

節錄自2003年2月19日財經事務委員會會議紀要

X X X X X

V 有關邊境建設稅建議的簡報

(立法會CB(1)907/02-03(04)及917/02-03(01)號文件)

24. 主席歡迎財經事務及庫務局局長和其他政府官員出席會議。應主席的邀請，財經事務及庫務局局長向委員簡報有關開徵邊境建設稅的建議。他表示，財政司司長在2002年3月發表的財政預算案演辭中首先提出有關的稅項建議。政府的一貫政策，是促進中港兩地人民和貿易的流通，以加強兩地的經濟連繫。在2002年，經陸路和海路管制站離港前往內地或澳門的旅客約有6 900萬人次，而有關數字每年亦一直有所增加。近年，當局已為改善落馬洲及羅湖管制站的邊境設施而投入大量資源。徵收邊境建設稅會有助支付改善邊境設施的開支，並可減少財政赤字。財經事務及庫務局局長隨即重點介紹以下的邊境建設稅建議安排：

- (a) 向所有經陸路及海路管制站離港的人士，每人徵收18元，但乘私家車離境的旅客則除外。向每部私家車徵收的稅款為100元。
- (b) 以下人士將會獲得豁免：跨境的全日制學生；12歲以下的小童；司機、船員，以及操作陸上交通工具、渡輪或郵輪的其他人士；因天氣惡劣或緊急情況抵達香港或過境的旅客；以及到訪的外交人員、領事人員等。
- (c) 經常跨境來往的人士會獲得以月票形式繳稅的寬減優惠，而月票的定額為270元。
- (d) 當局將會盡可能採用站外收稅的方法收取稅款，即旅客將會在支付交通費時一併繳付稅款。至於私家車，當局將會運用車牌自動辨認系統，透過向車主發出帳單收取稅款。

25. 財經事務及庫務局局長表示，政府當局現正草擬有關實施邊境建設稅的法例，而目標是在約兩個月內將條例草案提交立法會審議。

與議員進行討論

邊境建設稅的擬議稅率及對九廣鐵路公司車費的影響

26. 鄭家富議員詢問，政府當局有否考慮邊境建設稅對九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)車費收入的影響，以及對經常跨境來往人士造成的經濟負擔。鄭議員擔心，除非九鐵調低車費，否則擬議稅項會導致使用上水至羅湖線過境的火車乘客人數大減。調低有關車費繼而會對九鐵造成壓力，須調高其他路線(例如東鐵)的車費，以填補車費收入方面的損失。此舉結果或會對九鐵的車費收益造成負面影響。政府作為九鐵的大股東，亦會在收入方面蒙受損失。因此，當局或不能達到透過開徵此稅項以增加收入的最終目標。鄭議員懷疑政府當局有否就此進行統計分析。他希望當局能在條例草案提交立法會前提供有關資料，並要求政府促請九鐵減低過境服務的車費。

27. 單仲偕議員同意，九鐵車費的問題不容忽視。他指出，相對於由紅磡至羅湖的33元車費，由紅磡至上水現時的车費是9元，顯示過境乘客正大幅補貼本地路線的乘客。高昂的車費，再加上擬徵收的18元稅款，意味着過境乘客被雙重徵稅。

28. 陳鑑林議員表示，民主建港聯盟認為，如當局開徵邊境建設稅，九鐵必須調低過境火車服務的車費。政府亦應讓其他營辦商開辦過境運輸服務，為跨境來往的人士提供具競爭力的服務。

29. 陳偉業議員強烈反對開徵邊境建設稅。他認為，由於其他地方並無徵收類似的稅項，擬議稅項對遊客及本地居民均不公平，亦會有損香港作為國際都會的聲譽。

30. 周梁淑怡議員表示，自由黨和批發及零售界均支持開徵邊境建設稅。然而，她強調，擬議稅項不應損害旅遊業。就此方面，她亦列舉美國為例，證明香港並非唯一一個徵收此類稅項以支付邊境旅客設施開支的地方。

31. 關於九鐵車費的問題，周梁淑怡議員認為，此問題應與擬議稅項分開考慮。她強調，釐定交通費是營辦商在考慮競爭情況及其他商業因素後作出的商業決定。當局須考慮的問題，應是邊境建設稅會否對整體社會有利。

32. 石禮謙議員贊同周梁淑怡議員的意見，他並表示，九鐵一直以來均就過境路線收取較高車費，目的是補貼境內其他路線的營運費用，使乘客可繳付較低車費。他提醒與會者，調低上水至羅湖線的車費會對其他路線的車費造成壓力。當局應就邊境建設稅進行獨立考慮，而

調整車費則應是九鐵的商業決定。石議員進一步建議，邊境建設稅應改稱為“離境稅”，以較清晰地反映此稅項的性質。

政府當局

33. 財經事務及庫務局局長回應時解釋，九鐵是根據商業原則營運的商業機構。過境火車服務收費是九鐵作出的商業決定，應否檢討此決定，應由九鐵考慮整體乘客的負擔能力及來自其他公共交通服務的競爭後作出安排。他強調，邊境建設稅對九鐵整體營運的全面影響，仍有待觀察，在現階段不宜作出預測。財經事務及庫務局局長重申，擬議稅率合乎情理，並有助資助改善邊境設施。應委員的要求，政府當局答應提供有關其他國家／地方徵收類似稅項的資料，供委員參閱。

34. 關於向私家車徵收的擬議稅率，陳鑑林議員贊成向私家車內每名乘客徵收18元，以代替向每部私家車徵收100元定額稅款，因為此做法較為公平。然而，陳智思議員贊成以每部車輛作為徵稅基礎的做法。他認為，擬議的100元款額是車主可以負擔的水平，但他提醒當局，有關的收費程序應保持簡單及具成本效益。石禮謙議員認為，向每部私家車徵收100元的擬議款額水平偏低。

35. 就向私家車徵收的稅率，財經事務及庫務局局長表示，擬議的100元稅款是車主普遍可以負擔的水平。雖然政府當局進行的調查顯示，每部過境車輛的人數平均僅有2.5人，但以每部車輛作為徵稅基礎的做法可省卻需在管制站點算人數，從而避免妨礙車輛的流通。

徵收邊境建設稅的機制

36. 楊孝華議員指出，旅遊業普遍支持開徵邊境建設稅。然而，他對於收稅機制表示關注，特別是有關豁免和寬減優惠的安排，以及運用車牌自動辨認系統的情況。

37. 關於收稅的辦法，陳鑑林議員認為，政府當局的建議會為司機及交通營運者帶來額外的的工作。他促請當局考慮運用八達通卡系統收取該稅項，政府亦應繼續與交通營運者進行討論，以在實施該稅項前解決運作上的問題。

38. 田北俊議員指出，雖然交通營運者在執行向過境的全日制學生及12歲以下小童提供的豁免方面會較容易，但他們在執行其他豁免方面可能會遇到運作上的困難。他知道運輸界已就此問題表示關注，並促請政府當局在諮詢有關業界後，擬訂詳細的安排。

39. 財經事務及庫務局局長回應時表示，政府當局仍就收稅的詳細安排，以及營運者代替政府收取稅款所徵收的行政費用，與有關交通營運者進行討論。政府當局完全明白，收稅機制應符合成本效益及方便經常跨境來往的人士。當局已考慮各收稅方案，並建議採用“站外”收稅作為主要的收稅方法，因為此方法不會妨礙管制站繁忙的旅客及交通。

40. 關於車牌自動辨認系統的使用方法，運輸署助理署長解釋，現時各管制站均設有該系統。當車輛駛過管制站時，車牌會被拍攝，其後車主會接到繳費帳單。財經事務及庫務局常任秘書長(庫務)補充，雖然運輸署須要額外人手管理該新收費系統，但就收取該稅項而言，車牌自動辨認系統會較另外裝設一個系統符合成本效益。應委員的要求，政府當局同意提供一份文件，說明運用車牌自動辨認系統收取邊境建設稅的詳情，並與裝設一個新收費系統的成本效益作一比較。

(會後補註：有關文件已隨2003年4月15日的立法會CB(1)1446/02-03號文件發出。)

其他關注事項

41. 葉國謙議員關注到該收費系統或會引起有關個人私隱的問題，財經事務及庫務局局長回應時表示，政府當局的建議應符合有關私隱的法例，政府當局亦曾徵詢個人資料私隱專員公署的意見。

42. 葉國謙議員察悉，為節省交通費，乘客或會選擇乘搭巴士經落馬洲管制站過境，以代替乘搭火車經羅湖過境。他關注到落馬洲的設施是否足以應付有所增加的乘客量。財經事務及庫務局局長表示，選擇途經哪個邊界管制站過境，由個別乘客自行決定。由於落馬洲的設施將會有所改善，政府當局預期該管制站可應付有所增加的乘客量。

X

X

X

X

X