

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2129/09-10號文件

檔 號：CB1/BC/8/09

《2010年稅務(修訂)條例草案》委員會報告

目的

本文件旨在匯報《2010年稅務(修訂)條例草案》委員會的商議工作。

背景

2. 《2010年稅務(修訂)條例草案》於2010年4月30日刊登於憲報，目的是實施在2010-2011年度財政預算案中公布的以下兩項稅項寬減措施：

- (a) 扣減2009-2010課稅年度的薪俸稅及個人入息課稅，扣減幅度為75%，每宗個案以6,000元為上限，藉此在經濟復甦初期減輕納稅人的財政負擔；及
- (b) 加快環保車輛資本開支的利得稅扣除，藉此鼓勵工商界購置環保車輛。

《2010年稅務(修訂)條例草案》

3. 根據條例草案，當局在《稅務條例》(第112章)加入擬議第92條及新的附表20，以扣減2009-2010課稅年度須付的薪俸稅及個人入息課稅的款額，扣減幅度為75%，每宗個案以6,000元為上限。(條例草案第7及9條)

4. 為實施就環保車輛的資本開支可獲提供100%利得稅扣除的建議，條例草案涵蓋以下條文：

- (a) 修訂第16I條，把獲得100%利得稅扣除的資格擴闊，以涵蓋指明的環保車輛在購置年度招致的資本開支。(條例草案第3及4條)

- (b) 修訂第16J條，訂明如有任何環保車輛已根據第16I條所容許者作出利得稅扣除，而該車輛其後被售出、毀掉或盜去，則有關售賣得益或從保險或補償獲取的款項會被視為營業收入。第16J條亦作進一步修訂，訂明在有關業務停業的情況下，環保車輛會被視作在緊接停業前被售出，並如在停業後的12個月內有關車輛被售出、毀掉或盜去，納稅人可提出申索，對當作已收取的售賣得益款額作出調整。(條例草案第5條)
- (c) 修訂第16K條，容許在應評稅利潤中，扣除在條例草案生效日期之前就環保車輛所招致的資本開支。(條例草案第6條)
- (d) 修訂附表17，以指明何者屬合資格扣除稅項的環保車輛。(條例草案第8條)

5. 條例草案如獲通過，將於其在憲報刊登成為條例當日開始實施。

法案委員會

6. 內務委員會在2010年5月14日的會議上同意成立法案委員會研究條例草案。法案委員會的委員名單載於**附錄I**。法案委員會由陳鑑林議員擔任主席，並曾與政府當局舉行1次會議，以討論條例草案。

法案委員會的商議工作

一次過扣減稅項的建議

7. 法案委員會並不反對按建議一次過扣減2009-2010課稅年度的薪俸稅及個人入息課稅，扣減幅度為75%，每宗個案以6,000元為上限。

扣除環保車輛稅項的建議

符合資格獲得擬議稅項扣除的環保車輛種類

8. 法案委員會察悉，主體條例附表17新訂第3部指明，擬議的稅項扣除將適用於以下環保車輛：

- (a) 在由環境保護署(下稱"環保署")管理分別為環保商用車輛及汽油私家車提供的兩項稅務寬減計劃下符合免除首次登記稅資格的車輛；
- (b) 可兼用可耗燃料及電池(或其他電力能源或能量儲存器件)兩種能源以作機械驅動的車輛；及
- (c) 純粹以電力驅動及並不排放任何廢氣的車輛。

9. 政府當局表示，環保商用車輛的現行認可標準訂於歐盟V期的水平¹，環保汽油私家車的認可標準則是：

- (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2005年日本廢氣排放標準上限的50%；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至少高出40%。

環保署會按技術發展情況和當時的法定廢氣排放標準，每年檢討這兩項認可標準(**附錄II**)一次，以確保只有在廢氣排放及／或燃料效率方面真正表現卓越的車輛才可獲寬減首次登記稅。認可標準如在年度檢討後被收緊，新標準會在每年4月1日開始實施，並會在環保署網頁公布。

10. 法案委員會察悉，主體條例附表17新訂第3部擬議第1段所提述的車輛(即"符合**免除**首次登記稅資格的任何車輛"(表示強調的粗體後加))，與《汽車(首次登記稅)條例》(第330章)第5條的賦權條文(即"行政長官**可完全或部分免除**...首次登記稅"(表示強調的粗體後加))並不一致。為使條文保持一致，委員要求政府當局考慮改善擬議第1段的草擬方式，在"免除首次登記稅"前加入"完全或部分"，此舉亦可避免使人誤會"免除"意指在環保署管理的兩項現行稅務寬減計劃下的合資格車輛可完全豁免支付首次登記稅。

11. 政府當局表示，"免除"一詞必須按第330章內相關條文(即第5(5)、(5A)及(5B)條)的文意詮釋或理解，文意清楚顯示該詞語包括完全或部分的免除。此外，政府當局表示，環保署的網頁已清楚登載兩項現行的稅務寬減計劃的詳情，因此不大可能會使人誤會在有關計劃下獲免除首次登記稅的幅度。有鑑於此，政府當局認為，條例草案第8條下附表內擬議第3部所採用的"免除"一詞，與

¹ 相較於歐盟IV期的同類車輛，歐盟V期重型柴油車輛排放的氮氧化物約少40%，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80%及30%，歐盟V期汽油／石油氣車輛排放的氮氧化物則約少30%。

第330章賦權條文的用詞一致，不會引起法例釋義上的問題或實際的誤解。

跟進行動

12. 甘乃威議員關注到，儘管政府已推出多項資助計劃，以鼓勵更廣泛使用環保車輛，但此等車輛的滲透率仍然偏低。他建議邀請使用者及有關業界就擬議的稅項寬減措施發表意見。另一些委員認為，鼓勵更廣泛使用環保車輛的議題牽涉多項事宜，例如市面上可供選購的環保車輛種類和售價。法案委員會委員同意把此事轉交環境事務委員會研究。

委員會審議階段修正案

13. 政府當局及法案委員會並無就條例草案提出任何委員會審議階段修正案。

徵詢內務委員會

14. 法案委員會於2010年5月28日向內務委員會匯報商議工作。內務委員會察悉，政府當局計劃在2010年6月9日的立法會會議上恢復條例草案二讀辯論。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年6月2日

《2010年稅務(修訂)條例草案》委員會

委員名單

主席 陳鑑林議員, SBS, JP

委員 張宇人議員, SBS, JP

黃定光議員, BBS, JP

甘乃威議員, MH

梁家傑議員, SC

(總數：5位議員)

秘書 游德珊女士

法律顧問 易永健先生

日期 2010年5月25日

(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% (克/公里)	
	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