

訴 願 人 甄○○

原 處 分 機 關 臺北市政府環境保護局

訴願人因違反空氣污染防制法事件，不服原處分機關民國 99 年 11 月 17 日機字第 21-099-110153 號裁處書，提起訴願，本府決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

原處分機關所屬衛生稽查大隊稽查人員於民國（下同） 99 年 11 月 2 日上午 11 時 25 分，在本

市中正區思源街○○號前執行機車排氣檢測勤務，攔檢測得訴願人所有並騎乘之車牌號碼 A SR-xxx 重型機車（出廠年月：85 年 7 月，下稱系爭機車），排放之一氧化碳（ CO）為 5.11 %，超過法定排放標準（ 4.5%），違反空氣污染防制法第 34 條第 1 項規定。原處分機關遂當場掣發 99 年 11 月 2 日 D829198 號舉發通知書告發訴願人，並以 99 年 11 月 2 日 99 檢 0003572

號檢測結果紀錄單通知訴願人應於 7 日內進行調修，並至原處分機關認可之機車定檢站進行檢驗。嗣原處分機關依空氣污染防制法第 63 條第 1 項規定，以 99 年 11 月 17 日機字第 21-099-

110153 號裁處書，處訴願人新臺幣（下同） 1,500 元罰鍰。該裁處書於 100 年 4 月 21 日送達，訴願人不服，於 100 年 5 月 2 日經由原處分機關向本府提起訴願， 5 月 18 日補正訴願程式及補充訴願理由，並據原處分機關檢卷答辯。

理 由

一、按空氣污染防制法第 2 條第 3 款規定：「本法專用名詞定義如下：……三、汽車：指在道路上不依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。」第 3 條前段規定：「本法所稱主管機關：……在直轄市為直轄市政府。」行為時第 34 條規定：「交通工具排放空氣污染物，應符合排放標準。前項排放標準，由中央主管機關會商有關機關定之。」第 63 條規定：「違反第三十四條第一項……規定者，處使用人或所有人新臺幣一千五百元以上六萬元以下罰鍰，並通知限期改善，屆期仍未完成改善者，按次處罰。前項罰鍰標準，由中央主管機關會同交通部定之。」第 73 條規定：「本法所定之處罰……在直轄市、縣（市）由直轄市、縣（市）政府為之。」第 75 條規定：「依本法處罰鍰者，其額度應依污染程度、特性及危害程度裁處。前項裁罰準則，由中央主管機關定之。」

空氣污染防制法施行細則第 4 條第 3 款規定：「本法第二條第三款所定汽車，依空氣污染防制所需之分類如下：……三、機器腳踏車。」交通工具空氣污染物排放標準第 1 條規定：「本標準依空氣污染防制法第三十四條第二項規定訂定之。」第 2 條規定：「本標準專用名詞定義如左……二、惰轉狀態測定：指車輛於保持惰轉狀態時，汽油引擎汽車於排氣管直接測定，機器腳踏車於排氣管密套長六十公分，內徑四公分套管測定所排放空氣污染物之濃度。……六、使用中車輛檢驗：包括定期檢驗、不定期檢驗及使用中車輛申請牌照檢驗。定期檢驗係指車輛於依道路交通安全規則或依本法第四十條規定定期檢驗時，對其空氣污染物排放情形所為之檢驗。不定期檢驗係指車輛於停靠處所或行駛途中，臨時對其空氣污染物排放情形所為之檢驗……。」第 6 條規定：「機器腳踏車排氣管排放一氧化碳（CO）、碳氫化合物（HC）、氮氧化物（NOx）之標準，分行車型態測定與惰轉狀態測定；……規定如下表：……」（附表節略）

交通工具種類	機器腳踏車		
施行日期	87 年 1 月 1 日		
適用情形	使用中車輛檢驗		
排放標準		CO (%)	4.5
	惰轉狀態測定		
		HC (ppm)	9000

交通工具排放空氣污染物罰鍰標準第 1 條規定：「本標準依空氣污染防制法……第六十三條第二項規定訂定之。」第 2 條第 1 款第 1 目規定：「汽車……排放空氣污染物超過排放標準者，其罰鍰標準如下：一、汽車：（一）機器腳踏車每次新臺幣一千五百元以上六千元以下：1. 排放氣狀污染物中僅有一種污染物超過排放標準者，每次新臺幣一千五百元……。」

臺北市政府 91 年 7 月 15 日府環一字第 09106150300 號公告：「……公告事項：本府將空

氣污染防制法有關本府權限事項委任本府環境保護局，以該局名義執行，並自 91 年 6 月 21 日起生效。」

二、本件訴願及補充理由略以：系爭機車於 99 年 11 月 2 日被攔檢時測得排放之一氧化碳值為 5.11%，僅超過排放標準 4.5% 約 0.6%，翌日前往機車定檢站檢驗結果符合標準

。前後一日為何有不同結果？超標之數值 0.6%可能是電腦測量的誤差，或來往車輛多所增加之一氧化碳濃度所致。請撤銷原處分。

三、查原處分機關所屬衛生稽查大隊稽查人員於事實欄所述時、地，測得訴願人所有及騎乘之系爭機車排放之一氧化碳（CO）為 5.11%，超過法定排放標準（4.5%），有原處分機關衛生稽查大隊 99 年 11 月 2 日 99 檢 0003572 號檢測結果紀錄單、採證照片 1 幀及系

爭機車車籍資料等影本附卷可稽。是原處分機關予以處分，自屬有據。

四、至訴願人主張攔檢隔日前往機車定檢站檢驗結果符合標準，超標之數值可能是電腦測量的誤差云云。查本件系爭車輛之出廠年月為 85 年 7 月，依交通工具空氣污染物排放標準第 6 條規定，使用中車輛一氧化碳（CO）排放標準為 4.5%；惟據卷附原處分機關所屬衛生稽查大隊稽查人員 99 年 11 月 2 日 99 檢 0003572 號檢測結果紀錄單顯示，系爭機車被

攔檢時經檢測所排放之一氧化碳（CO）為 5.11%，超過法定排放標準，其違反前揭規定之事實，洵堪認定。另查相關之環境樣品檢測，均有無法避免之分析誤差存在，故中央主管機關於訂定法定標準值時，均已內含分析誤差，且原處分機關執行機車排氣檢測取締工作之稽查人員，為經行政院環境保護署訓練合格並領有合格證書之人員；又原處分機關執行機車排氣攔檢勤務時，對於當日使用之儀器均依規定進行標準氣體校正、保養及更換濾材等項作業，且執行機車檢測勤務前以標準氣體進行校正後，始開始檢測；而檢測儀器亦定時進行檢校。有攔檢作業校正紀錄表、攔檢作業耗材更換紀錄表、財團法人工業技術研究院測試報告書及稽查人員黃○○之行政院環境保護署（99）環署訓證字第 F2150206 號「機車排放控制系統及惰轉狀態檢查人員」合格證書等影本附卷可稽。是原處分機關檢測儀器之準確性及合格檢測人員檢測結果，應堪肯認。另按車輛不定期排氣檢測係針對車輛於受測當時之車況進行檢測，對於在不同地點、時間及車況下所作之檢測結果，尚難比擬；且使用中車輛排放空氣污染物是否符合法定標準，與車輛使用之油品種類、機件耗損狀況、車況保養及駕駛操作狀況等因素有關。雖系爭機車嗣後於 99 年 11 月 3 日檢測結果合格，亦僅表示當時車況排氣合格，屬事後改善措施，尚難據以排除本件原處分機關攔檢時檢測結果不合格之違規責任。訴願主張，不足採據。從而，原處分機關以系爭機車排放氣狀污染物中僅有 1 種污染物（CO）超過排放標準，依前揭規定，處訴願人 1,500 元罰鍰，並無不合，原處分應予維持。

五、綜上論結，本件訴願為無理由，依訴願法第 79 條第 1 項，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員 蔡立文（公出）

副主任委員 王曼萍（代理）

委員 陳石獅

委員 紀聰吉  
委員 戴東麗  
委員 柯格鐘  
委員 葉建廷  
委員 范文清  
委員 王韻茹

中華民國 100 年 6 月 29 日市長 郝龍斌

訴願審議委員會主任委員 蔡立文決行

如對本決定不服者，得於本決定書送達之次日起 2 個月內，向臺北高等行政法院提起行政訴訟，並抄副本送本府。

（臺北高等行政法院地址：臺北市大安區和平東路 3 段 1 巷 1 號）