

加私家車稅能紓緩交通擠塞嗎？

熊永達
香港理工大學副教授

財爺曾俊華真能耐，今年的財政預算案挑起差不多所有的社會問題大討論，從上到下，任何一個階層，茶餘飯後，整整一個月，討論和抗議的興緻未減。除了派六千大元的風波，如今又加上私家車首次登記稅的爭議，立法會決定請公眾提交意見，於四月四日召開聽政會討論。

財政預算案指：『私家車佔香港整體汽車超過六成。私家車的按年增幅在 2010 年創下超過 10 年來的新高，達 5.4%。於 2010 年進行首次登記的私家車更飆升至超過 41 000 輛。私家車持續增長已明顯影響本港道路的交通情況。2010 年全港主要幹道平均車速下跌超過 5%。任由情況惡化只會令香港的道路變得更擠塞，因此必須採取果斷措施遏止私家車增長。』因此，財爺建議將私家車首次登記稅提高約 15%，希望紓緩交通擠塞，而非為了增加稅收。不過，預計稅收入確是從今年的 62 億元會增加至明年的 75 億元。

這一突如其來的加稅建議馬上遇到汽車商會的防衛性反擊，認為不應加稅，令私家車的銷量大跌，生意大受打擊。商會發動車主們慢駛上街抗議，表達不滿。議員們認為私家車不是塞車的元兇，巴士的責任更大。向私家車開刀，對中產人士不公平，打擊他們改善生活質素。而加稅亦同時打擊換環保車，令汽車廢氣污染惡化。

很明顯，公眾對增加私家車首次登記稅的最大質疑是，加稅無助紓緩交通擠塞，只是加稅的藉口。房運局不得不陷入苦戰，力陳私家車的增長令交通擠塞惡化，不得不向它們開刀。究竟政府是否講大話？讓我們看一些數據，或者可以幫助分析。

過往十年，私家車的數目的確是一枝獨秀的增長，從 2000 年的 37 萬輛增至 2010 年的 45 萬輛，增幅 20%。同期，道路由 1904 公里增至 2076 公里，增幅 9%，遠遜車輛增幅。兩者的增幅差距從 2006 年不斷擴大(圖一)。亦即每公里的路面越來越多車，由此，平均市區行車速度過往十年持續下跌(圖二)。的而且確，私家車越多，塞車越嚴重，行車速度越慢。

私家車是否塞車的禍首？對於小汽車而言，大車永遠慢得可惡，尤其在路口和轉彎，阻頭阻勢，爬它們頭又危險，大車肯定是交通擠塞的禍首。其次是搵食車，的士和小巴最克人憎，往往要停就停，抽頭出車就出車，危險百出，行車怎會不慢？因此，怎麼算也不可能是私家車造成擠塞！

但事實勝於雄辯，每部車都會造成擠塞，最後一根稻草壓在駱駝背上，駱駝是會跨下來的。私家車的數量的確多，而且多在繁忙時間出現，無他，上班上學也。以三條過海隧道計(圖三)，上午繁忙時間佔總體交通量的四乘至六乘，黃昏佔五乘至七乘。看樣子，私家車怎也推不掉塞車的責任。

但話說回頭，加私家車的首次登記稅，把買新車的人嚇跑，就能紓緩交通擠塞嗎？政府在 2003 年也曾向私家車開刀，明言要增加庫房收入，並不是為減擠塞。加首次登記稅 9 至 27%，為庫房進帳 7 億。加稅後，私家車的增長稍為回順

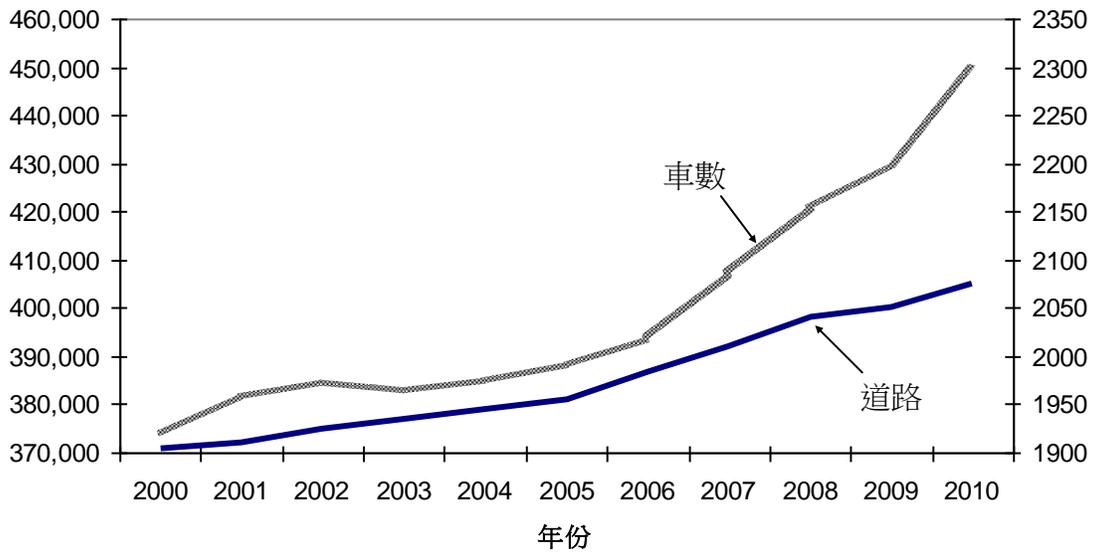
(圖一)，但無阻升勢，而行車速度仍下降，下降幅度回順(圖二)，無阻大勢。確實，加這稅種只可以收到短暫效果，『買』一點時間謀對策，不可能長治久安。要紓緩交通擠塞，房運局要爭取時間，拿出一套板斧來。

交通擠塞只會在某時某地發生，即繁忙時間在市區出現。加稅必殺錯良民，從來不入市區的車主都受害，打擊經濟更不在話下。國際大都會能有效控制交通擠塞的首推倫敦和新加坡，都是採用電子道路收費。當然新加坡雙管齊下，又運用配額和高稅率，控制車輛數目。港府一直排拒電子道路收費，令人費解，可能是時候重新考慮，否則當港珠澳橋落成，大批國內車輛來港，想有效控制交通擠塞，為時已晚。

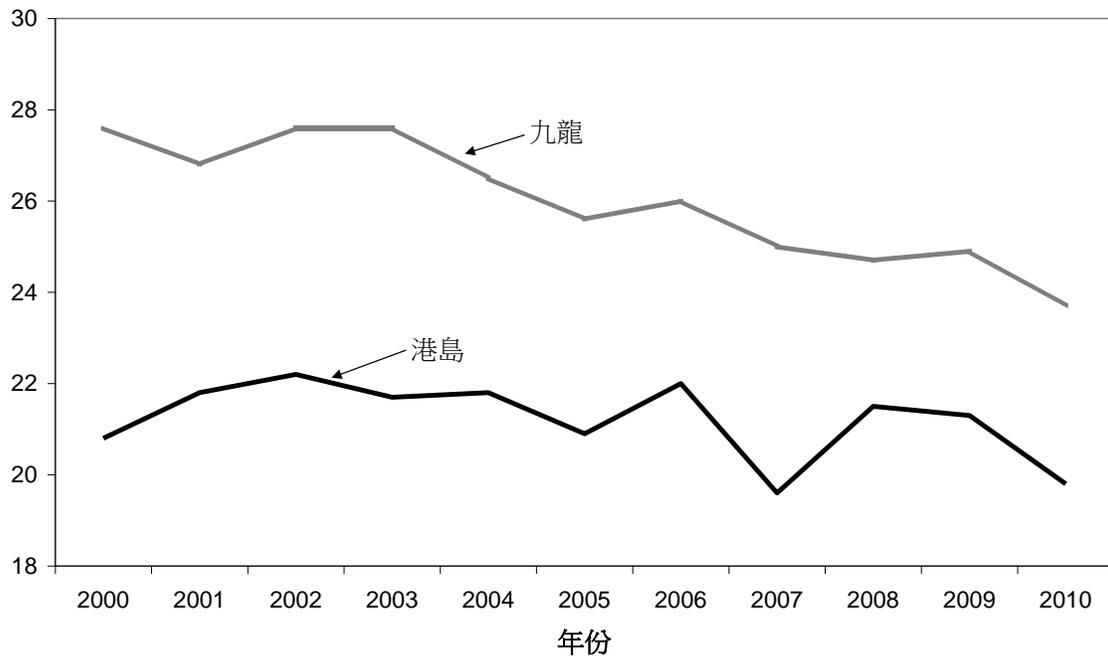
今次加稅，更增添一重反效果，環保車輛一併受害，令環保局的政令受阻，反映政府左手不知右手事，毫無協調。若今次加稅事在必行，財爺理應對環保車輛格外開恩，甚至進一步減稅，鼓勵舊車主換車，避免十幾廿年的舊車，猛噴廢氣，令空氣污染惡化。

財爺的能耐不一定是壞事，把問題挑出來，真理越辯越明，港人可把壞事變好事，化腐朽為神奇。

圖一：道路公里長度及登記汽車數目



圖二：港島及九龍平均車速(公里/小時)



圖三：過海隧道私家車百分比

