

壹、案由：107年4月23日清晨，2名國道警察在路肩取締違規大貨車時，遭後方另一輛大貨車追撞，當場死亡。國道警察執行任務長久以來維持攔停開罰的方式，造成國道警察在高速公路上執行危險任務，因而殉職、受傷。國道警察局執勤的方式未能與時俱進，利用科技執法方式，在缺乏安全配備及安置的情況，讓國道警察以血肉之軀在高速公路上冒險工作。相關單位坐視國道警察暴露在危險環境，有深究之必要案。

貳、調查意見：

自動調查「107年4月23日清晨，2名國道警察在路肩取締違規大貨車時，遭後方另一輛大貨車追撞，當場死亡。國道警察執行任務長久以來維持攔停開罰的方式，造成國道警察在高速公路上執行危險任務，因而殉職、受傷。國道警察局執勤的方式未能與時俱進，利用科技執法方式，在缺乏安全配備及安置的情況，讓國道警察以血肉之軀在高速公路上冒險工作。相關單位坐視國道警察暴露在危險環境，有深究之必要。」乙案。本案經調閱內政部警政署（下稱警政署）及所屬國道公路警察局（下稱公警局）、交通部及所屬高速公路局（下稱高公局）及公路總局、行政院人事行政總處（下稱人事行政總處）等機關卷證資料，並於民國（下同）106年6月27日與基層國道公路警察座談，嗣於同年8月22日詢問警政署、公警局、交通部、高公局、公路總局及人事行政總處等機關人員，已調查竣事，茲臚列調查意見如下：

一、內政部警政署及交通部長期未能重視國道公路警察執勤安全，對於涉及國道執勤安全及民眾用路安全之措施如強化疲勞駕駛可稽查性、落實違規記點、故障停放路肩之時限及放寬逕行舉發等，均未能與時俱進、及時調整，致屢聞憾事發生，警政署及交通部允宜就相關措施通盤檢討並儘速調整。

（一）據本院與基層國道公路警察座談，請其就目前涉及值勤安全相關規定提供意見，渠等表示略以：「建議疲勞駕駛應該有明確的立法」、「本案是因為疲勞駕駛造成，我覺得大型車輛的駕駛的時間現行是8小時，我們現場根本無法稽核他是否開了8小時。」、「開單其實只要3分鐘，通常是因為民眾討價還價，他不走我們為了警戒安全，我們也不能走，相對風險越高。」等語。

- (二)就疲勞駕駛稽查部分，交通部表示，有關一般駕駛人連續駕車8小時，涉及道路交通管理處罰條例第34條規定，近3年取締件數分別為104年4件；105年5件；106年6件，疲勞駕駛所造成的行車風險不亞於酒駕；而交通部於8月22日於本院約詢時亦表示：「這是交通事故的高風險族群，確實不易取締，是屬於人的精神狀態，在執法面是有取締難度」等語。惟根據該部「105年國道事故檢討分析」資料顯示，我國交通量隨路網發展逐年成長，105年延車公里¹達33,231百萬車公里，數量創下歷史新紀錄，但危險性等同酒駕之疲勞駕駛，近年取締件數竟只有個位數，益證基層公警所述其難以取締係屬事實，且造成公警值勤及民眾行車安全之重大隱藏風險，內政部警政署及交通部責無旁貸，宜儘速就疲勞駕駛如何落實取締研擬精進措施。
- (三)再查，依道路交通管理處罰條例第63條規定，違反相關規定駕駛人可依違規情節記1~3點，同一駕駛人半年內違規記點共達6點以上者，吊扣駕照一個月，一年內經吊扣駕照二次，再違反記點條款時，吊銷駕駛執照。依交通部查復，逕行舉發案件係對駕駛汽車行為人所為之處罰，簡言之，由於不易釐清車輛實際駕駛人身份，現行僅有攔查才能記點，逕行舉發則否；惟據公安局統計，近10年(97年至106年)攔停舉發者計1,233件，逕行舉發計1,165件，逕行舉發比例約占該項舉發總件數48.6%(攔停舉發占51.4%)。對此，交通部則說明，逕行舉發案件係對駕駛汽車行為人所為之處罰，故若汽車所有人未於指定時間到案告知違規駕駛人，亦即其成為

¹ 延車公里(vehicles kilometer)：係指把所有車輛的行駛里程，全部加總所得到的數字。

違規行為人時，如應受記點處分，亦應依法予以記點為縮減立法面與執行面之落差，減少交通違規案件，降低交通肇事死傷之社會成本，該部已積極研議並落實交通違規記點制度之推動，於本(107)年7月3日已將營業大客車納入逕行舉發併應記點案件實施記點²。

(四)承上，逕行舉發在國道上既占近半比例，卻無法以違規記點制約束，甚至剝奪經常違規之危險駕駛慣犯之駕駛行為，縱然交通部解釋推動關鍵在實際車輛駕駛人之釐清，惟目前科技執法及資訊系統發展均非數十年前可比，且未來逕行舉發(如平均速率執法)又將大幅放寬以避免攔停產生之執勤風險，則違規記點制如何落實以作為維護用路安全之重要工具，勢必成為重要課題，爰此，交通部實應積極規劃落實方式。

(五)針對公警局建議：為加速排除道路障礙，避免故障車車主藉故拖延及停放路肩時間過長，建議修正相關法規，對停放路肩逾1小時之故障車，得採連續處罰之規定，以符法制及比例原則，並達迅速排除故障車之目的，降低危險因子。交通部已於107年6月29日修訂「高速公路及快速公路交通管制規則」時調整第25條內容，同年7月1日起故障車停放路肩待援時限從2小時縮短為1小時，違者可處600元至1200元罰鍰，並將強制拖吊。由上開查復可知，交通部或警政署對前開規定可能造成之風險未能提早覺察因應，遲至本年才予以調整，有欠積極。

(六)又查，警政署查復說明，國道高速公路執法環境險峻，違規行為稍縱即逝，現行道路交通管理處罰條

² 107年7月3日交通部新聞稿：7月1日監理新措施，相關新制報你知。

例第7條之2之規定，符合當場不能或不宜攔截製單舉發者，始得逕行舉發，限縮國道警察執法空間，公警局建議修正前述規定。對此，交通部則說明，針對國道上交通違規案件，國道員警本可依道路交通管理處罰條例第7條之2規定逕行舉發，故現行法令並無限縮國道警察執法之情形，針對公警局建議修正條文，該部業於107年6月6日召開「研商國道科技執法相關法規修正事宜會議」討論，會議決議請公警局針對與會單位意見就「高、快速公路動態違規排除相關規範」、「地磅科技執法」、「非固定式科學儀器取證」等3個層面，研提具體修正條文草案再送該部研參，本案俟該局重新提送修正草案後再行辦理。爰此，對於逕行舉發之法令及執行面，兩機關顯有認知落差；如為因應未來鼓勵國道公路警察同仁儘量降低攔停，提高逕行舉發之趨勢，警政署及交通部顯有強化橫向連繫之必要，俾使逕行舉發相關措施更加明確。

(七)綜上，內政部警政署及交通部長期未能重視國道公路警察執勤安全，對於涉及國道執勤安全及民眾用路安全之法規如強化疲勞駕駛可稽查性、落實違規記點、故障停放路肩之時限及放寬逕行舉發等，均未能與時俱進、及時調整，致屢聞憾事發生，警政署及交通部允宜就相關法規通盤檢討並儘速調整。

二、國道公路警察同仁於值勤時如發現重大(惡性)違規車輛，為避免造成重大交通事故，仍有攔查或促使駕駛注意之必要，亦為值勤之風險所在，惟我國迄未建立民眾遇警方攔檢之停車受檢規範，致駕駛人不知如何安全應對警方攔停，亦無法落實將警車停放受檢車輛後方，以警示後方來車，徒增攔停後發生事故之風險；警政署及交通部允應參酌先進國家相關措施詳予規劃

執行，並加強宣導及納入駕照考試項目。

(一)據本院與基層國道公路警察座談，請其就於國道巡邏攔停交通違規或動態異常之車輛之實際操作情形提供建議略以：「有些民眾說這次事故為什麼警車是停在車子後方或前方，這主要是看駕駛人對我們攔查的反應方式，並不是我們偏好停前面或後面。」、「國道我們攔停的判斷會視狀況，比如大車中午佔中線我們蒐證3公里，他還佔著而且飄移，我們就會判斷該去攔停，因為已經明顯的疲勞駕駛，那都是異常駕駛已經危及駕駛和用路安全了。」等語。

(二)警政署說明，國道公路警察巡邏攔停交通違規或動態異常之車輛，係依據警察職權行使法第8條執行，惟我國現行交通法規並未規範或指導民眾面臨警車攔查時，應如何進行停車動作，使得警察必須駕車往前以手勢指揮，往往無法將警車停放於民眾車輛後方。

1、高速公路行車速度較一般道路行車速度快，國道公路警察於行進間攔停車輛時，倘民眾以一般道路之駕駛觀念應對，例如驟然減速或甚至將車輛停於車道上；以及停車後又逕自下車站立車道等，除造成自身與警察之危害，亦使其他用路人面臨事故的風險。

2、參酌美國各州車輛管理局發行之駕駛手冊，明確指導民眾遭遇警車啟動攔停時應採取之停車方式，例如加州車輛管理局(DMV, Department of Motor Vehicles)於手冊(2017年中文版，第72頁)內敘明下列規定(文字已修正為我國用語)：

- (1) 遇到執法人員攔停時，駕駛者應如何處置？
- (2) 開啟右側方向燈，表明您已經知道警察出現。

- (3) 將車輛開往右側。
- (4) 儘管在高速公路的共乘車道或高乘載車道亦應將車輛駛至右側路肩。
- (5) 結束手機通話與關閉收音機。
- (6) 坐在車內，除非警察另有指示。
- (7) 您與乘客的手都應放在警察容易看到的地方，例如方向盤或大腿上。

3、建立一套警察與民眾都可以共同遵循的準則，除能保護警察與受檢民眾之安全，亦能減少對其他用路人的危害。

- (三) 針對上開建議，交通部回應，有關警政署建議建立停車受檢規範一節，該部尚無接獲該署建議方案，未來如該署有具體方案須該部配合研修相關法令，亦當配合辦理；至於駕照考試有無於高速公路相關故障處置及攔檢對應之課程或題目，查目前汽車駕照筆試題庫，有關高速公路相關故障處置之題目計有汽車法規是非題6題、汽車法規選擇題2題共計8題，以培養汽車駕駛人良好之行車習慣及故障排除能力。後續公路總局亦可依高公局需求增加筆試題目。
- (四) 針對建立停車受檢規範一節，警政署劉科長於本院約詢時答稱：我們確實是沒有跟交通部提這部分（指停車受檢規範），相關法規也寫得比較含糊，未來民眾如何配合，我們會跟公警局整合後，請交通部在宣導、道安講習、或考照等做強化。
- (五) 另查，依警政署提供資料，本案發生後，曾有公警局退休幹部寫信陳情至局，建議建置類似德國公路警察模擬系統以強化員警訓練一節，警政署說明，該署及公警局無相關資料可參，惟警政署劉科長在本院約詢時稱：「今年警大有建置一套模擬系統，

包括駕駛行為觀察、情境數據分析等等，可以訓練人員去判斷駕駛行為，這套系統才剛報驗，驗收後會請公警局參考」等語。

(六)綜上，國道公路警察同仁於值勤時如發現重大(惡性)違規車輛，為避免造成重大交通事故，仍有攔查或促使駕駛注意之必要，亦為值勤之風險所在，惟我國迄未建立民眾遇警方攔檢之停車受檢規範，致駕駛人不知如何安全應對警方攔停，亦無法落實將警車停放受檢車輛後方，以警示後方來車，徒增攔停後發生事故之風險；警政署及交通部允應參酌先進國家相關措施詳予規劃執行，並加強宣導及納入駕照考試項目。

三、由於國道上行車速度極快，執勤員警針對違規行為實施現場攔停稽查時，常因現場車流狀況瞬息萬變，致人員與車輛增加遭撞擊之風險，除發現重大(惡性)違規車輛，為避免造成重大交通事故，危害他人行車安全，必須以現場攔查方式取締外，公警局與高公局應持續推動科技執法設備建置。

(一)經統計公警局近10年(97年至106年)依據道路交通管理處罰條例第60條第1項規定，取締駕駛汽車不聽制止或拒絕停車接受稽查而逃逸者之違規案件總計2,398件，其中經攔停舉發者計1,233件，逕行舉發計1,165件，逕行舉發比例約占該項舉發總件數48.6%(攔停舉發51.4%)；另經由民眾報案及勤務指揮中心接獲通報通知組合警力尾隨攔查案件，計有1,905件。有關現場攔查及逕行舉發之優劣分析。

1、優點包括：現場攔查可即時制止或排除違規狀態，以回復交通秩序或避免擴大危險或實害，防止違規者與其他用路人投機取巧之心態及繼續違規之行為。公警局執勤員警遇違規或攔查不停

車輛時，依規定採用逕行舉發方式舉發交通違規，可減少員警查緝車輛之風險。

- 2、缺點包括：逕行舉發方式容易因為違規當時天候及光線之影響，而有無法清楚辨識車號致舉發對象錯誤。違規行為人接獲逕行舉發違規通知後，大多以未看見警方有攔查之動作或無違規照片及其證據資料為由，常提出救濟，衍生行政資源浪費。

(二)由於國道上行車速度極快，執勤員警針對違規行為實施現場攔停稽查時，常因現場車流狀況瞬息萬變，致人員與車輛增加遭撞擊之風險，有鑑於此，公警局檢討律定當前交通違規取締應以「事前蒐證、事後告發」為原則，減少於主線攔查之事故風險。如發現重大(惡性)違規車輛，為避免造成重大交通事故，危害他人行車安全，員警以現場攔查方式取締，應開啟警示燈，並選擇安全適當或路幅寬廣之處所，並適度加深攔查縱深及注意自身、被攔查人車及其他用路人之安全。主管機關已就違規取締原「攔查為原則、逕行舉法為例外」之規定可能造成之風險研議修法，並因應本案事故，除原有之「執行巡邏勤務中盤查盤檢人車作業程序」，再訂頒「攔檢及交通稽查車輛注意事項」。

(三)有關目前國道上之科技執法方式，警政署查復：

- 1、公警局自行建置之科技執法設備與執法項目。
- 2、多功能數位固定桿：採固定方式，設置於轄線多事故路段，逕行舉發超速違規。
- 3、雷(射)達測速儀：採用非固定方式，於多發生事故路段，逕行舉發超速及慢速車違規。
- 4、雷射測速儀(攜帶式雷射槍)：採用非固定方式，於轄線適當安全處所執行測速(高速、慢速)，以

逕行舉發方式執行。

- 5、酒精分析儀：於取締酒後駕車或處理交通事故時使用。
- 6、掌上型電腦製單系統：於攔查交通違規時使用，簡化違規人、車資料查詢時間及縮短員警製單流程。

(四) 公警局建請高公局建置完成之科技執法設備：

- 1、智慧型高解析度攝影執法系統。
- 2、國道5號雪山隧道科技執法系統。
- 3、防制誤闖、逆向上國道偵測系統。

(五) 對於降低勤務風險及取締效益如下：

- 1、透過科技執法設備之使用，對於交通事故防制有其正面性之效益，並減少員警執勤風險。建置完成後得以全天候監督該路段行車狀況，有效嚇阻用路人僥倖違規行為。
- 2、國道路肩狹窄或無路肩等執勤環境險峻地點，雖有設置供執勤用之避車彎，惟受現地環境之限制，數量及長度未能符合實務需求，且具高度危險性，以科技執法始能確保員警執勤安全。
- 3、透過科學儀器蒐集事證，得以提升違規取締效能，同時減輕員警執勤負荷，有助執法品質及國道交通秩序改善，進而減少重大交通違規之行為。

(六) 有關利用ETC門架執行勤務之情形：

- 1、公警局已建議交通部研議以現有電子收費ETC系統所取得資訊，來換算車輛區間平均速率執法，以有效控制路段行車速度及取締惡性嚴重超速違規。
- 2、運用ETC設備進行區間平均速率執法可行性分析
 - (1) 法源依據：符合現行道路交通管理處罰條例第

7條之2規定(略以)，經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規，應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。

(2) 執法精確性：兩點間距離固定，以時間差換算所得區間平均速率為科學證據，精確度並無疑義。

(3) 違規車輛號牌資料個資疑義：依據交通部推動區間平均速率科技執法，車輛號牌係依交通法規公開的資訊，屬個人資料保護法第2條第1款「其他得以直接或間接方式識別該個人之資料。」符合執行法定職務必要範圍內之規定。另有關「以ETC系統取締車輛超速」，是否符合個人資料保護法相關規定之適用，高公局已於107年5月7日函詢法務部釋示。

(七) 綜上，由於國道上行車速度極快，執勤員警針對違規行為實施現場攔停稽查時，常因現場車流狀況瞬息萬變，致人員與車輛增加遭撞擊之風險，除發現重大(惡性)違規車輛，為避免造成重大交通事故，危害他人行車安全，必須以現場攔查方式取締外，公安局與高公局應持續推動科技執法設備建置。

四、國道公路警察值勤風險明顯偏高，而其危險加給與其所面對之風險未盡合理，警政署透過內政部提報行政院爭取增加危險加給，迄今(10月)已逾半年尚在補正資料，未有具體進展，該署及人事行政總處允宜積極溝通辦理。

(一) 根據袁行一等人於「101年道路交通安全與執法研討會」所發表「國道公路警察局員警執勤安全分析初探」之統計分析，國道警察執勤遭撞擊之交通事故中，肇事因素為「未注意前方動態」、「酒後駕車」及「疲勞駕駛」三者合計比率占80%，均屬於肇事

者感知能力不足之類型。該研究結果亦顯示，國道警察實際每人平均撞擊及瀕臨撞擊機率高達69%，並以服務年資21至25年員警，遭受撞擊人數分佈最高，且遭撞擊之致傷率高達50%。

(二)據警政署查復，統計分析公安局警察歷年因公執勤死亡人數與現有人數比較「員警執勤身亡平均年發生率」為千分之5.26，較六都直轄市的臺北市政府警察局千分之1.6高3.29倍、較新北市政府警察局千分之2.3高2.29倍、較臺中市政府警察局千分之2高2.63倍、較桃園市政府警察局千分之3.03高1.74倍、較臺南市政府警察局千分之2.37高2.22倍、較高雄市政府警察局千分之2.66高1.98倍，也高於刑事警察及其他專業警察，國道警察之重要性及勤務繁重程度不下直轄市政府警察局，且明顯高於家庭暴力防治工作，危險性更居所有警察之首。綜上，國道公路警察值勤風險明顯偏高係屬事實，爰無疑義。

(三)本案發生後，警政署旋於107年4月23日發布新聞稿，略以『本署也正全力爭取國道員警之「危險加給」，以保障同仁權益。』；該署復於4月30日再度發布新聞稿略以：「陳署長也再次強調，對於殉職員警及遺眷之照護工作，警政署責無旁貸，而郭、葉2員的殉職，也凸突顯國道員警執勤之危險性，除國道員警之「危險加給」(數額5,061元)，業經內政部審查同意，並於4月23日函報行政院核辦外；另已責由公安局研議如何提升國道員警執法安全性，確保員警執勤時的安全，這樣才能讓兩位國道警察弟兄的犧牲更有價值，避免再次發生類似不幸事件」等語。

(四)警政署查復說明，國道公路警察執勤危險性偏高，

仍僅能依警察人員警勤加給表規定支領第一級8,435元，未能按原支等級數額加成支給，更未能列各項危險職務加給表對象支給。基於待遇公平合理並解決警力大量離退求去之困境，爭取國道公路警察於警勤加給增加危險加成，案經內政部於107年4月23日函報行政院辦理。

(五)人事行政總處107年5月24日核復略以：如僅以國道員警面臨高度危險環境風險，執勤傷亡比率偏高，即直接比照刑事警察加6成支給警勤加給，在警勤加給支給因素已將危險因子納入考量下，似非完整合宜，爰請通盤衡酌其與刑事警察勤務特性、危險程度及與其他警察人員之差異情形再予考量，避免刑事警察再要求攀高或造成其他援比效應。

(六)承上，人事行政總處於8月22日本院辦理詢問時表示，針對警察待遇，行政院都有對不同勤務去設計，在警勤加給方面有分三級來支給，國道這邊因為是比較繁重是一級的，這次內政部有報要比照刑警的6成，當時刑警加成是因應刑事訴訟法修法，勤務變重而提高加給，要求比照加成部分，已請內政部審酌各類警察勤務通案考量其衡平性及合理性，並俟內政部補充說明後會同相關機關審議，又本案尚在溝通階段，尚未作成決定。

(七)綜上，國道公路警察值勤風險明顯偏高，而其危險加給與其所面對之風險未盡合理，警政署透過內政部提報行政院爭取增加危險加給，迄今(10月)已逾半年尚在補正資料，未有具體進展，該署及人事行政總處允宜積極溝通辦理。

五、警政署在預算編列、採購及保養等，未充分重視國道警察同仁勤務及裝備特殊性，致有未能及時更新輪胎、巡邏車使用年限過高等情，徒增值勤風險；該署

縱有預算統刪及交通違規罰鍰案件收入分配等限制，仍宜以分門別類及多元化方式採購，至於國道基金支應之可行性，宜由行政院召集交通部、內政部及主計總處積極研議辦理。

(一)據本院與基層國道公路警察座談，請其就執勤裝備及硬體需求提供看法，略以：「交通部高公局罰單收入抽17%走，我們什麼都沒有。」、「我們採購輪胎就有3種品牌，同軸的輪胎胎紋還不一樣，也沒有錢買行車紀錄器，包括反光背心也不夠。」、「警車其實妥善率常常很低，平均用到報廢都4、50萬里程了，最多還有90萬里程的。」、「測繪部分臺中市用雷射測繪，事故幾分鐘就畫好線了，我們還在用筆畫。」、「BMW是很堅固沒錯，但是國道值勤不用太堅固，我們現在不追車，其實皮卡比較高，警示性比較好，用途也比較廣泛。」、「日本國道警察停車攔查都有煙火可以警示，我們沒有。」、「裝備部分，經費比較龐大的應該是監視器，國道警察同仁都只能運用外單位的監視器，如果有自己的影像我們就不用追了。」、「連前一陣子寄罰單的錢都沒有，還要用業務費去支，業務費是要修車子的，我們開越多罰單，越沒錢修車。」等語；顯示公警同仁在執勤裝備及經費上實屬嚴峻，相關設備之妥善率及使用效率對執勤安全更有直接影響。

(二)有關基層員警提出交通罰鍰收入部分，交通部為有效推展與管理自償性及具特定財源之交通建設計畫，並統籌辦理其興建、營運、維護及自償部分之資金籌措、償還等事宜，以提升交通服務水準，特設置交通作業基金，其中國道部分設置「國道公路建設管理基金」（下稱國道基金）基金來源如下：

「(一)政府循預算程序之撥款。(二)於國道公路

向車輛徵收之通行費收入。(三)經分配於國道公路建設用之汽車燃料使用費收入。(四)服務性設施有關之收入。(五)辦理區段徵收取得可建土地處分或有償撥用價款收入。(六)本基金之孳息收入。(七)受贈收入。(八)其他有關收入。」而基金之用途如下：「(一)具自償性國道公路之建設及其設施之擴充、改良支出。(二)辦理區段徵收取得可建土地等開發成本支出。(三)國道公路維護管理支出。(四)本基金融資之利息及手續費支出。(五)國道公路業務之宣導、推廣、訓練及研究發展支出。(六)管理及總務支出。(七)其他有關支出。」交通作業基金收支保管及運用辦法第1條、第10條第2款及第11條第2款定有明文。另按道路交通管理處罰條例第9條第2項規定³，訂定之道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法第3條第1項第1款⁴及第3款規定，直轄市、縣（市）政府舉發案件75%分配予各直轄市、縣（市）政府、24%分配予各處罰機關及1%解繳國庫，惟公安局舉發案件，53%解繳國庫、30%分配予各處罰機關（同條例第8條第1項第1款規定為公路主管機關）及17%分配予國道基金。

(三)有關「國道基金」是否可撥用？及交通違規罰鍰收入無法作為相關業務、保養或硬體採購之財源，以提升公安局員警執勤安全部分等疑義，機關說明如下：

³ 道路交通管理處罰條例第9條第2項：本條例之罰鍰，應提撥一定比例專款專用於改善道路交通；其分配、提撥比例及運用等事項之辦法，由交通部會同內政部、財政部定之。

⁴ 道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法第3條第1項第1款：違反本條例第二章之罰鍰，經處罰機關收繳後，分配比例如下：一、直轄市、縣（市）政府舉發案件：（一）百分之七十五分配予各直轄市、縣（市）政府。（二）百分之二十四分配予各處罰機關。（三）百分之一解繳國庫。第三款：內政部警政署國道公路警察局舉發案件：（一）百分之五十三解繳國庫。（二）百分之三十分分配予各處罰機關。（三）百分之十七分配予國道公路建設管理基金。

- 1、交通部說明，內政部與交通部業於107年5月7日辦理「研商國道高速公路科技執法會議」有關研商修正「道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法」分配「國道基金」之比例，業於107年6月6日召開「研商國道科技執法相關法規修正事宜會議」討論修正道路交通違規罰鍰收入分配運用辦法第3條，因尚無共識，爰先予以保留。
- 2、另依行政院主計總處及財政部會中之意見有關國道科技執法相關預算仍應從公務預算爭取，至於從國道建設管理基金補助部分，現行無相關規定，如有經費大幅度不足之情況，再協調相關單位研究經費補助之方式。
- 3、警政署劉科長於本院約詢時補充：早期是有規定7%分配給公安局，但在91年編預算時，當時警政署的預算來不及編列，後來公安局那部分要追加那7%，行政院認為已經納入年度預算了。至於縣市的部分和公安局不同，縣市還有規定14%專款專用於交通執法，當然這7%民眾也有疑義和誤解，好像是在鼓勵民警多取締多業績，所以我們後來乾脆把這個有爭議的部分取消。國道建設基金裡面並沒有違規收入這個收入，而是以其他有專收入納入違規別後分配。因此在支出部分，裡面應該是有一項維護管理或其他相關支出可用，當公安局經費不足時，可以請交通部用這部分幫忙。
- 4、交通部李主任秘書亦於本院約詢時稱：國道基金是特種基金，要專款專用的，只能用在建設管理相關方面，我想在設備上如有不足，應該優先由警政署以公務預算先編列支應，如有不足，國道基金也不是不能支，但是行政院主計總處那邊要

有一定的規定，而且國道一直擴建，基金到現在也是舉債一千九百多億的，財務也很困難。

(四)針對警車妥善率及輪胎採購一節，警政署劉副署長於8月22日本院約詢時亦坦承，「公安局的車輛保養要求較高，但是預算編列上仍比照國產車，這是可以改善的。」警政署亦查復：為妥適解決窘境，公安局除積極向上級機關爭取經費補助外，囿於公安局所採用係安全等級較高之進口高性能巡邏車，有關年度車輛維護費仍依照國產車輛標準提列，建請依照實際支用情形，提高編列標準以為因應。至警車里程過高情形，公安局業依該署規劃於108至111年編列汰換情形如下表，屆時將有效降低警車車齡、行駛里程數、提升妥善率。按公安局係依勤務需要採購高性能警車，但在後續保養汰換之預算編列上竟未能考量其差異而一視同仁，實有檢討改善之必要。

(五)另查，同仁建議採購皮卡(Pickup Truck)、雷射測繪儀、警示煙火、建置監視器系統、罰單郵資挪用修車費用等情，警政署分別說明：

- 1、經調查各單位實際從事外勤人員1,038人，其中88.0%(913人)因休旅式(高底盤)車輛風阻較大，重心高且車輛容易偏擺，不適合高速公路行駛勤務特性，高速或過彎時容易造成車輛翻覆，危險性極高等因素，建議採購轎式(低底盤)車輛。惟8月22日本院辦理約詢時，公安局亦表示，「效益可能有限(指使用皮卡)，當然我們同意可以請專家來評估。」等語。
- 2、公安局於107年6月間向臺中市警局商借1部雷射測繪儀，交由第六大隊樹林分隊試用，經該分隊試用1個月情形為白天看不到紅外線光點，夜間

才看得到、量測對長距離有效，短距離仍需以測距輪量測及事故處理車輛痕跡有彎折或中間有障礙物無法量測，試用後該大隊評估雷射測距儀不適合在高速公路使用。

3、有關警示煙火部分，警政署查復，火焰棒之使用固然可警示遠距離車輛駕駛人，惟老舊車輛可能底盤會產生漏油情形，若經過事故地點碾壓易引發火燒車，造成更嚴重事故，經評估不宜在國道上使用。公警局為維護員警執勤安全，增加警示效能，已採購充電式LED警示燈供同仁事故處理警戒使用。

4、建置監視器系統部分，警政署查復，目前高速公路上發生交通肇事逃逸案件、刑事案件偵察需調閱遠通公司門架(eTag)影像資料來追查相關車輛，為縮短公警局調閱國道ETC相關資料期程與保護個人資料，提升員警偵辦各類案件成效，公警局有訂定「調閱國道ETC收費系統資料作業規定」來追查案件，有關公警局建置監視器系統，因高速公路已有建置高速公路局路況監看系統及遠通公司門架(eTag)影像資料可供調閱，且建置國道沿線監視器經費龐大，基於資源共享及目前調閱情形無窒礙之處。

(六)罰單郵資挪用修車費用部分，警政署查復，公警局業於107年度起已積極針對交通執法必要支出相關預算提請專案申算，以避免因逐年統刪而造成業務上推動困難，107年度編列郵寄違規單所需郵資1,967萬3千元，相較於106年度編列1,249萬6千元，增加717萬7千元，已敷郵寄使用。

(七)綜上，警政署在預算編列、採購及保養等，未充分重視國道警察同仁勤務及裝備特殊性，致有未能及

時更新輪胎、巡邏車使用年限過高等情，徒增值勤風險；該署縱有預算統刪及交通違規罰鍰案件收入分配等限制，仍宜以分門別類及多元化方式採購，至於國道基金支應之可行性，宜由行政院召集交通部、內政部及主計總處積極研議辦理。

六、警察職務種類繁雜，主管機關需因地、因事制宜及評估實際需求，並聆聽實際於第一線值勤之警察同仁心聲，始能發現問題及同仁需求所在；本案發生後，公警局與高公局雖已透過兩局聯席工作會報，陸續研議多項道路設施配套以改善執勤環境，僅能收亡羊補牢之效，且對部分建議仍有認知落差；兩局允宜就第一線值勤同仁反應意見詳予評估並追蹤，冀能以預防代替事後檢討。

(一)據本院與基層國道公路警察座談，請其就國道值勤環境安全及配套措施建言，渠等表示略以：「希望能擴編交維車，因為我們在處理事故時可能要1小時，有時候處理好了交維才來。」、「以經常發生A1事故的大甲路段來說已會勘4、5次，我們建議亮度要提高，但是高公局說好好好，但是就是沒裝。」、「請交通部落實交通工程和車輛檢驗，尤其再生胎的問題在夏天非常嚴重，相關數據高公局都有紀錄。」、「希望下大雨的時候國道速限可以降低，但是目前沒有任何警示措施。我們認為用ETC取締超速是必要的。我的建議是參考德國高速公路主管機關有緊急維修車，可以協助民眾簡易排除故障以快速離開危險區域。」、「需要有國道的車道封閉警示門架，不然駕駛根本不知道車道前面在處理事故，在夜間可以提高很多安全性。」

(二)有關事故交維配套，警政署說明，由於事故現場之交通維護措施具有保護現場人車安全之重要功

能，公安局於106年8月11日以國道警交字第1060020752號函報請該署轉報交通部，請高公局研議事故處理小組(警示車、防撞工程車等)擴大編組數量與調整待命位置事宜，俾利於發生事故或故障車時，能儘速到場執行警戒工作，保護現場人車安全。本案已獲致交通部正面回應並配合後續相關推動事項。

- 1、交通部則說明，該部高速公路局轄管13個工務段，依據轄區交通特性及事故處理需求，現設有事故處理小組日間19組(夜間17組)，部分工務段已增加事故小組，另連續假期間，高公局亦會再增加事故處理小組駐點，以避免事故延時造成壅塞。
- 2、各養護工程分局事故處理小組於接獲通報後，平均於25分鐘內抵達現場。若為嚴重車輛事故(如影響2車道以上)事故處理小組受回堵車輛影響，無法通過停滯車陣，致抵達現場時間受影響，未來將協請公安局派警車開道，以加速到達現場時間。
- 3、另國道公路警察抵達現場並非每件事務(或散落物)皆通報高速公路局交控中心，俟員警覺得現場必須封閉時才通知，致事故處理小組抵達現場時間受影響。後續將請員警儘速通報，以加速到達現場時間。
- 4、未來將依據事故發生頻率，逐步評估是否增設事故處理小組，以及事故小組之布設方式。

(三)有關公安局提報涉及道路環境安全之建議事項

- 1、警政署說明，由於無公路照明路段，駕駛人視線與視距較差，除員警執勤風險較高，亦容易發生二次事故。公安局因106年7月間國道1號北向63

公里發生夜間A1類二次事故，爰於106年8月3日函請高公局評估「設置照明設施於轄線無公路照明路段」。該局於106年8月16日函復認「該路段主要事故多數發生於上下班尖峰時段，事故原因並非無照明設施所直接引起，難認定該路段設置路燈之必要性」。

2、高公局之追蹤改善情形，高公局張副組長於本院約詢時答稱：養護巡查系統裡面是要做管考的，像燈光的部分，可能不會壞一顆修一顆，因為高空作業需要交維，會等一段時間一起換，但仍以維持足夠照明為原則。

3、據上，縱有2局溝通平台，部分涉及行車安全之道路設備養護，對於是否進行維護，如不養護是否造成危安等，仍各有考量，有待精進。

(四)針對落實交通工程和車輛檢驗，尤其再生胎的問題一節，交通部回應，該部為落實翻修輪胎(再生胎)檢驗，已於102年11月28日修正道路交通安全規則第39條之1規定，將翻修胎納入檢驗項目，並由公路監理機關及所轄代檢廠，於辦理汽車定期檢驗時，查驗翻修輪胎胎面未磨損至CNS 4959卡客車用翻修輪胎標準所訂之任一胎面磨耗指示點，俾維護車輛行車安全。另依高速公路及快速公路交通管制規則第19條之1規定，行駛及進入高速公路及快速公路之大型車，其遊覽車及公路汽車客運業經主管機關核准經營國道客運路線營業車輛，不得使用翻修輪胎。另前開以外之大型車，其轉向軸之車輪，不得使用翻修輪胎；非轉向軸之車輪，使用翻修輪胎者，應使用經經濟部驗證合格之翻修輪胎。

(五)有關大雨期間降低國道速限及比照德國高速公路主管機關有緊急維修車，可以協助民眾簡易排除故障

一節，交通部說明，於高速公路維修車輛將相對提高故障車及其他用路人之風險。故為保障用路人及故障車人員安全，減少停留高速公路之時間，該局針對故障車排除，係先通知拖吊車將車輛拖離高速公路。

1、另為避免用路人將車輛停放於路肩過久而增加風險，「高速公路及快速公路管制規則」第25條第1項第1款已修訂為停放車道外側路肩之故障車輛不得逾1小時。違者將強制拖吊。

2、目前高速公路特約拖吊車有1,496輛，排除時效已符合需要，落實執行前述規定無虞。

(六)針對需要有國道的車道封閉警示門架，不然駕駛根本不知道車道前面在處理事故一節，交通部回應，目前國道兩兩交流道間皆至少設有1座CMS，若有事件(故)、施工及車道封閉等資訊，該部高速公路局皆於上游CMS顯示，並請警廣於頻道廣播揭露。

(七)有關大雨期間可否降低國道速限一節，交通部說明，降雨區具移動性及持續時間不一之特性，降雨時間短之區域，速限變換頻繁將造成用路人之困擾；降雨時間長之區域，亦有執法上之困難（員警須長時間淋雨測速），員警安全亦有顧慮。

1、目前有關天候不良，「高速公路及快速公路管制規則」第5條第1項：「汽車行駛高速公路及快速公路，應依速限標誌指示。但遇有濃霧、濃煙、強風、大雨或其他特殊狀況，致能見度甚低時，其時速應低於40公里或暫停路肩，並顯示危險警告燈。」

2、該部高速公路局於天候不良時段路段，均會利用沿線資訊可變標誌（CMS）顯示天候不良訊息，提醒用路人小心駕駛或放慢車速。

(八)有關兩局(公安局與高公局)溝通合作平台

- 1、高公局各區養護工程分局，每季邀集公安局各大隊召開分區聯席會議，針對交通執法工作意見交流、協調及處置進行研討，以保障用路人及員警安全。經統計101年至107年分區聯席會議計召開63次(分北、中、南三區，每季1次)。
- 2、公安局每年與高公局辦理兩局聯席工作會報，針對當年度高速公路交通秩序與交通事故防制工作提出建議，期從執法、工程與管理等面向研提具體策進作為。
- 3、公安局與高公局於107年5月8日，就國道應用科技執法需配合之工程改善措施進行研商，強化員警執勤安全機制如下：
 - (1) 研議運用ETC系統推動區間平均速率科技執法，落實國道速度管理。
 - (2) 研議增設智慧型高解析度攝影執法系統，藉以改善交流道區交通秩序。
 - (3) 擴編該局事故處理小組並增設待命位置，俾利儘速到場執行警戒工作，保護現場人車安全。
 - (4) 強化轄線避車彎功能並增加設置密度，提升執勤員警及用路人之安全。
 - (5) 研議轄線夜間多事故路段增設紅藍爆閃燈，搭配移動式測速照相取締嚇阻違規行為。
 - (6) 研議國道沿線匝道增設執法稽查區段，以維員警執勤安全。

(九)綜上，警察職務種類繁雜，主管機關需因地、因事制宜及評估實際需求，並聆聽實際於第一線值勤之警察同仁心聲，始能發現問題及同仁需求所在；本案發生後，公安局與高公局縱已透過兩局聯席工作會報，陸續研議多項道路設施配套以改善執勤環

境，僅能收亡羊補牢之效，且對部分建議仍有認知落差；兩局允宜就第一線值勤同仁反應意見詳予評估並追蹤，冀能以預防代替事後檢討。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一、二、三、六，函請交通部會同內政部警政署檢討改進見復。
- 二、調查意見四，函請內政部警政署會同行政院人事行政總處檢討改進見復。
- 三、調查意見五，請行政院召集交通部、內政部及主計總處研議處理。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請內政及少數民族委員會、交通及採購委員會、教育及文化委員會聯席會議處理。

調查委員：王幼玲

張武修

高涌誠