1~3 期大型柴油車汰舊換新

減徵貨物稅之

稅式支出評估報告

行政院環境保護署

108 年 4 月

目　錄

壹、法案內容 1
一、 背景說明 1
二、 法案內容 1
三、 具體願景 2
貳、整體評估 3
一、 環境分析 3
二、 國際做法 3
三、 我國做法 7
四、 預期效益 10
參、採行稅式支出措施之理由 12
一、 必要性 12
二、 衡平性 12
三、 執行性 12
四、 關聯性 13
肆、稅式支出評估 14
一、 評估資料之內容及範圍 14
二、 稅收影響數之評估 20
陸、稅式支出績效評估機制 32
一、 評估指標及其評量標準 32
二、 評估期間及週期 32
三、 績效評估應予公開 32
柒、總結 33

圖　目　錄

圖 2.4- 1 車輛污染排放量比較說明 10

圖 2.4- 2 新購車輛所具之安全檢驗項目 11

表　目　錄

表 1.2- 1 建議貨物稅條例修訂對照表 1

表 2.1- 1 國內大型柴油車各期別數量分析 3

表 2.2- 1 美國柴油車輛汰舊補助資訊 4

表 2.2- 2 中國北京報廢老舊機動車輛補助金額 5

表 2.2- 3 香港汰舊車輛補助金額(港元) 6

表 2.2- 4 香港汰舊車輛計畫目前成果 7

表 2.3- 1 環保署淘汰二行程機車及新購電動二輪車補助金額 8

表 2.3- 2 中古車汰舊換新出口減徵貨物稅方案 9

表 4.1- 1 大型柴油車汰舊換新申請貨物稅減徵數量（106.11.24~108.3.18） 14

表 4.1- 2 預估大型柴油車汰舊換新申請貨物稅減徵數量 15

表 4.1- 3 大型柴油車汰舊換新申請貨物稅減徵數量 15

表 4.1- 4 大型柴油車汰舊換新申請貨物稅減徵數量（106.8.18~108.3.18） 16

表 4.1- 5 淘汰車輛的類別與期別預估 16

表 4.1- 6 更換新車之車重級距數量預估 17

表 4.1- 7 車輛汰換之進口及國車數量預估 18

表 4.1- 8 減徵貨物稅前之進口大貨車價格 19

表 4.1- 9 減徵貨物稅前之國產大貨車價格..... 19
表 4.2- 1 最初收入損失法貨物稅減徵情況..... 21
表 4.2- 2 因減徵貨物稅誘發之新增車輛數..... 22
表 4.2- 3 各級距因減徵貨物稅誘發之車輛數..... 23
表 4.2- 4 最終收入損失法之進口車價格情況..... 24
表 4.2- 5 最終收入損失法(進口車) 25
表 4.2- 6 最終收入損失法之國產車價格情況..... 28
表 4.2- 7 最終收入損失法(國產車) 29
表 4.2- 8 大型柴油車現行淘汰補助與等額支出法評估..... 30

壹、法案內容

一、 背景說明

大型柴油車是汽車運輸業不可或缺之角色，且為支撐及促進經濟發展之驅動力之一，但大型柴油車尾氣排放同時也造成極大的環境衝擊，對大氣環境造成不利影響，危害民眾健康。大型柴油車主要排放污染物為氮氧化物(NOx)及粒狀污染物(PM)，世界衛生組織(World Health Organization，WHO)已公告柴油引擎排放污染物為一級致癌物，有明確證據證實其會致癌。

依據交通部車籍資料統計，截至 107 年底為止，我國大型柴油車中有 11 萬 7,595 輛僅符合 1～3 期柴油車排放標準，因未搭載新式(state-of-the-art)污染防制設備，污染排放嚴重，需採取對策進行管制。

環保署已提出包含提供補助誘因鼓勵淘汰、劃定空氣品質淨化區禁止或限制使用、鼓勵企業採用環保車隊及加強稽查管制等措施。為持續擴大提升車主配合淘汰 1~3 期大型柴油車之意願，研擬增加推動修訂「貨物稅條例」，提供大型柴油車汰舊換新的貨物稅減徵優惠。

二、 法案內容

建議修訂「貨物稅條例」第 12-6 條，如表 1.2-1 所示，應徵之貨物稅每輛最高減徵新臺幣四十萬元。但應徵稅額未達新臺幣四十萬元者，減徵稅額以應徵稅額為限。

表 1.2- 1 建議貨物稅條例修訂對照表

修正條文	現行條文	說明
為防制老舊大型柴油車污染，改善空氣品質，自中華民國一百零六年八月十八日起至一百十一年十二月三十一日止，報廢符合下列規定之大客車、大貨車、大客貨兩用車、代用大客車、大型特種車，並	自本條文生效日起至中華民國一百零八年十二月三十一日止，報廢八十八年六月三十日以前出廠之大貨車並購買新大貨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。	為促使民眾提早汰換 1~3 期大貨車，減少空氣污染，改善空氣品質，維護民眾健康，爰增訂「貨物稅條例」第 12-6 條修正草案。

修正條文	現行條文	說明
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減徵新臺幣四十萬元。但應徵稅額未達新臺幣四十萬元者，減徵稅額以應徵稅額為限： 一、於中華民國九十五年九月三十日以前出廠。 二、於中華民國九十五年十月一日至同年十二月三十一日出廠，且於九十五年九月三十日以前取得行政院環境保護署依八十八年七月一日施行之交通工具空氣污染物排放標準核發之汽車車型排氣審驗合格證明。 前項減徵貨物稅案件之申請期限、程序、應檢附證明文件及其他相關事項之辦法，由財政部會同行政院環境保護署定之。	前項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，由財政部會同行政院環境保護署定之。	

三、 具體願景

每年秋冬季節性空品不良期間，$PM_{2.5}$ 污染較為明顯，依據本署分析報告顯示，國內各類污染源對 $PM_{2.5}$ 濃度影響，移動污染源貢獻度 37%，其中柴油大貨車占 16.8%最高；另依交通部統計資料，國內車輛車齡普遍老舊，除大客車外，其他種類車輛車齡大於 10 年的數量均超過五成，老舊車輛空氣污染物排放量較高，造成空氣品質惡化，應加速汰除及加強管制，以維護空氣品質。

貳、整體評估

一、 環境分析

國內大型柴油車依各期別車輛數分布如表 2.1-1，共計 22 萬 4,178 輛。其中 1~3 期大型柴油車共 11 萬 7,595 輛，占 52.5%。1~3 期大型柴油車未搭載新式(state-of-the-art)污染防制設備，污染排放較高，需優先改善。

表 2.1- 1 國內大型柴油車各期別數量分析

種類	期別	車重分類					小計
		車重<6.5 噸	6.5 噸≦車重≦14 噸	14 噸<車重≦24 噸	24 噸<車重	不詳	
大型柴油貨車	1 期	6,812	16,274	14,452	2,562	3	40,103
	2 期	2,754	18,037	9,795	4,692	4	35,282
	3 期	309	15,353	8,570	12,864	15	37,111
	4 期	477	11,891	6,799	8,980	42	28,189
	5 期	1,764	18,912	10,912	16,870	55	48,513
	小計	12,116	80,467	50,528	45,968	119	189,198
大型柴油客車	1 期	40	81	21	-	-	142
	2 期	189	91	57	-	-	337
	3 期	920	810	2,856	32	2	4,620
	4 期	1,685	450	8,489	5	4	10,633
	5 期	2,249	1,047	15,804	107	41	19,248
	小計	5,083	2,479	27,227	144	47	34,980

資料來源：107.12 環保署統計資料

二、 國際做法

推動補助老舊車輛汰舊換新之政策為世界各國普遍之作法。

(一)美國

美國法規排放標準日趨嚴格，促使柴油引擎製造商發展更清潔之引擎。然由於柴油引擎耐用性高(可達 30 年或更久)，道路上然有許

多老舊污染排放高之柴油車輛。為了減少老舊柴油車輛之污染及維護民眾健康，美國環保署(US EPA)推行清潔柴油計畫(Clean Diesel)。Clean Diesel 之經費來源為柴油污染排放減量行動計畫(Diesel Emission Reduction Act，DERA)，DERA 為 2005 年美國能源政策分針(Energy Policy Act of 2005)之一環。DERA 自 2007 年開始補助 Clean Diesel 計畫，2016 之補助輔助計畫(2016 Clean Diesel Funding Assistance Program competitive Request for Proposals)中，主要改善方式有加裝污染控制設備(如氧化觸媒(Diesel Oxidation Catalysts，DOC)、封閉式曲軸通氣系統(Closed Crankcase Ventilation System，CCV)及選擇性還原觸媒(Selected Catalytic Reduction，SCR)等、改善氣動套件(aerodynamic technologies)或改用低滾動阻力輪胎、及汰舊換新車輛或更新引擎(engine repower)。其中重型柴油貨車汰舊換新策略，目標是淘汰總重逾 16,000 lbs 且引擎年(Engine Model Year，EMY)1994~2006 及 2007~2010 之柴油貨車，補助金額及說明如表 2.2-2。

DERA 補助以每四年為一期程，DERA2007~2011 每年經費上限為兩億美金，統計汰舊老舊車輛相關計畫總計約有 50 件，補助金額約六千萬美金，約汰換 2,500 輛柴油車；DERA2012~2016 每年經費上限為一億美金，統計汰舊老舊車輛相關計畫總計約有 62 件，補助金額約四千八百萬美金，約汰換 1,300 輛柴油車。

表 2.2- 1 美國柴油車輛汰舊補助資訊

補助計畫	資格要求	汰舊補助說明
USEPA DERA Project	車輛總重(Gross Vehicle Weight, GVW)超過 16,000 lbs、引擎年(Engine Model Year, EMY)為 1994~2006 年及 2007~2010 年	汰舊為 EMY2015 以後之柴油或替代燃料車輛，補助 25%之新車購置費用。 汰舊為純電動車輛，補助 45%之購置費用(含新設置之充電基礎設施)。

資料來源：US EPA Diesel Emission Reduction Project，Oct. 11, 2016

(二)中國

中國北京市環境局為削減機動車污染物排放總量、改善首都空氣環境品質，淘汰國家第三階段及以下機動車排放標準(國三及其以下標準)的車輛；對報廢老舊機動車的車主給予政府補助，引導汽車生產企業對報廢老舊機動車並更換新車的車主給予企業獎勵，促進老舊機動車加快淘汰更新，總目標為 2013~2017 年累計淘汰老舊機動車 100 萬輛，2015~2016 年補助金額如表 2.2-3 所示。2016 年目標淘汰高排放老舊機動車 20 萬輛，統計資料顯示於 2016 年 10 月底已淘汰高排放老舊機動車 34 萬輛，提前超額完成全年任務。

表 2.2- 2 中國北京報廢老舊機動車輛補助金額

車輛類型		車輛使用時間 (以車輛登記註冊日起至報廢註銷證明為止)	
		6~10 年	10 年以上
客車	微型	3,500	3,000
	小型	8,500	8,000
	中型	8,000	7,500
	大型	21,500	19,500
貨車	微型	3,000	--
	小型	6,500	6,000
	中型	10,500	8,500
	大型	17,500	15,500
註: 車輛類型依軸距區分為微型、小型、中型及大型，補助單位為 RMB 元/車。			

資料來源 : 北京市人民政府辦公室關於印發 “北京市進一步促進老舊機動車淘汰更新方案”(2015~ 2016 年)

(三)香港

香港為改善路邊空氣品質和保障市民健康，政府以鼓勵與管制並行策略，分階段淘汰約 82,000 輛歐盟四期以前柴油商業車輛，包括貨車、小型巴士和非專利巴士。車輛的車齡愈高，報廢之補助金額會愈低。特惠資助金額在整個計劃期間會保持不變。補助金額依照適用之車輛種類及車齡給予不同補助金額，以重型貨車為例，補助金額介於 252,200~308,300 港元，補助金額如表 2.2-4。截至 2017 年 2 月 28 日，總計汰換之車輛總數已達 20,917 輛，汰換車輛統計資料如表 2.2-5。

表 2.2- 3 香港汰舊車輛補助金額(港元)

柴油商用車輛種類			不同車齡[註]車輛補助金額		
			≧16 年	13~15 年	< 13 年
輕型貨車	許可車輛總重≦1.9 公噸		59,700	66,400	73,000
	許可車輛總重≦5.5 公噸	客貨車	71,300	79,200	87,200
		非客貨車	91,000	101,100	111,200
中型貨車	5.5 公噸 < 許可車輛總重≦10 公噸		112,000	124,500	136,900
	10 公噸 < 許可車輛總重≦13 公噸		137,300	152,500	167,800
	13 公噸 < 許可車輛總重≦16 公噸		184,500	205,000	225,500
	16 公噸 < 許可車輛總重≦24 公噸		224,500	249,400	274,400
重型貨車	許可車輛總重 > 24 公噸		252,200	280,300	308,300
非專利巴士	單層	17~30 個座位	178,000	197,800	217,600
		≧31 個座位	294,700	327,500	360,200
	雙層		729,900	811,000	892,100
小型巴士			146,900	163,200	179,500
備註：由車輛首次登記日期開始計算取消車輛登記日期。					

資料來源：香港特別行政區政府環境保護署，強制淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛特惠資助計劃。

表 2.2- 4 香港汰舊車輛計畫目前成果

柴油商用車輛種類			已收到特惠資助之數量(輛)	
			歐盟二期	歐盟三期
輕型貨車	許可車輛總重≦1.9 公噸		1	1
	許可車輛總重≦5.5 公噸	客貨車	3,348	2,983
		非客貨車	3,646	1,147
中型貨車	5.5 公噸 < 許可車輛總重≦10 公噸		459	193
	10 公噸 < 許可車輛總重≦13 公噸		420	160
	13 公噸 < 許可車輛總重≦16 公噸		2,338	1,668
	16 公噸 < 許可車輛總重≦24 公噸		939	698
重型貨車	許可車輛總重 > 24 公噸		471	133
非專利巴士	單層	17~30 個座位	263	587
		≧31 個座位	102	972
	雙層		82	0
公家小型巴士			109	19
私家小型巴士			141	37
小計			12,319	8,598
總計			20,917	
備註：截至 2017 年 2 月 28 日				

資料來源：香港特別行政區政府環境保護署，強制淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛特惠資助計劃。

三、 我國做法

為減少老舊汽機車所造成的環境污染問題，並促進經濟活絡，行政院各部會及地方政府亦積極推動相關做法，說明如下：

(一) 淘汰老舊汽機車

1. 汽車：本署自 96 年 1 月 1 日起提供民眾主動報繳 10 年以上廢汽車獎勵金 1000 元。
2. 機車：本署自 96 年 1 月 1 日起提供民眾主動報繳 7 年以上廢機車獎勵金 300 元。

(二) 補助二行程機車

為加速淘汰國內既有二行程機車，本署於 104 年 7 月 20 日公告淘汰二行程機車及新購電動二輪車補助辦法，為持續為鼓勵我國國民、獨資、合夥或法人儘速並踴躍淘汰二行程機車及新購電動二輪車，於 105 年 12 月 23 日修正發布「淘汰二行程機車及新購電動二輪車補助辦法」，將補助期間延長至 108 年 12 月 31 日。

補助淘汰二行程機車每輛新臺幣 500 元；新購電動二輪車視車種不同每輛 1,000 元或 3,000 元；淘汰二行程機車並新購電動二輪車視車種不同每輛 3,000 元或 5,000 元，本署補助金額如表 2.3-1 所示；部分地方政府也會加碼補助，但補助金額將逐年降低。統計 104 年 7 月 21 日至 107 年底已補助電動二輪車 18 萬餘輛。

表 2.3- 1 環保署淘汰二行程機車及新購電動二輪車補助金額

補助名稱	補助期間	補助項目、金額(元)				
		電動機車			電動自行車	電動輔助自行車
		重型	輕型	小型輕型		
淘汰二行程機車並新購電動二輪車補助金額	106.01.01-106.12.31	7,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	107.01.01-107.12.31	6,000	4,000	4,000	4,000	4,000
	108.01.01-108.12.31	5,000	3,000	3,000	3,000	3,000
新購電動二輪車補助金額	106.01.01-106.12.31	4,000	2,000	2,000	2,000	2,000
	107.01.01-107.12.31	3,500	1,500	1,500	1,500	1,500
	108.01.01-108.12.31	3,000	1,000	1,000	1,000	1,000
淘汰二行程機車補助金額	106.01.01-106.12.31	1,500				
	107.01.01-107.12.31	1,000				
	108.01.01-108.12.31	500				

資料來源：環保署低污染車輛補助資訊網

(三) 輔導 1~3 期大型柴油車排放污染改善

本署已於106年8月16發布「淘汰老舊大型柴油車補助辦法」，鼓勵汰除 1～2 期大型柴油車，平均約為每輛補助 20 萬元，且配合本署推動之低利信貸措施，補助期限將由 108 年延長至 111 年。另本署刻正修正「淘汰老舊大型柴油車補助辦法」及「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」，預計針對 1～3 期大型柴油車於 108 年至 111 年汰舊換車 2 萬輛及污染改善 2 萬 4,000 輛。

(四) 提供低利信貸方案

本署研提低利信貸方案，由本署信用擔保，協調銀行提供優惠利率(2.595%)，協助車主以分期付款方式購買新車，初期再加碼補貼 1%利息(爾後逐年調降)，辦理期程至 111 年。行政院已於 107 年 7 月 24 日函知本署原則同意，俟正式核定後積極辦理，提供車主換購新車更多誘因。

(五) 汽機車汰舊換新暨中古車出口政策

貨物稅條例第 12 條之 5 於 105 年 1 月 8 日施行，符合資格之申請人報廢或出口 6 年以上汽車並購買新汽車，可減徵貨物稅新台幣 5 萬元；另報廢或出口 4 年以上機車並購買新機車，可減徵貨物稅新台幣 4 千元；中古車汰舊換新出口減徵貨物稅方案如表 2.3-2。

表 2.3- 2 中古車汰舊換新出口減徵貨物稅方案

適用對象	擁有「中古汽、機車」且欲換購新車之民眾，不限本人，配偶或二親等以內親屬也適用。
適用條件	持有中古汽、機車： ● 汽車：出廠六年以上小客車、小貨車、小客貨兩用車。 ● 機車：出廠四年以上汽缸排氣量一百五十立方公分以下機車
減徵幅度	購入新車時，汽車每輛定額減徵 5 萬元、機車每輛定額減徵 4,000 元。
限制	中古汽機車報廢或出口登記滿 1 年，且於報廢或出口前、後六個月內購買新機車且完成新領牌照登記者。
期程	為期 5 年

(六)大貨車減徵貨物稅

自 106 年 11 月 24 日起至 108 年 12 月 31 日止，報廢 88 年 6 月 30 日以前出廠之大貨車並購買新大貨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 5 萬元。

四、 預期效益

(一) 環保效益

大型柴油車引擎燃燒後常伴隨 $PM_{2.5}$ 粒狀排放物，以及嚴重危害人體健康的氮氧化物(NOx)，全國所排放的 NOx，其中柴油大貨車在所有移動污染源中佔 16.8%，為主要的空污移動污染源。

依據本署空氣污染排放清冊 TEDS 9.0 版(Taiwan Emission Data System, 簡稱 TEDS)估算，1、2 期大型柴油車所排放的原生性 $PM_{2.5}$ 相當於 5 座台中火力發電廠的排放量，氮氧化物（NOx）相當於 4 座台中火力發電廠，而揮發性有機物（VOC）相當於 3 座六輕(如圖 2.4-1)，確有必要加速其淘汰，才能有效改善空氣品質。

且由於 1、2 期大型柴油車所排放的原生性 $PM_{2.5}$(又稱細懸浮微粒 Fine Particulate Matters，粒徑小於 2.5 μm 之微粒，簡稱 $PM_{2.5}$)會對環境及人體健康造成危害，由於其粒徑小可停留於肺泡中，可能直接或間接引起呼吸道疾病、心血管疾病、致癌性等健康傷害，故降低老舊大型柴油車的排放空氣污染物是刻不容緩之工作。

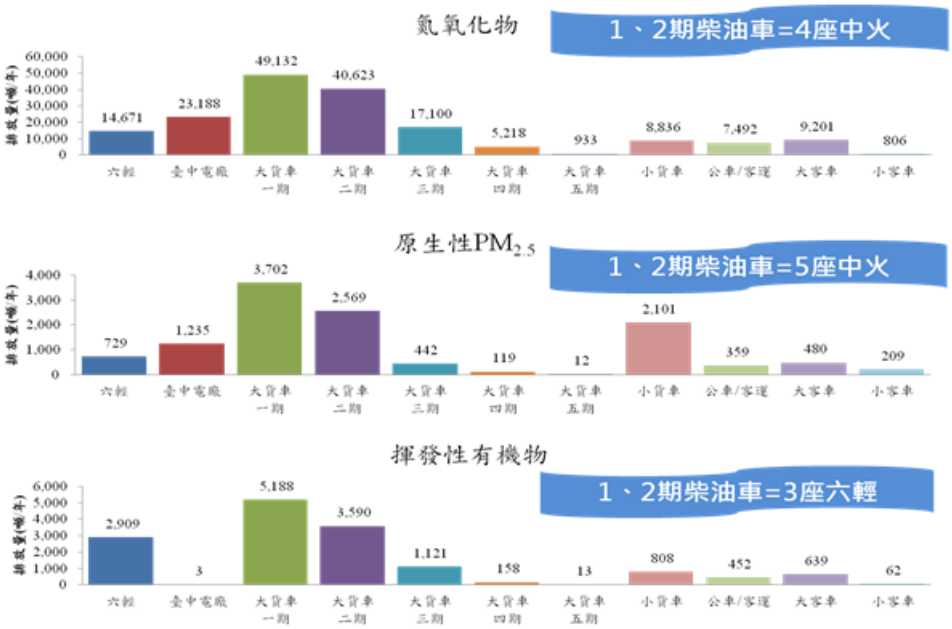


圖 2.4- 1 車輛污染排放量比較說明

(二) 對產業之效益

此政策預估4年共計促使9,168輛之車主將手中之老舊車輛報廢並購置新車，以新車各平均各車重級距之車輛平均價格285萬元/輛計算，新購車輛將對車輛產業共計產生262億(平均每年65.4億)之經濟效益。

(三) 對車輛安全之效益

汰舊之1~3期大型柴油車為交通部在87年實施型式安全認證制度前之產品，目前新車須經交通部國家安全型式認證，檢驗項目如圖2.4-2，民眾安全權益更加有保障，有助整體交通行車安全。



資料來源：交通部車輛安全審驗中心

圖 2.4- 2 新購車輛所具之安全檢驗項目

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. 透過採行稅式支出可促使新車車價因貨物稅減徵而降低，可增加車輛換購誘因。有鑒於 1~3 期大型柴油車污染排放量大，加速淘汰可改善空氣品質，減少對國內環境之衝擊。
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) 提升經濟規模帶動產業發展，推動經濟成長

1. 車輛產業關聯效果大，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。
2. 此政策之推動將可促使消費者換購新車，活絡產業。

二、 衡平性

本法案適用之大型柴油車，是藉由老舊車輛報廢後，再由車廠或進口商向各區國稅局申請退稅。本法案對不同價格，減徵不同稅額，符合垂直公平；且貨物稅額超過 40 萬元之高價車輛，多屬 24 噸以上大貨車，產生較多碳排放，負擔部分租稅，享有等額 40 萬元減徵貨物稅，符合水平公平。大型柴油車一般都為商業用途，車輛使用時間長，移動範圍大，報廢老舊大型柴油車後，除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，仍具有降低社會成本效果。

三、 執行性

(一) 納稅義務人之依從成本

本法案性質上屬減免優惠，有利於納稅義務人，將不會發生抗稅或抗爭等高額依從成本。

(二) 納稅義務人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，由車廠主動宣導本項優惠措施，可減少政府部門額外負擔。

(三) 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，因此減徵貨物稅可能增加徵納雙方辦理退稅的作業成本，但增加之作業不會因此大額增加耗材開支，且可帶動整體產業發展及稅收。

四、 關聯性

本法案可促使汰換 1~3 期大型柴油車，有助於大型柴油車產品銷售，帶動相關上、中、下游零組件產業發展。同時，本法案鼓勵消費者汰換老舊大型柴油車，有助於節能減碳（行政院政策目標）、降低移動污染排放（本署政策目標）、提升交通安全（交通部政策目標）等，具有襄助相關政府部門目標達成之關聯性。

而本案及 106 年 11 月所施行之「報廢 1～2 期大型柴油車並新購 1 輛大貨車者，定額退貨物稅 5 萬元」等政策措施，旨皆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成效。

肆、稅式支出評估

本署建議對汰除 1~3 期大型柴油車並新購新期別環保車輛之整車(含底盤車)貨物稅進行減徵。依本署汰舊目標、期程，預估大貨車汰換數量與相關變動，透過最初收入損失法(Initial Revenue Loss)、最終收入損失法(Final Revenue Loss)及等額支出法(Outlay Equivalence)進行稅收影響評估。

一、 評估資料之內容及範圍

現行大型柴油車新車銷售相關稅賦，包含：大型柴油車整車(含底盤)平均關稅稅率 25%、貨物稅稅率 15%、營業稅稅率 5%、營利事業所得稅稅率 20%。

以下分別評估汰換數量、進口與國產的車輛價格等資料，作為後續稅式支出評估方法所使用。

(一) 汰換數量預估(106 年 11 月 24 日至 108 年 3 月 18 日)

財政部於 106 年 11 月 24 日實施「中古大貨車報廢換購新車減徵退還新車貨物稅辦法」(以下減徵貨物稅減徵辦法)，提供每輛 1~2 期大型柴油車汰舊換新可減徵貨物稅 5 萬元，其中財政部於 108 年 3 月 28 日提供之 106 年 11 月 24 日至 108 年 3 月 18 日期間，1~2 期大型柴油車汰舊換新申請貨物稅減徵數量共計 2,491 輛，其中國產計 2,232 輛，進口計 259 輛。

依據財政部於 108 年 3 月 28 日提供之 106 年 11 月 24 日至 108 年 3 月 18 日期間，1~2 期大型柴油車汰舊換新申請貨物稅減徵數量共計 2,491 輛，比對交通部柴油車車籍資料庫(含每日異動檔)，統計各車重區間如表 4.1-1。

表 4.1- 1 大型柴油車汰舊換新申請貨物稅減徵數量
(106.11.24~108.3.18)

換購新車	車重<6.5 噸	6.5≦車重≦14 噸	14<車重≦24 噸	車重>24 噸	總計
國產	0	657	515	1,060	2,232
進口	67	126	20	46	259
總計	67	783	535	1,106	2,491

為評估淘汰老舊大型柴油車補助辦法（以下簡稱汰舊補助辦法）於 106 年 8 月 18 日正式實施後，至財政部於 106 年 11 月 24 日貨物稅減徵辦法期間之 1～2 期大型柴油車申請汰舊換新減徵貨物稅數量，本署參考表 1 申請貨物稅減徵數量，依據起迄日期(如表 4.1-2)，等比例推估 106 年 8 月 18 日至 106 年 11 月 23 日申請貨物稅減徵數量，請參閱表 4.1-3，計 510 輛。

表 4.1- 2 預估大型柴油車汰舊換新申請貨物稅減徵數量

項目	起始日期	結束日期	天數	減徵貨物稅數量	平均一天申請數
財政部提供減徵貨物稅清冊	2017/11/24	2019/3/18	480	2,491	5.2
推估汰舊補助辦法實施至減徵貨物稅補助辦法實施期間	2017/8/18	2017/11/23	98	510	5.2

說明：1.天數為起迄日期，且含起迄日期。

2.平均一天申請數 = 2491 ÷ 480，並四捨五入至小數點以下第 1 位。

3.推估汰舊補助辦法實施至減徵貨物稅補助辦法實施期間之減徵貨物稅數量 = 98 * 5.2，四捨五入至整數位，故為 510 輛。

表 4.1- 3 大型柴油車汰舊換新申請貨物稅減徵數量

(106.8.18~10 6 .11.23)

換購新車	車重<6.5 噸	6.5≦車重≦14 噸	14<車重≦24 噸	車重>24 噸	總計
國產	0	135	105	217	457
進口	14	26	4	9	53
總計	14	161	109	226	510

說明：1.回溯期程為 106.8.18~106.11.23，共計 98 天(含起迄日)，推估貨物稅減徵數量計 510 輛。

2.依財政部提供各車重區間汰舊換新減徵貨物稅數量，等比例回推 106 年 8 月 18 日至 106 年 11 月 23 日數量，四捨五入至整數位數。

鑒此，統計 106 年 8 月 18 日至 108 年 3 月 18 日止，推估 1～2 期大型柴油車汰舊換新申請減徵貨物稅數量共計 3,001 輛，各車重級距請參閱表 4.1-4。

表 4.1- 4 大型柴油車汰舊換新申請貨物稅減徵數量

(106.8.18~108.3.18)

換購新車	車重<6.5 噸	6.5 ≦ 車重 ≦ 14 噸	14 < 車重 ≦ 24 噸	車重 > 24 噸	總計
國產	0	792	620	1,277	2,689
進口	81	152	24	55	312
總計	81	944	644	1,332	3,001

說明：本表為表 1 與表 3 總和。

(二) 汰換數量預估(108 年~111 年)

本署依據歷年環保機關執行柴油車檢測之結果，分析車輛污染情況，針對 1~ 3 期老舊大型柴油車，有 25%車輛需汰換才能符合 4 期排放標準。另本署分析近年申請汰換補助之車輛，其中約 30%為汰舊換新車。4 年目標淘汰舊車的類別與期別情況如表 4.1-5 所示，共 9,168 輛。所更換的新車依『淘汰老舊大型柴油車補助辦法』所設定之車重級距，及 1~3 期大貨車依該車重級距區分之數量比率(截至 107 年底)，推估因減徵貨物稅而帶動大型柴油車汰換數量，如表 4.1-6 所示，108~109 年每年淘汰。

表 4.1- 5 淘汰車輛的類別與期別預估

年份	大貨車		大客車	
	1~2 期大貨車 (輛)	3 期大貨車 (輛)	1~2 期大客車 (輛)	3 期大客車 (輛)
108 年	1,800	696	9	87
109 年	1,800	696	9	87
110 年	1,200	696	9	87
111 年	1,200	696	9	87
小計	6,000	2784	36	348 註
合計	8,784		384	

註 : 1.1~2 期大貨車汰舊換新目標數係配合空氣污染防制行動方案汰舊換車目標數訂定原則，係以 1~2 期大型柴油車約 8 萬輛，其中 25%需換車方可符合 4 期排放標準且 30%換新車
2.其餘部分係以表 2.1-1 之車籍數，乘以 0.25，再乘以 0.3。(例如 384= 4620*0.25*0.3)

表 4.1- 6 更換新車之車重級距數量預估

年度	汰換新車數量預估 [輛]					
	大貨車				大客車	小計
	車重<6.5 噸 (占 8.780%)[註]	6.5 噸≦車重≦14 噸 (占 44.156%)	14 噸<車重≦24 噸 (占 29.177%)	24 噸<車重 (占 17.887%)		
108 年	220	1,102	728	446	96	2,592
109 年	220	1,102	728	446	96	2,592
110 年	166	838	554	338	96	1,992
111 年	166	838	554	338	96	1,992
小計	772	3,880	2,564	1,568	384	**9,168**

註：1.依表 2.1- 1 國內大型柴油車各期別數量之佔比計算而得之。
2.依『淘汰老舊大型柴油車補助辦法』所設定之車重級距，及 1~3 期大貨車依該車重級距之數量比率(截至 107 年底)推估。

依經濟部工業局研究，106 年國內大貨車進口(含整車及底盤車)占比 39%、國產占比 61%，107 年 1~8 月進口占 43%、國產占 57%，進口車占比有逐年增加趨勢。依據財政部提供之貨物稅條例第 12 條之 6 申請車輛清單，本稅式支出評估追溯 106.8.18~108.3.18 共 3,001 輛以及 108~111 年調降貨物稅後，汰換之進口與國產之大型柴油車數量，以各占 50%推估，如表 4.1-7 所示。

表 4.1- 7 車輛汰換之進口及國車數量預估

類別	年度	汰換數量預估[輛]				
		大貨車				大客車
		車重<6.5 噸 (占 8.780%)	6.5 噸≦車重≦14 噸 (占 44.156%)	14 噸<車重≦24 噸 (占 29.177%)	24 噸<車重 (占 17.887%)	
進口	追溯	81	152	24	55	0
進口 (占 50%)	108 年	110	551	364	223	48
	109 年	110	551	364	223	48
	110 年	83	419	277	169	48
	111 年	83	419	277	169	48
	小計	467	2092	1306	839	**192**
國產	追溯	0	792	620	1277	0
國產 (占 50%)	108 年	110	551	364	223	48
	109 年	110	551	364	223	48
	110 年	83	419	277	169	48
	111 年	83	419	277	169	48
	小計	386	2732	1902	2061	**192**

註： 1.依表 2.1- 1 國內大型柴油車各期別數量之佔比計算而得之。
2.本署追溯車輛數係依據已向財政部申請汰舊換新減徵貨物稅之車輛數估算，因現行貨物稅條例減徵對象未包含大客車，且依據交通部車籍資料老舊大客車之數量較大貨車低，故追溯未納入大客車。

(一) 新車售價與貨物稅現況

調查目前進口大貨車新車售價 173~519 萬元、大客車售價 600 萬元，該價格內含營業稅 5%、進口車商毛利率 19%(依 106 年度營利事業各業所得額暨同業利潤標準，全新汽車批發毛利率設定。)、貨物稅 15%及整車關稅稅率 25%之相關價格，如表 4.1-8 所示，每輛進口大貨車徵收貨物稅 18~54 萬元、大客車貨物稅 62 萬元。

調查目前國產大貨車新車售價 144~433 萬元、大客車售價 600 萬元，該價格內含營業稅 5%、國產車廠毛利率 39%(依 106 年度營利事業各業所得額暨同業利潤標準，貨車製造毛利率設定)、貨物稅 15%及平均關稅稅率 10%之相關價格，如表 4.1-9 所示，每輛國產大貨車徵收貨物稅 13~39 萬元、大客車貨物稅 54 萬元。

表 4.1- 8 減徵貨物稅前之進口大貨車價格

新車價格 (萬元/輛)		大貨車 - 總重量級距				大客車	說明
		車重<6.5 噸	6.5 噸≦車重≦14 噸	14 噸<車重≦24 噸	24 噸<車重		
目前	售價 (含關稅、貨物稅、利潤及營業稅)	173	254	404	519	600	由業者提供
	含稅價 A (含關稅、貨物稅)	138	203	323	415	480	含稅價 A=零售價/105%(5%營業稅)/119%(19%車商利潤)
	含稅價 B (含關稅)	120	177	281	361	418	含稅價 B=零售價/105%/ 119%/115%(15%貨物稅)
貨物稅		18	26	42	54	62	含稅價 A-含稅價 B

資料來源：車輛價格由業者提供，計算方法參考財政部相關規定。

表 4.1- 9 減徵貨物稅前之國產大貨車價格

價格 (萬元)		大貨車 - 總重量級距				大客車	說明
		車重<6.5 噸	6.5 噸≦車重≦15 噸	15 噸<車重≦24 噸	24 噸<車重		
目前	車輛售價 (含貨物稅、利潤及營業稅)	144	212	337	433	600	業者提供
	車輛含稅價 A (含貨物稅)	99	145	231	297	411	車輛含稅價=零售價/105%(5%營業稅)/139%(39%車商利潤)
	車輛出廠價	86	126	201	258	357	車輛出廠價=零售價/105%/ 139%/ 115%(15%貨物稅)
貨物稅		13	19	30	39	54	車輛含稅價 A-出廠價

資料來源：車輛價格及占比情況由業者提供，計算方法參考財政部相關規定。

二、 稅收影響數之評估

(一) 最初收入損失法 (Initial Revenue Loss)

最初收入損失法為「在經濟行為及其他租稅收入維持不變前提下，採行減徵方案之稅收影響數」。

汰換大型柴油車減徵貨物稅(最高 40 萬元)，預估每輛進口大貨車可減少支付貨物稅 18~40 萬元；每輛國產大貨車可減少支付貨物稅 13~39 萬元；每輛進口或國產大客車最高可減少支付貨物稅 40 萬元。預估追溯(106 年 8 月 18 日至 108 年 3 月 18 日期間) 汰換大型柴油車減徵新車貨物稅稅收損失，共約 9.18 億元，扣除 1～2 期大型柴油車汰舊換新已減徵 1.24 億元(每輛減徵 5 萬元，數量共計 2,491 輛)，最終稅收損失為 7.94 億元;另預估 108~109 年減徵新車貨物稅稅收損失每年 7.53 億元；110~111 年，每年 5.86 億元，如表 4.2-1 所示。依最初損失法估計租稅優惠期間稅損合計 34.72 億元。

表 4.2- 1 最初收入損失法貨物稅減徵情況

貨物稅情況			大貨車 - 總重量級距				大客車
			車重 <6.5 噸	6.5 噸≦車重 ≦14 噸	14 噸< 車重 ≦24 噸	24 噸 <車重	
追溯	進口車	每年貨物稅損失(億元)	0.15 註	0.40	0.10	0.22	0
	國產車	每年貨物稅損失(億元)	0.00	1.50	1.87	4.94	0
	每年小計貨物稅損失 9.18 億元		0.15	1.90	1.97	5.16	0
108 年	進口車	每年貨物稅損失(億元)	0.20	1.46	1.46	0.89 註	0.19
	國產車	每年貨物稅損失(億元)	0.14	1.04	1.10	0.86	0.19
	每年小計貨物稅損失 7.53 億元		0.34	2.50	2.56	1.75	0.38
109 年	進口車	每年貨物稅損失(億元)	0.20	1.46	1.46	0.89	0.19
	國產車	每年貨物稅損失(億元)	0.14	1.04	1.10	0.86	0.19
	每年小計貨物稅損失 7.53 億元		0.34	2.50	2.56	1.75	0.38
110 年	進口車	每年貨物稅損失(億元)	0.20	1.11	1.11	0.68	0.19
	國產車	每年貨物稅損失(億元)	0.11	0.79	0.83	0.65	0.19
	每年小計貨物稅損失 5.86 億元		0.31	1.90	1.94	1.33	0.38
111 年	進口車	每年貨物稅損失(億元)	0.20	1.11	1.11	0.68	0.19
	國產車	每年貨物稅損失(億元)	0.11	0.79	0.83	0.65	0.19
	每年小計貨物稅損失 5.86 億元		0.31	1.90	1.94	1.33	0.38
合計租稅優惠期間稅損共 34.72 億元(已扣除追溯補助)							

註:0.15 億元=表 4.1-7 之 81 輛*表 4.1-8 之 18 萬元

0.89 億元=表 4.1-7 之 223 輛*40 萬元

(二) 最終收入損失法 (Final Revenue Loss)

最終收入損失法為計算於採行減稅方案後，經濟行為改變或其他租稅收入受影響之稅收影響數。因推動貨物稅減徵後可能誘發出汰舊換車，而誘發的汰舊換新車輛數以表 4.1.5 之估算基礎，考量新車供應量並配合政府車輛管制政策，以再新增 10%估算，如下表表 4.2-2，合計原有汰舊與誘發各級距車輛數如下表 4.2-3。

1.進口車部分：對汰換大型柴油車，進口車受到貨物稅及其他租稅收入變化影響的車輛售價情況，如表 4.2-4 所示。採行減稅方案後，促使銷售進口車的最終稅收情況，如表 4.2-5 所示，108~109 年汰換大型柴油車減徵誘發新車貨物稅之每年淨稅收 2.51 億元，110~111 年每年淨稅收 1.96 億元。合計租稅優惠期間稅收共(進口車) 8.94 億元。

2.國產車部分：對汰換大型柴油車，國產車受到貨物稅及其他租稅收入變化影響的車輛售價情況，如表 4.2-6 所示。採行減稅方案後，促使銷售國產車的最終稅收情況，如表 4.2-7 所示，108~109 年預估汰換大型柴油車減徵誘發新車貨物稅之每年淨稅收 0.23 億元，110~111 年每年淨稅收 0.19 億元。合計租稅優惠期間稅收共(國產車) 0.84 億元。另大型柴油車購買者多為營業人，其購買新車供營業用之進項稅額於營業稅申報時可扣抵銷項稅額，並無增加營業稅稅收。

總計進口車與國產車採行減稅方案後，108~109 年每年淨稅收 2.74 億元/年，110~111 年每年淨稅收 2.15 億元/年。合計租稅優惠期間淨稅收 9.78 億元。

表 4.2- 2 因減徵貨物稅誘發之新增車輛數

年份	大貨車		大客車	
	1~2 期大貨車（輛）	3 期大貨車（輛）	1~2 期大客車（輛）	3 期大客車（輛）
108 年	600	232	3	29
109 年	600	232	3	29
110 年	400	232	3	29
111 年	400	232	3	29
小計	2,000	928	12	116
合計	2,928		128	

表 4.2- 3 各級距因減徵貨物稅誘發之車輛數

類別	年度	汰換數量預估[輛]				
		大貨車				大客車
		車重<6.5 噸 (占 8.780%)	6.5 噸≦車重≦14 噸 (占 44.156%)	14 噸<車重≦24 噸 (占 29.177%)	24 噸<車重 (占 17.887%)	
進口 (占 50%)	108 年	36	184	121	74	16
	109 年	36	184	121	74	16
	110 年	28	140	92	57	16
	111 年	28	140	92	57	16
	小計	128	648	426	262	64
國產 (占 50%)	108 年	36	184	121	74	16
	109 年	36	184	121	74	16
	110 年	28	140	92	57	16
	111 年	28	140	92	57	16
	小計	128	648	426	262	64
合計		2,928				128

表 4.2- 4 最終收入損失法之進口車價格情況

新車價格 (萬元/輛)	大貨車 - 總重量級距				大客車	說明
	車重 <6.5 噸	6.5 噸≦ 車重 ≦14 噸	14 噸< 車重 ≦24 噸	24 噸< 車重		
原售價 (含關稅、貨物稅、利潤及營業稅)	173	254	404	519	600	由業者提供
含稅價 A (含關稅及貨物稅)	138	203	323	415	480	含稅價 A=零售價/ 105%/ 119%
含稅價 B (含關稅)	120	177	281	361	418	含稅價 B=零售價/ 105%/ 119%/ 115%
進口價格 CIF	96	141	225	289	334	進口價格 CIF=含稅價 B/125%
關稅	24	35	56	72	84	關稅=含稅價 B-進口價格 CIF
含稅價 C (含關稅及貨物稅最高減徵 40 萬元)	120	177	283	375	440	每輛最高減徵 40 萬元。但應徵稅額未達 40 萬元者，減徵稅額以應徵稅額為限
含稅價 D (含關稅及貨物稅最高減徵 40 萬元)	143	210	337	447	524	售價=含稅價 C * 119%
新售價 E (含關稅、貨物稅最高減徵 40 萬元、利潤及營業稅)	150	221	354	469	550	售價=含稅價 C * 119%* 105%

註：表中算法假設車輛業者配合減徵關稅及貨物稅，並依原毛利率比率同步減少利潤。

計算範例:以車重<6.5 噸之進口大貨車為例，市場售價為 173 萬元，其中包含整車關稅 25%、貨物稅 15%、利潤 19%及營業稅 5%。因此，扣除利潤 19%及營業稅 5%之車價 A 計算公式為:

車價 A=173 萬元/1.05(營業稅)/ 1.19(利潤)≒138 萬元

車價 A 再扣除貨物稅 15%之車價 B(僅含關稅 25%)計算公式為:

車價 B=138/1.15(貨物稅)≒120 萬，貨物稅=18 萬元。因為每輛最高減徵 40 萬元。但應徵稅額未達 40 萬元者，減徵稅額以應徵稅額為限，故貨物稅 18 萬元全部免徵。所以，減徵貨物稅後**含稅價 D** 包括車商利潤 19%，則計算公式為:

含稅價 D=120 萬元 x 1.19 = **143 萬元**

新售價 E=143 萬元 x 1.05 = **150 萬元**

表 4.2- 5 最終收入損失法(進口車)

進口車 稅收項目 [億元]		大貨車 - 總重量級距				大客車	備註
		車重 <6.5 噸	6.5 噸≦ 車重 ≦14 噸	14 噸< 車重 ≦24 噸	24 噸< 車重		
108 年	整車關稅(25%)	0.09	0.65	0.68	0.53	0.13	
	貨物稅(最高減徵 40 萬)	0.00	0.00	0.03	0.10	0.04	
	營利事業所得稅(20%)	0.01	0.08	0.08	0.07	0.02	車輛數 x 銷售收入 x 淨利率 10% x 稅率(20%)
	小計 共 2.51 億元	0.10	0.73	0.79	0.70	0.19	
109 年	整車關稅(25%)	0.09	0.65	0.68	0.53	0.13	
	貨物稅(最高減徵 40 萬)	0.00	0.00	0.03	0.10	0.04	
	營利事業所得稅(20%)	0.01	0.08	0.08	0.07	0.02	計算方式同上
	小計 共 2.51 億元	0.10	0.73	0.79	0.70	0.19	
110 年	整車關稅(25%)	0.07	0.49	0.52	0.41	0.13	
	貨物稅(最高減徵 40 萬)	0.00	0.00	0.02	0.08	0.04	
	營利事業所得稅(20%)	0.01	0.06	0.06	0.05	0.02	計算方式同上
	小計 共 1.96 億元	0.08	0.55	0.60	0.54	0.19	
111 年	整車關稅(25%)	0.07	0.49	0.52	0.41	0.13	
	貨物稅(最高減徵 40 萬)	0.00	0.00	0.02	0.08	0.04	
	營利事業所得稅(20%)	0.01	0.06	0.06	0.05	0.02	計算方式同上
	小計 共 1.96 億元	0.08	0.55	0.60	0.54	0.19	
合計租稅優惠期間稅收共(進口車)8.94 億元							

註：營利事業所得稅=車輛數 x 銷售收入 x 淨利率 10% x 稅率(20%)
淨利率 10%，係依車輛公會參考國內汽車廠(例如國瑞及中華汽車)提供之資料
關稅 7.4=(2.08+1.62)*2、貨物稅 0.7=0.62(進口 0.17*2+0.14*2)+0.08(國產 0.02*4)
所得稅 1.68=0.92(進口 0.26*2+0.2*2)+0.76(國產 0.21*2+0.17*2)

計算範例:以車重<6.5 噸之**進口大貨車**為例，市場售價為 173 萬元，其中包含整車關稅 25%、貨物稅 15%、利潤 19%及營業稅 5%。不含各項稅金與利潤下之進口價格 CIF(進口貨物起岸價格)計算如下:

公式 1: 進口價格 CIF=現有車輛銷售價/1.25(關稅)/1.15(貨物稅)/1.19(利潤)/1.05(營業稅)

➔**進口價格 CIF** =173 萬元/1.25(關稅)/1.15(貨物稅)/1.19(利潤)/1.05(營業稅) ≒**96 萬元**。

含關稅價= 96 萬元 x 1.25 ≒**120 萬元**

故**整車關稅**=120 萬元-96 萬元=**24 萬元/輛**

表 4.2- 3 知 108 年汰換車重<6.5 噸之進口大貨車(含誘發數量)，**車輛數為 36 輛**，故 108 年關稅稅收計算如下:

公式 2: 整車關稅稅收=車輛數 x 整車關稅/10000(億元)=36 x24/10000 ≒**0.09(億元)**

公式 3: 貨物稅=含關稅與貨物稅價- 含關稅價

➔**貨物稅**=(96 萬元 x 1.25 (關稅)x 1.15(貨物稅))- 120 萬元≒**18 萬元**
(因為每輛最高減徵 40 萬元。但應徵稅額未達 40 萬元者，減徵稅額以應徵稅額為限。)

故車重<6.5 噸之進口大貨車貨物稅**全部免徵**，則貨物稅稅收計算公式如下:

公式 4: 貨物稅稅收=車輛數 x 貨物稅/10000(億)=36x0/10000=0

營所稅計算乃以收入之淨利率 10%為基準，乘以營所稅率 20%。

公式 5: 營所稅稅收=車輛數 x 銷售價格(不含營業稅)x 0.1(淨利率 10%) x 0.2(營所稅率)

其中**銷售價格(萬元/輛)(不含營業稅)**=含關稅、利潤與貨物稅之車價

故車重<6.5 噸之進口大貨車

銷售價格(萬元/輛)(不含營業稅)=含關稅價 120 萬元 x1.19(利潤)=143 **萬元/輛**

➔**營所稅稅收**=36 x 143x 0.1 x 0.2/10000(億元)≒**0.01(億元)**

合計 108 年進口大貨車(車重<6.5 噸)稅收=整車關稅稅收+貨物稅稅收+營所稅稅收=0.1 億元

109 年車輛汰換數與 108 年同為 110 輛，故稅收相同。

110、111 年進口大貨車(車重<6.5 噸)預估誘發汰換數量為 28 輛/年，代入各公式 1~6 可得到各稅收金額，經合計後為 0.08 億元/年。

表 4.2- 6 最終收入損失法之國產車價格情況

價格 (萬元)	大貨車 - 總重量級距				大客車	說明
	車重 <6.5 噸	6.5 噸≦ 車重 ≦14 噸	14 噸< 車重 ≦24 噸	24 噸< 車重		
原售價 (含貨物稅、利潤及營業稅)	144	212	337	433	600	業者提供
含稅價 A (含貨物稅)	99	145	231	297	411	含稅價 A=售價/ 105%/ 139%(扣除利潤及營業稅)
含稅價 B	86	126	201	258	357	含稅價 B =售價/ 105%/ 139%/ 115%((扣除利潤、貨物稅及營業稅)
含稅價 C (含貨物稅最高減徵 40 萬元)	86	126	201	258	371	每輛最高減徵 40 萬元。但應徵稅額未達 40 萬元者，減徵稅額以應徵稅額為限
新售價 D (含貨物稅最高減徵 40 萬元、利潤)	119	176	279	359	516	新售價 D=含稅價 C * 139%
新售價 E (含貨物稅最高減徵 40 萬元、利潤及營業稅)	125	184	293	377	542	新售價 E=含稅價 D* 105%

註：表中算法假設車輛業者配合減徵貨物稅，並依原毛利率比率同步減少利潤。

表 4.2- 7 最終收入損失法(國產車)

國產車 稅收項目 [億元]		大貨車 - 總重量級距				大客車	備註
		車重 <6.5 噸	6.5 噸≦ 車重 ≦14 噸	14 噸< 車重 ≦24 噸	24 噸< 車重		
108 年	貨物稅(最高減徵 40 萬)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	
	營利事業所得稅(20%)	0.01	0.06	0.07	0.05	0.02	車輛數 x 銷售收入 x 淨利率 10% x 稅率(20%)
	小計 共 0.23 億元	0.01	0.06	0.07	0.05	0.04	
109 年	貨物稅(最高減徵 40 萬)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	
	營利事業所得稅(20%)	0.01	0.06	0.07	0.05	0.02	計算方式同上
	小計 共 0.23 億元	0.01	0.06	0.07	0.05	0.04	
110 年	貨物稅(最高減徵 40 萬)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	
	營利事業所得稅(20%)	0.01	0.05	0.05	0.04	0.02	計算方式同上
	小計 共 0.19 億元	0.01	0.05	0.05	0.04	0.04	
111 年	貨物稅(最高減徵 40 萬)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	
	營利事業所得稅(20%)	0.01	0.05	0.05	0.04	0.02	計算方式同上
	小計 共 0.19 億元	0.01	0.05	0.05	0.04	0.04	
合計租稅優惠期間稅收共(國產車) 0.84 億元。							

註：表中算法假設車輛業者配合減徵貨物稅，並依原毛利率比率同步減少利潤。

貨物稅 0.08=0.02*4

所得稅 0.76=0.21*2+0.17*2

(三) 等額支出法 (Outlay Equivalence)

等額支出法為「以補貼或移轉支出取代稅式支出，為達成相同之稅後利益，補貼或移轉支出所必須付出之稅前金額」。

對汰換大型柴油車不採用減徵貨物稅方式，而全以政府補助取代，達到相當於減徵貨物稅最高 40 萬元(註：應徵稅額未達 40 萬元者，減徵稅額以應徵稅額為限。)及其他稅負相關影響，每輛進口車需給予 23~50 萬元補助、國產車給予 19~58 萬元補助，如表 4.2-8 所示，追溯期間進口車及國產車每年需政府補助 13.2 億元，扣除 1～2 期大型柴油車汰舊換新申請貨物稅減徵 5 萬元，數量共計 2,491 輛，共 1.24 億元，後續補助費用約 11.96 億元；108~109 年進口車及國產車每年需政府補助 10.12 億元，110~111 年進口車及國產車每年需政府補助 7.82 億元；4 年共計補助 11.96+10.12x2+7.82x2=47.84 億元。

表 4.2- 8 大型柴油車現行淘汰補助與等額支出法評估

補助項目與期間		車輛期別種類	大貨車 - 車重級距				大客車
			車重<6.5 噸	6.5 噸≦車重≦15 噸	15 噸<車重≦24 噸	24 噸<車重	
等額支出法 (相當於貨物稅最高減徵 40 萬)	施行日起至 111 年 12 月 31 日	淘汰 1~3 期並新購新期別進口車輛	23 萬元	33 萬元	50 萬元	50 萬元	50 萬元
		追溯進口車補助費用(億元)	0.18	0.50	0.12	0.27	0
		108/109 年進口車補助費用(億元/年)	0.25 註	1.83	1.82	1.11	0.24
		110/111 年進口車補助費用(億元/年)	0.19	1.39	1.38	0.85	0.24
		淘汰 1~3 期並新購新期別國產車輛	19 萬元	28 萬元	44 萬元	56 萬元	58 萬元
		追溯國產車補助費用	0.00	2.19	2.73	7.21	0

		(億元)					
		108/109 年國產車補助費用(億元/年)	0.21	1.52	1.60	1.26	0.28
		110/111 年國產車補助費用(億元/年)	0.16	1.16	1.22	0.95	0.28

備註：

1. 1 期指中華民國 82 年 6 月 30 日前出廠車輛。
2. 2 期指中華民國 82 年 7 月 1 日以後至 88 年 6 月 30 前出廠車輛。
3. 車重以行車執照登載內容為準，一般客貨車以行車執照上「總重」欄位登載數值為車重判定依據；貨櫃曳引車或貨運曳引車(俗稱拖車頭)，以行車執照「總聯結重」欄位登載數值為車重判定依據。汰換時以新購車輛之車重為判定依據。

註:

計算範例:

以車重<6.5 噸之進口大貨車為例，市場售價為 173 萬元，其中包含整車關稅 25%、貨物稅 15%、利潤 19%及營業稅 5%。經過減徵貨物稅後最終售價為 150 萬元如表 4.2- 4 所示。故淘汰 1~3 期並新購新期別進口車輛補助金額=車輛原始售價-減徵貨物稅後售價=173(萬元/輛)-150(萬元/輛)= 23(萬元/輛)；全期補助金額=汰舊車輛數 x 23 萬元/輛/10000=110 x 23/10000=0.25 億元。

伍、稅式支出績效評估機制

一、評估指標及其評量標準

本稅式支出之評量指標包含：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、符合減稅車輛之總金額等。

二、評估期間及週期

以修正貨物稅條例 108~111 年之適用期間為評估期間，評估週期為 1 年 1 次，定期檢討。

三、績效評估應予公開

本法案實施之成效評估，將由本署定期掌握及檢討預期效益之達成情形，並公開於機關網站。

陸、總結

1. 根據本稅式支出評估報告之結果發現，汰換大型柴油車減徵貨物稅之優惠措施，依「最初收入損失法」評估，造成稅損 34.72 億元；依「最終收入損失法」評估，合計產生淨稅收 9.78 億元；依「等額支出法」評估，追溯期間等同補助 11.96 億元(扣除 1.24 億元補助)。108~109 年等同補助 10.12 億元/年、110~111 年等同補助 7.82 億元/年。合計共需補助 47.84 億元。

2. 為鼓勵 1~3 期大型柴油車排放污染改善，環保署規劃於 108 年至 111 年推動 1～3 期大型柴油車汰舊換車（含換新車）可減少 TSP 排放 1,227.4 公噸、$PM_{2.5}$ 排放 1,018.8 公噸與 NOx 排放 17,437.3 公噸，對改善空氣品質有相當助益。另透過採行稅式支出可促使新車車價因貨物稅減徵而降低，可增加車輛換購誘因。因此，車輛產業關聯效果大，除可帶動相關零組件產業成長，也連帶包括物流、銷售維修外，對於新車販售也將同步帶動金融貸款保險等服務業，對國家經濟成長具有極大貢獻。