

八十八、氫燃料機車整車安全防護

1. 實施時間及適用範圍：

中華民國一百零九年一月一日起，各型式之 L 類氫燃料車輛，應符合本項規定。

2. 名詞釋義：

- 2.1 爆裂盤(Burst disc)：係指壓力釋放裝置(Pressure relief device)中一操作上不可重新關閉之部件，當該部件安裝於裝置時，其設計為引爆於預定壓力以允許壓縮氫氣釋放。
- 2.2 止回閥(Check valve)：係指一種逆止閥(Non-return valve)，用以防止車輛燃料供輸管線內流體逆流。
- 2.3 壓縮氫儲存系統(Compressed hydrogen storage system, CHSS)：係指設計為氫氣車輛儲存氫燃料之系統，其組成有加壓儲存容器(Pressurized container)、壓力釋放裝置(PRD)、及將儲存氫氣與燃料系統內其他部件及環境隔絕之關閉裝置(Shut off device)。
- 2.4 氫儲存容器(Container for hydrogen storage)：係指氫儲存系統內主要儲存氫燃料容量之組件。
- 2.5 使用期限(Date of removal from service)：係指設定之使用期限日期(年及月)。
- 2.6 製造日期(壓縮氫儲存容器)：係指在製造過程中完成壓力試驗之日期(年及月)。
- 2.7 封閉或半封閉空間(Enclosed or semi-enclosed spaces)：係指車輛內(或車輛輪廓上之橫越開口)之特殊容積，其位於氫系統(儲存系統、燃料電池系統及燃料流量管理系統)及其外殼(依實車狀況)以外，且可能累積氫氣(因而有危險的可能)，例如可能發生於車室、行李廂及引擎蓋下之空間。
- 2.8 排氣點(Exhaust point of discharge)：係指排出燃料電池洩放氣體之車輛區域幾何中心。
- 2.9 燃料電池系統(Fuel cell system)：係指包含燃料電池組、空氣處理系統、燃料流量控制系統、排氣系統、熱管理系統及水管理系統之統合系統。
- 2.10 燃料注入口(Fuelling receptacle)：係指搭接燃料槍至車輛並藉以輸送燃料至車輛之裝備。燃料注入口係作為燃料添加口(Fuelling port)之替代部件。
- 2.11 氫濃度：係指氫莫耳(Moles)（或分子）於氫氣與空氣之混合物中百分比（相當於氫氣之容積佔比）。
- 2.12 氫燃料車輛(Hydrogen-fuelled vehicle)：係指以壓縮氫氣為推動燃料之機動車輛，包括燃料電池車輛及內燃機車輛。客車之氫燃料規範係依照 ISO14687-2:2012及SAE J2719(2011.9月版)。
- 2.13 行李廂：車輛內由車頂、車蓬(Hood)、地板及側板等所圍成，用來放置行李之空間，其係與車室空間之前方隔板或後方隔板相分隔。
- 2.14 最高容許工作壓力(Maximum allowable working pressure, MAWP)：允許壓力氫儲存容器或儲存系統於正常運作狀態下運作之最高錶壓(Gauge pressure)。
- 2.15 最高注入燃料壓力(Maximum fuelling pressure, MFP)：係指於注入燃料時施予壓縮系統之最高壓力，其為標稱工作壓力(NWP)百分之一百二十五。
- 2.16 標稱工作壓力(Nominal working pressure, NWP)：係代表系統於典型運

作下之錶壓。就壓縮氫儲存容器而言，其NWP係於攝氏十五度之均勻溫度(Uniform temperature)下，壓縮氣體於完全充滿之儲存容器或儲存系統內之穩定壓力(Settled pressure)。

- 2.17 壓力釋放裝置(Pressure relief device, PRD)：係指於指定性能條件下被致動，以釋放加壓系統內之氫氣，並得以防止系統故障之裝置。
 - 2.18 爆裂(Rupture/Burst)：係指因內部壓力而突然且猛烈地破裂、爆開或飛裂成碎片。
 - 2.19 安全釋壓閥(Safety relief valve)：於預設壓力值開啟，且可再關閉之壓力釋放裝置。
 - 2.20 使用年限(壓縮氫儲存容器)：被允許使用之年限。
 - 2.21 關閉閥(Shut-off valve)：係指氫儲存容器及車輛燃料系統間自動致動之閥門，於未連接電源時，其預設於「關閉」位置。
 - 2.22 單一故障(Single failure)：係指由單一事件引發之故障，包含該故障所導致之任何接續故障。
 - 2.23 熱致動壓力釋放裝置(Thermally-activated pressure relief device, TPRD)：係指藉由溫度致動開啟以釋放氫氣之不可重新關閉之壓力釋放裝置。
 - 2.24 車輛燃料系統(Vehicle fuel system)：係指用以儲存或供給氫燃料至燃料電池(FC)或內燃機引擎(ICE)之組件總成。
 - 3. 氫燃料機車整車安全防護之適用型式及其範圍認定原則：
 - 3.1 車種代號相同。
 - 3.2 車輛廠牌(或其商標)及車輛型式系列相同。
 - 3.3 車輛燃料系統之基本組態及主要特性相同。
 - 4. 申請者於申請認證測試時應至少提供一部代表車 (或試驗所必要車輛部份)及下列文件。
 - 4.1 規定3.之車輛規格資料，與實車圖示及/或照片。
 - 4.2 車輛一般結構特徵
 - 4.2.1 動力軸(Powered axles)(數量、位置及相互連接)。
 - 4.2.2 底盤總圖(視實際情況)。
 - 4.3 傳動設備
 - 4.3.1 氫儲存系統
 - 4.3.1.1 使用液態/壓縮(氣態)氫之儲存系統
 - 4.3.1.1.1 說明與詳圖；
 - 4.3.1.1.2 廠牌(或其商標)；
 - 4.3.1.1.3 型式。
 - 4.3.1.2 氫氣洩漏偵測器
 - 4.3.1.2.1 廠牌；
 - 4.3.1.2.2 型式；
 - 4.3.1.3 注入燃料連接裝置或注入口
 - 4.3.1.3.1 廠牌(或其商標)；
 - 4.3.1.3.2 型式。
 - 4.3.1.4 安裝及作動要求詳圖。
 - 4.4 本項規定執行所要求之文件。
 - 5. 一般規定
- 車輛燃料系統包含壓縮氫儲存系統、管路、接頭及內有氫氣之組件。車輛燃料系統內之氫儲存系統應符合「機車用氫儲存系統」基準規定。
- 5.1 使用中的燃料系統要求

5.1.1 燃料注入口(Fuelling receptacle)

5.1.1.1 壓縮氫燃料注入口應防止氫氣逆流至大氣中。以目視檢查執行此試驗。

5.1.1.2 燃料注入口之標識：標識應貼附於燃料注入口附近；例如在加燃料蓋(Refilling hatch)內，標識應有以下資訊：燃料類型(例如CHG表示氣態氫)、最高注入燃料壓力(MFP)、標稱工作壓力(NWP)及從氫儲存容器移除之期限。

5.1.1.3 燃料注入口應裝設於車輛上且確保燃料槍完全牢固於車輛上。燃料注入口應有防止擅改、灰塵及水侵入(例如安裝在一個可鎖住的隔間)之設計，以目視檢查執行此試驗。

5.1.1.4 燃料注入口不應安裝於車輛外部之能量吸收元件(例如保險桿)內，且不應設置於車室、行李廂、及氫氣會積聚與通風不足之其它地方。以目視檢查執行此試驗。

5.1.2 低壓系統之超壓保護(Over-pressure protection)

壓力調整器下游之氫氣系統應能防止壓力調節器(Pressure regulator)故障引起之超壓。超壓保護裝置之壓力設定值應小於或等於該氫氣系統對應部分之最大允許工作壓力。

目視檢查以確認系統符合規定。

5.1.3 氫氣排放系統

5.1.3.1 壓力釋放系統

(a)儲存系統之TPRD。若有排氣管(供儲存系統之TPRD所釋放氫氣排放使用)出口，則其應有蓋子保護。

(b)儲存系統之TPRD。從儲存系統之TPRD所釋放之氫氣排放不應：

(i)進入封閉或半封閉之空間；

(ii)進入或朝向所有車輛之擋泥板(Wheel housing)或於預期使用期間受高溫影響之所有煞車組件；

(iii)朝向氫氣儲存容器；

(iv)除車身底部垂直朝外以外之任何方向。

(c)其它可能被使用於氫儲存系統外部之壓力釋放裝置(如爆裂盤)，其釋放之氫氣排放不應：

(i)朝向暴露之電氣端子、電氣開關或其它點火源(Ignition source)；

(ii)進入或朝向車室或行李廂，或朝向駕駛或車輛上任何乘客；

(iii)進入或朝向所有車輛之擋泥板(Wheel housing)或於預期使用期間受高溫影響之所有煞車組件；

(iv)朝向氫氣儲存容器；

目視檢查以確認系統符合規定。

5.1.3.2 車輛排氣系統(Exhaust system)(依照6.2試驗程序)

於車輛排氣系統之排氣點：

(a)包含開啟及關閉之正常作動期間，任何移動之三秒內，氫體積濃度平均不超過百分之四；

(b)且無論何時氫濃度皆不應超過百分之八(依照6.2試驗程序)。

5.1.4 防止易燃條件：屬於單一故障之條件

5.1.4.1 從氫儲存系統洩漏及/或滲透之氫氣，不應直接排至車室或行李廂，或朝向駕駛或車輛上任何乘客，或任何無點火源防護之車輛內封閉或半封閉空間。

5.1.4.2 主要氫氣關閉閥下游之任何單一故障，不應導致車室積聚如6.1.2

試驗程序之氫濃度值。

5.1.4.3 若於作動期間，單一故障導致車輛封閉或半封閉空間內空氣中氫之體積濃度超過百分之三，則應提供一個如5.1.6之警示。若車輛封閉或半封閉空間內空氣中氫體積濃度超過百分之四，則主要關閉閥應關閉以隔離儲存系統(依照6.1試驗程序)。

5.1.5 燃料系統洩漏

主要關閉閥下游連接到燃料電池系統或內燃機之氫燃料管線(例如管路、接頭等)不應產生洩漏。應於標稱工作壓力(NWP)下驗證此符合性(依照6.3試驗程序)。

5.1.6 警示駕駛之識別標誌

應以視覺訊號或文字顯示發出警示，且警示應具有下述特性：

- (a) 駕駛應可於駕駛座上看見(若安裝束縛系統，則應繫上駕駛座安全帶)；
- (b) 若為檢測系統故障(例如電路斷線(Circuit disconnection)、短路、感測器故障)，則應為呈現黃色。若符合5.1.4.3狀態，則應為呈現紅色。
- (c) 當警示訊號被點亮時，駕駛應可於白天及夜晚之車輛行駛狀況下看見；
- (d) 當氫濃度達百分之三或偵測系統故障，且點火系統於"On"("Run")位置或推進系統作動時，應持續發亮。

5.2 車輛上車載氫儲存容器之安裝

車輛燃料系統應符合下述相關之加速度規定。加速度應於氫儲存系統安裝位置進行量測。車輛燃料系統應安裝固定於車輛代表部件上。其重量應能代表氫儲存容器或氫儲存容器總成之完整配備且完全填充狀態。

車輛之加速度：

- (a) 於行駛方向施以四十三點五g(前向及後向)；
- (b) 垂直於行駛方向施以水平之六十三g(左向及右向)。

5.2.1 氫儲存容器位移

氫儲存容器應至少有一個連接點與車輛保持連接，且於上述規定之加速度試驗後應維持於安裝位置。

5.2.2 額外安裝要求

以目視檢查執行此試驗。

5.2.2.1 容器及用於進入高壓儲存容器開口之主要封閉裝置(Closure device)於車輛發生翻倒等情況下，不應直接接觸道路表面。

5.2.2.2 容器及用於進入高壓儲存容器開口之主要封閉裝置不應直接接觸到其他等部件(除車輛發生碰撞或擠壓(Crush)等情況下之保護部件以外)。

5.2.2.3 容器不應直接暴露於陽光下。

6. 氫燃料車輛之試驗程序

6.1 屬於單一故障之條件之符合性試驗

應執行6.1.1或6.1.2之任一試驗程序。

6.1.1 對裝配有氫氣洩漏偵測器車輛進行之試驗程序

6.1.1.1 試驗條件

6.1.1.1.1 受驗車輛：啟動受驗車輛之推進系統，暖機至其正常工作溫度，且於試驗期間持續作動。若車輛為非燃料電池車輛，應暖機及維持怠速。若受驗車輛具自動怠速熄火系統，則應採取措施，以防止引擎停止。

6.1.1.1.2 試驗用氣體：兩份空氣與氫氣混合物，空氣中氫濃度為百分之

三(或更低)者，用以驗證警示功能，以及空氣中氫濃度為百分之四(或更低)者，用以驗證關閉功能。應依申請者之宣告(或偵測器說明)來選擇適當之濃度。

6.1.1.2 試驗方法

6.1.1.2.1 試驗準備

以如下述適當之方法使試驗於不受風力影響下執行，例如：

- (a) 氫氣洩漏偵測器上連接有試驗用吸氣軟管(Induction hose)。
- (b) 氫氣洩漏偵測器具備封蓋(Cover)，使氣體維持於氫氣洩漏偵測器。

6.1.1.2.2 試驗之執行

- (a) 將試驗用氣體吹向氫氣洩漏偵測器；
- (b) 使用該試驗用氣體驗證警示系統功能，確認警示系統正常運行；
- (c) 使用該試驗用氣體驗證關閉功能，確認主要關閉閥之關閉功能，可藉由關閉閥之電力監控或關閉閥致動之聲響，確認氫供給管線之主關閉閥作動。

6.1.2 封閉空間與偵測系統完整性之試驗程序

6.1.2.1 準備

6.1.2.1.1 試驗應於無任何風力影響下執行。

6.1.2.1.2 試驗期間，可能產生氫氣與空氣之易燃混合物，應特別留意試驗環境。

6.1.2.1.3 試驗前，應進行車輛準備工作，以使可遠端控制氫從氫系統釋放。由申請者考量單一故障條件下最差之洩漏情境，並宣告指定主要氫氣關閉閥下游之釋放點數量、位置及流量。所有遠端控制之總釋放流量應至少足以觸發自動「警示」與氫關閉功能之展現。

6.1.2.1.4 進行5.1.4.2符合性確認時，應將氫濃度偵測器安裝於車室內最容易積聚氫氣之處(例如靠近車頂處)；進行5.1.4.3符合性確認時，應將氫濃度偵測器安裝於車輛上會從模擬氫釋放中積聚氫氣之封閉或半封閉空間內(參見6.1.2.1.3)。

6.1.2.2 程序

6.1.2.2.1 應關閉車門、車窗及其他外蓋。

6.1.2.2.2 開啟推進系統，允許暖機至其正常工作溫度，於試驗期間內維持急速。

6.1.2.2.3 使用遠程控制功能，模擬洩漏。

6.1.2.2.4 持續測量氫濃度，直到濃度於三分鐘內未再上升。進行5.1.4.3符合性確認時，使用遠程控制功能增加模擬之洩漏，直到主要氫氣關閉閥關閉且識別標誌之警示訊號點亮。可由關閉閥之電力監控或關閉閥致動之聲響，確認氫供給管線之主要關閉閥作動。

6.1.2.2.5 進行5.1.4.2符合性確認時，若車室內氫氣之積聚不超過百分之一，則符合本項5.1.4.2規定。進行5.1.4.3符合性確認時，若識別標誌警示與關閉功能於5.1.4.3規定標準值(或低於規定標準值)被執行，則符合本項5.1.4.3規定；否則，試驗不合格且該系統不符合車輛使用條件。

6.2 車輛排氣系統(Vehicle exhaust system)之符合性試驗

6.2.1 受驗車輛之動力系統(例如燃料電池組或引擎)，暖機至其正常工作溫度。

6.2.2 於使用量測裝置前，讓其暖機至正常工作溫度。

- 6.2.3 量測裝置之量測部分應放置於排氣氣流之中心線上，且於車輛外部之排氣點之一百公釐內。
- 6.2.4 於下述步驟中連續測量排氣之氫濃度：
- (a) 動力系統停機(Shut-down)；
 - (b) 於停機程序完成時，立即啟動動力系統；
 - (c) 經過一分鐘後，關閉動力系統且持續測量，直到動力系統停機程序完成。
- 6.2.5 量測裝置之量測反應時間應小於三百毫秒。
- 6.3 燃料管線洩漏之符合性試驗
- 6.3.1 將受驗車輛之動力系統(例如燃料電池組或引擎)暖機，且於其正常工作溫度及燃料管線之工作壓力下作動。
- 6.3.2 使用氣體洩漏偵測器或洩漏偵測液體(例如肥皂溶液等)，於高壓區至燃料電池組(或引擎)間可觸及之燃料管線，評估氫洩漏。
- 6.3.3 氫洩漏偵測係主要於接合點進行。
- 6.3.4 若係使用氣體洩漏偵測器，則應於儘可能靠近燃料管線處，作動洩漏偵測器至少十秒。
- 6.3.5 若係使用洩漏偵測液體，則應於塗抹液體後立即進行氫氣洩漏偵測，並於塗抹液體後目視檢查一段時間，確認微量洩漏所產生氣泡。