

2050 要淨零 地方政府別缺席
【選前能源政策評比啟動】記者會

年底地方大選在即，由全台灣各地十多個關切能源轉型的民間團體所組成的「能源轉型推動聯盟」（能轉盟）今日舉辦「選前能源政策評比啟動」記者會，公布 2022 年縣市能源與氣候治理評比範疇和指標。能轉盟指出，今年是針對各個縣市在節電與綠能政策進行施政總體檢的關鍵時機，由於從 2015 年至今，中央挹注在地方上的能源治理相關計畫、經費資源等，規模都比以往更多，因此民間將透過評比來檢視各縣市政府之節電與綠能政策在過去幾年的經費支持下，究竟有哪些累積、進展，又有哪些持續的困境，需要中央政府、地方政府以及民間社會共同努力突破。

綠色公民行動聯盟研究員陳詩婷指出，地方政府在氣候與能源治理的角色愈來愈重要，目前全球有超過一百個國家、超過一千個城市已宣示在 2050 年前達成淨零排放目標，顯見淨零碳排是跨越區域、國家及治理層級的任務。臺灣也在 2022 年 3 月 30 日宣布我國的 2050 淨零排放路徑及策略，而地方政府作為承受氣候風險的第一線，也勢必需要扮演氣候行動的關鍵角色，讓國家短中長期目標底下的各項計畫、措施得以落實，並捲動民間多元力量的協力參與，讓淨零成為一場社會動員。

陳詩婷表示，能轉盟於 2015 年成立至今，已進行過兩次縣市政府能源政策評比，這次除了將綜合考量各縣市政府首長自 2018 年 12 月 25 日就任後至今，在節電與綠能相關政策治理表現之累積與進展之外，並將新增檢視各縣市最新提出之氣候與能源政策目標，以及在機關、住宅、商業及運輸部門相應之行動方案可行性，以及相應治理機制之完整性與積極度。

陳詩婷強調，能轉盟的評比指標有八成都是質化項目，因此重點並非僅僅是看節了多少電、發了多少電、辦了多少活動等等常見的 KPI，而是治理機制是否健全完善，並且能否將民間社會力涵蓋在政策制定跟執行的過程。能轉盟將於七月開始進行訪談，並於九月公布評比結果排名，呼籲各縣市首長候選人在選前能夠積極表現對氣候與能源政策的重視與決心。

民間參與是最根本的關鍵

主婦聯盟環境保護基金會資深主任吳心萍指出，經濟部從 107 年開始，就開始推動縣市共推住商節電行動，主要是透過獎勵更換老舊家電，達到節能成效。她表示，能轉盟肯定更換老舊家電的政策，但民間團體的評比，是希望這三年多節電的成果要深化及持續，而在地縣市市民的參與就是最重要的一環，否則節電的效果僅能在有中央補助下，亮眼一時而已。因此，在民間團體的評比上，比重最重、占了 32 分的第一項指標，就是民間參與的

機制，目前絕大多數地方政府所謂的在地參與，就只是有辦過幾場說明會、統計一下多少人次而已，但是真正成熟的做法，是第一個項目「政策制定過程納入民間參與之程度」指出的，在擬定政策過程中就讓在地民眾一起參與，並把民眾的建議系統性地納入政策中。

吳心萍表示，這也接續到第二個項目「捲動不同類型電力使用者的機制設計」，也就是有無結合在地居民，把推動節電的資源放對地方，比如農業縣宜蘭，就透過農會找到應該從冷凍設備改善，金門則透過旅宿業者推動節電等。

其餘二個項目「捲動不同類型綠能發電者之機制設計」、「氣候、能源治理與公益性的結合」，則是希望地方政府能讓找到更多在地、分散式電力的可能。經濟部推出公民電廠補助後，這兩年各有 10 多個社區想開發在地再生能源，縣市政府應該扮演輔導的角色，讓社區有能力找到技術、資源、盤點場址。如擁擠的台北、新北也利用公有屋頂讓市民可以共同集資，收益也結合社會公益外；縣市政府是否能照顧到能源弱勢的需求。

掌握地方氣候及能源資訊是制定政策的基礎

吳心萍指出，因每個縣市對於能源的使用方式都不同，因此第四項質化指標，是評量縣市能否掌握在地的用電特性，並據以制定政策，包括第一個項目「掌握地方能源使用特性」所指出的，也就是縣市政府是否掌握在地用電的特質，比如馬祖會用到暖氣、基隆會用到除濕機，觀光縣市在觀光季時，觀光客用電比居民多，而都會型縣市則是居民和商家用電多。而掌握資訊後，縣市要有能力發展對應的政策，因此第二個項目為「減碳與能源潛力的分析」，也就是能不能根據基礎資訊，發展出在地的能源政策。

除此之外，也應讓民眾能容易掌握在地再生能源、電力使用與排碳等基礎資訊，因此第三個項目就是「氣候與能源資訊與政策資源之公開性」，譬如部份縣市有設計讓縣市民可視化的簡便工具，包括網站、APP 等，但比工具本身更為重要的，是如何更進一步讓民眾可以把這些資訊應用到生活上，並參與在政策措施推動的過程中，比如生活節能、社區再生能源、參與公民電廠等。

氣候與能源治理目標也應有相應行動策略

荒野保護協會的氣候變遷教育委員會能源議題組長陳雍慧表示，氣候和能源的治理對於每一個縣市地方政府都是很大的考驗，而且是必須面對的考驗。政府裡幾乎每一個局處和層級，都會面臨不同的挑戰，一起努力，才能成功。而趨動地方政府各部會、一起動起來的重要齒輪，就是清楚的氣候和能源治理目標和策略。因此，地方政府可否提出明確的氣候和能源治理中、長期目標、根據目標定出適當的治理法規，然後是否積極定出各局處可執行的行動策略，會是我們質量項目評比的第二個指標－「氣候與能源治理目標與策略」。

陳雍慧並指出，在中長期目標的提出上，應包含每五年的具體減量目標，且除了目標訂定是否積極外，這些目標的訂定是否有清楚的邏輯和方法可供檢視，有清楚的民間溝通做為基礎，是這次評比要了解的重點，且有了清楚的目標後，必須有政策工具來授權這些目標、給予這些目標明確的法律定位和執行方式，也就是相對應的法規，包含像是能源與低碳自治條例、綠建築自治條例、再生能源設置辦法等。吳心萍強調，這些法規不可流於形式，內容應該要有相關執行細則，權責分工、預算規劃等架構，作為各項行動的依據。有了法規這個重要的政策工具後，各局處必須擬出相關的行動策略，包含預算規畫、計畫擬定、目標具體化、可操作性等等。這些重要項目加起來，就是這次評比質量項目指標的第二項，總計占了 25 分。

行政資源考驗各縣市施政決心

陳雍慧也指出，有了明確的目標、對應的法規工具、具體的行動計畫後，經常因為地方政府沒有足夠的行政資源投入，使得就算計劃再好、目標再理想，也無法產出實際的成效。因此地方政府需要確實投入相對應的行政資源來執行，能轉盟因此將它列為質化評比的第三項指標－「行政資源」，評估地方政府，是否下定決心投入資源，並讓氣候與能源政策專責單位真正發揮成效，且由於氣候和能源治理是跨及各單位各層級，舉凡經濟、環保、交通、地政、教育等局處，因此跨局處行政資源及資訊是如何有效率的整合、不會多頭馬車，將是這些政策可否在有限資源下，達到最好成效的重要關鍵。

陳雍慧並表示，各局處相關治理人員是否具備氣候與能源治理所需的素養和專業，不會在人員迭替時相關計劃要從頭再來，也是治理品質的重要條件，因此公務人員是否有培力機制，如何進行培力，也將是此次評比的指標細向，最後，針對訂出來的氣候及能源政策，地方政府有沒有明確的考核機制、是否定期滾動式檢討政策方案的成效，確保相關目標可以達成，也是氣候與能源治理的重要過程。以上面向組合起來，就是此次評比質量項目評比的第三個指標，總計占了 25 分。

綠能發展指標，公平檢視各區域縣市施政努力

針對量化指標，台灣再生能源推動聯盟政策部主任周正履則就「綠能發展指標」做說明，指出當中包括「綠能裝置量成長率」、「屋頂光電裝置量成長率」及「公有屋頂光電的建設率」三個項目，周正履指出第一個項目「綠能裝置量成長率」，將根據 2019-2021 年各縣市再生能源裝置容量資料，檢視各縣市的綠能裝置成長率。此項目特別以裝置容量為主，是為了減少因地區光照時數不相同產生的差異，更公平且精準

呈現地方在推動綠能的實質成果。因為裝置成長率的提升，跟投入的人力資源跟政策目標相關，因此透過裝置成長率，可看到地方政府政策支持度在不同年度所產生的實質差異及進步指標。同時，注重成長率而非成長量，可讓因地理區位而發展條件較差的縣市，仍有機會拿到好的分數，希望縣市政府不要認為自己的天然條件不佳，就不願意推再生能源。

周正履介紹第二個項目「屋頂光電裝置量成長率」時指出，評比之所以注重屋頂，乃是因為屋頂型光電是目前最無爭議的再生能源形式，而且可以達到一地兩用的功能。在地狹人稠的台灣，複合式的有效利用空間是極為重要的，政府大力推動屋頂型太陽光電還可有效降溫及減緩老舊屋頂漏水等問題。同時，屋頂型光電的成長率，也最能看出地方政府在推動民間參與時的成效，因此能轉盟希望縣市政府能夠更積極推動屋頂光電的設置，讓全民參與能源轉型。

周正履表示，特別針對公有屋頂光電設立「公有屋頂光電的建設率」作為指標，是因為公有屋頂應該扮演帶頭示範的作用，包含先做好盤點工作。此項指標細項將針對地方政府各機關、國中小等，檢視其光電的建設率。周正履並說明，跟前兩點指標細項不同之處，在於公有屋頂的設置應是基本項目，因此該項指標將檢視建設率，也就是盤點屋頂可以做到多少裝置容量、實際上又已經設置多少裝置容量，而非看成量。

縣市氣候治理的關鍵挑戰—低碳運輸發展指標

地球公民基金會專員楊書容表示，運輸部門約佔全國碳排 14%，且佔境內空污三分之一以上，面對 2050 淨零排放，除了過往能轉盟較為關注的能源、住商部門，產業、運輸等高排碳部門也需大幅減碳。因此，今年首度將運輸部門納入評比項目，運輸部門近七成排碳來自汽機車，如何將大量汽機車使用移轉至公共運輸，是運輸部門減碳重要課題，而許多移轉措施其實落在地方政府權限範圍，包含提升地方公共運輸建設和服務、自行車道人行道鋪設、增設公共自行車站點、停車管理、低碳交通區劃設、電動車充換電樁設置、推動共享運具等等。透過評比過程的訪談，能轉盟將盤點各縣市推動綠運輸之潛力與困境，督促中央與地方在推動綠運輸之協力。

楊書容指出在低碳運輸發展指標中，總共有三個項目，分別為「公共運輸運量成長率」、「改善或新增自行車道總長度成長率」、「電動機車新售佔比成長率」，第一個項目「公共運輸運量成長率」，將檢視不同年度各縣市的公共運輸運量成長率，以掌握各縣市政府投入公共運輸發展的力度，同時藉此了解各縣市在推動公共運輸上的潛力與困境。

第二個項目「改善或新增自行車道總長度成長率」，除了公共運輸，提升主動運輸如騎乘自行車也是運輸減碳重要策略；本項目檢視各縣市政府推動自行車使用的積極度，以改善或新增友善自行車之車道總長度成長率為依據；第三個項目「電動機車新售佔比成長率」，以交通部統計查詢網新車領牌數為依據，此項目檢視各縣市政府推動運具電動化的積極程度，考量電動汽車之市場成熟度較低，本項目僅檢視各縣市電動機車佔新售機車之佔比成長率。

除了以上指標，此次評比也有四項加分項目，包括「針對各地人口與地理等特定不利條件，設計相關強化管制與計畫」、「抑制尖峰用電措施」、「提出淨零目標跟相應計畫」、「結合在地資源與特性之政策」等，皆為能轉盟認為在地方氣候與能源治理中相當重要，但過去普遍較缺乏著力與進展之面向，因此以加分方式讓各縣市額外的努力能夠被呈現。

邁向淨零，中央需與地方攜手共進

陳詩婷也呼籲中央政府，過去雖然溫管法有要求地方政府提出行動計畫，但地方政府在淨零或能源議題上的能量相當不足，地方的氣候治理工作仍在起步階段，中央在提出淨零路徑的同時，也必須給予地方政府更多的協助，且應該建構讓地方政府能長期自治的能力和規劃，如應該先讓地方政府在被培力和輔導的情況下，提出中長期的可落實的淨零與能源治理規劃，包括節電、綠能和氣候治理等相關業務，在中長期行動方案規劃和執行的輔導，提供穩定持續、多年期的經費挹注，讓 2050 淨零排放的目標得以順利落實。此外，也應該讓地方社區、團體或其它在地網絡有能量能參與，從參與地方政策的制定，到鼓勵民眾參與公民電廠並結合在地社造團體結合社區營造和地方創生計畫等。未來《溫室氣體減量及管理法》修法後的碳費收入，也應有一定比例補助於地方之減緩與調適工作，補助比例應將不同地方的氣候變遷危害、脆弱度、暴露因素等納入考量，並定期檢討。

陳詩婷最後指出，中央政府應建立明確的碳揭露與盤查之指引，並輔導地方政府和企業完善氣候治理相關資訊之盤點與揭露，建立完善科學研究機制，針對不同縣市、地區所面臨之氣候風險進行全面調查與評估和落實資訊公開，作為地方政府調適政策之依據。

能轉盟成員：

綠色公民行動聯盟、地球公民基金會（高雄總部、北部辦公室、花東辦公室）、主婦聯盟環境保護基金會（台北總會、台中分會、南部辦公室）、荒野保護協會（台北分會、台中分會、台南分會、台東分會）、台灣再生能源推動聯盟、媽媽監督核電廠聯盟、綠色和平、野薑花公民協會、環境權保障基金會（台北總辦公室）、爭好氣聯盟、彰化縣環境保護聯盟、台南新芽協會、台灣公民自主發電行動聯盟

新聞聯絡人：

綠色公民行動聯盟

陳詩婷 0915-181-176 cityblind@gcaa.org.tw