

專案質詢

8-5-6-0160

立法院議案關係文書 中華民國 103 年 4 月 16 日印發

案由：本院黃委員昭順，針對遠通電收 eTag 上路迄今，一直未能為普羅大眾及社會輿論接受，各界批評主管部會未善盡督導之責浪聲不斷，特再表芻議。遠通之所以成眾矢之的，除了在面對諸多失誤之處理態度表現傲慢外，事實在過程或決策之間，確有爭議不少。綜觀全世界各國高速公路收費系統，除了計次收費會在交流道間掃描或人工收費，計程收費都是在匝道掃描或人工收費，但遠通電收卻設計這種違反常理的收費系統，豈不讓人竇疑？目前遠通電收要三天才完成扣款入帳，社會各界也不清楚何時解款繳高公局，再加上各用路人儲值金額，彙總成鉅款在遠通電收帳戶生息，這種生息收益是否應該？再者；每天 20 公里免費里程，是否遠通電收也要扣手續費？若然，政府不收通行費，反而付遠通電收手續費，豈不造成政府損失，不也即是納稅人血汗錢的損失。交通部應主動說明相關，也建議高公局與遠通電收重啟合約的談判，並嚴格要求 ETC 制度，務必要能做到公平、公正、合理、效率、方便的要求，以確實維護廣大上路人的權益，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、綜觀全世界各國高速公路收費系統，除了計次收費會在交流道間掃描或人工收費，計程收費都是在匝道掃描或人工收費，但台灣遠通電收卻設在兩交流道中間路段掃描器，電腦要不斷比對，才能找出每輛車的起迄交流道，核算其過路費，所以遠通電收電腦路段掃描比匝道掃描多處理超過三倍筆通行交易，出錯機會自然相對增加，而且要等三天才能讓用路

立法院第8屆第5會期第6次會議議案關係文書

人查核通行記錄。這麼特殊的設計理念當初政府主管機關是否仔細評估過，又怎會同意遠通電收設計這種錯誤連連的收費系統，監察院或政風單位是否應該主動介入調查這種不合理商業作為？

- 二、按理 BOT 案甲乙兩方必須維持夥伴關係，才是正確作法，但是如果內容上損及公益，高公局應該代表人民與政府採取公平公正的立場。但似乎高公局跟遠通電收本已是生命共同體，不會主動去揭露遠通電收缺失，社會各界批評高公局因缺失該罰款而未罰款，罰款又收不到，不依合約安排九百位收費員工作也不罰款，遠通電收在 B 標時以紅外線掃描得標，而排除 RFID 掃描業者得標，反過來如今遠通電收改變用 eTag 和 RFID 掃描等情事，這些明顯違反得標技術基礎事實及不合理對待，政府忘記這每一筆建設或投資經費，都是人民辛苦的納稅錢嗎？
- 三、目前遠通電收要三天才完成扣款入帳，社會各界不清楚何時解款繳高公局，再加上各用路人儲值金額，彙總成鉅款在遠通電收帳戶生息，這筆生息收益相當可觀，另外每天 20 公里免費里程，是否遠通電收也要扣手續費，如果是的話，政府不收通行費，反而付遠通電收手續費，造成政府損失。因為遠通電收只在兩交流道間掃描一次，所以每天 20 公里免費里程手續費不該收，高公局應該將利息收入歸公、免費里程免收手續費、還有催收信郵費由遠通電收支付等情事，責成遠通電收照辦，同時當天要完成核算通行費並解繳高公局帳戶，高公局應該當天檢驗所有遠通電收傳輸資料正確性，再與往年同一天收入金額作比較。
- 四、建議高公局要遠通電收選擇若干交流道匝道設 eTag 掃描器，用來核對同一天經過有匝道掃描器交流道間的車次數與目前遠通電收路段掃描通過同一區段同一時段車次數，這樣也是驗證遠通電收的正確率。同時，也建議高公局與遠通電收重啟合約的談判，手續費收取方式應按輛次計收而非按里程計收，可參考台北市捷運悠遊卡方式收取手續費，儲值等衍生利息也比照悠遊卡方式處理。