

【裁判字號】102,交,418

【裁判日期】1030428

【裁判案由】交通裁決

【裁判全文】

臺灣新北地方法院行政訴訟判決

102年度交字第418號

103年4月14日辯論終結

原 告 楊禮陽

被 告 新北市政府交通事件裁決處

代 表 人 李忠台（處長）

訴訟代理人 邱政義律師

張祐豪律師

郭怡妘律師

上列當事人間交通裁決事件，原告不服被告民國102年10月8日新北裁催字第裁40-C00000000號裁決，提起行政訴訟，本院判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

訴訟費用新臺幣壹仟捌佰元由原告負擔。

事實及理由

一、程序事項：

本件係因原告違反道路交通管理處罰條例第43條第1項第3款規定，不服被告民國102年10月8日新北裁催字第裁40-C00000000號裁決，提起行政訴訟，經核屬於行政訴訟法第237條之1第1項第1款規定之交通裁決事件，自應依行政訴訟法第2編第3章規定之交通裁決事件訴訟程序。

二、事實概要：

原告於102年8月17日9時10分許，騎乘車牌號碼000-000號大型重型機車（下稱系爭機車），在新北市石碇區北宜公路台9線22.5K處（下稱系爭地點），為新北市政府警察局新店分局（下稱舉發單位）警員會同新北市政府環境保護局（下稱檢測單位）人員進行噪音檢測，經測得噪音量達 91.1dB(A)，而系爭機車噪音管制標準值為88dB(A)，舉發單位警員因認原告有「駕駛人以其他方式造成噪音」違規，依道路交通管理處罰條例第43條第1項第3款製開北警交字第 C00000000號舉發違反道路管理事件通知單（下稱舉發通知單）當場舉發，記載應到案日期為102年9月2日前，並移送被告處理。原告於同年8月19日陳述意見，經被告調查認定原告確有上開交通違規情事，乃依道路交通管理處罰條例第43條第1項第3款、第63條第1項第3款（裁決書漏載此條項）、第24

條第1項第3款（裁決書漏載第1項第3款）規定，於同年10月8日以新北裁催字第裁40-C00000000 號違反道路交通管理事件裁決書，裁處原告罰鍰新臺幣（下同）6 千元，並記違規點數3 點，且應參加道路交通安全講習（下稱原處分）。原告不服，因而提起本件行政訴訟。

三、原告起訴之主張：

- (一)原告於上開時、地，騎乘系爭機車，而為警攔停，並配合進行噪音檢測。依機動車輛噪音驗證核可準則第2條第2項規定，原地噪音係指機動車輛於原地在一定引擎轉速下，測出之最大音量；惟當場檢驗人員未讓原告在旁目睹「一定引擎轉速」下所測得之數據，且檢測時係由檢視數據人員喊好，而非由執行轉速人員喊已達一定轉速，故本件檢測方式已有不當。
- (二)檢測人員口頭告知原告噪音檢測分貝為91dB(A)，因僅超過標準值3dB(A)，原告當下即要求重新檢測一次以確認檢驗值，然檢測人員表示檢測儀器是最新的、不會有問題，且數據已送出，而拒絕重測。
- (三)本件受檢處位於北宜公路山區內，左側鄰約9 公尺高牆，不免有受迴音之影響；且本件並未依噪音管制標準第3條、第2項第1 款、同條第4項第4款及噪音管制區劃定作業準則關於測量地點之規定予以量測，所測得之檢測數據應不足以作為裁罰之依據。
- (四)原處分書之舉發違規事實係「拆除消音器造成噪音」，然系爭機車確未拆除消音器，而當時檢測人員亦未進行消音器相關檢驗，何況倘拆除消音器，應不僅有超出標準值3dB(A)之噪音。另系爭機車之排氣管雖經改裝，然依完成車尺寸圖之圖檔資料及監13汽（機）車過戶申請登記書中「審核合格」之戳章可知，該變更符合道路交通安全規則之附件15「汽車設備規格變更規定」中第4項第2點之要求，故亦無以其他方式造成噪音之情。
- (五)原處分書「簡要理由」欄併記載原告違反道路交通管理處罰條例第21條第1項第4款之規定，然原告當時已出示駕照，且本件舉發通知單上並未有如上違反法條之記載。據上，原處分顯有諸多違誤之處。
- (六)本件如有違規，亦應依違環保法規處置，不得依道交處罰條例裁罰。希望執行人員處理時，可以再圓滑一點，有爭議時可以有更好的方式處理。
- (七)原告起訴之聲明：撤銷原處分，訴訟費用由被告負擔。

四、被告則答辯：

- (一)本件經舉發單位函復略以：....查本件交通違規案件，為本分局（按即舉發單位）配合交通部公路總局臺北區監理所及新北市政府環境保護局（按即檢測單位）人員於上開時、地進行噪音檢測，系爭機車使用中車輛噪音超過管制標準值，違規事實明確，並無違誤等語。
- (二)按所稱使用中機動車輛噪音檢驗，既有關於在一定「引擎轉速」下為之之規定，足徵所規範之事項，係針對因車輛引擎運轉所產生者為限，參諸檢驗人員與原告素不相識，亦無何怨隙，衡情應無設詞攀誣，或虛構原告本件違規事實而陷害原告之理；況檢驗人員執行公務時，本身即受有行政懲處責任之監督，是該行政行為自得推定為真正，其據以依法處分之事實認定亦應屬正確。又依新北市政府環境保護局機動車輛噪音檢測紀錄表可知，本件量測次數計3次，其測試結果均超過標準值，且為檢驗人員告知，則揆諸前開說明，本件檢驗人員，依法執行檢測，應屬正當。
- (三)量測時周遭有環境音量是正常的，一般稱為背景音量，如果量測音量再減掉10分貝數值，就是可以容忍的環境背景音量；本件量測的目標音量是91.1分貝，環境背景音量是65.1分貝，目標音量與背景音量之差距顯大於10分貝。又檢測場地乃環保局根據法規擺設，亦出示噪音檢測儀器合格檢驗書，故本件量測地點自屬依法選置；縱使受檢處係位於山區且鄰近牆面，亦僅會影響背景音量之量測數值，並不影響系爭機車之量測結果，故本件系爭機車原地噪音之量測數值，可認為實。
- (四)原告對系爭機車之排氣管係經改裝確非原廠裝備之情，並不爭執，而被告亦查無任何證據足資證明執勤員警有何捏造事實違法取締之不法情事，則執勤員警本其維護交通秩序、安全職責所為之舉發，自應受到合法、正確之推定。汽機車若有消音器不全或擅自增減變更原有規格或損壞不予修復等情事之違規，由員警依道路交通管理處罰條例第16條第1項規定處罰，但對於經換（改）裝或增、減、變更原有規格所產生噪音者，如違規事實明確，則由員警依同條例第43條規定處罰。本件原告於上開時地騎乘系爭機車，確經檢測有以其他方式造成噪音之事實，有前開噪音檢測紀錄表可證，從而，被告裁罰原告如原處分，應無違誤。
- (五)被告於102年11月28日另行開立裁決書並更正舉發違規事實；而原處分書「簡要理由」欄中「一、受處分人於上開時間、地點被舉發違規事實，係違反道路交通管理處罰條例第21條第1項第4款之規定」之部分，乃電腦系統錯誤，誤植違規

法條，惟尚不影響本件事實及違規結果之認定。

(六)被告答辯之聲明：駁回原告之訴，訴訟費用由原告負擔。

五、本院之判斷：

(一)按汽車駕駛人，駕駛汽車有拆除消音器，或以其他方式造成噪音者，處6000元以上2萬4000元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛；記違規點數3點；另應接受道路交通安全講習，道路交通安全管理處罰條例第43條第1項第3款、第63條第1項第3款、第24條第1項第3款分別定有明文。而所謂「汽車」者，係指在道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛（包括機車），同條例第92條第1項規定所授權訂立之道路交通安全規則第2條第1項第1款亦有明文；是以機車駕駛人如有上開「汽車駕駛人，駕駛汽車有拆除消音器，或以其他方式造成噪音」之違規行為，亦有首揭處罰規定之適用。另按違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第1條規定：「本細則依道路交通安全管理處罰條例第92條第4項規定訂定之。」、第2條第1、2項規定：「處理違反道路管理事件之程序及統一裁罰基準依本細則之規定辦理。」、「前項統一裁罰基準，如附件違反道路管理事件統一裁罰基準表..」，又依本件違規行為時點之違反道路管理事件統一裁罰基準表記載，汽車駕駛人違反道路交通安全管理處罰條例第43條第1項第3款規定（汽車駕駛人，駕駛汽車有拆除消音器，或以其他方式造成噪音），於期限內繳納或到案聽候裁決者，處罰鍰6000元，並當場禁止其駕駛，記違規點數3點，且應接受道路交通安全講習。核此規定，係基於母法之授權而為訂定，且就違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則附件所示統一裁罰基準表中有關道路交通安全管理處罰條例第43條第1項第3款之裁罰基準內容，並未牴觸母法，準此以觀，被告自得依此基準而為裁罰。

(二)本件如事實概要所述之事實，且系爭機車係進口車，廠牌為「HONDA」、型式為「CB400 SUPER FOUR」、排氣量（馬力）為「399 CC(HP)」、最大轉速為「11000rpm」，於93年7月22日出廠、同年8月18日裝船，另於101年11月13日辦理轉讓過戶予原告；又系爭機車經變更改裝排氣管等情，為兩造所不爭執，併有舉發通知單、原處分書、機車車籍查詢資料、舉發單位102年9月4日新北警店交字第0000000000號函、103年1月8日新北警店交字第0000000000號函、新北市政府環境保護局機動車輛噪音檢測紀錄表、原告提出之財團法人車輛研究測試中心95年5月25日交專字第0000000000號所附之少量車型安全審驗合格證明、完成車尺寸圖、審驗報告及

系爭機車照片等文件在卷可稽（見本院卷第29至35、51至53、56、60、65、72頁），堪認為真實。惟依原告上開主張及被告答辯意旨之內容以觀，本件兩造之爭執點，在於：

- (1)本件原告於上開時、地，駕駛系爭機車，是否有排氣管經改裝而造成噪音之違規行為？
- (2)本件執行量測系爭機車原地噪音量，是否符合法定程序？
- (3)系爭機車經改裝排氣管造成噪音，原告是否具有因故意或過失而違規？

(三)經查：

- (1)按汽車駕駛人，駕駛汽車有拆除消音器，或以其他方式造成噪音者，依道路交通管理處罰條例第43條第1項第3款規定即應受裁罰，已如前述，惟就噪音之認定標準，同條例暨相關交通法令並未明文規範；考諸同條例第43條第1項第3款之立法意旨，係為維護道路順暢及交通安寧，提高駕駛人與行人之通行品質，而與噪音管制法「為維護國民健康及環境安寧，提高國民生活品質」之立法目的相符。且依同法第4條第11款規定：「中央主管機關（按即行政院環境保護署）之主管事項如下：十一、機動車輛之噪音檢驗。」、第11條則規定由行政院環境保護署會同交通部訂定機動車輛噪音管制標準。是關於車輛行駛造成噪音之處罰，應依據噪音管制法及相關環境保護法令加以認定，核屬至明。
- (2)按「本法所稱噪音，指超過管制標準之聲音。」、「機動車輛、民用航空器所發出之聲音，不得超過機動車輛、民用航空器噪音管制標準；其標準，由中央主管機關會同交通部定之。」，噪音管制法第3條、第11條第1項規定甚明，而所授權訂定之「機動車輛噪音管制標準」第2條第2款規定：「本標準專用名詞定義如下：....二、原地噪音標準值：指車輛於原地在一定引擎轉速下，測出之原地噪音量。...」、第3條規定：「機動車輛噪音管制標準值如附表（下稱系爭附表）。」。依系爭附表所示，分就（第1至4期）各期車輛之「（新車型審驗及新車檢驗/使用中車輛檢驗）檢驗項目」、「（加速/原地噪音）標準值」、「車種分類」等，訂定噪音管制標準值（單位dB(A)）；其中，第2期車輛（82年1月1日以後至94年6月30日間出廠之國產車、裝船之進口車），就「使用中車輛檢驗」項目之「原地噪音」標準值，為「新車型審驗合格證明文件所載該車型之原地噪音檢驗值，加5dB(A)。但不能高於80年1月1日新車型審驗上限值。」。次按「噪音檢驗測定方法

及品質管制事項，由中央主管機關公告之。」，噪音管制法第20條第3項亦定有明文。因之，行政環境保護署以102年5月31日環署空字第0000000000號公告修正「機動車輛噪音量測方法」，而第1期與第2期機器腳踏車噪音管制標準之量測方法則為「機器腳踏車噪音量試驗法（下稱系爭試驗法）」。依系爭試驗法之規定：「...測試分成下列二項。2.1原地噪音量。...4.試驗狀況...4.2噪音計...4.2.4.每日試驗前後，須以標準音源校正噪音計，以確保量測之準確性。4.3引擎轉速計：原地噪音試驗時，設定引擎轉速用轉速計。其精確度在 $\pm 3\%$ 以內。4.4試驗場所...4.4.2.原地噪音試驗所：...距車身最外緣3m範圍內，須平坦無障礙物，距離人行道外緣至少須1m以上，且地面需為水泥或柏油堅硬鋪裝。4.5試驗環境4.5.1試驗時須無雨、路乾，風速小於5m/s。4.5.2.環境噪音應儘量與量測值相差10dB(A)以上，...5.原地噪音量量測...5.2量測期間引擎的狀況5.2.1.若S（引擎最大輸出動力的轉速） $> 5000\text{rpm}$ ，則引擎轉速設定 $S/2 \pm 100\text{rpm}$ 。5.2.2若 $S \leq 5000\text{rpm}$ ，則引擎轉速設定 $3/4 S \pm 100\text{rpm}$ 。5.3量測次數至少須連續量測3次，...取其最大值記錄之。5.4試驗結果之採用5.4.1任何連續二次的量測最大值之差異，須小於2dB(A)，取三次量測值之算數平均值為最後之結果。...」。準此規定，關於道路交通管理處罰條例第43條第1項第3款「以其他方式造成噪音」之違章行為，自應依前開法令規定之要求及測定方法，加以量測認定確有超過管制標準而產生噪音之情，始能予以舉發進而裁罰，要可認定。

(3)本件原告於上開時地騎乘系爭機車，經舉發單位警員會同檢測單位人員進行原地噪音檢測，且系爭機車係進口車，車型資料為「HONDA CB400 SUPER FOUR 399 CC」、最大轉速為11000rpm，於93年8月18日裝船等情，均如前述；又系爭機車之原地噪音審驗值為83dB(A)乙節，亦有行政院環境保護署噪音管制資訊網之93年進口機車之車輛噪音車型資料在卷可稽（見本院卷第74至78頁）。是系爭機車核屬第2期機車，就「使用中車輛檢驗」項目之「原地噪音」管制標準值為88dB(A)（ $83\text{dB(A)} + 5\text{dB(A)} = 88\text{dB(A)}$ ），且量測時「一定引擎轉速」應設定在 $5500\text{rpm} \pm 100\text{rpm}$ （ $11000/2 \pm 100\text{rpm}$ ），等車輛原地噪音試驗之狀況及設定，堪予認定。又本件檢測地點位於系爭地點之無極靈天宮廣場，此為原告所不爭執，另提出檢測地點照片6幀可

稽（見本院卷第24至26頁）。顯示本件檢測地點為數公尺平方之平整水泥地面廣場，一側雖鄰有數公尺牆面，然明顯與本件量測位置間隔逾3公尺之距離等情，核堪憑認。另本件舉發單位警員會同檢測單位人員進行噪音檢測勤務，相關舉發與檢測人員確已簽到並攜出噪音計、轉速計、氣象儀等儀器設備如實，且於當日試驗前後對噪音計執行音位校正而準確無訛，復於本件量測時簽名逐一記載相關檢測內容，如上檢測相關證明與紀錄，均據舉發單位警員與檢測單位人員填具機動車輛噪音檢測簽到表、噪音檢測環境與噪音校正現場記錄表、儀器設備點檢表及機動車輛噪音檢測紀錄表等文件憑以查考（見本院卷第69至72頁）；另據前揭文件關於量測環境條件（距離人行道1公尺以上、風速小於5公尺/秒、無雨路乾、車緣3公尺內平坦無障礙物）、攜出入儀器設備、測試結果（在背景音量65.1dB(A)下，量測3次。第一次以轉速5500rpm {按係以轉速計加以認定}，測得最大噪音量達91.7dB(A)；第二次以轉速5500rpm，測得最大噪音量達91.2dB(A)；第三次以轉速5500rpm，測得最大噪音量達90.5dB(A)。）、判定結果（測試平均值為91.1dB(A) {按上開三筆測試之算數平均值確如記載所示}，實際音量91.1。）等紀錄。上開文件性質上屬公務員基於職權載明檢測內容之公文書，自堪認為真正。甚者，證人周穎志到庭具結證稱：「檢測過程由警方在外面把認為有問題的車子攔查進來，先經由監理站檢驗有無改裝過，環保局的人會初步看有無噪音過大的可能，認定可能有噪音超標可能時，會進一步請其到檢測區檢驗，我們會由持有環保署核可證照的人員進行相關的檢測，檢測即按照CNS5799標準來檢測機動車輛噪音試驗，因為受限於場地的關係，我們是作原地噪音檢測，沒有作加速噪音的檢驗，原地噪音的部分噪音標準，環保署也有相關的規定即機動車輛噪音管制標準。檢驗時由檢測人員來檢驗，我是環保局的人是站在旁邊觀看，檢測人員是按照試驗法去做檢驗，檢測完之後如果有超標，就請員警過來舉發。」等情（見本院卷第101頁）。證人周穎志身為新北市政府環保局執法人員與原告並不相識、亦無任何仇隙，或有何糾葛之利害關係，且係到庭具結後而為證述，殊無甘冒刑事偽證罪責，故為虛構情節誣陷或故意偏頗而不利於原告之必要與事理，而本院復查無任何證據足資證明證人周穎志有何捏造事實違法之不法情事，則證人周穎志到庭而為上開證言內容之事實，要堪採信。又證人周仲

翰到庭證稱：「我們進行檢測，以CNS5799 標準作檢驗，檢測方法依每台受檢機車的原廠設定標準作其檢驗值，我們以檢測的排氣管以50公分處、45度角正負10作檢測，我們以測定值以5500轉，正負100 作檢測，檢測三筆，以三次數值作平均值，我們以噪音管制標準值為88dB(A) 檢測，原告檢測後超過三分貝。」、「檢測時需要二人，一個人負責看機車的轉速及加油，另一個人讀數值，檢測器也可直接感應機車的轉速，兩者不會有誤差，本案我是負責轉速及加油的人，另一人楊智翔是負責看機器上的噪音數值。背景音量是以當下未發動狀態的環境作為背景值，當天的檢測地方的音量不會影響到檢測機車的因素。」等情（見本院卷第102 頁正、反面），證人周仲翰為新北市政府環保局委託執行檢測噪音值之衛宇檢驗科技股份有限公司之職員，核與原告並不相識、亦無任何仇隙，或有何糾葛之利害關係，且係到庭具結後而為證述，殊無甘冒刑事偽證罪責，故為虛構情節誣陷或故意偏頗而不利於原告之必要與事理，本院復查無任何證據足資證明證人周仲翰有何捏造事實違法之不法情事，則證人周仲翰到庭所為上開證言內容之事實，應堪採信。綜上，足認本件確由檢測單位人員依規定對系爭機車進行原地噪音檢測，經測得噪音量達91.1dB(A)，而有「以改裝排氣管之方式造成超過系爭機車噪音管制標準值（88dB(A)）噪音」之違規事實，應可認定。是原告主張：當場未讓原告在旁目睹「一定引擎轉速」下所測得之數據，且係由檢視數據人員而非由執行轉速人員喊已達一定轉速；量測位置係於山區，左側並鄰有9公尺高牆，不免受迴音影響檢測結果；檢測人員口頭告知噪音量達91dB(A)，原告當下要求重新檢測一次，然檢測人員表示檢測儀器是最新的、不會有問題而拒絕重測云云，或有誤解，或無從得作為撤銷原處分之依據，自不可採。

(4)原告另主張：系爭機車之排氣管經改裝，並依監13汽機車過戶申請登記書審核合格在案，變更自符合道路交通安全規則附件15汽車設備規格變更規定中第4項第2點之要求云云。惟審諸原告此部分陳述之旨，乃主張系爭機車係經原車主改裝排氣管，且於辦理轉讓過戶時經檢驗合格等內容；縱令屬實，且本件系爭機車於辦理轉讓過戶時（101 年11月13日），已出廠（93年7月22日）歷6年以上，依道路交通安全規則第45條第2 項規定，確應申請實施臨時檢驗。又按「機車申請牌照檢驗項目及標準如下：一、引擎或

車身號碼與來歷憑證相符。二、前後煞車效能合於規定。三、前後輪左右偏差合於規定。四、各種喇叭合於規定且不得裝設可發出不同音調之喇叭。五、各種燈光與標誌應符合附件7 規定。六、車輛型式、顏色與紀錄相符。七、左右兩側之照後鏡、擋泥板合於規定。八、各部機件齊全作用正常。九、不得加掛邊車。十、小型輕型機車車輛空重（含電池）應在70公斤以下。十一、小型輕型機車之輪胎直徑應在300公釐以上，420公釐以下，輪胎寬度應在75公釐以上，100公釐以下。十二、小型輕型機車之超速斷電功能應合於車速超過每小時45公里，電動機電源應能於3秒內自動暫停供電之規定。小型輕型機車之故障斷電功能應合於控制系統超速訊號輸入線短路或斷路，3秒內電動機電源應能自動斷電之規定。十三、車輛尺度應合於第38條規定。」、「大型重型機車定期檢驗之項目及標準依前項申請牌照檢驗規定辦理。」、「汽車臨時檢驗之標準，依定期檢驗之規定；機車臨時檢驗之標準，依申請牌照檢驗之規定。」，道路交通安全規則第39條之2、第39條之3第1項分別定有明文；是以，大型重型機車之定期檢驗、臨時檢驗，係依申請牌照檢驗之項目及標準辦理，而原告既考領有合法之大型重型機車駕駛執照，有原告之機車駕駛人螢幕列印資料在卷可稽（見本院卷第57頁），對於上開檢驗內容之規定，自不得諉為不知。審核同規則第39條之2第1項各款規定，並未將排氣管列為檢驗項目，且就同項第8款「各部機件齊全作用正常」之檢驗標準，依同規則附件15「汽車設備規格變更規定」中四、(二)機器腳踏車設備「排氣管」變更項目，則僅要求「1.應有排氣系統隔熱防護裝置、2.排氣管尾端出口應位於車輛後方」無訛。另按違反行政法上義務之行為，非出於故意或過失者，不予處罰，行政罰法第7條第1項規定甚明，從而，違反行政法上義務之行為，雖非出於故意而係出於過失，仍應予以處罰。準此以觀，本件系爭機車經改裝排氣管，是否有於行駛時造成噪音之情，並非機車定期或臨時檢驗之標準。此外，原告受讓且實際使用管領系爭機車而駕駛上路，對於造成噪音之駕駛狀況，容有故意之行為，縱令原告非故意為之，亦具有過失情節，仍難解免過失之責，核屬至明。是原告此部分之主張，亦屬無據，自無從為有利於原告之認定。

(5)按「(第1項)行政處分如有誤寫、誤算或其他類此之顯然錯誤者，處分機關得隨時或依申請更正之。(第2項)

前項更正，附記於原處分書及其正本，如不能附記者，應製作更正書，以書面通知相對人及已知之利害關係人。」行政程序法第101條定有明文。本件原告駕駛系爭機車造成噪音之行為，經依規定檢測，由舉發警員依判定數據填製舉發通知單當場舉發，嗣原告陳述意見，再經舉發單位函復上情乙節，已如前述；則被告於本件裁決時，依舉發單位移送及函覆之違規內容，尚無從調查認定原告有拆除系爭機車消音器之情。嗣本件訴訟已繫屬審理，被告依法重新審查時，查知原處分書「舉發違規事實」及「簡要理由」二欄均因系統自動套印而有誤寫之情，乃於102年11月25日另行開立同原處分案號之更正裁決書，並合法送達原告在案，此有被告102年11月27日新北裁申字第0000000000號函、上開更正裁決書暨送達證書等件在卷可考（見本院卷第41、58、73頁），則揆諸前揭規定，被告更正原處分誤寫之顯然錯誤，於法自無違誤。是原告主張：系爭機車確未拆除消音器，且原告亦未違反道路交通管理處罰條例第21條第1項第4款規定，原處分書之舉發違規事實及簡要理由欄均有違誤云云，尚無從作為撤銷原處分之依據。

- (6)按行政罰法第24條第1項、第2項：「一行為違反數個行政法上義務規定而應處罰鍰者，依法定罰鍰最高之規定裁處。但裁處之額度，不得低於各該規定之罰鍰最低額。」、「前項違反行政法上義務行為，除應處罰鍰外，另有沒入或其他種類行政罰之處罰者，得依該規定併為裁處。但其處罰種類相同，如從一重處罰已足以達成行政目的者，不得重複裁處。」。又「機動車輛、民用航空器所發出之聲音，不得超過機動車輛、民用航空器噪音管制標準；其標準，由中央主管機關會同交通部定之。」、「違反依第11條第1項所定標準者，除民用航空器依民用航空法有關規定處罰外，處機動車輛所有人或使用人新臺幣一千八百元以上三千六百元以下罰鍰，並通知限期改善；屆期仍未完成改善者，按次處罰。」，噪音管制法第11條第1項、第26條分別定有明文。本件如前所述，系爭機車噪音管制標準值為88dB(A)，經測得噪音量達91.1dB(A)，固有違噪音管制法第11條第1項規定，得依同法第26條裁罰。但系爭機車同一行為，以其他方式造成噪音之違規行為，得依道交處罰條例第43條第1項第3款處6000元以上2萬4000元以下罰鍰（並當場禁止其駕駛）。揆諸前開說明，自應依法定罰鍰最高之道交處罰條例第43條第1項第3款規定裁

罰（且另有其他種類行政罰之處罰，得併為裁處。）。又
道交處罰條例第43條第1項第3款並無得以勸導代替處罰規
定之情事，則舉發單位或被告，均無以勸導代替裁罰之權
限。是原告主張：本件應依噪音管制法第26條裁罰，或得
以勸導代替裁罰云云，容有誤會，自不可取。

(7)原告確有本件違規行為，已如上述，縱令舉發警員或其他
執行人員於舉發檢測時，未能符合原告期待尊重之情事屬
實，核與原告違規事實之認定無涉，且原告既有違規之事
實，舉發單位警員依法舉發，被告依法裁罰，均無違法之
處。是原告主張：希望執行人員處理時，可以再圓滑一點
，有爭議時可以有更好的方式處理云云，縱令本件執行人
員處事未有周全圓滑屬實，亦無從得作為撤銷原處分之依
據。

六、綜上所述，原告主張各節，均乏依據，要不可取。原告於上
開時、地，駕駛系爭機車，確有「以改裝排氣管之方式造成
超過管制標準值之噪音」之違規行為，洵屬明確。從而，被
告依道路交通管理處罰條例第43條第1項第3款、第63條第1
項第3款（裁決書漏載此條項）、第24條第1項第3款（裁決
書漏載第1項第3款）及違反道路管理事件統一裁罰基準
及處理細則之規定，裁處原告如原處分所示，於法並無違誤
。原告猶執前詞指摘原處分不當，訴請撤銷，尚乏依據，為
無理由，應予駁回。

六、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及訴訟資料
，經本院斟酌後，核與判決不生影響，爰無分別斟酌論述之
必要，附此敘明。

八、本件第一審裁判費為300元，係原告於起訴時繳納，另證人
日旅費1500元，為原告當庭預納，依法應由敗訴之原告負擔
，爰確定第一審訴訟費用額如主文第2項所示。

九、據上論結，本件原告之訴為無理由，依行政訴訟法第98條第
1項前段、第237條之8第1項，判決如主文。

中 華 民 國 103 年 4 月 28 日
行政訴訟庭 法 官 李行一

一、上為正本係照原本作成。

二、如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院提出上訴狀
，上訴狀並應記載上訴理由，表明關於原判決所違背之法令
及其具體內容或依訴訟資料可認為原判決有違背法令之具體
事實，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院
補提理由書（上訴狀及上訴理由書均須按他造人數附繕本）
，並應繳納上訴費新臺幣750元。

書記官 林怡君

中 華 民 國 103 年 4 月 28 日