

收	文
109年1月3日	
第 00	號

行政院環境保護署 書函

地址：10042 臺北市中正區中華路1段83號

聯絡人：白慧芬

電話：(02)2371-2121 #6307

電子郵件：hfpai@epa.gov.tw

241

新北市三重區中正北路61號3樓

受文者：中華民國汽車路線貨運商業同公會全國聯合會

發文日期：中華民國108年12月30日

發文字號：環署空字第1080100164號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨

主旨：檢送本署「柴油汽車黑煙排放不透光率檢測方法及程序修正草案研商會議」會議紀錄1份，請查照。

正本：立法委員邱泰源國會辦公室、立法委員陳宜民國會辦公室、立法委員劉建國國會辦公室、立法委員楊曜國會辦公室、立法委員林淑芬國會辦公室、立法委員黃秀芳國會辦公室、立法委員陳瑩國會辦公室、立法委員吳玉琴國會辦公室、立法委員陳靜敏國會辦公室、立法委員王育敏國會辦公室、立法委員蔣萬安國會辦公室、立法委員李彥秀國會辦公室、立法委員徐志榮國會辦公室、臺北市府、新北市政府、桃園市政府、臺中市政府、臺南市政府、高雄市政府、宜蘭縣政府、新竹縣政府、苗栗縣政府、彰化縣政府、南投縣政府、嘉義縣政府、雲林縣政府、屏東縣政府、臺東縣政府、花蓮縣政府、澎湖縣政府、基隆市政府、新竹市政府、嘉義市政府、金門縣政府、連江縣政府、台北市美國商會、台北市日本工商會、中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會、台北市進出口商業同業公會、台北市汽車代理商業同業公會、台北市汽車貨櫃貨運商業同業公會、中華民國汽車商業同業公會全國聯合會、台灣省汽車商業同業公會聯合會、歐洲在台商務協會、英國貿易文化辦事處、台灣區汽車修理工業同業公會、台灣綠色世界環保發展協會、中華民國車輛進口商協會、台灣區車輛工業同業公會、中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車保養商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車路線貨運商業同公會全國聯合會、台灣省汽車保養商業同業公會聯合會、中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會、至遠企業股份有限公司、至全有限公司、景同股份有限公司、乾雄股份有限公司、成運汽車製造股份有限公司、啟皇實業有限公司、正德防火工業(股)有限公司、臺灣康明斯股份有限公司、嘉馬汽車有限公司、寶仕汽車(股)有限公司、寶立華車輛工業股份有限公司、惠仁實業股份有限公司、華洲汽車工業有限公司、唐榮車輛科技股份有限公司、馨盛汽車企業股份有限公司、台灣森那美起亞股份有限公司、連年發貿易有限公司、天藍材料科技有限公司、總盈汽車有限公司、台灣戴姆勒亞洲商車股份有限公司、台中眾鈴汽車股份有限公司、德曼汽車股份有限公司、台灣馬自達汽車股份有限公司、隆祿企業股份有限公司、金龍汽車製造股份有限公司、台灣宇通車業股份有限公司、鉅鼎汽車股份有限公司、盛

豐國際有限公司、嘉達興業有限公司、歐捷國際興業有限公司、大益興業股份有限公司、嘉樂寶汽車股份有限公司、臺灣蒙地拿股份有限公司、永嘉雙龍汽車股份有限公司、博大汽車股份有限公司、臺塑汽車貨運股份有限公司、程達汽車實業股份有限公司、全國老車自救會、綠色陣線協會、財團法人環保媽媽環境保護基金會、財團法人環境永續發展基金會、綠色21台灣聯盟、台灣環境保護聯盟、臺南市燃油車動力協會、彰化縣燃油機具車輛權益保護協會、財團法人車輛研究測試中心、財團法人工業技術研究院

副本：春迪企業股份有限公司（含附件）

行政院環境保護署



「柴油汽車黑煙排放不透光率檢測方法及程序」
修正草案研商會議紀錄

- 一、時間：108 年 12 月 19 日（星期四）下午 2 時 00 分。
- 二、地點：環保署第 2 辦公室（臺北市中正區秀山街 4 號）13 樓第 2 會議室
- 三、主席：胡簡任視察明輝 紀錄：白慧芬
- 四、出（列）席單位及人員：（詳附會議簽名單影本）
- 五、主席致詞：（略）
- 六、簡報：（略）
- 七、綜合意見：

（一）財團法人車輛研究測試中心

1. 馬力比試驗標準以車齡 10 年區分，即車齡小於等於 10 年，馬力比不得低於 55%；車齡大於 10 年，馬力比不得低於 50%。然而考量本實驗室檢測對象為新車，建議檢測方法納入新車。
2. 目前針對污染排放相對較低者，簡化檢測程序，原檢測方法係以 3 次測試結果平均值作為判定符合標準之依據，未來將修正為第 1 次測試結果不透光率低於門檻值者，即直接判定合格，免再進行第 2 次或第 3 次測試。此方式是否有適用新車。
3. 不透光式煙度計適用光吸收係數量測範圍為 0m^{-1} 至 10m^{-1} ，惟目前實務上不透光式煙度計光吸收係數量測範圍為 0m^{-1} 至 9.99m^{-1} ，建議一併修正。
4. 光源發射器之色溫應介於 2800°K 至 3250°K ，單位應修正為 K。

（一）中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會

1. 共軌引擎無法調整故無需測試馬力比。

2. 大客車時速 100Km 其轉速約 1800r.p.m，不能操到 2200 r.p.m 以上。
3. 貳、四、(四)之慢踩試驗車輛油門踏板之車況檢查項目，其慢踩定義為何？
4. 四、(七)、3.經取得原車輛製造廠或所屬保養廠、國外原廠國內指定代理人或所屬保養廠出具證明文件，可否制定統一表格由原廠蓋章即可？
5. 建議一、二、三期老車（即 2006 年 9 月 30 日前出產，採噴射泵浦者），一律以「封鉛」取代「馬力比測試」。對於擅拆封鉛之車輛即視為不合格，且車主及保養廠應另明訂罰則，嚴予懲處。（現階段可配合大型柴油車調修補助辦法給予撤銷調修資格、追回補助款等懲處。）
6. 四期以後新車（即電腦車，採共軌引擎者），一律以檢測「OBD」取代「馬力比測試」。一但透過「OBD」發現車輛電腦程式被修改，即視為不合格。
7. 全面取消「馬力比測試」，對於採用「封鉛」之老車及「OBD」檢測通過之新車，直接進行排氣黑煙測試，並依「當期車、當期驗」核給自主管理標章。（老車領有調修補助者，則須至少有進一期之檢測標準。）

(二) 中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會

1. 無負載急加速之不透光率試驗法提及：「...急加速並保持二秒後，立即釋放油門踏板回復至怠速...」，請問 2 秒是指急加速後維持 2 秒，抑或包含油門踏板踩到底時間？
2. 建議 1~3 期大型柴油車之噴射泵浦完成封鉛無須檢驗馬力比。

(三) 全國老車自救會

1. 全負載定轉速最大額定馬力試驗法檢測項目與柴油車黑煙排放無關，建議刪除。

2. 建議取得自主管理標章之車輛，各縣市環保單位無須再執行路邊攔查作業。

(四) 高雄市政府環境保護局

1. 舊方法所使用之煙度計，目前市面上已經少之又少，且現有的煙度計(SPDS100A, AVL407, DIESEL)在維修保養費用上偏高，建議是否可將修正及廢除分開執行，於109年1月起先廢除舊檢測方法。
2. 關於動力機械（營建機具的部分），是否適用柴油車黑煙檢測方法來檢驗其污染排放情形，查現有法規尚未有訂定動力機械的檢測方法及排放標準，請示屬於移動源還固定源也無定義清楚。
3. 針對「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」修正草案第2條第5項，汽車修理業定義，是否指營利事業登記證之營業項目須有調修燃油控制系統項目，若轄區內無符合條件之業者，是否就無法申請補助。

(五) 臺南市政府環境保護局

1. 第貳條第四項車輛狀態第(七)款第6目其他經直轄市、縣(市)主管機關同意者。是否有可逕行由機關認定之原則事項可供依循參考？
2. 第貳條第五項試驗方法第(二)款將油門踏板踩到底，達引擎最大額定馬力轉速之 $100\pm 50\text{rpm}$ ，並選擇適當檔位進行試驗。馬力檢測，若由車主自行執行者，若因不當操作(如高速檔、檢測中踩煞車)致使車輛損壞或設備損壞，是否應於車輛檢測前先由車主切結責任歸屬。
3. 試驗過程包含暖車、吹除積存物及試驗取樣，僅試驗取樣過程由中央主管機關訓練合格並領有證書人員為之。另車主或駕駛具中央主關機關訓練合格並領有證書，是否可實施試驗取樣？因檢測執行公權力之範疇，可能涉及告發裁處，建議是否應以經機關行政公告委託授權之執行人員才能執行採樣程序。

4. 暖車及吹除積碳物程序，若車主未依規定執行（如轉速未達或吹除超過3次或時間間隔太久未完成），應如何處置？或屬拒檢？規避？妨礙？之樣態。

（六）臺北市政府環境保護局

修正草案中，車輛馬力比試驗標準修改為車齡小於等於10年，馬力比不得低於55%，車齡大於10年，馬力比不得低於50%，但現行自主管理標章優級核發標準為不透光率 1.0m^{-1} ，馬力比50%以上，建議兩者標準調整為一致。

（七）空保處

1. 無負載急加速之不透光率試驗法提及：「...急加速並保持二秒後...」係開始踩踏油門，並急踩油門到底後再釋放油門踏板回復至怠速，期間為2秒。
2. 請各縣市環保局針對取得自主管理標章且在有效期內之車輛，避免進行路邊攔查，惟有明顯黑煙排放情事者，不在此限。
3. 依據空氣污染防治法規定，施工機具屬移動污染源。
4. 依據經濟部定義，汽車修理業係指汽車之清潔、保養、潤滑、檢查、調整、維護、總成更換、翻修及其相關業務，故只要營業項目屬汽車修理業，且專責維修大型柴油車者，即可向本署提出申請審驗核定補助品項。
5. 依各縣市環保局柴動站實務經驗，無須執行馬力比試驗之車輛狀態包含車輛底盤過低、後輪輪距過窄等，請依檢測方法第貳、四、（七）、6之規定辦理。
6. 請各縣市環保局加強稽查人員教育訓練，並落實執行黑煙檢測前之車況點檢，與車主共同確認車輛有無異常狀況，若有疑義，應停止檢測，請車主回廠排除異常狀況後，再行到檢，以免爭議。另請各縣市環保局於車輛檢測過程全程錄影，若於檢測過程發生異常狀況，請車主或檢測人員即刻反應，勿將車輛駛離現場，俾利車主、各縣市環保局與所屬排煙檢測

站共同釐清原因。

八、結論：

- (一) 柴油汽車黑煙排放不透光率檢測方法及程序適用對象為使用中之柴油及替代清潔燃料引擎汽車，而新車檢驗仍請依「柴油及替代清潔燃料引擎汽車車型排氣審驗合格證明核發撤銷及廢止辦法」等相關規定辦理。
- (二) 為有效遏止試驗車輛以擅調方式規避檢測並落實車輛維修保養，針對車輛經原車輛製造廠所屬（或指定）之保養廠（簡稱原廠保養廠）確認車況正常，且依原廠保養廠建議事項完成修復者（需檢附原廠保養廠出具之車況檢修證明），或經審驗核定之大型柴油車保養廠（汽車修理業）完成噴射泵浦鉛封者，得無須檢測馬力比。
- (三) 本次會議中提出之意見或建議，將納入草案調修之參考。

九、散會（下午3時10分）