

二零一三年十月二十八日
討論文件

立法會環境事務委員會

關於新界東南堆填區 實施「廢物分流計劃」的各項行政及立法措施

引言

本文件旨在就下列事項徵詢委員的意見：

- (a) 關於新界東南堆填區實施「廢物分流計劃」的各項立法措施，其中包括把該堆填區劃定為只可接收建築廢物的設施，並實施其他配套措施，以便透過現行廢物收集系統處理須予分流的廢物，同時盡量減低對交通和環境可能導致的影響；以及
- (b) 一項撥款建議，以便資助改裝垃圾收集車（下稱「垃圾車」）¹，以符合建議新增的設備標準。

背景

2. 我們接獲新界東南堆填區附近居民的投訴，關注部分垃圾車的衛生情況不理想而導致氣味。此外，關注源自新界東南堆填區的氣味的投訴亦十分強烈。我們要致力消除上述疑慮，因而尋求在新界東南堆填區擴建獲批撥款而其他所需配套措施準備就緒之後，改變該堆填區的用途至只接收建築廢物。換言之，都市固體廢物將要分流至其他設施。

¹ 一般而言，收集車是指配備裝卸設施的中型及重型貨車，能把收集箱內的垃圾裝上車，車尾並設有壓縮機，可減少垃圾體積。

香港的堆填區、廢物轉運站及都市固體廢物收集方式

3. 新界東南堆填區位於將軍澳，是香港三個策略性堆填區之一，另外兩個堆填區分別位於新界東北的打鼓嶺及新界西的稔灣。三個策略性堆填區現時均接收都市固體廢物、建築廢物及其他特殊廢物，當中包括污水廠污泥。在二零一二年，每天約有 9 280 公噸都市固體廢物棄置於三個堆填區，包括家庭住戶產生的每天約 6 290 公噸廢物及工商業機構產生的每天約 3 000 公噸廢物。目前，本港約有 85% 的家居都市固體廢物由食物環境衛生署（下稱「食環署」）或其承辦商收集，免費運往三個堆填區。至於其餘 15% 的家居都市固體廢物及所有源自工商業的都市固體廢物，廢物產生者須自費僱用私營廢物收集商提供收集服務。

4. 在所有送往堆填的都市固體廢物中，每天約有 5 910 公噸（或 63.7%）經廢物轉運站壓縮後作大批轉運。目前本港有七個廢物轉運站，分別是西九龍廢物轉運站（下稱「西九龍轉運站」）、沙田廢物轉運站（下稱「沙田轉運站」）、港島西廢物轉運站（下稱「港島西轉運站」）、港島東廢物轉運站（下稱「港島東轉運站」）、北大嶼山廢物轉運站（下稱「北大嶼山轉運站」）、新界西北廢物轉運站（下稱「新界西北轉運站」）及離島廢物轉運設施（下稱「離島轉運設施」）。它們位於本港不同地區，形成一個網絡，有助達致送往各堆填區的廢物可以平均分佈。廢物轉運站把廢物壓縮後大批轉運，可以減少因垃圾車長途跋涉而造成的交通負荷及環境問題。以船隻運往新界西堆填區，這方面的裨益尤其顯著，每天約有 3 940 公噸經壓縮的都市固體廢物經水路可達的廢物轉運站（包括港島西轉運站、港島東轉運站、西九龍轉運站、北大嶼山轉運站及離島轉運設施）。附件 A 載列個別廢物轉運站在二零一二年的使用水平。

新界東南堆填區：填滿及擴建

預計填滿日期及建議擴建

5. 我們一直密切評估新界東南堆填區現有部分的剩餘容量²。根據最新推算，新界東南堆填區現有部分到了二零一五年年底便差不多完全填滿。目前，香港主要依靠堆填方式處置廢物。儘管我們致力透過發展轉廢為能設施以長遠減少對堆填區的依賴，目下我們不得不尋求擴建三個現有的堆填區。因此，我們的目標是在二零一四年首季重新向立法會提交三個擴建建議的撥款申請。

氣味關注

6. 三個策略性堆填區在一九九零年代興建，設計達國際標準。隨着將軍澳發展，新建的住宅樓宇日漸接近新界東南堆填區，而最接近的日出康城距離該堆填區僅約一公里。近年，我們收到當區居民就新界東南堆填區運作造成環境滋擾的投訴數目比以往為多，當中氣味問題是居民不滿的主要課題³。因應投訴，環境保護署（下稱「環保署」）已根據國際經驗推行一籃子氣味管理措施（見附件 B），並已聘請獨立第三方進行影響評估。事實上，經過一番努力，源於新界東南堆填區的運作而可能引起的氣味滋擾已經有所改善。然而，當區居民的疑慮仍然持續⁴。鑑於將軍澳地區的住宅發展，我們認為有理據支持改變新界東南堆填區的用途至只接收建築廢物，以便根治源自都市固體廢物和其他廢物的氣味問題。

² 除了香港的減廢整體成效及設施的特定使用情況（相對其他兩個堆填區）外，已堆填廢物的沉降亦是主要決定因素，特別是在堆填區的有效使用期快將屆滿時。

³ 在二零一二年，我們收到超過 1 900 宗針對新界東南堆填區氣味的投訴，而在二零一一年則收到約 1 100 宗投訴。

⁴ 除了新界東南堆填區，將軍澳居民亦有對臨時填料庫的運作表示關注。該填料庫毗鄰新界東南堆填區，由土木工程拓展署負責管理，而土木工程拓展署亦已致力採取措施，盡量減低填料庫的運作可能導致的滋擾問題。例如，清洗環保大道的工作已經加強，透過調整將軍澳填料庫的使用量和鼓勵利用現有或新增躉船轉運設施（包括最早可於二零一四年年初啓用、位於葵涌和啓德的臨時躉船轉運設施）而增加水路運輸。此外，土木工程拓展署正籌劃在二零一四年年初開始，在公眾假期關閉將軍澳填料庫。自二零一三年四月起，將軍澳填料庫亦開始縮短開放時間四小時，由朝八晚九改為朝十晚七。

「廢物分流計劃」

新界東南堆填區只限接收建築廢物

7. 在二零一二年，新界東南堆填區每天接收約 4 800 公噸固體廢物，當中包括每天約 2 080 公噸都市固體廢物及每天約 340 公噸污泥，兩者均會發出氣味。上述廢物（每天 2 080 公噸 + 每天 340 公噸）須在新界東南堆填區改變用途之後分流往其他地方。屯門現正建設污泥處理設施，預計在二零一三年年底開始逐步投入運作。我們預期屆時污泥會開始陸續分流到新界東南堆填區以外的地方。至於都市固體廢物，在二零一二年，每天約 270 噸在新界東南堆填區棄置的都市固體廢物由食環署收集。為減少於新界東南堆填區棄置可引致氣味問題的廢物，食環署正安排更改現有收集都市固體廢物的路線，把上述廢物分流往其他地方。儘管如此，現有新界東南堆填區的主要使用者是私營廢物收集商，他們的服務範圍甚廣，每天收集約 1 800 公噸都市固體廢物。要把這些廢物分流往新界東南堆填區以外地方，必須通過法律手段才能實施。因此，我們**建議**修訂《廢物處置（指定廢物處置設施）規例》（第 354L 章；下稱「《指定廢物處置設施規例》」），在新界東南堆填區擴建工程的撥款獲得批准之後，指定新界東南堆填區只接收建築廢物⁵，而根據現有建築廢物處置收費計劃⁶，上述送往堆填的建築廢物所含惰性物料不可多於其重量的一半。以下段落詳述為此所需的準備工作。

廢物轉運站接收更多都市固體廢物

⁵ 建築廢物泛指建造工程所產生並已被扔棄的物質、物體或東西。部分建築廢物屬惰性物料，可當作建築物料重用，包括石塊、瓦礫、大石、土、泥、沙、混凝土、瀝青、磚、瓦、砌石或經使用的膨潤土。建築廢物有別於都市固體廢物（當中包含廚餘）及污泥，其有機物含量一般較低，因此不含臭味。

⁶ 按照建築廢物處置收費計劃，惰性物料含量較高的建築廢物只可棄置於土木工程拓展署營運的分類設施（如所含惰性建築廢物不少於其重量的一半）或公眾填料接收設施（如百分百屬惰性廢物），而收費分別是每公噸 100 元及 27 元。堆填區只可接收的建築廢物，所含惰性物料不可多於其重量一半，而處置費則為每公噸 125 元。

8. 如新界東南堆填區不再接收都市固體廢物，為數不少的垃圾車及其他收集都市固體廢物的車輛將須另覓途徑，每天把約 2 000 公噸都市固體廢物轉運往替代的指定廢物處置設施，其中大部分在市區收集，如直接轉運往新界西及新界東北堆填區，便須長途跋涉。在制訂「廢物分流計劃」時，我們必須包含其他善用廢物轉運站的措施，從而盡量減低分流廢物可能導致的交通和環境影響。

更改食環署收集服務的路線

9. 如附件 A 所示，在二零一二年，廢物轉運站網絡的整體使用率達 71.5%。西九龍轉運站及沙田轉運站的合併未使用容量只有每天約 370 公噸。大部分（每天約 4 870 公噸或 82.4%）經廢物轉運站網絡的都市固體廢物均由食環署收集。食環署正安排將部分都市固體廢物直接送往新界東北堆填區，中途不經廢物轉運站。食環署亦正研究如何更改部分其他地區收集服務的路線，以便當新界東南堆填區停止接收都市固體廢物時，更多由食環署收集的都市固體廢物可以經由北大嶼山轉運站、港島東轉運站及港島西轉運站處理。我們希望藉此騰出每天達 1 800 公噸的廢物轉運站容量（主要是西九龍轉運站的容量，其次是沙田轉運站），以吸納從新界東南堆填區分流的都市固體廢物。

10. 由於每輛垃圾車每天都要多次來回收集都市固體廢物，然後送往廢物轉運站或堆填區處置，食環署初步估計可能須要新增大約 30 條垃圾車的路線，以應付因要達致上述轉運而導致大幅增加的每段收集、棄置廢物車程的行車距離和時間。這意味運作成本和合約價格都會上升；現有的收集時間表亦要作出調整。私營廢物收集商的情況類近，他們須要制訂分流計劃，有可能影響他們的客戶。

開放沙田轉運站給私營廢物收集商

11. 調度沙田轉運站剩餘容量的先決條件，是開放該轉運站給私營廢物收集商使用。目前，沙田轉運站是唯

一專供食環署及其承辦商使用的廢物轉運站，而其使用率約 80%⁷。然而，由於有實際需要把廢物轉運站系統物盡其用，我們計劃讓食環署更改收集服務的路線（見第 9 段），因而可以騰出沙田轉運站的剩餘容量。因此，我們**建議**透過修訂《廢物處置（廢物轉運站）規例》（第 354M 章；下稱「《廢物轉運站規例》」），開放沙田轉運站給私營廢物收集商使用。此舉可以補足西九龍轉運站作為新界東南堆填區替代廢物處置設施的容量，同時有助解決本港東部（特別是東九龍）對處置設施的需求。

減低廢物轉運站的收費

12. 隨著推行上述措施，我們預期更多都市固體廢物會在壓縮後經廢物轉運站網絡運往堆填區。我們預計，每天有約 7 710 公噸須處置的都市固體廢物（或 83.1%，較現時的 63.7% 為多）會經過廢物轉運站，包括每天約 5 530 公噸（或 60.0%，較現時的 42.2% 為多）經水路送往新界西堆填區。此情況切合我們的意願，即把廢物轉運站物盡其用（特別是水路可達者），以盡量減少潛在的交通負荷及環境問題。

13. 同時，我們預計按上文分流廢物之後，廢物轉運站網絡的使用率將會達到 93.3%，所有市區廢物轉運站都要盡用。廢物轉運站容量可轉圜的幅度甚少，顯示除了食環署收集的廢物要改用使用率較低的廢物轉運站運送之外，我們亦要鼓勵私營廢物收集商盡用未使用容量較多的廢物轉運站。然而，私營廢物收集商選用個別廢物轉運站，純屬自願性質，並主要由成本推動。根據既定政策，任何私營廢物收集商如使用廢物轉運站便須付費，而所定的收費水平，應讓業界有利可圖，同時讓政府收回處理私營廢物收集商所棄置廢物涉及的額外成本。廢物轉運站的收費已經有超過十年沒有調整，導致無法根據既定政策收回成本。經權衡不同考量後，我們建議透過適度減費提供所需的誘因。

⁷ 在二零一二年，沙田轉運站的未使用容量約為每天 200 公噸，其設計容量則為每天 1 200 公噸。

14. 西九龍轉運站及沙田轉運站的所在位置，屬新界東南堆填區停止接收都市固體廢物之後受影響廢物源頭的合理距離之內。基於運作上的原因，私營廢物收集商會有較強誘因使用該兩個廢物轉運站。如部分私營廢物收集商在港島營運或服務南九龍，或會考慮使用港島東轉運站及港島西轉運站。鑑於這四個轉運站所服務的區域最受影響，我們**建議**收取每公噸 30 元這個較低的費用，即西九龍轉運站的現時的收費水平，及廢物轉運站網絡的最低收費。換言之，港島東轉運站及港島西轉運站現時的收費（每公噸 40 元）將會減低，而沙田轉運站的收費將會定於一個低於邊際成本（每公噸 60 元⁸）的水平。至於其他廢物轉運站，我們並不建議北大嶼山轉運站減費，因為其主要變動只在於有更多由食環署收集的都市固體廢物動用未使用的容量。新界西北轉運站和離島轉運設施方面，基於它們地理位置偏遠，不太可能受到「廢物分流計劃」影響，實施類似的減費措施作用不大。我們須透過修訂《廢物轉運站規例》實施新收費。

15. 長遠來說，為了進一步推廣使用廢物轉運站收集都市固體廢物，以及更顧及本地廢物收集的需要，我們須在本港東部設置廢物轉運站。我們現正進行選址研究，以物色適當岩洞安置此設施。再者，我們將檢討香港規劃標準與準則，以便在早期規劃新發展地區時，包含設置廢物轉運站為廢物管理基礎設施。我們亦須更全面檢討廢物轉運站作為廢物管理基礎設施一部分的作用，並在考慮其他發展（例如都市固體廢物收費）後，相應更新收費政策。

垃圾車須符合若干設備標準

16. 儘管廢物轉運站的使用率增加，但把都市固體廢物分流往新界東南堆填區以外地方，無可避免會令其他指定廢物處置設施鄰近地區的垃圾車流量有所變化。我們矢志採取積極措施，改善垃圾車的環境表現，避免其

⁸ 根據既定政策，私營廢物收集商使用廢物轉運站須繳費。費用定於業界財政上可以負擔的水平，讓政府至少可收回處理由私營廢物收集商送來的廢物的邊際成本。

運作造成滋擾。目前，許多垃圾車並無足夠裝置避免有關滋擾，例如垃圾污水滴漏、掉下垃圾或灰塵。因此，我們**建議**修訂《指定廢物處置設施規例》，規定垃圾車把都市固體廢物運往堆填區及廢物轉運站時，必須完全密封及有妥善配備，以更有效地避免滋擾。具體來說，任何人駕駛垃圾車進入堆填區或廢物轉運站，而該垃圾車並不符合若干設備標準，即屬犯罪，可處第 6 級罰款（即 100,000 元）。該等設備標準包括：

- (a) 該垃圾車已配備性能良好的金屬車尾蓋和廢水儲存缸（統稱為「指定裝置」）；以及
- (b) 指定裝置的設計及建造，須符合環境保護署署長考慮以下幾方面之後所認為合適的標準，以：*(i)*確保在設施內的人員的安全；*(ii)*避免因在設施內進行活動而引致滋擾或對衛生或環境造成危險；以及*(iii)*防止對設施的運作或在該設施內有關活動的進行造成干擾。

我們會不時檢討建議的設備標準新規定的成效，同時亦會評估是否須進一步加強《廢物處置條例》（第 354 章）的現行規管。

17. 目前，香港約有 530 輛垃圾車，其中 150 輛是政府車輛，由食環署營運，其餘 380 輛是私人垃圾車，履行食環署的垃圾收集合約或服務私人客戶。儘管所有由食環署管理及其下承辦商的垃圾車可符合建議的設備標準⁹，其他私人垃圾車大多仍未符合建議的設備標準。在二零一三年六月，政府宣布有意協助私人垃圾車營運商改裝其現役車輛，以符合新規定的設備標準。首先政府推出試驗計劃，就改裝過程中的種種技術問題，對約一成仍未符合建議設備標準的私人垃圾車進行測試。當局檢討了從試驗計劃所得的資料及經驗，並已用於制定全

⁹ 食環署一直有更新廢物收集合約的規定，只要合約到期重新招標，便會加入規定，以使用於其廢物收集合約的垃圾車符合建議的設備標準。截至二零一三年九月底，只有三份合約（涉及 19 輛垃圾車）仍未更新，而實際上所有承辦商所採用的垃圾車已經達標。

面的資助計劃。資助計劃預先設定了上限，在此上限之內改裝車房可獲提供一次過的資助，以支付改裝工程的實際開支。

18. 附件 C 載有資助計劃撥款建議的概要。在徵詢委員的意見之後，我們便會提交立法會財務委員會考慮批准。

立法程序時間表

19. 我們應優先落實新增的垃圾車設備標準。鑑於新界東南堆填區現有部分的剩餘使用年期有限，而廢物分流工作需時，將新界東南堆填區指定為建築廢物專用棄置設施的措施，須在其擴建計劃的撥款申請獲得立法會財務委員會批准之後才有效用。至於廢物轉運站系統的變革（包括開放沙田轉運站及新訂收費），則可以另行實施，以便私營廢物收集商試行新路線及作出其他所需調整，為廢物分流及早作好準備。我們的目標是在二零一三年之內，根據先訂立後審議的程序把相關的修訂規例提交立法會。修訂規例如獲通過，我們會在考慮實際進度後，藉憲報公告就「廢物分流計劃」個別部分分別訂立生效日期。

未來路向及徵求意見

20. 謹請委員就「廢物分流計劃」下各項措施提供意見。視乎事務委員會的取態，我們將開展進一步的籌備工作，包括：

- (a) 擬備實施「廢物分流計劃」所需的法例修訂，並於二零一三年之內盡早提交立法會；以及
- (b) 跟進改裝垃圾車的資助計劃，目標是向立法會財務委員會提出撥款申請，以便在二零一三年十一月十五日會議上考慮批准。

環境局／環境保護署
二零一三年十月

二零一二年廢物轉運站的使用率

設施	由食環署 收集 (噸/日)	由私營 收集商收集 (噸/日)	總使用率 (%)	設計容量 (噸/日)	備註
港島東廢物轉運站	655	142	66.4	1 200	水路可達
港島西廢物轉運站	426	105	53.1	1 000	水路可達
離島廢物轉運設施	75	8	13.4	611	水路可達 只有馬灣廢物轉運站開放給私營廢物收集商
北大嶼山廢物轉運站	67	111	27.4	650	水路可達
新界西北廢物轉運站	843	150	90.3	1 100	
西九龍廢物轉運站	1 803	527	93.2	2 500	水路可達
沙田廢物轉運站	998	--	83.2	1 200	

新界東南堆填區的氣味管理措施

新界東南堆填區現正按國際高標準運作。為消除將軍澳居民對氣味滋擾的疑慮，環保署在過去五年已加強氣味管理及控制措施，以進一步減少堆填區可能造成的氣味影響。有關措施包括：

- (a) 在切實可行的範圍內，盡量縮減廢物傾卸區的面積，從而盡量減少棄置廢物所發出的氣味；
- (b) 將廢物壓縮，然後立刻蓋上建築廢物。每日完成接收廢物後，再在廢物傾卸區蓋上一層厚達 300 毫米（原為 150 毫米）的泥土覆蓋傾倒面，然後噴上一層名為「Posi-Shell Cover」的水泥物料，以盡量減少棄置廢物發出的氣味；
- (c) 將昂船洲污水處理廠運來的脫水污泥立刻蓋上泥土，以盡量減少棄置污泥發出的氣味；
- (d) 在非使用中的廢物傾卸區，除了蓋上 300 毫米厚的臨時泥土層外，亦加設不透氣臨時墊層。至於不宜加上不透氣臨時墊層的傾卸區，除了蓋上 300 毫米厚的臨時泥土層外，亦使用「Posi-Shell Cover」，以進一步防止已覆蓋廢物發出堆填氣體及氣味；
- (e) 為特殊廢物坑加設流動覆蓋物，並在排氣管加裝活性碳，以盡量減少特殊廢物坑在運作期間所發出的氣味；
- (f) 在現有堆填氣體抽取系統加設額外的堆填氣抽氣井及流動堆填氣燃燒裝置，以加強收集堆填氣體作處理及把局部地區的堆填氣體完全燃燒，防止堆填氣體及氣味散發；

- (g) 在堆填區內沿著環保大道路邊、磅橋位置及堆填區出入口設置固定除臭機，以中和垃圾車進入堆填區時散發的氣味；
- (h) 在廢物傾卸區加添流動除臭機，以中和放置於廢物傾卸區的廢物散發的氣味，並重新安排部分流動除臭機為 24 小時運作，以進一步控制堆填區的排放；
- (i) 堆填區的復修工程以漸進的形式進行，以便為已完成的堆填範圍覆蓋不透氣永久墊層，並在該處進行修復工程，如加設排水系統和種植樹木以塑造自然景觀；
- (j) 提升現有輪胎洗滌設施至全車身洗滌設施，以改善垃圾車離開堆填區前的衛生情況；
- (k) 沖洗環保大道（由坑口迴旋處至新界東南堆填區），補充食環署的街道清潔工作，以應對行走環保大道的垃圾車漏出廢水而導致的對氣味的關注，並改善環保大道的衛生情況。

2. 當局已耗資約 8 000 萬元作為建設費用，推行上述措施。

建議推行一次過資助計劃 資助垃圾收集車輛改裝以符合若干設備標準

建議

我們建議修訂法例，規定運載廢物往堆填區、廢物轉運站及任何其他新增指定廢物處置設施的垃圾車，均須完全密封及配備適當裝置，以更有效地避免造成滋擾。在二零一三年六月，政府公開承諾推出一次過的資助計劃，協助廢物收集業改裝車輛，以符合建議的法例新規定。

理據

2. 在香港，食環署和私人廢物收集商普遍使用垃圾車收集路邊、住宅和商業樓宇的廢物，然後運往廢物轉運站或堆填區。

3. 垃圾車經常被人投訴造成環境衛生問題，指其造成氣味滋擾、有垃圾污水滴漏及掉下垃圾等。不少區議員、立法會議員及市民均一直要求將垃圾車完全密封。政府考慮到環境及公眾關注，將會修訂《廢物處置（指定廢物處置設施）規例》（第 354L 章），規定運載廢物往堆填區、廢物轉運站及任何其他新指定廢物處置設施的垃圾車，均須配備金屬尾蓋和污水缸。我們計劃在二零一三年年底前根據先訂立後審議的程序，將修訂法例的建議提交立法會。為了協助廢物收集業界適應對垃圾車更嚴格的規管，和儘早改善垃圾車以減少環境滋擾，我們建議推出一次過的資助計劃，協助私人垃圾車車主改裝車輛，以符合建議的設備標準。

建議的推行模式

4. 目前，香港約有 530 輛垃圾車，其中 150 輛是政府車輛，由食環署營運，其餘 380 輛是私人垃圾車，履行食

環署的垃圾收集合約或為私人客戶提供服務。雖然食環署的所有垃圾車及其承辦商的大部分垃圾車均已配備尾蓋和污水缸，但其他私人垃圾車大部分（估計約佔 380 輛中的 300 輛）仍未符合建議的設備標準。在二零一三年六月，政府宣布有意協助私人垃圾車車主改裝垃圾車，以符合新的設備標準。首先，政府與廢物收集業合作推出一項「改裝廢物收集車輛先導計劃」，以約一成仍未符合建議設備標準的私人垃圾車測試改裝過程中的種種技術問題。先導計劃確認，在現有垃圾車加裝尾蓋和污水缸，在技術上是可行的，而本地車房有能力進行加裝工程。當局已運用先導計劃所得的資料及經驗（例如加裝工程所需成本和時間，有能力和興趣進行加裝工程的車房數量，垃圾車車主喜好和意見等），以制定全面的資助計劃。

5. 若得到立法會環境事務委員會的支持，我們會向財務委員會申請撥款，以期為私人垃圾車車主提供一次過的資助，以改裝車輛。

6. 改裝工程涉及以下一項或多項工序：

- (a) 在車尾安裝配備動力裝置的金屬尾蓋；
- (b) 擴大現有的污水缸，或安裝新的污水缸，以收集垃圾污水；以及
- (c) 為已配備尾蓋和污水缸的垃圾車進行改善工程，例如加裝額外蓋板或更換破舊零件。

扣除約 30 輛參與先導計劃的垃圾車後，估計約有 270 輛私人垃圾車要同時加裝尾蓋和污水缸，以符合建議的設備標準。假設此 270 輛私人垃圾車的車主申請資助，而上述改裝工程平均費用約為 5 萬元，270 輛垃圾車的改裝費用約達 1 350 萬元。此外，為原已配備尾蓋和污水缸的垃圾車進行改善工程或更換破舊零件約需 120 萬元，而機電工程營運基金的行政及監管費另需 235 萬元。因應參與該計劃的垃圾車數量及改造成本的預計數字可能有變，我們亦加入 10% 應急費用。因此，資助計劃所需撥款估計為 1 875.5 萬元。有關細項載於附錄 1。

7. 如獲財務委員會批准撥款，我們擬推展的建議資助計劃如下：

- (a) 我們會委託機電工程署（下稱「機電署」）就資助計劃提供工程及技術支援，包括制訂規格、檢討車房的能力、評估費用、擬定資助水平、檢驗已完成的工程等。
- (b) 垃圾車車主須向環保署提交改裝申請，並附連建議設計及改裝車房資料。待機電署審核建議設計後，才展開改裝工程。垃圾車車主可自行選擇其屬意的改裝車房。已完成的改裝工程經機電署檢驗及核證符合功能要求後，當局才會發放資助。此外，資助會直接發放予改裝車房，但不得超出預定的最高水平，以支付實際的改裝費用，從而確保所撥資源妥善用於預定用途。
- (c) 我們會根據機電署的費用評估，就不同的工程項目組合預先制定最高資助額。
- (d) 我們會訂明，車房在收到資助後，須就改裝工程提供一年的全包保養。垃圾車車主會直接與車房安排已完成的改裝工程的跟進行動及維修事宜。

建議的推行時間表

8. 我們計劃在二零一四年一月推出資助計劃。資助計劃會是一次過，並設有時限，到了就垃圾車的設備標準實施新的法定規定之前便會終止。視乎進一步諮詢業界後所得的意見，我們計劃把資助申請期限定為九個月，由二零一四年一月至九月。

改裝垃圾收集車輛以符合若干設備標準的
資助計劃撥款申請分項數字

項目	垃圾車 數目	單位價格 (元)	小計 (元)
(a) 安裝金屬尾蓋及擴 大／加裝污水缸	270	50,000 ⁽¹⁾	13,500,000
(b) 進行改善工程／更 換破舊零件	60	20,000 ⁽²⁾	1,200,000
(c) 機電工程營運基金 行政及監管費用(包 括機電署聘請顧問 的費用)			2,350,000
		小計	17,050,000
(d) 10% 應急費用			1,705,000
		總計	18,755,000

備註：

- (1) 實際的資助額不得超出預定的最高水平（介乎 39,900 元至 53,300 元），並須視乎工程項目的組合而定。為制訂預算，我們假設單位價格為 50,000 元。
- (2) 實際的資助額不得超出預定的最高水平（介乎 5,500 元至 34,300 元），並須視乎工程項目而定。為制訂預算，我們假設單位價格為 20,000 元。
- (3) 我們計劃在二零一四年一月開始邀請垃圾車車主申請資助。由於參與更換計劃屬自願性質，因此實際的現金流量需求將取決於合資格車車主的參與程度。就規劃和預算方面而言，假設合資格申請人中有 10% 會在 2013-14 年度完成改裝工

程，而其餘則在 2014-15 年度完成，所需撥款的分項數字如下：

財政年度	所需撥款
2013-14	17,050,000 元（項目(a)至(c)的費用）x 10% = 1,705,000 元
2014-15	17,050,000 元 x 90% + 1,705,000 元（應急費用） = 17,050,000 元