



公路土地使用費徵收作業探討 —以交通部公路總局爲例

交通部公路總局所管轄省道較臺北市、合併改制後之高雄市道路範圍更廣，公路土地使用費收入相較卻遠低於該 2 直轄市，故探討徵收公路土地使用費之徵收作業及所管轄省道之道路使用特性，研議公路土地使用費是否有增裕國庫，以增加省道養護經費來源之可行性。

呂碧如（交通部公路總局主計室科長）

壹、前言

高雄縣、市合併升格直轄市後，公路土地使用費（以下簡稱使用費）以縣、市合併後總土地公告價值計算收費，因面積擴大稀釋後，造成使用費收入嚴重減少，從而研議並促使內政部營建署修正「市區道路使用費收費標準」附表，將使用費計算 P 值（平均公告地價標準）按管線或設施所在「區」平均公告地價百分之五課徵後，使用費大幅增加。交通部公路總

局（以下簡稱公路總局）所管轄省道，較臺北市、合併改制後之高雄市道路範圍更廣，使用費收入卻遠低於該 2 直轄市。

貳、公路土地使用費之徵收作業之現況

一、法源依據

「規費法」第 8 條規定：各機關 ... 提供其使用下列項目，應徵收使用規費：一、公有道路、設施、設備 ...。

「公路法」第 30 條規定：... 使用公路用地設置管線或其他公共設施時，... 公路主管機關 ... 應向使用人徵收公路土地使用費 ...。另「市區道路條例」第 23 條規定：... 市區道路使用費，應向使用市區道路設置管線或設施者收取 ...。

「公路法」及「市區道路條例」並分別授權訂定「公路土地使用費徵收辦法」及「市區道路使用費收費標準」，爲省道及市區道路之使用費徵收作業法源依據。

二、課徵之設施物標的

使用費課徵設施物標的包含：1. 豎桿。2. 變電箱、開關箱、送電塔等電力設施物。3. 開關箱、交接箱、基座箱、售票亭、候車亭。4. 人（手）孔、閘箱。5. 自來水、電力設施用人（手）孔。6. 自來水、家庭民生用瓦斯、電力、電信、油品、石化管線。7. 管路（道）、洞道。8. 其他經核准設置之地下、地上設施物。故課徵主要對象為電力、電信、石油、石化、自來水、天然氣、固網、有線電視等業者。

三、課徵程序

使用費課徵作業，係仿綜合所得稅課徵方式，為事後年度一次課徵，由管線或設施之使用人於每年 3 月 31 日前，檢附申報書表，向徵收機關申報前一年內，設置於公路用地內之設施物異動數量、使用期間及試算應繳使用費增減數額。徵收機關受理申報後，應於當年 4 月 30 日前就其設施物數量、使用期間及應收使用費數

額予以審定後，通知使用人於 5 月 31 日前繳納使用費。使用人未依規定期限申報者，徵收機關得逕予核定使用費數額，通知依限繳納。

四、課徵計算方式

使用費計算類似租金，係以土地單價成本（公告地價）為基礎，依使用情形（使用空間及使用期間），輔以優惠折扣（使用係數及減徵係數）計算而得，公式如下：

使用費＝地價標準（P）
* 使用係數 * 投影面積 * 使用期間 * 減徵係數

（一）地價標準（P）

係當年度各「直轄市、縣市」平均公告地價百分之五（縣市平均公告地價未達當年期全國平均公告地價標準者，以當年期全國平均公告地價百分之五計），但「臺中市、臺南市及高雄市」依內政部 101 年 12 月 26 日台內營字第 1010811762 號令新修正之「市區道路使用費收費標準」附表指管線或設施所在「區」平均公告地價百分之五。

（二）使用係數

係對管線或設施未完全占用及其特性予以之折減。

（三）投影面積

指單一管線單位長度垂直於路面之投影面積或管線群單位長度所構成之長方形垂直於路面之投影面積。

（四）使用期間

使用未滿一年者，得按使用月數比例計收；未滿一月者，以一個月計收。

（五）減徵係數

符合特定條件下得予以減徵比例。

參、公路總局公路土地使用費收入偏低原因之探討

一、道路里程數及使用費收入比較

公路總局所轄省道長度如下頁附表，遠高於北、高二直轄市，但以 102 年度決算數為例，公路總局收入卻僅達臺北市收入之 11%、高雄市收入之 24%，相較而言，公路總局使用費收入偏低。

論述》會計 · 審核

二、全國平均公告地價 P 值

102 年及 99 年平均公告地價 P 值如附圖，其中 102 年臺北市 P 值 1,248.43 元/m²，全國平均地價 P 值僅 28.37 元/m²，落差高達 1,220.06 元/m²。

另 99 年高雄縣、市合併

升格直轄市前，高雄市 P 值為 393.87 元/m²，合併升格直轄市後因面積擴大稀釋，100 年縣、市合併後 P 值僅 37.1 元/m²，101 年度使用費收入由 9,716 萬元驟減為 2,650 萬元，經內政部 101 年 12 月 26 日修正「市區道路使用費收費標準」附表後，高雄市 P 值按管線或

設施所在「區」平均公告地價百分之五課徵，由全市同一 P 值改為 38 行政區不同 P 值後，102 年度使用費收入即大幅增至 1 億 6,838 萬元，較 99 年合併前增加 73.29%。由此可知，P 值（平均公告地價標準）實為影響使用費收入之最大變數。

三、公路總局管轄省道公路用地使用之特性

(一) 道路雖遍布全省，但多位於非市區

公路總局所轄道路雖遍布全省各縣市、鄉鎮，但多位於非市區，或部分經市區（基隆市、臺北市、新北市、新竹市、臺中市、臺南市、高雄市）又依公路用地使用費徵收辦法第 2 條規定交由直轄市、縣市管理及維護，使用費多以最低標準（全國平均公告地價）課徵。

(二) 設施少，使用費收入相對少

市區人口密集、用地設施密集，致使用費收入高；公路總局所轄道路多位於非市區，人口少、用地設施少，使用費收入亦少。

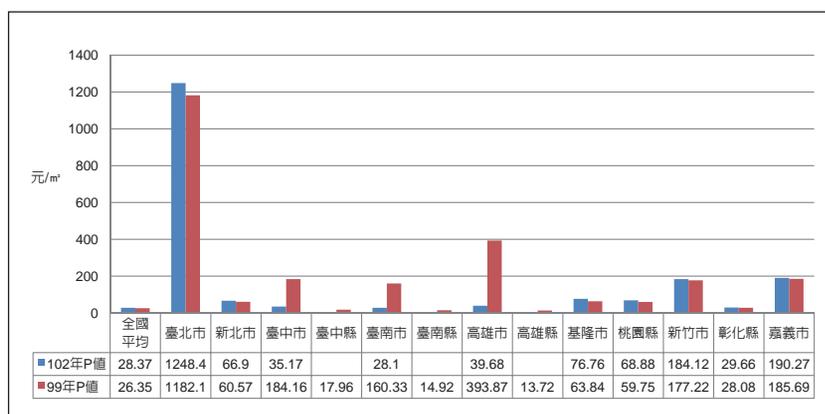
附表 公路總局、臺北市、高雄市道路里程數及使用費收入比較表

單位：公里；千元

年度	公路總局		臺北市		高雄市	
	里程	收入	里程	收入	里程	收入
102	5,151	41,083	1,353	371,679	4,844	168,381
101	5,155	41,744	1,352	374,409	4,770	26,501
100	5,143	39,407	1,349	376,830	3,936	97,167

資料來源：行政院主計總處統計資訊網及公路總局統計資訊公告：公路總局、臺北市、高雄市使用費收入決算數。

附圖 102 年及 99 年平均公告地價標準 P 值圖



資料來源：內政部地政司全球資訊網地價公告及自行整理。

肆、精進公路總局公路 土地使用費徵收 作業之具體建議

一、落實使用者付費，建議修正 P 值定義

公路總局所轄省道涵括全省各縣市，轄內各區土地價值差距甚大，以直轄市、縣市轄區平均公告地價 P 值為計算基礎，已難以公平合理反映使用費徵收數額。為落實使用者付費精神，建議修正 P 值定義，比照「市區道路使用費收費標準」附表中臺中市、臺南市及高雄市規定，改按「區」平均公告地價百分之五。

惟修正 P 值定義建議，雖可提高公路總局使用費收入，但對管線單位而言，負擔費用將會增加，預期可能產生反彈及阻力，這是修法過程中需要克服之議題。另按區計算，詳細清查將增加大量作業，亦需配合改進並簡化現行作業，減低人力負擔。

二、改進公路總局現行徵收作業流程管理缺失

(一) 改進現行管理缺失

1. 徵收作業審查方式及後續收費管理未建立標準作業程序。
2. 未建立完善管線核准資料庫，管理審查管線機構所提報數量及金額是否漏報或有誤。
3. 對申報核准及異動資料之保存方式及期限，作法不一致。

(二) 建置資訊管理系統，加強控管機制

1. 建立資料庫：進行舊資料清查及回溯建檔，建立數據資料庫，以檢核審定費額；清查管線機構所提報數量，避免漏報。
2. 增加控管機制：申報核准時即產生「許可證編號」並建檔，異動時亦同。自申報到結案均以同一「許可證編號」列管，藉以比對申報資料數量是否相符，據以審定應繳費額。

(三) 建立一致之使用費徵收標準作業流程，加強內部控制，降低風險。

三、研議免申報逕行核定 可行性

國稅局對簡易所得稅申報，有主動寄發試算通知書，民眾在收到通知書後，若同意稅額試算內容，在繳稅期間繳稅或回復確認，即完成報稅做法。使用費徵收未來可採類似作法，逕行寄發通知單核課，如業者有疑義時，應舉證辦理申復，以達核實課徵及簡政便民之目的，惟此項作業仍需配合管理系統建立及內部控管機制完善。

伍、結語

公路總局現行課徵使用費之平均地價標準 P 值係依管線或設施所在各「直轄市、縣市」平均公告地價百分之五為基準，致使用費收入偏低。為符合公平合理及落實使用者付費原則，建議未來依「市區道路使用費收費標準」附表規定，比照臺中市、臺南市及高雄市，將 P 值改為按「區」平均公告地價百分之五課徵。同時亦應改進現行作業管理上缺失，建置管理系統，加強內部控管機制，期提高使用費之收入增裕國庫，增加省道養護經費來源，以利業務推動順遂。❖