

Submission to Sub-Committee on Public Revenue Protection
(Motor Vehicles First Registration Tax) Order 2011

致黃定光主席：

增加汽車首次登記稅

從城市交通管理角度，香港政府把私家車首次登記稅增加 15%，是一項既溫和而可幫助紓緩香港正面對嚴重塞車問題的措施，希望主席及議員可從多方面了解運輸政策及香港長此以來推動「以民為本」的大眾運輸服務而支持。

香港的城市運輸及交通管理政策是建立於三個基礎原則：

- ✧ 改善道路設施
- ✧ 擴充及改善公共交通服務
- ✧ 使用道路系統要合乎經濟原則

這三點早在 1979 年已經訂立而且詳細記載於 1979 年的「香港內部交通政策白皮書」內。

香港交通政策白皮書只出了 2 本，1979 年是第一本，1990 年的「香港運輸政策白皮書」是第二本。及至 1999 年，「香港的長遠運輸策略」列出 5 項重點建設：

1. 要妥善融合運輸與城市規劃
2. 更充分運用鐵路，讓鐵路成為客運系統的骨幹
3. 更完善的公共交通服務和設施
4. 更廣泛運用新科技來管理交通
5. 更環保的運輸措施

香港政府以增加私家車首次登記稅控制增長是白皮書裡以經濟原則使用道路的其中一項政策，是針對香港的地理環境的限制，在市中心幾乎沒有加建道路的可能，加上環境及噪音問題等等而訂出的方針。而早在 1982 年，香港已透過增加汽車首次登記稅及牌費來控制私家車的增長。

香港是一個地少人多的大城市，現有 2050 公里道路供 60 多萬車輛使用，包括私家車、貨車、巴士、小巴、的士等，密度是每公里超過 290 部。要盡量利用資源，就一定要把道路交通的需求及使用道路的優先處理得好。

2009 年，香港登記私家車的數目為 429,754 部，相比 2000 年，只有 374,013 部，增加了 5 萬多部，平均每年增長 5500 部。其實 2000 年至

2005 年間，每年私家車增長不超過 4000 部，2003 年更是負增長。增長最劇烈是 2007 及 2008 年，每年增加超過 1 萬 3 千部，而 2009 年亦增加超過 8000 部，遠遠超出這 10 年的平均數。香港的主要道路已出現經常塞車的情況，及時出台的控制措施，有助紓緩交通問題。

香港市民最重要的就是可以準時上班，出行的路程不要太長，並要可靠安全及收費合理。在這方面，香港已投放了不少資源改善道路、擴建鐵路，及提高巴士、小巴的質素，一方面提供便捷的公交，另一方面，亦盡量增設公交專用路設施，務求方便大眾，逐漸吸引市民改乘公交。現時以每天出行人次計算，使用公共運輸出行的人次達到 90%，是大眾服務。

「以民為本」的運輸政策是應該以大眾服務為依歸，公共交通是大眾服務，私家車以平均每車乘坐 2-3 位乘客而言，是載客量少而佔用路面高的車輛。

徵收道路收費不是香港獨有，英國倫敦、星加坡也有區域性，針對低載客量車輛進入繁忙街道的收費。在 2003 年，倫敦市引入區域道路收費，向繁忙時間進入倫敦市中心的小汽車及營業車徵收道路使用費，這是以用者自付的原則適當地反映低效率車輛對社會及環境帶來的後果。及至 2007 年，區域收費伸延至市中心的西邊。同時，倫敦運輸當局發表了區域收費的檢討報告，指出自 2003 年引入的第一期管制措施，進入倫敦市中心的車輛下降了 16%，而受管制的車輛則下降了 30%，其成效可見。除了分配道路使用，增加汽車首次登記稅和車牌費也是常見的措施，星加坡在 1990 年推行私家車配額制度，要擁有私家車便先要透過競投取得 Certificate of Entitlement，即汽車擁有證，有效期 10 年，才可購買車輛。更進一步，星加坡在 1998 年推行電子道路收費，在進入市中心的主要通道，徵收使用道路費用。

香港控制私家車的增幅是透過增加車輛首次登記稅和牌費，雖然這些措施未必如區域收費那麼直接，但卻行之已久，私家車主對購買私家車與否，起了一定的作用。全球正在關注大城市在對推動環境保護、節約能源方面的工作，香港不能獨善其身。大城市要維持競爭力就必須保持道路暢通。塞車會帶來時間、金錢損失，甚至環境、污染問題。

陳阮德徽博士, BBS, FCILT
HKU SPACE, 運輸物流中心總監
前運輸署副署長