

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1926/02-03號文件

檔號：CB1/BC/7/02

2003年6月13日內務委員會會議文件

《2003年收入條例草案》委員會報告

目的

本文件旨在匯報《2003年收入條例草案》委員會的商議工作。

背景

2. 在2003年3月5日發表的2003至04年度財政預算案中，當局公布有關汽車首次登記稅的收入建議。為保障政府收入，政府當局已作出安排，透過《2003年公共收入保障(收入)令》(下稱“該命令”)落實該等建議。該命令於2003年3月5日在憲報刊登，並由同日下午2時30分起生效。並未在此時間之前登記的所有車輛，均須按經調整後的稅制和稅率課稅。該命令賦予有關汽車首次登記稅的建議最多4個月的法律效力。倘若《2003年收入條例草案》(下稱“該條例草案”)未能在2003年7月5日前獲立法會通過，有關建議將由該日起停止生效。

3. 鑒於業界對有關汽車首次登記稅的建議所產生的影響深感關注，立法會遂於2003年3月21日成立小組委員會，研究該等關注事項；並就應否廢除該命令向內務委員會作出建議。小組委員會察悉，假如廢除該命令，汽車首次登記稅將會按該命令生效前的舊稅率徵收，但當局不會即時退還多收的稅款。另一方面，假如該命令維持有效，而其後獲通過的條例草案所訂定的稅率較建議稅率為低，或條例草案最終不獲通過，則當局會退還根據該命令多收的稅款。由於現行的退還稅款機制公平，不會損害車主的利益，故此小組委員會認為不宜廢除該命令。由於有關汽車首次登記稅的建議對汽車業及各有關行業(尤其對該等行業的就業機會)構成影響，小組委員會建議盡快成立法案委員會，研究該條例草案。

條例草案

4. 該條例草案旨在落實2003至04年度財政預算案內有關汽車首次登記稅的收入建議，包括 ——

- (a) 取消現時就冷氣機、音響設備和防盜裝置等3種汽車配件，以及就汽車分銷商提供的保證給予的豁免；及
- (b) 調整私家車的稅階幅度及提高稅率，以及轉用邊際稅制。

法案委員會

5. 議員在2003年4月11日內務委員會會議席上同意，優先成立法案委員會，以研究該條例草案。法案委員會由余若薇議員擔任主席，曾舉行5次會議。法案委員會的委員名單載於**附錄I**。法案委員會除與政府當局研究該條例草案外，亦曾邀請汽車業及各有關行業發表意見。共有12個團體／個別人士曾向法案委員會提交意見書及／或口頭申述意見。有關團體／個別人士的名單載於**附錄II**。

法案委員會的商議工作

取消豁免

6. 冷氣機、音響設備和防盜裝置等3種汽車配件，以及汽車分銷商提供的保證，現時並不包括在汽車應課稅值的計算範圍內，條例草案建議取消這項豁免。為防止避稅，條例草案規定，登記車主須就任何人(在註冊分銷商及相聯繫的人之外)在首次登記後6個月內安裝或提供的任何配件及保證向運輸署作出聲明，註冊分銷商亦須就他們或相聯繫的人在首次登記後6個月內安裝或提供的任何配件及保證作出聲明。倘有關人士未能遵從上述規定，最高罰則為罰款50萬元及監禁12個月。

7. 委員質疑有關作出聲明的規定是否切實可行，因為該項規定不但難於執行，亦對有關人士構成不必要的負擔。政府當局解釋，這項並非新規定。登記車主及註冊分銷商現時有法律責任，就註冊分銷商或相聯繫的人在首次登記後3個月內安裝的任何配件向運輸署作出聲明。條例草案的建議旨在加強現行的規定，防止有人透過在進行首次登記後才購買汽車配件及保證，以避免繳付有關的汽車首次登記稅。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才須遵從作出聲明的規定，而經由獨立經營的汽車修理店所安裝的配件則獲豁免，無須作出聲明。

8. 委員察悉，註冊分銷商即使已授權其僱員或代理人作出聲明，該註冊分銷商仍須就沒有作出聲明負上法律責任。對此，委員質疑，為何同一罪行並不適用於有關的僱員或代理人。政府當局贊成委員的意見，認為應由作出虛假聲明或未能遞交聲明的獲授權僱員或代理人(而非註冊分銷商)負上法律責任。為此，政府當局將會動議一項委員會審議階段修正案，以達此目的。就條例草案建議，註冊分銷商、相聯繫的人或登記車主如沒有備存買賣汽車、配件及應課稅保證的紀錄，可被處以扣押的罰則是否適當，

政府當局解釋，所要求備存的紀錄對有效徵收稅項及防止避稅是不可或缺的。有關監禁6個月的罰則水平，與《汽車(首次登記稅)條例》(第330章)就沒有遵從獲授權人在執行該條例所委予的職責時所作出的規定的現行罰則一致。此外，訂明的罰則只是法庭可施加的最高刑罰。法庭在決定施加適當的罰則時，會考慮有關個案的情況。然而，部分委員認為，登記車主只是普通市民，向其施加扣押刑罰的罰則實在過重。政府當局表示，對干犯相同違法行為的人士施加不同罰則，與法律政策不符，因為同樣的罪行的最高罰則應相同，並由法庭決定適當的罰則水平。

9. 委員亦關注到，假如有汽車因故障或有需要確保有關配件(例如防盜裝置)能互相兼容而須在首次登記後6個月的訂明限期內重新安裝該3種汽車配件，便會出現“雙重徵稅”的問題。當局應考慮在條例草案中加入一項豁免措施，訂明倘若重新裝置的汽車配件的價值低於被更換配件的價值，可豁免繳付額外的首次登記稅。政府當局表示，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為期6個月的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。然而，政府當局贊同委員的意見，認為有理由以舊和新配件的價值差額，而並非以新安裝配件的價值來計算首次登記稅。就此，政府當局將會提出委員會審議階段修正案，規定登記車主及註冊分銷商(視何者屬適當而定)須就被更換的配件的價值作出聲明，並在計算應繳的額外首次登記稅時扣除有關價值。如重新裝置的汽車配件的價值低於被更換配件的價值，便可獲豁免繳付額外的首次登記稅。為防止避稅，登記車主及註冊分銷商(視何者屬適當而定)仍須作出聲明，並提交證明文件，以供執行部門查證。這些文件包括證明被更換的配件為隨該車附設配件的文件，以及證明配件已被更換及載明被更換配件的價值的文件。為減少濫用情況，如運輸署認為聲明的價值並不反映被更換及新配件的市值，該署會評估其市值。由於運作程序複雜，政府當局將會在一年後檢討有關安排，考慮是否存在漏稅的問題。

調整稅階幅度及稅率

10. 就低價私家車而言，之前獲豁免項目的價值佔汽車應課稅總值的比例較大。因此，條例草案建議擴闊私家車的稅階幅度，由首3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，以及建議減低低價私家車的實際稅率，以減輕取消有關豁免的影響。為增加收入，條例草案亦建議，按業界的建議引入邊際稅制，藉此提高較昂貴私家車的稅率，並使稅制的累進程度加大。4個稅階的建議邊際稅率分別為35%、75%、105%及150%。對於應課稅值少於150,000元、介乎150,001元與300,000元、介乎300,001元與500,000元，以及超過500,000元的私家車，新的平均實際稅率分別為35%、46%、65%及95%。有關電單車方面，條例草案建議維持現行40%的稅率不變，因為取消稅務豁免項目對電單車的影響較輕。有關各類車輛在預算案公布前的稅制和新稅制的資料現載於**附錄III**。

11. 法案委員會察悉，業界對當局建議調高若干類別的私家車及電單車的首次登記稅稅率表示深切關注。業界指出，由於經濟情況逆轉，汽車銷量驟降，汽車業一直艱苦經營。嚴重急性呼吸系統綜合症爆發後，業界情況更如雪上加霜。儘管如此，業界認同，為協助解決財政赤字，該行業亦應分擔加稅的責任。然而，過去4個月來，牌照登記數目及新簽成交數目均呈下跌趨勢，由此可見，當局建議的首次登記稅新訂稅率遠超市場能夠承受的程度，亦無可避免地令新車滯銷。為度過困境，業界或須藉裁員以節省開支。據業界預期，在現時約12 000名從事汽車批發、零售、進出口和汽車維修行業的僱員當中，約2 400名可能會遭裁減。

12. 政府當局解釋，雖然條例草案的有關建議會提高大部分私家車的稅款，但就大部分私家車而言，稅款增加只是因為取消豁免項目，而非由於提高稅率所致。此外，汽車銷量下降只是暫時性的現象，當加稅對消費者造成的初步心理影響逐漸減退後，汽車銷量應會回升。根據運輸署的統計數字，私家車的整體登記數字已逐漸回升：在財政預算案公布後一個月內，有898輛私家車作首次登記，相等於2002至03年度每月平均登記數目的36%。在公布後第二個月，有關數目上升至1 353輛，相等於2002至03年度每月平均登記數目的55%。在公布後的第三個月，有關數目上升至1 783輛，相等於2002至03年度每月平均登記數目的72%。最新的數字是，在2003年5月26日開始的一個星期內，有456輛私家車作首次登記，相等於2002至03年度每星期平均登記數目的80%。至於電單車方面，最新的資料顯示，在2003年5月26日開始的一個星期內，有118輛電單車作首次登記，相等於2002至03年度每星期平均登記數目的131%。至於就業方面，並無紀錄顯示，勞工處曾處理涉及主要汽車分銷商或汽車配件商在2003年3月5日實施財政預算案建議後結業而引致的勞資糾紛。另外，根據公司註冊處的紀錄，截止5月中為止，並無活躍的汽車分銷商着手進行清盤。此外，政府當局認為，若車主普遍傾向繼續使用現有車輛較長時間，從事汽車和電單車維修保養工作的人士或會受惠。為協助疫症爆發期間出現現金周轉問題和經營困難的行業度過困境，政府已設立為數35億元的貸款擔保計劃，以協助食肆及酒店、旅行社及相關業務、零售店舖及戲院和卡拉OK店等行業。根據該計劃，政府會就參與的貸款機構向這4個行業的經營者所提供的貸款作出100%擔保。有關貸款必須用於支付員工的薪酬。汽車分銷商如因疫症爆發而生意減少，應符合該計劃的申請資格。

13. 委員質疑，政府當局提供的數字可否確切反映真實的市場情況。據業界提供的資料，在2003年4月，汽車分銷商為售清現有汽車存貨，遂以原有首次登記稅稅率釐定的價格出售汽車，但按首次登記稅新訂稅率向政府繳稅。在以新零售價出售新型號汽車之前，汽車代理商一直致力減少存貨和銀行債務，並以舊有零售價出售較舊型號的汽車。另一方面，消費者由於深知日後無法負擔高價汽車，遂把握現有時機，視之為購買高價汽車的最後機會。因此，委員質疑這個銷售趨勢能否持續。委員提出警告，由於預期汽車銷量將會下降，調高首次登記稅的建議可能會產生“因加得減”的效果，反令政府收入下降。法案委員會促請政府當局慎重考慮業界提出的反建議，將適用於私家車的4個稅階的邊際稅率分別調低至35%、55%、

75%及95%。當局亦應考慮按照有關私家車的建議，將電單車的邊際稅率調低至35%。此舉不但有助業界度過困境，更可為政府帶來更多稅收。

14. 政府當局解釋，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%、40%、51%及67%，在累進性方面遠低於條例草案就同一稅階所提出的平均實際稅率，即35%、46%、65%及95%。據政府當局的估計，該反建議預算只會帶來1億8,100萬元的額外收入，遠少於條例草案所載建議可帶來的7億元收入。不過，考慮到疫症爆發對整體經濟造成的影響，特別是對汽車行業造成的影響，而同時需要增加收入以幫助解決財赤問題，政府當局建議將適用於私家車的4個稅階的邊際稅率修訂為35%、70%、85%及105%。然而，政府當局不打算把電單車的稅率由目前的40%減至35%，因為與私家車比較，取消豁免對電單車的影響明顯較小。

15. 至於政府的修訂建議與業界提出的反建議所帶來的額外收入的差額，政府當局解釋，以財政預算案公布前的情況而言(即稅率不作調整及不取消豁免項目)，估計2003至04年度來自首次登記稅的稅收約為25億元。這項估計已反映政府預期2003至04年度汽車整體銷售量在沒有稅率調整的情況下，會較上年度下跌4%。在類似情況下，業界提出的反建議可帶來1億8,100萬元額外收入，而政府的修訂建議則可帶來4億2,100萬元額外收入。兩項建議所帶來的額外收入相差約2億4,000萬元，原因是業界就較昂貴汽車(應課稅價值為30萬元或以上)建議的加稅幅度較溫和。由於此等汽車佔政府所收取的私家車首次登記稅總額超過一半(55%)，因此降低加稅幅度會令額外收入大幅減少。

16. 然而，部分委員質疑政府當局提供的數字的準確性，因為該等數字是根據相同的假設(即私家車登記總數會下跌15%，以及私家車平均應繳稅款會減少10%)計算出來，並未顧及市場的實際情況。他們指出，在政府的修訂建議之下，由於建議的邊際稅率遠超市場能夠承受的程度，故此私家車登記總數的跌幅可能會高於15%，以致修訂建議能否帶來4億2,100萬元的額外收入頓成疑問。反之，業界建議的溫和加幅所帶來的額外收入，卻可能較預期的1億8,100萬元為多。政府當局認為，考慮到市場彈性的幅度，以及在原先獲豁免的項目被納入應課稅值的計算範圍後，汽車代理商可能會改變定價策略，業界提出的反建議較政府的修訂建議帶來更多額外收入的可能性不大。

17. 一名委員對當局提出的修訂建議表示歡迎，另一名委員則反對當局在經濟不景氣的時候採取任何形式的加稅措施。大部分委員認為，修訂建議與政府當局振興經濟的承諾背道而馳。他們對政府當局罔顧業界面對的困境表示極為失望，並且提醒當局，假如汽車分銷商或汽車配件商因汽車銷量驟降而結業，對整體經濟有百害而無一利。為此，法案委員會將會動議委員會審議階段修正案，將適用於私家車的4個稅階的邊際稅率分別調低至35%、55%、75%及95%，以及把電單車稅率調低至35%。政府當局表示，根據立法會《議事規則》第57(6)條，法案委員會將動議的委員會審議階段修正案的效

力，可導致動用政府收入或須由政府收入負擔。由於委員會審議階段修正案會否產生由公帑負擔的效力須由立法會主席裁決，委員決定提出有關的修正案。

18. 鑒於對邊際稅率的意見紛紜，委員遂關注到，假如條例草案所載的邊際稅率、政府當局就此提出的修訂建議，以及法案委員會就此提出的反建議均不獲通過，財政預算案公布前的稅制能否配合條例草案的條文。政府當局認為，在這情況下，現行的稅階及稅率將會再次生效。由於汽車的應課稅價值會因條例草案建議取消豁免項目而增加，但卻沒有按原建議擴闊稅階或調整最低稅階的稅率，將導致所有車輛須繳付的稅款均會增加。由於原先獲免稅項目的價值在較低價私家車的應課稅價值中所佔比重相對較大，這些汽車的應繳稅款所受的影響會較為顯著。

19. 法案委員會亦曾考慮有關豁免在該命令生效前已訂購及繳付按金的汽車的方案。由於大部分交易已經完成，而在現階段作出任何修改，都會對業界造成不便，令業界承擔更多行政成本，委員遂決定維持現狀。

委員會審議階段修正案

20. 將會提出的整套委員會審議階段修正案現載於**附錄IV**。

建議

21. 法案委員會建議於2003年6月25日恢復條例草案的二讀辯論。

徵詢意見

22. 請議員支持法案委員會於上文第21段提出的建議。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年6月12日

《 2003 年收入條例草案 》委員會

委員名單

主席 余若薇議員, SC, JP

委員 朱幼麟議員, JP
何秀蘭議員
周梁淑怡議員, GBS, JP
許長青議員, JP
陳鑑林議員, JP
單仲偕議員
黃宏發議員, JP
劉健儀議員, JP
劉慧卿議員, JP
馬逢國議員, JP

(總數：11名委員)

秘書 余麗琮小姐

法律顧問 林秉文先生

日期 2003年4月24日

**曾向法案委員會提交意見書及／或口頭申述意見的
個別人士／團體名單**

狄港生先生

香港汽車(機械、零件)商會有限公司

香港摩托車商會

香港摩托車協會及電單車大聯盟

香港右軚汽車總商會

香港中小型企業聯合總會

香港汽車修理同業商會

香港汽車商會

汽車業大聯盟

滙駿汽車集團有限公司

香港稅務學會

歷豐諮詢集團

汽車首次登記稅

汽車類別	現行稅階及稅率	建議稅階及稅率 #
私家車	(a) 應課稅價值不超過 100,000 元 40% (b) 應課稅價值超過 100,000 元但不超過 200,000 元 45% (c) 應課稅價值超過 200,000 元但不超過 300,000 元 50% (d) 應課稅價值超過 300,000 元 60%	(a) 最初的 150,000 元 35% @ 應課稅價值 (b) 其次的 150,000 元 75% @ (c) 其次的 200,000 元 105% @ (d) 剩餘的應課稅價值 (即 500,000 元以上的餘額) 150% @
電單車	40%	40%
機動三輪車	40%	40%
貨車		
許可車輛總重不超過 1.9 公噸的客貨車	(a) 應課稅價值不超過 100,000 元 40% (b) 應課稅價值超過 100,000 元但不超過 200,000 元 45% (c) 應課稅價值超過 200,000 元 50%	(a) 最初的 150,000 元 35% @ 應課稅價值 (b) 其次的 150,000 元 75% @ (c) 剩餘的應課稅價值 (即 300,000 元以上的餘額) 105% @
許可車輛總重超過 1.9 公噸的客貨車	20%	17%
客貨車以外的貨車	18%	15%
的士	4%	3.7%
公共小巴及私家小巴		
公共巴士及私家巴士 (根據有關法例而獲豁免汽車首次登記稅的巴士除外)		
特別用途車輛		

建議的稅制將取消冷氣機、音響設備、防盜裝置及分銷商保證等豁免。另外，建議就私家車及總重不超過1.9公噸的客貨車的稅制將採用邊際稅率。

@ 這是邊際稅率。

《 2003年收入條例草案 》

委員會審議階段

由財經事務及庫務局局長動議的修正案

條次

建議修正案

2

在(a)段之前加入 —

“(aa) 在“聲明價值”的定義中，在“註冊分銷商”之後加入“、獲註冊分銷商根據第4D(3)條授權的僱員或代理人”；”。

6(d)

(a) 在建議的第4D(2)條之後加入 —

“(2AA) 凡在根據第(2)款作出的聲明中聲明的配件(“新配件”)是為取代另一配件(“被取代配件”)而安裝在汽車上，登記車主可連同安裝該新配件的註冊分銷商(如該分銷商欲提出此申請)向署長申請從該輛汽車的應課稅價值中扣除該被取代配件的價值，方法是在該聲明中列明署長合理地要求的關於該被取代配件的細節，並於該聲明上附上署長合理地要求的支持該項申請的書面證據。”。

(b) 刪去末處的句號而代以分號。

6

加入 —

“(e) 加入 —

“(3A) 除第(3B)款另有規定外，凡註冊分銷商根據第(3)款對某人作出授權，則在本條中對註冊分銷商的提述如屬與作出聲明的責任有關，該提述在此範圍內須當作為對獲如此授權的人的提述，而在第4I(1)(ea)條中對註冊分銷商的提述須據此解釋。

(3B) 註冊分銷商如有作出授權的情況下根據本條就某事宜作出聲明，則第(3A)款並不就該事宜而適用。”。

7(f) 刪去建議的第4E(2A)及(2B)條而代以 —

“(2A) 署長在收到根據第4D(2)或(2A)條作出的聲明後，須按第(2AA)款及(如適用的話)第(2AB)款訂定的方式調整該聲明所關乎的汽車的應課稅價值，並據此計算須為該輛汽車繳付的額外首次登記稅(如有的話)。

(2AA) 署長須將在該聲明中聲明的配件或應課稅保證的價值或(如適用的話)根據第(2B)款評估的配件或應課稅保證的市值，加入有關汽車的現行應課稅價值中。

(2AB) 凡有根據第4D(2AA)條提出的要求從有關汽車的應課稅價值中扣除被取代配件的價值的申請，如署長信納 —

(a) 新配件的功能與該被取代配件的功能是相同或大致上相同；
及

(b) 該被取代配件過去是安裝在該輛汽車上並已被拆除，

則署長須從根據第(2AA)款計算的該輛汽車的應課稅價值總值中，扣除在該聲明中聲明的該被取代配件的價值或(如適用的話)根據第(2B)款評估的該被取代配件的市值。

(2AC) 凡某輛汽車的經調整應課稅價值低於該輛汽車在安裝在有關聲明中聲明的配件之前的應課稅價值，已繳付的超額首次登記稅不須予以退還。

(2B) 如署長認為某配件(包括被取代配件)或應課稅保證的聲明價值並不反映該配件或應課稅保證的市值，署長可為施行第(2AA)或(2AB)款，在顧及任何相類配件或應課稅保證的聲明價值或市值高低差距後，評估該配件或應課稅保證的市值。”。

8 刪去(b)段而代以 —

“(b) 在第(5)款中，廢除 “或(e)” 而代以 “、(e)、(ea)或(eb)” 。”。

10(a) 刪去第(1)節而代以 —

“(i) 在(e)段中 —

(A) 在 “註冊分銷商” 之後加入 “、獲註冊分銷商根據第4D(3)條授權的僱員或代理人” ；

(B) 廢除 “或(2)” ； ”。

10(a)(ii) (a) 在建議的第4I(1)(ea)條中，在 “註冊分銷商” 之後加入 “、獲註冊分註商根據第4D(3)條授權的僱員或代理人” 。

(b) 加入 —

“(eb) 如身為登記車主、註冊分銷商或獲註冊分銷商根據第4D(3)條授權的僱員或代理人，在與根據第4D(2AA)條提出的申請有關連的情況下作出虛假聲明；”。

《 2003 年 收入條例草案 》

委員會審議階段

由財經事務及庫務局局長動議的修正案

條次

建議修正案

11

在建議的附表中 —

(a) 刪去第 1 項而代以 —

“1. 私家車 —

(a)	最初的\$150,000	35
(b)	其次的\$150,000	70
(c)	其次的\$200,000	85
(d)	餘額	105” ；

(b) 刪去第 8(b) 項而代以 —

“(b) 許可車輛總重不超過 1.9 公噸
的客貨車 —

(i)	最初的\$150,000	35
(ii)	其次的\$150,000	70
(iii)	餘額	85” 。

《2003年收入條例草案》

委員會審議階段

由余若薇議員動議的修正案

條次

建議修正案

11

在建議的附表中 —

(a) 刪去第 1 項而代以 —

“1. 私家車 —

(a) 最初的\$150,000 35

(b) 其次的\$150,000 55

(c) 其次的\$200,000 75

(d) 餘額 95” ;

(b) 刪去第 6 項而代以 —

“6. 電單車 35” ;

(b) 刪去第 8(b)項而代以 —

“(b) 許可車輛總重不超過1.9公噸的
客貨車 —

(i) 最初的\$150,000 35

(ii) 其次的\$150,000 55

(iii) 餘額 75” 。