

被炎上的車價

陳國樑／政大財政系教授

18 June, '23

人氣韓國藝人在個人 YouTube 頻道，開箱在韓國所購入的人生第一輛汽車，由於僅花費約當 40.8 萬元新台幣的價格，相較於台灣車價，引起了不少的討論。一般對於台灣車價的刻板印象：一、車價遠遠高於國際水準。二、新車稅負過重；尤其是關稅稅率太高，「墊高」了進口車價，而使國產車也隨之拉抬價格。

在車價過高的部分，全球價格比較的資料並不多，相關數據相當有限。在一般車價的比較上，根據「世界銀行國際比較計畫」(World Bank International Comparison Program) 以 2017 年資料、價格由高至低，台灣於全球 168 個國家中排序 61，車價指數為 117.88、與國際平均數 115.05 相去不遠；在亞洲 39 個國家中排序 14，高於南韓 (排序 18)、香港 (排序 19) 與日本 (排序 20)。

在個別車款的價格比較上，根據眾包數據資料庫 Numbeo 所提供之 101 個國家資料，福斯 Golf 1.4 ( Volkswagen Golf 1.4 90 KW Trendline ) 或同等級車款新車，台灣售價為 32,563.96 美元、排序 17，高於南韓 (31,349.69 美元、排序 21) 與日本 (21,151.44 美元、排序 80)。

而豐田 Corolla 1.6 ( Toyota Corolla Sedan 1.6l 97kW Comfort ) 或同等級車款新車，台灣售價為 25,227.64 美元、排序 47，高於南韓 (25,172.66 美元、排序 49) 與日本 (16,353.45 美元、排序 99)。

此外，根據瑞士寶盛集團 (Julius Bär Group AG) 發布之 2022 年「全球財富和高端生活報告」(Global Wealth and Lifestyle Report 2022)，在全球選樣的 24 個城市中，BMW X7 在台北的售價排序第 6，高於東京 (排序 20)。

至於在稅負的部分，與國產小客車新車售價有關稅負為貨物稅與營業稅；貨物稅稅率分為 25% (汽缸排氣量在 2,000 立方公分以下) 或 30% (汽缸排氣量在 2,001 立方公分以上) 兩種、營業稅稅率為 5%。

兩稅在計算上，不僅基礎重複，還有「稅上加稅」的情形。以汽缸排氣量在 2,001 立方公分以上、貨物稅完稅價格 100 萬元的國產車為例，貨物稅為 30 萬元。然營業稅之計算，除 100 萬元乘上稅率 5% 外，尚有貨物稅 30 萬元乘上稅率 5%，合共營業稅為 6.5 萬元。因此，兩稅合計後，價格為 136.5 萬元，稅負使價格上升 36.5%。

若為進口車，則還須考慮稅率 17.5% 的關稅。以關稅完稅價格 100 萬元之車輛為例，根據稅法規定計算關稅、貨物稅與營業稅後，價格為 160.39 萬元，稅負使價格上升 60.39%。

此外，不論是國產或進口，若為銷售價格或完稅價格達 300 萬元之小客車，尚有稅率為 10% 之奢侈稅（特種貨物及勞務稅）。

根據以上計算可知，雖然小客車關稅稅率並不低，但稅負之重，是在貨物稅。

乍看國產車沒有關稅負擔，其實不然；國產車之零組件自國外進口者，仍應課徵關稅；其中引擎為汽車動力來源、有汽車心臟之喻，其最高稅率，甚至與整車進口的關稅稅率 17.5% 相同。是以，關稅保護國產車的效果，未必得以展現。

關稅無法發揮保護的功能，也可從國內汽車市場、國產與進口車的消長一窺。近年來許多國產車型，相繼停產，改以進口取代；例如，裕隆的 Teana 停止國產，改為進口同級的 Altima；又例如，銷售量居同級車之冠的豐田 Camry，也從國產改為進口。反應在市占率上，國產汽車銷售占有率於 2004 年達到 87.2% 的最高峰後，開始逐步下滑；2016 年僅剩 60.32%，2022 年更跌至 54.68%。

最後，以新車的台灣定價與他國定價相比，由於我國定價必然含稅，如與他國不含稅定價並論，則低估他國車價。根據我國稅法規定，應稅貨物之定價，必須內含營業稅（自然也會將貨物稅包括在內）。其他國家貨物之定價，未必有必須含稅之規定，例如，日本加值稅應稅貨物定價，即有含稅（「税込」；ぜいこみ）與不含稅（「税抜」；ぜいぬき）兩種，沒有一致性規定。

結論：台灣車價確實偏高，但不至於過於離譜；國際間車價的直接比較，並未考慮各國汽車市場獨特性、稅制乃至於整體經濟環境的差異，恐失之偏頗。如用意在於壓低國內車價，首要關鍵在車輛類貨物稅的檢討，不在關稅。對於國內汽車產業發展，保護關稅效果未見。