

各部會就關注環境荷爾蒙物質召開會議，並以滾動檢討方式修正及強化計畫執行工作，由各目的事業主管機關依其權責業務，強化法規及制定執行計畫，以提昇消費者健康之保護。保麗龍飲料杯及餐具係屬食品器具、容器或包裝使用之安全衛生管理，應依衛生福利部之「食品安全衛生管理法」相關規定管理。

(十九) 行政院函送黃委員昭順就遠通電收 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等相關問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 103 年 5 月 2 日院臺專字第 1030024280 號)  
(立法院函 編號：8-5-6-160)

黃委員針對遠通電收 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等相關問題所提質詢，經交據交通部查復如下：

一、採用主線式計程收費之原因：

- (一)主線式計程電子收費系統係指在高速公路任兩交流道間主線路段建置計程電子收費門架，車輛通過門架即代表有通過該兩交流道間之路段；匝道式計程電子收費系統係指在高速公路各交流道出入口建置計程電子收費門架，車輛於駛入及駛出高速公路時，各會經過門架一次，依照入與出之交流道判定車輛所行駛之高速公路路段。
- (二)依照 ETC 契約附件八招商文件申請須知之規定，收費區位之決定原則為須確實達成計程電子收費目標，可規劃設置於兩交流道間之主線路段或各交流道出入口。不論採用主線式或匝道式建置，皆能符合契約之規定。
- (三)民國 92 年 ETC 案招商時，七家申請人中有六家選擇採用主線式之方式建置計程電子收費系統，僅有一家申請人選擇採用匝道式之建置方式。
- (四)對於我國路網型態之高速公路而言，採用主線式方式建置系統，可明確得知車輛行駛之路徑與里程，可準確計算用路人應繳之通行費用；若採用匝道式方式建置，則由於系統無法得知車輛在高速公路路網中之行使路徑，於計算行駛里程時，須增加輔助設施或邏輯判斷，且須搭配後端系統，故須由廠商整體規劃。
- (五)而採用主線式建置方式時，由於可確認車輛實際通過路段，故實施時段與路段差別費率具優勢；若採匝道式建置，實施時段與路段差別費率即相對須有不同的邏輯設計。以今年春節期間所實施之「新竹系統至燕巢系統 8 折優惠」為例，當採匝道式建置時，系統須增加輔助設施或邏輯設計以確認車輛是否有於收費時段通過「新竹系統至燕巢系統」，因此主線式在實施路段、時段差別費率有其優勢（較便利）。

二、同意遠通公司電子收費系統由紅外線改為微波之原因：

- (一)依據 ETC 契約附件一議約確定條款第 126 條之規定：「為提供用路人更便利或更先進之電子收費服務，於營運期間內允許建置營運公司隨著科技之演進，亦可採用其他電子收費技術。但所增加或變更的電子收費系統仍需經高公局查核驗證，且其系統功能仍須符

合原招商文件所要求的系統功能規範。」，故 ETC 契約已有因應科技技術發展快速情境，可引進新技術的相關規範。

(二)依遠通公司所提供之 eTag 技術資訊，其符合 95 年 7 月甫由國際標準組織 (ISO) 公告之 ISO18000-6C 國際標準，並於 97 年起逐漸應用於電子收費，為 BOT 案招標後發展成熟之較新技術。

三、有關利用率未達契約規範及計程建置遲延違約開罰問題：

(一)遠通公司 ETC 利用率未達契約規範，本部高公局已依契約契約規定函知遠通公司處以懲罰性違約金，遠通公司不接受決議，已向台北地方法院遞狀起訴。

(二)計程建置遲延，高公局主張將處以該公司懲罰性違約金。遠通公司向協調委員會聲請協調，協調委員會 102 年 7 月 1 日第 19 次會議做成決議，要求高公局再重新認定，高公局經評估後不予接受，已向台北地方法院提起給付違約金民事之訴訟。

四、收費員轉置作業，目前辦理情形：

(一)高公局感謝收費員長期以來對國道收費之貢獻與辛勞，理解並尊重收費員之訴求，收費人員雖屬一年一僱之僱用人員，政府以同理心全力協助收費員轉置工作，為使選擇工作轉置收費人員順利就業，除已責由遠通公司全力提供合適收費員工作之職缺辦理轉置外，並擴大提供及辦理轉置作業。要求遠通公司提供分區足額且無限制門檻職缺，於今 (103) 年 6 月底前完成選擇轉置工作收費人員全數轉置。102 年 12 月 30 日計程電子收費正式實施，高公局亦遵照勞動基準法、大量解僱勞工保護法之相關規定，依限報送勞工主管機關核備在案。

(二)高公局人事費及通行費之收費人員年資結算均依相關規定辦理完竣，且在高公局爭取下，本次精簡所有收費員都已加發七個月薪資。收費員如不需遠通公司之工作轉置者，遠通公司另給五個月轉職補償金，共有 486 人領取轉職補償金，另 455 人選擇工作轉置，目前已有 224 人媒合成功。至於收費員期望安置在本部所屬機關，本部將在合法情形下積極協助。

五、有關遠通公司解款高公局及孳息歸屬遠通公司問題：

(一)現行電子收費信託帳戶架構於遠通公司、遠東商銀及高公局三方之金錢信託契約規範下 (受益人為高公局)，無需解款高公局。

(二)高公局於辦理徵求「民間參與高速公路電子收費系統建置及營運」甄審作業時，各投標廠商於投標時均面對相同之立基點。因此，當時參與投標之遠通公司，係依「民間參與高速公路電子收費系統建置及營運」案招商文件申請須知第 8.1.3 節之規定，將電子收費信託帳戶孳息收入作為投資計畫書之收入項，即納入投標公司收入項目，以折減委辦服務費，符合招商文件之投標精神。

六、每天 20 公里免費里程，遠通電收仍要收取手續費問題：

(一)依據「民間參與高速公路電子收費系統建置及營運」案招商文件申請須知，電子收費於計程階段其委辦服務費率係以延車公里為單位計算，其計算基礎與計次階段採通過次數

為單位計算之方式不同。

(二)因目前通行費計算方式係採按日歸戶方式計算，即使車輛因具有優惠里程，而無須繳交通行費，但系統仍須開啟偵測功能，記錄辨識車輛行經路線，並按前述歸戶原則計算通行費，故 ETC 系統實質上仍須具備交易辨識功能，才能準確計算車輛應繳通行費金額。因此，高公局按 ETC 契約規定，依據車輛行駛里程計算給予遠通電收公司委辦服務費。

(三)基於優惠里程等各項優惠，係當初政府為推動計程收費政策，基於考量用路人以往開車習慣及減少衝擊之前提下，所制訂給予用路人之優惠，與遠通電收公司提供電子收費服務通行費所給予之委辦服務費，其實質意涵並不相同。

七、催收信郵費要求遠通電收支付問題：

有關平信費用 1 事，遠通公司於 103 年 3 月份來函請求支付首月（103 年 1 月份）平信郵寄費用，高公局已明確函復不支付，且告知應循司法訴訟解決。惟在本案訴訟有結果前，仍要求遠通公司基於便民服務之立場，應持續辦理。

八、交通量核對：

目前高公局制度上即有辦理定期及不定期之交通量正確性、可收費成功率稽核（全程查對錄影畫面逐車統計），以了解系統之準確性及可靠度；高公局於 103 年 1 月 16 日開始進行不定期之通行量正確性、可收費成功率稽核，抽取 1 月 2~6 日 35 個收費門架共計 17,593 筆，結果通行量正確率為 99.89%，可收費成功率為 99.87%、符合契約規定之 KPI（通行量正確率達契約規定 99%、可收費成功率契約規定 99.8%以上）。

（二十）行政院函送邱委員志偉就大型重型機車停車管理問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 103 年 5 月 2 日院臺專字第 1030024343 號）  
（立法院函 編號：8-5-6-223）

邱委員就大型重型機車停車管理問題所提質詢，經交據交通部查復說明如下：

- 一、依據「停車場法」第 13 條規定，地方主管機關應於路邊停車場開放使用前，將停車規定事項公告週知；「道路交通標誌標線號誌設置規則」第 190 條第 3 項規定訂有「小型車及大型重型機車停放線」設置圖例；另依「道路交通安全規則」第 112 條第 1 項第 15 款規定，停車位置、方式及車種如有特別規定時應依其規定。因此，大型重型機車停車管理規定，得由地方主管機關因地制宜公告之。
- 二、針對貴委員建議各縣市政府對於前揭「小型車及重型機車停放線」可停放多輛大型重型機車，本部已函轉各地方政府參考臺北市政府管理方式，因地制宜彈性管理，以減少爭議。

（二十一）行政院函送羅委員淑蕾就廉價航空蓬勃發展，建請民航局延長客服時間為 24 小時並設置單一窗口，俾提供旅客即時協助所提質詢之書面答復，請查照案。