

向香港政府提出的四點減排及相關環保建議

主要原則：(1) 所有政策必須以「成效為本」(outcome oriented)，因此即使要循序漸進，也必須有清晰的「終極目標」、「路線圖」(包括各種中期目標)與「時間表」。這些當然不應一成不變而應按照形勢不斷作出調整。(2) 無論是「終極目標」、「路線圖」與「時間表」都應先由專家仔細制定，然後交由公眾(包括環保團體)作出廣泛的討論。其間有關的專家必須充份地參與討論和作出解釋。也就是說，我們必須堅持「真理(即使其間涉及利益衝突)愈辨愈明」的「尚智文化」，而摒棄「民可使由之，不可使知之」的「反智文化」。(3) 在推行以下的政策時，必須充份照顧基層市民的利益，例如透過各種補貼(如資助券)以減輕他們的負擔。

具體建議：

1. 有賞有罰的用電、用水和垃圾收費

香港主要溫室氣體的排放源為本地兩間電力公司，佔總排放量近七成。

為鼓勵全港市民及商界節約用電，政府應立例引入有賞有罰的用電機制：對用電低於特定標準的家庭(*香港的人均年用電量約為 5 千 7 百度)，提供具獎勵性的累退式電費扣減；而對用電量高於「人均標準」的家庭，則累進式地徵收懲罰性的附加費。至於商界方面，也可引用類似原則(例如制定每單位面積的耗電量)，具體應用於一般的辦公室之上。總的原則是「多排放者付更多」而「少排放者付更少」。

同樣的原則也可用於「耗水量」和「垃圾廢棄量」之上。具體的安排應由政府作出研究。

2. 有賞有罰的汽車徵費

香港第二大溫室氣體排放源是運輸，佔總排放量的 18%。同樣按照「多排放者多付」的原則，政府應盡快制定累進及累退式的汽車首次登記稅及每年牌照費，對私用及商用車輛，按行駛里數、載客量、載貨量等標準，以二氧化碳的單位排放量定為「極高排放」、「高排放」、「中等排放」、

「低排放」、和「極低排放」五大類別，以**賞罰制度**促使運輸的碳排放逐步下降，並鼓勵「低排放」甚至「零排放」車輛（如電動車）的使用。

3. 所有政府部門帶頭推行「節能減排」和「綠色採購」

要推動環保，政府所有部門必須以身作則，帶頭「**節能減排**」（例如減低用紙量、規定適當的辦公室空調溫度、減少不必要的乘搭飛機外訪等）。此外，所有部門必須嚴格執行「**綠色採購**」，亦即只採購市面上造成最少環境破壞和資源消耗的各種產品（如再造紙、環保磚、省電照明、電動車輛、電熱聯產裝置等）。作為本港一個最大的採購商，政府這樣做不但符合環保，更可大力帶動和促進有關產業的發展。

執行上，政府必須盡快定出適用於各部門以至所有法定和資助機構（包括大學、官校和津校等）的「**綠色採購法**」，以便所有機構有所依從。

4. 盡快開發「可再生能源」作為本地的供電來源

香港每年的人均二氧化碳排放量約為 6 公噸，僅略低於一些歐洲發達國家。雖然政府於 2009 年的施政報告中，承諾於 2030 年將能源強度（energy intensity）自 2005 年的水平減低四分之一，但隨著人口和經濟的增長，這對減低二氧化碳排放總量的成效將十分有限。要真正達至減排效果，政府應該盡快制定「**可再生能源法**」，以「有賞有罰」的稅務政策促使兩間電力公司盡快與廣東省的有關部門和企業合作，共同開發風能和太陽能等可再生能源。這不但可以在對抗全球暖化和氣候災變的事業上作出貢獻，也會大大改善香港的空氣質素，保障市民的健康。

李偉才（傑出青年協會前主席 2002-03）

麥永開（傑出青年協會前主席 2009-10）

2011 年 11 月 14 日