



# 我國 2009 年間減徵汽機車貨物稅之效益評估\*

利 秀 蘭\*\*

壹、前言	肆、政策效益評估
貳、金融海嘯期間車市回顧	伍、主要國家振興車市作法
參、減徵汽機車貨物稅措施	陸、結語與建議

## 摘 要

2008 年金融海嘯重創世界經濟，各國莫不積極推動振興經濟方案，以期經濟儘速走出景氣陰霾。國內所採措施包括，擴大政府支出以提振民間消費(如發放消費券)、對汽機車消費提供減徵貨物稅優惠等，短期內確實為國內經濟注入活力。

為了解擴大政府支出的政策效果，本文僅就 2009 年間減徵汽機車貨物稅之政策進行事後的效益評估。分析面向主要利用相關統計資料，分析政府稅收變化反映在汽機車產業的銷售、產值等變動情形。同時，觀察美國、英國、韓國及中國大陸對於提振汽車市場消費的作法，並檢討國內作法，備供政府未來研提類似政策時之參考。

\* 本文參加經建會 2010 年研究發展作品評選，榮獲財金政策類佳作。

\*\* 經濟研究處專員。本文承蒙洪處長瑞彬、朱副處長麗慧、黃專門委員建興及審查委員提供寶貴意見，謹此致謝。文中倘有謬誤疏漏之處，當屬筆者之責。

## A Benefit Assessment of the Reduction of New Motor Vehicle Excise Tax in 2009

Lee, Shiu-lan

*Specialist*

*Economic Research Department, CEPD*

### Abstract

In 2008, the world economy was severely impacted by the global financial crisis. Countries around the world actively responded by introducing economic stimulus packages, in an effort to nudge their economies out of recession. In Taiwan, the government increased public spending with the aim of boosting private consumption, through such measures as the issuance of consumption vouchers and the reduction of excise tax on new motor vehicle purchases. In the short term, these measures certainly proved effective in injecting vitality into the domestic economy.

In order to understand the policy effect of expansion of government spending, this study assesses the benefits of the reduction of the motor vehicle excise tax in 2009. The assessment particularly focuses on analysis of various statistical data and changes in tax revenues, to reflect changes in the motor vehicle industry's sales and output. The study also examines the approaches taken in the United States, Britain, South Korea and mainland China to boost sales of new motor vehicles, and reviews the approach taken by Taiwan in the light thereof. The study concludes with suggestions for reference by the government when making similar policies in the future.



## 壹、前言

2008 年間受國際金融海嘯及經濟景氣下滑影響，民眾普遍預期未來經濟環境將面臨嚴峻挑戰，致減少消費，為刺激民間消費以提振經濟景氣，各國政府紛紛提出擴大支出、減稅等增加有效需求之刺激經濟手段，針對具有火車頭特性之產業，尤其是產業價值鏈範圍廣泛、影響較具規模者，作為政策實施對象。

反觀國內，依據台灣區車輛工業同業公會網站資料，2007 年汽車業及汽車零件業總產值為 2,990 億元，機車及機車零件業總產值為 847 億元，兩者合計為 3,837 億元。至就業人數，在汽車製造業方面(含整車及零組件產業等)約 8 萬人，如再加計經銷商、維修廠及材料商等約 30 萬人；機車製造業方面(含整車及零組件產業等)約 2 萬餘人，如再加計經銷商、維修廠及材料商等約 9 萬餘人。可見汽、機車產業之產業價值鏈範圍相當廣。

為刺激對汽、機車消費，政府爰修正貨物稅條例，增訂第 12 條之 1，自 2009 年 1 月 19 日起至 2009 年 12 月 31 日止，定額減徵車輛貨物稅，以提振民眾購車意願，增加汽、機車產業之生產意願，期經由連鎖效果，刺激景氣復甦。貨物稅減徵期間，為車輛市場帶來銷售量增加，本報告就該政策進行事後的效益評估分析，並作為未來類似政策研擬參考之用。

## 貳、2005 年以來車市回顧

### 一、汽車市場

2005 年國內經濟呈現穩健擴張，全年經濟成長率 4.39%，不但對外貿易暢旺，出、進口值均創下歷史新高，國內失業率持續

下降；金融市場資金寬鬆，股市熱絡；國內車市銷售量更是創下自 1996 年以來的最高點，總銷售量達 51.5 萬輛。惟 2005 年底國內金融市場醞釀已久的雙卡(現金卡與信用卡)問題逐漸發酵，導致 2006 年引發卡債風暴，不但直接衝擊金融市場體質，也造成百貨、汽車等民間消費力道的嚴重減退，使得國內汽車市場銷售量巨幅下滑，總銷售量減少 28.8%，僅 36.6 萬輛，跌幅係歷年罕見，也是國內汽車市場低迷的開始。

2007 年受國際原油及原物料價格紛紛上揚，卡債效應仍存，衝擊消費者信心，致購車行為更為審慎，全年汽車銷售持續下滑，銷售量僅 32.7 萬輛，跌幅達 10.8%；2007 年第 4 季起美國次級房貸風暴擴大，引發全球信用緊縮，加上國際油價飆漲影響，致民眾普遍預期未來經濟環境將面臨嚴峻挑戰，國內消費動能趨緩，進一步拖累國內車市成長動能，致國內車市需求萎縮，2008 年全年市場銷售規模約為 22.9 萬輛，跌幅達 29.8%，扣除進口車，國產車的銷售量僅 18.7 萬輛。

在此市場規模之下，各車廠降低產能利用率，且鑑於金融風暴可能無法在短期解除，為降低虧損，車廠紛紛以各種策略因應，包括降低成本、擴展市場機會，或尋求政策協助。這也直間接促成政府修正車輛類貨物稅的動機。

## 二、機車市場

機車市場部分，由於主要都會區大眾運輸系統之日益普及，機車內銷市場呈現飽和趨勢，銷售量維持在穩定水準；2006 年受雙卡衝擊經濟景氣影響，銷售減少、致新車領牌數量大幅下滑 6.2%；2007 年隨國際油價高漲，交通燃料成本增加，很多車主大車換小車、捨汽車改騎機車，帶動機車銷售上揚；雖然 2007 年 7



月 1 日起環保署實施「第五期機車排放標準」，規定新出廠機車改用較高效率的噴射引擎，致機車價格提高，初期售價提高約 1 萬元之不利購買因素影響，2007 年及 2008 年機車銷售量仍逆勢上揚，新車領牌數之增幅分別達 6.7% 及 5.0%。

2008 年底金融海嘯嚴重襲擊國內經濟，致失業人口增加，2009 年雖有減徵貨物稅 4 千元以及消費券 3,600 元折抵購車之優惠，仍無法有效刺激購車意願，致 2009 年機車銷售嚴重衰退，新車領牌數巨幅減少 26.8%。

表 1 台灣汽車市場銷售概況－新車掛牌數

日期	新車掛牌數 (輛)	比重分布(%)	
		進口車	國產車
2005 年全年	514,617	13.6	86.4
2006 年全年	366,316	16.4	83.6
2007 年	326,777	16.9	83.1
第 1 季	89,133	17.0	83.0
第 2 季	82,086	16.4	83.6
第 3 季	78,765	16.9	83.1
第 4 季	76,793	17.1	82.9
2008 年	229,495	18.1	81.9
第 1 季	71,902	14.0	86.0
第 2 季	60,465	18.1	81.9
第 3 季	49,649	19.8	80.2
第 4 季	47,479	22.5	77.5
2009 年	294,423	21.0	79.0
第 1 季	56,387	23.0	77.0
第 2 季	63,614	20.7	79.3
第 3 季	72,263	21.4	78.6
第 4 季	102,159	19.6	80.4
2010 年			
第 1 季	67,037	22.5	77.5
第 2 季	80,054	24.2	75.8

資料來源：U-car 台灣汽車市場銷售報告。

表 2 台灣省機車市場銷售概況－新車領牌數

日期	新車掛牌數 (輛)	較上年同期 年增率(%)
2005 年	630,837	1.0
2006 年	591,963	-6.2
2007 年	631,497	6.7
2008 年	663,507	5.0
2009 年	485,424	-26.8
第 3 季	133,569	-25.4
第 4 季	190,779	23.5
2010 年上半年	154,794	-3.9
第 1 季	52,922	-33.5
第 2 季	101,872	24.9

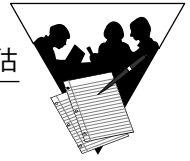
資料來源：交通部公路總局，交通統計速報。

### 參、減徵汽機車貨物稅措施

#### 一、汽機車產業關聯效果

以產業間的關聯度衡量產業的影響力，評估該產業是否能帶動其他產業發展或者是其他產業發展不可缺少的產業。依照行政院主計處的定義，產業關聯度可分為兩大項，其定義如下：

- 1、向前關聯(感應度)：當每一產業最終需求變動一單位時，對特定產業需求變動之總量，感應度大於 1 表示該業是其他產業發展時亟需產業。
- 2、向後關聯(影響度)：當某一產業最終需求變動一單位時，各產業需增加的數量，影響度大於 1 表示該業有火車頭作用，能帶動相關產業發展。



根據 2006 年產業關聯表編製報告，汽車及其零件業及其他運輸工具業之向前關聯度只有 0.68 與 0.64，表示該產業並非其他產業發展所亟需之關鍵產業；而其向後關聯度為 1.22 與 1.28，顯示該產業有火車頭的作用，能帶動相關產業發展。以產業關聯之形態區分，該產業係屬於第 IV 區產業，也就是感應度低、影響度高，亦即向前關聯程度低，向後關聯程度高。表示本區產業不易受其他產業影響，但極易帶動其他產業發展。

鑑於車輛產業可帶動其他產業發展的火車頭特性，對車輛產業減徵貨物稅、降低生產者價格，可透過廣泛的產業價值鏈的連鎖效果，帶動較大的經濟效益。

表 3 汽機車產業之影響度與感應度變動

行業別	2001 年			2006 年		
	影響度	感應度	總關聯效果	影響度	感應度	總關聯效果
汽車及其零件	1.1581	0.6849	1.8430	1.2203	0.5929	1.8132
其他運輸工具	1.2046	0.6411	1.8457	1.2811	0.5434	1.8245

註：其他運輸工具業除機車外，尚包含自行車、船舶、航空器、軌道車輛及其他運輸工具。

資料來源：行政院主計處(2006)，產業關聯表編製報告。

## 二、政策內容

汽、機車產業之穩健營運，對就業機會及國家經濟發展具有重大貢獻。國內汽車市場遭受經濟不景氣等影響，已連續 3 年萎縮，如能妥善運用火車頭產業之特性，帶動其他產業的發展，應可對當時衰退的經濟可注入一股活力，活絡內需市場，振興國內經濟。

經濟部爰向財政部建議修正貨物稅條例，給予使用中汽車汰舊換新扣抵 3 萬元貨物稅之措施，為期 1 年，以促進汽車消費，同時達成節能減碳效益。財政部即著手研擬車輛類貨物稅稅法之減稅措施，並送立法院修訂，通過貨物稅條例增訂第 12 條之 1 條文。自 2009 年 1 月 19 日起，凡購買汽缸排氣量在 2,000 立方公分以下之小客車、小貨車、小客貨兩用車，及汽缸排氣量在 150 立方公分以下之機車並完成登記者，均適用減徵貨物稅之優惠。

其中汽缸排氣量在 2,000 立方公分以下之小客車、小貨車及小客貨兩用車部分，每輛定額減徵貨物稅 3 萬元，另汽缸排氣量在 150 立方公分以下之機車，每輛定額減徵貨物稅 4 千元，實施期間至 2009 年 12 月 31 日止。

為彰顯定額減徵汽、機車貨物稅以減輕民眾負擔之美意，並為刺激民眾購車意願、增加消費，本次修正貨物稅條例定額減徵之貨物稅額，相關部會力請車輛業者積極配合，將減徵之貨物稅額完全反映在小客車、小貨車、小客貨兩用車及機車最終售價中，以落實政府照顧民眾美意。期藉由短期減稅措施，刺激民眾購車意願，增加消費，以提振經濟景氣。

表 4 減徵汽機車貨物稅政策內容簡表

修正條文	貨物稅條例增訂第 12 條之 1
實施期間	2009 年 1 月 19 日起，至 2009 年 12 月 31 日止
適用對象	2,000c.c.以下之小客車、小貨車、小客貨兩用車 150c.c.以下之機車 並於實施期間內完成登記
優惠內容	汽車每輛定額減徵貨物稅 3 萬元 機車每輛定額減徵貨物稅 4 千元

資料來源：本研究自行整理。





## 肆、政策效益評估

### 一、政府稅收

根據財政部統計，減徵貨物稅政策實施期間，符合資格的受惠機車共 583,222 輛，汽車共 202,218 輛，減徵之貨物稅金額，亦即稅收損失分別為 60.67 億元及 23.31 億元，合計約 83.98 億元。

觀察車輛類貨物稅稅收(表 5)，2009 年初補助購車方案生效時，由於 2009 年上半年經濟景氣仍處低迷，且國際油價又逐漸上揚，由年初每桶 30-40 美元的水準提高到 60-70 美元的水準，不利車市，以致貨物稅減免效果不大，車輛類貨物稅稅收亦較 2008 年同期嚴重減少 38.1%，其中汽車類減少 36.2%、機車類減少 55.8%。2009 年下半年起，車市銷售明顯好轉，帶動車輛類貨物稅稅收轉呈上升 10.6%，其中汽車類增加 29.1%、機車類仍持續惡化，減少 70.7%。

若將稅收損失加回，2009 年車輛類貨物稅應為 376.29 億元 (6.9%)，其中汽車類 336.04 億元(10.5%)、機車類 40.25 億元 (-15.9%)。顯示減徵貨物稅確實刺激汽車市場的消費，增加汽車銷售的數量，帶來稅收的增加，惟扣除補貼金額後，稅收始呈減少。機車市場的政策效果雖不大，推測原因可能是 2008 年油價高漲使民眾捨棄汽車改由機車或公共運輸代步，使得 2008 年機車銷售大增，機車類貨物稅也順勢大幅增加 20.2%；而本次減徵貨物稅，由於補貼金額僅 4 千元，提供機車購買者的誘因不足外，受金融海嘯衝擊主要集中在低所得工作人口，亦屬機車的主要消費族群，導致無法帶動機車消費與稅收增加。

表 5 車輛類貨物稅實徵淨額

單位：新台幣百萬元；%

	合計		汽車		機車	
	金額	成長率	金額	成長率	金額	成長率
2006 年	49,183	-23.2	45,357	-24.1	3,826	-10.4
2007 年	45,232	-8.0	41,251	-9.1	3,981	4.1
2008 年	35,200	-22.2	30,415	-26.3	4,786	20.2
2009 年	29,231	-17.0	27,537	-9.5	1,694	-64.6
第 1 季	6,252	-41.0	5,652	-42.0	600	-28.7
第 2 季	6,083	-34.8	5,818	-29.2	265	-76.3
第 3 季	7,825	-4.7	7,498	9.8	326	-76.5
第 4 季	9,341	32.3	8,570	52.5	502	-65.2
加回稅收損失	37,629	6.9	33,604	10.5	4,025	-15.9
2010 年上半年	23,061	86.9	21,913	91.0	1,149	32.8
第 1 季	10,025	60.3	9,867	74.6	159	-73.5
第 2 季	13,035	114.3	12,045	107.0	992	273.6

資料來源：財政部，財政統計月報。

## 二、汽車產業

貨物稅減徵政策推出時，經濟情勢仍渾沌不明，加上國際油價轉呈上揚，民眾多半持觀望態度，初期汽車市場並沒有顯著的政策效果產生。從表 6 數據得知，2009 年 6 月以後，每月新車銷售均超過 2 萬輛，且各月成長幅度均較 2008 年同期上升 20% 以上；其主要原因在於 2008 年下半年景氣低迷，新車銷售量處於低谷，比較基礎較低；其中，8 月汽車銷售大幅成長 143.7%，部分原因係傳統農曆 7 月一向是車市淡季，2008 年 8 月整月適逢農曆 7 月，而 2009 年 8 月僅有三分之一的天數值農曆 7 月，比較基期較低所致。



表 6 2009—2010 年台灣汽車市場各月份銷售量

	2009 年		2010 年	
	銷售量 (輛)	較上年同期 變動率(%)	銷售量 (輛)	較上年同期 變動率(%)
1 月	21,541	-38.6	25,946	20.4
2 月	15,515	3.7	18,087	16.6
3 月	19,331	-11.6	23,004	19.0
4 月	19,238	-4.7	26,099	35.7
5 月	18,226	-6.5	25,333	39.0
6 月	26,150	25.8	28,622	9.5
7 月	28,822	23.4	35,772	24.1
8 月	23,303	143.7	24,184	3.8
9 月	20,138	20.3	28,375	40.9
10 月	25,829	49.1	—	—
11 月	31,353	140.5	—	—
12 月	44,977	162.8	—	—

資料來源：U-car 台灣汽車市場銷售報告。

2009 年以來新車銷售累計於 8 月首度轉為較上年同期增加，10 月以後在廠商年底促銷與貨物稅可減免 3 萬元只到年底而不延期之預期心理帶動下，原擬於 2010 年農曆過年前購車者開始湧入，使得第四季各月銷售分別較上年同期大幅增加 49.1%、140.5% 與 162.8%，全年累計較 2008 年增加 28.3%，此係擴大內需政策的激勵效果。

2009 年各月進口車銷售於 3,500~6,200 輛之間，全年進口車銷售比重平均約為 21%，高於過去十年的平均值 17%，顯示進口車需求在減徵貨物稅的政策影響下亦有逐月增加。惟進口車所占比率有限，價格亦與國產車有所區別，因此，對國內汽車銷售的影響也相當有限，不列入本文分析對象。

就汽車產業產值觀察(表 7)，受金融海嘯影響，2008 年各季產值均呈負成長，且減幅逐季擴大，尤其是整車部分，減幅最鉅。2009 年第 1 季減徵貨物稅政策推出，並沒有直接反映在汽車產業產值的好轉，產值仍持續減少，第 1 季汽車產業產值僅 458.0 億元，較 2008 年第 4 季持續減少 11.7%，其中整車部分產值下滑至 174.4 億元，較上季減少 5.7%。第 2 季產值大幅增長，達 630.2 億元，較第 1 季增加 37.1%，其中整車部分好轉幅度達 71.4%，零組件部分亦增加 16.8%，顯示減徵貨物稅政策明顯在 2009 年第 2 季開始發揮效用。

表 7 汽車產業生產概況

單位：新台幣億元；%

日期	汽車產業		整車		零組件	
	產值	年增率	產值	年增率	產值	年增率
2005 年	1,437.9	4.7	2,309.1	5.1	1,828.8	4.3
2006 年	3,247.5	-21.5	1,600.7	-31.0	1,646.8	-10.0
2007 年	3,136.7	-3.4	1,451.0	-9.4	1,685.7	2.4
2008 年	2,527.9	-19.4	1,015.9	-30.0	1,512.0	-10.3
第 1 季	722.0	-0.6	324.2	-2.8	397.9	1.3
第 2 季	728.2	-8.3	314.2	-14.8	414.1	-2.6
第 3 季	559.1	-28.5	192.6	-46.4	366.5	-13.3
第 4 季	518.5	-37.8	184.9	-52.5	333.6	-25.0
2009 年	2,636.5	4.3	1,229.8	21.1	1,406.7	-7.0
第 1 季	458.0	-36.6	174.4	-46.2	283.5	-28.7
第 2 季	630.2	-13.5	299.0	-4.8	331.2	-20.0
第 3 季	674.8	20.7	317.0	64.6	357.8	-2.4
第 4 季	873.5	68.5	439.3	137.5	434.2	30.2
2010 年						
第 1 季	788.0	72.1	386.6	121.6	401.3	41.6
第 2 季	821.0	30.3	401.2	34.2	419.8	26.8

資料來源：經濟部，工業生產統計。



直至 2009 年第 4 季，在民眾普遍預期減徵貨物稅之政策優惠不再延長的心理作用下，提前購車消費，使汽車產業產值大幅上揚，恢復至金融海嘯前的水準。第 4 季汽車產業產值高達 873.5 億元，較上季增加 29.4%，較上年同期增加 68.5%；其中，整車部分產值 439.3 億元，較上季增加 38.6%，較上年同期更倍增，增幅達 137.5%；至零組件部分，須待整車銷售大幅增加、庫存零組件消耗完畢，方能帶動零組件產值增加，因此零組件產值遲至第 4 季始反應政策效果，第 4 季產值達 434.2 億元，較上季增加 21.4%，較上年同期增加 30.2%。總計 2009 年全年汽車產業產值達 2,636.5 億元，較上年增加 4.3%(或 108.6 億元)。

2010 年第 1 季汽車產業產值雖轉較 2009 年第 4 季小幅減少，但仍較上年同期增加，增幅達 72.1%，且產值金額仍在金融海嘯前之水準；其中，整車部分增加 121.6%，零組件部分增加 41.6%。

綜合而言，2009 年減徵汽車貨物稅三萬元對汽車產業帶來的實質效益，使汽車產業產值增加 108.6 億元或 4.3%；其中，主要效益反映在整車產值的提升，增加 213.9 億元或 21.1%。換言之，雖然減免汽車貨物稅，造成稅收損失 60.7 億元，惟汽車產業產值增加 108.6 億元，降低金融風暴對汽車產業的負面衝擊。

### 三、機車產業

雖有購買機車補貼貨物稅 4 千元之優惠，2009 年機車銷售狀況仍然不佳。由所得收入者之可支配所得分布觀察得之(表 8)，低所得者受金融海嘯影響的程度遠大於高所得者，而低所得者亦是機車消費的主要族群，致機車銷售 2009 年減少 26.8%。

表 8 所得收入者平均每人所得分配—依可支配所得五等分位分

單位：新台幣元；%

	總平均	依可支配所得、按所得收入者五等分位分				
		1	2	3	4	5
2008 年	516,765	191,889	313,165	419,632	584,734	1,074,406
2009 年	502,611	181,210	305,047	412,558	568,831	1,045,408
增減率	-2.74	-5.56	-2.59	-1.69	-2.72	-2.70

資料來源：主計處，家庭收支調查。

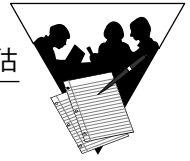
2010 年以來，基層勞工失業率仍高，無餘力換車，且新車售價仍高，平均售價約 5 萬至 6 萬，亦不利購買主力學生族群，致 2010 年上半年機車市場買氣不佳，新車領牌數下滑 3.9%。

反映在產業產值(表 9)，2009 年各季產值均呈二位數負成長，減幅至當年第四季始縮小，整車部分全年負成長 29.0%、零組件部分則負成長 30.6%，顯見減徵貨物稅政策對於機車產業的幫助不大。2010 年第 1 季機車產業產值始回升，惟水準值仍未達金融海嘯前之規模。

## 伍、主要國家振興車市作法

### 一、美國

為刺激美國車市消費，歐巴馬政府推動預算規模達 30 億美元的「舊車換新車送現金(Cash-for-Clunkers)」方案，實施期間自 2009 年 7 月 1 日至 8 月 24 日止；亦即鼓勵車主將耗油效率較差(每加侖 18 英哩以下)的車輛，汰換成高效率(每加侖 22 英哩以上)且售價在 4.5 萬美元以下的車輛，可獲得 3,500~4,500 美元的換購憑證(voucher)，惟汰換 25 年以上的舊車則無法適用本方案。共計 67.8



萬輛車受惠，其中銷售排行前五名為日本 Toyota(19.4%)、美國 GM(17.6%)、美國 Ford(14.4%)、日本 Honda(13.0%)及日本 Nissan (8.7%)。

表 9 機車產業生產概況

單位：新台幣億元；%

日期	機車產業		整車		零組件	
	產值	年增率	產值	年增率	產值	年增率
2005 年	842.2	2.0	436.0	3.5	406.2	0.4
2006 年	783.9	-6.9	401.5	-5.8	373.4	-8.1
2007 年	842.1	7.4	451.1	9.9	391.0	4.7
2008 年	949.6	12.8	529.9	17.5	419.7	7.4
第 1 季	214.0	10.2	115.8	16.8	98.2	3.3
第 2 季	248.8	9.5	137.3	12.8	111.4	5.6
第 3 季	263.8	13.7	148.2	12.2	115.6	15.7
第 4 季	223.1	18.3	128.6	31.0	94.6	4.4
2009 年	667.7	-29.7	376.4	-29.0	291.3	-30.6
第 1 季	142.6	-33.4	75.7	-34.6	66.9	-31.9
第 2 季	165.0	-33.7	96.2	-29.9	68.8	-38.2
第 3 季	176.2	-33.2	100.6	-32.1	75.6	-34.6
第 4 季	183.8	-17.6	103.8	-19.3	80.0	-15.3
2010 年						
第 1 季	177.8	24.7	97.0	28.1	80.8	20.9
第 2 季	203.1	23.1	110.6	14.9	92.5	34.5

資料來源：同表 7。

## 二、英國

為拯救陷入困境的英國汽車產業，英國政府自 2009 年 5 月 18 日起至 2010 年 3 月底止，對於舊車報廢換購新車的車主，提供換

購優惠(Vehicle Scrappage scheme)，預算規模達 4 億英鎊；亦即針對汰換車齡 10 年以上的舊車且同時購買新車的車主，英國政府提供 1 千英鎊、汽車製造商也相對提供 1 千英鎊，共 2,000 英鎊的折扣，惟這項措施僅適用於重量 3.5 噸以下的小車。估計汰換約 40 萬輛舊車與帶動相同數量的新車銷售。

### 三、韓國

韓國政府於 2008 年 12 月宣布，將汽車之個別消費稅至 2009 年 6 月底止暫時調降，降幅達 30%，以減輕消費者購買新車之負擔，活絡汽車銷售，協助持續低迷之汽車產業。依汽車種類之個別消費稅率調降優惠，1,000~2,000c.c.之稅率將由 5%調降至 3.5%，2,000c.c.以上之稅率則由 10%調降至 7%。惟 2009 年 3 月汽車產量仍較去年同期減少 18.7%，為進一步提振內需市場，同年 4 月又宣布舊車換購補貼計畫，針對 1999 年底前登記之車輛，自同年 5 月 1 日起至 12 月 31 日止換購新車，給予車主減免 70%的個人消費稅、使用稅和登記稅，平均每部車可節省約 2,000 美元。根據韓國知識經濟部統計，2009 年韓國國內汽車銷售 138.6 萬輛，較上年同期提高 21%。

### 四、中國大陸

2009 年 6 月中國商務部、財政部等 10 部聯合推出「汽車以舊換新」計畫，對於提前報廢舊車並購買新車的車主，提供人民幣 3 千元至 6 千元不等的補貼。同年年底，又宣佈將補貼標準上調，最高達人民幣 1.8 萬元，同時購置 1,600c.c.以下之小車給予購置稅之減免，稅率由 10%降至 7.5%；2010 年 6 月商務部發佈該計畫延期至 2010 年年底。





## 五、各國措施綜合比較

綜觀上述國家刺激車市的作法，除韓國以直接降低車輛消費稅稅率外，美國、英國及中國大陸的作法仍以提供現金購車補貼為主；其中又以中國大陸的補助條件最為寬鬆，不限車種均可得到購車補貼。美國的補助條件較為嚴格，除要求高耗油效率外，同時限制購車價格，隱含補助的對象非高級車種，仍是在一般民眾使用的小車。英國的補貼作法除明訂在重量較輕的車型外，同時也要求汽車製造商共襄盛舉，必須同步提供消費者購車折扣。

值得注意的是，無論美國、英國、韓國、中國大陸的補貼作法，均要求同時汰換舊車的附帶條件，以同時達成減少車輛密集度與節能減碳的目的。

表 10 各國措施綜合比較簡表

國別	主要作法	配套措施
美國	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 購買高耗油效率(每加侖 22 英哩以上)且售價在 4.5 萬美元以下之新車</li> <li>— 每輛補助 3,500~4,000 美元</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 需同時汰換耗油效率較差(每加侖 18 英哩以下)的舊車</li> <li>— 汰換 25 年以上的舊車不適用</li> </ul>
英國	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 購置重量 3.5 噸以下的小車</li> <li>— 英國政府提供 1 千英鎊、汽車製造商也相對提供 1 千英鎊，共 2,000 英鎊的折扣</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 需同時汰換車齡 10 年以上的舊車</li> </ul>
韓國	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 降低車輛消費稅率，降幅約 30%</li> <li>— 減免 70% 的個人消費稅、使用稅和登記稅</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 需同時汰換在 1999 年前登記之舊車</li> </ul>
中國大陸	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 不限車種，補貼金額最高達 1.8 萬人民幣</li> <li>— 購置 1,600c.c. 以下小車另減免稅率，由 10% 降至 7.5%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 需報廢舊車</li> </ul>

資料來源：本研究自行整理。

## 陸、結語與建議

因應景氣不佳時期，以擴張性財政政策使經濟維持一定水準，使民眾生活水準不致惡化，已成為當前各國政府施政的趨勢。雖然短期造成國家稅收的損失，但總和來看，運用財政收支，提升民間消費和投資，帶動總需求增加，仍有其必要。

面對金融海嘯的嚴峻挑戰，實施汽機車貨物稅減徵之政策，雖然造成稅收損失 83.98 億元，卻為嚴寒的汽車市場帶來一絲暖意，汽車銷售提升 28.3%、整車產值亦增加 21.1%；機車市場部分，除政策補貼 4 千元的誘因可能不足外，低所得者受金融海嘯影響的程度遠大於高所得者，且低所得者又是機車消費的主要族群，致機車銷售減少 26.8%、產值減少 29.7%。

維持經濟穩定一向是政府責無旁貸的使命，透過財政支出的運用，使經濟安然度過不穩定時期，亦屬政府重要的任務。未來財政政策的運用更應從如下幾方面予以強化：

### 一、政策研議過程宜更為謹慎、細膩

儘管 2008 年受金融海嘯加深國內車市消費萎靡，惟在浮動油價機制的實施下，國際油價下跌反應國內油品價格連連調降，排除高油價不利汽車市場的障礙；加上各國產車廠與進口代理商積極加碼，營造市場買氣的氛圍，汽車銷售量在 2008 年 9 月(農曆七月)後緩步增加。惟同年 11 月底，補貼貨物稅等搶救車市政策消息一出，11 月下旬銷售量急劇減少，整體 11 月車市銷售量反而較上月減少 24.7%。

就過去銷售數據的經驗，當月份下旬的銷售規模，一般約占全月銷售比例的 55%，若再加上車廠釋出獎勵方案時，最後 10 天



的掛牌衝刺期，往往在經銷體系刻意操作下，更拉高最後十天的銷售比重。觀察 2008 年 11 月下旬的銷售比重僅 40.9%(表 11)，低於平均值甚多。顯示不成熟的政策研議過程提前曝光，將可能導致原本的購車行為延遲，進而加深汽車銷售的窘境，也造成政策效果大打折扣。未來，政府在訂定與民眾日常生活直接相關的 policy 時，宜更為謹慎，以符合生產者與消費者兩相互利的雙贏。

表 11 2008 年 10 月及 11 月下旬銷售狀況

	下旬 (21~31 日)	全月總銷售量 (輛)	比重 (%)
2008 年 10 月	9,692	17,324	55.9
2008 年 11 月	5,330	13,039	40.9
增減幅度	-45.0%	-24.7%	—

資料來源：U-car 台灣汽車市場銷售報告。

## 二、政策訂定應兼顧環境永續

綜觀國際振興車市消費之作為，除提供購車現金補貼外，亦兼顧環境永續，也就是購買新車之補貼優惠需建立在汰換舊車的基礎上。截至 2009 年 12 月底止，國內車輛登記數分別為汽車(含小客車與小貨車)653 萬輛、機車 1,473 萬輛，均較 2008 年底增加 0.7%與 1.7%，車輛密度有增無減。

為搶救低迷的車輛產業，推出減徵貨物稅政策之優惠，若無建立在淘汰舊車的必要基礎上，車輛密度勢必持續上升；所帶來的排放廢氣增加，與目前政府節能減碳的施政目標背道而馳，同時對於未來二氧化碳減量工作更增困難。這也凸顯出，財經部門政策的實施必須與環保部門相互合作，跨部會的整合仍有待加強。

### 三、政府財政政策應堅守財政紀律

金融海嘯期間，各國均採取擴張性財政政策，財政赤字快速累積；為避免財政赤字高漲引發另一波由政府債務危機，政府應思考研議適當的退場機制與期程。2009 年底減徵貨物稅政策即將屆期，包含車輛業者、民意代表等擔憂這項優惠政策結束後可能不利稍有起色的車輛產業，紛紛建請政府再延長減徵貨物稅一年。

面對業者及民意代表的殷切期盼，鑑於 2009 年底景氣逐漸回穩，企業也展開徵人、留人及加薪動作，同時相關經濟指標亦出現好轉，財政部認為減徵汽機車貨物稅乃是非常時期的特殊措施，若予以延長不但影響稅收，更不利財政穩健，對於特定產業的扶助應回歸產業政策，租稅手段僅是過渡時期的非常作法。財政部堅守財政紀律的作為，也為功能性財政政策的退場建立良好的典範。



## 參考文獻

1. 主計處(2006)，民國 95 年產業關聯表編制報告。
2. 交通部公路總局(2009)，「民國 93~97 年臺灣省汽、機車新車領牌數統計摘要分析」。
3. \_\_\_\_\_(2010)，「98 年~99 年 2 月臺灣省汽、機車新車領牌數統計摘要分析」。
4. 工研院 IEK (2010)，2010 年汽機車產業年鑑。
5. \_\_\_\_\_(2008)，2008~09 年汽機車產業年鑑。
6. 陳國榮(2009)，「台灣汽車產業發展的優勢與挑戰」，兩岸車輛產業合作及交流會議。
7. 台灣區車輛同業公會，台灣國產汽(機)車銷售統計，<http://www.ttvma.org.tw/>。
8. U-car 台灣汽車銷售報告，<http://news.u-car.com.tw/>。
9. ITIS 智網，「我國汽車產業回顧與展望」，<http://www.itis.org.tw/>。
10. Aggarwal, Vinod K. & Simon J. Evenett (2010), "The Financial Crisis, New Industrial Policy, and the Bite of Multilateral Trade Rules," *Asian Economic Policy Review*.
11. Sivak, Michael & Brandon Schoettle (2009), "The Effect of the "cash for clunkers" program on the Overall Fuel Economy of Purchased New Vehicles," Transportation Research Institute at the University of Michigan.