

行政院環境保護署公告

中華民國 108 年 6 月 14 日

環署空字第 1080043115 號

主 旨：預告修正「機車車型排氣審驗合格證明核發撤銷及廢止辦法」部分條文及第 6 條附錄 2、附錄 3、第 11 條附錄 5、第 13 條附錄 6 草案。

依 據：行政程序法第 151 條第 2 項準用第 154 條第 1 項。

公告事項：

- 一、修正機關：行政院環境保護署。
- 二、修正依據：空氣污染防制法第 42 條第 2 項。
- 三、修正草案如附件。本案另載於行政院公報資訊網（網址：<https://gazette.nat.gov.tw/egFront/>）及公共政策網路參與平台之眾開講（<https://join.gov.tw/policies/>）。
- 四、為儘速完成空氣污染防制法授權條次變更之子法修正，且為利機車製造廠或代理商等業者及早因應，以符實需，爰將預告期間縮短為 7 日。對於本草案內容有任何意見或修正建議者，請於本預告刊登公報之次日起 7 日內陳述意見或洽詢：
 - (一) 承辦單位：空氣品質保護及噪音管制處
 - (二) 地址：臺北市中正區秀山街 4 號 14 樓
 - (三) 電話：(02)23712121 分機 6309
 - (四) 傳真：(02)23711394
 - (五) 電子郵件：tsaicchiu@epa.gov.tw

署 長 張子敬

機車車型排氣審驗合格證明核發撤銷及廢止辦法部分條文及第六條附錄二、附錄三、第十一條附錄五、第十三條附錄六修正草案總說明

機車車型排氣審驗合格證明核發撤銷及廢止辦法自九十年十月二十四日發布施行後，歷經三次檢討修正。行政院環境保護署為加強管制機車排氣污染及配合國際法規變動情形，爰擬具「機車車型排氣審驗合格證明核發撤銷及廢止辦法」部分條文及第六條附錄二、附錄三、第十一條附錄五、第十三條附錄六修正草案，以符合管制需求，其修正要點如下：

- 一、配合空氣污染防治法修正授權依據。(修正條文第一條)
- 二、增訂減效裝置規定，以禁止車輛安裝影響排放空氣污染之裝置。(修正條文第二條及第六條附錄二)
- 三、增訂機車於耐久保證使用期限內執行使用階段品質管制，並整合修正新車階段品質管制之規定。(修正條文第十二條)
- 四、參考歐盟法規及國內執行實務經驗，修正有關車上診斷系統(On Board Diagnostics,OBD)等相關規定，包括管制門檻值實施時程與內容、點火失效範圍定義、診斷接頭規定、OBD 族定義及其測試規定。另增訂使用中車輛的 OBD 使用效能比率，完備整體機車管制制度。(修正條文第六條附錄三)
- 五、考量少量車管制，增修使用指定劣化係數之規定，調整自行品管抽驗比率等相關規定，以確保車輛符合排放標準。(修正條文第十一條附錄五)
- 六、整合品質管制之規定，並區分為新車階段與使用階段進行管制。另增訂使用指定劣化係數且適用每一車型年銷售量六百輛為限之引擎族，品管測試者之相關規定，確保量產車輛之品質。(修正條文第十二條附錄六)

機車車型排氣審驗合格證明核發撤銷及廢止辦法部分條文及第六條附錄二、附錄三、第十一條附錄五、第十三條附錄六修正草案條文對照表

修正條文	現行條文	說明
第一條 本辦法依空氣污染防治法（以下簡稱本法） <u>第四十二條第二項</u> 規定訂定之。	第一條 本辦法依空氣污染防治法（以下簡稱本法） <u>第三十九條</u> 規定訂定之。	配合一百零七年八月一日修正公布之空氣污染防治法，修正本條授權依據之條次。
第二條 本辦法用詞，定義如下： 一、機車車型組成型態（以下簡稱車型）（Motorcyclecon-figuration）：指機車之動力系統（例如內燃機或兼具電馬達之複合動力等）、基本引擎、燃料供應系統、排放控制系統、變速裝置及慣性質量等級皆相同者，為同一車型。 二、引擎族（Engine family）：機車具有相似之動力系統、燃燒循環（行程數）、冷卻系統型式（氣冷、水冷）、汽缸體構造（即並列、V型、相對型、汽缸孔徑中心間隔距離等）、汽缸數、供氣方式、燃料供應（方式、數目及計量系統等）、蒸發氣儲存裝置、觸媒轉化器型式（氧化觸媒、還原觸媒或三元觸媒）、二次空氣系統、電子控制模組之車型可歸納為同一引擎族。 三、國外使用中機車：已	第二條 本辦法用詞，定義如下： 一、機車車型組成型態（以下簡稱車型）（Motorcyclecon-figuration）：指機車之動力系統（例如內燃機或兼具電馬達之複合動力等）、基本引擎、燃料供應系統、排放控制系統、變速裝置及慣性質量等級皆相同者，為同一車型。 二、引擎族（Engine family）：機車具有相似之動力系統、燃燒循環（行程數）、冷卻系統型式（氣冷、水冷）、汽缸體構造（即並列、V型、相對型、汽缸孔徑中心間隔距離等）、汽缸數、供氣方式、燃料供應（方式、數目及計量系統等）、蒸發氣儲存裝置、觸媒轉化器型式（氧化觸媒、還原觸媒或三元觸媒）、二次空氣系統、電子控制模組之車型可歸納為同一引擎族。 三、國外使用中機車：已	一、第七款增訂減效裝置之名詞定義，禁止車輛安裝影響排放空氣污染物排放，以防止不法行為。 二、其餘各款未修正。

<p>在該進口國家交通監理單位登記領照之機車，進口時須取得海關核發之進口與貨物稅完（免）稅證明書文件證明者。</p> <p>四、車上診斷系統（On Board Diagnostics，簡稱 OBD）：指具有經由車上電腦監控車輛空氣污染防治設備使用狀況及偵測故障之能力，並可儲存故障碼及顯示故障指示信號功能之系統。</p> <p>五、複合動力電動機車：指同時具備內燃機引擎及電動馬達發電機系統兩種動力來源之機車。</p> <p>六、惰轉熄火（idle-stop 或 stop-start）裝置：指行駛中車輛於暫時性停車或遇交通號誌停等情況下，維持惰轉狀態一段時間後，引擎自動進入熄火狀態之裝置，並能於後續以開啟油門開度之方式，再次啟動引擎。</p> <p><u>七、減效裝置（Defeat devices）：指透過測量、感應或影響車輛之運轉參數（如車速、引擎轉速、變速箱檔位、溫度、海拔、進氣歧管真空度或其他參數），觸發、調整、延遲或停止某一部件之工作或排放控制系統功能，使車輛於正常使</u></p>	<p>在該進口國家交通監理單位登記領照之機車，進口時須取得海關核發之進口與貨物稅完（免）稅證明書文件證明者。</p> <p>四、車上診斷系統（On Board Diagnostics，簡稱 OBD）：指具有經由車上電腦監控車輛空氣污染防治設備使用狀況及偵測故障之能力，並可儲存故障碼及顯示故障指示信號功能之系統。</p> <p>五、複合動力電動機車：指同時具備內燃機引擎及電動馬達發電機系統兩種動力來源之機車。</p> <p>六、惰轉熄火（idle-stop 或 stop-start）裝置：指行駛中車輛於暫時性停車或遇交通號誌停等情況下，維持惰轉狀態一段時間後，引擎自動進入熄火狀態之裝置，並能於後續以開啟油門開度之方式，再次啟動引擎。</p>	
--	---	--

<p>用條件下，降低或不具排放控制系統之控制效果。</p>		
<p>第三條 機車應符合本法第三十六條第二項所定排放標準（以下簡稱排放標準）第六條、第七條及本辦法之相關規定，中央主管機關始得核發機車車型排氣審驗合格證明（以下簡稱合格證明）。</p>	<p>第三條 機車應符合交通工具有關空氣污染排放標準（以下簡稱排放標準）第六條、第七條及本辦法之相關規定，中央主管機關始得核發機車車型排氣審驗合格證明（以下簡稱合格證明）。</p>	<p>配合一百零七年八月一日修正公布之空氣污染防治法第三十六條第二項，酌作文字修正。</p>
<p>第十二條 申請人取得合格證明之量產機車，應遵守下列規定：</p> <p>一、每一量產機車均應為合格證明所載之車型，所有影響排放空氣污染物之有關項目及排放控制系統、元件，必須與申請合格證明時所載之資料相符。</p> <p>二、申請人提供代理商、經銷商、售後服務單位（包括保養、服務、維修之廠、站）及車主使用之任何手冊及說明，與排放控制系統相關之使用、修理、調整、保養或測試等，均應與申請合格證明時之資料相符。</p> <p>三、申請人應依附錄六規定執行量產車輛於新車階段及使用階段之品管與 OBD 使用效能測試。如有品管測試不符合排放標準或 OBD 使用效能不符合相關規定之機車，應於測試不合格或 OBD 使用效能不符相關規定</p>	<p>第十二條 申請人取得合格證明之量產機車，應遵守下列規定：</p> <p>一、每一量產機車均應為合格證明所載之車型，所有影響排放空氣污染物之有關項目及排放控制系統、元件，必須與申請合格證明時所載之資料相符。</p> <p>二、申請人提供代理商、經銷商、售後服務單位（包括保養、服務、維修之廠、站）及車主使用之任何手冊及說明，與排放控制系統相關之使用、修理、調整、保養或測試等，均應與申請合格證明時之資料相符。</p> <p>三、申請人應於每月二十日前，將上月產銷資料及執行品管測試之統計分析資料檢送中央主管機關備查。如有品管測試不符合排放標準之機車，應於測試不合格日起三十日內說明不合格之</p>	<p>一、第一項第一款、第二款及第四款未修正。</p> <p>二、第一項第三款定明新車階段及使用階段之品管測試及提報資料，並新增附錄六。</p> <p>三、第二項新增申請人違反第一項規定時，中央主管機關得暫停合格證明申請，以確保車輛符合排放標準。</p> <p>四、為整合車輛品質管制規定，現行條文第三項品質管制抽驗比率相關規定，配合移列至附錄六。</p>

<p>日起三十日內說明不合格或不符合之原因、改正措施及檢附驗證合格測試報告影本。<u>品管測試之統計分析及OBD使用效能資料提報時程，應依下列規定辦理：</u></p> <p><u>(一)新車階段：</u>申請人應於每月二十日前，將上月產銷資料及執行品管測試之統計分析資料檢送中央主管機關備查。</p> <p><u>(二)使用階段：</u>申請人應於每年六月三十日前，將前一年使用階段之保固資訊及OBD使用效能資料紀錄，檢送中央主管機關備查，中央主管機關得抽驗之。</p> <p>四、申請人應配合及協助主管機關所進行之查核、測試，並提供相關之車輛銷售資料，包括引擎族、車型名稱、車型年、車牌號碼、車身號碼、引擎號碼、車主姓名、電話、地址等文件。</p> <p>申請人違反前項規定者，中央主管機關得增加新車抽驗數量、暫停驗證核章、暫停合格證明申請或依第七條規定撤銷或廢止其合格證明。</p>	<p>原因、改正措施及檢附驗證合格測試報告影本。</p> <p>四、申請人應配合及協助主管機關所進行之查核、測試，並提供相關之車輛銷售資料，包括引擎族、車型名稱、車型年、車牌號碼、車身號碼、引擎號碼、車主姓名、電話、地址等文件。</p> <p>申請人違反前項規定者，中央主管機關得增加新車抽驗數量、暫停驗證核章或依第七條規定撤銷或廢止其合格證明。</p> <p><u>第一項第三款之品管測試應依下列規定進行：</u></p> <p><u>一、自行實施品管測試者，其抽驗比率，每一引擎族每一車型年每生產或進口五百輛至少抽驗一輛；不能自行品管測試者，應委託中央主管機關認可之檢驗測定機構執行排氣管排放測試。其抽驗比率，每一引擎族每一車型年每生產或進口二百輛至少抽驗一輛。</u></p> <p><u>二、每一引擎族每一車型年生產或進口未達前款規定數量者，仍須至少抽驗一輛。</u></p> <p><u>三、自行品管測試車輛應為未曾測試過之車輛，且不得重複</u></p>	
--	---	--

	測試。	
第十三條 中央主管機關得對於已取得合格證明之機車實施新車抽驗其抽驗依附錄七規定辦理，未能配合中央主管機關完成新車抽驗者，中央主管機關得暫停其驗證核章。新車抽驗結果經中央主管機關判定為不合格者，應廢止該引擎族之合格證明，申請人並應依附錄四規定辦理召回改正。	第十三條 中央主管機關得對於已取得合格證明之機車實施新車抽驗其抽驗依附錄六規定辦理，未能配合中央主管機關完成新車抽驗者，中央主管機關得暫停其驗證核章。新車抽驗結果經中央主管機關判定為不合格者，應廢止該引擎族之合格證明，申請人並應依附錄四規定辦理召回改正。	配合新增附錄六，原附錄編號配合遞移。
第十六條 全年國內內燃機引擎新車銷售量達一萬輛以上之申請人，自中華民國一百零六年起應依排放標準第六條所規定之比率，生產或進口情轉熄火功能機車、複合動力電動機車或電動機車；其比率之計算，以無條件進位法計算至整數位。 申請人如同時銷售國產車及進口車，國產車與進口車得合併或分開計算比率。 申請人未達第一項之比率，除情轉熄火功能機車及複合動力電動機車合格證明外，中央主管機關得暫停其他機車合格證明之核發。	第十六條 全年國內內燃機引擎新車銷售量達一萬輛以上之申請人，自中華民國一百零六年起應依 <u>交通工具空氣污染物排放標準第六條</u> 所規定之比率，生產或進口情轉熄火功能機車、複合動力電動機車或電動機車；其比率之計算，以無條件進位法計算至整數位。 申請人如同時銷售國產車及進口車，國產車與進口車得合併或分開計算比率。 申請人未達第一項之比率，除情轉熄火功能機車及複合動力電動機車合格證明外，中央主管機關得暫停其他機車合格證明之核發。	一、第一項酌作文字修正，理由同修正條文第三條說明。 二、第二項及第三項未修正。

第六條附錄二修正草案規定對照表

修正規定	現行規定	說明
<p>壹、申請合格證明須檢附之文件如下：</p> <p>一、申請函（依制式格式填寫）。</p> <p>二、機車車型排氣審驗合格證明草稿（依制式格式填寫）。</p> <p>三、國外車輛製造者授權國內指定代理人之授權書，該授權書應賦予國內指定代理人全權代表該車輛製造者，且皆須負擔完全相同之責任。</p> <p>四、符合排放標準、耐久保證及與未設置減效裝置之保證書。</p> <p>五、量產機車排放空氣污染物之品質管制計畫，其應符合之規定如下：</p> <p>（一）車輛應於中央主管機關許可之檢驗測定機構執行品質測試。</p> <p>（二）品質管制計畫應包含下列內容：</p> <p>1.自行抽驗方式。</p> <p>2.抽驗比率。</p> <p>3.測試項目：至少應包含行車型態污染排放測試、情轉狀態污染排放測試及 OBD 斷線測定。</p> <p>4.污染控制元件辨識碼檢查。</p> <p>5.OBD 使用效能監控（適用於中華民國一百一十年一月一日以後且車上診斷系統為 OBD Stage II-A 或 OBD Stage II-B 之 OBD 族）。</p> <p>6.執行機構。</p> <p>7.儀器設備（非中央主管機關許可之檢驗測定機構之儀器設備，應提供定期校正報告之影本定期校正報告之影本定期校正報告之影本）。</p> <p>8.測試結果及完整紀錄。</p> <p>9.品質管制計畫執行人員配置資料。</p> <p>10.計畫執行流程圖。</p> <p>11.問題點改善方案。</p>	<p>壹、申請合格證明須檢附之文件如下：</p> <p>一、申請函（依制式格式填寫）。</p> <p>二、機車車型排氣審驗合格證明草稿（依制式格式填寫）。</p> <p>三、國外車輛製造者授權國內指定代理人之授權書，該授權書應賦予國內指定代理人全權代表該車輛製造者，且皆須負擔完全相同之責任。</p> <p>四、符合排放標準及耐久保證之保證書。</p> <p>五、量產機車排放空氣污染物之品質管制計畫，其應符合之規定如下：</p> <p>（一）車輛應於中央主管機關許可之檢驗測定機構執行品質測試。</p> <p>（二）品質管制計畫應包含下列內容：</p> <p>1.自行抽驗方式。</p> <p>2.抽驗比率。</p> <p>3.測試項目：至少應包含行車型態污染排放測試、情轉狀態污染排放測試及 OBD 斷線測定。</p> <p>4.污染控制元件辨識碼檢查。</p> <p>5.執行機構。</p> <p>6.儀器設備（非中央主管機關許可之檢驗測定機構之儀器設備，應提供定期校正報告之影本定期校正報告之影本定期校正報告之影本）。</p> <p>7.測試結果及完整紀錄。</p> <p>8.品質管制計畫執行人員配置資料。</p> <p>9.計畫執行流程圖。</p> <p>10.問題點改善方案。</p> <p>11.其他補充說明。</p> <p>六、申請廠商及引擎族之一般資料（見表 A）。</p> <p>七、引擎族所有之車型及估計年銷售量（見表 B）。</p> <p>八、引擎族所有車型之規格及辨識方法（見表 C），情轉</p>	<p>一、修正規定壹、四增列申請者應提出未設置減效裝置之聲明保證，以確保車輛符合排放標準。</p> <p>二、修正規定壹、五、（二）增列第 5 點 OBD 使用效能監控，以完備整體機車管制制度。現行第 5 點至第 11 點配合遞移。</p> <p>三、配合一百零七年八月一日修正公布之空氣污染防制法第三十七條第一項增訂移動污染源使用人應更換經核准之空氣污染防制設備，爰修正壹、四、（二）、（6）文字。</p>

<p>12.其他補充說明。</p> <p>六、申請廠商及引擎族之一般資料（見表 A）。</p> <p>七、引擎族所有之車型及估計年銷售量（見表 B）。</p> <p>八、引擎族所有車型之規格及辨識方法（見表 C），情轉熄火功能機車及複合動力電動機車須於車型名稱註明。</p> <p>九、基本引擎資料，包括燃燒循環、汽缸構造、汽缸數、排氣量、冷卻方式、供氣方式、燃料供應方式等（見表 D）。</p> <p>十、傳動變速系統資料（見表 E）。</p> <p>十一、排放控制系統說明及示意圖（見表 F）。</p> <p>十二、排放控制系統在車上之位置及相關零件之辨識號碼清冊（見表 G）。</p> <p>十三、與排放污染相關可調整之參數及建議之設定值（見表 H）。</p> <p>十四、提供車主之中文手冊、保證書及附貼機車之標識（見表 I）。其車主手冊及附貼標識之規定如下：</p> <p>（一）車主手冊：</p> <p>1.申請人應提供車主以中文書寫之車主手冊，供車主正常使用與保養，以確保排放控制系統功能維持正常，並聲明對車輛廢氣排放控制系統保證期限。車主手冊內容應包含下列資料：</p> <p>（1）車輛規格。</p> <p>（2）操作使用方法。</p> <p>（3）車輛使用之燃油種類及辛烷值。</p> <p>（4）保證項目、時程／里程。</p> <p>（5）保養與維修項目、時程／里程。</p> <p>（6）保養廠之地址及電話。</p> <p>（7）告知車主應配合主管機關進行必要之調查測試。</p> <p>2.車主手冊中與排放污染及排放控制相關元件之保養項目規定，詳細說明於表 I 備註中。</p>	<p>熄火功能機車及複合動力電動機車須於車型名稱註明。</p> <p>九、基本引擎資料，包括燃燒循環、汽缸構造、汽缸數、排氣量、冷卻方式、供氣方式、燃料供應方式等（見表 D）。</p> <p>十、傳動變速系統資料（見表 E）。</p> <p>十一、排放控制系統說明及示意圖（見表 F）。</p> <p>十二、排放控制系統在車上之位置及相關零件之辨識號碼清冊（見表 G）。</p> <p>十三、與排放污染相關可調整之參數及建議之設定值（見表 H）。</p> <p>十四、提供車主之中文手冊、保證書及附貼機車之標識（見表 I）。其車主手冊及附貼標識之規定如下：</p> <p>（一）車主手冊：</p> <p>1.申請人應提供車主以中文書寫之車主手冊，供車主正常使用與保養，以確保排放控制系統功能維持正常，並聲明對車輛廢氣排放控制系統保證期限。車主手冊內容應包含下列資料：</p> <p>（1）車輛規格。</p> <p>（2）操作使用方法。</p> <p>（3）車輛使用之燃油種類及辛烷值。</p> <p>（4）保證項目、時程／里程。</p> <p>（5）保養與維修項目、時程／里程。</p> <p>（6）保養廠之地址及電話。</p> <p>（7）告知車主應配合主管機關進行必要之調查測試。</p> <p>2.車主手冊中與排放污染及排放控制相關元件之保養項目規定，詳細說明於表 I 備註中。</p> <p>（二）附貼標識：</p> <p>1.申請人應製作至少一張永久性、可清晰辨識之標識，貼附於車輛明顯易見位置（圖示貼附位</p>
--	--

<p>(二)貼貼標識：</p> <p>1.申請人應製作至少一張永久性、可清晰辨識之標識，貼附於車輛明顯易見位置（圖示貼附位置）。</p> <p>2.標識應不易自車上取下，撕去時會受損或造成文字損毀。</p> <p>3.取得合格證明之申請人，應於銷售前自行貼附標識，標識上中文，其內容應包含下列資料：</p> <p>(1)標識抬頭為車輛排氣管制資訊。</p> <p>(2)公司全稱、車輛製造廠及廠牌商標。</p> <p>(3)車型年、引擎族、引擎排氣量、車上診斷系統（OBD stage I或 OBD stage II）。</p> <p>(4)引擎最佳狀況調整規格，應包含情轉轉速及車輛製造廠視為需要之參數。</p> <p>(5)污染排放控制設備（參考交通工具空氣污染防制設備管理規則第二條之規定）之辨識號碼。</p> <p>(6)應註明本引擎族符合<u>中華民國○○年○○月○○日</u>實施之排放標準（依該引擎族應適用之排放標準實施日期填寫）及使用<u>人</u>或<u>所有人</u>不得拆除或改裝排放控制系統。</p> <p>十五、新車型審驗測試車之排放污染測試紀錄摘要及碳氫化合物、一氧化碳及氮氧化物個別之劣化係數（見表 J）。</p> <p>十六、新車型審驗測試車測試報告及耐久試驗核准資料（見表 K）。</p> <p>十七、申請車型年之沿用、車型之修改或新車型之延伸，除依本辦法規定檢附相關資料外（若與前申請資料相同時可指明參考中央主管機關存檔資料），並須填報各次修正項目目錄、日期及各次修正內容摘要（見表 L）。</p>	<p>置）。</p> <p>2.標識應不易自車上取下，撕去時會受損或造成文字損毀。</p> <p>3.取得合格證明之申請人，應於銷售前自行貼附標識，標識上中文，其內容應包含下列資料：</p> <p>(1)標識抬頭為車輛排氣管制資訊。</p> <p>(2)公司全稱、車輛製造廠及廠牌商標。</p> <p>(3)車型年、引擎族、引擎排氣量、車上診斷系統（OBD stage I或 OBD stage II）。</p> <p>(4)引擎最佳狀況調整規格，應包含情轉轉速及車輛製造廠視為需要之參數。</p> <p>(5)污染排放控制設備（參考交通工具空氣污染防制設備管理規則第二條之規定）之辨識號碼。</p> <p>(6)應註明本引擎族符合<u>○○年○○月○○日</u>實施之排放標準（依該引擎族應適用之排放標準實施日期填寫）及使用<u>者</u>不得拆除或改裝排放控制系統。</p> <p>十五、新車型審驗測試車之排放污染測試紀錄摘要及碳氫化合物、一氧化碳及氮氧化物個別之劣化係數（見表 J）。</p> <p>十六、新車型審驗測試車測試報告及耐久試驗核准資料（見表 K）。</p> <p>十七、申請車型年之沿用、車型之修改或新車型之延伸，除依本辦法規定檢附相關資料外（若與前申請資料相同時可指明參考中央主管機關存檔資料），並須填報各次修正項目目錄、日期及各次修正內容摘要（見表 L）。</p> <p>十八、測試車相片。</p> <p>十九、非純內燃機機車（如複合動力電動機車）須另提供下列說明：</p>
---	---

<p>十八、測試車相片。</p> <p>十九、非純內燃機機車（如複合動力電動機車）須另提供下列說明：</p> <p>(一)車輛類型之確認及說明。</p> <p>(二)動力操作模式切換功能。</p> <p>(三)能源儲存裝置說明及保固里程。</p> <p>(四)動力機械系統。</p> <p>(五)控制單元。</p> <p>(六)動力控制器。</p> <p>(七)車輛電動動力最大行駛里程。</p> <p>(八)製造廠建議事項。</p> <p>二十、電子控制單元須註明軟體名稱、版次、識別方式與診斷器顯示之軟體識別畫面。</p> <p>二十一、具手動關閉惰轉熄火裝置之機車，須另提關閉惰轉熄火裝置狀況下符合排放標準之佐證測試報告；具手動切換動力操作模式之複合動力電動機車，如有純內燃機操作模式，須另提純內燃機操作模式下符合排放標準之佐證測試報告。</p> <p>二十二、具車上診斷系統(OBD)裝置之機車，須提供符合本辦法規定之相關證明文件，其文件內容如下：</p> <p>(一)OBD 族名稱。</p> <p>(二)OBD 之系統描述說明。</p> <p>(三)OBD 所使用之故障指示燈號(MI)描述或圖面說明。</p> <p>(四)OBD 監測之所有空氣污染防治設備及相關元件/系統之說明，並列出其故障碼及相關電腦碼格式內容。</p> <p>(五)OBD 監測元件之作動原理說明或流程圖（包含其監測策略、故障顯示標準及故障指示燈號亮燈時機等）。</p> <p>(六)OBD 測試報告。</p> <p>(七)說明如何防止任意對污染控制電腦進行調整及修改所採用之方案或對策。</p> <p>(八)OBD 診斷連接埠(DLC)位置說明。</p>	<p>(一)車輛類型之確認及說明。</p> <p>(二)動力操作模式切換功能。</p> <p>(三)能源儲存裝置說明及保固里程。</p> <p>(四)動力機械系統。</p> <p>(五)控制單元。</p> <p>(六)動力控制器。</p> <p>(七)車輛電動動力最大行駛里程。</p> <p>(八)製造廠建議事項。</p> <p>二十、電子控制單元須註明軟體名稱、版次、識別方式與診斷器顯示之軟體識別畫面。</p> <p>二十一、具手動關閉惰轉熄火裝置之機車，須另提關閉惰轉熄火裝置狀況下符合排放標準之佐證測試報告；具手動切換動力操作模式之複合動力電動機車，如有純內燃機操作模式，須另提純內燃機操作模式下符合排放標準之佐證測試報告。</p> <p>二十二、具車上診斷系統(OBD)裝置之機車，須提供符合本辦法規定之相關證明文件，其文件內容如下：</p> <p>(一)OBD 族名稱。</p> <p>(二)OBD 之系統描述說明。</p> <p>(三)OBD 所使用之故障指示燈號(MI)描述或圖面說明。</p> <p>(四)OBD 監測之所有空氣污染防治設備及相關元件/系統之說明，並列出其故障碼及相關電腦碼格式內容。</p> <p>(五)OBD 監測元件之作動原理說明或流程圖（包含其監測策略、故障顯示標準及故障指示燈號亮燈時機等）。</p> <p>(六)OBD 測試報告。</p> <p>(七)說明如何防止任意對污染控制電腦進行調整及修改所採用之方案或對策。</p> <p>(八)OBD 診斷連接埠(DLC)位置說明。</p>	
---	--	--

<p>(七)說明如何防止任意對污染控制電腦進行調整及修改所採用之方案或對策。</p> <p>(八)OBD 診斷連接埠(DLC)位置說明。</p> <p>(九)其他經中央主管機關指定之文件。</p> <p>貳、相關規定：</p> <p>一、合格證明所載之車型名稱應與國外一致，同一車型於同一車型年、同一地區製造進口，申請人僅能申請一張合格證明。申請人非屬國內車輛製造者及國外車輛製造者指定之國內代理人，應依市場上原廠之車主手冊、技術手冊或型錄等資料填寫申請文件並檢附該手冊或型錄等資料文件，未能取得之資料以 N/A 表示。惟申請之引擎族以單一車型為限。相關污染測試須於中央主管機關指定之檢驗測定機構執行，且不得適用本辦法有關沿用申請之規定。</p> <p>二、申請人之申請資料須配合電子化作業程序要求，填寫表格資料及應檢附之電子化格式文件。</p> <p>參、填寫表格：</p>	<p>(九)其他經中央主管機關指定之文件。</p> <p>貳、相關規定：</p> <p>一、合格證明所載之車型名稱應與國外一致，同一車型於同一車型年、同一地區製造進口，申請人僅能申請一張合格證明。申請人非屬國內車輛製造者及國外車輛製造者指定之國內代理人，應依市場上原廠之車主手冊、技術手冊或型錄等資料填寫申請文件並檢附該手冊或型錄等資料文件，未能取得之資料以 N/A 表示。惟申請之引擎族以單一車型為限。相關污染測試須於中央主管機關指定之檢驗測定機構執行，且不得適用本辦法有關沿用申請之規定。</p> <p>二、申請人之申請資料須配合電子化作業程序要求，填寫表格資料及應檢附之電子化格式文件。</p> <p>參、填寫表格：</p>	
--	---	--

行政院環境 保護署	審驗合格證明申請表格 APPLICATION FORM	引擎族 Engine family	頁數 頁次	表 日期	A
一般資料					
01.機車製造廠 國內授權代理人					
02.廠牌					
03.引擎族					
04.車型年					
05.製造/進口地區（依據海關核發之進口證明）					
06.審驗合格證明請發給下述公司(公司地址)					
07.業者連絡人之姓名，地址及電話號碼(含國內及國外連絡人)					
08.依本辦法規定之下列項目應分項陳述(並由授權負責人簽章)					
.01-該車符合本辦法之規定					
.02-對車主之承諾 見保證書					
.03-本署得觀察測試設備 見品質管制計畫書					
.04-國內授權代理人 見					
.05-已依本辦法之規定進行測試 見表J					
備註：					
引擎族之命名應包括排氣量(取整數，與實際值差異不超過10 cm ³)並以車型年為結尾(例G125...-15)，且不得超過12個位數，第一個字母應為燃料種類 G=gasoline，L=LPG 每一表應加以標識方予受理申請。					

行政院環境 保護署	審驗合格證明申請表格 APPLICATION FORM	引擎族 Engine family	頁數 頁次	表 日期	A
一般資料					
01.機車製造廠 國內授權代理人					
02.廠牌					
03.引擎族					
04.車型年					
05.製造/進口地區（依據海關核發之進口證明）					
06.審驗合格證明請發給下述公司(公司地址)					
07.業者連絡人之姓名，地址及電話號碼(含國內及國外連絡人)					
08.依本辦法規定之下列項目應分項陳述(並由授權負責人簽章)					
.01-該車符合本辦法之規定					
.02-對車主之承諾 見保證書					
.03-本署得觀察測試設備 見品質管制計畫書					
.04-國內授權代理人 見					
.05-已依本辦法之規定進行測試 見表J					
備註：					
引擎族之命名應包括排氣量(取整數，與實際值差異不超過10 cm ³)並以車型年為結尾(例G125...-15)，且不得超過12個位數，第一個字母應為燃料種類 G=gasoline，L=LPG 每一表應加以標識方予受理申請。					

行政院環境 保護署	審驗合格證明申請表格 APPLICATION FORM	引擎族 Engine family	頁數 頁次	表 日期	B
附加資料					
01. 申請人聲明屬於本引擎族之機蓋應合至_____公里時測試之排放數據已經穩定具代表性。					
02. 中央主管機關應將新車抽驗資料寄送給業者連絡人員之姓名及地址。					
03. 附屬之機車車型組成型態資料					

機車車型組成型態	估計國內銷售數量	引擎最大輸出功率	
		KW	HP
總數			

機車車型組成型態	估計國內銷售數量	引擎最大輸出功率	
		KW	HP
總數			

行政院環境 保護署	審驗合格證明申請表格 APPLICATION FORM	引擎 Engine family	頁數 頁次	表 日期	C 修訂日期
--------------	--------------------------------	---------------------	----------	---------	-----------

車型銷售 名稱	基本引擎 名稱	排放控制 系統名稱	變速系統 名稱	參考車重 (kg)	機車車型 組成型態

備註：
排放控制系統之辨識名稱請使用下列縮寫：
PMP=空氣噴射之空氣泵(Air pump for air injection)
PLS=脈衝空氣噴射系統(Pulsating air injection system)
EGR=排氣再循環(Exhaust gas recirculation)
TMR=熱反應器(thermal reactor)
OXD=氧化觸媒轉化器(Oxidation catalyst)
RED=還原觸媒轉化器(Reduction catalyst)
3CL=三元觸媒轉化器，閉迴路(Three-Way Catalyst, Closed Loop)
3WP=三元觸媒轉化器(Three-Way Catalyst)
CAN=活性炭碳罐(Charcoal Canister)
RET=延遲系統(如：緩衝器、進氣門開啟器等)(retardation system
(e. g. dashpot, throttle opener etc))
OTR=其他裝置(Other devices)
例：OXD EGR PMP 3CL CAN-1及OXD EGR PMP 3CL CAN-2

行政院環境 保護署	審驗合格證明申請表格 APPLICATION FORM	引擎 Engine family	頁數 頁次	表 日期	C 修訂日期
--------------	--------------------------------	---------------------	----------	---------	-----------

車型銷售 名稱	基本引擎 名稱	排放控制 系統名稱	變速系統 名稱	參考車重 (kg)	機車車型 組成型態

備註：
排放控制系統之辨識名稱請使用下列縮寫：
PMP=空氣噴射之空氣泵(Air pump for air injection)
PLS=脈衝空氣噴射系統(Pulsating air injection system)
EGR=排氣再循環(Exhaust gas recirculation)
TMR=熱反應器(thermal reactor)
OXD=氧化觸媒轉化器(Oxidation catalyst)
RED=還原觸媒轉化器(Reduction catalyst)
3CL=三元觸媒轉化器，閉迴路(Three-Way Catalyst, Closed Loop)
3WP=三元觸媒轉化器(Three-Way Catalyst)
CAN=活性炭碳罐(Charcoal Canister)
RET=延遲系統(如：緩衝器、進氣門開啟器等)(retardation system
(e. g. dashpot, throttle opener etc))
OTR=其他裝置(Other devices)
例：OXD EGR PMP 3CL CAN-1及OXD EGR PMP 3CL CAN-2

行政院環境 保護署	審驗合格證明申請表格 APPLICATION FORM	引擎族 Engine family	頁數 頁次	表 日期	D 修訂日期
基本引擎資料					
01. 基本引擎名稱					
02. 燃燒循環(二行程或四行程)					
03. 汽缸體型態(V型、直立、臥式)					
04. 汽缸數					
05. 冷卻系統型式(氣冷、水冷)					
06. 進氣閥及排氣閥之位置(四行程)					
.01. 每一汽缸之氣閥數目、進氣/排氣					
07. 進氣口與排氣口位置(二行程)					
.01. 每一汽缸之氣口數、進(驅)氣/排氣					
08. 供氣方式(自然供氣/增壓器供氣)					
09. 燃料供應方式(化油器、間接噴射、直接噴射)					
10. 汽缸孔徑(mm)					
11. 衝程(mm)					
12. 排氣量(cm ³)					
13. 壓縮比(正常值)					
14. 閥門正時(曲軸角度)或無排氣正時					
.01. 開啟：驅氣/排氣					
.02. 關閉：驅氣/排氣					
.03. 最大升程(mm)					
15. 點火正時					
16. 內部冷卻器					
<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No					
備註：					
本引擎族之每個基本引擎應個別填報，若資料相同者，可指定參考該引擎之資料。					

行政院環境 保護署	審驗合格證明申請表格 APPLICATION FORM	引擎族 Engine family	頁數 頁次	表 日期	D 修訂日期
基本引擎資料					
01. 基本引擎名稱					
02. 燃燒循環(二行程或四行程)					
03. 汽缸體型態(V型、直立、臥式)					
04. 汽缸數					
05. 冷卻系統型式(氣冷、水冷)					
06. 進氣閥及排氣閥之位置(四行程)					
.01. 每一汽缸之氣閥數目、進氣/排氣					
07. 進氣口與排氣口位置(二行程)					
.01. 每一汽缸之氣口數、進(驅)氣/排氣					
08. 供氣方式(自然供氣/增壓器供氣)					
09. 燃料供應方式(化油器、間接噴射、直接噴射)					
10. 汽缸孔徑(mm)					
11. 衝程(mm)					
12. 排氣量(cm ³)					
13. 壓縮比(正常值)					
14. 閥門正時(曲軸角度)或無排氣正時					
.01. 開啟：驅氣/排氣					
.02. 關閉：驅氣/排氣					
.03. 最大升程(mm)					
15. 點火正時					
16. 內部冷卻器					
<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No					
備註：					
本引擎族之每個基本引擎應個別填報，若資料相同者，可指定參考該引擎之資料。					

行政院環境 保護署	審驗合格證明申請表格 APPLICATION FORM	引擎族 Engine family	頁數 頁次	表 日期	註 修訂日期
變速系統資料					
01.變速系統命名					
02.齒輪箱型式(排檔/自動排檔)					
03.檔數					
04.排檔方式(即循環、國際…)					
05.驅動方式					
06.輪胎尺寸					
.01.					
.02.					
07.最後減速比					
.01.一次減速比					
.02.二次減速比					
.03.總減速比(最高檔)					
08.齒輪比					
.01.gear no 1					
.02.gear no 2					
.03.gear no 3					
.04.gear no 4					
.05.gear no 5					
.06.gear no 6					
備註：					
每一變速系統應個別填報。					

行政院環境 保護署	審驗合格證明申請表格 APPLICATION FORM	引擎族 Engine family	頁數 頁次	表 日期	註 修訂日期
變速系統資料					
01.變速系統命名					
02.齒輪箱型式(排檔/自動排檔)					
03.檔數					
04.排檔方式(即循環、國際…)					
05.驅動方式					
06.輪胎尺寸					
.01.					
.02.					
07.最後減速比					
.01.一次減速比					
.02.二次減速比					
.03.總減速比(最高檔)					
08.齒輪比					
.01.gear no 1					
.02.gear no 2					
.03.gear no 3					
.04.gear no 4					
.05.gear no 5					
.06.gear no 6					
備註：					
每一變速系統應個別填報。					

行政院環境 保護署	審驗合格證明申請表格	引擎族	頁數 頁次	表 日期	F
保	APPICATION FORM	Engine family	頁數 頁次	表 日期	F

排放控制系統說明

01. 排放控制系統名稱

02. 廢氣排放控制系統
燃料及空氣供應系統
.01. 廠牌及型式名稱

.02. 構造、及操作方式
燃料箱加油口限制裝置

燃料計量系統、瞬間當油系統、惰轉停止構造、
啟動及暖曲當油系統及熱曲惰轉補償系統、進氣
歧管及進氣溫度控制系統。

點火系統
.03. 廠牌及型式名稱

.04. 構造及操作方式

備註：
每一排放控制系統應個別填報。

行政院環境 保護署	審驗合格證明申請表格	引擎族	頁數 頁次	表 日期	F
保	APPICATION FORM	Engine family	頁數 頁次	表 日期	F

排放控制系統說明

01. 排放控制系統名稱

02. 廢氣排放控制系統
燃料及空氣供應系統
.01. 廠牌及型式名稱

.02. 構造、及操作方式
燃料箱加油口限制裝置

燃料計量系統、瞬間當油系統、惰轉停止構造、
啟動及暖曲當油系統及熱曲惰轉補償系統、進氣
歧管及進氣溫度控制系統。

點火系統
.03. 廠牌及型式名稱

.04. 構造及操作方式

備註：
每一排放控制系統應個別填報。

行政院環境 保護署	審驗合格證明申請表格 APPLICATION FORM	引擎族 Engine family	頁數 頁次	表 日期	P
排放控制系統說明(續)					
.05. 指出廢氣排放控制系統所包含之裝置					
<input type="checkbox"/> 蒸發排放活性碳罐 <input type="checkbox"/> 蒸發排放控制閥 <input type="checkbox"/> 減速控制裝置 <input type="checkbox"/> 含氧量感知器 <input type="checkbox"/> 氧化性觸媒轉化器 <input type="checkbox"/> 還原性觸媒轉化器 <input type="checkbox"/> 三元觸媒轉化器 <input type="checkbox"/> 二次空氣供給泵 <input type="checkbox"/> 二次空氣控制閥 <input type="checkbox"/> 二次空氣單向閥 <input type="checkbox"/> 排氣再循環 <input type="checkbox"/> 電子控制單元 <input type="checkbox"/> 其他					
.06. 構造及操作方式 每一零件之排放相關數據					
見表F第_____頁					
.03. 曲軸箱排放控制系統					
.01. 構造及操作方式					
見表F第_____頁					
.04. 蒸發排放控制系統					
.01. 蒸發排放控制系統名稱					
.02. 構造及操作方式					
見表F第_____頁					

行政院環境	審驗合格證明申請表格	引擎族	頁數	表	G
保護署	APPLICATION FORM	Engine family	頁次	日期	
			修訂數	修訂日期	

排放控制系統在車上之位置

01. 排放控制系統名稱

02. 機車電壓組成型態

03. 以相片或其他方式顯示排放控制零件於車上之位置
該相片之顯著位置應註明機車電壓組成型態名稱及排放控制系統項目。該零件應以文字或數字作記號且已記載於零件辨識清單上。
無法顯示之零件，其位置亦應指明。

04. 真空管路配置示意圖。
見表G第_____頁

05. 零件辨識清單(量產零件)。於表F上所載之排放相關零件應與零件上之名稱及辨識號碼相同。
該項資料應依03項之規定包含數字或文字，且每一零件之位置皆能由相片辨識。
見表G第_____頁

備註：
每一排放控制系統應個別填報。

行政院環境	審驗合格證明申請表格	引擎族	頁數	表	G
保護署	APPLICATION FORM	Engine family	頁次	日期	
			修訂數	修訂日期	

排放控制系統在車上之位置

01. 排放控制系統名稱

02. 機車電壓組成型態

03. 以相片或其他方式顯示排放控制零件於車上之位置
該相片之顯著位置應註明機車電壓組成型態名稱及排放控制系統項目。該零件應以文字或數字作記號且已記載於零件辨識清單上。
無法顯示之零件，其位置亦應指明。

04. 真空管路配置示意圖。
見表G第_____頁

05. 零件辨識清單(量產零件)。於表F上所載之排放相關零件應與零件上之名稱及辨識號碼相同。
該項資料應依03項之規定包含數字或文字，且每一零件之位置皆能由相片辨識。
見表G第_____頁

備註：
每一排放控制系統應個別填報。

行政院環境 保護署	審驗合格證明申請表格 APPLICATION FORM	引擎族 Engine family	頁數 頁次	表 日期	日 修訂日期
--------------	--------------------------------	----------------------	----------	---------	-----------

可調整參數及建議之設定值

01. 機車車型組成型態

02. 列出與排放污染有關且實際可調之參數(包含那些不易接近之參數)

03. 容易接近且可調整參數之建議設定值及其公差

04. 由於防止改變裝置而不易接近之可調參數其生產設定公差範圍

05. 說明為限制或防止隨意接近與排放相關可調參數所採行之措施

見表H第_____頁

見表H第_____頁

見表H第_____頁

見表H第_____頁

行政院環境 保護署	審驗合格證明申請表格 APPLICATION FORM	引擎族 Engine family	頁數 頁次	表 日期	I 修訂日期
提供車主之排放相關手冊					
01. 機車車型組成型態					
02. 起動指引					
03. 如何使用變速裝置					
04. 建議使用燃料種類					
05. 建議輪胎氣壓					
06. 其他與排放有關之操作手冊以確保排放控制系統之有效使用。					
07. 與排放有關之維護手冊(包含交車前準備動作及保養期限)以確保使用時能符合排放標準。					
08. 依本辦法規定提供車主之承諾聲明影本。					
09. 依本辦法規定提供欲附貼機車明顯處之中文標識。					
10. 中文版之車主使用手冊。					

[illegible]

測試項目編號	測試項目	抗摩擦損耗測試結果				底牌碼	故障指示燈 是否亮起	測試結果是否 符合化驗規
		CO (mg/km)	TWC (mg/km)	AMHC (mg/km)	PM (mg/m)			
總平均值								

<table><tr><td>行政院環境 保護署</td><td>審驗合格證明申請表格 APPLICATION FORM</td><td>引擎族 Engine family</td><td>頁數 頁次</td><td>表 日期</td><td>K</td></tr></table> <p>排放測試報告及劣化係數同意函</p> <p>01. 排放測試數據</p> <p>依本辦法規定所選擇測試機車之測試報告應包含下列資料：</p> <ul style="list-style-type: none">— 測試編號及測試日期— 測試車輛辨識(機車組成型態、測試車輛編號、車輛號碼、引擎號碼、里程數)— 引擎中排放相關零件之設定— 情轉狀態污染排放測試結果— 預先調整方式— 變速裝置之使用(變檔時機)— 測試狀況(慣量、路阻、胎壓、輪胎廠牌)— 測試周圍之環境(大氣壓力、溫度等)— 行車型態污染排放測試結果— 蒸發排放測試結果— 曲軸箱測試結果 <p>02. 劣化係數同意函</p> <p>中央主管機關核准之劣化係數同意函</p> <p>見表K第_____頁</p> <p>見表K第_____頁</p> <p>備註：</p> <p>使用與測試方法規定不同之變檔型式時應事先經中央主管機關同意</p>	行政院環境 保護署	審驗合格證明申請表格 APPLICATION FORM	引擎族 Engine family	頁數 頁次	表 日期	K	<table><tr><td>行政院環境 保護署</td><td>審驗合格證明申請表格 APPLICATION FORM</td><td>引擎族 Engine family</td><td>頁數 頁次</td><td>表 日期</td><td>K</td></tr></table> <p>排放測試報告及劣化係數同意函</p> <p>01. 排放測試數據</p> <p>依本辦法規定所選擇測試機車之測試報告應包含下列資料：</p> <ul style="list-style-type: none">— 測試編號及測試日期— 測試車輛辨識(機車組成型態、測試車輛編號、車輛號碼、引擎號碼、里程數)— 引擎中排放相關零件之設定— 情轉狀態污染排放測試結果— 預先調整方式— 變速裝置之使用(變檔時機)— 測試狀況(慣量、路阻、胎壓、輪胎廠牌)— 測試周圍之環境(大氣壓力、溫度等)— 行車型態污染排放測試結果— 蒸發排放測試結果— 曲軸箱測試結果 <p>02. 劣化係數同意函</p> <p>中央主管機關核准之劣化係數同意函</p> <p>見表K第_____頁</p> <p>見表K第_____頁</p> <p>備註：</p> <p>使用與測試方法規定不同之變檔型式時應事先經中央主管機關同意</p>	行政院環境 保護署	審驗合格證明申請表格 APPLICATION FORM	引擎族 Engine family	頁數 頁次	表 日期	K
行政院環境 保護署	審驗合格證明申請表格 APPLICATION FORM	引擎族 Engine family	頁數 頁次	表 日期	K								
行政院環境 保護署	審驗合格證明申請表格 APPLICATION FORM	引擎族 Engine family	頁數 頁次	表 日期	K								

<div>行政院環境 保護署</div>				<div>審核合格證明申請表格 APPLICATION FORM</div>	<div>引擎族 Engine family</div>	<div>頁數 頁次</div>	<div>表 日期</div>
<div>修正項目目錄</div>				<div>修正編號</div>	<div>修正日期</div>	<div>附件／頁數</div>	<div>說明修正內容</div>

<div>行政院環境 保護署</div>				<div>審核合格證明申請表格 APPLICATION FORM</div>	<div>引擎族 Engine family</div>	<div>頁數 頁次</div>	<div>表 日期</div>
<div>修正項目目錄</div>				<div>修正編號</div>	<div>修正日期</div>	<div>附件／頁數</div>	<div>說明修正內容</div>

第六條附錄三修正草案規定對照表

修正規定	現行規定	說明
<p>壹、用詞定義如下：</p> <p>一、故障：車輛空氣污染防制設備及相關元件之劣化或失效，造成排放污染不符合 OBD 管制標準之情況。</p> <p>二、故障模擬：使用劣化或失效之污染防制設備及相關元件或利用電子模擬裝置來模擬該測試項目之設備或元件的故障狀態。</p> <p>三、故障顯示：當 OBD 偵測到相關設備或元件發生故障時，利用燈號顯示之方式來通知駕駛者。</p> <p>四、連續監測：監測迴路的連續性（如缺乏迴路的連續性、迴路故障及超出正常運作值等）。</p> <p>五、駕駛循環(Driving Cycle)：為 OBD 對空氣污染防制設備及相關元件執行一次完整的診斷評估所需的車輛駕駛過程，即包含引擎啟動運轉、經過駕駛一段時間然後將引擎熄火，且在下一次的引擎啟動前靜置足夠時間等各階段之完整循環；在此駕駛循環過程中出現的故障應被診斷出來。</p> <p>六、暖機循環(Warm-up cycle)：車輛有足夠的運轉時間，使其引擎溫度達到製造商建議之正常工作溫度。</p> <p>貳、機車應依第六條規定之日期起，配備適當之 OBD 系統，以監測與辨認在使用壽命期間污染防制設備及相關元件的劣化、故障與其類型。</p> <p>參、OBD 管制門限值規定如下：</p> <p>車輛污染防制設備及相關元件的劣化或故障，導致污染排放超出以下 OBD 排放門限值時(至多不能超過 20%)，OBD 系統應能顯示此污染防制設備及相關元件的失效。</p> <p>依「機車廢氣排放測試方法及程序」執行車型態測定，OBD 管制門限值說明如下：</p>	<p>壹、用詞定義如下：</p> <p>一、故障：車輛空氣污染防制設備及相關元件之劣化或失效，造成排放污染不符合 OBD 管制標準之情況。</p> <p>二、故障模擬：使用劣化或失效之污染防制設備及相關元件或利用電子模擬裝置來模擬該測試項目之設備或元件的故障狀態。</p> <p>三、故障顯示：當 OBD 偵測到相關設備或元件發生故障時，利用燈號顯示之方式來通知駕駛者。</p> <p>四、連續監測：監測迴路的連續性（如缺乏迴路的連續性、迴路故障及超出正常運作值等）。</p> <p>五、駕駛循環(Driving Cycle)：為 OBD 對空氣污染防制設備及相關元件執行一次完整的診斷評估所需的車輛駕駛過程，即包含引擎啟動運轉、經過駕駛一段時間然後將引擎熄火，且在下一次的引擎啟動前靜置足夠時間等各階段之完整循環；在此駕駛循環過程中出現的故障應被診斷出來。</p> <p>六、暖機循環(Warm-up cycle)：車輛有足夠的運轉時間，使其引擎溫度達到製造商建議之正常工作溫度。</p> <p>貳、機車應依「交通工具空氣污染排放標準」第六條規定之日期起，配備適當之 OBD 系統，以監測與辨認在使用壽命期間污染防制設備及相關元件的劣化、故障與其類型。</p> <p>參、OBD 管制門限值規定如下：</p> <p>車輛污染防制設備及相關元件的劣化或故障，導致污染排放超出以下 OBD 排放門限值時(至多不能超過 20%)，OBD 系統應能顯示此污染防制設備及相關元件的失效。</p> <p>依「機車廢氣排放測試方法及程序」執行車型態測定，</p>	<p>一、配合一百零七年八月一日修正公布之空氣污染防制法，修正依據之條次。</p> <p>二、參考歐盟法規及國內執行實務經驗，修正參、肆、柒、捌有關 OBD 等相關規定，包括管制門限值實施時程與內容、點火失效範圍定義、診斷接頭規定、OBD 族定義及其測試規定。</p> <p>三、參考歐盟法規及國內執行實務經驗，增訂貳、拾使用中車輛的 OBD 使用效能比率等相關規定，完備整體機車管制制度。</p>

<p>一、<u>OBD Stage I 與 OBD Stage II-A</u></p> <p>(一)最大車速未達一百三十公里/小時者： OBD 管制門檻值為一氧化碳(CO)：2170 mg/km、碳氫化合物(THC)：1400 mg/km、氮氧化合物(NOx)：350 mg/km。</p> <p>(二)最大車速達一百三十公里/小時以上者： OBD 管制門檻值為一氧化碳(CO)：2170 mg/km、碳氫化合物(THC)：630 mg/km、氮氧化合物(NOx)：450 mg/km。</p> <p>二、<u>OBD Stage II-B</u></p> <p>OBD 管制門檻值為一氧化碳(CO)：1900 mg/km、非甲烷碳氫化合物(NMHC)：250 mg/km、氮氧化合物(NOx)：300 mg/km、粒狀污染物(PM)：50 mg/km (粒狀污染物排放標準僅限於汽缸內直接噴射引擎(direct injection engines)車輛)。</p> <p>三、適用於中華民國一百零六年一月一日排放標準者： OBD 管制門檻值依 OBD Stage I 之規定。</p> <p>四、適用於中華民國一百一十年一月一日排放標準者： OBD 管制門檻值依 OBD Stage I 或 OBD Stage II-A 或 OBD Stage II-B 之規定。</p> <p>肆、OBD 診斷的範圍、項目，應符合下列規定： 一、觸媒轉化器－在觸媒轉化器劣化或故障時，造成 THC(或 NMHC)及 NOx 污染物的排放超過 OBD 管制門檻值前，OBD 須診斷出該故障狀態(車上診斷系統為 OBD Stage II-B 者，應進行本項目)。</p> <p>二、引擎點火失效(Misfire)－引擎點火失效造成任一項污染物的排放超過 OBD 管制門檻值前；或引擎點火失效的發生對觸媒轉化器造成損壞時，OBD 須診斷出該故障狀態(車上診斷系統為 OBD Stage II-A 或 OBD Stage II-B 者，應進行本項目)。</p> <p>點火失效應在下列直線包圍之引擎運轉區：</p>	<p>OBD 管制門檻值說明如下： 一、適用於一百零六年一月一日排放標準者： (一)最大車速未達一百三十公里/小時者： OBD 管制門檻值為一氧化碳(CO)：2170 mg/km、碳氫化合物(THC)：1400 mg/km、氮氧化合物(NOx)：350 mg/km。 (二)最大車速達一百三十公里/小時以上者： OBD 管制門檻值為一氧化碳(CO)：2170 mg/km、碳氫化合物(THC)：630 mg/km、氮氧化合物(NOx)：450 mg/km。</p> <p>二、適用於一百一十年一月一日排放標準者： OBD 管制門檻值為一氧化碳(CO)：1900 mg/km、非甲烷碳氫化合物(NMHC)：250 mg/km、氮氧化合物(NOx)：300 mg/km、粒狀污染物(PM)：50 mg/km (粒狀污染物排放標準僅限於汽缸內直接噴射引擎(direct injection engines)車輛)。</p> <p>肆、OBD 診斷的範圍、項目，應符合下列規定： 一、觸媒轉化器－在觸媒轉化器劣化或故障時，造成 THC(或 NMHC)及 NOx 污染物的排放超過 OBD 管制門檻值前，OBD 須診斷出該故障狀態(適用於一百一十年一月一日排放標準者，應進行本項目)。</p> <p>二、引擎點火失效(Misfire)－引擎點火失效造成任一項污染物的排放超過 OBD 管制門檻值前；或引擎點火失效的發生對觸媒轉化器造成損壞時，OBD 須診斷出該故障狀態(適用於一百一十年一月一日排放標準者，應進行本項目)。</p> <p>點火失效應在下列直線包圍之引擎運轉區： (一)較最大引擎設計轉速低500 rpm之直線。 (二)正扭力線(變速箱切換在空檔時之引擎負載)。 (三)連接下列引擎操作點的直線：3000 rpm的正扭力線與定義如上述(一)最大轉速線上，且比正扭力線還低的13.3</p>
--	--

<p>(一)低速限制：2500 rpm或正常情轉轉速+1000 rpm，取兩者中最低轉速者。</p> <p>(二)高速限制：8000 rpm、行車型態測試中引擎最高轉速+1000 rpm或最大引擎設計轉速-500 rpm，取三者中最低轉速者。</p> <p>(三)連接下列引擎操作點的直線：位於上述(一)定義最低速限制線上且較引擎進氣真空低3.3 kPa的點，與位於上述(二)定義高速限制線上且較引擎進氣真空低13.3 kPa的點，所連接的直線。</p>		<p>kPa引擎歧管真空度的點。</p> <p>三、含氧量感知器(Oxygen Sensor)－含氧量感知器的劣化或故障造成任一項污染物的排放超過 OBD 管制門檻值前，OBD 須診斷出該故障狀態(適用於一百一十年一月一日排放標準者，應進行本項目)。</p> <p>四、電子蒸發排放淨化控制裝置(Electronic evaporative emission purge control)至少應對電路連續性進行監控。</p> <p>五、汽缸內直接噴射引擎的劣化或故障造成 PM 污染物的排放超過 OBD 管制門檻值前，OBD 須診斷出該故障狀態。</p> <p>六、其他與電腦連線的排放控制系統、元件、污染相關之動力組件或系統，因其劣化或故障造成污染物排放超過 OBD 管制門檻值前，OBD 必須能診斷出其劣化或故障狀態。</p> <p>七、對於跟電腦連線且與污染排放或功能安全相關之任何電子動力組件，包含任何能夠進行監控功能的相關感測器，應進行電路故障之監控，尤其是這些電子組件應被持續監控其電路連續性之故障、短路、電量值範圍/性能與排放控制系統訊號。</p> <p>八、對於跟電腦連線且與污染排放或功能安全相關之任何動力組件，觸發會明顯降低引擎扭力的跛行回家(limp-home)操作模式時，應將相關故障代碼儲存。</p> <p>九、製造商若能向主管機關證明某些組件或系統即使故障或拆除，其污染排放也不會超過 OBD 管制門檻值，就可不需進行監控。</p> <p>十、在製造商的考量下，為了協助技術人員有效修理車輛，OBD 可延伸對任何其他車載系統進行監控與報告，擴充的診斷系統並不屬於本附錄範圍。</p>
---	--	---

<p>六、其他與電腦連線的排放控制系統、元件、污染相關之動力組件或系統，因其劣化或故障造成污染物排放超過 OBD 管制門檻值前，OBD 必須能診斷出其劣化或故障狀態。</p> <p>七、對於跟電腦連線且與污染排放或功能安全相關之任何電子動力組件，包含任何能夠進行監控功能的相關感測器，應進行電路故障之監控，尤其是這些電子組件應被持續監控其電路連續性之故障、短路、電量值範圍/性能與排放控制系統訊號。</p> <p>八、對於跟電腦連線且與污染排放或功能安全相關之任何動力組件，觸發會明顯降低引擎扭力的跛行回家 (limp-home) 操作模式時，應將相關故障代碼儲存。</p> <p>九、製造商若能向主管機關證明某些組件或系統即使故障或拆除，其污染排放也不會超過 OBD 管制門檻值，就可不需進行監控。</p> <p>十、在製造商的考量下，為了協助技術人員有效修理車輛，OBD 可延伸對任何其他車載系統進行監控與報告，擴充的診斷系統並不屬於本附錄範圍。</p> <p>伍、OBD 系統應符合下列規定：</p> <p>一、OBD 應可正常監測空氣污染防制設備及相關元件，且必須執行週期性之評估監測，每次引擎啟動時即開始依序進行診斷檢查，其頻率為每一次駕駛循環中至少完成一次 OBD 之評估監測。</p> <p>二、車輛須具備 OBD 故障指示燈(MI)、故障碼儲存功能及故障碼讀取連接頭，車輛檢查、診斷、保養或修理時，OBD 系統使用上應不受限制並標準化。</p> <p>三、車輛除了在可能造成空氣污染防制設備及相關元件損壞，或有安全疑慮，車上動力輸出機構(Power take-off units)作動期間等相關情況下，OBD 皆應對污染相關系統或元件進行評估監測。</p> <p>四、如果 OBD 監控功能因油量過低(低於 20%以下)或電壓過低而受到影響，製造商可將 OBD 系統暫時關閉。</p> <p>五、製造商若能提出資料或工程評估向主管機關證明，當環境溫度低於 266.2 K (-7°C) 或海平面超過 2500 公尺高度或其他環境溫度時，OBD 監控可能變得不可靠，就可將 OBD 系統暫時關閉。</p> <p>六、製造商若能向主管機關證明在特定引擎轉速與負載條件下，較低百分比點火失效的偵測，使 OBD 監控變得不可靠，製造商就可採用較高百分比點火失效的 OBD 監控準則。</p> <p>七、製造商若能向主管機關證明較高百分比點火失效的 OBD 監控仍舊不可行的，或者點火失效無法與其它原因區別(像道路崎嶇不平、變速箱換檔等)時，在此情況下點火失效監控系統可被關閉。</p> <p>陸、故障指示燈(MI)與故障碼(fault code)相關規定：</p> <p>一、OBD 應配置讓車輛駕駛者易於察覺之故障指示燈，除了顯示緊急啟動(start-up)或跛行回家程</p>	<p>伍、OBD 系統應符合下列規定：</p> <p>一、OBD 應可正常監測空氣污染防制設備及相關元件，且必須執行週期性之評估監測，每次引擎啟動時即開始依序進行診斷檢查，其頻率為每一次駕駛循環中至少完成一次 OBD 之評估監測。</p> <p>二、車輛須具備 OBD 故障指示燈(MI)、故障碼儲存功能及故障碼讀取連接頭，車輛檢查、診斷、保養或修理時，OBD 系統使用上應不受限制並標準化。</p> <p>三、車輛除了在可能造成空氣污染防制設備及相關元件損壞，或有安全疑慮，車上動力輸出機構(Power take-off units)作動期間等相關情況下，OBD 皆應對污染相關系統或元件進行評估監測。</p> <p>四、如果 OBD 監控功能因油量過低(低於 20%以下)或電壓過低而受到影響，製造商可將 OBD 系統暫時關閉。</p> <p>五、製造商若能提出資料或工程評估向主管機關證明，當環境溫度低於 266.2 K (-7°C) 或海平面超過 2500 公尺高度或其他環境溫度時，OBD 監控可能變得不可靠，就可將 OBD 系統暫時關閉。</p> <p>六、製造商若能向主管機關證明在特定引擎轉速與負載條件下，較低百分比點火失效的偵測，使 OBD 監控變得不可靠，製造商就可採用較高百分比點火失效的 OBD 監控準則。</p> <p>七、製造商若能向主管機關證明較高百分比點火失效的 OBD 監控仍舊不可行的，或者點火失效無法與其它原因區別(像道路崎嶇不平、變速箱換檔等)時，在此情況下點火失效監控系統可被關閉。</p> <p>陸、故障指示燈(MI)與故障碼(fault code)相關規定：</p> <p>一、OBD 應配置讓車輛駕駛者易於察覺之故障指示燈，除了顯示緊急啟動(start-up)或跛行回家程</p>
--	--

<p>統或元件進行評估監測。</p> <p>四、如果 OBD 監控功能因油量過低(低於 20%以下)或電壓過低而受到影響，製造商可將 OBD 系統暫時關閉。</p> <p>五、製造商若能提出資料或工程評估向主管機關證明，當環境溫度低於 266.2 K (-7℃) 或海平面超過 2500 公尺高度或其他環境溫度時，OBD 監控可能變得不可靠，就可將 OBD 系統暫時關閉。</p> <p>六、製造商若能向主管機關證明在特定引擎轉速與負載條件下，較低百分比點火失效的偵測，使 OBD 監控變得不可靠，製造商就可採用較高百分比點火失效的 OBD 監控標準則。</p> <p>七、製造商若能向主管機關證明較高百分比點火失效的 OBD 監控仍舊不可行的，或者點火失效無法與其他原因區別(像道路崎嶇不平、變速箱換檔等)時，在此情況下點火失效監控系統可被關閉。</p> <p>陸、故障指示燈(MI)與故障碼(fault code)相關規定：</p> <p>一、OBD 應配置讓車輛駕駛者易於察覺之故障指示燈，除了顯示緊急啟動(start-up)或跛行回家程序以外，故障指示燈不應作為其他用途，故障指示燈必須具備足夠亮度，且須易於辨視，指示燈亮起時，應顯示符合 ISO 2575:2010，符號 F.01 規定之符號。車輛不得配備超過一個與污染排放相關問題或導致扭力明顯降低的動力故障之一般目的故障指示燈，可允許使用個別之特殊用途指示燈(例如，煞車系統、繫安全帶、油壓等)，故障指示燈禁止使用紅色。</p> <p>二、對於故障指示燈亮起需要兩次以上預備駕駛循環的情況，製造商應提供資料或工程評估，以適當證明此監控系統能夠有效即時偵測元件劣化，但最多不得超過十次預備駕駛循環。當動力控制裝置進入永久預設操作模式而造成扭力明顯下降或超出 OBD 管制門檻值或 OBD 無法達到基本監控規定時，此時故障指示燈應亮起。</p> <p>三、在引擎點火失效而造成觸媒可能損壞時，故障指示燈應呈現明確之警告模式(例如閃燈)。</p> <p>四、故障指示燈應在點火開關處於"key on"位置，引擎尚未運轉前亮起，並於偵測沒有故障發生後熄滅。</p> <p>五、OBD 應記錄故障碼，顯示排放控制系統或導致扭力有明顯下降的功能安全系統的狀態。如果故障指示燈因系統、元件劣化、故障或永久排放預設操作模式而亮起，故障碼應被儲存，以便於確認故障種類。</p> <p>六、在故障指示燈亮起時，車輛里程數須能夠藉由標準診斷接頭之串列埠 (Serial port) 取得，對於裝有機械式里程表的車輛，可以藉由標準診斷接頭之串列埠取得"引擎運轉時間"來取代"里程數"。</p>	
	<p>序以外，故障指示燈不應作為其他用途，故障指示燈必須具備足夠亮度，且須易於辨視，指示燈亮起時，應顯示符合 ISO 2575:2010，符號 F.01 規定之符號。車輛不得配備超過一個與污染排放相關問題或導致扭力明顯降低的動力故障之一般目的故障指示燈，可允許使用個別之特殊用途指示燈(例如，煞車系統、繫安全帶、油壓等)，故障指示燈禁止使用紅色。</p> <p>二、對於故障指示燈亮起需要兩次以上預備駕駛循環的情況，製造商應提供資料或工程評估，以適當證明此監控系統能夠有效即時偵測元件劣化，但最多不得超過十次預備駕駛循環。當動力控制裝置進入永久預設操作模式而造成扭力明顯下降或超出 OBD 管制門檻值或 OBD 無法達到基本監控規定時，此時故障指示燈應亮起。</p> <p>三、在引擎點火失效而造成觸媒可能損壞時，故障指示燈應呈現明確之警告模式(例如閃燈)。</p> <p>四、故障指示燈應在點火開關處於"key on"位置，引擎尚未運轉前亮起，並於偵測沒有故障發生後熄滅。</p> <p>五、OBD 應記錄故障碼，顯示排放控制系統或導致扭力有明顯下降的功能安全系統的狀態。如果故障指示燈因系統、元件劣化、故障或永久排放預設操作模式而亮起，故障碼應被儲存，以便於確認故障種類。</p> <p>六、在故障指示燈亮起時，車輛里程數須能夠藉由標準診斷接頭之串列埠 (Serial port) 取得，對於裝有機械式里程表的車輛，可以藉由標準診斷接頭之串列埠取得"引擎運轉時間"來取代"里程數"。</p>

<p>化，但最多不得超過十次預備駕駛循環。當動力控制裝置進入永久預設操作模式而造成扭力明顯下降或超出 OBD 管制門檻值或 OBD 或無法達到基本監控規定時，此時故障指示燈應亮起。</p> <p>三、在引擎點火失效而造成觸媒可能損壞時，故障指示燈應呈現明確之警告模式(例如閃燈)。</p> <p>四、故障指示燈應在點火開關處於“key on”位置，引擎尚未運轉前亮起，於偵測沒有故障發生後熄滅。</p> <p>五、OBD 應記錄故障碼，顯示排放控制系統或導致扭力有明顯下降的功能安全系統的狀態。如果故障指示燈因系統、元件劣化、故障或永久排放預設操作模式而亮起，故障碼應被儲存，以便於確認故障種類。</p> <p>六、在故障指示燈亮起時，車輛里程數須能夠藉由標準診斷接頭之串列埠 (Serial port) 取得，對於裝有機械式里程表的車輛，可以藉由標準診斷接頭之串列埠取得“引擎運轉時間”來取代“里程數”。</p> <p>七、如果有明確之單個或多個汽缸點火失效故障碼被儲存，就不需特別指明點火失效的汽缸。</p> <p>八、對於其他故障，在三次連續駕駛循環後，如果監控系統停止偵測故障或無偵測到其他的故障發生，此時故障指示燈就會熄滅。</p> <p>九、如果相同故障在至少 40 次引擎暖機循環 (warm-up cycle) 下沒有被重新記錄，OBD 就能夠清除故障碼、里程數與凍結資料。</p> <p>十、當將行車電腦與電源分離或電瓶分離、故障時，所儲存的故障資料不可被清除。</p> <p>柒、OBD 診斷訊號相關規定：</p>	<p>七、如果有明確之單個或多個汽缸點火失效故障碼被儲存，就不需特別指明點火失效的汽缸。</p> <p>八、對於其他故障，在三次連續駕駛循環後，如果監控系統停止偵測故障或無偵測到其他的故障發生，此時故障指示燈就會熄滅。</p> <p>九、如果相同故障在至少 40 次引擎暖機循環 (warm-up cycle) 下沒有被重新記錄，OBD 就能夠清除故障碼、里程數與凍結資料。</p> <p>十、當將行車電腦與電源分離或電瓶分離、故障時，所儲存的故障資料不可被清除。</p> <p>柒、OBD 診斷訊號相關規定：</p> <p>一、OBD 必須儲存任何監測到並經確認且故障指示燈亮起之故障碼。故障碼必須可單獨識別出故障的設備、系統或元件。個別的電燈碼必須在儲存後，並能顯示出故障指示燈的亮燈狀態。</p> <p>二、一旦確認任何元件或系統首次發生故障，應將引擎‘凍結資料’存入行車電腦記憶體。儲存的凍結資料包含如下(如果有此資料，但不限於此資料)：計算之負載值、引擎轉速、燃油修正值、燃油壓力、車速、冷卻水溫度、進氣歧管壓力、開、閉迴路操作與相對應之故障碼。</p> <p>三、製造商應選擇能有效修理車輛之適當條件作為儲存的凍結資料，資料只需一筆。如果額外凍結資料可藉由符合規範的原廠診斷工具讀取，製造商亦可儲存這些資料。</p> <p>四、如果隨後發生燃油系統或點火失效之故障，任何先前儲存的凍結資料由燃油系統或點火失效條件來取代(以先發生為準)。</p> <p>五、除了必要的凍結資料以外，如果有下列訊號，應由標準診斷接頭來取得，包括：診斷故障碼、引擎冷卻水溫度、燃油控制系統狀態(閉迴路、</p>
---	--

<p>示燈亮起之故障碼。故障碼必須可單獨識別出故障的設備、系統或元件。個別的電腦碼必須在儲存後，並能顯示出故障指示燈的亮燈狀態。</p> <p>二、一旦確認任何元件或系統首次發生故障，應將引擎‘凍結資料’存入行車電腦記憶體。儲存的凍結資料包含如下(如果有此資料，但不限於此資料)：計算之負載值、引擎轉速、燃油修正值、燃油壓力、車速、冷卻水溫度、進氣歧管壓力、開、迴路操作與相對應之故障碼。</p> <p>三、製造商應選擇能有效修理車輛之適當條件作為儲存的凍結資料，資料只需一筆。如果額外凍結資料可藉由符合規範的原廠診斷工具讀取，製造商亦可儲存這些資料。</p> <p>四、如果隨後發生燃油系統或點火失效之故障，任何先前儲存的凍結資料由燃油系統或點火失效條件來取代(以先發生為準)。</p> <p>五、除了必要的凍結資料以外，如果有下列訊號，應由標準診斷接頭來取得，包括：診斷故障碼、引擎冷卻水溫度、燃油控制系統狀態(開迴路、開迴路或其他)、燃油修正值、點火提前時間、進氣溫度、歧管壓力、空氣流量、引擎轉速、節流閥位置感測器輸出值、二次空氣狀態(上游、下游或大氣)、計算之負載值、車速、反鎖死煞車系統壓力。訊號應依國際標準化組織(ISO)與自動機工程學會(SAE)相關規定以標準單位來提供，實際訊號應清楚與預設值或跛行回家訊號區隔。</p> <p>六、軟體辨識碼與校正驗證碼應以標準格式藉由標準診斷接頭之串列埠來取得。</p> <p>七、如果診斷系統在故障發生時進行之元件評估有造成功能安全或組件故障的風險，則不需進行</p>	<p>開迴路或其他)、燃油修正值、點火提前時間、進氣溫度、歧管壓力、空氣流量、引擎轉速、節流閥位置感測器輸出值、二次空氣狀態(上游、下游或大氣)、計算之負載值、車速、反鎖死煞車系統壓力。訊號應依國際標準化組織(ISO)與自動機工程學會(SAE)相關規定以標準單位來提供，實際訊號應清楚與預設值或跛行回家訊號區隔。</p> <p>六、軟體辨識碼與校正驗證碼應以標準格式藉由標準診斷接頭之串列埠來取得。</p> <p>七、如果診斷系統在故障發生時進行之元件評估有造成功能安全或組件故障的風險，則不需進行元件評估。</p> <p>八、OBD 的主要控制系統與車輛測試過程相關 OBD 需求及訊號存取，應由標準診斷接頭之串列埠來取得，並提供符合下列 ISO 標準與 SAE 規定之標準化與無特別限制之 OBD 存取方式作為車上到車外通訊連結用：</p> <p>(一)ISO 9141-2:1994/Amd 1:1996:‘道路車輛—診斷系統—第二部分：加州空氣資源局對數位資訊交換之規定’(ISO 9141-2:1994/Amd 1:1996: ‘Road Vehicles — Diagnostic Systems — Part 2: CARB requirements for interchange of digital information’)</p> <p>(二)SAE J1850: 1998 年 3 月 ‘B 級數據通訊網路界面，污染資料訊息應採用循環備用檢查碼與三位元標頭，不得使用位元分離或校驗和’(SAE J1850: March 1998 ‘Class B Data Communication Network Interface. Emission related messages shall use the cyclic redundancy check and the three-byte header and</p>
--	--

<p>件評估。</p> <p>八、OBD 的主要控制系統與車輛測試過程相關 OBD 需求及訊號存取，應由標準診斷接頭之串列埠來取得，並提供符合下列 ISO 標準與 SAE 規定之標準化與無特別限制之 OBD 存取方式作為車上到車外通訊連結用：</p> <p>(一)ISO 9141-2:1994/Amd 1:1996:‘道路車輛—診斷系統—第二部分：加州空氣資源局對數位資訊交換之規定’(ISO 9141-2:1994/Amd 1:1996: ‘Road Vehicles — Diagnostic Systems — Part 2: CARB requirements for interchange of digital information’)。</p> <p>(二)SAE J1850: 1998 年 3 月‘B 級數據通訊網路界面，污染資料訊息應採用循環備用檢查碼與三位元標頭，不得使用位元分離或校驗和’(SAE J1850: March 1998 ‘Class B Data Communication Network Interface. Emission related messages shall use the cyclic redundancy check and the three-byte header and not use inter byte separation or checksums’)。</p> <p>(三)ISO 14229-3:2012:‘道路車輛—整體診斷服務 (UDS) — 第三部分：執行控制器區域網路的整體診斷服務’(ISO 14229-3:2012: ‘Road vehicles — Unified diagnostic services (UDS) — Part 3: Unified diagnostic services on FlexRay implementation’)。</p> <p>(四)ISO 14229-4:2012:‘道路車輛—整體診斷服務 (UDS) — 第四部分：執行 FlexRay 的整體診斷服務’(ISO 14229-4:2012: ‘Road vehicles — Unified diagnostic services (UDS) — Part 4: Unified diagnostic services on FlexRay implementation’)。</p> <p>(五)ISO 14230-4:2000:‘道路車輛—診斷系統協定 2000 關鍵詞—第四部分：污染相關系統系統規定’(ISO 14230-4:2000: ‘Road Vehicles — Keyword protocol 2000 for diagnostic systems — Part 4: Requirements for emission-related systems’)。</p> <p>(六)ISO 15765-4:2011:‘道路車輛—控制器區域網路診斷—第四部分：污染相關系統規定’，日期 2001 年 11 月 1 日 (ISO 15765-4:2011: ‘Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emission-related systems’, dated 1 November 2001’)。</p> <p>(七)ISO 22901-2:2011:‘道路車輛—開放診斷資料交換 (ODX) — 第二部分：污染相關診斷資料’(ISO 22901-2:2011: ‘Road vehicles — Open diagnostic data exchange (ODX) — Part 2: Emissions-related diagnostic data’)。</p> <p>(八)ISO 15031-4:2005:‘道路車輛—車輛與外部污染相關診斷測試設備之通訊—第四部分：外部</p>	<p>not use inter byte separation or checksums’)。</p> <p>(三)ISO 14229-3:2012:‘道路車輛—整體診斷服務 (UDS) — 第三部分：執行控制器區域網路的整體診斷服務’(ISO 14229-3:2012: ‘Road vehicles — Unified diagnostic services (UDS) — Part 3: Unified diagnostic services on CAN implementation’)。</p> <p>(四)ISO 14229-4:2012:‘道路車輛—整體診斷服務 (UDS) — 第四部分：執行 FlexRay 的整體診斷服務’(ISO 14229-4:2012: ‘Road vehicles — Unified diagnostic services (UDS) — Part 4: Unified diagnostic services on FlexRay implementation’)。</p> <p>(五)ISO 14230-4:2000:‘道路車輛—診斷系統協定 2000 關鍵詞—第四部分：污染相關系統系統規定’(ISO 14230-4:2000: ‘Road Vehicles — Keyword protocol 2000 for diagnostic systems — Part 4: Requirements for emission-related systems’)。</p> <p>(六)ISO 15765-4:2011:‘道路車輛—控制器區域網路診斷—第四部分：污染相關系統規定’，日期 2001 年 11 月 1 日 (ISO 15765-4:2011: ‘Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emission-related systems’, dated 1 November 2001’)。</p> <p>(七)ISO 22901-2:2011:‘道路車輛—開放診斷資料交換 (ODX) — 第二部分：污染相關診斷資料’(ISO 22901-2:2011: ‘Road vehicles — Open diagnostic data exchange (ODX) — Part 2: Emissions-related diagnostic data’)。</p> <p>(八)ISO 15031-4:2005:‘道路車輛—車輛與外部污染相關診斷測試設備之通訊—第四部分：外部</p>
--	---

<p>2000 關鍵詞—第四部分：污染相關系統系統規定 (ISO 14230-4:2000: ‘Road Vehicles — Keyword protocol 2000 for diagnostic systems — Part 4: Requirements for emission-related systems’)。</p>	<p>測試設備’(ISO 15031-4:2005: ‘Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 4: External test equipment’)。</p>
<p>(六)ISO 15765-4:2011:‘道路車輛—控制器區域網路診斷—第四部分：污染相關系統規定’，日期 2001 年 11 月 1 日 (ISO 15765-4:2011: ‘Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emission-related systems’, dated 1 November 2001’)。</p>	<p>(九)ISO 15031-5:2011:‘道路車輛—車輛與外部污染相關診斷測試設備之通訊—第五部分：污染相關診斷服務’(ISO 15031-5:2011 ‘Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 5: Emissions-related diagnostic services’)。</p>
<p>(七)ISO 22901-2:2011:‘道路車輛—開放診斷資料交換 (ODX) —第二部分：污染相關診斷資料’(ISO 22901-2:2011: ‘Road vehicles — Open diagnostic data exchange (ODX) — Part 2: Emissions-related diagnostic data’)。</p>	<p>(十)ISO 15031-6:2010 ‘道路車輛—車輛與外部污染相關診斷測試設備之通訊—第六部分：與污染相關系統診斷錯誤碼相關之診斷錯誤碼定義’(ISO 15031-6:2010 ‘Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 6: Diagnostic trouble code definitions’ relating to ‘emission-related system diagnostic trouble codes’)。</p>
<p>(八)ISO 15031-4:2005:‘道路車輛—車輛與外部污染相關診斷測試設備之通訊—第四部分：外部測試設備’(ISO 15031-4:2005: ‘Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 4: External test equipment’)。</p>	<p>(十一)ISO DIS 15031-3:2004 ‘道路車輛—車輛與外部污染相關診斷測試設備之通訊—第三部分：診斷接頭與相關電路：規格與使用’(ISO DIS 15031-3:2004 ‘Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 3: Diagnostic connector and related electric circuits: specification and use’)。</p>
<p>(九)ISO 15031-5:2011 ‘道路車輛—車輛與外部污染相關診斷測試設備之通訊—第五部分：污染相關診斷服務’(ISO 15031-5:2011 ‘Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 5: Emissions-related diagnostic services’)。</p>	<p>九、在車輛製造商的請求下，中央主管機關可同意車輛製造商使用替代連接界面，車輛製造商應提供相同的轉接頭給所有使用者，便於連接原廠掃描工具。</p>
<p>(十)ISO 15031-6:2010 ‘道路車輛—車輛與外部污染相關診斷測試設備之通訊—第六部分：與</p>	

<p>污染相關系統診斷錯誤碼相關之診斷錯誤碼定義’(ISO 15031-6:2010 ‘Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 6: Diagnostic trouble code definitions’ relating to ‘emission-related system diagnostic trouble codes’)</p> <p>(十一)ISO DIS 15031-3:2004‘道路車輛—車輛與外部污染相關診斷測試設備之通訊—第三部分：診斷接頭與相關電路：規格與使用’(ISO DIS 15031-3:2004 ‘Road vehicles — Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics — Part 3: Diagnostic connector and related electric circuits: specification and use’)</p> <p>(十二)ISO 19689:2016‘機車與輕型機車—車輛與外部診斷測試設備之通訊—診斷接頭與相關電路：規格與使用’(ISO 19689:2016 ‘Motorcycles and mopeds — Communication between vehicle and external equipment for diagnostics — Diagnostic connector and related electrical circuits, specification and use’)</p> <p>九、在車輛製造商的請求下，中央主管機關可同意車輛製造商使用替代連接界面，車輛製造商應提供相同的轉接頭給所有使用人，便於連接原廠掃描工具。</p> <p>十、車輛製造商應將 OBD 系統相關資訊公平提供給任何元件、診斷工具或測試設備製造商。</p> <p>十一、車輛製造商應透過維修資訊網站來提供相關資訊給不同廠牌維修人員使用原廠診斷工具，這項資訊應包含所有診斷工具功能、維修資訊與疑難排除說明之連結方式。</p> <p>十二、車輛製造商應提供完整文件，說明感測元件故障偵測與故障指示燈亮燈(駕駛循環固定次數或</p>		<p>十、車輛製造商應將 OBD 系統相關資訊公平提供給任何元件、診斷工具或測試設備製造商。</p> <p>十一、車輛製造商應透過維修資訊網站來提供相關資訊給不同廠牌維修人員使用原廠診斷工具，這項資訊應包含所有診斷工具功能、維修資訊與疑難排除說明之連結方式。</p> <p>十二、車輛製造商應提供完整文件，說明感測元件故障偵測與故障指示燈亮燈(駕駛循環固定次數或統計方法)策略，包含 OBD 監控的各個元件相關之二次感測參數、個別污染相關與非污染相關之動力元件的 OBD 輸出代碼與格式(含說明)等，範例如下：</p>								
元 件	診斷 錯誤 碼	監控 策略	故障 偵測 標準	故障 指示 燈亮起 準則	輔助 參數	預備 駕駛	示範 測試	預 設 模 式		
觸 媒	P0420	第一個 與第二個 含氧感	第一個 與第二個 含氧感	第三次循環	引擎 轉速、 引擎負 載、A/F 模式、 觸媒	兩次 WMTC 循環	WMTC	無		

<p>統計方法)策略,包含 OBD 監控的各個元件相關之二次感測參數、個別污染相關與非污染相關之動力元件的 OBD 輸出代碼與格式(含說明)等,範例如下:</p>									
元件	診斷錯誤碼	監控策略	故障偵測標準	故障指示燈亮起準則	輔助參數	預備駕駛	示範測試	預設模式	
觸媒	P0420	第一個與第二個含氧感測器訊號	第一個與第二個含氧感測器訊號的差異	第三次循環	引擎轉速、引擎負載、A/F 模式、觸媒溫度	兩次 WMTC 循環	WMTC	無	

		測器訊號	測器訊號的差異	溫度		
--	--	------	---------	----	--	--

捌、OBD 測試相關規定：

一、同一廠牌所生產車型具有相同引擎特性、相同污染控制系統及相同 OBD 監控功能與策略等，可定義為同一個 OBD 族(OBD Family)。申請人應選擇代表該 OBD 族預期最高污染排放之車輛測試結果，作為 OBD 族內所有車型之測試結果。

二、OBD 測試車輛應以完成耐久測試或相當於完成耐久劣化車輛進行 OBD 的測試，亦可以新車進行 OBD 測試後再以劣化係數處理，以作為 OBD 測試結果。

三、OBD 應監控所有與廢氣排放相關之空氣污染防治設備及相關元件或系統。申請人應在新車型審驗階段，進行不超過四個項目之 OBD 監控測試，並應提供適當劣化程度之元件或系統或故障模擬器予檢驗該測試車符合 OBD 測試，執行前述測試前，應確認該測試車符合排放標準，始得進行 OBD 監控項目測試。中央主管機關得指定特定項目要求申請人執行該項測試。

四、前項規定如符合下列條件之一者，則 OBD 得依「機車廢氣排放測試方法及程序」車上診斷系統之規定，執行至少一項 OBD 斷線測定。

(一)每一引擎族每一車型年，銷售量未達二百輛者。

(二)申請人未以車型年及引擎族為基本單元申請者。

五、申請人應依「機車廢氣排放測試方法及程序」於中央主管機關指定之檢驗測定機構執行 OBD 測試，或依照

<p>捌、OBD 測試相關規定：</p> <p>一、同一廠牌所生產車型具有相同引擎燃燒循環型式、供油方式、燃油類別、觸媒轉化器型式、碳粒捕集器型式、二次空氣系統、排氣再循環系統、及相同 OBD 監控功能與策略、故障偵測方式、故障指示方式等，可定義為同一個 OBD 族(OBD Family)。申請人應選擇代表該 OBD 族預期最高污染排放之車輛測試結果，作為 OBD 族內所有車型之測試結果。</p> <p>二、OBD 測試車輛應以完成耐久測試或相當於完成耐久劣化車輛進行 OBD 的測試，亦可以新車進行 OBD 測試後再以劣化係數處理，以作為 OBD 測試結果。</p> <p>三、OBD 應監控所有與廢氣排放相關之空氣污染防制設備及相關元件或系統。申請人應在新車型審驗階段，進行不超過四個項目之 OBD 監控測試，並應提供適當劣化程度之元件或系統或故障模擬器予檢驗測定機構執行 OBD 測試，執行前述測試前，應確認該測試車符合排放標準，始得進行 OBD 監控項目測試。中央主管機關得指定特定項目要求申請人執行該項測試。</p> <p>四、前項規定如符合下列條件之一者，則 OBD 得依「機車廢氣排放測試方法及程序」車上診斷系統之規定，執行至少一項 OBD 斷線測定。</p> <p>(一)每一 OBD 族每一車型年，銷售量未達二百輛者。</p> <p>(二)申請人未以車型年及引擎族為基本單元申請者。</p> <p>五、申請人應依「機車廢氣排放測試方法及程序」於中央主管機關指定之檢驗測定機構執行 OBD 測試，或依照本附錄相關規定自行提出 OBD 測試計畫書，經中央主管機關審核同意後，始得執行 OBD 測試。</p> <p>(一)OBD 族名稱。</p> <p>(二)執行單位及地點(包含測試能力證明資料)。</p> <p>(三)測試程序(包含依據、項目、內容、故障模擬原理、故障模擬操作說明等)。</p>	<p>本附錄相關規定自行提出 OBD 測試計畫書，經中央主管機關審核同意後，始得執行 OBD 測試。</p> <p>(一)OBD 族名稱。</p> <p>(二)執行單位及地點(包含測試能力證明資料)。</p> <p>(三)測試程序(包含依據、項目、內容、故障模擬原理、故障模擬操作說明等)。</p> <p>(四)測試日程。</p> <p>(五)測試車輛。</p> <p>(六)測試設備。</p> <p>(七)車輛維修保養項目。</p> <p>(八)測試油品檢驗報告。</p> <p>(九)可調整參數及其他建議說明。</p> <p>玖、申請人申請合格證明之引擎族車輛，暫時無法完全符合 OBD 規定之處理原則如下：</p> <p>一、申請人考量技術可行性、車輛導入期及量產期之汰換時機，或電腦程式升級等相關特殊狀況下造成 OBD 監控功能不可信賴，得提出 OBD 暫時無法完全符合規範之申請，經中央主管機關同意後，其 OBD 可暫時不必完全符合 OBD 相關規定。</p> <p>二、OBD 的主要監測項目，如觸媒轉化器、含氧量感知器(Oxygen Sensor)、引擎點火失效等項目不得有缺乏監測之情況。</p> <p>三、申請人申請引擎族 OBD 暫時無法完全符合規範，應於該引擎族次一年申請合格證明沿用前完成 OBD 改善措施，使其符合 OBD 規範，若因 OBD 軟硬體之修改或額外導入期等因素無法在該車型年完成改善時，應檢附相關資料申請該暫時無法完全符合規範許可之沿用，經中央主管機關審核同意後得沿用至下一個車型年，但沿用的申請不超過三個車型年。</p> <p>拾、使用中車輛的 OBD 規定：</p> <p>一、已取得合格證明之車輛，於使用中應能監控與儲存</p>
---	---

<p>(四)測試日程。</p> <p>(五)測試車輛。</p> <p>(六)測試設備。</p> <p>(七)其他補充說明文件。</p> <p>玖、申請人申請合格證明之引擎族車輛，暫時無法完全符合 OBD 規定之處理原則如下：</p> <p>一、申請人考量技術可行性、車輛導入期及量產期之汰換時機，或電腦程式升級等相關特殊狀況下造成 OBD 監控功能不可信賴，得提出 OBD 暫時無法完全符合規範之申請，經中央主管機關同意後，其 OBD 可暫時不必完全符合 OBD 相關規定。</p> <p>二、OBD 的主要監測項目，如觸媒轉化器、含氧量感知器 (Oxygen Sensor)、引擎點火失效等項目不得有缺乏監測之情況。</p> <p>三、申請人申請引擎族 OBD 暫時無法完全符合規範，應於該引擎族次一年申請合格證明沿用前完成 OBD 改善措施，使其符合 OBD 規範，若因 OBD 軟硬體之修改或額外導入期等因素無法在該車型年完成改善時，應檢附相關資料申請該暫時無法完全符合規範許可之沿用，經中央主管機關審核同意後得沿用至下一個車型年，但沿用的申請不起過三個車型年。</p> <p>拾、使用中車輛的 OBD 規定：</p> <p>一、適用於中華民國一百一十年一月一日以後排放標準且車上診斷系統為 OBD Stage II-A 或 OBD Stage II-B 之車輛，於使用中應能監控與儲存 OBD 的使用效能(In-use performance ratio)相關資料，其相關規範則依據歐盟法規 REGULATION (EU) No.44/2014 附件十二(ANNEX XII)中之「使用效能」規定，申請人於申請新引擎族合格證明時，應提出監測項目、監測條件聲明及 OBD 使用效能比率(In-Use Performance Ratio, IUPR)等功能之說明資料，中華民國一百一十四年一月一日起，國內年銷售量</p>	<p>OBD 的使用效能(In-use performance)相關資料，其相關規範則依據歐盟法規 REGULATION (EU) No.44/2014 附件十二(ANNEX XII)附錄一(Appendix 1)中之「使用效能」規定。</p> <p>二、國內銷售量累計達五千輛以上之 OBD 族，自中華民國一百一十二年一月一日起，申請人應於每年一月三十一日前，將上年度使用中車輛的 OBD 的使用效能與發生故障碼的統計分析資料檢送中央主管機關備查，每個 OBD 族車輛統計樣本數不得低於該 OBD 族全年銷售量的 5%，統計分析資料須包含 OBD 族、引擎族、車型、引擎號碼或車身號碼、里程數、使用效能比率、故障碼、個別故障碼發生頻率等。</p> <p>三、中央主管機關得對使用中車輛的 OBD 監控狀況進行實車查核與檢視申請人留存的 OBD 監控相關記錄、數據，以確認車輛符合 OBD 使用規定。</p>
--	--

<p>達 1,000 輛以上且車上診斷系統為 OBD Stage II-B 之 OBD 族，車輛之各主要監測元件或系統於使用階段，其 OBD 使用效能比率須符合以下之規定。</p> <p>(一)使用效能比率平均值≥ 0.1。</p> <p>(二)百分之五十以上車輛之使用效能比率≥ 0.1。</p> <p>二、上述要元件或系統係指下列車輛配備：</p> <p>(一)觸媒。</p> <p>(二)含氧/廢氣感知器,包含第二支含氧感知器(每支須分別呈報)。</p> <p>(三)蒸發系統。</p> <p>(四)EGR 系統。</p> <p>(五)VVT 系統。</p> <p>(六)二次空氣系統。</p> <p>(七)濾煙器。</p> <p>(八)NOx 後處理系統(如 NOx 吸附劑，NOx 試劑/催化系統)。</p> <p>(九)增壓控制系統。</p>		
---	--	--

第十一條附錄五修正草案規定對照表

修正規定	現行規定	說明
<p>壹、每一車型年銷售量超過二百輛之引擎族，應依照機車耐久測試方法及程序之規定，進行實車耐久試驗以取得劣化係數，並經中央主管機關審查同意後始得採用。</p> <p>貳、每一車型年銷售量二百輛以下之引擎族，執行行車型態測定，得以下列指定數值為其劣化係數：</p> <p>(一)一氧化碳(CO)：1.400</p> <p>(二)碳氫化合物(HC)：1.400</p> <p>(三)非甲烷碳氫化合物(NMHC)：1.400</p> <p>(四)氮氧化物(NOx)：1.400</p> <p>(五)粒狀污染物(PM)：1.100</p> <p>參、適用於施行日期中華民國一百零六年一月一日（含）以後排放標準者，執行油箱及燃油供給系統排放碳氫化合物(HC)測定，得以 300 mg/test 作為其劣化係數。</p> <p>肆、每一車型年銷售量二百輛以下之引擎族，並取得外國政府機關核發合格證明之進口機車，經中央主管機關認可其訂定方式者，得依照下列規定訂定劣化係數：</p> <p>一、該引擎族取得外國政府機關核發合格證明之污染排放測試方法及耐久試驗與我國機車耐久測試方法及程序規定之劣化係數計算方式相同者，得採用外國政府機關認可之劣化係數。</p> <p>二、該引擎族取得外國政府機關核發合格證明之耐久試驗與我國機車耐久測試方法及程序規定之劣化係數計算方式不同，但污染排放測試方法相同者，檢附外國政府機關認可之耐久試驗各測試點之累積里程及排放污染測試資料，依照我國耐久試驗規定之計算方式計算劣化係數。</p> <p>三、劣化係數依照美國耐久試驗規定取得者，得依照下列轉換公式計算劣化係數：</p>	<p>壹、每一車型年銷售量超過二百輛之引擎族，應依照機車耐久測試方法及程序之規定，進行實車耐久試驗以取得劣化係數，並經中央主管機關審查同意後始得採用。</p> <p>貳、每一車型年銷售量二百輛以下之引擎族，執行行車型態測定，得以下列指定數值為其劣化係數：</p> <p>(一)一氧化碳(CO)：1.400</p> <p>(二)碳氫化合物(HC)：1.400</p> <p>(三)非甲烷碳氫化合物(NMHC)：1.400</p> <p>(四)氮氧化物(NOx)：1.400</p> <p>(五)粒狀污染物(PM)：1.100</p> <p>參、適用於施行日期中華民國一百零六年一月一日（含）以後排放標準者，執行油箱及燃油供給系統排放碳氫化合物(HC)測定，得以 300 mg/test 作為其劣化係數。</p> <p>肆、每一車型年銷售量二百輛以下之引擎族，並取得外國政府機關核發合格證明之進口機車，經中央主管機關認可其訂定方式者，得依照下列規定訂定劣化係數：</p> <p>一、該引擎族取得外國政府機關核發合格證明之污染排放測試方法及耐久試驗與我國機車耐久測試方法及程序規定之劣化係數計算方式相同者，得採用外國政府機關認可之劣化係數。</p> <p>二、該引擎族取得外國政府機關核發合格證明之耐久試驗與我國機車耐久測試方法及程序規定之劣化係數計算方式不同，但污染排放測試方法相同者，檢附外國政府機關認可之耐久試驗各測試點之累積里程及排放污染測試資料，依照我國耐久試驗規定之計算方式計算劣化係數。</p> <p>三、劣化係數依照美國耐久試驗規定取得者，得依照下列轉換公式計算劣化係數：</p>	<p>一、考量少量車之管制需求，增訂每車一車型年銷售量二百輛以下之引擎族，使用指定劣化係數之規定，有條件放寬至六百輛以下，並加強自行產品管抽驗比率，新車抽驗及列入使用中車輛召回改正調查測試之優先對象，以確保車輛符合排放標準。</p> <p>二、現行規定之伍、陸配合遞移。</p>

<p>劣化係數= $\frac{K + (DF - 1)(2D - K)}{K - (DF - 1)(K - 5000)}$</p> <p>K：該機車適用美國之耐久試驗里程（公里）。</p> <p>DF：該機車美國耐久試驗之劣化係數。</p> <p>D：該機車適用我國之耐久試驗里程（公里）。</p> <p>四、劣化係數依照日本耐久試驗規定取得者，得依照下列轉換公式計算劣化係數：</p> <p>劣化係數= $\frac{10000 + DA}{10000 + 2500A}$</p> <p>D：該機車適用我國之耐久試驗里程（公里）。</p> <p>A：該機車日本耐久試驗之劣化係數。</p> <p>伍、申請人未以車型年及引擎族為基本單元申請者，得直接採用本附錄第貳點規定之劣化係數。</p> <p>陸、經中央主管機關審核准予該引擎族合格證明沿用時，其劣化係數得沿用該引擎族前一車型年之劣化係數。</p>	<p>劣化係數= $\frac{K + (DF - 1)(2D - K)}{K - (DF - 1)(K - 5000)}$</p> <p>K：該機車適用美國之耐久試驗里程（公里）。</p> <p>DF：該機車美國耐久試驗之劣化係數。</p> <p>D：該機車適用我國之耐久試驗里程（公里）。</p> <p>四、劣化係數依照日本耐久試驗規定取得者，得依照下列轉換公式計算劣化係數：</p> <p>劣化係數= $\frac{10000 + DA}{10000 + 2500A}$</p> <p>D：該機車適用我國之耐久試驗里程（公里）。</p> <p>A：該機車日本耐久試驗之劣化係數。</p> <p>伍、申請人若為機車製造廠或機車製造廠指定代理人，本附錄對每一車型年銷售量二百輛以下之引擎族，得使用指定劣化係數或外國政府機關認可數據進行轉換劣化係數等相關規定，可放寬適用至每一車型年銷售量六百輛以下，申請人須依本辦法附錄六之規定，增加該引擎族自行品管抽驗比率，中央主管機關得對該引擎族加強新車抽驗及列入使用中車輛召回改正調查測試之優先對象，若該引擎族後續因新車抽驗不合格或使用中車輛污染排放不合格而須召回改正者，申請人不得再申請適用每一車型年銷售量六百輛以下並使用指定劣化係數或外國政府機關認可數據進行轉換劣化係數之新引擎族。</p> <p>陸、申請人未以車型年及引擎族為基本單元申請者，得直接採用本附錄第貳點規定之劣化係數。</p> <p>柒、經中央主管機關審核准予該引擎族合格證明沿用時，其劣化係數得沿用該引擎族前一車型年之劣化係數。</p>
--	---

第十二條附錄六修正草案規定對照表

修正規定	現行規定	說明
<p>壹、以引擎族申請辦理合格證量產之車輛，申請人均須依本附錄規定辦理量產車輛品質管制措施，為使車輛於排放控制系統有效使用期限內，排放均符合排放標準規定。</p> <p>貳、新車階段品質管制</p> <p>一、檢測項目</p> <p>至少應包含行車型態測定、情轉狀態測定及 OBD 斷線測定。</p> <p>二、新車階段品質管制抽驗比率：</p> <p>(一)自行實施品質管測試者，其抽驗比率，每一引擎族每一車型年每生產或進口五百輛至少抽驗一輛；不能自行品質管測試者，應委託中央主管機關認可之檢驗測定機構執行排氣管排放測試。其抽驗比率，每一引擎族每一車型年每生產或進口二百輛至少抽驗一輛。</p> <p>(二)使用指定劣化係數且適用每一車型年銷售量六百輛為限之引擎族，可自行實施品質管測試者，其抽驗比率，每一引擎族每一車型年每生產或進口二百五十輛至少抽驗一輛；不能自行品質管測試者，委託中央主管機關認可之檢驗測定機構執行排氣管排放測試之抽驗比率，每一引擎族每一車型年每生產或進口一百輛至少抽驗一輛。</p> <p>(三)每一引擎族每一車型年生產或進口未達前款規定數量者，仍須至少抽驗一輛。</p> <p>(四)自行品質管測試車輛應為未曾測試過之車輛，且不得重複測試。</p> <p>參、使用階段品質管制</p> <p>一、保固資訊：</p> <p>申請人應每年彙整車輛在排放控制系統有效使用及保</p>		<p>一、本附錄新增。</p> <p>二、現行條文第十二條之品質管制抽驗比率相關規定，移至本附錄第貳項，並區分為新車階段與使用階段進行管制。另增訂使用指定劣化係數且適用每一車型年銷售量六百輛為限之引擎族，品質管測試者之相關規定，確保量產車輛之品質。</p>

<p>證期限內，排放控制系統之保固客訴、修理及 OBD 故障碼記錄等服務資訊作成紀錄，並保存五年備查，OBD 故障碼統計分析資料須包含 OBD 族、引擎族、車型、引擎號碼或車身號碼、故障碼、凍結故障碼當時之里程數、個別故障碼發生頻率等。</p> <p>二、檢測項目：</p> <p>(一)OBD 使用效能</p> <p>1. 中華民國一百一十四年一月一日以後，年銷售量達 1,000 輛以上且車上診斷系統為 OBD Stage II-B 之 OBD 族，申請人應於每一年度結束後十八個月內，提報該年度銷售車輛之 OBD 族於使用階段之品質管制資料，包括 OBD 使用效能統計分析報告。</p> <p>2. 申請人應依歐盟法規 REGULATION (EU) No.44/2014 附件十二(ANNEX XII)中之「使用效能」規定，檢視於國內銷售車輛之 OBD 使用效能並作成紀錄與統計分析報告，並保存五年備查。</p> <p>三、抽驗比率：</p> <p>(一)OBD 使用效能</p> <p>1. 國內年銷售量達一千輛至五千輛之 OBD 族，於使用階段，申請人應選取六輛車，年銷售量超過五千輛至十萬輛之 OBD 族，申請人應選取十五輛車，年銷售量超過十萬輛至二十萬輛之 OBD 族，申請人應選取三十輛車，年銷售量超過二十萬輛以上之 OBD 族，申請人應選取四十五輛車，進行 OBD 使用效能比率之調查、統計與分析，並符合附錄三拾、一之規定。</p> <p>2. 上述使用階段車輛選取，以銷售量較大或具代表性車型為優先考量，車輛至少行駛三千公里或六個月以上，並在排放控制系統保證里程或期限內。</p> <p>肆、中央主管機關得對申請人之品質管制相關資料與報告進行抽驗查核，以確認車輛符合相關規定。</p>		
---	--	--

第十三條附錄六修正草案規定對照表

修正規定	現行規定	說明
<p>附錄七、機車新車抽驗之規定</p> <p>壹、中央主管機關對於已取得合格證明之車輛得實施新車抽驗，以查驗量產車輛是否符合排放標準及相關法規，測試方法依照排放標準之規定，申請人應依照中央主管機關指定時間，將抽驗機車送中央主管機關指定之檢驗測定機構接受測試，惟 OBD 測定得依實際需要申請延長，所有費用須由申請人負擔。經中央主管機關同意者，申請人得指定其自設之檢驗室進行 OBD 測試。</p> <p>貳、中央主管機關得指定抽驗機車引擎族及車型，申請人應提供未曾測試過之量產機車供中央主管機關選擇，其數量至少達抽驗數三倍以上，新車抽驗初測取樣比例：</p> <p>一、行車型態測定及情轉狀態測定：同一引擎族，年銷售量超過五萬輛時，得抽驗十輛；一萬輛以上五萬輛以下，得抽驗五輛；小於一萬輛時，每增加二千輛，得抽驗一輛，不滿二千輛時得抽驗一輛。</p> <p>二、油箱及燃油供給系統蒸發氣中碳氫化合物(HC)測定，每一引擎族得抽驗一輛。</p> <p>三、車上診斷系統(OBD)測定，每一引擎族得抽驗一輛。</p> <p>四、中央主管機關認為有不符合排放標準之虞者，得增加該引擎族之新車抽驗數量。</p> <p>參、選擇抽驗機車之地點：</p> <p>一、申請人完檢合格之機車存放區。</p> <p>二、中華民國海關倉庫。</p> <p>三、申請人在國內指定代理人、進口商或經銷商之機車存放區。</p> <p>肆、抽驗之機車由申請人先磨合至測試穩定所需之最少里程數以使排氣污染測試穩定，但不得高於一千五百公里。</p> <p>一、磨合期限規定如下</p>	<p>附錄六、機車新車抽驗之規定</p> <p>壹、中央主管機關對於已取得合格證明之車輛得實施新車抽驗，以查驗量產車輛是否符合排放標準及相關法規，測試方法依照排放標準之規定，申請人應依照中央主管機關指定時間，將抽驗機車送中央主管機關指定之檢驗測定機構接受測試，惟 OBD 測定得依實際需要申請延長，所有費用須由申請人負擔。經中央主管機關同意者，申請人得指定其自設之檢驗室進行 OBD 測試。</p> <p>貳、中央主管機關得指定抽驗機車引擎族及車型，申請人應提供未曾測試過之量產機車供中央主管機關選擇，其數量至少達抽驗數三倍以上，新車抽驗初測取樣比例：</p> <p>一、行車型態測定及情轉狀態測定：同一引擎族，年銷售量超過五萬輛時，得抽驗十輛；一萬輛以上五萬輛以下，得抽驗五輛；小於一萬輛時，每增加二千輛，得抽驗一輛，不滿二千輛時得抽驗一輛。</p> <p>二、油箱及燃油供給系統蒸發氣中碳氫化合物(HC)測定，每一引擎族得抽驗一輛。</p> <p>三、車上診斷系統(OBD)測定，每一引擎族得抽驗一輛。</p> <p>四、中央主管機關認為有不符合排放標準之虞者，得增加該引擎族之新車抽驗數量。</p> <p>參、選擇抽驗機車之地點：</p> <p>一、申請人完檢合格之機車存放區。</p> <p>二、中華民國海關倉庫。</p> <p>三、申請人在國內指定代理人、進口商或經銷商之機車存放區。</p> <p>肆、抽驗之機車由申請人先磨合至測試穩定所需之最少里程數以使排氣污染測試穩定，但不得高於一千五百公里。</p> <p>一、磨合期限規定如下</p>	<p>附錄順序調整。內容未修正。</p>

<p>1.一~五輛：十五個工作天。</p> <p>2.六~十五輛：二十個工作天。</p> <p>3.十六~二十五輛：二十四個工作天。</p> <p>4.二十六輛以上：三十六個工作天。</p> <p>二、進行磨合所使用之燃料，應為中央主管機關規定之測試用燃料（氣），或使用國內加油（氣）站販售之車用燃料。</p> <p>三、抽驗機車進行磨合期間不得自行進行調整、保養或檢查。但報經中央主管機關核准者，得於中央主管機關指定人員監督下，使用功能與經銷商保養廠站相同之儀器、設備或工具，實施調整、保養、檢查。</p> <p>伍、抽驗機車因事故致無法測試時，或中央主管機關認為該抽驗機車已不具代表性時，則取消該車資格，另行選取測試車遞補，遞補數量依抽驗比例由中央主管機關決定。申請人不得對該測試車及測試值提出任何異議。</p> <p>陸、抽驗機車中不合格之機車，倘該車仍置於檢驗測定機構內，未經任何調整、保養與影響測試之檢查，申請人得要求重測一次、重測結果應視為最終結果。</p> <p>柒、抽驗之機車皆符合排放標準則判定為合格，若有不合格之機車，申請人於接獲中央主管機關通知翌日起十五天內得以信函通知中央主管機關要求複測，或接受新車抽驗不合格之結果。複測之規定如下：</p> <p>一、於接獲中央主管機關通知翌日起三十天內提供足量機車供中央主管機關進行複測抽車；無法於期限內提供足量機車者，得向中央主管機關申請同意延長期限，逾期視同放棄複測。</p> <p>二、複測之取樣數由廠商自行決定，但不得少於初次測試不合格機車數量之二倍。</p> <p>三、複測機車之選擇、磨合、測試等相關事項與初次測試機車相同。</p> <p>四、複測不合格之機車，申請人得依照本附錄第陸點之規</p>	<p>1.一~五輛：十五個工作天。</p> <p>2.六~十五輛：二十個工作天。</p> <p>3.十六~二十五輛：二十四個工作天。</p> <p>4.二十六輛以上：三十六個工作天。</p> <p>二、進行磨合所使用之燃料，應為中央主管機關規定之測試用燃料（氣），或使用國內加油（氣）站販售之車用燃料。</p> <p>三、抽驗機車進行磨合期間不得自行進行調整、保養或檢查。但報經中央主管機關核准者，得於中央主管機關指定人員監督下，使用功能與經銷商保養廠站相同之儀器、設備或工具，實施調整、保養、檢查。</p> <p>伍、抽驗機車因事故致無法測試時，或中央主管機關認為該抽驗機車已不具代表性時，則取消該車資格，另行選取測試車遞補，遞補數量依抽驗比例由中央主管機關決定。申請人不得對該測試車及測試值提出任何異議。</p> <p>陸、抽驗機車中不合格之機車，倘該車仍置於檢驗測定機構內，未經任何調整、保養與影響測試之檢查，申請人得要求重測一次、重測結果應視為最終結果。</p> <p>柒、抽驗之機車皆符合排放標準則判定為合格，若有不合格之機車，申請人於接獲中央主管機關通知翌日起十五天內得以信函通知中央主管機關要求複測，或接受新車抽驗不合格之結果。複測之規定如下：</p> <p>一、於接獲中央主管機關通知翌日起三十天內提供足量機車供中央主管機關進行複測抽車；無法於期限內提供足量機車者，得向中央主管機關申請同意延長期限，逾期視同放棄複測。</p> <p>二、複測之取樣數由廠商自行決定，但不得少於初次測試不合格機車數量之二倍。</p> <p>三、複測機車之選擇、磨合、測試等相關事項與初次測試機車相同。</p> <p>四、複測不合格之機車，申請人得依照本附錄第陸點之規</p>	<p>1.一~五輛：十五個工作天。</p> <p>2.六~十五輛：二十個工作天。</p> <p>3.十六~二十五輛：二十四個工作天。</p> <p>4.二十六輛以上：三十六個工作天。</p> <p>二、進行磨合所使用之燃料，應為中央主管機關規定之測試用燃料（氣），或使用國內加油（氣）站販售之車用燃料。</p> <p>三、抽驗機車進行磨合期間不得自行進行調整、保養或檢查。但報經中央主管機關核准者，得於中央主管機關指定人員監督下，使用功能與經銷商保養廠站相同之儀器、設備或工具，實施調整、保養、檢查。</p> <p>伍、抽驗機車因事故致無法測試時，或中央主管機關認為該抽驗機車已不具代表性時，則取消該車資格，另行選取測試車遞補，遞補數量依抽驗比例由中央主管機關決定。申請人不得對該測試車及測試值提出任何異議。</p> <p>陸、抽驗機車中不合格之機車，倘該車仍置於檢驗測定機構內，未經任何調整、保養與影響測試之檢查，申請人得要求重測一次、重測結果應視為最終結果。</p> <p>柒、抽驗之機車皆符合排放標準則判定為合格，若有不合格之機車，申請人於接獲中央主管機關通知翌日起十五天內得以信函通知中央主管機關要求複測，或接受新車抽驗不合格之結果。複測之規定如下：</p> <p>一、於接獲中央主管機關通知翌日起三十天內提供足量機車供中央主管機關進行複測抽車；無法於期限內提供足量機車者，得向中央主管機關申請同意延長期限，逾期視同放棄複測。</p> <p>二、複測之取樣數由廠商自行決定，但不得少於初次測試不合格機車數量之二倍。</p> <p>三、複測機車之選擇、磨合、測試等相關事項與初次測試機車相同。</p> <p>四、複測不合格之機車，申請人得依照本附錄第陸點之規</p>
--	--	--

<p>定要求重測一次。</p> <p>捌、複測之判定基準為個別空氣污染物之算術平均值皆低於排放標準，則判定為複測合格，否則判定為新車抽驗不合格。但初測或複測不合格之機車，申請人應說明不合格之原因及改正措施送中央主管機關備查。</p> <p>玖、初測不合格之機車及所有複測抽驗之機車，其個別空氣污染物之算術平均值皆低於排放標準，判定為新車抽驗合格；否則判定為新車抽驗不合格。</p> <p>前項若為 OBD 測試，則初測不合格車輛數與複測抽驗不合格車輛數之和，除以初測不合格車輛數與所有複測抽驗車輛數之和，其值若小於 0.4，且初測不合格車輛數與複測抽驗不合格車輛數之和小於四，則判定為新車抽驗合格，否則判定為新車抽驗不合格。判定合格之方程式如下：</p> <p>方程式一：(初測不合格車輛數 + 複測抽驗不合格車輛數) ÷ (初測不合格車輛數 + 所有複測抽驗車輛數) < 0.4。</p> <p>方程式二：(初測不合格車輛數 + 複測抽驗不合格車輛數) < 4。</p>	<p>定要求重測一次。</p> <p>捌、複測之判定基準為個別空氣污染物之算術平均值皆低於排放標準，則判定為複測合格，否則判定為新車抽驗不合格。但初測或複測不合格之機車，申請人應說明不合格之原因及改正措施送中央主管機關備查。</p> <p>玖、初測不合格之機車及所有複測抽驗之機車，其個別空氣污染物之算術平均值皆低於排放標準，判定為新車抽驗合格；否則判定為新車抽驗不合格。</p> <p>前項若為 OBD 測試，則初測不合格車輛數與複測抽驗不合格車輛數之和，除以初測不合格車輛數與所有複測抽驗車輛數之和，其值若小於 0.4，且初測不合格車輛數與複測抽驗不合格車輛數之和小於四，則判定為新車抽驗合格，否則判定為新車抽驗不合格。判定合格之方程式如下：</p> <p>方程式一：(初測不合格車輛數 + 複測抽驗不合格車輛數) ÷ (初測不合格車輛數 + 所有複測抽驗車輛數) < 0.4。</p> <p>方程式二：(初測不合格車輛數 + 複測抽驗不合格車輛數) < 4。</p>
--	--