

轉發方式	110年11月11日	收文
檔號	第 084 號	
保存年限		
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：鄭碩群
 聯絡電話：04-7812180分機7282
 傳真電話：04-7811555
 電子信箱：Brook@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10日
 發文字號：車安技字第1100008581號
 速別：普通件
 密等及解密條件或保密期限：
 附件：如說明

主旨：檢送110年10月27日「大型車輛裝設主動預警輔助系統」個別功能認驗證標準討論會議(三)之會議紀錄，敬請查收。

說明：

- 一、本中心於110年10月27日下午1時30分以線上會議形式召開「大型車輛裝設主動預警輔助系統」個別功能認驗證標準討論會議(三)，檢附本次會議紀錄及視訊會議人員名單如附件所示，另因本次會議討論之草案檔案較多，尚請於中心網站(<https://www.vscc.org.tw/Home/List/41>)進行下載。
- 二、有關會議結論所列第(三)點啟動速度部分(第2點)，再請相關單位惠予提供寶貴意見。
- 三、本次會議為求辦理時效，若相關單位對草案尚有修訂建議或意見提供，再請於文到一周內提供本中心參辦。



正本：交通部、交通部公路總局、交通部運輸研究所、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、中華民國車輛進口商協會、中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會、台北市汽車代理商業同業公會、台灣車聯網產業協會、台灣區車輛工業同業公會、台灣區車體工業同業公會、台灣區電機電子工業同業公會、台灣省遊覽車客運商業同業公會聯合會、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、茂元科技有限公司、冠昇驗證股份有限公司、財團法人台灣商品檢驗驗證中心、財團法人車輛研究測試中心、環球車輛檢測股份有限公司、天基電子工業有限公司、加拿大商安克萊科技有限公司台灣分公司、台灣寰康科技有限公司、志伸股份有限公司、奇美車電股份有限公司、崧浩科技有限公司、為升電裝工業股份有限公司

副本：

財團法人車輛安全審驗中心

「大型車輛裝設主動預警輔助系統」個別功能認驗證標準討論會議(三)

會議紀錄

- 一、開會時間：中華民國 110 年 10 月 27 日星期三 下午 1 時 30 分
- 二、開會地點：採線上會議型式召開
- 三、會議主席：周維果 執行長（盧鎮杰 處長代理）
- 四、會議記錄：鄭碩群
- 五、出席人員：如視訊會議人員清單
- 六、會議結論：

(一) 本次會議對先前已討論完成之六項個別功能之認驗證標準草案進行說明，並經會議中對各項標準草案再次確認後，尚無其他修訂意見；與會相關業者對此六項認驗證標準草案，另提供下述說明 1. 至說明 5.之意見供承辦單位參考；另會後參考檢測機構建議調整部分內容，相關調整處如標準草案標示處。

1. 有關「車前碰撞警示輔助功能」標準草案，與會業者意見彙整如下：

- (1) 有關碰撞時間設定，艾德斯科技建議應考量實際使用狀況進行調整，以避免過度警示之狀況。
- (2) 有關第一段警示之要求，車輛中心以過往車輛檢測經驗說明恆亮設計多數車輛無法達成，若業者有相關意見再請提供中心。

2. 有關「盲點警示功能」標準草案，與會業者意見彙整如下：

- (1) 關於車輛中心對於本項之檢測能量預計於 111 年 Q2 完成，並請中心配合修訂檢測能量彙整表。
- (2) 有關試驗目標車速提升到 40 km/h 乙項，依照現有標準內容，若目標車速提升則造成偵測條件較為嚴苛，建議業者宜先確認現有產品技術能力是否可達到要求，又現行檢測機構依循 UN 法規所建置之檢測能量並無 40km/h 之測試速度要求，爰建議先以參考 UN R151 的草案內容提供交通部，並請車安中心於報部時併同說明業界所提建議與實務

面之問題點供交通部做為政策決定之參考；另針對先前業者所提目標車速提升之建議，偉宸電子建議檢測機構可評估建立檢測能量之可行性。

(3) 有關試驗案例之車輛速度為車輛本身速度或相對速度一事，車體公會請中心再向國外檢測機構進行確認，經檢視原法規內容，初步判斷為車輛本身速度，為求慎重會再向國外檢測機構進行詢問。

3. 有關「酒精鎖功能」標準草案，業者建議標準所引用之 EN 50436 可標註版次為 2014 版，增加睡眠電流之要求。本項建議擬納為後續認驗證標準檢討之參考。
4. 有關「環景顯示功能」標準草案，義碩智能建議有關整合系統、顯示裝置及顯示器之名詞應明確定義，以避免造成不必要的誤會。
5. 有關「車道偏離警示輔助功能」及「胎壓偵測功能」等兩項標準草案之內容，各與會業者未提供相關意見。

(二) 有關「具駕駛人身分識別之數位式行車紀錄器功能」標準草案，內容調整如下：

1. 刪除規定 4.2「除本標準所要求相關資料欄位外，整合系統所收集相關資料及數據至少應儲存於本功能之儲存空間中。」，本點改移至整合系統認驗證標準草案。
2. 有關義碩智能所提規定 3.3 手動輸入裝置及駕駛人姓名/ID 輸入裝置與駕駛人身分識別有所衝突部分，因前者係用於資訊輸入而後者則用於身分識別，設計上應無產生衝突。
3. 寶錄電子建議於所提出草案內標註與車輛安全檢測基準「16-1 數位式行車紀錄器」不同處，以利識別差異處。

(三) 有關「疲勞偵測功能」標準草案之討論摘要如下：

1. 標準內容調整：
 - (1) 規定 4.1「...且車速可達 70km/h(含)以上之車輛...」調整為

「...且車速可達 50km/h(含)以上之車輛...」

(2) 規定 4.3.2 「於符合下述規定之前提下，疲勞偵測功能...」
調整為「疲勞偵測功能...」。

(3) 規定 4.5.1.4 「功能應於 70km/h...」調整為「功能應至少於
50km/h...」。

(4) 規定 4.5.1.5 「一旦啟動，功能應於 65 km/h 至 110 km/h 或...」
調整為「一旦啟動，功能應至少於 45 km/h 至 110 km/h
或...」。

2. 有關啟動速度部分，參考市區速度上限，建議先調整為
50km/h，是否妥適再請相關業者提供意見。

3. 有關義碩智能針對規定 4.5.3.2 所提排除車道維持輔助(LKA)功
能車輛乙項，因本項標準並未限制使用之指標，建議業者應於
整合系統使用手冊及安裝前先行說明該功能所使用之指標，若
有指標不適用於車輛之狀況時則不應進行安裝，建議本項暫不
調整，惟提醒後續參與本計畫者，於研發及安裝時應予以留意。

(四) 對於上開所述條文修正建議，為求辦理時效，請於文到一週內提供
本中心參辦。

七、散會(下午 16 時 00 分)