

## 調 查 報 告

壹、案由：據報載，交通部自 1960 年起即訂有「汽車燃料使用費徵收及分配辦法」，迄今計 19 次修正相關條文，日前卻驚爆溢收 218 萬車主汽燃費長達 29 年，合計逾新台幣 11 億元之情事，究實情如何？主管機關有無疏失或怠忽職守？均有深入瞭解之必要。

貳、調查意見：

本案緣於民國(下同)101 年 4 月 9 日媒體揭露，交通部訂頒「汽車燃料使用費徵收及分配辦法」(下稱「汽燃費徵收辦法」)之附表(一)「各型汽車徵收汽車燃料使用費耗油量計算表」(下稱耗油量計算表)發現 3 項錯誤，導致據以換算所得附表(二)「各型汽車每季(年)徵收汽車燃料使用費費額表」(下稱費額表)亦有 6 項錯誤，且該兩附表自 72 年修訂沿用迄今，29 年來溢收 218 萬車主汽車燃料使用費(下稱汽燃費)約達新台幣(下同)11 億元等情。交通部獲悉後查證屬實，除即時對外坦承作業疏誤，並檢討議處業務承辦單位相關人員外，隨於 101 年 4 月 20 日重新修正發布汽燃費徵收辦法之耗油量計算表及費額表，並責成所屬公路總局據以研議退費作業原則及時程，於同年 5 月 11 日以路監企字第 1011003433A 號公告，自同年 7 月起分兩階段辦理全數退費作業。

為查究案情事實及權責單位或人員違失責任，經調閱交通部相關卷證資料，並於 101 年 5 月 15 日約詢該部毛部長治國及所屬路政司、公路總局等相關人員，業已調查竣事，茲臚列調查意見如下：

一、現行汽車燃料使用費計算基準自 72 年修訂沿用迄今 29 年，交通部不察早年以人工計算可能疏誤，未落實

覆核機制，於 91 年及 93 年間兩度增修部分費額時，竟因循怠忽未予全面檢核，坐失勘誤改正先機，累及 218 萬車主無端溢繳汽車燃料使用費約達 11 億元，嚴重影響民眾權益，事後卻僅議處業務單位之承辦與主管人員，難辭迴護之咎，且經本院擴大調卷覆核發現，該部 72 年以前所訂之費額亦有多項錯誤，足徵其長期縱容所屬怠忽職責，確有違失

- (一)按公路法第 27 條第 2 項<sup>A</sup>規定：「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…」。  
另查汽燃費徵收辦法第 1 條規定：「本辦法依公路法第 27 條第 2 項規定訂定之」；同辦法第 3 條第 1 項<sup>B</sup>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」。另依交通部組織法第 28 條所訂該部處務規程第 6 條規定：「路政司得分科辦事，掌左列事項：…一四、汽車燃料使用費徵收之督導及考核事項…」；第 19 條規定：「本部各級人員處理公務，分負左列責任：…四、文字上錯誤，如人名、地名等，由擬稿人負責，數字錯誤，除擬稿人應負責外，由主辦與會辦單位主管及核稿人員連帶負責」。
- (二)查本案媒體 101 年 4 月 9 日揭露當時，汽燃費徵收辦法所附之耗油量計算表及費額表，交通部係沿用 72 年間修訂之基準換算，計有 6 項錯誤；其中 3 項

---

<sup>A</sup> 公路法第 27 條於 91 年 2 月 6 日修訂，其中第 2 項自 73 年 1 月 23 日沿用，73 年 1 月 23 日修正前為同法第 30 條：「汽車燃料使用費之徵收及分配辦法，由交通部定之；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。」

<sup>B</sup> 汽車燃料使用費之徵收及分配辦法第 3 條於 101 年 4 月 20 日修正，其中第 1 項（不含附表資料）自 91 年 5 月 30 日沿用。

溢收（29年來溢收218萬車主汽燃費約10.98億元）、2項短收、1項無該類車輛（詳如後表）。另據該部表示，自72年以來，曾於91年間因應重型機車開放進口及領照，增列「1,201 cc~1,800 cc大型重型機車」之耗油量及費額時，因有民眾反映「6,601cc至7,200cc營業用貨車」之耗油量及費額有誤，故一併檢討修正；嗣93年間，因應柴油小客車開放進口，又配合增列柴油小客車費額欄位等云。然經本院調閱該部歷來修正汽燃費費額之簽辦文件覆核發現，不僅91年、93年間上開增修費額錯誤依舊，甚至追溯72年以前數次核定修正汽燃費之費額，亦有多項錯誤，諸如：68年修正公布之「1,201 cc~1,800 cc/汽油自用小客車」正確費額應為3,990元，誤植為3,992元；同年修正公布之「1,801 cc~2,400 cc/汽油自用小客車」正確費額應為5,550元，誤植為5,520元等。

72年7月1日以後汽燃費溢(短)收金額統計表

車輛分類	溢(短)收期間	誤植費額	正確費額	差額 <sup>a</sup>	溢(短)收總金額 <sup>a</sup>
自用大客車 〔每年〕柴油 5401 cc~6000 cc	72年7月1日至 100年12月31日	9,160元	9,162元	(2元)	(2,090元)
自用小客車 〔每年〕汽油 1801 cc~2400 cc	72年7月1日至 100年12月31日	6,210元	6,180元	30元	10.7億元
自用小客車 〔每年〕柴油 1801 cc~2400 cc	93年1月1日至 100年12月31日	3,726元	3,708元	18元	2,400萬元
營業貨車 〔每季〕汽油 6601 cc~7200 cc	72年7月1日至 91年3月31日	8,145元	7,605元	540元	0元 <sup>b</sup>
	91年4月1日至 101年3月31日	7,762元		157元	
營業貨車 〔每季〕柴油	72年7月1日至 91年3月31日	4,887元	4,563元	324元	387.6萬元

6601 cc~7200 cc	91年4月1日至 101年3月31日	4,658元		95元	
機器腳踏車 〔每2年〕 1201 cc~1800 cc	91年6月1日至 101年4月9日	3,960元	4,020元	(60元)	(52,720元)

資料來源：本院依據交通部查復資料彙整。

a：短收金額以（）表示。

b：目前國內尚無 6601 cc~7200 cc，以汽油為燃料之營業貨車，故其溢(短)收金額為 0 元。

(三)經詢據交通部坦承，91年、93年間修正耗油量計算表及費額表內容，增列大型重型機車之耗油量與費額，以及營業與自用柴油小客車之費額，係承辦人以人工計算，再循行政程序簽報部次長核定後發布實施，因僅部分修正，故未全盤檢視，致未能發現錯誤，路政司業務承辦人（聘用人員）江○○及科長許○○，核算有誤或未發現錯誤，應負主要責任；前後任司長林○○及李○○未發現錯誤，亦有監督不周之責，業經該部 101年5月8日考績委員會審議決議，該4員各記申誡2次處分。至72年以前之費額錯誤，該部則稱：因當時尚無監理電腦系統，且依據台灣省公路局報表保存年限及銷毀實施要點第4點規定，車籍異動相關書面資料僅保存10年，已無汽車所有人之相關資料可據以查詢退費，故無檢討追溯或補正72年以前版本錯誤之必要等云。然依前揭交通部處務規程第19條明定，類此簽辦修正汽燃費附表數字所生之錯誤，除擬稿（承辦）人應負責外，主辦與會辦單位之主管及核稿人員亦應連帶負責；交通部前揭究責議處結果，僅及於業務單位（路政司）之承辦與主管人員，對於其餘核稿及會辦單位人員連帶責任，卻規避輕縱不予究處，難

辭迴護之咎。

(四)綜上，交通部依公路法第 27 條授權，會商財政部訂定汽燃費徵收辦法，由所屬路政司負責督導及考核相關徵收事宜，然自 72 年間修訂汽燃費計算基準以來，沿用長達 29 年，不察早年以人工計算可能疏誤，未落實覆核機制，於 91 年及 93 年兩度增修部分費額時，竟因循怠忽未予全面檢核，坐失勘誤改正先機，累及 218 萬車主無端溢繳汽燃費約達 11 億元，嚴重影響民眾權益，而事後檢討追究違失責任，卻僅議處業務單位之承辦與主管人員，難辭迴護之咎，且經本院擴大調卷覆核發現，該部 72 年以前所訂汽燃費之費額亦有多項錯誤，足徵其長期縱容所屬怠忽職責，確有違失。

二、交通部沿用汽車燃料使用費計算基準 29 年來，怠忽汽車工業與社經發展實況，未與時俱進定期檢討修正各項費基參數，置任背離現實且失公允，而研議多年之汽車燃料使用費隨油徵收政策，迄乏整合共識與具體配套措施，實施時程遙不可期，斷喪政府公信，顯有怠失

(一)依前揭交通部處務規程第 6 條規定，路政司由所屬機務科負責汽燃費徵收管理制度之制訂及督導、考核事項。查早年為配合台北市改制、公車開放民營、籌措高速公路工程費、因應世界能源危機或節約能源措施等因素，交通部曾多次調整汽燃費之「費率」及「平均耗油量」、「行駛里程」、「使用效率」等費基參數；迨 70 年間，該部邀集相關單位研商後，大幅修訂各型汽車耗油量計算參數，同時對汽燃費費率偏低情形一併提出檢討，並依行政院指示：「修訂各型汽車耗油量計算標準之目的，不在

提高燃料使用費，而在使計算標準合理化，以補救隨車徵收之缺點…」，重新研訂耗油量計算表及費額表，於 72 年 6 月 29 日修正發布後，沿用迄今 29 年，期間雖於 91 年及 93 年修正增列部分項目，惟並未與時俱進定期檢討修正「平均耗油量」、「行駛里程」或「使用效率」等費基參數。

(二)經詢據交通部坦承，自 49 年起，台灣省政府及該部先後依據公路法授權訂定汽燃費徵收辦法，並訂頒徵收費額表，以為課徵汽燃費之依據；嗣於 72 年責成路政司檢討修正耗油量計算表及費額表，其中相關參數如行駛里程及使用效率等，均以估算方式得之，該部即沿用迄今。至何以 29 年來未曾參據汽車工業與社經發展實況，適時檢討修正各項費基參數，該部則辯稱係基於穩定道路養護修建財源、民意機關不支持調漲等考量，甚至牽強引用近年相關統計或實驗數據假設反推，套取 29 年前所估算車輛行駛里程、使用率及耗油量等數據，誣稱合理相當，且僅以單一車種特定期間資料設算分析，不啻缺乏客觀全面代表性，其援引之「新車審驗值」竟係由機車之研究結論擴大類推，論據顯失嚴謹，自不足採。

(三)按現行汽燃費採隨車徵收，係依車輛汽缸總排氣量、行駛里程及使用效率等計算每月耗油量，並依其使用汽油或柴油分別訂定課徵費額，因計算基準均係推估且一體適用，故較不符合使用者付費原則，實施迄今 50 年來，輿情迭有改採隨油徵收之議，交通部雖曾邀集有關機關會商，惟囿於農漁用油流用、地下油行及運輸業成本等相關問題，尚待尋求解決方案並研議周延配套措施，致延宕多年仍無法順利實施。本院前於 88 年間（88 交調 19）即調查指

正交通部應加速修法，以落實使用者付費原則並節省稽徵成本，嗣經該部檢討復以「俟委託之專案研究獲有結論，將儘速修正相關法令」；然經進一步函詢該部復稱，依上開專案研究結論推動隨油徵收，尚有諸多問題需跨部會共同研商妥善配套措施，且曾於90年9月簽報部次長批示：「隨油徵收政策為本部一向立場，有其使用者付費之正當性。然全面執行需賴其他許多部會澈底配合，…加以汽燃費開徵時空已變，建議不再執行汽燃費，改以綜合性能源或空污稅費，提撥固定比例為交通支出…」，故上開研究報告結論與建議事項，該部僅納為後續研議推動隨油徵收汽燃費之參考，迄未落實採行。

(四)揆諸現行汽燃費計算基準自72年沿用迄今29年，交通部不僅未曾參據汽車工業與社經發展實況，與時俱進定期檢討修正「平均耗油量」、「行駛里程」或「使用效率」等各項參數，置任費基背離現實且失公允，對於研議多年之「汽燃費隨油徵收」政策，亦無視本院88年調查指正應加速修法辦理，延宕近13年，迄乏整合共識與具體配套措施，實施時程遙不可期，斲喪政府公信，顯有怠失。

綜上所述，現行汽車燃料使用費計算基準自民國72年修訂沿用迄今29年，交通部不僅未與時俱進定期檢討修正各項費基參數，於91年及93年間兩度增修部分費額時，竟因循怠忽未予全面檢核，坐失勘誤改正先機，累及218萬車主無端溢繳汽燃費約達11億元，嚴重影響民眾權益，事後卻僅檢討議處業務單位之承辦與主管人員，且經本院擴大調卷覆核發現，該部72年以前所訂汽燃費之費額亦有多項錯誤，而研議多年之「隨油徵收」政策，迄乏整合共識與具體配套措施，實施時程遙不可

期，斲喪政府公信，確有怠失。



參、處理辦法：

一、提案糾正交通部。

二、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。

調查委員：

程仁宏

楊美鈴

劉玉山

中 華 民 國 101 年 7 月 5 日

附件：本院 101 年 4 月 12 日院台調壹字第 1010800127 號派  
查函暨相關案卷。