

## 致辭

### 立法會：財經事務及庫務局局長就「削減車用燃油稅」 動議辯論總結發言 (只有中文)

以下為財經事務及庫務局局長陳家強今日（六月十九日）在立法會會議上就「削減車用燃油稅」動議辯論的總結發言全文：

主席女士：

很多謝各位議員剛才就車用燃油稅及運輸業界的經營情況所提出的意見。我現在綜合回應這些意見。

#### 政府的車用燃油稅收政策

正如大部分主要經濟體系一樣，對車用燃油徵稅是我們的一貫政策。一直以來，政府在訂定燃油稅稅率時都會小心平衡稅收、環保、運輸，以及社會接受程度等各方面的因素，並在適當時候因應不同政策考慮提出各項措施。

現時市面上供應的車用燃油分別為私家車使用的無鉛汽油和商業車輛使用的歐盟V期柴油。車用燃油稅為政府提供每年約三十一億元收入，當中約二十七億元來自汽油，其餘約四億則來自柴油。由於兩類燃油的使用者不同，因此我們須從不同的政策角度分別考慮關於這兩種燃油的減稅建議。

#### 無鉛汽油

我會首先回應把無鉛汽油稅減半的建議。香港地方細小而且路面空間有限，加上我們擁有完善的公共交通網絡解決市民大眾的交通需要，因此社會普遍認同私家車並非在香港生活的必需品。政府現時向無鉛汽油徵稅的汽油稅率為每公升六點零六元，約佔汽油零售價的百分之三十六。有關稅率自一九九八年十年以來未有調整過。與其他已發展經濟體系比較，本港目前的汽油稅率並不算特別高。

政府現時向汽油徵稅，不單為政府提供重要而穩定的收入，而且更有助控制交通擠塞以及空氣污染等問題。

統計資料顯示，近年油價上漲並未令香港私家車車主減少汽油使用量。相反，雖然過去一年汽油零售價持續上升了約兩成，今年首四個月的汽油使用量仍然比去年同期上升百分之一點四。此外，近兩年私家車輛數目的升幅，亦沒有放緩的趨勢，今年首四個月新登記車輛的數目更比去年同期增加了百分之四十二。因此，假若把無鉛汽油稅減半，私家車的使用量可能會增加，因而帶來交通擠塞及空氣污染等問題。

減收汽油稅一半會令政府稅收每年減少約十四億元，但估計只會減低綜合消費物價指數約零點一四個百分點。由於私家車畢竟並非生活必需品，削減汽油稅並不會對紓緩普羅大眾的通脹壓力有重大幫助。

基於「能者多付」的原則，以及交通和環保等政策考慮，我們認為現時並不適宜，亦無需要調低私家車的汽油稅。

## 柴油

柴油主要為營業車輛所用，而政府因此長期以來都把柴油稅率定得比汽油稅率低。政府在一九九八年因經濟逆轉而把柴油稅率由每公升二點八九元調低至二元。在二〇〇〇年，我們引入較環保的超低硫柴油，並把稅率進一步下調至每公升一點一元。考慮到運輸業界的經營環境，政府更八度把有關優惠稅率延長。去年十二月，為鼓勵市場盡快轉用更環保的歐盟V期柴油，政府更為該類柴油設定每公升零點五六元的優惠稅率。

香港目前的柴油稅率只佔柴油零售價不足百分之五，這點各位議員剛才亦有提到，與區內以至世界其他主要經濟體系相比更屬低水平之一。有意見指香港應效法部分地區不徵收柴油稅。但我們要注意，某些地區雖然沒有特定的柴油稅，但它們可能對柴油徵收關稅、增值稅或銷售稅等。因此我們須把各種稅項一併計算在內，才能公平地比較不同地區的柴油稅率水平。例如，新加坡沒有徵收柴油稅，但卻徵收百分之七的商品及服務稅，折合港幣約每公升零點七元，比香港現時的零點五六元還要高。其他國家如日本、澳洲的柴油稅率高達百分之三十（折合港幣每公升三至四元），部分西歐國家如西班牙、意大利、德國、法國和英國更達百分之四十三至五十四（約六至十一港元）。剛才有議員提到近來在歐洲地區因油價上升引發示威活動。但以上資料清楚顯示，我們的稅率——無論是每公升徵收稅款或稅款佔零售價的百分比來計算——都遠比這些國家為低。

雖然如此，因應業界及議員最近表達的意見，政府承諾會積極加快檢討柴油稅稅率，並會盡快公布結果。在進行檢討時，政府定會小心審視各方面的因素，包括運輸業的情況、香港的整體經濟、政府財政狀況及環保和交通政策等，並聽取社會各界的意見。就今日有報章提出一項觀點，指寬免柴油稅是等同補貼業界，剛才亦有議員在辯論中質疑此觀點。我想指出，訂立一個稅項是建基於財政稅收和政策的考慮，而寬免一個稅項並不等於補貼業界；作出此決定時，我們一定建基於全面的政策考慮，包括我剛才所提出的各項因素。但我必須強調，我們絕不認同任何人或團體以擾亂公共秩序或其他激烈的手段，限令政府在某個時期內必須減免柴油稅。我相信這樣的做法絕對不會得到議會和社會的認同。雖然我們不認同激烈的手段，但政府是會以實事求是的態度，來進行我剛才所說的政策檢討。

### 柴油價格補貼

另一方面，王國興議員提出政府應提供柴油價格補貼的建議。雖然我們留意到鄰近有一些國家實施燃油價格補貼並限制油價，但是近來油價上漲已令這些國家的財政備受壓力，須要大幅調低補貼以減輕財政負擔，並因此引起社會不安。由納稅人補貼個別行業的營運成本有違香港一直奉行的自由經濟和公平原則，並非香港社會普遍接受的做法。正如剛才有多位議員在發言中指出，為燃料提供補貼可說是無底深潭，會為公共財政及納稅人造成沉重負擔及深遠影響。因此我們並不贊同王國興議員有關柴油價格補貼的建議。

### 規管車用燃油價格

有很多意見認為政府對油公司調整價格的監管不足而導致燃油價格高企。劉健儀議員提出的補充議案中要求政府確保油公司將稅務優惠全面反映在零售價上。香港車用燃油的零售價，一向是個別油公司因應國際油價、商業運作原則和本身的運作成本所釐定。環境局一直密切監察國際油價的走勢和本地車用燃油零售價，並注意到本地車用燃油零售格價的走勢，大致跟隨國際油價的走勢而變動。該局一直與油公司保持聯絡，並提醒油公司，當有下調空間時，應盡快作出回應，調低其零售價格。

在自由市場經濟運作下，政府並無權力釐定燃油的零售價，但政府會致力確保燃油供應可靠，維持市場開放和消除進入市場的障礙，以促進競爭。政府正制定跨行業競爭法，以確保更有效地實施現行的競爭政策，以及為商界提供公平競爭的環境。

主席女士，各位議員在今天的動議辯論發表了很多寶貴的意見，涉及不同的政策範疇及政府不同的政策局及部門，牽涉的問題相當複雜。但我們絕對明白運輸及物流業界在柴油價格高企下的經營困難。雖然現時柴油稅的水平已極低，而且並非高油價的成因，但因應業界的訴求和各位議員的意見，我們承諾會積極加快檢討柴油稅，並盡快公布檢討結果。

多謝主席女士。

完