

《2011年汽車(首次登記稅)(修訂)條例草案》委員會秘書台鑒：

本人對《2011年汽車(首次登記稅)(修訂)條例草案》有以下兩點意見：

### 交通擠塞惡化的原因

政府文件一再指出，交通擠塞惡化主要是由於私家車數目上升。可是，政府只因觀察到兩組獨立數據，即私家車數目上升、行車速度下跌，便判定前者是因、後者是果，犯了邏輯上的錯誤，實屬武斷。這謬誤等同說本屆政府任期快將完結，而問責官員陸續生病，因而得出問責官員因本屆政府任期快完結而陸續生病的結論。任何類別車輛數量上升或下跌，都不一定會影響行車速度和引致交通擠塞。多了的私家車可能只在沒有交通擠塞的地區、日子和時間出現，反而少了的巴士可能是削掉了偏遠地區虧蝕的班次，但旺區繁忙賺錢的路線上仍然可以加班。而且文件只列出私家車數量上升，巴士、貨車數量下跌，但其他類別車輛數量欠奉。即使某類車輛數量上升便引致交通擠塞惡化的悖論成立，文件依然沒有指出除私家車外有否其他類別車輛數量上升，一起引致交通擠塞惡化。例如近年來在購物區內的交通擠塞往往是由愈來愈多旅遊巴士停車等候、上落客、或不斷繞圈等候而引起的。

要確定交通擠塞惡化主要是由於私家車或某類車輛數目上升，應比較數年間各擠塞路段上不同類別車輛的數量。簡而言之，就是要分析「車龍」是由甚麼類別車輛組成，而「車龍」的組成部分數年間如何改變，才能找出答案。例如比較：

- (一) 三年至五年間；
- (二) 某些有代表性日期，如春季、秋季平常須要上班、上學、非內地假期、而交通不受意外或其他因素影響的日子；
- (三) 在日常交通繁忙時段，例如上下班和日間某半小時或一小時內；
- (四) 在各主要路段，如海底隧道出入口、東區海底隧道出入口、獅子山隧道出入口、大老山隧道出入口、中區區內、灣仔區內、銅鑼灣區內、尖沙咀和尖東區內、旺角區內、皇后大道中介乎花園道與畢打街之間、干諾道中和夏慤道介乎林士街與花園道之間、軒尼詩道介乎分域街與史釗域道之間、告士打道介乎軍器廠街與史釗域道之間、彌敦道介乎旺角道與窩打老道之間、廣東道介乎佐敦道與北京道之間等等平日會出現交通擠塞的路段；
- (五) 所有不同類別車輛的數量。

政府若未有以上資料，便不能斷定交通擠塞惡化是由於私家車數目上升；更應該開始收集上述直接與交通擠塞有關的數據，供日後參考。

豁免於《2011年公共收入保障（汽車首次登記稅）令》生效前訂購的車輛

政府文件指出，向已訂購車輛作出豁免安排，主要執行上的困難在於難以證明是否在特定日期進行交易或支付訂金，因並非所有個案均有完整證明文件供核實其訂購日期（尤其是平行進口私家車）。有關建議亦可能因而容易被濫用。

增加汽車首次登記稅的目的，是用財政手段促使市民改變購買首次在香港登記車輛的行為。已訂購車輛的市民在《2011年公共收入保障（汽車首次登記稅）令》生效前作出購買車輛的行為，現時受購買車輛的合約約束，不能不顧合約條文而改變行為。若他們順應政府的施政目的而改變行為，放棄購買車輛，他們很可能因為沒有履行合約而被索償，招致損失。其他有意購買車輛但未訂立合約的市民，無論是否順應政府的施政目的而改變行為，都不需承受同樣損失。

已訂購車輛的市民和汽車經銷商，如經銀行系統支付訂金，應可提出證據，如合約、現金存支紀錄、支票和銀行結算紀錄、信用卡付款存根和月結單等，核實其訂購日期。條例草案可訂明，豁免首次登記稅的申請者有責任要提出確切、充分的文件證明，並作聲明。若當局有懷疑，有絕對酌情決定權拒絕豁免申請。

希望愚見有助 貴委員會的討論。肅此奉達。敬祝  
勛安

一市民 謹啟

二〇一一年四月二十八日