



## 香港車輛 取銷登記 退稅計劃” 建議書

### 前 言：

香港跟世界各大都市一樣，市民大多有能力購置最新型號，最安全先進，廢氣排放達最佳標準，最為保護環境而設計的汽車。

但隨着日子一天一天的過去，科技的改進，環保標準日漸嚴格，三數年後，這款所謂最新最先進的型號，已變成舊科技，低效益，甚至是環保的敵人。在更新替換舊型號車輛方面，香港與世界各大都市的情形便不一樣了。可以說是制度落後，見步行步，無長遠眼光及策略！

舉例來說：最新的被認為是現今最環保的全電動車輛，在香港仍只有在實驗階段，充電站跟本未普及設置；次一級的“汽油/電力混燃”車輛，在香港增長緩慢！近年有些車款是停車等候會自動關引擎，而冷氣是獨立電力運作，無需關上，簡直是為了“停車熄匙運動”而度身訂做的，但售出數量至今少得可憐。

究其原因：主要是香港的新車首次登記稅偏高，但又不設取銷登記退稅計劃。故舊車不能淘汰更新。

### 香港的首次登記稅法例：

任何車輛要在香港路面使用，除了要符合各項廢氣及安全標準之外，並要繳付“首次登記稅 (First Registration Tax)”，以公報零售價作基數，繳付40%-115%不等漸進之稅率。若果在數月後取銷登記，不論是賣出口或銷毀作零件等，均不會獲退回分毫。

現時其它地方法例：

- (A) 一般歐,美,日,澳洲,紐西蘭等地方,因為汽車繳付之登記稅較低,由5%至20%不等,所以有否退稅制度均影響不大,但上述絕大部份地方,仍然設有退稅制度.
- (B) 情形與香港較為接近的新加坡,對進口汽車也收取高的稅率,但若果該車輛在9年內出口並取銷注冊,可獲50%-75%不等之稅金退回安排。(請參閱附件A)

香港汽車沒有退稅基制產生出來的弊端：

- (A) 一般市民買車之後,便會物盡其用,因舊車難以出售,本地需求有限.一般平均會在6年後才會考慮換車,到真正換車時往往在第8-10年之間.
- (B) 香港道路上有很多車齡較高排廢標準偏低的殘舊車輛,每天在馬路上行走.致令空氣及噪音污染更加嚴重,影響市民健康.
- (C) 基於上述一項,香港之新車銷售數目較新加坡或鄰國遠遠偏低.今投資者卻步,業內空間狹窄.
- (D) 因為沒有退稅制度,一些落後地區或第三世界國家,例如:非洲,印支,南美等地區,雖然他們每年從日本,歐美及新加坡買進大量汽車,但是卻從來不會在香港購買(除非是超過十年並被拆作零件出口的車輛),主要原因是香港的車比較上述各地是最貴的.
- (E) 另一方面,更甚者,更羞愧者,其實香港每年從日本,新加坡,紐西蘭及英國買進大量舊車(中古車),在香港銷售.

我們建議的退稅計劃：

我們建議**推行香港車輛取銷登記退稅計劃**. 建議於取銷登記時距離首次登記日計算, 每年扣減百份之十.



即首年取銷登記可獲退還首次登記稅百份之九十稅金，第二年獲退百份之八十，第三年百份之七十.....第五年百份之五十.....到第九年百份之十。超過第九年後取銷登記，將不獲任何退稅。

## 總結：

若果香港推行上述政策。下面的情況將會實現：

- [1] 因舊車引致的空氣及噪音污染可獲得大幅改善，市民健康得到保護。也能更容易配合其他環保運動的推行。例如：「改善空氣質素計劃」、「停車熄匙計劃」等，使效果更佳。
- [2] 香港市面上行走的車輛平均年齡，照業內估計，將會由現時平均8-10年大幅下降至平均5年左右。
- [3] 估計新車銷售會較現時增長百份之十以上。但另一方面，因退稅之誘因，在香港取銷登記車輛之數字(出口轉售或拆毀作零件)，會有同等數目的增加。再加上「非流動車輛」，假日車或甚少用的車，亦會有大量取消登記。市面上流動車輛數目，將會大幅下降。
- [4] 汽車代理及銷售商會更積極引進最新的汽車型號。投資者亦會願意加大投放硬體資源。例如：廣泛加設電力充電站或其他改進的配套。
- [5] 香港從日本，英國及新加坡等地進口的舊車，會大幅度減少。
- [6] 因應外地買家從香港購車的需要，亦會帶動物流，船運，汽車美容，維修等週邊行業，創造就業機會，增加國民生產總值。

基於此，這個退稅制度，實是“多方共贏”的制度。現今社會，經濟結構及型態均較以往複雜，政府經常鼓勵市民要終生學習，終生進步。但另一方面，政府也何嘗不是要與時代並進，積極進取分析，因時制宜，才能訂出切合時勢，創造繁榮，利國利民的政策。

香港汽車服務業聯會會長  
黃國權