

調 查 報 告

壹、案由：據報載：依交通部臺灣區國道高速公路局與遠通電收公司之合約明訂，本(99)年6月底前國道ETC電子收費使用率應達45%，惟目前平均僅約38%，恐有違約之虞；復自5月6日起，泰山收費站南、北向內側各增設一小型車ETC電子收費車道，變相強迫用路人裝機。主管機關是否善盡監督之責？有無兼顧未裝機用路人之通行權益？均有深入瞭解之必要乙案。

貳、調查意見：

本案經調取相關卷證審閱，尖峰時段履勘泰山收費站，並詢問相關人員後，業調查竣事，茲將失當事項臚陳如下：

一、電子收費之「車道容量」遠高於人工收費車道，然高公局卻以電子收費車道容量之75%(即1,200輛/車道-小時)或平均服務流量達到該收費站總通行量之16%，律定電子收費車道增開原則規範，降低增設門檻，相對影響未裝機用路人之權益，顯有失當。

(一)查規劃計次階段「增開電子收費車道標準作業程序」(文件編號97237-P-001)，係高公局委由遠通電收股份有限公司擬訂，於98年2月27日98業字第098001341號函審查同意。該標準作業程序4.1.3(1)評估方式及依據載明：「服務水準估算，主要係利用交通部運輸研究所之『2001年臺灣地區公路容量手冊』。各車道容量，電子收費車道採用招商文件申請須知7.15電子收費車道容量規範之1,600輛/車道-小時，回數票車道及找零車道分別採用高速公路局過去相關計畫分析時所採用之900

輛/車道-小時與 500 輛/車道-小時。」高公局難謂委由不知。

- (二)次查計次收費階段，係以「…2. 以收費站為單位，視收費站實際車流暨車道平衡因素，增開電子收費車道。3. 當小型車電子收費車道之一週平均尖峰服務流量達到 1,200 輛/車道-小時以上，或當電子收費車道之平均服務流量達到該收費站總通行量之 16%以上，連續達 5 天或於 1 個月內出現 15 天時，得增開電子收費車道。4. 各收費站區電子收費車道數最多以不超過主線車道數加 1 為原則。」作為增設電子收費車道原則規範，招商文件申請須知 7.16 敘明綦詳。
- (三)惟查「民間參與高速公路電子收費系統建置及營運」案招標文件於 92 年 8 月 20 日公告，其中電子收費車道增開原則規範，規定小型車電子收費車道之一週平均尖峰服務流量達到 1,200 輛/車道-小時以上，即可申請增設電子收費車道，殊未知該平均尖峰服務流量，僅達電子收費車容量之 75%。再者，該規範復以平均服務流量達到該收費站總通行量之 $\frac{1}{6}$ (16%)，作為增設門檻之一，高公局稱係「依目前高速公路各收費站車道配置，每收費站以 5 至 7 個小型車道為多，整體平均每收費站有 6 個小型車車道，意即每個車道需疏解 $\frac{1}{6}$ (約 16%) 的交通量。因此當單一電子收費車道服務流量超過 16% 時，可表示超過單一車道均分之交通量，故招商文件對電子收費車道增開原則規範係以『當電子收費車道之平均服務流量達到該收費站總通行量之 16% 以上』作為增開小型車車道條件之一，此一條件應屬合理。」然此一論點，並未考量各收費站小型車車道數不一(5~7 個均有之)，及電子與人工收費車

道之差異性。該局逕自假設整體平均每收費站有 6 個小型車車道，每個車道需疏解 1/6，並以之為增開電子收費車道之門檻，即非合宜。

(四) 綜上，然高公局未考量電子與人工收費車道容量之差異，率以電子收費車道容量之 75%(即 1,200 輛/車道-小時)或平均服務流量達到該收費站總通行量之 16%以上，作為電子收費車道增開原則規範，降低增設門檻，相對影響未裝機用路人之權益，顯有失當。

二、依電子收費車道增開原則規範，電子收費車道服務車流量或占比達一定門檻，業者固得申請增設車道，惟主管機關核准泰山收費站增設第三電子收費車道時，所為必要性、合理性等衡酌未盡周延，致增設後「車道容量利用率」低於人工車道，應檢討改進。

(一) 查泰山收費站增設第三電子收費小型車車道，遠通電收公司係依據 98 年 10 月之車流資料提出申請：

1、98 年 10 月 18 日(星期日)至 24 日(星期六)期間，南(北)向小型車電子收費尖峰服務流量，依序為 2,242(2,191)、3,117(3,425)、3,022(3,312)、2,950(3,240)、2,988(3,323)、2,582(2,881)及 1,980(2,272)輛/雙車道-小時，週平均尖峰服務流量為南向 1,342 輛/車道-小時、北向 1,475 輛/車道-小時，雙向週平均間服務流量 1,409 輛/車道-小時，逾車道增開原則規範之 1,200 輛/車道-小時以上。

2、同年 10 月 20(星期二)至 24 日(星期六)雙向電子收費之平均服務流量，依序為 36,204、36,643、36,415、37,206、31,991 輛/車道-日，總通行量為 197,515、199,144、207,679、210,840、195,257 輛/車道-日，換算各該日電子收費通行量比率依

序為 18.3%、18.4%、17.5%、17.6%及 16.4%(其中北向 18.4%、18.5%、17.7%、17.6%及 16.5%，南向 18.3%、18.3%、17.3%、17.7%及 16.3%)，連續 5 天電子收費車道之平均服務流量逾該收費站總通行量之 16%以上。

3、同年 5 月 5 日至 24 日期間，電子收費車道之平均服務流量達到該收費站總通行量之 16%以上者，計有 16 天，符合 1 個月內出現 15 天之規定。

(二)惟上開電子收費車流服務量，固符合電子收費車道增開原則規範 7.16 第 3 款：「當小型車電子收費車道之一週平均尖峰服務流量達到 1,200 輛次/車道-小時以上，或當電子收費車道之平均服務流量達到該收費站總通行量之 16%以上，連續達 5 天或於 1 個月內出現 15 天時，得增開電子收費車道。」之增設門檻，然增開第三電子收費車道與否，主管機關非無判斷餘地。本案主管機關於本院約時宣稱：「另實際調查 ETC 車道於尖峰時段已呈現排隊現象，對人工收費車道亦已造成影響，故增開 ETC 車道對人工及電子收費車道均有正面幫助」、「泰山收費站之電子收費交通量雖於 98 年 10 月即達增開車道標準，惟為降低對人工收費車道之影響及辦理相關前置作業與配套措施，故訂於 99 年 5 月 6 日零時才開通第 3 車道」等語，對照第三電子收費車道增開後，即本(99)年 7 月 1 日~9 月 23 日尖峰時段電子收費車流資料，以最尖峰時段 7：00~8：00 為例，電子收費車道之月平均尖峰服務流量已降為 7 月：926、8 月：966 及 9 月：923 輛/車道-小時，車道容量利用率更滑落至 57.9%、57.7%及 60.4%，然同期間人工(回數票及找零)車道容量利用率則達 95.3%、91.5%及 92.2%，遠高於電子收費

車道容量利用率，委不足採。

- (三)綜上，主管機關於受理泰山收費站增設第三電子收費車道之申請時，為降低對人工收費車道之影響及辦理相關前置作業與配套措施，雖延後半年始准予開設，惟是否有必要，以及開設之時機，非無衡酌餘地。按第三電子收費車道增設之後，電子收費車道容量利用率過低，人工(回數票及找零)車道容量利用率偏高，甚至引發強迫用路人裝機之負面觀感等情觀之，主管機關於泰山收費站增設第三電子收費車道合理性、必要性所為之衡酌，顯然未盡周延，應檢討改進。

三、查「民間參與高速公路電子收費系統建置及營運」案第3年度(98.7.1~99.6.30)電子收費利用率僅36.62%，核與規定目標為45%仍有相當差距，高公局依契約第22章規定，縱認非屬「違約」事項，僅列為「缺失」，仍應督促業者提出誘因及相關配套措施，達成第4年度利用率60%目標，並預為屆期未改善之處理，促其檢討改進。

- (一)按「民間參與高速公路電子收費系統建置及營運案」契約第22.3.1條規定：「因可歸責於乙方之事由，而有下列情事之一者：1.施工進度嚴重落後：甲方依客觀事實認定進度嚴重落後致嚴重影響高速公路電子收費系統之建置及營運者。2.工程品管重大違失：乙方系統營運違反法令或違反約定之系統功能或品質規定，經甲方依客觀事實認定有損害收費正確、交通安全或服務品質者。3.經營不善：乙方於營運期間，就收費正確、交通安全、服務品質或相關管理事項有重大違失者。4.其他甲方認定嚴重影響高速公路收費營運管理且情節重大者。」構成違約。至乙方之缺失，其成立要件：「除本章第22.3

條所稱之違約外，乙方之行為，如有不符合或違反本契約之規定者外，均屬缺失。」同契約第 22.2.1 條定有明文。至缺失之限期改善及未改善之效果，契約亦明訂：「乙方如有缺失時，甲方得以書面通知乙方限期改善，載明缺失之具體事實、缺失改善之期限、改善後應達到之標準及屆期未完成改善之處理」等事項，以及「乙方應於期限內改善缺失，如屆期未完成改善，且缺失情節足以影響本契約之履行時，甲方得逕以違約處理，並得代為改善，且以書面通知乙方。甲方代為改善之費用，由乙方負擔」併此敘明。

- (二)查招商文件申請須知 7.10 規定：「計次電子收費階段，利用率定義為『累積該年度各電子收費車道之電子收費通行量(車輛)』與『各收費站總通行量(車輛)』之比例。」同案重為第二階段甄審議約條款第 193 條規定：「有關分年利用率部分，遠通公司同意簽約後第一年之分年利用率應達 17.8%，自第二年至第六年之分年利用率則依據招商補充文件第 7.10 節第 3 項之規定修訂之。」即第二年度 30%、第三年度(98.7.1~99.6.30)45%第四年度 60%…。
- (三)惟查遠通電收公司第三年度電子收費利用率僅 36.44%，未達議約確定條款第 193 條規定之 45%，不符契約規定。對此，國道高速公路局 99 年 7 月 20 日業字第 0996006275 號函稱「因其尚未達到首揭 ETC 契約第 22.3.1 條違約成立之要件，故依 ETC 契約 22.2.1 條規定，係屬缺失。」並於同年月 1 日以業字第 0996005416 號函通知遠通電收公司限期改善(事實上，遠通電收公司於 99 年 6 月 30 日總發字第 09900640 號函送第三年度電子收費利用率相關事宜及其附件「第三年度 ETC 利用率改善方

案」)，嗣該局同年月 29 日業字第 0990023737 號函則給予 1 年之改善期限，改善期滿應符合第四年度（99 年 7 月 1 日至 100 年 6 月 30 日）電子收費分年利用率目標 60%。期間遠通電收公司除應於 99 年 12 月底，達成月利用率 42%；100 年 3 月底，達成利用率 50% 以上外，並應於 99 年底前完成一處計程電子測試系統功能查核驗證等各項檢核目標。據此，交通部允應探究用路人未裝機之原因，並依契約第 22 章相關規定，督促遠通電收公司提出誘因及相關配套措施，檢討改進。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一，提案糾正交通部及所屬臺灣區國道高速公路局。
- 二、調查意見二、三，函請交通部及所屬臺灣區國道高速公路局確實檢討改進。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。