

# 第一章 緒 論

「科技始終來自於人性。」這句Nokia行銷的口號相信許多人都耳熟能詳，的確，科技發展絕對歸因於人性之需求，正因為人類的欲望無窮，創造無限的夢想，總是期待有更好的生活品質，我們才有較佳的科技及更好的生活品質。然而，人類擁有越多財物，卻越害怕失去。在貧窮的時代，人民外出可以不用鎖門，因為家中沒有貴重物品，不用怕遭竊。反觀科技昌明的現代，每個家庭外出必定大門深鎖、窗戶緊閉，擔心家中遭小偷光顧，甚至擔心停放在外頭的機車、汽車被偷，令人不免懷疑，科技的發展是否有使我們生活更放鬆嗎？

假使一般人都生活富裕，擁有固若金湯的房屋，設有一流的防盜鎖、警報器、監視器及私人車庫，或許可以不用擔心愛車遭竊。但是，每個人總有需要開車外出停放於公共場所的時候，心愛的汽車還是有機會曝露在有遭竊風險的環境中，車主仍然會擔憂，況且，不是每個人都有足夠財力可擁有私人車庫。相較於金銀珠寶，汽車它不是一般靜止的財物，無法長期鎖在保險櫃、存放於銀行；相較於機車、自行車，汽車它體積較大，無法時常停放於安全處所內。我們的汽車，無論如何有相當高的遭竊風險。

本文透過有關汽車竊盜之概況及現行防盜器之瞭解，針對汽車衛星定位防盜器加以探討，並以民間保全公司之汽車衛星定位防盜系統為個案，深入研究其過去公私協力合作運作模式，藉以思考如何利用當前科技與政策妥善結合，有效全面防制汽車竊盜，免除民眾害怕汽車遭竊的焦慮，並實現未來無縫治理的內涵。

文中並藉由故事性之陳述呈現未來無縫治理防制汽車竊盜之作爲及其他效益之可行性，讓讀者對衛星定位防盜系統能更深入理解，並據以作為深度訪談的題材，本研究並以焦點團體訪談及問卷調查探討無縫治理防制汽車竊盜之可行性及民眾對於汽車竊盜之觀感，藉以提供相關防制汽車竊盜之建議，作為政府防制汽車竊盜及其他政策之參考，期盼建立一套無縫治理的策略，讓每位車主在每個夜晚都能安心熟睡，而完全不必擔心愛車遭竊。

## 第一節 研究背景與動機

人類早期的交通工具，以原始的牛車、馬車為主，直到十九世紀工業發展蓬勃，發明出以動力為主驅動之交通工具，今日，汽車不再只是代步的交通工具而已，汽車是每一個家庭的必需品，甚至是每一個人生命中追求的目標之一。

有關汽車的演進，在德國人雷姆勒及朋馳<sup>1</sup>的十九世紀時代，全世界汽車的數量寥寥無幾，我國至西元1986年裕隆公司始生產出第一輛國人自行設計開發國產車，直至2010年底，國內共約有687萬多輛汽車，以當時總人口數約2311萬人、總戶數約780萬戶<sup>2</sup>而言，平均每10人擁有3輛汽車，每10戶人家擁有9輛車，汽車可說是每個家庭必備的交通工具。

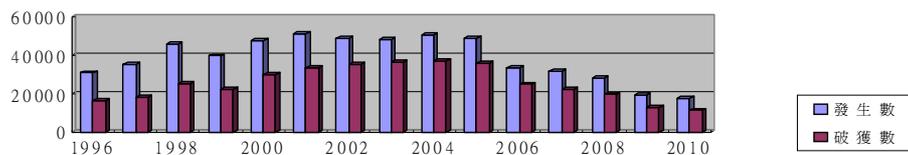


圖1-1-1 我國歷年汽車竊盜發生數及破獲數統計

資料來源：依犯罪學，許春金，2003，桃園：中央警察大學及內政部警政署全球資訊網 (<http://www.npa.gov.tw/>，2011年2月4日)編輯而成。

隨著汽車的普及，失竊的問題亦漸漸浮現，如圖1-1-1所示，1996年以前由於汽車尚未全面普及，汽車失竊情形尚不嚴重，根據統計，2003年之汽車竊盜是1982年的6.4倍，是1979年的10.6倍(謝文彥、許春金等，2005)，可見隨著汽車的普及，汽車竊盜

<sup>1</sup> 西元1986年，德國雷姆勒(G Daimler)及朋馳(K. Benz)分別將內燃機裝在車上，設計出史上第一輛汽車，被人們尊稱為「現代汽車之父」。

<sup>2</sup> 數據引自交通部全球資訊網，<http://www.motc.gov.tw/mocwebGIP/wSite/public/Attachment/f129462744-5577.xls> 及內政部戶政司全球資訊網，<http://www.ris.gov.tw/ch4/static/y1s100000.xls>，2011年2月4日。

問題值得特別關切，尤其是我國地狹人稠，擁有私人車庫的車主終究有限，加上汽車的體積龐大，所以我國不僅曾創造「經濟奇蹟」外，同時亦創造驚人的「偷車奇蹟」。(謝文苑，2001c)因此，我們必須透過深入的研究，找出汽車竊盜的犯罪因子，並設法對這些因子加以掌控、消除，俾使汽車竊盜犯罪受到良好控制。

表1-1-1 汽車防盜器分類比較表

類型	商品	價格	防盜方法	竊盜手法
機械式防盜器	拐杖鎖、輪胎鎖、排檔鎖、方向盤鎖、斷油斷電開關等	較為低廉	以加裝機械鎖之方式，增加竊取的時間	以萬能鑰匙、複製鑰匙、破壞、拖吊等方式竊取
電子式防盜器	晶片鎖、感應鎖、遙控鎖、電源鎖、指紋辨識系統等	較為昂貴	以電子密碼方式上鎖，無法以傳統機械式解除	以掃描密碼、抽換裝置、拖吊等方式竊取
通訊式防盜器	衛星定位防盜系統	較為昂貴 (須收取服務費)	以通訊連線方式隨時掌握汽車之動態	以阻斷通訊、拖吊等方式竊取

資料來源：自行編輯。

為防範汽車失竊，衍生出許多類型的汽車防盜器，現行市面上的汽車防盜器可分為三種類型(如表1-1-1)，機械式防盜器價格較為低廉，但相對地對於竊車者之竊取難度較低；而電子式防盜器雖然較機械式增加了竊取難度，但如有充裕的時間，竊車者依然能將防盜器解密、破壞、抽換裝置或拆卸下來；為因應前述兩種防盜器的不足，另一種通訊式防盜技術隨即興起，即主要運用GPS、GSM 之衛星定位防盜系統(林宜賢，2009)，其不僅有防盜通報及衛星定位功能，並能藉由通訊掌握車上的即時狀況，當系統啟動時將會監控汽車內外部的信號，如以不正當的方式開啓、移動、破壞或拖吊，該汽車就能自動發出訊號，以手機直撥或簡訊通報管制中心並告知車主，並視情況報警處理，而能迅速鎖定汽車位置將該車尋獲(如圖1-1-2)。

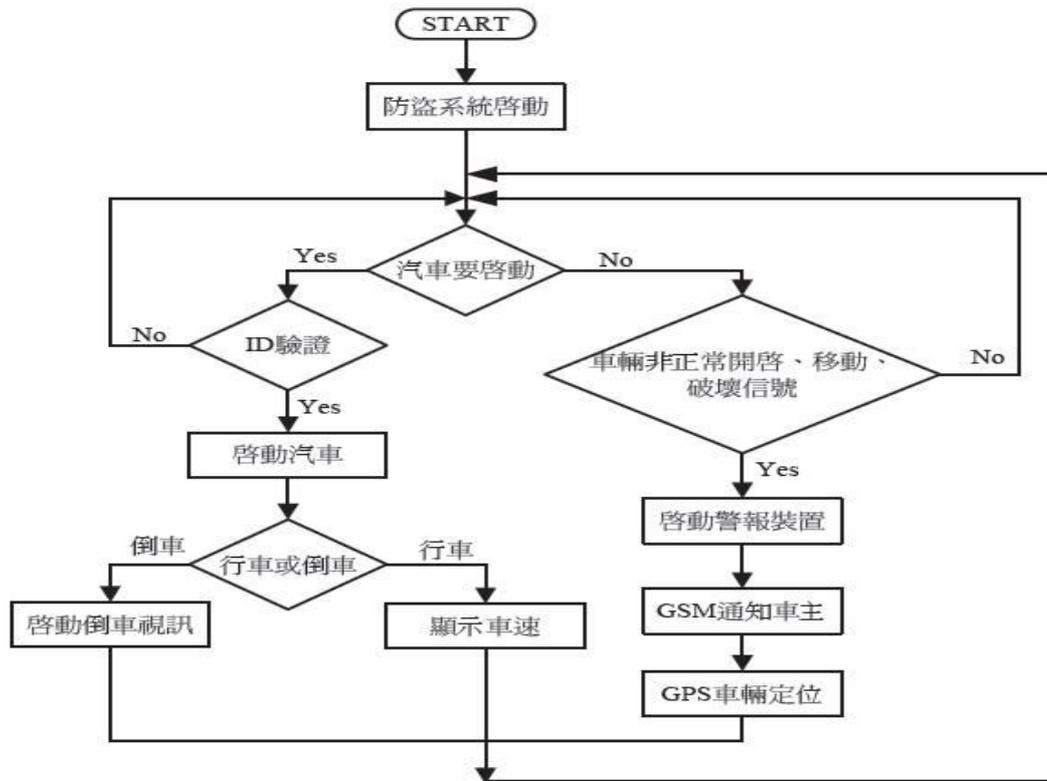


圖 1-1-2 衛星定位防盜系統運作流程圖

資料來源：引自”智慧型車用防盜與安全系統之開發”，林宜賢，2009，正修學報，22，82。

此種新科技使得竊車者竊取難度升高許多，然而，「上有政策、下有對策」，面對衛星定位防盜系統在實務操作的防盜效益，竊車集團的技術亦不惶多讓，其發明出一種「通訊阻絕器」，在鎖定目標車輛時，將該器材開啓，目標車輛周遭就會成為通訊死角，無法發出、接收訊號，於是竊車集團仍可將車鎖破壞、開走，直到該車解體、拼裝，車主依舊渾然不知。

爰此，為與竊車集團抗衡，新進的衛星定位防盜系統於是增加了一項「通訊訊號異常偵測」功能，避免竊車集團利用「通訊阻絕器」製造通訊死角犯案。使用衛星定位防盜系統者，只要汽車的通訊訊號異常中斷，或是電力不足造成訊號微弱，均會通知車主視情況立刻報警前往查處或做其他決定。

市面上的衛星定位防盜器非常多，本文選定特定民間保全公司之衛星定位防盜系統作為研究對象，因為該公司為目前唯一一個擁有24小時全天候監控中心，並具有反制通訊阻斷的功能之防盜系統，若使用者的汽車發出異常訊號，除了通知車主外，並能通報線上保全員前往查看，屬於目前擁有較為完整功能的防盜措施，而其他相關防盜系統雖然發展亦相當健全，但通常缺乏24小時全天候監控中心，並罕有該公司防盜系統之「通訊訊號異常偵測」的功能，一旦竊車集團使用「通訊阻絕器」就無法運作，因此本文選擇民間OO保全公司作為探討的研究個案<sup>3</sup>。

同樣為交通工具，機車由於成本價格較便宜，裝設衛星定位防盜系統較不符合比例原則，且機車體積小、容易移動，若裝設防盜系統可能造成許多的誤報情形，因為同樣是移動機車，路人移動的機會可能遠比小偷移動的情況發生的還要多。

綜觀我國社會治安，竊盜案件是國內發生頻率最高的犯罪。(黃富源、張平吾等，2007)竊案的發生，除了財物的損失外，最令人感到頭痛的是私領域被侵犯與不安全感，且容易造成民眾對社會治安產生負面觀感。內政部警政署統計，所有犯罪類型中，竊盜犯罪的發生率居高不下，歷年的犯罪統計資料顯示，竊盜犯罪在全部刑案中所佔比率為各種犯罪之冠，每年均在五成至九成之間。

竊盜犯罪中，「汽車竊盜」對民眾安全感的侵害最嚴重，因其發生於無法預測的時間，常常在轉眼霎那間或一夜之間，前一刻還在身邊的愛車就失去蹤影。在一項有關我國未來犯罪趨向之研究(謝文彥、許春金等，2005)中顯示，國內專家們認為未來汽車竊盜的數量會持續增加，一方面是因吸引竊賊的名貴車輛會增加，另一方面則因有銷贓管道易於銷贓，再者無足夠的停車場或車庫可供停放與保護。若未能發展出妥善因應之道，未來汽車竊盜將成為居民的另一個恐懼不安的焦點。

---

<sup>3</sup> 為避免有置入性行銷廣告之虞，本文提及有關私部門之研究對象均以OO保全公司表示。

## 第二節 重要概念界定

### 壹、汽車

本文探討之汽車，主要指經監理單位檢驗合格出廠，並領有牌照之四輪動力機械交通工具，其他動力機械如挖土機、坦克車等，因其未領有監理單位核發之牌照，且其性質較不似一般動力交通工具在道路上行駛、停放，故不在探討範圍。

### 貳、汽車竊盜

狹義的汽車竊盜係指「意圖為自己或第三人不法之所有，竊取他人整輛汽車」之犯罪行為，如竊盜者僅竊取車內財物或零件，而未將整輛汽車開走，實務上屬普通竊盜。本文所探討之汽車竊盜防制，係以狹義的汽車竊盜為主，其他有關汽車的普通竊盜及附加不法行為為輔，探討如何防範竊盜者未經許可，擅自將他人所有之汽車駛離，並研究如何在較短時間內將失車尋獲、破獲是類犯罪。

### 參、衛星定位系統

衛星定位系統俗稱GPS，為Global Positioning System之簡稱，又稱為全球定位系統、衛星導航系統，其功能有測量時間、測量距離、衛星導航、衛星定位等，GPS衛星定位系統能在廣泛的範圍內提供精確的位置、時間及速度等資訊，其無論在陸、海、空之應用均非常廣泛。

### 肆、第三造警力

最早由Buerger & Mazerolle於1998年提出，我國首倡者李宗勳(2011a : 247)將此理論導入研究並於從許多實證中驗證，「第三造警力」係指對非犯罪之人或相關機構以勸導或強制之手段，使其針對直接減少現有犯罪或間接預防未來犯罪之行動。(李宗勳, 2011b)所謂第一造係指警察，第二造指犯罪人，第三造則是指可能受害之非犯罪人或相關機構，透過勸導或立法強制第三造採取相關犯罪預防措施，以作為警察、犯罪人以外之第三造警力。

### 第三節 研究目的與問題

本文之研究目的乃「以無縫治理概念探討汽車竊盜防制作為」，係以OO民間保全公司之汽車衛星定位防盜系統(以下簡稱為民間GPS)為研究個案，深入探究其運作模式，主要研究對象為民間GPS之主管人員、機動保全員，並邀請相關政策執行者、司法警察、專家學者、竊車集團成員及汽車竊盜被害人進行訪談，目的在探討藉由公部門與私人企業過去的戮力合作，能否有效防制汽車竊盜的發生、壓制竊車集團犯案，並憑藉過去公私協力模式進一步發展出「無縫治理」之概念，作為未來汽車竊盜防制之策略。

承上，本文之主要研究問題為「無縫治理能否有效防制汽車竊盜」，並以民間GPS為個案，探討下列細目研究問題：

#### 壹、公部門防制汽車竊盜之情形

- 一、公部門防制汽車竊盜單位之組織編制為何？
- 二、公部門防制汽車竊盜之具體策略為何？
- 三、公部門防制汽車竊盜的成功與失敗案例有哪些？
- 四、公部門對於民間GPS之建議為何？
- 五、公部門對於車主之建議為何？

#### 貳、民間GPS防制汽車竊盜之情形

- 一、民間GPS的功能為何？
- 二、民間GPS的組織編制為何？
- 三、民間GPS防制汽車竊盜的成功與失敗案例有哪些？
- 四、民間GPS如何與公部門相互協力合作防制汽車竊盜？
- 五、民間GPS對於公部門之建議為何？
- 六、民間GPS對於客戶之建議為何？

#### 參、竊車集團從事汽車竊盜之不法情形

- 一、竊車集團的犯罪方式為何？
- 二、竊車集團犯罪的成功與失敗案例有哪些？

三、竊車集團對於民間GPS的意見為何？如何破解？

四、竊車集團對於無縫治理概念防制汽車竊盜之看法？

五、竊車集團對於車主的建議為何？

#### 肆、以無縫治理概念防制汽車竊盜之及其他效益

以無縫治理概念防制汽車竊盜為架構，假使政府強制每部汽車裝設衛星定位防盜系統，並由公部門與各防盜系統之勤務管制中心共同協力防制汽車竊盜，並透過對每部汽車的衛星訊號管理，能否促進下列效益：(以下簡稱無縫治理)

一、無縫治理能否有效降低汽車失竊率？

二、無縫治理能否公平地為社會各階層的車主防制汽車失竊？

三、無縫治理能否防制犯罪集團利用AB車、偽造車牌或失竊車牌來規避稅收或犯案？

四、除強化汽車竊盜防制外，無縫治理是否具其他效益？

透過上述細目研究問題的探究，以瞭解民間保全公司、公部門及竊車集團等三造關於防制汽車竊盜或從事汽車竊盜等相互協力、抗衡之情形，並提出相關改善意見，作為未來「無縫治理防制汽車竊盜」之建議。

無人樂見自己的愛車遭竊，汽車竊盜的治安問題是每一位車主的隱憂，雖然當前市面上的汽車防盜器相當多元、先進，然而，竊車集團更發展出許多破解防盜器的技術，造成失竊率持續無法降低。每天有許多的民眾在清晨一早醒來，發現自己停在家門外的、裝設有許多防盜措施的愛車不見了。於是，許多民眾在買(租)房子時，會懂得順道挑選一個安全的車位，然而，他們還是害怕自己的愛車，在開出家門後，停在公司、戶外或其他公共場所的期間，會被竊車者開走。這真的是每一位車主的隱憂，亦是我國政府應正視的治安問題。

汽車竊盜問題連帶推動許多其他類型的犯罪，許多強盜犯、搶奪犯、毒販及重大或普通竊盜犯等，為達成犯罪目的、規避警方追緝，多以竊取他人交通工具做為著手犯罪的前置作業。(許春金，2003)因此，如何有效防制汽車竊盜乃犯罪學與犯罪預防研究中重要的課題。

## 第四節 研究流程與架構

本研究之流程，如圖1-4-1所示，首先從研究背景與動機著手，設立研究目的與問題，並建立理論基礎及研究架構，以及回顧相關文獻，選定研究方法後，透過實地觀察、深度訪談、次級資料分析、焦點團體訪談及問卷調查等方法，將蒐集的資料歸納分析，作出結論與建議。

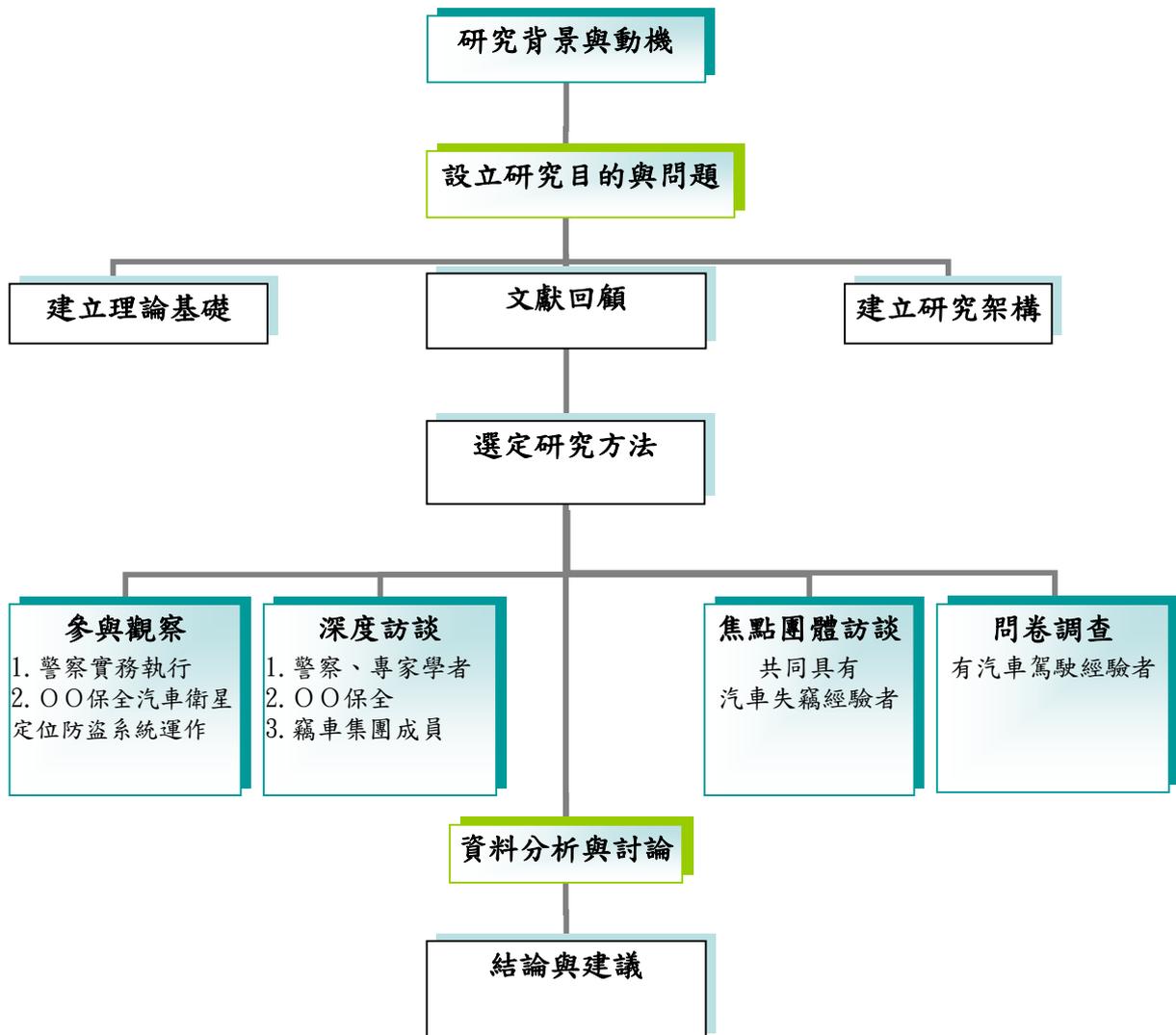


圖1-4-1 研究流程圖

資料來源：作者自行繪製。

本研究之架構，係由汽車為中心著手，以第三造警力、協力型治安治理為理論基礎，探討公部門、私部門及車主藉由衛星定位訊號協力實現無縫治理之運作情形，公部門主要係指警察，私部門係針對民間保全汽車防盜中心作研究，而本文所探討之汽車為裝有衛星定位防盜系統的汽車。

「鎖探」謝文苑<sup>4</sup>曾指出如何正確選擇汽車防盜鎖：

選擇具有通知車主功能的防盜鎖：因為汽車被偷時，車主幾乎是將車停放於視線看不到的地點與時間，而車子被偷之際；車主幾乎都不知情，如果車主知道有人正在偷他的車，基於維護私人財產的心理，每個人不可能置之不理。小偷說：車主睡覺時；汽車也在睡覺。(謝文苑，2001c)

人必須得睡覺，但汽車未必得睡覺。本文以具有反制通訊異常阻斷功能之民間保全公司衛星定位防盜系統為個案，因為它訊號永不消滅，持續在公部門與私人企業的協力監控保護中，好比擁有一雙永不闔上的雙眼—當車主睡著時、愛車永遠醒著。

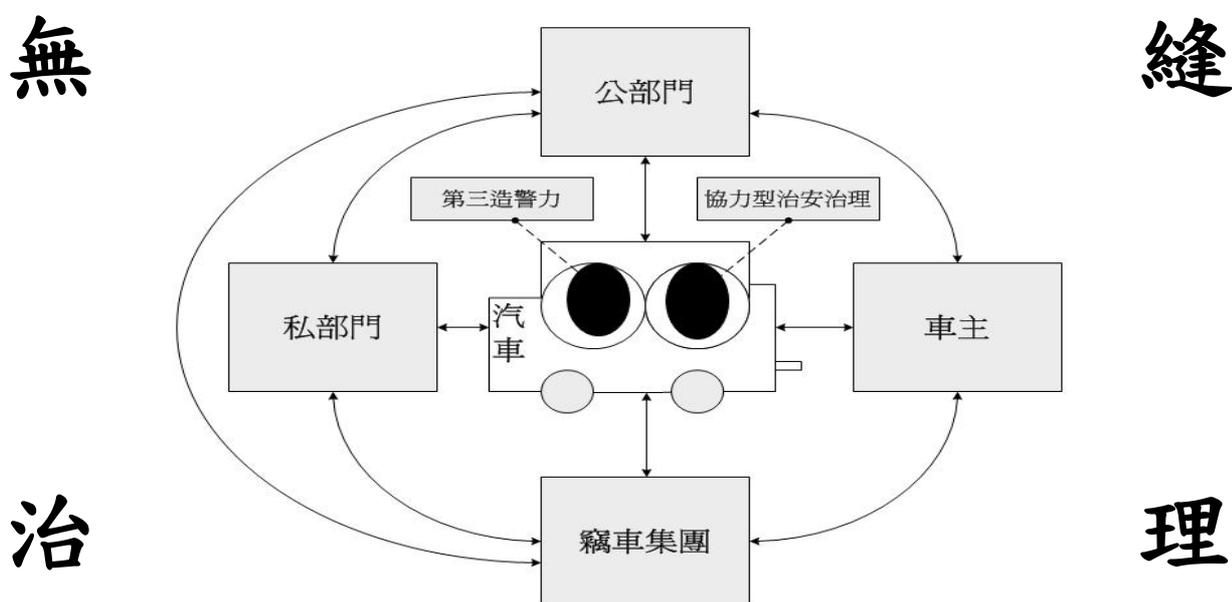


圖1-4-2 研究架構圖

資料來源：作者自行繪圖。

<sup>4</sup> 曾任警校防竊講師兼開鎖教官，現任中華民國汽機車防竊協會執行長及愛鎖安全科技公司技術總監。

## 第五節 論文檢閱

正式進行研究之前，研究者必須做的一件事情，就是檢視目前有哪些博、碩士論文與本研究相關，目前的研究成果有哪些，並從中突顯本研究的價值，若相關研究問題從過去論文中即可找到完整解答，就無再繼續探究之必要性，反之，若過去有關汽車竊盜方面之論文有值得深入探究之處，則可作為本研究所需探究的題材。有關汽車竊盜相關論文檢閱如下表：

年份	作者	論文題目	概要	備註
1993	柯義民	汽車竊盜及偵防之實證研究	首先調查汽車竊盜現況，透過統計分析找出影響汽車被竊的主要原因，並藉由文獻探討及實地訪談找出銷贓的方法與管道。	中央警察大學犯罪防治研究所碩士論文
2001	陳家成	汽車竊盜犯罪歷程之質化研究	探究汽車竊盜犯之犯罪原因及歷程，除蒐集相關研究文獻分析汽車竊盜發生之成因外，並採取「質化深入訪談」之方式，深入探訪台北監獄、桃園監獄及桃園少年輔育院內八名汽車竊盜犯之犯罪原因及其心路歷程，藉由研究結果及發現來檢驗相關犯罪學理論對於汽車竊盜犯罪者之解釋力與效能，並嘗試建構適合本土性汽車竊盜犯罪理論架構模式。	中央警察大學犯罪防治研究所碩士論文
2004	葉俊宏	汽、機車與侵入性職業竊盜集團之質化比較研究	擇定一個汽機車職業竊盜集團及一個侵入性職業竊盜集團作研究樣本，其中汽機車職業竊盜集團訪談對象為該集團之主謀一名；侵入性職業竊盜集團訪談對象則為該集團之主謀及核心成員各一，另訪談上述侵入性職業竊盜集團核心成員家屬一名。本研究以 Felson 日常活動理論及 Sutherland 之犯罪副文化理論為探討架構，藉以呈現汽機車職業竊盜集團與侵入性職業竊盜集團之異同。	臺北大學犯罪學研究所碩士論文
2006	賴銘昌	空間型構與汽車竊盜之關聯性研究－以台灣某都市為例	藉由實際案例分析，以檢驗不同空間使用類別（商業街道、住宅街道及住商混合街道）空間組構特徵與汽車竊盜之間是否存有相當程度關聯性。	逢甲大學建築學系研究所碩士論文

2006	陳昆民	GPS 汽車衛星防盜保全系統消費者購買行為及顧客滿意度與顧客忠誠度關係之研究	針對研究對象業者之 GPS 汽車衛星防盜保全系統顧客的購買行為及顧客滿意度與忠誠度進行調查，探討何種功能及服務要項顧客最重視且影響最深，研究結論如下： 一、親友介紹及推薦為主要因素。 二、顧客最需要功能，依序為定位追蹤服務、防盜發報功能、全天候監控中心通報服務。 三、使用過保全經驗的顧客其滿意度較低。 四、顧客滿意度與忠誠度有相關，顧客滿意度會影響顧客忠誠度。	輔仁大學應用統計學研究所碩士論文
2007	李文章	數位資訊在犯罪偵查上之應用－以目標軌跡、全球衛星定位系統、電話通聯電腦分析系統為例	提出數位資訊於犯罪偵查之運用，以目標軌跡概念，探討如何在刑案中搜尋數位資訊；並以全球衛星定位系統說明犯罪偵查技術如何結合數位資訊及結合後產生的偵查功能；最後以電話通聯電腦分析系統詮釋犯罪偵查技術運用數位資訊的方式，及其運用數位資訊所產生之偵查效益，有助於未來犯罪偵查技術的研發。	中央警察大學刑事警察研究所碩士論文
2007	宋仲儒	犯罪決意考量因素與監視錄影系統之關聯性研究	跳脫過去僅對警察及民眾作為對象的研究模式，直接對犯竊盜及搶奪等案的現行犯或前科犯做質化的訪談，分析其犯罪行為的決意考量因素與監視錄影系統之間的相互關連性，其次再與各級偵查犯罪的警察人員分享討論，藉以找出最佳的偵防因應策略，達到維護治安的目的。	中央警察大學刑事警察研究所碩士論文
2007	吳文成	衛星計程車推動方式之研究－以警政治安協防為中心	透過犯罪案件特性分析，瞭解推動衛星計程車對改善治安與提昇計程車安全的重要性，並探討衛星計程車建置與管理相關課題，並透過多目標決策方法評選出最佳方案，最後針對衛星計程車建置完成的後續管理問題，研擬並提出具體可行的配合措施，提供政府主管機關未來擬定政策之參考。	中央警察大學交通管理研究所碩士論文
2008	何春乾	職業竊盜犯生命歷程之研究	針對職業竊盜犯進行研究，並以一般化犯罪理論、一般化緊張理論與逐級年齡非正式社會控制理論的觀點來鋪陳職業竊盜犯生命歷程的劇本；另引用理性選擇理論與差別接觸理論則說明竊盜犯如何進入竊盜犯罪世界的犯罪歷程。	中央警察大學犯罪防治研究所博士論文

2010	葉瑞紘	汽車竊盜犯罪人犯罪決意及生活型態之研究	針對 5 名經驗豐富之汽車竊盜犯罪人深度訪談以瞭解其犯罪決意及生活型態之研究，深入探究其如何進入、持續、終止其竊車工作生涯，並瞭解家庭、社會、刑事司法政策對其著手犯罪的影響	臺北大學犯罪學研究所碩士論文
2010	李曜君	易銷贓場所銷贓犯罪之初探－以台北縣政府警察局為例	以犯罪學上之理性選擇理論、情境犯罪預防理論及威嚇理論等為理論基礎，藉由訪談各相關業者，探討銷贓場所業者與竊盜等財產性犯罪者兩者間的共生關係，與面對警察等司法單位的追訴時，如何應對與面對之方法，並佐以資深基層刑事偵查員警平日偵查犯罪、執法面向之訪談內容，兩者相互對照，發現：銷贓犯罪具有隱匿性、根基於預期獲取龐大經濟獲利的經濟類型犯罪、與竊盜等財產型犯罪具有緊密連結性、被追訴機率或犯罪之法律風險低等特性，且贓物犯罪者之再犯比率極高，值得有關單位予以重視與注意。 另外發現國內目前易銷贓犯罪之偵防策略與易銷贓場所管理上等諸多問題與困境，提出制訂中古物業管理法規、提昇基層員警偵辦誘因與制定偵辦標準作業流程，並定期舉辦查贓講習等具體作為之建議，希能改善查贓工作上之問題，並能有效遏制國內銷贓犯罪，以穩定社會治安。	中央警察大學刑事警察研究所碩士論文

資料來源：依各篇文章出處整理、編輯而成。

在汽車竊盜案件急劇攀升的時代，何義民(1993)以日常生活理論及情境犯罪預防策略為架構，摒棄對犯罪原因的探討，而由減少犯罪機會著手，從被竊車輛、防盜設備、停車環境、車主特性及日常活動情形等變項深入探討，發現未裝設防盜設備者、停車環境昏暗、出入陌生人複雜、應酬頻率較高、從事工商業者等較容易發生汽車失竊情形，故建議應慎選停車環境、加強防盜設備，並在購買中古車或修理車輛時審慎選擇以阻絕銷贓管道，使竊車集團無利可圖。

訪問過數名汽車竊盜犯，陳家成(2001)探究其犯罪原因及其心路歷程，深入瞭解其個人特性、家庭狀況、學校經驗、生活型態、首次竊車暨累犯經驗及對於刑事司法系統

看法等，該研究並提出許多建議，包括健全家庭功能、重視中輟生問題、強化員警辨識查緝贓車技巧、汽車竊盜初、累犯宜採分離處遇、宣導汽車駕駛人慎選停車位置及中古車、推廣使用原廠零件的習慣等。何春乾(2008)則係針對自陳犯案超過千件以上的職業竊盜犯進行研究，深入探究這些「狀元賊」的生命歷程與犯罪歷程的異同，並提出研究建議，包括重視親職教育與學校教育、整合司法體系以達嚇阻犯罪之效、落實犯罪矯治作為及強化出獄後更生作為、增加犯罪困難、提升犯罪風險及降低犯罪酬賞等。其中，多位訪談對象認為監獄是大染缸，進入監獄很容易就會學到各式各樣的犯罪手法，精進原有的犯罪手法，監獄可謂「竊盜研究所」的別名，文中並提到竊賊均消失的話，將造成保險公司失去市場，而汽車竊盜案件的攀升可則刺激防盜鎖市場銷售量的成長。

另外，宋仲儒(2007)則針對犯竊盜及搶奪等前科犯作深度訪談，分析其犯罪行為的決意考量因素與監視錄影系統之間的相互關連性，其研究發現，不同案類的犯罪行為人在其理性選擇的決意歷程中，所考量的各種干擾因素，有著完全不同的權重及影響，其中，竊盜犯罪者特別在意犯罪場域中的干擾；而搶奪犯罪行為者則習慣在自己熟悉的地區尋找作案目標。研究並發現監視錄影系統與其他的干擾因素比較，就竊盜犯罪行為者而言，其功能較正式監控的功能小，約莫等於自然監控或略小於自然監控的角色，但卻遠大於其他間接防衛功能的干擾設施，研究亦發現許多人有過度依賴監視器以遏止犯罪發生的情況。應用於汽車竊盜防制上，監視器對於竊車集團犯罪者而言，或許有些許干擾的作用，但監視器的監控不如自然的監控，如鄰近親友、警察巡邏等，對於監視器應如何妥善運用，在過度依賴與不善於使用之間如何取得平衡，是每部汽車車主需考量的課題。

葉俊宏(2004)經篩選擇定一汽車機車職業竊盜集團及一個侵入性職業竊盜集團作研究樣本，其中汽車機車職業竊盜集團訪談對象為該集團之主謀一名；侵入性職業竊盜集團訪談對象則為該集團之主謀及核心成員各一，另訪談前揭侵入性職業竊盜集團核心成員家屬一名，主要研究發現汽車機車與侵入性職業竊盜之社會化歷程相近似，均有家庭功能不彰、不良夥伴、就學中輟、吸食毒品等不良紀錄。而汽車機車職業竊盜集團成員有認知以

身為職業竊盜犯為榮之犯罪副文化，該研究建議結合情境犯罪預防策略，並從強化防竊政策、阻絕銷贓管道、強化查緝措施、提倡遊民管理、宣導犯罪預防、強化矯正處遇、避免標籤化、妥適運用嚇阻理論、強化標的物監控等面向來減少汽車竊盜之發生，以確保民眾身家財產安全。

空間型態特徵對汽車竊盜犯罪率之高低有某種程度之影響，賴銘昌(2006)從環境周圍空間特徵著手研究，發現街道型式、建築物周圍空間構成、街道人潮車流等均會對汽車竊盜犯罪產生影響，並發現在白天交通便捷度較高的市區，因外來陌生人潮車流較多的無形監控較多，以致於汽車竊盜犯罪率較低。

數位科技的崛起，李文章與吳文成不約而同地在學術上將數位資訊提倡結合在公共事務上，吳文成(2007)介紹計程車新興營運方式，現行計程車透過GPS衛星定位系統，能將營運中之計程車位置顯示在網頁上，以及計程車之基本資訊(如車齡、廠牌、司機評等等資訊)，乘客可透過這些資訊自由選擇欲搭乘之計程車，再輸入搭車地點與時間後完成叫車動作。除搭車安全外，透過衛星計程車之車外監視器與衛星定位功能，犯罪場所發生在道路上的案件與利用交通工具為犯罪工具等案件，亦可利用衛星定位對此類犯罪車輛進行監控，通報警察機關攔截圍捕，警民共同打擊犯罪。李文章(2007)則將GPS衛星訊號結合跟蹤技術，並結合電話通聯分析進而提昇跟蹤技術及偵查效率，以展現數位資訊應用於犯罪偵查的強大功能。

在治安治理的領域中，私人保全產業佔有一席之地，對客戶的生命、身體、財產等安全維護具有相當的影響力，陳昆民(2006)針對特定保全業者之GPS汽車防盜系統客戶進行研究，發現顧客的忠誠度與滿意度有高度相關，顧客對於保全產品是否會持續使用往往取決於對於該產品的滿意度。由於陳昆民所研究之對象與本文有關私部門研究對象為同一間保全公司，故相關研究資料與發現對本研究而言相當珍貴。

任何財產犯罪行為必須藉由銷贓始能獲利，李曜君(2010)發現國內目前易銷贓犯罪之偵防策略與易銷贓場所管理上有許多問題與困境，其認為政府應立法管理中古物業者，以避免竊盜犯罪透過中古商銷贓，並建議提昇基層員警偵辦誘因、制定偵辦銷贓犯

罪之標準作業流程、定期舉辦查贓講習等具體作為，期能有效遏止銷贓犯罪。

綜觀過去相關論文檢閱，有關「社會經濟脆弱性」相關研究均著重在災難救助方面，尚無學者針對竊盜案件，尤其是汽車竊盜方面注重「社會經濟脆弱性」的問題，究竟汽車竊盜案件是否存有「社經脆弱族群」－辛苦賺錢買部車，卻讓竊車集團輕鬆偷走？有關汽車竊盜實有需要深入探討是否有「社經脆弱族群」須政府介入採取相關保護措施以照顧這群車主。

無論係針對汽車竊盜犯罪行為人的深度訪談研究，或是針對犯罪客體的研究，均不難發現加強監控是一項防制汽車竊盜之重要策略，然何種方式之監控始能真正有效防制汽車竊盜，監視器能否有效防範仍是一大疑問，將汽車停放在管理員的監控或許有用，但所耗費的成本相對高昂，一般的防盜器對於竊嫌或許是種干擾，但若竊取時間足夠似乎不構成威脅，能即時監控的防盜器莫衛星定位防盜系統可屬，然其有辦法做到有效監控嗎？

## 第二章 文獻探討與理論基礎

「如果每個人的想法都一樣，那麼一定有某些人沒有在思考。」

—喬治巴頓(George S. Patton)<sup>5</sup>

傳統的文獻探討，強調須不帶個人情感、以客觀的方式寫成，其必須以一種無偏見的方式來呈現這些資料，近代的文獻探討則不一定強調所謂客觀性，研究者必須做的是一去證明探討此文獻的必要性，並說明此文獻何以與所進行之研究相呼應之處，或甚至去推翻舊有文獻的觀點，而非只是將其視為在寫論文所要做的另一件瑣事，才能讓自己比較能與文獻探討心有靈犀而產生共鳴。

研究者在構思一項理論時，他的想像力在每件事中，通常只看見有利於這個理論的特徵，因此，若非透過相關文獻探討，研究報告可能較不具客觀價值，一份學術研究是否驗證了某項假設或論點，可說是該研究是否具有價值的評鑑要素，若已有其他文獻探討過相關議題並有適當解答，則該研究可能成為多餘的談論。

本研究之文獻探討，係針對協力型治安治理、第三造警力等面向深入回顧相關文獻資料，並介紹本研究無縫治理之內涵，藉以從中思考有無較佳的措施、政策或其他策略以防制汽車竊盜，並能增進社會治安和諧，創造人民福祉。

### 第一節 協力型治安治理的理論與實務運用

受到政治民主化、經濟自由化、金融國際化等相互衝擊，公部門與私部門開始認知到任何一方均無法獨自承擔社會經營責任，而尋求新的協力關係。「警力有限，民力無窮」，導引民間私部門力量，投入協助政府維護治安工作，是政府未來無法阻擋之趨勢(傅美惠，2007)。協力型治安治理探討的是公、私部門如何形成新結構體，透過社會資源整合提昇社會生命力，以促進社會治安，其主導社會進步的力量並非分隔的公部門或私

---

5 喬治·巴頓（西元 1885-1945）的時代是社會、政治和軍事歷史翻天覆地變化的偉大時代，作為四星上將統帥，巴頓將軍最大的特點就是以其本人的尚武精神去激勵部屬，用他的堅毅個性去影響部屬。

部門，而是合工的公私部門的協力體。

基此，學者吳學良(2003)指出，過去我國社會缺少「公私部門協力關係」的價值觀、機制與行動力，以致於公部門與私部門間即使是互相需要卻又畏於互動，故如何建立共識、互動之良善機制，是值得探討的問題。過去公私部門的互動曾經落於官商勾結、圖利他人及利益輸送的陷阱，造成人民對於政府與民間團體的互動都存有戒心及不信任，因此，過去公私部門的互動欠缺，協力文化更是貧乏。近年政府推動政治民主化和經濟自由化的革新，必須建立新的公共行政文化及新的公共管理運作方式。

國家發展所需要的資源分可為財經資源及人力資源，這兩項資源正是民間企業所充沛擁有的，如能透過有效制度將民間資源與公部門需求相結合，使「公部門資源」、「私部門資源」及「人民資源」充分整合利用，那麼政府、社會、人民將互蒙其利。

公權力的發展有其極限，公共事務解決方式朝向公私部門責任分擔，公部門與私部門互相需要，其朝著「公私協力體」方向發展是未來經營社會的新結構體。

過去公共事務的處理方式係以公部門為領導中心，私部門及民眾依存於這層級架構之下，公私部門的互動屬於一種垂直分隔式的互動關係，其互動較屬對立或相互利用而無法與民眾建立休戚與共的關係。

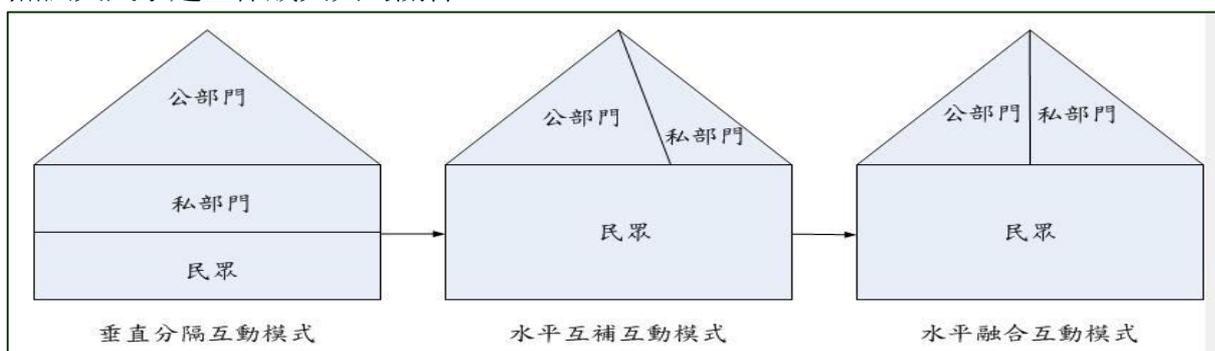


圖 2-1-1 公私部門互動模式演進圖

資料來源：”從市場、政府與公營事業觀點再探民營化政策”，吳學良，2003，經社法制論叢，32，211-254。

隨著政治民主化，公部門認識到自己能力的有限性而尋求私部門互補性的支援，此種水平互補模式強調公私部門互相依存配合的程度增加，私部門脫離單純是公部門體系

下附合體的地位，做互補性的協助，在此模式下，公部門仍然處於主導之地位，而私部門雖然是處於配合地位，然社會體制的經營已不再由公部門完全指導，私部門嘗試發揮力量與公部門共同服務大眾。

順應經濟國際化、政治民主化及公部門民營化的潮流，現代公私部門的互動模式趨向於公私部門與民眾共構生命共同體。公私部門的互動從傳統的「指揮—服從」、「配合—互補」轉化成「協議、合作」之平等關係。

「治安」一詞，可解釋為「安全治理」，而治安問題之解決之道，往往是政府取信於人民，展現行動力及治理能力之關鍵，當今治安問題之解決，已非昨日單靠警察即能迅速壓制、有效解決之時代，更需要有別於警察、犯罪者外之第三造警察協力之共同出力、共同參與治安治理事務。(李宗勳，2010b；吳昭銘，2011)

過去社會談到有關治安治理相關議題，總將責任歸於國家政策或警察機關，私部門的地位僅在於配合政府政策的實行，而隨著時代的改變，公部門與私部門實應共同承擔起維護治安治理的社會責任。地方上有許多守望相助隊的組織，正是協力型治安治理的最佳案例，透過地方里長作為召集人，招募里民於工作下班時間協助警察擔服巡邏、守望勤務。而民防、義警、義交等所有的熱誠亦不遑多讓，舉凡警察勤務之廟會活動、交通疏導、巡邏路檢等勤務中均不乏見到這些協力型治安治理的典範。

為防制銀行遭搶，現在各家銀行除申請保全維護外，均有設立「警民連線」自動報案系統，遇有緊急狀況均會第一時間連線至警方報案系統，通報轄區警察到場維護治安，許多超商、店家也有設立此「警民連線」，亦為協力型治安治理的實例，透過財物主自身加強相關監控設備，配合警方巡邏網的迅速反應，有效防範不法犯罪發生。

諾貝爾獎得主E. Ostrom曾說：「信任是破解悲劇的關鍵。」人與人之間唯有透過信任，才能夠合作無間；人與人之間唯有透過接納，而非彼此防備，才能夠披荆斬棘。公私協力的另一層意義，在於透過政府、私人企業及社區居民的相互信任、合作，創造社會新的契機與風氣。唯有當人們彼此信任，透過信任—強與弱相互扶持、善與惡彼此感化、富與貧相互協力，直到無強弱之分、無善惡之界，和平始能真正實現。

## 第二節 第三造警力的理論與實踐

「第三造警力」係相對於警察、犯罪人以外的第三造犯罪防護警力之發展趨勢，有道：「警力有限，民力無窮」，在無窮的民力當中，該如何去選擇適當的對象、運用適當的措施來強化犯罪防護，是近代許多警學文獻共同認定的趨勢(李宗勳、宣介慈，2009)，第三造警力的態樣千變萬化，如家長必須對子女的不當行為負責任、老師必須對學生的偏差行為負責任、企業必須對員工的服務及產品的品質負責任等，意即”私人(第三造)……被要求協助控制不法行為”，透過第三造潛在的無窮警力協助警察去管理社會中各式各樣的不法行為，以創造良好社會秩序。(Mazerolle, L., & Ransley, J., 2005)

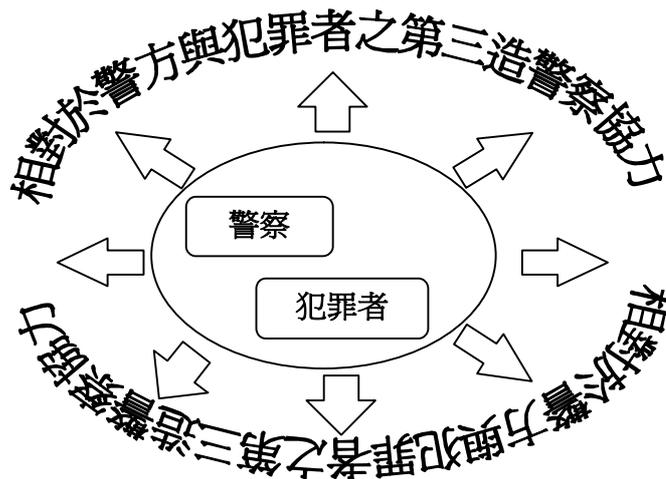


圖2-2-1 第三造警力示意圖

資料來源：”台中市實施自行車防竊刻碼制度成效之研究—兼論第三造警力之運用”，吳昭銘、李宗勳(2012)，全球化與行政治理國際學術研討會發表論文，桃園。

二十一世紀的公民，逐漸認知到居家安全、社區安全、公司保全等無法僅憑警察機關去維護，即使警察巡邏密度再高，一天24小時中巡經特定處所停留的時間不會超過1小時，其他的23個小時還是得靠民眾採取相關措施加強本身財物的安全。在第三造警力概念中，私人安全產業(朱金池，2007)所扮演的角色相當重要，尤其其中許多有組織且

管理良好者，更是公部門治安治理的好幫手，「第三造警力」的核心概念即在於此，在此架構當中，警察並非置身事外、置之不理，而是讓財產物主作為中心，擔負安全維護的主要責任，而警察機關積極從旁採取勸導、強制、法令修正等相關措施，共同協助民眾財產安全維護。

第三造警力所採取的措施，係基於法制面的合法基礎，利用各種民事、刑事、行政規則及其他法律，以宣導或強制第三造承擔犯罪防護的責任。(陳婁鈴、沈明昌，2009)此理論於結構面有強大的公共效益，在於建構完整的溝通管道，將警察、民眾與其他利害關係人串聯在一起，強化各網絡間的連結能力及信任感，藉由警民之間實際的各類接觸以建構社區意識、社會責任及信任關係。

第三造警力對於防制汽車竊盜可作為一有效手段。然而，無可避免地，其亦帶來許多負面效益列舉如下(吳昭銘、李宗勳，2012)：

- (一) 第三造警力的諸多措施，造成警察權限擴張，增加裁量權的使用。
- (二) 第三造警力的強制措施散見於各法律規章，實際成效難以具體評估。
- (三) 第三造警力的落實執行，可能造成犯罪移轉。
- (四) 利害團體或關係人共同參與治安維護，雖可形成民間的自我警衛力量，但可能同時會曲解公共政策的目標與法規權責。
- (五) 第三造警力使用強制手段或許能達到警政目的，但亦可能損傷彼此諧和關係。
- (六) 第三造警力之實施諸多是臨時偶發的，而無足夠時間去縝密規劃。
- (七) 第三造警力之實施可能造成嚴重公共健康的負面效應。
- (八) 第三造警力可能過度重視結果，而非針對社會問題始因。

隨處可見的「監視器」，正是「第三造警力」理論的運用，在科技昌明的現代社會，監視器可謂除了警察、犯罪者之外的第三造警力，透過政府裝設的路口監視器與私人裝設的公司、住宅監視器結合成一犯罪防護網，作為犯罪預防、追緝的有效工具。當民眾

有需求時，得向警察機關申請調閱監視器，當警察機關有需求時，亦能向民眾請求調閱，此種警民之間互信、互賴的基礎，正是「第三造警力」所倡導的社會責任與信任關係。

但面對汽車竊盜犯罪，單憑監視器防護網已無法防制竊車集團，竊車集團實施犯罪時只要利用剛偷來的車牌，趁車主尚未報案時<sup>6</sup>裝設於作案車輛來規避監視器鏡頭及警方查緝，或利用偽造、變造之車牌來犯案，事成之後就馬上將車牌湮滅不用，警察機關調閱監視氣往往僅能追查至無辜的第三者，而難以查獲到竊車集團成員。曾有車主花500萬購買BMW跑車，並將設有一流防盜系統的愛車停放於監視器鏡頭下，卻仍遭竊車集團下手竊取，車主聽到愛車的引擎聲立即趕出去追車，然竊車集團整個偷車過程僅花1分鐘，車主僅能默默看著愛車被開走。(如圖2-2-2)



圖2-2-2 竊車集團竊取百萬名車監視器畫面

資料來源：翻攝自蘋果動新聞網站(<http://tw.nextmedia.com/animation/-iplayer/msecid/1/type/Today/ArtID/34053184/TVID/34239/issueid/20120227>，2012年02月27日)。

「第三造警力」於強化汽車竊盜防制之運用，除藉現行「監視器」做為警察機關及民眾共同的「第三隻眼」外，以及宣導車主上鎖、加強防盜器外，尚須尋求更有效的防制措施。「鎖探」謝文苑(2001c)曾建議車主應選擇具有通知功能的防盜鎖，雖然對於竊車集團敵暗我明，難以掌握其犯罪地點、時間及犯罪方式，但若選擇有即時通知車主的防盜系統，就能時時刻刻監控著愛車，並與竊車集團抗衡。

<sup>6</sup> 實際上，每位民眾(包含竊車集團成員)只要上內政部警政署全球資訊網(<http://www.npa.gov.tw>)首頁>協助維護治安查詢/e化服務查詢>車輛竊盜、車牌失竊(含計程車)資料查詢，就能得知某部車輛或是某組車牌之車主是否已報失竊。

## 第三節 無縫治理之內涵

### 壹、無縫治理之定義與特性

本文所建構之「無縫治理」(Seamless Government)概念係源於「無縫接軌」(Seamless Transition)的概念，所謂「無縫接軌」係國家期盼工作交接時勿因政黨輪替或職位異動時造成不當銜接<sup>7</sup>；而本文之「無縫治理」理論將「無縫」之概念導入治安治理的範疇，係指政府運用汽車衛星定位防盜系統，立法強制全面裝設並妥善管理運作，將安全治理擴展至汽車所及的每一個角落，以避免形成治安死角。

「無縫治理」的概念既不偏左亦不偏右，更無藍綠之分，「無縫治理」中既有保守的安全管理的意味，也有開放的解除管制的意涵，其具體作法為：政府強制每部汽車裝設衛星定位防盜系統，並由公部門、監控中心及車主協力防制汽車竊盜，並透過對每部汽車的衛星訊號管理，促成諸多其他效益，茲將無縫治理的理論特性臚列如下：

- 一、**針對車、不針對人**：增加針對汽車交通工具的監控管理，減少針對人民直接的監察管制。現代社會幾乎人人都有行動電話，行動電話的通聯分析、對話監聽對人民隱私權是種直接的侵害，相較之下，「無縫治理」主軸係針對汽車訊號之數位化管理，而非針對人的直接監控。
- 二、**數位管理取代實體管制**：藉由無形的數位衛星訊號管理，減少有形的干涉管制。每部正常使用狀態下的車輛均有行駛軌跡作為安全保證，故有形的干涉管制可降到最低，如交通稽查、道路路檢等均得酌減，政府僅需針對異常使用的車輛進行追蹤。
- 三、**全天候數位監控，打破人力作息限制**：治安維護不在囿於有形的警力巡邏，人民生命、身體、財產的保障不因日夜有所差異，竊盜集團更不因人力作息而在夜晚有可趁之機。

---

<sup>7</sup> 無縫接軌又稱無縫運輸，原先係強調藉由大眾運輸智慧化及無縫接駁服務，以提升服務品質，紓解運輸系統的服務瓶頸，使大眾運輸的接駁服務普及臺灣全省。直至民國 98 年行政院長吳敦義接任內閣時宣稱與劉前內閣「無縫接軌」，其概念開始運用在行政機關工作交接的銜接過程中。

四、**動靜皆宜，突破監視器限制**：相較於監視器受限於天氣、視線、角度等鏡頭限制，衛星訊號則不受限制，無論汽車狀態是靜止或行駛都能持續發射訊號，動靜皆宜，且透過「搶波器」等設備改善衛星收訊，能使無縫治理更無死角。

五、**運籌帷幄於千里之外**：透過衛星訊號的連結，管理監控單位不受場域限制，可以在千里之外遠端掌控即時狀況，隨時守護著人民安全。

## 貳、無縫治理的資訊管理

衛星訊號的有效合理運用，須以資訊安全與隱私權保護為首要前提。根據統計，每個月約有4千7百萬筆資訊進行交換(楊采容，2012：23)，這些龐大的資訊應如何妥善管理，如何不讓有心人士藉機洩漏個資、侵犯民眾個人隱私，是現在社會最重要的一項新興課題。

無縫治理的資訊管理係該理論架構成功與否的關鍵，全世界沒有一套資訊系統號稱絕對百分之百阻絕駭客，隨著資訊科技發展，各國政府均開始重視資訊安全，我國亦推行「個人資料保護法」以保護民眾個資，若有心人士未善盡保密責任而洩漏個資，將負擔最高新臺幣2億元之損害賠償金；通訊保障及監察法則規定不得違法監察、不得將監察通訊所得資料提供與其他機關、團體或個人，違者除有刑罰外並負有損害賠償責任；警察職權行使法規定警察得針對犯罪集團之無隱私或秘密合理期待之行爲或生活情形，以目視或科技工具，進行觀察及動態掌握等資料蒐集，然前提是必須經過警察局長書面同意始得實施；另外，除特別法保障外，刑法第132條規定公務員不得洩漏應秘密之文書、圖畫、消息或物品，違者處三年以下有期徒刑，即使退休辭職後亦同，顯見政府於法規制度上對於個人資料保障的重視。

國外對於GPS衛星定位追蹤已有多數之討論與研究，其對於隱私權之侵害以及立法保障的規定一直受到學者重視，美國曾有一位法官波斯納(Posner)認為，警察未經法院核准以GPS監控被告於公開領域之行蹤並不構成違法監察，波斯納法官將GPS追蹤器比

喻成衛星空照圖－若衛星空照圖不構成違法監察，那麼GPS追蹤亦不會構成違法監察，他有一段話與本研究架構不謀而合：

我們甚至能想像一個法律要求所有的新車都要配備追蹤器，故政府能持續追蹤美國所有車輛的行動。如果說這種大規模監控在美國憲法第四增補條款下不可能引起問題，這不是搜索，因為這僅是一種比僱用一千萬個警察去尾隨這國家道路上所有車輛來的有效的一種選擇。(轉引自黃政龍，2010：251)

未來警察利用GPS衛星定位器偵查犯罪係必然趨勢，面臨侵害隱私權之顧慮，黃政龍(2010：268)建議警察偵查犯罪使用GPS追蹤器應採「令狀原則、緊急無令狀為例外」，一般情況，須由法院核發令狀始能實施GPS追蹤，如因情況緊急始不在此限，但於執行後應即補陳法院簽發令狀，此建議為警察偵查及隱私權試圖勾勒出一條平衡線，並可作為以無縫治理概念實現治安治理過程有關法律面的制定方向。

資訊非法洩漏案例很多，汽車衛星定位防盜系統雖尚未全面普及使用，然對於使用者而言，私部門必須保障其資訊安全，以防止不法業者、投機份子等犯罪集團透過關說、行賄或其他方式入侵，造成民眾隱私損害，引發民眾恐慌與抱怨，並產生對於政府或私部門的不信任感，常見的資訊不當使用案例，依其使用態樣與原因可分為(如圖 2-3-1)：

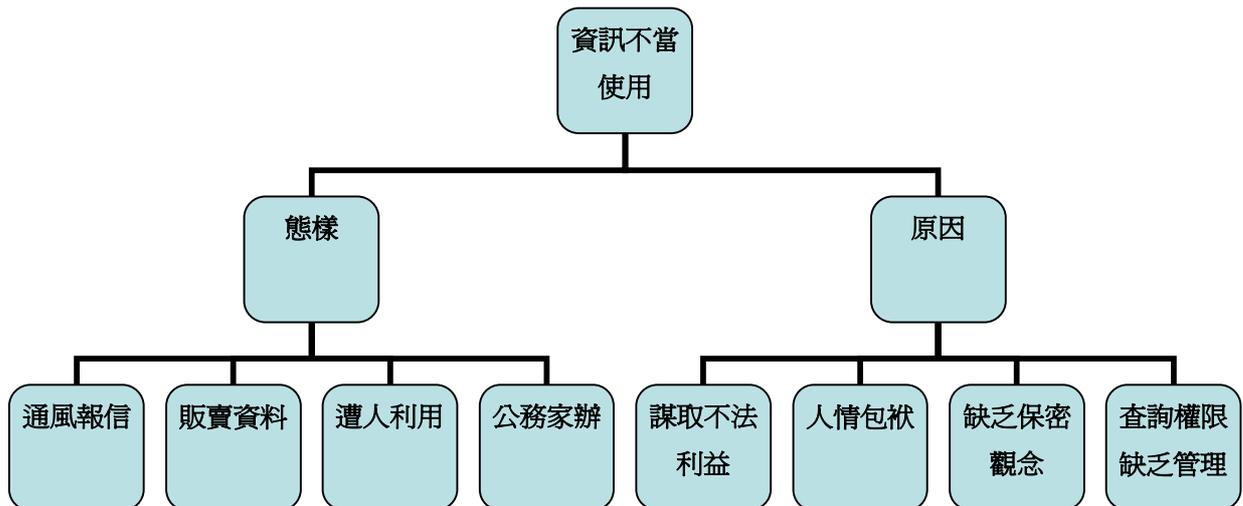


圖2-3-1 常見資訊系統不當使用態樣及原因

資料來源：”警察機關洩密案件分析與策進”，陳蔚文，2012，警光雜誌，668，32。

為實現無縫治理，有效管理汽車衛星定位訊號，並避免數位資訊洩漏，公部門或私部門等職掌有接觸到民眾個資工作者，均應有下列策進作為：(陳蔚文，2012：33-34)

- 一、加強資訊安全法治教育訓練，透過現行法規教育及案例教育宣導，促使相關人員嚴守保密規定，恪遵法紀以落實職業道德。
- 二、落實代查詢人查證機制，遇有他機關或同單位其他同事要求代查詢時，務必先查證該人是否確為有權查詢資料者，並確為公務查詢所需要，避免遭不當利用。
- 三、嚴禁公務家辦、恪遵實體隔離政策，任何有機密文件、資訊的軟硬體，均必須存放於安全的場域中，以杜絕資料藉由外部網域洩漏。
- 四、落實帳號權限管理機制，查詢人應以個人帳號查詢各類資料，並於調(離)職時即刻解除其查詢權限，以避免不當查詢。
- 五、加強洩密查處工作，透過稽核過程中發掘各項優缺點，對於執行優良者，從優獎勵，對於執行不利者，從嚴議處，以落實保密工作。

透過法制面的資訊保障、執行面的管理稽核，將汽車衛星定位訊號有效儲存、分類管理，每位車主將行車位置隱私讓渡給具有職業道德的管理者，而讓社會各層面均能夠共享無縫治理的安全感。

## 第四節 理論基礎

探討有關汽車竊盜相關文獻時，必須使用證據來支持主題，但應謹慎地使用引用句或是引言，要區辨出研究者個人認為的想法與別人曾說過的話語者兩者之間的差別，否則容易產生「以偏概全」的詮釋，或造成「斷章取義」的文獻探討。就警察實務辦案而言，評估一個行為是否為犯罪必須找到「證據」；而就學術研究而言，驗證一項學理是否客觀必須有「理論」作為基礎，始有明確邏輯及足夠說服力成為正式學術研究。

## 壹、理性選擇理論

過去關於竊盜犯罪有許多相關理論，「理性選擇理論」(Becker, 1976)由經濟學延伸至犯罪學領域，主張人類傾向理性選擇對己最有利的行為，並藉由犯罪者的立場來詮釋其如何選擇犯罪標的物，並評估犯罪報酬及危險性，以解釋犯罪者如何決意實施犯罪。理性選擇理論指出犯罪的構成要素有三：1.犯罪地點；2.犯罪目標；3.犯罪技術，意即如有適當的地點有適當的目標，在犯罪者有足夠的技術下，犯罪就可能發生。對於汽車竊盜犯罪者而言，我國地狹人稠，隨處可見汽車停在馬路上為適當的犯罪目標，大街小巷都是適當的犯罪地點，只要犯罪者有足夠的技術，汽車竊盜案件就可能發生。

## 貳、情境犯罪預防策略

「情境犯罪預防策略」(Situational Crime Prevention Approach)則提倡環境設計及管理措施，以增加犯罪成本、促使犯罪更加困難，其主要策略包括目標物強化、自我保護措施、非正式社會控制及社區犯罪預防等策略。應用於汽車竊盜之防制，則應強化汽車防盜措施、增設自我防盜裝置、停車環境設計規劃，並實施社區犯罪預防宣導以防制汽車竊盜發生。(C. Ray Jeffery, 1971；Ronald Clarke, 1997)

## 參、生活方式暴露理論

另外，辛德廉(Hindelang)、蓋佛森(Gottfredson)及葛洛法洛(Garofalo)等提出之「生活方式暴露理論」(A Lifestyle Exposure Model of Personal Victimization)，係針對全美八個城市的犯罪被害調查而建立，該理論解釋一個人之所以成為受害者，係因其本身職業活動及娛樂休閒具有某些特性，導致危險性增加，甚至成為犯罪被害人，其理論重心著重於生活方式(Lifestyle)影響被害可能性的大小。(楊士隆、何明洲，2002)就汽車竊盜而言，目前社會無論各行各業，每個家庭幾乎都需要至少一部汽車，意即無論何種生活方式均少不了汽車這項生活必需品，依「生活方式暴露理論」之觀點，似乎每個家庭都可能成為汽車竊盜的犯罪被害人。

## 肆、日常生活理論

柯恩及費爾遜(Cohen & Felson, 1979)所提出之「日常活動理論」(Routine Activity Theory of Victimization)，將「生活方式暴露理論」更爲具體化及正式化，而成爲犯罪學界中一項最有名的理論，其核心觀念是認爲犯罪行爲之發生在時空上須與日常生活各項活動相互配合，當具有能力及動機的犯罪行爲人接近沒有受到適當監控保護之犯罪標的物時，犯罪就可能發生。將上述觀點應用於汽車竊盜之犯罪行爲，發現其實滿街可見所謂的犯罪標的物，供具有竊車能力及動機的偷車賊去下手，而執法者不可能讓滿街的汽車(標的物)全數都消失不見，而必須從「適當監控保護」去著手，然而，該如何讓每部汽車都受到適當監控保護呢？

## 肆、第三造警力

犯罪合適標的物之增加會增長犯罪行爲，係日常生活理論之概念，該理論強調犯罪乃「機會」、「有動機嫌疑人」和「缺乏監控」之交互作用，犯罪之發生，須有犯罪者、受害者及犯罪情境等三者始能結合。爰此，爲有效防制汽車竊盜，首要就是得讓汽車受到完善的「監控」，增加犯罪的風險與困難度，讓竊車者沒有適當的時機著手犯罪，然而，完善的監控單憑警察無法達成，必須藉由警察、犯罪者之外的第三造始能達成有效的監控，第三造警力理論即於此基礎下產生。

第三造警力(third-party policing)的理論核心，係指警察運用各種刑事、民事法令及行政法規，訴求第三人共同承擔維護社會治安之責任。第三造警力之態樣在日常生活中隨處可見，如屋主對房屋中所進行之犯罪負責；老師對教室中學生的安危負責；家長對子女的不當行爲負責等作爲。(李宗勳、宣介慈，2009)

現代科技中，能適當監控、有效管理汽車動態或靜態狀況的有效工具，非衛星定位系統莫屬，汽車衛星定位防盜系統若能妥善應用於相對於警察、犯罪者之外的「第三造」良善民眾，不但能強化汽車竊盜防制，且有許多其他改善社會治安及增進交通安全等相關益處，係政府實現「無縫治理」之契機。

## 伍、公私協力

隨著時代的改變，治安治理已非單公部門有責任維護，公部門的各項資源有限，所能達成的成效亦有限，超出公部門極限的部份，需要強化私部門之社會責任，共同以公私協力完成(如圖 2-4-1)。從前汽車尚未普及時，透過公部門對少數的重點車輛加強巡邏，即可達到適度的監控。然而，隨著國民財富累積、社會經濟發展，犯罪之「合適標的物—汽車」數量隨之增加，連帶帶動竊車集團之犯罪意圖、竊車手法、技術等亦隨之成長，單純藉由公部門之力量已無法遏止汽車竊盜犯罪發生。

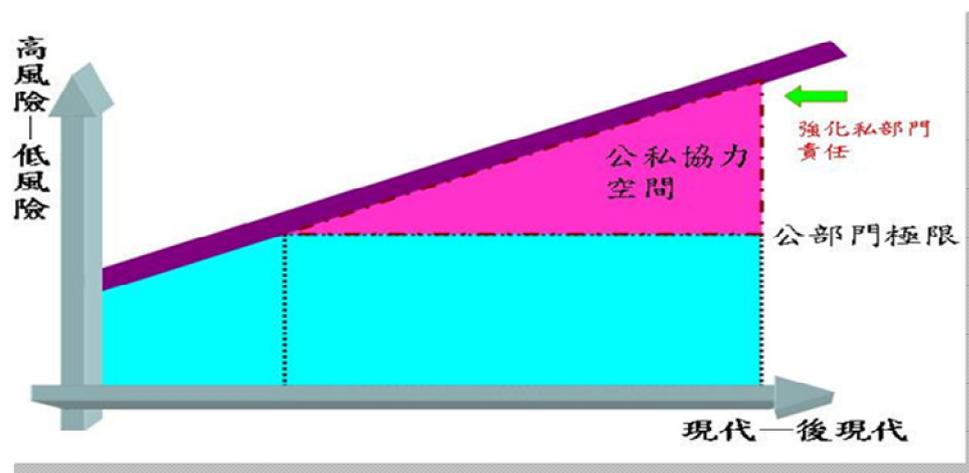


圖 2-4-1 公私協力發展空間分布圖

資料來源：警察危機應變與安全管理，李宗勳，2010a，桃園：中央警察大學出版社。

## 陸、小結：理論整合以實現無縫治理

為求完善之治安治理，本研究以「公私協力」、「第三造警力」為主要理論基礎，透過「無縫治理」之核心架構，希冀藉由警察、犯罪者以外之第三造(汽車車主)以強化汽車竊盜防制，並參照「日常活動理論」及「生活方式暴露理論」從「加強汽車適當監控」著手防制汽車竊盜，另援引「情境犯罪預防策略」提倡目標物強化等管理措施，以增加犯罪成本、促使犯罪更加困難，透過「理性選擇理論」使汽車竊盜犯罪困難度提升、增加犯罪遭查獲的風險，打消竊車集團著手犯罪的念頭。

「第三造警力」為「公私協力」發展更精緻的犯罪防護理論，該理論企圖結合第三造良善民眾或市場機制等民間力量或企業協力共同參與犯罪防制，讓警力從國家控制的管理機構朝向以社區與市場為基準的第三方移轉。承上，「警力以外之第三人...被要求協助控制不法行為」為第三造警力的主要概念，此種警民協力的趨勢，與近年來許多國家的管理功能向私人部門的讓渡有關，而本研究係以第三造警力之理論基礎，深入瞭解民間保全公司之衛星定位防盜系統，觀察「車主被要求協助防制汽車竊盜」之情形與成效。所謂第一造警力即指警察，第二造警力於本研究中指的是汽車竊盜犯罪人，而第三造警力就是指相當多數的潛在可能受害的每部汽車的使用人。(李宗勳，2011a)

第三造警力基於私有財貨所有人應對此財貨負起第一線管理與保險責任，其所倡導的是一種負責任的自主性，將管理風險的責任由執法者逐漸轉向個人。由於汽車在當今社會十分普及，政府如能妥善運用第三造警力的理論，適度要求每部汽車作自我管理、監控，更能豐富第三造警力「無縫治理」的內涵精神。

道德經中提到：「天網恢恢，疏而不失。」我們也常聽到人們在犯罪者落網時評論：「法網恢恢，疏而不漏。」以譬喻犯罪者終究難逃法律制裁。然而事實上，法律難免會有漏洞，上有政策、下有對策，就查獲嫌疑人機率偏低的汽車竊盜犯罪而言，我們不得不承認許多竊車集團份子仍逍遙法外，面對大街小巷滿是犯罪目標的汽車竊盜，政府如何達到「無縫治理」，讓每部汽車均受到適當監控，衛星定位防盜系統是數位化管理的首要關鍵。

警力有限、民力無窮，治安不單是警察的責任，警察需要與企業及民眾合作，街道上不見得到處有巡邏車，卻四處都可以看到汽車，汽車是政府實現「無縫治理」的關鍵工具，政府若妥善利用汽車衛星定位防盜系統，要求每位車主強化汽車防竊，由公私協力妥善管理、維護及適當監控汽車，將協力型治安治理擴散至社會每一個角落。

### 第三章 汽車竊盜與防盜系統之現況與問題

#### 第一節 汽車竊盜之現況與問題

##### 壹、 汽車竊盜犯罪概況

財產安全問題，特別是竊盜犯罪，一向是世界各國最主要的犯罪問題，舉凡可見的具體物品，皆可為竊盜犯罪的客體，其不僅有多種類型，且作案手法時常花樣繁多、詭譎多變，是我國在犯罪防治上最棘手的問題。

在所有竊盜犯罪的客體當中，汽車可說是體積較大、較不易收藏之財產，且我國地狹人稠，道路上隨處可見到汽車，於是汽車竊盜成為竊盜犯罪中最頭痛的社會問題。

竊盜犯罪之分類，其犯罪類型依侵入性可分為侵入竊盜、非侵入竊盜及汽機車竊盜；依犯罪手法可分為侵入竊盜、詐欺竊盜、機會竊盜、扒手竊盜、汽機車竊盜及其他特殊竊盜(楊士隆、何明洲，2002)；實務上依警政署刑案統計分類則可將竊盜犯罪分為四大類型：重大竊盜、普通竊盜、機車竊盜及汽車竊盜。其中，汽車竊盜、機車竊盜係指被害人之汽、機車遭他人竊取之案件，而重大與普通竊盜之分類則依個案損失情形而有所不同(如表3-1-1)。

表 3-1-1 竊盜犯罪類別與釋意

類別	英文名詞	內容釋意
重大竊盜	Serious Larceny	指竊盜案件具有下列情形之一者： 一、失竊物總值 50 萬元以上竊案。 二、竊盜保險箱、櫃內之財物總值 10 萬元以上竊案。 三、竊盜槍械、軍火、爆裂物、或國防上、交通上、學術上之重要設施、器材。 四、被竊人係具外交身分之外籍人員，或來訪之外籍貴賓。 五、竊盜重要儀器、文件等影響國家與社會安全情節重大竊案。
普通竊盜	General Larceny	指意圖為自己或第三人不法之所有，而竊取他人動產之犯罪行為。不含重大竊盜及車輛竊盜。
機車竊盜	Motorcycle Theft	指意圖為自己或第三人不法之所有，而竊取他人之機車者。
汽車竊盜	Motor Vehicle Theft	指意圖為自己或第三人不法之所有，而竊取他人之汽車者。(不含機車竊盜)

資料來源：依內政部警政署全球資訊網(<http://www.npa.gov.tw/>，2010 年 12 月 20 日)編輯而成。

普通竊盜與重大竊盜的界定標準有模糊地帶，容易因價值判斷的不同而認定不一，例如說A與B各自有一株同品種的盆栽遭竊，若A認為該盆栽價值為50萬元，屬重大竊盜案件；而B認為該盆栽價值為49萬元，則僅屬普通竊盜，同樣的物品失竊可能會有不同的案件認定。

相較之下，汽車竊盜與機車竊盜的界定標準就相當明確，且較無所謂「犯罪黑數」<sup>8</sup>問題，意即，官方統計與實際情形相距不大。然而，雖官方統計的汽、機車竊盜發生與實際情形相距不大，破獲率是否符合實際情形則有待評估，因官方統計之汽、機車竊盜破獲數係指警察尋獲之失竊汽機車數量，不似普通、重大竊盜案件必須查獲嫌疑犯始列入績效統計，這兩種差別的涵義使我們必須以不同觀點分別評估普通、重大竊盜破獲率以及汽、機車竊盜破獲率，前者案件的破獲能有效抑制案件再發生，反觀後者的破獲數，十之八九僅止尋獲失竊賊車，而未被查獲的嫌犯則逍遙法外，再犯的可能性高。

表 3-1-2 歷年警察機關受(處)理竊盜案件統計表

年度	發破數 及嫌疑犯 人數	全般竊盜					
		全般刑案 總計	總計	重大竊盜	普通竊盜	汽車竊盜	機車竊盜
99年	發生數	371934	142,774	171	75,820	17,106	49,677
	破獲數	296500	92,076	131	37,820	11,269	42,856
	嫌疑犯	269340	37,554	245	30,353	2,287	4,669
98年	發生數	386075	155,151	203	77,659	19,697	57,592
	破獲數	311648	102,224	139	37,983	13,243	50,859
	嫌疑犯	261973	35,585	297	28,519	2,001	4,768
97年	發生數	453439	209,351	295	101,335	28,508	79,213
	破獲數	350497	133,823	225	45,531	19,723	68,344
	嫌疑犯	271186	42,364	398	34,043	2,597	5,326
96年	發生數	491815	241,091	321	118,393	31,966	90,411
	破獲數	367001	150,108	230	49,431	22,326	78,121
	嫌疑犯	265860	42,053	402	33,763	2,258	5,630
95年	發生數	512788	281,561	390	144,513	33,739	102,919
	破獲數	342329	164,557	217	48,170	25,163	91,007
	嫌疑犯	229193	39,927	385	30,384	2,489	6,669

資料來源：依內政部警政署全球資訊網(<http://www.npa.gov.tw/>，2012年2月6日)編輯而成。

<sup>8</sup> 一般而言，我國民眾所擁有之汽車或機車失竊，因擔心會被竊嫌使用作案，且為了向監理站申請停止繳納相關稅捐，均會向警察報案，而警方為維護民眾權益，通常不會拒絕受理報案。

如表3-1-2及3-1-3所示，全般竊盜(所有竊案)的破獲率約在58.44%(95年)至65.89%(98年)之間，其中汽車竊盜破獲率均遠高於普通竊盜破獲率，但在查獲嫌犯機率這項統計中，汽車竊盜查獲嫌犯機率(7.06%至13.37%)均遠低於普通竊盜查獲嫌犯機率，相較之下，一旦汽車竊盜發生，嫌犯被查獲率偏低，而再犯機率較高。

案類	類別	95年	96年	97年	98年	99年
普通竊盜	破獲率	33.33%	41.75%	44.93%	48.91%	49.88%
	查獲嫌犯機率	21.03%	28.52%	33.59%	36.72%	40.03%
汽車竊盜	破獲率	74.58%	69.84%	69.18%	67.23%	65.88%
	查獲嫌犯機率	7.38%	7.06%	9.11%	10.16%	13.37%

資料來源：依表3-1-2編輯而成。

圖3-1-1及圖3-1-2為民國99年警察機關查獲汽車竊盜嫌疑犯年齡及職業狀況之分析，由圖3-1-1可見，從事汽車竊盜之犯罪嫌疑人超過八成年齡多在24至49歲之間，尤以30至39歲青壯年者占約五成居多(如圖2-1-1)；而由圖3-1-2可見，約有五成從事汽車竊盜之犯罪嫌疑人無職業，另約有兩成係從事非技術工及體力工等職業者。

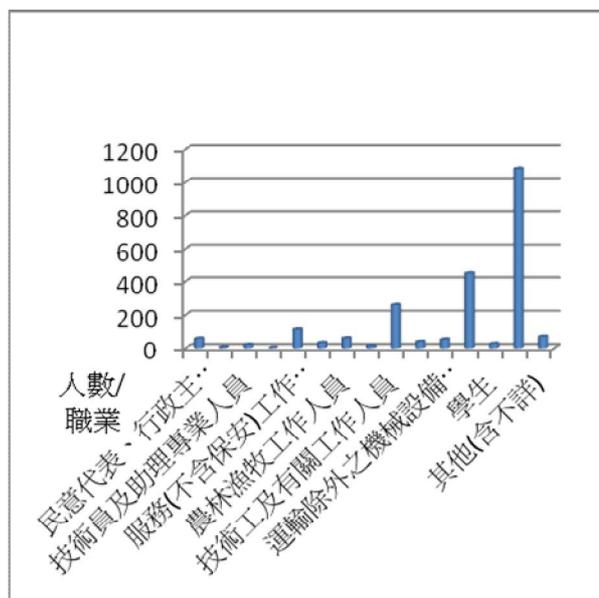
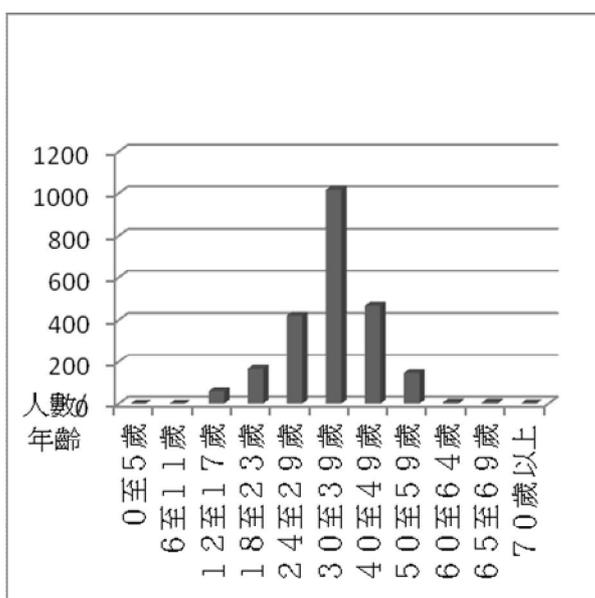


圖3-1-1 汽車竊盜嫌疑犯年齡分布圖(民99年) 圖3-1-2 汽車竊盜嫌疑犯職業分布圖(民99年)

資料來源：均依內政部警政署全球資訊網(<http://www.npa.gov.tw/>，2012年2月6日)編輯而成。

圖3-1-3為民國99年警察機關查獲汽車竊盜嫌疑犯教育程度之分析，可見有關汽車竊盜嫌疑犯之教育程度多為高中職(46.7%)或國中(44.3%)，兩者合計之中學學歷佔全數汽車竊盜嫌疑犯的九成以上，而國小學歷以下、不識字者及大專學歷以上者占不到一成。

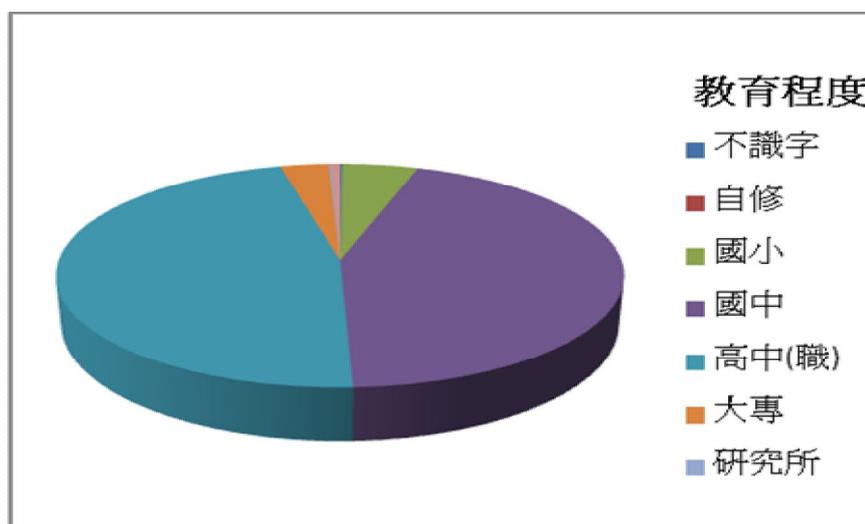


圖 3-1-3 汽車竊盜嫌疑犯教育程度分布圖(民 99 年)

資料來源：依內政部警政署全球資訊網(<http://www.npa.gov.tw/>，2012年2月6日)編輯而成。

有關汽車竊盜之犯罪者，其犯罪類型及手法均有所不同，依據犯罪者著手實施竊盜之目的，許春金(2003)指出汽車竊盜有許多不同型態：

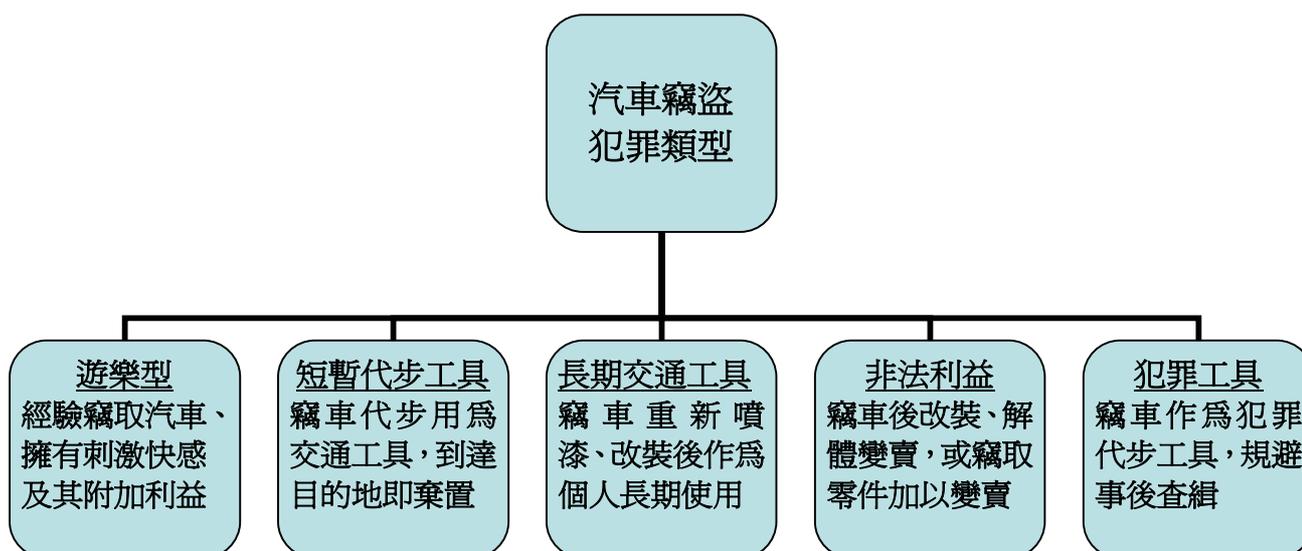


圖 3-1-4 汽車竊盜犯罪類型

資料來源：犯罪學(550頁)，許春金，2003，桃園：中央警察大學。

上述五種汽車竊盜犯罪類型中，「遊樂型」、「短暫代步工具」及「犯罪工具」等三種類型之失竊汽車較容易為警方尋獲，往往竊嫌僅作為短暫代步工具並能規避警方追查目擊者、調閱監視器等偵查作為，一旦汽車沒油或車主已向警察機關完成報案而有遭警方查獲風險時，就將該車隨地棄置，俟警方尋獲通知車主領回。

相較之下，「長期交通工具」或「非法利益」等汽車竊盜犯罪類型則較不易尋獲失竊汽車，一部汽車從失竊、解體、銷贓往往在極短時間內完成，甚至可能車主尚未發現愛車失竊，該車即已經遭竊、解體，並銷贓完畢。

有關汽車竊盜的犯罪方式，如圖3-1-5所示，以破壞車鎖(44.6%)為主要犯罪方式，自備萬能鑰匙(26.3%)次之，然實務上，許多案例往往使用多種方式來達成竊車目的，如破壞門鎖後接通電路竊車，並非僅單一犯罪方式。

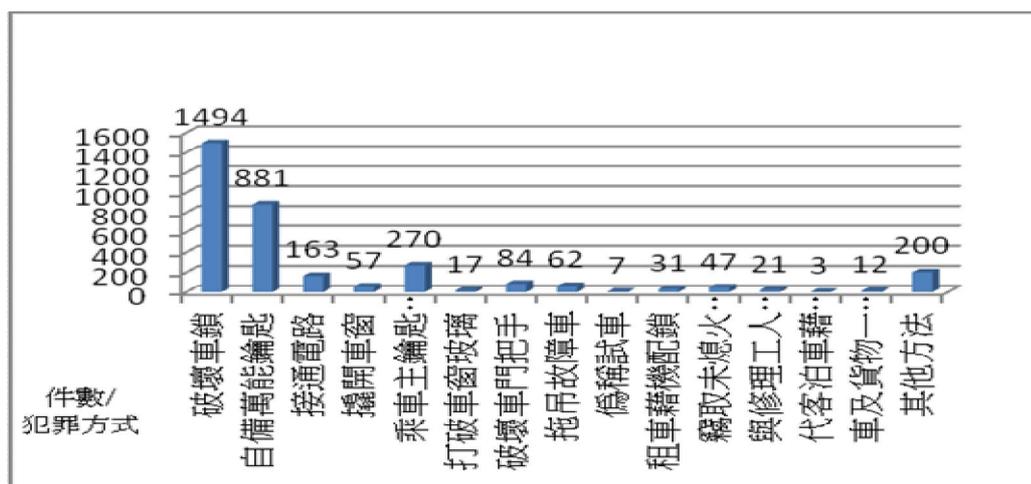


圖3-1-5 汽車竊盜犯罪方式統計(民91年)

資料來源：依嘉義縣朴子分局網站(<http://www.cypd.gov.tw/Pzp/>，101/02/18)編輯而成。

內政部警政署101年警政統計通報<sup>9</sup>曾指出，100年整體治安趨勢以竊盜案11萬6,913件(占全部刑案之33.48%)發生最多，而竊盜案件中有關汽車竊盜案件，雖然其破獲率相當高，每年破獲率約在6成5至7成5之間，但該數據係指於尋獲失竊汽車的機率，若細查我國查獲汽車竊盜嫌疑犯的機率，僅約在7%至13%間，遠低於我國全般刑案的破獲率，意即每100部汽車遭竊案例中，警察機關僅查獲約7至13位嫌疑犯。

<sup>9</sup> 引自內政部警政署全球資訊網(<http://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/lp?ctNode=12594&CtUnit=1739&BaseDSD=7&mp=1>，2012年2月14日)之101年第3號100年整體治安情勢。

換句話說，若以民國99年汽車竊盜數據加以換算，我國平均每小時就約有2部汽車遭竊，但平均每4小時始有1位竊賊被查獲，以各項統計來看，我國防制汽車竊盜策略確實有待精進，汽車竊盜實為當今社會最頭痛的治安問題之一。

## 貳、 汽車竊盜被害者

在刑事司法體系中，執法者著重於針對犯罪者之偵查、起訴、審判及執行，面對被害者則較少著墨，學者黃富源、張平吾(2008)曾提出被害者學，研究某些特定時空及特定的人是否較其他人來得容易被害，其發現犯罪之發生並非全然歸咎於犯罪者或被害者單方，犯罪問題是一個多元性法律事實與社會現象，必須從不同角度切入加以考量，始能得到更清晰之判斷。

依日常生活理論所見，有關汽車竊盜的被害者中，較不涵括那些社會最低階層者，因為貧苦的人較不容易擁有一部汽車(合適的標的物)，但富有者亦非汽車竊盜被害者之常客，因富有的人擁有私人車庫可停放那些防竊裝置一流的名車(並非缺乏監控)，因此汽車竊盜之被害者，理論上而言大多是中產階級者。然貧困者亦可能藉由貸款去購得一部汽車，而富有者亦可能會將停放於缺乏監控的路邊，故無論社會各階層均有可能成為汽車竊盜之被害者。

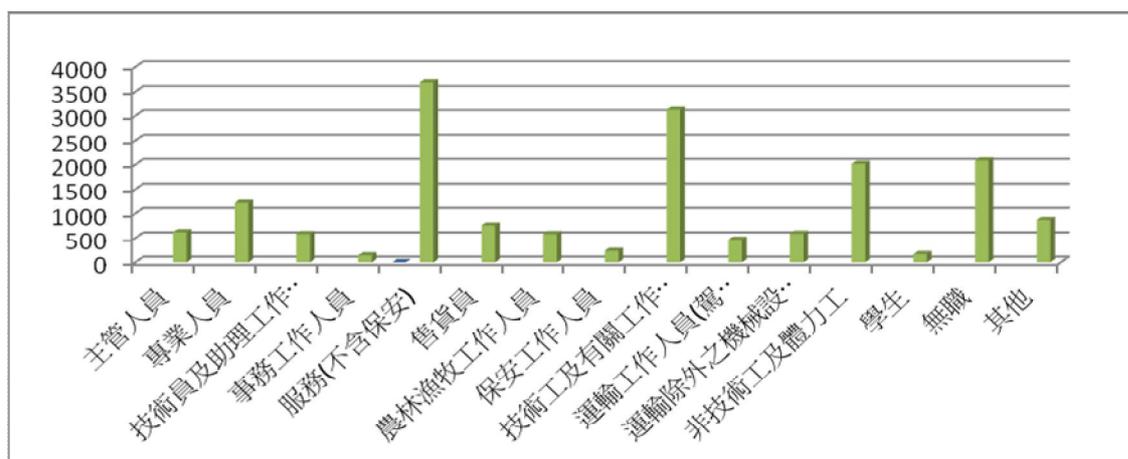


圖3-1-6 汽車竊盜被害人數職業狀況分析圖(民99年)

資料來源：依內政部警政署全球資訊網(<http://www.npa.gov.tw/>，2012年2月6日)編輯而成。

由圖3-1-6所示為民國99年汽車遭竊之被害人相關職業狀況統計，其中可以發現服務業為最大宗(21.5%)，其次為技術工及有關工作人員(18.2%)及非技術工及體力工(11.8%)，被害人中無職業的亦達12.2%，而學生僅占約1%，可能與一般學生較沒有經濟能力購買汽車有關，但擁有汽車的人分布於各行各業，許多人即使無收入(無職業)或經濟能力不夠(例如學生)，亦可能經由親友贈與、轉讓或貸款而擁有一部汽車，易言之，無論從事任何職業，每個人均可能成為汽車竊盜之被害人。

圖3-1-7所示為民國99年汽車遭竊之被害人相關年齡層別統計，其中有關汽車遭竊被害人之年齡層多集中在40至64歲之壯年(占54.1%)及24至39歲之成年(39.6%)，而老年(3.3%)及青年(2.8%)則占較少比例，此與一般擁有汽車的年齡層分布有高度相關。

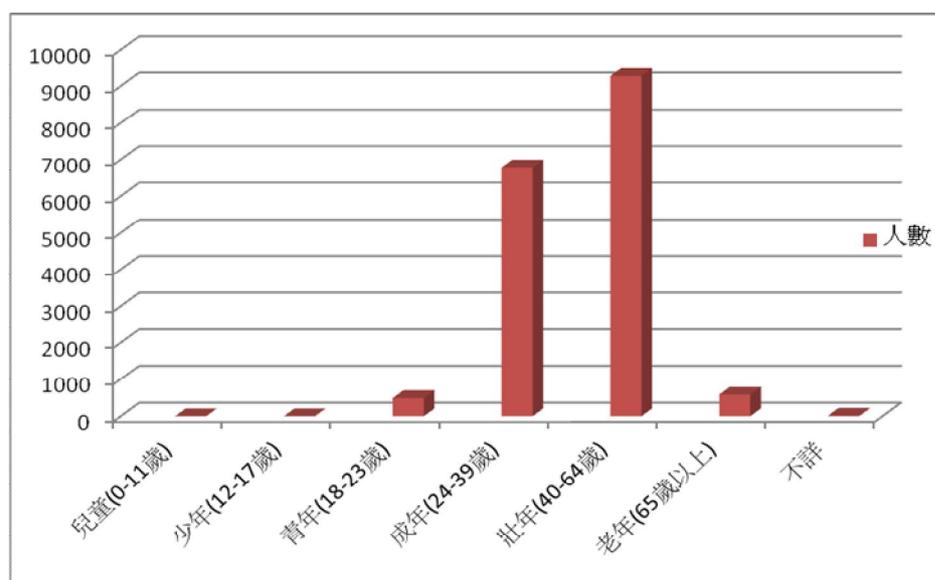


圖3-1-7 汽車竊盜被害人數年齡層分析圖(民99年)

資料來源：依內政部警政署全球資訊網 (<http://www.npa.gov.tw/>，2012年2月6日)。

綜觀我國官方統計有關汽車竊盜相關資料，得以分析各年度的發生數、破獲數比較及各區域間的差異，如圖3-1-8所示可以看出近五年來汽車竊盜發生數呈現下降的明顯趨勢，顯見汽車竊盜犯罪漸漸受到控制，但汽車竊盜查獲嫌犯的機率偏低一直是社會的治安問題，且相關文獻中並無法探究出汽車失竊主要的被害車種及遭竊因素，以分析出最重要的被害因素，提供車主作為有效的防範措施。

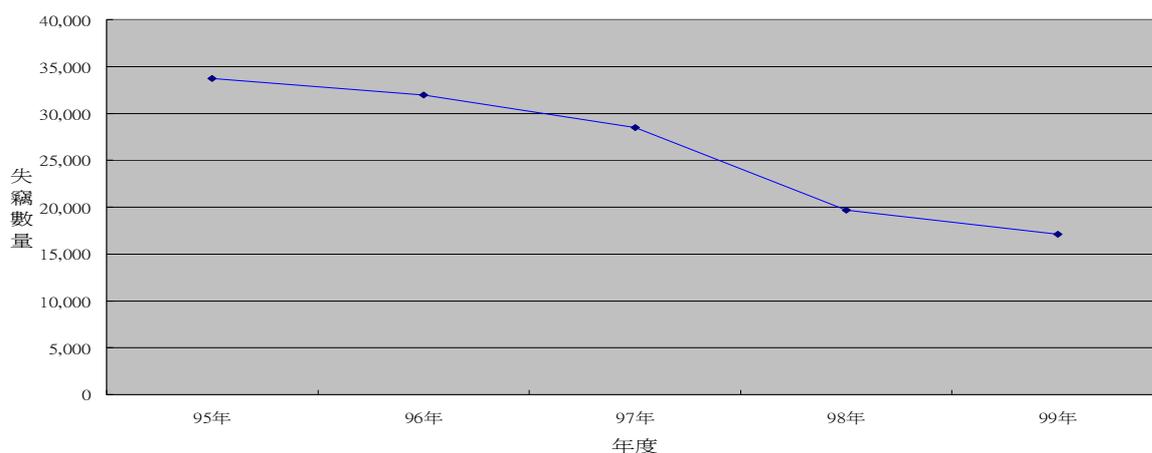


圖3-1-8 歷年汽車竊盜發生數比較

資料來源：依內政部警政署全球資訊網(<http://www.npa.gov.tw/>，2012年2月6日)編輯而成。

由圖3-1-9所示民國99年我國各縣市汽車竊盜發生數比較，可以發現桃園縣(15.9%)汽車失竊比例最高，其次為台北縣(9.8%)，遠高於台北市(4.5%)及高雄市(5%)等直轄市，可能由於北高兩市雖然汽車數輛相當多，但都會人口密集、監視器密度高，有形及無形的監控較多，且交通車流量較大、平均車速較慢以及警力較為密集等因素，不利於竊車集團竊取輸送。是故，為滿足都會地區的汽車市場需求，竊車集團轉往都會區鄰近的縣市著手犯罪，造成桃園縣、台北縣汽車失竊數量較多。值得注意的是，以農業為主的苗栗縣，汽車市場極小，然其失竊比例(8%)竟大於鄰近的臺中縣(6.9%)、臺中市(2.8%)及新竹縣、市(各3.8%)，可見其地緣關係(位居北部都會區與中部都會區的中間)的重要性。

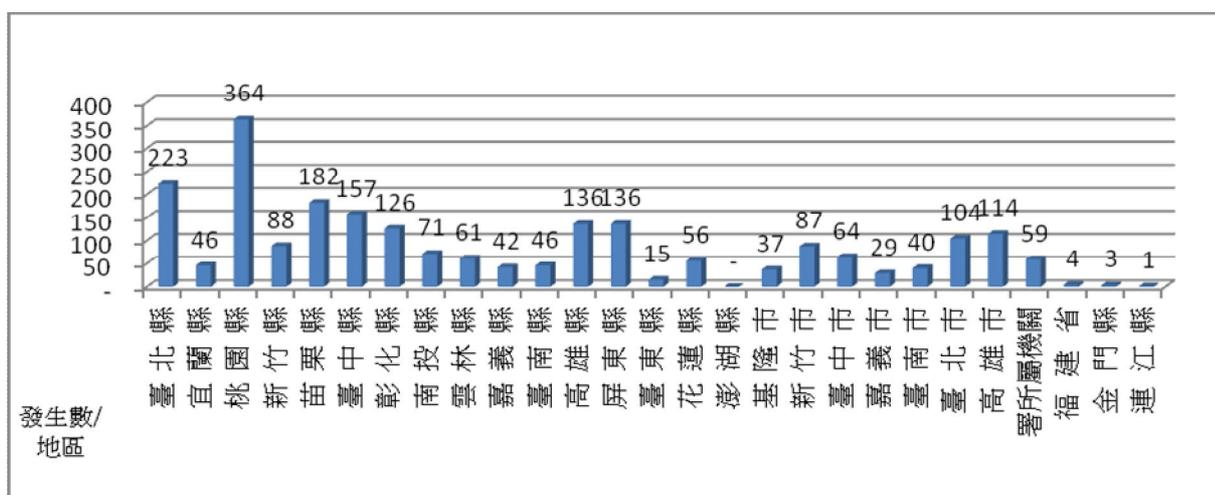


圖3-1-9 各縣市汽車竊盜發生數比較(民99年)

資料來源：依內政部警政署全球資訊網(<http://www.npa.gov.tw/>，2012年2月14日)編輯而成。

無論是日常生活理論、情境犯罪預防策略或是第三造警力等相關理論，均同意為防範犯罪發生應「加強可能成為被害財貨本身之防衛能力」，但較少有人將「社會經濟脆弱性因子」列入犯罪預防之考量。李宗勳教授(2011a)曾以社會經濟脆弱性因子關懷社區災害之回復力，其實，探究汽車竊盜犯罪之防制政策應著重於社會經濟脆弱性因子，因為高階層的車主較有財力去強化其汽車之防衛措施，而經濟能力較差的車主則較無財力加強汽車之各項防盜能力，對於社會經濟脆弱族群而言，辛辛苦苦掙錢才能買到的一部汽車，似乎只是竊車集團的待宰羔羊。

## 參、汽車竊盜防制策略

### 一、宣導防竊觀念

為防制汽車竊盜，內政部警政署曾公布許多能有效幫助民眾防制汽車失竊的措施，以宣導車主如何加強汽車防竊措施，宣導內容無外乎培養上鎖習慣、加裝防盜鎖、選擇良好的停車地點等(如表3-1-4)：

表 3-1-4 汽車防竊措施	
一、	離開車子就應上鎖，雖只是離開一下也不例外。
二、	可在汽車內部（含引擎箱、行李箱）隱密處加裝電門控制暗鎖。
三、	鑰匙應隨身攜帶。鑰匙圈上勿加掛姓名、地址條，避免在遺失後，指引竊賊光臨。
四、	遇有代客停車的服務時，切勿將整車鑰匙交付。
五、	停車時，應將車停在光亮、人車來往較頻繁的收費停車場最為安全。
六、	貴重物品或包裹、行李等，應放置於後行李箱或置於隱閉處（如座位下）。
七、	路邊停車時，應時常變換停車位置，清除車身的灰塵。
八、	考慮加裝防盜設備，如自動斷電系統、斷油系統、聲光警報器、排檔鎖、方向盤鎖、離合器鎖、四輪鎖死系統或外加輪圈絞鏈等等，若可能的話，最好多裝幾套。
九、	汽車音響以能容易裝卸者為佳，離開時，應音響置於將隱密處或攜回家中保管。
十、	為防範竊賊利用拖吊竊車，得利用四輪鎖死系統或外加輪圈絞鏈，使車在非正常狀況下無法移動。
十一、	車停妥後，務必檢視車窗是否已緊閉，車門是否均已上鎖。
資料來源：依內政部警政署全球資訊網( <a href="http://www.npa.gov.tw/">http://www.npa.gov.tw/</a> ，2012年2月18日)編輯而成。	

爲防止汽車竊盜猖獗，臺中市政府警察局亦督飭各分局指派轄區各警察單位針對易發生汽機車竊盜區域、處所及路段列爲失竊熱區，並於該路段、處所張貼防竊宣導標語，必要時並派員執行文宣夾放車輛擋風玻璃或機車龍頭處，以提醒民眾注意防竊，持續貫徹「預防爲先、偵防並重」的治安政策，鼓勵基層員警積極從事犯罪預防宣導，並宣導告知防竊方法，呼籲市民重視自身權益。

有句臺灣話說：「賊仔狀元才」，對於竊車集團而言，天下沒有偷不走的車，沒有打不開的鎖，在實務上，有許多車主依照包含表3-1-4所有的防盜措施，愛車仍遭竊賊偷走的案例。謝文苑(2001c)曾指出，當前警政單位以「治標」方式宣導防竊，卻鮮少以「治本」方式的去瞭解原因、強化實質的防盜功能，並指出必須制定出一套標準的檢驗機制，讓竊賊根本無法得手。然而，許多防盜措施的設置，只是增加竊取所需的時間，並不能遏止汽車失竊，在缺乏監控的情況下，竊賊總有辦法利用破壞、破解、更換電路、拖吊等方式將所需要的目標車偷走。

## 二、靖車專案

爲強化汽車竊盜犯罪防制，警察機關曾推出許多專案工作因應，如臺中市政府警察局於98年11起所推行至今的「靖車專案」，將汽車竊盜比照重大刑案辦理，並針對失竊汽車周遭方圓100公尺內的監視器全數下載，逐一過濾案發前後所有的可疑車輛，將所有車號抄登備查，再加以過濾可能涉案的車主有無竊車前科、是否剛出獄等資料，並將這些可能涉案的車輛之車號通報各單位於各項勤務中加強攔查。

臺中市警方善加利用「監視器」的策略，與「第三造警力」的概念不謀而合，在科技昌明的現代，監視器可說是除了警察、犯罪者之外的第三造警力，透過政府裝設的路口監視器與民間私設的監視器結合成一犯罪防護網，作爲犯罪發生後警方調查的利器。然而，此種「事後追緝」的效果不彰，竊車集團著手犯罪時往往使用剛竊取來的車牌，裝設於作案車輛來規避監視器鏡頭，事成之後就將車牌湮滅不用，亦或利用偽造、變造之車牌(B車)來犯案，警察機關往往僅能追查至無辜的第三者(A車車主)，而難以查獲到竊車集團。例如臺中市刑事警察大隊曾於101年3月13日發布消息通報各警察單位協助查

緝作案車輛-一台使用偽造車牌9815-00黑色國瑞自小客車涉嫌臺中市多起BMW汽車竊盜案件。然而，該車號因車主未報失竊亦未報案註銷，故巡邏員警若無特別背誦車號，於執勤時即使攔查到該車輛，由於該車牌仍是正常使用的狀態而未發覺任何異狀。

值得一提的是，不單是竊車集團，許多非法集團常利用「AB車」<sup>10</sup>作為犯罪工具以規避警方查緝，目前我國防範「AB車」對策較為被動，常常是A車車主收到莫名罰單才知道車牌遭冒用，此時政府的防範措施係發公文通報全國各警察機關內容為：「請協助查扣懸掛牌號0000-00號自用小客車，該車號牌遭冒用，請協助查扣。」然而，實務上外勤巡邏員警不可能看到公文就「過目不忘」，而這些作為犯罪工具的B車，由於無法藉由警用行動電腦查詢就能判別是「AB車」，警方攔查時，若未仔細查驗引擎號碼、牌照，會無法發現是贓車或B車而放行，相對遭警方查獲機率就較懸掛失竊車牌來的低。

### 三、誘餌車計畫

為防範竊車情事猖獗，實務上也曾祭出「誘餌車抓賊」計畫(吳邦珍，2010)，在街道路旁擺放警方提供的誘餌車，並安排便衣警力在鄰近埋伏待命，以利於誘使竊嫌著手犯罪時當場逮捕。然而，此策略相當耗費警力，因為至少需要二名以上便衣警力在誘餌車旁守候，且往往一埋伏就是半天、一天的，猶如「守株待兔」，又好比「大海撈針」似的，對於基層執行員警而言，普遍認為此計畫效果有限。

### 四、贓車辨識系統

隨著監視系統科技的進步，我國各縣、市陸續啓用贓車辨識系統，只要贓車經過設有該系統的路口，系統會自動啓動設在臨近警察單位的警報器，以通報線上警網實施攔截圍捕，此系統的原理係透過路口監視器，捕捉贓車影像車牌號碼，並結合警政署贓車資料庫內的失竊車牌號資料，只要一秒鐘即可自動辨識出路過車輛是否為贓車，警方已透過此系統查獲不少贓車或懸掛失竊車牌的車輛。

然而，此系統對於竊車集團而言，難起有效嚇阻的作用，因為其往往利用深夜間著

---

<sup>10</sup> 所謂「AB車」是歹徒偽造合法A車的行照、出廠證明及車牌等資料，再偷竊另一輛廠牌、車款、顏色，甚至連出廠年份都相同的汽車，重新打造與A車相同的引擎號碼，再懸掛偽造車牌，即變成B車。

手竊取車牌作案並立即下手竊取車輛，甚至到他們將汽車脫手之前，失車車主可能都還不知情，尚未至警察單位報案，故贓車辨識系統無法辨識出贓車。

## 五、順風專案

實務上，內政部警政署不定期實施「順風專案」，督飭警察機關加強全國各大街小巷的車輛查抄，以強化失竊車輛尋獲能量，此專案作用在於提高警察尋獲失竊汽機車的數量，以提升汽機車竊盜的破獲率，然對於增加查獲嫌疑犯的機率並無明顯效益，因為對於實務上外勤員警而言，「找贓車」、「抓小偷」本是每天巡邏例行的工作本分，並不會等到警政署推動全國性的專案工作才認真去尋找。

## 六、春安工作及暑期專案

承上，「找贓車」、「抓小偷」是警察工作的本分，本應24小時全年無休去執行，然熟悉警察工作的朋友或許聽聞，警察每年寒暑假都有所謂的「春安工作」與「暑期專案」，在這段期間內政部警政署會對各警察機關作績效評核，造成某些警察單位可能會「囤積績效」，將春安工作與暑期專案之前所尋獲的贓車暫不發還，等到績效評核開始時始通知車主發還，以創造專案工作佳績。

無論是春安工作或是暑期專案工作，均未能讓警察機關精進相關勤務作為，或有逐年強化汽車竊盜防制之策略，以有效壓制汽車竊盜犯罪。每年定期、制式的工作績效評核，反而造成基層「囤積績效」的惡習，間接影響民眾權益。

## 七、查緝易銷贓場所專案

另外，「查緝易銷贓場所專案」亦為內政部警政署不定期推行的專案工作，該專案係針對全國各分駐(派出)所轄區可能銷贓的處所加強臨檢，對轄內較偏僻的汽車修配廠如有待修車輛未懸掛車牌，立即查明車牌與待修車輛是否相符，且是否為失竊車輛，並應監控是否利用夜間從事汽車解體犯罪。另外，透過訪查轄區汽車修配廠，探詢有哪幾家汽車零件商或廢棄車輛資源回收場變賣汽車零件，必要時予以暗中監控汽車材料來源；針對轄區廢棄車輛資源回收場應暗中監控是否以合法掩護非法，魚目混珠中夾雜贓車零件販售或暗中勾結竊車集團從事贓車解體。

一旦發現有可疑人士前往銷贓，即發動實施臨檢，針對臨檢處所內之物品全數過濾有無贓物，並追查上游的竊盜集團加以緝捕。此專案工作對於一般普通竊盜之查緝有所助益，但是，近年來汽車竊盜集團的銷贓管道已轉移地下化，坊間很少有非法的「殺肉場」<sup>11</sup>，竊車集團銷贓處所通常隱密在不知名的廠房、空地或荒郊野外等，警察機關針對有店面的回收廠加強查緝已無法強化汽車竊盜犯罪防制。

## 八、聯外道路路檢

若竊車地點、解體地點及銷贓地點鄰近，即有遭警方追查到案的高度風險，故竊車集團往往分別於不同縣市設立上述三點，而透過高速公路或快速道路往來輸送。警察機關瞭解此種犯罪模式，故當汽車竊盜發生數攀升時，實務上部分警察機關會採取「見警率」的防制策略，透過轄區各聯外道路的夜間路檢勤務，讓往來的車輛(包含竊車集團成員)均見到警察在路檢，並與國道高速公路警察聯繫加強深夜收費站臨檢盤查，而增加竊車集團南北輸送贓車的困難度，使其打消在該處犯案的意圖，此策略對於汽車竊盜發生數有抑制的效果，但對提升查獲嫌疑犯的機率幫助不大，其所產生「犯罪轉移」<sup>12</sup>的後果，只是讓竊車集團轉移陣地至其他地方行竊，且各聯外道路的夜間路檢勤務，對於警力的消耗亦是一項考驗，讓有限警力集中於聯外道路執行路檢，造成轄區內部巡邏密度相對降低，其結果是其他類型犯罪反而有機會發生。

## 九、其他相關勤務作為

除相關專案勤務，臺中市警方並針對易失竊熱區劃定加強巡邏區域，要求各警察單位規劃肅竊便衣、制服勤務，交替輪流實施，並督飭各分局每週應擇一件汽車竊盜案件以重大刑案方式偵辦，成立專案小組，以破獲代替預防，以遏止汽車竊盜案件發生。

此外，警察機關並運用關聯式分析平台、建構涉案車輛查緝網及行車軌跡紀錄系統等科技功能，查察作案歹徒及相關共犯，另律定汽車竊盜案件發生、破獲，該警察單位

---

<sup>11</sup> 汽機車回收廠在民間俗稱「殺肉場」(台語)，其負責收購報廢車輛，並將零件拆解分類，堪用的就變賣給汽車修配廠或一般民眾，不能用的零件就作為廢鐵回收。

<sup>12</sup> 犯罪轉移係指犯罪行為由甲地轉移至乙地，對於甲地而言治安暫時回復平穩，對於乙地則犯罪突然增加，整體上而言，由於犯罪行為人並未遭查緝，故總體治安並沒有改善。

應即時通報鑑識小組前往現場勘查，尋找歹徒可能遺留之各項跡證。

臺中地檢署為提升偵查能量，特別要求警察機關於破獲汽車竊盜、打破車窗竊盜及侵入住宅竊盜等案件時，比照偵辦毒品案件調閱嫌疑犯所持有之手機最後各10通撥出、接收之電話通聯記錄，以追查其他竊盜共犯，遏止竊盜案件再發生。

網路上流傳一則笑話<sup>13</sup>：

一天一個開大奔的人在路口遇上偷車賊，那賊跟開大奔的司機說：「告訴你說現在的偷車賊很厲害！」大奔司機問：「怎麼個厲害法？」

偷車賊說：「那你就把車借我，我示範一下給你看！」司機把鑰匙給了他。

那賊上車打著了車踩下油門說：「就是這樣啊……」

司機看著發愣想：「和我平時開車沒有什麼特別啊？」

這時車開出了50米後，賊伸出頭對司機說：「拜拜，您的車我先開走了！」

（此時司機才知道自己的車被“偷”走了）

無論防盜措施如何精密，竊車集團總有對策去破解，相對於警察機關與汽車車主，竊車集團具有一項最大的優勢—「敵明我暗」，在缺乏即時監控的狀況下，趁著警察巡邏網絡的空隙，趁著車主熟睡時，竊車集團就能將其愛車偷走。是故，單憑警察機關的各項專案行動作為防制策略似乎無法有效壓制汽車竊盜，必須尋求具有即時監控效果的防盜系統始能與之抗衡。

---

<sup>13</sup> 引自台北聯合汽車駕訓班的奇摩 e 部落(<http://tw.myblog.yahoo.com/updrive-blog/>，2012年2月19日)。

## 第二節 防盜系統之現況與機會

### 壹、一般防盜器

市面上各種汽車防盜器五花八門至少有上百樣，從各種機械結構鎖，及諸多電子報警防盜器，傳統的汽車防盜器主要是機械式的防盜鎖，它主要是靠鎖定方向盤、油門、輪胎或排擋來達到防盜的目的，其優點是價格便宜、安裝簡便，缺點為僅防盜不報警、防盜不徹底，且拆裝耗時占空間。

為克服機械鎖只防盜不報警的缺點，電子式防盜器因應而生，其主要靠鎖定點火或啓動來達到汽車防盜目的，且同時具有防盜和警報器功能。現在市場上亦有雙向功能的電子防盜器，此種防盜器不僅能由車主掌控汽車，車輛還能將自身狀態傳送給車主，例如哪一側的車門遭開啓或車窗玻璃遭毀損等情形，然而電子防盜器普遍存在誤報現象，導致汽車沒事就警報，警報聲成爲噪聲干擾，部分車主乾脆選擇不開防盜器，造成丟車的風險隱憂。

表3-2-1 汽車竊盜常用犯罪方式與手法

犯罪方式	複製鑰匙竊盜	拖吊竊盜	隨機竊盜	選定目標竊盜	破壞鎖具竊盜	車輛零件竊盜
犯罪手法	歹徒利用合法移置車輛機會（如代客泊車、洗車等），藉機複製車輛鑰匙並取得車主住家詳細地址，俟機循址行竊。	針對防盜設備優良之高級進口車輛，難以破壞相關防竊設備，偽裝汽車修護廠拖吊車整車拖吊或以車推車方式行竊。	歹徒利用民眾離車購物車輛未熄火之際，俟機上車將車開走。	針對較高價或較特殊的車款，由銷贓業者下訂單指定車型、顏色，交由慣竊下手。	較原始之竊盜手法，擇定停放暗處防盜功能較薄弱之車輛，以萬能鑰匙或破壞工具破壞防護鎖具，進入行竊。	颱風過後，泡水車增多，歹徒針對車輛高價之零件或中古汽機車需求量大零件予以拆卸竊取，據統計以行車電腦、汽車音響及安全氣囊較多。

資料來源：” 防制汽、機車竊盜觀念、策略與作爲演化” ，許守政，2009，刑事雙月刊，

29，4-7。

一般防盜器的使用增加汽車竊取的時間與難度，或許可以防制「使用竊盜」，讓一般想「借車使用」的慣竊轉而選擇其他無裝設防盜器的汽車，但汽車竊盜有許多犯罪方式與手法(如表3-2-1)，對於竊車集團而言，因應中古汽車市場及汽車零件需求而選定的目標車輛，即使裝有防盜器仍不成難題，一般防盜器只防盜不報警，容易遭竊車集團破

解，無法根本上解決汽車竊盜問題。

## 貳、 衛星定位防盜系統

衛星定位防盜系統屬網路式防盜器，藉由GPS衛星訊號，將行車資訊和汽車所在位置無聲地傳送到管制中心，衛星定位防盜系統的功能非常多，不但可即時監控汽車位置，還可以通過車載移動電話監聽車內聲音，必要時更可以遠端關閉汽車油路或電路並將門窗反鎖。若防盜器遭不明拆卸，亦會自動發出警報資訊，此種防盜系統的監控效果較佳，但缺點是價格較為昂貴。

衛星定位是現代科技必然的趨勢，過去的通訊往來需透過信件、有線電話、BBCall等，發展至今則幾乎人手一支手機，且隨著科技的進步，智慧型手機逐漸地攻佔市場，智慧型手機不但能通訊聯絡、上網，尚具有衛星定位的功能，使用者不論走到何處，均能夠過無線網路通訊將自身位置傳送給親友知道。

除智慧型手機外，現行市面上亦有「智慧型汽車」結合衛星定位防盜系統強化汽車防盜功能，當防盜系統啟動時將會監控汽車內外部的信號，若以異常方式開啓、移動或破壞，該車就能自動發出訊號，以手機直撥或簡訊告知車主，而能迅速鎖定汽車位置將該車尋獲。

現行市面上的衛星定位防盜系統五花八門，其運作多與上述智慧型汽車的概念不謀而合，然而俗話說：「上有政策，下有對策。」面對衛星定位防盜系統在實務操作的防盜效益，竊盜集團的竊車技術也不惶多讓，其發展出一種「GPS衛星阻絕器」，在鎖定目標車輛時，將該器材開啓，目標車輛周遭就會成爲通訊死角，無法發出、接收訊號，於是竊盜集團仍可將車鎖破壞、開走，直到該車解體、拼裝，車主仍渾然不知。

面對「GPS衛星阻絕器」對衛星定位防盜系統的衝擊，OO保全公司發明一項「訊號異常中斷通報」的產品設計，該公司設有一個專門的勤務管制中心負責汽車竊盜防制等作爲，將客戶汽車的衛星定位系統定位資訊(如方向、時間、速度、位置等)透過無線通訊平台傳輸回後端伺服器端，每部汽車的衛星定位訊號如有異常消失現象，立即通知

車主，車主若發現狀況不對，可立即報案請線上警網前往查看，以反制竊車集團利用「GPS衛星阻絕器」進行犯罪。

衛星定位系統定位資訊尚可以應用在各種車隊管理，如警車派遣系統、大眾運輸動態系統、計程車派遣系統、物流派遣系統，並可規劃行車路徑、提升派遣效率、提高計程車載客率、降低油耗與空氣污染。

衛星定位技術發展亦衝擊高速公路的人工收費制度<sup>14</sup>，使得國道人工收費站進入倒數計時，沿襲多年的人工收費將邁入歷史。隨著交通政策改變，政府在民國100年底已完成國道全線所有ETC車道的eTag收費設備建置，並於101年開放使用，交通部高速公路局並宣告預定民國102年全面實施國道計程收費。此制度實行後，許多駕駛紛紛裝設eTag收費裝置，然使用者評價不一，因為目前舊有的人工收費依然存在，舊與新的兩種收費標準，難免讓使用者產生比較心理：「如果行駛路段均未有收費站，那eTag裝設者不就是冤大頭，不如拆掉不用反而划算。」

傳統的國道人工收費確實存在許多缺點，例如各個收費站的距離不一影響使用者付費的比例原則，舉例而言，若某甲從國道三號大甲交流道(163K)到南投交流道(225K)下，中途行駛62公里未經過任何收費站不需繳半毛錢，而某乙從大甲交流道(163K)北上到苑裡交流道(155K)僅行駛8公里卻因有行駛經過大甲收費站需繳過路費用，兩者的差別待遇由此可見。

然而，現行政府的國道電子收費制度雖能實現「使用者付費」原則，但可能造成民眾行駛高速公路的意願減少，而改行駛一般省道或縣道，然而事實上，民眾使用省道、縣道跟使用國道所造成的環境汙染、所耗損的公共資源並無不同，爾後汽車行駛道路均應朝使用者付費的比例原則邁進，政府不能僅針對高速公路上的汽車實施電子化管制，未來應將所有汽車全面妥善列入管理，定期依照每部汽車的衛星定位訊號推算出行駛里程，以酌收適當、公平的燃料稅，才能真正達成使用者付費（反之，不使用者免付費）的理想。

---

<sup>14</sup> 參照自由時報電子報(<http://www.libertytimes.com.tw/2012/new/feb/29/today-life1.htm>，2012年2月29日)

### 參、智慧型防盜策略－電子化治理趨勢

隨著科技發展，治安治理策略不能忽視電子化之發展，許多的防盜系統逐漸跳脫「傳統人力」或「機械式」的防盜模式而趨向智慧型電子化，改採智慧型防盜策略。日常生活中，無論是「智慧型手機」抑或「智慧型汽車」，現行的科技趨勢係走向電子化的「智慧型策略」，歐盟運輸政策（European Union Transport Policy）曾明白揭示「智慧型運輸系統」(Intelligent Transportation Systems, ITS)是最具有紓解歐洲走廊交通壅塞問題的可行方案，許多國家紛紛將ITS列為21世紀重要的運輸發展政策，我國交通政策亦朝此趨勢發展。(交通運輸研究所，2010)

所謂「智慧型運輸系統」概念係指透過成熟的資訊、通信、電子、控制及管理等技術的應用，適切整合交通運輸系統中的人、車、路等組成單元，並經由資訊蒐集、處理、發佈與控制策略，提供民眾即時且正確的交通資訊，有效發揮運輸系統的整體效能。

我國當前有關智慧型運輸系統施政方向係以「智慧臺灣」為願景，推動多年智慧型運輸系統建設計畫，在「愛臺12建設－智慧台灣－建構智慧交通系統」中(如圖3-2-1)，我國政策首要目標在於提供「流暢的交通路網服務」與「無縫的公共運輸服務」。其中，無縫的公共運輸服務正與本研究「無縫治理」的願景有異曲同工之妙。

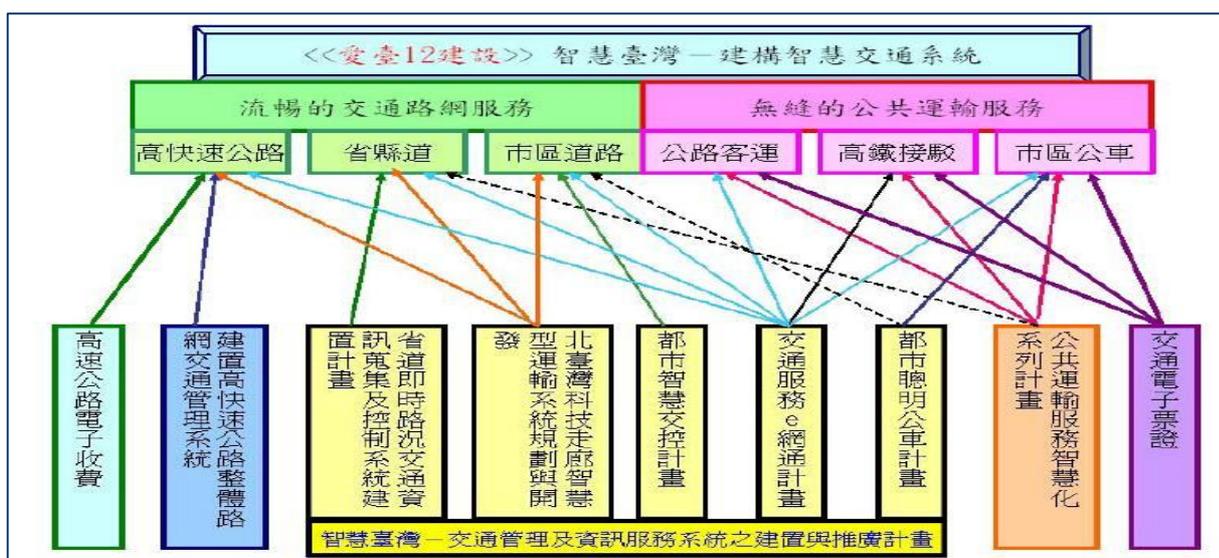


圖3-2-1 愛臺12建設－智慧臺灣－建構智慧交通系統圖

資料來源：” ITS 整體發展規劃”，交通部運輸研究所，2010，交通部運輸研究所，183。

無縫的公共運輸服務，係透過高鐵火車、公路客運及市區公車將整體交通運輸服務建構成一個無縫空間，對照我國治安治理策略，亦可利用交通運輸的無縫概念將安全維護帶進去，本研究有關「無縫治理」的概念，即透過對每部汽車之衛星定位訊號的妥善管理，將安全維護管理藉由汽車建構一個無縫治理的空間，讓每個駕駛人不僅能「行得便利」，更能「行得安心」。

交通部「愛臺12建設」中，均係基於電子化管理之智慧型策略，其中多項建設有賴於電子化衛星訊號管理，如「高速公路電子計程收費」、「省道即時路況交通資訊蒐集」、「都市智慧交控計畫」、「都市聰明公車計畫」、「公共運輸服務智慧化」等。基此，本研究將許多有關未來衛星訊號管理的良善建設納入本文研究範疇，探討若政府強制每部車裝設衛星定位防盜系統，除強化汽車竊盜防制外，能否有效達成許多其他效益。

交通與治安息息相關，政府研擬國家政策時，不能僅從單方面去構思，智慧型運輸系統應與汽車竊盜防制策略相結合，尤其是隨著社會進步，幾乎人人都擁有代步工具，有關這些代步工具的財產安全問題，亦應於我國交通安全政策中—特別是智慧型運輸系統策略中，做整體規劃考量。其中，汽車竊盜問題影響最深，每一部汽車均價值不菲、取來不易，且汽車內常有許多附加財物，若遭竊將使車主造成重大損失。反之，若能透過每部汽車的衛星定位防盜系統之妥善管理，係政府實現無縫公共運輸服務及無縫治理的最佳契機。

### 第三節 研究假設：無縫治理實現汽車防竊及其他效益之可行性

「若無夢想，一事無成；有夢最美，希望相隨。」<sup>15</sup>

人因夢想而偉大，每個理想的策略制定前，均有個夢想藍圖等待勾勒，為清楚瞭解無縫治理概念於日常生活之實際運作，本研究有關汽車竊盜的防制策略，亦藉由故事性之陳述呈現本研究之假設，以探究無縫治理防制汽車竊盜及其他效益之可行性，並列舉幾個查緝汽車竊盜真實案例，讓讀者對本研究策略能有更深層的理解，並可作為未來無縫治理的策略參考。

假設係對於研究問題提出嘗試性答案的陳述(羅清俊，2007：35)，其雖是一種假想性的陳述，然其目的可導出研究現況與未來間的關係，將假想事實加以驗證，故在從事研究規劃中，研究假設扮演了極重要的地位，文中有關本研究之假設－無縫治理相關故事性陳述，主要係依據筆者擔任警察外勤工作的實務經驗，依基層警察執勤中所見、所聞修改而成，並就舊有查緝汽車竊盜的方式、技術透過「無縫治理」架構加以精進以強化汽車竊盜防制。故事時間安排係從凌晨一點起至半夜十二點止，象徵「無縫治理」乃24小時全年無休運作，而故事中角色姓名的安排係依據內政部針對全國姓名分析<sup>16</sup>出前十名最常用的人名依序引用，以增加戲劇張力，研究假設的前題為：**假使政府立法每部汽車強制裝設衛星定位防盜系統，並由公部門與各衛星定位防盜系統之勤務管制中心共同協力防制汽車竊盜，透過對每部汽車的衛星訊號管理，以達成下列任務。**

完美的策略規劃必須透過策略執行來驗證，而萬全的假設亦必須經過操作化驗證，始能評斷其可行性，本研究有關未來無縫治理相關假設性故事陳述，將藉由深度訪談作多方探討，透過相關政策執行者、執法者、防盜專家、有竊車前科者等受訪者的評估，驗證本研究假設的可行性。

<sup>15</sup> 引自美國文學家卡爾·桑得堡(Carl Sandburg)之名言：”Nothing happens unless first a dream.”以及國內民主進步黨於西元2000年總統選舉時之競選口號編輯而成。

<sup>16</sup> 引自內政部(2010)。全國姓名分析。台北：內政部。

## 壹、關於無縫治理的故事性陳述

### 一、強化汽車竊盜防制、提升汽車尋獲率及查獲嫌疑犯率

半夜一點，淑芬停放於屋外路邊的汽車遭人以異常方式破壞車門侵入啟動車輛開走，車上的衛星定位防盜器立即發射訊號給監控中心，監控中心立即通知車主淑芬，淑芬發現汽車遭竊不見，於是趕緊報警，警方立即通報衛星定位監控中心調閱該車行車衛星訊號，發現位置執行攔截圍捕，十分鐘內查獲竊嫌並尋獲失車。

現行公部門查處汽車竊盜屬較為被動之偵查方式，往往在竊車集團得手後，直到車主發現汽車失竊，並抽空到警察單位報案後，警察機關才有偵查作為。未來若每部汽車均有即時監控的衛星定位防盜系統，對於汽車竊盜之偵查就能即時反映，對於汽車財產的防護才有最迅速的作為及最佳的效果。

### 二、嚇阻酒後駕車、肇事逃逸情事

半夜兩點，志明開車遭不明人士撞擊逃逸，志明立即報案請求警方協助，經調閱事故時的汽車衛星訊號，警方十分鐘內就攔查到肇事者，原來肇事者酒駕怕被罰所以逃離事故現場，但現在卻因肇事逃逸罪加一等。現在只要是任何車禍，只要撞擊力到衝擊到汽車感應器，監控中心即可第一時間發現事故發生，通知交通警察到場處理，因此酒後開車的人必須保證不肇事，否則警方短時間內就會攔查到對其實施酒測，任何肇事逃逸案件，亦可追查肇事車輛，並過濾案發行經車輛有無行車紀錄器等，配合附近路口監視器還原事實。

「酒駕如殺人」，酒後肇事造成的死傷不計其數，現行公部門防制酒後駕車除相關交通安全宣導外，主要係藉由交通路檢點稽查汽機車駕駛人有無飲酒情事，但還是無法完全嚇阻部分駕駛人有酒後駕車的習慣。酒後駕車目前存有極大數字的「犯罪黑數」，即使喝酒開車擦撞到路人、路旁汽車或其他行駛中的車輛，藉由肇事逃逸或是金錢和解就能化解問題，反正只要不被警察抓到就沒事了。未來若每部汽車均裝設具有氣壓感應的衛星定位防盜系統，只要有交通事故發生，監控中心立刻能感應到有汽車遭到撞擊，馬上通知交通警察到現場勘查，因此酒駕者若肇事將無法逃逸或私下和解，會立刻受到法律制裁懲罰，以嚇阻喝酒開車的惡習。

### 三、強化偽(變)造車牌、贓車辨識，遏止AB車盛行

半夜三點，國道警察在高速公路旁守望，員警持有一台衛星訊號顯示器，針對經過的汽車逐一過濾比對，訊號與車牌相符合於規定之經過車輛警方不干涉取締，而汽車訊號顯示為贓車者、汽車訊號顯示之車號與實際懸掛車牌不符者、或行駛於道路卻未顯示訊號之車輛、或是同一組訊號同時出現在兩地者，加強攔查盤檢，警方藉由高科技就能當場攔查到犯罪集團利用失竊車牌、偽造車牌等著手實施犯罪行為。

一般而言，汽車車身與車牌不符之車輛，可能由於下列因素：

- (一)權利車因怕債主找上門，故懸掛其他車牌。
- (二)駕駛贓車規避警方查緝，於是懸掛未失竊號牌。
- (三)逃漏稅，兩車共用一車牌，僅需繳納一部汽車燃料稅。
- (四)已報廢車輛，懸掛未報廢車牌使用。

關於無縫治理的架構，警察只需藉由雷達就能判斷路上行車是否正常，甚至路口的車牌辨識系統可改為「行車訊號感應系統」，不需要鏡頭或角度拿捏，自動感應行經的汽車訊號，警察只需針對無汽車訊號、汽車訊號與車號不符者加強攔查即可，由於一部汽車只能發射一組訊號，不可能同時在兩地有同一組訊號發射，因此AB車將無法生存，犯罪集團將無法利用偽造車牌作案以規避查緝。

### 四、防制汽車危險駕駛情事

半夜四點，衛星訊號監控中心發現西濱快速道路上有一、二十輛汽車競速行駛，隨即通報當地與鄰近線上巡邏網前往攔截圍捕，當場查獲二十多名青少年涉嫌危險駕駛，遏止青少年飆車歪風。

飆車一直是令警察頭痛的社會問題，目前我國公部門防制危險駕車的策略較為被動，往往是民眾報案或巡警發現，始出動警力實施攔截防制，往往只有犯罪排擠的效果，而無法有效杜絕。未來若每部汽車均有衛星訊號，系統若偵測到有多部汽車集結競速行駛，將能主動通報警察機關查處，以杜絕飆車歪風。

### 五、加強各類刑案偵破能量

清晨五點，淑惠大清早起床發現家裡遭小偷，趕緊向警方報案，警方根據案發地點

周遭前天半夜經過、停留之汽車行車紀錄，逐一過濾比對路口監視器，追查出一輛可疑汽車，掌握到有力的破案線索。

凡走過必留下痕跡，現行的刑案偵查仰賴於路口監視器，然監視器密度有限，若未來每部車均有衛星訊號，藉由無縫的治理，公部門偵辦刑案將可依據行駛軌跡判斷作案車輛、停留時間等，據以掌握有效線索，提升各類刑案偵破能量。

## 六、強化災害救難效率

清晨六點，連日傾盆大雨造成土石流使得山路崩斷，警消立即進行搶救搜索，並藉由汽車衛星訊號迅速找到數部埋在土石流下的車輛位置，進行開挖後馬上救出送醫，挽回數個家庭的生命，未來一旦發生災害，無論是風災、水災、火災、土石流、山崩等各項災害，警消人員均可依衛星訊號鎖定受難者之位置進行搶救，以強化災害救難效率。

曾有新聞報導一位登山客在三峽白雞山區走失後利用手機112報案，其透過智慧型手機的「APP定位」提供衛星定位位置而獲救。全球行動電話網路均具備緊急報案功能，透過不同系統的基地網路互聯，用戶在地震、颱風、山難等災害時，只要手機有電，就可撥打「112」，依語音導引向警消求救，但若遭受災害時，災民沒有攜帶手機時，就無法透過手機報案定位。

若汽車全面加裝衛星定位系統，遭遇任何災害時，即使災民沒有攜帶手機，警消仍可利用衛星訊號主動找到汽車位置，迅速將災民救出。民國99年4月25日福爾摩沙高速公路發生山崩事件，造成南北雙向六個車道全遭土石覆蓋，遭埋面積達200×60平方公尺，交通完全中斷，當時因不知掩埋了多少汽車，救災困難度相當高，未來如每部汽車均安裝衛星定位系統，遇有緊急救難事故，警消之救災效率將為之提昇。

## 七、強化聰明公車計畫

早上七點，家豪在等公車準備上班，透過大眾運輸的衛星定位訊號與各公車站的連結，可以準確預知每班公車到站時間，而選擇較有力的通勤工具。

未來公車將全面智慧化，依據即時的公車訊號連結，公車到站時間將能準確預測，除了增加民眾對大眾運輸的信任感，由於不確定性的降低，亦能增加民眾搭乘的意願。

## 八、精進即時路況交通資訊有效疏導車流

早上八點，美玲出門前先在家吃早餐，收聽著廣播中的即時路況報導，而道路上每部車的駕駛亦能隨時收聽，由於即時路況報導係依據道路上每部汽車所發送的衛星定位訊號統合作分析報導，能詳實反映出交通路況情形，讓每位駕駛清楚知道即時路況，以選擇較便捷的道路行駛，而交通警察亦能依即時路況彈性調整交通指揮地點，有效疏導顛峰時段的交通車流。

路況的報導，藉由汽車訊號的偵測分析，可以詳實反映即時路況，並能透過廣播或其他傳媒系統提供給駕駛人參考。

## 九、縮短城鄉公共運輸服務落差

上午九點，司機俊傑駕駛著公車開往距離市區相當遙遠的深山部落，車上載著幾位老人及婦孺，這是他平常駕駛的路線，雖然乘客不多，但對偏遠地區的居民而言是最重要的通勤工具，而俊傑的收入除了來自那微薄的車資外，主要來自政府依大眾運輸衛星訊號計算的行駛紀錄及里程核發的大眾運輸補助，讓偏遠地區的交通聯繫順暢。

城鄉落差問題，藉由汽車燃料稅合理徵收(補貼)制度，以鼓勵民間客運深入偏遠地區服務，以改善偏遠地區交通問題。

## 十、公共運輸服務智慧化

上午十點，雅婷上班快遲到了，於是打電話向衛星訊號監控中心請求協助叫計程車，監控中心遂依衛星訊號顯示通知一部距離雅婷最近的計程車，不到三分鐘雅婷就搭到車，且現在她不必像以前一樣害怕搭計程車，也不必特別背誦計程車車號及司機名字，雅婷已不會擔心受害，因為每部計程車的訊號都受到妥適管理。

大眾運輸相較於私人交通工具而言，較不具機動性，且較為人詬病的是，大眾運輸通常難以準確預測到站時間，若未來各類公共運輸服務智慧化，民眾透過網路就能查詢到各種大眾運輸工具的到站時間，將能大幅提升民眾搭乘的意願，且由於汽車衛星訊號的管制，也增添婦女夜間通勤的安全感。

## 十一、維護鐵路平交道安全

上午十一點，建宏開車誤闖入火車即將經過的平交道，柵欄已放下致使汽車動彈不得，然衛星訊號監控中心的電腦因偵測到有汽車滯留在平交道上，發出緊急事故的警示，自動發出警報通知鐵路局轉報列車緊急停駛，俟事故排除後恢復行駛。

鐵路平交道的安全問題是道路安全關注重點，雖然每個人都瞭解「停、看、聽」的重要性，但平交道事故依舊屢見不鮮，許多事故均是汽車卡在平交道上遭火車撞擊。未來若鐵路火車與汽車訊號整合，如有汽車不慎堵在鐵路平交道上，將會第一時間偵測到緊急狀況並傳輸至鐵路局通知該班列車緊急停駛，等到事故排除後再恢復行駛，以避免鐵路平交道事故發生。

## 十二、強化汽車車內財損防制

中午十二點，美惠參加朋友婚宴，將部分行李暫放在車內，飲宴中停於巷道內的汽車遭竊嫌打破車窗，欲竊取車內財物，然而此舉觸動了防盜器，衛星訊號監控中心立即通知美惠及當地線上警網，當場查獲竊嫌，有效維護車內財產安全。

靜態的汽車時常是遊手好閒的慣竊下手目標，每部車內多少都有一些有價值的財物，於是容易成爲小偷下手的目標，只要趁四下無人之際打破車窗就能輕易得手，但未來若每部汽車均裝設汽車衛星定位防盜系統，如車門、車窗、甚至電瓶等汽車裝備遭破壞，系統就會發報至管制中心，立即通知車主並報警查處，以維護汽車財產。

## 十三、強化交通事故研判分析精準性

下午一點，俊宏開車與他車發生擦撞，警方到場處理交通事故，除了照相、畫現場圖外，並通報衛星訊號監控中心調閱行車紀錄，還原事故發生時之雙方的車速、方向、號誌等，作為責任歸屬的依據，以強化交通事故研判分析精準性。

交通事故發生時，肇事雙方時常會互不相讓，造成「公說公有理、婆說婆有理」的情況，未來若每部汽車均裝設衛星定位系統，事故發生可依行車訊號判斷案發時之車速、方向，甚至推算交通號誌，以強化交通事故研判精準度。

## 十四、高速公路電子收費節省人力

下午兩點，麗華開車上高速公路，一路順暢無收費站，政府依據衛星訊號行車里程數自動計算過路費，並納入燃料稅定期寄帳單給車主，麗華只需按帳單繳費，節省時間及人力資源。

高速公路人工收費即將進入歷史，未來若每部汽車裝設衛星定位訊號，將可依行車車種(年份)、行車里程、行駛時段推算汽車燃料稅，以落實使用者付費及環保原則。

## 十五、電子計費酌收汽車燃料稅，推動環保並落實使用者付費原則

下午三點，志偉難得開車上路，由於政府每年依據汽車的衛星定位訊號準確推算行駛里程，並依城鄉公共運輸服務落差情形酌收適當的汽車燃料稅，使得志偉平時通勤盡量使用大眾運輸工具，有特殊或急迫需求才開車，車齡超過五年以上的舊車，由於對空氣汙染程度較高，政府則酌收較高的燃料稅，既能推動環保並落實使用者付費原則。

面臨油電雙漲的危機，本(101)年4月初總統馬英九強調油電價格必須反映現實，始能促成民眾養成節能減碳的好習慣，而交通部卻遭媒體踢爆汽車燃料稅超收29年，更讓大家省思汽車燃料稅制度與環保節能減碳的必要性。究竟，現行汽車燃料稅制度能否反映現實？能否落實使用者付費原則？能否落實環保節能減碳？

針對汽車燃料稅制度，曾有官員提出「隨油徵收」之建議，認為其較能符合使用者付費的精神與條件，然而，隨油徵收可能造成城鄉差異<sup>17</sup>、弱勢族群的不公平，若因不同對象而提供不同的油價，則容易發生代購汽油的弊病，故若全面檢討我國汽車燃料稅制，未來可採另類數位化思考，即以汽車之衛星定位訊號統籌計算每部車全年度的行駛里程，並將該汽車的用途、年份、種類、行駛路段、行駛時段之大眾運輸便利性差異等條件一併列入考量，才能真正落實使用者付費原則，並能倡導民眾多使用大眾運輸系統，有效達到節能減碳的目的。

## 十六、防範逃漏汽車燃料稅情事

下午四點，淑娟不必再擔心會收到莫名的罰單了，因為透過衛星訊號連線，AB權利車已無法生存，且因為每部汽車的衛星訊號均必須要有一組持續在發射中，每部汽車均應依法繳納汽車燃料稅，而沒有其他能夠規避稅收的方法。

汽車衛星訊號的總數量，係與交通部監理站的有效汽車數量作同步更新管制，如目前合法的汽車數量是七百萬部，汽車衛星訊號就理應有七百萬組訊號，缺一不可、多一也不可，透過數位化管理有效整合監理制度及稅捐制度。

---

<sup>17</sup> 例如都市地區因大眾運輸系統便利，市民可選擇多種交通工具；而偏遠地區交通不便，許多時候只能選擇自行開車，此時隨油徵收汽車燃料稅可能造成偏遠地區居民極大負擔。

## 十七、強化車隊管理機能

下午五點，貨運公司老闆志豪透過衛星訊號清楚掌握公司所有貨車動態，一旦貨物提前或延遲送達，志豪均能期前向買家告知，有些時候，志豪也因此而發現有些司機有偷懶、怠速睡覺的行為，藉由適度的關懷及人力的調配就能改善問題。

若全面裝設衛星定位系統，政府對於公務車輛的管理，可以參照民間企業的車隊管理經驗，警察單位亦可依據衛星定位將案件即時派遣至距離最近的巡邏員警，增加公務執行的效率，且利用衛星定位訊號做車隊管理，對於超速的車輛就能藉由行車軌跡去管控，而不會有時速過高的限制以及別的行車的干擾，並能對怠速車輛進行監督，以精確強化車隊管理機能，以確保駕駛人用路安全。

## 十八、人權相對剝奪侵害

下午六點，淑貞原本要開車出門赴約，但因政府強制每部車裝設衛星定位防盜系統，每部車的行蹤都受掌握，相對地每位駕駛的行蹤亦受掌握，致使淑貞感覺受到控制、不自由，寧願改搭車或騎機車出門。

巴西有小學生上課必須穿上裝有「晶片」的制服，無論有無準時到校，家長都會收到一封通知訊息。這在巴西是首創，可能也是世界首創，該市並計劃在 2013 年起全面規定小學生均須身穿有「追蹤晶片」的制服。

相較於巴西的制度，本研究架構係針對車、不針對人，只要汽車沒有涉及刑案，沒有人有權干涉該車的行車自由，更不能侵害個人隱私。

## 十九、行動資訊非法洩漏

晚上七點，監控中心執勤中的文雄，未依程序私底下將某部車的衛星定位及行車資訊洩漏給不法業者，使不法業者透過此管道輕鬆找到債務人，進行違法暴力討債，嚴重影響民眾權益。

過去科技不發達的時代，要找人需要親自逐戶去找，發明電話、手機後，只要利用手機發話位置就能找人，未來若汽車全面裝設衛星定位系統，行動資訊安全將是政府須重新重視的議題，必須以嚴密的法紀及職業道德來確保民眾行動資訊不會遭洩漏。

## 二十、坊間非法監察

晚上八點，怡君徵信社發展出相關技術進行非法監察，原本受到保護的衛星定位行車訊號流入坊間非法業者，相關地下錢莊、討債集團等藉由非法監察就能輕鬆找到想找的人，造成許多民眾時常感到恐慌。

衛星定位系統亦可能被違法運用，新竹曾有一位科技新貴懷疑妻子婚外情，遂於其車上偷裝 GPS 衛星定位器，監控其行蹤長達半年，甚至連其妻子北上與男客戶吃飯，都遭蒐證錄影，其妻發現後怒告妨害秘密罪，法官認定該男子行為侵害妻子隱私權，經高等法院判決有罪。其實目前政府對於隱私權相當重視，許多法令的實行都以隱私權保障為前提，如個人資料保護法、通訊保障及監察法等，其中都可以見到政府對隱私權保障不遺餘力之處。

## 二十一、衝擊汽車市場

晚上九點，經營汽車買賣的金龍獨自喝著悶酒，由於政府強制每部汽車裝設衛星定位防盜系統的政策大幅改善汽車失竊情形，嚴重衝擊汽車買賣市場，相關防盜器、汽車零件市場也沒什麼生意，對金龍而言，他雖樂見汽車失竊情況改善，但相對地汽車市場也變得蕭條。

若能有效壓制汽車竊盜，相關中古車市場、防盜器市場可能會遭受衝擊，但相對地，因為每部汽車衛星定位防盜系統的裝置、維修等事宜是一大工程，社會上創造不少有關汽車衛星訊號修繕的工作機會，是另一個新興的汽車相關市場。

## 二十二、犯罪交通工具轉移

晚上十點，淑華下班的途中遭歹徒騎乘機車搶走手提包，現在由於汽車受到政府妥善管理與監控，許多犯罪行為所使用的交通工具轉為使用機車或徒步著手犯罪。

汽車作為犯罪交通工具因衛星訊號而增加被查獲的風險，於是犯罪者可能轉為使用機車或其他手段進行，但因機車載運量低、速度較慢，可能造成的財產侵害就相對減少許多。

## 二十三、實現智慧交控計畫

晚上十一點，正雄開車緩慢的駛回家，由於路上的車流量稀少，交通號誌轉為智慧交控，有車通過的路口自動轉為綠燈，正雄幾乎不需要等紅燈就能開回家。

藉由每部汽車的即時監控管制，在交通離峰時段可依零星的汽車訊號開放行經路段之綠燈號誌，以實現交通部智慧型運輸系統理想計畫。

## 二十四、排除汽車竊盜社經脆弱因素

晚上十二點，大部分的人都已回到家，雖然許多人家裡沒有獨立車庫，汽車必須停在街上或巷道內，然而大家並不擔心，因為每部汽車都受到妥善的管理，每位車主都可以安心熟睡，因為辛苦賺錢買來的愛車有衛星定位防盜系統即時監控保護著，就像醒著的守護員一樣，時時刻刻都在保護著我們。

政府應公平對待社會每個階層的人民，故汽車防竊策略應全面性的實施，讓每部汽車均受到同樣的保護，衛星定位防盜系統由於訊號發收的即時監控，就像一雙永不閉上的雙眼一樣－當車主睡著、愛車醒著。

## 貳、關於防制汽車竊盜真實案例

### 一、女車主遭擄，衛星定位系統救人

一位翁姓婦人於 91 年 9 月間一日凌晨二點於返家途中遭三名歹徒以電擊棒攻擊挾持上車，所幸婦人臨危不亂趁隙按下汽車內的緊急求救按鈕，藉由衛星定位系統將求救訊息發射至 O O 保全公司管制中心，該公司發現情況有異，立即通報警方及線上保全員循訊實施攔截圍捕，當場於一小時內救出被害人。

### 二、GPS 追 BENZ 尋回愛車

94 年 6 月間台北一位黃姓男子開著價值超過五百萬的 BENZ 愛車到朋友家聊天，突然接獲保全公司通知稱其汽車遭竊，黃男立即叫計程車依保全公司提供愛車的衛星定位訊號追車，並報警會同警方處理，該 BENZ 的訊號最後停留在新莊一間汽車修配廠內，由於該工廠大門緊閉，警方無法判斷贓車是否在內，而黃男情急生智在廠外以遙控器尋車，果然聽到廠內有愛車聲響，順利與警方進入尋回愛車。

### 三、挖土機藏 GPS，公私協力抓賊

96 年 5 月 17 日清晨台南學甲一輛挖土機遭竊賊利用拖板車偷走，由於挖土機上之

衛星定位防盜系統發出異常移動訊號，保全公司迅速通知李姓物主並報警追蹤，經公私協力追緝於頑皮世界動物園附近攔截到一干竊嫌及作案的拖板車及轎車，成功追回遭竊的挖土機。

#### **四、警民聯手，GPS 帶路捕盜**

97 年 2 月間過年前一部裝載價格 50 萬煙酒的貨車在高雄遭竊，所幸該車裝有衛星定位防盜系統，保全公司接獲警報立即與丁姓車主聯繫，並與高雄警方協力追緝，終於在鳳山一處民宅逮捕嫌犯並將全數貨物追回。

#### **五、追車百里，半小時成功追回大卡車**

97 年 4 月間一輛裝有衛星定位防盜系統的大卡車在台北遭竊，保全公司一路從台北跟車到苗栗，途中還遭竊賊同夥利用轎車企圖阻擋保全車來擺脫追逐，最終在保全車鍥而不捨的努力下，與警方合力攔停這部贓車，半小時內讓竊賊棄車閃人。

#### **六、贓車辨識系統奏效，阻強盜計畫**

97 年 5 月間凌晨兩名嫌犯持 3 把手槍駕車準備執行強盜計畫，在行經台中市三民、育才路口時，被警方設置的贓車辨識系統發現一輛紅色自小客車懸掛贓車牌，警方立刻動員警力攔截圍捕，至天津路成功逮捕嫌犯，並搜出槍彈，化解一樁可能發生的強盜案。

#### **七、車主熟睡失愛車，公私協力討回進口車**

警方於 100 年 8 月 17 日清晨接獲林姓先生報案稱其自小客車 2239-00 停放於自宅(臺中市西區英才路 0 號)樓下街道旁遭竊，因車內設有保全衛星定位防盜系統，前一晚林男停放車輛時一時疏忽忘了設定防盜，於當日凌晨 2 時許左右遭竊。

被害人清早起床始發現汽車失竊，隨即向 OO 保全公司調閱行車軌跡，發現該自小客車遭竊後行駛至梧棲區文華街一帶後失去衛星訊號，經警方於文華街周遭搜尋，於梧棲童綜合醫院發現該自小客車懸掛另一面車牌 2528-00 停放於地下室 B5 停車場，警方遂派員埋伏，於是日 21 時 30 分許發現黃姓嫌疑人進入該車欲駛離現場，經警攔截當場逮捕。

全案經調查發現黃嫌與其他嫌疑犯二名為竊車集團份子，100 年 8 月 17 日由黃嫌駕

駛租賃車輛(7456-00)至臺中市西區英才路 0 號，由于姓嫌下手竊取 2239-00 自小客車，另一名嫌疑犯則負責把風，得手後約定至沙鹿區龍井交流道下會合，並將自小客車牌 2239-00 更換成 2528-00 後停放至童綜合醫院 B5 地下停車場，待晚間欲前往取車時為警方逮捕查獲。

#### **八、雲林警北港分局偵破「大象」汽車竊盜集團**

雲林縣警察局北港分局偵查隊 101 年 1 月偵辦汽車竊盜案經證人檢舉，發現嘉義縣東石鄉塭港村、型厝村、東石村等地有幾十輛 3.5 至 7.5 噸之無照貨車做為農用車，且來源都是由綽號大象之吳姓嫌犯及呂姓嫌犯(經營汽車保養廠)等二人售出，其贓車均於汽車保養廠內磨掉引擎號碼、車身號碼並改裝車斗、加裝吊桿，再以 5 萬至 30 萬不等價格賣給東石鄉民做為農用車使用，歷經檢警長時間蒐證後，由嘉義地檢署指揮雲林縣警察局北港分局及嘉義縣警察局刑警大隊、朴子分局，動員近百名警力，在嘉義縣東石鄉各村查扣贓車贓車多部，偵破「大象」汽車竊盜集團。

#### **九、北市信義分局破獲王○傑等人共組汽車竊盜解體工廠犯罪集團案**

犯罪行為人王姓嫌犯，夥同朱、楊、賴、鍾、簡及邱姓嫌犯等 7 人共組「汽車竊盜解體工廠犯罪集團」，其犯罪行為分工係由楊嫌先找尋並賤價購買肇事不堪修復之車輛，並將收購回來之交通事故車交由邱嫌處理，邱嫌再將事故車以共犯朱嫌、賴嫌擔任人頭車主過戶，另行竊偷取同型車輛以俗稱「借屍還魂」方式頂拼，或將車輛之引擎、車身等號碼切割，再以焊補頂拼方式套換於竊得之贓車上，再利用犯嫌王嫌及鍾嫌所開設汽車二手買賣車廠販售，居間牟取不法暴利。案經專案小組長期取證，於 101 年 4 月 25 日見時機成熟遂檢具相關事證資料向宜蘭地方法院檢察署及宜蘭地方法院聲請拘票及搜索票，遠赴花蓮地區陸續緝獲犯嫌到案，共計起獲失竊自小客車 8 輛等證物，全案於調查後以加重竊盜、贓物、偽造文書、詐欺等罪嫌，移送法院檢察署偵辦。

## 參、無縫治理可行性驗證

藉由有關未來無縫治理概念之相關假設性故事陳述，將防制汽車竊盜及其他效益之優缺點整理如表 3-3-1，作為深度訪談相關政策執行者、執法者、防盜專家及有竊車前科者等之訪談資料，以驗證本研究假設的可行性。

表 3-3-1 未來無縫治理實現汽車防竊及其他效益之優缺點		
優點		缺點
強化汽車竊盜防制	維護鐵路平交道安全	人權相對剝奪侵害
提升汽車尋獲率及查獲嫌疑犯率	強化汽車車內財損防制	行動資訊非法洩漏
強化偽(變)造車牌、失竊車牌查緝	強化交通事故研判分析精準性	坊間非法監察
防制危險駕車情事	高速公路電子收費節省人力	衝擊汽車市場
加強各類刑案偵破能量	電子計費酌收汽車燃料稅，推	犯罪交通工具轉移
強化災害救難效率	動環保並落實使用者付費原則	
強化聰明公車計畫	遏止AB車盛行情事	
精進即時路況交通資訊有效疏導車流	強化車隊管理機能	
縮短城鄉公共運輸服務落差	實現智慧交控計畫	
公共運輸服務智慧化	排除汽車竊盜社經脆弱因素	

資料來源：自行整理。

將研究假設透過相關研究方法加以操作化，融合多方建議以建立最佳治安治理的策略，相信「無縫治理」的未來並不是夢。

## 第四章 研究設計

「通常我們將相信的理論稱為事實，而將抱持懷疑態度的事實稱為理論。」<sup>18</sup>一份資料是否能成為知識、常識，或可視為一份有價值的研究，在於其是否能為一般人理智上所能理解，並為多數人邏輯上所能接受，始能認定該資料為「客觀事實」或「接近客觀的事實」<sup>19</sup>，否則，容易淪為不成熟的理論、甚至空談。為避免成為空談，研究設計就相當重要，研究設計影響著研究概念的形成，象徵研究者如何將想法轉化成理論，進而證明為事實。

為探討以衛星定位系統防制汽車竊盜政策之可行性，本文以質性研究與量化研究並進作為研究方法，採取深度訪談、焦點團體訪談、參與觀察及問卷調查等方法，邀請有關防制汽車竊盜政策的相關人員(包括警察、專家學者、民間保全公司經理及保全員、竊車集團成員等)，以一對一的方式進行深度訪談，作為評估「無縫治理」政策可行性之研究方法，其目的在透過與相關人員的訪談互動，取得對於防制汽車竊盜政策之不同見解，並從相關領域人員中試圖尋求一致性意見。

除了防盜政策相關人員外，本研究另邀請共同有汽車失竊之經驗者，針對研究議題分享各自的經驗，藉由此種焦點團體訪談，瞭解有關汽車竊盜被害者的慘痛經驗，並透過焦點團體彼此相類似的過去經歷，以激發出一些獨特的想法或理論。

本研究並向民間○○保全公司請求進入其監控中心實施參與觀察，並與○○公司之保全員共同擔服巡邏勤務，以深入瞭解○○保全汽車防盜系統之運作，並於網際網路上徵求超過300名有開車經驗的朋友進行問卷調查，分析其對汽車竊盜的觀感及防盜措施的使用情形，以作為無縫治理防制汽車竊盜的參考與借鏡。

---

<sup>18</sup> 柯恩(Felix Cohen)為二十世紀上半葉一位重要的律師，公認為「現代印地安法律之父」(轉引自 Marilyn Lichtman, 2010:393)。

<sup>19</sup> 關於客觀事實，學術上有著不同的看法，實證論者認為有一客觀事實存在於我們生活的世界中，他們認為有一個客體的物質世界永恆的存在著；而建構論者則認為，我們不可能知道此一真實世界的客觀事實，我們所經驗的每一件事情，都是透過我們的構念與想法為媒介所感知到的，對於建構論者而言，我們無法說出世界是如何，只能說出我們如何看待這個世界。

## 第一節 深度訪談

### 壹、訪談對象

深度訪談為質性研究中首要之研究方法，本研究透過一對一的懇談，針對汽車竊盜提供更多相關線索，或直接作為回答研究問題的支持性證據。本文所訪談的對象有〇〇保全員工、執法者及竊車集團成員等，深度訪談所深入探究的對象並不多，因為在質性研究中，研究對象的數目多寡不大重要，重點在於深入探究複雜現象的程度，主要目的是對研究對象的經驗提供深入的描述、理解及詮釋。

表 4-1-1 深度訪談對象一覽表

第三造警力屬性	受訪者代號	職業	專長	資歷
公部門	A1	公務員	公共政策	曾任警察、轉內政部從事警政民政相關監督管理工作長達三十年
	A2	商業	查緝竊車集團、汽車防盜	曾任近二十年警察資歷、查獲無數竊車集團
	A3	公務員	查緝竊車集團、解體工廠、銷贓管道	二十多年警察資歷、查獲無數竊車集團(曾查獲一件 230 多台贓車竊車集團)
私部門	B1	〇〇保全公司	管理領導	多年領導統馭資歷
	B2	〇〇保全公司	保全	六年保全資歷
	B3	〇〇保全公司	保全	十多年保全資歷
竊車集團	C1	學生	竊車、車手	竊車資歷一年、曾一週內竊取五部進口車
	C2	工業	竊車、解體、銷贓	竊車資歷十年、竊取無數車、獲利上億元

資料來源：自行整理。

為保障個人隱私，本研究深度訪談受訪者名稱均以英文字母代號表示，其他相關條件對照如表4-1-1，透過對公部門(執法者)、私部門(〇〇保全經理、保全員)及犯罪行為者(竊車集團成員)等三造之相關人員之深度訪談，以探究過去公私協力之經驗以及未來以無縫治理概念防制汽車竊盜之可能性。

深度訪談的同時，一旦有任何靈感湧現，應立即撰寫備忘筆記，將對於受訪者所說

的事情的啓發，因而產生的一個概念，甚至單純是一個瞬間的直覺，儘可能詳實地記錄下來，並標有一明顯可辨別的標題或編碼，以助於未來在整理資料時快速提醒相關訪談內容。研究者必須恪遵研究倫理的重要性，不得爲求目的而不擇手段，故本研究訪談前均會詳實闡明研究動機及研究目的，經受訪者同意後始實施正式訪談。

爲確保深度訪談事後能有效回顧訪談過程的相關對話，本研究經徵詢受訪者同意後使用錄音設備，錄音前並經常性地檢查錄音設備，並測試麥克風收音的品質，必要時，會同時使用兩樣錄音設備，以防萬一其中一樣設備故障，而影響深度訪談的品質。

只要知道該如何傾聽，那麼即使是從那些不善於言詞的人們身上，研究者也能夠得到感觸。深度訪談的最重要之要領就在於傾聽，從受訪者的回應中深入去探究關於本研究議題的相關資訊。

## 貳、訪談方式

深度訪談的種類依結構不同可分爲「結構式訪談」、「半結構式訪談」及「無結構式訪談」(如圖4-1-1)，所謂結構式訪談須擬定完整的研究問題，作爲訪談綱要，並據以作爲實施訪談過程之提問；而半結構式訪談則擬定幾個在訪談中必須涵蓋的主題，當作訪談時的指引；無結構式訪談則不須擬定訪談大綱，依訪談時雙方對答情形自由發揮。本研究採「半結構式訪談」，於訪談前擬定數個關於本研究必須涵蓋的主題，作爲訪談時的指引，於訪談中則見機行事隨著受訪者的回應隨時提出新的發問，以彌補原先可能沒注意到的資訊，並能針對研究議題開發新的方向。

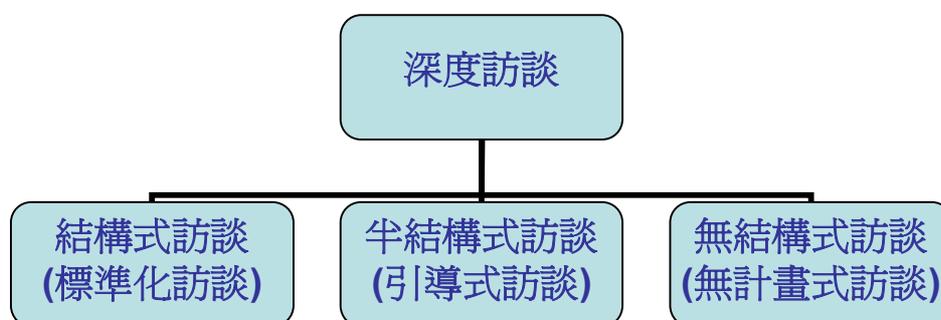


圖4-1-1 深度訪談之類別

資料來源：自行繪製。

在40分鍾至100分鍾不等的深度訪談過程，研究者彷彿成爲一個容器，讓受訪者的經驗與想法注入。

藉由對民間保全公司經理及保全員的深度訪談，據以探究私部門防制汽車竊盜之情形；而透過對執法者的深度訪談，藉以深入探究公部門防制汽車竊盜之情形；透過對竊車集團成員的深度訪談，得以窺探竊車集團從事汽車竊盜之不法情形；透過上述對象的深度訪談，得以探討過去公私協力經驗以及未來無縫治理概念防制汽車竊盜之可能性。

### 參、訪談綱要

雖有關深度訪談等質性研究方法，不似量化研究係去驗證一個假設，然若著手實施深度訪談前，若未先擬定訪談綱要，容易造成雙方在訪談時離題－無論是雙方噤若寒蟬之離題、抑或雙方暢談甚歡之離題。故在正式進行訪談前，研究者勢必需擬定訪談綱要，有關本研究深度訪談內容綱要對照如下：

表4-1-2 深度訪談內容綱要對照表

對象 面向	公部門	私部門	竊車集團
關於防制 (實施)汽 車竊盜之 情形	一、組織編制 二、具體策略 三、獎懲制度爲何 四、防制汽車竊盜的成功與失敗案例 五、對於衛星定位防盜系統之建議 六、對於一般車主之建議	一、防制汽車竊盜措施 二、組織、編制、員額 三、員工招募、職前訓練情形 四、收入待遇、獎懲制度 五、客戶總人數多少、分布群 六、購置費用、服務費用或其他額外費用 七、客戶汽車失竊情形 八、客戶的滿意度 九、員工對客戶之建議	一、犯罪手法、犯案時間、犯罪動機 二、犯罪黑話 三、犯罪的成功與失敗案例 四、對於衛星定位防盜系統的意見爲何？如何破解？ 五、對於其他各類防盜措施的意見爲何？如何破解？ 六、對於一般車主建議
<u>過去</u> 關於 公私協力 防制汽車 竊盜之情 形及相關	一、過去如何與私部門相互協力合作防制汽車竊盜？ 二、過去與私部門共同防制汽車竊盜的成功與失敗案例有哪些？	一、過去如何與公部門相互協力合作防制汽車竊盜？ 二、防制汽車竊盜的成功與失敗案例有哪些？ 三、客戶汽車失竊後的尋獲情	一、過去因公私協力而受到干擾影響犯罪決意的案例爲何？ 二、對於過去公私協力強化汽車竊盜防制之看法？ 三、成員對於公部門過去策略

意見	三、對於公部門過去策略之建議為何？	形為何？破獲情形為何？ 四、員工對於公部門過去策略之建議為何？	之建議為何？ 四、成員對於私部門過去策略之建議為何？
未來關於無縫治理概念防制汽車竊盜及其他效益之可行性及相關建議(假使政府強制每部汽車裝設衛星定位防盜系統，由公部門與各防盜系統之勤務管制中心協力防制汽車竊盜，並透過對每部汽車的衛星訊號管理，能否促進表列效益)	一、無縫治理能否有效降低汽車失竊率？ 二、能否提高刑案破獲率？ 三、無縫治理能否公平地為社會各階層車主防制汽車失竊？ 四、無縫治理能否防制犯罪集團利用AB權利車或偽造車牌來規避稅收或犯案？ 五、能否增加大眾運輸便利？ 六、無縫治理能否疏散尖峰時段交通之擁塞狀況？ 七、無縫治理能否維護鐵路平交道之安全狀況？ 八、無縫治理能否強化交通事故研判？有效防範肇事逃逸？ 九、能否有效防制飆車族？ 十、無縫治理能否運用於高速公路里程計費以執行使用者付費原則？能否取代汽車燃料稅制改以里程計費以執行使用者付費原則？ 十一、能否強化災害救難？ 十二、能否有效維護人權？能否防範資訊洩漏及非法監察？	一、無縫治理能否有效降低汽車失竊率？ 二、能否提高刑案破獲率？ 三、無縫治理能否公平地為社會各階層車主防制汽車失竊？ 四、無縫治理能否防制犯罪集團利用AB權利車或偽造車牌來規避稅收或犯案？ 五、能否增加大眾運輸便利？ 六、無縫治理能否疏散尖峰時段交通之擁塞狀況？ 七、無縫治理能否維護鐵路平交道之安全狀況？ 八、無縫治理能否強化交通事故研判？有效防範肇事逃逸？ 九、能否有效防制飆車族？ 十、無縫治理能否運用於高速公路里程計費以執行使用者付費原則？能否取代汽車燃料稅制改以里程計費以執行使用者付費原則？ 十一、能否強化災害救難？ 十二、能否有效維護人權？能否防範資訊洩漏及非法監察？	一、無縫治理能否有效降低汽車失竊率？ 二、能否提高刑案破獲率？ 三、無縫治理能否公平地為社會各階層車主防制汽車失竊？ 四、無縫治理能否防制犯罪集團利用AB權利車或偽造車牌來規避稅收或犯案？ 五、能否增加大眾運輸便利？ 六、無縫治理能否疏散尖峰時段交通之擁塞狀況？ 七、無縫治理能否維護鐵路平交道之安全狀況？ 八、無縫治理能否強化交通事故研判？有效防範肇事逃逸？ 九、能否有效防制飆車族？ 十、無縫治理能否運用於高速公路里程計費以執行使用者付費原則？能否取代汽車燃料稅制改以里程計費以執行使用者付費原則？ 十一、能否強化災害救難？ 十二、能否有效維護人權？能否防範資訊洩漏及非法監察？

資料來源：自行整理。

本研究深度訪談的內容主要分為三大面向：一、關於防制(實施)汽車竊盜之情形；二、過去關於公私協力防制汽車竊盜之情形及相關意見；三、未來以無縫治理概念防制汽車竊盜及其他效益之可行性及相關建議。先就公部門、私部門或竊車集團成員就防制(或實施)汽車竊盜之經驗及相關認知實施訪談，接著討論過去關於公私協力防制汽車竊盜之情形探討相關意見，最後探討本研究無縫治理架構—假使政府強制每部汽車裝設衛星定位防盜系統，由公部門與各防盜系統之勤務管制中心協力防制汽車竊盜，並透過對每部汽車的衛星訊號管理，能否有效防制汽車竊盜，並促進諸多其他效益。

透過對不同三造對象關於上述三大面向的深度訪談，汲取公私部門及竊車集團有關汽車竊盜相關知識與看法，並將過去防制汽車竊盜的利弊得失統合，勾勒出未來無縫治理強化汽車竊盜防制的藍圖。

#### **肆、訪談資料整理**

無論進行任何研究，資料備份均相當重要，研究者應經常將研究資料分類存檔，並儲存在至少兩個地方，此習慣是每一位研究者都應該養成的，若沒有將資料備份，一旦發生不可抗拒的意外，造成研究資料喪失或毀損，除了研究進度功虧一簣外，還會打擊研究者的士氣與信心。

為確保訪談資訊完整，本研究深度訪談前均會請求錄音，以利訪談後過濾訪談過程繕打逐字稿，若非藉由錄音回顧，而勉強透過記憶或零碎的資料意圖還原的話，或是再次去訪談從前訪談過的參與者，將會使得深度訪談失真，影響研究的品質。

主觀意識對於質性研究過程的影響很大，故自我反思更顯得關鍵而必要，藉由深度訪談後的逐字稿形成過程，研究者始能時常的自我反思，再三檢視深度訪談過程中的想法與動機，並觀察它們是如何影響研究，又是如何受到研究所影響。自我反思可視為研究者對自己的深度訪談，誠實地面對自己，自己對自己誠實，或許能讓研究者本身對於自己的研究有較深層的瞭解與自信。

## 第二節 焦點團體訪談

### 壹、關於汽車竊盜之焦點團體

焦點團體訪談係研究者為討論一個特定的主題，而邀請相關人士聚集成一個團體，針對該議題分享各自的經驗。本研究進行之焦點團體訪談係邀請數名曾有失竊經驗的車主們共同參與訪談，於訪談過程中，團體不需要去達成某項共識，而是關於過去失車經驗的自我揭露，透過相類似的背景以產生些許共鳴，並由團體共鳴中探究關於防制汽車竊盜的相關資訊。相較於一對一的深度訪談，其優缺點如下：

#### 一、優點

(1)研究者能在會中對問題詳細解釋，較不會有不懂題意的現象產生。

(2)團體在一起面對面討論溝通，刺激彼此意見得以交流，可以觸發一些在個別訪談中不會出現的念頭或是想法，達到集思廣益之效。

(3)節省時間，在短時間內就能訪談多位能提供資訊的人。

#### 二、缺點：

(1)特殊個人的影響：團體中可能存在特別具有影響力的個人，例如發言特別踴躍的人，他的意見很可能被其他人當作主流意見，於是最後成了團體的決議，而非其他參與者心中原本屬意的想法或意見。

(2)噪音的影響：非所謂的不悅耳的聲音，而是指在人際傳播的過程中所產生的各種干擾，可能會影響到團體成員間相互溝通和了解，例如語意上、用辭上、口頭上、甚至肢體動作上的種種誤解。

(3)團體壓力的影響：個人置身於團體中時，往往會渴求眾人的支持，因此團體對於個人意見的支持與否會對個人造成壓力，而最後常見的結果，就是個人屈服於團體決策。

### 貳、訪談對象

本研究共邀請六位曾在最近一年有汽車失竊經驗的受害者，其中有三名前來共同參與焦點團體訪談，其訪談代號依團體(Group)之英文翻譯首字分別為G1、G2、G3，透過

相類似的過去，分享其遭竊的經驗及感受，並依本研究有關過去公私協力及未來無縫治理概念強化汽車竊盜防制及其他效益的研究架構共同建構想法，激發這些人的意見與建議，從中獲取更多有助於「無縫治理」的具體作為。

表4-2-1 焦點團體訪談汽車竊盜被害人對象一覽表

對象代號 條件	G1	G2	G3
性別	男	男	男
年齡	35歲	21歲	34歲
職業	營造業	學生	服務業
失竊時間	95年、96年	100年8月	100年12月
失竊車種	賓士、土星	喜美	豐田
失竊地點	街道旁、KTV停車場	家門外街道旁	家門外街道旁

資料來源：自行整理。

### 參、訪談方式與訪談綱要

本研究之焦點團體訪談，其訪談方式同深度訪談一樣，係採取半結構式訪談，於訪談前擬定訪談時需涵蓋的幾個主題，而訪談綱要原則上區分兩面向，一是關於汽車失竊之相關經驗，二是以無縫治理防制汽車竊盜之可行性及其他效益。探討汽車失竊者有關汽車竊盜的相關經驗，觀察其中有何異同，並討論失竊前後對防盜措施使用情形的異同、以及失竊後對生活所造成的衝擊。

此外，透過集思廣益研究未來若政府強制每部汽車裝設衛星定位防盜系統，並由公部門、監控中心及車主共同協力防制汽車竊盜，並透過對每部汽車的衛星訊號管理，是否能有效強化汽車竊盜防制，並探討能否促進其他效益的可行性。

### 第三節 參與觀察

參與觀察係研究者在相關場域中的所見所聞，其以書面文字記錄的方式，呈現研究者在質性資料蒐集過程中，所聽聞、經歷的實況，以及研究者所產生的想法或思考，參與觀察的首要問題就是如何獲取同意進入研究場域，關於這問題有兩種研究方式，即內隱式研究或外隱式研究，前者指研究者不讓研究對象知道其正在蒐集研究資料，後者的研究者則是將研究計畫詳實告知研究對象，俟其同意始能進行研究，一般機構通常不能接受內隱式的研究，甚至會誤認研究者是間諜，進而破壞原本可以很融洽的關係。

參與觀察讓研究者走出研究室，踏入研究對象的世界，身處研究對象所處的自然情境，以他們感到最舒適或自然的方式，進行研究資料的蒐集。選擇研究對象感到自然的環境中進行參與觀察十分重要，若研究對象在該環境中無法像平常時一般感到自然，對研究者而言，觀察到的資訊就因為「失真」而較無研究價值。

本研究以筆者自身擔任執法者的經驗，分享本身參與警察工作有關汽車竊盜的執勤經驗與相關觀察經驗，此外，並向OO保全公司請求進入其勤務中心進行參與觀察，瞭解其防盜系統的相關運作，另與OO保全地方保全員(代號：O1，以觀察英譯Observe首字命名)參與其保全巡守工作勤務，觀察其隨身配備、車內裝備、各項軟硬體，並深入觀察OO保全衛星定位防盜系統整體從上到下的運作，以作為無縫治理防制汽車竊盜的概念依據。

## 第四節 問卷調查

### 壹、問卷設計

本研究所發放的問題主題係「汽車竊盜觀感及汽車防盜措施使用情形之問卷調查」，採網路問卷調查，透過社群網站、BBS、電子信箱等網際網路途徑徵求國內有開車經驗者，調查其對於汽車竊盜之觀感及汽車防盜措施使用情形，頭一部分是所謂的卷頭語，簡單敘述本問卷調查目的及研究對象為有開車經驗的人，接著為本問卷主體區分三大項，依序是「基本資料」、「汽車竊盜觀感」、「汽車防盜措施使用情形」等，茲分別介紹如下：

一、基本資料：調查研究對象之性別、年齡、職業、居住地區、經濟狀況、有無開車經驗、個人擁有汽車數量及家中共有汽車數量(含本人、配偶及直系親屬)。

二、汽車竊盜觀感：調查研究對象家中是否有汽車整部失竊或車內財物失竊等經驗，若研究對象曾有相關失竊經驗，則進一步調查警方有無尋獲失車、有無查獲竊嫌等過去經驗，最後並調查研究對象週遭是否常發生汽車失竊或車內財物失竊案件，並詢問是否會擔心被害。

三、汽車防盜措施使用情形：調查研究對象所使用的防盜措施有哪些，並詢問其所使用的防盜措施之信心程度，另調查平時夜間多將汽車停放於何種場所、停車地點有無監視器或管理員等監控，最後，並陳列數個關於防制汽車竊盜之策略，包括「加強警察巡邏路檢密度」、「強化汽車防盜措施」、「強化鄰里守望相助」、「強化停車地點即時監控」、「增加汽車竊盜刑責」，調查研究對象認為何種策略能有效防制汽車竊盜，並提供「其他」選項供受訪者填寫；最後，調查受訪者是否同意政府強制汽車全面裝設衛星定位防盜系統，利用李克特尺度法將選項分為「非常同意、同意、無意見、不同意、非常不同意」測量受訪者態度。(羅清俊，2007：66)

## 貳、問卷發展流程及其信度與效度

一、本研究問卷發展流程：

- ◎訂定主題→
- ◎發展主要、細目研究問題→
- ◎討論修訂→
- ◎問卷擬稿→
- ◎進行預試→
- ◎問卷定稿上傳網路→
- ◎進行網路調查→
- ◎回收問卷整理資料→
- ◎歸納調查結果與發現。

二、問卷效度：為確保本問卷調查之效度，於設計問題時避免使用引導式問答，並為試圖瞭解利用指標工具測量之過程中的穩定程度為何，特於問卷發放調查前，先請五名朋友(含大學同學、研究所同學、同事等)協助預試來修改問卷題目中有疑慮之處，並觀察施測者的作答情況，請施測者對本組問卷給予中肯之建議，藉以提高本問卷之效度，確保能測量出受訪者真實的想法或行爲。

三、問卷信度：透過工作時對諸多執法者的徵詢，並請專家表示相關意見等方式，來確保問卷可以測量出想要研究問題的特性，於網際網路上徵求受訪者時先簡略說明本問卷目的及研究對象，且事先告知本問卷之題數及所需時間，以尋求多數自發性網友填答，且為防範調查樣本分布嚴重不均，本問卷特別於設計「性別、居住地區、職業」等題目調查受訪者個人資料，以利問卷回收時能判斷樣本代表性，以瞭解本問卷的代表性程度及問卷之信度，並能判斷測量過程中的穩定程度。

四、網路問卷信度與效度：關於信度與效度之差別，學者羅清俊(2007：55)利用打靶的例子來說明，若五把槍各自打中五個靶心，意指效度高、信度也高；若五把槍各自打到各自的靶，卻未打中靶心，意指效度高、信度低，本研究所採取之網路問卷調查，因母體涵蓋率相較其他問卷調查方法而言較不確定，易造成測量過程中有不穩定的變數存在，故屬問卷信度較低的調查方法，然網路問卷效度相較於其他調查方式，由於受訪者沒有時間壓力且有匿名保障作答自由，若將問卷問題審慎設計，能使得網路問卷效度高於其他問卷調查方式，反而能測量出個別受訪者的想法與行爲。

## 參、網路調查抽樣

有關問卷調查方式主要有四種，其相關特性如表4-4-1所示：

表 4-4-1 問卷調查方式與特性分析比較表

調查方式 特性	面訪	郵寄	電話	網際網路
優點	*能依受訪者的反應 適度說明講解	*節省成本 *無填答時間壓力	*能依受訪者的反應 適度說明講解 *傳遞速度快	*低成本 *環保經濟 *蒐集資料速度快速 *匿名保障作答自由 *無填答時間壓力
缺點	*若未事先約定，易 顯得突兀，受訪者不 一定有時間充分填 答，造成時間壓力 *缺乏匿名性可能使 得受訪者不說真話	*回收速度慢 *回收率低 *無法確認是否 受訪者親自填答	*受訪者作息難掌 握，突兀來電可能造 成打擾影響並有時 間壓力 *易被誤認詐騙集團 *電話費成本高昂	*母體涵蓋不確定 *缺乏樣本代表性 *無法確認是否受訪 者親自填答

資料來源：社會科學研究方法－如何做好量化研究(80-87 頁)，羅清俊，2007，臺北：威仕曼。

本研究之問卷調查方式採網路線上問卷調查，首先透過Benchmark Email網站 (<http://www.benchmarkemail.com/tw>)設計問卷題目上傳，該網站特別針對問卷調查有單選題、複選題及自行填答等題目設計，若受訪者有漏填或誤填之情形均會使得問卷無法送出，故能提供受訪者再次檢查填答情形的機會，以避免無效問卷，且為防止受訪者重複填答，該網站在問卷最底下設計受訪者必須留下電子郵件信箱，同一電子信箱者無法填寫第二次。另外，研究者並可於網站後端依據受訪者的填答時間、填答情形研判受訪者是否有亂填或重複填寫情事，且能依填答情形判斷是否無效問卷，以確保問卷調查結果之可信度。

本研究之所以採網路問卷調查，主要原因為網路問卷有低成本、環保經濟、蒐集資

料快速、匿名保障作答自由、無填答時間壓力等優點(如表4-4-1)，對於缺乏研究經費的研究者而言，網路問卷是既免費又迅速的最佳途徑，若執著於在低成本情況下進行其他方式調查，則僅能就小區域的單位成員作調查，而相較於面訪或電話調查而言，網路問卷雖無法依受訪者的反應適度講解，但本研究認為問卷調查的匿名性更為重要，能保障受訪者免於受他人影響而產生習慣性防衛<sup>20</sup>，且無時間壓力，更能自發性完成填答。

#### 肆、設定無效問卷排除

問卷上傳網路後，即開始徵求國內有駕駛經驗者實施調查，分析其對汽車竊盜的觀感及防盜系統的認識，作為以無縫治理概念防制汽車竊盜的參考與借鏡。本文所研究對象為我國有駕駛汽車經驗者，採「網路隨機抽樣」，針對網際網路上的受訪者徵求有開車經驗對象，首先詢問有無汽車駕駛經驗，若無駕駛經驗則無調查之必要而謝絕協助，若有駕駛經驗則請其點選網址進行線上調查，過程中受訪者如因故漏填或未填寫完畢會無法送出問卷，以避免受訪者因時間壓力隨意填答而漏填，間接影響本問卷調查的客觀性。

為避免受訪者誤填影響問卷測量結果，本研究設定無效問卷的判斷要件如下：

- 一、受訪者於第六題詢問有沒有開過汽車，勾選「無」者：無開車經驗非本研究對象。
- 二、受訪者於第八題勾選「家中所有的汽車數量」(含本人、配偶及直系親屬)小於第七題受訪者「個人所有的汽車數量」者：不符合邏輯，家中汽車數量應大於或等於個人汽車數量，如個人有三部汽車，家中不可能僅有一部汽車。
- 三、受訪者於第九題勾選「無汽車失竊經驗」卻於第十題勾選「曾尋獲失車」或第十一題勾選「曾查獲竊嫌」者：不符合邏輯，若無失竊經驗，怎有尋獲失車或查獲竊嫌等相關經驗。

---

<sup>20</sup> 「習慣性防衛」(defensive routine)為管理學大師 Christ Argyris 所提出，係指我們常拒絕曝露自己內心的想法以保護自己或他人免於因為我們說出真心話而遭受威脅，因而會在溝通時隱藏自己的真實想法，維護自己和他人的面子，並將錯誤歸咎於第三人或其他環境因素。

四、受訪者於第九題勾選「有汽車失竊經驗次數」小於第十題勾選之「曾尋獲失車次數」或第十一題勾選之「曾查獲竊嫌次數」者：同上，不符合邏輯，如僅有1次汽車失竊經驗，不可能會有2次以上尋獲失車或查獲竊嫌之次數。

五、受訪者於第十四題勾選「汽車車內財物失竊經驗次數」小於第十五題勾選之「曾查獲竊嫌次數」者：同上，不符合邏輯，若沒有車內財物失竊經驗，不可能會有任何查獲竊嫌經驗。

六、受訪者於第十八題(複選題)調查所使用之防盜措施時，有勾選「無使用任何防盜措施」又同時勾選其他防盜措施者：不符合邏輯，若無使用任何防盜措施，應為單一選項，不可能勾選其他防盜措施。

本問卷調查期間為101年04月01日起至101年04月30日止，為期一個月，期間共有337人次填寫問卷，將問卷整合後依上述要件排除無效問卷，特別的是，本研究所回收之全數問卷經查均無符合上述要件之無效問卷。最後在問卷回收時，將各題目製作編碼簿，以利統合受訪者所回答的結果，並據以建立問卷調查結果資料表，再依資料表歸納問卷調查結果，並依研究問題發展研究發現與討論，提出結論與建議。

## 伍、信心水準與實際抽樣誤差

本問卷之研究對象為「我國有開車經驗者」，依交通部公路總局所統計之我國汽車駕駛人數，將母群體數設定為1247萬2048人，並設定可信賴區間為95%信心水準，原始抽樣誤差預定為±5%，預定調查樣本數為384份，在網路上進行為期一個月的網路問卷調查後，經檢視排除無效問卷，查有效問卷共337份、無效問卷共0份，有效回收率為100%，實際抽樣誤差為±5.33%。

表 4-4-2 問卷施測抽樣情形一覽表

預計調查數	回收份數	無效問卷數	有效問卷數	有效問卷率	設定抽樣誤差	實際抽樣誤差
384	337	0	337	100%	±5%	±5.33%

資料來源：自行整理

## 陸、樣本代表性分析

本研究之樣本代表性由受訪者居住地區之變項進行分析，根據交通部資料統計全國汽車數量母體分布為：北部2774754部(40%)、中部2024633部(29%)、南部1875673部(27%)、東部319171部(4%)，而本研究問卷回收後有效樣本的居住地區分布為：北部78部(23%)、中部177部(53%)、南部63部(19%)、東部19部(6%)，將原先設定居住地區樣本分布與實際完成居住地區樣本分布進行雙變量分析(如表4-4-3)，判斷其本研究樣本之代表性。

實際觀察次數雙變量表				理論預期次數雙變量表			
	原先設定 居住地區 樣本分布	實際完成 居住地區 樣本分布	小計		原先設定 居住地區 樣本分布	實際完成 居住地區 樣本分布	小計
北部	152(40%)	78(23%)	230(32%)	北部	122(32%)	108(32%)	230(32%)
中部	111(29%)	177(53%)	288(40%)	中部	153(40%)	135(40%)	288(40%)
南部	103(27%)	63(19%)	166(23%)	南部	88(23%)	78(23%)	166(23%)
東部	18(4%)	19(6%)	37(5%)	東部	20(5%)	17(5%)	37(5%)
小計	384(100%)	337(100%)	721(100%)	小計	384(100%)	337(100%)	721(100%)

資料來源：自行編輯。

H0：實際居住地區比例與預期居住地區比例無差異(虛無假設)

H1：實際居住地區比例與預期居住地區比例有差異(對立假設)

經統計後查出本研究之居住地區樣本代表性分析之  $P\text{-value}=5.80449E-10$ ，卡方值=#NUM!(極小)小於卡方顯著值 7.81473，故在顯著水準 0.05、自由度為 3 的條件下，無法拒絕虛無假設 H0，本研究原先設定居住地區樣本分布與實際完成居住地區樣本分布兩者差異不顯著，因此本研究樣本具有代表性。

## 第五節 研究限制

所謂絕對的客觀並不存在，一份研究受限於研究者的職業、身分、性別、價值觀、研究成本、居住地區等各項因素，必有其研究限制存在，否則一份研究應以何種語言建構較為客觀呢？何以不使用國際語言或其他語言呢？研究者必然依其所擅長使用溝通的語言、文字來詮釋想法。爰此，我們必須承認每份研究均有其研究限制，雖然無法達到絕對的客觀，但藉由對自身主觀的誠實面對，讓讀者清楚感受到這份誠意並能理解本研究知識形成的過程，就已足夠。本文相關研究限制茲介紹如下：

### 壹、職業倫理考量

由於研究者本身具有研究生與司法警察之雙重身分，因此在訪談時，研究者必須釋出最大的誠意向受訪者表達本研究僅供學術之用，但受訪者基於對於警察的刻板印象多少仍會有所顧忌，造成答辯上的心理防衛，進而影響訪談內容的真實性。例如在對竊車集團成員的深度訪談時，C1表示過去最高紀錄曾在一週內偷過五部車、平均一個月竊取約十部車，但當詢問其總共偷過約多少部車時，C1卻欲言又止不願答覆；C2亦表示過去有輝煌偷車紀錄，不法收入達上億元，但不願提及任何共犯身分或詳細偷車地點；而在對其他受訪者或焦點團體訪談中，許多受訪者也可能因研究者為警察的因素，造成不願提出對於公部門較為負面的意見與建議，這些均為研究者職業上所形成難以避免的研究限制。

### 貳、研究樣本範圍

跟大部分的犯罪學術研究一樣，對於竊車集團之訪談，並無法以目前正在實施汽車竊盜而未被緝獲之竊車成員進行研究，故僅能就目前在監、交保在外或已執行完畢等有汽車竊盜前案者為研究樣本；而對於公部門之訪談，因研究者人脈有限，僅就相關行政

單位及警察部門尋求關於汽車竊盜有專門查緝經驗之受訪者，而對於檢察機關、調查單位、海關單位等相關人員並未有機會探詢查緝汽車竊盜想法。

本研究除探討汽車竊盜防制外，尚涉及許多其他公共事務領域，例如：防制酒駕、防制危險駕車(飆車)、交通事故處理、災害救難、大眾運輸、監理、稅務等，涵蓋層面相當廣泛，礙於人力、時間有限等因素，無法就各相關領域之次級資料及專業人員作分析、訪談，實為本文之遺憾。

### 參、研究場域選擇

受限於人力、時間及研究者所在地區等因素，在研究場域的選擇上，僅能以研究者所工作之中部地區及研究者故鄉之北部地區進行研究，而無法進行全國性之研究。於參與觀察過程中，OO保全監控中心因公司規定無法進到內部去觀察，僅能於外部透過玻璃遠觀，是一大憾事；且礙於法令、身分等因素，研究者無法跟隨竊車集團行動觀察其實際運作亦為本文必要的研究限制；而就研究者本身從事汽車竊盜防制經驗而言，因研究者工作場域為基層派出所，無法從警察局刑警大隊或刑事局等更專業的肅竊單位去體驗汽車竊盜的偵防過程，更是關於場域選擇的研究限制。

### 肆、網路問卷調查

在擁抱網路問卷調查方式所帶來的便利時，必須瞭解網路問卷所產生的各種誤差(詳見表4-4-1)，本研究之問卷調查採網路隨機抽樣，事實上並非完全隨機抽樣，因網際網路上有無限多個網站供各類網友上網，本研究徵求受訪者的網域只是無數個網站中的少數幾個網站，故並不似「簡單隨機抽樣」般每個樣本都有同樣機率被抽中，而網路網際使用者存有所謂「數位落差問題」<sup>21</sup>，並不能類推適用到全體人類行為，且抽樣過程

---

<sup>21</sup> 數位落差(digital divide)係指因性別、種族、階級或居住地區等社經背景的不同，間接造成資訊與科技通訊的近用機會與使用經驗之不同。(紀國鐘，2003：31)

中難免會受到研究者本身的背景影響，例如研究者本身於中部地區服務，故受訪者中超過5成係居住於中部地區的人；研究者身分為公務員，故有4成7受訪者同為公務員，這些都是研究者本身背景關係所造成的抽樣誤差。

原先曾考量在問卷題目設計時刪除關於受訪者「性別」、「居住地區」、「職業」、「年紀」等基本資料問題，直接就汽車竊盜觀感及汽車竊盜使用情形做探討，然而本研究為誠實展現研究結果建構的過程，選擇將不平均抽樣的誤差變數列入調查，如實呈現網路問卷不完美的一面，並能據以進行問卷樣本代表性分析。相較於量化研究的科學精神，本研究之網路問卷調查較偏向於質的問卷調查，用以輔佐深度訪談、焦點團體及參與觀察等質化研究方法中相關數據佐證之不足。

為修正網路問卷調查的諸多限制，以避免讀者受本研究中問卷調查結果造成以偏概全的影響，茲將原始問卷題目「汽車竊盜觀感及汽車防盜措施使用情形之問卷調查」補充說明改為「一位台中警察針對其網際網路上接觸到的受訪者，於線上徵詢其關於汽車竊盜的觀感及汽車防盜措施使用情形之問卷調查」，以彌補網路調查樣本不足以推斷至母體之研究限制，但由於上述標題太過冗長繁複，文中在引用本問卷調查統計資料時，將特別註明「網路問卷調查」，讓讀者明白可能受到研究者自身條件影響的要素。

## 伍、小結

知名作家村上春樹曾說：「所謂完美的生活並不存在，正如完美的絕望不存在一樣。」意指我們生命中不可能每天都走得一帆風順、完美無暇，但也不可能每天都過得缺乏期望、充滿絕望。將這句話詮釋在學術研究上，可以解讀為「所謂完美的研究設計並不存在，正如毫無價值的研究過程不存在一樣。」再好的學術文章必有其研究限制，然而，再差勁的學術研究必有其研究價值，重點不在於研究限制的缺憾，而在研究過程中所探索到的新奇發現。

## 第五章 資料分析與討論

透過對公私部門、竊車集團成員的深度訪談及汽車竊盜被害人的焦點團體訪談，並針對警察機關及民間保全公司防制汽車竊盜進行參與觀察，另藉由網際網路實問卷調查，建構本研究形成過程，並從中探索本研究發現。本章就「公部門」、「民間保全」、「竊車集團」、「車主」、「未來架構」等五面向介紹本研究發現，討論公部門、民間保全防制汽車竊盜之情形，以及竊車集團從事汽車竊盜之不法情形，並探討關於車主的心聲，最後就未來以無縫治理概念探討汽車竊盜防制及其他效益之可行性。

### 第一節 公部門防制汽車竊盜之情形

#### 壹、組織編制

我國公部門防制汽車竊盜之單位由下至上排序，在地方是分駐(派出)所、分局偵查隊、縣市警察局保安隊與刑事警察大隊，在中央是刑事警察局。基本上，若民眾汽車失竊，受理民眾報案的是最基層的派出所員警，換句話說，承擔破案壓力的首要目標是基層派出所，可是基層派出所面臨五花八門的各類案件，無法全力專注於汽車竊盜查緝，且關於汽車竊盜查緝涉及許多專業層面，若缺乏在職訓練，基層員警並無法勝任汽車竊盜查緝的工作。

#### \* 專案工作

警政署為打擊各類犯罪，常不定期頒布查緝專案工作，為期兩至五天，但對於基層警察而言，尤其是第一線執勤員警，他們仍要面對每天例行性的勤務、面對民眾各類的報案，時常無暇針對專案實施掃蕩。

我們警察常常都有很多專案工作，掃蕩汽機車竊盜集團啊、掃蕩銷贓專案、查緝自行車竊盜專案工作啊等，可是那個都是在做給長官看的，沒有實質的效益，目前我們長官其實對汽車竊盜這一區塊沒有很重視，現階段對詐欺防制這方面比較

重視，其實影響民眾權益較大的犯罪，應該是竊盜、汽機車竊案跟詐欺這三大主軸，這些政府都應該要重視。(受訪者A3)

\*\*\*

### \* 獎勵制度

由於警察所面臨的犯罪態樣太多，包括取締酒駕、查緝毒品、查緝賭博、色情、竊盜、詐欺等諸多犯罪行爲，許多時候必須透過獎勵制度提供警察同仁加強查緝的誘因，但就許多警察單位而言，獎勵規定常常受到人事單位箝制。

認真爭取績效往往是為了爭取功獎或獎金，可是我們的長官很奇怪，明明公佈了一些獎勵規律，譬如說查獲汽車集團解體工廠之類的，六台贓車以上可以記一次兩大功，但是事實上我們報獎都一定會被砍，人事單位百般刁難的不讓你報獎，久而久之非常影響士氣，最後造成沒什麼人願意查車了。(受訪者A3)

\*\*\*

## 貳、具體策略

### \* 監視器

透過政府裝設的路口監視器與民間私設的監視器結合成一犯罪防護網，作為犯罪發生後警方調查的利器。然而，監視器「事後追緝」的效果對汽車竊盜防制不彰，竊車集團著手犯罪時往往使用甫失竊車牌，裝設於作案車輛來規避監視器鏡頭，事成之後就將車牌湮滅不用，亦或利用偽造、變造之車牌(B車)來犯案，警察機關往往難以追查到竊車集團成員，監視器似乎對竊車集團不構成威脅。

監視器對於偵辦線索當然有些許助益，但是並不是破案的關鍵，他們竊車集團出門很少使用自己的車子，尤其是作案時，都是利用AB車、權利車或失竊車牌來犯案，他們會到監視器死角或巷道內快速更換車牌規避查緝，監視器很難追查到他們身分…車牌辨識系統，那個只要車子沒有開在車道中央或是角度不對就無法辨識，甚至有辨識錯誤的案例，所以對防制汽車竊盜沒有很大幫助。(受訪者A3)

\*\*\*

就算有一堆攝影機在拍這台車，也沒有用，除非你攝影機那頭的人正在監看這台車。(受訪者C1)

\*\*\*

若缺乏即時監控，再優良、鏡頭再好的監視器都沒有用，尤其是非法集團為規避警方查緝，常利用「AB車」作為犯罪工具，目前我國防範「AB車」對策較為被動，通常係由監理單位發公文通報全國各警察機關協助查扣懸掛牌號0000-00號自用小客車(該車號牌遭冒用)，然而，實務上基層巡邏員警不可能看到公文就將車號牢記「過目不忘」，而這些作為犯罪工具的B車，由於無法藉由警用行動電腦查詢就能判別是「AB車」，警方攔查時，若未仔細查驗引擎號碼、牌照，會無法發現是贓車或B車而放行，相對遭警方查獲機率就較懸掛失竊車牌來的低。

像你說的AB車，監理站發公文通報警察機關，有誰會去記那個車牌，但若在收費站、重要路口有辨識系統的地方，能夠主動偵測感應。(受訪者A2)

\*\*\*

### \*引擎號碼

就汽車專業技術，通常是相關領域的工作人員較為專精，例如：汽車修配員、汽車銷售員等，相較之下，職掌汽車竊盜查緝之警察人員，若缺乏在職訓練，可能對於汽車專業技術一竅不通，相對的查緝汽車竊盜的困難度就非常高。

許多基層員警連引擎號碼在哪裡都不知道…你們都是念四年就畢業了，四年能夠用一輩子嗎？是不是需要在職訓練？需要再強化？…我們辦汽車竊盜，若連引擎號碼在哪都不知道了，我們該怎麼辦？(受訪者A2)

\*\*\*

一些警察不瞭解車子，一部賓士五系列的贓車懸掛三系列的車牌，警察可能依然會放行；一部黑色贓車懸掛灰色汽車的車牌，警察可能只是開單而已(受訪者A3)

\*\*\*

先將原本的號碼磨掉，然後再打花掉，然後磨平之後再打上新的引擎號碼…用電解的就可以還原，但是你們警察通常沒那個耐心，尤其是鑑識小組通常都很懶，因為電解需要很長的時間，需要將機器拆下來重複電，常常要電很多次才能還原出來，可是有時候是怎麼電都電不出來的。(受訪者C2)

\*\*\*

除了引擎號碼外，車子有很多地方可以查出車籍，比方說安全氣囊會有序號，但是有時候車廠不一定會提供，他們說是涉及商業機密，尤其是福O公司的車建議你不要買，他們資料說只保留五年，五年一到就銷毀，很沒有商業道德，這樣他們賣出去的车子發生什麼事他們都不負責任，因為資料早就銷毀了。引擎號碼電解需要技術，一般基層警察通常不會看引擎號碼有沒有修改，更不用說電解技術，這個牽涉到鑑識人員的專業跟耐心，如果竊車集團只將引擎號碼磨掉一公分，那可能還電解還原的出原始號碼，因為當初打號碼時造成引擎內壓的密度還看的出來，可是如果他們將引擎號碼磨掉兩公分或三公分，就沒辦法還原原來的號碼了。(受訪者A3)

\*\*\*

凡走過必留下痕跡，他引擎一定有個地方有痕跡，可以看出他曾經被切割過…但這並不是警察的專業，之前像北市刑大還有好像刑事局肅竊組吧，他們委外來電，就比較能夠電解還原…(受訪者C2)

\*\*\*

若真的查不出號碼，只能用偽造文書辦，實務上曾遇到三、四十年的汽車還在市面上開，引擎已經過好幾手借屍還魂依然仍在使用的，引擎號碼一再地偽造變造，也一再地通過監理站檢驗，所以三、四十年的老車依然在路上行駛。(受訪者A3)

\*\*\*

之前也有人發明一塊長方形的引擎號碼，直接貼上去就好，一般國產車引擎號碼比較好找，進口車像雙B之類的引擎號碼通常在很下面很難找，要電解又更有難

度了，之前我還發明一種”引擎貼紙”，只要將原有引擎號碼磨平後貼上貼紙就好，連監理站都可通過驗車不會發現。(受訪者C2)

\*\*\*

## \* 防制策略

### 一、清查交通事故車輛有無照正常程序報廢

偷車的目的可分為幾種，第一是使用竊盜：就是偷來當作交通工具使用，到達目的地或沒油了就棄置在路邊；第二種是為了偷車內零件的，把車子偷去殺肉；第三種是借屍還魂，這種利益比較大，他們通常會去買事故車或報廢車，一般車主車子如果大撞，修理可能要一、二十萬的話都會想說寧願報廢不要，報廢如果照程序去監理站報廢可能沒多少錢，所以這時候如果有車商願意出5至7萬元向你買報廢車，你賣不賣？他們收購這些事故車或報廢車後，就去偷一部車來替換，將贓車引擎號碼全部改成跟事故車一樣，然後一部嶄新的中古車就借屍還魂了，所以如果你需要找汽車竊盜的線索的話，建議可以從事故車去清查起。(受訪者A3)

\*\*\*

一般民眾認為抓偷車賊通常想到的是逮捕正在行竊的偷車賊，事實上要查緝到竊車集團之竊盜現行犯的困難度很高，實務上，較實際的作法是從交通事故車輛清查起，其查處程序如下：

(一)警方執勤發現有重大車禍毀損車輛，顯無法完全修復者，應記下車牌號碼並拍照存證，並將轄內所發生重大車禍毀損車輛資料彙整後，連同現場照片及車主資料，通報相關單位依權責查辦。

(二)警方主動發現或接辦上述通報資料，應暗中監控該事故車輛修理過程，是否藉由竊取同款車輛以借屍還魂方式將重大毀損車輛還原。

(三)針對重大車禍毀損車輛，如經一段期間，經查詢結果發現該車已修復，應持車禍發生時相片比對，查明毀損部位與現有車況是否吻合，若發現現有車況明顯從未板金修理或烤漆，初步研判該車修理過程有問題，極可能為借屍還魂車輛。

(四)警方發現借屍還魂車輛，若車主尚未變更，代表其本人應知上情，或可能該車輛已經轉由中古車商販售給不知情之第三人，故務必追查車輛買賣及修理過程，此乃「以車追人、以人追贓、由贓物追竊嫌」的偵查作為。(如圖5-1-1)

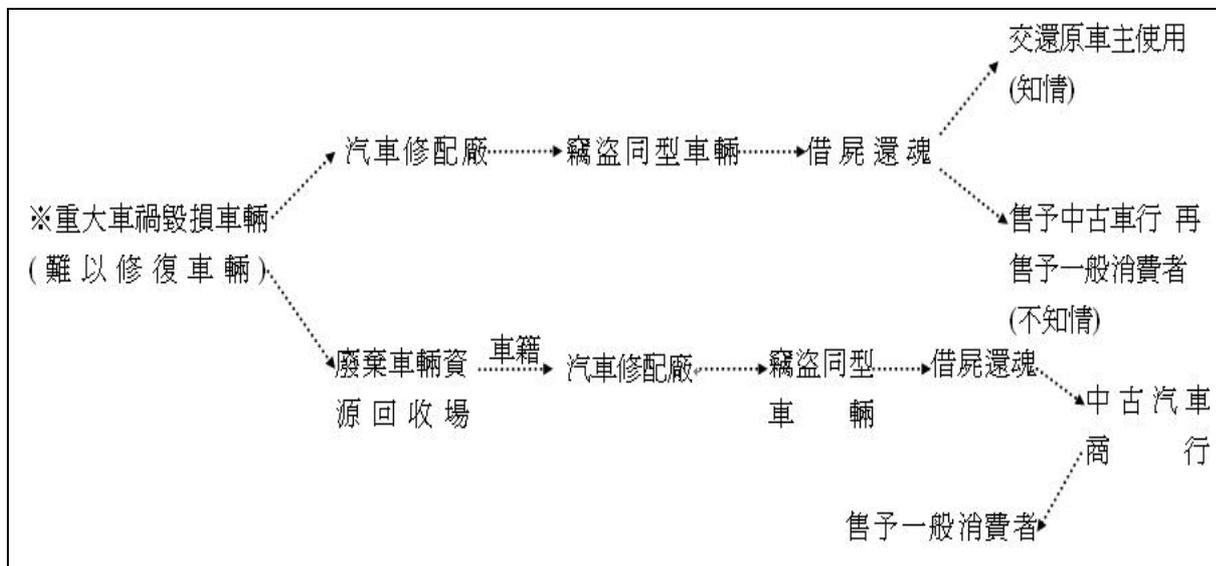


圖5-1-1 重大車禍毀損車輛借屍還魂流程圖

資料來源：轉引自臺中縣警察局整合性業務管理系統—97年偵辦汽車竊盜、汽車解體廠案件策進作為，2008年12月13日，取自：<http://10.116.1.71/tcpapolices/>。

## 二、政府單位整合

汽車竊盜若有效杜絕的話，我們警政署的警用系統是自己的一套系統，交通部另有自己一套系統，正所謂：一人一把號，各吹各的調。當我們若在週末六日受理汽車失竊，輸入我們警用電腦，他們監理站還在休息，明天禮拜一開門，資料還沒進來，若趁這個空窗期用整套偽造的證件去過戶，就像愛滋病的空窗期一樣。那台灣才那麼大，有需要警政署一套、交通部一套嗎？(受訪者A2)

\*\*\*

## 三、教育教化

君子固窮、小人窮斯濫矣，即使是窮途末路，受教育、有修養的人不會走偏去做壞事，所以教育的重要性可以見得，君子雖窮，行事總不愧於心，小人就不一樣，亦窮亦濫也，即使經濟差，教育弄得好的話，也可以防止竊盜猖獗(受訪者A1)

\*\*\*

我們要建立的是我的家我的財產我的車我所有的東西，這種觀念，你不能亂碰我的東西，這個社會教育就是不能隨便去碰人家的東西，民主國家的特性是站在私有財產的絕對保護...(受訪者A1)

\*\*\*

## 參、查緝之限制

### \*引擎為證明有竊車必要證據

我們查汽車竊盜需找到引擎才算績效，如果查到車殼或是氣囊不算績效，那頂多就是普通竊盜而已，很奇怪，有車殼、有氣囊、有方向盤什麼都有就是沒有引擎號碼，這樣就不能證明他有偷車，這個邏輯非常奇怪。(受訪者A3)

\*\*\*

### \*不得監察通訊辦案

通訊保障及監察法第五條法定得申請通訊監察的案件，除該法有列舉者外，其基本條件為最輕本刑為三年以上有期徒刑之罪，始能發通訊監察書，故汽車竊盜(最重五年有期徒刑)不屬得監察之犯罪行為，使得警察人員在查緝汽車竊盜上往往困難重重，無法藉由通訊監察來辦案。

汽車竊盜查緝上因為通訊監察法並不允許汽車竊盜案件可以監聽，所以查緝上非常困難，有些竊車份子都知道他們的手機不大會有監聽。(受訪者A3)

\*\*\*

### \*風紀問題

有些集團偵辦到最後會發現有警察、海關或其他公務員也涉案，這也是有時候偵查時的困難所在，如果過程中被有心人士洩密，或是遭遇到權力中心的打壓，會遇到一些困難，否則破案時是否連警察同事也跟著辦，很令人困擾。(受訪者A3)

\*\*\*

以前民國80幾年時有一段期間有很多警察都開雙B進口車，那些車子很多都是AB車或權利車，其中也有贓車，後來有很多人被送法辦。(受訪者A3)

\*\*\*

民國99年台中市發生翁奇楠命案，衍生黑白不分的警察風紀問題，再度受到社會矚目，考量警察人員為辦案與幫派份子接觸在所難免，內政部警政署訂定「警察人員與特定對象接觸交往規定」，警察辦案若須與黑道人士接觸，必須事先「書面報准」，事後提書面報告，然而，警察人員是否真能與幫派份子劃清界線，此項規定能否真正改善警察風紀問題，仍待評估中，警察人員若私下出入不正當場所、與黑道掛勾，單憑行政命令規定可能無法完全整頓公務員風紀問題。

未來若政府全面強制裝設汽車衛星定位防盜系統，任何人與黑道份子的接觸往來自然會有所顧忌，因為凡走過必留下痕跡，公部門如有官商勾結、貪汙瀆職之情事，其個人與不法份子接觸往來之行車軌跡均能一清二楚，故對於公務員風紀問題而言，此策略亦有改善的作用。

## 肆、具體建議

### \*加裝防盜鎖、慎選停車地點

今天歹徒看到防盜鎖，他們要如何知道車主不在附近，今天你碰到搶銀行，你會直接撲上去賭他拿的是假槍，還是需要觀察一下？萬一是真槍不就完蛋。今天大樓停車場有管理員、有監視器，裡面停著一台CAMRY，跟外面巷口停著另一台CAMRY，你會挑哪一台？(受訪者A2)

\*\*\*

有鎖和沒鎖，沒鎖的倒楣，鎖好和鎖壞的，鎖壞的就倒楣了...(受訪者A1)

\*\*\*

### \*汽車號牌焊死固定

之前有聽人家建議將每部汽車車牌焊死固定在車子上，讓竊盜集團沒辦法輕易用

假車牌犯案來逃避監視器或躲警察...(受訪者G3)

\*\*\*

將汽車車牌固定焊死是一項不錯的政策建議，能避免臨時起意的犯罪行爲，但若有計畫性的竊盜集團，還是可能會利用AB號牌、偽造號牌來犯案，若缺乏像衛星定位防盜系統的即時監控，此建議只是增加犯罪集團的困難度，並不能有效杜絕汽車失竊。

#### \*不擾民爲基本原則

我們的攔檢呀！除了犯罪以外就是不擾民的，不擾民才是固定的法律，執行守法的不擾民原則，路關攔檢的話，在執行上就要有關車輛的技術也要有些專業的技術，你要攔下來就要到旁邊，就是要基本的基礎，不擾民才是關鍵。(受訪者A1)

\*\*\*

## 伍、小結

有關公部門防制汽車竊盜之概況，乃以基層派出所爲核心出發，無論是受理民眾汽車失竊報案，或是轄區巡邏治安維護，抑或道路路檢攔查勤務，都係以基層派出所員警爲主要執行人員，然許多基層員警缺乏汽車專業知識，無法辨別引擎號碼有無遭偽造、變造，需要在職訓練強化員警專業技能。

另外，爲有效防制汽車竊盜，應於查獲竊車集團、銷贓處所或解體工廠等獎勵規定放寬認定從優敘獎，以落實獎勵制度，始能鼓勵員警加強汽車竊盜查緝。而法令上，目前公部門不得對竊車集團實施通訊監察，是辦案上一大困難點；公部門必須嚴守法紀以避免衍生風紀問題。公部門對車主的具體建議，主要著重在防盜器的加裝，然不論是傳統式的防盜鎖、或網路式的衛星定位系統，再好的防盜器也可能遭竊車集團破解，而最後吃虧的總是老百姓，是當前許多車主最主要的不安因素。警察執行時雖必須嚴正執法，勿枉勿縱、不放過一絲蛛絲馬跡，然仍須以不擾民爲基本原則—即使無法查獲犯罪集團，至少要讓社會大眾有受尊重的行政處遇。

## 第二節 民間保全汽車防盜系統防制汽車竊盜之情形

本研究以〇〇保全公司之衛星定位防盜系統作為研究對象，因為其為目前唯一擁有24小時全天候監控中心，並具有反制通訊阻斷的功能之防盜系統，如使用者的汽車發出異常訊號，除第一時間通知車主外，並能通報線上保全員甚至當地警察機關前往查看，屬於當前較為完整功能的防盜措施。

### 壹、產品功能與特性介紹

項目	功能	管理效益
車輛防盜防搶功能	車門異常開啓偵測 引擎異常啓動偵測 車輛移動偵測 電源斷電低電壓偵測	確保車輛安全 確保人身安全 確保貨品安全
車隊管理功能	汽車定位即時監控 網路車隊監控平台 行車軌跡查詢、播放 車門開關偵測紀錄 引擎店門發動熄火偵測紀錄 防盜設定、解除偵測紀錄	掌握汽車動態 掌握司機動態 便於車輛調度 考核司機 油電管控 有效管理

資料來源：依民間保全官方網站(2012年05月22日)整理而成。

#### 一、車輛防搶防盜

##### \*防破壞車門、車窗、防電瓶遭竊

除了車門、擋風玻璃也有偵測，除了氣壓感應、還有微波感應，一般的高級轎車也有這項功能，只要不正常開啟車門或是拖吊，就會偵測到。另外，有些小偷以為將汽車電瓶拔除，訊號就消失了，但我們產品對電瓶有防盜功能…只要小偷將

電瓶拔除，第一時間我們的管制中心立即會接到通知。(受訪者B1)

\*\*\*

#### \*不斷電系統

若靜止都沒發動的話，訊號發報可以維持約一個月的時間。他會吃電瓶的電，差不多一個月左右…產品本身也有備用電池，內有不斷電系統，萬一電瓶遭拔除，尚有十幾個小時的時間可以去追查。(受訪者B1)

\*\*\*

若是連續假期、過年過節，可能會有客戶將汽車停放在機場，約15天的時間，頂多15天啦，這部分我們有測試過，訊號發報可以持續20幾天至30天左右，視各種汽車電瓶而有差異。其它產品我不知道，尤其是我們產品在待機情況下，用電量非常低。(受訪者B1)

\*\*\*

#### \*低電量通報

利用電壓的設定來解決，例如說一般的訊號發報如果是12伏特，那我們可能會設定9伏特會一個標準值，若發報的訊號低於9伏特，我們會做一個低電壓的通報。低電壓的通報就是告訴車主，您的車子可能在不久之後就會沒電。另外可能就是他本身電瓶沒有自動充電的功能，那我們就會通知他要換電池。(受訪者B1)

\*\*\*

#### \*特定處所收訊問題

在隧道內等收訊不佳等道路行駛，我們的確會收不到訊號，但當汽車行駛到有訊號的道路上，仍會發報訊號至我們管制中心。(受訪者B1)

\*\*\*

收訊不佳的問題，能夠藉由基地台的增設、電池波調整或裝設搶波器來改善，就現代科技而言，只要管理者用心經營，透過技術能將無線數位科技，散播至人類所及的每個角落，以實現無縫治理的理想。

## \* 各項防盜服務

防盜的部份包含引擎開啟、車門開啟、車輛移動、電源破壞、天線破壞，另外還有微波、超音波、氣壓的感應，當玻璃遭破壞就會通報，這部份通常就是運用在轎車上，因為轎車的密合度比較好才可以用，而若一般貨車可能內外會有對流就不能夠用。(受訪者B1)

\*\*\*

## \* 防盜服務—竊盜通報

若車子被動了那我們會派線上保全員查看，另外會通報警方幫忙。萬一客戶汽車真的被偷了，我們會持續跟客戶保持聯繫，跟他講說現在車子的狀況，以及目前我們追查的狀況如何，另外也會向警方持續作通報(受訪者B1)

\*\*\*

## \* 防盜服務—訊號異常消失通報

管制中心都有在監控，如果訊號莫名奇妙消失，就會被發現。(受訪者B2)

\*\*\*

他們(別間公司)的就沒有阻斷通報，偷車的只要將訊號遮斷就能順利偷走了，甚至破壞車窗也不會發報，只要上車後能夠找到那個防盜器將它丟掉就好了。(受訪者B2)

\*\*\*

一般車主若解除防盜設定，在開車時若訊號消失，我們不會去做偵測動作，因為可能剛好開進隧道等訊號差的地方，但是一旦設定防盜，訊號只要消失我們就會通報。系統會自動去做這個分辨動作，才不會造成誤報、浪費人力。(受訪者B1)

\*\*\*

OO保全汽車防盜的系統設定，並未強制要求客戶的防盜器鑰匙應與汽車車門中控鑰匙結合在一起，故客戶通常擁有兩串鑰匙：一個是中控鎖車門的、一個是設定防盜系統的，若客戶養成好習慣每次停車均將兩個鎖均設定，才有防盜效果。如僅止設定其中

之一，則讓歹徒有可趁之機。另外，於上車前若疏於將防盜設定解除，則可能產生誤報情形。

#### \* 跨區聯繫攔截圍捕

在我們的電子地圖中，有所有警方的據點，在什麼位置都知道，那我們跑到什麼區的時候，就會通知該區的警方在前面攔截(受訪者B1)

\*\*\*

我們不像警察可以闖紅燈可以違規，所以公司不敢規定我們要在幾分鐘內到達。  
(受訪者B2)

\*\*\*

保全車上面有套派遣系統，只要當客戶車子丟掉的時候，會將資訊傳輸到保全車上的派遣系統，那系統有顯示經緯度，所以即使目標在一個不知路名的位置，保全車也可以依據經緯度來判斷贓車位置。(受訪者B1)

\*\*\*

小偷可能會跨區域行駛，所以我們會跨區域聯繫，若小偷從A區跑到B區，那除了我們A區的保全車在追之外也會通知B區的保全車去攔截，用這樣包圍的模式比較有效，所以我們主要就是通知客戶、警方以及保全車全面維護，除了保全跨區域聯繫外，像派出所警察部分我們也會主動做跨區域聯繫來攔截(受訪者B1)

\*\*\*

#### \* 防搶服務—緊急求救

緊急按鈕可和遙控器在一起，如果有按緊急按鈕時就會馬上監聽，然後就追車大概一個小時內就破案了。(受訪者O1)

\*\*\*

可以防搶、防詐財，遇到假車禍之類的不需要打電話報警，只要按緊急按鈕就能對話了，他們會將正確位置傳輸給警方。(受訪者B3)

\*\*\*

萬一車主按緊急求救按鈕的話，我們就會去聯絡緊急聯絡人，因為車主求救我們若跟他聯繫可能反而對他不利，所以當下我們會監聽汽車狀況並聯絡其他人。(受訪者B1)

\*\*\*

防搶功能在下車後在一定範圍內都能啟動求救，很多挾持案件其實是在下車後，只要距離車子不要太遠，按遙控器上的求救鈕，就能立即通報我們管制中心緊急求救。(受訪者B3)

\*\*\*

按緊急求救，不一定要公司出動，也可以幫忙定位報警通知警察前來處理，能在第一時間保護她們的安全，如果十次車禍中，剛好有一次沒有按，那一次就被押走了，可能要花很多錢才能贖回來。(受訪者B3)

\*\*\*

由於OO保全汽車防搶的出動費用需要新台幣3000元，其優點在於費用高昂故使用者不會任意誤觸，但缺點則可能因為費用問題造成使用者不願啟動緊急求救而錯失救援良機。然受訪者B3強調緊急求救與保全出動不一定劃等號，使用者可以藉由緊急求救與管制中心建立聯繫，能獲得最及時的諮詢。

#### \* 緊急聯絡人

可設定三位緊急聯絡人，但是這三位緊急聯絡人並不可以來做定位，只有車主能來做定位。緊急聯絡人只是在於萬一汽車發出警報，我們連絡不到車主，就會連絡緊急聯絡人。(受訪者B1)

\*\*\*

#### \* 遠端監聽

遠端聽車內的對話，但僅限於車主本人，若是車隊管理者，可以上網監看現在車子位置分布在哪裡。若是私人的，則需要打電話到公司查汽車位置。(受訪者B2)

\*\*\*

OO保全公司的客戶在車內均設有一套GSM系統，就像手機一樣能夠收發話，當有緊急求救案件時，管制中心得遠端監聽車內有無異狀，而車主本人也能藉由遠端監聽車內的狀況，此功能對於私部門而言，由於客戶係自願性裝設此項產品，故沒有太大問題。然對於政府強制汽車裝設可監聽的設備而言，勢必對車主的隱私權造成侵犯，且容易讓車主產生不安全感，故本研究的架構並不認同將遠端監聽此項功能納為未來無縫治理的方向。

### \* 道路諮詢服務

除了汽車防盜、緊急求救外，我們還提供諮詢服務，比方說有時候車主想瞭解道路狀況，我們可以提供他諮詢服務...客戶會問說哪邊有塞車，我們這裡可以幫他上網查詢提供諮詢，或是道路導航的部份，比方說客戶如果在深山裡面，可能對東西南北沒有概念，那我們可以告訴他現在的位置，要出來的話要怎麼走，導引他走正確的方向，因為我們在地圖上可以知道他的位置、行車方向，可以教他怎麼走，讓他不至於迷路。我們有所有電子地圖及當地派出所的聯絡電話，以利通報攔截或是提供諮詢的服務...(受訪者B1)

\*\*\*

## 二、車隊管理服務

### \* 即時定位

車隊管理就是我們會提供老闆一組帳號密碼及上網平台，讓管理人能上網就能知道公司的汽車現在在何處，而若公司的車子比如說拖車的價值很高，那老闆可能會再選擇防盜防搶的服務，我們可以雙重提供給他...在網路上看到汽車的定位，而目前我們有打算要跟行車紀錄器做結合。(受訪者B1)

\*\*\*

公車每台車都會先用GPS定位後有經緯度，下次的任務點距離不能超過100公尺，抵達定位時都要設定抵達。(受訪者O1)

\*\*\*

### \*運輸安全

冷凍車我們可以顯示他的溫度箱目前是幾度，我們可以在上貨、卸貨時掃瞄產品。另外會配合我們的保全車派遣系統，如果有特殊狀況需要我們保全車協助，管理者可以通報我們派遣系統派員過去...連汽車打開車門都有紀錄。(受訪者B1)

\*\*\*

管理者會利用這個監控司機有沒有在不正當的點開啟後車門，譬如說運鈔車只能在正確的點開啟，若不在這些點的範圍開啟後車門就會發報，以防止被劫車、或是監守自盜。甚至有管理者會設定司機到達時間，例如設定9點到A點，9點20分到B點，若司機9點25分還沒到B點，就會發報通知。還有像公車，有些會預算到站時間，就是與GPS去結合所算出來的。(受訪者B1)

\*\*\*

### \*行車軌跡

可以播放行車軌跡，來看出當天該車所跑的路線都知道，從什麼路轉到什麼路，一看就知道。(受訪者B1)

\*\*\*

一般車隊管理才會有行駛軌跡的查詢，而防竊的部份通常沒有...一般防盜的客戶不會有需要車隊管理，因為汽車是他自己在跑的，他有去過哪裡他自己很清楚，不需要去看行車軌跡。那是企業主因為汽車是讓員工在開的，所以才有需要防盜外加上車隊管理。(受訪者B1)

\*\*\*

一般我們的訊號發收有30秒、有1分鐘、有2分鐘，這個與他的通訊費用有關係，時間越短的話、封包量較大，通訊費用就較貴，時間越常的話、通訊費用較低。那我們長時間測試下來發現30秒是最適合的，因為封包量剛剛好、通訊費用剛剛好...若在短時間內傳輸訊號，不一定會是很有用的資料，因為管理者大概想知

道汽車在什麼位置，但不需要時時刻刻確認汽車在哪裡，如果那麼緊湊的話，浪費錢又沒有意義。(受訪者B1)

\*\*\*

OO公司汽車防盜產品中，一般防盜防搶的服務並沒有行車軌跡的紀錄，這在防制汽車竊盜的架構下並不完善，因為行車軌跡可能是破案的關鍵，若在車主忘記設定防盜的情況下遭竊，行車軌跡就是最珍貴的線索。因此，在未來無縫治理的架構中，本研究除建議每部汽車裝設衛星定位防盜系統外，應將行車軌跡妥善保留，一定時間過後再銷毀，作為未來發生案件時公部門查處的利器。

#### \* 異常超速管理

我們的訊號約30秒發射一筆，所以他每30秒的速度都能夠顯示出來。再來就是超速的部份，比方管理者設定時速90公里以上，那超過時速90公里的就能夠在報表中抓出來...(受訪者B1)

\*\*\*

我們規定不能超速，公司每天會調時速紀錄查，如果超過70就麻煩了(受訪者B2)

\*\*\*

現行交通法規雖然有不得超速行駛之規定，但測速照相機數量有限，無法有效嚇阻駕駛人違規超速行駛，且測速照相機只能鎖定時速200公里以內的車輛進行測速拍照，若駕駛人嚴重超速達250公里，再好的測速照相機也無法舉發。另外，若測速之取證相片中有兩輛以上目標車輛，為避免民眾申訴陳情，通常不予舉發；此外，下雨天所拍攝的相片，因空氣中溼度過高極可能造成機器受潮後之錯誤判斷，故雨天亦不宜作超速違規之告發，現行防制違規超速的制度實有許多漏洞。

未來若汽車全面裝設衛星定位系統，政府得利用衛星定位訊號做車隊管理，對於超速的車輛就能藉由行車軌跡去管控，而不會有時速過高無法拍照或下雨天的限制，並能避免其他同行車輛的干擾，能夠準確實施車隊管理，以確保駕駛人交通安全。

### \*異常怠速管理

若負責人能容許汽車司機睡30分鐘的話，他可以再系統內設定30分鐘，超過30分鐘的時候只要下載報表就能知道，並沒有主動通知的功能，而是讓管理者自主去管理。一般管理者只要設定範圍，例如老闆容許司機休息2、30鐘，那他就設定怠速30分鐘以上的下載報表來檢討就可以，也可以從汽車位置來判斷，若是在休息站休息那很合理，但若在橋下那肯定是在車上睡覺。(受訪者B1)

\*\*\*

我國政府為鼓勵節能減碳，環保署於101年6月1日正式宣布汽機車怠速將開罰，汽機車駕駛若怠速未熄火超過3分鐘者，將可能面臨新臺幣1500至5000元的罰款，此舉雖立意良善，但對於駕駛人卻是另一種束縛，開車在路上除了馬路如虎口外，停在路邊也有許多規定限制。

就無縫治理的架構而言，駕駛人得有較多的自由空間，且同樣能達到減少怠速以節能減碳的效果，政府得依每部汽車之行車軌跡判斷該車怠速時間，據此向該車酌收汽車燃料稅，就如同受訪者B1所介紹之方式，管理者從後端下載報表就能判斷汽車的怠速情形，運籌帷幄於千里之外，相較於環保署所謂3分鐘怠速開罰的規定，無縫治理更能促使駕駛人落實環保節能減碳。

### \*異常逾時停留管理

逾時停留的部份，就是管理者可以設定時間去察看逾時停留的車輛有哪些、在哪裡停留。這部份比如說有些司機下般會照規定將汽車開回車廠，但有些就直接開回家，開回家是不要緊，但有些會下班後還利用公司的資源去做其他事情，這些都能從行車訊號軌跡中看出來。(受訪者B1)

\*\*\*

公司是根據衛星訊號判斷我們有沒有在該在的地方。(受訪者B2)

\*\*\*

以前沒有裝GPS的時候比較可以摸魚，以前就常跟警察單位聯繫泡茶阿，後來就

不行了。(受訪者B2)

\*\*\*

#### \*遠端遙控設定

手機遠端監控的部份，只有車主手機一支可以使用，比方說我汽車借人，我想知道現在汽車位置，我只要用手機去做定位，就能查到汽車位置及速度多少，那還有就是若我停在大停車場，我可以利用手機使汽車發出聲響來知道位置。那另外就是若當停車時忘記設定警報，或許人已經上樓回到家了，懶得出門沒有關係，這時候可以利用手機設定防盜警報，或是遠端解除(受訪者B1)

\*\*\*

新竹市警方自95年起全面將巡邏車裝設衛星定位系統，許多其他縣市警察局也跟進利用GPS作警察巡邏車隊管理，由警察局勤務管制中心將案件直接依衛星定位派遣至線上巡邏警網，此車隊管理概念與OO保全公司汽車防盜服務不謀而合，然警方巡邏車並沒有針對靜態車輛進行訊號異常消失偵測，僅用以進行案件派遣及勤務督導觀測，若巡邏車熄火、天候不佳或其他因素造成訊號不良就無法得知該車位置。

經研究者徵詢曾於新竹市、新北市(舊台北縣)服務過的幾位基層員警，其表示部分警察同仁想偷懶摸魚時就將訊號發射器用鋁箔或鉛蓋等金屬物品遮住就能阻斷衛星訊號發報，甚至有同仁還想盡辦法將機器弄故障，以規避上級單位利用衛星訊號進行車隊管理以督導員警勤務。由此可知，為有效管理車隊，汽車衛星訊號不得僅監控其動態訊號，靜態訊號亦應注意其有無正常發報，無論動態或靜態訊號均應監控管制，且管理者應重視訊號異常消失的情形及原因，收訊不佳之處應以搶波器或其他方式改善，以避免駕駛人利用車隊管理之漏洞規避監控。

#### \*隱私權保障規定

第一就是在申請時我們會看行照說這個汽車是不是申請人本人，因為之前也有案例就是老婆趁先生不在的時候牽車來公司說：「你們快幫我在兩小時內安裝」之類的，但是我們現場去看發現行照不是她本人，於是跟她說抱歉沒辦法安裝，這

是我們第一個重點，第二個就是說若先生來安裝，事後老婆要請求定位，也不行，除非說有緊急事故就是她有去報案，由警方那邊通知我們調查定位才可以，先用電話講，事後補正式文件，因為我們需要double check，確認有緊急危難才將資訊提供給警方，有緊急危險的情況才允許。(受訪者B1)

\*\*\*

若讓家人知道他的帳號密碼，那可能他的行蹤全都會被追查。(受訪者B1)

\*\*\*

客戶資料連我自己的不大知道，如果洩漏出去客戶可能會解約...被抓到會免職啊!(受訪者B2)

\*\*\*

沒人那麼無聊，因為工作量很大，根本無暇去注意某某的車跑到哪裡，只要沒發生事情就很好了，不會那麼無聊去注意那些事情。(受訪者B2)

\*\*\*

無論公部門或私部門均相當重視資訊安全，尤其我國「個人資料保護法」為保護民眾個資，規定若應善盡保密責任之人洩漏個資，將負擔最高新臺幣2億元之損害賠償金。在汽車衛星定位防盜系統的資訊安全管理，由於監控中心直接面對的是汽車，而不是個人，因此對個人的隱私並無直接的侵害。未來無縫治理的架構，亦採取「針對車、不針對人」的模式，並將權能分立，若監控者要進一部查證所監控的汽車之車主身分的話，必須透過有權限查詢者始能進一部查詢，更能保障民眾隱私權不被侵害。

#### \*客戶群

一般的車輛有裝設防盜防搶的部份以高級進口車為主，國產車有裝設這項服務的很少。(受訪者B1)

\*\*\*

(客戶)都是一些...講難聽點就是怕死的有錢人。(受訪者B2)

\*\*\*

大部分都是老闆，家庭主婦也很多...女孩子如果遇到車禍，若不慎可能會被挾持，很危險，所以有需要裝設，雖然平常他們可能只是負責買菜、帶小孩，但對家庭主婦來講很有需要裝設。(受訪者B3)

\*\*\*

董事長級的通常會繼續使用，即使是舊車，像有個台中港的客戶，雖然他開舊車，但因為他工作出海回來常常都是半夜三四點了，基於安全問題，他怕被挾持、勒索，他還是有裝我們公司的產品，所以這種東西就是看客戶對於安全的認定，來影響客戶們會不會繼續使用。所以說一般人可能是買新車才會裝，但對於高薪水、高階層的客戶而言，即使是舊車也會裝，因為他們考量的不只是防盜，還有防搶，反正以後換車還可以用，因為購買時2萬多塊錢已經買斷了，之後只需要付每個月500元的服務費，如果有出勤再付出勤費3000元就好。(受訪者B3)

\*\*\*

#### \*服務費用

安裝費用是3萬6(含兩年服務)，服務費用年費6000元，設備一旦買了就買斷，即使換車也能繼續使用...(受訪者B1)

\*\*\*

價錢就是2萬6左右含安裝，服務費用約每月500元。我們跟客戶會介紹的主要是說防盜防搶，但是會強調他跟保險不一樣，他是幫忙找車子、追車子，不負責竊盜險的部份，所以若使用我們產品而車子被偷我們是不賠的...換車還可繼續用，反正機器換過去就好啦。(受訪者B3)

\*\*\*

車隊管理不用人的監控所以較便宜，純粹讓管理者有模式有資料可以去管理即可，這一部份不會浪費人力，而像防盜防搶這一部分的服務需要人力的監控，所以會有些監控的費用。(受訪者B1)

\*\*\*

## \* 出勤費

一次3000元吧，但好像不曾收過，因為客戶若以退出為由當條件，公司就不好意思去收這條錢，真的很大條的才有可能收費，比如說高速公路出車禍需要救援的話才有可能收錢。(受訪者B2)

\*\*\*

出勤費需收取3000元，有次因誤觸而出勤，客戶就在抱怨，但因為事先我們有徵詢他兒子的同意才去追蹤，並不是我們擅自出勤，所以後來他還是有交錢...他說：“噢！怎麼這麼貴？我要拆掉不要用了”他就付錢，事後也沒有聽說他把機器拆除掉，還是有繼續用。(受訪者B3)

\*\*\*

出勤費不一定會收，如果出勤沒有找到人、找不到車之類的，我們就不會向客戶收出勤費了。(受訪者B3)

\*\*\*

OO保全汽車衛星定位防盜系統的使用者，大部分均為中產階層以上的客戶群，因為該產品除了安裝費用外，尚需負擔每月定期的服務費，如有需要請求保全出勤服務，還需收取出勤費用，對一般民眾而言是經濟上的沉重負擔。

根據一項針對OO保全汽車衛星定位防盜系統客戶群之購買行為及滿意度、忠誠度之調查(陳昆民，2006：37)，發現有裝設該公司汽車防盜系統之客戶群，所購車價格為300萬元以上者竟占約四分之一(25%)，而購車價格為120至300萬元之間者占44%多，另購車價格為60萬元以下者則只有4.58%(如圖5-2-2)，顯見該公司客戶群之經濟能力程度，其屬於金字塔頂端的階級居多。

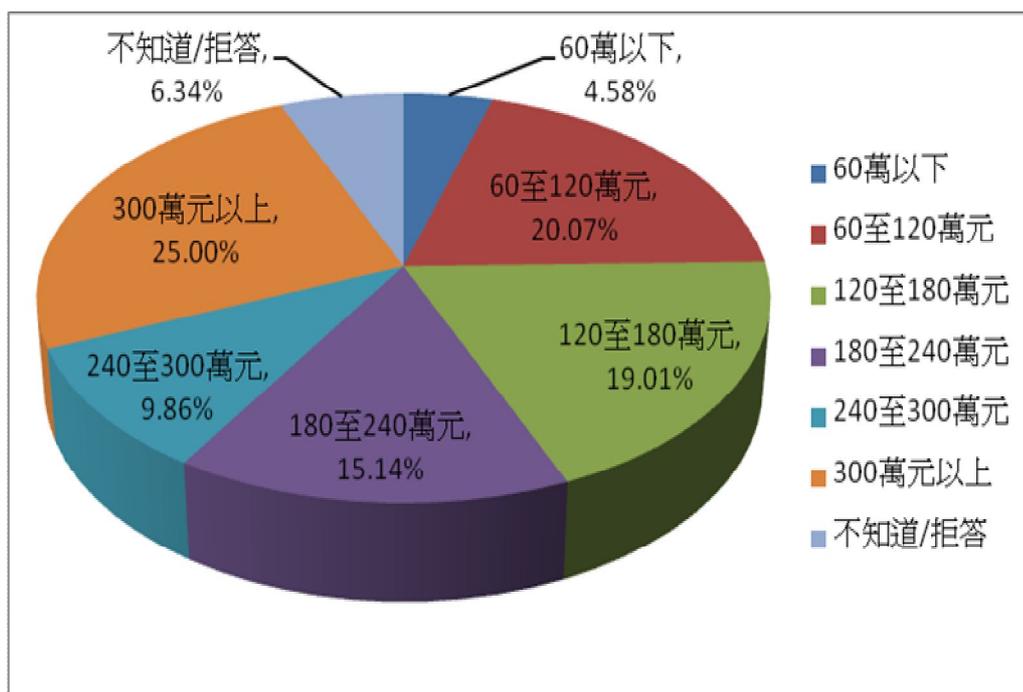


圖5-2-1 OO保全汽車防盜客戶群汽車購買價格調查圖(n=284)

資料來源：”GPS 汽車衛星防盜保全系統消費者購買行為及顧客滿意度與顧客忠誠度關係之研究”，陳昆民，2006，輔仁大學應用統計研究所碩士論文，臺北，37。

經調查OO保全汽車防盜客戶所認為該產品的合理價格，有39.44%認為合理價格為新台幣15000元以下，而有39.79%認為15001至25000元為合理價格，僅有20.77%客戶能接受該產品價格超過25000元。因此，在一般民眾經濟水準遠低於該公司客戶群的前提下，衛星定位防盜系統之合理價格應該在15000元以下，始能為社會大眾所接受。

另有關該公司的顧客滿意度調查中，有48.24%覺得該產品很好不用改善、有27.11%覺得「服務導航、免持聽筒、洽詢、醫療諮詢」等服務需要加強改善，整體滿意度尚屬良好。(陳昆民，2006：37)

汽車防盜是所有車主的需求，汽車財產安全不因社會經濟因素而有差別待遇，未來若政府全面強制裝設衛星定位防盜系統，將可使社會每一階層的車主的汽車都受到保護，而不只是中高階層者才有能力防止汽車失竊，且透過政府的補貼補助，費用可以降低到民眾可接受的程度，以符合社會大眾的期待。

## 貳、組織編制

### \*組織編制

每個營業處有處經理、另外駐區有駐區經理，中區有區部長，負責管理中部七縣市...我們分業務跟勤務體系，業務體系有處經理，勤務體系有處長，下面有隊長、組長跟我們保全員(受訪者B2)

\*\*\*

### \*保全車保全員

都是一個人，因為兩個人會造成上半夜我先跑你去休息、下半夜換你跑我去休息。(受訪者B2)

\*\*\*

一個人執勤是因為成本上的考量，因為我們一個員工的薪水近四萬...(受訪者O1)

\*\*\*

### \*基本配備

我們出勤的基本配備有哨子、甩棍、卡片和客戶鑰匙勾，鑰匙勾可以防止遺失或有人搶奪。(受訪者O1)

\*\*\*

### \*管制中心

管制中心那裡只能從外面看進去，裡面看不到外面有沒有人在監控，而內部有一些機密的文件在裡面，所以外人沒辦法進去。裡面有包含我們GPS衛星定位、行動保全、資訊整合以及車隊管理的部份，這是我們的一些服務項目...(受訪者B1)

\*\*\*

### \*營業據點分佈

據點線在全省約有7個區塊、有30個駐區、80個營業所，這是我們全省的據點，我們據點同時也是我們的銷售點，也是我們的服務據點，全省從南到北任何一個

地方都有我們的服務據點為客戶做服務。我們保全的車輛有200多台分布在全省。(受訪者B1)

\*\*\*

每個據點都有保全的服務，因為服務的部分跟實際安裝的部份是分開的，安裝與維修部分我們全省也都有專業人員分布在部份據點，而服務部分跟OO保全一樣是全省的，因為我們是由他們來做一個前端的銷售及客戶端的服務。(受訪者B1)

\*\*\*

(監控中心)分三個地方，台北、台中、高雄三個監控中心，涵蓋全省整個服務，包含車隊管理系統、防盜系統，以及包含我們提供的道路諮詢服務。(受訪者B1)

\*\*\*

我們是三班制的，總共100多人，每次執勤大概都是40到60人左右，北區的人就又更多些，這些都是我們人力成本...晚上更多人，因為白天許多客戶休息(沒有設定警報)，晚上才是我們工作重點，所以晚上更多人在上班。(受訪者B1)

\*\*\*

#### \*職前訓練

每個月都有，四小時...在公司由幹部為我們上課...先在單位培訓，再至區部進行新人複訓，再來就是跟著老鳥一起跑，跑的時候跟著參加在職訓練...(受訪者B2)

\*\*\*

新人一定要無案底，還有不能信用不良...擔心我們身上有客戶的鑰匙，若信用不良有監守自盜的風險。(受訪者B2)

\*\*\*

#### \*獎懲規定

抓到偷車的小偷有獎勵，大概是小功至嘉獎的獎勵，比如說我們去結果小偷跑掉了但車子找回來，那可能是嘉獎，而抓到小偷就是小功，大概是這個模式。而獎

金的部份是一般工廠或住家的才有，那抓到小偷一個兩萬元獎金。(受訪者B1)

\*\*\*

抓到小偷一般是5000塊獎金...若是兩個人抓到的話就5000元折半...分說有前科跟沒前科，沒前科5000、有前科10000，還有有拿武器的10000元。(受訪者B2)

\*\*\*

我們公司很重視名譽，只要有人在路上打080檢舉我們保全車違規之類的，我們公司不管事實就會先送處份...路上保全車子那麼多，別人為什麼不被投訴只有我們被投訴，所以我們一定要檢討自己(受訪者B2)

\*\*\*

超速也是，所以我們開車都平安開就好，豐原就有一個同事被酒醉的人撞到，公司一樣給他記過，然後賠錢...尤其是人家看到你們〇〇保全這個名號，通常都會大開口，有次我在街上不小心撞斷別人兩顆牙齒，要我賠50萬元，後來我賠5萬元，其他的保險公司賠。(受訪者B2)

\*\*\*

公司首要目標是別讓客戶早上來才發現遭破壞，所以我們保全主要就是先發現先向客戶通報最重要，追小偷反而是其次。公司不鼓勵我們追車，萬一出車禍、出事故是要我們自行負責。(受訪者B2)

\*\*\*

獎勵與懲罰是一體兩面，有獎必有懲，〇〇保全公司對於保全員的獎勵為嘉獎至小功，獎金則為5000元至10000元不等，而反觀懲罰制度，由於公司重視信譽，只要保全車被檢舉投訴，該保全員就會遭處份，且該公司不鼓勵保全員追車，保全員值勤時必須為自己駕車行為負完全責任。

#### **\* 勤務制度**

我們公司照勞基法規定給我們休息，現在我們是上三一、二一、一一這樣去輪休，政府有規定一個月上班時數上限，所以我們可以放比較多天假...這要感謝馬英九

總統，以前這個區塊沒有人敢管，現在勞委會跳出來執行勞工福利，不然以前上班時間都是公司跟員工雙方講好就好，後來好像有保全公司有員工過勞死，所以現在這區塊管的很嚴，下個月如果通過的話會更好，禮拜六、禮拜天的薪水要DOUBLE，但是聽說台中市那邊有一些小家的保全公司要去擋掉，因為到時候可能會有一些小規模的保全公司會倒閉，因為養不起員工。(受訪者B2)

\*\*\*

依據勞基法第30條第1項規定，勞工每日正常工作時間不得超過8小時，每二週工作總時數不得超過84小時，這對勞工階級有相當保障，民間保全公司的保全員也因此受惠，能有充裕的休息時間以面對工作，然而，一些小規模的公司可能會因無法負荷員工薪資而倒閉。

## 參、實際經驗

### \*成功查處案例

台中的一個客戶他去洗三溫暖被挾持，後來透過按緊急求救鈕而得救，另外還有一個高雄客戶車子被偷，後來我們追到那個地點，因為進不到裡面，後來請車主前來用鑰匙按一下，確定聽到嗶嗶聲車子在裡面，就跟警察進去了，於是找到了車，也幫其他人找到了車子，因為是解體工廠裡面很多汽車；另外還有跟高雄警方共同攔截圍捕一個偷車的，那他拒絕攔查，警方開槍後來抓到，這都是我們一個實際的案例。這個案例比較扯一點就是當天客戶停車時沒有設定警報，很懸的就是那天半夜他剛好起來尿尿時，發現他汽車不見了趕快跟我們通知，才發現汽車剛被偷走不久，我們趕緊用攔截的模式把竊賊攔截下來當場抓到，可能是他平常有燒香有拜拜吧。(受訪者B1)

\*\*\*

我同事有類似經驗，就是遇到推高機竊盜集團，一開始從北部一直跟車跟到大甲溪的時候會同警方將他們攔下來。(受訪者B2)

\*\*\*

梧棲有位客戶，好像住中和街吧，他的車被偷，我們公司的保全員跟當地梧棲所的同事就合力去追車，後來在龍井要上國道那附近把車順利追回來，因為我們通報許多單位攔截圍捕，他們發現情況不妙就棄車逃跑。(受訪者B3)

\*\*\*

竊車集團有的會用阻斷器、有的沒有用，像我們有抓過沒有開阻斷器的，他們以為拼速度就能夠逃過，但沒想到我們的速度比他們還快。(受訪者B1)

\*\*\*

#### \*失敗案例

大肚聽說有一件，推高機被偷了還不知道...可能是人員的疏失，監控中心沒有發現之類的...有(賠償)阿...折半啦，折舊後的價格。(受訪者B2)

\*\*\*

#### \*誤報

東北季風很強的時候，整個晚上警報器都在誤鳴，總公司就一直在催一直在問...主管也是有績效壓力，彼此間會比較，所以都希望案件少發生些。誤報情形太多，主管要去開誤報會議。(受訪者B2)

\*\*\*

不管是我們汽車被異常啟動、移動，都可以偵測到，都會傳送到我們的監控中心，然後會做一個通知客戶的動作，有時候可能只是客戶自己在移動，就是所謂的誤報。誤報的情形雖然不多，但有時候也是會有，那我們會做一個動作就是先向客戶確認，如果車子沒問題那就是誤報 (受訪者B1)

\*\*\*

都是線路的問題、機器的問題等等居多，我做六年才真正遇到一次。(受訪者B2)

\*\*\*

中○與○○基本上都是透過觸動警報器的回撥，但若訊號被蓋掉，求救電話就打

不出來，而有些保全公司在契約中會有那麼一條一斷線不賠，有沒有那麼一條？  
(受訪者A2)

\*\*\*

### \*收訊問題

像OO大車隊就有自己的一套GPS車隊管制中心，但這就有路段上誤差的問題，不可能說每一台機器裝上去都可以百分之百沒問題，像我現在開的這輛車，本身收訊就時而強時而弱(受訪者O1)

\*\*\*

一位部長級主管的轎車，裝有公司的衛星定位系統，因為開到訊號差的地方造成訊號被阻斷，公司又連絡不上他，結果派員前往查看，後來有人看到他的車從汽車旅館出來。(受訪者B2)

\*\*\*

本研究透過衛星訊號以實現無縫治理之策略，係因數位訊號的發送得藉由科技發展擴充到人類科技所及的每個角落，收訊問題得藉由基地台擴建、調整或裝設搶波器等方法改善，尤以我國地狹人稠，人與人彼此的生活空間相當密集，更適合無縫治理策略之執行。

### \*誤觸

有次有個客戶去游泳時不小心按到緊急求救鈕，我們打電話跟他沒有接，打給緊急聯絡人他家人說他去游泳，去游泳沒接電話是很正常，但我們經詢問他家人後還是當做緊急案件處理...(受訪者B3)

\*\*\*

### \*機器故障

公司有兩樣東西沒有在休息，就是汽車跟電腦，時間一久毛病很多。(受訪者B2)

\*\*\*

車上其實有無線電，但是是在檢查用的，不會通，沒辦法通到台中公司，所以等

於沒作用。(受訪者B2)

\*\*\*

### \* 監守自盜

(監守自盜)一定有，只是看有沒有浮出檯面而已。...一定會離職，因為這是關於公司商譽上的問題。我們公司最怕的也是監守自盜的問題了。(受訪者O1)

\*\*\*

曾有保全員去處理事情，看到客戶家中的手機I-PHONE就偷走，隔天客戶跟公司說請他把手機歸還或是用錢買，他們不會追究法律責任，我們經理為維護公司名譽也是秉公處理。(受訪者B2)

\*\*\*

去到客戶那邊不能隨便去翻客戶的抽屜，之前蘋果日報有報導過，雖然員工沒有拿東西，但是卻有開抽屜的動作就不行，可能只是確認東西是否有遺失，但是從攝影機上看到開抽屜的動作就很怪。(受訪者O1)

\*\*\*

## 肆、具體建議

### \* OO保全對於公部門之建議

我們跟警察都配合的很好，如有案件發生，我們管制中心會通報當地派出所說現在地點在哪裡之類的，到什麼路口轉彎，警察都配合度很高，因為若配合的好時常可以破案、找回失車或抓到歹徒之類的。(受訪者B3)

\*\*\*

### \* OO保全對於客戶之建議

一定要記得設定，有些客戶裝了卻沒有設定，那有裝跟沒裝一樣，有些則是時常誤觸，上車時忘了解除之類的誤觸，這些都要注意。(受訪者B3)

\*\*\*

下車要記得設定、上車要記得解除，才不會有一些誤觸的情況發生。(受訪者B2)

\*\*\*

客戶若下車時沒有設定防盜，他說他有，可是公司這裡沒收到設定，可能是訊號差，也可能是機器故障，如果真的被偷了，客戶也只能摸摸鼻子，因為我們這不是竊盜險沒有理賠，除非說客戶堅持要對簿公堂，不然被偷就被偷了，我們公司也不太能做什麼回應。(受訪者B3)

\*\*\*

## 伍、小結

OO保全汽車防盜產品功能主要為防盜防搶服務及車隊管理服務兩大範疇，其功能多樣化，但偶有誤報、收訊不佳、機器故障等缺點，其客戶群雖大多為經濟能力較佳的車主，然仍普遍認為其安裝費用超出合理價格。OO公司為維護公司信譽，針對員工嚴格管理以避免監守自盜，該公司目前與公部門配合情形良好，主要希望客戶能養成下車設定、上車解除防盜的好習慣，以避免誤報或遭竊，若能把客戶汽車鑰匙與防盜系統結合，將會是一大突破。

OO保全之車隊怠速管理功能，得作為政府節能減碳政策之參考，因管理者從後端報表就能判斷汽車的怠速情形，運籌帷幄於千里之外，而相較於目前環保署所謂3分鐘怠速開罰的規定，若強制汽車裝設衛星定位系統，政府得依每部汽車之行車軌跡判斷該車怠速時間，據此向該車酌收汽車燃料稅，更能促使駕駛人落實環保節能減碳。

車速過快常是造成車禍的原因之一，政府可參考OO保全的超速管理方式，利用衛星定位訊號做車隊管理，對於超速的車輛得藉由行車軌跡去管控，而不會有時速超過200無法雷達測速照相或下雨天溼度過高的限制，並能避免其他同行車輛的干擾，能夠準確實施車隊管理，避免駕駛人超速行駛，以確保駕駛人交通安全。

有關車隊管理功能之定位觀測及任務派遣部份，實務上部份警察機關早於5年前就引進利用衛星定位實施任務派遣、監控巡邏車動態等功能，然有同仁會利用鋁箔或鉛蓋

等金屬物品阻斷衛星訊號發報，甚至將機器弄故障以規避上級單位管理車隊。因此，為有效管理車隊，無論動態或靜態訊號均應監控管制，並應重視訊號異常消失的情形及原因，收訊不佳之處得藉由基地台擴建、調整或裝設搶波器等方法改善，尤以我國地狹人稠，人與人彼此的生活空間相當密集，更適合無縫治理策略之執行，透過數位訊號的發送，將科技發展擴充到人類科技所及的每個角落，並且把協力安全治理的概念帶到車輛所及的每個地方。

### 第三節 竊車集團從事汽車竊盜之不法情形

#### 壹、犯罪概況

##### \* 偷車時機

沒有一定，不會說每天固定幾點上下班之類的，平常我們就會在路上晃…我們不會同時出門，可是平時生活週遭就會在注意目標。(受訪者C1)

\*\*\*

隨時都可以處理起來，24小時都可以是牽車的時間。(受訪者C2)

\*\*\*

不一定。處理車有兩種，第一種是隨機，出來晃的時候看到目標車隨時就可能下手，處理車的時候不一定要四週無人，我朋友就曾經在逢甲麥當勞門口處理車，人很多他照樣處理走。(受訪者C1)

\*\*\*

事實上24小時都是他們偷車的時機，你可以去警政署網站找看看民眾汽車失竊的時間大概集中在哪裡，可是那個不一定準確，通常都是停車到發現車子丟掉了就去報案，警察機關輸入的失竊時間常常只是發現時間，不代表竊賊真的偷車的時間，他們偷車的時間24小時都有可能，不過通常週末假日比較不會偷，因為週末假日的作息時間比較不規律，去偷車的話什麼時間會遇到車主要用車不知道，所

以風險相對較高。(受訪者A3)

\*\*\*

我連周末都敢牽，很多人在周末時候不敢行動，因為他們認為周末的人出入時間比較晚，而平常時間因為要上班，生活比較規律，所以多在平常時間下手。但我們賭的就是一個機會，有機會就拼看看，反正也花不了多少時間。(受訪者C1)

\*\*\*

### \*耗費時間

破壞車門進到車內只要1分鐘，破解進口車行動電腦約5至10分鐘，所以竊取時間都很快。(受訪者C1)

\*\*\*

要看偷什麼車，如果說是日系的比較常有的車，平常路上有看到就可以牽。如果車子沒有裝什麼排擋鎖的，像VIOS、ALTIS之類的20秒就能偷走。(受訪者C2)

\*\*\*

基本上竊車集團沒有所謂工作時間，一天24小時、一年365天都可能出來偷車，然因週末假日或假期一般車主的作息較難掌控，相對犯罪風險較高，所以較少在週末假期行竊，但並非放諸四海皆準，許多歹徒還是會見到目標就下手行竊，受訪者C1就表示曾有在逢甲夜市麥當勞前偷車的案例，因為竊車集團從著手、下手、得手的時間很短暫，只要趁著車主一個不注意的空檔、一點小小的疏忽，就能夠將汽車偷走。

### \*市場需求影響

有人下單才會去偷，我們不會沒事就去偷車存放在倉庫，通常都是有人下單才去偷，偷完之後一兩天內就銷掉了。(受訪者C1)

\*\*\*

BMW為最大宗，接下來可能是LEXUS、BENZ，其他的進口車較少人在處理，BMW最大宗的原因是因為買的人多，然後事故率大、二手市場需求大，反觀像

BENZ會換車、會故障的機率、需要換零件的二手需求不大，再加上BENZ的車比較不好偷，在市場上的價格也會比較好，而LEXUS不管像休旅車或轎車在二手市場上的價格大概個位數而已。(受訪者C1)

\*\*\*

BMW開的可能多是一些年輕人，而BENZ開的就是一些白領階級、企業人士等，相對他們開車就會很注意，不大會去碰撞，所以對一些二手零件的需求就相對的少。(受訪者C1)

\*\*\*

偷車代步的竊嫌可能會隨機偷車，但一般的竊車集團並不會隨機偷車，其鎖定的目標車輛反映著市場的需求，廣大市場(含國內、外)需要特定車輛、欠缺特定零件，任務就會輾轉交付到竊車集團，於是該特定車輛、零件的失竊情形就會開始攀升。

#### \* 犯罪黑話

平時生活中就會注意車的狀態，當碰面時就會互相聊說有什麼車時常停在哪裡，我們不會在電話中講，都是碰面再討論。他們可能講話的術語就是可能會說：「今晚晚上去唱歌、或去喝酒」之類的。(受訪者C1)

\*\*\*

遇到警察我們會說有水、有鬼、有狗之類的，講到最後新聞、電影都播了…大牌我們講相片、大面，引擎的話我們講石頭…(受訪者C2)

\*\*\*

前面有鬼阿，之類等等會去避諱的詞，讓人一聽就懂，或是你剛剛好像踩到泥巴，後面都是一些泥地之類的。(受訪者C1)

\*\*\*

監視器對竊車集團俗稱”廖北機仔”(受訪者A3)

\*\*\*

雖通訊保障及監察法明定汽車竊盜並非可監察之犯罪行爲，然而竊車集團對於手機

通訊往來之對談均相當注重保密，與犯罪相關用詞會以特定代號表示，盡量不在電話中留下犯罪聯絡之證據，以防止警察透過電話監聽獲知辦案線索。

### \*非法獲利

一台車一個人大概可以賺3到5萬元。(受訪者C1)

\*\*\*

一天最多可偷1、20台車、80幾年到90幾年十幾年來總共獲利有上億元(受訪者C2)

\*\*\*

看你新車的價值多少錢，如果一般新車的話，在一兩個月內失竊的話保險公司大概理賠九成五、時間加長半年的話大概賠九成或八成五...依此類推。像國產車的話，新車一部60萬，撞壞的話可能連10萬都不到，可是利用借屍還魂騙取保險金，至少可以賺個30萬左右。(受訪者C2)

\*\*\*

### \*作案車種

要作案的車不一定是進口車，也可能是市場上兩千多CC的國產車，像CAMRY啊、馬六啊之類的，這些比較不引人注意。因為開進口車在街上繞很容易引人注意，所以我們可能會改開國產車在路上繞。(受訪者C1)

\*\*\*

竊車集團作案所使用的車種時常更換，警察機關受理汽車失竊後調閱監視器所發現的作案車種(車款及顏色)，往往只是某一集團的某一部作案車輛，並沒有竊車集團固定使用特定作案車種來犯案，且經訪談C1表示竊車集團會透過關係間接探詢警察機關最新的偵辦方式、勤務作為、鎖定目標，隨時調整其犯罪模式以防止查緝。

### \*作案工具

車上基本裝備就是行車電腦、還有各種型號的空白鑰匙，以及兩副以上的車牌，再來就是帶訊號遮斷器，以及GPS掃瞄器。(受訪者C1)

\*\*\*

## \*犯罪態度

用一個平常心去牽，當作是自己車一樣，想辦法鉅上車，想辦法開走(受訪者C1)

\*\*\*

## \*車手

開車的車手，都會長的很單純像是市面上的大學生，警察可能不會太去注意的那種人。(受訪者C1)

\*\*\*

會事先去抓一台車來做腳，當作行駛交通工具，許多被抓到的車多是使用BMW，因為BMW是市場上較好牽的車，進口車中最好偷的車。(受訪者C1)

\*\*\*

車手開車的時候，都會有一些基本觀念，第一不過橋、第二不走單行道，因為橋一定是單行道，如果上橋遇到臨檢就死了。(受訪者C1)

\*\*\*

如果牽了一台車，他們會找個安全地方將車上所有有關車主的東西都丟掉，車牌前後牌拔掉折斷丟在排水溝，然後將整台車恢復成原廠出廠的樣子，連衛生紙之類的都不會留，然後在把車換上準備好的車牌。(受訪者C1)

\*\*\*

車手就是不管警察怎麼開槍我們還是要跑，反正就是第一時間不要讓汽車裡面的人被警察抓到，就算硬碰硬也沒有用，我們的想法就是有本事你就一槍打死我，不然我們怎麼樣都不會停車。之前有聽說有人去高雄做車，有警察來攔就被撞死了，因為開車的人責任很大，他要顧及車上的人完全不能被抓。(受訪者C1)

\*\*\*

警察要逮到正在行竊的竊車集團的機率極低，除因敵暗我明、偷車時間極短暫外，竊車集團之車手隨時預備要逃脫，無論如何會用盡辦法規避警察攔查，其觀念是：「有本事你就一槍打死我，不然我們怎麼樣都不會停車。」(受訪者C1)因此，警察查緝竊車

現行犯的困難度相當高，且執勤過程需面臨相當的危險性。

### \*把風

不會開車又偷車技術不好的人就只能把風…都在後座，觀察後方或兩方的人，有可能會下車把風看後面，而開車的人則是觀察照後鏡或是左右兩側，看有什麼情況。(受訪者C1)

\*\*\*

### \*竊車模式

通常不會用拖吊偷車，這樣很容易被追查到，不過我們曾用”推車”的方式，後車推前車前進將車偷走，上高速公路、過收費站都沒有問題。(受訪者C2)

\*\*\*

我們也時常侵入住宅牽車，所以停在家裡面也可能遭竊，別以為停在家中就一定安全。(受訪者C1)

\*\*\*

### \*規避監視器

一般他們身上都會有很多副車牌，且他們很清楚哪副車牌是哪輛車種的、甚麼顏色的車，好比說我今天晚上就要去處理一台車，可能會在前一天或下午時去租車，租車有時不見得是用人頭，也可能用自己名字去租。租了之後他們大概知道最近的監視器會在哪裡，會在經過監視器後找一個沒有監視器的地方，快速的將車牌換上。比如說進入巷口馬上換完車牌就出巷口，不要讓經過A鏡頭跟B鏡頭是讓人感覺有啥異狀的，然後，開車的人永遠都不會下車，不管發生甚麼事情他都不會下車，只要從出門那一剎那開始，要到最後結束才會下車。(受訪者C1)

\*\*\*

有一種方法用強力磁鐵，直接將車牌黏上去很快，也有人直接用雙面膠，總之很重要的一點，在這過程中，開車的人絕對不會下車，永遠都是車上另外兩個人在行動。(受訪者C1)

\*\*\*

偽造車牌比較貴，行情大概在1萬3到2萬元，很多人用這管道去買AB車，比方說我去偽造一組大七的車牌，然後去偷一部大七掛上偽造車牌，就可以拿來使用不會被發現是贓車，然後到交車的時候，空車交給對方，車牌拔下來折斷丟棄，因為若繼續使用的危險性很高，若下次被抓到的話，警方可以依據之前監視器的鏡頭來認定我們偷過幾台車，所以我們作案用過的偽造車牌都會丟掉，有些集團用過還會繼續用，那是為了省買車牌的錢，但那樣就現在一罪一罰來講是很危險的。但是這組車牌就僅限於大七而已，因為路上現在很多警察反正無聊就是按車牌查詢，若一按到大七的車牌裝在LEXUS上面就會引起注意。(受訪者C1)

\*\*\*

監視器可謂第三造警力的模式之一，可是對於查緝竊車集團的效果有限。過去行法有連續犯處罰規定，近年來已改爲一罪一罰規定，竊車集團爲避免數罪併罰，其作案使用過的偽造車牌會棄置不用，以防範未來遭警方查獲時被清查到過去所犯案件，而背負好幾條罪名，因此現行警察機關查獲之犯罪者通常僅坦承被查獲的那一案，其他案件則一概否認。

#### \* 逃漏稅

你剛剛提到AB車，一模一樣的汽車、一模一樣的顏色、一模一樣的車牌，兩台車一台在北部、一台在中部，你剛剛講的是不知情的，假設是知情的呢？今天我弟弟弄了一台跟我一樣的車種，掛跟我一樣的車牌在高雄開，只要被警察攔到，就說是他哥哥的車，警察打電話來求證也確實是我借他的車，這樣兩台車只需要繳一台的燃料稅。(受訪者A2)

\*\*\*

#### \* 借屍還魂

”借屍還魂”，屍體從哪找—事故車、火燒車、報廢車等，這些都是屍體，但他們該如何還魂呢？...台灣的歹徒連鈔票安全線、浮水印都印的出來，要印汽車的出

廠文件根本不困難...監理站他只能查出有登記過的引擎號碼，他查不出沒登記過的有沒有問題，也是就說汽車他每天出廠都有一個流水號碼，通常他們是從頭造順序打引擎號碼，可能NISSAN CEFIRO今天賣到五萬台，他打到50000號，那歹徒從99999打回來，永遠不會同號，這樣可以讓他們領到一台新車，然後再把新車資料交給買車的民眾。(受訪者A2)

\*\*\*

### \* 詐領保險

利用一台車來騙錢的方式很多，可以去騙銀行、騙當舖、騙保險公司，不用去騙民眾，一般事故車被撞壞了，可以將他零件組裝成一台新車來保保險，現在保險公司都必須要拍照，拍引擎室、儀表版、內裝等等，以前沒有規定要拍照，只要新車一定讓你保險，只要引擎號碼、車身號碼ok就外表拍一拍就好，然後我再拿這台車去跟銀行貸款，如果這台新車原價兩百萬來講，我其實用50萬買來的，可是我利用新車原價可以去貸款借個150萬、180萬等，然後過兩三個月我就去報失竊，這樣保險公司直接把錢賠給銀行就好了，然後車子又把他殺掉重新再到別人手上去保竊盜險。(受訪者C2)

\*\*\*

我們在南投看到驚世媳婦，害死婆婆、害死老公，去領人壽保險，人壽保險會理賠很硬，就是要死亡或重大傷殘才會賠，而產物保險不一樣，不需要東西死亡，今天我投保一台車，500萬，第一年就被偷，他賠九成，五九四十五，理賠450萬，我問你今天你領人壽保險，你家裡有多少人可以死？死一個婆婆、死一個老公，後面還有多少人讓你死？頂多領三個，但我車子可以做10台、做8台，下個月再做2台，一台400多、兩台900，換成是你會選哪個？曾有歹徒告訴過我：偷車有罪惡感，但欺騙保險公司有成就感。(受訪者A2)

\*\*\*

他的車一年失竊至少5次，每次失竊他的汽車都會被找回來，可是汽車內裝都被

拆光，但是他都很乾脆去領車、繳拖吊費，然後隔沒幾天他的車又回復成原來的內裝，因為他有保險…如果汽車不動，車子內裝被偷保險公司基本上不理賠，除非你另外保零件險，像他的車只有保竊盜險，所以要被偷走才會理賠，可是他的車窗都沒有破壞，鎖頭則是整顆完整的被割走，非常完美的詐欺。(受訪者C2)

\*\*\*

所謂幽靈車，就是完全沒有這部車，可是卻利用這部車去投保，一般只要新車保險公車不用看就能投保，交錢之後就拿到汽車的保險卡，那一般保險的期限都是一年，那是誰發動讓你理賠的呢？是車主，只要車主到全國任何一個派出所說：警察先生我汽車不見了，警察一定要受理報案，保險公司的理賠只認警察的報案資料，然後經過45天的尋車期如果找不到的話，他們就要辦理賠。原本一開始沒有這部車的，從監理站辦到行照，又從保險公司獲得理賠後，我們警用電腦裡面多了一台贓車，但是事實上你們永遠找不到這台車。(受訪者A2)

\*\*\*

利用車輛詐欺的手法非常多，竊車集團先以贖領車籍方式進而投保汽車產物全險，一段期間後報警謊稱失竊，取得警方報案紀錄後，遂向保險公司辦理失竊理賠詐領保險金，然而，事實上這是部幽靈車，從頭到尾根本沒有該部新車。另外亦曾有犯罪集團將車輛保全險謊報失竊後，將車輛銷往國外謀取利益，並同時詐領保險，也就是俗稱「一隻牛撥了兩層皮」。(謝文苑，2001b)

### \*移花接木

假設我有一台VIOS，我汽車失竊了，我有報案三聯單，已經失竊兩年了沒有消息，如果有個朋友說：資料給我，我5萬塊就能讓你那部車回來…今天我知道你的汽車引擎號碼，我就去偷一台VIOS打成你的引擎號碼，故意晚上丟在服飾店門口不掛車牌，明天早上服飾店老闆娘一開門，我怎麼大門口堵了一輛沒有牌照的車？會不會是贓車？是不是就報警？那警方趕到現場沒有車牌你查什麼？查引擎號碼，發現是你的失車，於是通知你來領車，然後開尋獲單，並在電腦裡註

明一車牌未尋獲，那你依據這個去監理站補請了兩塊車牌，那是不是別人的贓車合法化變成是你的？而且是警察發給你的。(受訪者A2)

\*\*\*

透過智慧性的組織策略，藉由各種管道探詢汽車失竊者是否願意繳交相較於另外購車更低廉的價錢去找回失車，事實上，找回的失車並非自己的車，而是竊車集團偷取其他同款式車輛而變造而成的贓車，但由於是具有公信力的警察發還的失車，任誰也不會懷疑失車的真偽，這就是標準的「移花接木」犯罪模式。

### \* 擄車勒贖

我們不會去擄車勒贖，現在道上大家很瞧不起擄車勒贖這種行為，其實偷車大家已經有點看不起了，如果又去擄車勒贖，大家更會唾棄這種行為。因為你今天如果是正面去取得人家財物的話，算你猛，但如果是暗地去偷人家的東西來講，會讓人覺得不是很正氣。(受訪者C1)

\*\*\*

偷車其實在道上比較正派的兄弟就已經很瞧不起了，更何況是擄車勒贖。而且擄車勒贖其實風險更高，要如何取錢？風險太高我們會避免...(受訪者C1)

\*\*\*

汽車遭竊已相當令車主沮喪，部分車主事後會接獲歹徒聯繫要求準備一筆錢贖回愛車，有的車主付出贖款後，仍未取回失車；有的車主付出贖款後，取回失竊車輛卻已面目全非，令人後悔不已。「擄車勒贖」是所有車主的夢魘，在愛車遭竊、蒙受財產損失後，尚要與歹徒周旋，飽受身心折磨之苦。

對於如何防制「擄車勒贖」，謝文苑(2001a：167)建議車主切勿姑息養奸，存有私了心態，而將贖金付出，因為此舉將使歹徒胃口愈來愈大，並使擄車勒贖之氣焰愈來愈囂張。故若發生類似情事時應報警處理，配合警方查緝，即使在沒有付任何贖款的情況下，許多失車最終還是很可能經警方尋獲而回到車主手中。

### \* 銷贓

小偷叫三隻手，第一個叫找對象下手、第二個叫如何快速得手、第三個最厲害的叫做是留那麼一手：脫手，重點是要能夠脫手，不然一個龐然大物給你，沒有人要，你偷那個東西幹麻…不管你偷了什麼東西你就是要脫手，你才能換取你的酬勞。(受訪者A2)

\*\*\*

車牌要處理乾淨上路。我們曾經有台中的車要交到台南的，約在休息區或是約在幾K道路路肩等待，雙方到了也不會多說什麼，就是錢拿了就走人，完全不會講話。(受訪者C1)

\*\*\*

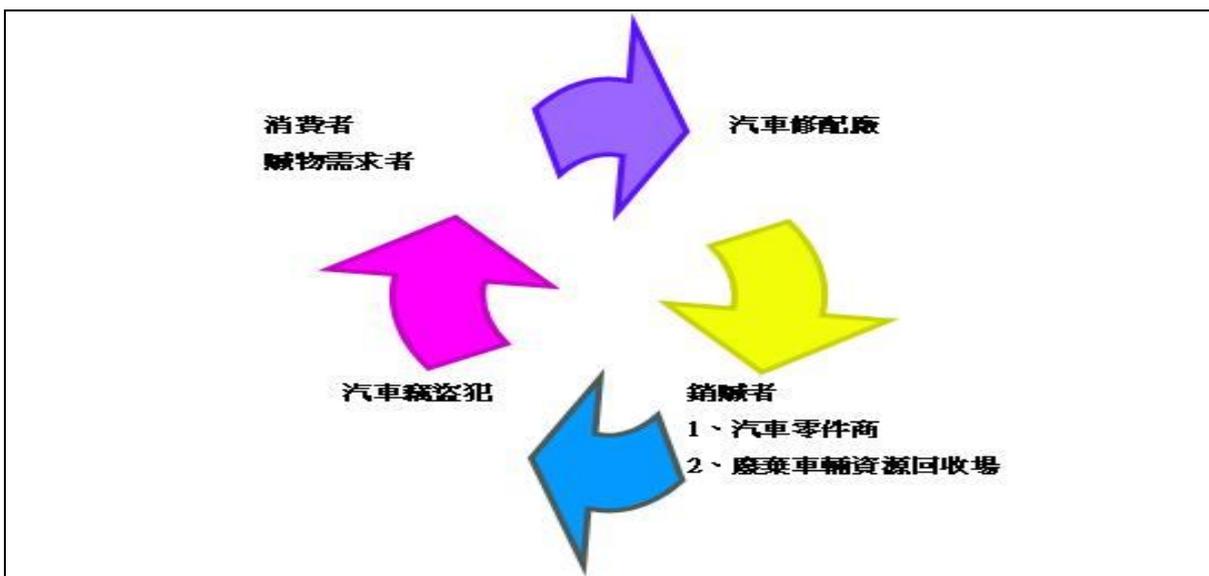


圖5-3-1 汽車竊盜銷贓流程圖

資料來源：轉引自臺中縣警察局整合性業務管理系統—97年偵辦汽車竊盜、汽車解體廠案件策進作為，2008年12月13日，取自：<http://10.116.1.71/tcpapolices/>。

### \* 裝櫃銷贓國外

若是殺肉場下的訂單當然我們會給他，尤其是缺零件的時候，殺肉場會需要囤積零件，可是很多訂單並不是殺肉場下的，有些是借屍還魂、有些是要做AB車、有些偷了要銷往國外市場。(受訪者C2)

\*\*\*

現在偷車問題這麼猖獗，海關也有責任，若不是有海關配合，怎麼會有那麼多集團在牽車，早就瓦解了(受訪者C2)

\*\*\*

外銷的國家多到連國名、語言我都完全沒聽過，他們要訂單就是利用將報紙的廣告剪下來寄過來，我們偷車後拍照後運過去就完成交易，我們交車時他們貿易商就會給我們現金，然後我們交車時海關也會告訴我們放置的地點…(海關)都買通好了，不過之前有一批海關被抓走了，現在不知道怎樣，應該都還是有配合的。(受訪者C2)

\*\*\*

#### \* 監視器

如果發現監視器的話，他們會不動聲色把監視器移開，重點是他們不會在自己故鄉犯案，所以不會擔心被監視器照到會被追查到，當然也有在家裡附近偷車但應該是沒有監視器才會下手，所以監視器對他們而言不構成威脅…(受訪者C2)

\*\*\*

我們出門都會稍微易容一下，有戴眼鏡的可能就不戴了，或是戴帽子、貼個假鬍子之類的，或是穿多點衣服掩飾，稍微裝飾一下，然後下車永遠都是同一個人下車，車手是永遠都不下車的，就是大家都有個概念就是如果事情東窗事發，會盡量將傷害減到最低。(受訪者C1)

\*\*\*

會注意附近高樓有沒有人在監控，週遭有沒有人注意，會注意的很小心，只要感覺不對就走人。好比如果有警車發現有人正在偷車，當你開到他旁邊時他早就上車跑走，理論上你們都追不上他。因為他們都很敏感，只要下去牽車的人或把風的人感覺怪怪的，他們都會有無線電，只要感覺不對就會用無線電呼叫然後跑走。(受訪者C1)

\*\*\*

如果我們感覺周遭很奇怪，就會放棄不要，反正市場上還有那麼多台車可以牽。

(受訪者C1)

\*\*\*

#### \*衝撞警車決心

我們今天拼的就是一個機會，只要開車過去旁邊並排，副駕駛座的人下車去牽，車門不會關，而車手是隨時打D準備要跑，所以他們開的車馬力至少都在3000CC以上，如果遇到國產車擋路的話，他不會衝撞你，但只要頂一下你加速馬力，理論上應該都可以移出空檔逃走...(受訪者C1)

\*\*\*

#### \*電話通聯記錄

電話中我們不會講太多，可能就是說出來喝個茶，或是說去麥當勞，但麥當勞不是真的去麥當勞，而是特定的一個地方。然後他們工作的時候不會帶手機，可能講完電話就將手機開著丟在家裡，人就出門了。(受訪者C1)

\*\*\*

我們中國人講一句話一物以類聚，今天我們查獲一個嫌犯，把他手機拔起來，讓他沒有機會案刪除鍵，他有已撥電話、有已接電話、有未接來電，他已撥電話093X馬上查這個人是誰、查這個人的前科。吸毒的，手機裏面不是藥頭就是藥腳，直接就問他藥是跟哪一人買的，你今天抓到竊盜，他手機裡面很多都是竊盜的，一個是解體廠的，都是其他共犯(受訪者A2)

\*\*\*

#### \*組織編制

有的老闆會參與偷車、有的老闆則不參與偷車，...，一台車出動最起碼會有3個人，最少會有2個人行動，但2個人的機會不大...一個開車叫車手，一個下手牽車，一個則負責把風。(受訪者C1)

\*\*\*

老闆還有其他的下線包括交易的(銷贓)、工廠的(解體)、資源回收(零件)、偽造車牌商、鑰匙行等組織...老闆的下線通常彼此不認識也不會聯繫...交貨都會約在外面，不會知道對方是誰，這是種默契。(受訪者C1)

\*\*\*

### \* 竊車集團首腦

老闆就是遠端遙控的人，他們一般生活都有正常，都感覺是正常的人，你要咬他理論上是咬不到他...他會有自己的工作，白天有正常的工作，他不會隨便跟你碰面，跟你碰面一定不會是公開的地方，不會被人家錄音錄影拍到...(受訪者C1)

\*\*\*

他會說你們去外面找看看有沒有740的，然後跟你說比如20萬，給你一個禮拜時間去找這台車，他不會說馬上說就要你馬上交車，他會給你一段時間，不會馬上就要你明天就要一台車，不會這樣。或是說他會把一個月的行程規劃好，比如說這個月BMW三系列的要牽五台、LEXUS兩台、X5、X6各三台，那個時候你們警察就頭痛了。(受訪者C1)

\*\*\*

首腦是高雄一貫道的幹部、吃素的，平時就是上流社會的高階層高知識份子，沒有人想得到他是竊盜集團的首腦，他們平時行蹤非常隱密，通訊聯絡絕不會見面都是用電話或網路連絡，所以很難聯想到他跟竊盜集團有關。(受訪者A3)

\*\*\*

但你幾乎抓不到老闆，因為他那邊很乾淨，甚麼贓車阿、工具阿都沒有。他只是遠端遙控你的人而已。當然也是有老闆涉入集團中的，也是有啦。(受訪者C1)

\*\*\*

## \*失敗案例

### 一、被車主發覺

可能門鋸到一半，車主從二樓衝出來罵人說你們好大膽阿之類的，我們就不偷了，可是我們會嗆說好歹你下來阿，然後就把他車玻璃都砸碎就跑了。或是說我們潛入人家家裡牽車，鐵門都打開了，可是遇到狗在叫阿，很多情況是差一點就能得手，但被週遭環境其他因素而阻斷了。(受訪者C1)

\*\*\*

### 二、遇到新科技防盜器

我們遇到新的防盜車，很難破解，會直接放棄不牽，但事後會馬上向老闆請教如何去破解，老闆他會就會教、不會他就會去問到會。(受訪者C1)

\*\*\*

### 三、集團內鬨

大部分都是自己人內鬨失敗的，如果不是自己人出內鬨，很難會完全失敗的(受訪者C2)

\*\*\*

去年被抓到那次很意外，因為那次我們沒有用阻斷器，那次行動有點倉卒，不然我們事後不會被抓到，那次車上三人我們每人有不同的意見，那時候我們的老闆剛被抓走...當時那時候其實有辦法去處理掉訊號追蹤的問題，但是做的太急了。正常來講，就算沒有裝設〇〇保全的系統，一般進口車也可能裝有衛星定位器有內建一個GPS，只要到原廠去查詢，只要GPS有過電，就能查到目前汽車在哪裡。當時就是做的太急，裝備還沒有很齊全的時候就急著處理...(受訪者C1)

\*\*\*

### 四、警方尋獲贓車埋伏逮人

都是同一個地點丟車，路線也都一樣，模式都一樣。那天我感覺怪怪的，但是當晚已經聯絡好買主要交車了，我去取車的時候，就感到很奇怪，就是地下室莫

名的安靜，沒有人、沒有車，就想說算了，反正來都來了然後去取車，當我上車的時候，將鑰匙推入的時候，我要啟動但我發現沒有電，我就知道一定有問題，因為那台車之前是有電的，不可能沒有電，電池的部份我們沒有去設定到，所以不可能會沒有電，然後下一秒就是周遭全部都是警察了...其實那個時候其實下午警察已經找到車了，已經有通知車主了，原本車主要把車牽回來了，但是警察局的偵辦員警說拜託再給他們一天的時間埋伏抓人，所以如果我們隔一天晚上才去取車可能那台車已經拖走了。(受訪者C1)

\*\*\*

## 貳、具體建議

### \*對於衛星定位防盜器看法

(某型汽車)一樣也是有衛星定位防盜系統，說被偷會發報，可是沒有用，因為只要上車花不到一分鐘就能將衛星訊號器拆除丟掉。(受訪者C2)

\*\*\*

因為早就有遮蔽器，也就是阻斷器，或說阻波器可以破解衛星定位防盜器了，除非設計另外一種波不讓他阻斷，不然沒有什麼用，然後有機器可以掃描出訊號所在地，所以衛星定位防盜器很容易被找到拆除掉。像他們要偷雙B進口車的話一定會帶行李廂，搞得像要出國一樣，其實裡面都是放一些竊車的工具，包括掃描衛星訊號的工具。(受訪者C2)

\*\*\*

只要找到訊號最強的地方就是了，我們也有找到藏在車椅裡面的，就把椅子切開拔出來就好...速度要快，先將遮斷器關閉，讓它發出訊號，然後以最短時間去掃描，拔除以後將它放在路邊其他車上，可能是機車啊行經的貨車啊之類的，讓他們去追蹤別台車。(受訪者C1)

\*\*\*

我們牽到車都會開遮斷器，貨交給對方也會開遮斷器，所以通訊都是阻斷的。(受訪者C1)

\*\*\*

## \*對於公部門的意見

### 一、預防勝於治療

與其去想怎麼破案不如去思考如何防制(受訪者C1)

\*\*\*

我們都會認識一些警察之類的朋友，會告訴我們一些警察的策略。還有就是之前有聽說現在警察會針對雙B的轎車加強攔查，所以我們會改用LEXUS之類的其他車作腳。(受訪者C1)

\*\*\*

### 二、贓車埋伏

今天要偷哪台車沒有人會知道，所以警察要在現場抓到人的機率很低。要抓到他們除非說他們將車丟在某個地方，當明天或後天要取車的時候，才有可能抓到他們。要靠埋伏才能抓到他們，要在偷車現場抓到他們幾乎是不可能，因為開車的人的想法就是跟你拼了，就算車撞得稀巴爛也無所謂。(受訪者C1)

\*\*\*

偷到車之後可能會將車藏在家樂福之類的室內停車場，並將車牌替換，等過一兩天別人要交車時才去牽車，只有在這個時間才抓的到人，過了這個時機就抓不到人了。(受訪者C1)

\*\*\*

### 三、易銷贓廠所查察

可以多去汽車修配廠查察，雖然現在就連竊車集團也通常不知道”殺肉場”在哪，因為交車都在外面交，但我知道他們殺肉場牽到車之後會開啟阻斷器，所以

你們只要去到某間修配廠發現手機或無線電突然沒有訊號了，代表那間汽車修配廠有問題。(受訪者C1)

\*\*\*

#### 四、難以一網打盡、根絕困難度高

警察再怎麼努力頂多查到整個集團的某一環節，很難一網打盡，而且被抓的人充其量只會承認被抓的那次犯罪紀錄而已。(受訪者C1)

\*\*\*

### \*對於車主的建議

#### 一、加裝防盜器

建議民眾多裝些防盜器吧，因為就我們這集團來講，牽車只要看到什麼警官鎖阿、防盜器啊，我們就會避免去牽...若花時間在解除防盜器上，不如例外找一台沒有裝鎖的車...基本上我們發現有裝那種鎖就會先放棄，因為不想花太多時間，只要從下車開始，每分每秒都是一個風險在增加...多裝一些複雜的防盜鎖，可是很多車主一開始買車都會裝啦，但後來可能就鬆懈了。(受訪者C1)

\*\*\*

理論上進口車不會去裝這種鎖，我不知道大家的心態如何，反正越好的車、越不會去裝鎖。通常十台進口車大概只有一台會去裝暗鎖，他們也不會去裝斷油鎖。(受訪者C1)

\*\*\*

#### 二、隱藏行車電腦

其實防竊有個方法就是要車廠將汽車的行車電腦藏好...就是啟動汽車的裝備，像CAMRY之前有一款就是將行車電腦藏在很難摸到的地方，所以那時候CAMRY失竊率就比較低...因為要去破解還需要把儀表版拆起來才能看到行車電腦，但是後來還是被我們破解，花時間研究出可以較快破解偷走的方法。(受訪者C2)

\*\*\*

### 三、多裝鎖仍有風險

其實凡是防盜器都可以破解，只是你能不能接受破解它的時間，如果車子停在荒郊野外，當然花在多時間也沒關係，曾經就有人去偷一台國產車，原本三分鐘就能到手的車，他卻花了十幾分鐘半小時，因為一上車發現有暗鎖，他就將引擎蓋打開將所有的鎖，什麼斷油啊、斷電啊一一破解後才把車開走。(受訪者C1)

\* \* \*

### 參、小結

汽車竊盜犯罪型態可分為：(一)使用竊盜代步工具、(二)銷贓走私出國、(三)改裝AB車逃漏稅、(四)借屍還魂、(五)拆解零件販售、(六)竊車勒贖等，其中以借屍還魂或拆解零件販售為最大宗，實務偵查作為上，因竊車時間非常短暫，故警方難以查獲竊盜現行犯，且竊車集團如遇攔查會跟警察拼命，取締過程具有極大危險性，相對地，透過重大車禍車輛清查較容易找到線索以查緝竊車集團，如有應報廢而未報廢之車輛均應清查有無正常修理或是透過借屍還魂而還原事故車。警方對於轄區內汽車修配廠、材料行及廢棄車輛回收場等，尤以曾涉嫌汽車竊盜解體之處所，應加強佈線追查，防止再犯。

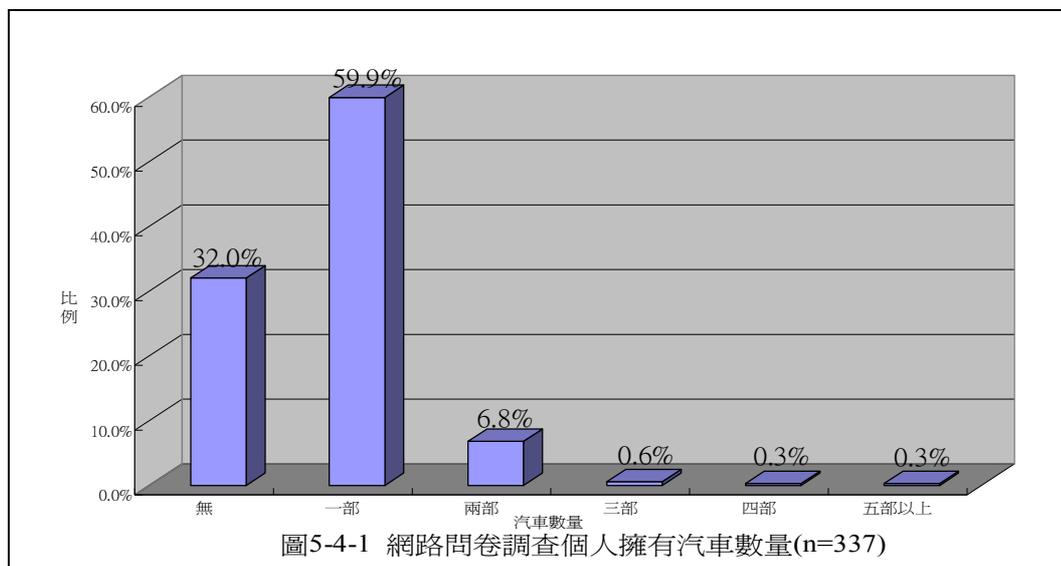
竊車集團有三手：下手、得手、脫手，必須脫手始能獲利，其偷車係依據市場需求訂單下手、絕非隨機偷車，其竊車得手後需透過汽車修配廠、中古車商、海關出口等銷贓管道脫手，由於竊嫌得手後至脫手前之間有一段短暫時間，若警方於此段期間尋獲贓車，應試圖利用埋伏方式以查獲竊嫌，否則藉由例行性的巡邏勤務，難以攔查到竊車現行犯，而將竊車集團一網打盡的困難度更高。此外，雖然加裝防盜鎖可能會影響竊嫌下手行竊的意願，但汽車仍有失竊風險，當集團首腦指派其竊取特定車種時，裝設再多防盜器也會用盡辦法偷走，我們的愛車，彷彿只是代宰羔羊似的。

## 第四節 車主心聲

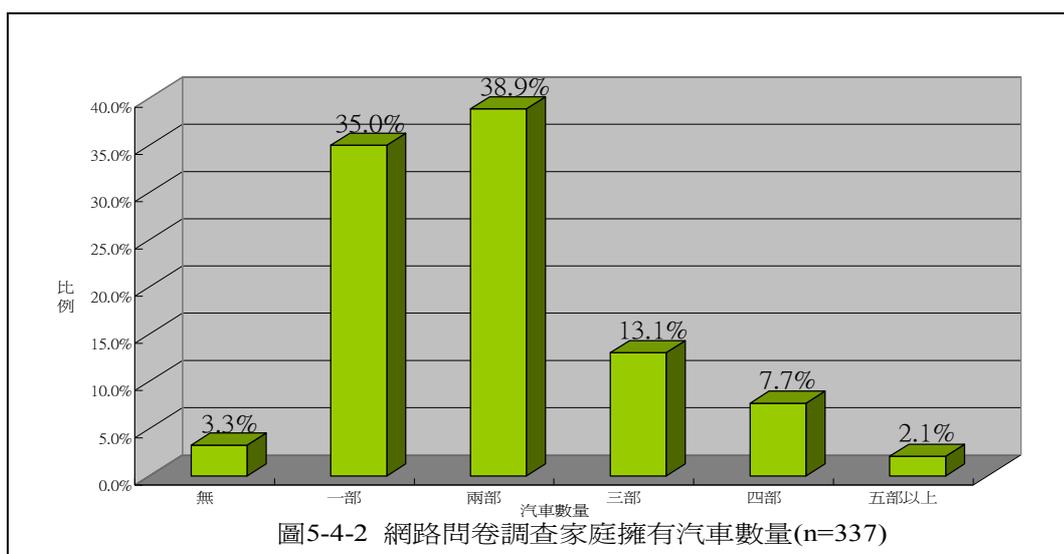
### 壹、汽車竊盜觀感

#### \*汽車竊盜發生、破獲情形

透過網路徵求有駕車經驗者實施問卷調查，發現受訪者多數(59.9%)個人僅有一部汽車，而有32%受訪者雖有開車經驗但未擁有汽車；其中，大多數受訪者家中(含本人、配偶及直系血親屬)都擁有一部(35%)至兩部(38.9%)車，僅有少數人(3.3%)家中沒有汽車。



資料來源：自行整理。



資料來源：自行整理。

在337位受訪者中，有47個家庭(13.9%)曾有汽車失竊經驗，其中，大部分(12.2%)曾失竊1次，有5個家庭(1.5%)曾失竊2次，有1個家庭曾失竊超過4次。而在這47位有汽車失竊經驗家庭中，有23位失車已尋獲、另外24位失車尚未尋獲，尋獲機率約5成，失竊後警方曾查獲竊嫌的有5位，查獲竊嫌機率約1成，查獲率明顯偏低。

相較於官方統計資料，汽車竊盜破獲率每年約在6成至7成5之間，看似破案率相當高，事實上汽車竊盜查獲嫌犯機率約在7.06%至13.37%。總而言之，一旦汽車竊盜發生，嫌犯被查獲率偏低，而再犯機率較高。

調查受訪者對汽車失竊發生頻率觀感，有38%受訪者認為週遭很少發生、有37%認為偶爾發生、有14%認為經常發生、有10%認為週遭從未發生汽車失竊案件。(如圖5-4-3)

依您個人經驗，請問您感覺週遭是否常發生汽車失竊案件？ (整部失竊)		回覆人數	比例
經常發生	14%	48	14.24%
偶爾發生	37%	126	37.39%
很少發生	38%	129	38.28%
從未發生	10%	34	10.09%
沒有回覆		0	0.00%
針對此問題的總回覆		337	100.00%

圖5-4-3 網路問卷調查汽車失竊發生頻率觀感比例圖(n=337)

資料來源：依Benchmark Email網站(<http://www.benchmarkemail.com/tw>，2012年05月01日)調查結果編輯。

調查受訪者擔心汽車失竊程度，有26%受訪者非常擔心汽車失竊，半數(49%)受訪者有些擔心，可見大部分人均會擔心汽車失竊。(如圖5-4-4)

請問您是否會擔心您的汽車失竊？(整部失竊)		回覆人數	比例
非常擔心	26%	87	25.82%
有些擔心	49%	165	48.96%
不甚擔心	21%	71	21.07%
完全不擔心	4%	14	4.15%
沒有回覆		0	0.00%
針對此問題的總回覆		337	100.00%

圖5-4-4 網路問卷調查汽車失竊擔心程度比例圖(n=337)

資料來源：依Benchmark Email網站(<http://www.benchmarkemail.com/tw>，2012年05月01日)調查結果編輯。

調查受訪者家中有無汽車車內財損失竊經驗(被打破車窗或他法竊取車內財物)，有64%受訪者不曾遭竊，有26%受訪者表示曾有1次車內財損經驗、7%受訪者曾有2次經驗，而有3次失竊經驗(2%)及4次以上(1%)者也所在都有。

在122位有汽車車內財損失竊經驗的家庭中，只有7位(5%)有查獲竊嫌，破獲率僅有5.7%，甚至遠低於官方統計資料的竊盜破獲率(3至5成)，可能因為許多人財物遭竊時並沒有向警方報案，造成有「犯罪黑數」之緣故。

調查汽車車內財物失竊案件發生頻率觀感，有6成5受訪者感覺週遭經常或偶爾會發生車內財損竊案，僅有3成5受訪者認為很少發生或從未發生。(如圖5-4-5)

依您個人經驗，請問您感覺週遭是否常發生汽車車內財物失竊案件？(被打破車窗或他法竊取車內財物)	回覆人數	比例
經常發生  20%	68	20.18%
偶爾發生  45%	152	45.10%
很少發生  27%	91	27.00%
從未發生  8%	26	7.72%
沒有回覆	0	0.00%
針對此問題的總回覆	337	100.00%

圖5-4-5 網路問卷調查汽車車內財物失竊案件發生頻率觀感比例圖(n=337)

資料來源：依Benchmark Email網站(<http://www.benchmarkemail.com/tw>，2012年05月01日)調查結果編輯。

調查受訪者擔心汽車車內財物失竊程度，有27%受訪者表示非常擔心，超過半數(51%)受訪者有些擔心，可見多數人均會擔心車內財物被偷。(如圖5-4-6)

請問您是否會擔心您的汽車車內財物失竊？	回覆人數	比例
非常擔心  27%	91	27.00%
有些擔心  51%	171	50.74%
不甚擔心  19%	63	18.69%
完全不擔心  4%	12	3.56%
沒有回覆	0	0.00%
針對此問題的總回覆	337	100.00%

圖5-4-6 網路問卷調查汽車車內財物失竊擔心程度比例圖(n=337)

資料來源：依Benchmark Email網站(<http://www.benchmarkemail.com/tw>，2012年05月01日)調查結果編輯。

## \*焦點團體失竊經驗

藉由焦點團體訪談，探討汽車竊盜被害人之失竊經驗如下：

個人是有兩次失竊經驗，第一次是六年前賓士失竊，當時那是兩年新車，沒有找到失車也沒有查獲竊嫌，價值大約100多萬元，失竊地點是大樓前面，臨時停在路邊就被偷走，晚上六七點去找人，八點要離開時找不到車子。第二次是隔了一年大約五年前，那時候是土星美國車，價格大概70多萬元，被偷的隔天我接到勒贖電話，要我匯10萬元，我不理他說車子送他吧，隔了一個月在失竊地點大概十幾公里處找到了，第二次是半夜在KTV消費時失竊的，大概11點多到2點多之間失竊的，找到的時候值錢的東西被拿走了，其他裝備還在。(受訪者G1)

\*\*\*

我是買中古車買7萬元，結果使用四個月不到一年就失竊了，我是買K6，那間車行也有比較高檔的車子，有K8、奧迪、雙B都有，但我預算不高只能買這部，失竊後到現在還沒有找回來，而我還沒有錢可買車。(受訪者G2)

\*\*\*

去年12月失竊的，一次失竊經驗，他們來偷的時間是凌晨三點多，那台車是十年車價值約10萬左右，失竊後過一個月左右在台南被警察找到，我去領車時車內的裝備被拆的精光，我又花了5萬多元才把車修理好...那台車裝的防盜鎖可多了，有裝暗鎖、方向盤鎖、排擋鎖，結果還是被偷。(受訪者G3)

\*\*\*

傳統觀念認為加裝防盜鎖就能夠防竊，但本研究從焦點團體訪談中發現許多汽車竊盜被害人其實已經裝有為數不少的防盜器，然而愛車依然被偷，這使得他們相當沮喪。

## \*失竊後生活衝擊

### 一、改買機車、中古車

需要用車，所以買了機車，汽車我還沒存到錢買車...現在跟家人或是朋友借車使用時會注意停車地點有沒有監視器或是停在超商附近有人在出入的地方比較有

保障。(受訪者G2)

\*\*\*

失車還沒找到前去買了一台中古車...沒辦法，丟車後還沒找到車可是有需要用車，所以還是得買。(受訪者G3)

\*\*\*

## 二、習得無助

不在乎汽車失竊了...現在開國產車，沒裝防盜器，要偷就偷吧，反正之前裝那麼多防盜器都被偷，現在索性就不裝了，以前賓士車裝那麼多還是被偷，現在想說沒有鎖不一定反而不會被偷，現在改開國產車只鎖車門而已，沒裝防盜器也沒保竊盜險。(受訪者G1)

\*\*\*

他們偷車的要偷車只要利用一個一字鉗子就能把車門打開，然後不管車主裝什麼防盜鎖他總有辦法解開...因為市面上的防盜鎖他們全部研究過了都有辦法破解...(受訪者G3)

\*\*\*

不一定老車就不會被偷，曾有老車被借屍還魂好幾次，四十年的引擎到現在還在市面上開。(受訪者A3)

\*\*\*

焦點團體受訪者G1由於汽車被偷過2次，目前已改開較廉價的國產車，其表示已習得無助、不在乎汽車失竊了，而受訪者G2因汽車失竊造成必須去買機車代步，目前尚未存到買車的錢，受訪者G3則在汽車失竊後因有用車需求，所以增購了一部中古汽車，然而後來失車經警方尋獲，因此家中目前多了一部汽車，反而成爲一種負擔。

汽車失竊對被害人除造成生活上的不便，失竊後是否需添購其他交通工具更是一種困擾，有些人經濟能力不足汽車失竊只能改其他交通工具代步，有些人雖有能力另外添購中古車，但當警方將失車尋回後，新增的汽車對家庭經濟卻造成停車位不足、養車成本過高的經濟負擔。概括來講，汽車失竊對車主實在造成生活上重大的衝擊。

### \* 公部門對汽車竊盜觀感

竊案跟命案哪個好破？...命案不外乎情、財、仇麻，從死者通聯、交友狀況調查著手，就能掌握到一點蛛絲馬跡，但竊案呢？去吃個飯、跟朋友去打個羽毛球，出來汽車就不見了，根本不知道是誰偷的？你說竊案難不難破？(受訪者A2)

\*\*\*

竊盜案件破獲難度絕對較命案還要高，尤其是汽車竊盜案件，滿街到處皆是可竊取的目標，若缺乏即時監控的防盜措施，很難去防範汽車成為竊車集團的下手目標。

## 貳、防盜措施使用情形

### \* 停車地點之監控

警察幫我調到的畫面都很模糊，而且這裡監視器沒有很密集，所以沒什麼線索。  
(受訪者G2)

\*\*\*

沒有辦法，因為地緣關係，總不能停到一兩公里外才走回家吧。我那裡的派出所連警察個人的私車都被偷了，我們平常人被偷也算正常吧。(受訪者G3)

\*\*\*

一般人選擇停車地點，通常由公司或家裡就近的車位停放，本研究調查受訪者停車地點的選擇，有29%受訪者多將汽車停放於住家獨立車庫，各有20%受訪者分別將汽車停放於自家騎樓或室內停車場，停放於街道路肩及巷道內則占12%、13%。(如圖5-4-7)

請問您平常夜間多將汽車停放於何處？	回覆人數	比例
街道路肩  12%	39	11.57%
巷道內  13%	43	12.76%
自家騎樓  20%	69	20.47%
住家獨立車庫  29%	97	28.78%
室內停車場  20%	68	20.18%
戶外停車場  6%	21	6.23%
針對此問題的總回覆	337	100.00%

圖5-4-7 網路問卷調查夜間汽車停放地點分布圖(n=337)

資料來源：依Benchmark Email網站(<http://www.benchmarkemail.com/tw>，2012年05月01日)調查結果編輯。

承上，調查受訪者停車地點之監控情形，大多數(45%)受訪者停車地點沒有管理員且沒有監視器，部分(30%)受訪者停車地點附近有監視器但沒有管理員，少數(21%)受訪者的停車地點有管理員及監視器等監控。

承上，請問您停車地點附近有無常駐管理員或監視錄影系統等監控？		回覆人數	比例
有管理員且有監視系統	21%	71	21.07%
有管理員但無監視系統	4%	13	3.86%
無管理員但有監視系統	30%	100	29.67%
無管理員且無監視系統	45%	153	45.40%
沒有回覆		0	0.00%
針對此問題的總回覆		337	100.00%

圖5-4-8 網路問卷調查停車地點監控情形分布圖(n=337)

資料來源：依Benchmark Email網站(<http://www.benchmarkemail.com/tw>，2012年05月01日)調查結果編輯。

#### \* 防盜器使用情形

有聽警察說過多加裝個方向盤鎖或拐杖鎖就多一分保障，所以我應該會買之類的防盜鎖吧...(受訪者G2)

\*\*\*

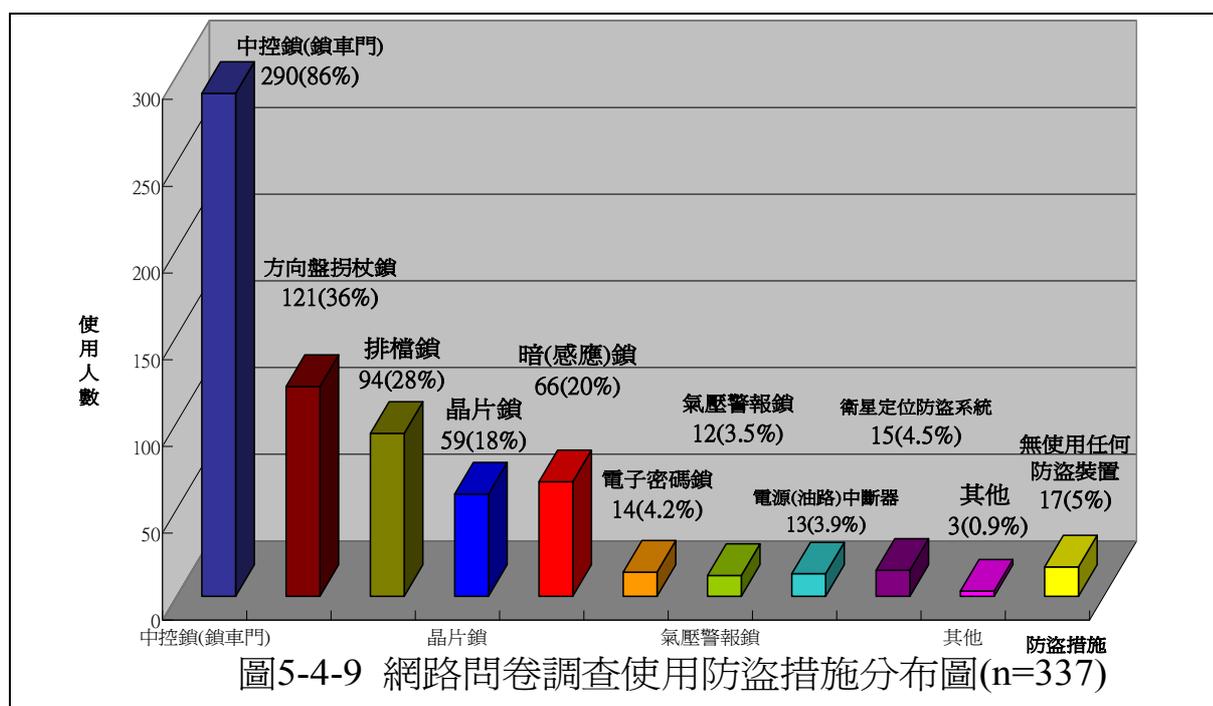
我那小車子，我一停下來就上鎖！為什麼？雖然不見得有人要，可是被開走了呢？第一個麻煩，第二個損失，第三個還要花一筆錢來買咧！所以這是習慣，這教育問題，教育車主要有保固自己財產的...(受訪者A1)

\*\*\*

現在我自己設計防盜鎖來防...我乾脆自己設計了兩組喇叭警示防盜鎖，只要不正常啟動車輛就會叫，關掉一組喇叭還有另一組在叫，而且他們很難找到開關，一定會放棄，這是花費最便宜的方法，而且又有嚇阻作用。...他們半夜偷車時，如果三五分鐘內無法將車偷走，他們就必須跑走，不然喇叭一直響一定會驚動其他人，增加遭逮的風險，他有方法把車偷走的話，全程喇叭會一直叫。(受訪者G3)

\*\*\*

調查受訪者使用防盜器情形，發現大多數(86%)受訪者有使用中控鎖鎖車門，意即有14%受訪者下車並沒有鎖車門的習慣；此外，有36%受訪者使用方向盤鎖、28%受訪者使用排檔鎖、20%受訪者使用暗鎖、18%受訪者使用晶片鎖，另有5%受訪者停車時從不使用任何防盜裝置。(如圖5-4-9)



資料來源：自行整理。

承上，大多數(40%)受訪者對自己所使用防盜措施之信心程度表示無意見，有32%受訪者表示有信心、22%受訪者表示沒信心。(如圖5-4-10)

承上題，請問您對所使用之防盜措施的信心程度為何？	回覆人數	比例
非常有信心	9	2.78%
有信心	105	32.41%
無意見	131	40.43%
沒信心	72	22.22%
完全沒信心	7	2.16%
沒有回覆	0	0.00%
針對此問題的總回覆	324	96.00%

圖5-4-10 網路問卷調查停車地點監控情形分布圖(n=337)

資料來源：依Benchmark Email網站(<http://www.benchmarkemail.com/tw>，2012年05月01日)調查結果編輯。

### \*汽車失竊與電腦中毒的比較

現在民眾的電腦時常會中毒，中毒通常都是鼻子一摸去灌好一點的防毒軟體，但是關於汽車失竊，民眾通常會怪小偷、怪警察，從來不會怪自己沒有做好完善的防盜措施。一台電腦價格1萬多，民眾願意花1千多、10分之1的錢去買一套防毒軟體來保護這台電腦，而一部汽車好幾10萬元，民眾卻時常不願意花10分之1不到的錢去買一組有用的防盜器，這是一個很奇怪的現象。(受訪者A2)

\*\*\*

防竊跟防毒的比較，電腦中毒哪個罵警察？電腦是你自己的，你是否該增加一個防毒軟體？是不是？那汽車掉了好像都是警察的責任，千錯萬錯只有車主沒錯，我說汽車對於每個家庭就好像農夫他的一條牛，一條牛你50萬都能買、80萬都能買，一條綁牛的繩子卻不願意買。(受訪者A2)

\*\*\*

汽車防竊與電腦防毒，具有同樣的重要性，財產物主本人對自身財物的保護，無論是汽車、電腦或是其他財物，亦應該要有同樣的防護觀念。

### \*衛星定位防盜系統全面強制裝設意願

如果想要做壞事情的話吧，才會不想裝...除非我想做壞事情才會擔心(受訪者B2)

\*\*\*

如果是我我是可以啦！可是這一定會有人反對，而且全台真的有幾百萬輛車，那費用的部份是要全額補助還是怎樣？真的很難，就算我的車子已經開了20多年了，殘值只剩下1萬或2萬，那我哪肯花那些費用去裝這個機器呢？而且投資報酬率也不高。(受訪者O1)

\*\*\*

以前我私人的新車有裝(衛星定位防盜系統)，因為考量到怕被偷、被詐財，所以我有裝設，可是後來時間一久新車變舊車就沒有繼續用了。(受訪者B3)

\*\*\*

一個男主人月薪可能三四萬，今天保全費用可能就佔了了一成，但若像第四台只需要600塊，你裝不裝？你願不願意？(受訪者A2)

\*\*\*

鎖的好壞呢？這是一個對抗永遠都不停止的一種情況...正所謂道高一尺、魔高一丈呀！這是永遠之道，這樣子的一個平衡、失衡之間的循環，那不管如何，老百姓總是損失的。(受訪者A1)

\*\*\*

假設政府全面強制汽車裝設衛星定位防盜系統，受訪者的意見大多在於裝設費用的考量，而部分受訪者則擔心裝設後會有隱私權侵害無法做壞事，並擔心魔高一尺、道高一丈，若無縫治理策略仍遭破解，最吃虧的總是老百姓。

### 參、防制汽車竊盜策略

焦點團體訪談汽車竊盜被害人對於防制策略的看法，受訪者G1及G3均強烈表示政府應增加汽車竊盜刑責，而深度訪談受訪者A2則提出一項新科技—高智慧的行車紀錄器，只要有汽車會車經過就能夠掃描車號自動上網與警政署的贓車資訊進行比對，能夠迅速地協助警方查緝汽車竊盜。

增加汽車竊盜的罪責最重要，讓偷車的人因為罪重而不敢去偷。(受訪者G1)

\*\*\*

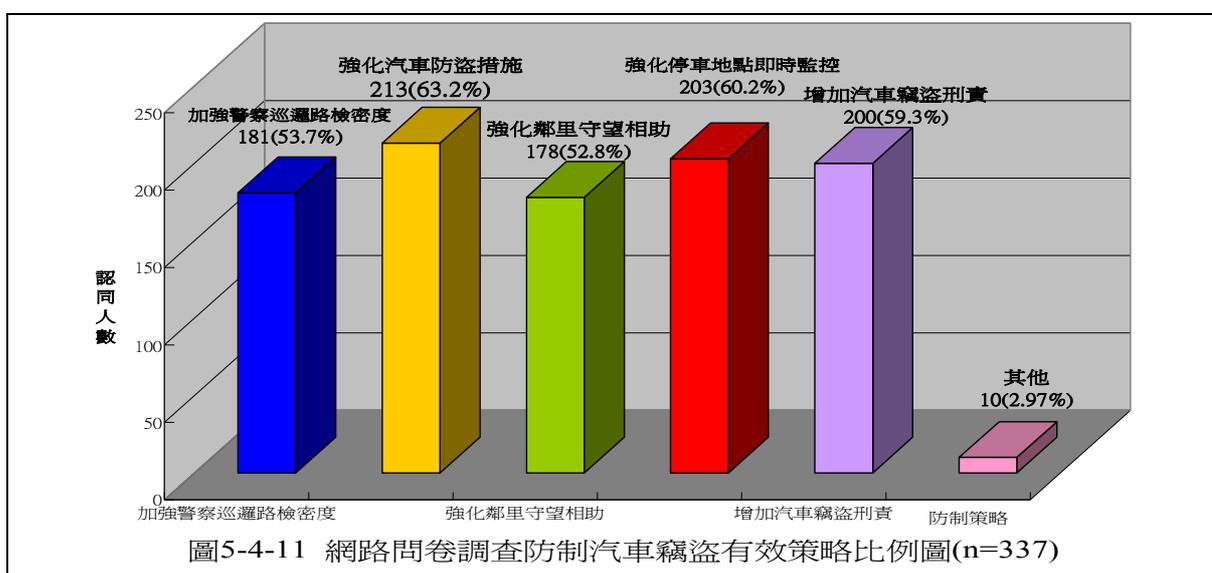
如果偷車的人被捉到第二次就把手給剁掉，看他還敢不敢再偷。(受訪者G3)

\*\*\*

高智慧行車紀錄器，只要跟我會車，我車上會自動讀取它的車牌，進入我的電腦，然後我的電腦可以上網，可以透過警政署的網站即時更新查詢贓車，不需要我們小神捕還要去插著等更新，那以後只要跟警車差身而過，車牌就會自動輸入自動比對，如果是贓車一秒逼一聲就能告訴你那台是贓車，根本不需要去按小神捕...(受訪者A2)

\*\*\*

本研究以網路問卷調查受訪者針對下列防制策略中，何者能有效防制汽車竊盜，包括：(一)加強警察巡邏路檢密度、(二)強化汽車防盜措施、(三)強化鄰里守望相助、(四)強化停車地點即時監控、(五)增加汽車竊盜刑責等，調查結果發現受訪者中認為強化汽車防盜措施為有效措施為最大宗(63.2%)，其次為強化停車地點即時監控(60.2%)，其他策略如加強警察巡邏路檢密度(53.7%)、強化鄰里守望相助(52.8%)、增加汽車竊盜刑責(59.3%)等亦均有過半比例認同。(如圖5-4-11)而在勾選「其他」的10位受訪者中，則有4位受訪者認為「阻絕銷贓管道」亦是防制汽車竊盜的重要策略。



資料來源：自行整理。

本文有關無縫治理的研究架構，係期盼政府藉由全面裝設汽車衛星定位防盜系統，透過有效管理每部汽車的訊號，以成功防制汽車竊盜及車內財損案件發生，經網路調查受訪者是否同意政府強制汽車全面裝設之意願，有34%及35%受訪者分別表示非常同意或同意政府強制全面裝設，僅有15%及4%受訪者表示不同意或非常不同意。換句話說，假設「無縫治理」確能有效防制汽車竊盜，多數人(約七成)同意政府強制每部汽車全面裝設衛星定位防盜系統，以維護民眾汽車財產安全。(如圖5-4-12)

假設將每部汽車均裝設衛星定位防盜系統，並由衛星訊號管制中心、警察及車主協力合作，能夠有效防制汽車竊盜，您是否同意政府強制汽車全面裝設衛星定位防盜系統？		回覆人數	比例
非常同意	34%	116	34.42%
同意	35%	119	35.31%
無意見	12%	39	11.57%
不同意	15%	51	15.13%
非常不同意	4%	12	3.56%
沒有回覆		0	0.00%
針對此問題的總回覆		337	100.00%

圖5-4-12 網路問卷調查全面裝設衛星定位防盜系統意願比例圖(n=337)

資料來源：依Benchmark Email網站(<http://www.benchmarkemail.com/tw>，2012年05月01日)調查結果編輯。

## 肆、小結

無論是公部門或私部門，均應傾聽車主的心聲，深入瞭解車主對汽車竊盜的觀感，設身處地去體驗車主的感受，包括遭竊時的惶恐、生活的衝擊等，汽車失竊著實對車主造成許多生活中的不便，使得許多人轉而買機車或中古車代步，其必須花很長時間才能夠存錢添購另一部車，然若未來警方尋獲失車，家中又增添一筆養車費用，對經濟上更是一種負擔，汽車竊盜是許多人的夢魘。

對於汽車防竊，我們應當存有如同電腦防毒一樣的防護作為，汽車防竊與電腦防毒，具有同樣的重要性，在購買的同時，應思考如何保護汽車不輕易遭竊。有關防制汽車竊盜之有效策略，受訪者普遍認為應強化汽車防盜措施及停車地點即時監控，而有失竊經驗的被害人則強調應增加汽車竊盜刑責，可作為政府策略思考方向。

關於本研究無縫治理的策略，大部分受訪者(45%)停車地點沒有管理員或監視器；受訪者大多數(約七成)均同意政府全面裝設衛星定位防盜系統，並由公私部門協力管理汽車訊號以有效防制汽車竊盜，意指大多數人均願意割捨自己一小部份受保障的隱私，以成就社會安定的力量。

## 第五節 無縫治理實現汽車防竊及其他效益

本研究以無縫治理探討汽車竊盜防制作為，建議政府強制每部汽車裝設衛星定位防盜系統，並由公部門、私部門與車主共同協力防制汽車竊盜，並透過對每部汽車的衛星訊號管理，以防制汽車失竊其許多其他效益，以下就「防制汽車竊盜暨刑案偵查」、「交通安全暨大眾運輸智慧化」、「策略限制及可行性」等三面向探討相關研究發現。

### 壹、防制汽車竊盜暨刑案偵查

#### \* 強化汽車竊盜防制

之前童綜合醫院的那個案子就是依最後停留點去找就找到了...可以抓到賊車，只是賊車集團應該會想辦法把你的那個破解掉...(受訪者O1)

\*\*\*

警察路檢有時候像大海撈針一樣，很難會抓到什麼，所花費的人力跟效益不成正比，不一定常路檢績效就好，有時候只是種嚇阻作用而已，因為民眾若沒有看到警察感覺好像警察都沒有在做事，所以站路檢感覺比較像是在讓民眾看到警察有在做事，因為一般職業好像看起來很多人、很忙就是代表有在做事情，可是這個觀念是錯的，若沒有考慮到效益層面，站路檢其實只是站在那邊給民眾看而已。(受訪者B3)

\*\*\*

官方資料有關汽車竊盜的破獲率，係含汽車失竊後的尋獲數，然而其實汽車竊盜案件查獲嫌疑犯的機率相當低，單憑現行公部門打擊汽車竊盜的策略，難以有效根絕汽車竊盜再發生。相較於竊車集團與巡邏員警，「敵明我暗」的立場讓他們可以很輕易在短時間內去竊取車輛，從下手、得手到脫手，輕輕鬆鬆就能手到擒來。

未來若全面裝設衛星定位系統，即時監控每部車輛的動靜態情況，竊車集團就難以下手，因為只要一下手就會驚動監控中心派員前來查處，而且連竊車集團自己駕駛的車輛亦隨時處在公部門的監控管理中，使得非法份子不敢蠢動。

## \* 準確判斷行車位置

美國其實衛星很多顆非常準，他們已經準到如果發射導彈可以從窗戶飛進來，只是他們故意讓民間不準的，時常會漂移，向左或向右不定期亂飄，反正就是有時準、有時不準，如果是用錢跟美國買的話一定是會準的，但若利用免錢的就不會準了。(受訪者B3)

\*\*\*

之前我看過的電影，好像威爾史密斯演的全民公敵電影，如果在路上行駛訊號都能數位呈現，若有問題就會被發現之類的，我覺得這架構還不錯啦。(受訪者C1)

\*\*\*

凡走過必留下痕跡，現行汽車竊盜查緝及其他刑案偵查大多仰賴於路口監視器，然監視器密度有限，如未來每部汽車均裝設衛星定位訊號，警察偵辦刑案將得依據行駛軌跡判斷作案車輛、停留時間等，能夠掌握有效線索，提升各類刑案偵破能量。

一般刑案發生後警察之犯罪偵查，通常在被害人抽空到警察單位報案後才開始偵辦，警察機關才有偵查作為。未來若每部汽車均有即時監控的衛星定位防盜系統，對於汽車竊盜之偵查就能即時反映，面對其他緊急的報案，警察機關亦能立即反應展開調查，對於民眾財產防護始有最迅速的作為及最佳的效果。

## \* 維護社會經濟脆弱族群

一台新的摩托車，第一桶油還沒有騎完就不見了，這對年輕人有什麼衝擊？這對社會有什麼觀感？這個學生他沒有藍綠，他只是個學生而已。(受訪者A2)

\*\*\*

當竊車集團使用阻斷器時，可以防阻斷通報用阻斷軌跡去追，這樣他們真的會不知道怎麼偷，特別是對我們這些沒有車庫的族群非常有幫助。(受訪者B3)

\*\*\*

這集團為什麼專偷名車就是我們見到有些有錢人的態度就是很高傲啊什麼的。當

我們看到一般人買台國產車可能就是一輩子中唯一一台車，我們若去偷他的車可能會造成生活很大的阻礙，而進口車車主相對的可能就不是這種情況。(受訪者C1)

\*\*\*

公平正義是每個人都期望的社會價值，但汽車竊盜案件對於社會經濟脆弱族群著實造成生活上極大的衝擊，許多人辛苦存錢只能買一部汽車而買不起私人停車位，若汽車失竊對於其生活會造成很大阻礙。

在訪談過程中，竊車集團成員 C1 表示他們之所以會專偷進口車，係為了維護社會經濟脆弱族群－這是對於富裕者的「偏見」，許多中下階級者往往由於不滿某些富裕者的「傲慢」而產生如此的「偏見」。然而，無論是「傲慢」或「偏見」均無法實現公平正義的價值，政府對於民眾財產之防護，應公平對待社會每個階層的人民，故汽車防竊策略應全面強制性實施，讓每部汽車均受到有效保護，使每部昂貴的進口車不容易失竊，更讓社會經濟脆弱族群不至於辛苦存錢買來的汽車卻輕易地被竊車集團偷走。

## 貳、交通安全暨大眾運輸智慧化

### \* 防制酒後駕車

這樣子還可以弄到一點更精密的，把車子的大氣壓力改成可以測車內酒精濃度...(受訪者C2)

\*\*\*

酒後駕車可說是近年來最常見的犯罪行爲，雖然說喝酒開車不一定會肇事，但危險性一定會提高，未來若每部汽車均裝設具有氣壓感應的衛星定位防盜系統，一旦有交通事故發生，監控中心會自動徵測到有汽車遭受撞擊，將能立即通知交通警察到現場勘查，因此酒駕者若肇事將無法逃逸或私下和解，而會立刻受到法律制裁懲罰，以嚇阻酒後駕車的不良惡習。

### \* 強化交通事故研判

避免很多冤枉情形，比如說你的車子是七點被撞，你懷疑是我撞的，問題是我明

明七點十分才出門，已經超過肇事時間了，這些情形都可以避免掉。(受訪者B3)

\*\*\*

交通事故發生時，肇事雙方往往意見不一，如同受訪者B3所說的肇事情況，未來如每部汽車均裝設衛星定位系統，事故發生可依行車訊號判斷案發時之車速、方向，進而推算交通號誌，以強化肇事逃逸防制及交通事故研判精準度。

### \* 防制危險駕車

交通事故會比較有幫助，防飆車等等的都會有幫助(受訪者C2)

\*\*\*

飆車歪風是令人頭痛的社會問題，當前我國防制危險駕車的策略較為被動，通常是民眾報案或員警執勤中發現，始出動警力實施攔截防制，但效果不彰，僅產生犯罪排擠的效果，而無法有效杜絕。未來若每部汽車均有衛星訊號，系統若偵測到有多部汽車集結競速行駛，將能主動通報當地警察機關以口袋戰術攔截查處，以防制危險駕車。

### \* 大眾運輸智慧化

每個公車都有一個衛星訊號，那我們就可以估計公車從A站出發往B站所需的時間，隨時將GPS定位資訊傳送過去做研判到站時間。(受訪者C2)

\*\*\*

公車可能會因為上下車人數而無法準確預測到站時間，像靜宜、弘光這種大站，上下車的人數非常多，即使用衛星定位也無法準確預測到站時間。(受訪者B3)

\*\*\*

未來公車若全面裝設衛星定位系統進行智慧化，各個公車站牌將可依據即時的公車訊號連結，並依當時車流路況準確推算公車到站時間，雖然可能有如同受訪者B3所講的上下車人數的變數存在會影響到站時間，但由於有即時定位訊號傳輸，及時調整變更到站時間，能將誤差降到最低。

### \*路況報導疏散交通車流

只要看衛星訊號就能告訴大家哪條路不要再進去了(受訪者B3)

\*\*\*

### \*婦幼乘客安全

這對乘客而言也是一種保障，這樣司機就不敢對女性乘客怎麼樣。(受訪者B2)

\*\*\*

夜間的婦幼安全一直是每個家庭擔心的議題，過去曾有轟動一時的彭婉如命案，令人開始重視計程車司機管理及婦幼乘客安全問題，事實上，對於司機而言，他們的權益也必須受到重視，特別是現在有越來越多的女性司機。未來若計程車全面裝設衛星定位系統，婦女乘客安全將受到即時監控保障，且如果有乘客因為酒醉而未付車資，計程車司機也可憑行車紀錄器及行車訊號軌跡作為收費的依據，以保障雙方的權益。

### \*鐵路平交道安全

太魯閣號撞上砂石車的案例，如果有裝這個，他停留的時間到他感應到，那我們可以以案例探討去避免掉這樣一個悲劇。(受訪者A2)

\*\*\*

由於GPS的訊號會有誤差範圍，因為我們公司的衛星是跟美國借用的，美國給我們用的不是非常準確，開車的時候是相對準，但若定點定位時有時會飄動，並不是非常準，所以不一定能準確偵測到汽車停在平交道上。(受訪者B3)

\*\*\*

未來若鐵路火車與汽車訊號整合，如有汽車不慎堵在鐵路平交道上，將會第一時間偵測到緊急狀況並傳輸至鐵路局通知該班列車緊急停駛，等到事故排除後再恢復行駛，以避免鐵路平交道事故發生。受訪者A2肯定此架構對鐵路平交道安全的效益，然受訪者B3則質疑衛星訊號造成的誤差可能會無法精準判斷汽車是否滯留在平交道上。

## \* 災害救難效益

數位的東西最怕就是天災，如果遇到水而受潮可能就會故障，我覺得這架構不錯，可是可能有許多環境中的困難要克服，好比說今天如果因為北部大雨淹水造成許多車輛受潮訊號就消失了，那可能訊號管制中心就忙翻了。(受訪者C1)

\* \* \*

有衛星訊號的話，可以省下很多時間，即使車子的訊號可能因為被壓壞而消失，但有多少台車在那段期間經過而被掩埋應該都有紀錄可查，搶救到的車子應有幾台都能估計...(受訪者B3)

\* \* \*

若汽車全面加裝衛星定位系統，遭遇任何災害時，警消仍可利用衛星訊號主動找到汽車位置，迅速將災民救出，但要注意科技產品最怕遇到水而故障的問題，若因為天災而造成訊號大亂的情形應當要避免。

## \* 汽車燃料稅改制，依行車軌跡推算里程計費，落實使用者付費原則並推動環保

傳統人工收費制度中，各個收費站的距離不一影響使用者付費的比例原則，舉例而言，若某甲從國道三號大甲交流道(163K)到南投交流道(225K)下，中途行駛62公里未經過任何收費站不需繳半毛錢，而某乙從大甲交流道(163K)北上到苑裡交流道(155K)僅行駛8公里卻因有經過大甲收費站需繳費。而現行政府推行的ETC及eTag制度，雖然已達到里程計費的使用者付費原則，但就某方面來講只是種「齊頭式平等」，因為舊車與新車怎能課同樣費用？私人轎車與工業(農業)用車怎能課同樣費用？都市發達地區與鄉村偏遠地區怎能課同樣費用？尖峰時段與離峰時段怎能課同樣費用呢？為何一般道路不用收費，高速公路卻要收費呢？本研究建議政府應打破一般道路與高速公路的雙重收費待遇，全面改以衛星定位訊號計算行車里程，且將怠速時間納入汽車燃料稅酌收依據，並依據相關行車條件酌收汽車燃料稅，其相關收費判斷標準原則如下：

(一)行車年份：**舊車費率較高、新車費率較低**。由於舊車對於環境的傷害較高，因此

政府應對舊車酌收較高的汽車燃料稅以鼓勵民眾換新車。

**(二)行車路段：都市交通便捷地區費率較高、偏遠交通不便地區費率較低。**都市地區因政府已提供便捷的大眾運輸連結，民眾已有許多替代方案可通勤，故酌收較高費率，而偏遠地區民眾選擇性較少，故汽車燃料稅率理當較低。

**(三)行車時段：尖峰時段費率較高、離峰時段費率較低。**如在尖峰時段用車應酌收較高費率，於離峰時段用車則因不影響交通順暢度則應酌收較低稅率。

**(四)行車用途：私利用途費率較高、公益用途費率較低。**若該車種為大眾運輸工具，或是公務車輛執行公務使用如救護車等，因其在社會運作上具有必要性，故應酌收較低費率。

透過以上相關標準，推動汽車燃料稅改制，強制汽車全面裝設衛星定位防盜系統，依每部汽車行車軌跡推算里程計費，並將怠速時間亦列入汽車燃料稅酌收參考，以宣導駕駛人節能減碳，落實使用者付費原則並推動環保。

不錯阿，像有些人有三、四部車可是只有一台在開，隨里程徵收比較合理，不會變成不敢開車啦，有需要還是得用。(受訪者G1)

\*\*\*

全面普及了這是可行的，訊號可以明顯區分出是農業的、工業用的、大眾運輸或是一般轎車，這都可以明顯作區分(受訪者B3)

\*\*\*

這些都是有錢人在說的呀！有錢人都不知道勞工者的辛苦，就在說環保，其實有那麼多人天天餓肚子的，環保都是有錢人在說的啦！(受訪者C2)

\*\*\*

這樣子的話以後開車的人就會變少了...(受訪者C2)

\*\*\*

開車當然還是要開，除非說傻傻繳錢的人才要繳、狡猾的人可以不用繳，這樣就失去公平性。(受訪者B3)

\*\*\*

隨里程徵收不錯，也可以考慮隨油徵收吧。(受訪者G3)

\*\*\*

受訪者G3提出隨油徵收建議，然隨油徵收有個盲點，就是對農民而言油價較高他們比較辛苦，他們耕作的成本提高了，但若補貼農民油價的話，又容易產生弊案，其他人會利用農民來買油，不如依據衛星訊號來酌收燃料稅，這樣使用者是利用哪台交通工具都一清二楚，避免弊案產生。

## 參、策略限制及可行性

### \* 破解方法

用偷鑰匙的方式下去偷開車...(受訪者C2)

\*\*\*

買一部被撞的車子或是正在修理的汽車，將他訊號轉移過來就好啦...(受訪者C2)

\*\*\*

假訊號的意思是要放在原地...失竊的車子中止訊號後把假訊號放在原地，再把車子開走。(受訪者C2)

\*\*\*

一台車一個訊號，全台灣有多少汽車，偷車的時候很難會被注意到啦...訊號發報到通知警察到警察到場需要多少時間呢？你可以去試看看，應該來不及阻擋偷車的速度。(受訪者C2)

\*\*\*

應該會有人可以破解，而若原有架構沒有更新去防制，市場上可能還是會繼續掉車...這個架構算是可行的吧，短時間應該沒有人能破解，因為這個架構太數位性，現在的车防盜多是電子性的防盜，若是以你架構應該可以撐個五到十年才被

破解。(受訪者C1)

\*\*\*

企業生產的車，他是每一萬號或是十萬號為主，他那個電動開車，然後到第十一萬又是一樣的，所以有很多歹徒他就識破此法，他就按密碼，終於有一台響了，他就可以開了，那就表示企業主在這方面用功不夠，你如果用一百萬號的話，那就更不容易碰到...(受訪者A1)

\*\*\*

俗話說：「上有政策，下有對策。」關於全面裝設衛星定位防盜系統，受訪者C2認為竊取汽車鑰匙仍可偷車，或是設計假訊號誤導監控中心而伺機竊車，然而本研究架構除靜態車輛應有衛星訊號發射外，每部行駛中的汽車亦均應有衛星訊號，因此竊車集團作案的過程均為監控中心所掌握，若其利用假訊號竊取車輛得手，但其輸送往來的過程遭警方取締的風險相當大，因為只要是不正常訊號或無訊號的車輛在街道上行駛，行經「訊號辨識系統」或是經過警察巡邏車，就很有可能被察覺到異狀而遭攔查取締。

#### \* 誤報

比方說如果車門故障，中控鎖鎖不起來的情況下，就會有誤觸的情形，這樣子的話管制中心就會很麻煩，而且有訊號的話，結果打電話給車主，而車主如果常常這樣，那管制中心會負荷不過來，光忙著打電話會忙不過來了，這有一定的難度在，雖然是可以不過難度真的會蠻高的(受訪者O1)

\*\*\*

#### \* 信任感及社會責任

就如同我們保全一樣，客戶敢交鑰匙給我們就是一種信任，如果政府敢做這套系統給你們警察就表示已經信任警察，不會有什麼洩漏機密的問題了，就是信任才肯交待這些給警察人員。(受訪者O1)

\*\*\*

做為一個企業，就是企業的形象和社會責任，就是社會責任是每個企業所應該去構思去設計去盡力的，不是你只顧賺錢，可以從生產到出產，可以考慮到我的雇主的安全設計，和故障力扯的問題以外，就是太容易偷的車子也是不行呀！(受訪者A1)

\*\*\*

任何行業的人均應有職業倫理與職業道德，對於職務上所掌握的資訊均應保密，因為一旦洩漏出去除了嚴重打擊企業形象，還有法律的責任。

### \* 資訊洩漏

因為以後這些就連車籍都不用查了，只要按個鍵什麼資料都顯示出來了，以後就不再通報什麼的，但是這套系統需要的是再設個登入密碼之類的，可以證明是誰查的，以防範於未來...根本無法洩漏，除非用偽造的，或是盜用別人的帳號密碼。(受訪者C2)

\*\*\*

除非刻意要查，不然就管制中心而言，管制的人看到的是車號，並不是人名，所以對人權並沒有直接的危害，因為是針對車作監控，不是針對人，若進一步要查車主的資料須透過其他單位才能查詢，藉由將查詢人跟車的權限分開，應該能有效防止資訊洩漏。(受訪者B3)

\*\*\*

如果同仁麻煩你幫忙，謊稱他的收訊有狀況無法登入，那一般人會不疑有他而選擇相信，那是不是無形中成了代罪羔羊？(受訪者C2)

\*\*\*

資訊非法洩漏之案例屢見不鮮，未來若全面裝設衛星定位系統，對於使用者而言，公、私部門均應保障其資訊安全，並嚴禁不法業者、投機份子等透過關說、行賄或其他方式非法獲取個資，造成民眾隱私損害，並衍生對於政府或私部門的不信任感。

## \* 隱私權侵害

其實不用駭客，用藍芽也可以輕易侵入...這樣子的話隱私權會完全不見了...生活就沒什麼好玩的了...台灣沒有什麼秘密的啦！人家要玩你就是玩你。(受訪者C2)

\*\*\*

我比較擔心因為每部車都發射訊號，如果這訊號被駭客破解了，那大家的隱私不就都洩漏了嗎？(受訪者G2)

\*\*\*

車子一動馬上電話就通知了，如果沒有就會馬上追蹤那像我們在幽會，車子在動，馬上就通知車主，那車主是太太，那不是就抓姦了...(受訪者A1)

\*\*\*

像如果我車子是買我老婆的名字，然後我開車去找小三，那我老婆是車主就可以去調資料了，那重點就是在這裡了。(受訪者O1)

\*\*\*

講坦白話還蠻擔心的，這樣去哪裡好像都遭到控制，如果跟小三出去怎麼辦？(受訪者G1)

\*\*\*

我是贊成啦，讓壞人不敢做壞事，如果要找小三的話就坐計程車去...(受訪者G3)

\*\*\*

對於大多數受訪者而言，基本上都同意裝設衛星定位系統以共享這份安全管理，然而，受訪者C2認為會被有心人士玩弄，受訪者G2相當擔心行車訊號遭駭客入侵會造成資訊洩漏及隱私權極大侵害，而受訪者G1及O1則擔憂另一半會藉此來掌控自己行動，受訪者G3較為樂觀，認為反正要找小三搞外遇就坐計程車去就好，重點是讓壞人不敢做

壞事較為重要。對於現代科技的便利對於資訊隱私權的影響，有一段話形容相當貼切：

現代科技猶如雙面刃，一方面對人類生活帶來便利，另一方面，個人私生活領域的自由權利，往往因科技發展的快速進步，受到極大的挑戰與衝擊。尤以資訊社會雖然帶來資訊搜尋、儲存、傳遞的便利快捷，但由於資訊可彈指之間傳輸，而且資料一旦逸脫出去，就無法收回的特性，對於個人資訊隱私權的影響，不言可喻。(楊采容，2012：18)

未來若全面裝設汽車衛星定位系統，確實可能因為科技進步造成更大的隱私權侵害，但本研究強調「無縫治理」是針對車不針對人，如果一個人不使用車、或是使用別人的車，他的形蹤將完全不會被知道。若以「手機」及「銀行存款」這兩樣東西比擬，就能發現汽車衛星定位的隱私侵害及資訊洩漏只不過是冰山一角，現代社會人人都有「手機」，若有心人士要針對某人侵害隱私，只要調閱其手機通聯紀錄就能一清二楚，包括每一通電話、簡訊的收發時間、內容，甚至詳細地點都能夠瞭若指掌，相對而言，汽車衛星訊號只針對車不針對人的隱私侵害較輕；而駭客雖可能針對汽車衛星定位入侵，但亦可能針對「銀行存款」進行入侵，相較之下，對銀行存款的入侵可能造成更大的危害，然而，基於對銀行的專業信任，我們依然必須將錢存入銀行，因為我們相信，如果資訊遭洩漏、隱私遭侵害的話，民主國家政府會為我們討為公道。

#### \*犯罪工具轉移

我是認為愈單純愈好，愈以前愈好，雖然現在科技進步也很好，但是如果每個案件都會很大，那如果像你這樣子做的話，那戶政事務所都不需要了，像你說的這些，犯罪機率一定會變很低，只是不能全面化，因為還有機車或其他交通工具可以取代犯案。(受訪者C2)

\*\*\*

使用汽車進行犯罪因全面裝設衛星訊號而增加遭警方查獲的風險，於是犯罪者可能轉而使用機車或其他交通工具進行，但由於機車可載運量較少、速度較慢，其造成的財

產侵害及社會危害就相對較小。

### \*可行性

對社會的幫助很大，尤其是對警察，可是汽車竊盜在你架構中只佔一小區塊，還有許多其他對社會有助益的地方(受訪者A3)

\*\*\*

如果照你這樣子說的話是可以啦！只是一定有人會慢慢去研究，這樣子小賊偷不了，大賊可能就可以偷了，像現在的科技，汽車電腦都可以洗掉重下載了，所以一定會慢慢研究的(受訪者C2)

\*\*\*

這些是不錯行的通的方法，因為電腦電子訊號出來，車子在哪裡都知道了，這系統如果弄下去，這樣子的話竊盜集團就會瓦解了哦！(受訪者C2)

\*\*\*

機車其實也是可以用，因為失竊地點和最後一次通報時間可以連結，這樣子的話犯罪空間會變零！整個就是走科技化了，因為是顯現在整個版面的...(受訪者C2)

\*\*\*

受訪者基本上肯定本研究架構對社會的幫助，其中，受訪者C2更認為若無縫治理策略遂行，竊盜集團將會瓦解，且若連機車也納入策略統籌管理的話，犯罪空間將會消失。本研究架構針對的不僅是汽車竊盜，受訪者A3認為還有許多其他對社會有助益之處，可以作為未來政府策略的參考方向。

### \*民眾接受度

第一：民眾接受度；第二：法制面；第三：人權議題。…任何策略首要考慮民眾的接受度；然後法律上有許多地方必須修改…比如說道路交通管理條例就要修正為每部車均要裝設衛星定位防盜系統，沒有裝的人要罰；最後就是人權，民主社會講求人權，有些人可能對他們的車子要裝衛星定位會非常反感，像政府ETC、

ETag推行卻尚未普及就是這個道理。(受訪者A3)

\*\*\*

這架構是可行啦！但是仍是要看民眾的接受度，如果殘值不高的車子全額補助，可是新車如果沒有全額補助，那是不是又會不公平，要就全部統一，但經費上又會支出很多，另外還要再設制一個管制中心、監控中心，監控中心的軟硬體和人力。(受訪者O1)

\*\*\*

### \*經費問題

新車加裝的話，應該是不成問題，一台新車少說也要60萬起跳，加裝個2萬元沒有很大影響，而且如果政府管理的話，成本可以壓很低，可能根本不需要到2萬元...(受訪者B3)

\*\*\*

最大的困難點就是經費的問題了，如果新車要加裝是沒什麼問題啦！但如果一些較老舊的車輛，也許裝機費都比車價還高了，那民眾還肯去裝嗎？…如果有人買了老舊中古車來代步，怎麼可能再花費額外的去裝機？…基本上要花錢的話，會支持的應該是少數…要看是政府補助或自己分擔，全省的車子就有幾台了，政府要補助多少，如果補助下來那花費是相當驚人的(受訪者O1)

\*\*\*

大家開國產車居多，加裝這個費用問題就是一個問題，一台車已經有很多燃料稅、油錢啊、強制險阿等等的，你還要加上這筆費用的話，可能車主會反彈。…建議全面補助啦，全面補助一定可以接受的。(受訪者G1)

\*\*\*

這種東西費用比較貴，若要每台裝設可能沒辦法做，現在人都想要俗又大碗又滿意的東西才會接受…補貼？政府不一定能負擔得起長年的補貼經費…可以像現

在改數位電視一樣丫，用補助的方式，至少讓存錢買車的人能夠安心車不會莫名其妙不見。(受訪者B2)

\*\*\*

台灣的加油站只有兩個，一個叫中油、一個叫台朔，你的招牌寫著通過 I S O 認證—沒有用，但你推出一塊小招牌寫一公升降5塊，馬上大排長龍，這就是台灣的民情，台灣人就是貪小便宜，你招牌寫什麼都沒有用，只要一塊小招牌寫說每公升降5塊，馬上排滿滿都是車。(受訪者A2)

\*\*\*

資金很龐大，像我們公司客戶的車有幾千台，需要台北的管制中心去顧，但如果是每個人都有的話，那就需要一個或很多個規模非常龐大的管制中心來監控這些訊號...(受訪者B3)

\*\*\*

### \* 月租費取得所有權

可考慮用租賃的方式，每個月繳租金來使用，像手機月租費一樣，繳月租費繳個一定期限，時間到了機子就屬於你了。(受訪者B3)

\*\*\*

受訪者一致認為民眾接受度是本研究無縫治理策略首要考量的因素，而有關民眾所重視的條件中，又以經費問題是大家最關心的重點，關於經費問題，受訪者B3提出月租費的想法，比照手機月租費的概念，讓民眾不需要一次承擔高成本的安裝費，可以分期付款，一定期限後取得所有權。

### \* 未來架構

未來建議還是讓警察來管制那些行車訊號，因為警察較為專業，對民眾來講比較放心願意交給警察來管理，而且警察具有公務員身分比較不會亂來。(受訪者B3)

\*\*\*

本研究係以民間保全公司的架構為出發點，然未來若汽車全面裝設衛星定位防盜系統，受訪者B3認為應由公部門來管制汽車訊號，因為警察係經過正式教育訓練培育，且具有公務員身分較會遵守法紀，以避免資訊洩漏，並有效維護民眾隱私權。

### \*太理想化

想法有點太理想化，推行難免會遭受許多抨擊，可是我覺得那對社會的幫助非常大，希望以後有機會要呼籲大家重視汽車竊盜這議題，許多長官對這領域不是很在乎，我們警察有時候任務會無法順利達成都是因為自己內部不團結(受訪者A3)

\*\*\*

可以在理論上這樣子寫，但是我仍是覺得這些工程大浩大了，政府如果不想多花錢，是不是又要和監理站做認證，或強迫民眾去做訊號，這樣子就要多花多少錢，或稅要弄多少錢...(受訪者C2)

\*\*\*

你剛剛講那些的確有點太理想化，我常講研究原子彈，不如賣茶葉蛋，沒有人買原子彈，但7-11一天賣十幾萬顆茶葉蛋...(受訪者A2)

\*\*\*

許多人認為本研究架構太過理想化，受訪者A2甚至形容研究者的想法好比原子彈，與其研究原子彈(無縫治理架構)，不如賣茶葉蛋(意指防盜器)較為實際。然而，本研究關心的重點在於，市面上的「茶葉蛋」到底能否有效防制汽車竊盜，如果汽車竊盜問題真的是無孔不入的話，政府實在有必要研擬一套類似「原子彈」爆炸性的理想策略，以有效防制汽車竊盜。

### \*政策行銷

從MAKIYO的案子後，行車紀錄器多賣三倍，台灣人都是因為發生案子才會有動作，以前婦女的防身器從白曉燕的案子也多賣三倍，台灣只要颱風天一停電，便利商店的乾電池賣光了、手電筒賣光了、泡麵賣光了，是不是都要遇到才會做，

這就是台灣的民情，那我們如何利用這股民情來推動我們的政策...(受訪者A2)

\*\*\*

坦白說今天○○保全GPS，你要收他多少錢？你一套收他500塊他都不大願意，台灣的民情就是這樣，我們看過都多政策，立委要出來施壓才有用。(受訪者A2)

\*\*\*

政策的推行需要民意基礎，我國的民情則時常因為一些寫實教訓而改變，其幕後推手是新聞媒體傳播的力量，例如政府推行汽車後座乘客繫安全帶之規定，係源於100年元旦 國父孫女孫穗芬女士發生交通事故時被媒體報導其未繫安全帶之故。一項政策如何獲取民眾的認同，政策的行銷相當重要，學者魯俊孟(2011)指出現代公務員的核心能力，應該在於如何幫助政府傳遞政策內容，協助民眾認同政策價值，其認為在政策規劃的過程中，應以政策行銷作為政策執行的核心知識，將民眾視為顧客，充分有效地交換資訊，追求價值的認同互配，創造廣大的知情公民，積極參與公共事務，才能有效地實現公共治理。

關於政策行銷，何吉森(2011)曾探討政府公關及媒體公關在政策行銷上的重要性，其肯定媒體公關對於政策行銷的幫助，惟應注意「置入性行銷」的手法可能會侵蝕新聞媒體之公信力。就孫穗芬女士的意外事故為例，即使未繫安全帶可能並非其往生的主要因素，但經由媒體的公開報導，引起民眾的議論並引發朝野的高度重视，一項政策因此順利誕生，可見媒體在政策行銷上的重要性與影響力。

### **\*開罰代替勸導**

以開罰代替勸導很重要，而且要強化在職訓練...警察單位從30年前，推動一個政策叫做”流汗總比流血好”，勸導民眾騎機車戴安全帽，有沒有用？沒有用，台灣人是怕罰，如果會開罰單才會怕，才會去戴安全帽...交通部推出開車要繫安全帶，每個人開車前繫安全帶都會想說不繫會被開罰單，他們的出發點都是怕被開罰單，那我們警察機關有很多作為一勸導你明明知道沒有用，還是要做，有意義

嗎？沒有意義！那從另外一個角度來看，預防犯罪你用勸導，勸導那麼久了有用嗎？日復一日、年復一年，只是自己騙自己而已嘛！（受訪者A2）

\*\*\*

一項政策的推行，單憑宣導是沒有動力去推動的，還必須藉由一些處罰的規定，例如騎機車戴安全帽、開車繫安全帶等規定，若沒有道路交通管理處罰條例明文規定，並由警察機關加強取締，該政策可能無法廣泛推行。

## 肆、小結

本研究無縫治理的架構，不少受訪者認為太過理想化，執行上有高度困難，但多數人亦肯定此策略對社會將會有很大助益。此策略之推行首要考量民眾接受度，而民眾最在乎的是價格問題，為讓衛星定位防盜系統裝設費用降到最低能接受程度，建議政府比照電信業者之零元手機拍賣策略—以零元免費安裝，配合政策行銷包裝倡導民眾裝設，未來則利用汽車燃料稅繳納折抵裝機成本費用，每位車主於繳納一定稅捐費用後即可正式取得所有權，如此一來，有關經濟費用的負擔將能降到最低，更能推動本研究無縫治理策略之遂行。

至於未來政策之執行，法律上應修改「道路交通管理處罰條例」，將衛星定位防盜系統納入法定汽車基本配備，新車於出廠時強制裝設，舊車設定一定期間內加裝，於法定宣導期間過後，另以處罰違規者推動全民實行無縫治理策略。未來架構之監控中心，建議由公部門來管制汽車訊號，因為公部門成員均經過正式教育訓練培育，且具有公務員身分較會遵守法紀，以避免資訊洩漏，並有效維護民眾隱私權。在資訊處理上，應將行車訊號監控者與車主資訊查詢者之權限區分，以防範資訊洩漏之可能性。

## 第六章 結論與建議

### 第一節 研究發現

#### 壹、現行汽車竊盜問題的無孔不入

現行汽車竊盜難以根絕防制，因其犯罪時間短暫、犯罪手法多元，使得警方查獲竊嫌的查獲率相當低，其犯罪問題可說是無孔不入，本文就「犯罪對象」、「犯罪手法」、「犯罪時機」、「犯罪地點」、「犯罪人」等面向，闡敘汽車竊盜問題無孔不入的社會現象，並探討本研究所發現目前我國防制汽車竊盜策略之限制與漏洞。

##### 一、犯罪對象的無孔不入

###### (一)任何人都可能遇害

每個人都可能成爲汽車竊盜的被害人，擁有汽車的人，車子很容易會被偷、或是車內財物遭竊；而沒有汽車的人，也可能會遇到歹徒利用贓車搶劫、強盜、闖空門等，或是與利用AB車、偽(變)造車牌者發生車禍肇逃而無法追查肇事者。甚至有受訪者G3表示：「我那裡的派出所連警察個人的私車都被偷了，我們平常人被偷也算正常吧。」連警察都遭遇被害，故任何人均可能遇害。

###### (二)任何車都可能遭竊

無論是進口車、國產車或中古車，無論有無裝設防盜器，任何汽車都可能遭竊。即使停放在室內私人車庫，竊車集團也可能潛入家中將愛車偷走。

##### 二、犯罪手法的無孔不入

常見汽車竊盜的犯罪模式有「代步工具」、「借屍還魂」、「詐領保險」、「移花接木」、「擄車勒贖」、「裝櫃銷贓」等相關犯罪態樣，而其犯罪方式則有「竊取鑰匙」、「破壞車鎖」、「自備萬能鑰匙」、「接通電路」、「撬破車窗」、「破壞車門」、「拖吊」、「租車藉機配鎖」、「代客泊車配鎖」、「竊取未熄火車輛」、「與修配廠(洗車場)勾結」等多種犯罪方式，所有想像得到或想像不到的手法，都可能成爲汽車竊盜的犯罪手法。

### 三、犯罪時機的無孔不入

任何時間點汽車都可能遭竊，對於竊車集團而言，偷車的時間沒有絕對，一年365天、一天24小時，只要遇到適當的時機及標的物，就會立即下手行竊，因此每年365天中每天都有汽車失竊的記錄，竊車集團從著手、下手、得手的時間很短暫，往往是車主一個不注意的空檔、一點小小的疏忽，愛車就不見了。

### 四、犯罪地點的無孔不入

無論任何停車地點，都可能成爲竊嫌下手的目標，竊車集團沒有絕對特定的犯罪地點，甚至連逢甲夜市麥當勞前都有汽車失竊的案例，有些人認爲汽車停在室內私人車庫就較爲安全，然而，竊車集團也可能潛入家中竊取鑰匙偷車，故任何處所都可能是竊車集團的犯罪地點。

### 五、犯罪人的無孔不入

任何人都可能有意或無意中成爲汽車竊盜的犯罪人，由於汽車是許多家庭生活中的必需品，每個人都可能買到贓車、使用贓貨，而過去曾有公務員開AB車的情形，或甚至有不知情警察將竊車集團移花接木的贓車發還給民眾使用，類似的案件指出不但任何人都可能成爲汽車竊盜的被害人，亦可能成爲汽車竊盜的犯罪人。

### 六、防制策略之限制與漏洞

- (一)基層警察對汽車專業領域之瞭解不足。
- (二)警政單位與監理單位等相關政府機關缺乏業務、資訊整合。
- (三)獎勵規定受人事單位箝制，缺乏獎勵誘因。
- (四)法令限制不得通訊監察辦案。
- (五)查緝困難度、危險性高，難以一網打盡。
- (六)公務員風紀問題。
- (七)車主防盜觀念不足，缺乏有效防盜措施。

## 貳、未來汽車防竊及其他效益的無縫治理

面對汽車竊盜問題的無孔不入，本文提出「無縫治理」的策略，假設政府全面強制汽車裝設衛星定位防盜系統，由監控中心有效管理每部車的行車訊號，以促進涵括有關治安、交通、社會福利、高科技、環境保護等諸多公共行政之效益，並提出未來策略可能之限制與漏洞作為防範參考。

### 一、防制汽車竊盜暨刑案偵查

(一)強化汽車竊盜暨車內財物竊案防制：透過衛星定位對每部車輛的即時管理、監控，增加竊取車輛及車內財物的困難度，藉此增加查獲竊嫌機率，並降低汽車竊案發生。

(二)遏止AB(權利)車、偽(變)造車牌盛行形勢：衛星定位系統針對每部特定車輛，而有其特定訊號，若同一時間有兩部汽車訊號顯示為同一組車牌號碼，即可通知相關單位立即取締，並可透過「訊號辨識系統」及「警用偵測雷達」自動偵測異常車輛，以遏止AB(權利)車、偽(變)造車牌盛行形勢。

(三)提昇刑案破獲能量：一旦發生刑案，執法者可調閱案發時該區域內的可疑行車軌跡，逐一過濾比對，並配合監視器調閱或手機通聯分析比對，強化刑案偵查線索，以提昇刑案破獲能量。

(四)維護社經脆弱族群：以政府力量全面推動，使得社會各階層均能享受其公共行政之效益，不因社會地位、經濟能力而有所差別待遇。

### 二、交通安全暨大眾運輸智慧化

(一)嚇阻酒後駕車惡習：藉由具有氣壓感應的衛星定位防盜系統，監控中心能主動偵測到交通事故發生，並立即通報交通警察到現場勘查，酒駕者若肇事將無法逃逸或私下和解，將馬上受到法律制裁懲罰，以嚇阻喝酒開車的不良惡習。

(二)防制飆車族危險駕駛：藉由衛星定位訊號管制，能夠自動偵測嚴重超速行駛的車輛，並能主動偵測危險駕車的即時狀況，採取主動包夾取締行動，以根絕飆車歪風。

(三)**強化交通事故研判**：交通事故發生得依據行車軌跡判斷案發時肇事車輛之車速、方向，進而推算交通號誌，以強化肇事逃逸防制及交通事故研判精準度。

(四)**大眾運輸智慧化**：各類公車、客運站牌將依據行車衛星訊號作即時連結，並依當時車流路況準確推算到站時間，以節省乘客等車時間，獲得民眾信任感。

(五)**即時路況報導，疏導交通車流**：交通尖峰時段得透過衛星訊號管制報導即時路況資訊，適時疏散擁擠車輛，改善塞車的問題。

(六)**婦幼乘客安全**：婦幼夜間搭車將受到即時監控保障，若有乘客因為酒醉而未付車資，司機亦可依行車訊號軌跡聲明其權益，以保障雙方的權益。

(七)**鐵路平交道安全**：全國鐵路平交道上鐵路行經過程的淨空偵測，若偵測到有車輛滯留在平交道上，自動通報該列車緊急停駛，俟危險狀況解除後恢復行駛。

(八)**強化災害救難效益**：一旦發生災害，無論是風災、水災、火災、土石流、山崩等各項災害，警消得依據行車軌跡鎖定受難者之行車位置進行搶救。

(九)**汽車燃料稅改制，落實使用者付費並推動環境保護**：破除一般道路與高速公路的雙重收費待遇，全面改以衛星定位訊號計算行車里程，並依據相關行車條件(年份、路段、時段、用途及怠速時間等)酌收汽車燃料稅，以節省人力、落實使用者付費原則及推動環境保護。

### 三、策略限制與漏洞

(一)**誤報、誤觸**：行車訊號因氣候或人為因素之誤報情形，造成監控中心手忙腳亂。

(二)**資訊洩漏**：非法業者透過關說、行賄或其他方式非法獲取個資，造成民眾資訊洩漏，衍生對於政府的不信任感。

(三)**隱私權侵害**：透過對汽車的監控，可能間接侵害到駕駛人及乘客的隱私。

(四)**犯罪交通工具轉移**：利用汽車著手犯罪因全面裝設衛星訊號而增加遭警方查獲的風險，於是犯罪者可能轉而使用機車或其他交通工具進行，

(五)**衝擊汽車市場**：汽車業者、中古車商、汽車零件廠可能由於汽車竊盜的抑制而使得生意蕭條，間接衝擊汽車市場。

## 第二節 研究建議

### 壹、公部門之建議

(一)**落實在職訓練**：加強相關汽車專業技能，強化贓車辨識能力，提升偵辦汽車竊盜技術。

(二)**落實獎勵制度**：對於查獲汽車竊盜者從優獎勵，鼓勵員警積極辦案。

(三)**放寬汽車竊盜認定**：鑒於目前實務上警方必須查獲贓車引擎始能證明竊嫌有竊車行為之限制，造成警方辦案上的困難，間接影響警察士氣，建議放寬汽車竊盜認定，除引擎外若查獲同一部汽車之零件如安全氣囊、車殼等零件達三組以上者，亦屬汽車竊盜。

(四)**清查交通事故車輛**：全面清查重大事故毀損車輛，查處借屍還魂案件。

(五)**政府機關資訊整合**：交通部有關偽、變造車牌資料與警察機關查詢系統連線即時更新。

(六)**修訂道路法規**：修改道路交通處罰條例將衛星定位防盜系統納為汽車基本配備，要求新車全面裝設、舊車於一定宣導期間內裝設；

(七)**修訂通訊監察法**：建議修改通訊保障及監察法將汽車竊盜設定為法定得監察之犯罪行為，以利對竊車集團、銷贓集團、解體集團等犯罪集團進行監察追蹤，俾便一網打盡以根絕汽車竊盜。

(八)**增加汽車竊盜刑責**：目前一罪一罰制度造成警方查獲之竊嫌往往僅承認被抓的那一件，對其他犯情一概否認，由於汽車竊盜對被害人衝擊很大，建議增加汽車竊盜刑責以嚴懲竊車集團成員。

(九)**端正公部門風紀**：增加貪汙之刑責，嚴懲惡意瀆職之公務員，透過血淋淋案例教訓端正公部門風紀。

(十)**設立專門監控中心**：設立專門監控中心管制汽車訊號，由正式培育過的成員擔任監控中心成員。

(十一)**行車資訊處理權限分立**：在行車資訊處理方面，將行車訊號監控者與車主資訊

查詢者之權限劃清區分，以防範資訊洩漏之可能性。

(十二)**汽車燃料稅改制**：全面改以衛星定位訊號計算行車里程，並依據下列相關行車條件酌收汽車燃料稅，以節省人力、落實使用者付費原則及推動環境保護。本研究建議汽車燃料稅率酌收標準有：

- 1.行車年份：新車稅率較低、舊車稅率較高。
- 2.行車路段：大眾運輸缺乏路段稅率較低、交通便捷路段稅率較高。
- 3.行車時段：深夜時段稅率較低、尖峰時段稅率較高。
- 4.行車用途：職業用途稅率較低、一般用途稅率較高。
- 5.怠速時間：怠速頻率低者稅率較低、怠速頻率高者稅率較高。

## 貳、私部門之建議

(一)**強化職業道德與社會責任，以塑造企業形象**：企業應對出廠的汽車強化防盜措施，以避免產品輕易遭竊，擔負起社會責任。

(二)**強化職前教育及在職訓練，維護公司信譽**：企業應嚴格要求員工嚴守法紀，對於客戶資料務必保密，嚴禁監守自盜，違者開除法辦，以維護公司信譽。

(三)**防盜鑰匙與中控鎖結合**：對於衛星定位防盜系統之客戶，要求其將防盜器鑰匙與汽車車門中控鑰匙結合在一起，以確保防盜效果，並可避免誤報情況發生。

(四)**新增異常位移偵測功能**：建議比照民間保全公司原有的「訊號異常阻斷偵測」外，可新增一項「訊號異常位移偵測」功能，避免竊車集團利用假訊號將原訊號遮蔽阻斷後竊取車輛。

## 參、車主之建議

(一)**強化汽車防盜措施**：應將汽車防竊視為電腦防毒一樣重要，在購車同時，應思考如何保護汽車不輕易遭竊。

(二)選擇具有即時通知功能的防盜器：任何防盜器都可能被竊車集團破解，然其破解防盜器需要時間，若車主裝設具有通知車主的防盜措施，將可及時發現，阻擋一場悲劇發生。

(三)培養下車設定防盜、上車解除防盜的好習慣：再好的防盜器也要有車主固定使用的好習慣，養成下車設定防盜、上車解除防盜的好習慣，除能防止汽車失竊外，還能避免誤報的情況發生。

(四)做個守法的標準公民：防人之心不可無、害人之心不可有，強化汽車防盜措施之餘，最重要的是，自身必須堅守法紀，做個守法的標準公民。

### 第三節 後續研究方向

本研究倡導無縫治理概念防制汽車竊盜，以衛星定位訊號有效防護每位車主的愛車，透過每部汽車行車訊號的妥善管理穩定社會治安、暢通交通狀況，最重要的是，能讓整體社會共享這份安全感—當車主睡著時，愛車永遠醒著。

目前上述策略並未能付諸實現，無法就實務執行上估算可行性，然而，學術理論上本文尚有許多不足之處，為彌補本研究之不足，茲提出後續研究方向建議如下：

#### 一、橫向研究方向

本研究策略之架構相當龐大，其中部分研究發現並沒有相當文獻或研究資料作為後盾，故有關本研究後續研究方向可朝橫向發展，從較細部的公共行政管理策略著手研究，例如：警政單位與監理單位資訊整合研究、大眾運輸系統智慧化之研究、汽車燃料稅改制方向—以衛星定位訊號推算稅捐之研究、無縫治理實現道路交通安全之研究、無縫治理之可行性分析等相關研究。

#### 二、縱向研究方向

為從理想中求更理想化，「無縫治理」的理想願景，除本研究內文所提及之防制汽車竊盜、嚇阻酒後駕車、防制危險駕車...etc.等相關效益，若融合本研究「第三造警力」、「協力型治安治理」等理論加以擴充運用，其最終崇高境界，係透過全民彼此的互信、互助，形成「全民皆警」的無縫治理治安防護網。

未來本研究架構如有機會實現，屆時政府應逐漸培養全民有關「第三造警力」、「協力型治安治理」的共識，針對有意願參與治安治理的駕駛人實施教育訓練，經評估合格者即成為「第三造警察」，如有民眾報案請求警察協助時，警方除派遣當地員警前往查看外，監控中心根據行車定位訊號可請求最近的「第三造警察」前往協助警察為民服務，此舉不但能舒緩我國警力不足的問題，最重要的是，透過人民彼此間自發性的互助，創造人與人之間的互信，以實現「無縫治理」中最終的理想協力境界—「全民皆警」，此為有關本研究縱向之後續研究方向。

## 參考文獻

### 壹、 書籍

- C. Ray Jeffery(1971). *Crime Prevention Through Environmental Design*. Beverly Hills, California: Sage.
- Gary S. Becker(1976). *The Economic Approach to Human Behavior*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Lawrence E. Cohen & Marcus Felson(1979). *Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activities Approach*. America: American Sociological Review.
- Lorraine Mazerolle & Janet Ransley(2005). *Third Party Policing*. New York: Cambridge University Press.
- Ronald Clarke(1997). *Situational Crime Prevention: Successful Case Studies*. New York: Harrow and Heston.
- 內政部(2010)。全國姓名分析。臺北：內政部。
- 江吟梓、蘇文賢(譯)(2010)。教育質性研究：實用指南(Marilyn Lichtman 原著)。臺北：學富文化。
- 李宗勳(2007)。政府業務委外經營：理論·策略與經驗。臺北：智勝。
- 李宗勳(2010a)。警察危機應變與安全管理。桃園：中央警察大學出版社。
- 李宗勳(2011a)。安全管理。臺北：智勝文化。
- 許春金(2003)。犯罪學。桃園：中央警察大學。
- 傅美惠(2007)。保全業法論－保全業實務與行政法理。臺北：五南。
- 黃富源、張平吾(2008)。受害者學新論。臺北：銘傳大學。
- 楊士隆、何明洲(2002)。犯罪學竊盜犯罪防治：理論與實務。臺北：五南。
- 謝文苑(2001a)。鎖探謝文苑。臺北：東佑文化。
- 羅清俊(2007)。社會科學研究方法－如何做好量化研究。臺北：威仕曼。

## 貳、 期刊

- 朱金池(2007)。警察機關與私人安全產業間關係之研究。**警政論叢**，7，1-13。
- 何吉森(2011)。媒體公關與政策行銷。**研習論壇**，129，35-45。
- 李宗勳、宣介慈(2009)。『第三造警力』與「治安治理」的初探。**警察行政管理學報**，5，1-26。
- 李宗勳(2010b)。協力型治安治理的理論與實務－第三造警力觀點。**警政論叢**，10，35-60。
- 李宗勳(2011b)。以治理理性提升網絡治理能量之研究－以校園霸凌防護網絡為例。**警察行政管理學報**，7，1-29。
- 林宜賢(2009)。智慧型車用防盜與安全系統之開發。**正修學報**，22，69-85。
- 吳邦珍(2010)。誘餌車專案見效、犯罪熱點警埋伏。**警光雜誌**，649，70-71。
- 吳昭銘(2009)。第三造警政與我國現行竊盜犯罪偵防工作相關案例之探討。**警察行政管理學報**，5，。
- 吳昭銘(2011)。第三造警力啟動與運作模式之研究－以臺中市霧峰分局實施「自行車防竊刻碼制度」為例。**警察行政管理學報**，7，69-96。
- 吳學良(2003)。從市場、政府與公營事業觀點再探民營化政策。**經社法制論叢**，32，211-254。
- 紀國鐘(2003)。普及政府服務、縮短數位落差。**研考雙月刊**，27(1)，30-39。
- 陳婁鈴、沈明昌(2009)。第三造協力警政與網絡治理。**警專學報**，4(5)。臺灣警察專科學校，臺北，175-191。
- 陳蔚文(2012)。警察機關洩密案件分析與策進。**警光雜誌**，668，30-35。
- 許守政(2009)。防制汽、機車竊盜觀念、策略與作為演化。**刑事雙月刊**，29。內政部警政署刑事警察局，臺北，4-7。
- 黃政龍(2010)。隱私權 vs. 科技：論警察使用 GPS 追蹤器。**警學叢刊**，40(6)。中央警察大學，桃園，243-270。

楊采容(2012)。個人資料保護之挑戰與回應。警光雜誌，668，17-29。

魯俊孟(2011)。政策行銷－公共治理概念下現代文官必備之核心能力。研習論壇，129，25-34。

謝文苑(2001b)。擄車勒贖面面觀。警光雜誌，535，72-74。

謝文苑(2001c)。汽機車如何正確及有效的「防竊」！。警光雜誌，538，85-88。

## 參、 研究報告

交通運輸研究所(2010)。ITS 整體發展規劃。交通部運輸研究所，臺北。

吳昭銘、李宗勳(2012)。台中市實施自行車防竊刻碼制度成效之研究－兼論第三造警力之運用。全球化與行政治理國際學術研討會發表論文，桃園。

黃富源、張平吾、蔡田木、黃讚松、何明洲、楊惠蘋、賴致瑜、林柔漪(2007)。社區犯罪基圖在汽車竊盜犯罪區位特性與預防之研究。內政部警政署刑事警察局委託研究報告，臺北。

謝文彥、許春金、陳玉書、蔡田木、施雅甄(2005)。台灣地區犯罪未來趨向之研究。內政部警政署刑事警察局委託研究報告，臺北。

## 肆、 論文

宋仲儒(2007)。犯罪決意考量因素與監視錄影系統之關聯性研究。中央警察大學刑事警察研究所碩士論文，桃園。

李曜君(2010)。易銷贓場所銷贓犯罪之初探－以台北縣政府警察局為例。中央警察大學刑事警察研究所碩士論文，桃園。

何春乾(2008)。職業竊盜犯生命歷程之研究。中央警察大學犯罪防治研究所博士論文，桃園。

吳文成(2007)。衛星計程車推動方式之研究－以警政治安協防為中心。中央警察大學交

通管理研究所碩士論文，桃園。

柯義民(1993)。汽車竊盜及偵防之實證研究。中央警察大學犯罪防治研究所碩士論文，桃園。

陳昆民(2006)。GPS 汽車衛星防盜保全系統消費者購買行為及顧客滿意度與顧客忠誠度關係之研究。輔仁大學應用統計研究所碩士論文，臺北。

陳家成(2001)。汽車竊盜犯犯罪歷程之質化研究。中央警察大學犯罪防治研究所碩士論文，桃園。

葉俊宏(2003)。汽、機車與侵入性職業竊盜集團之質化比較研究。臺北大學犯罪學研究所碩士論文，臺北。

葉瑞紘(2010)。汽車竊盜犯罪人犯罪決意及生活型態之研究。臺北大學犯罪學研究所碩士論文，臺北。

賴銘昌(2006)。空間型構與汽車竊盜之關聯性研究－以台灣某都市為例。逢甲大學建築學系研究所碩士論文，臺中。

## 伍、網路

Benchmark Email電子郵件行銷，2012年3月29日，取自：<http://www.benchmark-email.com/tw>。

內政部戶政司全球資訊網，2011年2月4日，取自：<http://www.ris.gov.tw/ch4/static/y1s100000.xls>。

內政部統計處，2010年12月19日，取自：<http://www.moi.gov.tw/stat/>。

內政部警政署全球資訊網，2011年2月4日，取自：<http://www.npa.gov.tw/>。

台北聯合汽車駕訓班的奇摩e部落，2012年2月19日，取自：<http://tw.myblog.yahoo.com/updrive-blog/>。

自由時報電子報，2012年2月29日，取自：<http://www.libertytimes.com.tw/2012/new/>

[feb/29/today-life1.htm](#)。

交通部公路總局全球資訊網，2012年5月15日，取自：<http://www.thb.gov.tw/>。

交通部全球資訊網，2011年2月4日，取自：<http://www.motc.gov.tw/mocwebGIP/—wSite/public/Attachment/f1294627445577.xls>。

交通部運輸研究所網站，2010年12月1日，取自：<http://www.iot.gov.tw/>。

臺中縣警察局整合性業務管理系統，2008年12月13日，取自：<http://10.116.1.71/tcpapolices/>。