

## 糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部

貳、案

由：交通部為國道公路建設管理基金之主管機關，卻違反相關法令規定，以國道基金支付不具自償性且非屬國道之地區性道路建設，未能專款專用，肇致虧絀情形益形惡化；又未能逐年編列公務預算支應該基金非自償比例部分，嚴重影響基金資金運用及財務結構，均有重大違失，爰依法提案糾正。

參、事實及理由：

為促進自償性國道公路之建設、維護及管理，達到整體國道公路系統興建之目的，交通部奉行政院核定於八十三年度成立「交通部國道公路建設管理基金」（以下簡稱國道基金），另依行政院於八十六年十月賡續檢討簡併中央政府特種基金之結果，於八十八年度將交通部所屬基金簡併為「交通建設基金」，國道基金改為「交通建設基金」項下之分基金。國道基金之自償率訂為七五%，而非自償率二五%部分則由國庫撥充支應。近年來國道基金所收取之收入（包括通行費收入、汽燃費收入及服務收入等）平均每年約二四〇億元，原尚足以支應養護、管理所需成本（平均每年約四〇億元），故每年約有二〇〇億元之賸餘，惟自七十六年度迄今，政府投入約四、〇〇〇億元辦理中山高拓建及北二高、二高後續、北宜高之興建（近三年平均每年約五〇〇億元），每

年業務賸餘不敷支應龐大之建設支出，復又需補助其他非國道公路建設計畫支出，而行政院匡列交通部之公務預算額度，嚴重不敷支應該部各項建設經費之最小需求，至國庫應撥未撥基金數約一九八億元，係由基金以短期借款支應，肇致目前基金僅長期負債部分即高達一、五二五億元。經本院調查結果，交通部身為國道公路建設管理基金之主管機關，確有下列違失：

**一、交通部以國道基金支付不具自償性且非屬國道之地區性道路建設，未能專款專用，違反相關規定，殊有不當：**

按依交通部國道公路建設管理基金收支保管及運用辦法第一條規定：「為促進自償性國道公路之建設、維護及管理，達成整體國道公路系統興建之目的，設交通部國道公路建設管理基金（以下簡稱本基金），……」及第六條規定：「本基金以支應自償性國道公路建設及維護管理所需之資金為限。」之意旨，國道基金之設置，顯係本於使用者付費、專款專用、以路養路、循環使用之基金財政原則運作，並有明確的適用範圍，亦僅能支應自償性國道公路建設及維護管理所需之資金為限。惟查交通部推動執行之「第二高速公路後續建設計畫—交流道連絡道路改善計畫」，包括彰化市東側外環道路新闢工程、南一八二線北勢洲至大匏崙段改善計畫、大林交流道至中正大學連絡道路改善計畫、嘉一三九二線後庄至三界埔段改善計畫、一四一線二水至林內段改善計畫等五項計畫，金額計七九億二、九〇四萬元，卻於國道公路建設管理基金「業務成本與費用—勞務成本」項下，八十八年度編列三十億元、八十八年下半年及八十九年

度編列二億七、六、〇〇〇萬元將於九十一年度編竣，而上開計畫業經審計部於八十九年十一月二十二日以台審部參字第八九三四四〇號函示「非屬國道之建設，不具自償性」，交通部以國道基金支應顯然違反前揭規定，破壞基金專款專用之原則，扭曲國道基金設立之原旨。該部雖稱上開計畫經報奉行政院八十七年二月十八日台八十七交〇七一四三號函示略以：「原則同意辦理，惟請逐項專案報行政院核定後辦理。」然行政院亦核示以後年度不宜再有新增連絡道路改善納入基金辦理，以免造成基金無法循環運用等語云云，顯然行政院係遷就事實，避免地方交通建設計畫業經交通部承諾而經費無著，影響政府誠信，而不得不採行之處置。綜上，交通部於規劃辦理重要地方交通建設計畫時，未能在該部可容納經費預算額度範圍內，整體審慎評估，列出優先順序，任意擴張行政裁量權，遽將未具自償性且與國道並無直接關聯之地區性道路興建，亦予納入由國道基金支付，未遵守國道基金專款專用之規定，嚴重影響基金財務營運，肇致虧絀情形益形惡化，殊有不當。

## 二、交通部未能逐年編列公務預算支應國道基金非自償比例部分，影響基金資金運用及財務結構，顯有未恰：

依行政院於八十四年七月十九日以台 孝授三字第〇六七九七號令發布「交通部國道公路建設管理基金收支保管及運用辦法」第十條規定：「自償性國道公路建設計畫之財務計畫所列建設總經費，屬自償比例部分，由本基金編列預算籌措財源支應；其

非屬自償比例部分，由交通部依國道公路建設計畫之工程進度實際需要，分年編列預算撥充支應。一暨嗣後配合基金簡併，行政院於八十八年二月二十二日以台八十八孝授四字第〇一三一〇號函訂定發布「交通建設基金收支保管及運用辦法」第八條規定：「自償性交通建設計畫之財務計畫所列建設總經費，……其非屬自償比例部分，由本（交通）部依交通建設計畫之工程進度及資金實際需要，分年循預算程序由國庫撥充支應。前項由國庫撥充支應部分，若國庫無法依工程進度及資金實際需要撥充時，得由基金先行以乙類公債以外之財源支應，其實際發生之利息，由國庫於以後年度撥充之。」（原「交通部國道公路建設管理基金收支保管及運用辦法」即予廢止）惟查截至九十年度止，國庫未依建設計畫之工程進度撥付非自償性建設經費已高達一九八億元，又交通部亦因行政院核列該部九十年度公共建設經費僅七一億四、七〇萬元，嚴重不敷該部公共建設經費最小需求一、九八五億八、一五〇萬元，然公務預算各項已發包、已簽訂合約之計畫，若未及時納入年度預算編列，恐將發生違約及合約糾紛事件為由，優先支應各項編列公務預算之計畫，致該部九十年度亦未編列之國庫應撥未撥基金數約一九八億元，而先由基金以短期借款支應，茲據交通部核計結果，倘利率暫以年息七%計算，連同利息、手續費及發行費用一四億元，總計高達二一二億元。交通部雖稱：「俟下（九十一）年度再加計利息編列公務預算歸還。」惟在政府財政漸形困難情況下，下（九十一）年度國庫能否確實核撥日益龐大之公務預算予國道基金，實屬可議。復查自七十六年度迄今，政府投入約四、〇〇〇億元辦理中山高拓建及北

二高、二高後續、北宜高之興建（近三年平均每年約五〇〇億元），每年業務賸餘不敷支應龐大之建設支出，目前基金負債已達一、五二五億元，再加計支應國庫應增撥數所負擔之短期借款，顯然已對國道基金之資金運用雪上加霜，而財務結構更形惡化。據上，交通部未能切實依上開基金收支保管及運用辦法逐年編列公務預算支應國道基金非自償比例部分，違反相關法令規定，嚴重影響基金資金運用及財務結構，顯有未恰。

綜上論結，交通部為國道公路建設管理基金之主管機關，卻違反相關法令規定，以國道基金支付不具自償性且非屬國道之地區性道路建設，未能專款專用，肇致虧蝕情形益形惡化；又未能逐年編列公務預算支應該基金非自償比例部分，嚴重影響基金資金運用及財務結構，均有重大違失，爰依監察法第二十四條規定提案糾正。