立法會
Legislative Council

立法會CB(1)361/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔　號：CB1/BC/3/00/2

《2000年應課稅品(修訂)條例草案》委員會
會議紀要

日　期　：**2000年11月23日(星期四)**
時　間　：**上午10時45分**
地　點　：**立法會大樓會議室A**

出席委員　：涂謹申議員(主席)
丁午壽議員, JP
田北俊議員, JP
許長青議員
陳國強議員
陳鑑林議員
單仲偕議員
黃宏發議員, JP
劉健儀議員, JP
劉慧卿議員, JP
蔡素玉議員
鄭家富議員

缺席委員　：李家祥議員, JP

出席公職人員：庫務局首席助理局長(收入)
梁悅賢女士

庫務局助理局長(R1)
陳羿先生

香港海關助理關長(行政及稅務)
黃肇銘先生

香港海關應課稅品科高級參事
林明汶先生

署理副首席政府律師
張月華小姐

列席秘書 ：總主任(1)1
梁慶儀小姐

列席職員 ：助理法律顧問2
何瑩珠小姐

高級主任(1)3
余麗琼小姐

經辦人／部門

I 選舉主席

丁午壽議員為法案委員會委員中排名最先者，因此由他負責主持主席的選舉，並請委員提名法案委員會主席的人選。

許長青議員提名陳鑑林議員，並獲陳國強議員附議。單仲偕議員提名涂謹申議員，並獲鄭家富議員附議。

2. 由於有兩項提名，丁午壽議員宣布按委員所同意的做法，以舉手方式就有關提名進行投票。在出席會議的委員中，5名委員投票支持涂謹申議員，兩名委員則投票支持陳鑑林議員。因此，丁議員宣布涂謹申議員當選法案委員會主席。

3. 涂謹申議員接手主持會議。

II 與政府當局會商

(立法會參考資料摘要(檔號：FIN CR 6/3231/89)、立法會CB(3)104/00-01號文件、立法會LS12/00-01號文件及立法會CB(1)194/00-01號文件附錄III及IV)

4. 應主席邀請，庫務局首席助理局長(收入)重點介紹立法會參考資料摘要內各項要點。她表示，政府當局向上屆立法會提交《1999年應課稅品(修訂)條例草案》(下稱"1999年條例草案")，目的是要加強香港海關就供應、售賣及使用非法燃油方面採取的執法及檢控行動。1999年條例草案提出多項建議，其中包括在《應課稅品條例》(第109章)(下稱"該條例")加入一項推定條文，訂明在汽車油缸內發現的任何輕質柴油，若含硫量超過《空氣污染管制(汽車燃料)規例》所定的上限，即推定為應課稅貨品。雖然當時的法案委員會普遍認同有需要訂定該項擬議推定，但部分委員對該項推定會在無意間影響職業司

機表示關注。由於職業司機須輪更工作，並使用上更的燃油，他們對油缸內的燃油來源可能毫不知情。鑒於委員提出的關注，政府當局從1999年條例草案中刪除該項推定建議，並答應把該項建議重新提交立法會審議前，先行徵詢運輸業的意見，並制訂一套合適的記錄制度，協助司機展示他們對本身車輛內的燃油來源的知情程度。自刪除該項推定建議以來，香港海關曾諮詢共86個代表運輸業不同界別的機構及個人營辦商。鑒於業界的反應理想，加上有需要利便香港海關就使用非法燃油採取執法行動，政府當局在現時的條例草案中再次提出該項推定建議。

5. 由於本港現時約有50個的士商會，而當局只曾諮詢其中15個商會的意見，劉健儀議員質疑該項諮詢工作是否全面。鑒於本港共有15萬名職業司機，人數眾多，劉議員擔心並非每位職業司機，尤其是未有參加任何運輸業商會的職業司機，均知悉該項擬議推定、有關的記錄制度，以及在未有遵守有關規定時的罰則。香港海關助理關長(行政及稅務)解釋，由於有關的諮詢工作是在運輸署與個別運輸業商會舉行定期諮詢會議時進行，因此香港海關不可能同時徵詢運輸業各個商會的意見。不過，香港海關已印製3萬本有關保存妥善入油紀錄指引的小冊子，派給所有已註冊的運輸業商會及其會員司機。當局亦會加強宣傳工作，務求令職業司機更清楚瞭解為避免被牽連在使用非法燃油的活動而需要採取的措施，包括需要保存最近3次的入油收據，以證明油缸內燃料的來源。劉議員認為，除運輸業商會外，當局應考慮透過油站向個別職業司機派發該類小冊子。香港海關亦應利用廣播媒介向運輸業傳達有關信息，例如在電視及電台播放政府宣傳短片及聲帶。香港海關助理關長(行政及稅務)察悉劉議員的意見。

6. 許長青議員詢問當局在過去3年就使用非法燃油提出檢控的數字。香港海關助理關長(行政及稅務)表示，在1999年及2000年1月至8月期間，分別有1 437宗及1 112宗涉及使用非法燃油的個案。由於此等個案大部分與使用有標記油類有關，而使用有標記油類屬違法行為，因此香港海關已成功檢控98%涉案人士。他補充，自從在2000年8月採用流動X光熒光分析器偵查燃油的含硫量後，香港海關曾檢查1 407架車輛，發現使用有標記油類及含硫量過高輕質柴油的司機分別有44名及154名。在該154宗個案中，香港海關對15名承認使用非法燃油的司機提出檢控，但對於其他司機，則無法採取任何行動，因為香港海關很難證明有關的燃油是未完稅貨品。增訂該項推定條文會有助解決此問題。

7. 田北俊議員擔心，該項推定建議與《香港人權法案條例》(第383章)及《基本法》所奉行的權利有所抵觸，即任何人未確定有罪前應被假定為無罪的權利。黃宏發議員亦詢問政府當局如何執行該項推定建議。香港海關助理關長(行政及稅務)表示，雖然香港海關可憑藉該項推定條文，將含硫量過高的輕質柴油推定為應課稅貨品，但香港海關只會在毫無合理疑點的情況下，才提出檢控。由於該項推定的涵蓋範圍只限於應否課稅的問題，庫務局首席助理局長(收入)表示，該項推定不會抵觸《基本法》內有關人權的條文。此外，《香港人權法案條例》保障人有被假定為無罪的權利。基於該項權利，凡法例訂定關於事實的推定條文，必須是合理的，亦須與所尋求目的相稱。該項擬議推定符合上述準則，因此不抵觸被假定為無罪的權利。她補充，香港海關只可在沒有相反證據的情況下，才根據該條例第40條提出法律程序。此外，應否將疑犯定罪的問題，是由法院經考慮所有相關因素後決定，包括該名疑犯是否知悉有關燃油是應課稅貨品。

8. 田議員提到立法會參考資料摘要附件三所載有關保存妥善入油紀錄的指引，並詢問有關職業司機須在交收車輛時檢查油缸內的燃油是否染有紅色，以及確保上更司機保存最近3次入油收據的規定，背後有何理據。香港海關助理關長(行政及稅務)表示，該等指引旨在協助職業司機免被牽連在非法活動內。當局建議職業司機檢查燃油是否染有紅色，因為使用有標記油類屬違法行為。他亦澄清，職業司機只須保存本身的入油收據，以證明燃油的來源。至於香港海關會否考慮提供標準的行車紀錄表，供車主記錄司機的姓名和值班時間、行車里數及入油紀錄的詳情，香港海關助理關長(行政及稅務)表示，運輸業本身已有一套行車紀錄系統。

9. 單仲偕議員及黃宏發議員提出警告謂，有關人士或可透過將非法燃油稀釋，以規避該項推定。香港海關助理關長(行政及稅務)表示，非法輕質柴油的含硫量以重量計可達0.5%，此含量是所規定的上限(以重量計定為0.05%)的10倍，亦是目前可從合法來源購得的超低含硫量柴油(以重量計為0.005%)的100倍。為符合所規定的上限，有關人士必須利用94至98%的超低含硫量柴油將非法燃油稀釋，他們無法從中圖利。

10. 單議員擔心，職業司機或會購買已完稅輕質柴油，以取得入油收據，然後以非法燃油取代合法燃油。香港海關助理關長(行政及稅務)表示，此種情況不大可能

會出現，因為轉換燃油是一項費時的程序。此外，倘若有關司機因使用非法燃油而被捕，他們會遭到檢控。他重申，職業司機如能夠出示入油收據，證明燃油的來源，即使其汽車油缸內發現的輕質柴油含硫量較所定的上限為高，他們亦無須負上法律責任。黃議員質疑在此種情況下該項推定條文的效力。蔡素玉議員亦指出，由於入油收據並無記錄車輛的牌照號碼，因此可能會被濫用。香港海關助理關長(行政及稅務)澄清，條例草案旨在方便香港海關進行調查，而並非要對職業司機製造不必要的壓力。不過，他答應與油公司磋商，研究可否如蔡議員所建議般，在入油收據上加入車輛的牌照號碼。他表示，倘若職業司機在購買燃油時使用入油卡，而並非以現金付款，此舉亦會有幫助。

11. 丁午壽議員詢問，職業司機如何可確保從合法來源購入的輕質柴油符合所規定的限制。庫務局首席助理局長(收入)表示，環境保護署的職員會前往油站進行實地檢查，以確保有關燃油符合規定。香港海關助理關長(行政及稅務)補充，在燃油運離油庫前，海關人員亦會先行檢查油公司在油缸內貯存的燃油含硫量，以釐定須予繳付的稅款。

12. 單仲偕議員詢問，為何從內地抵港的過境車輛，即使其油缸內的輕質柴油含硫量以重量計可能超過0.05%，該項推定亦不適用。香港海關助理關長(行政及稅務)表示，根據《應課稅品規例》，從中國抵港的任何車輛的油缸中供該車輛使用的輕質柴油，如不超過以下所訂明的分量，可獲豁免繳稅，但條件是該等燃油不得注入其他車輛的油缸中使用：

車輛汽缸容量	獲豁免的分量
3 000立方厘米以下	100升
3 000－10 000立方厘米	200升
10 000立方厘米以上	300升

他補充，由於過境車輛的司機或有必要在一段短時間內長途跋涉穿梭中港兩地，因此，當局經考慮該類司機的實際需要後才訂定獲豁免的分量。政府當局經徵詢運輸業的意見後，決定根據車輛汽缸容量，而並非車輛油缸容量訂定獲豁免的分量，藉此避免司機透過加大油缸的容量而濫用該項豁免。主席提出警告謂，該項豁免或會使過境車輛司機可在本港使用非法燃油。香港海關助理

關長(行政及稅務)表示，由於內地的輕質柴油價格偏低，此種情況不大可能會出現。

13. 關於過境車輛的數目，庫務局首席助理局長(收入)表示，截至2000年4月，本港共有41 000架過境車輛，其中6 000架是汽車。由於使用含硫量較高的燃油會排放更多微粒及硫氧化物，主席指出，過境車輛或會使本港的空氣污染問題惡化。田北俊議員對此亦表關注，他並表示，隨着過境車輛的數目有所增加，有關情況會進一步惡化。由於從內地抵港的過境車輛在進入香港後，很容易便可覓得油站加添燃油，田議員促請政府當局與運輸業商討，研究可否將獲豁免的分量降低，藉此減少空氣污染。劉慧卿議員贊同他的意見。

14. 劉健儀議員認為，將空氣污染的原因歸咎過境貨車並不公平，因為此類車輛通常遠離市區，在葵涌貨櫃碼頭及新界公眾貨物裝卸區一帶行走。此外，現時獲豁免的分量是當局經考慮運輸業的實際需要後訂定。她強調，雖然當局應致力減少空氣污染，但不應影響運輸業的生計。然而，劉慧卿議員指出，本港有數以百萬計市民在新界區居住，他們易受空氣污染所影響。為解決有關問題，劉議員認為政府當局有必要與運輸業磋商，以制訂可以接受的解決方案。庫務局首席助理局長(收入)回覆謂，由於此事屬於環境食物局的管轄範圍，因此她不宜就此事作出評論。她告知委員，環境食物局已在2000年的施政方針中作出承諾，將會在2001年制定建議，以減少由跨境車輛運入不符合本港規格的燃料數量。

15. 劉健儀議員察悉，在執行該項推定條文時，海關人員與職業司機可能會在執法問題上出現爭議。她詢問，當局有否設立渠道，以盡速解決有關爭議。香港海關助理關長(行政及稅務)表示，除現有的24小時熱線外，香港海關已另外設立一條熱線，以處理市民就執法事宜對海關人員提出的投訴。此等熱線的詳情已載於當局向職業司機派發有關使用合法燃油的小冊子內。至於香港海關會否考慮將24小時熱線電話號碼改為一個易於記憶的電話號碼，香港海關助理關長(行政及稅務)認為無此必要，因為該條熱線已沿用多時，市民應十分熟悉該條熱線的電話號碼。

16. 委員隨後逐一審議條例草案內每項條文。

條例草案第1條　簡稱

17. 由於該項推定條文會在條例草案獲通過成為法例後隨即生效，劉健儀議員提出警告謂，當局將會沒有時間進行宣傳工作，提醒職業司機該項推定及有需要保存妥善的入油紀錄。她促請當局在條例草案生效前，應給予司機一段寬限期。主席補充，政府當局可考慮在條例草案第1條加入條例草案的生效日期。庫務局首席助理局長(收入)察悉委員的意見，並答應在政府當局決定何時恢復條例草案的二讀辯論前，就處理條例草案的最佳方法向法案委員會匯報。

(*會後補註*：政府當局所作的回應已於2000年11月29日隨立法會CB(1)239/00-01號文件送交委員。)

條例草案第2條　推定

18. 主席及黃宏發議員詢問，倘若職業司機在車尾箱內存放一桶含硫量過高的輕質柴油，該名司機會否就此須要負上法律責任。香港海關助理關長(行政及稅務)表示，倘若有關燃油並非用作該車輛的燃料，該項推定便不適用。

19. 關於反駁該項推定方面，署理副首席政府律師表示，根據該條例第40條，該項推定在沒有相反證據的情況下才成立。換言之，辯方可提出相反證據，以反駁該項推定。

20. 委員商定，視乎政府當局對條例草案的生效日期所作的回應，以及打算何時恢復條例草案的二讀辯論，法案委員會將會向內務委員會提交報告，匯報其商議結果，供內務委員會考慮。

21. 議事完畢，會議於下午12時20分結束。

立法會秘書處
2001年1月2日