

調 查 報 告

壹、案由：老舊機車排氣定期檢驗實際到檢率偏低，不合格率偏高，又相關改善措施仍未能有效解決空氣污染問題，控管空氣品質成效不彰，主管機關有無疏失乙案。

貳、調查意見：

本案係據審計部 98 年度中央政府總決算審核報告指出，行政院環境保護署(下稱環保署)98 年度空氣污染防制基金計補助機車定檢經費新台幣(下同)6 億 5 千 4 百餘萬元，及委託專業單位辦理機車排氣檢驗站品質管理與資訊應用平台維護工作(委辦經費 1 千 7 百萬元)，核有「機車排氣定期檢驗到檢率偏低，相關制度有待檢討落實執行，以改善空氣品質」及「部分機車已列入死車資料庫，實際卻仍在使用的；又部分機車未能確認是否仍在使用的，影響應實施排氣定檢機車數量。」等情進行調查，業經調查完竣，茲臚列調查意見如後：

一、環保署應賡續辦理機車排氣定期檢驗及提升老舊二行程機車汰換成效，俾恪盡職責，有效防制機動車輛肇生之空氣污染，維護生活環境品質：

(一)依空氣污染防制法(下稱空污法)第 2 條定義，汽車係指：「在道路上不依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。」第 40 條規定：「使用中之汽車應實施排放空氣污染物定期檢驗，檢驗不符合第 34 條排放標準之車輛，應於 1 個月內修復並申請複驗，未實施定期檢驗或複驗仍不合格者，得禁止其換發行車執照。前項檢驗實施之對象、區域、頻率及期限，由中央主管機關訂定公告。…」同法施行細則第 32 條：「使用中之汽車未依本法第 40 條第 1 項規定實施定期檢驗或複驗仍不合格者，主管機關

應通知該管公路監理機關禁止換發行車執照，並副知汽車所有人，汽車所有人於完成改善後，應持憑檢驗合格證明文件始得辦理換發行車執照。」準此，使用中之汽車應實施排放空氣污染物定期檢驗，檢驗不符合排放標準之車輛，應於1個月內修復並申請複驗，未實施定期檢驗或複驗仍不合格者，得禁止其換發行車執照，合先敘明。

- (二)按機車具有機動、迅速、便捷、經濟與停車方便等特性，適合作為短距離之代步工具，加上我國地狹人稠之特性，遂成為我國最普遍之個人交通工具。據交通部統計，截至民國(下同)99年底止，全國機車已達1,484萬輛，機車密度達每平方公里412輛，遠高於其他國家。查環保署考量機車數量遠大於汽車，每公里所排放之空氣污染物亦較多，故自82年起開始推動機車排氣定期檢驗制度，透過每年定期檢驗，促使車主瞭解所使用機車之排氣狀況，並透過檢驗不合格機車之維修保養及複驗，減少其污染排放，改善環境空氣品質。該署自85年1月起採分期分區方式，正式實施「機車排氣定期檢驗制度」，強制使用中機車每年應接受1次排氣檢驗，歷經5次實施期程後，於93年起全面正式辦理機車定期檢測，並於92年5月間公告「使用中機器腳踏車排放空氣污染物檢驗站設置及管理辦法」，明訂各直轄市、縣(市)環境保護局增設檢驗站之原則。截至98年12月底止，全國已設置2,537個檢驗站，每年檢驗約770萬輛次機車，綜予敘明。
- (三)據審計部查核發現，98年度環保署通知機車所有人辦理機車排氣定期檢驗之機車數，計1,025萬餘輛，實際到檢672萬餘輛，到檢率約65.4%，又據檢驗結果顯示，到檢率隨車齡增加而下降，車齡17年

以上到檢率未達 5 成，20 年以上僅餘約 12.8%，而不合格率則隨車齡之增加而上升，車齡 13 年以上不合格率超過 2 成，20 年以上不合格率達約 31.8%，顯見確有老舊機車定檢到檢率偏低，且不合格率偏高，相關改善措施仍未能有效解決等情。環保署則查復，機車排氣定期檢驗到檢率，已由 88 年之 39.4%，逐年增加至 99 年之 65.6%。另考量現行車籍管理制度未能代表實際使用數，爰採計交通部調查民眾機車使用比例結果，修正係數為 0.82，到檢率則增加至 99 年之 80%。至不合格率方面，整體不合格率由 88 年之 19% 降至 99 年之 15%，四行程機車之不合格率則由 12.1% 逐年降至 9.7%，已呈逐年遞減趨勢，惟二行程機車不合格率由 24.5% 增加至 29%。環保署表示，二行程機車不合格率之增長趨勢，主要係因該類機車車齡過於老舊，難以達到規範之排放標準所致。衡諸實情，國內機車排氣定期檢驗到檢率迄今約僅六成餘，且整體不合格率仍達約 15%，其中二行程機車不合格率猶增至約 29%，足徵國內機車排氣定期檢驗工作仍待賡續策進，以維空氣品質。

- (四) 復查針對二行程機車排氣定期檢驗不合格率仍見增長，且多屬老舊機車等情，環保署自 93 年起實施第四期空氣污染物排放標準，加嚴二行程機車之污染源排放管制，由源頭促使國內機車製造廠不再生產銷售二行程機車，以有效管制此類機車肇生之空氣污染。另針對使用中二行程機車，亦自 96 年起編列汰舊補助，凡為 90 年 12 月 31 日(含)以前出廠，由環保署認可之機動車輛回收商回收車體或完成報廢，並有機車排氣定期檢驗紀錄者，則每輛補助新台幣 1,500 元。未符上述條件者雖不予補助

，惟仍可經由該署資源回收管理基金管理委員會廢車回收管道回收等。環保署於 97 年至 99 年 3 年間共計補助汰換約 21 萬輛老舊二行程機車（約占預計補助輛數 35 萬輛之 62%），共回收約 48 萬輛老舊二行程機車。另依交通部統計處資料，同期間輕型機車（大多為二行程機車）登記數共減少約 44 萬輛，約為使用中二行程機車總數之 23%等。觀諸二行程機車雖已於最近三年間逐年補助汰換，惟使用者仍眾，允宜賡續辦理，以提升汰換成效。

（五）綜上，國內機車排氣定期檢驗工作執行迄今到檢率約僅六成餘，且整體不合格率仍達 15%，其中二行程機車不合格率猶增至 29%；又老舊二行程機車之汰換數量約僅為使用中總數量之 23%等情，均仍須加強策進。職此，環保署應賡續加強辦理機車排氣定期檢驗及提升老舊二行程機車汰換成效，俾有效防制機動車輛肇生之空氣污染，維護國人生活環境品質。

二、環保署應督促各直轄市、縣（市）環境保護局善用已建置之機車排氣定期檢驗相關資訊交換平台，以強化資訊共享機制及查核效能，持續提升定期檢驗到檢率，有效防制機車排放污染物對空氣品質之影響：

（一）依空污法第 40 條規範：「使用中之汽車應實施排放空氣污染物定期檢驗，檢驗不符合排放標準之車輛，應於 1 個月內修復並申請複驗，未實施定期檢驗或複驗仍不合格者，得禁止其換發行車執照」，又「交通工具違反空氣污染防制法裁罰準則」第 3 條，亦對逾期未實施排放空氣污染物定期檢驗及經定期檢驗不符合排放標準，未於一個月內修復並複驗合格者，分處 2,000 元及 1,500 元之罰鍰。另查「行政院環境保護署組織條例」第 1 條、第 2 條亦

揭示，該署主管全國環境保護行政事務，且對於直轄市、縣（市）環境保護機關執行該署主管事務有指示、監督之責。準此，相關法令業已針對機車排氣定期檢驗應實施對象、檢驗頻率、期限及其罰則規範甚明，且環保署對於該項政策執行應負指示、監督之責，合先敘明。

(二)查國內機車排氣定期檢驗工作自 88 年間執行迄今，到檢率約僅 65%，且整體不合格率仍達 15%（詳如前述），對此環保署表示，由於民眾對於車籍異動觀念不佳，導致部分機車跨縣市流動使用後，車主未至監理機關辦理車籍異動作業，且衍生機車實際使用狀況與監理車籍不符，致登記車數未能代表實際使用數量之疑義，影響車輛到檢率。該署已實施各項策進作為包括：1. 導入「車牌辨識系統」，進行未定期檢驗機車稽查，應用動態車牌辨識技術，針對行駛中機車進行拍攝，並以辨識出之車號比對定檢資料庫，確認定檢狀態，並對未定檢機車加強通知管制。2. 建置「稽查資料整合回饋系統」，透過彙整稽查資料，協助比對定檢紀錄，針對未定檢者，交由車籍所在之直轄市、縣（市）環保局，合併通知監理車籍，以因應機車跨縣市流動使用特性。3. 建置「全國機車定檢保修資料交換平台」，結合該署機車排氣定檢管理系統與機車製造廠之經銷商店頭管理系統，針對至機車經銷商保養維修之使用中機車，透過該系統平台瞭解其定檢狀態，針對未定檢車號加以列管，作為重點追蹤對象，綜予敘明。

(三)惟據環保署 98 年度委託春迪企業股份有限公司辦理之「98 年度機車排氣檢驗站品質管理與資訊應用平台維護專案工作計畫」統計顯示，「稽查資料整

合回饋系統」各縣市上傳資料中，台中縣（99.12.25改制為直轄市台中市）、台南市、連江縣等3個縣市迄未上傳任何稽查資料，又未下載處理之資料量總計約9萬餘筆，此審計部亦有相同查核結果。針對上情環保署復以，於97至99年度業務檢討會議時，均將該項系統使用狀況納入議題，並定期將使用狀況函知各直轄市、縣（市）環保局，藉以提升利用率等。衡諸實情，該系統建置主因，係供各直轄市、縣（市）環保局上傳收集使用中車輛之照片、車號資料，並進行車籍查詢、死車比對、定檢狀態查詢等作業。然至98年底，尚有9萬餘筆確認為死車之資料未經相關環保機關下載處理，亟待該署積極督導妥適查核處理，惟該署未深為探究各直轄市、縣（市）環保局未有效使用該系統之主因，妥謀策進措施，避免耗資建置系統流於閒置，僅以消極通知作為，其改善成效如何，不無疑義，顯有未當。

（四）綜上，機車定檢制度攸關空氣品質改善成效，囿於機車具跨縣市流動性及稽查責任繫屬車籍所在地環保局之限制，環保署爰於97年建置之「稽查資料整合回饋系統」，期透過全國稽查資料共享，提升環保機關之稽查成效。惟該系統建置迄今仍見部分縣市環保局或未上傳稽查資料，或未下載比對後之車籍資料，有悖資訊共享機制並影響查核效能，核有未當。環保署應督促各直轄市、縣（市）環境保護局善用已建置之機車排氣定期檢驗相關資訊交換平台，以強化資訊共享機制及查核效能，持續提升定期檢驗到檢率，有效防制機車排放污染物對空氣品質之影響。

三、環保署宜就機車死車資料庫之正確性，積極妥謀具體改善作為，並加強控管各環保機關之死車提報作業，

防杜規避機車排氣定期檢驗之違法情事，以彰政策執行成效：

- (一)查前揭空污法第 40 條規範之應受排氣定期檢驗管制對象，係為「使用中」機車，然因現行車籍管理係採登記制，造成機車實際使用狀況與監理車籍不符，導致各直轄市、縣（市）環保局之定檢通知單未能依監理機關提供車籍地址有效寄達。環保署針對前揭定檢通知經郵寄退件者，即視為無效車籍，並稱得提報列入死車資料庫，不予通知管制。然審諸該署所復之「死車」定義，係指：「已淘汰或無法使用之車輛，例如：報廢、繳銷、停駛、車體回收、不堪使用等車輛」，得由各直轄市、縣（市）環保局列入轄區內死車名單，於每年年底提報納入死車資料庫，未來便不再管制定檢狀態等，顯有未合。
- (二)又據前揭環保署 98 年度委託研究計畫指出，各直轄市、縣（市）環保局歷年提供之死車資料，多無法查證真實性，且因提報資料可抵扣轄區內車輛數，有助於修正計算納管率時提升定檢數據，故近年來發現部分死車資料有浮報之虞。另該計畫以車牌辨識樣本比對死車資料庫後顯示，實際使用中機車約有 4.5% 係歸類於死車資料庫而未予管制，另各縣市自行執行車牌辨識之樣本死車比對結果，實際使用中機車歸類於死車資料庫之比例約 4.8%；其中以台南縣(99.12.25 改制為直轄市台南市)、屏東縣、雲林縣及嘉義縣之整體死車比例最高。關此，審計部亦查報，98 年度已納入死車資料庫，實際卻仍在使用之車輛計 5 萬餘筆，足證死車認定標準不一等情，已影響資料庫之正確性。
- (三)復查環保署為避免死車認定過於寬鬆，雖已就提報

作業訂出原則：1. 經郵寄定檢通知而遭退件者，可提報該署存查，惟該項資料不予列入死車資料庫。2. 各縣市查詢戶籍郵寄定檢通知成功案件，應提供相關資料，以利更新未來定檢通知光碟內容。3. 失竊車並經報案或警察機關出具證明者、因天災無法尋獲並經有村里長出具證明者、報廢、停駛、繳銷等 5 項，經提報可列入死車資料庫。4. 車體回收之資料，將由該署另行統計列入死車資料庫，並於管制率計算時納入統計等。惟前揭認定原則，僅對各直轄市、縣（市）環保局查證已無使用之車號，或該署資源回收管理基金管理委員會回收之廢車資料，逐年提報納入環保署建置之死車資料庫，不再寄發定檢通知，然該資料庫仍存有管制前期浮報列入死車資料庫而不再通知納管，且實際上屬使用者，尚無法逐一查證車輛使用等情，實應正視。

(四) 綜上所述，環保署前逕將各直轄市、縣（市）環保局無法有效通知定檢之機車納入死車資料庫，致生死車認定疑義及影響定檢執行成效，洵非允當。該署宜就機車死車資料庫之正確性，積極妥謀具體改善作為，並加強控管各環保機關之死車提報作業，防杜規避機車排氣定期檢驗之違法情事，以彰政策執行成效。

四、行政院允宜妥謀具體改善方略，完備國內機車排氣定期檢驗之車籍管理機制及強化後續裁處作為，並促進跨部會協調合作及橫向聯繫機制，避免徒耗行政人力、資源，影響政策推動成效：

(一) 依空污法第 2 條定義，汽車係指：「在道路上不依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。」第 40 條規定：「使用中之汽車應實施排放空氣污染物定期檢驗，檢驗不符合第 34 條排放標準之車輛，應

於 1 個月內修復並申請複驗，未實施定期檢驗或複驗仍不合格者，得禁止其換發行車執照。…」同法施行細則第 32 條：「使用中之汽車未依本法第 40 條第 1 項規定實施定期檢驗或複驗仍不合格者，主管機關應通知該管公路監理機關禁止換發行車執照，並副知汽車所有人，汽車所有人於完成改善後，應持憑檢驗合格證明文件始得辦理換發行車執照。」準此，使用中之汽車未實施定期檢驗或複驗仍不合格者，環保機關得移請交通部公路監理機關禁止換發行車執照，合先敘明。

(二)據行政院環境保護署查復，該署依據空污法及相關授權法令執行機車排氣定期檢驗政策期間，雖有提升定檢率之相關改進措施，惟囿於車籍管理之權責機關尚非該署，致有下列因素影響其成效：

- 1、車籍資料正確性及有效性：現行交通監理機關之機車車籍係採登記制，無法確認車輛實際使用情形，爰難就車籍資料確認機車之實際使用情形。又現行「道路交通管理處罰條例」僅對未依規定換領行照而行駛者，處以汽車所有人或領用人罰鍰，肇生部分使用中之機車未更換行照，或不再使用之機車未辦理車籍報廢，亦導致機車車籍資料之有效性低；又機車車主因故未居住於車籍所在地，惟因未變更車籍地址或填列通訊地址，致車籍資料正確性低。
- 2、車籍資料之查詢：鑑於機車車籍異動頻繁，致各直轄市、縣（市）環保局於寄發定檢通知、二次定檢通知，乃至裁處程序時，均需再次查詢車籍更新資料。現行公路監理機關與縣市環保局雖設有連線查詢系統，惟尚須支付每筆 2 元之查詢費用，經統計全國環保單位每年約需支應 60-80 萬

元之查詢費用，該項費用雖可透過空污基金支應，惟仍有部分縣市環保局囿於經費考量，未向監理機關查詢最新車籍，即以環保署提供之車籍資料寄發二次通知，肇生通知書未能有效送達車主之情事。另現行戶籍資料查詢作業，各直轄市、縣（市）環保局得透過各該縣市政府民政機關之「戶役政資訊連結作業」，回饋獲得所需之戶籍地址，並免收相關規費。

3、違規裁處作為：依現行道路交通管理處罰條例第17條規定，汽車未依限期參加定期檢驗者，除處以罰鍰外，並視逾期時限及檢驗結果，處以牌照吊扣或註銷之處分，故汽車定期檢驗之到檢率幾近100%；反觀空污法及其施行細則雖已規範未實施定期檢驗或複驗不合格之車輛，得禁止其換發行車執照，惟監理機關就環保機關移請禁止換發行車執照之案件，仍要求應先就未定檢機車進行裁罰後，始得移請該機關辦理後續限制換發行照事宜，難收全面管制成效。

4、據交通部99年12月間統計，全國機車車籍登記總數約1,480萬餘輛，惟財政部財團法人保險事業發展中心之機車強制責任險統計，截至同年11月間之有效保單件數約僅990萬餘件，其差距約490萬件。現行機車更換行車執照均須投保強制責任險，未投保者之行照多已逾期，導致該署執行定檢業務時，無法確切掌握車籍資料之有效性。

(三)針對上情，交通部公路總局查復略以：

1、考量排氣量250立方公分以下車輛之行車安全影響相對較低，如為配合治安或相關車輛管理之考量而實施排氣定期檢驗，考量各項成本效益，恐將造成政府與車主負擔，且強制該類車輛執行定

期檢驗，仍有諸多實務執行窒礙，爰參考國外作法，僅對排氣量逾 250 立方公分之機車及汽車實施定期檢驗。

- 2、針對逾期未換照之車主，公路監理機關皆會定期比對資料，再次郵寄催換通知單，通知車主儘速辦理換照事宜，以提升機車行車執照之有效性及正確性。該局 99 年間比對環保機關排氣檢測資料，發現約 59 萬餘輛機車未換行車執照，但參加 98 年度排氣檢驗。截至該年底，經該局所屬公路監理機關再通知後，共計約 3 萬 6,265 輛機車辦理換照事宜，目前仍持續辦理中。
- 3、環保機關將未實施機車排氣定期檢驗而需禁止其換發行車執照之機車，透過網路傳送資料註記於公路監理資訊系統，並無提供車輛清單。又環保機關通知機車排氣定期檢驗數次不到後，即認定該機車為不再使用之機車（即死車），與公路監理機關對於死車之認定（繳、註、吊銷及報廢）不同，且環保機關提報不再使用機車流程中，並無會同公路監理機關辦理報廢車籍。
- 4、該局曾於 97 年 2 月間致函環保署，轉請各機車排氣定期檢驗站對於行照逾期者，應責令先行換照再受理檢驗，惟礙於法規，並未獲環保署同意。環保機關與公路監理機關行政體系相互平行互不隸屬，公路監理機關僅協助環保機關告知民眾，是否因尚未實施排氣定期檢驗，而遭環保機關禁止其換發行車執照。另兩者行政體系互不隸屬之特性，所述違規裁罰事宜，該署容有誤解。
- 5、環保機關倘因寄發二次定檢通知或執行違規裁處之需要，可不定期來函索取，由該局所屬對應監理機關整批挑檔最新機車車籍資料免費提供，由

環保機關自行利用。或利用行政院研究發展考核委員會建置之「e 政府服務平台」公路監理資訊中介服務 (Web IR)，由各環保機關向交通部路政司發文申請使用，提供單筆即時、免費車籍資料查詢。另該局已規劃推動全面換發牌照，刻正由行政院研考會審議中，將俟行政院同意後實施，可藉以清理無效車籍。

(四) 綜上，本院調查環保署執行國內機車定期檢驗成效期間，尚見該署與交通部公路總局，對於機車車籍管理、資源共享、死車認定，及未實施排氣定期檢驗或未更換行車執照機車之詢息傳遞及裁罰先後等節，均各有本位表述，迄無共識，實徵彼此協調不佳，顯有未洽。鑑於各行政機關主政業管有其權限，且業務屬性及其作業模式之差異，常致政策推動期間相關協同措施難收無縫接軌之效，亟需跨部門協同作為。行政院允宜妥謀具體改善方略，以完備國內機車排氣定期檢驗之車籍管理機制及強化後續裁處作為，並促進跨部會協調合作及橫向聯繫機制，避免徒耗有限之行政人力、資源，影響政策推動成效。