

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)385/03-04(03)號文件

檔 號：CB1/PL/EA

環境事務委員會

2003年11月24日舉行的會議

有關堆填區收費計劃的最新背景資料簡介

背景

人口及經濟活動持續增長令固體廢物的數量大幅增加。該等廢物主要來自工商業，尤以建造業的拆建廢物為然。該等廢物會由私人廢物收集商收集及運送至現有的3個政府堆填區。由於在堆填區棄置廢物無須支付任何費用，因此現時沒有經濟誘因鼓勵廢物產生者減少製造廢物及將廢物循環再造。濫用堆填區棄置廢物令堆填區有限的容量被迅速耗盡，以致需要提早補充廢物處置設施。

《 廢物處置(廢物處置的收費)規例 》

2. 為按照污染者自付的原則逐步收回在堆填區處置廢物的費用，以及提供所需經濟誘因鼓勵減少廢物及將廢物循環再造和再用，政府當局在1993年率先建議就處置私人廢物收集商收集的廢物收取費用。按照堆填區收費計劃，凡私人廢物收集商運至堆填區棄置的廢物均須收費，初期收費水平訂於收回堆填區處置廢物的成本的50%，逐步提升至收回全部成本為止。逐步提高收費的做法可讓廢物產生者有時間採取適當措施減少製造廢物，將廢物循環再造和再用。

3. 原先建議的收費計劃按小型和大型車輛釐定兩級收費水平。在收回50%成本的基礎上，初期費用訂為：載重量不超過5公噸廢物的小型車輛約為175元，而載重量超過5公噸廢物的大型車輛則約為350元。有關費用將以預先購買代用券的方式繳付。鑒於有人關注到採用私人廢物收集商提供服務的住戶可能會受上述收費安排影響，有關收費計劃其後改為以每公噸計算，以便更符合污染者自付的原則。

4. 為使收費計劃具有法律效力，政府當局提交了《廢物處置(廢物處置的收費)規例》，而該規例在1995年5月獲得通過。該規例為建議的收費計劃訂定了法律的架構，按每公噸計算收費及使用代用券付款，而收費水平則定為每公噸廢物45元。

5. 廢物收集業反對上述規例，因為建議的收費安排不但會引起現金周轉及壞帳問題，並且與建築廢物運輸商按每輛車向客戶收取費用的慣常做法有出入。在1995年6月，部分業內團體一度封鎖堆填區，以示抗議收費計劃。政府當局其後承諾不會在與業界達成協議之前實施堆填區收費計劃，封鎖行動才告結束。有關行動亦導致政府當局修訂上述規例，使堆填區使用者可按每公噸或每輛車付費。

收費安排

6. 業界普遍支持污染者自付的原則，但對實際收費安排則意見紛紜。環保團體及部分委員均表示支持較高的收費，但私營機構(尤其是建造業)則關注到有關收費對其業務可能造成的負擔。此外，亦有建議認為，政府當局不應單靠收費計劃來達致減少廢物及將廢物循環再造的目的。至於收費方法，建築廢物收集商強烈反對以每公噸計算收費和使用代用券；並指出若他們須先支付堆填區收費，但其卻後不能向其客戶收回有關費用，便會嚴重影響他們的現金周轉，並引起壞帳問題。他們認為政府當局不應要求運送廢物的人士繳交費用，應考慮直接向廢物產生者收取費用。

7. 自1995年發生封鎖堆填區事件後，政府當局與相關業界團體曾舉行多輪會議，以期達致雙方均可接受的收費安排。經過差不多兩年時間的談判後，政府當局提出修訂建議，讓堆填區使用者可在下列3個收費方案中任擇其一，並就該修訂建議徵詢業界的意見——

- (a) 讓非經常使用堆填區的人士以代用券方式付款；
- (b) 讓建築廢物運輸商以運載記錄票月結記帳方式付款；及
- (c) 讓工商業廢物運輸商以車輛登記號碼月結記帳方式付款，即直接向廢物產生者收費。

政府當局的回應顯示，業界關注的壞帳問題仍未獲得解決，因為政府不能以公帑承擔商業債項。政府當局亦認為直接向廢物產生者收費在很多情況下均不可行，尤其在工商業產生的廢物方面，因為這涉及從同一座多層大廈收集不同廢物產生者的廢物。此外，業界人士亦擔心開立帳戶所需的保證金及現金周轉的問題。

8. 鑒於建造業和廢物運輸商提出的關注事項，政府當局再提出一項修訂安排，詳情如下：

- (a) 就所有拆建廢物徵收大約每公噸125元的費用，以期完全收回現有3個堆填區的建造費用和經常性開支；
- (b) 豁免所有在收費計劃實施前已開始生效及／或簽訂的建築合約；
- (c) 設立直接付款制度，讓主要的拆建廢物產生者直接向政府繳付堆填區費用，而無須由為他們工作的廢物運輸商收取／處理該等費用；及
- (d) 向廢物運輸商就源自零散裝修工程的拆建廢物收取費用，因為並無有效方法把直接付款制度擴展至產生少量拆建廢物的廢物產生者。

環境事務委員會曾於2002年2月25日、5月27日、6月24日及2003年4月28日的會議上討論上述修訂安排，而團體代表亦應邀出席2002年4月28日的會議，發表其對這項計劃的意見。委員察悉，雖然政府當局提出多項建議，例如讓廢物運輸商以月結方式記帳、容許他們在一段時間之內繳費，以及無須他們繳付保證金等，藉以消除他們在現金周轉方面的憂慮，但廢物運輸商仍然反對以任何形式參與該項收費計劃。他們提出反建議，即把直接付款制度擴展至所有廢物產生者，包括發展商、承建商及物業管理公司，並應以運載記錄票月結記帳方式付款。至於小型工程方面，費用應由有關的廢物產生者透過其管理公司繳付。這樣，堆填區收費問題便可以簡單地藉行政方式解決，無須涉及廢物運輸商。

配套設施

9. 為減少棄置於堆填區的廢物數量，政府當局計劃提供兩個篩選分類設施，以協助建造業(尤其是因地方有限而無法就地進行篩選分類的廢物產生者)把混合建築廢物內的惰性廢料與非惰性廢料分開，並會提供若干公眾填土設施，接收全屬惰性的公眾填料。為符合使用者自付的原則，政府當局會就使用篩選分類設施及公眾填土設施處置建築廢物收費，分別收取大約每公噸100元及27元的費用。

10. 對於篩選分類設施的收費與堆填區收費只相差25元，委員表示關注，因為依委員之見，該差額未必足以提供所需誘因，令廢物產生者轉用篩選分類設施，其中尤以建築工地遠離該等設施的廢物產生者為然。為提供更大靈活性，讓承辦商自行決定篩選分類設施的收費水平會更為恰當。政府當局表示，建議的篩選分類設施收費只是一個估計

數字，用以說明有關收費應低於堆填區收費，一方面為廢物產生者／廢物運輸商提供使用該等設施的經濟誘因，另一方面則令有關收費不會過低，以致篩選分類設施被濫用。如果該等設施的營運開支低於現時估計的開支，政府當局會考慮降低篩選分類設施的收費。

實施堆填區收費計劃的相關權力

11. 為確保使用者不會把不恰當的廢物運往該等設施，工地職員將獲授權靠肉眼檢查抵達的車輛，以判斷運來的廢物是否適合由有關設施處理。委員關注到，如果只靠肉眼觀察來判斷運來廢物中惰性廢料所佔成分，廢物產生者與廢物運輸商可能在處置建築廢物的費用方面有所爭拗，並可能出現不同廢物運輸商對同一車廢物收取不同費用的情況，因而導致業內人士就處置廢物的收費有所爭拗。政府當局解釋，除靠肉眼觀察外，廢料的重量和密度亦是顯示惰性物料所佔成分的有用指標。由於惰性物料的重量差不多是非惰性物料的一倍，因此，廢物重量亦可顯示惰性物料在其中所佔的成分。如果運來的廢物的惰性物料成分不高，篩選分類設施不會接收該等廢物，並會指示把該等廢物運至堆填區棄置。就此情況，有關的篩選分類設施會向廢物運輸商發出便條，以供向廢物產生者證明運來的廢物不符合進行篩選分類的準則。此舉有助避免在處置廢物的收費方面可能出現的爭拗。

12. 部分委員原則上支持堆填區收費計劃，並同意盡快予以落實推行，不得再有延誤，但重申政府當局有需要就收費安排(包括就堆填區、篩選分類及公眾填土設施徵收費用的指引)進一步諮詢相關行業，並應就於何處棄置廢物給予廢物運輸商明確的指示。

立法會秘書處

議會事務部1

2003年11月21日