

高雄市監理處

# 機車行車執照逾期換發統計分析

撰寫機關：高雄市監理處

撰寫人：林文福、黃惠芷

中華民國 96 年 8 月

# 目 錄

壹、前言 ..... P 1

## 貳、現況研析

一、機車牌照使用相關法規 ..... P 4

(一) 有關機車之法規定義

(二) 有關機車牌照核發及行車執照換發之法規及應收規費

(三) 有關機車之相關稅費法規與行車執照逾期罰則

二、機車行車執照換發實務 ..... P13

(一) 現行機車換發行照作業

(二) 機車行照逾期未換之罰則

(三) 現行機車行車執照逾期未換制度之檢討

三、機車歷年各項統計分析 ..... P21

(一) 由交通部十年一次實施之政策性全面換發新式號牌機制  
之經驗暨高雄市政府環境保護局提供之排氣檢測資料  
中窺探本市機車使用現況

- (二) 機車所有人或使用人(駕駛人)因違規被警方舉發機車使用逾期行照之情形
- (三) 仍為本市列管中之機車依其出廠年份分析逾換行照情形
- (四) 歷年已廢車體回收數與已報廢登記數之統計分析
- (五) 由環保機關提供之參加環保排氣檢測資料分析
- (六) 由環保機關提供之回收廢機車體資料分析

**參、結論與建議** ..... P38

**肆、參考資料或文獻** ..... P48

## 壹、前言

機車<sup>註1</sup>係屬私人運具之一，在低票價、便捷之大眾運輸系統與各項交通相關公共設施未備、及相關處分性及鼓勵性措施未訂之際，以其「低成本性」、「及戶性」、「機動性」、「便利性」之優勢，儼然已成為現代人們從事經濟與社會活動主要的代步工具之一，亦是短程旅次之主要交通工具。由交通部網站「交通統計」網頁中所公佈的「機動車輛登記數」分析，暨交通部運輸研究所資料<sup>註2</sup>顯示，臺閩地區於民國 85 年至 95 年之間汽車成長率（8.51%→1.23%）及機車成長率（8.99%→2.74%）雖已有明顯趨緩之勢，但由於其私人運具之可及便利性，即使是在大眾運輸較為發達之台北市，仍有其需求性，惟該市之成長率已明顯較其他縣市為低；且由於各城鄉之差異性及各區域之發展程度不同，南部及東部之持有率則明顯較高。

由交通部統計處於 95 年 12 月編印之『94 年機車使用狀況調查報告』<sup>註3</sup>顯示，94 年底臺灣地區機車登記數為 1,316 萬輛，其中約有 211 萬輛未被使用，占機車總車輛數之 16.0%，較 92 年的調查報告之 20.0%，減少了 4.0 個百分點。而機車不使用的的原因，以「已不堪使用」者占不使用車輛數之 46.5%為最多，其次是「暫時沒有使用」者占 36.3%，「已失竊」者則占 17.2%。細究如下：

(1) 機車「已不堪使用」者（含車禍後車輛損毀及不堪使用

---

註1 即機器腳踏車之俗稱。

註2 國家永續車輛管理政策—紓緩汽機車成長與使用，交通部運輸研究所，95 年 7 月 18 日座談會。

註3 交通部全球資訊網—『交通統計』—『統計專題分析』，96 年 1 月 2 日公布。此一『機車使用狀況調查報告』每二年一次調查公布。（參見本文 p. 35）

被棄置於空地或路旁)之處置方式：以「賣或送給機車行、中古商、收舊物商或他人」者之48.7%為最多，「棄置於自家(或非自家)空地、路旁上」者居次，占23.9%，「交給環保署立案之回收商處理」者占18.1%，「停放於道路範圍(如停車格、街道、騎樓)任由環保局處理」者占5.5%。又機車已不堪使用者中，沒有到公路監理單位辦理完成牌照報廢手續者占82.8%，其最主要原因以「不知道要(或不曾)辦理」者占31.9%最多，「車牌已遺失」者居次，占16.9%，「認為機車行會代辦」者占13.3%，「嫌麻煩」者占9.8%。

- (2) 機車「暫時沒有使用」之最主要原因：以「機車須大修才能使用」者為最多，占33.2%，「已改用其他交通工具代替」者居次，占31.0%，「使用者出外」者占17.0%，「年老(傷病)無法騎乘」者占5.5%。
- (3) 「已失竊」之機車中：有到警察機關辦理報案手續並取得失竊證明單者占55.8%，沒有者占44.2%。又機車已失竊者之中，有到公路監理單位辦理完成註銷牌照登記者，占18.2%，沒有辦理者高達81.8%，其最主要的原因以「不知道要(或不曾)辦理」者之49.7%最多，「沒有失竊證明單無法辦理」者居次。

由於個人乃是自己事務最佳的判斷者及照顧者，個人依自己的意志自由行使並為其行為負責。而車輛係屬個人動產之一，個人自應善盡其管理及應注意之責，在於道路上行駛享受其行之權利的同時，亦應負擔起依規定請領牌照、繳納使用牌照稅及燃料使用費等相關稅款、定期養護車體以保持

良好車況、依規定行駛於道路避免危害他人以維護行車公共安全、減少廢氣排放所造成之空氣污染等義務，違者即應依相關規定<sup>註4</sup>受應受之處分，俾為符合憲法第23條規定之基本精神，防止妨礙他人自由、避免緊急危難、維持社會秩序、增進公共利益，如此才能真正建立起公平正義之法秩序，是為全民之福祉。

---

<sup>註4</sup> 道路交通安全規則第7條規定：「車輛所有人、駕駛人、行人或其他使用道路之行為人，違反本規則之規定者，依道路交通管理處罰條例之規定處罰；道路交通管理處罰條例未規定者，依社會秩序維護法、公路法、市區道路條例及其他有關法律之規定處罰。」另使用牌照稅法、強制汽車責任保險法、空氣污染防治法、汽車燃料使用費徵收及分配辦法等亦訂有相關罰則。

## 貳、現況研析

### 一、機車牌照使用相關法規

#### (一) 有關機車之法規定義

- 1、公路法第 2 條條文對『車輛』之定義為：「指汽車、電車、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。」，其中『汽車』之定義為：「指非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。」。
- 2、道路交通管理處罰條例<sup>註5</sup>第 3 條條文對『車輛』之定義為：「指在道路上以原動機行駛之汽車（包括機器腳踏車）或以人力、獸力行駛之車輛。」
- 3、道路交通安全規則第 2 條條文對『汽車』之定義為：「指在道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛（包括機器腳踏車）。」又第 3 條第 1 項第 6 款條文對機器腳踏車之分類如下：

#### (1) 重型機器腳踏車：

##### a. 普通重型機器腳踏車：

(a) 汽缸總排氣量逾 50 立方公分 (cc) 且在 250 立方公分 (cc) 以下之二輪機器腳踏車。

(b) 電動機器腳踏車之馬達及控制器最大輸出馬力逾 5 馬力且在 40 馬力 (HP) 以下之二輪機器腳踏車。

##### b. 大型重型機器腳踏車：

<sup>註5</sup> 違反道路交管理事件之裁決機關為高雄市政府交通局交通事件裁決中心。

(a) 汽缸總排氣量逾 250 立方公分 (cc) 之二輪機器腳踏車。

(b) 電動機器腳踏車之馬達及控制器最大輸出馬力逾 40 馬力 (HP) 以下之二輪機器腳踏車。

(2) 輕型機器腳踏車：

a. 普通輕型機器腳踏車：

(a) 汽缸總排氣量在 50 立方公分 (cc) 以下之二輪機器腳踏車。

(b) 電動機器腳踏車之馬達及控制器最大輸出馬力在 5 馬力 (HP) 以下之二輪機器腳踏車。

b. 小型輕型機器腳踏車：

電動機器腳踏車之馬達及控制器最大輸出馬力小於 1.35 馬力 (HP) (電動機功率小於 1 千瓦)，且最大行駛速率在每小時 45 公里以下之二輪機器腳踏車。

4、使用牌照稅法<sup>註6</sup>第 2 條條文對『交通工具』之定義為：  
「指機動車輛…。」

5、強制汽車責任保險法第 5 條第 2 項第 1 款條文對『汽車』之定義為：「本法所稱汽車，係指公路法第二條第八款規定之汽車及行駛道路之動力機械。」又第 2 項第 2 款條文對『機車』之定義為：「另第三十八條及第四十九條所稱之機車，亦為公路法第二條第八款所定義之汽車。」

---

<sup>註6</sup> 汽車使用牌照稅之稽徵機關為高雄市稅捐稽徵處。



6、空氣污染防治法<sup>註7</sup>第2條條文對『汽車』之定義為：「指在道路上不依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。」

(二) 有關機車牌照核發及行車執照換發之法規及應收規費

依據道路交通管理處罰條例第9條之1規定：「汽車所有人或駕駛人應於向公路監理機關辦理汽車檢驗、各項登記或換發牌照、執照前，繳清其所有違反本條例第二章（汽車）、第三章（慢車）尚未結案之罰鍰。」第92條第1項規定：「車輛分類、汽車牌照申領、異動、管理規定、汽車載重噸位、座位立位之核定、汽車檢驗項目、基準、檢驗週期規定、……，由交通部會同內政部定之。」同條款第2項規定：「機器腳踏車禁止行駛國道高速公路。汽缸排氣量550立方公分（cc）以上之大型重型機器腳踏車，可行駛之路權除交通部另有規定外，應比照小型汽車；其駕駛執照考驗及行駛規定，由交通部會同內政部定之。」

依據交通部訂定之道路交通安全規則第8條規定：「汽車牌照包括號牌、行車執照及拖車使用證，為行車之許可憑證，由汽車所有人向公路監理機關申請登記，經清繳其所有違反公路法與道路交通管理處罰條例規定之罰鍰及未繳納之汽車燃料使用費並檢驗合格後發給之。」第10條規定：「汽車牌照不得偽造變造或矇領，

---

<sup>註7</sup> 空氣污染防治業務之主管機關為高雄市政府環境保護局。

並不得借供他車使用或使用他車牌照行駛。」第 12 條規定：「汽車行車執照、拖車使用證應隨車攜帶，以備查驗。」又第 14 條規定：「……，機器腳踏車行車執照每二年換發一次，自原發照之日起算，期滿前後一個月內，須申請換領新照始得行駛。」第 23 條第 1 項規定：「汽車車身式樣、輪胎隻數或尺寸、燃料種類、座位、噸位、引擎、車架、車身、頭燈等設備或使用性質、顏色、汽車所有人名稱、地址等如有變更，均應向公路監理機關辦理登記。」

另使用牌照稅法第 3 條第 1 項規定：「使用公共水陸道路之交通工具，無論公用、私用或軍用，除依照其他有關法律，領用證照，並繳納規費外，交通工具所有人或使用人應向所在地主管稽徵機關請領使用牌照，繳納使用牌照稅。」同法第 3 條第 2 項亦規定：「前項使用牌照得以交通管理機關核發之號牌替代，不再核發使用牌照。」

依據公路法第 80 條規定：「公路主管機關依本法規定辦理汽車與電車之登記、檢驗或發照，與駕駛人、技工或檢驗員之登記、考驗或發照，及依本法規定核准發給之其他證照，得收取費用；其收費辦法，由交通部定之。」依據公路證照及監理規費收費辦法第 3 條規定：「公路主管機關經發各種證照及辦理汽車檢（覆）驗、汽車檢驗員及駕駛考驗員之檢定、駕駛執照及技工執照之考驗、覆驗、越區異動作業、資料列印等者，應依附

表『公路證照及監理規費費額表』之規定收費，並依預算程序辦理。」而於該規費費額表中，機車（重型及輕型）之號牌費為每面新台幣 300 元，行車執照費為每枚新台幣 150 元。

依據強制汽車責任保險法第 16 條第 1 項規定：「應訂立本保險契約之汽車所有人於申請發給牌照、臨時通行證或本保險期間屆滿前，應以每一個別汽車為單位，向保險人申請訂立本保險契約。」第 2 項規定：「公路監理機關對於有下列情事之汽車，不得發給牌照、臨時通行證、換發牌照、異動登記或檢驗：一、應訂立本保險契約而未訂立。二、本保險有效期間不滿三十日。…」

依據空氣污染防治法第 40 條規定：「使用中之汽車應實施排放空氣污染物定期檢驗，檢驗不符合第三十四條排放標準之車輛，應於一個月內修復並申請複驗，未實施定期檢驗或複驗仍不合格者，得禁止其換發行車執照。」

### （三）有關機車之相關稅費法規與行車執照逾期罰則

#### 1、汽車燃料使用費

依據公路法第 27 條第 1 項規定：「公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收；其徵收費率，不得超過燃料進口或出廠價格百分之二十五。」第 2 項規定：「汽車燃料使用費之徵收及分配辦法，由交通部會商財政部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。」同法第 75 條規定：

「汽車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，處新臺幣 3 百元以上 3 千元以下罰鍰，並停止其辦理車輛異動或檢驗。」

依據汽車燃料使用費徵收及分配辦法第 3 條第 1 項規定：「汽車燃料使用費按附表（一）及附表（二）之各型汽車每月耗油量及費額，由交通部委任公路總局或委託直轄市政府及其他指定之機關分別代徵之，其費率如下：一、汽油每公升新臺幣 2.5 元。……」同條款第 2 項規定：「前項耗油量，按各型汽車之汽缸總排氣量、行駛里程及使用效率計算之。」又第 3 項規定：「受交通部委任或委託之機關，得再委任所屬下級機關執行之。」於上開附表（一）及附表（二）中，有關機車之燃料使用費如下表：

汽缸總排氣量 (立方公分, cc)	(一) 耗油量計算表			(二) 費額表 [每二年] (元)
	行駛里程 (公里/日)	使用率 (%)	每月耗油 (公升)	
50 以下	40	50	10	600
50 ~ 125	40	50	15	900
126 ~ 250	40	50	20	1,200
251 ~ 500	40	50	30	1,800
501 ~ 600	40	50	40	2,400
601 ~ 1200	40	50	60	3,600
1201 ~ 1800	40	50	66	3,960

又同辦法第 5 條規定：「汽車燃料使用費，……；機器腳踏車於每二年換發行車執照時一次徵收二年。」

依據公路法第七十五條規定逾期不繳納汽車燃料使用費罰鍰基準第 2 點規定：「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，處新臺幣 3 百元罰鍰。（二）逾期 1 個月以上繳納者，處新臺幣 6 百元罰鍰。」又第 3 點規定：「逾期不繳納前二點罰鍰者，依法移送強制執行。」

## 2、使用牌照稅

依據使用牌照稅法第 5 條規定：「使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量劃分等級，依第六條附表計徵外，……。」第 6 條規定：「各種交通工具使用牌照稅額，依下列規定課徵：一、機動車輛：分小客車、大客車、貨車、機器腳踏車四類車輛，依本法機動車輛使用牌照稅分類稅額表之規定課徵之（如附表）。」其附表中有關機車之使用牌照稅稅額如下表：

汽缸總排氣量 (立方公分, cc)	車輛種類及稅額 (元)
	機器腳踏車
150 以下	0
151 ~ 250	1,650
251 ~ 500	2,200

(接續上表)

汽缸總排氣量 (立方公分, cc)	車輛種類及稅額 (元)
	機器腳踏車
501 ~ 600	4,500
601 ~ 1200	7,200
1201 ~ 1800	12,000
1801 以上	23,000

又同法第 9 條規定：「使用牌照稅之徵收方式如下：一、汽車每年徵收一次。……。二、機器腳踏車及其他交通工具每年徵收一次。」第 10 條第 1 項規定：「使用牌照稅於每年四月一日起一個月內一次徵收。……。」又第 2 第 1 項規定：「主管稽徵機關於開徵使用牌照稅前，應填發使用牌照稅繳款書送達交通工具所有人或使用人，並將各類交通工具應納之稅額及徵稅起訖日期分別公告之。」第 25 條規定：「交通工具所有人或使用人未於繳款書所載繳納期間內繳清應納稅款者，每逾二日按滯納數額加徵百分之一滯納金，逾三十日仍未繳納者，移送法院強制執行。」第 28 條第 1 項規定：「逾期未完稅之交通工具，在滯納期滿後使用公共水陸道路經查獲者，除責令補稅外，處以應納稅額一倍之罰鍰，免再依第二十五條規定加徵滯納金。」

### 3、違反道路交通管理事件

道路交通管理處罰條例第 14 條規定：「汽車行駛有下列情形之一者，處汽車所有人新臺幣三百元以上六百

元以下罰鍰，並責令改正、補換牌照或禁止其行駛：……  
二、行車執照、拖車使用證或預備引擎使用證，未隨車攜帶。……。」第 15 條第 1 項第 5 款規定：「汽車有下列情形之一者，處汽車所有人或領用人新臺幣九百元以上一千八百元以下罰鍰：……五、行車執照及拖車使用證有效期屆滿，不依規定換領而行駛。」同條第 2 項規定：「……；第五款之牌照應扣繳並責令換領。」

#### 4、違反強制汽車責任保險事件

強制汽車責任保險法第 49 條第 1 項規定：「投保義務人未依本法規定訂立本保險契約，或本保險期間屆滿前未再行訂立者，其處罰依下列各款規定：一、經公路監理機關或警察機關攔檢稽查舉發者，由公路主管機關處以罰鍰。為汽車者，處新臺幣三千元以上一萬五千元以下罰鍰；為機車者，處新臺幣一千五百元以上三千元以下罰鍰。二、未投保汽車肇事，由公路監理機關處新臺幣六千元以上三萬元以下罰鍰，並扣留車輛牌照至其依規定投保後發還。」第 2 項規定：「公路監理機關，得視需要設置違反本保險事件裁決機構；其設置辦法，由中央交通主管機關會同主管機關定之。」同法第 51 條規定：「依本法所處之罰鍰未繳納前，公路監理機關不予受理應訂立本保險契約之汽車辦理換發牌照、異動登記或檢驗。」

## 二、機車行車執照換發實務

### (一) 現行機車換發行照作業

#### 1、機車換發行照登記

依據道路交通安全規則第 14 條規定，機器腳踏車(以下簡稱機車)行車執照每二年換發一次，自原發照之日起算，期滿前後 1 個月內須申請換領新照始得行駛。故機車所有人應於已登載在行車執照上之有效日期，依前開規定之限期內，備妥行車執照及有效之強制汽車責任保險保險證(依強制汽車責任保險法第 16 條第 2 項規定，須有 30 日以上之有效期限)等應備證件，並依道路交通管理處罰條例第 9 條之 1、強制汽車責任保險法第 51 條、及空氣污染防制法第 40 條之規定於辦理換發前先繳清其所有違反該等法條尚未結案之罰鍰，再至全國各公路監理機關辦理換發行照(異動)登記並依汽車燃料使用費徵收及分配辦法第 5 條規定同時繳納二年一次之汽車燃料使用費。又汽缸總排氣量逾 150 cc 之普通重型或大型重型機車，則需依使用牌照稅法規定於每年 4 月底前結清當年度所徵收之汽車使用牌照稅。

機車分類	汽缸總排氣量 (立方公分, cc)	汽車燃料使用費 費額(元/二年)	使用牌照稅法 稅額(元/年)
輕型	50 以下	600	0
普通 重型	50 ~ 125	900	
	126 ~ 150	1,200	
	151 ~ 250		1,650



(承接上頁)

機車分類	汽缸總排氣量 (立方公分, cc)	汽車燃料使用費 費額 (元/二年)	使用牌照稅法 稅額 (元/年)
大型 重型	251 ~ 500	1,800	2,200
	501 ~ 600	2,400	4,500
	601 ~ 1200	3,600	7,200
	1201 ~ 1800	3,960	12,000

另為配合行政院環境保護署空氣污染防制政策，遂依環保機關所傳輸至二代公路監理電腦資訊系統車籍檔中實際註記情形，以為准否辦理換發行車執照之登記，如其註記有「環保排氣未定檢」及「環保違規」者，則依規定除禁止辦理異動登記外，亦同時禁止換發行車執照；若僅傳輸「環保違規」而未將「環保排氣未定檢」一併傳輸時，則僅禁止其辦理異動登記惟仍同意換發行車執照<sup>註8</sup>。

## 2、行照到期換發之便民服務措施

### (1) 到期前寄發服務性明信片以提醒民眾按時辦理

目前本處對於本市列管之機車，係委託臺灣郵政股份有限公司於其行車執照有效期限屆滿前1個月，整批以電腦挑檔寄發服務性之『機車行車執照換發通知』(因屬服務性質，故以明信片寄送)，以提醒機車所有人依限期換發行車執照。

<sup>註8</sup> 本案經向其他公路監理機關洽詢，其提供交通部公路總局93年7月7日路監牌字第0930026569號函示：「關於空氣污染防制法第74條所規定之車輛異動，依空氣污染防制法施行細則第40條所釋示規範之項目與道路交通安全規則第15條規範之項目均未含有「換照」之項目，故為依法行政原則，不宜禁止其換發行照。」是以，基於依法行政原則，雖有環保違規案件未繳清，但單純申請換發行車執照，本處將遵照規定辦理換照事宜。

## (2) 通信辦理換發

車籍地設於高雄市者，得以通信方式<sup>註9</sup>向本處申請辦理定期換照，機車所有人如有交通違規或環保違規或違反強制汽車責任保險事件罰鍰未結或積欠使用牌照稅、機車燃料使用費等，應請於辦理前先行結清各款項後，再檢附規費（現金、郵政匯票或劃撥收據影本）、應備證件及回郵信封（並貼足郵票 25 元，並請註明收件人之姓名、詳細住址及電話），以掛號郵寄通信換照組即可，民眾則無須再親自或委託他人就近至各公路監理機關辦理換照，可免往返之勞。

## (3) 利用電子公路監理網之線上即時申辦

民眾經申請電子公路監理網 (<https://www.mvdis.gov.tw/wps/portal>) 成為會員後，即可辦理其所提供之各項公路監理服務<sup>註10</sup>，包括有行車執照到期之換發，而不受戶籍管轄限制，免除民眾往返奔波之苦。該為即時線上服務，一年 365 天、每天 24 小時，全年無休，並統一省市監理作業方式，系統與網路整合，節省資源，提高行政效率。另亦提供自然人會員公路監理電子報訂閱之服務，以使精準掌握各項監理資訊，其客制化使用者服務 (PPS)，係依使用者之需求與權限，以提供適當的公路監理資訊。

<sup>註9</sup> 以通信方式辦理之服務項目，包括有行車執照、駕駛執照及國際駕照之到期換發及地址變更等。

<sup>註10</sup> 電子公路監理網會員可於登入該網後享有之服務項目，如：查詢汽車定檢日、汽機車車籍資料（總歸戶）、汽機車駕駛人資料（總歸戶）等，查詢並線上轉帳交通違規罰鍰、汽車燃料費、機車強制責任險罰鍰，報名汽車駕駛人路考，更新車籍/駕照總歸戶設定，補發汽機車牌照登記書、行車執照，變更汽機車駕照或行照地址，申請汽機車駕駛人無肇事證明等。

(4) 於本處網站先行預約指定申辦時間再依約前往辦理

自 95 年 6 月起，為方便民眾於汽、機車行照到期時申辦換照及地址變更等簡易案件，本處乃提供民眾於本處網站 (<http://mvdisl.kcg.gov.tw/menu.htm>) 首頁上方或右頁之功能選項中，點選『異動登記預約』項目<sup>註 11</sup>後，並依所顯示之格式鍵入相關資料，將所欲申辦之牌照異動登記項目及預約時段後，再依約臨櫃前往本處辦理，本處是以專屬之窗口櫃檯即時受理所申辦之案件，可免排隊叫號等候之苦。

(5) 隨時隨地就近於便利超商各門市辦理定期換照

繼台北市監理處於 96 年 5 月 30 日開放後，本市與交通部公路總局各監理所站亦於 96 年 8 月起同步跟進施行，結合國內便利超商業者所導入的多媒體資訊機 (Multi Media Kiosk, MMK)<sup>註 12</sup>之功能機制，並藉由各超商門市的及戶性、商務 e 化、24 小時全年無休等服務特質，讓民眾可隨時隨地就近至各超商門市利用其 MMK 系統申請並繳交所需費用，再由車籍管轄公路監理機關將行車執照郵寄予申辦民眾，提供門市即時資訊的便利性。

---

<sup>註 11</sup> 本處網站現行受理申請之異動項目，後以無須前置作業之簡單案件為主，包括：行照到期換發，牌照繳、註、吊銷登記，行照遺失補發，車主名稱、地址變更登記，牌照登記書補發，停駛登記（僅受理汽車之案件），報廢登記等。

<sup>註 12</sup> 如萊爾富便利超商門市之 Life-ET 多媒體機、7-ELEVEN 便利超商門市之 ibon 便利生活站等。

## (二) 機車行照逾期未換之罰則

惟現今科技網絡發達的工商業社會，人們常為生活而忙碌而遷徙其居所，機車所有人時有未依道路交通安全規則第 23 條之規定就近至公路監理機關申請變更其車籍地址<sup>註 13</sup>，而本市車籍之機車所有人亦未向本處申請增設通信地址<sup>註 14</sup>，致使無法收到本處所提供及寄發之各項便民服務通知事項、汽車燃料使用費繳款通知、使用牌照稅繳款通知及公路監理機關依職權舉發之通知單、裁決書、處分書<sup>註 15</sup>等。由於行車執照之有效日期已登載於行車執照上，基於車輛所有人或使用人應注意之責，若行照逾有效期限而未換發者，如於道路上行駛因故為警察攔檢，則將依違反道路交通管理處罰條例第 15 條第 1 項第 5 款之規定，處機車所有人或領用人新臺幣 9 百元以上 1 千 8 百元以下之罰鍰並扣繳其行車執照責令換領。若於被舉發之同時，其機車之強制汽車責任保險亦已逾保險期間而未續保者，則將依違反強制汽車責任保險法第 49 條第 1 項之規定逕行舉發並處以新臺幣 1 千 5 百元以上 3 千元以下之罰鍰。而若未投保之機車於道路上行駛肇事時，則將依違反該法條之規定，由公路監理機關逕行舉發並處以新臺幣 6 千元以上 3 萬元以下之罰鍰。

註 13 本市現已提供與戶政機關聯合服務，於民眾至戶政機關辦理戶籍地址變更同時填具『駕照住址及行照地址變更申請書』即可變更此車籍地址。

註 14 本市籍民眾皆可以書面或透過傳真、通信、電子信箱、上網等資訊方式向本處申請。

註 15 不含警察機關郵寄之交通違規舉發通知單及高雄市政府交通局交通事件裁決中心郵寄之裁決書。

### (三) 現行機車行車執照逾期未換制度之檢討

機車所有人或使用人於違反公路法<sup>註16</sup>、道路交通管理處罰條例、強制汽車責任保險法之規定，或依使用牌照稅法應繳納而未繳納之使用牌照稅款等，而被處以罰鍰者，經該權責機關通知限期繳納並完成法定送達程序後，逾期仍不繳納者，皆應依法移送強制執行<sup>註17</sup>。

由於現行制度中有關機車燃料使用費之徵收，係依汽車燃料使用費徵收及分配辦法第5條之規定，機車所有人或使用人或其委託人於至公路監理機關辦理行車執照換發之同時一次徵收二年費款，此規定並非比照汽車燃料使用費徵收之規定，於每年固定時期開徵（依該辦法第5條規定，營業車於每年3月、6月、9月、12月分季徵收；自用車於每年7月一次徵收）並經徵機關於開徵各期汽車燃料使用費前，應將開徵起迄日期及徵收費額公告之<sup>註18</sup>；又汽車所有人如未依前開規定之期間內繳納汽車燃料使用費，經稽徵機關應以催繳通知書通知其繳納並完成法定送達程序，屆期不繳納者，則依公路法第75條之規定辦理。而機車所有人或使用人如未依限期<sup>註19</sup>辦理其行車執照之換發，除於道路上行駛因故為警察當場攔檢時可依違反道路交通管理處罰條例第15條第1項第5款規定處以

註16 此處指該法第75條規定應繳納之汽車燃料使用費。

註17 參見公路法第78條、道路交通管理處罰條例第65條、強制汽車責任保險法第51條第2項、使用牌照稅法第25條等條款。

註18 依汽車燃料使用費徵收及分配辦法第11條之規定辦理。

註19 即道路交通安全規則第14條之規定。

處罰緩外<sup>註 20</sup>，並無其他因逾期換照之罰則及管制措施。

現行全國公路監理機關皆提供其所列管之機車行車執照於有效期限屆滿前 1 個月，整批以電腦挑檔及寄發『機車行車執照換發通知』（明信片）之服務，以提醒機車所有人依限期換發其行車執照；且亦提供或以通信方式郵寄辦理、或於電子公路監理網線上申辦、或先以網路預約時間再現場辦理<sup>註 21</sup>、或隨時隨地就近至便利超商門市辦理等多元化之服務，便於民眾可依個人需求利用不同的服務管道換發行車執照，然而根據統計平均仍有半數以上<sup>註 22</sup>之行照仍逾期未換。又機車之數量實為龐大，依據交通部統計<sup>註 23</sup> 臺閩地區 96 年 4 月底之機車數共計 13,668,002 輛，約佔全國車輛總數 67%（即機動車輛數總計為 20,426,218 輛，而其他各類汽車合計僅有 6,758,216 輛，約佔 33%），實限於財力、人力之不足，公路監理機關對於機車行照逾期未換發者，實無能寄發並完成送達程序之催換通知書作業，致使公路法第七十五條規定逾期不繳納汽車燃料使用費罰鍰基準第 2 點雖訂有對機車所有人逾期不繳納汽車燃料使用費之處罰及移送強制執行之規定，卻因法規設計於換照時徵收，故未能於開徵時完成法定通知繳納及送達程序而無從行政執行及

<sup>註 20</sup> 經警察機關攔檢稽查舉發時，如其機車之強制汽車責任保險保險證已逾保險期間而未續保，本處依規定每日經由二代公路監理電腦系統自動挑檔，舉發機車所有人並郵寄違反強制汽車責任保險事件通知單。

<sup>註 21</sup> 交通部 96 年 2 月施行公路監理機關智慧型叫號系統中，亦規劃有此項服務功能，預計不久的將來即可實行於全國。

<sup>註 22</sup> 請參見本文 p.28 & p.29 <表三>。

<sup>註 23</sup> 請參見交通部全球資訊網—『交通統計』—『機動車輛登記數』—『臺閩地區機動車輛登記數』。

裁罰。且逾期換照為警察舉發之罰款僅處新臺幣 9 百元以上 1 千 8 百元以下，致使一般民眾常有未依規定辦理換照事宜，甚至即使其車輛不再使用，亦未至公路監理機關辦理報廢登記以結清其所有積欠之各項罰款及稅費，於經過法定追訴時效後即可不再催繳而銷案。故交通部於 81 年至 84 年實施之全國性號牌換發措施，本市計有 41% 之機車未依通知限期辦理而被逕行註銷牌照，以此經驗比率預估下次再實施此項 10 年一換之政策性措施時<sup>註 24</sup>，本市約計會有 35% 之機車將因逾期辦理而被處分註銷牌照。

---

<sup>註 24</sup> 原預計於 96 年實行此一政策性措施，因交通部自 96 年 1 月 1 日起，對機車、小型車、大貨車、大客車、曳引車等發放無區域性號牌，有關該全面性換牌之期程目前仍未確定，尚在研議中。

### 三、機車歷年各項統計分析

車輛本體係屬民眾之動產，因需使用及行駛於道路上而須依規定申領機（汽）車牌照（包括號牌及行車執照），除了應依規定投保強制汽車責任保險，繳納應徵收之使用牌照稅、燃料使用費，及行車執照有效期限到期時應向公路監理機關申請辦理換發外，亦應視其不同的使用狀況依規定申請辦理各項異動登記<sup>註 25</sup>及結清各項違規、違稅、違費之罰鍰。如機（汽）車所有人不再使用其車輛或該車輛已不堪使用時，即應申請辦理繳銷或報廢登記並繳回原所申領之號牌及行車執照，並結清其所積欠之各項稅費及罰款，以終止其車輛牌照使用之權利義務關係。

然而實際上民眾如何使用、處分其車輛，以及是否依規定辦理各項應辦事項，甚至以何地為車籍地或居所等事項，已非現今任一民主法治政府所能控管或干涉，即使相關法令已有明文規定，許多民眾或因生活過於忙碌，或因法治觀念未能普及，雖隨其意識自由使用其車輛卻未能善盡其責，致常疏於保養及管理其車輛，不但造成行車安全問題<sup>註 26</sup>危及他人，亦造成政府於車籍管理上之困難，車籍資料之統計無法精確，甚至誤差極大，而僅能從部分之統計數據概略分析及推估部分狀況。

由於任何項目之車籍資料統計數係為一隨著時間變動之變數，此端視於該時點或期間民眾對其車輛管理、處分之情形而定。

---

<sup>註 25</sup> 有關汽（機）車之異動項目包括依道路交通安全規則第 15 條規定之過戶、變更、停駛、復駛、報廢、繳銷牌照，及註銷牌照。

<sup>註 26</sup> 如酒醉駕車、機件故障等因素而造成交通事故，此甚至危及個人之生命安全。



(一) 由交通部十年一次實施之政策性全面換發新式號牌機制之經驗暨高雄市政府環境保護局提供之排氣檢測資料中窺探本市機車使用現況

交通部於 81 年至 84 年間辦理全國汽機車換發新式號牌作業，並對逾期未辦理換牌之車輛，於二代公路監理電腦資訊系統之車籍檔中執行註記為「逕行註銷」並統一將其於列管數中刪除，故於 84 年 4 月底本市機車之列管數為 1,052,023 輛，84 年 5 月底列管數則為 619,749 輛，共計刪減 432,274 輛，即減少了 41.08%。以此經驗比率概算本市現有列管之 116 萬輛機車，若於下次交通部再行此一政策性措施時，約計將有 47.56 萬輛會因逾期未辦理而被逕行註銷牌照，探究其車主之所以未前往公路監理機關辦理換領新牌之主要因素，大多是機車所有人或使用人因車輛已損壞而不堪使用，或是已賣給舊貨商換取折扣，甚至是棄置路邊早已不知去向等等。

而於上述被刪除之車輛（籍）數僅是所謂的從電腦資料“帳面數字”上刪除，並非所謂‘實際上’的刪除，即必須民眾（車輛所有人或使用人）於結清該車輛所積欠之違規罰鍰<sup>註 27</sup>及稅費等款項後並至公路監理機關將該車之號牌、行照一併繳回及辦理『註銷執行』登記後，才是所謂實際上之刪除，且將不再對該車課徵使用牌照稅及燃料使用費等。此類無牌照車體如尚可使用，日後將可於辦理車輛檢驗合格並繳納應收之稅費後，重新領取牌照以再次

<sup>註 27</sup> 包括違反公路法、道路交通管理處罰條例、強制汽車責任保險法等規定之罰款。

取得行駛道路之權利；倘若該車體已不堪使用，則可直接辦理『註銷轉報廢』登記，而已報廢登記之車輛依規定<sup>註28</sup>不得再重新請領牌照，若於道路中行駛為警方取締舉發違規，足證其尚在（無牌）使用當中，則將可依規定另處無牌違規行駛之罰款外，稅費部分亦將再課徵至最後違規日並同時處以重罰。

倘若車輛因違反規定而被處分逕予註銷，或於辦理報廢後無任何違規行駛之紀錄，尚難證明該車輛仍在使用中，故民眾常於知其車輛被予以「逕行註銷」或「失竊登記」後反應，雖未依規定或不知有此規定而未辦理登記手續，惟車輛並未使用甚至早已不知去向等云云，為何還要繳交所有違規罰款及稅費才能辦理『註銷執行』或『報廢』。在現今經濟景氣不佳、民生物資高漲的時代，機車往往又是中低收入戶（占大部分）賴以維生的代步交通工具，位在與民眾對立的第一線機關，常因而成為民眾砲轟的箭靶，且亦無強制執行之法令依據可令其被動性辦理，更無可供高額補助或減免之誘因以令其主動性辦理，故對於未換牌註銷、車輛失竊登記、逾檢註銷、甚或交通違規拖吊、環保廢棄拖吊等類車輛，僅能仍將其列管於車籍檔中，不但造成政府稅收短少，亦常形成車籍統計上之虛數。

上述預估現有列管機車未被使用之經驗值（47.56÷48萬輛），可由高雄市政府環境保護局所提供之95年4月至96年3月近一年間參加環保排氣檢測車輛資料<sup>註29</sup>驗證：

<sup>註28</sup> 依據道路交通安全規則第30條第3項之規定。

<sup>註29</sup> 請參見本文 p.32 <表六>

資料經電腦比對處理後，共計有 40 萬 8,083 輛機車，其中有 28 萬 7,952 輛（佔 70.56%）行照仍為有效，5,114 輛（佔 1.25%）已辦理報廢，951 輛（佔 0.23%）已辦理繳（吊、註）銷，故行照無效者共計為 11 萬 4,066 輛（佔 27.95%）。

本市列管之機車於 95 年 4 月底為 113 萬 9,114 輛，於 96 年 5 月底為 116 萬 8,789 輛，故此期間之平均值約計 115 萬輛，與現 116 萬輛相較，差值僅 1.02%，因僅為概估，故應可容許以 116 萬作為本市現有機車數量為基準值以簡化問題來概估本市現有列管機車中未使用數量。基此，由上開環保局提供之資料得知，本市現有列管 116 萬輛機車中，於該期間僅有 40 萬輛參加環保排氣檢測（其中有 28 萬輛行照為仍有效，另有 11 萬輛則已逾期換照）。又由 96 年 1 月所統計之機車行照逾期資料<sup>註 30</sup>顯示，本市列管之 116 萬機車中，行照已逾期未換者計有 59 萬輛（約佔 51%），仍為有效者則為 57 萬輛（約佔 49%），故可分類得出如下四種情形：

本市現有列管 116 萬輛機車行照及排氣檢測情形				
行照 換發	排 氣 檢 測		合 計	
	有	無		
有	I 28 萬輛	II 29 萬輛	57 萬輛	
無	III 11 萬輛	IV 48 萬輛	59 萬輛	

註 30 即本市現有列管機車行照逾換統計分析，請參見本文 p.28 & p.29 <表三>。

一般而言，行照換發（有效）或參加環保排氣檢測等情事係屬車輛所有人或使用人主動性辦理之行為，即使行照已逾期未換但其車輛仍有參加排氣檢測（或於行駛中被攔檢）者，應皆可視為車輛尚在使用之中（如前述 I、II、III 之情形，計 68 萬輛）；然如前述 IV 之情形，則可能車輛所有人或使用人因故不再使用該車輛，所以既未按時（逾期）辦理行車執照之換發且未參加車輛環保排氣檢測，故依此概算出本市約計有 48 萬機車未被使用。此值竟與前述之經驗值算法者幾為吻合，故可推估出本市現有列管之 116 萬輛機車中，約計有 48 萬輛左右未被使用。

惟由於行政院環境保護署自 96 年 1 月 1 日起新規定之措施為民眾於報繳廢機動車輛申請補助時，應先至公路監理機關辦理報廢或繳銷異動登記後並提具證明影本再予核發回收獎勵金；也將因此一措施之執行，將為下次交通部再次實施此一政策性全面換牌機制時，於統計數字上投下一大變因<sup>註 31</sup>。

## （二）機車所有人或使用人（駕駛人）因違規被警方舉發機車使用逾期行照之情形

95 年 7 月份統計警方 95 年 1 至 6 月於舉發汽、機車使用逾期行照交通違規案件數之資料如〈表一〉及〈圖一〉：

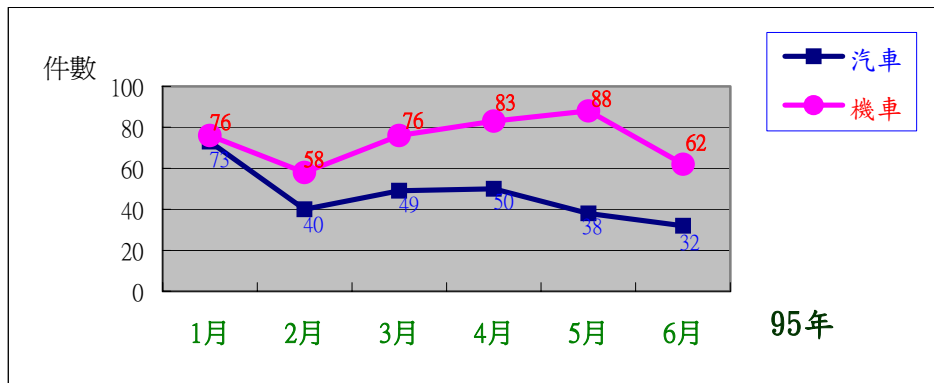
---

註 31 請參見本文 p.40。

<表一> 95年1-6月警方舉發使用逾期行照案件數統計表

車種	舉發期間	違規件數	未結件數	已結件數	結案率
汽車	95.01	73	4	69	94.52%
	95.02	40	3	37	92.50%
	95.03	49	7	42	85.71%
	95.04	50	6	44	88.00%
	95.05	38	2	36	94.74%
	95.06	32	7	25	78.13%
合計		282	29	253	89.72%
機車	95.01	76	30	46	60.53%
	95.02	58	21	37	63.79%
	95.03	76	21	55	72.37%
	95.04	83	32	51	61.45%
	95.05	88	32	56	63.64%
	95.06	62	21	41	66.13%
合計		443	157	286	64.56%

<圖一> 95年1月至6月警方舉發使用逾期行照案件數曲線圖



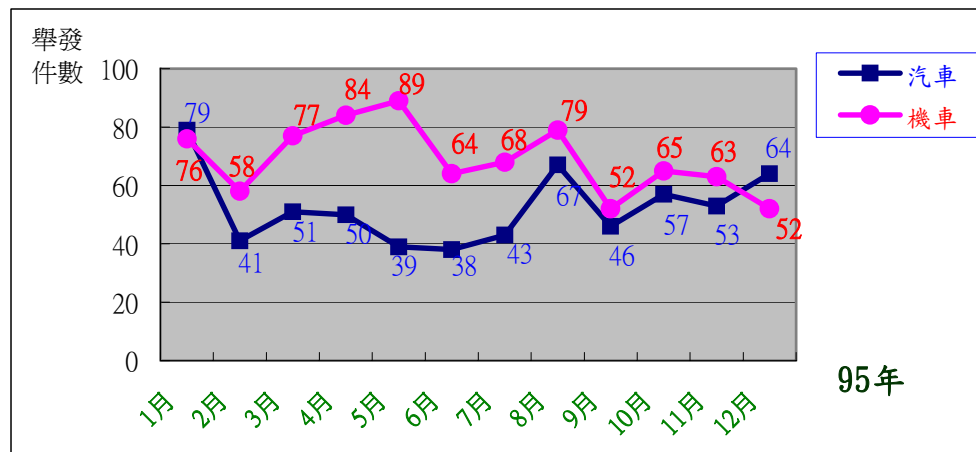
又於 96 年 1 月份統計 95 年全年度警方舉發汽、機車使用逾期行照交通違規案件數之資料如<表二>及<圖二>：

<表二> 95年警方舉發使用逾期行照案件數統計表					
車種	舉發期間	違規件數	未結件數	已結件數	結案率
汽車	95.01	79	3	76	96.20%
	95.02	41	3	38	92.68%
	95.03	51	4	47	92.16%
	95.04	50	4	46	92.00%
	95.05	39	2	37	94.87%
	95.06	38	4	34	89.47%
	95.07	43	3	40	93.02%

(接續上表)

車種	舉發期間	違規件數	未結件數	已結件數	結案率
	95.08	67	9	58	86.57%
	95.09	46	4	42	91.30%
	95.10	57	14	43	75.44%
	95.11	53	17	36	67.92%
	95.12	64	21	43	67.19%
	合計	628	88	540	85.99%
機車	95.01	76	24	52	68.42%
	95.02	58	19	39	67.24%
	95.03	77	21	56	72.73%
	95.04	84	27	57	67.86%
	95.05	89	24	65	73.03%
	95.06	64	14	50	78.13%
	95.07	68	19	49	72.06%
	95.08	79	16	63	79.75%
	95.09	52	13	39	75.00%
	95.10	65	22	43	66.15%
	95.11	63	13	50	79.37%
	95.12	52	18	34	65.38%
	合計	827	230	597	72.19%

〈圖二〉 95年警方舉發使用逾期行照案件數曲線圖



由以上不同之時點所統計之數據顯示，民眾繳交機車逾期換照之交通違規罰款雖有隨著時間有增加之趨勢（64.56%→72.19%），惟機車者之結案率仍較汽車者為低，此或因機車之產值與其違規罰款呈現不對價關係，故

民眾較不願意為持有成本低廉機車之付出高額使用成本。

(三) 仍為本市列管中之機車依其出廠年份分析逾換行照情形

以機車之出廠年份統計每一出廠年份之車輛其逾期換照情形，如下〈表三〉：

〈表三〉

出廠 年月	列管數	行照 逾換數	逾換率	重機	行照 逾換數	逾換率	輕機	行照 逾換數	逾換率	佔列管數 比率
1912	4867	3433	70.54%	2466	1638	66.42%	2401	1795	74.76%	0.42%
1919	1	0	0%	0	0	0%	1	0	0%	0.00009%
1924	1	0	0%	1	0	0%	0	0	0%	0.00009%
1940	1	1	100%	0	0	0%	1	1	100%	0.00009%
1950	2	1	50%	2	1	50%	0	0	0%	0.00017%
1951	2	2	100%	1	1	100%	1	1	100%	0.00017%
1952	1	1	100%	0	0	0%	1	1	100%	0.00009%
1953	1	1	100%	0	0	0%	1	1	100%	0.00009%
1954	1	1	100%	1	1	100%	0	0	0%	0.00009%
1959	2	0	0%	2	0	0%	0	0	0%	0.00017%
1960	12	6	50%	12	6	50%	0	0	0%	0%
1961	10	5	50%	10	5	50%	0	0	0%	0%
1962	6	2	33.33%	6	2	33.33%	0	0	0%	0%
1963	7	1	14.29%	6	1	16.67%	1	0	0%	0%
1964	11	8	72.73%	8	5	62.50%	3	3	100%	0%
1965	23	12	52.17%	20	10	50%	3	2	66.67%	0%
1966	56	28	50%	44	20	45.45%	12	8	66.67%	0%
1967	33	24	72.73%	21	15	71.43%	12	9	75.00%	0%
1968	69	49	71.01%	64	45	70.31%	5	4	80%	0.01%
1969	60	42	70%	59	41	69.49%	1	1	100%	0.01%
1970	78	50	64.10%	74	48	64.86%	4	2	50%	0.01%
1971	144	92	63.89%	139	89	64.03%	5	3	60%	0.01%
1972	181	126	69.61%	180	126	70%	1	0	0%	0.02%
1973	246	181	73.58%	245	180	73.47%	1	1	100%	0.02%
1974	329	234	71.12%	329	234	71.12%	0	0	0%	0.03%
1975	365	266	72.88%	360	261	72.50%	5	5	100%	0.03%
1976	370	296	80%	369	295	79.95%	1	1	100%	0.03%
1977	517	431	83.37%	512	426	83.20%	5	5	100%	0.04%
1978	768	628	81.77%	759	620	81.69%	9	8	88.89%	0.07%
1979	1263	1078	85.35%	1205	1027	85.23%	58	51	87.93%	0.11%
1980	1989	1771	89.04%	1807	1615	89.37%	182	156	85.71%	0.17%
1981	3023	2708	89.58%	2194	1980	90.25%	829	728	87.82%	0.26%
1982	4239	3747	88.39%	2244	2084	92.87%	1995	1663	83.36%	0.36%
1983	6618	5757	86.99%	3324	3090	92.96%	3294	2667	80.97%	0.57%
1984	8590	7886	91.80%	3700	3491	94.35%	4890	4395	89.88%	0.74%
1985	10309	9375	90.94%	5012	4693	93.64%	5297	4682	88.39%	0.89%
1986	16549	15775	95.32%	8597	8200	95.38%	7952	7575	95.26%	1.42%

(承接上頁)

出廠年月	列管數	行照 逾換數	逾換率	重機	行照 逾換數	逾換率	輕機	行照 逾換數	逾換率	估列管數 比率
1987	24625	23381	94.95%	13319	12646	94.95%	11306	10735	94.95%	2.12%
1988	35711	34058	95.37%	16834	16113	95.72%	18877	17945	95.06%	3.07%
1989	34754	32173	92.57%	14744	13811	93.67%	20010	18362	91.76%	2.99%
1990	42097	37625	89.38%	18924	16661	88.04%	23173	20964	90.47%	3.62%
1991	51109	39603	77.49%	21977	16498	75.07%	29132	23105	79.31%	4.39%
1992	71216	54272	76.21%	33145	23791	71.78%	38071	30481	80.06%	6.12%
1993	87154	53109	60.94%	42745	24078	56.33%	44409	29031	65.37%	7.49%
1994	95903	59178	61.71%	51450	29744	57.81%	44453	29434	66.21%	8.25%
1995	81966	40115	48.94%	41362	18132	43.84%	40604	21983	54.14%	7.05%
1996	67810	35096	51.76%	37045	17853	48.19%	30765	17243	56.05%	5.83%
1997	68810	26183	38.05%	35017	12158	34.72%	33793	14025	41.50%	5.92%
1998	59117	26097	44.14%	35281	14258	40.41%	23836	11839	49.67%	5.08%
1999	52387	15567	29.72%	30807	8188	26.58%	21580	7379	34.19%	4.50%
2000	48284	17821	36.91%	33205	11582	34.88%	15079	6239	41.38%	4.15%
2001	41360	9431	22.80%	30597	6474	21.16%	10763	2957	27.47%	3.56%
2002	40312	13109	32.52%	30469	9473	31.09%	9843	3636	36.94%	3.47%
2003	49019	8760	17.87%	36621	5912	16.14%	12398	2848	22.97%	4.21%
2004	51998	14562	28%	45247	12491	27.61%	6751	2071	30.68%	4.47%
2005	53680	116	0.22%	48329	104	0.22%	5351	12	0.22%	4.62%
2006	44826	0	0%	41663	0	0%	3163	0	0%	3.85%
合計	1E+06	594274	51.10%	692653	300217	43.34%	470330	294057	62.52%	
~2003.	1E+06	579596	57.25%	557315	287622	51.61%	455063	291974	64.16%	87.05%
2004.01~2006.1	150605	14678	9.75%	135338	12595	9.31%	15267	2083	13.64%	12.95%
合計	1E+06	594274	51.10%	692653	300217	43.34%	470330	294057	62.52%	

依車齡（即出廠年月）分析行車執照逾期未換情形，由〈表三〉顯示，本市現有列管機車平均有 51% 其所有人或使用人逾期而未換行車執照，且車齡愈老舊其逾換率就愈高，以車齡 20 至 30 年間最為嚴重；又輕型機車者逾換率較重型機車者更為嚴重。惟有極為少數車齡 40 年以上之老舊機車（1967 年以前出廠者），其所有人或使用人或因將車輛經常保養得宜而仍堪使用，或較有守法觀念或其他因素，其行車執照之逾換率反而較其他車齡者為低。此亦可知該車應仍於使用當中，故車主願主動為其愛車依規定辦理各項登記及繳納各項稅費，讓車子保持在所謂‘正常、有效’的狀態。



#### (四) 歷年已廢車體回收數與已報廢登記數之統計分析

將行政院環境保護署資源回收基金管理委員會於 87 年至 95 年間所回收之廢汽、機車數<sup>註 32</sup>，與本市列管之汽、機車於同時期已辦理完成報廢手續之登記數，比較分析及概估如〈表四〉及〈表五〉<sup>註 33</sup>：

〈表四〉 高雄市廢汽車回收數及報廢登記數統計分析

年度	交通部統計		本市平均佔有率	環保署已回收廢機車(輛)	概估回收本市廢機車數	本市辦理報廢機車登記數	民眾主動辦理報廢比例概估
	臺灣地區汽車數	本市汽車數					
87年	5,418,278	367,805	6.79%	52,031	3,532	7,423	210.17%
88年	5,347,014	347,503	6.50%	102,257	6,646	7,989	120.21%
89年	5,586,269	369,931	6.62%	137,668	9,117	7,083	77.69%
90年	5,718,488	379,687	6.64%	221,718	14,721	10,766	73.13%
91年	5,908,503	381,691	6.46%	198,024	12,792	7,226	56.49%
92年	6,117,997	393,182	6.43%	142,549	9,161	8,087	88.28%
93年	6,372,007	408,564	6.41%	155,026	9,940	9,220	92.76%
94年	6,648,756	426,117	6.41%	186,819	11,973	11,449	95.62%
95年	6,730,322	432,249	6.42%	221,137	14,202	13,143	92.54%
合計(均數)			6.52%	1,417,229	92,085	82,386	89.47%

〈表五〉 高雄市廢機車回收數及報廢登記數統計分析

年度	交通部統計		本市平均佔有率	環保署已回收廢機車(輛)	概估回收本市廢機車數	本市辦理報廢機車登記數	民眾主動辦理報廢比例概估
	臺灣地區機車數	本市機車數					
87年	10,503,877	852,032	8.11%	134,607	10,919	12,904	118.18%
88年	10,932,150	904,496	8.27%	431,504	35,701	10,113	28.33%
89年	11,395,621	958,126	8.41%	366,034	30,776	8,465	27.51%
90年	11,704,003	997,578	8.52%	308,633	26,306	10,982	41.75%
91年	11,952,876	1,020,321	8.54%	344,570	29,413	18,837	64.04%
92年	12,334,830	1,051,550	8.53%	182,994	15,600	16,396	105.10%
93年	12,760,727	1,089,604	8.54%	260,741	22,264	16,360	73.48%
94年	13,160,350	1,128,640	8.58%	306,329	26,271	18,271	69.55%
95年	13,520,764	1,160,260	8.58%	356,577	30,599	20,200	66.02%
合計(均數)			8.45%	2,691,989	227,849	132,528	58.16%

註 32 行政院環境保護署資源回收基金管理委員會之資源回收網 (<http://recycle.epa.gov.tw/>) - 『回收成果統計』 - 『回收量』 - 『廢物品及容器稽核認證回收量統計表』。

註 33 於表中有關「臺灣地區汽(機)車數」欄位之資料來源：交通部全球資訊網 - 『交通統計』 - 『機動車輛登記數』 - 『臺閩地區機動車輛登記數』表，其中汽車數即為以登記車輛總數(總計數)減去機車數(機器腳踏車之小計數)。

由上開〈表四〉及〈表五〉之統計資料顯示：根據交通部 87 年至 95 年之機動車輛登記數，計算本市所列管之車輛在全台之平均佔有率（汽車約佔 6.52%，機車約佔 8.45%），以此比率概算出於同時期為行政院環境保護署資源回收基金管理委員會所回收之廢汽、機車體數，汽車約有 9 萬 2 千輛，機車約有 22 萬 7 千輛；而又於同時期本市列管之車輛辦理報廢登記數，汽車為 8 萬 2,386 輛，機車為 13 萬 2,528 輛。由以上數據概估，本市列管之車輛於該時期已為該基金管理委員會廢車體回收，卻仍未至公路監理機關辦理報廢登記者，汽車約有 9 千輛（約佔 10%），機車約有 9 萬輛（約佔 40%），而且機車車體回收後仍未辦理報廢之情形較汽車者更為嚴重。

(五) 由環保機關提供之參加環保排氣檢測資料分析

高雄市政府環境保護局提供 95 年 4 月至 96 年 3 月間  
 近一年內參加環保排氣檢測車輛資料，經電腦比對分析後  
 如〈表六〉：

〈表六〉

出廠年份	<=1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
合計	50,202	33,136	41,634	38,012	34,568	37,336	34,196	31,570	29,587	
行照有效	29,428	20,107	26,851	25,124	24,036	25,822	25,220	24,566	23,221	
已報廢數	1,759	777	762	685	401	402	180	68	46	
繳吊註銷	179	103	121	108	96	87	61	47	47	
逾換總數	18,836	12,149	13,900	12,095	10,035	11,025	8,735	6,889	6,273	
行照逾期未換年數情形分析	1年內	3,074	2,711	3,577	3,029	3,367	3,667	3,418	2,162	2,727
	2年內	1,737	1,521	1,289	2,224	980	1,955	933	1,675	827
	3年內	1,155	770	1,373	816	1,141	842	980	483	765
	4年內	769	702	574	881	454	644	312	615	312
	5年內	849	481	933	496	807	533	762	362	1,180
	6年內	668	685	457	616	299	588	367	1,132	462
	7年內	869	385	791	311	534	315	1,444	460	0
	8年內	880	684	494	688	300	1,548	519	0	0
	9年內	815	466	738	395	1,530	933	0	0	0
	10年內	775	532	392	1,775	623	0	0	0	0
	11年內	859	380	2,133	864	0	0	0	0	0
	12年內	1,284	1,741	1,149	0	0	0	0	0	0
	13年內	2,584	1,091	0	0	0	0	0	0	0
	14年內	2,225	0	0	0	0	0	0	0	0
	逾14年	293	0	0	0	0	0	0	0	0

〈表六〉續

出廠年份	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	小計	比率	
合計	29,587	25,885	25,468	25,953	500	21	14	1	408,083		
行照有效	23,221	20,710	20,764	21,609	461	18	14	1	287,952	70.56%	
已報廢數	46	19	9	6	0	0	0	0	5,114	1.25%	
繳吊註銷	47	33	28	41	0	0	0	0	951	0.23%	
逾換總數	6,273	5,123	4,667	4,297	39	3	0	0	114,066	27.95%	
行照逾期未換年數情形分析	1年內	2,727	2,061	2,574	2,223	12	3	0	0	34,605	30.34%
	2年內	827	1,403	606	1,470	27	0	0	0	16,647	14.59%
	3年內	765	416	1,161	604	0	0	0	0	10,506	9.21%
	4年內	312	884	326	0	0	0	0	0	6,473	5.67%
	5年內	1,180	359	0	0	0	0	0	0	6,762	5.93%
	6年內	462	0	0	0	0	0	0	0	5,274	4.62%
	7年內	0	0	0	0	0	0	0	0	5,109	4.48%
	8年內	0	0	0	0	0	0	0	0	5,113	4.48%
	9年內	0	0	0	0	0	0	0	0	4,877	4.28%
	10年內	0	0	0	0	0	0	0	0	4,097	3.59%
	11年內	0	0	0	0	0	0	0	0	4,236	3.71%
	12年內	0	0	0	0	0	0	0	0	4,174	3.66%
	13年內	0	0	0	0	0	0	0	0	3,675	3.22%
	14年內	0	0	0	0	0	0	0	0	2,225	1.95%
	逾14年	0	0	0	0	0	0	0	0	293	0.26%

上述資料經電腦判讀比對處理後，共計有 40 萬 8,083 輛機車，其中有 28 萬 7,952 輛（佔 70.56%）行車執照仍為有效，有 5,114 輛（1.25%）已辦理報廢登記，有 951 輛（0.23%）已辦理繳（吊、註）銷登記，另行車執照為無效者計則有 11 萬 4,066 輛（約佔 27.95%）。

由〈表六〉可看出該等機車之行車執照，無論是仍在有效期間者，或是已逾期未換而於二代公路監理資訊系統中顯示為無效狀態者，皆係為主動性地（如車主接獲通知後自動於限期內參加等）或被動性地（如被路旁之環保排氣檢測站當場攔檢等）至各環保機關委託排氣檢測站點辦理車輛檢測，故應可視為該等車輛仍在 استخدام中（或道路上行駛）；而車主之所以逾期未換其行車執照之理由，一般為未收到服務性通知，或有積欠違規罰款，或是不願繳納稅、費等，且車齡愈高則逾換情形就愈為嚴重。經由電腦概略計算，該行車執照為無效者所積欠之燃料使用費約計有新台幣 1 億 7,591 萬元，平均每輛約積欠 1 千 5 百元。

#### （六）由環保機關提供之回收廢機車體資料分析

本處於 95 年 11 月協請高雄市政府環境保護局提供已為行政院環境保護署資源回收基金管理委員會所回收之廢機車體資料，經由電腦篩選比對後，共計有分別於 90、92、93、94 等年已回收又為本市管轄之機車 3 萬 5 千輛，其中有 3 萬 4 千輛經由車號和引擎號碼同時比對後，已將

該等車輛之車籍檔中為『環保車體回收』之註記<sup>註34</sup>，有關詳細統計情形如〈表七〉：

〈表七〉

回收時間 牌照狀態	~89年	90年	91年	92年	93年	94年	小計	所佔 比率
合計	23	15,961	-	1,020	8,593	8,931	34,528	
列管數	18	10,063	-	436	4,796	4,205	19,518	56.5%
(內含失竊登記數)	-	95	-	6	78	49	228	0.7%
繳、註、吊銷數 (已執行)	-	178	-	14	106	99	397	1.1%
報廢數	5	5,720	-	570	3,691	4,627	14,613	42.3%

經查於該已註記之 3 萬 4 千輛機車中，共計有 1 萬 9 千輛（約佔 56%）仍為本市列管中，即該等車輛之機車所有人或使用人雖已將車體交由行政院環境保護署資源回收基金管理委員會委託之回收機構為廢車處理並領取回收獎勵金<sup>註35</sup>後，卻未至公路監理機關辦理報廢、繳銷或吊（註）銷執行<sup>註36</sup>等登記，故由〈表七〉之機車資料依其已逾換之年數計算其所積欠之燃料使用費，參見下列〈表八〉，總計積欠金額為新台幣 4 千 2 百萬元整，平均每輛機車約積欠新台幣 2 千 2 百元整。

註34 因行政院環保署廢汽機車回收系統仍未與全國公路監理資訊系統建立即時連線作業，故高雄市政府環境保護局提供的資料經由電腦同時比對車號及引擎號碼後雖已註記，如遇有民眾申請換發行照或辦理各項異動時，本處如於「廢汽機車資源回收獎勵金查詢」系統中查無此筆車號，則將視個案情形立即撤銷該『環保車體回收』註記，以維護民眾之權益。

註35 於 95 年 12 月底以前行政院環境保護署之廢車體回收獎勵制度，廢汽車體補助新台幣 3 千元整，廢機車體補助新台幣 1 千元整，且並未限制該車輛於回收前機車所有人或使用人應先至公路監理機關辦理報廢登記以結清其所有積欠之違規罰款及稅費等款項。

註36 所謂「執行」，即車輛因違反道路管理事件等之規定而受吊銷或註銷處分，該裁決或監理機關依職權於其車籍資料檔逕予註記吊銷或註銷登記時，僅是於電腦中予以登錄為吊銷或註銷之狀態，而非解除對其車籍之列管，須俟該車輛之所有人或使用人於結清其所有積欠之違規罰款及稅費等款項後，並至公路監理機關繳回其車輛號牌及行車執照並辦理吊銷或註銷執行完成手續後，公路監理機關才能將其車籍解除列管；否則，僅是終止該車於行駛道路之權利及應繳納稅費之義務而已。

<表八>

逾換年數	車輛數	積欠燃料費 總計金額	平均每輛 欠費金額
1	509	101,072	199
2	1,012	571,274	565
3	1,423	1,284,489	903
4	1,635	2,068,981	1,265
5	1,926	3,110,442	1,615
6	2,238	4,422,914	1,976
7	3,035	7,087,344	2,335
8	2,716	7,307,929	2,691
9	1,517	4,642,499	3,060
10	1,263	4,400,611	3,484
11	1,078	4,124,516	3,826
12	572	2,438,503	4,263
13	105	488,682	4,654
14	8	31,759	3,970
15以上	3	15,199	5,066
合計	19,040	42,096,214	2,211

由以上數據可得知，確實有許多機車車體雖已為環保機關回收卻仍未至公路監理機關辦理報廢手續，此情形將在行政院環境保護署自 96 年 1 月 1 日起新規定之獎勵措施<sup>註 37</sup>—即民眾於主動報繳廢機動車輛申請補助時，應先至公路監理機關辦理報廢或繳銷等異動登記並檢具其證明影本再予以核發回收獎勵金—施行後獲得改善。

<sup>註 37</sup> 請參見本文 p.40。

交通部統計處於所編印之歷年『機車使用狀況調查報告』<sup>註38</sup>中指出，機車暫不使用者，於94年有16%，92年有20%，90年有19.3%，而之所以暫不使用之主因，為「暫時沒有使用」、「已失竊」、或「已不堪使用」等，其中，已失竊或已不堪使用而未至公路監理機關結清違規、稅費並辦理報廢手續者，佔該因素者之比例如下表：

調查年度	不使用比率(%)	其不使用之主要原因(%)				
		暫時沒有使用	已失竊		已不堪使用	
				未報廢		未報廢
94年	16.0	36.3	17.2	81.8	46.5	82.8
92年	20.0	33.9	25.0	84.2	41.1	74.6
90年	19.3	24.1	31.1	88.5	44.8	72.0
88年	18.0	21.7	25.0	86.0	53.3	58.0

又於該94年度之報告中，細究機車車主「暫時沒有使用」車輛最主要原因，以『機車須大修才能使用』者佔最多(33.2%)，『已改用其他交通工具代替』者居次(31.0%)，再者『使用者出外』者(17.0%)、『年老(傷病)無法騎乘』者(5.5%)等；而機車「已不堪使用」者<sup>註39</sup>(含車禍後車輛損毀及不堪使用被棄置於空地或路旁)者對其車輛之處置方式如下：

『賣或送給機車行、中古商、收舊物商或他人』	48.7%
『棄置於自家(非自家)空地、路旁上』	23.9%
『交給環保署立案之回收商處理』	18.1%

註38 88年、90年、92年之調查報告，請參見交通部全球資訊網—『交通統計』—『統計專題分析』。

註39 前揭調查報告於92年度以前其不使用原因「已報廢」於94年時則改為「已不堪使用」。

『停放於道路範圍（如停車格、街道、騎樓）任由環保局處理』	5.5%
『其他』	3.3%

而該「已不堪使用」者沒有到監理單位辦理牌照報廢手續最主要原因：

『不知道要（或不曾）辦理』	31.9%
『車牌已遺失』	16.9%
『認為機車行會代辦』	13.3%
『嫌麻煩』	9.8%
『認為環保署立案之回收商會代辦』	8.5%
『車輛已遭環保局依廢棄車輛查報拖吊應由其代辦』	6.5%
『積欠稅款罰款』	4.6%
『其他』	8.6%

姑且不論其他因素，只就將機車車體『賣或送給機車行、中古商、收舊物商或他人』項目而言，一般民眾往往將機車車體連同號牌，逕交予舊貨商以求折現或交予機車行處理以換得購車折扣等，若遇良好之商行則會義務性地將號牌退還並告知應繳回公路監理機關辦理報廢手續，但若遇到較無道德良心之商行，則逕將號牌連同車體以廢鐵處理，更甚者恐將號牌別掛至他車以為犯罪工具，而衍生不法、民眾權益受到嚴重侵害等情事。

無論如何，車體已不存在者卻未辦理報廢登記者，除其稅費因無終止之正當事由及證明而得繼續稽徵外，因其車籍亦未完成報廢登記而仍為公路監理機關所列管，致使機車數量在統計上已形同一個虛數，無能反應真實。



## 參、結論與建議

### 一、結論

隨著時間在變動，機車數量亦不斷地在成長當中。若以 96 年 5 月底臺閩地區機車總數 1,369 萬輛<sup>註 40</sup>之行車執照逾換率 51%<sup>註 41</sup>計算，如以送達證書寄送行車執照逾期催換通知書以通知機車所有人並限期換照，所需郵資約計 2 億 3 千萬元；又以一般送達證書之送達率經驗值 85% 計算，並比照警方舉發機車逾換行照案件到案率（72%）<sup>註 42</sup>計算，全國雖約可增加 80 億之公庫收入，然而若為完成此龐大數量之機車通知催換作業，全國各機關為完成層層之法定送達程序所需投入的人力、財力、物力及時間等有限資源，又豈止僅是百億元即可完成。何況未送達之 15% 者（約 100 萬輛），若該送達證書無法寄送之原因係為查無此人、遷移不明、或查無此址等，而民眾又常疏於主動辦理地址變更，故於郵件退回原寄送或舉發機關時，各機關更需為達成法定送達程序而投入大批有限資源以查詢其現時居住地為再次寄送，或依規定作成公示送達，如此所需投入人力、財力、物力、時間等，又豈僅只花費百億元即可。且若上述已送達者於限期內仍不繳納，則須依公路法第 75 條之規定辦理再次通知限期繳納，屆期又不繳納者則應處以罰鍰；若罰鍰又逾期不繳納，再依公路法第

<sup>註 40</sup> 請參見交通部全球資訊網—『交通統計』—『機動車輛登記數』—『臺閩地區機動車輛登記數』及本文之註 23 (p.19)。

<sup>註 41</sup> 即本市現有列管機車之行照逾換率，請參見本文 p.28 & p.29 <表三>。

<sup>註 42</sup> 請參見本文 p.26 & p.27 <表二>。

78 條規定移送強制執行。如此繁瑣層層通知之法定程序，原是為了確保民眾權益<sup>註 43</sup>而設，然以現時公路監理機關每年二十萬件之移送能量<sup>註 44</sup>，以及公法上之追溯時效僅為 5 年<sup>註 45</sup>而言，實在是既曠日廢時又不可能完成的任務。

而之所以規定行政機關應依法行政，尤對人民不利之處分時，更應依法完成送達程序以通知受處分人的目的，原是為了防止行政機關濫用職權侵害人民權利，危及人民生命、財產之安全。然而現今許多人們常為生活而忙碌而無暇管理其個人事務，甚至還有極少數人常只顧爭取自身權益卻不願善盡其應為之對等義務，故而其只須遷移居所時卻不依規定申請地址變更或通訊地址登記，甚至是拒收郵件，致使行政機關因限於人力、財力等之不足而無能繼續追查其實際住所所以責令其結清所積欠之各稅費款項；如此更因行政機關所寄發之郵件遭到退件而造成公帑之浪費而令全民權益間接受到侵害。何況汽、機車燃料使用費與交通罰鍰，通常與其他如空氣污染、工程違章等罰鍰相較之下金額並不算大，故往往未必是強制行政執行者優先執行之項目<sup>註 46</sup>，故恐實質成效亦未必能彰顯甚至是功虧一簣。

由於許多民眾因故不使用或未使用其車輛時，未到公路監理機關辦理報廢（或繳銷，或停駛<sup>註 47</sup>等）登記，以終止其

<sup>註 43</sup> 此所謂之民眾權益，是否應包括不依規定主動申請地址變更等者？如是，所謂法益是否亦應以公平正義為前提？因如何作為才能避免法律淪為【制裁守法者之工具，不守法者之保護令】，不無疑義。

<sup>註 44</sup> 2007 年 5 月 30 日自由電子報—『400 萬機車空戶 治安漏洞』。

<sup>註 45</sup> 如行政執行法第 7 條、行政程序法第 131 條、規費法第 17 條等規定。另行政罰法第 27 條規定：「行政罰之裁處權，因三年期間之經過而消滅。」

<sup>註 46</sup> 如行政罰法第 19 條規定：「違反行政法上義務應受法定最高額新臺幣三千元以下罰鍰之處罰，其情節輕微，認以不處罰為適當者，得免予處罰。」

<sup>註 47</sup> 道路交通安全規則第 25 條至第 30 條之規定。

使用車輛牌照之權利義務關係，故隨著時間增長，其所積欠之稅費亦不斷地增加。如機車所有人或使用人能檢具環保機關所出具之廢機動車輛車輛回收證明文件<sup>註48</sup>（或警察機關出具之車輛失竊證明文件<sup>註49</sup>等）證實其車輛確已為環保回收（或車輛本體確已失竊而未使用等），其稅費之核算即可依規定追溯至該回收日期（或失竊日期）以為終止其牌照之權利義務關係之期日。如民眾無法提具可公證之因天災或其他不應歸責於機車所有人或使用人的事由<sup>註50</sup>之證明，行政機關恐亦無法依規定免除其責而停徵其稅費，因而常衍生出民眾為爭取其權益之糾紛，更造成政府與民眾間之對立<sup>註51</sup>。

行政院環境保護署自96年1月1日起即規定民眾於主動報繳廢機動車輛申請補助時，應檢附公路監理機關報廢或繳銷之異動登記證明影本再予以核發回收獎勵金，此一措施將可有效宣導並規範民眾在享受其領取廢車體補助之權益前，應先擔負起車輛牌照之使用所應完稅之義務，惟該署亦自96年7月1日起將減少補助金額，汽車由每輛補助3千元降低為補助1千元，機車則由每輛補助1千元降低為僅補助3百元，在無較強烈獎勵性質之誘因下，恐將造成更多民眾任意棄置其車輛於路邊或空地，或仍將其車輛交由舊貨商或機車行處置並換取折扣等，此又將衍生出如前所述不法等問題。

---

註48 如經環保署委託機構回收者，則檢附「廢機動車輛回收管制聯單」以為證明。

註49 若車輛已失竊，則由警察機關開具「車輛失竊證明單」。

註50 參見行政程序法第50條規定。

註51 如民眾為爭取其權益而行政爭訟或訴願等救濟途徑。

## 二、建議

由於全國機車數量實在是極為龐大，佔數全部車輛數之67%<sup>註52</sup>，且至少有三成以上是所謂的‘空戶’，即其車輛本體早已不知去向或以為動產而變賣求現，然而因燃料使用費之稽徵制度又係規定於行車執照換發之同時一併繳納，在公路監理機關人力、財力等不足的情況下，又無較有效率而又較具強制性之規定或得移送強制執行，以責令機車所有人或使用人依限期主動申請辦理換發行車執照，致使有許多民眾常心存僥倖而未依規定辦理，且過了法定的追溯時效，政府亦將無權摧討；而即使交通部在施行政策性全面換發新式牌照後，對逾換者也只能予以牌照逕行註銷，再依法通知送達以追討欠費或執行積案註銷。鑑此，建議應將現時規定作修正，即將機車行車執照之換發與繳納燃料使用費之稽徵制度分離；並且從機車之持有及使用等特性面向研擬出可行之因應對策，尤其更應依本市都會特性發展出低價且完善的大眾運輸系統，包括市區公車路線重整以配合台灣高鐵及高雄捷運之通車營運等，以為民眾之替代交通工具，並強化其服務品質以提升民眾使用之願意而捨棄購置私人運具，以徹底解決此一日趨嚴重的交通問題。

---

註52 請參見本文 p.19。

(一) 有關機車持有之建議

於交通部統計處所編印之『機車使用狀況調查報告』中指出，機車之最主要用途仍以用作通勤(學)者為最多，細究如下：

單位：%

用途 年別	上、下班	購物	休閒娛樂 及旅遊	接送親屬 (含小孩)	業務使用	上、下學	其他
86年	50.0	12.8	8.9	5.9	12.6	5.7	4.2
88年	49.2	16.1	6.1	8.1	10.7	6.2	3.4
90年	47.7	19.2	4.9	6.6	10.6	6.8	4.2
92年	50.0	16.9	3.7	8.8	8.9	7.4	4.3
94年	48.9	14.5	10.1	9.1	8.0	5.6	3.9
平均	49.2	15.9	6.7	7.7	10.2	6.3	4.0

民眾之所以購買機車以為代步的交通工具，除了為從事上下班、上下學、接送親屬、購物、休閒娛樂等經濟與社會活動所需外，更由於機車本體的動產成本與其他交通工具相比較為低，尤其是在大眾運輸系統發展不完備的城鄉市鎮或都市區域之持有率更是為甚，且亦隨著城鄉差異及區域發展之不同而其成長率互異。

機車既屬私人運具之一，就為降低持有性而言，雖可制訂如新加坡已推動實行之車輛配額及擁車證制度，或是提高所應課徵之使用牌照稅額、車籍管理登記費等持有性成本之高額措施，以降低民眾持有意願。然若未能顧及民情，且無同時提供民眾可選擇之優質替代交通工具，以解決現代人民為了生活所必須的最基本之行的問題，就更惶論須藉由行而獲得之食、衣、住等民生問題，則此提高持有性成本之政策

措施將形同苛政，實非現代民主法治大有為政府所應為。故在現代全球各國政府愈來愈著重於發展低價、便捷的甚至是綠色的大眾運輸系統，尤其是在人口密集的大都會區內所必須之可及性高的市區公車或綠色輕軌捷運<sup>註53</sup>運輸系統，以期降低個人持有私人運具之意願。尤其是在這現今社會<sup>註54</sup>裏，貧富差距愈來愈大，對大部分居住在都市中心地帶區域<sup>註55</sup>裏的勞工階級或中低收入之家庭來說，不論其工作、上課、或是假日休閒、娛樂，若能有低價便捷之市區公車或是輕軌捷運來代步，將會是其減少使用機車代步意願之最主要誘因，故此亦成為大有為都市政府的最重要的交通行政政策之一。

綜上所述，如何強化長程旅次之小港機場及三鐵共構之高鐵左營站點之轉運，中程旅次之高雄捷運站點之接駁，短程旅次之公共汽車及輕軌捷運站點之運送，及各觀光、購物、文化、休閒等景點之可及性，以提高民眾利用大眾運輸系統並降低購置及使用汽、機車為代步的交通工具之意願；並且

<sup>註53</sup> 輕軌捷運，簡稱輕軌、LRT (Light Rail Transport)，為鐵路的一種。泛指所有在道路、街道上面或旁邊行走的電車以至多節鐵路列車。在這個層面上說，其他通勤鐵路以及所有運載貨物或長途的鐵路系統皆稱為重鐵。輕軌捷運的優點是成本低、噪音低、和沒有空氣污染，很適合使用在特定區域或專屬社區內，也適合作為與其他中、高運量捷運路網的延伸使用。臺灣迄今（2007年1月）未有商業運轉之輕軌，但高雄市政府曾於2003年12月27日引進西門子輕軌列車於中央公園運轉展示；而臨港線建設案交通部已核定，全長約17公里，設置32座車站。臺北市則有四組輕軌系統規劃：社子輕軌、安坑輕軌、淡海輕軌及信義輕軌。（一維百科網站）另由苗栗縣、新竹市及新竹縣合力推動的「竹竹苗輕軌捷運案」已見雛形！新竹市政府已勾勒規劃構想，三個縣市長預定近期共同宣布這項計畫，擬串連新竹市、竹北市、竹東鎮到苗栗縣竹南鎮，促成竹苗大生活共同圈。（一自由時報）

<sup>註54</sup> 大前研一於其《M型社會》著作中提出日本中產階級崩潰，導致人口分佈於中低所得及高所得兩端高峰，形成M型社會，此代表富裕與安定的中產階級，目前正快速消失中，其中大部分向下沈淪為中、下階級，導致各國人口的生活方式，從倒U型轉變為M型社會。廣義來說，M型社會就是「富者越富，貧者越貧。」，所以企業及政府要以「高品質低價格」的商品或服務，來打動中下階層的心。

<sup>註55</sup> 以現今都市發展情形而言，富有的人往往有足夠的財力購屋於新開發的或是郊區的房地居住，並使用私人運具-自用小型汽車-為代步工具，往返於工作地點或是假日休閒景點等。因此以都市人口的結構分佈而言，將漸漸以勞工階級或中低收入家庭為主要居民，許多都市甚至已衍生出都市貧民窟或遊民等問題。

於全市規劃開闢更完善又安全之自行車專用道<sup>註56</sup>，以鼓勵民眾多加利用自行車環遊本市，或提供人車分離、安全性高、舒適寬敞，甚至是可遮風避雨之人行步道，以讓民眾能步行至各轉運站點或觀光休閒景點，以降低因機動車輛之使用所排放的廢氣量以減少空氣污染。並藉由因高鐵通車而縮短全國時空距離，為本市帶來的便利與商機<sup>註57</sup>，將會是本市永續綠色交通建設及運輸施政最重要的一項課題。

## （二）有關機車使用性之建議

就機車使用性而言，除了提高大眾運輸經營效率與服務品質，強化大眾運輸系統營運整合，改善大眾運輸行車、轉乘資訊與候車設施等以節制私人運具之使用外，亦可基於使用者付費原則，運用各種管制措施、提高持照使用成本、強化使用管理等政策，如燃料使用費之隨油徵收、使用牌照稅之提高、違規之強制裁罰及款額提高、行駛區域或時段之限縮、廢氣排放檢測之查緝、停車管理之收費、轉乘與共乘之服務、不符排氣標準罰款之提高等，以配合完善之大眾運輸系統營運，才能有效降低民眾使用汽、機車為私人運具的意願及頻率。

<sup>註56</sup> 近幾年高雄市政府極力推動環保生態城市，努力增設自行車道，粗估沿愛河、前鎮河及後勁溪河道及旗津海岸，總共已建構長達35公里的自行車道，用單車拜訪全台每平方公里近一萬人、人口密度最高的高雄市並非不可能。  
—高雄旅遊資訊網 (<http://www.kcg.gov.tw/travel/index.php>)

<sup>註57</sup> 在高鐵於全台通車後，南北的時空距離已大幅縮短，高雄-台北一日遊已不再是夢想。各大都市「一日生活圈」更須藉助各站點及景點、商圈間之便捷大眾交通運輸往返，如此才能讓民眾不再自行開車就能達成此一旅程之目的，更可提升人們出遊、消費意願之連鎖效應。

以燃料使用費之稽徵制度為例，建議應將現行汽、機車燃料使用費以年繳定額之稽徵方式，改以「隨油徵收」方式辦理，俾能符合使用者付費原則，是為公平合理之制度，此即「用多則繳多，用少則繳少」，如此民眾將為減省因使用其個人運具所需花費之燃料使用費而減少使用意願及頻率，此同時亦可省下政府為辦理稽徵作業而花費之龐大人力、財力、物力等有限資源，以移作其他更有用之行政作為，甚至是作為從事大眾運輸事業者之補助及獎勵基金，以使民間與政府力量得以結合，共同為大眾運輸而努力。

又政府除應提供完善之大眾運輸以供民眾搭乘外，更應提供完善的可及性高之人行步道及自行車專用道等綠色道路設施，以鼓勵居住在大都市區域或是城鄉市鎮內的民眾於從事各項社會經濟活動時，能多利用人行步道步行或利用自行車專用道騎乘自行車，以到達如捷運站、觀光景點、及商圈等定點目的地，甚至是讓外來的觀光客來到本市高鐵左營站、台鐵車站或小港機場再轉搭高雄捷運至定點站時，能多利用人行步道步行或利用自行車專用道租用自行車騎乘以到達其目的地，將可促使民眾為短程旅次時而捨棄汽、機車等私人運具之使用。政府並應提供民眾於搭乘大眾運具時能獲得合理完善之轉乘與共乘服務，甚至制定相關的獎勵搭乘大眾運輸措施，以實質地鼓勵來提高民眾轉乘與共乘之意願。更甚者，應可發展品質更佳的電動機車，以降低民眾使用汽油為燃料之機車意願，以降低空氣污染、維護生存環境品質。

另有關提高使用牌照稅額、車籍管理登記費額等，皆係



為藉由提高車輛持有暨使用之成本，而節制、降低民眾持有暨使用之意願。而有關於行駛區域或時段之管制、路外或場內停車之收費、交通違規之強制裁罰及款額提高、廢氣排放檢測之查緝及高額罰款等，則為民眾使用私人運具牌照權益之限縮措施，讓民眾在享受私人運具所帶來的便利之同時，亦應對其違反公共秩序、危害行車安全、佔用公共道路設施、或污染生存空氣環境時，所應負出的義務及代價，以收警惕、矯正之效，養成民眾守法習慣，讓民眾建立起正確的使用者付費及權利義務相對觀念，然此亦須司法機關之判決或釋憲制度等來共同建立與維護，於民眾違反相關之規定時在既成的事實條件下即應受對等之處罰，如此才能建立起公平、合理、正義之法秩序，也才是真正符合憲法第 23 條<sup>註 58</sup>的基本精神，讓民眾在享受持有及使用私人運具於公共道路上行駛，或是個人遷移自由之同時，亦應提供政府得隨時連絡通知之管道，於若涉及妨礙他人自由、緊急危難、社會秩序或公共利益之情事時受應受之處分，此實亦是現代民主法治之平等、比例等原則最基本精神，令民眾不僅僅是重視其自身權益，更應同時重視他人的權益，並共同維護全體之權益；若其於為追求自身的權利而造成他人之負擔及傷害時，則應負起應當的責任及義務。

---

<sup>註 58</sup> 憲法第 23 條規定：「以上各條列舉之自由權利，除為防止妨礙他人自由、避免緊急危難、維持社會秩序，或增進公共利益所必要者外，不得以法律限制之。」

任何政策之訂定與施行，本應就其整個影響範圍及面向，作整體性之系統考量，並依據歷年來各項統計數據及指標分析並檢討缺失加以改善，以制訂可行之因應對策並確實付諸執行，於執行後更應定期檢視施行成果，再根據施政後所得之各項統計數據訂定可行指標參考以為制訂改善之因應對策，如此不斷地良性循環，才是現代有為政府所應為，也才能永續地球千秋萬世；否則只能陷於惡性循環泥沼中，而萬劫不復，自取滅亡。在國際間各國相繼提出並重視全球性暖化問題之同時，我們更不得不引以為戒，因政策制訂與施行之良窳，實影響後世甚巨矣！留給下一代一個良好的居住生活環境更是身為現代人的應有責任與義務。

## 肆、參考資料或文獻

- 1、 國家永續車輛管理政策－紓緩汽機車成長與使用，交通部運輸研究所，95年7月18日座談會。
- 2、 94年機車使用狀況調查報告－交通部統計處95年12月編印，交通部全球資訊網－『交通統計』－『統計專題分析』，96年1月2日公布。
- 3、 臺閩地區機動車輛登記數，交通部全球資訊網－『交通統計』－『機動車輛登記數』。
- 4、 廢汽、機車體數，行政院環境保護署資源回收基金管理委員會，資源回收網－『回收成果統計』－『回收量』－『廢物品及容器稽核認證回收量統計表』。
- 5、 公路法，96年1月3日總統華總一義字第09500186521號令修正公布。
- 6、 道路交通管理處罰條例，96年1月29日總統華總一義字第0960011651號令修正公布。
- 7、 道路交通安全規則，96年5月15日交通部交路字第0960085018號、內政部臺內警字第0960870731號令修正發布。
- 8、 公路證照及監理規費收費辦法，95年10月14日交通部交路字第0950085059號令修正發布。
- 9、 汽車燃料使用費徵收及分配辦法，95年10月17日交通部交路字第0950085060號令修正發布。
- 10、 公路監理機關清理汽車燃料使用費欠費作業要點，92年11月14日交通部交路字第0920065312號函修正發全文六點。
- 11、 公路法第七十五條規定逾期不繳納汽車燃料使用費罰鍰基準，90年3月1日交通部交路九十字第001909號公告。

- 12、使用牌照稅法，94年2月2日總統華總一義字第0940014061號令修正發布。
- 13、強制汽車責任保險法，94年2月5日總統華總一義字第09400017821號令修正發布。
- 14、空氣污染防治法，95年5月30日總統華總一義字第09500075781號令修正發布。
- 15、行政程序法，94年12月28日總統華總一義字第09400212541號令修正發布。
- 16、二代公路監理資訊系統-統計報表。