AI風險管治工作組首次會議 檢視七計劃及方案

香港文匯報訊 香港特區行政長官在最新施政報告宣布，由特區政府政務司司長陳國基統籌各政策局推進人工智能（AI）風險治理策略的工作。陳國基昨日召開人工智能風險管治統籌工作組首次會議，全面推進AI風險治理策略的統籌協調工作。

陳國基表示，AI發展迅速，在推動產業升級、便利生活的同時，其對社會各領域所帶來的影響，以及風險治理和應用安全，同樣至關重要。工作組將督導和統籌各政策局及部門檢視AI發展風險、治理和安全等議題，強化風險意識，研究相應的管理和規範體系，務求在加快推進AI應用的同時，實現技術向善、安全可控。

會議上，工作組檢視及統籌AI風險治理策略七項具體行動的工作計劃和落實方案，包括（一）打擊利用AI犯罪；（二）加強保護未成年使用者；（三）推動市場評估AI道德風險；（四）推動各行業安全有序應用AI；（五）研究AI產品導致意外的法律責任；（六）推出指引管理AI智能體；及（七）研究AI帶來的就業影響。

工作組會按工作進度定期召開會議，檢視及督導政策局及部門落實各項措施的進度，並統籌協調跨部門事宜，確保香港的AI風險治理策略得以全面、穩妥和有序地推展落實。

除擔任組長的陳國基外，工作組成員尚包括律政司司長、教育局局長、財經事務及庫務局局長、創新科技及工業局局長、勞工及福利局局長、保安局局長、特首政策組組長、數字政策專員等，其他相關政策局和部門代表則按需要出席會議。



●陳國基昨日召開人工智能風險管治統籌工作組首次會議，全面推進AI風險治理策略的統籌協調工作。 政府新聞處

電動車電池初期擬每公斤徵6元「循環費」

料2028年下半年開始收費 預料每年帶來6600萬元附加值

為推進社會綠色轉型，特區政府環境保護署正準備推出「電動車電池生產者責任計劃」，並將於本月24日徵詢立法會環境事務委員會意見。該計劃要求電動車供應商在分發新車或電池前，須向環保署預先登記及繳交「循環再造徵費」，預計於2028年下半年開始收費，2029年全面推行。環保署發言人昨日會見傳媒時表示，徵費擬按電池組重量計算，建議計劃初期起始水平為每公斤6元，若以一般私家車約500公斤電池計算，初期約3,000元。署方指藉推動電動車電池回收成資源，可望促進本地循環經濟發展，預期計劃初期可為本地經濟帶來每年約6,600萬元附加價值。 ●香港文匯報記者 黃子晉

環保署發言人表示，特區政府積極對接國家「十五五」規劃，加快綠色轉型，計劃以「污染者自付」及「產品環保責任」為原則，要求供應商在分發電動車或電池時預先繳交「循環再造徵費」，以建立資金池向妥善回收退役電池並在本地製成「黑粉」的回收商發放循環再造的處理費用，確保退役電池得到妥善回收及資源化，同時讓車主在更換電池或報廢車輛時，享有一次免費回收服務。

在推行時間表方面，署方預計2027年完成立法，法例於2028年生效後，會給予業界約3至6個月準備期，視乎業界進度，最快2028年下半年開始收取徵費，2029年全面推行。

在徵費水平方面，環保署訂定初始收費為每輛私家車約3,000元，並預計至2043年或增至1.5萬元。發言人指，現時處理退役每輛電動車電池的實際成本約為1萬至1.2萬元，但因計劃初期退役電池數量仍少，加上新車基數較大，初期較低徵費已可應付當年的處理開支，而隨着退役電池數量逐步上升，徵費會循序漸進上調，估計約15年後逐步趨於平穩。

署方強調，不會硬性每年固定加價，而是按回收成本去看，會動態檢視「黑粉」價格等，若發現「黑粉」價值上升或回收成本下降，徵費有機會下調或維持平穩。

發言人表示，全港電動車數目已超過18萬輛，較2021年增加約6倍，預計2035年將超過40萬輛，而退役電池數量將由2026年約1,300公噸，逐步上升至2030年約6,700公噸，若妥善處理可望能有效轉化為資源，促進本地循環經濟發展，預期計劃初期可為本地經濟帶來每年約6,600萬元附加價值，並創造超過120個全職職位。

對徵費會否令電動車加價或轉嫁消費者，發言人指出，擬議法例規定的繳費對象為供應商，至於供應商會否在車價中反映或轉嫁，會留待市場決定，並認為供應商之間存在車價競爭，相信徵費佔電動車車價比例相當低，而電動車在牌費及日常充電成本上仍具優勢，不會因此削弱其競爭力或吸引力。

發言人表示，香港首間現代化電動車退役電池處理設施已於今年6月在屯門環保園開幕，加上元朗唐人新村亦有相關處理設施等，本地已有足夠處理能力應付現時至2030年預計每年逾6,000噸退役電池。

更換電池 車主有申報責任

就現行法例已對廢棄電動車電池作出規管，發言人指出，現時法規仍缺乏對電動車電池的全程追蹤，對非法廢棄電池的執法較被動。新計劃下，車主在本地更換或廢棄電池，車主與車房均有申報責任，並享有一次免費回收服務；即使車主駕車北上在內地更換電池，車主返港後須於30日內申報及重新登記新電池，否則可能面臨最高第3級罰款，即1萬元，並喪失該電池的一次免費回收權，日後須自費回收處理。至於劏車場若漏報或違規，最高可處第5級罰款，即5萬元，甚至監禁；供應商若違反登記條款及條件，則可處第6級罰款，即10萬元。

發言人表示，擬議計劃已參考內地、歐盟及新加坡等地做法，雖然一些地方會在電池廢棄時才商討回收處理費用，或由私人營運者保管徵費等，但由於署方在徵詢本地意見時，聽到要避免電動車供應商結業令回收責任落空的情況，因此現擬由特區政府徵收並保管徵費，再按服務協議向回收商發放費用，既對守法業界更公平，同時保障資金到位。



●為推進社會綠色轉型，特區政府環境保護署正準備推出「電動車電池生產者責任計劃」。圖為近年內地電動車品牌在港展銷，吸引不少市民查詢。 資料圖片



●圖為正在充電的電動車。 資料圖片

「電動車電池生產者責任計劃」流程摘要

一、源頭徵費階段 供應商在香港分發新電動車或電池前，必須先向環保署登記，按電池重量預先繳交「循環再造徵費」，建議起始每公斤6元

二、車主使用階段 車主正常使用電動車，電池壽命一般5年至10年，其間無額外費用

三、退役電池處理階段

情況一、更換電池

車主把舊電池交回供應商或其指定的「計劃營運者」退還點，車主可享一次免費退役電池回收處理服務

情況二、整車報廢（劏車）

車主把車交到合資格劏車場或供應商或營運者，車主可享一次免費退役電池回收處理服務

四、收集與運送階段 供應商、計劃營運者或劏車場收集退役電池後，必須交予持牌化學廢物收集商，送往持牌回收商，各方須透過電子系統向環保署申報電池編號、流向等

五、回收處理階段 持牌回收商將退役電池處理製成「黑粉」；或製成「二次應用電池」，並繼續追蹤，直至最終製成「黑粉」

六、政府發放處理費階段 回收商或計劃營運者完成「黑粉」製作後，特區政府從徵費資金池中發放「循環再造處理費用」

資料來源：環保署
整理：香港文匯報記者 黃子晉

源頭預繳徵費建立「資金池」帶動港綠色產業發展

香港文匯報訊（記者 黃子晉）特區政府擬推行的「電動車電池生產者責任計劃」獲政商界普遍支持大方向。多名立法會議員昨日接受香港文匯報訪問時表示，計劃透過源頭預繳徵費建立「資金池」，既可防止廢舊電池污染環境，亦能帶動本地「黑粉」轉化等綠色產業發展，並建議特區政府按回收處理成本及電池科技突破等動態調整徵費；有業界則建議探討直接向源頭車廠徵費，避免成本轉嫁本地經銷商及車主。

立法會環境事務委員會副主席葛珮帆表示，計劃透過源頭徵費及規範回收網絡，確保退役電池交由合資格回收商妥善處理，避免重金屬等污染土壤和水源，切實減低對環境的破壞。同時，計劃可帶動本地電池回收、梯次利用及再生材料等綠色產業發展，創造綠色就業和經濟機遇，助力國家及香港發展循環經濟。

談到計劃徵費以每公斤6元起步、其後逐年遞增，並承諾按市場趨勢和回收成本變動動態調整，葛珮帆認為此舉務實，期望特區政府切實做到定期檢討，既確保回收「資金池」充足，亦避免對車主及業界造成不必要的負擔，讓計劃在環保效益與市場承受力間取得平衡。

立法會環境事務委員會委員鄧家彪表示，特區政府透過計劃建立「資金池」，以支持本地環保回收廠轉化電池為「黑粉」，標誌着香港在推動陸路運輸綠色轉型上更進一步，從單純的稅務優惠與興建充電樁，邁向更全面的「綠色循環經濟」思維。

他認為從政策執行暢順度、責任追蹤及風險分攤角度而言，預繳徵費方案最為合適，並建議政府應持續關注電池科技突破等，如未來電動車電池壽命得以大幅延長，要靈活及時調整徵費水平等。

另一委員姚柏良認為，計劃對本地電動車電池回收產業於財務上可持續運作至關重要，並認為「港車北上」日漸普及，預期未來會有不少電動車主赴內地更換電池，建議特區政府要研究給予足夠期限讓車主回港後能及時申報。

談到計劃將涵蓋插電式混合動力電動車的動力電池，他指出，隨着綠色運輸發展，未來電動船、工業機械等不同交通及作業工具的「動力電池」亦會逐步普及，建議當局在完善政策法規上要目光放遠，及早應對未來更廣泛的動力電池回收處理需求。

倡向電動車製造商徵費

富利堡集團主席黃毅力接受香港文匯報訪問時表示，認同計劃強調「生產者責任」，但建議特區政府探討向真正的源頭生產者徵費，即電動車製造商，而非本地經銷商或代理，比如能否要求其他地方的車廠在出口電動車往香港前，須按規定向特區政府繳付相關費用，以確保成本由車廠承擔，而非轉嫁至經銷商或新車車主等。

北都發展條例刊憲 首批附屬例料明年初呈立會

香港文匯報訊（記者 費小燁）《北部都會區發展條例》於本月12日三讀通過，並已於昨日刊憲，對香港主動對接國家「十五五」規劃及落實香港第一個五年規劃具有重要意義。發展局和相關政策局正為落實相關便利措施敲定首批附屬法例，計劃明年1月提交立法會審議，目標於第一季生效。

讓企業投資者更有信心參與建設

北部都會區將以大學城、創科、產業和宜居宜業宜遊為發展布局，是香港深度參與粵港澳大灣區建設，以及主動融入和服務國家發展大局的主平台，亦是推動香港經濟轉型和發展新質生產力的戰略引擎。條例為多項便利措施提供法律基礎，涵蓋城市規劃、收地補償、建築工程審批、噪音管制和便利跨境流動，提速加快發展建設，助力企業落戶北都。

北都諮詢委員會委員劉國勳昨日在接受香港文匯報訪問時形容，條例正式刊憲是北部都會區發展的重要制度突破，也是推動北部發展的重要里程碑，「條例除了為先行先試、跨境要素流動及拆牆鬆綁提供法律基礎外，亦提升政策落實的明確性和可預見性，讓企業、投資者及其他持份者更有信心參與北都建設，進一步發揮香港服務國家發展戰略及聯通國際市場的獨特優勢。」

他期望發展局及相關政策局在敲定首批附屬法例和便利措施時，切實回應業界及社會需要，將條例提出的改革方向轉化為具體制度安排，尤其在促進跨境資金、數據、物流及人才等要素流動，以及推動新產業、新技術落地方面取得突破。他說：「附屬法例既要有足夠彈性支持創新，亦要具備清晰規則和操作指引，讓各界知道如何參與，共同把北都建設好。」

《北部都會區發展條例草案》旨在為北都發展拆牆鬆綁，涵蓋六方面的便利措施，包括簡化城規程序，申請人可透過更簡單快捷的規劃程序，申請改變土地用途或放寬發展參數/要求，流程可由目前一般需時至少9個月，縮短至只需要2個月；將北都土地的臨時用途期限，由目前規劃大綱圖規定的3年或5年，一律延長至7年，等等。

根據條例已生效條文，發展局局長已在下述網站發布為《條例》劃定北都範圍的圖則（編號為NM/001）（www.nm.gov.hk/tc/about-nm/nmdevelopmentordinance），副本亦已存放於土地註冊處辦事處，供公眾人士在辦公時間免費查閱（詳情見www.landreg.gov.hk/tc/services/services_d.htm）。



●圖為北都未來發展構想圖。 資料圖片