

九廣鐵路公司對邊境建設稅條例草案的意見

1. 九廣鐵路公司（九鐵）在詳細研究邊境建設稅條例草案以及由財經事務及庫務局（局方）撰寫的指引後，認為有必要向條例草案委員會表達對實施草案的意見。
2. 在臚列各項意見前，九鐵必須明確表明本身原則上並不反對邊境建設稅，（並希望記錄在案）。事實上，九鐵已向局方表明，只要符合下列條件，九鐵願意協助政府收取該稅項：
 - a. 公司獲賦予全權收取稅款；
 - b. 公司可以全數收回有關的資本開支及每年的經常性開支；
 - c. 收取稅款的責任符合九廣鐵路公司條例賦予公司的職責和責任，尤其在鐵路服務安全性和效率方面不能有抵觸。
3. 即使暫不處理一些相對較小的問題，九鐵面對最主要的實際困難是如何執行這項草案。草案要求九鐵承擔起執行檢查的責任，以確保應繳人士已繳交稅項，而只有符合資格的人士能獲得豁免或享有優惠。更困難的是，九鐵須為估計欠收的稅款負上責任。
4. 機場或碼頭均設有入閘處，乘客必須繳交稅款及接受查核後才可以進入。九鐵方面，在紅磡使用城際直通車服務的乘客數目相對較少，可以在登車前查核。但在羅湖，由於此站並非九鐵系統的入口，而是出口，加上須查核的人數眾多，在繁忙時間，每五分鐘便有一班列車載運三千名乘客到達，他們需要在下一班列車到達前離站。使用八達通卡的乘客，稅款會在扣除車費的同時（即在羅湖出閘時）一併扣除。至於使用單程票的乘客，在購票時應已繳付稅款。當他們出閘時，閘機會自動收回車票。現時，約有九成的過境乘客是使用八達通卡及約一成乘客使用單程票。從九鐵在處理乘客使用八達通卡及單程票的逃票個案的廣泛經驗所得，相信將會潛在着使用同類型方法逃稅情況出現。明顯地九鐵認為並不適宜將漏洞詳細列明。不過，九鐵已將關注的問題知會政府。

5. 羅湖站整套出閘系統是全自動化的，其目的是盡快而有效地疏導乘客，避免擠塞或危及乘客安全。羅湖站 24 個乘客出閘機，與入境處的 76 個出境櫃位不同，其設計不能用以查核每位通過閘機的乘客。要避免擠塞，九鐵只可以盡力作出十分有限的抽查。要知道乘客在出閘時是否已繳付邊境建設稅，只可以依賴出閘機的燈號/聲響，以作識別。在繁忙時間，九鐵職員本身很難作出監察，出錯亦屬無可避免，如果錯誤截查乘客，會引起尷尬及導致延誤。由於根據條例草案，有些乘客可享有稅款豁免及折扣優惠，因此問題會更加複雜。
6. 一本由政府以指引形式撰寫的營運手冊，可能會解決九鐵一些疑慮。雖然政府曾就草擬內容諮詢過九鐵的意見，但指引的內容乃由政府作出最終決定及全權修改。九鐵認為，除非草案依據指引內容而更改，又或者政府同意將指引修改成為一份九鐵及政府雙方同意的合約，否則，在任何一種情況下，指引的內容須經由政府及九鐵雙方同意後方可發出，而不應只由政府單方面決定。
7. 正如前文提及，根據九廣鐵路公司條例，九鐵必須有效率及安全地營運鐵路。九鐵認為，如果一些合理的標準並沒有包括於法例中，或至少在指引中合適地列出，恐怕九鐵本身及其員工在車站執行代收稅款的規定時，會觸犯九廣鐵路公司條例的有關規定。
8. 在實施方面，政府需要清楚定明，九鐵在履行驗票工作時的最低要求及應達到的標準。九鐵需要調配現時在紅磡站工作的員工為直通車旅客進行驗票；而在羅湖，由於每天有大量乘客使用該站，在出閘位置截停乘客進行驗票是非常困難。即使可行，由於地方所限，政府同意在同一時間最多只可安排少量員工為過境旅客驗票。這個數目充其量只可作抽樣檢查。因此，九鐵認為要求員工達到某個驗票率並不實際。
9. 再者，驗查稅項的工作在某些情況下須中斷。例如在緊急事故發生時，出閘機須讓乘客不經驗票或八達通便出閘，以便加快疏散人潮。在此情況下，稅款便不能在自動收費系統徵收。

10. 若這些基本問題不能解決，九鐵便只能促請政府自行或由其代理人執行徵收稅項的職責。九鐵會在雙方共同協議下，在車站提供必需的協助。
11. 九鐵希望向條例草案委員反映一個實際問題，就是推行建議法例的日期。為了可以徵收有關稅項，九鐵需要改動在自動收費系統內的硬件及軟件設備，並向供應商購入有關設備。九鐵只可以在政府同意有關改動後十二個月，方可開始徵收稅款。有關的改動須視乎建議法例最後涵蓋的範圍。
12. 九鐵對有關條例草案的其他意見已在附件中列明，而九鐵亦已向局方分別遞交了對「在紅磡站離境的直通車旅客徵收稅項」及「在羅湖站離境的旅客徵收稅項」兩項指引的意見。

九廣鐵路公司

二零零三年九月十五日

九廣鐵路公司對邊境建設稅的意見

項目	草案條款	意見
1.	S4(5)	九鐵沒有權力去收取稅款或作為政府的代理去收取稅款。政府必須透過刊憲，在九廣鐵路公司條例 S4(1)(e)加上已批准或指定公司從事的活動和履行的職能；或建議行政長官會同行政會議按九廣鐵路公司條例 S6 提出指引，以賦予九鐵向乘客徵收稅款的權力。
2.	S5(1)及 S6(2)	九鐵不能按邊境建設稅草案 S5(1)(a)及 S6(2)(b)規定，獲取乘客的資料並儲存有關記錄。九鐵是一間集體運輸機構，除了收集乘客數字及收益數據外，並沒有收集乘客其他方面的資料。
3.	S7(1)(b)、 S7(2)及 S7(4)	<p>稅務局局長對營運機構所收取的稅款評估不應為最終決定。九鐵願意就稅款申報與局長從其他渠道取得的資料上發現的「重大差別」而進行的調查提供協助。不過，除非九鐵願意對少收稅款負責，否則九鐵毋須向政府繳付較評估少收的稅款。</p> <p>遇有緊急事故或服務嚴重受阻，乘客或需要在車站疏散。在這情況下，便不可能及不適宜要求乘客在離開車站付款區前處理其八達通卡或交回單程車票予車站職員。因此，九鐵不能保證所有乘客已繳付邊境建設稅，或其乘客量紀錄沒有誤差。</p>
4.	S26(2)	九鐵在委託代理負責按照 S5(1)備存記錄（該代理不會與政府有直接接觸）前，應毋須事先取得稅務局局長的同意。九鐵現時已有代理代售直通車票，惟這些代理不應直接向政府呈交收取邊境建設稅的紀錄及退回有關代收的稅款，這些工作應由九鐵直接處理。
5.	S27	政府應全數支付九鐵因代收邊境建設稅而作出的資本性及經常性開支。