

## 《2013年廢物處置(指定廢物處置設施)(修訂)規例》及 《2013年廢物處置(廢物轉運站)(修訂)規例》

本摘要提供《2013年廢物處置(指定廢物處置設施)(修訂)規例》及《2013年廢物處置(廢物轉運站)(修訂)規例》小組委員會在二零一四年一月二日的第三次會議上要求的補充資料。

### 廢物轉運站的收費

- (a) **比較政府當局減收部份廢物轉運站費用的建議，以及一些業界成員提出免收所有廢物轉運站費用的建議對廢物轉運站使用率及私營廢物收集業營運成本的影響；**

私營廢物收集商是基於商業上的考慮而決定使用那個廢物處置設施的，而該決定可能因應客戶的收集地點、時間、廢物處置設施的收費及其他因數而改變。因此，當局難以及在兩種方案下（即建議中減低廢物轉運站的收費 / 業界提出取消所有轉運站的收費的建議）對廢物轉運站設施的使用水平的影響作出高可靠性的評估。我們認為一旦取消所有廢物轉運站的收費後，該些靠近人口密集和商業區內的廢物轉運站將吸引更多私營廢物收集商使用，而該些轉運站將超出設計時的處理量而造成排隊輪候的問題。這些廢物轉運站將包括西九龍廢物轉運站、沙田廢物轉運站和新界西北廢物轉運站。除了對相關的廢物轉運站運作上的影響，交通和環境的影響亦可能會導致區內投訴增加。除了上述的實際情況，我們原則上不支持取消所有轉運站的收費，因為此建議有違污染者自付的原則，而這亦是我們必須堅持的一個基本的減廢原則。偏離這個原則會對現正推行的減廢措施 / 計劃造成莫大的負面影響。再者，現時已有不少私營廢物收集商使用轉運站，這表明目前廢物轉運站的收費並非不可接受。當局現時的減低廢物轉運站收費至現行最低的收費水平是一個合理的建議，亦平衡了因新界東南堆填區將填滿或只限接收建築廢物用途改變的迫切性和維護污染者自付的原則而帶來對私營廢物收集商的影響。

- (b) *說明政府當局會否考慮免收廢物轉運站費用，以盡量減少廢物分流對私營廢物收集業營運成本的影響；若否，原因為何；*

對私營廢物收集業營運費用的整體影響將基於他們的運作模式。相關的因數，例如有客戶的收集地點、廢物收集路線和送程、每車次的運載重量等。爲了說明在估計對營運費用影響的複雜性，我們已就一輛平均廢物載重量約爲5公噸，從新界東南堆填區分流至其它廢物轉運站，使用三條廢物收集路線（即由香港島、九龍東及九龍中），進行參考成本比較。就私營廢物收集商在港島區收集廢物的個案而言，我們預計，當兩個位於港島的廢物轉運站的廢物運費減少至每公噸30元時，運往該兩個位於港島的廢物轉運站的廢物運費與運往新界東南堆填區的運費有輕微降低（每公噸少付約6元）。就九龍中地區的廢物收集個案而言，我們預計，與運往新界東南堆填區的運費比較，運往西九龍廢物轉運站的廢物運費將會輕微增加（每公噸多付約4元）。就九龍東地區的廢物收集個案而言，我們預計，與運往新界東南堆填區比較，運往沙田廢物轉運站的廢物運費增幅將會較大（每公噸多付約17元）。然而，私營廢物收集商可藉減少運輸和處置時間帶來其他營運層面上的節省，實際的個別情況需視乎他們客戶的地點而定。總括而言，如我們可讓私營廢物收集商有足夠時間重組其收集路線，並把調整所需廢物收集費一事通知客戶，以反映最新發展，即使營運費用有變，從商業角度並非不可行。

- (c) *回應以下關注：從不徵收都市固體廢物處置費的新界東南堆填區分流廢物至收費的廢物轉運站可能會導致私營廢物收集業的營運成本增加，或會使小型營運商無法維持業務，或迫使該等營運商把成本增幅轉嫁於受影響的廢物收集服務使用者；*

在指定新界東南堆填區只接收建築廢物，以及實施廢物分流計劃後，私營廢物收集商可能需要調整其收集時間表、

收集路線，以及對與客戶訂立的現有廢物收集合約作出所需的更改。我們明白，作出所有此等安排需要合理時間。我們會讓業界有足夠時間作出應有準備。

我們注意到，一些私營廢物收集商現時並無使用任何廢物轉運站服務。根據現有的廢物轉運站收費計劃，這些廢物收集商沒有註冊戶口，並可能不熟悉廢物轉運站的運作。我們現正進行調查，以收集更多有關這些廢物收集商的資料。我們會特別照顧新的廢物轉運站使用者，通過向他們提供所需的簡介會、服務熱線、廢物轉運站實地視察及/或熟習活動，以協助他們了解廢物轉運站的運作安排及廢物轉運站收費計劃。

在取得立法會的批准後，食環署將部分使用轉運站的車輛轉移後，我們擬盡早實施《2013年廢物處置(廢物轉運站)(修訂)規例》，讓私營廢物收集商繳付經下調的費用，並熟習使用合適的廢物轉運站。在此過渡期內，私營廢物收集商可選擇繼續現有做法，把廢物直接運往新界東南堆填區，或使用廢物轉運站設施。此過渡期會讓業界有足夠時間作出應有安排。然而，我們鼓勵業界盡早使用廢物收集站服務，原因是大量運送廢物有助降低因廢物長途運輸而造成的交通及車輛排放問題。

我們會繼續與業界緊密聯繫，制訂廢物分流安排的細節，確保建議的廢物分流計劃順利實施。此外，政府會積極宣傳廢物分流的需要，例如發出公告及派發單張，方便業界經營人與其客戶聯絡，調整所需的廢物收集費，以反映最新發展。

### 廢物轉運站的運作

- (d) **比較垃圾收集車(下稱"垃圾車")在分流廢物之前於新界東南堆填區及在分流廢物之後於廢物轉運站(例如西九龍轉運站)等候處置都市固體廢物的時間；**

這次廢物分流計劃所涉及的轉運站(即西九龍轉運站、港島東轉運站、港島西轉運站及沙田轉運站)在繁忙時間與非繁忙時間的回車時間(即由經入口磅橋至出口磅橋所需的時間)為6至15分鐘不等，而新界東南堆填區的回車時間則為20至22分鐘左右。

目前，除了西九龍轉運站外，其他轉運站外並無排隊輪候的問題。由於我們建議的廢物分流計劃會力求有關轉運站的每日總處理量維持在設計處理量以下，因此，我們預期計劃實施後情況不會受到負面影響。至於西九龍轉運站，我們注意到食環署的垃圾車大多在上午八時至下午二時的繁忙時間抵達。因此，在這段時間，所有車輛均需等候大約20至25分鐘，才能駛過入口磅橋。根據我們建議的廢物分流計劃，現時使用西九龍轉運站的食環署垃圾車將會被分流到其他轉運站 / 堆填區，因此，我們預計該處繁忙時間的交通會大幅減少，而輪候時間亦會大為縮短。此外，我們現正為西九龍轉運站進行裝修和改善工程，藉以提高運作效率及轉運站的整體表現，包括紓緩長時間等候的問題。

現時使用新界東南堆填區的垃圾車亦可會因建議的廢物分流計劃而受惠。正如以上所述，新界東南堆填區的廢物處置時間總計為25分鐘左右(包括20至22分鐘的回車時間及等候駛過入口磅橋的1至2分鐘)。這個時間與轉運站的時間比較相對較長，因為垃圾車由磅橋駛至廢物傾卸地點的路程較遠。因此，我們預計在建議的廢物分流計劃下，使用轉運站的垃圾車在廢物處置操作上會省卻部分時間。

*(e) 回應廢物轉運站使用者提出有關於繁忙時間在廢物轉運站(尤其是西九龍轉運站)等候的時間長的這項關注，並說明*

---

*(i) 政府當局就實施廢物分流及廢物轉運站減費建議後上述情況會否惡化所作出的評估；*

請參考上文(d)項的解釋。

**(ii) 會如何優化廢物轉運站的設施及運作，以縮短等候時間；及**

正如上文所述，除了西九龍轉運站外，在各轉運站外並無排隊輪候問題。就西九龍轉運站的情況而言，承辦商現正進行裝修和改善工程，以翻新包括活動運輸系統、壓縮系統、起重吊機及貨櫃船等的廢物處理設備。我們預計這些工程會在未來幾個月大致竣工，而轉運站的運作則會在即將來臨的夏天得到進一步的改善。

目前，西九龍轉運站承辦商亦已實施一些額外措施，以縮短排隊輪候時間，包括在傾卸大堂使用額外的廢物裝卸機，以增加在轉運前的廢物處理及壓縮效率。此外，為方便西九龍轉運站使用者，承辦商已實施推行短訊服務系統，一旦預計排隊輪候時間增長，便會以手提電話短訊提示轉運站用戶和食環署，以便他們選擇使用其他廢物處置設施或在其他非繁忙時間使用西九龍轉運站。

**(iii) 延長廢物轉運站的運作時間是否可行；**

根據《廢物處置(廢物轉運站)規例》(第354M章)，廢物轉運站可由上午7時30分至晚上11時30分開放給註冊私營廢物收集商使用。現時大部分廢物轉運站提供每天16小時的廢物接收服務，較三個堆填區的運作時間長。延長廢物轉運站的運作時間，可能會在午夜前後對轉運站附近社區帶來額外的交通噪音影響。在平衡廢物轉運站的使用及潛在的滋擾下，我們認為應維持廢物轉運站的現有運作時間。

實施"廢物分流計劃"及廢物轉運站減費建議的過渡安排

(f) 提供資料，說明就實施廢物分流作出的過渡安排，包括向私營廢物收集業進行相關諮詢的結果，讓業界有充分時間

(i) 與服務使用者(例如大廈管理委員會或業主立案法團)商討有關措施對營運成本及合約價格有何影響以續訂廢物收集服務合約；及

請參考就上文(c)項所作的回應。

(ii) 為其垃圾車加裝將於《廢物處置(指定廢物處置設施)規例》訂明的新設備；

為協助廢物收集業界符合垃圾車的建議設備標準，我們會在本月稍後推出一個一次過的資助計劃，資助私人垃圾車車主改裝其垃圾車。我們會考慮上述資助計劃的改裝工程進度，然後才就垃圾車的設備標準要求，在憲報刊登公告指明修訂規例的生效日期。

不遵從新垃圾車設備標準的法律責任

(g) 澄清當局在執法時會否考慮實際情況，以決定哪方(即垃圾車車主或垃圾車司機／使用者(如非同一人))須為不遵從新垃圾車設備標準而承擔法律責任，特別是並非垃圾車司機／使用者或廢物轉運站／堆填區使用者的垃圾車車主，若未有為其垃圾車安裝指明設備，是否會遭受處罰。

根據第3B(2)條，任何人駕駛垃圾車進入堆填區或垃圾轉運站，該垃圾車必須符合設備標準。因此，根據現時的建議，只有垃圾車司機會因違反第3B(2)條而犯法。至於該垃圾車司機是否亦是該垃圾車的車主，則並無關係。

在上兩次會議，小組委員會曾經討論，如有違反第3B(2)條，是否應由其他人而非垃圾車司機負上法律責任。我們認為，將責任加諸垃圾車車主身上並不恰當。事實上，垃圾車車主未必實際參與廢物收集業務的運作，因此未必是相關指定廢物處置設施的使用者。雖然如此，我們仍會考慮個別委員及代表團體的意見；如小組委員會同意有此需要，我們會考慮建議修訂有關違例條文，以表明：

- (1) 如垃圾車司機根據其僱主指示行事，犯法者便是僱主而非垃圾車司機；
- (2) 為顧及無意違規的情況(例如指定裝置突然出現故障)，垃圾車司機或其僱主在被控以違反第 3B(2)條時，便可提出以“已作出一切應盡的努力”作為抗辯理由。

視乎上述建議能否獲小組委員會的共識，我們將提出修訂(見附件A)。

環境保護署

二零一四年一月七日

## 《2013 年廢物處置(指定廢物處置設施)(修訂)規例》

L.N. 188 of 2013

Propose amendment to new section 3B (back-up version for discussion by LegCo Subcommittee if required)

### 4. 加入第 3B 條

在第 3A 條之後 —

加入

#### “3B. 適用於特定車輛的規定

- (1) 本條適用於裝有經特定設計作以下用途的裝置的車輛 —
  - (a) 裝載住戶廢物或行業廢物(或兩者)；及
  - (b) 壓實住戶廢物或行業廢物(或兩者)。
- (2) 如任何人駕駛車輛進入附表 1 第 2 欄第 1、2、3 及 5 至 18 項指明的指定廢物處置設施(**指明設施**)，該車輛須符合第(3)款的規定。
- (3) 須符合的規定是 —
  - (a) 車輛須配備 —
    - (i) 金屬車斗尾蓋；及
    - (ii) 污水收集缸；
  - (b) 該尾蓋及收集缸的構造，須適合以下目的 —
    - (i) 確保在指明設施內的所有人安全；

- 
- (ii) 避免因在指明設施內的任何活動而引致任何滋擾，或對健康或環境造成任何危險；及
  - (iii) 防止干擾指明設施的運作或在指明設施內的有關活動；及
- (c) 該尾蓋及收集缸須處於良好操作狀況。
- (4) 如第(2)款遭違反，車輛的司機以下人士即屬犯罪，可處第 6 級罰款。——
- (a) (如有關車輛的司機根據其僱主的指示，駕駛車輛進入指明設施)該僱主；
  - (b) (在其他情況下)有關車輛的司機。
- (5) 被控犯第(4)款所訂罪行的人，如證明其已採取一切合理預防措施和作出一切應盡的努力，以避免犯該罪行，即可以此作為免責辯護。”。