

80-18-353

小型車檢驗革新方案



交通部運輸研究所

中華民國八十年七月

交通部運輸研究所出版品摘要表

出版品名稱 中 文：小型車檢驗革新方案 外 文：A Proposal for Improving Inspection of Passenger Car and Light Truck			
行政機關出版品統一編號 09109800079		運輸研究所出版品編號 80-18-353	
本所計劃：林組長大煜 主 持 人 研究人員：林豐福		合作研究單位： 計劃主持人 研究人員：	
研究方式 <input checked="" type="checkbox"/> 自行辦理-主辦單位：運輸安全組 <input type="checkbox"/> 合作辦理-合作研究單位： 地 址： 聯 絡 電 話：		研究期間 自 77年 6月 至 78年 1月	
關 鍵 詞：道路交通安全規則、車輛定期檢驗、檢驗次數、檢驗項目、委託代檢			
摘 要：由於國內小型車數量大幅成長，造成監理機關之車輛檢驗業務品質有惡化趨勢，而且老舊車輛之問題也日益突顯，本所乃就車輛檢驗制度加以檢討，並研議改進措施，其主要內容包括改進車輛檢驗項目，放寬自用小客車新車三年免實施定期檢驗，以及加強老舊汽車之檢驗等，與其他相關措施之建議。			
出版日期	頁數	工本費	本 出 版 品 取 得 方 式
80年 7月	16	57	<input checked="" type="checkbox"/> 洽本所免費贈閱 <input checked="" type="checkbox"/> 洽本所訂購 <input type="checkbox"/> 其他() (限公營或公益機關團體)
管制等級 本出版品： <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 解密日期為 年 月 日 <input type="checkbox"/> 承辦單位視情況辦理解密 <input checked="" type="checkbox"/> 一般		本表： <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 解密日期為 年 月 日 <input type="checkbox"/> 承辦單位視情況辦理解密 <input checked="" type="checkbox"/> 一般	
備 註：本案由於索閱資料者甚多，故特將之印刷成冊，以資應用。			

小型車檢驗革新方案

壹、前言

依據民國七十七年底的車輛統計資料來看，台北市的小型車（含小客車與小貨車）登記數已近四十萬輛，平均每1.98戶就有一輛。如再以最近四年台北市小型車之成長資料來看，已增加了48.13%（自用小客車部分72.31%，自用小貨車部分-17.38%，營業小客車部分18.14%，營業小貨車部分52.25%）。其中，以車輛成長的速度而言，七十七年底就比七十六年增加六萬輛以上，而且此一成長速度仍在加速之中。故以去年之成長數保守估計，今後約七年小型車即可比目前成長一倍以上，其中自用小客車之成長速度更是驚人，約五年即可成長一倍。此外，不論就戶量或人口數的小型車持有率變化來看，均可發現其成長的壓力，與其因而對道路增加的擁擠程度，將使得原已惡化的交通問題更難處理（以上的詳細資料均列如表1）。

表1 台北市小型車登記數與持有率

項目 年別	小 型 車 登 記 數					戶 量	每千
	合 計	自 用		營 業		持有率	人持
		小客車	小貨車	小客車	小貨車	(戶/輛)	有數
73	261,098	176,659	52,809	31,261	1,179	2.46	107
74	276,997	191,987	52,011	30,836	1,163	2.42	110
75	282,634	211,842	36,211	32,991	1,590	2.48	109
76	323,195	246,850	39,694	34,901	1,750	2.29	123
77	386,757	304,401	43,630	36,931	1,795	1.98	163

因此，有關加強老舊小型車輛維修保養之措施，必須儘早付諸實施。而此類措施，就短期而言，可由車輛檢驗制度之改革加以著手。本方案乃就此方面研提具體措施，並對長期性作法提出建議，請有關單位配合辦理，以持續地逐步改善道路交通問題。

貳、車輛檢驗制度之檢討與改進

我國的車輛檢驗制度依「道路交通安全規則」第四十四條規定：「領有牌照之汽車，其出廠年份未達五年者，每年至少應予檢驗一次，達五年以上者，每年至少應予檢驗二次，……」。由於車輛年份越高，容易故障的比率也相對越高，一有故障拋錨將影響道路交通之順暢與安全。因此，實有必要根據車齡增加車輛檢驗之次數或項目或改革目前之檢驗方式，促使車輛所有人勤於維修保養，並確實嚴格執行，以降低逾齡車輛的故障機會，進而避免阻礙交通或引發交通事故。

一、有關車輛定期檢驗次數之檢討與改進

(一)國內外有關車輛定期檢驗次數之規定

關於汽車之檢驗頻次，參考國外的情形如表2所示：

表2 國內外車輛檢驗頻次表

中 華 民 國	美 國 (華盛頓特區)	韓 國	日 本	新加坡
新車5年內 每年一次， 5年以上每 半年一次	新車2年內不 檢，2年以上 每年一次	新車6年內 每兩年一次 ，6~10年每 年一次，10 年以上每半 年一次	新車3年內 不檢，3~10 年每2年一 次，10年以 上每年一 次	新車3年內 不檢，3~10 年每2年一 次，10年以 上每年一 次

由此表可看出，鄰近國家如韓國、日本與新加坡均是以車齡十年作為須增加檢驗次數的分界點，而對二至三年內之新車則有不必要檢驗或放寬檢驗次數之規定。

(二)增加檢驗次數之構想

新車2年內	免 檢
第3年~滿5年	每年檢驗一次
第6年~滿10年	每年檢驗二次
滿10年以上	每季檢驗一次

前述有關擬增加檢驗次數之構想經報紙披露後，曾引起社會大眾廣泛之回響，陳情及建議甚多(經整理如附表一所示)。其中大多對該構想加以斷章取義，但亦不乏甚具正面之建設性意見，本研究乃據之加以檢討並作部分修正。

(三) 擬議之修正構想

在考慮本方案之目的係在於加強老舊小型車之保養與維修，進而抑制其使用與加速車輛汰舊，以及公務車報廢年限為八年與衡量檢驗業務量負荷情況下，似可考慮將小型自用車新車之現行檢驗次數降低，而將多餘之能力用於超過十年以上舊車定期檢驗之落實方面，故而建議作如下之改革（其他大型車輛仍維持現行規定）：

新車2年內(不含營業車)	免檢，但對有故障或肇事記錄者施予抽檢
第3年～滿5年	每年檢驗一次
第6年～滿10年	每年檢驗二次
滿10年以上	每年檢驗二次，但規定其檢驗處所或施予再抽檢

(四) 定期檢驗業務量之檢討

依據前述之擬議構想，經改革後定期檢驗業務量之可能變化，以台北市與全台灣地區小型車之車齡統計為例分析如下：

1. 台北市民國七十七年底之車齡統計如表3所示：

表3 台北市民國七十七年底車齡統計表

項 目		二年以下	二至五年內	五年以上	合 計
自 用	小客車	131,871	94,455	75,977	302,303
	小貨車	17,080	15,439	13,383	45,902
營 業	小客車	18,794	14,098	3,363	36,255
	小貨車	985	599	166	1,750
合 計		168,730	124,591	92,889	386,210

現以出廠年份為基準，估計檢驗輛次為：

(1) 依現行規定之總檢驗次數估計為：

$$(168,730 + 124,591) \times 1 + 92,889 \times 2 = 479,099 \text{ 輛次}$$

(2) 依改革後規定之總檢驗輛次估計為：

$$479,099 - (131,871 + 17,080) = 330,148 \text{ 輛次}$$

因此，改革後台北市之檢驗業務量可減少 148,951 輛次，亦即每年可減輕 31.09% 之負荷，在實務上應為可行。

2. 台灣地區民國七十七年底之車齡統計如表4所示：

表4 台灣地區民國七十七年底車齡統計表

項 目	二年以下	二至五年內	五年以上	合 計
自 小客車	565,866	435,718	454,590	1,456,174
用 小貨車	108,469	111,909	169,746	390,124
營 小客車	46,720	35,586	12,266	94,572
業 小貨車	2,682	1,667	797	5,146
合 計	723,737	584,880	637,399	1,946,016

現仍以出廠年份為基準，估計檢驗輛次為：

- (1) 依現行規定之總檢驗次數估計為：

$$(723,737+584,880) \times 1 + 637,399 \times 2 = 2,583,295 \text{ 輛次}$$

- (2) 依改革後規定之總檢驗輛次估計為：

$$2,583,295 - (565,866 + 108,469) = 1,908,960 \text{ 輛次}$$

因此，改革後台灣地區之檢驗業務量可減少 674,335 輛次，亦即每年可減輕 26.10% 之負荷，在實務上應為可行。

二、變更檢驗方式與落實檢驗效果之檢討與改進

(一) 如何落實檢驗效果之檢討與改進

1. 檢驗工作之繁重

有關監理所站年度檢驗之工作量，本研究先引用公路局桃園監理站所提供之目前檢驗資料如表5所示：

表5 公路局桃園監理站車輛檢驗數輛與能量表

項 目	數 量	說 明
列 管 汽 車	150,054	五年以內車輛數：57,717 五年以上車輛數：92,337
全 年 新 車	36,000	每月新發牌照約3,000輛 全年 $3,000 \times 12 = 36,000$
全年應檢車輛次	278,391	$92,337 \times 2 + 57,717 \times 1 + 36,000 = 278,391$
現有代檢廠檢驗能量	135,000	每年270工作天，每天檢驗100輛 五條檢驗線 $270 \times 100 \times 5 = 135,000$
桃園站檢驗能量	33,750	因人員不足，每天檢驗量為62.5輛 二條檢驗線 $270 \times 62.5 \times 2 = 33,750$
須趕工檢驗之車輛次	109,641	$278,391 - 135,000 - 33,750 = 109,641$

由表 5 可知，以正常工作速度而言，僅桃園縣地區每年無法檢驗之車輛次即達將近 11 萬輛次。此外，如再以表 4 全臺灣地區之小型車估計，則現行全年應檢驗之工作量便高達 2,583,295 輛次以上，以全年 270 工作天計，平均每天應檢驗 9,568 輛次。若以全臺灣地區目前 108 條檢驗線平均分配，每條檢驗線每天即須檢驗小型車 89 輛次以上。此一數字已接近每條檢驗線之每日能量（依規定為 100 輛次），且尚未包括其他大型車輛及下一年度新增汽車之檢驗，由此可見檢驗工作之繁重，實已超過監理單位之負荷。針對此點，本方案在研擬過程中曾至部分監理單位進行實地訪視。據反映，以目前車輛數之龐大，檢驗工作量已經高至無法負荷之程度，因此僅能作到重點式之檢驗。此外，由於車輛大都集中於都會區，故臺北與高雄地區之檢驗問題應是更為嚴重，檢驗之確實程度仍然有待加強。

2. 增列檢驗項目之檢討

由於老舊車輛，不論是因出廠時間較久或使用里程較多，機件性能都難免有所衰退。尤其是車齡十年以上之車輛馬力常有衰退現象，若其動力與制動性能不足，將對其本身之行車安全與道路交通之順暢造成威脅。故高速公路局曾委託工研院金屬工業研究所研提檢驗老舊車輛之項目與標準，建議以底盤馬力動力計與汽缸壓力計檢驗車輛之馬力。此建議經高公局函送交通部部務會報提陳行政院，因事關人民權益，院會決議應再審慎研究，至今未有進一步之結論。關於此點，本研究在研擬本方案時曾另與工研院機械研究所研討，結論為：因汽車經磨缸後即可恢復馬力，且各種不同排氣量之老舊車輛在馬力衰退後所能達到之加速與制動性能亦有高下，很難以上述兩種儀器之檢驗結果作為限制車輛使用之標準，因此不擬建議增加檢驗項目。不過若是在執行車輛排氣污染檢測時能嚴格取締，則部分老舊車輛將因無法達到檢測標準，而遭自然淘汰。

3. 增加代檢廠

檢驗制度之效果能否發揮，須檢討目前的檢驗工作是否確實。在檢驗工作繁重之情況下，為減輕檢驗工作之負荷以落實檢驗工作，除實施二年內新車免檢，全臺灣地區總計約可減少 26%（台北市部分為 31%）之檢驗業務外，其他可行的辦法為提高檢驗線之數量。不過由於公路監理所站之數目有限，組織員額較為固定，故應可考慮增加代檢廠，擴大代檢措施，儘量將車齡十年內之小型車全部委託代檢，其他部分才由監理單位辦理，以加強與落實車輛檢驗工作。

4. 改進措施

- (1) 車齡十年以上之小型車(含營業車)，規定必須由指定之監理單位檢驗，由各監理所、站成立老舊車檢驗專責小組，以認真、負責、公正之成員執行老舊車輛之特別檢驗。故監理單位未來可進一步實施，將一般車輛儘量委由民間代檢廠辦理檢驗，而政府單位僅做確實之抽檢、老舊車輛之檢驗與特種車檢驗，並全力主動加強路邊臨時檢驗工作。
- (2) 另一檢驗方式為規定車齡十年以上之小汽車(但不含營業車)，仍允許可選擇由代檢廠檢驗或至指定處所檢驗，但經代檢廠檢驗之車輛各監理所站均應定期召回抽驗，並加強路邊抽查，對違規或不合格者施予連坐加重處罰，至於其抽驗比例則視監理所站之工作能量而定。
- (3) 配合修訂有關之法令及規定，擴充代檢廠正常檢驗能量，以解決代檢廠數量不足之問題。

(二) 擴大民間代檢措施之檢討與改進

汽車檢驗委由民間代檢是根據「汽車委託檢驗實施辦法」辦理，簡稱代檢，包括汽車申請牌照檢驗、定期檢驗與輕重型機車申請牌照檢驗。其中以定期代檢最值得深入探討。為擴大民間代檢能量，須增加代檢廠數量，所涉及之問題有四，急須加以改善：

- (1) 甲種汽車修理業之廠址受都市計畫法之限制，故在數量與分佈上無法增至普遍化。
- (2) 檢驗經費年度預算之編列方式不符實際，致代檢車輛數受到限制。
- (3) 技工考試之術科項目規定不妥，使合格技工人數不敷增設代檢廠之需求。
- (4) 目前對代檢廠之督導考核尚未落實，致使檢驗品質無法達到要求。

茲將以上四點分別詳析，並研擬改進對策如下：

1. 代檢廠之增設問題

根據「汽車委託檢驗實施辦法」之規定，甲種汽車修理業才可申請代檢。然依「汽車修理業管理辦法」之規定甲種汽車修理業之修理作業面積應在400平方公尺以上，廠址應設於都市計畫工業區、汽車修理專業區、非都市土地之丁種建築用地、交通用地或依獎勵投資條例取得之工業用地。依此規定，使得代檢廠欲在都市地區取得適當性質與大小之用地，非常困難，故所能增加之代檢廠較為有限，而無法達到普遍化。由於「汽車修理業管理辦法」之主管機關為經濟部，故建議交通部商請經濟部對該辦法之規定加以檢討，並研究酌予放寬。

2. 代檢經費之預算編列問題

除了上述甲種汽車修理業廠數無法大量增加之前提條件外，若以現有之甲種汽車修理業申請代檢亦有困難所在。首先即為其經費受預算之限制，再者為技工難求，無法符合規定之人數條件，分別說明於後：

目前臺灣地區甲種汽車修理業有167家，其中辦理代檢者僅54家。因此，在各地檢驗線大多已近飽和之情況下，本可依上述規定，由省市公路主管機關核算可增加籌設之代檢廠數量，報交通部備查。然而核准增設者並不多，其原因之一乃在於代檢經費受到預算之限制。

現行之車輛檢驗費為每輛次300元，若屬代檢，其中2/3分配給代檢廠，其餘1/3繳庫。而年度檢驗經費之收支均分別以預算編列管制，因之產生之問題有下列諸端：

- (1) 委託代檢經費之預算係分別按收入300元與支出200元分項編列，但以實際而言，該200元之支出經費僅為轉手，實為虛項。以目前將其列為支出預算之方式，乃使得委託代檢經費之預算額度受限於須配合教育支出之編列比例，而無法擴大代檢數量。因此，有部分監理所站即建議其編列方式應僅以實際收入(即 $300-200=100$ 元)為準，不但較為合理，且原所編列之收入部分亦可增加兩倍之代檢車輛數。然而，本建議若經採行，則須再進一步考慮發給檢驗費收據之技術問題。
- (2) 委託代檢經費之預算編列，雖已考慮車輛成長因素，但估計太低，宜加以修正，並每年檢討調整之。

3. 技工人數不足問題

甲種汽車修理業之設立依規定須有合格之汽車修護技工二人以上，但若欲申請為代檢廠，則須技工五人以上。由於目前臺灣地區領有技工執照之人數僅5,434人，而汽車保養所、與甲、乙種汽車修理業均須僱有技工，顯見其人數不敷擴大代檢之需求。查其關鍵之一係在於：目前技工執照考試之術科含引擎、底盤與電系等三科目，共12小項，必須各科得分60%以上且總分在70分以上方為及格。然而一般汽車修護技術人員，於實際工作中大多僅專攻一科，甚難達到全能。故此考試辦法宜修正為分科考試，再配合修正「汽車修理業管理辦法」與「汽車委託檢驗實施辦法」中有關技工人數之規定條件，即不採以人數為核准設立之單一條件，而增列以相當之分科技工人數為規定標準。

4. 考核代檢工作之加強問題

公路監理單位對於代檢廠之督導考核係根據「汽車委託代檢廠商考核實施辦法」辦理，其中規定：省市公路主管機關及監理機關應經常派員前往代檢廠商予以督導抽驗。由於公路監理單位有關檢驗之人員甚少互調，久者一、二十年均在同一單位工作，極易因業務關係與代檢廠人員彼此熟稔。因此在督導與考核上難免會顧及顏面或人情，故而較難落實。本方案建議督導考核時，可由不同公路監理單位之人員，輪派至不同轄區之代檢廠進行考核。此外，將來在一般定期檢驗大多已委由代檢廠辦理時，對於抽驗方面，也應在依規定之每週抽驗一次時，增加抽驗之輻次。

(三) 有關檢驗規定之執法檢討與改進

1. 年度標識牌之問題

在一個車輛檢驗制度中，如何辨識車輛所有人是否已按規定期限與次數將車輛送檢合格應是非常重要的，其辦法原是先以「年度標識牌」來區分，再進一步檢查行車執照之登記。茲分析現行法規，可知其有關的規定如下：

(1) 道路交通管理處罰條例：

第十五條：「汽車有左列情形之一者，處汽車所有人或領用人一百元以上，二百元以下罰鍰；．．．五、行車執照、年度標識牌及拖車使用證，有效期間屆滿，不依規定換領而行駛者。．．．第五款之牌照應扣繳並責令換領。」

(2) 道路交通安全規則：

第八條：「汽車牌照包括號牌、年度標識牌、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，檢驗合格後發給之。．．．」

第九條：「汽車號牌照及年度標識牌之型式、顏色及編號，按其種類由交通部定之。」

第十一條：「汽車號牌應依左列規定位置懸掛固定；．．．。」

六、汽車年度標識牌應黏貼於擋風玻璃內右上角，．．．。」

第十四條：「行車執照、拖車使用證每二年換發一次，．．．汽車年度標識牌應與行車執照同時換發。」

由上述道安規則第八條之規定可知，車輛是否依規定期限到檢合格，應可由年度標識牌加以辨識。但若再配合第十四條進一步分析，可發現由於行照之換發頻次與定期檢驗之頻次不同，使得年度標識牌失其積極作用。目前其作用意義也已變質，為僅表示有否換發行照而已，因此監理單位對是否黏貼年度標識牌之執法並未加以重視。再者，因目前新車並不須黏貼年度標識牌，所以也甚難由此判定其是否已換領行照。此外，由於換領年度標識牌須繳200元之監理規費，而又無積極作用，故頗招民怨。

有鑑於此，交通部於民國77年修正道路交通管理處罰條例時已包括將第十五條有關年度標識牌之規定予以刪除。該修正案刻已送請行政院先行審議，本方案建議應作事先之因應規劃，以便俟該案通過後，可據以加速全盤修正道路交通安全規則之相關條文。

2. 對於處罰未依規定參加定期檢驗之問題

為要確實執行檢驗工作，對於逾期未到檢之處罰甚為重要，但依現行道路交通管理處罰條例第十七條之規定，却頗有很難執行之問題。其條文如下：

道路交通管理處罰條例第十七條：

(現行)：「汽車不依限期，參加定期檢驗者，處汽車所有人一百元以上二百元以下罰鍰；逾期一個月以上者，並吊扣其牌照，至檢驗合格後發還。．．．」

本條之可爭議處乃在於牌照之吊扣期間上。因若汽車所有人逾期一個月以上才到檢，依規定除處罰鍰外，到達檢驗場時便應即吊扣其牌照。但因仍可進行檢驗，若檢驗合格便須再當場發還，吊扣時間可能不到10分鐘，因此不具實質之執法可行性，以致很多監理人員並未執行此規定，而對經年累次未到檢之汽車亦僅處罰鍰而已，無法達成不同量罰之效果。

此外，本(78)年交通部雖已進行修正該條文，其內容如下：

第十七條(修正中)：

「汽車不依限期，參加檢驗者，處汽車所有人一百元以上二百元以下罰鍰；逾期一個月以上者，並吊扣其牌照，至檢驗合格後發還，逾期六個月以上者，註銷其牌照。」

此處有關吊扣之作業仍依現行規定處理，新條文中係僅增列逾期六個月以上者，註銷其牌照之規定。因此將來對於逾期一個月以上，未達六個月者，前述之吊扣執行缺失仍然存在。故可考慮再進一步規定，對於逾期一個月以上，未達六個月，且檢驗不合格者亦註銷其牌照，而吊扣牌照之作法應可取消。

叁、車輛檢驗革新方案綜合建議

一、檢驗次數

新車2年內(不含營業車)	免檢，但對違規、故障或肇事者加強抽檢
第3年～滿5年	每年檢驗一次
第6年～滿10年	每年檢驗二次
滿10年以上	每年檢驗二次，並輔以抽檢若干次

二、檢驗方式(處所)

- 1.各監理所、站成立老舊車檢驗專責小組，車齡十年以上之小型車(含營業車)，規定必須由指定之監理單位檢驗。
- 2.另一檢驗方式為規定車齡十年以上之小汽車(但不含營業車)，仍允許可選擇由代檢廠檢驗或至指定處所檢驗，但經代檢廠檢驗之車輛各監理所站均應定期召回抽驗。

三、增加代檢廠及相關措施

- 1.建議交通部商請經濟部對「汽車修理業管理辦法」研究酌予放寬有關之規定。
- 2.委託代檢經費之預算編列方式應僅以實際收入為準，發給檢驗費收據之技術問題亦應同時更革。
- 3.委託代檢經費之預算編列，雖已考慮車輛成長因素，但估計太低，宜加以修正，並每年檢討調整之。
- 4.技工執照考試辦法之術科宜修正為分科考試，含引擎、底盤與電系三科，再配合修正「汽車修理業管理辦法」與「汽車委託檢驗實施辦法」中有關技工人數之規定條件，不採以人數為核准設立之單一條件，而增列以相當之分科技工人數為規定標準。
- 5.公路監理單位對於代檢廠之督導考核，應由不同公路監理單位之人員，輪派至不同轄區之代檢廠進行考核，並增加抽驗之輛次。

四、檢驗規定之執法

- 1.道路交通管理處罰條例中有關年度標識牌之規定已將予以刪除，故應作事先之因應規劃，以便俟該修正案通過後，可據之迅予全盤修正道路交通安全規則之相關條文。

2. 道路交通管理處罰條例中可考慮再進一步規定，對於逾期一個月以上，未達六個月，且檢驗不合格者，亦註銷其牌照，而吊扣牌照之作法應可取消。

肆、其他相關措施之建議

一、短期措施

1. 加速監理單位之檢驗全面電腦化，以統一檢驗標準，並提高檢驗之嚴格性、公正性與準確性。
2. 請環保單位加強車輛排氣物之路邊檢核工作，藉以減少老舊車輛之持有與使用。
3. 提高公車等大眾運輸之服務水準。
4. 提高停車費，以促使小客車使用人改乘較經濟之大眾運輸工具。
5. 實行人徒步區與對小客車之通行管制。
6. 推廣小客車共乘制度。

二、長期措施

1. 保養制度之建立：為維持車輛性能於一定水準，整個車輛檢驗系統應包括保養制度與檢驗制度，將來可視情形再逐步放寬採取以保養代替部份檢驗之措施。其具體作法如下：(1)訂定汽車保養有關法規，(2)輔導核發足夠之汽車修護技工人數，(3)請經濟部就汽車修理業管理辦法輔導地下汽車修理廠合法化，與(4)由經濟部會同交通部新訂「汽車修理保養廠考核實施要點」，以鼓勵汽車修理業之設立與落實保養制度。
2. 改革汽車燃料使用費徵收辦法：研究將現行燃料使用費由隨車徵收改為隨油徵收，以減少老舊費油車輛之使用。
3. 廢車處理場之興建：於汽車燃料使用費徵收辦法修訂後，燃料使用費基金充裕，可提撥部分經費或配合環保單位編列預算及其他適當財源，用於清查拖吊廢車與興建廢車處理場，以免汰換之車輛任意棄置佔用道路。至於收購舊車方面，在未來汰換制度之刺激下，其殘餘價值在市場行情下，自會有民間交易進行處理。
4. 實施車輛須自備停車位措施：由於此措施之執行，使車輛持有成本提高，將可降低民眾購車意願，以達到減緩車輛成長、並進而抑制使用老舊車輛之效果。

- 5.改進汽車保險制度：請財政部利用保險費率之手段，規定費率應隨車齡或車輛所有人違規、肇事等記錄大幅提高，以加速車輛之汰換。
- 6.檢討修正汽車稅率：研究提高汽車牌照稅，降低汽車關稅之可行性及幅度。
- 7.加速大眾捷運系統之興建：藉此提高民眾行之便利，以減少小客車之使用。

附件

陳情及建議事項處理表

(至七八、一、廿一止)

陳情及建議事項	來源及件數	處理情形(或建議)
檢驗次數太多，民眾負擔太重	台中縣汽車商業同業公會(張平沼立委轉)、林沛宇、劍鳴、未具名者，共計四件。	擬研究修正新方案所提之建議在檢驗次數方面仍依現行辦法處理，但自用小客車新車兩年免檢。
以車齡為實施標準之原因為何	曾德祥、蘇明通、未具名者三，共計五件。	已收集高速公路檢修服務記錄單，正就車齡與故障頻次之關係進行分析。
增加以行駛里程為實施標準	施正義、鄭百修、李愛月、未具名者三(含監察院轉者一)，共計五件。	因車輛機件歷時必會老化(雖未使用)，且碼表可以改造，故僅以里程為標準，並不可行，本方案可研究是否可用車齡與里程之雙重標準加以實施。
自用車與營業車使用程度不同，不應一視同仁	賴維寬、蘇明通、劍鳴、陳永祺(消基會轉)、未具名者一，共計五件。	本方案新車兩年免檢係只適用自用小客車，關於方案中另行明示。
恐將增加監理單位之工作負荷	劍鳴、未具名者四，共計五件。	自用小客車新車二年免檢，將減輕大量工作負荷。

對拋錨車重罰

施正義、冉卜清、蘇明通、劍鳴、宋錦輝、張秋松（含趙少康立委轉）、李明理、本部人事處視察後建議、未具名者三，共計十一件。

已於新修訂之道路交通處罰條例第五十九條加重罰則，擬於新方案中建議加強本項執法。

落實檢驗工作、杜絕代檢及監理黃牛之流弊

許臣義、陳永祺（消基會轉）、未具名者五，共計六件。

已列為本方案配合措施之建議，擬請路政司卓處，以加強督導。

建立車輛維修保養制度

冉卜清、俞佩鈺、羅新銘、未具名者三，共計六件。

已列為本方案建議之配合辦法。

以稅費方法促成車輛汰換（含汽燃費與牌照稅）問題

施正義、曾德祥、蘇明通、劍鳴、李愛月、張秋松、未具名者三，共八件。

研究將汽車燃料使用費於未來改為隨油征收。

實施差別保險費率，提高老舊車輛之保費

未具名者三件。

已列為本方案建議之配合辦法。

限年淘汰車輛，由政府收購

羅新銘、未具名者二，共計三件。

已列為本方案建議之長期措施。

基於污染者付費之觀點，加強排氣檢驗

張秋松、未具名者一，共計二件。

擬採納列為配合辦法，並請環保單位加強車輛排氣之路邊抽檢工作。

淘汰舊車將換購新車，故不能減緩車輛成長，且有圖利汽車商之嫌。

羅新銘、鄭百修、未具名者一，共計三件。

本方案是整體交通政策之一環，主要目標在於促進交通順暢，綜合而言應無此缺失。

增加檢驗項目，提高檢驗標準（如加速性及剎車能力）	本部人事處視察後建議。	擬依建議研訂此二項之高低標準，並以之作為可否通行高速公路之依據。
增加檢驗車容之項目	宋錦輝一件。	現行檢驗已包括車身牢固完好，油漆無脫落現象，本項擬列請監理單位嚴格執行。
增加檢驗次數及增收有關稅費，影響人民權利義務，應經立法程序。	民進黨人，一件。	本案應屬事關行政權，似無此疑慮，擬於方案核定後陳報交通部裁示。
加強路邊車輛臨時抽檢	施正義、許臣義，共二件。	本方案已列，擬請路政司卓處，加強督導辦理。
加強溝通並宣導「開車不方便、購車不經濟」之說法	未具名者，共三件。	可由民衆自行判斷，本部不便以此主題主動宣導。
交通之整體改善（交通管制設施、執法、停車場問題、捷運系統等）	台灣區車輛工業同業公會、台中縣汽車商業同業公會（張平沼立委轉）、本部人事處視察後建議、蘇明通、劍鳴、張秋松、未具名者四，共計十件。	均已列於本部施政計畫工作個案隨時辦理中。
合計：十九項	八十七件	