

研析國內各級車輛新車能源效率分布情形(108-112年度)

我國交通部、環保署及能源局對於出廠車輛有要求依相關規定執行必要的管制措施，能源局依據「車輛容許耗用能源標準及檢查管理辦法」規定，對於廠商製造或進口之汽（柴）油引擎之小客車(轎式、旅行式)、小貨車(總重量在二千五百公斤以下)、小客貨兩用車及小客車(非轎式、非旅行式)、機車均要求須符合耗用能源標準，未達能效標準的車輛不准在國內銷售。我國車輛能效管理自民國 105 年起陸續對不同車種別導入與國際相當的能效總量管理措施，至今維持最低門檻能效限值要求與整廠能效總量管理並行，持續提升我國新車能源效率。

以下說明近幾年使用汽、柴油燃料之我國小客車、機車及商用車(小貨車)之國產、進口與全國之新車能源效率趨勢(新車能源效率計算不同於車輛能效總量之加權平均能效，不含電動車、PHEV純電行程達 50km以上及其他性能要素較高車等導入優惠銷數量倍數及節能環保創新技術使用車優惠核給加權平均能效數額等納入計算)。

(1)汽、柴油小客車 108-112 年加權平均能效趨勢說明

民國 108 年廠商為提早對應下階段更嚴苛之能效管制標準，提高複合動力車銷售，民國 108 年複合動力車銷售輛(26,414 輛)約佔小客車總銷售 8.7%，相較民國 101 年提高 45%，約為民國 107 年 3.07 倍，整體平均能效 14.8 km/l 提升至 15.09 km/l。民國 109 年複合動力車銷售輛 (39,681 輛)約佔小客車總銷售 13.04%，整體加權平均能效由 15.09 km/l 提升至 15.18 km/l。民國 110 年複合動力車銷售輛 (54,490 輛) 相較民國 109 年同期銷售輛(39,681 輛) 提升約 37.3%，約佔小客車總銷售 18.67%，同期整體加權平均能效由 14.86 km/l 提升至 15.37 km/l。民國 111 年複合動力小客車銷售輛 (67,766 輛) 相較為民國 110 年全年銷售輛(54,490 輛)提升 24.4%，約佔小客車總銷售 25.3%，整體加權平均能效由 15.13 km/l 提升至 15.94km/l。

民國 110 年 3 月起所有車型皆須符合環保署汽車六期較嚴格之污染排放標準，民國 111 年起也須符合加嚴之新總量能效標準，民國 112 年 1-12 月複合動力小客車銷售輛 (83,178 輛) 相較民國 111 年同期銷售輛(67,766 輛) 提升 22.8%，約佔小客車總銷售(304,754 輛)27.3%，整體加權平均能效由 15.94 km/l 略降至 15.91km/l。

(2) 汽、柴油商用車(小貨車)108-112 年加權平均能效趨勢說明

民國 108 年相較民國 107 年，1201~1800 c.c. 等級銷售自 48.5% 上升至 50.4%；銷售車輛結構改變趨向小排氣量，雖 1201~1800 c.c. 平均能效上升，但 1801~2400 c.c. 平均能效下降，致民國 108 年平均能效(12.64 km/l) 相較民國 107 年微降。民國 109 年雖銷售車輛結構改變趨向小排氣量，但小排氣量等級平均能效微升，致民國 109 年加權平均能效(12.67 km/l) 相較民國 108 年(12.64 km/l) 微升。

民國 110 年相較民國 109 年，1201~1800 c.c. 等級銷售自 51.9% 下降至 50.3%，但平均能效微升，致加權平均能效(12.68 km/l) 相較民國 109 年同期(12.67 km/l) 持平。民國 111 年商用車 1201~1800 c.c. 等級銷售自 50.3% 提升至 55.3%，銷售車輛結構改變趨向小排氣量且平均能效提升；複合動力商用車銷售輛 (11,212 輛) 相較民國 110 年全年銷售輛(6,549 輛) 提升 71.2%，約佔商用車總銷售 10.5%，整體加權平均能效為 12.88km/l，相較民國 110 年(12.68 km/l) 微升。

民國 110 年 3 月起所有車型皆須符合環保署汽車六期較嚴格之污染排放標準，民國 111 年起也須符合加嚴之新總量能效標準，民國 112 年 1-12 月複合動力商用車銷售輛 (15,673 輛) 相較民國 111 年同期銷售輛(11,212 輛) 提升 39.8%，約佔商用車總銷售(111,321 輛) 14.1%，因 1201-1800 c.c. 等級銷售自 55.3% 提升至 62.9%，銷售車輛結構改變趨向小排氣量且平均能效提升，整體加權平均能效由 12.88 km/l 提升至 13.38km/l。

(3) 機車 108-112 年加權平均能效趨勢說明

民國 108 年廠商為提早對應下階段更嚴苛之能效管制標準，提高能效較高車輛之銷售，民國 108 年由於占 90% 銷售量之排氣量 101 c.c.~150c.c. 等級銷售車輛平均能效持續提升，使整體加權平均能效提升至 46.01km/l。民國 109 年由於主要銷售排氣量 101 c.c.~150c.c. 及 151 c.c.~250c.c. 等級銷售車輛加權平均能效持續提升，使整體加權平均能效提升至 47.62km/l。民國 110 年起新車型要符合環保署機車七期較嚴格之污染排放標準，民國 110 年由於國產車銷售比例由 95.6% 下降至 93.9%，151 c.c. 以上大排氣量銷售比例由 10.2% 持續上升至 15.6%，使整體加權平均能效由 47.62 km/l 下降至 47.51km/l。民國 111 年由於國產車銷售比例由 93.9% 下降至 93.4%，151 c.c. 以上大排氣量銷售比例由 15.6% 持續上升至 18.9%(逐年提升中)，使整體加權平均能效由 47.51 km/l 僅微升至 47.82km/l。

民國 111 年起所有車型皆須符合環保署機車七期較嚴格之污染排放標準，民國 112 年 1-12 月由於銷售比例相較 111 年同期，國產車由 93.4% 提升至 94.3%，

151 c.c.以上大排氣量銷售比例相較 111 年同期，由 18.9%下降至 16.5%(但逐年有提升中趨勢)，因主要銷售排氣量 101 c.c.~150c.c.及 151 c.c.~250c.c.等級銷售車輛加權平均能效持續提升，使整體加權平均能效由 47.82 km/l 提升至 50.13km/l。

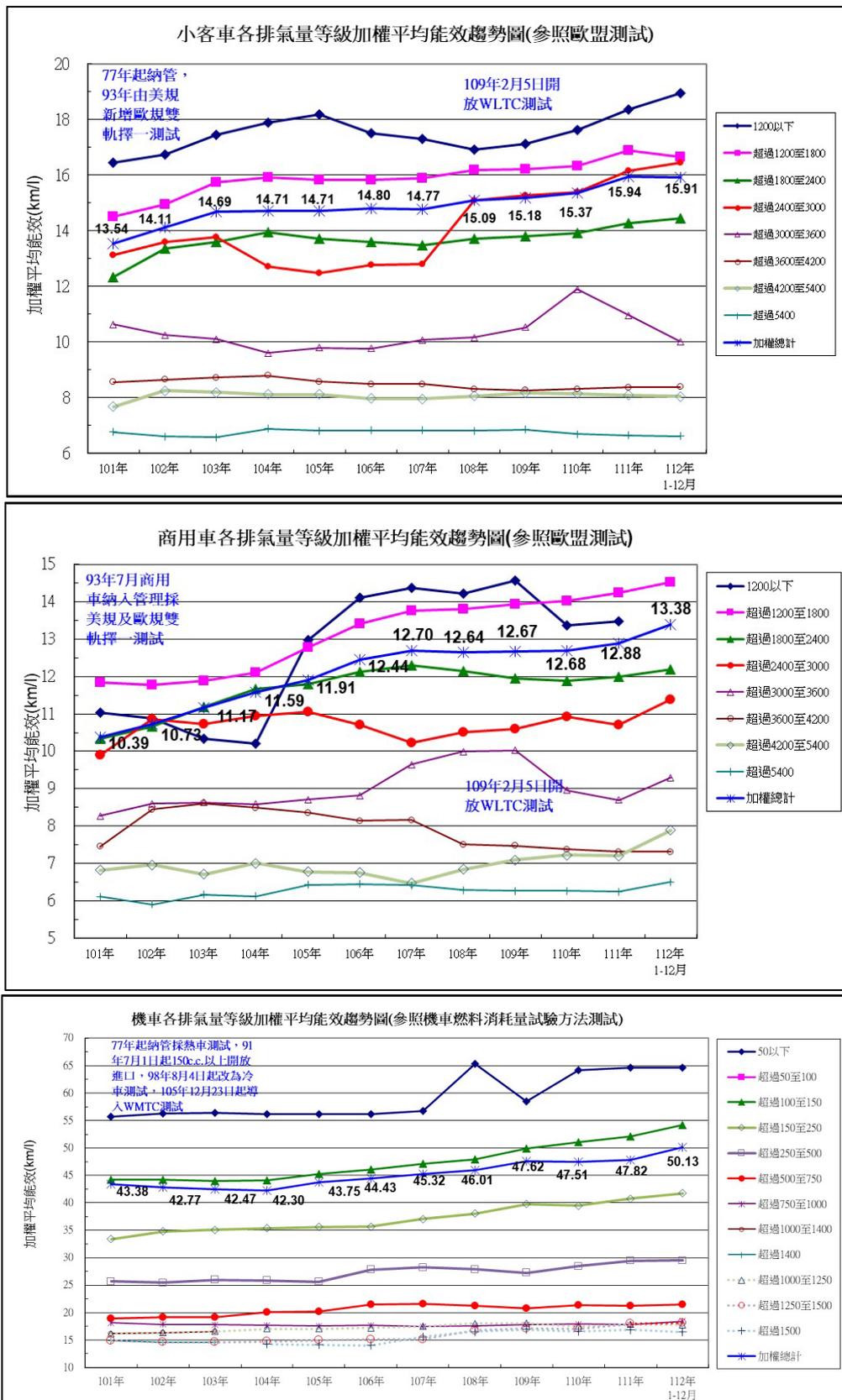


圖 1、歷年小客車、商用車及機車各排氣等級加權平均能效趨勢

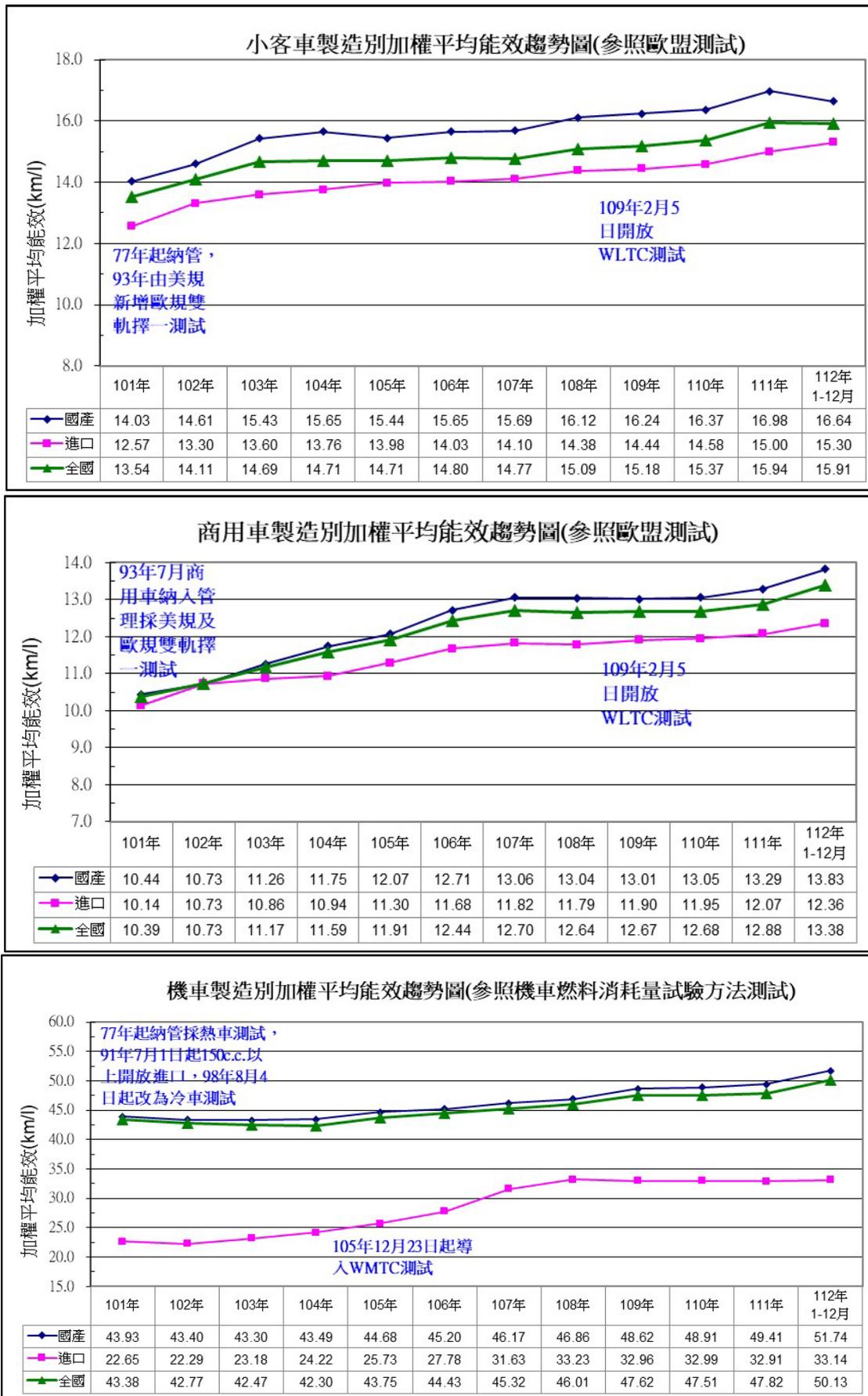


圖 2、歷年小客車、商用車及機車加權平均能效趨勢



圖 3、歷年車輛別銷售統計圖