

立法會參考資料摘要

《應課稅品條例》(第 109 章)

立法會決議案

引言

環境食物局局長已發出知會，於二零零零年六月二十六日立法會會議上動議通過附件所載的決議案。這項根據《應課稅品條例》(第 109 章)第 4 條制定的決議案，旨在為超低含硫量柴油(低硫柴油)訂立優惠稅率，從而提供財政誘因，鼓勵柴油車司機改用這種較環保的柴油。

背景和論據

2. 在本港車輛排放的可吸入微粒和氧化氮中，分別有 98%和約 80%來自柴油車。可吸入微粒和氧化氮處於偏高水平，可引發呼吸系統疾病，和令肺疾病如哮喘、支氣管炎和肺氣腫等的病情惡化。
3. 為了控制汽車所造成的空氣污染，政府的政策是對新登記車輛的廢氣排放實施最嚴格的規管，以及採用可供應本港使用的優質燃料。
4. 低硫柴油的含硫量不超過 0.005%，比現時市面所售一般車用柴油低 10 倍。汽車使用低硫柴油後，視乎其行駛狀況，其排放的可吸入微粒可減少 10%至 30%。柴油車在交通繁忙時段且行且停的行駛情況下，使用低硫柴油的環保效益會比車速穩定時更大。此外，使用低硫柴油亦可使汽車排放的氧化氮減少大約 5%。我們估計，假如本港的柴油車輛全部轉用低硫柴油，則整體車輛排放的可吸入懸浮粒子會減少大約 15%。
5. 現時多個歐洲國家，包括英國、瑞典、法國、丹麥和挪威，都有使用低硫柴油。這些國家之中有部分利用稅務優惠來鼓勵柴油車轉用低硫柴油，並已取得理想成效。我們建議本港跟隨這個做法。

建議

6. 我們建議為低硫柴油制定一個恰當水平的優惠稅率，令低硫柴油在零售價格方面可與一般車用柴油競爭。我們的目標，是鼓勵車輛棄用一般車用柴油，而轉用低硫柴油。但與此同時，我們不應把低硫柴油的稅率訂於過低的水平，以免因而引致燃料耗用量增加。此外，我們亦須緊記，儘管低硫柴油較一般車用柴油環保，但使用低硫柴油的車輛仍會產生污染物，引致空氣污染問題，即使情況不如使用一般車用柴油那麼嚴重。

7. 香港會是亞洲區內率先大規模引入低硫柴油供車輛使用的都市。由於現時亞洲區內並沒有煉油廠生產低硫柴油，本港的油公司初期須從歐洲輸入這類柴油。我們從本港數家大型油公司取得的資料顯示，低硫柴油的進口價格較一般車用柴油的價格昂貴，每公升約高出 0.8 元。一家歐洲的低硫柴油主要供應商表示，當亞洲區的煉油廠開始生產低硫柴油，運費會變得平宜而令這類柴油的進口價格下降。不過，該供應商指出，這種情況可能要在大約一年後才會出現，屆時本港將建立起對低硫柴油的需求，因而增加在亞洲區生產這類新燃料的可行性。油公司和燃油供應商估計要把低硫柴油輸入香港，約需時六個月。油公司已同意，把稅率的優惠全部轉給顧客。

8. 現時，輕柴油包括低硫柴油的稅率是每公升 2 元，但當局會根據《2000 年收入(第 2 號)條例》第 2 條，從二零零一年一月一日起把稅率回復到以往每公升 2.89 元的水平。我們建議由二零零一年一月一日起，把低硫柴油的優惠稅率訂為每公升 2 元，而屆時一般車用柴油的稅率則會回復到每公升 2.89 元。該每公升 0.89 元的稅項差額，將可全部或局部抵銷低硫柴油比一般車用柴油高出的價格，但這要視乎低硫柴油的實質進口價格而定。我們相信，該稅率優惠會鼓勵柴油車迅速轉用較環保的低硫柴油。

9. 我們亦建議每公升低硫柴油 2 元的優惠稅率應維持十二個月，即由二零零一年一月一日至十二月三十一日。這可讓我們在二零零二年時，能因應低硫柴油的進口價格變化而決定是否維持或修訂低硫柴油的優惠稅率。我們屆時會因應所需的轉變而提出新的決議案。

決議案

10. 條例第 4(2)條訂明，立法會可藉決議修訂附表 1，對任何類別的應課稅品徵稅。本文所述的決議案修訂條例附表 1 第 III 部，把低硫柴油於二零零一年一月一日至十二月三十一日(首尾兩日包括在內)

期間的稅率訂為每公升 2 元，由二零零二年一月一日起的稅率則會與一般車用柴油相同。可是，正如上文第 9 段所述，我們會在二零零二年一月一日前檢討當時的情況，並在需要時提出另一項決議案，由二零零二年一月一日起把低硫柴油的稅率重新修訂。另外，本文所述的決議案亦就條例附表 1 作出另一項修訂，把低硫柴油的技術規格納入該附表第 III 部。

公眾諮詢

11. 香港汽車商會和各家油公司均支持引入低硫柴油。立法會議員和運輸業亦促請政府盡快引入低硫柴油。本港市民亦普遍歡迎引入低硫柴油，因為此舉有助改善本港的空氣質素。

對《基本法》的影響

12. 律政司認為，建議的修訂並不抵觸《基本法》。

對人權的影響

13. 律政司認為，建議的修訂對人權並無影響。

對條例的約束力

14. 有關修訂不會影響條例的現有約束力。

對財政和人手的影響

15. 如低硫柴油的優惠稅率建議獲得通過，在二零零一年一月一日至十二月三十一日期間，每售出 1 公升低硫柴油會令政府減少 0.89 元稅款。一九九九年在本港出售的已完稅柴油為 6.84 億公升，由此類推，假設有關係的稅率差額能導致所有柴油車輛在極短時間內轉用低硫柴油，我們估計這十二個月期間的稅收損失大約為 6.08 億元。

16. 有關建議對人手並無影響。

對經濟的影響

17. 有關建議雖然會令稅收減少，但推行這建議與及政府全面改善空氣質素計劃內的其他措施，將會對在本港居住和工作的所有人士帶

來不可計量的經濟利益，其中包括減少空氣污染所導致的醫療開支和生產力損失。

立法程序時間表

18. 環境食物局局長將於二零零零年六月二十六日在立法會動議通過有關決議案。該決議案如獲通過，低硫柴油的建議稅率，即每公升2元，將由二零零一年一月一日生效。

宣傳安排

19. 有關的新聞稿將於二零零零年六月十日發布，我們會安排發言人解答傳媒問題。

查詢

20. 如對本資料摘要有任何查詢，請與環境食物局首席助理局長(C)陳偉基先生(電話：2136 3309)聯絡。

環境食物局
二零零零年六月

《應課稅品條例》

決議

(根據《應課稅品條例》(第 109 章)第 4(2)條)

議決將《應課稅品條例》附表 1 第 III 部修訂 —

(a) 在第 1 段中，在“碳氫油”之前加入“除第 1A 段另有規定外，”；

(b) 加入 —

“1A. 超低含硫量柴油須按下列稅率繳稅 —

(a) 由 2001 年 1 月 1 日至
2001 年 12 月 31 日(包括
首尾兩天)，每升稅率為
\$2.00；及

(b) 由 2002 年 1 月 1 日起，
每升稅率為 \$2.89。”；

(c) 加入 —

“5. 就第 1A 段而言，“超低含硫量柴油”
(ultra low sulphur diesel)指符合以下所有
規格的輕質柴油 —

(a) (按 ISO 14596 測定)以重
量計，含硫不多於
0.005%；

- (b) (按 ISO 5165 測定)十六烷值不小於 51.0；
- (c) (按 ISO 3104 測定)在攝氏 40 度時，黏度不小於 2.00 平方毫米/秒，亦不大於 4.50 平方毫米/秒；
- (d) (按 ISO 3405 測定)95%餾出溫度不高於攝氏 345 度；
- (e) (按 ISO 3675 測定)在攝氏 15 度時，比重不大於 0.835；及
- (f) (按 ISO 3405 測定)以容量計，在攝氏 250 度時，蒸餾回收率不多於 65%。

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。”。