

90-18 -0104

行政院及所屬各機關出國報告
(出國類別:研究)

日本、新加坡機動車輛稅費結構與 配合之管制措施考察報告

服務機關:交通部運輸研究所
出國人 職 稱:助理研究員
姓 名:陳其華

出國地區:日本、新加坡
出國期間:89年11月27日
至11月6日
報告日期:90年3月20日

系統識別號：C09001661

行政院及所屬各機關出國報告提要

頁數：86 含附件：否

報告名稱：日本、新加坡機動車輛稅費結構與配合之管制措施考察報告

主辦機關：交通部運輸研究所 聯絡人／電話：專員 葉佐油/23496789

出國人員：陳其華/運管組/助理研究員

出國類別：1 考察 2 進修 3 研究 4 實習 5 其他

出國地區：日本、新加坡

出國期間：89年11月27日至11月6日

報告日期：民國90年3月20日

分類號/目：H0 / 綜合類(交通類) H0 / 綜合類(交通類)

關鍵詞：機動車輛稅費、稅費結構

內容摘要：

本次考察主要目的除蒐集日本及新加坡機動車輛稅費結構資料外，期藉由相關單位訪談，認識該國各項稅費內容、特性、稅收用途及稅制改革的方向，包括車輛取得稅費、車輛持有稅費及車輛使用稅費等，並藉此瞭解該國現行車輛稅費結構下一般自用車輛與營業車輛、大眾運輸車輛或貨物運輸車輛間各項稅費結構(種類及稅率)的差異性，此外，由於相關機動車輛稅費政策執行，初期勢必遭遇來自各方的關切與壓力，政府單位如何因應以確保稅費政策執行績效，亦為本次考察之重點，其主要的相關配套管制措施與執行經驗將可作為國內未來制定車輛稅費政策方向與各項稅費調整時之參考。

本文電子檔已上傳至出國報告資訊網

目錄

目錄.....	
表目錄.....	
圖目錄.....	
第一章 前言	1
1.1 考察目的.....	1
1.2 行程紀要.....	2
第二章 新加坡稅費結構與配合之管制措施	3
2.1 機動車輛配額制度 (Motor Vehicle Quota System)	3
2.1.1 車輛配額制度作業程序.....	3
2.1.2 參與車輛配額競標作業得標者應繳稅費 (擁車稅費) ..	5
2.1.3 機動車輛配額制度之執行成效.....	6
2.1.4 新加坡非尖峰使用車輛計畫 (Off-Peak Car Scheme) .	8
2.2 新加坡機動車輛稅費結構.....	9
2.2.1 新加坡車輛取得之相關稅費項目.....	9
2.2.2 新加坡車輛持有之相關稅費項目.....	12
2.2.3 新加坡車輛使用之相關稅費項目.....	14
2.3 交通違規罰鍰.....	15
2.4 電子道路收費 (Electronic Road Pricing)	18
2.5 新加坡交通管理相關配套措施.....	19
第三章 日本機動車輛稅費結構與配合之管制措施	21
3.1 自動車相關稅費結構介紹 (Automobile Taxes)	21
3.1.1 自動車諸稅與租稅體系的關係及用途.....	21
3.1.2 自動車諸稅內容說明.....	25
3.2 自動車諸稅稅率狀況.....	28
3.2.1 自動車諸稅稅率.....	28
3.2.2 自動車諸稅稅率歷年來調整狀況.....	31
3.3 自動車強制保險介紹.....	32
3.4 營業車與自用車稅費差異之檢討.....	34
3.5 相關配合之管制措施 (貨物運輸部分)	35
第四章 結論與建議	39
4.1 結論.....	39
4.2 建議.....	42
附錄一 新加坡電子道路收費執行計畫內容.....	45
附錄二 本次考察活動相片輯.....	72

表目錄

表 2.1.1	不同運具類別應繳納之擁車稅費差異.....	5
表 2.1.2	2000 年六月份至十一月份各類一般車輛之 QP 稅費統計.....	6
表 2.1.3	新加坡 1989 年至 1999 年各類型運具車輛總數.....	7
表 2.1.4	新加坡 1989 年至 1999 年不同 CC 數車輛總數.....	8
表 2.2.1	1998 年四月一日以前各主要車型註冊登記費.....	10
表 2.2.2	附加註冊登記費 1998 年四月一日調整前後差異.....	10
表 2.2.3	一般小客車及計程車優惠註冊登記費之折扣費率.....	11
表 2.2.4	各類運具 Prevailing Quota Premium 費率.....	12
表 2.2.5	各類運具道路稅稅率及計算基準.....	13
表 3.3.1	強制責任保險賠償額度.....	33
表 3.3.2	各主要車種不同期間強制保險費用.....	33
表 3.4.1	自用貨車與營業貨車之運輸效率指標比較.....	35

圖目錄

圖 2.1.1	新加坡機動車輛配額制度作業程序.....	4
圖 2.3.1	停車違規取遞告發單型式.....	16
圖 2.3.2	違規罰鍰繳交相關資訊.....	17
圖 2.4.1	中心商業區 ERP 實施範圍示意圖.....	19
圖 3.1.1	自動車諸稅與國稅體系之架構關係.....	22
圖 3.1.2	自動車諸稅與地方稅體系之架構關係.....	23
圖 3.1.3	自動車持有相關稅費與各項燃料稅金用途.....	24

第一章 前言

1.1 考察目的

日本、新加坡機動車輛稅費相關課題考察活動之安排除蒐集一般性資料外，主要係為藉由單位深度訪談，認識該國各項稅費內容、特性、稅收用途及稅制改革的相關管制措施與執行經驗，以作為國內未來制定車輛稅費政策方向與各項稅費調整時之參考，藉由此次考察活動，主要訪察重點如下：

1. 機動車輛稅費結構資料，包括車輛取得稅費（指車輛持有人獲得該車輛之初所必須支付的稅費，如關稅、貨物稅、汽車稅、註冊費等）、車輛持有稅費（指持有人繼續擁有該車輛期間所需定期支付的各項稅費，如使用牌照稅、隨車徵收燃料稅、道路稅、保險費等）及車輛使用稅費（持有人使用該車輛直接衍生的稅費支出，如隨油徵收燃料稅、相關通行費、停車費用、違規罰鍰等）；瞭解其因對象不同，如一般自用車輛與營業車輛、大眾運輸車輛或貨物運輸車輛間各項稅費結構（種類及稅率）的差異性與車輛稅制現況。
2. 瞭解稅費體制、政策與運輸政策間的關係，認識其從已往稅費政策的調整過程與經驗中主要達成之管理政策目標、稅費政策的績效、稅費政策對於該運輸產業的影響等政策規劃層面相關課題。
3. 相關機動車輛稅費政策執行，初期勢必遭遇來自各方的關切與壓力，為確保稅費政策執行績效，其主要的相關配套管制措施與執行方案內容，藉以瞭解政策執行與評估層面相關課題。
4. 以政府單位的角度，從促進運輸事業發展及提昇交通管理績效角度而言，瞭解其在以往的稅費政策走向下，最大的政策成效反映在哪些具體層面及對於運輸產業發展發揮了哪些具體的影響。

考察活動除了在「機動車輛稅費」主題上瞭解及蒐集相關資料及訊息外，更重要地希望藉由此活動，實地了解日本、新加坡稅費政策之內涵，作為國內調整機動車輛稅費政策之借鏡。

1.2 行程紀要

本次考察自 89.11.27 至 89.12.06 止，共計 10 日，行程安排如下：

89 年		起訖地點	工作記要
月	日		
11	27	台北-新加坡	搭乘 SQ-29 班機前往新加坡 拜訪 cargoexchange 公司瞭解車輛稅費制度對運輸事業經營的影響及業者的經營狀況
11	28	新加坡	拜訪 CTS 運輸研究中心，瞭解該中心對車輛稅費政策的看法及其在運輸研究各領域的發展方向
11	29	新加坡	拜訪 LTA 陸運局，瞭解機動車輛稅費結構制度及相關政策與措施
11	30	新加坡-台北-東京	上午搭乘 SQ-984 班機由新加坡至台灣轉 CX-450 班機於晚間抵達東京
12	1	東京	拜訪東京 ISUZU 汽車公司，瞭解業者對車輛稅費政策的看法
12	2	東京	搭乘東京地鐵系統至各區，瞭解運輸管制措施執行情況
12	3	東京	考察東京地區假日交通狀況
12	4	東京	拜訪日本佐川貨運公司及日通貨運公司，瞭解運輸業者對於稅費制度的意見，並蒐集相關產業發展資料
12	5	東京	拜訪全日本卡車協會，瞭解公會對稅費制度的意見，並蒐集產業未來發展政策方向資料；拜訪日本運輸省官員，瞭解稅費制度的運作情形及各項稅費的使用目的
12	6	東京-台北	下午搭乘 CX-451 班機返台

第二章

新加坡稅費結構與配合之管制措施

車輛稅費的措施與調整的目的主要在抑制私人運具的使用、鼓勵搭乘大眾運輸工具及建立公平合理的稅制結構，新加坡過去在這樣的政策導向下，對於運具的使用及車輛持有成長的抑制確實產生相當的管理績效，從車輛購買申請登記、持有及使用過程，設計乙套相當嚴謹的管理機制，本章將就其配額制度、各式運具稅費結構、相關配合之管制措施及交通運輸政策等考察內容加以說明。

2.1 機動車輛配額制度 (Motor Vehicle Quota System)

2.1.1 車輛配額制度作業程序

配額制度為新加坡陸路運輸管理局控制車輛年成長率之重要措施，依據使用運具的型式及使用方式區分為六大類別，依據計算所得之可提供申請之各運具類別車輛配額，原則上每個月第一至七日實施擁車證競標作業 (certificate of entitlement tender exercise)，提供欲擁有自有車輛之個人、公司或組織進行申請作業，申請人必須參與競標取得擁車證才能辦理車輛註冊登記作業，方得使用該運具，有關機動車輛配額制度之作業流程如圖 2.1.1，茲說明如下：

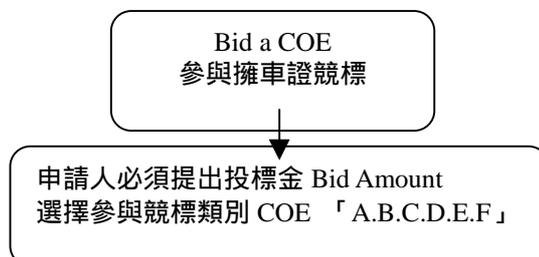
程序一：申請者(必須年滿十六歲)參與擁車證競標作業，選擇欲參與競標之運具類別，將投標金存入指定銀行，其中投標金之 50% 先扣除充作投標保證金 (tender deposit)；每位申請人於每次競標作業只能投標一次，但以公司及組織名義申請者除外。

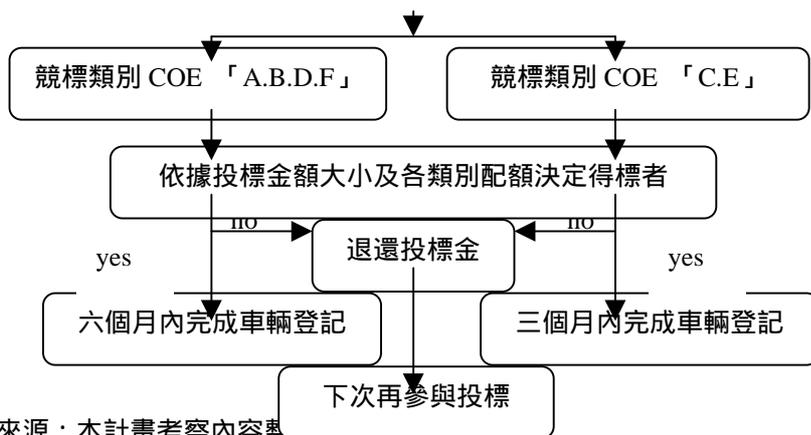
程序二：申請人決定競標之運具類別 (A 至 F 類)，陸路運輸管理局依據申請人投標金額高低排序及各運具類別配額數量決定得標之申請人，其中取得 A、B、D、F 類擁車證者，其擁車證不得轉讓，取得 C、E 類者為可轉讓之擁車證，惟公司及組織申請得標者不允許轉讓其擁車證；有關擁車證之區分類別如下：

category A	計程車及 1600cc 以下的汽車
category B	1600cc 以上汽車
category C	貨物運輸車輛及公車
category D	機車
category E	OPEN 任何型態車輛
category F	申請非尖鋒時段使用之任何型態車輛

註：申請 E 類得標者可選則註冊登記任何型式車輛

F 類為 Off-peak Car，其運具使用時間受限，享有相關稅費優惠（後續章節說明）





資料來源：本計畫考察內容整理

圖 2.1.1 新加坡機動車輛配額制度作業程序

程序三：未得標之申請人則無息退還其投標金，得標之申請人則依據申請之運具類別應於三至六個月期限內完成車輛註冊登記；得標申請人於競標時由主管機關先收取之投標保證金若低於車輛配額底價 QP (Quota Premium：各運具類別得標申請人中之最低投標價)，則得標者必須補足其差額，若已收取之投標保證金高於 QP，則其差額即用以繳付其他相關車輛稅費 (稅費項目後續章節說明)。

程序四：擁車證有效期間除計程車為七年外，其餘各式車種均給予十年的有效期間；另得標申請人若未能於前項規定期限內完成車輛註冊登記，其擁車證將被立即取消且繳交之投標保證金將不退還。

2.1.2 參與車輛配額競標作業得標者應繳稅費 (擁車稅費)

各運具類別車輛配額之的得標申請人，依據其登記競標之運具種類不同，均需繳交一定比例金額之車輛配額底價 QP，為取得擁車証後應繳納之稅費，其稅額差異如表 2.1.1，得標申請人於辦理註冊登記前均需完成扣繳作業。

表 2.1.1 不同運具類別應繳納之擁車稅費差異

得標申請人登記之運具類別	應繳納之車輛配額底價 QP
登記 A 類之計程車	QP = 70% Lowest Bid Price
登記 E 類開放組之機車	QP = 1/3 Lowest Bid Price
登記 F 類非尖峰使用車輛	$QP = T * B / (A + B + C)$ T: 17000 元(新幣) A: 關稅 B: Lowest Bid Price C: 附加註冊登記費
個人、公司、組織登記 A 至 E 類之各式商務車輛	QP = 2 * Lowest Bid Price
其它各類登記一般車輛	QP = Lowest Bid Price

備註：

1. Lowest Bid Price 表示各運具類別得標申請人中之最低投標價。
 2. 商務車輛係指公司、組織擁有之商務目的使用車輛或個人職業用途使用車輛。
 3. 附加註冊登記費(additional registration fee)係指車輛辦理註冊登記時應繳交之額外之稅費
- 資料來源：新加坡陸路運輸管理局

各式車輛應繳之 QP 費用以登記非尖峰使用車輛最低，計程車可有 30% 之折扣，商務車輛則需繳交該運具類別二倍之最低投標價，登記 E 類開放組之機車者，因其與其它車種共同競標，為取得擁車證相對必需提出較高的投標價，是以得標之申請人選擇登記機車時，僅需支付 1/3 最低投標價；此外，為規避申請人投機之行為，取得擁車證未辦理註冊登記者，已繳付之 QP 稅費將不退還。表 2.1.2 為 2000 年六月份至十一月份各類一般車輛之 QP 稅費 (QP = Lowest Bid Price) 統計，以十一月份資料分析，A 類 1600cc 以下小汽車 QP 為 36992 新幣，據此 A 類計程車 QP 為 0.7×36992 新幣，商務車輛 QP 則為 2×36992 新幣；B 類 1600cc 以上小汽車 QP 水準與 A 類相近，C 類貨物運輸車輛及公車其 QP 為 18502 新幣，以貨車裝載本身生產之貨品時 (同國內法規之自用貨車使用)，屬於商務車輛，其 QP 為 2×18502 新幣；D 類機車 QP 為 1489 新幣；E 類開放組 QP 為 38800 新幣，平均較其它各組為高，得標申請人選擇登記機車時，其 QP 為 $1/3 \times 38800$ 新幣。

表 2.1.2 2000 年六月份至十一月份各類一般車輛之 QP 稅費統計

	Jun 2000	Jul 2000	Aug 2000	Sep 2000	Oct 2000	Nov 2000
Total						
Quota (No)	9,437	9,168	9,168	9,136	9,140	9,207
Actual Successful Bids (No)	9,391	9,122	9,154	9,117	9,053	9,096
Cars (1,600cc & below)						
Quota (No)	2,628	2,618	2,626	2,623	2,617	2,617
Quota Premium (\$)	39,348	38,499	33,852	36,020	36,684	36,992
Prevailing Quota Premium (\$)	41,942	39,951	37,233	36,124	35,519	36,566
Cars (1,601cc & above)						
Quota (No)	1,155	1,153	1,153	1,155	1,154	1,192
Quota Premium (\$)	41,680	35,880	32,900	34,809	37,001	12,888
Prevailing Quota Premium (\$)	41,794	36,424	36,820	34,530	34,904	28,233
Goods Vehicles & Buses						
Quota (No)	2,452	2,494	2,452	2,458	2,460	2,473
Quota Premium (\$)	17,052	19,832	20,500	20,008	19,850	18,502
Prevailing Quota Premium (\$)	19,115	15,395	19,128	20,114	20,120	19,454
Motocycles						
Quota (No)	1,337	1,048	1,074	1,045	1,050	1,047
Quota Premium (\$)	888	990	1,188	1,200	1,302	1,489
Prevailing Quota Premium (\$)	1,329	1,126	1,022	1,126	1,230	1,331
Open Category						
Quota (No)	1,865	1,855	1,863	1,855	1,859	1,878
Quota Premium (\$)	34,590	35,608	34,738	33,994	37,506	38,880

Source : Land Transport Authority

Note : Data refer to tender period.

The quota premium is the lowest successful bid price paid by all successful bidders.

The prevailing quota premium is a moving average of the quota premium of the past twelve months.

With effect from 1st November 1998, the prevailing quota premium is computed based on a 3-month moving average of quota premium.

資料來源：Monthly Digest of Statistics, October 2000, SINGAPORE

2.1.3 機動車輛配額制度之執行成效

新加坡自 1990 年五月一日起實施機動車輛配額制度，其目的為抑制車輛的成長比例，在此制度運作下，每年允許增加之各類型運具數量由陸路運輸管理局依據道路狀況、每年註銷登記之車輛數及運輸市場之狀況決定配額，藉由市場機制決定擁有車輛之價格，而每年的配額數於每月釋出供申請人競標，每年車輛配額計算方式如下（年度計算基礎為前一年度五月至本年度四月，每年五月決定新一年度車輛配額）：

$$\begin{aligned} \text{某類運具別車輛配額} &= \text{成長率 } 3\% * \text{前一年度該類車輛總數} \\ &+ \text{前一年度撤銷註冊登記之車輛數} \\ &+ \text{前一年度擁車證期限屆滿未完成註銷登記之車輛數} \\ &+ \text{預估本年度（五月至十二月）辦理撤銷註冊登記之車輛數} \end{aligned}$$

有關新加坡車輛數成長狀況如表 2.1.3、表 2.1.4 所示，從 1989 年至 1999 年車輛數資料中，各類型運具均呈穩定的成長趨勢，平均成長率維持在 3% 左右，顯見新加坡執行機動車輛配額制度確實具有相當顯著的成效，於考察行程中訪談陸路運輸局官員，其表示未來十年仍可能維持以 3% 成長率抑制車輛數的成長幅度。

表 2.1.3 新加坡 1989 年至 1999 年各類型運具車輛總數

13.8 MOTOR VEHICLE POPULATION
(End of Period)

	1989	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Total	520,537	611,611	642,129	668,304	683,204	681,081	688,811
Cars ¹	257,371	321,556	342,245	362,142	373,345	370,804	378,024
Rental Cars	3,135	4,341	5,144	5,451	6,152	6,536	7,112
Taxis	10,652	14,750	16,517	16,857	16,933	17,886	18,029
Buses	9,126	10,198	10,723	10,998	11,240	11,429	11,827
Motor Cycles & Scooters	120,996	126,156	129,587	132,344	132,629	133,375	134,346
Goods & Other Vehicles	119,257	134,610	137,913	140,512	142,905	141,051	139,473

Source : Land Transport Authority
1. Include private and company cars.

資料來源：Yearbook of Statistics 2000, SINGAPORE

表 2.1.4 新加坡 1989 年至 1999 年不同 CC 數車輛總數

CAR POPULATION BY CC RATING (End of Period)							
CC Rating	Number						
	1989	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Total	258,537	324,026	345,432	365,558	377,365	375,217	382,941
1,000 cc & below	39,710	47,019	48,558	51,094	53,094	52,183	48,552
1,001 to 1,600 cc	173,742	195,694	205,563	214,814	217,830	214,321	220,274
1,601 to 2,000 cc	34,420	61,410	67,726	73,018	77,343	78,775	81,333
2,001 to 3,000 cc	9,478	15,950	18,515	20,815	22,856	23,816	26,660
3,001 cc & above	1,187	3,953	5,070	5,817	6,242	6,122	6,122

Source : Land Transport Authority
Notes : Figures refer to private cars, company cars and rental cars only.
They do not include taxis and tax exempted cars.

資料來源：Yearbook of Statistics 2000, SINGAPORE

2.1.4 新加坡非尖峰使用車輛計畫 (Off-Peak Car Scheme)

非尖峰使用車輛計畫係自 1994 年 10 月開始執行，其目的為提供已取得擁車證之駕駛人或參與競標欲取得擁車證之申請人可選擇申請為非尖峰使用車輛，並提供得支付較低車輛稅費之誘因，鼓勵駕駛人降低私人運具的使用。

在車輛稅費的折減部份，可獲得附加註冊登記費 ARF、關稅及車輛配額底價 QP 等稅費之優惠，最高可折減 17000 元新幣，且每年道路稅減免 800 元新幣，提供相當優渥的獎勵條件；若一般車輛申請變更為 OPC 車輛，僅需繳交 100 元新幣之行政管理費及申請移轉時點前期應繳之道路稅，即可依據擁車證剩餘有效期限長短，獲得前述各項稅費之減免；此外，若 OPC 車輛申請變更為一般車輛，除需繳交 800 元新幣之申請費用外，亦需繳交申請變更後“未使用”之減免稅額，其計算方式如下：

$17000 \text{ 元新幣} / 120 \text{ 個月} * (120 \text{ 個月} - \text{申請變更前擁車證已使用月份})$

註：擁車證有效期間為十年，即 120 個月

該項計畫執行已約六年，惟目前 OPC 車輛僅約一萬輛，由於車輛使用時段受限，且由於新加坡實施道路收費制度，OPC 車輛免費通行時段僅國定假日、週日、週六下午三時以後及平常日下午七時至翌日上午七時，執行成效並不顯著，惟新加坡仍致力於強化大眾運輸的服務機能及研議逐步擴大道路收費的執行範圍，藉以提昇 OPC 計畫的執行成效。

2.2 新加坡機動車輛稅費結構

在 2.1 節中介紹了新加坡車輛配額制度擁車證競標作業之相關作業內容，其中取得擁車證支付之 Quota Premium 稅費屬於車輛取得稅費，本節將針對車輛取得、持有及使用階段相關的稅費項目予以說明，並就各類主要運具在不同稅費項目中其稅率之差異性加以分析。

2.2.1 新加坡車輛取得之相關稅費項目

新加坡有關之車輛取得稅費除前節說明之 Quota Premium 稅費外，同屬車輛取得

稅費之項目尚包括註冊登記費 (Registration Fee)、附加註冊登記費 (Additional Registration Fee)、優惠附加註冊登記費 (Preferential Additional Registration Fee)、Prevailing Quota Premium 及關稅等，有關各項取得稅費之說明如下：

一、註冊登記費 (RF : Registration Fee)

參與車輛配額競標得標之申請人應於三個月內或六個月內完成車輛註冊登記，其應繳交之稅費即為註冊登記費，在 1998 年四月一日以前係依據登記車輛種類不同訂定不同的收費標準(如表 2.2.1)，其中差異相當大，其中機車、公車、計程車標準極低，僅為 5 至 15 元新幣，一般小客車及 OPC 車輛為 1000 元新幣，貨車依噸數高達 7000 元至 14000 元新幣、商務車輛亦高達 5000 元新幣，但自 1998 年四月一日以後，所有車型均調整為 140 元新幣之單一收費標準。

二、附加註冊登記費 (ARF : Additional Registration Fee)

本項稅費亦於辦理車輛註冊登記時繳交，依據車輛價格 (Open Market Value) 之某一比例計算應繳交之定額稅費，此項稅費於 1998 年四月一日調整前後之收費標準差異如表 2.2.2，調整前後除公車由 55% OMV 降至 5% OMV 其調幅較大及計程車大幅調昇外，其餘主要車種調降幅度並不大，此項稅費額度相當高，多數車種為車價之 1.4 倍，惟新加坡為鼓勵車輛汰舊或註銷使用，此項稅費將依據其申請時擁車證剩餘有效期間的長短，按比例歸還 (即優惠附加註冊登記費)。

表 2.2.1 1998 年四月一日以前各主要車型註冊登記費

主要車輛類型	註冊登記費(新幣)
一般小客車及 OPC 車	1000
機車	5
貨車	7000 14000
公車	15
計程車	15
商務車輛	5000

資料來源：新加坡陸路運輸管理局

表 2.2.2 附加註冊登記費 1998 年四月一日調整前後差異

單位：新幣

主要車輛類型	調整前	調整後
一般小客車	150% OMV	140% OMV
OPC 車輛	150% OMV	140% OMV
二手一般小客車	150% OMV+10000	140% OMV+10000
二手 OPC 車輛	150% OMV+10000	140% OMV+10000
商務車輛（新、二手）	150% OMV	140% OMV
機車	15% OMV	15% OMV
公車	55% OMV	5% OMV
貨車	150% OMV	140% OMV
計程車	2000 5000	140% OMV

資料來源：新加坡陸路運輸管理局

三、優惠附加註冊登記費（Preferential Additional Registration Fee）

本項稅費並非由車輛持有人繳交，而係為鼓勵車輛提早汰舊換新或註銷車輛登記停止車輛使用，新加坡政府歸還車輛持有人已收取附加註冊登記費 ARF 之優惠折扣，由於擁車証有效期限一般為十年（計程車為七年），凡車輛持有人於擁車證期限屆滿前提前辦理車輛註銷登記，均可享有該優惠折扣退款，各主要運具中，僅針對一般小客車及計程車實施 PARF 優惠折扣退款，其餘車種如公

車、貨車及機車則未納入，有關一般小客車及計程車 PARF 優惠折扣內容如表 2.2.3。

表 2.2.3 一般小客車及計程車優惠註冊登記費之折扣費率

車型	PARF 優惠折扣條件
一般小客車	註銷車輛登記時之車齡少於五年 130% OMV
	註銷車輛登記時之車齡少於六年 120% OMV
	註銷車輛登記時之車齡少於七年 110% OMV
	註銷車輛登記時之車齡少於八年 100% OMV
	註銷車輛登記時之車齡少於九年 90% OMV
	註銷車輛登記時之車齡少於十年 80% OMV
計程車	註銷車輛登記時之車齡少於五年 130% OMV
	註銷車輛登記時之車齡少於六年 120% OMV
	註銷車輛登記時之車齡少於七年 110% OMV

資料來源：新加坡陸路運輸局

四、Prevailing Quota Premium

新加坡擁車證每次核發的有效期限除計程車為七年外，其餘各式車種擁車證有效使用年限為十年，當擁車證有效期限臨屆滿前或屆滿後一個月內，車輛擁有人得申請延長五年或十年並以乙次為限（計程車不得提出申請），而申請擁車證期限延長之申請人，必須支付 Prevailing Quota Premium (PQP) 稅費，PQP 為申請時前三期車輛配額底價 Quota Premium 的移動平均值，有關各車種 PQP 稅費費率差異如表 2.2.4。

表 2.2.4 各類運具 Prevailing Quota Premium 費率

運具別	費率
商務車輛	申請延長五年 PQP
	申請延長十年 2PQP
OPC 車輛	申請延長五年 50%PQP
	申請延長十年 PQP
一般小客車及其他車種	申請延長五年 50%PQP
	申請延長十年 PQ

資料來源：新加坡陸路運輸管理局

五、關稅

依據新加坡陸路運輸管理局資料，各式車輛關稅係依據車輛價值（Open Market Value）某一固定比例課徵，一般小客車為 41% OMV，計程車為 17% OMV，機車為 12% OMV；公車依據座位數區分，八人座以下小型公車為 41% OMV，九人座以上者免關稅；此外，貨車所有車型均免徵關稅。

2.2.2 新加坡車輛持有之相關稅費項目

車輛持有之稅費項目包括道路稅（Road Tax）及道路稅附加稅（Road Tax Surcharge），各式車輛必須每半年或每年配合車輛檢驗繳道路稅，車輛檢驗依據車種不同、車齡不同決定檢驗頻次，對於公車及計程車每年需檢驗二次。如果車齡超過十年者必須加收道路稅附加稅，每年以 10% 比例增加，最高加收 50%，惟計程車因其使用年限為七年，因此不適用道路稅附加稅，有關各類車型道路稅稅率如表 2.2.5。

表 2.2.5 各類運具道路稅稅率及計算基準

運具別	道路稅稅率計算基準				
一般小客車	以引擎容量 EC 區分		年繳(新幣)		
	600cc		500		
	600cc ~ 1000cc		500+0.25*(EC-600)		
	1000cc~1600cc		600+1.0*(EC-1000)		
	1600cc~3000cc		1200+1.8*(EC-1600)		
>3000cc		3720+2.5*(EC-3000)			
機車	以引擎容量 EC 區分		年繳(新幣)		
	200cc 以下		100 元		
	200cc~1000cc		100+0.4*(EC-200)		
>1000cc		420+1.0*(EC-1000)			
計程車	定額稅(新幣)				
	舊制：每年繳交道路稅 1100 元及柴油稅 6600 元，合計 7700 元 新制(1998 年 9 月 1 日起實施)：每年繳交道路稅 1200 元及柴油稅 5100 元，合計 6300 元				
公車	座位容量	最大載重		柴油	汽油
	30 位以下	3.5 公噸以下		900	720
		3.5 公噸 7.0 公噸		920	736
		7.0 公噸 11.0 公噸		1000	800
		11.0 公噸 16.0 公噸		1300	1040
	30 位以上	3.5 公噸 7.0 公噸		1220	976
		7.0 公噸 11.0 公噸		1300	1060
		11.0 公噸 16.0 公噸		1600	1280
		16.0 公噸 20.0 公噸(3 軸)		1500	1200
		16.0 公噸 20.0 公噸(2 軸)		2200	1760
20.0 公噸 26.0 公噸		2000	1600		
貨車	車型	最大載重量		柴油	汽油
	輕型貨車	3.5 公噸以下		600	480
	重型貨車	3.5 公噸 7.0 公噸		920	736
		7.0 公噸 11.0 公噸		1000	800
		11.0 公噸 16.0 公噸		1300	1040
	超重型貨車	16.0 公噸 20.0 公噸(2 軸)		2200	1760
		16.0 公噸 20.0 公噸(3 軸)		1500	1200
		20.0 噸 26.0 公噸		2000	1600
		26.0 公噸 32.0 公噸		2000	1600
		32.0 噸 40.0 公噸(4 軸)		3000	2400
32.0 公噸 40.0 公噸(>5 軸)		2200	1760		
40.0 公噸 55.0 公噸		3200	2560		
55 公噸以上		3700	2960		

資料來源：新加坡陸路運輸管理局

2.2.3 新加坡車輛使用之相關稅費項目

車輛使用稅費項目包括違規罰鍰（2.3 節說明）、ERP 通行費（2.4 節說明）、停車費、監理業務規費及車輛保險費等，本次考察活動因時間及訪問對象的限制，此部份之相關稅費僅取得違規罰鍰及 ERP 通行費等資料，停車費、監理業務規費、及車輛保險費等則未取得相關詳細資料。車輛使用之相關稅費相較於前述車輛取得及車輛持有之相關稅費，其費率基準明顯較低。

2.2.4 新加坡機動車輛稅費結構特性分析

新加坡機動車輛稅費結構基本精神係架構於抑制車輛數成長幅度、使用者付費及公平性之原則，在車輛配額制度、擁車證制度、OPC 計畫及 ERP 道路收費等措施的成功運作下，建立了完善的車輛稅費體制，在本次考察行程中，藉由新加坡陸路運輸管理局及運輸研究中心訪談，得以對新加坡機動車輛稅制運作有了更深一層的認識，茲將訪談過程中瞭解有關車輛稅費結構之運作狀況摘要分析如下：

一、現行車輛稅費結構之主要缺失

1. 車輛稅費結構係建立於高額預付稅款之上，重點強調在對車輛所有權的限制而非車輛使用權的限制之上，因此，駕駛人花一大筆錢購置乙輛汽車（甚至高於一般房價），自然不會考慮減少對道路的使用。
2. 目前的車輛稅費結構係針對各種不同車型訂定徵收標準，缺乏統一的計價基礎，公平的原則不易建立。

二、改善車輛稅費結構缺失之努力方向

1. 逐步減少車輛持有人應繳交之各項稅費之額度，惟須考量可能造成擁車證競標價格上漲。
2. 擴大電子道路收費 ERP 的實施區域，更強調限制道路使用之配套措施以有效控制交通擁擠的狀況。

三、機動車輛稅費結構調整的原則

1. 強化抑制車輛使用管理的配套措施，改善道路交通狀況。
2. 掌握機動車輛稅費調整三要素：道路交通狀況、對道路的損壞程度及社會公平原則。
3. 提供大眾運輸工具（公車、計程車）優惠稅率。
4. 對於各式車型稅費徵收追求規範化及標準化。
5. 保持政府總收入的平衡。

2.3 交通違規罰鍰

廣義而言，交通違規罰鍰為車輛使用之相關稅費之一，本次考察行程所蒐集為停車違規罰鍰部分，依據新加坡道路交通規則，共計定義十七項違規停車行為，違規取締告發單之型式如圖 2.3.1 及圖 2.3.2，詳細列舉違規事實及罰鍰金額；每項違規罰鍰有兩項金額，被告發駕駛人若選擇繳交較低金額，則另需於二十八日內至指定法庭陳述違規事由，未出席者將另受處罰；若選擇繳交較高金額，則不必至法庭陳述違規事由。

**ROAD TRAFFIC ACT
(CHAPTER 276)
ROAD TRAFFIC (PRESCRIBED OFFENCES AND PRESCRIBED NOTICES) RULES
NOTICE OF A PARKING OFFENCE**

This is to notify that your vehicle is reported for the offence ticked (✓)

Offence(s) Description:				
Vehicle No.		Type of Vehicle	Make of Vehicle	Colour
Date (D/M/Y)		Time	Place	Road Code
LV	HV	OFFENCE(S)	AMOUNT OFFERED TO COMPOUND	
<input type="checkbox"/> 0276301	<input type="checkbox"/> 0276401	Failing to conform to 'No Parking' Sign under S120(1) (b) RTA Cap 276	\$50 / \$80	
<input type="checkbox"/> 0276304	<input type="checkbox"/> 0276402	Disobeying 'No Stopping' Sign under S120(1) (b) Cap 276	\$70 / \$100	
<input type="checkbox"/> 0276306	<input type="checkbox"/> 0276403	Disobeying 'No Waiting' Sign under S120(1) (b) Cap 276	\$70 / \$100	
<input type="checkbox"/> RTRR010	<input type="checkbox"/> RTRR022	Parking not parallel to road side causing obstruction under R10 RTR	\$50 / \$80	
<input type="checkbox"/> RTRR011	<input type="checkbox"/> RTRR023	Failing to park as close as possible to the edge of the road thereby causing unnecessary obstruction to other road users under R10 RTR	\$70 / \$100	
<input type="checkbox"/> RTRR012	<input type="checkbox"/> RTRR024	Parking in such a manner as to cause unnecessary obstruction to other road users under R10 RTR	\$70 / \$100	
<input type="checkbox"/> RTRR013	<input type="checkbox"/> RTRR048	Parking against the flow of traffic under R10 RTR	\$70 / \$100	
<input type="checkbox"/> RTRR050	<input type="checkbox"/> RTRR100	Parking opposite continuous white line under R22(a) RTR	\$70 / \$100	
<input type="checkbox"/> RTRR051	<input type="checkbox"/> RTRR101	Parking opposite unbroken double white lines R22(a) RTR	\$70 / \$100	
<input type="checkbox"/> RTRR052	<input type="checkbox"/> RTRR102	Parking at unbroken double yellow lines under R22(b) RTR	\$70 / \$100	
<input type="checkbox"/> RTRR053	<input type="checkbox"/> RTRR103	Parking at unbroken yellow line under R22(c) RTR	\$70 / \$100	
<input type="checkbox"/> RTRR054	<input type="checkbox"/> RTRR104	Parking on the grass verge under R22(d) RTR	\$70 / \$100	
<input type="checkbox"/> RTRR063	<input type="checkbox"/> RTRR106	Parking on footway of road under R28 RTR	\$70 / \$100	
<input type="checkbox"/> RTRR059	<input type="checkbox"/> RTRR105	Parking at perpendicular yellow lines other than for the purpose of loading and unloading under R25(a) RTR	\$50 / \$80	
<input type="checkbox"/> RTRR109	<input type="checkbox"/> RTRR110	Parking within 6 metres of a junction under R22(f) RTR	\$70 / \$100	
<input type="checkbox"/> RTRR111	<input type="checkbox"/> RTRR113	Parking within 9 metres of a bus stop under R22(g) RTR	\$70 / \$100	
<input type="checkbox"/> RTRR112	<input type="checkbox"/> RTRR114	Parking within 3 metres of a fire hydrant under R22(h) RTR	\$70 / \$100	

NOTICE TO ATTEND COURT
TAKE NOTICE that you are to appear in person before Court No. 23N, at Havelock Rd. at 8 pm on [] to answer to the above charge(s). If you without just excuse, fail to appear before the Court on the said date and time, a Warrant for your arrest may be issued and you may be required to show cause why you should not be punished for failing to attend Court.

OFFER OF COMPOSITION
ALTERNATIVELY, you may have the above-mentioned offence compounded within 28 days from the date of issue of this Notice. Upon payment, your attendance in court will not be necessary.

PAYMENT OF FINES BY ATOMK
If you fail to have the above offence compounded as aforesaid but wish to plead guilty to the charge and pay the fine thereof (which fine will be of a higher amount than the composition amount stated above), you may do so at a NETS Kiosk up to 2 days before the date on which you are to appear in court. Upon payment of the fine at a NETS Kiosk, your attendance in court will not be necessary.

(For Official Use Only) PLEASE SEE OVERLEAF FOR PAYMENT DETAILS: All payments must be made in full within 28 days from the date of issue of this ticket. Partial or late payments received in the form of cheques, money or postal orders or through electronic funds transfers systems (as listed overleaf) will be returned to you and this offer of composition will be revoked.

NRIC No.	Rank No./Name	Signature
Police Division	Date of Issue	Team
for OC Violation Reports Traffic Police		

- 3 - REPORT NO. []

RECEIVED the amount stated above in machine printed figures. No other type of receipt in this space will be recognised.

NP402(W)

資料來源：ROAD TRAFFIC ACT (CHAPTER 276) ,1999,SINGAPORE
圖 2.3.1 停車違規取遞告發單型式

Cheques/Money or Postal Orders

Cheques/Money or Postal Orders should be made payable to "OC TRAFFIC VIOLATION REPORTS BRANCH" and should be mailed to Traffic Police Department, Maxwell Rd, S'pore 069114.

The Report Number must be appended on the reverse of the Cheque/Money or Postal Order.

For cheque payment, you are advised to ensure that there are sufficient funds in your account.

Should your cheque be dishonoured, Court action may be instituted against you.

Late payment will not be accepted and should not be included in block cheques for payment of several offences.

NO RECEIPT WILL BE ISSUED FOR SUCH PAYMENTS.

POST-DATED CHEQUES ARE NOT ACCEPTABLE.

Telephone Banking

You may make payment by telephone banking if you hold an account with any of the participating banks listed below. Please refer to your bank for the payment details. Thank you.

Participating Banks

- | | |
|---------------------------------------|--------|
| 1 United Overseas Bank Group | (UOB) |
| 2 Post Office Savings Bank | (POSB) |
| 3 Development Bank of Singapore | (DBS) |
| 4 Oversea-Chinese Banking Corporation | (OCBC) |
| 5 Overseas Union Bank | (OUB) |

Cash Payment

Cash payment can only be made at Traffic Police Department, Maxwell Rd during the following hours:

8.30 am – 4.30 pm (weekdays)

9.30 am – 12.30 pm (Saturdays)

Payment Of Fines By ATOMS

Please call NETS Hotline at Tel: 274 1322 to find out about the NETS Kiosks nearest to you.

PAYMENT MUST BE MADE WITH THIS TICKET

Traffic Police will not be held liable for any loss of cash payment sent by post.

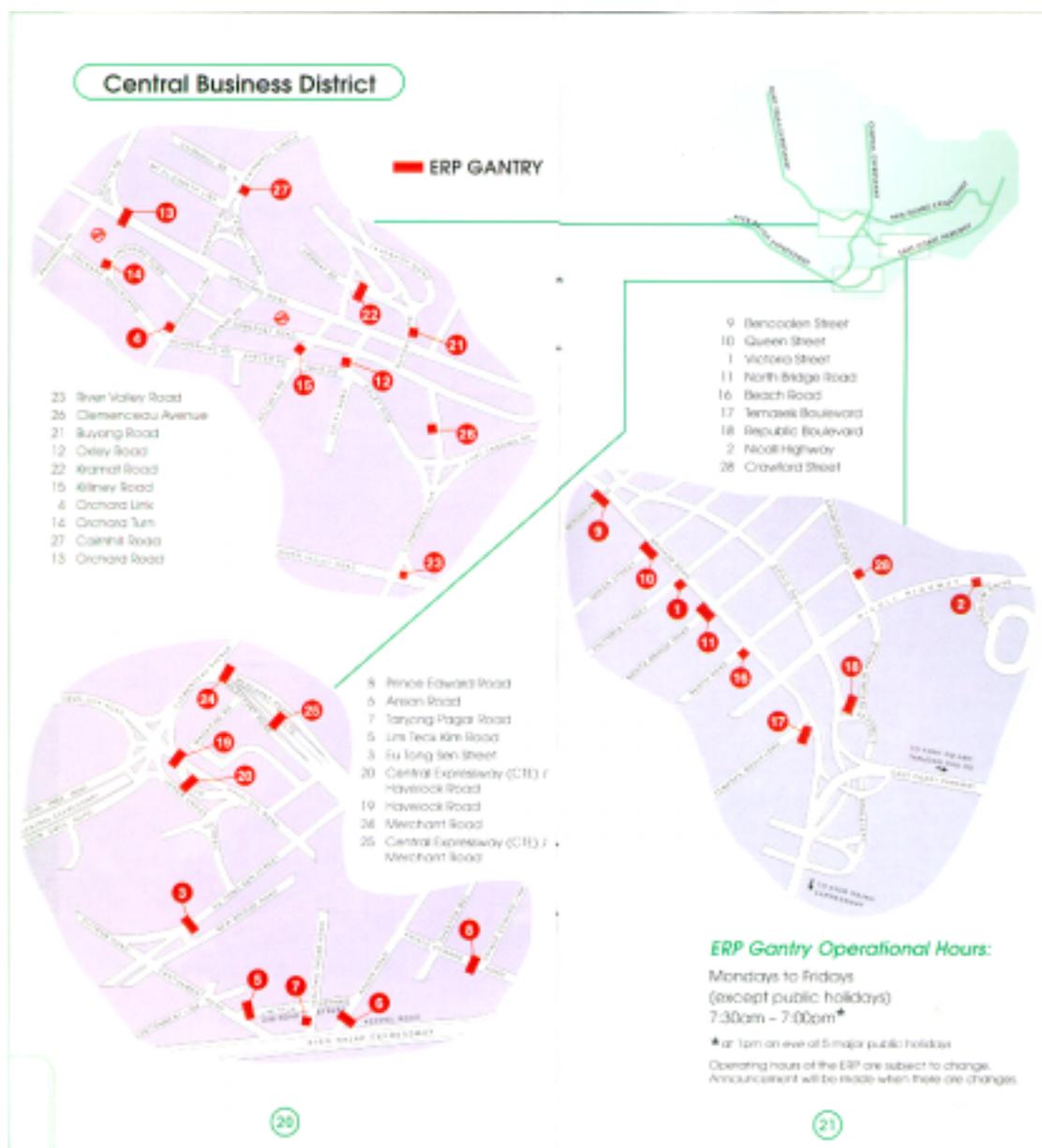
資料來源：ROAD TRAFFIC ACT(CHAPTER 276),1999,SINGAPORE

圖 2.3.2 違規罰鍰繳交相關資訊

2.4 電子道路收費 (Electronic Road Pricing)

電子道路收費系統係基於使用者付費原則精神，徵收車輛每次通行之通行費，目的在建立更公平之道路使用環境，反應車輛持有人的使用成本，促使駕駛人在決定使用車輛前能夠將時間、成本、路徑納入考量，再決定自行駕車或搭乘大眾運具、出發的時間等，甚至鼓勵共乘，藉此改善及控制道路的服務水準。

新加坡電子道路收費制度係根據不同的地區、不同的時間、不同的道路擁擠程度以電子化方式徵收各式車輛通行費（有關收費方式及費率資料請參閱附錄一），以落實使用者付費原則；基本上，通行費約 0.25 元新幣至 2.5 元新幣不等，愈近尖峰時間其扣繳之通行費愈高，在同管制時間及同路段的情況下，通行費以機車最低，一般小客車最高，此外，區域性 ERP 系統運作管制時間為週一至週五每日上午七時三分至下午七時，藉由車內設備單元及 ERP 現金卡，行駛通過管制門架時將自動扣款，目前區域性 ERP 實施範圍主要為三處中心商業區，共設置二十八處管制門架，其配置如圖 2.4.1；另亦針對五條重要路段實施 ERP（僅於每日尖峰小時實施），共設置十四處管制門架，總計共設置四十二處管制門架。



資料來源：新加坡陸路運輸管理局

圖 2.4.1 中心商業區 ERP 實施範圍示意圖

2.5 新加坡交通管理相關配套措施

本次新加坡的考察活動中，並未能參觀有關稅費制度的實際操作情況，主要透過相關單位的訪談瞭解其運作機制，過程中充分感受到新加坡在抑制車輛成長及車輛使用上的努力，配合運輸政策的執行及輔以高機動車輛稅費制定，確實反映出相當好的執行成效，其政策或措施之規劃理念及原則當值得作為我國運輸管理的借鏡；本節將就新加坡內陸運輸發展的政策作一概括性的描述：

一、推動運輸規劃、都市發展規劃及土地使用的整合機制

提高大眾捷運系統場站週邊土地開發強度，使通勤旅次及各類都市活動旅次以大眾運輸場站成為主要運輸節點，強調運輸設施與場站週邊土地建物開發充分的協調與整合。

二、構建完善的道路運輸網路

除廣續構建快速道路網路以提昇行駛速率外，目前新加坡政府亦積極研究建立市中心區地下化道路系統之可行性。

三、應用科技提昇路網容量

發展智慧型運輸系統提昇道路交通管理的效能，現階段執行之重點發展計畫如下：

- 1.Green Waves：建立全島智慧型交通號誌管理系統，使車流運行更為順暢。
- 2.Virtual Slip Roads：應用先進交通號誌管理技術，開放路口紅燈左轉（新加坡為靠左行駛）。
- 3.Traffic Monitoring System：藉由即時道路狀況監控，自動預測路網旅行時間並提供相關道路交通資訊供用路人參考。

四、加強運輸需求的管理

車輛配額制度及電子道路收費制度的實施對於各種運具的持有與使用產生相當正面的管理績效，未來新加坡政府將持續該政策執行，其目標為讓車輛數與人口數的比值由目前 1:10 提高至 2010 年 1:7，此外，亦希望藉由電子道路收費制度的執行，發揮車輛使用管理效能，該計畫若能達成管理目標，便能開放更多的擁車証供欲購車民眾申請，逐步將現行以車輛持有管理為主的管理機制調整為以車輛使用管理為主的機制。

第三章 日本機動車輛稅費結構與配合之管制措施

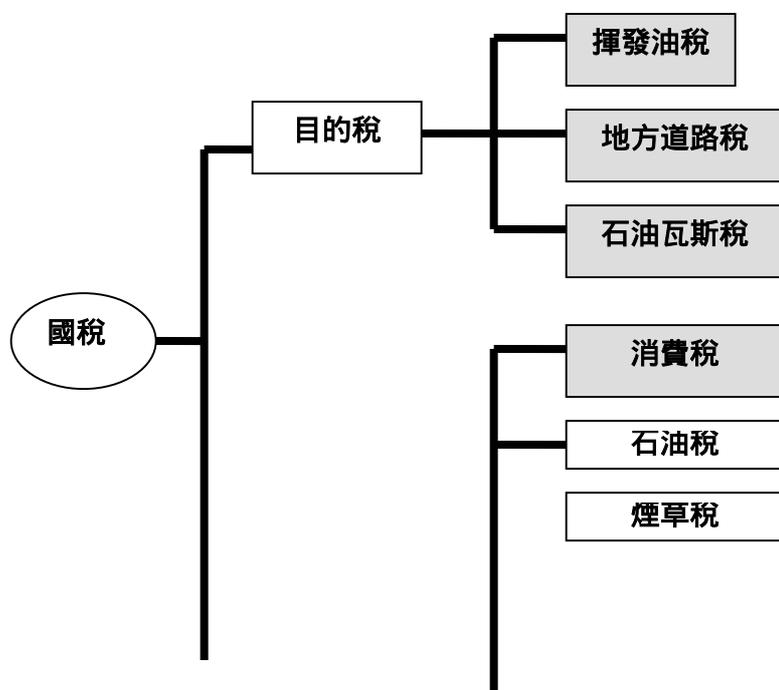
本次日本考察活動過程中由於聯繫工作相當困難，承蒙國內東源物流事業股份有限公司蘇隆德總經理及該公司魏顧問之鼎力協助，得以有機會訪談日本貨物運輸業者，藉以了解該國車輛稅費結構狀況及運輸業者對於車輛稅費結構的看法，透過安排並與運輸省官員見面，就車輛稅費相關議題進行意見交換，惟日方代表以無正式邦交為由，表示僅能就現況議題進行訪談，不作任何評論及敘及未來相關政策，因此，無法就官方管理的立場，蒐集較完整的資訊。所幸運輸業者訪談部分，都受到相當熱忱的接待，得就車輛稅費議題充分溝通，方獲致更深一層的瞭解，由於訪問時程的限制，無法廣泛蒐集不同運具間之差異資料，因此，本章主要介紹日本相關機動車輛稅費的輪廓、不同稅費用途及徵收方式等特性資料，並敘述貨運業者對於現行稅費制度的看法為主。機動車輛在日本稱之為自動車，後續內容即引用該名稱進行介紹。

3.1 自動車相關稅費結構介紹 (Automobile Taxes)

本節將就自動車各類諸稅在日本稅制體系中的關係、稅費的徵收用途、車輛使用各階段的稅費種類、各項稅費之稅制內容等主題進行說明。

3.1.1 自動車諸稅與租稅體系的關係及用途

日本租稅體系包括國稅及地方稅二類，有關自動車諸稅在二類租稅體系中的架構關係如圖 3.1.1 及圖 3.1.2 所示；在國稅體系中區分為目的稅（稅收用途為特定使用性質）及普通稅（稅收用途為一般經費性質）二類，與自動車關係諸稅包括揮發油稅、地方道路稅、石油瓦斯稅等三項為目的稅，消費稅及自動車重量稅等二項為普通稅。地方稅的體系中再區分為都道府縣稅及市町村稅二類，與自動車關係諸稅包括輕油引取稅、自動車取得稅等二項為都道府縣稅之目的稅，自動車稅一項為都道府縣稅之普通稅；輕自動車稅一項為市町村稅之普通稅，共計約九項屬於自動車之稅費種類。



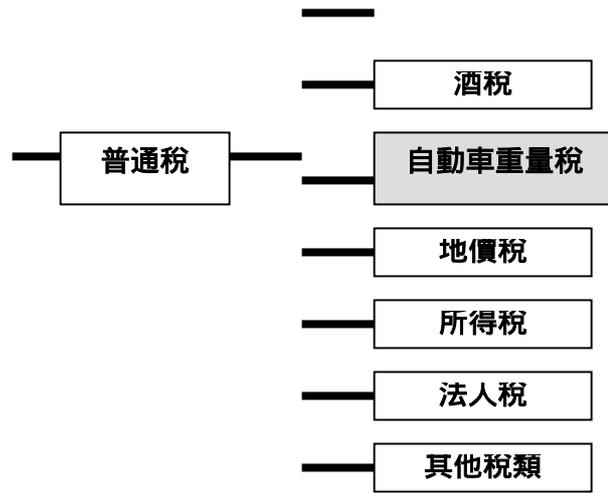
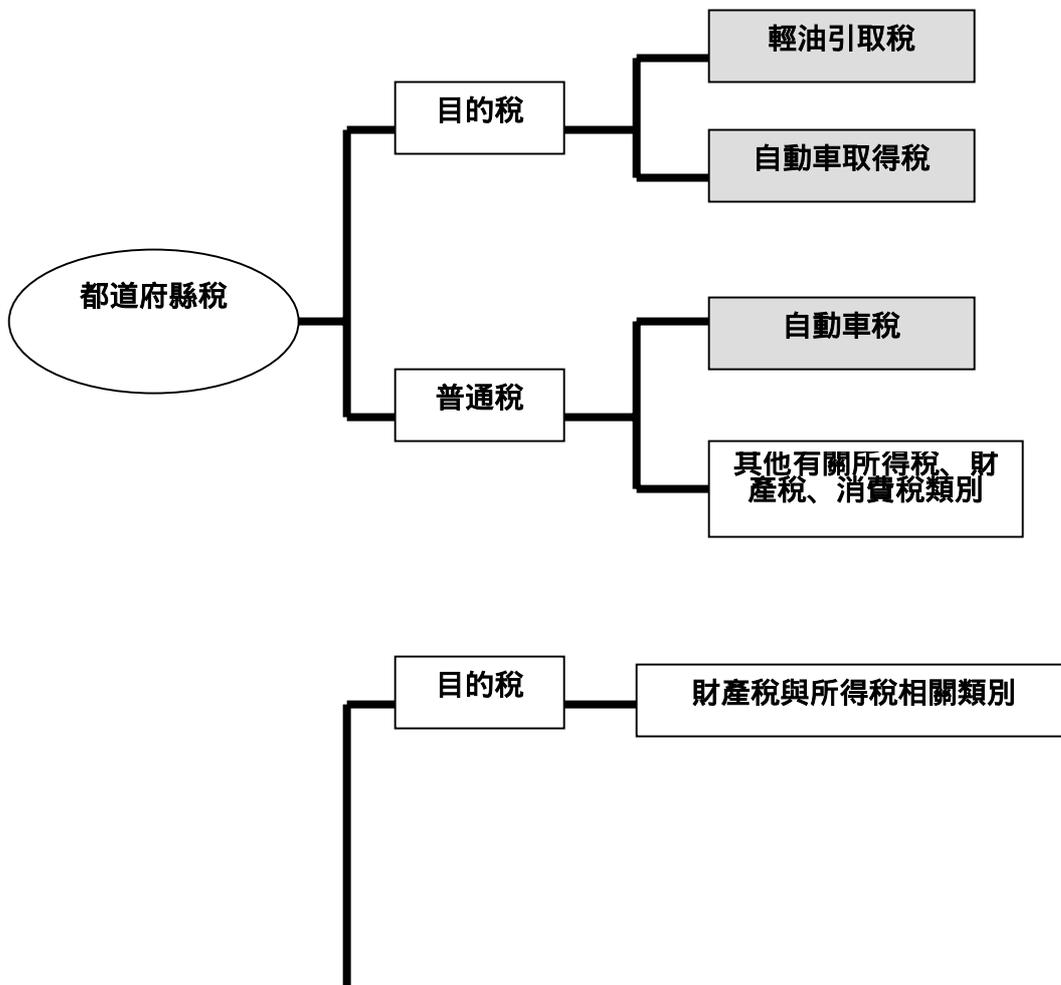


圖 3.1.1 自動車諸稅與國稅體系之架構關係

九項與自動車有關之諸稅中，揮發油稅、地方道路稅、石油瓦斯稅、輕油引取稅四項為燃料稅金，自動車重量稅、自動車取得稅、自動車稅、輕自動車稅四項屬於自動車持有之相關稅費，消費稅則為購車時必須繳交之固定比例稅費，同我國營利事業所得稅；自動車持有相關稅費與各項燃料稅金(使用稅金)，多數作為道路特定財源，有關各稅別稅金用於道路特定財源及一般財源之比例，彙整如圖 3.1.3。自動車持有相關稅費部分，除自動車稅及輕自動車稅 100% 及自動車重量稅 15% 為一般財源外，其餘均為道路特定財源；各項燃料稅金部分則均為特定道路財源。



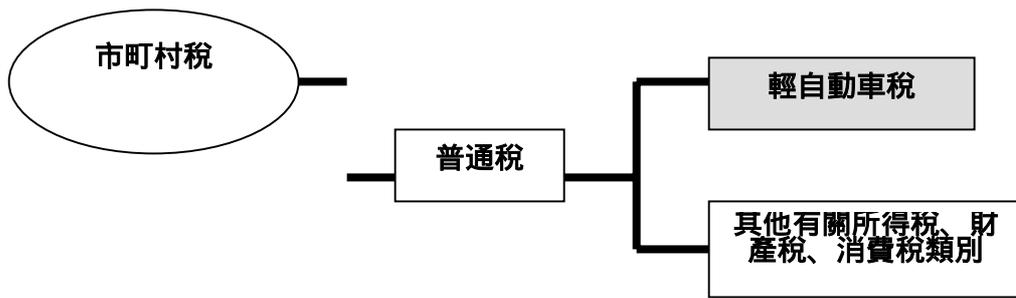


圖 3.1.2 自動車諸稅與地方稅體系之架構關係

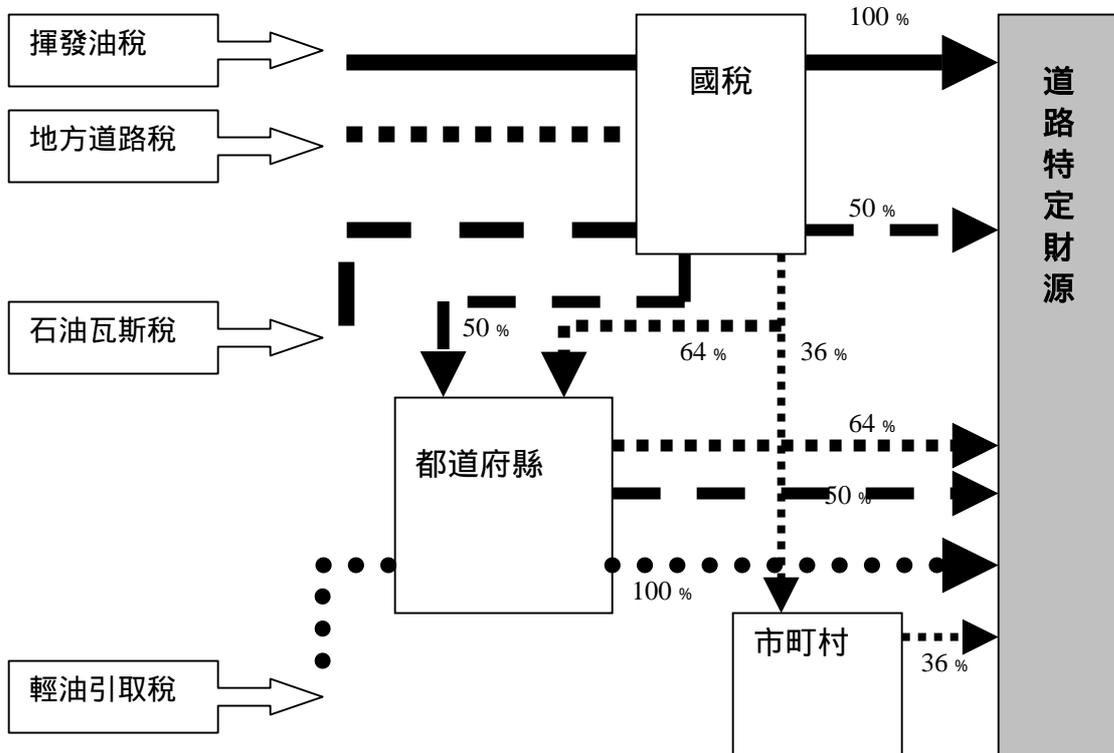
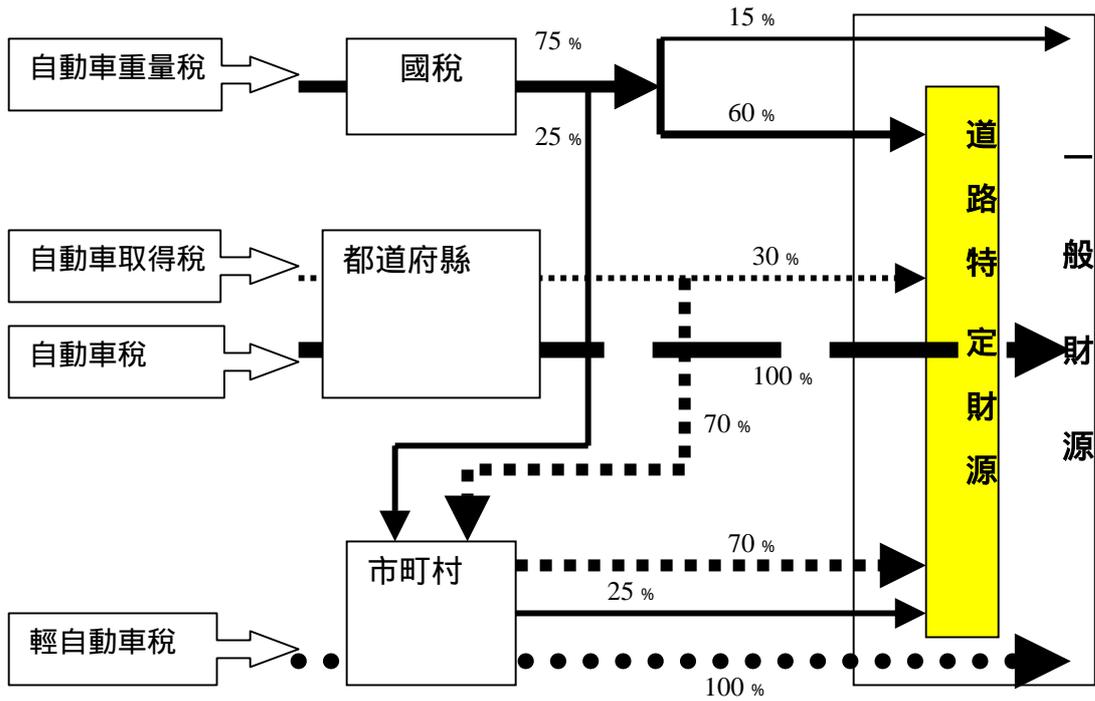


圖 3.1.3 自動車持有相關稅費與各項燃料稅金用途

3.1.2 自動車諸稅內容說明

本節將就自動車持有相關稅費(自動車重量稅、自動車取得稅、自動車稅、輕自動車稅)、各項燃料稅別 (汽油稅、石油瓦斯稅、輕油引取稅) 及消費稅之課稅對象、納稅義務者、稅費用途等內容進行較詳盡的說明。

一、自動車持有相關稅費說明

1. 自動車重量稅 (Automobile Weight Tax)

- 課稅對象：凡依據道路運送車輛法取的車輛檢驗證及取得車牌之車輛。
- 非課稅對象：大型及小型特殊自動車、排氣量 125cc 以下的二輪車。
- 納稅義務者：以車輛登記所有人為納稅義務人。
- 繳納方式：向運輸事務所窗口購買稅費印花郵票方式繳納。
- 子動車重量稅用途：75 % 稅收屬於中央政府 (其中 80 % 作為道路維護整備財源)，25 % 屬於市町村之道路特定財源。

2. 自動車取得稅 (Automobile Acquisition Tax)

- 課稅對象：自用小客車、卡車、公車及三輪車輛
- 非課稅對象：大型及小型特殊自動車、二輪車 (含側車附二輪車者)
- 課稅標準：以一般市場買賣契約取的價格為課稅基準，若為無償取得或相當折扣價格取得車輛，仍依市場價格為課稅基準。
- 稅率種類：營業車及輕自動車 (小型車) 為取的價格之 3 %，自用車為取得價格之 5 %。
- 免稅條件：車輛取的價格在 15 萬日幣以下者免稅。
- 納稅義務者：車輛購買人、受贈車輛者、海外購買運回日本使用者。
- 繳納方式：由納稅義務者向納稅事務所繳交。
- 自動車取得稅用途：5 % 用以作為徵收作業費用支出，其餘 95 % 之稅收中，30 % 屬於都道府縣之道路維護整備財源，70 % 屬於市町村之道路維護整備財源。
- 優惠措施：電動車、天然瓦斯車稅率降為 2.3 %；符合新燃油效率標準之車輛得以購買價格扣除 30 萬日幣後再計算課稅標準；符合自動車 Nox 法案規定之車輛，自用車稅率調整為 3.8 %，營業車調整為 1.8 %；駕駛訓練學校用車、限制使用區域之特殊目的用車、公司合併取得之車輛、公共團體用車及

殘障人士用車等均免徵自動車取得稅。

3.自動車稅 (Automobile Tax)

- 課稅對象：道路運送車輛法定義之自動車（輕自動車、二輪車、大型特殊目的用車等除外）。
- 課稅標準：載客用車以排氣量為區分基準，其餘車種依其型態不同來區分，其中地方政府可自訂稅率，惟該費率不得超過中央政府訂定費率標準之 20 %。
- 納稅義務者：自動車所有人。
- 繳納方式：每年四月一日徵收，新購車者以購買稅費印花郵票方式繳納。
- 稅費用途：都道府縣之一般財源。
- 優惠措施：中央及地方政府公務車免徵；急救車輛免徵；身心殘障者用車免徵；中古車販賣商持有之中古車輛。

4.輕自動車稅 (Light Vehicle Tax)

- 課稅對象：機器腳踏車、輕自動車（小客車）、小型特殊自動車、小型二輪車。
- 課稅標準：依據車輛種類型式之不同來區分，其中地方政府可自訂稅率，惟該費率不得超過中央政府訂定費率標準之 20 %。
- 納稅義務者：輕自動車所有人。
- 繳納方式：每年四月一日徵收，新購車者以購買稅費印花郵票方式繳納。
- 稅費用途：市町村之一般財源。
- 優惠措施：中央及地方政府公務車免徵；相關法令規範之優惠對象免徵。

二、各項燃料稅別說明

1.揮發油稅 (Gasoline Tax)

為對於揮發油產製品徵收之消費稅，及隨油徵收之稅費種類，

該稅收屬於中央政府道路特定財源。

2.地方道路稅 (Local Road Tax)

日本於昭和 30 年 8 月制定地方道路稅法，該稅收亦屬於揮發油稅之一類，稅收屬於地方政府之道路特定財源。

3.石油瓦斯稅 (Petroleum Gas Tax)

昭和 41 年 2 月制定石油瓦斯稅法，稅收 50 % 屬於中央政府及 50 % 屬於都道府縣之道路特定財源。

4.輕油引取稅 (Diesel Fuel Tax)

向柴油引擎車輛徵收，稅收屬於都道府縣之道路特定財源。

三、消費稅 (Consumption Tax ; 包含地方消費稅)

- 課稅對象：凡事業者從事資產買賣讓渡、勞役之提供等交易所得均應課徵。
- 課稅標準：以資產價格為課稅基準；從保稅區取得之資產，以 CIF 價格加上關稅為課稅基準。
- 納稅義務者：事業者、從保稅區輸入貨物者。
- 繳納方式：依據資產估定金額繳納，稅額超過 500 萬日幣者，可分攤為季繳

方式。

- 稅費用途：作為中央政府及地方政府之一般財源。

3.2 自動車諸稅稅率狀況

本節將針對自動車諸稅稅率計算標準及歷年來稅率之變動狀況進行說明。

3.2.1 自動車諸稅稅率

以下介紹之各項稅率適用期間制西元 2003 年 3 月。

一、消費稅（含地方消費稅）：所有商品及服務販賣價格的 5 %。

二、自動車重量稅

車種類別	自用	營業用
客車 Passenger Car (每 0.5 噸)	6,300 圓/年	2,800 圓/年
貨車 Truck (每 1 噸)		
2.5 噸以上	6,300 圓/年	2,800 圓/年
2.5 噸以下	4,400 圓/年	2,800 圓/年
公車 Bus (每 1 噸)	6,300 圓/年	2,800 圓/年
小型二輪自動車 Small Two-wheel (定額)	2,500 圓/年	1,700 圓/年
輕自動車 Mini car (定額)	4,400 圓/年	2,800 圓/年

單位：日圓

三、自動車取得稅

自用 (for private use) ----- 車輛取得價格之 5 %

營業用及輕自動車 (for commercial use) ----- 車輛取得價格之 3 %

四、自動車稅

車種類別	區分	自用	營業用
客車	<u>排氣量</u>		
	~1000cc	29,500 圓/年	7,500 圓/年
	1001~1500cc	34,500 圓/年	8,500 圓/年
	1501~2000cc	39,500 圓/年	9,500 圓/年
	2001~2500cc	45,000 圓/年	13,800 圓/年
	2501~3000cc	51,000 圓/年	15,700 圓/年
	3001~3500cc	58,000 圓/年	17,900 圓/年
	3501~4000cc	66,500 圓/年	20,500 圓/年
	4001~4500cc	76,500 圓/年	23,600 圓/年
	4501~6000cc	88,000 圓/年	27,200 圓/年
6001~	111,000 圓/年	40,700 圓/年	
公車	<u>座位數</u>		
	30 人以下	33,000 圓/年	12,000 圓/年
	31~40 人	41,000 圓/年	14,500 圓/年
	41~50 人	49,000 圓/年	17,500 圓/年
	51~60 人	57,000 圓/年	20,000 圓/年
	61~70 人	65,500 圓/年	22,500 圓/年
	71~80 人	74,000 圓/年	25,500 圓/年
	81 人以上	83,000 圓/年	29,000 圓/年
貨車	<u>載重量</u>		
	1 噸以下	8,000 圓/年	6,500 圓/年
	1~2 噸	11,500 圓/年	9,000 圓/年
	2~3 噸	16,000 圓/年	12,000 圓/年
	3~4 噸	20,500 圓/年	15,000 圓/年
	4~5 噸	25,500 圓/年	18,500 圓/年
	5~6 噸	30,000 圓/年	22,000 圓/年
	6~7 噸	35,000 圓/年	25,500 圓/年
	7~8 噸	40,500 圓/年	29,500 圓/年
	8 噸以上	每超過 1 噸加收 6,300 圓	每超過 1 噸加收 4,700 圓

單位：日圓

五、輕自動車稅

車種類別	排氣量	稅額
二輪車	~50cc	1,000 圓/年
	51~90cc	1,200 圓/年
	91~125cc	1,600 圓/年
	126~250cc	2,400 圓/年
	250cc~	4,000 圓/年
車輛種類	自用	營業用
小客車	7,200 圓/年	5,500 圓/年
小貨車	4,000 圓/年	3,000 圓/年

單位：日圓

六、揮發油稅

徵收揮發油稅及地方道路稅，其中揮發油稅為每公升 48.6 日圓，地方道路稅為每公升 5.2 日圓。

七、輕油引取稅

每公升為 32.1 日圓。

八、石油瓦斯稅

每公斤為 17.5 日圓。

有關平成 3 年至 11 年度全日本自動車關係諸稅稅額之變化情形如圖 3.2.1，與自動車有關之稅收總額平成 3 年為 62,755 億日圓，至平成 11 年為 77,716 億日圓，平均每年成長 2% 左右，各項稅費本身則其每年稅額之變化情形並不大，至於自動車關係諸稅總額及國家稅收總額間之比例規係如圖 3.2.2，自動車關係諸稅總額約佔國家稅收總額之 10.7%。

3.2.2 自動車諸稅稅率歷年來調整狀況

一、消費稅部分

平成元年開始徵收，初始稅率為 3%，至平成 9 年調整為 5%。

二、自動車持有相關稅費部分

1.自動車重量稅

昭和 46 年開始徵收，以客車為例，初始稅率未區分自用及營業用及重量差異，均為每 1 噸徵收 2,500 日圓/年，至昭和 51 年產生重大變革，調整為自用客車重量每 0.5 噸徵收 6,300 日圓/年，營業用客車重量每 0.5 噸徵收 2,800 日圓/年，該項變革仍沿用至今。

2.自動車取得稅

昭和 43 年開始徵收，初始費率並未區分營業用與自用，均為車輛取得價格之 3 %，至昭和 49 年將自用車調整為 5 % 營業車維持 3 % 沿用至今。

3.自動車稅

創設年度未取得相關佐證資料，以 4~5 噸貨車為例，昭和 36 年度自用貨車與營業貨車稅費均為 15,000 日圓/年，至昭和 51 年調高稅費，自用貨車為 20,000 日圓/年，營業貨車為 17,500 日圓/年，至昭和 59 年再調高稅費，自用貨車為 25,500 日圓/年，營業貨車為 18,500 日圓/年。

4.輕自動車稅

創設年度未取得相關佐證資料，以小貨車為例，昭和 30 年度自用與營業均為 1,500 日圓/年，至昭和 36 年調整均為 2,500 日圓/年，至昭和 51 年調整為自用車 3,300 日圓/年，營業車為 2,900 日圓/年；至昭和 59 年再調整為自用車 4,000 日圓/年，營業車為 3,000 日圓/年沿用至今。

三、燃料相關稅費

1.揮發油稅

創設年度未取得相關佐證資料，昭和 30 年度為每公升 11.0 日圓，爾後逐年檢討調整，至昭和 51 年度為每公升 36.5 日圓，至平成 5 年調整為每公升 48.6 日圓並沿用至今，已近七年未調整。

2.地方道路稅

昭和 30 年開始徵收，稅率為每公升 2.0 日圓，爾後逐年檢討調整，至昭和 51 年度為每公升 6.6 日圓，至平成 5 年調整為每公升 5.2 日圓並沿用至今，已近七年未調整。

3.輕油引取稅

昭和 31 年開始徵收，稅率為每公升 6.0 日圓，爾後逐年檢討調整，至昭和 51 年度為每公升 19.5 日圓，至平成 5 年調整為每公升 32.1 日圓並沿用至今，已近七 年未調整。

4.石油瓦斯稅

昭和 41 年開始徵收，稅率為每公斤 5.0 日圓，至昭和 45 年調整為每公斤 17.5 日圓並沿用至今，已近 30 年未調整。

3.3 自動車強制保險介紹

近年來在日本由於受到保險業法修正及金融自由化的影響，帶動自動車保險作業上相當 程度的轉變，本節將就有關車輛強制保險相關內容進行說明。

一、強制保險（自動車損害賠償責任保險）

所有車輛必須投保強制保險，在賠償金制度下保護車禍受難者，車輛持有人 若未投保強制保險，將被處以刑罰不超過六個月之勞役處分或易科不超過 5 萬日 幣之罰金，並調扣駕照 30 天及交通違規記點六點。

二、強制保險補償內容

強制保險中對於因車禍造成他人受傷或死亡之賠償額度如表 3.3.1，死亡最高 賠償支付額為三千萬日幣，若事故造成具有後遺症之傷害，則依傷害程度區分為 14 個等級，最高賠償支付額從三千萬日幣至七十五萬日幣不等。

表 3.3.1 強制責任保險賠償額度

受傷程度	最高賠償支付額
死亡 Death	30,000,000 日圓
未死亡前傷害 Injury before death	1,200,000 日圓
傷害 Injury	1,200,000 日圓
具後遺症之傷害 Sequela (分 14 級)	30,000,000 日圓~750,000 日圓

資料來源：日本運輸業者提供之資料

三、保險費

有關各主要車種強制保險之保險費如表 3.3.2，各車型之保費差異並不大。

表 3.3.2 各主要車種不同期間強制保險費用（單位：日圓）

車種	37 個月	36 個月	25 個月	24 個月	13 個月	12 個月
自用小客車	38,450	37,650	28,450	27,600	17,850	16,950
自用小貨車	-	-	-	-	16,100	15,350
660cc 以下輕自動 車	27,550	27,050	20,900	20,300	13,800	13,250
250cc 以上二輪輕 自動車	-	-	23,550	22,900	15,250	14,550
250cc 以下二輪輕 自動車	-	27,000	-	20,300	-	13,250

資料來源：日本運輸業者提供之資料

3.4 營業車與自用車稅費差異之檢討

在日本自動車之相關稅制中，均充分反應了自用車及營業車稅費差異的必要性，從前述自動車稅費歷年來調整狀況分析中，亦可瞭解日本政府對於營業用車輛在稅費調整上的變動情形，反觀國內機動車輛稅費並未突顯自用車與營業者之差異，本節中將以貨運為例，說明日本自用車與營業車稅費差異之考量因素。

一、貨車扮演主要貨物運輸角色

依據 1996 年日本國內貨物運輸統計資料，運送貨物總噸數為 6,799 百萬公噸及 573.2 百萬延噸公里，其中貨車運送噸數佔總噸數 90.9 % 及總延噸公里數 53.3 %；若區分為營業車及自用車加以比較，貨車運送之總噸數部份，營業車佔 40.9 % 自用車佔 50 %，總延噸公里數部份，營業車佔 40.7 % 自用車佔 12.6 %。

二、營業貨車效率高於自用貨車

1996 年資料中，全日本營業貨車總數為 1,280,659 輛（約佔 12.5%，含一般貨車 877,390 輛、特殊貨車 202,561 輛、曳引車 115,948 輛、小貨車 84,760 輛），自用貨車總數為 8,967,846 輛（約佔 87.5%，含小貨車 5,966,628 輛 一般貨車 1,764,876 輛、曳引車 9,304 輛、特殊貨車 1,227,038 輛），若以貨車運送之貨物總噸數及總延噸公數為比較基礎，總噸數部分營業者佔 45 % 自用車佔 55 %，總延噸公里數部分

營業車佔 76.3% 自用車僅佔 23.7 %，有關營業車與自用車在不同運輸指標之績效比較如表 3.4.1，貨物總運送距離部分，自用車約為營業車之二倍，全年度總計每日貨車旅次數部分，自用車約為營業車之六倍，每日每輛貨車之行駛里程數部分，營業車約為自用車之三倍，平均每噸貨物之運送里程部分，營業車約為自用車之四倍，若以貨物運送之延噸公里數代表運輸效率指標，則營業車之運輸效率較自用車高出近 20.3 倍。

表 3.4.1 自用貨車與營業貨車之運輸效率指標比較

指標項目	單位	營業車	比例 %	自用車	比例 %
Travel distance	Million km	63,135	34.2	121,362	65.8
Aggregate traveled day-truck	Million day trucks	283	14.0	1,742	86.0
Travel distance /truck/day	Km	222.9	-	69.7	-
Average distance /ton	Km	84.2	-	21.6	-
Average distance/day/truck	Ton-km	821.8 (A)	-	40.5 (B)	-
Transport efficiency (A/B)	821.8/40.5=20.3				

資料來源：整理自日本卡車運輸協會提供資料

由於貨物運輸事業為日本國內貨物運輸之主要基幹產業，對於民生必需品之運輸配送扮演相當重要的角色，且營業車之運輸效率較之自用車高出近 20 倍，日本政府認為對於能源消耗的節省、交通量的減少、行車廢氣排放的控制、噪音公害的減輕、地震災害等緊急物資配送效率提昇、促進國家規模經濟及社會安定均具有相當大的直接效益，因此認為降低營業車輛稅費應有其必要性。

3.5 相關配合之管制措施（貨物運輸部分）

此次日本考察行程中主要係以貨運業者為訪談對象，雖與運輸省官員就車輛稅費問題進行意見交換，惟因無正式邦交，日方多所顧忌，無法就相關稅費配套措施部分提供較完整的資料，因此，本節將就與日本卡車協會及貨運業者訪談有關貨物運輸部分之重點摘記如下：

- 一、日本全國約有 5,000 家貨運業者，其中 99 % 為中小企業型態（資本額三億日圓，員工 300 人以下），日本政府對於運輸業者提供有低利貸款補助制度，就業者所提之

營運計畫書進行審核，對於審核通過之運輸業者可提供利率 1 % 之低利貸款或全額免息之貸款，提供有心經營業者必要的協助。

二、在環境保護問題方面，由於東京都有約 12 萬 5 千輛柴油貨車，對於東京都空氣品質將造成相當程度負面的影響，因此，目前在東京及大阪等城市均有控制污染量之構想，以東京都為例，計畫自 2003 年起使用年限超過七年之車輛將不得進入市中心區，以貨車而言，目前車輛平均使用年限為 10.53 年。

三、全日本卡車協會之運作機能相當的健全，充分扮演與政府溝通之橋樑角色，除了運輸資料蒐集與相關貨運產業研究發展工作外，亦規範業界合理競爭機制及相關爭議之排解，為提高貨運運輸效率，提供會員多元的諮詢服務及從業人員之教育訓練，此外，並義務從事災害急救物資之運送且統一聽從政府單位之緊急運送命令，因此，公（協）會的角色受到政府單位相當程度的重視並提供資金援助，例如，自 1976 年稅法修正將輕油引取稅提高 30 %，其中增加之 15 % 提撥給協會，以全日本卡車協會為例，每年約可獲得 11 億日幣之政府補助款，加上會費收入三億五千萬日幣，因此，每年可運用資金達十四億五千萬日幣，是以能夠充分發揮協會應扮演之角色，協助政府帶動貨運產業健全的發展。

四、在貨運業的門檻部分，並無資本額門檻的限制，惟負責人必須提出擁有二分之一以上資產之證明；車額部分，除東京都門檻條件為七輛外，其餘各地均為五輛，據卡車協會表示，門檻條件並無太大實質的意義，因此未來有可能逐步降低。

五、日本貨物運輸業發展的趨勢已朝向多元化、整合化、專業化之物流型態發展，如日通宅配及佐川急便株式會社等全國性運輸業者，對於貨物運送的處理，已跳脫傳統配送的角色，更著重於企業內部的改革、滿足顧客的服務需求、提昇服務品質及降低營運成本，強化資訊科技及高科技設備的應用，使其經營觸角由國內貨物運輸向國際貨物運輸整合，提昇運輸業者在供應鏈中的角色，經營的型態亦因此更多元。

第四章 結論與建議

4.1 結論

本次考察活動的目的為研習新加坡及日本機動車輛稅費制度內容及其相關管制配合措施，由於新加坡及日本地區特性不同，國情的差異造成在機動車輛稅費制度內容上存在相當大的歧異，為完全不同的制度架構，新加坡由於國土範圍狹小，屬於城市型國家，車輛稅費制度的基本精神為控制車輛持有的成長以防止道路交通的惡化；日本則國土範圍廣闊，且都會區之大眾運輸系統相當便捷，輔以買車自備停車位政策及停車管理政策的落實，因此，並非以抑制車輛成長為車輛稅費制度之主要目的，反而較強調稅費結構的公平性與稅費的用途，該制度的內涵與國內較為相近，針對本次考察內容，其相關結論如下：

- 一、新加坡車輛稅費相關措施與調整的目的主要在抑制私人運具的使用、鼓勵搭乘大眾運輸工具，過去在這樣的政策導向下，對於運具的使用及車輛持有成長的抑制確實產生相當的管理績效，從車輛購買申請登記、持有及使用過程，已設計乙套相當嚴謹的管理機制。
- 二、配額制度為新加坡陸路運輸管理局控制車輛年成長率之重要措施，依據使用運具的型式及使用方式區分為六大類別，依據計算所得之可提供申請之各運具類別車輛配額，實施擁車證競標作業，提供欲擁有自有車輛之個人、公司或組織進行申請作業，申請人必須參與競標取得擁車證才能辦理車輛註冊登記作業。
- 三、新加坡自 1990 年五月一日起實施機動車輛配額制度，其目的為抑制車輛的成長比例，在此制度運作下，從 1989 年至 1999 年車輛數資料中，各類型態運具均呈穩定的成長趨勢，平均成長率維持在 3% 左右，顯見新加坡執行機動車輛配額制度確實具有相當顯著的成效，陸路運輸局官員亦表示未來十年仍可能維持以 3% 成長率抑制車輛數的成長幅度。
- 四、新加坡自 1994 年 10 月開始執行非尖峰使用車輛計畫，其目的為提供已取得擁車證之駕駛人或參與競標欲取得擁車證之申請人可選擇申請為非尖峰使用車輛，並提供

得支付較低車輛稅費之誘因，鼓勵駕駛人降低私人運具的使用，該項計畫執行已約六年，惟目前 OPC 車輛僅約一萬輛，由於車輛使用時段受限，且新加坡實施道路收費制度，OPC 車輛免費通行時段僅國定假日、週日、週六下午三時以後及平常日下午七時至翌日上午七時，執行成效並不顯著，惟新加坡仍致力於強化大眾運輸的服務機能，藉以提昇 OPC 計畫的執行成效。

五、新加坡車輛取得之相關稅費包括 Quota Premium 稅費、註冊登記費 (Registration Fee)、附加註冊登記費 (Additional Registration Fee)、優惠附加註冊登記費 (Preferential Additional Registration Fee)、Prevailing Quota Premium 及關稅等，其中優惠附加註冊登記費係用以鼓勵車輛提早汰舊換新或註銷車輛登記停止車輛使用，新加坡政府歸還車輛持有人已收取附加註冊登記費 ARF 之優惠折扣；車輛持有之稅費項目包括道路稅 (Road Tax) 及道路稅附加稅 (Road Tax Surcharge)，各式車輛必須每半年或每年配合車輛檢驗繳道路稅，車輛檢驗依據車種不同、車齡不同決定檢驗頻次，對於公車及計程車每年需檢驗二次。如果車齡超過十年者必須加收道路稅附加稅，每年以 10 % 比例增加，最高加收 50 %。

六、電子道路收費為新加坡執行相當成功之交通管理政策，基於使用者付費原則精神，徵收車輛每次通行之通行費，目的在建立更公平之道路使用環境，反應車輛持有人的使用成本，促使駕駛人在決定使用車輛前能夠將時間、成本、路徑納入考量，再決定自行駕車或搭乘大眾運具、出發的時間等，甚至鼓勵共乘，藉此改善及控制道路的服務水準。電子道路收費制度係根據不同的地區、不同的時間、不同的道路擁擠程度以電子化方式徵收各式車輛通行費，以落實使用者付費原則；基本上，通行費約 0.25 元新幣至 2.5 元新幣不等，愈近尖峰時間其扣繳之通行費愈高，在同管制時間及同路段的情況下，通行費以機車最低，一般小客車最高。

七、日本租稅體系包括國稅及地方稅二類，在國稅體系中區分為目的稅 (稅收用途為特定使用性質) 及普通稅 (稅收用途為一般經費性質) 二類，與自動車關係諸稅包括揮發油稅、地方道路稅、石油瓦斯稅等三項為目的稅，消費稅及自動車重量稅等二項為普通稅。地方稅的體系中再區分為都道府縣稅及市町村稅二類，與自動車關係

諸稅包括輕油引取稅、自動車取得稅等二項為都道府縣稅之目的稅，自動車稅一項為都道府縣稅之普通稅；輕自動車稅一項為市町村稅之普通稅，共計約九項屬於自動車之稅費種類。

八、揮發油稅、地方道路稅、石油瓦斯稅、輕油引取稅四項為燃料稅金，自動車重量稅、自動車取得稅、自動車稅、輕自動車稅四項屬於自動車持有之相關稅費，消費稅則為購車時必須繳交之固定比例稅費，同我國營利事業所得稅；自動車持有相關稅費與各項燃料稅金（使用稅金），多數作為道路特定財源。

九、貨物運輸事業為日本國內貨物運輸之主要基幹產業，對於民生必需品之運輸配送扮演相當重要的角色，且營業車之運輸效率較之自用車高出近 20 倍，日本政府認為對於能源消耗的節省、交通量的減少、行車廢氣排放的控制、噪音公害的減輕、地震災害等緊急物資配送效率提昇、促進國家規模經濟及社會安定均具有相當大的直接效益，因此認為降低營業車輛稅費應有其必要性。

十、1976 年稅法修正將輕油引取稅提高 30 %，其中增加之 15 % 提撥給協會，以全日本卡車協會為例，每年約可獲得 11 億日幣之政府補助款，加上會費收入三億五千萬日幣，因此，每年可運用資金達十四億五千萬日幣，是以能夠充分發揮協會應扮演之角色，協助政府帶動貨運產業健全的發展。

4.2 建議

一、新加坡車輛稅費結構係建立於高額預付稅款之上，重點強調在對車輛所有權的限制而非車輛使用權的限制，因此，駕駛人花一大筆錢購置乙輛汽車（甚至高於一般房價），自然不會考慮減少對道路的使用，是以新加坡政府刻正研議擴大電子道路收費之實施範圍，以逐步加強對車輛使用的管制；從新加坡車輛稅費結構制度來看，徵收高額的稅賦抑制車輛的持有之做法在國內並不易實施，若能有效整合捷運與公車強化大眾運輸服務效能，再輔以車輛使用限制以改善道路狀況應為較可行的方式，其電子道路收費制度之作法及精神應值得我國參考。

- 二、就機動車輛稅費制度而言，新加坡成功地執行高稅賦政策，雖然該制度不一定適用於其他國家，但其車輛稅費調整係考量道路交通狀況、對道路的損壞程度及社會公平原則之方式，亦值得國內未來調整機動車輛相關稅費時將之納入考量。
- 三、推動運輸規劃、都市發展規劃及土地使用的整合機制為新加坡相當重要的運輸政策，目的在提高大眾運輸系統場站週邊土地開發強度，使通勤旅次及各類都市活動旅次以大眾運輸場站成為主要運輸節點，強調運輸設施與場站週邊土地建物開發充分的協調與整合。由於徵收相關車輛稅費目的除取得國家建設財源外，另一項重大目的為抑制車輛的持有及使用以改善道路交通狀況，而其重要的配套措施之一即為構建完善的大眾運輸系統，建立運輸規劃、都市發展規劃及土地使用整合機制之作法，值得國內參考。
- 四、日本機動車輛稅費結構與國內較為近似，其中對於營業車與自用車稅費之差異為其稅制中相當重要的特色，由於客貨運營業用車輛之運輸績效遠大於自用車，因此營業車稅費較自用車為低；國內稅制則並未反應營業車稅費與自用車稅費之差異性，從健全運輸產業發展及發揮稅制管理目的之角度來看，未來在車輛稅費檢討過程中，建議應將營業車及自用車稅費差異之必要性充分納入考量。
- 五、日本訪問期間主要訪談對象為貨物運輸業者，從訪談過程中亦了解到日本政府對於貨運產業的管理及輔導機制，其中有關公會角色功能、運輸業門檻條件降低、提供低利貸款補助運輸業者經營等之作法，在輔導運輸產業發展之過程中確實發揮相當之管理績效，亦帶動國家整體物流的發展；在國內，對於貨運業的管理則相對缺乏彈性及相關輔導機制建立，因應貨運產業發展的特性與需求，制定明確的管理及輔導政策應為必要的努力方向。其政策擬定之方向與作法應值得國內參考與借鏡。

