

柴油)及汽缸總排氣量來劃分等級，由各公路監理機關分別隨車代徵。換言之，同一汽缸排放量的車主無論行駛之里程數多寡，皆付相同費額，對於車主而言，買了車，不管是否常常開車上路，每年都必須繳納相同額度的汽車燃料使用費。回頭觀察課徵汽車燃料使用費的目地係為公路養修經費，不常上路的車主每年和常開車車主繳納相同額度汽燃費並不合理，無法反映出使用者付費的精神，為此特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、「隨車徵收」不論行駛里程或實際耗油量，同一汽缸排放量的車輛均課以相同費額，車主負擔難期公允；隨油徵收配合實際耗油量多寡計徵汽車燃料使用費，符合「租稅公平」及「使用者付費」的基本課稅原則，對於車主而言更為公平、合理。
- 二、汽車燃料使用費隨車徵收之作業數量龐大，手續也相當繁瑣，各公路監理單位徵收汽燃費往往動用數千人及龐大監理所空間，目前汽燃費每年收入約三百三十億元，但公路監理單位每年花在徵收汽車燃料使用費的成本近百億元，實應改善。
- 三、汽車燃料使用費隨車徵收的稽徵效率不高，無法有效防止逃漏稅，隨油徵收能比照國外方式由製造源頭附加徵收，提高稽徵效率，且徵收手續將較為簡單易行，可降低稽徵成本。

(八十六) 本院吳委員秉叡，針對五股楊梅高架道路之高乘專用車道現況提出質詢。國道一號五股楊梅高架道路設置高乘載專用車道後，原先預期將發生減少車流、加快速度之效果，惟實施後不如預期，經常發生車輛無法提高速度、道路無法減少車流之狀況，主管機關應儘速檢討並加以改進，為此特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、民眾反映自實施高承載專用車道後反而使該車道經常性壅塞，原因在於高乘載車輛之車流中經常包含乘載大量旅客之大型遊覽車，若有上坡或剎車狀況，其車速爬升緩慢，阻礙後來車輛，導致高乘載專用車道預期之效果無法達成，甚至有負面效果，應盡速檢討。
- 二、主管機關應盡速檢討是否有其餘原因導致車流壅塞過慢之狀況，羅列方案解決高乘載專用車道現有問題，以達成原先預想之目標與效果。

(八十七) 本院吳委員秉叡，針對勞工保險費、全民健康保險費、交通