

二零一一年五月六日會議

資料文件

《2011年汽車(首次登記稅)(修訂)條例草案》

委員會文件

目的

本文件旨在回應議員在草案委員會四月二十一日會議上就《2011年汽車(首次登記稅)(修訂)條例草案》(條例草案)提出的問題。

私家車增長與交通擠塞情況

2. 我們希望重申，香港島、九龍及新界的汽車行程速度於二零一零年錄得五年來首次全面下跌。香港島及九龍多條道路，包括干諾道中、告士打道、軒尼詩道、窩打老道、龍翔道等的主要路段於繁忙時間的平均汽車行程速度下跌超過5%；新界區包括大老山公路、新界環迴公路及馬鞍山繞道等主要路段於繁忙時間的平均汽車行程速度亦錄得7%的跌幅。從交通管理政策的角度，我們認為必須在交通擠塞情況進一步惡化前，採取果斷措施遏止私家車增長。否則，即使我們日後採用更嚴厲的措施，亦難以有效紓緩惡化後的交通擠塞情況。

3. 數據亦顯示，交通擠塞與私家車增長以及它們使用路面的比率有密切的關係。以下是一些有關的數據：

(一) 私家車數量的淨增長（剔除已銷毀的私家車）由二零零四年開始呈上升趨勢，而且越升越急，由二零零四年的1.7%升至二零零六年的2.8%，並在之後至二零零九年維持約3%的增長。在去年，私家車的淨增長突然再倍升至5.4%，屬十四年以來的新高，二零一一年二

月底的按年增幅更升至5.6%。私家車淨增長數目在二零零四年的約五千八百輛，飆升至二零一零年的二萬一千多輛。如5.6%的增幅持續，只需四年，私家車的淨增長便會達十萬輛，相等於香港過往十二年的累積私家車淨增長；

- (二) 私家車的增長數目及增長率遠比其他車輛類別為高，以二零一零年為例，其他非私家車的車輛的淨增長為不足二千六百輛，增長率僅為1.4%。由於私家車數目的快速增長，私家車佔車輛總數的比例亦從二零零四年的64.7%升至二零一零年的68.3%；
- (三) 私家車屬效率低的陸路運輸工具。在所有使用路面交通工具的乘客人次中，使用私家車的約為15%，其餘(即85%)均使用路面公共交通工具，如專營巴士、小巴等。然而，公共交通工具只佔用路面30%，私家車的路面使用率卻達40%。換言之，公共交通工具作為運輸工具的效率是私家車的八倍。

4. 因此，私家車數目的增長、它們在整體車隊的比例上升、以及它們的低效性，直接降低路面汽車的整體效率，影響交通情況；對其他道路使用者，即每日七百二十萬萬使用鐵路以外的陸路公共交通工具的乘客人次，帶來不容忽視的負面影響。

5. 有議員引用個別人士以下的說法：由於私家車在二零零九年全年車輛行駛公里數字與二零零零年的數字相比增幅輕微（約1.1%），因此私家車數字上升並非造成汽車行程速度下跌的原因。

6. 我們必須指出以上說法有以下謬誤：

- (一) 以上說法的分析只引用了個別兩個年份的車輛行駛公里數字（即二零零零年及二零零九年）作比較，便作出私家車行車公里沒有明顯增加的結論。但事實上，私家車行駛公里的按年轉變起伏不定，按年變化頗大（過去的私家車行車公里數字可見於附件一）。例如，若我們選取一九九九年而非二零零零年的數字與二零零九年的數字比較的話，得出的結論與以上的說法非常不同，因為私家車行車公里在期間上升了8%，而非以上說法提及的1.1%。忽略車輛行駛公里數字整體趨

勢與平均數的分析流於粗疏，容易誤導。

(二) 如我們希望瞭解私家車的使用路面程度有否增加，我們應分析私家車使用路面數據的整體趨勢。附件一的數字顯示，每年私家車行車里數均佔所有車輛總行車里數約四成。這意味私家車的行車公里在過去十多年增加了八億多公里，比任何車輛種類為高。

7. 有議員要求香港部分主要道路過去六年（即二零零五至二零一零年）的汽車行程速度數字。有關的數字載於附件二。我們希望強調，汽車行程速度在國際間被普遍使用以反映交通擠塞程度。新加坡、英國的倫敦及丹麥的哥本哈根等城市均以汽車行程速度作為交通擠塞的指標。運輸署亦一直利用汽車行程速度，研究本港交通擠塞的情況。汽車行程速度可直接從實際現場量度，運輸署每年會就六十條分布於香港各地區的路線¹進行行車時間調查。在調查過程中，亦考慮了地理環境因素及實際交通情況（例如交通燈控制的路口對車速的影響），故其數字足以反映實際的交通擠塞的程度。汽車行車時間調查旨在監察交通擠塞的情況。由於非繁忙時間的交通一般都行車暢順，有關調查只於繁忙時段進行。為確保計算結果可準確反映實際情況，運輸署在進行相關調查時，如有道路工程或交通意外而影響到行車速度，運輸署會另覓時間重做調查。

回應於《2011公共收入保障（汽車首次登記稅）令》小組委員會四月四日聽證會上收到有關紓緩交通擠塞的建議

8. 於紓緩交通擠塞方面，政府一直參考一九九零年的運輸政策白皮書及一九九九年制定的長遠運輸策略，採取全方位方法改善交通情況。除建議以首次登記稅控制私家車增長外，政府亦一直有推行其他運輸政策白皮書及長遠運輸策略建議的措施，包括（一）致力融合運輸及城市規劃，以期減少市民對道路交通的依賴；（二）積極推行以鐵路為骨幹的公共運輸系統作為主要交通工具的政策，鼓勵市民利用集體運輸系統和其他公共運輸服務；（三）實施合適的交通管理計劃；（四）發展智能運輸系統（例如行車時間顯示系統、網上即時交通情況、行車速度圖、公共交通查詢服務、駕駛

¹ 包括 28 條市區路線及 32 條新界路線。

路線搜尋服務等)；(五)使用區域交通控制系统；(六)安裝閉路電視監察及控制裝置；(七)擴展道路網絡等。

9. 我們對於團體及學者於上述聽證會提出有關紓緩交通擠塞的主要建議的回應載於下文。

10. 有意見建議限制車輛進入繁忙地區，及向使用繁忙地區的道路的司機徵收「擠塞稅」。從運輸角度而言，目前沒有強而有力的理據支持在香港推行道路收費計劃。在推行一個公平及有效的道路收費計劃之前，一定要有具備適當容量的替代路線，讓駕駛者可以繞過收費區域。就香港島而言，該替代路線為中環灣仔繞道。因此，即使要為改善交通擠塞而實施道路收費計劃，也應只能在興建中環灣仔繞道後才能考慮。由於需顧及當區市民的需要，和落實及執法上的安排，限制車輛進入繁忙地區會有困難。尤其對在繁忙地區居住和工作的人士，對實施這樣嚴厲的措施會有很大的回響。

11. 有意見建議回購西區海底隧道和東區海底隧道。政府在處理交通擠塞時，除處理地區性的交通擠塞情況，亦須考慮香港整體的交通情況。事實上，在二零一零年，本港的汽車平均行車速度均下跌，包括非過海隧道連接路，例如新界道路，可見本港的整體交通情況轉差，與過海隧道車流不均並沒有直接的關係。

12. 有意見亦建議調整汽車牌照費用、燃油費等費用，控制私家車增長。我們在二零一零年發現交通情況在各方面都明顯惡化，主要原因是佔整體車輛主要部分（約68%）的私家車數目上升。故此，我們建議把私家車首次登記稅各稅階的稅率調高約15%，以控制私家車增長，避免交通情況進一步惡化。我們認為現階段以首次登記稅控制私家車增長屬合適的措施。增加車輛牌照費用，會令車輛日常運作的成本增加。此舉對現有的車主來說，未必最公平。若要控制新增車輛的數目，增加首次登記稅會比較直接和有效。我們亦考慮到，增加車輛牌照費用，會直接對通脹造成壓力。另一方面，雖然增加燃油稅理論上可減少一些非必要的旅程，但同時會增加一些作為商業用途的車輛的成本，對社會的經濟造成影響。再者，自二零零三年以來，國際油價持續高企，累積油價升幅已超過兩倍。除非建議較大的燃油稅加幅，否則作用未必很大。此舉亦會對通漲做成壓力。

其他資料

13. 據我們理解，其他司法管轄區在修訂汽車登記稅稅率時，均會按其實際情況及政策原意，以不同的做法落實有關修改。以香港而言，所有汽車入口時均毋須繳稅，直至有關汽車於運輸署進行首次登記供使用時才須按照當時有效稅率繳納首次登記稅。

14. 有關新登記私家車為過境私家車的資料，在過去五年進行首次登記的164 898輛私家車中，只有少數（約13 900輛，即同期首次登記私家車總數的約8%）屬在粵港兩地政府共同管理的配額制度下持有運輸署發出的有效封閉道路通行許可證的過境私家車。配額制度的目的在於調控過境交通的流量，確保流量在深圳及香港兩地的道路容量及口岸設施負荷水平內。上述過境私家車在內地並沒有逗留時間限制，而運輸署亦沒有過境私家車在內地逗留時間的資料。

運輸及房屋局

二零一一年五月

附表一

一九九六至二零零九年間各車輛種類的車輛行駛公里（百萬公里）

年份	私家車 (佔總數比例)		的士	巴士	公共小巴	其他車輛	總數	本地生產總值 (百萬港元) 以二零零八年 環比物量計算
1996	3 726	35%	2 359	516	356	3 821	10 779	1,075,723
1997	4 060	36%	2 382	579	361	3 973	11 355	1,130,116
1998	4 113	38%	2 129	640	346	3 716	10 944	1,062,011
1999	4 190	38%	2 077	666	357	3 750	11 040	1,089,155
2000	4 487	39%	1 843	769	373	4 168	11 639	1,175,758
2001	4 377	38%	1 822	818	365	4 127	11 509	1,181,605
2002	4 429	38%	1 793	853	366	4 136	11 576	1,203,359
2003	4 245	38%	1 719	838	350	4 038	11 190	1,239,532
2004	4 137	37%	1 797	836	356	3 984	11 109	1,344,477
2005	4 087	37%	1 880	846	364	4 016	11 193	1,439,695
2006	4 201	36%	1 991	872	378	4 079	11 521	1,540,758
2007	4 442	37%	2 102	878	387	4 165	11 973	1,639,204
2008	4 453	37%	2 135	876	380	4 124	11 969	1,677,011
2009	4 537	38%	2 130	857	377	3 883	11 785	1,632,275

香港部分主要道路過去六年汽車行程速度

區域	道路/街道	路段 (介乎於)		2005	2006	2007	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)	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	12.5	9.7	8.5	13.8	12.1	11.9
	干諾道中	美利道	德輔道西	13.6	17.3	14.7	17.7	15.3	14.3
	告士打道	軍器廠街	海底隧道引道	22.4	33.3	22.2	36.5	26.6	18.5
	告士打道	堅拿道	軍器廠街	17.9	24.5	26.2	34.2	34.5	29.6
	夏慤道	軍器廠街	美利道	31.8	34.7	22.3	46.2	44.0	40.2
	軒尼詩道	怡和街	莊士敦道	14.9	15.7	18.3	16.6	16.2	14.4
九龍	梳士巴利道	暢運道天橋底	天星碼頭	26.6	18.8	29.5	29.3	28.6	24.3
	大埔道 (九龍 段)	郝德傑道	石硤尾街	40.9	39.6	34.3	40.8	34.3	33.5
	窩打老道	龍翔道	渡船街	22.5	19.2	21.2	20.9	21.4	17.5
	龍翔道	蒲崗村道	南昌街	49.3	53.2	50.4	52.8	45.1	29.7
新界	大埔道 (新界 段)	郝德傑道	南運路	48.4	45.8	47.7	47.1	50.5	46.8
	青山公路	屯門公路	三聖街	37.2	38.3	46.7	40.4	37.8	37.0
	大老山公路	澤祥街	收費廣場	51.4	23.9	24.7	49.4	36.8	27.3

區域	道路/街道	路段 (介乎於)		2005	2006	2007	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)	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)
	吐露港公路	元洲仔交匯處	澤祥街	71.8	73.3	80.0	80.3	77.2	75.0
	新界環迴公路	粉嶺迴旋處	凹頭	67.6	64.4	67.9	62.6	66.9	57.2
	西沙路	馬鞍山道	大網仔路	43.8	46.0	50.5	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	74.2	77.6	68.7	69.3	70.5	63.4
	沙田圍路	沙田路	大涌橋路	25.9	26.0	20.0	29.1	25.2	23.7
	新清水灣道	清水灣道 (東)	清水灣道 (西)	22.0	35.3	27.7	36.7	40.9	29.9
	清水灣道	西貢公路	新清水灣道	54.9	50.9	48.7	49.2	55.3	47.5