

《2021 年收入(汽車首次登記稅及牌照費)
條例草案》委員會

政府就公眾提交的意見書及
法案委員會在 2021 年 4 月 13 日會議席上
所提事項作出的回應

香港地少人多，政府一直鼓勵市民盡量乘搭公共交通工具，而非駕駛私家車出行，以善用有限的路面空間。政府多年來亦一直採取多管齊下的策略，包括改善交通基建、擴展和提升公共交通系統，以及管理道路的使用，以紓緩本港的交通擠塞。

改善交通基建

2. 在改善交通基建方面，我們已適時推展中環及灣仔繞道、屯門至赤鱗角連接路、中九龍幹線、T2 主幹道、將軍澳—藍田隧道等主要道路項目。此外，我們正規劃不同的主要道路，包括沙田 T4 號主幹路、十一號幹線(北大嶼山至元朗)、青衣至大嶼山連接路、元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程及屯門繞道等。

3. 另一方面，運輸署和路政署已於 2020 年 12 月展開《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》，主要幹道部分會於約 2023 年年初完成，而鐵路部分會於約 2024 年年中完成，兩部分同步進行。路政署及運輸署會根據《香港 2030+: 跨越 2030 年的規劃遠景與策略》規劃研究的最終發展策略，探討鐵路及主要幹道基建的布局，讓大型運輸基建的規劃能配合甚至預留容量，以滿足香港整體長遠發展的需要。

擴展和提升公共交通系統

4. 在擴展和提升公共交通系統方面，政府的運輸政策一直以公共交通為本，以鐵路為骨幹。現時全港每日約九成出行人次均使用公共交通工具，使用率為全球最高之一。除了持續擴展公共交通服務的覆蓋面，改善公共交通服務，我們

亦會積極善用科技，發放港鐵、巴士及專線小巴等的實時到站資訊，方便市民出行。就專線小巴而言，運輸署已於今年3月底透過「香港出行易」流動應用程式及「資料一線通」網站發放約70條專線小巴路線的實時到站資訊，並會於2022年內擴展至全部約600條專線小巴路線。

5. 為減輕市民的交通費負擔，免入息審查的「公共交通費用補貼計劃」的補貼比率已於2020年1月1日起由四分之一提升至三分之一；每月補貼金額上限亦已由300元提高至400元。為進一步紓緩市民的交通費負擔，我們於2020年7月1日至今年12月31日期間，暫時將計劃下的每月交通開支水平由400元放寬至200元，並於今年4月1日至12月31日期間，將計劃下的每月補貼金額上限暫時由400元提高至500元。預計每月平均約380萬名市民可受惠於補貼計劃。

6. 就改善專營巴士服務網絡方面，運輸署除透過每年的巴士路線計劃外，亦有採用「區域性模式」，即以整個地區而非個別路線為基礎，宏觀地檢視巴士服務，理順使用率長期嚴重偏低的服務，令巴士路線能發揮最大的互補作用，同時亦會按需要加強有需求的服務又或開辦新服務。在2013年至2020年期間，運輸署及專營巴士公司合共取消或合併了42條使用量偏低的巴士路線，縮短了14條路線，並減少了431條路線的班次。與此同時，專營巴士公司則利用所節省的資源及額外資源開辦了123條新路線和增加了466條路線的班次，以切合乘客需求的轉變。運輸署會不斷尋找重組巴士路線的空間，透過重新整合地區的巴士路線，更有效運用巴士資源，提高巴士服務網絡的效率和改善服務質素，紓緩交通擠塞和減少路邊空氣污染，讓市民享有便捷服務之餘，亦令專營巴士服務可持續發展。

7. 運輸署一直研究推行公共交通工具優先使用道路的措施，以善用有限的路面資源。巴士是載客量高的路面集體交通工具，為了令巴士乘客得到更大的便捷，現時香港各主要幹道在路面及交通情況許可下，均設有不同的巴士優先使用設施，例如巴士專線和巴士專用入口，減少巴士通過繁忙路段所需的行車時間。運輸署會按服務需求及實際路面情

況，設置供所有巴士及只供專營巴士使用的巴士專線／巴士專用入口。至於其他公共交通工具，運輸署亦有設置的士及公共小巴上落客點和總站，並在交通情況許可下放寬部分禁止停車限制，讓的士及公共小巴使用。

管理道路

8. 在管理道路方面，運輸署在 2019 年 7 月展開「擠塞徵費」研究，以「效率優先」為原則，讓載客效率高的車輛使用政府收費隧道及道路時享有較優惠的收費，而載客量低的車輛則須付較高的收費。鑑於 2019 冠狀病毒病疫情可能影響市民大眾的出行習慣，運輸署正檢討「擠塞徵費」研究的工作計劃，包括透過進行交通調查以整理最新的資料及數據。運輸署會就研究所提建議適時諮詢有關持份者。

9. 就過海隧道收費的問題，正如政府在 2019 年 3 月表示，儘管社會大致認同「三隧分流」的方向，部分社會人士以及立法會議員對應如何落實隧道費調整方案有不同意見。由於經過最大努力後仍未能就方案在立法會取得足夠支持，政府決定擱置涉及三條過海隧道的隧道費調整方案(包括作為整體方案一部分的西區海底隧道隧道費補償計劃)，直至政府在 2023 年 8 月專營權屆滿時收回西區海底隧道。就此，政府會通過「擠塞徵費」研究作通盤考慮，以紓緩道路擠塞為目標，透過調節收費控制隧道車流量的增長，並提高整體道路網絡的使用效率。

10. 此外，運輸署亦正跟進於 2020 年為中環電子道路收費先導計劃(「先導計劃」)成立的國際專家小組提出的意見及建議，並會繼續制訂具體建議。運輸署會顧及香港的最新社會和經濟情況，考慮適時推出「先導計劃」。

泊車位供應

11. 為適度增加泊車位供應，政府正採取一系列短期及中長期措施，包括(i)在合適的路旁劃設夜間泊車位；(ii)鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；(iii)要求發

展商在新的發展項目內提供現時《香港規劃標準與準則》標準範圍內較高的泊車位數量；(iv) 在充分考慮收集到的意見後，盡快更新及公布《香港規劃標準與準則》中有關商用車輛及私家車泊車位標準的規定；(v)按照「一地多用」的原則在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目中加設公眾泊車位；以及(vi)積極推展自動泊車系統先導項目。

12. 政府亦支持在合適的鐵路站或鄰近地點提供泊車轉乘設施，鼓勵駕駛人士停泊車輛後轉乘鐵路，減少車輛駛進道路交通擠塞的地區。目前，全港有 24 個停車場提供泊車轉乘優惠，提供合共約 9 700 個泊車位。此外，西鐵錦上路站泊車轉乘設施將永久重置於錦上路站第一期物業發展項目內，預計於 2025 年啟用，提供 610 個泊車轉乘車位。政府會繼續鼓勵不同機構(包括香港鐵路有限公司)推廣其現有泊車轉乘設施，並研究擴展到一些尚未提供泊車轉乘優惠的停車場。在推展個別鐵路、市區重建及新發展項目時，政府亦會考慮於合適地點引入泊車轉乘設施。

13. 同時，運輸署一直鼓勵停車場業主及營辦商透過「香港出行易」及「資料一線通」向公眾發放實時空置泊車位資訊，以期減少車輛在路面兜圈尋找泊車位所產生的交通流量。透過「香港出行易」發放空置泊車位資訊的停車場數目，已由 2018 年 7 月約 220 個增加超過一倍到 2021 年 3 月底的 461 個，當中 367 個為非政府停車場。隨着相關停車場管理合約逐步更新，我們預計所有政府停車場的空置泊車位資訊可於未來兩年內全面發放。此外，地政總署自 2018 年年中起在所有新訂立的公眾停車場短期租約加入條款，要求營辦商必須向運輸署提供空置泊車位資訊；亦自 2021 年 2 月起在合適的新地契中加入類似條款，要求發展商於有關發展項目落成後，須向運輸署提供實時空置泊車位資訊。

利用科技作交通執法

14. 為進一步嚴厲打擊違例泊車，香港警務處(「警務處」)透過科技協助前線執法人員提升執法成效。自 2020 年 4 月起，警務處開展電子定額罰款通知書先導計劃，讓前線執法

人員以手提裝置讀取違泊車輛的資料，並即時列印定額罰款通知書，以減少因手寫發出違例泊車告票而造成的人為錯誤，從而提升整體執法的準確性。警務處剛在 2021 年 3 月擴展該先導計劃，以涵蓋《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)下的交通罪行(例如車輛在巴士站違例停車及在限制區內讓乘客上落或裝卸貨物等)。

15. 因應先導計劃的成效，警務處建議建立新的電子交通執法系統，以電子方式處理涉及交通違例事項的定額罰款通知書及傳票申請表。該系統亦會處理所有與交通執法相關的資料和數據，有助提升警隊在交通管理方面的效率。警務處會同時開發以市民為本的電子交通執法專屬網站，方便市民在網上查閱其電子定額罰款通知書及處理相關事宜。我們剛在 2021 年 4 月就擬議系統諮詢立法會交通事務委員會，並會在本立法年度內向財務委員會申請撥款，盡快開展有關項目。

打擊汽車非法出租或取酬載客

16. 政府採取多管齊下的方法，包括執法、教育及宣傳，以打擊汽車非法出租或取酬載客。警方採取針對性執法行動，包括收集情報、進行「放蛇」行動，以及對轉介和投訴個案展開調查和跟進等。在過去三年(即 2018 至 2020 年間)，警方就汽車非法出租或取酬載客合共採取了超過 300 次執法行動。運輸署亦已採取多項措施，以免公眾誤乘並無有效出租汽車許可證而出租或取酬載客的私家車。這些措施包括通過不同渠道作宣傳，例如在網上發放宣傳短片、在電台播放宣傳聲帶、在運輸署網站展示出租汽車許可證的樣本，以及在公眾地方張貼海報等，目的是進一步提高公眾對合法出租汽車服務的認識，以及宣傳如何透過查看車輛是否具有有效出租汽車許可證，識別已領牌的出租汽車。運輸署鼓勵有意使用出租汽車服務的市民在出發前，向服務營辦商查詢或使用運輸署網上查詢系統查證有關私家車是否已獲發出租汽車許可證。運輸署會繼續致力宣傳，並與警方合作交換信息，以打擊汽車非法出租或取酬載客。

政府租賃車輛情況

17. 至於政府租賃輕型貨車的情況，為應付額外或非經常性的運輸服務需求，包括季節性或短期需求，部門可租賃輕型貨車，作載貨之用。政府部門於 2018 至 2020 年間，租賃輕型貨車的次數每年約二十二至二十四萬次。

控制私家車增長

18. 龐大並不斷增長的車輛數目是導致道路交通擠塞的主因。由 2010 年至 2020 年，本港領牌車輛的總數由約 608 000 部大幅增加約 32% 至約 803 000 部；新增近二十萬車輛當中，八成即約十六萬部新增車輛是私家車，令領牌私家車由約 415 000 部大幅增加約 38% 至約 573 000 部。此外，私家車的每年總行車里數在過去 10 年¹大幅上升了 41%，而巴士和小巴的每年總行車里數同期大致保持穩定，反映了私家車除了數目持續增長外，其使用量亦同步增加。

19. 與巴士和小巴比較，私家車載客效率低，搭載的乘客少卻非常佔用路面空間。根據 2019 年交通統計年報，在主要道路的總交通流量中，私家車佔用率約 45% 至 70%，但巴士和小巴，其佔用率則只約 5% 至 22%。因此，我們必須針對控制私家車數目才可以有效地防止道路擠塞的情況惡化。

20. 此外，我們亦留意到雖然近年私家車增長或因社會及經濟因素而放緩，但自 2020 年下半年開始，首次登記私家車數目已回復增長，領牌私家車的增長率近月亦回復升軌，其 2021 年 3 月的按年增長率為 2.5%，而截至 2021 年 3 月底，領牌私家車數量已達 578 000 部，創歷史新高。我們預計待疫情緩和後，私家車的數量將以更大幅度回升。若我們不果斷、及時抑制私家車增長趨勢，在通脹及更龐大的車輛數目下，我們日後在施行紓緩交通擠塞的措施時將面對更大挑戰。

¹ 2009 年至 2019 年間

21. 至於有關增加私家車首次登記稅及車輛牌照費的累進程度的建議，從運輸政策角度而言，政府是次建議調高首次登記稅及車輛牌照費的目的，是要控制整體私家車數量及其增長，而非針對某類私家車或增加庫房收入。事實上，現時首次登記稅稅率及牌照費的設計，已是分別按汽車應課稅值及引擎汽缸容量收費，因此是次我們按同一百分比調高各級私家車的首次登記稅稅率及牌照費水平的建議，按實際金額計算，能維持累進的效果。

22. 就業界提出將是次增加私家車首次登記稅及車輛牌照費措施的生效時間延遲一年的建議，我們認為該建議會變相鼓勵有興趣購買私家車的市民盡快在 2022 年 2 月 24 日前購買私家車，以享受較低的稅率或牌照費用，令未來十個月的汽車銷售以致領牌私家車數量大幅提升。即使 2022 年起加稅及加費令其後的汽車銷售放緩，其抑制私家車增長的效果仍會被今年趁早購入汽車的買家抵銷。我們必須要從社會的整體利益出發，以務實的態度面對香港地少人多引起的交通擠塞問題。

其他建議

23. 我們現時首要的政策目標，是抑制私家車的整體數量及其增長，從根本紓緩交通擠塞。增加多年未經調整的私家車首次登記稅及車輛牌照費乃是必要、亦有效達致相關目標的財政手段。就部分議員及公眾建議參考海外經驗(例如參考新加坡引入非繁忙時段用車計劃，以及淘汰高車齡私家車)，雖然各個地區對交通管理實施的措施須按該地方實際情況而定，因而不能直接比較，但我們仍會密切留意交通擠塞及車輛使用的情況，適時考慮進一步的措施。政府會繼續持開放的態度，並歡迎各界提出其他有助紓緩交通擠塞的建議。

運輸及房屋局

運輸署

2021 年 4 月