

# 空污法修法 移動污染源爭議Q&A



行政院環境保護署

# 無論新舊 符合標準 暢行無阻

分階段實施加嚴出廠10年以上車輛排氣標準



# Q1 排氣標準優先加嚴對象？

## A1 14年以上柴油車、16年以上機車。



**112年**

車齡**14年**以上

**4期**排放標準

一、二期大型柴油車



**109年**

車齡**16年**以上

**4期**排放標準

二行程機車

實施年：

車齡：

加嚴標準：

推估主要受影響族群：

以上是目前規劃方案，未來將舉行研商、公聽會聽取各方意見後再決定如何實施。

## Q2 老車無法進入空氣品質維護區？

**A2** 老車不等於髒車，不管幾年的汽機車，只要符合排放標準，皆可暢行無阻！

針對敏感族群（長者、婦幼、病患等）及人潮聚集處，規劃空氣品質維護區，加強保護民眾健康！

空品維護區管制對象：

- 一、柴油車：未取得第三級自主管理標章者。
- 二、機車：未完成定期檢驗者。

目前尚在草案規劃階段。

**Q3** 因為信賴保護原則，  
所以老車不能加嚴標準？

**A3** 「信賴保護」不是擋箭牌

當既存工廠一直在加嚴既有排放標準時，我們的移動源呢？

加嚴出廠10年以上汽機車排放標準，是為了保護環境、增進公共利益，符合憲法第23條規定「防止妨礙他人自由、避免緊急危難、維持社會秩序或增進公共利益」等目的，法律得溯及既往。

# 先有總量管制 才有移污抵換

目前只有高屏地區實施。



# Q4 所有工廠都可以收購移動源 獲得排放量抵換嗎？

**A4** 無論既存或新設工廠都必須符合"最嚴格空氣污染防制技術規範"才可利用移動源進行排放量抵換。

## 特定對象

採最低可達成排放率  
LAER

## 新設達一定 規模工廠

採最佳可行控制技術  
BACT

## 既存工廠

進行指定削減

# Q5 任何的車輛都可以被拿來抵換嗎？

**A5** 僅高屏總量管制區內，符合特定條件之近20年以上老舊高污染車輛才能收購抵減。



可被抵換

企業加碼補助、  
收購、淘汰



不可被抵換

政策補貼、自然淘汰  
法規加嚴、環評承諾

**移污抵換額度於施行十年後停止適用**

目前高屏總量管制區可供抵換機車約23萬輛，柴油車約1.6萬輛，全數淘汰後，原則上不得再以收購舊車方式抵換。



**Q6** 所有空氣污染物種類都可以被抵換？

**A6** 不可以！

只有懸浮微粒(TSP)、SO<sub>x</sub>、NO<sub>x</sub>和VOCs

透過移污抵換，加速淘汰老舊高污染車輛，保障民眾健康  
柴油微粒飽含重金屬、PAHs、戴奧辛等，微粒可小至1微米以下（比PM<sub>2.5</sub>還要小），是一級致癌物質。而且排放接近人體靠近呼吸道，對人體呼吸系統影響傷害為最大。

# Q7 移動源和固定源是如何進行抵換？

## A7 移動源抵換固定源，最終每年僅得抵減削減量之30%

依照過去管制經驗，一般規模之高科技產業工廠擴廠所增加之平均排放量氮氧化物約2公噸、揮發性有機物約40.8公噸，若利用移動源進行抵換交易，需要汰換1.4萬台二行程機車，約需花費新臺幣2.8千萬元，才能夠取得足夠的抵換量。



NO<sub>x</sub> : 0.47公斤  
VOCs : 9.71公斤  
一台二行程年排放量



**30%**

抵換比例



**1.4** 萬台 =

NO<sub>x</sub> : 2公噸  
VOCs : 40.8公噸  
工廠花約2.8千萬  
實際獲得的  
抵減量