

本署檔號
OUR REF: () in EP CR80/AUDIT/2/1
(2016)
來函檔號
YOUR REF: CB4/PAC/R67
電話
TEL. NO.: 2872 1750
圖文傳真
FAX NO: 2872 0376
電子郵件
E-MAIL:
網址
HOMEPAGE: <http://www.epd.gov.hk>

**Environmental Protection Department
Headquarters**

16/F, East Wing,
Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong



環境保護署總部
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼 16 樓

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
政府帳目委員會

(經辦人：朱漢儒先生)

敬啟者：

(譯本)
政府帳目委員會
審計署署長第六十七號報告書第 4 章

管理棄置拆建物料

就貴秘書處於二零一六年十二月十九日的來信，現隨函附上政府的回應，供委員參考。

環境保護署署長

(方建華先生 代行)

二零一七年一月三日

連附件.

副本送： 土木工程拓展署署長 (傳真號碼：2246 8708)
財經事務及庫務局局長 (傳真號碼：2147 5239)
審計署署長 (傳真號碼：2583 9063)

環境保護署回覆帳目委員會
就審計署署長第六十七號報告書第 4 章
管理棄置拆建物料的提問及要求資料

第 2 部分：建築廢物處置收費計劃

1. 根據審計報告第 2.8 段，建築廢物處置收費計劃的收費水平，是根據使用者自付原則和悉數收回用作處置棄置拆建物料設施的建造費用和經常開支而釐定。然而，在 2006 年 1 月至 2016 年 8 月期間，收費計劃的收費水平未曾作出調整。由於政府廢物處置設施的運作成本與日俱增，導致其成本回收率在過去 10 年顯著下降。在 2006-2007 年度至 2014-2015 年度期間，估計未能收回成本的總額達 38.11 億元。請政府當局解釋為何會出現上述情況？政府當局會否定期檢討及調整收費水平，以確保收費水平在日後可符合用者自付和悉數收回用作處置棄置拆建物料設施的建造費用和經常開支的原則？

答覆：

建築廢物處置收費計劃在2006年實施後，我們一直留意收費計劃的整體實施情況。我們亦曾檢視收費水平。然而，鑑於不同考慮因素（包括在2008至2010年間政府整體凍結政府公共服務收費、運送剩餘填料往內地處置計劃的最新發展以致處置收費計劃成本尚待確定等），我們未有建議收費調整。及後，環境局於2013年5月公布《香港資源循環藍圖2013-2022》，表明計劃於2015年完成有關檢討後，會按檢討結果調整收費水平。我們其後已根據有關時間表完成檢討工作，而新收費將根據《2016年廢物處置(建築廢物處置收費)規例(修訂附表)公告》，在2017年4月7日生效。

日後，我們會按照《財務通告第6/2016號》的規定，每年適時進行收費檢討。在進行檢討時，我們除了會考慮用者自付及收回全部成本原則外，亦會考慮其他因素，包括收費的減廢成效，以及對環境、業界和其他持分者的影響。

2. 政府當局會否認同，由於在過去 10 年未有檢視和調整建築廢物處置收費計劃的收費水平及未能回收成本，令收費計劃的成效下降？

答覆：

建築廢物處置收費計劃在2006年實施後，建築廢物在堆填區的棄置量相對收費計劃實施前大幅減少¹ 並維持在較低水平，顯示收費計劃具減廢成效。

¹ 建築廢物處置收費計劃的實施對減輕堆填區的壓力，成效十分顯著。收費實施前，在堆填區棄置的建築廢物，三年平均值為每日約 6,600 公噸，收費實施後的三年平均值大幅減少至每日約 3,200 多公噸；2013-2015 年的三年平均值仍維持在每日約 3,200 公噸。

正如我們在2016年年初向立法會提交增加建築廢物處置收費的立法建議時所述，在某程度上，建築工程無可避免會產生建築廢物，一旦工程的減廢工作已達一定水平，增加處置收費所能達致的額外減廢成效將會減少。事實上，近年建築廢物棄置量上升，主要是由於建築工程錄得可觀增長。然而，我們同意應定期檢討收費水平，以確保收費能有效鼓勵減廢。

3. 按審計報告第 2.20(d)段，處理填料的估計成本約為每公噸 75 元，比收費高接近 3 倍，而按第 2.38 段顯示，環境保護署(環保署)署長表示會就收費作出調整。請問在檢討收費水平的同時，會否加入調整收費水平的規則或具體指引，以便日後更有效地按成本調整收費水平，例如硬性規定每年作收費水平檢討？政府當局現階段是否已有方向如何才能達致回收成本這個原則？

答覆：

在2017年4月7日新收費生效後，堆填費及公眾填料費的水平將可達至收回全部成本，而篩選分類費則較堆填費為低(差距維持在25元)，以吸引廢物生產者選用篩選分類設施，篩選分類費的成本回收率因而訂為66%。

日後，我們會按照《財務通告第6/2016號》的規定，每年適時進行收費檢討。在進行檢討時，我們除了會考慮用者自付及收回全部成本原則外，亦會考慮其他因素，包括收費的減廢成效，以及對環境、業界和其他持分者的影響。

4. 根據審計報告第 2.21 段，儘管財經事務及庫務局(財庫局)自 2006 年 5 月起多次要求，環保署署長和土木工程署署長卻延至 2014 年 10 月才向財庫局提供有關接收棄置拆建物料的政府設施的整體運作成本資料。政府當局是否認為於 2007 年至 2014 年 10 月期間沒有每年檢討收費水平，是違反了《財務通告第 6/2006 號：費用及收費》的要求；如是，政府當局會採取何等措施，以確保將來會按照上述通告的規定行事？

答覆：

請參閱上文就問題(1)的回應。

5. 按審計報告第 2.28 段指出，在約 2 萬宗申請之中，有 2 724 宗未有遵守 21 天的時效規定開立繳費戶口，但環保署只對 338 宗(12%)宗個案提出檢控，第 2.30 段的表三更顯示，當中獲授合約後才提交申請的最長日數達 2 127 日。就申請人未能遵守 21 天內開設繳費戶口一事，環保署現時有沒有具體的跟進及檢控指引或流程；若有，署方是按何準則決定是否檢控未有遵守 21 天的時效規定開立繳費戶口的申請人，而署方有否向公眾及內部公布有關準則的詳情？是否有人員未按指引辦理，令署方未能就多宗個案成功提出檢控？在獲授合約之後，環保署人員因甚麼

原因未有在 21 天規定過去之後，立即跟進申請人逾時開戶的情況？當中的拖延是署方行政怠慢或失當，還是申請人故意拖延？署方有沒有因應過去多宗未能提出檢控的個案，研究指引內容是否存在漏洞，令申請人利用漏洞延遲繳費；若沒有，署方是否已按第 2.29 段審計署的建議，立刻研究發出具體指引？

答覆：

環保署人員一直均依據（一）環保署的檢控政策所定下的一般指引和原則，以及（二）環保署轄下的中央檢控組就不同案例所作的內部指引，考慮會否就每宗未能遵守21天內開設繳費帳戶的個案提出檢控。上述（一）的檢控政策亦已上載於環保署的網頁

(http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/news_events/current_issue/current_policy.html) 給公眾參考。

根據《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》第354N (下稱“規例”)章第9(1)條，如主要承判商根據一項在規例生效當日或之後授予的合約承辦一宗價值 \$1,000,000 或以上的建造工程，承判商須於獲授予該合約後的21天內，向環保署申請開立一個專為該合約而開設的繳費帳戶。承判商若無合理辯解而沒有遵守上述條款，即屬違法。

就未有遵守獲授予合約後21天內開設繳費帳戶的個案，署方人員均有按上述指引於發現個案後立即作跟進調查。一般而言，署方會於6個月內採取檢控行動，但若個案所涉工程的承判商經查證能提供合理辯解(例如工程並不會產生任何建築廢物、郵遞延誤)，本署會按檢控政策根據個別情況考慮不予檢控。而就獲授合約後2127日才提交申請繳費帳戶的個案，其工程合約於2005年12月1日實施「建築廢物處置收費計劃」前簽約，屬「豁免繳費帳戶」，故此環保署不予以檢控。

環保署同意審計報告就加強執法的建議，現正整合過往案例並會向內部發出具體指引供執法人員參考和遵守。具體指引將會詳細列明不同情況下需考慮的各種因素、須依循的步驟包括徵詢中央檢控組的意見，以及過往案例分析等。

第 3 部分：增加重新使用填料的措施

6. 按審計報告第 3.9 段的表五，於 2009 年、2010 年、2014 年及 2015 年從棄置拆建物料篩選回收所得的填料分別只有 20%、14%、29%及 31%，與審計報告第 1.4(c) 段所述的惰性含量規定要多於 50%相距甚遠，請政府當局解釋有關原因，以及將採取何等措施以確保從棄置拆建物料篩選回收所得的填料符合惰性含量規定的要求？

答覆：

於篩選惰性建築廢物的過程中，無可避免會有一部份的惰性填料(例如一些潔具以及粘附有鋼筋的混凝土)，因受到污染而不能篩選出來。這些受污染的填料最終只可棄置在堆填區。因此，一如審計報告第3.12(a)段所述，經篩選出來所得的實際填料數量一般會低於送交篩選分類設施處置的建築廢物量。

環保署聯同土木工程拓展署有定期進行惰性建築廢物成分抽樣調查，檢視送交篩選分類設施處置的車輛所載的廢物是否符合有關惰性含量規定，以監察篩選分類設施的營運效率。而最近一次於2016年10月進行的抽樣調查，有近70%的車載量符合篩選分類設施的有關規定(即惰性含量規定要多於50%)。另外，土木工程拓展署的調查結果顯示，從送交篩選分類設施處置的符合惰性含量規定的廢物當中，大約有85%的惰性填料可篩選出來作循環再用。對於篩選分類設施所採用篩選方法的成效，我們會繼續聯同土木工程拓展署密切監察有關情況。

第4部分：防止和偵察非法棄置活動的措施

7. 按審計報告第4.8段顯示，現時防止和偵察非法棄置拆建物料活動的措施的工作成效並不理想，政府當局於2015年就清理了共6 300公噸非法棄置拆建物料，明顯有不法人士慣性將拆建物料非法棄置。政府當局會否承認在防止和偵察非法棄置拆建物料活動方面一直未有採取更積極的態度作出跟進？在第4.18段中提及的檢控數字，有沒有重複犯法的情況？現時的制度如何有效堵塞相關情況？

答覆：

政府一直致力採取執法行動打擊非法堆填和非法棄置拆建物料的活動，但打擊這些非法活動事實上存在一定挑戰性，因為該等活動通常在隱蔽人稀的地方或深夜時分進行。儘管非法棄置拆建物料已被控制在拆建物料產生總量0.05%以下，我們會繼續探索新方法以強化監管的成效。其中一些措施包括：(一) 由2014年8月4日起，在《2013年廢物處置(修訂)條例》下設立預先通知機制(即任何人士如在私人土地擺放拆建物料，須在擺放日期前先得得到相關土地擁有人的書面許可，並須獲環保署認收及知會各相關部門按照其職權跟進)；(二) 設立跨部門協調機制；(三) 試驗新監察攝錄系統技術打擊非法傾倒活動；(四) 探討在拆建物料收集車輛使用全球定位系統；及(五)於工務工程項目實施運載記錄制度，記錄由工程產生的拆建物料的運送行程。

報告中第4.18段提及的檢控數字，當中小部份涉及重複犯法的個案。政府會因應資源的配合，計劃在較嚴重的黑點安裝經改良的監察攝錄系統，並加強在黑點的前線執法行動，針對黑點作突擊巡查，以加強阻嚇作用。據我們了解，法庭在判刑前，會就每宗案件考慮所有相關因素(例如罪行的性質或嚴重性，是否重複犯案，對環境造成的影響等)亦可能對重複犯案者會處以較高的刑罰。

8. 就審計署於審計報告第 4.13 段有關採取措施以推動公營機構在相關工程項目採用運載紀錄制度的建議，請環保署告知推行有關措施的進度。

答覆：

環保署聯同發展局已開展工作，與主要相關的公營機構商討，鼓勵它們在合適的工程項目中，採用相類似的運載記錄制度，以助改善管理由這些項目產生的拆建物料。

9. 審計報告第 4.20 段提到，有近 80 宗個案都因未能清楚攝錄車牌號碼而沒有提出檢控，請環保署解釋有關原因，包括監察攝像機系統試驗計劃是否未能可靠地打擊非法棄置活動。而環保署在第 4.34 段回應指會提高監察攝像機系統的技術規格，請問署方是否認為，提高監察攝像機系統的技術規格就一定能改善現時的情況，或是有其他更有效的措施改善有關情況？現時攝像機的技術規格是甚麼？

答覆：

在監察攝錄系統試驗計劃中，部分個案在試驗期間因未能清楚攝錄車牌號碼而未能提出檢控，主要原因包括涉案地點的照明欠佳；攝像機的技術規格；拍攝角度和距離（特別是夜間運作時在昏暗的環境或沒有街燈照明的情況下）及車輛被拍攝時正在移動而影響影像質素等。

環保署現正全面檢討透過試驗計劃獲得的資料和經驗，以改良監察攝錄系統的設計及運作，作為偵測及防止非法傾倒拆建物料的其中一項工具。雖然我們正在檢討當中，我們初步觀察所得，攝像機應可加強以車輛非法棄置廢物案件的執法成效。相關政府部門會繼續透過不同方式以處理非法棄置廢物的活動。

試驗計劃中使用的兩套攝像機規格如下：

1. 提供1080p (1920 x 1080 像素)全高清視頻、影像感應器為二百萬像素及120度廣角；及
 2. 提供720p (1280 x 720 像素)高清視頻、影像感應器為1280 x 960 像素及160度廣角。
10. 審計報告第 4.22 段中提及，有 14 宗個案是攝像機系統已清楚攝錄到非法棄置廢物的車輛車牌號碼，但因環保署按運輸署提供的地址所寄出的掛號信無人認收而無法提出檢控。環保署是否認同應該就上述個案作出跟進？署方會採取何等措施以改善有關情況？

答覆：

根據《道路交通條例》(第374章)，車主須在其地址改變後72小時內通知運輸署。環保署已就試驗計劃中根據運輸署提供的地址寄給車主的信件因無人認收而

被退回的個案，轉介運輸署作跟進。

我們同意審計署的建議，將來再有同樣情況，我們除了聯絡運輸署外亦會接觸其他政府部門(例如入境事務處等)，以覆核登記車主有否其他的通訊地址。我們亦會把此程序納入本署就非法棄置廢物制訂的執法指引內。

11. 審計報告第 4.26 段及第 4.31 段指出，有 19 宗涉及非法棄置廢物的個案因車主或駕駛者沒有提供案件詳情而未被環保署檢控，另有 4 宗則因涉案駕駛者聲稱是按照僱用運載服務人士的指示去棄置廢物，最終環保署表示因沒有足夠證據確定違法者的身分而沒有採取進一步檢控。環保署是否認同應該就上述個案作出跟進？署方會採取何等措施以改善有關情況？

答覆：

在試驗計劃中，環保署因未能搜集足夠證據以確定涉案人士的身分，包括車主、司機、或租用涉事車輛的人士。環保署正就這些個案向律政司尋求法律意見，並會繼續與律政司跟進。我們亦會與其他政府部門協調合作，分享其他執法部門的經驗，以加強我們就這類個案的調查及執法工作。

12. 在審計報告第 4.27 段所陳述的情況，政府當局在清楚攝錄到涉案車輛的車牌的情況下，仍然因車主表示未能從錄影片段中辨認出涉案駕駛者，以及環保署無法證明車主犯罪，以致未能提出檢控。就此方面，環保署現時有否研究日後該如何解決有關問題？就審計署於第 4.33(d)段建議環保署參考警方的做法，環保署認為，有關建議現階段是否可行？當中有沒有可預見的困難？

答覆：

就審計署的建議，我們現正向律政司尋求法律意見。我們亦已聯絡警務處以分享他們的執法經驗和方法，嘗試解決有關問題，以加強我們就這類個案的調查及執法工作。

13. 審計報告第 4.30 段顯示，環保署未有就 5 宗涉及非法棄置拆建物料的個案作出檢控，其中 3 宗是因為涉案駕駛者聲稱按食物環境衛生署(食環署)垃圾收集站員工的建議棄置廢物，但食環署表示未能找到駕駛者所指的員工，另外兩宗則是環保署在事件發生 4 個月後才通知食環署。環保署是否認同應該就上述個案作出跟進？署方會採取何等措施以改善有關情況？

答覆：

就有個案涉案者辯稱按食環署垃圾收集站員工或承辦商的建議棄置廢物，環保署將來會適時通知食環署，以便食環署向承辦商或其員工查核和採取跟進行

動。環保署亦正與食環署跟進，加強合作以打擊在垃圾收集站附近的非法棄置廢物活動，並會檢討相關的執法指引。

第 5 部分：未來路向

14. 按審計報告附錄 A 顯示，在 2007 年至 2014 年共有 7 367 萬公噸填料被運到台山市，政府有否在現階段了解台山市未來 5 年對填料的需求？一旦台山市不再需要填料，政府當局會如何應對？本港未來數年仍有多個舊區重建計劃，當局有沒有評估拆建物料的總數量及對收費水平有何影響？

答覆：

我們首要的廢物管理策略，是減少在本港製造填料及促進在本地重用產生的填料。目前，主要公共工程項目（包括由公營機構進行的基建工程）均須擬備「拆建物料管理方案」，一方面要評估工程產生拆建物料的數量，另一方面要尋求重用及循環再造有關物料的合適渠道。由土木工程拓展署署長擔任主席的公眾填料委員會持續監察及協調由各工務部門及主要公營機構進行的主要公共工程項目重用本地填料。未來數年，預計有吸納填料的工程展開，將可舒緩運送填料到內地的需要。收費水平方面，我們會按照《財務通告第6/2016號》的規定，每年適時進行收費檢討。在進行檢討時，我們除了考慮用者自付及收回全部成本原則外，亦會考慮其他因素，包括收費的減廢成效，以及對環境、業界和其他持分者的影響。

15. 按審計報告第 5.12 段及第 5.14 段所指，環境局局長及土木工程拓展署署長同意審計署於第 5.10 段的建議，即需探討台山市以外可接收香港產生剩餘填料的地方。請問有關工作的進展為何？現時政府有沒相關數據或目標城市？若目標接收地距離香港比較遠，環保署曾否作出初步評估，對收費水平有何影響？

答覆：

我們一直有就運送剩餘填料計劃與內地有關當局每年舉行高層聯席會議，共同檢視將填料運送到台山的實際運作情況、商討來年運送安排，以及長遠的規劃，包括探討是否有其他合適的接收地點。而是否有合適的接收點需視乎內地有關當局的需要，當中涉及多項相關因素(例如技術可行性及規劃)。我們在知悉相關運送成本及開支後，會按照《財務通告第6/2016號》的規定，每年適時進行收費檢討。在進行檢討時，我們除了會考慮用者自付及收回全部成本原則外，亦會考慮其他因素，包括收費的減廢成效，以及對環境、業界和其他持分者的影響。