

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：內政部、交通部。

貳、案由：內政部警政署國道公路警察局舉發交通違規案件之態度與技巧不當，導致民眾申訴或經異議而裁定免罰之比率逐年升高；交通部為公路行政管轄權責劃分之便，概將國道新建工程局主辦新闢完成之東西向聯絡道路，全數編定為國道高速公路，不符現行法令、公路設計規範及用路人期望，且未依車種及違規嚴重程度，訂定高速公路超速分級裁罰標準，對於大型事故車輛之拖吊及散落物清理，迄未訂定相關費率標準。均核有違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

一、高速公路交通違規案件舉發，民眾申訴或經異議而裁定免罰之比率逐年升高，顯見民怨未曾紓緩，內政部對於國道員警之執勤態度與取締技巧，應即督促檢討改進

按行政院暨所屬各機關處理人民陳情案件要點規定，民眾對於交通違規取締不服或執勤態度不佳者，得以書面、言詞或電子郵件向警察機關或相關機關提出陳情或申訴。另查道路交通管理處罰條例第八條及第九條規定，違規行為人不服舉發事實者，應於十五日內，向處罰機關（臺北市交通事件裁決所、高雄市交通事件裁決處及公路總局所屬各地監理單位）陳述意見；同條例第八十七條規定，受處分人不服處罰機關

所為之處罰，得於接到裁決書之翌日起二十日內，向管轄地方法院聲明異議；受處分人不服法院之裁定者，得提出抗告，但對抗告之裁定不得再抗告。

經調閱內政部警政署國道公路警察局（下稱國道警察局）各警察隊九十年至九十三年間受理民眾申訴案件統計資料：九十年申訴案件計二二、七〇四件，占違規舉發總件數之1.003%，其中申訴員警執勤服務態度不佳計一〇〇件，占0.0044%；九十一年申訴案件計二二、三九一件，占違規舉發總件數之1.028%，其中申訴員警執勤服務態度不佳計一二七件，占0.0058%；九十二年申訴案件計二三、七七三件，占違規舉發總件數之1.045%，其中申訴員警執勤服務態度不佳計一〇五件，占0.0072%；九十三年（一月至七月）申訴案件計一〇、六六一件，占違規舉發總件數之1.767%，其中申訴員警執勤服務態度不佳計六〇件，占0.0099%。另依交通部轉據所屬公路總局、臺北市交通事件裁決所及高雄市交通事件裁決處，就目前公路監理資訊系統錄查有案之國道違規案件裁決處理資料統計：九十年受處分人異議案件計三、三三九件，占違規舉發總件數之0.2052%，其中裁定免罰計四十六件，占0.0028%；九十一年受處分人異議案件計四、七九二件，占違規舉發總件數之0.2839%，其中裁定免罰計一〇一件，占0.0060%；九十二年受處分人異議案件計四、一二二件，占違規舉發總件數之0.3101%，其中裁定免罰計一二五件，占0.0094%。

揆諸前揭國道員警執法遭民眾申訴案件統計，每年均達二萬件以上，其中申訴「員警執勤服務態度不佳」每年亦超過一百件；而國道員警所舉發之交通違規案件中，經

受處分人異議而裁定免罰之案件數，近二年平均仍逾百件。該等申訴或異議案件所占舉發總件數之比率雖低，然其逐年升高之趨勢，已足徵民怨未曾紓緩，內政部對於國道員警之執勤態度與取締技巧，應即督促檢討改進。

二、交通部為公路行政管轄權責劃分之便，未周延考量道路原設計條件、等級與功能，概將國道新建工程局主辦新闢完成之東西向聯絡道路，全數編定為國道高速公路，致部分國道條件與現行法令及設計規範有間，未符用路人之認知與期望，迭生混淆與民怨，顯有未洽

按公路法第二條規定：「本法用詞定義如左：一、公路：指供車輛通行之道路及其用地範圍內之各項設施，包括國道、省道、縣道、鄉道及專用公路。二、國道：指聯絡二省（市）以上，及重要港口、機場、邊防重鎮、國際交通與重要政治、經濟中心之主要道路。三、省道：指聯絡二縣（市）以上、省際交通及重要政治、經濟中心之主要道路。四、縣道：指聯絡縣（市）及縣（市）與重要鄉（鎮、市）間之道路。：：」；同法第四條規定：「全國公路路線系統，應配合國家整體建設統籌規劃。其制定程序如左：一、國道、省道，由中央公路主管機關擬訂，報請行政院核定公告。二、縣道、鄉道，由縣（市）公路主管機關擬訂，報請中央公路主管機關核定公告。：：」。高速公路交通管制規則第二條規定：「本規則所用名詞，釋義如左：一、高速公路：指其出入口完全控制，中央分隔雙向行駛，除起訖點外，並與其他道路立體相交，專供汽車行駛之公路。：：」；同規則第二十九條規定：「違反本規則之規定，依道路交通管

理處罰條例或其他有關法令之規定處罰」。道路交通管理處罰條例第三十三條規定：「汽車行駛於高速公路或設站管制之道路，而不遵管制之規定者，處汽車駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰。」；同條例第四十條規定：「汽車駕駛人，行車速度，超過規定之最高時速，處新臺幣一千二百元以上二千四百元以下罰鍰；」。

查目前已完工通車且編定為國道之公路，計有：國道一號、二號、三號、三甲、四號、五號、八號及十號等，均係交通部所屬臺灣區國道新建工程局（下稱國工局）主辦工程規劃設計與施工，完工後交由臺灣區國道高速公路局（下稱高公局）及國道警察局各依權責負責養護、管理及執法等業務，按「道路交通標誌標線號誌設置規則」第八十八條規定，均以「梅花」（指丁）為國道路線編號標誌。然查前揭八條國道中，除聯絡北高兩市之國道一號、三號及聯絡中正機場之國道二號外，其餘三甲、四號、五號、八號及十號等國道，僅係聯絡縣（市）或鄉（鎮、市）間之道路，容與前揭公路法第二條之國道定義有間。

另詢據交通部查復，目前國道係就行政系統劃分，其設計等級亦包含快速道路，如：國道八號於「南一二三鄉道」以西路段，因有多處平交路口，不符高速公路定義；其餘各號國道均定位為「高速公路」，用路人若有交通違規情事，均適用「高速公路交通管制規則」而依「道路交通管理處罰條例」規定，處以較一般道路為重（三千元以上）之罰鍰。至速限之訂定，高速公路設計時係依據車輛因素、道路之曲率、視距、縱坡度、超高、漸變率等各項當地之不同道路條件，參照交通部訂頒「公路路線設計

規範」之安全係數，分別訂定設計速率（最大容許安全範圍），車輛行駛速度超過設計速率時，即超出安全標準，因此訂定速限時必須依據「速限不得高於設計速率」之原則訂定。然經本院調閱交通部九十年一月十二日交技（九十）字第○○○四八一號函頒布之「公路路線設計規範」，第一章有關公路等級與設計速率表明載：高速公路等級應為二級路以上，其位於鄉區之平原路段最低設計速率為100km/hr；惟據交通部查復各該已通車國道之設計速率，國道三號汐止系統至中和交流道段（隧道內90km/hr）、國道三甲（80km/hr）、國道五號南港至石碇段（80km/hr）、國道二號機場至機場系統交流道段（90km/hr）、國道四號（90km/hr）及國道十號（80-90km/hr）等多條高速公路，其設計速率於鄉區之平原路段均未達前揭公路路線設計規範之最低標準，其道路等級與功能定位，顯未洽當。

交通部為公路行政管轄權責劃分之便，未周延考量道路原設計條件、等級與功能，概將國工局主辦新闢完成之東西向聯絡道路，全數編定為國道高速公路，卻囿於設計速率未達規範標準，速限始終無法如用路人期望提昇至高速公路水準，甚至較省道快速道路之速限為低，然交通違規罰鍰卻相對為重，加上現行國道高速公路或國道快速道路，均以「梅花」為路線編號標誌，此與一般民眾所認知「梅花標誌即代表國道高速公路」之意，顯有落差，致用路人行經設計品質未達預期水準之國道路段時，怨言迭生。交通部允應就現行公路相關法令、行政權責劃分及道路等級、功能定位等，重新檢討修正、明確劃分，維護國道應有之行車品質與服務水準，以杜民怨。

三、現行高速公路行車超速，未依車種及違規嚴重程度採分級裁罰，不僅有違比例原則，亦難遏止嚴重危害交通安全之行為，顯欠允當

按高速公路交通管制規則第五條規定：「汽車行駛高速公路應依速限標誌指示。：」。道路交通管理處罰條例第三十三條規定：「汽車行駛於高速公路或設站管制之道路，而不遵管制之規定者，處汽車駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰。：」；同條例第四十條規定：「汽車駕駛人，行車速度，超過規定之最高時速，：處新臺幣一千二百元以上二千四百元以下罰鍰：」；同條例第九十二條第三項規定：「本條例之罰鍰基準：等事項之處理細則，由交通部會同內政部定之」。

另查交通部依據前揭條例規定所訂頒之「違反道路管理事件統一裁罰基準表」，其中有關違反道路交通管理處罰條例第三十三條及第四十條規定之裁罰基準，摘錄表列如下：

違反事件	法條依據 (道路交通管理處罰條例)	法定罰鍰 (新臺幣：元) 或其他處罰	違規車種 類別或違 規情節	統一裁罰標準 (新臺幣：元)			
				期限內繳納 或到案聽候 裁決者	逾越應到案期 限十五日內，繳 納罰鍰或到案 聽候裁決者	逾越應到案期 限十五日以上 三十日內，繳 納罰鍰或到案 聽候裁決者	逾越應到案期 限三十日以 上，繳納罰鍰或 逕行裁決處罰 者
汽車行駛於高速公路 或設站管制之道路， 而不遵管制之規定者	第三十三條	三〇〇〇— 六〇〇〇		三〇〇〇	四〇〇〇	五〇〇〇	六〇〇〇

駕駛人行車速度，超過規定之最高時速未滿二十公里者	第四十條 第一項及 第二項	一 二〇〇	機車	一 二〇〇	一 四〇〇	一 七〇〇	一 九〇〇
		二 四〇〇	汽車	一 七〇〇	一 九〇〇	二 二〇〇	二 四〇〇
駕駛人行車速度，超過規定之最高時速二十公里以上者	第四十條 第一項及 第二項	一 二〇〇	機車	一 四〇〇	一 七〇〇	一 九〇〇	二 二〇〇
		二 四〇〇	汽車	一 九〇〇	二 二〇〇	二 四〇〇	二 四〇〇

經詢據內政部警政署查復，國道警察局各警察隊近三年來取締國道超速違規案件總數：九十年計一六九萬三、四七一件，九十一年計一六八萬三、五四八件，九十二年計一〇六萬六、五三八件；然按現行法令規定，汽車行駛高速公路未依速限標誌指示之違規處罰，係依期限內繳納或到案聽候裁決與否，採一致性之罰鍰額度，並未比照一般道路依車種及超速嚴重程度等分級裁罰。

按行車超速失控，向為高速公路重大傷亡事故肇因之一，屬駕駛人主觀蓄意且惡性重大之違規，尤以嚴重超速對於安全煞停時間、距離及駕駛人視野之影響更鉅，其危險性將急遽增加，如僅依現行裁罰基準採一致性之罰鍰，不僅有違比例原則，亦難遏止嚴重危害交通安全行為，顯欠允當。交通部應即積極檢討修訂現行法令，以確保高速公路用路人之生命財產安全與合法權益。

四、國道一號通車至今已逾二十六年，然高速公路大型事故車輛之拖吊及散落物清理，迄未訂定相關費率標準，導致收費爭議不斷，延宕事故排除時效，核有未當

經詢據交通部查復，為加速大型車輛故障或事故之排除，目前高公局於國道沿線特約二十四家民間大吊車廠商，協助辦理大型車拖吊作業。大型車若於國道上故障需拖吊時，在不妨礙交通情形下（如：停於路肩），於規定期限內可由駕駛人或車主自行召來拖救廠商執行拖吊，若係發生事故或故障車輛妨害交通須強制排除時，則由現場處理之員警立即通知拖救廠商執行拖吊事宜；拖救廠商於接獲高公局交控中心通知後，應於三十分鐘內派遣拖救車輛到達指定地點，其各項服務作業均應先徵得車主或駕駛人同意後辦理，但故障車輛對交通有立即妨害者或車主或駕駛人因故無法確認時，現場員警應予指揮排除並拖吊至指定停放地點。至拖吊費率標準，據高公局表示，囿於大型車（尤其為大貨車）車種（噸數）不一，所載運物品種類眾多，如：散裝物、貨櫃、各種機具、建材、工業原料、槽裝液、氣體等，遇有故障或事故發生時，拖吊作業型態較小型車繁雜甚多，所需支援現場作業特種機具與人力需視現場狀況而定，無法事前準確估計，爰該局目前僅就小型車訂有「拖救費」及「事故現場作業費」等費率標準，大型車則由拖吊廠商與車主（駕駛）依現場實況自行議價，尚無訂定相關費率標準；該局雖已多次邀集貨運、貨櫃公會、拖吊業者及相關單位開會研商，惟對於費率標準仍難取得共識。

查內政部警政署「警政統計年報」有關國道△I類交通事故（按指：人員當場死亡或二十四小時內死亡）車種別統計資料：九十年大型車輛（大客車、大貨車及聯結車）計發生二十八件事務，占各類車輛事故總件數之30.43%；九十一年大型車輛計發

生二十五件事故，占各類車輛事故總件數之43.10%；九十二年大型車輛計發生二十二件事故，占各類車輛事故總件數之24.72%。亦即每年高速公路A1類交通事故中，平均約有三成係由大型車輛所肇致，倘再加計其他類事故或故障事件，當非僅於此。

按大型車輛之體積、噸位及馬力等，與一般小型車輛差距懸殊，一旦於高速公路發生交通事故，所造成之人員傷亡及車輛損壞程度，將遠較一般交通事故嚴重，倘無法及時拖吊排除，對於區域路段之交通影響甚鉅；然交通部暨所屬高公局，卻未積極正視大型車輛於高速公路之高肇事率，迄未訂定大型車輛相關拖吊（救）費率標準，導致收費爭議不斷，延宕事故排除時效，核有未當。

綜上所述，內政部警政署國道公路警察局舉發交通違規案件之態度與技巧不當，導致民眾申訴或經異議而裁定免罰之比率逐年升高；交通部為公路行政管轄權責劃分之便，概將國道新建工程局主辦新闢完成之東西向聯絡道路，全數編定為國道高速公路，不符現行法令、公路設計規範及用路人期望，且未依車種及違規嚴重程度，訂定高速公路超速分級裁罰標準，對於大型事故車輛之拖吊及散落物清理，迄未訂定相關費率標準。核有違失，爰依監察法第二十四條規定提案糾正，送請行政院督飭所屬確實檢討改進見復。

中 華 民 國 九 十 三 年 十 二 月 日

提案委員：