

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)1353/14-15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：2015年6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)
鍾國斌議員(副主席)
陳鑑林議員, SBS, JP
梁君彥議員, GBS, JP
黃定光議員, SBS, JP
林大輝議員, SBS, JP
陳健波議員, BBS, JP
謝偉俊議員, JP
陳偉業議員
田北俊議員, GBS, JP
何俊賢議員
易志明議員
姚思榮議員
莫乃光議員, JP
梁繼昌議員
郭榮鏗議員
張華峰議員, SBS, JP
張超雄議員
單仲偕議員, SBS, JP
葛珮帆議員, JP
鄧家彪議員, JP
蔣麗芸議員, JP

列席議員：胡志偉議員, MH

缺席委員 : 湯家驊議員, SC
梁家騮議員
陳恒鑾議員, JP

出席公職人員 : 議程第V項

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

運輸及房屋局
首席助理秘書長(運輸)10
陳慧敏女士

運輸及房屋局
總助理秘書長(運輸)
陳卓生先生

議程第VI項

香港海關
海關關長
張雲正先生, JP

香港海關
貿易管制處處長
林寶全先生

香港海關
署任不良營商手法調查課監督
黎嘉樂先生

通訊事務管理局辦公室
署任助理總監(市場及競爭)
許靜芝女士

通訊事務管理局辦公室
首席規管事務經理(市場及競爭23)
楊展鴻先生

商務及經濟發展局
首席助理秘書長(工商)(特別職務)
陳詠雯女士

列席秘書 : 總議會秘書(4)5
游德珊女士

列席職員 : 高級議會秘書(4)5
胡曼夷女士

議會事務助理(4)5
湯諺恆女士

經辦人／部門

I. 確認通過會議紀要

(立法會CB(4)1153/ —— 2015年4月27日會議的紀要)
14-15號文件

2015年4月27日會議的紀要獲確認通過。

II. 通過事務委員會向立法會提交的報告

(立法會CB(4)1170/ —— 經濟事務委員會向立法會提交的報告擬稿)
14-15號文件

2. 主席表示，事務委員會2014-2015年度會期的報告將於2015年7月8日提交立法會。事務委員會報告擬稿已於2015年6月16日送交事務委員會委員考慮。委員通過事務委員會報告，並授權主席在向立法會提交報告前，把今天的討論要點納入報告內。

III. 上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(4)1065/14-15(01)號文件 —— 立法會議員與北區區會議員於2014年5月22日舉行會議後就進一步開放沙頭角禁區範圍的事宜發出的轉介便箋(只備中文本)(只限委員參閱)

立法會 CB(4)1096/14-15(01)號文件 —— 政府當局就2013年5月至2015年4月主要石油產品進口及零售價格圖表提供的文件)

3. 委員察悉自上次例會後發出的上述文件。

IV. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(4)1165/14-15(01)號文件 —— 待議事項一覽表

立法會 CB(4)1165/14-15(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

4. 委員同意，在2015年7月27日(星期一)舉行的下次例會上，討論下列事項 ——

(a) 實施《國際海事公約》的附屬法例；
及

(b) 檢討香港郵政服務。

(會後補註：政府當局通知事務委員會，"實施《國際海事公約》的附屬法例"的討論題目已修改為"將國際海事組織的最新標準納入本地法例"。)

V. 港口與物流發展

(立法會CB(4)1165/14-15(03)號文件 —— 政府當局就港口及物流發展提供的文件

立法會CB(4)1165/14-15(04)號文件 —— 立法會秘書處就香港港口發展擬備的文件(背景資料簡介)

立法會CB(4)1165/14-15(05)號文件 —— 立法會秘書處就香港物流發展擬備的文件(背景資料簡介))

政府當局作出匯報

5. 應主席之邀請，運輸及房屋局局長向委員匯報香港港口及物流發展的最新情況。他重點提述，運輸及房屋局在2014年年底完成了《香港港口發展策略2030的顧問研究》(下稱"《2030研究》")，當中預測香港的港口貨櫃吞吐量，直至2030年平均每年有1.5%的增長。《2030研究》指出香港港口(特別是葵青貨櫃碼頭(下稱"葵青碼頭"))現有的設施需予提升，以應付未來需要。為紓緩港口擠塞情況和滿足港口至2030年的預測貨櫃吞吐量的增長需求，運輸及房屋局已完成對葵青區以短期租約租出港口後勤用地的檢討(下稱"短期租約檢討")，並根據短期租約檢討的結果，在2015年6月10日發出題為"善用葵青區港口後勤用地的建議(下稱"葵青用地建議")"的文件，當中載列了一系列建議措施以進行諮詢，諮詢期至2015年8月15日止。

6. 運輸及房屋局局長亦重點指出，中央政府最近提出"一帶一路"發展策略，預期可為香港的航運和物流服務供應者帶來新機遇。就物流業而言，預留土地作物流用地、落實推展運輸基建項目，以及鼓勵更廣泛應用電子物流服務，皆是當局所推展的重要項目，以促進高增值物流服務的發展，並進一步鞏固香港作為區域物流樞紐的地位。

討論

港口及物流業的未來發展

7. 梁繼昌議員察悉並關注到，八成的內地貨櫃吞吐量以往一直由香港處理，現在已由有關港口直接出口。香港港口在2005年已被新加坡港口超越，現時亦落後於上海、新加坡和深圳的港口。梁議員指出，根據《2030研究》的預測，香港的港口貨櫃吞吐量，直至2030年平均每年有1.5%的增長。政府當局除了開拓更多後勤用地，以提高香港港口的效率及競爭力外，香港的航運業邁向高增值服務亦是必然趨勢。這些高增值服務包括船舶管理、租賃、融資、海事法律和仲裁服務，以及海事租務及保險。梁議員促請運輸及房屋局與相關政策局就航運及物流業的未來發展訂定方向。

8. 運輸及房屋局局長回應時同意，鑒於香港在地方上的局限，香港港口應以優質服務取勝，而並非只重視吞吐量多寡。未來發展的重點應是提供高增值及現代化服務，例如航運業應著重培育專業人才和發展航運服務，而空運業則注重飛機融資服務。

9. 易志明議員申報，他是現代貨箱碼頭有限公司的董事。他明白雖然長遠而言，航運及物流業需要發展高增值服務，但與此同時香港亦應繼續改善並善用現有設施。運輸及房屋局局長回應時表示，香港正盡最大努力提升後勤用地的使用效率，並發展高增值和現代化的物流及航運服務。就貨櫃吞吐量而言，雖然香港港口近年已被部分港口超越，但在過去10年，香港每年貨櫃吞吐量基本上維持在約2 200萬個標準貨櫃單位(每個單位相等於一個20呎標準貨櫃)的水平，是歐洲第二大港口(即德國漢堡港口)於2014年貨櫃吞吐量的兩倍。

10. 考慮到需要維持數以萬計現時從事傳統物流服務而未必可短時間內轉型的服務供應商的生計，陳鑑林議員對香港發展高增值服務有所保留。陳議員指出，香港航運及物流業的相關基礎設施發展進度緩慢，以致該兩個行業的發展受到延誤。

舉例而言，儘管當局已預留合適土地，供發展十號及十一號貨櫃碼頭，但有關建議經冗長的討論後並無任何進展，最終沒有付諸實行。同樣地，香港國際機場三跑道系統的建造工程亦可能因環境影響評估報告的司法覆核而受到延誤。陳議員問及港珠澳大橋延遲落成對物流業發展造成的負面影響，例如估計香港的港口貨櫃吞吐量平均每年有1.5%增長的預測，是否過於樂觀。

11. 運輸及房屋局局長回應時表示，珠江三角洲(下稱"珠三角")的發展，尤其是珠三角地區西部的發展，會為香港物流業帶來更多機遇。數個內地港口(例如深圳、上海及寧波)誠然已超越或可能超越香港港口，但香港仍可借助軟件方面的卓越成就，發展船舶管理及融資等高增值航運服務。香港未來面對的挑戰，是如何確立具發展潛力的高增值服務，並讓這些服務與發展完善的基礎設施順利融合，藉以鞏固和提升香港港口的競爭力。

12. 主席重點指出，"一帶一路"發展策略會為航運及物流業帶來新的機遇。他促請政府當局改善現有的港口設施及邊境管制站的安排，藉以抓緊"一帶一路"發展策略帶來的機遇。運輸及房屋局局長回應時表示，"一帶一路"發展策略會為香港帶來大量機遇。有關計劃將提升沿線國家的基礎設施，並增強其交通連接，而香港亦會因此而受惠於與這些國家更緊密的貿易來往。現時，香港每星期約有350班貨櫃班輪服務，前往全球約510個目的地。

13. 姚思榮議員察悉，香港應具有把握"一帶一路"策略帶來的發展機遇的潛力。他認為，《2030研究》預測香港港口貨櫃吞吐量平均每年有1.5%增長可能過於悲觀。他詢問政府可否就轉運貨量與本港進出口貨運量的比率提供若干預測數字。

14. 運輸及房屋局局長回應時表示，根據《2030研究》，國際轉運貨量在過去十多年有所增加。在葵青碼頭，轉運貨量與本港進出口貨運量的比率約為7比3。儘管如此，由於轉運貨量大多來自內地，服務使用者可選擇使用內地港口而不經過香港港口，這情況正是香港現時面對的最大挑戰。鑒於葵

青碼頭的設施面對的需求壓力會較其他的港口設施為大，政府當局會採取適當措施(例如動用葵青碼頭附近一帶的港口後勤用地)，以保持香港港口的競爭力。當局亦會在約5年內再進行港口貨運量預測，以確保能適時提供港口及相關基建設施，從而配合港口及物流業的發展需要。

15. 鄧家彪議員詢問，《2030研究》預測的1.5%增長，有否計及三跑道系統的建造工程；若有，政府當局有否評估一旦三跑道系統建造工程最終延誤或擱置，會對該項預測有何影響。運輸及房屋局局長解釋，《2030研究》基本上集中探討香港港口(特別是葵青碼頭)的發展，因此其預測的總貨櫃吞吐量並不包括近年不斷上升的空運貨量。

16. 儘管中央在"十二·五"規劃中對香港鞏固和提升國際航運中心地位表示支持，而政府當局亦已再三表示有意抓緊國家"十二·五"規劃帶來的機遇，然而近年本地生產總值增長放緩和物流業的就業人口正在萎縮。有鑒於此，林大輝議員詢問，政府當局在進一步推動物流業發展方面所做的工作及當中所帶來的可量化經濟效益為何。

17. 運輸及房屋局局長表示，港口及物流業對香港經濟的貢獻至為重要。政府正積極發展航運業，推動港口服務及航運商業服務的發展。基於其獨特的地理位置、制度優勢和完備的基建設施，香港已成為區域內高增值貨物的分銷和管理中心。香港在航運和物流領域的進一步發展，將有助鞏固和提升其作為區域內重要樞紐港的地位。政府當局依仗中央政府在"十二·五"規劃中所提供的支持，推動航運服務業的進一步發展。當局採取的部分具體措施包括：在批出三幅位於青衣、面積合共6.9公頃的物流用地之上，在屯門西預留10公頃用地作物流發展。運輸及房屋局局長補充，雖然近年本地生產總值及物流業的職位增長放緩，但物流業的發展會為不少相關行業帶來間接效益。

18. 蔣麗芸議員詢問，政府當局就香港港口及物流業發展的整體規劃，以促進香港發展成為國際或區域航運中心。鑒於政府當局的文件主要集中討

論與土地用途相關的事宜，蔣議員就人力發展和人才培訓基金方面的最新情況、船舶租賃及融資、海事保險，以及在香港國際仲裁中心轄下設立香港海事仲裁組的事宜表示關注。

19. 運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局的文件旨在闡釋當局採取甚麼措施，透過善用土地和釋放更多土地，以提高香港港口的貨櫃處理能力，從而緩解現時港口的擠塞問題。至於人才培訓基金方面，在獲立法會批准後，海運及空運人才培訓基金(下稱"基金")已於去年成立，用以支持海運及空運人才培訓工作。現時推行的各項基金措施中，暑期實習計劃讓大學生認識海運及空運業多元化的就業機會及有關工作情況，包括貨櫃碼頭的運作。運輸及房屋局局長重申，就貨櫃吞吐量而言，香港港口仍是全球最繁忙貨櫃港之一。發展高增值的國際航運服務對香港港口及物流業的未來發展至為重要。

港口後勤用地

20. 易志明議員表示，業界普遍支持葵青用地建議。業界歡迎當局興建多層停車場，為貨櫃車及貨車提供泊位，但認為當局應連同騰出附近土地，以支援葵青碼頭和香港港口的進一步發展的措施，評估此舉是否合乎成本效益。運輸及房屋局局長回應時表示，發展多層停車場設施的目的，是要騰出更多葵青碼頭附近的後勤用地，以加強對港口運作的支援和配合未來發展，從而提高香港港口的競爭力和效率。運輸及房屋局現正就葵青用地建議徵詢業界及持份者的意見。

21. 易志明議員對當局建議將靠近葵青碼頭的昂船洲公眾貨物裝卸區(下稱"裝卸區")升級為現代貨櫃處理設施表示欣賞，但他表示，相關裝卸區的營運商關注到政府當局何時會就重置現有營運商的計劃(如有的話)徵詢他們的意見。運輸及房屋局局長表示，海事處現正就裝卸區進行全港性檢討，預計會在2016年年初完成。

22. 有見於跨境運輸已改以河運取代陸路拖運為主，鄧家彪議員對跨境運輸的未來發展及貨櫃車司機的生計表示關注。他亦關注到，為貨櫃車提供泊位和維修保養服務的事宜。運輸及房屋局局長表示，跨境運輸(特別是轉運貨櫃)改以河運取代陸路拖運為主是大勢所趨，業界須予跟隨。為提高營運效率、應付預期的轉運量增長，以及照顧貨櫃車業的需要，政府當局已完成短期租約檢討。當局擬推行的其中一項措施是優化短期租約土地分配和管理機制，修訂相關租用條款(例如訂明較長的使用期)，以切合貨運業的營運需要。運輸及房屋局局長回答鄧議員的進一步提問時表示，政府當局會在5年內檢討總貨櫃吞吐量的預測，以評估陸路運輸的未來發展，與此同時亦會研究如何善用土地及其他設施，以支援業界的發展，包括在不同地區為貨櫃車及從事跨境運輸的其他貨車提供足夠泊位。

提供鐵路接駁設施及搬遷港口

23. 陳偉業議員對葵青用地建議表示失望。依他之見，葵青用地建議無法解決香港港口後勤用地不足的問題。他重申其把香港港口遷移至另一地點的建議，一如新加坡和阿姆斯特丹的做法，以便興建附設升級設施及鐵路接駁服務的最先進貨櫃碼頭，騰出葵青碼頭的土地作住宅及其他用途，從而為香港整體進行更理想的長遠城市規劃。陳議員指出，全球各主要港口均設有鐵路接駁設施。對於缺乏鐵路接駁設施令香港港口在成本效益方面落後於上述港口，他表示關注。

24. 單仲偕議員同意政府當局應考慮遷移葵青碼頭，以配合香港的長遠發展需要。他引述新加坡的經驗，表示當地政府決意要搬遷港口，並在搬遷過程中提升了港口設施。鑒於葵青碼頭地方有限，難以進行進一步擴建工程，單議員表示，政府當局應有整體規劃，以及就搬遷葵青碼頭的可行性(例如是否有合適用地，以及在葵青碼頭搬遷後的進一步發展可以帶來甚麼好處)進行評估。

25. 運輸及房屋局局長同意，很多地方的港口均配備完善的鐵路連接設施。然而，香港港口若要

連接現有或新建鐵路，以為業界帶來成本效益將存在實際困難。他補充，連接鐵路涉及的很多實際問題不容忽視。運輸及房屋局局長補充，後勤用地不足，以致妨礙香港港口長遠發展，已是人盡皆知的問題，而葵青用地建議旨在紓緩港口擠塞情況、提升貨物處理效率，以及長遠提升港口後勤用地的使用率和效率。運輸及房屋局局長進而表示，他訪問新加坡期間察悉當地的經驗。不過，搬遷港口屬重大事宜，對社會各方面均會帶來深遠的影響。即使在理念層面上，搬遷香港港口的建議值得探討，政府當局也須考慮很多實際限制，例如是否有合適地點、可能需填海闢地、發展連接新港口相關運輸基礎設施的需要，以及在使用釋放土地作其他用途(例如住宅發展)時須顧及有關規劃及安全的關注事項。他歡迎議員就相關事宜作出討論，但香港在考慮搬遷港口前，必須非常仔細及全面地考慮所有因素及關注事項。

更廣泛應用電子物流服務

26. 莫乃光議員支持更廣泛應用電子物流服務。莫議員表示，政府當局似乎並不重視推動物流服務電子化的工作，對相關發展亦缺乏長遠規劃。莫議員察悉，政府當局已動用1億9,000萬元推行數碼貿易運輸網絡(下稱"數碼網絡")，而物流業界的意見卻認為數碼網絡系統顯然已不合時宜。他表示，現時國際社會在電子物流方面的發展趨勢，是開發諸如"港口社區系統"的獨立電子平台，而非使用數碼網絡等中介軟體。他關注到，在業界推動物流服務電子化所遇到的另一挑戰，是主要貨櫃碼頭營運商不願與第三方共用其資訊科技系統。由於區內及歐洲很多港口在過去10年正各自開發電子物流系統，本地營運商不願與同行分享資訊的做法，可能會令本港物流業被數個主要營運商壟斷，並使香港在電子物流服務的發展方面落後於其他國家。莫議員亦表示，業界普遍歡迎香港物流發展局推出"電子平台轉插軟件啟動計劃"，以及商務及經濟發展局進行"單一窗口"顧問研究，以探討如何發展香港現有的"政府電子貿易服務"。他詢問，"電子平台轉插軟件啟動計劃"與空運及航運的電子服務

平台可否連繫一起，以及"單一窗口"顧問研究是否涵蓋"港口社區系統"。

27. 運輸及房屋局局長同意，物流電子化是大勢所趨，香港須進一步發展電子物流服務，以提升物流業的運作效率和競爭力。香港物流發展局在過去數次會議上，曾討論如何鼓勵業界使用電子物流服務。事實上，有關係統是否合乎成本效益和易於使用，均影響業界持份者會否採用電子物流服務。此外，貨櫃碼頭營運商似乎並非熱切希望當局落實開發"港口社區系統"。至於"單一窗口"顧問研究及"港口社區系統"，運輸及房屋局局長承諾把有關查詢轉達商務及經濟發展局，待該局提供更多詳情後，便會向事務委員會作出匯報。

(會後補註：政府當局的回應於2015年7月23日隨立法會CB(4)1361/14-15(01)號文件送交委員參閱。)

總結

28. 主席總結時，請政府當局備悉委員在會議上提出的各項關注。

VI. 《2012年商品說明(不良營商手法)(修訂)條例》的實施情況

(立法會CB(4)1165/14-15(06)號文件 —— 政府當局就《2012年商品說明(不良營商手法)(修訂)條例》的實施情況提供的文件

立法會CB(4)1165/14-15(07)號文件 —— 立法會秘書處就《2012年商品說明(不良營商手法)(修訂)條例》的實施情況擬備的文件(背景資料簡介)

政府當局作出簡報

29. 應主席之邀請，香港海關關長(下稱"海關關長")向委員簡報《2012年商品說明(不良營商手法)(修訂)條例》的實施情況，並且重申，經修訂的《商品說明條例》(第362章)(下稱"經修訂《條例》")旨在加強保障消費者和維持公平的營商環境。

30. 海關關長形容經修訂《條例》在過去兩年的實施工作，既是一項工程，亦是一個過程。執法機關(即香港海關(下稱"海關")及通訊事務管理局(下稱"通訊局"))已盡心盡力訂出務實的策略，並撰寫及推行具前瞻性及包容性的相關條文。因此，政府當局制訂了三管齊下的方針，即合規推廣、執法和公眾教育及宣傳，以執行該等條文。為提高透明度，海關聯同通訊局於2013年7月15日推出一套《執法指引》。由於缺乏本地案例，海關須與律政司緊密合作，制定切實可行的搜證及檢控程序，以及評估法庭裁決的影響，以改善有關的執法工作。海關亦加強與消費者委員會(下稱"消委會")在公眾教育及情報分享方面的合作。

31. 在人手安排方面，海關關長匯報，海關於2013年年底成立了由27名貿易管制處及紀律部隊人員組成的特別職務組，並於2015年年初將該特別職務組改組為由55名人員組成的不良營商手法調查課，以處理涉及複雜手法及／或犯罪集團的個案，並以服務業作為工作重點。海關將會公布具有重大意義的定罪個案，以提高消費者意識和培養商戶的合規文化。

討論

投訴及檢控的數字和類別

32. 鄧家彪議員表示，海關接獲的投訴個案統計數字，反映海關已成功令公眾留下印象，知悉海關是負責打擊不良營商手法的主要執法機關，而並非消委會。他相信，若海關需要更多人手進行執法工作，立法會將予以支持。鄧議員詢問，海關接獲的投訴個案中，有多少宗顯示有證據證明違反經

修訂《條例》的情況，以及當局已就多少宗投訴提出檢控。

33. 海關關長表示，在經修訂《條例》生效後不久，海關平均每日接獲16宗投訴及62宗查詢個案；而在過去6個月，平均每日接獲的投訴及查詢個案分別下降至13及14宗。投訴數目保持平穩，但可採取行動的個案數目則有所增加；而查詢數目顯著減少則顯示市民對經修訂《條例》有更廣泛的認識。海關在2013年7月19日至2015年5月31日期間(下稱"該段期間")接獲10 379宗投訴個案，並已就當中約300宗投訴採取行動(包括發出警告信／勸諭信及充公涉案貨品等)，亦已就122宗投訴提出檢控。海關關長回答姚思榮議員的提問時表示，在該122宗檢控個案中，9宗的涉案者被判處甚具阻嚇作用的扣押刑罰。至於無法採取行動的個案，海關會收集有關資料，以便進行風險評估。

34. 單仲偕議員詢問政府當局可否提供海關接獲的6 104宗涉及虛假商品說明的投訴個案的詳情。葛珮帆議員詢問，海關在哪些界別的執法工作上遇到困難，特別是該等界別是否涵蓋美容業和預繳服務。

35. 海關關長闡述，有關貨品的投訴數目超過有關服務的投訴三倍，而在122宗檢控個案中，只有4宗與服務有關。大部分涉及貨品的投訴與餐飲、通訊設備及電子產品有關，而服務方面的投訴則涉及教育、美容及旅遊。違例的性質主要是涉嫌就產地來源及／或產品成分作出虛假商品說明。他同意有關服務投訴的調查工作往往較為複雜，因為該等個案不涉及實體商品，且違規行為亦並非一開始便顯現出來。由於不法商人會揀選行騙對象，因此海關必須進行"放蛇"行動，以蒐集證據。海關關長保證，在杜絕美容業的不良行為方面，海關已取得了重大的進展。

與旅遊服務有關的不良營商手法

36. 鑒於遊客通常是無良奸商的主要行騙對象，單仲偕議員詢問，政府當局接獲多少宗來自

遊客的投訴，以及跟進該等個案時所遇到的典型問題。海關關長表示，在海關接獲的10 379宗投訴個案中，有886宗是遊客作出的投訴，當中大多數來自內地遊客。在接獲他們的投訴後，海關快速行動部隊會在24小時內作出跟進。他強調，越來越多遊客(尤其是來自華南地區的遊客)願意返港協助調查。香港海關貿易管制處處長補充，該886宗投訴個案主要涉及涉嫌作出誤導性遺漏及虛假商品說明。法庭所處刑罰由監禁、社會服務令以至罰款不等。主席特別指出，上述數字有助顯示，內地旅客對本港打擊不良營商手法的制度及相關工作予以肯定。

37. 蔣麗芸議員關注涉及旅遊服務的不良營商手法。她察悉，部分香港市民在香港報名參加海外旅行團，結果有關旅行團的服務質素卻未如理想。這與內地旅客透過內地指定代理機關報名參加旅行團來港旅遊，但到埗後由香港的地接社提供接待服務的情況甚為相似。蔣議員認為，倘若本地消費者參加的海外旅行團其後由目的地國家的另一個代理機關提供接待服務，則本地消費者與旅行代理商簽訂的合約未必能保障消費者的權益。

38. 海關關長回應時表示，消費者在利用網上平台選購旅遊服務時必須審慎，因為經修訂《條例》並不適用於沒有在香港開設業務的外國公司。另一方面，倘若消費者與本港旅行代理商就海外第三方提供的服務簽訂合約，經修訂《條例》則可能仍然適用，但須視乎個別個案的情況而定。他期望蔣麗芸議員能提供具體詳情。

與二手車交易有關的不良營商手法

39. 易志明議員轉達二手車車行的關注，指出二手車車行依賴舊車主提供的數據及說明，行外人對此可能不容易理解，在這情況下是否須負上潛在的法律責任。他詢問當局有否措施防止二手車車行不慎觸犯經修訂《條例》。

40. 海關關長憶述，至今只有一宗與二手車交易有關的定罪個案，當中涉及明顯違法的行為。他

亦指出，經修訂《條例》下有法定免責辯護，例如已採取一切合理的防範措施，並已盡一切應盡的努力，避免觸犯罪行。就虛假商品說明及誤導性遺漏的情況而言，目前已有判斷準則。然而，商戶應採取良好做法，主動向消費者提供重要的產品資訊。倘若在交易進行前未能就有關產品作出全面介紹，商戶應提供其他途徑(例如製造商的網站)，讓消費者檢索所需資料。海關關長同意，如有需要，會為不同持份者團體舉行簡介會。

與第二次按揭及貸款有關的不良營商手法

41. 謝偉俊議員關注到與第二次按揭及貸款有關的涉嫌不良營商手法。他提及有些人可能聲稱是銀行的代表、律師或會計師，或房屋委員會官員，以游說業主就其物業安排第二次按揭。在有關業主答應作出第二次按揭時，該個案可能轉由會對業主使用具威嚇性營業手法的財務公司接手處理。謝議員詢問，海關接獲多少宗這類個案，以及有何方法加強保障業主，例如廣泛宣傳在有關過程中業主應收集哪類證據。

42. 海關關長表示，在海關接獲的10 379宗投訴個案中，78宗涉及金融中介機構，而53宗受《放債人條例》(第163章)規管的個案已轉交警方進行深入調查。海關會與相關政策局及部門合作，以提高物業擁有人的警覺性。

引入"冷靜期"條文

43. 鄧家彪議員和葛珮帆議員認為提供"冷靜期"應能為消費者提供更佳保障，並詢問政府當局是否支持此一觀點。海關關長回應時表示，海關在過去兩年已得到寶貴的經驗，並會就是否需要提供"冷靜期"向商務及經濟發展局提供意見。

44. 鄧家彪議員進一步詢問，商務及經濟發展局有否就引入"冷靜期"訂立時間表。首席助理秘書長(工商)(特別職務)(下稱"首席助理秘書長")回應時表示，經修訂《條例》從源頭處理常見的不良營商手法，而海關廣泛進行的外展和執法行動亦已見

成效。首席助理秘書長補充，市民期望有"冷靜期"是可以理解的，但鑒於其對消費者及商戶的影響，以及所牽涉的實際問題(例如適用範圍及如何處理部分貨品或服務已被使用的情況)，引入"冷靜期"一事值得審慎討論。商務及經濟發展局一直就此事與海關保持緊密聯繫，並會汲取海外的相關經驗。

宣傳及公眾教育

45. 陳鑑林議員促請海關或消委會加強宣傳及公眾教育，尤其應針對該等經常被投訴使用不良營商手法的行業(例如美容業)進行宣傳教育工作。海關關長認為，教育消費者和提高他們對本身權益的認識同樣重要。他又引述最近一宗案例，當中一名來自廣州的購物者被某商戶以混淆貨品單位價格的手法行騙後，再次光顧同一店鋪，以為海關蒐集證據。結果該涉案商戶被判處監禁10個星期，並須向該名購物者賠償1萬元。海關關長強調，隨着時間而建立的案例可用於公眾教育。

46. 主席詢問，本地與海外違法行為的模式是否相類似。海關關長觀察到，就簡單個案(例如不正確的產品說明或超級市場展示誤導標價)而言，本地與海外違法行為的模式有其共通之處，但香港作為旅遊之都兼以服務業為主的經濟體狀況，卻為她帶來其他挑戰。他補充，過去兩年的公眾教育工作側重提高市民對經修訂《條例》的認識，而未來會把公眾教育的重點放在推廣"精明消費"的概念上。

消費者委員會的角色

47. 葛珮帆議員主張加強消委會在維護消費者的合法權益方面所擔當的角色。單仲偕議員注意到，消委會曾透過調停解決2 769宗投訴個案。他問及該等個案得出的結果的性質(例如作出賠償)。首席助理秘書長回應時表示，在消委會接獲並認為可予跟進的投訴個案中，約七成在消委會為消費者與商戶進行調停後得以解決。達致和解的方式有多種，例如投訴人接受商戶提供的部分或全部退款，又或投訴人接受商戶的解釋。首席助理秘書長進而表示，消委會負責管理消費者訴訟基金，藉此在對

經辦人／部門

消費者、商界或整體社會影響深遠的個案中，向消費者提供法律援助，讓他們可循法律途徑尋求補救。

總結

48. 主席總結時表示，大部分委員對海關及其他執法機關實施經修訂《條例》的工作表示讚賞。他請政府當局備悉委員在會議上提出的各項關注，嚴格執行經修訂《條例》，並從源頭打擊不良營商手法，以保障消費者的權益。

VII. 其他事項

49. 議事完畢，會議於下午12時39分結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2015年7月23日