

收	編號	第 0078 號
文	日期	105.10.11.

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：陳婉菁

電話：(02)2371-2121 #6305

電子郵件：wcchen@epa.gov.tw

513

彰化縣埔心鄉中山路129號

受文者：台灣省汽車商業同業公會聯合會

發文日期：中華民國105年10月6日

發文字號：環署空字第1050080859號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：會議紀錄

主旨：檢送修訂「汽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」草案研商會會議紀錄，請查照。

正本：交通部、台北市汽車商業同業公會、台灣省汽車商業同業公會聯合會、中華民國車輛進口商協會、台北市汽車代理商業同業公會、台北市進出口商業同業公會、台灣區車輛工業同業公會、歐洲商務協會、中華民國汽車商業同業公會全國聯合會、新北市汽車商業同業公會、高雄市汽車商業同業公會、花蓮縣汽車商業同業公會、臺東縣汽車商業同業公會、金門縣汽車商業同業公會、連江縣汽車商業同業公會、財團法人工業技術研究院

副本：

行政院環境保護署

修訂「汽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」草案研商會

會議紀錄

一、時間：105年9月30日（星期五）下午2時0分

二、地點：本署第二辦公室14樓第2會議室

三、主席：胡簡任視察明輝 記錄：陳婉菁

四、出（列）席單位及人員：如會議簽名單

五、主席致詞：（略）

六、簡報說明：（略）

七、綜合討論：

（一）台灣區車輛工業同業公會

1、OBD 門檻值及 IUPR 實施日期未比照歐盟循序漸進實施；我國與歐洲路況不同且駕駛習慣也有所差異，OBD 使用效能(IUPR)不宜直接採用歐盟規制值，應比照歐盟從 EURO5 到 EURO6 循序漸進實施，IUPR 不要比照排放標準實施日期，應延後實施。因歐盟導入 IUPR(0.1)給予全部車型共 2 年時間(EURO5a 2012.1.1 到 EURO5b+IUPR 2014.1.1)，建議環保署給予全部車型 1 年緩衝期至 2021 年 9 月 1 日起實施。

2、測試用油要求除採歐盟 EURO6c 採用之 E10 外，應寬放容許流用五期測試用油(E5)供需求車廠選擇；建議六期測試用油除採用歐盟 E10 外應保留原五期測試用油 E5 供車廠選擇。

理由：歐盟、美國、巴西等國家因在國內有市售酒精汽油可添加(E5~E100)，這些國家的法規測試用油的要求有導入 E10, E85, 或 E100 之必要。反觀台灣國內僅北高共十四家加油站可填加市售 E3 酒精汽油，因國內尚無生質酒精

工廠設置，摻配用的生質酒精現行主要仰賴進口且費用遠高於汽油(全球原油價格大幅下降)需鉅額預算補助，國家主管機關近期並無繼續往 E5 或 E10 酒精汽油推動的動向。如未來六期法規跟隨歐盟要求歐規 E10 測試用油將僅會墊高法規相關測試費用(如審驗/OBD/調查測試/新車抽驗/在用一致性..等測試)，此外並無其他特別意義。建議貴署在考慮六期歐規測試用油規範時，除採用歐盟 EURO 6c 的 E10 供自願採用車廠選用外，應同時保留原五期 E5 測試用油 E5 供其他車廠得以選用，待國家能源政策推動 E10 上市明確化後再取消 E5 測試用油選項，有助減輕車廠及檢測機構未來相關法規測試所需成本。

- 3、因耗能法規在執行上有實際量測車重不得與當初認證時的慣量等級有差異之要求，否則工研院將要求重新認證，但此作法與歐盟有量測容許誤差不同。考量耗能測試程序現行完全參照污染測試程序，故針對歐規車型目前均無車重量測誤差規定，建議將車重量測誤差規定加註到污染測試程序使其與歐盟管理作法一致，如此之後，亦可促使耗能測試同時適用。茲建議測試程序應納入歐盟容許車重誤差 $\pm 3\%$ 規定，可避免空車重量在慣量等級邊緣之車輛實際量測誤差及車輛仕樣些微變化而影響到法規測試；建議參考歐盟 1230/2012/EC 指令定義，實際量測之參考車重應扣除選配重量。測試程序應容許實際量測參考車重與"認證及測試報告車重"有 $\pm 3\%$ 誤差，可指向歐盟 2007/46/EC 及其後續指令。

(二) 台北市汽車代理商業同業公會

1、附錄一、壹、五

「對已取得美國或歐盟所頒發之合格證明的引擎族，製造國家應於合證明登載。」，關於本條文的解讀，本會看法是已取得美國或歐盟所頒發之合格證，其登載有的製造國家不需要各別選擇測試車輛，俾與國際法規一致。

- 2、附錄三、參、二規定之 OBD 使用效能，建議延後一年實施，並於調查國內現況後再行訂定 OBD 使用效能。

說明：歐盟對於 OBD 使用效能是分兩階段並有 2~3 年的緩衝期來導入。由於 OBD 的監測系統建置，在國內的車輛製廠或進口車均需要與原廠研發單位的配合，需要較長的時間來對應系統建置與資料整合與我國道路環境與駕駛習慣與歐盟之差異性收集與使用效能的比較，作為 OBD 使用效能是否可以符合歐盟現行之標準與是否需要進一步研商的依據。

- 3、附錄三、參、二、(二)「50%以上的車輛之各主要元件或系統之 OBD 使用效率應符合上表規定」，關於 50%以上的車輛之計算方式是以何為基準，請說明。

- 4、附錄五、參、二、(二) OBD 使用效能資訊，本項資訊應依歐盟法規，建議對於 OBD 使用效能抽樣調查之規定，比較主要的規範能在本辦法中描述，業者會比較清楚是如何來執行。

- 5、附錄五、參、二、(三) 排放測試抽驗比率，草案中對於製造廠、代理商的抽驗比率過高，並考量少輛車對應上的困難，本會建議銷售 0-500 輛免抽驗，501-5000 輛抽驗一輛，5000 輛以上抽驗兩輛。

- 6、附錄五、參、(一)「OBD 使用效能不符合規定車輛製造者或進口汽油汽車製造者應再提高車輛查驗比率至銷售量的 5%以上；」，關於查驗比率為銷售輛 5%以上，其查驗數量過多，業者在對應上有困難，建議查驗比率為原調查的兩倍，較為可行。

- 7、建議審驗申請系統及合格證書，代理商取消登載出口國，僅管制製造國。

說明：車輛代理商車輛製造廠遍及全球，生產管理的品質一致，並不會因出口國不同而有差異，但所生產之車輛可

能因為內陸運輸的關係，會發生廠商車輛製造國與出口國不同之情形，若有此情形，車輛廠商須額外提出相關轉運證明文件，作業繁雜造成不便。

- 8、建議合格證取消以車型年申請之規定，改以合格證兩年效期進行管理。

說明：關於申請人以車型年及引擎族為基本單元申請合格證明之規定，若以車型年管制的話，每年年中之時候，即使車型並無改款，合格證仍要辦理跨年度之沿用，廠商仍須進口測試代表車進行審驗作業；且各家廠商申請沿用時機多在年中，送審案件集中，也會造成審驗速度變慢，審驗作業上造成業者對應上的困擾，建議簡化合格證管理機制，況且國內車輛安全及耗能法規也都沒有以車型年作為合格證之管理。

(三)中華民國車輛進口商協會

- 1、建議修訂本辦法第四條第二款合格證明申請人增列汽車之進口商聯合組成之公會或進口商聯合組成之非營利事業法人團體提出申請。
- 2、現機器腳踏車審驗辦法已修訂前項，請貴署依法規一致性辦理。

八、結論：

有關與會單位所提意見，本署將納入研訂本辦法草案之參考，相關意見回應請工研院於下次研商會提出說明。

九、散會(下午 16:00)

出席			
單位	簽名	單位	簽名
台北市汽車商業同業公會	曾詩珍 [Signature]	高雄市汽車商業同業公會	[Signature]
台北市進出口商業同業公會		花蓮縣汽車商業同業公會	
臺東縣汽車商業同業公會		連江縣汽車商業同業公會	郭恒強
金門縣汽車商業同業公會	郭恒強		
列席			
單位	簽名	單位	簽名
財團法人工業技術研究院	林以瑛 張翰鏞 張家豪 陳嘉祥 常肇岳 李怡璇	空保處	徐添星