



2021 年 4 月 9 日

自由黨就《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》
提交書面意見

前言

為免私家車的數量繼續持續增長，令道路交通擠塞的問題進一步惡化，政府向立法會提交《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》，以落實把私家車(包括電動私家車)首次登記稅各稅階的稅率及牌照費水平分別提高 15% 及 30% 的建議。

自由黨對《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)條例草案》的意見如下：

1. 政府必須明白私家車對部分市民而言是一件生活必需品，而非奢侈品，增加首次登記稅及牌費只會增加中產人士的經濟負擔

- 根據運輸署的資料，超過七成的登記私家車(651,358架)為2,500cc以下，屬中價車輛，可見政府增加稅及牌費，最受影響的是中產人士。
- 由於市區欠缺可發展的土地，一般新發展區均設立於新界區域，當中有不少中產人士遷入，2019年新界人口較2009年增加一成。由於新發展區的交通配套不足，區內的市民唯有選擇購買車輛代步，私家車已成為市民的必需品。現時經濟因疫情而低迷，很多市民面對失業或開工不足的困境，政府在現時加稅及加牌費，只會令有需要駕車的車主百上加斤。

2. 私家車的增長數目已有所緩和

- 政府指出，私家車數量持續上升，領牌私家車的數目由2010年415 000部增加至2020年573 000架，增幅約38%，但近年私家車首次登記的數目已持續下跌，2020年的私家車首次登記較2017年下跌15%；而領牌私家車(即領有行車許可證)只增加3.7%，過去四年，每年增幅不足1%。

3. 控制車輛增長成效有限

- 根據歷史的經驗，增加私家車汽車首次登記稅及牌照費對減少私家車的數目的成效有限，而且短暫。

- 2011年提高首次登記稅後的9至12個月，新登記車輛只是減少了1.3%；但兩年後，2013年新登記的私家車數目飆升8%；自2011年加稅後，其後數年領牌車輛數目的增長均維持在4-5%，可見透過增加買車成本控制車輛數量的增長成效不彰。
- 新加坡是出名買車最貴的地方，自1990年開始實施「擁車證」政策，限制車輛增長數目，國民必須向陸路交通管理局(LTA)申辦「擁車證」(Certificate of Entitlement)才能購買汽機車，而「擁車證」的價格取決於市場的競投，雖然購車成本高，甚至是全球擁有汽車成本最高昂的國家，但私家車的數目依然持續增加。

4. 加劇路邊空氣污染

- 有需要買車的市民，如果新車的成本增加，會轉移購買二手車；自政府宣佈提高私家車首次登記稅和牌照年費公佈後，新車銷售量暴跌，但二手車的銷售量卻有所增加，可見市民對私家車是有所需求，道路上的車輛數目並不會因私家車首次登記稅和牌照年費增加而減少；須知，新車的廢氣排放標準一定較舊車為低，二手車數目增加或車主延遲換車，對路邊空氣質素亦會帶來負面影響，最終因空氣污染加劇而增加社會醫療成本，是得不償失。

5. 紓緩交通擠塞應對症下藥

- 雖然車輛數目持續增加，但並沒有實質數字顯示路面的車輛有所增加。事實上，有部分車主擁有超過一輛車或只會在假日及周末駕車，因此，政府向車主開刀，是不合情及不合理。
- 香港現時並不是二十四小時全區域均出現交通擠塞的問題，只是需要在繁忙時間之特定路段施行措施以紓緩擠塞，政府應加快「擠塞徵費」的研究，並透過落實電子道路收費計劃，以分散車流於不同時段，減少繁忙地區繁忙時間的車流，但收費計劃必須豁免公交，以鼓勵市民乘坐公交。
- 另外，政府發展新發展區時應基建先行，並加強現時公交的服務，如設立公交專線，加強公交服務資訊，以減低車主駕車意欲，鼓勵市民乘搭公交，較「寓禁於徵」減低私家車數目增加更為奏效。
- 過去十年，本港的私家車泊車位每年平均增長率僅約為 0.8%，泊車位不足，迫使車輛在路上不停兜圈尋找泊車位或違泊，是造成交通擠塞原因，在商業購物及旅遊區的情況尤為嚴重。現時車輛的泊車位比率只有1：1.09較理想

的比率1：1.45為低，政府應增加泊車位及空置泊車位的資訊，並對違泊車輛加強執法。

- 政府表示，過去十年，增加了650條巴士路線，增幅約為15%，除巴士與其他公交如小巴的路線路線重疊外，巴士與巴士之間的路線亦經常出現重疊，導致出現多條巴士輪候靠站上落客，是導致道路擠塞原因之一，政府應鼓勵巴士公司加快重組巴士路線，以減少巴士路線重疊及乘客量較低的巴士在路上行走。
- 非法載客取酬「白牌車」肆虐，是增加道路車輛原因之一。一般私家車每天行走的里數為30公里遠較商用車車輛如的士的450公里為低，非法「白牌車」的營運就如的士；而以沒有汽車出租許可證的私家車提供接送服務的召車平台（UBER）就豪言市場上有三萬個司機提供服務，假設這些非法「白牌車」每天行駛200公里，這等同在道路上增加了接近二十萬架車輛行走，因此，為紓緩道路擠塞的問題，打擊「白牌車」的工作是重中之重。

6. 不是加稅加牌費的合適時間

- 對於政府表示私家車首次登記稅及牌照費分別自 2011 年及 1991 年以來未曾作出調整，因此有需要追回十年及三十年部分通脹。但自 2019 年社會運動到去年爆發的新冠狀病毒病疫情，整個汽車服務供應鏈已受嚴重衝擊，政府對業界一直欠缺支援，加稅的建議，只會在業界的傷口灑上鹽，令業界的經營更見困難。在現時經濟低迷下，為免對汽車服務業界再帶來進一步的衝擊，現時並不是加稅及提升牌費的合適時候。

總結

自由黨認為政府透過提高私家車（包括電動私家車）首次登記稅及牌費，以其抑制車輛數目的增加，以改善道路的擠塞問題是斷錯症、落錯藥。因交通擠塞問題源自上述多個原因，包括違例泊車、泊車位不足、公共交通服務不完善、道路發展滯後、非法「白牌車」肆虐等；而增加私家車首次登記稅及牌照費，對控制車輛數目只能起短暫成效，更無助解決道路擠塞的問題。在現時經濟不景下，為免對汽車業及車主再帶來衝擊，自由黨認為現時並不是合適的時間作出任何加稅及增加牌費的舉措。