

臺中市政府地方稅務局統計分析

第 113-03 號

113 年 10 月

臺中市使用牌照稅解析 大型重機市場的轉型與挑戰

壹、前言

臺中市政府地方稅務局(下稱本局)負責臺中市(下稱本市)使用牌照稅的徵收與管理，凡使用公共道路之機動車輛，本局均依法課徵使用牌照稅，機動車輛又分為小客車、大客車、貨車、機車四類，而本文主要聚焦於大型重型機車。為了解本市大型重機市場的發展脈絡，期透過本市使用牌照稅稅源及相關統計資料，輔以分析稅制演變、重機市場發展概況與路權開放的歷程，探討稅源消長趨勢及對本市稅收之影響，以提供本局決策參考之需，並作為日後精進賦稅徵收措施與稅務改革之依據。

貳、稅率修訂沿革

我國《使用牌照稅法》之機車稅率級距歷經多次調整與修訂，尤其汽缸總排氣量(下稱排氣量)較高之機車，在早期稅額相對過高，例如排氣量 251c.c.-500c.c.機車稅額為新臺幣(下同)5,400 元，其後每提高一個級距，稅額便加倍課徵，至排氣量 601c.c 以上之機車，其稅額高達 2 萬 3,040 元。相較於自用小客車之各級距課稅額度，排氣量 2,401c.c.-3,000c.c.之稅額僅 1 萬 5,210 元，機車明顯高出許多。這種不合理的稅制分配，除了導致消費者對購買重型機車的猶豫外，更造成車主負擔沉重(表 1)。

為了回應社會大眾的需求，立法院於 94 年通過《使用牌照稅法》修正案，將稅制細分更多排氣量級距並降低稅額，並於 96 年再次調降各級距稅率，即為沿用至今之稅率。此次修法確認比照自用小客車稅率級距課稅之基準，機車排氣量 1,801c.c.以上之稅額，降低至 1 萬 1,230 元，與早期相較，已大幅減少一半以上稅額。這一改革不僅減輕了機車愛好者的經濟負擔，也反映出政府在面對市場需求時的彈性應對(表 1)。

另配合科技發展，電動車輛開始進入市場，陸續有高級距馬力的產品問世發售。立法院分別於 101 年新增、106 年修訂完全以電能為動力之電動機車(下稱電動機車)的課稅級距稅率，以符合社會經濟發展趨勢，本市自 107 年 1 月 1 日起至 114 年 12 月 31 日止，給予電動機車免徵使用牌照稅的優惠，希望透過免稅政策，促進環保交通工具的發展，進一步推動市場運具的綠能轉型(表 1)。

表 1 使用牌照稅稅額表

單位：新臺幣元

汽缸總排氣量(c.c.)	機車			自用 小客車 84/06/30迄今	馬達最大馬力 英制馬力(HP)	完全以電能 為動力之電 動機車 (106/12/06迄今)
	96/07/20迄今	自 94/01/07起 至 96/07/19止	自 84/06/30起 至 94/01/06止			
150以下	-	-	-	1,620	20.19以下	-
151-250	800	1,650	1,650		20.20-40.03	800
251-500	1,620	2,200	5,400		40.04-50.07	1,620
501-600	2,160	4,500	10,080	2,160	50.08-58.79	2,160
601-1,200	4,320	7,200	23,040	4,320	58.80-114.11	4,320
1,201-1,800	7,120	12,000		7,120	114.12以上	7,120
1,801-2,400	11,230	23,000		11,230		
2,401-3,000				15,210		
3,001-4,200				28,220		
⋮			⋮			

資料來源：《使用牌照稅法》第6條。

說明：依據84/06/29以前之稅額級距表，其單位採用「國幣」而非「新臺幣」，因單位不同，故不予納入本文討論比較範圍。

參、排氣量超過 150c.c.重型機車發展歷程

一、禁止與開放

我國自 68 年起實施禁令，全面禁止排氣量超過 150c.c.之機車行駛(仍可外銷)、69 年起禁止內銷製造及進口¹，從此之後，市面上僅剩下排氣量 50c.c.以下的輕型機車，及排氣量 51c.c.-150c.c.之重型機車。91 年 1 月 1 日我國加入世界貿易組織(下稱 WTO)，正式成為會員國，基於平等互惠原則，於同年 7 月 1 日起開放排氣量逾 150c.c.重型機車之進口與領照，同時附帶承諾「排氣量 150c.c.以上重型機車未來之騎乘限制，一般僅限於現有兩條南北向主要高速公路。」這項承諾不僅直接促成了重型機車市場的重啟，更逐步影響了中央政府的交通政策(表 2)。

二、白牌、黃牌及紅牌與路權爭議

依據《道路交通安全規則》第 3 條第 6 款規定，排氣量 51-250c.c.機車稱普通重型機車，排氣量 251c.c.以上者稱為大型重型機車(下稱大型重機)，且政府依據不同排氣量，編配相對應款式之車牌，主要區分為普通重型機車之白底黑字車牌(下稱白牌)、排氣量 251-549c.c.之黃底黑字車牌(下稱黃牌)，及排氣量 550c.c.以上之紅底白字車牌(下稱紅牌)²。

至於大型重機的路權問題，一直是車主與政府之間長期爭論的焦點。我國自 91 年加入 WTO 後，雖然有附帶承諾開放路權，但此時大型重機之路權，仍比照白牌車，不開放行駛高速公路、快速道路及塗

1 維基百科 <https://urlc.net/NnEr>。

2 電動機車之區分，馬達最大馬力逾 5HP 且在 40HP 以下者，屬普通重型機車；逾 40HP 者，屬於大型重型機車，其中 54HP 以上者，應領用紅底白字的車牌。

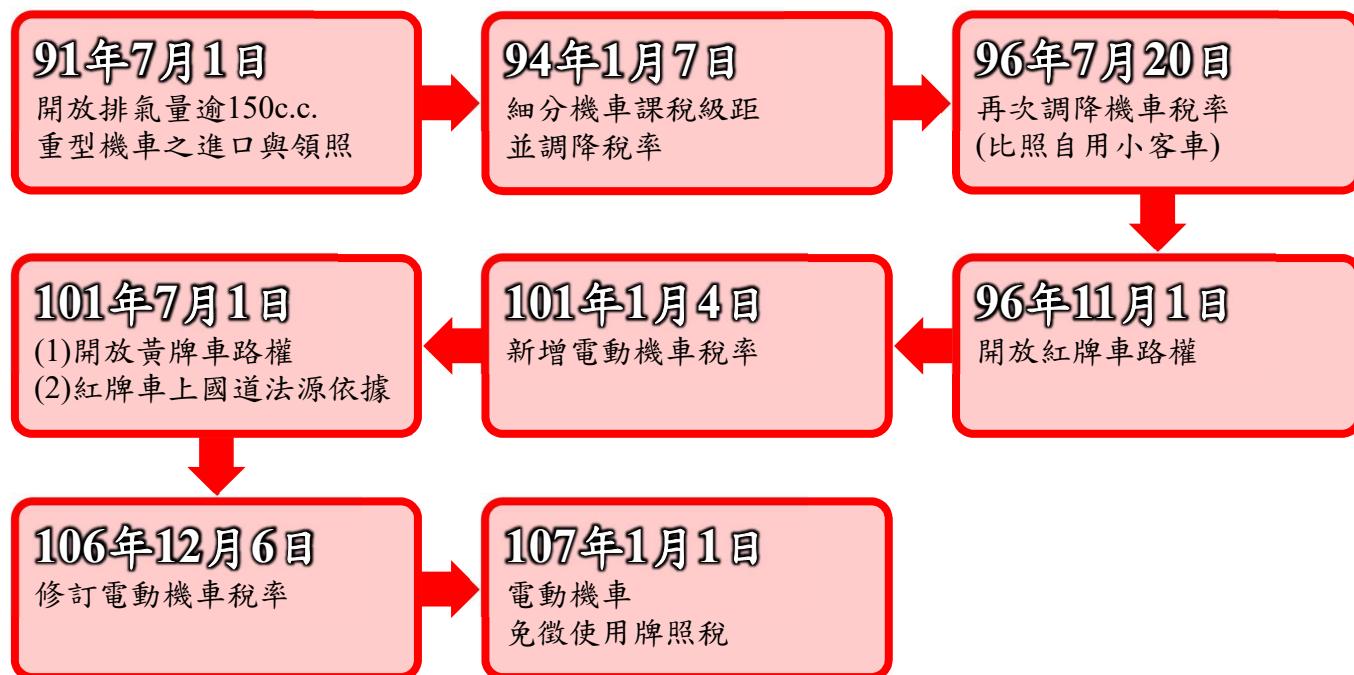
有禁行機車之快車道，並應於規定路口兩段式左轉，大型重機除稅金負擔與牌照型式與白牌車不同外，於路權上幾無差異。然而，若與相同排氣量自用小客車相比，大型重機之使用牌照稅額至少為 2 倍以上，但路權卻遭受諸多限制，這對於高價購買大型重機的車主來說，無疑是一種限制與不公平(表 1 及表 2)。

在權利義務不對等的情況下，立法院又陸續多次修訂《道路交通管理處罰條例》第 92 條條文，漸進式擴張大型重機路權。自 96 年 11 月 1 日起，取消紅牌車兩段式左轉之規定，並開放行駛快速道路、高架道路及塗有禁行機車之快車道；自 101 年 7 月 1 日起，排氣量 550c.c. 以上之大型重機，得依交通部公告規定之路段及時段行駛高速公路，再者，各種大型重機(不論排氣量 550c.c. 以上或未滿)，原則比照小型汽車，適用其行駛及處罰規定，這代表黃牌車也可以享有與紅牌車幾乎相同權益，不再需要兩段式左轉，也能行駛於快速道路、高架道路及塗有禁行機車之快車道(但國道高速公路仍未開放)，這不僅宣示了大型重機路權的進一步解放，同時也回應加入 WTO 時之附帶承諾，授予紅牌車上國道之法源依據(表 2)。

雖然法律為紅牌車開了大門，但交通部遲未公告可供紅牌車行駛之國道路段及時段³。交通部曾針對大型重機進行多次安全、違規等相關檢核研究，惟經評估後，相關統計數據仍未達到理想要求。另依據高速公路局 102 年至 105 年民意調查結果，有 6 成的民眾不贊成大型重機上國道，贊成全面開放者不到 1 成。因此，在還沒達成社會共識之前，並兼顧安全風險與交通管理的前提下，交通部尚未做出路權調整，現今紅牌車上國道仍是「合法但違規」的情形。

3 目前唯一開放大型重機行駛之國道為「國 3 甲」，於 96 年 11 月 1 日開放 550c.c. 以上大型重機行駛快速公路時解禁，由於國 3 甲係屬國道快速公路，非屬高速公路，故開放行駛。

表 2 重型機車稅制與路權改革歷程表



資料來源：《使用牌照稅法》及《道路交通管理處罰條例》。

肆、本市近年大型重機數量之趨勢與稅收

一、應稅概況

本市 97 年底大型重機應稅數量僅 2,381 輛，使用牌照稅應納稅額 880 萬元，隨著稅制的合理化及階段性開放路權的刺激下，逐漸在市場上受到更多消費者的青睞，大型重機愛好人數逐年增加，本市大型重機數量亦隨之成長，至 112 年底止，已大幅增加至 3 萬 986 輛(成長 1,201%)、應納稅額 9,425 萬元(成長 971%)；另截至 113 年 9 月底止，大型重機已達 3 萬 2,798 輛、應納稅額 9,885 萬元，大型重機市場的顯著成長，有效挹注本市稅收(表 3 及圖 1)。

表 3 臺中市近年使用牌照稅大型重機應、免稅概況表

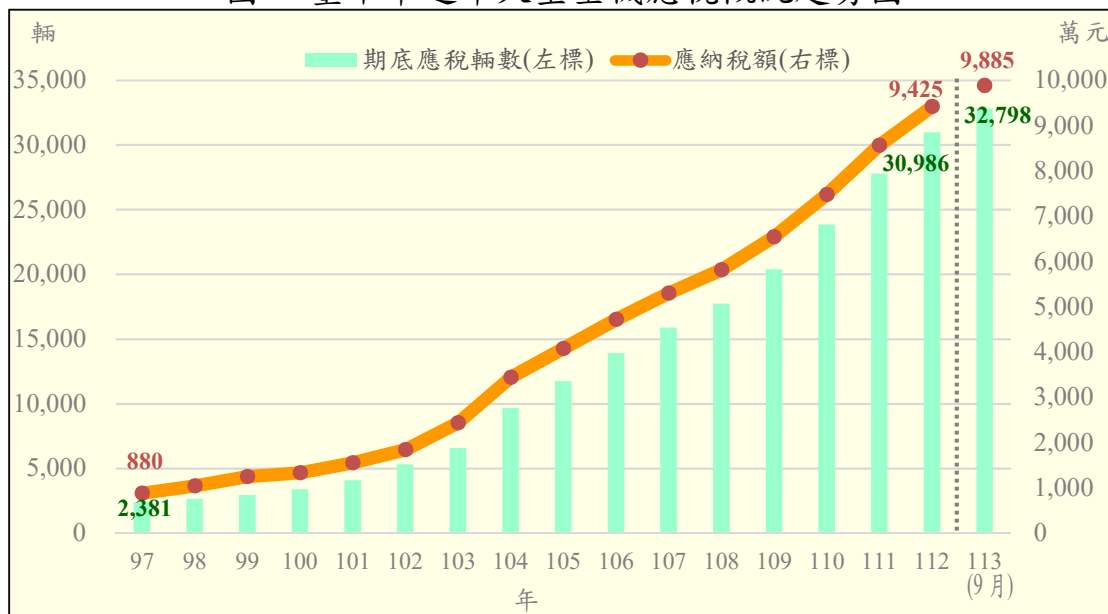
應免稅別 期別	應稅情形		期末免稅情形	燃油車(輛)	電動車(輛)
	期末應稅輛數(輛)	應納稅額(萬元)	(1)=(2)+(3)	(2)	(3)
97年(A)	2,381	880	39	39	-
98年	2,643	1,045	43	43	-
99年	2,946	1,251	43	43	-
100年	3,392	1,332	43	43	-
101年	4,075	1,553	50	50	-
102年	5,306	1,841	51	51	-
103年	6,562	2,436	45	45	-
104年	9,671	3,444	50	50	-
105年	11,738	4,078	51	51	-
106年①	13,917	4,721	59	59	-
107年	15,875	5,300	62	60	2
108年	17,734	5,815	95	93	2
109年	20,388	6,543	124	121	3
110年	23,839	7,478	129	124	5
111年	27,789	8,570	155	139	16
112年(B)	30,986	9,425	177	160	17
113年9月②	32,798	9,885	208	189	19
112年較97年增加 (C)=(B)-(A)	28,605	8,545	138	121	17
成長率(%) (D)=(C)/(A)	1,201	971	354	310	--

資料來源：97年至112年為本局公務統計報表資料(105年至112年表號為20903-02-10-2，104年以前表號為2613-02-10-2)，113年資料為稅務資料庫113年10月4日挑檔結果。稅務資料庫屬動態資料庫，不同日期產製之資料或有落差。

說明：①106年資料含4輛應稅電動機車、稅額6,480元，自107年起電動機車均納入免稅範圍。

②各年度應納稅額均為1月1日至12月31日之資料，惟113年9月指1月1日至9月30日之資料。

圖 1 臺中市近年大型重機應稅概況趨勢圖



資料來源：97年至112年為本局公務統計報表資料(105年至112年表號為20903-02-10-2，104年以前表號為2613-02-10-2)，113年資料為稅務資料庫113年10月4日挑檔結果。稅務資料庫屬動態資料庫，不同日期產製之資料或有落差。

說明：①106年資料含4輛應稅電動機車、稅額6,480元，自107年起電動機車均納入免稅範圍。

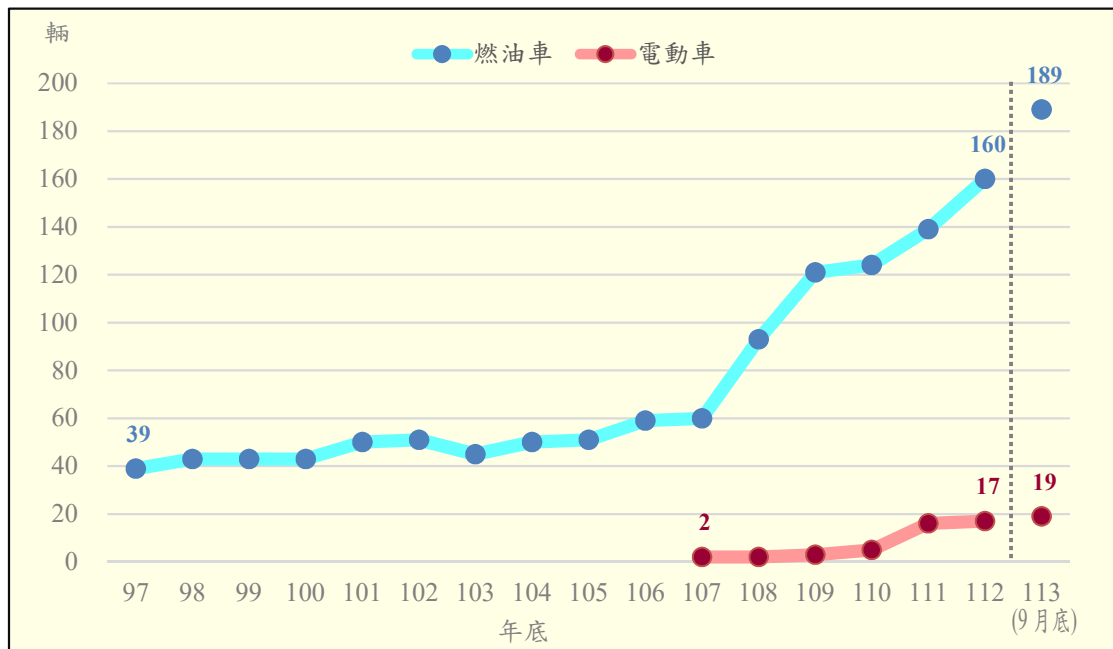
②各年度應納稅額均為1月1日至12月31日之資料，惟113年9月指1月1日至9月30日之資料。

二、免稅概況

依《使用牌照稅法》第 7 條規定，符合免稅條件者，免徵使用牌照稅。本市 97 年大型重機免稅數量僅 39 輛，其後除 103 年稍微降低數量，其餘各年度均較上年增加，至 112 年底止，已增加至 177 輛(成長 354%)；另截至 113 年 9 月底止，大型重機免稅輛數已達 208 輛(表 3 及圖 2)。

期間因科技發展與技術進步，開始陸續有大型電動機車問市，雖然尚在起步發展階段，但其數量也開始緩慢增長，並自 107 年起免徵使用牌照稅。截至 113 年 9 月底止，免稅車輛內已包含 19 輛大型電動機車，儘管目前的數量仍不多，但未來發展潛力仍不容小覷(表 3 及圖 2)。

圖 2 臺中市近年大型重機免稅概況趨勢圖



資料來源：97 年至 112 年為本局公務統計報表資料(105 年至 112 年表號為 20903-02-10-2, 104 年以前表號為 2613-02-10-2), 113 年資料為稅務資料庫 113 年 10 月 4 日挑檔結果。稅務資料庫屬動態資料庫，不同日期產製之資料或有落差。

伍、結論

我國自 91 年加入 WTO 並解禁大型重機進口以來，面臨大型重機市場快速發展的挑戰，無論是稅制還是路權方面，都經歷了多次修正與調整，以彈性迎合社會需求，而後期關於電動機車的引入與發展，也是稅制改革的一大亮點。

本市大型重型機車在過去十幾年來蓬勃發展，呈現出穩定增長的趨勢，截至 113 年 9 月底止，本市大型重機應稅數量已達 3 萬 2,798 輛、應納稅額 9,885 萬元。大型重機市場至今方興未艾，對地方財政的貢獻不言而喻，使本市使用牌照稅收入受益良多。

至於免稅的大型電動機車，雖然在市場中的占比較小，民眾對其的接受度仍需時間與政策支持，但電動機車的發展將是未來的重要趨勢。隨著全球環保趨勢的推進與轉變，預計免徵使用牌照稅期間屆滿後，來日大型電動機車有望成為稅收和環保政策的重要一環，達成環保與交通的雙贏局面。