

行政院所屬各機關因公出國人員出國報告書
(出國類別：考察)

美 國 聯 邦 公 路
信託基金之財務運作
考 察 報 告

服務機關：交通部會計處

出國人員：副會計長 許專琴

出國地點：美國

出國時間：89年9月10日至19日

報告日期：90年2月10日

目 錄

壹、考察目的	1
貳、考察心得	2
一、基金成立經過	2
二、基金財務運作	3
三、基金管理機關及組織	8
四、基金財務收支及報表	12
五、聯邦補助資金財務流程	20
參、結論及建議	26

附表目錄

附表 A：公路信託基金成立之後公路燃料稅率之歷史資料。

附表 B：聯邦公路信託基金自 1957 年至 1998 年財務收入、支出及餘額。

附表 C：1998 年聯邦公路信託基金來自各州公路使用者之收入。

附表 D：公路信託基金帳戶來自各州公路使用者稅費收入與聯邦補助分配各州及最少保證分配之比較分析。

附表 E：聯邦公路使用者稅費之稅率及其生效日期以及分配於信託基金公路帳戶、大眾運輸帳戶以及普通基金之情形。

附表 F：各項與 FHWA 計畫相關罰則。

附表 G：聯邦負擔比例之各項計畫類別。

壹、考察目的

鑑於目前我國汽車燃料使用費係採隨車徵收方式，按各型汽車之汽缸總排氣量、行駛里程及使用效率計算每月耗油量，訂定費額表，並依此標準徵收汽車燃料使用費，悉數解繳專戶儲存後，比例分配作為各地方公路主管機關所轄之公路系統以及市區道路之公路養護、修建、安全管理等，並未成立特種基金管理運用，因此，本次考察係為瞭解美國聯邦公路信託基金之財務運作方式，管理機制及其收支平衡策略，以助於本部交通建設基金相關財務規劃業務之制訂與推動。

貳、考察心得

聯邦補助公路信託基金簡介

Federal-Aid Highway Trust Fund (HTF)

一、基金成立經過

(一)成立目的

聯邦補助公路信託基金 (HTF) 尚未成立前，聯邦補助公路計劃之債務均由財政部普通基金清償，雖然當時即有汽車燃料稅以及相關產品貨物稅的徵收，但並未將稅收與公路計劃支出相連結，而公路信託基金成立目的是以「取之於路，用之於路」之理財原則，使聯邦補助公路計劃在核准條件下，得以善盡責任並撥款予以補助。

(二)法源依據

1956 年聯邦補助公路法案 (Federal-Aid Highway) 及公路收入法案 (Highway Revenue Act) 同時經立法通過，聯邦補助公路之主要及次要系統，州際系統等之核准計劃因而增加，並且成立「公路信託基金」以加速公路計劃執行之財務運作。由於民眾對公路收入法案的通過接受度極高，因此，向使用者增加徵收稅額及項目，並限定專款用於較大的公路計劃亦隨之增加。

(三)實施期限

1956 年制定公路收入法案以提供公路信託基金之期限為 1972 年 6 月 30 日止之核准計劃，並得延長支付款項於 1973 年 6 月 30 日，HTF 成立期限曾經多次立法而延長，就最近立法通過之 TEA-21 原核准徵收稅款支應計畫期限至 2003 年 9 月 30 日卻再次延至 2005 年，並得延長支付款項於 2006 年 6 月 30 日。

二、基金財務運作

(一)使用者稅費 (User Taxes) 的制訂

公路信託基金主要係來自於 1956 年稅賦結構的改變，由受益者付費之公路使用者給付稅款而成立。1982 年路面運輸協助法案 (Surface Transportation Assistance Act (STAA)) 重大修訂，以及 1984 年為減少赤字法案 Deficit Reduction Act，使得汽車燃料稅 (Motor-fuel tax) 在 1959 年首次增加後又於 1982 年路面運輸協助法案 (Surface Transportation Assistance Act (STAA)) 同時設立一專屬的大眾運輸帳戶 (MASS Transit Account) 於公路信託基金 (HTF)，而獲得一部分的燃料稅。

1990 年，公車預算調解法案 (Omnibus Budget Reconciliation Act) 制定通過，每加侖增加 5 cents，使得聯邦汽油稅調整為每加侖徵收 14.1 cents。每

加侖增加 5 cents 中的一半，由普通基金進帳到 HTF，期限直到 1995 年 10 月 1 日止。

1993 年 10 月 1 日生效之 Omnibus Budget Reconciliation Act 制定通過增加每加侖燃料稅徵收 4.3 cents，因此，每加侖汽油稅增加至 18.4 cents，全部收入進到普通基金中，以減少赤字。

1997 年 10 月 1 日生效之 Taxpayer Relief Act 再將每加侖燃料稅增加徵收 4.3 cents 的收入由普通基金全部轉入公路信託基金中，TEA-21 法案使得公路信託基金得以延伸稅收至 2005 年 9 月 30 日。

下表係表示公路信託基金稅收之種類及稅率。

Tax Type (稅類)	Tax Rate (稅率)
Gasoline 汽油	18.4 cents per gallon
Diesel 柴油	24.4 cents per gallon
Gasohol(10% ethanol) 瓦斯	13 cents per gallon
Special Fuels : 特種燃料	
Generalrate	18.4 cents per gallon
Liquefied petroleum gas	13.6 cents per gallon
Liquefied naturalgas	11.9 cents per gallon
M85(from naturalgas)	9.25 cents per gallon
Compressed naturalgas	48.54 cents per thousand cubic feet
Tires : 輪胎	
0-40 pounds	No Tax
Over 40 pounds to 70 pounds	15 per pound in excess of 40
Over 70 pounds to 90 pounds	\$4.50 plus 30 per pound in excess of 70
Over 90 pounds	\$10.50 plus 50 per pound in excess of 90
Truck and Trailer Sales 卡拖車銷售	12 percent of retailer's sales price for tractors and trucks over 33,000 pounds gross vehicle weight (GVW) and tailers over 26,000 ounds GVW
Heavy Vehicle Use 重型車輛使用	Annual tax : Trucks 55,000 pounds and over GVW \$100 plus \$22 for each 1,000 pounds (or fraction thereof) in excess of 5,000pounds (maximum tax of \$550)

附表 A，表示公路信託基金成立之後公路燃料稅率之歷史資料。

1984 年 10 月 30 日另增加收入來源，由違反汽車交通安全之罰款收入進帳至公路信託基金。

(二)稅費之收取 (collection)

大部分的貨物稅並未透過聯邦政府而直接由消費者存入公路信託基金 (HTF)，經由製造商、進口商將可課稅產品之稅款附到內部服務收入，(除了貨卡車以及拖車由零售商支付、重型車輛使用稅由擁有人支付外) 因此，大部分的聯邦燃料稅雖來自少數州為主要石油公司公司總產處，輪胎稅則來自俄亥俄州的美國輪胎生產所在地之工廠。然而，這些稅均變成產品價格的一部分，而最終仍由公路使用者負擔。

使用稅存入國庫普通基金，名義上財政部以估計之相當金額至少每月移轉到公路信託基金，但之後，仍依實際稅收再作調整，公路信託基金收入金額超過目前支出需求時，則投資於公債，直到 1998 年 10 月 1 日以前均為付息公債，其利息記入基金中，之後，公路信託基金餘額均投資於無息債券。且各州均有大額利息轉入公路信託基金中，而各州估算公路使用稅額係依據各州汽車燃油稅代理機構之資料報告，有些州收到由公路使用稅超過聯邦補助額時，則依 TEA-21 最小保證條款之規定予以補償。

(三)使用者付費 (Pay-as-You-Go) 與基金

公路信託基金建立在使用者付費原則下，因此，必須要有足夠的資金以補助公路計畫之執行，為此，對於公路信託基金帳戶之控制相當重要，其運作受到 Byrd 修正法案所控制。

依 Byrd 修正法案之規定，在 HTF 基金中，必須要有足夠資金以應付支用，若在一個會計年度終了，高速公路帳戶(Highway Account)中尚有未支付的合約金額超過高速公路可運用金額，必須小於其未來 24 個月的預計收入額。例如為了決定 1999 年之收支，在 1998 年結束後，財政部必須決定高速公路帳戶 1998 年 9 月 30 日之餘額加上預計 1999、2000 及 2001 年收入，必須要大於 1999 年之支出及 1998 年 9 月 30 日已承諾未付款之合約金額；如預計不可能達成這個目標，則 1999 年預算數須減低以平衡之。

HTF 支應高速公路、道路交通安全計畫、都市捷運系統，聯邦政府要透過 HTF 支付州政府之建設負擔款，仍須經由 HTF 適當程序。本年度已指撥金額，尚未支用可延至下年度使用。

在 Aquatic Resources Trust Fund 所徵收的汽油及特殊船用油稅捐，每年提撥一百萬元移給 Land & Water Conservation Fund。使用小型引擎如除草機所徵收的稅捐也進入 Aquatic Resources Trust Fund。這些錢及高速公路燃油稅，首先存入 HTF 裡，由財政部決定分配予適當的基金使用。

(四)基金之餘額

由於聯邦補助公路計畫核准後，並未立即支付現金，因此即使 HTF 於年度終了尚有餘額，並不表示基金有剩餘，聯邦所承諾之債務或契約責任並未列入 HTF 餘額表內。下表係 1998 年度基金餘額表。

Operation of the Highway Account of the Highway Trust Fund

	單位：百萬元		
	Highway Account	Mass Transit Account	Total
Opening balance,10/01/97	12,576	9,858	22,433
Tax receipts	23,969	3,658	27,627
Less :			
Transfers to other trust fund	172	23	195
Tax refunds	656	148	804
Net tax receipts	23,141	3,487	26,628
Interest	1,166	839	2,005
Expenditures	20,347	4,133	24,480
Closing balance,9/30/98	16,536	10,051	26,586

三、基金管理機關及組織

(一)聯邦公路行政管理機構簡介

Federal Highway Administration (FHWA)

聯邦公路行政管理機構 Federal Highway Administration (FHWA) 隸屬於美國交通部係協同州政府或其它機關共同合作公路交通計畫之執行與管理，以提升國家安全性、經濟生命力、生活品質與環境。

主要職掌包含：

- (1) 聯邦補助公路計畫 (Federal-Aid Highway Program): 聯邦經濟上協助州政府建設改進國家公路系統、城市鄉鎮道路與橋樑。這是補助一般建設道路安全性的計畫。
- (2) 運輸安全計畫：發展強制條規管理卡車公車減少意外事故的發生。也同時控管公路上貨物運輸。
- (3) 聯邦土地公路計畫：管理國家森林、公園、印地安保留區及公共區域用地的進出，計劃其契約、建設設施與檢驗調查。

除此之外，聯邦補助公路計劃也處理大部分研究發展及科技計畫。

聯邦補助公路計畫為美國交通部的部門之一總部位於華盛頓特區其組織包含了：華盛頓總部、區域性辦公室、三個聯邦公路分部以及分佈各州的

分部。亦即聯邦補助公路計畫部門結構包含了五十二個各州辦事處、哥倫比亞特區以及 Commonwealth OF Puerto Rico。此外，另有五十二個運輸安全部門隸屬且至少有三千四百位員工在此服務。

FHWA 於西元一九六七年成立為美國交通部 (DOT) 執行管理部門。其工作內容存在早在一八九三年就存在，但一九六七年之前曾各為道路諮詢處 OFFICE OF ROAD INQUIRY、公共道路局一一三 Bureau of Public Roads。經過這些年，名字雖更改但其致力於美國交通建設的目標是相同的。聯邦補助公路計畫最終目的即創造全世界最好的交通系統。聯邦補助公路計畫不斷改進國家公路系統與內部通路的品質。並提供各州執行計畫所需之經濟上與技術上的支援，改善都市與鄉村道路橋樑以及建造安全、快速有效率的公路系統。

Federal Highway Administration (FHWA) 為聯邦政府主要的公路管理機關，在聯邦補助公路計畫下，各州所提初步研選合格之路線，由聯邦補助資金支應改善。這些路線屬於州 (State) 或地方 (Local) 公路系統的一部分，由州或地方政府負責管理及維護，FHWA 也管理聯邦土地公路計畫 (Federal Lands Highway Program) 這些計畫由聯邦公路信託基金支應，其中包含三個分支計畫：

1. 公園道路及兩旁樹木花草之路寬。

2.印地安保留區道路。

3.公有土地之道路等。

(二)美國交通部簡介

U.S Department of Transportation (DOT)

美國交通部建立於 1966 年 10 月 15 日國會通過法案，正式營運於 1967 年 4 月 1 日。成立宗旨為建造安全且有效率的運輸系統，成為 21 世紀國際性的延伸、模式、智慧與服務。1999 年度預算將由近 100,000 位員工共同領導創造交通奇蹟。

組成部門如下：

- 1、 秘書室
office of secretary (OST)
- 2、 交通統計局
Bureau of Transportation Statistics (BTS)
- 3、 海岸防衛隊
Coast Guard (USCG)
- 4、 聯邦航空部門
Federal Aviation Administration (FAA)
- 5、 聯邦公路部門
Federal Highway Administration (FHWA)
- 6、 聯邦鐵路部門
Federal Railroad Administration (FRA)
- 7、 聯邦運輸部門

Federal Transit Administration (FTA)

8、海運部門

Maritime Administration (MARAD)

9、國家公路交通部門

National Highway Traffic Administration
(NHTSA)

10、聖塔羅倫斯海運發展部門

Saint Lawrence Seaway Development Corporation
(SLSDC)

11、平面交通事務理事會

Surface Transportation Board (STB)

12、服務中心

Transportation Administration Service Center (TASC)

四、基金財務收支及報表 (Financial Statement)

(一)公路信託基金收入來源

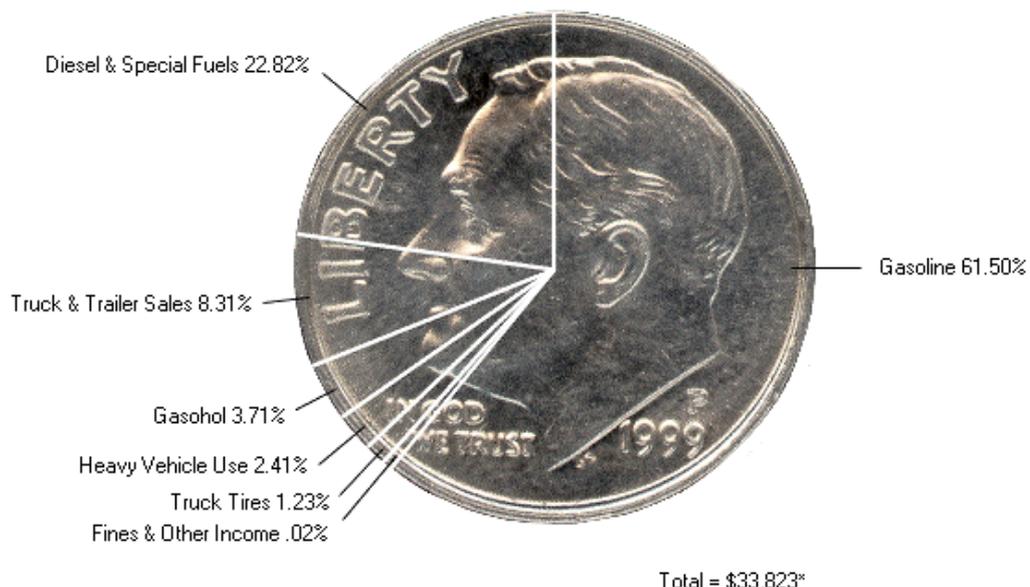
聯邦公路信託基金 (HTF) 是聯邦路面交通運輸計畫 (Federal Surface transportation program) 主要的資金來源 , 1956 年依據公路收入法案 (Highway Revenue Act) 而成立 , 經過多次定期的檢討修訂立案而延續。公路信託基金以收取汽油、柴油、其他燃料以及重型卡車等幾種相關貨物稅為其資金來源。目前稅率以每加侖汽油徵收 18.4cents 以及每加侖柴油徵收 24.4cents 為基準。

此公路信託基金分成二個主要帳戶,其一為公路帳戶 (Highway Account), 另一為大眾運輸帳戶 (Mass Transit Account), 以下為 1999 年度公路帳戶之收入來源表。

聯邦公路信託基金 1999 年度收入來源表

單位：百萬元

收入來源類別	公路帳戶收入
汽 油 (Gasoline)	\$20,800
瓦 斯 (Gasohol)	\$1,256
柴油及專用燃料 (Diesel and Special Fuel)	\$7,719
貨卡車及拖車銷售 (Truck and Trailer Sales)	\$2,810
貨卡車輪胎 (Truck Tires)	\$416
重型車輛使用 (Heavy Vehicle Use)	\$814
罰金(罰鍰)及其他收入 (Fines and Other Income)	\$8
合 計	\$33,823

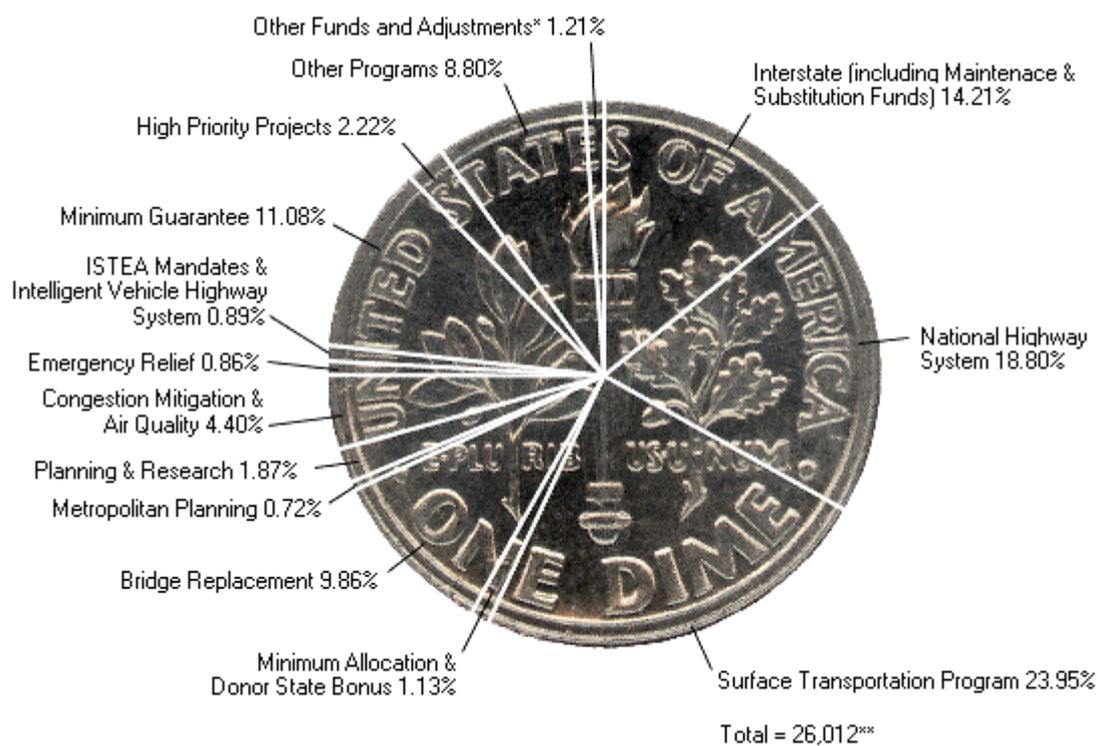


(二)依據 21 世紀交通運輸權益法案 (Transportation Equity Act for the 21st century) (TEA-21), 聯邦公路行政管理機構 (FHWA) 1999 年度承諾由聯邦補償或負擔之債務或契約責任如下表 :

單位：萬元

基金用途 聯邦補助類別	契約、債務 (1999 年度)
州際道路維修更新 (Interstate Maintenance & Substitution)	\$3,697
國家公路系統 (National Highway System)	\$4,891
平面交通計畫 (Surface Transportation Program)	\$6,231
最小分配以及捐贈給州的獎金 (Minimum Allocation & Donor State Bonus)	\$294
橋樑更新 (Bridge Replacement)	\$2,565
都市計畫 (Metropolitan Planning)	\$187
規劃研究 (Planning & Research)	\$485
交通擁擠減輕及空氣品質 (Congestion Mitigation & Air Quality)	\$1,145
緊急事故減少 (Emergency Relief)	\$223
授權及智慧型運輸工具道路系統 (ISTEA Mandates & Intelligent Vehicle Highway)	\$232
最少擔保 (Minimum Guarantee)	\$2,882
最優先計畫 (High Priority Projects)	\$578
其他計畫 (Other Programs)	\$2,288
其他基金及調整 (Other Funds and Adjustments)	\$313
合 計	\$26,012

1999 年度聯邦公路信託基金各項補助計畫占總債務百分比如下：



(三)1999 年度基金運用於公路改良之項目種類如下：

單位：百萬元

基金用途 改良項目種類	債 務
新路線 (New Route)	\$1,910
路線重配置 (Route Relocation)	\$529
重 建 (Reconstruction)	\$4,952
拓 建 (Widening)	\$2,303
修 復 (Restoration and Rehabilitation)	\$2,455
路 面 (Resurfacing)	\$3,253
新建橋樑 (New Bridge)	\$841
橋樑重置 (Bridge Replacement)	\$2,029
橋樑修復 (Bridge Rehabilitation)	\$1,395
交通安全 (Safety/Traffic/TSM)	\$2,490
環境相關 (Environmentally related)	\$1,125
其 他 (Other)	\$2,730
合 計	\$26,012

1999 年度各項公路改良所佔債務之百分比如下：



Total=26,012,000

(四)聯邦公路信託基金自 1987 年度至 1999 年度之債務成長

情形如下：

單位：百萬元

年 度	金 額	年 度	金 額
1987	\$12,819	1994	\$21,338
1988	\$12,965	1995	\$20,885
1989	\$13,666	1996	\$20,038
1990	\$14,365	1997	\$21,825
1991	\$16,641	1998	\$21,407
1992	\$18,449	1999	\$26,012
1993	\$18,242	2000(預估)	\$28,734

基金債務成長趨勢圖：



- (五)聯邦公路信託基金自 1957 年至 1998 年財務收入、支出及餘額如附表 B 其中於 1983 年增加設立大眾運輸帳戶於公路信託基金運作。
- (六)1998 年聯邦公路信託基金來自各州公路使用者之收入如附表 C 所示公路帳戶(Highway Account)及大眾運輸帳戶(MASS TRANSIT Account)分別來自汽油、柴油、其它燃油及貨物稅等。
- (七)公路信託基金帳戶來自各州公路使用者稅費收入與聯邦補助分配各州及最少保證分配之比較分析如附表 D 所示。
- (八)聯邦公路使用者稅費之稅率及其生效日期以及分配於信託基金公路帳戶、大眾運輸帳戶以及普通基金之情形如附表 E 所示。

五、聯邦補助資金財務流程

(Federal-aid Financing Procedures)

聯邦公路補助計畫 (FAHP) 之財務流程開始於國會制訂路面交通授權 (surface transportation authorizing) 時，諸如二十世紀的 TEA21。在既定年限之內 (TEA21 有六年，但未必是必要的)，「授權法案」(authoring act) 不僅將此計畫賦形、定義，且也為其基金的額度設定了上限以便於執行此計畫。除提供給 Secretary of Transportation 外，並施行於 FHWA 和其他部門相關單位。

一旦國會建立了這些授權，下一個問題便是何時這些授權可以開始執行其義務。進行聯邦計畫的執照叫「預算授權」(budget authority)。有兩種：一是合約授權 (contract authority)，不需要進一步的國會行動即可使用。另一種是「指撥專款預算授權」，其在第二次立法 (分配的法案) 通過之前都不能分配使用。

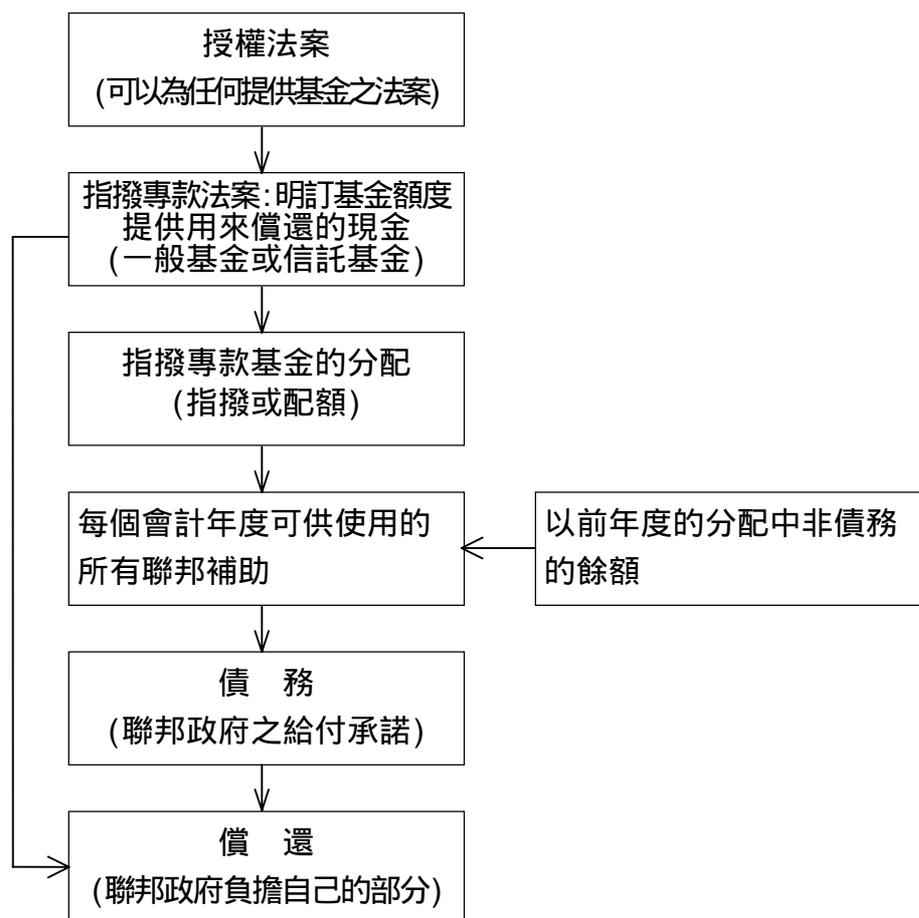
(一)指撥預算授權 (Appropriated budget authority)

多數的聯邦計畫之運作，使用撥款預算授權，需要兩個步驟來執行。第一步驟為國會授權的通過，其並不允諾計畫的開始，而只是設定計畫基金的上限。這個計畫只有在二讀通過之後才可開始 (也就是說授權可被分配與使用)。在撥款專用法案中，國會制訂計畫實際可用的基金金額，也在此時，此計畫可被執行。換句話說，預算授權 (分配、花用、借貸、預留基金) 是在撥款專用的層級，透

過「撥款專用法案」而獲准。其也許等於或低於原先授權的基金層級。

在 TEA-21 中，指撥預算核准計畫的例子，例如 National Historic Covered Bridge Preservation Program，雖然從 1999-2003 年每個會計年度都有一億元被授權，但是在基金被撥款專用之前，都不能被分配運用。

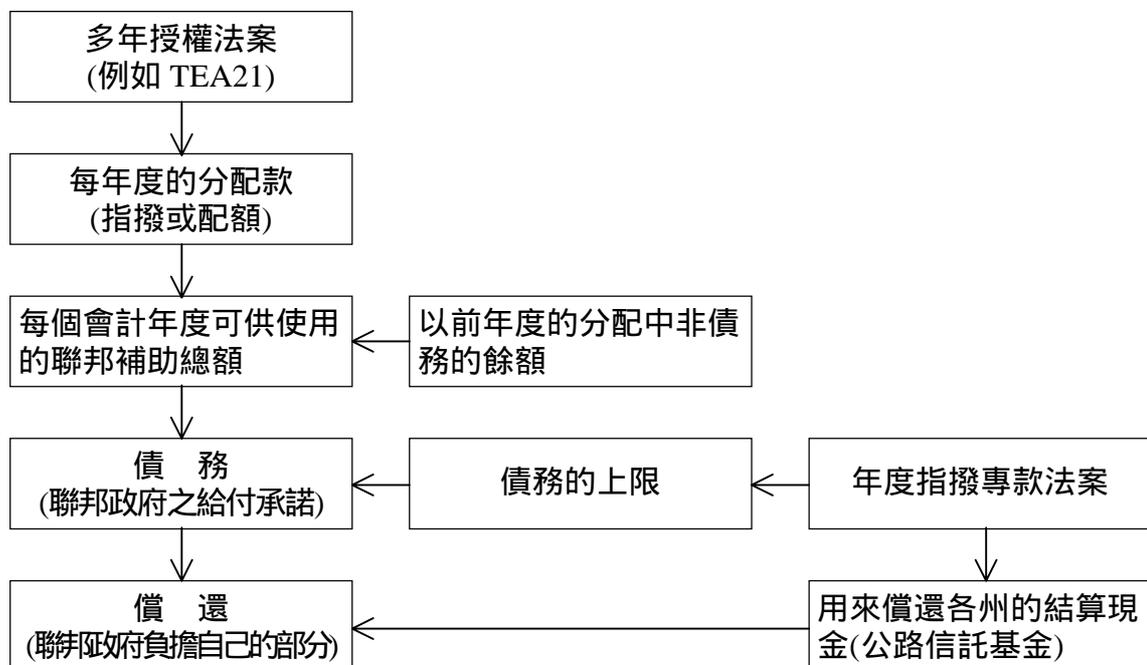
下圖指撥款用專授權計畫之典型流程：



(二)合約授權 (contract authority)

然而大多數在 FAHP 中的計畫並不需要這兩個步驟，透過所謂的合約授權（一種特別的預算授權），授權的額度只要根據授權法案的規定，而不需進一步的立法程序，便可供作債務之用。關於 FAHP 方面，每個會計年度所授權的基金，透過指撥或配額，在會計年度的第一天（10月1日）便可供作分配款使用。當一個授權法案被執行，並已消除許多授權撥款專用程序中的不定性時，合約授權的運用（起始於 1921 年的聯邦補助公路法案中，被立法為供作公路計畫之用），便可提供各州關於聯邦資助計畫規模大小的進階報告。

下圖中為合約授權計畫的財務流程：



(三)補助款之撥付：聯邦補助公路計畫之核准並非立即支付現金，即使授權金額名義上已分配至各州，實際上只是通知該州可供使用金額，因此必須等到各州政府提出具體計畫已經核准並已動工，聯邦政府始得支付計畫所需費用，但僅限於聯邦政府應負擔部分。

(四)分配款扣除額：

(1)行政扣除額：依法規定以不超過 1.5% 為上限，由下列主要計畫提列：州際維護計畫，國家公路系統計畫，路面交通運輸計畫，空氣品質改善計畫，公路橋梁修建重置計畫，聯邦土地計畫.....，此項扣除額用以支付聯邦公路行政機構（FHWA）員工薪津、辦公用品房舍及差旅費等。

(2)大都會計畫扣除額：扣除前項行政扣除額後餘額 1% 提列支應各州大都會交通運輸計畫各項活動開支。

(五)撥款方式及罰則：扣除前述兩項扣除額後，餘額再依法定程序分配各州，年度開始的第一天，各州即可根據其已核准動工之交通改善計畫應清償之債務，向聯邦請求撥款。另為維持聯邦控管權力，必要時可依法制止各州取得或使用全部已分配款項，情況列述如下：

a.延遲撥款：有時為了鼓勵各州配合中央政府的重大決定如飲酒最低年齡的限制，商業駕照核發、

未成年血液酒精濃度限制等，針對未配合政策各州，在某特定期間內延遲撥款，以促使各州配合中央政策之執行。

- b. 移轉撥款：各州如未依規定執行計畫，其可用款項將被移至該州其他計畫，如宣導加強安全帶使用的失敗，即為實例。
- c. 凍結撥款或計畫之核准：各州政府如未能妥善維護聯邦已補助辦理之計畫，聯邦則可依法凍結撥款或其他計畫之核准。

附表 F：詳列各項與 FHWA 計畫相關罰則

- (六) 指定專用撥款：依聯邦公路法規定各州應限定為專用款者兩項，其一為，提列主要計畫項目 2% 作為規劃與研究經費。另一為，交通運輸安全計畫，由路面交通運輸計畫 (STP) 中提列 10% 作為交通安全建設計畫另再提列 10% 作為美化、修飾具歷史性公路計畫，建立交通博物館以及行人、腳踏車安全教育及設施。
- (七) 撥款剩餘再分配：為達成公平合理使用基金並符合優先順序之考量，撥款剩餘部分可依法於該州內再作進一步的分配。例如：路面交通運輸計畫 (STP) 原預留 62.5% 而實際僅支用 50%，其剩餘即可移作州內較優先之相關計畫。
- (八) 額外分配 (ALLOCATIONS)：於法中未明定其配額而可於年度進行中隨時提出申請者稱之，因基金有限，並非每州都可以得到配額，如被分配的州未

能於限定期間使用，即應收回再作分配至其他州。

(九)基金衡平性：為確保州際間基金分配的公平性以及對貢獻較多公路使用者稅收的各州表示關切，AEA-21 作最小保證 (Minimum Guarantee) 之規定。其中包括三個主要概念：

- (1) 依 TEA-21 規定各州各項計畫應有一定分配比例。
- (2) 最小保證各州至少可以收到各州所貢獻給 HTF 公路帳戶的 90.5%。
- (3) 各州於每年最少保證額中至少可以收到 1 百萬元。

(十)聯邦負擔比例：除了特例外，聯邦政府並不支付建設公路計畫全部經費，為了要有足夠資金完成這些計畫，聯邦基金尚須另籌其他資金，因此，其負擔比例大都為 80%，惟以下特例除外：

- (1) 聯邦負擔比例為 90%：州際系統 (Interstate System) 計畫。
- (2) 州內因大部分土地屬聯邦管轄，則該州內計畫，聯邦負擔比例可提高至 95%。
- (3) 聯邦負擔 100%：某些計畫並沒有配合款，如聯邦土地公路計畫，緊急救難計畫 (必須於 180 天內完成修復)，公路使用稅 xx 計畫，Woodrow Wilson Bridge 以及某些安全計畫等。
- (4) 彈性負擔比例：依其他法令規定之個案計畫，以不超過 100% 為原則。

附表 G 表示聯邦負擔比例之各項計畫類別。

參、結論及建議

美國聯邦政府於 1956 年依據公路收入法案及聯邦補助公路法案，將公路使用稅費收入運用於補助公路計劃的支出，因而成立「聯邦補助公路信託基金」，其管理機關為隸屬於美國交通部之聯邦公路行政管理機構（FHWA），負責協助各州政府建設改良國家公路系統，以及城市鄉鎮道路與橋樑，並處理研究發展及科技計劃，提供各州執行計劃所需經濟上與技術上的支援，建造安全、快速、有效率的公路系統，進而提昇國家安全性、經濟生命力、生活品質與環境。

公路信託基金收入主要來源為汽油、柴油、其它燃油以及重型卡車等幾種相關貨物稅，目前稅率以每加侖汽油徵收 18.4 cents 以及每加侖柴油徵收 24.4 cents 為基準，公路信託基金分成兩個主要帳戶，其一為公路帳戶，另一為大眾運輸帳戶，1999 年度，全年收入為 338 億 2,300 萬美元，其中汽油稅收入 208 億美元，所佔比例 61.50% 為最高，其次為柴油及專用燃油稅收入 77 億 1,900 萬美元，所佔比例為 22.82%，再其次為貨卡車及托車銷售稅收入 28 億 1,300 萬美金，所佔比例為 8.31%。公路信託基金支出主要用途為補助公路計畫之執行，包括支應高速公路計畫道路、交通安全計畫、都市捷運系統計畫等，1999 年度全年承諾負擔之債務共計 260 億 1,200 萬美元，其中平面交通計畫 62 億 3,100 萬美元，所占比例為 23.95% 最高，其次為國家公路系統計畫 48 億 9,100 萬美元，所占比例為 18.80%，再其次為州際道路維護及更新計畫 36 億 9,700

萬美元，所占比例為 14.21，而最少擔保 28 億 8,200 萬美元所占比例為 11.08%。按其公路信託基金財務收入，自成立以來，1957 年度總收入為 14 億 7,890 萬美元逐年增加至 1998 年度 286 億 3,266 萬美元，總支出自 1957 年度 9 億 6,566 萬美元逐年增加至 1998 年度 244 億 8,025 萬美元，收支相抵後之結存 1957 年度為 5 億 1,633 萬美，截至 1998 年度結存 265 億 8,575 萬美元，其財務狀況良好，信託基金量入為出，以達收支平衡為目的，為因應聯邦補助公路計畫需求不斷的增加，收入不足以支應，聯邦政府因此歷經多次修法調整稅率或增加徵收項目，以充裕基金收入，始得承諾負擔補助各州公路計畫建造、修護及安全等所需經費之債務，囿於基金收入有限，對各州補助計畫制訂預算授權（合約授權、指撥預算授權）以及最少保證分配之相關規定及程序，對於聯邦補助之比例、稅費收入與分配以及提撥專款等訂定其財務流程，以確保各州際間基金分配之衡平性。

信託基金乃政務機關以受託人或個人、機構或其他政府機關之代理人地位列記相關資產的保管及運用情形之一獨立財務及會計個體。動本信託基金即係年收入可全部支應為年度支出，為期年度收支能與預期目標相等，基本上必須採行嚴格之預算控制制度，政府信託基金創立之主要理由既為政府以受託人地位將信託資產投資並將投資所得收入用於特定目的上，此特定目的通常為文化、教育及社會保險福利等，而美國聯邦公路信託基金亦即基於受益者付費原則並為期達到專款專用之目的，將徵收之使用者稅費收入以補助方式投資運用於公路建設、改良上，聯邦政府對於

各州所提計畫需求，經過審慎審查通過後所承諾之債務並無需立即支付現金，每一會計年度收支相抵後之結存並非基金真正之剩餘，而基金為求收支平衡亦無需為承諾之債務發行公債或舉借，如此，可避免因龐大債務或沉重利息負擔而影響基金正常運作。反觀我國公路法第 27 條規定，公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費，現行徵收方式，係採隨車徵收方式處理，營業汽車於每年七月一次徵收，機車於每二年換發行車執照時，一次徵收二年。所徵得之汽車燃料使用費再依一定比例分配於各縣市政府及高速公路局，而其中除高速公路局將分配款用於高速公路建設，以及本部道路安全計劃以收支併列方式得以專款專用外，各縣市政府所得分配款係作為其財政收入之一部份，無法落實專款專用，因此，建議未來修訂公路法如能全面停徵汽車燃料使用費，改徵石油稅或能源稅，或由貨物稅提撥固定比例運用於道路養護、修建及安全管理經費之同時並成立公路信託基金。綜觀我國汽車燃料使用費收入，自 85 年度至 89 年度，分別為 277 億餘元、301 億餘元、313 億餘元、334 億餘元、627 億餘元，扣除分配各縣市政府、國道公路基金及公路局公路養護等支出外，中央每年尚有繳庫數自 85 年度至 89 年度，分別為 9,153 萬餘元、5,134 萬餘元、1 億 9,712 萬餘元、2 億 2,603 萬餘元、68 億 3,217 萬餘元，未能完全運用於公路建設上，不符合受益者付費、專款專用之原則，因此，美國聯邦公路信託基金之財務運作應可作為我國實施隨油徵收道路使用費管理運用之借鏡。