正　本

發文方式：郵寄　　檔　號：

保存年限：

桃園市汽車貨櫃貨運商業同業公會　函

會址：320 桃園市中壢區正光街18號
聯絡人：總幹事　姚信宗
電話：03-2811331　傳真：03-2811321
網址：tyct.tw
信箱：a0937846102@yahoo.com.tw

受文者：本會各會員

發文日期：中華民國107年11月22日
發文字號：（107）桃汽櫃貨德字第188號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：如附件

裝

主旨：函轉「柴油車黑煙檢測方法討論會議」會議紀錄，敬請　查照。

說明：依據中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會107.11.20全櫃聯總字第107068號函辦理。

訂

正本：本會各會員

線

理事長　范　文　德

收文章 107年11月21日 總號 370

中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會　函

公會地址：台北市忠孝西路一段41號14樓之13
聯絡方式：秘書長：李昭功
電　　話：02-23702103　傳真：02-23702102

受文者：各縣市會員公會

發文日期：中華民國107年11月20日
發文字號：全櫃聯總字第107068號
速別：
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：環署空字第1070092290號

主旨：「柴油車黑煙檢測方法討論會議」會議紀錄。

說明：一、依107年11月13日行政院環境保護署環署空字第1070092290號函辦理(如附件1)。

二、特此通知，請查照。

正本：各縣市會員公會

理事長 蔡錦明

范文德 11/21　總幹事姚信宗 11/21　幹事簡家茵

貨櫃全國聯合會
總收文第107088號
107年11月19日

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：張和中
電話：(02)2371-2121 #6307
電子郵件：hocchang@epa.gov.tw

100
台北市忠孝西路1段41號14樓之13

受文者：中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會

發文日期：中華民國107年11月13日
發文字號：環署空字第1070092290號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：會議記錄

主旨：檢送本署「柴油車黑煙檢測方法討論會議」會議紀錄1份，請查照。

正本：王委員明文、蕭委員耀榮、財團法人車輛研究測試中心、中華民國汽車貨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、中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會、中華民國廢棄物清除處理商業同業公會全國聯合會、中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車商業同業公會全國聯合會、高雄市汽車貨櫃貨運商業同業公會、中華民國建設機械道路安全協會、台北市汽車代理商業同業公會、台灣區車輛工業同業公會、臺灣混凝土壓送機械協會、全國老車自救會、張嘉寶博士（國立勤益科技大學）、臺灣康明斯股份有限公司、安東貿易股份有限公司、金龍汽車製造股份有限公司、常榮機械股份有限公司、台灣宇通車業股份有限公司、惠仁貿易股份有限公司、乾雄股份有限公司、裕益汽車股份有限公司、國瑞汽車(股)有限公司、阿拜爾有限公司、民進黨中央黨部
副本：春迪企業股份有限公司（含附件）

行政院環境保護署

會員公會
備文移知
周

李將功 11/20

「使用中柴油車污染管制」專案工作計畫
柴油車黑煙檢測方法討論會議紀錄

一、時間：107 年 10 月 5 日（星期五）上午 10 時 00 分。

二、地點：法鼓文理學院-推廣教育中心-德貴學苑 R614 (臺北市中正區延平南路 77 號 6 樓)

三、主席：胡簡任視察明輝　　紀錄：張和中

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）王委員明文

1.無負載急加速之方法並非我國自創，扣除積碳吹除程序，量測係多以三次急踩平均值作為定義，但為了簡化程序，以及減少急踩負擔，所以一次急踩作為初判是否合格，尚能符合國際規範之精神。

2.急踩高速的保持時間僅有 2 秒，不致對於車輛引擎造成傷害，與車輛實際運行工作低速起步行駛最佳扭力輸出之引擎轉速狀態幾乎一致，所以簡化程序係具有一定的合理性。

3.車主所疑慮的事項可納入其合理性的討論。

（二）蕭委員耀榮

管制排放廢氣過高之車輛是必要的，以保護所有民眾之健康，但不宜對排放廢氣正常的車輛車主，造成過多之測試程序及時間。故簡化測試程序有其必要性。

（三）中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會

1.受檢測車輛急踩油門到底，引擎轉速應以最大額定馬力之轉速為上限。

2. 新制檢測閥值，對一期、二期、三期車應在適度放寬，目前規劃為實測平均值+30%。

（四）國瑞汽車

簡報 p7.車輛經原廠確認車況正常…，請定義原廠為何?具體流程為何?

（五）老車自救會

1.無負載檢測可不急加速踩油門到底，怠速檢測即可經由算式計算不透光率，並以此檢測?

2.簡化檢測程序，並由一般驗車納入檢查項目以達到 100%檢測車輛。

3.Scania、Volvo 空轉 1900 轉速，其馬力 540HP，以重車而言 3 秒就可達到此轉速，當檢測人員檢測時踩踏油門不到 1 秒即達到 540HP，其引擎是否可以承受?

4.進行柴油車輛黑煙檢測之人員是否有取得相關證照?檢測人員訓練多久?

5.濾煙器再生的時候，排氣管溫度疑似高達 600 度，整支排氣管呈現紅色狀態，大型柴油車萬一滴了油在此高溫排氣管上，是否可能會造成火燒車的疑慮?

6.若僅維修噴射泵浦價格可能就超過 3 萬元，環保署未來若僅補助 5 萬元調修黑煙污染防制設備可能不夠。

7.驗車之前要先簽免責聲明，否則不能驗車，請思考其合理性?

8.請問柴動站的採樣管是否有定期清洗?檢測時是否可以油門輕踩方式進行檢測?

9.請問目前油品品質都沒問題嗎?是否有進行抽油檢測?

10.環保署跟環保局在檢測實務執行上會有落差，柴動站實際如何執行，貴署未必清楚執行細節。

11.韓國全額補助濾煙器，台灣僅補助部分，同理可知台灣無

法完全依照韓國全額補助，無法完全參照國外做法，故建議勿再依照國外檢測方法進行檢測，且目前檢測方法似乎未完善，請問是否由環保署發文給各環保局，先暫停柴油車黑煙檢測作業?

12.車輛維護保養僅找原廠，是否可開放讓其他保養廠進行保養?

13.72/306/EEC 才是黑煙檢測的規範，其中附件 3 的 2.1 引擎最大轉速 45%、附件 4 的 free acceleration 指的是在達到引擎最大轉速時就要放開油門、FAS 測試→EMStec/02/027Issue3、Unloaded test→引擎未裝於車上的情況。

14.急踩油門並非幾秒內就要達到，那叫暴踩。

15.模仿國外法規不要只看一半。

（六）中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會

1.325HP 的車輛轉速可達到 2000 轉，但踩油門時轉速達到 2300 轉，請思考其合理性?

2.車商在柴油車出廠時，似乎未詳細告知柴油車車主要要做定期保養，因此可能造成柴油車老化的主要的原因。

（七）中華民國遊覽車客運商業同業全國聯合會

1.康明斯的原廠手冊說明轉速不得超過 2500 轉，其連續不得超過 5 秒鐘，否則可能會損害引擎，柴油車檢驗時油門踩到 2400 轉，超過轉速則無紀錄，且連續採 4 次~8 次，本人的車輛係踩 8 次，請思考其合理性?

2.進行柴油車黑煙檢測之前需車主簽名，撞壞不賠，請思考其合理性?

3.柴油車黑煙檢測不合格立即開罰，是否可讓車主進行維修保養後，再次檢測仍不合格再開罰?

4.濾煙器一支費用大約 20~30 萬，是否可直接補貼給業者報廢。

5.衛生署可以強令不合格的食品下架，環保署應該不能強令有排放黑煙的車輛汰除，業者買到則較為倒楣，請思考其合理性?

6.私人加油站之油品是否有添加其他添加劑?我們未知。

（八）高雄市貨運公會

檢測方法不能一腳油門踩到底，應該是要油門慢踩，建議最大的轉速不能超過2200轉。

（九）張嘉寶博士（國立勤益科技大學）

本人蒐集了中央標準局檢測方式，進入踩踏油門的階段時，第一段是5秒，第1秒是500，第二秒是1000、1500、2000、2500是5秒，然後停8秒，就是前5後8，大家可能都不知道，所以這個檢測方法一定要公告於檢測人員旁，以便提醒大家。

（十）中華民國汽車全國聯合會

1.檢測人員素質問題應該要有相關配套措施。

2.假若萬一檢測過程不小心驗壞車，也應有相關的配套措施。

（十一）中華民國汽車貨運貨櫃公會全國聯合會

1.本人有一台車去驗自主管理，Hino 17噸，於1500轉時有252HP的額定馬力，在檢測過程是否可於螢幕顯示轉速?

2.大型柴油車4、5期車是由電腦控制，1~3期車油門踩多少，就會噴多少油，自排車感應出來一下就通過檢測，所以期別排放標準是不是對1~3期車較為不公平?

（十二）中華民國汽車商業同業公會全國聯合會

本人從事車輛相關行業已20餘年，本人父親從事車輛行業已40餘年，對於部分車輛的最大轉速及最大馬力值尚未能得知，請問地方環保局檢測時如何知曉車輛的轉速及馬力值之數據?

八、空保處:

（一）感謝各與會單位所提供之意見，綜整大家的發言，大部分係對無負載急加速測試時踩踏油門到底的時間與轉速或馬力比測試有異議，本署將持續進行檢討，但改變測試方法須進行大量實驗，以確保能檢驗出高污染的車輛，尚請各界諒解。

（二）我國柴油車輛均係自國外引進或由國外原廠授權於國內組裝，故黑煙檢測方法亦參考國外之無負載急加速不透光率試驗法制訂，且包括新車及使用中車輛均適用此方法，相關規定並無不妥之處；另依柴油引擎工作原理，當油門到底時具有最大噴油量，同時黑煙污染排放也最高，所以無負載急加速測試方法，是將測試車輛排入空檔，並快速踩踏油門到底，獲得噴射泵浦的最大噴油量，同時量測最大黑煙排放值，作為判定符合排氣標準之依據。

（三）本署現階段將先評估對於污染排放相對較低者，簡化測試程序，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，未來將檢討修正為第 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，以鼓勵車主積極落實車輛維護保養；另為簡政便民，本署將研議廢除程序較為複雜之舊制濾紙反射式（污染度）檢測方法。

（四）有鑑於部分車主未落實車輛應有之維護保養，因有造成空氣污染情事遭地方環保局通知檢驗時，則以擅調方式規避檢測，為遏止此一不良歪風，車輛至地方環保局排煙檢測站接受檢驗時，需執行馬力比驗證防弊措施；基於鼓勵車主積極落實車輛維護保養之原則，本署將評估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），得無須檢測馬力比。

（五）本署將要求地方環保局加強稽查人員教育訓練，及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。若車輛於接受檢測過程中發生異常狀況，建議車主應即刻反映，勿將車輛駛離現場，俾利與地方

環保局及所屬排煙檢測站共同釐清原因。

（六）市售柴油車輛均須取得本署審驗核可始得領牌上路使用，本署建有車輛資料庫，車輛鍵入型式代碼後，系統即可自動帶入正確之最大額定馬力及最大額定馬力轉速數值，且相關資料均為原廠提供，正確性並無疑義。

（七）地方環保局基於安全考量，並不開放車主進入排煙檢測站之車輛檢測管制區觀看測試過程，惟檢測程序係電腦控制並全程錄影存證，車主可在休息區之螢幕掌握測試進度。

（八）本署已多次澄清並無強迫車輛淘汰規定，車輛落實應有之維護保養並經檢驗合格即可正常使用，若因故致污染情況較為明顯，本署將提供多元彈性協助方案，車主可視實際需求，選擇調修、加裝濾煙器或其他污染防制設備等方式完成污染改善，無需負擔汰換車輛之龐大經濟負擔。

（九）針對油品控管部分，本署及地方環保局對油品公司及加油站均有稽查管制措施，民眾若發現有違法情事，可向本署或地方環保局反映，將盡速派員查處。

九、結論:

（一）本署將積極檢討修正柴油車黑煙檢測方法事宜。

（二）本署將請地方環保局加強稽查人員教育訓練，除熟悉檢測方法外，亦應增加柴油車輛維護保養及車況判定等相關訓練。

九、散會（中午 12 時 00 分）