一些實際上沒有進行裝修工程的公司(例如售賣裝修物品的公司)也會包括在內。這樣做會對這些公司造成諸多不便。
	就有關要求總承判商開立帳戶的法定規定，考慮把總承判商承接的建築工程價值下限降低至少於 100 萬元。	另一方面，負責進行裝修工程的公司可能沒有使用“裝修”或“裝飾”來描述其業務。此外，很多裝修工程未必聘用承建商。因此，我們認為規定根據《商業登記條例》登記為裝修工程承建商的公司開立帳戶的建議，並不切實可行或可執行的。 根據現時的建議，所有承接 100 萬元或以上建築工程的總承判商均須開立帳戶，直接向政府繳付廢物處置費用。如未能在獲得合約後 14 天內向環境保護署署長申請開立帳戶，即屬犯罪。 如把下限由 100 萬元降至 50 萬元，上述強制規定適

	跟進行動	當局的回應
		用的工程數目便會大幅增加。據我們估計，增幅會數以十萬計。由於涉及大量承判商，而且該等工程通常規模較小，及無須在動工前獲政府批准，因此極難尋找這些承判商，以致無法採取執法行動。再者，這樣做會對市民大眾和小型公司造成諸多不便，因為即使是簡單的工程，他們也須負上法律責任。 我們認為把下限設定為100萬元是適當的做法，因為我們可參閱建築署及建造業訓練局的承判商登記冊，以協助查核承判商是否已申請開立帳戶。
(4)	告知議員按照公共工程合約的廢物管理計劃實行運載記錄制度的運作模式、效用和檢討結果，以及把該計劃推廣至私營機構的時間表。	議員索取的資料載於附件。
(5)	檢討新訂的第16A條，防止私人土地成為傾卸廢物的地方，但同時保障土地擁有人使用其土地的權利。	政府整體現正研究對付這個問題的最佳方式和規管機制；我們也正在從環保的角度制定建議，對付這個問題。我們會在下次會議向法案委員會匯報我們的建議。

	跟進行動	當局的回應
(6)	檢討新訂的第 16A(2)條，研究作出針對駕駛者的推定是否公平，因為駕駛者很難根據新訂的第 16A(3)或(4)條確立免責辯護。	為了加強對非法處置廢物的管制，條例草案中新訂的第 16A(2)(a)及(b)條建議，如有廢物從一部並非用作公共交通工具的車輛卸下擺放，當時該車輛的駕駛者及其僱主(如有的話)就新訂的第 16A(1)條而言，即視為促使該廢物被擺放。 我們認為上述推定首先對駕駛者適用是公道的，因為倘若沒有他的參與，廢物是不會從有關車輛卸下擺放的。如駕駛者當時以僱員身分駕駛有關車輛，我們認為上述推定對其僱主適用亦是合理的，因為僱主通常可以控制其僱員執行職務的方式。 然而，這項建議推定的效力，並不會使每宗個案所牽涉的駕駛者及其僱主均被檢控，因為新訂的第 16A(1)條訂有法定的例外情況。此外，新訂的第 16A(3)或(4)條也訂明法定免責辯護。在決定是否對某人展開刑事訴訟時，檢控人員會考慮各方面的因素，例如證據是否充分，以及該人可以採取或已經表明的任何免責辯護等。如沒有合理的定罪機會，檢控人員是不會提出

	跟進行動	當局的回應
		檢控的。

環境運輸及工務局
二零零四年五月

運載記錄制度的實行情況

自一九九九年七月以來，政府在所有須棄置建築廢物的公共工程合約中，實行運載記錄制度，確保不同種類的建築廢物運往適當的接收地點，並遏止以不恰當的方法棄置廢物的情況。現時，所有公共工程項目的承建商須把運載記錄制度納入廢物管理計劃內。

運載記錄制度的運作模式

2. 在工程的策劃階段，項目部門須與土木工程署及環境保護署商定棄置工程產生的惰性建築廢物(在公眾填料接收設施棄置)及非惰性建築廢物(在堆填區棄置)的指定棄置地點。在合約期內，承建商每次從工地運走惰性／非惰性建築廢物時，須填妥一式兩份的票據，註明所有有關詳情(包括棄置地點名稱、車輛登記號碼、傾卸廢物的日期和時間等)，並把該票據呈交工地監督人員核對和蓋印。承建商隨後會把已蓋印的票據交給泥頭車司機；該司機會在棄置惰性／非惰性建築廢物前，向指定棄置地點的營運者出示票據，以供查核和蓋上第二個印章。該經營者會把票據和收據兩份文件交回司機，而司機須在兩個工作天內把該兩份文件交回工地監督人員。有關的政府工務部門會進行審核巡查，確保承建商按規定行事。

3. 假如承建商擬使用合約指定地點以外的地點棄置建築廢物，須事先徵得有關工務部門負責監督的工程師批准；工程師會徵詢有關部門的意見，確定建議另外的棄置地點是否合適。

4. 如果承建商沒有遵照運載記錄制度行事，我們會採取處分，包括發出警告信和扣減合約費用。此外，承建商是否貫徹實行運載記錄制度，也是評核其表現時考慮的因素之一。承建商如不遵照該制度行事，會得到表現欠佳的評核報告，有可能因而喪失日後競投公共工程合約的資格。

運載記錄制度的成效

5. 我們認為在公共工程合約中實行運載記錄制度，大致上能有效遏止非法棄置廢物的情況。過去三年，在約 1 200 份的公共工程合約中，所產生的建築廢物約有 910 萬公噸。在這段期間，我們錄得 14 宗不遵照運載記錄制度行事的個案；在這些個案中，承建商未得到有關工務部門批准，擅自把建築廢物交予私人土地業權人作填土用途，涉及的廢物約有 74 000 公噸(即少於所產生的建築廢物總量的 1%)。

運載記錄制度的檢討

6. 我們檢討了運載記錄制度，並推行了下列新措施，加強管制棄置來自公共工程合約的建築物料／廢物的情況：

- (a) 有關的工務部門須定期進行獨立審查，確保運載記錄制度行之有效；
- (b) 工地監督在每月例會上，與承建商共同檢討運載記錄制度的實行情況；以及
- (c) 土木工程署轄下的公眾填料委員會每天直接向工地監督提供在公眾填料接收設施棄置建築廢物的記錄，藉此加強監管。

我們正探討其他措施以進一步改善制度。

把運載記錄制度推廣至私營機構

7. 臨時建造業統籌委員會已成立由私營機構主導的建築廢物工作小組，成員來自業界和政府部門。該工作小組的其中一項工作，是研究把公共工程合約採用的廢物管理計劃，以及其他相關措施推廣至私營機構的最佳辦法。該工作小組會在二零零四年年中評估現行廢物管理計劃的成效，然後在二零零四年年底制定工作計劃，以期把廢物管理計劃推廣至私營機構。