

二零二三年七月十日會議
討論文件

立法會經濟發展事務委員會

優化飛機租賃稅務優惠制度

引言

行政長官於 2022 年《施政報告》中提出將進一步完善飛機租賃稅務優惠制度（“飛機租賃稅制”），打造香港成為區內租賃飛機的首選地。財政司司長亦在 2023-24 年度的《財政預算案》提出，政府將於 2023 年第四季向立法會提交修訂《稅務條例》（第 112 章）的條例草案以優化飛機租賃稅制。本文件旨在向委員簡介政府在有關方面的工作進度。

背景

2. 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。
3. 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 $16.5\% \times 50\% = 8.25\%$ ）；以及
 - (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%。
4. 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，包括全球以飛機數目排行頭五位中的三間飛機出租商。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及其他國家的飛機營運商共出租約95架飛機。

5. 《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。《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。政府致力持續提升香港在全球飛機租賃市場的競爭力。

全球趨勢、國際稅務改革及市場變化

6. 儘管航空業受到2019冠狀病毒病疫情的嚴重影響，民用航空長遠仍然是一項穩定增長的業務。未來20年全球及中國的航空旅客量分別每年預計增長約6.1%及11.4%，全球航空貨運量亦會以每年4.5%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42 000架，當中約20%的飛機將付運至中國。

7. 就飛機租賃而言，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%²。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轉向包括濕租租約在內的其他安排³。透過融購租約來購置飛機的情況亦愈來愈普遍⁴。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。飛機出租商也可能向財務機構以外的融資人借入金錢以購置飛機，該融資人有可能為非本地非財務機構融資人並可能為借款人的相聯者。就此，我們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。

8. 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⁵（有關改革方案一般稱為

¹ 資料來源：波音金融公司於2023年6月公布的《民用航空市場展望2023-2042》。

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 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。

⁴ 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。

⁵ 在2021年，香港與全球130多個司法管轄區承諾將會落實有關方案。

“BEPS 2.0”）亦會減低飛機租賃稅制的競爭力。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15%⁶。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。

優化飛機租賃稅制的措施

9. 因應上述的背景及發展，政府已實施／將推出一系列的措施以優化飛機租賃稅制。有關措施載於下文各段。

將透過修訂《稅務條例》推出的優化措施

10. 我們將從以下範疇修訂《稅務條例》—

- (a) 容許合資格飛機出租商就購置飛機的開支扣稅；
- (b) 擴闊租約種類以涵蓋濕租租約及融購租約並取消租約須為至少一年的要求；
- (c) 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；
- (d) 容許就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）的利息予扣除；及
- (e) 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。

A. 容許合資格飛機出租商就購置飛機的開支扣稅

11. 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。根據香港現行的稅務法規⁷，離岸租賃活動（即將飛機出租予非本地飛機營運商）不會獲給予折舊免稅額。

⁶ 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。

⁷ 見《稅務條例》第 39E 條。有關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。

12. 作為不能扣減折舊免稅額的補償，飛機租賃稅制引入了20% 寬減稅基優惠的安排（見上文第3(b)段）。有別於折舊免稅額，20% 寬減稅基優惠不能為飛機出租商帶來稅項遞延得益⁸。基於BEPS 2.0計算實際稅率的方式，相較在其他地區可因購置飛機而獲得折舊免稅額的飛機出租商，享受20% 寬減稅基優惠的香港飛機出租商須繳付更多的補足稅⁹。

13. 為回應業界的訴求和維持飛機租賃稅制的競爭力，我們將修訂《稅務條例》引入新的稅務扣除安排以取代20% 寬減稅基優惠。於法例修訂實施後（即2023年4月1日或之後開始的課稅年度），飛機出租商可就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。作為過渡性安排，就於2023年4月1日前的課稅年度購置的飛機而言，飛機出租商可選擇繼續享受20% 寬減稅基優惠或選擇轉至新的稅務扣除安排。飛機出租商一旦作出選擇便不可撤回。處置飛機時，將須回撥在2023年4月1日或之後開始的課稅年度就該飛機按照20% 寬減稅基優惠給予的優惠額或按新的稅務扣除給予的扣除額。有關售賣得益（以之前所給予的優惠額或扣除額為限）將視為營業收入，並須繳付利得稅。

14. 我們會引入與現時《稅務條例》第14I(3)條¹⁰相若的反避稅條文，以斷定飛機出租商是否能就購置飛機的開支扣稅。為回應業界的關注，我們將從反避稅條文中摒除不涉及避稅問題的情況，例如出租商或其有關連者須在另一個地區就域外收入繳稅和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。

⁸ 如飛機出租商將飛機出租予本地飛機營運商將可獲折舊免稅額。由於飛機屬於昂貴的資產，給予折舊免稅額會導致龐大的稅務虧損並可抵銷應評稅利潤。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 根據 BEPS 2.0 的要求，若企業在香港的實際稅率低於 15%，則須就低徵稅的利潤繳付補足稅。實際稅率將根據有關集團在香港的收入以及涵蓋於該收入的稅項計算。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）在計算收入或涵蓋稅項時均不可作出調整。換言之，合資格飛機出租商雖然在香港可享受 20% 寬減稅基優惠，但相比在其他地區經營業務可就購置飛機的開支獲得折舊免稅額（無論有關飛機是用於當地或離岸租賃）的飛機出租商，前者須繳付更多的補足稅。

¹⁰ 《稅務條例》第 14I(3)條列明合資格飛機出租商於某課稅年度不能享有 20% 寬減稅基優惠的情況，包括如合資格飛機出租商或其有關連者於同一課稅年度就為提供某飛機而招致的資本開支已獲給予資本免稅額。

B. 擴闊租約種類以涵蓋濕租租約及融購租約並取消租約須為至少一年的要求

15. 現時的飛機租賃稅制只容許以淨租機租約的方式出租飛機，而有關的租約年期不可少於1年。現實中，飛機出租商可透過營運租約（包括淨租機租約或濕租租約）出租飛機。飛機出租商亦可簽訂融資租約（亦稱為“融購租約”）。最新的市場資料顯示，透過濕租租約租賃飛機及融購租約安排在近年愈來愈普遍。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。

16. 為配合飛機租賃市場的最新發展，我們將修訂《稅務條例》以將營運租約（淨租機租約或濕租租約）和融購租約納入飛機租賃稅制中。我們亦將取消租約年期的要求。

C. 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

17. 現時飛機租賃稅制下容許的飛機租賃活動只限於將飛機出租予飛機營運商¹¹。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冠狀病毒病疫情期間，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。我們知悉現時飛機出租商向私營公司及公營機構等實體出租飛機，甚至出租予個人。為涵蓋日後不同類型的租賃活動，我們將修訂《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。

D. 容許就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）的利息予扣除

18. 《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

¹¹ 根據《稅務條例》第14G(1)條，飛機營運商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。

支，而放債人並非借款人的相聯者。

19. 考慮到購置飛機的不同融資方式，我們將修訂《稅務條例》有關的利息扣除條件，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境外的非相聯融資人（不論是否財務機構）借入金錢所產生的利息支出可予扣除。如香港境外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，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。

E. 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

20. 經合組織在確定某優惠稅制是否符合打擊有害稅收的國際標準時，會考慮有關稅制是否已制訂實質活動要求，確保稅制只會惠及在相關稅務管轄區內進行主要的賺取收入活動¹²的實體。具體而言，經合組織認為合資格納稅人必須在提供有關稅制的稅務管轄區—

(a) 僱用足夠的合資格全職員工；及

(b) 招致足夠的營運開支。

21. 為符合經合組織的規定，我們將修訂《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	100 萬港元

22. 在決定實質活動要求是否達標時，稅務局局長會根據每宗個案的事實和情況，考慮實際的全職僱員數目和營運開支金額能否足以合理地證明有關方面符合實質活動要求。

¹² 主要的賺取收入活動可由合資格實體自行進行或外判予另一個實體（包括集團公司）。在確定外判安排是否符合最低門檻要求時，外判實體所僱用的僱員或招致的營運開支會納入考慮之列，條件是(a)主要的賺取收入活動是以外判形式由外判實體在香港進行；(b)向合資格實體收取的服務費用是按獨立交易的基礎計算；(c)員工人數和營運開支款額與外判實體進行主要的賺取收入活動的水平相稱；以及(d)合資格實體已充分監察外判的主要賺取收入活動。

已透過行政方式推出的優化措施

23. 除上述的立法建議，政府已透過行政的方式推出以下兩項優化措施。

A. 認可愛爾蘭證券交易所

24. 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。在2023年4月1日前，愛爾蘭證券交易所並非受稅務局局長認可。換言之，為支付在愛爾蘭證券交易所上市的債券的利息不能予扣除。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。為便利飛機出租商進行融資，稅務局局長已於2023年4月1日起認可愛爾蘭證券交易所（即都柏林泛歐交易所）。

B. 列明使用被動信託出租飛機可獲稅務寬減

25. 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¹³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。飛機出租商使用被動信託的模式出租飛機已可根據現行的飛機租賃稅制享有稅務寬減，因此無需修訂《稅務條例》。稅務局已於2023年6月更新《釋義及執行指引第54號》以列明有關合資格安排並為業界提供指引。

引入優化措施的潛在利益

26. 根據估算¹⁴，引入上述優化措施可讓香港在未來20年間，在全球飛機租賃市場取得約12.5%的份額，即在未來20年間，共約3 100架飛機會經香港平台出租。在第20年或之前，將會創造超過1 000個直接就業職位及約20 000個因聯繫及倍數作用產生的間接職位。在20年間將累積增加的本地生產總值超過4,000億港元。

27. 由於飛機出租商的不同經營模式及架構會引至截然不同的利得稅計算結果，我們難以合理估算有關稅務措施對政府收入的影響。但若能透過優化飛機租賃稅制吸引更多飛機租賃公司落戶香港，將有可能為香港帶來

¹³ 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。

¹⁴ 有關估算由業界進行並由政府經濟顧問審核。

額外稅務收益。

諮詢

28. 運輸及物流局已於2022年11月22日至12月19日期間就上述的優化措施進行了為期4星期的業界諮詢。業界整體上對政府建議的優化措施表示歡迎，並認為有助提升飛機租賃稅制在全球飛機租賃市場的競爭力。

未來路向

29. 我們計劃於今年第四季將有關的條例草案提交立法會審議。為讓優化措施得以提早實施，條例草案獲通過後，法例修訂將追溯至2023年4月1日開始的課稅年度起生效。這將容讓飛機租賃稅制在全球飛機租賃市場中維持競爭力。

運輸及物流局
稅務局
2023年7月