

政府總部
運輸及房屋局

運輸科
香港添馬添美道2號
政府總部東翼



(中文譯本)

Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat

Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T) CR 1/44/951/08

來函檔號 Your Ref.

電話：3509 8194

傳真：2524 9397

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
法案委員會秘書
冼柏榮先生
[傳真：3151 7052]

冼先生：

《2017年稅務(修訂)(第2號)條例草案》
有關2017年4月26日會議的跟進行動一覽表的回應

2017年4月26及27日有關題述事宜的電郵收悉。政府對2017年4月26日的會議席上團體代表的意見書所提意見及回應載於附件。

運輸及房屋局局長

(聶繼恩 代行)

A blue ink signature, likely of the official acting on behalf of the Transport and Housing Bureau Director.

副本送：

財經事務及庫務局(經辦人：黃昕然先生)

稅務局(經辦人：趙國傑先生)

律政司(經辦人：陳毅謙先生)

立法會秘書處法律事務部(經辦人：鄭喬丰女士)

2017年5月10日

政府對團體代表所提意見的回應

團體	團體代表的意見	政府的回應
一般評論		
國泰航空有限公司、港龍航空有限公司和安理國際律師事務所(有限責任合夥)	擬議稅制看似旨在吸引飛機租賃業界，重點清晰，通過《條例草案》對香港的發展有正面作用。	歡迎團體支持《條例草案》。
香港飛機租賃及航空融資協會和羅兵咸永道有限公司	新稅制容許飛機租賃公司在香港成立法團以設立營運基地，是發展本港飛機租賃業的重要一步，方向正確。不過，香港政府日後仍須繼續為飛機租賃業界提供支援，特別是擴大香港與世界其他國家的稅務協定網絡。 香港政府應確保稅務協定夥伴就租用設備的租金所徵收的任何預扣稅，減至“無”或“盡可能最低稅率”，從而進一步發展香港資產融資及租賃業務。	歡迎團體支持《條例草案》。 政府會繼續努力擴大香港的稅務協定網絡；在商討稅務協定的條款時，亦會顧及飛機租賃業界的需要。
香港航空有限公司	支持政府這項促進香港飛機租賃業務的措施。如香港的飛機租賃業發展蓬勃，將可吸引全球各地的航空業人才來港，進一步鞏固	歡迎團體支持《條例草案》。

	香港作為區內最具規模的國際航空樞紐之一。	
香港交易及結算所有限公司	香港交易及結算所有限公司支持修訂有關飛機租賃稅務的條例，認為此舉有助香港發展成為國際飛機租賃中心。	歡迎團體支持《條例草案》。
羅兵咸永道有限公司	由於飛機租賃通常會利用特定目的工具，稅務局有需要確認，在決定特定目的工具的“中央管理及控制”和“產生利潤的活動”是否在香港進行時，實際上會採用較為寬鬆的做法。我們相信飛機租賃業界會歡迎稅務局就這方面發出實務指引。	稅務局會採取務實態度，考慮個案的實情，以決定飛機出租商是否已符合有關“中央管理及控制”和“實質性因素要求”兩項規定。舉例說，稅務局會考慮多項因素，當中包括特定目的工具是否與香港的合資格飛機租賃管理商有密切聯繫，亦即特定目的工具實際上是在香港管理及控制。稅務局會發出新的《稅務條例釋義及執行指引》，就這方面提供指引。
羅兵咸永道有限公司	一般而言，進行租賃交易的先決條件，是出租商須持有居民身分證明書。飛機租賃業界歡迎稅務局發出若干實務指引，說明申請居民身分證明書的程序和飛機出租商如何可及時有效地取得相關證明書。	稅務局會在《稅務條例釋義及執行指引》中，就發出居民身分證明書的事宜提供指引，並會檢討相關程序，確保能依時發出居民身分證明書。

第14G條

德勤諮詢(香港)有限公司、香港會計師公會、香港稅務學會、羅兵咸永道有限公司、貝克·麥堅時律師事務所和特許公認會計師公會

根據《條例草案》，非香港飛機營運商指“無須根據《稅務條例》課利得稅”的飛機營運商。這表示任何有飛機飛抵香港的飛機營運商，很可能都不會視為非香港飛機營運商，似乎有違《條例草案》的原意。

根據香港簽訂的雙重課稅協定的條款，非本地營運商實際上或無須在香港課稅。不過，某人是否應該繳納香港稅項，應先查看本地法例，而非雙重課稅協定。雙重課稅協定旨在劃分締約雙方的徵稅權，並無訂明某人是否須課稅。無論如何，航空公司都可能在香港通過其他活動(例如提供地勤服務或出售機票)賺取費用收入，而雙重課稅協定的豁免安排並不適用於這些收入。政府的更佳做法可能是作出釐清，將非香港飛機營運商界定為無須就任何在香港裝運的有關運載課利得稅的飛機營運商。

較為可取是在擬議法例中，明確訂明只要根據任何適用的雙重課稅協定，利得稅隨後獲

香港與約58個司法管轄區簽訂各種安排(包括雙重課稅協定和民用航空運輸／航運收入協定)。根據有關安排，這些司法管轄區的企業即使有飛機飛抵香港，亦無須課利得稅。雙重課稅協定已憑藉《稅務條例》第49條而以本地法例(實施。如某非本地飛機營運商在雙重課稅協定下無須課利得稅，在擬議稅制下亦會視為“非香港飛機營運商”。政府日後會繼續擴大稅務協定網絡，以涵蓋更多非本地飛機營運商。

締約夥伴司法管轄區的飛機營運商在附帶於營運飛機從事國際運輸的情況下出售機票和提供服務所得的收入，由於屬營運飛機從事國際運輸所得收入的一部分，因此無須繳付香港利得稅。擬議稅制應可涵蓋因營運飛機而在香港獲得附帶收入的非本地航空公司。

稅務局會在《稅務條例釋義及執行指引》中，闡釋《稅務條例》第23D(1)條與雙重課稅協定的相互關係。

	豁免，便可符合“無須根據本條例課利得稅”這項條件。 如稅務局能就《稅務條例》第23D(1)條與香港簽訂的雙重課稅協定的相互關係提供實務指引，會對業界有幫助。	
德勤諮詢(香港)有限公司、香港會計師公會、香港稅務學會和貝克·麥堅時律師事務所	“租約”一詞在第14G(1)條中的定義並不包括融資租約(《條例草案》中稱為“融購租約”)，因而限制了飛機租約可訂立的商業條款。如融資租約包含購買飛機的選擇，《條例草案》條文適用與否將由稅務局酌情決定，這樣會令事情變得主觀和不確定，最終或須取得事先裁定。 融購租約界定為包括含有融資租賃特質的租約，擁有權將會或可能會在租約完結時轉移。由於租購協議的現有定義已涵蓋擁有權將會或可能會轉移的租約，而這類協議並不包括在擬議第14G條有關租約定義的範圍內，因此訂明淨租機租約不包括融購租約似乎會增添不必要的限制。	合資格飛機出租商可透過融購租約、租購協議或有條件售賣協議取得飛機。簡而言之，融購租約與融資租約相若，租購協議牽涉委託保管，而有條件售賣協議則涉及保留所有權。為配合航空融資業各種常用制度，在新訂的第14G(1)條中，“擁有”一詞的定義涵蓋全部三種概念。因此，合資格飛機出租商根據融購租約以承租人身分持有飛機，或根據租購協議以受寄人身分持有飛機，或根據有條件售賣協議以買方身分持有飛機，均會視為該飛機的擁有人。根據有關定義，如合資格飛機出租商透過融購租約、租購協議或有條件售賣協議，向非香港飛機營運商出租飛機，則該合資格飛機出租商將不會再視為飛機擁有人，反之，該非香港飛機營運商會成為飛機擁有人。新訂的第14G(6)條訂明，飛

	由於融資租賃安排或租購協議在飛機租賃及融資業也很常見，加上愛爾蘭和新加坡的稅制亦沒有區分營運租約與融資租約，香港稅務學會促請政府考慮擴大稅務寬減的範圍，以涵蓋融資租賃安排或租購協議。	機必須由合資格飛機出租商擁有，因此根據該條文，這類租賃交易並不屬於合資格飛機租賃活動。就擁有權作出規定是有必要的，以確保條例符合最新的國際標準，打擊侵蝕稅基及轉移利潤的情況。合資格飛機出租商須在香港進行實質經營活動、執行相關職能、使用相關資產和承擔擁有飛機所附帶的風險。 事實上，飛機出租商與飛機營運商之間的租賃交易大多屬於營運租約。《條例草案》應可達到促進香港飛機租賃業的政策目標。
香港會計師公會	《條例草案》規定，租約或與租約有關連的任何安排或協議，在大部分情況下都不能訂明飛機擁有權在租約完結時將會或可能會轉移至承租人，這似乎是不合理的限制。雖然業界似乎可以要求稅務局局長(“局長”)作出裁定，而根據擬議新訂第14G(5)條，只要局長認為擁有權應不會轉移至承租人，便可裁定規定不適用於某個案，但這樣會增加納稅人的行政負擔，亦會對有關條文是否適用增添不確定性。	根據融購租約，飛機的法定所有權通常會在租約期完結時轉移至承租人。因此，可轉移所有權的融購租約不符合獲得擬議稅務寬減的資格。 新訂的第14G(5)條訂明，融購租約、租購協議或有條件售賣協議可符合租約的資格，但前提是局長認為，按合理預期，有關飛機的產權不會轉移至有關承租人、受寄人或買方(視屬何情況而定)。這安排應可為飛機租賃業界提供一定程度的彈性。

香港稅務學會	合資格飛機出租商可能會在某年度的部分時間，與非香港飛機營運商簽訂某飛機的營運租約。然而，為了處置該飛機，該合資格飛機出租商或會在同一年度就該飛機與第三方簽訂融資租約或租購協議。香港稅務學會認為，擬議法例應包含顧及這種情況的條文，讓合資格飛機出租商可以在該年度的前部分(當營運租約仍然生效)，繼續享有擬議稅務寬減。為免生疑問，“合資格飛機租賃活動”的定義亦可明確包括透過直接出售或簽訂融資租約或租購協議處置飛機。	正如上文所解釋，合資格飛機出租商如透過融購租約或租購協議處置飛機，將不會視為飛機的擁有人。就該等活動而言，有關出租商不應獲得擬議稅務寬減。 《條例草案》旨在為飛機出租商，而非飛機經銷商，提供稅務寬減。在日常業務運作過程中，飛機出租商會為其飛機簽訂固定年期營運租約，為期五年左右。香港稅務學會提及的情況應該甚少發生。
博聞律師事務所、羅兵咸永道有限公司和特許公認會計師公會	根據第14G(6)(b)條，如某法團就某飛機進行飛機租賃活動，而情況適用，包括在該活動進行時，該飛機是由該法團擁有，並正租賃予非香港飛機營運商，則該活動即屬合資格飛機租賃活動。中介出租商(未必是飛機營運商)或會基於各種原因被加插在法團與非香港飛機營運商之間。只要最終的飛機營運商是非香港飛機營運商，應視為已符合第14G(6)(b)條所列條件。	稅務局會小心研究每宗個案的實情，以確定涉及的租賃交易是否擬符合擬議稅務寬減的資格。如沒有發現任何避稅安排，稅務局或會考慮讓合資格飛機出租商享有擬議稅務寬減，例如合資格飛機出租商經特定目的工具向非香港飛機營運商間接出租飛機，而該特定目的工具與該非香港飛機營運商屬同一集團並由該集團全資擁有。稅務局會在《稅務條例釋義及執行指引》中提供指引。

第 14H 及 14J 條		
羅兵咸永道有限公司	飛機租賃及飛機租賃管理業務可帶來其他“收入”或“開支”，包括利息收入、因利率及外匯掉期而產生的損益、終止合約付款、佣金等。羅兵咸永道有限公司想請稅務局澄清一點，就是由租賃以外活動產生的附帶收入或開支應屬於擬議稅制的範圍內，只要有關活動是飛機出租商或飛機租賃管理商所進行的合資格活動的一部分。	如產生附帶收入或開支的活動屬於合資格飛機出租商或合資格飛機租賃管理商所進行的合資格活動的一部分，稅務局會容許此等收入包括在合資格利潤內，符合根據擬議稅制按半額寬減稅率課稅的資格。稅務局會在《稅務條例釋義及執行指引》中提供更多指引。
德勤諮詢(香港)有限公司、香港稅務學會和貝克·麥堅時律師事務所	並非所有飛機租賃工具均為持有單一飛機的特定目的工具；不需向銀行融資的飛機出租商可在大公司內成立，並持有多架飛機。在這些情況下，規定出租商須為香港稅務居民，意味著出租商即使在香港有實質的業務運作，但如它在其他地方有更多業務運作並擁有稅務居民身分，則在不建立一個新香港稅務居民實體和轉讓飛機至該實體的情況下，該出租商是無法受惠於《條例草案》的條文。鑑於與飛機租賃有關的營運活動必須在香港進行，這項規定可能是不必要的。另一做法，可以設定在香港最低開支規定或業	提出《條例草案》的原意，是要吸引出租商在香港開設業務，並將香港發展成為飛機租賃樞紐。這項中央管理及控制規定，確保擬議稅務寬減只適用於在香港進行業務運作的公司。此優惠措施應符合有關業務運作的規定。利潤不會轉移至香港，以達到避稅目的。 此外，這項中央管理及控制規定可讓合資格飛機出租商利用香港的稅務協定網絡。一般而言，締結稅務協定夥伴的稅務機關只會在香港飛機出租商的中央管理及控制是在香港進行的情況下(即出租商為香港稅務居民)，

	務運作規定以取代此項規定或予以補充。 如納稅人的中央管理及控制是在某年度的部分時間在香港進行，擬議法例或須明確讓納稅人符合資格在該年度的部分時間享有優惠稅制。 對於在香港新成立的飛機租賃平台，而初期其中央管理及控制未必在香港進行，現建議為這些平台設立寬限期。	才會給予該出租商協定的優惠待遇。 由於注意到不同公司或會有不同的經營模式，稅務局在決定是否符合中央管理及控制規定(特別是在營運初期)時，會考慮所有相關事實及情況，包括是否有具體計劃在香港開設真正的飛機租賃業務。
香港會計師公會	防止避稅條文規定飛機租賃管理商須在香港受中央管理及控制，才符合資格享有稅務寬減，這項規定看來有歧視在香港營運但並非居於香港的公司之嫌。因此，可能抵觸香港與其他司法管轄區簽訂的全面性避免雙重課稅協定所載的不歧視條文。	香港簽訂的雙重課稅協定所載的不歧視條文，禁止基於國籍為由而歧視他人的行為，並規定所有相關因素，包括實體的居住地，必須相同。不論法團在何處成立，合資格飛機出租商及合資格飛機租賃管理商的中央管理及控制如是在香港進行，因而屬香港稅務居民，均符合資格享有擬議稅務寬減。因此，歧視在海外成立為法團的出租商及管理商之說並不成立。中央管理及控制規定並沒有違反不歧視條文，因為非居於香港的出租商及管理商並非處於相同的情況下。

德勤諮詢(香港)有限公司	《條例草案》規定，如某飛機持續出租三年，該飛機須視為資本資產，任何因出售飛機而招致的損益均無須課稅，亦不可扣稅。然而，就性質而言，飛機這類資產的價值一般會隨時間而遞減，因此，如在三年期後將飛機脫手，有很大機會引致損失，而根據《條例草案》，有關損失因屬資本性質而不會獲得扣除。如飛機是在取得擁有權的首三年內出售以獲取利潤，出租商仍須進行資產／收入分析，以決定收益是否須課稅，這樣會帶來不確定性。若《條例草案》規定飛機在整個擁有期均視為資本資產，讓出租商可自由出售飛機而無須擔心會引致巨額稅款，將可提供更明確依據。	新訂的第14H(8)條提供明確依據，說明合資格飛機出租商將飛機脫手所得損益的稅務處理方法。由於飛機大多出租至少五年，對飛機租賃業來說，三年的期限相對較短，飛機出租商應容易符合這項準則。如合資格飛機出租商在擁有飛機的首三年內出售飛機，該合資格飛機出租商仍可提出該飛機屬資本資產。局長會考慮所有事實及情況，按普通法的原則作出決定。
第14I條		
香港稅務學會	為補償折舊免稅額的損失(因為在《稅務條例》第39E條下的現行限制)，擬議法例已採納設定為80%的扣減規則。另一更佳的立法方式，是修訂第39E條，讓合資格飛機出租商可就將飛機出租予非香港飛機營運商獲給予折舊免稅額，理由是：	訂立《稅務條例》第39E條，旨在制止在稅務方面濫用涉及機械或工業裝置(包括飛機)的槓桿租賃，因為此類租賃令香港的稅收損失慘重，但並無帶來補償性的宏觀經濟效益。倘若修訂第39E條，將有損此防止濫用條文的完整性。因此，在《條例草案》中建議為離

	- 在擬議稅制下，香港的飛機出租商所須繳付的稅款可能不多，而在愛爾蘭和新加坡營運的飛機出租商則一般在營運首數年都無須繳稅； - 設定的 80%扣減或會被視為對稅基作人為定義；以及 給予折舊免稅額可使在岸及離岸的飛機租賃活動所享有的稅務待遇一致。	岸飛機租賃業界設立專門稅制，該稅制與為在岸飛機租賃活動而設的現有制度相若；在現有制度下，出租商可享有折舊免稅額。 將稅基定為20%並非任意，這百分率是在諮詢航空業界持份者後得出的飛機租賃業務平均利潤幅度。
博聞律師事務所及貝克·麥堅時律師事務所	如有關法團為融購租約下的承租人、租購協議下的受寄人或有條件售賣協議下的買方，根據其所簽訂的融購租約、租購協議或有條件售賣協議，應當作為提供有關飛機而招致資本開支。	博聞律師事務所的理解正確。
貝克·麥堅時律師事務所	根據新訂的第14I(3)(b)條，如有關連者先前已就有關飛機申領資本免稅額，合資格飛機出租商將不獲給予20%的寬減稅基優惠。但如有關連者是以公平合理的價格將有關飛機轉讓，則此條件應予刪除。	給予20%的寬減稅基優惠，旨在補償折舊免稅額的損失。新訂的第14I(3)(b)條屬防止濫用條文，防止飛機租賃集團同時享有折舊免稅額和20%的寬減稅基優惠，即有關連者在將飛機出售予出租商之前，已獲給予巨額的折舊免稅額(在擁有該飛機首年，相等於飛機成本的72%；擁有該飛機第二年，相等於飛

		機成本的8.4%)；而該出租商亦享有20%的寬減稅基優惠。刪除第14I(3)(b)條中的條件容易導致逃稅。
第14N條		
香港稅務學會	為免令人覺得可能存在利益衝突，局長身為稅務管理人及稅收人員，最好似乎是不應直接獲授權可自行更改附表17F。	局長獲授權修訂《稅務條例》中類似的附表，例如第20AC(5)條。此外，任何修訂令必須經過立法會先訂立後審議的程序。
附表17F		
博聞律師事務所	“飛機租賃管理活動”的定義亦應涵蓋下列活動： - 取回飛機；以及 - 再推銷飛機。	“飛機租賃管理活動”的定義的(m)段訂明，此類活動涵蓋就飛機租賃活動為或向合資格飛機出租商提供服務。本段的涵蓋範圍，應足以包括與取回飛機及再推銷飛機有關而向合資格飛機出租商提供的服務。稅務局會在《稅務條例釋義及執行指引》中闡釋如何施行(m)段。
羅兵咸永道有限公司	飛機租賃管理商可進行的另一活動，是就有關將飛機脫手的事宜向飛機出租商提供意見。羅兵咸永道有限公司想請稅務局澄清一點，就是就有關稅制而言，此項活動或任何	“飛機租賃管理活動”的定義的(m)段，其涵蓋範圍應足以包括就有關將飛機脫手的事宜向合資格飛機出租商提供意見。稅務局會在《稅務條例釋義及執行指引》中闡釋如何施行

	相關活動會視為合資格租賃管理活動。	(m)段。
德勤諮詢(香港)有限公司	“飛機租賃管理活動”的定義的(j)段訂明，為營運租約作市場推廣會視為飛機租賃管理活動。雖然在實際的商業活動中，很多飛機租約被市場參與者視為營運租約，但有大部分屬融資租約，而這類租約不應被排除在外。此外，《條例草案》並無界定“營運租約”一詞。如《條例草案》能對此詞作出界定，提供明確依據，將更加理想。	《條例草案》所列的飛機租賃管理活動，是以新加坡類似的飛機租賃制度作為藍本。由於新訂的第14G(1)條對“租約”的定義不包括“融資租約”，合資格飛機出租商只可以進行屬營運租約性質的業務。因此，預期合資格飛機租賃管理商會為合資格飛機出租商的營運租約作市場推廣。 根據《香港財務匯報準則》第16號，“營運租約”指幾乎全部與其相關資產(在此擬議稅制下，指出租的飛機)擁有權有關的風險及回報均不會被轉移的租約。此詞為執業稅務會計師及飛機出租商熟知的常用商業概念，政府認為無須在《條例草案》中對此為人所熟知的會計及商業概念作出界定。
德勤諮詢(香港)有限公司及香港會計師公會	“飛機租賃管理活動”的定義的(k)段，容許為購置飛機向航空公司企業提供資金。然而，新訂的第14G(7)條訂明，飛機租賃管理活動只有在符合若干準則的情況下，才屬合資格	當合資格飛機租賃管理商應合資格飛機出租商的要求，向航空公司企業提供資金，以便航空公司企業從該出租商取得飛機，(k)段便適用。合資格飛機租賃管理商藉着向航空公

	活動。有關準則包括合資格飛機租賃管理商必須為合資格飛機出租商進行有關活動。只有在法團並非飛機營運商的情況下，才可視為合資格飛機出租商。這表示只有在法團向航空公司企業提供資金，而該航空公司企業並非飛機營運商的情況下，(k)段才適用。如公司屬航空公司企業，又需資金購置飛機，該公司並非飛機營運商的可能性似乎極小。《條例草案》的現行草擬方式難以達到草案預定的目的。	司企業提供資金，乃協助合資格飛機出租商將其飛機脫手。因此，此類活動是為該出租商而進行，符合資格獲得擬議稅務寬減。
--	--	---