

正本

轉發方式	檔號	110年8月3日	收文
保存年限		025	

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：施泊甫
 聯絡電話：04-7812180分機7263
 傳真電話：04-7811555
 電子信箱：sbf@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7月30日

發文字號：車安技字第1100005629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7月20日「車輛安全檢測基準部分條文修正草案
 討論會議(二)」會議紀錄與簽到表，如附件，敬請查照(收)

說明：

- 一、依交通部94年10月19日交路字第0940055589號函辦理。
- 二、有關本次會議修正後之檢測基準草案，請至本中心安審資訊網頁下載參閱(網址：

<https://www.vscc.org.tw/Home/List/41>)



正本：交通部、交通部公路總局、新北市道路交通安全督導會報、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、中華運輸智慧科技協會、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、台灣檢驗科技股份有限公司高雄分公司、金門縣汽車商業同業公會、冠昇驗證股份有限公司、財團法人車輛研究測試中心、連江縣汽車商業同業公會、臺灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會、臺灣省汽車貨櫃貨運商業同業公會聯合會、歐洲在台商務協會、環球車輛檢測股份有限公司、茂元科技有限公司、艾美貿易股份有限公司、金華工業有限公司、金龍汽車製造股份有限公司、春翔欣業股份有限公司、首爾實業有限公司、詠晨汽車材料業有限公司、勝翊股份有限公司、新川座椅有限公司、慶一汽車座椅企業社、磐盟實業有限公司、隆祿企業股份有限公司、寶捷工業股份有限公司、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

110 年「車輛安全檢測基準」部分條文修正草案討論(二)會議紀錄

- 一、開會時間：中華民國 110 年 7 月 20 日(星期二)下午 1 時 30 分
- 二、開會地點：採視訊會議方式召開
- 三、會議主席：周執行長維果
- 四、會議記錄：施泊甫
- 五、出席人員：如簽到表
- 六、會議結論：

(一) 有關依遊覽車安全審驗精進作為會議討論方向，調和導入 UN R80 04 版修訂「四十九之一、座椅強度」並討論實施時間，綜合意見如下：

1. 建議本項實施時間為中華民國 111 年 1 月 1 日起，使用於第三類型之 M3 類車輛之各型式乘客座椅，若其座椅係藉由夾持方式固定於車體結構上而非機械固定，則另應符合 5.1.1.3 規定。針對本項實施時間與會單位無其他意見。
2. 原條文 5.2.1.1「座椅固定裝置應符合下述 5.2.2 之靜態測試；或者，若座椅是安裝在車體結構的一部份上時，則應進行前述 5.1.3 之動態測試」，修訂為「座椅固定裝置應符合下述 5.2.2 之靜態測試；或者，若受測件座椅是安裝在車體結構的一部份上送測時，則應進行前述 5.1.3 之動態測試」。另關於條文 5.2，當業者進行申請檢測時，業者仍可依三擇一方式選擇，其中若受測件座椅是安裝在車體結構的一部份上送測時，則應進行動態試驗，此部分業者須宣告主張或加以確認其座椅是否為此樣態。
3. 除前述第 2 點條文調整外，其餘條文內容與會單位無其他意見。

(二) 相關單位建議修訂之國內車輛安全檢測基準 3 項「四十六之三、前方碰撞乘員保護」、「六十一、機械式聯結裝置安裝規定」及「七十六、車速限制機能」，與會單位無其他修正意見。

(三) 依交通部指示續談檢討轉彎警報裝置之音量及 N1、N2 類車輛強制安裝倒車警報裝置等相關規定，增訂基準「十一之一、轉彎及倒車警報裝置安裝規定」，綜合意見如下：

1. M3、N3、O3 及 O4 類車輛調降轉彎警報裝置音量之最大值及允許裝設暫停功能修正乙節

(1)建議本項實施時間為各型式之 M3、N3、O3 及 O4 類車輛自中華民國 113 年 1 月 1 日起，應符合本項規定，針對本項實施時間與會單位無其他意見。

(2) 中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會以書面意見表示贊成本項修正(如附件一)。

2. N1、N2 類車輛強制安裝倒車警報裝置乙節

(1) 建議本項實施時間為新型式之 N1、N2 類車輛自中華民國 113 年 1 月 1 日起，應裝設符合本項規定之倒車警報裝置。

(2) 本中心說明本項僅針對新型式之 N1、N2 類車輛，惟台北市汽車代理商公會與台灣區車輛工業同業公會表示因本項為國內獨有法規，為求慎重，建議待會後蒐集會員意見並討論出合適之實施時間，再回覆予本中心參考。

(3) 中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會以書面意見表示贊成本項修正，惟實施時間建議待歐盟正式發布後國內再行檢討導入(如附件一)。

(四) 依交通部指示續談盲點警示系統草案實施時間與適用範圍，綜合意見如下：

1. 建議本項實施時間為新型式 N2、N3、M2 及 M3 類車輛自中華民國 114 年 1 月 1 日起，及各型式 N2、N3、M2 及 M3 類車輛自中華民國 116 年 1 月 1 日起應配備符合本項規定之盲點警示系統。

2. 台灣區車體工業同業公會、中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會及國瑞汽車表示因本項基準適用情境有限、車輛適用範圍較國際規定廣且國內僅 ARTC 可執行測試，故建議實施時間延後一至兩年，並將大貨車與大客車之實施時間分開。

(五) 對於上開所述條文修正建議，若有其他修正意見請於文到兩週內提供本中心參辦。

七、與會單位發言紀要與說明

(一) 基準「四十九之一、座椅強度」

1. ARTC 表示本項基準條文 4.3 安裝在 N 類、M2 與 M3 類車輛(第一類及 A 類)之所有駕駛及乘客座椅，以及安裝在 M2 與 M3 類車輛(第二類、第三類及 B 類)之駕駛座椅是否須符合 4.3 之規定。本中心說明安裝在 N 類、M2 與 M3 類車輛(第一類及 A 類)之座椅，以及安裝在 M2 與 M3 類車輛(第二類、第三類及 B 類)之非乘客座椅須符合 4.3 之規定。

2. 與會單位建請本中心提供車輛安全檢測基準「四十九之一、座椅強度」之車種對應條文之表格，對照表如附件二。

3. 台灣區車體工業同業公會表示為何 M1、N 類車輛座椅強度之適用型式及其範圍認定原則於條文 3.1.1 有提及「惟座椅包覆材料及顏

色之改變或座椅重量差異未逾百分之五者，不視為型式之改變」，而 M2、M3 類車輛並未提及。本中心說明此規範主要係參考聯合國 UN/ECE 原文之內容調和導入，會後本中心已 E-mail 請教國外檢測機構當初聯合國法規制訂是否有其特殊背景及考量原因，俟國外檢測機構回覆說明，再提供公會參考。

4. ARTC 表示條文 5.1.2 座椅安裝規範為測試椅背能量吸收及椅背衝擊，另條文 5.2 座椅固定裝置之規範為測試座椅固定點強度，若此次新增條文 5.1.1.3 修訂於 5.1.1 一般規範下時，則條文 5.1.2 及 5.2 都須符合，惟條文 5.2 靜態測試及動態測試仍然可二擇一選擇方式，其中條文 5.2 靜態測試為座椅固定點拉力，並非條文 5.1.4 靜態測試 1 及 5.1.5 靜態測試 2，兩間皆為不同，此部分修訂條文在編排位置上是否有疑慮。另若業者來申請辦理檢測條文 5.2 座椅固定裝置之規範試驗時，須符合條文 5.2.1.1 其中之靜態測試或者是動態測試，可能會有模擬兩可之情況發生。依照主席裁示於會後與 ARTC 進行細部討論，摘要如下：

- (1) 本項條文 5. 主要測試項目包含條文 5.1 座椅及座椅安裝之規範及 5.2 座椅固定裝置之規範，分別為各自獨立之要求，若業者欲申請此基準項目時，應符合條文 5.1 及 5.2 之要求，故應無所提修訂條文的編排位置疑慮問題。

- (2) 若座椅藉由任何夾持方式固定於車體結構上而非機械固定(如座椅有四根座椅腳，無論其中一根、一側或全部座椅腳為非機械固定時)，則不允許執行靜態測試 1，應執行動態測試。

5. 台灣區車體工業同業公會黃理事長建議座椅廠商須配合車體廠，並非座椅廠商自行處理結構，應由車體廠向座椅廠商說明如何進行測試，主要因座椅與車身固定於同一結構上，若座椅廠商自行處理座椅將不妥，座椅本身應配合車身結構同時進行，且執行靜態測試。本中心說明據瞭解國內主要座椅廠商與車體公會目前正在互相尋求合作之機會，某種程度會做整合，讓未來座椅安裝樣態盡量減少、成本降低及工程時間減少，對此交通部與本中心樂觀其成，並且願意協助車體公會及座椅廠商此方面的互相合作與整合。

6. 首爾公司提出條文 3.2.1 至 3.2.3 與原先基準條文意思是否相同；本中心說明座椅強度之適用型式及其範圍認定原則係各參數相同時才能共用，因原本基準未寫「相同」怕業者會有誤解，故新增「相同」文字使條文表述更臻完整。

(二) 基準「十一之一、轉彎及倒車警報裝置安裝規定」

1. 台灣區車體工業同業公會表示條文 2.4 適用型式及其範圍認定原則之底盤車相關規定，因其與中心原於 110 年 7 月 16 日提供之草案內容不同，建議會後與會員討論是否有影響後再回覆予中心。

(三) 基準「○○、盲點資訊系統」(草案)

1. 國瑞汽車、為升電裝及奇美車電建議，因國內道路環境不同，本項基準所設定帶來效益有限，建議相關系統廠商設計時可考量國內大量機車及使用老人代步車等特殊狀況進行設計，並做為法規實施之考量，而本中心將持續與 ARTC 交流，以期未來可透過相關數據資料研議使本項基準更適合國內道路環境。

- (四) 台灣區車體工業同業公會表示會前曾有向中心提出公會對動態煞車測試之需求，目前會員於 ARTC 所測試之代表車為碟煞車軸，希望未來可透過代表車測試結果做為使用鼓煞車軸之同一車輛相關測試之佐證以替代相關測試，此部分本中心會再進行了解與討論。

八、散會(下午 15 時 20 分)