

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)1479/16-17 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB4/PL/EDEV

經濟發展事務委員會 會議紀要

日期：2017 年 5 月 22 日(星期一)
時間：上午 10 時 45 分
地點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：林健鋒議員, GBS, JP(主席)
楊岳橋議員(副主席)
涂謹申議員
黃定光議員, SBS, JP
李慧琼議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
田北辰議員, BBS, JP
何俊賢議員, BBS
易志明議員, JP
胡志偉議員, MH
姚思榮議員, BBS
莫乃光議員, JP
郭家麒議員
郭榮鏗議員
張華峰議員, SBS, JP
廖長江議員, SBS, JP
蔣麗芸議員, JP
吳永嘉議員, JP
周浩鼎議員
邵家輝議員
陳振英議員
陸頌雄議員
譚文豪議員
姚松炎議員

列席議員 : 尹兆堅議員

缺席委員 : 黃國健議員, SBS, JP
梁國雄議員
毛孟靜議員
梁繼昌議員
葛珮帆議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾國斌議員
朱凱迪議員
何君堯議員, JP
劉業強議員, MH, JP

[高等法院原訟法庭於 2017 年 7 月 14 日作出裁決，宣布梁國雄、羅冠聰、姚松炎及劉小麗自 2016 年 10 月 12 日起被取消就職立法會議員的資格，並已離任立法會議員的職位，無權以立法會議員身分行事。]

出席公職人員 : 議程第 IV 項

運輸及房屋局副秘書長(運輸)5
林錦平女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)10
甄美玲女士

海事處助理處長/航運政策
余英偉先生

海事處高級驗船主任/技術政策 2
廖朝暉先生

海事處高級驗船主任/策劃及訓練
呂金樑先生

運輸及房屋局助理秘書長(運輸)10C
麥瑞禧先生

議程第 V 項

環境局副局長
陸恭蕙女士, JP

環境局副秘書長
劉明光先生, JP

環境局首席助理秘書長(財務監察)
王愛娟女士

商務及經濟發展局首席助理秘書長(工商)2
羅嘉穎女士

相關機構 : 議程第 V 項

競爭事務委員會

行政總裁
韋樂思女士

高級行政總監
畢仲明先生

競爭事務主任
陳政豪先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)5
陳向紅女士

列席職員 : 助理法律顧問 4 (只出席議程第 IV 項)
盧志邦先生

高級議會秘書(4)5
譚瑞萍女士

議會秘書(4)5
李佩君女士

議會事務助理(4)5
湯彥恆女士

文書事務助理(4)5
呂麗敏小姐

I. 確認通過會議紀要

(立法會 CB(4)1030/ —— 2017 年 3 月 27 日會
16-17 號文件) 議的紀要)

2017 年 3 月 27 日會議的紀要獲確認通過。

II. 上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(4)898/ —— 政府當局就田北辰
16-17(01)號文件 議員於 2017 年 4 月
11 日就建議討論新
航空交通管理系統
的最新進展的函件
(載於立法會
CB(4)845/16-17(01)
號文件)所作的回應

立法會 CB(4)908/ —— 陸頌雄議員於
16-17(01)號文件 2017 年 4 月 20 日就
建議討論美食車先
導計劃的最新進展
發出的函件(只備中
文本)

立法會 CB(4)909/ —— 譚文豪議員於
16-17(01)號文件 2017 年 4 月 21 日就
建議討論 2013 年
4 月 7 日赤鱸角機場
發生登機橋倒塌事
故的相關事宜發出
的函件(只備中文
本)

立法會 CB(4)960/ —— 政府當局就 2015 年
16-17(01)號文件 4 月至 2017 年 3 月
主要石油產品進口
及零售價格圖表提
供的文件)

2. 委員察悉自上次例會後秘書處曾發出上述文件。

III. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(4)1032/ —— 待議事項一覽表
16-17(01)號文件

立法會 CB(4)1032/ —— 跟進行動一覽表)
16-17(02)號文件

3. 委員同意於 2017 年 6 月 26 日(星期一)上午 10 時 45 分舉行的下次例會上，討論以下事項：

- (a) 修訂《商船(防止及控制污染)條例》(第 413 章)及《商船(限制船東責任)條例》(第 434 章)的附屬法例，以落實《國際防止船舶造成污染公約》及《海事索賠責任限制公約》的最新規定；及
- (b) 香港港口及海運服務的持續發展。

IV. 修訂《商船(安全)條例》(第 369 章)的附屬法例，以落實《國際船舶載重線公約》及《國際海上人命安全公約》的最新規定

(立法會 CB(4)1032/ —— 政府當局就將國際
16-17(03)號文件 海事組織的最新標準
納入本地法例提交的文件)

政府當局作出簡介

4. 應主席之請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)⁵ 借助電腦投影片，向事務委員會簡介把國際海事組織的《國際載重線公約》及《國際海上人命安全公約》("《SOLAS 公約》")內的最新規定納入本地法例的修例建議。有關詳情載於政府當局的文件(立法會 CB(4)1032/16-17(03)號文件)。

(會後補註：政府當局提供的電腦投影片簡介資料已於 2017 年 5 月 23 日隨立法會 CB(4)1072/16-17(01)號文件送交委員。)

討論

相關建議

5. 涂謹申議員詢問，在國際海事組織通過《2008 年國際完整穩性規則》A 部分訂明的要求前，國際採納的完整穩性要求為何。他亦要求政府當局以表列形式，比較現時適用於本地船舶的完整穩性要求，以及《2008 年國際完整穩性規則》訂明的要求。《2008 年國際完整穩性規則》適用於貨船、客船、漁船及其他長度達 24 米或以上的海上運輸工具。

(會後補註：政府當局的回應已於 2017 年 6 月 23 日隨立法會 CB(4)1281/16-17(01)號文件送交委員。)

6. 海事處助理處長／航運政策表示，在《2008 年國際完整穩性規則》實施以前，海外司法管轄區並沒有一致的完整穩性要求。為確保船舶有堅固的船體抵禦險峻的海上情況，以及有足夠的穩性以供載重和操作，國際海事組織強制規定所有在 2010 年 7 月 1 日或之後建造，長度超過 24 米的遠洋客船及貨船均須符合《2008 年國際完整穩性規則》A 部分有關完整穩性的要求。香港原本就該事宜採納的要求並不包括船舶的風壓傾側力臂計算。

7. 涂謹申議員進一步詢問，本地船舶是否須遵循《2008 年國際完整穩性規則》訂明的完整穩性要求。運輸及房屋局副秘書長(運輸)5 表示，由於本地船舶的體積通常較小，而且不行走國際航程，因此有關的國際規定對於本地船舶而言並不完全相關及並非有必要。

8. 姚思榮議員認為，香港在採納最新的國際海事規定時，應考慮到本港航運業可能受到的影響。由於本地部分較細小的船隻(例如遊樂船隻)的設備技術不及遠洋船舶的先進，他詢問政府當局有

否與相關持份者進行溝通，以期提高該等船隻的質素，為日後將國際規定應用於該等船隻作準備。

9. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，法例修訂的施行對象是遠洋船舶。至於本地的遊樂船隻，政府當局在有需要時會推行適當措施，但須配合香港的航行條件。

10. 蔣麗芸議員就政府當局修訂法例，以反映《SOLAS 公約》第 VII 章下《國際散裝運輸液化氣體船舶構造和設備規則》("《IGC 規則》")的修改，查詢進一步資料，包括須符合新規定的氣體運輸船的涵蓋範圍，以及有否任何香港註冊的氣體運輸船將會受到影響。

11. 海事處高級驗船主任/策劃及訓練解釋，國際海事組織在 2014 年就《IGC 規則》引入重大修改，以更新有關氣體運輸船的設計、電氣系統，以及貨物處理和作業的要求。這些修改適用於在 2016 年 7 月 1 日或之後建造的氣體運輸船。船舶安放龍骨或處於相若建造階段(即該船的裝配已開始，而裝配量至少為 50 公噸或所有結構材料估計重量的百分之一，取其小者)的日期，會用以釐定有關船舶是否須符合有關規定。所有現時在香港註冊的 48 艘氣體運輸船均在 2016 年 7 月 1 日之前建造。

12. 主席詢問，就執法而言，香港註冊船隻的龍骨安放日期是由哪方負責證明。他亦詢問，違反建議下的相關規定的執法行動及罰則為何。

13. 海事處高級驗船主任/策劃及訓練回應時表示，獲認可的船級社負責上述的認證工作。該等船級社備存有關該等船隻的紀錄，包括安放龍骨的日期。此外，海事處亦發出《香港商船資訊》，通知航運業界有關《IGC 規則》的最新要求。

14. 在罰則方面，運輸及房屋局副秘書長(運輸)5答稱，不符合《國際載重線公約》及《SOLAS 公約》的規定者，可被處《商船(安全)條例》(第 369 章)所規定的罰款。有關的罰款額會繼續適用。此外，香港註冊的遠洋船舶一旦違反相關的國際規定，或

會遭海外港口國扣留。過往並沒有香港註冊的船舶不符合該等國際規定的事件發生。

國際海事公約

15. 陳振英議員詢問為何將國際海事規定納入本地法例的工作持續滯後。他亦關注到，在香港註冊的新氣體運輸船的數目有否因逾期採納《SOLAS 公約》—《IGC 規則》內的新規定而受到影響，以及何時完成所需的法例修訂工作。

16. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，為確保相關國際規定能隨着新航海科技和作業慣例與時並進，國際海事組織不時通過決議，修訂相關國際規定。香港透過《商船(安全)(氣體運輸船)規例》(第 369Z 章)實施《IGC 規則》。該規例上次於 1996 年修訂。在是次立法工作中，第 369Z 章將予修訂，以反映國際海事組織在 2014 年對《IGC 規則》作出的重大修改。政府當局擬於 2017-2018 年度會期向立法會提交與《SOLAS 公約》及《國際載重線公約》有關的法例修訂。

17. 至於有何措施解決本地法例更新工作滯後的問題，運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，律政司已成立專責法律小組，以為運輸及房屋局和海事處提供相關支援。在此期間，海事處會採取行政措施，通知航運業界有關的修訂，以協助香港註冊的遠洋船舶遵行有關規定。她亦表示，香港船舶註冊一直提供優質的船舶註冊服務，總註冊噸位列全球第四。懸掛香港旗幟的船隻的扣押率少於 1%，遠低於世界各地船舶的平均扣押率。

18. 易志明議員指出，航運業界對該等建議並無異議，因為有關的遠洋船舶營運商一直遵行該等國際規定。然而，他呼籲政府當局加快立法工作，將適用於香港的國際公約的最新規定納入本地法例。他亦促請政府當局在考慮採納若干可能影響香港航運業競爭力的國際海事規定(尤其是鄰近的珠江三角洲港口沒有遵循的規定)時，須審慎行事，

19. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，三分之二所積壓的立法工作已獲處理，餘下的立法工作

會在未來兩年內予以進行。然而，國際海事組織會因應最新的國際發展和需要，不時檢討有關公約，因而不時為香港帶來新的立法工作。政府一直探討更佳的方法，以應付國際海事規定經常更新的情況。

總結

20. 主席總結時表示，事務委員會普遍支持該等建議。他亦要求政府當局備悉委員就相關事宜提出的意見。

V. 競爭事務委員會就車用燃油市場作出的研究

(立法會 CB(4)1032/ 16-17(04)號文件 —— 競爭事務委員會就有關香港車用燃油市場的研究提交的文件

立法會 CB(4)1032/ 16-17(05)號文件 —— 立法會秘書處對競爭事務委員會就車用燃油市場作出的研究擬備的文件(背景資料簡介)

立法會 CB(4)1032/ 16-17(06)號文件 —— 易志明議員於2017年5月15日就競爭事務委員會就車用燃油市場作出的研究發出的函件(只備中文本)

競爭事務委員會作出簡介

21. 應主席之請，競爭事務委員會 ("競委會")高級行政總監畢仲明先生就競爭事務委員會有關香港車用燃油市場的研究報告，向委員作出簡介。該研究報告指本地車用燃油市場存在多個競委會相信有礙競爭的問題，可能是造成香港車用燃油價格偏高的原因。研究報告亦就如何解決這些問題提出下述建議，以期推動市場競爭：(a) 重新引入 95

辛烷值汽油；(b) 增加加油站用地；(c) 檢討加油站用地的招標制度；(d) 清楚展示牌價及門市折扣；(e) 進行結構性改革，以降低進入市場及擴充業務的門檻；及(f) 競委會應獲賦予收集資料的權力。研究報告的詳細內容載於立法會 CB(4)1032/16-17(04)號文件。

討論

重新引入 95 辛烷值汽油

22. 陸頌雄議員認為，雖然競委會並未發現確實證據顯示本地車用燃油市場存在反競爭行為，但香港燃油價格與世界其他地方相比明顯偏高。他察悉，現時市面上只提供"標準"和"特級"這兩種 98 辛烷值汽油，而消費者意見調查顯示，如較低辛烷值汽油的價錢便宜 10%，香港的大多數受訪者有可能會轉用較低辛烷值汽油。他詢問，95 辛烷值汽油與 98 辛烷值汽油的價格差距估計為何，以及香港對 95 辛烷值汽油的需求有多大。

23. 競委會畢仲明先生解釋，難以估算 95 辛烷值汽油在香港的零售價格。新加坡和倫敦的 98 辛烷值汽油價格較當地的 95 辛烷值汽油價格分別高出約 15% 和 8.9%。就本港情況而言，由於"特級"98 辛烷值汽油價格較"標準"98 辛烷值汽油價格每公升高出逾 1 元，競委會認為重新引入 95 辛烷值汽油不但會為駕駛者提供更多及更廉宜的選擇，亦可為現時 98 辛烷值汽油的銷售帶來競爭壓力，或會導致其價格下降，從而惠及那些繼續選用 98 辛烷值汽油的消費者。

24. 蔣麗芸議員認為，競委會提出的建議有部分(尤其是重新引入 95 辛烷值汽油的建議)應盡早予以落實推行。她表示，95 辛烷值汽油在其他國際市場上獲駕駛者廣泛使用，而其價格亦較 98 辛烷值汽油廉宜。蔣議員詢問，落實推行該項建議會否引起對環境影響及是否適用於本地車輛方面的關注。

25. 環境局副局長指出，使用 95 辛烷值汽油不會產生額外排放量。政府當局除關注環境問題外，

亦須考慮其他因素，包括油公司的營運安排及個別油站的地理限制。當局會就此方案加以探討，並與相關油公司作出討論。然而，即使重新引入 95 辛烷值汽油，香港的 95 辛烷值汽油零售價格未必較 98 辛烷值汽油便宜 10%，而且香港有部分油站未必能供應兩種汽油。

26. 對於政府當局指 95 辛烷值汽油零售價格未必較 98 辛烷值汽油便宜得多的說法，尹兆堅議員不表贊同。他指出，由於市場上提供的兩種 98 辛烷值汽油的價格差距甚大，95 辛烷值汽油在香港較諸 98 辛烷值汽油應享有價格優勢。

27. 環境局副局長解釋，雖然使用 95 辛烷值汽油或較廉宜，但實際便宜多少得視乎油公司因在香港供應不同辛烷值汽油而需要增設額外碼頭倉庫設施及額外運輸服務所招致的費用。事實上，政府對重新引入 95 辛烷值汽油並不持反對意見，並認同競委會的意見，即在切實可行的範圍內，應為消費者提供更多選擇。

28. 陳振英議員察悉，香港車用燃油市場於 1991 年曾一度引入 95 辛烷值汽油，但在銷售不足一年內，所有油公司於 1992 年 3 月將 95 辛烷值汽油撤出市場。他詢問 95 辛烷值汽油撤出市場的原因，以及較諸 98 辛烷值汽油，95 辛烷值汽油的售價是否合理。

29. 競委會畢仲明先生回應時表示，根據油公司表示，它們將 95 辛烷值汽油撤出市場，是因為顧客較喜歡使用性能較佳的 98 辛烷值汽油。有見於 95 辛烷值汽油在新加坡的市場佔有率超逾 50%，競委會對油公司的上述解釋未感信服。競委會的看法獲得有關調查的下述結果所支持：在抽樣的香港汽油引擎私家車中，超過 99% 均可使用 95 辛烷值汽油。一項消費者意見調查亦發現，大部分的受訪者表示，如較低辛烷值汽油的售價較便宜，他們有可能轉用該種汽油。就此，競委會建議政府考慮重新引入 95 辛烷值汽油。

30. 主席認為，政府有需要探討有何方法為消費者提供更多更廉宜的選擇。根據競委會的研究，

只有約 15% 的車輛屬名貴及高性能，並建議其駕駛者使用 98 辛烷值汽油。有見及此，他建議政府可考慮在租契條款內列明，大部分油站須供應 95 辛烷值汽油，而部分油站則可供應 98 辛烷值汽油，作為特級燃油產品的選擇。政府當局可強制規定，大油站在有足夠空間的情況下，須供應該兩種燃油產品。

31. 環境局副局長表示，環境局會慎重考慮將 95 辛烷值汽油重新引入市場，以為消費者提供更多選擇的建議，並會就此與相關政府部門及油公司作進一步商討。

檢討油站用地的招標制度及增加油站用地

32. 蔣麗芸議員表示，由於部分油站用地的土地契約將於 2018 年或其後屆滿，故此現時是政府檢討油站用地招標制度的適當時機，以期在香港車用燃油市場引進更多競爭。她要求政府當局就該等用地已規劃的租賃安排提供更多資料。

33. 環境局副秘書長表示，在 2021 年或以前有 32 個油站須重新招標，而現有的油站經營者在招標過程中不會較新經營者佔優。環境局副局長補充，政府對檢討油站用地招標制度的建議持開放態度。政府曾於 2000 年年初引入新招標安排，接受沒有進口牌照的經營者競投油站用地，亦容許他們提交"超級標書"，讓他們可於短時間內取得一定數量的油站，與固有經營者競爭，做法值得讚賞。政府會循着這個方向與競委會作進一步磋商。

34. 易志明議員認為，油站用地的招標安排應予改進，以在本地車用燃油市場引進競爭。他建議政府應考慮在車用燃油市場引入價格調整機制，類似車用石油氣加氣站所使用的石油氣上限價格調整機制。在該機制下，油站標書主要根據投標者向消費者提供的最低車用燃油價格而批出，而非以支付予政府的最高地價為中標準則，儘管地價可根據個別地區的市價而釐定(詳情載於其來函(立法會 CB(4)1032/16-17(06)號文件))。他認為上述機制不會導致某些油站因多人購買較廉宜的車用燃油而

出現排隊車龍，因為車主在選擇油站時亦看重省時方便的因素。

35. 姚思榮議員認為，政府當局在改進油站用地的招標制度時，應設立一個機制，監察油公司所釐定的油產品售價水平。為方便政府當局作出監察，當局可在新契約條款內規定投標者須提供更多有關其油產品的定價公式，包括毛利率。他亦認同易議員的看法，油站用地的地價應根據市價釐定。

36. 主席呼籲政府當局考慮易議員的建議。他表示，全港各幅油站用地的地價差異甚大，因此政府當局按市價徵收地價，是較為恰當的做法。

37. 環境局副局長表示，雖然土地事宜屬政府的跨局事務，但政府在短期內不大可能更改現行土地政策或以低廉地價為燃油零售業撥出新土地。她亦指出，香港的油站數目與車輛數目比例，跟台北、東京及新加坡的相若，而現有油站用地已能應付本地對車用燃油的需求。由於香港土地資源缺乏，政府需要衡量社區的不同需要，以決定是否需要預留更多土地作油站用地用途。

38. 有見政府當局難以預留更多土地作油站用途，陳振英議員建議當局在短期內可以將面積較大的油站用地分割為兩幅或更多幅面積較小的用地，然後再分配予不同經營者，以促進市場競爭。

39. 環境局副秘書長回應時表示，部分油站的面積較其他油站大，因為它們除供應汽油外，亦同時供應柴油及/或石油氣。政府會檢視現有油站用地的狀況，以探討此項建議的可行性。

燃油價格及收集資料的權力

40. 陸頌雄議員察悉，大部分車用燃油現時是從新加坡的煉油廠進口的。他關注到運載該等燃油來港所需的費用，並詢問是否有其他靠近香港的燃油供應源，可供應較廉宜的燃油。

41. 尹兆堅議員指出，根據政府統計處的資料，2016年約有17%的車用無鉛汽油從南韓進口。

他詢問香港可否從其他煉油廠採購汽油，以提高成本效益。

42. 環境局副局長解釋，一如其他司法管轄區，香港從新加坡進口本港大部分經提煉的汽油燃料，因為新加坡是亞洲其中一個主要的煉油中心。雖然油公司根據成本效益決定進口來源地，但在短期內它們不大可能會從其他供應商採購大量燃油。

43. 易志明議員認同競委會的看法，即油公司提供折扣的方式相當複雜，顧客難以就真正的價格作出比較。有關的折扣機制亦對市民並不公平，因為市民獲得的折扣低於大客戶，特別是柴油方面的折扣。

44. 環境局副局長認同競委會有關進一步加強油價資訊透明度予消費者作參考的建議。她表示，環境局會與相關政府部門及油公司商討，在有關油站的用地即將重新招標時，如何可以在租契條款內列明有關在油站豎立顯眼的價格板，以展示燃油牌價及折扣的要求。

45. 姚松炎議員詢問，雖然政府是香港的主要汽油及柴油消費者，但政府有否通過與油公司的談判，爭取更理想的燃油價格及合約條款。就此，他要求政府當局提供政府在大額採購車用燃油時，相關油公司因應各類車用燃油所提供的折扣率的資料，包括相關招標及洽談過程的詳情，以及適用條款。

(會後補註：政府當局的回應已於 2017 年 6 月 9 日隨立法會 CB(4)1205/16-17(01)號文件送交委員。)

46. 陸頌雄議員察悉，油公司銷售汽油及柴油的毛利率在 2005 至 2016 年期間分別上升了 72% 和 158%。他對上述毛利率有如此大的升幅的原因及油公司的純利資料表示關注。

47. 尹兆堅議員指出，繼歐盟 V 期車用柴油於 2008 年獲豁免徵稅後，油公司柴油業務的毛利率飆

升。他質疑上述的稅款豁免其實有否推高油公司的利潤。

48. 競委會畢仲明先生表示，衡量市場的競爭是否激烈的其中一個方法，是考慮市場參與者的盈利能力。為了進行是項研究，競委會要求油公司在自願的情況下提供有關其純利的資料。然而，由於油公司認為該等資料屬商業敏感資料，競委會無法取得有關資料。與海外的部分競爭法機構不同，競委會並沒有收集資料權力。競委會如獲賦予該權力，在進行市場研究時便可強制有關各方提供資料。擁有該項權力的好處，正是研究報告載列的其中一項長期建議所包含的課題。

降低進入市場及擴充業務門檻的結構性改革

49. 胡志偉議員關注到香港車用燃油零售市場呈現寡頭壟斷的情況。該情況的特徵包括香港的燃油價格與世界其他地方相比屬偏高，及香港各油公司的燃油價格相近。他認為，政府當局除為該市場引入新經營者外，亦必須改革市場結構，否則任何新經營者最終都會跟從市場慣例，進行平行定價，將所定的燃油價格與其他油公司的看齊。尹兆堅議員對此同感關注。

50. 競委會畢仲明先生認為，政府引入"超級標書"的招標安排已有助新的市場競爭者可於短時間內取得一定數量的油站用地，與固有經營者競爭。然而，除非新競爭者能解決建設及/或使用倉庫設施的問題，否則，長遠而言，油公司之間的競爭並不大可能顯著提升。競委會建議政府應探討其他方法，以提供收費合理的碼頭倉庫設施，讓新的市場經營者能夠自己進口車用燃油以供應市場。

51. 胡志偉議員進一步詢問，落實推行結構性改革方案的時間表，以及政府會否考慮立法規管車用燃油價格。

52. 周浩鼎議員認為，本地車用燃油市場被壟斷的情況可能是政府政策所致。該情況的特徵包括各油公司就燃油價格進行平行定價，以及新的市場經營者要取得足夠數量的油站用地和使用碼頭倉

庫設施時困難重重，因而難以進入市場。他詢問政府會否採取措施，讓新經營者可以進入該市場。

53. 環境局副局長強調，沒有確實證據顯示香港車用燃油市場正被壟斷。就競爭事宜方面，政府一直致力維持車用燃油市場開放及消除進入市場的障礙。在自由市場經濟運作下，一如其他消費商品的行業，政府盡可能不干預車用燃油業或規管其定價。任何有意經營油站者只需有足夠資金便可競投油站用地。自引入"超級標書"的招標安排後，兩個新營辦商取得可供投標的 61 個油站的其中 35 個，並成功進入市場。這些數字顯示該招標安排有效促進車用燃油零售市場的競爭。政府當局願意考慮改進油站用地招標制度的建議。環境局副局長回應胡志偉議員的進一步提問時表示，政府並無擁有倉庫設施可供改建成為碼頭倉庫，以應付新市場經營者在這方面的額外需要。

54. 譚文豪議員察悉，"超級標書"的招標安排令中國石化及中國石油得以出現。它們在 2015 年經營的油站，合計的數量不少。他質疑該招標安排的效果是否已有效促進市場的競爭及推低燃油價格，抑或只是將市場份額重新分配予部分其他經營者。為此，他詢問 2005 及 2015 年香港車用燃油價格與國際燃油價格的比較分別為何。

55. 環境局副秘書長答稱，政府一直有監察本港車用燃油價格變動與國際燃油價格變動的差異，並發現兩者的變動情況相若。然而，政府當局並無有關 2005 及 2015 年香港燃料價格變動的比較資料。他指出，在"超級標書"的招標安排下，雖然市場參與者的數目有所增加，但這並不保證燃油價格必定下降，因為燃油價格亦取決於其他因素。

56. 易志明議員強調，雖然競委會並無發現證據顯示轉嫁車用燃油進口價增幅的速度，比轉嫁油價下降時的調整速度快，但他的辦事處和消費者委員會進行的分析卻顯示相反的情況。他呼籲政府對車用燃油的價格及燃油價格的調整時間作出規管，以及要求油公司提供有關其成品油庫存水平和銷售數據的資料，以便利政府進行監察工作。

57. 姚思榮議員認為，車用燃油在日常生活中擔當着重要角色，因此必須將車用燃油價格維持在合理水平。在此事上，政府不宜以自由市場原則行事，而應考慮參照規管電力市場及運輸業界的方式，規管車用燃油的價格。

58. 環境局副局長回應時表示，電力市場及公共運輸業界受各自的機制規管。至於車用燃油市場應否及如何在一個規管架構下予以監管，是一個極具爭議的議題。現屆政府在餘下任期內將不會考慮此議題。

59. 對於競委會的研究結果指沒有證據顯示油公司的車用燃油業務存在反競爭行為，郭家麒議員表示失望。他認為，車用燃油市場被數家油公司壟斷，市場上的競爭嚴重不足。他質疑政府就此事進行的工作有多大成效，並建議政府修訂《競爭條例》(第 619 章)，以規管油公司的行為。

60. 競委會行政總裁韋樂思女士解釋，一如其他司法管轄區的競爭法，香港的《競爭條例》旨在禁止具有相當程度市場權勢的企業濫用該權勢以損害競爭，藉以促進市場的可持續競爭。顧及到此目的，競委會進行是項研究，就車用燃油市場的結構及行為特徵進行分析，讓公眾知悉車用燃油市場的特徵，以及審視政府政策，從而鼓勵較良性競爭及作出相關建議。雖然競委會認為進入車用燃油市場的門檻高，以致影響競爭，但政府不大可能為了監督某一行業的行為而修訂《競爭條例》。

61. 環境局副局長補充，政府已答允研究競委會所提建議中的數項短期建議的可行性。關於不同的"結構性"改革方案的長期建議，正如競委會在^其報告中所指出，很多促進新競爭者加入市場的措施均需投入大量成本。例如興建供開放使用的新倉庫設施會需要新的土地供應，而政府卻難以強制規定油公司出租其倉庫設施。政府必須要審慎考慮這些建議的利弊及可行性，才可以決定是否進行詳細研究。

總結

62. 主席呼籲政府當局考慮委員就在香港車用燃油市場引進更多競爭提出的意見及建議，並在適當時候向事務委員會匯報這方面的最新發展。

VI. 其他事項

63. 議事完畢，會議於下午 12 時 41 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2017 年 7 月 28 日