No. 138

財政園地

電子月刊

發行所：財政部財政人員訓練所　發行人：許寧佑　編輯小組召集人：張琬如　所址：116 臺北市文山區羅斯福路 6 段 142 巷 3 號　電話：02-8663-2399　2024 年 6 月 30 日出刊

本期目錄

國際合作

關務署與國際組織 React 共同舉辦「2024 保護智慧財產權研討會」，強化智慧財產權保護作為　1

國際財稅新知

推動低碳能源轉型之財政角色　3

統計專欄

近年貨物稅徵收概況　9

財政要聞

重要施政要聞　22

重要班訊

財訓所辦理「靠台股基金存千萬退休兼防詐 5 招」專題演講　24

消費者保護

高齡消費者手冊 （二）　26

關務署與國際組織 React 共同舉辦「2024 保護智慧財產權研討會」，強化智慧財產權保護作為

財政部關務署

保護智慧財產權有賴權利人與執法人員致力合作，財政部關務署為精進海關關員及國內執法人員查緝仿冒品技能，特與國際組織 React 於 6 月 14 日共同舉辦「2024 保護智慧財產權研討會」（2024 National Training Workshop on Protecting Intellectual Property Rights），強化智慧財產權保護作為，並增進智慧財產權保護意識。



關務署說明，React 為一結合公、私部門、致力打擊侵害智慧財產權之非營利組織，於保護智慧財產權擁有超過 30 年寶貴經驗。為阻絕侵害智慧財產權商品於國際市場流通，該組織長期與各國政府合作，舉辦真仿品辨識訓練課程，提供執法人員與權利人互相學習及交流機會，提升仿冒品打擊成效。

今年已是關務署第 14 度與 React 合作辦理研討會，邀請眾多國內外知名品牌及團體代表共同參與，包括 AACS（Alliance Against Counterfeit Spirits）、BRITA、Bio-Oil、Canon、Dolby、EPSON、Haleon、HUGO BOSS、International Olympic Committee、Kering Group、Longchamp、MCM、NXP、Pandora、P&G、Samsung、SUPREME、WELLA Company 及 Western Digital 等，商品種類多元。各品牌商標權專家於會中介紹真仿品辨識技巧並輔以實品展示，海關關員亦主動分享仿冒品邊境查緝實務經驗，執法機關與權利人深度交流，對智慧財產權保護帶來積極正面效果。



本次研討會除海關第一線關員外，經濟部智慧財產局、內政部警政署刑事警察局、法務部調查局及地方檢察署皆派代表共同參與，與會者與講座交流頻繁，除具體強化執法機關查緝能力外，亦有效提升我國致力查緝仿冒品之國際形象。

推動低碳能源轉型之財政角色[1]

財政部綜合規劃司 / 秘書 惲大宏

近年全球面臨嚴重天然災害、區域戰爭引發能源危機及通貨膨脹（下稱通膨）等不利經濟發展因素，促使推動低碳能源轉型之綠色經濟概念受到重視，各國應即時推動能源轉型以因應氣候變遷及能源供應衝擊，同時有效增加就業人口，根據國際能源總署估計（International Energy Association, IEA，2021b），低碳能源轉型可創造就業人數為化石燃料產業之 4 倍，並可降低社會與環境成本及空氣污染對健康之影響。

牛津大學史密斯學院（Smith School, University of Oxford）與瑞典能源署（Swedish Energy Agency）於 2023 年共同發布「財政部於推動低碳能源轉型之角色」（The role of Ministries of Finance in driving and shaping the low-carbon energy transition）報告指出，引導資本重分配（capital reallocation）、確保成本效益及達成公平分配之財政政策於國家推動低碳轉型可發揮關鍵功能，透過審慎運用政府支出，於低碳產業創新初期階段提供耐心資本（patient capital，即長期資本），並實施協調激勵措施，鼓勵民間部門於適當時機投資綠色經濟轉型項目，同時配合跨部會如環境部門等協同達成綠色經濟轉型目標，預估未來 10 年投資總額每年應增加 3 兆至 5 兆美元（約新臺幣 96 兆元至 160 兆元，占 GDP 比率約 2%~3%），相當於全球企業年度利潤 1/2 或全球稅收總額 1/4。該報告就國家推動低碳能源轉型之財政角色提出相關建議，謹摘述重點內容俾供我國政策研議參考。

一、投資面

（一）增加公共低碳能源研究發展（下稱研發）投資

報告認為，財政政策應鼓勵民間部門增加公共低碳能源直接研發投資，確保低碳技術開發，達成如公營事業規模（utility-scale）[2]之長期儲能及低碳燃料。考量目前許多低碳技術（如太陽能等）已

1　本文以 1 英鎊兌換新臺幣 42 元，1 美元兌換新臺幣 32 元計算。
2　係指規模龐大足以類比為公用事業規模。

收具體成效，復以科學技術持續發展，投入綠色創新領域可取得巨額利潤及提供正向外部性及外溢效果，預估至 2030 年，全球 11 個最具潛力之低碳技術將產生超過 9 兆英鎊（約新臺幣 378 兆元）年銷售額，約占全球經濟規模 10%，建議各國對投資低碳轉型策略性先期創新直接研發應增加 4 倍，約公共研發總支出 20%，另應定期分析具有比較競爭優勢之技術或產品，協助政策制定者找出最有利貿易領域及提出相應政策。

（二）投入綠色新創投資

政府部門（含公營事業）應投資綠色新創階段，明確規劃投資期程、組織、權責範圍、風險控管及預期目標，如責成公共投資實體（如國家投資銀行及策略投資基金等）或專門從事綠色投資之個別投資實體（如綠色投資銀行或風險基金等），賦予其綠色使命（green mandate），從事低碳轉型投資及監管。目前成功公共投資機構案例包括德國復興信貸銀行（KfW）、美國能源部高級研究計劃署（Advanced Research Projects Agency-Energy, ARPA-E）及瑞典 Almi Invest 綠色科技基金等。

（三）建構綠色政府採購機制

報告建議各國可建構與國家轉型計畫及低碳創新目標相結合之綠色政府採購政策，根據專案投標者是否運用新型脫碳工具作為選擇得標者之考量因素之一，此外，培訓相關人員運用政府預算工具擴大政府採購用於相關低碳技術，如供大規模儲存之超高密度電池（ultra-high density batteries）、電容器（capacitors）、電池回收、氫基燃料（hydrogen-based fuels）、綠能建築（green building）及燃料電池（fuel cells）等，支持創造低碳利基市場（niche market）[3]，並運用政府採購相關規範鼓勵製造商開發相關產品並降低市場風險，持續創造需求形成規模經濟及外溢效果，進一步降低製造成本。

3 又稱小眾市場，係某些具有持續發展潛力之小眾產品市場，在此市場中企業可根據自身資源優勢，經由專業經營將品牌意識灌輸到該特定消費者族群，逐漸形成該族群領導品牌，從而最大限度獲取收益。

（四）營造良好民間投資環境

低碳產業創新階段初期，政府部門（含公營事業）可透過政府採購挹注資金擴大利基市場，後期可引導金融體系綠色化，透過發行綠色金融工具如綠色債券、融資等吸引私人投資，俾為擴大低碳轉型規模所需基礎投資引進長期財源。報告認為，現行所有金融工具均可納入綠色概念為主軸，如主權綠色債券及永續發展相關債券，尚可透過混合型政府及民間融資減少政策不確定性。

二、補貼及租稅面

（一）逐步取消化石燃料補貼（fossil fuel subsidies）政策

繼續實施化石燃料補貼將造成其相對於再生能源之成本競爭力扭曲，進而阻礙能源轉型，國際貨幣基金（International Monetary Fund, IMF）估計 2020 年全球實施間接化石燃料補貼政策支出約占 GDP 7%（約 6 兆美元，新臺幣 192 兆元），約當實現 2050 年淨零碳排所需年度投資金額 2 倍。報告認為各國應逐步取消化石燃料補貼減少扭曲，同時提高財政量能，此外，目前對多數能源相關稅負皆遠低於排碳之社會成本，應逐步調高碳價格（如碳費〔稅〕等），按能源之碳含量比例課徵合理稅賦。

（二）擴大稅基增加政府稅收

隨著各國陸續實施低碳轉型，化石燃料產能及消費下降導致相關稅收減少，報告認為有必要擴大低碳商品與服務相關稅基以增加稅收，雖然低碳產業先期創建階段技術需要政府補貼及監管，俟穩定營運即可取得稅收以填補碳密集產業短徵稅收。此外，應考慮對高所得者及超額消費課徵財富稅及奢侈稅，如金融交易稅（Financial Transaction Tax）、土地稅（land tax）及暴利稅（windfall tax）等，以增加財政量能支持弱勢家庭及企業，俾順利實現綠色過渡轉型。

三、決策分析面

（一）納入系統性動態成本效益分析

國家低碳技術轉型仰賴改變技術及創造新市場之策略性投資，惟目前主要政策評估工具多採傳統成本效益分析，考量氣候變化具高度複雜及長期技術進步影響非為線性（non-linearity）[4]，違反傳統靜態方法之基本假設[5]，又市場失靈不僅限於溫室氣體之負面外部性，亦延伸至人體健康及生物多樣性等無法以貨幣衡量之面向，易導致估計偏誤。報告建議各國於政策評估時，須由個體及總體層面調整會計及經濟價值之衡量架構，對價格無法充分反映其經濟與社會貢獻部分賦予適當價值，另委託專業團隊開發聚焦於政策產生之外溢效應、動態價格軌跡及金錢獎勵等適合低碳轉型背景之新型政策決策工具。

（二）運用任務導向機制制定政策

報告認為，政府從事低碳技術轉型相關之結構性改革應全面考量總體經濟、建築、工業、創新、技能、勞動市場及能源等政策，藉由各機關策略合作及橫向協調，推動必要結構改革以利經濟復甦，各國可透過以各機關任務為導向之跨部會整合思維及架構制定政府整體執行策略，提供正確產業政策方向，於重要產業領域進行策略投資加速創新及轉型，進而產生技術、社會及行為層面正向外溢效應，提高總體經濟穩定性。

四、國際合作面

（一）確保全球、國家及區域層級之公平轉型

各國須以總體經濟視角及運用預算控制工具，全面研議社會安全、住房、移民及再培訓等支持政策，以減輕低碳轉型帶來之負面影響，避免原碳密集型產業地區之經濟活動及就業機會因推動低碳轉型而受衝擊。此外，已開發國家須透過多邊會議，研商提供發展

4　數學理論稱線性係量與量之間變化按比例成直線關係。
5　即假設不存在重大不確定性，也不假設產品成本、價格或可用性變化。

中國家財務支援相關策略及工具，如每年發行特別提款權（Special Drawing Rights, SDR）[6]、取消國家債務或為低碳專案提供有條件優惠融資等。

（二）加強國內與國際合作以加速轉型

各國政府及企業於國內推動落實低碳政策以加速轉型固然重要，惟仍有不足，尚須配合目標明確之國際合作，特別是扶持發展中國家推動兼容經濟成長氣候政策及加快低碳轉型腳步至關重要，方可加速全球低碳轉型並降低推動難度及成本，報告認為，全球最大汽車市場倘對內燃機銷售策略達成一致，電動車及燃油車生產成本可能會提前 5 年達到相當；同時各國於推動低碳轉型時，須擇定具有比較優勢策略領域，確定該等領域具有熟練勞動力來源，同時兼顧推動社會福利政策以保障受影響族群權益。

6 國際貨幣基金（IMF）於 1969 年進行第一次 IMF 協定修訂時所創立，用於進行國際支付之特殊手段，依據各國在 IMF 組織份額進行分配，可供成員國平衡國際收支，係基金組織分配給會員國一種使用資金之權利。會員國發生國際收支逆差時，可用 SDR 向基金組織指定之其它會員國換取外匯，以償付國際收支逆差或償還基金組織貸款，最近一次發行 SDR 係 2021 年 8 月，發行量約為 6,500 億美元（新臺幣 20 兆 8,000 億元）以因應全球嚴重特殊傳染性肺炎（COVID-19）疫情。



財政部財政人員訓練所檔案應用

www.mofti.gov.tw/ 便民服務 / 檔案應用服務專區

近年貨物稅徵收概況

財政部統計處 / 科員 呂東浩

一、前言

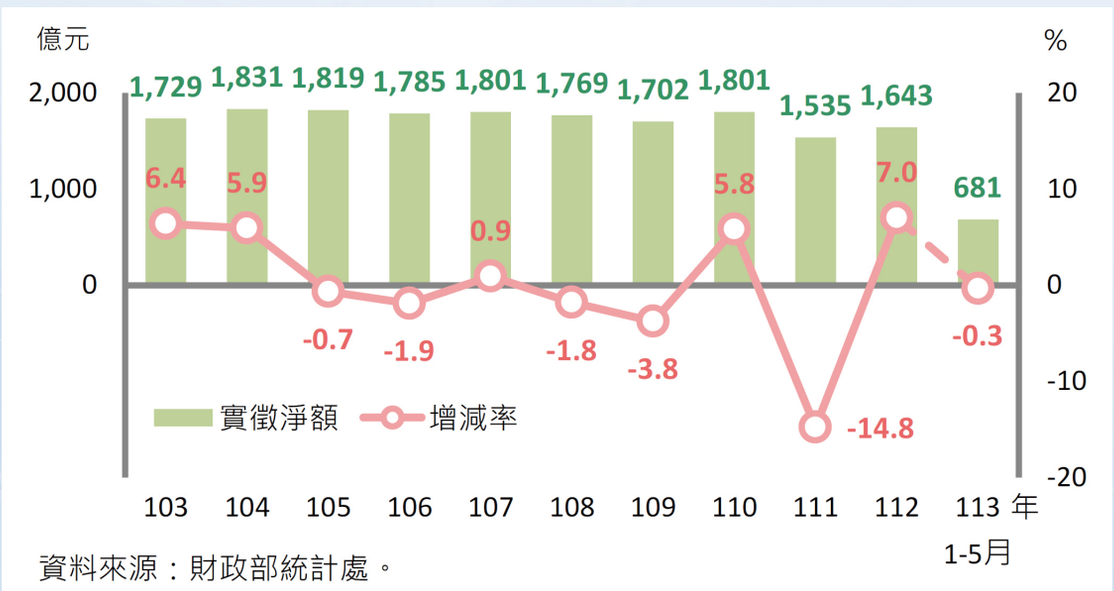
貨物稅係對特定貨物課徵之特種消費稅，屬間接稅範疇，於商品出廠或進口時課徵，民國 60 年代曾占總稅收 1 成 6，隨時代變遷，歷經多次修法，現僅針對車輛、石化燃料、電器、水泥及橡膠輪胎等 7 類商品徵課，惟仍係我國之重要財源。在財政目的之外，近年亦隨國內經濟環境變遷，著重於落實節能減碳及矯正外部不利益等功能，多年來大抵維持第 4、5 大稅[1]。本文探討近年貨物稅徵起情形及整體走向，進一步釐析車輛、油氣及電器類等主要貨物稅來源之消長變化，同時觀察為平抑物價、自 110 年底啟動之汽、柴油降稅，以及分別於 105 年、108 年開始實施之老車汰舊換新退稅與節能電器減徵等政策之影響。

二、稅收概況

（一）貨物稅成長性不如總稅收，近 3 年占比降至低點

貨物稅近年稅收規模變化不大，103 年至 110 年約介於 1,700 億至 1,800 億元，111 年政府為平抑物價，調降汽、柴油及水泥貨物稅，致下滑至近 12 年最低水準（1,535 億元），112 年因基期較低而回揚 7%，113 年 1-5 月近乎持平。

圖 1　近年貨物稅實徵淨額

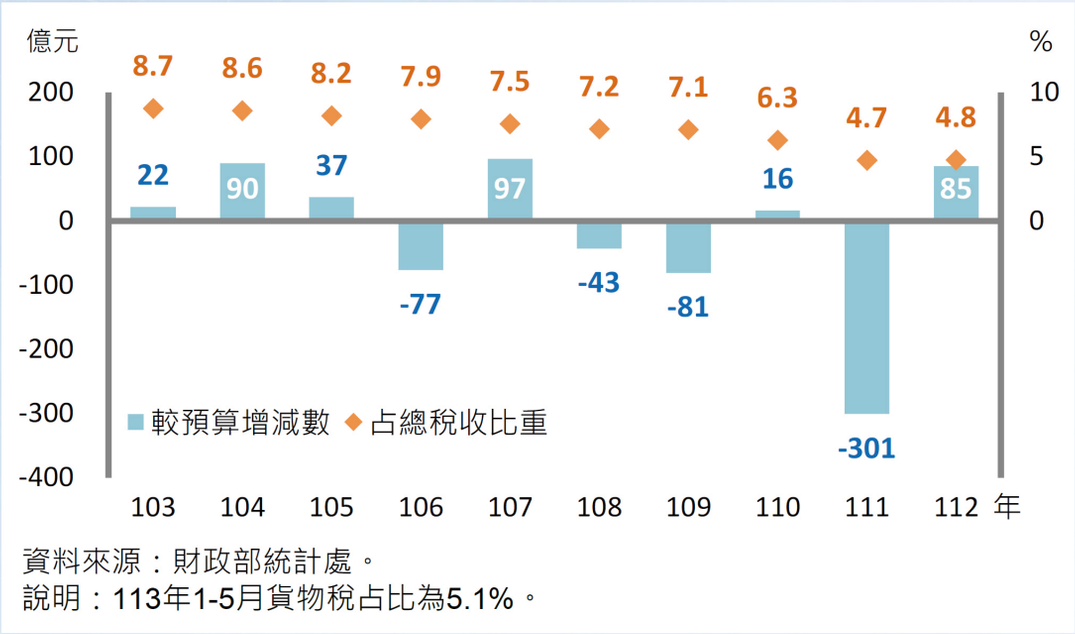


資料來源：財政部統計處。

1　前 4 大稅目包含營所稅、綜所稅、營業稅及證交稅。

由於貨物稅成長動能不如總稅收，比重逐年下滑，111、112年更因減稅（各約415億、444億元）措施，占比低於5%，來自降稅之影響均約1.2個百分點。

圖2　貨物稅占總稅收比重及與預算數比較

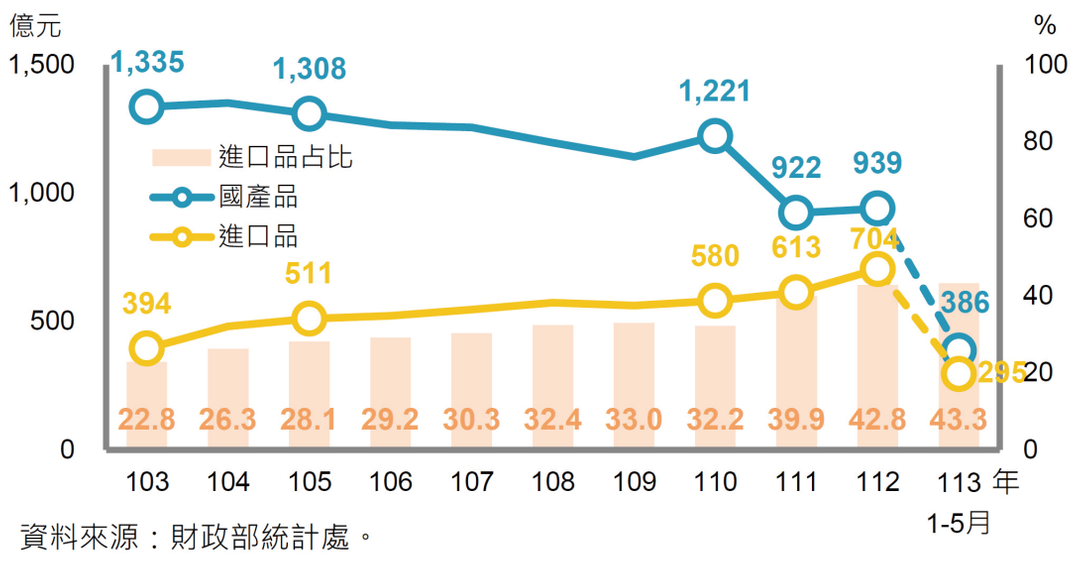


資料來源：財政部統計處。
說明：113年1-5月貨物稅占比為5.1%。

（二）貨物稅逾9成5來自8縣市，進口品稅額比重迭創高點

我國應課徵貨物稅者包括油氣、車輛、電器、水泥、飲料、橡膠輪胎及平板玻璃，不論在國內產製或進口，應分別於出廠或進口時課徵。依產地區分，國產品稅額逐年下滑，112年為939億元，進口品稅額則上升至704億元，較103年增加約8成， 113年1-5月占貨物稅比重亦已達43.3%，較103年增逾20個百分點。

圖3　貨物稅按產地別分



資料來源：財政部統計處。

由於貨物稅之課徵特性，歷年徵起稅額多集中於轄內設有煉油廠（如桃園、雲林及高雄）或車廠（如桃園、竹縣、苗栗及屏東）之行政區，以及進口車到港之關區所在地（如基隆、臺中），8縣市合占比重高達9成5以上。

表1　貨物稅占比按徵起縣市別分

單位：%

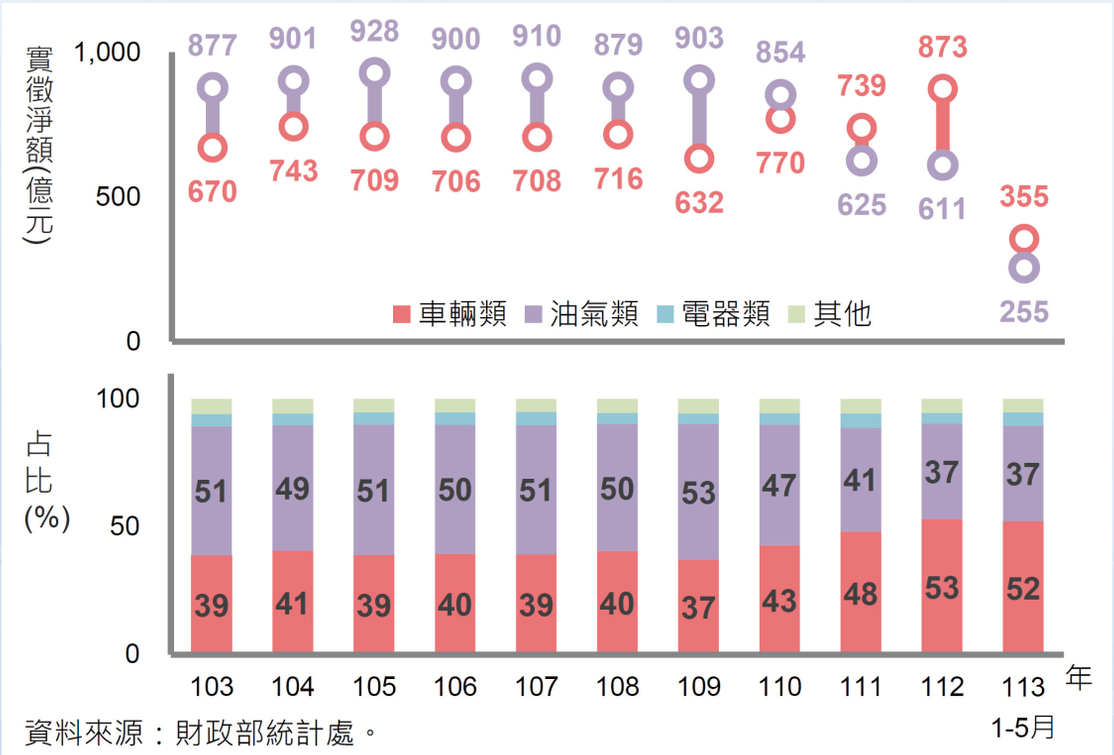
縣市別	103年	105年	107年	109年	111年	112年	113年1-5月
基隆市	13.5	17.8	20.9	22.7	27.4	31.4	28.9
桃園市	29.4	27.0	23.1	20.4	23.5	22.9	22.5
新竹縣	3.2	2.8	2.5	2.5	3.2	4.1	3.7
苗栗縣	3.2	2.3	1.7	0.6	1.7	1.5	1.4
臺中市	9.0	10.0	9.3	9.4	11.4	10.4	13.3
雲林縣	10.2	10.2	9.9	11.6	9.0	8.0	7.7
高雄市	25.7	24.9	27.2	28.5	19.7	17.9	17.8
屏東縣	1.3	1.1	1.7	1.2	1.4	1.4	1.8

資料來源：財政部統計處。

（三）油氣及車輛並居貨物稅兩大稅源，後者已見凌駕之勢

貨物稅向以車輛及油氣2類為主要稅源，合計占約9成上下。隨國內汽車市場不斷成長，加以油氣類稅額調降及嚴重特殊傳染性肺炎疫情抑制油品消費，

圖4　貨物稅按貨品別分

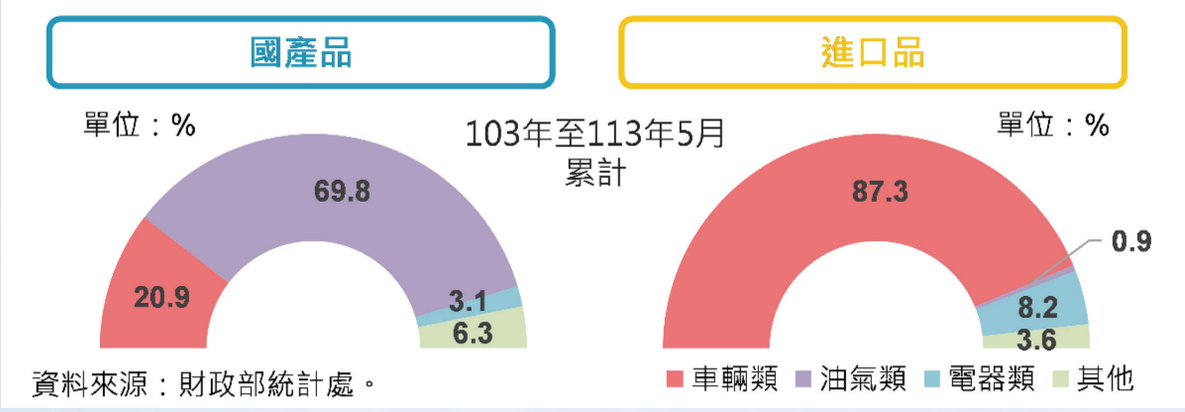


資料來源：財政部統計處。

111 年車輛類稅額首度超越油氣類，占比再於 112 年突破 5 成創下新高，113 年 1-5 月亦維持相近水準。

應課貨物稅之品項對進口的依賴程度不一，致使國產及進口之貨品結構迥異，近 10 年合計，國產品中以油氣類占近 7 成最高，其次車輛類占 20.9%，進口品則以車輛類占近 9 成為主，電器類 8.2%，油氣類僅占 0.9%。

圖 5　貨物稅按國產、進口及貨品別分



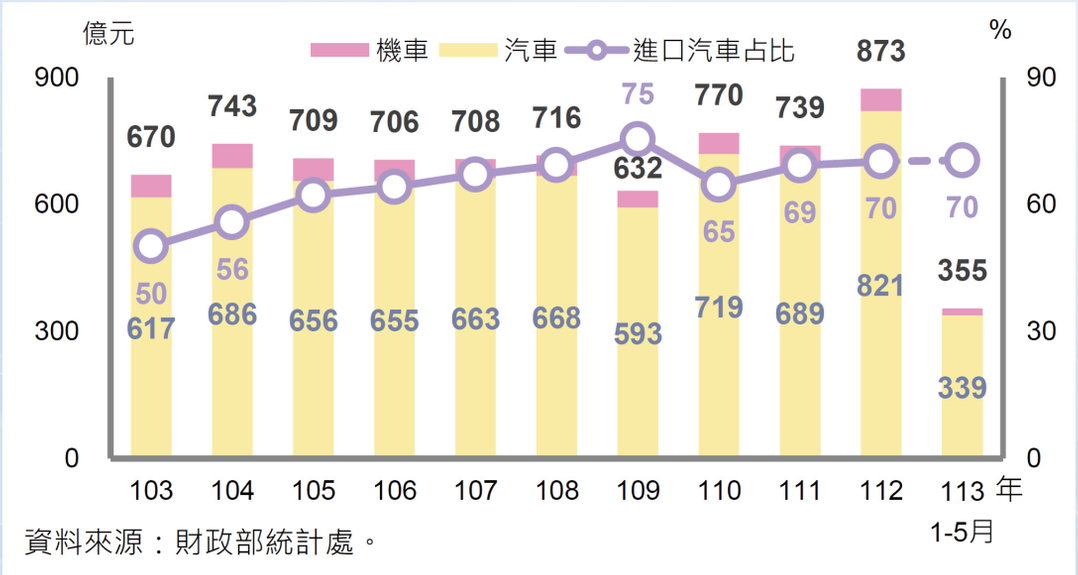
資料來源：財政部統計處。

三、車輛類貨品

（一）112 年車輛類貨物稅升抵歷年最高，進口汽車占 7 成

按課稅貨品逐項觀察，包含汽、機車在內的車輛類貨物稅於 105-108 年間多維持於 710 億元上下，109 年因國內廠商頗多申請延分期繳納，稅額降至 632 億元，隔年雖大幅回升至 770 億元，惟 111 年因供應鏈危機，國內車廠被迫減產，稅額再次下滑。112 年因進口車遞延訂單陸續消化之挹注，車輛類貨物稅額劇升至 873 億元創歷年新高。

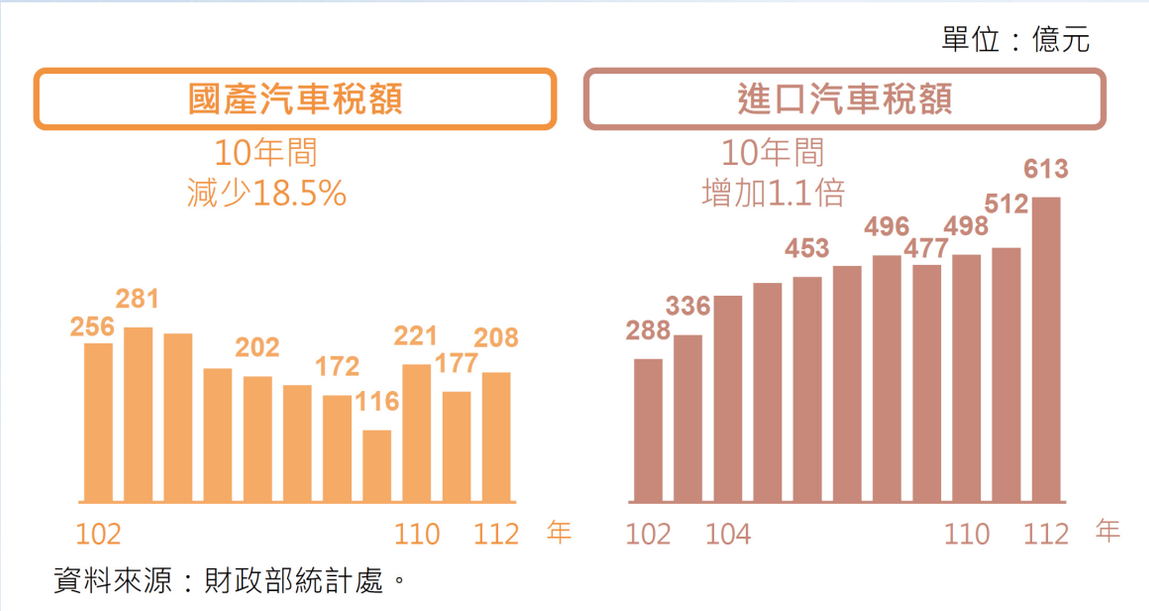
圖 6　車輛類貨物稅實徵淨額



資料來源：財政部統計處。

汽車占車輛類貨物稅 9 成以上，101 年前以國產汽車為主，其後隨著進口車商推出平價且多樣化車款，及日圓、歐元貶值等因素，拉近與國產汽車之價格差距，進口汽車稅額已超越國產，成為車輛類貨物稅主力，近 3 年約占 7 成。

圖 7　國產、進口汽車貨物稅實徵淨額

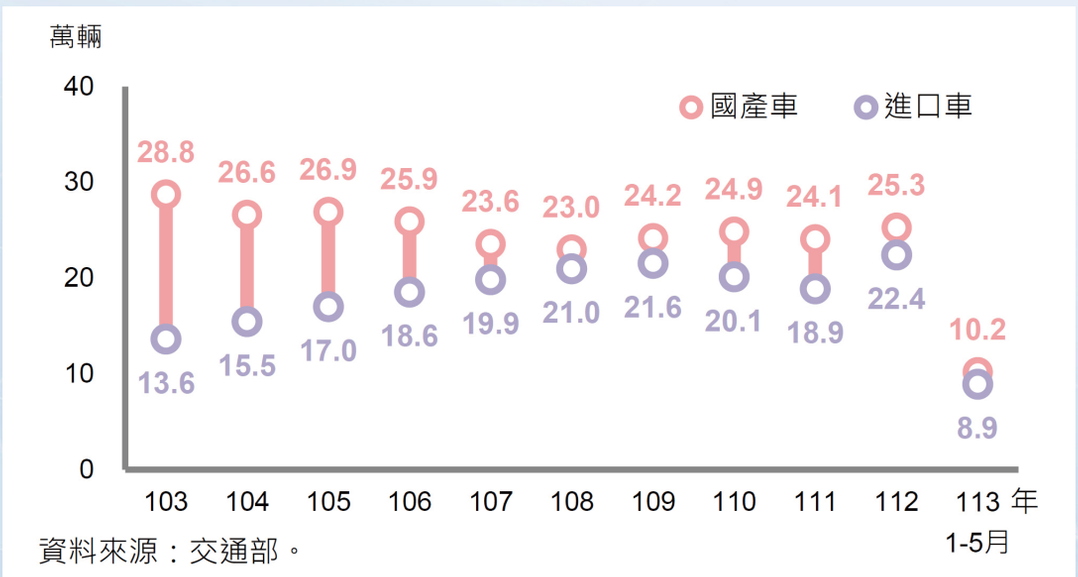


資料來源：財政部統計處。

（二）近 6 年進口高價小客車快速成長，為推升進口汽車貨物稅之主力

近年進口汽車掛牌數不斷上升，明顯威脅國產汽車之領先地位，103 年兩者相差 15.1 萬輛，至 108 年僅相距 2 萬輛，109-111 年間雖受航運塞港等干擾，差距再次拉開，但 112 年以來進口車已重回進逼態勢。

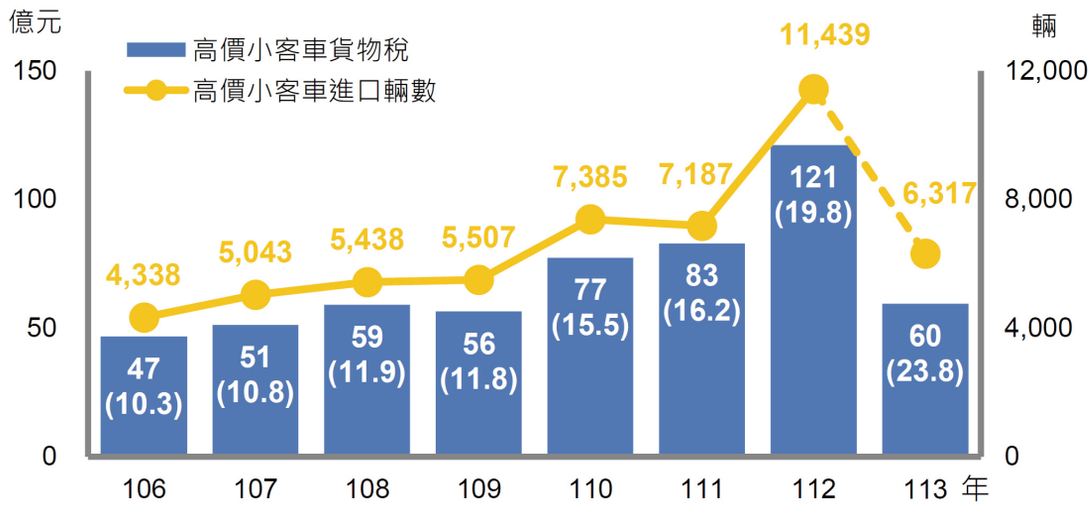
圖 8　汽車新增掛牌數



資料來源：交通部。

車輛類貨物稅係從價課稅，故同時受價格與輛數影響。近年國內高價車買氣熱絡，300 萬元以上之進口小客車由 106 年 4,338 輛上升至 112 年 1.1 萬輛，估算其帶來的貨物稅亦由 47 億元增至 121 億元新高，6 年間成長 1.6 倍或 75 億元，約貢獻同期間進口汽車貨物稅增加金額（160 億元）的半數。

圖 9　高價小客車貨物稅



資料來源：財政部統計處。

說明：1. 利用以下特銷稅之計算方式，反推估算高價小客車之貨物稅：
到岸價格 ×(1+ 關稅稅率 10%)×(1+ 貨物稅稅率，小客車現行最高稅率 30%)×(1+ 營業稅率 5%)×(1+ 特銷稅率 10%) ＝特銷稅。自開徵以來，小客車特銷稅全由進口貢獻。
2. 括號內數字為占進口汽車貨物稅比重。

（三）車輛汰舊換新減徵貨物稅迄今約 450 萬輛，核退約 800 億元

為節能減碳、減輕環境負荷，及增加行車安全，貨物稅條例第 12 條之 5 於 105 年 1 月公告施行，一定車齡以上小型汽車汰舊換新，每輛定額減徵 5 萬元，機車每輛 4 千元。自實施以來至 113 年 5 月，共計申請通過 448 萬輛，退稅金額達 792 億元。

除實施首年及近兩年外，各年減徵輛數均高於 50 萬輛；機車輛數高於小型汽車，且因機車申請減徵之車齡門檻較低[2]，106-111 年每年均有 4 成以上掛牌新機車申請汰舊換新。機車雖換購數量較多，惟整體舊換新退稅金額仍以小客車為大宗，各年均占 6 成上下。

2　符合機車出廠 4 年以上，小型汽車出廠 6 年或 10 年以上等條件，得申請減徵。

表 2　貨物稅條例第 12 條之 5 減徵情形

單位：億元、萬輛、%

年別	退稅金額（億元）	占車輛類貨物稅[1]（%）	減徵輛數（萬輛） 總計	占新車（%）	汽車	占新車（%）	機車	占新車（%）
105 年	68.2	8.8	40.5	31.3	11.4	25.9	29.1	34.1
111 年	88.6	10.7	44.8	38.5	15.4	35.7	29.5	40.1
112 年	94.3	9.7	45.9	34.0	16.5	34.7	29.3	33.7
113 年 1-5 月	48.4	12.0	23.6	49.3	8.5	44.4	15.1	52.6

年別	稅額結構（%） 小型汽車 小客車	小貨車	小客貨兩用車	機車	減徵輛數結構（%） 小型汽車 小客車	小貨車	小客貨兩用車	機車
105 年	60.8	5.2	16.9	17.1	20.5	1.9	5.7	71.9
111 年	64.6	9.7	12.4	13.3	25.5	3.8	4.9	65.7
112 年	65.6	9.3	12.7	12.4	27.0	3.8	5.2	64.0
113 年 1-5 月	67.0	8.9	11.6	12.5	27.4	3.7	4.8	64.1

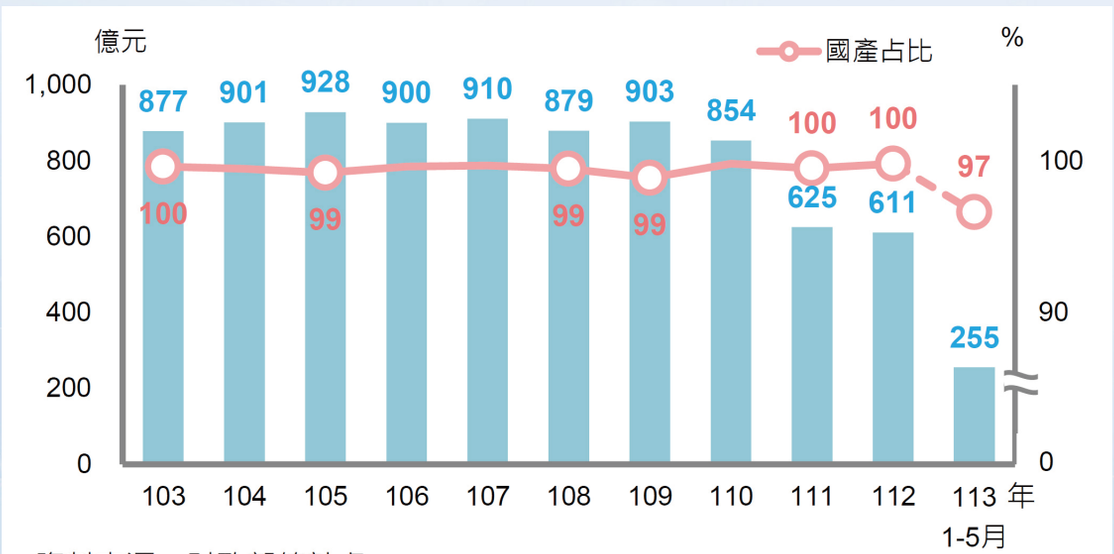
資料來源：交通部、財政部統計處。
附註：1. 比重 = 退稅金額 /(車輛類貨物稅實徵淨額 + 退稅金額)x100%。

四、油氣類貨品

（一）油氣類貨物稅高度集中於汽、柴油

油氣類貨物稅係從量課徵，近年稅額介於 850 億元至 930 億元間，111 年起受政府啟動降稅措施穩定物價之影響，油氣類貨物稅降至 625 億元，

圖 10　油氣類貨物稅實徵淨額



資料來源：財政部統計處。
說明：為平抑物價，110年12月1日至111年2月6日，汽、柴油貨物稅每公升調降1元；111年2月7日起，汽油減徵擴大至2元，柴油擴大至1.5元。

112 年亦僅 611 億元，為近 30 年新低。另因我國具備完整石化產業鏈，故油氣類貨物稅幾乎全數由國內貢獻。

油氣類課徵項目包含汽油、柴油、航空燃油及液化石油氣等傳統化石燃料能源，整體用量大且稅率相對較高的汽、柴油稅額合計占比均高於 98%，其中又以汽油為主，且各年結構相當穩定，汽油占逾 3/4、柴油占約 1/5。

（二）疫情期間所受衝擊互異，汽、柴油貨物稅一減一增

國內汽油消費量於 105 年達到 1,049 萬公秉高點，當年汽油貨物稅額亦創 715 億元新高，其後受國際油價上漲及國內汽車燃油效率改善等因素影響，消費量與貨物稅同步小幅下滑，110 年受疫情三級警戒期間民眾減少外出，消費量低於 950 萬公秉，111 年及 112 年雖有回升，惟因貨物稅減稅措施，兩年汽油稅額均低於 500 億元。

表 3　汽油稅額及消費量

單位：萬公秉

部門別	103 年	105 年	109 年	110 年	111 年	112 年	113 年 1-5 月
貨物稅（億元）	673	715	690	632	476	469	196
出口量 [2]	505	548	216	376	387	338	149
國內消費量	988	1,049	1,017	938	966	971	313
公路運輸 [1]	982	1,043	1,011	932	959	965	311
占比（%）	99.3	99.4	99.4	99.3	99.3	99.3	99.4

資料來源：經濟部能源署、財政部關務署、財政部統計處。

說明：113 年國內汽、柴油消費量最新資料僅至 4 月。

附註：1. 公路運輸之能源消費係指自用與營業用汽、機車於加油站所添加之油料。
2. 汽油出口量係海關稅則號別 27101110 及 27101210 之總計。

國內柴油消費量在疫情期間仍穩定成長，與國內製造業受疫情衝擊較小，以及為避免群聚感染，宅配物流需求增多有關。112 年消費量續增至 599 萬公秉，惟同受減稅措施影響，該年柴油貨物稅額僅 131 億元。

表 4　柴油稅額及消費量

單位：萬公秉

部門別	103 年	105 年	109 年	110 年	111 年	112 年	113 年 1-5 月
貨物稅（億元）	189	196	202	209	136	131	54
出口量 [2]	1,491	1,741	988	1,042	1,109	1,083	441
國內消費量	557	570	583	585	594	599	194
工業	12	11	12	13	12	12	4
漁業	37	37	40	39	42	49	15
公共行政	22	20	24	21	22	27	9
公路運輸 [1]	443	462	474	472	475	470	155
占比（%）	79.5	81.0	81.4	80.7	80.0	78.4	79.9

資料來源：經濟部能源署、財政部關務署、財政部統計處。

說明：113 年國內汽、柴油消費量最新資料僅至 4 月。

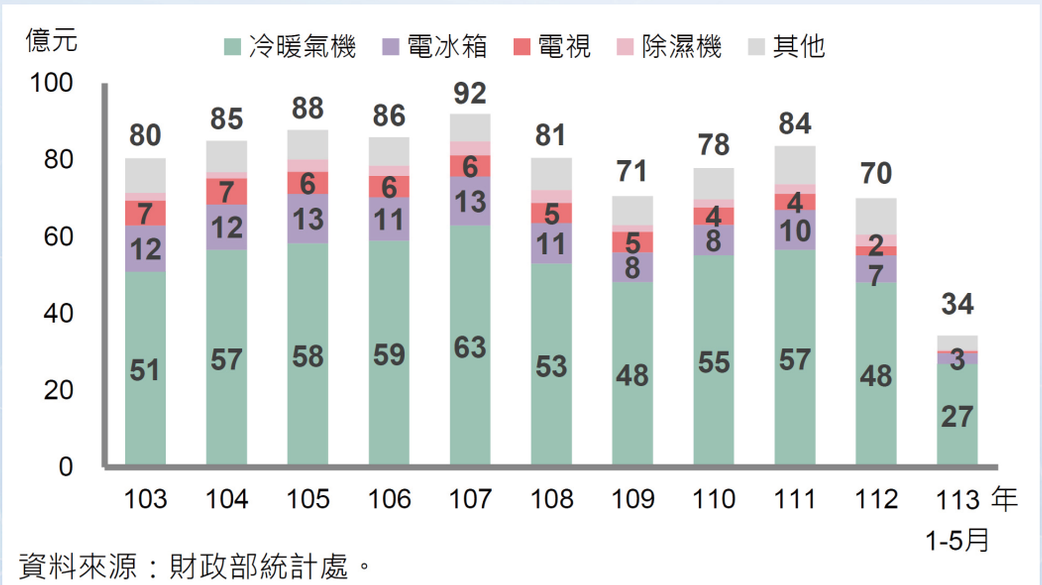
附註：1. 公路運輸之能源消費係指自用與營業用汽、機車於加油站所添加之油料。
2. 柴油出口量係海關稅則號別 27101931、27101939 及 27102030 之總計。

五、電器類貨品

（一）至 113 年 5 月核退節能電器逾千萬台，減徵貨物稅 178 億元

電器類貨物稅課徵項目包含電冰箱、電視、冷暖氣機及除濕機等電化製品，107 年前多介於 80 億元至 92 億元，108 年 6 月起為獎勵民眾購買節能

圖 11　電器類貨物稅實徵淨額



資料來源：財政部統計處。

電器（冷暖氣機、電冰箱及除濕機），政府提供每台最高 2 千元之貨物稅減免優惠，故之後除 111 年外，其餘年度稅額均不及 80 億元。

節能電器減徵貨物稅措施實施迄今，共核定 1,070 萬台，以冷暖氣機 679 萬台數量最多，約占 6 成，電冰箱占 2 成，而除濕機增加最快；總計退稅 178 億元，惟如考量隨促進民眾消費而相應增加的營業稅、關稅、營所稅等，實際淨稅損將大為降低。

表 5　貨物稅條例第 11 條之 1 減徵情形

單位：億元、萬輛、%

年別	總計	減徵金額	冷暖氣機	減徵金額	電冰箱	減徵金額	除濕機	減徵金額
108 年	76	13	49	9	21	3	6	1
109 年	185	31	118	22	45	7	22	2
110 年	210	35	131	24	49	8	30	3
111 年	249	41	154	29	49	8	47	4
112 年	260	43	172	32	57	9	32	3
113 年 1-5 月	90	15	55	10	20	3	15	1

資料來源：財政部統計處。

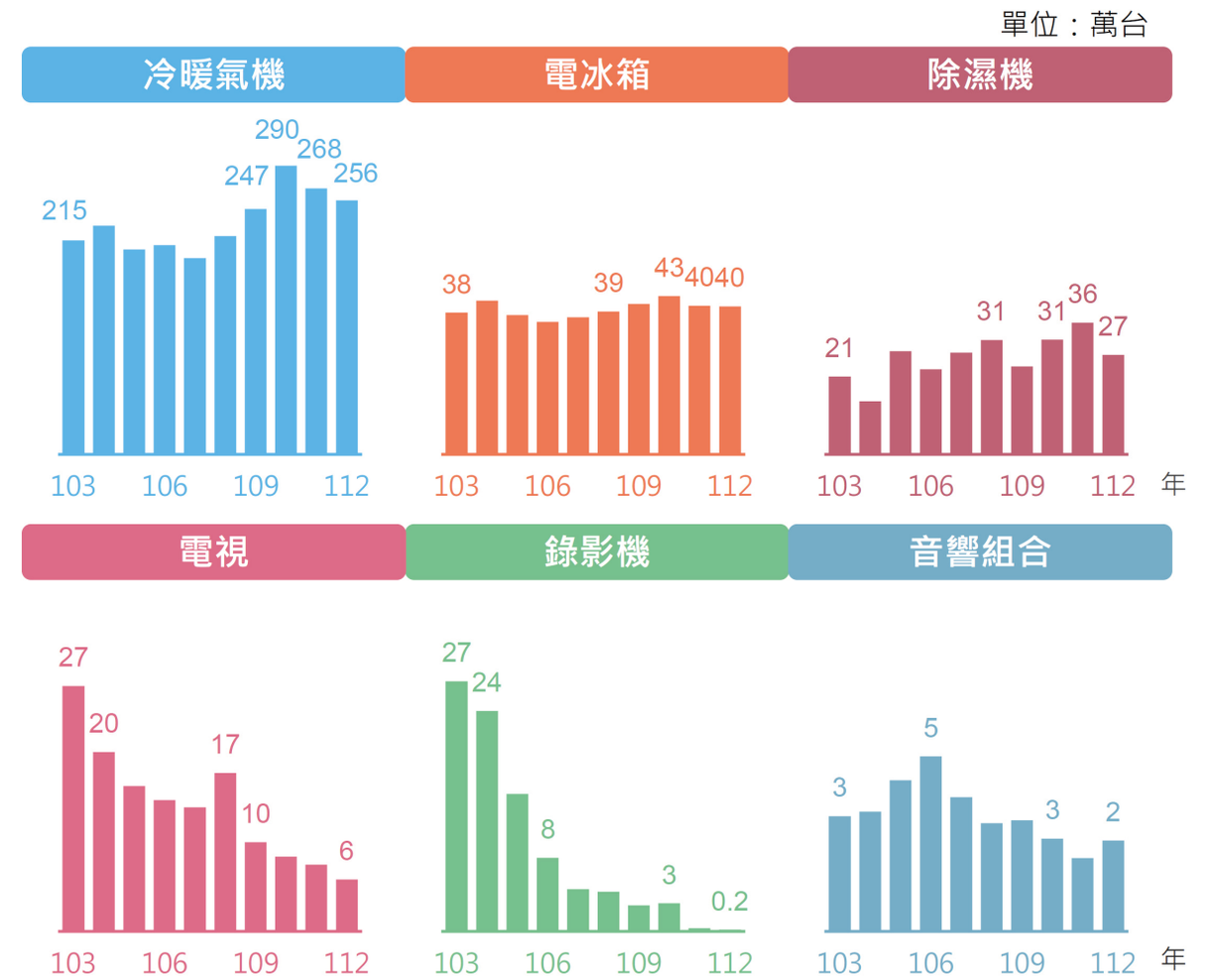
（二）國人消費結構轉變，冷暖氣機、視聽電器完稅數量走勢反差大

因科技發展與國人生活習慣變遷，近年多項國產電器完稅數量[3]升降頗劇。冷暖氣機因一戶多機及極端氣候趨勢，112 年出廠 256 萬台，較 103 年增加 2 成；電冰箱因耐用年限長，完稅量相對穩定，每年約 40 萬台；除濕機在國人健康意識深化下，成長亦佳。

對智慧型手機的依賴，明顯改變民眾視聽方式，電視、錄影機及音響組合完稅量近年均呈減勢，其中電視機 103 年國內出廠 27 萬台，逐年遞減至 112 年僅剩 6 萬台，錄影機完稅量亦從 103 年 27 萬台減少至 112 年不足萬台，幾近停產。海關代徵之進口視聽電器貨物稅亦呈縮減或停滯之勢。

3　囿於資料取得限制，無法獲知各類電器進口完稅數量。

圖 12　電器類國產品完稅數量



資料來源：財政部統計處。

六、結語

貨物稅屬於特種消費稅，隨國內經濟環境變遷，徵課貨品業經簡化為車輛、油氣及電器等 7 種，除稅基之侷限性外，近年政府為平抑物價、節能減碳等考量，亦局部調降稅率，致成長動能不如總稅收，103-112 年間有半數年度呈現下滑，在前 5 大稅目中表現居末，112 年占總稅收 4.8%，較 103 年接近腰斬，來自減稅（約 444 億元）之影響約 1.2 個百分點。

油氣及車輛並居貨物稅兩大稅源，合占 9 成，隨國內汽車市場不斷成長，加以油氣類稅額調降及嚴重特殊傳染性肺炎疫情抑制油品消費，後者已見凌駕之勢，111 年車輛類稅額首度超越油氣類，占整體貨物稅比重於 112 年再突破 5 成，且 7 成來自進口汽車，尤其 300 萬元以上進口小客車更為近年推升主力，而國產車占比則益見式微。

電器類貨物稅占比雖不高，但多項國產電器完稅數量升降頗劇，其中冷暖氣機、除濕機隨一戶多機、極端氣候或國人健康意識深化，完稅數量均走升；在智慧型手機明顯改變民眾視聽習慣下，電視及音響組合完稅數量近年均呈減勢，錄影機則幾近停產。而實施至113年5月核退節能電器逾千萬台，減徵貨物稅178億元，可望帶來可觀的節電效益，且如考量隨促進消費而相應增加的營業稅、營所稅等，實際淨稅損將大為降低。



財政部財政人員訓練所檔案應用

www.mofti.gov.tw/ 便民服務 / 檔案應用服務專區

重要施政要聞

財政部綜合規劃司

• 113 年 3—12 月期各期統一發票將增開雲端發票專屬獎 500 元獎 30 萬組

為妥善運用統一發票給獎經費，並提高消費者索取雲端發票誘因，財政部規劃 113 年 3—12 月期各期統一發票將增開雲端發票專屬獎新臺幣 500 元獎 30 萬組，每期組數由 165 萬組增加至 195 萬組，其餘獎別維持與 1—2 月期各期開獎組數相同，3—12 月期每期雲端發票專屬獎將開出 206 萬 6,030 組，讓民眾享有更多中獎小確幸，提升民眾索取雲端發票意願。

• 海關持續推動 X 光影像判讀人員分級制度，增進邊境查緝效能

為強化查緝量能並兼顧通關便捷，財政部關務署持續運用 X 光檢查儀輔助執行貨物查驗；X 光影像判讀能力係關員執行 X 光儀檢勤務重要知能，為提升關員影像判讀分析能力並系統化傳承經驗，海關自 107 年起實施 X 光影像判讀人員分級制度。

該分級制度將判讀人員分為初、中及高階 3 級，人員經考核通過者可獲晉升。中階判讀人員負責輔導初階判讀人員之影像判讀；高階判讀人員負責指導初、中階判讀人員之影像判讀技巧、辦理相關教育訓練及配合執行 X 光影像判讀精進作業。

自 107 年實施迄今，海關具初、中及高階判讀人員資格者分別為 368 人、591 人及 184 人，查獲毒品案件數由 107 年 355 件增加至 112 年 558 件，成長超過 1.5 倍，顯示推動 X 光影像判讀人員分級制度，有效提升關員影像判讀分析能力及增進查緝績效。海關將持續辦理分級測驗，並藉多元化教育訓練方式及不斷充實 X 光影像資料庫，積極培育 X 光影像判讀專業人才，增進邊境查緝效能。

• 國產署公私協力推動國有非公用邊際土地認養業務

國產署自 108 年起推動環保團體認養國有非公用邊際土地，已與社團法人高雄市野鳥學會等 10 個環保團體簽訂認養契約 14 案，面積達 2,043 餘公頃，政策效益持續擴散跨機關至全臺地區，成果豐碩。國產署亦關注環保團體財務，穩健投入保育工作，迄今已媒合 10 家銀行業者，以贊助經費或合辦活動方式加入環保認養機制，將持續進行媒合，建構環保團體、贊助銀行及該署金三角夥伴關係。

各環保團體如有意加入申請認養國有非公用邊際土地，為環境生態保育付出一份心力，可至國產署網站邊際土地認養專區閱覽相關資訊（含可供認養國有邊際土地資料），共同達成環境永續經營願景。

財訓所辦理「靠台股基金存千萬退休兼防詐5招」專題演講

財政部財政人員訓練所 / 組員 唐一丹

為普及正確金融消費觀念，提升同仁金融素養，財訓所今（113）年舉辦2場精彩的金融教育專題演講，幫助大家能更瞭解金融詐騙手法，保障自身權益。

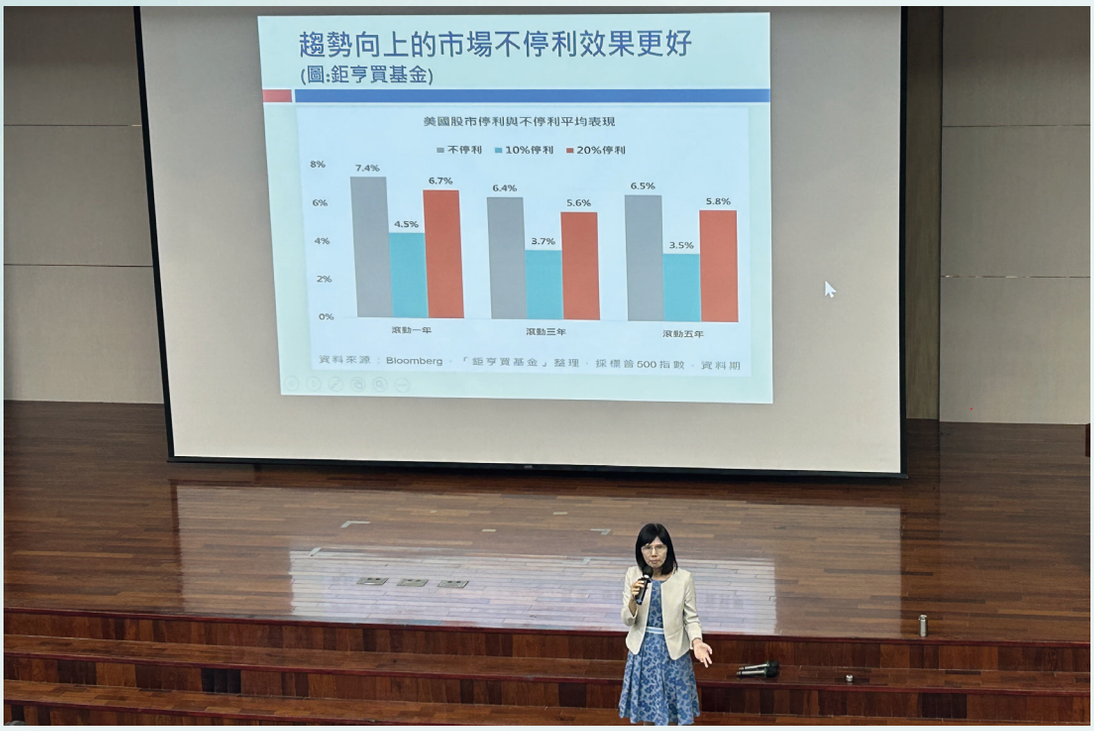
第1場次於4月10日由財經專家「股市憲哥」賴憲政顧問主講「退休理財聰明規劃，生活好愜意」。賴顧問在演講中，結合他對台灣文化的熱愛與深厚的股市經驗，提供如何聰明規劃退休理財，以生動的談話方式，穿插台灣諺語，讓學員會心一笑，讓現場學員深受激發。

第2場次於6月4日聘請企業理財專家盧燕俐講座主講「靠台股基金存千萬退休兼防詐5招」，本次演講探討以台股基金作為退休金儲備工具，結合定期定額投資策略，達長期財富累積之效。此外，她還特別強調識別及防範投資理財詐騙的的重要性，分享多種防詐技巧，包括如何辨識假粉專、識別一頁式詐騙網站等，使學員受益匪淺。



參訓學員來自財政部暨所屬北部地區機關及地方稅稽徵機關同仁，計145 人。學員對這 2 場次的演講都給予高度的評價，表示獲益良多。

財訓所未來仍將積極邀請各領域專家學者蒞臨本所進行專題演講，使同仁藉聆聽不同領域專業講者，提升並拓展視野。





高齡消費者手冊（二）

轉載自行政院消費者保護會

肆、「買」得放心

一、選購電器要注意

多數的人都有購買電器的經驗，選購時有哪些需要注意的事項呢？

（一）認識「商品安全標識」

經濟部標準檢驗局印製		逐批檢驗商品	各項應施檢驗商品
業者自行印製		驗證登錄商品	電器、電子、電腦資訊產品、瓦斯器材、電動手工具、個人防護用具等

（二）選購及使用延長線的注意事項

家中電器常常會使用到延長線供電，購買延長線時，務必選擇有「商品檢驗標識」以及有標示額定電壓、電流及容量的商品。另外，建議選購附有過載保護裝置之商品，比較安全。平日要注意察看，電線切勿纏繞或被傢俱重壓，避免於潮濕、高熱環境使用。



（三）選購及使用電器時的注意事項

你可知道，我們在家時，有多少電器在運轉呢？電器是生活的必需品，購買和使用時，記得要留意：



記得特別注意：

1. 商品檢驗標識：選購時檢視負責廠商名稱及地址、電器規格及型號等標示是否清楚；特別注意是否貼有「商品檢驗標識」。
2. 詳細閱讀產品使用說明書：特別注意警告、注意事項、製造日期及確認保固條件。
3. 不要在密閉空間使用：使用電暖器時不要在密閉空間使用，保持室內通風。
4. 切勿覆蓋布料：切勿在使用中的電器上覆蓋布料衣物。
5. 安全距離：和家具、窗簾或布類衣物等易燃材料保持適當之安全距離。
6. 專用插座：若電器之消耗電功率較大，應使用專用插座。
7. 拔插頭：長時間不使用電器時應將插頭拔離插座。
8. 故障處理：故障發生時，要將電器送回廠商指定維修站，切勿自行拆開修理。

二、電器消費爭議



◎ 要避免買到有問題的電器商品，切記：

1. 使用商品後才發現有故障，應立刻向廠商反映。
2. 商品送修時，應該要求業者說明修理的情形，並將維修後的保固條件以書面寫清楚，避免再度故障送修時，須另外支付修理費。

◎ 萬一買到廣告不實的電器商品，記得消費者有以下權利：

1. 消費者可以依規定請求減少價金、更換無瑕疵的商品，或解除買賣契約，要求退還費用，如遭受損害，還可向企業經營者請求賠償。
2. 若廣告媒體或代理商，事前明知廣告內容與事實不符，卻仍刊登、報導和製作，同樣須負連帶賠償責任。



三、選購及保存電池的小秘訣

隨著科技產品的多元化，人類生活與電池的關係也日益密切，如何使用及選擇合適的電池，提供您幾點建議：

1. 依電器種類購買適合的電池
   (1) 鹼性電池適用於高耗電的電器，如相機、播放器、手電筒、刮鬍刀等。（鹼性電池放電持續時間，優於碳鋅電池）
   (2) 碳鋅電池適合用於低耗電的電器，如計算機、遙控器、時鐘等。
2. 買電池時選製造日期較近的電池。
3. 電池要存放在陰涼乾燥處，並遠離火源或金屬物品。
4. 不要對一般非充電電池充電。
5. 新舊電池不要混合使用。
6. 電池長期存放使用效能會降低，選購時應依個人需求購買。



四、銀髮族投保權益

生、老、病、死是每個人生命中都會經歷的階段，保險最大的目的，就是在分擔風險，自己或家人也能因為保險而獲得保障。

（一）常見的高齡者保險產品

1. 即期年金保險

   被保險人繳交保險費後一年內，壽險公司會定期給付被保險人年金金額，一直到被保險人身故為止。

2. 長期照顧險

   被保險人於保險契約有效期間內，經診斷確定符合「長期照護狀態」（標準依保險商品之條款約定）時，保險公司會依約定一次或定期給付保險金，被保險人可以拿來支付相關的費用，例如：支付家庭看護或照護機構的費用、購買輔具等。

3. 住院醫療保險

   被保險人於保險契約有效期間內，因疾病或傷害經醫師診斷必須住院，且正式辦理住院手續並確實在醫院接受診療時，保險公司會依約定給付醫療保險金，被保險人可以拿來支付因住院接受診療而產生的相關費用。

（二）投保時注意事項

1. 清楚自己的需求
2. 充分與業務員溝通
3. 依風險類型選擇險種
4. 誠實告知身體狀況
5. 要保書自己逐一填寫

6. 評估適當的受益人
7. 合理的保費負擔
8. 仔細檢視保單
9. 選擇繳費方式

在日常生活中，若聽到電視廣告或有保險推銷員鼓勵您購買保險時，一定要評估自己的需求，邀請家人陪同閱讀保險契約內容，釐清保險契約究竟保障哪些項目、需要的投保金額以及相關的理賠程序等。

（三）保險契約

每個人投保都有十天的保險契約撤銷權，也就是說投保之後有十天的「冷靜期」，是從保單送到自己手上的隔天開始算起，十天之內擁有向保險公司要求撤銷契約的權利，可以取回已繳交的保費。

（四）申請理賠

1. 當發生保險事故時，應該在知道事情發生後十天內通知保險公司。
2. 儘速準備各種理賠申請文件，務必於二年內向保險公司申請理賠。

以下是一般人身保險單，受益人請領保險金的種類，以及申請理賠應檢具之文件。實際申領時要檢附的文件，還是應該依照保險契約的條款約定辦理。

1. 生存保險金

保險金申請書、保險單或其謄本、受益人的身分證明

2. 身故保險金

保險金申請書、保險單或其謄本、受益人的身分證明、被保險人死亡證明書及除戶戶籍謄本。

3. 殘廢保險金

保險金申請書、保險單或其謄本、殘廢診斷書、受益人的身分證明。

4. 醫療保險金

保險金申請書、保險單或其謄本、醫療診斷書或住院證明、醫療費用收據。

五、慎防不實廣告

您是否曾經遇過業者推銷的商品，不如廣告所說這麼好用？或是品質不如預期，收到的產品和廣告明顯有差距？

購買時要注意哪些細節呢？

（一）廣告不實

電視購物廣告透過主持人聲嘶力竭的推銷產品的神奇效果，讓人產生很想購買的衝動，消費者此時更應理性地貨比三家，考慮自己的需要後，再決定是否購買。同時可以多詢問身旁親友的意見，多多比較再做決定。

（二）產品內容不符

電視購物後，無論採取哪種貨物配送方式，消費者都應堅持先驗貨再簽字驗收，有品質問題的直接拒收，並且妥善保留購買物品和付款等相關憑證。

（三）把握七天鑑賞期

1. 什麼是 7 天鑑賞期呢？

   7 天鑑賞期（或稱為猶豫期、冷靜期）是指消費者在收到商品後 7 日內，無論是否有瑕疵，只要消費者不滿意，都可以向賣家提出無條件退貨的要求。

2. 7 天鑑賞期的注意事項

   (1) 7 天鑑賞期只適用在電視購物、網路購物、郵購或訪問買賣中。

   (2) 如果是在實體店面交易，消費者保護法並沒有提供消費者 7 天鑑賞期的權利。

   (3) 但若是商品出現瑕疵、損壞時，無論是實體店面或虛擬店面，業者都應該依據《民法》負起商品瑕疵擔保的責任。

六、生前契約與納骨塔位

生、老、病、死是每個人生命中都會經歷到的四大階段，我們偶爾會接觸到業者推銷生前契約或納骨塔位，到底什麼是生前契約與納骨塔位呢？

（一）生前契約

生前契約，是指當事人約定於一方或其約定之人死亡後，由他方提供殯葬服務之契約，稱為生前殯葬服務契約，簡稱生前契約。服務的內容可能包括設立靈堂、入殮、法事、家祭、公奠禮……等。

（二）納骨塔位

納骨塔位的法定名稱為骨灰（骸）存放單位使用權，消費者購買的商品，主要係塔位之使用權，與購買陽宅不同。

（三） 購買生前契約與納骨塔位要知道的十件事

1. 生前契約與納骨塔位要向符合殯葬管理條例相關規定之業者購買，業者名單可向所在地直轄市、縣（市）政府洽詢，或於內政部全國殯葬資訊入口網查詢。
2. 注意販售納骨塔業者及購買標的是否合法，購買「標的物」為使用權，不以取得所有權為必要。
3. 生前契約業者向消費者預收的費用，應將其中的75% 部分交付信託；購買納骨塔位前要注意是否還需要繳交管理費。
4. 法律保障消費者有 5 天的契約審閱期。
5. 契約應以書面明訂總價與付款方式，消費者不要忘了向業者索取發票，作為繳費的憑證。
6. 熟讀契約的服務項目、規格與實施程序，內政部全國殯葬資訊入口網提供了生前契約及骨灰（骸）存放單位使用權買賣的定型化契約範本，讓消費者可檢視業者的契約內容
7. 廣告與文宣，也是契約內容的一部分。
8. 生前契約簽約日起 14 天內，以書面方式無條件解約，業者應全數退費；超過 14 日者，業者最少應退還消費者全部價款之 80%；納骨塔位買賣契約解約退款如下列附表。
9. 定期檢視與調整契約內容。
10. 殯葬商品均不宜以投資心態購買。

★納骨塔位買賣契約解約退款的規定

消費者解除契約期間（自簽約日起算）	業者所得沒收之已付價金及管理費
未超過 14 日	無（退還已繳付之全部價金及管理費）
超過 14 日至 3 個月內	不得超過總價金及管理費之 10%
超過 3 個月至 1 年內	不得超過總價金及管理費之 20%
超過 1 年至 3 年內	不得超過總價金及管理費之 30%
超過 3 年以上	不得超過總價金及管理費之 40%

如果想詳細瞭解生前契約與納骨塔的資訊，可上【內政部全國殯葬資訊入口網】網站 http://mort.moi.gov.tw 查詢。

（上期見財政園地 135 期）