

**《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》小組委員會在二零一三年十二月十三日會議上要求的補充資料。

廢物轉運站

- (a) 7 個廢物轉運站每個現時接收的都市固體廢物比例，並按運輸模式(即經陸路或水路運輸)及廢物收集商(即食物環境衛生署(下稱“食環署”)或私營廢物收集商)列出分項數字，以及這些數字與有關廢物轉運站現時的使用水平和設計容量的比較；

2. 要求的資料如下：

**表 1 — 二零一二年廢物轉運站的使用情況  
(附有廢物收集商及運往堆填區運輸模式的分項數字)**

設施	由食環署 及其承辦商收 集 (噸／日)	由私營 收集商 收集 (噸／日)	總使 用率	設計 容量 (噸／日)	運往 堆填區 運輸 模式
西九龍廢物轉運站	1803	527	93.2%	2500	全經水路
沙田廢物轉運站	998	0	83.2%	1200	全 經陸路
北大嶼山廢物轉運 站	67	111	27.4%	650	全經水路
港島東廢物轉運站	655	142	66.4%	1200	全經水路
港島西廢物轉運站	426	105	53.1%	1000	全經水路
離島廢物轉運設施 (1)	75	8	13.6%	611	全經水路
新界西北廢物轉運 站	843	150	90.3%	1100	全經陸路

註 1 — 只有馬灣廢物轉運站開放給私營廢物收集商。

- (b) 各廢物轉運站可騰出或未使用的估計容量，以及食環署／私營廢物收集商的使用情況，以應付實施“廢物分流計劃”和其他配套措施後從新界東南堆填區分流的都市固體廢物；
- (c) 食環署(或其承辦商)及私營廢物收集商的垃圾收集車(下稱“垃圾車”)現時收集廢物及把廢物送往廢物轉運站及堆填區的路線，以及因應實施“廢物分流計劃”和其他配套措施而計劃／估計對這些路線作出的改變，包括所涉垃圾車及車程的估計數目／百分比；及
3. 要求的資料如下：

**表 2 — 食環署的垃圾收集及運送(現時及分流後)**

設施	廢物收集地區		未使用的容量(噸／日)		
			現有	因路線更改估計的騰出容量	路線更改後
	現時	分流後 <sup>(2)</sup>			
西九龍廢物轉運站	葵青、荃灣、旺角、九龍城、深水埗、黃大仙、油尖	深水埗、黃大仙、油尖	170	+945	1115
沙田廢物轉運站	沙田、大埔、觀塘	沙田、西貢、觀塘(部分)	202	+135	337
北大嶼山廢物轉運站	北大嶼山	北大嶼山、葵青、荃灣	472	-415	57
港島東廢物轉運站	灣仔、東區	灣仔、東區、九龍城(部分)	403	-190	213
港島西廢物轉運站	中西區、南區	中西區、南區、旺角、九龍城(部分)	469	-340	129
離島廢物轉運設施	離島	離島	19	0	19

設施	廢物收集地區		未使用的容量(噸／日)		
			現有	因路線更改估計的騰出容量	路線更改後
	現時	分流後 <sup>(2)</sup>			
新界西北廢物轉運站	屯門、元朗	屯門、元朗	107	0	107
新界東南堆填區	西貢	--			
新界東北堆填區	--	大埔、觀塘(部分)			

註 2 – 或因應食環署對收集路線的進一步檢討及與其承辦商的有關安排而有所調整。

**表 3—由私營收集商收集的廢物從新界東南堆填區分流的估計情況**

私營收集商可能使用的設施	分流廢物百分比 <sup>(3)</sup>	廢物收集地區
西九龍廢物轉運站	63.7%	油尖旺、深水埗、九龍城、黃大仙、觀塘、葵青及荃灣
沙田廢物轉運站	19.7%	沙田、大埔、西貢及將軍澳
北大嶼山廢物轉運站	0.0%	
港島東廢物轉運站	10.9%	灣仔及東區
港島西廢物轉運站	5.8%	中西區、南區
離島廢物轉運設施	0.0%	
新界西北廢物轉運站	0.0%	

註 3 – 估計數字是假設私營收集商會把所收集的廢物運往最接近收集地區的廢物轉運站。然而，私營廢物收集商使用哪個廢物轉運站亦是基於商業考慮，並完全是自願性質。

**(d) 興建新廢物轉運站的計劃及時間安排(如有的話)，以期最終能讓更多或所有送往堆填的都市固體廢物先經廢物轉運站壓縮，然後運往堆填區處置。**

4. 我們正物色適當地點，在九龍及新界東部興建新的廢物轉運站。覓地研究正在進行。我們希望覓得經水路通達的位置，但適當的內陸位置亦會考慮，包括岩洞。此外，在規劃新發展區時，我們已要求預留土地，以便日後提供廢物管理及物料回收設施，以服務這些地區。

#### 垃圾車的設備標準

**(a) 提供有關指定裝置詳細技術規格的行政指引，並說明根據這些指引，改裝垃圾車以符合相關標準的工程如非由一次過資助計劃資助進行，會否須經機電工程署(下稱“機電署”)核證，以及如有關行政指引不在法例訂明，有何措施確保該等指引獲得遵從；**

5. 《規例》第 3B 條建議的設備標準規定有三項：(i)強制規定裝有兩項指定裝置(見第 3B(3)(a)條)，(ii) 規定指定裝置構造的效能(見第 3B(3)(b)條)，以及(iii)指定裝置應妥善維修使處於良好操作狀況(見第 3B(3)(c)條)。我們已按照一次過資助計劃實施時訂定的詳細技術規格擬備草擬指引(見附件 A)。草擬指引會在適當時候公布，協助業界了解如何能符合第 3B(3)(b)條規定的效能。《規例》將由環保署執行，指定裝置則毋須經機電署核證。

**(b) 說明在下述情況下可如何採取執法行動：**

**(i) 垃圾車符合《指定廢物處置設施規例》指明的擬議設備標準，但不符合行政指引所載的詳細技術規格；**

**(ii) 垃圾車的設備適合《指定廢物處置設施規例》指明的目的，但不能達致盡量減低環境滋擾的預期效果；**

**(iii) 垃圾車符合擬議設備標準，但垃圾車司機／使用者不適當地使用設備，例如沒有關閉金屬車斗尾蓋或遮蓋污水收集缸；**

6. 垃圾車有很多型號，日後亦會繼續有新的型號出現。因此，我們對設備標準規定採取效能為本的方針。我們認為，制訂指引應為方便行政工作。因此，在上述(b)(i)段的假設情況下，執法會根據每單個案所能收集的證據，不會依賴行政指引。我們會不時檢討該指引，亦會視乎需要更新內容，以反映垃圾車在設計方面的發展。此舉有助當局確保行政指引的最新版本，可就在用的垃圾車如何能符合效能要求，為業界提建議。

7. 如垃圾車造成滋擾，例如出現污水滴漏或掉下垃圾，當局可根據《公眾潔淨及防止妨擾規例》(第 132BK 章)作出起訴。警方、食環署和環保署已合力加強執法行動。在過去的四個月，部門共採取了 38 次聯合行動，針對三個堆填區一帶污水滴漏共發出 45 張傳票。當局建議在《指定廢物處置設施(修訂)規例》增訂的第 3B 條，旨在處理一個更基本的問題，就是現時不少垃圾車根本沒有足夠的裝置可避免產生這類滋擾。如指明裝置的構造符合第 3B(3)(b)條的規定，而裝置本身亦符合第 3B(3)(c) 條的規定處於良好操作狀況，則只要使用妥當，便足以達到預期效果，在操作時可盡量減少對環境的滋擾。我們提升執法行動，可加強阻嚇作用，進而鼓勵業界妥善使用有關裝置，並處理造成滋擾的違規情況。

**(c) 考慮在《指定廢物處置設施規例》中列載垃圾車指定設備標準的基本技術／功能要求，以便遵從和執行，及／或在該規例中加入對行政指引的提述，藉此加強該等指引的可執行性；**

8. 一次過資助計劃制訂的詳細技術／功能規格，旨在使所有現正使用的垃圾車可以改裝，以符合並遵從第 3B 條的標準。我們會不時檢討該指引，亦會視乎需要更新內容，以反映垃圾車在設計方面的發展。此舉有助當局確保行政指引的最新版本，可就在用的垃圾車如何能符合效能要求，為業界提建議。至於是否需要加強《規例》內這方面的條文，我們歡迎委員發表意見。

**(d) 提供資料，說明為處理下述車輛所引致的環境關注問題而採取的改善措施及執法行動：不會受《指定廢物處置設施規例》指明的擬議設備標準所規限的非壓縮式和非完全密封式設計的垃圾車，尤其是裝載建築廢物的垃圾車，以及會否考慮規定有關廢物收集商採用完全密封式設計的垃圾車，或在運送期間把廢物妥為遮蓋／密封，以防止廢物／垃圾掉落路面；若否，原因為何；及**

9. 除了垃圾車外，尚有其他種類的車輛，常被用於運送廢物往指定廢物處置設施，請參閱**附件 B**所載例子。這些車輛部分在設計上已完全密封(例如缸車)，或已備有裝置可完全密封(例如部分卸斗車)，因此毋須制訂法定設備標準。至於其他種類的車輛是否有改裝工程可將其完全密封，則仍須經可行性研究確定。另一方面，這些車輛的運作受現行法例(包括第 132BK 章)規管。警方、食環署及環保署已合力在通往三個策略性堆填區附近的道路加強執法行動。

10. 除了採取執法行動外，政府亦會通過行政措施，推廣業界使用妥善遮蓋泥頭車的做法。正如技術通告所規定，所有合約價值為 2,000 萬元或以上的公共工程基本工程項目，必須使用裝有機動上蓋的泥頭車運送拆建物料往返建造工地；而把泥頭車安裝機動上蓋列為“支付環保費用”措施，亦為工程承判商和業界提供經濟誘因，令該措施得以順利執行。

**(e) 考慮提高對私營廢物收集商非法傾倒垃圾車上廢物的罰則水平。**

11. 根據《廢物處置條例》(第 354 章)第 16A 條，未獲授權而擺放廢物，如屬第一次定罪，可罰款 20 萬元及監禁 6 個月；如屬第二次定罪或其後定罪，則可罰款 50 萬元及監禁 6 個月。一般而言，法庭就這些案件宣判前會考慮各項因素，例如罪行的性質或嚴重性、對環境的影響及所採取的緩解措施。在審閱《2013 年廢物處置(修訂)條例草案》時(旨在加強管制在私人土地擺放建築廢物的情況)，條例草案委員會發現在過去數年，在被定罪的有關個案中，平均罰款有上升的趨勢。我們會考慮相關因素，不時檢討罰則水平。

## 氣味減少的評估

12. 二零零六年委託進行的獨立審核，確認新界東南堆填區的氣味管理工作符合國際最佳做法。然而，我們仍努力不懈改善堆填區的氣味表現，一如立法會參考資料摘要(檔案編號：(7) in EP CR9/150/38)附件 C 所述。在二零一二年進行的另一項獨立研究亦進一步確認，新界東南堆填區已採用最新的氣味管理技術或方法，而堆填區的氣味控制工作亦與海外所採用的相若。舉例來說，就在新界東南堆填區實施的加強氣味控制措施而言，我們已檢討“Posi-Shell Cover”(水泥物料)的使用，結論是該物料可把堆填區內中層覆蓋面及每日覆蓋面的氣味排放分別減少高達 70%及 95%。環保署會繼續使用“Posi-Shell Cover”，並已預留約 1,600 萬元作為其他改善措施的建設費用。環保署亦會密切監察新界東南堆填區營辦商是否遵從相關的標準及合約規定。

**環境保護署**

**二零一三年十二月**

草稿

垃圾車<sup>1</sup>的金屬車斗尾蓋及污水收集缸設計及構造指引

金屬車斗尾蓋

1. 金屬車斗尾蓋必須密封垃圾車的垃圾斗及壓縮機，以有效減少氣味散播出外。
2. 車斗尾蓋必須由金屬(例如鋁或鋁合金)製成，並有足夠的厚度，適合用於垃圾收集工作的腐蝕性環境。
3. 金屬車斗尾蓋的開關必須採用氣動、液壓或電動作為驅動系統。
4. 如車尾頂部設有開口，須安裝由耐用材料製成的遮擋板，以有效將開口遮蓋。
5. 如因安全及減低噪音理由需在金屬尾蓋底部安裝彈性膠條，彈性膠條不可高於 18 厘米。
6. 金屬車斗尾蓋不得遮擋或覆蓋車頂警示燈。
7. 如駕駛室內設有金屬車斗尾蓋控制器，該控制器只可用作打開尾蓋，而不可用作關閉尾蓋。
8. 金屬車斗尾蓋表面必須防反光。

污水收集缸

9. 污水收集缸必須能收集及儲存所有從車身、壓縮機及垃圾斗產生的廢物污水。污水收集缸並須設有防止污水外

---

<sup>1</sup> 垃圾車一般為配備裝卸設施的中型及重型貨車，可把收集箱內的垃圾裝上車，車尾則設有壓縮機，可減少垃圾體積。



濺擋板，避免污水在垃圾車泊車和行駛時從收集缸濺出。

10. 污水收集缸的容量不得少於：
  - 甲、100 公升(垃圾車的許可車輛總重少於 16 公噸)
  - 乙、120 公升(垃圾車的許可車輛總重等於 16 公噸或以上，但少於 24 公噸。)
  - 丙、150 公升(垃圾車的許可車輛總重等於 24 公噸或以上)
11. 污水收集缸須以適當厚度及抗腐蝕性物料製成(例如鍍鋅鐵或不銹鋼)，適合用於垃圾收集工作的腐蝕性環境。
12. 污水收集缸不可有污水滲漏。收集缸旁邊須設有清理門，以便進行內部清潔。清理門須裝有穩固的密封設計(如膠邊)，以防止清理門關上後有污水滲漏。如收集缸設有閥門，閥門關上後不可有污水滲漏。

環境保護署  
二零一三年十二月

其他類型廢物收集車輛

A 類型：  
泥頭車



B 類型：  
卸斗車



C 類型：  
吊臂貨車



D 類型：  
缸車



E 類型：  
勾斗車



F 類型：  
夾斗車

