

公共政策研究報告

環保香港 你我同創

在香港引入環保稅初探





改善空氣污染 等額補助基金建議



序

記得零零年政府初現財赤，開始有加稅壓力。該年七月，民主黨遞交予財政司司長的財政預算案建議書，便以《推動綠色新經濟·實現公平新社會》¹ 為題，建議政府開徵環保稅。當時其中一個想法，是如為了應付財赤而增加薪俸稅或差餉，以致其他現行稅收，都會影響到當時已非常困難的市民。不過，若稅收以保護環境為目標，在增加收入之餘，也有助改善本港的污染問題，較增加薪俸稅和引入銷售稅來得優勝。

零五年三月，財政司司長在宣讀預算案時，首次提及研究引入環保稅，「有助減少固體廢物的增長，而且可進一步提高市民的環保意識。」當時財政司司長提及膠袋稅，以及汽車輪胎的產品責任制。

不過，環保稅成功與否，不在於能收到的稅款多寡，更重要的，是到底能否有效改善環境。為了更完整地了解其他國家推行環保稅的經驗，我們參考了經濟合作及發展組織(OECD)的環保稅資料庫，以及個別國家的政策文件，從而撰寫此報告。

我們在此感謝香港持續發展公民議會、綠色和平、地球之友、長春社，以及世界自然生物基金會。去年中，民主黨經濟小組及環保小組的成員拜訪了上述機構，在交流意見時獲得很多有用的概念和資料。此外，我們也感謝捷時國際控股有限公司蘇達榮先生，親自帶領民主黨幾位成員參觀循環再造汽車輪胎及飲品器皿的過程及成品，讓我們對利用廢輪胎有更深入的了解。

我們在此感謝在撰寫此報告過程中曾給予意見的所有朋友，令報告得以完成。不過，探討在香港落實環保稅的工作並未就此終止。我們將會繼續深入探討香港應引入什麼環保稅，以及應如何具體落實這些稅收。

單仲偕 范國威 陳竟明
二零零六年六月

1. http://www.dphk.org/budget/budget01_02.pdf



目錄

序	1
第一章 摘要——環保香港 你我同創	4
第二章 什麼是環保稅	6
2.1 引言	
2.2 定義	
2.3 歷史發展	
2.4 環保稅的功能	
2.5 環保稅的優點	
2.6 局限、障礙及先決條件	
2.7 徵稅時需注意的事項	
第三章 其他國家的先例	13
3.1 整體的環保稅政策	
3.2 稅種	
3.3 稅收	
3.5 運用稅收	
3.6 成效	
3.7 總結	
第四章 香港的污染問題	21
4.1 堆填區滿溢	
4.2 空氣污染	
第五章 香港現有的環保稅	35
5.1 汽車首次登記稅及牌費	
5.2 汽油稅	
5.3 排污費	
5.4 堆填區收費	
5.5 總結	
第六章 引入環保稅	44
6.1 目標與原則	
6.2 以解決或紓緩本港污染問題為旨	
6.3 對公共財政及本港經濟發展的影響	
6.4 分配環保稅收益	
6.5 其他措施	
6.7 引入新稅的程序	
6.8 其它應注意的事宜	
第七章 香港可研究的環保稅	52
7.1 改革現時的環保稅	
7.2 可研究引入的環保稅	
附表一 各國徵收的環保稅	58
參考書目	62



表格目錄

表一：按不同原則分類的環保稅	09
表二：交通運輸稅收的例子	14
表三：空氣污染稅的例子	15
表四：處理廢物稅的例子	16
表五：各經合組織成員國徵收的環保稅的種類	17
表六：各國從環保稅徵得的收入	18
表七：環保稅的用途	19
表八：環保稅的成效	20
表九：本港回收玻璃的數量	23
表十：四類物料回收與被棄置的比較	24
表十一：計算香港空氣污染指數的方法	26
表十二：空氣污染指數被分為五級	26
表十三：本港可吸入懸浮粒子的濃度(24小時平均值)超出不同國家的標準的日數 (由2000年至2004年)	28
表十四：本港可吸入懸浮粒子的濃度(全年平均值)與不同國家的標準比較	29
表十五：本港的二氧化氮污染情況	32
表十六：零零年至零四年，各區空氣污染指數高於50(即屬偏高水平)的時數	33
表十七：各區空氣污染指數到達「甚高」水平的時數	34
表十八：汽車登記稅的稅率	36
表十九：汽車牌費	36
表二十：汽車首次登記稅及汽車牌費及駕駛執照收費	37
表二十一：本港就汽油徵稅的稅率	38
表二十二：過去五年政府從徵收汽油稅所得的稅收	38
表二十三：排污費以供水量七成計算的行業	38
表二十四：工商業污水附加費	39
表二十五：各項處理污水費	40
表二十六：住宅用戶需承擔的費用	40
表二十七：市民的用水量	40
表二十八：非住宅用水的水費	41
表二十九：市民的用水量分類(百萬立方米)	42
表三十：建築廢料收費	43



第一章

· 環 你 摘 保 我 要 香 同 · 港 創

環保稅在歐洲已有很長的歷史。它與其他稅種不同的地方，是很多稅收的目的，都是為了要增加政府的收入，以便政府可提供各類的公共服務。以銷售稅為例，除了增加政府收入，徵收銷售稅不會為社會帶來什麼好處！

如果設計得宜，環保稅可以完全不增加收入——採用「收入中立」方式改革稅制便是一途——又能解決越來越嚴重的污染問題，改善環境。

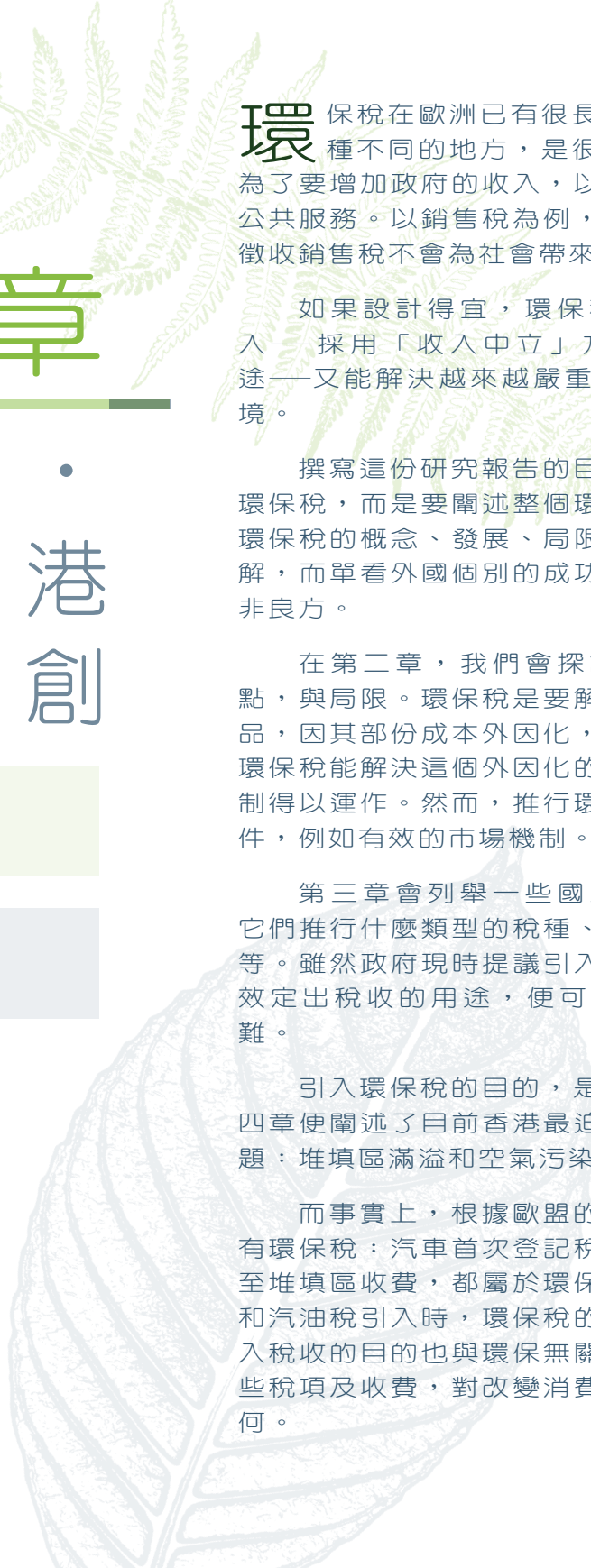
撰寫這份研究報告的目的，並非探討一兩種環保稅，而是要闡述整個環保稅的概念。如果對環保稅的概念、發展、局限與優點沒有完整的理解，而單看外國個別的成功例子便引入稅種，並非良方。

在第二章，我們會探討環保稅的概念、優點，與局限。環保稅是要解決很多破壞環境的產品，因其部份成本外因化，以至市場機制失效！環保稅能解決這個外因化的問題，從而讓市場機制得以運作。然而，推行環保稅也需要有先決條件，例如有效的市場機制。

第三章會列舉一些國家成功的例子，包括它們推行什麼類型的稅種、徵得的稅收及其用途等。雖然政府現時提議引入膠袋稅，但若未能有效定出稅收的用途，便可能引致推行時出現困難。

引入環保稅的目的，是要解決環境問題。第四章便闡述了目前香港最迫切需要解決的兩項問題：堆填區滿溢和空氣污染問題。

而事實上，根據歐盟的定義，香港實際上已有環保稅：汽車首次登記稅、牌費、排污費，以至堆填區收費，都屬於環保稅。汽車首次登記稅和汽油稅引入時，環保稅的概念固然未流行，引入稅收的目的也與環保無關，第五章正是檢討這些稅項及收費，對改變消費者和使用者的功效如何。





不過，要令環保稅發揮效用，環保稅的稅種、框架、目標、原則，稅收的用途也要仔細地訂定，才能成功落實環保稅，讓稅制和保護環境的理念結合。第六章便是我們對上述細節的建議。我們相信，政府推行環保稅若要獲得市民支持和配合，必須將徵稅的目標清晰地訂定為：透過稅務措施改變市民使用不環保產品的習慣，或不環保的行為，以及促進回收可循環使用及製造的物料；至於徵稅的原則，我們認為，稅收不應以增加政府收入為目標，更不應將收入撥歸庫房，而是撥入一個負責推行環保稅的法定機構，並以「收入中立」，即不以增加政府收入為原則。釐定稅率時，環保稅的稅率應定於能改變市民習慣的水平，或者回收用於推行環保計劃的成本，而各項環保稅可互補，避免一些使用成本高的服務的使用者負擔過於昂貴的費用。

第七章會討論本港應推行哪些環保稅。我們可考慮應否改革現時的環保稅，令其更能達到鼓勵市民改變使用破壞環境產品的習慣，此外，因應堆填區滿溢的問題，向一些不環保的產品徵稅，如膠袋、車軚、電池，以致飲品、化粧品及護理用品的器皿等也是可考慮的範圍。不過，一些應徵稅的項目，由於現時市場被壟斷，強行徵稅的後果可能讓壟斷者將稅收完全轉嫁於使用者，無法達到運用稅制改變習慣的目標，如能源稅便是一個好例子。這些項目，則要留待政府開放電力市場後，方能再研究。除了環保稅外，生產者責任制，也可以避免有害環境的產品落入堆填區。

環境有價，舒適的環境有助改善生活質素，也有助經濟發展。持續發展的社區最終需要市民有意識地保護環境，設計得宜的環保稅將是其中一項能達致這個目標的重要措施。



第二章

什麼是環保稅？

2.1 引言

零一年底，民主黨公佈《零一／零二年度財政預算案建議書》²中，首次建議政府研究在本港進行「綠色稅務改革」(Green Tax Reform)，透過改革現有稅制，達致保護環境的目標。零五年三月，財政司司長在財政預算案中，明確表示正研究在本港引入環保稅，如膠袋稅等。

在探討「香港應否引入環保稅？」、「應開徵哪一項環保稅？」、以及「稅率應為多少？」、「開徵稅項能否達到減少廢物的目的？」、「會否影響低基層市民的生活水平」等一連串問題前，我們應先了解什麼是「環保稅」。

2.2 定義

歐洲議會指出，不同的成員國就「環保稅」有不同的定義。歐盟的法例並未就環保稅有仔細的定義。³

根據經濟合作及發展組織（經合組織）(Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD)⁴，「環保稅」是「任何向政府繳付的強制稅項，而這稅項與環境相關的，但納稅人從政府所獲的利益與所繳交的稅款不成比例」。⁵

英國國家統計辦事處(Office of National Statistics, UK) ⁶ 則將環保稅定義為：「稅項基於一種對環境有負面影響的實體（或其替代品）而徵收。按照慣例，除了與污染有關的稅項外，所有與能源及運輸相關的稅項均被列為環保稅。」⁷

根據經合組織與歐洲環境保護署(European Environmental Agency)共同開發的「與環保政策和管理天然資源相關的工具資料庫」(OECD/EEA Database on Instruments Used for Environmental Policy and Natural Resources Management)，「稅」與「收費」(fees and charges)被歸入同一類。在此研究報告內，我們





所指的「環保稅」不單包括付予政府的稅收，也將包括「使用者收費」以及「按金」。此外，「稅收」讓讀者感到款項將會落入政府庫房內，但在第六章，我們將會討論我們對運用環保稅的看法。

根據上述定義，香港實際上已徵收環保稅，包括汽油的稅項及汽車的首次登記稅。（詳見第五章）

2.3 歷史發展

六十及七十年代，各工業國實行的環保政策，主要以規管性的措施，即所謂Command and Control (CAC)，如法例及發牌制度，規定污染者必須符合法例，從而保護環境。

雖然規管措施於防止使用有危險性的物品，以及禁止一些無可挽救的影響會非常有效，但若執法不彰，則無法達致應有的效果。綜合來說，執法措施有以下缺點：

1. 若要監察大量污染源頭，如大量工廠，會涉及到龐大的資源。一些污染者將偶爾被揭發的違例行為的罰款視為成本，令政策成效欠佳。
2. 政策容易不敵政治壓力而改變，更可能因貪污而導致成效欠佳。
3. 即使政策行之有效，但規例只能促使污染者符合法例最低的要求，無助誘使他們持續提升設施效能，減少污染。
4. 執法成本昂貴。

自八十年代末期，環境政策逐步改變，開始強調以經濟誘因(Economic Incentives)來達致保護環境的目標，主要原因有：

1. 一般的公共政策轉為以市場導向；
2. 各國政府了解到環保法規的限制；
3. 法規未必能以具效益的成本應付新的環境問題；
4. 推廣「污染者自付原則」及將污染的代價納入貨品及服務的價格內；

5. 要求更具成本效益的工具達致促進環保過程的目標。

一九八七年，聯合國轄下 World Commission for Environment and Development 發表報告，將注意力集中在使用經濟工具 (Economic Instruments) 施行環保政策。而九十年代初期一些國家面對高失業率，也促使他們轉向「綠色稅務改革」(Green Tax Reform)，透過徵收環保稅而減低對資金與勞工的徵稅。

經合組織於一九九一年公佈一項完整的方針，建議各國利用經濟工具來落實環境政策。

九二年，歐盟「第五屆環境行動方案——邁向持續性」(5th Environmental Action Programme—Toward Sustainability) 指：「為了還原市場價格，讓對環境友善的經濟行為能夠獲得市場誘因，運用經濟或財政工具將會有重要的地位，並且其主要目標就是讓產品與能源在生產、使用過程中所造成的外部成本內部化。」(European Environmental Agency, 1996)

北歐四國一直是推動環保的先鋒，芬蘭是首個引入針對排放二氧化碳的稅項的國家；挪威早於九一年設立礦油 (mineral oils) 的二氧化碳稅，其「綠色稅務委員會」(Green Tax Commission) 更於九六年發表報告，探討透過環保稅達致「雙重得益」(Double Dividend) 的可能性；丹麥於九二年引入燃油的二氧化碳稅，自此持續改革稅制，引入一系列以能源為目標的稅項。

一九九六年，歐洲環境署發表的 Environmental Taxes—Implementation and Environmental Effectiveness 指出，之前五至六年間，越來越多歐盟成員國採納環保稅，除北歐四國外，奧地利、比利時、法國、德國、荷蘭和英國均在此列。



圖一·環保政策的發展



然而，環保稅其實只是各項近年興起的保護環境的「經濟誘因」之一，透過改變產品的相對價格或財務轉移，將破壞環境的成本「內因化」(internalize)，提供市場誘因。經濟誘因的最大特點是：使用者仍有選擇產品的權利。⁸

綜合來說，經濟誘因分為七類：

1. **排放費用及稅項**——指因應排出污染物而需繳付的費用
2. **使用者費用**——收取、收集或處理污染物的費用
3. **生產費用及稅項**——生產、使用或棄置會污染環境的產品時需繳付的費用
4. **行政費用**——用於支援發牌及監察持牌人而收取的費用
5. **可交易牌照**——也稱為排放交易，污染物排放者的排放量如超出可容許的最高量，必須向其他持牌人購買排放配額。
6. **按金制度**——常見於促進回收飲品器皿。使用者交回飲品器皿可取回先前繳付的按金。
7. **資助**——用於協助工業引入保護環境的裝置

除了引入環保稅，近年越來越多國家改革環保稅，邁向「綠色稅務改革」(或稱為「環境稅務改革」(Environmental Tax Reform))，以致「生態財政改革」(Ecological Fiscal Reform)。前者只論及徵稅與費用，後者則包括削減對環境有害的補助。⁹

2.4 環保稅的功能

不環保的產品及行為，其實隱含一些未被納入產品生產成本的費用。汽車和發電廠排出的硫化物、氮化物和懸浮粒子，影響市民健康、減低僱員的生產力、令政府和社會的醫療開支增加；污水流入河海，引致生物死亡，人類需要到更遙遠的海洋捕獵食物，加重成本，又或市民因進食不清潔的海產，造成經濟損失和增加社會醫療開支。

由於產品的成本未能完全反映價格，故市場機制未能完全有效：市民會選用便宜但破壞環境的產品，容易造成過度製造及使用這些污染環境的產品。

在經濟學上，環保稅屬於Pigouvian tax，用於糾正一些負面外在因素。這稅種將這些隱含的成本「內因化」，令這些產品能重新反映破壞環境的成本，從而促使使用者改用更能保護環境的產品，達致保護環境的目標。



表一：按不同原則分類的環保稅

按政策目標 (Objective)
<p>回收成本 (cost-covering charges) 按「污染者自付」的原則向他們收取處理污染物的成本，避免將成本轉嫁予其他人士。污染者付出的費用通常與產生的污染物的數量及污染物程度成正比。此類稅收有助促使污染者減產生污染物。</p> <p>誘因稅 (incentive taxes) 透過價格差異誘使市民選用較環保的產品，或減少破壞環境的行為，收入多寡並非最重要的考慮因素。</p> <p>財務稅收 (fiscal environmental taxes) 透過向與環境相關的事業徵稅，用於增加政府收入，是否能達致保護環境的目標反而並不太重要。</p>
按操作範圍 (Field of Operation)
<ul style="list-style-type: none"> ■ 能源稅 ■ 交通稅 ■ 污染稅 ■ 天然資源使用稅
按運用點 (Point of Application)
<ul style="list-style-type: none"> ■ 污染稅 ■ 產品稅 ■ 資本材稅 ■ 活動稅
按稅基 (Tax Base)
<ul style="list-style-type: none"> ■ 燃油稅 ■ 產品稅 ■ 車輛 ■ 廢水稅 ■ 排放稅 ■ 包裝稅

2.5 環保稅的優點

與其他保護環境的管制措施（即所謂 Command and Control）比較，環保稅較立法及管制措施更優勝的地方有以下數點：

2.5.1 保護環境

環保稅利用經濟誘因及市場機制，將破壞環境的成本變成產品價格的一部份，或增加使用者某些行為的經濟代價，促使市民直接受其

行為——保護環境與否——影響，以此為誘因，令市民減少使用不環保的產品，又或不出破壞環境的行為，達致保護環境的目標。

由於管制措施只適用於較狹窄的範圍，也無助改變市民使用不環保產品的習慣，故若環保稅設計得宜，便有助引導市民減少使用對環境有害，但又不宜立法禁用的產品，如膠袋，較管制措施更能保護環境。



2.5.2 保留選擇權利

環保稅保留消費者的「選擇權」。如政府訂定法例禁止使用某類產品，則所有人均不可使用，但向不環保的產品徵稅，則消費者仍可繼續選用這些產品，但他們需要繳付稅款，消費者可衡量使用環保產品從而避免繳稅，抑或選擇繳稅，並繼續使用不環保的產品。

2.5.3 最具成本效益的調節機制

透過執法管理大量污染者的成本驚人，而且實際上可能難以有效執行。由於執法困難，政府難以監察所有污染者的行為，一些污染者可能將間歇因不合法例的罰款視為生產成本，減弱法例的效用。

但若政府以稅收控制污染，則只要小心釐定稅務框架、確保有效的徵稅機制，便能促使污染者逐步減少污染，兼能以稅收彌補徵稅成本，較法例更具成本效益地達到目標。

2.5.4 動態效益 (Dynamic Efficiency)

即使法例能有效地執行，仍不及環保稅優勝：管制只能令被管制的人士達至指定的標準，一旦達到標準，污染者便沒有誘因繼續減少污染量或潔淨排放物。然而，由於環保稅與污染物的數量及污染程度成正比，即被徵稅者越能減少污染，他們被徵收的稅款便越少，污染者有很大誘因盡量減少污染物，達至法例不及的效果。

2.5.5 雙重得益 (Double Dividend)

如環保稅設計得宜，有助達致「雙重得益」：既能保護環境，又可削減其他窒礙社會發展的稅項。開徵環保稅讓政府獲得新的收入，促使市民減少污染環境，改善生活質素；另一方面，若政府在引入環保稅時採取「收入中立」(Revenue Neutral)的原則——即不擬增加整體政府收入——，便應同時削減其他稅款，減輕市民負擔。一些國家便藉環保稅削減其他扭曲性的稅收，助經濟發展。這便是所謂的「綠色稅務改革」。

瑞典乃最早引入綠色稅務改革的國家。該國開徵環保稅的同時，削減僱主需繳交的「僱傭稅」(employment tax)。由於僱傭稅的多寡，與公司員工數目掛勾，故削減僱傭稅有助促進就業，既能保護環境，又能促進國民就業，達到雙重得益的效果。

2.5.6 增加政府收入

一些國家藉環保為名開徵稅項，用於削減財政赤字或償還國債。事實上，若環保稅設計得宜，大部份產品的稅收應隨著市民逐步改變習慣而減少。以愛爾蘭為例，徵收膠袋稅後，膠袋使用量下跌九成，稅收自然沒有預期般多。加上若政府徵稅的目的是為增加收入，則設計稅制時便不會以減少使用率為目標，最終將無法達致保護環境的目的。

2.6 局限、障礙及先決條件

縱使環保稅有眾多的優點，但也不乏局限，也可能需要一些先決的條件，才能有效地徵稅。

2.6.1 局限與障礙

經濟障礙

很多可能被徵稅的工業及企業憂慮，引入環保稅會增加他們的營運成本，影響他們的盈利。而一些要與其他國家競爭的行業，則擔心成本增加令它們失去競爭優勢，影響他們的生存空間。

技術障礙

環保稅能否成功地落實，訂定一個合適的稅率是關鍵，但也是最困難的地方。此外，由於稅項與污染量成正比，政府需要確保能有效地監察排放量、公平地徵收稅款才引入環保稅。

再者，如何徵收稅項也是施行環保稅的一大障礙。環保稅應直接向污染者徵收，例如使用膠袋的人，令污染者直接感受到改用較環保



產品的經濟誘因，才能有效地減少污染環境的產品的使用量。可是，如果污染者眾多，可能令徵稅在技術上不可行，或令徵稅成本昂貴，導致在財務上不可行。

財政障礙

有效的環保稅能大幅減少污染物的數量，因而徵收得的稅款將逐漸下降。舉例來說，丹麥就可多次使用的 Nickel-Cadmium 電池徵稅，其後，這種電池的使用量大幅下降，稅收也因而應聲下跌。

另一方面，我們也應考慮徵收環保稅可能衍生新的行政開支或會非常巨大。

政治障礙

引入環保稅可能會直接導致一些行業式微，另一些行業迅速興起，在開徵環保稅之際，可能引起一些因而行將式微的行業的抵制。新增稅收也可能令基層市民的開支增加，基層市民可能因而反對。

新增的稅收應用於什麼地方也可能成為爭論的焦點。一般而言，稅收的使用可因徵稅的目的不同而有所差異：

1. 為推動保護環境而徵稅：政府採取「財政中立」的原則徵稅，收取環保稅後，會將稅收用於促進保護環境方面。
2. 為改革稅制而徵稅：政府推動綠色稅務改革，收取稅項後削減其他稅項。
3. 為增加收入而徵稅：政府收取稅項後不會削減其他稅項，以便將新增的收入用於償還國債或其他用途。

而新增稅收的用途，可能影響公眾對政策的支持度，如設計得宜，有助掃除政治障礙，相反則可能令徵稅更困難。

環保稅的成效

落實環保稅的過程中，政府很容易逐步擴闊徵稅範圍。然而，在考慮應否徵收新稅項

時，應以以下兩點為要：

1. 徵稅的項目是否對本地的環境造成嚴重污染？
2. 徵稅能否有效改善由該種污染物或行為引致的污染問題？

「公平性」

有論者認為，環保稅屬將污染「定價」，以致資源較充足的人士可以使用較不環保的產品，是鼓吹「用錢買污染權」。此外，由於環保稅具有累退性質，故引入環保稅可能增加低收入家庭的負擔。不過，一些國家為弱勢社群提供津貼解決累退問題，從而平衡環保稅對他們引致的影響。

2.6.2 先決條件

即使排除上述的障礙，在引入環保稅前，我們仍需要了解香港是否已具備以下條件：

確保其他政策沒有與即將引入的環保稅衝突

政府在引入一項環保稅前，要確保該措施不會與現時的政策有衝突，例如一方面補貼製造污染產品的行業，另一方面徵收環保稅，否則環保稅便不能發揮應有的效用。

適當的經濟環境

環保稅能否成功需要依賴一個良好的市場機制，若通脹太高，環保稅的稅率不能追上通脹，便無法發揮效力。此外，由於引入環保稅的目的，是希望減少污染物，政府應確保市民了解各項環保稅的措施，如例使用膠袋要額外收費等，讓經濟誘因發生效用。最後，政府要消除市場壟斷，避免政府向一些壟斷市場的企業徵稅時，它們將稅收轉嫁予消費者令環保稅失去效用。



2.7 徵稅時需注意的事項

要制訂一項針對污染物的環保稅，從而達到減少污染的目標殊不容易。為確保所制訂的環保稅並非以單純地增加政府收入為目標，在制訂環保稅時，政府宜小心考慮下列各項：

2.7.1 稅基及稅率

選擇適當的稅基，包括何種行為或產品需要徵稅，而稅率為多少，以便有效地引領消費者/使用者減少使用不環保的產品及破壞環境的行為。在制訂稅率時，政府可採用Benefit-cost analysis，從而了解不同稅率對達致減少不環保產品的成效。

2.7.2 被徵稅者

直接向使用不環保產品及進行不環保的行為的人徵收環保稅才能讓使用者了解到不環保的產品對他們的直接利益影響，從而減少使用該類產品，否則便無法達致應有的效果。舉例來說，若在本港引入膠袋稅，政府必須禁止商舖將膠袋稅計入成本內，而要商舖額外向消費者收取稅項，才能達到目的。準確地量度污染者製造的污染物的數量，對公平地徵稅非常重要。

註

2. http://www.dphk.org/budget/budget01_02.pdf
3. *Study on Environmental Taxes and Charges in the EU and its Member States (C1653/PtB/DH/MM)*, April 2001
4. www.oecd.org
5. *Environmental Related Taxes in OECD Countries - Issues and Strategies*, OECD (any compulsory, unrequited payment to general government levied on tax-bases deemed to be of particular environmental relevance. Taxes are unrequited in the sense that benefits provided by government to taxpayers are not normally in proportion to their payments.)
6. <http://www.statistics.gov.uk>
7. *Government Revenues from environmental taxes*, Office of National Statistics
8. *Economic Instruments in Environmental Policy: Lessons from the OECD Experience and Their Relevance to Developing Economies*, by Jean-Philippe Barde, OECD Development Centre.
9. *Europe's environment: the third assessment*, 12, May, 2003

第三章

其他國家的先例

經合組織成員國已有十多年推行環保稅經驗。參考它們推行此稅項的成效，有助我們了解香港是否適合推行環保稅，以及如何推行才能達至減少污染的目標。在經合組織的成員國中，最普遍的環保稅是與交通運輸和空氣污染的稅項，其次是與棄置廢物和使用天然資源的稅項和費用（見表五）。

3.1 整體的環保稅政策

3.1.1 英國

在眾多歐洲國家中，英國並非推行環保稅的先鋒，至今仍只有數種環保稅。一九九七年，英國財政部 (Treasury) 公佈一項「引入環保稅意向公佈」(Statement of Intent of Environmental Taxation)，表明會探討以稅制作為其中一種工具，輔以其他措施，將稅務負擔轉移至「對社會有壞影響的行為或事物」(bads)。該國並於零二年發表《稅收與環境：運用經濟工具》(Tax and Environment: Using Economic Instruments) 報告，闡述引入環保稅的目標、緣由、政策工具、運用環保稅的具體架構，以及落實的過程。¹⁰

3.1.2 丹麥

北歐四國之一，在九十年代三次改革稅制，期望減輕加諸於勞工的稅項，及增加向侵害環境及使用自然資源的行為徵稅。該國於九三年的稅務改革延伸至九八年，以一般住戶為目標，大幅增加燃料稅、電力及廢物的稅項，同時引入自來水稅、污水稅，及紙製和膠製的購物袋稅。另一方面，政府逐步削減個人入息稅，又為低收入人士提供補貼。丹麥政府指九三年的改革增加了國民的「可動用收入」(Dispensable income)。

九五年的改革以九六至零零年為時限，以工商業為目標，促使它們減少二氧化碳的排放量。此次改革乃是重訂當時對工商業在二氧化碳徵稅架構，從而鼓勵工商業減少排放此氣體。

九八年的改革，則是九三年的延續，以零二





年為終。此次改革大幅增加能源稅及電油稅達15-25%，但同時大幅削減入息稅和增加對低收入人士的補貼。該國政府指是次改革達致一定的財富分配效果。¹¹

英國於九七年就環保稅公佈的Statement of Intent of Environmental Taxation中，闡明了關於環保稅一項很重要的概念：Shift the tax burden from “goods” to “bads”。

現時各國徵稅，最常見的有入息稅、利得稅、投資收益稅、銷售稅等，但徵收這些稅項即表示工作、投資、儲蓄和消費會被「懲罰」——透過工作和投資賺取的金錢，透過儲蓄賺取的利息，以致購物越多，被徵的稅款便越高。環保稅的分別在於懲罰一些不利社會長遠發展，而又因市場失效而無法自然發生的行為。引入環保稅能透過經濟誘因，促使國民減少這類不利社會長遠發展的行為，較徵收其他稅項優勝。

表二、交通運輸稅收的例子

國家	稅項	稅基
英國	汽車稅 (Vehicle Excise Duty, VED)	根據車輛的種類、重量、車軸數目、座位數目、油缸容量按年徵稅
	空運乘客稅 (Air passenger duty)	按乘客前往的國家及機位的級別按次徵稅
	公司車輛稅 (Company Car Tax)	向公司提供予員工的車輛徵稅，以車輛的價格及使用的汽油的二氧化碳排放量為徵稅基礎
澳洲	奢華的汽車稅 (Luxury Car Tax)	奢華的汽車需繳付特別稅項
	登記費 (Registration Fee) 或印花稅 (Stamp Duty)	由省府收取，各省徵收不同的費用，以汽車的銷售價、重量及車軸數目為準。登記費按年收取，印花稅則屬一次過的費用
韓國	汽車教育稅 (Education tax on automobile tax)	以油缸的容量及製造商的定價為準
	接載乘客汽車的特別稅收 (Special excise tax on passenger vehicles)	以油缸的容量及製造商的定價為準
	汽車稅 (Automobile tax)	地方性稅收，以油缸的容量為稅基
新西蘭	道路使用稅 (Road user charges)	按車輛的種類、重量及使用道路多寡徵稅
	汽車牌費 (Motor vehicle licence fee)	根據車輛的種類及重量按年徵稅

資料來源：OECD/EEA database on instruments used for environmental policy and natural resources management (<http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/index.htm>)

3.2 稅種

3.2.1 交通運輸

多個國家就使用車輛及車輛用的汽油均會徵稅。為免混淆，此處的「交通運輸」稅項，只包括針對購買、使用汽車或其他交通工具的稅收，所有因使用交通工具而涉及的燃油而徵收的稅項，一律列為與空氣污染相關的稅項。

交通運輸稅項可分為：道路使用費、購置汽車的稅項、汽車關稅等；稅款以汽車的型號、重量、車軸數目、汽缸容量、可接載乘客人數、售價等為準，以引入較環保的型號、減少使用量等為目標。購置汽車的稅項多屬一次過稅收，也有按年收取的牌費，或按照使用量收取的稅收或費用，如新西蘭的道路使用稅。

除了汽車外，飛機也是另一種被徵稅的交通工具，以促使航空公司使用較環保的燃料及航機型號為目標。



3.2.2 空氣污染

關於空氣污染的稅項，主要是就汽車燃油徵稅，或向使用燃油的汽車徵稅，多屬按量徵稅。絕大部份經合組織成員均有徵收此稅種。

氣候變化及保護臭氧層的稅項也被列入空

氣污染的類別內。然而，空氣污染稅除針對汽車使用燃油外，也包括會排放溫室氣體（二氧化碳），以及會引致酸雨的氣體，如二氧化硫、氮化物等的燃料。丹麥更直接向煤和天然氣徵稅。

表三、空氣污染稅的例子

國家	稅項	稅基
捷克	空氣污染費用 (Air Pollution Fee)	向阿摩尼亞、重金屬、甲烷及揮發性有機物質徵稅
丹麥	二氧化碳稅 (Duty on CO ₂)	向一些燃燒時會釋放二氧化碳的燃料徵稅，包括：汽油及柴油(Gasoil and Diesel oil)、石油氣(Autogas (LPG), Gas (LPG))、燃油(Fuel oil)、火水(Kerosene)、Fuel tar、天然氣(Natural gas)、煤(Coal)、褐煤(Lignite)、石油焦煤(Petroleum coke)、精鍊廠的排出的氣體(Gas from refineries)以及其他指定的物品
	煤(Duty on Coal)	以產生的能量為徵稅基礎，向不同的煤產品徵稅
瑞典	飛機起飛及著陸排放氣體費用 (Emission landing charges for air planes)	按飛機類型及起落的次數而定
	氮化物排放費用 (Charge on NO _x emissions)	向發電廠徵稅，以排出的氮化物的重量為徵稅單位
	硫磺 (Tax on Sulphur)	按硫磺含量的重量向燃料產品徵稅

資料來源：OECD/EEA database on instruments used for environmental policy and natural resources management (<http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/index.htm>)

3.2.3 處理廢物

很多國家也有就處理廢物徵稅。部份國家及地區按人數及廢物數量徵稅，如加拿大的魁北克省；另一些卻按重量徵收，如芬蘭。不過，很多國家也會針對數種產品徵稅，故此，在處理廢物方面的稅項，較先前所述的種類較多元化，除了報章曾提及的膠袋稅、車軚稅，更有電池稅、包裝稅、幅射廢料稅，以至是汽水、電燈泡和保險絲等，目的都是要減少這類破壞環境的產品的使用量，提高回收率。



表四、處理廢物稅的例子

國家	稅項	稅基
比利時	包裝費(Packaging charge)	按飲品的包裝容量徵稅
	環境稅(Environmental taxes)	向電池、用完即棄相機、專業用的膠水、墨水及溶劑
加拿大	車軚稅 (Tires Tax)	按車軚數目徵稅
	電池稅 (Batteries tax)	向汽車電池徵稅
丹麥	塑膠及紙製的購物袋稅(Duty on carrier bags made of paper, plastics)	按袋的重量徵稅
	指定容器稅 (Duty on certain retail containers)	紙製容器：按容量徵稅 鋁製、玻璃及陶製、紙/咭紙、塑膠、鋼製、錫製、木製和鍍鋼及錫的器冊：按重量徵稅 玻璃的飲品器皿：按容量徵稅
	餐具稅(Duty on disposable tableware)	棄置餐具：按重量收稅
	電燈及保險絲稅(Duty on electric bulbs and electric fuses)	包括電燈、耗電的電器用的保險絲、螢光燈、霓虹燈：按量收稅
匈牙利	產品包裝物料費(Product charge on packaging materials)	鋁質、玻璃、其他金屬、紙張、木製及屬紡織品及塑膠產品的包裝物料：按重量繳稅
韓國	棄置廢物收費(Waste disposal charge)	凍劑、香口膠、煙草、糕點包裝、盛載化粧品的玻璃瓶及塑膠瓶、紙尿片、殺蟲劑的器皿、鋰電池、塑膠及盛載有毒物質的器皿均要徵稅

資料來源：OECD/EEA database on instruments used for environmental policy and natural resources management (<http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/index.htm>)

3.2.4 其他稅項

除了上述三大類別，尚有其他類別的環保稅，包括促使市民更有效地運用能源、使用天然資源、減少污染水源、使用土地、及減少噪音污染的稅項。

表五：各經合組織成員國徵收的環保稅的種類

環保稅種類	土耳其	丹麥	日本	比利時	加拿大	冰島	匈牙利	西班牙	希臘	波蘭	法國	芬蘭	美國	英國	挪威	捷克	荷蘭	斯洛伐克	奧地利	意大利	愛爾蘭	新西蘭	瑞士	瑞典	葡萄牙	德國	墨西哥	澳洲	盧森堡	韓國	總計
水源污染			√	√	√		√	√		√	√	√	√	√		√	√	√	√	√			√		√	√	√		√	20	
空氣污染/氣候轉變/保護臭氧層	√	√	√	√	√	√	√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	√			√	√	√	√		√	√		√	25	
使用/污染土地		√													√	√							√	√			√			6	
處理廢物		√		√	√	√	√			√	√	√		√	√	√	√	√	√	√			√	√			√	√		19	
使用天然資源		√	√		√	√		√	√			√				√	√	√	√	√			√	√	√	√	√	√	√	19	
噪音							√										√		√				√	√			√			6	
有效使用能源		√	√					√		√		√			√		√							√		√				9	
交通運輸	√	√	√	√	√	√	√	√			√	√	√	√	√	√	√	√	√	√		√	√	√	√	√	√	√	√	27	

資料來源：OECD/EEA database on instruments used for environmental policy and natural resources management (<http://www2.oecd.org/econst/queries/index.htm>)

註：如欲了解各國徵收的稅項，請參考附件一

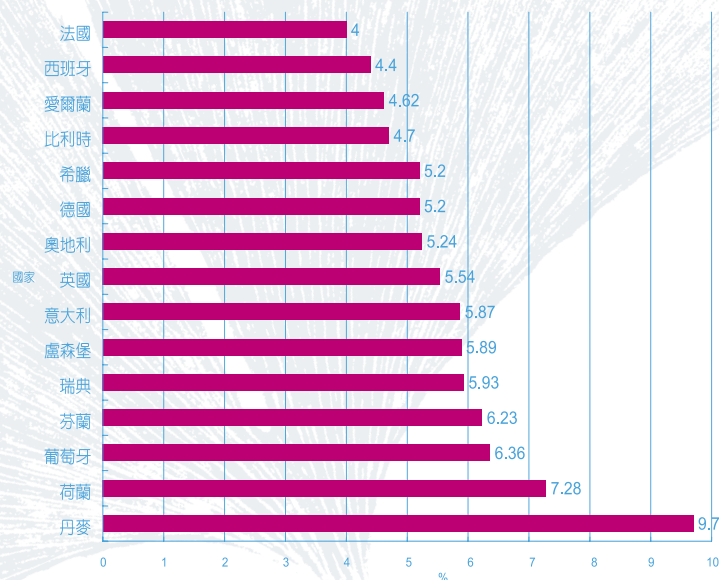
3.3 稅收

從環保稅徵得的收入因國而異，但不能否認的，是環保稅為各國帶來龐大的收入（見表六）。

根據歐盟的資料顯示，經合組織成員國中，以丹麥從環保稅所徵得的收入，佔國民生產總值的比例最高，零二年佔國民生產總值的9.7%。但若以實際款稅而論，則以人口最多的德國為首，零二年環保稅收入超過一千億歐元。若以人均稅款，則以丹麥最驚人，每人每年需繳付超過三千歐元環保稅。

然而，由於這些數據只包括國家稅項，部份國家的地方政府也有徵收環保稅，故歐洲國家的環保稅收入，以及國民的負擔，實際上應比這些數字所顯示的為高。

圖二·各國環保稅佔國民生產總值的比率（2002年）





表六：各國從環保稅徵得的收入

國家	國家環保稅收入 2002 (百萬歐羅)	人均稅款 (歐羅)
奧地利	11,450	1,416
比利時	12,174	1,178
德國	107,978	1,309
丹麥	17,730	3,298
西班牙	30,179	732
芬蘭	8,752	1,683
法國	60,136	1,011
希臘	7,396	673
愛爾蘭	5,993	1,524
意大利	74,076	1,296
盧森堡	1,321	2,960
荷蘭	32,436	2,009
葡萄牙	8,246	795
瑞典	15,196	1,703
英國	91,850	1,548

資料來源：Eurostat

3.5 運用稅收

除了將徵得的稅款撥入庫房外，一些稅款則直接用於指定用途 (earmarked)，尤其是用於支持保護環境的用途。支持此方向者認為這樣令徵稅更順理成章，但反對者則認為這樣無助於有效地運用財政資源。儘管如此，大部份國家均有將部份稅款撥予指定用途，這些指定用途大致可分為五類。

3.5.1 應付現有開支

一些與環保相關的公共服務，在未引入環保稅前也是以公帑提供，但引入環保稅後，便順理成章由稅收支付，實行「污染者自付」原則，或至少由污染者支付大部份開支，最常見的是處理垃圾的費用。

優點：

1. 稅款因廢物量 (或其它污染物) 多寡而變化，只要釐定適當的稅率，便能達致「污染者自付」原則，毋須動用公帑為污染者服務

2. 原來由公帑支付的開支由新稅取代，能減少政府開支

缺點：

1. 若所得稅款比運作成本多，但又不能用於其他開支，則可能導致政府不能善用稅收。
2. 由於污染越嚴重稅收越多，若所有稅收撥歸一個部門 (假設由一個政府部門接收及運用稅收)，部門便沒有誘因改善運作效率，導致開支增加，可能引致稅率不斷上升。

3.5.2 應付因徵收新稅而引致的開支

由於開徵新稅可能涉及新服務，如回收及循環再造廢物，一些個家將稅收用於支付這些新增的開支，避免由公帑支付這些項目。

優點及缺點：

與3.5.1相近，但不能減少政府開支，卻不會因開徵新稅而增加政府開支

3.5.3 用於指定的保護環境工作

將稅收投入予需要資源進行的 (指定) 保護環境的工作，或研究減少污染的新技術。

優點：

處理得宜有助逐步減少污染

缺點：

稅收可能不足以研究新技術，需要由其他地方撥款補貼。

3.5.4 撥予指定機構或基金

一些國家將部份稅收撥予指定機構或基金，用於整體的保護環境工作，而非單一的活動或開支。

優點：

1. 能較有效地運用稅收，避免出現部份稅收不足以支付成本，其餘在扣除成本後卻有盈餘的情況。
2. 可更靈活運用稅收推動環保，如用於教育下一代保護環境的重要性。



缺點：

1. 稅收用途不清晰，可能會影響政策成效
2. 個別機構可能專注於市民較關注的環境問題，或會因而忽略其他問題

3.5.5 補償利益受損者

一些市民可能因開徵環保稅而受損，但他們並非徵稅的目標，一些國家會將部份稅款用於補償這類人士。

3.5.6 其他

至於沒有指定用途的稅收，則多是撥入國家的庫房，或地方政府的庫房。一些國家會削減其他稅款刺激經濟或減輕市民負擔，另一些則會用於應付財政赤字。

3.5.7 總結

將環保稅收入撥予指定用途，符合「污染者自付」原則，從政治角度看，也令引入新稅較易獲得公眾接納——徵得的稅項用於改善環境，但從財務管理的角度而言，「指定用途」的限制，可能引致無法靈活調動稅收而導致稅收未被有效地運用，但若完全將所收得稅款用於指定的相關用途，則可能無法進行更具效益的「綠色稅務改革」。

表七：環保稅的用途

	數目	百分率
沒有指定用途的環保稅和收費	204	59.3%
有指定用途的環保稅和收費	140	40.7%
總數*	344	100%

資料來源：OECD/EEA database on instruments used for environmental policy and natural resources management (<http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/index.htm>)

*在經合組供資料庫內的稅項總數

3.6 成效

經合組織的研究顯示，能源和燃油稅長遠有助減少這些產品的用量，而不同產品之間的稅率差異，也有助使用者轉用較環保的燃油和能源。

關於處理廢物的稅收方面，經合組織認為稅收不但有助大幅減少廢物量，也有助減少二氧化碳的排放量。以丹麥為例，八七年至九六年期間，運送往廢物處理站的廢物量減少了26%。荷蘭於九六年引入Nickel-cadmium電池的稅收，並以退稅的方式促進回收電池，令電池的回收由每年的三十公噸增至九七年的一百公噸。瑞典的電池收費雖然無法減少電池的使用量，卻有效地將回收電池的比率增加(lead batteries: 100%, mercury: 60%-70%; NiCd batteries: 35%)。丹麥於九四年引入膠袋稅，由於成效顯著，所徵得的稅收比事前估計的2.75億克朗為少，現時來自此稅的收入每年約為1.4億至1.5億克朗，膠袋使用量大幅削減五成。

歐盟的研究¹²顯示，徵稅及收費對環境的影響屬正面，而徵費隨著時間增加，環保稅對保護環境的效果也會提升。報告指出，即使收取很低的費用，也能達到向消費者發出強烈的訊息，從而達到改變市民行為的效果。但報告也指出，因一些稅項設計保守，令其對環境的影響只是很有限。



表八、環保稅的成效

工具	採用國家	效用	誘因影響
財務環保稅			
硫磺稅	瑞典	高	高
二氧化碳稅	瑞典	低/欠實證	欠實證
	挪威	中	欠實證
本地飛機稅	瑞典	低	欠實證
廢物收費	丹麥/荷蘭	中	欠實證
誘因稅			
無鉛汽油差價	瑞典	高	高
潔淨柴油差價	瑞典	高	高
有毒廢料收費	德國	中	中
氮化物收費	瑞典	高	高
肥料收費	瑞典	低	欠實證
污染水源收費	法國	低	低
	德國	低	低
用者自付費用			
污染水源收費	荷蘭	高	低
家居廢物收費	荷蘭	低	低/欠實證
指定用途收費			
電池收費	瑞典	中	沒有/可忽略
飛機噪音收費	荷蘭	低	沒有/可忽略

The incentive effect evaluation is based on the evidence found on tax payers being encouraged to reduce pollution, mostly due to significant differentials between the tax rate and the cost of abatement measures (or a proxy). The environmental effectiveness is based on the evidence on environmental benefits derived from the tax. The question marks indicate lack of evidence

資料來源：Environmental Taxes - Implementation and Environmental Effectiveness -

美國可持續經濟中心 (Center for a Sustainable Economy) 研究過八個歐洲國家¹³ 的環保稅改革後認為，若從環保稅所徵得的收入可用於削減其他扭曲性的稅項，對國家的國民生產總值以及就業情況的影響較單單徵收環保稅為佳。報告更總結，綠色稅務改革不應被視為單純的保護環境事宜，而是根本的稅制改革：透過向一些「壞」的行為，如污染或使用自然資源徵稅，削減其他「有利」經濟發展的行為，如工作及投資，從而創造達致「雙贏」局面的機會。¹⁴

3.7 總結

開徵環保稅所能達致的成效，不單止於使用量，更重要的，是透過消費者的選擇引起的連鎖反應，從而邁向一個更環保的城市。

舉例來說，若棄置垃圾需要按量收費，便能促使市民將垃圾分類，減少廢物量削減開支，消費者繼而會向生產商施壓，減少無謂的包裝物料，避免購物後需棄置大量包裝物料而增加負擔；若電子產品或塑膠製品的生產商有責任回收用完的產品，它們便會於設計產品等，致力發展能讓它們再用可循環的物料的設計，從而達致保護環境的目標。

註

10. Tax and the environment: using economic instruments, HM Treasury, Nov. 2002
11. Conference on Environmental Fiscal Reform (27 June 2002) The Danish Tax Reforms in the 1990s, prepared by Hans Larsen, Ministry of Taxation, Denmark.
12. Study on Environmental Taxes and Charges in the EU and its Member States (C1653/PtB/DH/MM), April 2001 報告集中在Nitrogen Oxides (NOx), Water Abstraction, Waste Water Discharge, Pesticides, Manure and Fertiliser, Landfill, Aggregates, Disposable Containers (Packaging) Batteries http://europa.eu.int/comm/environment/enveco/taxation/environmental_taxes.htm
13. 丹麥、芬蘭、德國、意大利、荷蘭、挪威、瑞典及英國
14. Environmental Tax Reform: The European Experience, by J. Andrew Hoerner and Benoit Bosquet, February 2001

香港最急需要解決的污染問題，首推堆填區滿溢及空氣污染問題，在這章裡，我們會探討現時本港上述兩個問題的嚴重性。

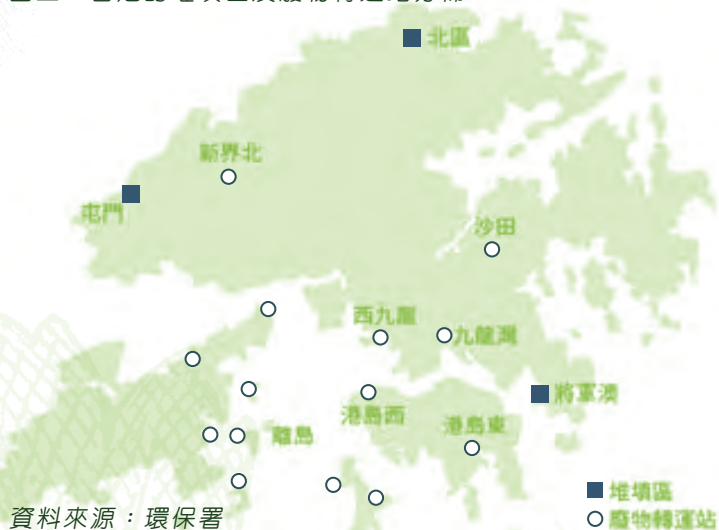
第四章

香港的污染問題

4.1 堆填區滿溢

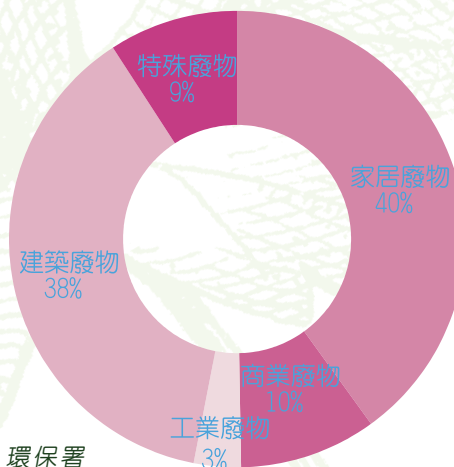
現時香港共有三個堆填區、十四個廢物轉運站及一個化學廢物處理中心。三個堆填區每年接收641萬公噸廢物。

圖三·香港的堆填區及廢物轉運站分佈



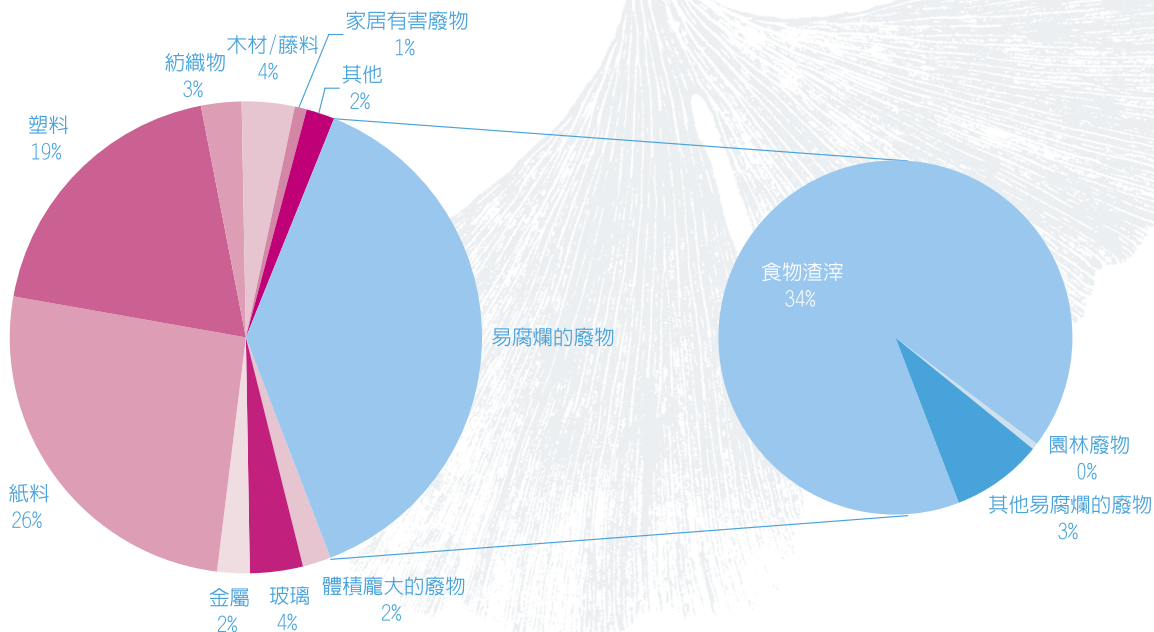
從圖二可得知，在堆填區接收的廢物中，以家居廢物及建築廢料最多，共佔近八成，每年總重量近五百萬公噸。

圖四·2004年堆填區接收的廢物分類





圖五・2004年都市固體廢物的分類



4.1.1 建築廢物

根據環保署的定義，建築廢物是由地盤清理、挖掘、建造、翻新、修復、拆卸和道路工程所產生的混合剩餘物料。超過八成建築廢物是惰性 (Inert materials)，如瓦礫、泥土和混凝土，經分類後可用作填海和建造，其餘非惰性物料需棄置於堆填區。

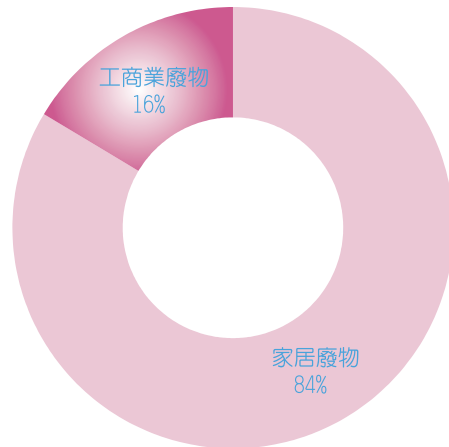
現時每日運往堆填區的建築廢料超過六十公噸，佔廢物量近四成。若能有效減少運往堆填區的建築廢料，將有助延長堆填區的壽命。

4.1.2 食物渣滓

在都市固體廢物 (即家居、商業和工業廢物) 中，以易腐爛的廢物佔最多，而當中超過九成為食物渣滓。如圖五所見，單是食物渣滓，便佔運往堆填區的「都市固體廢物」三成四。以零四年為例，每日運往堆填區的食物渣滓超過三千公噸，其中八成四來自「家居廢物」。

不過，其實食物渣滓也可以循環再造：食物渣滓固然包括一些飯後剩餘的食物，這類食物經過烹調，含有大量油份，但也有一些未經烹調的食物，如蔬菜和果皮等，若經妥善處理，可變為有用的有機肥料，毋須棄置於堆填區。

圖六・2004年運往堆填區的食物渣滓來源 (總重量: 每日3,227公噸)





4.1.3 塑料

另一種嚴重污染環境的廢物便是塑膠物料，包括膠袋、發泡膠等。以零四年為例，棄置於堆填區的塑膠廢料約有65萬公噸，單是膠袋，便多達37萬公噸。

4.1.4 廢輪胎

現時每日約有37公噸廢輪胎被棄置於堆填區。

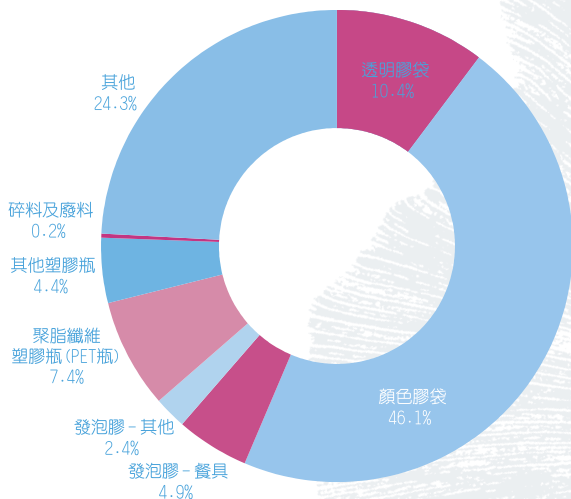
4.1.5 玻璃

現時每天棄置於堆填區的玻璃樽多達337公噸。

玻璃可說是可以無限次地循環再造的物料，而且經過循環後質素不會受影響。再者，製造玻璃需以高溫溶解以沙粒為主的原料，使用現成的玻璃循環再造，可以減省能源。英國一項研究¹⁵顯示，扣除回收玻璃的運輸過程產生的二氧化碳，每回收再造一噸玻璃能減少排放315公斤二氧化碳，有效減少溫室氣體。

然而，本港玻璃的回收率卻非常低，而七、八十年代盛行的「按樽」制度也不再流行，以致大部份玻璃均被棄置於堆填區。

圖七·2004年棄置於堆填區的塑膠物料分類
(每日總重量:653公噸)



資料來源：環保署

表九、本港回收玻璃的數量

(千公噸)	2000	2001	2002	2003	2004
在堆填區堆填	105	123	108	122	123
回收量 (*)	0.62	4	1.5	2	2
回收率 (%)	0.59%	3.25%	1.39%	1.64%	1.63%

資料來源：香港固體廢物監察報告

*不包括本地飲品製造商以按樽退款方式回收的玻璃飲品瓶。

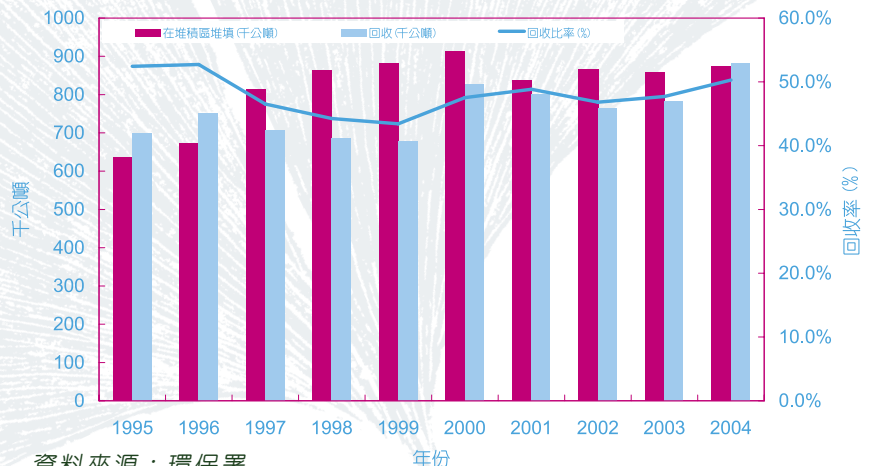
雖然本港可能只有少數玻璃廠，但溫室氣體卻會影響全球的氣候。即使一些飲品廠已遷離本港，這類玻璃飲品器皿仍可回收並轉往其他地區循環再造，減少棄置於堆填區。

4.1.6 回收及循環再造的情況

根據政府的資料顯示，紙料和塑膠物料的回收情況仍可繼續改善。無論是紙料或塑膠，雖然近年政府已積極推廣保護環境的意識，但近十年棄置的紙料和塑膠物料仍有上升的趨勢，但回收率卻並沒有上升。

以紙料為例，九五年，被棄置的紙料只有134萬公噸，但至零四年已升至176萬公噸，升幅達三成二，但紙料的回收率曾一度從五成二下跌至四成三，去年才回升至五成。然而，近年

圖八·紙料棄置於堆填區與回收比較



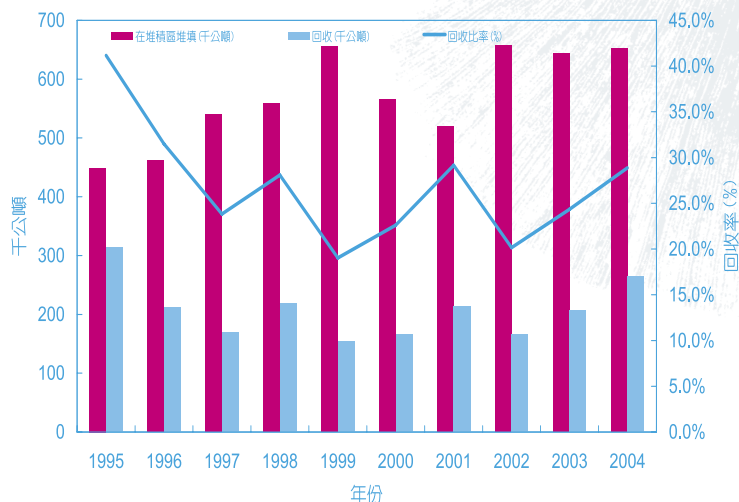
資料來源：環保署



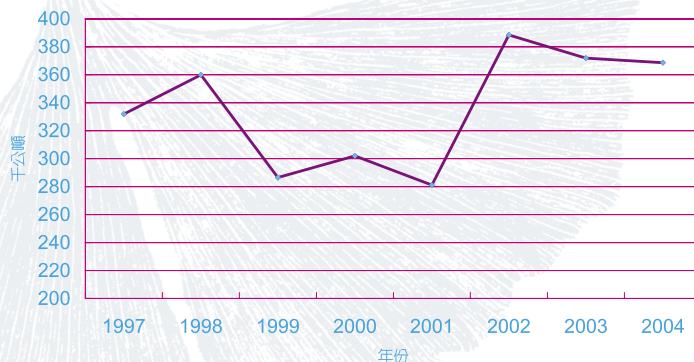
資訊科技發展迅速，一些運作已改為電子郵件代替，故用紙量應逐步下跌，此外，政府應研究能更有效回收紙料的方法。

以塑膠物料為例，情況也相近：零四年，被棄置的塑膠物料首次超過九百萬噸，但回收率卻由九五年的四成多下跌至兩成九。最大量的被棄置的塑膠物料便是膠袋：每年棄置於堆

圖九·塑膠物料棄置於堆填區與回收比較



圖十·被棄置的膠袋量



填區的膠袋量雖然曾一度減至每年280萬噸，但自零二年至今，卻又回升至370至380萬噸，約為都市固體廢物的一成。

金屬乃回收率最高的物料：約有九成的金屬被回收，只有一成被棄置。

而玻璃的回收率則最低：每年棄置於堆填區的玻璃超過十萬噸，但經循環再造的玻璃卻只有約二千公噸。加上以往在本港的飲品廠已逐步遷至內地及其他較低成本的地區，以及飲品逐步改用膠樽，現時只有少量的飲品回收玻璃樽再用，令大多數玻璃被棄置於堆填區。

表十：四類物料回收與被棄置的比較

物料	處理方法	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
紙	在堆積區堆填(千公噸)	635	673	814	864	883	912	838	867	857	873
	回收(千公噸)	700	750	708	686	678	826	800	763	782	883
	總數(千公噸)	1,335	1,423	1,522	1,550	1,561	1,738	1,638	1,630	1,639	1,756
	回收率(%)	52.4%	52.7%	46.5%	44.3%	43.4%	47.5%	48.8%	46.8%	47.7%	50.3%
塑膠	在堆積區堆填(千公噸)	449	461	540	558	655	565	520	658	643	653
	回收(千公噸)	314	212	169	218	154	165	214	166	207	265
	總數(千公噸)	763	673	709	776	809	730	734	824	850	918
	回收率(%)	41.2%	31.5%	23.8%	28.1%	19.0%	22.6%	29.2%	20.1%	24.4%	28.9%
金屬	在堆積區堆填(千公噸)	106	132	113	108	95	104	105	117	93	77
	回收(千公噸)	889	647	647	624	616	730	880	912	1,282	1,055
	總數(千公噸)	995	779	760	732	711	834	985	1,029	1,375	1,132
	回收率(%)	89.3%	83.1%	85.1%	85.2%	86.6%	89.3%	88.3%	88.6%	93.2%	93.2%
玻璃	在堆積區堆填(千公噸)	210	190	102	101	88	105	123	108	122	123
	回收(千公噸)*	3.5	2.2	無相關資料			0.62	4	1.5	2	2

* 回收的重量不包括根據按樽回收的數目，故無法得出總數及回收率

資料來源：香港固體廢物監察報告

4.1.5 總結

本港三個堆填區將於六至七年內飽和。

雖然政府指新的焚化技術較堆填優勝，故建議重新興建焚化爐，解決堆填區滿溢的問題。但焚化技術不但昂貴，處理不當可能會引起更嚴重的環境問題，故在考慮引入焚化技術前，應先致力減少廢物量，若致力分類和循環再造後，廢物量仍無法為堆填區所能消化，才考慮以其他方式處理這些廢物。其實，現時棄置於堆填區的廢物，有很多物料可以回收。以紙張和塑膠為例，回收率不過是五成和三成。故此，只有致力減少市民的使用量，例如減少產品的包裝物料、加強從源頭分類、改善回收和循環再造，才能有效減少運往堆填區的廢物量。

香港推行環保教育多年，但廢物量卻不斷增加，引入環保稅，讓市民了解他們需要承擔處理由他們製造的垃圾的成本，或許有助減少廢物量。

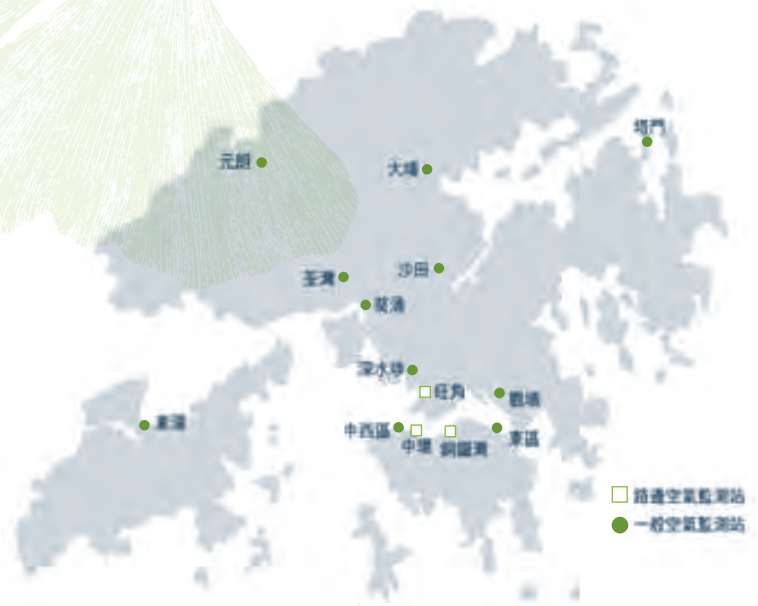
4.2 空氣污染

雖然環保署的資料顯示本港的空氣質素有改善：粒子、二氧化硫、氮氧化物等的排放量均正在減少，但市民不但未感到空氣質素已改善，反而認為空氣質素日漸惡化。

4.2.1 空氣監測站

自一九九零年起，政府逐步在多個地區設立空氣監測站，收集資料用於了解本港各區的空氣污染狀況。現時本港共有十一個一般監測站及三個路邊監測站。

圖十一·空氣監測站分佈



這十四個空氣監測站收集五種空氣污染物，即二氧化硫、可吸入懸浮粒子、氮氧化物、二氧化氮及臭氧的濃度，從而了解本港的空氣污染情況，以及用於計算各區的「空氣污染指數」。

4.2.2 空氣污染指數

政府自1995年起設立「空氣污染指數」，將量度所得的空氣污染物濃度，與空氣污染管制條例下制訂來保障健康的空氣質素指標互相比較。包含在「空氣污染指數」的污染物包括：二氧化氮、二氧化硫、臭氧、一氧化碳和可吸入懸浮粒子。



表十一：計算香港空氣污染指數的方法

空氣污染副指數的分級	與香港空氣質素指標的關係	相應污染物濃度(微克/立方米)							
		可吸入懸浮粒子	二氧化硫	二氧化氮	二氧化氮	二氧化氮	一氧化碳	一氧化碳	臭氧
		24小時	24小時	1小時	24小時	1小時	8小時	1小時	1小時
0	-	0	0	0	0	0	0	0	0
25	50%全年香港空氣質素指標 / 25%香港空氣質素指標	28	40	200	40	75	2500	7500	60
50	全年香港空氣質素指標 / 50%香港空氣質素指標	55	80	400	80	150	5000	15000	120
100	香港空氣質素指標	180	350	800	150	300	10000	30000	240
200	-	350	800	1600	280	1130	17000	60000	400
300	-	420	1600	2400	565	2260	34000	90000	800
400	-	500	2100	3200	750	3000	46000	120000	1000
500	-	600	2620	400	940	3750	57000	150000	1200

政府將八七年制訂的「空氣質素指引」內的標準，列為「香港空氣質素指標」。舉例來說，若從空氣監察站所得的資料顯示二氧化氮一小時的濃度到達每立方米空氣含300微克，二

氧化氮的空氣污染指數便是100。環保署會依據此方法計算出這五類污染物的各自空氣污染指數，然後選取最高的數值作為該小時的空氣污染指數。環保署將空氣污染指數分為五級。

表十二：空氣污染指數被分為五級

指數	空氣污染水平	「一般」空氣污染指數	「路邊」空氣污染指數
201-500	嚴重	市民宜減少體力消耗及戶外活動。	市民宜避免長時間逗留在交通繁忙的地方。如必須逗留在交通繁忙的街道上，宜盡量減少體力消耗。
101-200	甚高	患有心臟病或呼吸系統毛病(例如冠狀動脈心臟病、哮喘、慢性支氣管炎及慢性呼吸道阻塞毛病)的人士宜減少體力消耗及戶外活動。	患有心臟病或呼吸系統毛病(例如冠狀動脈心臟病、哮喘、慢性支氣管炎及慢性呼吸道阻塞毛病)的人士，宜避免長時間逗留在交通繁忙的地方。如必須逗留在交通繁忙的街道上，宜盡量減少體力消耗。
51-100	偏高	不需採取即時預防行動。但如長年累月吸入污染程度偏高的空氣，長遠來說對健康亦可能引致不良的影響。	
26-50	中等	建議可如常活動	
0-25	輕微	建議可如常活動	



4.2.3 二氧化硫

二氧化硫主要由燃燒含硫的礦物燃料所產生，發電站是其中一個主要來源，其次是使用含硫燃料的汽車、船隻或工業裝置。由於二氧化硫屬酸性氣體，易於溶於水中變成酸性液體，故人類若接觸高濃度的二氧化硫可以令呼吸系統的功能受損。而患有呼吸系統疾病或心臟病的人的病情則會惡化，而若長期接觸低濃度的二氧化硫，也可能增加患上慢性呼吸系統疾病的機會。

自本港於九十年代初將燃料的含硫量大幅降低至0.05%，以及於零零年引入汽車用超低硫柴油以後，本港空氣中含二氧化硫的比率大幅下降。就二氧化硫的情況而論，本港的情況大致上符合本港、世界衛生組織以及歐盟的標準。

4.2.4 粒子

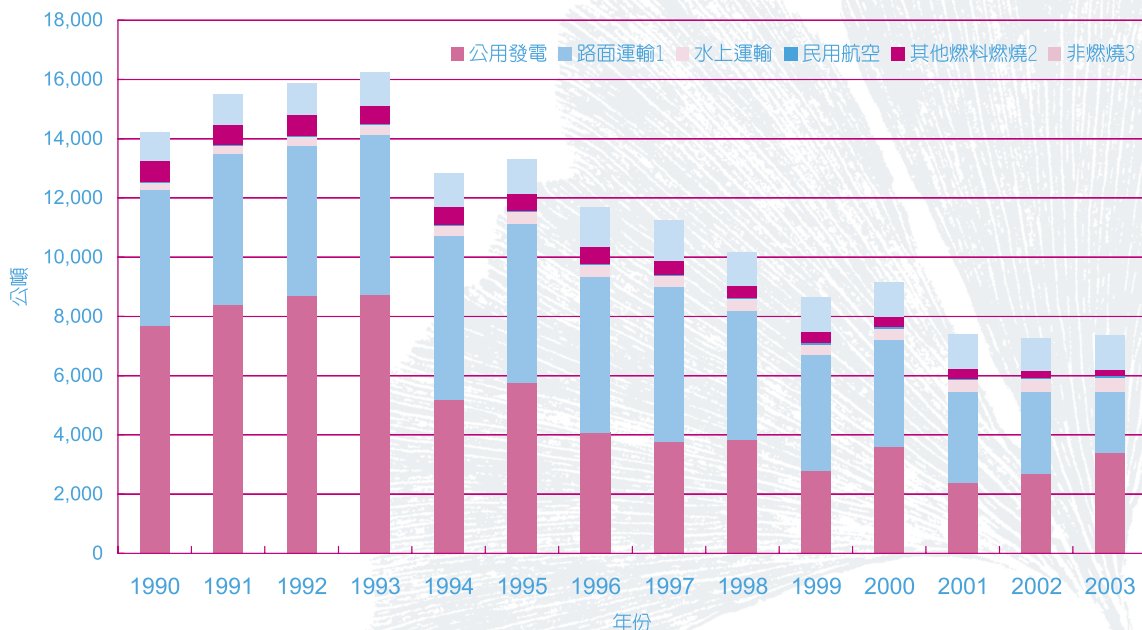
自九零年至今，本港的粒子排放量已減少一半，當中以從「公用發電」及「路面運輸」所產生的粒子減幅最多。

根據政府的資料顯示，本港的「可吸入懸浮粒子」的濃度，並未嚴重超越「香港空氣質素指標」。但是，若將這些由政府提供的數據與現時其他國家的標準比較，則本港的空氣質素並非如數字所反映的理想。

若我們以香港政府採納的指標為標準，本港可吸入懸浮粒子的濃度（24小時平均值）在過去五年共只有約十天超出水平，若以美國的標準為準，則情況已有所惡化。但若以歐盟的標準為指標，本港的空氣污染情況則是非常嚴重：在一般地區，四成至五成的時間均超出指標，而三個市區的路邊監測站則超過七成半時間均超標（見表十三）！

即使以全年平均值比較，情況也相近：以香港標準為準，大多數地區均符合指標，但若以美國及歐盟的標準為指引，則多數不符合標準（見表十四）。

圖十二·粒子排放趨勢





表十三：本港可吸入懸浮粒子的濃度(24小時平均值)超出不同國家的標準的日數(由2000年至2005年)

	超出香港指標(180微克/ 每立方米)的日數	超出美國指標(150微克/ 每立方米)的日數	超出歐盟指標(50微克/ 每立方米)的日數	有資料的日數
路邊監測站				
銅鑼灣	10	63	2070	2178
中環	11	30	1674	2191
旺角*	4	19	1342	1824
一般監測站				
中西區	6	16	974	2067
東區	1	2	844	2191
葵涌	5	14	1043	2191
觀塘	2	11	1038	1991
沙田	1	11	950	2184
深水埗	3	6	1038	2095
大埔	1	10	861	1972
塔門	0	4	781	2185
荃灣	4	12	983	1998
東涌	7	22	967	2192
元朗	9	36	1151	2157

*數據自2001年1月1日起



表十四：本港可吸入懸浮粒子的濃度(全年平均值)與不同國家的標準比較

	可吸入懸浮粒子濃度 全年平均值	是否超出香港指標 (55微克/每立方米)	是否超出美國指標 (50微克/每立方米)	是否超出歐盟指標 (40微克/每立方米)
路邊監測站				
銅鑼灣				
2000年	100.5	X	X	X
2001年	96.8	X	X	X
2002年	80.0	X	X	X
2003年	80.8	X	X	X
2004年	88.3	X	X	X
2005年	83.6	X	X	X
中環				
2000年	66.2	X	X	X
2001年	69.9	X	X	X
2002年	67.8	X	X	X
2003年	77.0	X	X	X
2004年	77.1	X	X	X
2005年	71.9	X	X	X
旺角				
2001年	73.1	X	X	X
2002年	63.1	X	X	X
2003年	69.5	X	X	X
2004年	75.0	X	X	X
2005年	68.9	X	X	X
一般監測站				
中西區				
2000年	50.3	○	X	X
2001年	54.3	○	X	X
2002年	41.1	○	○	X
2003年	52.9	○	X	X
2004年	59.0	X	X	X
2005年	53.9	○	X	X
東區				
2000年	42.0	○	○	X
2001年	46.0	○	○	X
2002年	41.8	○	○	X
2003年	49.2	○	○	X
2004年	54.4	○	X	X
2005年	48.7	○	○	X

註：X - 超標 ○ - 符合標準



	可吸入懸浮粒子濃度 全年平均值	是否超出香港指標 (55微克/每立方米)	是否超出美國指標 (50微克/每立方米)	是否超出歐盟指標 (40微克/每立方米)
一般監測站				
葵涌				
2000年	51.3	○	X	X
2001年	52.9	○	X	X
2002年	47.6	○	○	X
2003年	56.1	X	X	X
2004年	62.2	X	X	X
2005年	58.4	X	X	X
觀塘				
2000年	51.9	○	X	X
2001年	56.2	X	X	X
2002年	59.6	X	X	X
2003年	54.2	○	X	X
2004年	60.5	X	X	X
2005年	56.2	X	X	X
沙田				
2000年	45.7	○	○	X
2001年	49.5	○	○	X
2002年	44.9	○	○	X
2003年	53.0	○	X	X
2004年	58.9	X	X	X
2005年	53.0			
深水埗				
2000年	51.7	○	X	X
2001年	54.0	○	X	X
2002年	50.1	○	X	X
2003年	55.3	X	X	X
2004年	59.7	X	X	X
2005年	55.8			
大埔				
2000年	47.5	○	○	X
2001年	49.8	○	○	X
2002年	46.0	○	○	X
2003年	53.6	○	X	X
2004年	66.0	X	X	X
2005年	50.8	○	○	X

註：X - 超標 ○ - 符合標準



	可吸入懸浮粒子濃度 全年平均值	是否超出香港指標 (55微克/每立方米)	是否超出美國指標 (50微克/每立方米)	是否超出歐盟指標 (40微克/每立方米)
一般監測站				
塔門				
2000年	38.3	○	○	○
2001年	42.5	○	○	X
2002年	38.6	○	○	○
2003年	46.9	○	○	X
2004年	53.2	○	X	X
2005年	49.8	○	○	X
荃灣				
2000年	49.8	○	○	X
2001年	52.9	○	X	X
2002年	50.8	○	X	X
2003年	69.4	X	X	X
2004年	62.7	X	X	X
2005年	57.9	X	X	X
東涌				
2000年	44.9	○	○	X
2001年	48.7	○	○	X
2002年	45.6	○	○	X
2003年	53.8	○	X	X
2004年	62.1	X	X	X
2005年	56.9	X	X	X
元朗				
2000年	55.6	X	X	X
2001年	56.6	X	X	X
2002年	53.3	○	X	X
2003年	60.6	X	X	X
2004年	70.8	X	X	X
2005年	62.4	X	X	X

註：X - 超標 ○ - 符合標準



4.2.3 二氧化氮

二氧化氮的污染情況與可吸入懸浮粒子相近：按照政府現行的標準，情況似乎尚可接受，一旦與國際標準比較，情況便嚴重得多。衡量二氧化氮可考慮以一小時的濃度、24小時平均值，以及全年平均值判斷。

根據政府於八七年訂定的標準，過去五年，只有銅鑼灣、旺角及中環三個路邊監察站測得的二氧化氮的每年平均濃度超越政府訂定

的空氣污染指標。至於一小時的平均值方面，過去五年則只有92小時超越指標。

然而，若以世界衛生組織及歐盟的標準衡量，本港的二氧化氮的污染程度則非常驚人：十四個監測站中，每年最少有九個不符合世界衛生組織的標準，最少有十二個不符合歐盟的標準。至於以「一小時」的標準而論，則情況更見嚴重：零四年，在十四個監測站中，共有1054個小時未能符合世衛和歐盟的標準，但以香港的標準而論，則總共只有24小時超標（表十五）。

表十五：本港的二氧化氮污染情況

	二氧化氮				
	全年平均值未能符合以下標準的地區數目*			最高一小時平均值未能符合以下標準的總時數	
	香港的標準 (每立方米80微克)	世衛的標準 (每立方米40-50微克)	歐盟的標準 (每立方米50微克)	香港的標準 (每立方米300微克)	世衛的標準及歐盟的標準 (每立方米200微克)
2000	2	9	12	12	387
2001	3	12	13	9	514
2002	3	9	13	9	514
2003	3	11	13	38	598
2004	3	13	13	24	1054

* 全港只有14個監測站

資料來源：環保署、綠色和平

4.2.4 空氣污染指數變化趨勢

環境保護署自九五年六月起在本港各區收集資料，從而制訂「空氣污染指數」。空氣污染指數包含以下元素，在因應各種污染物而定出指數：

- ◆ 可吸入懸浮粒子
- ◆ 二氧化硫
- ◆ 二氧化氮
- ◆ 一氧化碳
- ◆ 臭氧

參考自零零年至今的空氣污染指數數據顯示，本港的空氣污染問題並沒有改善，反而有惡化的趨勢（表十六）。



表十六：零零年至零四年，各區空氣污染指數高於50
(即屬偏高水平)的時數

		銅鑼灣	中環	旺角	中西區	東區	葵涌	觀塘	沙田	深水埗	大埔	塔門	荃灣	東涌	元朗
2000	空氣污染指數高於50的時數	8,628	6,294	3,964	3,238	2,140	3,358	3,344	2,412	3,375	2,309	1,784	3,245	2,634	3,596
	佔總時數比率%	98%	72%	61%	37%	24%	38%	38%	27%	38%	27%	21%	37%	30%	42%
2001	空氣污染指數高於50的時數	8,030	6,370	6,993	3,265	2,763	3,588	4,501	2,955	3,960	3,028	2,488	3,485	3,162	4,002
	佔總時數比率%	92%	73%	80%	43%	32%	41%	52%	34%	46%	35%	29%	40%	36%	46%
2002	空氣污染指數高於50的時數	7,488	5,715	5,681	1,620	2,088	2,852	2,060	2,256	3,121	2,503	1,938	3,004	2,772	3,340
	佔總時數比率%	95%	71%	65%	24%	24%	33%	63%	26%	36%	39%	23%	34%	32%	38%
2003	空氣污染指數高於50的時數	7,155	4,987	6,148	3,658	3,121	3,927	3,876	3,014	3,573	3,363	1,966	2,503	3,434	4,003
	佔總時數比率%	90%	81%	70%	42%	36%	45%	45%	36%	45%	39%	29%	67%	41%	47%
2004	空氣污染指數高於50的時數	7,681	6,999	67,23	4,554	4,103	4,894	4,657	4,373	3,829	1,687	4,018	4,825	4,559	4,819
	佔總時數比率%	88%	80%	77%	52%	47%	56%	53%	50%	54%	56%	47%	55%	52%	58%
2005	空氣污染指數高於50的時數	6,702	6,394	6,170	3,699	3,244	4,002	3,588	3,350	3,844	2,750	3,280	3,936	3,670	4,200
	佔總時數比率%	90%	73%	71%	43%	38%	46%	42%	39%	45%	35%	38%	45%	42%	49%

資料來源：環保署

從表十八可得知，除銅鑼灣外，其餘各區在過去四年空氣污染程度屬「偏高」水平的時數佔全年的比例，有上升的趨勢，顯示空氣質素惡化是普遍問題，且以零四年情況最嚴重：位於本港東北方的離島塔門，也有四成七的時數，其所收集得的空氣污染指數到達「偏高」水平！

而中環、旺角路邊監察站，以及中西區、葵涌、荃灣、東涌和元朗區在過去四年錄得「甚高」水平的時數也有上升趨勢，可見本港的空氣污染情況有持續惡化的趨勢。



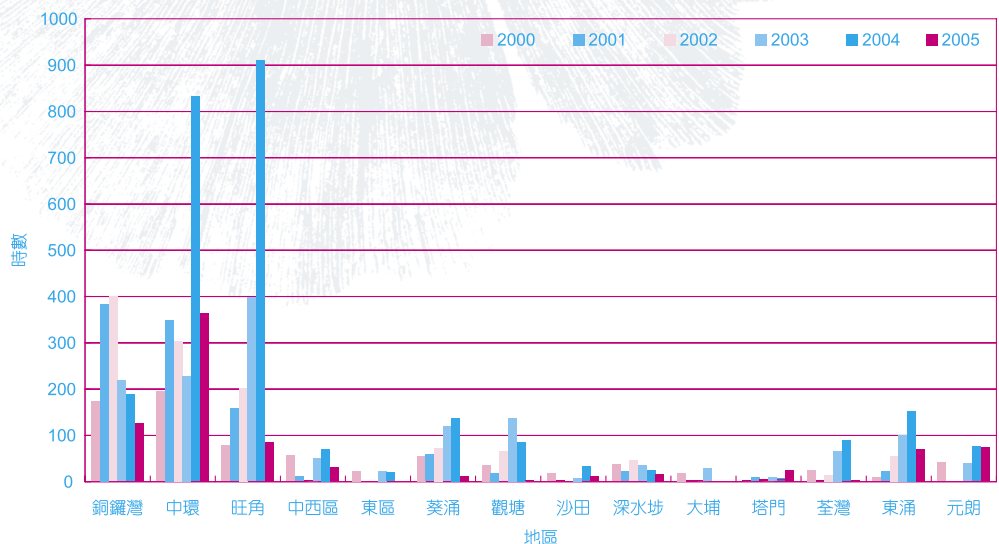
表十七、各區空氣污染指數到達「甚高」(超過100)水平的時數

	銅鑼灣	中環	旺角	中西區	東區	葵涌	觀塘	沙田	深水埗	大埔	塔門	荃灣	東涌	元朗
2000	171	193	77	55	22	54	35	16	36	18	1	24	8	40
2001	381	346	156	10	0	57	18	2	21	2	8	1	21	0
2002	397	301	200	1	0	71	64	0	45	1	3	13	54	0
2003	216	226	394	49	22	117	136	7	34	27	8	65	99	38
2004	186	826	904	69	19	136	84	31	24	0	6	88	151	74
2005	124	361	84	30	0	11	1	10	15	0	24	1	69	72

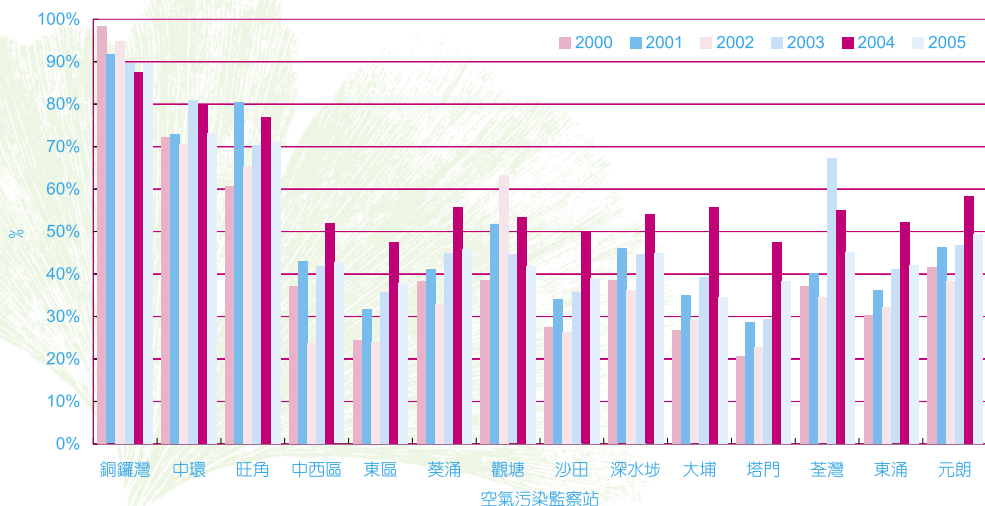
資料來源：環保署

然而，這仍未完全反映香港空氣污染的嚴重問題。由於本港採用的空氣質素指引乃於一九八七年制訂，至今未有任何修訂，與其他已發展國家或國際組織的標準比較，已是遠遠落後：即使符合香港的標準，可能意味著遠遠超出世界衛生組織或歐盟的水平，無助政府採取進一步措施改善空氣污染問題。

圖十三·空氣污染到達「甚高」水平的時數



圖十四·各空氣監察站所錄得空氣污染指數超過50的時間佔全部時間的百分比



註

15. 這項研究由英國玻璃製造業聯會(British Glass Manufacturers' Confederation)委託環保顧問Enviros進行。

第五章

香港現有的 環保稅

根 據經合組織就「環保稅」的定義，即「任何向政府繳付的強制稅項，而這稅項與環境相關的，但納稅人從政府所獲的利益與所繳交的稅款不成比例。」，香港已有環保稅，包括汽車首次登記稅、汽油稅、排污費和堆填區收費。

5.1 汽車首次登記稅及牌費

香港沒有汽車工業，任何進口「供在香港使用」的汽車，均需向政府申報進口時汽車的價格及任何在登記前附加配件的價值總和，用以計算向政府繳付稅項，不過，在零九年三月底以前，「純粹以電力驅動及並不排放任何廢氣」的汽車毋須繳付此稅項。

除了首次登記稅外，每輛汽車均需領有有效牌照方能行駛，汽車牌照費分為一年及四個月兩種。

5.1.1 設立汽車首次登記稅及牌費的目的

政府於六一年引入汽車首次登記稅，但徵稅的目的並非推動環保，而是要增加市民擁有及使用私家車的費用，從而減低市民對擁有私家車的需求，避免道路系統無法負荷。故此，政府在六一年引入稅項時，表明為免影響本港經濟發展，以及避免市民（因交通費昂貴）而無法使用公共交通工具，故巴士、的士及貨車均免稅¹⁶。雖然多年來汽車首次登記稅的稅率多次增加，但上述徵稅架構大致保留，公共汽車的稅率只是象徵式的3.7%，私家車則由35%至100%不等。





5.1.2 稅率

表十八、汽車登記稅的稅率

汽車類別	稅率 (按汽車定價的%)
1. 私家車	由35%累進至100%
2. 的士、公共小巴及私家小巴、公共巴士、私家巴士、特別用途車輛	3.7%
3. 電單車、機動三輪車	35%
4. (a)客貨車以外的貨車	15%
(b)許可車輛總重不超過1.9公噸的客貨車	由35%累進至85%
(c)許可車輛總重超過1.9公噸的客貨車	17%

資料來源：運輸署

表十九、汽車牌費

車輛牌照費 (包括交通意外傷亡者援助基金徵款)			
車輛類別	一年牌費 (港幣)	四個月牌費 (港幣)	備註
私家車 (汽油)	3,929至11,329	1,404至3,994	按汽缸容量
私家車 (輕質柴油)	5,389至12,789	1,915至4,505	按汽缸容量
貨車及特別用途車輛 (客貨車除外)	1,289至4,694	480至1,671	按車輛重量
客貨車	2,229至4,254	809至1,517	按車輛重量
公共巴士	司機：25 每位乘客座位：50	\$30+年費的35%	
私家巴士	司機：25 每位乘客座位：50	\$30+年費的35%	
的士	3,159	1,134	
電單車及機動三輪車	1,314	488	
公共小巴	8,429	2,979	

資料來源：運輸署

5.1.3 稅收

政府在徵收汽車登記稅方面所得稅款每年由廿五億元至三十億元，而透過徵收汽車牌費及駕駛者執照費用的收入，也有超過廿五億元。

表二十、汽車首次登記稅及汽車牌費及駕駛執照收費

	汽車首次登記稅收入(億元)	汽車牌費及駕駛執照收入(億元)
00/01年度	30.25	25.60
01/02年度	26.76	26.10
02/03年度	25.10	26.70
03/04年度	27.24	25.49
04/05年度(修訂)	36.46	26.68

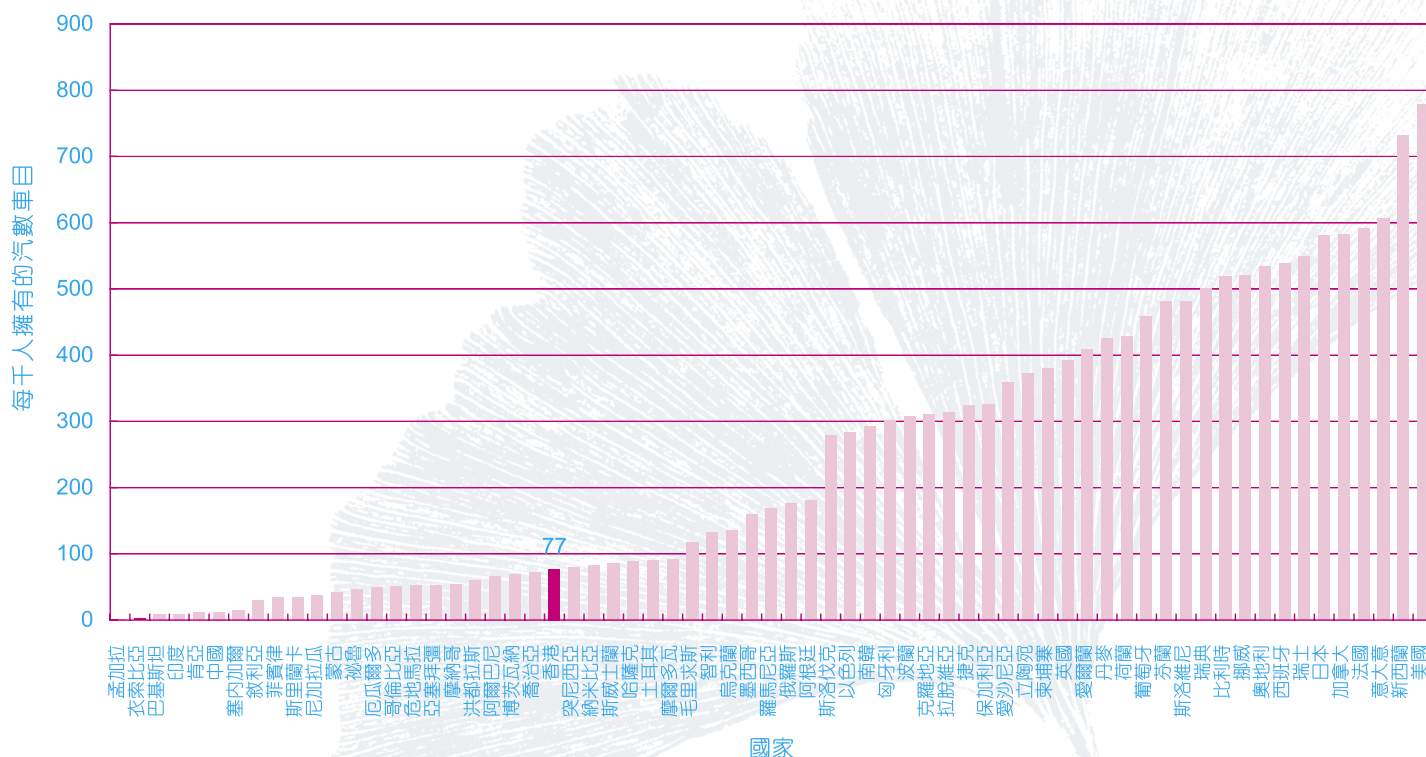
5.1.4 影響

雖然香港的人均生產總值已屬世界富有之列，但根據世界銀行的「世界發展指數2005」顯示，香港於零二年每一千人擁有汽車及接載乘客的車輛的數目，卻只是77及57輛，只達全球平均的一半。

本港的汽車數目偏低，與徵收首次登記稅及徵收汽車牌費不無關係。現時私家車與客貨車的首次登記稅的稅率，由35%至超過90%不等，實際稅項可能高達數十萬元，汽車牌費也由三千多元至萬多元不等。

雖然很多國家也有汽車稅，但多以按年繳費或按行車里數而徵稅，單是比較名義費用，這些國家的「登記費」，比本港的牌費還要低，更莫論一些發達國家的人均收入實際上比本港為高。加上汽車首次登記稅實際上是一筆龐大的費用，故能有效地減低市民購買車輛的意慾。

圖十五·每一千人擁有的汽車數目





5.2 汽油稅

5.2.1 徵收汽油稅的目的

汽油稅的歷史比汽車首次登記稅更長，而不管設立汽油稅的最初目的為何，汽油稅與汽車首次登記稅，同樣擔當「增加擁有汽車（主要是私家車）的成本」的責任，故雖然汽油較柴油潔淨，但汽油的稅率卻比柴油高出多倍。同樣，為避免巴士公司將稅項轉嫁市民，政府為巴士公司提出退稅安排。

5.2.2 稅率

表二十一：本港就汽油徵稅的稅率

碳氫油	每升稅率
飛機燃油	\$6.51
輕質柴油*	\$2.89
汽油(含鉛汽油)	\$6.82
汽油(無鉛汽油)	\$6.06
超低含硫量柴油 #	
· 由2000年7月7日至2006年12月31日	\$1.11
· 由2007年1月1日起	\$2.89

* 獲專營權巴士使用的輕質柴油繳付的稅款可獲退還，現時本港油站只供應超低含硫量柴油。

超低含硫量柴油的稅務優惠已多度延長

資料來源：《應課稅品稅條例》

5.2.3 稅收

表二十二：過去五年政府從徵收汽油稅所得的稅收

(億元)	00/01 年度	01/02 年度	02/03 年度	03/04 年度	04/05 年度	05/06 年度 (修訂)
汽油稅 收入	40.26	37.73	36.04	34.24	34.17	33.27

5.3 排污費

5.3.1 徵收排污費的目的

政府於九四年在本港引入排污費，市民需根據用水量與污染度繳交排污費，用以支付處理污水的費用。排污費分為兩種：一般排污費和工商業污水附加費。

5.3.2 稅率

一般排污費的收費率為每立方米供水 \$1.2，每個住宅用戶每四個月用水期的首十二立方米用水免收排污費，而鑑於部份行業（見表二十五）在運作過程中製作的污水並非全部排放到公共污水渠，故排污費是根據供水量的七成計算。此外，由於部份行業所排出的廢水，其污染程度較家居污水嚴重，故政府向這些行業徵收「工商業污水附加費」。

表二十三：排污費以供水量七成計算的行業

成衣漂染
針織布漂染
梭織布漂染
紗線漂染
針織外衣
汽水及碳酸化飲品工業
啤酒及麥芽釀造
蒸餾、精餾及混合酒精
餐館業
製冰業

資料來源：渠務處

表二十四：工商業污水附加費

行業、業務及製造業	工商業污水附加費收費率(\$/立方米)	需要繳附排污費的供水量
蒸餾、精餾及混合酒精	0.11	80%
棉紡	0.34	
洗衣業務	0.60	
成衣漂染	0.64	80%
新成衣清洗(不包括洗衣業務)	0.82	
針織布漂染	1.01	80%
針織外衣	1.01	80%
油漆、罩光漆及塗漆	1.16	
紡織製網及印花	1.32	
汽水及碳酸化飲品工業	1.49	80%
梭織布漂染	1.73	80%
魚類和介殼類的裝罐、醃製和加工	1.73	
不包括針織外衣的穿戴服飾	1.80	
鞣製及皮革製品整理	2.56	
啤酒及麥芽酒釀造	3.29	80%
粉麵和類似的米粉或麵粉製品	3.29	
麵包製品	3.29	
水果和蔬菜的裝罐和醃製	3.63	
紗上漿	3.78	
肥皂和清潔用品、香水、化粧品	3.78	
藥物	3.78	
基本工業用化學物	3.78	
可可、巧克力和糖果	3.78	
菜油、花生油、薄荷油及大茴香子油	3.78	
乳類製品	3.78	
屠宰、調製及醃製肉類	3.78	
醬油和其他調味料	3.78	
餐館業	3.78	80%
紙漿、紙張及紙板	4.09	
穀物碾磨製品	5.98	

資料來源：渠務處



5.3.3 徵收得的費用

表二十五：各項處理污水費

年度	排污費(百萬元)	工商業污水附加費 (百萬元)	總和	政府用於「處理污水」的經常費用	排污費收入佔處理 污水開支的比率
00/01年度	452.2	232.3	684.5	1003.8	68.2%
01/02年度	458.4	227.3	685.7	1081.0	63.4%
02/03年度	218.3	163.7	382	1209.8	31.6%
03/04年度	375.3	169.5	544.8	1166.2	46.7%
04/05年度	446.8	212.8	679.6	1237.4	55.6%
05/06年度(修訂)	476.0	205.1	681.1	1191.9	57.1%

資料來源：各年度預算

5.3.4 影響

在討論排污費對用水量的影響前，我們應先將用水分類。表二十九列出過去十四年本港在住宅、工業、服務業及商業等類別的用水量。

住宅用水

自八九年至今，住宅用戶的總耗水量一直上升，同期本港的人口也在上升。表二十七、圖十六及十七顯示，九四年引入排污費後，無論「人均用水量」抑或「住戶平均用水量」也沒有顯著減少，顯示市民並未因引入排污費而減少用水，甚至未能減慢市民用水量的升幅。相反，「帳戶的平均用水量」由九二至九八年間上升，但其後下跌，這可能與本港的整體經濟情況掛勾：經濟不景令市民節約用水。

表二十六：住宅用戶需承擔的費用

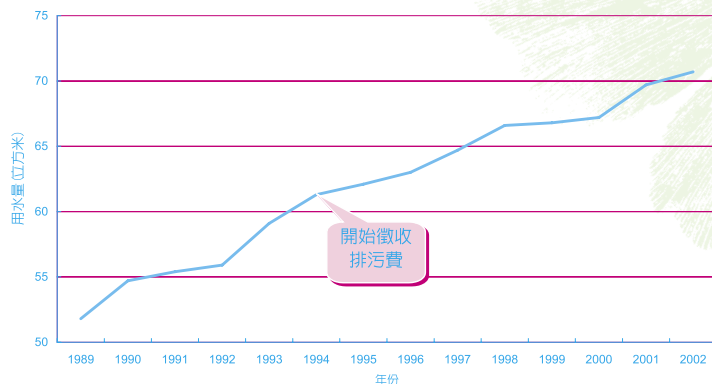
總用水量	水費(每立方米)	排污費
0-12立方米	免費	
13-43立方米	\$4.16	\$1.2
44-62立方米	\$6.45	
多於62立方米	\$9.05	

表二十七：市民的用水量

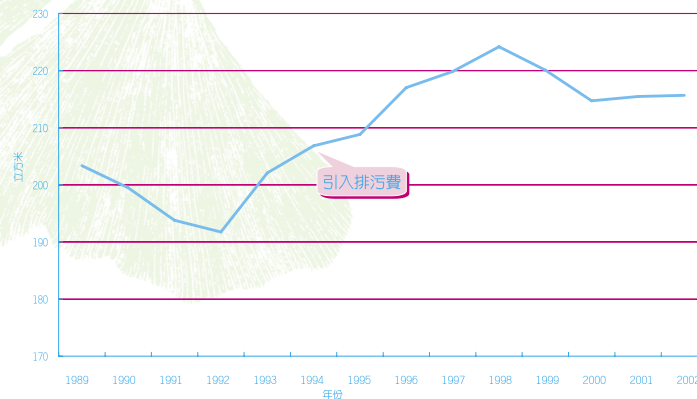
年份	人均用水量 (立方米)*	帳戶的平均用水量 (立方米)*
1989	51.8	203.4
1990	54.7	199.5
1991	55.4	193.8
1992	55.9	191.7
1993	59.1	202.1
1994	61.3	206.8
1995	62.1	208.8
1996	63.0	217.0
1997	64.7	219.8
1998	66.6	224.2
1999	66.8	220.1
2000	67.2	214.7
2001	69.7	215.5
2002	70.7	215.7

*包括需要付水費的用水，及每帳戶首十二度免費用水。

圖十六・人均用水量(住宅)



圖十七・住宅平均用水量(立方米)



工業、服務業及工商業用水

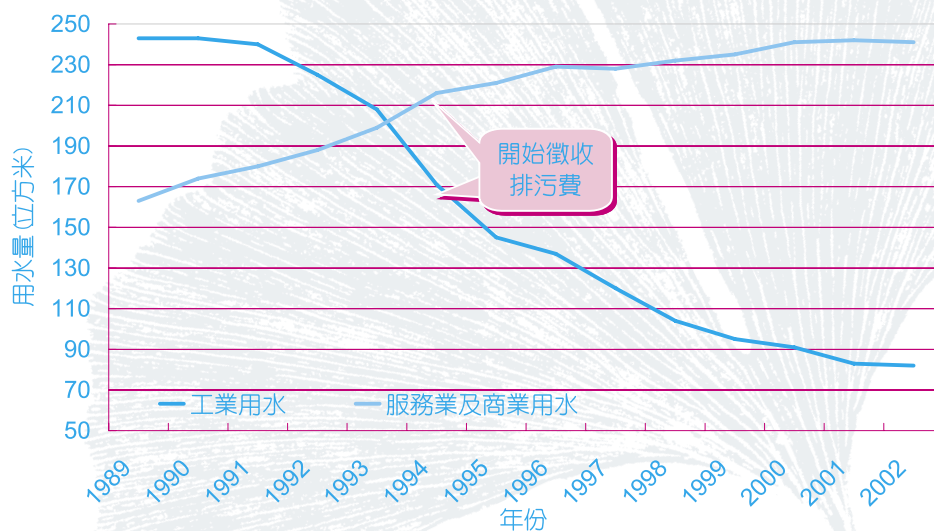
過去十四年的資料顯示，工業的用水量不斷下跌，零二年工業用水只及八九年的三分之一(33.7%)，服務業及商業用水則逐步上升。然而，工業用水量下降不一定因引入排污費所致。事實上，自八十年代至今，越來越多工業因本港成本上漲，主要為薪酬和租金支出，將工廠遷移到內地或東南亞成本較低的地方。故此，用水量減少可能只是反映工業北移後的結果。至於商業用水方面，相信只有餐館業需繳付「工商業污水附加費」，故排污費對商業的減少用水的誘因不及工業。

表二十八：非住宅用水的水費

非住宅用水類別	水費(\$/每立方米)
商業用水	4.58
建築用水	7.11
非遠洋輪船用水	4.58
遠洋輪船用水	10.93

資料來源：水務署網頁

圖十八・工商及服務業用水量





表二十九：市民的用水量分類(百萬立方米)

年份	住宅用水	工業用水	服務業及商業用水	免費供水	建築及船舶用水	臨時淡水沖廁	總用水量
1989	302	243	163	46	16	75	845
1990	312	243	174	45	17	82	873
1991	318	240	180	43	15	88	884
1992	325	225	188	44	16	91	889
1993	349	208	199	45	16	98	915
1994	370	171	216	40	20	106	923
1995	383	145	221	44	23	103	919
1996	406	137	229	44	28	84	928
1997	419	120	228	40	28	78	913
1998	436	104	232	41	25	78	916
1999	441	95	235	43	24	73	911
2000	447	91	241	43	28	74	924
2001	468	83	242	43	27	77	940
2002	479	82	241	44	24	79	949

資料來源：水務處年報(1998/99年度及2003/04年度)

總結

根據上述的資料顯示，排污費只能達到增加政府收入，用以支付處理污水設施開支，而不能達到令市民節約用水的目的。

5.4 堆填區收費

在運往堆填區的廢料中，三成八¹⁷為建築廢料¹⁸。零四年全年共有241萬公噸建築廢料運往堆填區。為減少運往堆填區的建築廢料量，減慢堆填區滿溢的速度，政府於零五年實施「建築物廢料處置收費」計劃。收費以堆填區、篩選分類設施和公眾填料接收設施的建造費和經常開支。¹⁹

5.4.1 設立堆填區收費的目的

政府於零三年向立法會提交《2003年廢物處置(修訂)(第2號)條例草案》時指，「堆填區收費……為廢物產生者提供經濟誘因，促使他們減少產生廢物和把廢物篩選分類，以便再用或循環再造，從而減慢容量有限的堆填區的耗用速度。」政府明顯希望透過引入收費，減少運往堆填區的建築廢料量。



5.4.2 收費

表三十：建築廢料收費

費用	收費 (每公噸)
堆填區及廢物轉運站處處置建築廢物的	\$125
於篩選分類設施處置建築廢物	\$100
於公眾填料接收設施處置建築廢物	\$27

5.4.3 影響

由於此項收費於零五年底才生效，故現時沒有數據可評估收費的影響。

5.5 總結

上述四種環保稅中，只有排污費和堆填區收費模式，是為達致更佳的环境而設計。正如前文指出，排污費未能達至減少市民用水的目標；堆填區費用的成效則有待觀察。

至於與汽車相關的稅項，雖然在設計時並非以保護環境為目標，卻能有效地達至目標——減少市民購置汽車。然而，由於稅率設計非為保護環境，政府若希望達至更理想的保護環境的效果，可考慮檢討徵稅架構。

註

16. 一九六一年《財政預算案》財政司在立法會的演講，立法會會議紀錄1961年3月1日（只有英文版） <http://www.legco.gov.hk/1961/h610301.pdf>

17. 《香港環保2005》

18. 建築廢物指建造、挖掘、裝修及拆卸工程所產生的惰性廢物（亦稱為公眾填料）和非惰性有機廢物的混合物。有用的惰性公眾填料包括岩石、混凝土、瀝青、瓦礫、磚塊、石塊和泥土，適合再用於填海工程，而其中的堅硬物料也可循環再造成碎石料，在建築工程中使用。青竹、塑膠、木材和包裝廢物等非惰性廢物通常混雜多種物料，而且受到污染。這些物料如未受到污染，部分可循環再造；但如已受到污染，便不宜再用或循環再造，只好棄置在堆填區。（資料來源：立法會參考資料摘要(ETWB(E)55/03/113(2003)))

19. 同上



第六章

引入環保稅

6.1 目標與原則

正如在第五章中所指，雖然關於汽車與汽油的稅項的設計未臻完善，但香港實際上已在徵收環保稅。在探究香港應否引入更多環保稅，及在哪些範疇較適合以稅或收費達致目標前，我們應先就以下目標與原則達成共識：

6.1.1 改善環境

環保稅實際上是協助保護環境的工具，故其最優先的目標，應是以改善現有的環境和污染問題為依歸。保護環境的目標，對一個國家/地區的中長期發展有莫大的影響。以空氣污染為例，香港近年的空氣質素惡化，成為不利經濟發展的其中一項因素；整個香港被烟霞籠罩，遊客無法在山頂觀賞本港的風景，影響旅遊業；更重要的，是市民因空氣污染而患病，會增加社會整體的醫療開支，和減低社會生產力。故改善空氣質素對經濟發展的貢獻不容忽視。除空氣污染外，其他環境問題也會引起相似的問題。

環保稅是為以更具成本效益的方法減少污染物，從而減少因污染而造成的問題。故若政府引入環保稅，在訂定徵稅架構、範圍及稅率時，其首要目標應是減少污染，改善環境。

6.1.2 「污染者自付」

市民的生活無可避免地會產生一些污染物或廢物，但現時政府處理這些污染物的開支是由公帑支付。污染者毋須承擔(或只承擔一部份)處理污染物的費用，以致污染者無從得悉污染帶來的影響，也沒有誘因減少製造廢物。

引入環保稅時若能採納「污染者自付」原則，將全部或大部份處理污染物的成本由污染者承擔，將有助污染者認識污染的代價，從而改變習慣。此外，由污染者負擔因污染招致的開支，有助導引稅收至促進社會發展的項目，對整體社會和納稅人均較公平。





6.1.3 提供誘因改變消費者行為

設計得宜的環保稅，應基於使用不環保產品的數量、污染程度，越少使用環保產品，所繳稅項應越少。這措施的目的，是為促使市民減少使用不環保的產品，從而減少被徵稅。

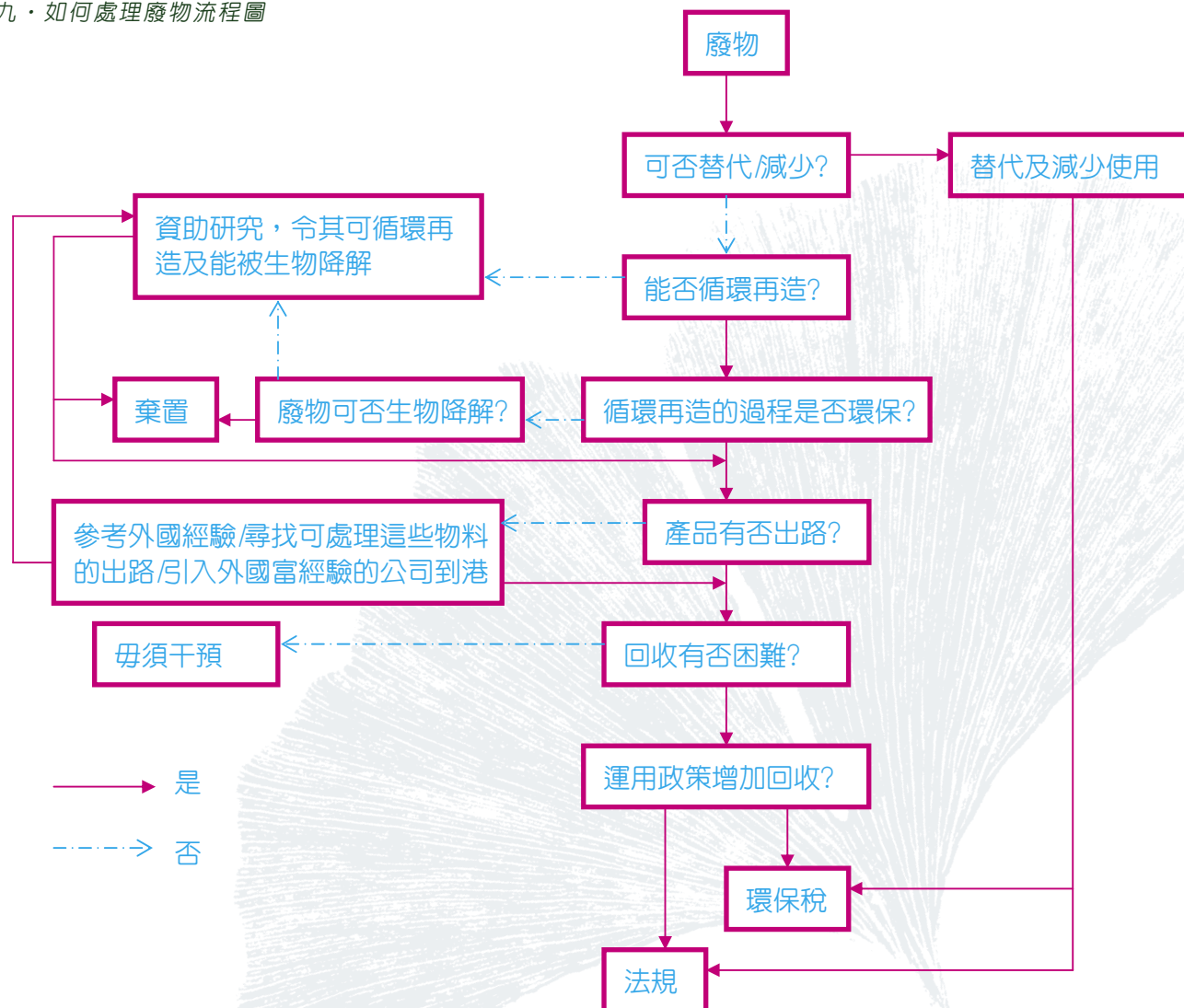
6.1.4 以「財政中立」為原則

開徵新稅會為政府帶來新收入，然而，若開徵新稅的目的，是為增加政府收入，則政

府在釐定稅率及範圍時，必定以能徵得的稅收多寡，而非是否能改善環境或減少污染。故民主黨認為，引入環保稅時，政府應以「財政中立」為原則，透過徵稅獲得新收入時，應同時削減其他稅項及影響民生的收費，減輕市民的稅務負擔。此原則不單有助盡力平衡市民因新增稅項而承擔的開支，也有助避免政府貪婪地為增加收入而不斷藉保護環境為名開徵新稅。

6.2 以解決或紓緩本港污染問題為旨

圖十九·如何處理廢物流程圖





一如在第四章所闡述，本港的空氣污染和堆填區滿溢問題已是迫在眉睫。民主黨認為，若能透過引入環保稅改善上述兩大問題，將有助香港長遠發展。

不過，在處理堆填區滿溢問題時，我們需深入了解現時各種廢物的特性，從而制訂適合的措施，減少運送往堆填區堆填的廢物，是最重要的一步。

若一些不環保的產品實際上是可以減少和代替的，自然應減少使用，或以更環保和符合持續發展的原則生產。以紙張為例，我們可以鼓勵市民多運用資訊科技，減少使用紙張，我們也可以使用一些來自「可再生森林」的木材製造的紙張，對環境的破壞便能減至最低。

然而，一些產品卻是無法替代，例如我們日常生活難免需要使用膠袋，而輪胎也必須由橡膠製成，電子產品需要使用大量重金屬。對於這類產品，我們應仔細分析其性質，才決定應以什麼方式增加其回收量，避免這些產品令堆填區不勝負荷，或令這些產品的有害物質落入天然資料，因而毒害人類和其他生物。

圖十九便可用於分析不同的廢物應予處理的方法。

事實上，各國已有很多處理廢物的技術，只要處理得宜，一些人們棄置的廢物可以成為一些高增值產品的原材料，而且可以無限次地循環再造。政府可透過適當地運用環保稅或其他經濟工具，促使生產者、使用者減少使用難以循環再造的物質，也可以促使回收商和製造商回收和使用可以循環的物料。政府也應致力引入具利用廢物再造技術的公司到港，協助處理本港的廢物後，才再考慮堆填區滿溢後的處理方法。

6.3 對公共財政及本港經濟發展的影響

6.3.1 公共財政

過去數年本港經濟不景引致稅收下跌，政府曾於零三/零四年度增加多項稅收，彌補因經濟不景損失的稅收。政府甚至有意開徵銷售稅。

過去本港以「簡單而稅率低」的稅制馳名，但實際上，減稅乃世界潮流，近年越來越多東歐國家採納統一的簡單稅制，如愛莎尼亞的利得稅只是12%，比香港還低，而本港的競爭對手新加坡，近年也逐步減稅。相反，由於過去八年本港經濟不景，導致政府數年入不敷支，政府又拒絕有效地運用外匯基金的投資收益，卻於零三/零四年度起增加數種稅項，包括利得稅由15%增至16%、大幅增加新俸稅等。政府更正在研究引入銷售稅應付「結構性財政赤字」。

引入環保稅應付一部份現時用於保護環境或處理污染物的開支（見6.4分配環保稅收益），將有助政府削減其他稅項。削減新俸稅有助刺激經濟、促進就業。

再者，良好的生活環境有助改善市民健康。零二年，香港大學與英國倫敦聖佐治醫院醫學院公佈一項研究顯示，本港自九零年限制工業用及車用等燃料的含硫量必須低於0.5%以後的五年內，本港空氣中的二氧化硫含量大幅減少一半，與此同時，本港同期的死亡人數減少了2.2%，因呼吸系統疾病而死亡的人數，平均減少5%；因心臟血管病而死亡的人數也減低了2%。研究認為減低空氣中的二氧化硫含量，可有效促進市民健康。故此，我們相信改善環境將有助減低整體的醫療開支，有助控制政府的長遠開支增長。

6.3.2 經濟發展

引入環保稅會引來「影響工商業競爭力」的疑慮。首先，現時工商業實際上也需要負擔處理垃圾的廢用，不過是透過利得稅、差餉等方式繳付而已，即使引入垃圾收費，只不過表示這些費用由過往以公帑承擔改為由污染者承擔而已。再者，若引入環保稅能促使市民改變習慣，增加回收量，減少運往堆填區的廢物量，將有助避免以公帑興建更昂貴的焚化爐處理垃圾。第三，若環保工業發展得宜，將有助促進本港的整體經濟發展，對各類服務的需求也有所增加。

我們難以否定環保稅可能會引致一些行業經營困難，例如引入膠袋稅，成功令市民少用膠袋，將令本港對膠袋的需求下降。本港製造、批發膠袋行業，可能因此而逐步式微。然而，民主黨並不認為這是無法可施的難題。首先，本港容許使用不環保的膠袋，故製造商便有需求。然而，若政府日後只准使用生物可降解的膠袋，或循環再造的膠袋免徵稅，則這些製造商便能轉而生產合乎要求的產品。事實上，政府可考慮將部份環保稅收入，用作短期資助願意轉型的生產商。

況且，我們也應注意，引入環保稅能造就新的行業。政府引入堆填區收費後，建築業分類回收行業因而較前蓬勃，同樣帶來商機，為本港製造就業機會。我們相信，若稅制設計得宜、有相關的措施配合，長遠來說，將有助造就環保工業在本港發展，吸納現時因經濟轉型而失業的低技術及低學歷工人。

6.4 分配環保稅收益

現時從排污費與堆填區費用徵得的款項，是用於營運污水處理系統與堆填區：前者現時只能收回成本的一半。若政府新增環保稅，其收入可按以下優次分配，既有助取得公眾支持，更能逐步減少現時從公帑支付予處理廢物和改善環境的費用：

1. **用於現時處理該污染物相關的開支**：如現時由公帑支付處理廢物和污染物，政府應先將稅收用於支付這部份開支，並將現有用於處理廢物的公帑，抽調作其他公共服務用途。舉例來說，新徵收的建築廢料費用，應用於營運堆填區。
2. **用於因徵稅而新增的開支**：如新徵稅引致新開支，政府獲得的稅收應用作支付這方面的成本，並盡量達到由新稅支付全部成本，避免將開支轉嫁予市民；舉例未說，若回收電池涉及新的開支，則應以「電池稅」支付。
3. **補貼受影響行業或資助相關的新行業發展**：回收業在本港難以蓬勃，皆因地價、薪金昂貴令行業無利可圖。另一方面，引入新稅可能令一些行業式微。政府可將環保稅用於補貼回收業，讓回收業得以發展，製造就業；也可以協助可能式微的行業轉型，避免引致失業。
4. **補貼低收入人士**。（詳見6.8.2協助低收入家庭/人士）
5. **用於相關的保護環境工作**：如除卻上述開支後，若稅款仍有餘額，則稅收用以推廣保護環境的工作將令環保稅更具成效。例如：從膠袋稅的收入，用於支付宣傳減少使用膠袋方面，或在引入稅項初期鼓勵製造商/商舖使用環保物料製造膠袋和回收膠袋，也屬可考慮的範圍。由於徵稅這項措施本身已包含提醒使用者要減低使用污染產品的訊息，故宣傳和教育主要應集中於推出政策初期，而此項開支也不應佔據太高的優先次序。
6. **撥入基金或政府部份，進行一般性的推廣或保護環境的工作**：如扣除上述開支仍有餘額，政府可考慮將稅收撥入一些沒有指定用途的保護環境的基金，或支付環保署的開支，以便其可靈活運用稅收於其他入不敷支的項目，或現時不獲資助的保護環境的工作，如保護野生動物等。此舉有助政府進一步削減其他稅收。



雖然將稅收撥作指定用途有助取得公眾支持，消除部份政治障礙，但政府不能忽視，在某些情況，處理廢物的成本太昂貴，硬性實行「污染者自付」原則並不可行；而在其他情況，政府毋須補貼也可透過市場機制處理廢物，但為減少廢物，稅收必須達至一定水平，對污染者才能產生效用。這會引致所收稅款變得「無用武之地」，「指定用途」的做法令稅收難以善用。

故此，民主黨認為以上述優次處理環保稅收，既能達以「污染者自付」的原則，也有助善用稅款，政府可加以考慮。

6.5 其他措施

引入環保稅需要其他措施輔助，方能達至理想效果。

6.5.1 法例

為令環保稅得以有效推行，政府必須修改相關法例。然而，修改法例的目的並非禁止使用某些產品，而是要令環保稅順利推行。例如台灣在推出膠袋稅時，也依據《廢棄物清理法》，推出「購物用塑膠袋及塑膠類(含保麗龍)限制使用政策」，詳細載列實行的規定。

6.5.2 保留被徵稅者的選擇權

環保稅其中一項優點，乃是被徵稅者可保留選擇權，故在引入新稅時，應確保被徵稅者有所選擇：可透過其他方法避免稅項，如能自行回收不環保產品，不需由公帑處理，便不用徵稅。事實上，現時已有類似安排：元朗錦繡花園自設污水處理廠，住宅污水經過濾後才流入自然河流及米埔濕地，故該處住戶毋須繳交排污費。

政府在引入環保稅時應保留上述機制，讓被徵稅者能保留一選擇權。

圖二十·分配環保稅收益





6.5.3 回收循環再造供應鏈

政府在引入新稅之餘，應致力促使本港逐步建立回收和循環再造的供應鏈，以市場機制運作，確保有再造價值的廢物能有效地回收及循環再造。

6.5.4 由獨立機構推動環保稅

現時與保護環境相關的範疇，可能與多個政府部門相關，故若本港引入環保稅，可能有由不同部門負責不同稅收，而各部門在訂立稅項時並非是減少廢物目標。政府在考慮引入環保稅時，可考慮由一獨立機構訂定目標與落實的措施，使用運用稅收的權力。

6.6.5 引入生產者/入口者責任制

一些歐洲國家的生產商，其本國實施生產者責任制，更要求其他國家輸往該國的產品訂立回收機制。本港也應要求生產商/入口商負責回收有用的物料，或影響環境的產品，減少將產品送往堆填區。

6.7 引入新稅的程序

6.7.1 檢討現有政策——取消補貼和資助

政府現行的資助與支援措施，可能與保護環境的原則背道而馳，故政府應先取消此類措施，避免影響引入環保稅的效果。

一些經合組織的成員國，為煤和能源提供補貼，此乃最常見的與環保原則背道而馳的補貼。經合組織的研究顯示，取消這類能源補貼後，不但二氧化碳的排放量有減少，經濟也有實質的增長，唯一的問題是會引致部份工人(如煤礦工人)失業。

另一方面，一如經合組織的成員國，本港的柴油稅比較為環保的汽油稅便宜，而使用汽油的私家車的首次登記稅比業務用車，如貨車，昂貴很多，故實際上，現時本港的稅制是鼓勵市民使用較不環保的汽車及汽油。

6.7.2 重整現有稅制

除了引入新稅種，改革現有稅項也可以達到有利保護環境的目標。很多國家也有徵收汽車稅，但徵收稅項的形式可能未能有效引導市民採取環保的措施，但只要改變收取稅項的方法，如使用環保的汽油的車輛收取較低稅率等，都能達致保護環境的目標。

6.7.3 引入新稅

探討本港的環保問題，研究最有效改善問題的辦法，在適當時引入新稅。不過，政府在引入新稅之時，需要檢討現有稅收是否已包含這些費用，避免雙重徵稅。

以家居固體廢物為例，由於設立差餉的目的，是用於支付市政署及區域市政署、警察巡邏、消防、街道照明及收集廢物的費用，故若政府引入按家居廢物量徵稅的話，應削減差餉，避免雙重徵稅/費。

6.8 其它應注意的事宜

歐洲國家在引入環保稅時，也關注到新稅可能會導致部份人的「利益」受損，故在實施環保稅時也有一連串其他措施，避免他們因新稅而受到嚴重的衝擊。

6.8.1 其他可考慮的措施

一如前述，環保稅只是其中一種經濟措施，故在引入政策時，政府可仔細考慮有否其他經濟誘因能更有效地達至減少廢物，保護環境的目標。

例如八十年代以前，本港的「回樽」制度盛行，交回飲品的玻璃器皿可取回按金，有助回收玻璃樽。故此，徵稅並非一定是最有效的經濟誘因，政府落實前應因應不同廢物/污染物的情況而定。



6.8.2 低收入家庭/人士

低收入家庭/人士因經濟理由，可能選用價格廉宜的不環保產品，引進新稅後，他們可能需要從捉襟見肘的收入中，再節約開支，繳付這筆環保稅，或轉為使用較貴的環保產品。此外，由於所有人的稅率相同，故環保稅是一種累退性質的稅項，對低收入家庭影響尤巨。

即使政府可能因徵收環保稅而削減其他稅項，但這些低收入家庭一般也毋須繳稅，故他們不會因此受惠。政府在引入稅收前，應評估稅收對低收入人士的影響，進行廣泛諮詢，減少新稅對他們的影響。

處理這個問題可透過數種辦法：

一. 現金補貼

現金補貼的優點，乃是能夠補償低收入人士新增的開支，但環保稅對他們的經濟誘因仍在。由於現金補貼有上限，故若他們不使用不環保的產品，便能省回稅款作其他用途。

二. 豁免

政府也可考慮豁免低收入人士的環保稅。然而，這項安排將令環保稅的效用不適用於低收入人士，以致成效大打折扣。

6.8.3 工商業的競爭力

一些人關注到徵收環保稅可能增加工商業的成本，影響本港工商業的競爭力。

6.8.4 推出稅項的時間

政府在考慮推出環保稅時，應照顧社會的接受程度，以及環保稅對減少該類廢物及不環保的行為的效用，以及實際上能否執行。如先推出的環保稅有助改善環境，而稅收運用得宜，將能強化市民對環保稅的支持度，否則，整個環保稅建議將會胎死腹中。

以香港為例，堆填區收費早於九五年已提出，但至去年底才正式實施，正是最佳的反面

教材：最初推出堆填區收費時，錯誤地將徵稅的媒介定為貨車司機，才引起強烈的反對。可見制訂政策時的安排至為關鍵。

6.8.5 資助回收行業/環保工業的原則

政府資助回收行業和環保工業時，應考慮以下原則：

1. 補貼與產品的價值掛勾

補貼可分為補貼上游回收業和下游製造產品的工業。若欠缺獲市場接受的產品，分類回收後的廢物欠缺出路，最終仍會被棄置，如過去市民將塑膠樽妥善地分類後，最終卻因為這些廢料沒有出路而被回收商棄置便是最佳例證。故政府資助下游廢物再造的製造業是合理的舉動。然而，政府資助的方向，應是鼓勵製造商發展高增值產品，即令原來的廢物變成高價值的產品，故此政府的資助額，除了可包括土地優惠外，也可以有部份與公司的產品銷售額掛勾——當公司的產品的價格和銷量越高，獲得的補貼便越多。至一段時間後市場發展成熟，政府便可取消補貼。

至於科研方面，政府可透過現有的資助機制，鼓勵企業與大學合作，研究運用廢物環再造有價值的產品。

2. 補貼回收業

至於上游回收業方面，由於回收後的廢物將會變成製造業的原材料，故以香港著名昂貴的物價而論，回收的成本必然昂貴。此引起市場失效問題：回收商無利可圖，便放棄回收，最終令有用的物料被棄置於堆填區，由公帑支付處理費。

故此，補貼回收業，一方面減少棄置於堆填區的廢物，也可以善用廢物、促進回收業在本港發展從而促進就業。

不過，政府補貼時應將補貼金額與回收量掛勾，並要確保回收後的物料經環保的過程循環再造，避免將輸出污染到內地和其他發展中國家。



3. 引入外國技術

其實歐美和日本已發展出很多先進的回收和循環再造技術，例如將塑膠飲品器皿以機器處理，將由不同物料組成的部份分離，以便循環再造，而不需要由人手進行。政府可考慮吸引這些廠商到港，有效地回收和循環再造廢物。





第七章

香港可研究的 環保稅

香港的污染問題主要是驚人的固體廢物量及空氣污染。政府在運用環保稅時，不應單純為增加收入而進行，而應以達到回收、循環再造、減少廢物和廢少污染的目標。故政府應先訂定引入環保稅的框架，並按不同廢物的特性訂立徵稅的方式及稅率。政府也應先以容易徵稅及成效顯著的目標開始，讓市民逐步接受用者自付原則。

7.1 改革現時的環保稅

一如前文所指，現時香港其實也有環保稅，如與汽車、汽油和污水相關的稅項，然而，過去設立該類稅項的目的並非保護環境。事實上，只要稍稍改革這些現時的稅制，便能達到保護環境的目標。

7.1.1 汽車及汽油稅項

現時的汽車首次登記稅、牌費、汽油稅等，均是為減少市民對汽車的需求，從而減少道路的負荷。然而，在設立這些稅項時，為免加重工商業的成本負擔，工商業用的汽車首次登記稅只是象徵式。柴油稅也較汽油稅低。零零年，政府為鼓勵柴油車輛轉用低硫柴油，故提供優惠，將低硫柴油的稅項由每公升\$2.89減至\$1.11並維持至今。然而，當現時油站再不供應普通柴油，政府仍舊維持優惠，便令政府損失收入。

至於首次登記稅方面，現時車輛的首次登記稅以車輛的零售價為徵稅基礎，私家車及輕型貨車稅率由三成半至十成不等，但使用柴油的營業車輛的稅率卻只是3.7%。加上柴油稅較便宜，綜合而言，現時本港雖然徵收汽車稅項，但其主要目的乃減少私家車的需求，並非為保護環境而導向市民的習慣。

具體建議

為避免進一步加重工商業成本及市民的負擔，公營車輛或營運車輛的稅項不應大幅增加，但政府應改革現時稅制，鼓勵市民和公司購置較環保的汽車型號。





1. 取消低硫柴油稅優惠

現時低硫柴油稅優惠價為每公升\$1.11，但這優惠已維持七年。現時油價高企，增加柴油稅會加重駕車者負擔，但若未來油價大幅回落，政府應在適當時間將稅收回復至每公升\$2.89。

2. 鼓勵購入環保的汽車型號

政府可在私家車引入分級制首次登記稅：購買較環保的私家車車主的首次登記稅較普通私家車為低，從而鼓勵市民購買新車時考慮較環保的車輛。由於車價昂貴，稅率的差距相信可為車主提供足夠誘因。

7.1.2 排污費

如前文所述，九四年引入排污費，並未達至減少市民用水量的效果，政府可考慮改革徵收排污費的制度，減少市民用水量。現時政府收取的排污費，只及處理污水的成本的一半。為達致回收成本、改善排放水質，以及減少浪費食水的目標，政府應改革現時的收費制度。

7.2 可研究引入的環保稅

政府在引入新稅時，需清楚確立目標與衡量成效的標準，並訂立一個有助達致目標的稅率，從而達致以環保稅促使市民改變習慣的目標。此外，政府在引入稅收之際，必須為不同項目訂立其他輔助措施，才能有效地達至目標。

民主黨認為，政府可針對現時本港兩個最嚴重的問題，透過引入以下稅項改善情況。首先，就堆填區滿溢的情況而言，政府可嘗試減少部份可再用的廢物，鼓勵分類和回收可循環再造的廢物，才考慮進一步的措施。

7.2.1 車軌稅

汽車另一副產品便是已到達使用年期的車軌。車軌由橡膠所製，固然無法自然分解，而焚燒時更會產生有毒氣體。車軌可再造成為其他產品，故引入車軌稅的目標是增加回收量，以便供

應予商業機構循環再造，減少車軌被棄置於堆填區或其他地點而引起的問題。事實上，本港目前已有能將廢車軌循環再造的廠商，故即使要求回收商尋找廠商並不困難。另一方面，政府將車軌稅收入扣除必須的行政開支後，用於回撥予回收商，資助他們運作。

稅 階

可毋須分稅階，按量徵稅

目 標

解決車軌被棄置於堆填區增加堆填區的壓力
避免車軌被棄置於其他地點，滋生蚊蟲或因火災產生有毒氣體

實際執行

向車軌入口商及汽車入口商按車軌數量徵稅。被回收而獲證實將回收後的車胎循環再造的回收商，將可按車軌數量獲回撥稅項。雖然車軌稅相對於車價太低，入口商可將稅項全部轉嫁予車主，但車軌有價，將有助促進車軌的回收。車軌的入口商若能自行回收車軌，並將其提供予能循環再造的廠商，也可獲回撥稅款。

豁 免

非汽車使用的車軌，如輪椅的車軌
翻新的車軌

被徵稅者

車軌入口商及汽車入口商。

7.2.2 膠袋稅

根據政府的資料顯示，本港市民每天棄置的膠袋，數量高達3300萬個。膠袋稅對環境的害處，在於它不能自然分解，及會增加廢物量，故引入膠袋稅時，應針對上述問題對症下藥。但是，由於徵收膠袋稅涉及大量市民及商舖，故難度較徵收車軌稅為高，宜於較後時間推行。



稅 階

毋須分稅階，避免令稅制複雜

目 標

促使市民減少使用膠袋
減少棄置於堆填區的膠袋

實際執行

指定零售行業的顧客若索取塑膠購物袋，需繳付額外費用，而商舖不得免費派發膠袋予顧客。政府選取這些行業時，可分階段進行，先向較易以其他物料製造購物袋或可毋須提供購物袋的零售業入手，例如衣履鞋類書籍等，現時不少也向顧客提供美觀的紙製購物袋，然後才逐步考慮在食肆、超級市場、便利店等實施。由於前者所出售的產品價格較高，即使他們轉用其他物料的購物袋，對他們的影響較輕微。

豁 免

政府也應豁免一些產品的稅項，例如直接用於包裝新鮮蔬果及肉類的膠袋，因這些情況屬難以取代的情況。

被徵稅者

要令膠袋稅成功改變市民的習慣，必須向直接使用膠袋的人士徵稅，以購物用的膠袋為例，必須讓購物者決定是否需要膠袋，並向其徵收額外費用，也不容許商舖將稅項計入成本內，方有效用。

補 助

除徵稅外，政府也可透過其他措施，減少送往堆填區的膠袋的數量。例如本港幾乎沒有以盈利為目的的回收膠袋的工作！原因之一，是膠袋難於回收，但政府可考慮以膠袋稅資助能利用膠袋廠轉型為循環再造塑膠物料的廠商，以及膠袋回收商。補助廠商的目的既為了循環有用物料，也希望致力減低因引入新稅對現時廠商的影響。

另一可補助的項目乃是在實施初期免費派

發環保袋，讓市民可自行帶備購物袋減少使用膠袋。

7.2.3 能源稅

發電廠是多種空氣污染的來源，如二氧化硫、氮化物和溫空氣體等。但本港兩間發電廠多年來未能發展可再生能源，以至現時主要仍然靠燃燒煤和天然氣發電。

煤和石油將一直埋藏在地底的含碳化合物燃燒，釋放二氧化碳等溫室氣體破壞環境。而由於工業化後大量使用能源，以致使用煤和石油的速度比形成的速度快，中長期而言可能不敷應用。本港在使用再生能源發電的進展一直很緩慢，這是因兩間電力公司均沒有競爭者，而政府也沒有要求電力公司要有指定比率的電量由再生能源產生所致。

兩間電力公司去年共出售電力42.3億度電，若每度電抽取0.1元稅項，每年便有四億元可用於研究引入再生能源之用。

表三十一：2004年本港的用電量

中電	31.7億度(中電2004年報)
港燈	10.6億度(港燈2004年報)
總用電費	42.3億度

具體措施

由兩間電力公司代收能源稅，用於設立基金研究在本港發展便宜而可行的再生能源。另一方面，政府應逐步在電力市場引入競爭者，以及逐步規定本港使用的電力需有指定比例以可再生能源發電，而使用可再生能源產生的電力的市民可獲免稅。

局 限

然而，此項措施必須以其他政策及法例配合，包括開放電力市場，以及規定電力公司有指定比率的電力是以再生能源發電，否則，兩間電力將沒有任何誘因改用可再生能源。故

此，現時暫時不宜引入此稅項。

7.2.4 電池

電池含重金屬化合物，若這些化合物流出到土地及水源內，嚴重影響環境。現時環保署採用自願性的產品責任制。然而，由於一般市民尚未有意識將用完的電池回收，回收地點又不多，而政府也沒有要強制回收電池，效用成疑。政府若要回收電池，可考慮徵收電池稅，配合生產者責任制，確保電池不會落入堆填區。

具體執行

向電池和包含電池的產品的入口商和生產商按種類及數量徵稅，用於回收電池產品。所回收的電池產品可交回生產商處理。如入口商或生產商願意自行回收，則可豁免徵稅。

電池的稅率必須定於高水平，從而促使入口商和生產商自行回收電池，或促使市民將用完的電池交回回收商。

7.2.5 飲品及化粧品器皿

雖然現時鋁質的飲品器皿已有回收市場，然而玻璃製及塑膠製的飲品器皿的回收仍不普遍。這些器皿棄置於堆填區，大大增加廢物的體積，大幅減少飲品器皿，有助減慢堆填區滿溢的速度。此外，化粧品及護理用品的器皿，多是製作精美但容量少，近年各樣的化粧品及護膚產品大行其道，卻沒有回收機制，政府可調查因而引致的垃圾量。

稅 階

按重量徵稅。玻璃與塑膠的稅率不同

目 標

促使廠商減少使用不能自然降解的物料作器皿增加回收這類器皿的誘因

具體執行

向使用玻璃及塑膠器皿的製造商按器皿的重量徵稅。

被徵稅者

飲品及化粧品及護理用品廠商

補 貼

回收玻璃和塑膠器皿的公司可按回收量獲補貼，但回收商需證明他們將所收得的物料送往獲認可的循環再造商或製造商。

豁 免

自行回收器皿的廠商

預計徵稅後的情況

1. 短期而言，製造商將稅項轉嫁予市民。市民受價格影響，可能改購其他類型產品。
2. 回收商應運而生，以經濟誘因增加回收量，減少棄置於堆填區的器皿數量。
3. 部份製造商與零售業或回收商合作回收器皿，避免徵稅或減少被徵收的稅項。
4. 長遠而言，製造廠可能考慮改為使用不需要徵稅的物料，如紙或減少所使用的物料。

7.2.6 家居垃圾費及工商業垃圾費

政府有意推出家居垃圾按量收費，以便減少家居廢物。政府在引入家居垃圾費前，應先考慮以下數點：

1. 為居民提供可減少廢物的途徑
2. 同時向工商業廢物徵收費用
3. 削減差餉

現時本港的分類回收可再造廢物的成效成疑，若家居垃圾無法被回收，變相強迫居民繳費，或引誘居民將垃圾棄置於街上減少垃圾費，造成其他環境衛生問題。此外，若政府真



的引入家居垃圾費，則應同時向以盈利為目標的工商業按量徵收垃圾費，鼓勵工商業更積極回收廢物。

再者，現時家居垃圾中，以食物渣滓為最主要廢物，政府應先衡量有否其他處理廚餘的方法提供予居民，讓居民選擇以何種方式處理垃圾。

其他不宜以稅收方式處理的項目

7.2.7 電子廢物

隨著資訊科技發展，本港家庭的電腦滲透率已高達六成，對企業來說，電腦更是不可或缺。可是，每三至四年更換的電腦屏幕及零件，含有大量重金屬，如矽和水銀，若未能妥善處理，對環境造成嚴重的破壞。政府可考慮透過生產者責任制，要求電腦及電子產品的生產商有效地回收電子廢物並妥善處理，避免這些廢物被棄置於堆填區或鄉郊土地，讓重金屬減少電子廢物對環境的污染。

7.2.8 煤

香港的兩間電廠仍以煤為主要的發電源。然而，由於電力市場現仍屬壟斷，向煤徵稅只會令稅收直接嫁予消費者，無助促使兩間電力公司轉用較環保的發電源。故此，政府一方面應致力開放電力市場，引入新的發電公司，再透過稅務措施促使發電公司使用較環保的燃料。但在過渡期內，政府應透過規管，如在即將更新的管制協議內，逐步提升電間電力公司使用較環保的燃料的比例，保護環境。

7.2.9 廚餘/禽畜廢物

本港有數以萬計的食肆，每日剩下的廚餘份量驚人。現時大部份廚餘與其他垃圾一同運往堆填區。另外，根據政府資料顯示，現時漁農處每日從農場收集大約二百公噸禽畜廢物，其中約廿三公噸運往堆肥廠用作堆肥，餘下的禽畜廢物，則運往堆填區處置。然而，廚餘

和禽畜廢物均可透過堆肥處理，轉化為有機肥料，用於園藝或農作物上。

實際執行

禁止廚餘及禽畜廢物運往堆填區，而需交予指定的收集商。收集商可運往本港作堆肥之用，也可經消毒後運往附地成本較低的地區生產有機肥料。

補助

由於有機肥料的價格不高，故營運堆肥可能無利可圖，而禁止將廚餘運往堆填區，有助減少政府在該部份的開支，故即使政府不向製造廚餘者徵稅，仍可考慮補貼處理廚餘的營辦商。

7.2.10 食肆廢油

如前所述，食肆廢油可以提煉成為生化柴油，故政府應致力支持這類能轉化廢物為有用燃料的研究，讓食肆毋須再將廢油運送往堆填區。

實際執行

禁止食肆將廢油運往堆填區，並將廢油交予指定的收集商。

補助

如轉化生化柴油無法盈利，政府應予以補貼。另一方面，政府應支持發展更廉宜地將食肆廢油轉生化柴油的技術，從而減低行業的成本。一俟行業能有所盈利，政府應取消補貼並退出市場讓私人公司互相競爭。

其他措施

7.2.11 生產者責任制

歐盟的「電器及電子設備廢料指令」已於去年八月生效，輸往歐盟會員國的電子產品的生產商，需回收及循環再造五成至八成的零件、材料及物質。即使本港的廠商也必須符合指令的規定。香港沒有此類的規定，故即使一



定廠商為進入歐盟市場而已經達至上述要求，但鑑於本港沒有這項規定，便不會將這類更環保的產品輸入香港，改而將不符合新規定的產品在本港傾銷，加上本港沒有妥善處理這些有害物質的機制，最終嚴重影響本港的環境衛生。

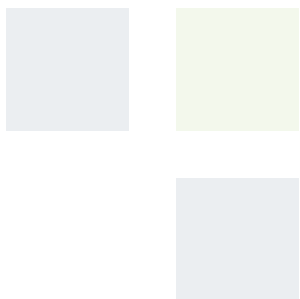
故此，香港應逐步跟隨歐盟，引入生產者責任制，避免本港變成不環保產品的傾銷地。





附表一

各國徵收的環保稅



1. 水源污染

國家	稅收
澳洲	New South Wales - Load-based Licensing Scheme
奧地利	Wastewater charges Water charge
比利時	Flanders - Water pollution tax Flanders - Groundwater tax Flanders - Manure tax
加拿大	Quebec - Industrial wastewater charges Quebec - Wastewater user charges
捷克	Fee for permitted discharge of waste water into groundwater Fee for the discharge of waste water into surface water
芬蘭	Charge on agricultural inputs Wastewater user charges Water protection charge Water user charges
法國	Charge on water abstraction Charge on water consumption Charge on water supply Wastewater user charges Water effluent charges
德國	Waste Water charge
匈牙利	Charge on water abstraction Water pollution levy
意大利	Wastewater user charges
日本	Wastewater user charges Charge on abstraction of water from rivers
韓國	Sewage Treatment Fee Water effluent charges Water Quality Improvement Charge Water use charge
墨西哥	Charge on water use
荷蘭	Levy on water pollution Municipal sewerage charge Tax on the pollution of surface waters
波蘭	Water effluent charges
斯洛伐克	Charge for discharging of wastewater
西班牙	Fee on wastewater discharges
瑞典	Wastewater user charges Water pollution fee
英國	Charge on water resources
美國	Inland waterway fuel tax

2. 空氣污染/氣候轉變/保護臭氧層

國家	空氣污染/氣候轉變/保護臭氧層
澳洲	Excise taxes on petroleum products Charge on ozone depleting chemicals



比利時	Excise compensating tax Excise duties
加拿大	Federal excise on motor fuels Motive Fuel Taxes (Alberta, Manitoba, New Brunswick, Newfoundland, North West Territories, Nova Scotia, Nunavut Territory, Ontario, Prince Edward Island, Quebec, Saskatchewan, Yukon Territory, British Columbia) British Columbia - Charge on discharge Federal air conditioner tax
捷克	Air pollution fee Excises on hydrocarbon fuels and lubricants
丹麥	Duty on certain chlorinated solvents Duty on CO2 Duty on coal Duty on natural gas Duty on petrol
芬蘭	Excise on fuels Motor vehicle tax (Diesel tax)
法國	Charge on production of petrol refineries Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers Taxe intérieure sur le gaz naturel (TICGN) Taxe générale sur les activités polluantes
希臘	Tax on motor vehicle usage
匈牙利	Air pollution levy Environment petrol tax Excise tax on diesel Excise tax on other oil Excise tax on petrol
冰島	General excise on petrol Special excise on petrol
愛爾蘭	Duty on other sorts of oil Sulphur free unleaded petrol and diesel
日本	Gasoline tax Liquefied petroleum gas tax Petroleum tax
韓國	Charge on air pollution Education tax on petroleum products Special excise tax on petroleum products Transport tax on petroleum products Environmental Improvement Charge
墨西哥	Special excise on products and services
荷蘭	Duty on petrol Fuel tax Tax in connection with petroleum stocks
新西蘭	Customs equivalent excise on petroleum fuels Excises on petroleum fuels
挪威	Basic tax on fuel oil CO2-tax in petroleum activity on continental shelf CO2-tax on mineral products Excise on petrol Fees for emission permit applications, etc. Sulphur tax Tax on lubricating oil Tax on trichloroethane and tetrachloroethane
波蘭	Charge on air pollution

葡萄牙	Tax on petroleum products
斯洛伐克	Air pollution charge - large and medium sources Charge for ozone depleting substances
瑞典	Charge on NOx emissions Emission landing charges for air planes Energy and CO2 tax on fuels except petrol Energy and CO2 tax on petrol Tax on sulphur Environmental sanction fees
瑞士	Emission dependent aircraft charge Incentive tax on sulphur content of heating oil Incentive tax on volatile organic compounds (VOC) Disposal fee on refrigerators
土耳其	Petroleum Consumption Tax
英國	Duty on hydrocarbon oils Non-fossil fuel obligation levy Climate Change Levy
美國	Commercial aviation fuel tax Diesel fuel tax Gas guzzler tax Gasohol tax Gasoline for use in gasohol tax Gasoline tax Non-commercial aviation fuel tax Non-commercial aviation gasoline Special motor fuels tax Compressed natural gas tax Ozone depletion tax

3. 使用/污染土地

國家	使用/污染土地
澳洲	Charge on visits to the Great Barrier Reef
捷克	Charge for removal of land from the agricultural land fund Fee for the withdrawal of forest land
丹麥	Duty on pesticides Excise duty on antibiotics and growth promoters
挪威	Tax on pesticides
瑞典	Tax on pesticides and artificial fertilisers
瑞士	Tax for remediation of contaminated sites

4. 處理廢物

國家	處理廢物
澳洲	New South Wales - Waste Levy Oil recycling levy
奧地利	Charge on municipal waste collection/treatment Waste deposit levy
比利時	Packaging charge Flanders - Tax on waste dumping and burning Environmental taxes
加拿大	Prince Edward Island - Tires Tax Quebec - Charge on municipal waste



捷克	Radioactive waste fee Waste deposition-related fee
丹麥	Duty on carrier bags made of paper, plastics, etc. Duty on certain retail containers Duty on disposable tableware Duty on electric bulbs and electric fuses Duty on tyres
芬蘭	Charge on municipal waste collection / treatment Charge on nuclear waste Chemicals registration fee Oil damage levy Oil waste levy Tax on waste Soft drinks surtax Surtax on alcoholic beverages
法國	Charge on municipal waste collection / treatment Charge on waste disposal
匈牙利	Charge on municipal waste collection / treatment Toxic waste levy Product charge on packaging materials
冰島	Hazardous waste fee Recycling charge
意大利	Charge on batteries Charge on municipal waste collection / treatment Charge on packaging
韓國	Volume-based collection fee for municipal waste Waste Deposit-Refund Waste disposal charge
荷蘭	Municipal Waste Charge Waste tax
挪威	Basic tax on non-refillable beverage containers Product tax on beverage containers Tax on final treatment of waste
波蘭	Charge on industrial waste
斯洛伐克	Charge for deposition of waste to sludge basins Local charge for management of municipal waste Product charge for recycling and waste management
瑞典	Battery fee Charge on nuclear waste Fee on imported aluminium cans Tax on waste
瑞士	Prepaid disposal fee for glass bottles Prepaid fee on batteries Prepaid fee on motor vehicle and tyre disposal
英國	Landfill tax

5. 使用天然資源

國家	使用天然資源
奧地利	Charge for tree protection Mineral oil tax

加拿大	Alberta - Charge for overcutting Alberta - Fee on animal trapping Alberta - Fee on hunting licence Quebec - Charge for forest management & research Quebec - Charge on fishing licences Quebec - Charge on hunting permits Quebec - Charge on permit for hunting with snares
捷克	Charge for withdrawal of groundwater Payments for mineral extraction Payments for use of mining space area
丹麥	Duty on certain mineral oil products Duty on raw materials Fee on fishing permit Fee on hunting licence
芬蘭	Charge on fishing licence Charge on hunting licence
德國	Duty on mineral oils
希臘	Mineral oil tax
冰島	Charge on fishing quotas
意大利	Mineral oil tax
日本	Fee for use of water in reservoirs (dams) Light oil delivery tax
韓國	Fee on natural park entrance Reforestation charge (Ecosystem Conservation Fee)
盧森堡	Mineral oil tax
墨西哥	Water effluent charges
荷蘭	Excise duty on mineral oil (other than petrol) Minerals accounting system Tax on groundwater extraction Tax on tap water
葡萄牙	Hunting and fishing permits
斯洛伐克	Excises on mineral oils
西班牙	Tax on mineral oils Tax on retail sales of certain mineral oils
瑞典	Hunting fee Mineral act charge Natural gravel tax Licence fee for exploitation of peat
瑞士	Impo ^t sur les huiles mine rales

6. 噪音

國家	噪音
澳洲	Aircraft noise charge
奧地利	Fee on hunting and fishing
匈牙利	Noise abatement levy
荷蘭	Aviation noise tax
瑞典	Noise related landing charges for airplanes
瑞士	Noise-dependent aircraft charge

7. 有效使用能源

國家	有效使用能源
丹麥	Duty on electricity
芬蘭	Strategic stockpile fee
德國	Duty on electricity
日本	Promotion of power resources development tax
荷蘭	Regulatory Energy Tax
挪威	Tax on consumption of electricity
波蘭	Excise tax on energy products
西班牙	Tax on electricity Tax on vehicle registration
瑞典	Energy tax on electricity Special tax on electrical power from nuclear power

8. 交通運輸

國家	交通運輸
澳洲	Luxury Car Tax
奧地利	Motor vehicle tax Road transport duty Safety Levy Tax on motor vehicle insurance Toll for alpine roads Vehicle registration tax Vignette for the use of highways
比利時	Road tax Eurosticker Tax on the entry into service
加拿大	Motor Vehicle Licences (Alberta, British Columbia, Manitoba, New Brunswick, Newfoundland, North West Territories, Nova Scotia, Nunavut, Ontario, Prince Edwards Island, Quebec, Saskatchewan, Yukon) Federal heavy automobile tax
捷克	Highway fee Motor vehicle entry fee Road tax (commercial)
丹麥	Duty on insurance on pleasure boats Passenger duty
芬蘭	Excise on motor cars (Car tax) Vehicle tax ("Sticker tax")
法國	Taxe a' l'essieu
德國	Motor vehicle tax
匈牙利	Tax on foreign registered vehicles Tax on motor vehicles
冰島	Excise on motor vehicles Motor vehicle tax Weight tax on diesel vehicles
愛爾蘭	Motor Vehicle Tax Vehicle Registration Tax

日本	Automobile acquisition tax Automobile tax Light motor vehicle tax Local road tax Motor vehicle tonnage tax
韓國	Acquisition tax on vehicles - local Automobile tax - local Education tax on automobile tax Registration tax on vehicles - local Special excise tax on passenger vehicles
盧森堡	Annual vehicle tax
墨西哥	Excise on new automobiles Tax on vehicle ownership
荷蘭	Car registration tax Motor vehicle duty Tax on heavy lorries
新西蘭	Motor vehicle licence fee Road user charges
挪威	Auto diesel tax Environmentally set annual tax on diesel vehicles Import tax on motor vehicles - weight part
葡萄牙	Motor vehicle tax Municipal tax on vehicles Truck tax The Circulation tax
斯洛伐克	Road tax
西班牙	Tax on motor vehicle
瑞典	Fee for scrapped cars Motor Vehicle Tax Road user charge Environmental differentiated fairway dues Excavation charge
瑞士	Motor vehicle tax (Canton de Fribourg, Canton de Gene`ve, Canton de Jura, Canton de Neucha`tel, Canton de Vaud, Canton du Tessin, Canton du Valais, Kanton Aargau, Kanton Appenzell A. Rh., Kanton Appenzell I. Rh., Kanton Basel-Landschaft, Kanton Basel-Stadt, Kanton Bern, Kanton Glarus, Kanton Graubu"nden, Kanton Luzern, Kanton Nidwalden, Kanton Obwalden, Kanton Schaffhausen, Kanton Schwyz, Kanton Solothurn, Kanton St. Gallen, Kanton Thurgau, Kanton Uri, Kanton Zu"rich, Kanton Zug Distance - and weight-based tax on heavy vehicles Motor vehicle purchase tax
土耳其	Additional Tax on Motor Vehicle Purchase Motor vehicles purchase tax Motor vehicles tax Redevance pour l'utilisation des routes nationales
英國	Air passenger duty Vehicle excise duty
美國	Heavy truck and trailers tax Highway use tax Luxury tax



參考書目



- British Glass Manufacturers' Confederation (2005)
Glass Recycling Report 2004 - towards Sustainable Development
- Dirk W. Early
Externalities
- Center for a Sustainable Economy (2001)
Environmental Tax Reform: The European Experience.
- EU
Directive 2002/96/EC of the European Parliament and of the Council
Europe's Environment: the third assessment (2003)
Study on the Economic and Environmental Implications of the Use of Environmental Taxes and Charges in the European Union and its Member States (Final Report) (2001)
- European Environment Agency, Copenhagen (1996)
Environmental Issues Series No. 1 Environmental Taxes - Implementation and Environmental Effectiveness
- Economic Planning Unit, Prime Minister's Department, Malaysia (2003)
Economic Approaches to Sustainable Development - Demonstration Project on Management of Plastic Waste (International Experience)
- HM Treasury, United Kingdom
Tax and the Environment: Using Economic Instruments (2002)
Governmental Revenues from Environmental Taxes, (2001)
- HM Customs and Excise, United Kingdom
A General Guide to Landfill Tax (2004)



- HM Revenue & Customs, United Kingdom
Landfill Tax (2005)
- Legislative Council, Hong Kong
Official Report of Proceedings (Meeting of 24th April 1957)
Official Report of Proceedings (Meeting of 1st March 1961)
Official Report of Proceedings (Meeting of 19th March 1962)
- Ministry of the Environment, Sweden (2004)
Sweden's Environmental Policy - A brief Overview
- Statistics Sweden
Environmental Taxes in Sweden - Environmental taxes as a part of environmental accounts
- Ministry of Provincial Revenue, British Columbia, Canada
Environmental Levies on Tires and Batteries (2005)
- OECD
Environmentally Related Taxes in OECD Countries - Issues and Strategies (2001)
Economic Instruments for Pollution Control and Natural Resources Management in OECD Countries: A survey (1999), Working Party on Economic and Environmental Policy Integration
Economic Instruments in Environmental Policy: Lessons from The OECD Experience and Their Relevance to Developing Economies(1994), OCED Development Centre
Environmentally related taxes: Issues and strategy (Policy Brief)(2001)
Greening Tax Mixes in OECD Countries: A Preliminary Assessment (2000)
Developing Effective Packages of Environmental Policy Instruments in Eastern Europe, Caucasus and Central Asia: Experience and Directions for Reform, Task Force for the Implementation of the Environmental Action Programme for Central and Eastern Europe (EAP) (2003)
- Greening the tax system in the Netherlands
- The Department of the Environment, Heritage and Local Government, Ireland (2004)
A Study on the Application of Economic Instruments on Specified Materials/ Products
Environmental Taxation - General Issues (TSG 03/09)
- World Bank
2005 World Development Indicators (3. Environment: Traffic and congestion)
2005 World Development Indicators (3. Environment: Air Pollution)
2005 World Development Indicators (1. World View: Size of Economy)
2005 World Development Indicators (1. World View: Key indicators for other economies)
- 台灣行政院環境保護署
綠色租稅改革—歐美環境稅的推動現況
- 環境保護署
2000年香港空氣質素
2001年香港空氣質素
2002年香港空氣質素
2003年香港空氣質素
香港固體廢物監察報告二零零四年的統計數字
香港固體廢物監察報告二零零三年的統計數字
香港固體廢物監察報告二零零二年的統計數字
香港固體廢物監察報告二零零一年的統計數字
香港固體廢物監察報告二零零零年的統計數字
香港固體廢物監察報告一九九九年的統計數字
香港固體廢物監察報告一九九八年的統計數字



香港固體廢物監察報告一九九七年的統計數字
香港固體廢物監察報告一九九六年的統計數字 (英文版)
香港固體廢物監察報告一九九五年的統計數字 (英文版)
香港固體廢物監察報告一九九三及九四年的統計數字 (英文版)
香港固體廢物監察報告一九九一及九二年的統計數字 (英文版)
香港固體廢物監察報告一九八九及九零年的統計數字 (英文版)

- 民主黨 (2000)
零一/零二年度財政預算案建議書
- 綠色和平 (2005)
綠色和平對修訂「空氣質素指標」意見書
- 立法會
- 環境事務委員會
工商業污水附加費計劃 (2001)
- 條例草案委員會文件《2003年收入條例草案》
(CB(1)1749/02-03(02))
- 香港海關
香港海關九十週年年刊2005







民主黨

九龍彌敦道776-778號恒利商業大廈四樓

電話：2397 7033 傳真：2397 8998

網址：www.dphk.org 電郵：dphk@dphk.org

