

轉發方式 檔	110年11月15日	收文
電子 保存年限	第 056 號	
平信	掛號	

財團法人車輛安全審驗中心 函

地址：505029 彰化縣鹿港鎮鹿工北二路2號
 聯絡人：黃鈺家
 聯絡電話：04-7812180分機7283
 傳真電話：04-7811555
 電子信箱：boy850061@vscc.org.tw

241

新北市三重區中正北路61號3樓

受文者：臺灣省汽車路線貨運商業同業公會
聯合會

發文日期：中華民國110年11月12日
 發文字號：車安技字第1100008628號
 速別：普通件
 密等及解密條件或保密期限：
 附件：如主旨

主旨：檢送110年11月4日「車輛安全檢測基準部分條文修正草案
討論會議(四)」會議紀錄與簽到表，如附件，敬請查收。

說明：

- 一、依本中心110年10月26日車安技字第1100007927號開會通知單辦理。
- 二、有關盲點警示系統之實施時間，本中心業依主管機關基於回應民意訴求與提升大型車輛行車安全之政策考量，以調整為歐盟實施一年後於國內實施之方向進行討論，惟多數與會單位表示本項為新法規項目需相當時間進行對應，除會議紀錄所述之意見外，若與會單位尚有其他具體之對應困難補充意見，惠請提供本中心彙整，以利後續呈報交通部參考。



正本：交通部、交通部公路總局、中華民國車輛進口商協會、中華運輸智慧科技協會、中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會、中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會、台灣省遊覽車客運商業同業公會聯合會、台北市汽車商業同業公會、台北市進出口商業同業公會、台北市汽車代理商業同業公會、台灣區車輛工業同業公會、台灣區車體工業同業公會、台灣車輛產業創新協會、金門縣汽車商業同業公會、連江縣汽車商業同業公會、歐洲在台商務協會、臺灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會、臺灣省汽車貨運商業同業公會聯合會、臺灣省汽車貨櫃貨運商業同業公會聯合會、冠昇驗證股份有限公司、財團法人車輛研究測試中心、環球車輛檢測股份有限公司、茂元科技有限公司、為升電裝工業股份有限公司、奇美車電股份有限公司

副本：

財團法人車輛安全審驗中心

「車輛安全檢測基準」部分條文修正草案討論會議（四）

會議紀錄

- 一、開會時間：中華民國 110 年 11 月 4 日星期四 下午 1 時 30 分
- 二、開會地點：台灣文創訓練中心 台北長安館 C206+C207 空間
- 三、會議主席：周執行長 維果
- 四、會議記錄：鄭碩群
- 五、出席人員：如簽到表
- 六、會議結論：

（一）有關盲點警示系統之實施時間，交通部基於回應民意訴求與提升大型車輛行車安全之政策需要，規劃調整實施時間為歐盟實施一年後於國內實施。

（二）多數與會單位表示因本項為新法規項目需相當時間進行對應，若要依照交通部政策方向恐存有其困難，且對於盲點警示系統導入後所帶來之行車安全及事故降低效益認尚有疑慮，建議應待相關技術發展更成熟或國內有相關驗證有效資料時再導入實施。

（三）有關與會相關單位所反映之相關意見彙整如下：

1. 交通部代表說明本項所調和之 UN R151 法規，聯合國係於 2019 年發布，經過車安中心去年 8 月及今年 3 月與各公會協會召會討論相關草案後，技術內容已具備共識，而本項法規受到部分立法委員重視並質詢法規導入狀況，故部長指示加速導入，交通部目前規劃為歐盟實施一年後國內即實施，希望車輛業界配合交通部政策進行推動。
2. 國瑞汽車公司代表說明因 UN R151 適用範圍與日本不同，原廠係先針對 8 公噸以上大貨車進行對應，而國內適用範圍尚包含 8 公噸以下大貨車及大客車，原廠開發時程預計將會更久，且國內道路交通環境相對複雜，此系統之導入及對應尚需更多時間，故建議比照前次會議所建議之實施時間，或給予更長的緩衝時間。
3. 台北市汽車代理商業同業公會代表建議維持前次會議所建議之

實施時間，或給予更長的緩衝時間，若要提前實施則對應上恐較為困難。

4. 中華民國汽車貨運商業同業公會建議應先透過示範車輛確認相關系統對行車安全之助益後再導入相關法規。
5. 台灣區車體工業同業公會代表說明受到疫情影響造成購買大客車意願降低，故建議本項實施時間可否就交通部建議時間再延後三年；另因似無相關研究資料可佐證系統提升行車安全之效施，於此狀況下貿然導入法規較為不妥適。此外，建議亦可考量先以選配方式進行導入。
6. 車安中心建議本項系統既經聯合國研議後，發布供各國做為法規導入之參考，且歐盟及日本亦已即將導入，可見其對於提升行車安全仍有一定助益，車輛若能配置此系統仍比沒有配置來得好。

(四) 有關行車視野輔助系統修正草案部分，草案調整內容及討論意見彙整如下：

1. 草案內容調整如下：

(1) 規定 1.6 「中華民國○年○月○日起，…」調整為「中華民國 114 年 7 月 1 日起，…」

(2) 規定 4.1.5 「系統解析度不得低於總像素二百零七萬三千六百像素(pixels)，夜間條件下之最大背景亮度應小於二點零燭光/平方公尺。」調整為「系統解析度不得低於總像素二十七萬像素(pixels)，夜間條件下之最大背景亮度應小於二點零燭光/平方公尺。」

(3) 規定 4.2.6.1 「車室內應設置尺寸不小於七吋之顯示器...以下，其數量與配置應符合下述要求：」調整為「車室內應設置尺寸不小於七吋之顯示器...以下。」

(4) 規定 4.2.6.1.1 刪除，相關規定編號併同調整。

(5) 原規定 4.2.6.1.2 「若裝設兩組以上之顯示器時...左側；另若

顯示器係安裝於駕駛座右方之中控台上者，其上緣不應高於駕駛眼點平面。」調整為「4.2.6.2 若裝設兩組以上之顯示器時...左側。」

2. 請車安中心確認條文 4.1.5 所稱夜間條件之定義為何，並納入基準第 2 節名詞釋義，中心會後將再確認相關條文是否有明確定義。
3. 有關條文 4.2.6.6 尖銳或銳利邊緣曲率半徑乙節，經中心會後與檢測機構確認，其可使用儀器量測，故於對應上應無困難。
4. 請車安中心後續評估本項基準調整發布後申請安全審驗之配套作法，以協助業者順利對應。
5. 解析度調整部分，經討論後因對使用效果提升有限，且有造成需要更大儲存空間的問題，故經討論後暫不調整。
6. 顯示器安裝位置部分，經討論後考量各類車輛車室空間設計及使用情境不同等狀況，故優先針對安裝位置不應過低、應安裝於對應車輛側、畫面顯示方向應對應實際狀況、不應有不當遮蔽及不應有銳利邊緣等項目進行修正。
7. 實施時間經與各單位討論後，初步建議為 114 年 7 月 1 日起實施，惟建議主管機關可考量與盲點警示系統或其他法規一致的實施時間，以利業者同步對應。

(五) 對於上開所述條文修正建議，請於文到兩週內提供本中心參辦。

七、 散會(下午 15 時 40 分)