

# 本文章已註冊DOI數位物件識別碼

## ▶ 汽機車牌照稅標準及徵收方式之檢討

### Evaluating Schemes and Collection Approaches on License' Plate Tax of Automobiles and Motorcycles

doi:10.29774/UT.200409.0003

都市交通, 19(3), 2004

Urban Traffic, 19(3), 2004

作者/Author : 陳敦基(Dun-Ji Chen);石豐宇(Feng-Yeu Shyr);陳彥璋(Yen-Chang Chen)

頁數/Page : 32-54

出版日期/Publication Date :2004/09

引用本篇文獻時，請提供DOI資訊，並透過DOI永久網址取得最正確的書目資訊。

To cite this Article, please include the DOI name in your reference data.

請使用本篇文獻DOI永久網址進行連結:

To link to this Article:

<http://dx.doi.org/10.29774/UT.200409.0003>



*DOI Enhanced*

DOI是數位物件識別碼 (Digital Object Identifier, DOI) 的簡稱，是這篇文章在網路上的唯一識別碼，用於永久連結及引用該篇文章。

若想得知更多DOI使用資訊，

請參考 <http://doi.airiti.com>

For more information,

Please see: <http://doi.airiti.com>

請往下捲動至下一頁，開始閱讀本篇文獻

PLEASE SCROLL DOWN FOR ARTICLE



# 汽機車牌照稅標準及徵收方式之檢討<sup>1</sup>

## Evaluating Schemes and Collection Approaches on License' Plate Tax of Automobiles and Motorcycles

陳敦基 Dun-Ji Chen 石豐宇 Feng-Yeu Shyr  
陳彥璋 Yen-Chang Chen

淡江大學，地址：台北縣淡水鎮英專路 151 號

Tamkang University, 151 Ying-Chuan Road, Tamsui, Taipei Country, Taiwan 25137

(93 年 8 月 30 日收稿，93 年 9 月 16 日修改，93 年 9 月 30 日定稿)

### 摘要

牌照稅係為車輛持有成本，若能透牌照稅徵收，促使汽機車使用者合理負擔其持有成本，適切處理其與大眾運具間之相對外部效果以達內部化，將可使運輸資源獲得有效利用與合理分配。因此，本研究首先透過國外牌照稅實施經驗之比較及分析，尋求我國牌照稅合理調整方向，並檢討國內牌照稅現行實施所存在問題，以研提可行之改善方案與對策，進而經由分析層級程序法 (AHP) 評估方法、民意調查，及衝擊分析等評選出適切方案，最後並對牌照稅調整提出五項具體建議與結論：(1)訂定牌照稅檢討年期，建議每五年檢討稅率一次；(2)提高老舊自用小客車車輛費率；建議十年以上老舊車輛需多課徵 10% 稅率，每隔一年多課徵 10% 稅率，最高多課徵至 50%；(3)改善營業與自用小客車間稅費之差異，建議調整方向有二，一者縮小其稅費比率至 1:1 (調高營業用小客車稅率)，另者則拉大其稅費比率至 2:1 (降低營業用小客車稅率)；(4)150c.c. 以下機車牌照稅，基於稅法公平性及建立機車管理制度，建議恢復課徵，但仍需兼顧中低收入戶、簡政便民及成本效益之原則；(5)牌照稅配合運輸政策效果有限：評估結果發現牌照稅對「抑制私人運具持有」效果並不理想，而依現有牌照稅由地方統收統支徵體制，亦難要求地方政府配合「促進大眾運輸發展」。儘管如此，循序引導汽機車相關稅費稽徵之合理化，以配合基本運輸政策之達成，仍是交通部門必須堅持與努力之方向。

**關鍵字：**牌照稅、大眾運輸、分析層級程序法 (AHP)

### Abstract

License' Plate Tax, one of the property taxes in Taiwan, is considered to be an effective tool in increasing the holding costs of automobile owners. By collecting License' Plate Tax, the external effects of private automobiles, i.e., congestion and pollution costs, could be internalized and the policy of sustainable transport, e.g., promoting public transit and reducing private autos, can be maintained. In this study we first review current taxing practices in some major countries of Asia, Europe, and America. Then we propose several reform alternatives regarding license's plate tax and analyze the advantages and disadvantages of these options. Finally we apply the AHP analysis to survey data and propose the following suggestions regarding the tax reform. (1) Review the tax rates every five years to cope with inflation. (2) Increase the current tax level by 10% for ten-year-old autos and increase another 10% for every additional year while the maximum tax rate should be no more than 150% of the current level. (3) Diminish the gap of tax rates between business and private autos, e.g., taxing the same rates for these two categories. (4) Restart to collect taxes for motorcycles with engine capacities less than 150 c.c. to improve the effectiveness of motorcycle management if effective taxing tools and services are eligible and the low-income motorcycle owners can be exempted. Although License' Plate Tax might be expected ineffective either in reducing auto ownership or in promoting public transit, the tax is effective in increasing the holding costs of automobiles and helps to suppress the demand of private autos.

<sup>1</sup> 本文係依交通部運輸研究所委辦「汽機車相關稅費標準及徵收方式之檢討」計畫擷取部分內容所改寫，該計畫並獲評為當年度運研所之優良合辦案。

However, any reform program regarding License' Plate Tax should be consistent with the goal of sustainable transport, and that is what we expect of Taiwan's transportation authority.

**keywords:** License' Plate Tax, public transit, AHP analysis

## 一、前言

根據國內使用牌照稅法第三條之規定「凡使用公共水陸道路之交通工具，無論公用、私用或軍用，除依照其他有關法律，領用證照，並繳納規費外，交通工具所有人或使用人應向所在地稅捐主管稽徵機關請領使用牌照，繳納使用牌照稅。」故使用公共水陸道路之交通工具若要行駛於公共道路上，均應負擔一定之稅費。世界各國大多把牌照稅或其餘類似之汽車執照稅納入地方稅中，可增進地方稅收來源。基本上，牌照稅每年需定期繳納，可視為交通工具之持有成本之一，故可做為間接抑制車輛成長的一種手段。使用牌照稅為國內目前之整體現行稅費制度裡，專針對為機動車輛等專門課徵之稅捐；因此可用加或減稅之方式來增加或減少車輛之持有成本。

就國內而言，牌照稅屬於定額稅，每年均需繳納一次（營業用車輛分兩期繳納），而由地方政府徵收，並可經由牌照之建立底冊來透過車輛登記達成管理之目的。國內之牌照稅較歐美日等國較特殊之處在於：使用牌照稅法第六條徵收標準中，排氣量等級愈高之自用車種，所需負擔之稅率額度愈高，而一般民眾持有數量最多之一般排氣量（介於 1200cc~3000cc 間）之自用車，稅率較低，同時也反映於機車牌照稅費當中；而在使用牌照稅法第七條第八、九項中，屬障礙同胞及社會福利團體若擁有相關之證明文件可免車輛牌照稅以及第七條第十項中，經由交通管理機關核准之市區汽車客運業和公路汽車客運業可免徵牌照稅，頗有促進社會公平、照顧較弱勢族群且提倡大眾運輸之功。若以新加坡為例，可發現在私人車輛取得及持有成本相當高之情形下，自用小車成長率並不高。歐美日等國之牌照稅法（或類似）則是主要用來做為籌措道路建設財源，根據利益與成本原則並依照使用量的多寡來享受道路利益或負擔道路成本。如美國的第三結構稅及日本的噸稅、汽車稅。

國內牌照稅法之相關研究，學者大多集中於社會公平性及合理性之議題來探討。大致內容有障礙同胞牌照稅之減免方面、利用牌照稅做為抑制私人運具，提倡大眾運輸之手段、牌照稅之用途，相關學者之研究情形分述如下：

1. 施淑惠在「道路建設財源籌措之研究」（民國 80 年）中指出，牌照稅不合理之處有兩點：(1)機動車輛之汽缸排氣量大小與享受道路使用利益及對道路所造成之成本無關；(2)稅率結構不當營業用車輛稅率低於自用車輛但使用道路的機會卻遠多於自用車輛。其認為應將牌照稅的課徵反映道路中之使用成本，也就是說營業用或重型車輛等排氣量、重量、耗油量大或較常使用道路之車輛應課徵較重之牌照稅，以達使用者付費之概念。其更進一步指出，依每單位車輪軸數對道路之損壞成本，訂出各型車輛之牌照稅稅額，為稽徵簡便，可對各類型車輛依重量劃分若干級距並依使用情形是營業用或自用分類計算出平均的道路變動維修費而課徵，而對汽車承運者可考慮依據行駛哩程及負重量而課徵，另可配合交通部於不同地點、時間測量貨車之輪軸重課以超重之罰鍰，以維租稅公平及道路之維護。
2. 林瑞楠在「使用牌照稅法修正條文評析」（民國 81 年）中提到關於對於當時

之修正案之三點評述。其建議：照稅制所徵收之稅收，供作專款專用之用途，也就是將使用牌照稅目改成目的稅性質。該研究認為若僅提高能源使用效率和減輕國人對汽車之需求壓力等前提，僅自用車及機器腳踏車使用牌照稅，而不調高其他車種之車輛額度，從租稅稽徵角度來說並不公平，且其認為若只適度抑制自用車之成長，而放任其他車輛之增加，對於解決都市交通之擁擠和空氣污染，其效果並不會太大。最後建議刪除郵政電信等專用之交通工具之免稅權利，因其長期居壟斷地位，其定價居高不下，扭曲國內消費者應享有之福利。

3. 劉其昌在「使用牌照稅法部份修正條文評析」（民國 88 年、90 年）中，評析關於障礙同胞之牌照稅減免問題。主為落實社會福利政策的延續，在新修訂的牌照稅法本身，已有相當程度的照顧。
4. 藍武王在「小客車持有與管理策略之研究」（民國 85 年）中，關於小客車持有稅費也就是牌照稅的部份，經其與先進國家比較，本國持有稅費約排行第十四名。顯示提高小客車年持有稅費做為我國管制小客車持有成長之政策工具應屬相當可行。該研究所提出立即可建議事項中之一條為「提高汽機車牌照稅」，而長期性建議性事項中，則提出「開徵首次車輛登記費」之事項。
5. 曾念國在「使用牌照稅及燃料費改進之議」（民國 90 年）中，對於牌照稅及燃料費有完整的評述，該研究並以實證分析的角度，利用逐步迴歸，分析財政、交通及環保、及民間等數個部門。最後以實證結果為基礎，建議在財政收入考量下，應調降小排氣量之汽車稅費，提高大排氣量之汽車稅費以增加收入；而在交通及環保議題的考量下，則應提高機動車輛之稅費以抑制車輛數成長，及將所增加之收入做為交通與環保問題之改善。
6. 陳其華在「日本、新加坡機動車輛稅費結構與配合之管制措施考察報告」（民國 90 年）中詳加說明了日本、新加坡兩地關於機動車輛稅費的稅費結構資料，包括車輛取得稅費、車輛持有稅費及車輛使用稅費等，並針對兩國之稅費優點詳明說明，希望此研究能做為未來本國改進之參考。

由於牌照稅的調整屬政策之一環，因此以上各學者對於牌照稅之探討大約集中財政、交通及環保和社會公平等方面。各學者主要看法為：若需調整牌照稅費或結構，需以本國民情輔以國外經驗加以參考並改變，而在兼顧社會公平原則下，則必須給予弱勢族群優惠減免措施。

從經濟觀點可知，私人運具使用成本常因未被合理反映而偏低，因而提高民眾購買自用汽機車之意願，此係私人運具市場得以不斷擴大的原因之一。此外，相對於大眾運具乘客，私人運具使用者所產生之外部成本係由社會大眾所共同承擔。因此，若能透牌照稅徵收，使小汽車與機車使用者合理負擔其持有成本，適切處理其與大眾運具間之相對外部效果以達內部化，進而建立合理之運具市場結構，將可使運輸資源獲得更有效率之利用與合理分配。因此，本研究首先將透過國外牌照稅實施經驗之分析及比較，尋求我國牌照稅合理調整之方向，並檢討國內牌照稅現行實施所存在問題，進而提可行之改善方案與對策，最後經由 AHP 方法、民意調查，及衝擊分析等評選出較佳方案，並研擬可由交通部門訂定或建議之牌照費調整原則及配套方案。

## 二、國內外牌照稅實施概況分析

### 2.1. 我國實施牌照稅概況

本國使用牌照稅法，公布時間於民國 34 年 6 月 11 日，其間歷經了 14 次修正，最近一次之修正時間為民國 90 年 1 月 17 日，其主要變革大致說明如下：

#### 1. 徵收及免稅範圍

在使用牌照稅法訂定初期，在科學技術較落後，國民所得不高的情形下，因此對於當時常使用之交通工具課稅，如人力車、三輪車等交通工具；而對當時而言較奢侈的自用小汽車，由於數量稀少，因此有時地方政府會規定停

表 1 我國現行機動車輛之稅率結構

排氣量	自用小客車	營業小客車	乘人大客車	貨車
<500	1,620	900	-	900
501-600	2,160	1,260	1,080	1,080
601-1200	4,320	2,160	1,800	1,800
1201-1800	7,120	3,060	2,700	2,700
1801-2400	11,230	6,480	3,600	3,600
2401-3000	15,210	99,00	4,500	4,500
3001-3600	28,220	16,380	5,400	5,400
3601-4200	28,220	16,380	6,300	6,300
4201-4800	46,170	24,300	7,200	7,200
4801-5400	46,170	24,300	8,100	8,100
5401-6000	69,690	33,660	9,000	9,000
6001-6600	69,690	33,660	9,900	9,900
6601-7200	117,000	44,460	10,800	10,800
7201-7800	117,000	44,460	11,700	11,700
7801-8400	151,200	56,700	12,600	12,600
8401-9000	151,200	56,700	13,500	13,500
9001-9600	-	-	14,400	14,400
9601-10200	-	-	15,300	15,300
>12021	-	-	16,200	16,200
機器腳踏車稅費				
150cc 以下		0		
151-250		1,650		
251-500		5,400		
501-600		10,080		
>601		23,040		

備註：1. 資料來源為使用牌照稅法第六條附表

2. 小客貨兩用車之稅額按自用小客車之稅額課徵

3. 大客車為每車乘人座位在十人以上

4. 曳引車為貨車之費率再乘上 30%

徵。直至今日，經濟迅速發展，工商企業發展蓬勃，私人對於汽車這種擁有較高舒適、穩定及安全性的運具需求殷切，因此，自用運具擁有數大增，於是牌照稅法再度修訂，增入私人運具之牌照稅規定，且將不合時宜之舊交通工具刪除。牌照稅法之免稅範圍也逐漸改變，朝向社會公平之方向前進。增訂大眾運輸工具之免稅範圍；並針對社會福利政策而改變，障礙同胞或類似之社福團體在使用車輛時，也同時免徵牌照稅；台灣離島之 1800cc 以下車輛也能獲得牌照稅免稅之保障。

## 2. 牌照稅稅率

以往牌照稅率僅單純為定額稅的方式，或予以調一定倍數。至民國 68 年，由於能源危機的影響，本國開始調整牌照稅之稅率，將汽缸總排氣量予以歸併，將不同車種、不同排氣量車輛其應繳納之使用牌照稅額合理化。民國 84 年即為最近的一次稅率調整，公告調高全部車種之牌照稅率。此次調整由於以十多年未調，且社經情勢變化，國民所得大幅提高。因此大幅度的調高費率。此次調整較前次不同之處為，低排氣量的車種，調整之稅率較低，而高排氣量之車種所調整的稅率愈高。此次調整另一重大變革為機車稅費的問題。由於機車數量過於龐大，且使用者多屬中低收入族群，因此在本次修正中，為照顧中低收入族群，將排氣量 150cc 以下之機車予以免徵牌照稅。

目前我國暫只對機動車輛之課稅訂定統一標準。而其餘如船舶等其他交通工具由各當地縣市政府自行訂定標準稽徵。使用牌照稅法對於軍用、國營、公用或其他有促進大眾運輸功能及照顧弱勢族群之特定車輛均訂定免稅範圍。我國機動車輛之稅率如表 1 所示：

## 3. 我國牌照稅之徵收現況

以台北市之牌照稅收入為例，北市牌照稅收入排行第四名。在其他縣市之牌照稅排名約為如此。換言之，牌照稅已成為縣市主要收入之一；且每年之課徵收入實數幾乎均大於預算數[台北市稅捐年報，民 89 年]。由此可知，機動車輛成長所課徵而得的收入，也超乎了政府預算部門的推估。

## 2.2. 國外實施牌照稅之概況

牌照稅屬於持有稅之一種，且由於各國對於牌照稅之定義不同，因此將下列各國屬屬機動車輛持有稅費且類似牌照稅之稅費提出以供做參考。

### 1. 日本

在陳其華考察報告[7]中，對於日本之整體稅費結構有著完整的詳述。大致上日本之機動車輛持有稅可分為四種稅費。分為自動車重量稅、自動車取得稅、自動車稅、輕自動車稅四項。在自動車持有相關稅費部分，除自動車稅及輕自動車稅 100% 及自動車重量稅 15% 為一般財源外，其餘均為道路特定財源。以下簡介四種持有稅費：

- (1) 自動車重量稅 (Automobile Weight Tax)：①課稅對象：凡依據道路運送車輛法取得車輛檢驗證及取得車牌之車輛；②非課稅對象：大型及小型特殊自動車、排氣量 125cc 以下的二輪車；③納稅義務者：以車輛登記所有人為納稅義務人；④自動車重量稅用途：75% 稅收屬於中央政府（其中 80% 作為道路維護整備財源），25% 屬於市町村之道路特定財源。
- (2) 自動車取得稅 (Automobile Acquisition Tax)：①課稅對象：自用小客車、卡車、公車及三輪車輛；②非課稅對象：大型及小型特殊自動車、二輪車

表 2 日本自動車重量稅費表

單位：日圓

車種類別	自用	營業用
客車 Passenger Car (每 0.5 噸)	6,300 圓/年	2,800 圓/年
貨車 Truck 2.5 噸以上 (每 1 噸)	6,300 圓/年	2,800 圓/年
貨車 Truck 2.5 噸以下 (每 1 噸)	4,400 圓/年	2,800 圓/年
公車 Bus (每 1 噸)	6,300 圓/年	2,800 圓/年
小型二輪自動車 Small Two-wheel (定額)	2,500 圓/年	1,700 圓/年
輕自動車 Mini car (定額)	4,400 圓/年	2,800 圓/年

資料來源：陳其華考察報告[7]

(含側車附二輪車者)；③課稅標準：以一般市場買賣契約取得價格為課稅基準，若為無償取得或相當折扣價格取得車輛，仍依市場價格為課稅基準；

④稅率種類：營業車及輕自動車(小型車)為取的價格之3%，自用車為取得價格之5%；⑤免稅條件：車輛取得價格在15萬日幣以下者免稅；⑥納稅義務者：車輛購買人、受贈車輛者、海外購買運回日本使用者；⑦自動車取得稅用途：5%用以作為徵收作業費用支出，其餘95%之稅收中，30%屬於都道府縣之道路維護整備財源，70%屬於市町村之道路維護整備財源；⑧優惠措施：電動車、天然瓦斯車稅率降為2.3%；符合新燃油效率標準之車輛得以購買價格扣除30萬日幣後再計算課稅標準；符合自動車NOx法案規定之車輛，自用車稅率調整為3.8%，營業車調整為1.8%；駕駛訓練學校用車、限制使用區域之特殊目的用車、公司合併取得之車輛、公共團體用車及殘障人士用車等均免徵自動車取得稅；⑨稅費類別：自用車輛取得價格之5%，營業用及輕自動車車輛取得價格之3%。

- (3) 自動車稅 (Automobile Tax)：①課稅對象：道路運送車輛法定義之自動車(輕自動車、二輪車、大型特殊目的用車等除外)；②課稅標準：載客用車以排氣量為區分基準，其餘車種依其型態不同來區分，其中地方政府可自訂稅率，惟該費率不得超過中央政府訂定費率標準之20%；③納稅義務者：自動車所有人；④稅費用途：都道府縣之一般財源；⑤優惠措施：中央及地方政府公務車免徵；急救車輛免徵；身心殘障者用車免徵；中古車販賣商持有之中古車輛。
- (4) 輕自動車稅 (Light Vehicle Tax)：①課稅對象：機器腳踏車、輕自動車(小客車)、小型特殊自動車、小型二輪車；②課稅標準：依據車輛種類型式之不同來區分，其中地方政府可自訂稅率，惟該費率不得超過中央政府訂定費率標準之20%；③納稅義務者：輕自動車所有人；④稅費用途：市町村之一般財源；⑤優惠措施：中央及地方政府公務車免徵；相關法令規範之優惠對象免徵。

## 2. 韓國

- (1) 課稅範圍：擁有自動車輛的人  
 (2) 課稅時間：①一月至六月 ②七月至十二月  
 (3) 稅率如表3所示。

## 3. 新加坡

新加坡是個對機動車輛採取特別管制的國家。新加坡的車輛管制政策建

構於抑制私人運具、鼓勵大眾運輸之目的上。新加坡居民對於從機動車輛之取得、持有及使用上均需付出一定的稅費才能使用，特別是私人運具。因此，新加坡之機動車輛成長率並不高，大約維持 2~6% 左右。如表所示。

本研究將新加坡數種關於取得、持有及使用稅費中，列出類似本國牌照稅之持有稅費並簡單說明之。新加坡之持有稅費包括了道路附加稅及道路稅。

表 3 韓國汽車稅費表

單位：韓圓

小汽車			
商業使用		非商業使用	
引擎容量	每 cc 排氣量之稅費	引擎容量	每 cc 排氣量之稅費
< 1,000 cc	18	< 800 cc	80
< 1,500 cc	18	< 1,000 cc	100
< 2,000 cc	19	< 1,500 cc	140
< 2,500 cc	19	< 2,000 cc	200
> 2,500 cc	24	> 2,000 cc	220
其他自動車			
種類		每輛車年繳一次	
		商業使用	非商業使用
每輛車		20,000	100,000
巴士			
分類		每輛車年繳一次	
		商業使用	非商業使用
快速公車		100,000	NA
大型的租用巴士		70,000	NA
小型的租用巴士		50,000	NA
其他的大型巴士		42,000	115,000
其他公車		25,000	65,000
貨車			
貨物裝載容量		每輛車年繳一次	
		商業使用	非商業使用
< 1,000 kg		6,600	28,500
< 2,000 kg		9,600	34,500
< 3,000 kg		13,500	48,000
< 4,000 kg		18,000	63,000
< 5,000 kg		22,500	79,500
< 8,000 kg		36,000	130,500
< 10,000 kg		45,000	157,500
特別車輛			
種類		每輛車年繳一次	
		商業使用	非商業使用
大型的特別車輛		36,000	157,500
小型的特別車輛		13,500	58,000
低於三輪及以下之車輛			
種類		每輛車年繳一次	
		商業使用	非商業使用
每輛車		3,300	18,000

資料來源：Korean Taxation 2001.

表 4 新加坡道路稅稅率及計算基準

運具別	道路稅稅率計算基準			
	座位容量	最大載重	柴油	汽油
公車	30 位以下	3.5 公噸以下	900	720
		3.5 公噸~7.0 公噸	920	736
		7.0 公噸~11.0 公噸	1,000	800
		11.0 公噸~16.0 公噸	1,300	1040
	30 位以上	3.5 公噸~7.0 公噸	1,220	976
		7.0 公噸~11.0 公噸	1,300	1,060
		11.0 公噸~16.0 公噸	1,600	1,280
		16.0 公噸~20.0 公噸 (3 軸)	1,500	1,200
		16.0 公噸~20.0 公噸 (2 軸)	2,200	1,760
		20.0 公噸~26.0 公噸	2,000	1,600
一般小客車	以引擎容量 EC 區分		年繳 (新幣)	
	600cc		500	
	600cc~1000cc		500+0.25* (EC-600)	
	1000cc~1600cc		600+1.0* (EC-1000)	
	1600cc~3000cc		1200+1.8* (EC-1600)	
	>3000cc		3720+2.5* (EC-3000)	
計程車	定額稅 (新幣)			
	每年繳交道路稅 1200 元及柴油稅 5100 元, 合計 6300 元。			
機車	以引擎容量 EC 區分		年繳 (新幣)	
	200cc 以下		100 元	
	200cc~1000cc		100+0.4* (EC-200)	
	>1000cc		420+1.0* (EC-1000)	

資料來源：陳其華考察報告[7]及新加坡 MCIT (陸路運輸管理局) 網站

每年需繳納一次。如果車齡超過十年者必須加收道路稅附加稅，每隔一年以 10% 之比例增加，超過 14 年則加收至 50% 的額外費用，若車種於五年至十年車齡內之機動車輛提早註銷通行證，新加坡政府可退還部份折扣 (適用於汽機車及計程車)，有鼓勵老舊車輛汰換之意味存在。

#### 4. 香港

香港與新加坡類似，同為地狹人稠之地區。因此，私人運具之抑制也同為香港的目標。由表 5 可看出私人運具的牌照費用也高於公用或商用車輛甚多。

表 5 香港現行牌照標準

單位：港幣

車輛類型	一年牌費		四個月牌費	
	汽油	輕質柴油	汽油	輕質柴油
私家汽車				
<1500	4,314	5,919	1,538	2,100
1501-2499	6,364	7,969	2,256	2,818
2500-3500	8,419	10,024	2,975	3,537
3501-4500	10,474	12,079	3,694	4,256
4500-	12,454	14,059	4,387	4,949
非客貨類型的貨車及特別用途車輛				
<1.9 公噸	1,289		480	
1.9-5 公噸	2,404		870	
>5 公噸	4,694		1,671	
客貨車類型的輕型貨車				
<1.9 公噸	2,229		1,517	
>1.9 公噸	4,254		1,134	
計程車	3,159		1,134	
電單車及機動三輪車				
每輛車	1,434		530	
公共小巴	8,429		2,979	
私家小巴	2,749		991	
公共巴士				
I 司機 25	II 車內每一客座位另加 50		年費的 35%另加 30 元	
II 車內每一客座位另加 50				
私家巴士				
I 司機 25	II 車內每一乘客座另加 45		年費的 35%另加 30 元	
II 車內每一乘客座另加 45				

資料來源：香港特別行政區政府工業貿易署轄下之中小型企業辦公室。  
<http://www.licence.tid.gov.hk/chi/index.html>

- 備註：1. 電動客車及拖車略  
 2. 牌照有效日期為四個月或一年  
 3. 各牌照費用已包括應繳交的交通意外傷亡援助金。

### 三、國內外牌照稅特性分析及稅率水準比較

#### 3.1 各國牌照稅特性分析

1. 私人汽車之稅費在同樣之級距下大於公用運具。在大部份亞洲國家均為如此，僅新加坡地區之營業用小客車持有稅費（道路稅 1200 加柴油稅 5300 共 6300 新幣）大於自用運具之稅費。亞洲幾國均為人口稠密之區，大多以較高的稅費來抑制私人運具的成長以達社會公平。
2. 對於大客車及貨車，幾個主要國家以座位數及重量做為課稅標準，與本國以排氣量做為課徵之標準不同。一般而言，以重量做為標準，可衡量出車輛對

道路之損害情形，並進一步課稅，兩者間各有利弊。

3. 香港及新加坡均在牌照稅費法規中附加於機動車輛的車輛檢驗之規定。新加坡規定於車齡十年後之車輛均需負擔 10% 至 50% 不等的額外稅費且車輛檢驗依據車種不同、車齡不同決定檢驗頻次，另外對於公車及計程車每年需檢驗二次。香港車齡 20 年以上之老車若行駛於道路上，另訂有特殊之規定。
4. 比較亞洲各國，均對機器腳踏車收費，大多將三輪以下之車輛訂定一個費率標準。而日本與新加坡，其課稅標準與本國類似，機車以排氣量做為課稅依據。日本從最低 50cc 至最高 250cc 以上，新加坡最低為 200cc，課徵對象與本國機車使用者所使用之機車類似。
5. 關於亞洲各國家地區柴油小客車方面之稅率中，僅香港地區對自用柴油小客車課以較重的稅額，其餘國家並未區分汽油車或柴油車不同而均對其課以相同稅率。

### 3.2 各國牌照稅水準

為能更清楚的比較幾個國家之牌照稅率高低，選出五種不同之車輛，分別為 1600cc 自用小客車、2000cc 自用小客車、1600cc 營業用小客車、2000cc 營業用小客車及 125cc 機車。茲將此三種車輛牌照稅除以各國 GNP 後再做比較，如表 6 所示。

1. 吾人發現本國牌照稅（或持有成本）除日本外均低於其他三個地區。日本由於擁有汽車產業之緣故，而將其汽車牌照稅率訂的較低，以鼓勵產業發展；與本國地理特性相近之國家地區如香港、新加坡，在換算各國 GNP 後，其稅率之比例仍高出本國甚多。
2. 在營業用車的部份，吾人發現各國其對營業小客車之費率訂定除新加坡（有另加柴油稅 5300 新幣）外均低於自用小客車，但與本國相比有不盡相同之處。如日本、韓國訂的較本國為低；但香港、新加坡其營業用小客車不分排氣量均課徵單一價格，其課徵價格較本國同等級之車輛為重。
3. 在機車的部份，由於目前本國 150cc 以下機車稅率為零，但其他國家地區仍對機車課稅。使用民國 84 年前未調整之機車牌照稅來試算，除日本外，其他國家地區仍高於本國。不考慮韓國及香港其機車牌照稅不分等級的情形下，新加坡地區其機車牌照稅高於本國達三倍之多。

## 四、牌照稅重要課題之檢討

經由文獻回顧及國內外相關稅費之比較，對於牌照稅課徵之相關課題大致可歸納為下述五項：

1. 課題一：應否調整機動車輛牌照稅率，以增進地方建設財源，並減抑私人運具的增加？
  - (1) 分析：牌照稅之主要目的為增進地方財源。本法距前次調整已五年（民國 84 年修正），其間社經情況有所變動，國民所得也成長。若適當的提高牌照稅，不但能間接減少私人運具的增加，也能使可供地方建設之財源增加。
  - (2) 檢討與建議：近年來，自用汽機車輛數量不見減少，所造成的社會成本節節升高，且亞洲各國牌照稅（或持有成本）之稅費大多較本國為高；雖車輛之持有彈性相當低，但仍有必要調整現制稅費。就政策面而言，適當的調高

表 6 我國與其他國家牌照稅率以 GNP 為基礎之比較

國家	台灣	韓國	日本	香港	新加坡	
1600cc 自用小客車	費率現況比較	7,120	320,000 (8380)	39,500 (11340)	6,364 (26970)	1,200 (21430)
	相對於平均每人 GNP 比例	0.01521	0.0264	0.0091	0.0349	0.0285
	調整後相對比例	1	1.736	0.596	2.292	1.876
2000cc 自用小客車	費率現況比較	11,230	400,000 (10480)	39,500 (11340)	6,364 (27000)	1,920 (34300)
	相對於平均每人 GNP 比例	0.0240	0.0330	0.0091	0.0349	0.0457
	調整後相對比例	1	1.374	0.378	1.453	1.904
1600cc 營業用小客車	費率現況比較	3,060	30,400 (800)	9,500 (2730)	3,159 (13400) (不分排氣)	6,300 (112500) (不分排氣)
	相對於平均每人 GNP 比例	0.007	0.009	0.001	0.146	0.018
	調整後相對比例	1	0.383	0.333	2.652	22.717
2000cc 營業用小客車	費率現況比較	6,480	30,400 (800)	13,800 (4000)	3,159 (13400) (不分排氣)	6,300 (112500) (不分排氣)
	相對於平均每人 GNP 比例	0.014	0.003	0.003	0.017	0.149
	調整後相對比例	1	0.181	0.229	1.254	10.743
125cc 機車	費率現況比較	3755	1,8000 (470) (不分排氣)	1,600 (460)	1,434 (6100) (不分排氣)	100 (1800)
	相對於平均每人 GNP 比例	0.0008	0.0015	0.0004	0.0786	0.0024
	調整後相對比例	1	1.875	0.5	98.25	3

- 註：1. 費率現況之幣值我國為新台幣/每年、南韓為韓幣/每年、日本為日圓/每年、香港為港幣/每年、新加坡為新加坡幣/每年。括號內金額為概估之新台幣/每年。  
 2. 相對於平均每人 GNP 比例計算方式為各國費率轉為美金之費率/各國平均每人 GNP。  
 3. 比例之計算方式 = (他國費率轉為美金之費率 ÷ 他國之每人 GNP) ÷ (新台幣費率 ÷ 我國之每人 GNP)。  
 4. 表中之匯率與平均每人 GNP 皆以民國 89 年為主，而香港與新加坡資料為平均每人 GDP，其匯率為 2002/2/25 日之匯率。  
 5. 125cc 機車之部份，由於我國現況為免徵，因此其金額為民國 84 年調整前之稅費。

牌照稅，能增加地方財源，對於地方之財政運用有一定的幫助。就交通層面而言，調高牌照稅，間接也提高汽車的持有成本，降低民眾購車慾望，惟其影響效果則尚待進一步評估。此外，在因應加入 WTO 調降進口車關稅與貨物稅的同時，適度調漲牌照稅，可彌補短少的稅收。

2. 課題二：可否對老舊自用小客車課以一定比例稅額，以節制車輛成長且增進環境品質？

(1) 分析：在車輛數日益增多，空氣污染日趨嚴重的今天，有必要配合車齡而新增污染控制政策。例如將車齡較老舊的車輛多課徵一定比例之稅額，如此一來，將可抑制車輛數且增進環境品質。但我國目前對新舊車輛課徵相同之稅額，就動產稅之觀點而言，已達到加重課稅之目的。以目前之稅率而言，

是否已有達到加速汰除老舊車輛之效果？此外基於風險的觀點，即使老舊車輛於定點檢驗合格，但其在道路上行駛之風險仍高與其他一般車輛。以產業的觀點而言，淘汰老舊車輛也能增加廠商的獲利，且近二年來，新車銷售量減少，但車輛總數並未隨著新車銷售量的減少而減少。另有關於玩賞車輛，由於輛數稀少，且持有者多屬富有者，因此不予列入特別考量。

- (2) 檢討與建議：以新加坡為例，車主如提早註銷車輛擁有證，將可拿回較多的回饋金；相反地，車齡過十年以上之車輛，必需課徵道路附加稅。另外，美國加州與日本亦有類似之倡議。但財政部約在民國 87 年左右配合行政院核定之「加速淘汰老舊車輛及回收清除處理方案」做過類似之課題研究，經參酌各有關機關意見並經審慎研議，基於下列理由認為不宜提高老舊車輛使用牌照稅，並報行政院同意在案：①一般老舊車輛多屬低收入戶持有，對老舊車輛加重課稅，無異對低所得者課以重稅，有違租稅公平原則。②空污費之徵收已可增加老舊車輛使用人之負擔，進而達到加速汰除之目的。③若僅基於有利廢車回收之理由而提高老舊車輛使用牌照稅，恐難獲得一般社會大眾之認同。

不同之車輛其性能也不盡相同，機件老化程度也不同，因此若同時提高，有違租稅公平原則。牌照稅屬持有成本，因此老舊車輛所造成之污染及安全等問題，可從使用成本來考量如空污費、保險費等來反映，當民眾發現使用老舊車輛之成本大於購置新車時即會報廢車輛。

### 3. 課題三：營業用與自用小客車稅率應否有差異？

(1) 分析：①目前本國自用小客車的稅率較營業用小客車為高。以 2000cc 小客車為例，自用小客車與營業用小客車之稅費比值約為 1.73。②參考國外法規並考慮各國 GNP 之後，除新加坡及香港在車輛持有稅費方面將營業用小客車訂定的較自用小客車高之外，其餘國家均將營業用小客車費率訂定的較自用小客車為低。③本國營業用小客車數目供過於求（計程車之空車率太高），已趨於飽和。

(2) 檢討與建議：由於亞洲幾國法規之訂定營業用小客車均高於自用小客車，但其稅率比例並無一定，且香港、新加坡兩國均不分排氣量課以單一稅率，與本國課徵標準不同，因此還需參考本國及外國之民情或現況，再加以衡量。此外還需考慮營業用小客車及自用小客車使用道路公平性及社會成本，另比較營業車與自用車對社會的貢獻後再做考量。

### 4. 課題四：加入 WTO 後，交通部擬改變機車分級制度，機車費率應有所調整，而輕型車應否免徵？

(1) 分析：①民國 84 年修法後，取消 150cc 以下之機器腳踏車（簡稱機車）牌照稅，取消主因為機車使用者多屬中低收入者，免徵可照顧此族群人士。②若能將機車牌照稅恢復課徵，則後續之機車管理政策會更有依據。③比較國外法規，如日本 50cc 以下機車之需繳交一千日圓牌照稅。鑒於機車數目太多，是否該增加其一定數額之持有成本，以抑制機車的使用？④本國加入 WTO 後，將開放 150cc 以上之重型機車進口，在其特性目的等與一般機車不同的情形下，現行法規是否需作修改？

(2) 檢討與建議：①機車持有者是否仍為中低收入戶？應再予檢視。而機車的持有並沒有隨著國民所得的提高而減少數量。在國民所得提高，民眾整體財富較已往提高的現在，機車數量已達一千一百萬輛左右（1999 年），課徵

稅費應隨著國民所得的提高而課徵。<sup>②</sup>為因應入關，交通部擬將機車分為輕型（50cc）、A級（51~150cc）、B級（151cc~250cc）及C級（250cc及以上）共四級。因此將牌照稅法關於機車牌照稅的稅費及課徵排氣量標準做一檢討。<sup>③</sup>若以恢復機車牌照稅做為抑制機車成長之理由而恢復機車使用牌照稅之課徵，不易獲得社會大眾之認同。且國內機車銷售量由民國84年的一百萬輛降低至民國九十年的六十萬輛，顯示機車牌照稅自民國85年停徵後並未使機車相對成長。

5. 課題五：大型客車與貨車應否依使用道路的程度而課稅，或大客車可否均與免稅？

(1) 分析：目前本國對於大型客車除使用牌照稅法第七條第十項經交通部核准專供大眾運輸使用的車輛免徵牌照稅外，其餘大型客車如校車、公司行號交通車、遊覽車……等大型客車仍需課稅。由於美、日等國，其大型客車與貨車大多以座位數及重量來課稅，可反映出使用道路之程度，並予給課稅，與本國不同。

(2) 檢討與建議：<sup>①</sup>大型客車及貨車兩者同屬大眾運輸交通工具，對相同級距者課徵相同稅率並無不妥，基於課稅簡便原則，不宜採兩種不同計稅方式。

<sup>②</sup>大型客車有類似於服務大眾運輸之處。其容量也與市區公車等類似。但這些車輛本身之定義是否符合大眾運輸之定義？其是否真有服務大眾之功能？應再研議。部份大型客車以營業為目的，甚有違規營業者。<sup>③</sup>需匯集各方對大型客車牌照或其他方式管制之意見，方可對本課題做完整考量。

## 五、徵收方式及稅率結構合理化方案之評估

汽機車稅費徵收方式及稅率調整方案之評估將採分析層級程序法（AHP）進行，而作業流程將依照下列項程序進行

1. 建立稅率評估層級：汽機車牌照稅標準及徵收方式已對國內外目前現況作一比較分析，並對於相關課題進行分析且研擬各稅費之調整方案。彙總前述之研究成果得知，稅費調整方案涉及到多目標之決策，可歸納出運輸效率性、社會公平性、財政平衡性與推動可行性四個決策標的，本研究據以建立各稅費之層級表，包含評估準則與替選方案。
2. 進行層級要素相對比較與調整方案之評點：設計「成對比較」與「調整方案評點」問卷，給予國內相關領域專家填寫，其中包含政府主管機關、汽機車業者、大眾運輸業者與專家學者四個群體，以收集分析模式的輸入資料。
3. 求得各稅費評估準則的優先順序與適用性之稅費調整方案：使用分析模式軟體，估算各準則之相對比重，以決定各類稅費調整考量因素之優先順序，並綜合各稅費方案之評點分數與各稅費之準則權重進行加權平均，得出各方案之最終分數，並由此評點分數比較出適用性稅費調整方案。

### 5.1 評估準則及方案

本研究將針對產、官、學界之專家進行問卷調查，期能廣納不同領域對各稅費評估準則與調整方案之意見。AHP問卷之層級結構乃經由文獻回顧及相關資料分析後，擬定各稅費評選準則之層級圖，其中各稅費可歸納出四項相同的評估標的，並以此標的訂定牌照稅之評估準則與替選方案，分別說明如下：

牌照稅為一財產稅，其收取對象為持有車輛之駕駛人；主要收入作為地方建設來源，其主管機關為財政部，牌照稅法於民國 84 年修法後，至今已六年未修法，牌照稅法修訂均隨著時勢遞移而修正。如對大排氣量自用小客車給予更高的累進稅率，身心殘障同胞免徵牌照稅等。故本研究根據牌照稅之特性研擬 AHP 之層級架構如圖 1 所示。

(1) 評估準則：在總目標為牌照稅徵收方式及費率之合理化下，訂定五項評估準則，其相關說明如下。

- ① 節制私人運具持有：藉由牌照稅之訂定以減少私人運具持有之效果。
- ② 增加地方稅收來源：牌照稅屬地方稅，稅收用於建設地方。
- ③ 稅率結構之公平性：課稅對象的標準。
- ④ 現行法令之配合度：現行之法令對牌照稅徵收方式及費率之改變的配合程度。
- ⑤ 民眾可接受程度：民眾對牌照稅徵收方式及費率之改變的接受程度。

(2) 評估方案：本研究共研擬四類九項替選方案，分列如下：

- ① 方案甲-1：不調整現行稅率；此為一基本比較方案。
- ② 方案甲-2：調漲牌照稅率（20%~50%）；調漲比率依過去調整情形，並酌量民眾可接受範圍。
- ③ 方案乙-1：不提高自用小客車舊車費率的政策；此為一基本比較方案。
- ④ 方案乙-2：提高自用小客車舊車費率（假設為提高 10%）；此係依課題二討論所獲得之方案。
- ⑤ 方案丙-1：營業用小客車稅率維持不變；此為一基本比較方案。
- ⑥ 方案丙-2：營業用小客車稅率降低（將營業用與自用小客車的費率比拉大；以 2000cc 小客車為例，目前為 1:1.73，假設將費率比拉大成 1:2）；此係基於營業車對社會及產業之貢獻考量所訂定之方案。
- ⑦ 方案丙-3：營業用小客車稅率提高（將營業用與自用小客車的費率比縮小；以 2000cc 小客車為例，目前為 1:1.73，假設將費率比縮小成 1:1）；此係基於營業車使用道路公平性及社會成本考量所訂定之方案。
- ⑧ 方案丁-1：維持對 150cc 以下機車免徵；此為一基本比較方案。
- ⑨ 方案丁-2：恢復對 150cc 以下機車課徵牌照稅；此係基於稽徵公平性所產生之方案。

## 5.2 評估結果分析

本研究針對政府官員、大眾運輸業者、汽機車廠商及學者等不同背景身份之專家與學者進行 AHP 問卷調查。根據各份問卷之分析結果，得到各準則之權重優先順序及各替選方案之評點。本研究為了解不同背景的專家學者對於所研擬方案之優先順序，故將統計結果按其背景不同來做區隔，先求出各準則之權重在計算各方案之評點。最後將各組之統計結果合併計算，即可找出最優先之替選方案。本研究對回收問卷之背景人數統計見表 7。

### 1. 準則權重之評估結果

本節根據專家問卷調查回收之結果，計算汽機車各相關稅費評估準則之權重及評點。其結果說明如下：

- (1) 政府單位樣本「認為現行法令之配合度」乃是最重要之因素，其次為「稅率結構之公平性」，最後則為「增加地方稅收來源」。

- (2)大眾運輸業者則是認為「節制私人運具持有」才是最重要的因素，由此可知以大眾運輸業者之角度，抑制私人運具持有對他們是比較有利。
- (3)汽機車廠商認為「稅率結構之公平性」是最重要的，而最不重要之因素是「節制私人運具持有」。以廠商之立場而言如此一來也才是對廠商較有利。
- (4)以學者之樣本而言，認為「稅率結構之公平性」乃是最重要之因素，此結果可能是因為學者之觀點較以總體考量為出發點。
- (5)以總體結果來看可發現「稅率結構之公平性」乃是最重要之因素，其他依序為「現行法令之配合度」、「民眾可接受之程度」、「節制私人運具持有」而「增加地方稅收來源」則是最不重要之因素。由此可知調整牌照稅時最需顧及整個稅率之公平性。

就牌照稅而言，經由計算後所得之權重及排名如表 8 所示。

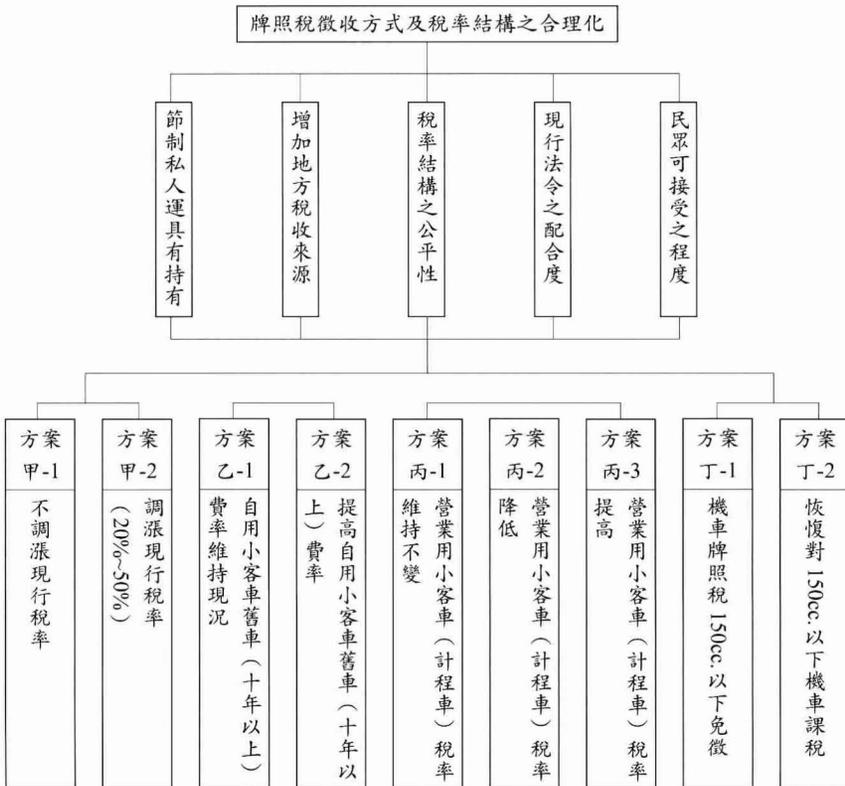


圖 1 AHP 評估層級架構圖

表 7 受訪者背景及人數統計表

背景	政府單位	大眾運輸業者	汽機車廠商	學者	合計
人數	9	4	7	10	30

表 8 各準則權重之評估結果

背景 評估準則	政府單位	大眾運輸業者	汽機車廠商	學者	整體結果
節制私人運具持有	0.170(4)	0.276(1)	0.062(5)	0.162(4)	0.151(4)
增加地方稅收來源	0.100(5)	0.162(4)	0.199(4)	0.110(5)	0.136(5)
稅率結構之公平性	0.220(2)	0.218(2)	0.284(1)	0.322(1)	0.261(1)
現行法令之配合度	0.303(1)	0.192(3)	0.209(3)	0.179(3)	0.233(2)
民眾可接受之程度	0.207(3)	0.152(5)	0.246(2)	0.228(2)	0.219(3)
C.I 值	0.01 < 0.1	0.03 < 0.1	0.05 < 0.1	0.02 < 0.1	0.01 < 0.1

註：括號內之值代表各準則權重之優先順序

## 2. 替選方案之評點結果

求得各類稅費準則之權重後，經由專家小組研議或研究小組之討論，可進行各方案之於評估準則的評點。評點分為五級，即差（1分）、可（2分）、良（3分）、佳（4分）、以及優（5分）。

綜合各方案之評點分數與各稅費之權重，即可得出各方案之加權平均評點分數，並由此評點分數，比較出最優先之方案，其計算方式如下：方案 A 之綜合加權評點：

$$R_A = \sum_{j=1}^5 R_{Aj} \times W_j, \text{ 其他各方案依此類推。}$$

$$R_m = \text{MAX} \{R_A \times R_B, \dots, R_M\}, m \in M \text{ 最優先方案為 } m \text{ 方案}$$

根據問卷回收結果及前節所算出之權重，即可計算出各稅費替選方案之評點結果，其結果說明如下。

- (1) 經政府單位評點結果顯示，甲類方案中，政府單位選擇方案甲-1「不調漲現行牌照稅費率」（2.62分），較多數認為維持現況較佳。就乙類方案而言，政府單位選擇方案乙-1「老舊自用小客車（十年以上）費率維持現況」（2.89分），同樣的，較多數認為維持現況較佳。就丙類方案而言，政府單位仍然認為維持現況較佳，較多數選擇了方案丙-1「營業用與自用小客車稅率間距維持不變」（2.71分）。在丁類方案，政府單位選擇方案丁-1「機車牌照稅改採新稅制且 150cc 以下機車維持免稅」（2.86分），仍認為不需復徵 150cc 以下機車牌照稅。
- (2) 經大眾運輸業者評點結果顯示，大眾運輸業者在甲類方案方面選擇了甲-2「調漲牌照稅率 20~50%」（3.52分）。在乙類方案方面，也同樣的，大多數同樣選擇了方案乙-1「老舊自用小客車（十年以上）費率維持現況」（3.04分）。丙類方案中，較多數贊成方案丙-2「提高營業用與自用小客車

表 9 各替選方案之評點結果

	政府單位	大眾運輸業者	汽機車廠商	學者	整體結果
方案甲-1 不調漲現行牌照稅費率	2.623 (※)	2.629	3.101 (※)	2.775 (※)	2.809 (※)
方案甲-2 調漲牌照稅率 20~50%	2.414	3.523 (※)	2.621	2.677	2.652
方案乙-1 老舊自用小客車 (十年以上) 費率維持現況	2.897 (※)	3.045 (※)	2.857	2.676	2.814 (※)
方案乙-2 提高老舊自用小客車 (十年以上) 費率	2.406	2.883	3.128 (※)	2.701 (※)	2.748
方案丙-1 營業用與自用小客車稅率 間距不變	2.713 (※)	2.694	2.754	2.860 (※)	2.801 (※)
方案丙-2 提高營業用與自用小客車 稅率間距 (降低營業小客 車稅率) 1	2.088	2.864 (※)	2.711	2.654	2.554
方案丙-3 縮小營業用與自用小客車 稅率間距 (提高營業小客 車稅率) 2	2.556	2.577	2.848 (※)	2.540	2.644
方案丁-1 機車牌照稅改採新制且 150cc 以下機車維持免稅	2.862 (※)	2.645	2.923 (※)	2.842 (※)	2.880 (※)
方案丁-2 機車牌照稅改採新制且 150cc 以下機車恢復課稅	2.703	3.510 (※)	2.849	2.741	2.821

註：(1)將自用小客車與營業用小客車的費率比拉大；以 2000cc 小客車為例，目前為 1:1.73，假設將費率比拉大成 1:2

(2)將自用小客車與營業用小客車的費率比縮小；以 2000cc 小客車為例，目前為 1:1.73，假設將費率比縮小成 1:1

(3)符號※表評點分數最高方案。

稅率間距 (降低營業小客車稅率)」(2.86 分)。在丁類方案中，大多數贊成方案丁-2「機車牌照稅改採新制且 150cc 以下機車恢復課稅」(3.51 分)。

- (3)經汽機車廠商評點結果顯示，甲類方案中，大多數選擇了方案甲-1「不調整現行費率」(3.10 分)。在乙類方案中，大多數選擇了方案乙-2「提高老舊自用小客車 (十年以上) 費率」(3.12 分)。在丙類方案中，較多數選擇了方案丙-3「縮小營業用與自用小客車稅率間距 (提高營業小客車稅率)」(2.84 分)。在丁類方案中，較多數選擇了方案丁-1「機車牌照稅改採新制且 150cc 以下機車維持免稅」(2.92 分)。
- (4)經學者評點結果顯示，甲類方案中，較多數選擇了方案甲-1「不調漲現行牌照稅費率」(2.77 分)。在乙類方案中，較多數選擇了方案乙-2「提高老舊自用小客車 (十年以上) 費率」(2.70 分)。在丙類方案中，較多數選擇了方案丙-1「營業用與自用小客車稅率間距不變」(2.86 分)。在丁類方案中，較多數選擇了方案丁-1「機車牌照稅改採新制且 150cc 以下機車維持免稅」(2.84 分)。

表 10 各背景專家對「牌照稅」所選擇最優先方案

方案	背景	政府單位	大眾運輸業者	汽機車廠商	學者
方案甲類		甲-1：不調漲現行牌照稅費率。	甲-2：調漲牌照稅率 20~50%。	甲-1：不調漲現行牌照稅費率。	甲-1：不調漲現行牌照稅費率。
方案乙類		乙-1：自用小客車（十年以上）費率維持現況。	乙-1：自用小客車（十年以上）費率維持現況。	乙-2：提高自用小客車（十年以上）費率。	乙-2：提高自用小客車（十年以上）費率。
方案丙類		丙-1：營業用與自用小客車稅率間距不變。	丙-2：提高營業用與自用小客車稅率間距（降低營業小客車稅率）。	丙-3：縮小營業用與自用小客車稅率間距（提高營業小客車稅率）。	丙-1：營業用與自用小客車稅率間距不變。
方案丁類		丁-1：機車牌照稅改採新制，150cc 以下機車免稅。	丁-2：機車牌照稅改採新制，150cc 以下機車恢復課稅。	丁-1：機車牌照稅改採新制，150cc 以下機車免稅。	丁-1：機車牌照稅改採新制，150cc 以下機車免稅。

(5)由整體專家評點結果看來，甲類方案中，較多數選擇了方案甲-1「不調漲現行牌照稅費率」（2.80分）。接著為方案甲-2「調漲牌照稅率 20~50%」（2.65分）。乙類方案中，較多數選擇了方案乙-1「老舊自用小客車（十年以上）費率維持現況」（2.81分），接著為「提高老舊自用小客車（十年以上）費率」（2.74分）。在丙類方案中，較多數選擇了方案丙-1「營業用與自用小客車稅率間距不變」（2.80分），其次依序為「縮小營業用與自用小客車稅率間距（提高營業小客車稅率）」（2.64分）、「提高營業用與自用小客車稅率間距（降低營業小客車稅率）」（2.55分）。在丁類方案中，較多數選擇了方案丁-1機車牌照稅改採新制且 150cc 以下機車維持免稅（2.88分），接著為「機車牌照稅改採新制且 150cc 以下機車恢復課稅」（2.82分）。

就牌照稅而言，經由計算後所得各替選方案評點排序如表 9 所示。

### 3. 最優先方案之分析

(1)就政府單位評點結果而言，在方案甲類[是否調漲現行牌照稅率]中，認為維持現況為最優先方案。乙類方案[是否需調高老舊自用小汽車費率]中，認為維持現況為最優先方案。丙[營業用與自用小客車之稅率差距]、丁[是否需復徵 150cc 以下機車牌照稅]類最優先方案中，也同樣認為維持現況為最優先之方案。政府單位其評估決策需考量整體大環境，近年經濟衰退且物價成長率不高，因此其結果是可預料的。

(2)就大眾運輸業者評點結果而言，在方案甲類[是否調漲現行牌照稅率]中，認為應調漲現行牌照稅率，可能是因為大眾運輸業者可免牌照稅，因此他們認為若調漲牌照稅，對其有利。在最優先方案乙類，則是認為維持現況即可，無需再對其加重課稅。在方案丙類中，認為最優先方案為降低營業小客車稅率，在方案丁方面，則贊同對 150cc 以下機車復徵牌照稅。或許認為此項措施對整體而言是有利的。

- (3)就汽機車廠商評點結果而言，在甲類方案中，以為維持現況方案為最優先。在乙類方案中，則贊成提高老舊自用小客車稅率為最優先方案。在丙類中，最優先方案則贊成縮小營業用與自用小客車稅率間距（提高營業小客車之稅率）。在最丁方案方面，則以贊成 150cc 以下機車維持現況為最優先方案。此評選結果均與直觀相符合。其所選之評點結果均可讓廠商新車銷售量提高。
- (4)就學者評點結果而言，在甲類方案中亦以為維持現況方案為最優先。在乙類方案中，以贊成提高老舊自用小客車稅率為最優先方案。在丙、丁類方案均以維持現況為最優先方案。學者觀點以節制私人運具持有為主，輔以民眾可接受度，因此其評點結果亦符合先驗經驗。

### 5.3 民眾態度調查結果

本項調查係為了解一般民眾對於小汽車、機車牌照稅調整之基本態度及可接受程度，以為政策形成之參考。本次調查範圍主要劃分為四個區域，分別為北部、中部、南部及東部，包含全島 22 個縣市，並依據各縣市家戶數比例分配樣本，共抽查 507 份成功樣本（以問卷內容回答達八成以上者為限）。此一樣本數在 95% 信賴度下，樣本標準差設定為 0.5 時，其抽樣誤差約為 0.043。本次調查方式係採電話訪問方式，經考量調查成本、時間及回收率等因素，本研究採用電話簿法中的系統抽樣法，自我國各縣市電話號碼簿中等距隨機抽取，再將所抽取之電話號碼末一碼以隨機方式抽撥，使樣本具有代表性符合隨機抽取，

表 11 各地區對牌照稅調整之態度分析

稅費項目	問題內容	項目別	各地分區									
			全國		北部地區		中部地區		南部地區		東部地區	
			樣本	百分比								
牌照稅	可接受之調漲範圍	1 成以下	415	81.85%	188	94.95%	87	84.47%	112	85.50%	28	93.33%
		2-5 成	89	17.55%	53	26.77%	15	14.56%	19	14.50%	2	6.67%
		6-10 成	3	0.59%	2	1.01%	1	0.97%	0	0.00%	0	0.00%
		10 成以上	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%
		總計	507	100.00%	243	122.73%	103	100.00%	131	100.00%	30	100.00%
	若調高舊車費率，漲幅幾成會改換新車	1 成	79	16.49%	19	8.33%	20	20.20%	35	27.56%	5	20.00%
		2 成	65	13.57%	29	12.72%	13	13.13%	20	15.75%	3	12.00%
		3 成	97	20.25%	45	19.74%	25	25.25%	16	12.60%	11	44.00%
		4 成	50	10.44%	30	13.16%	14	14.14%	6	4.72%	0	0.00%
		5 成	64	13.36%	41	17.98%	6	6.06%	15	11.81%	2	8.00%
		其他	124	25.89%	64	28.07%	21	21.21%	35	27.56%	4	16.00%
		總計	479	100.00%	228	100.00%	99	100.00%	127	100.00%	25	100.00%
	恢復徵收 150c.c. 以下機車牌照稅	同意	91	19.00%	36	15.79%	15	15.15%	39	30.71%	1	4.00%
		反對	296	61.80%	152	66.67%	66	66.67%	60	47.24%	18	72.00%
		沒意見	92	19.21%	40	17.54%	18	18.18%	28	22.05%	6	24.00%
總計		479	100.00%	228	100.00%	99	100.00%	127	100.00%	25	100.00%	

並避免遺漏未登記於電話簿上之樣本。受訪者係以擁有汽機車之成人為調查對象。

我國一般民眾對於牌照稅調整之基本態度分析如下：

- (1)如果調高小客車舊車（10年以上，一年兩驗）牌照稅費，可接受之調漲範圍以一成以下為最多，約佔受訪者 81.85%；
- (2)在調漲幾成會改換新車之比例上，以無影響之比例最多佔 25.89%，其次為調漲三成之比例約佔受訪者 20.25%，且各地區民眾反應不同，如南部多偏一成，北部則無影響；
- (3)恢復徵收 150c.c.以下機車牌照稅，其反對意見約佔 61.8%。

由統計結果可知民眾大多偏向於反對調漲稅費或小幅度之調整（如一成之調漲）。一般民眾在牌照稅調漲一成時能接受之比例相對較高，其比例佔八成以上。民眾對於該稅費調漲幅度較高（約五成以上）時才會考慮換新車，而在「恢復徵收 150c.c.以下機車之牌照稅」議題中，民眾多持反對意見，其比例佔約四成~六成。由調查結果顯示，民眾對於牌照稅之調漲多採反對之立場，另外若欲藉由牌照稅之調漲以增進民眾使用環保標準較高之新車，則須將稅費之漲幅調高至五成以上較有激勵之作用。

#### 5.4 方案衝擊分析

汽機車稅費調整將對於汽機車使用者、汽機車產業、政府主管機關造成影響，因此針對本研究研擬之各類稅費調整方案進行衝擊分析，以了解汽機車稅費調整後，對於小客車使用者選擇機率變化情形與政府稅收之增減情形。

##### 1. 對使用者衝擊分析

本小節旨在分析本研究研擬之稅費調整方案對需求面之衝擊，主要透過小客車持有成本之增加進行模擬，以了解牌照稅費調整對小客車使用者之影響程度。

有關汽機車持有與使用行為模式係用以進行個體需求彈性與稅費調整幅度之敏感度分析，可了解小汽車持有成本變動對於使用者運具選擇行為之影響，以評估出合理之汽機車稅費調整方案。本研究利用賴文泰於 1999 年所建立「家戶通勤行為、小客車持有與使用混合需求模型之研究」，進行模式更新，並採巢層方式建立小客車持有與工作運具之選擇模型；因篇幅所限不在此詳述該運具選擇模型之更新校估內容及結果。小客車持有數量選擇模型為一非線性之二項普羅比模型，在彈性推導上較線性羅吉特模型為複雜。

本研究在計算總體彈性值時，採簡單法將各獨立變數之屬性平均值代入彈性公式中。小客車持有之價格彈性可分別以小客車持有選擇機率對小客車持有成本與使用成本之需求彈性來予以表示。由其計算結果顯示，小客車持有之價格彈性均屬偏低，在我國方面，未持有、持有小客車之選擇機率對小客車持有成本的需求彈性分別為 0.039、-0.0077。在所得彈性方面，未持有、持有小客車選擇機率之所得彈性分別為 -0.039、0.0515，較上述之價格彈性為高。綜上所述，小客車持有之價格彈性（包括持有成本與使用成本）偏低，此現象顯示出小客車持有與使用成本除非有較大幅度的變動外，否則對小客車持有之選擇並不易產生顯著之影響，另外都會區小客車持有成本價格彈性均較非都會區為高。此外，小客車持有需求之所得彈性大於價格彈性，意味隨著經濟發展與國民所得逐年提高，欲以價格手段來抑制小客車持有成長之

效果預期將十分有限。

表 12 小客車持有選擇機率總體需求彈性一覽表

屬性 \ 需求彈性	持有小客車者	未持有小客車者
小客車持有成本	-0.0077	0.039
小客車使用成本	-0.0386	0.206
家戶所得	0.0515	-0.039

註：持有小客車者為需求彈性，未持有小客車者為交叉彈性

本研究係利用個體選擇模式之需求彈性公式進行模擬估算，其公式如下所示：

$$\Delta P = e^{\ln P + E(\ln U + \Delta U - \ln U)} - P$$

其中，E：表示價格彈性

P：表示持有該運具之選擇機率

$\Delta P$ ：表示持有該運具選擇機率之增減比率

U：表示家戶持有或使用成本

$\Delta U$ ：表示家戶持有或使用成本之增減值

因模擬時主要應用需求彈性計算，各主要參數之稅費個體樣本平均值，經統計結果，我國平均總持有成本為 215,025（元/年），而平均牌照稅為 5,300（元/年）。根據本研究研擬牌照稅調整幅度，在增加 20%、50%、100% 之情境下，小客車持有選擇機率之改變情形彙整如表 13 所示。在我國方面小客車持有之機率分別減少 0.0030%、0.0073%、0.015%；在都會區方面小客車持有之機率分別減少 0.0026%、0.0064%、0.013%；在非都會區方面小客車持有之機率分別減少 0.0034%、0.0084%、0.017%，由上述結果得知，牌照稅增加對於小客車持有機率之減少幅度明顯偏低。由此可知，欲透過牌照稅增調以抑制小客車之持有，其效果將相當有限。

## 2. 對政府稅收之衝擊

本研究針對汽車牌照稅調整方案，試算其可能增加之稅收總額，以供日後政府調整稅收之參考。依據擬定方案，若將牌照稅費率調漲 20%，則政府稅收每年可增加約 109 億元，若將牌照稅費率調漲 50%，則政府稅收每年可增加約 273 億元。詳細增加稅收金額如表 13 所示。

表 13 牌照稅（小客車）調整對稅收之影響 單位：百萬元

調整方式	全省現況收入	調漲 20%	調漲 50%
總收入	54,714	65,656	82,071
增收金額	-	10,942	27,357

資料來源：本研究整理

## 六、結論與建議

牌照稅屬地方稅，一年一徵（營業車半年一徵），可視為車輛持有成本，其徵收來源主要為汽機車持有者。由於我國地狹人稠，車輛屬動產，且流動性高。綜觀歷年來牌照稅之修訂沿革，照顧中低收入族群、身心障礙同胞及公路、市區客運業可免徵牌照稅等修正，可發現牌照稅法條文日趨完美，且修訂之旨意朝向社會公平及福利的角度。因此，本研究本於「抑制私人運具、增進大眾運輸」之交通政策目標思考，並兼顧社會公平與福利角度、法令配合及民眾可接受度，歸納牌照稅調整所應秉持之原則如下：(1)節制私人運具持有，(2)增加地方稅收來源，(3)促進稅率結構公平性，(4)現行法令可配合程度，(5)民眾可接受程度。

由於牌照稅法由中央立法，且台灣地狹人稠，車輛流動性甚高，因此不宜交由地方自行訂定稅率。本研究考量我國各地方縣市之車輛持有及財政現況，參考亞洲主要國家地區法規條文及實施現況，並衡著交通部門政策之配合需要，研擬出數項調整方案及策略。綜合 AHP 之專家評估、民意調查、衝擊分析結果，對牌照稅調整提出下述五項具體結論及建議。

1. 訂定機動車輛牌照稅定期檢討年期：考量國民所得成長率、物價成長率並參考亞洲各國法規後，調漲費率。且鑒於法規條文並無一定檢討年期，建議每五年檢討牌照稅率一次，或配合物價成長率達到 5% 來對稅率作一調整。目前我國牌照稅稅率主依據使用牌照稅法第六條之規定。並於第七條將免稅對象列入，然而本法並無一定之檢討年期。綜觀歷年之沿革，使用牌照稅法修正年期並無一定。距本研究最近之調整牌照稅年期為民國 84 年，因此建議費率每五年檢討一次，或配合物價成長率來調整。
2. 提高老舊自用小客車車輛費率：一般而言，老舊車輛即使定檢合格，但其行駛於道路所產生的成本及風險遠高於其他普通車輛。參考新加坡之附加道路稅率及年期訂定以提高老舊自用小客車費率。十年以上老舊車輛需多課徵 10% 稅率，每隔一年多課徵 10% 稅率，最高多課徵至 50%。
3. 營業與自用小客車間稅費之差異：營業用小客車有輔助大眾運輸的功能，且其對社會有貢獻。亞洲各國之營業用小客車費率大多低於自用小客車。但近年來營業用小客車日趨飽和（空車率提高），因此對其稅費之比率（目前比率為 1.73:1）應有所調整。調整方向有二，一為縮小其稅費比率至 1:1（調高營業用小客車稅率），二為拉大其稅費比率至 2:1（降低營業用小客車稅率）。
4. 復徵 150c.c. 以下機車牌照稅：基於稅法公平性，並重新建立一個機車管理制度。因此建議恢復 150cc 以下機車牌照稅，但需考量到中低收入戶、簡政便民及成本效益的原則。
5. 牌照稅配合運輸政策效果有限：經由專家評估及衝擊分析結果可知，牌照稅對「抑制私人運具持有」政策目標配合之效果並不理想；此外，依現有稅費稽徵體制，牌照稅係為地方統收統支之稅額，即使調漲恐也難掌握或去規範地方其運用之範圍，無法強制要求地方政府將牌照稅率應用於「促進大眾運輸發展」。雖然如此，就交通部門立場，循序引導汽機車相關稅費之稽徵合理化，以配合基本運輸政策之達成，仍是交通官、學、研界必須堅持與努力之方向。

## 參考文獻

1. 施淑惠，道路建設財源籌措之研究，政治大學財政研究所碩士論文，民國 80 年。
2. 林瑞楠，「使用牌照稅法修正條文評析」，稅務旬刊 1466 期，頁 7-10，民國 81 年 6 月 20 日。
3. 劉其昌，「使用牌照稅法部份修正條文評析」，稅務旬刊 1708 期，頁 15-20，民國 88 年 3 月 10 日。
4. 劉其昌，「使用牌照稅法部份修正條文評析」，稅務旬刊 1776 期，頁 15-19，民國 90 年 1 月 31 日。
5. 藍武王，小客車持有與管理措施之研究，行政院研究發展考核委員會，民國 85 年 8 月。
6. 曾念國，使用牌照稅及燃料費改進之議，輔仁大學經濟研究所碩士論文，民國 90 年。
7. 陳其華，日本、新加坡機動車輛稅費結構與配合之管制措施考察報告，交通部運輸研究所，民 90 年 3 月。
8. 賴文泰，家戶通勤行為、小客車持有與使用混合需求模型之研究，成功大學交通管理科學研究所博士論文，民國 88 年。
9. 交通部運輸研究所，都會區限制私人運具使用之策略與成效考察報告，1997 年 9 月。
10. 交通部運輸研究所，我國機動車輛稅費結構之研究，1993 年 6 月。
11. 財政部國稅局，台灣各縣市賦稅統計年報，民國 89 年。