

東區區議員 楊位醒

香港九龍灣宏通街2號寶康中心2/F.,13-14室

Room 13-14,2/F., Po Hong Centre,2 Wang Tung St., Kowloon Bay, Kowloon, Hong Kong

電話Tel : (852) 27536703 傳真Fax : (852) 2305-0990

《2011年公共收入保障(汽車首次登記稅)令》意見書

政府八年來第一次把私家車首次登記稅大幅調高百分之十五，並於預算案宣布日即時生效。新稅率大大增加車主買新車開支，以一輛價值五十萬元的私家車為例，車主便要繳稅三十七點二萬元，較舊稅率多繳六萬多元。此舉引發買家的「撻訂潮」，汽車業界大為不滿。本人覺得，相比限制新車登記數量或加收牌照費用的做法，加稅雖溫和，但是消極的做法，而成效令人懷疑。

當局解釋，加稅主要針對私家車，希望以凍結新車數字，改善路面擠塞情況，以及改善路邊空氣污染，有效控制新車增長數字維持在去年四萬一千輛的水平，令人覺得斬腳趾避沙蟲。把新車數目控制了，不想其他方法就能改善路面擠塞問題嗎？

隨着經濟持續向好，截至去年底，全港汽車總數量為六十萬輛，當中近七成為私家車，達四十一萬五千輛，較前年增加百分之五點四，增幅創十年來新高。而去年私家車首次登記數量亦創回歸後新高，總數超過四萬一千輛，比前年的二萬九千輛增加四成五。

政府解釋，由於私家車增長的速度遠超道路擴建速度，導致交通擠塞情況常現。由一九八〇年至二〇一〇年間，道路增長由一千一百六十一公里增至二千零七十六公里，增長約八成；惟車輛數目於三十年間已激增一點四倍，由十七萬一千輛增至四十一萬五千輛。而去年全港主要幹道平均車速均全面下跌，共超百分之五，香港島的車速已由每小時的二十一點三公里減至

十九點八公里。本人覺得當局有玩弄數字遊戲之嫌，車輛數目之增加，不獨是私家車，且看近三十年多了多少條公共巴士線，單是巴士的數目相信不止激增一點四倍。

加稅無疑令一些準車主卻步，也減少一些車主換車意欲，更不用說會改用電動車，老舊的私家車可能令路邊空氣污染更嚴重，令當局原意適得反。要改善路邊空氣污染，當局應該製造誘因，鼓勵市民改用電動車，但是現時電動車於寬減首次登記費用後，價錢仍比汽油車貴，而且供應數目有限，配套不足、維修和改裝零件費用昂貴，難以說服車主改用。

本人認為，長遠解決道路阻塞問題，不能單靠加稅凍結新車數字的消極方法，因為使用道路的車輛除了私家車，還有各樣的運輸車輛，諸如巴士、貨櫃車、的士、小巴等，它們的數目不少，當同一時段集中於某段路面，是造成交通阻塞的原因，要設法採用分流的方法解決。本人希望，當局除了加快道路的建設外，還應全面研究造成交通擠塞黑點的原因，對症下藥。譬如紅隧每天都嚴重擠塞，當局應解決三隧分流的問題，政府在坐擁龐大盈餘下，可認真考慮回購東、西區兩條海底隧道。政府去年底公布三隧分流顧問報告，顧問建議「紅加東減」以疏導交通，各界亦贊同，調整隧道費是調節車流量的必要手段，值得政府從善如流，認真思量。

東區區議員

楊位醒

2011年4月1日