

建議復徵 150CC 以下機車使用牌照稅

本篇文章刊登：稅務旬刊第 1910 期

文 / 黃敏清

壹、前言

財政為庶政之母，現代政府為滿足不斷增加的人民公共需要與增進人民公共福利，不得不擴大財政收入，政府的施政財源，包括課徵租稅、專賣收入、興辦事業、規費與罰鍰收入、發行公債、國外與民間捐贈等，其中以課徵租稅為最大宗、可靠、充分與低廉的財政來源。我國的租稅收入，占政府財政收入約三分之二弱，可見其重要性。

現代政府由於歲出支用浩繁，歲入入不敷出，預算捉襟見肘，國庫日漸空虛乃至負債累累，國外不乏知名城市宣告破產案例，解決之道，不外乎開源與節流，本文從增加財政收入著手，提出復徵 150CC 以下機車使用牌照稅點子，雖挹注政府財政收入有限，惟對國庫不無小補。

貳、機車課徵使用牌照稅現況分析

依據使用牌照稅法第 3 條：「使用公共水陸道路交通之交通工具，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主管機關請領使用牌照，繳納使用牌照稅。」同法第 5 條：「使用牌照稅，

按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量劃分等級，依第 6 條附表計徵」，故依上述稅法規定，凡自用小客車、營業大客車及貨車，不論其汽缸總排氣量多寡，除符合第 7 條免稅規定外，皆需課徵使用牌照稅。而機器腳踏車（簡稱機車）依第 6 條附表 3「機器腳踏車使用牌照稅稅額表」所載，汽缸總排氣量 150CC 以下者之稅額為零，而 151CC 以上機車不但須課徵使用牌照稅，且其稅額亦較自用小客車高。

其實，使用牌照稅法早在民國 51 年 2 月 3 日修法前，連非機動車輛之腳踏車、三輪車皆屬於課徵範圍，今日臺灣年長民眾前往中國大陸旅遊，眼見腳踏車充斥街頭，且仍課徵牌照稅，肯定有恍如隔世之感。迨至民國 68 年 8 月 1 日，政府因財收入較為寬裕，且為照顧一般社會大眾，乃修法免徵 150CC 以下機車之使用牌照稅至今。依 93 年使用牌照稅開徵件數統計，全國 151CC 以上機車共 6,206 輛，實徵稅額 42,426,235 元，臺北市 151CC 以上機車 2,500 輛，實徵稅額 23,093,490 元。

參、機車做為交通工具之探討

機車成為臺灣一般民眾代步的交通工具，原因如下：

- (一) 體積輕巧，利於車陣穿梭，不受道路阻塞影響，可便捷快速到達目的地，或迅速脫離事故現場。

- (二) 停車方便，幾乎沒有停車障礙。
- (三) 自主機動，不受天候、時間限制，不必等車、擠車，自用、載人或載貨皆宜，尤其情侶搭載出遊，氣氛特佳。
- (四) 車價及油費負擔尚在經濟能力可接受範圍。
- (五) 車商促銷，車型不時推陳出新，機車騎士追趕流行，飆車炫耀蔚為風氣。
- (六) 政府交通政策未明令限制機車成長。

機車雖是便捷、普及的交通工具，然負面影響不少，茲列舉如下：

- (一) 機車只有兩輪，速度又快，故容易意外滑倒，車身無防撞保護裝備，安全性很差。
- (二) 機車肇事率高，騎乘機車有如肉包鐵，一旦車禍，騎士非死即傷，造成社會龐大醫療、復健、照護負擔。尤其年青人車禍變成殘障或植物人，對個人、家庭、社會造成傷害難以估計。
- (三) 機車因輕巧容易快速逃離現場，故常成為歹徒犯罪工具。機車易燃，如被縱火波及周邊常造成重大財產損失。
- (四) 機車容易違規停車，影響市容觀瞻。穿梭車陣飆車易釀車禍，故歐、美、日等先進國家皆不鼓勵機車做為交通工具。
- (五) 機車浪費能源，排放廢氣污染空氣，製造噪音，

不利環境保護。

肆、主張復徵 150CC 以下機車使用牌照稅理由

(一) 維護租稅公平

現行 150CC 以下機車之使用牌照稅額為零，惟依汽車燃料使用費徵收及分配辦法第五條規定，各型機器腳踏車於每 2 年換發行車執照時一次徵收 2 年汽車燃料使用費，150CC 以下機車並無免徵燃料使用費優惠，故現行稅法獨厚 150CC 以下機車免繳使用牌照稅，不符合租稅公平原則。

(二) 以稅制量，寓禁於徵

機車非屬安全的交通工具，已如前述，若繼續漠不關心任其自生自滅，坐視車禍悲劇一再發生，恐非大有為政府所樂見。今日臺北市各型機車領牌數已超過一百萬輛，約達全市人口數三分之一強，密度之高舉世罕見，故建議從租稅面著手，藉課稅增加車主經濟負擔，以降低民眾購車慾望。

(三) 稅基擴大，增加政府財政收入

使用牌照稅係屬地方稅。依臺北市監理處統計，至民國 93 年 7 月 31 日止，臺北市共有各型機車 1,008,661 輛，其中 151CC 以上機車 2,500 輛，如復徵使用牌照稅，以每輛一千元

估算，每年約可增加市庫稅收十億元，雖為數不多，但對財政日漸困窘的地方政府不無小補。

(四) 減少社會成本支出。

機車數量減少，可以直接降低機車車禍的死傷率，節省醫療、復健、照護的社會成本，並間接提高大眾運輸系統的使用率，減少能源消耗及環境污染，可謂一舉數得。

(五) 課稅資料現成，稽徵成本低廉

使用牌照稅係屬底冊稅，各縣、市稅捐稽徵處運用各地公路監理機關建制之汽、機車車籍資料檔，轉換為稅籍檔後核課使用牌照稅，課稅對象固定明確、課稅資料齊全且取得容易，故復徵 150CC 以下機車使用牌照稅，除了開徵期間之稅單印刷費及郵寄費外，幾乎沒有其他名目費用支出，稽徵成本極為低廉。

伍、結語

現行使用牌照稅法對 151CC 以上之機車課徵高額使用牌照稅，甚至較同汽缸總排氣量之小客車還高，顯不合理；而免徵 150CC 以下機車使用牌照稅，亦有違反租稅公平原則之嫌。臺灣機車流行，雖然對解決民眾行的問題，及經濟發展有其一定之歷史貢獻，不容抹煞；惟時至今日，因國民所得提高，

及年青人追逐風馳快感，機車領牌數不但直線上升，且汽缸排氣量逐漸提高，機車充塞大街小巷，橫衝直撞，早已成為都市交通之瘤，實在沒有繼續免徵使用牌照稅的必要。基於課稅公平、社會安全、節約能源、環境保護及增加政府財政收入立場，建議儘速復徵 150CC 以下機車使用牌照稅。