

# 交通違規案件移送行政強制執行暨聲請執行不動產 之成效-以高雄市為例<sup>1</sup>

謝玉文<sup>2</sup>

## 摘要

關於道路交通違規案件清理，係為透過入案列管、裁決送達、強制執行等行政作為，因違規人受處罰後心生警惕，促使用路人遵守交通規則且共同維護交通秩序，以增進全體公共利益並確保人民生命財產安全。是以，交通違規案件行政強制執行機制，可有效管理交通違規案件，進而增益債權實踐及市庫收入。

依高雄市政府交通局統計資料顯示，105 年移送行政強制執行件數計 29 萬 3,431 件，繳結金額為 1 億 2,976 萬 1,054 元，約佔當年度歲入決算數 16 億 0,016 萬 6,812 元的 8%，故對於高雄市交通違規案件移送行政強制執行是否具有成效？聲請執行不動產是否具有實益等問題，實有進一步探討之必要性。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，所使用全國第三代公路監理資訊系統挑檔數據、高雄市交通局統計數據、101 年至 106 年上半年之執行數據進行探討，併加入實際支出業務費用進行估算執行成果。

研究成果顯示，平均行政強制執行結案率約 24%，更讓人振奮的是，交通違規案件移送行政強制執行，每投入 1 元預算成本將可創造 14.65 元交通違規罰鍰收益，除有助於本市交通秩序之維持外，對市庫之收入頗有助益，同時，透過事實的回顧與相關統計，及記錄交通違規案件行政強制執行的實務，以建構交通違規案件移送行政強制執行機制，惟在尋求「更上一層樓」首要之務，即在於持續增加交通違規罰鍰收入並積極催收債權，除應採取各種流程改善以提昇效率等策略，俾持續提升績效，以增裕市庫收入，方為本研究之貢獻。

**關鍵詞：**交通違規、行政強制執行、行政執行、執行不動產

## 一、緒論

### 1.1 研究動機

關於道路交通違規案件清理，係為透過入案列管、裁決送達、強制執行等行政作為，因違規人受處罰後心生警惕，促使用路人遵守交通規則且共同維護交通秩序，以增進全體公共利益並確保人民生命財產安全。是以，

<sup>1</sup> 本文為高雄市政府 106 統計專題分析報告-交通違規案件移送行政強制執行暨聲請執行不動產之成效-以高雄市為例之部份。

<sup>2</sup> 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 771，E-mail：s894280@kcg.gov.tw)。

交通違規案件行政強制執行機制，可有效管理交通違規案件，進而增益債權實踐及市庫收入。

依高雄市政府交通局統計資料顯示，105 年移送行政強制執行件數計 29 萬 3,431 件，執行結案金額為 1 億 2,976 萬 1,054 元，約佔當年度歲入決算數 16 億 0,016 萬 6,812 元的 8%；此外，截至 105 年底尚有 199 萬 6,973 件違規案件未結案，其中屬債權憑證者有 102 萬 9,503 件，足見未結案件數實屬可觀，故對於高雄市交通違規案件移送行政強制執行是否具有成效？聲請執行不動產是否具有實益等問題，實有進一步探討之必要性。

因此，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，從移送行政強制執行及聲請執行不動產等兩方面進行分析，期待能瞭解整體執行成效情況，並檢討行政強制執行管理課題並提出因應對策，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。

## 1.2 研究內容

本研究在建構交通違規案件管理暨移送行政強制執行機制的前提下，區分成以下的研究內容：

### (一) 確立交通違規案件移送行政強制執行之實務作法

綜觀交通違規案件移送行政強制執行之法律規範，確立交通違規案件移送行政強制執行的實務做法，作為本研究之基礎。

### (二) 研討對交通違規案件行政強制執行之成效

剖析移送件數及金額等數據，並加入執行收入、支出、執行不動產效果等進行分析，全面研討執行成效。

### (三) 建構交通違規案件管理暨移送行政強制執行之機制

本研究以實務作業規範及執行成效分析之過程，獲知交通違規案件管理之現況，藉以檢視交通違規案件之管理課題，並提出移送行政強制執行之因應策略。

## 1.3 研究方法

### (一) 文獻回顧法

為達到上述研究目的，蒐集相關法規包括行政執行法、強制執行法、道路交通管理處罰條例、行政程序法、行政罰法等，將從行政權責及行政強制執行等相關規定進行探討。

### (二) 統計分析法

#### 1. 敘述統計

敘述統計為統計的初始程序，主要目的在將原始資料作一整理、組織和

描述，並利用各種圖表與統計量的計算，使統計結果清楚展現出來(周文賢，1997)。因此，本研究所蒐集高雄市交通違規案件移送行政強制執行相關統計資料，將使用敘述統計方式歸納出統計圖表，藉以呈現執行成效情形。

## 2. 相關係數

相關(correlation)是用以檢驗兩個變項間線性關係的統計技術，而相關係數則使用運算檢驗模式來進行精確的分析，建立一個用以描述兩個連續變項關聯情形的量數，由於相關係數為一標準化分數，其值不受變項特性影響，介於-1與+1之間，相關係數值越接近正負1時，表示變項的關聯情形越明顯(邱皓政，2002)。一般而言，使用 Pearson's 相關係數的大小以描述兩個連續變數線性關聯，再利用假設檢定「相關係數顯著不同於 0( $H_1: \rho \neq 0$ )」證明該係數是有意義的。基此，本研究使用相關係數探討各變項與執行成果之關聯情形。

表 1 相關係數的強度大小與意義對應表

相關係數範圍(絕對值)	變項關聯程度
1.00	完全相關
0.70-0.99	高度相關
0.40-0.69	中度相關
0.10-0.39	低度相關
0.10 以下	微弱或無相關

## 二、作業規範與實務

### 2.1 法律規範

所謂「行政強制執行」或「行政執行」，係人民不履行其行政法義務時，行政機關以強制方法使其履行，或實現與履行相同之狀態。依據行政執行法第 2 條明文，行政執行係指公法上金錢給付義務、行為或不行為義務之強制執行及即時強制，而本研究即探討公法上金錢給付義務之執行。

#### 2.1.1 執法依據

按行政執行法第 11 條第 1 項規定：「義務人依法令或本於法令之行政處分或法院之裁定，負有公法上金錢給付義務，有下列情形之一，逾期不履行，經主管機關移送者，由行政執行處就義務人之財產執行之：一、其處分文書或裁定書定有履行期間或有法定履行期間者。二、其處分文書或裁定書未定履行期間，經以書面限期催告履行者。三、依法令負有義務，經以書面通知限期履行者。」；又按道路交通管理處罰條例第 65 條第 1 項規定：「汽車所有人、駕駛人違反本條例，經主管機關裁決書送達後逾三十日之不變期間未向管轄之地方法院行政訴訟庭提起撤銷訴訟，或其訴訟經法院裁判確定，而不繳納罰鍰或不繳送汽車牌照、駕駛執照者，依下列規定處理之：一、經處分

吊銷汽車牌照或駕駛執照者，由公路主管機關逕行註銷。二、經處分吊扣汽車牌照或駕駛執照者，按其吊扣期間加倍處分；仍不依限期繳送汽車牌照或駕駛執照者，吊銷其汽車牌照或駕駛執照。三、罰鍰不繳納者，依法移送強制執行。」。高雄市交通事件裁決中心執掌管理高雄市駕駛人與車輛交通違規案件，就逾期未繳納之違規案件，本於權責依法移送行政強制執行。

### 2.1.2 執行時效

按行政執行法第 13 條第 1 款規定：「移送機關於移送行政執行處執行時，應檢附下列文件：一、移送書。二、處分文書、裁定書或義務人依法令負有義務之證明文件。三、義務人之財產目錄。但移送機關不知悉義務人之財產者，免予檢附。四、義務人經限期履行而逾期仍不履行之證明文件。五、其他相關文件。」確立辦理移送行政強制執行業務之作業細節與流程，如圖 1。

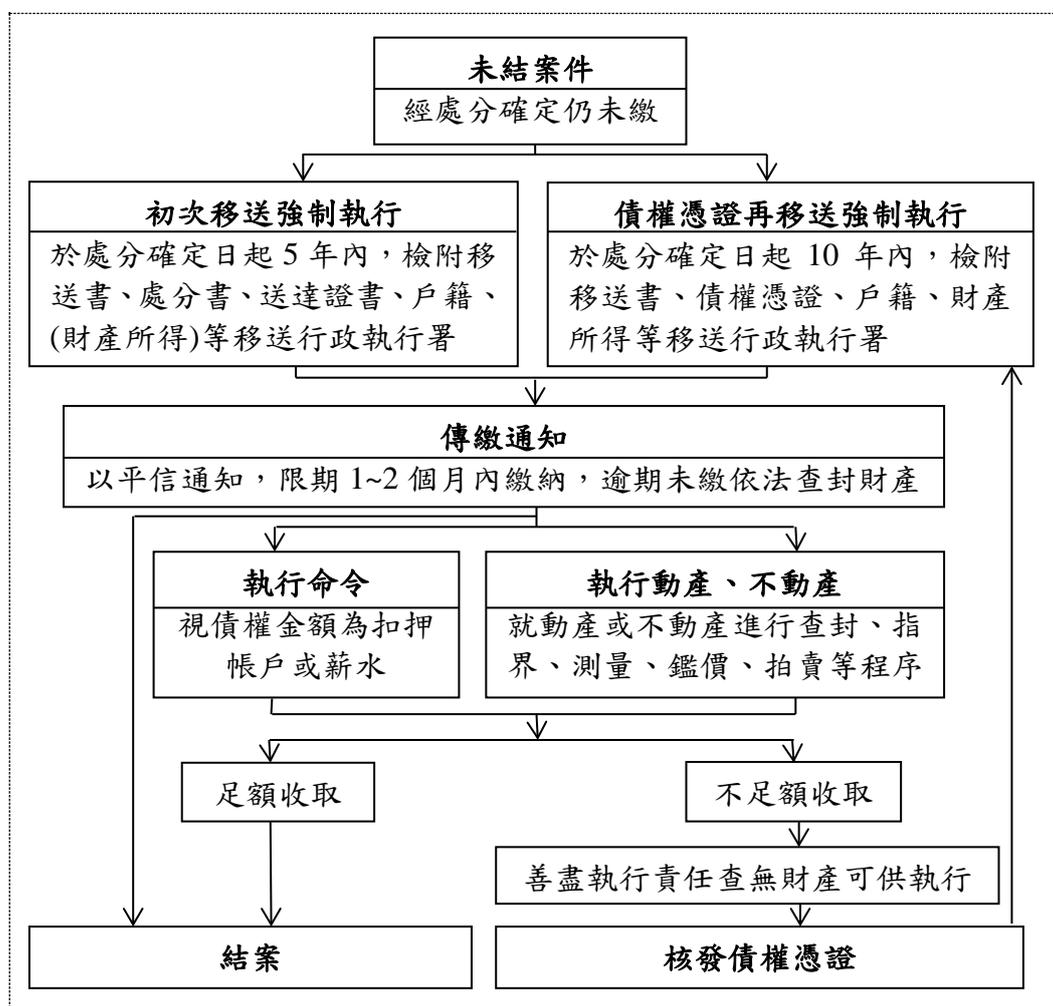


圖 1 交通違規案件行政強制執行作業流程圖

## 三、執行成效與討論

### 3.1 整體行政強制執行分析

高雄市交通事件裁決中心每年向高雄市政府財政局提報交通違規案件清理計畫，針對合裁處權時效之未結案件加速裁罰；已裁決完成合法送達且未結之待移案件，辦理初次移送行政強執執行(以下稱為初移)；針對已核發債權憑證並查有財產之未結案件，辦理再次移送行政強執執行(以下稱為再移)。

#### 3.1.1 移送件數分析

回顧 101 年至 105 年交通違規案件清理計畫及實際移送情形，由 101 年計畫僅清理 8 萬餘件，至 102 年起每年訂定 25 萬件以上為目標；而實際移送件數，也因法務部行政執行署高雄分署作業效能，每年移送件數約為 25 萬並逐漸成長，計畫執行率皆超過 100%，如表 2。

在初移部分(如表 3)，初移件數每年近 20 萬件，比對待初移件數<sup>3</sup>，104 至 105 年初移執行率都超過 100%，亦確保能於處分確定日起五年內辦理移送強制執行。再移部分(如表 4)，每年移送 6~13 萬餘件，比對預估待再移件數<sup>4</sup>，再移執行率約 25~55%，依債權憑證案件係於「處分確定日起十年內均得辦理再移送」之規定推算，其再移移送效能尚足以確保債權的有效性。

表 2 101 年至 105 年案件清理計畫暨實際移送情形表

年度	清理計畫件數	移送件數	計畫執行率
101 年	87,600	232,354	265%
102 年	250,000	252,645	101%
103 年	260,000	262,946	101%
104 年	260,000	263,271	101%
105 年	270,000	293,431	109%

表 3 101 年至 105 年初移情形表

年度	初移件數	待初移件數	初移執行率
101 年	116,101	238,069	48.77%
102 年	163,230	284,484	57.38%
103 年	194,194	224,749	86.40%
104 年	190,824	171,720	111.13%
105 年	157,943	88,336	178.80%

<sup>3</sup>本數據依送審會計「市縣政府年度行政罰鍰尚未收繳案件分析調查表」之待移送強制執行數據為準，當年度待移送件數為前一年度之待移送件數。

<sup>4</sup>為就查有財產所得之案件者再移送執行，每年於年度所得申報完成後(6 月或 7 月)向財政部財政資訊中心查詢義務人最新財產所得資料，惟從實際查詢財產結果，僅約三分之一的義務人有財產所得，爰預估待再移案件數以累積債證數\*0.33 估算。

表 4 101 年至 105 年再移情形表

年度	再移件數	累積債證數	預估待再移債證數	再移執行率
101 年	116,253	649,981	214,494	54.20%
102 年	89,415	705,311	232,753	38.42%
103 年	68,752	794,706	262,253	26.22%
104 年	72,847	865,387	285,578	25.51%
105 年	135,488	1,029,503	339,736	39.88%

### 3.1.2 執行收入分析

因交通違規罰鍰係屬普通債權，執行成果常受非優先受償原則影響，又受整體經濟環境及行政執行署執行量能影響，多有消長。

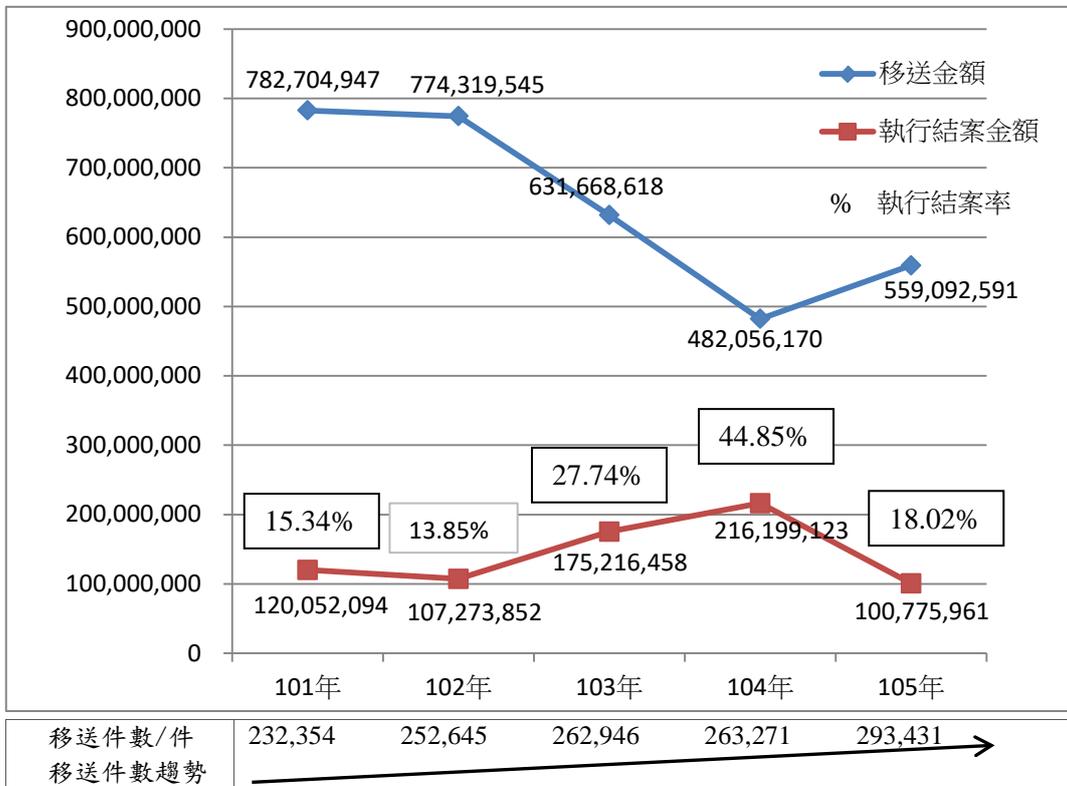


圖 2 101 年至 105 年移送暨執行結案情形統計圖

就 101 年至 105 年執行結案金額<sup>5</sup>而言(如圖 2)，從 101 年、102 年約新台幣 1 億元，103 年驟增為新台幣 1 億 7 千萬，104 年更遽增到新臺幣 2 億 1 千萬，105 年又驟減為新台幣 1 億元；執行結案率亦以 104 年近 4 成 5 最高，而 105 年則未達 2 成，就 101 年至 105 年，其每年平均執行結案率約為 24%。

再進一步使用相關係數檢驗初移金額、再移金額、執行結案金額之相互影響關係(如表 5)，發現初移金額、再移金額對於執行結案金額皆無相關性，據此，從移送件數、移送金額與執行結案金額對比觀之，顯示移送件數、移

<sup>5</sup>違規案件一般使用結案代表繳款結案，為與其他民眾收到舉發通知單即主動繳款結案之區別，故稱因強制執行而繳款結案者為執行結案。

送金額與執行結案金額非必然呈現正比，亦即，並不是移送越多案件就能增加收入。

表 5 移送金額與執行結案金額相關係數表

		初移金額	再移金額	執行結案金額
初移金額	Pearson相關	1	-.204	.636
	顯著性(雙尾)	-	.742	.248
再移金額	Pearson相關	-.204	1	-.510
	顯著性(雙尾)	.742	-	.380
執行結案金額	Pearson相關	.636	-.510	1
	顯著性(雙尾)	.248	.380	-

註：\*\*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。

另一方面從執行收入來源分析，主要可區分為三種，一為傳繳到案<sup>6</sup>：義務人收到行政執行署傳繳通知後，即到超商或高雄市交通事件裁決中心繳款。二為第三人解繳：即第三人收到行政執行署核發執行命令後，開立解繳支票繳款。三為執行署匯款：義務人或第三人向到行政執行署繳款(包含收到傳繳通知、執行命令、不動產禁動、指界查封等公文或分期繳納等)。由表 6 顯示，104 年從第三人解繳及執行署匯款的來源，較 105 年各多約 3 百萬，而傳繳到案的金額，104 年則較 105 年多約 1 億元。

表 6 104 年至 105 年執行收入來源暨比例表

	傳繳到案	第三人解繳	執行署匯款	執行結案金額
104 年	163,449,207	24,262,843	28,487,073	216,199,123
	75.60%	11.22%	13.18%	100%
105 年	54,457,255	20,942,676	25,376,030	100,775,961
	54.04%	20.78%	25.18%	100%

再進一步使用相關係數，檢驗初移金額、再移金額、傳繳到案金額、第三人解繳金額及執行署匯款金額之相互影響關係，結果發現，再移金額與傳繳到案金額，及第三人解繳金額與執行署匯款金額，之間均有明顯中度正相關。亦即再移金額越高，傳繳到案金額越高；第三人解繳金額越高，則執行署匯款金額也越高。

再就大戶執行<sup>7</sup>對收入的影響進行探討，如表 8。移送執行件數，從 102 年每年移送 7 萬提高至 105 年 14 萬件；就執行率觀之，以 105 年的 34.07% 效果最佳，這也同時顯示，大戶移送對於執行成效，無一定影響趨勢。

<sup>6</sup>因帳務系統無法確切獲知收到傳繳通知即到超商或裁決中心繳款金額，僅能使用總執行結案金額扣除第三人解繳及執行署匯款。

<sup>7</sup>係指違規累積件數達 20 件以上或罰鍰累計金額達 20 萬元以上者，列為優先移送對象，並依全國第三代公路監理資訊系統辦理總歸戶挑檔其全部可移送案件一併辦理移送。

表 7 移送金額與執行收入來源相關係數表

		初移金額	再移金額	傳繳到案	第三人解繳	執行署匯款
初移金額	Pearson相關	1	.293	.070	.141	-.051
	顯著性(雙尾)	-	.165	.747	.511	.813
再移金額	Pearson相關	.293	1	.434(*)	-.145	-.276
	顯著性(雙尾)	.165	-	.034	.500	.192
傳繳到案	Pearson相關	.070	.434(*)	1	-.326	.037
	顯著性(雙尾)	.747	.034	-	.120	.863
第三人解繳	Pearson相關	.141	-.145	-.326	1	.553(**)
	顯著性(雙尾)	.511	.500	.120	-	.005
執行署匯款	Pearson相關	-.051	-.276	.037	.553(**)	1
	顯著性(雙尾)	.813	.192	.863	.005	-

註：\*\*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 8 101 年至 105 年大戶執行情形表

年度	移送件數	大戶結案金額	執行結案金額	大戶結案執行率
101 年	69,665	9,610,852	120,052,094	8.01%
102 年	69,239	15,563,769	107,273,852	14.51%
103 年	122,059	15,288,322	175,216,458	8.73%
104 年	117,214	23,550,818	216,199,123	10.89%
105 年	147,408	34,338,370	100,775,961	34.07%

綜上，執行結案金額與移送件數、移送金額皆無明顯相關性，而執行結案收入來源僅因傳繳到案即有約 1 億元的差異，顯示執行結案成果，除行政執行署作為，包括傳繳通知、核發執行命令及動產不動產執行以外，最大影響因素仍來自於義務人主動到案繳納。這可能是因為 104 年，初移執行率已逾 100%，所移送案件為與違規行為接近之新案，因義務人違規印象較清晰，進而增進繳款意願。

### 3.1.3 執行成本分析

本研究執行成本，以郵資費、業務費<sup>8</sup>、差旅費及人事費<sup>9</sup>等項目為分析。其中平均人事費用約占總執行成本 68.47%，郵資費約 21.12%，業務費約 9.8% 及差旅費約 0.59%，支出費用及比例詳見表 9。再細部觀察 104 年與 105 年郵資費支用情形發現，104 年郵資費較 105 年多約 1 百萬元，此也驗證 104 年因傳繳通知、執行命令寄件數量增加，所以執行結案收入金額也較高。

<sup>8</sup>業務包含金融帳戶開戶查詢系統查詢費、指界費、測量費、刊報費、鑑價費、開鎖費、拖吊費、移送資料紙張費、移送書印製費、影印機使用費、資訊維護費等。

<sup>9</sup>人事費用每年投入 3~4 名正式職員，6~7 名約僱人員，正式職員年薪資以 800,000 元/人計，約僱人員年薪資以 552,538 元/人計。

表 9 104 年至 105 年執行成本暨比例表

	郵資費	業務費	差旅費	人事費	總執行成本
101 年	2,104,904	956,435	29,033	6,267,766	9,358,138
	22.49%	10.22%	0.31%	66.98%	100%
102 年	1,519,470	956,388	57,186	6,267,766	8,800,810
	17.27%	10.87%	0.65%	71.22%	100%
103 年	2,408,637	1,014,894	69,891	6,667,766	10,161,188
	23.70%	9.99%	0.69%	65.62%	100%
104 年	2,651,111	909,535	54,783	7,067,766	10,683,195
	24.82%	8.51%	0.51%	66.16%	100%
105 年	1,623,493	897,645	72,766	6,791,497	9,385,401
	17.30%	9.56%	0.78%	72.36%	100%

使用相關係數檢驗各項成本與執行結案金額之相互關係，結果業務費與執行結案金額間有明顯高度正相關，亦即郵資費越高則執行結案金額越高，此亦與上述探討執行結案金額 104 年較 105 年多逾 1 億元原因結果相符。

表 10 執行成本與執行結案金額相關係數表

		郵資費	業務費	差旅費	人事費	執行結案金額
郵資費	Pearson 相關	1	.203	-.149	.563	.934(**)
	顯著性(雙尾)	-	.744	.811	.323	.020
業務費	Pearson 相關	.203	1	-.025	-.445	.105
	顯著性(雙尾)	.744	-	.968	.453	.866
差旅費	Pearson 相關	-.149	-.025	1	.504	.065
	顯著性(雙尾)	.811	.968	-	.387	.918
人事費	Pearson 相關	.563	-.445	.504	1	.690
	顯著性(雙尾)	.323	.453	.387	-	.197
執行結案金額	Pearson 相關	.934(**)	.105	.065	.690	1
	顯著性(雙尾)	.020	.866	.918	.197	-

註：\*\*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。

### 3.1.4 投入產出分析

表 11 執行成本與執行結案之投入產出情形表

	總執行成本	執行結案金額	投入與產出比
101 年	9,358,138	120,052,094	12.83
102 年	8,800,810	107,273,852	12.19
103 年	10,161,188	175,216,458	17.24
104 年	10,683,195	216,199,123	20.24
105 年	9,385,401	100,775,961	10.74
平均	9,677,746	143,903,498	14.65

依據 101 年至 105 年總執行成本及執行結案金額統計，投入與產出比平均為 14.65，據此推估，每投入 1 元成本平均將可創造 14.65 元執行結案金額。

### 3.2 聲請執行不動產分析

有關執行不動產案件時程冗長，為詳究交通違規案件聲請執行不動產之成效，使用 104 年至 105 年經執行不動產，而獲得結案件資料進行分析。併加入執行結案樣態及義務人基本資料進行分析，以獲得完整之成效評估。

#### 3.2.1 執行成果分析

104 年至 105 年共有 268 筆不動產(即 268 個義務人)，經執行後獲得結案，金額計新台幣 15,567,538 元，約佔該兩年總執行結案金額 316,975,084 元的 4.85%，平均每筆不動產(即每個義務人)收繳金額約為 57,872 元。

由於初移目的在於確保債權時效的延續，不論是否具有財產所得，依規定務必在處分確定後五年內進行移送。而再移基礎建立在查有財產所得方能移送。統計結果顯示，再移案件中有 5.16% 案件，因執行不動產獲得結案；而初移案件僅 0.95%。呈現再移案件對於執行不動產方面較具實益，如表 12。

表 12 104 年至 105 年執行不動產初移與再移執行情形比較表

	初移案件	再移案件
執行不動產結案件數	3,835	1,959
執行不動產結案金額	7,475,329	7,889,849
執行不動產平均結案金額/件	1949.24	4027.49
(兩年)移送金額	787,997,365	152,922,735
移送執行不動產實益 (執行不動產結案金額/移送金額*100%)	0.95%	5.16%

進一步使用相關係數檢驗初移金額、再移金額與執行不動產結案金額之相互影響關係，發現初移金額與執行不動產結案金額間具有中度正相關，再移金額與執行不動產結案金額間具有高度正相關。亦即初移與再移案件，對於執行不動產結案金額都有正面影響，又以再移正向影響更為顯著，如表 13。

表 13 移送金額與執行不動產結案金額相關係數表

		初移金額	再移金額	執行不動產結案金額
移送金額	Pearson 相關	1	.630(**)	.724(**)
	顯著性(雙尾)	-	.000	.000
初移金額	Pearson 相關	.630(**)	1	-.070
	顯著性(雙尾)	.000	-	.254
執行不動產 結案金額	Pearson 相關	.724(**)	-.070	1
	顯著性(雙尾)	.000	.254	-

註：\*\*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。

## 四、課題與策略

本研究建構交通違規案件管理暨移送行政強制執行機制，如表 14。

表 14 交通違規案件管理暨移送行政強制執行機制一覽表

層面	課題	策略
積案清理管理面	課題一：未結案件時效期程掌控精準化	
		策略一：參考待移件數、累積債證數、時效監控程式等數據，擬定移送件數。
		策略二：建立待裁決及待移送案件時效監控程式，以執行率精確掌控辦理件數與作業進度。
	課題二：逾期案件積極註銷管理分工化	
		策略一：無法裁決案件，依屬性文移舉發單位、函查相關機關或簽結免罰。
		策略二：無法移送案件，視情況進行重新裁決、補正送達情形或簽結免罰。
債權收取實益面	課題一：第三代公路監理資訊系統優化	
		策略一：發現程式問題提出修改需求，並積極辦理財產所得查報與匯入系統作業。
		策略二：開放不得郵繳案件及多筆案件分期繳納，開發多元支付管道建置信用卡繳款，便民繳納以提升結案率。
	課題二：提升行政強制執行成效精緻化	
		策略一：加強辦理裁決移送業務，執行與違規行為接近之新案，提高義務人繳款意願。
		策略二：查有具實益之財產所得，針對不動產、五年內新車等進行專案移送。
		策略三：審慎評估聲請執行動產不動產案件，減少無執行實益標的執行。
		策略四：重大違規案件專案執行，期降低違規行為以提升交通安全。
業務執行協調面	課題一：案件驟增人力短絀作業資訊化	
		策略一：移送資料及結案收據採影像數位化管理，朝向環保無紙化，報結自動化目標邁進。
		策略二：核發電子收取執行命令及修改執行命令格式，降低人工作業。
	課題一：善盡執行作為債證核發彈性化	
	策略一：持續辦理金融帳戶開戶查詢系統查詢及解繳扣押作業。	
	策略二：執行無著且查無其他財產可供執行案件，彈性除管核發債證，俾便落實積案管理，辦理再移送及債證註銷。	

## 4.1 未結案件管理面

### 4.1.1 課題一：未結案件時效期程掌控精準化

依據法規規範，就已完成合法送達之案件，於處分確定日起五年內辦理移送強制執行，以確保債權的有效性。因此，應建立完整移送管理方法。

(一) 策略一：參考待移件數、累積債證數、時效監控程式等數據，擬訂件數。

以往年度的移送件數擬定，未有一定標準，即無法準確評估是否產生逾時效案件。基此，本研究從執行成效與討論的章節中，除使用了待移件數、累積債證數等數據進行執行率探討外，本研究更提出時效監控程式(如策略二)，以作為精準計算執行率與將逾時效情形之依據。

(二) 策略二：建立待裁決及待移送案件時效監控程式，以執行率精確掌控辦理件數與作業進度。

本研究所設計案件時效監控程式，可使用於裁決及初移案件管理。

公式： $\frac{(100 \times N) - (A \times N)}{100}$  得到 商數、餘數 (N:年度, A:每年度執行率)

表 15 105 年待裁決案件時效監控表

民國		105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117
	N	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
105	1	27	0	0	0	0	0	0	0					
106	2		54	0	0	0	0	0	0					
107	3			81	8	0	0	0	0					
108	4				100	35	0	0	0					
109	5					100	62	0	0					
110	6						100	89	16					
111	7							100	100	4				
112	8								100	10				
113	9									10				
114	10										10			
	累計 剩餘率	27	54	81	108	135	162	189	216	243	270	297	324	351
	商數	0	0	0	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3
	餘數	27	54	81	8	35	62	89	16	43	70	97	24	51

待裁決案件，如果商數大於 2 且餘數大於 0 就會產生逾時效案件，係因當商數大於 2 時，代表已累積前 2 年 100% 的案件都沒有裁決，餘數大於 0 時，代表前 3 年的案件還有剩餘未裁決；待初移案件，如果商數大於 4 且餘數大於 0 就會產生逾時效案件，係因當商數大於 4 時，代表已累積前 4 年 100% 的案件都還沒有初移，餘數大於 0 時，代表前 5 年的案件還有剩餘未初移。

以 105 年高雄市交通事件裁決中心裁決率<sup>10</sup>為約 73% 為例，當 A=73，

<sup>10</sup>本數據依送審會計「市縣政府年度行政罰鍰尚未收繳案件分析調查表」之「逾期未繳，以

N=8，帶入公式後得到商數=2、餘數=16，表示表示在第8年結束時，第6年(N-商數即8-2)的案件會有16%的案件逾時效，換言之，民國112年底時，民國110年初產生的案件就會因來不及裁決而造成逾時效未裁決情形發生。

#### 4.1.2 課題二：逾期案件積極註銷管理分工化

交通違規案件的時效，裁處權因三年期間之經過而消滅，於處分確定日起五年內辦理移送強制執行，於處分確定日起十年內辦理債權憑證再移送。然因舉發瑕疵、送達瑕疵、主體不存在等因素，致使案件產生無法裁決、無法移送及執行時效期滿的窘境，因此，逾期案件應建立完整註銷管理機制。

(一) 策略一：無法裁決案件，依屬性文移舉發單位、函查相關機關或簽結免罰。

無法裁決案件，包括主體不存在(車主死亡、號牌註銷、公司歇業等)、送達不合法(未登錄送達情形、死亡歇業後送達、未送達正確受處分人)、查無戶籍(在臺外國人、外國人已出境、國民遷出國外)等。爾等案件進行裁決時，需先函查戶政、法院、經發局、外交部等，過程繁瑣、時程冗長又送達困難。因此應定期挑檔進行管理，在充足的時間內，依屬性文移舉發單位、函查相關機關或簽結免罰。

(二) 策略二：無法移送案件，視情況進行重新裁決、補正送達情形或簽結免罰。

無法移送案件包括主體不存在(如義務人於處分確定前死亡等)、送達不合法(送達瑕疵或處分人瑕疵)、查無戶籍(在台外國人、外國人已出境、國民遷出國外)等。爾等案件應於移送審查時先查明，否則移送後遭到行政執行署退件恐不及補正，因此應定期挑檔進行管理，在充足的時間內依屬性進行重新裁決、補正送達情形或簽結免罰。

(三) 策略三：執行時效期滿案件，依規定辦理債權憑證註銷作業。

交通違規案件業經裁決催繳、行政強制執行、債權憑證再移送皆無結果，義務人又無其他可供執行之財產，經查核案件管理及催繳程序確屬妥適並已善盡管理責任，爰依規定定期辦理債權憑證註銷。

## 4.2 債權收取實益面

### 4.2.1 課題一：第三代公路監理資訊系統優化

交通違規案件的管理，因具全國一致性，皆使用全國第三代公路監理資訊系統進行作業。該系統尚可支援一般移送挑檔，惟部分功能未符合需求，因此需創新思考並尋求中華電信數據分公司協助。

---

催繳方式處理中，尚未移送強制執行」(以下簡稱待裁決件數)數據為準，當年度待裁決件數為前一年度之待裁決件數。截至104年底待裁決件數約為64萬，而105年裁決件數約為46萬，裁決率為 $46萬/64萬*100%=73\%$ 。

(一) 策略一：發現問題提出修改，並積極辦理財產所得查報與匯入系統作業。

依規定每年於年度所得申報完成後(6 或 7 月)，向財政部財政資訊中心查詢義務人最新財產所得資料，惟囿於數據所配合所有監理機關作業，需於 10 月始才將最新財產資料匯入系統，如此將不利於財產所得的執行。此外，全國第三代公路監理資訊系統設計部分瑕疵，致作業效能低落甚至造成案件逾時效未移送，應提出並要求中華電信數據分公司能按時完成。

(二) 策略二：開放不得郵繳案件及多筆案件分期繳納，開發多元支付管道建置信用卡繳款，便民繳納以提升結案率。

為使民眾繳納交通違規罰鍰時能更多元便利，目前開發單筆分期案件超商代收作業，惟多數分期案件為不得郵繳案件(如酒駕、無照駕駛等案件)或多筆分期案件(目前系統無法核帳)致適用性低，仍持續向違規裁罰工作圈提案以求改善。另民眾臨櫃以信用卡繳納交通違規罰鍰，目前規劃多元支付管道建置信用卡繳款事宜，因事涉全國一致性作業，且交通違規罰鍰分配款部分均依規定解繳國庫，建議交通部統籌支應本項服務建置費用。

#### 4.2.2 課題二：提升行政強制執行成效精緻化

因交通違規罰鍰係屬普通債權，執行成果常受非優先受償原則影響，又受整體經濟環境及行政執行署執行量能影響，多有消長。然囿於交通違規案件裁處時效及移送時效的規定，每年移送件數必須不斷增加，有鑑於本研究結果顯示，移送件數、移送金額與執行結案金額非必然呈現正比，爰此，擬訂多項執行策略以補充移送量化的不足，期能提升執行成效，達成實質收取。

(一) 策略一：加強辦理裁決移送業務，執行與違規行為接近之新案，提高義務人繳款意願。

從本研究結果顯示，執行結案金額與移送件數、移送金額皆無明顯相關性，大戶移送也無明顯影響，而執行結案收入來源僅因傳繳到案即有約 1 億元的差異，顯示執行結案成果，除行政執行署作為，包括傳繳通知、核發執行命令及動產不動產執行以外，最大影響因素仍來自於義務人主動到案繳納。這可能是因為 104 年初移執行率已逾 100%，所移送案件為與違規行為接近之新案，因義務人違規印象較清晰，進而增進繳款意願。

(二) 策略二：查有具實益之財產所得，針對不動產、五年內車輛等專案移送。

為提高執行執行成效與結案率，每年皆於年度所得申報完成後(6 或 7 月)向財政部財政資訊中心查詢義務人最新財產所得資料，俾便就義務人查有財產者，再移送執行。106 年上半年共有 86 筆動產不動產(即 86 個義務人)，經執行後獲得結案，金額計新台幣 3,832,708 元，約佔 106 年上半年執行結案金額 56,982,841 的 6.73%，此一成果係因行政執行署積極執行不動產，使 106 年執行不動產結案率較 104 年至 105 年提升近 2%。

(三) 策略三：審慎評估聲請執行動產不動產案件，減少無執行實益標的執行。

依行政執行準用強制執行第 80-1 條、高市府財管字第 10505502300 號函及法務部行政執行署行執綜字第 10530005780 號函，為避免行政執行機關耗費

人力及行政資源於無徵起可能性之案件，其財產僅具下列條件之一者，如未上櫃及未上市之股票、出廠年份已逾 20 年以上之國產車輛、屬共同共有之不動產等，因考量執行成本、變價難易程度、比例原則等，以免虛耗執行人力及成本，增進執行效能，應審慎評估動產不動產聲請執行案件。

(四) 策略四：重大違規案件專案執行，期降低違規行為以提升交通安全。

從本研究 104 年至 105 年間執行不動產而獲得結案案件中發現，已被執行拍賣不動產後，仍有新違規 1,441 件產生，金額達新台幣 3,078,147 元，顯示仍有違規人，未因行政強制執行作為而改善違規行為。因此配合交通安全宣導政策，以創新思維進行遊覽車、砂石車、酒駕、毒駕、飆車及大戶等重大違規案件挑檔移送，期透過專案執行，以降低違規行為提升交通安全。

### 4.3 業務執行協調面

#### 4.3.1 課題一：案件驟增人力短絀作業資訊化

高雄市每年交通違規舉發件數約 160 萬件，扣除主動到案及裁決後到案率，每年仍約有 35 萬待移送執行，為符合法定行政程序，移送機關人力吃緊，執行機關也分身乏術。

(一) 策略一：移送資料及結案收據採影像數位化管理，朝向環保無紙化，報結自動化目標邁進。

因近年發展總歸戶裁決使大戶案件遽增，每案移送卷宗皆使用 A4 單面印刷，耗費大量紙張，收據紙本傳遞遺失率極高。如能建立資訊系統，使用影像數位化傳遞，減少紙本印刷，不僅能降低補卷、補印收據的機率，也解決實體卷宗存放空間不足的窘境，達成案件管理自動化的期待。

(二) 策略二：核發電子收取執行命令及修改執行命令格式，降低人工作業。

執行命令目前在扣押部分已實施電子執行命令，但在准予收取部分仍以紙本傳遞，因交通違規案件量龐大，建議行政執行署能研議准予收取執行命令以電子執行命令方式核發，此外電子扣押執行命令(TXT檔)無第三人資訊，且執行必要費用已包含 250 元金融機關手續費，造成誤沖案件及誤收執行費用的問題屢見不鮮，建議行政執行署，以資訊系統修改方式加以改善。

#### 4.3.2 課題二：善盡執行作為債證核發彈性化

截至 106 年 6 月底止核發債證數 2,518 件，較 105 年核發 317,922 件劇減，此乃行政執行署戮力執行所有列管案件所致，對於行政執行署積極執行，對債權實現有極大助益。然依法規定，移送機關須查明義務人財產所得後辦理債憑再移送作業，且逾時效案件需辦理債權憑證註銷作業，仍建議行政執行署考量彈性核發債權憑證。

(一) 策略一：持續辦理金融帳戶開戶查詢系統查詢及解繳扣押作業。

行政執行署秉於職權，可向財金資訊公司辦理金融帳戶開戶查詢系統之

查詢及解繳扣押作業。經查 106 年上半年解繳新台幣 14,182,224 元，較 105 年同期新台幣 10,389,362 元增加約 380 萬元，所佔執行結案金額比例約 25%，亦較 105 年同期 10% 提升 15%，顯示 106 年積極解繳扣押作為成效卓著。

(二) 策略二:執行無著且查無其他財產可供執行案件，彈性除管核發債證，俾便落實案件管理，辦理再移送及債證註銷作業。

有關執行成效的良窳，不僅是行政執行署的職責，移送機關也應負有部分責任。主動選擇有實益的標的物、提供可供執行的財產所得等，皆能因移送機關有實益之移送，使行政執行署的作為有放大加乘的效果。然若所有案件都列管於行政執行署，囿於全國第三代公路監理資訊系統的作業無法查報執行中義務人最新財產所得而聲請執行；又辦理債權憑證註銷，需已善盡管理責任為前提，亦即經行政強制執行、債權憑證再移送強制執行皆無結果方得辦理，若無債權憑證再移送作為，便無法證明已善盡查核案件管理，不利於逾時效債權憑證的註銷，爰此，仍建議行政執行署就初移案件或已善盡執行責任執行無著且查無其他財產可供執行案件，考量彈性核發債權憑證。

## 五、結語

本研究延續交通違規裁罰權責移轉對地方財政之影響-以高雄市為例(謝玉文, 2015)一文，深入研究交通違規案件的強執數對於結案數有顯著相關與預測力之成果，執行結案率從原估計約 5%，經本研究數據計算，獲得平均執行結案率約 24%，確立行政執行對於交通違規案件債權催收的成果。更讓人振奮的是，交通違規案件移送行政強制執行，每投入 1 元預算成本將可創造 14.65 元交通違規罰鍰收益，除有助於本市交通秩序之維持外，對市庫之收入頗有助益。惟在尋求「更上一層樓」的首要之務，即在於積極催收債權並持續增加交通違規罰鍰收入，除應採取各種改善流程、提昇效率等策略，俾持續提升績效以增裕庫收，方為本研究之貢獻。

## 參考文獻

- 周文賢(1997)，*統計學*，臺北：智勝文化事業有限公司。
- 邱皓政(2002)，*量化研究與統計分析:SPSS 中文視窗版資料*，臺北：雙葉書廊有限公司。
- 謝玉文(2015)，「交通違規裁罰權責移轉對地方財政之影響-以高雄市為例」，*交通學報*，第 15 卷第 1 期，頁 39-64。