

據悉經濟部工業局於日前根據汽車工業發展方案，決定建議有關單位大幅調整汽車牌照稅之稅率及課徵方式，以合理反應車輛的社會成本及節約能源。

其建議的課徵方式為按汽車出廠年份逐年遞增稅額，以一千二百零一西西至一千六百西西車種為例，將由現行的每年五千九百四十元，調整為第一年三千六百元，第二年五千四百元，第三年起每年七千二百元。由於此項建議更涉及牌照稅稅率級距的重新調整，故若付諸實施必將對我國汽車市場結構產生相當程度的影響。因此，能於事前對這項建議作審慎的評估與檢討，當有助於決策當局最後的考量與裁決，減少政策失誤可能造成的社會損失。

(一)國民所得提高，車輛人口自必隨之劇增，這種現象尤以都市為然，由之而引起的社會成本問題也最嚴重。車輛使用造成的社會成本主要有三：噪音、污染和擁擠。故工業局所指以車輛牌照稅反應社會成本當以此三者為主。

表面上觀之，這三項社會成本的造成似乎與車輛新舊及汽缸排汽量大小有直接關係；亦即老舊或排汽量較大的車所產生的空氣污染、噪音及擁擠的程度均較新或小車嚴重。但是，仔細思考，這個結論實必需在車輛使用次數相同的假設下，方能成立。既使就技術層面言，舊車或大車的空氣污染及噪音製造能力皆較新車或小車為重，但如後者每日使用的次數較前者為多，則其對社會造成的各種成本當可能遠高於前者。由是可知，反應成本的關鍵非在車輛的大小或新舊，而在於車輛使用頻率的高低。而最能代表車輛使用次數多寡的指標當為其耗用的燃料；使用頻率高，消耗的燃料自亦必多，故反應社會成本的根源乃在於車輛燃料的使用而非車輛的新舊或大小。

工業局欲以租稅反應車輛社會成本的構想

社會成本的商榷 以車輛牌照稅反應

曾巨威

雖甚佳許，但可惜選錯了租稅對象，若一定要用租稅手段來反應社會成本的話，也應該以提高車輛燃料使用費率及將現行的隨車徵收方式改以隨油徵收為對象才對。以車輛牌照稅行之，反而扭曲資源的效率配置，實得不償失。

(二)以燃料使用費取代牌照稅還有另一優點。目前我國平均每人所得僅略高於三千美元，人民開始有購車的能力與慾望，但在目前的汽車保護政策及行銷制度與習慣限制下，有能力購買新車者仍屬少數，舊車市場仍然甚為活躍。今圖以牌照稅加重舊車的課稅，對較低所得者而言，實不公平且易引起反抗。以車輛燃料使用費的方式代之，則能避免此一問題與困擾。

(三)就算建議中的車輛牌照稅課徵方式，確能充分反應社會成本，但由於現行車輛牌照稅法中某些規定的存在亦將使得其實施效果大打折扣。例如，使用牌照稅法第七條規定，某些特殊的交通工具，可免徵使用牌照稅，軍用車輛即屬其一。但據調查，軍用(卡)車輛在空氣污染、噪音製造及擁擠形成的排行榜上均為名列前茅的罪魁禍首。由於免稅範圍相當廣泛，牌照稅的提高與調整並不能促使這部份的車輛使用，合理的反應社會成本，這個漏洞不但減損了建議中的課徵方法的實施效果，對其他車輛使用者而言亦甚為不公。

總而言之，社會成本觀念的建立乃至所必需的，但是為合理反應社會成本，政府能運用的方法與工具並不僅限於租稅而已，工業局提出以車輛牌照稅反應社會成本的建議前，實應該先仔細分析與比較各種方法的優劣。此外，既使認為租稅為一最佳的反應社會成本的方法，正確的對象也應該是燃料使用費而非車輛牌照稅。

(作者為政大財政研究所副教授)