

交通作業基金（國道公路建設管理基金、高速鐵路相關建設基金）102 年度預算評估報告目錄

壹、國道公路建設管理基金	1
一、頻有電子收費逃欠致產生呆帳之情形，允宜研謀改善並加強追繳作業	1
二、已按全面計程收費編列電子收費委辦服務費，卻同時編列人工收費員費用，顯已重複，且收費員委辦費亦有高估，允應一併檢討減列	2
三、駕駛人力需求未由各機關超額駕駛優先調撥，另行編列委外駕駛人力服務費，顯有欠當	4
四、跨年期委託調查研究計畫未依規定揭露完整資訊，或已逾期限仍續編費用，核有欠當，允宜檢討改善	5
五、編列員工工作獎金 7,091 萬 6 千元，適法性有待商榷，應請再酌	7
六、編列無償移轉辦公廳舍、車輛及裝備之補助地方預算 2.84 億餘元，有違基金用途規定及自償原則，亦有規避公務預算舉債限制之嫌	9
七、「收費站區改善工程」核屬資本支出，編列於「勞務成本-維護成本-服務費用」費用科目項下，顯有欠當	11
八、因工程設計變更，致原徵收用地變更為非公用財產，並無償移撥國有財產局，有損基金自償性，凸顯用地徵收之前置規劃欠周延	12
九、併決算辦理變賣土地資產，未依規定補辦預算，顯欠妥適	14
一〇、利息費用顯有高估，建議減列之	15
一一、「國道 7 號高雄路段計畫」環境影響說明書及建設計畫均尚未報奉核定，率爾編列預算，與預算法規定不符	17
一二、「一般建築及設備」分年性項目預算執行率嚴重偏低，允宜加強辦理，並審酌預算執行能量，重新檢討本年度預算需求	19
一三、約定實施國道計程收費之日在即，惟電子收費利用率偏低、計程收費設施建置落後，且政策宣導不足，恐影響政策推行，允應積極加強改善	22
一四、ETC 通行量利用率遲遲無法改善，卻再三給予遠通電收公司展延改善期	

限，顯未堅守合約規範，積極維護甲方權益，頗值檢討 -----	26
貳、高速鐵路相關建設基金 -----	30
一五、財務結構呈現資產不足清償債務之狀況，亟待儘速研謀改善 -----	30
一六、未審酌高鐵公司漸入佳境之營運實況估列回饋金，顯有漏列收入 -----	32
一七、估列債務利率較實際發行利率為高，利息費用顯已高估 -----	34
一八、區段徵收土地開發計畫之土地標售作業執行進度緩慢，允宜檢討加強辦 理，俾紓解基金財務壓力 -----	35
一九、特定區土地標售作業遲緩，徒增利息與行政費用支出，恐侵蝕投資報酬	38
二〇、墊付地方政府應負擔之費用，與規定不符，且歸墊時間遙遙無期，亟待 檢討改善 -----	40

交通作業基金（國道公路建設管理基金、高速鐵路相關建設基金）102 年度預算評估報告

壹、國道公路建設管理基金

國道公路建設管理基金（以下簡稱：國道公路基金）102 年度預算案編列業務收入 336 億 6,707 萬元，較上（101）年度預算增加 7,878 萬 7 千元，增幅約 0.23%；業務成本與費用 140 億 8,412 萬 4 千元，較 101 年度預算增加 48 億 0,874 萬元，增幅約 51.84%。102 年度加計業務外短絀 50 億 5,530 萬 4 千元後，本期賸餘為 145 億 2,764 萬 2 千元，較 101 年度預算減少 32 億 7,778 萬 2 千元，減幅約 18.41%。相關問題謹評述如下：

一、頻有電子收費逃欠致產生呆帳之情形，允宜研謀改善並加強追繳作業

國道公路基金 102 年度預算案編列通行費收入 226 億 1,561 萬元，較上年度增加 4,317 萬元(增幅約 0.19%)，同時估計提列呆帳準備 480 萬元(同 101 年度預估提列數)。

查國道高速公路自 95 年 2 月 10 日開始測試營運電子收費以來，電子收費占通行費收入比重逐年增加(如附表 1)，且依「民間參與高速公路電子收費系統建置及營運」案(以下簡稱 ETC)合約條款規定，簽約日起屆滿 64 個月(簽約日 96 年 8 月 22 日，101 年 12 月 21 日屆滿 64 個月)後，國道將全面實施電子計程收費。

惟據統計，截至 100 年底止計有 3 萬 0,973 輛次，通過電子收費車道未依規定繳交通行費，其中甚有同一車號欠費達 1,677 次之情形，顯有蓄意逃欠通行費之意圖。復據相關資料顯示，97 年度至 100 年度電子收費實際發生呆帳金額有增加趨勢(如附表 1)，反映電子收費逃欠問題亟待正視並研謀改善。

綜上，電子收費頻有蓄意逃欠並追繳困難，致發生呆帳之情

形，有違使用者付費原則，並影響基金權益，允應研謀防杜惡意逃欠通行費之機制，並加強欠費追繳作業，以維基金收益。

附表 1：國道公路基金近年通行費收入統計表 單位：新台幣千元

年 度	通 行 費 收 入					呆帳金額
	總 額	人工收費	占比 (%)	電子收費	占比 (%)	
97	20,497,864	14,617,976	71.31	5,879,888	28.69	19
98	20,769,960	13,550,535	65.24	7,219,425	34.76	1,630
99	21,990,678	13,291,916	60.44	8,698,762	39.56	667
100	22,615,610	12,590,756	55.67	10,024,854	44.33	2,274
101 年 (1-8 月)	14,231,303	7,166,393	50.36	7,064,910	49.64	4,800
102	22,615,610	0	0	22,615,610	100.00	4,800

※註：1. 資料來源，國道高速公路局提供。

2. 表列資料，100 年度以前為決算數、101 年度除呆帳金額為預算案數外，餘為截至 8 月底實際數、102 年度為預算案數。

二、已按全面計程收費編列電子收費委辦服務費，卻同時編列人工收費員費用，顯已重複，且收費員委辦費亦有高估，允應一併檢討減列

按國道公路基金 102 年度預算案於「勞務成本-管理成本-一般服務費」編列外包費 16 億 3,825 萬 3 千元，其中 10 億 2,989 萬 4 千元為電子收費委辦服務費、2 億 1,791 萬 8 千元為約僱收費員外包費、其餘 3 億 9,044 萬 1 千元為交控中心及工務段業務或保全等委外服務費。另於「管理及總務費用-用人費用」編列人工收費員用人費 2,618 萬元。

惟電子收費委辦服務費既已按全面實施電子收費方式編列全年度委辦服務費，卻同時另行編列人工收費員委外服務費及用人費，顯已重複編列預算，且收費員委辦費亦有高估之虞，允應一併檢討減列，謹說明如下：

(一)業依合約規定，以國道全面計程收費方式編列電子收費委辦服務費

依 ETC 議約確定條款第 195 條規定，簽約後 64 個月計程電子收費營運開始，按簽約日 96 年 8 月 22 日推算，至 101 年 12 月 21 日即屆滿簽約 64 個月，依合約規定 101 年 12 月 22 日以後，國道將全面改按計程電子收費。

爰此，國道公路基金 102 年度預算案依前開合約條款，以國道全面實施計程收費之方式，按全年收費延車公里數 28,978,436,393 公里×0.035540 元/每延車公里之服務費率標準編列全年度電子收費委辦服務費 10 億 2,989 萬 4 千元。

(二)已按全面計程收費編列全年度委辦服務，又編列 1,047 名收費員 3 個月用人費，顯已重複編列預算，且保留辦理結算事宜人數亦待商榷

按國道全面實施計程電子收費後，現有收費站均將拆除，不再有人工收費。是以，該基金 102 年度預算案既已依 ETC 合約規範，按全面實施計程電子收費方式編列全年度之委辦服務費，即不應再編列人工收費等相關費用，以免預算重複編列。

惟該基金 102 年度預算案卻同時分別於「勞務成本-管理成本-一般服務費」編列 781 名約僱收費員、3 個月委辦費 2 億 1,791 萬 8 千元(含資遣費 8,969 萬元)、「管理及總務費用-用人費用」編列 266 名收費員 3 個月用人費 2,618 萬元。據說明係為辦理人工收費結算事宜。換言之，國道公路基金 102 年度計編列 1,047 名人工收費員相關人事費用 2 億 4,409 萬 8 千元。

按新舊收費制度交替，容或須預留緩衝期間，而保留部分人員，惟其保留編列 1,047 名收費員，較目前人工收費員人數約 1,058 人僅減少 11 人，實有欠合理，顯然有與 ETC 委辦服務費重複編列之虞，允應檢討縮減。

(三)委外人工收費員平均每月服務費較編制內收費員高出 2 萬餘

元，顯有高估或同工不同酬之疑，允宜一併檢討減列

按「勞務成本-管理成本-一般服務費」項下所列 781 名委外收費員 3 個月委辦費 2 億 1,791 萬 8 千元(含資遣費 8,969 萬元)，則換算(減列資遣費後)每名委外收費員平均月薪約 5 萬 4,730 元，惟「管理及總務費用-用人費用」科目所列機關自行雇用之 266 名收費員，平均月薪僅約 3 萬 2,810 元，與前述委外收費員月薪相差 2 萬 1,920 元，差異幅度高達 66.81%，其同為執行人工收費事務，卻因列支預算科目不同而編列標準差異懸殊，倘非高估委外收費員外包費預算，則有外包收費員待遇遠高於自聘收費員之差別待遇、同工不同酬情事，亟待確實檢討減列。

綜上，國道公路基金 102 年度已按計程收費方式編列全額電子收費委辦服務費 10 億 2,989 萬 4 千元，卻同時又編列 1,047 人、3 個月之人工收費員用人費與外包費，且人員規模與目前幾近相同，顯有重複編列預算。再者，委外收費員薪資較機關自行雇用(於用人費用列支)之收費員待遇高出 2 萬餘元，顯有高估外包費預算或同工不同酬之疑義，應請一併檢討減列。

附表 1：人工收費收費員費用預算編列情形 單位：人月；千元

預算科目	人月	預算編列金額	平均月薪
勞務成本-管理成本-一般服務費	781 × 3	註 2 128,228	54.73
管理及總務費用-用人費用	266 × 3	26,180	32.81
平均月薪差異			21.92

※註：1. 資料來源，高公局提供，預算中心整理製表。

2. 表列「勞務成本-管理成本-一般服務費」預算數係原列收費員委辦費 2 億 1,791 萬 8 千元扣除資遣費 8,969 萬元後之淨額。

三、駕駛人力需求未由各機關超額駕駛優先調撥，另行編列委外駕駛人力服務費，顯有欠當

國道公路基金 102 年度預算案於「勞務成本-管理成本-一般服務費」及「管理及總務費用-服務費用-一般服務費」合計編列

206 名駕駛人力外包費 1 億 1,204 萬 2 千元，其中「勞務成本-管理成本」科目為工務段交控中心委外勞務駕駛 200 人、1 億 0,753 萬元；另「管理及總務費用」預定進用委外駕駛人力 6 名之外包費 451 萬 2 千元。

惟查：

(一)按行政院人事行政總處統計中央各機關工友、技工及駕駛超額人數高達 8,024 人，其中交通部暨所屬各機關工友、技工及駕駛分別超額 90 人、298 人及 158 人，合共 546 人。

(二)依 102 年度中央及地方政府預算籌編原則第四(九)點規定：「為貫徹工友、技工及駕駛員額精簡政策，有效彈性運用人力，各機關應落實下列規定：1. 各機關工友、技工及駕駛，不論超額與否，均予全面凍結不得新僱；至未達員額設置基準之機關，如因業務需要，擬進用工友、技工或駕駛者，得由本機關工友、技工或駕駛彼此間轉化或其他機關移撥。」爰此，國道公路基金未由中央各機關或交通部所屬各機關之超額駕駛人力優先調撥，而另行編列委外駕駛人力 206 名，顯未符合上開精簡政策與人力運用彈性原則。

綜上，國道公路基金 102 年度編列 206 名駕駛人力需求，允應由中央各機關目前超額之駕駛人力優先調派撥用，建議「勞務成本-管理成本-一般服務費」科目所列 1 億 0,753 萬元及「管理及總務費用-服務費用-一般服務費」項下所列 451 萬 2 千元允應再酌。

四、跨年期委託調查研究計畫未依規定揭露完整資訊，或已逾期限仍續編費用，核有欠當，允宜檢討改善

國道公路基金 102 年度預算案「勞務成本-維護成本-服務費

用」科目編列專業服務 8,812 萬元，供辦理工程及管理諮詢服務及委託調查研究費用之需。

惟查：

(一)部分計畫於第 2 年始循預算程序編列，且未揭露計畫全貌，恐有規避預算監督之虞

該基金 102 年度「勞務成本-維護成本-專業服務」項下編列 12 項可行性研究計畫及工程管理諮詢服務費，其中有 4 項計畫之辦理期程係 101 至 102 年，惟 101 年度預算書不僅未見編列各該計畫，且本(102)年度預算案僅揭露本年度預算數，又未見敘明各該計畫總金額，顯示各該計畫第 1 年(101 年度)係以併決算方式先行辦理，於第 2 年(102 年度)始循預算程序編列預算，並揭露延續辦理之資訊，復未揭露經費總額，顯有欠當(如附表 1)，似有以繼續性計畫迫使同意 102(後續)年度預算之意圖。

按各該可行性研究計畫尚不具急迫性，與預算法第 88 條所定之併決算條件「經營環境發生重大變遷或正常業務之確實需要」未盡相符，恐有濫用併決算規定以規避預算監督之嫌。

附表 1：延續以前年度之研究計畫一覽表

單位：千元

計畫名稱	預定期程	101 年度預算	102 年度預算案	計畫總經費
國道邊坡安全檢測、評估與補強技術諮詢服務工作	101-102	未編列預算	7,500	未揭露
國道沿線生態課題調查與友善措施評估計畫	101-102		4,700	
國道橋樑資產價值評估模式之建置	101-102		384	
交通工程設計規範	101-102		3,000	

※註：1. 資料來源，摘錄自 102 年度交通作業基金附屬單位預算案。

(二)已逾執行期程且原定費用總額已編足之調查研究案，仍續編費用，顯有待檢討

102 年度預算案「勞務成本-維護成本-專業服務費」科目編

列「國道 6 號 PAC 及 SMA 鋪面成效評估監測作業」委託調查研究案 65 萬元。惟據 101 年度預算書所列，該研究案辦理期程係 99-101 年度，99 至 101 年度每年度各編列 150 萬元。爰此，本計畫執行期程已屆，且原定經費總額亦已編足，再繼續編列 65 萬元，顯欠合理，允宜檢討減列。

(三)跨年期研究計畫未揭露完整資訊，與預算法規定不符

按預算法第 39 條規定：「繼續經費預算之編製應列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，依各年度之分配額，編列各該年度預算。」惟國道公路基金 102 年度預算案編列「國道高速公路橋樑耐震補強後續路段可行性研究」計畫 4,000 萬元，預定辦理期程為 102 至 103 年，卻未見揭露後續年度經費需求、計畫經費總額，資訊揭露有欠完整，與前開規定不符。

綜上，國道公路基金辦理跨年期之委託研究與調查計畫，或未揭露繼續經費之完整資訊、或疑濫用併決算規定，於第 2 年始循預算程序辦理，或已逾預定期程且原定經費總額已編足，卻仍繼續編列預算，均有欠當，允應檢討改進。

五、編列員工工作獎金 7,091 萬 6 千元，適法性有待商榷，應請再酌

國道公路基金 102 年度預算案於「管理及總務費用-用人費用」科目編列員工工作獎金 6,080 萬 7 千元，供國道高速公路局員工依職稱、規定點級每月發給工作獎金。據表示，該項工作獎金係依據行政院 69 年 10 月 30 日台 69 人政肆字第 25962 號函核准之「交通部台灣區高速公路局員工工作獎金支給要點」編列，依職稱及職責輕重，按月發給編制內職員及預算有案之約聘僱與工級人員，與一般工程機關所發給之工程獎金性質相同，旨在激勵員

工士氣及延攬優秀專業人才。惟該支給要點，僅經行政院核定，容有檢討空間，謹說明如下：

(一) 支給工作獎金已涉人民納稅負擔，依大法官會議相關解釋意旨，應以法律定之

根據大法官會議釋字第 282 號解釋理由書：「…至國民大會代表在特定情形下，例如集會行使職權時，所得受領之報酬，以及其他中央民意代表所得受領之待遇，均涉及人民之納稅負擔，自應分別以法律明定其適當之項目及標準，始得據以編列預算支付之。國民大會代表，在同一時期，所得受領之報酬，依平等原則，應歸一律。…」查國道公路基金（國道高速公路局）核發之「工作獎金」，已涉及人民之納稅負擔，依上開大法官會議解釋意旨應以法律定之。

(二) 以行政規則訂定工作獎金支給要點，未符法制

依中央法規標準法第 5 條第 1 項第 2 款：「關於人民之權利、義務者，應以法律定之。」復行政程序法第 159 條第 1 項規定：「本法所稱行政規則，係指上級機關對下級機關，或長官對屬官，依其權限或職權為規範機關內部秩序及運作，所為非直接對外發生法規範效力之一般、抽象之規定。」

按「交通部台灣區高速公路局員工工作獎金支給要點」係依據民國 69 年 10 月 30 日行政院台 69 人政肆字第 25962 號函辦理，並無法律授權依據，其法律位階核屬行政規則，以行政規則訂定「工作獎金」項目及支給標準、對象，顯與中央法規標準法規定及大法官相關解釋意旨不符。

綜上，國道高速公路局依行政規則層級之「交通部台灣區高速公路局員工工作獎金支給要點」編列預算並支付員工工作獎金，核與中央法規標準法第 5 條規定及大法官會議釋字第 282 號

解釋理由書意旨不符，102 年度所編 6,080 萬 7 千元員工工作獎金應請再酌。

六、編列無償移轉辦公廳舍、車輛及裝備之補助地方預算 2.84 億餘元，有違基金用途規定及自償原則，亦有規避公務預算舉債限制之嫌

國道公路基金 102 年度預算案「勞務成本-其他勞務成本-捐助補助與獎助」科目編列 2 億 8,404 萬 7 千元，係依行政院 101 年 1 月 10 日院授主孝四字第 1010200001 號函，辦理雪山隧道兩端之消防辦公廳舍、車輛及裝備等無償移轉至新北市及宜蘭縣政府消防單位，惟本案核有如下問題待檢討：

(一)與基金規定用途不符

依交通作業基金收支保管及運用辦法第 11 條有關國道公路基金之規定用途計有：1. 具自償性國道公路之建設及其設施之擴充、改良支出。2. 辦理區段徵收取得可建土地等開發成本支出。3. 國道公路維護管理支出。4. 本基金融資之利息及手續費支出。5. 國道公路業務之宣導、推廣、訓練及研究發展支出。6. 管理及總務支出。7. 其他有關支出。

揆諸上開規定用途，並無補助地方政府之規定，故國道公路基金於勞務成本費用科目編列補助地方政府機關費用，顯與基金規定用途不符。

(二)有違基金自償原則

國道公路基金係預算法第 4 條第 1 項第 2 款所定「凡經付出仍可收回，而非用於營業」之作業基金，按行政院核定之財務計畫，本基金自償率定為 78%，預定於民國 126 年還清債務達財務平衡。

本案以無償移轉資產之方式補助地方政府，再以「勞務成

本」費用科目列支，實質係由國道公路基金負擔非屬國道建設主體之支出，已違背預算法第 4 條定義作業基金-凡經付出仍可收回之精神，顯已損及基金自償原則。

另查國道公路基金 100 年底負債金額 2,275.95 億餘元，截至 101 年 8 月底止增為 2,320.40 億餘元，預計 102 年底負債金額將達 2,415.49 億餘元，顯示該基金負債金額持續累增，未來償債負擔不小，再由國道公路基金負擔非屬國道建設主體所需之費用，實非允適。

(三)不無規避公共債務法舉債上限規定，以降低公務預算債務餘額之嫌

按公共債務法第 4 條第 1 項規定：「中央及各地方政府在其總預算、特別預算及在營業基金、信託基金以外之特種基金預算內，所舉借之一年以上公共債務未償餘額預算數，合計不得超過行政院主計處預估之前三年度名目國民生產毛額平均數之百分之四十八；其分配如下：一、中央為百分之四十。二、直轄市為百分之五·四，其中臺北市為百分之三·六，高雄市為百分之一·八。…」第 3 項：「前二項所稱公共債務未償餘額預算數，不包括中央及各地方政府所舉借之自償性公共債務。但具自償性財源喪失時，所舉借之債務應計入。」爰此，補助地方政府購建消防廳舍、車輛及裝備乃屬應由公務預算編列之項目，改由國道公路基金之預算購建之後，再以無償移轉方式補(捐)助地方政府，不無規避前開公共債務法之舉債上限規定，以降低公務預算舉債金額之嫌。

綜上，國道公路基金 102 年度於「勞務成本-其他勞務成本」編列補助新北市及宜蘭縣之消防辦公廳舍、車輛及裝備費用 2 億 8,404 萬 7 千元，核與基金規定用途及自償原則不符，亦有規避公

務預算舉債上限之嫌，前開支出允宜由公務預算編列。

七、「收費站區改善工程」核屬資本支出，編列於「勞務成本-維護成本-服務費用」費用科目項下，顯有欠當

國道公路基金 102 年度預算案於「勞務成本-維護成本-服務費用」科目之道路維護作業費用項下編列收費站區拆除暨改善工程 30 億 1,298 萬元。惟查，其中包含橋樑拓寬、機電工程、房舍整建等資本支出項目，全數以費用科目編列，顯有欠當，謹說明如下：

- (一)依預算法第 10 條第 3 項規定：「歲出，除增置或擴充、改良資產及增加投資為資本門支出，應屬資本門外，均為經常支出，應列經常門。」復依該基金會計制度會計科目定義，凡長期供營運使用(非為投資或供出售用)且具有未來經濟效益之實體資產，其不因使用而發生變化顯著損耗者為「固定資產」；凡使土地達到可供使用狀態，並附著於土地，且具有一定耐用年限，除房屋建築及設備以外之不動產成本應列為「土地改良物」。
- (二)據表示，本項收費站區拆除暨改善工程係為因應國道全面計程收費後，原有收費票亭已無功能，且將形成自由車流之行駛障礙，爰規劃將現有收費站區改置為與現行主線相同，並設置站區之出入高速公路主線之匝道，如腹地充足者，依序保留地磅站及設置攔查點。

另據相關細部設計報告顯示，計畫施作內容除現有收費站拆除外，尚包括：改鋪瀝青混凝土鋪面、地磅站重建、排水工程、既有橋樑拓寬、機電工程、停車場以及收費站辦公房舍整建等。

按地磅站重建、排水工程、橋樑拓寬、道路、機電工程、

停車場以及辦公房舍整建等項目之效益期間通常不只一年，依會計科目定義分別核屬「機械及設備」、「土地改良」、「房屋及建築」等固定資產項目，其與收費站拆除費用併同視為道路養護費編列於「維護成本」費用科目，實有欠允當，與預算法第 97 條「預算科目名稱應顯示其事項之性質」之規定不符。

綜上，依會計原理原則，費用乃當期損益項目，資產則係經由使用期間逐年提列折舊之方式，分年認列費用，俾與資產效益配合，爰此，國道公路基金將應歸屬固定資產之支出項目，視為道路養護費用編列於「勞務成本-維護成本」費用科目，顯有欠允當。

八、因工程設計變更，致原徵收用地變更為非公用財產，並無償移撥國有財產局，有損基金自償性，凸顯用地徵收之前置規劃欠周延

依國道公路基金 102 年度預算案「基金數額增減明細表」顯示，該基金預估 102 年度折減基金 572 萬 8,915 元，係辦理新建工程一併徵收之土地¹，及因工程設計變更撤銷徵收後原所有權人未繳回原領地價補償費，惟均非工程所必須用地，依法變更為非

¹依土地徵收條例第 3 條規定：「國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收私有土地；徵收之範圍，應以其事業所必須者為限：一、國防事業。二、交通事業。三、公用事業。四、水利事業。五、公共衛生及環境保護事業。六、政府機關、地方自治機關及其他公共建築。七、教育、學術及文化事業。八、社會福利事業。九、國營事業。一〇、其他依法得徵收土地之事業。」同法第 9 條規定：「被徵收之土地，除區段徵收及本條例或其他法律另有規定外，有下列情形之一者，原土地所有權人得於徵收公告之日起 20 年內，向該管直轄市或縣（市）主管機關申請照原徵收補償價額收回其土地，不適用土地法第二百十九條之規定：一、徵收補償費發給完竣屆滿 3 年，未依徵收計畫開始使用者。二、未依核准徵收原定興辦事業使用者。三、依原徵收計畫開始使用後未滿 5 年，不繼續依原徵收計畫使用者。」

公用財產移交財政部國有財產局接管，以及大里聯絡道經行政院核定公告納編為省道，移交公路總局接管，爰折減基金。經查截至 101 年度止，該基金折減基金數額已累計達 13.69 億餘元（詳附表 1）。惟「折減基金」將損及本基金之自償性，茲說明如下：

(一)作業基金之財務運作應達基金自償目標

依預算法第 4 條有關作業基金之定義「凡經付出仍可收回」，凸顯自償性乃作業基金財務運作之重要原則。按國道公路基金係屬預算法規定之作業基金，凡基金之付出均應收回，始能達成基金之自償目標。

惟該基金將原徵收土地變更為非公用財產，再無償移交國有財產局接管，並以「折減基金」方式處理。即表示該基金原為徵收土地所支付之補償費將無法回收，此舉勢將影響基金自償率，已與作業基金自償原則不符。

(二)在維持基金自償率 78%及民國 126 年還清債務達財務平衡目標不變之情況下，鉅額基金減損恐須由提高通行費彌補

鑑於自償率對於國道公路基金財務之重要性及國庫對非自償性部分之負擔，行政院主計處曾於 94 年 3 月 29 日邀集行政院內各單位、財政部、經建會及交通部等機關召開「國道公路建設管理基金自償率事宜」會議，該會議結論略以：擬在通行費率不調整情況下，名目折現率以 6.2%計算，自償率提高為 78%，並將以往國庫增撥數追溯合併計算。復據 99 年 4 月 20 日交通部陳報行政院有關國道公路基金財務改善方案之會議結論(一)：「國道公路基金原財務計畫核定之基金自償率 78%及民國 126 年還清債務達財務平衡之既定目標，仍予維持。」

是以，目前國道公路基金之財務運作目標為：在不調整通行費之情況下，以名目折現率 6.2%、自償率 78%、民國 126

年還清債務達財務平衡。惟倘若該基金鉅額用地徵收成本無法回收，勢必影響基金自償率，在維持前開折現率、自償率及還清債務期限等目標不變之情形下，未來恐須提高通行費方能彌補此項鉅額基金流失。

綜上，國道公路基金因部分徵收用地非工程所需，經依法變更為非公用財產後，無償移撥國有財產局接管，致徵收用地支出無法回收金額已累計達 13.69 億餘元，顯有損基金自償率，允宜檢討，嗣後工程用地徵收之前置規劃宜更審慎周延。

附表 1：國道公路基金因徵收用地移撥國產局「折減基金」一覽表

單位：新台幣千元

96 年度 以前	97 年度	98 年度	99 年度	100 年度	101 年度	合計
799,546	261,085	284,389	14,386	3,510	6,800	1,369,716

※註：1. 資料來源，國道公路基金各該年度預決算書。

2. 表列金額，100 年度以前為決算數，101 年度為預算案數。

九、併決算辦理變賣土地資產，未依規定補辦預算，顯欠妥適

預算法第 25 條至第 27 條明定，政府不得於預算所定外，動用公款、處分公有財物或為投資之行為，政府大宗動產、不動產之買賣或交換，均須依預算法所定預算程序為之，非依法律不得於預算外增加債務。另為免各機關因環境變遷或業務所需，預算執行受限而影響計畫推動，同法第 88 條復規定，附屬單位預算之執行，如因經營環境發生重大變遷或正常業務之確實需要，報經行政院核准者，得先行辦理，並得不受前開規定之限制，但其中有關固定資產之建設、改良、擴充及資金之轉投資、資產之變賣及長期債務之舉借、償還，仍應補辦預算。

惟國道公路基金於 100 年間以併決算方式分別辦理國道 1 號台南市新營區北紙段 98 地號等 4 筆土地、仁德區新工段 1807 地

號等 2 筆土地以及新北市汐止區同新段 1042-1 地號等 14 筆土地之有償撥用案，迄今未依預算法第 88 條規定補辦預算。

據表示：「上開併決算辦理之土地資產變賣案，經行政院主計處 100 年 11 月 10 日處孝四字第 1000007075 號函示以中央政府附屬單位預算執行要點第 15 點規定，無需補辦預算，以併決算辦理。」

惟依憲法第 172 條：「命令與憲法或法律抵觸者無效。」暨中央法規標準法第 11 條規定：「法律不得抵觸憲法，命令不得抵觸憲法或法律，…。」按附屬單位預算執行要點乃行政院所訂頒，依中央法規標準法第 3 條規定，其法律位階核屬命令層級，自不得抵觸預算法規定。是以，國道公路建設基金逕依行政院主計處函示及附屬單位預算執行要點規定未補辦預算，顯已違反預算法相關規定。

綜上，國道公路基金以併決算方式辦理變賣土地，卻未依預算法第 88 條規定補辦預算，顯有欠當，允應檢討補辦。

一〇、利息費用顯有高估，建議減列之

國道公路基金 102 年度預算案編列「財務費用-利息費用」53 億 7,826 萬 5 千元，倘加計資本化利息 15 億 1,459 萬 6 千元，則該基金估計 102 年度利息支出合共 68 億 9,286 萬 1 千元，詳如附表 1。

附表 1：國道公路建設管理基金公債利息明細表

單位：新台幣千元；%

借款種類	借款期間	借款額度	利率 (%)	年付息	備註
87 年度乙類第 1 期中央政府建設公債(北二高特別預算)	87.07 至 102.02	^{註 2} 10,000,000	6.875	114,583	(一)依據財務會計準則公報第 3 號公報規定：
89 年乙類第 1 期中央政府建	89.04 至	10,000,000	5.875	587,500	1. 專案建造 2. 該項資產購

借款種類	借款期間	借款額度	利率(%)	年付息	備註
設公債	109.04				建期間應予利息資本化。 3. 會計期間資本化利息應以資本化利率累積支出之平均數。 4. 資本化利息金額不得超出該期間實際發生之利息。 (二) 102年度平均借款利率3.09%。 (三) 資本化利息15億1,459萬6千元。 (四) 本年度利息費用53億7,826萬5千元。 (五) 執行時依實際情形計算。
87年度乙類第1期中央政府建設公債(重大交通建設特別預算)	87.02 至 102.02	註2 20,000,000	6.875	229,167	
88年度乙類第1期中央政府建設公債	88.04 至 108.04	16,000,000	5.875	940,000	
89年度乙類第1期中央政府建設公債	89.04 至 109.04	23,500,000	5.875	1,380,625	
90年度第1期中央政府建設公債	90.09 至 110.09	37,000,000	4.000	1,480,000	
100年度乙類第1期中央政府建設公債	100.05 至 121.05	30,000,000	1.750	525,000	
101年度乙類第1期中央政府建設公債	101.03 至 121.03	40,000,000	1.625	650,000	
預計舉借數		64,692,890	1.550	942,740	
付息手續費(0.075%)				4,430	
發行費用(0.06%)				38,816	
合計		註2 221,192,890		6,892,861	

※註：1. 資料來源，交通部國道高速公路局提供。

2. 87年發行之公債預計於102年2月到期並償還，故不計入借款額度總數。

惟查，前開利息費用顯有高估，謹說明如下：

(一) 明年到期債務之利息高估

查該基金於87年2月20日發行之「87年度乙類第1期中央政府建設公債(北二高特別預算)」100億元及「87年度乙類第1期中央政府建設公債(重大交通建設特別預算)」200億元，合計300億元公債，均預計於102年2月19日到期並償還，按該公債之發行利率均為6.875%，核算102年1月1日至2月19日止之利息費用約僅2億8,073萬元。惟該基金102年度預

算案估列相關利息計 3 億 4,375 萬元(註:1 億 1,458 萬 3 千元 + 2 億 2,916 萬 7 千元),核算高估利息約 6,302 萬餘元。

(二)預計舉借債務之利息顯有高估

該基金 102 年度預計舉借數 646 億 9,289 萬元,預計利息 9 億 4,274 萬元。據說明,係參考近期甲類公債利率 1.9%及短期借款利率 1.2%、以半年計算,即平均利率 1.55%,其中舉新還舊之 300 億元按 10 個月計算。

惟按前開說明重新核算,相關利息僅約 9 億 2,524 萬元²,反映該部分利息高估 1,750 萬元。復以該基金預計公債之借款期間為 20 年,經查財政部國庫署最近(101 年 8 月)標售 20 年期公債之利率僅 1.5%³,該基金卻以 1.9%估列利息,益證預計舉借債務之利息顯有高估。

綜上,國道公路基金 102 年度利息費用至少高估 8,052 萬元(6,302 萬元+1,750 萬元),建議參考近期市場行情予以減列。

一一、「國道 7 號高雄路段計畫」環境影響說明書及建設計畫均尚未報奉核定,率爾編列預算,與預算法規定不符

國道公路基金 102 年度專案計畫「國道 7 號高雄路段計畫」編列 3,000 萬元,供辦理自高雄市南星路起,向北沿臨海工業區,經大坪頂特定區、大寮區、澄清湖特定區農業用地後,於高雄市仁武區附近銜接國道 10 號道路工程。預定辦理期程 100 年 1 月至 106 年 6 月,共 6 年 6 個月。

惟查:

(一)依規定,重大公共工程興建計畫應有周延之前置規劃、評估分

² [300 億元×1.55%×10÷12] + [346 億 9,289 萬元×1.55%×1 年] = 9 億 2,524 萬元。

³財政部國庫署網站公告「中央政府建設公債標售概況表」

http://www.nta.gov.tw/subject/03_index/01_main.asp?cate_id=146&sid=1850&bull_id=1868

析、財源籌措說明等，並經相關主管機關審議通過始得辦理

1. 預算法第 34 條規定：「重要公共工程建設及重大施政計畫，應先行製作選擇方案及替代方案之成本效益分析報告，並提供財源籌措及資金運用之說明，始得編列概算及預算案，並送立法院備查。」同法第 39 條規定：「繼續經費預算之編製，應列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，依各年度之分配額，編列各該年度預算。」
2. 另依 102 年度中央及地方政府預算籌編原則第二(三)點規定略以：「…新興重大支出，須同時籌有確切之財源後始可辦理，重要公共工程建設及重大施政計畫，應先行製作選擇方案及替代方案之成本效益分析報告，並開發自償性財源…另為落實永續經營之政策，各機關提報重要公共建設應妥善規劃維護管理措施及財源，以利未來營運。」

揆諸上開規定意旨，重大公共建設計畫應有完備之前置規劃，並經行政院相關審議機關審議核定後始得辦理。

(二)環境影響說明書及建設計畫尚未報奉核定，逕予編列預算，與預算編製規定未符

據該基金預算書說明，本案可行性研究奉行政院 99 年 3 月 19 日院臺交字第 0990012487 號函核定，並繼續辦理綜合規劃（建設計畫）循行政程序報核，其總經費及期程俟核定後配合調整。另據高公局補充說明，截至 101 年 8 月底止，因環境影響說明書及建設計畫尚未報奉核定，致無法撥付綜合規劃相關服務費，並進行工程設計作業，俟環境影響說明書及建設計畫獲核定同意後，即可撥付綜合規劃服務款，並進行工程設計作業。以上顯示本案環境影響評估及建設計畫均尚未獲核定。

據國道公路基金暫估本計畫總經費高達 536.10 億餘元，計

畫期程長達 6 年 6 個月，乃屬延續性之重大工程，於建設計畫尚未獲核定之前，率爾編列預算，與規定不符，亦不利國家財政運作之穩健性及可預測性。

(三)計畫未獲核定已影響後續執行，允宜審酌實際進度，檢討預算需求

查本計畫自 99 年度於一般建築及設備計畫-土地改良物支應規劃設計費 1,400 萬元，100 年度及 101 年度本項專案計畫累計編列 1 億 0,747 萬元，合共 1 億 2,147 萬元，惟截至 101 年 8 月底止，累計支付數 4,050 萬元，預算執行率僅 33.34%，待執行預算尚餘 8,097 萬餘元，據表示係前開因素所致，反映本計畫因環評及建設計畫核定時程延宕，已影響後續執行，允宜審酌實際進度重新檢討預算需求。

綜上，國道 7 號高雄路段計畫有關環境影響說明書及建設計畫均尚未報奉核定，逕予編列預算，顯已錯置預算編製程序，與預算法規定不符。且因環評及建設計畫尚未獲核定，允宜審酌目前實際進度重新檢討預算需求。

一二、「一般建築及設備」分年性項目預算執行率嚴重偏低，允宜加強辦理，並審酌預算執行能量，重新檢討本年度預算需求

國道公路基金 102 年度「一般建築及設備」計畫分年性項目編列 17 億 8,114 萬 6 千元，其中土地改良物 14 億 3,722 萬 1 千元、房屋及建築 5,592 萬 5 千元、交通及運輸設備 2 億 8,800 萬元。主要係辦理國道增設交流道、國道交流道改善，或北、中、南 3 個工程處增設通訊設備等計畫；102 年度分年性項目計有 17 項，其中 16 項為延續以前年度計畫，1 項為 102 年度新增項目。

惟該基金辦理一般建築及設備分年性項目高達 7 成項目之預

算執行率嚴重偏低，亟待檢討並加強辦理，謹臚陳如下：

(一)多項計畫已辦理多時，惟有關規劃報告或計畫迄未核定，與預算法等規定未盡相符

依預算法第 34 條、中央及地方政府預算籌編原則第二(三)點等相關規定，政府辦理重大計畫應先行製作選擇方案及替代方案之成本效益分析報告，按國道公路基金分年性項目之計畫總經費動輒數億元，已達「政府公共工程計畫與審議作業要點」規定之適用範圍（註：總工程建造經費在 5 千萬元以上之公共工程），允應依相關規定辦理前期規劃設計、成本分析與完成審議作業後，才可編列預算。

據提供資料顯示，該基金 102 年度預算案所列「一般建築及設備計畫」分年性項目(詳附表 1)，尚有國道 3 號南雲交流道工程、國道 3 號三鶯交流道北上出口改善工程、國道 10 號燕巢交流道改善工程等計畫，雖分別自 99 或 101 年度開始編列預算辦理，惟迄今仍未完成計畫基本設計或細部設計作業，逕予編列預算，與前開規定顯未相符。

(二)逾半數之分年性項目，預算執行率未達 30%，甚或全數未執行亟待加強辦理

按國道公路基金目前辦理之分年性項目計有 16 項，惟據統計截至 101 年 8 月底止，各計畫之預算執行率均未達 80%，其中僅有 1 項計畫達 65%，計有 9 項計畫之執行率低於 30%，其中甚有全數未執行者（詳附表 1）。歸納該局說明原因如下：

1. 地方政府尚未完成用地取得作業，無法發包。
2. 基本設計報交通部核備中，或細部設計尚未定稿。
3. 配合其他工程辦理。
4. 招標作業落後或不順。

揆諸上開原因，顯示相關計畫執行落後，多肇因於前置規劃尚未獲核定或未臻完備，即率爾編列預算所致，除應就落後原因積極加強辦理外，為免編列鉅額預算無法執行，允宜審酌各計畫截至目前之執行進度與預算支用情形，重新檢討 102 年度預算需求。

綜上，國道公路基金部分分年性計畫已辦理多時，迄未完成基本設計或設計案尚未獲核定，與預算法等規定顯有不符，又半數以上之項目，預算執行率低於 30%，甚或有全數未執行者，除應加強辦理外，允宜審酌目前執行進度與機關之預算執行能量，重新檢討或酌減 102 年度預算需求。

附表 1：國道公路基金「一般建築及設備」計畫分年性項目截至 101 年 8 月底止執行情形一覽表 單位：新台幣千元；%

計畫名稱	預定期程	投資總額	截至 101 年 8 月底預算執行情形			102 年度預算數
			累計已編列預算	累計執行數	執行率 (%)	
土地改良物						
國道 3 號增設古坑交流道	96.11 -104.03	774,105	29,180	9,180	31.46	201,000
國道 3 號增設柳營交流道	96.11 103.05	835,019	154,081	55,213	35.83	323,895
國道 1 號增設頭屋交流道	98.08 -102.12	805,736	391,215	224,365	57.35	300,000
國道 1 號增設大灣交流道工程	99.07 -103.12	498,628	17,022	9,380	55.11	148,000
國道 3 號增設南投交流道工程	98.10 -103.12	883,656	380,310	247,424	65.06	250,000
國道 3 號增設南雲交流道工程	99.06 -105.12	689,509	24,080	13,748	57.09	0
國道 3 號新台五交流道及南港交流道改善工程	98.04 -102.06	395,748	238,948	133,565	55.90	70,000
國道 10 號燕巢交流道改善工程	99.04 -103.06	547,950	30,150	8,691	28.83	0
國道 3 號三鶯交流道北上出口改善工程	101.01 -103.12	49,544	15,000	0	0.00	22,346
國道 1 號 170K+823	100.01	139,620	95,850	12,119	12.64	43,770

計畫名稱	預定期程	投資總額	截至101年8月底預算執行情形			102年度預算數
			累計已編列預算	累計執行數	執行率(%)	
農路箱涵改建工程	-102.12					
國道1號158K+603跨越橋暨泰安聯絡道0K+566匝道1農路箱涵改寬工程	100.01 -102.12	69,580	59,870	1,792	2.99	9,710
國道1號357K+552竹子門排水箱涵改建	101.03 -102.12	72,000	3,500	0	0.00	68,500
房屋及建築						
北區工程處轄區房舍新建及增建工程	101.01 -102.12	39,650	8,600	0	0.00	31,050
中區工程處轄區房舍新建及增建工程	101.01 103.12	46,375	3,500	0	0.00	24,875
交通及運輸設備						
北工處增設通訊設備	100.01 -105.12	1,433,370	162,000	11,902	7.35	148,000
中工處增設通訊設備	100.01 -103.12	530,000	50,000	0	0.00	130,000
南工處增設通訊設備	102.01 -105.12	360,000	0	-	-	10,000

※註：1. 資料來源，摘錄自國道公路建設管理基金102年度預算案「一般建築及設備計畫分年性項目明細表」；另截至101年8月底累計執行數由交通部國道高速公路局提供。

一三、約定實施國道計程收費之日在即，惟電子收費利用率偏低、計程收費設施建置落後，且政策宣導不足，恐影響政策推行，允應積極加強改善

國道公路基金為興建養護國道所需經費之舉借債務餘額迄101年8月底為1,865億元，102年預計再舉借346億9,289萬元（不含舉新還舊300億元），累計負債總額甚為龐鉅，亟待回收建設資金，以利清償債務。為符合使用者付費之公平原則，並節省收費站人力與維護成本，以利基金循環運用與收支自償，交通部於92年間辦理國道電子收費招商案，嗣於96年8月22日與遠通公司簽訂「民間參與高速公路電子收費系統建置及營運」案合約

(以下簡稱 ETC)，按該合約之議約確定條款第 2 條、第 6 條及第 195 條等規定，簽約後 64 個月計程電子收費營運開始，爰此推算，101 年 11 月 21 日屆滿 64 個月，依合約規定應於 101 年 12 月 22 日開始實施計程電子收費(交通部目前規劃於 102 年實施)。惟目前 ETC 通行量利用率仍遠低於目標值，相關設施建置、設備驗證等前置作業明顯落後，且政策宣導仍待加強，謹說明如下：

(一) ETC 通行量利用率仍遠低於預期，尚待積極研謀提升對策

依 ETC 招商文件規範電子收費利用率分年目標值如附表 1，當電子收費利用率達到 65% 以上時，可以提早轉換為計程收費。

附表 1：電子收費利用率分年目標 單位：%

年 度	1	2	3	4	5	6	7	8	9	契約 終止
利用率 (%)	15.0	30.0	45.0	60.0	65.0	70.0	75.0	80.0	85.0	90.0

復依 ETC 議約確定條款所定，第 1 年度係指簽約日起屆滿 10 個月之當月末日；第 2 年度以後均指前一年度屆滿之翌日起算滿 12 個月，依此推算，101 年 7 月起至 102 年 6 月底止為第 6 年，因此，依約定目前 ETC 通行量利用率目標值為 70%。

惟自 ETC 收費方案實施以來，ETC 通行量利用率一直遠低於預期目標值，為提高電子收費系統裝機量，遠通公司甚至推出免費安裝 e-Tag 方案，惟據高公局提供資料顯示，100 年 12 月(第 5 年度)及 101 年 8 月(第 6 年度)之 ETC 通行量利用率僅分別為 43.08% 及 56.67%，反映 ETC 利用率仍遠低於約定第 5 年與第 6 年目標值 65%、70%，亦證前開免費安裝 eTag 之措施成效仍屬有限，有待研議補救措施。

(二) 系統建置及設備驗證等前置作業落後，亟待加強督促辦理

按交通部台灣區國道高速公路局與遠通電收股份有限公司

(以下簡稱遠通公司)簽訂之 ETC 議約確定條款第 6 條規定：「遠通電收承諾於契約簽訂日起 64 個月內完成全部計程電子收費系統之建置，並通過經高公局認可之專業機構自主查核驗證及高公局查核驗證。…3. 為配合計程收費政策之推動，經重新檢討之後，將完成全部計程電子收費系統之建置，並通過高公局認可之專業機構自主查核驗證及高公局查核驗證之期程，由契約簽訂後 74 個月縮短為 64 個月。」

查本案雖於 95 年 2 月 10 日開始營運測試，惟因招標爭議，經辦理重甄作業，致合約簽定日期為 96 年 8 月 22 日，據此推算至 101 年 12 月 21 日屆滿簽約 64 個月，故依約定，遠通公司應於今(101)年 12 月 21 日以前完成全部計程電子收費系統之建置，並通過交通部高公局認可之專業機構自主查核驗證及高公局查核驗證。

惟據該局表示略以：「遠通公司規劃於高速公路全線兩交流道間之主線路段，設置計程電子收費系統之收費門架，預估將建置 373 處以上。…目前遠通公司土建門架已有落後，已要求遠通公司全力趕辦計程收費前端土建、網路與電力傳輸等建置作業…。目前高公局與遠通公司正積極規劃 eTag 全系統查核驗證作業，配合計程建置完成實施驗證。」另據報載，實施計程收費必須建置 373 處收費門框，但截至 101 年 9 月 21 日僅完成 10 處⁴。以上均反映計程收費設施建置、系統查核驗證作業均已較原定時程落後，恐難於 101 年底前完成計程收費系統建置，除應督促遠通公司積極趕辦外，並應注意乙方未依約定時程完成設施建置時，甲方權益之確保與維護措施。

⁴2012-10-09／中國時報／第 A3 版／焦點新聞／ETAG 永久免費安裝 毛治國：願考量／…立委李鴻鈞指出，實施計程收費前必須建置 373 處收費門框，但至 9 月 21 日僅完成 10 處，工程嚴重落…。

(三)政策宣導欠周延，允宜加強改善

依 ETC 合約之本契約第五章 5.4.3 規定：「甲方承諾於乙方完成建置計程電子收費系統前之 6 個月內，訂定「計程通行費費率」，並陳報上級機關核定，以利計程電子收費之實施。」按約定遠通公司應於 101 年 12 月 21 日前完成全部計程電子收費系統裝置，爰此，交通部應於 101 年 6 月以前完成計程通行費率之訂定。

惟交通部直至 101 年 10 月始向立法院報告該部規劃之費率方案，且在此之前均未見計程收費之政策說明與宣導，反映該部費率規劃作業較約定時程似有延遲。

按自 92 年規劃 ETC 案招商開始，即可預見未來即將實施國道計程電子收費政策，然而自 95 年 2 月 10 日開始 ETC 測試營運以來，遲未見交通部針對國道計程收費進行相關宣導，或政策說明，又規劃之計程費率方案遲至今(101)年 10 月 8 日始提出，復因提出時機，適逢國內景氣已連續 10 個月呈現藍燈之低迷時期，致引發輿論強烈反彈，咸認增加民眾負擔，凸顯交通部前置宣導及政策說明均嚴重不足，恐影響計程電子收費政策推行，亟待加強改善。

(四)倘因甲方之故未能如期推動計程收費作業，恐衍生賠償負擔，亟待籌謀因應對策

依 ETC 合約本契約第 22 章 22.1 規定：「如甲方因故遲延或違反其基本契約之義務致乙方受有相當損害時，雙方同意協商補救方案，該方案之內容及程度應以足以彌補乙方之損害為原則。」雖然目前計程收費系統建置作業較預定時程落後，但乙方一旦完成約定事項，屆時計程電子收費方案無法如期推動之責任，勢將歸責於甲方，恐衍生政府須賠償遠通公司之情事，

為免徒增政府賠償負擔，交通部允應積極加強宣導並儘速籌謀對策。

綜上，ETC 通行量利用率仍偏低，計程電子收費設施建置進度落後，亟待加強督促乙方(遠通公司)儘速辦理，並注意甲方(高公局)權益之確保；至計程收費政策宣導嚴重不足，交通部允應加強改善，並避免因甲方因素無法如期實施計程收費，衍生遭乙方求償而徒增政府負擔之情事。

一四、ETC 通行量利用率遲遲無法改善，卻再三給予遠通電收公司展延改善期限，顯未堅守合約規範，積極維護甲方權益，頗值檢討

按 ETC 合約規定「若欲提前電子計程收費營運，則當年度計次電子收費利用率應達到 65% 以上。」復依議約確定條款第 2 條及第 6 條有關(2)計程開始時程之合理縮短之議約確定條款內容「遠通電收承諾於契約簽訂日起 64 個月內完成全部計程電子收費系統建置，並通過高公局認可之專業機構自主查核驗證及高公局查核驗證。」另依交通部高公局 100 年 5 月 6 日業字第 1006003710 號函說明三(三)：「按本案招商文件…距契約規定 101 年 12 月 22 日實施計程之時程只剩 1 年 7 個多月，已無法達成年利用率 65%，致影響進入計程收費之時程，已足以影響契約之履行…。」以上顯示 ETC 合約原預定於契約簽訂日起 64 個月後(101 年 12 月 22 日)實施電子計程收費政策，而 ETC 通行量利用率之高低乃能否順利推動電子計程收費之關鍵因素。

惟本案自開始營運迄今，ETC 利用率一直未達約定目標值，交通部卻再三給予遠通公司展延改善期限，與合約規定未盡相符，顯未維護甲方(政府機關)權益，謹說明如下：

(一)合約規定乙方未能於期限內改善之處分

依 ETC 本契約第 22.2.3 規定：「乙方應於期限內改善缺失，如屆期未完成改善，且缺失情節足以影響本契約之履行時，甲方得逕以違約處理…。」第 22.3.2 違約處理規定：「經甲方認定乙方違約後，得為下列處理：…2. 乙方如有第 22.3.1 條之違約情事，於營運測試期間後之正式營運期間，經甲方以書面通知乙方限期改善而逾期不改善或改善無效時，甲方得逕自乙方收受甲方書面改善通知之時起，按日處以新台幣 50 萬元之懲罰性違約金至乙方改善或至契約終止之日。3. 前款懲罰性違約金，甲方得先由乙方之履約保證金中扣除，履約保證金若發生不足之情形，乙方應依第 18.5 條辦理。…。」

(二) ETC 通行量利用率未達合約規定目標值，業經兩度限期改善

對於 ETC 通行量利用率遲遲無法達到約定目標值恐影響計程電子收費政策實施，交通部高公局於 99 年 7 月 29 日以業字第 0990023737 號函，首度限期遠通公司應於 100 年 6 月 30 日以前改善，嗣經遠通公司於 100 年 6 月 29 日提出整體解決方案⁵，交通部爰以遠通公司已提出解決方案，且該方案所需投入之經費將超過罰款金額為由，未對該公司處以懲罰性違約金，並以「設定檢核點，若該公司仍未能達成所設定整體解決方案之階段檢核目標，即追溯自 100 年 4 月 15 日起計算懲罰性違約金」⁶之方式替代，再次予以遠通公司改善期限。

(三) 第二次限期改善結果仍未達目標

惟自 100 年 9 月 15 日開始試辦免費 eTag 方案(即整體解決

⁵該整體解決方案為：於實施計程收費前，透過免費安裝 eTag，解決目前用路人使用 ETC 需自費購買 OBU 之瓶頸，並承諾將對現有用戶之 OBU 依原購買價格全額退費。

⁶有關檢核目標如下：1. 100 年 9 月 30 日以前：完成 eTag 試辦(二個收費站)建置。2. 100 年 12 月 31 日：完成 eTag(計次收費站)建置。3. 101 年 3 月 31 日：累計實際支出達新台幣 1.7 億。4. 101 年 6 月 30 日：採購累計達 84 萬個實質零元 eTag。5. 101 年 9 月 30 日：至少推出超商 eTag 申請與加值服務。6. 101 年 12 月 31 日：累計實際支出達新台幣 3.13 億。

方案)以來，據高公局統計，100年12月(第5年度)及101年8月(第6年度)之ETC通行量利用率僅分別為43.08%及56.67%，反映ETC通行量利用率仍未達第5年(100年7月1日至101年6月30日)之約定目標值65%，顯示遠通公司仍未能於改善期限達成目標值。亦即乙方已2度無法於期限內完成改善，已明顯涉合約罰則。

高公局嗣於今(101)年6月29日以業字第1010021960號函致遠通公司，以利用率未達契約第5年度(100年7月1日至101年6月30日)65%規定，依據契約規定處以懲罰性違約金。

(四)協調委員會所作之決議，與合約規範未盡相符，容有偏頗之虞

經遠通公司就「電子收費利用率未達罰款、扣款相關爭議」乙案提交「民間參與高速公路電子收費系統建置及營運」協調委員會⁷，嗣經分別於101年7月6日、7月26日及8月14日協調結果，最後決議如下：

1. 建議不以101年6月30日第五年度分年利用率65%，作為檢核整體解決方案是否改善有效之時點。
2. 建議待整體解決方案於101年12月31日執行完畢後，依合約規定於102年6月30日檢核是否達到分年利用率70%之要求。

揆諸前開協調決議，與合約有關乙方缺失及違約等規定，以及交通部99年7月29日及100年6月29日函請限期改善之意旨均有未符，似有凌駕合約規範之疑，容有偏頗之虞。

(五)對於未符合約規範之協調決議未提出異議，或堅持合約意旨，維護甲方權益，顯有欠當

⁷依本契約第24.2.2規定：「雙方應本公平及誠信原則於本契約簽訂後三個月內，依附件三「高速公路電子收費系統協調委員會組織章程」組成協調委員會。」

依本契約第 24 章聯繫協調與爭議之解決第 24.3 點規定：「雙方同意以中華民國台灣台北地方法院為第一審管轄法院。」爰此，協調決議並非雙方爭議之最終裁決。

惟交通部對於前開協調決議卻未提出異議、或採取法律途徑等各種可能方式堅持合約原則，以捍衛甲方權益，復於 101 年 9 月 7 日以交路字第 1010033608 號函復「接受遵守」協調決議，等同交通部第 3 度給予遠通公司改善機會，改善期限並延至 102 年 6 月 30 日，惟該日程，已逾合約規定實施國道全面電子計程收費之預定時程-101 年 12 月 22 日，顯已失為早日順利推行計程收費政策而約定通行量利用率目標值之意義，交通部未以積極態度維護甲方權益，殊值檢討。

綜上，自 ETC 收費開始測試營運至今，ETC 利用率一直未達契約規定目標值，交通部自 99 年迄今，二度給予 1 年時間限期改善，仍改善無效，顯已無由迴避乙方(遠通公司)違約之處分，且利用率偏低恐將影響計程收費政策之推行，然交通部卻輕率接受有偏頗疑慮之協調決議，第三度給予遠通公司展延改善期限，顯未積極維護甲方(機關)權益，實頗值檢討。

貳、高速鐵路相關建設基金

高速鐵路相關建設基金（以下簡稱高鐵建設基金）102 年度預算案編列業務收入 26 億 8,132 萬元，較上（101，以下同）年度預算減少 10 億 1,710 萬 2 千元，減幅達 27.50%，主要係因 102 年度減列高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫依據「台灣南北高速鐵路興建營運合約」規定編列之回饋金收入 20 億元所致；102 年度業務成本與費用 10 億 3,380 萬 4 千元，較 101 年度預算數減少 1 億 0,536 萬 1 千元，減幅約 9.25%，主要係本年度彰化站地價款及補償費、工程費用較上年度減少所致。102 年度加計業務外短絀 9 億 1,986 萬 3 千元後，本期賸餘 7 億 2,765 萬 3 千元。相關問題謹評述如下：

一五、財務結構呈現資產不足清償債務之狀況，亟待儘速研謀改善

依據預算法第 4 條第 1 項第 2 款規定：「特種基金：歲入之供特殊用途者，為特種基金，其種類如左：…(四)凡經付出仍可收回，而非用於營業者，為作業基金。」另按行政院訂定之中央政府非營業特種基金存續原則第 3 點規定：「非營業特種基金須依法律或配合施政需要，按預算法第 4 條規定，並應具備特（指）定資金來源，始得設置。」第 6 點復規定：「非營業特種基金凡有下列情形者，原則應予裁撤：…(三)基金營運績效長期欠佳，或已喪失原訂自償能力，長期累積巨額短絀無法改善者。…。」

按高速鐵路相關建設基金係修正原於 86 年成立之「臺灣西部走廊高速鐵路土地開發基金」，經合併「高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫」及「高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫」而成立之作業基金。揆諸前揭預算法及行政院自行訂定之中央政府非營業特種基金存續原則等規定，非營業基金之設立，應有特定財源，本自給自足原則運作，以達成其設立之特定任務。然而，高速鐵路相關建設基金之「高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫」

總經費 468 億 5,903 萬元，按該基金 100 年度決算書所載，「高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫」係屬自償率 72.36% 之部分自償計畫。惟由於台灣高速鐵路通車時程延宕、加以通車初期營運虧損嚴重，台灣高鐵公司迄今僅於 101 年度繳交 20 億元營運回饋金等因素，實際上並未有穩定財源挹注，致使「高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫」自 88 年度起連年發生短絀，雖自 101 年度起開始轉為賸餘，且 102 年度預計賸餘 7 億 2,765 萬 3 千元，惟仍有以前年度待填補短絀數 283 億 5,254 萬 9 千元，須留待以後年度填補，短絀情況亟待改善。

另該基金預計 102 年底長期債務為 499 億 7,426 萬元，占資產總額 157.63%，全部資產尚不足以償還負債，在在凸顯財務狀況惡化之窘況，亟待正視並儘速研謀改善。

本院於審議該基金 99 年度預算案時，通過第 24 項決議：「鑑於高速鐵路相關建設基金財務結構欠佳，債務負擔沈重，未來極可能需由國庫資金撥補，恐成為政府財政一大負擔與隱憂，該基金應按照預算法及中央政府非營業特種基金存續原則等規定辦理，建請交通部督促高速鐵路工程局立即研擬改善其日益惡化之財務結構…。」

綜上，由於高速鐵路相關建設基金預計 102 年底累積待填補短絀達 283 億 5,254 萬 9 千元，長期負債 499 億 7,426 萬元，遠大於總資產 317 億 0,258 萬 2 千元，未來極可能需由國庫資金撥補，恐成為政府財政一大負擔與隱憂；故該基金允應按預算法及中央政府非營業特種基金存續原則等規定，積極研謀改善其日益惡化之財務結構。

一六、未審酌高鐵公司漸入佳境之營運實況估列回饋金，顯有漏列收入

高鐵建設基金 102 年度預算案「業務收入」編列 26 億 8,132 萬元，較上年度預算數減少 10 億 1,710 萬 2 千元，主要係因本年度未繼續編列高鐵公司依營運合約應繳交之回饋金所致。

惟查：

(一)約定回饋金應每年結算一次

台灣南北高速鐵路興建營運合約第 9 章第 9.1 點規定：「乙方承諾以利益分享的方式，於高速鐵路營運期間，每年提出稅前營業利益百分之十之效益回饋甲方，作為發展高速鐵路相關建設之用，但其所累積之回饋金總額若低於下表時，乙方承諾以下表為準：

全線營運第 5 年年底止	20 億元
全線營運第 10 年年底止	100 億元
全線營運第 15 年年底止	250 億元
全線營運第 20 年年底止	480 億元
全線營運第 25 年年底止	750 億元
高速鐵路營運特許期屆滿之日止	1,080 億元

前述『稅前營業利益』之定義，雙方同意以乙方就其高速鐵路營運及高速鐵路營運附屬事業等之營業收入，扣除其因經營上述事業所需之一切成本及費用後所餘之利益。…。」同合約第 9.2 點復規定：「回饋金應每年會同甲方結算一次，於次年 6 月 30 日以前支付之。」

另據高鐵局說明略以：「88 年核定之本案財務計畫，回饋金收入係將每 5 年底應繳之回饋金額度平均分攤至各年，而各年回饋金支付時點為次年 6 月 30 日，…。」以上均反映本案應每年結算並繳交回饋金。

(二)高鐵公司 101 年上半年稅前營業利益 58 億餘元，且獲利趨勢穩定，應依約定繳交 10% 回饋金之可能性極高

據高鐵公司 101 年度上半年會計師查核財務報告，該公司 101 年 1 至 6 月營業結果為稅前營業利益 58 億 4,940 萬 3 千元、稅前淨利 17 億 7,585 萬元。另據高鐵公司網站公布自結損益結果⁸，101 年度 6 至 9 月營運結果，不僅仍穩定獲利，且呈現逐月上升趨勢，截至 9 月底止，累計營業利益已達 89 億 1,978 萬 7 千元(如附表 1)。揆諸高鐵公司自 98 年起陸續實行改變折舊方法、與金融機構協商調降融資利率等財務改善方案後，100 年度開始轉虧為盈，之後即持續呈現穩定獲利趨勢，101 年度營業淨利應屬可預期，倘保守以上半年營業利益依前開合約規定 10% 估列，則高鐵公司 102 年至少應繳交回饋金 5.85 億元。

附表 1：高鐵公司 101 年 6 至 9 月份損益結果統計表 單位：千元

期 間	月營業利益	本年累計營業利益	本月稅前損益	本年累計稅前損益	差異原因說明
2012-06	836,097	5,849,402	153,268	1,775,849	—
2012-07	1,111,274	6,960,676	350,355	2,126,204	—
2012-08	974,084	7,934,760	264,082	2,390,286	—
2012-09	985,027	8,919,787	315,288	2,705,574	—

※註：1. 資料來源，高鐵公司網站

http://www.thsrc.com.tw/tc/about/ab_operate_profitloss.asp

(三)未審酌高鐵公司上半年營業結果估列回饋金，顯有低估收入

據高鐵局表示略以：「本部係依約及高鐵營運狀況(每年之稅前營業利益之 10%)估列回饋金收入，再依繳交之期限(次年 6 月 30 日以前)納編於高鐵建設基金項下，於籌編 102 年度預算之際，該公司 100 年度營運成果尚未結算，本部依 96 年至 99 年之營運成果保守假設該公司 101 年營運仍處虧損，故 102 年度未編列回饋金收入預算。…。」惟高鐵公司已於公司網站公

⁸高鐵公司網站 http://www.thsrc.com.tw/tc/about/ab_operate_profitloss.asp

開財務資訊，且如前段所述，高鐵公司自 100 年度轉虧為盈以來，每月均呈現穩定獲利之勢，高鐵建設基金未能審酌高鐵公司近期營運結果及趨勢估列回饋金收入，卻參採該公司未實施財務改善方案前之早期營運資料，顯有未洽。

綜上，高鐵公司自 100 年度轉虧為盈以來持續呈現穩定獲利趨勢，101 年度上半年稅前營業利益已累計達 58 億餘元，惟高鐵建設基金 102 年度預算案未審酌高鐵公司營運淨利與獲利趨勢估列回饋金收入，顯已低估業務收入，建議酌予增列。

一七、估列債務利率較實際發行利率為高，利息費用顯已高估

高鐵建設基金 102 年度預算案編列利息費用 9 億 1,996 萬 9 千元，較上年度預算數增加 2,517 萬 6 千元，增幅 2.81%，更較 100 年度決算數增加 1 億 9,230 萬 1 千元，增幅 26.43%。有關利息費用估列明細如附表 1：

債務種類	面額	估列利率(%)	預估利息
88 年度發行之 20 年期乙類公債	8,000,000	5.875000	470,353
101 年度發行之 10 年期乙類公債	30,000,000	1.501126	447,816
短期借款	300,000	1.200000	1,800
合 計			919,969

※註：1. 資料來源：高速鐵路工程局提供。
2. 表列預估利息含付息手續費。

惟查 101 年度發行之 10 年期乙類公債實際發行利率僅 1.25%，加計付息手續費 0.075%，則相關利率為 1.325%；另該基金目前短期借款利率介於 0.96%~1.05% 之間，顯示 102 年度按 1.2% 估算短期借款利息已有高估，經以實際公債利率及目前短期借款利率上限重新估算，102 年度利息費用約為 8 億 6,942 萬 8 千元（如附表 2），顯示 102 年度預算案已高估近 5 千萬元。

綜上，高鐵建設基金估列 102 年度利息費用採用之利率高於實際發債利率及現行市場短期利率，致利息費用高估約 5,000 餘

萬元，允宜覈實檢討酌減。

附表 2：按實際發債利率重新估算利息費用明細表

單位：新台幣千元；%

債務種類	面額	利率(%)	利息費用
88 年度發行之 20 年期乙類公債	8,000,000	5.875000	470,353
101 年度發行之 10 年期乙類公債	30,000,000	1.325000	397,500
短期借款	300,000	1.050000	1,575
合計			869,428

※註：1. 資料來源，高速鐵路工程局提供，預算中心製表。

一八、區段徵收土地開發計畫之土地標售作業執行進度緩慢，允宜檢討加強辦理，俾紓解基金財務壓力

查高速鐵路相關建設基金之「高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫」，主要係依據獎勵民間參與交通建設條例第 12 條第 1 項規定：「主管機關應會商都市計畫、地政等有關機關，得於具都市發展潛力地區之路線、場站、…與其毗鄰地區劃定範圍，報經行政院核定後，先行依法辦理區段徵收，並於區段徵收公告期滿後一年內，發布實施都市計畫進行開發，不受都市計畫法第 52 條之限制。」暨同法條第 3 項復規定：「主管機關依前項取得之土地，得依第 10 條、第 15 條規定出租或設定地上權與民間機構或逕為使用、收益及處分，不受土地法第 25 條及國有財產法第 28 條之限制；其處理辦法另定之。」⁹為配合高速鐵路通車計畫辦理區段徵收開發作業，交付高速鐵路車站及事業發展用地予高速鐵路建設民間投資機構使用或開發，以整合週邊土地利用。

高速鐵路相關建設基金 102 年度預算案「銷貨收入-其他銷貨收入」編列 22 億 0,192 萬元(預計標售 35,516 平方公尺×61,997.97

⁹另按獎勵民間參與交通建設區段徵收取得土地處理辦法第 3 條規定：「為有效推動土地開發業務，以配合本條例獎勵之交通建設之興建、營運，主管機關得視各交通建設事業需要設立土地開發基金。」

元)，係高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫辦理土地標售作業收入。本年度預算數較上年度增加 9 億 7,772 萬 9 千元，增幅 79.87%。

惟：

(一)可供標售之特定區土地面積仍高達 186.9674 公頃

據交通部高速鐵路工程局提供資料顯示，「高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫」(計畫期間：86 年 7 月起至 108 年 12 月底止)，按其財務計畫預計可回收開發總成本之土地面積計 307.3280 公頃、預計可回收處分收入約 872.3682 億元(詳附表 1)；截至 101 年 8 月底，尚有 186.9674 公頃土地(預計處分收入約 532.4101 億元)尚待執行。

(二)土地標售成效仍待加強

另 101 年度預計銷售 27,225.61 平方公尺，101 年度截至 8 月底止「高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫」桃園、新竹、臺中、嘉義及臺南 5 個車站特定區開發土地總計標售 16,574.71 平方公尺，執行率 60.88%，仍有提升空間(詳附表 2)，亟待加強特定區土地標售作業成效。

綜上，高速鐵路相關建設基金 102 年度「銷貨收入-其他銷貨收入」編列 22 億 0,192 萬元，雖較 101 年度預算數已有增加；惟鑑於截至 101 年 8 月底尚待出售土地達 186.9674 公頃土地，允應加強特定區土地標售作業成效，以紓解該基金財務壓力。

附表 1：可回收開發總成本之土地面積及處分收入一覽表

單位：公頃；新台幣百萬元

項 目	財務計畫預計數		已執行數		待執行數	
	面積	金額	面積	金額	面積	金額
產業專用區	132.7713	42,636.44	38.1616	8,445.17	94.6097	34,191.27
商業區	32.0813	15,842.78	1.3574	1,058.45	30.7239	14,784.33

項 目	財務計畫預計數		已執行數		待執行數	
	面積	金額	面積	金額	面積	金額
住宅區	69.4438	15,020.30	26.7055	11,732.99	42.7383	3,287.31
原土地 所有權 人優先 買回、 增配抵 價地	5.4071	814.74	5.3491	954.62	0.0580	(139.88)
高鐵附 屬事業 用地	32.0484	9,384.18	32.0497	9,384.18	(0.0013)	0.0000
有償撥 用公設 及事業 用地	29.8794	2,934.23	11.3097	1,867.27	18.5697	1,066.96
灌溉設 施用地	3.8971	158.15	3.8971	158.15	0.0000	0.0000
特定事 業用地	1.7996	446.00	1.5305	394.98	0.2691	51.02
合 計	307.3280	87,236.82	120.3606	33,995.81	186.9674	53,241.01

※註：1. 資料來源，交通部高速鐵路工程局提供。

2. 資料基準日為 101 年 8 月底止。

3. 以 () 表達者，表示處分收入較預計收入金額高。

4. 財務計畫預計數面積及金額摘自財務計畫書之土地處分價格及處分收入估計表；以執行數及待執行數面積為地籍整理後登記面積。

附表 2：高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫近 2 年標售情形

單位：平方公尺；新台幣千元

站區名稱	100 年度標售情形			101 年度截至 8 月底		
	筆數	面積	金額	筆數	面積	金額
桃園站	5	7,819.18	819,006	2	1,720.10	154,885
新竹站	1	3,219.88	438,306	-	-	-
臺中站	5	13,070.82	641,341	3	5,943.34	518,223
嘉義站	-	-	-	-	-	-
台南站	2	10,671.22	221,006	2	8,911.27	178,225
合 計	13	34,781.10	2,119,659	7	16,574.71	851,333

※註：1. 資料來源，交通部高速鐵路工程局提供。

一九、特定區土地標售作業遲緩，徒增利息與行政費用支出，恐侵蝕投資報酬

高鐵建設基金 102 年度長期投資編列 8 億 1,168 萬 2 千元，係為辦理桃園、新竹、臺中、嘉義、臺南等五車站特定區區段徵收 1,386.26 公頃之投資開發作業，後續開發行政費用及舉債之利息費用。

經查：

(一)據高鐵局說明略以：「102 年度各車站特定區行政費用(1,727 萬 2 千元)係為辦理高鐵桃園等 5 站特定區土地標售及開發招標公告、考量環境清潔所辦除草、廢棄物清除及環境綠美化、未處分土地安全管理之圍籬修復作業…及相關經營管理業務等項所需經費。…編列基準除考量內政部資金需求外，餘係依評估各站剩餘可建地面積之土地標售、標租狀況、待除草面積、待修復圍籬面積及專業顧問等業務需要估算並參考各項業務以往支用情形編列。」

另 7 億 9,441 萬元係該基金辦理長期投資-車站特定區土地徵收計畫舉債之相關利息費用。

(二)按本項長期投資計畫係 100% 自償性計畫，其資金來源除由處分區段徵收土地之收入挹注外，全數仰賴舉債，截至 101 年 8 月底各站區累計舉債金額 212.85 億餘元¹⁰，故車站特定區土地未標售以前，相關債務利息費用均以資本化方式滾入投資成本。

(三)近年有關長期投資之行政費用及利息費用年支出金額約在 7.8 億元至 9.8 億元之間(如附表 1)，均以增加長期投資之方式列帳。是以，已完成徵收之車站特定區土地標售作業延遲越久，

¹⁰其中 120 億元為發行乙類公債，另 92.85 億元為短期借款。

則投資成本將因相關行政費用及利息費用資本化而持續累增。

(四)據統計，截至 101 年 8 月底止，已完成區段徵收之車站特定區土地面積 13,853,800 平方公尺、累計支付徵收補償費及相關費用金額 554 億 4,057 萬 8 千元，惟已標售區段徵收土地面積僅 285,274.15 平方公尺，完成標售比率僅約 2.06%(詳附表 2)，顯屬偏低，亟待加強辦理。

綜上，高鐵建設基金長期投資-高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫之財源主要來自舉債，為免徒增行政費用與利息費用支出墊高投資成本而侵蝕報酬，允應加速車站特定區土地之處分作業。

附表 1：車站特定區區段徵收投資作業行政費用及利息費用統計表

單位：新台幣千元

項 目	97 年度	98 年度	99 年度	100 年度	101 年度	102 年度
行政費用	12,188	10,532	14,336	23,674	9,900	17,272
利息費用	972,399	787,829	767,909	801,878	774,510	794,410
合 計	984,587	798,361	782,245	825,552	784,410	811,682

※註：1. 資料來源，摘錄自交通作業基金各該年度預決算書。

2. 表列資料，100 年度以前為決算數，101 年度及 102 年度為預算案數。

附表 2：截至 101 年 8 月底止各車站特定區區段徵收土地開發計畫辦理情形

單位：平方公尺；新台幣千元

站區別	已完成徵收土地面積	已標售土地面積	累計支付徵收用地費用	累計支付利息費用	累計舉債金額
桃園站	4,393,500	70,666.79	4,538,082	2,630,168	5,023,708
新竹站	3,078,200	85,857.63	5,627,067	1,885,417	-4,486,523
臺中站	2,032,500	85,681.32	7,949,210	3,126,747	7,732,820
嘉義站	1,352,400	-	111,839	338,243	1,189,143
臺南站	2,997,200	43,068.41	6,633,823	3,637,254	11,826,098
合 計	13,853,800	285,274.15	24,860,021	11,617,829	21,285,246

※註：1. 資料來源，高速鐵路工程局提供。

2. 由於各站區財務採統籌調度，截至目前新竹站特定區區段徵收土地開發計畫已有盈餘，並提供其他站區調度，致其投資舉債金額以負數表達。

二〇、墊付地方政府應負擔之費用，與規定不符，且歸墊時間遙遙無期，亟待檢討改善

高鐵建設基金 102 年度預計平衡表列有「其他長期墊款」1 億 4,760 萬 8 千元，其墊付明細¹¹如下：

- (一)墊付嘉義縣政府：辦理高鐵嘉義車站特定區內，現有嘉義縣太保市公所管有之第六公墓，由太保市公所配合區段徵收作業辦理遷葬事宜，嘉義縣太保市公所應負擔之土地款、整地綠化及聯外道路等費用（原墊付金額 927 萬 4 千元，另截至 100 年底累計應收利息 89 萬 3 千元）。
- (二)墊付臺南縣政府：辦理高鐵臺南車站特定區區段徵收範圍內歸仁鄉公所管轄境內之公墓遷葬所需經費（原墊付金額 1 億 1,563 萬 2 千元，另截至 100 年底累計應收利息 1,935 萬 1 千元）。

惟查：

(一)墊付地方政府款項與基金規定用途不符

依交通作業基金收支保管及運用辦法第 11 條有關高速鐵路相關建設基金之規定用途為：(一)辦理區段徵收取得可建土地等開發成本支出。(二)土地開發經營支出。(三)辦理經行政院核准之高速鐵路相關建設開發支出。(四)土地開發淨利益依協商比例分配之支出。(五)參與高速鐵路土地開發相關事業之投資支出。(六)本金融資之利息及手續費支出。(七)管理及總務支出。(八)其他有關支出等。

綜觀前開用途規定，並無墊付其他政府機關款項之規定，顯示該墊付款與基金收支保管及運用辦法之規定不符。

(二)歸墊期限遙遙無期，頗值商榷

¹¹原墊付嘉義縣政府 927 萬 4 千元、臺南縣政府 1 億 1,563 萬 2 千元，以及累計至 100 年底利息 2,024 萬 4 千元，再加計 101 年度~102 年度應收利息。

按上開兩筆墊付款發生之時間為 91 年度 7、8 月間，迄今已逾 9 年，不僅全數未歸墊，且自墊付日起至 100 年底止，累計應收利息達 2,024 萬 4 千元（其中嘉義縣部分 89 萬 3 千元、台南縣部分 1,935 萬 1 千元），亦全數未收取。雖據表示略以：「墊付經費係由『高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫』墊付，將於該車站特定區土地處分淨盈餘款中歸墊。」惟據提供資料顯示，嘉義車站特定區迄今尚無土地標售紀錄，台南車站特定區完成標售面積僅 4 萬 3,068 平方公尺，尚餘 23 萬 8,573 平方公尺土地待標售，換算標售面積比率僅 15.29%，故等待該站區土地處分淨盈餘歸墊，恐屬遙遙無期。

綜上，高鐵建設基金墊付嘉義縣、台南縣墓地遷移相關經費，與本基金規定用途不符，且歸墊時間遙遙無期，殊值檢討。

（分機：8656 涂玉枝）