

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(4)81/2024號文件

檔 號：CB4/BC/11/23

2024年1月26日內務委員會會議文件

《2023年稅務(修訂)(飛機租賃稅務寬減)條例草案》 委員會報告

目的

本文件旨在匯報《2023年稅務(修訂)(飛機租賃稅務寬減)條例草案》委員會(“法案委員會”)的商議工作。

背景

2. 政府當局認為，作為成功的國際金融中心，香港已具備發展飛機租賃業務所需的有利條件，包括完善的法律和銀行制度、健全和多元化的資本市場、優秀的航空基礎設施及人才，以及背靠內地市場的優勢。為發揮香港的優勢以發展飛機租賃業務，政府當局於 2017 年推出飛機租賃稅務優惠制度(“飛機租賃稅制”)，為全球飛機出租商在香港提供媲美其他地方的利得稅優惠。飛機租賃稅制藉於 2017 年 6 月 28 日獲立法會通過的《2017 年稅務(修訂)(第 2 號)條例草案》實施。¹

3. 自飛機租賃稅制於 2017 年推出以來，飛機租賃業務在香港開始起步發展。以香港作為基地或在港設立附屬公司的飛機出租商已向內地及其他國家的飛機營運商共出租約 95 架飛機。

¹ 現行的飛機租賃稅制有下列兩個主要特點：

- (a) 合資格飛機出租商和合資格飛機租賃管理商的合資格利潤稅率，定為現行法團利得稅稅率的 50%(即 $16.5\% \times 50\% = 8.25\%$)；及
- (b) 作為不能扣減折舊免稅額的補償，合資格飛機出租商就飛機租予飛機營運商所獲得的租約付款的應評稅利潤為淨租約付款(即租約付款總額扣減支出(不包括折舊免稅額)後的款額)的 20% (“20%寬減稅基優惠”)。

4. 《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提倡依託香港金融和物流優勢，發展高增值貨運、飛機租賃和航空融資業務等。《二十大報告》更支持香港發揮自身優勢和特點，鞏固提升香港在國際金融、貿易、航運航空、創新科技、文化旅遊等領域的地位。

全球趨勢、國際稅務改革及市場變化

5. 就飛機租賃而言，政府當局報告，全球市場在過去的數十年間急速擴大。其中，市場上使用中的飛機屬租賃性質的比例由 1970 年的 1% 增加至 2021 年的 51%。此增長的融資可為金融和其他專業服務帶來重大的潛在商機。但自 2017 年推出飛機租賃稅制以來，尤其是在 2019 冠狀病毒病疫情期間，全球飛機租賃行業的市場迅速變化。租賃安排從傳統的淨租機租約²轉向包括濕租租約在內的其他安排。透過融購租約來購置飛機³的情況亦越來越普遍。租約的年期從數年縮短至可能少於一年。飛機出租商現將飛機出租予航空公司以外的其他實體，包括私營公司及公營機構，甚至出租予個人。飛機出租商也可能透過向財務機構借貸以外的其他方式融資以購置飛機，例如向非本地非財務機構的融資人借貸，而該融資人可能為借款人的相聯者。就此，當局認為有必要優化飛機租賃稅制以跟上最新的市場環境變化並維持其競爭力。

6. 經濟合作與發展組織(“經合組織”)針對因數位經濟帶來的侵蝕稅基及轉移利潤的行為而制訂的國際稅務改革方案(一般稱為“BEPS 2.0”)亦會減低飛機租賃稅制的競爭力。具體而言，BEPS 2.0 分為兩部分。當中第二部分引入適用於年度綜合收入不少於 7.5 億歐元的大型跨國企業集團的全球最低實際稅率，而稅率定於 15%。若某跨國企業集團在某地區的實際稅率低於 15%，則須就該地區的稅收差額繳付補足稅。

² 淨租機租約一般指淨出租飛機不包括機組人員、保險及維修的安排，而濕租租約通常為季節性短期安排並會在租約期間提供飛機、機組人員、維修及保險。

³ 融購租約是一項融資安排，飛機出租商為融資方，而飛機擁有權相關的風險及回報均被轉移至承租人。承租人一般在租約完結時可選擇購入有關飛機。

《2023 年稅務(修訂)(飛機租賃稅務寬減)條例草案》

7. 《2023 年稅務(修訂)(飛機租賃稅務寬減)條例草案》(“條例草案”)於 2023 年 11 月 17 日刊登憲報，並在 2023 年 11 月 29 日的立法會會議上提交立法會。條例草案旨在修訂《稅務條例》(第 112 章)，引入措施優化飛機租賃稅制，涵蓋以下範疇：

- (i) 容許合資格飛機出租商⁴就為取得飛機而招致的開支扣稅(“第一項優化措施”)；
- (ii) 擴闊飛機租賃稅制的涵蓋範圍以包括濕租租約及融購租約並取消租約年期須為至少一年的要求(“第二項優化措施”)；
- (iii) 賦予“飛機租賃活動”一詞較廣泛的定義，以涵蓋將飛機出租予飛機營運商以外的租賃活動(“第三項優化措施”)；
- (iv) 容許扣除因購置飛機而支付予香港境外的非財務機構融資人(可能為借款人相聯者)的利息開支(“第四項優化措施”)；及
- (v) 為合資格飛機出租商和飛機租賃管理商訂明門檻要求以符合經合組織的規定(“第五項優化措施”)。

法案委員會

8. 在 2023 年 12 月 1 日舉行的內務委員會會議上，議員同意成立法案委員會審議條例草案。法案委員會的委員名單載於**附錄**。法案委員會曾與政府當局舉行 2 次會議。法案委員會亦曾邀請公眾就條例草案提交意見書，並接獲 1 份由羅兵咸永道會計師事務所(“羅兵咸永道”)提交的意見書(立法會 CB(4)1124/2023(01)號文件)。

⁴ 根據《稅務條例》(第 112 章)第 14H(2)條，就某課稅年度而言，如某法團在該課稅年度的評稅基期內符合以下條件，該法團即屬合資格飛機出租商：(a)該法團並非飛機營運商；(b)該法團在香港進行一項或多於一項合資格飛機租賃活動；及(c)除合資格飛機租賃活動外，該法團沒有在香港進行任何活動。

申報利益

9. 盧偉國議員申報他是香港機場管理局董事會成員。

法案委員會的商議工作

10. 議員支持政府當局透過條例草案，引入措施優化飛機租賃稅制，以吸引各規模的飛機租賃公司來港發展，同時藉此增加本地就業機會、培訓相關行業的人才及提升海外投資額，因此希望政府當局能有合理的基準去為香港把關，使有關的優化措施能惠及各階層。

國際飛機租賃行業的發展

11. 政府當局回應議員的查詢時指，根據當局與業界的交流所得資料，現時國際飛機租賃市場中，愛爾蘭佔全球市場約 60%，香港的市佔率或不足 1%。因應市場環境轉變，航空公司或傾向轉買為租，加上國家航空業的蓬勃發展，以冀香港能迎頭趕上，當局希望藉著優化飛機租賃稅制，讓香港在未來 20 年間在全球飛機租賃市場可取得約 12.5% 的份額，即約 3 100 架飛機經香港平台出租。除了爭取飛機出租商選擇香港作為營運地點外，政府當局亦希望能吸引新成立的公司到香港落戶。

12. 政府當局補充，愛爾蘭自 1990 年代起就飛機租賃業務提供稅務優惠，起步較早。為提高香港吸引該業務的競爭力，當局在 2017 年推出飛機租賃稅制，並希望藉條例草案進一步提供與主要競爭對手相若甚至更吸引人的稅務優惠。

本地飛機租賃行業的發展

13. 議員希望了解自 2017 年首次推出飛機租賃稅制以來，在香港進行業務的飛機出租商數目。政府當局回應時表示，自 2017 年起，約 20 至 30 間不同規模的飛機出租商在香港進行業務，它們已提供的租賃服務共涉及約 100 架飛機。

14. 議員表示據悉有飛機出租商過去三年因受新冠病毒肺炎疫情影響而結束在港業務。議員詢問政府當局，透過條例草案的實施可吸引多少公司來港發展，以及有否為未來 20 年達至 3100 架飛機經香港出租的目標訂立時間表，估計可創造多少就業職位及帶來多少稅收。議員亦指出內地私人飛機租賃行業

發展蓬勃，香港特區政府將如何發揮國家“十四五規劃”為香港確立“八大中心”中的國際航空樞紐中心的定位，吸引內地飛機租賃商來港落戶。

15. 政府當局表示，未來 20 年間的 3100 架飛機經香港出租為一個平均的估算。根據一個國際市場調查結果，在未來的 20 年，全球及中國經航空出遊的旅客的增長，分別為 6.1% 及 11.4%。該調查亦估算，在未來的 20 年，經不同地方付運的飛機將達 42 000 架，當中有 20% 的飛機將付運至中國，因此國家對飛機租賃服務的需求將十分龐大。此外，不少落戶香港的飛機租賃公司的主要客戶在內地，而香港作為國際化的自由貿易港，有關公司利用香港平台進行租賃業務更為便利，因此有業界曾向政府當局反映各項優化措施對它們甚具吸引力。當局又表示，天津東疆目前為內地飛機租賃業務重鎮，香港特區政府正與天津東疆當局商討未來的合作空間，互惠互利，達致雙贏局面。

香港飛機租賃稅制在國際間的競爭力

16. 政府當局回應議員有關條例草案提供的稅務優惠與香港主要競爭對手(愛爾蘭、新加坡及天津東疆)比較有何優勝之處的查詢時回應，香港的訂明門檻要求比新加坡低，對不少飛機出租商而言是具吸引力的條件。在利得稅方面，香港的稅率為 8.25%，愛爾蘭的入息稅為 12.5%，而新加坡則向飛機出租商及飛機租賃管理商分別徵收 8% 及 10% 的入息稅。

17. 此外，條例草案亦容許飛機出租商就為取得飛機而招致的開支一次過獲整筆扣稅。新加坡的飛機出租商則分兩年就飛機成本獲得扣稅，而愛爾蘭則分 8 年扣稅。至於訂明門檻要求方面，愛爾蘭當局要求飛機出租商在當地進行實質活動。新加坡當局規定，飛機出租商須在 5 年內增聘 5 名員工，而且其營運開支須在第 5 年達到 1500 萬新加坡元(即約 8800 萬港元)。相比之下，香港的相關要求較低，就飛機出租商而言，每年只需聘用至少 1 名合資格員工，而每年營運開支只需不少於 200 萬港元。

18. 新加坡當局規定處理法律、會計工作的專業人員必須為飛機出租商公司直接聘請的職員。而在香港則無相關聘用規定，飛機出租商可使用由本地專業人員提供的服務，在成立公司而言較為便利及更彈性。

19. 另一方面，相對天津東疆，香港在稅務及法制方面的規定較為彈性。飛機出租商能因應其機隊狀況，隨時出售其擁有的飛機及制定不同種類的合約(例如連租約出售等)。整體而言，在飛機租賃租約涵蓋面上，經優化後的飛機租賃稅制會令香港的稅務條件與愛爾蘭及新加坡睇齊，在市場上有相當競爭力。

20. 議員指出，新加坡當局向飛機出租商提供的稅務優惠只維持五年，五年後當局會檢視有關情況，並希望查詢政府當局檢討是次稅務優惠的時間表。此外，新加坡當局容許飛機出租商一併就其公司所有業務報稅，只需分開帳戶便可，並查詢香港有沒有此等安排。

21. 政府當局回應指，條例草案所提供的稅務優惠沒有期限，具政策穩定性，有利吸引國際飛機出租商。另一方面，政府當局於 2017 年推出飛機租賃稅制後，於 2022 年(即 5 年後)年底與業界檢討及討論稅務安排，然而當局強調，會不時與業界溝通，留意全球稅制及營商環境改變對業界的影響。

22. 政府當局亦指出，在飛機租賃稅制下，合資格飛機出租商是不可進行其他業務，所以不需要分開帳戶。條例草案第 22 條已訂明飛機租賃活動的定義，包括某法團將某飛機租賃予任何其他人，及該法團進行以下任何活動：就有關租約協定融資條款、物色或取得租賃的飛機、就該租約訂立條款及承租期、監察或修改就該租約作出的任何融資或其他協議，以及管理與該租約的活動有關聯的任何風險。有關活動必須在本港進行。

23. 政府當局表示為了加強推廣建議的優化措施，運輸及物流局贊助了業界組織於 2023 年 12 月舉辦了香港航空融資論壇 2023。不少大型飛機出租商表示支持政府的優化措施並會考慮來港或回港進行飛機租賃業務。此外，運輸及物流局亦將密切留意國際上不同的論壇，聯同相關部門代表出席，以接觸更多國際飛機出租商，介紹香港最新的稅務優惠。

培育本地飛機租賃行業人才

24. 議員關注當局有否就此制訂培訓本地人才計劃，以配合行業未來的發展。議員詢問在政府當局注資 3 億元成立的“海運及空運人才培訓基金”下，有否資助設立培育飛機租賃行

業所需人才的計劃，以及會否為經培育的人才安排職業配對計劃。

25. 政府當局同意有空間加強現時飛機租賃相關的培訓，以配合預期行業在未來二十年的增長。當局表示，現時基金資助開設的、與飛機租賃行業相關的課程數目較少，故此將於2024年1月就有關基金進行討論時，考慮可否加強提供這方面的課程。當局亦會與大學教育資助教育委員會討論，在法律、會計、稅務、金融等與飛機租賃相關的行業的課程中加入飛機租賃的內容。

本地行業配套

26. 議員相信條例草案能鞏固香港作為國際航空樞紐地位，但關注香港國際機場的使用者，包括航空公司、旅客及飛機租賃公司的成本問題。就議員對飛機停泊位是否足夠應付未來增長的查詢，政府當局回應指，飛機租賃業務主要是涉及飛機出租商與承租人之間的租賃合約安排，當中涉及的飛機並不一定會營運往來香港的服務，因此發展飛機租賃業務與香港國際機場的硬件，例如飛機停泊位的需求沒有必然關係。

第一項優化措施

27. 議員留意到20%寬減稅基優惠不能為飛機出租商帶來稅項延得利益，所以政府當局建議容許飛機出租商一筆過獲扣除購置飛機的開支。議員詢問相對於香港的主要競爭對手，有關措施可如何增強香港的競爭力以吸引飛機出租商在港經營業務。

28. 政府當局回應指出，現時愛爾蘭及新加坡均沒有為飛機出租商提供稅基優惠，而是分階段扣除飛機出租商所購買飛機的成本，新加坡是分2年扣除，愛爾蘭則為分8年扣除。就此方面而言，現時建議在港營運的飛機出租商一次過獲扣除為取得飛機而招致的開支，應比上述兩地更為優勝。

授予稅務局局長酌情權以決定是否符合門檻要求

29. 議員察悉羅兵咸永道查詢，政府當局會否考慮即使納稅人未必符合訂明最低門檻要求，授予稅務局局長酌情權作出決定。當局指訂立門檻要求有兩方面的原則，一方面在數字上訂立最低要求，另一方面就是符合經合組織的“足夠水平測

試”，使法例有足夠透明度供納稅人依循。當局認為授予稅務局局長酌情權以決定飛機出租商或飛機租賃管理商是否符合門檻要求的舉措欠缺透明度及客觀性，有違經合組織的要求，現階段不會考慮。

30. 政府當局補充，當局曾就訂立最低的門檻要求諮詢業界，同時並根據現時正享受飛機租賃稅務優惠措施的一些公司的營運狀況，例如聘用的全職員工的人數，營運開支款額，而釐定門檻要求。政府當局預計，現時正享受飛機租賃稅務優惠措施的納稅人，一般能符合最低門檻要求。因此，政府當局認為是次稅務優惠的設計上，不但能平衡經合組織的要求，亦能配合業界的實際運作情況。

31. 議員得悉，與其他管轄區相比，政府當局建議的門檻要求已非常具競爭力及相對較低，並與船舶租賃的相關要求相若。議員認同授予稅務局局長酌情權一舉，反而會出現不清晰的情況，議員認為更重要的是符合經合組織的基本要求。

就濕租租約是否構成航空運輸服務或純粹的租賃活動提供更多指引

32. 議員察悉羅兵咸永道提出政府當局就濕租租約是否構成航空運輸服務或純粹的租賃活動提供更多指引的建議。有議員詢問，若出現一間公司同時兼具飛機營運商及飛機出租商的身份，或者一間公司及其子公司分別作為飛機營運商及飛機出租商等情況，當局將如何處理。議員認為，上述情況並不罕見，若在同一間營運商內，飛機營運及飛機租賃的業務能分隔清楚(例如就個別濕租租約而言，相關飛機全由承租人管理，飛機出租商無從置喙)，則理應被視為兩個不同的業務個體處理。

33. 政府當局回應指出，在飛機租賃優惠稅制下，同一公司不可以同時為飛機營運商和飛機出租商。當局會在條例草案生效以後推出相關的指引，更清晰地向業界闡明有關的考慮因素。一般而言，在決定濕租租約是否構成航空運輸服務或純粹的租賃活動時，當局會考慮個別營運者的營運模式的相關事實。例如，若有關營運者已取得空運牌照，則該營運者較有可能為飛機營運商；反之若有關營運者沒有相關牌照，則較有可能屬於純粹經營出租業務的飛機出租商。此外，當局亦會考慮經營飛機租賃的營運者能否決定其所出租的飛機的航線及日程，以決定其是否飛機營運商。儘管如此，當局理解同一個集

團的不同公司可以兼顧飛機營運商及飛機出租商的業務，會基於事實謹慎甄別有關業務的性質。

34. 議員關注到前述的指引會於何時推出，以及當局會否考慮盡早在條例草案生效前或之後 3 至 6 個月內推出。議員擔憂，若指引推出太遲，或將錯失優化飛機租賃稅制所帶來的商機。政府當局解釋，由於當局或須要就指引諮詢業界的意見，故此難以給予一個確實的時間表，政府擬在條例草案生效後一年內推出有關指引。當局備悉議員意見，並會盡早上載有關指引至稅務局網頁，以及提供常見問題及答案。

容許納稅人就是否達到門檻要求獲得預先裁定

35. 議員察悉羅兵咸永道查詢，納稅人能否就門檻要求向稅務局獲得預先裁定，簡單而言就是納稅人向稅務局提供資料，供稅務局預先決定是否已經符合了門檻要求。政府當局表示，目前就其他措施，例如外地收入豁免徵稅機制，稅務局會接受預先裁定申請，並會根據納稅人提供的資料，包括收入、在港的全職員工的人數，及營運開支，作出預先裁定是否符合有關要求，而飛機租賃稅制亦會依循這種安排。

條例草案第3條 – “營運租約”的定義

36. 議員關注到《條例草案》第 3(1)條於第 112 章擬議新增第 14G(1)條“營運租約”的定義上，採用了“arrangement”一詞，其概念的法律含意比“leasing arrangement”為廣。政府當局回應時解釋，由於飛機租賃合約的條款或描述不盡相同，當局確實希望上述定義較為寬鬆且不局限於某一種形式的租賃安排，故此採用上述的用詞。儘管如此，當局亦已在相關定義內加入一些基本要求，當局在評稅的時候，或會要求飛機出租商提供相關的租賃合約條款以作審核，確保其業務符合稅務寬減的要求。

條例草案第7條 - 寬減稅基優惠的情況或條件

37. 議員察悉，羅兵咸永道希望政府當局澄清如何應用第 112 章擬議新增第 14IA(1)(c)及 14IA(6)條，即某法團能獲得 20%寬減稅基優惠的情況或條件，以及該等條文的實際運作。

38. 當局回應指出將以每個課稅年度獨立考慮。如某法團的相聯者就該飛機曾於某課稅年度，在其他地區獲給予結餘免稅額，則 20%寬減稅基優惠不適用於該課稅年度。如某法團的相聯者在某課稅年度，就處置飛機在非香港管轄區被徵稅而被徵收的金額，等於或大於該相聯者於該課稅年度獲給予的資本免稅額，即使在該管轄區在該課稅年度如此課稅的款額少於在該管轄區就有關飛機於所有相關課稅年度給予的資本免稅額，該法團仍可享有 20%寬減稅基優惠。

條例草案第7條 - 釐定處置飛機所得代價的實際款額

39. 議員要求當局釐清第 112 章擬議新增第 14IK(2)至(4)條所提述的“section 14I-related month”一詞的含意。政府當局回應指出，該詞的含意載於擬議新增第 14IK(7)及(8)款。

條例草案第 11 條 - 利息收入能獲得扣稅的條件

40. 議員察悉，政府當局為防止人為蓄意避稅的行為，於第 112 章擬議新增第 16(2)(eb)條加入了“應予課稅”的條件，即要求如果融資人是合資格飛機出租商的香港境外關聯者，則融資人的累算利息收入須在香港境外某地區被課稅及實際繳稅。就此要求，議員察悉羅兵咸永道認為應放寬上述條件，容許有關融資人的利息收入只須包括在應課稅的入息內，而無須在非香港稅務管轄區實際繳稅。

41. 政府當局回應指出，當局有需要維持現行“應予課稅”的要求，以避免合資格飛機出租商為產生巨額可獲扣稅的利息開支，與某地區(該地區對利息收入收取極低甚至零利率)的相聯者進行虛假的貸款交易安排，或向有巨額虧損的貸款人支付利息以推遲繳納稅款。事實上，同樣要求亦適用於在香港經營集團內部融資業務的法團，就向非香港相聯法團借入款項而支付的利息獲得扣除的安排。

條例草案第 11 條 - “完全或純粹”的定義

42. 議員察悉，羅兵咸永道希望政府當局釐清第 112 章擬議新增第 16(2)(ea)和(eb)條中何謂“完全或純粹”，以及如何符合這個條件。例如部分的貸款用於支付一些不屬於條例草案第 7 條內第 112 章擬議新增第 14IG 條所列明的資本開支，例如用於與取得飛機相關的專業服務費或其他成本，餘下部分才用

於支付取得飛機的成本，此借款是否屬於完全或純粹。另外有一些情況，一筆龐大的借款，當中有一部分用於支付與取得飛機有關的開支，另一部分是用於與該飛機無關的業務，能否享有扣除利息支出。

43. 政府當局回應指，取得飛機而引致的資本開支，除了飛機本身的價格外，也包括相關服務的費用，例如聘用律師及估價師的費用。如果在取得飛機時產生專業服務費或其他開支，則該等費用或開支亦被視為資本開支(飛機)，不會影響滿足“完全或純粹”的條件。如果納稅人能提出一些證據，證明貸款用於支付購置飛機及其他無關的開支的兩筆不同款項，政府將容許分攤利息支出。第 112 章目前亦有相同的利息支出的扣除安排。

44. 就議員的查詢，政府當局指，若果納稅人無法就取得飛機及無關的開支提供能分別計算的證據，即無法證明借款與購買飛機有關，亦無從攤分利息支出。在此情況下，則無法享有扣除利息支出。

45. 議員察悉羅兵咸永道查詢，納稅人以借貸形式取得飛機，及後再融資另一筆貸款以償還之前的貸款，在此情況下的新貸款是否視為“完全或純粹”購買該飛機的借款。政府當局表示，在符合其他條件的情況下，完全或純粹為再融資前一筆貸款的未償還餘額而獲得的後續貸款所產生的利息支出可獲扣除。

條例草案第 22 條 - “飛機租賃管理活動”的定義

46. 議員察悉，條例草案第 22 條修訂第 112 章附表 17F 第 1(1)(d)條，就“飛機租賃管理活動”的定義而言，在原有有關飛機租賃業務所涉的財務義務或履約義務提供擔保的定義上新增“, or arranging the provision of,”的用詞，並詢問增加該用詞的原因為何。

47. 政府當局回應指，新增的用詞參考經合組織的相關要求及指引，旨在闡明有關營運商除自行就財務義務或履約義務提供擔保外，若覓得其他機構(如同集團的另一間公司)提供有關擔保，亦可符合“飛機租賃管理活動”的定義。

條例草案第 22 及 23 條 - “全職員工”的定義

48. 議員和羅兵咸永道察悉，條例草案第 22 及 23 條述及“全職員工”一詞，並查詢其定義為何。政府當局回應指第 112 章下並沒有界定“全職員工”一詞的定義，因此該詞應按其一般的涵義詮釋。政府當局認為，例如董事一職，董事可以具有雙重身份。如董事具備所需資格，並在香港從事主要的賺取收入活動，則該董事可算作全職員工。但是，如果該董事身處香港以外，則該董事不能被視為合資格全職員工，因為該董事不是在香港從事主要的賺取收入活動。

49. 議員希望政府當局對“全職員工”的定義的解釋，推出相關指引予飛機出租商及飛機租賃管理商。政府當局回應，船舶租賃稅制亦有引用相同的概念。就船舶租賃稅制，政府當局亦曾推出指引，內容包括如何界定“全職員工”，在不同情況下如何計算“全職員工”。政府當局承諾會在條例草案通過後，推出相關的指引。

條例草案第 24 條 - 處理合資格合併

50. 議員察悉，條例草案第 24 條旨在訂明在合資格合併的情況下，合資格飛機出租商(合併後公司)從參與合併公司繼承飛機的稅務處理安排。議員關注到當中有否條文，處理以下兩個情況：

- (a) 在發現合資格合併中的參與合併公司(“乙公司”)所計算的資本開支扣除款額出錯時，賦權稅務局向在該合資格合併中的合併後公司(“甲公司”)追討有關差額；及
- (b) 在合資格合併中，乙公司就某飛機相關的資本開支已獲得部分扣除。

51. 政府當局指出，就第 50(a)段所述情況，相關的賦權條文在原有第 112 章附表 17J 內已存在；而就第 50(b)段所陳述的情況，則可根據第 112 章擬議新增的附表 57 第 14IG 條處理，該條訂明乙公司已獲扣除的資本開支不會視為甲公司可獲扣除的資本開支。

條例草案恢復二讀辯論

52. 法案委員會及政府當局均不會就條例草案提出任何修正案。法案委員會已完成條例草案的審議工作，且對政府當局建議條例草案在 2024 年 2 月 21 日的立法會會議上恢復二讀辯論並無異議。

徵詢意見

53. 謹請議員察悉上文所述法案委員會的商議工作。

立法會秘書處
議會事務部4
2024年1月24日

《2023年稅務(修訂)(飛機租賃稅務寬減)條例草案》委員會

委員名單

主席 易志明議員, GBS, JP

委員 盧偉國議員, GBS, MH, JP
江玉歡議員
吳傑莊議員, MH, JP
林新強議員, JP
姚柏良議員, MH, JP
陳仲尼議員, SBS, JP
陳祖恒議員

(總數：8位委員)

秘書 胡日輝先生

法律顧問 容芷羚小姐