

二零一一年四月十一日會議  
資料文件

《2011年公共收入保障（汽車首次登記稅）令》  
小組委員會文件

目的

本文件旨在回應議員在小組委員會四月四日會議上就《2011年公共收入保障（汽車首次登記稅）令》（該命令）提出的問題。

私家車增長對交通擠塞的影響

2. 香港的交通擠塞情況與私家車的數目息息相關。私家車屬效率較低的陸路運輸工具。除使用鐵路的約三成行程外，於香港的道路上，現時大概一成的行程是使用私家車，然而，其路面佔用率卻達四成；另一方面，使用陸路的公共交通工具雖然佔六成的行程，但這些公共交通工具的路面佔用率只有約三成。在二零零四年至二零一零年期間，領牌的私家車數目不斷增加，按年增長率由1.7%上升至5.4%。私家車數目的增長，直接降低路面汽車的整體效率，影響交通情況。

3. 另外，運輸署的交通習慣調查亦顯示，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週內使用私家車五天或以上。所以道路的使用量會隨私家車的數字上升而增加。

車輛行車速度的計算

4. 運輸署每年會就60條分布於香港各地區的路線進行行車時間調查，當中包括28條市區路線及32條新界路線。有關的結果

會被用以計算分區及全港整體的平均行車速度。

5. 運輸署會根據《運輸策劃及設計手冊》中的指引，調查指定路段的行車時間，以計算其行車速度。運輸署會於每年九月至十二月期間工作天的早上繁忙時段（即早上八時至九時三十分），派專人就每一條調查的路線進行四次至八次行駛調查，以量度該路段特定檢查點之間的行車時間。如發現調查結果有異常（例如在調查期間因交通意外而令行車時間延長），運輸署會對該路段重新進行調查。

6. 附件一列出部分香港主要道路的汽車行車速度，以供參考。一般而言，實際行車速度能更直接顯示交通流量對道路使用者的影響，而行車量／容車量比率則較適合用於道路規劃及設計時考慮道路交通情況的指標。

## 進口二手私家車的首次登記及排放標準

7. 凡在香港首次登記供使用的車輛，不論是全新車輛、進口二手私家車或進口自用私家車，均須繳交首次登記稅。過往五年進口二手私家車及進口自用私家車的數字載於附件二。

8. 在輸入香港並進行首次登記前已在香港以外地方以該進口者的姓名登記的進口自用私家車，政府於計算其應繳的首次登記稅稅額時，會根據《汽車（首次登記稅）條例》（第330章）及其規例，計算其折舊率<sup>1</sup>及應課稅價值。有關折舊率並不適用於計算進口二手私家車的應課稅價值。

9. 根據《道路交通條例》（第374章），所有在香港作首次登記的汽車，不論車齡<sup>2</sup>，均必須符合法例規定的車輛排放標準。現行排放要求訂定為歐盟四期，並載於《空氣污染管制（車輛設計標準）（排放）規例》（第311J章）。

<sup>1</sup> 根據《汽車（首次登記稅）（折舊）規例》（第330A章），汽油驅動汽車的折舊率為每年25%；其餘汽車則為20%。

<sup>2</sup> 車齡為20年或以上、裝配原廠引擎及只用汽油推動的古典汽車除外。

## 資助車主銷毀舊車的計劃

10. 政府曾於一九九六年六月開始實施鼓勵銷毀舊私家車計劃。當年推出計劃的目的，是鼓勵擁有車齡在十年或以上及沒有裝置催化轉換器的舊私家車車主放棄舊車，以達致減少舊車數目，改善空氣質素的目的。因為車齡超過十年及沒有裝置催化轉換器的舊私家車，是當時造成空氣污染的一個重要來源。有關計劃屬一次性計劃，於二零零三年取得成效後已結束。

11. 目前，香港的私家車超過三份一符合歐盟四期排放標準，另約三份一符合歐盟三期排放標準。歐盟一型及歐盟二型私家車佔私家車總數的比例分別為約7.7%及22%。根據環境保護署（環保署）提供的資料，私家車排放的粒子和氮氧化物分別只佔車輛排放的1%及5%，而私家車的整體車齡亦較低。事實上，商業柴油車輛是香港路邊空氣污染的主要源頭，其排放的粒子和氮氧化物，即主要的路邊空氣污染物，分別佔車輛總排放的粒子和氮氧化物的95%和88%。故此，現時的鼓勵更換舊車計劃只涵蓋更換舊柴油商業車輛。

12. 若鼓勵車主銷毀舊私家車後換上新車，私家車數目並不會減少，未能達到減低使用道路車輛數目的政策目的。

## 廢除《2011年公共收入保障（汽車首次登記稅）令》的後果

13. 該命令是就《2011年汽車（首次登記稅）（修訂）條例草案》（條例草案）而作出的，旨在維持市場交易清晰順暢和秩序，亦保障收入，讓條例草案在審議期間提供短暫的法律效力。廢除該命令並不妨礙有關條例草案的提交及審議。政府將如期於四月十三日向立法會提交條例草案。

14. 根據《釋義及通則條例》（第1章）第34(2)條，即使廢除該命令的決議獲通過，但已根據該命令而作出的任何事情，其法律效力不受影響。另外，由於《公共收入保障條例》第5條並無就該命令被廢除的事宜訂定條文，假如該命令被廢除，《公共收入保障條例》第6條所訂定的退還稅款安排並不適用。因此，於該命令有效期內進行首次登記的車主不會因該命令被廢除而即時獲退回在之前多繳的稅款。所有退款只會在條例草案審議後、

稅率有了定案才會進行。反而，在條例草案通過後，有關車主會被追回在該命令被廢除期間少付的稅款，造成混亂及不便，對買賣雙方均沒有好處。

15. 《2003年公共收入保障(收入)令》小組委員會亦曾考慮相關議題。該小組委員會同意，假如廢除該命令，將會令業界及買車人士感到無所適從，並會產生運作上的困難。此外，該小組委員會認為，《公共收入保障條例》之下的退還稅款機制是公平的，不會損害車主的利益。在考慮過廢除該命令的後果及此舉可能會引起的混亂情況後，該小組委員會決定不宜廢除該命令。我們認為該小組委員會當時所考慮的因素同樣適用於《2011年公共收入保障(汽車首次登記稅)令》，因此反對任何廢除該命令的建議。

運輸及房屋局  
運輸科  
二零一一年四月

附件一

過去三年部分香港主要道路的汽車行車速度

區域	道路/街道	路段		2008	2009	2010
		由	到	行車速度 (公里/每小時)	行車速度* (公里/每小時)	行車速度* (公里/每小時)
香港島	干諾道中	德輔道西	美利道	13.8	12.1	11.9
	干諾道中	美利道	德輔道西	17.7	15.3	14.3
	告士打道	軍器廠街	海底隧道引道	36.5	26.6	18.5
	告士打道	堅拿道	軍器廠街	34.2	34.5	29.6
	夏愨道	軍器廠街	美利道	46.2	44.0	40.2
	軒尼詩道	怡和街	莊士敦道	16.6	16.2	14.4
九龍	梳士巴利道	暢運道天橋底	天星碼頭	29.3	28.6	24.3
	大埔道 (九龍段)	郝德傑道	石硶尾街	40.8	34.3	33.5
	窩打老道	龍翔道	渡船街	20.9	21.4	17.5
	龍翔道	蒲崗村道	南昌街	52.8	45.1	29.7
新界	大埔道 (新界段)	郝德傑道	南運路	47.1	50.5	46.8
	青山公路	屯門公路	三聖街	40.4	37.8	37.0
	大老山公路	澤祥街	收費廣場	49.4	36.8	27.3
	吐露港公路	元洲仔交匯處	澤祥街	80.3	77.2	75.0
	新界環迴公路	粉嶺迴旋處	凹頭	62.6	66.9	57.2
	西沙路	馬鞍山道	大網仔路	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	69.3	70.5	63.4
	沙田圍路	沙田路	大涌橋路	29.1	25.2	23.7
	新清水灣道	清水灣道 (東)	清水灣道 (西)	36.7	40.9	29.9
	清水灣道	西貢公路	新清水灣道	49.2	55.3	47.5

\* 灰階為比對上一年錄得車速下降的道路

附件二

過去五年進口二手私家車及進口自用私家車數目

年分	進口二手私家車數目	進口自用私家車數目
2006	2 920	71
2007	3 244	64
2008	3 604	157
2009	4 384	265
2010	9 085	327