

CB(1)714/05-06(09)

汽車電池輪胎業商會

輪胎業人仕對政府擬 徵收輪胎稅之立場書

序言

本會及各會員均支持保護環境,並為子孫後代謀福祉.故此,我們仔細剖析政府對解決廢輪胎問題之四大方案,以及香港車主們多年來所付出之高昂車稅與世界各地比較,我們發覺香港養車費用堪稱世界之冠(有關車稅每年港幣61億5千7百萬元,未計政府燃油稅),而政府計劃徵收之廢輪胎環保費為港幣3千萬元,此費用佔全港車輛有關稅收(未計燃油稅)為0.487%,故此政府應義不容辭,免費為車主們解決此問題!

假設政府及立法會議員們認為一定要徵收廢輪胎環保費用,本會認為應以最簡單、合理又不影響經濟及本行業之生存權為主要考慮因素.我們可以考慮接受在每年交牌費時,政府收取廢輪胎處理附加費,以香港現時526,499部車輛(未計政府車輛6,591部)計算,若每部車輛平均每年付出港幣60元正,已足夠支付政府估計之廢輪胎處理費.

我們誠意希望各位能接受本會之意見,並閱讀本立場書之內容及數據,共同解決廢輪胎所引致之環境問題.

主席
王浩泉
汽車電池輪胎業商會

目錄

- 1 新車首次登記稅及其他稅項.
- 2 輪胎應用乃生活必須品與環保意識沒有直接關係, 亦沒有人濫用.
- 3 此稅項的增設加深營商環境之不利及引發用者「盡量使用」、「過用」而產生「光頭呔」的社會性危機.
- 4 建議:
 - 4.a 共同努力, 發展香港經濟.
 - 4.b 支持學術性研究, 將廢料轉為有經濟效益的製成品.
- 5 回應環保、運輸及工務局倡議之廢輪胎責任制四大方案.

- 1 政府有意以“污者自負”為理由，開徵輪胎稅予支付處理廢輪胎之有關費用，看似有理，但香港所有車主已是全球最闊綽之車主，因他們正付出全世界最昂貴的養車有關稅項，已屬超支了政府之一群慷慨人仕，資料如下：

政府對車輛之徵稅。

香港乃世界上其中一個向私家車徵收最高稅率之地區，以最簡單之資料分析如下：

	零售價	首次登記稅
TOYOTA COROLLA 1500c.c. deluxe (首次登記稅乃該車除淨零售價之36.21%)	HK\$157,680	HK\$41,914

	零售價	首次登記稅
TOYOTA CAMRY 3000c.c. deluxe (首次登記稅乃該車除淨零售價之47.94%)	HK\$289,125	HK\$93,696

零售價HK\$500,000則抽取該車除淨零售價之61.22%作為首次登記稅，即HK\$189,872，以此價格水平，一般之車種為BMW 525i，平治 C240 V6及E240 V6等等…

以最豪華之MAYBACH零售價HK\$6,000,000計算，政府抽取該車除淨零售價之96.07%作為首次登記稅，即HK\$2,939,872，估計ROLLS ROYCE亦不遑多讓。

至於每年汽車登記費方面，美國加州之全新私家車首次登記費為美元200元至美元300元（即港幣1,560元至港幣2,340元），一般私家車及私家輕型貨車每年只需付登記費美元50元（即港幣390元）。而我們之首次登記費為港幣41,914（以TOYOTA COROLLA 1,500c.c.車計算）至港幣2,939,872，我們每年牌費由港幣3,929元至港幣11,329元。我們清楚看到香港與洛杉磯兩地之新車首次登記稅如以最平價汽車推算比較，兩地相差26.87倍，每年之私家車牌費與洛杉磯比較（以1,500c.c.車輛計算）亦相差10倍，如以大馬力私家車比較（以4,500c.c.車輛計算），則相差29倍。

貨車方面之首次登記稅亦負擔沉重, 例如:

	零售價	首次登記稅
TOYOTA HIACE 自動波客貨VAN (首次登記稅為該車除淨零售價之17%)	HK\$197,379	HK\$28,679
HINO 5.5 公噸貨車連14' 車斗 (首次登記稅為該車除淨零售價之15%)	HK\$251,000	HK\$32,739

油渣價格方面, 現時特價為每公升(油站之暫時折扣減價15%)HK\$6.94, 洛杉磯及拉斯維加斯為每美加侖US\$2.99(即港幣6.14/公升), 吉隆坡為每公升馬幣1.62. 現時因為油站面對部份貨車在國內購買廉價油渣及走私紅油之威脅, 故此暫時以每公升HK\$6.94來拉客, 因此本地油渣與洛杉磯及拉斯維加斯比較仍高出13.03%比吉隆坡高出80.5%, 如他日本地油站取消特價, 我們的油渣成本(搵食車之燃料費)與洛杉磯等地之差距將為32.9%與吉隆坡之差距將為140%. 我們的運輸成本如此高昂, 更遑論與國內比較, 我們何來有競爭力呢?

*政府既然每天都聲言要發展物流業, 其實應該支援該行業, 據我所知現時珠江三角洲及沿海一帶國內港口之碼頭設施發展一日千里, 映響司機穿梭中港兩地之生意, 以「吊鹽水」來形容貼切不過! 政府應減稅而不是藉環保稅向此行業斂財!

電油價格方面, 現時最平價為每公升港幣12.98, 洛杉磯為每美加侖US\$2.71, 拉斯維加斯及紐約市為US\$2.51, 俄亥俄州為US\$2.29, 吉隆坡為每公升馬幣1.58, 依次序相等於港幣5.56/公升、港幣5.15/公升、港幣4.70/公升及港幣3.32/公升, 大家都看到香港電油價格比美國及馬國高出233%、252%、276%及391%. *電油及油渣價格分析乃根據2005年11月2日市場價格計算, 當日之原油價格為每桶US\$60元正.

一般香港私家車只會在十年內報銷, 而一般私家車輪胎消耗約為每五年一套(即四條), 而車主們長年累月已付出非常不合理之稅項, 如政府仍想向他們打主意, 我會問, 公道嗎?

- 2 本會並不是反對“環保”意識, “環保”確實是為人類子孫後代謀福祉所必須推行的公民教育理念. 如近日有察覺到濫用膠袋問題嚴重, 故有徵收費用之建議. 此舉懲罰性收費對阻嚇及遏止濫用膠袋趨勢, 實無可厚

非。而輪胎的應用，實為現今社會進步，人類生活節奏加速、運輸行業發達而形成大量的需要。輪胎有價，在商言商，誰不珍而重之去運用。輪胎穿破損毀，誰不設法補而補之，非不得已，才去更新。所以此用品根本上不存在「濫用」的因素，故若徵收額外稅項，實非常之不合理，因為根本沒有浪費或濫用輪胎之情況。

- 3 過去數年，香港經濟低迷、政府赤字沉重，市民生活緊縮，上下共渡時艱，至近年才有部份行業有好轉現象。此時此刻，政府徵收此等不合理的稅項，對本業的營商環境，無疑增加沉重的負擔和打擊，而且「污染者自付」即用者自付，必會導致各使用者為減少開支，唯有盡量耗用此輪胎商品，後果就是「光頭」輪胎的產生而導致交通事故傷亡劇增（如報紙上例）。各高官及議員心中有數，政府增加此稅項所得區區每年三千萬元之數，比較上述數據，得一小利而產生極大損害。故此，此舉不但擾民，更是不智之選擇。

又美國聯邦儲備局局長格林司潘於一九六二年為文說道：政界人士為取悅選民，提供大量國家社會福利政策，所需資金，最後還得增加稅收及依靠「大量赤字開支」才得保其政治地位，其預測不幸言中，至今美國還在赤字上承擔巨大壓力。近期，政府及政界有言論支持用者自付，但請注意會否摧毀有關行業，危害香港將來經濟繁榮穩定。

- 4 如本會只為反對而反對，亦為一不負公民責任之行為。建議如下：

4a 政府市民上下一心，攪好香港經濟。香港歷來奉行簡單稅制，素為全世界其他國家所稱道。如增加無理的稅收，實為自毀長城之舉，政府應營造良好營商環境，增加就業機會等措施使香港經濟好轉，政府正常稅收必會增加，各方問題自然迎刃而解，此為上策。

4b1 如建築界中混凝土行業，多年前能成功地將煤灰（當時發電廠大量產生的工業廢料）成功應用在混凝土中，不但減少水泥的應用份量，節省生產成本，更能將煤灰此原本要浪費金錢處理的廢料變黃金，如今煤灰在香港已供不應求，還要向國內購買，我們應從中取法，建議政府應大力支助學者去做研究，如發明能成功地將廢胎處理變為有用及有經濟效益產品，此方為造福後代，解決問題的上上之策。

4b2 但近月從電視節目知悉科大之李建文教授發明利用廢輪胎之碎粒混合沙石及水泥製成之環保地磚，經政府之官僚重重阻礙下亦胎死腹中。我們不禁搖頭歎息，為何政府只懂借艇割禾，開徵新稅，而不支持學界之科研工作及大膽嘗試，先在交通流量較低之道路上廣泛採用。因一旦此方

法成功,我們將再沒有廢胎導致之環境破壞問題,屆時全人類亦將受益!

- 4b3 聞說美國有許多州已採用廢輪胎之副產品“膠粉”混合瀝青用來維修公路,即鋪路面,在清遠亦已進行試驗,如美國已廣泛採用膠粉混合瀝青來鋪公路表層,廢輪胎問題可能很快解決!我們應可嘗試一下!
- 4c 運輸署每年徵收之汽車牌費、車輛首次登記稅、駕駛牌照費、車輛轉名費及燃油稅等等之天文數字,應可卓卓有餘地支付所有由車輛衍生出來之廢物處理費用,如再另外徵收廢胎環保稅,則變成雙重徵稅!敝會估計運輸署現時除去所有支出,每年必有重大盈餘,可謂一本萬利,根據2005年6月17日運輸署之粗略資料,2004至2005年會計年度汽車首次登記稅,車輛牌照費,駕駛執照及車輛轉名費之總收入約為港幣61億5千7百萬元正(即HK\$6,157,000,000.),而政府預計之廢輪胎環保稅僅為每年港幣三千萬元,相對上述之61億5千7百萬來計算,只是0.487%,如徵收此三千萬元稅項,政府之行政費用又需多少呢?為了徵收此區區少數目而與民為敵,值得嗎?
- 5 回應環境、運輸及公務局之廢輪胎產品責任制之四大方案,我們意見如下:
- 5a 徵收廢輪胎的堆填區處置費用。
現時輪胎零售行業因經濟下滑及貨車數量減少已出現利潤劇降,及同業間互相割喉求存,如政府徵收廢輪胎的堆填費用,屆時負責運送廢輪胎赴堆填區之貨車東主必會轉嫁政府徵收之環保費用在輪胎零售商身上,令他們雪上加霜,加重成本,令更多穿梭中港兩地之車輛在國內購買輪胎,令更多已面臨困境之零售商面對倒閉危機,並增加失業人數!
- 5b 強制輪胎進口商回收廢輪胎
此計劃不可行,因有部份遭車主遺棄之輪胎仍有很深之花紋,如車主用trade in 之方法換購另一套款式較新之輪胎,而該trade in 之舊輪胎仍可售予第三者再用,再者,貨車輪胎多會翻鑄再用或以“吹殼”形式售予第三者作翻鑄用途,亦有人用廢胎掛在船邊做 fender,作防撞用途,亦可把廢輪胎串連起來,沉於大海中,變為人工魚礁。
- 5c 對新輪胎徵收費用,為輪胎回收業提供財政資助。
如政府徵收費用之目的為了向回收業提供財政資助亦犯了鑼錘上之錯誤,因為甚多回收商只是運送廢輪胎赴堆填區堆填,並沒有發揮循環再用之功能,堆填廢物只是臨時措施,並不是從根本上解決問題!為什麼我們不

全力支持學界做研究及大膽嘗試其廢胎環保磚或其他有關廢輪胎再造之產品? 從而一舉解決問題!

請注意因為輪胎體積差異很大, 一個40尺貨櫃可以只載大約200條貨車輪胎至1,000多條小輪胎, 我想提醒政府, 假如他日按此辦法抽稅, 實在非常煩複, 因為輪胎有異於煙酒, 因煙酒皆以一般瓦通紙盒包裝, 每一個貨櫃之瓦通紙盒及貨物數量皆劃一, 政府是否需要每次於進口商拆櫃卸貨時派幾位海關關員來進口商之倉庫盤點進口數量? 屆時政府牽涉之人力成本一定非常高, 政府一定會得不償失, 被審計處炮轟!

如不派員盤點進貨數量, 勢必令到大部份進口商報假數量瞞稅, 政府如何應付? 再者現時輪胎行業利潤偏低, 如加稅後勢必令穿梭中港之車輛為求買到價廉物美之輪胎, 轉而在國內購買, 影響所及, 加速本地同業倒閉及員工失業. *請注意廖秀冬局長曾聲言向每條輪胎徵收HK\$90環保費, 而現時大型貨車輪胎之零售利潤連安裝人工最多亦不過每條HK\$100, 而國內之零售價已與香港看齊. 如果你是貨櫃車之車主, 一部拖頭連拖架之輪胎數量為14、18或22條大輪胎, 他日香港之輪胎零售價如因政府徵收港幣90/條環保費而令輪胎價每條漲價港幣90/條, 你會繼續在香港購買輪胎嗎? 我估計全部有中國牌照的貨車、拖頭及部份有中國牌照的私家車亦會在國內購買輪胎. 本行業必立即變為夕陽行業, 超過50%輪胎同業倒閉, 大量同業員失業, 過萬人之生計受嚴重影響, 情況就如韓國農民之處境一樣, 坐以待斃!

5d 通過車輛牌照費徵收費用, 為輪胎回收業提供財政資助.

上文已提及香港之有關車輛稅收及燃油費之高昂令人咋舌. 向輪胎回收業提供財政資助亦並非從根本上解決問題, 只是拖延時間! 遲早迫爆堆填區, 政府為何再加重車主們之負擔?

5e 假設政府及各位立法會議員們認為一定要徵收廢輪胎處理費用, 本會建議以最簡單、合理又不影響經濟及本行業之生存權為主要考慮因素. 我們可以考慮接受在每年繳交車輛牌費時, 政府一併收取廢輪胎處理附加費 (就如現時我們繳付交通意外賠償基金一樣), 他日如果廢輪胎回收循環再造之生意有可為而導致廢輪胎有價, 政府應立即停止收取廢輪胎附加費.

估計以現時香港526,499部車輛 (未計政府車輛6,591部) 計算, 若每部車輛平均每年付出港幣60元正, 已足夠支付政府估計之每年港幣30,000,000

廢輪胎處理費.

黃台之瓜,何堪再摘? 請各議員向政府進揀,維護車主權益及本行業之生存權!

.....完.....