



完善

飛機租賃稅務優惠制度

業界諮詢文件

運輸及物流局
稅務局

2022年11月

目錄

章節		頁數
	簡稱一覽表	1
一	引言	2-3
二	背景資料	4
三	建議	5-18
	甲. 扣減購置飛機的開支	5-8
	乙. 租約種類及飛機租賃活動涵蓋的範圍	9-12
	丙. 利息扣除	13-15
	丁. 門檻要求	16
	戊. 使用被動信託出租飛機	17-18
四	提出意見	19-20

簡稱一覽表

簡稱	定義
《釋義及執行指引第 54 號》	《稅務條例釋義及執行指引第 54 號》
BEPS 2.0	經合組織就針對因數位經濟帶來的侵蝕稅基及轉移利潤行為而制訂的國際稅務改革框架方案
飛機租賃稅制	香港飛機租賃稅務優惠制度
寄件人	提交意見的個人及/或團體
經合組織	經濟合作與發展組織
歐盟	歐洲聯盟
適用之跨國企業	年度綜合收入不少於 7.5 億歐元的大型跨國企業集團

第一章 引言

1.1 民用航空是一項穩定增長的業務，預計未來 20 年全球及中國的航空旅客分別每年增長約 3.8% 及 4.9%¹。與此同時，預計未來 20 年全球航空貨運量將以每年 4.1% 的速度增長¹。波音公司預計在未來 20 年付運全球的飛機數目超過 41 100 架，當中超過 20% 的飛機將付運至中國。上述增長可為金融和其他專業服務帶來重大的潛在商機。

1.2 在過去的數十年間，全球飛機租賃市場急速擴大。以租賃形式融資飛機的比例由 1970 年的 1% 增加至 2021 年的 51%²。飛機租賃的吸引力在於多項因素，包括財務靈活性、避免大量前期投資、機隊靈活性、縮短新飛機交付週期、在沒有重大資本承擔的情況下保全資本和市場佔有率。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，以及背靠內地龐大市場的優勢。為發揮我們的優勢以發展飛機租賃業務，政府於 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。

1.3 在 2021 年，香港與全球 130 多個司法管轄區承諾將會落實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（有關改革方案簡稱“BEPS 2.0”）。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（“適用之跨國企業”）的全球最低實際稅率 15%³。若某跨國企業集團在某地區的實際稅率低於 15%，則須就該地區的稅務差額繳付補足稅。基於飛機租賃稅制現行的設計，與其他地區的稅制相比，BEPS 2.0 的實施會減低飛機租賃稅制的競爭力。

1.4 《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提倡依托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。國家主席習近平於 2022 年 7 月 1 日在香港發表的重要講話中，亦強調香港必須保持獨特地位和優勢，鞏固國際金融、航運、貿易中心地位。政府致力提升香港在全球飛機租賃市場的競爭力。為此，我們認為有必要確保飛機租賃稅制能夠跟上過去幾年尤其迅速的市場環境變化。

¹ 資料來源：波音金融公司於 2022 年 7 月公布的《民用航空市場展望 2022-2041》

² Salas, Erick Burgueño. “Global Aviation Leasing Market Evolution 2021.” Statista, 2022 年 4 月 12 日. <https://www.statista.com/statistics/1095749/share-leased-aircraft-aviation-industry-worldwide/>.

³ 實際稅率將根據《全球反稅基侵蝕規則》相關規定，計算有關集團在香港的收入以及涵蓋於該收入的稅項。

1.5 綜合上述原因，政府計劃推出優化措施，以維持和加強飛機租賃稅制的競爭力。現邀請持份者就本文件所涵蓋的建議優化措施發表意見。我們亦歡迎業界人士分享經驗和商業慣例，以協助政府制定實用和適用的優化措施。

第二章 背景資料

2.1 政府於 2017 年透過修訂《稅務條例》(第 112 章)引入飛機租賃稅制。飛機租賃稅制有下列兩個主要特點—

- (a) 合資格飛機出租商⁴和合資格飛機租賃管理商⁵的合資格利潤稅率⁶，定為現行法團利得稅稅率的 50%(即 16.5% x 50% = 8.25%)；以及
- (b) 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課稅款額，訂為淨租約付款(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%，作為不能扣減折舊免稅額的補償。

有關飛機租賃稅制的詳情，可參閱《稅務條例》或稅務局《稅務條例釋義及執行指引第 54 號》(“《釋義及執行指引第 54 號》”)。

2.2 此後，飛機租賃業務在香港開始蓬勃發展。不少內地及海外的主要飛機租賃業者已在香港設立附屬公司/營運機構。我們知悉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、智利、柬埔寨、印尼、日本、韓國、馬來西亞、卡塔爾和越南等地的飛機營運商共出租約 95 架飛機。

⁴ 根據《稅務條例》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。

換言之，合資格飛機出租商必須是只從事合資格飛機租賃活動的獨立法團。

⁵ 根據《稅務條例》第 14J(2)條，就某課稅年度而言，如某法團符合以下條件，該法團即屬合資格飛機租賃管理商—

- (a) 在該課稅年度的評稅基期內，該法團並非飛機營運商；及
- (b) 就該課稅年度而言—
 - (i) 有關飛機租賃管理商符合《稅務條例》第 14J(3)條訂明有關獨立法團的要求；
 - (ii) 有關飛機租賃管理商雖然在香港進行合資格飛機租賃管理活動外的活動，但符合《稅務條例》第 14K 條訂明的 1 年或多年安全港規則；或
 - (iii) 雖然不符合上述(i)或(ii)項的條件，但有關飛機租賃管理商已獲稅務局局長根據第 14L(1)條決定為合資格飛機租賃管理商。

⁶ 根據《稅務條例》第 14H 及 14J 條，“合資格利潤”是指某合資格飛機出租商或合資格飛機租賃管理商的應評稅利潤中，屬得自該法團的合資格飛機租賃活動或合資格飛機租賃管理活動的應評稅利潤。有關利潤包括飛機租賃業務利潤的附帶收入，例如利息收入、匯兌收益或對沖收益等，只要有關交易屬合資格活動的附帶交易便可以。

根據《稅務條例》第 14G(6)條，如某法團就某飛機進行飛機租賃活動(即由該法團將飛機租賃予飛機營運商)，而以下情況適用，則該活動即屬合資格飛機租賃活動—(a)該活動是在該法團於香港經營的業務的通常運作過程中進行；及(b)在該活動進行時，該飛機是由該法團擁有。

第三章 建議

甲. 扣減購置飛機的開支

(一) 就購置飛機的開支予扣稅

3.1 由於飛機租賃涉及龐大的飛機購置費用，因此當飛機出租商在選擇在哪個地區進行其業務時，當地就購置飛機開支的稅務處理方式屬重要考量。

3.2 《稅務條例》第 39E 條是一條反避稅條文，旨在防止納稅人濫用涉及機械或工業裝置(包括飛機)的特定租賃安排以獲得折舊免稅額。就飛機租賃而言，如合資格飛機出租商向非本地飛機營運商出租飛機，將不能享有折舊免稅額。相同的稅務處理適用於分租安排⁷。為維護第 39E 條的完整性，政府在 2017 年引入飛機租賃稅制時並未修訂有關反避稅條文。

3.3 儘管在飛機租賃稅制下利得稅稅率已由 16.5% 調低至 8.25%，相較在愛爾蘭或新加坡等主要市場進行飛機租賃業務，飛機出租商在香港進行相關業務會因不能獲折舊免稅額而須繳付的利得稅實際稅率較高。就此，飛機租賃稅制引入 20% 寬減稅基優惠作為不能獲得折舊免稅額的補償。這百分率是基於飛機租賃業務平均利潤幅度一般為淨租約付款的 20%。此優惠可讓飛機出租商出租飛機予非本地航空公司與出租予本地航空公司的內部回報率相若。

3.4 雖然 20% 寬減稅基優惠可讓飛機出租商不論出租飛機予本地或非本地航空公司均可獲得相若的內部回報率，但是飛機出租商不能享有折舊免稅額帶來的稅項遞延得益⁸。除此之外，低稅負的飛機出租商會因 BEPS 2.0 的《全球反稅基侵蝕規則》及/或應予課稅規則⁹而須繳付補足稅，20% 寬減稅基的優惠會因而被抵消。若香港飛機出租商屬於適用之跨國企業的實體成員，該出租商在飛機租賃稅制下獲得的稅務寬減可能會導致該跨國企業在香港的實際稅率比最低實際稅率 15% 為低，因而須根據《全球反稅基侵蝕規則》繳付補足稅。在計算涵蓋稅項的金額時，遞延稅項可以作出調整以解決會計和稅收計算收入和費用的暫時性差額(例如會計折舊和稅

⁷ 若合資格飛機出租商以營運租約的方式向香港本地航空公司出租飛機後，因剩餘運力等營運因素再將該飛機分租予非本地航空公司，將因《稅務條例》第 39E 條而不能獲折舊免稅額。

⁸ 由於飛機屬於昂貴的資產，給予折舊免稅額(在購置飛機的有關年度，相等於飛機成本的 72%) 會導致龐大的稅務虧損。該虧損將結轉以抵銷飛機出租商後續課稅年度的應課稅利潤，繼而將飛機出租商須繳稅的年份延遲一段相當長的時期。

⁹ 應予課稅原則是一項與稅收協定相關的規定，若有關連者間包括利息、特許權使用費及其他指定款項所徵收的稅率不足最低稅率 9%，來源地可就有關款項徵收有限來源稅。

收折舊/扣除之間的差額)。反之，大部分會計利潤和稅基間永久性的差額(例如免稅收入或較低稅基)在計算《全球反稅基侵蝕規則》下的收入或涵蓋稅項時均不可作出調整。因此，飛機租賃稅制下的合資格飛機出租商雖能享受 20% 寬減稅基優惠，但會因《全球反稅基侵蝕規則》或本地最低補足稅的相關規定而須繳付更多的補足稅。同樣地，儘管香港與其他地區簽訂的《全面性避免雙重課稅的協定/安排》將預提所得稅稅率減低，出租商亦有可能須根據應予課稅規則(最低稅率為 9%)繳付補足稅。

3.5 隨著 BEPS 2.0 的實施，由於飛機出租商在香港出租飛機予非本地飛機營運商並不能就購置該飛機獲折舊免稅額，因此相較在其他地區經營業務的飛機出租商一般可獲資本免稅額(包括因購置飛機而獲得折舊免稅額)的情況，他們將處於較不利位置。

建議(1)：容許就購置飛機的開支扣稅並以其取代 20% 寬減稅基優惠

考慮到 BEPS 2.0 下實際稅率的計算方式，政府建議修訂《稅務條例》以容許合資格飛機出租商就購置飛機的開支扣稅，並以其取代 20% 寬減稅基優惠。有關的扣稅安排將包括以下特點—

- (a) 合資格飛機出租商可就其購置飛機的開支於購置飛機的課稅年度一次過獲整筆扣除，但受制於下列(b)項的回撥安排；
- (b) 當售出飛機時，將須回撥先前就該飛機已給予的扣除額。有關售賣得益將視為營業收入，但以之前所給予的扣除額為限；及
- (c) 除下述建議(2)(如獲採納)另外列明的情況外，我們將引入與《稅務條例》第 14I(3)條相若的反避稅條文，列明如合資格的飛機出租商或其有關連者已於某課稅年度就為提供某飛機而招致的資本開支獲扣除或資本免稅額，將不能於同一課稅年度就該飛機獲得扣除。



建議(1)的諮詢問題

- 1(a) 你是否同意以建議(1)取代 20% 寬減稅基優惠可讓飛機租賃稅制更具吸引力及競爭力？其他地區是否有因 BEPS 2.0 的實施而引入與飛機租賃相關的稅務或非稅務措施？
- 1(b) 你是否同意合資格飛機出租商應於購置飛機的課稅年度就因購置飛機招致的開支獲一次過整筆扣除(即一年內扣除整筆開支)，或應容許有關開支攤分數年扣除？如後者，多少年及原因為何？是否應給予合資格飛機出租商選擇扣除的年期及原因為何？
- 1(c) 你是否同意建議(1)能鼓勵飛機出租商在香港進行業務？如是，你估計每年會有多少架飛機因這項建議而利用香港作為平台出租？你預計會有多少間額外的飛機租賃公司有興趣使用香港作為平台進行飛機租賃業務？



(二) 反避稅條文的應用

3.6 《稅務條例》第 14I(3) 條為現行飛機租賃稅制的一條反避稅條文，當中包括如合資格飛機出租商或其有關連者於某課稅年度就為提供某飛機而招致的資本開支獲給予資本免稅額，該合資格飛機出租商於同一課稅年度不能享有 20% 寬減稅基優惠。該反避稅條文的目的是為防止合資格飛機出租商及其有關連者就同一飛機招致的購置開支獲雙重受益。換言之，合資格飛機出租商就同一飛機而言，不論在香港或香港以外地區，不能同時享有資本免稅額及飛機租賃稅制下的 20% 寬減稅基優惠。

3.7 自飛機租賃稅制推出以來，我們遇到以下兩種業界認為因當中並不涉及避稅問題而不應拒絕 20% 寬減稅基優惠的情況—

- (a) 合資格飛機出租商須在其他地區就域外收入繳稅(例如受控外國公司制度)，而在計算該稅額時獲資本免稅額；或
- (b) 某飛機由一間外地實體轉移至合資格飛機出租商，並會根據回撥機制回撥先前在外地就該飛機獲得的資本免稅額。

建議(2)：在 20%寬減稅基優惠(或建議(1)的稅務扣減，如獲採納)的反避稅條文中摒除第 3.7(a)及(b)段提述的情況

政府建議修訂《稅務條例》以容許合資格飛機出租商在下列兩種情況可享有 20%寬減稅基優惠(或建議(1)的稅務扣減，如獲採納)——

- 如出租商或其有關連者須就域外收入繳稅(例如受控外國公司制度)的情況下獲資本免稅額。在此情況下，因受控外國公司制度對出租商的收入徵稅，在計算應課稅款額時就購置飛機的資本開支予以扣除，應屬合理。《稅務條例》第 14(3)條的目的旨在防止避稅，由於出租人的收入在香港及其母公司所在地區均須繳稅，因此有關反避稅條文並不適用於此情況。
- 當某飛機轉移至香港飛機出租商時，出租商於香港以外地區的有關連者就有關飛機所獲的資本免稅額已根據類似《稅務條例》下的結餘課稅機制全數回撥。由於資本免稅額已被全數回撥，就予 20%的寬減稅基優惠(或建議(1)的稅務扣減，如獲採納)而言，該香港飛機出租商不應被視為其有關連者曾於轉移年度就有關飛機獲資本免稅額。



建議(2)的諮詢問題

- 2(a) 你是否同意反避稅條文不適用於第 3.7(a)及(b)段提述的情況？在秉持防止避稅的原則下，你認為還有其它情況應被摒除於反避稅條文外嗎？如是，請提供詳情及理由。
- 2(b) 你是否同意建議(2)能鼓勵飛機出租商在香港進行業務？如是，你估計每年會有多少架飛機因這項建議而利用香港作為平台出租？你預計會有多少間額外的飛機租賃公司有興趣使用香港作為平台進行飛機租賃業務？



乙. 租約種類及飛機租賃活動涵蓋的範圍

(一) 濕租租約、融購租約及租賃年期

3.8 飛機出租商可透過營運租約(包括淨租機租約或濕租租約)¹⁰或融資租賃(亦稱為“融購租約”)¹¹出租飛機。根據《稅務條例》第14G(1)條，租約指淨租機租約，但不包括屬融購租約、租購協議或有條件售賣協議的淨租機租約。因此透過濕租租約或融購租約租賃飛機不能享有飛機租賃稅制下的稅務優惠。當年設計飛機租賃稅制時，我們從業界得悉飛機出租商最常見的架構是設立特定目的工具，並以持有飛機作淨租機租約用途為其單一業務，因此融購租約在飛機租賃稅制下被明確排除。

3.9 根據《稅務條例》第14G(1)條，淨租機租約指一項安排，而根據該項安排—

- (a) 某人(出租者)真誠地將某飛機以轉管租約形式或以其他方式出租予另一人，或將某飛機的使用權以其他方式批予另一人，為期超過1年；
- (b) 出租者不負責確保該飛機適航；及
- (c) 該飛機的機組成員中無人受僱於出租者。

3.10 根據《稅務條例》第14G(1)條，融購租約指符合以下說明的飛機淨租機租約—

- (a) 該淨租機租約於設立時符合以下其中一項條件—
 - (i) 出租者按照以下準則而將該淨租機租約作為融資租賃或貸款入帳—
 - (A) 由香港會計師公會發出的《香港財務報告準則》(以不時有效的版本為準)；或
 - (B) 由國際會計準則委員會發出的《國際財務報告準則》(以不時有效的版本為準)；

¹⁰ 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。

¹¹ 融購租賃是一項融資安排，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。

- (ii) 該淨租機租約在租期內的最低租約付款總數(不論是否定期付款，並包括根據剩餘價值擔保而須支付的任何款項)的現值，等同或多於該飛機的公平市值的 80%；
 - (iii) 該淨租機租約的租期，等同或多於該飛機尚餘的經濟效用期的 65%；及
- (b) 根據該淨租機租約，在其租期結束時，該飛機的產權將會或可轉移予承租人，

並包括與此等淨租機租約相關的安排或協議。

3.11 飛機租賃稅制亦要求租約的年期須超過 1 年。此項要求是基於飛機租賃稅制引入時，絕大部分飛機租賃安排的年期均超過數年。最新的市場資料顯示透過濕租租約(即包含飛機及機組人員的營運租約)及融購租約的方式租賃飛機在近年愈來愈普遍。我們亦留意到飛機租賃年期或會少於 1 年，有關情況在 2019 冠狀病毒病疫情期間的動蕩市場環境中尤為明顯。

建議(3): 將濕租租約及融購租約納入飛機租賃稅制中，並取消租約年期的要求

為配合飛機租賃市場的最新發展，政府建議修訂《稅務條例》以將濕租租約及融購租約納入飛機租賃稅制中。我們建議營運租約的定義為—

- (a) 指一項符合以下說明的安排—
 - (i) 在該項安排之下，某飛機的擁有人將該飛機的使用權批予另一人(指明主租約)；或
 - (ii) 在該項安排之下，某飛機的指明主租約之下的承租人或次承租人，或自該承租人取得使用該飛機的權利的任何其他人，將該飛機的使用權批予另一人；及
- (b) 不包括融購租約。

就融購租約而言，我們建議保留現時飛機租賃稅制的定義(即上文第 3.10 段或《稅務條例》第 14G(1)條)。

政府亦**建議**修訂《稅務條例》以取消對淨租機租約的1年年期要求。日後將不會對租約訂明年期限限制。



建議(3)的諮詢問題

- 3(a) 你是否同意濕租租約及融購租約應被納入飛機租賃稅制下？你是否知悉就全球及/或亞洲市場的飛機租賃安排而言，淨租機租約、濕租租約及融購租約的市場佔有率分別為何？
- 3(b) 你是否同意建議的營運租約定義是合適的並足夠囊括飛機租賃的營運租約安排？如否，營運租約有什麼其他特點應被包含在其定義中？
- 3(c) 你是否同意現時融購租約的定義(上文第 3.10 段)足夠囊括飛機租賃的融購租約安排？如否，融購租約有什麼其他特點應被包含在其定義中？
- 3(d) 你是否同意由於在融購租約安排下應是承租人而非出租商有資格享有稅務折舊，因此合資格飛機出租商只能在透過營運租約出租飛機的情況下才能獲得 20% 的寬減稅基優惠(或建議(1)的稅務扣減，如獲採納)？
- 3(e) 你是否同意不應該就租賃年期訂明限制？一般而言，淨租機租約、濕租租約及融購租約的年期分別為何？
- 3(f) 你是否同意建議(3)能鼓勵飛機出租商在香港進行業務？如是，你估計每年會有多少架飛機因這項建議而利用香港作為平台出租？你預計會有多少間額外的飛機租賃公司有興趣使用香港作為平台進行飛機租賃業務？



(二) 飛機租賃活動涵蓋的範圍

3.12 根據《稅務條例》附表 17F 第 1 部，現時飛機租賃活動只限於將飛機租賃予飛機營運商。飛機營運商則指經營飛機營運業務(即以擁有人或租用人身分營運飛機，以提供空運運載乘客、貨物或郵件的服務，但不包括飛機買賣或與空運有關的代理業務)的人。儘管現時將飛機出租予飛機營運商仍然是飛機出租商的主要業務，飛機出租商在 2019 冠狀病毒病期間，因航空客運的需求低迷而發展出其他類型的飛機租賃活動，包括向私營公司及公營機構出租飛機，甚至出租予個人用途。我們應擴闊飛機租賃活動涵蓋的範圍以跟上行業的發展。

建議(4)：擴闊飛機租賃活動涵蓋的範圍

為涵蓋日後不同類型的租賃活動，政府建議修訂《稅務條例》以賦予“飛機租賃活動”一詞較廣泛的定義，即指由飛機出租商出租飛機，不論承租人是否飛機營運商。



建議(4)的諮詢問題

- 4(a) 你是否同意擴闊飛機租賃活動的定義會讓飛機租賃稅制更具吸力？
- 4(b) 你是否同意應採用涵蓋面較廣的方式修訂飛機租賃活動一詞的定義？或應否採用較針對性的方式，指明只涵蓋某些非飛機營運商的承租人？
- 4(c) 你是否同意建議(4)能鼓勵飛機出租商在香港進行業務？如是，你估計每年會有多少架飛機因這項建議而利用香港作為平台出租？你預計會有多少間額外的飛機租賃公司有興趣使用香港作為平台進行飛機租賃業務？



丙. 利息扣除

(一) 就支付予非本地非財務機構融資人(可能為借款人相聯者)的利息予扣除

3.13 《稅務條例》第 16(1)(a)條訂明，為產生應課稅利潤而借入任何金錢而以利息形式支付的款項在符合包括《稅務條例》第 16(2)(a)至(g)條的情況下，均可予扣除。就飛機租賃而言，飛機出租商在下列情況產生的利息可予扣除—

- (a) 該等金錢是向須就有關的利息收入根據《稅務條例》繳付利得稅的放債人或財務機構借入的；或
- (b) 借入該等金錢完全和純粹是為資助機械或工業裝置方面的資本開支，而放債人並非借款人的相聯者。

3.14 有合資格飛機出租商表達了因放債人是其相聯者且是香港以外地區的非財務機構融資人，為購置飛機而借入的金錢所支付的利息不能予扣除的關注。

建議(5):在符合相關情況下，就支付給非本地非財務機構融資人(可能為借款人相聯者)的利息可予扣除

考慮到購置飛機的不同融資方式，政府建議修訂《稅務條例》第 16(2)條的利息扣除條件，容許合資格飛機出租商在為產生合資格利潤的情況下，完全和純粹為資助其購置飛機而向香港以外地區的非相聯融資人(不論是否財務機構)借入金錢所產生的利息支出可予扣除。如香港以外地區的融資人為借款人的相聯者，有關的扣除須符合相關防止避稅條文(例如須課稅條件)，以防有人為蓄意避稅而巧立利息支出名目，以減少其在本港的應評稅利潤。



建議(5)的諮詢問題

- 5(a) 你是否同意合資格飛機出租商在為產生合資格利潤並在符合相關反避稅條文的情況下，完全和純粹為資助其購置飛機而借入的金錢所產生的利息支出應予扣除？除向財務機構借款外，還有哪些常見的購買飛機融資方式？
- 5(b) 你是否同意建議(5)能鼓勵飛機出租商在香港進行業務？如是，你估計每年會有多少架飛機因這項建議而利用香港作為平台出租？你預計會有多少間額外的飛機租賃公司有興趣使用香港作為平台進行飛機租賃業務？



(二) 認可的證券交易所

3.15 根據《稅務條例》第 16(2)(f)(i)條，借款人就在香港的證券交易所或在稅務局局長認可的任何其他證券交易所上市的債權證而須支付的利息可予扣除。現時愛爾蘭證券交易所未獲稅務局局長認可。我們知悉許多飛機租賃集團通過債券或資產抵押債券方式進行融資，而有關債券在愛爾蘭證券交易所上市。

建議(6): 借款人就在愛爾蘭證券交易所上市的債券及票據支付的利息可予扣除

鑑於愛爾蘭是歐洲聯盟(“歐盟”)的成員國，並須遵守歐盟訂立的相關規則及規例，政府建議根據《稅務條例》第 16(2)(f)(i)條認可愛爾蘭證券交易所以便飛機出租商進行融資。



建議(6)的諮詢問題

- 6(a) 你是否同意政府應認可愛爾蘭證券交易所，以達致《稅務條例》第 16(2)(f)(i)條下的利息扣除目的？飛機出租商是否還有通過其他證券交易所集資以購置飛機？
- 6(b) 你是否同意建議(6)能鼓勵飛機出租商在香港進行業務？如是，你估計每年會有多少架飛機因這項建議而利用香港作為平台出租？你預計會有多少間額外的飛機租賃公司有興趣使用香港作為平台進行飛機租賃業務？



丁. 門檻要求

3.16 經合組織在確定某項稅務優惠措施是否符合打擊侵蝕稅基和轉移利潤的國際標準時，會考慮該項措施是否符合實質活動要求。具體而言，經合組織認為合資格納稅人必須在提供稅項寬減的稅務管轄區—

- (a) 僱用足夠的合資格全職員工；及
- (b) 作出足夠的營運開支。

現時飛機租賃稅制未有為飛機出租商及飛機租賃管理商訂明門檻要求。

建議(7): 為符合經合組織的規定訂明門檻要求

為符合經合組織的規定，政府建議修訂《稅務條例》為飛機出租商及飛機租賃管理商訂明以下門檻要求—

	全職合資格僱員人數	每年營運開支
飛機出租商	1	200 萬港元
飛機租賃管理商	2	1,000 萬港元



建議(7)的諮詢問題

- 7(a) 你的飛機出租公司及/或飛機租賃管理公司現時僱用多少名全職人員？
- 7(b) 你的飛機出租公司及/或飛機租賃管理公司每年的營運開支大約是多少？
- 7(c) 你是否同意建議(7)的門檻要求是合適的，同時能確保飛機租賃稅制的吸引力及競爭力？



戊. 使用被動信託出租飛機

3.17 如要獲得飛機租賃稅制的稅務寬減，《稅務條例》第14(H)(2)條的其中一項要求是合資格飛機出租商須在香港進行一項或多於一項合資格飛機租賃活動。該飛機租賃活動須是在該法團於香港經營的業務的通常運作過程中進行，及該飛機是由該法團擁有。就飛機租賃稅制而言，“擁有”一詞包括法律及經濟/實益擁有權。我們知悉愈來愈多飛機出租商設立被動信託以作為飛機的法律擁有人，而飛機出租商則作為該飛機的實益擁有人，並以此租賃模式出租飛機。由於使用此租賃模式能便利飛機出租商日後出售飛機時，只需轉讓飛機的實益擁有權而無需更改該飛機連帶的租約，因此這個租賃模式愈來愈普及。

3.18 使用被動信託出租飛機的租賃模式例子如下—

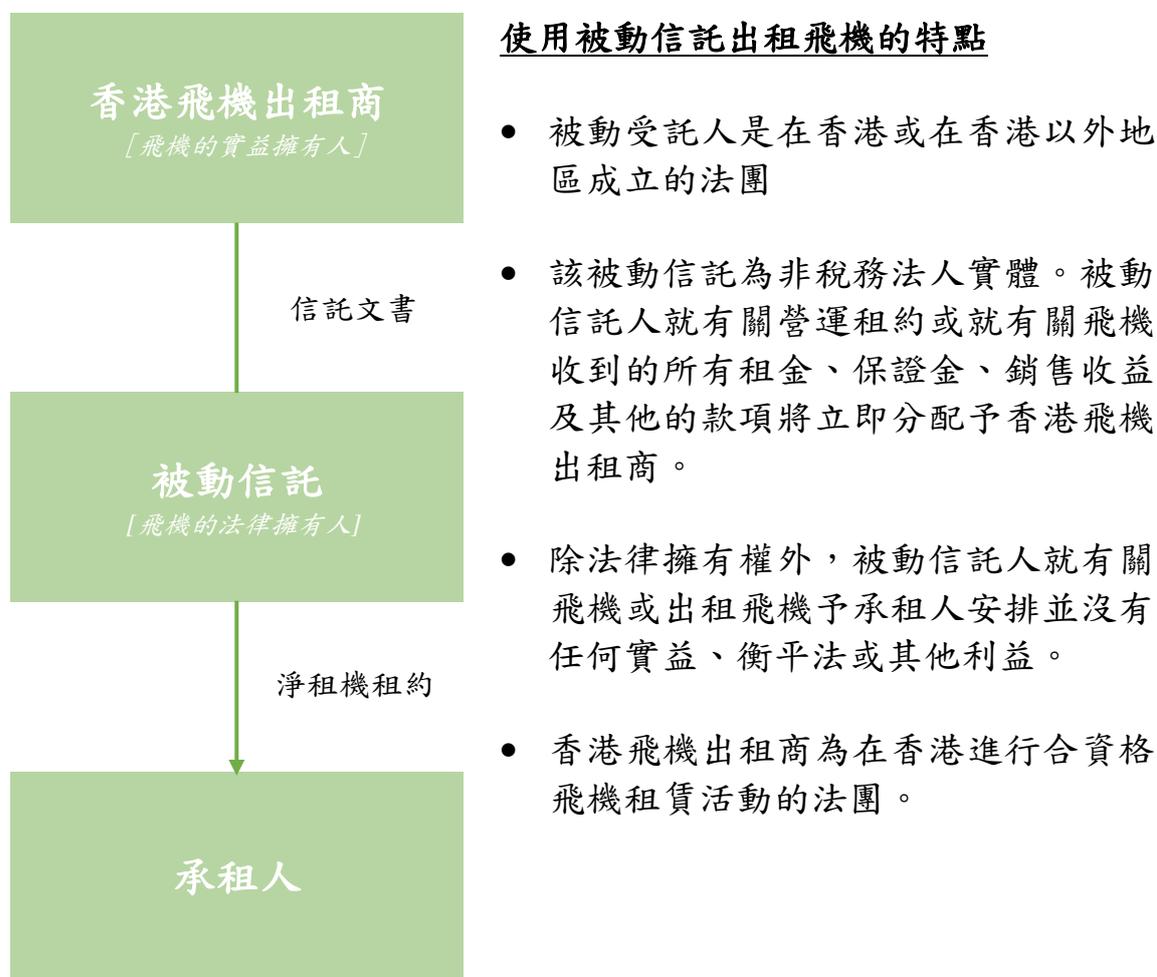


圖 1: 使用被動信託出租飛機的租賃模式。

建議(8)：列明合資格飛機出租商使用被動信託出租飛機可獲稅務寬減

政府建議更新稅務局的《釋義及執行指引第 54 號》以為業界就使用被動信託出租飛機的安排提供指引。只要符合飛機租賃稅制的其他要求且被動信託人只是飛機的註冊擁有人，即使該飛機由被動信託人擁有，作為飛機實益擁有人的合資格飛機出租商將可獲稅務寬減。



建議(8)的諮詢問題

- 8(a) 你是否同意在《釋義及執行指引第 54 號》列明使用被動信託租賃飛機的安排能為業界提供更清晰的指引？使用被動信託租賃飛機是否還有其他特點？有沒有其他行內愈趨普遍的新興飛機租賃模式？
- 8(b) 你是否同意建議(8)能鼓勵飛機出租商在香港進行業務？如是，你估計每年會有多少架飛機因這項建議而利用香港作為平台出租？你預計會有多少間額外的飛機租賃公司有興趣使用香港作為平台進行飛機租賃業務？



第四章 提出意見

4.1 歡迎你就完善飛機租賃稅制的建議措施提出意見和建議。我們會綜合及分析是次諮詢所收集的意見，進而擬定更詳細的方案，並透過行政和立法方式落實有關方案。

4.2 請於 2022 年 12 月 19 日或之前，透過以下途徑就本諮詢文件載列的建議措施及諮詢問題提交意見—

郵遞地址： 香港添馬
添美道 2 號
政府總部東翼 21 樓
運輸及物流局
(致：運輸及物流局助理秘書長 8A)
(關於：完善飛機租賃稅務優惠制度)

傳真號碼： 2524 9397

電郵地址： aircraftleasing2022@tlb.gov.hk

4.3 我們會把收到的意見視作公共資訊處理，並可能會以不同形式複製和發表全部或部分意見，用於是次諮詢及任何與其直接相關的用途，而不會徵求提交意見人士的批准或向其發出確認。我們進行公開或內部討論時，或在其後發表的任何報告中，或會引用寄件人就本諮詢文件提交的意見。

4.4 提交意見的個人及/或團體(“寄件人”)就本諮詢文件提出意見時，可按個人意願附上個人資料。所收集的意見書及個人資料可能會轉交相關政府決策局及部門，用於與是次諮詢直接相關的用途。接收資料的政府決策局及部門亦只可將資料作上述用途。寄件人的姓名及背景資料或會按上述用途載於運輸及物流局的網站或在其他文件中引述，又或按上述用途轉交其他相關機構。如寄件人不願意公開姓名及/或背景資料，請在提交意見時述明。如提交的意見書中包含任何應被視為商業機密的資料，請在提交時明確標記，以便運輸及物流局及/或稅務局在決定是否披露該等資料時作為參考。

4.5 感謝你參與本次諮詢活動。

運輸及物流局

稅務局

2022年11月