



## 香港中華廠商聯合會 對持續發展政策的建議

### 1. 推動產品碳標籤

隨著《巴黎協定》的生效，香港須在 2020 年或之前制訂至 2050 年的長期減碳策略。本會認為，為打造低碳社會，本港除了從發展可再生能源、推動建築節能和鼓勵綠色出行等方面入手之外，更應以前瞻性的視野，加緊推行產品層面的減排和碳管理。

推動產品的碳審計是當今世界方興未艾的潮流，許多國家的政府紛紛帶頭推出碳標籤計劃，以推動商界減低在產品製造和營運過程中溫室氣體的排放，並加強消費者的低碳意識；例如瑞典等已對食品全面實施碳標籤，法國政府亦為食品推出「環境指數」標籤(L'Indice Environnemental)。事實上，隨著消費者環保意識日益提高，本港市民對產品碳審計、碳標籤的接受程度正在上升；香港恆生管理學院最近的一項調查發現，8 成港人願意多付 5% 購買具碳標籤的飲品。

本會建議，香港應緊貼世界趨勢，盡快建立一套既符合國際標準又適合本地商家實際情況的產品碳審計體系和「產品碳足印」認證制度。政府應致力推動在本港形成一個由商家、消費者、第三方服務提供者以及政府等持份者共同參與、有利於碳審計發展的「生態系統」；除了支持業界建立和推廣產品碳審計認證制度和服務體系外，亦可考慮透過「環保和自然保育基金」或者設立類似「清潔生產伙伴計劃」的專項資助計劃，為業界推廣和實施碳審計提供財務誘因。

### 2. 推廣固體廢物收費計劃

政府已就都市固體廢物收費的立法向立法會提交草案，希望按「污者自付」的原則推動香港落實垃圾收費。本會對此表示支持，並認為政府在制定垃圾收費方案的過程中，進行了周密的籌劃和試驗，亦吸納了社會各界包括本會的意見，為這項政策的落地奠定了良好的基礎。

海外的經驗顯示，都市固體廢物收費落實的關鍵在於公眾教育、宣傳以及鼓勵持份者的參與。本會歡迎環境保護署設立外展隊為市民提供實地的協助，亦建議外展隊應積極與各種社區組織和社群網絡加強合作，藉此調動社會資源，透過市民熟悉的人際脈絡和較易接受的

方式，更有效地推動收費計劃「入邨入屋」。同時，政府亦應加強對學校的推廣宣傳，一來提升未來一代的減廢減碳意識，二來亦可透過學生帶動家庭，推動社會移風易俗，樹立珍惜資源和踐行「3R」(減少使用、廢物利用和循環再造)的風氣。

另一方面，廚餘是本港都市固體廢物的最主要源頭，而家居廚餘更佔都市固體廢物棄置量的 23%；本會建議政府加緊設立廚餘回收再造的設施和廚餘的收集服務，並可透過與科技界、工業界加強合作，開發更多適合本港居住環境的廚餘儲存、處理技術和設備。

此外，推行固廢收費計劃旨在透過提供經濟誘因推動市民改變行為，以達到減廢的目的；增加政府收入或回收成本並非其本意和主要考慮因素。2018 年施政報告已宣佈政府每年將撥出與固廢收費所得收入相若的款項，用於加強減廢和回收工作。鑑於固廢收費計劃影響到全港各階層，所有家庭均需為此而增加額外的開支，本會建議政府應更清晰地傳達收費只是手段而非目的的信息。為此，政府可考慮設立一項「減廢基金」，除了由公帑注資外，亦將每年因都市固體廢物收費所得的收入撥入其中。基金既可撥款資助各機構推行減廢的項目和相關的宣傳推廣活動，亦可用來推行豁免和援助性措施，為低棄量住戶和低收入人士提供津貼，藉此達到更明確的「專款專用」效果，並提供更多的誘因，強化社會各界減廢的推動力。

### 3. 支援綠色產業

發展綠色產業不但是擴闊本港經濟基礎、促進產業多元化的重要切入點，更可推動企業邁上以「低消耗、低污染、低排放」為本的綠色發展之路，提升競爭力。

業界希望特區政府在推動綠色產業方面發揮更積極的角色。一方面，政府應盡快成立專責委員會和專屬的職能機構，就綠色產業的推進策略制定全盤政策；另一方面亦應考慮為企業推行綠色生產和綠色營運提供財稅誘因，例如對投資環保設備以及採購環保服務的支出給予多倍的扣稅額。

同時，政府應進一步簡化各種與環保相關資助計劃包括「回收基金」等的申請手續，以提高業界的參與興趣；亦可參考「發展品牌、升級轉型及拓展內銷市場的專項基金」項下設有「企業支援計劃」的做法，向「可持續發展基金」注資並增設「可持續發展基金(企業支援計劃)」，以配對的方式，為業界發展綠色產業以及提升環保效益提供資助。

#### 4. 促進電動車普及

今年的施政報告提出，政府「繼續鼓勵市民使用新能源車輛，長遠希望本港的新登記私家車最終全是新能源車」。本會認為，香港要建設宜居城市，整治路面空氣污染是重要的一環；以使用潔淨能源的電動車逐步取代傳統的石油能源汽車，不但是改善空氣質素的必行之舉，亦可為本港打造「智慧城市」創造條件。

截至 2018 年 10 月底，全港只有 11,345 部電動車輛，佔全港已登記之車輛總數低至不足 1.5%，與早前政府訂定的目標(至 2020 年有 30% 私家車及 15% 巴士和貨車改為使用油電混合動力或純電動車輛)相去甚遠。另一方面，礙於電動車數量有限而未能達至符合成本效益的水平，本港充電設施等配套的發展亦追不上實際的需要，反過來又影響了電動車的普及使用。

本會認為，對於推動電動車輛的使用，政府宜有一個清晰的政策理念和目標，在政策執行上更應保持足夠的力度和維持連貫性。政府應及時檢討電動車首次登記稅寬減安排的成效，必要時可考慮為有關的財稅誘因加碼；並可透過提供泊車、充電的優惠以及行駛便利化安排等一系列配套措施，吸引市民轉用電動車。

同時，政府應加強與停車場、屋苑、電力公司等進行合作，進一步完善電動車的基建設施和相關配套；並可考慮以提供津貼的形式，鼓勵私人企業擴充及優化電動車充電設施。

#### 5. 發展綠色金融

本屆政府大力發展綠色金融，冀以推動香港成為籌集綠色資本的樞紐；本會對此深表支持。事實上，香港不但在法律和監管制度、資本市場、金融基建、人才等方面具備雄厚的優勢，而且擁有背靠中國大市場的有利條件；特別是「珠三角」地區聚集了規模龐大、以製造業為主體的產業集群，可為香港綠色金融的發展提供廣闊的應用場景。

本會建議，特區政府除了進一步支持綠色金融產品的發展與推廣之外，亦應積極促進綠色金融與實體產業相結合，鼓勵金融業開發適切的服務，以支援本地企業的可持續發展，包括為企業在本港以及「珠三角」的環保項目提供融資等。例如，政府可在「清潔生產夥伴計劃」的基礎上引入綠色融資的元素；透過提供擔保或利息補貼，鼓勵銀行為港商採購環保節能設備和推行綠色營運項目提供貸款。

另一方面，「珠三角」作為世界級的製造業基地，本身亦是全球碳排放權的主要供應地區之一。特區政府可把握粵港澳大灣區建設的機遇，整合金融、學術、工商業、專業服務等相關界別的力量，在香港建立一個服務大灣區以及東南亞等周邊地區的碳交易平台，提供與環保權益相關的投資、融資、信貸、碳指標交易、期權期貨等服務。發展碳金融市場除了可以協助內地和本港企業將環境權益市場化、為發展綠色經濟擴闊資金來源之外，更可增加香港的綠色金融產品種類，帶動金融創新和鞏固本港的國際金融中心地位。

2018年12月