

## 調 查 報 告

壹、案由：據審計部函報：稽察交通部公路總局所屬各  
監理機關 95 至 97 年度辦理汽車燃料使用費  
之徵收、欠費清理、移送強制執行及取得債  
權憑證等相關作業，涉有疏忽情事。

貳、調查意見：

本案係審計部以民國（下同）99 年 2 月 12 日台審  
部交字第 0993000247 號函，就有關監理機關辦理汽車燃  
料使用費之徵收、欠費清理、移送強制執行及取得債權  
憑證等相關作業，核有疏忽情事，函送本院處理。為瞭  
解本案相關辦理情形，案經交通部以 99 年 4 月 15 日交  
路字第 0990029061 號函查復到院，並於 99 年 5 月 28  
日約詢交通部、財政部等相關業務主管人員後，爰經調  
查竣事，茲將調查意見列述如下：

一、交通部委由監理機關徵收汽車燃料使用費，截至 98  
年底，汽車燃料使用費未徵數計有 160.17 億元；惟監  
理機關清理以前年度汽車燃料使用費欠費案件時，未  
積極完成法定送達及移送執行政程序，且債權憑證管理  
鬆散，多年來清理欠費之財務效能不彰，肇致政府公  
法上鉅額之請求權，因未於法定時間內行使而消滅，  
各監理機關 94 至 99 年自行刪除列管逾法定請求權時  
效之欠費案件，金額計 70 億 1,208 萬餘元。又監理機  
關罹於時效之欠費案件逐年擴增，惟各監理機關仍未  
積極研謀因應對策有效改善，亦未依行政執行署函示  
於執行期間屆滿前 1 年將欠費案件移送執行，並追究  
相關人員有無疏忽責任，核有未當。

(一)按有關汽車燃料使用費之徵收，公路法第 27 條規  
定：「公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理  
所需經費，得徵收汽車燃料使用費；其徵收費率

，不得超過燃料進口或出廠價格百分之二十五。汽車燃料使用費之徵收及分配辦法，由交通部會商財政部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之」，復依汽車燃料使用費徵收及分配辦法第 3 條規定：「汽車燃料使用費按附表（一）及附表（二）之各型汽車每月耗油量及費額，由交通部委任公路總局或委託直轄市政府及其他指定之機關分別代徵之，其費率如下：一、汽油每公升新台幣 2.5 元。二、柴油每公升新台幣 1.5 元。前項耗油量，按各型汽車之汽缸總排氣量、行駛里程及使用效率計算之……」交通部爰委由監理機關徵收汽車燃料使用費，合先敘明。

- (二)查各監理機關清理汽車燃料使用費欠費案件情形，據交通部查報統計資料，截至 98 年底，汽車燃料使用費未徵數計有新台幣（下同）160.17 億元，其中當年度未徵數為 13.4 億元，以前年度部分則累計有 146.78 億元。95 至 97 年度汽車燃料使用費平均每年未徵起之件數達 315 萬餘件，金額 172 億餘元，且以前年度之欠費實徵率偏低，平均每年僅 10.90%，尤以台中區監理所之 9.70% 最差，高雄區監理所次之。再以 98 年度為例，各監理機關對以前年度汽燃費欠費查定應徵數為 159 億 8,133 萬餘元，實際徵收為 13 億 376 萬餘元，其實徵率僅為 8.16%，較 97 年度之 10.31% 減少 2.15%，且未及最近 4 年來（95 至 98 年度）平均實徵率 10.27%，清理績效明顯下滑，且自 96 至 98 年度，實徵率逐年遞減（分別為 11.27%、10.31% 及 8.16%），清理欠費之財務效能顯然不彰，各年度欠費情形詳如下表：

單位：億元

項目	查定數		實徵數					未徵數				
	當年	以前年度	小計	當年	徵收率%	以前年度	徵收率%	小計	當年	未徵率%	以前年度	未徵率%
95年	396.65	185.73	398.83	378.18	95.35	20.65	11.12	183.54	18.46	4.65	165.08	88.88
96年	404.69	174.45	408.08	388.42	95.98	19.66	11.27	171.05	16.27	4.02	154.79	88.73
97年	390.39	168.10	395.34	378.00	96.83	17.34	10.31	163.15	12.39	3.17	150.76	89.69
98年	401.03	159.81	400.67	387.64	96.66	13.04	8.16	160.17	13.40	3.34	146.78	91.84

資料來源：審計部提供，本院彙整。

(三)又查行政程序法第131條第1項規定：「公法上之請求權，除法律有特別規定外，因五年間不行使而消滅。」又行政執行法第7條第1項規定：「行政執行，自處分、裁定確定之日或其他依法令負有義務經通知限期履行之文書所定期間屆滿之日起，五年內未經執行者，不再執行；…。」惟行政程序法自90年1月1日起施行，各監理機關對汽燃費欠費案件之公法上請求權時效之認定，據交通部稱，施行前時效為15年（依法務部釋示結論：實務上均類推適用民法第125條之15年時效規定），施行後時效為5年。經統計行政程序法施行前之78至83年各監理機關汽燃費欠費案件，其中逾15年時效之未送達或已送達未移送之欠費檔案，均已被各監理機關刪除列管，共計137萬餘件，金額65億9,127萬餘元。另據交通部查報資料，行政程序法施行後之90至93年各監理機關汽燃費欠費難以再徵收之案件已達52萬餘件、金額35億1,041萬餘元（其中債權憑證因查無債務人財產無法再移送執行之欠費檔案43萬餘件、金額30億8,960萬餘元未被刪除列管），其餘逾5年法定時效致請求權消滅之未完成送達（8萬餘件、金額3億8,278萬餘元）或已送達未移送之欠費檔案（9千餘件、金額

3,801 萬餘元)均已被各監理機關刪除列管，共計 9 萬餘件、金額 4 億 2,080 萬餘元。總計各監理機關自行刪除列管逾法定請求權時效之欠費案件，共計 146 萬餘件，金額 70 億 1,208 萬餘元。

(四)以上逾法定時效之欠費案件，經查主要原因係各監理機關清理以前年度欠費案件時，未積極完成法定送達及移送執行之程序，且債權憑證管理鬆散，未積極處理之結果，因欠費愈久民眾繳納意願愈低，致多年來對以前年度之欠費稽催績效非但不彰且每下愈況，肇致部分欠費案件已逾法定請求權時效，仍未徵起，使政府公法上之請求權消滅，各監理機關核有未盡職責及效能過低情事，分述如次：

1、未積極完成法定送達程序：

審計部前抽查交通部及公路總局 98 年度財務收支時，經查台北區監理所 93 年度應徵收案件(98 年即將屆滿 5 年)仍未送達情形，擷取資料檔共 762 件，金額 344 萬餘元，依「送達狀態」分析其未送達原因，其中以未繼續追蹤回執聯未送回等情致催繳單未送達 1 項為最多，計 350 件(占 45.93%)，金額達 162 萬餘元(占 47.12%)，台北區監理所稱係因人力不足無法負荷工作量，惟該所允應加強研議改善作業流程，善用電腦資料即時提出警訊，憑以向郵局追蹤回執聯去向，繼續完成法定送達程序，以免影響徵收績效及造成公帑損失，經審計部函請交通部一併擷取其他監理所未送達案件之送達狀態，依各送達代碼，加強分析，查察是否有類似上開人為疏失之情事，並妥為處理在案。嗣經再統計各監理機關 94 年欠繳之汽燃費即將屆滿 5 年仍未送達之案件計 8,690 件、金額已達 4,294 萬餘元，其中未送

達原因，仍以未繼續追蹤回執聯未送回等情致催繳單未送達 1 項為最多，計 6,994 件(占 80.48%)，金額 3,448 萬餘元(占 80.31%)，均達 8 成以上，顯示各監理機關迄未有效改善上開未繼續追蹤有關雙掛號寄送催繳單之回執聯未送回，致未能依法完成送達程序等問題，核有未盡職責情事。

## 2、未積極移送執行案件：

按法務部行政執行署於 96 年 5 月 31 日以行執一字第 0960000249 號函，通知相關移送執行之行政機關，其中函示：「為配合新修正行政執行法第 7 條之施行，請就公法上金錢給付義務逾期不履行之移送執行案件，儘速及早移送執行，並至遲應於執行期間屆滿前 1 年，移送管轄行政執行處，以利執行程序之進行，並維公法債權之實現。」惟審計部於 99 年 4 月間派員調查結果，發現各監理機關 94 年欠繳之汽燃費依上開函示，應於 98 年間即應移送執行，俾利執行程序之進行，惟依公路總局提供數據統計，各監理機關 94 年欠繳汽燃費仍未送達之案件計 8,690 件，金額 4,294 萬餘元，各該案件均未依上開函示辦理移送作業，各監理機關顯未切實依行政執行署函示注意移送執行之時間與程序，積極於執行期間屆滿前 1 年移送執行，難以落實維護公法上之請求權，核有未盡職責情事。

## 3、債權憑證管理鬆散：

據交通部查報資料統計各監理機關 95 至 98 年度汽燃費欠費案件移送執行取得債權憑證共計 157 萬餘件，金額 69 億 3,188 萬餘元，其中送達已逾 5 年者計 71 萬餘件，金額 38 億 4,784

萬餘元(內以台北區監理所 16 萬餘件、8 億 1,914 萬餘元為最多，台中區監理所 14 萬餘件、7 億 5,431 萬餘元其次)，較 95 至 97 年度統計數增加 14 萬餘件(約 24.87%)，金額增加 63 萬餘元(約 0.02%)；送達未逾 5 年者，計 85 萬餘件，金額 30 億 8,403 萬餘元(內以台北區監理所 18 萬餘件、金額 6 億 449 萬餘元為最多，台中區監理所 16 萬餘件、5 億 8,958 萬餘元其次)，較 95 至 97 年度統計數增加 43 萬餘件(約 104.26%)，金額增加 13 億 8,955 萬餘元(約 82.01%)，顯示各監理機關待辦理債權憑證再移送作業之案件遽增。

惟經統計截至 98 年 12 月底止，各監理機關有效債權憑證數共 202 萬餘件，與帳列數共 191 萬餘件明顯未合，且各監理機關均存在此差異情事；其中經抽查台中區及高雄區監理所債權憑證管理情形，發現主要原因係會計單位(負責帳務處理)、出納單位(負責保管憑證)與業務單位(負責管理憑證之取得、結案、撤案等)之連繫欠佳，尤其業務單位管理鬆散，未能即時於債權憑證之取得、結案、撤案或再移送時，通報會計及保管單位妥為列帳，核與「交通部公路總局暨所屬機關取得債權憑證管理作業要點」第 4 點：「出納管理單位收到債權憑證時，應列冊妥為保管後通知會計單位據以登帳，並隨時通知業務單位加強清查。」及第 5 點：「債權獲償或消滅時，業務單位承辦人應即時通知會計單位辦理實收繳庫或帳務沖銷，並告知出納管理單位將該憑證另行抽出，必須辦結後裝訂成冊歸檔。」規定未合，且相關單位未定期或不定期對帳，致多年來未能

發現帳務列數不正確情事，相關單位內部控制顯欠嚴謹，核有未盡職責情事。

- (五)據交通部查報資料統計各監理機關自 94 至 99 年度自行刪除列管逾法定請求權時效之欠費案件，共計 146 萬餘件，金額 70 億 1,208 萬餘元，其中 94 年刪除 4 億 2,357 萬餘元、95 年刪除 6 億 28 萬餘元、96 年刪除 8 億 9,754 萬餘元、97 年刪除 16 億 3,274 萬餘元、98 年刪除 17 億 1,077 萬餘元及 99 年刪除 17 億 4,716 萬餘元，刪除金額逐年遞增（包括自 94 至 99 年分別刪除行政程序法施行前之 78 至 83 年欠費案件共計 137 萬餘件、金額 65 億 9,127 萬餘元，及自 96 至 99 年分別刪除行政程序法施行後之 90 至 93 年欠費案件共計 9 萬餘件、金額 4 億 2,080 萬餘元）。惟查，各監理機關遲未逐案檢討相關承辦人員未能依行政程序法規範圍完成送達程序及依行政執行法規範圍辦理移送強制執行之疏忽責任，即予自行刪除欠費檔案，顯欠嚴謹。
- (六)次查，行政程序法及行政執行法施行(90 年 1 月 1 日)後，公法上之請求權時效已明定為 5 年，各監理機關仍未積極研謀因應對策，有效改善逾法定時效仍未送達或已送達未移送執行之情事，迄至 98 年 4 月始解決因未取得新戶籍地址致未能送達之問題，將各年欠費催繳單再寄送，惟為時已晚，故截至 98 年底止，已肇致行政程序法(90 年)施行後之 90 至 93 年欠費案件已逾 5 年法定時效，其中計有 4 億 2,080 萬餘元之未送達及已送達未移送執行案件，致公法上請求權因 5 年間不行使而消滅，核有未盡職責情事。
- (七)綜上，交通部委由監理機關徵收汽車燃料使用費，惟各監理機關清理以前年度汽車燃料使用費欠費

案件時，未積極完成法定送達及移送執行程序，且債權憑證管理鬆散，多年來清理欠費之財務效能不彰，肇致政府公法上鉅額之請求權，因未於法定時間內行使而消滅；且對逾法定時效之欠費案件，未檢討及書明辦理過程有無疏忽責任，欠費清理過程顯欠嚴謹；又監理機關罹於時效之欠費案件逐年擴增，惟各監理機關仍未積極研謀因應對策有效改善，亦未依行政執行署函示於執行期間屆滿前1年將欠費案件移送執行，並追究相關人員有無疏忽責任，核有未當。

二、交通部對於汽燃費欠費清理作業效能欠佳之現象，未訂定相關配套措施及建置刪除欠費課責之機制，對逾法定時效之欠費案件，未檢討及書明辦理過程有無疏忽責任；且忽視各監理機關刪除欠費金額逐年遞增之情事，未切實督促公路總局加強考核，又未有效協調相關機關或提供電腦設備補人力之不足，以積極協助各監理機關解決清理欠費遭逢之困難，肇致逾法定時效而使公法上請求權消滅之欠費案件未有效減少，核有未善盡主管機關之責。

(一)按交通部係全國公路監理業務之主管機關，每年度雖有編製考核實施計畫，由交通部路政司司長召集相關人員組成考核小組，派員赴各監理機關考核，惟忽視各監理機關以前年度催繳汽燃費績效欠佳現象，及刪除欠費列管事項對國庫歲入短收之影響，於93年4月7日以交路字第0930028673號函復公路總局轉知各公路監理機關，逐年列印註銷清冊及統計表，即可自行刪除逾法定時效之欠費檔案，而對於相關配套措施及課責機制，卻未予以規範，肇致各監理機關自94年度起，均未檢討及說明各該被刪除欠費檔案之個案清理過程有無疏忽責任，即

自行刪除鉅額逾法定時效之欠費檔案(94至99年度共刪除70億1,208萬餘元)，核有未善盡主管機關督導之責。

(二)查審計部前於抽查交通部及公路總局98年度財務收支時，經通知交通部應就公路總局各區監理所未檢討及書明註銷理由，即自行逕予刪除列管逾5年法定請求時效欠費案件計65萬餘件，金額30億7,983萬餘元(含行政程序法施行前之欠費案件63萬餘件、金額29億8,983萬餘元)1項，加強督促所屬載明各該案件之註銷理由及檢討有無疏失責任。惟交通部迄未妥為查處，且亦未切實督促公路總局加強考核各監理機關之欠費清理與刪除欠費之列管情形；嗣經審計部抽查台中區及高雄區監理所99年度刪除逾法定時效之欠費案件情形，發現各該監理所刪除欠費檔案仍未檢討及書明清理欠費之辦理過程有無疏忽責任，顯見交通部放任各監理機關在未規定應檢討辦理過程有無疏忽責任之前提下，可自行刪除欠費檔案，另交通部亦忽視各監理機關刪除欠費檔案之金額逐年遞增(94年刪除4億2,357萬餘元、95年刪除6億28萬餘元、96年刪除8億9,754萬餘元、97年刪除16億3,274萬餘元、98年刪除17億1,077萬餘元及99年刪除17億4,716萬餘元，94至99年度共刪除70億1,208萬餘元)等情，均核有未盡主管機關監督之責。

(三)次查，監理機關多年來對以前年度之欠費稽催績效非但不彰且每下愈況，其原因主要係「未積極完成法定送達程序」、「未積極移送執行案件」已如前述，其中，

1、未送達案件原因如下：

單位：千元

項目(原因)	95 年期欠費		96 年期欠費		97 年期欠費		98 年期欠費	
	金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率
總計	50,228	100.00%	60,097	100.00%	65,027	100.00%	86,142	100.00%
未達	31,580	62.87%	39,366	65.50%	43,340	66.65%	56,549	65.65%
拒收	157	0.31%	104	0.17%	140	0.22%	278	0.32%
逾領	16	0.03%	39	0.07%	32	0.05%	106	0.12%
處所不明	2,988	5.95%	3,929	6.54%	3,437	5.29%	8,945	10.38%
已退	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	3	0.00%
查無此人	1,225	2.44%	1,653	2.75%	1,973	3.03%	3,865	4.49%
新址不明	2,788	5.55%	2,993	4.98%	3,716	5.72%	5,210	6.05%
查無此號	178	0.36%	178	0.30%	160	0.25%	199	0.23%
籍退	443	0.88%	540	0.90%	587	0.90%	395	0.46%
門牌整編	14	0.03%	10	0.02%	1	0.00%	10	0.01%
查無此址	572	1.14%	717	1.19%	739	1.14%	989	1.15%
關閉歇業	116	0.23%	52	0.09%	40	0.06%	132	0.15%
原址拆遷	113	0.23%	132	0.22%	174	0.27%	313	0.36%
其它	27	0.06%	29	0.05%	29	0.04%	45	0.05%
死亡	6,627	13.20%	6,684	11.12%	6,826	10.50%	6,973	8.10%
服刑	1	0.00%	0	0.00%	9	0.01%	18	0.02%
撤銷送達	3,375	6.72%	3,664	6.10%	3,818	5.87%	2,103	2.44%

資料來源：交通部

## 2、已送達未移送原因如下：

單位：千元

項目	95 年期欠費		96 年期欠費		97 年期欠費		98 年期欠費	
	金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率
總計	56,561	100.00%	68,735	100.00%	87,375	100.00%	190,762	100.00%
300 元以下	590	1.04%	708	1.03%	535	0.61%	621	0.33%
車主死亡	5,442	9.62%	5,676	8.26%	6,096	6.98%	6,904	3.62%
公司行號無代表人	9,192	16.25%	9,343	13.59%	7,979	9.13%	12,712	6.66%
點交	258	0.46%	101	0.15%	41	0.05%	99	0.05%
地址為戶政事務所	2,182	3.86%	2,863	4.17%	4,746	5.43%	6,894	3.61%
遷居國外	211	0.37%	257	0.37%	309	0.35%	444	0.23%
待移送	38,686	68.40%	49,787	72.43%	67,669	77.45%	163,088	85.49%

資料來源：交通部

## 3、依交通部函復本院資料，汽車燃料使用費欠費案

件未能送達之原因，目前與各有關機關協調解決取得相關資料之情形與困難之處：

- (1) 就內政部方面：取得戶役政系統之最新資料後，催繳送達成效達 8 成，並完成在監服刑順利送達監獄所轉交予服刑人。
  - (2) 就中華郵政公司方面：雙掛號送達證書送回監理單位，已要求所屬監理單位務必追蹤查核，並請中華電信數據公司修改程式，就 6 個月內已催繳，然尚未取得送達證書之案件，暫時不再辦理催繳，監理機關須函請郵政公司查明並獲回復確認後再續予辦理催繳。
  - (3) 就經濟部方面：交通部將督飭公路總局儘速邀集監理機關研議與經濟部建立最新及完整公司行號代表人之資料交換平台之可行性，目前做法係依欠費資料之公司證號以光碟片寄送方式與經濟部互傳，惟公司解散、廢止、撤銷等，所取得之資料公司代表人皆為空白，因此無法再辦理催繳。
  - (4) 就法務部方面：法務部已每天將獄政資料傳送戶役政系統更新，自 98 年 10 月取得最新戶役政資料，已能送達在監服刑人之監獄所，惟服刑人能否完成繳納尚有待觀察。
- 4、審計部前抽查交通部及公路總局 98 年度財務收支時，經查台北區監理所 93 年度應徵收案件(98 年即將屆滿 5 年)仍未送達情形，擷取資料檔共 762 件(自用車 740 件及營業車 22 件)，金額 344 萬餘元(自用車 308 萬餘元及營業車 36 萬餘元)，依「送達狀態」分析其未送達原因，其中以未繼續追蹤回執聯未送回等情致催繳單未送達 1 項為最多，雖稱係因人力不足無法負荷工作

量，惟允應加強研議改善作業流程，善用電腦資料即時提出警訊，憑以向郵局追蹤回執聯去向，繼續完成法定送達程序。經審計部函請交通部一併擷取其他監理所未送達案件之送達狀態，依各送達代碼，加強分析，查察是否有類似上開人為疏失之情事，並妥為處理在案。嗣經再統計各監理機關 94 年欠繳之汽燃費即將屆滿 5 年仍未送達之案件計 8,690 件、金額已達 4,294 萬餘元，其中未送達原因，仍以未繼續追蹤回執聯未送回等情致催繳單未送達 1 項為最多，計 6,994 件(占 80.48%)，金額 3,448 萬餘元(占 80.31%)，均達 8 成以上，顯示各監理機關迄未有效改善上開未繼續追蹤有關雙掛號寄送催繳單之回執聯未送回。

- 5、行政程序法施行後，公法上之請求權時效已明定為 5 年，惟自 90 年至 96 年間，交通部未能主動積極協助各監理機關解決因無法取得新戶籍地址致未能送達等問題，遲至 97 年 8 月始陸續與內政部及中華電信數據公司等分別召開會議協商，終得於 98 年 4 月由各監理機關再寄送迄未送達之各年期欠費催繳單，惟為時已晚，肇致上開 90 年至 93 年欠費案件已逾 5 年法定時效之事實，而使公法上之請求權消滅，且各該案件迄未有效減少（公路總局所屬各區監理所 90-93 年已逾法定時效之欠費案件數較 90-92 年統計數增加 19 萬餘件，金額增加 17 億 3,185 萬餘元），核有未善盡主管機關督導之責。另查各監理機關清理以前年度汽燃費欠費之實徵率下滑，其原因或為已移送強制執行案件尚未取得債權憑證，或為環保廢棄、失竊、逕行註銷之車輛不易催繳，此類

問題已存在多年，交通部亦未予協助有效解決。

- (四)綜上，交通部對於汽燃費欠費清理作業效能欠佳之現象，未訂定相關配套措施及建置刪除欠費課責之機制，對逾法定時效之欠費案件，未檢討及書明辦理過程有無疏忽責任；且忽視各監理機關刪除欠費金額逐年遞增之情事，未切實督促公路總局加強考核，又未有效協調相關機關或提供電腦設備補人力之不足，以積極協助解決各監理機關解決清理欠費遭逢之困難，核有未善盡主管機關之責。

三、交通部長久以來以「隨車徵收」方式徵收汽車燃料使用費，徵收手續繁雜，監理單位耗費大量人力、物力，然累計至 98 年底，尚有 160 餘億元汽車燃料使用費未能徵得，雖期待於能源稅立法時方將汽車燃料使用費併入該稅採「隨油徵收」。惟能源稅條例將整併包括貨物稅、石油基金等問題，需通盤考量對經濟、產業等之影響，凝聚社會共識後視適當時機推動立法，其所需面臨問題或尚待立法研訂之時程，顯更加困難並難以預估，緩不濟急。交通部允宜於能源稅條例立法實施前，戮力克服稽徵行政技術之困難，以有效解決欠費問題。

- (一)有關汽車燃料使用費之徵收，公路法第 27 條及汽車燃料使用費徵收及分配辦法第 3 條分別定有明文。而其徵收方式，前經司法院大法官作成釋字第 593 號解釋，認基於公路養護、修建及安全管理之目的，而向各型汽車所有人，按汽車汽缸總排汽量、行駛里程及使用效率推算耗油量，並分別依其使用汽油或柴油而定其費率課徵汽車燃料使用費，尚難認屬恣意之決定，且與課徵目的之達成亦具合理關聯性，故上開公路法第 27 條、汽車燃料使用費徵收及分配辦法第 3 條與憲法第 23 條之比例原則並無

抵觸，合先敘明。

(二)惟據審計部函報交通部統計資料，截至 98 年底，汽車燃料使用費未徵數計有 160.17 億元，其中當年度未徵數為 13.4 億元，以前年度部分則累計有 146.78 億元。據交通部說明：各年度結束後徵收績效達 95% 以上，而以前年度部分徵收績效約為 10% 左右，而當年度極小部分未繳納之車輛，大多屬已環保廢棄、失竊或已被逕行註銷牌照之車輛，此等車輛催徵不易。而已移送執行處案件之執行進度或取得債權憑證可否再移送，非監理機關所能掌握。另經強制執行後之大部分公司已擅自歇業、他遷不明或大多數違規人或受處分人銀行存款僅剩數百元，執行處執行查扣有困難，以致未收繳現金核發債權憑證。以 98 年度為例，依 99 年 6 月底統計資料所示，其以前年度未徵數 146.78 億元部分，其中已取得債權憑證者約 33.5 億元占 22.86%，環保廢棄者約 0.64 億元占 0.44%，失竊者約 0.46 億元占 0.31%，已逕行註銷牌照者（違反道路交通管理處罰條例）約 93.5 億元占 63.82%，另因車主死亡、公司行號歇業、欠費金額 300 元以下等無法移送強制執行者約 3.4 億元占 2.34%。

(三)復據交通部說明資料所示，以 98 年度公路監理機關辦理汽車燃料使用費隨車徵收業務之人員及經費為例，不含外包作業之人力，公路總局即有 177 人、所耗經費 293,028,743 元；台北市監理處為 13 人、所耗經費 36,185,686 元；高雄市監理處為 17 人、所耗經費 22,345,474 元；合計 207 人，所需經費 351,559,903 元；且尚稱有人力不足，工作量無法負荷等情，依交通部函復已送達未移送強制執行原因，尚有「早期並未建置開發移送強制執行電

腦系統，致有案件因人力不及移送而罹於時效」等情，其他如債權憑證再移送、送達、催繳欠費等均頗費行政人力。顯見現行汽車燃料使用費徵收方式採「隨車徵收」方式，行政機關於執行面耗費大量人力、經費，雖已戮力而為，惟截至 98 年底，汽車燃料使用費仍有 160 餘億元之鉅大金額未能徵得。

(四) 雖據交通部說明，汽車燃料使用費實施隨油徵收，長久以來難以解決農漁等非車用油退費、加油站配合意願等問題，因汽車燃料使用費課徵對象為「道路使用者」，如僅就汽車燃料使用費實施隨油徵收，非但增加諸多稽徵、查核等行政成本，而且其他配合單位如鄉（鎮、市、區）公所、加油站等，均非交通部所能掌控，更增政策施行之困難度。爰汽車燃料使用費隨油徵收雖符合公平合理原則，財政部為落實「實施能源稅制，經社環保三贏」政策，其內容略為「適時實施能源稅，取消汽車及水泥以外所有的貨物稅、娛樂稅、印花稅、及汽車燃料使用費」刻正研議「能源稅條例（草案）」，故就國家稅費徵收立場而言，將汽車燃料使用費併入能源稅隨油徵收，應屬較為周延可行之方式云云。

(五) 另據財政部賦稅署相關人員表示，該部奉行政院指示，最快於本（99）年底擬具「能源稅條例」草案報院，賦稅署將自本年中起，邀集有關單位開會研擬條例草案。但仍須通盤考量各界意見，凝聚社會共識後，審慎研擬稅制，並視適當時機推動立法。

1、「能源稅條例」目前研訂情形：依據 98 年全國能源會議共識，財政部已著手規劃推動能源稅制，惟依 98 年 10 月 19 日行政院賦稅改革委員

會決議，能源稅制為我國節能減碳措施之一環，應配合環保及能源主管機關之節能減碳措施作整體規劃，以非租稅措施為優先，再輔以相關之賦稅措施；故該部將配合環保及能源主管機關之節能減碳措施，並通盤考量能源稅制對經濟、產業及環境之影響及社會各界之意見，凝聚社會共識後，審慎研擬稅制，視適當時機推動立法。

2、有關汽車燃料使用費併入能源稅制整合之可行性：95年11月17日行政院秘書長函送交通部所擬「有關汽車燃料使用費採漸進吸入方式併入能源稅說帖」予財政部，交通部建議視能源稅收增加情形，採漸進吸入方式併入能源稅，逐步取消各類車輛之汽車燃料使用費，俾符一般民眾對於汽車燃料使用費併入能源稅之期望。財政部爰參採該部建議意見，將汽車燃料使用費納入實施能源稅制之稅費整併範圍。而有關汽車燃料使用費退費衍生之相關查核作業問題，依規劃中之能源稅制，係以能源管理法第2條第1款至第3款規定之能源及貨物稅條例第10條規定之油氣類課稅項目，作為課徵範圍，不以車用油品為限，且係以增加之能源稅稅收金額取消汽車燃料使用費，故無須規劃非車用油品（汽車燃料使用費）退費作業；再者，能源稅係於應稅能源出廠或進口時向納稅義務人（產製廠商或進口人）徵收，鄉（鎮、市、區）公所或加油站如非產製廠商或進口人，無徵收能源稅問題。

（六）按現行汽車燃料使用費徵收方式係隨車徵收，依交通部說明，有「財源穩定，易於掌握」、「有車即需繳費，無逃漏之虞」、「可將大眾運輸車輛之耗油量從低估計，符合鼓勵大眾運輸發展政策」等優

點。然依公路法第 27 條之立法意旨，徵收燃料使用費之目的，乃為籌集公路養護、修建及安全管理所需經費，與能源稅主要目的為節能減碳不同。又汽車燃料使用費之徵收對象為使用公路之人，惟目前採隨車徵收之方式，其費額係依各不同級距排氣量之車輛每月耗油量（預估每日行駛里程×30 日×每月使用率×平均耗油量）×月數×2.5 或 1.5 元，即無論各車實際行駛里程及實際耗油量多寡，對於同型排氣量之車輛均課以相同費額，如此，顯不符公平合理原則；且其徵收手續繁雜，監理單位須耗費大量人力、物力，而每年仍有鉅額之欠費無法徵得等等缺失。且交通部運輸研究所於 89 年委託中華大學交通管理學系辦理「汽車燃料使用費隨油徵收作業規範暨因應配合措施之研究」，以及交通部於 92 年委託中華經濟研究院辦理「徵收石油稅之可行性及作業方式之研究」等報告，均認為基於「租稅公平」及「節約能源」等效益，以及「行政作業簡化」之考量，建議政府應於適當時機實施隨油徵收汽車燃料使用費或整合相關石油稅費。至於交通部所稱有關汽車燃料使用費實施隨油徵收，衍生之退費相關查核作業問題，輔以目前日新月異之相關科技技術，應非難以克服解決，如有關漁船漁業動力用油之核配，行政院農業委員會訂有「漁業動力用油優惠油價標準」，規定漁船裝設航程紀錄器以記錄「作業時數」，作為核配依據等。

(七) 綜上，交通部長久以來以「隨車徵收」方式徵收汽車燃料使用費，徵收手續繁雜，監理單位耗費大量人力、物力，然累計至 98 年底，尚有 160 餘億元汽車燃料使用費未能徵得，雖期待於能源稅立法時方將汽車燃料使用費併入該稅採「隨油徵收」。惟

能源稅條例將整併包括貨物稅、石油基金等問題，需通盤考量對經濟、產業等之影響，凝聚社會共識後視適當時機推動立法，其所需面臨問題或尚待立法研訂之時程，顯更加困難並難以預估，緩不濟急。交通部允宜於能源稅條例立法實施前，戮力克服稽徵行政技術之困難，以有效解決欠費問題。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至二，提案糾正交通部。
- 二、調查意見三，函請交通部檢討改進見復。
- 三、調查意見函送審計部。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。