

汽機車汰舊換新展延
稅式支出評估報告

經濟部

110年2月

目 錄

壹、法案內容	5
一、背景說明.....	5
二、法案內容.....	16
三、具體願景.....	21
貳、整體評估	21
一、環境分析.....	21
二、國際做法.....	22
三、我國做法.....	24
四、預期效益.....	28
參、採行稅式支出措施之理由	29
一、必要性	29
二、衡平性	30
三、執行性	30
四、關聯性	31
肆、稅式支出評估	32
一、評估資料之內容及範圍	34

二、稅收影響數之評估	40
伍、財源籌措方式	51
陸、稅式支出績效評估機制	51
一、評估指標及其評量標準	51
二、評估期間及週期	51
三、績效評估應予公開	52
柒、總結	52

表 次

表 1	交通部汽機車(車籍)報廢數據	14
表 2	101-108 年汽車保有量及報廢率	35
表 3	101-108 年小客車(含小客貨車)及小貨車保有量及 成長率	36
表 4	101-108 年機車保有量及報廢率	39
表 5	105-108 年 150 立方公分以下燃油機車新增掛牌數 及占比	39
表 6	汽機車平均市售價格	40
表 7	105 年至 109 年 6 月適用貨物稅條例第 12 條之 5 汽機車核退數量及稅額	41

圖 次

圖 1	歷年汽車保有量及 10 年以上車齡占比	15
圖 2	歷年機車保有量及 10 年以上車齡占比	16
圖 3	中古車報廢換購新車定額減徵新車貨物稅實施流 程	19
圖 4	各國汽車擁有成本比較	23
圖 5	貨物稅條例第 12 條之 5 汰換車齡占比統計	38

壹、法案內容

一、背景說明

本案討論之小客車、小貨車、小客貨兩用車，依道路交通安全規則第三條定義如下：

- (1)小客車：座位在九座以下之客車或座位在二十四座以下之幼童專用車。其座位之計算包括駕駛人及幼童管理人在內。
- (2)小貨車：1.總重量在三千五百公斤以下之貨車。2.自中華民國一百零九年九月四日起，新登檢領照總重量逾三千五百公斤至五千公斤且全長六公尺以下之貨車。
- (3)小客貨兩用車：總重量在三千五百公斤以下，或全部座位在九座以下，並核定載人座位及載重量，其最後一排座椅固定後，後方實際之載貨空間達一立方公尺以上之汽車。

(一)汰舊換新成效顯著

貨物稅條例第 12 條之 5 於 105 年 1 月 8 日施行，至 108 年 12 月 31 日實施四年成果顯著，說明如下：

1.汽車部分

- (1)汰舊換新增加：105~108 年增加汽車報廢約 47.24 萬輛，已達到鼓勵車輛汰舊換新之目的。

依交通部公路總局統計查詢網資料，101~104 年汽車年平均報廢數 18.95 萬輛，方案實施後 105~108 年汽車報廢年平均數為

30.76 萬輛，每年淨增加約 11.8 萬輛，四年計淨增加 47.24 萬輛。

(2)稅收提升：依本報告 P40 之汽機車平均市售價格及 P45-50 最終收入損失法-稅收增加之稅收估算項目、基礎及計算方式，推估 105~108 年增加汽車國庫稅收新臺幣 **1,140.22** 億元。

A.依財政部賦稅署提供之統計資料，105 年 1 月 8 日至 108 年 12 月 31 日汽車核退 569,022 輛，國庫總支出約新臺幣 283.46 億元。

B.汽車部份稅收可分為車廠營利事業所得稅、車廠營業稅、進口車關稅、貨物稅，以 105~108 年汽車增加報廢並購買新車數 4 年共 47.24 萬輛計算，財政部汽車部份稅收合計為新臺幣 1,423.68 億元。

C.以國庫稅收新臺幣 1,423.68 億元扣除國庫支出新臺幣 283.46 億元，105~108 年估計增加汽車國庫稅收新臺幣 1,140.22 億元。

(3)產值提升：105~108 年提升汽車產業產值新臺幣 2,251.31 億元。汽車產業產值包含上游產業、整車廠及下游產業，以汽車銷售量提升 47.24 萬輛計算，上游產業 4 年合計增加產值新臺幣 537.45 億元，整車廠 4 年合計增加產值新臺幣 1,420.97 億元，下游產業 4 年合計增加產值新臺幣 292.89 億元，合計增加汽車產業產值新臺幣 2,251.31 億元。

(4)節能減碳：105~108 年減少 77.1 萬公噸二氧化碳排放，減少 34.01 萬公秉汽油使用，節省新臺幣 89.8 億元能源支出費用。以每輛汽車減少 1,632kg 的排碳量，汰換 47.24 萬輛計算，估計減少 77.1 萬公噸二氧化碳排放，以每輛汽車減少 720 公升的能

源使用，汰換 47.24 萬輛計算，評估可減少約 34.01 萬公乘的汽油使用，以每公升油價 26.4 元計算，約可節省新臺幣 89.8 億元。

2.機車部分

(1)汰舊換新增加：105~108 年增加機車報廢約 12.48 萬輛，因 108 年適逢電動機車補助異動，電動機車銷售大幅增加，排擠燃油機車汰舊換新數量，扣除 108 年數據後，105~107 年機車報廢約增加 15.3 萬輛，仍具鼓勵車輛汰舊換新之目的。

(2)稅收提升：依本報告 P40 之汽機車平均市售價格及 P45-50 最終收入損失法-稅收增加之稅收估算項目、基礎及計算方式，推估 105~108 年減少機車國庫稅收新臺幣 **47.43** 億元。

A.依財政部賦稅署提供之統計資料，105 年 1 月 8 日至 108 年 12 月 31 日機車核退 1,568,981 輛，國庫總支出約新臺幣 62.76 億元。

B.機車部份稅收可分為車廠營利事業所得稅、車廠營業稅、貨物稅，以交通部公路總局統計查詢網資料估計，機車增加報廢並購買新車數 4 年共 12.48 萬輛計算，財政部機車部份稅收為新臺幣 15.33 億元。

C.以國庫稅收新臺幣 15.33 億元扣除國庫支出新臺幣 62.76 億元，105~108 年估計減少機車國庫稅收新臺幣 47.43 億元。

(3)產值提升：105~108 年提升機車產業產值新臺幣 110.66 億元。機車產業產值包含上游產業、整車廠及下游產業，以機車銷售量提升 12.48 萬輛計算，上游產業 4 年合計增加產值新臺幣 38.89 億元，整車廠 4 年合計增加產值新臺幣 62.4 億元，下游

產業 4 年合計增加產值新臺幣 9.37 億元，合計增加機車產業產值新臺幣 110.66 億元。

(4)節能減碳:105~108 年減少 0.9 萬公噸二氧化碳排放，減少 0.43 萬公秉汽油使用，節省新臺幣 1.13 億元能源支出費用。

以每輛機車減少 72.2kg 的排碳量，汰換 12.48 萬輛計算，估計減少約 9,010.56 公噸二氧化碳排放，以每輛機車減少 34.4 公升的能源使用，汰換 12.48 萬輛計算，評估可減少約 4,293.12 公秉的汽油使用，以每公升油價 26.4 元計算，約可節省新臺幣 1.13 億元。

3.105-108 年成效簡表

(1)汽車

項目		新增汰換量 (萬輛)	產值 (億元)	減碳量 (公噸)	節省能源費用 (億元)	節省油量 (公秉)
105 年	預估成效	4.7	250.61	76,704	8.46	33,840
	政策成效	10.51	560.41	171,523.2	19.98	75,672
106 年	預估成效	4.7	250.61	76,704	8.46	33,840
	政策成效	10.5	521.82	171,360	19.96	75,600
107 年	預估成效	5.6	298.6	91,392	10.08	40,320
	政策成效	12.64	582.36	206,284.8	24.03	91,008
108 年	預估成效	5.6	298.6	91,392	10.08	40,320
	政策成效	13.59	586.72	221,788.8	25.83	97,848

(2)機車

項目		新增汰換量 (萬輛)	產值 (億元)	減碳量 (公噸)	節省能源費用 (億元)	節省油量 (公秉)
105 年	預估成效	5	51.85	3,610	0.43	1,718
	政策成效	5.32	47.18	3,841.04	0.48	1,830.08
106 年	預估成效	5	51.85	3,610	0.43	1,718
	政策成效	11.72	103.92	8,461.84	1.06	4,031.68
107 年	預估成效	5	51.85	3,610	0.43	1,718
	政策成效	-1.7	-15.08	-1,227.4	-0.15	-584.8
108 年	預估成效	5	51.85	3,610	0.43	1,718

	政策成效	-2.86	-25.36	-2,064.92	-0.26	-983.84
--	------	-------	--------	-----------	-------	---------

說明：

1. 汽機車汰換量係依交通部 105-108 年各年度報廢數據扣除 101-104 年平均報廢量計算而來。

2. 產值估算說明：

(1) 汽車(係車輛公會參考國內汽車廠資料提供之資料)

A. 上游產業：每輛新臺幣 19.895 萬元/輛

每輛國產車使用之鋼材費用為新臺幣 1.5 萬元/輛；

樹脂費用新臺幣 0.8 萬元/輛；

橡膠費用新臺幣 0.5 萬元/輛；

零組件費用新臺幣 17.095 萬元/輛=新臺幣 52.6 萬元(出廠價)×65%(零件占廠價比率)×50%(自製率 50%)

B. 整車廠：新臺幣 52.6 萬元/輛(出廠價)係車輛公會參考國內汽車廠提供之資料。

C. 下游產業：新臺幣 6.2 萬元/輛

銷售服務費用新臺幣 5 萬元/輛；

車輛物流費用新臺幣 0.2 萬元/輛；

保險費用新臺幣 1 萬元/輛。

D. 國產車市占率：係採用車輛公會提供之新車領牌資料。

(2) 機車(係車輛公會參考國內汽車廠資料提供之資料)

A. 上游產業：新臺幣 3.116 萬元/輛

鋼材費用新臺幣 1,450 元/輛；

樹脂費用新臺幣 1,200 元/輛；

橡膠費用新臺幣 600 元/輛；

鋁費用新臺幣 910 元/輛；

零組件費用為新臺幣 2.7 萬元/輛。

B. 整車廠：新臺幣 5 萬元/輛(完稅價)係車輛公會參考國內機車廠提供之資料。

C. 下游產業：新臺幣 0.751 萬元

銷售服務費用新臺幣 6,500 元/輛=新臺幣 6.5 萬元(整車售價)×10%；

車輛物流費用新臺幣 350 元/輛；

保險費用新臺幣 658 元/輛。

3. 節能減碳估算明：

(1) 油品單價參考 108/2/12 中油公告之 95 無鉛汽油每公升新臺幣 26.4 元計算。

(2) 依車輛公會資料顯示，汽車三期車之實際油耗為 8km/l；五期車之實際油耗為 13km/l；

三期車排碳量=4,243kg/輛，15,000km(年平均行駛里程)／(實際油耗 8km/l)×(排碳換算係數 1L 汽油=2.2631kg·CO₂)；

五期車排碳量=2,611kg/輛，15,000km(年平均行駛里程)／(實際油耗 13km/l)×(排碳換算係數 1L 汽油=2.2631kg·CO₂)。

(3) 依車輛公會資料顯示，機車二期車之實際油耗為 32.5km/l；五期車之實際油耗為 41.2km/l；

二期車排碳量=341.8kg/輛，4,909km(年平均行駛里程)／(實際油耗 32.5km/l)×(排碳換算係數 1L 汽油=2.2631kg·CO₂)；

五期車排碳量=269.6kg/輛，4,909km(年平均行駛里程)／(實際油耗 41.2km/l)×(排碳換算係數 1L 汽油=2.2631kg·CO₂)。

4.各項稅收收入估算表

(1)汽車

汽車	105年	106年	107年	108年	說明
政策成效(輛)	105,100	105,000	126,400	135,900	合計 47.24 萬輛
貨物稅 (25-30%)	181.11 億元	186.06 億元	232.14 億元	256.06 億元	<p>國產車 105年：10.51萬輛(政策成效)×65%(國產車占有率)×13.15萬元(國產車出廠價52.6萬×貨物稅稅率25%)=89.83億元 106年：10.5萬輛(政策成效)×60%(國產車占有率)×13.15萬元(國產車出廠價52.6萬×貨物稅稅率25%)=82.85億元 107年：12.64萬輛(政策成效)×55%(國產車占有率)×13.15萬元(國產車出廠價52.6萬×貨物稅稅率25%)=91.42億元 108年：13.59萬輛(政策成效)×51%(國產車占有率)×13.15萬元(國產車出廠價52.6萬×貨物稅稅率25%)=91.14億元</p> <p>進口車(2000cc以下) 105年：10.51萬輛(政策成效)×35%(進口車占有率)×84.28%(2000cc以下進口占有率)×24.06萬元(進口汽車平均報關價+關稅)96.23萬元×貨物稅稅率25%)=74.59億元 106年：10.5萬輛(政策成效)×40%(進口車占有率)×89.3%(2000cc以下進口占有率)×24.06萬元(進口汽車平均報關價+關稅)96.23萬元×貨物稅稅率25%)=90.24億元 107年：12.64萬輛(政策成效)×45%(進口車占有率)×85.86%(2000cc以下進口占有率)×24.06萬元(進口汽車平均報關價+關稅)96.23萬元×貨物稅稅率25%)=117.5億元 108年：13.59萬輛(政策成效)×49%(進口車占有率)×85.31%(2000cc以下進口占有率)×24.06萬元(進口汽車平均報關價+關稅)96.23萬元×貨物稅稅率25%)=136.68億元</p> <p>進口車(2000cc以上) 105年：10.51萬輛(政策成效)×35%(進口車占有率)×15.72%(2000cc以上進口占有率)×28.87萬元(進口汽車平均報關價+關稅)96.23萬元×貨物稅稅率30%)=16.69億元 106年：10.5萬輛(政策成效)×40%(進口車占有率)×10.7%(2000cc以上進口占有率)×28.87萬元(進口汽車平均報關價+關稅)96.23萬元×貨物稅稅率30%)=12.97億元 107年：12.64萬輛(政策成效)×45%(進口車占有率)×14.14%(2000cc以上進口占有率)×28.87萬元(進口汽車平均報關價+關稅)96.23萬元×貨物稅稅率30%)=23.22億元 108年：13.59萬輛(政策成效)×49%(進口車占有率)×14.69%(2000cc以上進口占有率)×28.87萬元(進口汽車平均報關價+關稅)96.23萬元×貨物稅稅率30%)=28.24億元</p>
關稅 (17.5%)	52.71 億元	60.19 億元	81.51 億元	95.42 億元	<p>進口車 105年：10.51萬輛(政策成效)×35%(進口車占有率)×14.33萬(進口汽車平均報關價(CIF)81.9萬元×關稅稅率17.5%)=52.71億元 106年：10.5萬輛(政策成效)×40%(進口車占有率)×14.33萬(進口汽車平均報關價(CIF)81.9萬元×關稅稅率17.5%)=60.19億元 107年：12.64萬輛(政策成效)×45%(進口車占有率)×14.33萬(進口汽車平均報關價(CIF)81.9萬元×關稅稅率17.5%)=81.51億元 108年：13.59萬輛(政策成效)×49%(進口車占有率)×14.33萬(進口汽車平均報關價(CIF)81.9萬元×關稅稅率17.5%)=95.42億元</p>
加值型營業稅(5%)	49.23 億元	50.73 億元	63.03 億元	69.43 億元	<p>國產車 105年：10.51萬輛(政策成效)×65%(國產車占有率)×3.62萬元(國產汽車平均市售價75.94萬元/1.05)×營業稅稅率5%)=24.73億元 106年：10.5萬輛(政策成效)×60%(國產車占有率)×3.62萬元(國產</p>

汽車	105年	106年	107年	108年	說明
政策成效(輛)	105,100	105,000	126,400	135,900	合計 47.24 萬輛
					<p>汽車平均市售價 75.94 萬元/1.05)×營業稅稅率 5%)=22.81 億元</p> <p>107年: 12.64 萬輛(政策成效)×55%(國產車占有率)×3.62 萬元(國產汽車平均市售價 75.94 萬元/1.05)×營業稅稅率 5%)=25.17 億元</p> <p>108年: 13.59 萬輛(政策成效)×51%(國產車占有率)×3.62 萬元(國產汽車平均市售價 75.94 萬元/1.05)×營業稅稅率 5%)=25.09 億元</p> <p>進口車(2000cc 以下)</p> <p>105年:10.51 萬輛(政策成效)×35%(進口車占有率)×84.28%(2000 cc 以下進口占有率)×6.62 萬元((2,000cc 以下進口汽車平均市售價 138.94 萬元/1.05)×營業稅稅率 5%)=20.52 億元</p> <p>106年: 10.5 萬輛(政策成效)×40%(進口車占有率)×89.3%(2000 cc 以下進口占有率)×6.62 萬元((2,000cc 以下進口汽車平均市售價 138.94 萬元/1.05)×營業稅稅率 5%)=24.83 億元</p> <p>107年:12.64 萬輛(政策成效)×45%(進口車占有率)×85.86%(2000 cc 以下進口占有率)×6.62 萬元((2,000cc 以下進口汽車平均市售價 138.94 萬元/1.05)×營業稅稅率 5%)=32.33 億元</p> <p>108年:13.59 萬輛(政策成效)×49%(進口車占有率)×85.31%(2000 cc 以下進口占有率)×6.62 萬元((2,000cc 以下進口汽車平均市售價 138.94 萬元/1.05)×營業稅稅率 5%)=37.61 億元</p> <p>進口車(2000cc 以上)</p> <p>105年: 10.51 萬輛(政策成效)×35%(進口車占有率)×15.72%(2000 cc 以上進口占有率)×6.88 萬元((2,000cc 以上進口汽車平均市售價 144.49 萬元/1.05)×營業稅稅率 5%)=3.98 億元</p> <p>106年: 10.5 萬輛(政策成效)×40%(進口車占有率)×10.7%(2000 cc 以上進口占有率)×6.88 萬元((2,000cc 以上進口汽車平均市售價 144.49 萬元/1.05)×營業稅稅率 5%)=3.09 億元</p> <p>107年:12.64 萬輛(政策成效)×45%(進口車占有率)×14.14%(2000 cc 以上進口占有率)×6.88 萬元((2,000cc 以上進口汽車平均市售價 144.49 萬元/1.05)×營業稅稅率 5%)=5.53 億元</p> <p>108年:13.59 萬輛(政策成效)×49%(進口車占有率)×14.69%(2000 cc 以上進口占有率)×6.88 萬元((2,000cc 以上進口汽車平均市售價 144.49 萬元/1.05)×營業稅稅率 5%)=6.73 億元</p>
營利事業所得稅(生產面) 17-20%	2.97 億元	2.74 億元	4.17 億元	4.16 億元	<p>國產車</p> <p>105年: 10.51 萬輛(政策成效)×65%(國產車占有率)×0.435 萬元(國產汽車平均出廠價 52.6 萬元×利潤率 5.72%×營利事業所得稅稅率 17%×實質稅收增加率 85%)=2.97 億元</p> <p>106年:10.5 萬輛(政策成效)×60%(國產車占有率)×0.435 萬元(國產汽車平均出廠價 52.6 萬元×利潤率 5.72%×營利事業所得稅稅率 17%×實質稅收增加率 85%)=2.74 億元</p> <p>107年: 12.64 萬輛(政策成效)×55%(國產車占有率)×0.6 萬元(國產汽車平均出廠價 52.6 萬元×利潤率 5.72%×營利事業所得稅稅率 20%)=4.17 億元</p> <p>108年: 13.59 萬輛(政策成效)×51%(國產車占有率)×0.6 萬元(國產汽車平均出廠價 52.6 萬元×利潤率 5.72%×營利事業所得稅稅率 20%)=4.16 億元</p>
營利事業所得稅(銷售面) 17-20%	5.57 億元	5.74 億元	9.85 億元	10.86 億元	<p>國產車</p> <p>105年: 10.51 萬輛(政策成效)×65%(國產車占有率)×0.41 萬元((國產汽車平均市售價 75.94 萬元/1.05)×利潤率 3.91%×營利事業所得稅稅率 17%×實質稅收增加率 85%)=2.8 億元</p> <p>106年:10.5 萬輛(政策成效)×60%(國產車占有率)×0.41 萬元((國產汽車平均市售價 75.94 萬元/1.05)×利潤率 3.91%×營利事業所得稅稅率 17%×實質稅收增加率 85%)=2.58 億元</p> <p>107年: 12.64 萬輛(政策成效)×55%(國產車占有率)×0.566 萬元((國產汽車平均市售價 75.94 萬元/1.05)×利潤率 3.91%×營利事業</p>

汽車	105年	106年	107年	108年	說明
政策成效(輛)	105,100	105,000	126,400	135,900	合計 47.24 萬輛
					所得稅稅率 20%)= 3.93 億元 108年: 13.59 萬輛(政策成效)×51%(國產車占有率)×0.566 萬元((國產汽車平均市售價 75.94 萬元/1.05)×利潤率 3.91%×營利事業所得稅稅率 20%)= 3.92 億元 進口車(2000cc 以下) 105年: 10.51 萬輛(政策成效)×35%(進口車占有率)×84.28%(2000 cc 以下進口占有率)×0.748 萬元((2,000cc 以下進口汽車平均市售價 138.94 萬元/1.05)×利潤率 3.91%×營利事業所得稅稅率 17%×實質稅收增加率 85%)= 2.32 億元 106年: 10.5 萬輛(政策成效)×40%(進口車占有率)×89.3%(2000 cc 以下進口占有率)×0.748 萬元((2,000cc 以下進口汽車平均市售價 138.94 萬元/1.05)×利潤率 3.91%×營利事業所得稅稅率 17%×實質稅收增加率 85%)= 2.81 億元 107年: 12.64 萬輛(政策成效)×45%(進口車占有率)×85.86%(2000 cc 以下進口占有率)×1.035 萬元((2,000cc 以下進口汽車平均市售價 138.94 萬元/1.05)×利潤率 3.91%×營利事業所得稅稅率 20%)= 5.05 億元 108年: 13.59 萬輛(政策成效)×49%(進口車占有率)×85.31%(2000 cc 以下進口占有率)×1.035 萬元((2,000cc 以下進口汽車平均市售價 138.94 萬元/1.05)×利潤率 3.91%×營利事業所得稅稅率 20%)= 5.88 億元 進口車(2000cc 以上) 105年: 10.51 萬輛(政策成效)×35%(進口車占有率)×15.72%(2000 cc 以上進口占有率)×0.78 萬元((2,000cc 以上進口汽車平均市售價 144.49 萬元/1.05)×利潤率 3.91%×營利事業所得稅稅率 17%×實質稅收增加率 85%)= 0.45 億元 106年: 10.5 萬輛(政策成效)×40%(進口車占有率)×10.7%(2000 cc 以上進口占有率)×0.78 萬元((2,000cc 以上進口汽車平均市售價 144.49 萬元/1.05)×利潤率 3.91%×營利事業所得稅稅率 17%×實質稅收增加率 85%)= 0.35 億元 107年: 12.64 萬輛(政策成效)×45%(進口車占有率)×14.14%(2000 cc 以上進口占有率)×1.08 萬元((2,000cc 以上進口汽車平均市售價 144.49 萬元/1.05)×利潤率 3.91%×營利事業所得稅稅率 20%)= 0.87 億元 108年: 13.59 萬輛(政策成效)×49%(進口車占有率)×14.69%(2000 cc 以上進口占有率)×1.08 萬元((2,000cc 以上進口汽車平均市售價 144.49 萬元/1.05)×利潤率 3.91%×營利事業所得稅稅率 20%)= 1.06 億元
稅收合計	291.59 億元	305.46 億元	390.70 億元	435.93 億元	

說明：105-106 年營利事業所得稅-實質稅收增加率 85%為財政部提供之資訊。

(2)機車

機車	105年	106年	107年	108年	說明
政策成效(輛)	53,200	117,200	-17,000	-28,600	4 年合計 12.48 萬輛
貨物稅 (17%)	4.52 億元	9.96 億元	-1.45 億元	-2.43 億元	105年: 政策成效 5.32 萬輛×0.85 萬元(機車平均出廠價 5 萬元×貨物稅稅率 17%) 106年: 政策成效 11.72 萬輛×0.85 萬元(機車平均出廠價 5 萬元×貨物稅稅率 17%) 107年: 政策成效-1.7 萬輛×0.85 萬元(機車平均出廠價 5 萬元×貨物稅稅率 17%) 108年: 政策成效-2.86 萬輛×0.85 萬元(機車平均出廠價

					5 萬元×貨物稅稅率 17%)
加值型營業稅 (5%)	1.65 億元	3.63 億元	-0.53 億元	-0.89 億元	105 年：政策成效 5.32 萬輛×0.31 萬元((機車平均市售價 6.45 萬元/1.05)×營業稅稅率 5%) 106 年：政策成效 11.72 萬輛×0.31 萬元((機車平均市售價 6.45 萬元/1.05)×營業稅稅率 5%) 107 年：政策成效-1.7 萬輛×0.31 萬元((機車平均市售價 6.45 萬元/1.05)×營業稅稅率 5%) 108 年：政策成效-2.86 萬輛×0.31 萬元((機車平均市售價 6.45 萬元/1.05)×營業稅稅率 5%)
營利事業所得稅(生產面) 17-20%	0.08 億元	0.18 億元	-0.04 億元	-0.06 億元	105 年：政策成效 5.32 萬輛×0.015 萬元(機車平均出廠價 5 萬元×利潤率 2.1%×營利事業所得稅稅率 17%×實質稅收增加率 85%) 106 年：政策成效 11.72 萬輛×0.015 萬元(機車平均出廠價 5 萬元×利潤率 2.1%×營利事業所得稅稅率 17%×實質稅收增加率 85%) 107 年：政策成效-1.7 萬輛×0.021 萬元(機車平均出廠價 5 萬元×利潤率 2.1%×營利事業所得稅稅率 20%) 108 年：政策成效-2.86 萬輛×0.021 萬元(機車平均出廠價 5 萬元×利潤率 2.1%×營利事業所得稅稅率 20%)
營利事業所得稅(銷售面) 17-20%	0.35 億元	0.77 億元	-0.15 億元	-0.26 億元	105 年：政策成效 5.32 萬輛×0.066 萬元((機車平均市售價 6.45 萬元/1.05)×利潤率 7.39%×營利事業所得稅稅率 17%×實質稅收增加率 85%) 106 年：政策成效 11.72 萬輛×0.066 萬元((機車平均市售價 6.45 萬元/1.05)×利潤率 7.39%×營利事業所得稅稅率 17%×實質稅收增加率 85%) 107 年：政策成效-1.7 萬輛×0.091 萬元((機車平均市售價 6.45 萬元/1.05)×利潤率 7.39%×營利事業所得稅稅率 20%) 108 年：政策成效-2.86 萬輛×0.091 萬元((機車平均市售價 6.45 萬元/1.05)×利潤率 7.39%×營利事業所得稅稅率 20%)
稅收合計	6.6 億元	14.54 億元	-2.17 億元	-3.64 億元	

說明：105-106 年營利事業所得稅-實質稅收增加率 85%為財政部提供之資訊。

5.104-108 年汽機車領牌數

年度	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年
汽車(輛)	410,712	430,358	434,663	423,204	426,684
機車(輛)	709,059	856,792	999,656	855,137	902,302

資料來源：車輛公會

6. 中古車出口狀況

經工業局洽國內二手車拍賣業者行將表示，105-106 年有初步拓展非洲管道並已有 139 台的外銷成果(為求迅速，皆以先在國內報廢再出口之模式完成)，但因各國環保法規加嚴影響，後續已無出口中

古車外銷，因出口數量過低，對整體效益無產生影響，故無列入說明。

表 1 交通部汽機車(車籍)報廢數據

單位：輛

年份	報廢 /汽車	報廢 /機車
101 年	176,066	321,488
102 年	189,589	1,237,196
103 年	203,210	775,909
104 年	188,994	666,935
105 年	294,589	803,540
106 年	294,503	867,629
107 年	315,803	733,415
108 年	325,365	721,757
101-104 年平均	189,465	750,382
105-108 年平均	307,565	781,585
(105-108 年平均)較(101-104 年平均)增加數	118,100	31,203

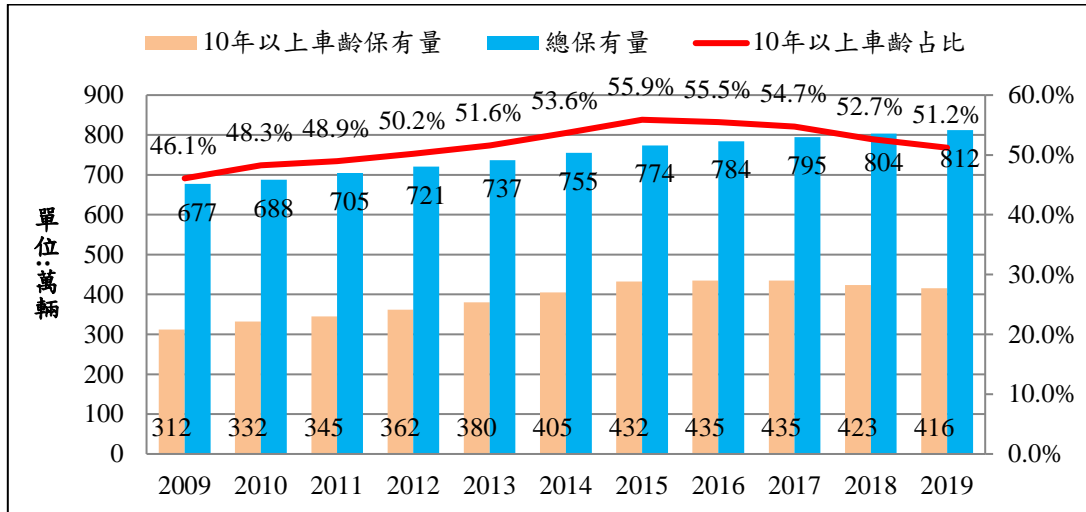
資料來源：交通部公路總局統計查詢網

考量交通部公開之報廢計統計資料並無區分汽車各車型占比，且大客貨車占汽車保有量比例甚微，故引用汽車報廢數據呈現政策效益。

(二)高齡汽機車比例仍偏高，建議貨物稅條例第 12 條之 5 展延

在汽車部分，高齡化情形嚴重，10 年以上車齡占比在 96 年為 41.3%，後逐年上升至 104 年達最高峰 55.9%，儘管貨物稅條例第 12 條之 5 於 105 年 1 月 8 日施行，至 108 年 12 月 31 日四年期間財政部

貨物稅條例第 12 條之 5 共核退 56.9 萬¹成效頗佳，但 108 年底 10 年以上車齡占比仍高達 51.2%，有 416 萬輛，其中 81.7% 為小客車，對環境及交通安全影響仍顯著。



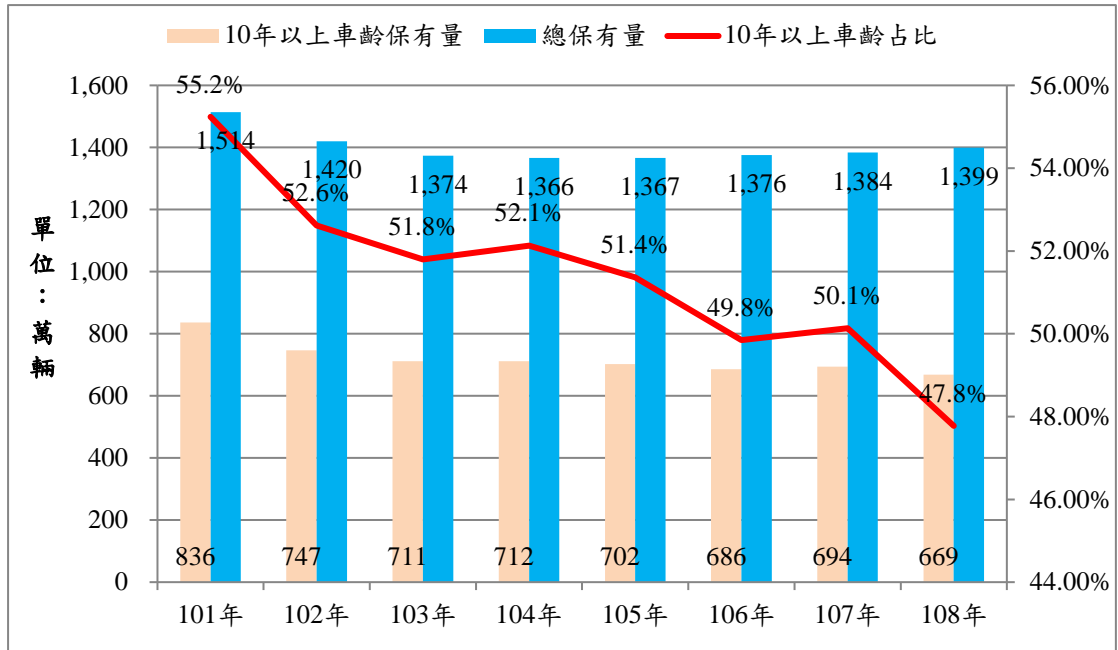
資料來源：交通部統計查詢網，車輛中心整理

圖 1 歷年汽車保有量及 10 年以上車齡占比

在機車部分，高齡化比例同樣偏高，10 年以上車齡占比在 101 年為 55%，儘管政策持續推動二行程機車汰換，以及貨物稅條例第 12 條之 5 汰舊換新減免貨物稅，105 至 108 年期間財政部貨物稅條例第 12 條之 5 核退量約 156.9 萬²輛，惟 108 年底車齡 10 年以上機車占比仍高達 47.8%，有 669 萬輛。

¹P5 增加汽車政策成效 47.2 萬輛是依交通部統計資料估算 4 年新增的汽車報廢量，P8 汽車汰舊 56.9 萬是 4 年財政部核退貨物稅條例第 12 條之 5 的數量，二者統計基礎不同，故數字不同。

²P6 機車政策成效 12.4 萬輛是依交通部統計資料估算 4 年新增隨機車報廢量，P9 增加機車報廢 156.9 萬輛是 4 年財政部核退貨物稅條例第 12 條之 5 的數量，二者統計基礎不同，故數字不同。



資料來源：交通部統計查詢網，車輛中心整理

圖 2 歷年機車保有量及 10 年以上車齡占比

鑒於我國老舊汽機車占比仍高，為推動我國車輛產業持續發展，擴大汽車內需，爰推動貨物稅條例第 12 條之 5 展延，以維持汰舊換新力道、持續降低老車保有量，並達節能減碳減輕環境負擔、增加行車安全及帶動經濟成長動能之綜效。

二、法案內容

(一)修訂內容建議

貨物稅條例於民國 79 年 1 月 24 日全案修正公布，迄今已近 30 年，其間歷經多次修正，最近一次修正係於 108 年 12 月 25 日公布。

為促使民眾提早汰換舊車購買新車，促進國內汽車產業發展，並達節能減碳與行車安全之目標，爰展延貨物稅條例第 12 條之 5，持續

鼓勵民眾汰舊換新，將其原登記已滿一年之出廠 6 年以上小客車、小貨車、小客貨兩用車完成報廢或出口，於報廢或出口前、後 6 個月內購買該等新車並完成新領牌照登記者，可減徵該等新車應徵之貨物稅 5 萬元。109 年 11 月 11 日行政院召開跨部會會議，考量中古車產業發展，決議將舊車汰換年限由 6 年延長至 10 年。

登記已滿一年之出廠 4 年以上 150 立方公分以下機車，亦比照辦理。另放寬中古機車應登記滿一年及報廢或出口中古機車與新購機車須為同一人，或本人之配偶、二親等以內親屬購買者為限之規定。

修正條文	說明
<p>第十二條之五</p> <p><u>自中華民國一百零五年一月八日起至一百十年一月七日止報廢或出口登記滿一年且出廠六年以上或自一百十年一月八日起至一百十五年一月七日止報廢或出口登記滿一年且出廠十年以上之小客車、小貨車、小客貨兩用車，於報廢或出口前、後六個月內購買上開車輛新車且完成新領牌照登記者，該等新車應徵之貨物稅每輛定額減徵新臺幣五萬元。於一百十年一月八日以後報廢或出口登記滿一年且出廠六年以上之上開車輛，如已於一百十年一月七日以前且係於報廢或出口前六個月內購買上開車輛新車及完成新領牌照登記者，該等新車應徵之貨物稅，亦同。</u></p> <p>自中華民國一百零五年一月八日起配偶或二親等以內親屬購買新小客車、小貨車、小客貨兩用車且完成新領牌照登記者，適用前項規定。</p> <p><u>自中華民國一百十年一月八日起至一百十五年一月七日止報廢或出口出廠四年以上汽缸排氣量一百五十立方公分以下機車(以下簡稱中古機車)，於報廢或出口前、後六個月內購買新機車且完成新領牌照登記者，該新機車應徵之貨物稅每輛定額減徵新臺幣四千元。</u></p> <p><u>依前項規定報廢或出口中古機車之車籍登記與購買新機車之新領牌照登記，不以同一</u></p>	<p>一、為賡續鼓勵報廢或出口中古汽車並換購新車，以促進相關產業發展及節能減碳，修正第一項，將報廢或出口符合規定之中古汽車並換購新車，減徵退還新車貨物稅之適用期間延長五年至一百十五年一月七日止，並為加速報廢或出口十年以上中古汽車，避免老舊車輛影響行車安全及空氣品質，及兼顧中古車市場交易，自一百十年一月八日起將中古汽車出廠年限由六年以上調整為十年以上。又於一百十年一月八日以後報廢或出口登記滿一年且出廠六年以上之中古汽車，如已於一百十年一月七日以前換購新汽車，並符合於報廢或出口前六個月內購買新車及完成新領牌照登記者，考量其係期待依現行報廢或出口出廠「六年以上」中古汽車之規定而享有租稅優惠，基於信賴保護原則，爰於後段增訂是類案件亦得適用減徵退還新汽車貨物稅規定，以資明確。</p>

修正條文	說明
<p data-bbox="220 259 858 421"><u>人為限；於中華民國一百十年一月七日以前報廢或出口中古機車，並於一百十年一月八日以後且係於報廢或出口後六個月內購買新機車及完成新領牌照登記者，亦同。</u></p> <p data-bbox="220 432 858 544">本條減徵貨物稅案件之申請期限、申請程序、應檢附證明文件及其他相關事項之辦法，由財政部會同經濟部定之。</p>	<p data-bbox="874 259 1375 421">二、現行第三項移列第二項，並配合第四項已就機車訂有規範，爰刪除「或機車」之文字，並酌作文字修正。</p> <p data-bbox="874 432 1375 958">三、現行第二項移列第三項。為賡續鼓勵報廢或出口中古機車並換購新機車，以促進相關產業發展及節能減碳，減徵退還新機車貨物稅之適用期間延長五年至一百十五年一月七日止，又鑑於機車屬一般民眾主要代步工具，其汰舊換新租稅規劃誘因不大，為加強鼓勵機車汰舊換新，爰刪除現行報廢或出口中古機車應「登記滿一年」之限制，並明定自一百十年一月八日起適用。</p> <p data-bbox="874 969 1375 1630">四、鑑於機車多係個人使用，與汽車多為家庭使用尚有不同，爰增訂第四項前段規定，將現行第三項關於報廢或出口中古機車與新購機車須為同一人，或本人之配偶、二親等以內親屬購買者為限之規定予以鬆綁，明定自一十年一月八日起報廢或出口百中古機車之車籍登記與購買新機車之新領牌照登記，不以同一人為限。另於一百十年一月七日以前報廢或出口中古機車，並於一百十年一月八日以後且係於報廢或出口後六個月內換購新機車者，亦併予鬆綁，爰為後段規定。</p> <p data-bbox="874 1641 1375 1709">五、現行第四項移列第五項，並酌作文字修正。</p>

說明：本草案係行政院 110 年 1 月 8 日函請立法院審議「貨物稅條例」第 2 條、第 4 條、第 12 條之 5 修正草案版本。

(二)操作流程

中古車報廢流程：

- 1.消費者至公路監理機關進行中古車車籍報廢，並取得「汽(機)車各項異動登記書」。
- 2.消費者連絡環保署核准登記之廢車回收商，請其處理中古車車體報廢作業，並取得「廢機動車輛回收管制聯單(或廢機動車輛回收證明)」。
- 3.消費者亦可委由新車經銷商協助辦理報廢作業。

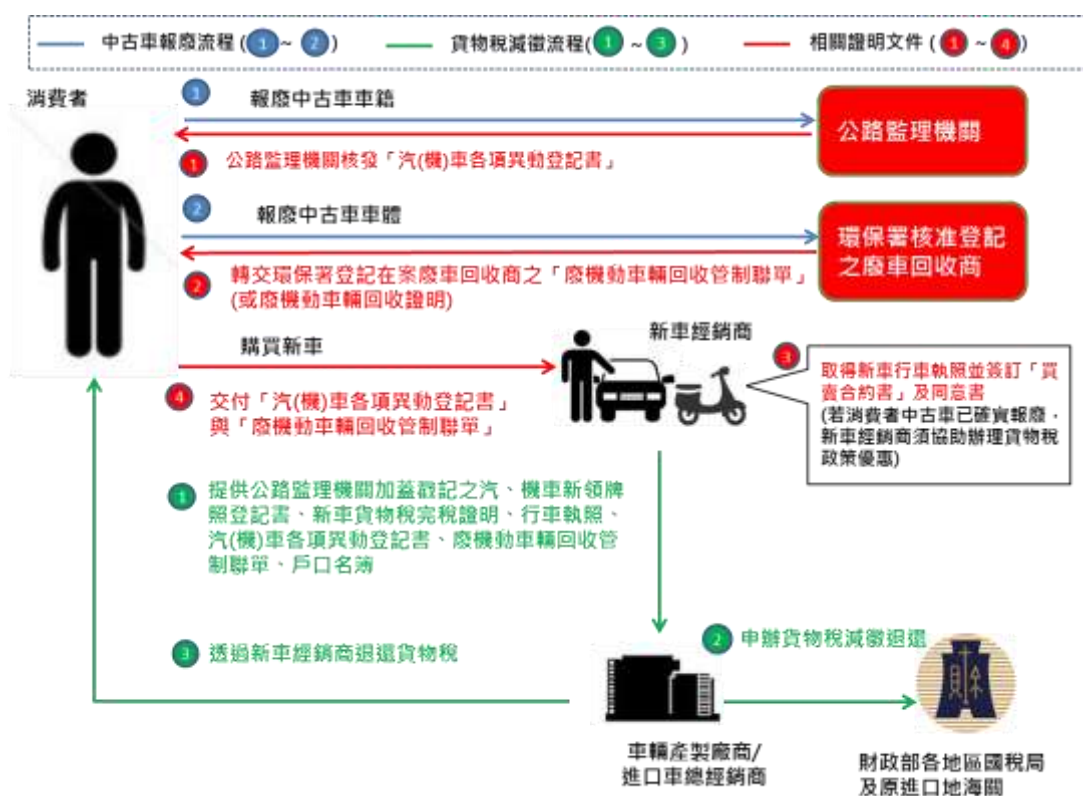


圖 3 中古車報廢換購新車定額減徵新車貨物稅實施流程

(三)相關證明文件

中古車報廢申請減徵退還新車貨物稅之證明文件：

- 1.公路監理機關加蓋戳記之汽車新領牌照登記書影本或機車新領牌照登記書影本。
- 2.新汽、機車貨物稅完稅證明文件影本。
- 3.中古汽、機車之行車執照影本。
- 4.中古汽、機車辦理報廢之汽(機)車各項異動登記書影本。
- 5.行政院環境保護署廢機動車輛回收管制聯單影本或廢機動車輛回收證明影本。
- 6.戶口名簿影本。但中古汽車及該等新車登記為同一人者，免附。
- 7.申請廠商須另檢附「中古汽、機車報廢或出口換購新車減徵退還新車貨物稅申請書」及明細表。
- 8.其他相關證明文件。

(四)貨物稅減徵流程

- 1.新車經銷商彙整消費者所提供之購買新車、中古車報廢等證明文件，並轉交給車輛產製廠商或進口人。
- 2.車輛產製廠商或進口人，依新車經銷商提供之上述證明文件，計算貨物稅減徵金額，向產製廠商所在地之財政部國稅局或進口地海關申請減徵退還貨物稅予納稅義務人或新車車主。
- 3.待財政部國稅局或進口地海關認可貨物稅減徵金額後，車輛產製廠商或進口車總經銷商再透過新車經銷商退還減徵之貨物稅於消費者。

三、具體願景

貨物稅條例第 12 條之 5 展延，可有效鼓勵消費者汰舊換新，帶動汽車產業發展、經濟成長與提供就業機會，政府亦可增加稅收，並達成節能減碳之環保效益，共創消費者、廠商及政府三贏之成果。

貳、整體評估

一、環境分析

(一)汽車

- 1.依交通部統計查詢網資料顯示，我國汽車保有量在 108 年底共計 8,118,885 輛，但車齡 10 年以上之汽車占比高達 51.2%，顯見我國汽車高齡化的狀況仍然相當嚴重，社會仍須負擔較高的環境負荷與行車安全成本。
- 2.近年來，為提高行車安全，車廠紛紛於新車導入許多車用電子配備，雖可強化行車安全，但亦使新車售價節節攀升，影響消費者換購新車的意願。
- 3.我國汽車貨物稅採購車時一次性繳納，民眾傾向長期擁車不換車，攤低貨物稅成本。

(二)機車

依交通部統計查詢網資料統計顯示，101 年時我國車齡 10 年以上之機車保有量為 836 萬輛，雖行政院環境保護署已持續提供機車汰舊換新補助，但 108 年時我國車齡 10 年以上之老舊機車保有量仍有

669 萬輛，占機車總保有量之 47.8%。

二、國際做法

(一)新加坡汽車課稅方法

- 1.新加坡購車時，除了車價以外，還需繳交 ARF（附加註冊登記費，為車輛現值之 100%~180%）、COE（擁車證，新加坡幣 15,000 元，約合新臺幣 330,000 元）及 EXCISE DUTY（貨物稅，為車價之 20%）。
- 2.車輛於 10 年內淘汰（出口或報廢），COE 可以依使用天數比例退還；ARF 則是車齡在 5 年內退還 75%；然後逐年遞減 5%，到 10 年時仍可退還 50%。
- 3.故星國政府雖因稅收或環保問題而於車輛使用徵收高額稅金，但仍透過此方式鼓勵民眾汰換舊車。

(二)日本汽車課稅方法

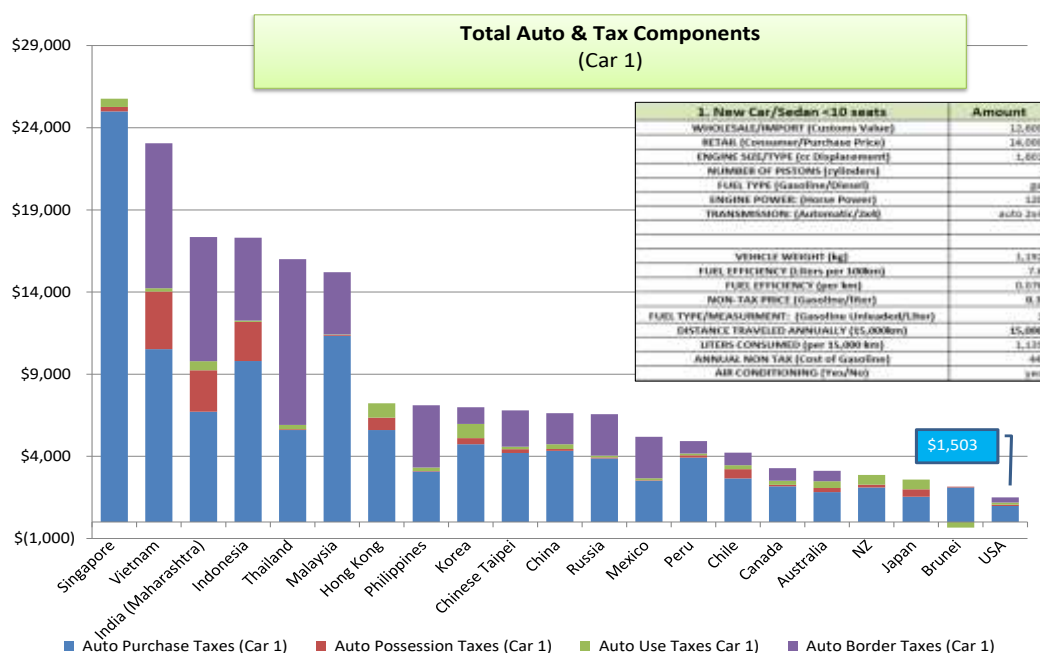
- 1.日本購車稅為每年繳交，因此車價相對較低，舊車汰換速度快，車齡低。
- 2.日本車檢規定嚴格且相關成本極高（絕大部分都要先車輛整備再送檢驗），當車檢成本超過車輛價值，消費者便賣出舊車，故車齡相對較短。

(三)亞太地區各國汽車相關稅賦分析

依據 2018 年 APEC 對於亞太地區汽車稅賦進行調查分析，將亞

太國家的汽車相關稅賦占比分為三個組群。我國汽車相關稅賦占購車金額比例偏高，歸類第二組群，與中國大陸、香港、韓國、菲律賓、俄羅斯和墨西哥並列，領先第一組群屬於高稅賦的國家，包含新加坡、越南、馬來西亞、印尼、泰國及印度。各國依據其國內對於汽車產業發展目標不同，而在稅收結構上有所差異，例如越南、印度、印尼、泰國等為發展國內汽車產業，多設定較高邊境稅收，而新加坡為鼓勵搭乘大眾運輸工具，購買汽車時的相關稅收比重相對較高。另相對具有高競爭力的國際汽車生產大國，或是無汽車產業但民眾有較高購車需求的國家(第三組群)，包括秘魯、智利、加拿大、紐西蘭、澳洲、日本、汶萊和美國等國家，臺灣的汽車擁有成本又相對較高。

此外，由圖 3 顯示，臺灣汽車擁有成本雖相對有限，但整體成本中以購車時的成本比重較高，倘若能降低購車時的相關成本，不僅有助於降低汽車擁有的成本，亦將有助於提高民眾汰舊換新的意願。



資料來源：APEC 汽車對話會議報告

圖 4 各國汽車擁有成本比較

(四)日本、越南及義大利機車持有成本

日本：購車時須課徵 10%消費稅(Consumption Tax)，持有成本則分為小型車稅(Light Vehicle Tax)，依 CC 數課徵，金額為每年¥2,000~¥6,000 (約合新台幣 552~1,700)，重量稅(Weight Tax)，125cc 以下免稅，1260cc 以上依 CC 課徵，每年¥1,900~¥4,900(約合新台幣 525~1,355)不等，另 250CC 以上車款新車 3 年後進行車檢，費用約 ¥35,000/2 年 (約合新台幣 9,677)。

越南：購車時須課徵 10%增值稅(Value Added Tax, VAT)、2~5% 的註冊費 (Registration fees) 及牌照費 (依車價不同，費用約 500,000~4,000,000 越南盾) (約合新台幣 627~5,017)，另須支付 60,000 越南盾的強制險。

義大利：購車時須課徵 22%增值稅(Value Added Tax, VAT)、135~165€ (約合新台幣 4,570~5,586)的註冊費(Registration fees，依 CC 數不同)，另須支付道路稅(Bollo)依引擎價格計，每單位*2.58€(約合新台幣 87)，車輛檢驗費(Revisione)，4 年以上 2 年檢驗 1 次，每次 70€ (約合新台幣 2,370)及保險費。

三、我國做法

我國購車之稅費，包含關稅、貨物稅 (小客車完稅價之 25%、30%，小貨車和小客貨兩用車完稅價之 15%；機車完稅價之 17%)。其中汽機車貨物稅為購車時一次繳納，是臺灣車價遠高於國外的原因之一。

貨物稅過高造成民眾換車速度和意願，也將導致國內老舊車款占比高，舊車不僅有空氣污染問題，安全性也嚴重不足，例如，近年交通部強制要求出廠新車必須配備包括胎壓偵測輔助系統、ESC 電子車身穩定系統及 ABS 防鎖死煞車系統等安全配備，但目前超過 15 年的老舊車輛皆不具備相關配備。

(一)淘汰老舊汽機車

- 1.汽車：財政部提供登記已滿一年之出廠六年以上小客車、小貨車、小客貨兩用車，汰舊換新貨物稅每輛定額減徵新臺幣 50,000 元，期限至 110 年 1 月 7 日；環保署自 96 年 1 月 1 日起提供民眾主動報繳 10 年以上舊汽車獎勵金新臺幣 1,000 元。
- 2.機車：財政部提供出廠四年以上一百五十立方公分以下機車，汰舊換新貨物稅每輛定額減徵新臺幣 4,000 元，期限至 110 年 1 月 7 日。環保署自 96 年 1 月 1 日起提供民眾主動報廢 7 年以上舊機車獎勵金新臺幣 300 元；另提供汰舊換新補助，淘汰 96 年 6 月 30 日以前出廠的一至四期燃油機車，且購買符合七期燃油法規之燃油車，普通重型補助新臺幣 5,000 元，普通輕型及小型輕型補助新臺幣 3,000 元。

(二)推動智慧電動車輛發展

1.電動汽車

- (1)貨物稅減免：財政部提供電動車新臺幣 140 萬元以下部分免徵貨物稅；超過新臺幣 140 萬元的部分，減半徵收貨物稅，期限至 110 年 12 月 31 日。

(2)牌照稅免徵：財政部提供牌照稅免徵，期限至 110 年 12 月 31 日。

(3)燃料稅免徵：按國內現行汽車燃料費(燃料稅)徵收制度，交通部將電動汽車列屬於免徵對象之一。

2. 電動機車

經濟部提供機車新購補助，購買電動機車，普通重型、普通輕型補助新臺幣 7,000 元，小型輕型補助新臺幣 5,100 元，另電動機車使用國產電池額外補助新臺幣 3,000 元；環保署提供汰舊換新補助，淘汰 96 年 6 月 30 以前出廠的一至四期燃油機車，且購買電動機車，普通重型補助 5,000 元，普通輕型及小型輕型補助新臺幣 3,000 元。經濟部提供之機車新購補助，依據「經濟部推動電動機車產業補助實施要點」，有效期間至中華民國 111 年 12 月 10 日止；環保署提供之汰舊換新補助，依據「機車汰舊換新補助辦法」，至 111 年 1 月 10 日止。財政部提供免徵電動機車使用牌照稅及貨物稅至 110 年 12 月 31 日。

(三) 綜整說明

為減少老舊汽機車所帶來的環境問題並帶動經濟成長，我國做法結合了環保署、經濟部、財政部等相關單位進行推動，稅式支出亦為多元的政策組合選項之一。但是由於當前的產業環境動態發展與競爭激烈，具備可行性與有效性的產業政策，通常都不是單一的政策措施可以達成。目前的政策議題，並不是在政策措施之間選擇比較的擇優問題；而是需要在多樣的政策措施之中，搭配組合、交叉多元應用，以引領產業方向、達成產業發展目標。

傳統分析上，認為刺激與促進產業經濟發展，政府可採行的策略選項包括：短期租稅獎勵與政府補助等，由於不同的租稅與非租稅獎勵政策，都有其各自的功能與優缺點，若政府能夠適當且適宜地搭配使用，將可使政策目標效益充分發揮。若政府完全仰賴非租稅獎勵的政策工具（如政府預算補助等），將可能產生以下缺點：

- 1.相較於租稅獎勵工具，政府的預算直接補助雖有利於將產業目標聚集在於重點目標產業，藉以引導企業走向國家的重點產業發展方向，但是涉及政府預算編列與立法院審議等程序的不確定性，加上行政部門裁量權過大，以及經費規模的補助對象恐侷限於某部分範圍而無法普及到各類型產業，將使預算補助的經費規模不確定性相對提高。
- 2.由於預算補助的資源有限，政府僅能挑選部分的相關案件優先補助，但是各產業或事業為爭取經費補助，容易使外界徒增政府圖利他人之疑慮。

相較於非租稅獎勵工具，短期租稅獎勵工具所具備的政策確定性與普遍性有利於企業投資，而政策法定性則可達到不易受利益團體操作之目的。在公平正義的原則下，短期租稅措施多屬功能別獎勵，各產業多能適用。另外，稅式支出具有優點包括：普及性高、具法定性不易受利益團體操作、功能性獎勵符合公平等，因此是為有效的政策組合重要元素之一。

財政部提供之貨物稅條例第 12 條之 5 汽機車汰舊換新減徵貨物稅有效促使消費者換購新車，有助整體產業發展，達成活絡經濟之目的；環保署提供之廢機動車輛回收獎勵，鼓勵民眾淘汰老舊汽機車，

達成降低空氣污染及節能減碳之效益，但因補助金額較低，故成效有限；經濟部為推動智慧電動機車產業發展而提供購買電動機車補助，但仍引來燃油機車相關業者異議。

四、預期效益

(一)量化效益

依財團法人中華經濟研究院估算，若 110-114 年汽機車汰換量以 108 年保有量為基準，且每年按 101-108 年小客車(含小客貨車)及小貨車保有量的平均成長率（1.75%）成長，則在不執行貨物稅減徵之下，110-114 年期間，汽車原汰換量合計為 500,701 輛，而減徵貨物稅則 110-114 年期間可再新增汰換量為 258,235 輛；機車依據 109 年第一季度增率 1.5%計算，可得原汰換量 5 年合計為 1,782,337 輛，因貨物稅減徵展延而新增汰換量 5 年合計為 106,807 輛（參見第 36 頁表 8）。

(二)質化效益

1.推動我國車市穩定發展，確保勞工就業權利

依經濟部統計處工廠校正及營運調查資料顯示，我國汽機車供應鏈直接雇用勞工人數達 12 萬人，本法案降稅可降低國人汽車購買成本，擴大汽車內需市場，確保勞工就業權利。因加速車輛汰舊換新，可能對國內汽機車修理業造成影響，經濟部將請車輛公會協助其辦理溝通會及加速升級。

2.透過穩定車市規模，有利國產車廠爭取更多新車型在地生產

本法案可提升產能規模降低國產車成本，維持國內汽機車市場規模，進而向母廠爭取具競爭力之新車型來臺開發，並擴大外銷機會；亦能帶動上游供應鏈與下游銷售與維修服務發展，並提升我國售服零件國際市場競爭力。

3.達到節能減碳效益，降低社會成本

本法案雖然直接受惠減免對象並非全民，但老舊中古車報廢或出口後，可達到降低空氣污染及節能減碳之效益，更可提高行車安全，減少交通事故的發生，仍具有降低最終使用者所負擔之社會成本效果。

參、採行稅式支出措施之理由

一、必要性

(一)減少國內老舊車輛數量，降低對國內環境衝擊，並有助於交通行車安全。

- 1.此政策可有效誘發消費者將手中之老舊車輛售出，透過老舊車輛的報廢及中古車商將老舊車輛出口，可減少老舊車輛對國內環境之衝擊。
- 2.消費者因政策鼓勵，換購節能且安全性更高之新車使用，將有助整體交通行車安全。

(二)帶動產業發展，推動經濟成長

汽車關聯效果大，可帶動鋼鐵、塑橡膠、機電、玻璃及塗料等相關產業成長，連帶包括物流、銷售維修、金融貸款保險等服務業均能受惠，對國家經濟成長具有極大貢獻，值此國際經濟衰退，出口持續減少的情勢下，此政策之推動將可有效促使消費者換購新車，帶動產業發展，並推動經濟成長。

二、衡平性

本法案適用之小客車、小貨車、小客貨兩用車及機車，是藉由中古車報廢後，再由車廠或進口商向財政部各區國稅局或進口海關申請退稅予原納稅義務人或消費者。雖然直接受惠減免對象並非全民，但老舊中古車報廢後，可達到降低空氣污染及節能減碳之效益，更可提高行車安全，減少交通事故的發生，仍具有降低最終使用者所負擔之社會成本效果。因此，就社會公平角度，本法案已充分涵蓋汽機車等運輸工具使用者。從全民角度而言，無論繳稅能力高低，均可受惠於此法案之減免優惠。

三、執行性

(一)全民知悉稅式支出之宣傳措施

本法案有利於車輛廠商增加其產品之銷售數量，有利於車廠營運，為此，車廠將會主動宣導本項優惠措施，可減少政府部門額外支出本法案之宣導成本。

(二)稽徵機關及相關機關之行政成本

本法案之政府行政成本，主要為公告函示之行政通知成本，屬於一次性成本。透過政府公文與通告函示體系，會知相關人員。另據現行作業，貨物稅需先報繳，待領牌後再退稅，因此減徵貨物稅將增加徵納雙方辦理退稅的作業成本，但增加之作業可循現行機制運作。

四、關聯性

本法案可發揮刺激消費者提前汰換老舊中古車之效益，充分配合行政院刺激經濟消費政策。本法案通過實施將有助於汽機車產品銷售，帶動相關上、中、下游零組件產業發展，並可發展廢機動車輛回收產業，亦可增加勞動人口僱用，降低失業率，提高社會穩定。同時，本法案鼓勵消費者汰換老舊中古車，有助於節能減碳（經濟部政策目標）、降低移動污染排放（環保署政策目標）、減少交通運輸過程之噪音（環保署政策目標）等，具有襄助相關政府部門目標達成之關聯性。

現行貨物稅條例車輛類之稅式支出除本法案外，尚有「電動車輛免徵貨物稅及使用牌照稅」，因電動車輛屬新興產業，商業模式仍在發展，產業設施尚未齊備，須政府政策保護以扶植產業發展；但本法案旨在推動老舊車輛汰舊換新，並具刺激消費及帶動整體產業發展之效，與「電動車輛免徵貨物稅及使用牌照稅」政策並無重複。另推動「汽機車汰舊換新暨中古車出口」，在政策的鼓勵下可促進民眾換購新車，帶動產業發展，在產業持續發展下，業者將積極產品研發並投入產能提升，並配合政府推動產業升級轉型及智慧機械之政策。

肆、稅式支出評估

本法案計算稅式支出之基本公式如下：

- 1.稅收損失總額 $X = \text{原汰換量減徵之貨物稅}$
- 2.稅收收入總額 $Y = \text{新增汰換量而徵收之稅收，包括貨物稅+營業稅+廠商之營利事業所得稅+關稅}$
- 3.稅式支出淨額 $Z = Y - X$
4. $Z > 0$ 無減少財政收入，無需提出財源籌措方式。
5. $Z < 0$ 有減少財政收入，需要提出財源籌措方式。

從財政收入方面分析，因貨物稅減徵而帶動汽機車汰換量增加，促使汽機車市場銷售量提高，所增加的稅收包括仍須徵收的貨物稅及營業稅（現行稅率為 5%）。在貨物稅方面，考量我國產小客車多集中在排氣量 2,000 c.c.以下，而按財政部資料，107-108 年 4 月國產汽車貨物稅稅率以 25%申報之數量佔比高達 99%，因此國產汽車貨物稅稅率皆按 25%計算。另進口汽車近來有以小排量渦輪增壓引擎取代大排量引擎之趨勢，使排氣量 2,000 c.c.以下逐漸增加並佔多數，2,000 c.c.以上進口汽車數量相對減少，按財政部資料，107-108 年 4 月進口汽車貨物稅稅率 30%之申報數量佔比為 14.69%，其餘的 85.31%貨物稅稅率則按 25%計算。故後續計算時將針對進口車區分適用 25%稅率(85.31%)，及適用 30%(14.69%)兩類。此外，進口汽車汰換量增加還會額外徵收關稅。而國產汽機車製造商之產值與進口汽車經銷商之營業額因此提高，還會增加營利事業所得稅（現行稅率為 20%）。

依據上述說明，本報告就汽機車貨物稅減徵進行租稅損失之推估，包括原汰換量貨物稅損失；在租稅收入推估部分，則包括新增汰換量所徵收的貨物稅、營業稅、營利事業所得稅、進口車關稅等。另需注意的是，本報告針對國產汽機車製造商產值增加之相關稅收，僅納入整車產值增加所增加的營利事業所得稅，未納入此等生產所帶動之零組件生產、就業、以及股東股利增加等面向所產生之營利事業所得稅及個人所得稅，故而有保守估計展延減徵貨物稅效益。此外，汽機車產業雖在 109 年因新冠肺炎的疫情而深受影響，但考量此疫情應屬於暫時性的影響，且影響最鉅的期間應在 109 年上半年，故針對 110 年開始執行之貨物稅減徵展延的相關評估，亦不納入疫情之影響。另需提醒的是，此法案為延續型提案，在原提案以環保為訴求而強調「汰舊車換新車」的宗旨下，汰換車款並不包括中古車，此次展延依此宗旨，仍以獎勵換新車為主。針對財政部關注的中古車議題，由於購買二手車與新車的消費族群偏好及考量因素多有不同，消費者對此兩類車款之選擇或有些微替代性，然依據 105-108 年政策執行第一期的數據，實已是在消費者在新車及中古車之間選擇後的結果，故本報告將第一期汰換成果視為展延第二期的可能成效(同樣也視為消費者考量新車及中古車間取捨後，最終選擇新車的結果)，僅將新增汰換的「新」汽機車納入計算。

本報告所採計算方式主要包括(1)最初收入損失法：在經濟行為模式及減稅方案外之其他租稅收入維持不變前提下，採行減稅方案之稅收影響數，(2)最終收入損失法：考量採行減稅方案後，因經濟行為模式或其他租稅收入受影響之稅收影響數，及(3)等額支出法，以補貼或移轉支出取代稅式支出，為達相同之稅後利益，補貼或移轉支

出所必須付出的稅前金額等 3 種評估方法估算稅收影響數。

一、評估資料之內容及範圍

(一)適用展延貨物稅減徵之汽車價量估算說明

針對貨物稅條例第 12 條之 5 展延，本報告所採用之資料係按貨物稅減徵實施前（101-104 年）與第一期實施後（105-108 年），汽機車報廢率及保有量成長率在此兩個 4 年期間之差異，評估政策展延第二期（110 年以後）對汽車汰換率及汰換量的變化與成長率，以推估展延與否對於汽車汰換的影響，並依據此等數據，以及 108 年國產車與進口車之市占率，計算該等汰換量所帶動國產車生產量及進口車進口量，從而依據出廠價格及市售價格，分別計算生產面與銷售面之營利事業所得稅，以及進口車之關稅收入。

在計算汽車報廢率方面，係以 101-108 各年度汽車報廢量除以汽車保有量（參見表 2）。依據計算結果，101-104 年貨物稅減徵實施前平均汽車報廢率為 2.54%，105-108 年貨物稅減徵實施後平均汽車報廢率提升至 3.85%，105-108 年平均汽車報廢率較 101-104 年增加了 1.31 個百分點。顯見實施貨物稅減徵措施確實提高了汽車汰換量，對消費者換車意願有明顯的正面影響。

由於貨物稅條例第 12 條之 5 係適用於小客車、小貨車、小客貨兩用車。若按 101-108 年小客車(含小客貨車)及小貨車保有量來看，小客車(含小客貨車)及小貨車保有量年均成長率為 1.75%（參見表 3）。近來隨著環保意識抬頭，消費者選購電動汽車與油電混合汽車雖

有增加，但 105-108 年電能及油電混合小客車及小貨車佔整體比重仍低(約 3%)，故此暫不考慮電動汽車與油電混合汽車掛牌數。

另根據財政部國稅局統計，108 年適用貨物稅條例第 12 條之 5 減徵退還貨物稅，汽車報廢的核退數量為 152,329 輛(不含出口的核退數量 1 輛)，而依據表 2，108 年汽車報廢量 325,365 輛，故可推估適用此貨物稅減徵措施之小客車(含小客貨車)及小貨車比例為 46.82%。

此外，當貨物稅減徵政策展延第二期，將持續提高消費者對汽車汰舊換新的意願，使小客車(含小客貨車)及小貨車汰換量增加，並帶動國產汽車製造業者的產值增加，及提高進口汽車經銷商的營業額。依據 108 年國產汽車與進口汽車市場份額，108 年國產汽車市占率為 51.15%，而進口汽車市占率為 48.85%，本報告後續將依此比例推估所汰換之小客車(含小客貨車)與小貨車的國產量及進口量。

表 2 101-108 年汽車保有量及報廢率

單位：輛；%

	汽車報廢量	汽車保有量	汽車報廢率
101 年	176,066	7,206,770	2.44
102 年	189,589	7,367,522	2.57
103 年	203,210	7,554,319	2.69
104 年	188,994	7,739,144	2.44
105 年	294,589	7,842,423	3.76
106 年	294,503	7,948,783	3.71
107 年	315,803	8,035,720	3.93
108 年	325,365	8,118,885	4.01
101-104 年平均	189,465	7,466,939	2.54
105-108 年平均	307,565	7,986,453	3.85
較前期增加數	118,100	519,514	1.31

資料來源：交通部公路總局及本報告計算。

表 3 101-108 年小客車(含小客貨車)及小貨車保有量及成長率

單位：輛；%

	小客車(含小客貨車)及小貨車保有量	保有量成長率
101 年	6,953,554	-
102 年	7,112,423	2.28
103 年	7,296,481	2.59
104 年	7,477,485	2.48
105 年	7,577,530	1.34
106 年	7,682,716	1.39
107 年	7,771,839	1.16
108 年	7,853,712	1.05
101-108 年平均	7,465,718	1.75

資料來源：交通部公路總局及本報告計算。

(二)適用展延貨物稅減徵之機車估算說明

針對展延貨物稅條例第 12 條之 5，本報告同樣按貨物稅減徵實施前（101-104 年）與第一期實施後（105-108 年）之數據，評估政策展延第二期（110 年以後）對機車汰換量的影響，計算適用於展延貨物稅減徵之機車占所有機車之比重及展延實施後各年度之適用機車數量，而由於臺灣機車國產比例已將近 100%，故本報告假設新增之機車汰換量均由國內生產。

在機車報廢率方面，係以當年度機車報廢量除以機車保有量(參表 4)。依據計算結果，101-104 年貨物稅減徵實施前平均機車報廢率 5.34%，105-108 年貨物稅減徵實施後平均機車報廢率提升至 5.66%，105-108 年平均機車報廢率較 101-104 年增加了 0.32 個百分點。顯見實施貨物稅減徵後亦提高消費者汰換機車的意願。

另按交通部公路總局公布數據，109 年第一季燃油機車年增率 1.5%³，而 108 年 150 立方公分以下燃油機車保有量為 13,475,150 輛。由於貨物稅條例第 12 條之 5 係以 150 立方公分以下機車，且購入非電動機車為限。須注意的是，近年隨著電動機車政策大力推廣與消費者環保意識抬頭，許多消費者有將燃油機車改汰換為電動機車的傾向，然而考量消費者換購電動機車不適用於本法案，且依據 105-108 年政策執行第一期的數據，實已是在消費者在傳統燃油機車及電動車之間選擇後的結果，故本報告為單純探究機車貨物稅減免對燃油機車之影響，並將第一期汰換成果視為展延第二期的可能成效(同樣已包括消費者在燃油機車及電動車之間的選擇結果)，僅將新增汰換機車中屬 150 立方公分以下燃油機車納入計算。另執行汰舊換新政策之下，傳統燃油機車與電動機車之替代率變化與本案計算之目的無關，故建議另案處理，以避免在此案計算中模糊焦點。

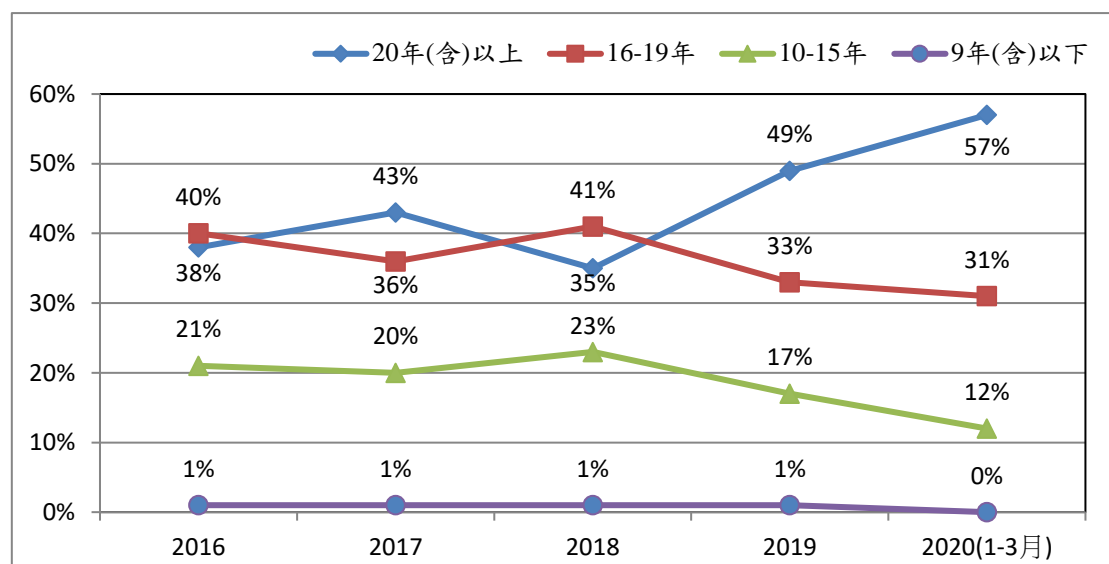
若按不同燃料別之機車新增掛牌數來看，105-108 年 150 立方公分以下燃油機車掛牌數平均占比為 91.07%（參見表 5）。

根據財政部國稅局統計，108 年適用貨物稅條例第 12 條之 5 減徵退還貨物稅，機車核定報廢數量為 369,805 輛(不含出口的核退數量 1 輛)。若以 108 年所有機車報廢量為 721,757 輛推估，適用於貨物稅減徵之機車，亦即 150 立方公分以下燃油機車占所有報廢機車之比例為 51.24%。

³「電動機車第一季衰退 15%！補助縮水後，油電大戰出現什麼變化？」，數位時代，2020 年 4 月 3 日。[https://www.bnext.com.tw/article/57187/taiwan-scooter-market-first-quarter-2020?utm_source=%E3%80%8A%E6%95%B8%E4%BD%8D%E6%99%82%E4%BB%A3%E3%80%8B%E6%97%A5%E5%A0%B1&utm_campaign=5e0d715c04-dailyedm_bn_CAMPAIGN_2020_04_06&utm_medium=email&utm_term=0_07662d06b0-5e0d715c04-402378485&ct=\(dailyedm_bn_CAMPAIGN_2020_04_06\)&mc_cid=5e0d715c04&mc_eid=95958369fb](https://www.bnext.com.tw/article/57187/taiwan-scooter-market-first-quarter-2020?utm_source=%E3%80%8A%E6%95%B8%E4%BD%8D%E6%99%82%E4%BB%A3%E3%80%8B%E6%97%A5%E5%A0%B1&utm_campaign=5e0d715c04-dailyedm_bn_CAMPAIGN_2020_04_06&utm_medium=email&utm_term=0_07662d06b0-5e0d715c04-402378485&ct=(dailyedm_bn_CAMPAIGN_2020_04_06)&mc_cid=5e0d715c04&mc_eid=95958369fb)

依據財政部賦稅署提供之修正草案內容，針對機車貨物稅減徵，擬取消舊機車登記需滿一年及配偶或二親等以內親屬購買新機車等條件限制，此措施應將增加機車汰舊換新之數量；經洽機車全聯會表示此舉只是使申請程序更便民，評估不會增加汰換數量，另洽車輛公會及中經院，亦皆表同意此觀點，故本評估報告維持舊機車登記需滿一年及配偶或二親等以內親屬購買之情境來進行估算。

另依車輛公會提供之數據（參見圖 5），貨物稅條例第 12 條之 5 所汰換之舊車，99%以上都是車齡 10 年以上之舊車，故舊車汰換年限由 6 年延長至 10 年，對汰舊換新之數量幾無影響，故不列入計算。



資料來源：車輛公會

圖 5 貨物稅條例第 12 條之 5 汰換車齡占比統計

表 4 101-108 年機車保有量及報廢率

單位：輛；%

	機車報廢量	機車保有量	機車報廢率
101 年	321,488	15,139,628	2.12
102 年	1,237,196	14,195,123	8.72
103 年	775,909	13,735,960	5.65
104 年	666,935	13,661,719	4.88
105 年	803,540	13,668,227	5.88
106 年	867,629	13,755,582	6.31
107 年	733,415	13,835,520	5.30
108 年	721,757	13,992,922	5.16
101-104 年平均	750,382	14,183,108	5.34
105-108 年平均	781,585	13,813,063	5.66
增加數	31,203	-370,045	0.32

資料來源：交通部公路總局及本報告計算。

表 5 105-108 年 150 立方公分以下燃油機車新增掛牌數及占比

單位：輛；%

	150 立方公分以下燃油機車新增掛牌數	150 立方公分以下機車新增掛牌數 (全燃料別)	150 立方公分以下燃油機車掛牌數占比
105 年	811,951	832,842	97.49
106 年	936,072	980,167	95.50
107 年	756,345	838,828	90.17
108 年	717,255	885,792	80.97
105-108 年平均	805,406	884,407	91.07

資料來源：交通部公路總局及本報告計算。

(三) 汽機車平均市售價格估算

關於汽機車平均市售價格，本報告按車輛公會參考國內汽車廠提供之資料，國產汽車出廠價為 52.6 萬元，加計貨物稅 25%、車廠利潤 10%、營業稅 5%，得出國產汽車平均市售價為 75.94 萬元。另按 2016-2019 年臺灣海關小客車 (HS870321~HS870333) 進口資料，進口汽車平均報關價格(CIF)為 81.9 萬元，加計進口關稅 17.5%、2,000cc 以下貨物稅 25%或 2,000cc 以上貨物稅 30%、經銷佣金 10%、營業稅 5%，得出 2,000cc 以下進口汽車平均市售價為 138.93 萬元、2,000cc

以上進口汽車平均市售價為 144.49 萬元。機車方面，按國內機車廠提供之資料，國內機車出廠價格為 5 萬元，加計貨物稅 17%、車廠利潤 5%、營業稅 5%，得出機車平均市售價為 6.45 萬元（參見表 6）。

表 6 汽機車平均市售價格

單位：萬元

	出廠價/報關價(CIF)	進口關稅	貨物稅	車廠利潤/經銷傭金	營業稅	平均市售價
國產汽車	52.6	—	×125%	×110%	×105%	75.94
		52.6	65.75	72.32	75.94	
2,000cc 以下進口汽車	81.9	×117.5%	×125%	×110%	×105%	138.94
		96.23	120.29	132.32	138.94	
2,000cc 以上進口汽車	81.9	×117.5%	×130%	×110%	×105%	144.49
		96.23	125.1	137.61	144.49	
機車	5	—	×117%	×105%	×105%	6.45
		5	5.85	6.14	6.45	

資料來源：本報告計算。

二、稅收影響數之評估

本報告依據前述之數據，分別以最初收入損失法、最終收入損失法、以及等額支出法，計算貨物稅條例第 12 條之 5 展延後，對汽機車製造業及相關零售業，在政策展延期間所造成的稅收變化。

(一)最初收入損失法

最初收入損失法之基礎為，在經濟行為及其他租稅收入維持不變前提下，採行減稅方案之稅收影響數。即在此情境下假設政策展延期間消費者對汽機車汰換意願並無改變，亦即貨物稅減徵措施展延第二期，汰換量仍等同第一期實施後（105 年至 109 年 6 月）的平均規模，而未納入市場成長等相關變化。

根據財政部公布數據，105 年至 109 年 6 月適用貨物稅條例第 12

條之 5 減徵貨物稅的汽機車核退數量及核退稅額如表 7 所示。因此可假設貨物稅減徵措施展延第二期之核退數量，等同於第一期實施後（105 年至 109 年 6 月）實際核退數量，即汽車年平均核退數量為 146,041(657,185 輛/4.5 年)輛，機車年平均核退數量為 393,188 (1,769,345 輛/4.5 年)輛。依據上述，評估之計算方式如下：

表 7 105 年至 109 年 6 月適用貨物稅條例第 12 條之 5 汽機車核退數量及稅額

單位：輛；新台幣億元

	汽車		機車	
	核退數量	核退稅額	核退數量	核退稅額
105 年	113,668	56.48	290,916	11.64
106 年	148,482	73.85	482,801	19.31
107 年	154,542	77.03	425,458	17.02
108 年	152,330	76.10	369,806	14.79
109 年 1-6 月	88,163	44.04	200,364	8.41
105 年至 109 年 6 月合計	657,185	327.50	1,769,345	71.17
年平均(105 年至 109 年 6 月)	146,041	72.78	393,188	15.82

註：汽機車核退數量涵蓋報廢與出口數量，如 108 年汽車核退數量(152,330 輛)為報廢數量 152,329 輛、加出口數量 1 輛；108 年機車核退數量(369,806 輛)為報廢數量 369,805 輛、加出口數量 1 輛。

資料來源：財政部。

1. 稅損部分—貨物稅損失新臺幣 443 億元

(1) 貨物稅損失新臺幣 443 億元

依據 105 年至 109 年 6 月第一期實施後，年平均汽車貨物稅核退稅額為新臺幣 72.78 億元，機車貨物稅核退稅額為新臺幣 15.82 億元，合計貨物稅損失為新臺幣 88.6 億元(如表 7)。依此推算，政策展延第二期後，110-114 年汽車貨物稅損失為 363.9 億元(72.78×5)、機車貨物稅損失為 79.1 億元(15.82×5)，合計貨物稅損失為 443 億元。

2.稅收增加設算—租稅收入增加 0 元

(1)貨物稅增加新臺幣 0 元

在最初收入損失法的基礎上，相較於第一期，施行第二期不會造成較第一期更多的汰換量，故汽機車汰換量仍維持原汰換量，並無新增汰換量可繳納貨物稅，故貨物稅增加為 0 元。

(2)關稅增加新臺幣 0 元

同理，此處因無新增進口汽車可課徵關稅，故關稅增加為 0 元。

(3)加值型營業稅(VAT)增加新臺幣 0 元

如同前述，由於沒有汽機車新增銷售額，無法連帶繳納營業稅，故加值型營業稅(VAT)增加為 0 元。

(4)營利事業所得稅增加新臺幣 0 元

在維持相同汽機車汰換量之情況下，汽機車零售業者僅有原汰換量之營業額，而國產汽機車製造商也只有原汰換量之產值，因此無法使生產面與銷售面的營利事業所得稅增加，故營利事業所得稅增加為 0 元。

3.稅收淨效益

$$\begin{aligned} &= \text{稅收增加} - \text{稅收損失} \\ &= (\text{新增貨物稅} + \text{關稅} + \text{營業稅} + \text{營利事業所得稅}) - (\text{原貨物稅減徵}) \\ &= 0 \text{ 元} - 443 \text{ 億元} \\ &= \text{新臺幣} -443 \text{ 億元 (損失)} \end{aligned}$$

(二)最終收入損失法

最終收入損失法之計算基礎，係考量採行減稅方案後，因經濟行

為模式或其他租稅收入受影響之稅收影響數。本報告考慮汽機車貨物稅減徵展延，對消費者汰換汽機車之意願有明顯助益，連帶使汽機車產值、相關零售業營業額有所增加。在此經濟發展的連動假設下，設算未來本法案汽機車汰換量會持續成長，進而對原貨物稅產生損失，以及考慮新增更多的汰換量，使汽機車產業產值與進口值增加及相關零售業營業額提高，進而對貨物稅、國內營利事業所得稅及加值型營業稅（VAT）之影響、以及進口汽車增加對關稅之影響等。

觀察本報告資料期間之數據可知，相較於貨物稅減徵實施前（101-104年），政策第一期實施後（105-108年）使國內汽機車汰換量有明顯的增加，因此預期未來貨物稅減徵若展延第二期對汽機車汰換量亦具有正面效果。且隨著國民生活水準的提高，民眾對汽機車購買力持續提升，汽機車市場規模將再擴大，連帶使汽機車汰換量亦會隨之增加。而針對汽機車的保有量成長率，以下計算假設，未來5年（110-114年）汽車保有量按101-108年複合成長率增長，即每年汽車成長率為1.75%；而機車則按109年第一季成長率1.5%計算之。基此，以下計算時將依據是/否「執行貨物稅減徵」的情況下，汽機車汰換量的變化，推估若貨物稅減徵展延第二期可新增的汽機車汰換量。

具體而言，若不執行貨物稅減徵之下，則110-114年期間，汽車汰換量將以108年小客車(含小客貨車)及小貨車保有量(7,853,712輛)為基準，且每年按101-108年小客車(含小客貨車)及小貨車保有量的平均成長率（1.75%）增長，乘以貨物稅減徵前四年(101-104年)汽車平均報廢率(2.54%)，再乘以適用此貨物稅減徵措施之比例(46.82%)，得出汽車原汰換量5年合計為500,701輛。若執行貨物稅減徵措施，汽車新增汰換量同樣按前述公式計算，但乘以105-108年較101-104

年汽車平均報廢率增加數(1.31 個百分點)，且每一年度係以前一年度累進計算，得出 110-114 年期間汽車可再新增汰換量為 258,235 輛。

至於機車原汰換量係以 108 年 150 立方公分以下燃油機車保有量(13,475,150 輛)，加計 109 年第一季年增率 1.5%，乘以 150 立方公分以下燃油機車掛牌數占比(91.07%)，再乘以 101-104 年汽車平均報廢率(5.34%)，及適用此貨物稅減徵措施之比例(51.24%)，得出機車原汰換量 5 年合計為 1,782,337 輛。若執行貨物稅減徵措施，機車新增汰換量係以 105-108 年較 101-104 年機車平均報廢率增加數(0.32%)計算，得出 110-114 年期間機車新增汰換量合計為 106,807 輛(參見表 8)。本報告依據上述資料作為計算基礎，估算政策展延第二期的稅損及稅收增加情形，作為最終收入損失法之可能金額。

表 8 110-114 年汽機車汰換量推估值

單位：輛

	汽車		機車	
	原汰換量	新增汰換量	原汰換量	新增汰換量
110 年	96,696	49,871	345,933	20,730
111 年	98,388	50,743	351,122	21,041
112 年	100,110	51,631	356,388	21,357
113 年	101,862	52,535	361,734	21,677
114 年	103,645	53,455	367,160	22,002
110-114 年合計	500,701	258,235	1,782,337	106,807

註：汽機車汰換量係以 108 年保有量為基礎，故成長率須加計兩次才得以推估出 110 年保有量數量。

1. 109 年汽車原汰換量(95,033 輛)=108 年保有量(7,853,712 輛)*(1+成長率 1.75%)*原報廢率 2.54%*適用貨物稅減徵比例 46.82%；
109 年汽車新增汰換量(49,013 輛)=108 年保有量(7,853,712 輛)*(1+成長率 1.75%)*報廢率增加數 1.31%*適用貨物稅減徵比例 46.82%。
2. 109 年機車原汰換量(340,820 輛)=108 年保有量(13,475,150 輛)*(1+成長率 1.5%)*燃油機車佔比 91.07%*原報廢率 5.34%*適用貨物稅減徵比例 51.24%；
109 年機車新增汰換量(20,424 輛)=108 年保有量(13,475,150 輛)*(1+成長率 1.5%)*燃油機車佔比 91.07%*報廢率增加數 0.32%*適用貨物稅減徵比例 51.24%。

資料來源：本報告計算

以下依據最終收入損失法，評估本法案稅收損失與稅收增加之計算方式結果如下：

1. 稅損部分—貨物稅損失新臺幣 321.64 億元

(1) 貨物稅損失新臺幣 321.64 億元

若無實施貨物稅減徵措施，推估 110-114 年小客車(含小客貨車)及小貨車原汰換量為 500,701 輛，而 110-114 年 150 立方公分以下燃油機車原汰換量為 1,782,337 輛，依此計算貨物稅減徵後（每輛汽車減徵 5 萬元、機車減徵 4,000 元）的稅收損失。當政策展延 110-114 年將損失國產汽車之貨物稅新臺幣 128.05 億元、進口汽車之貨物稅新臺幣 122.3 億元及機車之貨物稅新臺幣 71.29 億元，5 年合計貨物稅損失為新臺幣 321.64 億元。

國產汽車之貨物稅 = 國產汽車原汰換量 × 貨物稅減徵（每輛 5 萬元）

$$= 500,701 \times 51.15\% \times 5 \text{ 萬元}$$

$$= \text{新臺幣 } 128.05 \text{ 億元 (損失)}$$

進口汽車之原貨物稅 = 進口汽車原汰換量 × 貨物稅減徵（每輛 5 萬元）

$$= 500,701 \times 48.85\% \times 5 \text{ 萬元}$$

$$= \text{新臺幣 } 122.30 \text{ 億元 (損失)}$$

機車之原貨物稅 = 機車原汰換量 × 貨物稅減徵（每輛 4 千元）

$$= 1,782,337 \times 4,000 \text{ 元}$$

$$= \text{新臺幣 } 71.29 \text{ 億元 (損失)}$$

2. 稅收增加設算—整體租稅收入增加新臺幣 707.31 億元

(1) 貨物稅增加新臺幣 361.78 億元

若貨物稅減徵措施展延，估計可帶動 110-114 年小客車(含小客貨

車)及小貨車新增汰換量為 258,235 輛，及 110-114 年 150 立方公分以下燃油機車新增汰換量為 106,807 輛。其中進口汽車排氣量 2,000 c.c. 以下佔比 85.31%，2,000 c.c. 以上佔比 14.69%。依此計算貨物稅減徵後所增加的稅收。當政策展延 110-114 年將增加國產汽車之新增貨物稅新臺幣 107.65 億元、2,000cc 以下進口汽車之新增貨物稅新臺幣 205.09 億元、2,000cc 以上進口汽車之新增貨物稅新臺幣 44.23 億元及機車之新增貨物稅新臺幣 4.81 億元，5 年合計貨物稅增加為新臺幣 361.78 億元。

國產汽車之新增貨物稅 = 國產汽車新增汰換量 × [(國產汽車平均出廠價 × 貨物稅稅率 - 貨物稅減徵(每輛 5 萬元)]

$$= 258,235 \times 51.15\% \times (52.6 \text{ 萬元} \times 25\% - 5 \text{ 萬元})$$

$$= \text{新臺幣 } 107.65 \text{ 億元 (增加)}$$

2,000cc 以下進口汽車之新增貨物稅 = 2,000cc 以下進口汽車新增汰換量 × [(進口汽車平均報關價 + 關稅) × 貨物稅稅率 - 貨物稅減徵(每輛 5 萬元)]

$$= 258,235 \times 48.85\% \times 85.31\% \times (96.23 \text{ 萬元} \times 25\% - 5 \text{ 萬元})$$

$$= \text{新臺幣 } 205.09 \text{ 億元 (增加)}$$

2,000cc 以上進口汽車之新增貨物稅 = 2,000cc 以上進口汽車新增汰換量 × [(進口汽車平均報關價 + 關稅) × 貨物稅稅率 - 貨物稅減徵(每輛 5 萬元)]

$$= 258,235 \times 48.85\% \times 14.69\% \times (96.23 \text{ 萬元} \times 30\% - 5 \text{ 萬元})$$

$$= \text{新臺幣 } 44.23 \text{ 億元 (增加)}$$

機車之新增貨物稅 = 機車新增汰換量 × [(機車平均出廠價 × 貨物稅稅率 - 貨物稅減徵(每輛 4 千元)]

$$= 106,807 \times (5 \text{ 萬元} \times 17\% - 4,000 \text{ 元})$$

$$= \text{新臺幣 } 4.81 \text{ 億元 (增加)}$$

(2) 關稅增加新臺幣 180.8 億元

當貨物稅減徵措施展延會使 110-114 年國內汽車汰換量增加，按進口車市場份額計，將連帶提高汽車進口量，得以課徵之關稅亦會增加。若政策展延 110-114 年將增加汽車進口關稅新臺幣 180.8 億元。

$$\begin{aligned}
 \text{進口汽車之關稅} &= \text{進口汽車新增汰換量} \times \text{進口汽車平均報關價(CIF)} \times \text{關稅稅率} \\
 &= 258,235 \times 48.85\% \times 81.9 \text{ 萬元} \times 17.5\% \\
 &= \text{新臺幣 180.8 億元 (增加)}
 \end{aligned}$$

(3) 加值型營業稅(VAT)增加新臺幣 134.99 億元

若貨物稅減徵措施展延，可帶動 110-114 年汽機車新增汰換量，將使汽機車零售業者銷售額提高，而連帶繳納營業稅亦有所增加。110-114 年將增加國產汽車之加值型營業稅 (VAT) 新臺幣 47.76 億元、2,000cc 以下進口汽車之加值型營業稅 (VAT) 新臺幣 71.2 億元、2,000cc 以上進口汽車之加值型營業稅 (VAT) 新臺幣 12.75 億元、及機車之加值型營業稅 (VAT) 新臺幣 3.28 億元，5 年合計加值型營業稅 (VAT) 增加為新臺幣 134.99 億元。

$$\begin{aligned}
 \text{國產汽車之加值型營業稅 (VAT)} &= \text{國產汽車新增汰換量} \times (\text{國產汽車平均市售價} \\
 &\quad / 1.05) \times \text{營業稅稅率} \\
 &= 258,235 \times 51.15\% \times 72.32 \text{ 萬元} \times 5\% \\
 &= \text{新臺幣 47.76 億元 (增加)}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{2,000cc 以下進口汽車之加值型營業稅 (VAT)} &= \text{2,000cc 以下進口汽車新增汰換量} \\
 &\quad \times (\text{2,000cc 以下進口汽車平均市售價} / 1.05) \times \text{營業稅稅率} \\
 &= 258,235 \times 48.85\% \times 85.31\% \times 132.32 \text{ 萬元} \times 5\% \\
 &= \text{新臺幣 71.2 億元 (增加)}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{2,000cc 以上進口汽車之加值型營業稅 (VAT)} &= \text{2,000cc 以上進口汽車新增汰換量} \\
 &\quad \times (\text{2,000cc 以上進口汽車平均市售價} / 1.05) \times \text{營業稅稅率} \\
 &= 258,235 \times 48.85\% \times 14.69\% \times 137.61 \text{ 萬元} \times 5\%
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
&= \text{新臺幣 } 12.75 \text{ 億元 (增加)} \\
\text{機車之加值型營業稅 (VAT)} &= \text{機車新增汰換量} \times (\text{機車平均市售價} / 1.05) \times \text{營業稅稅率} \\
&= 106,807 \times 6.14 \text{ 萬元} \times 5\% \\
&= \text{新臺幣 } 3.28 \text{ 億元 (增加)}
\end{aligned}$$

(4) 營利事業所得稅增加新臺幣 29.74 億元

隨著 110-114 年汽機車汰換量持續成長，國產汽機車製造商產值會增加、汽機車零售業者營業額亦會提高，將連帶增加生產面與銷售面廠商營利事業所得稅的繳納。110-114 年生產面將增加國產汽車製造商之營利事業所得稅新臺幣 7.948 億元、機車製造商之營利事業所得稅新臺幣 0.224 億元；銷售面將增加國產汽車零售業者之營利事業所得稅新臺幣 7.47 億元、2,000cc 以下進口汽車經銷商之營利事業所得稅新臺幣 11.136 億元、2,000cc 以上進口汽車經銷商之營利事業所得稅新臺幣 1.994 億元及機車零售業者之營利事業所得稅新臺幣 0.969 億元，5 年合計生產面與銷售面營利事業所得稅增加為新臺幣 29.74 億元。

生產面營利事業所得稅：

$$\begin{aligned}
\text{國產汽車製造商之營利事業所得稅} &= \text{國產汽車新增產值} \times \text{利潤率}^4 \times \text{營利事業所得稅稅率} \\
&= \text{國產汽車新增汰換量} \times \text{國產汽車平均出廠價} \times \text{利潤率} \times \text{營利事業所得稅稅率} \\
&= 258,235 \times 51.15\% \times 52.6 \text{ 萬元} \times 5.72\% \times 20\% \\
&= \text{新臺幣 } 7.948 \text{ 億元 (增加)}
\end{aligned}$$

⁴根據主計總處 105 年工業及服務業普查結果，汽車製造業利潤率為 5.72%。

$$\begin{aligned}
& \text{機車製造商之營利事業所得稅} = \text{機車新增產值} \times \text{利潤率}^5 \times \text{營利事業所得稅稅率} \\
& = \text{機車新增汰換量} \times \text{機車平均出廠價} \times \text{利潤率} \times \text{營利事業所得稅稅率} \\
& = 106,807 \times 5 \text{ 萬元} \times 2.1\% \times 20\% \\
& = \text{新臺幣 0.224 億元 (增加)}
\end{aligned}$$

銷售面營利事業所得稅：

$$\begin{aligned}
& \text{國產汽車零售商之營利事業所得稅} = \text{國產汽車新增營業額} \times \text{利潤率}^6 \times \text{營利事業所得稅稅率} \\
& = \text{國產汽車新增汰換量} \times (\text{國產汽車平均市售價} / 1.05) \times \text{利潤率} \times \text{營利事業所得稅稅率} \\
& = 258,235 \times 51.15\% \times 72.32 \text{ 萬元} \times 3.91\% \times 20\% \\
& = \text{新臺幣 7.47 億元 (增加)}
\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
& \text{2,000cc 以下進口汽車零售商之營利事業所得稅} = \text{2,000cc 以下進口汽車新增營業額} \times \text{利潤率}^7 \times \text{營利事業所得稅稅率} \\
& = \text{2,000cc 以下進口汽車新增汰換量} \times (\text{2,000cc 以下進口汽車平均市售價} / 1.05) \times \text{利潤率} \times \text{營利事業所得稅稅率} \\
& = 258,235 \times 48.85\% \times 85.31\% \times 132.32 \text{ 萬元} \times 3.91\% \times 20\% \\
& = \text{新臺幣 11.136 億元 (增加)}
\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
& \text{2,000cc 以上進口汽車零售商之營利事業所得稅} = \text{2,000cc 以上進口汽車新增營業額} \times \text{利潤率}^8 \times \text{營利事業所得稅稅率} \\
& = \text{2,000cc 以上進口汽車新增汰換量} \times (\text{2,000cc 以上進口汽車平均市售價} / 1.05) \times \text{利潤率} \times \text{營利事業所得稅稅率} \\
& = 258,235 \times 48.85\% \times 14.69\% \times 137.61 \text{ 萬元} \times 3.91\% \times 20\% \\
& = \text{新臺幣 1.994 億元 (增加)}
\end{aligned}$$

⁵根據主計總處 105 年工業及服務業普查結果，機車製造業利潤率為 2.1%。

⁶根據主計總處 105 年工業及服務業普查結果，汽車零售業利潤率為 3.91%。

⁷根據主計總處 105 年工業及服務業普查結果，汽車零售業利潤率為 3.91%。

⁸根據主計總處 105 年工業及服務業普查結果，汽車零售業利潤率為 3.91%。

$$\begin{aligned}
\text{機車零售商之營利事業所得稅} &= \text{機車新增營業額} \times \text{利潤率}^9 \times \text{營利事業所得稅稅率} \\
&= \text{機車新增汰換量} \times (\text{機車平均市售價} / 1.05) \times \text{利潤率} \times \text{營利事業所得稅稅率} \\
&= 106,807 \times 6.14 \text{ 萬元} \times 7.39\% \times 20\% \\
&= \text{新臺幣 0.969 億元 (增加)}
\end{aligned}$$

3. 最終收入淨損益推估值

$$\begin{aligned}
&= \text{稅收增加} - \text{稅收損失} \\
&= (\text{新增貨物稅} + \text{關稅} + \text{營業稅} + \text{營利事業所得稅}) - (\text{原貨物稅減徵}) \\
&= (361.78 \text{ 億元} + 180.8 \text{ 億元} + 134.99 \text{ 億元} + 29.74 \text{ 億元}) - 321.64 \text{ 億元} \\
&= 707.31 \text{ 億元} - 321.64 \text{ 億元} \\
&= \text{新臺幣 385.67 億元 (增加)}
\end{aligned}$$

(三) 等額支出法

等額支出法係計算為達成相同之稅後利益，政府的補貼或移轉支出所必須支付之稅前金額，本法案主要目的是透過貨物稅減徵展延期限，以提高消費者對汽機車汰舊換新之意願。針對本案，若將汽機車貨物稅減徵措施改採等額補貼方式，財政補貼金額會等同於前述方法所估的汰換量退稅金額，即原汰換量與新增汰換量乘以每輛定額補貼金額(汽車每輛補貼 5 萬元、機車每輛補貼 4,000 元)，因此若採等額支出法，汽機車貨物稅五年須編列補助預算介於新台幣 443.74 億元¹⁰至 455.03 億元¹¹，才可達到前述估計相同的稅後利益。與前述減徵貨

⁹根據主計總處 105 年工業及服務業普查結果，機車零售業利潤率為 7.39%

¹⁰依最初收入損失法，汽車貨物稅補貼金額年平均為 73.0205 億元，計算公式：105 年至 109 年 6 月汽車年平均核退數量 146,041，乘以貨物稅補貼 5 萬元；機車貨物稅補貼金額年平均為 15.7275 億元，計算公式：105 年至 109 年 6 月機車年平均核退數量 393,188 輛，乘以貨物稅補貼 4,000 元，兩者合計為 88.748 億元。5 年共須補貼 443.74 億元。

¹¹依最終收入損失法，汽車貨物稅補貼金額為 379.47 億元，計算公式：110-114 年汽車原汰換量 500,701 輛加新增汰換量 258,235，乘以貨物稅補貼 5 萬元；機車貨物稅補貼金額為 75.56 億元，計算公式：110-114 年機車原汰換量 1,782,337 輛加新增汰換量 106,807 輛，乘以貨物稅補貼 4,000 元，兩者合計為 455.03 億元。

物稅相比，補貼金額高於稅收減損。

伍、財源籌措方式

依據本報告估算，在經濟行為及其他租稅收入維持不變下，貨物稅減徵政策展延第二期汽機車汰換量仍等同第一期實際核退數量時，並無新增汰換量時，最初收入損失法估算稅收相較於現況將有新臺幣 443 億元的淨損失。但在納入經濟成長之效益之下，政策展延第二期除維持汽機車新增汰換量的成長之外，並持續帶動相關產業的生產與銷售服務增長，故依最終收入損失法估算稅收淨收益為新臺幣 385.67 億元。本法案租稅淨效益依最終收入損失法估算呈現「正數」的情境下，無需另籌相關財源以茲因應。

陸、稅式支出績效評估機制

一、評估指標及其評量標準

本報告之評量指標將包含：實際減稅車輛數、車廠國內銷售符合減稅車輛之總銷售金額、中古車出口數等。

二、評估期間及週期

本法案適用期間作為評估期間，評估週期為每 5 年 1 次，定期評估。

三、績效評估應予公開

本法案實施之成效評估，將由主管機關（財政部、經濟部）定期掌握及檢討預期效益之達成情形，並公開於機關網站。

柒、總結

本法案「貨物稅條例第 12 條之 5」展延，除可增加國家稅收收入，並能達到節能減碳及帶動經濟成長之效，由 98 年與 105 年～110 年的實施成效即可印證。在中古車部份，由於購買二手車與新車的消費族群偏好不同、考量因素不同，本報告將第一期汰換成果視為展延第二期的可能成效，僅將新增汰換汽機車納入計算。

面對國際汽車產業高度競爭，本法案展延可穩定國內汽車銷量，帶動國內汽車產業穩定發展，更可達到降低能源使用、減少環境污染、提升汽機車使用安全等效益。期盼藉由本法案之展延，能帶動民眾汰換老舊車輛選購新車，帶動國內車市成長，進而促進經濟發展。經由審慎評估後，實施本租稅優惠措施之意義重大，實質效益遠大於稅收損失，建請財政部配合辦理本法案展延。