

流程探勘應用於交通事故後續行政管理之審計

陳珮禎、林東慶

(審計部第六廳薦任審計、審計部覆審室薦任審計兼科長)

駕駛人肇事後刑事罰及行政罰之處理情形，存在機關間見解不同、管控機制不周、跨機關溝通不良、資料傳遞逾時與不全等問題，本文介紹審計人員運用「流程探勘」作法，分析各種作業流程及所需時間，篩選出作業流程欠缺及作業逾期之案件，促進機關跨領域協調合作，劃一機關處理見解，優化管控機制及相關資訊管理系統，減少行政裁罰延誤或逾裁處權時效。

壹、前言

政府多年來持續透過提高刑責、擴大取締範圍及加強宣導教育等方式，加強民衆對酒駕防制與肇事逃逸嚴重性之認知，然酒駕及肇事逃逸事件仍屢屢發生，這類事件不僅摧毀肇事者與受害者家庭，亦對公共安全及社會秩序構成嚴重威脅。若此類行為未能依法舉發、行政處罰或移送法辦，將帶來負面影響，據新聞媒體報導，有駕駛人肇事逃逸

後，交通裁決機關3年後始開立吊銷駕照裁罰處分書，已逾行政罰法規定之期限，致遭行政法院判決撤銷行政處分；另有報導指出，駕駛人酒駕肇事後，警察機關未即依公共危險罪移送法辦等情，顯示後續行政作業未盡確實，影響政府執法形象。為深入瞭解駕駛人嚴重肇事後續行政作業執行情形，審計人員創新運用非結構化資料分析技術、流程探勘等方式辦理調查，洞悉問題癥結，研提具體審計意見，有助提升政府施政效能，展現審計價值。

貳、現況分析

駕駛人酒駕或肇事逃逸致人受傷或死亡，係屬同一行為同時觸犯刑法及違反行政法義務規定之案件（表），其後續行政流程包括交通違規舉發、裁決、移送法辦、刑事判決，分別由不同機關分工辦理，包括警察機關（交通警察、刑事警察）、處罰機關（直轄市部分由直轄市政府所屬裁決機關負責，非直轄市部分則由交通部公路局所屬監理機關負責）、檢察機關、司法機關等多個單位，各機關亦有各自資訊系統管理案件資料。邇來迭有媒體報導裁處吊銷駕照之行政處分已逾時效、或有未立即依公共危險罪移送法辦等行政作業未確實，以往審計查核較偏重單一行政機關之合規性審計，舉如應收未收行政罰鍰收繳及管理情形，而對於酒駕及肇事

逃逸之行為後續行政作業，僅就單一機關查核尚難通盤針對案件整體行政作業進行系統性檢視。

參、創新審計技術及方法

一、繪製跨機關行政流程圖，以數據分析發現可能異常情形，並實地探究根本原因

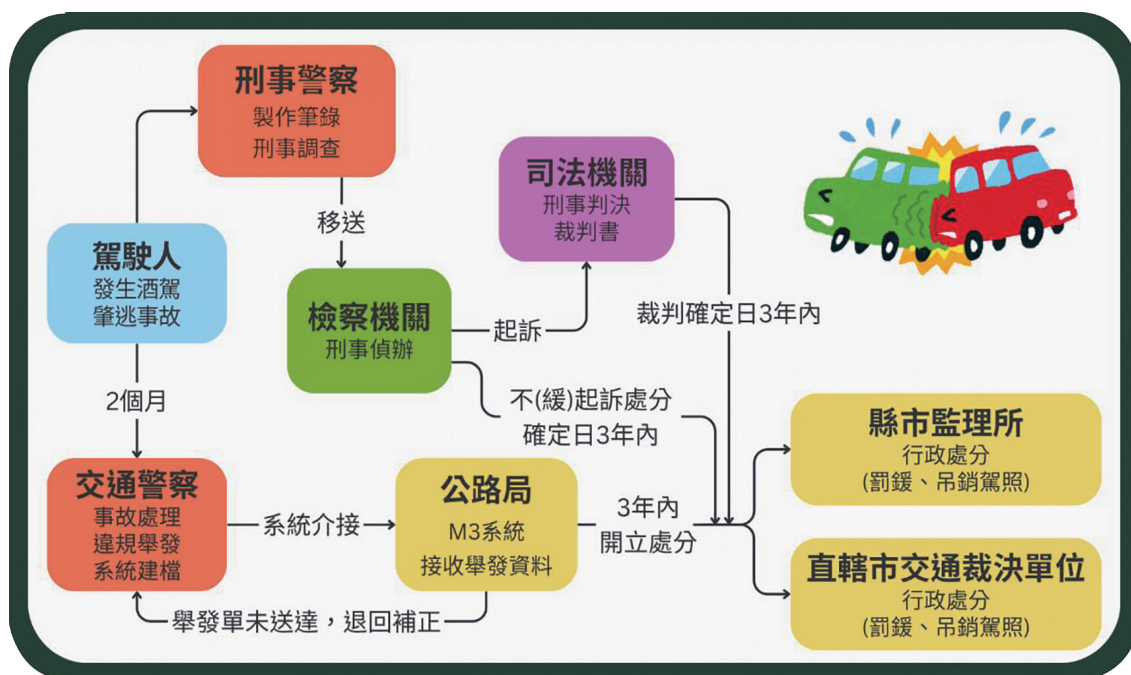
為瞭解酒駕及肇事逃逸案件後續行政作業，經研析法規有關舉發、裁決之作業期限、法律競合時之優先順序，並詢問權責機關應辦理之實務流程，以案件處理之全生命週期繪製跨機關行政流程（圖），據以盤點與梳理各流程產出之紀錄資料，及跨機關資料介接情形，計歸納有警察機關交通違規入案系統管理交通違規舉發資料、刑事案件資料庫管理全國刑事

表 酒駕及肇逃案件涉及行政罰及刑罰之規定

行為態樣	行政罰－道路交通管理處罰條例	刑罰－中華民國刑法
駕駛人酒駕肇事	<p>第 35 條</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 酒測值達 0.15 毫克（或血液中酒精濃度達 0.03）以上，處罰鍰及吊扣其駕駛執照 1 至 2 年。 ➢ 肇事致人受傷者，吊扣其駕駛執照 2 至 4 年。 ➢ 致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。 	<p>第 185 條之 3</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 酒測值達 0.25 毫克（或血液中酒精濃度達 0.05）以上，處 3 年以下有期徒刑，得併科 30 萬元以下罰金。 ➢ 致重傷者，處 1 年以上 7 年以下有期徒刑，得併科 100 萬元以下罰金。 ➢ 致人於死者，處 3 年以上 10 年以下有期徒刑，得併科 200 萬元以下罰金。
駕駛人肇事致人受傷或死亡而逃逸	<p>第 62 條</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 致人受傷或死亡者，未依規定處置，處罰鍰。 ➢ 致人受傷而逃逸者，吊銷其駕駛執照。 ➢ 致人重傷或死亡而逃逸者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。 	<p>第 185 條之 4</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 肇事致人受傷而逃逸，處 6 月以上 5 年以下有期徒刑。 ➢ 致人於死或重傷而逃逸者，處 1 年以上 7 年以下有期徒刑。

資料來源：整理自中華民國刑法、道路交通管理處罰條例。

圖 酒駕及肇事逃逸案件跨機關行政流程



資料來源：作者整理。

案件紀錄（含移送）；交通部公路局（下稱公路局）第三代公路監理系統（下稱 M3 系統），介接警察機關交通違規舉發資料供裁決單位接續辦理行政處罰作業。經洽請內政部警政署（下稱警政署）提供 109 至 111 年度依刑法第 185 條之 3 及第 185 條之 4 移送檢察機關刑事偵查清冊資料，另請公路局提供 109 至 111 年度依道路交通管理處罰條例第 35 條及第 62 條裁決明細資料，分別就舉發、裁決作業規劃分析議題，並運用「流程探勘」技術，針對該類案件之行政作業各階段進行時間分析，深入瞭解流程運作效率，以數據分析發現可能異常情形，並實際前往中央政府－警政署、公路局瞭解主管機關督導考核執行情形，並協同直轄市審計處前往地方政府－直轄市政府警察局、交通事件裁

決單位等 12 個機關，瞭解各機關實務執行程序及找出根本原因，進而促請相關單位檢討並研擬解決方案。

二、運用 Python 文字探勘技術提取刑事裁判書關鍵資訊，整合分析未舉發肇事逃逸案件

為分析駕駛人肇事逃逸致人受傷或死亡，經刑事警察機關移送地方檢察署之案件，交通警察機關有無依法舉發交通違規之議題，惟實務上移送案件可能因犯罪嫌疑不足致檢察官不起訴，由於不起訴書為非公開資料，規劃透過文字探勘分析刑事裁判書，經至司法資料開放平臺下載 109 至 111 年度裁判書，運用 Python 批次解壓縮並讀取約

80 萬餘筆之刑事案件 json 檔案，篩選裁判案由包含公共危險之案件，並透過正則表示式（regular expression）提取關鍵資訊，舉如肇事日期、移送警察機關名稱、論罪法條條文等，與警政署提供之 109 至 111 年度依刑法第 185 條之 4 條移送地方檢察署案件明細，合併為「駕駛人肇事逃逸致人受傷或死亡，經警察機關依法移送司法單位並裁判有案」資料，與交通違規裁決明細資料進行比對，並就無舉發紀錄於就地抽查逐筆確認根本原因，綜整歸納出警察機關處理涉及肇事逃逸案件之交通違規舉發作業尚待精進，及查緝、蒐證、偵查費時等不可控之因素，未能及時於法律規定 2 個月內舉發，有待相關單位檢討研謀改善。

三、善用 PDCA 循環，透過實際抽案確認分析結果，並與行政機關保持良好溝通，逐步聚焦潛在風險事項

本案資料分析議題之一，係確認處罰機關有無依法執行酒駕及肇事逃逸案件之吊銷駕照作業【Plan 計畫】，經篩選公路局裁決明細，依法應吊銷駕駛執照，而吊銷生效日期欄位為空白值資料【Do 執行】，抽樣請公路局確認原因【Check 查核】。經公路局所屬監理所第一階段確認結果，發現部分係駕駛人駕駛汽車違規，因無汽車駕照而實際吊銷機車駕照，或因無執有其他車類駕照而實際採禁止考領駕駛執照處分，主要係依道路交通管理處罰條例第 67、68 條規定辦理。因此，進一步請公路局提供吊銷各類駕照及禁止考領駕駛執照（下稱禁考）之資料

【Active 行動】，經分析結果發現部分裁決已結案卻無吊銷駕照或禁考紀錄，或逾行政處分確定日 6 個月以上始於系統註記吊銷駕照或禁考期間等異常情事，並於就地查核時逐筆確認根本原因，歸納出行政程序未完善，且 M3 系統結案規則與管考機制均有待精進之處。

肆、重要審計發現或影響

以資料科學為核心，蒐集並分析跨領域資料，從數據中識別行政業務風險，並運用根因分析法（RCA）探討原委，發現因制度面及系統面問題，導致駕駛人肇事案件免受應有之處罰，影響司法公正及社會公平，已研提監督性及洞察性意見予相關機關，以完備周延制度規章。茲分述如次：

一、促請警政署檢討交通事故肇事逃逸案件之處理程序，經機關檢討相關人員行政責任，或移送地方檢察署參辦及偵處

查核發現警察機關每年處理駕駛人同時觸犯刑法及道路交通管理處罰條例規範案件眾多，惟仍有部分案件未依規定舉發，或未及時移請刑事調查單位處理，經建請警政署研謀妥處，已責令各警察機關檢討策進，具體作法包括加強員警教育訓練，避免法規認知錯誤情形再次發生；各警察機關應依組織編制、人力配置及轄區地理特性等因素，建立疑似肇事逃逸案件處理程序及管制作業機制，警政署將不定期督導辦理情形；於系統管理平臺新增稽核功能，防止案件脫管情形。

另針對未依法舉發交通違規及未依法移送法辦等，已進行人員行政責任檢討，或移送地方檢察署參辦及偵處。

二、促請警政署檢討法律未盡合宜之處，已研擬道路交通管理處罰條例第 90 條修正條文對照表，並經交通部錄案研修

查核發現駕駛人肇事逃逸案件，警察機關善盡各種偵查手段及科技工具等方式追查，惟仍有因個案情節迥異、故意隱匿行蹤等情，導致查緝費時，肇事逃逸當事者到案時已逾道路交通管理處罰條例 2 個月之舉發期限；或因違規事實不明確，經先行移送司法機關偵辦，惟俟地檢署偵審結果或法院判決結果，已無法於舉發期限內舉發等，造成肇事逃逸當事者違規卻免受行政處罰，經建議警政署研謀改善，已擬具道路交通管理處罰條例第 90 條修正條文（新增例外案件舉發期限起算時點）對照表送交通部，並經交通部錄案研修。

三、促請處罰機關落實罰鍰收繳及駕照吊銷或禁考作業，計已收繳罰鍰 2,853 萬餘元，並加強案件管控

查核發現處罰機關應處以駕駛人吊銷駕照或禁考等行政罰，因未落實應開立裁決書案件之管控，致裁處權罹於時效，或距違規日期 1 年以上始開立裁決書，經函請公路局研謀改善，業經該局請各處罰機關清查結果，已完成罰鍰、吊銷駕照或禁止考領駕照裁處作業，及收繳罰鍰 2,853 萬餘元，未來將持

續善用 M3 系統之稽核報表進行管控。

四、公路局已就制度面及系統管理面研提管制措施

查核發現 M3 系統辦理行政處罰作業，存有制度面及系統管理面可精進之處，經建議公路局研謀改善，業經該局於 113 年 4 月召開交通違規業務工作圈第 75 次會議討論結果：（一）處罰機關作業疏漏，致部分案件僅收繳罰鍰卻未辦理吊銷駕駛執照或禁考註記即結案、或吊銷駕駛執照、禁考之處罰期間未達 3 年部分，將定期進行稽核；（二）案件修改為非列管狀態管制作業未臻周延部分，將於 M3 系統新增「鍵入公文文號」規則作為案件狀態變更為非列管之要件；（三）處罰機關作業疏漏部分，已新（修）訂 7 種制度規章，強化內控檢核機制；（四）部分市縣舉發單送達日期之註記作業分工欠缺共識部分，屬當場攔停簽收案件，由系統受理並以違規日為送達日，以簡化行政作業。

伍、結語

隨著資料治理與智慧科技快速發展，審計人員允宜充分運用創新工具以提升審計效能。針對酒駕及肇事逃逸等同時涉及刑事與行政責任之案件，審計人員首度導入非結構化資料處理與流程探勘技術，藉由分析法院裁判書與跨機關作業流程，揭示行政處理延宕與制度介面缺失問題。藉由跨機關資料整合與實地查核，深入探討處罰機關、警察機關與系統管理平臺之運作機制，促進行政作業效率提升，並提出制度及系統面改進建議，有助提升行政作業效能與政府公信力。❖