

資料文件

《邊境建設稅條例草案》委員會資料文件

目的

本文件載述政府就議員在二零零三年九月二十四日《邊境建設稅條例草案》(條例草案)委員會會議上提出的問題所作的回應。

邊境設施改善工程

2. 議員要求政府闡述各項過境設施改善工程可如何改善過境旅客及車輛流通。保安局和環境運輸及工務局的回應載於 *附件*。

海外就使用設施而徵收費用或稅項的例子

3. 香港以外地區向使用邊境出入境及交通設施的旅客徵收費用或稅項，以資助興建及改善此等設施，並非罕見。政府曾就中國內地及北美的情況進行研究，所得資料列舉如下一

(a) 廣東省人民政府港澳事務辦公室表示，深圳市政府向離開深圳的車輛收取名為「口岸建設管理費」的行政費用。現時的收費是每輛 40 尺集裝箱車輛收取人民幣 8 元(或港幣 7.5 元)，其他車輛則每輛收取人民幣 4 元(或港幣 3.5 元)；

(b) 澳門特別行政區政府表示，該政府向乘坐渡輪離開澳門前往香港徵收每次澳門幣 19 元的離境費。此外，另加收相等於船費 1%至 2%的印花稅；

- (c) 香港駐三藩市經濟貿易辦事處表示，根據美國聯邦航空局實施的一項計劃，每名上機乘客，包括使用美國機場乘搭境內各州之間的航機的本地乘客，需繳付 1 美元、2 美元或 3 美元的客運設施費。現時有超過 3 300 個美國機場納入這項計劃內。收到的款項會用以進行有關維持及加強機場的安全、保安或容量、消滅噪音、提高航空公司競爭等項目。三藩市奧克蘭國際機場便是一個例子，該機場徵收客運設施費，用以支付隔音及客運大樓擴建工程；以及
- (d) 香港駐三藩市經濟貿易辦事處表示，美國政府向每名進入美國境內的旅遊或商務旅客（加拿大人除外），就處理 I-94 表格徵收 6 美元的費用。旅客通過陸、空或海路入境站到達美國，均需為海關及出入境檢查理由填寫 I-94 表格。

對過境旅客流量的影響及收入預算

4. 政府在上次會議已解釋，由於邊境建設稅擬定於適中的水平，相信徵收該稅項不會對管制站的旅客流量造成任何重大影響。此外，過境人流亦一直有顯著增長（由一九九六年的 3 800 萬人次增至二零零二年的 6 900 萬人次，增幅為 82%），這個增幅可讓政府從邊境建設稅獲得穩定收入。基於相同原因，我們預期開徵邊境建設稅不會影響九廣鐵路公司的乘客量。

5. 政府已在上次條例草案委員會會議的文件內，就邊境建設稅的估計收入提交資料，現再次把有關資料闡述如下。在二零零二年，共約有 69 317 000 名旅客及 1 009 000 輛私家車經香港陸路及海路過境通道離境。計及建議的每月寬減稅款優惠(約 40 000 名經常跨境往來的人士每月須繳付的稅款為 270 元)及各項豁免，並扣除現時從乘客上船費所得的收入後，以稅額為每人 18 元及每

輛私家車 100 元計算，開徵邊境建設稅每年帶來的收入總額約為 10 億元。

對九廣鐵路公司票價的影響和運輸政策

6. 一如前述，政府認為開徵定於適當水平的邊境建設稅對九廣鐵路公司的乘客量，亦即對該公司從跨境運輸所得的收入，不會造成任何重大影響。

7. 政府不會釐定九廣鐵路的票價，在開徵邊境建設稅後這做法會維持不變。九廣鐵路公司自一九八二年成立至今，一直以審慎的商業原則營運，並且享有票價自主權。一如該公司在上次會議所解釋，公司在考慮長遠的票價時，會顧及經濟情況和來自其他營運者的競爭。

九廣鐵路公司的收費結構

8. 據環境運輸及工務局表示，政府於一九八四年三月向立法會提交一份關於九廣鐵路公司車費的資料摘要。該摘要載述九廣鐵路公司管理局的一項決定，該公司擬將本地與羅湖的鐵路服務車費架構分開。環境運輸及工務局把該摘要的相關內容摘錄如下—

- (a) “《九廣鐵路公司條例》(第 372 章)第 4(2)(e)條賦權公司釐定乘客應付的車費。本摘要旨在告知議員九廣鐵路公司管理局決定實施新車費一事”；
- (b) “新電氣化鐵路提供兩類不同的服務，即為九龍和新界東居民而設的市區及近郊客運服務，以及經羅湖禁區管制站連接內地的對外鐵路服務。基於兩類服務的運作特點各有不同，九廣鐵路公司現計劃將本地及連接內地鐵路服務的資料、宣傳及車費架構分開處理”；

- (c) “本地車費會平均調高 15%。應注意的是，本地車費不會全部調升。短程車費最少為 1 元的票價會維持不變，沙田／大圍至九龍線的車費則因來自巴士服務的競爭而不會增加。頭等車費仍會是普通車費的兩倍”；以及
- (d) “連接內地鐵路服務的車費顯著上調後，前往羅湖的乘客會獲得多項改善服務，包括增加快車班次、改善節日期間的行車時間表、農曆新年期間列車會提早開出及延遲收車，以及往羅湖的獨立票務設施。另應注意的是，即使實施新收費，九廣鐵路仍會是前往內地最便宜的交通工具”。

站內收稅所需的資源

9. 政府沒有就站內收稅所需的資源進行詳細研究。這是因為我們主要的考慮因素是，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，但站內收稅的做法將不能充分達到這些要求。

財經事務及庫務局

庫務科

二零零四年一月

《邊境建設稅條例草案》委員會資料文件

邊境設施改善工程對過境旅客／車輛清關時間的影響

引言

應議員在二零零三年九月二十四日條例草案委員會會議上提出的要求，現於本文件闡述各項跨境設施改善工程對過境旅客和車輛交通有何改善。

背景

2. 隨著內地與香港的社會和經濟發展關係日益密切，過境旅客和車輛近年大幅增加，羅湖和落馬洲管制站的過境旅客增長尤其顯著。以羅湖管制站為例，二零零二年的旅客流量高達 9 570 萬人次，較一九九六年的 4 800 萬人次上升近一倍。至於落馬洲管制站，旅客流量由一九九六年的 310 萬人次激增至二零零二年的 1 670 萬人次，增幅達 439%；另一方面，同期每年的過境車輛流量亦由 891 萬架次增至 1 240 萬架次，增幅為 39%。

3. 鑑於過境人流車流增長迅速，各管制站已達其處理量的上限。為紓緩擠塞，以及應付日益增加的過境旅客和車輛，我們已進行及籌劃多項改善工程。有關工程摘要載於下文各段。

落馬洲管制站改善工程

4. 落馬洲管制站改善工程包括增加為車輛清關的出入境和海關檢查亭(由 14 對增至 24 對)、旅客大堂出入境檢查櫃檯(由 28 個增至 50 個)和旅遊車上落客停車位(由 36 個增至 64 個);此外,亦加裝新設施,例如自動行人道和旅遊車泊位資訊系統(方便旅客在清關後找到旅遊車所在)。有關工程已於二零零三年九月底前完成。管制站的車輛處理量已由每天 19 000 架次增至 32 000 架次,而旅客處理量則由每小時 4 200 人次增至 5 500 人次。車輛和旅客的流通較以往順暢,管制站的環境亦大為改善。

5. 此外,我們與深圳當局達成協議,在現有的跨境橋旁邊加建一道新橋,以應付落馬洲管制站過境交通的快速增長。新橋會為貨車專用,而舊橋則專供載客車輛使用,把貨運和客運交通分流,改善交通管理。

上水至落馬洲支線的主要基建工程

6. 為應付不斷增加的過境旅客需求和疏導羅湖的交通,九廣鐵路公司會建造及營運全長 7.4 公里的上水至落馬洲支線,連接現有的東鐵上水站以及落馬洲新建的過境通道。有關的過境通道將成為特區第二個鐵路旅客過境管制站。為使這條過境通道可以運作,當局會進行多項主要基建工程,包括過境設施、連接落馬洲

總站與皇崗站的人行通道橋，以及一條通往落馬洲總站的行車通道；此外，亦會闢設公共運輸交匯處。擬議的過境設施可處理每天 15 萬名旅客，在周末和節日期間，在配合潮水式人潮管理措施之下，可處理更多旅客。長遠而言，在落馬洲總站大樓第 2 期工程完成後，出入境大堂將得以擴闊，屆時旅客處理量可達到每天 30 萬人次。預計工程可在二零零七年年中前完成，以配合支線的通車。

羅湖管制站改善工程

7. 有關改善工程主要包括：擴闊通往離境大堂的通道；把 46 個側向式檢查櫃檯改為 48 個前向式櫃檯，以增加入境大堂的輪候空間；擴建離境大堂，以加設 14 個(+18%)出入境檢查櫃檯；以及築建一條通往離境大堂東面的新通道。在二零零五年年初改善工程完成後，離境大堂的會增闊 1 100 平方米作額外的緩衝區，供多達 3 800 名旅客往來或輪候過關。

8. 此外，我們亦正進行羅湖橋改善工程，裝設空調及把橋面擴闊 5.5 米(即約 60%)。在二零零四年年底工程完成後，旅客在羅湖管制站過境，尤其在炎熱潮濕的夏季，將會更感舒適。

新陸路過境設施

9. 深港西部通道是一條全長五公里的雙向三線行車通道，橫跨后海灣，連接香港新界西北部及深圳蛇口。新通道連接香港與深圳，可紓緩現有三條過境通道繁忙的交通。深港西部通道會經由后海灣幹線與本港運輸網絡連接。通道的過境設施在繁忙時間的處理量，入境和出境方向均為每小時約 150 輛過境巴士、1 640 輛私家車和 2 600 輛貨車，處理量足以應付直至 2016 年的過境交通需求。預計新過境通道可在二零零五年年底完成，屆時落馬洲管制站的擠塞情況可大為紓緩。

10. 另一方面，經國務院批准，廣東省，香港和澳門三方政府已成立協調小組，籌劃港珠澳大橋工程的前期工作。協調小組會委託設計單位就經濟效益、走線、環境影響和水文等多個項目進行可行性研究。

對過境情況的影響

11. 上述各項工程均有助紓緩各個管制站的擠塞情況，並為旅客提供更舒適和方便的過境環境。目前，政府在出入境方面的整體服務承諾是所有管制站(機場除外)可在 30 分鐘內為 92%的旅客(包括車輛上的乘客)辦妥出入境手續，而機場的服務承諾則是在

15 分鐘內為 92%的旅客辦妥出入境手續。以上承諾是根據實際運作經驗作出的。

12. 上述工程會令服務承諾有何改善，須待工程完成及有關設施正式運作後才可確定。值得注意的是，旅客過境所需時間受多個因素影響，包括所選擇的管制站、當時的旅客類別、有否出現大量旅客集中在同一時段過關的高峯期效應、人手調配和當時的人流車流情況。此外，除縮短旅客過境所需時間外，改善工程另一重要作用是令旅客在過境時更舒適和方便。

保安局／環境運輸及工務局

二零零四年一月