

二零零三年五月二十日會議

資料文件

條例草案委員會文件
《2003 年收入條例草案》

目的

議員曾在條例草案委員會五月十六日會議上就《2003 年收入條例草案》(條例草案)提出問題。本文件載述政府所作的回應。

就首次登記後所安裝的汽車配件作出聲明

2. 一如政府在條例草案委員會會議上解釋，首次登記後作出聲明的規定並非一項新規定。在建議的條例草案生效前，登記車主及註冊分銷商有法律責任在首次登記後三個月內，就註冊分銷商或相聯繫的人所安裝的任何配件，向運輸署作出聲明。若不遵從規定，最高罰則為罰款 500,000 元及監禁 12 個月。

3. 除上述規定外，條例草案規定登記車主須就任何人(即註冊分銷商或相聯繫的人所安裝的配件之外)在首次登記後六個月(而非三個月)內安裝或提供的任何配件及保證，作出聲明，註冊分銷商亦須就他或相聯繫的人在首次登記後六個月內安裝或提供的任何配件及保證，作出聲明。未有遵從規定的罰則不變，最高罰則為罰款 500,000 元及監禁 12 個月。

4. 條例草案的建議旨在加強現行的規定，防止有人藉首次登記後購買汽車配件及保證，以避免繳付汽車首次登記稅。我們相信，在冷氣機、防盜裝置、音響設備及分銷商保證須予課稅後，意圖避稅的情況會增加，因此有需要加強防止避稅的措施。此外，有關建議亦為所有汽車配件及保證供應商提供更公平的競爭環境，因為根據過往的安

排，只有註冊分銷商及相聯繫的人所安裝的配件(例如獨立汽車修理店所安裝的配件，則不在此限)，才須遵從聲明規定。

5. 我們相信，上述建議不會增加汽車業所承擔的遵從成本，亦不會使行政程序變得複雜。一如前述，在《2003 年收入條例草案》生效前，註冊分銷商及登記車主均有法律責任，就首次登記後一段時間內所安裝的配件，向運輸署作出聲明及繳付額外的首次登記稅。這項聲明機制行之已久，有關人士已十分熟悉其運作。

6. 在二零零一年，我們曾諮詢汽車業，包括汽車分銷商、各汽車商會及代表消費者權益的組織。香港汽車商會對有關建議表示支持，並提議把配件及保證的防止避稅期限延長至六個月。這項建議已獲採納。其他代表對建議的規定原則上並無異議。運輸署已廣泛公布有關聲明規定，詳情載於向登記車主發出的信件、向業界發出的實行指引，以及張貼於運輸署牌照事務處的告示。

7. 收到首次登記後有關配件及保證而作出的聲明後，若運輸署及香港海關(海關)認為個案可疑，便會對該個案詳細查驗。海關會調查由運輸署轉介的個案、公眾的投訴及透過情報得悉的個案。

重新裝置的汽車配件是否須繳付首次登記稅

8. 《2003 年收入條例草案》建議的第 4E(2A)條規定：-

“署長在收到根據第 4D(2)或(2A)條作出的聲明後，須調整該聲明所關乎的汽車的應課稅價值，方法是將在該聲明中聲明的**有關配件或應課稅保證的價值**或(如適用的話)根據第(2B)款評估的有關配件或應課稅保證的市值，加入根據本條計算的該輛汽車的現行應課稅價值中，並須計算須為該輛汽車繳付的額外首次登記稅。”

9. 《汽車(首次登記稅)條例》(第 330 章)第 4D(2)條原先規定在汽車首次登記後加裝配件須作出聲明及繳稅的精神，並未被改變。倘任何人在首次登記後六個月內安裝新配件，包括冷氣機、防盜裝置及音響設備，則不論是否更換配件，第 4D(2)及 4E(2A)條均亦適用。運輸署會把所聲明配件的價值，加入該輛汽車的現行應課稅價值中，並計算額外的應課稅價值。首次登記稅是向在本港使用的汽車徵收的。即使在首次登記時隨車附設的配件其後在防止避稅期間內被更換，登記車主實際上已曾使用該配件。因此，首次登記稅是按新安裝配件的價值徵收，而無須扣除舊有配件的價值。

10. 我們已審慎考慮業界的意見和議員的要求。鑑於四個原先獲免稅的項目已納入徵收首次登記稅的計算範圍，而六個月的規定主要是防止避稅的措施，我們贊同議員的意見，認為有理由以舊和新配件／保證的價值差額，而並非以新安裝配件／新購保證的價值來計算首次登記稅。因此，我們正研究可否修訂建議的第 4E(2A)條，以便在計算額外首次登記稅時，可扣減予以更換的配件的價值，該價值會由登記車主及註冊分銷商(如適用的話)作聲明並取得署長的同意。然而，這項修訂須視乎執行部門認為在行政上是否可行而定。由於在首次登記時隨車附設的各項配件的分項價值，一般不會載於公布零售價目表內，若登記車主及／或註冊分銷商就更換配件而作出聲明，他們或須承擔遵從成本，原因是他們須要查核及向政府提供有關個別配件的價值，以便在計算額外稅款時供扣減之用。這是政府所預見並需作進一步考慮的問題之一。

財政預算案公布前後的首次登記稅稅收

11. 如 *附件*內運輸署的統計數字所顯示，二零零二至零三年度私家車的每月平均首次登記稅稅收為 1.86 億元，而在財政預算案公布後第一個月，稅收為 1 億元。一如所料，當加稅對消費者造成的初步心理影響消退後，財政預算案公布後第二個月的稅收進一步回升至 1.78 億元。私家車的登記總數亦見繼續回升，最新的資料顯示，在五月十

二日開始的一個星期內，有 401 輛私家車作首次登記，相當於二零零二至零三年度每星期平均登記數目的 70%。

12. 根據登記的私家車資料來看，並沒有出現車主轉為登記平價汽車的情況。運輸署的記錄顯示，在財政預算案公布後的第一個月，有 76 輛應課稅價值(包括原先獲免稅項目的價值)超過 500,000 元的私家車登記，相等於二零零二至零三年度每月平均登記數目的 49%。在財政預算案公布後的第二個月，登記數目已上升至 97 輛，相等於二零零二至零三年度每月平均登記數目的 63%。在上述兩段時間內，登記的車輛總數分別為二零零二至零三年度每月平均數目的 36%和 55%。由此可見，超過 500,000 元的私家車作登記的情況實際上超越了在所有稅階內的汽車的整體情況。

13. 二零零二至零三年度從電單車首次登記所得的每月平均稅收為 300 萬元。財政預算案公布後第一個月的稅收為 290 萬元，而在第二個月的稅收則為 370 萬元，超過二零零二至零三年度的每月平均稅收。登記總數亦見繼續回升。最新的資料顯示，在五月十二日開始的一個星期內，有 109 輛電單車作首次登記，相等於二零零二至零三年度每星期平均登記數目的 121%。

14. 在登記數目上，中價電單車相對較低價電單車曾有較大跌幅。價格介乎 50,001 元至 100,000 元及 100,001 元至 150,000 元的電單車的登記數目分別為二零零二至零三年度每月平均登記數目的 42%及 53%，而整體電單車的登記數目則為二零零二至零三年度每月平均登記數目的 81%。然而，在財政預算案公布後第二個月，中價及貴價電單車的登記數目(價格介乎 50,001 元至 100,000 元、100,001 元至 150,000 元，以及超過 150,000 元的電單車的登記數目，分別為二零零二至零三年度每月平均登記數目的 131%、105%及 143%)，均較二零零二至零三年度的相應數目為高。根據登記的電單車資料來看，並似乎無出現車主轉為登記較平價電單車的情況。

比較政府及業界的建議所得的稅收

15. 一如前述，我們預算政府提高汽車首次登記稅的建議，會帶來 7 億元收入。至於在立法會秘書處五月十六日來函的 *附件 I* 中所指出汽車業的反建議，則預算只會帶來 1.81 億元的額外收入，遠少於政府的建議所得的收入。這兩項預算均已考慮到提高稅率後，分銷商可能會改變定價策略，以及汽車銷售額可能下跌的情況。

16. 儘管反建議提出的邊際稅率(首 150,000 元的稅率為 35%、其次 150,000 元為 55%、隨後 200,000 元為 75%，而餘額，即超過 500,000 元的應課稅價值部分則為 95%)並不低於第 330 章修訂前原先所訂稅率(即應課稅價值低於 100,000 元的稅率為 40%；100,001 元至 200,000 元為 45%；200,001 元至 300,000 元為 50%；超過 300,000 元則為 60%)，但兩套稅率不可直接作比較，原因是反建議(以至《2003 年收入條例草案》)所載的稅率為邊際稅率。根據有關反建議，應課稅價值低於 150,000 元、介乎 150,001 元至 300,000 元、介乎 300,001 元至 500,000 元，以及超過 500,000 元的私家車，平均實際稅率分別為 35%、42%、53%及 68%，在累進性方面遠較政府就同一稅階所提出的平均實際稅率，即 35%、46%、65%及 95%為低。

17. 我們在條例草案中建議取消原先的免稅項目。為紓緩這建議增加應課稅值的影響，我們建議擴闊稅階(由首三個稅階為 100,000 元改為首兩個稅階為 150,000 元及第三個稅階為 200,000 元)。我們發現在一些個案中，私家車依據反建議的應繳稅款會較原先稅制的應繳稅款少，原因是反建議的稅率較條例草案所建議的為低，以及稅階被擴闊。

18. 我們用以下的具體例子說明第 17 段的論點，這是從運輸署資料庫選出的真實登記個案。

- 原先的應課稅價值：305,141 元
- 冷氣機的價值：6,998 元
- 音響設備的價值：3,827 元
- 防盜裝置的價值：3,832 元
- 根據《2003 年收入條例草案》計算的應課稅價值：319,798 元
- **原先根據第 330 章修訂前徵收的稅款：183,085 元**
- 根據《收入條例草案》徵收的建議稅款：185,788 元
- **根據反建議所徵收的稅款：149,849 元**

19. 雖然我們預算反建議仍會增加整體稅收(見第 15 段)，但當市民知悉某些汽車型號會因該項反建議而獲調低稅款後，消費模式可能會改為選購該等“可節省稅款”的型號。這或會導致首次登記稅的整體稅收，減至低於政府根據第 330 章修訂前原先稅制所能收取稅款的水平。在這情況下，該項反建議會有由公帑付擔的效力。不過，政府無法準確預測消費模式因應該項反建議會有何改變。

財經事務及庫務局

庫務科

二零零三年五月

財政預算案公布前後的首次登記稅稅收

應課稅價值(包括原先獲免稅的配件和保證的價值)	2002/03 年度每月平均數目 (截至 31/3/03)		財政預算案公布後第一個月 (6/3/03-5/4/03)		財政預算案公布後第二個月 (6/4/03-5/5/03)	
	私家車數目	首次登記稅 (百萬元)	私家車數目()#	首次登記稅 (百萬元)()^	私家車數目()#	首次登記稅 (百萬元)()^
150,000 元或以下	1 148	\$29	413(36%)	\$15 (52%)	469(41%)	\$17 (59%)
150,000 元至 300,000 元	895	\$56	350(39%)	\$35 (63%)	560(63%)	\$59 (105%)
300,000 元至 500,000 元	284	\$46	59(21%)	\$15 (33%)	227(80%)	\$53 (115%)
超過 500,000 元	155	\$55	76(49%)	\$35 (64%)	97(63%)	\$49 (89%)
總計	2 482	\$186	898(36%)	\$100 (54%)	1 353(55%)	\$178 (96%)

@ 由 2002 年 4 月 1 日至 2003 年 3 月 31 日期間須繳付首次登記稅的私家車數目

()# 顯示私家車數目佔 2002/03 年度每月平均數目的百分比

()^ 顯示首次登記稅佔 2002/03 年度每月平均數目的百分比

應課稅價值(包括原先獲免稅的配件和保證的價值)	2002/03 年度每月平均數目 (截至 31/3/03)		財政預算案公布後第一個月 (6/3/03-5/4/03)		財政預算案公布後第二個月 (6/4/03-5/5/03)	
	電單車數目	首次登記稅 (千元)	電單車數目()#	首次登記稅 (千元)()^	電單車數目()#	首次登記稅 (千元)()^
50,000 元或以下	365.8	\$2,409	303(83%)	\$2,476 (103%)	287(78%)	\$2,778 (115%)
50,001 元至 100,000 元	23.6	\$ 453	10(42%)	\$263 (58%)	31(131%)	\$771 (170%)
100,001 元至 150,000 元	1.9	\$ 80	1(53%)	\$52 (65%)	2(105%)	\$96 (120%)
超過 150,000 元	0.7	\$ 44	2(285%)	\$125 (284%)	1(143%)	\$65 (148%)
總計	392	\$ 2,986	316(81%)	\$2,916 (98%)	321(82%)	\$3,710 (124%)

@ 由 2002 年 4 月 1 日至 2003 年 3 月 31 日期間須繳付首次登記稅的電單車數目

()# 顯示電單車數目佔 2002/03 年度每月平均數目的百分比

()^ 顯示首次登記稅佔 2002/03 年度每月平均數目的百分比