

※詐騙手法 - 玩臉書遊戲，省小錢買遊戲幣？小心上當成冤大頭！	※貪瀆不法案例宣導 - 涉貪污及圍標工程，遭求處重刑
※法治教育宣導 - 拘留、拘役，性質大不同	※消費者保護宣導 - 二手車認證亂 誰在管？

※165 - 新詐術 - 玩臉書遊戲，省小錢買遊戲幣？小心上當成冤大頭！

在臉書上可以與朋友聯絡感情、玩遊戲、買賣交易，應有盡有，但也因此成了歹徒詐騙被害人的犯罪平臺。

依據 165 反詐騙諮詢專線之報案紀錄，目前臉書詐騙案件以德州撲克遊戲點數詐財為主，德州撲克中文版每月經常使用人數高達 300 多萬人，可說相當熱門，而該遊戲並未開放玩家間遊戲幣交換，但玩家交易的行情比向遊戲公司購買划算許多，因此私下交易行為仍相當熱絡，卻也因此延伸出多樣的詐騙行為。

臺北的林姓被害人透過信任的網友介紹，向暱稱為「保羅」的玩家，花 1 萬 5,000 元購買遊戲幣，卻苦等不到點數進帳；彭姓被害人則是向玩家「康康」購買遊戲幣，最後才知道原來是「康康」的帳號被駭客冒用，而「康康」自己原有的 600 多萬遊戲幣，也被駭客全數轉走，成為本案的第二位受害人；雲林的沈姓被害人向幣商（即專賣遊戲幣之網友）購買遊戲幣後，卻於隔日接獲遊戲公司通知，該遊戲幣因來源不明遭到凍結而無法使用，而所謂來源不明，應為有網友向遊戲公司反應遊戲幣遭盜，為避免歹徒轉賣而循線追查凍結，讓收購的網友無法使用。

目前該遊戲公司登記於大陸，我國網友與客服人員聯絡需花費較高額之國際電話費用，而該遊戲公司資訊安全是否出現漏洞亦難以查證，因此對我國玩家而言，權益保障誠屬不易。

刑事警察局向民眾呼籲，免費軟體下載是資訊安全一大漏洞，應儘量避免使用以防駭客入侵，另密碼應隨時變更，以防身分被盜，成為歹徒詐財之工具，有任何疑問或有詐騙相關資訊可以提供，歡迎隨時播打 165 反詐騙諮詢專線，與我們攜手打擊詐騙犯罪。（本資料摘自於內政部警政署網站）

※拘留、拘役，性質大不同

去(98)年5月18日深夜，宜蘭市的河濱公園有兩派不同族群的飆車青少年，因為「軋車」的糾紛，聚集在那裡互嗆。雙方言語不合，竟然拳來腳往打起群架。還好，警方接獲報案後迅速趕往制止並予蒐證；兩幫人馬見警方前來，便一哄而散，沒有釀成重大事故。事後警方根據蒐證所得資料，通知這些打群架的青少年到場接受調查。調查結果認定共有17名年齡介於18歲至24歲之間的青少年，涉有違反《社會秩序維護法》第87條的情事；這些青少年中有6人還是學生，少數則依賴做工維生，大部分都是遊手好閒，無所事事。後來警方將這些涉案者都函送法院的簡易庭處罰。

在法院裁處過程中，被函送法辦的青少年仍然毫無畏懼，繼續進行飆車活動。其中一位21歲的簡姓青年，還花了7萬元購買一輛新機車參與飆車，騎沒幾天，就在6月間的一個夜晚，因車速過快撞上大樹，導致車毀人亡。承辦法官得知這青年的死訊後，不禁感慨萬千！本來類似案件法院都是以裁處罰鍰結案了事，這案件卻一反常態，被移送的青少年都被處以2日的拘留。據說承辦的法官所以會這樣做，純粹是希望給這些惹事的青少年一些警惕，讓他們能夠好好利用這失去自由的拘留日子，反省一下自己不當的行為，以後不再任意飆車！

法官裁罰的決定出爐後，除了已死者不必受到處罰外，其中13人甘願受罰確定，另有3人則不服提起抗告。已確定的13人由當地的警局定期執行拘留。報到那一天，這13名青少年還是嘻皮笑臉，一副吊兒郎當的模樣，三三兩兩到警所接受執行。警方人員看到這些青少年毫不在乎的態度，沒有半點要悔悟改過的樣子，難過得搖頭嘆息說：「法官要他們改過的苦心，可能是白費了！」

要一個人為了面對即將失去2天自由的日子，就澈底改變他們原有的態度，實在不是一件容易做得到的事。但是兩天沒有自由的日子雖然短暫，也足夠讓一個人靜下心來，仔細想一想自己過去的所作所為。本來整天可以在外扒扒走，但在拘留所中，卻只能在狹隘的空間內活動。招致這種後果，還不是自己偏激行為所引來，如果能再深入想一想，受到拘留，算是不當行為得到處罰的開始；若不

再記取教訓，必定會有更嚴重的處罰臨身。所以拘留的時間雖短，但對一個能夠反省的人來說，應該會有一點點正面的助益！

這則「飆仔」鬧事被科處拘留的消息經媒體大幅報導後，各界反應不一。有人肯定法官的做法，認為這些青少年不是犯了什麼傷天害理的大錯，教訓他們一下，讓他們反省改過也就夠了；也有人認為飆車行為不但會奪走飆車者自己的寶貴生命，也嚴重影響用路人行的安全，應該給予重重的懲罰，讓他們不敢再犯，才有益社會秩序的維護。過去有人在大賣場內偷吃一個麵包，便被法院判了 30 天的拘役，難道這些「飆仔」不顧他人安危的反社會惡性，會比偷一個麵包來充飢的人輕嗎？

持相反意見者的說法，固然有相當道理；不過，說的人卻沒有把這則新聞看得很清楚，以致把「拘留」與「拘役」兩種法律所規範的不同名詞混淆在一處，因此誤以法官是在輕縱「飆仔」，實在有澄清的必要。首先我們回顧這則新聞，沒有隻字提到這些飆仔當時有飆車的行為，只是報導他們因為飆車發生軋車的紛爭，然後聚集在公園裡爭吵，發生聚眾鬥毆的事件。而「加暴行於人」、「互相鬥毆」、「意圖鬥毆而聚眾」的行為形態，都是有關暴力或有暴力傾向的行為；實施這些行為如果沒有使人受到傷害，或雖受到傷害，卻沒有人出面提出「告訴」，就不屬於刑法上的犯罪行為。不過，有這三種行為中的一種，依《社會秩序維護法》第 87 條規定，是可以處以三日以下拘留或者新臺幣一萬八千元以下罰鍰。《社會秩序維護法》的處罰，屬於行政秩序罰。因為其中的拘留，是一種拘束人身自由的處罰，因此司法院大法官會議曾經作出釋字第 166 號解釋，指出科處拘留應由法院的法官裁處，才符合憲法第 8 條的精神。其後制定的《社會秩序維護法》根據大法官的解釋意旨，將所定的處罰，除專處罰鍰或申誡的案件，警察機關可以自行處罰外，情節較為嚴重，可以處以拘留的案件，則在第 45 條第 1 項中規定，警察機關必須移送管轄法院的簡易庭由法官來裁定。違反第 87 條的處罰，最高只能處以三日以下的拘留；法官處以拘留 2 日，處罰該是適當，怎能說是輕縱？

至於一般人認為超速、蛇行，或者在公路上競駛的飆車行為，是〈道路交通管理處罰條例〉所定得處以行政罰鍰的範圍，要由主管機關依法處罰；當事人不服處罰的裁決，是可以在法定期間內向法院的交通法庭聲明異議，由法院來裁定。如果「飆仔」們無視於道路上其他的行人或車輛的用路權，任意在道路上併排橫列行車，這便涉及《刑法》公共危險罪章第 185 條第 1 項所定壅塞陸路，致生往來之危險的犯罪行為，要處五年以下有期徒刑、拘役或新臺幣一萬五千元以下罰金。

由此來看，拘役是對犯罪者科處的刑罰，最重可以科處 59 日，遇有加重情形可以加至 120 日；拘留則是一種行政罰，最多 3 日，有加重情形，可以加至 5 日。二者雖然都是由法官來處罰，可是性質大不同。

(作者曾任最高法院檢察署主任檢察官 / 葉雪鵬)

※ 涉貪污及圍標工程，遭求處重刑

壹、案情概述：

甲為某機關首長，乙為其下屬機關首長，某機關規劃生態休閒公園，並已完成一期工程；八十八年間，甲和乙共同基於經辦公共工程舞弊，以圖利包商丙之犯意連絡，由乙指示該機關中之職員擬稿，發函上級機關，要求將二期工程委由該機關發包，上級機關核准後，甲即告知丙，工程總預算為九千萬元，丙乃著手借牌圍標。

為了讓丙順利得標，乙將工程底價洩漏給丙，丙即邀集 A、B、C、D、E、F 等六家營造公司負責人或會計等，研商圍標，協議由 A 公司以七千九百五十萬元價格標得該工程。

丙為防範其他廠商投標，投標當日，夥同民代丁、民眾戊、己等多人進駐該機關，並佯裝調查人員，以強暴脅迫方式截堵其他廠商投標；案經人檢舉，檢察官於開標是日，前往會場，告以該工程涉及不法，應不予開標、決標，並當場拆封工程底價單與廠商投標單，赫然發現兩者數目竟然完全相同，均為七千九百五十萬元。

案經檢察官偵結起訴，甲、乙、丙等三人，涉嫌貪污罪，被求刑十四年，民代丁、民眾戊和己涉嫌暴力圍標，分別被求刑五年及三年，同案違反政府採購法的廠商負

責人和會計共八人，分別被求刑六個月至一年二個月。

貳、研析：

公共工程建設為國家百年大計，以往公共工程之採購與管理制度不夠完備，政府雖提高工程預算與造價，惟品質卻未隨之提高，致弊端屢傳，而招詬病，一提到公共工程，民眾的感覺是：「一流造價、三流品質」。現今政府採購法業已施行，對於採購之招標、決標、履約管理、驗收等均有明確規範，公務員執行公務，只要依法行政，不圖私利，即不應有觸法之情形；況吾等公務員收入穩定，如因小利而起貪念之心，致蹈法網，除自喪前程，亦將牽累家屬，誠屬最不智之行為。

※二手車認證亂 誰在管？

報載，每年中古車的交易量，約莫是新車市場銷售量的 3 倍，換言之，汽車市場裡，每銷售 100 部汽車，就有 75 輛汽車是二手車；再觀察網路論壇，則能發現如此龐大的消費族群，一旦碰上二手車問題，往往得經由法律訴訟程序解決，二手車消費者不僅缺乏購買新車的透明化交易，還少了可靠的白紙黑字。

新車有保固，車子發生狀況，一切由車廠負責瑕疵維修責任；而中古車出現問題，究竟為正常使用結果，或車子有瑕疵，時有爭議，就因為車況無法由單一標準界定，二手車業者往往以「舊車本來無法與新車相比，故障是正常」，甚至以「很複雜」三個字來推卸責任。

也由於二手車的複雜，讓消費者多所顧慮，於是，中古車市場上，各家業者皆掛出「二手車認證」名號，意圖讓消費者買得安心。問題是，認證項目到底有哪些，可否取得認證書面明細資料，而業者自行認證的結果又值得信賴嗎？

聽到了消費者的疑慮，消基會於 7 月 28 日～8 月 2 日間，電訪六家提供二手車認證業者，對各家業者的二手車認證檢驗項目進行深入了解，結果顯示，有的業者未提供檢測項目，卻也有業者提供高達 168 項檢測，同樣都號稱「有認證」，內容卻不盡相同，民眾到底該如何選擇？

調查樣本

調查樣本以網路上熱門搜尋的二手車認證聯盟為主，分別為編號 1 號「SUM

優質車商聯盟」、編號 2 號「SAVE 認證車聯盟」、編號 3 號「順心優質車商聯盟」、編號 4 號「簡哥中古車」、編號 5 號「LEXUS CPO 原廠認證中古車」，與編號 6 號「中台灣嚴選中古車」。調查結果（詳見附件）

一、「140 項」只是噱頭？檢驗項目內容相異度高達 57%。

檢視本次調查樣本，發現檢驗項目的數目並不一致，除了編號 1 號「SUM 優質車商聯盟」與編號 3 號「順心優質車商聯盟」同樣列出了 140 項的檢驗程序，其他樣本的檢驗項目的多寡皆有所差異，如：編號 2 號「SAVE 認證車聯盟」有 168 項檢驗項目，編號 4 號「簡哥中古車」有 98 項檢驗項目，編號 5 號「LEXUS CPO 原廠認證中古車」有 128 項檢驗項目，編號 6 號「中台灣嚴選中古車」則是未提供檢驗項目。

然而，儘管編號 1 號「SUM 優質車商聯盟」與編號 3 號「順心優質車商聯盟」的檢驗程序同為 140 項，卻是各有各的版本，有 57% 的相異程度。消基會指出，單以「空調系統」項目為例，編號 1 號「SUM 優質車商聯盟」將之視為 140 項其中之一，編號 3 號「順心優質車商聯盟」卻能夠將「空調系統」細分為「空調怠速提升作動確認」、「冷氣風量切換作動檢查」...等多達 7 項的檢測，所以，即便兩家業者都做了「空調系統的檢測」，在共計 140 項的檢測項目中卻各自佔了 1/140 與 1/20 的懸殊比例。

由此可見，二手車認證的項目多寡，不見得能與檢驗程序的精細程度與品質劃等號，也無法作為消費者選擇二手車商的依據，消費者最終憑藉的還是車商技師因人而異的檢測能力、業者口碑和合理的契約條款保障自身權益，而非車商花招百出的噱頭性「宣稱」。

二、基本檢測認證項目，差距最大達 15 倍，缺乏標準依據。

即使各家業者在檢驗二手車的項目上無法統一，卻仍有基本的檢驗項目，分別為「引擎系統」、「變速箱」、「方向機」、「路試」。然而，根據調查結果，各家業者在基本檢驗項目上，還是缺乏檢測的標準，讓人看了一片霧煞煞！

首先以「引擎系統」來看，檢測項目最少的為編號 1 號「SUM 優質車商聯盟」，共有 11 項檢測；編號 2 號「SAVE 認證車聯盟」則是提供多達 26 項檢測，比編號 1 號「SUM 優質車商聯盟」多出了兩倍以上。

在「變速箱」的部份，檢驗項目最多的為編號 1 號「SUM 優質車商聯盟」，共有 15 項檢測；相對於此，編號 2 號「SAVE 認證車聯盟」卻只有 1 項檢測，編號 1 號「SUM 優質車商聯盟」比編號 2 號「SAVE 認證車聯盟」高出了 15 倍。

接著，「方向機」的檢測上，最多為編號 3 號「順心優質車商聯盟」的 12 項；最少的是編號 2 號「SAVE 認證車聯盟」的 5 項。

最後，編號 2 號「SAVE 認證車聯盟」與編號 4 號「簡哥中古車」未顯示出關於「路試」的檢驗項目；編號 5 號「LEXUS CPO 原廠認證中古車」則是以 15 項項目來檢測「路試」的部份。

如同前述，檢驗項目的多寡與二手車的安全性無法劃上等號，檢驗宣稱項目多，並不一定代表著品質與安全程度高，目前政府對於認證根本不管，消費者只能自求多福；而消費者在目前一切尚處渾沌狀態下，應審慎分析、比較，才能確保權益。

三、保固照收費，保車商還是保車子？保固內容與車況一樣複雜。

根據調查結果，在車輛條件設定為 2000CC 進口車，五年車齡且 10 萬哩程的狀況下，編號 3 號「順心優質車商聯盟」與編號 4 號「簡哥中古車」一年 2 萬公里的保固費用分別為 1,900 元與 12,000 元；而編號 4 號「簡哥中古車」表示 12,000 元為兩次保養與一次美容的費用，幾乎等於保固免費，顯見，即便是保固，保固內容、條件、收費標準等內容，各家條件均不相同，對於消費者權益來說，還是一片「霧煞煞」，尤其，保固需繳費，猶如消費者預付維修費用，這樣的認證有意義嗎？

另外，編號 1 號「SUM 優質車商聯盟」、編號 2 號「SAVE 認證車聯盟」，與編號 6 號「中台灣嚴選中古車」皆表示保固費用須依車款車況不同而有所

調整，無法提供確切數目。換句話來說，仍是要收取保固費用。

編號 5 號「LEXUS CPO 原廠認證中古車」則表示該中古車皆免費提供一年 3 萬公里的保固期。

總的來說，二手車因車而異的複雜車況，看似提供消費者多樣性的彈性消費市場，卻也讓車商有機可趁，下至車輛的評斷報告，上至車輛的保固價格，皆呈現出車商單方面主導的傾向，政府又未積極介入管理，消費者處於資訊完全不透明的弱勢。

四、應即推動「中古車買賣定型化契約應記載及不得記載事項」

行政院消費者保護委員會提供的「中古車買賣定型化契約範本」，其實已記載了「三日審閱期」、「交車時碼表里程數」擔保與不擔保、「影響車況重大事項」、「稅費」等消費者容易忽略的契約項目。但是從調查結果看來，從業者處取得的契約樣本，對照官方版的「中古車買賣定型化契約範本」，內容顯然簡略不少且差異很大，對消費者權益保護來說，仍有不足。

雖然，調查結果顯示，車商皆表示消費者可於備註欄添加未提及的條款，但對於不熟悉中古車買賣的消費者來說，又何以清楚諸多細節？又如何增添能夠確保自身權益的合理條款？！

若「中古車買賣定型化契約範本」無法廣為消費者所知，車商又不使用，那麼集合眾多專家學者之力所審查通過的「中古車買賣定型化契約範本」形同虛設，政府主管機關又如何落實保障消費者權益呢？！消基會呼籲，面對契約、保固條件及檢驗認證條件等都很不明確的二手車市場，應從推動「中古車買賣定型化契約應記載及不得記載事項」，展現政府保護消費者的決心！

消基會呼籲：

二手車認證實屬專業領域，此次消基會僅能從中古車商提供的資料加以整理比對，並無法據此反映車商實際認證品質，也不能就此對中古車商的信譽妄下斷論，但民間認證的專業把關標準又有誰把關呢？都值得政府主管機關深思，並及早為這個龐大的二手車市場訂定出具體管理措施。

因此，根據調查結果，消基會呼籲共同改進：

一、二手車認證的檢驗項目不一，主管機關應督導管理，不應放牛吃草。

各家廠商提供的二手車認證檢驗項目，儘管沒有誇張的顯著差異，卻因為缺乏基本依據，讓業者得以將檢驗項目過份「細緻化」，消費者也無法察覺其中異同。因此，檢驗項目的內容越多，並不代表商家給消費者的保障越完善。

主管機關應針對認證權限、認證單位之基本條件等妥為規範，對於消費者認為必要基本項目如「出廠日期」、「行駛里程」、「是否有過重大事故」(如：「是否為泡水車」、「過去肇事(車禍)記錄」、「車輛過去檢驗資料」、「車輛過去維修記錄」、「是否為贓車」等等安全履歷項目納入二手車認證，以便於二手車商以及欲購買二手車的消費者，皆能有所憑據，保障消費者權益。

二、二手車的保固費用與內容因車而異？業者應於網站或宣傳文宣上加以說明，力求保固的公開透明化。

對於業者在網站上標明自己有保固，卻缺乏說明需要消費者額外付費的部份，根據消費者保護法第二十四、二十五條所示，主管機關認為企業經營者之廣告內容誇大不實，足以引人錯誤，有影響消費者權益之虞時，得通知企業經營者提出資料，證明該廣告之真實性。並且應標示於適當位置，使消費者在交易前及使用時均得閱讀標示之內容。

據此，消基會強烈要求各大二手車商應在網站、宣傳文宣上，直接寫明二手車認證項目、保固內容、條件與方式(包含是否收取費用)等具體而微的相關訊息，以免消費者的最初認知與實際狀況有所差異。

三、未提供維修等安全履歷全紀錄資料，消費者可以安心？

於調查過程中，業者在被問到「向貴公司購買中古車，是否提供維修等安全履歷全紀錄資料(書面)給消費者」時，回答均是「否定的」，不是說在買進中古車前就已經先幫消費者把關過了，消費者無須擔心這種問題；不然就是表示已確保是「無發生重大事故」、「未泡水」的車輛，其他細節不會特別

提供，消費者看車時就可以瞭解維修情形了；其中更有業者稱，在業界是不會有人提供維修等安全履歷全紀錄給消費者的，因為很難做到這一點；或說是屬於「原車主的個人資料」，因此無法提供！

很顯然的，這些車輛過往關於維修或安全履歷的詳細內容，消費者很難在購買中古車的過程中一窺全貌，僅是由業者決定「可以給消費者什麼」，或以「購進車輛前已幫消費者把關」等語帶過，消費者真的可以買得安心嗎？

二手車業者皆未採用「中古車買賣定型化契約範本」，主管機關應儘速研擬應記載及不得記載事項。

「中古車買賣定型化契約範本」僅具參考性，要保障消費者權益，政府主管機關應儘速研擬具強制實施性的「中古車買賣定型化契約範本應記載及不得記載事項」，以落實保障廣大消費者權益。

二手車認證的出發點本是替消費者把關，卻有不肖業者趁機以不實名目矇騙消費者，使得「二手車認證」開始成為廣告促銷手法；另外，二手車認證尚無規範存在，故消費者容易流於二手車業者的片面說詞，無所適從，甚至受害，消基會呼籲消費者仍應瞭解契約具體內容，必要時，參照政府審查通過的「中古車買賣定型化契約範本」，才能確保權益。

又，購買二手車時，需核實車輛基本資料，在契約中務必要將車輛的廠牌、年份、車牌號碼、引擎或車身號碼等詳細註記，以防交車時所拿到的車和先前所看的車不同。（附件詳見 2010.9.02 發佈於消費者生活須知）

（本資料摘自於財團法人中華民國消費者文教基金會）