

訴 願 人 吳○○

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 100 年 6 月 21 日機字第 21-100-060185 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） 100 年 6 月 14 日上午 10 時 22 分，在本

市大安區基隆路○○段○○號旁執行機車排氣檢測勤務，攔檢測得訴願人所有並由案外人曾○○騎乘之車牌號碼 GJK-xxx 重型機車（出廠年月： 86 年 3 月，下稱系爭機車），排放之一氧化碳（CO）為 4.61%，超過法定排放標準（ 4.5%）；排放之碳氫化合物（HC）為 13,790ppm，亦超過法定排放標準（9,000ppm），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 100 年 6 月 14 日 D841547 號舉發通知書告發訴願人，並由所屬衛生稽查大隊以 100 年 6 月 14 日 100 檢 0002768 號限期改善通知單通知訴願人應於 7 日內改善完成，並

至原處分機關認可之機車定檢站複驗合格。嗣原處分機關依空氣污染防制法第 63 條第 1 項規定，以 100 年 6 月 21 日機字第 21-100-060185 號裁處書，處訴願人新臺幣（下同） 3,000 元罰鍰。該裁處書於 100 年 6 月 27 日送達，訴願人不服，於 100 年 7 月 15 日向本府提起訴願，

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。」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。使用中車輛無論國產或進口，均需逐車完成檢驗，並符合第一項之排放標準。

前項使用中車輛之認定及檢驗實施方式，由中央主管機關公告之。」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，除另有規定外，在中央由行政院環境保護署為之；在直轄市、縣（市）由直轄市、縣（市）政府為之。」第 75 條規定：「依本法處罰緩者，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（NO_x）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	80 年 7 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……2. 排放氣狀污染物中有二種污染物超過排放標準但未皆超過排放標準一·五倍者，每次新臺幣三千元……。」

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

氣污染防治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、本件訴願理由略以：系爭機車遭攔檢時是處於剛發動之情況，故排放之一氧化碳及碳氫化合物濃度較高乃正常現象；依一般社會普遍觀念不會將未暖車之排放情形作為機車實際排放情形。訴願人隨即於攔檢當日晚間前往機車排氣檢驗站檢測，檢測結果合格，顯見系爭機車排放濃度未超過標準值。訴願人無法要求原處分機關更換檢測機器，或以其他複檢結果證明攔檢時之排煙情形非系爭機車之實際狀況；且攔檢時之檢測儀器亦有誤判之可能，卻不能讓訴願人以合格檢驗結果推翻攔檢時之檢測結果，於理不合。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，測得訴願人所有之系爭機車排放之一氧化碳（CO）及碳氫化合物（HC）分別為 4.61% 及 13,790ppm，均超過法定排放標準 4.5% 及 9,000ppm，有原處分機關衛生稽查大隊 100 年 6 月 14 日 100 檢 000 2768 號限期改善通知單、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、至訴願人主張系爭機車遭攔檢時是處於剛發動之情況，故排放之一氧化碳及碳氫化合物濃度較高乃正常現象；攔檢當日晚間前往機車排氣檢驗站檢測結果合格；攔檢時之檢測儀器有誤判之可能云云。查為防制空氣污染，維護國民健康及生活環境，空氣污染防制法第 34 條明定，交通工具排放空氣污染物，應符合排放標準，違反者，依同法第 63 條第 1 項規定處使用人或所有人 1,500 元以上 6 萬元以下罰鍰。查本件系爭機車之出廠年月為 86 年 3 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）及碳氫化合物（HC）之排放標準分別為 4.5% 及 9,000ppm；惟系爭機車被攔檢測得排放之一氧化碳（CO）及碳氫化合物（HC）分別為 4.61% 及 13,790ppm，均超過法定排放標準。另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。雖系爭機車於攔檢當日晚間經檢驗結果合格，亦僅表示當時車況排氣合格

，惟尚無法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有 2 種污染物超過排放標準但未皆超過排放標準 1.5 倍，依前揭規定，處訴願人 3,000 元罰鍰，並無不合，原處分應予維持。

五、另原處分機關所屬衛生稽查大隊於限期改善通知單上附記「注意事項：……二、您的機車所排放之廢氣濃度超過空氣污染物排放標準，請您應於 7 日內（自攔檢日期翌日起算）改善完成及攜帶本通知單和行照至環保局認可之機車定檢站複驗合格，未於規定期限內改善並複驗合格者，將按次處罰。」乙節，係為提醒訴願人應於稽查之次日起 7 日內完成複檢否則得按次處罰，雖不影響本件違規事實之成立及原處分機關依空氣污染防治法第 63 條第 1 項規定予以裁處之適法性，惟該項記載易使訴願人產生限期改善期限前不會遭受裁處之誤解，為杜爭議，原處分機關應儘速檢討修正相關文字，併予指明。

六、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
副主任委員	王	曼	萍
委員	劉	宗	德
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	覃	正	祥
委員	傅	玲	靜

中華民國 100 年 9 月 28 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）