

「政府用加 15%首次登記稅」--直口以「路面擠塞」非理由：

主綱：-道路擠塞問題，解決應「對症下藥」方法，切勿引導大眾市民成引責任全究「私家車身上」。

追緝「元凶」因由：---- 才能完善地改善。

才能創造出一個「繁榮大都市之香港」。

(唔通政府想路面行走之「多廢氣排氣量舊車」，造成倒退落後，唔環保，不先進科技的城市。)

內容：--(針對性解決)

財爺/政府在 2011 年 2 月 23 日「增加 15%汽車首次登記稅」此方案，財爺在電台接受訪問時高呼此方案並非為增加庫房收入之原因，而是解決現在交通擠塞。但現狀此「元凶」亦並非全歸究私家車輛。事實只在公營交通運輸車輛---巴士/的士增加車輛數字，而多佔路面使用所致。如「九龍區彌敦道」、「香港軒尼詩道」因長行車線上多數量巴士分站或準備「埋」站，四線行車線已佔兩條行車線而造成此局部擠塞之景象。又如隧道問題，因政府賣掉之「隧道經營權」，收費差額太大，令長期多時間擠塞「紅隧」之問題。

「增加 15%汽車首次登記稅」後之影響：---

加此稅項後，更造成「中產車主」無能力及早更換現時之「多排廢氣量」之舊車更換新車，配合政府推行之「環保香港計劃」。又此加稅項引發出「新車」與「非新車」之首次登記稅加幅後之車價拉遠貨價，從而更多想或能力負擔下改而購入此「多廢氣排氣量」之舊車。從非新車首之登記之增長率，08 年約 3 千多台，09 年 4 千多台，2010 年增至約 9 千多台之登記數量從而得知。演變下出現一種更多舊車(多廢氣排氣量)之惡果現象。

「用舊有之加稅方式，不是現今社會之解決作良方」：---

政府唔應每次以抄功課之愚蠢方式，作出此非能周詳解決問題，或影響更甚，產生另一個負面結果。

報導事實性：---

有議員「劉健儀」在成報刊載於 2011 年 4 月 18 日之「成中講台」之內容提及---有獨立股評人“DAVID WEBB”指出，「私家車數量」在 00-09 年間，雖然增加 17.7%，在行駛公里雙比對只多出 1.1%，而「的士/巴士之行駛公里雙對比」卻上升咗 15.6%及 11.4%。此公營車輛必定有「行車証」之使用權，但「私家車」雖然有增長率，但並非每一輛私家車依登記後，車主無再續領行車証之使用路面權利作路面行駛，亦有不少之「假期私家車車主」，長期只收藏在停車位安置。

另外，從運輸署所提供每年度之「註銷數字」亦非準確，有很多車主「擋咗此車輛」或將「車輛作出口」而沒有正常合作地報知「運輸署作完整之註銷手續」。

### 香港地域圖住屋/新市鎮擴闊，越偏僻之交通工具作家庭代步用途：---

這批「新市鎮之開荒牛」，這批「中產」「中下階層」之香港市民，因市區之「高樓價」之帶領下，被沒有選擇地放逐得越遠，越遠，這批市民，有屋住，有車，配合有車位，想作車輛代步作「全家庭成員使用」，現在亦百上加斤。從種種阻難下，更多，更多之「多廢氣排氣量之舊車」更影響民生。

### 加稅後首次登記數字之真確性：---

在2月23日加稅後，從「運輸署」依首次登記數字，2月份及3月份共約5千台車輛數字作出回應。因為有大多數之準車主在3個月或以前已繳付訂金及這時段時間正是「跳新年度車輛之選擇權」，過了生產時段，完成運到香港，剛遇正加稅後，無耐地只可接受加稅下才繼續完成此「買賣合約」。(如不的話，所付出之訂金，則一無所有。)再補貼此15%加幅，才引致此「錯覺數字產生」。

### 影響汽車新車銷售額嚴峻問題產生：---

在香港登記新車數字之產地來源之對比，「歐洲車」與「日本車」之比率約為3：7。在日本發生之「311地震事件」及引發「核幅射」這大事情，在供電力引至生產量，現只作20%—30%生產量，在現狀下，更令香港區之「新車銷售量」大幅度下降，簡直「雪上加霜」。

---

### (議員睇唔度之年度頭「車輛公佈零售價」稅項已被提高:---

以同種型號車輛之10年度與11年度之「公佈零售價」作懲稅款，因「海關評稅課」之部門已將年度所應課稅款已提高約\$10,000至上15,000(以同型號由2008、09、10年度「無變更」作2011年度相對比計算)之稅款差額已被調升此稅款，再因現時再加幅「15%首次登記稅項」，無言中「加完再加」之局面。直令將「貨價推高」，「提升通脹」機會。

### 「5.1 最低工資」加重汽車行業之負擔:---

現時在5月1日開始已實施最低工資條例，以前之汽車營業員之底薪由每月~~\$3,000~~，而現在因法例造成，而調升/配合至\$8,000。在香港地產之高租金加幅下，此種種現狀影響，實令現時之汽車銷售利潤下降至叫苦。

## 提出對應改善方式:---

從一個有進步、改善社會民生繁榮之國家、城市，汽車增長，配合當時社會民生之要求，增加數量是必然定率，(從現時之中國社會，「轎車下鄉計劃」可作正常演變)。再提及財爺/政府作此加幅主因，亦非為庫房收入。

## 提議如下:---

- 現時已有之「高空道路監察系統」，可提高現時作大眾功用，提供「交通台」，透過收音機廣播，提高路面上之駕駛者作出應變。現時已有此資訊服務的包括「有線電視交通情報」及「NOW 之交通台」已作此大眾服務，如再加上政府大眾化服務，如各市民都有「手提電話」配合有「即時交通資訊」(路面擠塞報導)- 一個先進科技系統，作日後之「進步香港」遍路。
- 加強/增加路面上「電子警示資訊系統，改善部份路面擠塞作出警示。
- 「隧道經營權」，政府應回購隧道後，隧道收費控制下，必定能改善「紅隧」之長期擠塞狀況。
- 解決公營車輛之分流站頭。
- 多設的士站處，好讓的士司機不須在「無客兜客」之情況下，減低的士司機在行走路面上浪費資源，改善路面之「佔用率」。
- 提高現時「環保汽車之優惠率 30%」，提升此優惠下，從而更多準車主為政府配合改善「環保香港」之原動力。
- 「鼓勵銷毀舊車計劃」恢復政府由 96-02 年間之「十年車齡購買新車優惠」。  
以一車換一車，又改善環保車輛，亦不作影響增加數字。
- 鼓勵車主在六年內更換新車計劃，參考外地作退稅，比率以一車換一車作改善環保問題下，亦可改善香港成為先進科技之都市。(不依現時香港現狀行駛車輛作「收養佬身份」從外地購回港駛用，更多廢氣車輛之惡果。

- 現時政府之「環保署」汽車科已進行「歐盟 IV」之驗證汽車廢氣量條例，明年更提升為「歐盟 V」，政府這邊廂想加強「環保香港」，又何須現在阻攔換「環保汽車」之演變。
- 總結論：--
- 一個大都市進步，汽車增加率是表演「香港市民」對「香港社會」之安定信心，解決「元凶」，應是香港政府回報市民之「雙贏投資」。

一個從事"右軚新車銷售營運"  
近30年之從業員心聲 / 意見

Tommy Wong 黃遠東

