



立法會  
經濟發展事務委員會主席  
鍾國斌議員

立法會CB(4)516/19-20(02)號文件

鍾主席：

**關於監管香港車用燃油市場事宜**

經濟發展事務委員會於4月27日討論議程「競爭事務委員會的工作報告」，當中不少議員就車用燃油問題向競爭事務委員會（“競委會”）主席胡紅玉女士及環境局局長黃錦星提出問題。就此，本人現有以下跟進問題，希望政府當局回應：

1. 本人於會議上提出，政府是否同意香港車用燃油市場屬於寡頭壟斷，並且出現市場失效 (market failure)，因此政府需要作出介入。就香港車用燃油市場狀況、以及是否出現市場失效問題，政府的正式評估及回應為何？
2. 政府是否同意車用燃油市場現時有足夠的競爭情況，以致沒有出現市場失效問題？政府又是否同意油公司透過油卡提供折扣，以形成市場競爭？
3. 鑒於局長於會議上表示，政府已作出適當的介入，包括透過超級招標制度引入更多供應者。政府是否同意，透過超級招標制度引入油公司中石化後，「加快減慢」等情況仍然存在？
4. 針對市民指油公司出現「加快減減」或寡頭壟斷等情況，環境局及政府各部門近年針對車用燃油市場的其他介入工作為何？請詳列相關工作及其成效？
5. 針對賦權競委會於進行市場調查時擁有索取資料權力，以調查車用燃油市場的狀況，政府現時的態度又為何？
6. 環境局其中一個重要政策目為改善空氣質素，當中包括減少使用車輛數目。環境局是否同意，環境局的環保政策目標與推動車用燃油市場競爭，降低油價的工作背道而馳，以致令環境局角色混淆？環境局又會否考慮將監察油價的工作轉讓予商務及經濟局，以減少環境局的角色衝突？

此外，針對本港車用燃油市場的具體情況，根據環境局提供的數據，本港無鉛汽除稅後零售價格的七天移動平均數（即月）與普氏平均價格的七天移動平均數（上月）之間的差距，自2015年開始不斷擴大，由2015年約每公升無鉛汽油差距約5元，擴闊至2020年約8元。因此：

7. 雖然加油站土地的成交平方米價格於 2018 年開始大幅上升，但拍賣的加油站地皮數量佔整體油站數量有限，因此政府是否知悉各油公司由 2015 年開始的成本及純利變化為何；
8. 政府又能否解釋，兩個價格之間的差距擴大原因為何？是否代表油公司的純利及純利率增速上升？

本人認為，香港車用燃油市場成為寡頭壟斷市場，主要源於政府的政策。由於香港油庫設施有限、加油站地價成本高昂，再加上政府不鼓勵油公司開放資訊，因此做成寡頭壟斷，油公司能夠在寡頭市場中運用不同訂價安排，獲取盡大利潤。在此市場結構下，就算政府引入有限度競爭，亦只會重演過去引入中石化後，本地車用燃油市場仍然出現「加快減慢」的情況。

假如政府有決心介入，回應社會對於油價「加快減慢」的質疑，最有效的做法是減少市場的准入門檻，引入更多競爭，包括興建公眾油庫，讓油公司以外的經營者儲存車用燃油；政府亦都應該容許更零活的銷售模式，讓更多經營者進入市場。例如，政府應該參考外國做法，准許香港設立附屬於超級市場或其他獨立店舖經營的油站，甚至容許個別油車在安全情況下提供零售服務。否則，市場准入門檻仍然高企，寡頭壟斷仍然維持之下，實難解決香港車用燃油市場的結構性問題。

最後，本人認為，環境局負責監管車用燃油市場其實有其政策矛盾。環境局本身的目標在於推廣環境保護，因此在監管車用燃油市場時，環保因素必然為主要目標，因此難免令人懷疑局方有否將引入競爭作為其工作選項，質疑環境局處理車用燃油市場寡頭壟斷的決心。

不過，就算環境局的主要政策目標是維持高油價，鼓勵市民使用公共交通服務，但現時政府的做法是「市民埋單」，油公司可賺取最多利潤，政府卻完全不需承擔任何的 policy 成本，此情況實在令人難以接受。

因此，本人要求政府認真思考日後監管香港能源發展（尤其是車用燃油市場及電力市場）的政策目標及相關監管架構。假如政府堅持由環境局繼續負責相關工作，政府應該要求環境局在環保以外，由市場競爭及市民承受價格的角度制訂政策，避免由市民完全承擔環保政策引伸的經濟成本。



立法會議員胡志偉  
謹啟

2020 年 4 月 28 日