

## 《邊境建設稅條例草案》委員會

## 團體的意見摘要及政府當局的回應

(截至 2003 年 9 月 23 日的情況)

主題／條例草案的條次	團體／個別人士的名稱	就條例草案提出的主要意見	政府的回應
開徵邊境建設稅的目的及時機	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 麗星郵輪</li> <li>• 公共巴士同業聯會有限公司(“公共巴士同業聯會”)</li> </ul>	支持條例草案的目的，即協助支付投放於改善邊境設施的開支，以及紓緩財政赤字。	意見備悉。
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 貨車車隊聯會有限公司(“貨車車隊聯會”)</li> <li>• 香港工業總會</li> </ul>	支持政府開徵邊境建設稅，從而改善過境設施。	
	香港定期班輪協會	對草案無特別意見。	
	九廣鐵路公司(“九鐵”)	九鐵原則上不反對當局開徵邊境建設稅。	

主題／條例草案的條次	團體／個別人士的名稱	就條例草案提出的主要意見	政府的回應
開徵邊境建設稅的目的及時機 (續)	中港私家車權益會	<p>由於本港的基礎設施已十分完善，並無充分理據開徵邊境建設稅。</p> <p>徵收邊境建設稅會給予外商亂收費的印象。</p>	<p>在二零零二年，經陸路及海路過境的旅客共有 1.39 億人次；較一九九六年超出 80%。過境車輛數目正迅速增加，例如每日經落馬洲離境的車輛，在一九九六年至二零零二年期間增加 76%。政府爲了促進內地與香港之間人民及貿易的流通，投放大量資源改善邊境設施。收取定於合理水平的邊境建設稅，可協助支付投放於改善邊境建設的開支，減輕這方面財政負擔，亦有助減少財政赤字。</p> <p>目前，旅客使用機場及渡輪終點碼頭（中國客運碼頭和港澳碼頭）離港，均須繳付劃一的稅款 80 元或定額費用 18 元予政府。規定所有經陸路及海路離港的人士均須繳稅，是公平的做法。</p> <p>爲減輕市民的負擔，我們建議爲經常跨境來往的人士，提供按月繳付稅款的寬減優惠，按月繳付稅款的款額定爲相等於 15 程的應繳稅款，即 270 元。市民可選擇是否享用這項稅款優惠或按每一程繳稅。定額 270 元對每天都離境的人士來說，已提供 50% 的減免優惠。我們認爲，此定額屬市民普遍可以負擔的水平。</p>
	東海聯合(集團)有限公司	強烈反對開徵邊境建設稅，因爲邊境建設稅與“內地與香港更緊密經貿關係安排”背道而馳。香港經濟疲弱，政府應壓縮開支而非開徵任何新稅項。	
	百仕達控股有限公司 (“百仕達公司”)	<p>強烈反對政府開徵邊境建設稅。</p> <p>該公司部分員工經常往返深圳及香港，邊境建設稅會對這些員工及其他時常往返兩地的人造成沉重負擔。</p> <p>在政府開徵邊境建設稅後，部分公司可能會減少在港聘用的僱員人數，以及把現時設於本港的總部遷往深圳。</p>	

主題／條例草案的條次	團體／個別人士的名稱	就條例草案提出的主要意見	政府的回應
開徵邊境建設稅的目的及時機 (續)	落馬洲中港貨運聯會	不支持在同一個國家內開徵“邊境”稅。	有許多例子是徵稅補助建設基礎設施如機場等。由於香港與內地的跨境設施的投資龐大，徵稅以補助這方面的支出是合理的做法。
就個人徵收的邊境建設稅	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 貨車車隊聯會</li> <li>• 香港工業總會</li> </ul>	贊成離境乘客應繳交 18 元稅款。	意見備悉。
就私家車徵收的邊境建設稅	香港工業總會	向每輛車劃一徵收 100 元邊境建設稅的做法可以接受。	意見備悉。
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 中港私家車權益會</li> <li>• 貨車車隊聯會</li> <li>• 中港私家車主協會</li> <li>• 落馬洲中港貨運聯會</li> </ul>	向每輛車劃一徵收 100 元邊境建設稅的做法並不公平，應按每輛車所載乘客的人數向私家車徵收稅款。	<p>根據現有的安排，為便利車輛流通，私家車乘客是不用落車作出入境檢查，稅率定於每部一百元是考慮到私家車車主的負擔能力，而且出入境檢查安排比其他陸路海路旅客方便。</p> <p>私家車按每部車輛徵稅，成本效益高於按每名乘客徵稅，對交通流量的干擾亦最低，因此向私家車乘客採用不同的收費基礎是合理的。</p>

主題／條例草案的條次	團體／個別人士的名稱	就條例草案提出的主要意見	政府的回應
邊境建設稅的豁免及寬減優惠	李俊華先生	為經常跨境來往的人士提供的按月繳付邊境建設稅寬減優惠稅款，應由擬議的 270 元（即 15 程的應繳稅款）調低至 180 元（即 10 程的應繳稅款）。	為減輕市民的負擔，我們建議為經常跨境來往的人士，提供按月繳付稅款的寬減優惠，按月繳付稅款的款額定為相等於 15 程的應繳稅款，即 270 元。市民可選擇是否享用這項稅款優惠或按每一程繳稅。定額 270 元對每天都離境的人士來說，已提供 50% 的減免優惠。我們認為，此定額屬市民普遍可以負擔的水平。
	麗星郵輪	海運大廈的碼頭是私人碼頭，從該處離港的乘客並無享用政府提供的任何邊境設施，因此應獲豁免繳付邊境建設稅。	<p>目前，旅客使用機場及渡輪終點碼頭（中國客運碼頭和港澳碼頭）離港，均須繳付劃一的稅款 80 元或定額費用 18 元予政府。規定所有經陸路及海路任何管制站離港的人士均須繳稅，是公平的做法。</p> <p>政府為了促進內地與香港之間人民及貿易的流通，投放大量資源改善邊境設施。收取定於合理水平的邊境建設稅，可協助支付投放於改善所有不論陸路或海路的邊境建設的開支，減輕這方面財政負擔。</p>

主題／條例草案的條次	團體／個別人士的名稱	就條例草案提出的主要意見	政府的回應
邊境建設稅的豁免及寬減優惠 (續)	百仕達公司	因工作關係而須經常往返香港及內地的人士應獲豁免繳付邊境建設稅。	為減輕市民的負擔，我們建議為經常跨境來往的人士，提供按月繳付稅款的寬減優惠，按月繳付稅款的款額定為相等於 15 程的應繳稅款，即 270 元。市民可選擇是否享用這項稅款優惠或按每一程繳稅。定額 270 元對每天都離境的人士來說，已提供 50% 的減免優惠。我們認為，此定額屬市民普遍可以負擔的水平。
	中港私家車權益會	私家車司機應獲豁免繳付邊境建設稅。	我們的建議是向私家車車主，並非司機徵稅；而徵稅的基礎是每部私家車一百元，而非按過境人士數目收取。這是考慮到私家車車主的負擔能力，以及他們使用的跨境設施有所不同。
	香港工業總會	<p>同意政府建議，豁免兒童、學生、過境車輛司機及海外過境乘客。</p> <p>利用直接跨境道路運輸服務從赤鱸角機場前往珠江三角洲各城市的過境旅客應獲豁免繳付邊境建設稅。</p>	<p>意見備悉。</p> <p>現時從機場轉乘陸路運輸工具前往珠江三角洲各地的旅客均須先辦理香港入境手續，再乘車經陸路管制站離境。由於此類旅客均須辦理入境手續，可於入境後停留香港，因此執行豁免此類旅客相當困難。此外，這類旅客已使用香港的設施。政府不建議豁免此類旅客。</p>

主題／條例草案的條次	團體／個別人士的名稱	就條例草案提出的主要意見	政府的回應
邊境建設稅的收稅機制	中港私家車主協會	可透過每乘客一張預售票據或類似“八達通”辦法向私家車收取邊境建設稅。	<p>政府認為首要關注的事項是令管制站的旅客往來及車輛交通暢順，我們建議利用海關現有的車牌自動辨認系統，向經陸路管制站離境的私家車車主發出帳單，事後收稅，這方法較具成本效益亦不會妨礙車輛流通。</p> <p>我們在制訂收取稅款的模式時，已考慮了不同的方案，包括在站內收稅，例如透過駐守各邊境管制站的入境事務或海關人員，向離境旅客收取以“八達通”形式繳付邊境建設稅。但結困顯示，若採用上述站內收稅方法，預期車輛過關所需的平均時間將會增加，因而會加重對私家車流通的壓力。就算只出現小問題，亦會嚴重擾亂過關程序，阻延車輛過關。況且，以落馬洲為例，在 2002 年，每日平均有 24000 輛車使用該管制站，於繁忙時間數字可達 26500。過境車輛數目正迅速增加，例如每日經落馬洲離境的車輛，在一九九六年至二零零二年期間增加 76%。因此，我們認為透過入境事務或海關人員在站內收稅並不可行。</p>

主題／條例草案的條次	團體／個別人士的名稱	就條例草案提出的主要意見	政府的回應
邊境建設稅的收稅機制 (續)	中港私家車主協會 (續)		<p>我們建議海關現有的車牌自動辨認系統所收集的資料，透過運輸署發展的一套軟件程式，製備帳單，向經陸路管制站離境的私家車車主發出帳單。裝置該系統所需的資本成本已有撥款，用這系統作收稅用途只涉及發展發單軟件系統的邊際成本，以及日後運作所需的經常成本。</p> <p>車牌自動辨認系統的成本效益較高。據計算，車牌自動辨認系統方案的初期資本成本相對於自動收費系統及八達通系統的成本，估計分別低 46% 及 66%，而經常成本則分別低 4% 及 49%。就交通流量管理(最重要的考慮因素)而言，車牌自動辨認系統方案在協助收取邊境建境稅的同時，不會對過關手續造成任何影響。這個系統不會因司機沒有需預先裝備的自動繳費系統，或沒有需預繳費用的有效八達通卡，或須尋找八達通卡，而受到影響。</p>
	貨車車隊聯會	關注收取稅款的工作或會在繁忙時間對交通流量構成阻礙，立法會應詳細討論收取邊境建設稅的機制。	政府認為首要關注的事項正是令管制站的旅客往來及車輛交通暢順，就私家車而言，我們建議利用海關現有的車牌自動辨認系統，向經陸路管制站離境的私家車車主發出帳單，事後收稅，這方法較具成本效益亦不會妨礙車輛流通。

主題／條例草案的條次	團體／個別人士的名稱	就條例草案提出的主要意見	政府的回應
邊境建設稅的收稅機制 (續)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 公共巴士同業聯會</li> <li>• 大利旅行社有限公司(“大利旅行社”)</li> </ul>	<p>公共巴士同業聯會及大利旅行社均不支持由交通營運人在站外收取邊境建設稅，因為有關的安排會把政府收取稅款的責任轉嫁至營運人身上。</p> <p>公共巴士同業聯會及大利旅行社均支持在站內收取邊境建設稅，以及利用電子方式(例如“八達通”)在站內收取邊境建設稅。</p> <p>要求交通營運人及其僱員收取邊境建設稅、執行豁免和寬減優惠，以及承擔填報乘客人數紀錄的責任過於繁苛。</p>	<p>政府已在草案委員會九月二十四日會議的資料文件中詳細分析站內收稅存在的問題及站外收稅的可行性。政府並曾與公共巴士同業聯會進行了三次諮詢會議。政府在研究徵收邊境建設稅的收稅模式時，主要的考慮因素是，徵收稅款和打擊逃稅的工作不得對管制站的人流及車流造成妨礙或延誤，或導致人流管理問題，以及收稅安排須利便繳稅人士。政府在審慎研究各個徵收邊境建設稅的方案，包括在站內收稅後，認為在站內收稅的安排並不可取。</p> <p>若如部份人士所提議，入境事務人員負責向旅客收取稅券、核實他們豁免繳稅的身分，以及向需要納稅而仍未繳稅的人士解釋如何購買稅券等，辦理過關手續和輪候的時間或會大幅延長。在離境大堂內設置收稅機，尤其是在繁忙時段。不難預見將會造成樽頸地帶或人龍，嚴重影響旅客的流通。即使在較不繁忙的時段，一旦出現小問題便會在離境大堂造成擠擁的情況，不但阻延人流及車流，在最惡劣的情況下還會引起秩序和安全的問題，導致嚴重後果。一些支持站內收稅的人士表示，旅客在累積經驗後，會習慣這項收稅安排，過境受阻的情況便會日漸減少。然而，使用陸路和海路管制站的旅客，有17%以上為非香港身分證持有人，其中大多數是訪港旅客，他們可能對香港的收稅</p>



主題／條例草案的條次	團體／個別人士的名稱	就條例草案提出的主要意見	政府的回應
邊境建設稅的收稅機制 (續)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 公共巴士同業聯會</li> <li>• 大利旅行社 (續)</li> </ul>		<p>安排不大了解，又或在抵達邊境管制站時沒有港幣。旅客若因過境受阻及對他們引起混亂和不便，令他們對香港留下壞印象，將不利於香港旅遊業的發展。</p> <p>政府明白站外收稅存在的逃稅及少收稅款的潛在機會，較站內收稅為大。我們因此會實施監察及風險管理系統，盡量減少漏稅的情況，同時亦會設立適當的支援機制，協助營運者執行收稅工作。亦會擬備收稅安排手冊/指引，列明有關收取及執行稅項的規定，幫助營運人及司機執行條例的規定。</p>
	公共巴士同業聯會	<p>公共巴士同業聯會認為，營辦商會被迫為租車人代付稅款，對資金週轉帶來壓力，若租車人未按月結帳，營辦商將損失稅款。</p> <p>如政府堅持在站外收取邊境建設稅，有關工作應外判，而有關的承辦商應以商業原則運作。</p>	<p>政府認為，透過營運人在收取車資時一併收取邊境建設稅是最方便納稅人的做法，亦與現時飛機乘客離境稅及乘客上船費的做法一致。《邊境建設稅條例草案》建議規定乘客須在離港前繳交邊境建設稅，過境巴士營運人可要求其收稅代理人，包括旅行社，在乘客離港前向其繳交邊境建設稅。我們相信上述措施有助減低引起壞帳的可能性。</p>

主題／條例草案的條次	團體／個別人士的名稱	就條例草案提出的主要意見	政府的回應
<p>邊境建設稅的收稅機制 (續)</p>	<p>公共巴士同業聯會 (續)</p>	<p>交通營運人不應因其司機所犯過失而須承擔法律責任。</p> <p>交通營運人及其僱員不應因在收取邊境建設稅及呈交申報表上的無心之失而遭受懲罰。</p>	<p>我們知悉業界的慣例是由營運人提供司機予租用旅遊巴士的旅行社、及由該名司機在管制站負責填寫及提交乘客人數清單；若要承辦商作為第三者依據清單人數負責繳付稅款予政府，這做法並不公平。</p> <p>站外收取稅款的模式的基本要求是透過營運人在收取車資時一併收取邊境建設稅，查驗工作亦由營運人負責。由承辦商代表營運人收取稅項及執行查驗會非常困難而且不具成效。</p> <p>政府在考慮營運人預期在執行上會遇到的困難後，會在實施該稅項時加強宣傳，教育市民，讓他們知道經陸路或海路離境時，須向營運人繳付稅款。我們建議在《邊境建設稅條例草案》內為某些罪行提供法定的免責辯護，以免懲處已盡了應盡努力的營運人。此外，我們會在事前及諮詢有關的營運人後擬訂收稅手冊/指引，讓營運人更加了解政府的執行規定，從而消除他們對所負法律責任的疑慮。</p> <p>我們準備以其他方法來消除業界的疑慮，我們正考慮在政府支付予營運人的行政費用中，多加一項為「少收稅款」的成本因素，將壞帳的成本因素計算在行政費用中，營運人便可減少因壞帳問題而蒙受損失。</p>

主題／條例草案的條次	團體／個別人士的名稱	就條例草案提出的主要意見	政府的回應
邊境建設稅的收稅機制 (續)	大利旅行社	<p>政府應參考九廣鐵路公司及黃巴士採用電子方式收取邊境建設稅的稅款的做法，協助其他營運人使用相同的收稅模式。要求不同營運人採取不同模式收取稅款並不公平。</p>	<p>政府對不同的海陸路營運人都建議同樣的收稅辦法，即站外收稅，並充份諮詢所有營運人，討論詳細收稅安排。</p> <p>九廣鐵路及黃巴士現時已利用電子方式，例如八達通，收取車資，透過八達通或其他電子化方法一併收取邊境建設稅可能是較具成本效益的辦法之一。然而其他沒有使用電子方式如八達通收車資的營運人，強迫他們使用電子方式或八達通收稅，亦不合理。因此政府建議由營運人出售車/船票時一併收取稅款，至於是否以電子方式進行，則由營運人自行決定。</p>

主題／條例草案的條次	團體／個別人士的名稱	就條例草案提出的主要意見	政府的回應
<p>邊境建設稅的收稅機制 (續)</p>	<p>九鐵</p>	<p>只要符合下列條件，九鐵願意協助當局收取邊境建設稅 ——</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 九鐵獲賦全權收取稅款；</li> <li>• 九鐵可以全數收回有關的資本開支及每年的經常開支；及</li> <li>• 收取稅款的責任符合《九廣鐵路公司條例》(“《九鐵條例》”)賦予九鐵的職責和責任，尤其不能與鐵路服務的安全和效率方面的職責和責任有所抵觸。</li> </ul> <p>條例草案要求九鐵負責執行收稅的工作，而九鐵主要關注到在執行收稅工作時將會面對的實際困難。</p> <p>由於有大量乘客使用羅湖站，而該站的空間亦十分有限，九鐵員工最多只能就過境旅客進行抽樣檢查。在緊急事故發生時無法收取邊境建設稅。</p> <p>政府應清楚訂明九鐵員工進行驗票的方式，以及至少就履行驗票工作時的最低要求及應達到的標準，與九鐵達成協議。當局應在法例內訂明合理的標準，或至少在指引中合適地列出標準，以確保九鐵的人員在車站執行收取邊境建設稅的工作時不會觸犯《九鐵條例》的任何條文。</p>	<p>當《邊境建設稅條例草案》立法後，依照《九廣鐵路公司條例》第4(4)條及本草案第4條，九鐵將有法定責任去收取邊境建設稅。</p> <p>根據條例草案第27條，財政司司長可批准向營運人支付收取稅款的費用。我們歡迎九鐵提供他們因需代收稅款而引致的額外開支(包括資本開支及經常性開支)予政府考慮。</p> <p>政府認為首要關注的事項是令管制站人流暢順，因而建議採用站外收稅模式，例如，在最繁忙的羅湖管制關卡，收稅的模式是以八達通咭或火車票的形式與車費一併收取，為乘客提供最方便及快捷的安排，也是最理想的收稅模式。我們認為九鐵收取稅款符合《九鐵條例》賦予的職責和責任。</p> <p>政府明白由於車站乘客流量龐大及其空間狹窄，九鐵對在執行收稅工作時可能面對的困難表示的關注。政府備悉九鐵員工只能就過境旅客進行抽樣檢查。我們會與九鐵繼續商討抽樣檢查的細節及有效的執法方案。</p> <p>我們亦已擬備收稅安排手冊/指引，列明有關收取及執行稅項的規定，以幫助九鐵理解政府的期望及執行條例的規定，包括如何處理緊急事故的收稅安排，並商議一個雙方均接受的驗票安排。</p>

主題／條例草案的條次	團體／個別人士的名稱	就條例草案提出的主要意見	政府的回應
營運人收取邊境建設稅的營運手冊	九鐵	政府當局以指引形式撰寫一本營運手冊，並曾就指引的草擬內容諮詢九鐵。九鐵認為，指引的內容須經政府及九鐵雙方同意後方可發出，而不應由政府單方面決定。條例草案應依據指引內容而作出修改，或政府應同意將指引修改為一份九鐵及政府雙方同意的合約。	如同九鐵所言，政府曾多次就收稅安排手冊/指引的草擬內容諮詢九鐵。政府在落實細節及發出最後收稅安排手冊/指引的版本時，會充份諮詢及積極考慮九鐵的關注。  條例草案已就九鐵的一些主要關注，如執法困難等，作出回應及適當修改。將行政安排指引列入法例中或將指引修改為一份合約會欠缺彈性，而且政府有必要訂定一些基本要求；但我們已承諾，會充份諮詢各受影響營辦人才落實有關安排／指引。就這問題我們會繼續與九鐵商討。
由九鐵收取邊境建設稅的推行日期	九鐵	由於九鐵需要改動自動收費及售票系統內的硬件及軟件設備，因此只能在政府同意有關改動後約 12 個月，方可開始徵收稅款。有關的改動須視乎建議法例最後的涵蓋範圍。	政府備悉九鐵改動系統設備所需的時間。九鐵方面亦已承諾儘量縮短所需的時間。
第 4(5)條 —— 稅款的收取	九鐵	九鐵沒有權力收取稅款或作為政府收取稅款的代理人。政府必須透過刊登憲報，根據《九鐵條例》第 4(1)(e)條發出《獲准許活動令》，或建議行政長官會同行政會議按《九鐵條例》第 6 條作出指引，以賦予九鐵向乘客徵收稅款的權力。	當《邊境建設稅條例草案》立法後，依照《九廣鐵路公司條例》第 4(4)條及本草案第 4 條，九鐵將有法定責任去收取邊境建設稅。

主題／條例草案的條次	團體／個別人士的名稱	就條例草案提出的主要意見	政府的回應
第 5(1)條 —— 紀錄  第 6(2)條 —— 申報表	九鐵	九鐵不能按條例草案第 5(1)(a)及第 6(2)(b)條的規定獲取乘客的資料及儲存有關紀錄。九鐵是一間集體運輸機構，除了收集乘客數字及收益的數據外，不會備存乘客其他方面資料的紀錄。	九鐵無須保存及提供其乘客的個人資料。根據條例草案第 5(1)(a)及第 6(2)(b)條，要求九鐵提供的資料，像其他交通營運人一樣，主要是按乘客的類別及繳稅方法而計算的乘客數目等，這要求已在「收稅安排」中列明。不同交通營運人所須提供的資料會因應其獨特的運作模式而有所不同。鑑於涉及大量交通營運人及每名營運人有其個別的運作模式，因此在「收稅安排」中將要求細節列出會比較合適。

主題／條例草案的條次	團體／個別人士的名稱	就條例草案提出的主要意見	政府的回應
第 7(1)(b)條 第 7(2)條 第 7(4)條 —— 由營運人繳付稅款	九鐵	<p>運輸署署長(“署長”)對營運人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署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。然而，除非九鐵願意對少收稅款負責，否則九鐵無須向政府繳付較署長評估的款額為少的稅款。</p> <p>遇有緊急事故或服務嚴重受阻的情況，九鐵或需疏散車站的乘客，因而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。在此情況下，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>	<p>雖然署長獲授權可評定交通營運人所須繳付的稅款，但條例草案亦對不同意評定的人士提供向署長反對及在地方法院上訴的途徑。署長將在調查中考慮九鐵的解釋和澄清及依據其可取得的文件及其他資料去評定。</p> <p>至於因緊急事故或服務嚴重受阻而少收稅款的問題，政府接受九鐵可因安全理由而容許乘客在離開已付車費區前無需使用八達通咭出閘或不用交回單程車票予火車站職員的情況下疏散。在「收稅安排」中，已有條文容許九鐵可在緊急情況下獲稅款寬免。我們準備與九鐵進一步討論他們在這方面的關注及在「收稅安排」反映所需安排。</p>
第 26(2)條 —— 代理人的委任	九鐵	<p>九鐵在委託代理人(該代理人不會與政府直接接觸)負責按照條例草案第 5(1)條備存紀錄前，無須事先取得署長的同意。九鐵現時已有委任代理人代售直通車票，惟這些代理人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。</p>	<p>如果九鐵本身按草案要求保存所要求的記錄，提交申報表及向運輸署署長繳稅，為九鐵保存記錄的代理人會不符有關條文(第 26 條)所指的代理人，在委任前要先取得署長同意的規定亦不適用。因此，條例草案第 5(1)條並不影響九鐵現時的運作。</p>

主題／條例草案的條次	團體／個別人士的名稱	就條例草案提出的主要意見	政府的回應
第 27 條 —— 收取稅款費用	九鐵	政府應全數支付九鐵因代政府收取邊境建設稅而作出的資本及經常開支。	根據條例草案第 27 條，財政司司長可批准向營運人支付收取稅款的費用。我們歡迎九鐵提供他們因需代收稅款而引致的額外開支(包括資本開支及經常性開支)予政府考慮。

議會事務部 1  
立法會秘書處

財經事務及庫務局  
庫務科

2003 年 9 月 23 日