

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：行政院環境保護署、新北市政府。

貳、案由：行政院環境保護署為空氣污染防制法中央主管機關，然全國84萬餘輛柴油車自106年3月迄今3年餘，均未依空氣污染防制法第44條規定接受排煙定期檢驗；新北市政府98年接受該署補助辦理「柴油車底盤動力計排煙檢測站設置計畫」，近8年期間，歷經3次招標及終止契約，投入建設經費新臺幣3,239萬餘元，原核定補助檢測站土木及設備項目卻皆未施做，該市唯一且既有之林口檢測站租約又將於1年內屆期，再度面臨拆遷還地情形，柴油車到站檢驗業務恐將無所適從，以上均核有怠失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

原臺北縣政府（下稱新北市政府）環境保護局（下稱新北市環保局）為執行空氣污染防制工作、擴大轄內柴油車不定期排煙檢測量，並解決現有林口柴油車排煙檢測站使用租賃土地，潛藏土地未能續租需拆除檢驗設備等問題，以建置永久性柴油車排煙檢測站為目標，於民國（下同）97年7月29日向行政院環境保護署（下稱環保署）提報「柴油車動力計排煙檢測站規劃設置計畫」（下稱本計畫），計畫經費新臺幣（下同）6,290萬8,000元。本計畫自97年提案，迄至105年僅完成水土保持工程，核定之站房設備工程尚未興建。本院前於106年7月接獲民眾檢舉資料，遂函請審計部新北市審計處（下稱新北市審計處）協助瞭解該計畫工程執行進度緩慢原委及機關履約管理情形等，該處於106年8月派員辦理專案調查。案經

審計部（就環保署部分）及新北市審計處（就新北市環保局部分）於106年至107年間查核，歷經3次聲復後，審計部認新北市政府迄未針對該部新北市審計處所提意見妥適改善，核有不負責答復及答復不當之情事，另環保署對補助案件控管及賸餘款追繳亦有缺失乙案，遂依審計法第20條規定陳報本院。本案經調閱審計部、環保署及新北市政府等機關卷證資料，於109年5月20日詢問環保署蔡處長孟裕、交通部公路總局林組長義勝及新北市政府劉副秘書長和然等機關主管人員，嗣經環保署及新北市政府就待釐清事項，於109年5月22日檢附佐證文件查復本院。本案經調查發現，環保署為空氣污染防制法主管機關，就柴油車定期檢驗業務一事，遲未能與交通部達成共識，肇致全國84萬餘輛柴油車自106年3月24日起因公路監理機關暫停辦理排煙定期檢驗，迄今3年餘，均未依空氣污染防制法第44條規定接受定檢；新北市環保局98年辦理「柴油車底盤動力計排煙檢測站設置計畫」一再延誤，復片面解讀未定案之會議討論事項，逕行撤銷本計畫，確有怠失，應予糾正促其注意改善。茲臚列事實與理由如下：

- 一、行政院環境保護署為空氣污染防制法中央主管機關，交通部於行政程序法修正施行後，自93年8月起多次促請環保署研議行政委託公路監理機關辦理柴油車排煙定期檢驗之適法措施，均未有共識，直至該署於104年起實施「柴油汽車黑煙排放不透光率檢測方法及程序」，與公路監理機關既有檢驗方式有別，數據標準值亦不同，引發爭議，交通部所屬監理機關因而於106年3月24日起停止辦理柴油車排煙定期檢驗。自此全國84萬餘輛柴油車迄今3年餘，均未依空氣污染防制法第44條規定接受排煙定檢，其中更包含

1萬餘輛與PM_{2.5}濃度¹高度相關、應儘速淘汰之老舊柴油車，形同放任移動污染源損及空氣品質、不利國民健康，殊屬不當，核有怠失

(一)環保署為「空氣污染防制法」中央主管機關，依該法授權會商交通部訂定「交通工具排放空氣污染物檢驗及處理辦法」。爰使用中車輛之排煙「定期檢驗」，由各公路監理機關及其委託代檢廠於車輛定期安全檢驗時併同辦理；「不定期檢驗」則由環保機關辦理²：

1、按空氣污染防制法第3條規定：「本法所稱主管機關：在中央為行政院環境保護署；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。」第36條規定：「（第1項）移動污染源排放空氣污染物，應符合排放標準。（第2項）前項排放標準，由中央主管機關會商有關機關定之；並得視空氣品質需求，加嚴出廠10年以上交通工具原適用之排放標準。（第3項）使用中汽車無論國產或進口，均需逐車完成檢驗，並符合第一項之排放標準。（第4項）前項使用中汽車之認定及檢驗實施方式，由中央主管機關公告之。」第42條規定：「中央主管機關得委託其他機關辦理汽車排氣定期檢驗，並支付委託費用，其費用得由汽車排氣檢驗費扣抵。交通工具排放空氣污染物檢驗、處理、委託及其他應遵行事項之辦法，由中央主管機關會商中央交通主管機關定之。」第44條第1項規

¹ 細懸浮微粒：指懸浮於空氣中，粒徑在2.5微米（ μm ）以下之粒子，為「粒狀污染物」其中一種。

² 使用中車輛依據「道路交通安全規則」第39條及第39條之1辦理申請牌照及定期車輛安全檢驗時，併由各公路監理機關及其委託代檢廠於車輛定期檢驗時辦理排煙檢測，即俗稱「定檢」。使用中車輛之不定期檢驗，則由環保機關依據空氣污染防制法規定辦理，即俗稱「不定檢」。

定：「汽車應實施排放空氣污染物定期檢驗，檢驗不符合第36條第2項所定排放標準之車輛，應於檢驗日起1個月內修復，並申請複驗。」

- 2、次按空氣污染防治法第43條第2項授權規定，環保署及交通部會商訂定「交通工具排放空氣污染物檢驗及處理辦法」，該辦法第2條規定：「交通工具排放空氣污染物之種類如下：一、粒狀污染物。二、一氧化碳（CO）。三、碳氫化合物（CxHy）。四、氮氧化物（NOx）。五、其他經中央主管機關公告之物質。前項空氣污染物之檢驗，主管機關得視實際需要情形，分期分區實施。」第3條第1項第1款規定：「交通工具排放空氣污染物之檢驗分類如下：一、汽車（包括機器腳踏車）：（一）新車型審驗。（二）新車抽驗。（三）新車申請牌照檢驗。（四）使用中車輛檢驗：包括定期檢驗、不定期檢驗、抽驗及申請牌照檢驗。」第10條規定：「使用中車輛申請牌照檢驗，由公路監理機關依道路交通安全規則之規定施行。使用中機器腳踏車之定期檢驗，由主管機關依有關規定自行或委託認可之代檢驗廠商辦理。其他使用中車輛之定期檢驗，由公路監理機關依道路交通安全規則之規定自行或委託汽車代檢驗廠商辦理。」
- 3、另按「道路交通管理處罰條例」第92條第1項規定：「車輛分類、汽車牌照申領、異動、管理規定、汽車載重噸位、座位立位之核定、汽車檢驗項目、基準、檢驗週期規定、汽車駕駛人執照考驗、換發、證照效期與登記規定、車輛裝載、行駛規定、汽車設備變更規定、動力機械之範圍、駕駛資格與行駛規定、車輛行駛車道之劃分、行

人通行、道路障礙及其他有關道路交通安全等事項之規則，由交通部會同內政部定之。」依前項規定，交通部與內政部會銜訂定「道路交通安全規則」，該規則第39條規定：「汽車申請牌照檢驗之項目及基準，依下列規定：……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。……」同辦法第39條之1規定：「汽車定期檢驗之項目及基準，依下列規定：……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。……」

4、其中，有關柴油車排煙檢驗之相關規定及方法整理如下：

項目	環保機關	公路監理機關
法源依據	1. 空氣污染防制法第36、45、46條 2. 交通工具排放空氣污染物檢驗及處理辦法第3條 3. 移動污染源空氣污染物排放標準第5條 ³	1. 道路交通安全規則第39、39-1、44條 2. 交通工具排放空氣污染物檢驗及處理辦法第3、10條 3. 移動污染源空氣污染物排放標準第5條
檢驗車輛	1. 新車型審驗、新車抽驗 2. 使用中車輛檢驗（不定期檢驗、抽驗）	1. 新車申請牌照檢驗 2. 使用中車輛檢驗（定期檢驗、申請牌照檢驗）
使用中車輛檢驗方式及期程	1. 不定期檢測 2. 係針對有污染之虞車輛 (1) 通知到檢：目測、民眾檢舉 (2) 攔檢稽查：路邊攔檢、場站檢測	1. 定期檢驗及申請牌照檢驗。 2. 定期檢驗期程： (1) 自用小客車(小客貨車)：出廠年份5年至10年每年檢驗1次、10年以上每年檢驗2次。 (2) 租賃期1年以上之租賃小客車(小客貨車)：出廠年份3年至6年每年檢驗1次、6年以上每年

³ 依據空氣污染防制法第36條第2項規定訂定之「移動污染源空氣污染物排放標準」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)、非甲烷碳氫化合物(NMHC)、氮氧化物(NOx)、甲醛(HCHO)、粒狀污染物(PM)、粒狀污染物數量(PN)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(因條文排版無法完整呈現內容，請詳閱報告附表)。

		檢驗2次。 (3)其他自用車及營業車：出廠年份5年以內每年檢驗1次、5年以上每年檢驗2次。 (4)出廠年份逾10以上營業大客車及高壓罐槽車：每年檢驗3次。
檢驗名稱	柴油車黑煙不透光檢測法	柴油汽車排氣煙度試驗方法及程序
檢驗目的	馬力及排氣黑煙（不透光率）試驗	排氣黑煙（污染度%）試驗
檢驗方法	1. 全負載定轉速最大額定馬力試驗法 2. 無負載急加速之不透光率試驗法	無負載急加速排氣煙度試驗法
檢驗設備	1. 車體動力計 2. 反射式排氣煙度計 3. 引擎轉速計	反射式排氣煙度計
排煙檢驗	執行	執行（106.3.24暫停排煙定期檢驗）
檢驗污染物種類	儀器測定：黑煙（不透光率 m^{-1} ）	儀器測定：排氣黑煙（污染度%）
數據取值	車輛在車體動力計，將油門踏板踩到底，依照引擎最大額定馬力轉速，設定該轉速之100%、60%、40%rpm，三個試驗點分別測得黑煙（不透光率 m^{-1} ）數值。	車輛空檔下，將油門急踩到底，量測黑煙污染度（污染度%），並取3次平均值。
檢驗地點及場所	依空氣污染防治法第45、46條，其中通知至指定地點即為柴油車底盤動力計排煙檢測站。	公路監理機關計28處所60條檢驗線

資料來源：本調查案整理自環保署及交通部公路總局提供資料。

(二)然查，行政程序法於90年12月28日修正施行後，行政程序應有法令依據及公告事項⁴，交通部因認「道路交通安全規則」所據之「道路交通管理處罰條例」

⁴ 行政程序法第15條規定：「(第1項)行政機關得依法規將其權限之一部分，委任所屬下級機關執行之。(第2項)行政機關因業務上之需要，得依法規將其權限之一部分，委託不相隸屬之行政機關執行之。(第3項)前二項情形，應將委任或委託事項及法規依據公告之，並刊登政府公報或新聞紙。」

並無授權汽車排氣定期檢驗，爰該部自93年8月起多次促請環保署研議相關適法措施，然均未有共識。歷次會議情形如下：

- 1、環保署93年8月19日召開「使用中汽車排氣定期檢驗權責分工協調會議」（邀集交通部暨所屬公路監理機關參加），會議紀錄記載（93年8月31日環署空字第0930062809號函）略以：
 - （1）法規適用疑義：使用中車輛於定期檢驗時，如排氣檢驗無法符合環保署訂定標準，同時複驗不合格之行為已有適用空氣污染防制法第40條及第67條規定者，究其適用空氣污染防制法或道路交通管理處罰條例。
 - （2）執行權責：空氣污染防制法之主管機關為環保機關、車輛安全定期檢驗之主管機關為公路主管機關，則使用中汽車排氣定期檢驗未符合規定之處罰及執行機關為何。
 - （3）交通部主管道路交通安全規則（位階低於空氣污染防制法及環保署組織條例）第39條第1項第2款及第39條之1第1項第2款，有關汽車牌照檢驗及定期檢驗項目中包含「排放空氣污染物符合管制規定」乙節，恐逾越道路交通安全管理規則之授權。
 - （4）依據行政程序法第15條第2項規定：「行政機關因業務上之需要，得依法規將其權限一部分，委託不相隸屬之行政機關執行之。」建議有關使用中汽車排氣定期檢驗之業務委託公路監理機關辦理之規定，應明文規定於相關環保法規；有關委託之項目，交通部可統籌各公路監理機關之意見，繼續與環保署協商。
 - （5）使用中汽車排氣定期檢驗業務，監理機關最迫

切需要的是檢驗設備更新或給予實質經費之補助。

(6) 會議決議 (摘要):

- 〈1〉使用中汽車排氣定期檢驗部分，環保署依據空氣污染防治法及行政程序法規定，委託交通部及所委託民間代檢業者代為執行，對於檢驗人員之訓練及設備的QA/QC，環保署願意負責，並考量對監理機關協助環保機關辦理車籍禁、解凍管理等行政工作部分酌予補助。
- 〈2〉有關使用中汽車排氣定期檢驗部分，環保署將委由專業機構進行先期規劃，擬定具體可行之策略後施行，再與交通部、監理機關進行協商。
- 〈3〉請交通部路政司協助彙整全國監理機關對執行汽油車排氣定期檢驗相關經費需求等資料，於會後提供環保署參考。

2、交通部於98年3月23日以交路字第0980002457號函知環保署，略以：查依空氣污染防治法第3條規定，空氣污染防治事宜應屬環保署之權責，且按該法第40條就汽車空氣污染排放之定期檢驗並無委託交通部公路總局所屬公路監理單位辦理之規定；另依行政程序法第15條第2項及第3項規定，行政程序應有明確法令依據及公告委託事項，然迄今公路監理單位並未獲環保署委託辦理排氣檢測，爰公路監理機關於定期檢驗併予實施排氣檢驗，顯已與行政程序法相關規定未符，且現行環保機關與公路監理機關於執行柴油車排煙檢測所用儀器及方法不同，實務上並已生檢測結果爭議之問題。

3、交通部公路總局103年7月25日召開「研商汽車排

氣（煙）檢驗相關事宜會議」（邀集環保署及交通監理機關）（103年8月1日路監牌字第1031005559號函），會議紀錄略以：

（1）法規面：本次會議朝向行政委託監理機關辦理汽車排氣檢驗之共識，委託內容及經費仍須再討論。

（2）執行面：

〈1〉監理單位辦理柴油車排氣檢驗疑慮如下：

《1》因檢測方式不同，曾發生甫經監理機關定期檢驗之柴油車，環保局臨檢不合格予以開單告發之情事。

《2》柴油車無負載急加速之排氣測試方法，產生大量黑煙及嚴重噪音，監理單位檢驗線無黑煙排除裝置及隔音裝置，大量黑煙影響檢驗線空氣品質及檢驗人員身體健康甚鉅，嚴重噪音將影響附近住家住居安寧，可能衍生民眾檢舉及抗議。

《3》柴油車排氣檢驗需急踩油門，對於老舊車輛，若因急踩油門產生引擎損壞，可能衍生賠償問題。

《4》監理單位每日檢驗車輛之數量龐大，柴油車排氣檢驗之執行，將延長檢驗時間，屆時將衍生檢驗線待檢車輛大排長龍，民眾等候檢驗車輛時間增加之情形。

〈2〉汽車定期檢驗約95%在汽車代檢廠檢驗，本次環保署新訂柴油車黑煙不透光檢測法，與既有濾紙反射式煙度計檢測原理不同，須重新購置相關儀器設備，汽車代檢廠部分若由交通部公路總局編列預算名目或要求其自行吸收成本困難度皆很高，此部分也請環保署

考量。

(3) 經費面：

〈1〉 監理機關收取之汽車檢驗規費均繳交國庫。歷來有許多民意代表，為民眾、業者爭取調降汽車檢驗規費，惟財稅機關基於國家財政、財源挹注等觀點，不會容許監理機關調降汽車檢驗規費。另若要調升汽車檢驗規費，目前環境亦會有外部壓力。當初估算汽車定期檢驗規費收費基準未包含汽車排氣檢驗部分。

〈2〉 會後請牌照科將受委託排氣檢驗內容、所需人力、儀器設備、耗材、檢驗線空氣污染防治及改善等資料，送各監理所確認後，提供環保署參考，另因柴油車黑煙不透光檢測法104年1月1日實施在即，期待環保署儘快回應。

4、環保署104年11月11日「使用中車輛排氣定期檢驗研商會」(邀集交通部及所屬公路總局)(104年11月26日環署空字第1040097934號函)略以：本案若採行政協助方式辦理，交通部可協助篩選適合之公路監理機關，供地方環保局稽查人員執行使用中柴油車黑煙檢測。本案若採行政委託方式辦理，除依法辦理委託程序外，環保署並可協助公路監理機關取得檢驗人員資格、提供不透光煙度計及檢測軟體等。

5、環保署105年9月9日「使用中柴油車輛黑煙排氣定期檢驗研商會」(邀集交通部及所屬公路總局)(105年9月14日環署空字第1050075528號函)略以：

(1) 依現行「交通工具排放空氣污染物檢驗及處理

辦法」，機車之定期檢驗由環保署辦理，其他使用中車輛（含汽油車及柴油車）之定期檢驗，由公路監理機關依「道路交通安全規則」之規定自行或委託汽車代檢驗廠商辦理。

- (2) 依前述辦法規定，執行檢驗所需費用應自行負擔，環保署目前雖補助機車排氣定檢費用，但已積極研議逐步降低檢驗費用或由民眾部分或全額負擔，目前監理機關或代檢廠執行汽油車及柴油車定檢(含排氣檢驗項目)，已向車主收取檢驗費用，另要求環保署補助排氣項目檢驗費用並不合理。
- (3) 柴油車排氣定檢回歸環保機關辦理，除須承擔柴油車車主排氣與安全定檢兩地檢驗之民怨，另柴油車定檢執行制度、檢測能量及收費辦法等配套措施須先建置完善，才能順利移轉及執行，因影響層面廣大須審慎研議處理。
- (4) 考量政府一體及避免車主奔波2地分別辦理安全及排氣定期檢驗困擾，現階段請交通部仍持續協助辦理汽車排氣定期檢驗事宜，有關檢測設備及人員資格等，環保署可協助解決。

6、環保署106年6月23日「柴油車定期檢驗協商會議」(邀集交通部及所屬公路總局)(106年6月26日環署空字第1060048094號函)略以：

- (1) 交通部：
 - 〈1〉依空氣污染防制法之規定，車輛排氣檢驗係屬環保主管機關權責，並非交通部及監理機關權責，環保署應有行政委託或類似程序，俾利監理機關及代檢廠協助執行排氣檢驗業務。
 - 〈2〉建議環保署修正空氣污染防制法時，納入車

輛排氣檢驗業務委託監理機關及代檢廠執行時，應支付委託費用，其費用可由汽車檢驗費扣抵，抑或收取規費後採收支並列以支應監理機關協助執行排氣檢驗之業務費。

(2) 交通部公路總局

〈1〉監理機關依柴油車黑煙不透光檢測法執行黑煙檢驗，勢必增加檢驗人員業務負荷，請環保署補助監理機關建置檢測能量時一併納入。

〈2〉代檢廠建置檢測能量涉及擴充檢測設備與人員資格等，環保署規劃由使用者付費，即由向車主收取排氣檢驗規費扣抵委託費用，應有法源依據，以利執行。

(3) 會議決議：請交通部協助提供執行汽車排氣檢驗之詳細成本分析，俾利環保署公告檢驗規費事宜。

7、環保署107年6月29日「委託柴油車排氣定檢籌備會議」(邀集交通部及所屬公路總局)(107年7月4日環署空字第1070052880號函)，會議決議略以：

(1) 因應空氣污染防制法公告作業⁵，環保署已盤點需修訂約100餘條子法，空氣污染防制法正式公告後1年內完成修正。

(2) 概估每年汽車定檢計10,616,376輛次，其中大型車約367,972輛次，小型車約10,248,404輛次。若以燃料別區分，則柴油車每年需定檢數量為1,146,851輛次，汽油車為9,469,525輛次。

⁵ 107年8月1日總統華總一義字第10700080891號令修正公布全文100條；並自公布日施行。

- (3) 現行汽油車排氣定檢與車輛年度安全檢驗合併執行，已行之有年，且車主已支付檢驗費用，未來補正行政委託程序後，要求額外支付排氣檢驗費用一節，考量汽車排氣檢測已納入定檢標準檢驗流程中，定檢之程序、設備及人力需求均無改變，要求額外給付費用，恐難取得各界支持，建請交通部及公路總局可以協助釐清相關爭議。
- (4) 依本次會議討論結果，環保署將再重新精算汽車（含柴油車與汽油車）定期檢驗規費；另為減少財政負擔及對車主衝擊，亦將考量分階段實施排氣定檢之可行性，例如以88年6月30日前出廠之大型柴油車優先實施，地點則可選定於可檢驗大型車之公路監理單位與全國各縣市柴油車底盤動力計排煙檢測站（合計約98條檢驗線）執行，後續再逐步擴大委託代檢廠執行其他柴油車輛排氣檢驗業務。
- 8、環保署108年12月17日「柴油車排氣檢驗推動交流會議」（邀集交通部及所屬公路總局、中華民國汽車代檢協會）（108年12月30日環署空字第1080099949號函），交通部公路總局反映略以：
- (1) 若在既有檢驗線上必須要有2條大車線，全國公路監理機關目前僅4個站所符合此需求；至於另外尋找場地，場地、空間及成本要審慎評估。
- (2) 簡報提及「排氣定期檢驗依空氣污染防治法規定委託公路監理機關辦理」和「經公路監理機關同意，得複委託代檢驗廠辦理」，依法務部行政函釋第0950019248號函說明「行政機關須依法規規定為委任或委託等權限之移轉，且權限移轉本身屬例外規定，故為委任或委託等行為

後，解釋上不得為再委任或再委託等權限之再次移轉」。

由歷次會議討論可知，環保署及交通部就柴油車之排煙定期檢驗辦理方式、行政委託項目及經費補助等事項，因尚須考量對財政負擔及車主之衝擊等多項因素需考量，未有共識。

(三)環保署於104年起實施「柴油汽車黑煙排放不透光率檢測方法及程序」，與公路監理機關採用「柴油汽車排氣煙度試驗方法及程序」檢測方式有別，數據標準值亦不同，引發檢驗數據公信力疑慮，交通部所屬監理機關因而於106年3月24日起停止辦理柴油車排煙定期檢驗，自此我國84萬餘輛柴油車迄今3年餘，均未依空氣污染防治法第44條規定接受排煙定檢：

- 1、環保署於103年3月18日以環署空字第1030022380號公告「柴油汽車黑煙排放不透光率檢測方法及程序」(下稱柴油車黑煙不透光檢測法)自104年1月1日起實施。其與公路監理機關採用「柴油汽車排氣煙度試驗方法及程序」檢測方式有別，兩者之「檢驗方法及程序、污染物標準值」均不同等情，已如前述。
- 2、交通部公路總局因而於106年3月24日以路監牌字第1060034600號函知該局各區監理所略以：
「查環保署公告自104年1月1日起新車型審驗及新車檢驗，儀器測定採不透光率之測試方法，並依柴油車黑煙不透光檢測法實施，現行公路監理機關及所轄代檢廠，因無柴油車排放空氣污染物檢測之相關防治設備及與環保單位檢測結果不

一致，致無法辦理柴油車排放空氣污染物檢驗⁶。」

3、自此我國84萬餘輛柴油車自106年3月迄今3年餘，均未依空氣污染防制法第44條規定接受排煙定檢，形同放任移動污染源損及我國空氣品質，不利國民健康，其中包含1萬餘輛與PM_{2.5}濃度高度相關之老舊柴油車⁷。

4、本院詢據環保署表示略以：「國內PM_{2.5}來源眾多，環保署依據空氣品質模式分析結果，境內各類污染源對PM_{2.5}濃度影響，則主要可分為固定源、移動源及逸散源，其中柴油大貨車比率11.2%最高。以108年通知到檢樣本為例（含目視判煙與民眾檢舉），高污染柴油車主要集中於1至3期，占比約78.6%。」是環保署為空氣污染防制法中央主管機關，既知柴油車排煙之於空氣品質與國民健康之負面影響，允應儘速研議相關配套措施，俾使柴油車排煙定期檢驗業務依法落實。

（四）綜上，環保署為空氣污染防制法中央主管機關，交通部於行政程序法修正施行後，自93年8月起多次促請環保署研議行政委託公路監理機關辦理柴油車排煙定期檢驗之適法措施，直至該署於104年起實施柴油車黑煙不透光檢測法，與公路監理機關既有檢驗方式有別，數據標準值亦不同，引發爭議，交通部所屬監理機關因而於106年3月24日起停止辦理柴油車排煙定期檢驗。自此全國84萬餘輛柴油車迄今3年餘，均未依空氣污染防制法第44條規定接受排煙定檢，其中更包含1萬餘輛與PM_{2.5}濃度高度

⁶ 同函告知，公路監理機關及所轄代檢廠之檢驗實務作業具一致性，車輛檢驗紀錄表之黑煙測試項目（含合格標準、檢測結果及電腦判定）欄位，暫請予以減號”註記，各監理所、站及代檢廠檢驗線電腦程式部分，請於106年5月30日前修改完成。

⁷ 數據資料來源：交通部109年5月查復本院「柴油車領牌數量統計表」（統計至108年度）。

相關、應儘速淘汰之老舊柴油車，形同放任移動污染源損及空氣品質、不利國民健康，殊屬不當，核有怠失。

二、新北市政府經環保署核定補助3,050萬元，於98年辦理「柴油車底盤動力計排煙檢測站設置計畫」，幾經延宕，復於105年片面解讀環保署政策變更方向，以會議結論為「洽悉」之未定案事項簽定撤銷計畫後，竟如常辦理計畫保留款，未依規定函知環保署變更實情，迄至106年經審計部查核發現後方辦理結案。本計畫推動近8年，歷經3次招標及終止契約，投入建設經費3,239萬餘元，僅完成水土保持工程，原核定補助項目卻皆未施做，該市唯一且既有之林口檢測站租約將於1年內屆期，再度面臨拆遷還地情形，柴油車到站檢驗業務恐將無所適從，且查該府10年來實際檢驗量並未增加，與原提案所稱「強化移動污染源稽查」明顯不符，核有怠失

(一)依據空氣污染防治法第3條規定：「本法所稱主管機關：……；在直轄市為直轄市政府；……。」同法第34條第1項規定：「交通工具排放空氣污染物，應符合排放標準。」同法第40條第1項規定：「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。」同法第42條第1項規定：「使用中之汽車排放空氣污染物，經主管機關之檢查人員目測、目視或遙測不符合第34條排放標準或中央主管機關公告之遙測篩選標準者，應於主管機關通知之期限內修復，並至指定地點接受檢驗。」

(二)新北市政府經環保署核定補助3,050萬元，於98年辦理本計畫，100年經新北市審計處預警提出期程延

宕等審核意見，仍未積極研處，102年遭停止撥付剩餘補助款：

- 1、經查，新北市環保局考量現有林口柴油車排煙檢測站設備老舊，且新北市僅有1處檢測站不易服務民眾，為延續空氣污染防治工作，於97年7月29日提報「柴油車動力計排煙檢測站規劃設置計畫」予環保署，計畫經費需求6,290萬8,000元，其中環保署核定補助3,050萬元，其餘經費由新北市政府自籌。依據環保署97年12月11日核定計畫書所載略以，「玖、預期效益為：1.可有效提升大、小型柴油車檢測容量，強化移動污染源稽查、管制績效。2.擴大檢驗能量與檢驗面積，彌補現有2條檢測線之不足⁸。3.提升柴油車小客車檢驗作業能力及小型柴油車之全負載檢測。4.有效增加高污染柴油車檢驗速率，維護空氣品質。」、「拾-八後續委外操作維護費用來源：本案僅請大署補助新站所需設置經費，後續操作費用均由本局自行支應」、「拾-九現有儀器堪用程度調查評估：……現有林口檢驗站軟硬體電腦系統仍將依實際需求更新，機電設施目前操作正常，堪用年限預估為2-3年……。新站設置作為預備之用，因本縣林口柴油車排煙檢測站之土地係為租用，並無法長期作為檢測站之用，若因租約到期或地主不再續租，新設站可作為本局永久之檢測站。」依據新北市環保局97年2月18日簽辦該計畫用地變更管理機關簽陳所載，柴油車排

⁸ 樹林排煙檢測站預計增設3條檢測線（2大型1小型），其檢測量能參考林口排煙檢測站（2條大型檢測線）每年檢測數約為6,000輛次，故樹林檢測站規劃設立2條大型檢測線約可增加檢測量能6,000輛次。另增設1條小型檢測線則為解決大型檢測線無法檢測較小型柴油車輛，及劃設辦理後續小型柴油車管制所需。

煙檢驗站係依據空氣污染防治法規定設置，可針對行經新北市各式大小型柴油車進行不定期檢測，有效改善空氣品質；新北市現有林口區柴油車排煙檢測站坐落土地係向民眾租賃，無法長期使用且承租經費龐大，如無法續租土地需拆除檢驗設備。

- 2、然而，因本計畫內對市場預測、工程技術、人力需求等檢討資料闕如，亦無任何成本效益分析，及訂定計畫項目優先次序等資料，與97年度各縣（市）地方總預算附屬單位預算編製要點第7點第1項第11款規定⁹未符，且自98年11月30日簽訂先期作業委託技術服務契約書起，截至100年12月13日止，已執行2年餘，僅完成環境影響差異分析報告、水土保持計畫等項審查作業，以及計畫書所載之效益內容並無擬定達成目標數據可資查考等情，於100年經新北市審計處預警提出「未依規定分析成本效益、期程延宕、預期效益欠缺覈實評估」等審核意見。復因該計畫執行過程因辦理興辦事業、環境差異分析與水土保持等計畫費時、水土保持工程設計結果與現地不符，衍生停工與終止契約¹⁰（至此歷經2次招標、2次終止契約）、尚未取得檢測站體興建工程建造執照等因素，執行逾4年仍未完成檢測站興建，環

⁹ 購建固定資產部分，其中專案計畫購建固定資產，凡屬建設新廠、重大改良及更新、擴充生產與維持正常營運作業**必須之設備者**，均應對市場預測、工程技術、人力需求、原料供應與財力負擔及過去投資之實績等，先有周詳之考慮，**成本效益**應作精密之分析，並訂定**優先次序**。新興計畫之財務計畫欠周或投資報酬率欠佳或低於資金成本率者，除為配合政府政策辦理者外，應不予成立。對於計畫之社會成本或效益，應予計算或說明。繼續計畫，並應逐年重新評估，不合效益者，應檢討緩辦或停辦。一般建築及設備計畫，應力求摺節詳實。

¹⁰ 「新北市樹林動力計排煙檢測站興建工程—水土保持工程」，得標廠商為秉璋營造有限公司，於102年1月10日終止契約。「新北市樹林動力計排煙檢測站興建工程」，得標廠為亞陸營造工程股份有限公司，於102年10月17日終止契約。

保署於102年6月5日通知不再撥付補助款，後續所需經費請新北市環保局自行籌措支應，累積撥付補助款910萬元。

(三)新北市政府103年以「工程均已發包、為有效管制空氣品質」為由，再度向環保署成功爭取經費2,140萬元。詎該府於105年逕自簽定撤銷計畫後，竟如常辦理計畫保留款，未依規定函知環保署變更實情，原核定項目皆未施做，迄至106年經審計部查核發現後方辦理結案：

1、新北市環保局為續推本計畫，於103年1月20日重新發包（第3次）本計畫工程「新北市樹林動力計排煙檢測站興建工程」¹¹，工程分二階段施工，第一階段工程為水土保持工程，第二階段為站房設備工程。新北市環保局為爭取環保署繼續補助該計畫經費，以「工程均已發包、為有效管制空氣品質」為由¹²，於103年2月10日重新提報該計畫，環保署於103年7月30日函¹³復環保局核定補助2,140萬元（即97年12月11日原核定補助3,050萬元額度不變，繼續補助），告知補助計畫倘有變動或調整，應於變動前報經該署核可後始得辦理變更，並應於104年12月31日前完工，逾期仍未完工則未撥經費不予補助；若有賸餘款或違約罰款，應於年度結束前儘速繳還該署。103年迄至105年期間，新北市環保局持續辦理水土保持工程、山坡地加強山坡地雜項執照申請作業及雜併建照執照等事項。105年2月26日，新北市政府工務局同意備查「加強山坡地雜項執照審查定稿

¹¹ 由家樂營造有限公司以6,838萬元得標。

¹² 新北市環保局103年1月27日「新設柴油車動力計站排煙檢測站計畫」計畫書。

¹³ 環署空字第1030063212號函。

本」、105年3月21日核准該計畫工程雜併建照執照，新北市環保局於105年5月10日領取本計畫工程雜併建照執照，105年9月12日完成水土保持工程驗收。

- 2、豈料於上開建照取得期間，新北市環保局基於環保署於105年4月28日召開全國環保機關第126次業務協調聯繫會報，就柴油車管制策略提及未來柴油車排煙定期檢驗將朝納入交通部公路監理機關辦理之政策方向，爰重新評估該計畫工程續建必要性，並以「柴油車黑煙不透光檢測法於104年1月1日生效後，現有林口區檢測站檢測量能可由原先7,000輛次/年提升至13,000輛次/年，檢測量能可滿足未來柴油車管制計畫執行需求；衡酌轄管境內資源回收物及廚餘數量顯著增多，處理用地需求日增，而現有設站用地已完成水土保持工程，可提供作為資源回收物或廚餘處理設施設置使用，持續辦理該計畫工程恐有不符公共利益等情」為由，於105年7月27日簽奉市長核准辦理撤銷等相關事宜，新北市環保局遂於105年9月8日通知家樂營造有限公司終止契約。本計畫自新北市環保局97年7月29日提報，97年12月11日獲環保署核定，至105年9月止，推動近8年，歷經3次招標及終止契約，投入建設經費3,239萬餘元，僅完成水土保持工程，原核定補助檢測站土木及設備項目皆未施做。
- 3、105年底，新北市環保局循前例再次檢具環保署空氣污染防治基金105年度補助地方政府經費結報報告表，向該署申請轉由下年度（106年）預算支應執行，該署基於協助與信任地方環保局立場，爰同意辦理，惟查據該報告表說明欄位僅記

載本計畫名稱，未說明案件變更情形，此有環保署提供105年度報告表在卷可稽。隔年（106年）9月期間，環保署方因審計部辦理查核瞭解計畫進度時，方知悉受補助機關新北市政府業於105年逕自終止計畫，遂於106年10月17日函請新北市環保局須於106年12月31日前完成計畫結算事宜，該局於106年12月29日函報因計畫終止執行，受環保署補助經費尾款214萬元整不再請款。

（四）惟查，新北市政府明知交通部於環保署105年4月28日第126次業務協調聯繫會報中已表示「無意願執行柴油車排氣定檢」且會議結論為「洽悉」，仍片面以該未定案事項，解讀環保署政策變更方向，據以撤銷本計畫：

- 1、新北市環保局於105年7月20日簽辦終止本計畫，該簽文說明略以：「二、旨揭計畫原係配合環保署政策，期以增加縣市柴油車排煙檢測數量，故規劃於本局樹林焚化廠用地增設1座動力計排煙檢測站……四、建照取得作業期間，環保署於105年4月28日召開全國環保機關第126次業務協調聯繫會報，就柴油車管制策略表示，於柴油車全面納入交通部公路監理機關定期檢驗之前，各縣市政府現階段仍維持以現有不定期檢驗方式，針對有污染之虞柴油車採攔檢稽查方式辦理。……五、有鑒於環保署政策未來將朝納入監理機關定期檢驗方向變更，本局就新設動力計排煙檢測站之必要性重新評估……。六、旨揭計畫因中央法規及政策變更，若依上述必要性評估結果，持續新建恐有不利公共利益之情事；且用地已完成水土保持工程，可即時提供其他用途使用

¹⁴，並未造成本府不經濟支出，陳請鈞長同意撤銷旨揭計畫」。然而，依據環保署105年4月28日全國環保機關第126次業務協調聯繫會報會議記錄為「結論：洽悉」，與新北市環保局自稱「未來將朝向納入監理機關定期檢驗方向變更」語意相去甚遠。

- 2、且據環保署於105年4月28日全國環保機關第126次業務協調聯繫會報資料，議題四明確記載，「……交通部105年2月19日交路（一）字第1058600060號函再次表示，監理單位在環保署行政委託並負擔費用下願意繼續執行汽油車排氣定檢，但無意願執行柴油車排氣定檢。」環保署於會議資料亦敘明，公路監理機關辦理柴油車排煙定期檢驗尚待釐清與克服問題包括該署須依行政程序法規定完備委託辦理程序，並負擔檢驗設備及作業人力所需經費，顯見政策並不明確亦無確切執行期程；復經詢環保署亦明確表示「該次會議並無做出任何結論，因影響層面廣大尚須審慎研議處理。」、「對於新北市環保局以該會議討論事項，作為簽請府內同意撤銷本計畫之事由並無所知」。新北市政府身為空氣污染防制法地方主管機關，非但未依據「柴油車排煙定期檢驗業務回歸監理機關，或由環保機關辦理」評估本計畫續推與否，卻反而片面解讀環保署政策變更，以未定案且交通部明確表示不同意見之討論事項簽定撤銷本案，逕自終止興建工程案，決策

¹⁴ 詢據新北市環保局表示：「本計畫基地已作為新北市廢棄物處理資源中心，自106年2月6日簽陳環保局長核示、同年4月14日第一次採購案公告，迄108年2月11日公告甄審結果、109年1月6日議約、同年2月29日特許公司成立及簽約，並已於109年3月進入興建期。興建期預估3年，即包括所述須辦理之環境差異分析、水土持計畫及興辦事業計畫。」

過程過於率斷，至為明確。

- 3、本計畫基地仍待興建，該府雖稱該基地水土保持工程可為新案所用，然亦自承仍有環差變更等事項需評估。
- 4、另查上開會議附件「環保署推動柴油車定期檢驗評估調查彙整表」(105年3月調查資料)，新北市環保局於「現階段柴動站推動定檢意願」填列「有意願」，並說明「考量本市柴動站檢測可負荷能量，建議以17年以上老舊大客貨車為執行定檢對象」、「優先針對2期以前車輛辦理定檢。」
 - (1) 若根據新北市環保局以17年(1、2期以前之車輛)為排煙定檢對象之估算範圍，則依道路交通安全規則第44條規定，車齡10年以上每年須定檢2次之頻率估計，則2期以前之大型柴油車之檢驗量應為1萬2,138輛〔(柴油大客車2,284輛+柴油大貨車3,785輛)*2=1萬2,138輛〕，倘前揭檢測數量再加計每年須定檢3次之營業用大客車，以及柴油小型車6,063輛，則檢驗數量已逾2萬4千餘輛次，遠超過林口檢驗站負荷量(檢測量約6000輛，且僅有2大型檢測線，無法檢驗較小型柴油車輛)。
 - (2) 是以，新北市環保局暨於105年3月間仍表示有興建柴動站意願，且基於檢測負荷量考量，建議自車齡17年以上之柴油車先行實施定檢，則為何於105年7月卻片面解讀該次會議政策方向，而逕自簽辦撤銷本計畫？且變更本計畫之過程中，全未依規定¹⁵函知補助機關環保署，

¹⁵ 環保署為管控空氣污染防制基金補助地方政府經費執行情形，於100年12月6日及102年2月6日修正「行政院環境保護署空氣污染防制基金補助直轄市、縣(市)政府執行空氣品質改善維護計畫審核及撥款作業原則」，依行為時該作業原則七、(二)規定：「(二)執行情形

閉門造車行徑，難謂允當，與該府所稱「本市管制柴油車排煙之策略及目標均依環保署政策方向進行修正」有所不符。

5、有關環保署105年4月28日召開全國環保機關第126次業務協調聯繫會報會議之會議記錄簽辦情形，詢據新北市環保局表示：「環保署於105年5月10日以環署主字第1050036513號函送會議記錄予本府環保局長，局長室依慣例傳閱各業務主管參辦。」是以，該次會議記錄公文係以「傳閱方式」辦理，並未正式簽辦續辦事項。

(1) 有關「局長室交與『參辦』的結果，是由承辦同仁簽辦『撤銷』本計畫」等情，新北市政府副祕書長劉和然於109年5月20日接受本院詢問時表示：「我們綜合評估，同仁也願意承擔後續的訴訟業務，與廠商不斷溝通。」該府環保局科長李俊毅則答：「我們撤銷本計畫的前提是，確定104年新方法實施後，林口站的檢測量能已足夠。」

(2) 又查該府於109年5月22日提供補充資料「新北市樹林柴油車動力計檢測站後續規劃設置分析(105.06.06)」，其說明內容其105年7月27日核定撤銷計畫簽文內容尚屬一致。詢據環保署亦表示「新北市林口檢測站量能每年7千輛次提升至1萬3千輛次之推估，尚屬合理」。

(3) 然查前述簽辦文件中，就交通部暨所屬機關對於排煙定檢業務之不同意見均恣置不論，亦未

填報……。3. 每年一、四、七、十月十五日前提報本署補助辦理各項『空氣品質改善維護計畫』之執行進度及經費支用情形調查表……，上傳至『SIP管理系統』……。」以及環保署103年7月30日環署空字第1030063212號函復環保局略以，核定補助經費共計2,140萬元，補助計畫倘有變動或調整，應於變動前報經該署核可後始得辦理變更。

見該府對於105年尚有亟待污染改善環保期別1、2及3期共計8,012輛柴油大型車，若於撤銷本計畫後，原設備老舊待更新之林口檢驗站，於排煙污染改善前提下¹⁶，是否可負荷不定檢之檢驗量？提案之初所稱「林口檢驗站土地係租用、未能作為永久檢測站」困境仍在。又柴油車黑煙不透光檢測法雖已較原先檢測方法減少三分之一以上時間，然對於環保期別1、2及3期大型柴油車輛，卻仍有辦理「全負載定轉速最大額定馬力試驗法」之必要性，是動力計仍有其階段性任務及必要性¹⁷。再者，既有林口檢驗站僅有2條大型檢測線，撤銷本計畫後，則未能解決大型檢測線無法檢測較小型柴油車輛之問題，遑論劃設辦理後續小型柴油車管制所需。以上均未見評估於簽辦文件中，該府已然將提案之初所稱「強化移動污染源稽查、管制績效」拋諸腦後。

(五)另查，林口柴油車排煙檢測站之租約到期日為110年4月，且迄今尚未完成續約，該站檢測數量如下表所示，詢據新北市環保局表示，環保機關以執行排煙之不定檢為主，不定檢之檢測案件來源係依據空氣污染防治法第46條規定「目測判煙及民眾檢

¹⁶ 「污染改善」指透過調修燃油控制系統或加裝污染防制設備，使柴油車排煙符合排放標準。相較於此，無法改善者則以補助經費淘汰老舊車輛之方式鼓勵車主汰換。

¹⁷ 詢據環保署表示：柴油車黑煙排放不透光率檢測方法及程序中之「全負載定轉速最大額定馬力試驗法」(以下簡稱馬力比試驗)將柴油車輛置於底盤動力計上量測車輛馬力，係藉以判斷是否有不當擅調問題，以避免車主為罰鍰寧可花小錢以擅調方式規避檢測，雖說4期以後柴油車多已配備共軌噴射系統，該系統係透過ECU(Engine Control Unit, ECU)噴射，不易擅調，不須測定馬力比，惟現階段1~3期柴油車仍約13.6萬輛，馬力比試測現階段仍有其必要。2.此外當時柴油車總數約72.1萬輛，包含大客車約3.3萬輛、大貨車約16.6萬輛、小客車約21.3萬輛及小貨車30.9萬輛。另102至104年地方環保局每年執行柴油車路邊攔檢至動力計站檢測平均約9萬輛次，依地方現行檢測能量尚不足。

舉」¹⁸之通知限期檢測，以及「自主管理」(鼓勵車隊善盡車輛保養責任，提供車隊瞭解車輛狀況之自主檢驗)，並表示「量能」不等於「檢測量」，認為遭新北市審計處及本院誤解執行柴油車排煙檢測效能過低。然按字面意義，前者指「最大檢測量能，可負荷之最大檢測數量」，後者為「實際檢測數量」，自屬清楚明確。因新北市環保局於97年提案計畫書及簽辦文件表示「預期效益為：提升檢測容量、擴大檢驗量能、提升全負載測試」，則依通常觀念理解，「量能」與「實際檢測數量」允應同步提升，方屬合理，況且104年1月1日起實施柴油車黑煙不透光檢測法後，檢驗效率已大幅提昇，但檢視林口檢驗站95年度至108年度之檢驗數量未有明顯提升，其中104年度(新方法實施)之檢測數量僅有5,586輛，可知新北市環保局於柴油車污染管制政策面，未就柴油車排煙檢驗數量設定明確預期目標，因而無從檢視其執行成效，核有缺失。

年度	95	96	97	98	99	100	101
檢測數	5,349	7,031	6,467	8,182	7,875	5,813	5,833
年度	102	103	104	105	106	107	108
檢測數	7,035	6,129	5,586	6,542	7,365	6,737	6,357

(六)綜上，新北市政府經環保署核定補助3,050萬元，於98年辦理本計畫，幾經延宕，復於105年片面解讀環保署政策變更方向，以會議結論為「洽悉」之未定案事項簽定撤銷計畫後，竟如常辦理計畫保留款，未依規定函知環保署變更實情，迄至106年經

¹⁸ 空氣污染防治法第46條規定：(第1項)使用中之汽車排放空氣污染物，經直轄市、縣(市)主管機關之檢查人員目測、目視或遙測不符合第三十六條第二項所定排放標準或中央主管機關公告之遙測篩選標準者，應於直轄市、縣(市)主管機關通知之期限內修復，並至指定地點接受檢驗。(第2項)人民得向各級主管機關檢舉使用中汽車排放空氣污染物情形，被檢舉之車輛經各級主管機關通知者，應於指定期限內至指定地點接受檢驗。

審計部查核發現後方辦理結案。本計畫推動近8年，歷經3次招標及終止契約，投入建設經費3,239萬餘元，僅完成水土保持工程，原核定補助項目卻皆未施做，該市唯一且既有之林口檢測站租約將於1年內屆期，再度面臨拆遷還地情形，柴油車到站檢驗業務恐將無所適從，且查該府10年來實際檢驗量並未增加，與原提案所稱「強化移動污染源稽查」明顯不符，核有怠失。

據上論結，行政院環境保護署為空氣污染防制法中央主管機關，然全國84萬餘輛柴油車自106年3月迄今3年餘，均未依空氣污染防制法第44條規定接受排煙定期檢驗；新北市政府98年接受該署補助辦理「柴油車底盤動力計排煙檢測站設置計畫」，近8年期間，歷經3次招標及終止契約，投入建設經費3,239萬餘元，原核定補助檢測站土木及設備項目卻皆未施做，該市唯一且既有之林口檢測站租約又將於1年內屆期，柴油車到站檢驗業務恐將無所適從，以上均有怠失，爰依憲法第97條第1項及監察法第24條之規定提案糾正，移送行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：仇桂美

中 華 民 國 1 0 9 年 6 月 3 日