

# 立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(3) 74/07-08 號文件

檔 號 : CB(3)/M/OR  
電 話 : 2869 9205  
日 期 : 2007 年 10 月 25 日  
發 文 者 : 立法會秘書  
受 文 者 : 立法會全體議員

---

2007 年 11 月 14 日  
立法會會議

## 根據《應課稅品條例》 動議的決議案

環境局局長會在 2007 年 11 月 14 日舉行的立法會會議上，根據《應課稅品條例》動議一項決議案。現謹附上有關決議案，供議員考慮。立法會主席已指示應“按所交來的原有措辭印載”在立法會議程上。

2. 環境局局長在動議上述決議案時將會發表的演辭的中英文稿本亦一併附上。

立法會秘書

( 林鄭寶玲女士代行 )

連附件

《應課稅品條例》

---

**決議**

(根據《應課稅品條例》(第 109 章)第 4(2)條)

---

議決修訂《應課稅品條例》(第 109 章)附表 1 第 III 部 —

(a) 在第 1 段中 —

(i) 廢除“除第 1A 段另有規定外，”；

(ii) 在“碳氫油”之後加入“(超低含硫量柴油及歐盟 V 期柴油除外)”；

(b) 加入 —

“1B. 歐盟 V 期柴油須按下列稅率繳稅 —

(a) 由 2007 年 12 月 1 日至 2009 年 11 月 30 日(包括首尾兩天)，每升稅率為\$0.56；及

(b) 由 2009 年 12 月 1 日起，每升稅率為\$2.89。”；

(c) 廢除 —

**“註：** 在本部中，在“ISO”之後附有編號者(“ISO 編號”)指通常以該 ISO 編號為名稱的國際標準化組織的測試程序。”；

(d) 加入 —

“6. 就第 1B 段而言，“歐盟 V 期柴油”(Euro V diesel)指符合以下所有規格的輕質柴油 —

- (a) (按 ISO 20884 測定)含硫不多於 10.0 毫克/公斤；
- (b) (按 ISO 5165 測定)十六烷值不低於 51.0；
- (c) (按 ISO 4264 測定)十六烷指數不低於 46.0；
- (d) (按 ISO 3104 測定)在攝氏 40 度時，黏度不低於 2.00 平方毫米/秒，亦不高於 4.50 平方毫米/秒；
- (e) (按 IP 391 測定)以質量計，含多環芳香族碳氫化合物不多於 11%；
- (f) (按 ISO 3405 測定)95%餾出溫度不高於攝氏 360 度；
- (g) (按 ISO 3405 測定)以容量計，在攝氏 250 度時，蒸餾回收率低於 65%；
- (h) (按 ISO 3405 測定)以容量計，在攝氏 350 度時，蒸餾回收率不低於 85%；

- (i) (按 ISO 3675 測定)在攝氏 15 度時，密度不低於 0.820 公斤/升，亦不高於 0.845 公斤/升；
- (j) (按 ISO 2719 測定)閃點在攝氏 55 度以上；
- (k) (按 ISO 10370 測定 10%蒸餘物)以質量計，含殘炭不多於 0.30%；
- (l) (按 ISO 6245 測定)以質量計，含灰份不多於 0.01%；
- (m) (按 ISO 12937 測定)含水份不多於 200 毫克/公斤；
- (n) (按 ISO 12662 測定)含總雜質不多於 24 毫克/公升；
- (o) (按 ISO 2160 測定)銅片腐蝕度(以攝氏 50 度及為時 3 小時計)為 1 級；
- (p) (按 ISO 12205 測定)氧化穩定性不高於 25 克/立方米；及
- (q) (按 ISO 12156-1 測定)潤滑性為經修正磨痕直徑(wsd 1.4)不多於 460 微米(攝氏 60 度)。

**註：** 在本部中 —

“IP” 附有數目字者(“IP 編號”)指通常以該 IP 編號為名稱的石油研究所的測試程序；

“ISO” 附有數目字者(“ISO 編號”)指通常以該 ISO 編號為名稱的國際標準化組織的測試程序；

“黏度”(viscosity)指按 ISO 3104 測定的柴油黏度。”。

擬稿

環境局局長發言稿

二零零七年十一月十四日的立法會會議上  
動議根據《應課稅品條例》訂定  
歐盟 V 期柴油優惠稅率的決議案

主席女士：

我動議通過議程所印載，以我名義提出的決議案。該決議案的目的，是根據《應課稅品條例》，為符合歐盟 V 期標準的柴油（簡稱歐盟 V 期柴油）訂立優惠稅率，從而提供經濟誘因，鼓勵本地市場盡早提供這種較環保的燃油。

2. 特區政府一直致力改善香港的空氣質素。現時，柴油車輛是路邊空氣污染的主要來源 - 各類車輛排放的廢氣中有 96%的可吸入微粒、88%的氮氧化物和 66%的二氧化硫都是來自柴油車輛。

3. 為了持續減少車輛廢氣排放，我們一貫的政策是盡

## 擬稿

可能引入和推廣使用更清潔的燃料。相比現時法定車用柴油規格的超低硫柴油，歐盟 V 期柴油的含硫量少 80%，因此可幫助現有的柴油車輛減少排放 80% 的二氧化硫和 0.5% 的粒子。將來歐盟 V 期柴油車輛同時使用歐盟 V 期柴油，更會比歐盟 IV 型柴油車輛使用超低硫柴油少排放 30% 至 40% 的氮氧化物。對於重量不超過 3.5 噸的柴油車輛，其粒子排放量更可減少達 80%。

4. 考慮到歐盟 V 期柴油對環境所帶來的好處，在亞洲國家中日本已早於本年一月把它訂為法定車用柴油的基本要求。歐盟亦決定將於二零零九年一月開始把歐盟 V 期柴油定為法定車用柴油標準，並於同年九月開始分階段推行歐盟 V 期新登記車輛廢氣排放標準。我們亦計劃與歐盟同步實施相同的新標準。

5. 現時本港的燃油供應商如提供車用歐盟 V 期柴油，其優惠稅率和超低硫柴油同樣為每公升 \$1.11。為鼓勵燃油供應商盡早提供歐盟 V 期柴油及柴油車輛的車主加快轉用這種較環保的燃油，以持續改善路邊空氣質素，我們建議由本年

## 擬稿

十二月一日起，把歐盟 V 期柴油的優惠稅率減至每公升 \$0.56，為期兩年。環保署亦已與油公司跟進，鼓勵油公司將稅務減免反映在歐盟柴油 V 期的定價上，以惠及市民及業界。在二零零九年訂定歐盟 V 期柴油為法定車用柴油規格之前，我們會檢討這項稅務優惠安排。

6. 在座各位議員，我希望你們支持這項決議案，以進一步改善香港的空氣質素。多謝主席女士。

環境保護署

二零零七年十月