

新標準亦強制規定所有柴油車輛均須搭載車上診斷系統（OBD），藉由電腦自動監測車輛上各類污染控制元件是否正常運作，可有效提示車主進行必要之維修保養，即時完成污染改善。

(二)有關提升車用柴油品質部分，國內柴油油品管制標準與歐盟相同，其硫含量已降至 10ppmw，有助於進一步削減柴油車廢氣污染。除訂定新車排放標準外，行政院環保署對於使用中柴油車之管制亦不遺餘力，各地方政府環保局則每年均投入大量資源執行路邊攔查高污染車輛作業，並搭配使用車牌辨識系統，以提升稽查管制效率。

(三)為鼓勵全民共同參與環保事務，有關民眾檢舉車輛污染之管道，除可就近向各地方政府環保局舉發，亦可利用網路進行烏賊車檢舉作業（烏賊車檢舉網址：<http://polcar.epa.gov.tw/>）。藉由路邊攔查及民眾檢舉等措施，100 年度全國共稽查柴油車約 9 萬輛次，其中檢測不合格者有 6,900 餘輛次，環保單位均已開單告發並追蹤改善完成。每年藉由相關稽查之措施，可減少約 85 噸粒狀污染物排放。

(四)近年來，行政院環保署積極推動包含電動公車、電動垃圾車及資源回收車等電動車輛，期逐步取代柴油車，以減少民眾直接暴露在柴油車污染排放之機會。為落實源頭減量，該署亦將宣導車主落實車輛定期維護保養。另部分地方政府環保局已公告特定區域為空氣品質淨區，如嘉義縣之阿里山、高雄市之澄清湖及南投縣之日月潭等，均限制高污染車輛進入，可有助民眾健康，亦能促使業者提早淘汰老舊車輛。

二、至有關是否補助老舊一、二期柴油車輛汰舊換新部分，基於各項管制措施已見成效，移動污染源空污基金徵收呈現逐年減少之趨勢，又目前各項污染改善工作之推動均需仰賴空污基金支應，行政院環保署爰將納入政策規劃之考量。

三、為提升公路汽車客運業者服務品質，交通部公路總局訂有「補助公路汽車客運業者車輛汰舊換新提升服務品質計畫審查作業規定」，補助公路汽車客運業購置低地板大客車或新大客車，最近 3 年已補助汰換老舊車輛 2,089 輛，現公路汽車客運業之車輛平均車齡為 8 年以下。另為鼓勵客運業者購置使用電動大客車以替代傳統柴油公車營運使用，該部公路公共運輸發展計畫自民國 99 年起，即補助相關客運業者購置電動大客車，未來將持續鼓勵各地方政府及客運業者，依所訂補助電動大客車作業要點規定提出電動大客車補助需求計畫。

（一一三）行政院函送王委員惠美就醫療院所消防安全管理問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 101 年 10 月 23 日院臺專字第 1010063625 號）

（立法院函 編號：8-2-2-545）

王委員就醫療院所消防安全管理問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

一、為督導各地方政府公共安全檢查業務，抽查醫院檢查情形，以維護公共場所安全，內政部於本（101）年 2 月函頒「內政部 101 年度公共安全督導抽查實施計畫」，並由內政部營建署及消防署派員組成聯合督導小組，自 4 月至 6 月前往各地方政府轄內醫院檢查，共計抽查 118 家

醫院。

- 二、消防檢查項目包括消防安全設備、檢修申報、防焰物品、防火管理等 4 項，經查消防管理項目合格 41 家，不合格 77 家，抽查不合格項目以消防安全設備 54 家最多，主要為火警自動警報設備、排煙設備及室內消防栓設備不合格最多；防火管理 53 家次之，主要為防火管理人非屬管理或監督層次幹部、場所人員對滅火器、室內消防栓等操作不熟悉；防焰物品 10 家，主因為醫院內部分地毯、窗簾、布幕未具防焰性能；檢修申報項目則全數合格。
- 三、有關本次督導結果，內政部業於本年 7 月函請各地方政府針對抽查不合格之醫院場所要求限期改善並強化相關自衛消防編組之演練，截至 10 月 1 日止，消防安全設備尚未改善完成 2 家，防火管理尚未改善完成 2 家，內政部消防署將持續追蹤管制至完全改善為止，並請各地方消防機關強化相關救災演練。另行政院衛生署已於民國 99 年委託辦理「小型醫院防火安全管理計畫」、100 年至 101 年委託辦理「建立各層級既有醫院防火安全管理與火災應變指引研究」，均可作為各醫院提升防火安全管理之參考。

（一一四）行政院函送王委員惠美就訂定細懸浮微粒（PM2.5）管制標準等問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 101 年 10 月 23 日院臺專字第 1010063630 號）

（立法院函 編號：8-2-2-550）

王委員就訂定細懸浮微粒（PM2.5）管制標準等問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

- 一、為維護國民健康，提高生活品質，行政院環保署於本（101）年 5 月 14 日修正空氣品質標準，於原訂定之總懸浮微粒（TSP）、懸浮微粒（PM₁₀）、二氧化硫（SO₂）、二氧化氮（NO₂）、一氧化碳（CO）、臭氧（O₃）及鉛（Pb）等 7 項空氣污染物排放標準外，增訂細懸浮微粒（PM2.5）空氣品質標準。我國本次訂定 PM2.5 空氣品質標準，係依據國內研究結果，考量我國空氣品質現況、確實可行技術、社會及經濟發展等相關因素，訂定其 24 小時值為 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，年平均值為 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，此標準值與美國 2006 年及日本 2009 年發布之 PM2.5 空氣品質標準值一致，為目前國際間納入法規規範中最嚴格者。另該署亦比照美國、加拿大做法，於「黃金十年」行動計畫中，訂定 PM2.5 濃度年平均值於 105 年達 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，109 年達 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 以下之目標，充分展現政府施政決心。
- 二、PM2.5 除由污染源直接排放至大氣外，尚會由 SO_x、NO_x、VOCs 及 NH₃ 等前驅物經大氣化學反應形成。為配合 PM2.5 空氣品質標準實施，行政院環保署已實際展開各項管制作為，以減少 PM2.5 及其前驅物排放量，包括於本年 6 月 14 日修正發布加嚴鋼鐵業排放標準，並對電力業、石化業、水泥業、廢棄物焚化爐、營建工程及逸散性粒狀污染物等固定污染源之管制標準，提出相關修正草案；至對移動污染源之管制，則以加嚴車用油品標準及車輛排氣標準因應。該署近 2 年並積極推動電動車電池交換營運系統，目前已有初步成果，將可促進電動車發展，改善機動車輛空氣污染。
- 三、PM2.5 管制涉及層面甚廣，須透過各相關部會共同努力推動，始能達成改善目標。目前各部會