

貨物稅應通盤檢討—從機車課稅談起
陳國樑／政大財政系教授

民國 57 年修正《貨物稅條例》，開徵車輛貨物稅，機車從價課徵 20%；79 年修正公布稅率為 17% 後，沿用至今。98 年間全球金融危機，為刺激消費，增訂汽缸排氣量在 150 cc 以下之機車，於該年底前每輛定額減徵貨物稅 4,000 元；105 年間，為鼓勵汰舊換新，增訂 5 年內每輛機車定額減徵貨物稅 4,000 元。

由於汰舊換新減徵政策即將於明年 1 月到期，截至目前立委共有 10 項修正提案，其中 5 件已進入初審階段。歸納各項提案，機車貨物稅修法方向有三：一、延長原汰舊換新減徵政策；二、延長原政策外，並放寬適用首購族；三、機車貨物稅退場。其中，關於機車貨物稅退場的討論，最為熱絡。

機車貨物稅的課徵，缺乏明確「正當性」，有重複課稅的疑慮。就一般消費的角度，購買機車有營業稅之課徵；就製造污染的面向，燃油機車使用之汽油，從量每公升課徵 0.3 元之空氣汙染防制費。此外，機車尚有牌照稅（汽缸排氣量 150 cc 以下免徵）與燃料使用費的徵收。

事實是，現階段維持機車貨物稅的課徵，除稅收考量外，目的在於維持貨物稅的完整性。我國實施增值稅以來，稅率一直為 5%，為開徵增值稅國家中最低；在一般消費稅收充裕性不足下，貨物稅實有消費補充稅的財政意義。問題在於，貨物稅屬狹基之銷售稅，僅對特定貨物開徵。機車屬於我國《貨物稅條例》應稅貨物之車輛類；細究應稅貨物中，比機車更應檢討者，所在多有。一旦機車貨物稅退場，勢必難檔其它應稅貨物，要求比照檢討的連帶效應，屆時貨物稅恐全面崩解。

日前財長蘇建榮接受媒體專訪，對於機車貨物稅的修正表示：「貨物稅調整要整體考量，不可能對單獨項目調降或免稅」，總算表達了上述一維持貨物稅完整性一這個真正原因。一國稅制為一系統，單項稅制的調整或修正，本當有整體考量；但應受公評的是，財政部先前多次發布新聞稿，所言不僅經不起檢驗，支吾塞責之詞，更傷害社會對於整體稅制的信任。

又，應進一步追究的是：既然貨物稅的調整應有整體考量，請財政部提出整體改革方案。

《貨物稅條例》於 79 年間全文修正公布，原有八大類應稅貨物。除後於 86 年間，為加入世界貿易組織、取消菸酒公賣制度，而將菸酒類貨物改課菸酒稅外，40 年來，儘管各界不斷有改革的呼籲，其它七大類應稅貨物紋風不動；對於水

泥及飲料的課稅，甚至可以回溯至民國 35 年、該條例首次公布。此次《貨物稅條例》的修正，雖然財政部版修法草案尚未通過行政院會，但根據預告，修正內容不過是延長汰舊換新減徵優惠至 115 年，全無所謂「整體考量」。

回顧財政部在張盛和與許虞哲兩位部長任內，推動：「財政健全方案」、「房地合一課稅」、「遺贈稅改」、「稅制優化稅改」…等諸多重大施政，筆者長期關心國家財政，當然期待在現任部長蘇建榮的領導下，能有指標性之財政革新或突破性的稅制改革作為。近日高房價議題再度成為政治討論的焦點，面對立委「現在是否是打房時機」的質詢，蘇部長提出耐人尋味的「政府一體」（應為「行政一體」之一時口誤）回答。「行政一體」的要義在於確立責任政治；財政部長為政務官，承接財政永續大任、經緯國家財政大計，不能以「行政一體」作為外界壓力的擋箭牌。