

**《1999 年收入條例草案》委員會
當局對委員於一九九九年五月十三日會議上
表示關注的事項的回應**

延遲繳交印花稅直至有關交易完成

就要求公司買家在申請延期繳付住宅物業買賣協議印花稅時須提供銀行承諾書的理據的資料文件載於附件 A。

附件 A

調整印花稅稅率

過去三個財政年度已蓋印花的物業轉讓文件的物業價格分類、各價格分類的物業轉讓數目的分佈及從價印花稅收入總數的分析，詳情見附件 B。附件亦列出以樓宇類別作分析的數字。

附件 B

從附件 B 可見，1998-99 年的印花稅收入比對 1997-98 年的為少，主要由於物業價格下降及交易數目減少。由於這兩種情況同時發生，因此不可能準確地估計這兩種情況對印花稅收入的影響程度。儘管如此，我們就該兩種情況的個別影響作出的評估，詳情見附件 C。簡括來說，1998-99 年的物業交易印花稅總收入比對 1997-98 年減少 109 億元。我們估計其中約有 40 億元是由於成交量減少，另外因物業價格下降而少收的稅款估計為 69 億元。

附件 C

雖然現建議提高價值 3 百萬元以上物業的印花稅稅率，但一項在 1999 年 4 月 1 日成交的物業交易的應繳印花稅額實際上仍較在 1998 年 4 月 1 日進行同一物業交易的為低。這主要是由於物業價格在過去一年的整體下調。根據差餉物業估價署所編製的「特選住宅樓盤價格指數」，小型（70 平方米以下）和中型（70-99.9 平方米）物業價格指數由 1998 年 4 月 1 日的 125.4 點在一年後下降至 92.6 點，而大型（100 平方米或以上）物業價格

附件 D

指數在同期間亦由 137.4 點下降至 98.3 點。根據上述指數，我們在附件 D 列出三項物業交易，其物業價格均在建議增加印花稅稅率的價格類別內。該附表顯示雖然稅率增加，但每宗個案須付的印花稅仍有所減少（減幅由 6,713 元至 35,694 元）。

我們亦再次強調，增加價值為 3 百萬以上樓宇的印花稅稅率的建議是一項增加收入的措施。我們估計該措施在 1999-2000 財政年度帶來的額外收入為 12 億元。我們經過小心考慮及選擇，才建議在財政預算案的各項增加收入措施（包括增加印花稅稅率的建議），以求對社會的影響盡量減至最低。若以另一方法增加收入，即擴闊稅基，只會令更多市民受到影響。

增加路邊泊車錶收費

- (c) 增加路邊泊車錶收費的建議，其主要目的是增加政府收入。此外，建議的增加亦有助政府達至維持路邊停車位有百分之十五空置率的目標。路邊泊車錶收費增加後，駕車人士為盡量減低泊車費用，應會縮短其車輛停泊在路邊泊車位的時間，此舉可騰出泊車位予其他駕車人士使用。此外，駕車人士對路邊泊車位的需求或會減低，以令有更多的空置泊車位。

有關限制汽車使用路邊泊車位的最長泊車時間，《道路交通（泊車）規例》（第 374 章，附屬法例）其實是有所規定的。規例的第 8 條訂明同一車輛連續停泊在一個路邊泊車位超過 24 小時是屬違法的。「泊車工作小組」（一跨部門的工作小組）曾經考慮應否將有關時限縮短。工作小組認為有關建議需要大量人手進行執行工作，因而決定不接納有關建議。此外，運輸署的一項調查亦顯示，使用在繁忙地區設有泊車錶的路邊泊車位的大部分車輛的停車時間均不太長。盡管如此，工作小

組仍是會留意駕車人士對泊車位的需求，並會在適當時候再檢討有關建議的可行性。

增加隧道收費

- (d) 目前政府自海底隧道的收入來源分兩部分：專利稅及隧道使用稅。在 1998-99 年度來自專利稅的收入為 4 千 7 百萬元，而得自隧道使用稅的收入為 1 億 9 千 6 百萬元，即共 2 億 4 千 3 百萬元。在海底隧道的擁有權轉交政府後，和計及增加部分車輛的收費，我們估計政府得自海底隧道的總收入為 6 億 9 千 5 百萬元。但是，政府同時亦需就管理該隧道而有額外開支。
- (e) 正如在前數次的會議中及在提交條例草案委員會的文件中解釋，增加路邊泊車錶收費和海底隧道及獅子山隧道的隧道收費的建議是增加收入的措施。除增加收入外，有關的措施亦會幫助政府達到一些交通管理的目的。這些措施對交通管理的正面影響在政府就 1999 年 5 月 4 日會議的回應中的(c)及(d)項詳述。

至於何俊仁議員就海底隧道的收費及路邊泊車錶的收費的建議修訂，我們並不認為有客觀的理據支持有關建議。但是，該些修訂除會影響估計的額外收入外，亦會對交通管理造成影響。政府對海底隧道收費的增加建議可幫助該隧道將交通流量轉至另外兩條的過海隧道，因而改善海底隧道附近的交通擠塞情況。目前，西區海底隧道及東區海底隧道的交通流量是容許該兩條隧道容納由海底隧道分流的交通流量。計及海底隧道及東區海底隧道的位置，建議將海底隧道的私家車收費訂為 15 元，即與東區海底隧道看齊，不但不能改善將海底隧道的部分流量轉至東區海底隧，而且會令海底隧道的交通更為擠塞。

至於將西區海底隧道的私家車收費由 30 元減至 15 元的建議，西區海底隧道公司過往亦曾考慮，但最後並沒有接納有關建議。事實上，收取較法定水平為低的隧道收費純粹是西區海底隧道公司的一項商業決定。

關於政府建議增加路邊泊車錶收費的建議，有關增幅的實際效果是將路邊泊車錶的最高收費由每小時 8 元增加至 16 元，新的最高收費水平仍較非路邊停車場的收費為低。事實上，並非所有的泊車錶收費是在最高收費水平，現時約有 3 000 個泊車錶的收費會由每小時 4 元增加至 8 元，這些泊車錶是位於不同地區供不同車輛使用的泊車位。此外，於午夜至早上 8 時使用路邊泊車位是不用繳費的。何俊仁議員建議將最高收費由每 15 分鐘 4 元減至 3 元的修訂不單會令政府的額外收入減少，而且會減低政府建議的收費增幅對交通管理目的的正面影響。

增加黑煙車輛定額罰款

- (f) 有關改善空氣質素計劃、政府建議增加黑煙車輛定額罰款的計劃及政府對陸恭蕙議員提出把黑煙車輛的定額罰款增加至 5,000 元的修訂建議的立場的背景資料文件載於附件 E。

附件 E

庫務局

FIN CR 7/2201/98

1999 年 5 月

延期繳付住宅物業買賣協議印花稅

目的

此文件列出要求公司買家在申請延期繳付住宅物業買賣協議印花稅時須提供銀行承諾書的理據。

背景

2. 在 1999 年 4 月 1 日前，一份住宅物業買賣協議在簽立後不久便須繳付印花稅。若一項協議的印花稅未有清繳，則該協議將不獲土地註冊處接受登記。在這情況下，負責處理該買賣協議的律師是有責任確保該協議須加蓋適當印花及在土地註冊處登記，以保障買方的權益。

3. 《1999 年收入條例草案》建議的措施是使買賣協議的印花稅可延遲至交易完成或該物業轉售後才須繳付。根據該建議，一份住宅物業買賣協議如果有稅務局的簽註，顯示批准延期，則該協議可以在土地註冊處登記。這項放寬註冊的規定，使買方仍然就其物業（有關協議並未加蓋印花）的優先權益獲得保障。此安排亦可能減低處理有關交易時律師必須確保到期繳稅的協議已加蓋適當印花的要求，特別是對確認人轉售物業而簽署的有關確認人買賣協議而言。

4. 雖然稅務局可以循民事程序追討印花稅，但政府擔心延期繳交印花稅的措施可能被物業投機者濫用，利用空殼公司逃避印花稅。投機者可在成功賣出物業後放棄原先持有該物業的公司又或將該公司清盤。稅務局在得悉有關物業的買賣後會進行追討印花稅的工作，但由於有關的公司已不存在及並無資產，追討的工作極可能是沒有結果的。因此，我們認為有需要在公司買家申請延期繳付買賣協議的印花稅時要求提供銀行承諾書作為擔保。

5. 在 1999 年 5 月 13 日的會議上，條例草案委員會的部分會委員認為承辦轉易契的律師在物業轉易契簽立前仍有責任確定所有有關該物業的中間轉售協議均已加蓋印花。因此，他們質疑有關公司買家在申請延期繳付印花稅

時須先提供銀行承諾書的要求是否有需要。他們同時要求政府提供統計資料以證明公司買家拖欠印花稅的情況。

統計資料的證明

6. 由於在一份住宅物業買賣協議是須繳付印花稅後才可在土地註冊處登記，因此，在絕大部分的情況下是不會有機會拖欠印花稅的。故此，我們不能提供直接的證據以推論公司買家欠付印花稅的情況。

7. 但下述統計數字顯示政府的憂慮不是沒有根據的 -

(a) 就補加印花稅的個案而言，即稅務局由於有關物業的市值高於交易價（就此交易價計算的印花稅已獲清繳）而須追討的補加印花稅，在截至 1999 年 5 月 21 日止，共有 32,200,000 元欠稅。其中 20,500,000 元（或 64%）的欠稅人為公司買家。

(b) 在 1997-98 年中應收的利得稅中，在截至 1999 年 3 月 31 日止仍有 22 億元的欠稅（已扣除由於等待反對結果而暫緩的稅款），此數字包括一些涉及物業買賣活動的公司所拖欠的 5.4 億元（亦已扣除反對個案）。此等涉及物業買賣活動的公司共佔總欠稅額的 25%。換句話說，物業買賣公司欠稅佔所有公司欠稅總額的 36%（即 14.9 億元）。

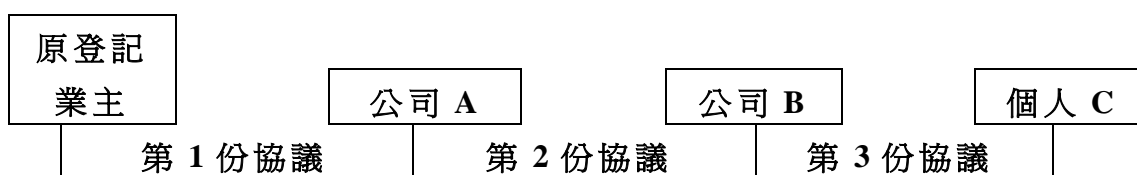
(c) 在有需要時，稅務局是會反對取消公司註冊的申請，理由是有關公司仍有欠稅。最近稅務局對這些個案作出分析。在 1 037 宗被審查的反對取消註冊個案中，其中 72% 涉及物業買賣公司（共 747 宗個案其欠稅總額超過 1.72 億元）。

8. 上述數字清楚顯示物業買賣公司的欠稅率甚高。雖然徵收利得稅的機制與印花稅的有所不同，但公司欠繳利得稅的情況清楚反映容許公司買家延期繳交印花稅的潛在問題。政府憂慮在實施延期繳交印花稅的安排後，稅務局向公司確認人徵收在物業轉售後的確認人協議印花稅

時，會面臨同樣困難。物業投機者可以利用空殼公司（或在海外註冊的公司）來逃避投機活動中應繳的印花稅，因而破壞了以打擊投機活動而設的徵收住宅物業買賣協議印花稅安排的目的。

中間確認人協議的加蓋印花

9. 在目前法例下，並未有規定律師在涉及同一物業有一連串轉售交易的情況下，必須在物業正式轉名前確定所有買賣協議均加蓋適當印花。下述例子可說明有關情況 -



轉易契加蓋印花的規定

10. 上述的例子中，根據《印花稅條例》附表 1 第 1(1A)類的規定，三份買賣協議均須個別繳付印花稅。但在物業轉名並簽署一份依循第 3 份協議的轉易契時，如該第 3 份協議已加蓋印花，則根據第 29D(2)(a)條的規定，該轉易契祇須繳付定額印花稅\$100。承辦該轉易契的律師並不需要確定所有三份協議均加蓋適當印花後，才可為轉易契加蓋定額印花。以此方式加蓋印花後，轉易契便可以在土地註冊處註冊及在法律程序中被接受為證據。因此，承辦轉易契的律師是沒有直接的責任確保在物業轉名前其他所有協議均已加蓋印花。

土地業權方面的考慮

11. 由於物業買賣協議本身不是一份物業業權的契據，因此已加蓋印花及註冊的轉易契已經足以證明買方的業權。祇要承辦轉易契的律師能確定轉易契是依循最後一份轉售協議而簽立，並已加蓋印花及註冊，該律師是沒有責任要確定先前其他所有轉售協議均已加蓋印花，才得以確保最後買家在該物業中的業權或利益。

賣方可能承擔的印花稅責任

12. 承辦轉易契的律師亦可能關注到，雖然買賣雙方協議由買方負責繳付印花稅，但根據法例賣方仍有印花稅責任。事實上，由於賣方有可能被稅務局追討印花稅欠款是一項固有的風險，作為一名謹慎的律師為保障賣方利益起見，他會要求第 1 份協議必須加蓋印花。雖然如此，在上述例子中，第 2 份協議是由兩位確認人所訂立的，所以賣方及最後買家均沒有責任繳付第 2 份協議的印花稅。在這情況下，承辦轉易契的律師沒有理由堅持所有中間的買賣協議須加蓋印花。

轉售物業的其他方式

13. 除上述所分析的正式轉售個案外，投機者可以受益人為次購買人的提名書的方式轉售物業，或者安排取消原本由賣方和確認人簽立的協議，並以一份由賣方和經確認人介紹的次購買人簽立的新協議來取代。在這些情況下，承辦轉易契的律師在安排物業轉名前，明顯沒有責任去確定確認人協議（已被取消或受提名書所規限）已加蓋適當印花。

結論

14. 從上述的分析可見，涉及物業交易的公司是有相當高的欠稅率。此外，現時是沒有嚴格規定承辦轉易契的律師必須在物業轉名前，確定所有中間轉售協議須加蓋適當印花，而有關律師亦無必要作出有關確定。建議延期徵收印花稅的措施是會令物業炒賣人士使用空殼公司以逃避繳付印花稅的安排會成為一個潛在問題，因此，我們認為要求公司買家在申請延期繳付買賣協議印花稅時須提供銀行承諾書的規定是一項保障收入的**必須**規定。

庫務局

FIN CR 7/2201/98

1999 年 5 月

第 4 頁

所有物業交易印花稅收入分析
1996-97, 1997-98 及 1998-99年度

買價類別		1.4.1996 至 31.3.1997		1.4.1997 至 31.3.1998		1.4.1998 至 31.3.1999	
由	至	文件數目	印花稅 (佰萬元)	文件數目	印花稅 (佰萬元)	文件數目	印花稅 (佰萬元)
0	1,000,000	36,534	86	33,743	3	52,281	5
1,000,001	2,000,000	72,698	1,202	56,701	620	49,571	542
2,000,001	3,000,000	36,181	1,516	37,364	1,307	26,933	937
3,000,001	4,000,000	19,746	1,536	23,946	1,592	12,429	843
4,000,001	6,000,000	18,235	2,431	25,602	3,279	8,566	1,087
6,000,001	10,000,000	11,973	2,474	16,098	3,266	4,449	927
10,000,000	及以上	8,297	5,570	10,831	7,062	2,776	1,789
應繳印花稅買賣協議及轉易契的首次繳付印花稅收入總額		203,666	14,816	204,285	17,130	157,005	6,131
加：定額及因重估樓價或其他情況加徵的印花稅收入（無明細表）		-	243	-	148	-	204
物業交易印花稅收入總額		203,666	15,059	204,285	17,278	157,005	6,335

按物業類別分類

住宅物業	165,773	12,783	153,166	14,085	94,639	5,032
居屋計劃物業	12,654		15,203		41,211	
非住宅物業	25,239	2,276	35,916	3,193	21,155	1,303
總額	203,666	15,059	204,285	17,278	157,005	6,335

1998-99 年物業交易印花稅減少分析

A. 估計由於物業價交易數目減少引至

1997-98 年為 204,285 宗交易加蓋印花的總收入（見附件 B） 172.78 億元

假設價格不變，因為成交量減少，由 204 285 宗下降至 1998-99 年的 157 005 宗，而引至的收入減少應為：

39.99 億元

$172.78 \text{ 億元} \times (204\,285 - 157\,005) / 204\,285$

約 40 億元

B. 估計由於物業價格下降引至

1998-99 年扣除成交量收縮的影響後的估計收入應為：

（ 172.78 億元 - 40 億元 ）

132.78 億元

減：

1998-99 年由物業交易所獲得實際收入

63.35 億元

由於價格下降而引至 1998-99 年收入減少

69.43 億元

建議印花稅率調整的影響

	小型單位 (70 m ² 以下)		中型單位 (70 m ² - 99.9 m ²)		大型單位 (100 m ² 或以上)	
	在 1.4.98	在 1.4.99	在 1.4.98	在 1.4.99	在 1.4.98	在 1.4.99
物業價格指數 ^{註 A}	125.4	92.6	125.4	92.6	137.4	98.3
物業買價	\$4,000,000	\$2,953,700	\$6,000,000	\$4,430,600	\$10,000,000	\$7,154,300
印花稅率	2%	1.5%	2.75%	3%	2.75%	3.75%
應繳印花稅	\$80,000	\$44,306	\$165,000	\$132,918	\$275,000	\$268,287
節省印花稅		<u>\$35,694</u>		<u>\$32,082</u>		<u>\$6,713</u>

註 A : 有關物業價格指數是由差餉物業估價署根據在每一個地區揀選一些有代表性的住宅樓盤編製而成（即「特選住宅樓盤價格指數」）。1999年4月1日的指數是暫定的。指數的基準是將1995年定為100。

一九九九年五月二十七日

參考文件

立法會

《1999 年收入條例草案》委員會

增加黑煙車輛的定額罰款

引言

因應一九九九年五月十三日，立法會《1999 年收入條例草案》委員會的討論，本文件提供下列資料供議員參考：

- (a) 改善空氣質素計劃；
- (b) 政府建議增加黑煙車輛定額罰款的計劃；以及
- (c) 政府對陸恭蕙議員提出把黑煙車輛的定額罰款增加至 5,000 元這項修訂建議的立場。

改善空氣質素計劃

2. 政府已經在《空氣污染管制條例》（第 22 章）所規定的範圍內，實施了一系列減低空氣污染的措施，以推行改善空氣質素計劃。該計劃涵蓋以下幾個主要部分，以處理不同源頭的空氣污染：

- (a) **工業污染物的排放**：引致污染的主要工業程序受到嚴格的發牌管制。工業經營者必須遵守嚴格的污染物排放標準，並須採取最切實可行的污染物排放管制措施。建造煙囪及火

爐時，亦須在設計上先獲得批准，以期盡量減低對鄰近地方空氣質素的影響；

- (b) **潔淨燃料策略**：這項策略旨在規定有關人士使用最潔淨的燃料，以盡量減少在燃燒過程中所排放的空氣污染物。我們已從一九九零年起，禁止使用含硫量高的工業用燃料。自一九九五年起，政府逐步降低汽車用柴油的含硫量。於一九九一年，政府引入無鉛汽油，並在一九九九年四月禁止使用含鉛汽油；
- (c) **建築塵埃**：政府於一九九七年開始實施管制，規定承建商採取特定的塵埃抑制措施，個別建築地盤的塵埃排放減幅達八成；以及
- (d) **車輛廢氣**：應付這個問題的策略，是尋求以其他較潔淨燃料的車輛，以代替柴油車輛；在切實可行的時候，香港會實施最嚴格的車輛廢氣排放及燃料標準；加強對車輛廢氣排放檢驗；對排放黑煙車輛採取執法行動，以及加強有關妥善保養車輛的教育及宣傳工作。

3. 雖然，我們在其他方面取得顯著的成果，但是從控制車輛廢氣排放措施所得的成效，卻被不斷增加的車輛數目所抵銷。為了解決這個問題，我們正循短期、中期及長期的方向採取行動。

4. **短期**來說，我們將專注推行更多減低現有車輛污染環境的措施。自去年十月以來，我們已經完成的工作如下：

- (a) 取締使用含鉛汽油；
- (b) 引入手提式煙度計；
- (c) 加強對付使用非法燃油及黑煙車輛的執法行動；

- (d) 在油站引進氣體回收系統；以及
 - (e) 開始將巴士路線改道及重新調配巴士站，以減低擠塞情況。
在繁忙時間，中區每小時巴士的停站次數，已因此減少約 1
100 次，而這項計劃亦已擴展至灣仔。
5. 我們在九月份將在所有輕型柴油車輛測試中心引入新的測試儀器。
6. 中期來說，我們正要求車輛遵守更完善的排放廢氣和引擎的標準。自去年十月以來，我們已進行了下列工作：
- (a) 正在制定電單車和輕型柴油車輛的新標準；
 - (b) 建議對汽油車輛的蒸發排放物實施管制；
 - (c) 待市場上推出符合更高標準的車輛後，我們定會制定更為嚴格的標準；
 - (d) 政府已經與有關人士合力為石油氣車輛提供配套設施，讓所有新的士在 2000 年底開始都改用石油氣；以及
 - (e) 我們會與公共小巴商會研究展開石油氣小巴試驗計劃的可行性。
7. 長遠來說，我們正在發展不佔路面的運輸網絡，並且研究如何引進使用新科技而排放廢氣量極低的車輛。到二零零四年，本港的鐵路網絡擴展幅度達到 40%，進一步擴展鐵路系統的研究，也正在進行。燃料電池引擎、電動車輛及另類燃油（例如壓縮天然氣體）也全在研究之列。

建議增加黑煙車輛的定額罰款

8. 車輛如保養欠佳，排放的污染物可以高達保養良好車輛的十倍。柴油車輛保養欠佳最明顯的現象就是車輛會排放黑煙。根據《定額罰款（刑事訴訟）條例》（第 240 章），車輛如排放過量黑煙或可見氣體，便屬表列罪行。現時的固定罰款額為 450 元，是於一九九四年六月釐定的。根據《1999 年收入條例草案》，政府為令定額罰款按照通貨膨脹調整，以維持阻嚇作用，建議提高各項定額罰款，包括把黑煙車輛的固定罰款額提高至 570 元。維持立法機關先前通過對有關罪行的阻嚇作用，是合理不過的。不過，應否進一步增加排放黑煙或可見氣體的刑罰是另外一個議題。

9. 一九九四年，黑煙車輛的固定罰款額由 280 元提高至 450 元。隨後，向當局檢舉的黑煙車輛數目便大幅減少（由一九九四年的 67 551 部減至一九九五年 51 635 部，到了一九九六年，更下跌至 44 665 部）。不過，自此之後，向當局檢舉的黑煙車輛數字又再逐漸上升（由一九九七年的 40 536 部增加至一九九八年的 46 802 部）。

10. 環境保護署正加強實施黑煙車輛管制計劃，以促使黑煙車輛獲得妥善的修理。我們會在夏季以後，開始對排放黑煙的輕型車輛進行先進的黑煙測試；並於明年規定排放黑煙的重型車輛接受測試。這些測試能更清楚顯示車輛排放黑煙的情況，可以更有效地查出保養欠妥的車輛，最終達到改善保養車輛水平的目標。

11. 警方亦正加強執法行動，使用手提式煙度計，檢查車輛的黑煙排放量。這是一個更有效和客觀的執法途徑。

12. 雖然，我們預期新的測試和執法儀器會加強阻嚇作用，但這並未足以使罪行的情況降低至公眾的期望。我們曾承諾在一九九九至二零零零年的立法年度引入有關法例，增加黑煙車輛的定額罰款。我們現正研究和討論黑煙車輛定額罰款除了按通脹調整外，還應增加多少的問題。我們打算在立法會夏季休會後，向有關委員會提

交建議。我們在作出建議前，會考慮到社會各界的意見。

陸恭蕙議員的修訂建議

13. 陸恭蕙議員就其修訂建議，在一九九九年五月十三日的立法會法案委員會會議上提交了資料摘要，當中有兩點須予澄清。關於摘要的第二點，我們要指出，雖然被環境保護署要求接受黑煙測試的車輛毋須繳交罰款，但每次都須繳交 310 元的測試費。此外，車輛牌照會否被吊銷並非根據黑煙測試失敗的次數來決定。根據我們的規定，遭檢舉的黑煙車輛必須在 14 天內在指定的車輛廢氣測試中心通過黑煙測試。如不通過測試，車輛牌照便會被吊銷。在 14 天指定期限內，車輛是可以不限次數接受測試的。

14. 對於陸恭蕙議員所建議的黑煙車輛定額罰款，我們認為任何建議的罰款額，均須與違例事項的性質相稱，而相對於其他固定罰款額來說，也是適當的。此外，還須得到大眾的贊同。我們亦相信增加某項罰款的建議，與維持立法機關較早前訂下罰款真正幣值的一般調整，應視作不同的工作。

規劃環境地政局及庫務局
一九九九年五月