

致辞

立法会：财经事务及库务局局长就「削减车用燃油税」 动议辩论总结发言 (只有中文)

以下为财经事务及库务局局长陈家强今日（六月十九日）在立法会会议上就「削减车用燃油税」动议辩论的总结发言全文：

主席女士：

很多谢各位议员刚才就车用燃油税及运输业的经营情况所提出的意见。我现在综合响应这些意见。

政府的车用燃油税收政策

正如大部分主要经济体系一样，对车用燃油征税是我们的一贯政策。一直以来，政府在订定燃油税税率时都会小心平衡税收、环保、运输，以及社会接受程度等各方面的因素，并在适当时候因应不同政策考虑提出各项措施。

现时市面上供应的车用燃油分别为私家车使用的无铅汽油和商业车辆使用的欧盟V期柴油。车用燃油税为政府提供每年约三十一亿元收入，当中约二十七亿元来自汽油，其余约四亿则来自柴油。由于两类燃油的使用者不同，因此我们须从不同的政策角度分别考虑关于这两种燃油的减税建议。

无铅汽油

我会首先响应把无铅汽油税减半的建议。香港地方细小而且路面空间有限，加上我们拥有完善的公共交通网络解决市民大众的交通需要，因此社会普遍认同私家车并非在香港生活的必需品。政府现时向无铅汽油征税的汽油税率为每公升六点零六元，约占汽油零售价的百分之三十六。有关税率自一九九八年十年以来未有调整过。与其它已发展经济体系比较，本港目前的汽油税率并不算特别高。

政府现时向汽油征税，不单为政府提供重要而稳定的收入，而且更有助控制交通挤塞以及空气污染等问题。

统计数据显示，近年油价上涨并未令香港私家车车主减少汽油使用量。相反，虽然过去一年汽油零售价持续上升了约两成，今年首四个月的汽油使用量仍然比去年同期上升百分之一点四。此外，近两年私家车辆数目的升幅，亦没有放缓的趋势，今年首四个月新登记车辆的数目更比去年同期增加了百分之四十二。因此，假若把无铅汽油税减半，私家车的使用量可能会增加，因而带来交通挤塞及空气污染等问题。

减收汽油税一半会令政府税收每年减少约十四亿元，但估计只会减低综合消费物价指数约零点一四个百分点。由于私家车毕竟并非生活必需品，削减汽油税并不会对纾缓普罗大众的通胀压力有重大帮助。

基于「能者多付」的原则，以及交通和环保等政策考虑，我们认为现时并不适宜，亦无需要调低私家车的汽油税。

柴油

柴油主要为营业车辆所用，而政府因此长期以来都把柴油税率定得比汽油税率低。政府在一九九八年因经济逆转而把柴油税率由每公升二点八九元调低至二元。在二〇〇〇年，我们引入较环保的超低硫柴油，并把税率进一步下调至每公升一点一元。考虑到运输业的经营环境，政府更八度把有关优惠税率延长。去年十二月，为鼓励市场尽快转用更环保的欧盟V期柴油，政府更为该类柴油设定每公升零点五六元的优惠税率。

香港目前的柴油税率只占柴油零售价不足百分之五，这点各位议员刚才亦有提到，与区内以至世界其它主要经济体系相比更属低水平之一。有意见指香港应效法部分地区不征收柴油税。但我们要注意，某些地区虽然没有特定的柴油税，但它们可能对柴油征收关税、增值税或销售税等。因此我们须把各种税项一并计算在内，才能公平地比较不同地区的柴油税率水平。例如，新加坡没有征收柴油税，但却征收百分之七的商品及服务税，折合港币约每公升零点七元，比香港现时的零点五六元还要高。其它国家如日本、澳洲的柴油税率高达百分之三十（折合港币每公升三至四元），部分西欧国家如西班牙、意大利、德国、法国和英国更达百分之四十三至五十四（约六至十一港元）。刚才有议员提到近来在欧洲地区因油价上升引发示威活动。但以上数据清楚显示，我们的税率——无论是以每公升征收税款或税款占零售价的百分比来计算——都远比这些国家为低。

虽然如此，因应业界及议员最近表达的意见，政府承诺会积极加快检讨柴油税税率，并会尽快公布结果。在进行检讨时，政府定会小心审视各方面的因素，包括运输业的情况、香港的整体经济、政府财政状况及环保和交通政策等，并听取社会各界的意见。就今日有报章提出一项观点，指宽免柴油税是等同补贴业界，刚才亦有议员在辩论中质疑此观点。我想指出，订立一个税项是建基于财政税收和政策的考虑，而宽免一个税项并不等于补贴业界；作出此决定时，我们一定建基于全面的政策考虑，包括我刚才所提出的各项因素。但我必须强调，我们绝不认同任何人或团体以扰乱公共秩序或其它激烈的手段，限令政府在某个时期内必须减免柴油税。我相信这样的做法绝对不会得到议会和社会的认同。虽然我们不同激烈的手段，但政府是会以实事求是的态度，来进行我刚才所说的政策检讨。

柴油价格补贴

另一方面，王国兴议员提出政府应提供柴油价格补贴的建议。虽然我们留意到邻近有一些国家实施燃油价格补贴并限制油价，但是近来油价上涨已令这些国家的财政备受压力，须要大幅调低补贴以减轻财政负担，并因此引起社会不安。由纳税人补贴个别行业的营运成本有违香港一直奉行的自由经济和公平原则，并非香港社会普遍接受的做法。正如刚才有多位议员在发言中指出，为燃料提供补贴可说是无底深潭，会为公共财政及纳税人造成沉重负担及深远影响。因此我们并不赞同王国兴议员有关柴油价格补贴的建议。

规管车用燃油价格

有很多意见认为政府对油公司调整价格的监管不足而导致燃油价格高企。刘健仪议员提出的补充议案中要求政府确保油公司将税务优惠全面反映在零售价上。香港车用燃油的零售价，一向是个别油公司因应国际油价、商业运作原则和本身的运作成本所厘定。环境局一直密切监察国际油价的走势和本地车用燃油零售价，并注意到本地车用燃油零售价格的走势，大致跟随国际油价的走势而变动。该局一直与油公司保持联络，并提醒油公司，当有下调空间时，应尽快作出响应，调低其零售价格。

在自由市场经济运作下，政府并无权力厘定燃油的零售价，但政府会致力确保燃油供应可靠，维持市场开放和消除进入市场的障碍，以促进竞争。政府正制定跨行业竞争法，以确保更有效地实施现行的竞争政策，以及为商界提供公平竞争的环境。

主席女士，各位议员在今天的动议辩论发表了很多宝贵的意见，涉及不同的政策范畴及政府不同的政策局及部门，牵涉的问题相当复杂。但我们绝对明白运输及物流业界在柴油价格高企下的经营困难。虽然现时柴油税的水平已极低，而且并非高油价的成因，但因应业界的诉求和各位议员的意见，我们承诺会积极加快检讨柴油税，并尽快公布检讨结果。

多谢主席女士。

完