

車輛安全審驗體系之再建構：從行政訴訟實務談起

蔡振宏 Chen-Hung Tsai¹

許志村 Hsu-Chin Tsun²

李靜宜 Jing-Yi Li³

摘 要

車輛未領用牌照且未取得車輛安全審驗合格證明而行駛於道路者，依「道路交通管理處罰條例」第 12 條第 2 項規定，應沒入之。究其立法原意，係考量未領用牌照且未經安全審驗合格之汽車，若恣意行駛於道路，將危害不特定道路人車安全，為維持社會秩序及增進公共利益，乃以法律限制此種車輛之行駛，並於違反規定時，沒入車輛。立法者並未賦予裁罰機關任何裁量權限，亦即一旦符合法律規定時，基於「依法行政」，裁罰機關必須依法沒入，並無任何裁量審酌空間。惟現行行政訴訟法院⁴就「拆除原廠車輛，以零組件等方式進口後再組裝」、「整車進口」或「國內產製」之車輛，何種情況應適用未領用牌照且未依「公路法」規定取得安全審驗合格證明沒入車輛之規定，見解仍舊分歧，尚未形成統一決議以供遵循。爰此，本文乃就立法意旨、安全審驗制度目的、沒入處分之屬性、法院見解歧異所在等著手，作一全盤性整理彙整，期能協助釐清車輛安全審驗之紛爭情況，並認為法院實不應命裁罰機關配合辦理沒入車輛安全審驗之結論。

關鍵字：未領用牌照、安全審驗、沒入

一、問題提出

甲駕駛未經安全審驗合格，但懸掛其申請之他車臨時號牌之 A 車，行經國道 1 號，因「未領用牌照行駛且未依『公路法』規定取得安全審驗合格證明」及「使用他車牌照」，依道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第 12 條第 1 項第 1 款、第 12 條第 1 項第 5 款、第 12 條第 2 項、「行政罰法」第 24 條第 1 項及第 2 項之規定，及「違反道路交通管理事件統一裁罰基準表」之規定，裁處新台幣（下同）7,900 元罰鍰，併處吊銷汽車牌照，並沒入車輛⁵。乙進口 MERCEDES-BENZ、車型 550 自用小汽車 B 車一部，並雇用某通運有限公司駕駛拖車至基隆海關貨櫃場領取 B 車，該公司司機因當時交通大堵塞，遲遲無法進入貨櫃場，乃便宜行事，將拖車停放他處，再至貨櫃場駕

¹ 靜澄法律事務所律師。E-mail: calvinchtsai@gmail.com

² 臺中市交通事件裁決處課長。E-mail: mys326533@taichung.gov.tw

³ 臺中市交通事件裁決處課員。E-mail: vera350@taichung.gov.tw

⁴ 106 年度高等行政法院及地方法院行政訴訟庭法律座談會提案及研討結果提案八。

⁵ 臺中地方法院 106 年度交字第 199 號行政訴訟判決參照。

駛 B 車欲駛上拖車載往某車輛測試中心進行測試，惟在未上拖車前即遭員警查獲舉發，裁罰機關乃以 B 車未依「公路法」規定取得安全審驗合格證明，依「道交條例」第 12 條第 1 項及第 2 項之規定，裁處 3,600 元罰鍰，並將 B 車輛沒入⁶。

根據臺中市交通事件裁決處統計資料，轄內 102 年至 107 年上半年，以「道交條例」第 12 條第 1 項第 1 款、第 2 款加以裁罰之案件數量為 154 件，而歷年因為違反前揭法規進而發展為行政訴訟之案件共有 7 件⁷。相對起罰以罰鍰之交通違規樣態，或是諸如針對酒駕所施行的酒測，其前者具有大量性，後者具有話題性，相形之下「沒入車輛」之行政罰，案件數量明顯少了甚多，也因此對於「沒入車輛」處罰之相關問題，顯得較不受重視。惟「沒入車輛」果真不重要？如案例中的 B 車，因違規事實明確，已遭沒入，如此一來，此一全新賓士汽車依照「臺中市交通事件裁決處沒入車輛委託廠商保管及銷毀作業要點」之規定，僅能加以銷毀，別無他途，則將造成車主乙高達 700 萬元之財產損失⁸，損失不可謂不大！

無怪乎，面臨此類問題，行政訴訟法院也漸漸明瞭「沒入車輛」所造成之嚴重財產上損失，進而思考在受理此類型行政訴訟案件時是否存有其他處理空間？乃進而提出問題於「高等法院及地方法院行政訴訟庭法律座談會」中⁹，討論是否可因限縮「道交條例」第 12 條之適用類型，以減少與避免車輛所有權人之嚴重財產損失。惟該提案立意雖佳，但其分類類型並未直指問題核心，「道交條例」第 12 條之核心在於「安全審驗」，即對於車輛之「型式安全檢測」、「安全審驗」及「一般檢驗」制度之理解，而非在於針對車輛之類型分類方法上！本文以下即針對此問題討論。

二、我國車輛安全檢測暨審驗體系架構

2.1 法源依據

按「公路法」為所有交通法規之母法，該法於民國 49 年 7 月 1 日施行，制訂之目的乃「為加強公路規劃、修建、養護，健全公路營運制度，發展公路運輸事業，以增進公共福利與交通安全。」，其中就「公路營運制度之健全」、「公路運輸事業之發展」、「公共福利之增進」與「交通安全」等目的，均與確保進入道路之車輛須符合安全標準有著密切的關聯。本諸於此，「公路法」乃於第 63 條第 1 項中明定：「汽車及電車均應符合交通部規定之安全檢驗標

⁶ 臺中地方法院 107 年度交字第 5 號行政訴訟判決參照。

⁷ 104 年度 2 件（臺中地方法院 104 年度交字第 168 號、臺中地方法院 104 年度交字第 204 號），106 年度 4 件（臺中地方法院 106 年度交字第 13 號、臺中地方法院 106 年度交字第 93 號、臺中地方法院 106 年度交字第 198 號、臺中地方法院 106 年度交字第 199 號），107 年度迄今為 1 件（臺中地方法院 107 年度交字第 5 號）。

⁸ 自由時報，沒車牌開上路懶惰司機害 700 萬賓士壓成廢鐵，擷取日期：2018 年 6 月 13 日，網站 <http://news.ltn.com.tw/news/society/breakingnews/2457452>。

⁹ 同註 4。

準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照。」，同時為達成前揭規定中安全檢測基準、審驗、品質一致性、申請資格、技術資料、安全審驗合格證明書有效期限、類別、安全審驗合格證明書格式、查核、檢測機構認可、審驗機構認可、查核及監督管理等事項之辦法，授權由交通部定之（同條第五項）。交通部據此法律之授權乃訂定「車輛安全審驗管理辦法」，針對車輛申請新領牌照前，對特定車型之安全及規格符合性之檢測與審驗。

2.2 車輛安全審驗暨檢測機關

交通部雖依據「公路法」第 63 條第 5 項之規定制訂「車輛安全審驗管理辦法」，惟針對車輛究竟應如何審驗？由何者機關負責？並未明確規定，因此於該辦法第 2 條中規定「審驗機構：指受交通部委託辦理車輛型式安全審驗相關事宜之國內車輛專業機構。」、「檢測機構：指取得交通部認可辦理車輛或其裝置安全檢測之國內外機構。」，而交通部為使車輛安全管理機制運作順利，參考國外檢測與審驗分立之做法，自 95 年起著手規劃推動設置所屬專責審驗機構，接受政府委託辦理車輛型式安全審驗等安全管理相關業務¹⁰。於 98 年間正式成立受交通部督導之非營利性民間財團法人～「財團法人車輛安全審驗中心」¹¹（下稱車安中心）。另在「檢測機構」方面，交通部依循「審檢分立」之原則，採取開放之方式，由世界各地之專業檢測機構檢測，截至 107 年 4 月 10 日止，全球共有 53 家經交通部認可之檢測機構¹²。「財團法人車輛研究測試中心」（下稱車輛中心）係經濟部結合交通部、環保署及車輛業者成立，提供具國際公信力之車輛及零組件檢測與驗證服務，並從事相關之技術研發與產品品質改善業務，促進車輛產業升級發展，並協助政府機關規劃車輛管理制度及研擬法規與標準，以保障行車安全、維護消費者權益¹³，為國內重要之車輛檢測機關。

2.3 車輛型式安全檢測、安全審驗暨牌照取得

「公路法」第 63 條雖明訂汽車應符合交通部規定之安全檢驗標準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照。然因「型式安全檢測」、「安全審驗」、「申請牌照檢驗」等程序

¹⁰車輛型式安全審驗管理辦法第 4 條第 1 項：「交通部為辦理車輛型式安全審驗，得委託國內具審驗能力之車輛專業機構為審驗機構，辦理車輛型式安全審驗之安全檢測、監測、審查、品質一致性審驗、安全審驗合格證明書製發、檢測機構認可書面審查及實地評鑑、認可證書製發、檢測機構及其監測實驗室監督評鑑等相關事宜。」。

¹¹有關財團法人車輛安全審驗中心之相關資料請參閱該中心網頁，擷取日期：2018 年 7 月 14 日，網站 <https://www.vsc.org.tw/>。

¹²參閱財團法人車輛安全審驗中心網頁，擷取日期：2018 年 7 月 14 日，網站 <https://www.vsc.org.tw/Home/List/3>，。

¹³參閱財團法人車輛研究發展中心網頁，擷取日期：2018 年 7 月 14 日，網站 <https://www.artc.org.tw/>。

充滿各種專業名詞，負責機關又各有所屬，令多數人難以理解究竟各自程序間先後關係為何？故有加以釐清之必要。

首先，車輛之安全性乃極為重要之事，世界各國政府均針對其國情之不同，制訂各自不同的車輛安全標準。我國政府針對車輛之安全標準及應如何檢驗該標準，乃是由交通部制訂「車輛安全檢測基準」，該基準制訂如「車輛燈光與標誌檢驗規定」、「動態剎車」……等共 85 項安全檢測項目，而安全檢測機關則由前述 53 家經交通部認可之安全檢測機構執行安全檢測業務。車輛通過型式安全檢測後，檢具合格之「安全檢測報告」、「規格技術資料」及「品質一致性管制計畫」等文件，向「車安中心」申請安全審驗，取得合格之「審查報告」。之後，據此「安全審驗合格證明書」向監理機關辦理登記、檢驗、領照；依據「道路交通安全規則」第 39 條則在此又另行規範「申請牌照之檢驗項目」¹⁴，此一「申請牌照之檢驗項目」又有別於「車輛安全檢測基準」，

¹⁴汽車申請牌照檢驗之項目及基準，依下列規定：一、引擎或車身（架）號碼及拖車標識牌應與來歷憑證相符。除小型車附掛之拖車外，拖車標識牌及車身（架）號碼打刻應符合附件十七之規定。二、消音器作用正常，排氣管完好，排放空氣污染物符合管制規定。三、方向盤應在左側。四、腳煞車、手煞車效能、平衡度合於規定。五、著地輪應為四輪以上，最前軸著地應為二輪。前輪側滑度合於規定。六、各種喇叭應合於規定且不得裝設可發出不同音調之喇叭。七、各種燈光應符合附件七規定。八、車輛尺度、顏色、車身式樣與紀錄相符，車身標識合於第四十二條之規定。九、車窗、擋風玻璃未黏貼不透明反光紙，計程車車窗玻璃除依規定標識車號外，並不得黏貼不透明之色紙或隔熱紙。十、雨刮、照後鏡完備，平頭大型車有前照鏡。十一、座位符合第四十一條規定。各類車前排、貨車及小客車全部座位應裝置安全帶。自中華民國九十六年七月一日起經車輛型式安全審驗之新型式大客車及自中華民國九十七年一月一日起新登檢領照之大客車全部座位應裝置安全帶。十二、大客車、大貨車、曳引車、小型車附掛之廂式拖車、露營車及幼童專用車應備有合於規定之滅火器，其規定如附件五，使用之滅火器應為內政部登錄機構認可之車用滅火器，且大客車應於車輛後半段乘客取用方便之處，另設一具車用滅火器。雙節式大客車各節車廂及市區雙層公車各層車廂，應依前述規定分別設有對應數量之車用滅火器。十三、計程車執業登記證插座完好，位置合於規定；自中華民國一百零四年七月一日起，計費表正面黏貼有效期限內之輪行檢定合格單。十四、曳引車、經核可附掛拖車之小型車及拖車除依照一般汽車檢驗規定外，其聯結設備應完善；拖車煞車效能平衡度合於規定；煞車燈、方向燈、號牌燈、車寬燈、倒車燈、尾燈、危險警告燈及反光標識良好，位置合於規定。十五、大貨車及拖車左右兩側之防止捲入裝置與後方之安全防護裝置（或保險槓）合於規定。十六、車高三點五公尺以上之汽車傾斜穩定度合於規定。自中華民國九十六年七月一日起經車輛型式安全審驗車高三點四公尺以上之新型式大客車及自中華民國九十七年一月一日起新登檢領照車高三點四公尺以上之大客車，亦同。十七、車輛之車身變更打造全高為三點四公尺以上大客車或三點五公尺以上其他車輛或特種車者，應檢附汽車底盤製造廠之符合安全書面證明文件，特種設備應符合規定，並取得合法車身打造工廠之施工證明。十八、隨車有車輛故障標誌。十九、使用燃料為液化石油氣者，其各項裝備應符合附件十之規定；使用燃料為壓縮天然氣者，其各項裝備應符合附件十三之規定。二十、裝載砂石、土方之傾卸式大貨車及傾卸式半拖車貨廂容積應合於規定。二十一、大客車尺度除全長、全寬、全高應符合前條規定外，其車身各部規格應符合附件六之規定；自中華民國九十三年七月一日起大客車其車身各部規格應符合附件六之一規定；雙節式大客車應符合附件六之三規定；市區雙層公車應符合附件六之四規定。二十二、使用自動排檔之小客車及小客貨兩用車，自中華民國八十八年一月一日起，國內產製者以出廠日為準，進口者以裝船日為準，應裝設未踩煞車踏板無法由停車檔排出檔位之自動排檔鎖定裝置。二十三、小型車附掛之拖車前後端尖角、側面突出物應合乎規定。二十四、總聯結重量及總重量在二十公噸以上之新登檢領照汽車，應裝設具有連續記錄汽車瞬間行駛速率及行車時間功能之行車紀錄器（以下簡稱行車紀錄器）。自中華民國九十年一月一日起新登檢領照

檢驗項目各自不同，須予明辨。綜上程序，總結車輛於取得牌照必須經歷向安全檢測機構提出「申請車輛安全檢測」→「取得安全檢測報告」→向安全審驗機構「申請車輛安全審驗」→「取得安全審驗合格證明書」→向監理機關提出「新領牌照登記」→「申請牌照檢驗」→「牌照檢驗合格」→「審驗規定合格文件」→「合格發牌照」等程序。

2.4 道路交通管理處罰條例有關安全審驗之規定

「道交條例」中有關車輛必須通過安全審驗方得行駛於道路之相關規定於第 12 條第 5 項，其規範未領用牌照行駛且未依公路法規定取得安全審驗合格證明之車輛沒入之。惟該項罰以沒入車輛之違規類型包含有三「未領用牌照行駛」、「拼裝車輛未經核准領用牌證行駛，或已領用牌證而變更原登檢規格不依原規定用途行駛」、「報廢登記之汽車仍行駛」。其中「拼裝車輛未經核准領用牌證行駛，或已領用牌證而變更原登檢規格不依原規定用途行駛」、「報廢登記之汽車仍行駛」法條文義上並未課予取得安全審驗合格證明之要求，則此二類型車輛是否應先取得安全審驗？不無疑慮。查「報廢車輛」既已報廢，本不應再繼續行駛於道路，故是否取得安全審驗合格證明，並非其要點，只要加以沒入即可。而「已領用牌證而變更原登檢規格不依原規定用途行駛」之拼裝車輛，依據交通部 99.08.20 交路字第 0990007786 號函所釋¹⁵，拼裝車輛仍應取得安全審驗合格證明書。至於「未領用牌照行駛」之車輛，乃是指「非拼裝車且自始未曾取得牌證之車輛」，其範圍包含進口及國產車輛及人民個別自行辦理進口之車輛（包含新、舊車），該等車輛因自始

之八公噸以上未滿二十公噸汽車、自中華民國九十六年七月一日起經車輛型式安全審驗及自中華民國九十七年一月一日起新登檢領照之八公噸以下營業大客車，亦同。並應檢附行車紀錄器經審驗合格之證明。二十五、應查驗罐槽車之罐槽體檢驗（查）合格之有效證明書。高壓罐槽車之罐槽體應依勞動部所定有關高壓容器檢查之法令辦理；常壓液態罐槽車之罐槽體應依常壓液態罐槽車罐槽體檢驗及管理辦法規定辦理。二十六、裝載砂石、土方之傾卸框式半拖車及裝載砂石、土方且總重量在二十公噸以上之傾卸框式大貨車，自中華民國九十年七月一日起新登檢領照，應裝設具有顯示車輛載重功能且合於規定之載重計。二十七、裝載砂石、土方之傾卸框式大貨車及半拖車，自中華民國九十年七月一日起新登檢領照，應裝設合於規定之轉彎及倒車警報裝置。自中華民國一百零七年一月一日起總聯結重量及總重量十二公噸以上大貨車、總聯結重量三點五公噸以上拖車及總重量五公噸以上大客車，亦同。二十八、幼童專用車及校車之車身左右兩側與後方車身標示之倒三角形黃色部分，自中華民國九十年七月一日起新登檢領照，應使用合於規定之反光識別材料。二十九、幼童專用車之車身各部規格，應符合附件十二之規定。三十、自中華民國一百零三年一月一日起，各類車輛其所使用輪胎之胎面未磨損至中華民國國家標準 CNS 1431 汽車用外胎（輪胎）標準或 CNS 4959 卡客車用翻修輪胎標準所訂之任一胎面磨耗指示點。三十一、自中華民國一百零七年一月一日起新登檢領照之大客車與大貨車，應裝設合於規定之行車視野輔助系統。三十二、自中華民國一百零八年一月一日起大客車電氣設備數量及位置應與安全審驗合格證明書紀錄相。

¹⁵交通部 99.08.20 交路字第 0990007786 號函：「查依公路法第 63 條規定，汽車應符合本部規定之安全檢驗標準，應經車輛型式安全審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照，本案貴法院函附所稱之拼裝車輛，如無依上開公路法規定取得安全審驗合格證明，自非屬道路交通安全規則規定得申領牌照之汽車，且如非屬行政院農業委員會主管之農業機械，則應為道路交通管理處罰條例第 12 條第 1 項第 2 款規定所稱之拼裝車輛。」。

其安全性未經國內安全審驗機關確認，因此在未通過安全審驗前，對於該等車輛之安全性無法確認，駕駛人若駕駛該等車輛進入道路，無異將對其他用路人造成不可預測之風險；故而，主管機關特別針對該等車輛規定必須加以沒入，以維其他用路人之安全。

2.5 車輛安全審驗模式

「道交條例」第 12 條第 5 項既已規定「未領用牌照行駛」且「未依公路法規定取得安全審驗合格證明」之車輛加以沒入，「車輛型式安全審驗管理辦法」第 3 條將車輛區分為「國內車輛製造廠」、「進口商」、「進口人」、「底盤車製造廠」及「車身打造廠」等，其製造、打造或進口之車輛，應經檢測機構或審驗機構依交通部所訂車輛安全檢測基準檢測並出具安全檢測報告，並向審驗機構申請辦理車輛型式安全審驗合格且取得安全審驗合格證明書後，始得向公路監理機關辦理新領牌照登記、檢驗、領照。」則上揭類型之車輛其安全審驗模式是否有別？

首就「國產新車」而言，其是由國內車輛製造廠所製造，檢驗標準依據交通部制訂「車輛安全檢測基準」，並須透過如「車輛中心」之國內安全檢測機構安全檢測後，檢具合格之「安全檢測報告」、「規格技術資料」及「品質一致性管制計畫」等文件，向「車安中心」申請安全審驗，以取得合格之「審查報告」。

其次就「進口新車」而言，乃是進口商或進口人自國外整車進口，因交通部認可之檢測機構包含於國內外，國外廠牌汽車出廠時自經當地政府之安全檢測，因此，進口商或進口人只要提供經交通部許可之國外檢測機構，檢測通過之「安全檢測報告」，之後向「車安中心」申請安全審驗，以取得合格之「審查報告」。

末就「底盤車製造廠」及「車身打造廠」而言，國內現行作法是由車身組裝製造廠進口經國外檢測機構通過取得「安全檢測報告」之零組件，依照國外車廠之標準加工程序施工，接著向「車安中心」申請車輛型式安全審驗，以取得合格之「審查報告」。

2.6 106 年 9 月高等行政法院及地方法院行政訴訟庭法律座談會提案八

106 年 9 月高等行政法院及地方法院行政訴訟庭法律座談會曾提出下列法律問題提案：「違反道路交通管理處罰條例第 12 條第 1 項第 1 款『未領用牌照行駛』，而依同條第 2 項前段『前項第 1 款中屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明』應予沒入之車輛，是否應限縮『拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝』或『其他類似情狀』而未領用牌照行駛且未依公路法規定取得安全審驗合格證明之車輛？」，大會討論結果為「提案機關撤回本

提案」¹⁶。

本案提案機關之所以提問是否應予限縮「道交條例」第12條第1項第1款「未領用牌照行駛」之車輛類型為「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝」或「其他類似情狀」，主要是參酌士林地方法院105年度交字第306號判決而來。該號判決理由表示援引94年修正時之立法理由：「目前已有發生違規行為人將原廠大型重型機車拆除、以零組件等方式進口後再組裝行駛於道路之案例，因該等車輛未經安全型式認證審驗，同時組裝之個人或工廠不具原廠技能且未執行出廠前之安全檢驗規定等，故其行駛於道路對交通安全之危害甚大，裁罰機關對該等車輛援引本條第一項第二款認定為拼裝車輛予以罰鍰及沒入，已衍生適用疑義，因該等違規行為仍屬本條文第一款未領用牌照行駛者之處罰適用範圍，為就該等車輛行駛道路者予以明文及加重處罰，爰修正第二項規定。」，惟查立法院官方網站「立法院法律系統」，關於「道交條例」第12條於94年之修法理由有四：「（一）、配合法制用語，將『左列』改為『下列』；各款中『者』刪除。（二）、查現行牌照經公路主管機關吊銷後即逕予註銷，故原條文第一項第四款及第八款之違規行為不易明顯區別，爰合併規範於第四款；另修正條文第八款亦新增『註銷』乙詞，俾資周延，並為文字修正。（三）、第二項、第三項配合第一項款次變動酌予修正，另因牌照包含號牌及行車執照，爰刪除第二項『號牌』乙詞；有關駕駛人於駕駛執照吊扣期間駕車者，其駕駛執照應予吊銷處罰之規定，已於第二十一條及第二十一條之一明文規定，本條第一項第六款牌照吊扣期間行駛者，其牌照應比照前開規定予以吊銷以求持平，爰修正第二項增列違反第一項第六款之規定，牌照吊銷之。（四）、第三項『車輛』名詞修正為『汽車』，以資明確。」，綜觀「道交條例」第12條於94年之修正理由，並無任何隻字片語涉及其目的係為「取締拼裝車輛」。士林地方法院上開判決理由，援引「立法院第六屆第一會期第二次會議議案關係文書，院總第七五六號，委員提案第五七八二號道路交通管理處罰條例第十二條之修正理由三」為其論據，上述理由並非行政院提出之修法理由說明，僅係葉宜津等51位立法委員提出修法草案之理由說明，然嗣經立法院三讀通過之法律，其修正理由並無任何「拼裝」抑或「整車」之區別¹⁷。

又106年9月高等行政法院及地方法院行政訴訟庭法律座談會提案八之討論意見提出肯定說及否定說於大會討論，肯定說認為：「條文之修正目的，係為解決『將原廠車輛拆除、以零組件等方式進口後再組裝行駛於道路』案例之法律適用問題，由於前開車輛均係使用原廠零組件，實務上就該等車輛是否屬『拼裝車』，產生法律適用之問題，是故道路交通管理處罰條例第12條第2項於94年12月28日修正時，方將『未領用牌照行駛』且『屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明』，增訂沒入處分之規定，使裁罰機關得以

¹⁶ 參閱司法院法學資料檢索系統，

http://jirs.judicial.gov.tw/FINT/FINTQRY04.asp?hir=all&N0=&sel_jword=&N1=&N2=&N3=&Y1=106&M1=8&D1=1&Y2=106&M2=12&D2=15&kt=&kw=&keyword=&sdate=20170801&edate=20171215&ktitle=&lc1=&lc2=&lc3=&hi=all&EXEC=%ACd++%B8%DF&datatype=qtype&typeid=C&page=1&recordNo=6，拜訪日：107年7月14日。

¹⁷ 台中地方法院107年度交字第5號行政訴訟判決參照。

援引該條款之規定，對於前開『將原廠車輛拆除、以零組件等方式進口後再組裝行駛於道路』之車輛，予 12 條第 1 項第 1 款『未領用牌照行駛』，而依同條第 2 項前段『前項第 1 款中屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明』應予沒入之車輛，自應限於『除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝』車輛。」；否定說則認為：「(一) 交通管理處罰條例第 12 條第 1 項第 1 款……未明文限縮於『除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝』車輛，則依文義解釋，凡未依公路法規定取得安全審驗合格證明而未領用牌照行駛者，不論係『拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝』、『車進口』車輛，甚或『國內產製而未依公路法規定取得安全審驗合格證明及領用牌照』車輛，均屬之。(二) 94 年 12 月 28 日道路交通管理處罰條例第 12 條修正理由記載：『前已有發生違規行為人將原廠大型重型機車拆除、以零組件等方式進口後再組裝行駛於道路之案例，……』應僅係修法欲解決之例示案例之一，而非唯一案例。否則，立法者既已於第 12 條第 2 項前段訂定『項第 1 款中屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明』要件，若修法僅係針對『除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝』車輛，自可明文限定之。(三) 道路交通管理處罰條例第 12 條第 2 項前段增訂『第 1 款中屬未依公路法規定取得安全審驗合格證明之車輛並沒入之』係考量未領用牌照且未經安全審驗合格汽車任意行駛於道路之行為，將危害道路人車安全，為維持社會秩序及增進公共利益，乃以法律限制此種車輛之行駛，並於違反規定時，沒入車輛。不論係『拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝』、『整車進口』或『國內產製』之車輛，凡未領用牌照且未依公路法規定取得安全審驗合格證明者，均有危害道路人車安全之虞，應無差別待遇之必要。」。高等行政法院研究意見：台北高等行政法院：多數採肯定說；臺中高等行政法院與高雄高等行政法院則採否定說；而大會討論結果，則由「提案機關撤回本提案」。

本文贊同否定說之見解其理由：(一) 蓋「公路法」第 63 條僅規範汽車及電車均應符合交通部規定之安全檢驗標準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，方可取得安全審驗合格證明書。其中「汽車」並未限縮於特定車輛類型。(二) 其次，「道交條例」第 12 條僅規範未領用牌照行駛且未依「公路法」規定取得安全審驗合格證明之車輛應予沒入，沒入之車輛只要符合「未領用牌照行駛」、「未依公路法規定取得安全審驗合格證明」兩要件即須加以沒入，由法條文意無法取得沒入僅適用於「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝而未領用牌照行駛」且「未依公路法規定取得安全審驗合格證明」之結果。(三) 再者，「車輛型式安全審驗管理辦法」第 3 條規範，應向審驗機構申請辦理車輛型式安全審驗之車輛包含國內車輛製造廠、底盤車製造廠、車身打造廠、進口商及進口人，其製造、打造或進口之車輛，該辦法規範之車輛來源包含所有可能之車輛進入國內管道，非如肯定說所述之「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝」管道而已。(四) 況且，就規範之目的性而言，若沒入對象僅限「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝」之車輛，則若「違規行為人自行進口在國外駕駛過之舊車」、「國外車廠製造之特殊車種」進入國內，顯然依據肯定說之見解，其意似指類此之車輛並無安全之虞，故無庸進行安全審驗，顯然此種說法過於恣意。(五)「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝」，其意即為「先在國外化整為零，

進口後再化零為整」，而進口後再化零為整之狀況，即猶如國內車輛製造廠進口國外整車零件後，再於國內組裝成整車，猶如組裝一般，故其應類屬於「底盤車製造廠」及「車身打造廠」同型，自然應依「公路法」第 63 條、「車輛型式安全審驗管理辦法」第 3 條辦理安全審驗，若有未合，自應依「道交條例」第 12 條之規定予以沒入，當屬無疑。

2.7 小結

車輛無論其為任何型式，依據「公路法」第 63 條、「車輛型式安全審驗管理辦法」第 3 條之規定就應該取得安全審驗合格證明書，方可取得向監理機關申請登記、檢驗及領照之資格。而取得安全審驗合格證明書之程序，必須先向安全檢測機構（如「車測中心」）提出「車輛安全檢測」申請，嗣通過安全檢測取得「安全檢測報告」，才可向安全審驗機構（「車安中心」）申請「車輛安全審驗」，通過安全審驗並取得「安全審驗合格證明書」後，才可以向監理機關提出登記、檢驗及領照等程序。任何車輛未經前述「型式安全檢測」、「安全審驗」及「登記、檢驗及領照」程序，即行駛於道路者，便符合「道交條例」第 12 條第 1 項第 1 款及第 2 項之規定，該車輛即應加以沒入，限縮沒入車輛應適用之範圍，並無理由。

三、法院依職權送安全審驗之可行性

車輛無論其為任何型式，依據「公路法」第 63 條、「車輛型式安全審驗管理辦法」第 3 條之規定就應該取得安全審驗合格證明書，方可取得向監理機關申請登記、檢驗及領照之資格，若有違反自當依「道交條例」第 12 條第 1 項第 1 款及第 2 項之規定予以沒入；但若車輛「尚未申請安全檢測」、「已申請安全檢測但尚未取得合格證明」或「已取得安全檢測合格但尚未申請安全審驗」，均屬不符合得向監理機關申請登記、檢驗及領照之資格，依法若有行駛於道路經舉發車輛即應加以沒入。惟若違規行為人因此提起行政訴訟，行政訴訟法院得否依職權命裁罰機關將沒入之車輛移送「型式安全檢測機構」與「安全審驗機構」？換言之，若人民事前未申請（包含已提出申請）並取得「安全檢測」與「安全審驗」合格，法院得否於事中或事後，依職權將此一缺漏程序予以補足？

3.1 事前、事中、事後安全審驗之探討

按「公路法」第 63 條第 1 項「汽車及電車均應符合交通部規定之安全檢驗標準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照。」、次按「車輛型式安全審驗管理辦法」第 3 條「國內車輛製造廠、底盤車製造廠、車身打造廠、進口商及進口人，其製造、打造或進口之車輛，應經檢測機構或審驗機構依交通部所訂車輛安全檢測基準檢測並出具安全檢測報告，並向審驗機構申請辦理車輛型式安全審驗

合格且取得安全審驗合格證明書後，始得向公路監理機關辦理新領牌照登記、檢驗、領照。」、第 4 條「交通部為辦理車輛型式安全審驗，得委託國內具審驗能力之車輛專業機構為審驗機構，辦理車輛型式安全審驗之安全檢測、監測、審查、品質一致性審驗、安全審驗合格證明書製發、檢測機構認可書面審查及實地評鑑、認可證書製發、檢測機構及其監測實驗室監督評鑑等相關事宜。」，明文定之。

「公路法」第 63 條、「道交條例」第 12 條第 1 項第 1 款及第 2 項、「車輛型式安全審驗管理辦法」第 3 條，明訂車輛取得牌照前之必要程序，法律規範之目的與程序相當明確，車輛所有權人必須主動向「車輛中心」申請「型式安全檢測」，通過後再向「車安中心」申請「安全審驗」，此課予車輛上路前必須確保安全無虞，才得以辦理登記、檢驗、領照，否則便處予最重處罰（沒入車輛）；乃是道路主管機關本於道路交通安全，對此違規型態之立法設計，法規要求事前檢測與審驗之制度設計清晰，並無混淆難以辨別之虞。若今日未依「事前檢測暨審驗」之要求辦理，而是由法院在案件審理期間依職權於「事中或事後才補行辦理檢測暨審驗」，則不啻將致使整套法規設計產生斷鍊、缺口，故「型式安全檢測」及「安全審驗」，不應於「事中或事後才補行辦理檢測暨審驗」，否則即有違法規範目的及制度之設計。

3.2 權力分立

司法院大法官釋字第 175 號解釋：「我國為基於五權分治，彼此相維的憲政體制」；釋字第 461 號解釋之解釋理由書：「憲法雖迭經增修，其本於民意政治及責任政治之原理並無變更；而憲法所設計之權力分立、平等相維之原則復仍維持不變。」；釋字第 499 號解釋：「憲法條文中，諸如第一條所樹立之民主共和國原則、第二條國民主權原則、第二章保障人民權利、以及有關權力分立與制衡之原則，具有本質重要性，亦為憲法整體基本原則之所在」。釋字第 613 號解釋林子儀大法官部分協同意見書亦言：「按權力分立制衡原則係民主憲政國家實施憲政的一項 憲法基本原則。各民主憲政國家即基此原則，在憲法中將政府的權力予以垂直及水平地分配給不同政府部門行使，以避免權力集中於單一機關而易流於專擅與濫權。而權力除分由不同政府部門職掌外，並設計維持不同權力間的均衡，使彼此監督與牽制，進一步防止權力的集中與濫權。此種設計的積極面向則係將政府權力依其功能交由專門機關行使，亦得以提昇政府效能。」。

基於權力分立原則，行政法院於撤銷原處分及訴願決定後，本不應替代行政機關做成決定。行政訴訟法第 197 條規定：「撤銷訴訟，其訴訟標的之行政處分涉及金錢或其他代替物之給付或確認者，行政法院得以確定不同金額之給付或以不同之確認代替之。」，行政法院應不得在此等特別許可之範圍外，自為替代決定。本條規定之適用，雖不待原告之聲請，即得依職權為之，但仍應限於原處分之根據無誤，僅數額有誤之情形。此外，系爭行政處分涉及金錢或其他代替物之給付或確認，於應做成羈束處分，或應做成裁量處分，而裁量縮減為零之情形，對於事實已臻明確之個案，行政法院始可自為該唯

一合法之決定。反之，系爭行政處分如為裁量處分，且並無裁量縮減為零之情事，行政法院應不得越俎代庖，自為裁量決定。」¹⁸。

法院若依職權命裁罰機關配合違規行為人提出相關申請資料後，由違規行為人將車輛移至「安全檢測機構」檢測，及「安全審驗機構」審驗。雖形式上仿若是以違規行為人之名義對車輛安全審驗中心提出安全審驗申請，惟因車輛沒入後是由裁罰機關保管，違規行為人欲進行安全檢測與審驗，須裁罰機關放棄因沒入所生之保管，將車輛交付違規行為人始得進行安全檢測與審驗，若無裁罰機關配合辦理，違規行為人即便提出安全檢測與審驗申請，也會無車可驗，故裁罰機關是否配合交付沒入車輛予違規行為人甚為重要。然裁罰機關並無任何得於沒入後再將車輛交付違規行為人之法源依據，依法將沒入車輛保管至判決確定，是裁罰機關唯一之處置方式。今若法院職權命裁罰機關違反法定方式，將沒入車輛重行交付違規行為人，與「憲法」要求將政府的權力予以垂直及水平地分配給不同政府部門行使，以避免權力集中於單一機關而易流於專擅與濫權之精神相左；猶如法院命裁罰機關為特定內容之處分相似，實為替代本處決定，基於權力分立之原則，法院自不得依職權，遽予為之。

3.3 羈束行政

臺中市政府針對違反「道交條例」沒入之車輛訂有「臺中市交通事件裁決處沒入車輛委託廠商保管及銷毀作業要點」(以下簡稱「沒入車輛保管及銷毀要點」)，第2點：「凡於臺中市境內，查獲依違反道路交通管理處罰條例相關規定應予沒入之車輛於道路上行駛者，經警察機關依法舉發，並由公路主管機關依法裁決確定應沒入之車輛，由裁決處辦理後續銷毀作業。」、第3點：「裁決處管轄之車輛，經警察機關查獲有違反道路交通管理處罰條例之行為，致其車輛經依規定填製舉發違反道路交通管理事件通知單，予以沒入者，該沒入之車輛，應移送裁決處委託之廠商代為保管及銷毀。」、第7點：「裁決處對於沒入車輛之交通違規案件，應於裁決確定後，會同委託廠商派員至車輛保管場地辦理點交，並即依程序辦理銷毀作業；如非屬應沒入車輛，應由原舉發機關通知各車輛所有人領回。」，明文定之。

「沒入車輛保管及銷毀要點」第2點、第3點及第7點規定，凡在臺中市境內，交通違規應予沒入之車輛，應移送交通事件裁決處委託之廠商代為保管，裁決確定後由交通事件裁決處辦理後續銷毀作業。因此，結合「道交條例」與「沒入車輛保管及銷毀要點」之運作，只要違反「道交條例」第12條第1項第1款及第2項應沒入之車輛，其唯一的處置方式，即是交通事件裁決處須在裁決後交付受託廠商保管，受託廠商保管至裁決確定後，續會同交通事件裁決處將沒入車輛予以銷毀。換言之，依照臺中市政府所通過之行政法規，交通事件裁決處對於沒入之車輛須謹守「沒入交付保管」及「裁決確定後會同銷毀」之法定義務¹⁹，此之為羈束行政，而非裁量行政，交通事

¹⁸陳敏，行政法總論，五版，頁1523。

¹⁹臺北市政府、新北市政府、桃園市政府、臺中市政府、臺南市政府及高雄市政府，均屬直

件裁決處於要件滿足時，即應為此處置，並無其他裁量權。故法院若命交通事件裁決處將沒入車輛交付違規行為人，以配合違規行為人交付安全檢測與審驗，交通事件裁決處並未被授權得將沒入車輛交付違規行為人以辦理安全檢測與審驗，若將車輛交付違規行為人，必違反依法行政之行政機關最高原則。

3.4 申請人不適格

依「車輛型式安全審驗管理辦法」第5條之規定：「車輛型式安全審驗之申請者資格如下：一、國內製造之完成車，為製造廠。二、進口之完成車，為進口商。三、國內製造之底盤車由車身打造廠打造車身者，為底盤車製造廠或車身打造廠。四、進口底盤車由車身打造廠打造車身者，為進口商或車身打造廠。五、車身打造廠自行進口底盤車打造車身者，為車身打造廠。六、國內之製造廠或車身打造廠，使用其他廠牌完成車或底盤車變更或改造之完成車，為製造廠或車身打造廠。七、機關、團體、學校或個人進口完成車自行使用者，為機關、團體、學校或個人。八、機關、團體、學校或個人進口底盤車委任車身打造廠打造車身而自行使用者，為進口之機關、團體、學校、個人或車身打造廠。」。

該辦法規定，具申請安全審驗資格者，包含「國內製造廠」、「進口商」、「底盤車製造廠」、「車身打造廠」、「自行進口之機關、團體、學校或個人」五種類型；例如，若屬國產汽車如國瑞汽車生產之車輛，則由製造廠國瑞汽車提出安全審驗申請；若屬進口汽車，如賓士汽車，則由中華賓士提出安全審驗申請；若屬民眾個人或一般車商自行進口之車輛，則由個人或車商提出安全審驗申請。因此，據「車輛型式安全審驗管理辦法」之立法設計觀之，唯有「製造」及「進口」者方具提出安全審驗之適格，如此之制度設計，乃是因該等申請人掌握車輛之所有權，所以能在車輛尚未進入道路行駛之前，就將車輛送往安全檢測與審驗，以保障所有用路人之行車安全。

承前所述，「車輛型式安全審驗管理辦法」既已規定具申請安全審驗資格之人，其中並不包含「安全審驗機關」、「監理機關」、「裁罰機關」及「法院」。法院若命裁罰機關配合違規行為人提出相關申請資料，由違規行為人將車輛移至安全審驗機構審驗，形式外觀似由違規行為人向安全審驗機構提出審驗申請，惟由實際內涵觀之，實是違規行為人間接利用訴訟，透過「法院」及「裁罰機關」向安全審驗機構提出審驗，與「車輛型式安全審驗管理辦法」規定由「製造」及「進口」者提出安全審驗申請之制度設計，顯有未合。本文認為無論「安全審驗機關」、「監理機關」、「裁罰機關」及「法院」，皆不具有實質提出安全審驗之適格，若由法院依職權命裁罰機關配合辦理，則有其未恰之處。

3.5 行政一體

轄市，各市政府均制訂有「沒入車輛委託廠商銷毀要點」，但都相同規範「車輛沒入交付保管」及「裁決確定後會同銷毀」之規定。

司法院大法官會議解釋第 613 號：「行政旨在執行法律，處理公共事務，形成社會生活，追求全民福祉，進而實現國家目的，雖因任務繁雜、多元，而須分設不同部門，使依不同專業配置不同任務，分別執行，惟設官分職目的絕不在各自為政，而是著眼於分工合作，蓋行政必須有整體之考量，無論如何分工，最終仍須歸屬最高行政首長統籌指揮監督，方能促進合作，提昇效能，並使具有一體性之國家有效運作，此即所謂行政一體原則。」，解釋意旨參照。

行政程序法第 16 條：「行政機關得依法規將其權限之一部分，委託民間團體或個人辦理。」、訴願法第 10 條：「依法受中央或地方機關委託行使公權力之團體或個人，以其團體或個人名義所為之行政處分，其訴願之管轄，向原委託機關提起訴願。」、行政訴訟法第 25 條：「人民與受委託行使公權力之團體或個人，因受託事件涉訟者，以受託之團體或個人為被告。」，就其執行受託公務之部分，乃屬行政助手，與委託機關同立於行政機關之地位。依「車輛型式安全審驗管理辦法」，車輛安全審驗中心受交通部所委託，是國內唯一具有安全審驗資格之機關，依法其屬行政助手，仍受相關法規之拘束，其僅得受理第 5 條具申請安審資格者提出申請，申請人並需檢具第 6 條至第 8 條之文件供審核使用，變更原有車型規格者，則應依第 13 條申請送審，經審驗合格後依第 9 條、第 10 條、第 13 條發予安全審驗合格證明書。

交通部公路總局設置於各地之監理所（站），本於「公路法」第 63 條第 1 項規定，辦理經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書車輛之登記、檢驗、領照業務。凡尚未取得安全審驗合格之車輛，未經安全審驗即行駛於道路，經舉發機關舉發，裁罰機關即須依法沒入。法律規範之目的與程序相當明確，透過主動申請安全檢測之機制，課予車輛上路前得以確保安全無虞後，才得以辦理登記、檢驗、領照，否則便處予最重的處罰，沒入車輛。

安全審驗中心、交通部公路總局監理所（站）、舉發機關、裁罰機關，雖屬不同行政機關，但本於大法官會議解釋第 613 號之意旨，執行法律，處理公共事務，形成社會生活，追求全民福祉，進而實現國家目的，依不同專業配置不同任務，分別執行，乃是著眼於分工合作，基於行政整體考量，使具有一體性之國家有效運作，此即為行政一體之精神與原則。今裁罰機關處於整體法規設計之最末端，負責對於未依法申請安全檢測與審驗之車輛加以裁罰之法定義務，對於本應依法事前提出車輛安全審驗申請者應予裁罰而不予裁罰，或是間接使其未依法於事前提出安全檢測與審驗者，仍得事中或事後提出檢測與審驗，無異等同視車輛安全審驗中心、交通部公路總局監理所（站）、舉發機關之法定權限為無物，本於各司其職之行政工作分配，維護行政一體之精神，裁罰機關不應亦不得將已沒入之車輛交付違規行為人。

四、結論

車輛安全審驗制度乃是「公路法」第 63 條授權交通部制訂「車輛安全審驗管理辦法」孕育而生，其目的是為所有進入道路之車輛均能符合我國政府

所制訂之安全標準，以確保所有用路人安全。「車輛安全審驗辦法」效訪外國制度將「檢測」與「審驗」機構加以分離，其允許多數國內外機構得為「檢測機構」，以因應車輛不同生產地所需，但僅授權「車安中心」為唯一的安全審驗機構，車輛唯有通過「車安中心」的安全審驗後，方可取得「安全審驗合格證明書」；進一步再向監理機關辦理「一般檢驗」針對車輛申請新領牌照前之登記、檢驗、領照，惟應注意的是，「型式安全檢測」與「一般檢驗」，兩者檢測與檢驗項目並不相同，需予明辨。

車輛於取得牌照之過程，必須經歷向安全檢測機構提出「申請車輛安全檢測」→「取得安全檢測報告」→向安全審驗機構「申請車輛安全審驗」→「取得安全審驗合格證明書」→向監理機關提出「新領牌照登記」→「申請牌照檢驗」→「牌照檢驗合格」→「審驗規定合格文件」→「合格發牌照」等程序。車輛無論其來源是由「國內車輛製造廠」、「進口商」、「進口人」、「底盤車製造廠」及「車身打造廠」，均應經過「型式安全檢測」、「安全審驗」及「一般檢驗」三大程序方可領得牌照，行駛於道路。

106年9月高等行政法院及地方法院行政訴訟庭法律座談會提議，將違反「道交條例」第12條第1項第1款「未領用牌照行駛」，依同條第2項前段規定應予沒入之車輛，討論是否應限縮於「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝」或「其他類似情狀」而未領用牌照行駛且未依公路法規取得安全審驗合格證明之車輛，所述之類型乃為「於國外先化整為零，進口後再化零為整」，其性質與「底盤車製造廠」及「車身打造廠」相似，既然「底盤車製造廠」及「車身打造廠」依規定均應經過「型式安全檢測」、「安全審驗」及「一般檢驗」三大程序方可領得牌照，則「拆除原廠車輛、以零組件等方式進口後再組裝」或「其他類似情狀」之車輛必然亦須相同辦理；而其他所有車輛，不論其進入國內之管道為何，亦均依此方式辦理為是，法律座談會提議將「道交條例」第12條第1項第1款「未領用牌照行駛」應沒入之車輛，限縮於其所述之車輛類型，顯與現行法規衝突，現行法規甚為明確，亦無難以區分之障礙，實無討論此一行政法院法律問題之必要！

此外，不論沒入車輛進入國內之管道為何，行政訴訟法院得否於訴訟審理中依職權命裁罰機關配合違規行為人將車輛移送「安全檢測中心」（車輛中心）與「安全審驗中心」（車安中心）？本文認為，本於車輛安全審驗制度之基本精神，車輛進入道路使用前便須取得「安全審驗合格證明書」，方可確保所有進入道路之車輛皆是安全無虞的！皆可保障所有用路人安全！「道交條例」第12條第1項第1款暨第2項既規定車輛必須通過安全審驗方得行駛於道路，若有違反即應加以沒入，課與車輛所有權人此一公法上義務，且此一義務乃為車輛進入道路前之事前義務。若車輛所有權人無視此一法規，任由尚未取得「安全審驗合格證明書」之車輛進入道路，顯然無視法律規定；則若承審行政訴訟法院命裁罰機關配合違規行為人，將已沒入之車輛再次提交「車輛中心」檢測或「車安中心」審驗，無異是對現行法律制度之破壞，本文認為期期不可。又行政訴訟法院或因感到沒入車輛價格甚高，一旦沒入僅有銷毀一途，甚為可惜！惟沒入後是否僅得銷毀，或是有其他更符合經濟效益之作法？當值可議，本文亦認為尚存討論空間，對此問題日後將再另行撰文討論。但無論如何，「依法沒入」與「沒入後僅得銷毀」系屬不同法律事

件，雖有關連但不可混為一談，不可不辯。

參考文獻

陳敏（2007），行政法總論，五版，臺北：新學林出版股份有限公司。

自由時報，沒車牌開上路懶惰司機害 700 萬賓士壓成廢鐵，擷取日期：2018 年 6 月 13 日，網站

<http://news.ltn.com.tw/news/society/breakingnews/2457452>。

財團法人車輛安全審驗中心設立及安全審驗相關資料，擷取日期：2018 年 7 月 14 日，網站 <https://www.vsc.org.tw/>。

財團法人車輛研究發展中心設立、研究發展、檢測相關資料，擷取日期：2018 年 7 月 14 日，網站 <https://www.artc.org.tw/>。

司法院法學資料檢索系統，相關大法官解釋、判決資料、高等行政法院及地方法院行政訴訟庭法律座談會等相關資料，擷取日期：2018 年 7 月 14 日，網站 <http://jirs.judicial.gov.tw/>。

臺北市政府沒入車輛委託廠商銷毀作業，擷取日期：2018 年 7 月 14 日，網站 <http://www.rootlaw.com.tw/LawArticle.aspx?LawID=B010070051000100-0940426>。

新北市政府交通事件裁決處沒入車輛委託廠商銷毀作業，擷取日期：2018 年 7 月 14 日，網站 <http://www.rootlaw.com.tw/LawContent.aspx?LawID=B020240001014700-1050914>。

桃園市政府交通事件裁決處沒入車輛委託廠商銷毀作業，擷取日期：2018 年 7 月 14 日，網站 <http://www.rootlaw.com.tw/LawArticle.aspx?LawID=B070180001005100-1041209>。

臺中市政府交通事件裁決處沒入車輛委託廠商銷毀作業，擷取日期：2018 年 7 月 14 日，網站 <http://lawsearch.taichung.gov.tw/GLRSout/LawContent.aspx?id=GL002520>。

臺南市政府交通局沒入車輛委託廠商銷毀作業，擷取日期：2018 年 7 月 14 日，網站 <http://law01.tainan.gov.tw/glrsnewsout/NewsContent.aspx?id=1020>。

高雄市政府交通局沒入車輛委託廠商銷毀作業，擷取日期：2018 年 7 月 14 日，網站 <https://www.tbkc.gov.tw/Message/Ordinance/abc117?ID=6798f7e6-0847-454c-a170-0707d83480ae>。