

交通違規裁罰權責移轉對地方財政效益之研究-以 高雄市為例¹

The Effects of Traffic Adjudication Accountability Transfer on Local Finance –case study of Kaohsiung City

謝玉文² Yu-Wen Hsieh

楊倉銀³ Tsang-Yin Yang

摘 要

緣於高雄市縣合併改制成立新大高雄市之行政版圖重劃，101年8月1日由交通部公路總局高雄區監理所及其所轄旗山監理站交通違規裁罰業務移撥高雄市政府交通局，統一管理高雄市駕駛人與車輛交通違規裁罰事宜，預期接收後每年將增加2億5千萬市庫收入。然隨著業務合併，包含原列管於高雄縣交通違規積案之裁決、強執及債憑再移送等費用支出遽增，此對於高雄市已困窘之財政更形捉襟見肘，因此，本研究選擇以高雄市(政府交通局交通事件裁決中心)為研究對象，使用全國二代公路監理資訊系統挑檔及高雄市政府交通局統計數據，透過敘述性統計、相關係數、多元迴歸等統計分析，探討交通違規裁罰權責之移轉前(99年12月25日前)、市縣合併後至移撥前(99年12月25日至101年7月31日)、業務移撥後(101年8月1日起迄今)等三個歷程，從收入效益、成本效益、預期效益等三方面進行評估，並檢討因權責移轉衍生之衝擊課題並建構出因應對策，以提供決策者做為未來經營管理之參考。

關鍵字：違規裁決、權責移轉、地方財政收益

This research studied the effects of Traffic Adjudication Accountability transfer on Local Finance. Traffic Adjudication Center of Transportation Bureau is responsible for Kaohsiung City vehicles and drivers' traffic violation adjudication and the undertakings of adjudication and violation citation pertaining to Article 12 to 68 of Act Governing the Punishment of Violation of Road traffic Regulations. In order to understand benefit evaluation, we referred documents about income efficiency, Cost efficiency and Expect efficiency. This paper will take Kaohsiung County to be the reality of successful development strategies.

Keywords : Traffic Adjudication 、Transfer of Accountability 、 Local finance

¹本文為高雄市政府103年度研究發展案件之部份，在此致上誠摯的謝意。

²作者現職為高雄市政府交通局科員(聯絡地址：811 高雄市楠梓區德民路71號3樓，電話：07-3629902 轉7，E-mail：s894280@kcg.gov.tw)。

³作者現職為高雄市政府交通局科員。

一、前言

配合新修正地方制度法，民國 99 年 12 月 25 日高雄市縣合併改制成立新大高雄市，而因應行政版圖的重劃，處於面臨地方與中央業務權責劃分之際，高雄市對於接收交通違規裁罰業務預期每年將增加新台幣 2 億 5 千萬元市庫收入，爰於 99 年 3 月 19 日內政部召開之「縣市改制直轄市中央籌劃小組第 4 次會議」中決議略以：「關於交通裁決業務，由改制後之直轄市政府設置裁決單位辦理，改制後，原交通部裁決業務部分承辦人員應隨同業務進行移撥。」基此，交通違規裁罰權責確立由中央移轉至地方，業經高雄市政府交通局與交通部公路總局高雄區監理所(以下簡稱高雄區監理所)多次業務移撥會議及後續協調，終於 101 年 8 月 1 日由高雄區監理所及其所轄旗山監理站交通違規裁罰業務移撥高雄市政府交通局，統一管理高雄市駕駛人與車輛交通違規裁罰事宜。然隨著業務合併各項事務經費支出隨之遽增，包含原列管高雄縣尚未結案之交通違規案件收繳，及後續裁決處分、移送行政執行及債權憑證再移送等程序所需應對受處分人送達郵資、查詢戶籍、財產所得、行政訴訟、委託鑑價測量、執行必要等費用，此對於高雄市原編列之預算，漸不敷辦理原高雄縣移撥後業務需求。是以，交通違規裁罰權責移轉地方對於地方財政是否如預期產生正面助益？抑或對地方產生負面衝擊？因此，探討交通違規裁罰權責移轉對地方財政影響有其重要性與必要性。有鑑於此，本研究選擇以高雄市政府交通局(交通事件裁決中心)(以下簡稱高雄市交通事件裁決中心)為研究對象，從收入效益、成本效益、預期效益等三方面進行評估，期待能瞭解整體效益情況，並檢討因權責移轉衍生之衝擊課題並建構因應對策，以提供決策者做為未來經營管理之參考，此乃促成本研究之動機。

二、文獻回顧

2.1 交通違規裁罰收入分配原則

有關違反道路交通管理事件之罰鍰收入，其分配及運用依處罰條例第 9 條第 2 項規定訂有道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法，罰鍰經處罰機關收繳後，分配比例依舉發機關分為 4 類，如表 1 所示，目前交通違規罰鍰由各處罰機關收入後，依分配原則，以月為基礎核算撥出款項後，將所屬國庫⁴(隨旬報解繳國庫)、國道公路建設管理基金、港務警察局、民航作業基金、

⁴ 除分配予國庫外，包括分配予內政部警政署、內政部警政署所屬專業警察機關(航空警察局、台中及高雄港警局除外)，及分配予處罰機關為公路總局各監理所違規裁罰部門。

其他縣市政府及停車管理機關之款項匯入指定帳戶。以高雄市而言，交通違規罰鍰收入主要來自於高雄市政府警察局舉發而獲得分配之 75% 分配款，其次為高雄市交通事件裁決中心為處罰機關之分配款，及部分高雄市政府交通局舉發違反處罰條例第 56 條第 2 項違規案分配款。實務上，民國 99 年 12 月 25 日市縣合併，使原高雄縣政府警察局舉發案件獲得分配之 75% 由撥款予原高雄縣政府改為撥款予高雄市政府。民國 101 年 8 月 1 日起原交通部公路總局高雄區監理所為處罰機關之分配款移轉成高雄市政府交通局收入。

表 1 交通違規罰鍰分配比例表

舉發機關	分配比例	分配機關
直轄市、縣(市)政府 舉發	75%	各直轄市、縣(市)政府
	24%	各處罰機關
	1%	內政部警政署
內政部警政署所屬專 業警察機關(不含國道 公路警察局)	62%	解繳國庫
	30%	各處罰機關
	7%	各舉發機關
	1%	內政部警政署
內政部警政署國道公 路警察局	45%	解繳國庫
	30%	各處罰機關
	7%	內政部警政署國道公路警察局
	17%	國道公路建設管理基金
	1%	內政部警政署
公路監理機關	100%	各處罰機關

2.2 交通違規裁罰權責移轉之回顧

2.2.1 移轉前(99 年 12 月 25 日前)

在縣市合併前，直轄市監理業務係委託原北、高市政府所設立之監理機關辦理，惟縣市合併之初，因考量其他三都剛升格之際，一時之間並無足夠的人力、財力、設備、場地辦理監理業務，再者，在縣(市)升格為直轄市後，如將原有汽車、電車之監理事項仍繼續委託直轄市公路主管機關辦理，交通部公路總局(以下簡稱公路總局)之監理業務亦將大幅委縮。為避免各直轄市間權限有所不同情形，於是中央政策決定將原委託給原北、高兩市辦理之監理業務收回自辦，而確立中央監理一元化政策方向；另考量監理與裁決業務息息相關，為期政策方向一致，併予研商將原北、高兩市交通違規裁罰機關一併收回中央統籌辦理。中央初始規劃政策方向確立後，自 98 年 11 月 13 日召開研商「縣市改制直轄市應調整或移撥業務」第 1 次會議後，歷經召集

3 次會議討論，仍未能達成一致共識，乃因原北、高兩市認為依處罰條例第 8 條第 3 項設有交通違規裁罰機關之組織規程以辦理裁決業務，如中央欲收回辦理，建議應先循法制程序修訂處罰條例相關規定後，再行作業方屬妥適；再者，基於財政收入考量，交通違規裁罰業務如收回中央，對原北、高兩市罰鍰收入將造成減收，終於內政部 99 年 3 月 19 日召開的「縣市改制直轄市中央籌劃小組第 4 次會議」討論，會中決議「關於交通裁決業務，由改制後之直轄市政府設置裁決單位辦理，改制後，原交通部裁決業務部分承辦人員應隨同業務進行移撥。」基此，交通違規裁罰權責確立將由中央移轉至地方。

2.2.2 市縣合併後至移撥前(99 年 12 月 25 日至 101 年 7 月 31 日)

交通違規裁罰業務確立由中央移撥地方後，公路總局於 99 年 6 月 25 日邀請交通部暨原台北縣、台北市、台中縣、台中市、台南縣、台南市、高雄縣、高雄市等研商討論「交通裁決業務及運輸業移撥」事宜，經討論後訂於 102 年辦理交通違規裁罰業務承接，惟規劃移撥人力僅現有承辦業務人力的三分之一，致使各直轄市政府皆表疑慮；為使各項業務移撥順遂，公路總局另於 99 年 12 月 8 日邀請高雄市政府交通局、高雄市監理處及高雄區監理所研商決議：交通違規裁罰業務之移撥，同意配合高雄市監理業務移撥中央期程，調整為 101 年 1 月 1 日，另移撥人力調整為現有人力三分之二，移撥人力計為 32 名並按現有正式、約僱、臨時人員比例計算。

2.2.3 業務移撥後(101 年 8 月 1 日起迄今)

為配合公路總局交通資位制改為簡薦委制及高雄市政府人事作業時程，移撥期程延至 101 年 8 月 1 日，同時，公路總局高雄區監理所正式函報移撥人力計有職員 21 名(含空缺)、約僱人員 8 名及臨時人員 3 名，共計 32 名。

三、交通違規裁罰權責移轉之效益評估

3.1 研究設計

本研究中所使用全國二代公路監理資訊系統挑檔數據及高雄市政府交通局統計數據資料進行統計分析，其中為瞭解交通違規罰鍰收入長期變化趨勢，蒐集 92 年至 102 年之決算數以年為基礎之數據進行分析，其次為詳究交通違規裁罰權責移轉造成之影響，蒐集市庫收入、本市自收、外縣撥入、舉發數、結案數、裁決數、強執數、郵資費、水電費、影印費、通訊費等變項 99 年至 102 年各變項之每月數據進行分析。

統計方法則使用敘述性統計呈現高雄市交通違規罰鍰收益情形、相關係數以探討各變項(本市自收、外縣撥入、舉發數、結案數、裁決數、強執數等)與高雄市交通違規罰鍰收入之關聯情形、多元迴歸以預測各變項(本市自收、外縣撥入、舉發數、結案數、裁決數、強執數等)對高雄市交通違規罰鍰收入之影響情形，以及 SWOT 分析法分析高雄市執掌交通違規裁罰權責之立基，進而提出交通違規裁罰實務策略，並提供建議給相關單位作為管理上之參考。

3.2 收入效益評估

3.2.1 整體收入概況分析

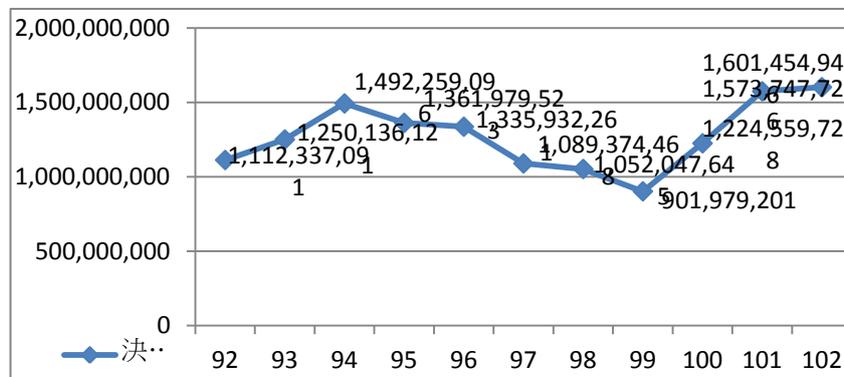


圖 1 92 至 102 年高雄市交通違規罰鍰市庫收入數圖

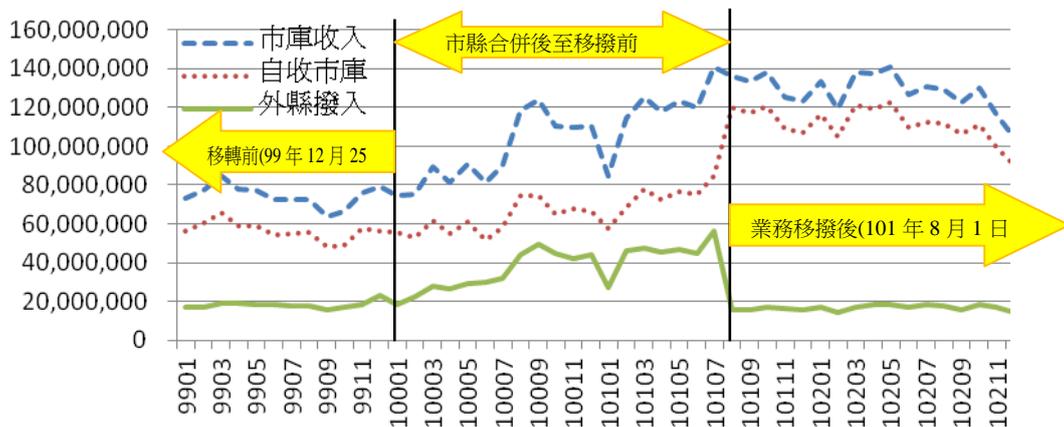


圖 2 99 至 102 年市庫收入數圖

高雄市交通違規罰鍰市庫收入自 92 年至 94 年逐漸增加，而後開始減少至 99 年最少僅約 9 億，100 年至 102 年則大幅增加，如圖 1。另交通違規裁罰權責移轉各時期之市庫收入⁵消長，如圖 2 所示，移轉前與移

⁵ 市庫收入 = 自收市庫(已扣除撥給其他單位之分配款) + 外縣撥入。

撥後兩個時期，變動曲線與自收市庫⁶呈現一致樣貌，市縣合併後至移撥前時期變動曲線則受到自收市庫及外縣撥入影響變動。以實際收入金額觀之，在移轉前外縣市撥入款每月約 1 千 8 百萬元，市庫收入主要受到自收市庫影響在 6 千 4 百餘萬至 8 千 4 百餘萬間消長；市縣合併後至移撥前時期，外縣撥入因原高雄縣政府警察局舉發案件獲得 75% 分配款而大幅增加，平均約為 3 千 8 百餘萬；移撥後原高雄縣政府警察局舉發案件獲得 75% 分配款已自收市庫，外縣撥入降為 1 千 6 百餘萬元。

3.2.2 影響收入變項分析

一、舉發數、結案數、裁決數、強執數相關分析

從圖 3 可見，舉發數在 92 年起約為 80 萬至 100 萬件並逐漸減少，99 年及 100 年時最少，101 年後則大幅增加，另結案數於 92 年起逐漸減少，96 年至 100 年皆為 80 萬左右，101 年後則大幅增加，此係受到 101 年交通違規裁罰權責業務移撥影響，原列管於高雄區監理所案件移轉至高雄市交通事件裁決中心所致。裁決數多為 20 萬左右，而強執數於近年加強辦理方逐漸增加。

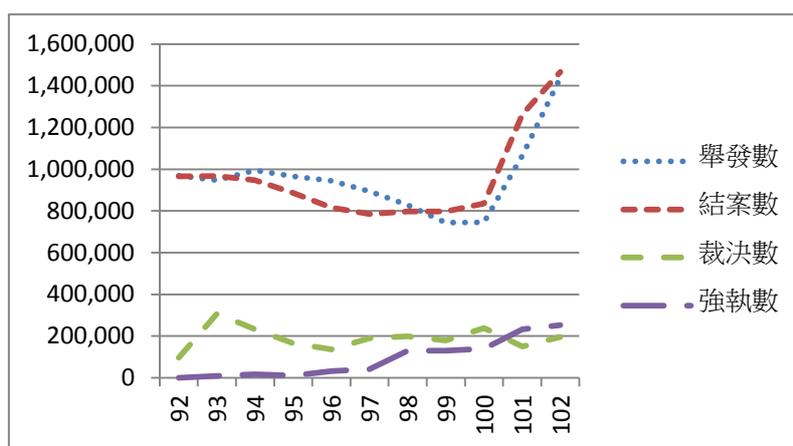


圖 3 92 至 102 年高雄市交通違規案件裁罰情形圖

進一步使用相關係數檢驗舉發數、結案數、裁決數、強執數之相互影響關係，發現舉發數與結案數有明顯高度正相關，強執數與結案數有明顯中度正相關，亦即舉發數越多則結案數越多，強執數越多則結案數越多，其餘各變數間則無顯著相關性，詳如表 2。此外，使用逐步多元迴歸預測舉發數、裁決數、強執數對結案數的影響，結果發現整體 R^2 高達 0.908，因樣本的決定係數(R^2)估計母群參數時，常常有高估傾向，為避免高估之偏誤情形發生，宜採用調整過後 R^2 值來估計母群性質(吳明隆、涂金堂，2006)，調整過後的 R^2 值為 0.885，顯示舉發數及強執數能預測結案數 88.5% 的解釋力，其中以

⁶ 自收市庫為本市違規裁罰窗口及各代收管道收入並分配予本市之分配款。

舉發數的預測力最佳，其解釋量達 79.2%，其次為強執數，解釋量為 9%，以 F 考驗結果，此一解釋力乃具有統計意義(F=39.613, P=.000)，係數估計結果，舉發數 Beta 係數 0.766(t=6.550, P=.000)，表示舉發數越多結案數越多，強執數 Beta 係數 0.337(t=2.880, P=.021)，表示強執數越多結案數越多，如表 3。

表 2 舉發數、結案數、裁決數、強執數之相關係數表

		舉發數	結案數	裁決數	強執數
舉發數	Pearson 相關	1	.902(**)	.062	.403
	顯著性 (雙尾)	-	.000	.855	.220
結案數	Pearson 相關	.902(**)	1	.035	.645(*)
	顯著性 (雙尾)	.000	-	.918	.032
裁決數	Pearson 相關	.062	.035	1	-.107
	顯著性 (雙尾)	.855	.918	-	.754
強執數	Pearson 相關	.403	.645(*)	-.107	1
	顯著性 (雙尾)	.220	.032	.754	-

**在顯著水準為0.01時(雙尾)，相關顯著；*在顯著水準為0.05時(雙尾)，相關顯著。

表 3 舉發數與強執數對結案數之逐步多元迴歸分析摘要表

模式	進入方程式之變項	R	R ²	調過後的 R ²	估計的標準誤	F 檢定	顯著性	Durbin-Watson 檢定
1	舉發數	.902	.813	.792	99122.982	39.172	.000	.975
2	強執數	.953	.908	.885	73663.309	39.613	.000	

表 3 舉發數與強執數對結案數之逐步多元迴歸分析摘要表(續)

模式	進入方程式之變項	未標準化係數	標準化係數		t	顯著性
		B 之估計值	標準誤	Beta 分配		
1	(常數)	-37145.284	161663.870		-.230	.823
	舉發數	1.038	.166	.902	6.259	.000
2	(常數)	40100.098	123097.464		.326	.753
	舉發數	.882	.135	.766	6.550	.000
	強執數	.799	.277	.337	2.880	.021

二、市庫收入相關分析

使用相關係數檢驗市庫收入與舉發數、結案數、裁決數、強執數之相互影響關係，結果顯示，市庫收入與舉發數及結案數有顯著正相關，相關係數分別為 0.849 及 0.843，與裁決數及強執數則無顯著相關性，如表 4，換言之，舉發數越多則市庫收入越高，民眾到案結案數越多則市庫收入亦越高。

表 4 市庫收入與各變項之相關表

		舉發數	結案數	裁決數	強執數
市庫收入	Pearson 相關	.849(**)	.843(**)	-.254	.425
	顯著性 (雙尾)	.008	.008	.543	.294

此外，使用逐步多元迴歸預測舉發數、結案數、裁決數、強執數對市庫收入的影響，結果調整過後的 R^2 值為 0.545，顯示以舉發數預測市庫收入 54.5% 的解釋力， $F=12.959$ ， $P=.006$ ，該解釋力具有統計意義，而舉發數 Beta 係數達 0.768($t=3.600$ ， $P=.006$)，表示舉發數越多，市庫收入越多，如表 5。

表 5 舉發數對市庫收入之逐步多元迴歸分析摘要表

模式	進入方程式之變項	R	R^2	調過後的 R^2	估計的標準誤	F 檢定	顯著性	Durbin-Watson 檢定
1	舉發數	.768	.590	.545	151973942.979	12.959	.006	1.573

表 5 舉發數對市庫收入之逐步多元迴歸分析摘要表(續)

模式	進入方程式之變項	未標準化係數	標準化係數		t	顯著性
		B 之估計值	標準誤	Beta 分配		
1	(常數)	395477592.688	247860742.134		1.596	.145
	舉發數	915.575	254.341	.768	3.600	.006

3.3 成本效益評估

3.3.1 人事成本分析

依交通部公路總局高雄區監理所移撥人力人事成本包括(一)職員 21 名，依每人每年 80 萬概估，人事成本計為 1,680 萬元；(二)約僱 8 名，依各別職等估算，年人事成本為 349 萬 809 元(以上皆含勞、健保、離儲金、年終獎金等)，合計約僱人員年人事成本為 404 萬 1,157 元；(三)臨時人員 3 名，依 102 年度基本工資計算，該年度臨時人員，人事成本計為 92 萬 9,982 元(以上皆含勞、健保等)。總計為辦理原高雄縣交通違規裁罰業務，所需年人力成本約為 2,177 萬 1,139 元。

3.3.2 業務成本分析

為辦理民眾申訴、裁決送達、強制執行等業務，包括郵資費、水電費、影印費、通訊費等隨業務增減，支出費用(詳見表 6)在 99 年至 102 年間，以 100 年較少，而後 101 年及 102 年遽增。其中郵資費為業務費用中最主要支出項目，主因為裁決業務需寄送裁決處分書，以一件裁決書寄送雙掛號計算需花費 34 元，平均每月寄送 1 萬 5 千餘件裁決書即花費約 53 萬元，加上強制行政執行郵寄費用，約佔每月總業務費用 60%。而業務費用支出以業務移轉各時期觀之，除影印費外，各項費用於市縣合併後至移撥前略減，於業務移撥後遽增，詳如圖 4。

表 6 99 至 102 年每年各項業務費用表

	郵資費	水電費	影印費	通訊費	合計
99 年	6,283,704	429,659	625,887	387,811	7,582,988
100 年	5,612,598	401,776	560,653	399,185	6,974,212

101 年	7,087,836	435,922	815,207	507,144	8,535,945
102 年	8,327,552	784,268	741,280	531,826	10,384,926

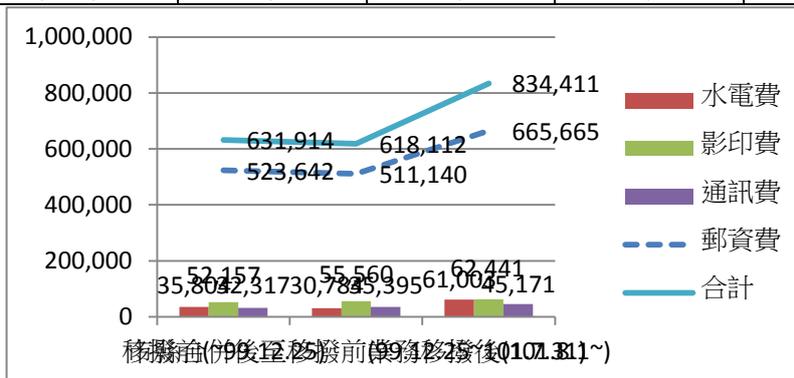


圖 4 業務移轉各時期平均每月各項業務費用表

透過相關分析檢驗郵資費與市庫收入、自收市庫、外縣撥入、舉發數、結案數、裁決數、強執數等各變項間之相關性，結果顯示，郵資費與市庫收入、自收市庫、裁決數、舉發數及結案數有顯著中度正相關，如表 7，意即，裁決數、舉發數越多則郵資費越多，郵資費越多則結案數、市庫收入、自收市庫越多，而強執數與外縣撥入數則無明顯相關。

表 7 移撥後市庫收入與各變項之相關表

		裁決數	強執數	舉發數	結案數	市庫收入	自收市庫	外縣撥入
郵資費	Pearson 相關	.443(**)	.218	.425(**)	.465(**)	.399(**)	.401(**)	-.103
	顯著性(雙尾)	.002	.137	.003	.001	.005	.005	.485

3.3 預期效益分析

3.3.1 舉發之投入產出效益分析

依據高雄市政府警察局統計，每件交通違規通知單成本(包含郵資費用等)為 50 元，以 101 年度逕行舉發件數 81 萬 5,469 件計，當年度所須郵資費用等成本為 50(元/件) x 815,469 件=4,077 萬 3,450 元，另平均每件交通違規通知單罰鍰收入為 1,500 元，以逕行舉發件數、85%到案繳結率及分配辦法規定獲得 75%分配款推估，高雄市政府警察局所舉發之交通違規通知單，計可為市庫創造 1,500(元/件) x 815,469 件 x 85% x 75%=7 億 7,979 萬 2,231 元。據此，高雄市政府每投入 1 元的舉發預算成本，將可創造 19.1 元交通違規罰鍰收益。

3.3.1 裁決強執之投入產出效益分析

依據法定職權執行交通違規裁罰及相關催繳、清理、移送業務，按 102 年度舉發件數分析，預估每年新增約 21 餘萬件逾期未繳案件，以每年裁決書

裁決件數約 20 萬件而論，每件 34 元，所須費用約 680 萬元；另依 101 年度行政執行移送數約 23 萬 2,354 件，實支通訊費為 227 萬 7,683 元分析，平均每件移送案件所須費用為 9.8 元(含移送郵資、解繳通知、執行命令、通知第三人扣款等)。按 102 年度移送行政執行件數約 25 萬件(含債權再移送等)，計所須費用約 245 萬元；另每年歸責案件約 1 萬 6 千件，每件 34 元，所須費用約 54 萬 4 千元，餘辦理民眾交通違規申訴、行政訴訟等公務所需之電話、傳真、網際網路線路維護等相關通訊費用，約 50 萬元。合計估算每年辦理相關業務所須通訊必要費用，約為 1,029 萬 4,000 元。

依據全國二代監理資訊系統，以原高雄市 101 年度交通違規案件 gz 統計報表顯示，101 年度已繳結件數為 61 萬 8,459 件，已繳結金額為 8 億 2,051 萬 780 元分析，平均每件違規罰鍰收入約為 1,327 元(舉發機關與處罰機關平均每件違規收入金額不同，係因依分配辦法規定，違規罰鍰分配比例不同所致)。以每年裁決 20 萬件並依到案繳結率 40% 估計，約可創造 1 億 616 萬元市庫罰鍰收入；另以每年移送行政執行 25 萬件，並依 101 年度到案繳結率 13% 估計，約可創造 4,312 萬 7,500 元市庫罰鍰收入；合計共可為市庫收入 1 億 4,928 萬 7,500 元。據此估算每投入 1 元的郵資費成本，將可創造 14.5 元違規罰鍰收益($[(1,327 \text{ 元} \times 200,000 \text{ 件} \times 40\% + 1,327 \text{ 元} \times 250,000 \text{ 件} \times 13\%) \div (34 \text{ 元} \times 200,000 \text{ 件} + 9.8 \text{ 元} \times 250,000 \text{ 件} + 34 \text{ 元} \times 16,000 \text{ 件} + 500,000 \text{ 元})]$)。

3.3.3 人事與業務成本之投入產出效益分析

以投入成本及其收益效果分析，人力成本推估增加投入 2,177 萬 1,139 元，業務費實際支出因而增加 341 萬 714 元，合計增加成本為 2,518 萬 1,853 元；而違規罰鍰收入則自 100 年度的 12 億 2,455 萬 9,728 元，增加至 102 年度 16 億 145 萬 4,946 元，計增加 3 億 7,689 萬 5,218 元，當年度淨增加收入為 3 億 5,171 萬 3,365 元，因所增加收益遠大於投入成本，預期未來每年仍得持續挹注市庫收入，有助市府財政之改善。

四、交通違規裁罰權責移轉之課題與策略

4.1 交通違規裁罰現況之 SWOT 分析

4.1.1 優勢分析

一、交通裁罰權與地方行政權歸趨一致(S1)

99 年 12 月 25 日起原高雄市與高雄縣合併成為高雄市，惟交通違規裁罰

權責未歸於一致而引起民眾詬病，至 101 年 8 月 1 日起所屬高雄市管轄人車之交通違規案件始皆由高雄市交通事件裁決中心裁決。

二、裁決中心成立時程長作業制度健全(S2)

依據道路交通管理處罰條例第 8 條，高雄市交通裁決單位自民國 69 年 7 月 1 日成立，歷經監理處下轄違章(違警)單位、建設局交通事件裁決所、交通局交通事件裁決處、迄今交通局交通事件裁決中心，業務發展歷程悠久，不論在違規案件入案、列管、裁決、送達、強執、債憑等作業流程，透過長期的人力培育、作業制度分工輔以 DDMS 影像系統及相關電腦作業流程改進等，使得高雄市交通違規裁決績效良好。

三、職員比例提高強化業務效能(S3)

原高雄市交通違規裁決單位雖成立久遠，然其作業人力主要仰賴大量的約僱人員來承辦，以業務移撥前之人力組成變化，如圖 5。

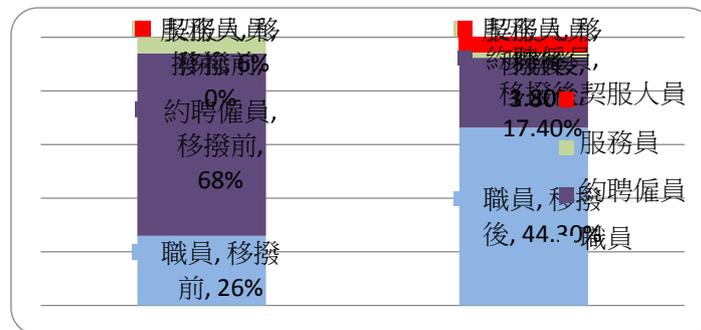


圖 5 高雄市裁決中心人力組成變化圖

四、增加原高雄縣管轄違規案件所屬處罰機關收入(S4)

交通違規裁決權責業務未合併前，原高雄縣管轄違規案件所屬處罰機關係收入至交通部公路總局(國庫)，依高雄區監理所提供之概算每年約 2 億元。業務移撥後該項違規罰鍰收入轉為挹注市庫收入。

4.1.2 劣勢分析

一、全國公路監理二代電腦資訊系統資料庫不統一(W1)

全國公路監理二代電腦資訊系統囿於資料庫分屬公路總局下轄各區監理所管理，按原高雄市轄區暨原高雄縣轄區之車、駕籍資料庫仍分屬高雄市區監理所及高雄區監理所，衍生交通違規業務移撥後，從交通違規入案、陳述、裁決、移送、強執、窗口收款、分期、各項報表挑檔等作業，因資料庫不同需分別至不同資料庫作業，致使交通違規案件執行效能及正確性因而降低。

二、服務窗口增加伴隨業務成本提高(W2)

除原設有之楠梓及苓雅簡易窗口，增設鳳山及旗山辦公室，斥資投入設

備費、器材維護費、水電費、電信費等，致使固定及變動成本均增加。

三、業務費分配至積案清理的費用下降(W3)

100 年度平均每件應收未收案件得分配約 10.94 元業務費用，而 102 年度每件應收未收案件分配約 10.53 元，平均每件降幅約為 3.9%，據此，業務費之緊縮，對於未來積案之清理上必造成影響，從而減低移送催繳的能力。

四、人力結構老化嚴重恐面臨巨大人力缺口(W4)

高雄市交通違規裁罰業務長期以來仰賴大量約聘僱人力支撐業務運作，惟老化程度相當嚴重(如圖 6、7)，日後隨之而來的大量約聘僱人力的離退潮勢難避免，且因高雄市政府交通局約僱人員超過機關預算員額 5% 列管出缺不補，因此，未來如大量約僱人力離退後，其所形成之巨大人力缺口，恐將致使交通違規裁罰業務之運作面臨空前困難。

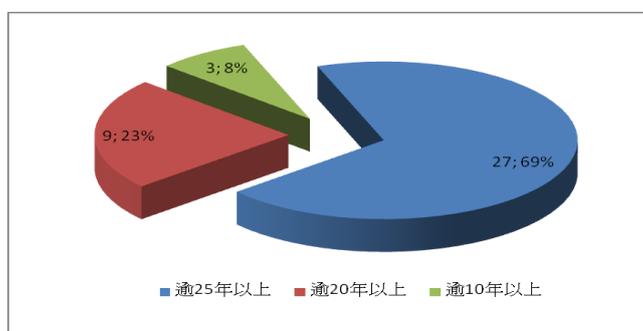


圖 6 約聘僱人力服務年資人數暨比例圖

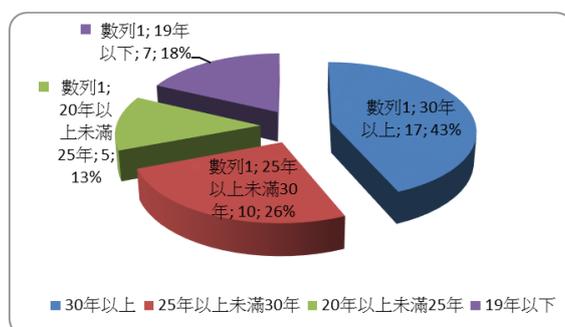


圖 7 約聘僱人力年齡人數暨比例圖

五、員工人均業務負擔比逐漸加重(W5)

以業務移撥前後(以 100 及 102 年度數據為例)各項業務及人員數分析比較(如表 8)，業務移撥後平均人員業務負擔量加重 11%。

表 8 業務移撥前後員工人均業務統計表

項目	移撥前	移撥後
舉發件數(1)	745,500	1,439,203
裁決件數(2)	156,765	195,779
行政執行件數(3)	138,952	252,645

櫃台服務人次(4)	148,549	199,125
實際進用人力(5)	50	79
每人每年需辦件數(1+2+3+4)/(5)	23,795	26,415
業務量比	1	1.11 倍

4.1.3 機會分析

一、隸屬直轄市一級機關決策效率高(O1)

高雄市政府交通局為高雄市政府一級機關，相關歲出歲入受市府財政局、主計處查核，並受高雄市議會監督，如此精簡的科層體制合法使用行政裁量權以減少民怨，此外債證減帳以減少積案，又為加速裁決避免逾越裁處時效造成市庫收入短少而動支市長預備金，皆使交通違規裁罰管理成效卓著。

二、全國公路監理三代電腦資訊系統資料庫統一(O2)

全國公路監理三代電腦資訊系統已由交通部公路總局委託中華電信股份有限公司數據通信分公司開發完成並於 103 年 7 月 7 日上線，預期未來全國為同一資料庫即無目前跨所須跨資料庫的問題。

三、未來違規罰鍰收入尚有成長空間(O3)

以縣市合併前原高雄市人均交通違規罰鍰數為 601 元(以 99 年度數據分析)，業務移撥後大高雄人均交通違規罰鍰數為 576 元(以 102 年度數據分析)，顯然業務移撥後，大高雄的人均交通違規罰鍰數反而下滑了 4.2%，而未來是否會因原高雄縣區域的建設愈趨都市化，而使其人均交通違規罰鍰數緩步接近原高雄市的水準，使得交通違規罰鍰收入再提升，有待後續觀察。

四、部分裁決業務勞務委外之可行(O4)

在漸縮減之人力及預算壓力下，就花費最鉅之裁決書郵寄及人力最耗之送達回執部分，思考以勞務委外之可行性，不僅因印製裁決處分書郵件有特殊條碼建立與郵局郵件之查詢、追蹤、建檔等功能，降低目前人工處理之耗時與錯誤的機率，此外透過廠商專業設計以符合郵資折扣，除可節省更多郵資費用，亦可減少購置特殊印表機、碳粉匣及裁決書專用紙之業務費支出。

4.1.4 威脅分析

一、舉發數遞減趨勢恐影響市庫收入(T1)

近年來警察機關積極推動「交通事故防制」、「嚴懲惡性交通違規專案」、「防制酒後駕車」、「防制危險駕車(飆車)」等，選擇嚴重危害交通安全與秩序之違規行為為執法重點，加上各項交通安全宣導教育與防制，總違規舉發件數已呈現逐年遞減趨勢，然對照本研究統計結果，舉發數與結案數、市庫收入呈現正相關而且具有預測力，亦即舉發數減少將影響結案數與市庫收

入。

二、歲入數太高使民眾觀感不佳(T2)

在油電雙漲薪水未漲的今日，民眾對於警察舉發交通違規及裁決單位催繳罰單仍多所抱怨，惟違規案件自開立後之後續，高雄市政府交通局致力依法進行裁決稽催業務，為市政府收入每年 15 億歲入，爰在議會監督下年年刪減歲入預算數以降低民眾負面觀感。

三、業務成長但市府財政窘困預算統刪(T3)

高雄市財政窘困，每年以前一年度法定預算為基礎，統刪 20% 至 30%。實務上，業務量由 100 年度的舉發件數 74 萬 5,500 件，成長為移撥後 102 年度舉發件數 143 萬 9,203 件，成長 93%；歲出預算則由 100 年度 1,307 萬 6,000 元縮減為 102 年度 1,212 萬 1,000 元，反減少 7.4%，因歲出預算與業務量呈相反之應對，致巧婦難為無米之炊。

四、業務費占歲出比比加重不利資本投資(T4)

業務移撥前業務費占歲出預算比為 58%，業務移撥後 102 年度業務費占歲出預算比為 69%，然因市府政策歲出預算逐年統刪之故，一般性編列預算已不敷使用，致常態性需於額度外再行增列預算之必要，相對的亦使業務費占整體歲出預算比逐漸提高，而壓縮機關投資更新資訊等基本設備的能力。

4.2 面臨課題與因應策略

表 9 交通違規裁罰課題與策略對照表

層面	課題	策略	說明	因應 SWOT
案件管理的一般性	違規舉發件數遞減趨勢	行車記錄造全民警察，完備行政程序提升品質	全國交通違規舉發件數呈逐年下降趨勢，惟因現行駕駛人行車記錄器普及，部分熱血民眾踴躍檢舉違規。就此，除間接提高維持交通秩序的力量外，就民眾檢舉案件如何審慎檢視其檢舉時效、證據效力、完善送達流程等，考驗舉發機關的行政審查流程。	T1,O3
	一事不二罰之法規競合	因應刑事案件優先，整合資訊以提升裁決品質	因應行政罰法的施行，現行處罰條例部分常與刑事罰產生競合，諸如酒駕、飆車、肇事致人受傷逃逸等，如何整合司法體系之裁判資訊等，以提供處罰機關續以行政裁處之作為，攸關裁處品質如何提升及裁決內容正確妥適之考驗。	S1,S4,O1
	行政	加強行政程	行政訴訟制度自 100 年 9 月 1 日變革，	S2,O2,

	訴訟 權益 保障 周全	序合法性， 減少錯誤違 法無效爭訟	設計被告重新審查機制，促使裁決機關重新評估舉發證據、送達合法性、裁決有效性等，如有瑕疵自行撤銷處分，避免司法資源浪費。	O3
經費 預算 的 支 援 性	預算 統刪 歲出 窘迫 不足	動用市府第 二預備金， 提報額度外 費用以因應	隨著業務合併，高雄市原編列預算已不敷辦理高雄縣移撥後業務需求，102年即動用市府第二預備金300萬，103年業增列提報額度外費用600萬，此舉不啻是突顯統刪歲出預算政策未考量各局常態業務需求之繆誤。	S4,S5, O2,T2
	業務 費歲 出占 比的 失衡	配合監理系 統更新，適 時爭取預算 以投資設備	全國三代監理系統已自103年7月7日開始實境測試，為配合監理系統更新，相關使用端之軟、硬體設備亦需配合規格更新。因此，適時爭取預算投資相關業務設備，俾利爾後業務能順利運行。	S3,W1, O2,O3, T4
組織 人 力 的 周 全 性	規劃 部分 業務 委外 辦理	規劃裁決書 委外印製， 符郵簡寄送 及建檔掃描	現行裁決書囿於格式無法適用郵簡優惠，印製時須購置特殊印表機、碳粉匣及專用紙，又郵件投遞後回執尚需以人工整理、掃描及建檔，不僅耗費大量人力物力，也導致錯誤率較高，如將部分裁處委外，透過裁決書紙張格式的調整及封包交寄的技術，符合郵簡減省郵資，同時降低目前人工處理之耗時與錯誤的機率。	W4,W5 ,T3
	尋求 約僱 人力 補充 方案	因應約僱人 力大量離 退，尋求市 府政策支持	因應未來約僱人力老化，大量人員離退之勢難以避免，為使業務得賡續推展，適時主動簽報市府述明現況及事由，以尋求市府政策支持，同意適切增補約僱人力，以利業務永續發展。	S1,W4, W5
	評估 派遣 人力 填補 缺口	參酌新北、 台南市作 法，評估派 遣人力填補	隨著業務人力的老化、離退產生的人力業務缺口，為使裁罰業務能持續運作，參酌現行新北及台南市處罰機關作法，評估以派遣人力來填補人力缺口，亦不失為一短期可行的應急替代方案。	W4,W5
業 務 執 行	多元 繳款 方式	開發分期多 元繳款管 道，提高民	現行分期繳納方式，除第一期外僅能到案繳款及購買匯票或現金袋寄至到案處所後由人力銷案，不僅民眾需額外花	W1,O2, O3

行的 效率 性	未臻 完善	眾結案機率	費手續費亦需配置人力處理，未來透過技術由郵局或超商代收後逕入帳並連線銷案，將節省行政資源及人力浪費，且提升繳款便利性促進民眾結案率。	
	待移 送執 行案 累積 遽增	解除繳款條件限制，便利民眾以提高繳款意願	現行移送行政執行案件，依全國連線作業要點規定，不得跨區代收，又部分條款不開放代收，如能解除繳款限制，並研議各代收通路加入收繳行列，便利民眾繳納，應有助於提高民眾繳款意願。	W2,O2, T2
	善用 三代 系統 提高 效能	運用三代監理系統多元資訊連結，提高效能	現行三代監理系統設計各項多元系統連結功能，如違規通知單影像建檔、裁決書回執建檔、戶役政連線、電子債憑影像等，如系統建置完備後，運用其各系統的資訊整合、連結，將可有效提昇裁罰業務整體的執行效能及服務品質。	W1,W5 ,O2,T4

五、結論與建議

關於道路交通違規案件之舉發及裁罰，係為透過相關處罰，期許用路人能共同維護交通秩序，以達成增進公共利益、確保交通安全之目的，亦實際達到增裕市庫收入之效果。縣市合併後，相關舉發及裁罰案件業務增加，處理該業務之必要舉發、裁罰、移送等郵資費用必然相對增加，高雄市交通事件裁決中心囿於市府政策，配合逐年統刪相關業務經費，然巧婦難為無米之炊，關於執行法定職掌所須之必要費用，無法另外編列科目因應。因此，關於此類每年持續性、常態性執行違反道路管理事件處理業務，目前僅得於年度預算編列時，另以額度外需求方式編列因應，以冀求維持業務之正常運作。惟有鑑於交通違規裁罰業務之賡續推展，除有助於本市交通秩序之維持外，其實際每投入 1 元的舉發預算成本，將可創造 19.1 倍之投資報酬效益，每投入 1 元的裁罰成本，將可創造 14.5 倍之投資報酬效益，對市庫之收入頗有助益。從高雄市交通裁罰權責移轉的發展而言，由公部門主導的政策將成為重要指標，桃園縣將於 2014 年 12 月 25 日改制為直轄市，未來勢必面臨政府再造等相關議題，高雄市對於交通裁罰權責由中央移轉地方對於地方財政給予肯定，期待配合具體策略的執行，定能有永續經營之效。

參考文獻

吳明隆、涂金堂(2006)，SPSS 與統計應用分析，二版，臺北：五南。