

訴 願 人 ○○○

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 107 年 8 月 2 日小字第 21-107-080083

號裁處書，提起訴願，本府決定如下：

主文

訴願駁回。

事實

原處分機關所屬環保稽查大隊稽查人員於民國（下同）107 年 7 月 13 日 10 時 27 分許，在本市士

林區○○○路○○段○○號前執行柴油車無負載急加速不透光率不定期檢驗攔測勤務，經測得訴願人所有，由案外人駕駛之車牌號碼 XX-XXXX 自用小貨車（出廠年月：87 年 4 月，下稱系爭車輛），黑煙排放不透光率平均值達  $1.9m^{-1}$ ，超過法定排放標準（ $1.6m^{-1}$ ），違反行為時空氣污染防制法第 34 條第 1 項規定，乃開立 107 年 7 月 13 日 C0018630 號舉發通知書告發訴願

人，交由駕駛人簽名收受。嗣原處分機關依行為時空氣污染防制法第 63 條第 1 項規定，以 107 年 8 月 2 日小字第 21-107-080083 號裁處書，處訴願人新臺幣（下同）3,000 元罰鍰。訴願人不

服，於 107 年 8 月 17 日經由原處分機關向本府提起訴願，並據原處分機關檢卷答辯。

理由

一、按行為時空氣污染防制法第 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 41 條第 1 項規定：「各級主管機關得於車（機）場、站、道路、港區、水域或其他適當地點實施使用中交通工具排放空氣污染物不定期檢驗或檢查.....。」第 63 條規定：「違反第三十四條第一項或第三十五條規定者，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。」

空氣污染防制法施行細則第 4 條第 2 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：……二、柴油及其替代清潔燃料引擎汽車。」第 33 條第 1 項第 1 款規定：「公私場所及交通工具排放空氣污染物之檢查，其實施方式如下：一、儀器檢查：指使用儀器，依中央主管機關規定之方法進行檢查。」第 35 條規定：「使用儀器檢查與目測公私場所及交通工具排放之空氣污染物，由經訓練合格並領有證書之人員為之。」

使用中汽車排放空氣污染物不定期檢驗辦法第 1 條規定：「本辦法依（按：行為時）空氣污染防制法（以下簡稱本法）第四十一條第二項規定訂定之。」第 8 條規定：「執行不定期檢驗人員應經中央主管機關訓練及格取得合格證書者為之。前項人員應使用符合中央主管機關公告之檢驗測定方法規定之儀器設備……並依交通工具空氣污染物排放標準規定之方法進行檢測。前項檢測主管機關得委託專責機構或經認可之機車排氣檢驗站辦理。」

交通工具空氣污染物排放標準第 1 條規定：「本標準依（按：行為時）空氣污染防制法第三十四條第二項規定訂定之。」第 2 條第 6 款規定：「本標準專用名詞定義如下：……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。……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 5 條規定：「柴油及替代清潔燃料引擎汽車排氣管排放一氧化碳（CO）、碳氫化合物（HC）、氮氧化物（NO<sub>x</sub>）、甲醛（HCHO）、粒狀污染物及黑煙之標準，分行車型態測定、目測判定及儀器測定，規定如下表：……」

附表（節略）

交通工具種類	柴油及替代清潔燃料引擎汽車		
施行日期	82 年 7 月 1 日		
適用情形	使用中車輛檢驗		
排放標準	儀器測定	黑煙（不透光率 $m^{-1}$ ）	1.6
備 註	一、儀器測定： （一）採污染度（%）之測定方法，依柴油汽車排氣煙度試驗方法及程序實施。		

	(二) 自 104 年 1 月 1 日起，採不透光率 ( $m^{-1}$ ) 之測定方法，依柴油	
	汽車黑煙排放不透光率檢測方法及程序實施。	
	二、82 年 7 月 1 日以後出廠及進口之使用中車輛須符合本標準。	

交通工具排放空氣污染物罰鍰標準第 1 條規定：「本標準依（按：行為時）空氣污染防治法（以下簡稱本法）第六十三條第二項規定訂定之。」第 2 條第 1 款第 2 目規定：「汽車及船舶排放空氣污染物超過排放標準者，其罰鍰標準如下：一、汽車：……（二）小型車每次新臺幣三千元以上一萬二千元以下：1. 排放氣狀污染物中僅有一種污染物超過排放標準，或排放粒狀污染物經儀器測定超過排放標準而未超過排放標準一·五倍者，每次新臺幣三千元……。」

柴油汽車黑煙排放不透光率檢測方法及程序第 1 點規定：「本程序適用於柴油及替代清潔燃料引擎汽車之馬力及排氣黑煙（不透光率  $m^{-1}$ ）試驗。」第 3 點規定：「無負載急加速之不透光率試驗法一、適用範圍：柴油及替代清潔燃料引擎汽車於無負載急加速狀態下之不透光率試驗方法。二、用詞定義（一）不透光率：依據附錄『柴油車用不透光式排氣煙度計』規定，指光源經廢氣遮斷後被阻擋到接收器之比率，以百分比表示。……（三）急加速：快速將油門踏板踩到底之狀態。……五、試驗方法：試驗過程如圖 1 所示，包括暖車、吹除積存物及試驗取樣。……（一）暖車：除已完成全負載定轉速最大額定馬力試驗法確保引擎及冷卻水溫度處於正常運轉狀況及原車輛製造廠規範之正常工作溫度範圍外，試驗車輛於車體動力計上，應依原車輛製造廠規範之方式或未規範時以每小時五十公里定速暖車至正常引擎工作溫度。但試驗設備未具備車體動力計時，車輛應以適當方式，暖車至正常引擎工作溫度。（二）吹除積存物：1. 試驗車輛於暖車後，應立即進行吹除積存物程序，以避免長時間怠速。2. 於試驗前，應將車輛檔位置於空檔，急加速後立即釋放油門踏板，連續進行三次，以清除排氣系統中之積存物，並記錄三次最高引擎轉速。最高引擎轉速皆應大於最大額定馬力轉速，且不得逾最大額定馬力轉速 130%。……（三）試驗取樣：於吹除積存物後 5 至 6 秒內，應進行試驗取樣程序。1. 開始試驗時，急加速並保持 2 秒後，立即釋放油門踏板回復至怠速並保持 11 秒，共計 13 秒完成 1 次試驗循環。於每次試驗循環油門踏板開始動作時，同時進行連續取樣，取樣時間共計 5 秒，以取樣時間內之最大值為試驗結果。2. 重複以上步驟至連續 3 次試驗循環記錄之最大值及最小值光吸收係數相差不超過  $0.25 m^{-1}$  為止，且連續 3 次之最高引擎轉速皆應大於最大額定馬力轉速，並不得逾最大額定馬力轉速 130%。……4. 計算連續 3 次試驗結果之平均值，無條件捨去至小數點第 1 位，作為檢測結果。（四）試驗過程中，試驗車輛或檢測設備如有異常狀況（例如：引擎有異常聲響或抖動、排氣系統洩漏或引擎溫度過高等），應立即終止檢測並予退驗。（五）檢測結果應符合交通

工具空氣污染物排放標準第五條規定。但於中華民國一百零三年十二月三十一日前出廠之使用中車輛，依本程序檢測不合格者，試驗車輛得於不駛離檢驗區且保持怠速情形下，以風扇冷卻試驗車輛三至五分鐘後，依柴油汽車排氣煙度試驗方法及程序之煙度試驗規定辦理（不含全負載定轉速排氣煙度試驗法之馬力比量測），並以此試驗結果為檢測結果。……。」

臺北市府 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：系爭車輛定期檢驗均合乎規定，工讀生可以到路中攔車嗎？查驗人員直接上車踩油門踩到底好幾次，讓人感覺就是要找出問題。

三、查原處分機關所屬環保稽查大隊稽查人員於事實欄所述時、地，攔檢訴願人所有系爭車輛，經儀器 3 次檢測結果不透光率平均值達  $1.9\text{m}^{-1}$ ，超過法定排放標準（ $1.6\text{m}^{-1}$ ），被判定為不合格。有採證照片 1 幀、原處分機關 107 年 7 月 13 日臺北市柴油車排煙檢測站

路邊攔檢車況點檢表、柴油車黑煙排放不透光率檢驗結果表及系爭車輛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、至訴願人主張系爭車輛定期檢驗均合乎規定，攔車程序及查驗方法有問題云云。按為防制空氣污染，維護國民健康及生活環境，行為時空氣污染防治法第 34 條明定，交通工具排放空氣污染物應符合排放標準，違者依行為時同法第 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。次按交通工具空氣污染物排放標準第 2 條第 6 款規定，使

用中車輛排放空氣污染物之檢驗，除定期檢驗外，尚包括車輛於行駛途中臨時對其空氣污染物排放情形所為之不定期檢驗。是車輛所有人或使用人平時即應確實保養、維修使用車輛，使其排放空氣污染物符合法定排放標準。查本件原處分機關所屬環保稽查大隊稽查人員於事實欄所敘時、地攔查系爭車輛，並依行政院環境保護署公告之柴油汽車黑煙排放不透光率檢測方法及程序，進行柴油車無負載急加速不透光率檢測，經儀器 3 次檢測結果黑煙排放不透光率分別為  $2.03\text{m}^{-1}$ 、 $1.92\text{m}^{-1}$  及  $1.99\text{m}^{-1}$ ，平均值為  $1.9\text{m}^{-1}$ ，逾法定排放標準  $1.6\text{m}^{-1}$ ，被判定為不合格，故系爭車輛之所有人或使用人依法即應受罰。又按使用中汽車排放空氣污染物不定期檢驗辦法第 8 條規定，執行不定期檢驗人員應經中央主管機關訓練及格取得合格證書者為之。本件系爭車輛執行檢測人員○○○，領有行政院環境保護署（107）環署訓證字第 F6020028 號「柴油車排放煙度儀器檢查人員」合格證書；另進行檢測之轉速計及煙度計每年皆有校正 1 次，有儀校科技股份有

限公司大溪校正實驗室 107 年 2 月 12 日編號 18A032021 號校正報告及財團法人台灣電子  
檢

驗中心 106 年 10 月 31 日測試之測試報告影本附卷可憑。是本件原處分機關檢測之結果，應堪肯認。另稽查人員執行路邊攔檢稽查作業，針對車況如引擎運轉有無異音、排氣管有無破洞、漏氣或加裝滅焰器、引擎運轉溫度是否正常、潤滑機油是否足夠、引擎本體有無漏油及齒輪箱有無漏油現象等項目逐一檢查並記錄於車況點檢表。訴願人主張系爭車輛定期檢驗均合乎規定部分，係屬公路監理單位辦理之業務，僅針對行車安全進行檢驗，並未就空氣污染物檢測，與本件係由環保機關就車輛排煙污染進行查驗並非相同，又車輛不定期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，與系爭車輛經定期檢驗合格係屬二事。至訴願人主張攔車程序及查驗方法部分，按行為時空氣污染防治法第 41 條第 1 項規定，各級主管機關得於車（機）場、站、道路、港區、水域或其他適當地點實施使用中交通工具排放空氣污染物不定期檢驗或檢查，是本件原處分機關於路邊執行攔查任務並無違法問題；另依柴油汽車黑煙排放不透光率檢測方法及程序第 3 點有關試驗方法之規定，試驗車輛於暖車後，應立即進行吹除積存物程序，以避免長時間怠速；於試驗前，應將車輛檔位置於空檔，急加速後立即釋放油門踏板，連續進行 3 次，以清除排氣系統中之積存物。原處分機關依規定之檢測方法進行檢測，並無違誤。訴願主張，不足採據。從而，原處分機關以系爭車輛排放空氣污染物超過排放標準（黑煙排放不透光率平均值達  $1.9\text{ m}^{-1}$ ）而未超過排放標準 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、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 袁 秀 慧（公出）

委員 張 慕 貞（代行）

委員 柯 格 鐘

委員 范 文 清

委員 王 韻 茹

委員 吳 秦 雯

委員 王 曼 萍

委員 陳 愛 娥

中華民國 107 年 11 月 5 日

如對本決定不服者，得於本決定書送達之次日起 2 個月內，向臺灣臺北地方法院行政訴訟庭提起行政訴訟。（臺灣臺北地方法院行政訴訟庭地址：新北市新店區中興路 1 段 248 號）

