



THE MOTOR TRADERS ASSOCIATION OF HONG KONG

香港汽車商會

Bills Committee on Motor Vehicles (First Registration Tax) (Amendment) Bill 2011, Third Meeting
on Monday, 9 May 2011, at 4:30 pm, in the Chamber of the Legislative Council Building.

Written submission by The Motor Traders Association of Hong Kong.

《2011年汽車(首次登記稅)(修訂)條例草案》委員會第三次會議
2011年5月9日(星期一)下午4時30分在立法會會議廳舉行
香港汽車商會遞交之文件

各位議員及各界朋友：

香港汽車商會於1958年成立，由車廠授權進口商共40個汽車品牌所組成，包括私家車，商用車，公共汽車和出租車。

香港汽車商會於2011年4月4日《2011年公共收入保障(汽車首次登記稅)令》小組委員會上，所遞交之文件已明確表達了本會立場。基本涵括了：

1. 加稅導致：

- 業界和客戶間產生大量紛爭
- 車主延遲換車，令路面車輛日趨殘舊，影響路面安全又增加污染
- 更多人購入進口二手車以逃避支付高昂稅金

2. 本會當時亦建議：

- 政府不應壓抑新車銷售，應從減少舊車層面着手
- 重新引進「鼓勵銷毀舊車計劃」
- 採取措施管制登記進口二手車

在立法會新提供之參考資料中，政府再提出不同的理據。



1. 塞車主因：

- 在政府的理據中，2010年相比2009年私家車登記總數增長5.4%，但並沒有提到因2008年年底金融海嘯，引至2009年新車登記大幅減少，相比2008年只有2%增長。這兩年的平均增長率只有3.7%，與過去多年之數字差不多。2010年的私家車登記總數的增幅只反映了2009年延遲下來的購買力。(註一)
- 政府提出交通情況惡化之罪魁禍首是私家車的論點。有分析指出，每部私家車在2009年每日平均行走里數較2000年少了13.4%；相對的士和巴士的每日平均行走里數，同期上升了14.3%及1.2%。公共車輛每日平均行走里數的上升，足以證明交通情況惡化並非因私家車的增加所引致。(註二)(附件一)
- 私家車路面使用量只為的士之十份一、和巴士之五份一，亦有減少趨勢。可見塞車元兇並非私家車。(註二)
- 若討論塞車主因，各隧道的使用量不平均為另一個主要元素。另外，2010年工商業回復興旺，貨運量亦有增加，故此貨車的路面使用量亦可能是另一塞車因由。

2. 舊車增長

- 於2009年年底時，尚有158,716部私家車是2000年或以前登記的(註：2010數據運輸署尚未提供)
- 2010年年底時，本會估計十年以上舊私家車已達到138,000部！(註三)

舊車數量大幅增加，本會認為政府應重新推出類似1996 - 2002年間舉辦的「鼓勵銷毀舊車計劃」，政府可按現時市場情況對計劃作更新，假設成效與前計劃相同，已經可以銷毀29,117部十年以上的私家車。(註四)

若政府容許舊車車主領取現金優惠，而不需同時購買新車，更可進一步減低總登記私家車車輛數量。



THE MOTOR TRADERS ASSOCIATION OF HONG KONG

香港汽車商會

3. 調控進口二手車

政府可以效法其他國家，限制進口二手車車齡，及加強登記前驗車的要求，以減低進口殘舊二手車威脅香港的空氣質素及路面安全。

總結

香港汽車商會認為政府不應靠加稅去壓抑較安全及環保的新私家車，相反應減少十年以上的舊車數目。務求達到政府、車主、全港市民之共贏方案。

葛創基

香港汽車商會會長

二零一一年三月三十一日

Contact Person 聯絡人：

Secretary General, HKMTA 香港汽車商會總書記

Mr. Johnson Li 李之盛先生

Tel 電話：24090039 ; Email 電郵：mail@hkmta.com

The Motor Traders Association of HK was formed in 1958 and currently comprises of 40 authorized vehicle importers in Hong Kong. Business scopes include passenger cars, commercial vehicles, public vehicles and taxi.

香港汽車商會於 1958 年成立，由車廠授權進口商共 40 個汽車品牌所組成，包括私家車，商用車，公共汽車和出租車。

Brands 代表品牌：

Volvo Cars, Volvo Bus, Volkswagen, UD, Toyota, Suzuki, Subaru, Smart, Scania, SAAB, Rolls Royce, Renault Trucks, Porsche, OPEL, Nissan, Mitsubishi Fuso, Mitsubishi, Mini, Mercedes Benz, McLaren, Mazda, Maybach, Maserati, M.A.N., Lexus, Land Rover, Lamborghini, KIA, Jaguar, Iveco, Isuzu, Hyundai, Honda, Hino, Ferrari, Daihatsu, BMW, Bentley, Audi, Aston Martin



THE MOTOR TRADERS ASSOCIATION OF HONG KONG

香港汽車商會

註一

(表一)

年度	全年新登記			註銷車 D	登記車輛總數 E	淨增長	
	全新車 A	非全新車 B	總數 C = A+B			架數	百分比
						F	
2006	24,497	2,991	27,488	N.A.	393,756	N.A.	
2007	29,816	3,308	33,124	19,885	406,995	13,239	3.36%
2008	30,853	3,761	34,614	20,547	421,062	14,067	3.46%
2009	23,783	4,649	28,432	19,740	429,754	8,692	2.06%
2010	31,828	9,412	41,240	21,594	449,400	19,646	4.57%

資料：政府統計處

五年間淨增長 2006<>2010 55,644 14.13%

註釋：

- A: 全新車定義為從未在世界任何地方登記過之全新進口車。
- B: 非全新車定義為曾在其他國家登記使用過之車輛，它們以舊車身份進口但首次在香港登記。
- C: 全年新登記總數為全新車和非全新車之總和。
- D: 本年注銷數量的計算以本年新登記總數，加上去年之登記車輛總數，再減去本年之登記車輛總數。
- E: 登記車輛總數為當年仍在港有登記之車輛。
- F: 淨增長為當年與去年登記車輛總數之差額。



THE MOTOR TRADERS ASSOCIATION OF HONG KONG

香港汽車商會

註二

據立法會議員劉健儀於 2011 年 4 月 18 日在成報的成中講台文章(全文請參照附件一)，有以下分析：

(表二)

平均每日行走里數	2000 年 (公里)	2009 年 (公里)	差額 (%)
私家車	37.4	32.2	- 13.4%
的士	280.0	320.0	+ 14.3%
巴士	178.0	180.0	+ 1.1%

按(表二)比較私家車、的士及巴士平均每日行走里數，計算出 2009 年私家車的路面使用量約是的士的 1/10 (即 32.2 公里 / 320 公里 = 10.0%)，及約是巴士的 1/5 (即 32.2 公里 / 178 公里 = 18.1%)

註三

本會從運輸署提供資料私家車車齡報表及其他資料分析得出：

- 於 2009 年年底時，尚有 158,716 部私家車是 2000 年或以前登記的 (註：2010 數據運輸署尚未提供)
- 於 2010 年全年有 21,594 部舊私家車註銷登記，而其中約 1,500 部是出口舊車，剩餘下來約 20,000 部則絕大部份應為車齡超過十年之舊私家車。
- 故此本會推算於 2010 年年底時，約有 $158,716 - 20,000 = 138,716$ 部(約 **138,000** 部)車齡超過十年之舊私家車仍在路面上行駛。



THE MOTOR TRADERS ASSOCIATION OF HONG KONG

香港汽車商會

註四

- 於 2002 年 10 月 2 日的「立法會會議過程正式紀錄」中(第 66-68 頁)提及政府於 1996 - 2002 年間所推出「鼓勵銷毀舊車計劃」，期間共有 29,117 部十年以上的私家車被銷毀。
- 根據政府統計處資料，以 2010 年登記車輛總數共 449,400 部，假設推行類似銷毀舊車計劃，銷毀相同數量之舊車，登記車輛總數減少約 6% (29,117 / 449,400)。
- 以下網址可獲取 2002 年 10 月 2 日的「立法會會議過程正式紀錄」
http://www.legco.gov.hk/lcsearch/showdoc.htm?mylink=/search/marker?s=15&o=2&t=2&a=15&r=2&k=1,&q=0&PROPERTY=2;&MERGEFIELD=-&CODECONVERT=-&SORTFIELDS=-&SIM_START=1&SIM_NUM=10&REL_START=1&REL_NUM=10&LINK=-&REDIRECTTO=-&PATHLINK=-&p=Scrapping%20Incentive%20Scheme&c=18,1&i=http%3A%2F%2Fwww.legco.gov.hk%2Fyr02-03%2Fenglish%2Fcountmg%2Fhansard%2Fcm1009ti-translate-e.pdf&j=5659&v=&n=&link=http%3A%2F%2Fwww.legco.gov.hk%2Fyr02-03%2Fenglish%2Fcountmg%2Fhansard%2Fcm1009ti-translate-e.pdf

附件一

加登記稅欠缺理據 私家車非擠塞元兇 - 劉健儀 (2011年4月18日)

今年的財政預算案，其中一項備受批評的措施，是大幅提高汽車首次登記稅。政府解釋這是要協助紓緩塞車問題，但筆者認為此說法甚有斟酌餘地。

政府提出增加首次登記稅的理由，是香港去年領牌私家車的總數達到四十一萬五千輛，增幅達 5.4%，較政府認為正常的 2%至 3%增幅為高，倘不予以控制，將來處理公共交通問題的成本會更高。

驟耳聽來，這好像不無道理，但事實卻是另一回事。正如獨立股評人 David Webb 指出，根據運輸署數據顯示，私家車數量在零零至零九年間，雖增加了 17.7%，但 09 年私家車全年行駛的總距離約為 45.37 億公里，僅比 00 年多出約 1.1%。反而同期的士和巴士的行駛總距離，卻分別上升了 15.6% 及 11.4%。可見不少私家車車主其實都是假日車主。

若以每輛私家車每日平均行走的距離計算，行車里數更是不加反減，由 00 年的每天 37.4 公里減至 09 年的 32.2%公里，但的士及巴士卻分別由 00 年每天平均行走 280 公里和 178 公里，上升至 32 公里和 180 公里。

由此可見，私家車數目增長，是道路擠塞元凶的說法是站不住腳的。相反，擠塞的元凶，應是繁忙區域行走的巴士和其他營業車輛，而且三條過海隧道使用量不均，也影響到核心商業區一帶的交通經常塞車。

而且現時政府提出的徵稅方法，是不論車價高低，劃一增加約 15%。但筆者認為，有能力購買豪華車的階層，或許多付十多萬元的車稅也不會有大問題，但對於那些有實際需要，買一輛中低價汽車代步的中產階層來說，那怕是增加一兩萬元的稅款，都會感到百上加斤，難以承受。

此外，在審視今次加稅建議期間，亦讓我們發現一個「新問題」。就是我們入口的二手車過多。單是去年四萬一千輛首次登記私家車中，近四分之一，即 9,085 輛是進口二手私家車。雖然當中有些是直接從外國購買的新車，

以「自用二手車」名義，藉折舊減輕首次登記稅的負擔，但恐不是主流。

再者，目前在街上行走，屬歐盟一型及歐盟二型的私家車仍有約十二萬多部，約佔私家車總數三成。僅符歐盟三期排放標準的私家車，數目也達十三萬七千部，佔私家車總數三分之一。這些均是低於或遠低於新車需至少符合歐盟四型排放的標準，也就會造成路面空氣污染的問題，最需我們正視。

故筆者認為，若要減少本港的空氣污染，尤其是路邊空氣污染，我們必須設法限制二手車進口。如可以考慮參考新加坡的做法，在進口二手車時，在落地年期方面作出一些限制。就算不如新加坡般只准落地三年般的嚴謹，也要將年期限在五年左右，以確保我們的路面上不會充斥大量年期老舊的車輛。

而且，我們更應重提於 02 年已停止的「鼓勵銷毀舊車計劃」。該計劃是特首曾蔭權在 96 年任財政司時推出。當年銷毀一部車齡十年或以上的汽車而轉買新車，可獲減免兩成應課首次登記稅稅額，最多達三萬元。至 02 年計劃完結時，合共有近三萬輛車參與，可謂大受歡迎。

其實，外國一直有舊車銷毀計劃，如新加坡便規定，只要將舊車銷毀，包括將舊車出口，便可回贈稅款。如車齡在 5 年以下註銷更換新車，車主可獲 75% 的稅款回贈，以鼓勵淘汰舊車，就是車齡在十年以下，也可獲五成扣稅。故在重提「鼓勵銷毀舊車計劃」時，也或參考新加坡的做法，並將其優化。

劉健儀

載於 成報 成中講台

2011 年 4 月 18 日