



## 香港經濟民生聯盟 就「長遠減碳策略」的回應 (2019年9月)

### 1. 背景

- 1.1 超強颱風天鴿和山竹先後吹襲香港，造成嚴重的基建破壞和財物損失，引起香港社會對氣候變化影響的關注。針對全球暖化的問題，合共196個國家和地區於2015年簽署《巴黎協定》，承諾把全球平均溫度升幅控制在工業化前水平以上低於2°C之內，並努力將溫度升幅限制在工業化前水平以上1.5°C之內。就此，可持續發展委員會於2019年6月發表《長遠減碳策略公眾參與》文件（下稱「文件」），指出香港須於2020年或以前制定至2050年的長遠減碳策略，亦須每五年檢討我們的氣候變化工作。
- 1.2 香港經濟民生聯盟（經民聯）一直關注香港的可持續發展，積極就環保政策和措施提供意見，並促請香港特區政府（下稱「政府」）訂定清晰的目標及路線圖。就諮詢文件涵蓋的各項範疇，經民聯提出以下主要意見和建議。

### 2. 具體意見和建議

#### 2.1 能源供應組合（問題一至三）

##### 能源政策的目標

- 2.1.1 政府的一貫政策是確保市民享有安全、可靠、有效率及價格合理的電力供應，同時盡量減少發電對環境的影響。經民聯認同大方向並曾於2015年的《電力市場未來發展公眾諮詢》當中，詳細表達有關意見。
- 2.1.2 就文件提及長遠燃料組合的四項因素（可靠性、安全及供應情況、合理價格、環保和應對氣候變化的表現），經民聯認為可靠性、安全及供應情況最為重要。香港作為國際金融和貿易中心，任何停電和與電力供應相關的嚴重事故，都會帶來不可估量的經濟影響。但



在滿足這兩項前提下，經民聯認同可進一步考慮長遠燃料組合的成本效益和環保表現。

## 引入更多核能和發展聯網

- 2.1.3 目前，燃煤、天然氣和非化石燃料（包括核電）分別約佔發電燃料的 1/2、1/4 和 1/4。根據現行安排，直至 2020 年左右，天然氣將提供香港大約一半的電力，而預計比例會在隨後 10 年繼續增加，從而達到逐步減少燃煤發電和減碳的目標。
- 2.1.4 然而，正如文件指出，若要實現《巴黎協定》在 2050 年低於 2°C 的減碳目標，屆時約 80% 的電力須來自零碳能源（包括可再生能源及輸入核電），單靠增加天然氣發電的比率並不切合現實，故經民聯原則上同意透過更緊密的區域合作，增加燃料組合中零碳能源的比例。
- 2.1.5 經民聯認為，相對於天然氣，核能的成本較低，亦產生較少的溫室氣體。中國內地現已使用最新技術的核電設施，並加強審核其安全。根據國務院 2019 年 9 月公布的《中國的核安全》白皮書，截至 2019 年 6 月，中國內地運行的核電機組已達 47 台，居世界第三，並有 11 台機組在建，當中包括鄰近香港的惠州太平嶺核電站（新建，1 台機組）和陽江核電站（2 台機組）。
- 2.1.6 經民聯建議政府可考慮在 2020 年後從內地引入更多的核電。政府未來應加快主動與內地省區商議，探討增加鄰近核電站對香港的供電，透過措施鼓勵兩電在內地的核電投資。
- 2.1.7 文件提到，政府將於 2020 年起與電力公司展開研究，就如何進一步加強內地與香港的電網和本港現有電網之間的聯網安排，研訂細節。經民聯認同有關工作，但認為聯網或開放電力市場不應犧牲香港引以為傲的供電可靠性，亦不應為用戶（包括市民和企業）帶來任何額外負擔（如電費增加）。



## 發展可再生能源

2.1.8 經民聯認同可再生能源可對長遠電力供應發揮更重要的作用，亦贊成引入更多種類的可再生能源（如太陽能 and 風能等），以配合長遠減碳策略和分散能源風險。

2.1.9 政府近年與兩間電力公司合作，積極推動上網電價計劃，同時落實便利措施（包括將在新界豁免管制屋宇的天台裝設太陽能光伏系統的高度限制由 1.5 米放寬至 2.5 米、豁免有關收入的利得稅等），以促進分布式可再生能源的發展。經民聯對此表示歡迎，並認為政府和兩間電力公司可提供更多誘因（如進一步放寬技術限制、提供更吸引的上網電價等），以鼓勵可再生能源在香港（特別是鄉郊地區）的發展。此外，鑒於氣候變化的威脅迫切，經民聯認為政府應進一步增加人力資源，以處理推動本港使用可再生能源的工作，並為業界提供發展機會。

2.1.10 不過，基於香港的地理環境和高度城市化的特質，可再生能源未必可以作為既具可靠性又供應充足的能源選項，以滿足市區核心活動和一般工商業和住宅大廈的需求。短期而言，政府應優先以試驗形式於個別設施或項目（如學校、商場、社區設施等）推展可再生能源，以達致公眾教育和宣揚環保的作用；長遠而言，政府應仔細檢視各項已推行的新措施（例如上網電價計劃）的成效，探討可否就可再生能源對香港整體電力供應的貢獻，訂立明確的目標。

## 2.2 推動綠色建築（問題五和六）

### 鼓勵私人建築加入綠色元素

2.2.1 政府早於 2013 年成立推動綠色建築督導委員會，就推動綠色建築制訂實施策略，確保建築在選址、設計、施工、營運管理，以及保養等環節，均貫徹善用能源和其他資源的原則，並減少廢物和污染。香港綠色建築議會亦在 2013 年推出『香港 3030』計劃，為全港建築物制訂一套降低耗電量的長遠方案，目標是以 2005 年耗電量作為參考，在 2030 年或以前，把全港建築物的耗電量降低三成。此外，《建築物能源效益守則》每三年檢討一次。最新的修訂於 2019



年5月生效，預計較2012年版本提升能源效益達18%。

- 2.2.2 不過，相對於宏觀的政策目標，政府在實際的資源投入方面有所不足。具體而言，政府在2017-18年度至2019-20年度三份《財政預算案》當中，合共預留20億元供不同部門在政府建築物、場地及社區設施等安裝可再生能源設施。經民聯認同政府以身作則，致力推動綠色建築和節能減排，但認為私人領域亦應同樣受惠，才可真正落實全民減碳的目標。
- 2.2.3 事實上，政府一直未有提供持續的專項基金和足夠誘因，以鼓勵企業和發展商在私人建築物安裝環保裝置。上屆政府在最後一份《施政報告》（2017年1月）提出「積極鼓勵私人業主利用稅務優惠、貸款計劃和資助計劃採購節能裝置」，並落實為購置可再生能源裝置，或高於法定能源效益並符合有關「綠建環評」節能水平的建築物節能裝置的資本開支，提供進一步稅務優惠，由以前分五年扣除改為在一年內全數扣除。可是，有關裝置的成本高昂，上述財政誘因實在微不足道。
- 2.2.4 就此，經民聯建議設立「環保裝置信貸保證基金」，支援企業安裝具能源效益和較環保的設備，並繼續推動碳審計，同時盡快落實行政長官的競選承諾，為環保裝置開支提供兩至三倍扣稅。此外，除了針對現有建築或個別設備／裝置，政府應以地價或地積比優惠等政策，鼓勵發展商建造綠色建築及安裝相關的智能監測裝置，務求在建築物的發展／興建階段已納入環保元素。

### 推動綠色智慧型社區

- 2.2.5 除了個別建築，政府應從區域發展的角度出發，充分運用智慧城市的概念，為新發展區引入完善的環保系統和設備，就此方面，政府在啟德發展區設置的區域供冷系統是很好的試點項目，該系統的能源效益較傳統氣冷式空調系統高35%，較獨立使用冷卻塔的水冷式空調系統高20%。經民聯建議政府密切檢視有關係統的實際效果，日後可進一步優化和推廣該系統至其他新發展區。
- 2.2.6 此外，經民聯亦多番促請政府在落實其他新發展區時，應整體預先



規劃各類通訊、管網、智能裝置和環保設備等軟、硬基礎設施，並運用創新科技和大數據，為交通、醫療、環保及長者服務等範疇作妥善規劃，致力打造綠色低碳智慧型社區。

## 2.3 推動低碳運輸（問題七和八）

### 制訂全面的環保車輛政策

- 2.3.1 在低碳運輸方面，歐洲聯盟曾訂定目標，到2020年，可再生能源應佔陸路運輸業所耗用能源的10%，當中包括利用生化柴油、電動汽車、輕燃料電池等。而香港在推動低碳運輸方面，似乎仍需要加大力度，積極推廣使用潔淨能源及可再生能源的車輛，以落實長遠減碳的目標。
- 2.3.2 鑒於在短期內電動車難以完全取代汽油車／柴油車，故政府應從香港的實際情況出發，一方面扶助電動車發展，另一方面亦要積極協助其他潔淨能源車輛的發展，以達到市場平衡和滿足市場需要。
- 2.3.3 以生物柴油為例，香港的生物柴油用量僅佔柴油市場不足1%，主要出口至歐洲及內地。雖然環境保護署一直積極推動政府各部門使用B5生物柴油（5%生物燃料與95%歐盟五期（傳統）柴油混合而成），但除了不用課稅外，政府至今未有任何措施，以鼓勵生物柴油的發展。鑒於廢食油是本地的主要生物燃料，推動生物柴油的使用將有助廢食油轉廢為能，建立完善的生產和銷售渠道，從而促進廢食油回收業的發展，同時達致長遠減碳的目的。
- 2.3.4 故此，經民聯建議政府發揮帶頭作用，優化綠色採購政策，進一步增加政府車輛使用生物柴油的比例，同時亦要加大力度支援運輸業界（巴士和渡輪公司），鼓勵他們使用一定比例的生物柴油，提高本地市場的需求。經民聯亦建議政府參考推廣電動車的 policy，為低排放的柴油私家車和商用車提供首次登記稅寬免或優惠。
- 2.3.5 另一方面，為推動長遠減碳策略，政府已訂立淘汰舊式柴油商用車的目標，在2019年年底前逐步淘汰歐盟4期以前的柴油商業車，並在2023年年底前淘汰歐盟4期柴油商業車，但作為補償的特惠



資助計劃，政府只願意豁免舊車車主購買歐盟 6 期柴油商業車的首次登記稅，加上後者的型號選擇不多，不少車主均指幫助不大，亦對業界的運作和前景構成影響。政府應與業界保持溝通，共同制定可行計劃，包括擴大特惠資助計劃的範圍，以鼓勵舊車車主盡快更換新車，減少碳排放。

- 2.3.6 鑒於電動車配套設施尚未完善，經民聯對設定禁售燃油私家車的目標年份有所保留，但同意應制訂完善的環保車輛政策，在顧及市場供應和科技變化的前提下，進一步鼓勵各類低碳甚至零碳車輛（如自行車）的普及發展。

#### 加強電動車的配套設施

- 2.3.7 至於電動車方面，世界各地政府和車廠都加大投資、利用政策引導發展。政府應適時調整推動電動車的 policy，並制訂階段性的推動目標。雖然政府於 2018-19 年度《財政預算案》引入「一換一」換車計劃，允許車主以合資格的舊私家車（已在香港首次登記最少 6 年、「舊私家車」登記車主連續 18 個月）更換電動車時，獲得較高的首次登記稅寬免（25 萬元，其他上限為 97,500 元），但不少市民反映計劃誘因不足，故計劃成效未如理想。經民聯建議政府進一步檢討有關稅務寬免的成效並落實優化措施，以提高電動車對車主的吸引力。
- 2.3.8 另外，現時香港電動車各類充電設施與電動車數量的比例為 1:7，反映設施嚴重不足；市面上的電動車充電設施目前是以標準充電器為主，充電時間約為 25 小時，充電效率未如理想。
- 2.3.9 故此，經民聯建議檢視《建築物條例》的相關條文，要求所有新建之商住樓宇內的車位提供充電設施，研究於現有政府物業及公營房屋的停車場、路旁泊車位及公眾停車場添置以中速及高速充電為主的電動車充電設施，同時支援業界開發電動車電池，及探討讓各類充電器制式互通的可能性，以進一步便利電動車的使用。此外，經民聯亦建議政府牽頭，與本港和「粵港澳大灣區」業界共同研究電動車充電設施在制式上的互聯互通，以配合港珠澳大橋等跨境交通基建的落成。



## 2.4 其他意見（問題九和十）

### 推展大灣區環保減碳工作

- 2.4.1 經民聯認為，要應對氣候變化，並非香港「單打獨鬥」便能做到。除了文件提及在能源供應方面探討輸入更多核能的可能性以外，政府亦要在其他環保和減碳範疇推展更全面的區域合作。
- 2.4.2 事實上，粵港澳三地政府早於2012年6月共同發布了《共建優質生活圈專項規劃》，而在今年2月出台的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》中，亦有多項圍繞「推進生態文明建設」的建議，包括「加強粵港澳生態環境保護合作，共同改善生態環境系統」、「推動大灣區開展綠色低碳發展評價，力爭碳排放早日達峰，建設綠色發展示範區」，以及「推動製造業智能化綠色化發展，採用先進適用節能低碳環保技術改造提升傳統產業，加快構建綠色產業體系」等等。
- 2.4.3 因應粵港澳大灣區的發展，經民聯建議政府盡快就以上範疇與廣東省和大灣區各市政府展開磋商，並充分運用目前「粵港澳大灣區建設領導小組」等機制，推動更多有利落實上述建議的具體措施。長遠而言，政府可與大灣區其他城市探討訂立（如2030年或以後的）區域減排目標，甚至區域減廢目標。
- 2.4.4 另一方面，雖然目前三地政府已在環保領域建立交流和監察平台（例如「粵港持續發展與環保合作小組」和「港澳環境保護合作會議」等），但協作機制較為鬆散。作為促進大灣區建設的重要部分，相關政府部門及業界必須集思廣益，建立良好的社會生態系統，並成立高層次的區域環保合作委員會，探討加強合作和制訂互利互贏的合作方案，共建綠色低碳及高科技的智慧城市群。

### 推動清潔生產和加強區域監察

- 2.4.5 政府聯同廣東省工信廳（前為廣東省經濟和信息化委員會）自2008年開展「清潔生產伙伴計劃」，至今共批出逾3,000個資助項目。粵港雙方於2009年共同推出「標誌計劃」，鼓勵企業採用清潔生產



技術及作業方式，向積極推動清潔生產的企業頒發「粵港清潔生產伙伴」標誌。不過，有關計劃每年只舉行一次，經民聯建議加強有關計劃，負責推廣的「粵港清潔生產合作專責小組」需強化機制，進一步結合三地私營企業的力量，推動減碳和清潔生產。

- 2.4.6 此外，政府亦要加強與內地合作，應對區內的臭氧及懸浮粒子問題，並推動設立涵蓋大灣區的空氣污染物立體監測網絡，藉以收集相關數據，與本地數據發揮互補作用。

### 發行更多綠色債券

- 2.4.7 國家近年積極推廣發展綠色金融，大灣區的發展方向更是以生態優先、綠色發展為目標，正是適合作為綠色金融的實踐推廣平台。經民聯建議加強利用香港市場，為大灣區內的企業發行綠色債券，推動珠三角的綠色產業與港澳金融市場雙向開放與聯通，而此舉亦有助綠色企業的升級換代，並推動大灣區形成綠色低碳的生產生活方式和城市建設運營模式，令大灣區內的人民生活質素得以提高。

## 3. 總結

- 3.1 近年，氣候變化帶來的影響日漸明顯。隨著全球一體化，香港也不能獨善其身，必須盡快行動，集合社會各界的力量，同時加強與鄰近地區的合作，共同朝著減碳的目標進發。

(完)