

到底台灣車價貴不貴？

陳國樑／政大財政系教授兼系主任

27 August, '23

到底台灣車價貴不貴？不論是根據一般車價的跨國比較，或是根據特定車款價格的跨國與在世界各主要城市間的比較，台灣車價確實偏高，但並不至於高的離譜。唯外界在探詢車價過高或偏高的問題上，往往忽略各國供給與需求情形、市場結構以及整體經濟環境等條件的差異，而將焦點聚集於稅制；是以，應該釐清稅制與車價之間的關聯性。

與新車價格直接有關的稅賦，首先是關稅，進口小客車關稅稅率為 17.5%；即使是國產車，引擎等零件的進口，也會面臨 5% 至 17.5% 的關稅稅率。其次是貨物稅，汽缸排氣量在 2,000 立方公分以下，稅率為 25%、超過 2,000 立方公分者，稅率為 30%。再來是營業稅，稅率為 5%。最後，如果是價格 300 萬元以上的高價車，還有稅率為 10% 的特種貨物稅。

這四種稅，不僅是稅基重疊、重複課稅，計算下一層稅負時，更是將上一層稅負包括在內，而有「稅上加稅」的情形。例如，進口車之貨物稅，係按計算關稅之價格加計關稅之總額進行計算；說得明白一點，除車子要繳貨物稅之外，「關稅也要繳貨物稅」。

所以，若不考慮其他因素，在與新車價格有關的稅賦中，貨物稅確實是造成國人購車時，會感受到車價高的最重要因素。回顧小客車貨物稅的發展，民國 57 年 6 月 14 日，財政部「才」開始對車輛類課徵貨物稅；汽車從價徵收 15%。民國 68 年 5 月 29 日《貨物稅條例》修正公布，針對：2,000 立方公分以下、2,001 立方公分以上與 3,601 立方公分以上之小客車，分別採：25%、35% 與 60% 之稅率。

有趣的是，車輛類貨物稅開徵時，機車之稅率為 20%、甚至高過汽車；直到民國 68 年修法後，小客車稅率才高過機車。民國 79 年修正公布機車貨物稅稅率為 17%，沿用至今。

而後，為加入世界貿易組織，小客車貨物稅的高稅率成為「障礙」之一。民國 90 年 10 月 31 日修法公布，刪除小客車 60% 的稅率；同時並公告，自民國 96 年 1 月 1 日起，將 35% 稅率下調為 30%。

探究車輛類貨物稅的開徵，是否為當時正在進行中的賦稅改革委員會（第一次賦改會）所建議，已不可考，但與當時賦改會之「籌增政府財源」目標一致。小客車在初期 15% 稅率並不算高；調升為 25%、35% 與 60% 之三級稅率結構後，

因加入國際組織考量，而調整為目前之 25% 與 30% 兩級稅率。

在稅收貢獻上，貨物稅七大類應稅貨物中，過往以油氣類所占比重最高。但根據最新統計，111 年度車輛類貨物稅實徵淨額 739 億元，已經高於油氣類，成為貨物稅最大稅源，占整體貨物稅之比重接近五成（48%）；而其中 689 億元、占比 93% 來自汽車。

對於外界質疑高車價、希冀政府檢討小客車貨物稅的訴求，財政部的回應：車輛類貨物稅的課徵，有降低改善空氣污染的政策功能；經由電動車貨物稅減免優惠，更能達到節能減碳的成效。這樣的說法，令人難以苟同。

首先，基本財政學理論，要將空氣污染外部成本內部化，稅率必須經過仔細的計算，設定為車輛所造成空氣污染之邊際外部成本，並不是「隨隨便便」、有課稅就可以。請問財政部，60 年代為取得稅收而設計的稅率，與小客車所造成的空氣污染關聯何在？

其次，退一步言，姑且接受小汽車貨物稅是抑制空氣污染稅。拜科技進步，歷年來燃油車所造成的空氣與噪音污染，早已不可同日而語，對於環境的衝擊，也不斷減少，何以小客車貨物稅稅率，從來沒有隨而下修調整？

第三，根據學術研究結果，空氣與噪音污染，以及對於環境的衝擊，決非車輛所造成之外部成本的主要構成。駕駛車輛所造成的外部成本，最主要為擁擠成本，約為空氣污染的 28.6 倍；其次為意外事件，約為空氣污染的 2.4 倍。就擁擠成本與意外事件言，電動車與燃油車相當；貨物稅若是反應外部成本，一邊對燃油車課稅，另一邊卻對電動車提供減免優惠，又如何自圓其說？

最後，課了稅後透過租稅優惠減免，美其名是釋出租稅優惠、還一味強調政策效果；但若一開始就欠缺課稅之正當性，減免不過是修正錯誤、而政策效果只是減少課稅造成的傷害，竟還拿來當政績說嘴？

再說車輛類貨物稅是抑制空氣污染稅，就是蠻橫潑皮、強詞奪理！