

二零一一年五月十九日會議

資料文件

《2011年汽車(首次登記稅)(修訂)條例草案》

委員會文件

目的

本文件旨在提供議員在草案委員會五月六日及五月十二日會議上就《2011年汽車(首次登記稅)(修訂)條例草案》(條例草案)要求的資料。

私家車增長與交通擠塞情況

2. 正如我們早前提交予草案委員會的文件提及，交通擠塞與私家車增長以及它們使用路面的比率有密切的關係。以下是一些有關的數據及分析：

(一) 領牌私家車數量的淨增長(剔除已銷毀的私家車)由二零零四年開始呈上升趨勢，而且越升越急。領牌私家車數目的淨增長率由二零零四年的1.7%(約五千八百輛)上升至二零零六年的2.8%(約九千七百輛)，並在之後至二零零九年維持約3%的增長(約一萬一千至一萬二千輛)。在去年，私家車的淨增長突然再倍升至5.4%(約二萬一千輛)，屬十四年以來的新高。這高增長率持續至二零一一年的首兩個月，並達5.6%。

如二零一一年首兩個月的5.6%增幅持續，只需四年，私家車的淨增長便會達十萬輛，相等於香港過往十二年的累積私家車淨增長。以上數字反映出私家車的增長在近年有明顯惡化的趨勢。

二零零四年至二零一零年的領牌私家車的淨增長數目及增長率載於附件一。

- (二) 私家車近年的增長數目及增長率遠比其他車輛類別為高。以二零一零年為例，其他非私家車類別的車輛淨增長數目不足二千六百輛，增長率僅為1.4%。有關數字可參考附件一。由於私家車數目的快速增長，私家車佔車輛總數的比例亦從二零零四年的64.7%升至二零一零年的68.3%。有關數字載於附件二。
- (三) 私家車的整體路面使用量（以總行車公里計算），在一九九六年至二零零九年間的每年平均增幅為約1.5%，較其他車輛不足0.4%的每年平均增幅為高。而且，由於私家車佔總體汽車數量龐大並且比例不斷上升，私家車的路面使用量在一九九六年至二零零九年間增加了八億公里，為所有汽車行車里數增幅的80%。
- (四) 私家車在繁忙時間的使用路面比率在近年亦有上升跡象。如在一些學者早前提交立法會的文件中指出¹，數字顯示，私家車於繁忙時間佔用路面的比率，於近年有上升趨勢，由二零零八年的整體平均41.7%，上升至二零零九年的44.5%。於二零零九年全港的主要路段早上繁忙時段當中，約九成路段的私家車比例比二零零八年均錄得上升。
- (五) 私家車屬效率低的陸路運輸工具。在所有使用路面交通工具的乘客人次中，使用私家車的約為15%，其餘（即85%）均使用路面公共交通工具，如專營巴士、小巴等。然而，公共交通工具只佔用路面30%，私家車的路面使用率卻達40%。換言之，公共交通工具作為運輸工具的效率是私家車的八倍。
- (六) 運輸署的調查顯示²，有私家車可供使用的人士，會較其他人士多約六成至八成的出行量；這些有私家車可供使用的人士，亦有超過一半會在一周內使用私家車五天或以上。

3. 與此同時，運輸署每年就六十條分布於香港各地區的路線進行計算分區及全港整體的平均行車速度的行車時間調查。在二零一零年的結果顯示，香港島、九龍及新界的汽車行程速度於二零一零年錄得五年來首次全面下跌。香港島及九龍多條道路，包括干諾道中、告士打道、軒尼詩道、窩

¹ 文件編號為 CB(1)2110/10-11(10)

² 有關調查可見於運輸署二零零二年交通習慣調查的研究報告內

打老道、龍翔道等的主要路段於繁忙時間的平均汽車行程速度下跌超過5%；新界區包括大老山公路、新界環迴公路及馬鞍山繞道等主要路段於繁忙時間的平均汽車行程速度亦錄得7%的跌幅（運輸署會因應道路網絡的實際情況，每數年檢討調查涵蓋的道路。自二零零五年，運輸署一直選取相同的六十條路線進行行車時間調查。有關的數據載於附件三）。

4. 私家車的低效性，私家車數目的高增長、它們在整體車隊的比例上升以及它們的路面使用量上升等因素會直接降低路面汽車的整體效率，影響交通情況；對其他道路使用者，即每日七百二十萬使用鐵路以外的陸路公共交通工具的乘客人次，帶來不容忽視的負面影響。

5. 從交通管理政策的角度，我們認為必須在交通擠塞情況進一步惡化前，採取果斷措施遏止私家車增長。否則，即使我們日後採用更嚴厲的措施，亦難以有效紓緩惡化後的交通擠塞情況。

汽車行程速度調查

6. 汽車行程速度在國際間被普遍使用以反映交通擠塞程度。新加坡、英國的倫敦及丹麥的哥本哈根等城市均以汽車行程速度作為交通擠塞的指標。運輸署亦一直利用汽車行程速度，研究本港交通擠塞的情況。行車時間調查考慮了地理環境因素及實際交通情況（例如交通燈控制的路口對車速的影響），故其數字足以反映實際的交通擠塞的程度。汽車行車時間調查旨在監察交通擠塞的情況。為確保計算結果可準確反映實際情況，運輸署在進行相關調查時，如有道路工程或交通意外而影響到行車速度，運輸署會另覓時間重做調查。有關的詳細調查方法已載於附件四以供參考。

7. 就有議員要求自一九九六年的整體汽車行程速度數據，我們必須強調，由於二零零五年以前行車時間調查所涵蓋的道路並不相同，例如以往部分行車速度較高的新界路段因未竣工而未被納入調查內，故並不適宜直接比較有關數字。有關一九九六年至二零零四年的數字載於附件五。

其他資料

8. 根據《汽車（首次登記稅）條例》（第330章）第6條，任何被帶進香港而留在香港不超過三個月的汽車，若以已經永久運離香港為理由而取消登記，運輸署署長須於接獲申請後，據此作出核證並退還就該輛汽車已繳付的汽車首次登記稅稅款（如有的話）。過去三年在首次登記後三個月內以已經永久運離香港為理由而取消登記的私家車數目載於附件六。有關汽車首次登記稅的計算方法則載於附件七。

9. 就個別城市對私家車的徵稅，我們理解不同的國家或地方均會按其實際需要，對車輛的進口、登記及領牌有不同的政策及措施（見附件八）。直接比較有關的稅率並不適宜。

10. 有關泊車轉乘計劃方面，提供泊車轉乘計劃的目的是讓住在偏遠地區的駕駛者開車前往一毗鄰公共交通工具的停車場，再乘搭相關公共交通工具到位於市區的目的。目前，港鐵公司及運輸署有六個為泊車後轉乘公共交通工具的人士提供時租優惠的泊車轉乘設施。這些設施分別位於上水鐵路站、錦上路鐵路站、彩虹鐵路站、香港鐵路站、九龍鐵路站與青衣鐵路站。這些設施總共提供超過二千個泊車位予有關人士使用。在二零零九年，有關設施惠及約五十多萬人次，當中約六成是泊車轉乘使用者，情況令人滿意。由於泊車轉乘設施對減輕繁忙市區的交通有正面作用，我們會在可行的情況下繼續提供有關設施。

運輸及房屋局
二零一一年五月

二零零四年至二零一零年的領牌私家車淨增長

年分	領牌私家車數字			其他領牌車輛數字		
	領牌私家車數目	領牌私家車淨增長	領牌私家車淨增長率	其他領牌車輛數目	其他領牌車輛淨增長*	其他領牌車輛淨增長率*
2004	344 713	5 783	1.7%	188 159	2 836	1.53%
2005	350 753	6 040	1.8%	189 887	1 728	0.92%
2006	360 427	9 674	2.8%	192 553	2 666	1.40%
2007	372 203	11 776	3.3%	192 868	315	0.16%
2008	383 141	10 938	2.9%	191 965	-903	-0.47%
2009	393 812	10 671	2.8%	190 258	-1 707	-0.89%
2010	414 966	21 154	5.4%	192 830	2 572	1.35%

* 於二零零八及二零零九年其他領牌車輛總數錄得負增長

私家車佔車輛總數的比例

年分	領牌汽車總數	領牌私家車總數	領牌私家車所佔比例
2004	532 872	344 713	64.7%
2005	540 640	350 753	64.9%
2006	552 980	360 427	65.2%
2007	565 071	372 203	65.9%
2008	575 106	383 141	66.6%
2009	584 070	393 812	67.4%
2010	607 796	414 966	68.3%

1. 汽車行車時間調查數據

區域	道路/街道	路段 (介乎於)		行車速度 (公里/每小時)*					
		由	到	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年
香港島	干諾道中	德輔道西	美利道	12.5	9.7	8.5	13.8	12.1	11.9
	干諾道中	美利道	德輔道西	13.6	17.3	14.7	17.7	15.3	14.3
	告士打道	軍器廠街	海底隧道引道	22.4	33.3	22.2	36.5	26.6	18.5
	告士打道	堅拿道	軍器廠街	17.9	24.5	26.2	34.2	34.5	29.6
	夏慤道	軍器廠街	美利道	31.8	34.7	22.3	46.2	44.0	40.2
	軒尼詩道	怡和街	莊士敦道	14.9	15.7	18.3	16.6	16.2	14.4
	金鐘道	美利道	皇后大道東	37.6	31.6	29.4	36.2	35.6	23.6
	金鐘道	皇后大道東	花園道	36.4	27.0	26.2	33.2	27.2	12.3
	筲箕灣道	太古城道	柴灣道	20.8	19.6	17.4	14.1	17.6	17.3
	筲箕灣道	柴灣道	太古城道	14.8	23.4	22.3	14.9	21.0	19.9
九龍	梳士巴利道	暢運道天橋底	天星碼頭	26.6	18.8	29.5	29.3	28.6	24.3
	彌敦道	梳士巴利道	界限街	19.3	25.6	18.6	18.5	18.8	17.9
	彌敦道	界限街	梳士巴利道	18.4	16.8	13.1	15.6	18.8	16.1
	大埔道 (九龍段)	郝德傑道	石硤尾街	40.9	39.6	34.3	40.8	34.3	33.5
	漆咸道北	康莊道	新柳街	46.3	44.1	47.3	43.8	44.1	37.6
	漆咸道北	新柳街	康莊道	12.3	11.3	9.7	7.9	10.7	5.8
	加士居道	佐敦道	漆咸道南	10.0	10.5	12.4	12.8	16.0	12.4
	加士居道	漆咸道南	佐敦道	19.5	18.8	14.1	25.1	28.8	21.2

* 灰階為比對上一年錄得車速下降的道路

區域	道路/街道	路段 (介乎於)		行車速度 (公里/每小時)*					
		由	到	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年
	啓福道	啓德隧道東面 出入口	勵業街	50.5	57.1	60.0	57.4	53.6	47.9
	啓福道	勵業街	啓德隧道東面 出入口	60.8	61.4	63.5	64.4	59.5	46.8
	馬頭涌道	馬頭角道	宋皇台道	25.9	20.9	17.7	25.6	15.3	14.1
	馬頭涌道	宋皇台道	馬頭角道	17.4	13.7	8.4	17.7	18.2	11.5
	蒲崗村道	彩虹道	慈雲山道	11.4	16.9	17.9	12.2	16.8	15.6
	蒲崗村道	慈雲山道	彩虹道	21.0	18.9	25.6	18.7	23.5	23.5
	窩打老道	渡船街	龍翔道	18.3	19.6	16.3	14.7	17.2	15.2
	窩打老道	龍翔道	渡船街	22.5	19.2	21.2	20.9	21.4	17.5
	龍翔道	南昌街	蒲崗村道	60.4	58.3	57.8	53.9	53.6	50.2
	龍翔道	蒲崗村道	南昌街	49.3	53.2	50.4	52.8	45.1	29.7
新界	大埔道 (新 界段)	郝德傑道	南運路	48.4	45.8	47.7	47.1	50.5	46.8
	貨櫃碼頭路	葵福道迴旋處	葵運街迴旋處	23.0	17.3	20.1	29.4	27.7	24.5
	貨櫃碼頭路	葵運街迴旋處	葵福道迴旋處	24.4	20.6	18.4	21.1	25.7	25.3
	葵青路	青衣鄉事會路 迴旋處	葵景路	43.1	29.2	28.3	33.6	38.1	30.4
	葵青路	葵景路	青衣鄉事會路 迴旋處	50.5	48.1	49.3	50.7	56.4	46.6
	三號幹線	大欖隧道南面 出入口	石環	74.1	61.6	65.6	66.1	72.7	69.9

* 灰階為比對上一年錄得車速下降的道路

區域	道路/街道	路段 (介乎於)		行車速度 (公里/每小時)*					
		由	到	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年
	三號幹線	石環	大欖隧道南面 出入口	73.8	73.0	63.2	71.7	76.9	75.5
	德士古道	青荃路	大河道北	34.5	28.5	35.2	32.4	27.8	25.9
	德士古道	大河道北	青荃路	30.0	15.4	26.7	23.7	26.0	18.4
	青衣北橋	荃灣 - 青衣 交匯處	青業街	50.0	46.3	43.6	39.9	42.2	41.4
	青衣北橋	青業街	荃灣 - 青衣 交匯處	46.8	34.1	36.2	33.9	37.2	29.4
	寶琳路	安達臣道 (東 面)	巴士總站	40.1	32.8	38.3	32.8	33.4	33.3
	寶琳路	巴士總站	安達臣道 (東 面)	38.4	39.8	41.6	34.1	29.2	26.6
	大涌橋路	獅子山隧道公 路	大涌橋道迴旋 處	27.4	28.8	25.0	27.5	30.2	27.8
	大涌橋路	大涌橋道迴旋 處	獅子山隧道公 路	31.2	35.6	28.0	24.9	29.1	26.3
	屯門路	彩濤花園 (嘉 龍村)	虎地	83.4	66.5	66.1	79.6	68.6	69.1
	屯門路	虎地	彩濤花園 (嘉 龍村)	67.9	64.0	63.0	77.4	62.4	65.9
	荃灣路	葵涌道	柴灣角	61.1	56.7	58.6	59.5	54.4	57.3
	荃灣路	柴灣角	葵涌道	51.7	46.2	49.1	59.1	43.0	54.3
	元朗公路	屯門路	博愛	53.8	71.9	59.8	62.7	58.5	63.2

* 灰階為比對上一年錄得車速下降的道路

區域	道路/街道	路段 (介乎於)		行車速度 (公里/每小時)*					
		由	到	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年
	元朗公路	博愛	屯門路	60.1	69.4	62.7	66.6	67.7	68.1
	獅子山隧道公路	龍翔道	沙田路	48.9	48.3	54.8	49.8	56.3	55.4
	獅子山隧道公路	沙田路	龍翔道	27.9	25.8	26.1	27.3	26.0	26.6
	青山公路	屯門路	三聖街	37.2	38.3	46.7	40.4	37.8	37.0
	大老山公路	澤祥街	收費廣場	51.4	23.9	24.7	49.4	36.8	27.3
	吐露港公路	元洲仔交匯處	馬料水交匯處 (澤祥街)	71.8	73.3	80.0	80.3	77.2	75.0
	新界環迴公路	粉嶺迴旋處	凹頭	67.6	64.4	67.9	62.6	66.9	57.2
	西沙路	馬鞍山道	大網仔路	43.8	46.0	50.5	46.8	44.6	42.4
	馬鞍山繞道	分流車道入口 去西沙路	馬鞍山道	74.2	77.6	68.7	69.3	70.5	63.4
	沙田圍路	沙田路	大涌橋路	25.9	26.0	20.0	29.1	25.2	23.7
	新清水灣道	清水灣道 (東)	清水灣道 (西)	22.0	35.3	27.7	36.7	40.9	29.9
	清水灣道	西貢公路	新清水灣道	54.9	50.9	48.7	49.2	55.3	47.5

* 灰階為比對上一年錄得車速下降的道路

2. 整體汽車行程速度

年分	汽車行程速度 (時速/公里)		
	香港島	九龍	新界
2005	20.9	25.6	40.9
2006	22.0	26.0	41.4
2007	19.6	25.0	42.9
2008	21.5	24.7	44.2
2009	21.3	24.9	42.9
2010	19.8	23.7	39.9

行車旅程時間調查方法

- 行車時間是指車輛於道路網中在特定路段行駛所用的平均時間。行車旅程速度亦即有效的行車速度，包括車輛在每段路的停車時間，可從行車時間資料中推算出來。
- 調查採用了移動車輛方法（運輸策劃及設計手冊第八卷第三章3.4節），當中調查員及司機會乘坐測試車輛進行調查。調查時會記錄和保持超越及被超越的車數來達至平均車速的效果。每一條路線首先會進行四次行駛調查，以量度該路段上特定的檢查點之間的行車時間。如果調查已經進行的次數少於所需調查次數的時候，則顧問公司會進行額外調查直至調查次數不少於所需調查次數或行駛調查次數到達八次。以下為所需調查次數的統計檢測方法：

$$n = t^2 \times \frac{s^2}{d^2}$$

- 當中
n = 行駛調查的所需次數
t = t值
s = 標準誤差
d = 邊際誤差

現有的地區性行車時間調查採用了90%置信水平及邊際誤差±10%

- 調查時期為九月至十二月的正常工作天，而調查時段為早上繁忙時間 08:00-09:30。
- 在正式調查之前，調查員和司機會在所調查的路段先進行預演調查以熟習所需要調查的路線。
- 在調查進行期間，司機會按指示把車速調整至接近附近車輛的速度，因此，所記錄的行車時間可以用作該路段交通流向的車速估算。

- 調查員在測試車輛中的工作是記錄行車時間及記錄任何不正常的路面交通情況（例如由交通意外引致的交通擠塞）。調查員會配備所調查路段的路線圖及調查記錄表，並記錄到達每個檢查點（通常是路口的中心點）的時間。
- 在每一次進行調查後，顧問公司會按照品質保證程序對收集到的數據進行分析和檢查。在進行統計分析之前，獨立檢查員會徹底檢查所有記錄表及輸入電腦的資料的一致性、完整性和準確性，以確保數據編輯、編碼和製作圖表無誤。而調查路段中每個檢查點之間的距離，是透過量度最新的測量地圖而得出。
- 當確定調查結果有異常（例如在調查期間因交通意外而令行車時間延長）的時候，顧問公司會對該路段重新進行調查。
- 每年所進行的汽車行程時間調查包括60條分布於香港的路線。當中28條市區路線及32條新界路線的調查結果（行車時間及行車距離）會用作計算分區平均行車速度。

一九九六年至二零零四年的整體汽車行程速度*

年分	汽車行程速度（時速/公里）		
	香港島	九龍	新界
1996	19.2	23.9	36.9
1997	21.2	27.7	35.9
1998	20.9	28.6	44.9
1999	20.5	27.8	44.6
2000	20.8	27.6	43.2
2001	21.8	26.8	44.8
2002	22.2	27.6	44.6
2003	21.7	27.6	42.8
2004	21.8	26.5	41.6

* 由於二零零五年以前行車時間調查所涵蓋的道路並不相同，例如以往部分行車速度較高的新界路段因未竣工而未被納入調查內，故並不適宜將一九九六年至二零零四年的數字及二零零五年以後的數字作直接比較。

附件六

過去三年於首次登記後三個月內
以已經永久運離香港為理由而取消登記的私家車數目

年分	私家車數目
2008	718
2009	812
2010	2 042

汽車首次登記稅的計算方法

相關法例

- 《汽車（首次登記稅）條例》（第330章）
- 《汽車（首次登記稅）（折舊）規例》（第330A章）

首次登記稅的計算方法

1. 進口作銷售用途的車輛

- 根據《汽車（首次登記稅）條例》第4A條，註冊分銷商在提供某輛供在香港使用的汽車出售之前，或在分銷某輛供在香港使用的汽車之前，須以書面公布其所提供出售或分銷的該輛汽車的每一型號的零售價。
- 註冊分銷商須在公布該價目表前不少於7天將一份正本提交香港海關，以供批核。
- 根據已批核的公布零售價目表，香港海關會評估有關車輛的臨時應課稅價值，並會向註冊分銷商發出「車輛臨時應課稅價值通知書」。
- 根據《汽車（首次登記稅）條例》第4B條，凡香港海關認為：
 - (a) 某汽車元件的公布零售價並不反映該汽車元件的市值；或
 - (b) 汽車元件的價值組合是為逃避首次登記稅的；

則香港海關可拒絕接受汽車的公布零售價，並可評估一個能反映有關汽車元件市值的零售價。

2. 進口作非銷售用途的車輛

- 凡某輛汽車（新或舊）進口並非作銷售用途，則該車輛沒有公布零售價，其應課稅價值為—
 - (a) 根據《汽車（首次登記稅）條例》（第330章）第4D條所作的聲明價值（即購買該輛汽車而支付的十足價格）；或
 - (b) 如香港海關不信納所作的聲明價值反映該輛汽車的市值（包括連帶的運費及保險費），則為香港海關在顧及該輛汽車的車齡及該輛汽車在原產地的零售價後所釐定的其他價值，包括為使該輛汽車達至符合首次登記規定所需要的狀態而需要的一切物料和工程方面的費用；或
 - (c) 如屬進口自用的舊汽車（即該輛汽車在其輸入香港前已在香港以外地方以進口者名義登記），則為該輛汽車的聲明價值減去根據《汽車（首次登記稅）（折舊）規例》（第330A章）容許的折舊。

於運輸署的辦理手續

- 向運輸署申請車輛的首次登記時，申請人須提交由香港海關發出的「車輛臨時應課稅價值通知書」。
- 運輸署牌照事務處為某輛汽車所計算的首次登記稅，須相等於按該輛汽車的應課稅價值的某個百分率計算的款額，而該百分率為該輛汽車於首次登記日期時，汽車(首次登記稅)條例(香港法例第330章)附表第3欄內就該類別的汽車所指明的百分率。

其他城市對私家車的部分進口、登記及領牌措施

美國紐約

- 大部分種類的車輛均以車輛重量計算登記費，登記費介乎26美元至140美元。車主為車輛首次登記時，所繳付的費用總額一般包括銷售稅、車牌費（25.00美元）或登記過戶費、所有權證明書費用（50.00美元），而部分縣市亦會徵收車輛使用稅。
- 紐約市和多個縣市的居民登記載客車輛或為載客車輛的登記續期時，亦須繳付車輛使用稅。
- 外國製造而進口美國的車輛會視乎車輛類別收取2.4%至25%的進口稅。
- 此外，亦會徵收約1%至超過10%的銷售稅。

英國倫敦

- 車輛首次登記費是英國政府向首次登記的車輛徵收的費用，現行的適用費用為55.00英鎊
- 車輛消費稅（亦稱車輛稅、汽車稅和道路稅）是一種以消費稅形式徵收的車輛使用道路稅，大部分在英國「公用道路」上使用(或停泊)的車輛，均須繳付該項費用。已繳付稅款者會獲發車輛牌照（稅證）作為證明，而該車輛牌照應張貼在車輛上。凡於2001年3月1日或之後登記的車輛，當局皆按理論上每公里的二氧化碳排放量徵費，費用介乎20英鎊至950英鎊。在2001年3月1日之前登記的車輛，其消費稅則按引擎汽缸容量計算，費用介乎125英鎊至205英鎊
- 外國進口英國的車輛一般會徵收增值稅。

新加坡

- 在新加坡，購買／擁有汽車須繳付以下稅項：
 - (i) 額外登記費是向登記的車輛徵收的稅項，按車輛公開市值的特定百分比計算。目前，額外登記費為公開市值的100%至130%。
 - (ii) 所有車輛須具有效的車輛牌照（即道路稅），方可在道路上使用。車輛牌照有效期為6個月或12個月，期滿須作續期。車主辦理續期前，必須符合一些條件（例如，購買新牌照期的汽車保險、通過定期車輛檢驗等）。道路稅的稅款按車輛引擎汽缸容量計算。
 - (iii) 車輛公開市值20%的進口稅。
 - (iv) 本地供應的貨品及服務與進口貨品亦會徵收約7%的銷售稅。
- 在新加坡，欲購買私家車的人士必須先競投汽車擁有權證明書，以取得擁有汽車的配額。有關證明書的價格會視乎競投價格而定，以二零一一年二月的數字為例，1600cc以下的證明書競投價為42,999新加坡元（約262,000港元），1600cc以上的為62,000新加坡元（約378,000港元）。

日本東京

- 在日本，購買／擁有汽車須繳付3類稅項：
 - (i) 在購買汽車時按車齡繳付的購置稅，新車的稅率為5%。
 - (ii) 每年四月繳付該年度的車輛稅。稅款按車輛引擎汽缸容量計算。例如，採用2.0公升引擎的車輛每年須繳付39,500日元。
 - (iii) 進行「Shaken」車輛檢驗所繳付的重量稅。1.5噸或以下的車輛每兩年稅款為37,800日元，輕型貨車等1.5噸以上的車輛和運動用車每兩年的稅款則為50,400日元。

- 在日本，「Shaken」車輛檢驗是車輛在首次登記3年後並其後每隔2年須進行的官方檢驗。
- 不設個別的車輛牌照費。
- 外國進口日本的車輛一般會徵收進口稅及消費稅。

中國北京及上海

- 在內地，所有車輛必須在使用前進行登記。北京的汽車登記稅為480 元人民幣。
- 不設個別的車輛牌照費。
- 外國進口中國的車輛一般會徵收進口稅。
- 進口貨品一般亦會徵收約13% 至17%的增值稅。
- 現時北京及上海均有措施控制私家車增長，如以配額限制私家車增長、拍賣私家車牌照等。