

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1761/01-02號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/ES/1

立法會經濟事務委員會 會議紀要

日 期：2002年4月22日(星期一)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會會議廳

出席委員：田北俊議員, GBS, JP (主席)
呂明華議員, JP (副主席)
丁午壽議員, JP
李國寶議員, GBS, JP
李華明議員, JP
周梁淑怡議員, JP
張文光議員
許長青議員, JP
陳鑑林議員
單仲偕議員
黃宜弘議員
曾鈺成議員, JP
楊孝華議員, JP
劉健儀議員, JP
蔡素玉議員
胡經昌議員, BBS

出席的非委員的議員：麥國風議員

缺席委員：李家祥議員, JP
劉千石議員, JP

出席公職人員：議程項目IV

經濟局

經濟局局長
李淑儀女士

海事處

海事處處長
崔崇堯先生

海事處助理處長(港口管理)
李家武先生

總經理／本地船舶安全
李國輝先生

議程項目 V

經濟局

經濟局局長
李淑儀女士

海事處

海事處處長
崔崇堯先生

議程項目 VI

經濟局

經濟局局長
李淑儀女士

經濟局首席助理局長
楊碧筠女士

衛生福利局

衛生福利局首席助理局長
陸綺華女士

議程項目 VII

經濟局

經濟局局長
李淑儀女士

高級庫務會計師
林綺芬女士

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 助理法律顧問2
何瑩珠小姐

高級主任(1)1
游德珊女士

經辦人／部門

I 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1380/01-02號文件—— 2002年2月25日
會議的紀要)

2002年2月25日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1423/01-02(01)號文件—— 東區區議會轄
下工商及勞工
事務發展委員
會主席就香港
電燈有限公司
2002年的電費
調整事宜的來
函；及

立法會CB(1)1435/01-02(01)號文件—— 政府統計處就
2000年3月至
2002年2月主
要石油產品進
口及零售價格
提供的圖表)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

III 2002年5月27日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1507/01-02(01)號文件—— 待議事項；及

立法會CB(1)1507/01-02(02)號文件—— 跟進行動一覽
表)

3. 主席請委員就下次會議討論的事項發表意見。他請

委員在會後向秘書提交其建議。

4. 委員察悉，黃容根議員將於2002年5月8日的立法會會議上提出一項有關“發展生態旅遊”的議案，他們同意從待議事項中刪除有關“生態環境旅遊的發展”的項目。

IV 《商船(本地船隻)(一般)規例》及《商船(本地船隻)(安全檢驗)規例》

(立法會CB(1)1310/01-02(06)號文件——政府當局提供的資料文件)

5. 應主席邀請，海事處助理處長(港口管理)向委員概述在《商船(本地船隻)(一般)規例》中加入的新條文，該等條文與以下3個管制範疇有關：(a) 在香港水域內設定輸送燃油的地點；(b) 掉進海裏的貨物；及(c) 發出新許可證予內地船隻及領有澳門特別行政區牌照的船隻。該等條文旨在提高本地船隻在香港水域內運作的安全。

《商船(本地船隻)(一般)規例》(下稱“《一般規例》”)

在香港水域內指定輸送燃油的地點

6. 楊孝華議員察悉，由於境外對柴油的需求激增，在本港水域邊界附近的輸送燃油活動近期顯得十分活躍。他詢問，擬議的法例是否旨在解決走私問題。

7. 海事處助理處長(港口管理)澄清，在本港水域邊界附近，例如南丫島以南、大鴉洲、小鴉洲及果洲羣島進行的輸送燃油活動，一直是海事處關注的問題。在那些無遮蔽的海面上，不論是輸送燃油或接收燃油的船隻，都可能受波濤影響而過度搖動，以致構成污染海洋及發生意外的危險。因此，為加強輸送燃油的安全程度，當局有需要把輸送燃油活動局限在專用碇泊處及指定輸送燃油地區進行。雖然該項建議會有助警方及香港海關採取執法行動以打擊走私，但現行建議背後的立法原意是提高本地船隻的運作安全。

8. 委員察悉，船隻的輸送燃油活動現時受《船舶及港口管制規例》第45(2)條監管。根據該條文，不超過2 000淨噸位的燃油船隻，可為供給燃油並靠另一船隻而停放。除《船舶及港口管制規例》第45(2)條外，現時法例並無管制在本港水域內的輸送燃油活動。至於本地燃油船隻的體積，海事處助理處長(港口管理)表示，這些船隻的平均淨噸位約為100噸。

9. 胡經昌議員歡迎該項提高安全的建議。然而，他關注到當局就在本港水域內非法進行輸送燃油活動施加第五級罰款(即5萬元)及入獄6個月的擬議罰則。對於沒有遵從海事處處長就移除掉進海裏的貨物所發出的指示所施加的罰則為第四級罰款(即2萬元)及入獄1年，比較之下，該兩項罪行的擬議罰則似乎有不一致之處，尤其是就非法進行輸送燃油活動所訂的監禁期較短。

10. 海事處助理處長(港口管理)表示，律政司曾根據該等罪行的性質，研究擬議的罰則。鑒於胡議員提出關注，他會請律政司再次研究此事。

掉進海裏的貨物

11. 陳鑑林議員關注到船東有法律責任移除掉進海裏的貨物。他表示，由於船東未必知道船上貨物處理的實際運作情況，因此規定他們須負擔法律後果，這做法並不公平，尤其是當這類事故是因其他人粗心大意或不小心中所引致，情況並非船東所能控制，例如碼頭上的搬運工人不當地運送散裝貨物。

12. 海事處助理處長(港口管理)指出，涉及掉進海裏貨物的事故，可能會對人命安全構成危險及對海洋環境帶來深遠的影響。過往曾出現一些情況，政府當局在對掉進海裏的貨物採取適當行動前，需要花費相當長的時間核實那些懷疑是海洋污染物的物品類別及數量。在一些情況中，政府當局需要動用大量資源，花費大量時間和金錢移除掉進海裏的貨物。這類事故亦會對附近船隻的運作構成危險。鑒於盡快確定貨物性質及移除掉進海裏的貨物十分重要，政府當局建議在《一般規例》中制定新條文，以加強對掉進海裏貨物的管制。根據擬議的法例，船東、其代理人及船長均有責任移除掉進海裏的貨物。雖然船長應直接負責有關工作，確保並無貨物從其船上掉進海裏，但擬議法例有需要把船東包括在內。一旦有大量貨物掉進海裏，受影響的水域範圍廣泛，而船長無法支付罰款或因移除貨物所招致的開支時，聘用該名船長的船東最終須負上法律責任。海事處助理處長(港口管理)確實指出，倘若並無證據證明有關貨物從其船上掉進海裏，便不能夠對船東提出檢控。現時遠洋船隻已有類似的安排。

向內地船隻及領有澳門特別行政區牌照的船隻發出新許可證

13. 劉健儀議員察悉，在沿岸或內河航限內作業的內地船隻及領有澳門特別行政區牌照的船隻，會根據《商船(本

地船隻)條例》第89(2)條獲發新許可證，以進入及停留在香港水域內。她要求當局澄清簽發許可證的制度有何改變，特別是有關逗留期限方面的情況，以及內地船隻及領有澳門牌照的船隻是否獲准在本港水域內作業。

14. 海事處助理處長(港口管理)解釋，根據現行法例，內地船隻及領有澳門牌照的船隻在進入本港水域時，必須向有關方面發出報關。該等船隻透過取得根據《商船(雜類航行器)規例》第3條(就拖船以外的船隻而言)或《商船(小輪及渡輪)規例》第7條(就拖船而言)簽發的碇泊許可證，便可在本港水域內停留。在新條例生效時，《商船(雜類航行器)規例》及《商船(小輪及渡輪)規例》便會被廢除。內地船隻及領有澳門牌照的船隻，會根據《商船(本地船隻)條例》第89(2)條獲發兩種許可證，分別是“進入許可證”及“停留許可證”，以便該等船隻可進入及停留在香港水域內。至於停留期限，海事處助理處長(港口管理)表示，海事處處長可在接獲申請後，容許船隻在香港水域內停留任何一段不超過7天的限期。然而，確實的期限將視乎個別申請者的需要而定，所批出的停留期限通常不會超過3天。他確實指出，內地船隻及領有澳門牌照的船隻不得在本港水域內作業。該等船隻如希望在香港水域內作業，便須在本港領有牌照。

其他港口管制事宜

15. 主席察悉，有些半浮半沉的破船被棄置在岸邊，他要求政府當局採取適當行動，把該等船隻移走，以保護環境及促進旅遊業。

16. 海事處助理處長(港口管理)回應時表示，海事處每日均會進行巡邏，並會即時把半浮半沉的破船移走。然而，對於無人看管的船隻，政府當局必須經過法定程序，才可採取行動把該等船隻移走。

《商船(本地船隻)(安全檢驗)規例》

17. 總經理／本地船舶安全向委員概述《商船(本地船隻)(安全檢驗)規例》(下稱“《安全檢驗規例》”)。《安全檢驗規例》的目的，是把散布於多項條文、有關本地船隻的安全構造、機器、設備及檢驗的規定，綜合為單一法例。該規例亦制定新條文，以簡化現有安排、將現行做法寫進法例及採納國際認可適用於船隻運作的措施。

18. 為盡量減低因漏油而對海洋造成污染的風險，楊孝華議員詢問應否引入新規例，規定必須採用雙底船進行輸送燃油的工作。

19. 總經理／本地船舶安全表示，根據擬議的《安全檢驗規例》，涉及高風險運作的船隻，將須符合更嚴格的安全規定，並需領取證明書。該等船隻必須領有“安全設備紀錄”作為發牌條件。

20. 委員察悉，根據《安全檢驗規例》，海事處處長會正式授權予驗船督察，為本地船隻進行檢驗及簽發證明書。劉健儀議員詢問是項建議所帶來的影響。

21. 總經理／本地船舶安全表示，擬議法例不會對檢驗規定構成任何影響。事實上，當局是為了簡化現行的授權程序而制訂該項建議。現時，海事處處長將需向適合成為驗船督察的人士發出指令。人手調配方面一旦出現改動，他便需要重新發出指令。為簡化有關程序，政府當局建議把這項指令安排寫進法例中，使處長無需逐次發出指令。目前，海事處共有15名驗船督察負責檢驗本地船隻。

22. 就所有在維多利亞港外行駛的渡輪船隻而言，雷達是協助船隻在低能見度及海事交通繁忙的情況下航行的必備航海設備，因此，劉健儀議員促請政府當局考慮規定體積較大的船隻亦必須有認可種類雷達及相關受過訓練的雷達操作員。陳鑑林議員亦關注到當局為雷達操作員提供的培訓機會。

23. 總經理／本地船舶安全察悉劉議員的要求，他並答稱，政府當局會進一步考慮此事。他亦確實指出，香港理工大學或海員訓練中心會在有需要的情況下，開辦各項有關雷達操作的訓練課程。

24. 胡經昌議員察悉，在本港水域或內河航限內作業的數類乾貨船隻被列為“高風險”船隻，必需符合更嚴格的安全規定及核證程序。他認為有必要明確界定“高風險”船隻的涵蓋範圍。

25. 總經理／本地船舶安全解釋，現時在內河航限內作業的數類乾貨船隻及運油輪，被列為相對地“高風險”的船隻。在內河航限的一些無遮蔽的地點，這些船隻可能受波濤影響而過度搖動，以致構成污染海洋及發生意外的風險。為加強安全，該等船隻須符合更嚴格的安全規定。

他同意，海事處發出的工作守則中，須對“高風險”船隻作出明確的界定。

26. 至於該規例建議把乾舷及有關證明書的規定，擴展至適用於挖泥船及水艇，總經理／本地船舶安全表示，該項建議的用意是解決超載問題。由於挖泥船及水艇超載的情況日趨普遍，顯示甲板與滿載貨物船隻水線兩者之間最短距離的乾舷標記或會有助執法機關更容易識別超載船隻。

27. 陳鑑林議員察悉，根據《安全檢驗規例》，當船隻在推進機器以最高速運行時，任何超過85分貝(A)音量的位置，均不應分配為乘客艙。他促請政府當局使有關標準與在陸地所施加的標準一致(即70分貝(A))。

28. 總經理／本地船舶安全回應時指出，上述標準符合國際海事組織在“船上音量準則”中所訂明的建議。海事處一直以行政方式把這項規定應用於所有本地客船，而現時將這項規定訂明在法例內。他表示，同樣的標準亦適用於遠洋客船。香港不適宜採用不同的標準。

29. 主席詢問，《安全檢驗規例》會否包括對船隻排出煙霧作出管制。總經理／本地船舶安全回覆時表示，根據船隻安全檢驗的工作守則，任何船隻均不得排出較力高文圖表上的2號陰暗色更黑的煙霧超過3分鐘。力高文圖表是一個煙霧顏色／陰暗色對比表，以釐訂有關裝置是否排出過量黑煙。海事處助理處長(港口管理)補充，根據現行法例，任何船隻如排出分量足以造成滋擾的黑煙，即屬違法。然而，海事處只能夠根據投訴採取執法行動。鑒於箇中所涉及的困難，政府當局計劃提出立法建議，對排出過量煙霧的船隻採取迅速執法行動。

30. 主席總結時表示，委員原則上支持該等立法建議。

V “船旗國品質管理制度”：最新情況

(立法會CB(1)1507/01-02(03)號文件——政府當局提供的資料文件)

31. 海事處處長向委員簡介政府當局有關“船旗國品質管理制度(下稱“品管制度”)：最新情況”的文件。

32. 劉健儀議員恭賀海事處處長成功實施品管制度。她詢問有關推廣品管制度的宣傳工作，以吸引更多船舶在香港註冊。雖然根據有關註冊紀錄冊，船舶遭港口國監督扣押的比率遠低於世界各地船舶的平均扣押比率，但

她詢問海事處有否研究香港船舶遭扣押的原因，以期進一步改善有關情況。鑒於品管制度會帶來各項相關利益，劉議員建議應把品管制度的應用範圍擴展至包括本地船隻。

33. 海事處處長指出，品管制度自於1999年實施後，他本人曾與國際海事組織秘書長商討在其他成員國更廣泛應用品管制度的問題。此外，在本港或海外舉行的國際會議上，政府當局一直有積極推廣品管制度。

34. 至於有何措施以降低扣押率，海事處處長回覆時表示，品管制度旨在找出素質下降的船舶，並加以糾正，藉此減少船舶遭扣押的情況。船舶在接受檢查期間未被發現的一些潛在問題，會導致船舶遭扣押。雖然難免會出現這種情況，但品管制度可透過加強船東與船級社之間的溝通，找出這些潛在問題，以避免日後再次出現類似情況。至於海外其他港口國所發現並列出的各項問題，他表示，當局認為部分項目並不合理。在政府當局作出澄清後，部分項目已從清單中刪除。

35. 至於把品管制度應用於本地船隻，海事處處長提到，類似的安全管理制度已應用於來往港澳之間的高速渡輪。

36. 陳鑑林議員察悉，在香港註冊的船舶每年須接受船級社檢查，並須每5年由海事處進行一次定期檢驗。他詢問，品管制度會否影響船級社的獨立判斷，以及是否有必要作每年檢查及定期檢驗。

37. 海事處處長澄清，由船級社對在香港註冊的船舶作定期檢驗(即周年驗檢及特別驗檢)的傳統規定仍必須遵守。海事處會按照國際間的做法，繼續實施這些規定。在品管制度下，由船級社對船舶進行檢驗的紀錄，以及其他與船舶素質有關的客觀準則，包括事故數字、港口國監督的檢查紀錄及扣押紀錄等資料，均會輸入數據系統為船舶作素質評級。海事處會找出可能或已導致船舶素質下降的問題所在，並訂定可行的解決辦法及預防措施，然後採取跟進行動，以便監控船舶的素質。品管制度亦可協助密切監察船級社在簽發證明書時所訂定的各項條件。

VI 監管美容產品及美容師提供的服務

(立法會CB(1)1507/01-02(04)號文件——政府當局提供的資料文件；及

立法會CB(1)1535/01-02(01)號文件——李華明議員提交的意見書)

38. 李華明議員請委員參閱他所提交的意見書。該份意見書已透過立法會CB(1)1535/01-02(01)號文件送交委員。他要求政府當局就美容產品及服務引入新的規管制度，以進一步保障及促進消費者的權益。他表示，現時實際上並無法例規管售賣美容產品及提供美容服務的事宜。《消費品安全條例》並不足以保障消費者的知情權。若產品並無標籤，載明該產品應在“此日期前使用”、其成分為何和使用說明等資料，消費者難以判斷在市面上出售的產品可否安全使用，而且不會對他們的健康構成影響。考慮到其他海外國家，例如美國、英國、加拿大及其他歐洲國家所採用的規管制度，他認為政府當局有需要訂定進一步的規管措施，以保障美容產品及服務的使用者。

39. 經濟局局長回覆時表示，為保障消費者，政府當局有指明各類消費品須符合的安全標準。根據《消費品安全條例》的規定，任何人均不得供應及製造任何消費品，或將任何消費品輸入香港，包括美容產品或化妝品，除非該等消費品符合消費品的“一般安全規定”。在執行《消費品安全條例》時，海關關長對於國家或國際標準檢定機構所訂的合理標準，會給予承認。換言之，在本港出售的美容產品或化妝品應已符合獲廣泛接受的安全標準，例如美國食物及藥物管理局所採用的安全標準。倘若某項產品未經認可核證機關核證，政府化驗師可根據中華人民共和國國家標準——化妝品衛生標準(GB7916-87)來測試有關產品。這套標準相當全面，有助規管和進行測試。香港海關對美容產品不時進行抽樣檢查。在2001年，香港海關對美容產品先後進行了超過300次抽樣檢查。政府當局會就不符合安全標準的產品對有關人士提出檢控。儘管如此，最重要的一點，是市民大眾應提高警覺，小心選擇及使用消費品。他們應避免購買來歷不明的產品。政府當局會與消費者委員會合作，以加強消費者的安全意識。

40. 主席表示，列明產品成分等資料，或可有助政府當局執法。

41. 周梁淑怡議員雖然支持訂定措施，以保障消費者的權益，但對李華明議員提出的建議表示有所保留。她表示，美容產品的擬議標籤規定會嚴重影響業界的運作。由此而增加的營運成本，最終會轉嫁給消費者。因此，業界已表示反對有關建議。她表示，與其他海外國家比較，香港所採納的安全標準已十分嚴格。即使美國亦沒有規定產品必須附有“此日期前使用”的標籤。為提高消費者的知情權，業界曾建議制訂一個“標籤”制度，使消費者在購買貨品時知悉入口商的身份。然而，該項建議未獲民主黨接納。事實上，由業界進行自我規管對保障消費者權益十分重要。為此，業界、消費者委員會及職業訓練局的代表已聯手成立美容美髮訓練委員會，以提高與美容有關的服務的水平。

42. 單仲偕議員表示，在討論《商標條例草案》時，議員對於應否制訂一個“標籤制度”，使消費者在購買貨品時知悉入口商身份的問題，有不同的意見。就美容產品而言，考慮到該等產品的潛在危險，本港應訂有一個適當的標籤制度，讓市民知道有關產品所含的成分。一旦海外有關當局需要進行回收，政府當局在採取適當行動前，可較容易鑒定可疑的物質。

43. 李華明議員亦表示，由於有必要加強對消費者的保障，因此才提出目前的建議。根據一項以往進行的調查，結果顯示，超過64%的受訪者曾使用美容產品及服務，而約55%的受訪者表示，他們在使用於市面上出售的美容產品後，曾出現敏感的情況或其他問題。他歡迎就制訂進一步措施以規管美容產品及美容服務的建議，與業界交換意見。

44. 張文光議員以2002年1月發生的水銀中毒事件所引起的安全問題為例，認為有需要加強管制售賣對人體可能有害的美容產品。他亦詢問，在市面上出售的所謂“美容及健康食品”是否可安全食用，以及由於一些入口商或會強調其產品在減肥、纖體及清除毒素方面的療效，這些產品是否屬於藥劑製品，並受《藥劑業及毒藥條例》所規管。

45. 經濟局局長表示，一如其他產品，美容產品若含有符合藥劑製品定義的物質，或作出《藥劑業及毒藥條例》所界定的藥物功效聲稱，便視作藥劑製品，受《藥劑業及毒藥條例》所規管。衛生福利局首席助理局長補充，衛生福利局現正檢討醫療儀器的規管架構，包括用於“美容護理”的激光器材，以處理公眾就不當使用這類儀器的關注。在制定《中醫藥條例》的附屬法例後，含有中藥成分的美容產品亦會受法例管制。

46. 委員察悉，根據現行法例，入口屬一般消費品的美容產品，無須事先就產品的成分徵得政府核准。

47. 蔡素玉議員詢問，“美容護理”服務，例如穿耳、隆胸、整容、割雙眼皮等，是否受到任何形式的管制。她認為，這類服務應由受過適當訓練的合資格人士進行。

48. 衛生福利局首席助理局長澄清，美容護理並非醫護服務，而美容師亦不屬於醫護專業人員的類別；該類別的人士，如醫生、護士、藥劑師及物理治療師等，須受法例規定所管制。她確實指出，隆胸屬於外科手術，必須由合資格的醫生進行。違反該項規定，即屬違法。

49. 鑒於委員對此事的關注，主席建議把這項目列入下次會議的議程，委員對此表示同意。事務委員會應邀請業界、消費者委員會及在職業訓練局轄下成立的美容美髮訓練委員會的代表出席會議。

50. 為協助委員研究此事，委員要求政府當局提供以下資料：

- (a) 在《藥劑業及毒藥條例》下被界定為藥劑製品類別的美容產品的註冊詳情；
- (b) 對於制定一個“標籤”制度，使消費者在購買貨品時知悉入口商身份的做法，政府當局有何看法；及
- (c) 海外地區對美容產品及服務採取的規管架構。

VII 汽油的零售價格

(立法會CB(1)1568/01-02(01)號文件——政府當局提供的資料文件；及

立法會CB(1)1562/01-02(01)號文件——陳鑑林議員提交的意見書)

51. 主席解釋，鑒於油公司近期對汽油價格作出調整，李華明議員因此要求把這項目納入是次會議討論。陳鑑林議員亦向事務委員會提交了一份意見書，供委員參閱。他亦請委員參閱政府當局在會議席上提交的資料文件。

52. 李華明議員提到，在2001年9月、10月及11月，無鉛汽油的加權平均入口價分別為每公升1.75元、1.45元及1.33元，而其零售價在2001年9月及10月為每公升10.59元，2001年11月則為每公升10.39元，對於油公司因應油價上升而即時提高零售價，但當油價下跌時卻沒有即時把零售價調低的做法，他表示深切關注。此外，與入口價的相應下降率比較，零售價的減幅亦相對較小。

53. 陳鑑林議員亦指出，部分油公司以營運成本上升作為加價的理據，但在營運成本下降時，例如去年的情況，油公司並無相應地調低零售價，以致汽油及柴油的入口價與零售價存在不合理的差距，他認為這種情況不能接受。鑒於石油產品是日常必需品，他促請政府當局訂定措施，在市場引入更多競爭，以保障市民的利益。

54. 經濟局高級庫務會計師澄清，某類石油產品在某月份的進口單位價格，是指各油公司在該月份申報進口該類產品的加權平均單位價格，與個別油公司就該類產品支付的入口價可能有所不同。

55. 經濟局局長表示，由於營運成本被視作商業敏感資料，所以油公司一直拒絕向經濟局提供這方面的資料。因此，現時的評估是參考政府統計處提供的資料作出，而政府統計處是根據入口商的報關表取得該等資料。有關油價走勢的圖表，只顯示加權平均入口價，不能直接應用於個別油公司。

56. 至於有委員指油公司在油價上升時即時調整石油產品的零售價，但當油價下跌時卻故意遲遲不作出調整，經濟局局長重申，由於該局並無有關入口價、每次訂購量及個別油公司的營運成本等重要資料，故未能就此妄下判斷。主席詢問，其他海外國家有否出現委員所述的同樣情況。經濟局局長回覆時表示，由於一些國家或會嚴格控制油價，而另一些國家或會對最終使用者作出補貼，因此難以進行比較。然而，她同意主席的意見，認為根據自由經濟的原則，經濟局不應強制油公司向該局提供商業敏感資料。關於早前油公司有否將超低含硫量柴油(下稱“超低硫柴油”)稅務優惠的利益悉數轉予消費者的事宜，由於涉及公帑，當局曾就此事與油公司作出跟進；但這次的情況不同，經濟局在目前的情況下無法強求油公司提交商業敏感資料供該局核實。

57. 陳鑑林議員提到，前任經濟局局長曾承諾在市場引入更多競爭，並加強對油公司的監管，他詢問各項措施的進展情況，包括實施有關措施的時間表。

政府當局

58. 經濟局局長回應時強調，政府當局一直着手推行各項措施，以期在市場引入更多競爭。至於在停車場興建加油站的建議，消防處處長已告知她該項計劃存在實際困難。鑒於無鉛汽油屬高度易燃物品，而密封式或地下停車場的通風情況欠佳，因此在這些停車場興建加油站，會對公眾構成潛在危險。此外，在停車場地底興建油缸，亦可能出現技術問題。為了協助新營辦者加入市場，經濟局局長一直有與規劃地政局緊密合作，以物色合適地點用作加油站。關於主席提出的建議，即由政府興建油庫，並向有意銷售燃油的公司出租儲存空間，藉此加強競爭，經濟局局長對此持開放的態度。主席要求政府當局在會後提供進一步資料，說明政府當局為協助新營辦者加入市場及促進市場競爭而採取的各項措施，以及實施該等措施的詳細時間表。

(會後補註：政府當局所擬備有關促進競爭的資料已於2002年5月10日隨立法會CB(1)1714/01-02號文件送交委員。)

59. 劉健儀議員指出，在2001年2月至2001年10月期間，雖然超低硫柴油的入口價反覆波動，但零售價維持在每公升5.84元的水平。超低硫柴油在同期的入口價由2001年2月的每公升1.68元，下跌至2001年10月的每公升1.55元。美國的油公司會因應油價的變動而調整零售價，但香港的情況不同，香港的油公司並無把入口價下調的利益轉予消費者。當作出進一步分析，從零售價扣除入口成本及稅率，以便得出利潤及營運成本的總和時，她在2001年年底發現一個特殊趨勢。就無鉛汽油而言，利潤及營運成本的總和由往常的2.6／2.8元增加至2.9／3元以上，超低硫柴油則由3.01元增加至3.1／3.2元。換言之，油公司從其運作中攫取更多利潤。劉議員根據手上有限的資料指出上述情況，並詢問政府當局有否作出類似的分析，以監察石油產品的價格走勢及保障消費者的權益。

60. 經濟局局長表示，經濟局會分析所取得的全部資料。然而，她強調，由於當局未能掌握一些重要資料，例如個別油公司的入口成本(包括進口石油產品的次數及訂貨量)，即使可能，經濟局也難以確定指稱油公司以這種方法賺取更多利潤的說法是否屬實，尤其是超低硫柴油的入口價確實曾經由2001年2月的每公升1.68元，分別上升至2001年5月的每公升1.74元及6月的每公升1.77元，然後在2001年10月才回落至每公升1.55元。至於零售價會否每月作出調整，則屬油公司的商業決定。主席對有關答覆未感滿意。他認為有需要訂定妥善的機制以監察油價。他亦表示，油公司應最清楚他們就石油產品作

出的投資決定。因此，油公司的訂購價會偏高的說法，令人難以置信。

61. 張文光議員察悉，財政司司長曾促請油公司承擔社會責任，不要提高零售價，他質疑財政司司長這番言論的理據，因為這似乎與經濟局局長較早前提出的說法互相矛盾。經濟局局長剛才指出，單是根據石油產品的入口價，經濟局未能確定指稱油公司對零售價“加快減慢”的說法是否屬實。對於政府無力評估油價的長遠走勢，以致消費者任由壟斷燃油市場的數家油公司剝削，他表示深切關注。

62. 經濟局局長回應時表示，她相信其言論與財政司司長的說法並無矛盾。事實上，她在上星期曾作出類似的呼籲，促請油公司顧及本港最近的經濟狀況，不要提高零售價。

63. 主席總結時表示，委員普遍對目前情況感到不滿，並促請政府當局訂定有效的機制，以監察油價及在市場引入更多競爭。

VIII 其他事項

64. 議事完畢，會議於下午1時05分結束。

立法會秘書處
2002年6月5日