

2026 年 2 月 3 日

討論文件

立法會經濟發展事務委員會

針對不當處理免稅甲醇的法例修訂建議

目的

本文就針對不當處理免稅甲醇的法例修訂建議徵詢議員意見。有關建議是推動甲醇加注的全面配套措施的其中一項，同時是為免就出航船隻加注用的甲醇引入的稅款豁免被濫用的預防措施。正如我們在此前提交立法會的文件中清楚說明，政府會在《綠色船用燃料加注行動綱領》（“《行動綱領》”）公布後推展有關措施，一方面加快發展甲醇加注的步伐，另一方面在甲醇加注展開商業運作前，透過有關建議減低稅款豁免被濫用的風險。

背景

2. 航運業脫碳已成全球趨勢，尤其國際海事組織已訂立目標，在2050年或之前實現國際航運淨零碳排放¹。為響應國際海事組織的減排目標，國際航運界已開始轉用低排放甚至零排放的綠色船用燃料，作為最有效的減排措施。

3. 綠色船用燃料是指在燃燒時有較低碳排放甚至淨零排放的燃料，包括但不限於液化天然氣、綠色甲醇和綠氨。這類燃料的物理及化學特性往往有別於傳統燃料，因而有需要對現有船舶進行改裝，或建造專為使用該等燃料而設的新船舶，包括配備相應燃料的專用引擎。

¹ 國際海事組織於 2023 年通過《2023 年國際海事組織船舶溫室氣體減排策略》，訂立國際航運業於 2050 年或前後實現淨零排放的目標，並設定關鍵里程碑，即相較 2008 年排放水平，至 2030 年至少減排 20%（力爭 30%），以及至 2040 年減排 70%（力爭 80%）。2025 年 4 月，上述目標作為國際海事組織「淨零框架」的一部分，獲國際海事組織轄下海洋環境保護委員會批准，並發予所有國際海事組織成員國，供其就採納「淨零框架」作出決定。2025 年 10 月，國際海事組織成員國投票決定押後有關採納「淨零框架」的討論至 2026 年 10 月。

4. 香港一直以來都是重要的船用燃料加注中心，按加注量計全球排名第七，全國排名第二，大灣區內排名第一。為鞏固在綠色航運時代的競爭力，香港必須順應國際趨勢，發展綠色船用燃料加注能力。因此，政府於2024年11月公布了《行動綱領》，提出多燃料策略，逐步在香港港口提供各類綠色船用燃料。

5. 綠色船用燃料在香港均不用徵稅，唯甲醇除外。甲醇的課稅率在《應課稅品條例》(第109章)(“第109章”)訂明，而其於1957年首次引入時，旨在遏止摻雜酒生產及預防甲醇中毒，而非為了增加稅收。為促進香港甲醇加注的發展，政府此前透過《2025年應課稅品（修訂）規例》（“《修訂規例》”），為用作出航船隻燃料的甲醇引入稅款豁免。《修訂規例》於2025年10月16日獲立法會通過，以免除所有用作出航船隻燃料的甲醇的稅款。（《修訂規例》的詳情見附件。）《修訂規例》於2025年10月17日生效。

6. 第109章已訂定適用於所有應課稅品通用的罪行。例如，除非根據第109章或《應課稅品規例》（“第109A章”）相關條文的規定，否則任何人不能進口、出口、管有或售賣應課稅品。換言之，第109章下的罪行已可有效追究一般濫用免稅甲醇者的法律責任。然而，考慮到未來甲醇動力船隻的增長及加注服務需求上升，我們預期新的稅款豁免將吸引更多的甲醇動力船隻在香港加注，從而增加香港的甲醇進口量。為了達至更有效的執法，我們建議修改第109章，新增（i）專門針對免稅甲醇的使用、供應、售賣等相關條款，並把任何違規行為定為罪行；以及（ii）對於處理與濫用免稅甲醇相關的現行罪行的法律程序引入事實推定。

立法建議

罪行

7. 目前，把甲醇變性是免稅進口甲醇的最常見安排，即把經政府化驗師批准的變性劑和甲醇混合，並由政府化驗師核證該甲醇已無法切實可行地使其回復原來形態。然而，此過程將為業界帶來額外開支及行政不便，而且要求甲醇變性並非全球加注作業的常規做法。這正是制訂《修訂規例》的原因，以符合加注用甲醇免稅及無須變性即可進口使用的國際慣常做

法。不過，鑑於非變性甲醇用於加注以外的其他用途仍須繳稅，所以有必要在第109章引入針對不當處理此類甲醇的新罪行。有見及此，我們建議在第109章新增條文，規定任何人若非按照新豁免的規定而使用、出售、供應，或容許使用、出售、供應免稅非變性甲醇，即屬犯罪。此外，我們亦建議把免稅非變性甲醇置於出航船隻以外的地方，或導致其被置於該等地方，定為罪行。

向用作出航船隻燃料的免稅甲醇的接收者發出警告通知的要求

8. 如第5段所述，對甲醇徵稅的目的旨在遏止摻雜酒生產。而在《修訂規例》生效前，香港僅允許使用變性甲醇和已完稅甲醇。由於變性甲醇味道不佳，且目前甲醇的稅率非常高，無論是從適用性還是成本效益來看，變性甲醇和已完稅甲醇均不會用於生產摻雜酒。因此，第109章目前對於這些甲醇的交付並沒有具體要求。然而，隨著非變性甲醇已可進口用作出航船隻的燃料，在交付時對有關甲醇的使用者發出警告以防濫用便變得必要。因此，我們建議要求交付免稅的非變性甲醇的人須同時交付一份註明「此免稅甲醇僅供用作出航船隻的燃料」的通知。違反上述要求者即屬犯罪。這一安排旨在提醒接收者該免稅非變性甲醇的唯一用途。這與《應課稅品(碳氫油的標記及染色)規例》（“第109C章”）中對標記油交付的要求類似。

事實推定

9. 區分應課稅品是否已完稅的唯一方式是出示完稅文件，例如由香港海關（“海關”）簽發的已獲批准的已完稅貨品許可證，但在海關檢查時，持有此類商品的人可能未必能隨時出示該文件，從而為執行第109章相關要求帶來困難。因此，目前第109章第40條包含了事實推定。這是一種法律推論概念。在目前討論的這個情境下，是指如果與某事物相關的一些指定事實前提存在，並缺乏相反證據，則該事物會被視為應課稅貨品²。換言之，部分舉證責任會合理地轉移至被告身上，從而使執法更為有效。

² 例如，第 40(1)(b)條訂明，如任何人管有 5 升或多於 5 升的酒類，而該酒類盛載於載有標記顯示其內容並非已完稅的容器內，或盛載於載有標記顯示該等酒類是供從香港出口或供用作船舶或飛機補給品的容器內的，則該等酒類須推定為應課稅貨品。

10. 參考第109章現有的推定條文，我們建議引入事實推定，以增強執法的效能。我們建議除非提供相反證據，否則酒精濃度以量計超過30%的未變性甲醇會被推定為應課稅貨品。此推定適用於以下情況：（i）管有相關未變性甲醇的人既非海關關長指定的儲存應課稅品的倉庫的持牌人，亦非持有允許管有相關未變性甲醇的有效許可證；或（ii）該甲醇擬作不屬於新豁免範圍內的用途；而當時的情況令人合理地相信該等甲醇為應課稅貨品。

11. 為防止對可能出於合法目的管有甲醇（例如用於油漆和清漆中的甲醇混合物）的普通市民造成不當影響，我們建議僅當甲醇的酒精濃度超過30%時才推定其為應課稅貨品。酒精濃度不超過30%的甲醇不會用作出航船隻的燃料。此外，酒精濃度不超過30%的甲醇僅須繳付較低稅率的甲醇稅³，預期可降低違法者濫用免稅甲醇以逃避繳稅的意圖。

罰則

12. 任何人若觸犯第7段所述的罪行，可被罰款港幣一百萬元及兩年監禁。這一罰則與第6段提及，第109章內針對不當使用包括免稅甲醇在內的應課稅品的罪行所設置的罰則水平相若。

13. 任何在交付免稅甲醇時未能同時交付載有指定警告聲明的通知的人，將可處第5級罰款（即最港幣五萬元）及監禁6個月。建議的罰則與第109C章就交付未載有指定禁止用途聲明的標記油所訂立的類似罪行罰則水平相若。

諮詢

14. 為用作加注用途的甲醇引入稅款豁免是《行動綱領》和2025-26年度財政預算案演辭中公布的其中一項措施。運輸及物流局於2025年3月4日就《行動綱領》諮詢立法會經濟發展事務委員會。委員對《行動綱領》的各項措施表示支持。

³ 甲醇須按每百升（在攝氏 20 度的溫度下量度）840 元的稅率繳納稅款。此外，就酒精濃度以量計超過 30% 的每 1%，須另按每百升 28.10 元的稅率繳納稅款。

15. 運輸及物流局在2025年提交《修訂規例》予立法會審議時亦預告，會針對不當處理免稅甲醇的特定情況引入新罪行及事實推定，作為用作加注用途的甲醇引入稅款豁免的第二步。此「兩步走」安排獲議員支持，《修訂規例》於2025年10月透過先審議後訂立方式獲立法會通過。

立法時間表

16. 視乎法例草擬工作的進度，我們計劃於2026年上半年向立法會提交立法建議。

徵詢意見

17. 請委員備悉上述立法建議，並提出意見。

運輸及物流局
2026年1月