

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部。

貳、案由：交通部督導該部公路總局主管機車行車執照監理業務，逾 5 年以上未換照之機車，相關汽車燃料使用費欠費逾公法上請求權時效，肇致國庫鉅額損失。又不繳納機車部分之汽車燃料使用費雖訂有罰則及移送執行之規定，惟實務上因徵收成本過高之困境，延續多年已肇致龐大欠費待清理，亟待全盤檢討改善，交通部公路總局卻迄未定奪解決辦法，交通部亦未善盡督導之責，均因循苟且，歷任主管明顯失職，核有違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

本案經交通部函復說明；另於民國（下同）100 年 10 月 21 日約詢交通部暨所屬公路總局（下稱公路總局）相關主管人員，於 101 年 1 月 17 日約詢公路總局吳盟分局長。茲就本案調查發現之違失臚列如下：

- 一、交通部督導公路總局主管機車行車執照監理業務，逾 5 年以上未換照之機車，相關汽車燃料使用費欠費逾公法上請求權時效，嚴重影響國庫收入
 - （一）汽車燃料使用費（下稱汽燃費）徵收之權責分工，交通部係負責法令規章之釐定和業務執行之督導。依審計部函報，截至民國（下同）99 年 12 月底止，全國監理機關轄管機車應換照數 1,321 萬 5,178 輛，行照有效截止日為 100 年 1 月 1 日之車輛 507 萬 1,943 輛，平均未換照比率 38.38%。其中逾期 5 年以上未換照者計 330 萬 8,748 輛，占全數逾期未換照數之 65.24%，其中逾期 10 年以上未換照者更高

達 258 萬 8,202 輛，占全數逾期未換照數之 51.03 %。依汽車燃料使用費徵收及分配辦法第 5 條第 2 項規定：「機器腳踏車於每 2 年換發行車執照時一次徵收 2 年汽車燃料使用費。」爰機車所有人如未換發行車執照即未繳納汽燃費，惟於辦理機車異動登記手續或換發行車執照時，仍要求結清欠費。

(二)依行政程序法第 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。」及行政執行法第 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；…。」據審計部統計，截至 99 年 12 月底止各監理機關轄管機車逾期未換發行照積欠相關稅費情形，機車汽燃費逾期 5 年以上者累積達 74 億 4,468 萬餘元。

(三)綜上，因全國監理機關列管之機車逾 5 年以上未換照者計 330 萬 8,748 輛，相關汽燃費估計累積達 74 億 4,468 萬餘元，已逾公法上請求權 5 年時效無法再徵收，損害國庫收入。

二、全國各區監理處所轄管逾期未換照機車，相關汽燃費欠費仍尚有部分未逾公法上請求權時效者，允應積極強化收繳，俾免再生損害國庫收入情事

(一)依審計部函報，截至 99 年 12 月底止，各監理機關轄管機車逾期未換發行照積欠相關稅費情形，逾期未換照未滿 5 年者計 176 萬 3,195 輛，占全數逾期未換照數之 34.76%，相關機車汽燃費逾期未滿 5 年者計 1,635,237,000 元，未逾公法上請求權時效。

(二)詢據公路總局，對於未依規定換發機車行車執照車輛辦理催繳部分，該局於 100 年 8 月 31 日召集各區監理處所研商，規劃對於行車執照逾期 5 年以內

者辦理催繳，因涉及催繳相關程式設計，預定於 101 年實施，又依該局統計，行車執照逾期 5 年以內者欠費金額為 1,729,267,020 元。對於車齡 15 年以上且逾期未換發行車執照之機車，絕大部分應已不使用，致使機車車籍登記數輛與實際使用中之機車數量有落差。已請各監理處、所未來應針對此類老舊機車雙掛號寄發通知書，通知辦理報廢等相關異動登記手續，仍未辦理者，再以公告方式催辦後專案管理，並列為爾後重點工作，以改善機車牌照管理及提升汽燃費徵收績效。

(三)綜上，全國各區監理處所轄管逾期未換照機車，相關汽燃費欠費未逾公法上請求權時效者，允應強化收繳，俾免因逾公法上請求權時效而無法徵收之情事繼續發生。

三、不繳納機車汽燃費雖訂有罰則及移送執行之規定，惟實務上因相關催徵程序行政成本過高，累積鉅額欠費無力催繳及移送執行，逾公法上請求權時效無法再行徵收。肇致國庫鉅額損失，公路總局明顯違失

(一)有關不繳納機車汽燃費之罰則及移送執行相關規定，包括公路法第 75 條：「汽車¹所有人不依規定繳納汽車燃料使用費者，公路主管機關應限期通知其繳納，屆期不繳納者，處新台幣 300 元以上 3,000 元以下罰鍰，並停止其辦理車輛異動或換發牌照。」暨公路法第 75 條規定逾期不繳納汽燃費罰鍰基準第 2 點：「機器腳踏車所有人逾期(每期為 2 年)不繳納汽車燃料使用費之罰鍰基準：(一)逾期未滿 1 個月繳納者，處新台幣 300 元罰鍰。(二)逾期 1 個月以上繳納者，處新台幣 600 元罰鍰。」及第 3 點：

¹ 公路法第 2 條第 7 款及第 8 款：「本法用詞定義如左：七、車輛：指汽車、電車、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。八、汽車：指非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。」

「逾期不繳納前 2 點罰鍰者，依法移送強制執行」。公路監理機關另以 99 年 3 月 30 日交路字第 0990024219 號函增訂清理汽燃費欠費作業要點，依該要點第 5 點：「欠費金額逾 300 元者，應就汽燃費本費及違反公路法第 75 條罰鍰分別填掣行政執行案件移送書，並檢附執行名義、送達證書影本、戶籍資料、財產所得等相關資料文件依法移送管轄行政執行處強制執行。」爰現行法令對於未繳納汽燃費者訂有裁罰及移送執行之規定，俾利汽燃費之徵收及清理欠費。

- (二)於實務上，現行機車（隨照徵收）部分汽燃費於法令上採隨機車行車執照換發時一併徵收，而行車執照有效日期屆滿前之機車換照及應繳費額通知單，係以平信按址投遞寄送機車所有人，對於逾期未換照及未繳納汽燃費者，仍以行車執照有效日期為基準，擷取前 5 年以內行車執照有效日期為當月之機車，以平信寄發換照通知，惟依行政程序法第 110 條規定，書面之行政處分自送達相對人起發生效力，及同法第 68 條第 1 項關於送達之方式規定：「送達由行政機關自行或交由郵政機關送達。」同條第 3 項規定：「由郵政機關送達者，以一般郵遞方式為之。但文書內容對人民權利義務有重大影響者，應為掛號。」監理機關對於送達無法有效舉證，有礙於移送行政執行處執行程序。爰目前實務上未能依公路法第 75 條規定裁罰並依行政執行法之規定移送執行。
- (三)詢據交通部，機車汽燃費每年僅數百元，辦理雙掛號催繳及後續移送執行對於監理機關造成龐大負擔，各監理機關無法負擔辦理雙掛號催繳之人力與經費，即便移送執行，亦因欠費金額低，依比例原

則僅由行政執行處辦理通知繳納，無法辦理查封機車所有人財產，且欠費多屬中下階層人士所有之老舊車輛，數百元之龐大欠費案件亦造成執行單位執行之困擾，成效未必彰顯，故未單獨雙掛號寄發繳費通知單，未繳納者亦未再雙掛號寄發催繳通知書，致目前未能依公路法第 75 條規定裁罰並依行政執行法之規定移送執行。基於催繳成本及人力考量，公路總局已規劃於 101 年針對行車執照逾期 5 年以內者辦理雙掛號催繳作業，俾移送執行。按交通部既稱機車汽燃費催繳、裁罰及移送執行之成本效益偏低，如針對機車列管車輛將屆期者辦理雙掛號催繳，每年約需預算 1 億 5,000 萬餘元，需增加 500 餘人辦理後續催繳及移送作業，爰迄未辦理，復稱業規劃將於未來辦理催繳及移送執行，顯非妥適可行之改善措施。

(四) 綜上，交通部督導公路總局主管機車行車執照監理業務，有關不繳納機車汽燃費雖訂有罰則及移送執行之規定，惟實務上因相關催徵程序之成本過高，累積鉅額欠費無力催繳及移送執行，逾公法上請求權時效無法再行徵收，肇致國庫鉅額損失，公路總局明顯違失。

四、機車汽燃費徵收成本過高之困境，延續多年已肇致龐大欠費待清理，亟待全盤檢討改善，公路總局卻迄未定奪解決辦法，交通部亦未善盡督導之責，均因循苟且，歷任主管明顯失職

(一) 各監理機關轄管機車逾期未換發行照積欠相關稅費情形，機車汽燃費逾期未滿 5 年者 1,635,237,000 元，逾期 5 年以上者 7,444,683,000 元，合計 9,079,920,000 元，其中逾期 10 年以上者計有 5,823,454,500 元，皆迄未辦理欠費之催繳、移送

執行等清理作業。

(二)依公路監理機關清理汽車燃料使用費欠費作業要點之規定，汽車所有人不依規定期限繳納汽燃費，經通知限期繳納之後仍逾期未繳納者，依「公路法第 75 條規定逾期不繳納汽車燃料使用費罰鍰基準」規定填掣違反公路法事件處分書，各監理機關應先依汽車所有人向公路監理機關登記之「住居所、就業處所地址」優先寄送；如無法送達者，再依戶籍地址以雙掛號郵寄，通知汽車所有人限期繳納，並將送達日期鍵入電腦，其送達證書應掃描存檔等方式附卷備查。經合法送達後，汽車所有人不依規定期限繳納汽燃費本費及違反公路法第 75 條罰鍰者，依行政執行法第 11 條規定移送管轄行政執行處執行。

(三)依上開行政程序辦理之成本過高，以列管機車數 1,400 萬輛計算：

1、因係每 2 年為 1 期辦理徵收，列管機車之行照有效日期在 2 年內陸續到期，故每年應辦理稽催機車數約為 700 萬輛，並採首次平信寄發，未繳納者再以雙掛號寄發方式，首次寄發需印製催繳通知書費用約 1,400 萬元，支出平信郵資成本約 3,500 萬元；繳納率估計約 70%，尚餘 210 萬輛未繳，第 2 次催繳印製催繳通知書費用約需 400 萬元，雙掛號催繳郵資成本約需 7,100 萬元，後續以未繳納率估計約 50% 計算，移送執行又尚需 3,500 萬元，每年定期徵收成本達 1 億 5,900 萬元，如下表：

表 機車汽燃費欠費徵收成本概況表

項目	千元
第 1 次平信通知書印製費 (2 元×700 萬輛)	14,000
第 1 次平信郵資 (5 元×700 萬輛)	35,000
雙掛號催繳通知書印製費 (2 元×210 ¹ 萬輛)	4,000
雙掛號郵資 (34 元×210 萬輛)	71,000
行政執行處寄發傳繳通知郵資 (34 元×105 ² 萬輛)	35,000
合 計	159,000

資料來源：公路總局

註：

1. 繳納率估計約 70% (比照汽車開徵時徵收率)。

2. 以雙掛號催繳後，未繳納率估計約 50% 計算。

2、以上述欠費量估算執行業務人數，需增加人力 538 人，平均各所站需增加人力 20 人。以正式編制人力辦理，需 3 億 7,600 萬餘元；以勞務委外方式辦理，需 1 億 4,800 萬餘元。

(四)機車汽燃費徵收成本過高之困境，延續多年已肇致龐大欠費待稽催清理，亟待全盤檢討改善，公路總局自 99 年 6 月屢經研議，分於 99 年 6 月 30 日、8 月 10 日、9 月 16 日召開研商行車執照及駕駛執照政策變革相關措施會議，復於 100 年 1 月 13 日召開公路監理證照及監理規費收費標準會議，再於 100 年 5 月 23 日召開會議，研商因應擬取消行車執照換發，機車汽燃費徵收方式及短徵事宜。本院 100 年 10 月 21 日約詢交通部及公路總局，該局並承諾於 2 個月內研提相關思考方案，惟經交通部 101 年 1 月 20 日核轉該局研擬機車汽燃費徵收方式改善方案辦理情形，略以：「……公路總局為改善及提升汽燃費徵收效率，已針對徵收方式研擬 4 方案，考量未來能源稅開徵即能解決長久以來之人力經費困境，以簡化徵收流程，且預期能源稅開徵於下屆

立法院會期中會有突破性發展，若採一次徵收多年制度會有弱勢機車族群購車負擔增加及歲入短少情形，且可能與能源稅開徵在政策上出現扞格，爰後續機車汽燃費將改與行照換發脫鉤方向思考，研擬可能方案。……」爰迄今各項可能方案皆仍在研議階段。

- (五)綜上，機車汽燃費徵收成本過高之困境，延續多年已肇致龐大欠費皆迄未辦理催繳、移送執行等清理作業，亟待全盤檢討改善，公路總局卻迄未定奪解決辦法，交通部亦未善盡督導之責，均因循苟且，歷任主管明顯失職。

綜上所述，交通部督導公路總局主管機車行車執照監理業務，逾5年以上未換照之機車，其相關汽燃費欠費逾公法上請求權時效，肇致國庫鉅額損失。又不繳納機車部分之汽燃費雖訂有罰則及移送執行之規定，惟實務上因徵收成本過高之困境，延續多年已肇致龐大欠費皆迄未辦理催繳、移送執行等清理作業，逾公法上請求權時效無法再行徵收，亟待全盤檢討改善，公路總局卻迄未定奪解決辦法，交通部亦未善盡督導之責，均因循苟且，歷任主管明顯失職，核有違失，爰依監察法第24條提案糾正，送請行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：吳豐山

中 華 民 國 101 年 2 月 17 日
其他附記事項：無