

高雄市政府 106 年統計專題分析報告

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

服務機關：高雄市政府交通局

研究者姓名：謝玉文

中華民國 106 年 7 月 14 日

目錄

目錄	2
圖目錄	4
表目錄	5
摘要	6
第一章 緒論.....	7
1.1 研究動機與目的.....	7
1.1.1 研究動機.....	7
1.1.2 研究目的.....	7
1.2 研究範圍與內容.....	8
1.2.1 研究範圍.....	8
1.2.2 研究內容.....	8
1.3 研究方法與流程.....	9
1.3.1 研究方法.....	9
1.3.2 研究流程.....	10
第二章 作業規範與實務	11
2.1 法律規範	11
2.1.1 執法依據.....	11
2.1.2 執行時效.....	12
2.2 作業流程	12
第三章 執行成效與討論	14
3.1 整體行政強制執行分析	14
3.1.1 移送件數分析.....	14
3.1.2 執行收入分析.....	15
3.1.3 執行成本分析.....	18
3.1.4 投入產出分析.....	20

3.2 聲請執行不動產分析	21
3.2.1 執行成果分析	21
3.2.2 執行樣態分析	22
3.106 年上半年執行分析	25
3.3.1 移送現況分析	25
3.3.2 執行成效分析	25
3.3.3 執行動產與不動產分析	27
第四章 課題與策略	28
4.1 未結案件管理面	29
4.1.1 課題一:未結案件時效期程掌控精準化	29
4.1.2 課題二:逾期案件積極註銷管理分工化	31
4.2 債權收取實益面	33
4.2.1 課題一:第三代公路監理資訊系統優化	33
4.2.2 課題二:提升行政強制執行成效精緻化	34
4.3 業務執行協調面	36
4.3.1 課題一:案件驟增人力短絀作業資訊化	36
4.3.2 課題二:善盡執行作為債證核發彈性化	37
第五章 結語	39

圖目錄

圖 1	研究流程圖.....	10
圖 2	交通違規案件行政強制執行作業流程圖.....	13
圖 3	101 年至 105 年移送暨執行結案情形統計圖.....	16
圖 4	104 年至 105 年平均執行成本比例圖.....	19
圖 5	104 年至 105 年執行不動產成果之結案方式分析圖.....	22
圖 6	104 年至 105 年執行不動產成果之標的物分析圖.....	23
圖 7	104 年至 105 年執行不動產成果之義務人性別分析圖....	23
圖 8	104 年至 105 年執行不動產成果之義務人年齡分析圖....	23
圖 9	104 年至 105 年執行不動產成果之義務人戶籍地分析圖	24
圖 10	104 年至 105 年執行不動產成果之標的物所在地分析圖	24
圖 11	106 年上半年移送暨執行結案情形統計圖.....	26

表目錄

表 1	相關係數的強度大小與意義對應表.....	10
表 2	101 年至 105 年案件清理計畫暨實際移送情形表.....	14
表 3	101 年至 105 年初移情形表.....	15
表 4	101 年至 105 年再移情形表.....	15
表 5	移送金額與執行結案金額相關係數表.....	16
表 6	104 年至 105 年執行收入來源暨比例表.....	17
表 7	移送金額與執行收入來源相關係數表.....	17
表 8	101 年至 105 年大戶執行情形表.....	18
表 9	104 年至 105 年執行成本暨比例表.....	19
表 10	執行成本與執行結案金額相關係數表.....	20
表 11	執行成本與執行結案之投入產出情形表.....	20
表 12	104 年至 105 年執行不動產初移與再移執行情形比較表	21
表 13	移送金額與執行不動產結案金額相關係數表.....	22
表 14	106 年上半年案件清理計畫暨實際移送情形表.....	25
表 15	106 年上半年初移情形表.....	25
表 16	106 年上半年再移情形表.....	25
表 17	106 年上半年執行成本暨比例表.....	26
表 18	106 年上半年執行成本與執行結案之投入產出情形表....	26
表 19	106 年上半年與 104 年至 105 年執行不動產情形比較表	27
表 20	交通違規案件管理暨移送行政強制執行機制一覽表.....	28
表 21	105 年待裁決案件時效監控表.....	30
表 22	106 上半年待初移案件時效監控表.....	31

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。

關鍵字：交通違規、行政強制執行、執行不動產

第一章 緒論

1.1 研究動機與目的

1.1.1 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，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。

1.1.2 研究目的

基於上述研究動機，本研究之主要研究目的有下列幾項：

一、透過釐清法規規範，確立交通違規案件移送行政強制執行的實務作法。

二、藉由統計分析，評估對移送行政強制執行及聲請執行不動產之成效。

三、檢討管理課題提出因應策略，並建構交通違規案件管理暨移送行政強制執行之機制。

1.2 研究範圍與內容

1.2.1 研究範圍

依據道路交通管理處罰條例第 8 條第 3 項規定，公路主管機關應設置交通裁決單位辦理違反該條例第 12 條至第 68 條及第 92 條之第 7 項、第 8 項之處罰，又按高雄市政府交通局組織規程設置交通事件裁決中心以掌理交通事件裁決業務，辦理高雄市駕駛人與車輛交通違規裁罰事宜。爰此，本研究以高雄市交通事件裁決中心為研究對象。

本研究中所使用全國第三代公路監理資訊系統挑檔數據，及高雄市交通局統計數據資料進行統計分析，其中為瞭解案件清理計畫及整體移送行政強制執行成果，蒐集 101 年至 105 年之移送數據進行探討，併加入實際支出業務費用進行估算，期從成本、效益等方面切入，以獲得完整之成效評估結果。其次為詳究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。最後，瞭解 106 年上半年執行成果。

1.2.2 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 研究方法與流程

1.3.1 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

(一)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。

(二)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)，其值大小與相對應之意義如表 1。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(H1: $\rho \neq 0$)」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

1.3.2 研究流程

本研究之研究流程，如圖 1 所示：

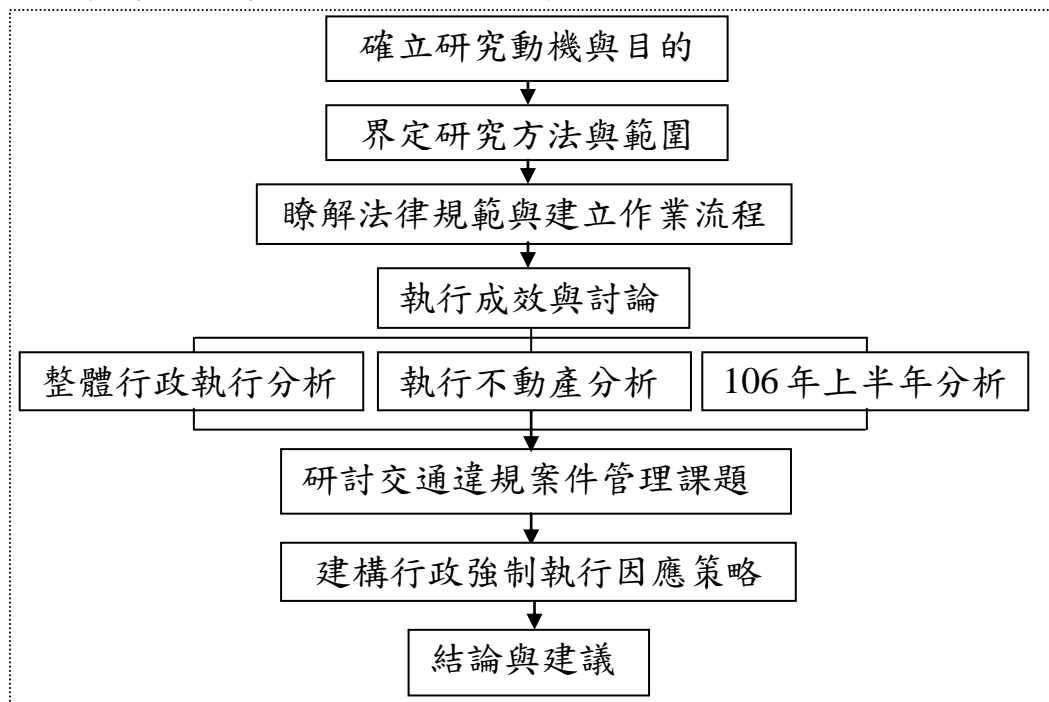


圖 1 研究流程圖

第二章 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

按行政程序法第 131 條第 1 項規定：「公法上之請求權，於請求權人為行政機關時，除法律另有規定外，因五年間不行使而消滅；於請求權人為人民時，除法律另有規定外，因十年間不行使而消滅。」，又行政執行法第 7 條第 1 項規定：「行政執行，自處分、裁定確定之日或其他依法令負有義務經通知限期履行之文書所定期間屆滿之日起，五年內未經執行者，不再執行；其於五年期間屆滿前已開始執行者，仍得繼續執行。但自五年期間屆滿之日起已逾五年尚未執行終結者，不得再執行。」。據此，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行政強制執行，就債權憑證案件於處分確定日起十年內辦理再移送行政強制執行作業。

2.2 作業流程

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，如下圖 2。

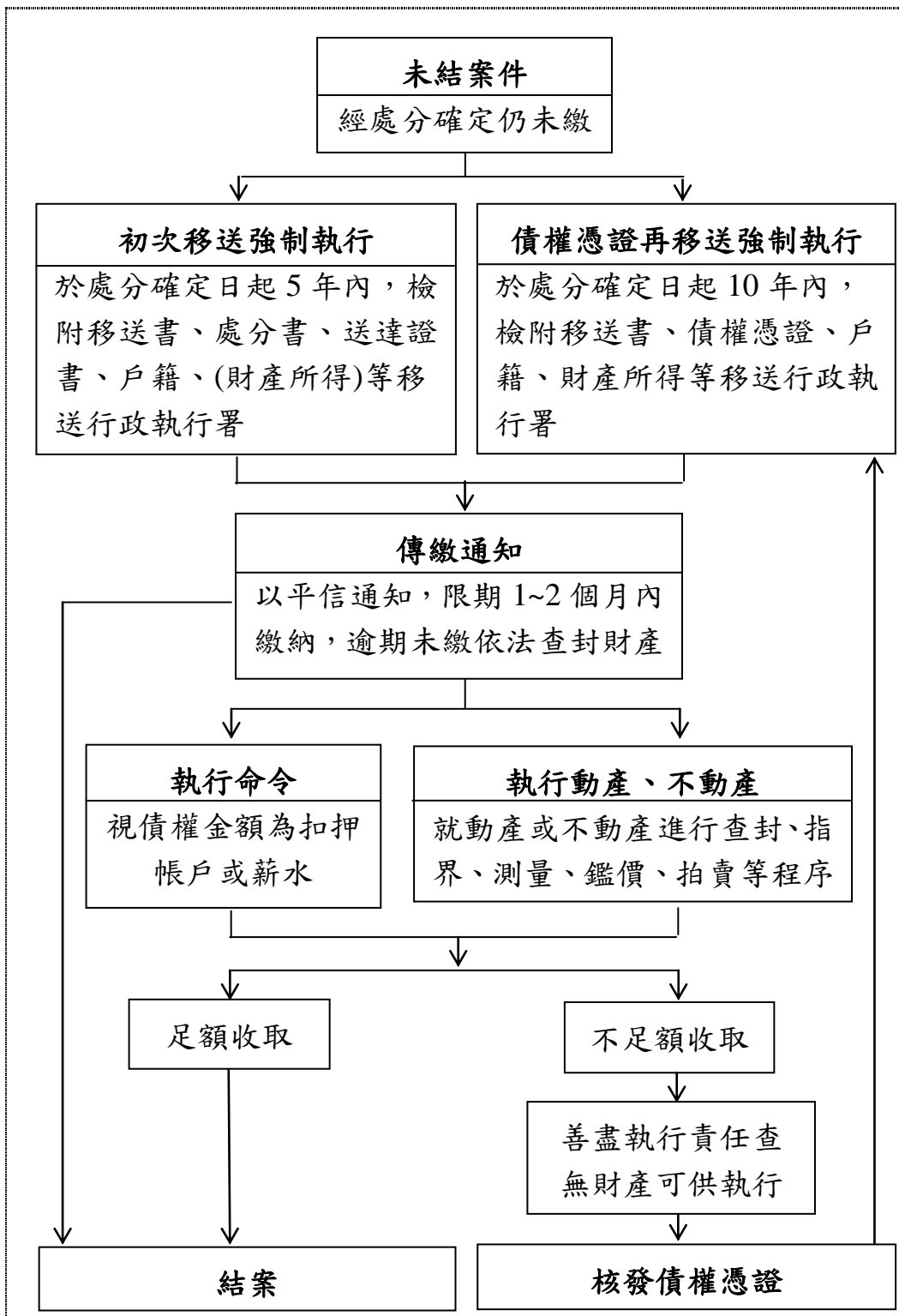


圖 2 交通違規案件行政強制執行作業流程圖

第三章 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依規定向高雄市政府財政局提報交通違規案件清理計畫，作為債權確保及考核執行績效依據。該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，且未依限辦理結案之待移案件，辦理初次移送行政強執行(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%。

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%

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¹，104 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。

¹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。

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%

另再移部分(如表 4)，每年移送 6~13 萬餘件，比對預估待再移件數²，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 4 101 年至 105 年再移情形表

年度	再移件數	累積債證數	預估待再移件數	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。就 101 年至 105 年執行結案金額³而言(如圖 3)，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 年更遽增到新台幣 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%。

²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。

³ 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，故稱因行政強制執行而繳款結案者為執行結案。

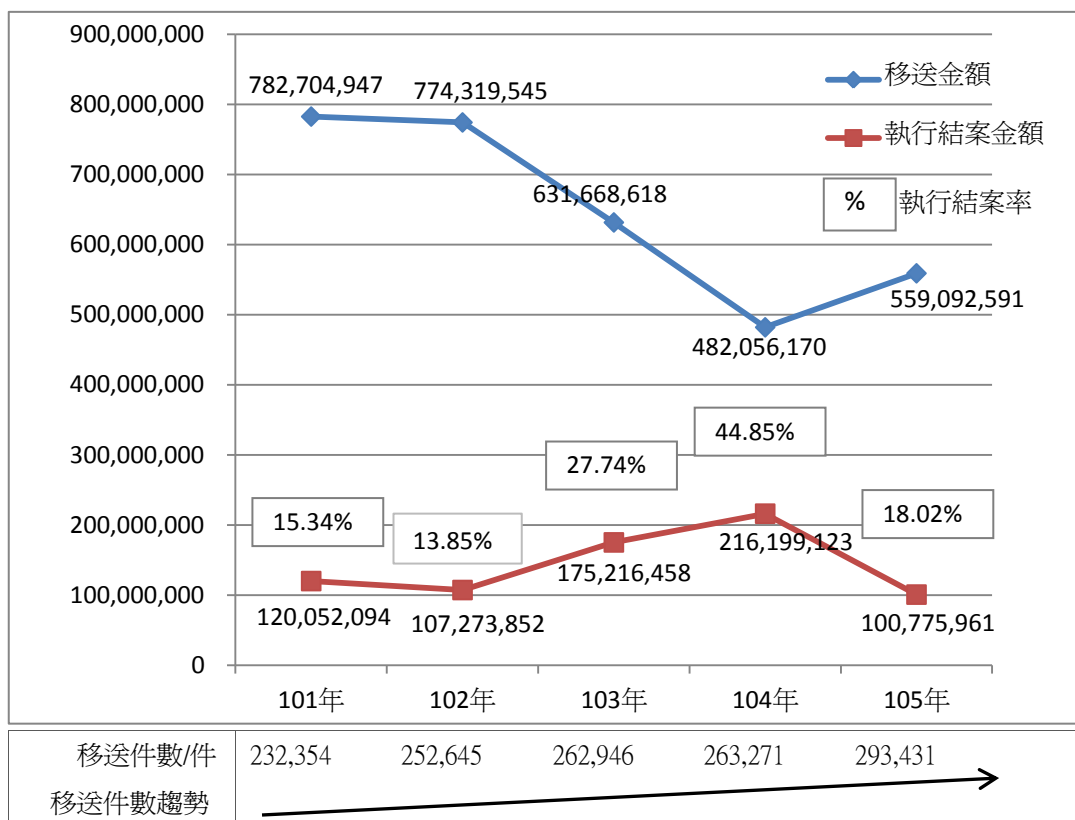


圖 3 101 年至 105 年移送暨執行結案情形統計圖

再進一步使用相關係數，就初移金額、再移金額、執行結案金額之相互影響關係為檢驗，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、移送金額與執行結案金額非必然呈現正比。換言之，並不是移送越多案件就能增加收入，詳如表 5。

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	-

**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⁴：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，如表 7。

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	-

**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。

⁴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。

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⁵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。

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	大戶執行結案率
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，即有約一億元的差異。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。進而推論，104 年的執行結案金額增加，係因為 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，進而增加繳款意願。

3.1.3 執行成本分析

本研究就執行成本，包括郵資費、業務費⁶、差旅費及人事

⁵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。

⁶業務費用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。

費⁷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及圖4。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年多支出約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。

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%

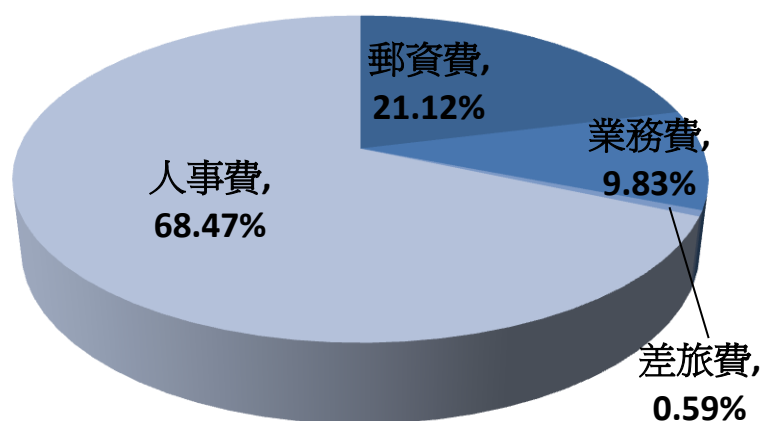


圖4 104年至105年平均執行成本比例圖

進一步使用相關係數，檢驗郵資費、業務費、差旅費、人事

⁷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。

費、執行結案金額之相互影響關係，統計結果顯示，業務費與執行結案金額之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 億元之原因結果亦相符，詳如表 10。

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	-

**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

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(執行結案金額/總執行成本)約為 10~20，平均為 14.65。據此推估，每投入 1 元的執行預算成本，平均將可創造 14.65 元執行結案金額，可挹注交通違規罰鍰收入，如表 11。

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

3.2 聲請執行不動產分析

有關執行不動產案件時程冗長⁸，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結果。

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。

此外，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。而再移基礎係建立在查有財產所得方能移送。因此，統計結果顯示，再移案件中有 5.16% 的案件，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%

此外，進一步使用相關係數檢驗初移金額、再移金額與執行

⁸因執行不動產案件時程冗長，部分進入拍賣程序，部分辦理分期繳納，又執行署同意辦理分期繳納最多可設定 60 期，而本研究僅採用兩年期間為研究範圍，可能造成成效低估，此為本研究之限制。

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，詳如表 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	-

**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。

3.2.2 執行樣態分析

執行結案樣態及其義務人基本資料等情形，詳如圖 5~10。圖 5 顯示，選擇一次繳清、分期繳納之義務人各約佔 3 成；其餘 3 成案件與其他機關案件合併執行；而 5% 的收益來自於不動產拍賣後抵繳。圖 6 顯示其執行標的中，房屋佔約 7 成，土地佔約 3 成。依圖 7 呈現義務人男性佔約 73%，女性佔 27%。依圖 8 顯示義務人 40 年次及 50 年次皆佔約 30%，其次 60 年次佔約 22%，70 年次約佔 10%，其餘所佔比例較少。

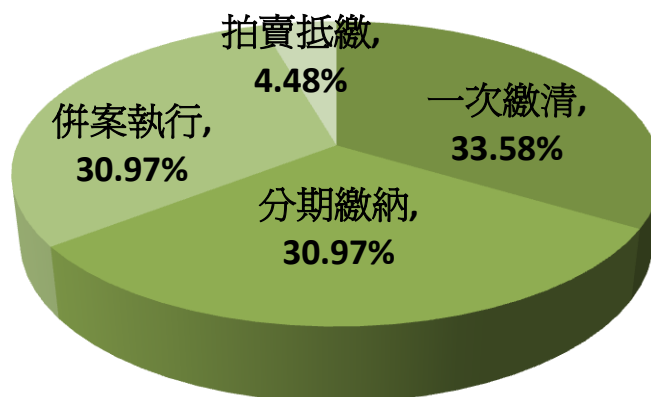


圖 5 104 年至 105 年執行不動產成果之結案方式分析圖

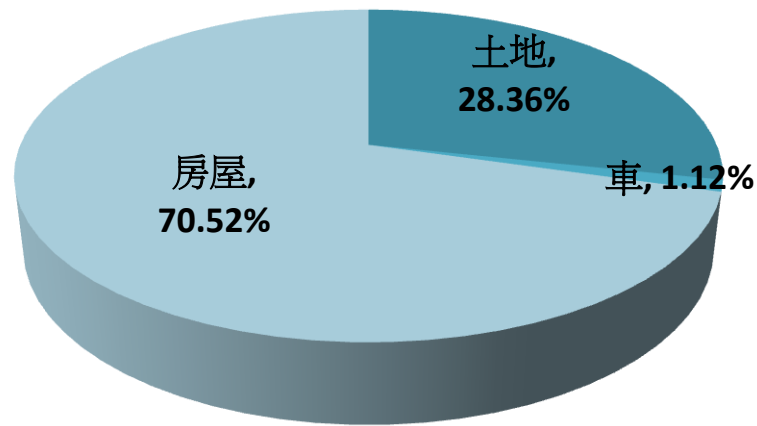


圖 6 104 年至 105 年執行不動產成果之標的物分析圖

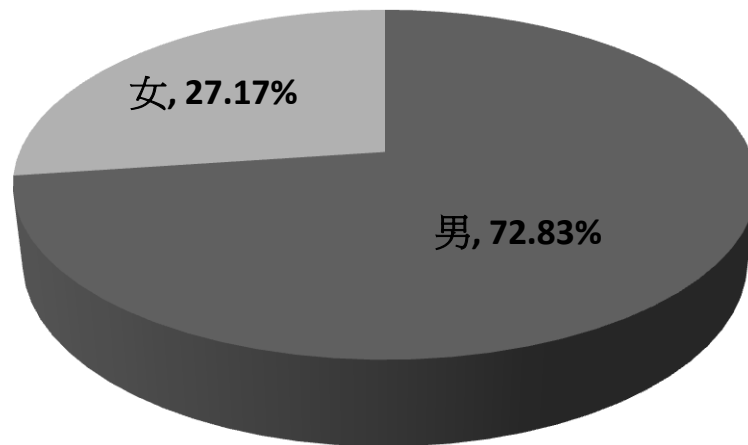


圖 7 104 年至 105 年執行不動產成果之義務人性別分析圖

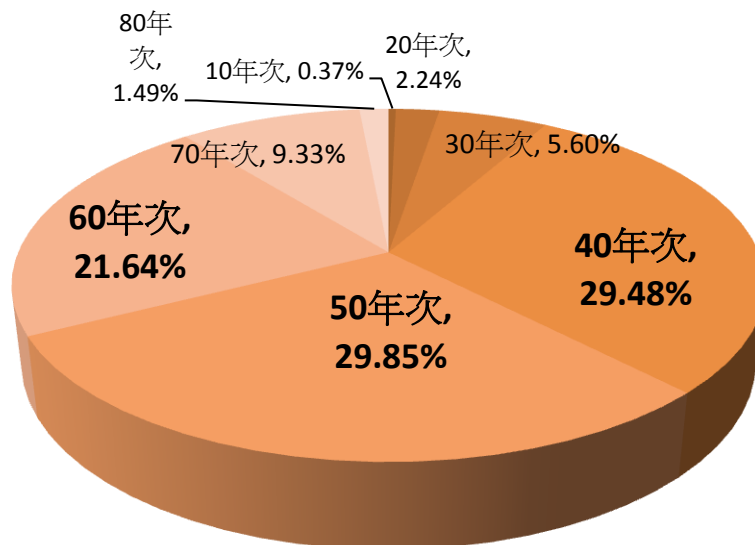


圖 8 104 年至 105 年執行不動產成果之義務人年齡分析圖

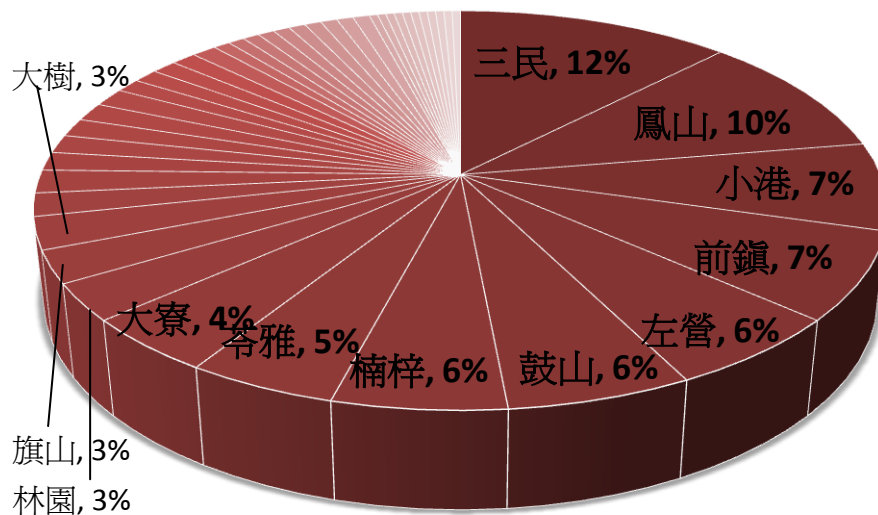


圖 9 104 年至 105 年執行不動產成果之義務人戶籍地分析圖

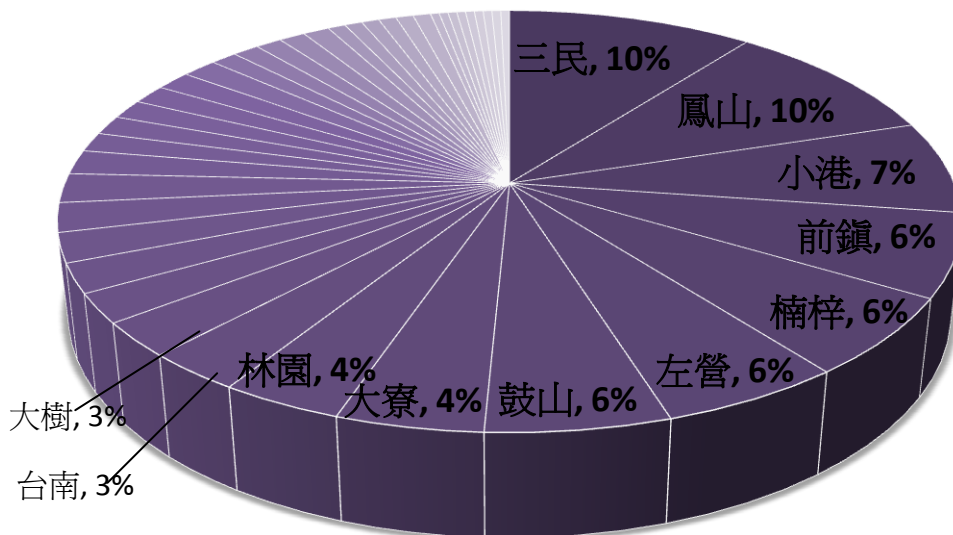


圖 10 104 年至 105 年執行不動產成果之標的物所在地分析圖

圖 9 與圖 10 對照顯示，義務人之戶籍與被執行標的物所在地，以三民區、鳳山區、小港區、前鎮區、楠梓區、左營區、鼓山區較多，其次大寮區、林園區、旗山區、大樹區皆佔約 2~3%，特別的是所在地台南市，執行具有實益者佔約 3%。另實務上，在上揭地區者進行現場指界查封案件不多，但案件結案率卻很高，而如澎湖地區案件不少，但實務上結案者卻鮮少。顯示戶籍地或執行標的物，在三民等圖揭地區的義務人，多在收悉行政執行署不動產禁動通知時，即到案繳清，亦較具執行實益。

3.106 年上半年執行分析

3.3.1 移送現況分析

再就 106 年上半年辦理未結案件清理計畫及實際移送情形分析(如表 14)，截至 106 年 6 月底止，計畫執行率已達 158.62%。

表 14 106 年上半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
105 年	270,000	293,431	109%
106 上半年	164,400	260,775	158.62%

在初移部分(如表 15)，因 105 年加速裁決作為致使待移案件驟增，致 106 年上半年初移執行率僅 65.47%，未來應配合裁決數的增長，進行初移件數的擬訂，以確保債權的有效性。

表 15 106 年上半年初移情形表

年度	初移件數	待移件數	初移執行率
105 年	157,943	88,336	178.80%
106 上半年	204,394	312,213	65.47%

另再移部分，囿於人力調整及需查有財產所得使得再移送，其再移執行率約 19%，仍與 105 年同期間相近，如表 16。

表 16 106 年上半年再移情形表

年度	再移件數	累積債證數	預估待再移債證數	再移執行率
105 年	135,488	1,029,503	339,736	39.88%
106 上半年	56,381	915,365	302,070	18.66%

3.3.2 執行成效分析

就 106 年上半年執行結案金額，雖略高於 105 年上半年執行

結案金額，但因 106 年上半年移送金額較 105 年上半年較多(母數較大)，爰執行結案率較 105 年略低，如圖 11。

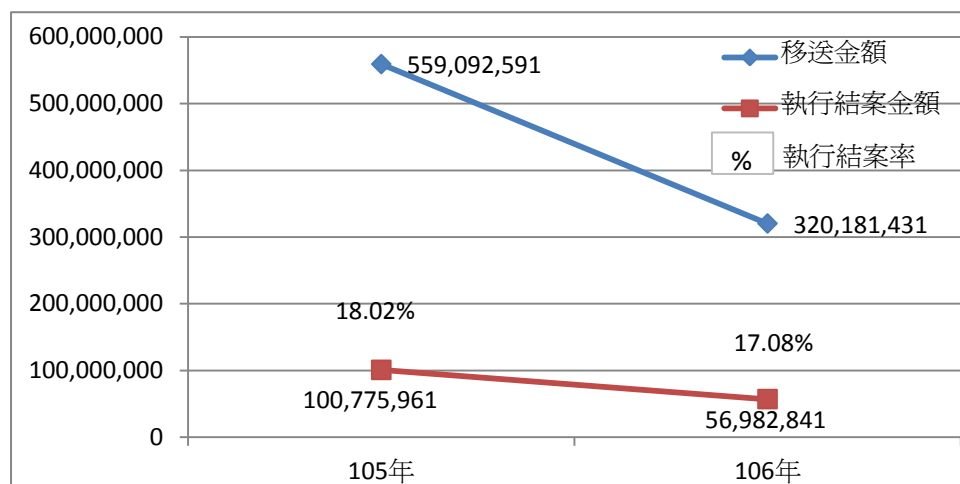


圖 11 106 年上半年移送暨執行結案情形統計圖

106 年上半年執行費用支出與 105 年相近，且觀察郵資費與 105 年半年支用情形相近，其執行結案金額也與 105 年度半年收入相近。此外，106 年上半年投入與產出比約 12.45，雖較 105 年 10.74 提高，惟仍較 101 年至 105 年平均為 14.65 略低。如表 17、表 18。

表 17 106 年上半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
101~105 平均	2,061,523	946,979	56,732	6,612,512	9,677,746
	21.12%	9.83%	0.59%	68.47%	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%
106 上半年	814,137	472,831	32,436	3,257,614	4,577,018
	17.79%	10.33%	0.71%	71.17%	100%

表 18 106 年上半年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
101~105 平均	9,677,746	143,903,498	14.65
105 年	9,385,401	100,775,961	10.74
106 上半年	4,577,018	56,982,841	12.45

3.3.3 執行動產與不動產分析

截至 105 年底，列管有 102 萬餘件債權憑證，共有義務人 3 萬 3,654 人。高雄市交通事件裁決中心於年度所得申報完成後(約每年 6 或 7 月份)，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。針對查有不動產者，計移送義務人 1,528 人，總移送件數 1 萬 9,178 件，總金額 5,177 萬 5,271 元。又陸續清查有五年內新車者，計移送義務人 219 人(即 219 輛車)，總移送件數 15,598 件，總金額 3,459 萬 4,341 元。另積欠百萬以上罰鍰者，且查明其財產所得狀況及車籍資料，計移送義務人 14 人(餘無財產或車輛已註銷報廢回收)，總移送件數 8,129 件，總金額 1,948 萬 3,662 元。

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%，如表 19。

表 19 106 年上半年與 104 年至 105 年執行不動產情形比較表

	執行不動產 結案金額	執行結案 金額	執行不動產 結案率
104 年至 105 年	15,567,538	316,975,084	4.85%
106 上半年	3,832,708	56,982,841	6.73%

第四章 課題與策略

承上研究發現，檢視管理課題，提出因應策略，以建立交通違規案件管理暨移送行政強制執行機制，如表 20。爰此，本研究發展出三層面、六課題、十五項策略，分述如下：

表 20 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		策略三：執行時效期滿案件，依規定辦理債權憑證註銷作業。
	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。
業務執行協調面		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。
	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。從本研究統計數據觀之，104 至 105 年初移執行率都超過 100%，應確保能待移案件能於時效內完成移送。惟因 105 年加速裁決作為，致使待移案件驟增，106 年上半年待移初移比率僅 65.47%，因此，移送案件應建立完整移送管理方法。

策略一:參考待移件數、累積債證數、時效監控程式等數據，擬訂移送件數。

以往年度的移送件數擬定，係配合行政執行署執行量能，並參考前一年度移送件數訂定。然未有一定標準，即無法準確評估是否產生逾時效案件。值得欣慰的是，過去年度並無移送落後致逾時效案件情形發生。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。

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。

本研究依據法規所訂定，裁決時效係自行為日起 3 年內需進行裁決處分，初移則為裁決處分確定日起 5 年內進行之，本研究設計案件時效監控程式，可分別使用於裁決及初移案件管理，以下列公式計算:

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

就待裁決案件，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 年未結案件，有 100% 尚未裁決；餘數大於 0 時，代表前 3 年的未結案件，還有未裁決案件。

就待初移案件，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 年經裁決且送達案件，有 100% 都還沒有辦理初移；餘數大於 0 時，代表前 5 年的已裁決案件，還有未辦理初移案件。

以 105 年高雄市交通事件裁決中心裁決率⁹為約 73% 為例，當 A=73，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，就會因為未於時效裁決，而造成逾時效未裁決情形發生，如表 21。

表 21 105 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	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					
112	8								100	1				
113	9									1				
114	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

⁹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%。

又以 106 年上半年高雄市交通事件裁決中心初移執行率為約 65%，當 A=65，N=12，帶入公式後得到商數=4、餘數=20，表示表示在第 12 年結束時，第 8 年(N-商數即 12-4)的案件會有百分之 20 的案件逾時效，換言之，民國 117 年底時，民國 113 年的案件，就會因未於初移時效內移送，而造成逾時效未初移情形發生，如表 22。

表 22 106 上半年待初移案件時效監控表

民國		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
106	1	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
107	2		70	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
108	3			100	40	0	0	0	0	0	0	0	0
109	4				100	75	10	0	0	0	0	0	0
110	5					100	100	45	0	0	0	0	0
111	6						100	100	80	15	0	0	0
112	7							100	100	100	50	0	0
113	8								100	100	100	85	20
114	9									100	100	100	100
115	10										100	100	100
116	11											100	100
117	12												100
	累計 剩餘率	35	70	105	140	215	315	420	520	625	725	825	925
	商數	0	0	1	1	2	2	3	3	4	4	5	5
	餘數	35	70	5	40	75	10	45	80	15	50	85	20

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，依行政罰法第 27 條規定，裁處權因三年期間之經過而消滅。又行政執行法第 7 條第 1 項規定，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(車主死亡後仍舉發等)、送達瑕疵

(舉發機關未登錄違規通知單送達情形等)、主體不存在(號牌註銷應受處分人不明)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困境，因此，逾期案件應建立完整註銷管理機制。

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(在台外國人、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。

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。

策略三:執行時效期滿案件，依規定辦理債權憑證註銷作業。

按「高雄市政府所屬各機關註銷經費賸餘—待納庫(押金、材料)及應收歲入(保留)款會計事務處理作業規定」二、(十一)規定略以：依法取得之債權憑證，應依其適用之民法或行政程序法等相關法規妥善管理，如屆滿法定收繳期限而有辦理註銷之必要時，應查核其管理及催繳程序確屬妥適，檢同有關證件核轉審

計處核定後，據以辦理註銷，並通知財政局及副知主計處，基此，交通違規案件業經相關規定裁決催繳，嗣經行政強制執行、債權憑證再移送強制執行皆無結果，義務人又無其他可供執行之財產致未能結案，經查核案件管理及催繳程序確屬妥適並已善盡管理責任，爰依上開作業規定，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，但目前已出現的困境，係因挑檔設計問題致部分案件可能永遠挑不到，致無法再移送。該系統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。

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。

高雄市交通事件裁決中心於年度所得申報完成後(約每年6或7月份)，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。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，應於強執系統違規工作會議提出並要求中華電信數據分公司能按時完成，俾便積極辦理執行業務。

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。就 101 年至 105 年執行結案金額而言，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 年更遽增到新台幣 2 億 1 千萬，但在 105 年又驟減至 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。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，截至 106 年 6 月底止已移送 26 萬餘件，幾近 105 年 29 萬餘件之 9 成，預估全年度移送件數將逾 30 萬。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，秉持企業化管理思維，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。

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。進而推論，104 年的執行結案金額增加，係因為 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，進而增加繳款意願。

策略二:查有具實益之財產所得，針對不動產、五年內車輛等專案進行移送。

為提高執行執行成效與結案率，高雄市交通事件裁決中心於年度所得申報完成後(約每年 6 或 7 月份)，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。針對查有不動產者，計移送義務人 1,528 人，總移送件數 1 萬 9,178 件，總金額 5,177 萬 5,271 元。又陸續清查有五年內車輛者，計移送義務人 219 人(即 219 輛車)，總移送件數 15,598 件，總金額 3,459 萬 4,341 元。另積欠百萬以上罰鍰者，且查明其財產所得狀況及車籍資料，計移送義務人 14 人(餘無財產或車輛已註銷報廢回收)，總移送件數 8,129 件，總金額 1,948 萬 3,662 元。承此，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%。

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。

行政執行準用強制執行法第 80-1 條規定:「不動產之拍賣最低價額不足清償優先債權及強制執行之費用者，執行法院應將其事由通知債權人。債權人於受通知後七日內，得證明該不動產賣得價金有賸餘可能或指定超過該項債權及費用總額之拍賣最低價額，並聲明如未拍定願負擔其費用而聲請拍賣。逾期未聲請者，執行法院應

撤銷查封，將不動產返還債務人。」由於執行不動產完整程序需花費謄本、查詢、空地、指界、測量、鑑價、刊報、拍賣等費用，還不包括人員出差費用，可見耗費執行必要費用甚鉅，而人力精神的消耗，更將使執行人員疲於奔命，因此，依高雄市政府 105 年 10 月 17 日高市府財財管字第 10505502300 號函及法務部行政執行署 105 年 10 月 13 日行執綜字第 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，以執行憑證再予移送執行時，擬針對已取得義務人執行憑證且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、屬公同共有之不動產等，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。

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，使義務人受處罰後心生警惕，以降低違規行為並提升交通安全。

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

由於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，加上近年透由

作業流程之檢討，發展總歸戶裁決以加速裁決，使待移送件數劇增。截至 106 年 6 月底止已移送 26 萬餘件，計畫執行率已達 158.62%，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。

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，不僅案件多金額少，又每案移送卷宗，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，進一步達成案件管理自動化的期待。

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，致使各監理及裁決機關轉檔後，仍需以人工方式修改，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，爰考量全國第三代公路監理資訊系統對於義務人管理之限制，仍建議行政執行署考量彈性核發債權憑證。

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。

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、提報相關行政文件等，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，執行機關亦因案件為數眾多，實不堪負荷。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。

第五章 結語

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。

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。

鑑於交通違規裁罰業務之賡續推展，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，其實際每投入 1 元執行費用，對於市庫帶來 14.65 倍之投資報酬效益，對市庫之收入頗有助益。

從高雄市交通違規案件管理的發展而言，由公部門主導的政策，將成為重要指標，透過事實的回顧與數字的統計，紀錄交通違規案件行政執行的實務，建立交通違規案件行政強制執行機制，並對於行政執行署作為予以肯定。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*，台北:智勝文化。

邱皓政(2002)，*量化研究與統計分析:SPSS 中文視窗版資料*，台北:雙葉書廊。

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。