

彰化縣政府 109 年度自行研究報告

運用贓車車牌辨識系統查緝

欠稅車輛可行性之研究

研究單位：彰化縣地方稅務局

研究人員：陳科長惠蘭、黃主任文正、廖審核員麗琴、
黃股長玉耐、林鳳女

研究期程：109 年 1 月至 109 年 10 月

中華民國一〇九年十月三十一日

彰化縣政府 109 年度自行研究成果摘要表	
計畫名稱	運用贓車車牌辨識系統查緝欠稅車輛可行性之研究
研究單位及人員	彰化縣地方稅務局 陳科長惠蘭、黃主任文正、廖審核員麗琴、黃股長玉耐、林鳳女
期程	109 年 1 月至 109 年 10 月
經費	無
緣起與目的	車輛檢查係查緝欠稅或註銷車輛行駛公路予以補稅處罰，本局於本縣 3 處重要路口架設攝影機，採車牌辨識系統查緝，相關軟硬體設備自設置迄今已十餘年，因老舊常固障，資訊安全亦不完備，又無足夠經費汰換，為改善此一問題，研討跨機關合作，運用警方資源辦理稅務查緝之可行性。
方法與過程	本研究採取品管圈與專家訪談法等兩種研究方法，其中透過品管圈就(一)運用路口監視器查緝欠稅車輛可行性之探討、(二)運用警方贓車辨識系統之影像查緝使用牌照稅違章車輛之探討、(三)維持查緝現況作業形態之探討等三個主題確定可行的創新改革方案，並以專家訪談運用警方贓車辨識系統之影像查緝使用牌照稅違章車輛之可行

	性，並提出結論與建議作為本局實施。
研究發現及建議	<p>一、研究發現</p> <p>(一)跨機關整合以達資源應用效益最大化</p> <p>「車牌自動辨識系統」可應用層面相當廣泛，整合多種不同來源資料庫，將辨識之車牌資料與地方稅務局及警察局等單位提供之包括欠稅、停駛、逕行註銷車牌、違規及贓車資料加以比對，篩選出符合資料，提供地方稅務局及警察局針對違法車輛進行追蹤，使運用的範圍加值，以發揮建置設備之效能。</p> <p>(二)避免資源重複投入，節省公帑，提高行政效率</p> <p>運用政府部門各項資源，降低機關個別開發及採購之作業成本及避免資源重複投入建置，「車牌自動辨識系統」可透過集中共享供稅務及警方使用，大幅降低機關獨立建置資源分散、浪費的情形，發揮政府資源使用的最大效益。</p> <p>二、建議</p> <p>(一)法規鬆綁</p> <p>稅捐稽徵機關跨機關運用警方贓車辨識系統的適法性，警政署已函略以，本案資料運用目的，與警察職權行使法規定，以預防犯罪</p>

	<p>及維護治安為必要條件之目的，尚有未洽，不宜援引比照。</p> <p>建議透過法規修改，使得車牌辨識資料可跨機關共享並進行不同的運用。</p> <p>(二)技術議題</p> <p>建議在法規鬆綁後，再以小範圍試辦，蒐集相關的資料確認使用警察局的贓車錄影資料確實可以充裕稅收後再行建置相關之設備及系統平台。</p>
備註	

目 錄

摘 要	1
第一章 緒論	4
第一節 研究背景與動機	4
第二節 研究目的	6
第二章 文獻探討	7
第一節 使用牌照稅稅收之探討	7
第二節 欠稅及停駛或逾檢註銷等違反使用牌照稅規定車輛仍使用共道 路，對地方財政稅收影響	14
第三節 使用牌照稅車輛檢查作業相關法規及其沿革	20
第四節 各地方政府對於公共場所裝置監視錄影系統自治條例及及隱私 權保護	23
第五節 警政單位贓車系統—車牌自動辨識系統	26
第三章 研究方法	29
第四章 結論與建議	39
第一節 結論	39
第二節 建議	40
參考文獻	42
附錄一、品管圈活動成果報告書	43

圖目錄

圖 1-1	104-108 年度使用牌照稅收占縣庫稅課收入比例.....	4
圖 1-2	使用牌照稅歷年查獲違章車輛罰鍰	5
圖 2-1	使用牌照稅課徵範圍概述圖	12
圖 2-2	各年查獲違章補徵稅額.....	19
圖 2-3	車牌自動辨識系統.....	27

表目錄

表 1-1	104 年至 108 年縣庫稅課收入與使用牌照稅收表.....	4
表 2-1	使用牌照稅稅額表.....	11
表 2-2	各級政府稅目歸屬劃分表.....	17

摘 要

一、研究目的

車輛檢查係查緝欠稅或註銷車輛行駛公路予以補稅處罰，本局於本縣 3 處重要路口架設攝影機，採車牌辨識系統查緝，相關軟硬體設備自設置迄今已十餘年，因老舊常固障，資訊安全亦不完備，又無足夠經費汰換，為改善此一問題，研討跨機關合作，運用警方資源辦理稅務查緝之可行性。

二、研究方法

本研究採取品管圈與專家訪談法等兩種研究方法，其中透過品管圈就(一)運用路口監視器查緝欠稅車輛可行性之探討、(二)運用警方贓車辨識系統之影像查緝使用牌照稅違章車輛之探討、(三)維持查緝現況作業形態之探討等三個主題確定可行的創新改革方案，並以專家訪談運用警方贓車辨識系統之影像查緝使用牌照稅違章車輛之可行性，並提出結論與建議作為本局實施。

三、結論

本研究透過品管圈確定「運用警方贓車辨識系統之影像查緝使用牌照稅違章車輛之探討」為可行的創新改革方案，並以專家訪談法分別訪談，發現實施運用警方贓車辨識系統之影像查緝使用牌照稅違章車輛之新作業方式。

(一)跨機關整合以達資源應用效益最大化

「車牌自動辨識系統」可應用層面相當廣泛，整合多種不同來源資料庫，將辨識之車牌資料與地方稅務局及警察局等單位提供之包括欠稅、停駛、逕行註銷車牌、違規及贓車資料加以比對，篩選

出符合資料，提供地方稅務局及警察局針對違法車輛進行追蹤，使運用的範圍加值，以發揮建置設備之效能。

(二)避免資源重複投入，節省公帑，提高行政效率

地方政府的財政一向拮据，因此，如何運用政府部門各項資源，降低機關個別開發及採購之作業成本及避免資源重複投入建置，且滿足各單位業務需求，是門重要課題。「車牌自動辨識系統」可透過集中共享供稅務及警方使用，大幅降低機關獨立建置資源分散、浪費的情形，發揮政府資源使用的最大效益。

四、建議

地方政府增闢地方稅收不易，除須增裕庫收，達到租稅公平性外，仍須尋求跨機關資源共享節省公帑，以提高行政效率，基於前述研究發現，提供以下建議供參：

(一)法規鬆綁

稅捐稽徵機關跨機關運用警方贓車辨識系統的適法性，鑑於警政署為查緝失竊車輛，除自行架設外，亦補助各縣市警察局架設，詳細紀錄過往車輛號牌、行駛時間並留存影像檔。贓車辨識首重時效及地點之保密，如配合使用牌照稅違章車輛協查作業，裁處書註記的查獲地點，似有洩露光學影像查緝設置地點之疑慮。警政署已函略以，本案資料運用目的，與警察職權行使法規定，以預防犯罪及維護治安為必要條件之目的，尚有未洽，不宜援引比照。

建議透過法規修改，使得車牌辨識資料可跨機關共享並進行不同的運用。

(二)技術議題

稅務局如使用贓車辨識系統影像，則需要思考，是警察局要主

動提供贓車的車牌資料給稅務局碰檔，還是稅務局提供違規車輛的車牌資料給警察局碰檔。技術議題如：資料如何安全傳送、SQL 指令誰會下、程式誰要寫、要留下什麼記錄表單，跨機關的溝通需要到縣府的什麼層級…等。

建議在法規鬆綁後，再以小範圍試辦，蒐集相關的資料，確認使用警察局的贓車錄影資料確實可以充裕稅收後，再行建置相關之設備及系統平台。

第一章 緒論

第一節 研究背景與動機

財源乃是政府推動各項國家建設主要項目之一，政府所需的財源主要是來自於稅收，以全國稅賦收入佔比來看，2019 年全國使用牌照稅之稅收為 656 億元，僅佔整體稅收額的 2.7%，惟使用牌照稅卻是地方政府的重要稅收。牌照稅不僅課徵標的明確、稅基廣闊，近幾年稅賦收入也呈現穩定成長的趨勢，因此牌照稅在地方財政自主的方向上扮演不可或缺的角色。

本縣使用牌照稅之稅收占本縣財政收入達 44%，而車輛因欠稅、停駛或逾檢註銷牌照卻仍使用公共道路，除有失公平性外並造成嚴重地方稅收流失，因此如何查緝違反使用牌照稅法車輛更顯重要。

表 1-1 104 年至 108 年縣庫稅課收入與使用牌照稅收表

年度	縣庫稅課收入	使用牌照稅收
108	8,798,021,485	3,914,532,503
107	8,927,721,385	3,880,198,258
106	8,351,241,309	3,831,478,405
105	8,017,927,401	3,779,879,802
104	8,310,392,414	3,690,955,366

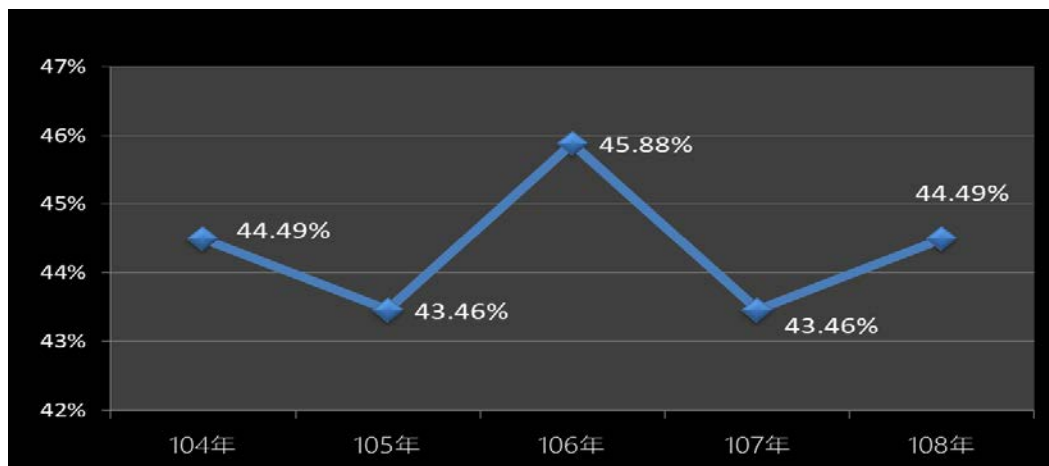


圖 1-1 104-108 年度使用牌照稅收占縣庫稅課收入比例

各縣市地方稽徵機關對於查緝違反使用牌照稅法車輛之作業，隨著時代的演變，科技日新月異，車輛檢查作業方式不斷創新，由最早之「路邊攔檢」，逐步演進由「查緝停放路邊之車輛」、「以數位相機拍照行駛中之車輛」，精進至採「車牌自動辨識系統」及「停車格車輛查緝」，大幅減省作業時程及人力。

本局使用牌照稅車輛檢查作業，自 94 年 2 月起採「車牌自動辨識系統」，於本縣重要路口以固定式設備拍攝行駛中之車輛影像並進行車牌辨識，運用系統即時過濾車輛繳稅及牌照註銷狀況，執行舉發違章車輛。相關設備迄今已老舊，汰換所需費用逾百萬，公務預算編列不易，為改善此情形，本研究期望能評估與警政單位贓車系統結合，查緝違章車輛，效果將加乘，增裕庫收。

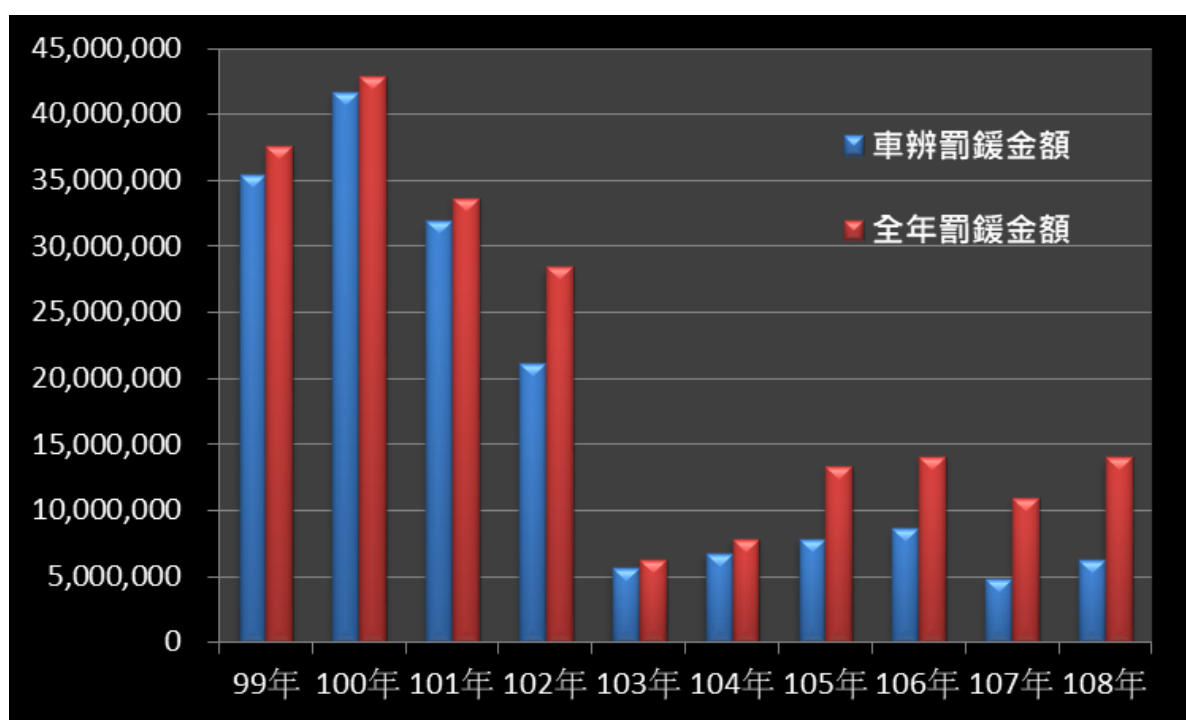


圖 1-2 使用牌照稅歷年查獲違章車輛罰鍰

由圖二分析，隨著本局車牌辨識系統建置時間愈久，除涉資安及個資安全的隱憂外，查獲違章輛數亦逐漸降低，所處罰鍰也愈少。

第二節 研究目的

「財政為庶政之母」為了使各項公共支出得以順利進行，財源的籌措即成為主要的課題，而租稅收入乃為最主要的財源籌措方式之一。我國現行租稅制度，依財政收支劃分法的規定，可分為國稅和地方稅兩大類。國稅是屬於中央政府可支用的稅收，包括有九種，地方稅是屬於地方政府可支用的稅收，包括直轄市及縣（市）稅，共有八種；使用牌照稅為底冊稅，徵收方式簡易，因近代交通工具的普及與發達，使其稅源相當豐裕，為地方政府最佳的的稅源。

在地方政府增闢地方稅收不易下，針對欠稅、停駛或逾檢註銷牌照查緝方式改進，及如何有效跨機關結合節省公帑創造雙贏，增裕庫收，達到租稅公平性等皆為研究重點，因此本研究之主要目的如下：

- 一、探究欠稅及停駛或逾檢註銷等違反使用牌照稅規定車輛仍使用共道路，造成地方財政收入流失之嚴重性。
- 二、分析本局車牌辨識系統及警政單位贓車系統、警方設置路口之監視影像系統。
- 三、探究如何利用科技方式並跨機關合作，加強查緝違反使用牌照稅規定車輛，據以提出具體建議，供決策參考。

第二章 文獻探討

本研究僅就使用牌照稅徵收制度、欠稅及停駛或逾檢註銷等違反使用牌照稅規定車輛仍使用共道路，對地方財政稅收影響、車輛檢查作業相關法規及其沿革、各地方政府對於公共場所裝置監視錄影系統作業相關法規及隱私權保護及警政單位贓車系統作業等文獻探討如下：

第一節 使用牌照稅稅收之探討

一、使用牌照稅制度的沿革

清代的地方賦稅中，曾經課徵車馬捐、船捐；民國肇興，財政部提出的劃分中央地方財政圍範意見書當中，把車馬稅、船舶稅列為地方雜稅。民國 16 年，國民政府定都南京，以南京為特別市，南京市政府財政局制定的徵收車捐章程中，針對汽車、馬車、機器腳踏車、人力車、大板車、小車（單輪二把手車）、水車、腳踏車、三輪車、貨箱車及糞車予以徵稅（財政部財政使館資料）。

（一）正式命名：

民國 30 年 6 月時在第三次全國財政會議中，為了改進地方稅徵收情形，將各省市車船與類似使用牌照的規費，正式命名為使用牌照稅，並且制訂使用牌照稅徵收通則，作為地方制訂單行章程的依據。

（二）完成立法

民國 32 年財政部擬定「使用牌照稅草案」經立法院審議三讀通過，頒布「使用牌照稅法」正式完成立法程序，民國 34 年 6

月 11 日公布施行，全文共十五條，就駕駛種類及載重數量依自用、營業劃分等級課稅，規定以車、船、肩輿、馱獸等為課徵對象，按季徵收之。

(三) 歷次修法

1. 民國 35 年 12 月修正公布的使用牌照稅法中，首度納入機器行駛車輛，分為乘人小汽車、乘人大汽車、載貨汽車、機器腳踏車等 4 種，按照功能別課稅。
2. 民國 44 年及 51 年，兩次修正使用牌照稅法時，先後納入了汽車移轉過戶、停止使用時，必須申請登記，同時由地方政府公告使用牌照的換領與徵稅期間。
3. 民國 51 年起機動車輛使用牌照稅，正式按照汽缸總排氣量，以立方公分作為稽徵的標準。
4. 民國 60 年時，又將乘人小汽車分成自用與營業兩種，營業用車相較自用，稅率較有優惠。
5. 民國 64 年起，臺北市首度將過去的汽車使用牌照，試辦改為紙質的完稅證。
6. 民國 67 年起，臺灣省試辦以行車號牌代替使用牌照，配合交通機關換牌，汽車及摩托車改採一牌到底，於每年換發行照時加發年度標識牌，都使相關作業更為簡化方便。
7. 於 84 年修法時，調整自用小客車與機器腳踏車使用牌照稅稅額，並且考量 150CC 以下機器腳踏車為中低收入者主要交通謀生工具，將稅額訂為零。
8. 於 87 年起，凡是專供領用身心障礙手冊者使用之交通工具，

可享有免徵牌照稅的權益。

9. 於 94 年修正大眾運輸條例將計程車客運業比照大眾運輸事業，免徵使用牌照稅。
10. 於 94 年及 96 年二度調降重型機車使用牌照稅，俾稅負更合理。
11. 94 年修正大眾運輸條例將計程車客運業比照大眾運輸事業，免徵使用牌照稅。
12. 101 年 1 月 4 日修正使用牌照稅法第 5 條增訂使用其他動力之機動車輛應依其動力劃分等級課稅，及按馬達馬力數劃分課稅等級之完全以電能為動力之電動小客車及機器腳踏車使用牌照稅稅額表；並授權地方政府得自條文生效日起 3 年內免徵完全以電能為動力之電動汽車使用牌照稅。
13. 103 年 6 月 18 日修正使用牌照稅法第 7 條第 1 項第 8 款身心障礙者免稅規定，增訂車輛限身心障礙者本人、配偶或其同一戶籍二親等以內親屬所有之要件，並改採限額免稅，自 104 年 1 月 1 日施行；同時修正同法第 28 條違章處罰規定，以兼顧保障身心障礙者行的需求及避免租稅減免浮濫，並使使用牌照稅違章處罰更為公平及合理。
14. 104 年 2 月 4 日修正使用牌照稅法第 5 條，授權地方政府得對完全以電能為動力之電動汽車免徵使用牌照稅之期間由 3 年延長為 6 年，以賡續扶植國內電動車輛產業，鼓勵民眾使用低污染車輛，建構永續發展環境。

二、使用牌照稅課徵範圍及現況概述

按財政部 104 年度編印「使用牌照稅稽徵作業手冊」，有關使用牌照稅課徵範圍及現況分述如下：

(一) 課徵範圍 (使用牌照稅法第 3 條)

凡使用公共水陸道路之公用、私用或軍用交通工具。

(二) 納稅義務人(使用牌照稅法第 3 條)

交通工具所有人或使用人。

(三) 稅額 (表 2-1 及表 2-2)

1. 機動車輛

機動車輛分小客車、大客車、貨車及機器腳踏車四類車輛，依使用牌照稅法第 6 條第 1 款規定課徵之。

2. 電動車

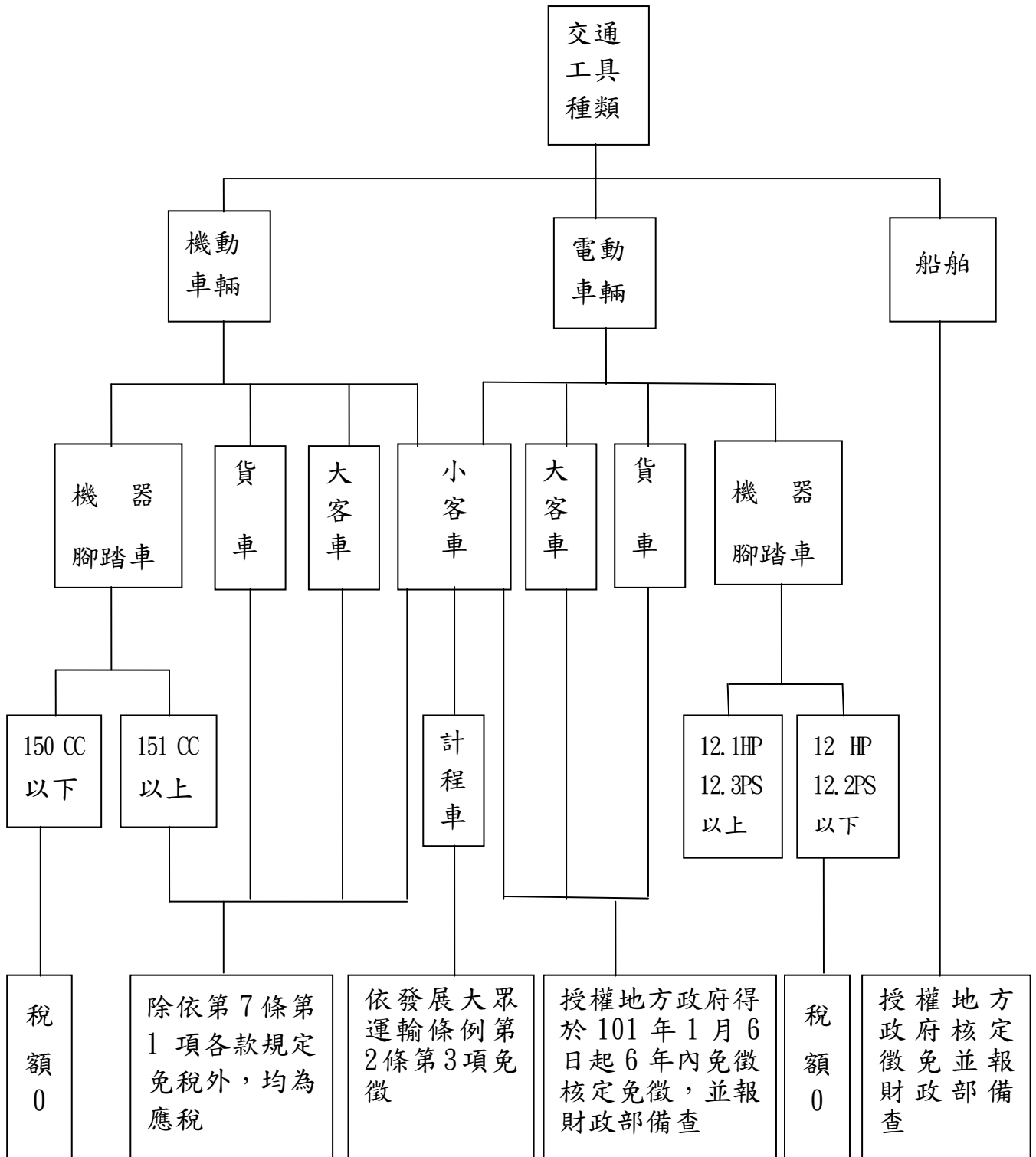
財政部 99 年 1 月 5 日台財稅字第 09804584320 號行政規則，確認電動車使用牌照稅將按馬達馬力數與排氣量對照表計徵，發佈後即日起實施，代表電動車牌照稅課稅標準有所依循規範。

表 2-1 使用牌照稅稅額表

使用牌照稅法第六條附表一、二、三						
種類、稅額 汽缸總排氣量	小客車		大客車	貨車	機器腳踏車	備註
	自用	營業用				
全年	全年	全年	全年	全年	全年	
0 ~ 150					0	
151 ~ 250	1,620	900	—	900	800	1. 小客貨兩 用車之稅 額按客額 徵。
251 ~ 500					1,620	
501 ~ 600	2,160	1,260	1,080	1,080	2,160	
601 ~ 1200	4,320	2,160	1,800	1,800	4,320	
1201 ~ 1800	7,120	3,060	2,700	2,700	7,120	
1801 ~ 2400	11,230	6,480	3,600	3,600	11,230	2. 曳引車之 稅額按貨 額加30%。
2401 ~ 3000	15,210	9,900	4,500	4,500		
3001 ~ 3600			5,400	5,400		
3601 ~ 4200	28,220	16,380	6,300	6,300		3. 自用車全 年營業分 期課徵。
4201 ~ 4800	46,170	24,300	7,200	7,200		
4801 ~ 5400			8,100	8,100		
5401 ~ 6000	69,690	33,660	9,000	9,000		
6001 ~ 6600			9,900	9,900		
6601 ~ 7200	117,000	44,460	10,800	10,800		
7201 ~ 7800			11,700	11,700		
7801 ~ 8400			12,600	12,600		
8401 ~ 9000			13,500	13,500		
9001 ~ 9600	151,200	56,700	14,400	14,400		
9601 ~ 10200			15,300	15,300		
10201 ~			16,200	16,200		

資料來源：使用牌照稅法第六條附表一、二、三

2. 課徵方式 (如圖 2-1)



資料來源：財政部 104 年度編印使用牌照稅稽徵作業手冊

圖 2-1 使用牌照稅課徵範圍概述圖

(四) 開徵作業

1. 隨課開徵 (使用牌照稅法第 11 條及第 12 條)

- (1) 交通工具所有人或使用人領用臨時牌照；汽車運輸機構、汽車買賣、製造、修理行廠領用試車牌照；以隨課方式開立繳款書供納稅義務人完納，俟繳清後，監理機關始准予發給號牌。
- (2) 凡新購、新進口或新裝配之交通工具，以隨課方式開立繳款書供納稅義務人完納，俟繳清後，監理機關始准予發給號牌。

2. 定期開徵 (使用牌照稅法第 10 條)

已領牌照之交通工具，每年定期定額課徵使用牌照稅，其當年度之應納稅額，應於 4 月 1 日起 1 個月內 1 次徵收。但營業用車輛，按應納稅額於每年 4 月 1 日及 10 月 1 日起 1 個月內分 2 次平均徵收。

第二節 欠稅及停駛或逾檢註銷等違反使用牌照稅規定車輛仍使用公共道路，對地方財政稅收影響

使用牌照稅課徵對象為車輛，行蹤不定，使用情形難以掌握，由於數量多，使用年限短，各項異動頻繁，衍生車籍資料變動性大，導致稅源流失甚鉅。

一、車輛欠稅清理

欠稅包含欠繳本稅、罰鍰、滯納金、利息、滯納金、怠報金、短估金及各稅法依法附徵或代徵之捐(含依地方稅法通則開徵之特別稅、臨時稅、附加稅)。

使用牌照稅是每年 4 月 1 日及 10 月 1 日(營業車下期)起開始徵收，並有 1 個月的滯納期。若逾期未繳納牌照稅，會先依照第 25 條的規定，每逾 2 天加徵 1%滯納金，最高加徵至 15%。為期公平納稅，維護優良納稅風氣，以減少欠稅增裕庫收，需提高繳款書送達率及正確取得送達回執。

- (一)各稅繳款書應於開始繳納日期前儘速送達納稅義務人，其未能送達者，應儘速查報應受送達人之住居所、事務所或營業所以為送達，至遲應於限繳日後四個月內完成送達，其確定無法送達者，應於限繳日後六個月內簽辦公示送達。取證時應確實依稅捐稽徵法第十八條、第十九條及行政程序法關於送達之相關規定辦理，並應保存遞送歷程之相關文件。
- (二)小額稅款案件符合公示送達要件，經稽徵機關自行評估稽徵成本與

效益未便公示送達者，得免辦理公示送達，惟應保存遞送歷程之相關文件，簽請單位主管核可後，專案列管定期清理。

- (三)繳款書送達應於送達回執聯上確實註明送達日期，由收受人簽章，倘收受人非為納稅義務人本人，應註明其與納稅義務人之關係以為合法送達。其以郵寄送達者，應於郵寄送達回執註明繳款書之相關資料。
- (四)一般繳款書仍以郵寄送達或派員按址投遞為原則，對於巨額欠稅案件或習慣欠稅戶，必要時應派員親自送達取具回證，逾滯納期不繳即移送法務部行政執行署所屬行政執行處強制執行。亦可透過村里幹事協助送達，以提高徵績，減低欠稅。
- (五)透過財稅資料中心及戶役政系統協助追查納稅義務人現址。納稅義務人住址變更時，應隨時註記於稅籍資料內，以利繳款書之送達。
- (六)稽徵機關送達或催繳人員，如發現課稅之不動產產權異動，應將具體事實註記於繳款書，並退還業務單位查明處理並註記於稅籍，各鄉鎮市區公所亦應督促送達或催繳人員比照辦理。

二、車輛報停、繳銷、註銷及逕行註銷牌照，

稅捐客體即課稅的標的，或稱課稅標的，是表彰納稅義務人負擔稅捐能力的要素；依使用牌照稅法第 5 條規定：「使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量劃分等級，依第六條附表計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣（市）政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備案。」該條文即明確規範使用牌照稅的課稅標的。

依現行規定，使用牌照稅比照汽車燃料使用費，計徵至異動登記前一日止。報停、繳銷、註銷及逕行註銷牌照車輛，因其牌照已繳銷

或公告註銷，在未依規定辦理相關手續前，不得使用公共道路，如有違規使用一經查獲，除應補繳應納稅額外並將處以 2 倍以下的罰鍰。

三、裁罰依據

租稅處罰是一個國家為維護其稅務秩序強制人民必須遵守租稅體制之主要手段。本縣地方稅以使用牌照稅稅收占本縣財政收入達 44 %，惟違章審理案件中亦以使用牌照稅占大宗。

(一)使用牌稅法第 3 條規定：使用公共水陸道路之交通工具，無論公用、私用或軍用，除依照其他有關法律，領用證照，並繳納規費外，交通工具所有人或使用人應向所在地主管稽徵機關請領使用牌照，繳納使用牌照稅。

(三)使用牌照稅法第 28 條

1. 第 1 項規定：逾期未完稅之交通工具，在滯納期滿後使用公共水陸道路經查獲者，除責令補稅外，處以應納稅額 1 倍以下之罰鍰，免再依第 25 條規定加徵滯納金。
2. 第 2 項規定：報停、繳銷或註銷牌照之交通工具使用公共水陸道路經查獲者，除責令補稅外，處以應納稅額 2 倍以下之罰鍰。
3. 使用牌照稅法第 28 條規定係針對逾期未完稅、報停、繳銷或註銷牌照車輛使用公共道路之處罰規定。民國 103 年 6 月 18 日修法前，逾期未完稅車輛使用公共道路經查獲者處欠繳稅款 1 倍之罰鍰；報停、繳銷或註銷牌照車輛使用公共道路經查獲者，除補稅外處以應納稅額 2 倍之罰鍰。103 年 6 月 18 日修法後，逾期未完稅車輛使用公共道路 1 年內第 1 次查獲處欠繳稅額 0.3 倍罰鍰，1 年內第 2 次及以後查獲處欠繳稅額 0.6 倍罰鍰，可連續裁處無罰鍰上限；報停、繳銷或註銷牌照車輛使用

公共道路經查獲者，除補稅外，1 年內第 1 次查獲處應納稅額 0.6 倍罰鍰。

四、對地方財政稅收影響

租稅係「國家為應政務支出之需要或為達成其他行政目的，強制將人民手中之部分財產移轉為政府所有」之制度（王建煊，1987）。地方財政係屬國家整體財政的一部分，它指的是地方自治團體（即地方政府）對於地方財權、財源或財務所為之收入、管理、支出的總稱。

表 2-2 各級政府稅目歸屬劃分表中所示，地價稅、土地增值稅、房屋稅、契稅及娛樂稅徵收，100%歸直轄市市庫；縣（市）則最多徵得 80%的土地增值稅及契稅，50%的地價稅及 40%的房屋稅，其餘都由轄下的鄉鎮市徵收，如娛樂稅的 100%；或納入縣統籌款，如 20%的地價稅、房屋稅及契稅。惟使用牌照稅 100%歸縣（市）庫，在地方財政困難之際，使用牌照稅之稅收在地方財政收入更顯重要。

表 2-2 各級政府稅目歸屬劃分表

區分	稅目		稅目歸屬及比例	備註
獨立稅	國稅	*證券交易稅 *期貨交易稅 *礦區稅 關稅	中央：100%	
		使用牌照稅 印花稅	直轄市及縣市：100%	
	直轄市及 縣市稅	*田賦 娛樂稅	直轄市：100% 省轄市：100% 鄉鎮市：100%	田賦在民國 76 年第二期起停徵
		*地價稅 房屋稅 契稅	直轄市：100% 省轄市：100%	
		*土地增值稅	直轄市：100%	省轄市稅不包
共分稅	國稅	*遺產及贈與稅	中央：50% 直轄市：50%	

			中央：20% 市：80%	
			中央：20% 鄉鎮市：80%	
		菸酒稅	中央：80% 直轄市及縣市：20%	按人口比例分配
	直轄市及 縣市	*地價稅	縣：50% 鄉鎮市：30%	縣統籌 20%
		*房屋稅	縣：40% 鄉鎮市：40%	縣統籌 20%
統籌分 配稅	國稅	*所得稅	中央：90% 中央統籌：10%	
		營業稅	中央：60% 中央統籌：40%	
		貨物稅	中央：90% 中央統籌：10%	
	直轄市及 縣市稅	土地增值稅	縣市：80% 中央統籌：20%	
		*地價稅 *房屋稅	縣統籌：20%	
		*契稅	鄉鎮市：80% 縣統籌：20%	
(標示*者為直接稅，餘為間接稅)				

地方政府的建設除了仰賴中央撥劃的預算，地方稅稅收也是相當重要的支應財源，使用牌照稅不僅課徵標的明確、稅基廣闊，近幾年稅賦收入也呈現穩定成長的趨勢，因此牌照稅在地方財政自主的方向上扮演不可或缺的角色。

使用牌照稅占地方稅違章審理案件中最大宗，每年因報停、繳銷、註銷及逕行註銷牌照車輛，因其牌照已繳銷或公告註銷，在未依規定辦理相關手續前即使用公共道路，除影響租稅公平並嚴重侵蝕稅基，對地方財政稅收造成嚴重影響。

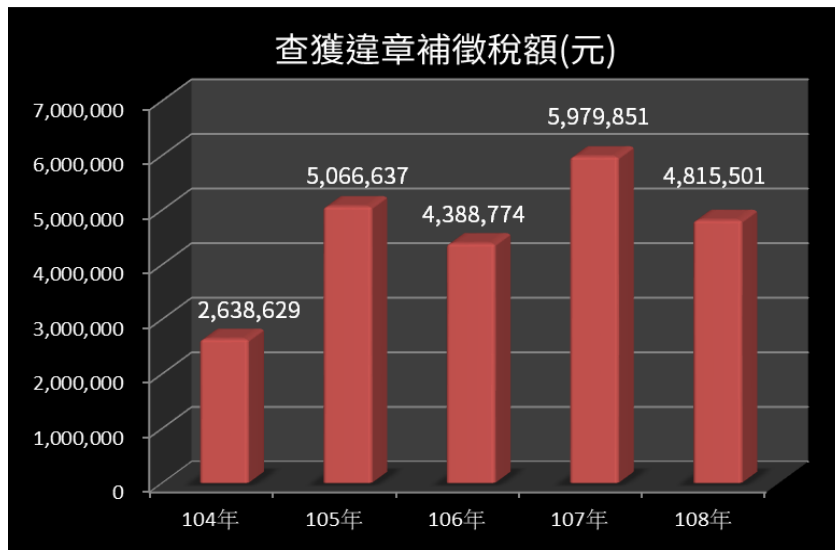


圖 2-2 各年查獲違章補徵稅額

第三節 使用牌照稅車輛檢查作業相關法規及其沿革

使用牌照稅課徵客體為使用公共水陸道路之交通工具，採定期定額核定之稅捐，相較於自動申報與查定課徵稅捐簡便，亦無查核困難。依使用牌照稅法規定，於每年徵收期滿後，應由主管稽徵機關進行車輛總檢查，對於逾期未稅以及報停、繳銷、註銷牌照之交通工具使用公共水陸道路等，依法裁處罰鍰。

一、車輛檢查作業規定

(一)使用牌照稅法第 21 條

使用牌照稅徵收期滿後，應由主管稽徵機關會同警察機關派員組織檢查隊舉行車輛總檢查；並得由主管稽徵機關或警憲隨時突擊檢查。

(二)財政部民國 95 年 5 月 8 日台財稅字第 09504730790 號函釋

使用牌照稅法第 21 條既已明定請警察機關會同舉行總檢查，並得由主管稽徵機關或警憲隨時個別突擊檢查。又使用牌照稅法相關規定及違章裁罰之原因、事實等相當明確，實務作業尚無總檢查或突擊檢查區分之意義，均係視人力業務狀況彈性交替運用。是以年度車輛檢查作業，請警察機關會同或稽徵機關依法辦理，均屬依法有據。

(三)財政部民國 96 年 7 月 24 日台財稅字第 09604739730 號函釋

關於運用車牌自動辨識系統辦理使用牌照稅電子式車輛檢查案之適法性。依行政程序法第 36 條規定，有關證據之調查係採職

權進行主義，由行政機關依職權運用可掌握之資料來源，以闡明事實之存在或不存在，故其得使用之證據方法，原則上應不受限制。執行車輛檢查時是否使用設備及使用何種設備，應得由執行機關本於職權自行裁量，故如未對人民權益造成損害，應屬合法。

二、車輛檢查方式之沿革

為加強查緝，稽徵機關車輛檢查執行方式，隨著時代進步，不斷創新，由「路邊攔檢」、「查緝停放路邊之車輛」、「以數位相機拍照行駛中之車輛」，精進至「採車牌自動辨識系統」、「停車格車輛查緝」，經由電腦交查過濾繳稅及車籍狀況，對使用公共道路之違章車輛舉發。

(一)路邊攔檢

1. 選擇較易執行路段，一組人以手提電腦輸入車號，查出未稅或註銷之車輛。
2. 以電線電通知 50 公尺後之另一組人，其中一人為警察人員，攔截舉發。
3. 由車主具結承諾未稅及行駛公路證據明確。
4. 缺點：浪費人力，易遭故意衝撞，危險性極高。

(二)查緝停放路邊之車輛

1. 由司機以九人座車，載稅捐、監理及警察人員沿路對停放路邊之車輛以手提電腦逐筆過濾繳稅狀況。
2. 一人叫出車外路邊停車車號，另一人以手持電腦輸入車號，交出違章之車輛即下車照相舉發。
3. 缺點：停車地點有可能為私人土地，爭議性大，經裁罰後提起

復查案件多，影響機關形象。

(三)以數位相機拍照行駛中之車輛

1. 由稅處、監理、警察人員組成檢查小組。
2. 選定往來車輛熙攘之重要路口，以數位相機拍照行駛中之車輛。
3. 攜回辦公室，一人以電腦查詢叫出所拍車輛車號，再由另一人查詢與監理站連線電腦資料，查詢車號是否為未稅或註銷車輛，過濾是否繳稅及牌照是否遭註銷情況。
4. 缺點：將拍照資料攜回辦公室以人工再逐一篩選，費時費力，且照相機折損率高，浪費經費。

(四)採車牌自動辨識系統

1. 「單車道」車牌自動辨系統

採車牌自動辨識系統，機動在各重要路口，派員以 2 部數位攝影機(一部設定車牌感應區，一部取車輛行駛所在背景影像)拍攝行駛中之車輛，運用系統即時自動過濾車輛繳稅及註銷狀況。

2. 「雙車道」車牌自動辨系統

設置 3 部數位攝影機，同時對雙車道行駛中之車輛舉發，更節省時間人力，且績效提升雙倍。另設置定點式攝影機，將車牌辨識結果傳回辦公室，由系統自動辨識車輛繳稅及註銷狀況，對違章車輛予以舉發，更節省人力。

(五)停車格車輛查緝

運用各縣市交通局(處)提供之路邊收費停車格資料檔與車輛

檢查檔交查，舉發違規使用公共道路車輛。

第四節 各地方政府對於公共場所裝置監視錄影系統自治條例及 隱私權保護

各地方政府對於公共場所裝置監視錄影系統的管理權責、設置地點、程序、查核、影像調閱及檔案保存期限等事宜，均定有相關規範的自治條例，以增加人民隱私權及基本肖像權的保障。

一、各地方政府對於公共場所裝置監視錄影系統自治條例

(一)桃園縣

全國第一個經議會通過之自治條例即「桃園縣監視錄影系統設置管理自治條例」，於民國 99 年 6 月 23 日發布施行，全文共 23 條，103 年 12 月 25 日桃園市政府公告繼續使用，嗣於 105 年 1 月 6 日公告自同年 1 月 8 日廢止繼續適用，並自同年 1 月 6 日公布施行「桃園市監視錄影系統設置管理自治條例」，全文共 15 條，於第 4 條明確規範監錄系統之用途：「監視錄影系統之設置，應以維護公共利益、公共安全、社會秩序、犯罪預防及偵查為的，並兼顧人民權益，以適當方法為之，不得逾達成目的之必要限度。」所謂的「公共安全」、「社會秩序」範圍當然也包括了為防範交通事故的「交通安全」。

(二)台北市

台北市在監視錄影系統上的花費是最多預算的縣市之一，建置的密度亦位居前列，自 102 年 7 月 1 日公布施行「臺北市監視錄影系統設置管理自治條例」，全文共 19 條，與桃園市相同，於第 4 條規範監錄系統之用途：「監視錄影系統之設置，應以維護

公共安全、社會秩序、犯罪預防及偵查為的，並兼顧人民權益，以適當方法為之，不得逾達成目的之必要限度。

(三)彰化縣

彰化縣自 98 年 6 月 6 日發布施行「彰化縣路口錄影監視系統設置及管理辦法」，全文共 17 條，其中第 4 條：「設置路口錄影監視系統應基於治安維護及交通監控之必要，不得針對特定標的或私人處所。」亦規範了監錄系統之用途。

二、警察設置監視錄影器之隱私權保護

(一)偵辦犯罪案件利器(嚇阻不法之徒)

警察職權行使法第 10 條第 1 項規定：「警察對於經常發生或經合理判斷可能生犯罪案件之公共場所或公眾得出入之場所，為維護治安之必要時，得協調相關機關(構)裝設監視器，或以現有之攝影或其他科技工具蒐集資料」。是以，警察裝設監視器之目的在於維護治安，偵辦犯罪案件，阻止將來危害或犯罪的發生。

以監視器替代警察人力，提供後續偵防之證據，除有利於破案外，亦可使犯罪人打消犯罪念頭，依據環境犯罪學的理論觀點，在治安熱點裝設錄影監視器，的確能降低犯罪率的發生。近年來，民眾對於監視錄影器應用於犯罪預防、犯罪偵查，已習以為常，監視錄影器的設置成為警察偵辦案件之最佳利器，對於用路人而言，用路人只要一不注意即可能產生交通行為之犯罪，如：酒後駕車、超速行駛、闖紅燈及平交道等危險駕駛行為，不僅造成人車之損害，且嚴重危害公共安全與公共秩序。因此，對於經常發生或可能發生犯罪之公共場所或重要路口，依法運用科技工具去防範犯罪之發生，對警方及用人均是有利的。

(二)輔助交通執法(降低交通事故)

將監視錄影器應用在警察之交通工作面，輔助交通執法，降低交通事故。依道路交通管理處罰條例第7條之2第1項第7款規定，經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規，所謂之科學儀器包括了測速照相機、闖紅燈照相機、監視錄影器等，運用科學儀器取得證據資料證明行為違規，進而裁罰，惟科學儀器之設置亦有明定，應採固定式，並定期於網站公布其設置地點，並於道路一定距離間明顯標示。

世界各國亦廣泛運用監視錄影器取締交通違規，以英國為例，英國是錄影監視器的創始國，最早將監視錄影運用在治安方面，除了治安功用外，也廣泛運用在交通管理、交通裁罰上，交通執法錄影器主要功能就是維持路網安全，並嚇阻破壞交通秩序的用路人，在設置監視錄影器方面，均有設立交通標誌提醒民眾，但是不會明確告知在什麼位置。

911 恐怖攻擊事件後，美國亦陸續在各大城市裝設監視錄影系統，監視錄影器除了防止恐怖活動以及犯罪偵防外，更普遍運用於交通違規之舉發，例如：超速、闖紅燈、行駛公車道、阻塞路口、交叉路口不理讓行人等。經統計，路口裝設闖紅燈照相可明顯減少路口的碰撞，而針對超速行為的取締也顯著減少路口死傷人數，減少幅度約 30%至 40%。

總之而言，警察確有規範可運用科學儀器來取得相關資料以進行交通取締、進而改善交通秩序，減少交通事故死傷。以現代技術取代傳統的方法進行交通管理與取締，對於人力不足的警方來說是十分有效的幫助。

小結：各縣市多訂有監視錄影系統設置管理自治條例，對於設置的位置及

用途都是以維護公共安全、社會秩序、犯罪預防、偵查為主。

依本局 96 年度金斧獎「使用牌照稅躍進工作圈」報告，本局曾與警察單位溝通協調，取得重要路口監視錄影資料，透過本局車牌辨識系統辨識其車牌，惟辨識率太低，效果不彰。

第五節 警政單位贓車系統—車牌自動辨識系統

贓車查緝是目前車牌辨識系統逐漸推廣使用的用途之一，車牌辨識系統在贓車查緝方面之應用係將道路上行經車輛之車牌辨識出來後，二十四小時自動辨識車牌號碼，自動確認行進間之車輛車牌，再隨時與贓車資料庫進行影像擷取比對、錄存功能，協助查緝特定協尋車輛，提供犯罪偵防情資與犯罪案後有力的佐證資料，自動化以節省人力，使人力更有效率的分配。

新式車牌辨識系統主要以偵查犯罪為主，其他警政工作為輔，數據資料庫建立完成後，除可作為贓車車牌及重大刑案逃逸車輛辨識外，日後也將研擬針對居家檢疫、隔離脫管之對象，以及重大酒駕慣犯車輛辨識追蹤之用，以科技方式持續維護轄區治安及防疫工作。(桃園市政府警政新聞，2020)

「車牌自動辨識系統」可應用層面相當廣泛，為系統效益之強化，應整合多種不同來源資料庫，統合系統資源，運用範圍的加值，演展成為一主要中央資料庫管理系統，再考量資訊安全方面為導向逐一規劃，各不同單位部門依業務需求，電腦資訊系統自動蒐集分類所需資料，報表資料分析。

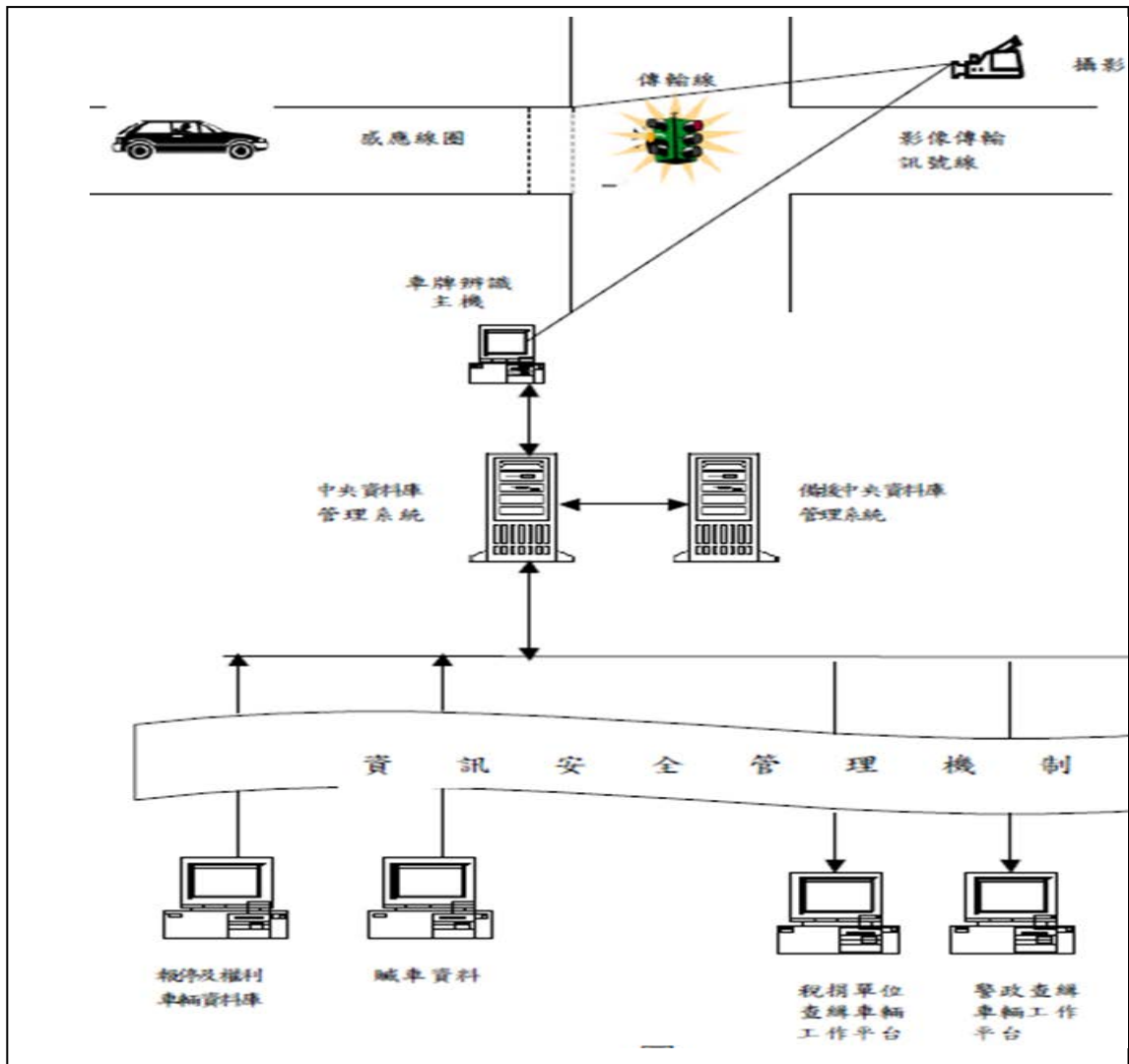


圖 2-3 車牌自動辨識系統

資料來源：內政部警政署警察電訊所網管中心技佐黃宗福

依 104 年 8 月「審計部專案審計報告—高雄市交通管理系統建置執行情形」，其中針對高雄市政府交通局建置自動車輛辨識系統部份報告，節錄如下：

一、調查意見：

建置之自動車輛辨識系統，擬訂招標功能規格，未事先取得相關單位確認，致未符合其需求，無法發揮與違規及贓車比對之加值效益。

(一)該系統之功能除透過設於路段起迄點之車輛辨識設備計算旅行時間外，其預期效益包括將辨識之車牌資料與稅捐處及警察局等單位提供之黑名單(包括欠稅、違規及贓車資料)加以比對，篩選出符合黑名單之資料，提供稅捐處及警察局針對違法車輛進行追蹤，以發揮建置設備之效能。

(二)交通局於擬訂設備功能規格時，並未會同稅捐處及警察局確認是否符合其需求，建置過程中亦未請上開單位參與或協助，以確認其需求功能，致嗣後稅捐處以交通局提供之資料係黑白相片，且僅提供車牌照片，無法判斷車輛顏色與車型，亦無該車輛周邊環境佐證照片，因此並未使用交通局提供之辨識成果。

二、行政機關回應情形

稅捐稽徵處已規劃籌編預算，結合交通局所建置車輛辨識系統，以縮短牌照稅查欠稅系統建置期程及成本，另警察局刑事警察大隊亦規劃介接交通局建置之車輛辨識系統，已減少各單位重複建置設備情形，發揮車輛辨識系統最佳效益。

小結：結合警政單位贓車系統(車輛辨識系統)，在增設一背景攝影機與增修部分應用軟體，即可縮短牌照稅查緝違章車輛建置期程及成本，加強查察違章車輛，充裕庫收。

第三章 研究方法

本研究採取品管圈與專家訪談法等兩種研究方法，其中透過品管圈就(一)運用路口監視器查緝欠稅車輛可行性之探討、(二)運用警方贓車辨識系統之影像查緝使用牌照稅違章車輛之探討、(三)維持查緝現況作業形態之探討等三個主題確定可行的創新改革方案，並以專家訪談運用警方贓車辨識系統之影像查緝使用牌照稅違章車輛之可行性，並提出結論與建議作為本局實施。

一、品管圈

品管圈 (Quality Control Circle, QCC) 是由日本品質大師石川馨 (Kaoru Ishikawa) 於 1962 年發明的，台灣也稱為團結圈。品管圈也稱為 QC 小組 (Quality Control)，其組成為 6 人，包括圈長與記錄，其中圈長主持會議 (圈會) 而紀錄擔任幕僚，協助議程與整理紀錄。品管圈屬於自發性，其組成包括主管、員工與現場技術人員，目的為藉由腦力激盪 (Brainstorming workshop)、共通手法與共通流程，提升現場製造品質與工程問題的解決。

二、專家訪談

Fontana 與 Frey (2003) 認為，「訪談」是試圖瞭解我們所生存的社會中，最普遍、最有力量的方式之一；它包括多種形式，在研究上也視研究目的、對象與研究規模而具多元的效用。而「深度訪談」則是將「訪談」此一資料蒐集方法，在操作上更進一步深化；本質上，

深度訪談是透過立意抽樣的方式找出合適的受訪者，包括研究對象組織內、外部的專業人士，以求能挖掘出專業意見；此外，是由訪問者建立對話的方向，再針對受訪者所回應的一些特殊主題加以追問，故理想的狀況是由受訪者負責大部分的談話（Babbie, 2001）。

胡幼慧（1998）認為訪談的方式，可以分為「非結構式」、「半結構式」和「結構式」三種，非結構式訪談是以日常生活閒聊的方式或是對知情人士／專家訪談方式來獲得資料，半結構式是以訪談大綱來引導訪談的進行，結構式訪談則是運用研究技術來進一步澄清認知或決策活動。胡幼慧（1998）認為結構化訪談，也稱為標準化訪談，原理是對於所有的受訪者，給予的問題、數目與問題順序都是一樣的，當受訪者清楚被訪者的資料背景時，此種訪談方法較適合被採用（Lofland, 1971）；而非結構化訪談最具彈性，完全取決於訪問者與受訪者互動的自然過程中，問題與答案自發性的顯現。一般而言，這種訪談的發生也屬於參與觀察法的一部分，受訪者有時甚至不會察覺到他們正在被訪談。由於非結構化訪談的目標是去發現「將要發生的事」，故訪談者不應有預設立場，或有預設性的答案存在（Lofland, 1971）；在半結構化訪談方面，此一形式介於前二者之間，訪談者會在訪談前事先擬定訪談大綱及相關問題，以開放式問答的方式，由受訪者針對特定議題回答一系列結構式問題，在這種訪談模式之下，為求能深入探得更多資訊，訪問者可以隨時增加或調整問題的順序。

（一）專家背景

本研究對於如此受訪者選取之因素，訪談到對於使用牌照稅業務、跨機關合作涉及資訊及個人資料安全、與車牌辨識系統知識有所專精或了解者。

專 家	性別	服務機構	職稱	專 長
林秀月	女	財政部賦稅署	科長	使用牌照稅稽徵業務
高啟銘	男	警察局	警務員	保安
謝岳龍	男	警察局	警務員	科技偵防
蔡朝富	男	中華電信	顧問	資訊及個人資料安全
陳佳佩	女	中華電信	研究人員	程式開發

(二)受訪者一：林秀月課長

提問 1. 就您的了解各縣市稅捐稽徵機關有無運用警方架設於各路口之監視影像或贓車辨識系統之影像，作為使用牌照稅舉發違章車輛之證據？

答覆：目前沒有。

提問 2. 警方架設於各路口之監視影像或贓車辨識系統之影像，如僅動態單車道攝影，無遠景及近景，是否可作為使用牌照稅舉發違章車輛之證據？

答覆：這是稽徵實務認定問題。

提問 3. 稅捐稽徵機關跨機關運用警方監視影像是否適法？及 4. 是否有過度造成隱私權之侵害？

答覆：監視影像部分：賦稅署業已分別函請法規委員會(已改制為法制處)表示意見略以，基於檢查設備得由執行機關本於職權自行裁量，故如未對人民權益造成損害，應屬適法；另請法務部表示意見略以，「車牌自動辨識系統」之圖檔，非屬電腦處理個人資料保護法之個人資料，自無該法之適

用等。是以，有關運用「車牌自動辨識系統」辦理使用牌照稅車輛檢查，尚無適法之疑慮。

贓車辨識系統部分：鑑於警政署為查緝失竊車輛，除自行架設外，亦補助各縣市警察局架設，詳細紀錄過往車輛號牌、行駛時間並留存影像檔。贓車辨識首重時效及地點之保密，如配合使用牌照稅違章車輛協查作業，裁處書註記的查獲地點，似有洩露光學影像查緝設置地點之疑慮。警政署已函略以，本案資料運用目的，與警察職權行使法規定，以預防犯罪及維護治安為必要條件之目的，尚有未洽，不宜援引比照。

提問 4. 展望未來，是否能讓監視錄影系統發揮更多方面功效？您有何建議？（未來可行性-修改法令規定、統合系統資源等）

答覆：各稽徵機關辦理車輛總檢查作業，均運用停車管理機關之停車紀錄檔、警察機關及監理機關之違規舉發資料、國道高速公路局之行車紀錄，還有自行設置之（車載式）自動辨識系統即時辨識，違章來源已趨多元。查各縣市幅員狹小，各稽徵機關均設置車牌辨識系統似有重複查緝之情形，尚須予以排除。各稽徵機關早期設置的車牌辨識系統使用年限多已陸續屆期，似不宜再行設置，允應運用其它共享資源辦理。各縣市政府警察局架設於各路口之監視影像系統，如能提供各稽徵機關辦理電子式車輛檢查，即可簡化人力、物力，提升作業績效。

（三）受訪者二：警察局

提問 1. 就您的了解各縣市有無運用警方架設於各路口之監視影

像或贓車辨識系統之影像，作為使用牌照稅舉發違章車輛之證據？

答覆：依據彰化縣警察局轄區路口錄影監視系統設置審查及影音檔案管理要點第三點本局建置之路口錄影監視系統，係指本局基於治安需要所設置、維護管理之路口攝錄影音設備，尚無法作為使用牌照稅舉發違章車輛之證據，另亦無其他縣市作此運用。

提問 2. 警方架設於各路口之監視影像或贓車辨識系統之影像有無含遠景及近景？動態或靜態？影像儲存期間？

答覆：有專門拍攝車牌號碼及全景（拍攝路口狀況），均動態影像，影像儲存為 30 天以上。

提問 3. 有關附件「科技偵防利器車牌自動辨識系統簡介」一文之圖二所提「報停及權利車輛資料」是否可由本局再多提供「欠稅及註銷牌照車輛資料」增加辨識違章車輛之功能？現行警方是否已有如是作法？

答覆 1：本系統經查為刑事警察局所設置，建請本題洽本局刑事警察大隊提供說明。

答覆 2：就本人了解圖二流程中，目前應無車牌辨識系統資料與稅捐單位介接之作法，應僅為該文作者自身構想。

提問 4. 是否有過度造成隱私權之侵害？

答覆：依據本縣彰化縣警察局轄區路口錄影監視系統設置審查及影音檔案管理要點明訂係基於「維護社會秩序和公共安全」，用途在犯罪預防，與取締超速、闖紅燈或舉發違章

車輛的設置功能不同；監視器錄影畫面「自無證據能力」，不得作為裁罰依據，否則可能違反個資法和資訊自主權。

提問 5. 展望未來，是否能讓監視錄影系統發揮更多方面功效？您有何建議？(未來可行性-修改法令規定等)

答覆：建議透過往後法規修改，使得車牌辨識資料可跨機關共享並進行不同的運用。

提問 6：本局車輛檢查作業之車牌辨識系統是由中華電信建置，想請問貴局贓車辨識系統也是中華電信維護的嗎？如不是，方便告知是那家公司、聯絡人員及電話嗎？

答覆：本系統經查為刑事警察局所設置，建請本題洽本局刑事警察大隊提供說明。

答覆：據了解刑事局建置之車牌辨識系統，廠商應為大猩猩科技公司，無該公司聯絡人員可提供，電話建議上網查詢。

(四) 受訪者三：中華電信

提問 1. 就您的了解各縣市稅捐稽徵機關有無運用警方架設於各路口之監視影像或贓車辨識系統之影像，作為使用牌照稅舉發違章車輛之證據？

答覆：就我所知，目前應該都沒有。

提問 2. 您認為警方架設於各路口之監視影像或贓車辨識系統之影像，在「技術上」是否可跨機關供稅捐稽徵機關運用？系統該如何改善？

答覆：就車牌辨識角度來看，辨識的影像通常需要是車牌清晰沒有被螫；如果警方的路口監控影像主要用途為監看用(範

圍較廣的角度)，就不能適用於車牌辨識用。

提問 3. 稅捐稽徵機關跨機關運用警方監視影像，是否有適法？

答覆：法律的部分可能需要詢問警察單位。

提問 4. 是否有過度造成隱私權之侵害？

答覆：如果單純只有車牌資訊的話，是不知道車主的詳細資料。
應該不會有隱私權的問題。

提問 5. 展望未來，是否能讓監視錄影系統發揮更多方面功效？您有何建議？(未來可行性-修改法令規定、統合系統資源等)

答覆：目前很多縣市有新建路口監控影像來進行科技執法。如此可以減輕執法人員的負擔，但或許也會造成許多民怨。

(五) 受訪者四：中華電信

提問 1. 就您的了解各縣市稅捐稽徵機關有無運用警方架設於各路口之監視影像或贓車辨識系統之影像，作為使用牌照稅舉發違章車輛之證據？

答覆：目前的科技執法，基本上奉行「專機專用」的政策，並未有類似的運用。

提問 2. 您認為警方架設於各路口之監視影像或贓車辨識系統之影像，在「資訊安全及個人資料保護上」是否可跨機關供稅捐稽徵機關運用？應注意那些面向？

答覆：併 3.

提問 3. 稅捐稽徵機關跨機關運用警方監視影像是否適法？

答覆：第 2 題與第 3 題事涉警察局是為執行法定職務的必要範圍而蒐集個人資料，如果提供給外部機關使用便為個人資料特定目的外的利用，可參考個人資料保護法第 16 條如下：
第 16 條 公務機關對個人資料之利用，除第六條第一項所規定資料外，應於執行法定職務必要範圍內為之，並與蒐集之特定目的相符。但有下列情形之一者，得為特定目的外之利用：

分析：執行法定職務：警察局沒有協助稅務局增裕稅收的法定職務，故不適用。

一、法律明文規定。

分析：若有法源則可使用這類的影像資料。

二、為維護國家安全或增進公共利益所必要。

分析：很難說服民眾稅捐稽徵機關跨機關運用警方監視影像可以增進公共利益，故不適用。

三、為免除當事人之生命、身體、自由或財產上之危險。

分析：(不適用)

四、為防止他人權益之重大危害。

分析：(不適用)。

五、公務機關或學術研究機構基於公共利益為統計或學術研究而有必要，且資料經過提供者處理後或經蒐集者依其揭露方式無從識別特定之當事人。

分析：(不適用)。

六、有利於當事人權益。

分析：(不適用)。

七、經當事人同意。

分析：(不適用)

提問 4. 是否有過度造成隱私權之侵害?

答覆：公務機關依法行政，是否造成隱私權侵害仍應回歸到個人資料保護法，但此次議題為使用警察局所蒐集的個資影像，所以還是以個資法第 16 條為適法的標準。

提問 5. 展望未來，是否能讓監視錄影系統發揮更多方面功效?您有何建議?(未來可行性-修改法令規定、統合系統資源等)

答覆：目前並無相關證據可證明贓車跟牌照稅違章的關聯性，不符合法律基本原則-比例原則。建議可在取得上級機關、警察局同意及法源依據後再以小範圍試辦，蒐集相關的資料確認使用警察局的贓車錄影資料確實可以充裕稅收後再行建置相關之設備及系統平台。

提問 6. 其他補充意見

答覆：稅務局若仍有使用贓車辨識系統影像之需求，則有幾點技術問題需要思考如下：

(1)不考慮個資及專機專用的議題，請問是警察局要主動提供贓車的車牌資料給稅務局碰檔，還是稅務局提供違規車輛的車牌資料給警察局碰檔。中間會有技術議題，例如：資

料如何安全傳送、SQL 指令誰會下、程式誰要寫、要留下什麼記錄表單，跨機關的溝通需要到縣府的什麼層級…等。

- (2) 目前沒有證據顯示贓車跟牌照稅欠繳等違規車輛有多少程度的關聯，可能需要成立專案小組先小範圍試辦、取樣證明這條路可行，再來思考未來執行的細節，但即使是試辦也要解決第 1 點所提的幾個問題。

此次提問的動機如果是要擴大違規車輛的樣本數來充裕縣府的稅收，可否另闢安全可行的途徑，例如：增加路口違規車輛攝影的數量或使用「移動式車牌辨識系統」擴大檢測的樣本數，應該都是可討論的議題。

非廣告：如果稅務局要了解「移動式車牌辨識系統」，我們可以找相關的同仁再詳細說明。

第四章 結論與建議

第一節 結論

把握現在，展望未來，我們將在稽徵上力求程序創新及工作改革，善用高科技資訊軟、硬體設備，達到以最少稽徵成本，發揮最大之效益為目標。本研究透過品管圈確定「運用警方贓車辨識系統之影像查緝使用牌照稅違章車輛之探討」為可行的創新改革方案，並以專家訪談法分別訪談，發現實施運用警方贓車辨識系統之影像查緝使用牌照稅違章車輛之新作業方式。

一、跨機關整合以達資源應用效益最大化

「車牌自動辨識系統」可應用層面相當廣泛，整合多種不同來源資料庫，將辨識之車牌資料與地方稅務局及警察局等單位提供之包括欠稅、停駛、逕行註銷車牌、違規及贓車資料加以比對，篩選出符合資料，提供地方稅務局及警察局針對違法車輛進行追蹤，使運用範圍的加值，以發揮建置設備之效能。

二、避免資源重複投入，節省公帑，提高行政效率

地方政府的財政一向拮据，因此，如何運用政府部門各項資源，降低機關個別開發及採購之作業成本及避免資源重複投入建置，且滿足各單位業務需求，是門重要課題。「車牌自動辨識系統」可透過集中共享供稅務及警方使用，大幅降低機關獨立建置資源分散、浪費的

情形，發揮政府資源使用的最大效益。

第二節 建議

自 92 年 1 月 1 日起，原由各縣市稅捐稽徵單位代徵之營業稅移撥由各地區國稅局自行稽徵後，使用牌照稅占本縣地方稅收約 44%，在地方財政收入更顯重要。在地方政府增闢地方稅收不易下，除增裕庫收，達到租稅公平性外，跨機關資源共享節省公帑，以提高行政效率，基於前述研究發現，提供以下建議供參：

一、法規鬆綁

稅捐稽徵機關跨機關運用警方贓車辨識系統的適法性，鑑於警政署為查緝失竊車輛，除自行架設外，亦補助各縣市警察局架設，詳細紀錄過往車輛號牌、行駛時間並留存影像檔。贓車辨識首重時效及地點之保密，如配合使用牌照稅違章車輛協查作業，裁處書註記的查獲地點，似有洩露光學影像查緝設置地點之疑慮。警政署已函略以，本案資料運用目的，與警察職權行使法規定，以預防犯罪及維護治安為必要條件之目的，尚有未洽，不宜援引比照。

建議透過法規修改，使得車牌辨識資料可跨機關共享並進行不同的運用。

二、技術議題

稅務局如使用贓車辨識系統影像，則需要思考，是警察局要主動提供贓車的車牌資料給稅務局碰檔，還是稅務局提供違規車輛的車牌

資料給警察局碰檔。技術議題如：資料如何安全傳送、SQL 指令誰會下、程式誰要寫、要留下什麼記錄表單，跨機關的溝通需要到縣府的什麼層級…等。

建議在法規鬆綁後，再以小範圍試辦，蒐集相關的資料確認使用警察局的贓車錄影資料確實可以充裕稅收後再行建置相關之設備及系統平台。

參考文獻

- 一、桃園市政府警政新聞(2020,4),平鎮警研發「新式車牌辨識系統」,治安、環保、防疫都兼顧,2020年9月7日取自
<https://www.tytd.gov.tw/index.php?catid=18&cid=1&id=119097&action=view&pg=9#gsc.tab=0>
- 二、彰化縣地方稅務局(2019),「使用牌照稅稽徵及違章查緝之沿革」。
- 三、財政部(2015),「使用牌照稅稽徵作業手冊」。
- 四、蔡中志、林鼎泰(2014),「運用錄影監視器輔助取締交通違規之研究」,103年道路交通安全與執法研討會。
- 五、胡幼慧(1998)。質性研究。台北:巨流。
- 六、Lofland, J. (1971). *Analyzing social setting: A guide to qualitative observation and analysis*. CA: Wadsworth.
- 七、Fontana, A. & Frey, J. H. (2003). *The interview: From structured questions to negotiated text*. In Denzin, N. K. & Lincoln, Y. S. (Eds.), *Collecting and Interpreting Qualitative Materials*, 61-106, London: Sage.
- 八、Babbie, E. (2001). *The practice of social research*. 9th (Eds.), CA: Wadsworth.

附錄一、品管圈活動成果報告書

彰化縣地方稅務局 109 年度 品管圈活動成果報告書

運用贓車車牌辨識系統查緝

欠稅車輛可行性之研究

中華民國一〇九年六月一日

壹、活動圈簡介：

一、單位介紹：

單位名稱	消費稅科
主要業務	使用牌照稅車牌辨識系統車輛檢查業務

二、本圈介紹：

圈名	不動產稅圈
成立日期	109年4月1日
活動期間	109年4月1日至109年6月31日
圈長	黃文正科長
圈員	黃文正科長、廖麗琴審核員、黃玉耐股長、林明宏股長、林鳳女、劉美君、陳月琪、林玲如、楊玉桂。

三、本圈特色：

- (一)圈員均為使用牌照稅股長及主辦人員，肩負使用牌照稅稽徵之重大責任。
- (二)圈員均為資深優秀之員工，擁有豐富社會資歷及承辦多年使用牌照稅車輛檢查業務之員工，具有豐富稅務素養，全體圈員擁有高度的工作服務熱忱，為本局注入一股向上提昇的動力。

(三)圈員兼具政府與納稅義務人之間之溝通協調及執行稅收稽徵任務之能力。

(四)圈員團隊凝聚共識，默契十足，使本圈的活動得以獲致具體成效。

貳、本期活動主題：

一、目前工作上之問題：

(一)設備老舊常固障查緝績效差

本局使用牌照稅車輛檢查作業-車牌辨識系統及相關設備(車牌辨識軟體 1 套、彩色數位攝影機 10 台、伺服器、不斷電系統、施工安裝及保險等)，自 93 年使用至今已超過 15 年之久，軟體已不符合資安需求，相關硬體因老舊常固障，無足夠經費汰換，影響查緝績效。

稅收稅損估算表

單位:天/元

年度	車辦績效 (A)	正常 運作 天數 (B)	無異常時 應有稅收 (C=A/B*365)	設備異常稅收損失 (E=D*異常天數/365)		設備異常 稅收損失 合計數
				本稅(30%)	罰鍰(70%)	
108	5,830,947	255	8,346,257	754,593	1,760,717	2,515,310
107	4,859,278	206	8,609,886	1,125,182	2,625,426	3,750,608

備註：1. 本稅與罰鍰比率為 3:7。

2. 設備異常

年度	收修次數	異常天數
108	30	110

107	23	159
-----	----	-----

(二)未符合資通安全管理法系統防護基準要求

車牌辨識系統運用納稅人欠稅、違章資料交查取證，存放大量民眾敏感資料，該系統為 93 年建置，作業系統已終止支援服務 (EOS)，存在資安漏洞風險，亦無法符合資通安全責任等級分級辦法要求之資通系統防護基準執行控制措施包括：帳號、密碼、登入失敗鎖定等存取控制及稽核紀錄管理等，亟需改善。

(三)綜上所述，如何兼顧稽徵績效及資訊安全，研擬改善車牌辨識系統車輛檢查作業，實為當務之急。

二、方案的評估

	迫切性	重要性	可行性	計分	優先順序
運用警方架設於各路口之監視影像	27	27	27	81	1
運用警方贓車辨識系統之影像	18	27	18	63	3
汰換原設備購置新設備	18	27	27	72	2

說明：(一)評分標準採 1 分、2 分、3 分三種，由全體圈員評分加總。

(二)1 分、2 分、3 分各表示相關程度的大小。

(三) 1分表示普通相關連，2分表示重要相關連，3分表示非常重要相關連。

三、主題選取

本圈問題點經全體圈員評估後，「運用警方監視設備」列為第一優先順序，因此選這一題目作為本期活動的主題。

參、運用運用警方監視設備查緝使用牌照稅違章車輛研討

- 一、 課題明確化:有效運用跨機關資源，改善現況問題，提升作業績效。
- 二、 目標設定：研討以最可行之方案，解決問題。
- 三、 最適方案之探討：

方 案		成本	技術	法令制度	可行性
方案一	運用警方架設於各路口之監視影像查緝使用牌照稅違章車輛	無	可行	須修法	不可行
方案二	運用警方贓車辨識系統之影像查緝使用牌照稅違章車輛	無	可行	須修法	可行
方案三	警方與稅捐稽徵機關維持現況作業形態	有	可行	適用	可行

肆、方案評估

一、運用警方架設於各路口之監視影像查緝使用牌照稅違章車輛

- (一)優點：以彰化縣警方架設於各路口之監視器約有1,000多支，密度夠，由警方專人維護保管，安全性高，省經費，績效提

升。

(二) 缺點：

1. 依彰化縣路口錄影監視系統設置及管理辦法第 4 條規定，設置路口錄影監視系統應基於治安維護及交通監控之必要，不得針對特定標的或私人處所。即用途僅在犯罪預防，故尚無法源可供本局查緝違章車輛。

2. 動態影像是否符合使用牌照稅舉發作業規定，尚須請示財政部。

二、運用警方贓車辨識系統之影像查緝使用牌照稅違章車輛

(一) 優點：藉由跨機關共享資源，不論由稅捐稽徵機關或警察機關建置，均可節省公帑，提請行政效率。

(二) 缺點：

1. 同上無法源依據可供本局運用。

2. 本縣刑事局建置之贓車辨識系統囿於經費及各路口已廣設監視錄影監視系統可供使用，該贓車辨識系統已不再維護。

三、警方與稅捐稽徵機關維持現況作業形態

除經費不足外，無法再擴充查緝據點。

總評：於品管圈研討中，經由圈員集思廣益，腦力激盪，針對提升使用牌照稅車牌辨識系統車輛檢查業務效率，進行綜合深入討論，提出運用警方贓車辨識系統之影像查緝使用牌照稅違章車輛可行性之結論與建議，發現新作業方式，提升工作績效。