

調 查 報 告

壹、案由：據審計部105年度中央政府總決算審核報告，我國國道電子計程收費系統自103年啟用後，通行費收入雖略有成長，然欠費餘額由102年底至105年底卻呈快速累增。為落實使用者付費之原則及維護政府與用路人權益，如何加強相關欠費催繳管控作業，容有進一步瞭解之必要案。

貳、調查意見：

有關「據審計部民國（下同）105年度中央政府總決算審核報告，我國國道電子計程收費系統自103年啟用後，通行費收入雖略有成長，然欠費餘額由102年底至105年底卻呈快速累增。為落實使用者付費之原則及維護政府與用路人權益，如何加強相關欠費催繳管控作業，容有進一步瞭解之必要」一案，經調閱交通部及審計部卷證資料，並於107年3月15日詢問交通部路政司（下稱路政司）司長陳文瑞、交通部高速公路局¹（下稱高公局）副局長吳木富、高公局組長劉逢良、交通部公路總局（下稱公路總局）組長陳聰乾、路政司科長趙晉緯、高公局科長黃裕文、高公局科長呂理強、高公局科長丁亮儒、高公局專員周美賜、高公局幫工程司陳冠霖、公路總局科長張耀輝及公路總局副工程司符書維，並經補充資料後，已調查竣事，茲臚列調查意見如下：

一、我國國道電子計程收費方式實施已逾4年，惟通行費欠費件數及金額逐年攀升，清理成效尚未見具體改善，高公局允宜再檢討精進欠費清理作業流程及妥謀善策，以遏止用路人欠費行為之持續發生，落實使用者付費精神，並確保國家債權。

（一）我國高速公路自63年7月國道1號三重中壢段通車，係採用主線柵欄式電腦計數人工（計次）收費方式辦理，爾後陸續實施回數票專用車道，平均每車道每小時可通過900餘輛，雖已達人工收費作業效率極限，但仍無法滿足更優質收費效率之需求。爰政府推動結合電子、電腦與通訊等新科技技術之自動化電子收費，以提高收費效率。嗣原交通部臺灣區

¹由原交通部臺灣區國道高速公路局與原交通部國道新建工程局於107年2月12日正式整併改組為交通部高速公路局。

國道高速公路局（下稱原高公局）在92年以BOT方式推動高速公路電子收費，並自95年起於計次人工收費車道上開闢ETC專用車道，導入電子計次收費與人工收費併行，讓用路人逐漸熟悉ETC之繳費方式。隨ETC利用率增加，我國高速公路於102年12月30日再從計次收費，轉換成多車道自由流之電子計程收費，以實現自動化收費及公平付費目標。

(二)審計部查核國道公路建設管理基金105年1月至9月份財務收支情形，發現原高公局103年度、104年度及105上半年度產生之通行費欠費餘額占當年通行費收入比率分別為0.48%、0.68%及1.06%，呈現大幅上升趨勢，顯示欠費狀況日趨嚴重。另經該部檢視欠費餘額變動情形，截至105年9月底止，電子計程收費欠費餘額達新臺幣（下同）3.59億餘元等情，經以審計部交通建設審計處106年1月11日審交處一字第10584032861號函請原高公局改善。

(三)嗣經原高公局106年2月18日主字第1060001288號函聲復略以，國道自102年12月30日起實施計程收費政策，所有車輛行駛國道均納入收費，惟因法規並未強制用路人申裝eTag始能行駛國道，故除既有多數裝設eTag車輛屬使用當下即繳費外，另有近8%車輛屬於事後繳費族群，事後追繳通行費比例高於計次收費階段。另比較美國、英國等其他事後繳費國家之欠費未繳比例(約5%)，我國通行費欠費比例(103年至105年約0.48%至0.6%)仍遠低於前述國家等情。

(四)有關103年高速公路全面實施電子計程收費後，欠費增長情形經查如下：

1、通行欠費占應收通行費之比率

103年至106年間，各年度通行費欠費金額及

占應收通行費之比率為：103年，0.93億元及0.44%、104年，1.33億元及0.59%、105年，1.85億元及0.79%，與106年，5.66億元及2.39²（如表1）。前揭103年至106年間之欠費數據，即使扣除106年度欠費案件金額（因該年底11月及12月欠費案尚處於追繳階段『未逾清償期』），103年至105年間，總欠費金額仍達4.11億元，相較審計部前揭查核發現累積欠費金額，仍持續上升。

表1 103年至106年電子收費欠費情形表

年度	延車公里 (百萬車公里)	應收通行費 金額 (a)	實收通行費(億元)		未收通行費(億元)		民眾欠費 金額(元)	
			金額 (b)	% (b/a)	金額 (c)	% (c/a)	平均數	眾數
103	27,299.00	212.47	211.52	99.55	0.93	0.44	74.57	4.28
104	28,879.77	224.76	223.41	99.40	1.33	0.59	79.17	4.34
105	29,919.64	232.89	231.02	99.20	1.85	0.79	83.00	4.37
106	30,417.44	237.00	231.33	97.61	5.66	2.39	85.74	4.40

註1：「延車公里」是指每輛車行駛的里程，故總延車公里是指所有車輛行駛的總公里數。

註2：年度別係指發生通行欠費之時間點；應收通行費金額包含已繳費金額及尚未繳費金額。

註3：民眾欠費金額平均數為當年度欠費發生時間至106年底止，尚未補繳之每輛車平均欠費金額。

註4：民眾欠費金額眾數為當年度欠費發生時間至106年底止，欠繳最多次數之金額。

註5：106年11月及12月通行欠費尚在追繳階段(未逾清償期)，故通行欠費金額比例略高於其他年度。

資料來源：高公局。

2、欠費件數及金額變化

103年至106年間，各年度欠費件數及金額與占應收通行費件數及金額比率如下：103年為1,253,550件及0.25%與93,470,960元及0.44%、104年為1,679,470件及0.32%與132,975,210元及0.59%、105年為2,225,910件

²高公局稱，106年11月及12月通行欠費尚在追繳階段(未逾清償期)，故通行欠費金額及比率高於其他年度。

及0.42% 與184,743,110元及0.79% , 106年為6,687,140件及1.24% 與566,665,460元及2.39% (如表2)。以上數據顯示,自全面實施電子計程收費後的103年至106年間,扣除106年之欠費案件(因該年底11月及12月欠費案尚處於追繳階段,未逾清償期),即103年至105年間,各年度高速公路欠費案件及金額,亦呈逐年上升趨勢。

表2 103年迄106年國道通行費欠費情形統計表

單位：千件、千元

年度	103				104			
	件數	%	金額	%	件數	%	金額	%
欠費	1,253.55	0.25	93,470.96	0.44	1,679.47	0.32	132,975.21	0.59
應收總計	496,742.40	100	21,247,019.87	100.0	518,187.73	100	22,476,338.58	100

年度	105				106			
	件數	%	金額	%	件數	%	金額	%
欠費	2,225.91	0.42	184,743.11	0.79	6,687.14	1.24	566,665.46	2.39
應收總計	532,603.12	100	23,288,691.36	100	538,784.37	100	23,700,011.52	100

資料來源：高公局。

(五)綜上,我國國道電子計程收費方式實施已逾4年,惟通行費欠費件數及金額逐年攀升,尚未見具體清理成效,高公局允宜再檢討精進欠費清理作業流程及妥謀善策,以遏止用路人欠費行為之持續發生,落實使用者付費精神,並確保國家債權。

二、我國高速公路自95年起試行電子計次收費,因用路人使用國道電子收費設備時,預先儲值不足,已出現通

行費欠費案件，惟高公局遲至99年始辦理計次收費欠費案件之送請強制執行作業，迄105年方完成全部計次收費階段應送強制執行案件之移送作業。另於106年始辦理移送執行103年及104年計程收費欠費金額5,000元以上案件，該局辦理移送執行作業確有延宕。又，高公局移送作法，係以年度別歸戶欠費人後再分次移送，並未將高額欠費人列為重點管制對象，造成渠等欠費餘額持續累積，恐不利通行費欠費債權之追繳。高公局允宜建立機制，儘速移送慣性欠費人之案件，以遏止渠等不良行為，避免日後追討無著，造成國庫損失。

- (一)「交通部臺灣區國道高速公路局通行費逾期欠款債權催收款及呆帳處理要點」(下稱「通行費逾期欠款債權催收款及呆帳處理要點」第4點規定：「對於汽車所有人欠繳通行費應積極催繳，累計欠費金額逾新臺幣300元³者，應依『規費法』及『行政執行法』相關規定移送強制執行。」
- (二)查高公局依前揭規定辦理移送強制執行作業情形如下：

高公局稱，自99年即開始95年通行欠費之強制執行移送作業，並陸續以分年移送方式辦理，至105年完成101及102年計次收費階段欠費案件之移送作業。另於106年開始將103年至104年計程收費階段欠費案件移送強制執行，相關移送情形如下：

1、計次收費階段案件

(1) 95年至98年欠費案件

99年及100年移送95年至98年間欠費金額7,500元以上案件計83,435件、金額3,337,400

³104年5月27日修正前欠費金額逾7,500元案件，始辦理移送強制執行。

元（如表3）。

(2) 99年欠費案件

100年移送99年欠費金額7,500元以上案件計13,343件、金額534,040元；104年移送99年欠費金額300元以上案件計10,638件、金額429,295元（如表3）。

(3) 100年欠費案件

101年移送100年欠費金額7,500元以上案件計13,473件、金額573,873元；104年移送100年欠費金額300元以上案件計29,212件、金額1,178,552元（如表3）。

(4) 101年及102年欠費案件

102年及103年移送101年及102年欠費金額7,500元以上案件計63,227件、金額2,639,878元；105年移送前揭年度欠費金額300元以上案件計354,983件、金額44,370,000元（如表3）。

2、計程收費階段案件

高公局於106年開始辦理103年及104年欠費案件之移送強制執行作業，共移送欠費金額5,000元以上案件計1,509,234件、金額達139,534,047元（如表3）。

表3 高速公路電子收費欠費案件移送執行統計表

收費階段	欠費年度	移送件數	移送金額(元)	移送義務人數	移送年度
計次	95-98	83,435 (7,500元以上)	3,337,400	196	99-100
	99	13,343 (7,500元以上)	534,040	53	100
		10,638 (300元以上)	429,295	337	104
	100	13,473 (7,500元以上)	573,873	53	101
		29,212 (300元以上)	1,178,552	825	104
	101-102	63,227 (7,500元以上)	2,639,878	231	102-103
		354,983 (300元以上)	44,370,000	7,537	105
	小計	568,311	53,063,038	9,232	
	計程	103-104	1,509,234 (5,000元以上)	139,534,047	11,257
總計		2,077,545	192,597,085	20,489	

資料來源：高公局，本案彙整。

- (三)有關應送強制執行案件之移送先後順序，詢據高公局稱，通行費欠費案件採按年分案追繳方式，該局並未設定高額欠費用路人之移送標準，主要係考量車輛通行欠費之金額多屬小額單筆性質，慮及相關作業成本、作業效率及法定處理時程等因素，乃將所有通行欠費交易按歸戶方式滾動計算後，按年分案移送法務部行政執行署各執行分署辦理強制執行作業，以減少行政作業成本等語。
- (四)惟按高速公路欠費案件之繳費義務人，除自然人外，尚有營利事業。經查迄106年12月12日，高速

公路通行費欠費案件之金額前20大欠費戶中，欠費總次數為40,270次、金額合計達12,892,779元，欠費金額最大為「全○交通有限公司」之車輛，欠費車輛計29輛，開始欠費日期為103年5月14日、最近欠費日期為106年4月7日，總欠費次數及金額為5,937次及1,411,600元，迄107年12月12日仍有未移送執行全部欠費案件（已移送件數比率為96.77%、已移送欠費金額比率為95.67%）(如表4)。另，前揭20大欠費戶之案件，因高公局採按年分案移送各執行分署辦理強制執行之作業方式，迄106年12月12日經移送執行案件次數及金額之比率，僅占欠費案件之37.88%及37.63%，相較前揭欠費人應送執行案件數及金額明顯偏低。另，前揭20大欠費戶中，有19戶為營利事業，鑑於現今經濟環境瞬息萬變，影響營利事業能否存續經營之因素眾多，高速公路通行費屬企業日常營運成本，應適時予以追繳，以避免企業經營不善倒閉，導致國家債權追索無門。爰高公局允宜建立機制，儘速移送高額欠費案件，以遏止使用高速公路之便利，卻持續積欠應繳通行費之劣行。

表4 迄106年12月12日高公局國道計程通行費20大欠費戶統計表

單位：千元

項目 順序	欠費人	欠費車輛 數量	開始 欠費日期	最近 欠費日期	欠費次數	欠費金額	移送執行			
							件數	%	金額	%
1	全○交通有限公司	29	2014-05-14	2017-04-07	5,937	1,411.600	5,745	96.77	1,350.542	95.67
2	名○運企業股份有 限公司	25	2014-05-23	2017-04-27	5,329	1,295.572	2,739	51.40	945.061	72.95
3	權○交通企業股份 有限公司	9	2014-01-16	2017-06-30	2,399	1,122.681	1,397	58.23	711.177	63.35
4	旗○交通有限公司	7	2015-06-01	2017-06-30	2,356	1,083.888	612	25.98	284.288	26.23
5	遠○貨運股份有限 公司	25	2016-12-16	2017-06-10	2,110	909.280	0	0	0	0
6	大○汽車貨運有限 公司	9	2017-01-01	2017-06-30	1,287	798.796	0	0	0	0
7	駿○通運股份有限 公司	8	2016-10-16	2017-06-30	1,385	728.686	0	0	0	0
8	沅○交通股份有限 公司	7	2016-02-18	2017-06-30	1,677	644.101	0	0	0	0
9	加○國際物流有限 公司	21	2014-04-21	2017-06-30	1,592	625.698	135	8.48	7.024	1.12
10	臺灣○鼎國際商務 股份有限公司	1	2014-01-02	2017-06-30	925	580.757	508	54.92	322.888	55.62
11	二○小客車租賃有 限公司	8	2015-02-01	2017-06-30	2,524	484.376	1,386	54.91	238.339	49.21

項目 順序	欠費人	欠費車輛 數量	開始 欠費日期	最近 欠費日期	欠費次數	欠費金額	移送執行			
							件數	%	金額	%
12	義○通運有限公司	39	2014-09-13	2017-06-30	2,024	462.278	負責人死亡，查無其他可追繳對象			
13	紅○交通股份有限 公司	19	2014-05-07	2017-06-30	2,434	439.883	526	21.61	49.029	11.15
14	上○租賃股份有限 公司	194	2014-03-01	2017-02-28	2,552	408.722	239	9.37	34.473	8.43
15	泰○通運有限公司	3	2016-02-17	2016-12-31	267	329.137	0	0	0	0
16	東○果菜行	1	2015-02-24	2017-06-30	679	328.396	244	35.94	118.489	36.08
17	彭○福	3	2014-07-02	2017-06-30	1,179	322.677	667	56.57	172.613	53.49
18	昱○通運股份有限 公司	6	2016-1-1	2017-6-30	1,005	319.958	0	0	0	0
19	福○搬家貨運有限 公司	8	2016-3-21	2017-6-30	1,551	298.880	0	0	0	0
20	大○運輸股份有限 公司	9	2014-1-11	2015-7-12	1,058	297.413	1,058	100.0	297.413	100
合計					40,270	12,892.779	15,256	37.88	4,531.336	37.63

註1：計程收費階段通行費欠費係採二階段追繳方式，相對用路人繳費時間長達2~3個月，另因高速公路通行費具單筆金額較小之特性，需經累積一段時間始符合移送強制執行金額門檻。為顧及用路人繳費時間及確認符合移送門檻，高公局係採同一義務人歸戶處理方式，合併至少1年以上之通行欠費送交強制執行。另考量現況作業人力及移送案件數，高公局於106年起先移送103~104年欠費達5,000元以上欠費案件，其餘通行欠費案件將陸續移送。

註2：有關「欠費次數」係指通行欠費筆數(按日歸戶為1筆)。

註3：資料統計時間截至106年12月12日止，當天各車主之「未銷案」欠費。

資料來源：高公局。

(五)綜上，我國高速公路自95年起試行電子計次收費，因用路人使用國道電子收費設備時，預先儲值不足，已出現通行費欠費案件，惟高公局遲至99年始辦理計次收費欠費案件之送請強制執行作業，迄105年方完成全部計次收費階段應送強制執行案件之移送作業。另於106年始辦理移送執行103年及104年計程收費欠費金額5,000元以上案件，該局辦理移送執行作業確有延宕。又，高公局移送作法，係以年度別歸戶欠費人後再分次移送，並未將高額欠費人列為重點管制對象，造成渠等欠費餘額持續累積，恐不利通行費欠費債權之追繳。高公局允宜建立機制，儘速移送慣性欠費人之案件，以遏止渠等不良行為，避免日後追討無著，造成國庫損失。

三、高公局98年12月間訂定「通行費逾期欠款債權催收款及呆帳處理要點」，疏未徵詢「規費法」主管機關財政部之意見，復未考量欠繳健康保險費者多數為弱勢族群，與高速公路通行費欠費者之本質有差異，逕比照衛生福利部早期辦理欠繳健康保險費案件移送強制執行標準，並依該局評估辦理強制執行所需成本，訂定汽車所有人累計通行費欠費金額達7,500元以上者始移送強制執行之規定。嗣雖於104年5月間依法務部及財政部之意見，參照財政部稅捐與規費免送強制執行標準，修正前揭要點，將欠費金額逾300元之案件即移送強制執行，然已導致95年至98年高速公路通行費欠費金額逾300元而小於7,500元之案件近8萬件、金額達320萬餘元，因未於法定5年期限內移送強制執行而註銷，造成國庫損失，核有疏失。

(一)按高速公路通行費係「規費法」第8條所定之使用規

費，為公法上金錢給付義務之一種，本應於使用時徵收，針對未完成繳費者，高公局應於事後寄發催繳通知。另有關通行費欠費之請求權時效，係依「規費法」第17條第1項規定：「訂有繳納期限之規費，於繳納期限屆滿之次日起5年內，未經徵收者，不再徵收；其於5年期間屆滿前，已依法移送強制執行……仍得繼續徵收。……」爰前揭通行費欠費案件倘經通知繳費，然逾繳納期限未經繳納者，高公局應於繳納期限屆滿之次日起5年內，移送強制執行，以確保國家債權，合先敘明。

(二)查原高公局擬以高速公路通行費欠費金額達7,500元以上為標準，始將欠費案件移送強制執行，經參據行政院秘書長95年8月28日院臺衛字第0950090636號函核定之全民健康保險費及滯納金欠費，有關被保險人累積欠費達7,500元以上始移送行政執行之作法，作為高速公路通行費欠費案件移送強制執行之準據。復再詢據法務部行政執行署97年3月11日行執一字第0970001648號函復：「無意見」後，原高公局嗣於98年5月15日召開研商訂定「通行費逾期欠款債權催收款及呆帳處理要點」草案會議，於前揭草案第4點規定：「汽車所有人欠繳通行費應積極催繳，在5年內累計欠費金額達7,500元以上者，應依『規費法』及『行政執行法』等相關規定移送強制執行。」

(三)前揭草案第4點規定，經原高公局再補充說明，經評估通行費欠費案件，辦理強制執行成本達7,418元以上後，再以該局98年8月17日業字第0986005439號函請交通部核定，經該部98年11月24日交會字第0980010982號函復同意後，嗣原高公局以98年12月10日業字第0986008633號函發布實施。

- (四)次查原高公局依「規費法」第17條第1項及104年5月27日修正前「通行費逾期欠款債權催收款及呆帳處理要點」第4點規定，於99年及100年辦理高速公路通行費欠費案件移送強制執行作業，針對95年至98年之欠費案件，均僅將累積欠費金額達7,500元以上之案件始移送強制執行。
- (五)嗣審計部交通建設審計處101年度財務收支審核通知事項，認為原高公局對車主死亡者之ETC通行欠費，應查明繼承人資料並進行追索，以符公平正義及維護政府債權，不同意該局依據「公路通行費徵收管理辦法」第16條規定轉銷呆帳。經交通部檢附原高公局102年9月16日業字第1020031014號函詢財政部，經財政部102年12月9日台財庫字第10203769100號函（下稱財政部102年12月9日函）敘明政府規費債權不因繳費義務人死亡而消滅，應依「行政執行法」就其遺產強制執行外，另對原高公局就通行費欠費案件金額比照健保費欠費累計達7,500元以上，始移送強制執行一節，建議該局審慎研酌，並檢附該部稅捐及規費免送執行金額為200元至300元資料供參。
- (六)再經交通部103年9月4日交路（一）字第1038400219號函詢法務部，經該部103年11月10日法律字第10303512290號函（下稱法務部103年11月10日函）復略以：「……義務人負有公法上金錢給付義務有逾期不履行之情形，主管機關得檢附移送書、處分文書及義務人經限期履行而逾期仍不履行之證明文件等，移送本部行政執行署所屬各分署就義務人財產執行……公路通行規費為公法上金錢給付義務之一種，義務人逾期不繳納者，主管機關得依前揭規定移送分署執行。另『為節省執行成本，並提

高行政執行案件執行效益，對於財稅行政執行事件之本金、滯納金、利息……每案待執行金額合計在新臺幣300元以下而續行執行確有困難者』，行政院100年11月3日院臺法字第1000106471號函原則同意不予執行……準此，義務人逾期不繳納公路通行費，除前揭每案待執行金額在300元以下而執行確有困難者，得不予移送執行外，主管機關應依法儘速移送分署執行，以確保國家債權之實現。」

- (七)嗣原高公局參據財政部102年12月9日函及法務部103年11月10日函意見，於104年5月27日修正「通行費逾期欠款債權催收款及呆帳處理要點」第4點內容，規定金額逾300元之欠費案件即需依法移送強制執行⁴。
- (八)惟查屬95年至98年欠費金額為301元至7,500元間之案件，因原高公局依修正前規定均未移送強制執行，致逾5年徵收期限，而辦理註銷情形如下：屬95年者計4,417件、金額177,695元，屬96年者計19,427件、金額785,685元，屬97年者計24,671件、金額995,705元，屬98年者計30,891件、金額1,241,310元，總計註銷79,406件，金額合計3,200,395元，已損及國庫權益。
- (九)綜上，高公局98年12月間訂定「通行費逾期欠款債權催收款及呆帳處理要點」，疏未徵詢「規費法」主管機關財政部之意見，復未考量欠繳健康保險費者多數為弱勢族群，與高速公路通行費欠費者之本質有差異，逕比照衛生福利部早期辦理欠繳健康保險費案件移送強制執行標準，並依該局評估辦理強制執行所需成本，訂定汽車所有人累計通行費欠費

⁴同時刪除「通行費逾期欠款債權催收款及呆帳處理要點」第6點第1項第2款第5目有關車主死亡將欠費轉銷呆帳規定。

金額達7,500元以上者始移送強制執行之規定。嗣雖於104年5月間依法務部及財政部之意見，參照財政部稅捐與規費免送強制執行標準，修正前揭要點，將欠費金額逾300元之案件即移送強制執行，然已導致95年至98年高速公路通行費欠費金額逾300元而小於7,500元之案件近8萬件、金額達320萬餘元，因未於法定5年期限內移送強制執行而註銷，造成國庫損失，核有疏失。

四、高公局為確認通行費欠費追討對象，要求遠通電收股份有限公司於寄發欠費催繳通知前，先以車輛牌照號碼連線監理機關，取得車籍相關資料以明車輛狀態。惟連線查詢案件，發生同日辦理車牌註銷後再重領新車牌之車輛與同日登記失竊後再登記尋獲之車輛，行駛高速公路所產生之通行費欠費案件，遠通電收股份有限公司查詢所得監理系統回復之資訊分別為「疑似偽變造」及「車輛失竊」狀態，爰高公局將前揭通行費予以註銷或轉列呆帳。嗣雖發現前揭錯誤，重領車牌部分之欠費雖可重行發單追繳，惟已增加行政成本；再登記尋獲車輛部分之欠費已報准轉列呆帳，損及國家債權，爰高公局允應會同監理機關再加檢視相關查詢機制，避免類似事件重演。

- (一)依「通行費逾期欠款債權催收款及呆帳處理要點」第6點規定：「通行費或逾期欠款債權及催收款有下列情事之一，並取得明確之證明者，經業務主管單位檢齊有關證明文件，簽奉局長核准後辦理轉銷呆帳作業：(一)依規定辦理追償作業時發現有下列情事，致無法進行追討通行費：1. ……疑似偽造車牌號。2. 汽車……失竊。……」
- (二)次依遠通電收股份有限公司（下稱遠通公司）電子計程收費階段違規逃欠費作業處理程序3.1.1監理

連線規定：「為確認通行費追討對象，遠通公司後端系統以通行車輛車牌號碼透過中華電信股份有限公司數據通信分公司連線取得相關車籍資料，資料包含登記於公路監理機關之車主姓名、身分證字號/統一編號、地址及車輛相關資訊⁵，據此辦理通行交易歸責及追補繳作業。」爰遠通公司於寄發欠費催繳通知前，需先依前揭規定，確認車主及車輛狀態，當符合「高速公路通行費逾期欠款債權催收款及呆帳處理要點」第6點規定時，先行辦理通行費註銷並免寄帳單，以免造成用路人困擾，合先敘明。

(三)經查「註銷牌照」及「車輛失竊」欠費案件異常情形如下：

1、「註銷牌照」案件部分

106年1、2月「註銷牌照」欠費案件中，有關ALC-825○、ARX-369○、ATA-662○及AUR-322○等車輛之車牌號碼，因於同一天辦理註銷原有車牌並重領新車牌作業，然監理系統於提供遠通公司連線查詢資料時，未判斷繳回號牌時間點及通行日期關聯性，與已繳回車牌號碼等資訊，形成新車號牌(即前揭車牌號碼)為已繳回之狀態，爰監理系統即回復「疑似偽變造」狀態。造成ETC系統判定為「疑似偽變造」欠費案件，而依首揭規定先予註銷。嗣經車主查詢行車資訊時，高公局始發現前揭車牌係屬有效狀態，刻(107年3月)進行確認及核對帳單寄送地址，將簽辦並送請遠通公司向用路人辦理通行欠費追繳作業，惟已徒增行政作業成本，相關處理經過如表5。

⁵包含車型、車輛是否失竊、註銷及報廢，及車牌是否失竊、註銷。

表5 106年1月及2月「註銷牌照」欠費異常案件處理統計表

車牌號碼	註銷類型	註銷/重領時間	原註銷原因	發現異常時間及原因	開始欠費時間	最終欠費時間	欠費件數	欠費金額	處理情形
ALC-825○	註銷重領 號牌疑似偽變	105.12.28	疑似偽變造，繳回牌面數2	106.6.30有效車牌	106.1.1	106.2.20	47	2,460	寄發帳單，2,460元
ARX-369○	註銷重領 號牌報廢	106.1.20	疑似偽變造，繳回牌面數2	106.6.30有效車牌	106.1.18	106.2.25	27	2,814	寄發帳單，2,814元
ATA-662○	註銷重領 號牌疑似偽變	106.1.6	疑似偽變造，繳回牌面數2	106.6.30有效車牌	106.1.6	106.2.26	22	2,590	寄發帳單，2,590元
AUR-322○	註銷重領 號牌疑似偽變	106.1.9	疑似偽變造，繳回牌面數2	106/6/30有效車牌	106.1.7	106.2.28	13	1,821	寄發帳單，1,878元

資料來源：高公局。

2、「車輛失竊」案件部分

ANM-529○、7G-786○、AQE-179○、5599-W○、L7-305○及8798-K○等車牌號碼車輛，因車輛失竊登記及車輛尋獲登記均為同一日，故車主係以有效車牌（即前揭車牌）行駛高速公路，惟監理系統於提供遠通公司連線查詢資料時，因監理系統僅提供「車輛失竊」資訊，並未提供「車輛尋回」狀態資訊，故高

公局所接獲之車輛狀態即為失竊狀態，而依首揭規定配合辦理通行費註銷作業。嗣經車主查詢行車資訊時，高公局始發現前情，惟前揭案件已依程序報核轉銷呆帳，造成高公局通行費債權損失，相關處理經過如表6。

表6 106年1月及2月「車輛失竊」欠費異常案件處理情形表

車牌號碼	失竊類型	失竊/尋回時間	原註銷原因	發現異常時間及原因	開始欠費時間	最終欠費時間	欠費件數	欠費金額	處理情形
ANM-529○	車輛尋獲登記	105.7.29	車輛失竊註銷	106.6.30有效車牌	106.1.3	106.2.27	33	2,169	已報核轉列呆帳。
7G-786○	車輛尋獲登記	105.9.30	車輛失竊註銷	106.6.30有效車牌	106.1.2	106.2.28	28	1,992	已報核轉列呆帳。
AQE-179○	車輛尋獲登記	105.5.16	車輛失竊註銷	106.6.30有效車牌	106.1.1	106.2.28	41	1,909	已報核轉列呆帳。
5599-W○	車輛尋獲登記	105.1.17	車輛失竊註銷	106.6.30有效車牌	106.1.2	106.2.18	6	1,805	已報核轉列呆帳。
L7-305○	車輛尋獲登記	105.2.29	車輛失竊註銷	106.6.30有效車牌	106.1.1	106.2.28	29	1,793	已報核轉列呆帳。
8798-K○	車輛尋獲登記	105.4.12	車輛失竊註銷	106.6.30有效車牌	106.1.1	106.2.28	24	1,645	已報核轉列呆帳。

資料來源：高公局。

(四)綜上，高公局為確認通行費欠費追討對象，要求遠通公司於寄發欠費催繳通知前，先以車輛牌照號碼連線監理機關，取得車籍相關資料以明車輛狀態。惟連線查詢案件，發生同日辦理車牌註銷後再重領新車牌之車輛與同日登記失竊後再登記尋獲之車輛，行駛高速公路所產生之通行費欠費案件，遠通公司查詢所得監理系統回復之資訊分別為「疑似偽變造」及「車輛失竊」狀態，爰高公局將前揭通行費予以註銷或轉列呆帳。嗣雖發現前揭錯誤，重領新車牌部分之欠費雖可重行發單追繳，惟已增加行政成本；且再登記尋獲車輛部分之欠費已報准轉列呆帳，也已損及國家債權，爰高公局允應會同監理機關再加檢視相關查詢機制，避免類似事件重演。

五、交通部為提升高公局清理國道通行費欠費作業成效，似宜考量推動修正「道路交通管理處罰條例」第9條之1規定，將積欠一定金額以上國道通行費案件，納入不得辦理車輛異動作業之範圍，以免國道通行費欠費餘額暨清理成本持續增長。

(一)我國高速公路收費系統，自103年起全面採取電子計程收費後，固有提升車輛通行速度，並增進能源使用效益之功能。惟因現行法令並未強制僅有裝置eTag設備之車輛始能行駛高速公路，造成通行費欠費金額逐年增加。此由103年至106年間，各年度通行費欠費金額及占應收通行費之比率，103年為0.93億元及0.44%、104年為1.33億元及0.59%、105年為1.85億元及0.79%，與106年為5.66億元及

2.39等逐年增加之數據可徵。

- (二)本院為瞭解倘將欠費資料附掛於公路監理電腦系統車籍檔，責令相關欠費人於車籍異動前繳清欠費，是否可提高國道通行費欠費清理成效一節，詢據高公局稱：「欠費原因之一，是很多民眾就是不願繳費，在欠費的資料庫裏就是固定名單，與欠稅名單有重複性。」、「為減少通行欠費案件，刻正規劃研修『道路交通管理處罰條例』第9條之1規定，將未繳一定金額以上公有停車費及國道通行費納入不得辦理車輛異動之名單，惟該項修法是否涉及不當聯結禁止及符合比例原則，已函請法務部釋疑中。另未來若適法性無疑義後，高公局將與公路總局協調將欠費資料附掛於公路監理電腦系統車籍檔，以協助欠費收繳相關事宜，減少後續行政作業。」
- (三)未依「公路監理機關清理汽車燃料使用費欠費作業要點」第3點規定：「欠費保全管制：運用現行公路監理管理制度，對欠費車輛應予以採行保全管制如下：(一)積欠汽車燃料使用費本費，應於車輛辦理異動、換發牌照時責令繳清，並諭知併同繳清違反『公路法』第75條罰鍰……」爰審計部於辦理國道公路建設管理基金105年1月至9月份財務收支情形，亦建議原高公局參酌上開相關規定協調有關機關研議將通行費欠費資料附掛於公路監理電腦系統之車籍檔，由監理機關依規定執行欠費保全管制，責令欠費義務人繳清汽車燃料使用費等相關欠費時，一併結清國道通行費欠費之可行性，以掌握處理時機，加速清理欠費，有效減輕高公局清理欠

費之工作負擔與成本。

- (四)綜上，交通部為提升高公局清理國道通行費欠費作業成效，似宜考量推動修正「道路交通管理處罰條例」第9條之1規定，將積欠一定金額以上國道通行費案件，納入不得辦理車輛異動作業之範圍，以免國道通行費之欠費餘額持續增加，俾降低清理成本。

六、我國係第一個將高速公路網全面採用電子收費及將人工計次全面轉換為計程ETC的國家，目前計程收費路網總長度達926公里，高踞世界首位，藉由前揭作法讓用路人行駛高速公路不需於收費站停留等待，而提高行車效率之措施，已獲國際肯認。惟高公局原收費站具公務人員進用資格之職員(工)因配合全面改為電子計程收費，而將收費站裁撤後，在高公局組織改造前係以任務編組方式，配合辦理因電子收費衍生新型態之相關業務。然渠等奉行政院人事行政總處以出缺不補方式列管，在計程收費後車輛數增加及因應強制執行門檻調整，移送案件數相較計次收費階段增加達20倍以上，倘前述人力持續緊縮，恐生影響高公局清理通行費欠費案件效率之虞。爰交通部允宜考量該局辦理清理欠費案件之實需，協助該局解決清欠人員離補問題；抑或將清理欠費業務外包，以解決人力短缺窘境，避免欠費金額持續攀升，損及國庫權益，並維高速公路使用者付費之公平性。

- (一)我國藉由高速公路計程收費，提高行車效率之措施，已獲國際肯認：

1、高公局於95年導入ETC計次與人工收費併行措

施，先讓用路人熟悉瞭解ETC系統，前後歷經10年，於102年12月30日順利全面轉換成多車道自由流之ETC計程收費，藉由二階段轉換成功達成公平付費之目標，同時奠基我國智慧型運輸系統之應用，目前計程收費路網總長度已達926公里，高踞全球首位。

2、復據高公局表示，藉由收費政策與系統轉換，高公局與遠通公司近年陸續獲得多項國內外大獎，例如高公局於104年榮獲國際橋梁隧道及收費公路協會(International Bridge, Tunnel and Turnpike Association；IBTTA)之「收費服務卓越獎」及當年大會最高榮譽之年度「首獎」，其獲獎理由為：「為推動國道路網之公平付費、提升收費效率，並以差別費率增加運輸效率，自2006年2月起首先推動人工與電子混合之計次收費，並於2012年5月起導入eTag系統。目前每天高達1,400萬筆電子收費交易，成就了世界最高之通行量正確率99.9%，與可收費成功率99.97%。」另，現階段政府正積極推動「新南向政策」，其中ETC整廠輸出已列為執行重點項目，現階段遠通公司已與越南、馬來西亞、印尼、菲律賓、土耳其、科威特等國陸續洽談相關合作事宜，另與白俄羅斯、哈薩克更已簽訂合作備忘錄，後續倘能順利推動，可替我國相關產業爭取更多發展及經濟效益之國際空間。

(二)因應計程收費後車輛數增加及強制執行門檻調整，移送案件數相較計次收費階段增加達20倍以上，倘列管遇缺不補清理欠費人力，恐有影響清理效率之

虞：

- 1、查高公局原收費站具公務人員任用資格之職員(工)因配合全面改為電子計程收費將收費站裁撤後，渠等奉行政院人事行政總處意見，以出缺不補方式列管。且在高公局組織改造前以任務編組方式分別納入原該局北中南區工程處⁶收費業務小組，配合辦理因電子收費衍生新型態之相關業務。嗣原交通部臺灣區國道高速公路局與原交通部國道新建工程局於107年2月12日正式整併改組為交通部高速公路局，前揭人員隨即撥配至高公局各區工程養護分局業務科辦理違規舉發、強制執行及申訴等業務。然目前行政院人事行政總處仍持續列管前述員額，要求出缺不補。
- 2、高公局稱，電子計程收費階段業務量相較人工計次收費階段已呈現10倍增加（以交易件數而言，計次收費約160萬筆、計程收費約1,607萬筆），復以民眾依法繳交通行國道使用規費之觀念尚待加強之狀態下，欠費案件持續累積增加，已使通行費欠費案件強制執行之移送情形巨幅上升。爰該局建議為利遂行現行辦理強制執行案件，需配置合適人力，不宜再行緊縮人員編制，相關原因略述如下：
 - (1) 計程收費後車輛數成長約10%及因應強制執行門檻調整，移送案件數相較計次收費階段增加20倍以上（以101年及102年計次收費階段為例約10萬個案件數，至103年及104年計程收費階段已成長為近300萬個案件。）

⁶107年2月12日改制為高公局北中南區工程養護分局。

- (2) 高公局以臺北市交通事件裁決所編制40人，每月處理1.5萬欠費件數計算，該局為辦理前述案件量並搭配資訊化系統及相關作業，經估算強制執行至少仍需32位正職人力，惟現有正職人力僅11人，業務辦理已極具壓力。
- (3) 目前高公局各區工程養護分局業務科人力除辦理強制執行業務外，尚須負責逾期欠費違規舉發、申訴等相關業務，若無法解除出缺列管規定，後續人力退休無法遞補，勢將影響業務之正常推動。
- (4) 目前相關作業程序雖已導入資訊化作業，惟部分業務仍有賴人工處理(如確認案件送達情形、查詢歸責對象等)，故仍需配置一定人力，以有效處理強制執行案件之清理與移送作業。
- (三) 綜上，我國係第一個將高速公路網全面採用電子收費及將人工計次全面轉換為計程ETC的國家，目前計程收費路網總長度達926公里，高踞世界首位，藉由前揭作法讓用路人行駛高速公路不需於收費站停留等待，而提高行車效率之措施，已獲國際肯認。惟高公局原收費站具公務人員任用資格之職員(工)因配合全面改為電子計程收費，而將收費站裁撤後，在高公局組織改造前係以任務編組方式，配合辦理因電子收費衍生新型態之相關業務。然渠等奉行政院人事行政總處以出缺不補方式列管，在計程收費後車輛數增加及因應強制執行門檻調整，移送案件數相較計次收費階段增加達20倍以上，倘前述人力持續緊縮，恐有影響高公局清理通行費欠費案件效率之虞。爰交通部允宜考量該局辦理清理欠

費案件之實需，協助該局解決清欠人員離補問題；抑或將清理欠費業務外包，以解決人力短缺窘境，避免欠費金額持續攀升，損及國庫權益，並維高速公路使用者付費之公平性。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至四，函請交通部督促所屬高速公路局確實檢討改進見復。
- 二、調查意見五，函請交通部檢討改進見復。
- 三、調查意見六，函送交通部及行政院人事行政總處協處解決。
- 四、調查意見，函送審計部參酌。
- 五、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。