

檔 號：  
保存年限：

## 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)23712121 #6307  
傳真：(02)23711394  
電子郵件：hocchang@epa.gov.tw

受文者：台北市進出口商業同業公會

發文日期：中華民國108年5月13日  
發文字號：環署空字第1080033968號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：會議紀錄1份 (1080033968-0-0.pdf)

主旨：檢送「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」暨「淘汰老舊大型柴油車補助辦法」修正草案研商公聽會議紀錄1份，請查照。

正本：立法委員劉建國國會辦公室、立法委員徐志榮國會辦公室、立法委員楊曜國會辦公室、立法委員陳瑩國會辦公室、立法委員林淑芬國會辦公室、立法委員黃秀芳國會辦公室、立法委員吳玉琴國會辦公室、立法委員邱泰源國會辦公室、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、立法委員陳宜民國會辦公室、立法院社會福利及衛生環境委員會、直轄市政府、縣(市)政府、綠色陣線協會、台灣環境保護聯盟、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、台北市汽車商業同業公會、台灣區車輛工業同業公會、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、台灣省汽車商業同業公會聯合會、中華民國汽車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、中華民國公共汽車客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、中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會、歐洲在台商務協會、中華民國車輛進口商協會、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、英國貿易文化辦事處、中華民國汽車保養商業同業公會全國聯合會、綠色21台灣聯盟、全國老車自救會、台北市美國商會、台北市日本工商會、至全有限公司、景同股份有限公司、乾雄股份有限公司、至遠企業股份有限公司、華洲汽車工業有限公司、博大汽車股份有限公司、正德防火工業股份有限公司、臺灣康明斯股份有限公司、成運汽車製造股份有限公司、啟皇實業有限公司、嘉馬汽車有限公司、總盈汽車有限公司、嘉達興業有限公司、盛豐國際有限公司、嘉樂寶汽車有限公司、連年發貿易有限公司、歐捷國際興業有限公司、寶仕汽車股份有限公司、惠仁實業股份有限公司、天藍材料科技有限公司、德曼汽車股份有限公司、隆祿企業股份有限公司、鉅鼎汽車股份有限公司、大益興業股份有限公司、臺灣蒙地拿股份有限公司、台灣宇通車業股份有限公司、金龍汽車製造股份有限公司、臺塑汽車貨運股份有限公司、唐榮車輛科技股份有限公司、馨盛汽車企業股份有限公司、永嘉雙龍汽車股份有限公司、程

達汽車實業股份有限公司、台中眾鈴汽車股份有限公司、台灣森那美起亞股份有限公司、台灣馬自達汽車股份有限公司、寶立華車輛工業股份有限公司、台灣戴姆勒亞洲商車股份有限公司、瑞典商斯堪尼亞汽車工業股份有限公司台灣分公司

副本：本署法規委員會、吳處長盛忠、謝副處長炳輝、胡簡任視察明輝、連技正杉利（均含附件）

電 2019/08/15 文  
交 08:48:13 換 章



# 「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」暨「淘汰老舊大型柴油車補助辦法」修正草案研商公聽會議紀錄

一、時間：108年5月9日（星期四）下午2時

二、地點：國軍文藝活動中心（臺北市中華路1段69號）戲劇廳

三、主席：吳處長盛忠

紀錄：張和中

四、出（列）席單位及人員：詳如會議簽名單

五、主席致詞：（略）

六、簡報：（略）

七、綜合意見：

## （一）中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會

「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」修正草案，要求須有維修技工或技師執照，一般汽車修理業可以達到符合補助辦法規定的家數可能很少。因此，申請調修燃油控制系統補助之大型柴油車可能都需回原廠，原廠能量可能不足。

## （二）全國老車自救會

1. 請問車輛加裝濾煙器後，經其過濾與再生後所排放的物質為何？
2. 請問申請調修補助條件為何？一期車需符合二期排放標準、二期車需符合三期排放標準，抑或符合當期排放標準而有黑煙改善即可。又假設一期車不透光率已符合  $2.8\text{m}^{-1}$ ，若調修後該車不透光率為  $2.7\text{m}^{-1}$ ，是否可以申請補助？
3. 針對柴油車黑煙不透光率檢測方法及程序，建請環保署考量車輛平常駕駛習慣作為後續調整依據。
4. 考量稽查人員安全性，請評估取消路邊攔檢制度，改採柴油車定期排氣檢驗執行之。
5. 目前柴油車符合當期排放標準即可使用，加裝濾煙器等其

他空氣污染防治設備應屬車主選擇，不得強制要求車主安裝。

6. 車輛黑煙檢驗合格後並進行調修即可申請補助？一二期車原廠已不維修，車輛需至一般汽車修理業維修，請環保署納入一般汽車修理業。
7. 空氣污染是大家共同維護，空氣污染不只有移動污染源，固定污染源應該也要有所作為，請環保署評估將濾煙器安裝於火力發電廠等固定污染源。

### (三) 台灣混凝土壓送機械協會

先前泵浦車已與環保署共同開會討論牌照狀態有效期限，如目前汰舊補助辦法草案規定需有 1 年內檢驗紀錄，惟考量目前交通部相關規定，建請針對泵浦車等大型特種車將前述期限延長至 2 年？又考量泵浦車涉及車輛安全檢驗，若購買新車期程較長建請放寬前後 6 個月內購車之限制。

### (四) 台灣省汽車修理工業同業公會

考量許多中古車行之車輛已十分老舊，又因需符合補助條件須有定期檢驗紀錄，車主必須重新花錢整修車輛再至監理單位重新檢驗合格復牌後才能申請報廢，建議 1~3 期大型柴油車只要報廢即可申請補助，無須重新復牌。

### (五) 台灣柴油引擎噴射系統工業發展協會

調修大型柴油車之噴油嘴或噴射泵浦等屬專業領域，且多數泵浦廠之設備投資金額較大，非短時間即可成立。建議納入汽車修理業之審驗核定資格。另公告調修燃油控制系統之金額是否違反公平交易法？

### (六) 桃園力達實業社

1. 「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：指從事汽車調修燃油控制系統，並取得政府機關核准「登記證明文件」之修理業，建議納入營利

事業登記證明文件。

2. 建議統一全國柴動站之稽查流程，例如主動到檢或通知到檢等。

#### (七) 台灣省汽車保養商業同業公會聯合會

1. 本會會員人數具有 6,000~7,000 位，涉及全國大型柴油車維修保養，符合實務，然而多數會員並未具備汽車修護技工執照或汽車技術士證等資格，目前維修人員資格多以原廠為主，建請環保署考量並評估放寬。
2. 若車輛調修燃油控制系統都回原廠，原廠檢測能量可能無法負荷。
3. 建議汽車修理業需加入相關公會，作為申請審驗核定資格條件。
4. 修法期間歡迎與本會做討論互動，使辦法修得更完整。

#### (八) 中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會

1. 有關淘汰老舊一、二期車補助已於 106 年 8 月 16 日公告在先，經滾動檢討執行成果，以有限資源協助有真正用車需求者，因此調整補助辦法並納入三期車補助之理念很好。但草案將原先補助淘汰老舊一、二期車基準二時程調前至 108 年 5 月 31 日，有業者反應原已規劃將老車使用至 108 年 11 月、12 月並配合政策進行報廢後申請補助，現階段將期程往前調整至 108 年 5 月底，恐讓業者措手不及，甚至可能有違反法律信賴保護原則，建請環保署考量維持原於 106 年 8 月 16 日公告之基準二時程，即原申請汰舊補助之期程維持 108 年 12 月 10 日以前。
2. 有關汰舊補助辦法修正草案第五條第二項說明依第三條第一項第二款至第四款申請補助者，依購買之中古車或新車之車重判定補助金額，然中古車市場開立發票金額時係以中古車殘值開立，其金額可能較補助金額低，如此是否會產生疑慮或爭議。

3. 有關汰舊補助辦法修正草案第二條第一項第八款五期新車定義，先前經總統明確表示將五期車出廠展延兩年，感謝環保署於本次修正補助辦法亦將此結論納入；然有業者反應財團法人車輛安全審驗中心（Vehicle Safety Certification Center, VSCC）已不受理五期大型柴油車安全檢驗，建請環保署協助。
4. 有關汰舊換新的部分，去年 107 年已經將車輛報廢，時間已經超過半年，是否再申請新車補助？

#### （九）中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會

1. 本次柴油車相關補助配套已看到政府的誠意，肯定本項政策推動，希望能夠盡快實施，提供業者與車主多元化之各項補助措施。
2. 三期車價值較高，建議報廢的補助應該要比一、二期車輛高較為妥當，建請環保署評估提高三期車補助金額可行性。
3. 建請環保署開放三期車之出廠年月至九十五年十二月三十一日前出廠，避免車主或業者需再檢附期別管制之書面文件
4. 現今若車主加裝濾煙器有一定期限之保固期，然針對加裝濾煙器於保固期內不得異動之規定不甚公平，建議環保署考量民眾於加裝濾煙器保固期內有車輛買賣之權利，適度放寬本限制。

#### （十）濾煙器空氣污染防制設備協會

1. 環保署針對加裝濾煙器補助辦法採納各界意見後納入調修及加裝空氣污染防制設備補助，讓車主有更多選擇，本協會認同並給予肯定。
2. 目前草案針對各項改善措施並無統一標準，本協會認為各項改善措施之減量程度、保固期限長短應有一致標準較為妥當。
3. 建請環保署檢討補助款撥付方式、後續查核機制、查核頻

率應該一致，並讓車主依自行需求選擇補助方案。

4. 建請環保署針對加裝濾煙器補助辦法之補助對象維持原辦法訂定之條件，本辦法主要目的希望車主接受補助以改善空氣污染，補助要點應使車主能夠達到較高標準較為妥當。
5. 為維護加裝空氣污染防制設備車主之權益，建請環保署要求空氣污染防制設備之國外製造商能夠與國內代理商共同負擔保固責任；另應規範設備代理商合約解除後，不得再對該補助項目重新申請相同品項之審驗，避免國外廠商藉機更換代理商重新認證，規避原先對設備之保固責任。
6. 建議要求政府各級機關所屬車輛，優先適用加嚴排放標準或最高最嚴格的標準，為民表率；另建請由行政院正式函文政府各級機關或國營事業限期汰換一二期車輛，並將三期車輛提前達五期排放標準。
7. 目前有車主反映，若加裝濾煙器使用未達規範之三年使用期限，建請環保署評估是否可針對車主使用的時間長短依比例給予補助，而非因未完全使用滿三年即將補助費用進行全面追繳之手續。

#### (十一) 台灣混凝土壓送機械協會

1. 泵浦車輛之定期檢驗於 106 年前可於代檢廠進行檢驗，因陽明山仰德大道重大車禍事件後，交通部召回監理單位檢驗約六成以上車輛無法通過檢驗，已發文呈請希望行政院邀集協商，惟至今仍無下文。
2. 淘汰老舊大型柴油車補助辦法（草案）第四條第二款規定回收或報廢當年度或前一年度有定期檢驗紀錄或當年度未逾指定檢驗日期之行車執照影本。106 年全台泵浦車約 1,600 多台，可以檢驗合格者不到 4 成，因此多數車主無法取得前一年度有定期檢驗紀錄，致無法享有環保署汰舊換新補助政策美意，建請環保署評估考量放寬 1 年有效期限之規定。

#### (十三) 中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會

目前三期大型柴油車殘值相較 1~2 期大型柴油車高，建議適度提供三期大型柴油車補助金額。

(十四) 台北市汽車代理商業同業公會

1. 補助辦法明定補助對象為 95 年 12 月 31 日前之大型柴油車，進口車也是適用這個日期？
2. 若一間公司有北、中、南三間保養廠，係分別三處皆要向地方環保局申請認證，還是申請一次即可？
3. 申請調修燃油控制系統之大型柴油車需於調修前後檢附黑煙不透光率檢測報告，其中檢測地點為柴動站、財團法人車輛研究測試中心 (ARTC) 或經環保單位認可保養廠？

(十五) 台灣環境公義協會

1. 空污固定污染源已經受到各界輿論強烈要求，已經有做很多的改善措施。惟在移動污染源管制上比較困難，全國千萬車輛要達到公平合理確實比較困難，考量調修燃油控制系統對黑煙不透光率改善有限，建議調修後可評估補助其加裝濾煙器，藉此達到低排放之標準。
2. 調修公平性的問題，只要有改善就可以領取補助，是否有明確的改善程度，這樣比較公平。

(十六) 台灣戴姆勒亞洲商車股份有限公司

請教環保署二項補助辦法預計何時公告實施，時程上希望不要拖太久，避免影響市場機制。

(十七) 嘉義市政府環境保護局 (書面意見)

1. 針對「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」修正草案第 2 條第 2 項所列清除積碳為必須實施之項目，但實施方式是否有所限制，若為引擎零組件更新、翻修或整體更換，是否不需要再實施清除積碳，可減少補助支出。
2. 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。

3. 針對「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」修正草案第 8 條直轄市、縣(市)主管機關應成立調修燃油控制系統審驗專案小組，因牽涉專業性與一致性，由各縣市分別執行恐會有標準不一致產生爭議情形，且有實際上專業性判定困難，建議由署組成統一之委員會，輪流協助各縣市執行汽車修理業審驗，以求公正性與一致性。
4. 針對「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」修正草案第 9 條規定縣市環保局於收到補助品項審驗申請 30 日內要完成，時間是否過短，若複數業者分多批次於相近之不同時間申請如何辦理，且若鄰近縣市環保局請同一學者專家協助審查，易延長審驗時間。
5. 針對「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」修正草案申請補助者有第 13 條第 1 項各款行為以及業者有第 14 條第 1 項各款行為都只是被撤銷補助及追回補助款，應訂有更積極的處罰，以嚇阻不肖。如第 1 款有使公務員登載不實之罪，其他各款亦若是。
6. 針對「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」修正草案車輛申請調修補助之金額可能與實際實施調修之項目有所差異，縣市環保局對於真實性無法確認，且合格後之改善無一定之改善幅度要求，僅要求改善即可，對此給予補助有極大恐有不實疑慮。
7. 針對「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」修正草案第 14 條第 1 項各款違反規定之情事均屬業者惡意或配合度差，並非其商品品質不佳，卻只是禁止該品項再次申請補助，應是取消業者補助資格並禁止該業者再申請補助審驗。

#### (十八) 臺南市政府環境保護局 (書面意見)

1. 第 2 條第 1 項第 2 款，列清除積碳為必須實施但實施方式是否限制？因若為引擎零組件更新、翻修或總成更換，可能一併清洗，尤其引擎翻修，既已清洗，是否應不需要再實施清除積碳工作，可減少補助支出？另因行駛里程增加

伴隨積碳產生且會有持續累積之情形，如調修清除一次積碳，後續可維持效用多久依不同車主及行駛里程均有不同，如何得以保證或查驗功效，均未有定義，地方主管機關憑何基準進行查驗？建請是否改由車主以切結方式提供查驗！

2. 依第 2 條第 1 項第 4 款說明補助對象為指大型柴油車行車執照之登記之車主，不知本案辦理調修燃油控制系統或加裝空氣污染防制設備之對象，是否也納入政府機關所屬對象作為補助對象？
3. 第 2 條第 1 項第 5 款，是否即營業項目必須有調修燃油控制系統項目？
4. 第 3 條第 1 項所指符合排放標準是否不透光率或黑煙污染度擇一符合即可？另路邊攔檢或至動力計檢測所取得檢測報告是否均可作為第 6 條第 1 項第 4 款所指調修燃油控制系統前六個月內之符合排放標準之黑煙不透光率證明文件？其檢測日期是否需於本補助辦法修正公告後起算？
5. 第 3 條第 1 項，第 1 款之符合條件過於寬鬆，且大型車噸數大小不一，雖是同一補助項目，調修金額仍會有金額多寡落差，惟均以 5 萬或 10 萬為限，難以有統一審核標準，例如 14 噸車調修 8 萬，但 35 噸車若調修 5 萬都可補助，恐難符合比例原則疑慮！且既已符合標準下，補助其調修就應該達到更佳的改善效果，如果僅要求具改善效果，難以避免擅調取得補助之疑慮。
6. 依第 3 條第 1 項第 1 款說明車輛申請調修補助之金額可能與實際實施調修之項目有所差異，縣市環保局對於真實性無法確認，且合格後之改善無一定之改善幅度要求，僅有顯現改善即可，對此給予補助有極大恐有不實疑慮。
7. 第 4 條審驗規定，申請需 2 年內之發票或收據，只有既有廠家能夠符合，對 2 年內新設或有意投入之新投資廠家有所阻礙會有圖利現有廠商疑義，建議是否以調修或維修汽車廠商之營業登記資料判別即可受理申請？另是否後續審

- 驗通過後，補助申請之收費金額亦需完全符合審驗通過之收費金額？或是收費金額有區間範圍可調適？
8. 第 4 條規定汽車修理業應向所在地縣市環保局申請審驗補助品項，連鎖加盟汽車修理業也是由各維修保養廠向所在地縣市環保局提出申請，或是由總公司申請即可？
  9. 依第 6 條第 1 項規定，符合補助規定之申請補助者(車主)委託非本縣市汽修業者，若向本縣市主管機關提出補助申請，但卻未經本縣市主管機關審驗核定，其補助項目及金額如何依據辦理？是否應向本縣市的汽修業者所在地主管機關提出申請？另建議因為車輛具有移動性及跨縣市使用情形，統一由中央主管機關成立調修燃油控制系統審驗小組，俾有統一標準之補助項目及維修金額可依循。
  10. 第 8 條，汽車修理業的補助項目金額審驗核定由縣市成立委員會核定部分，因牽涉專業性與一致性需要，由各縣市分別執行恐會有爭議與標準不一致情形產生，且有實際上的專業性判定困難，建議由中央環保署組成統一之委員會，建立統一補助項目金額、審驗基準、與後續查驗方法，以求公正性與一致性。
  11. 第 9 條規定縣市環保局在收到補助品項審驗申請 30 日內要完成審驗，時間太短不可行，若複數業者分多批次於相近之不同時間申請如何辦理？假設縣市環保局都找學者專家協助審查，可能上演搶人大戰，建議仍由中央環保署組成統一之委員會，建立統一補助項目金額、審驗基準、與後續查驗方法，以求公正性與一致性。
  12. 第 11 條第 1 項後段之補助一次為限，建議加註「每輛大型柴油車僅能就調修燃油控制系統或加裝空氣污染防制設備擇一補助申請」，避免混淆。另已申請修燃油控制系統或加裝空氣污染防制設備之車輛是否仍得申請大型柴油車汰舊補助？
  13. 第 13 條第 1 項第 3 款、第 4 款及第 14 條第 1 項第 2 款之限期改善有無統一期限？另申請補助者有第 13 條第一項

各款行為以及業者有第十四條第一項各款行為都只是被撤銷補助及追回補助款，應訂有更積極的處罰，以嚇阻不肖。例如經地方主管機關查核檢驗未符合排放標準除追繳補助款亦需就違反排放標準情形裁處，並可考量以違反第一款有使公務員登載不實之罪移送司法機關之條文作為遏阻不法情事，其他各款亦若是。

14. 第 13 條第 3 項規定，若沒有在災害發生後 30 日期限內檢具證明文件之效果如何？得否進入審核程序？或追繳補助款？
15. 依第 14 條第 1 項第 2 款，汽修業者或空污防制設備廠商所調修或加裝防制設備之車主或不配合抽驗或抽驗不合格經限期改善仍不合格之規定，是否為連帶責任之處分用意？若僅是車主單方面不配合是否有過重之虞？另依第 14 條第 1 項第 1 款及第 3 款規定，如何查證檢附文件虛偽不實或可查證產銷月報表屬實？其違反規定之情事均屬業者惡性或配合度差，並非其商品品質不佳，卻只是禁止該品項再次申請補助，建議應予廢止該業者之申請補助資格。

#### (十九) 宜蘭縣政府環境保護局 (書面意見)

1. 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，現行調修業者能力參差不齊，無統一認定其水準，檢驗程序中馬力比為避免車輛以擅調方式應付檢驗之手段，故此定義有車輛擅調之認定，建議定義為原車輛製造廠保養廠、國外原廠指定國內所屬保養廠。
2. 針對「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」修正草案第 3 條，車輛於調修燃油控制系統後之黑煙不透光率改善效果，建議應於一次量測認定是否符合規定，避免業者多次重複量測作為試驗依據，並浪費檢驗站資源。
3. 針對「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」修正草案第 8 條，調修燃油控制系統屬車輛保養專業項目，本局無審驗能力，易產生弊端，且經費由中央全額補助，建議本案應由

中央成立專責小組，可參考經濟部能源局於 104 年至 105 年間辦理之「補助購置節能產品實施計畫」，統一由中央執行收件、審核及撥款作業。

4. 針對「淘汰老舊大型柴油車補助辦法」修正草案第 3 條第 2 項規定，建議過戶對象應取得相關駕照實際用車傳承之二親等以內血親或姻親者，並過戶後規定期限內不得進行轉賣，避免車輛過戶，實際駕駛人為原車主，或車輛進行轉賣。

#### (二十) 臺北市政府環境保護局（書面意見）

1. 針對「淘汰老舊大型柴油車補助辦法」修正草案部份，六期車標準於 108 年 9 月 1 日推動，反對五期車再賣兩年，如此形同六期標準延後 2 年，建議環保署提供六期車車型清冊，俾利審件時能確認車輛期別及補助金額。
2. 針對「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」修正草案第三條第一項調修燃油控制系統後之黑煙不透光率具改善效果，建議明確定議改善效果，如削減率達多少以上或不透光率低於多少數值。而第二、三項僅要求削減率或不透光率，建議納入馬力比標準。
3. 針對「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」，車輛維修請中央定統一執行標準，增訂直轄市、縣（市）主管機關應成立調修燃油控制系統審驗專案小組，並將審驗核定之補助項目，並登載於中央主管機關指定網站部分，建議改由環保署成立審驗專案小組統一訂定維修項目及補助金額，避免各縣市環保局核定之補助項目及補助金額皆不相同情形。

#### (二十一) 屏東縣政府環境保護局（書面意見）

1. 地方審驗小組請大署訂定審核標準，維修項目標準（費用多少），送審文件須備妥甚麼相關文件，其機制標準辦法請大署擬定，以利地方後續依規定憑辦。
2. 保養廠的評鑑，比照機車定檢站的方式，署裡委託委外廠商至地方查核，讓有需求之保養廠提出申請，送環保局、

署核定通過，取得合格保養廠商證照，再予以執行。

3. 針對「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」修正草案條文第 12 條規定得進行抽驗一事，如此龐大工作量，應另立委辦計畫執行並抽驗專業公證性如何把關（因我們是行政機關，不是技術單位）？次月 15 日前提送月報表備查，此被查資料如何查核，又日後審計室單位查核，如何處理正確性問題？
4. 請大署務必做好配套措施，不要讓地方無所適從，合格保養廠是否有扣點、罰錢、撤照的措施？請審慎評估後，再予以執行，以免造成事後的各種民怨產生。

#### （二十二）高雄市政府環境保護局（書面意見）

1. 針對「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」修正草案條文第 8 條內容直轄市、縣（市）成立審驗專案小組，是否大署有規劃補助各縣市環保局執行專案計畫。
2. 對於調修費補助 5 萬僅有規範不透光率「有改善」，但沒有限值，似乎太過寬鬆，例如：一期車改善前不透光率  $2.8\text{m}^{-1}$ ，改善後不透光率達  $2.7\text{m}^{-1}$ ，始可補助。
3. 建議大署更新補助系統供全國使用（最好能與車籍系統結合），以避免重覆申請或車主過戶至其他縣市，因此造成重覆撥款的狀況發生，例如：先前車輛申請調修補助後車輛過戶買賣至其他縣市，又提出報廢換車的補助，透過系統檢核剷除重覆申請案件。

#### （二十三）臺中市政府環境保護局（書面意見）

##### 1. 「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」修正草案

- （1）建議車主應與汽車修理業或防制設備製造商或代理商簽訂契約，並做為補助申請審查要件之一，以使雙方明確瞭解權利義務，並遵守應配合事項，避免後續爭議。
- （2）建議於正式提出調修或加裝防制設備補助申請前，應先進行車況評估確認車況，並由汽車修理業或防制設備製

造商或代理商規劃建議調修項目及裝防制設備之最適型號，以達最佳改善效果，前述車況評估結果及建議調修或加裝防制設備事項，應納入契約內容，以供審查；另倘車況不佳者，應不適於再予以補助，避免未能達改善效果，並衍生後續相關行政處分作業。

- (3) 有關草案第 4 條第 2 項及第 8 條第 3 項，有關補助調修項目之金額部分，每輛車之車況各異，調修內容有賴維修保養人員之專業判斷建議及車主進行付費調修之意願，有其商業市場機制，恐無法由單一專案小組進行審驗核定應補助金額，建議應針對燃料供應系統（如噴射泵浦、噴油嘴等）、引擎所需更新零組件，由中央統一訂定全國一致之補助金額，以利審查認定，並避免同一維修項目於不同縣市或汽車修理業之補助金額不同，造成民眾質疑。
- (4) 有關草案第 6 條第 1 項內容，建議檢具文件建議應納入雙方簽訂約書影本。
- (5) 有關草案第 7 條第 1 項內容，建議檢具文件建議應納入雙方簽訂約書影本。
- (6) 車輛如已申請獲得調修補助者，是否於補助期間內可再申請加裝防制設備補助，建議應於草案內容明定說明。
- (7) 有關附表補助金額建議應由所進行更新零件項目之多寡決定補助金額；調修後之檢測數據係做為效能驗證依據，不宜做為核定調修費用之依據。

## 2. 「淘汰老舊大型業油車補助辦法」修正草案

車輛如以申請獲得調修或加裝防制設備補助者，是否於補助期間內可再申請汰舊換新補助，建議應於草案內容明定說明。

## 3. 綜合意見

- (1) 有關「淘汰老舊大型柴油車補助辦法」修正草案發布實施時程，應給予地方環保機關充份時間進行對應工作人

力資源配置，避免實施後無法因應受理審件工作，造成民怨。

- (2)「淘汰老舊大型業油車補助辦法」修正草案發布實施前，建請鈞署針對新增補助項目製作教材及範例並舉辦教育訓練，以利地方環保機關派員參訓，熟悉相關審查規範及注意事項。
- (3)建請鈞署針對新增補助項目之申請應注意事項、空白表單及範例及 Q&A 等資料，於「淘汰老舊大型業油車補助辦法」修正草案發布實施時同步置於移動污染源管制網供民眾參閱，並不定期更新。

#### (二十四) 新竹縣政府環境保護局 (書面意見)

1. 針對「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」修正草案條文第 4 條內容如要認證汽車修理業應增加審查條件(由環保署統一規範可執行申請調修補助維修廠標準)，例如相關維修設備、維修廠環境、場地規模或是營業資本額；統一訂定調修補助的詳細品項及金額。雖然各期別、各噸數、各廠牌的相同零件價格不盡相同，建議大署訂定相關單價，取合理的均價，作為該項目維修的統一補助金，便利後續的審查及獎勵金發放作業，均價的發放也可減少弊端的產生，若統一訂定調修補助品項及金額，僅須審核保養廠檢附之營業登記、技師執照及車輛保養收據，依據保養項目補助，可簡化審核工作且公平化各縣市差異。
2. 針對「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」修正草案條文第 8 條內容因地方人力、物力、及專業度不足，難以成立調修燃油控制系統審驗專案小組，建議統一由中央訂定調修補助的詳細品項及金額。雖然各期別、各噸數、各廠牌的相同零件價格不盡相同，建議大署訂定相關單價，取合理的均價，作為該項目維修的統一補助金，由合格設立之保養廠替車主提出補助申請，各縣市環保局進行收件及核對補助金額，在查弊及查驗工作上由大署建立專業團隊進行抽查(驗)。



3. 針對「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」修正草案條文第6條各地方環保局無專業的人力可審查虛偽，建議由中央訂定審查機制並編制專業人力進行審查工作。
4. 建議環保署申辦系統與監理站車籍系統連結，節省審查人員需一直重複查詢車輛是否私自異動產生弊端(加裝之空氣污染防治設備保固3年、調修燃油控制系統保固1年)，或建議環保署申辦系統與監理站車籍系統連結將審查合格之車輛，直接由系統禁動車輛過戶，當車輛需異動，再由地方作解動作業及禁動之後續作業。避免車主因無可避免之因素造成車輛異動(死亡、公司解併等)，未先向地方主轉機關報准，產生補助費追回問題。
5. 針對「大型柴油車加裝濾煙器補助辦法」修正草案條文第14條，若有第十四條一至三款事件發生即應全面撤銷並廢止該汽車修理廠申請補助，避免弊端孳生。
6. 針對「淘汰老舊大型柴油車補助辦法」修正草案，建議環保署申辦系統與監理站車籍系統連結將審查合格之車輛，直接由系統禁動過戶車之三期輛及新購置之中古車，當車輛需異動時，報請地方主管機關同意，再由地方作解動作業及禁動之後續作業，並同時於系統備載申請補助紀錄告知其他縣市該車已過戶或換車牌之情事，避免同輛車被重複過戶，衍生弊端。

#### 八、結論：

- (一) 汽車修理業係指從事汽車調修燃油控制系統，並取得政府機關核准登記證明文件之修理業，其中證明文件包括公司登記證明文件、商業登記證明文件等。
- (二) 為發揮1~3期大型柴油車調修燃油控制系統之黑煙不透光率改善效益，本署將調整為調修燃油控制系統後，一期大型柴油車應符合黑煙不透光率  $1.6\text{m}^{-1}$  以下，二期大型柴油車應符合黑煙不透光率  $1.2\text{m}^{-1}$  以下，三期大型柴油車應符合黑煙不透光率  $1.0\text{m}^{-1}$  以下。
- (三) 考量代理空氣污染防治設備(如濾煙器)屬製造商與代理

商之商業行為，以及並非所有調修燃油控制系統之汽車修理業皆有所屬公會或協會，且該會與會員間屬雙方之行為，故前述無涉本署或地方環保局權責。

- (四) 本署刻正研擬汽車修理業申請審驗核定之書面文件（範例），並於 108 年 5 月 14 日邀集各縣市環保局討論內容與審核適切性，屆時將公告於本署公開網站供各保養廠向所在地之環保局申請審驗核定。
- (五) 本署空污基金來源有限，且需推動事項眾多，為將有限支援補助實際需求者，本署除將汰舊補助對象納入需有當年度或前一年度有定檢紀錄者，並適度提高 3 期大型柴油車汰舊換新可獲補助最高 65 萬元；另原 2 期以前之大型柴油車申請汰舊補助適度考量各界意見，延長至 108 年 7 月 31 日。
- (六) 汰舊補助辦法修正草案規定之補助金額係以行車執照上所登載之車重欄位之車重作為判定依據，無涉購買中古車或新車之發票金額。
- (七) 依交通工具空氣污染物排放標準第 5 條規定，3 期係指 88 年 7 月 1 日至 95 年 9 月 30 日出廠之大型柴油車；或 95 年 10 月 1 日至同年 12 月 31 日出廠，且取得中央主管機關依 93 年 1 月 1 日施行之交通工具空氣污染物排放標準核發之汽車車型排氣審驗合格證明之大型柴油車。若逕以出廠年月判定期別（如 95 年 12 月 31 日以前出廠），恐影響 4 期車輛權益，故本署已向各車廠索取相關資料，屆時公告於公開網站供車主或業者查詢。
- (八) 有關大型柴油車期別認定一案，係依國產大型柴油車之出廠日期或進口車輛之裝船日為認定基準。
- (九) 考量資源有限，每輛大型柴油車僅能就調修燃油控制系統或加裝空氣污染防制設備擇一補助申請。
- (十) 若汽車修理業具備多家分公司者，依補助辦法修正草案第 4 條規定，向所在地之直轄市、縣（市）主管機關申請審驗核定調修燃油控制系統之補助品項。另黑煙不透光率之檢

測報告以全國柴動站所出具之報告為主。

- (十一) 考量大型特種車（如泵浦車）之主管機關為交通部，有關牌照有效期限一案，本署將持續與交通部討論配套措施與適法性。
- (十二) 大型柴油車加裝空氣污染防制設備期間，經直轄市、縣（市）主管機關同意者，即可辦理車輛異動。
- (十三) 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定，且包括新車及使用中車輛均適用此方法。惟考量國內柴油車駕駛與使用習慣，相關意見本署將納入後續修正柴油車黑煙檢測方法之參考。

十、散會：下午 4 時

•  
•  
•