

本報告僅供委員參考

貨物稅條例第十二條條文修正草案評估報告

法制局 安怡芸 撰

中華民國 113 年 11 月

貨物稅條例第十二條條文修正草案評估報告

目 次

摘要

壹、前言.....	1
貳、草案重點.....	1
參、問題研析與建議.....	2
一、免徵期限之調整，應保障納稅義務人權益(草案第 12 條第 1 項第 1 款).....	2
二、建議將氫能大客車納入免稅優惠範圍(草案第 12 條第 1 項第 1 款).....	4
三、建議調整機車貨物稅(草案第 12 條第 1 項第 2 款).....	6
四、貨物稅存廢容有爭議，允宜全面檢討.....	9
五、法案性別與人權影響評估	12
肆、結論.....	12
伍、條文對照表.....	14
參考文獻.....	19
附錄一：「貨物稅條例第十二條條文修正草案」評估報告（初稿）座談會紀錄及參採情形.....	22
附錄二：財政部法案及性別影響評估檢視表	33

摘 要

現行購買低底盤公共汽車、天然氣公共汽車、油電混合動力公共汽車、電動公共汽車、身心障礙者復康巴士，以及符合載運輪椅使用者車輛規定安全檢測基準之車輛，免徵貨物稅措施即將屆期。為建構無障礙友善乘車環境，行政院爰擬具「貨物稅條例第十二條條文修正草案」延長身心障礙者復康巴士，以及符合載運輪椅使用者車輛，免徵貨物稅之施行期限。另為達成「臺灣二〇五〇淨零排放路徑及策略」之運具電動化及無碳化政策目標，購買低底盤公共汽車、天然氣公共汽車、油電混合動力公共汽車免徵貨物稅之實施期間則不再延長，並於113年10月24日送請本院審議。經本報告研析相關內容，並檢視性別及人權影響評估結果，提出相關建議，俾供本院委員問政及審查法案參考。

貨物稅條例第十二條條文修正草案評估報告

壹、前言

貨物稅條例(下稱本條例)於 35 年 8 月 16 日制定公布，其間歷經多次修正，最近一次修正公布日期為 112 年 6 月 14 日。本條例現行第 12 條第 1 項第 1 款第 2 目但書及第 5 項規定，購買低底盤公共汽車、天然氣公共汽車、油電混合動力公共汽車、電動公共汽車、身心障礙者復康巴士及符合載運輪椅使用者車輛規定安全檢測基準之車輛，並完成新領牌照登記者，免徵貨物稅至 113 年 12 月 31 日。考量我國將邁入超高齡社會，為建構無障礙友善乘車環境，促進身心障礙者及行動不便者自立生活，允宜延長購買身心障礙者復康巴士及符合載運輪椅使用者車輛規定安全檢測基準之車輛免徵貨物稅實施期間 5 年至 118 年 12 月 31 日止，以照顧渠等行的需求；另為達成「臺灣二〇五〇淨零排放路徑及策略」之運具電動化及無碳化政策目標，購買低底盤公共汽車、天然氣公共汽車、油電混合動力公共汽車免徵貨物稅之實施期間不再延長，至於電動公共汽車則依本條例第 12 條之 3 規定免徵貨物稅，無須另予規定。為此，行政院爰擬具「貨物稅條例第十二條條文修正草案」（下稱本草案），並於 113 年 10 月 24 日以院臺財字第 1135021538 號函請本院審議。茲就行政院提案之相關內容進行研析，並就其性別及人權影響評估報告結果加以檢視，提出相關建議，俾供本院委員問政及審查法案參考。

貳、草案重點

本草案計修正 1 條，謹就本報告納入研析與建議修正條文摘錄修正要點如下¹：

¹ 立法院第 11 屆第 2 會期第 7 次會議議案關係文書(院總第 20 號政府提案第 11007455 號)113 年 10 月 30 日印發。

- 一、購買低底盤公共汽車、天然氣公共汽車、油電混合動力公共汽車免徵貨物稅之實施期間不再延長。(草案第 12 條第 1 項第 1 款第 2 目)
- 二、延長購買身心障礙者復康巴士及符合載運輪椅使用者車輛規定安全檢測基準之車輛免徵貨物稅實施期間 5 年至 118 年 12 月 31 日止。
(草案第 12 條第 1 項第 1 款第 3 目)

叁、問題研析與建議

一、免徵期限之調整，應保障納稅義務人權益(草案第 12 條第 1 項第 1 款)

本條例現行第 12 條第 1 項第 1 款第 2 目規定：「貨車、大客車及其他車輛，從價徵收百分之十五。但自中華民國一百零三年六月五日起至一百十三年十二月三十一日止購買低底盤公共汽車、天然氣公共汽車、油電混合動力公共汽車、電動公共汽車、身心障礙者復康巴士並完成新領牌照登記者，免徵貨物稅。」基於交通部與環境部刻正推動，鼓勵客運業者汰換購買電動大客車之「2030 年客運車輛電動化推動計畫²」，現行電動公共汽車已可提供低底盤無障礙運輸服務，因此非電動之低底盤公共汽車、天然氣公共汽車、油電混合動力公共汽車，行政院認為已無繼續免徵上開車輛貨物稅之必要，且電動公共汽車則依本條例現行第 12 條之 3 規定亦可免徵貨物稅，爰本草案第 12 條第 1 項第 1 款第 2 目遂修正為：「貨車、大客車及其他車輛，從價徵收百分之十五。」另考量我國將邁入超高齡社會，為落實建構無障礙友善乘車環境及照顧身心障礙者之政策目標，本草案爰修正延長購買身心障礙者復康巴士免徵貨物稅期限自 114 年 1 月 1 日起至 118 年 12 月 31 日止，並考量身心障礙者復康巴士，包含以第 1 項第 1 款第 1 目規定之小客車，或同款第 2 目規定之大客車改裝之車種，

² 交通部，2030 年客運車輛電動化推動計畫，112 年 6 月 20 日，行政院網站，網址：<https://www.ey.gov.tw/Page/5A8A0CB5B41DA11E/fbaa04ca-a430-48e7-8ba1-0b35d1dc4879>，最後瀏覽日期：113 年 10 月 30 日。

爰將第 1 項第 1 款第 2 目但書施行期間規定移列為同款第 3 目。然而此項修正恐有造成納稅義務人權益受損之虞。

按法律不溯及既往原則，乃基於法安定性及信賴保護原則所生，用以拘束法律適用及立法行為之法治國家基本原則，其意義乃指新訂生效之法規，對於法規生效前「已發生事件」，原則上不得適用。所謂「事件」，指符合特定法規構成要件之全部法律事實；所謂「發生」，指該全部法律事實在現實生活中完全具體實現而言。又新法規範之法律關係如跨越新、舊法施行時期，當特定法條之所有構成要件事實於新法生效施行後始完全實現時，則無待法律另為明文規定，本即應適用法條構成要件與生活事實合致時有效之新法，根據新法定其法律效果。是除非立法者另設「法律有溯及適用之特別規定」，使新法自公布生效日起向公布生效前擴張其效力；或設「限制新法於生效後適用範圍之特別規定」，使新法自公布生效日起向公布生效後限制其效力，否則適用法律之機關，有遵守立法者所定法律之時間效力範圍之義務，尚不得逕行將法律溯及適用或以分段適用或自訂過渡條款等方式，限制現行有效法律之適用範圍（司法院釋字第 577 號及第 620 號解釋理由書參照）³。

依本條例現行第 12 條第 1 項第 1 款第 2 目規定，購買低底盤公共汽車、天然氣公共汽車及油電混合動力公共汽車之免稅優惠期間為 103 年 6 月 5 日起至 113 年 12 月 31 日止，若本草案修正公布之日期早於 113 年 12 月 31 日，則草案修正公布生效日後至 113 年 12 月 31 日期間購買之低底盤公共汽車、天然氣公共汽車、油電混合動力公共汽車，恐即無法享有免稅優惠，而依本草案第 12 條第 1 項第 1 款第 3 目規定：「自中華民國一百十四年一月一日起至一百十八年十二月三十一日止購買身心障礙者復康巴士並完成新領牌照登記者，免徵貨物稅。」則草案修正公布生效日至 113 年 12 月 31 日期間購買之身心障礙者復康巴士，恐亦無法享有免稅優惠。又若本草案修正公布之日期晚於 114 年 1 月 1 日，依本條例現

³ 聯華國際專利商標事務所，法律溯及既往，原則上禁止；不真正溯及既往，原則上容許，網址：<http://www.ucipt.tw/news-06-012.html>，最後瀏覽日期：113 年 10 月 27 日。

行第 12 條第 1 項第 1 款第 2 目規定，購買身心障礙者復康巴士之免稅優惠已落日，則 114 年 1 月 1 日至草案修正公布生效期間購買身心障礙者復康巴士繳納之貨物稅款或需辦理退稅，造成民眾不便。

綜上，建議修正本草案第 12 條第 1 項第 1 款第 2 目規定為：「貨車、大客車及其他車輛，從價徵收百分之十五。但自中華民國一百零三年六月五日起至一百十三年十二月三十一日止購買低底盤公共汽車、天然氣公共汽車、油電混合動力公共汽車、電動公共汽車並完成新領牌照登記者，免徵貨物稅。」本草案第 12 條第 1 項第 1 款第 3 目規定為：「自中華民國一百零三年六月五日起至一百十八年十二月三十一日止購買身心障礙者復康巴士並完成新領牌照登記者，免徵貨物稅。」以明辨適用期間，保障納稅義務人權益。

二、建議將氢能大客車納入免稅優惠範圍(草案第 12 條第 1 項第 1 款)

據國際能源總署(International Energy Agency, 下稱 IEA)預估，若不進行各項減碳措施，至 2060 年⁴全球氣溫上升溫度將達 6°C；IEA 提出之淨零碳排路徑目標包含：全球至 2030 年 60%售出汽車為電動車、2040 年 50%航班能源轉換為氫或生質燃料，及 2050 年全球汽車將轉換為電動或氫燃料來源。氫燃料電池大客車受限於技術成本，其價格較傳統燃油大客車及一般電動大客車高，因此世界各國針對氢能運輸載具推出各式高額補貼，以推動零碳排交通運輸載具⁵。觀察國際趨勢，各國政府在推廣氢能車輛初期皆以較高補助方式促進氢能車輛導入，以提高業者投入意願⁶。例如日本中央政府對加氫站建置費用和氢能製造設備最高補助 50%、中央和地方政府也會補助民眾購買氢能車；韓國建置加氫站政府補助高

⁴ 本報告有關年分之使用，原則以民國紀年表述，惟涉及外國相關敘述部分，改採西元紀年表述。

⁵ 左峻德、林若蓁、陳亮瑋，淺談國內外氢能交通載具發展現況，機械工業，113 年 4 月 9 日，網址：<https://www.automatw.tw/magazine/magazineContent.aspx?id=8524>，最後瀏覽日期：113 年 10 月 27 日。

⁶ 財團法人車輛安全審驗中心，交通部氫燃料電池大客車試辦運行計畫，113 年 4 月，頁 4，網址：<https://www.vsc.org.tw/Home/Content/4287>，最後瀏覽日期：113 年 10 月 27 日。

達一半之金額、購買氫能車補助一半車價、購買氫能巴士則補助70%車價、政府也補助加氫費用⁷。

國家發展委員會於111年3月正式公布「臺灣2050淨零排放路徑及策略總說明」，提供至139年淨零之軌跡與行動路徑，以促進關鍵領域之技術、研究與創新，引導產業綠色轉型，帶動新一波經濟成長，並期盼在不同關鍵里程碑下，促進綠色融資與增加投資，確保公平與銜接過渡時期。淨零排放路徑將會以「能源轉型」、「產業轉型」、「生活轉型」、「社會轉型」等四大轉型，及「科技研發」、「氣候法制」兩大治理基礎，輔以「十二項關鍵戰略」，就能源、產業、生活轉型政策預期增長的重要領域制定行動計畫，落實淨零轉型目標⁸。氫能是臺灣邁向淨零排放路徑上的重要角色，為因應未來臺灣氫應用發展，經濟部於112年4月訂定「臺灣2050淨零轉型『氫能』關鍵戰略行動計畫」，預計將透過成立「氫能推動小組」結合公部門與國營事業資源，共同合作規劃國內氫能發展政策及應用，透過政策推展，以達139年淨零碳排總電力氫能占比目標9-12%。此外並將推動氫燃料電池大客車導入實際客運路線進行示範驗證，納入短期推動工作重點⁹。交通部112年4月訂定之「運具電動化及無碳化」關鍵戰略亦列有「氫能運具示範計畫」行動計畫，並彙整評估氫能車輛示範的可能場域，並以「氫燃料電池大客車」為發展對象研擬可行示範計畫¹⁰。交通部於113年3月發布「交通部氫燃料電池大客車試辦運行計畫申請者資格及補助審查作業要點」，辦理氫燃料電池大客車試辦運行計畫申請者資格及補助審查。爰此，建議將氫能大客車納入免稅優惠範圍，以鼓勵氫能大客車產業之發展。

⁷ 楊雅民，加速發展氫能車 驗證規範與供應鏈需完備，自由時報，112 年 11 月 6 日，網址：<https://ec.ltn.com.tw/article/paper/1613878>，最後瀏覽日期：113 年 10 月 29 日。

⁸ 國家發展委員會，臺灣 2050 淨零排放路徑及策略總說明，網址：https://www.ndc.gov.tw/Content_List.aspx?n=DEE68AAD8B38BD76，最後瀏覽日期：113 年 10 月 27 日。

⁹ 經濟部，臺灣 2050 淨零轉型「氫能」關鍵戰略行動計畫(核定本)，112 年 4 月，網址：<https://www.ey.gov.tw/File/E5FD7B7D792EA402?A=C> 最後瀏覽日期：113 年 10 月 27 日。

¹⁰ 交通部，臺灣 2050 淨零轉型「運具電動化及無碳化」關鍵戰略行動計畫（核定本），112 年 4 月，網址：<https://www.ey.gov.tw/File/D2A731DDD7EC55EC?A=C>，最後瀏覽日期：113 年 10 月 27 日。

三、建議調整機車貨物稅(草案第 12 條第 1 項第 2 款)

近年來，有民眾認為，機車是國內多數人主要的代步交通工具，價格卻居高不下，甚至比國外貴，質疑為機車貨物稅率過高所造成¹¹，因而屢有針對機車貨物稅應予免徵之聲浪¹²，本院亦有多位委員提出相關修法草案¹³，爰機車之貨物稅規定應有必要予以檢討。

(一)贊成免徵機車貨物稅之理由

租稅課徵的公平，極重要的一個面向在於使所得高的族群，負擔較重的稅負即所謂之「垂直公平」。有學者根據《家庭收支調查報告》家戶擁有之機車數試算發現，所得最低 20% 之家庭，每戶機車貨物稅之負擔，為所得排序最高 20% 之家庭之 2.8 倍，表示機車貨物稅具「累退性」、中低所得者的稅負較重，違反租稅公平。此外，機車所涉及的稅負，除出廠時之貨物稅外，尚有銷售時之營業稅，以及在使用期間，每年所必須繳納之使用牌照稅及燃料費，有重複課稅的疑慮。特別是計算營業稅時，亦將貨物稅納入，有如購車民眾，在繳完貨物稅後，竟然還必須為貨物稅繳納營業稅，而產生「對稅課稅」的稅上加稅情形¹⁴。

再者，探究機車課徵貨物稅主要原因，源於 60 年代臺灣尚屬於發展中國家，國民所得水準較低(當時人均國民所得約 298 美元)，機車在當時為高價商品，因此以機車為課稅標的，其實具備對機車課徵「奢侈稅」

¹¹ 國產機車好貴 賣到國外反而便宜！專家揭關鍵原因，107 年 12 月 11 日，東森新聞，網址：<https://news.ebc.net.tw/news/living/143267>；徐文鴻，「機車王國」台灣售價卻越來越貴 網友點出 2 大主因，111 年 4 月 21 日，奇摩新聞，網址：<https://tw.news.yahoo.com/%E6%A9%9F%E8%BB%8A%E7%8E%8B%E5%9C%8B-%E5%8F%B0%E7%81%A3%E5%94%AE%E5%83%B9%E5%8D%BB%E8%B6%8A%E4%BE%86%E8%B6%8A%E8%B2%B4-%E7%B6%B2%E5%8F%8B%E9%BB%9E%E5%87%BA2%E5%A4%A7%E4%B8%BB%E5%9B%A0-091625154.html>，最後瀏覽日期：113 年 10 月 27 日。

¹² 游凱翔，時力提 4 大交通政見 盼扭轉以汽車為本交通設計，112 年 11 月 4 日，中央社；陳國樑，不公不義的稅收—機車篇，聯合報，112 年 2 月 24 日，第 A13 版；國家發展委員會，機車全面收牌照稅，取消機車貨物稅，公共政策網路參與平臺，網址：<https://join.gov.tw/idea/detail/5278dcf5-4f38-4882-aaf4-ef700a281dbf>，最後瀏覽日期：113 年 10 月 27 日。

¹³ 立法院第 11 屆第 1 會期第 7 次會議議案關係文書(院總第 20 號委員提案第 11001889 號)，113 年 3 月 27 日印發；立法院第 11 屆第 1 會期第 10 次會議議案關係文書(院總第 20 號委員提案第 11003392 號)，113 年 4 月 17 日印發；立法院第 11 屆第 1 會期第 12 次會議議案關係文書(院總第 20 號委員提案第 11004128 號)，113 年 5 月 1 日印發。

¹⁴ 陳國樑，同註 12。

之性質。然而時移俗易，機車現已成為民眾主要的交通工具之一¹⁵，特別是在缺乏完整捷運系統、公車路線不足的中、南、東部地區，甚至對居住於缺乏公共運輸系統交通不便的偏鄉地區民眾來說，機車可能是其工作與休閒等需要移動時，惟一的一種交通工具，因此機車實可視為偏鄉居民「自力救濟」的工具，對於機車課徵貨物稅，猶如「落井下石」，因此建議應予免稅¹⁶。

(二)反對免徵機車貨物稅之理由¹⁷

- 1、燃油機車從價徵收 17%貨物稅，主要係考量其為移動污染源，應負擔部分貨物稅，非為抑制奢侈消費，不宜調降稅率或免徵。
- 2、為防制空氣污染及促進機車產業發展，本條例第 12 條之 5 規定，燃油機車汰舊換新每輛新車減徵貨物稅最高新臺幣(下同)4 千元。據統計，排氣量 50cc 以上 125cc 以下機車占整體比率約 85%，平均每輛機車貨物稅稅額 6,649 元，故減徵稅額占平均每輛應納稅額約 6 成，截至 109 年 6 月 30 日適用優惠車輛達 177 萬輛，減徵稅額 71 億元；另電動機車依本條例第 12 條之 3 規定免徵貨物稅。現行規定已有效降低民眾購車負擔及提升民眾換車意願，對空氣污染防制及機車產業發展已發揮實質效益¹⁸。
- 3、基於消費地課徵原則，機車外銷出口可免徵貨物稅，又其售價係由業者衡酌市場供需情形訂定，報載國產機車國內售價較出口歐洲當地售價貴 6 萬元是課徵 17%貨物稅造成等情，尚非事實。
- 4、貨物稅收入 10%為中央統籌分配稅款，倘取消機車貨物稅，將產生稅收損失致減少地方政府獲配稅課收入而影響施政，亦恐影響部分

¹⁵ 石恩銘、陳國樑，〈機車貨物稅的退場〉，《月旦財稅實務釋評》，第9期，109年9月，頁8。

¹⁶ 陳國樑，同註12。

¹⁷ 財政部賦稅署，財政部就媒體登載「機車貨物稅應取消」之說明，109年7月22日，網址：<https://www.mof.gov.tw/singlehtml/384fb3077bb349ea973e7fc6f13b6974?cntId=c1c34b6b1a2b443f8db2081147610304>，最後瀏覽日期：113年10月27日。

¹⁸ 貨物稅條例第12條之5規定於105年1月6日增訂公布，並於同年5月25日及110年5月26日修正，減徵期間延長5年至115年1月7日。

民眾汰換舊車意願，進而降低改善空氣污染及節能減碳成效。

(三)建議依機車之汽缸排氣量徵收貨物稅

針對機車是否應免徵貨物稅之問題，上開贊成與反對之理由均有所本。反對之理由主要係考量，取消機車貨物稅將產生稅收損失，連帶減少地方政府獲配中央統籌分配稅款，並降低民眾汰換舊車意願。經查市售排氣量 125cc¹⁹之機車平均 7 萬元起跳，區區 4 千元之減徵稅額是否能成為民眾換車的動力，值得存疑。再者，依財政部統計，排氣量 50cc 以上 125cc 以下之機車，平均每輛之貨物稅稅額 6,649 元，可見扣除汰舊換新減徵貨物稅後之剩餘稅收，對於整體貨物稅稅收影響應屬有限，然而對於多數交通不便之偏鄉居民，或是中低收入民眾，機車可能是唯一的交通工具，爰機車貨物稅規定應有調整之必要。

本草案針對汽車之課稅方式，除貨車、大客車及其他車輛，從價徵收 15% 外，包括駕駛人座位在內，座位在 9 座以下之載人汽車，即小客車係依照汽缸排氣量從價徵收(汽缸排氣量在 2,000 立方公分以下者，從價徵收 25%；汽缸排氣量在 2,001 立方公分以上者，從價徵收 30%)，針對機車則未有針對汽缸排氣量有不同規定，似有顯失公平之處，且對於購買低汽缸排氣量機車做為日常代步之用的一般民眾，從價徵收 17% 之貨物稅，更是增加經濟負擔，本院爰有委員提案依汽缸排氣量徵收機車貨物稅²⁰，亦有民間團體建議機車貨物稅率應針對不同車種做出差異，建議政府將現行機車貨物稅稅率從價徵收 17% (單一稅率制) 做適當調整，可參考牌照稅稅額表的徵收方式，將機車貨物稅率分不同的稅率徵收²¹。

經查，依道路交通安全規則第 3 條第 6 款規定²²，機車依其汽缸總排

¹⁹ 1cc 等於 1 立方公分。

²⁰ 立法院第 11 屆第 1 會期第 13 次會議議案關係文書(院總第 20 號委員提案第 11004341 號)，113 年 5 月 8 日印發。

²¹ 范正祥，機車貨物稅 財政部賦稅署：不宜調降，109 年 6 月 12 日，中央社，網址：<https://www.cna.com.tw/news/afe/202006120142.aspx>，最後瀏覽日期：113 年 10 月 27 日。

²² 道路交通安全規則第 3 條第 6 款規定：「汽車依其使用性質，分為下列各類：……六、機車：(一) 重型機車：1. 普通重型機車：(1) 汽缸總排氣量逾五十立方公分且在二百五十立方公分以下之二輪

氣量可分為重型機車及輕型機車。爰此，建議或可針對一般民眾日常代步之輕型機車及普通重型機車，即汽缸總排氣量 250 立方公分以下者，予以免稅。另查，使用牌照稅法及道路交通安全規則等交通法令，對於汽車及機車之分類多採用「汽缸總排氣量」乙詞，爰一併建議修正本草案第 1 項第 1 款第 1 目文字，將「汽缸排氣量」修正為「汽缸總排氣量」。

四、貨物稅存廢容有爭議，允宜全面檢討

貨物稅在外國稱為「Excise tax」屬特種銷售稅(或稱特種消費稅)，是基於特定的政策目的而選擇性地針對部分貨品(或勞務)課徵，因此應當因時制宜，配合環境的變化，不斷地檢討課稅項目、範圍和稅率。例如，奢侈品的定義會隨經濟發展和所得水準的提高而有不同²³。我國貨物稅的前身為晚清之釐金、統捐、及產銷稅；釐金實為「內地關稅」，即所謂十里一關，二十里一卡，節節抽稅；至民國成立，於 16 年試辦捲菸統稅，20 年廢釐金，舉辦棉紗、火柴、水泥統稅，原有麥粉特稅亦改為統稅，合稱「五項統稅」，與關稅、鹽稅鼎足而立；所謂統稅，意指「統一所有的一切貨物稅捐」。35 年貨物統稅條例改稱貨物稅條例。國民政府遷台以後，應稅貨物種類屢有調整，且其項目則逐漸增加；最多為 57 年修正之貨物稅條例，應稅貨物種類達 28 類，扣除因菸酒專賣停徵的 4 類，仍有 27 類。60 年代以後，由於加值型營業稅的研議，應稅貨物種類的調整，傾向縮減。75 年配合新制營業稅的實施，刪除皮統皮革、塑膠、紙類、元條及其他型鋼等 4 類應稅貨物，營業稅並正式取代貨物稅而成為一般消費稅，貨物稅則為特種消費稅。依現行本條例之規定，應課徵貨物稅之

或三輪機車。(2) 電動機車之馬達及控制器最大輸出馬力逾五馬力且在四十馬力(HP)以下之二輪或三輪機車。2.大型重型機車：(1) 汽缸總排氣量逾二百五十立方公分之二輪或三輪機車。(2) 電動機車之馬達及控制器最大輸出馬力逾四十馬力(HP)之二輪或三輪機車。(二) 輕型機車：1.普通輕型機車：(1) 汽缸總排氣量在五十立方公分以下之二輪或三輪機車。(2) 電動機車之馬達及控制器最大輸出馬力在五馬力(HP)以下、一點三四馬力(電動機功率一千瓦)以上或最大輸出馬力小於一點三四馬力(電動機功率小於一千瓦)，且最大行駛速率逾每小時四十五公里之二輪或三輪機車。2.小型輕型機車：電動機車之馬達及控制器最大輸出馬力小於一點三四馬力(電動機功率小於一千瓦)，且最大行駛速率在每小時四十五公里以下之二輪或三輪機車。」

²³ 國立臺北商業大學財政稅務系黃教授耀輝書面意見，立法院財政委員會，立法院第 9 屆第 5 會期「貨物稅條例修正草案」公聽會報告，107 年 5 月 9 日，頁 67。

貨物，除因實施專賣而停徵之菸、酒外，計有橡膠輪胎，水泥，飲料品，平板玻璃，油氣類，電器類，車輛類等 7 大項²⁴，其課徵各有其目的，例如油氣類應是基於節能減碳降污，透過以價制量的方式來促進節能減碳；車輛類則和減少能源消費、改善空污和支應道路興建維修有關；飲料品類則與國民健康有關，希望民眾減少含糖飲料的消費，以免青少年過度肥胖或引發心血管疾病；水泥、平板玻璃則類似資源稅。國際的貨物稅制，例如新加坡、美國、日本、英國、南韓、加拿大等等，和我國貨物稅課徵相同的部分，主要為油氣、車輛和菸酒。與我國不同的有，日本對煤課稅，也課徵電源開發稅，英國對煤、油、氣和電力徵收氣候變遷捐（Climate Change Levy）。南韓則課徵項目眾多，包括類似「奢侈品」的珠寶、鹿茸、皮草、香水等等，以及對冰箱、冷氣、洗衣機和電視課徵貨物稅，此外還課徵運輸能源環境稅。美國則另外對醫療保險、油氣課稅。英、法、墨等國或美國的部分州政府則對含糖的碳酸飲料課徵肥胖稅或糖稅，目的在促進國民健康。因此，有學者建議應檢討我國貨物稅，油氣類、車輛類應該保留，甚至考慮對煤課徵²⁵。

有學者整理當前財政學理上對於在「加值稅」(value-added tax, VAT)或「商品及服務稅」(goods and services tax, GST)之一般消費稅外，另行開徵貨物稅的理論基礎，可分為三項：

- (一)外部成本內部化：以租稅反應特定財貨於生產或消費決策時，私部門未考慮的外部成本；例如水泥的開採對於周遭環境所造成的破壞。
- (二)寓禁於徵：抑制廠商生產或民眾消費所謂「劣價財貨」(demerit goods)，如菸酒等；或透過課稅「以價制量」、抑制特定財貨的生產與消費。
- (三)奢侈稅：為求促進社會分配之公平，例如對於所謂的「奢侈品」課稅。

學者並分析，貨物稅是針對特定財貨之產量或價格課稅，對製造污染

²⁴ 國立臺北大學財政學系黃名譽教授世鑫書面意見，立法院財政委員會，立法院第 9 屆第 5 會期「貨物稅條例修正草案」公聽會報告，107 年 5 月 9 日，頁 65。

²⁵ 國立臺北商業大學財政稅務系黃教授耀輝書面意見，同註 23，頁 67。

的廠商而言，缺乏減少污染排放的誘因；相較於「排放費」(emissions fee)或「排污交易」(cap and trade)，貨物稅在鼓勵廠商減低污染排放量之效果較差。其次，劣價財難以定義，欠缺個體經濟理論支持(lack of microfoundations)，並不具有足夠經濟理論的正當性，最後「奢侈品」與「高價品」是不同的兩種概念，針對高價財貨課稅，將導致低所得者更無力負擔課稅後更高的價格，無助於改善分配公平，據此認為貨物稅實為論述相對較為薄弱的租稅，亦難脫民眾「一頭牛被剝好幾層皮」的負面感受²⁶。

有論者指出，目前各國的貨物稅大多已併入加值型營業稅，如有足以影響健康、耗用能源或破壞環境等之貨物品項，則是採另立稅目如空污稅、菸酒稅等來徵收，而不是含糊籠統的以貨物稅來概括。此種不合時宜的稅制，迄今卻仍以不同的理由繼續延用，益發凸顯相關部會在面對快速變遷的外在環境，包括修廢過時舊法，或是制定新法，顯然跟不上腳步無法做到與時俱進，從而自然也將衍生法制不周延及漏洞百出的副作用²⁷。另有民間組織表示，本條例歷經多次修正，目前僅針對特定 7 類商品課徵，形成對特定產業不公平待遇，此外，在當前許多高單價奢侈品均免稅的情況下，針對該 7 類非奢侈品商品課稅，亦明顯不合理，建議檢討或廢除貨物稅，並思考轉型能源稅（或碳費）可能性，以落實稅賦公平合理化²⁸。

有學者亦建議，或許可以考慮漸進的作法，先將部分非屬奢侈品與無明顯污染問題的財貨項目從貨物稅課稅範圍中逐步退場，之後配合空氣污染防制費制度設計完整、稽徵程序發展成熟後，再將汽、機車貨物稅廢除。至於中央統籌分配稅款的部分，則由中央政府透過其他稅課收入彌補貨物稅退場後，分配給地方政府的財源損失²⁹。

綜上，允宜全面檢討貨物稅，以維護租稅之公平性。

²⁶ 石恩銘、陳國樑，同註 15，頁 8-9。

²⁷ 《社論》不合時宜稅制亟待儘速檢討修正，工商時報，110 年 2 月 28 日，第 A2 版。

²⁸ 譚淑珍，貨物稅、印花稅也被點名廢除，工商時報，113 年 2 月 5 日，第 A2 版。

²⁹ 詳見附錄一：「貨物稅條例第十二條條文修正草案評估報告（初稿）」座談會紀錄及參採情形，石恩銘助理教授意見。

五、法案性別與人權影響評估

依行政院所屬各機關主管法案報院審查應注意事項第 3 點規定：「各機關研擬法案，除應遵照『中央行政機關法制作業應注意事項』之規定辦理外，應切實注意下列各款規定：……(四)法案衝擊影響層面及其範圍，包括成本、效益及對人權之影響等，應有完整之評估。(五)除廢止案外，應進行性別影響評估。……」，草案主管機關已填報法案及性別影響評估檢視表（詳如附錄）。

經初步檢視，在性別影響評估部分，本草案內容之執行方式無因性別、性傾向或性別認同不同而有差異，對於性別對象及執行方式並無區別，故就不同性別、性傾向或性別認同者亦不會產生不同結果。在人權影響評估部分，本草案亦無違反公民與政治權利國際公約、經濟社會文化權利國際公約等內容，爰草案符合憲法、國際規範、性別平等政策綱領等要求，並符合憲法有關人民權利之規定、公民與政治權利國際公約及經濟社會文化權利國際公約。

肆、結論

本草案考量我國將邁入超高齡社會，為建構無障礙友善乘車環境，促進身心障礙者及行動不便者自立生活，允宜延長購買身心障礙者復康巴士及符合載運輪椅使用者車輛規定安全檢測基準之車輛免徵貨物稅實施期間 5 年至 118 年 12 月 31 日止，以照顧渠等行的需求，立意良善，應予肯定。

參考國際上大力推廣氫能車之趨勢，建議將氫能大客車納入免稅優惠範圍，以鼓勵氫能大客車產業之發展，以達成「臺灣二〇五〇淨零排放路徑及策略」之運具無碳化政策目標。此外，針對近年來屢有針對機車貨物稅應予免徵之聲浪，機車之貨物稅規定應有必要予以檢討，建議針對一般民眾日常代步之輕型機車及普通重型機車，即汽缸總排氣量 250 立方

公分以下者，予以免稅，以減輕一般民眾負擔。另各界對於貨物稅尚有存廢爭議，允宜全面檢討。為此，本報告爰就本草案之相關問題進行評估，並就其性別及人權影響評估結果加以檢視及分析，提出以下幾點修正建議，俾供本院委員於審查法案及問政參考：

- 一、免徵期限之調整，應保障納稅義務人權益。
- 二、建議將氫能大客車納入免稅優惠範圍。
- 三、建議調整機車貨物稅。
- 四、貨物稅存廢容有爭議，允宜全面檢討。

伍、條文對照表

行政院函送本院審議之「貨物稅條例第十二條條文修正草案」，共計修正 1 條。本報告經研析後，建議修正 1 條。茲就相關條文建議修正情形，臚列條文對照表如下：

貨物稅條例第十二條條文修正草案條文對照表

行政院提案條文	本報告建議條文	現行條文	說明
第十二條 車輛類之課稅項目及稅率如下： 一、汽車：凡各種機動車輛、各種機動車輛之底盤與車身、牽引車及拖車均屬之： （一）小客車：凡包括駕駛人座位在內，座位在九座以下之載人汽車均屬之： 1. 汽缸排氣量在二千立方公分以下者，從價徵收百分之二十五。 2. 汽缸排氣量在二千零一立方公分以上者，從價徵收百分	第十二條 車輛類之課稅項目及稅率如下： 一、汽車：凡各種機動車輛、各種機動車輛之底盤與車身、牽引車及拖車均屬之： （一）小客車：凡包括駕駛人座位在內，座位在九座以下之載人汽車均屬之： 1. 汽缸總排氣量在二千立方公分以下者，從價徵收百分之二十五。 2. 汽缸總排氣量在二千零一立方公分以上者，從價徵收百	第十二條 車輛類之課稅項目及稅率如下： 一、汽車：凡各種機動車輛、各種機動車輛之底盤及車身、牽引車及拖車均屬之。 （一）小客車：凡包括駕駛人座位在內，座位在九座以下之載人汽車均屬之。 1. 汽缸排氣量在二千立方公分以下者，從價徵收百分之二十五。 2. 汽缸排氣量在二千零一立方公分以上者，從價徵收百分	行政院說明： 一、第一項第一款序文、第一目序文、第三款、第三項序文及第四項依法制體例酌作文字及標點符號修正；第一項第一款第二目但書並修正如下： （一）為達成「臺灣二〇五〇淨零排放路徑及策略」之運具電動化及無碳化政策目標，交通部與環境部刻正推動「二〇三〇年客運車輛電動化推動計畫」，鼓勵客運業者汰換購買電動大客車，且現行電動公共汽車已可提供低底盤無障礙運輸服務，低底盤公

之三十。 (二)貨車、大客車及其他車輛，從價徵收百分之十五。 (三)自<u>中華民國一百十四年二月二日</u>起至<u>一百十八年十二月三十一日</u>止購買身心障礙者復康巴士並完成新領牌照登記者，免徵貨物稅。 二、機車：凡機器腳踏車、機動腳踏兩用車及腳踏車裝有輔助原動機者均屬之，從價徵收百分之十七。 三、供研究發展用之進口車輛、附有特殊裝置專供公共安全與公共衛生目的使用之特種車輛、郵政供郵件運送之車輛、裝有農業工具之牽引車、符合政府規定規格之農地搬運車及不行駛公共道路	分之三十。 (二)貨車、大客車及其他車輛，從價徵收百分之十五。但自<u>中華民國一百零三年六月五日起</u>至<u>一百十三年十二月三十一日</u>止購買<u>低底盤公共汽車、天然氣公共汽車、油電混合動力公共汽車、電動公共汽車</u>並完成新領牌照登記者，免徵貨物稅。 (三)自<u>中華民國一百零三年六月五日</u>起至<u>一百十八年十二月三十一日</u>止購買身心障礙者復康巴士、<u>氢能大客車</u>並完成新領牌照登記者，免徵貨物稅。 二、機車：凡機器腳踏車、機動腳踏	之三十。 (二)貨車、大客車及其他車輛，從價徵收百分之十五。但自<u>中華民國一百零三年六月五日起</u>至<u>一百十三年十二月三十一日</u>止購買<u>低底盤公共汽車、天然氣公共汽車、油電混合動力公共汽車、電動公共汽車、身心障礙者復康巴士</u>並完成新領牌照登記者，免徵貨物稅。 二、機車：凡機器腳踏車、機動腳踏兩用車及腳踏車裝有輔助原動機者均屬之，從價徵收百分之十七。 三、供研究發展用之進口車輛、附有特殊裝置專供公共安全及公共衛生目的使用之特種車輛、郵政供郵件運	共汽車、天然氣公共汽車、油電混合動力公共汽車已無繼續免徵貨物稅之必要，電動公共汽車則依現行第十二條之三規定免徵貨物稅，爰予刪除該等公共汽車免徵貨物稅規定。 (二)考量我國將邁入超高齡社會，為落實建構無障礙友善乘車環境及照顧身心障礙者之政策目標，爰修正延長購買身心障礙者復康巴士免徵貨物稅期限自<u>一百十四年一月一日起</u>至<u>一百十八年十二月三十一日</u>止。另考量身心障礙者復康巴士，包含以第一項第一款第一目規定之小客車，或同款第二目規定之大客車改裝之車種，爰將第一項第一款
--	---	---	---

之各種工程車，免徵貨物稅。 前項第三款所稱供研究發展用之進口車輛，指供新車種之開發設計、功能系統分析、測試或為安全性能、節約能源、防制污染等之改進及零組件開發設計等之進口汽車。 第一項第三款所稱附有特殊裝置專供公共安全與公共衛生目的使用之特種車輛如下： 一、專供公共安全使用之警備車、偵查勘驗用車、追捕提解人犯車、消防車及工程救險車等。 二、專供公共衛生使用之救護車、診療車、到宅沐浴車、灑水車、水肥車、垃圾車、消毒車、掃街車、溝泥車、沖溝車、捕犬車及空氣污染測定車等。 電動車輛及油電混合動力車輛，按第一項第一款及第二款稅率減半徵收。但油電混合動力車輛以符合財政部公	兩用車及腳踏車裝有輔助原動機者均屬之： 1. 汽缸總排氣量在二百五十立方公分以下者，免徵貨物稅。 2. 汽缸總排氣量逾二百五十立方公分者，從價徵收百分之十七。 三、供研究發展用之進口車輛、附有特殊裝置專供公共安全與公共衛生目的使用之特種車輛、郵政供郵件運送之車輛、裝有農業工具之牽引車、符合政府規定規格之農地搬運車及不行駛公共道路之各種工程車，免徵貨物稅。 前項第三款所稱供研究發展用之進口車輛，指供新車種之開發設計、功能系統分析、測試或為安全性能、節約能源、防制污染等之改進及零組件開發設計等之進口汽車。 第一項第三款	送之車輛、裝有農業工具之牽引車、符合政府規定規格之農地搬運車及不行駛公共道路之各種工程車免徵貨物稅。 前項第三款所稱供研究發展用之進口車輛，指供新車種之開發設計、功能系統分析、測試或為安全性能、節約能源、防制污染等之改進及零組件開發設計等之進口汽車。 第一項第三款所稱附有特殊裝置專供公共安全及公共衛生目的使用之特種車輛如下： 一、專供公共安全使用之警備車、偵查勘驗用車、追捕提解人犯車、消防車及工程救險車等。 二、專供公共衛生使用之救護車、診療車、到宅沐浴車、灑水車、水肥車、垃圾車、消毒車、掃街車、溝泥車、沖溝車、捕犬車及空氣污染測定車等。	第二目但書施行期間規定移列為同款第三目，並酌作文字修正。 二、為落實建構無障礙友善乘車環境，促進身心障礙者及行動不便者之自立生活，照顧渠等行的需求，爰修正第五項，將購買符合載運輪椅使用者車輛規定安全檢測基準之車輛免徵貨物稅期限延長至一百十八年十二月三十一日止。另鑑於車輛安全檢測基準規範事項及內容已納入一百十一年四月二十八日修正發布車輛型式安全審驗管理辦法第十四條附表，自同年八月十二日施行，並廢止車輛安全檢測基準，自同日生效，且「載運輪椅使用者車輛」之定義已定明於貨物稅稽徵規則第七條第五項，爰酌作文字修正。 三、第二項及第六項未修正。
--	--	---	--

告之<u>基準</u>者為限。 自中華民國一百零四年二月六日起至一百十八年十二月三十一日止購買載運輸椅使用者車輛，且完成新領汽車及機徽牌照登記者，免徵貨物稅。 前項免徵貨物稅之車輛，於完成新領牌照登記五年內，汽車所有人變更拆除載運輸椅使用者設備時，應補繳原免徵之貨物稅。	所稱附有特殊裝置專供公共安全與公共衛生目的使用之特種車輛如下： 一、專供公共安全使用之警備車、偵查勘驗用車、追捕提解人犯車、消防車及工程救險車等。 二、專供公共衛生使用之救護車、診療車、到宅沐浴車、灑水車、水肥車、垃圾車、消毒車、掃街車、溝泥車、沖溝車、捕犬車及空氣污染測定車等。 電動車輛及油電混合動力車輛，按第一項第一款及第二款稅率減半徵收。但油電混合動力車輛以符合財政部公告之<u>基準</u>者為限。 自中華民國一百零四年二月六日起至一百十八年十二月三十一日止購買載運輸椅使用者車輛，且完成新領牌照登記者，免徵貨物稅。 前項免徵貨物稅之車輛，於完成新領牌照登記五年內，	電動車輛及油電混合動力車輛，按第一項第一款及第二款稅率減半徵收。但油電混合動力車輛以符合財政部公告之<u>基準</u>者為限。 自中華民國一百零四年二月六日起至一百十三年十二月三十一日止購買符合載運輸椅使用者車輛<u>規定安全檢測基準之車輛</u>，且完成新領牌照登記者，免徵貨物稅。 前項免徵貨物稅之車輛，於完成新領牌照登記五年內，汽車所有人變更拆除載運輸椅使用者設備時，應補繳原免徵之貨物稅。	本報告說明： 一、經查，使用牌照稅法及道路交通安全規則等交通法令，對於汽車及機車之分類多採用「汽缸總排氣量」乙詞，爰修正第一項第一款第一目文字。 二、為明辨適用期間，保障納稅義務人權益，本條第一項第一款第二目應保留但書規定，並做文字修正；另亦將第三目規定配合做文字修正。 三、參考國際上大力推廣氫能車之趨勢，建議將氫能大客車納入免稅優惠範圍，以鼓勵氫能大客車產業之發展，以達成「臺灣二〇五〇淨零排放路徑及策略」之運具無碳化政策目標。 四、目前實施之汰舊換新減徵貨物稅金額僅新臺幣四千元，對於提高民眾換車意願效果恐有限，而依財政部統計輕型
--	--	---	--

	汽車所有人變更拆除載運輪椅使用者設備時，應補繳原免徵之貨物稅。		機車及普通重型機車平均貨物稅稅額為新臺幣六千餘元，扣除汰舊換新減徵貨物稅後之剩餘稅收，對於整體貨物稅稅收影響應屬有限。考量機車對於多數交通不便之偏鄉居民，或是中低收入民眾，可能是唯一的交通工具，爰參酌道路交通安全規則第三條第六款規定對於機車之分類標準，將一般民眾日常代步之輕型機車及普通重型機車，即汽缸總排氣量二百五十立方公分以下者，予以免稅。
--	--	--	---

參考文獻

一、政府出版品

1. 立法院第11屆第2會期第7次會議議案關係文書(院總第20號政府提案第11007455號)，113年10月30日印發。
2. 立法院第11屆第1會期第7次會議議案關係文書(院總第20號委員提案第11001889號)，113年3月27日印發。
3. 立法院第11屆第1會期第10次會議議案關係文書(院總第20號委員提案第11003392號)，113年4月17日印發。
4. 立法院第11屆第1會期第12次會議議案關係文書(院總第20號委員提案第11004128號)，113年5月1日印發。
5. 立法院第11屆第1會期第13次會議議案關係文書(院總第20號委員提案第11004341號)，113年5月8日印發。
6. 立法院財政委員會，立法院第9屆第5會期「貨物稅條例修正草案」公聽會報告，107年5月9日。

二、期刊論文

石恩銘、陳國樑，〈機車貨物稅的退場〉，《月旦財稅實務釋評》，第9期，109年9月，頁8-14。

三、網路資源

1. 財團法人車輛安全檢測中心，交通部氫燃料電池大客車試辦運行計畫，113年1月，網址：<https://www.vsccl.org.tw/Home/Content/4287>，最後瀏覽日期：113年10月27日。
2. 國家發展委員會，臺灣2050淨零排放路徑及策略總說明，網址：https://www.ndc.gov.tw/Content_List.aspx?n=DEE68AAD8B38BD76，最後瀏覽日期：113年10月27日。
3. 經濟部，臺灣2050淨零轉型「氫能」關鍵戰略行動計畫(核定本)，112年4月，網址：<https://www.ey.gov.tw/File/E5FD7B7D792EA402?A=C> 最後瀏覽日期：113年10月27日。

4. 交通部，臺灣 2050 淨零轉型「運具電動化及無碳化」關鍵戰略行動計畫（核定本），112 年 4 月，網址：<https://www.ey.gov.tw/File/D2A731DDD7EC55EC?A=C>，最後瀏覽日期：113 年 10 月 27 日。
5. 財政部賦稅署，財政部就媒體登載「機車貨物稅應取消」之說明，109 年 7 月 22 日，網址：<https://www.mof.gov.tw/singlehtml/384fb3077bb349ea973e7fc6f13b6974?cntId=clc34b6b1a2b443f8db2081147610304>，最後瀏覽日期：113 年 10 月 27 日。
6. 交通部，2030 年客運車輛電動化推動計畫，112 年 6 月 20 日，行政院網站，網址：<https://www.ey.gov.tw/Page/5A8A0CB5B41DA11E/fbaa04ca-a430-48e7-8ba1-0b35d1dc4879>，最後瀏覽日期：113 年 10 月 30 日。
7. 聯華國際專利商標事務所，法律溯及既往，原則上禁止；不真正溯及既往，原則上容許，網址：<http://www.ucipt.tw/news-06-012.html>，最後瀏覽日期：113 年 10 月 27 日。
8. 左峻德、林若蓁、陳亮瑋，淺談國內外氢能交通載具發展現況，機械工業，113 年 4 月 9 日，網址：<https://www.automan.tw/magazine/magazineContent.aspx?id=8524>，最後瀏覽日期：113 年 10 月 27 日。
9. 楊雅民，加速發展氢能車 驗證規範與供應鏈需完備，自由時報，112 年 11 月 6 日，網址：<https://ec.ltn.com.tw/article/paper/1613878>，最後瀏覽日期：113 年 10 月 29 日。
10. 國產機車好貴 賣到國外反而便宜！專家揭關鍵原因，107 年 12 月 11 日，東森新聞，網址：<https://news.ebc.net.tw/news/living/143267>。
11. 徐文鴻，「機車王國」台灣售價卻越來越貴 網友點出 2 大主因，111 年 4 月 21 日，奇摩新聞，網址：<https://tw.news.yahoo.com/%E6%A9%9F%E8%BB%8A%E7%8E%8B%E5%9C%8B-%E5%8F%B0%E7%81%A3%E5%94%AE%E5%83%B9%E5%8D%BB%E8%B6%8A%E4%BE%86%E8%B6%8A%E8%B2>

%B4-%E7%B6%B2%E5%8F%8B%E9%BB%9E%E5%87%BA2%E5%A4%A7%E4%B8%BB%E5%9B%A0-091625154.html，最後瀏覽日期：113 年 10 月 27 日。

12. 國家發展委員會，機車全面收牌照稅，取消機車貨物稅，公共政策網路參與平臺，網址：<https://join.gov.tw/idea/detail/5278dcf5-4f38-4882-aaf4-ef700a281dbf>，最後瀏覽日期：113 年 10 月 27 日。

13. 范正祥，機車貨物稅 財政部賦稅署：不宜調降，109 年 6 月 12 日，中央社，網址：<https://www.cna.com.tw/news/afe/202006120142.aspx>，最後瀏覽日期：113 年 10 月 27 日。

四、其他

1. 《社論》不合時宜稅制亟待儘速檢討修正，工商時報，110 年 2 月 28 日，第 A2 版。

2. 譚淑珍，貨物稅、印花稅也被點名廢除，工商時報，113 年 2 月 5 日，第 A2 版。

3. 游凱翔，時力提 4 大交通政見 盼扭轉以汽車為本交通設計，中央社，112 年 11 月 4 日。

4. 陳國樑，不公不義的稅收——機車篇，聯合報，112 年 2 月 24 日，第 A13 版。

附錄一：「貨物稅條例第十二條條文修正草案」評估報告（初稿）座談
會紀錄及參採情形

時間：113 年 11 月 8 日（星期五）上午 10 時

地點：立法院法制局 305 會議室

主席：黃組長良瑩

紀錄：安怡芸

參加人員：

一、學者專家

東吳大學會計學系 石助理教授恩銘

二、財政部賦稅署

游科長忠信

三、交通部

林科長宇平

蕭科員咸齊

四、本局出席人員

莊研究員弘仔

李助理研究員淑瓊

林助理研究員淑靜

發言要點：

東吳大學會計學系 石助理教授恩銘：

一、「延長購買身心障礙者復康巴士及符合載運輪椅使用者車輛規定安

全檢測基準之車輛」應注意以下問題：

(一)當前此類車輛貨物稅免稅政策是否已經達到效果

此修法在本質上屬於對「身心障礙者復康巴士及符合載運輸椅使用者車輛」的租稅優惠延長，根據財政紀律法第6條第1項與第2項之規定，主管機關應評估租稅優惠政策延長之必要性，並評估延長後預期可以帶來的效益作為事前評估。舉例而言，延長此類車輛租稅優惠的政策目的可能有：第一，當前身心障礙者復康巴士及符合載運輸椅使用者車輛尚且不足，需要更長的優惠時間方能達成政策目標；第二，給予持續優惠可以繼續創造額外的效益。在確認政策存在明確效益下，給予租稅優惠之延長方有具體的論據，以避免違反納稅者權利保護法第6條第1項之規定：「稅法或其他法律為特定政策所規定之租稅優惠，應明定實施年限並以達成合理之政策目的為限，不得過度。」

(二)應注意租稅優惠是否有被濫用之情事

特別是有心人濫用法律情事，以購買「身心障礙者復康巴士及符合載運輸椅使用者車輛」為名，但實際上另作他用；抑或者，部分廠商在有租稅優惠的前提下，購買特別豪華的車輛，使得租稅優惠並非增加「身心障礙者復康巴士及符合載運輸椅使用者車輛」之數量，而僅是減少部分廠商或個人在購買此類車輛時的金錢負擔，這點就有違政策之本意。因此，建議主管機關在延長租稅優惠的同時，應考慮是否設定車輛價格之上限，以及訂定查獲濫用租稅優惠之優惠收回規範。

二、同意機車貨物稅有全面檢討之必要，並與貨物稅之存廢合併進行討論，理由如下：

(一)隨著臺灣經濟發展，人民消費能力與生活習慣大幅改變，過往屬於奢侈消費的財貨，已是人民生活中常見的用品，理應無再繼續課稅之必

要，例如：電視、冰箱等皆屬於一般家庭中常見的用品，應不具有奢侈品性質。

(二)貨物稅對於課稅財貨定義與範圍老舊，容易造成經濟行為的扭曲。例如：銷售彩色電視機為我國貨物稅課稅範圍，卻也導致廠商為規避其稅負，將電視機分為液晶顯示螢幕與機上盒分別進行銷售，則液晶顯示螢幕屬於資訊產品，不屬於電視機範疇，無須繳納貨物稅，也使得電視機貨物稅稅收大多是來自於國外進口電視機。

(三)從租稅歸宿的角度出發，對特定財貨課稅，形同加重此類商品消費者之負擔。誠如報告中所言，如果機車主要是公共運輸建設相對不發達地區的居民或低所得者所購買，則貨物稅會透過價格機制轉嫁(機車價格上漲)至這些地區的消費者身上，反而加重這類消費者的負擔。

(四)從污染防制的觀點而言，應將貨物稅與污染防制費進行改革與整合，以免避免重複課徵稅費之問題。首先，貨物稅開徵之立法意旨已經難以追溯，無法明確當初立法時是否考量其改善外部成本之功能，且目前對於機車、汽車、輪胎、油氣或水泥等可能造成污染的項目，貨物稅稅率設計也並未完全按照污染排放量進行設計，廠商欠缺改善污染之誘因。其次，目前我國已經開徵空氣污染防制費，作為修正空氣污染外部成本的手段，但若汽、機車貨物稅也同樣存在修正空污外部性之立法目的，則對同一項財貨以相同名義開徵稅費是否合理？是否存在課徵過度反而造成扭曲的問題？這些疑慮主管機關應審慎評估。

(五)個人認為，或許可以考慮漸進的作法，先將部分非屬奢侈品與無明顯污染問題的財貨項目從貨物稅課稅範圍中逐步退場，之後配合空氣污染防制費制度設計完整、稽徵程序發展成熟後，再將汽、機車貨物稅廢除。至於中央統籌分配稅款的部分，則由中央政府透過其他稅課

收入彌補貨物稅退場後，分配給地方政府的財源損失。

參採情形：

- 一、第一點意見，有關延長購買身心障礙者復康巴士及符合載運輪椅使用者車輛規定安全檢測基準之車輛應有事前評估乙節，依據財政紀律法第 6 條第 1 項與第 2 項及納稅者權利保護法第 6 條第 1 項之規定，主管機關應提出稅式支出，據財政部游科長忠信於會中表示，已評估對於政策之推動具有正面助益，並仍有繼續延長之需要。另有關訂定查獲濫用租稅優惠之優惠收回規範乙節，涉及實務執行層面，據財政部游科長忠信於會中表示，目前已有相關控管措施，實務上國稅局已跟車籍資料勾稽，若有將身心障礙者復康巴士及符合載運輪椅使用者車輛規定安全檢測基準之車輛移作他用者，將追繳貨物稅。
- 二、第二點意見，有關貨物稅制之建議，已參採納入本報告(見頁 11)。

財政部賦稅署游科長忠信：

- 一、有關免徵期限之調整，應保障納稅義務人權益乙節，本草案於 113 年 12 月 31 日前施行生效，113 年 12 月 31 日以前購買各類公車及復康巴士仍可免徵貨物稅。本條例第 12 條規定略以，自中華民國 103 年 6 月 5 日起至 113 年 12 月 31 日止購買低底盤、天然氣、油電混合動力及電動公共汽車(合稱各類公車)、復康巴士並完成新領牌照登記者，免徵貨物稅。本草案倘於 113 年 12 月 31 日前修正生效，考量修正後之購買復康巴士租稅優惠規定已由第 12 條第 1 項第 2 款但書移列同條項第 3 款，且為避免外界滋生於 113 年 12 月 31 日前購買各類公車並完成新領牌照登記者，無法適用免徵貨物稅規定之疑慮，已參據行政院法規會建議將本次延長購買復康巴士租稅優惠起日修正為 114 年 1 月 1 日，爰 113 年 12 月 31 日以前購買各類公車仍可依修正前規定免徵貨物稅，尚無法規適用爭議。另由於復康巴士免稅

要件及申請程序、證明文件等規定均未變更，爰本草案尚於 113 年 12 月 31 日後修正生效，民眾申請免稅作法並無異動，應不致造成不便。

二、有關建議將氫能大客車納入免稅優惠範圍乙節，本報告所稱氫燃料電池車輛，倘係藉由氫或含氫物質及空氣中的氧通過燃料電池以產生電力，並以電力帶動馬達進而推動車輛，屬電動車輛，以加氫氣作為能源補充方式。爰此，依交通部車輛能源種類登載作業原則，氫氣能車應屬電能車之一種，故似可依本條例第 12 條之 3 規定減免徵貨物稅，無另予規定之必要。

三、有關建議調整機車貨物稅乙節，57 年對機車課徵貨物稅，係為支應國防及國民義務教育所需經費，非為抑制奢侈性消費，目前與時俱進轉型為改變消費行為之政策工具，如提供完全以電能為動力之電動機車免徵貨物稅及中古機車汰舊換新減徵退還貨物稅(每輛最高減徵 4 千元)之優惠。以汰舊換新機車為例，依據 109 年至 112 年燃油機車貨物稅相關統計，國人主要購置汽缸排氣量 150 立方公分以下機車(占比 84.77%)，每輛機車貨物稅應徵稅額為 7,214 元，減徵貨物稅 4 千元後，燃油機車貨物稅有效稅率由 17%降至 7.57%，有效減輕換車者負擔，以鼓勵汰舊換新。直接調降燃油機車稅率，將縮小電動車輛與燃油車輛之稅負，弱化消費者購買電動車輛誘因，除不利達成國家車輛電動化及 2050 淨零排放目標外，且將造成稅收損失，依財政紀律法第 5 條第 1 項及財政收支劃分法第 38 條之 1 規定，各級政府、立法機關制(訂)定或修正法律或自治法規，有減少收入者，應事先籌妥經費或於立法時明文規定相對收入來源。

四、有關貨物稅存廢容有爭議，允宜全面檢討乙節，現行貨物稅主要係對耗用能源(如油氣類、車輛類及電器類)、矯正外部不利益(如水泥、

橡膠輪胎、平板玻璃)及影響健康(如飲料品)之貨物課稅；近年來已轉型為改變消費行為之政策工具，如配合產業、能源、交通及環境政策，提供購買節能電器、電動車輛或汽(機)車汰舊換新等減免徵貨物稅租稅優惠，以鼓勵綠色消費、節能減碳及促進相關產業轉型。為達2050 淨零排放目標，本部將與時俱進配合政策目標研議合宜租稅工具，併同檢討貨物稅課稅項目。

參採情形：

- 一、第一點意見，財政部並未針對本報告疑義提出說明，且依照依法行政之行政法原理原則，若本草案修正公布之日期早於113年12月31日，則草案修正公布生效日後至113年12月31日期間購買之低底盤公共汽車、天然氣公共汽車、油電混合動力公共汽車，即無法享有免稅優惠，為保障民眾權益，爰維持本報告建議。
- 二、第二點意見，經查交通部車輛能源種類登載作業原則並未明定氫能車為電動車，且該作業原則僅係交通部內部之行政規則，並非本條例之子法，爰基於租稅法定主義原則，仍應以法律明定，爰維持本報告建議。
- 三、第三點意見，依財政部統計，排氣量50cc以上125cc以下之機車，平均每輛之貨物稅稅額6,649元，扣除汰舊換新減徵貨物稅後之剩餘稅收，對於整體貨物稅稅收影響有限，應可透過其他稅課收入彌補。基於租稅公平，以及對於偏鄉居民及中低收入民眾交通權益之照顧，給予輕型機車免稅優惠應屬合宜，爰維持本報告建議。
- 四、第四點意見，財政部未來將適時檢討貨物稅課稅項目，與本報告意見尚無出入，爰維持本報告建議。

交通部林科長宇平：

有關車輛貨物稅之徵收，尊重財政部意見。

參採情形：

交通部係認同財政部意見，同財政部意見之參採情形。

交通部蕭科員咸齊：

- 一、有關建議將氢能大客車納入免稅優惠範圍乙節，考量氫燃料電池車輛僅係以加氫氣作為能源補充方式，依交通部車輛能源種類登載作業原則，氢能車本質上仍應屬電動車輛，是否應另予規定，尊重財政部意見。
- 二、有關本條例第 12 條現行條文採用「汽缸排氣量」，本報告建議條文採用「汽缸總排氣量」用語之差異乙節，經查使用牌照稅法第 2 條第 3 款規定：「汽缸總排氣量：指汽缸橫斷面積乘活塞衝程及汽缸數之積。」為免民眾混淆，交通部相關法令亦採「汽缸總排氣量」用詞。

參採情形：

- 一、第一點意見，同財政部意見項下第二點意見之參採情形。
- 二、第二點意見，已參採修正本報告建議條文用語，統一採用「汽缸總排氣量」（見頁 9、頁 14 及頁 17）。

莊研究員弘仔：

- 一、查依本條例現行第 12 條第 1 項第 1 款第 2 目規定，購買低底盤公共汽車、天然氣公共汽車、油電混合動力公共汽車、電動公共汽車等，免稅優惠期間為 103 年 6 月 5 日起至 113 年 12 月 31 日止，若本草案修正公布之日期早於 113 年 12 月 31 日，則草案修正公布生效日後至 113 年 12 月 31 日期間購買上述車輛者，即無法享有免稅優惠，

如本報告所言，恐有限制人民權益之嫌。

二、有關車輛貨物稅之減免稅規定，係定於本條例第 12 條、第 12 條之 1 至第 12 條之 6；然第 12 條之 1 之適用日期至 98 年 12 月 31 日前購買並完成登記者，第 12 條之 4 之適用日期至 105 年底，均已失效多年，是否併予修正，或可再酌。再者，上開減免條文之體例，有第 12 條之 3 第 3 項規定：「前項減免年限屆期前半年，行政院得視實際推展情況決定是否延長減免年限。」或如此次修法延長適用期間之體例，其差別待遇之正當理由為何？亦恐須再酌。第 12 條定有「電動公共汽車」，第 12 條之 3 又定有「完全以電能為動力之電動車輛」，文字用語及適用期限，實宜予統一。

三、當初設定為針對「奢侈品」課徵之汽機車，時至今日已是民眾日常生活必須的交通工具，逾半世紀課稅的時空環境已經改變；又揆諸 79 年修正貨物稅條例第 10 條之立法理由，對油氣類貨物課徵貨物稅，係納入節約能源及環保政策之考量，以「行動污染源」課徵汽機車貨物稅，恐與燃料使用費或空氣污染費有重複課徵、收費之嫌。能源稅（碳稅）之課徵已討論多年，若能將汽機車之貨物稅及燃料使用費，整併入能源稅制並採「隨油徵收」規範，除可降低稽徵成本、避免重複課稅，更能符合使用者付費原則，減少油品浪費及稅賦不公平現象。

參採情形：

一、第一點意見係贊同本報告建議。

二、第二點及第三點意見，非本次草案修正之條文內容，且涉及本條例之全面性修正，相關建議擬就日後修正各該條文時併予參考，爰維持本報告內容。

李助理研究員淑瓊：

- 一、本條例第12條第1項第1款規定免徵貨物稅之目的，主要係基於建構無障礙友善乘車環境及照顧身心障礙者與配合能源轉型政策，有關電動公共汽車部分，已於本條例第12條之3規定免徵貨物稅，是以該項之免徵貨物稅標的僅保留建構無障礙友善乘車環境及照顧身心障礙者，惟若此部分若屬長期之政策目標，建議應將身心障礙者復康巴士列為免徵貨物稅之貨物，而非將其列為課稅項目後，再以例外方式限期免徵，到期後復又一再延長免徵期限，浪費行政及立法資源。
- 二、本報告第 9 頁建議「四、貨物稅存廢容有爭議，允宜全面檢討」乙節，按貨物稅之廢止涉及國庫整體稅收及中央統籌分配稅款損失等問題，若未覓得替代財源，驟然廢止，將對前述稅收造成衝擊，爰建議若欲廢止貨物稅，應先慮及替代財源問題，並分階段檢討，以降低衝擊。
- 三、本報告第 11 頁「……建議檢討或廢除貨物稅，並思考轉型能源稅（或碳費）可能性……」乙節，按「碳費」在氣候變遷因應法及碳費收費辦法中，對徵收對象有明確定義，依碳費收費辦法第 3 條規定，碳費之徵收對象為具有該法第 21 條第 1 項公告應盤查登錄及查驗溫室氣體排放量之「排放源」，且其全廠（場）之直接排放及使用電力之間接排放，其溫室氣體年排放量合計值達 2 萬 5 千公噸二氧化碳當量以上之電力、燃氣「供應業」及「製造業」，是以碳費之徵收對象為事業，並非對個別商品徵收碳費，是以前述「或碳費」之用語，建請再為審酌。

參採情形：

- 一、第一點意見，是否應從課稅項目中刪除，允宜就所有涉及身心障礙者保護之相關項目為通盤考量。另據財政部游科長忠信於會中表示，將身心障礙者復康巴士列為課稅項目再給予免稅優惠，可透過租稅稽核程序，針對該種類車輛是否移為他用進行有效監控，以避免政府照

顧身心障礙者，打造無障礙友善乘車環境之美意遭到濫用。

二、第二點意見，本報告係彙整各界針對貨物稅存廢問題之意見，提出應全面檢討之建議，並未建議應予廢止。

三、第三點意見，本報告第 11 頁「……建議檢討或廢除貨物稅，並思考轉型能源稅（或碳費）可能性……」乙節，係援引民間工商團體所提建議，其目的係希望政府廢除貨物稅，並思考課徵轉型能源稅（或碳費）之可能性，並非建議針對個別商品徵收碳費。

林助理研究員淑靜：

一、有關氢能車是否納入免稅優惠範圍，容有疑義。氫氣又分為綠氫、藍氫、灰氫和藍綠氫，其中以綠氫最為環保，惟目前國際間仍多為示範運行，尚無法正式商用，縱係韓國近年來大力發展氫汽車，其目前仍以灰氫為主，是由化石燃料所產生的氫氣，相較於綠氫，灰氫的成本較低，但碳排高出許多。倘要鼓勵氢能產業發展，或可比照電動車輛及油電混合動力車輛方式，減半徵收為宜。

二、本草案對汽車、機車課徵之貨物稅未為修正，其中機車課徵 17% 之貨物稅較貨車、大客車及其他車輛課徵 15% 之貨物稅高，惟貨車、大客車和其他車輛之排氣量普遍較機車高，且汽車排氣量逾 250 立方公分者，其課徵稅率也僅與機車相同，從貨物稅是對車輛使用者所造成之外部環境成本課稅而言，實有失公允。

三、環境部隨國際標準，逐步加嚴移動污染源空氣污染物排放標準，不論新出廠之機車、汽車或柴油車，對空氣污染排放要求都較過去嚴格，倘貨物稅係以車輛所造成之外部環境成本課稅，似應隨其所造成之污染調整，不應長期保持相同稅率。

參採情形：

一、第一點意見，氢能車目前雖尚未正式商用，惟為鼓勵業者積極投入量

產，並配合行政院政策，允宜提供免稅優惠，爰維持本報告建議。

二、第二點意見，從租稅公平性原則論，本條例對於機車之貨物稅稅率亦顯不公，爰維持本報告建議。

三、第三點意見，有關各型車輛之貨物稅稅率是否應全盤研議調整，並定期檢討修正，牽涉層面甚廣，需財政部、交通部及環境部等各相關單位共同開會研商，已建請與會機關另行研議辦理之必要性。

散會：上午 11 時

附錄二：財政部法案及性別影響評估檢視表

【第一部分】：本部分由機關人員填寫

填表日期： 113 年 9 月 6 日			
填表人姓名：張綺慧		職稱：稽核	
電話：(02)23228000 轉 8428		e-mail：chihc@mail.mof.gov.tw	
身分： ☒ 業務單位人員 ☐ 法制單位人員 ☐ 其他，請說明：_____			
· 法案已於研擬初期 ☒ 徵詢性別諮詢員之意見，或 ☐ 提報各部會性別平等專案小組 (會議日期：____年____月____日)			
· 性別諮詢員姓名：張瓊玲 服務單位及職稱：臺灣警察專科學校教授 身分：符合本表填表說明第三點第 1、2、3、4、5 款 (如係提報各部會性別平等專案小組者，免填)			
填 表 說 明			
一、行政院所屬各機關主管法律案報院審查，應依「行政院所屬各機關主管法案報院審查應注意事項」及「中央行政機關法制作業應注意事項」規定辦理。			
二、除廢止案（及配合行政院組織改造整批處理、單純訂修之法律案）外，皆應依據本表進行「法案及性別影響評估」。			
三、建議各單位於法案研擬初期，即應徵詢性別諮詢員（至少 1 人），或提報各部會性別平等專案小組，收集性別平等觀點之意見。性別諮詢員應符合下列資格之一（請提醒性別諮詢員恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開法案草案）：			
(一)現任臺灣國家婦女館「性別主流化人才資料庫」專家學者（公、私部門均可） 。(人才資料庫網址: http://www.taiwanwomencenter.org.tw/)			
(二)現任或曾任行政院性別平等會民間委員。			
(三)現任或曾任各部會性別平等專案小組民間委員。			
(四)曾任各機關性別平等專責人員（性平業務至少占所辦業務 7 成以上）累積滿 2 年者，或曾任性別平等兼辦人員（性平業務至少占所辦業務 3 成以上）累積滿 3 年者。			
(五)曾辦理或協助各機關「法案及性別影響評估檢視表」填寫作業，且經行政院性別平等處「性別影響評估案例分享專區」收錄至少 1 案者。			
四、法案研擬完成後，應併同本表送請性別平等專家學者進行程序參與（至少預留 1 週之填寫時間），參酌其意見修正法案內容，並填寫「玖、性別影響評估結果」後通知程序參與者。			
壹、法案名稱	「貨物稅條例」第 12 條修正草案		
貳、主管機關	財政部	主辦機關	財政部賦稅署
參、法案內容涉及領域：			勾選（可複選）
3-1 權力、決策、影響力領域			

3-2 就業、經濟、福利領域		✓	
3-3 人口、婚姻、家庭領域			
3-4 教育、文化、媒體領域			
3-5 人身安全、司法領域			
3-6 健康、醫療、照顧領域		✓	
3-7 環境、能源、科技領域			
3-8 其他（勾選「其他」欄位者，請簡述法案涉及領域）			
肆、問題界定與訂修需求			
項 目		說 明	備 註
4-1 問 題 界 定	4-1-1 問題描述	貨物稅條例第 12 條第 1 項第 1 款第 2 目但書及第 5 項規定，購買低底盤公共汽車、天然氣公共汽車、油電混合動力公共汽車、電動公共汽車、身心障礙者復康巴士(下稱復康巴士)及符合載運輸椅使用者車輛規定安全檢測基準之車輛(下稱載運輸椅使用者車輛)，並完成新領牌照登記者，免徵貨物稅至 113 年 12 月 31 日。屆期後是否繼續實施，為外界所關注。	簡要說明所面臨問題之梗概。
	4-1-2 執行現況及問題之分析	1.購買復康巴士及載運輸椅使用者車輛免徵貨物稅有助建構無障礙友善乘車環境，促進身心障礙者及行動不便者自立生活，為照顧渠等行的需求，衛生福利部評估上開車輛免徵貨物稅措施實施期間有延長必要。 2.交通部刻推動 2030 客運車輛電動化政策，基於政策目標之一致性，建議購買低底盤公共汽車、天然氣公共汽車、油電混合動力公共汽車免徵貨物稅措施實施期間不再延長，至電動公共汽車可依貨物稅條例第 12 條之 3 規定免徵貨物稅，無須另予規定。	1.業務推動執行時，遭遇問題之原因分析。 2.說明現行法規是否不足、須否配合現況或政策調整。
4-2 訂 修 需 求	4-2-1 解決問題可能方案	修正貨物稅條例第 12 條，繼續延長購買復康巴士及載運輸椅使用者車輛免徵貨物稅實施期間 5 年至 118 年 12 月 31 日。	請詳列解決問題之可能方案及其評估（涉及性別平等議題者，併列之）。
	4-2-2 訂修必要性	衛生福利部及交通部考量我國將進入超高齡社會，復康巴士服務及載運輸椅使用者車輛數量之需求將持續提升，爰有延	請說明最終必須訂修法案以解決問題之理由；如有立委提案，並請納入研析。

		長購買復康巴士及載運輸椅使用者車輛免徵貨物稅措施實施期間之必要，以鼓勵相關單位購買或民間捐贈該等車輛。	
4-3 配套措施及相關機關協力事項		本次修法案係續延長復康巴士及載運輸椅使用者車輛免徵貨物稅實施期間，仍維持既有作業模式，亦未增加其他相關機關協力事項。	配套措施諸如人力、經費需求或法制整備等；相關機關協力事項請予詳列。
伍、政策目標		建構無障礙友善乘車環境，促進身心障礙者及行動不便者自立生活。	簡要說明政策取向。
陸、徵詢及協商程序			
項 目		說 明	備 註
6-1 法案主要影響對象		行動不便者、身心障礙者及相關業者。	請說明法案內容主要影響之機關(構)、團體或人員。
6-2 對外意見徵詢		1.衛生福利部及交通部依納稅者權利保護法第 6 條及稅式支出評估作業辦法第 3 條第 1 項第 1 款第 3 目規定，應舉行公聽會，徵集外界意見。 2.貨物稅條例第 12 條修正草案，依行政院秘書長 112 年 10 月 23 日 院 臺 規 長 字 第 1125021127 號函規定，自 113 年 8 月 27 日起，於財政部「財政法規-主管法規查詢系統」網站 (網 址 ： https://law-out.mof.gov.tw/)「草案預告」項下網頁及「公共政策網路參與平臺」之「眾開講」(網址： https://join.gov.tw/policies/)。公告周知 20 日，廣徵各界意見及建議。	1. 請說明對社會各界徵詢意見及與相關機關(構)、地方自治團體協商之人事時地。 2. 徵詢或協商時，應敘明其重要事項、有無爭議、相關條文、主要意見、參採與否及其理由(含國際參考案例)，並請填列於附表；如有其他相關資料，亦請一併檢附。 3. 對社會各界徵詢意見，應落實性別參與，如有相關參與者性別統計資料，請一併檢附。
6-3 與相關機關(構)及地方自治團體協商		同上。	
柒、成本效益分析及對人權之影響：			
項 目		說 明	備 註
7-1 成本		考量購買復康巴士及載運輸椅使用者車輛免徵貨物稅措施分別自 98 年及 104 年實施迄今，	1.關於成本及效益，指政府及社會為推動及落實法案必須付出之代價及

		財政部各地區國稅局已廣為宣導申請退還貨物稅作業流程，尚不致增加廠商行政成本。	可能得到之效益。 2.得量化者應有明確數字，難以量化者亦應有詳細說明。
7-2 效益		1.續延長購買復康巴士免徵貨物稅措施實施期間，每年淨稅收損失雖達 3,449 萬元，惟相較於採政府補助每年 5,006 萬元，仍可節省國庫支出。 2.續延長購買載運輪椅使用者車輛免徵貨物稅措施實施期間，經計算租稅效益為正數(每年淨稅收增加 0.06 億元)。	
7-3 對人權之影響	7-3-1 憲法有關人民權利之規定	本案係落實憲法增修條文第 10 條第 7 項國家應保障建構身心障礙者無障礙環境，並扶助其自立生活，符合憲法保障人民權利之規定及租稅法律主義。	請檢視法案是否符合憲法有關人民權利之規定及司法院解釋。
	7-3-2 公民與政治權利國際公約	本案係降低購買復康巴士及載運輪椅使用者車輛之負擔，促進身心障礙者自立生活，照顧行動不便者行的需求，符合公民與政治權利國際公約及經濟社會文化權利國際公約之規定。	依公民與政治權利國際公約及經濟社會文化權利國際公約施行法，請檢視法案是否符合公約規定及聯合國人權事務委員會之一般性意見，以積極促進各項人權之實現。
	7-3-3 經濟社會文化權利國際公約	同上。	依公民與政治權利國際公約及經濟社會文化權利國際公約施行法，請檢視法案是否符合公約規定及聯合國經濟社會文化權利委員會之一般性意見，以積極促進各項人權之實現。
捌、性別影響評估：以下各欄位除評估法案對於不同性別之影響外，亦請關照對不同性傾向、性別特質或性別認同者之影響。			
評估項目		評估結果	備註
8-1 從性別統計及性別分析，確認與法案相關之性別議題		1.依行政院性別平等會統計資料，111 年身心障礙人數計 1,196,654 人，男性占 55.34%，女性占 44.66%。 2.依衛生福利部 111 年老人狀況調查報告，55 歲以上需人協助人數共 539,148 人，男性占 40.84%，女性占 59.16%。 3.本案有助於建構無障礙友善乘車環境，促進身心障礙者及行動不便者自立生活，規範對	1.請蒐集與法案相關之性別統計既有資料，並進行性別分析。 請參閱行政院性別平等會「性別平等研究文獻資源網 (https://www.gender ey.gov.tw/research/)」、「重要性別統計資料庫」(https://www.gender ey.gov.tw/gecdb/)、各部會性別統計專

	象不因性別、性傾向或性別認同不同而有差異。 4.參與本次修法之政策研擬之人員性別，經統計男性 6 人，女性 12 人，任一性別比例均達三分之一，符合規定。	區、我國婦女人權指標及「行政院性別平等會—性別分析」(https://gec.ey.gov.tw)。 2.前開性別統計與性別分析應盡量顧及不同性別、性傾向、性別特質及性別認同者，探究其處境或需求是否存在差異，及造成差異之原因；並宜與年齡、族群、地區、障礙情形等面向進行交叉分析(例如：高齡身障女性、偏遠地區新住民女性)，探究在各因素交織影響下，是否加劇其處境之不利，並分析處境不利群體之需求。 3.請根據前開性別統計及性別分析，確認並說明法案相關之性別議題。 4.如既有性別統計及分析資料不足，請提出需強化之處及其建置方法。
8-2 落實性別平等相關法規與政策之內涵	本修法案於研議過程中，合計參與人數 18 人，其中男性參與比率達 33.33%，女性參與比率達 66.67%，尚符合消除對婦女一切形式歧視公約(CEDAW)第 7 條規定，有關確保女性與男性平等之地位下參與政府政策制訂之權利等。	1.法案若涉及下列情形，本欄位不得填列無關： (1)內容係以特定性別、性傾向或性別認同者為規範對象。 (2)內容涉及一般社會認知既存之性別偏見。 (3)「8-1」欄所填列之性別統計資料顯示性別比例差距過大。 2.請依「8-1」欄所確認之性別議題，說明其與下列第 3 點所列性別平等相關法規與政策之相關性。 3.本欄位所指性別平等相關法規與政策，包含消除對婦女一切形式歧視公約(CEDAW)及其一般性建議、性別平等政策綱領及各機關有關促進性別平等

		相關之法規、政策、白皮書或計畫等。 4.落實前開相關法規與政策之常見態樣及案例： (1)採行一定方式去除現行法規及其執行所造成之差別待遇，提供較為弱勢之一方必要之協助，以促進其實質地位之平等。 例如：為落實 CEDAW 第 11 條消除在就業方面對婦女之歧視，刪除禁止女性於夜間工作等限制女性工作權之規定，並增訂雇用人應提供必要之夜間安全防護措施。 (2)消除或打破性別刻板印象與性別隔離，以消弭因社會文化面向所形成之差異。 例如：為促進媒體製播內容符合性別平等精神，規範節目或廣告內容不得有性別歧視之情形。 (3)提供不同性別、性傾向或性別認同者平等機會獲取社會資源，提升其參與社會及公共事務之機會。 例如 1：為協助因家庭因素離開職場之婦女，能重返職場，提升婦女勞動參與，規範二度就業婦女為政府致力促進就業之對象。 例如 2：為提升女性參與公共事務之機會，擴大參與管道，對涉及諮詢及審議性質之機制，規範其成員任一性別比例不得少於三分之一。 5.請優先將有助落實上開內容之部分納入法案相關條文規定、授權命令或未來
--	--	---

		業務執行事項，並於本欄位提出說明。
玖、性別影響評估結果 請機關填表人依據「填表說明四」辦理【第二部分、性別影響評估程序參與】，再續填下列「玖、性別影響評估結果」。		
9-1 評估結果之綜合說明	本法案係延長購買復康巴士及載運輸椅使用者車輛免徵貨物稅措施實施期間，與性別議題無涉。	
9-2 參採情形	9-2-1 說明採納意見後之調整情形（含法案、授權命令或業務執行之修正等）	性別平等專家學者意見為本法案與性別議題無直接相關，惟修法過程符合性別主流化各項工具。
	9-2-2 說明未參採之理由或替代規劃	無。
9-3 通知程序參與之專家學者本法案的評估結果（請填寫日期及勾選通知方式，請勿空白）： 已於 113 年 9 月 6 日將「評估結果」以下列方式通知程序參與者審閱 ☐ 傳真 ☒ e-mail ☐ 郵寄 ☐ 其他_____		
拾、法制單位復核（此欄空白未填寫者，將以不符形式審查逕予退件。） 10-1 法案內容： ☐ 提經法規會討論通過 ☒ 已會法制單位表示意見 10-2 徵詢及協商程序： ☒ 已徵詢及協商法案主要影響對象 ☒ 已適當說明與回應徵詢及協商對象所提之主要意見 10-3 對人權之影響： ☒ 已由法規會具人權專長委員、曾受人權教育訓練之參事、其他高階人員或委請之人權學者專家檢視 10-4 訂修程序： ☒ 本檢視表已完整填列 復核人姓名及職稱： <u>專門委員 林正益</u>		

【第二部分－性別影響評估程序參與】：本部分由性別平等專家學者填寫

拾壹、程序參與之性別平等專家學者應符合下列資格之一： ■1.現任臺灣國家婦女館網站「性別主流化人才資料庫」專家學者；其中公部門專家應非本機關及所屬機關之人員（人才資料庫網址：http://www.taiwanwomencenter.org.tw/）。 ■2.現任或曾任行政院性別平等會民間委員。 ■3.現任或曾任各部會性別平等專案小組民間委員。	
（一）基本資料	
11-1 程序參與期程或時間	113 年 9 月 6 日 至 113 年 9 月 6 日
11-2 參與者姓名、職稱、服務單位及其專長領域	張瓊玲，臺灣警察專科學校教授，考試院性平會、行政院第一、二屆性平委員；財政部、經濟部、金管會等性別平等專案小組委員。 性別政策與公共政策；人口、婚姻與家庭政策議題；性別主流化政策；性別影響評估擬議與審查；CEDAW 與友善職場安全及友善家庭方案；文官體制與人力資源管理
11-3 參與方式	☐ 法案研商會議 ☐ 性別平等專案小組 ☒ 書面意見
（二）主要意見（若參與方式為提報各部會性別平等專案小組，可附上會議發言要旨，免填 11-4 至 11-7 欄位，並請通知程序參與者恪遵保密義務）	
11-4 正當程序中性別參與之合宜性	合宜
11-5 從性別統計及性別分析，確認與法案相關之性別議題之合宜性	合宜
11-6 落實性別平等相關法規與政策之內涵之合宜性	合宜
11-7 綜合性檢視意見	本案係為落實建構無障礙乘車環境暨配合政府臺灣二〇五〇淨零排放路徑及策略」之運具電動化及無碳化政策目標，爰修訂貨物稅條例第十二條。經檢視本案符合憲法及各項人權公約之精神，然與性別議題無直接相關，惟修法過程符合性別主流化各項工具，故同意前揭所擬各欄位之說明與意見。
（三）參與時機及方式之合宜性	合宜
本人同意恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開所評估之法案。 （簽章，簽名或打字皆可） <u>張 瓊 玲</u>	

陸、徵詢及協商程序之附表

重要事項	有無 爭議	相關 條文	相關機關(構)、團體或人 員之主要意見	參採與否及其理由 (含國際參考案例)
1.	☐ 有 ☐ 無			
2.	☐ 有 ☐ 無			
3.	☐ 有 ☐ 無			
4.	☐ 有 ☐ 無			

註：為茲簡明，「相關條文」欄位中，各條、項、款、目等，分以下列方式表達：條→§（條號以阿拉伯數字表達）、項→I（羅馬符號）、款→(1)（括弧內置阿拉伯數字）、目→（圓圈內置阿拉伯數字），目以下則以「之○（阿拉伯數字）」表達。