

**《2010年稅務(修訂)條例草案》**  
**(“《條例草案》”)**  
**法案委員會 2010年5月25日會議上的跟進事項**

就法案委員會在2010年5月25日會議上提出的跟進事項，政府當局的回應載列於以下各段。

**A. 《附表》中各類環保車輛的認可標準**

**符合環保商用車輛稅務寬減計劃的車輛**

2. 現時，環保商用車輛的認可標準訂定在歐盟V期水平(見附件)。與歐盟IV期同類車輛比較，歐盟V期重型柴油車輛排放的氮氧化物約少百分之四十，歐盟V期輕型柴油車輛排放的可吸入懸浮粒子及氮氧化物分別約少百分之八十及三十，而歐盟V期汽油／石油氣車輛排放的氮氧化物約少百分之三十。
3. 環境保護署(“環保署”)每年會按技術發展及當時法定的車輛廢氣排放標準，檢討認可標準，確保只有在廢氣排放方面的表現較當時法定要求更為卓越的車輛，才會獲得首次登記稅優惠。若要收緊標準，新標準會由每年四月一日起實施，並會在環保署網頁公佈。
4. 在新認可標準實施後，只能符合舊有認可標準的商用車輛，均不會獲得首次登記稅寬減。

**符合環保汽油私家車稅務寬減計劃的車輛**

5. 環保汽油私家車的認可標準(見附件)如下：
  - (a) 車輛排放的碳氫化合物及氮氧化物不得超出歐盟IV期廢氣排放標準或二零零五年日本廢氣排放標準上限的百分之五十；以及
  - (b) 車輛的燃料效率(以每公升燃料行走里數計算)較相同重量類別私家車的平均燃料效率高至少百分之四十。
6. 與環保商用車輛相同，環保署每年會按技術發展情況，檢討和更新環保私家車的認可標準，以確保只有在廢氣排放和燃料效率兩方

面均表現卓越的私家車才獲得稅務優惠。新的標準會於每年四月一日實施，並會在環保署網頁公佈。只能符合舊有認可標準的環保汽油私家車，均不會獲得首次登記稅寬減。

### **混合動力車輛**

7. 《條例草案》就混合動力車輛的定義如下：

“可兼用以下2種附於車上的儲存能源或能量來源以作機械驅動的任何汽車(《汽車(首次登記稅)條例》(第330章)第2(1)條所界定者) —

- (a) 可耗燃料；
- (b) 電池、電容器、飛輪、發電機或其他電力能源或能量儲存器件。”

8. 上述混合動力車輛的定義沒有需要另定認可標準，故不需要定期檢討標準。

### **電動車輛**

9. 現時，電動車輛在《汽車(首次登記稅)條例》(第330章)第5(3)條界定為任何純粹以電力驅動及並不排放任何廢氣的汽車。與混合動力車輛一樣，沒有需要就此類車輛另定認可標準。

### **B. 建議改善《條例草案》的草擬**

10. 經考慮後，當局認為《條例草案》第8條所載《附表》中“免除”一詞不會引起法例釋義上的問題，也不會引致實際的誤解。

11. 由於《附表》所提及的兩項稅務寬減計劃是根據《汽車(首次登記稅)條例》(第330章)管理的，因此“免除”一詞必須在該條例的有關條文的上文下理中理解。該條例第5條所載有關條文轉載如下 —

“(5) 行政長官可完全或部分免除須繳付的首次登記稅，並可就稅款的免除附加條件。

(5A) 任何人藉呈交他知道在具關鍵性方面屬虛假的文

件，而獲免除首次登記稅，即屬犯罪，一經循簡易程序定罪，可處罰款\$500,000 及監禁 12 個月。

(5B) 任何人 —

(a) 藉呈交虛假的文件而獲免除首次登記稅；或

(b) 在違反就該項稅款的免除而附加的條件的情況下獲免除首次登記稅，須繳付獲免除的首次登記稅，而為第 4J(b)條的目的該筆首次登記稅被視為未付的首次登記稅。”。

12. 在這些條文中，“remit”或“remission”的中文對應詞是“免除”。雖然單獨看這個中文詞語有可能得出完全豁免首次登記稅的意思，但這個詮釋是不完全確立的，因該條例第 5(5)條清楚規定“行政長官可完全或部分免除須繳付的首次登記稅”。在該款及第(5A)及(5B)款中，無論“remission”或“免除”都清楚顯示該詞包括完全或部分的免除。

13. 因此，雖然在《附表》第 3 部第 1 條中沒有使用“完全或部分”的字句來形容“免除”一詞，但無論“remission”或“免除”，如在《汽車(首次登記稅)條例》的有關條文的上文下理中予以詮釋，是不會理解為完全豁免的。

14. 再者，環保署已在其網頁登載所有獲核證符合兩項稅務寬減計劃資格的車輛，因此實際上要確定某類型的車輛是否受兩項稅務寬減計劃所涵蓋是不會有困難的。

15. 基於上述第 11 至 14 段的原因，當局不擬在《附表》第 3 部第 1 條中“免除首次登記稅”之前加入“全部或部分”。

財經事務及庫務局  
2010 年 5 月

## (一) 環保商用車輛的認可標準

歐盟五期重型柴油車輛廢氣排放標準

## 歐盟穩態循環試驗

CO (克/千瓦特小時)	HC (克/千瓦特小時)	NOx (克/千瓦特小時)	PM (克/千瓦特小時)
1.5	0.46	2.0	0.02

## 歐盟瞬態循環試驗

CO (克/千瓦特小時)	NMHC (克/千瓦特小時)	NOx (克/千瓦特小時)	PM (克/千瓦特小時)
4.0	0.55	2.0	0.03

註: CO – 一氧化碳  
 NMHC – 非甲烷碳氫化合物  
 HC – 碳氫化合物  
 NOx – 氮氧化物  
 PM – 粒子

歐盟五期輕型柴油車輛廢氣排放標準

## 新歐盟駕駛循環試驗

CO (克/公里)	NOx (克/公里)	HC + NOx (克/公里)	PM (克/公里)
0.74	0.28	0.35	0.005

註: CO – 一氧化碳  
 HC – 碳氫化合物  
 NOx – 氮氧化物  
 PM – 粒子

## (二) 環保汽油私家車的認可標準

排放限值要求：

符合標準	排放上限的 50%	
	碳氫化合物 (HC)	氮氧化物 (NOx)
歐盟 IV 期廢氣排放標準	0.05	0.04
二零零五年日本廢氣排放標準	0.025	0.025

燃料效率要求：

車輛重量 (W)	燃料效率限值 (下限以每公升行走里數表示)	
	以日本排放 測試程序計算	以歐盟排放 測試程序計算
W < 703 公斤	26.1	26.7
703 公斤 <= W < 828 公斤	23.2	23.7
828 公斤 <= W < 1,016 公斤	22.1	22.6
1,016 公斤 <= W < 1,266 公斤	19.7	19.6
1,266 公斤 <= W < 1,516 公斤	16.0	16.0
1,516 公斤 <= W < 1,766 公斤	12.9	13.6
1,766 公斤 <= W < 2,016 公斤	11.0	11.7
2,016 公斤 <= W < 2,266 公斤	9.6	9.8
2,266 公斤 <= W	8.2	8.2