

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：經濟部。

貳、案由：經濟部所屬台灣中油股份有限公司浮動油價公式中，逕以較高費率計列空污費、石油基金等情，致生紛擾，確有失當，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

一、88年空氣污染防制法修正後之移動污染源空污費，繳費義務人已由消費者改為油燃料銷售者或進口者，容非屬「代收代付」性質，惟浮動油價公式中逕以較高費率計列空污費用，核與立法意旨未盡相符，益徵浮動油價機制未盡周妥，均應再確實檢討。

(一)查88年1月20日公布之空氣污染防制法第16條第1項規定，各級主管機關得對排放空氣污染物之固定污染源及移動污染源徵收空污費。該項第2款後段復規定：「移動污染源：……依油燃料之種類成分與數量，向銷售者或進口者徵收。」環保署爰於88年2月23日以(88)環署空字第0011263號函中油公司自同年4月1日零時起，移動污染源空污費將依前揭規定，改向油燃料銷售者或進口者徵收，亦即繳費義務人由原來之加油消費者轉為中油公司等產銷或進口油源者。請該公司轉知所屬加油站業者及管理人員配合新制收費方式，停止代徵空污費，開立予加油消費者之統一發票並應同時刪除「空氣污染防制費」乙項。為此，該公司並於88年3月19日以(88)油業88020628號函所屬台灣營業處，略以：「為符合空污費改向本公司課徵之涵意，空污費將由本公司自行吸收，即調降高汽、高柴油品售價(主要油品價表另行送達)」惟該調降案，嗣

因國際原油大漲而暫緩實施，此有該公司同年 3 月 31 日(88)油業 88030949 號函可稽。

(二)次查 86 年 12 月 17 日空氣污染防治法修正草案於立法院內政及邊政、司法兩委員會第一次聯席會審查情形，行政院版有關移動污染源空污費，係依其排放空氣污染物之種類及數量或依其使用油燃料之種類及數量，向污染源所有人或使用人徵收。惟審查會中立法委員質疑隨油徵收之成效，可否做到空氣污染之防制？並表示「若就經濟誘因而言，可說一點效用都沒有。對機、汽車族而言，一個月只增加十多元或五、六十元，根本差不了多少。因此，這樣的徵收，只是增加基金的收入，根本毫無防制的功能。若真要談經濟誘因，應從大戶著手，即從污染源來徵收。但現在我們卻反其道而行，從較輕易的消費者身上下手，但對污染源的徵收效果好像不好。以新車為例，在機、汽車進口或製造時，必須先檢驗其標準排放量及污染程度，然後再分級予以課徵防制費，那麼汽車在製造的過程中就會儘量朝低污染及被處以空污費較少的方向去努力，這樣才是真正防制空氣污染的治本之道。現在從消費者身上去徵收，他們根本就沒有感覺。……至於油品的部分，當然是從污染源來徵收空污費，而不能向使用汽油的消費者徵收。」因而修正為移動污染源依其排放空氣污染物之種類及數量，向銷售者或使用人徵收，或依使用油燃料之種類、成分與數量，向銷售者或進口者徵收。顯見立法之意旨，移動污染源之繳費義務人係油燃料銷售者或進口者，不再是使用人。

(三)惟查浮動油價機制(95年9月26日)實施後，中油公司將相關稅費自零售價扣除，以求得稅前批售

價隨國際油價浮動。在計算 92 無鉛汽油之稅前批售價時，該公司於該機制內計列之空污費率為第 3 級之 0.30 元/公升(95 年)或 0.19 元/公升(96~98 年)且沿用至 99 年 2 月初。惟同期間空污費已依油品含硫量多寡分成 3 級收費(95.9.26~95.12.31 第 1 級 0.0 元/公升、第 2 級 0.1 元/公升及第 3 級 0.3 元/公升，96.1.1~98.12.31 第 1 級 0.030 元/公升、第 2 級 0.075 元/公升及第 3 級 0.190 元/公升)。經查中油公司 95~98 年各年度煉製銷售之產品並非全屬第 3 級油品，每年各級比率均有不同。以 95、96 年度為例，95 年依含硫量油品產製比率乘上所屬空污費率計算之實繳費率為 0.0439 元/公升(=0.0×56.3%+0.1×43.6%+0.3×0.1%)，96 年度實繳費率為 0.1641 元/公升(=0.030×0.4%+0.075×22.0%+0.190×77.6%)，97~98 年度依此方式計算之實繳費率分別為 0.1463 及 0.0923 元/公升，均與浮動油價機制內計列之空污費有間。柴油部分，95~98 年度依此方式計算之實繳費率分別為 0.1000、0.1485、0.1244 及 0.1291 元/公升，亦與浮動油價機制內計列之空污費有間。經核算自 95 年 10 月迄 98 年 12 月止，汽、柴油實際繳交金額與依第 3 級(96.1.1 以前柴油空污費率僅分為 2 級)較高費率計算應繳金額差異數約達 24.92 億元。此一差額，中油公司認係生產者製程改善成果，歸其所有，惟中油公司 88 年 3 月 19 日(88)油業 88020628 號函既表示空污費將由該公司自行吸收，嗣浮動油價機制實施後，又將空污費納為浮動油價公式之稅費，作為售價之一部分，除與 88 年空氣污染防制法修正之立法意旨未盡相符外，亦與該機制擬將稅費剔除後，以求得亞鄰最低價之精神有違。復經本院查悉，浮動油價

機制訂定過程中，有關空污費之應計列費率並未邀請環保署諮商，即逕以較高費率納入公式中，益徵該機制設計過程未盡周延。綜上，依 88 年空污費修法意旨觀之，中油公司認為實繳費率與名目費率差額屬該公司製程改善成果，容有可議，又有關浮動油價機制之訂定欠周延，均應再加檢討。

二、中油公司繳交之石油基金，按輸入石油製品標準向汽、柴消費者收取，既未反映其差價，亦未反映相關退費項目金額，顯有疏失。

(一)查石油管理法第 34 條規定中央主管機關得就探採或輸入石油收取一定比率之金額，成立石油基金，其比率，依石油輸入平均價格從量收取；其收取金額，由中央主管機關公告之。至所稱「石油指原油、瀝青礦原油及石油製品。」或「石油製品指石油經蒸餾、精煉或摻配所得，或經中央主管機關指定之碳氫化合物為原料所生產，以能源為主要用途之製品，包括汽油、柴油、煤油、輕油、液化石油氣、航空燃油及燃料油。」同法第 1 條第 1 項第 1 款及第 4 款定有明文。95 年 10~12 月、96 年、97 年 1 月~98 年 2 月及 98 年 3 月~98 年 12 月石油基金收取原油、汽油、柴油輸入費率依序為原油：0.279 元/公升、0.169 元/公升、0.169 元/公升、0.139 元/公升，汽油：0.382 元/公升、0.262 元/公升、0.262 元/公升、0.216 元/公升及柴油：0.300 元/公升、0.224 元/公升、0.224 元/公升、0.184 元/公升。

(二)次查中油公司自 95 年 9 月 26 日起試辦浮動油價機制，汽、柴油零售價係自稅前批售價及稅費換算而來，其中石油基金，以 92 無鉛汽油為例，95 年係以 0.382 元/公升，96 年~98 年 2 月 0.262 元/公升，98 年 3 月起 0.216 元/公升計列，與石油基金收

取輸入汽油收取費率同。

(三)惟查中油公司進口原油煉製成汽、柴油等石油製品，各製品銷售時應分擔之石油基金，應按輸入原油煉製後各石油製品比例分擔之，倘該公司直接按輸入汽、柴油經濟部能源局公布「石油基金收取原油及油品單價」向消費者收取石油基金，尚非所宜。以 92 無鉛汽油為例，95 年中油公司輸入原油每公升應繳 0.279 元石油基金，浮動油價機制內卻以輸入汽油 0.382 元/公升計列，其間存有 0.103 元/公升價差，同樣情形，96~98 年 2 月價差 0.093 元/公升，98 年 3 月~12 月亦有 0.077 元價差。倘乘以各該期間汽、柴油銷量，合計自 95 年 9 月迄 98 年 12 月止之差額約達 29.44 億元。另依經濟部能源局資料，95~97 年石油基金因石化及出口油品等退費項目，金額比率分別達 57%、61%及 68%，迄未見反映於浮動油價公式，回饋給消費者。據此，中油公司按輸入汽、柴油標準計列浮動油價機制內石油基金費率，既未反映原油與成品油之差價，亦未反映相關退費項目金額，顯有疏失。

綜上論結，88 年空氣污染防制法修正後之移動污染源空污費，繳費義務人已由消費者改為油燃料銷售者或進口者，容非屬「代收代付」性質，惟浮動油價公式中逕以較高費率計列空污費用，核與立法意旨未盡相符，益徵浮動油價機制未盡周妥；另中油公司繳交之石油基金，按輸入石油製品標準向汽、柴消費者收取，既未反映其差價，亦未反映相關退費項目金額等情，均有失當，爰依監察法第 24 條提案糾正，移送行政院轉飭經濟部確實檢討改善見復。