

## 權利車現象之法體系病理：車輛作為動產擔保物之 私法與治安、交通法制之協同重構

### The Legal-Systemic Pathology of Right-Only Vehicles: Coordinated Reconstruction of Private Law, Public Security and Traffic Law for Vehicles as Chattel Collateral

吳家慶 Chia-Ching Wu<sup>1</sup>

#### 摘要

民國 114 年 11 月，內政部警政署刑事警察局於新竹縣查扣權利車 232 輛，市值逾新臺幣 1 億元；高雄高等行政法院 114 年度交字第 345 號判決所涉權利車，亦於 2 個月餘內累積違規 13 筆。二者顯示，權利車已由個別交易困境，演變為兼具治安與交通面向的制度性問題。本文先類型化其形成路徑，區分為動產抵押循環處分、附條件買賣期待權移轉、當舖流當再讓渡及制度化權利車四種態樣，並與贓車、拼裝車及 AB 車加以區辨。其次，本文辨明民間交易、警察實務與行政函釋所稱「車主」，與民法第 761 條所有權之差異，指出車籍登記僅屬行政管理措施，並非動產物權變動之公示方法，進而檢討實務上三項觀念偏差。再者，本文診斷權利車之制度病理：其透過身分、同一性與金流三重遮斷削弱偵查效能，並使道路交通管理處罰條例第 85 條第 1 項之失權效果及處罰汽車所有人原則發生「規範推定失真」，且在科技執法環境下更形放大。民國 114 年同條例第 12 條增訂第 3 項，已將部分非所有人駕駛人納入處罰對象，方向固值肯定；惟其未涵蓋同條第 1 項第 5 款使用他車牌照之態樣，於權利車情境仍有不足。本文並從警察勤務辨識、偵查情資、車輛查扣與發還、報案受理及源頭稽查五面向提出因應策略；法制面則主張以讓渡註記與催告註銷、裁罰歸責調整、確認訴訟與損害賠償、動產擔保法制現代化，以及增訂刑法第 335 條之 1「擔保物任意處分罪」，共同構成整體解方。

**關鍵詞：**權利車、動產擔保交易、車籍登記、交通執法、犯罪偵查

---

<sup>1</sup>中央警察大學法律學系副教授。聯絡地址：333322 桃園市龜山區樹人路 56 號，中央警察大學法律學系。電話：03-3282321 分機 4245。E-mail：una157@mail.cpu.edu.tw。

## 一、緒論

### 1.1 問題意識

民國 114 年 11 月 27 日，內政部警政署刑事警察局於新竹縣芎林鄉查扣權利車 232 輛，市值逾新臺幣 1 億元(林郁平，2025)。新竹「三環幫」以融資公司、中古車行、貸款代辦及行銷公司等複合企業為工具，誘使急需資金之民眾申辦「假購車貸款」；其先將車輛過戶至被害人名下，再要求被害人讓渡予旗下融資公司，遂形成權利車(張君豪，2025)。此案有三點值得注意：第一，被害人逾 200 人，財損逾新臺幣 8,000 萬元(邱俊福，2025)；第二，涉案權利車並曾作為該幫首腦遭槍擊身亡案件之作案及接應工具(黃麗芸，2025)；第三，依警政署 113 年統計，權利車所涉刑事案件達 611 件，偽造車牌案件同年亦增至 1,271 件，為前 4 年平均值之 7.4 倍(自由開講，2026)。

然而，權利車之危害並不限於刑事案件。例如，高雄高等行政法院 114 年度交字第 345 號判決中，原車主以權利車方式讓渡自用小客車後，2 個月餘內累計違規 13 筆，並遭吊扣牌照；臺北高等行政法院 114 年度交字第 2204 號判決則顯示，車籍所有人早於民國 110 年前即將車輛以權利車出售，該車嗣後懸掛他車號牌違規停放，車籍所有人卻仍遭裁處罰鍰新臺幣 7,200 元並吊銷牌照。換言之，一輛權利車於數月內，即足以擾亂監理秩序，使原車主無端受罰，並讓實際違規人隱身於公權力之外。上開三環幫案與二則行政訴訟裁判，雖分屬刑事與行政領域，卻共同指向同一制度裂隙：動產擔保交易、車籍監理、金融放貸、當舖質押與刑事追訴各自為政，未能有效協同，權利車遂成為體系失靈之產物。

### 1.2 研究範圍、方法與全文架構

既有權利車研究多以私法關係解析為核心，代表者如吳家慶(2013)。惟該文主要處理私法爭議，尚未回應近年權利車制度化、規模化與組織化後衍生之治安及交通問題。本文之主要貢獻，在於將權利車問題置於治安、交通與私法三重體系中進行協同分析。本文立基於警察實務觀察，循「社會事實、法律爭議、規範回應」之進路，以法院裁判、行政函釋及監理法規為素材，並參照德國、瑞士、日本法及聯合國國際貿易法委員會相關立法例。

本文聚焦三項問題：第一，權利車現象如何形成，並應如何類型化及區別於相鄰概念；第二，車籍登記與所有權分離之法理基礎為何，實務認定存在哪些觀念偏差；第三，現行治安與交通法制應如何協同重構，以回應此一制度性病理。全文依序分為概念類型化(二)、權利歸屬辨明(三)、病理診斷(四)、警察因應(五)及法制重構(六)。

## 二、權利車之概念與類型

### 2.1 概念界定與實務定義分歧

「權利車」並非法定名詞，而是市場慣用語，通常指因監理法規限制而無法過戶，買受人僅取得使用權能、未取得所有權之車輛。實務上較早加以界定者，為臺灣高雄地方法院 92 年度雄簡字第 3104 號民事判決；該判決認為，權利車係

指已設定動產擔保抵押或附條件買賣登記之車輛，債務人為規避債權人取回而私自處分，中古車商或當舖取得後再低價轉售之車輛。晚近實務大致可分為四種定義進路：第一，否定性定義，以「地下」、「不法」或「以訛傳訛」等語定性，例如臺灣高等法院 100 年度上易字第 1449 號刑事判決，即稱權利車「本非固有之法律名詞，而係民間地下不法汽車買賣市場通用之俗稱」，並為「以訛傳訛創造之不法產物」；第二，功能性定義，著重其「合法使用外觀」；第三，契約型定義，重心在於動產抵押契約之結構<sup>2</sup>；第四，來源型定義，認為權利車多由當舖以流當品名目取得<sup>3</sup>。其中，否定性定義最有商榷餘地；依取得路徑不同，買受人可能已取得所有權，也可能僅享有期待權，若一概視為不法產物，將難以與物權法體系相容。

最具描述力者，應為臺灣新北地方法院 99 年度訴字第 973 號民事判決所勾勒之流程：原車主購車時貸款並設定擔保，於價金未清償前將車輛質借於當舖；屆期未償後，車輛遭取走並變賣。因所有權仍屬銀行或仍有抵押權存在，車輛無法辦理過戶；買受人為避免遭追索，遂另購即將報廢之車輛取得號牌後懸掛使用<sup>4</sup>。

綜合而言，本文認為權利車應採廣義概念：一方面吸收民間所稱「僅取得使用權而未取得所有權」之理解，另一方面結合監理法規關於「設定動產擔保車輛不得辦理過戶」之限制，以及司法實務對二者之判斷。故其範圍應涵蓋「已取得所有權但無法過戶」與「未取得所有權、僅取得使用權限」兩種情形(吳家慶，2013)，並將近年出現之「制度化權利車」列為獨立態樣。

## 2.2 形成路徑類型化

### 2.2.1 類型一：動產抵押車輛循環處分

依民法第 761 條第 1 項前段，動產物權讓與須以交付為生效要件。汽車既屬動產，其所有權移轉以交付為準，並不以監理過戶為必要<sup>5</sup>。典型流程為：消費者貸款購車後，車商交付車輛並完成車籍過戶；消費者再依車貸契約，以該車作為借款擔保，並依動產擔保交易法辦理動產抵押登記，使貸與人即抵押權人取得動產抵押權。此時，車輛所有權歸消費者，抵押權歸貸與人，二者並存而不相衝突。

其後，借款人即抵押人於債務未清償前，將抵押車輛讓渡第三人，或典當、出質於當舖。由於動產抵押債權尚未清償，且擔保登記仍存在，在登記期限屆滿或辦理動保註銷前，車籍登記名義人若要變更地址、車主名稱、車別、車號、引擎或車身號碼，或申請繳銷、換牌、逾檢註銷、重領或補領牌照，均須取得債權人即抵押權人之同意書，始得向管轄監理機關辦理。因此，第三人雖因受讓車輛並依民法第 761 條取得所有權，仍因未取得抵押權人同意，而無法辦理車主異動即過戶登記。

<sup>2</sup> 臺灣高雄地方法院 104 年度易字第 421 號刑事判決、同院 101 年度簡上字第 623 號刑事判決。

<sup>3</sup> 臺灣臺北地方法院 99 年度易字第 3497 號刑事判決、臺灣彰化地方法院 100 年度訴字第 880 號刑事判決。

<sup>4</sup> 臺灣新北地方法院 99 年度訴字第 973 號民事判決。該判決將所懸掛之他車號牌稱為「子車車牌」，原車籍號牌稱為「母車車牌」，可見 AB 車之操作實與權利車同源。

<sup>5</sup> 最高法院 70 年台上字第 4771 號民事判例：民法第 761 條於汽車物權之讓與亦有適用，所謂交付非以現實交付為限，簡易交付、占有改定及指示交付亦生交付效力。

若車主以出質方式典當車輛，屆期未贖回者，依當舖業法第 21 條，質當物所有權移轉於當舖業。惟車輛之動產抵押登記既未塗銷，當舖即使取得所有權，仍無法辦理過戶；其後不論將流當車出售予何人，亦均受同一限制。此類車輛即屬「已取得所有權，但因既存抵押權而無法過戶」之權利車。

依動產擔保交易法第 5 條，動產擔保交易應以書面訂立契約，非經登記不得對抗善意第三人(王慕華，1972)。劉春堂教授並指出，「善意第三人」應採限制說，限於直接對標的物享有權利，且就登記欠缺有正當利益者(劉春堂，2015)。惟登記對抗力並非永久存在：同法第 9 條設有登記有效期間，期滿未延長者，對抗力即歸消滅<sup>6</sup>。此不僅是權利車權利狀態會隨時間變動的重要原因，也是實務判斷所有權歸屬時常忽略的時點因素(劉春堂，1989；劉春堂，2020)。此種占有與登記脫鉤之結構，與靠行營業車輛高度相似：登記名義人與實際支配人分離，責任往往隨登記而非隨支配歸屬(蘇坤成，2017)。因此，權利車所揭示者，並非孤立交易病態，而是我國動產登記制度公示功能不足的共同表徵。

### 2.2.2 類型二：附條件買賣期待權移轉

依動產擔保交易法第 26 條，附條件買賣之條件成就前，標的物所有權仍屬出賣人，買受人僅享有將來取得所有權之期待。法務部 108 年 10 月 29 日法律字第 10803515950 號函亦指出，設定動產抵押者，在抵押權人占有並出賣抵押物前，仍以供擔保之債務人或第三人為所有人；附條件買賣之買受人，在特定條件履行前亦非所有人<sup>7</sup>。

惟此處所稱期待，並非單純心理預期，而是受特別保護之期待權(Anwartschaftsrecht)。游進發教授指出，隨價金逐步清償，買受人取得所有權之期待日益強化；在德國法上，此種期待權已被承認為財產權，其移轉應類推適用所有權規定(游進發，2015)。顏佑紘教授亦指出，所有權保留使出賣人取得隱含於其中之擔保權，卻由買受人占有動產；因所有人並非占有人，遂產生公示不足問題(顏佑紘，2020)。此種權利分化，正是附條件買賣車輛容易轉化為權利車的結構性原因。

應予辨明者，實務就民法第 100 條期待權之侵害，向認賠償責任須俟條件成就時始發生<sup>8</sup>，與物權性期待權並非同一層次。於此脈絡下，陳添輝教授提出「雙重保護」之構想，主張附條件權利人一方面得對附條件義務人依民法第 100 條請求損害賠償，他方面於價金付清後亦得依民法第 767 條第 1 項前段對第三人請求返還，二項請求權得併存而擇一行使(陳添輝，2013)。以本文所見，此說於權利車情境具高度實益：權利車買受人縱於價金未清償前僅取得期待權，其於清償完畢後即溯及取得所有權，從而得對輾轉占有之後手主張返還；反之，出賣人擅將標的物再讓與第三人者，買受人亦得同時主張債務不履行與侵權行為之損害賠償。

<sup>6</sup>按動產擔保交易法第 9 條第 1 項規定，登記之有效期間從契約之約定，契約無約定者自登記之日起為 1 年，期滿前 30 日內債權人得申請延長期限。實務即有以登記失效之日為基準確認權利歸屬者，見臺灣屏東地方法院 104 年度簡上字第 66 號民事判決。

<sup>7</sup>法務部 108 年 10 月 29 日法律字第 10803515950 號函，並引最高法院 71 年度台上字第 4685 號民事判決、財政部 72 年 12 月 8 日(72)台財融字第 28262 號函及交通部 92 年 9 月 9 日交路字第 0920135722 號函。

<sup>8</sup>最高法院 69 年台上字第 3986 號民事判例。該判例係就民法第 100 條條件成就利益之侵害而發，與德國法上附條件買賣買受人之物權性期待權(Anwartschaftsrecht)並非同一層次之概念，引用時不宜混同。

要之，於權利車真正發揮作用者，係得移轉、得供擔保之物權性期待權，而非民法第 100 條所稱之條件成就利益。

### 2.2.3 類型三：當舖流當車之再讓渡

依當舖業法第 21 條規定，屆期不取贖或順延質當者，質當物所有權移轉於當舖業。法務部 100 年 7 月 11 日法律決字第 1000015334 號函闡釋，此係依法律規定所生之物權變動，無須踐行民法第 761 條之讓與方式；當舖業取得所有權後未辦過戶，僅屬有否違反行政管理措施之問題<sup>9</sup>。

殊值注意者，當舖業取得流當物所有權，係以原質權合法成立為前提，當舖業法第 15 條、第 24 條並課予查驗義務。臺灣桃園地方法院 113 年度訴字第 2381 號民事判決即以當票必要欄位空白、收當價 30 萬元遠低於該車斯時價值 118 萬元，認當舖未踐行查驗義務而否定其取得所有權。至若當舖明知標的車輛已辦附條件買賣登記仍予收質者，即非善意受讓質權，債權人得依民法第 767 條第 1 項前段請求返還，不能返還時並得依民法第 184 條第 1 項前段、第 215 條請求金錢賠償<sup>10</sup>。附帶言之，質權之善意取得與嗣後之清償關係密切：呂彥彬教授即指出，第三人代為清償而生法定債權移轉時，擔保權利之歸屬及無權處分人之「回首取得」均將牽動當事人間之權利義務(呂彥彬，2024)。此於權利車情境尤具實益：原車主嗣後清償貸款者，其與當舖、後手間之權利狀態即應重新檢視，而非一概以「已流當」了結。基此，流當車之所有權取得，非以形式上之屆期未贖為已足，尚須回溯檢視原質權是否合法成立；此即當舖業查驗義務於私法上之效力射程。

### 2.2.4 類型四：制度化權利車

上開三條路徑皆以先有合法擔保關係、後因債務人違約處分為特徵，權利車乃擔保秩序之副產品。三環幫案所揭示之第四條路徑則顯示，權利車係組織幫派計畫犯罪時即已預定生產之產品。幫派控制之行銷公司以「債務整合」為名，將殘值僅十餘萬元之二手車以遠超實際車價之金額售予被害人，再辦理超額車貸(張君豪，2025)。串起此一鏈條者，則為融資公司「未經第三方鑑定實車價格即得放款」之制度空白。此類操作並非孤例<sup>11</sup>。制度化權利車之可畏，不在個別行為之違法，而在整體形式具有高度合法外觀。析言之，此一類型與前三者之差異，不在違法程度之高低，而在權利車已由擔保秩序失靈之結果，轉為犯罪組織主動設計之產物。

## 2.3 消極界限與價差結構

概念之精確化尚須劃定消極界限。首為贓車：權利車自合法車籍與擔保關係衍生，車輛來源本身並不違法；贓車則自始因犯罪取得，二者物權基礎迥異<sup>12</sup>。次為拼裝車及無合法來源之進口車：臺灣士林地方法院 102 年度訴字第 1135 號民

<sup>9</sup> 法務部 100 年 7 月 11 日法律決字第 1000015334 號函。

<sup>10</sup> 臺灣高等法院 113 年度上字第 95 號民事判決，經最高法院 113 年度台上字第 2092 號民事裁定駁回上訴確定。該案當舖於訴訟中陳稱系爭車輛「已以權利車之方式出售予第三人」，法院因認確有無法取回之風險，命其於不能返還時給付新臺幣 170 萬元。

<sup>11</sup> 臺灣新竹地方法院 113 年度訴字第 598 號民事判決、臺灣新北地方法院 112 年度原訴字第 13 號民事判決。

<sup>12</sup> 臺灣臺南地方法院 104 年度訴更一字第 1 號民事判決認，買受人明知或因重大過失不知所購為贓車，甚或購買毫無權利保障之權利車者，其危險應自己負擔。

事判決指出，權利車「應屬已合法取得牌照，並具車籍資料之車輛，僅因辦理附條件買賣或動產抵押設定而無法過戶，並非自始不能辦理過戶」，與拼裝車有別<sup>13</sup>。該項區辨於執法現場具有實益：權利車之車身號碼通常與某一真實車籍相符，僅名義人與占有人不一致；拼裝車則自始無對應之合法車籍。第三為「AB 車」：權利車描述權利狀態，AB 車描述識別狀態，其所以懸掛他車號牌係為規避追索或逃避舉發，應屬權利車之衍生行為而非定義要素<sup>14</sup>；其依道路交通安全規則第 10 條、道路交通管理處罰條例第 12 條第 1 項第 5 款構成獨立違規，效果不因該車同時為權利車而受影響。

復須理解者，為權利車之價差結構。臺灣宜蘭地方法院 103 年度簡上字第 59 號民事判決引當舖公會函，認權利車交易價值約僅為正常車輛之三成<sup>15</sup>。該折價幅度正是市場持續運作之經濟基礎：出讓端得以最低成本變現，受讓端縱承擔被取回風險仍有可觀價差，犯罪組織則取得低廉且無車籍牽連之理想地犯罪（交通）工具。權利車現象治理，若僅著眼於個案取締而未觸及此一結構，收效必然有限。

### 三、車主名義與民法所有權之區辨

#### 3.1 監理法制上「車主」之定位

民間所稱「車主」，通常指行車執照及車籍資料登載之名義人，其規範基礎在於道路交通安全規則：第 8 條規定，汽車牌照為行車許可憑證，應由汽車所有人向公路監理機關申請登記；第 15 條第 2 項第 1 款規定，過戶應申請異動登記；第 22 條第 1 項則規定，過戶登記應由讓與人與受讓人共同填具汽車過戶登記書。由此可見，監理法制上之「車主」，係為管理車輛動態並追蹤責任歸屬所設之行政識別標記；其功能在於使國家得特定一自然人或法人，作為稅費徵收、違規舉發及檢驗召回之對口。

此一識別標記之取得與變更，既以共同申請為要件，受讓人縱已取得所有權，仍可能因擔保登記未塗銷或讓與人拒絕配合，而無法單方過戶；原車主縱已完全喪失支配，也無從單方脫離車籍。此種不能入籍、亦不能脫籍之登記僵局，正是原車主持續負擔罰鍰與稅費的真正根源。關於此點，或有比附借名登記法理，主張名義人處分應屬有權處分，風險並應由實質權利人承擔。魏大曉法官論述不動產借名登記時，即以風險社會之風險分配原理為據，認為出名人未經借名人同意處分不動產，仍屬有權處分，其風險應由借名人自行承擔(魏大曉，2023)。惟本文認為，該法理不宜直接移植於權利車。蓋不動產以登記為物權變動生效要件（民法第 758 條第 1 項），出名人形式上確為所有權人，故其處分為有權處分；汽車則屬動產，車籍登記並非物權變動之公示方法，車籍名義人未必為所有權人，

<sup>13</sup> 臺灣士林地方法院 102 年度訴字第 1135 號民事判決。

<sup>14</sup> 臺灣高等法院 110 年度上易字第 158 號民事判決（計程車遭留置後以「權利車」或「AB 車」方式懸掛他車號牌對外營運）；臺灣臺南地方法院 112 年度訴字第 1040 號民事判決（買受人為免車輛遭銀行拖回，以懸掛他車車牌及更改車輛塗裝規避追查）。

<sup>15</sup> 臺灣宜蘭地方法院 103 年度簡上字第 59 號民事判決，並引宜蘭縣當舖商業同業公會 104 年 4 月 13 日宜當 104 字第 001 號函；另參臺灣新北地方法院 99 年度訴字第 973 號民事判決（註 4），認權利車車價通常為一般中古車市價之三分之一至四分之一。

其處分是否有權，仍應回歸民法第 761 條及有無處分權加以判斷。二者前提不同，風險分配結論亦不得等同視之。

### 3.2 民法第 761 條所有權：以交付判斷

與之相對者，為民法第 761 條所定之動產所有權人。最高法院 70 年台上字第 4771 號民事判例宣示，道路交通安全規則所設之登記制度，不過係交通主管機關基於行政權作用管理汽車動態過程之措施，其登記效力與汽車物權之得喪變更尚屬有間，不能因此排除民法第 761 條之適用<sup>16</sup>。最高法院 71 年度台上字第 3923 號民事判決更直截指出，「在監理機關所為過戶，屬於行政上之監理事項，不生物權移轉之效力」；72 年度台上字第 1933 號民事判決亦謂，車輛之變更登記須以行車執照記載之車主為準固屬實在，惟車輛為動產，其所有權之讓與仍因交付而生效<sup>17</sup>。又上開判例，按法院組織法第 57 條之 1 規定，於民國 108 年以後雖已無通案拘束力，惟其所揭示之法理迄未變更，實務亦持續援用，仍具高度之說服力。

法務行政機關見解亦同。法務部 80 年 5 月 2 日法律字第 6431 號函釋示，已辦動產抵押登記之車輛經抵押權人逕行占有者僅為占有之移轉；抵押權人縱未依動產擔保交易法第 18 條、第 19 條所定程序出賣抵押物，買受人仍依民法第 761 條第 1 項前段取得所有權，監理機關不得拒絕過戶<sup>18</sup>；108 年 10 月 29 日法律字第 10803515950 號函更明示，車輛屬動產，所有權之歸屬以民法規定為準，「不以監理機關之車籍資料所載車主為準」<sup>19</sup>。綜上所述，「車主」與「所有權人」分屬行政管理與私法秩序二個概念，常態下重合，於權利車情境則必然分離。

### 3.3 實務三項觀念偏差之澄清

#### 3.3.1 誤認無法過戶即無所有權

偶有部分法院裁判錯誤地將車籍登記等同於所有權變動之公示方法，推論權利車既無法過戶，買受人即未取得所有權<sup>20</sup>。惟動產物權之公示方法係占有而非登記，上開見解不具正當性。就此，新近法院判決說理較符法律規定，例如：臺灣臺南地方法院 113 年度簡上字第 283 號民事判決以交付時點分段確認歷次受讓人之所有權歸屬<sup>21</sup>；臺灣屏東地方法院 114 年度訴字第 386 號民事判決亦以受讓人於現實交付時取得所有權，確認車輛所有權自交付翌日起為原告所有<sup>22</sup>。惟交付

<sup>16</sup>最高法院 70 年台上字第 4771 號民事判例，註 5。原審以「汽車所有權之移轉，以登記為準」為判斷基礎，經最高法院指為法律上見解不無可議而廢棄發回。

<sup>17</sup>最高法院 71 年度台上字第 3923 號民事判決、最高法院 72 年度台上字第 1933 號民事判決。

<sup>18</sup>法務部 80 年 5 月 2 日（80）法律字第 6431 號函；同旨並見法務部 96 年 11 月 9 日法律決字第 0960030579 號函。

<sup>19</sup>法務部 108 年 10 月 29 日法律字第 10803515950 號函，註 7，並引法務部 100 年 4 月 27 日法律字第 1000007940 號函。該函所處理之事實，正為號牌所指向之車主與依車身號碼查得之車主不一致，且該車另設定動產擔保予第三人之情形。

<sup>20</sup>例如臺灣新北地方法院 94 年度簡上字第 10 號民事判決、臺灣臺中地方法院 96 年度簡上字第 303 號民事判決。

<sup>21</sup>臺灣臺南地方法院 113 年度簡上字第 283 號民事判決。系爭權利車一週內三度易主，法院以各次交付時點分段確認所有權歸屬。

<sup>22</sup>臺灣屏東地方法院 114 年度訴字第 386 號民事判決。該案被告於讓渡後向警察機關報案車輛失竊，致監理機關為「車輛失竊登記」註記。

僅係物權變動之生效要件，尚須讓與人有處分權；臺灣臺中地方法院 114 年度訴字第 3226 號民事判決即因原告未能證明其前手有處分權而駁回確認之訴<sup>23</sup>。二案並列，恰可說明交付與有權處分為所有權移轉之二個獨立要件，缺一不可。

### 3.3.2 誤認動產抵押人之處分為無權處分

將動產抵押車輛之處分一律視為無權處分，此亦屬根本偏差。蓋動產抵押之所有權仍屬抵押人，抵押權人僅享擔保物權，抵押人出售抵押物性質上為有權處分；動產擔保交易法第 5 條對抗力之真正意旨，在於抵押權人得否追及抵押物以排除善意取得<sup>24</sup>。此一規定實益在於請求權基礎之選擇：抵押權人所得主張者，為基於抵押權追及效力之取回占有抵押物，而非以抵押人無權處分為前提而主張民法第 767 條第 1 項前段規定之所有物返還請求權；反之，於附條件買賣，出賣人仍為所有權人，買受人處分擔保車輛時，出賣人方得以民法第 767 條第 1 項前段作為請求權基礎。

### 3.3.3 誤認權利車買受人得主張善意取得

另有部分法院裁判，於買受人所購置之權利車遭抵押權人追及取回占有後，肯認權利車買受人有權主張民法第 948 條之善意取得者，此一見解忽略二項前提，而為觀念偏誤：其一，善意取得以讓與人無權處分為前提，動產抵押之抵押人既為所有權人，其就抵押車輛之處分自為有權處分，自無善意取得適用餘地；其二，縱於附條件買賣，最高法院 109 年度台上字第 2099 號民事判決亦指明，善意第三人須因買受人占有標的物致被誤認為所有人，不知出賣人尚保有所有權而與之交易者，始足當之<sup>25</sup>。陳榮傳教授並指出，依民法第 948 條第 2 項，以占有改定受讓占有者須受現實交付且交付時善意始受保護(陳榮傳，2020)。

準此，以上三種誤解，實同源於一項體系混淆，即混淆了動產擔保交易之特殊規範與民法一般動產物權變動之體系。

## 3.4 讓渡契約之解釋與取回權之界限

前開觀念偏誤能否釐清，可由權利車讓渡合約書常見之定型化條款觀察，尤其是「僅移轉使用與保管權能」之約定。例如，臺灣新北地方法院 113 年度訴字第 2026 號民事判決所引契約載明：「權利車是指出售車子的使用權因而無法正常過戶」，並約定受讓人接管後，若車輛遭取回或日後行駛所生責任，均由受讓人自負<sup>26</sup>；臺灣臺南地方法院 110 年度國簡上字第 4 號民事判決所引流當車讓渡合約書，亦載有「本車因債權問題，僅供保管及正當使用」、「如行駛路上有紅單或稅金須由乙方負責繳納」等約款。法院據此認定，契約真意並非買賣所有權，受讓人不得主張取得所有權<sup>27</sup>。

<sup>23</sup> 臺灣臺中地方法院 114 年度訴字第 3226 號民事判決。

<sup>24</sup> 最高法院 94 年度台上字第 1393 號民事判決：動產抵押契約依法登記後，第三人縱善意受讓抵押物，抵押權人亦得追及抵押物之所在而取回占有抵押物。

<sup>25</sup> 最高法院 109 年度台上字第 2099 號民事判決；同旨並見最高法院 71 年台上字第 4685 號民事判決。

<sup>26</sup> 臺灣新北地方法院 113 年度訴字第 2026 號民事判決。原告主張遭以暴力及剝奪行動自由手段強押至當舖，脅迫訂立「汽機車權利買賣讓渡合約書」。

<sup>27</sup> 臺灣臺南地方法院 110 年度國簡上字第 4 號民事判決；另參臺灣新竹地方法院 112 年度簡上字第

本文認為，上述解釋方法仍有商榷餘地。法院判斷契約性質及法律效果時，原則上不受當事人用語拘束，而應依契約內容與交易實質獨立認定；惟契約若涉及當事人得自由處分之私法權利，或屬合法有效之證據約定，法院仍應予以尊重。就類型一動產抵押車輛及類型三流當車買賣而言，讓與人本為所有權人；契約縱稱僅讓與使用權，因使用利益只是所有權權能之一，不能獨立成為物權客體，受讓人基於買賣取得者仍為所有權，而非無所有權之使用權。至類型二附條件買賣車輛，讓與人原非所有權人；契約縱記載移轉所有權，亦因欠缺處分權而不能使受讓人取得所有權。受讓人取得者，係於附條件買賣契約下先占有、使用車輛，並於價款清償或條件成就後取得所有權之期待權。準此，權利車讓渡契約雖常約定稅費、罰鍰負擔及無法過戶等事項，並稱僅移轉使用權；但讓渡人既無日後取回或請求返還車輛之合意，亦非基於租賃或使用借貸暫時交付使用，而是以讓渡合約永久移轉車輛支配利益，故仍應定性為買賣，始符交易實質與法律規範。

另須說明，動產擔保交易法下，動產抵押權人占有抵押物之權限，與附條件買賣出賣人取回占有之權限，性質是否相同，學說仍有爭議。肯定說採「法定所有權」見解(林咏榮，1982)，認二者性質相同；否定說則認二者有別(吳光陸，1990；游進發，2005)。於權利車實務中，核心問題在於抵押權人或附條件買賣出賣人能否自行取回車輛，或僅能透過強制執行程序實現權利。車輛可能隨時遭隱匿、移轉或轉售；若一律要求債權人等待司法程序，擔保權實現恐緩不濟急。惟我國物權法制承繼德國法傳統，原則上禁止自力救濟。因此，應區分和平取回與強制取回：債務人拒絕交付時，債權人不得以強暴、脅迫或侵入住居等方式強行取車，而應循假扣押、假處分或強制執行程序實現權利。此一區分，亦與民法第151條、第152條自助行為要件，以及美國統一商法典第9-609條「自力取回不得破壞和平」之模式相符(UCC, 2010)。

綜上，可提煉三項命題：第一，車籍登記不等於物權變動；第二，動產抵押人之處分為有權處分，爭點在於既存抵押權之追及效力；第三，附條件買賣買受人得處分之客體為期待權。此三項命題，構成以下病理診斷之規範座標。

## 四、權利車之治安與交通病理

### 4.1 治安病理

#### 4.1.1 犯罪鏈結構與侵占罪爭議

權利車案件所涉刑責，以侵占罪最為常見；其典型態樣為附條件買賣之買受人於價款尚未清償前，擅自處分標的物。較具代表性者，為臺灣臺南地方法院115年度簡字第620號刑事簡易判決所揭示之「先侵占、後詐欺」雙罪結構：被告明知付清價款前尚非所有權人，仍先將車輛據為己有，再冒充所有權人，以「權利車讓渡合約書」讓渡車輛並詐取價金<sup>28</sup>。

73 號民事判決，自契約使用「行駛」、「接管」等文字及明訂貸款公司「取回」、一年內得「退車」或「換車」等約定，認出賣人非以終局讓與所有權之意思交付。

<sup>28</sup> 臺灣臺南地方法院115年度簡字第620號刑事簡易判決。法院就刑法第335條第1項侵占罪、第339條第1項詐欺取財罪分論併罰，應執行有期徒刑5月。類似結構並見臺灣新北地方法院114年度簡字第4107號刑事簡易判決（重型機車）、臺灣桃園地方法院115年度簡字第46號刑事簡易判決（挖土機）。

侵占罪能否成立，學理上並非全無疑義，實務見解亦有分歧，既有討論對此尚未深入。否定說認為，動產擔保交易法第 26 條關於出賣人保留所有權之規定，僅屬立法擬制，與刑法第 335 條第 1 項侵占罪所要求之實質侵占他人之物並不相當；且該法舊第 38 條於民國 96 年刪除前，實務就此類行為一律依該條論罪，而非論以侵占罪，足見二者構成要件並不重合，故刪除後不宜再以侵占罪處罰<sup>29</sup>。肯定說則為近年地方法院裁判之主流，前引臺灣臺南地方法院 115 年度簡字第 620 號、臺灣新北地方法院 114 年度簡字第 4107 號及臺灣桃園地方法院 115 年度簡字第 46 號刑事簡易判決，均逕依刑法第 335 條第 1 項論處。

本文採肯定說，理由有三。第一，就法規範性質而言，所有權保留並非純粹立法擬制；第 26 條只是將當事人得約定所有權移轉附停止條件之法律效果明文化，其效力基礎仍在民法第 99 條第 1 項及第 761 條，並未創設原本不存在之所有權歸屬。否定說以「立法擬制」否定侵占罪客體要件，係誤解條文性質。第二，就法規競合而言，動產擔保交易法舊第 38 條為侵占罪之特別規定，存續期間優先適用本屬當然；特別規定廢止後，行為回歸普通規定評價，正是法規競合之通常結果，不能反以特別規定曾優先適用，推論普通規定自始無適用餘地。第三，就立法者意思而言，刪除理由僅稱不宜以刑事責任模糊私法面貌，並未排除侵占罪之適用。若採否定說，附條件買賣買受人擅自處分標的物將全面除罪，與其他持有他人之物而侵占之案型顯失均衡，亦難符合罪刑相當原則。惟須強調，個案事實差異仍可能影響結論；本文主張者，僅係於構成要件該當時，不應預先排除侵占罪適用，並非認為所有處分行為均當然成罪。

權利車所涉詐欺罪，已由零星個案發展為共犯分工結構；「假買車真貸款」即為典型態樣。行為人明知借款人信用不佳且無實際購車意願，仍以其名義購車並申辦分期貸款，隨即將車輛以權利車低價轉售，使融資公司無從行使抵押權。就民事請求權基礎而言，權利車轉售致融資公司喪失抵押標的者，得依民法第 184 條第 1 項前段請求損害賠償；行為人以人頭購車、低價脫產並加害債權人者，依同項後段主張更為妥適。至民法第 185 條共同侵權行為之認定，宜採行為關連共同說；第三人明知借款人無清償意願或能力，仍受託低價出脫擔保物者，即足認屬共同加害行為。

誣告罪頻仍，則是權利車信任結構脆弱在刑事層面的反映：實務上，既有明知告訴人未侵占車輛仍提出侵占告訴者，亦有為規避罰單而將權利車機車懸掛他號車牌後謊報車牌遺失者，更有明知車輛已以權利車形式出售，仍謊報遭竊者<sup>30</sup>。上開諸案呈現共同圖像：權利車一經流出，原車主於車籍上仍為所有權人，卻無法追及車輛下落，於罰單、保險、稅賦壓力下遂以虛假報案卸責。是以，誣告罪之頻發係車籍登記與所有權實質分離所衍生之制度鏡像；其解方不在加重處罰，而在消除原車主鋌而走險之結構誘因。

#### 4.1.2 犯罪偵查之三重斷裂

從偵查實務觀察，權利車的主要危害，在於沿身分、同一性與金流三條軸線，

<sup>29</sup> 臺灣高等法院 96 年度上易字第 183 號刑事判決、臺灣高等法院臺南分院 99 年度上易字第 212 號、102 年度上易字第 186 號刑事判決均同此旨。

<sup>30</sup> 臺灣南投地方法院 114 年度訴字第 261 號刑事判決、臺灣新北地方法院 115 年度簡字第 274 號刑事簡易判決、臺灣臺南地方法院 114 年度簡字第 5514 號刑事簡易判決、臺灣南投地方法院 115 年度投簡字第 2 號刑事簡易判決。

系統性切斷「以車追人、由人追罪」的追查鏈。

就身分斷裂而言，車籍名義人與實際支配人因多次讓渡而脫節。偵查機關循車籍資料追查時，往往只能找到原車主、受詐被害人或人頭。又警察職權行使法第 8 條第 1 項所定攔停，須以「已發生危害或依客觀合理判斷易生危害」為要件；權利車外觀既與一般合法車輛無異，員警通常難以僅憑外觀形成合理懷疑。

就同一性斷裂而言，權利車常以懸掛他車號牌、使用偽造號牌或無牌流通等方式，使識別資訊與真實車籍分離；偽造車牌案件於 113 年增至 1,271 件(自由開講, 2026)。在高度依賴車牌辨識系統自動比對的執法環境下，號牌一旦偽造或移花接木，「以車追車」即可能變成「以假追假」：不僅無法鎖定真車，還可能誤指無辜車主，並削弱偵查資料庫之可信度。前引法務部 108 年函所涉事實，即呈現號牌所指車主、依車身號碼查得車主與動產擔保權人三者錯置，足為同一性斷裂之典型例證<sup>31</sup>。

就金流斷裂而言，犯罪集團常分層設立融資公司、中古車行、代辦公司與行銷公司，並搭配人頭借款人，將車貸金流拆分為數段形式合法之交易；超額車貸差額遂成為漂白犯罪所得的管道，外觀上則附著於合法分期付款流程。洗錢防制法雖課予金融機構及指定之非金融事業或人員身分確認與可疑交易申報義務，惟民間融資業是否受其規範仍未明確。另相關資料散置於監理、警察、金融監理及稅捐等機關，欠缺統一勾稽平臺；個人資料保護法第 15 條、第 16 條亦要求公務機關蒐集、處理及利用個人資料，須具特定目的並符合法定要件。於欠缺明確授權與介接機制之現況下，跨機關即時勾稽尚無穩固合法基礎。因此，情資割裂並非單純行政協調問題，而是同時涉及資訊隱私與偵查效能之規範課題。

#### 4.1.3 犯罪預防之制度缺口

從犯罪預防觀點觀之，權利車本身即具有促成犯罪之結構。三環幫案中，權利車不僅是詐欺所得，亦被用作槍擊與接應之交通工具(黃麗芸, 2025)。其效應可歸納為三點：匿名性使駕駛人得以隱身，可拋棄性使權利車成為犯罪之一次性工具，再生性則使制度化權利車得以批量生產，形成自我複製的供應鏈。組織犯罪防制條例固然處罰犯罪組織，惟其規制重心在於「組織」本身；對於兼具犯罪工具與犯罪所得性質之權利車，其流通仍欠缺有效阻斷規範。制度史上另一關鍵轉折，則是動產擔保交易法舊第 38 條刑罰之刪除<sup>32</sup>。該條原可使擔保物任意處分於行為初期即啟動刑事偵查，並在犯罪鏈擴大前加以阻斷；刪除後，任意處分退為民事債務不履行，預防前端遂出現缺口。由此可見，舊第 38 條之刪除並非單純去刑化，而是開啟權利車犯罪鏈規模化的制度閘門。總言之，犯罪預防之制度缺口，係前端刑事規範撤除與後端流通管制不足相互疊加之結果。

<sup>31</sup> 臺灣雲林地方法院 114 年度六簡字第 154 號刑事簡易判決（購買偽造號牌懸掛於無車牌權利車，論以刑法第 216 條、第 212 條之行使偽造特種文書罪）。

<sup>32</sup> 動產擔保交易法舊第 38 條規定：「動產擔保交易之債務人，意圖不法之利益，將標的物遷移、出賣、出質、移轉、抵押或為其他處分，致生損害於債權人者，處三年以下有期徒刑、拘役或科或併科六千元以下之罰金。」條文並見司法院釋字第 227 號解釋理由書所引。該條於民國 96 年 7 月 11 日修正公布刪除，同年 7 月 13 日生效。

## 4.2 交通面向之病理

### 4.2.1 失權效果下的規範推定失真

依道路交通管理處罰條例第 85 條第 1 項，受處罰人認為違規行為應由他人負責者，應於到案期限前檢附相關證據及應歸責人證明文件，向處罰機關陳明；逾期未提出者，仍依各該違反條款處罰。最高行政法院 107 年度判字第 349 號判決指出，逕行舉發雖以汽車所有人為被舉發人，但所有人未必即為實際違規人<sup>33</sup>。為使真正應負責者受罰，並回應交通違規裁罰大量、反覆之行政特性，法律課予受舉發人檢證告知義務；逾期未履行者，即視為實施違規行為之駕駛人，並發生失權效果。

此一制度用於典型違規事件，或有其合理性；惟適用於權利車情境，便顯露結構性張力。臺中高等行政法院 114 年度交字第 329 號判決中，原告早於違規前 2 年即已將車輛以權利車出售，且車輛已歷多手轉售，已無從告知實際應歸責人，法院仍依失權效果駁回其訴。換言之，失權效果以「受舉發人有能力查知並告知應歸責人」為隱含前提；在權利車情境下，該前提因身分斷裂而消失，規範遂可能由促進程序之工具，轉化為對原車主課以結果責任之機制。此即本文所稱「規範推定失真」之核心。

### 4.2.2 處罰汽車所有人原則、推定過失之界限與民國 114 年修法之評析

交通裁罰另採處罰汽車所有人原則，違規停車、逾期未檢驗、未投保強制險，以及道路交通管理處罰條例第 12 條第 1 項所定無牌行駛、使用偽造或變造牌照、使用他車牌照等，均得逕以車籍所有人為受處罰人。該條於民國 114 年 5 月 28 日修正公布，並自同年 9 月 30 日施行，將罰鍰提高為新臺幣 3,600 元以上 3 萬 6,000 元以下，並增訂得當場移置保管車輛之規定<sup>34</sup>。惟行政罰仍應以可歸責性為前提；司法院釋字第 275 號解釋所建構之推定過失，亦以所有人得舉證免責為基礎<sup>35</sup>。前引臺北高等行政法院 114 年度交字第 2204 號判決，則以原告「漏未辦理過戶登記，仍為系爭車輛之所有權人」為由，認其負監督注意義務，縱無故意仍有過失。

本文認為，此一論理仍有再斟酌之必要，理由有三。第一，該判決以「漏未辦理過戶登記」即認原告仍為所有權人，係將監理登記與所有權歸屬混同，與最高法院 70 年台上字第 4771 號判例及法務部 108 年函意旨未盡相符。第二，原車主既已交付車輛，且車輛又經多手流轉，客觀上已無占有或管領可能；令其對後手懸掛他車號牌之行為負監督注意義務，已逾期待可能性之界限。第三，同條例第 85 條第 3 項僅屬推定過失，並非不得推翻；原車主若能證明已喪失實際支配，並已依法申報異動或請求協處，即應允許其推翻該推定。至同條第 2 項所定吊扣、吊銷牌照不因所有權移轉、質押或租賃而免於執行，原意在防止以形式移轉規避處分；惟於權利車情境，反使原車主無從脫離責任，實有併同檢討之必要。

<sup>33</sup> 本判決，經臺中高等行政法院 114 年度交字第 329 號判決、高雄高等行政法院 114 年度交字第 345 號判決援用。

<sup>34</sup> 民國 114 年 5 月 28 日總統華總一義字第 11400053201 號令修正公布道路交通管理處罰條例第 12 條、第 85 條之 3 條文；114 年 9 月 24 日行政院院臺交字第 1141027165 號令發布定自 114 年 9 月 30 日施行。

<sup>35</sup> 司法院釋字第 275 號解釋；並參行政罰法第 7 條第 1 項、道路交通管理處罰條例第 85 條第 3 項。

須特別注意者，道路交通管理處罰條例第 12 條於民國 114 年修正時，已增訂第 3 項：「非汽車所有人之駕駛人，駕駛第一項第一款、第三款及第六款至第十款之車輛，依第一項規定罰鍰最高額處罰之」。此一增訂方向值得肯定，惟其規範射程仍有缺漏：第 3 項所列各款並未涵蓋同條第 1 項第 5 款「牌照借供他車使用或使用他車牌照」；而懸掛他車號牌，正是權利車最典型之違規型態。換言之，在最應追究實際使用人責任之情形，現行法反而仍以車籍所有人為主要處罰對象。本文認為，此屬立法漏未一併檢討所生之缺口，宜於下次修法時將第 5 款納入第 3 項適用範圍，始能符合該項增訂之規範目的。

#### 4.2.3 執行落差、強制險脫鉤與科技執法放大

執行層面上，移置保管與牌照吊扣均隱含「車籍名義人即車輛占有人」之前提。權利車具有合法外觀，偽造號牌亦高度擬真，使現場辨識更為困難；牌照吊扣雖對名義所有人作成，車輛卻由後手實際占有，使用人仍可繼續駕駛，甚至另掛偽造號牌，使吊扣處分流於形式。違規累積速度亦不容忽視：臺灣彰化地方法院 112 年度訴字第 1216 號民事判決記載，系爭車輛入當並以權利車出售後，頻繁行駛國道且未依規定繳費，違規高達 157 次，罰鍰累計新臺幣 15 萬 8,300 元，最後遭移置保管。

強制汽車責任保險亦有責任脫鉤問題。依強制汽車責任保險法第 7 條，汽車交通事故致受害人傷亡者，不論加害人有無過失，請求權人均得請求保險給付，或向特別補償基金請求補償。惟投保義務繫於車籍所有人；原車主讓渡權利車後，常停止繳費或退保，使車輛於後手使用期間陷於脫保。受害人雖仍得向特別補償基金求償，但基金代位求償時，真正使用人多因身分斷裂而難以追及，求償效果有限，最終損失仍由全體投保人分擔。

上述病理在科技執法時代更為擴大。依道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 第 2 項，同條第 1 項第 7 款至第 14 款違規，應以科學儀器取得之證據資料證明；其正當性建立在「號牌、車籍、責任人」三者精確對應的推定上，權利車現象卻正足以動搖此一前提。再加上第 85 條之 1 第 2 項設有連續舉發規定，一輛權利車短期內即可累積數十筆甚至逾百筆裁罰，使責任錯置由個案偶發轉為系統性問題。當車籍與實際支配脫鉤時，每一具測速設備、每一道電子收費閘門，都可能自動把責任歸於錯誤對象；被錯置者則須在失權效果的嚴格程序下自證清白。因此，問題不在科技執法本身，而在其所依賴的「車籍即責任」推定，於權利車情境已部分失去事實基礎。

## 五、警察因應權利車之策略

### 5.1 勤務面：建立辨識指標並嚴守攔停界限

勤務端首要任務，是建立可供現場判斷的辨識指標。權利車外觀多與合法車輛無異，員警難以單憑目視辨別；但綜合相關裁判事實，仍可歸納若干客觀徵候：號牌與車身年份、車型或顏色明顯不符，號牌螺絲或固定痕跡與車體不一致；車輛使用性質與車籍資料不符；車輛雖新卻長期逾期未檢驗或已遭註銷牌照；同一車輛短期內累積多筆逕行舉發且未繳納。單一徵候固不足以形成攔停之合理懷疑；數項徵候並存時，則可與車牌辨識系統比對結果相互勾稽，作為客觀合理判斷之基礎。

攔停查驗屬干預措施，發動仍須受法律保留與比例原則拘束。依警察職權行使法第 8 條第 1 項，警察僅得對已發生危害，或依客觀合理判斷易生危害之交通工具，予以攔停並查證駕駛人身分；司法院釋字第 535 號解釋亦明示，臨檢不得分時間、地點及對象任意實施，並應遵守比例原則與正當程序。因此，防堵權利車不得成為擴張攔檢權限之理由；正確作法，是透過資料勾稽提高合理懷疑之客觀密度，而非降低攔停門檻。攔停後查獲使用他車牌照者，應依道路交通管理處罰條例第 12 條第 1 項第 5 款，對汽車所有人裁處罰鍰並當場移置保管車輛，牌照則依同條第 2 項吊銷；如係道路停車時查獲，並依同條第 4 項當場移置保管及扣繳牌照。此類處置均屬法定應為事項，執法人員並無裁量餘地。

## 5.2 偵查面：整合情資並勾稽金流

為突破身分與同一性斷裂，宜建立跨機關車籍異常通報機制：監理端設置權利車讓渡註記欄位；警政端即時將權利車、懸掛他車號牌及偽造車牌之查獲資料回饋監理與金融監理機關；科技端則強化車牌辨識系統與異常車籍之即時比對，於號牌與車身特徵不符時觸發人工複核。為突破金流斷裂，則宜整合車籍異動、融資放款與可疑交易申報資料，建立以車輛為節點之勾稽分析機制，從「超額車貸、快速讓渡、低價出脫」等異常模式中及早辨識犯罪鏈。

三環幫案之偵查經驗顯示，權利車犯罪核心並非個別行為人，而是由融資公司、中古車行、代辦公司與行銷公司構成的複合企業。若偵查僅止於查扣車輛或追訴末端使用人，難以撼動其供應鏈。惟跨機關資料介接仍須遵守個人資料保護法第 15 條、第 16 條。現行法下，較穩妥之作法，是以警察職權行使法第 16 條第 1 項關於防止具體危害之資料傳遞要件為基礎，於個案建立申請與審核程序；至於常態性、即時性之系統介接，則須另以法律或具體明確授權之法規命令，定明其要件、範圍與監督機制。準此，偵查面之突破，有賴資料整合與法律授權明確化並進，缺一不可。

## 5.3 查扣、移置保管與發還審查

警察機關處理權利車時，最易引發爭議者為車輛發還。臺灣臺南地方法院 112 年度簡上字第 175 號民事判決即為典型：受讓人明知系爭車輛為權利車，仍以 11 萬 5,000 元買受；因原號牌已遭註銷，遂懸掛他車號牌，嗣後經查獲並當場移置保管。其後，受讓人申請發還未果，遂訴請返還扣押物；法院最終以其未能證明取得所有權為由，駁回請求。

該判決為發還審查建立明確基準，可分三層。第一，形式審查：申請人應提出足以證明其為車輛所有人或合法受託人之文件，例如行車執照、汽車新領牌照登記書車主聯或合法買賣證明。第二，實質審查：應依讓渡文件文義，判斷其究係移轉所有權，或僅移轉使用與保管權能；若僅屬後者，即不足以證明申請人取得所有權。第三，權利衝突處理：若動產擔保權人亦主張取回，警察機關應恪守非審判機關之地位，不得逕行認定產權歸屬。此一界限並非新見。法務部 76 年 3 月 3 日（76）法參字第 2603 號函，早已就寄行計程車之產權爭執指出，私權爭議未經法定程序確定前，行政機關不得僅憑單方申請認定產權歸屬<sup>36</sup>。準此，發還

<sup>36</sup>法務部 76 年 3 月 3 日（76）法參字第 2603 號函；另參臺灣臺中地方法院 101 年度國簡上字第 14 號民事判決，該案爭議正為警察機關於尋獲失竊車輛後未通知報案人，而逕將車輛發還予僅具

程序之正確作法，是於權利歸屬有爭執時，告知各方循民事訴訟或強制執行程序解決，並以適當方式保全車輛，而非由警察機關代行實質判斷。

## 5.4 受理報案：強化失竊審查並防制誣告

### 5.4.1 失竊報案之風險審查

實務經常發生車籍登記名義人，礙於經濟壓力，將車輛讓渡、典當，對車輛已不具備支配管領立，卻需承擔交通罰鍰及賦稅負擔。其未能尋求適切法律扶助，為脫免責罰，逕向警察機關報案失竊或車輛遭侵占，事後不免遭受誣告罪之追訴。此際為權利車現象之常態，受理報案端不應僅在事後追訴誣告罪，如能於受理時即強化審查，應有助於問題之解決並減少此類案件之發生。本文建議三項作法：第一，受理車輛失竊報案時，應同步查詢該車之動產擔保設定、近期違規紀錄及過戶歷程；凡設有未塗銷擔保登記且近期頻繁遭逕行舉發者，應列為高風險案件。第二，應具體詢問報案人最後占有車輛之時間、地點與交付對象，並告知不實申報之刑事責任。第三，若查明係讓渡後謊報失竊，除依刑法第 171 條第 1 項未指定犯人誣告罪偵辦外，亦宜將讓渡事實通報監理機關，作為車籍異常註記之依據。惟此類審查仍屬治標；唯有建立原車主合法脫離車籍之途徑，方能根本消除謊報失竊之誘因。

## 5.5 源頭稽查：強化當舖與融資業協力

就源頭管制而言，警察機關既為當舖業之目的事業主管機關，即負有直接監督責任。依當舖業法第 15 條、第 24 條，當舖業收當物品時，應查驗持當人身分並依式登記；對持當人身份或物品來源有疑義者，除應拒絕收當外，並應即時通報附近警察機關。前引臺灣桃園地方法院 113 年度訴字第 2381 號、110 年度訴字第 1966 號民事判決，均以當舖未盡查驗義務為由，否定其取得所有權或命其負損害賠償責任；臺灣雲林地方法院 112 年度訴字第 674 號民事判決亦認為，專營流當權利車買賣之業者明知標的車輛為貸款車時，應至監理機關線上動產擔保查詢系統查明所有權歸屬；未查明即收質者，屬惡意受質人。

據此，民事裁判所建立之注意義務標準，可轉化為行政檢查項目。警察機關辦理當舖業檢查時，宜將「收當前是否查詢動產擔保登記」列為必要事項，並要求業者保存車輛類質當物之查詢紀錄。若有收當價格明顯低於市價、當票必要欄位空白或持當人未親自到場等異常情形，應依當舖業法第 24 條責令業者通報。至民間融資業，現行法尚無專責主管機關及完整行為規範；警察機關仍宜將偵辦所得之異常放款模式，函送金融監督管理委員會及經濟部研議納管。上述源頭管制或難立即見效，然權利車既源於擔保與典當秩序末端失守，若源頭不固，末端查緝亦難竟其功。

---

債權之融資公司，致生國家賠償訴訟。

## 六、法制之協同重構

### 6.1 監理法制：建立讓渡註記與催告註銷

如前所述，道路交通安全規則第 22 條第 1 項所定共同申請過戶要件，正是原車主難以脫離車籍的直接原因。惟現行法並非毫無單方脫離機制：同規則第 33 條第 1 項規定，應辦異動登記之義務人未辦理者，公路監理機關得催告其於 15 日內辦理；逾期仍未辦理者，應逕行註銷牌照。第 33 條之 1 則針對計程車客運業營業車輛另設機制：車輛經動產擔保交易登記之附條件買賣出賣人或動產抵押權人取回後，應於 15 日內繳回牌照；未繳回者，經買受人或債務人提出證明文件，公路監理機關得催告其於 15 日內繳回，逾期即逕行註銷牌照。

該條所呈現的立法思維，可作為處理權利車問題的制度原型：第一，承認實際支配已移轉而登記尚未調整的落差；第二，賦予喪失支配之一方單方啟動程序的權利；第三，以「催告後逕行註銷」終局排除登記僵局。此三項邏輯同樣適用於權利車，且需求更為迫切。據此，宜修正道路交通安全規則第 33 條之 1，或另增訂專條，將該機制擴及一般車輛。其要點如下：第一，原車主將車輛以權利車方式交付他人時，得單方向公路監理機關申請「讓渡註記」，並檢附讓渡合約書、受讓人身分資料及交付時點證明；第二，完成註記後，該車嗣後所生逕行舉發案件，處罰機關應優先通知註記所載受讓人到案，原車主並得以該註記替代道路交通管理處罰條例第 85 條第 1 項所要求之證據及證明文件；第三，原車主得請求監理機關催告受讓人或擔保權人，於一定期間內辦理異動登記或繳回牌照，逾期未辦理者，即逕行註銷牌照，並依同規則第 33 條第 3 項意旨，將資料同步提供警察及稅捐機關。此一設計不僅使原車主得以合法脫離車籍、消除謊報失竊誘因，也能使監理資料庫累積權利車流向資訊，回饋警察勤務與偵查作為。

### 6.2 交通裁罰法制：調整失權效果與處罰對象

配合前述監理端改革，道路交通管理處罰條例第 85 條第 1 項宜增訂但書：受舉發人已依讓渡註記程序備案，或能證明違規時已喪失車輛實際支配且無從查知應歸責人者，不受失權效果拘束。此一調整並不違背該條促進程序之目的；因失權效果之正當性，本即建立在「受舉發人有能力查知並告知應歸責人」之前提上。若該前提已被具體推翻，即應允許例外，方符行政罰以可歸責性為基礎之原則。其次，如前所述，同條例第 12 條第 3 項宜增列同條第 1 項第 5 款，使懸掛他車號牌之實際駕駛人亦成為處罰對象，以補足現行規範之主要缺口。

此外，對短期內密集累積之違規並併予吊扣牌照者，宜導入比例原則審查。前引 114 年度交字第 345 號判決累計 13 筆裁罰並併予吊扣牌照；彰化地院 112 年度訴字第 1216 號判決所載違規更高達 157 筆。若機械適用連續舉發與併罰規定，對原車主所加諸者，已非對其自身違規之非難，而近於與其行為無關之財產剝奪。至第 85 條第 2 項所定吊扣、吊銷牌照不因所有權移轉而免於執行，原旨在防杜以形式移轉規避處分；若原車主已完成讓渡註記，已無此一規避疑慮，亦宜增訂除外規定。

### 6.3 私法救濟：確認訴訟與損害賠償

現行法下，原車主仍有一定救濟途徑。實務已發展出以確認之訴排除車籍與所有權落差之作法：臺灣屏東地方法院 104 年度簡上字第 66 號民事判決，確認上訴人自附條件買賣登記失效日起對系爭車輛之所有權不存在；臺灣新竹地方法院 113 年度訴字第 598 號民事判決，確認原告自特定日起對系爭車輛之所有權不存在；臺灣基隆地方法院 113 年度簡上字第 13 號民事判決，則基於借名登記關係，確認上訴人自移轉登記日起即非系爭汽車所有權人。此類判決之實益，在於原車主得持確定判決向監理機關辦理異動登記，並於交通裁罰救濟程序中作為推翻推定過失之證據。惟其限制亦相當明顯：確認之訴須特定被告，若車輛歷經多手轉售且受讓人不明，即難以進行；訴訟成本與時間，對為籌措小額資金而讓渡車輛之弱勢當事人亦屬沉重負擔。因此，確認之訴僅能作為輔助手段，不能取代監理端之行政解方。

損害賠償方面，臺灣臺東地方法院 111 年度簡字第 2 號民事判決已明確肯認：當舖業者取走車輛後，以權利車方式交由他人使用，明知車籍仍登記於原車主名下，罰鍰與稅費仍將由原車主承擔，卻未就質物保管盡善良管理人注意義務者，應與實際使用人就原車主所受罰單及通行費損害負賠償責任。此一法律構成值得推廣：讓與人明知受讓人可能以懸掛他車號牌等方式使用車輛，仍予交付，致原車主受有裁罰損害者，得依民法第 184 條第 1 項後段請求賠償；受讓人明知車籍仍登記於他人名下，仍使用車輛並衍生罰鍰者，亦同。

### 6.4 動產擔保法制現代化

近年國際動產擔保法制已朝整合化發展：聯合國國際貿易法委員會 2016 年擔保交易示範法採「功能性擔保權」概念，並以通知登記制取代文件登記制(UNCITRAL, 2016)；中國大陸 2020 年民法典將所有權保留與融資租賃納入統一擔保制度(龍俊，2022)；法國亦於 2021 年公布擔保法改革法案(林慶郎，2022)。陳重見教授對此一趨勢已有系統整理(陳重見，2023a)。相較之下，我國動產擔保制度明顯滯後。依世界銀行《2020 經商環境報告》之「法定權利指數」，我國於滿分 12 分中僅得 2 分，在 190 個經濟體中排名第 146 名，遠低於紐西蘭、新加坡、香港、韓國與澳洲，亦不及越南、馬來西亞及印尼(陳重見，2023b)；韓國則於 2010 年公布動產債權等擔保法後，即取得滿分評價(黃淳鈺，2012)。惟世界銀行已於 2021 年 9 月終止《經商環境報告》發布計畫，國內修法動能亦因外部壓力消退而趨緩(陳重見，2023b)。外部評比雖已停止，制度缺陷並未因此消失；相反地，我國動產擔保法制之落後，反可能因失去外部檢視而錯失矯正契機，尤須警惕。

就我國法制之具體缺陷而言，司法院謝在全前副院長早於 2006 年即已提出改革呼籲(謝在全，2006)；吳家林教授指出，我國尚未承認浮動擔保與通知登記制度(吳家林，2018)。吳光明教授亦指出，讓與擔保雖在實務上廣泛運用，卻因欠缺登記公示，使第三人難以辨識標的物上是否存在擔保權(吳光明，2003；吳光明，2010)。陳榮隆教授則從非典型擔保觀點指出，讓與擔保在標的物範圍與公示方法上突破典型擔保物權，其制度困境已非解釋論所能克服，必須透過立法解決(陳榮隆，2002a；陳榮隆，2002b)。此一觀察於權利車情境尤為切中：民間「借款免留車」之融資操作，實質上具有讓與擔保性質，卻因無從登記而完全隱形，遂成為權利車大量流通之制度溫床。

要言之，動產擔保交易法自民國 52 年公布迄今已逾一甲子，其現代化至少應包括三項重點：第一，以通知登記制取代文件登記制；第二，建立統一動產擔保登記系統，並開放偵查與監理機關即時查詢，使警察於路檢現場即可比對車輛擔保狀態；第三，引進功能性擔保權概念，將讓與擔保、所有權保留與融資租賃一併納入登記範圍，以消除公示死角。至民間融資業之管制空白，宜參考當舖業法制定「民間融資業管理法」，課予融資公司於放款前親自或委由獨立第三方鑑定實車價格之義務，並建立超額車貸通報機制，以從源頭阻斷以超額車貸漂白犯罪所得之管道。

## 6.5 刑事法制：增訂擔保物任意處分罪

就末端追懲而言，有必要重建動產擔保交易法舊第 38 條所承擔之刑事規範功能。該條刪除理由認為，動產擔保交易法屬民事特別法，若以刑責規制，將模糊其私法性質；惟此一見解仍有商榷餘地。擔保物遭任意處分時，受侵害者不僅是個別債權，也包括動產擔保交易秩序之公共信任。比較法上，瑞士刑法第 145 條設有「質物及留置物侵吞罪」(Niggli and Riedo, 2019；Trechsel and Cramer, 2021)；德國刑法第 289 條設有「質押物奪取罪」(Pfandkehr)，通說並認讓與擔保物之任意處分亦可成立該罪(Wessels et al., 2023；Fischer, 2024)；日本刑法第 252 條之橫領罪，實務與通說亦將附條件買賣、動產抵押及讓與擔保之擔保物處分，解為「自己占有他人之物」而予適用(前田雅英, 2020)。由此可見，擔保物任意處分在主要法制中多具有可罰性；我國僅以其民事性質為由除罪，實與此一趨勢不盡相符。

基於上述理由，本文主張於刑法第 335 條侵占罪後增訂第 335 條之 1「擔保物任意處分罪」，試擬條文如下：「動產擔保交易之債務人或附條件買賣之買受人，意圖為自己或第三人不法之利益，就已登記之動產擔保標的物，或附條件買賣保留所有權之標的物，予以讓與、出質、移轉占有，或為其他足以妨害債權人權利之處分者，處三年以下有期徒刑、拘役，或科或併科新臺幣三十萬元以下罰金（第一項）。前項之未遂犯罰之（第二項）。第一項之罪，須告訴乃論（第三項）。」其設計理由如下：第一，行為客體限於已登記標的物，藉登記外觀劃定可罰範圍，以符合罪刑法定原則；第二，以不法利益意圖作為主觀要件，以區別正當處分；第三，以讓與、出質及移轉占有為例示行為，足以涵蓋權利車流轉之主要手段；第四，採告訴乃論，係參酌瑞士刑法第 145 條與德國刑法第 289 條第 3 項之立法例，使債權人得自行決定是否追訴，避免刑罰權過度介入本質上仍具私法性之糾紛。

## 七、結論

本文結論可歸納如下：

第一，權利車主要由四種路徑形成：動產抵押車輛循環處分、附條件買賣期待權移轉、當舖流當再讓渡，以及制度化權利車。其共同根源在於交易形式雖具合法外觀，物權歸屬卻陷於實質混亂。權利車雖常與贓車、拼裝車及 AB 車交錯出現，概念上仍應嚴格區分；約三成車價之折價結構，則是其持續再生的重要經濟誘因。

第二，監理法制所稱「車主」，僅是行政管理上辨識責任對象之標記，其取得與變更須由讓與人、受讓人共同申請；民法第 761 條所定所有權，則以交付及讓與人有處分權為要件。最高法院 70 年台上字第 4771 號判例、71 年度台上字第 3923 號及 72 年度台上字第 1933 號民事判決，與法務部 80 年、100 年及 108 年函釋，均肯認車籍登記不生物權變動效力。實務三項觀念偏差，皆源於混淆動產擔保交易之特殊規範與民法一般動產物權變動體系；至於借名登記之風險分配法理，因不動產以登記為物權變動生效要件，而汽車並非如此，亦不宜直接移植。

第三，治安面向上，權利車透過身分、同一性與金流三重遮斷，削弱偵查效能，並成為組織犯罪供應鏈之一環，進一步侵蝕犯罪預防基礎。至於附條件買賣受人擅自處分標的物是否成立侵占罪，實務見解雖有分歧，本文基於法規範性質、法規競合法理與立法者意思，主張應採肯定說。

第四，交通面向上，失權效果與處罰汽車所有人原則，在權利車情境中導致規範推定失真，使原車主承受並非自身行為所生之裁罰；此一責任錯置又因科技執法自動化與連續舉發機制而被放大。強制汽車責任保險亦因投保義務繫於車籍名義人，而與實際使用人脫鉤。民國 114 年增訂之道路交通管理處罰條例第 12 條第 3 項，雖已將部分非所有人駕駛人納入處罰對象，惟尚未涵蓋使用他車牌照之態樣，仍有補正必要。

第五，因應策略應由警察端與法制端雙軌推進。警察端可立即建立辨識指標，強化跨機關情資與金流勾稽，落實車輛發還三層審查，提升失竊報案風險辨識，並加強當舖業查驗義務之行政檢查。法制端則應以道路交通安全規則第 33 條之 1 為原型，建立讓渡註記與催告註銷機制；並同步修正道路交通管理處罰條例第 85 條第 1 項與第 12 條第 3 項，輔以確認訴訟、損害賠償、動產擔保法制現代化，以及增訂刑法第 335 條之 1 擔保物任意處分罪。

總之，制度裂隙須透過體系性重構修補，而不能僅依賴個案事後追懲。其核心目標，在於避免無辜原車主承擔非其行為所生之責任，並阻斷犯罪集團利用制度漏洞經營犯罪供應鏈。

## 參考文獻

- 王慕華(1972)，「動產擔保交易法上登記之對抗力、公信力與善意取得」，國立臺灣大學法學論叢，第2卷第1期，頁155-166。
- 自由開講(2026)，權利車屢成犯罪者工具 不可不防，自由評論網，2026年1月11日，擷取日期：2026年4月17日，網站：<https://talk.ltn.com.tw/article/breakingnews/5293249>。
- 吳光明(2003)，「動產讓與擔保法律制度之研究－德國與我國現行制度之探討」，月旦法學雜誌，第95期，頁96-109。
- 吳光明(2010)，「不占有動產擔保之研究－兼論讓與擔保制度之變遷」，軍法專刊，第56卷第2期，頁123-144。
- 吳光陸(1990)，「附條件買賣取回權行使之研究」，法令月刊，第41卷第11期，頁17-21。
- 吳家林(2018)，「我國動產擔保交易法之限制與改革建議」，台灣法學雜誌，第344期，頁1-5。
- 吳家慶(2013)，「權利車交易法律關係之探討－兼論車輛移置保管與發還相關民事法律問題」，警大法學論集，第24期，頁175-211。
- 呂彥彬(2024)，「清償對於擔保權利之影響」，月旦法學教室，第265期，頁55-60。
- 林郁平(2025)，史上最大宗 黑幫放貸詐騙 警扣232權利車，中國時報，2025年11月28日，擷取日期：2026年4月17日，網站：<https://www.chinatimes.com/newspapers/20251128000510-260106>。
- 林咏榮(1982)，動產擔保交易法新詮，三版，臺北：作者自版。
- 林慶郎(2022)，「法國2021年擔保法制之改革初瞰」，收錄於法學的想像－蘇永欽教授七秩華誕祝壽論文集（第一卷・大民法典），頁598-616，臺北：元照。
- 邱俊福(2025)，史上最大權利車扣押！232輛市值逾億元 重創三環幫非法金源，自由時報，2025年11月27日，擷取日期：2026年4月17日，網站：<https://news.ltn.com.tw/news/society/breakingnews/5259585>。
- 前田雅英(2020)，刑法各論講義，七版，東京：東京大學出版會。
- 張君豪(2025)，三環幫假車貸詐騙手法曝！軍官、退休師都受害 融資公司成推手，ETtoday新聞雲，2025年11月27日，擷取日期：2026年4月17日，網站：<https://www.ettoday.net/news/20251127/3074374.htm>。
- 陳添輝(2013)，「附條件權利人之雙重保護」，月旦法學教室，第130期，頁15-17。
- 陳重見(2023a)，「動產擔保法制最新國際發展趨勢（上）」，當代法律，第14期，頁162-173。

- 陳重見(2023b)，「動產擔保法制最新國際發展趨勢（下）」，當代法律，第15期，頁104-115。
- 陳榮傳(2020)，「動產的占有改定與善意取得—最高法院109年度台上字第2099號民事判決的商榷」，月旦裁判時報，第94期，頁91-105。
- 陳榮隆(2002a)，「讓與擔保之擔保標的物範圍」，輔仁法學，第23期，頁121-149。
- 陳榮隆(2002b)，「非典型擔保物權對典型擔保物權之突破—以讓與擔保之取得為中心」，收錄於黃宗樂教授六秩華誕祝壽論文集，頁319-368，臺北：元照。
- 游進發(2005)，「動產擔保交易法第二八條第一項第一款釋義上之疑問」，高大法學論叢，創刊號，頁23-48。
- 游進發(2015)，「附條件買賣之基本結構」，收錄於物權法之新思與新為—陳榮隆教授六秩華誕祝壽論文集，頁411-422，臺北：新學林。
- 黃淳鈺(2012)，「韓國動產債權擔保法」，真理財經法學，第8期，頁61-146。
- 黃麗芸(2025)，黑幫設融資公司、車商行騙 刑事局扣 232 輛權利車，中央通訊社，2025 年 11 月 27 日，擷取日期：2026 年 4 月 17 日，網站：<https://www.cna.com.tw/news/asoc/202511270105.aspx>。
- 劉春堂(1989)，「論動產擔保交易法上之登記制度」，法學叢刊，第34卷第3期，頁59-85。
- 劉春堂(2015)，「動產擔保交易登記之對抗力」，收錄於物權法之新思與新為—陳榮隆教授六秩華誕祝壽論文集，頁375-410，臺北：新學林。
- 劉春堂(2020)，動產擔保交易法研究，再訂版，臺北：作者自版。
- 龍俊(2022)，「民法典中動產和權利擔保體系」，收錄於法學的想像—蘇永欽教授七秩華誕祝壽論文集（第一卷·大民法典），頁566-568，臺北：元照。
- 謝在全(2006)，「動產擔保制度之最近發展」，收錄於跨世紀法學新思維—法學叢刊創刊五十週年，頁317-358，臺北：法學叢刊雜誌社。
- 魏大曉(2023)，「不動產借名登記法律關係內部與外部效力—契約自由界線與風險分配」，月旦民商法雜誌，第81期，頁61-85。
- 顏佑紘(2020)，「動產物權變動」，月旦裁判時報，第94期，頁49-72。
- 蘇坤成(2017)，「析論靠行營業車輛所有權及駕駛人侵權行為責任—由強制執行面向探討」，軍法專刊，第63卷第1期，頁142-166。
- Fischer, T. (2024), Strafgesetzbuch und Nebengesetze, 71. Aufl., München: C. H. Beck.
- Niggli, M. A. and Riedo, C. (2019), "Art. 145 StGB," in Basler Kommentar Strafrecht, 4. Aufl., Basel: Helbing Lichtenhahn.
- Trechsel, S. and Cramer, D. (2021), "Art. 145," in Trechsel, S. and Pieth, M. (Hrsg.), Schweizerisches Strafgesetzbuch: Praxiskommentar, 4. Aufl., Zürich: Dike.
- UCC (2010), Uniform Commercial Code, § 9-602, § 9-609, Philadelphia: The American Law Institute and the National Conference of Commissioners on Uniform State Laws.

UNCITRAL (2016), UNCITRAL Model Law on Secured Transactions, Vienna: United Nations.

Wessels, J., Hillenkamp, T. and Schuhr, J. C. (2023), Strafrecht Besonderer Teil/2, 46. Aufl., Heidelberg: C. F. Müller.