

文匯

WEN WEI EDITORIAL

# 落實競爭條例 競委會要主動出擊

旨在保護競爭、反對壟斷及創造良好營商環境的競爭條例昨日起生效，本港一些行業過去慣用的某些做法，在新條例下有可能違法。在新的法律環境下，競爭委員會有必要採取積極主動的方式，根據相關行業對條例的疑惑，加強與這些行業的溝通，全面解釋條例細節並明確指出那些行為屬違法，既督促有關企業遵守法例，免墮入法網，也鼓勵沒有違法的企業繼續安心經營。對於有投訴揭露的明顯涉嫌觸犯法例行為，競委會應主動進行跟進調查，證據充足就要採取相應的法律行動，讓競爭條例真正起到保護競爭，促進經濟發展的作用。

世界上第一部反壟斷的法例，是在美國1890年通過的《反托拉斯法》，其產生的背景是資本主義社會發展到壟斷階段時，一些大公司和財團為牟取高額利潤，紛紛進行企業的合併、接管，以控制整個行業；或者勾結起來進行串通投標、操縱價格、劃分市場等不正當的經營活動，令中小企業的生存空間越來越小，正常的競爭活動難以進行。美國政府為鼓勵競爭、打破壟斷，率先制定了這部法律。內地早在2006年也出台了《反壟斷法》，目前世界上約有120多個主要國家和經濟體都制定了反壟斷、促競爭的法例。香港作為最自由、包容的經濟體，競爭行為一向受到鼓勵，許多富有創意和奮鬥精神的企業家，都是在這個良好的環境中創業發展，從小到大，由弱到強，獲得巨大成功。

不過，隨著現代經濟的發展，尤其是大財團、大公司在經濟領域中所發揮的作用越來越明顯，一些行業出現了不少影響競爭的現象。如果不加以制止，中小企的生存空間將變得窄小，創意和創業的萌芽有可能被扼殺，政府確有需要制定相關的法律來保護競爭，讓經濟得以保持良性發展。因此，香港特區政府於2006年就制訂跨行業競爭法展開公眾諮詢，2010年向立法會提交競爭條例草案。經社會各界及立法會廣泛討論，立法會在2012年通過《競爭條例》並定於昨天正式生效。該條例

的立法精神，在於打擊反競爭行為，而非干預正常的市場運作；條例取締非法的合謀定價，但並不規管市場價格的高低水平；條例遏止企業濫用權勢以阻礙其他競爭者進入市場，但對大、中、小經營者一視同仁，只要不涉及濫用權勢，條例容許市場按法弱留強的競爭原則發展。

毫無疑問，該法例的一些具體規定，對某些行業的慣用做法帶來了一定的衝擊。例如，在本港零售業界，批發商規定轉售的最低價格是很普遍的現象，也可以說是所謂「行規」。這種做法有助減省議價過程及提升交易效率，消費者亦可參考有關價格，避免購買假貨，商家及消費者可達致雙贏局面。而且，行業內部和商戶之間互相交流行情，在一定範圍內協調價格，以免盲目提價或減價，也是很常見的。不過，按照昨天生效的競爭條例，這些行為有可能屬於涉嫌合謀定價的違法行為。有關企業如果不了解新的法例規定，就有可能誤墮法網，招致官司。

因此，競爭委員會有必要加強對該法案的推介和解釋，尤其是要針對一些行業目前的慣常做法，明確指出其是否違法。如果屬於違法的，就要敦促這些行業和涉及的企業馬上停止違法行為，改善經營方式；如果不是涉及違法的，也需要對有關企業，尤其是缺乏法律支援的中小企業作出說明，讓他們繼續安心經營而無需擔驚受怕。

至於社會上反應強烈的一些反競爭行為，例如油公司涉嫌串謀定價，導致所有油品價格保持一致的現象，競爭委員會也有需要主動開展調查，向社會公佈其是否涉嫌違法，有關油公司也應主動配合。這樣，一方面讓競爭條例能夠有效執行，另一方面也讓社會和企業能夠加深對該法例的了解，從而主動消除壟斷現象，為良性競爭大開方便之門，讓香港經濟充滿競爭活力。

(相關新聞刊A7版)

# 加強學界溝通 避免矛盾激化

教育局日前向全港小學發出通告，要求學校不要在假期安排學生操練TSA及補課，惹來教學團體不滿。昨日教育局長吳克儉承認，發出通告的溝通不盡如人意，強調通告並非指學校工作欠佳，亦非推卸責任，局方會盡快與有關團體溝通。教育局要求學校停止TSA補課及操練，出發點是回應社會訴求，讓學生有一個愉快的聖誕、新年假期。引導學生愉快學習、不斷提高教學質量，是教育局和學校的共同目標，專責官員應積極加強與學校和家長的溝通合作，努力改善TSA的運作，避免政客挑撥離間，令教育局與學校和家長的矛盾激化。

TSA過度操練近期備受社會關注。聖誕新年假期臨近，教育局發出通告要求學校在假期停止TSA的補課及操練，是希望學生尤其是低年級的學生及家長，可以輕鬆享受假期。有關TSA的爭議已經擾攘一段時間，教育局一再強調不鼓勵學校進行操練，此次要求學校停止操練，相信是重申不鼓勵操練，而非將TSA造成壓力的矛頭指向學校，更不是誤過於學校。只是，通告發出之後的客觀效果說明，教育局與學校的溝通未盡人意，導致學校產生誤解。這一點教育局局長吳克儉也承認，並解釋是企圖早宣佈有關通告，以便給學校多些時間安排。

事實上，教育局加強與學校溝通，是解決TSA爭議的根本之道。引入TSA的本意是評核全港學生中英數的水平，以

便教育局和學校以TSA作為參照，對未來的課程規劃、教學改善作出相應安排。但是，TSA在具體執行過程中出現偏差，有學校團體認為TSA成績會成為教育局評估學校水平的指標，甚至可能導致所謂「殺校」。於是，TSA成為教學的重心，形成為人詬病的操練風。時代變遷，當今的教育理念注重學生為本，強調愉快學習，教育局和學校都不想學生從小就背負沉重的學習壓力，淪為應試機器。既然教育局和學校的理念一致、目標相同，為何釋除學校、學生、家長對TSA的疑慮，令TSA更好地發揮衡量教學水平的功能，教育局應全面深入地瞭解學校、學生、家長的意見和心聲，多吸收具建設性的建議，按照大多數持份者的要求，對TSA作出合情合理的調整。

TSA儘管存在不足之處，但具有重要的指標作用，不應因噎廢食，不問情由，一味反對。值得注意的是，在TSA爭議中，有教育界團體和代表為推倒TSA，打擊政府管治威信，刻意激化教育局和學校、學生、家長的矛盾，一方面強烈要求解決TSA操練問題，煽動罷考，而當教育局呼籲學校停止操練時卻又大肆攻擊，做法自相矛盾，更暴露其根本不在乎解決問題，而是全力散播負面情緒，意在激化矛盾。學校是教育育人的聖地，如果連學校都淪為政爭泥潭，連小學生都變成政爭工具，絕非香港之福。

# 袁國強：質疑「一地兩檢」強詞奪理 三類內地法律附件三可納 絕不因經濟犧牲「一國兩制」

香港文匯報訊(記者 李自明) 特區政府正研究透過香港基本法第十八條，解決廣深港高鐵香港段「一地兩檢」安排，但反對派昨日繼續無限上綱，在立法會一個特別會議上不斷抹黑「一地兩檢」將葬送「一國兩制」。律政司司長袁國強反駁說，將內地出入境、海關、檢疫法律納入香港基本法附件三，屬其中一個研究方向，而非唯一方向，目前未有任何定論。他強調，「一地兩檢」必須符合香港基本法規定，絕對不會因為經濟效益而犧牲「一國兩制」，批評反對派立法會議員有關「一地兩檢」的論述強詞奪理。

立法會鐵路事宜小組委員會昨日召開特別會議，討論高鐵路工程問題。袁國強發言時形容，高鐵路費用超支與「一地兩檢」並無相連關係，大家不應將兩者掛鉤，否則只會令探討解決方法時產生混淆，無助解決問題，「撇開『一地兩檢』，現實上仍要處理超支問題，否則會衍生龐大法律訴訟及其他巨大經濟等損失。目前當務之急是盡快解決超支問題。特區政府定必妥善處理興建的相關問題。」

他重申，特區政府現正研究透過香港基本法第十八條，將相關的內地出入境、海關、檢疫法律，納入香港基本法附件三，但這是其中一個研究方向，而非唯一方向，「基本法第十八條訂明，哪些類別的全國性法律可以納入附件三中；換言之，只有3類全國性法律可納入附件三。至於『一地兩檢』涉及的法律是否屬於上述3類其中一類？目前仍在商討階段，未有任何定論。政府會繼續聆聽社會意見。」

會上，多名反對派議員不斷質疑，「一地兩檢」將葬送「一國兩制」，又憂慮政府只要輕輕揮動「魔術棒」，便能把內地「侵犯人權的法例」引入香港，公民黨毛孟靜更聲稱，「袁國強的說法簡直是『含血噴基本法』，政府是否想啟動基本法的『沉睡條約』？是否想先行追加撥款，待高鐵路已成災，再將『一地兩檢』霸王硬上弓？」

## 絕非米已成炊霸王硬上弓

袁國強嚴正反駁說，「一地兩檢」絕對會符合香港基本法及「一國兩制」等重大原則，批評反對派的說法是強詞奪理，「我不明白為什麼議員仍然要強詞奪理，質疑特區政府欺騙香港人？特區政府目前仍然與中央商討相關安排，絕非製造米已成炊及霸王硬上弓。若斷言建議是違反基本法，這是武斷及言之尚早。我沒有任何的『政治任務』，亦無聽過『一地兩檢』是『政治任务』，期望議員能夠對事不對人。」

## 指憂慮完全不必要無理據

袁國強強調，特區政府完全認同「一地兩檢」必須符合香港基本法賦予的保障，絕對不能因落實「一地兩檢」而令基本法受到絲毫損壞，「中央及特區政府完全是依據基本法行事，不可能製造所謂的『法律缺口』及壞先例，亦絕對不會因為經濟效益而犧牲『一國兩制』。即使日後採取任何方案，都只適用於特定範圍，而非特區其他範圍。因此，(反對派的)擔心是完全不必要及無理據的。」



袁國強與張炳良昨出席立法會鐵路事宜小組委員會特別會議。梁祖彝攝

## 高鐵路追加撥款先過一關

香港文匯報訊(記者 文森) 立法會鐵路事宜小組委員會昨日以7票贊成、兩票反對，通過將廣深港高鐵路工程超支要求追加196億元撥款一事，交到立法會財務委員會轄下工務小組委員會討論。運輸及房屋局局長張炳良昨日重申，如工程爛尾，損失將高達756億元，高鐵路原本可為香港帶來的經濟及社會效益，亦未能達到，更挫敗香港整體的競爭力。

在昨晨舉行的鐵路事宜小組特別會議上，委員們除關注高鐵路「一地兩檢」的安排，亦對工程進度感到憂心。委員之一、民建聯陳鑑林指出，高鐵路遇到不少困難，他欲了解，萬一工程進一步延誤，政府有何解決方法？如工程爛尾，對香港造成的經濟損失有多大？工聯會王國興亦提問，若立法會拒絕追加額外撥款，將出現甚麼局面？

## 爛尾付106億 復工再要330億

張炳良回應時指出，如高鐵路項目作廢，之前所投入的資源絕大部分將白費，除已撥出的650億元，更不可「就咁停喺度」，要支付工程爛尾所需的額外支出共106億元，即整體損失達756億元，而高鐵路復工後原本可為香港直接或間接帶來的社會和經濟效益，亦未能達到，長遠對香港的整體競爭力造成挫敗，都是香港要面對的代價。

張炳良進一步指出，若立法會未能在關鍵時刻批出撥款，未來復工也不簡單，因為或需再次進行招標，額外費用更需330億。此外，按政府與港鐵公司簽訂的補充協議，港鐵承諾為項目開支封頂的安排，亦會因未獲撥款而失效。

最後委員就高鐵路超支申請追加撥款交到工務小組討論一事投票，在民建聯陳鑑林、鍾樹根、葛珮帆，工聯會王國興、航運交通界易志明、工程界盧偉國和旅遊界姚思榮支持、僑工黨李卓人及民主黨胡志偉反對下，通過將申請提交工務小組討論。

# 陳恒鏞憂司機有「ETC抗藥性」

## 電子道路收費

香港特區政府將於中環推行電子道路收費先導計劃，其實在之前30年間，政府曾3次進行研究，最後均無實行。運輸署署長楊何蓓茵解釋，是由於當時經濟環境轉差，以及市民關注私隱外洩所致，但外國已有例子解決私隱問題，現正是合適時候推行。不過，立法會交通事務委員會委員、民建聯立法會議員陳恒鏞對計劃有所保留，他以抗生素作比喻，指司機初時或減少使用收費道路，但「用得越多會有抗藥性」，又認為應視乎中環灣仔繞道通車後的成效，才考慮是否推行。

政府曾分別於1985年、2001年及2009年，就電子道路收費(Electronic Toll Collection, 縮寫ETC)計劃進行研究，現又為推行「中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃」，展開為期3個月公眾諮詢。政府官員、學者、議員、業界人士等昨晨分別出席多個電台節目，表達意見。

## 運署：私隱問題可解 推行良機

楊何蓓茵接受訪問時明言，希望透過電子道路收費，解決中環塞車問題，因中環是重要商業中心，交通擠塞將影響商業或其他經濟活動。計劃最主要目的，是令起點及終點均不在中環的車輛，可不入中環。至於收費路段是否包括金鐘及上環，則需聆聽市民意見。

至於為何當年多次未推行計劃？楊何蓓茵解釋，由於研究時經濟轉差，加上市民關注私隱問題，所以最終沒有實行。不過她說，現時外國已有解決私隱問題的例子，故已是適當時候推行。

她重申，本港現時最塞車路段，行車時速只有約10公里，僅比成年人步行稍快，參考在外國實施的電子道路收費經驗，能將交通流量減少16%，車速提升25%至27%。

至於會否豁免個別車輛的收費，楊何蓓茵暫時未有定論，但會考慮載客量較多車輛，收費相對較便宜，至於實際收費水平，要視乎立法後的經濟情況及車輛數目等因素。

## 學者倡先以低收費試行系統

香港理工大學土木及結構工程學系副教授熊永達出席另一電台節目表示贊成計劃，指政府已多次試驗收費的可行性，盼政府今次能下定決心推行，徹底解決交通擠塞問題，又建議初期可以較低收費水平，測試系統是否完整，會否出現濫收費或收費錯誤情況。

熊永達指出，電子道路收費是最公平和最有效方法解決交通擠塞，因為有針對性，只針對最繁忙地區和時間，利用收費壓抑不必要的交通需求，其他大部分人不會受影響。他又預料，中環灣仔繞道通車後兩年，便會再次擠塞，因此有需要同時推行電子道路收費。

不過，陳恒鏞對實施計劃有所保留。他表示，政府既推行電子道路收費，又提高違例泊車罰款，但對其他道路問題，例如泊車位供應不足卻隻字不提，如果在現時的社會氣氛下硬推電子收費，最終只會適得其反。

陳恒鏞又以抗生素有抗藥性作比喻，認為司機初時可能會減少使用收費道路，但過一段時間又會再用，無法解決塞車問題。他認為，中環灣仔繞道落成後，應能有效疏導交通，故應待新路通車後，了解其成效，才考慮是否推行計劃，因若採用電子道路收費，便需添置設備和聘請人員執法，所投放金錢不會少。

## 業界憂至中環路線「貴族化」

汽車交通運輸業總工會的司機分會主任杜榮棠質疑，電子道路收費會令駕駛至中環變成貴族化，側重大財團及富人。他建議政府考慮在中環外圍，以電動車安排免費接駁交通往中環，減少車輛進入，同時增設更多停車場。

汽車會會長余錦基也不認同以懲罰手法，將塞車責任轉嫁到駕駛人士身上，認為政府應積極解決問題，如增建更多其他選擇如道路及天橋等，以及增加停車場及可讓車輛上落客的地點。 ■記者 文森

# 胡漢清倡「一地」「兩地」並行

香港文匯報訊(記者 鄭治祖) 高鐵路「一地兩檢」引發法律界熱議。全國政協委員、基本法研究中心主任胡漢清昨日表示，香港可考慮「一地兩檢」和「兩地兩檢」並行模式，即往內地採用前者，往香港則採用後者，減少司法管轄和執法爭議。他認為，特區政府面對有關問題時，應借鑒外國不同國家經驗，否則便需諮詢公眾，以免讓香港高鐵路項目落空。

本身為資深大律師的胡漢清昨日接受本報訪問時指出，特區政府應向其他國家借鏡和汲取經驗，因現今世界上有許多如高鐵的運輸系

統，日後亦會有更多相關項目出現。若特區政府不想借鏡外國經驗而將內地法律納入附件三處理「一地兩檢」，便應做研究並諮詢公眾，理順民意，避免項目落空。

對於外界有意見憂慮，推行「一地兩檢」時會誤用基本法第十八條和附件三，胡漢清認為，引用基本法第十八條引入附件三不能超出規定，強調第十八條已說明「任何列入附件三的法律，限於有關國防、外交和其他按本法規定不屬於香港特別行政區自治範圍的法律。」不存在超越範圍的問題。

胡漢清又建議，香港可參考美加的出入境模式，例如香港往內地的一程可考慮「一地兩檢」，即內地把關者可在港「租」有關位置做檢查服務，但不具司法管轄、執法權；內地來港則推行「兩地兩檢」，即意味著內地有人乘高鐵路抵港前先在內地檢查。

他認為，高鐵路沿線有許多不同的站，如成都、上海、武漢等皆有關卡，一旦發現乘客為可疑人物，便可在內地先阻止該乘客來港，這便可避免在香港行使司法管轄權。他並引例指，「歐洲之星(Eurostar)」來往英法時，一旦在火車上尚未完成檢查，便不會開行，高鐵路日後來港前，亦應做到在火車上完成檢查。