



逢甲大學學生報告 ePaper

報告題名：

貨物稅與能源稅

作者：林珀吟、施良諭、柯甄珍、徐惠珍、張慧雯

系級：財稅三甲

學號：D9451103、D9451502、D9451371、D9451088、D9436057

開課老師：黃瓊如

課程名稱：租稅各論

開課系所：財稅系

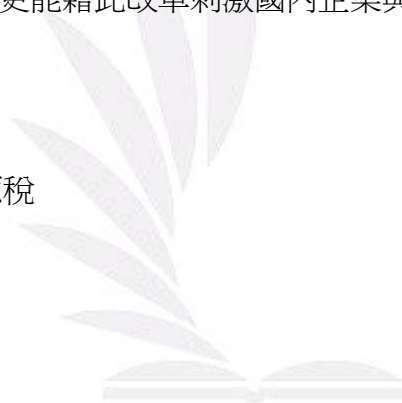
開課學年：96 學年度 第一 學期

摘 要

近年來貨物稅已不斷縮小課稅範圍、降低稅率，的確是做出一些改革，但是仍然不被滿意，許多人甚至提倡利用調高營業稅稅率來替代貨物稅稅制，但這只是治標不治本的方法。有鑑於世界對溫室效應與環保議題的關注，以及經濟迅速走向全球化發展，貨物稅的課徵應該更符合效率與公平原則，以及符合永續發展的目標，我們改革方向應當朝向使用者、污染者、受惠者付費的觀念發展，對製造過程中產生污染的產物，或是浪費自然資源等不良行為徵收的能源稅、環境稅都可以當作是貨物稅的一部分。


明顯的綠色財政是世界改革的主要趨勢，目的在降低勞動的租稅負擔。此也將是台灣當前應當努力的方向，對於貨物稅中不合時宜的課稅項目做出適當的改革，再將能源稅納入貨物稅的課稅範圍內，增加貨物稅的稅收，更能藉此發揮雙紅利的效果，更能藉此改革刺激國內企業與世界接軌，有助於社會經濟的發展。

關鍵字：貨物稅、能源稅



目次

1、前言	P 2
2、貨物稅簡介	P2-5
3、我國課徵貨物稅的優缺	P5-6
4、能源稅	P6-11
5、實例探討	P11-13
6、結論	P13-14
7、參考文獻	P14



一、前言

政府爲了施政需要，必須有一筆龐大而又穩定的財源，因此依法要向人民或企業課徵租稅，以便建設國家，促進經濟發展，爲人民謀更多的福祉。

目前我國各級政府機關向人民或企業課徵的租稅有18種，這些租稅收入，均透過政府的預算統籌運用，爲人民或企業提供服務與建設，享受更好的生活與投資環境，這就是所謂的「取之於民，用之於民」。

民眾日常生活與政府課徵租稅息息相關，有的租稅是定期申報繳納的；有的則是在從事經濟活動中不知不覺繳了稅，盡了人民應盡的義務。租稅雖然是專業的，但作爲現代社會的國民，爲了自己的權益，不能不瞭解它的重要性！

貳、貨物稅簡介

貨物稅是對在國內產製或自國外輸入之某些貨物，在產製及進口時所課徵之一種單一階段銷售稅。我國貨物稅之應稅貨物雖有20餘種，但其稅收主要來自油氣類、汽車、機車及冷暖氣機，水泥等少數產品，其種類與應稅物品如下所示：

貨物稅之納稅義務人如下：

- (a) 國內產製之貨物，爲產製廠商。
- (b) 委託代製之貨物，爲受託之產製商。
- (c) 國外進口之貨物，爲收貨人、提貨單或貨物持有人。

凡是在貨物稅條例中所規定的貨物，不論在國內產製或自國外進口，除非法律另有規定，都須依貨物稅條例徵收貨物稅。

貨物稅條例規定之應稅貨物如下：

(一) 橡膠輪胎。

(免稅規定：內胎、實心橡膠輪胎、人力與獸力車輛及農耕機用之橡膠輪胎。)

(二) 水泥及代水泥。

(三) 飲料品。

(免稅規定：合於國家標準之純天然果汁、果漿、濃糖果漿、濃縮果汁及純天然蔬菜汁。)

(四) 平板玻璃。

(免稅規定：導電玻璃及供生產模具用之強化玻璃。)

(五) 油氣類。

(六) 電器類。如電冰箱、彩色電視機、冷暖氣機、除濕機、錄影機、電唱機、錄音機、音響組合、電烤箱等。

(免稅規定：工廠使用之濕度調節器及手提32公分以下電唱機)。

(七)車輛類。如機車、汽車，

(免稅規定：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，以及不行駛公共道路之各種工程車。)

徵收貨物稅時，依貨物種類不同，所適用的稅率也不同（非累進稅率）。

表一 應稅貨物及稅率

應稅貨物	稅率（從價徵收%）	應稅貨物	稅率（從價徵收%）
捲菸	—	電器類：	
薰菸葉	—	電冰箱	13
洋酒啤酒	—	彩色電視機	13
橡膠輪胎	15	冷暖氣機	20
橡膠輪胎（大客車及大貨車使用者）	10	冷暖氣機（中央系統型）	15
水 泥	20	除濕機	15
其他飲料品	15	錄影機	13
稀釋天然果蔬汁	8	電唱機	10
平板玻璃	10	錄音機	10
油氣類：		音響組合	10
汽 油	60	電烤箱	15
柴 油	50	車輛類：	
煤 油	50	小客車(汽缸排氣量2000c.c.以下者)	25
液化石油氣	7.5	小客車(汽缸排氣量2001至上3600c.c.者)	35
航空燃油	8	小客車(汽缸排氣量3601c.c.以上者)	60
燃料油	3	貨車大客車及其他車輛	15
天然氣	2	機車	17
溶劑油	10	電動車輛	按上述各種車輛減半徵收

資料來源：行政院主計處

財政部於未來稅務之改革政策中，若能因調升加值型營業稅之稅率而增加財政收入來源，則可能廢除橡膠輪胎、飲料類、平板玻璃類及電器類等的貨物稅課徵

貨物稅收入在台灣賦稅結構上一直占有相當重要的地位。隨著經濟的發展，其比重由民國60年代的平均約15%，降至民國80年代約12%，重要性雖略有降低，但近年來每年仍有1,400億元左右的稅收，對財政收入的貢獻不可忽視。

表二 95年及96年的稅收情形

貨 物 稅	
-------	--

	金 額	年 增 率
	(億 元)	(%)
95年度	1592	-5.5
95年 1月	101	-3.6
2月	154	-9.7
3月	157	19.2
4月	122	-18.3
5月	136	-5.3
6月	150	3.1
7月	134	-12.7
8月	132	-10.5
9月	119	-14.5
10月	123	-16.9
11月	128	4.5
12月	136	6.5
96年 1月	92	-9.2
2月	104	-32.3
3月	158	0.9
4月	131	7.1
5月	96	-29
6月	162	7.9
7月	125	-7
8月	161	21.8
9月	94	-21.2
10月	145	17.2

資料來源：財政部統計處

我國自民國35年頒布「貨物稅條例」以來，歷經二十餘次的修正，由歷次貨物稅課稅項目的增刪，可發現貨物稅的課徵對產業結構與發展具有密切的關係。且由於早期貨物稅課徵的財政收入目的較強，故課徵項目中不乏民生必需品及中間投入品，經由經濟的發展，其比重雖逐漸降低，卻仍然有些項目未取消課稅。且隨著時代變遷及科技進步，有些貨物稅課稅項目已不合時宜，值得檢討與改進。

根據許多資料分析發現，許多國家大致皆對菸酒類、車輛類及燃料油類課徵貨物稅，其中菸酒類占貨物稅比重普遍呈現下降趨勢；車輛類占貨物稅比重普遍呈現平坦或區間震盪趨勢；燃料油類占貨物稅比重普遍呈現上升趨勢，而燃料油類已為貨物稅最大稅收來源。

參、我國課徵貨物稅的優缺點

因貨物稅是對國內產製或進口貨物，於出廠時或進口時所課徵之單一階段銷售稅，故其徵收簡便且稅收量大，適合生產集中、產量大且非民生必需品者，然而現行稅制下卻仍有不少似乎已不合時宜的課稅項目，如：冰箱、彩色電視機...等均須課稅，雖政府欲達「抑制奢侈性消費」之目的，但稅法之改進卻始終跟不上時代變遷。針對貨物稅改革問題，行政院財改會提出將分成下列三階段進行改革：

第一階段的短期方案：

在3年內，取消對飲料、玻璃及電器等一般民生必需品的應稅項目，僅保留對「石油」、「天然氣」及「汽車」等具污染性的貨物課稅。

第二階段的中期方案：

在3至5年內，對於石油、天然氣、汽車等具污染性的貨物，改課徵「綠色租稅」。其課徵方式以其排放CO₂（二氧化碳）的含碳量為基準，計算其稅率及稅額。

第三階段的長期方案：

在7年內，重新檢討水泥、橡膠輪胎等應稅項目的稅率問題，由於水泥、橡膠輪胎等也具有污染性，因此，也應該將之改課徵「綠色租稅」。

以下就貨物稅之目的及優缺點做下列探討：

貨物稅的目的

1. 寓禁於徵：藉由課徵貨物稅以抑制不健康或不道德之消費。如：煙、酒等。基於健康之目的，現行對菸酒之課徵仍然繼續維持，因國內目前對菸酒需求甚大，尤以勞動階級最為嚴重，但以現行的稅率而言似乎對寓禁於徵之效果有限，若提高其稅率或許能加強上述之目的。
2. 抑制奢侈性消費：此標準隨時代變遷而異，而現行稅制對於冰箱、彩色電視機、冷氣機...等仍須課稅，事實上已不合時宜，這些物品在今日已然成為民生必需品而不再是所謂的奢侈品，為維持其目的，應改制為對珠寶、皮革...等奢侈品課徵貨物稅，但由於品牌或品質之差異將導致其價格上差異甚大，為克服其缺點，或可才從價課徵而不採從量課徵。
3. 為達糾正外部成本及節約能源之目的：近日各國開始重視溫室效應及環境保護之議題，油價居高不下最近亦備受關注，前陣子財政部也才提出燃料稅隨油課徵之提案。在最近備受矚目的觀點下，化石燃料所產生的汙染是造成溫室效應的元兇之一，若提高其試用稅率可使國民節約使用，不致過度浪費，格林斯潘曾提及：「及早適應高油價時代，以後就越不辛苦。」此舉短期內雖會導致民眾大幅反彈；但長期而言，可鼓勵人們有效利用大眾交通工具及環保意識之提高，亦可促使替代能源之發展；除了化石燃料外，稅則中的水泥也會產生外部性，若將其內部化，可以使生產者將其當作成本考量進去，生產將隨之達到糾正外部性之功用。
4. 其他原則：貨物稅之課徵可供經濟財政之需，如：外銷物品的退稅可降低

貨物稅優點

1. 稅負輕，痛苦感少：稅負包含在貨品價格內，消費者購買物品時不易察覺，徵納雙方均降低痛苦感，便於徵收。
2. 符合普遍原則：消費者購買貨物均須繳納租稅，人人平等，符合普遍原則。
3. 可配合經濟社會政策：對於稅率之運用和稅收之選擇可配合經濟財政之需要。

貨物稅之缺點

1. 不合社會正義：同樣對民生必需品課稅，貧窮家庭人口多，消費數量多，所負擔的租稅增加；而富者所得多，消費民生必需品數量少，負擔貨物稅較輕，造成貧者負擔重稅，富者輕稅。
2. 違反租稅中立性原則：貨物稅的稅率常因物品種類之不同而異，因此使稅前稅後之財富分配狀態和各產業的相對生產量發生變動，違反租稅中立性。
3. 干擾資源配置：由於貨物稅不僅對奢侈品、製成品課稅，且對民生必需品、半製品、原料課稅會影響國民基本生活和生產活動的進行，進而妨礙資源最適配置。

肆、能源稅

一、簡介

隨著京都議定書在2005年2月16日正式生效，世界各國已能體認到溫室氣體效應對地球環境的影響與衝擊，進而針對溫室氣體減量目標做出重大決策。其中，課徵環境稅為目前歐洲各國所採行的主要因應政策之一。

環境稅的種類眾多，包括：能源稅、二氧化碳稅（簡稱碳稅）、污染稅、交通稅、資源使用稅...等。能源稅屬於環境稅的一種，課徵環境稅之目的是希望達到「雙重紅利」的效果，換言之，一方面透過環境稅的課徵來改善環境品質，另一方面藉此稅收抵減具有扭曲性之既存租稅，希望能增進整體社會的經

目前我國在能源相關的稅費共有七種，包括貨物稅、關稅、加值型營業稅三種租稅，以及汽車燃料使用費、空氣污染防治費、土壤及地下水污染整治費、石油基金等四種規費。而我國對能源稅的討論，爲了整合各項相關稅費、鼓勵節約能源、提高能源使用效率，立法院陳明真等130位委員提案「能源稅條例」(草案)，希望可以藉由課徵能源稅，達到節約能源、穩定能源供應、開發替代能源以及永續發展社會等目的。

在立委陳明真提案、行政院答應提相對應版本之後，又得「台灣經濟永續發展會議」的共識，因此開徵已是既定政策，開徵後對於產業界與民生帶來進一步的衝擊。

二、我國能源供需現況

表三 2006年台灣能源總需要

單位:公秉油當量

能源類別	國內最終消費									
	總計	能源消費								非能源消費
		小計	能源	運輸	工業	農業	住宅	商業	其它	
總計	109,849,083	98.2%	6.6%	15.2%	50.7%	1.2%	12.0%	6.2%	6.4%	1.8%
煤炭	8,375,183	99.3%	0.0%	0.0%	99.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%
石油	42,325,672	95.5%	6.9%	38.5%	42.2%	1.5%	3.3%	1.4%	1.8%	4.5%
天然氣	2,577,246	100.0%	13.1%	0.0%	39.1%	0.0%	35.7%	10.8%	1.3%	0.0%
電力	56,570,982	100.0%	7.1%	0.7%	50.5%	1.2%	19.2%	10.5%	10.9%	0.0%

資料來源：經濟部能源局

由上表可得知各種能源種類中，電力爲我國消費之最主要能源，其次爲石油，而其中又以工業占最大宗。

表四 2006年台灣能源總供給

單位:公秉油當量

能源類別	總計		自產能源		進口能源	
	數量	分配比	數量	分配比	數量	分配比
總計	138,417,525	100.0%	2,468,342	1.8%	135,949,183	98.2%
煤炭及煤產品	44,357,166	32.0%	-	0.0%	44,357,166	32.0%
原料煤	3,814,571	2.8%	-	0.0%	3,814,571	2.8%
燃料煤	40,495,227	29.3%	-	0.0%	40,495,227	29.3%
煤產品	47,368	0.0%	-	0.0%	47,368	0.0%
石油	70,530,882	51.0%	23,565	0.0%	70,507,317	50.9%
原油	58,022,704	41.9%	23,565	0.0%	57,999,139	41.9%
石油產品	12,508,178	9.0%	-	0.0%	12,508,178	9.0%
液化天然氣	11,180,868	8.1%	-	0.0%	11,180,868	8.1%
天然氣	457,821	0.3%	457,821	0.3%	-	0.0%
水力發電	1,986,956	1.4%	1,986,956	1.4%	-	0.0%
核能發電	9,903,832	7.2%	-	0.0%	9,903,832	7.2%

資料來源：經濟部能源局

我國能源供給主要來自進口，依個別能源占總供給之比重分析。以石油占最高，煤炭及煤產品居次，接下來分別為天然氣（包含液化天然氣）、核能發電、水力發電。

表五 台灣未來能源規劃

能源種類	煤	油	天然氣	核能	再生能源
2020年	40~42%	30~32%	14~18%	7%	4~6%
2025年	41~45%	30~31%	16~19%	4%	5~7%

資料來源：全國能源會議

若單純由天然資源的角度來看，如上表所示，2006年6月份召開之全國能源會議，在能源結構規劃方向部份未來石油配比將下降，而煤炭分配的百分比則隨著核能運用相對調整，天然氣與再生能源配比增加，由此可知，未來煤炭將是我國最重要之能源供應來源。

三、能源稅條例草案

立委陳明真等130人，有鑒於在公元2005年生效之「京都議定書」，已規範各國二氧化碳減量責任，台灣雖非簽約國，但我國二氧化碳排放量在世界排第21名，排放成長率亦偏高，勢必將會面臨未來國際社會要求減量之要求。為了因應國際趨勢、鼓勵節約能源、提升能源使用效率，以達成溫室氣體減量目標，因此擬具「能源稅條例草案」，該立法目的如下：

(A) 節約能源

台灣的能源長期採取低價政策，價格遠低於工業國家所認知的合理價格，

(B) 穩定能源供應

我國能源絕大部分是靠進口，其中以化石燃料(石油、天然氣、煤炭)為大，占90%以上。然多數能源專家均同意，石油與天然氣在數十年之內將用

(C) 開發替代能源及建構永續發展之社會

近代工業文明乃是建立在廉價能源可無限制供應的前提下，然此前提將因

(D) 降低二氧化碳之排放量

二氧化碳的排放是造成地球暖化的原因，此論述已獲得科學界之支持。地

1997年的全球氣候變化綱要「京都議定書」(Kyoto Protocol)之簽訂，並於2005年正式生效，作為地球二氧化碳減量的第一

21名，排放成長率亦偏高，若是不因應減量需求，我

綜上所述，開徵能源稅可達到上述多重目標，社會成本少而收益大，擬具

1. 揭示本條例之立法目的，在鼓勵節約能源、穩定能源供應、提昇能源

2. 依我國能源管理法第二條第一至第三款之課徵對象定義本條例之課徵
3. 明訂本條例之中央及地方機關。
4. 明訂各類能源稅稅率，並依行政院所訂定的稅額，逐年調增。
5. 明訂稅統收統支原則。
6. 納稅義務人未依本條例稽徵規定之報告或報告不實者之處罰。
7. 納稅義務人逾期繳納稅款或滯報金、怠報金之強制執行規定。
8. 授權財政部訂定稽徵規則及為避免重複課稅，明訂施行期間停徵貨物
9. 明訂本條例施行日期是中華民國九十六年一月一日施行。

四、能源稅課稅方法及稅收

目前「能源稅條例草案」中共有三個版本，其中又以**2006年10月**行政院版本對業界衝擊最低，確定以「定額稅」的方式課徵，以汽油類為主，並同步取消電器、飲料、平板玻璃及橡膠輪胎等貨物稅。而電力使用燃料並未免稅，未來電價仍會轉嫁至產業界，迫使產業進行結構調整，但若再產製過程中做為原料使用的能源，不是做燃料使用，比照歐盟國家予以免稅。至於汽燃費將視能源稅稅收情況，再決定納入能源稅時機，避免增加計程車及公車業者負擔，能源稅預定立法通過兩年內施行。

表六 能源稅 油汽類課稅一覽表

項目	稅額	備註
汽油	1元/公升	每年1元，分10年逐年累加1元
柴油	0.8元/公升	每年累加分10年逐年調增0.8元
煤炭	0.04元/公斤	現無貨物稅，分10年逐年調高累加0.04元
燃料油	0.05元/公升	分10年逐年累加0.05元
天然氣	0.07元/立方公尺	現無貨物稅，第1年即課徵，分10年逐年累加調增0.07元
液化石油氣	0.69元/公斤	維持現行稅額，第9、10年調升各為每公斤0.7元、0.84元
航空燃油	0.1元/公升	分10年逐年調增累加0.1元

資料來源：台灣經濟研究院

為評估能源稅徵收帶來之效益與衝擊，經建會將陳明真委員、財政部版本及王塗發委員的三個版本一起比較，如下表：

表七 陳明真委員、財政部版本及王塗發委員的版本比較

項目	單位	陳明真委員	財政部版本	王塗發委員
評估年度		民國 104 年	民國 107 年	民國 104 年
能源稅稅收	百萬元	610224	347736	647297
能源稅淨稅收(註 1)	百萬元	445926	99768	478936
對 GDP 成長率影響(註 2)	%	-0.48	-0.06	-0.88
CO2 減量效果	%	9.97	4.81	13.97
CO2 減量效果(民國 114 年)	%	10.64	5.08	14.95

註 1：行政院審議版之淨稅收指能源稅稅收扣除油氣類貨物稅、電器類貨物稅、橡膠輪胎飲料平板玻璃貨物稅、體育藝文娛樂稅、遊覽車汽燃費、印花稅、汽燃費與薪資所得扣除額提高 34,000 元。

註 2：行政院審議版之淨稅收應用指 100%用於公共建設。

資料來源：經建會

為考量課徵能源稅對物價及產業發展的可能衝擊，三種版本皆採用逐年調增稅額的方式進行。陳明真版前二年維持現有稅額，僅將汽柴油的貨物稅與汽燃費合併，而後再逐年調高至一〇四年止；財政部版則從九十六年開始實施，雖逐年調高至一〇五年為止，但第一年的燃料油增加幅度即高達三倍之多。能源稅額的計算須考量不同能源別之平均熱值及含碳量多寡而定，惟三種版本皆未能提這方面的專業說明與計算依據，此難免會受到外界的質疑與批評。我們支持能源稅的課徵依照逐年漸增的方式，但合理的稅額負擔標準為何，社會大眾亦有權利了解與關切。未來，能源稅的開徵，應該是在物價、經濟及產業的國際競爭力等多方考量之下，妥善施行，才能展現其真正效益。

總之，能源稅條例三種版本的確存在著許多立法上的差異。除了各有優缺點與特色之外，重要的是從三個版本的比較與評析中，我們發現能源稅的建制所涉及的複雜因素與程度，遠比所預期者為甚，所以，不論是行政院或立法院，未來在審議法案時，皆應更為謹慎，亦應更加尊重專業，藉此為我國的能源政策開啓嶄新的一頁。

伍、實例探討：油價調帳對貨物稅的影響

國內油品市場為中油及台塑石化兩家業者所瓜分，油品價格是由業者依進口原油成本變動自行調整價格，政府則依石油管理法加以管理，除緊急時期之外，原則上並不干預油價調整。

市面上油品售價都已經包含稅金，而在稅金中，貨物稅所佔比例逾七成，也就是說貨物稅調降與否，跟油品售價關連性極大。

對中油而言，既然是國營事業，當然必須肩負平穩物價的責任，所以漲跌不能充分反應國際油價是合理的。但是中油的盈餘必須繳交國庫，中油承受大量虧損，最後損失的還是全民。政府如果入不敷出，其實還是要從其他地方找

中油公司常向民眾宣稱國內油價偏離國際行情，乃是亞洲四小龍中油價最低者。然而國外油品價格內含之稅負，主要包括石油稅、營業稅（日本、新加坡稱為消費稅），其中，石油稅是眾多稅費之總合為主要稅負；而我國的柴油、燃料油售價涵蓋關稅、貨物稅、營業稅、石油基金與空污費外，另須支付燃料使用費與汽機車使用牌照稅。

綜上可知，表面上相較於國外，我國之油品相關稅負占油品稅前價格比率低於各國之平均稅率約三分之一，尤其是汽、柴油的稅率，此乃因我國燃料使用費與汽機車使用牌照稅兩者目前採行「隨車徵收」，此與其他國家「隨油徵收」稅費計入油價基準不同，實不宜作一比較。此即事實上，民眾尚須額外負擔的隱藏性支出包括燃料使用費與汽機車使用牌照稅。又以排氣量1600C.C.的車子為例，民眾每年固定要支付燃料使用費4,800元、汽機車使用牌照稅7,200元，以每部汽車平均每年跑一萬公里數為基準，每公升估計跑十公里，推算民眾除一般所支付購油支出每公升約30元外，尚須額外負擔每公升5元的燃料使用費與7元的汽機車牌照稅；若以3000C.C.以上車子為例，每公升須額外負擔8元的燃料使用費與28元的汽機車使用牌照稅；換言之，民眾最終購油價格至少每公升在40元以上，絕非中油所宣稱的亞洲鄰國最低價者。

另依照Graphic News 2007年5月份各國油價調查，全球最便宜的國家，首推委內瑞拉，每公升平均只支付新台幣1.62元；石油輸出最多的沙烏地阿拉伯，油價也很低，每公升約合新台幣4.86元；全球油價最貴的地區在北歐，挪威每公升汽油約新台幣62元，這是因為油價中稅金的比例甚高，甚至達70%以上，但其收入供社會福利支出，實質已減輕民眾負擔。

油價上漲導致民生相關物價不斷攀升，繼航空業者醞釀申請提高燃油附加費之後，公路客運業者也集會討論。業者表示：雖然反應油價最具體的作法就是調整票價，但是，有鑑客運業者分屬不同的主管機關，例如國道客運是公路總局，市區客運屬於地方政府，再加上費率調整都必須仰賴審議委員會的冗長討論，緩不濟急。

因此，業者想出了直接從油價上找到降價空間來解決。公會秘書長陳瓊忠說：目前柴油貨物稅每公升3.99元，行政單位斟酌可以減免50%，相當於兩元，對於業者而言，是直接又快速的方法，調整票價的過程太繁雜。如果調降貨物稅，消費者就不必擔心票價上漲。

能源局官員表示，油價飆漲因應方案可能朝建議調整油品貨物稅、關稅及放寬油品申請進口資格等方向研擬，但要維持產業競爭力則僅有減徵貨物稅較為有效。

官員指出，目前每公升汽油貨物稅為新台幣6.8元、柴油為3.99元，每月油品貨物稅總額約78億元，依貨物稅條例相關規定，經行政院會通過後，可在應徵稅額50%額度內機動調整，意即最多可減徵50%稅額，大幅減少國內油品價格調漲壓力。

而對油品關稅減免部份，國內原油進口原本就是零關稅，其他包含成品油、柴油及燃料油等各類油品，每月徵收關稅僅2000多萬元，「全部免徵對產業幫助仍屬有限」。

至於放寬油品申請進口資格方面，官員表示，目前僅有國營的中油公司及民營的台塑、李長榮、民興及乾惠公司等五家石化公司取得油品進口許可。但主要資格限制在於除油氣等硬體設施設置困難，放寬油品申請進口資格的實質效益有限。

面對再三的原油價格上漲，國營業者反映成本，政府干預，調漲價格卻自行吸收盈虧；另一民營業者，雖照實反映成本，調高價格，卻因此導致國內市占率的急速縮小，前者是做多賠多，後者則是一種掠奪性競爭，卻無力對抗，這是一場政府對抗市場的無效率戰爭。

油品價格一向是人民十分關心的議題，社會大眾關心程度高，且媒體大幅報導，更加突顯這個問題所影響人們生活重要的層面。國際原物料價格的上升，究竟是要讓它限縮在公營事業的虧損之內，還是要讓它經由調高國內價格而將成本轉嫁到其他部門，最終落至消費者身上？接連一波波物價上漲與帶動的預期上漲已衝擊大眾生計，在當前所得和財富還未能大幅提升之際，物價率先上漲，將使更多中低所得的人民生計更為困難。

由於貨物稅的調降可以一體適用於中油與台塑二者身上，至少在市場競爭上較為公平，所以次佳的選擇，貨物稅的調降會比強制要求中油不准漲價來得合理。台灣稅法課稅之重，與社會福利沒有等值得回報，才是人民怒吼撐不下去的主因。單就油價而言，應該建立起公平透明的調價公式，以制度反應國際油價的變化，同時宣導人民節省能源的觀念。姑且不論台灣油價究竟是昂貴或相較於其他國家屬於低價，為因應國際油價的不斷攀升，首先應該降低生活中能源的使用，從日常生活做起，調整個人生活型態，以降低高油價所帶來的衝擊。油價之所以牽動物價，就是因為我們日常生活中，食衣住行育樂很多項目都直接、間接消耗了原油。因此，只要大家都能從小地方做起：隨手關燈、盡量食用本地食物、冷氣調高一兩度、少開車...等，就能有效降低原油的使用量。政府方面，經濟部則務必須積極發展替代能源，以降低對石油能源的需求，減緩未來國際油價波動的衝擊，更是台灣唯一生路。

陸、結論

近年來貨物稅已不斷縮小課稅範圍、降低稅率，的確是做出一些改革，但是仍然不被滿意，許多人甚至提倡利用調高營業稅稅率來替代貨物稅稅制，但貨物稅每年稅收將近有1500億之多，廢除貨物稅將對國家稅收必然造成巨大的

有鑑於世界對溫室效應與環保議題的關注，以及經濟迅速走向全球化發展，貨物稅的課徵應該更符合效率與公平原則，以及符合永續發展的目標，我們改革方向應當朝向使用者、污染者、受惠者付費的觀念發展，對製造過程中產生污染的產物，或是浪費自然資源等不良行為徵收的能源稅、環境稅都可以當作是貨物稅的一部分。

明顯的綠色財政是世界改革的主要趨勢，目的在降低勞動的租稅負擔。此也將是台灣當前應當努力的方向，對於貨物稅中不合時宜的課稅項目做出適當的改革，再將能源稅納入貨物稅的課稅範圍內，增加貨物稅的稅收，更能藉此發揮雙紅利的效果，更能藉此改革刺激國內企業與世界接軌，有助於社會經濟的發展。

柒、參考文獻

Thomas L. Friedman，《世界是平的》，2005年11月，雅言出版社

王建煊，《租稅法》，2006年8月第三十版，華泰出版社

藍一鴻，《租稅各論》，95年12月第八版，志光教育文化出版社

<http://www.itis.org.tw/rptDetailFree.screen?rptidno=0D59B696E92A89DF48257363001D2241>

<http://tw.myblog.yahoo.com/jw!hw90WIaFHRTCyzRd2KGTDMY-/article?mid=3&pk=%E8%83%BD%E6%BA%90%E7%A8%85%E6%A2%9D%E4%BE%8B%E8%8D%89%E6%A1%88>