

106年7月24日工作坊之共識(1/3)

議題	共識結論	
1. 汽車燃料使用費正名為道路使用費的優點、缺點、建議名稱	優點	<ol style="list-style-type: none"> 1. 徵收目的明確 2. 容易理解費收用途 3. 定義出「損害道路」外部成本
	缺點	<ol style="list-style-type: none"> 1. 必須修法
	建議名稱	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「公路養護費」或「公路使用費」
2. 汽燃費目前採隨車徵收方式，所列優缺點是否認同？後續應採納那些配套作法？	優點	<ol style="list-style-type: none"> 1. 與現行作法相當，簡單易行 2. 符合有車即應付費維護道路的理念 3. 對於免徵車輛等可無需退費作業
	缺點	<ol style="list-style-type: none"> 1. 現行依引擎排氣量「不公平」，應改採「重量相關係數」 2. 每部車繳交固定費用、沒有顧及「公路使用多寡」程度 3. 對電動車免徵而無設計費率「不公平」 4. 「現行費額基準無法適當反映車輛使用公路之養護、修建及安全管理成本」，應改採重量相關係數
	建議調整作法	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建議從汽缸總排氣量改為「重量相關係數」 2. 對「油電混合車」和「電動車」同採重量相關係數收費 3. 對重車若直接改採重量為準，即毋須特別費 4. 應移除公路法第27條「不得超過燃料進口或出廠價格百分之二十五」

106年7月24日工作坊之共識(2/3)

議題		共識結論
3. 汽燃費若採隨燃料徵收方式，所列優缺點，你認同那些？不認同那些？後續應採納那些配套作法？	優點	無意見
	缺點	<ol style="list-style-type: none"> 1. 柴油車收得較低，收不到油電混合車、電動車或其他替代燃料車輛等 2. 車輛燃油效率提升，造成長期的費收預期降低 3. 工程機具、發電機等「用油不用路」機具尚有建立退補與查核等釐清與分工機制的行政成本。 4. 難以建立依車重關聯的徵收費率。
	建議配套措施	<ol style="list-style-type: none"> 1. 對於各項燃料車輛皆應設計費率，可依耗能效率標準 2. 非用燃料車輛也應另訂徵收機制 3. 應移除公路法第27條「不得超過燃料進口或出廠價格百分之二十五」 4. 應依據「規費法」第11條定期檢討收費基準（至少每3年辦理一次）
	針對執行疑慮的處理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 漁業用油、農業用油已有完善的油價補貼機制，可搭配既有制度減免汽燃費。

106年7月24日工作坊之共識(3/3)

議題	共識結論
<p>4.汽燃費若採隨里程徵收方式，所列優缺點，你認同那些？不認同那些？後續應採納那些配套作法？</p>	<p>優點</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 最具公平性且符合費收目的，能反映「使用公路多寡」 2. 可公平對待電動車等新能源技術車輛 3. 免徵車輛無須退費作業 4. 二手車輛交易時里程數比較有公信力 5. 國家可取得車輛里程資料
	<p>缺點</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 尚須確認技術成熟度 2. 是否能確保隱私
	<p>建議配套措施</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 交通部開始建立各車種「行車里程」基礎資料 2. 持續追蹤國際案例與技術進展，檢討國內應用可行性 3. 應移除公路法第27條「不得超過燃料進口或出廠價格百分之二十五」 4. 未來對於資料的紀錄及使用應有明確規範 5. 考量機車、舊車是否能夠加裝或暫以雙軌進行(雙軌只適用舊車)
	<p>其他</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 費率應依車輛年間里程與「重量相關係數」訂定

106年7月24日工作坊之其他意見： 共識意見

■ 共識意見1—

三種徵收方式，其費率皆應盡可能精準計算「年間行駛里程」與「重量相關係數」

➤ 困難處：

1. 車重對道路破壞程度的參數難以訂定
2. 現行監理資料中，行駛里程與車重資料尚有不足，值得後續改善。

■ 共識意見2—

對於各項燃料車輛皆應設計費率

■ 共識意見3—

應移除公路法27條規定「不得超過燃料進口或出廠價格百分之二十五」之上限

106年7月24日工作坊之其他意見： 未有共識意見

■ 「一次性徵收足額汽燃費」

正面意見

1. 政府一次獲得收入較多。
2. 政府可避免每年寄發通知與徵收作業的成本、及車主可能欠繳的風險
3. 車主只需繳交一次。
4. 一次性徵收費額較多，附加在購車成本上，可以減少車輛的買賣。
5. 目前新車五年不用檢驗，汽燃費即可採取一次收取五年的方式。

反面意見

1. 雖然一次收入多，但後續幾年都收不到。
2. 公路養護並非只做一次，且會有通貨膨脹可能，會影響未來道路財源財務槓桿。
3. 既有不公平問題即在於無法確實反映每輛車的里程與對道路使用程度，若採一次性徵收反而會放大這個問題。
4. 依規費法，規費每三年須檢討一次，若檢討後決定更改費率，會產生溢繳者必須退費、短缺者必須追徵等問題。

■ 隨車徵收「調整方案」

- 隨車+隨里程，先以現行「平均值」方式計算里程，但同時收集里程資料，日後再行調整。
- 參數或可納入燃油效率、碳排放等以納入其他政策效果。

■ 隨燃料徵收方案

- 「比照環保署空汙費收費機制從『源頭』中油台塑徵收」或「從『末端』直接對用油車輛徵收」