

二零一一至一二財政年度政府財政預算案
香港汽車會的回應

香港汽車會代表香港駕駛人士，對交通、汽油稅及運輸系統等事項發表意見。財政預算案內第 166 段，就紓緩交通擠塞而將私家車首次登記稅現行各稅階的稅率提高百分之十五的建議，本會作出強烈反對。

香港政府一向對香港有車階級所施的政策概念是不對的。雖然香港的集體運輸署系統很成功，汽車對很多中產階級來說，還是必需品。外國駕駛人士視駕駛為樂趣，但香港駕駛人士則要處處受壓，極易被罰，這次將稅率提高百分之十五的建議，明顯對他們不公。香港汽車並非奢侈品，有需要汽車代步的人確有需要由家中駕車回辦事處上班。當然，香港亦有很多車主擁有超過一部車，甚至幾部車，但是他們每日所用的車都只是一部，不會同時間全部在路上行走。

以紓緩交通擠塞而將私家車首次登記稅提高百分之十五，這不是理由。我們須知，全球先進城市都面對交通擠塞問題。亞洲一些城市汽車登記稅比香港高，例如新加坡、泰國等，但它們面對交通擠塞的問題比香港還嚴重，這說明了調高稅階不能解決交通擠塞。現有的交通條例，對私家車已有很多限制，故此，它們不是交通擠塞的源頭。香港路面除私家車外，還有其他道路使用者，例如：巴士、的士、小巴及其他商用車輛。我們不要忽略另一些引起交通擠塞的原因，例如緩慢的修路工程；的士、小巴上落客阻慢後來車輛等。的士可以在很多地方上落客，佔據路旁地方停車等，中環畢打街是個好例子。道路設計及規劃方法不妥善，才是引致交通擠塞的源頭。

若以紓緩交通擠塞由而提高私家車首次登記稅，那麼，到了 2017 年，當灣仔繞道及西九新建道路通車後而見交通紓緩時，到時會否調低私家車首次登記稅呢？

提高私家車首次登記稅後，跟著來的是通脹。汽車代理商面對競爭，實難將登記稅的增幅全部轉嫁予消費者，如此會導致盈利下跌，為了生存，可行的方法是裁員，以減抵經營成本，但這將影響業內三萬多人的生計，亦會導致另一社會問題。

金融風暴對汽車業打擊很大，2010 年業務稍見回穩，卻不幸立刻成為大幅加稅的對象。加稅對政府的十年換車計劃也有負面影響；汽車稅階增加了，打擊換車的決定，會考慮延遲換車，或改買二手車，或向海外購入二手車，影響香港業內人士生計及空氣質素。

要改善交通擠塞，其中幾個辦法就是要規劃好，例如，告士打道進入銅鑼灣時代

廣場的交通規劃，和要解決三條遂道的收費問題。

若要為庫房增加收入，宜考慮發牌予一些貴價的限量版左軚車 (即沒有生產右軚車的)，這制度在日本及英國已實行了很多年。這可防止不正當使用 T 牌，亦鼓勵用 T 牌者為車輛申請出牌。

提高私家車首次登記稅後，唯一好處，是把電油車與電動車的車價拉近了，但仍難吸引車主購買電動車，因為電動車的價格仍比電油車貴，除非政府再增加購買電動車者的津貼，才能鼓勵車主轉用電動車，但只這卻拉走庫房的儲備。

香港汽車會、車主及業界希望財政司把財政預算案作出修改。

香港汽車會 會長
雲維熹

二零一一年三月一日