

出國報告（出國類別：考察）

「爲防制機車竊盜犯罪及以未懸掛號牌之機車，作爲強盜、搶奪犯罪工具；赴日本、韓國考察號牌封鉛」報告書

服務機關：	交通部公路總局 臺北市政府監理處 高雄市政府監理處
姓名職稱：	吳志泳副工程司 張乾坤科長 林文福科長
派赴國家：	日本、韓國
出國期間：	94.1.11~94.1.19
報告日期：	94.3.11

摘 要

本次赴日本、韓國考察號牌封鉛之重點在於「為防制機車竊盜犯罪及以未懸掛號牌之機車，作為強盜、搶奪犯罪工具」。惟在此次參訪過程中，日、韓均表示並未針對機車作防竊之單獨作為，且日韓二國參訪單位一再表示，車輛防竊必須要有一套完整配套措施配合，其中日本更直接說明當初加封鉛之目的為稅收，並非防竊，因此日本僅於 250cc 以上之大型重型機車（及 600cc 以上汽車）才實施封鉛，更明白說明絕對無法單靠車牌封鉛降低車輛失竊率。日本更提供一套現行結合產、官、民間完整防竊計劃。此舉將有助於警政署及交通部兩單位對於防制機車竊盜犯罪之正確觀念建立，並期經由兩部會之通力合作以期落實「強化社會治安」為最終目標！

目 次

	頁碼
壹、目的.....	1
貳、參訪及考察過程.....	2
2.1 行程.....	2
2.2 參訪及考察內容.....	4
2.2.1 日本防制汽車被竊執行情形.....	4
2.3.2 日本防止汽車被竊對策.....	4
2.3.3 日本汽車竊盜事件之管理.....	7
2.3.4 日本防止失竊車輛出口的對策.....	8
參、參訪及考察心得.....	10
3.1 日、韓實施封鉛措施之沿革.....	10
3.2 號牌封鉛材質及樣式.....	11
3.3 號牌封鉛相關法令依據與規定.....	11
3.4 號牌加封鉛措施之實作與流程.....	12
3.5 號牌加封鉛相關配套措施.....	12
肆、結論與建議事項.....	15
4.1 機車號牌加封鉛之評估與策略.....	15
4.2 機車號牌封鉛措施實施之可行性探.....	17
4.2.1 日本、韓國機車並未全面加封鉛.....	17
4.2.2 封鉛之目的在於稅收並非防竊，防竊功效極微.....	18
4.2.3 封鉛本体乏防偽防變造設計或序號可供辯識真偽，故防竊功效不大：.....	18

4.2.4 號牌被移用僅占車輛失竊之小部分。·····	18
4.2.5 「電子晶片密碼鎖」可有效防止汽車失竊。·····	19
4.3 機車號牌加封鉛之不可行·····	19
4.3.1 政策之執行，首先必須考量民意的反映。·····	19
4.3.2 日、韓兩國執行號牌封鉛非等同我國監理機關，且領牌方式不同·····	20
4.3.3 不必重複實施號牌封鉛·····	20
4.3.4 車輛失竊與移用汽車號牌犯罪並不相同：·····	21
4.3.5 機車號牌加封鉛就實務考量確實不可行之說明：·····	22
4.4 綜合結論與建議事項·····	22
伍、附件·····	23
附件一：日本為執行防制汽車被竊之宣傳單【正面】·····	23
附件二：日本為執行防制汽車被竊之宣傳單【反面】·····	24
照片一：日本 600CC 以上小型車汽車號牌封鉛封於後汽車號牌左方螺絲，前汽車號牌免封鉛。·····	25
照片二：日本 600CC 以上小型車汽車號牌封鉛封於後汽車號牌左方螺絲，前汽車號牌免封鉛。·····	25
照片三：日本 600CC 以下小型車汽車號牌無封鉛。·····	26
照片四：日本 600CC 以下小型車汽車號牌無封鉛。·····	26
照片五：日本 250CC 以下機車汽車號牌無封鉛。·····	27
照片六：日本 250CC 以下機車汽車號牌無封鉛。·····	27
照片七：日本 250CC 以下機車汽車號牌無封鉛。·····	28
照片八：日本汽車號牌封鉛。·····	28
照片九：日本汽車號牌封鉛。·····	29

照片十：日本汽車號牌封鉛。	29
照片十一：韓國汽車號牌封鉛。	30
照片十二：韓國汽車號牌封鉛。	30
照片十三：韓國汽車號牌封鉛。	31
照片十四：韓國汽車號牌封鉛。	31
照片十五：韓國汽車號牌封鉛。	32
照片十六：韓國汽車號牌封鉛。	32
照片十七：日本汽車號牌封鉛安裝圖。	33
照片十八：日本汽車號牌封鉛安裝圖。	33

壹、目的

本案緣起內政部爲防制我國機車竊盜犯罪及以未懸掛號牌之機車作爲強盜、搶奪犯罪之工具，始於 93.7.29 於「行政院強化社會治安專案第 23 次會議」中提報，復經於 93 年 11 月 3 日行政院「強化社會治安」第 24 次專案會議提報爲「防止汽車失竊，研擬號牌封鉛改善報告」並建議由交通部暨所屬公路總局、運研所、北、高監處與警政署、刑事警察局組成專案小組實地考察，經 院長裁示辦理。

因本案並非預定計劃，各單位均無編列事項經費可供支應，因此爲期圓滿達成上級交辦任務，均分別簽奉核以相關經費下勻支，並以最節約之方式配合辦理各派乙員參加。其間指派人員亦儘量撙節開支俾利完成任務。

最終，成員分由交通部及警政署組成，並由交通部路政司陳專門委員彥伯擔任團長，成員有交通部路政司李科員珮芸、內政部警政署李專員名昌、刑事警察局許科長瑞山、刑事警察局陳組長世煌、交通部運輸研究所田助理養民、臺北市監理處張科長乾坤、高雄市監理處林股長文福及交通部公路總局吳副工程司志泳等共九員。自 94 年 1 月 11 日至 19 日，共拜會日、韓警察廳等 9 個機關及單位。

綜上說明，本次赴日本、韓國考察號牌封鉛之重點在於「爲防制機車竊盜犯罪及以未懸掛號牌之機車，作爲強盜、搶奪犯罪工具」。惟在此次參訪過程中，日、韓均表示並未針對機車作防竊之單獨作爲，且日韓二國參訪單位一再表示，車輛防竊必須要有一套完整配套措施配合，其中日本更直接說明當初加封鉛之目的爲稅收，並非防竊，因此日本僅於 250cc 以上之大型重型機車（及 600cc 以上汽車）才實施封鉛，更明白說明絕對無法單靠車牌封鉛降低車輛失竊率。日本更提供一套現行結合產、官、民間完整防竊計劃。此舉將有助於警政署及交通部兩單位對於防制機車竊盜犯罪之正確觀念建立，並期經由兩部會之通力合作以期落實「強化社會治安」爲最終目標！

貳、參訪、考察過程

2.1 行程

本次出國係奉行政院核准在案，於 94 年 1 月 11 日出國，94 年 1 月 19 日返國，全程共 9 天，謹表述出國行程及拜訪單位人員一覽表

行程及拜訪單位人員一覽表

考察行程	拜訪單位	拜訪人員	拜訪項目
1/11			於中正機場集會搭機赴日本東京
1/12	一、日本交流協會 東京總部 二日本警察廳	日本警察廳生活安全企劃課 青山課長補佐 及檜沢警部	介紹日本警察機關防制車輛犯罪對策
1/13	一、關東運輸局東京運輸支局。 二、關東陸運振興財團(社) 全國自動車標板協議會穗積事務局次長、森川先生	一、登錄部門成宮課長。 二、關東陸運振興財團(社)全國自動車標板協議會穗積事務局次長及森川先生	一、封印作業見習、問題解答。 二、有關封印交付狀況見習與問題解答。

1/14	大阪府防犯協會 連合會		介紹封鉛實作
1/15			週六
1/16			由大阪關西國際機場搭機赴韓 國仁川國際機場
1/17	一、拜會漢城警察 廳。 二、拜會韓國道路 安全工團		一、介紹車輛防盜措施 二、介紹交通監理單位實務運作 情形
1/18	拜會漢城鍾路區 廳		介紹交通監理單位配合採行車 輛防竊及管理措施
1/19			由韓國搭機返國。

2.2 參訪及考察內容：

2.2.1 日本防制汽車被竊執行情形：

日本國鑒於汽車犯罪持續增加，於平成 14 年(民國 91 年)由警察廳、經濟產業省、國土交通省、日本汽車工業協會、日本汽車販賣協會連合會、日本損失保險協會、日本汽車進口同業公會、日本汽車連盟等官民機構共同組成，並訂定「防止汽車被竊行動計劃」，其目的是針對防止汽車之竊盜及失竊汽車不法出口之綜合性對策，設定目標，給予實行方針。並預定執行 5 年至平成 18 年(民國 95 年)完成，該計畫採用之對策，謹簡分述如下：

2.2.2 日本防止汽車被竊對策：

1、 提高高防竊機能汽車的普及化：

由警方提供有關汽車竊盜手法實狀之情報，並積極勸說汽車製造商計畫性開發具高防竊性能汽車，同時配合媒體以廣泛宣傳建立車主使用具防竊性能高的汽車。

2、 促進具電子晶片密碼鎖及定位系統之防竊裝置普及化：

呼籲汽車製造商由失竊率高車種開始持續裝設具電子晶片密碼鎖或定位系統之車種等，並促進具電子晶片密碼鎖及定位系統之普及化，同時以汽車失竊統計資料作佐證，宣導具電子晶片密碼鎖及定位系統之類防竊裝置的有效性。並輔以日本國內汽車失竊實情及使用者意見為基礎，檢討裝設具電子晶片密碼鎖及定位系統之類防竊裝置義務是否實施與實施範圍。

3、 防竊裝置構造標準之研討：

針對具電子晶片密碼鎖及定位系統之類防竊裝置之構造標準制定，道路運輸車輛安全標準(昭和 26 年運輸省第 67 號令)已修訂

(平成 15 年 7 月 7 日)。

4、 電子晶片密碼鎖鎖之性能提昇：

現在已有開發每次發動引擎就能產生一個身分代碼的電子晶片密碼鎖鎖之類研究，已經由全球各主要汽車製造廠不斷技術提昇，以期確實保障車主權益。

5、 對汽車使用者宣傳防範指導：

(1) 汽車失竊現況

說明認定件數之推算、受害金額、支付保險費總金額等等，訴求危機意識。

(2) 汽車失竊防止對策

以汽車使用者的經常在意為準，呼籲即使稍為離開車輛亦應完全關閉車窗、熄火及鎖車門，在汽車保養場所裝設防範燈及監視攝影機，不要將現金、皮包及備份鑰匙留置車內，以及避免路邊停車而利用有人看管停車場。

同時對新車販售時由販售店向使用者說明汽車失竊實情與衛星定位器之有效性等，並推薦裝置衛星定位器。

6、 停車場方面對策上宣傳防範指導

(1) 對停車場法所列為對象的停車場管理者進行宣導，提醒對汽車竊盜的注意，介紹有效防範對策。(本節由：國土交通省、日本汽車工業協會、日本停車協會、日本犯罪防範協會連合會、全國保全業協會、日本防犯罪設備協會等主導。)

(2) 藉由全國各地與政府指定城市的停車場負責人所參加的「停車場負責人會議」中請協助提醒對汽車竊盜的注意，並向管轄區內停車場經營者呼籲設法提昇犯罪防止對策。(本節由：國土交通省辦理。)

(3) 對非列為停車場法對象的停車場管理者以及汽車使用者積極勸導確保實施照明等防止犯罪指導。(本節由：警察廳、全國犯罪防範協會連合會、全國保全業協會、日本防犯罪設備協會等執行。)

(4) 由中央單位設立有社區相關性會議，並綜合制定「關於防止犯罪之社區公共設施等設置及管理應注意事項」(平成 15 年 7 月 24 日)，藉促進此注意事項的確實實施來使之普遍設立並管理已作防範且不易發生犯罪的停車場(本節由：警察廳、國土交通省、全日本停車協會、全國犯罪防範協會連合會、日本防犯罪設備協會、日本損失保險協會負責)。

(5) 宣傳資料(詳如附件 1.2.)。

7、擴大對竊盜防制車的保險優待措施

針對裝有衛星定位器之類防竊裝置之汽車的保費優待措施，向損失保險計算單位及損失保險業者進行勸說。(警察廳、經濟產業省、國土交通省、日本損失保險協會、全國農業合作社連合會)

8、發給登記事項登記書要嚴格把關

(1) 為有效防止汽車竊盜，請運輸支局以及汽車檢驗登記所依據道路運輸車輛法發給登記事項登記書及行照時，要求出示駕照確認本人。(國土交通省)

(2) 敦促汽車失竊之被害人或使用者將警方開出之失竊證明單號碼等資料向車籍管轄地及汽車檢驗登記所提出申報，並於汽車檢驗業務資訊系統登錄，以對企圖對該車輛登記事項做不當變更者預作防範。

(3) 為有效防範汽車竊盜，依道路運輸車輛法發給登記書時要嚴格把關，同時藉由驗車審查作業，強化對可疑案件的處理對

策。(國土交通省)

9、 提供失竊車種及手法等資訊

適當提供汽車失竊車種及手法等資訊予相關單位以遏止汽車失竊並提昇防盜性。(警察庁)

10、 防止失竊車流通之對策

(1) 以成員包括日本中古汽車販賣協會連合會相關之各地區工商團體的組成的「日本汽車拍賣協議會」及各地區工商團體及會員制販賣店所使用管理之「行動管理系統」中的汽車失竊資訊為依據，再加入日本損失保險協會的汽車失竊資訊成為「失竊汽車登錄系統」來運用。(日本損失保險協會、全國農業合作社連合會、日本中古汽車販賣協會連合會)

(2) 推動封鉛的改良，防止汽車車牌被竊及惡用。另檢討研發新技術使懸掛失竊車牌等之汽車無法行駛。(國土交通省、警察庁、日本汽車工業協會、日本汽車進口同業公會)

(3) 為徹底防止失竊車輛以不當名義辦理變更，由警方提報之失竊車資訊可顯示於國土交通省的汽車檢驗登錄系統，當該失竊車輛辦理不當變更登記時即可作一確認。(警察庁、國土交通省)

(4) 呼籲汽車組裝業者在做汽車組裝時，應確認車輛底盤號碼並從汽車檢驗證確認為其同一性。(警察庁、國土交通省、日本汽車組裝振興會連合會、日本汽車車體組裝合作社連合會)

11、 促進地域性汽車防竊協議會的設立及活動

為防止地方上汽車失竊，鼓勵各級地區單位設立地域性汽車防竊協議會。(全體)

2.2.3 日本汽車竊盜事件之管理

1、推動建置汽車號牌自動讀取系統：使各級警察機關可由警車巡邏及

目擊情形發現可疑汽車。

- 2、將組織性之汽車竊盜案件列為特定重大竊盜犯，指示各級警察加強管制及防範，並列為緊急任務辦理。
- 3、強化與外國調查機關資訊的交換制度，推動失竊汽車不法出口事件的調查。

2.2.4 日本防止失竊車輛出口的對策

1、交換失竊車輛資訊

- (1) 將警察機關之失竊車輛資訊及運輸支局等單位登錄之資訊提供給海關，加強通關的檢查作業。(警察庁、財務省、國土交通省)
- (2) 由日本損失保險協會向驗貨業界提供有關失竊車輛資料，通報可疑案例。(日本損失保險協會、全國農業合作社連合會、全日本驗貨協會、日本貨物點驗協會)
- (3) 請中古汽車販賣等業者配合提供不法出口之資訊。(警察庁、財務省、日本中古汽車販賣協會連合會)

2、設備機器的擴充

持續設置貨櫃貨源大型 x 光檢查裝備，對有不法出口嫌疑之貨物做嚴格檢查。(財務省)

3、加強審查及檢查

- (1) 中古汽車申請出口時(包括行李通關)，盡可能要求出示註銷登記證明書正本，必要時確認底盤號碼等，加強對失竊汽車不法出口之審查及檢查。隨著平成 17 年 1 月起實施的道路運輸車輛法(包含汽車回收系統及整合系統在內)，要求出示出口註銷臨時登記證與出口預定申請證明書正本。
- (2) 為防止不法出口，加強港灣碼頭及碼頭周邊的巡邏，發現可

疑船舶時，會同海關及警察機關實施管制。另於發現失竊汽車時，共同進行搜查及調查。（警察庁、財務省）

4、有關註銷登錄車輛出口管制系統之設置

隨著平成 17 年起實施的道路運輸車輛法（包含汽車回收系統及整合系統在內），註銷登錄系統可有效運用防止失竊汽車不法出口。（國土交通省）

5、強化碼頭管理

從防止失竊汽車不法出口的觀點來看，針對汽車出入碼頭的入場規定、圍牆設置、照明設施及監視攝影裝置等碼頭管理之強化，持續請求港灣管理者的合作。（警察庁、財務省、國土交通省）

2.2.5 日本失竊汽車海外取回之支援：

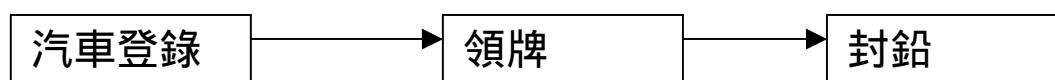
透過國際刑警機構交換情報，於外國調查機構尋獲失竊汽車時，經由國內各級警察機關與國內之失竊汽車所有權人聯絡，告知相關資料，並應情況之需，幫國內失竊汽車之所有權人聯絡外國調查機構協調取回失竊汽車的意願及聯絡方式。（警察庁、日本損失保險協會）

參、參訪及考察心得

3.1 日、韓實施封鉛措施之沿革：

首先經日本國土交通省副科長說明：當初執行封鉛（個人以為應譯為封鉛或封印似較合宜，因此以下謹以封鉛為說明）之主要目的在於稅收並非防竊，因此對於封鉛之主要辨識為有無，並無再詳細探研是否有防偽及把除重新再裝之判別，即官方僅以於汽車封鉛之有無，判為是否完稅之依據。

本項措施自 1951 年 6 月根據日本「車輛法」實施，其實施方式略以：



其中各縣市地區亦有不同意見，推行至 1958 年方才統一。

日本並非對所有汽機車進行封鉛，僅以 600 cc 以上之小型車及 250 cc 以上之大型重型機車為實施對象，其封鉛方式為車後號牌左上方螺絲為標地（詳見照片一、二、三），又因日本機車數量極少，雖然與林、張兩位科長每日清晨利用停車場或路邊尋找，但均未發現有大型重型機車停放，因此未能拍得照片。（詳見照片四、五、六、七、八、九、十）。

其中日本因汽車號牌封鉛容易被偽，所以前年重新修改封箱型式（詳如照片），對於封鉛的使用年限，據日本國土省人員回答，因日本人喜歡乾淨，因此車牌如有污損或因遷移戶籍均必須重新登領號牌與封鉛，因此封鉛並無使用年限之考慮，此點與國人希望一牌到底及汽車不洗牌（以免容易被照相取締）之心態及可跨區領牌之車籍管理方式全然不同。

韓國則因循日本之管轄而保留了封鉛制度，其目的仍是在於稅收而非防竊，而韓國車輛領牌規定係強制 50 cc 以上機車才領牌（50 cc 以下不領牌），此舉與我國光 50 cc 輕型機車達四百五十萬輛占機車總數 36% 之多，有著全然不同之管理方式。因此經與張、林兩位科長於清晨街頭巷尾拍攝

所得汽、機車封鉛相片（如照片 11.12.13.14.15.16）可明顯看出韓日兩國之民族性不同。因此，韓國也是對於封鉛僅是判定有無並不識別真偽，其主要目的與日本一致僅於稅收並無防竊。

綜上，汽車號牌封鉛之方法是將號牌除使用螺絲固定於車輛後，螺絲頭端以封鉛加以封密，使號牌遭外力非法拆卸移用他車使用時可資辨識，增加犯罪困難度。（如照片 17.18）

3.2 封鉛材質及樣式：

日本於 1951 年所用封鉛材質為 1100-O（全退火之鋁材），其整體外部直徑為 28mm（ $1\frac{1}{8}$ 英吋），高度為 9.3mm（ $\frac{3}{8}$ 英吋），厚度為 1.0 mm。以三塊材料沖製，其中底座及防擋片係分別沖製再組立而成，上蓋印有各地區之漢字如（如照片 17.18）等。

其次，日本重新改良之封鉛材質亦應為 1100-O。

而韓國所用封鉛材質為：

- 1、底座：1100-F
- 2、防擋片：SS41
- 3、上蓋：1100-F

以上三種型式其運用方式如出一轍，惟其中日本能以同一材質沖製，其工業能力高出韓國甚多，這也是為何韓國不願我們前往工廠之主要目的吧！

本封鉛日本人已出示其專利權，惟相關類似封住汽車號牌螺絲使其不易取下之專利，國人亦有多件在案（其中交通部公路總局亦曾接獲交通部轉著參考在案之例）。惟封鉛之目的在於使號牌不易取下，因此可考慮自閉螺絲之使用，似可更較方便又不涉及專利以免延伸其他支節。

3.3 號牌封鉛相關法令依據與規定：

日本於道路運送車輛法第 10、11、19、20、98、107 等條文及其施行細則第二章汽機車登錄標號標誌以及封印章節中，有第 2、4、8、8-2、9、10 及 11 等條文規定，詳如附件 3.4。至於韓國亦於自動車管理法及其施行細則中規定，如附件 5。

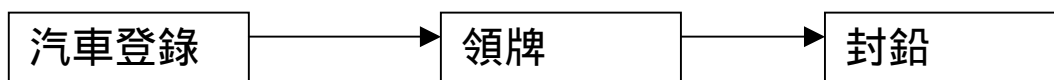
3.4 號牌加封鉛措施之實作與流程：

由本次參訪過程中聽取日本警察聽研擬之「防止汽車被竊行動計畫」了解，汽車號牌加封鉛，僅是防止汽車車牌被竊與濫用之功能，非防止汽車被竊之主軸，現僅就封鉛作業情形，分述如下：

日本從 1951 年起為稅收問題，而實施封鉛作業，因各地區作法不一，於 1958 年修訂道路運送車輛法統一規定；韓國的實施在被日本統治時即有，目的與實施年代未說明。

封鉛為鋁製品，日、韓二國成品稍有差異，但其作用皆是以號牌螺絲為基礎，將封鉛套用固定後，即與號牌結合。如要取下號牌非破壞封鉛，無法完整分離。

其中日本之車籍鍵入變更審核等資料管理，由國土交通省各地運輸局執行。惟其號牌及封鉛作業，委由財團法人（關東陸運振興財團）執行，其流程



至於韓國車籍資料及封鉛均由各區公所管理與執行。日本、韓國雖對號牌執行封鉛，但其執行車輛種類不同，日本為 600C.C 以上汽車及 250C.C 以上機車，基於價值較高；而韓國除 50C.C 以下機車不須領用牌照外，其餘領用牌照車輛均須封鉛，領牌車輛才可辦理保險。

執行封鉛前須確認車籍資料與車輛車體一致性，於日本由二人一組共同執行，韓國則為一人。該封鉛為鋁制品，無特殊技術及編號、亦有偽造情形；未執行封鉛或損壞封鉛車輛，將被取締處罰。

日本國及韓國執行車輛封鉛作業，均於道路運送車輛法及自動車管理法中規定，我國如要實施亦須於道路交通管理處罰條例及道路交通安全規則中明訂，以符依法行政規定。其他遺失、遭竊、毀損等申請及處罰規定作業亦同。

茲簡述如欲執行汽車號牌封鉛，必須先行修法之相關配套措施如次，俾供參酌：

現行條文：處罰條例14條：

汽車行駛有左列情形之一者，處汽車所有人新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰，並責令改正、補換牌照或禁止其行駛：

- 一、牌照遺失或破損，不報請公路主管機關補發、換發或重新申請者。

修正條文：處罰條例14條：

汽車行駛有左列情形之一者，處汽車所有人新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰，並責令改正、補換牌照或禁止其行駛：

- 一、牌照或號牌封鉛遺失或破損，不報請公路主管機關補發、換發或重新申請者。

現行條文：道安規則11條

汽車號牌懸掛位置，除原設有固定位置外，應依左列規定懸掛固定：

- 三、機器腳踏車及拖車號牌每車一面，應正面懸掛於車輛後端之明顯適當位置。

汽車號牌有裁剪或扭曲懸掛者，以損毀號牌論。

修正條文

汽車號牌懸掛位置，除原設有固定位置外，應依左列規定懸掛固定：

- 三、機器腳踏車及拖車號牌每車一面，應正面懸掛於車輛後端之明顯適當

位置。**機器腳踏車號牌並應封鉛。**

汽車號牌有裁剪或扭曲懸掛或**機器腳踏車號牌封鉛有毀損者**，以損毀號牌論。

現行條文：道安規則39條之3

汽車臨時檢驗之標準，依定期檢驗之規定；機器腳踏車臨時檢驗之標準，依申請牌照檢驗之規定。

修正條文

汽車臨時檢驗之標準，依定期檢驗之規定；機器腳踏車臨時檢驗之標準，**除**依申請牌照檢驗之規定外，**並查驗號牌封鉛是否完好。**

鑒於日、韓二國執行封鉛作業，一為委託由財團法人執行，一為由各地區公所辦理。其作業點分佈多，有其方便性。我國如須實施，則以現有公路監理處所站（僅 37 個），除人力難以負荷外，其場地亦難以容納，須妥為規劃。

將失竊車輛及號牌資訊共享，亦為防止犯罪方法之一。惟現有民眾申報老舊車輛號牌遺失之困難情形，於號牌遺失後，不為受理，恐為查緝之漏洞，亟須予以改進。

實施成效：

現代經濟高度發展、汽車使用度高、汽車犯罪形態亦多，而竊車或偷號牌是為下一犯罪準備。故除積極研擬防止汽車被竊外，更應主動做好號牌管理措施，防止車輛號牌移用。日韓二國車輛號牌加封鉛之措施，雖不能降低車輛失竊，但對確認車輛一致性之作法，仍值得參考。

肆、結論、評估與建議事項

4.1 機車號牌加封鉛之評估與策略：

對於內政部警政署將車輛失竊，作為自安防治重點工作，我們所有公務人員均有責任與義務配合執行，畢竟社會自安確實關係著每位國人，更是國加安全社會進步的重大指標。惟經歷快速而又緊湊的行程，這其間更感謝我們駐日、韓代表處的大力協助，我們方可儘力完成這次幾乎不可能的任務。

首先，不論是在日本或韓國在我們參訪過程中均一再表示，車輛防竊必須要有一套完整配套措施，其中日本更是說明絕對無法單靠車牌封鉛降低車輛失竊率。以日本所提供數據顯示縱使從一開始就有車牌封鉛，汽車的失竊率仍是居高不下，並於 2001 年（平成 13 年）達到最高，惟經過日本國土交通省、日本汽車工業協會、日本停車協會、日本犯罪防範協會連合會、全國保全業協會、日本防犯罪設備協會等大力宣導「電子晶片密碼鎖」及其他一連貫車輛防竊計劃，每年均配合大型宣導四次，單張宣傳單每次約要發放 400 萬張。其中又「電子晶片密碼鎖」最具防竊效果。

因此在日本產、官界努力之下，日本在 2003 年 2 月份所生產高級車中已有 64 個車種將「電子晶片密碼鎖」列為必要配備，到 2004 年 10 月更有 127 個車種將「電子晶片密碼鎖」列為必要配備，但日本仍未能如歐盟中德國及英國以法律位階才予以規定，其主要原因有二，一為必須考量民意反映，及縱使有「電子晶片密碼鎖」仍無法防止整車竊取的方式。

「它山之石可以攻錯」，一個政策之執行，首先必須考量民意的反映，如有錯估，將導致無法挽回的錯誤。汽車失竊僅是社會治安的表像，在今（94）年即將實施全面換發新式汽車號牌及加貼號牌標籤併陸續將配合辦理的行照防偽膠模等重大新措施，不但交通部及全國監理機關正緊鑼密鼓投入全部人員及預算籌措，

將來民眾配合執行多項新措施之不耐心態是可預期的。

如果警政署應就機車失竊與刑案偵查時確有相當數據證實不法集團竊車或車牌是為下一犯罪準備，因非單純竊車，必須針對防止汽車號牌的移用，研擬整體性對策，才能根本解決問題。因此，本案建請警政署就本節提供確實數據並詳細評估移用汽車號牌作案之比率與整體車輛失竊率之分析評估，方不致失焦。

再者日本實施汽車牌照加封鉛，其目的為稅收問題，而我國對汽車稅費及違規罰鍰之徵收，法令已明確規範，且徵收情形良好，似無須再增加此項規定。

其次日本又因封鉛設計瑕疵可被完整分離移用及偽造情形多，而於去年對封鉛進行改良。惟國內機車失竊大多整車被偷，且現行機車號牌底座多為塑膠底座或簡易鐵框，若號牌加上封鉛，真有人想單偷號牌大可直接將底座一併偷走，或是將封鉛自行黏上；因此機車號牌加封鉛之實際功效懇請嚴肅考慮。

封鉛之措施對車輛及號牌管理一致性有其功效，但封鉛僅為「防止汽車被竊行動計畫」整體措施中之一小部分，在警政署研擬整體性對策前，是否一定要投入大量人力物力執行，尚須再評估。

以大版府防犯協會連合會研擬鼓勵民眾購買專用接合螺絲，讓竊賊較難以得逞之作法亦可作為借鏡。亦即政策規定於採購號牌時附加該等專用螺絲，提供車主使用，此種半強迫性作法，讓竊賊較難以得逞，其效果亦可呈現。

「蓬生麻中不扶而直；白沙在涅與之俱黑。」環境對於政策執行確實有著絕然的影響力，我國為一民主、法治國家對於新政策之研擬，公務人員除提供上述考量評估事項，供為決策考量後，必須針對國內如欲辦理時提供執行策略如下：

- (一) 首先必須先配合修法，其修法範圍與條文內容，謹於前項述及。
- (二) 慎選汽車號牌加封鉛之車種，鑑於日、韓並非所有車種均加號牌封鉛，建請是否選擇拖車及遊覽車作為車號牌加封鉛之對象，此舉可將車號牌加封鉛與號牌標籤納為汽車號牌管理之手段，亦不失此行之得。

- (三) 如真要執行機車號牌加封鉛，因鍵於我國領牌車輛不必進監理單位，且日、韓號牌加封鉛一者逕由警察外圍單位執行，一者由各區公所辦理，如果要求民眾一一將車輛駛回監理單位執行號牌加封鉛，民眾反彈將是可預見。且為期房確實執行，建請由民眾自行選擇至監理單位或至警察局於相關人員見證下由民眾自行封鉛，應是較為可行之策。
- (四) 綜觀日、韓對於號牌鉛封，僅用輕合金將螺絲頭加以包覆，再加以打印，對於已能製作精細之偽造號牌有心人士，因鉛封製作技術層次不高，加上材料取得並無困難，故要防範有心人士不法利用，在我國實施上需由警察機關積極查核及民眾守法觀念落實配合始具成效。
- (五) 考察期間參訪韓國駕照考驗制度，整個考驗場及考驗車全部裝設電動感應器，無線電訊連接控制電腦，全場僅由五人執行，其職務區分：二人受理報名、一人核對考驗身分及考驗車類別，其餘二人於控制台以麥克風指揮全場應考人，該項作業亦值得我國採用，以降低人為因素、提昇形象。

4.2 機車號牌封鉛措施實施之可行性探討：

4.2.1 日本、韓國機車並未全面加封鉛：

本次考察重點「為防制機車竊盜犯罪及以未懸掛號牌之機車，作為強盜、搶奪犯罪工具；赴日本、韓國考察號牌封鉛」。惟經日本考察期間並未實地見到機車加封鉛；經洽詢獲告：日本僅對 250cc 以上大型重型機車加封鉛；另日本對 600cc 以下之輕小型汽車亦不採加封鉛。

韓國機車亦未全面加封鉛：因 50cc 以下機車免領牌，所以該型機車無

封鉛之議；惟 50cc 以上機車需領牌及加封鉛，謹容此併陳。

4.2.2 封鉛之目的在於稅收並非防竊，防竊功效極微：

日本實施汽車牌照加封鉛，其目的為稅收，而我國對汽車稅費及違規罰鍰之徵收，法令已明確規範，且徵收情形良好，似無須再增加此項規定之必要。對於內政部警政署將車輛失竊，作為治安防治重點工作，本局當予配合，惟在本次參訪過程中，日本與韓國均一再表示，車輛防竊必須要有一套完整配套措施，其中日本更是說明絕對無法單靠車牌封鉛降低車輛失竊率。

以日本所提供數據顯示縱使從一開始就有車牌封鉛，汽車的失竊率仍是居高不下，並於 2001 年（平成 13 年）達到最高，惟經過日本國土交通省、日本汽車工業協會、日本停車協會、日本犯罪防範協會連合會、全國保全業協會、日本防犯罪設備協會等大力宣導「電子晶片密碼鎖」及其他一連貫車輛防竊計劃，每年均配合大型宣導四次，單張宣傳單每次約要發放 400 萬張。其中又「電子晶片密碼鎖」最具防竊效果。

4.2.3 封鉛本体乏防偽防變造設計或序號可供辯識真偽，故防竊功效不大：

據日韓二國參訪單位一再表示，車輛防竊必須要有一套完整配套措施配合，並非單靠「號牌封鉛」來降低車輛失竊率，且上述二國僅將號牌加封鉛固定於車體後端之車架上，對於有心竊車犯罪者來說，並無完全遏阻之功效。日本亦因封鉛設計瑕疵可被完整分離移用及偽造情形甚多，而於去年對封鉛進行改良，其成效尚待評估中。

4.2.4 號牌被移用僅占車輛失竊之小部分。

鑑於國內機車失竊大多整車被偷，甚至是機車整輛被竊後拆零的犯罪型態，與號牌被移用顯然不同。且據內政部警政署於 94 年 2 月 18 日於會中所

提報數據顯示**號牌被移用與車輛失竊比尚不及 4%**，且現行機車號牌底座多為塑膠底座或簡易鐵框，若號牌加上封鉛，真有人想單偷號牌大可直接將底座一併偷走，或是將封鉛自行黏上；因此機車號牌加封鉛之並無實質之功效。

若封鉛製作技術層次不高，且材質脆弱，亦無編列程序控管，致容易遭到人為偽變造，一旦封鉛毀損或號牌遺失時，民眾循一般申領補發號牌手續仍可再鉛封，若要利用封鉛措施來抑止號牌遭竊或移用事件的發生，效果幾乎趨近於零。

4.2.5 「電子晶片密碼鎖」可有效防止汽車失竊：

以日本警方所提之數據說明，加裝「電子晶片密碼鎖」之車種失竊率降低為 1/3；因此在日本產、官界努力之下，日本在 2003 年 2 月份所生產高級車中已有 64 個車種將「電子晶片密碼鎖」列為必要配備，到 2004 年 10 月更有 127 個車種將「電子晶片密碼鎖」列為必要配備，但日本仍未能如歐盟中德國及英國以法律位階才予以規定，其主要原因有二：一為必須考量民意反映，及縱使有「電子晶片密碼鎖」仍無法防止整車竊取的方式。

4.3 機車號牌加封鉛之不可行

4.3.1 政策之執行，首先必須考量民意的反映：

如有錯估民意，將導致無法挽回的錯誤。汽車失竊雖是社會治安的一環，唯號牌封鉛並非汽車防竊唯一良方。且在今（94）年即將實施全面換發新式汽車號牌及加貼號牌標籤併陸續將配合辦理的行照防偽膠模等重大新措施，不但交通部及全國監理機關正緊鑼密鼓投入全部人力及預算籌措，均端賴民眾配合換領與執行，於此多項新措施實施之際，若再逕行擴大日韓二國所實施範圍，冒然將機車號牌加上封鉛，徒增民眾之困擾，若將來實行後效

果不如預期，未來民眾配合執行上述措施之反感對聲浪勢必將如排山倒海而來。

4.3.2 日、韓兩國執行號牌封鉛非等同我國監理機關，且領牌方式不同：

我國汽機車新車領牌車輛不必駛進監理單位，與日、韓需實車進場不同。

日韓二國執行封鉛機關作業因二地國情差異(權責機關、車輛數)與我國號牌管理制度迥然不同；舉例來說，日本發牌、封鉛執行作業係委由財團法人執行（監理單位只給車號），韓國則由各地區公所辦理，且執行號牌封鉛的權責機構為警察機關，以韓國漢城轄內鐘路區廳下有 30 個受理執行號牌封鉛場所，與我國全數 37 個監理單位，其數量與人力完全不可相提並論。

日本車輛封鉛必須隨戶籍地遷移而重新申辦，與我國採行可越區領牌亦完全不同；若一意孤行，勢必帶來官民雙方極大不便。

再者，我國機車總數約 1200 萬台遠超過日韓二國機車總數，如要求民眾一一將車輛駛回監理單位執行號牌封鉛作業，就現有公路監理機關人力、場地、經費之設置似乎不可行，甚至增加民眾的不便。經以上評估若號牌封鉛警政署仍認為可行，建請仿照水、電、瓦斯及計程車計費器之鉛封模式將此任務交由治安目的主管之警察機關辦理。

4.3.3 不必重複實施號牌封鉛：

我國將於近期換發反光、防偽車牌及於擋風玻璃貼號牌標籤（防偽標籤），日、韓兩國皆未實施反光、防偽車牌及號牌標籤（防偽標籤），而我國率先實

施，勢必有防竊之作用，亦比日、韓兩國先進，實不必重複實施。

4.3.4 車輛失竊與移用汽車號牌犯罪並不相同：

依警政署就機車失竊與刑案偵查時確有相當數據證實不法集團竊車或車牌移用是為另一犯罪做準備，因非單純竊車，必須針對防止汽車號牌的移用，研擬整體性對策，才能根本解決問題。基此，依據內政部警政署於 94 年 2 月 18 日會中所提報數據顯示**號牌被移用與車輛失竊比尚不及 4%**，本案建請再詳細評估車輛失竊之並為確實完整配套預防措施執行，方不致失焦；防杜失竊車輛重於號牌之移用與遺失。

4.3.5 機車號牌加封鉛就實務考量確實不可行之說明：

- (一) 現行機車失竊大多整車偷走，機車號牌加封鉛並無意義，實不宜投入如此大的人力物力資源執行號牌封鉛作業。
- (二) 因現行機車號牌底座多為塑膠底座或簡易鐵框，因此若於號牌加封鉛，有心人想單偷獨號牌時，可直接將底座一併偷走，移置號牌連底座，即不破壞封鉛，則封鉛之功效盡失。
- (三) 如機車號牌加封鉛，必須增加相當多的人力及物力，以辦理封鉛及受理封鉛鑑識真偽之單位。對此效果不彰且需明顯耗費相當人物力，於現今政府財政拮据之際，無疑雪上加霜並增民怨。
- (四) 鑒於本次新式反光、防偽車牌本身已有先進防偽措施，且又有號牌標籤及行照加貼防偽膠膜等先進且有效之汽車號牌管理機制，因此，機車號牌加封鉛並無實際執行之需求。
- (五) 對於汽車失竊應請警政署儘量提高車輛失竊之破案率則自然有效降低失竊率。此舉亦符合日、韓均一再表示車輛防竊宜有完整配套之

原意，本案仍敬請警政署另行確實通盤考量。

4.4 綜合結論與建議事項：

（一）在此次參訪過程中，日、韓均表示並未針對機車作防竊之單獨作為，惟日韓二國參訪單位一再表示，車輛防竊必須要有一套完整配套措施配合，其中日本更是說明絕對無法單靠車牌封鉛降低車輛失竊率。

（二）日本封鉛之執行單位係由交由警方之外圍民間組織辦理，而韓國封鉛之執行單位係由交戶政單位辦理。

（三）執行政序在日本須於發牌後將車輛駛至警方之外圍民間組織配合辦理封鉛；韓國亦須於發牌後將車輛駛至戶政單位配合辦理封鉛。

（四）以上作業方式均與我國現行發牌方式（車輛免進監理單位，且可跨區領牌）完全不同；日本甚至於跨行政區（如臺北市士林區搬到北投區）就要換封鉛。

（五）受理鉛封單位與數量與我國有天壤之別：日本由交由警方之外圍民間組織辦理，韓國封鉛之執行單位係由交戶政單位辦理，而韓國僅漢城內的一個鐘路廳區（類似臺北市下的一個行政區）就有 37 個戶政單位受理鉛封；（查我國全國監理單位僅有 37 個）若經以上評估若號牌封鉛警政署仍認為可行，因此建請仿照水、電、瓦斯及計程車計費器之鉛封模式將此任務交由治安目的主管之警察機關辦理。

伍、附件



やっぱイモビっしょ！

**自動車盗難、年間64,223台！
あなたのクルマも狙われてる。
さあ、守りを固めていこう！**

もう付けてる？イモビライザ。
それは、電子的な暗号を使った盗難防止装置で、
未装着車に比べ、装着車の盗難率はおよそ1/3以下*。
クルマを買うなら、イモビっしょ！
もちろん、クルマを離れる時はキーを抜いて、ドアロック！
自分の愛車は、自分で守らなきゃ！
これ、ジョーシキっしょ。

©2003日产自動車株式会社

Shingo

SHINJO

STOP THE
自動車盗難

附件一：日本為執行防制汽車被竊之宣傳單【正面】

2003年の盗難件数過去最悪! あなたのクルマ、大丈夫?

1. 油断してない?

自動車盗難の3割近く(年間約19,000件)は、キーを付けたまま起きています。ちょっとしたならクルマを離れても…その一瞬のスキが命取り。窓を完全に閉め、キーを抜き、ドアをロック。この習慣だけは、ぜひとも徹底しましょう。



2. イモビライザ付けてる?

キーから発信される暗号(IDコード)を車両本体内のコンピュータで照合し、正規のキーと判定されないとエンジンが掛からない盗難防止装置。装着車の盗難率は、未装着車に比べ、およそ1/3以下に減少します。クルマを購入の際は標準装備か、オプションで付けられるかを確認し、可能であれば装着しましょう。メーカー純正品の例。その他メーカーの他付けタイプもあります。



3. 盗難防止機器、活用してる?

近年ではキーをきちんと抜いていても被害に遭うケースが急増。プロの窃盗団の犯行と言われています。それだけに積極的な防犯対策は欠かせません。イモビライザ以外にも、パー式ハンドルロックやセンサー式警報装置、GPS追跡装置など、さまざまな機器が市販されていますので、状況に合わせて効果的に活用しましょう。



4. 盗られない工夫、してる?

自動車盗難は63%が月極駐車場などで、9%が住宅の駐車場で、14%が路上で発生しています。月極駐車場は、夜間も明るく防犯対策の整った駐車場を選びましょう。自宅駐車場には、防犯灯や監視カメラなどを備えましょう。また外出先では路上駐車はやめて、明るく監視の行き届いた駐車場を利用する心がけも大切です。



5. 貴重品、置きっ放しにしてない?

車上ねらいも年間41万件と多発しています。クルマは金庫ではありません。車内に現金や各種カード、カバンなど貴重品を置いたままでは、盗難を誘発しているようなものです。また、スペアキーをバンパーの裏側に隠したり、グローブボックス内に置いておくことも、侵入や盗難の原因となるのでやめましょう。



もしも、盗難に遭ってしまったら

○早期発見するために、すぐに110番! ○車両保険(共済)に加入している場合は、ご加入の損害保険会社またはJA共済にも連絡を!

私たちは自動車盗難防止に取り組んでいます — 自動車盗難等の防止に関する官民合同プロジェクトチーム

警察庁 財務省 経済産業省 国土交通省 (社)日本損害保険協会 (社)日本自動車工業会
JA共済 (社)全国警備協会 (財)全国防犯協会連合会 (社)全国レンタカー協会 (社)全日本防犯協会 (社)全日本駐車協会
(社)日本貨物輸送協会 日本自動車車体整備協同組合連合会 (社)日本自動車整備振興会連合会 (社)日本自動車販売協会連合会
日本自動車輸入組合 (社)日本自動車連盟 (社)日本中古自動車販売協会連合会 (社)日本防犯設備協会

お問い合わせ先 社団法人 日本損害保険協会

車庫連合部 自動車盗難対策室

〒101-8339 東京都千代田区神田神保町1-9

TEL 03-5255-1225 FAX 03-5255-4367 <http://www.sengo.or.jp>



照片一：日本 600CC 以上小型車汽車號牌封鉛封於後汽車號牌左方螺絲，前汽車號牌免封鉛。



照片二：日本 600CC 以上小型車汽車號牌封鉛封於後汽車號牌左方螺絲，前汽車號牌免封鉛。



照片三：日本 600CC 以下小型車汽車號牌無封鉛。



照片四：日本 600CC 以下小型車汽車號牌無封鉛。



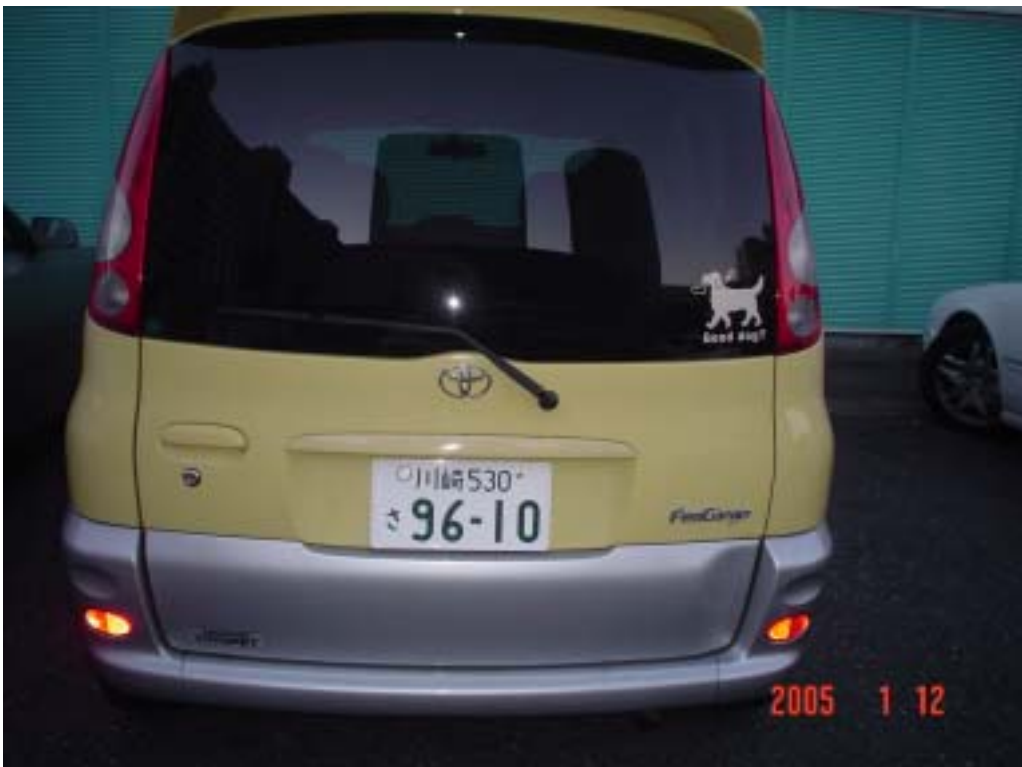
照片五：日本 250CC 以下機車汽車號牌無封鉛。



照片六：日本 250CC 以下機車汽車號牌無封鉛。



照片七：日本 250CC 以下機車汽車號牌無封鉛。



照片八：日本汽車號牌封鉛。



照片九：日本汽車號牌封鉛。



照片十：日本汽車號牌封鉛。



照片十一：韓國汽車號牌封鉛。



照片十二：韓國汽車號牌封鉛。



照片十三：韓國汽車號牌封鉛。



照片十四：韓國汽車號牌封鉛。



照片十五：韓國汽車號牌封鉛。



照片十六：韓國汽車號牌封鉛。



照片十七：日本汽車號牌封鉛安裝圖。



照片十八：日本汽車號牌封鉛安裝圖。