

正本

財團法人車輛研究測試中心 函

機關地址：彰化縣鹿港鎮彰濱工業區鹿工南七路6號

電話：(04) 7811222

傳真：(04) 7811333

106

台北市復興南路一段390號9樓

受文者：台灣區車輛工業同業公會

發文日期：中華民國97年10月06日

發文字號：車專字第0970004709號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

主旨：檢送97年度本中心與貴公會第3季「車輛型式安全審驗協商會議」會議紀錄乙份（如附件），請查照。

正本：台灣區車輛工業同業公會、台北市汽車代理商業同業公會

副本：

財團法人車輛研究測試中心
依照分屬負責規定授權單位主管決行

九十七年第三季車輛型式安全審驗協商會議 (97.9.26)

問題描述或建議事項	中心建議對策或解釋說明
代理商公會提案： Q1/原廠在做認證測試時，有可能會認為右駕車比較嚴苛或所做的法規測試項目與左右駕無關，因此使用國外測試報告時，若測試代表車為右駕車時，建議該測試報告可以被接受。	左、右駕車輛之檢測項目技術條件不同外，亦涉及「道路交通安全規則」規定之道路駕駛部份，貴公會如有具體測試項目者請個案提出後納入下次安審疑義會議討論，爾後如有相關個案提出時，並依前述原則辦理。 另下次疑義小組會議討論前如有申請者提出右駕之個別基準項目報告者，亦將該個別項目之技術問題納入前述會議討論。
Q2/有關第一階段安全審驗項目中車輛輪胎須符合安審法規 280 (ECE R30)項目編號為 檢測基準，然而目前許多車輛配備之備胎為"暫時使用之備胎"亦即是所謂的"小備胎"。在 ECE 法規中是以 ECE R64 規範"暫時使用之備胎"。 目前國內並未將"暫時使用之備胎"納入安全審驗之項目中，因此造成車輛配備"暫時使用之備胎"縱使已取得 ECE R64 的認證，也無法符合安全審驗之輪胎 280 項目之規範，此舉等於禁用"暫時使用之備胎"，並非當初推行為法規調和的原意。 建議： 請 ARTC/POMA 儘速針對"暫時使用之備胎"適用我國安審法規做出說明，此項目並非在安審原規劃之各階段審驗項目中，現階段應由廠商提出"暫時使用之備胎"宣告後予以免除審驗。	查 ECE R64 係車輛安裝暫時使用備胎(含輪圈及輪胎)之規定(將該備胎裝於車輛上執行煞車測試，其煞停距離需符合法規規定，且車輛行徑不能偏移)。 依 ECE R64 5.5.1 節規定，該輪胎仍應符合 ECE R30，故車輛配備之備胎應符合車輛安全檢測基準「二十八、輪胎」規定。 另請車輛中心評估是否建議交通部將 ECE R64 (車輛安裝暫時使用備胎(含輪圈及輪胎))之規定導入我國實施。
Q3/國內在實施第一階段安全法規時，對於庫存車的問題有建立配套措施，當初亦有將此一配套措施予以常態化之意圖，以解決日後各階段新法規實施所造成庫存車無法掛牌之困擾。而今年年底和明年年初即將有大客車車身結構強度、火災防止規定、大客車動態煞車等新法規生效，庫存車又馬上面臨不符合新法規而無法掛牌使用的困境，建議 POMA 儘速將該項庫存車配套措施進行常態化之修訂。	本案交通部已要求本中心研擬「車輛型式安全審驗管理辦法」增修草案，作為往後庫存車輛之作業原則。 另業者希望儘速將此作法予以法定化。

Q4/火災防止規定 5.6.2 乙類大客車之滅火器或急救設備，若設有清楚標示且於緊急事故可輕易取得時，得設置防破壞或防盜裝置。 Q1：乙類大客車之滅火器或急救設備若不設置防破壞或防盜裝置，可不標示？ Q2：關於 6.2 滅火器和急救設備，其存放空間是否需要實際的框架？業者到監理所領牌時只檢查是否配備合格的滅火器，現在到 ARTC 辦理認證時 ARTC 如何檢驗存放空間？	A1.依法規字面條文，若無設置防破壞或防盜裝置則可不標示。 A2.依法規條文，急救/滅火設備須存放於一定尺寸之空間中，並無規定框架之裝置，實驗室檢測時將依急救/滅火設備設置週邊淨空空間是否有達法規要求尺寸。
Q5/在今年 7 月 15 日公告版本的檢測基準，動態煞車、轉向系統、火災防止規定等三項基準中有設計符合聲明事項，ARTC 何時可提供聲明書的中英文版的範本以方便業者與原廠溝通？	符合性聲明書其內容確認為中文版本，相關中文”範本”已經置於中心網頁可供參考。
Q6/測試規格資料表在英文版中的動態煞車和轉向系統分別各有 General specification statement，在中文版並沒有。申請者需要附 General specification statement 嗎？會不會與設計符合聲明事項重覆？	英文版的 General specification statement 即為中文版的設計符合性宣告聲明書。
Q7/大客車火災防止設計符合性聲明項目中有些分別屬於底盤廠或車體打造廠需負責。 屬於車體廠施工的項目例如 4.2 加油孔：加油孔裝設位置於加油時應無燃料流入引擎或排氣系統之風險。 將來辦理認證時，底盤廠和車體打造廠要個別簽署一份大客車火災防止設計符合性聲明項目嗎？	實驗室受理檢測案時，為識別一份由申請者提供之完整聲明書，並無分別那些項目分屬車體廠或底盤廠。
Q8/火災防止規定尚未有測試規格資料表，法規即將在年底生效，ARTC 預定何時可提供表單供業者使用？	除申請案之基本資料表外，火災防止規定目前無須特定之測試規格資料表，實驗室為依據檢測基準對實車狀態進行查檢與檢測。

Q9/安全法規愈來愈多，但 ARTC 人員審件的模式仍和過去一樣，業者不論在辦理單項檢測基準的審查報告或整車的合格證，覺得好像要一關過一關，常被一些小細節卡住動彈不得，爲了使業者免於長期的等待並減少 ARTC 人員的工作負擔建請 ARTC 刪除一再重覆的工作流程。例如車輛燈光與標誌檢驗規定的審查報告是由基準審查課發出的，在底盤登錄時基準審查課及整車認證課都要再審查一次，在申請整車合格證時這兩課的人又再審查一次，同樣的文件一堆人一看再看，ARTC 是否有可能簡化流程？	因審查/審驗作業係屬法規規定要求，本中心爲確保核定之報告正確性與一致性，故設定必要之相關流程審視，但仍會以允諾之審查/審驗時程內完成。
Q10/總重在 15 公噸以下的大貨車，由於其車頭及大樑寬度都較小，底盤廠宣告之車寬在 2.5 米以下，在辦理底盤車登錄時 ARTC 要求底盤廠檢附車體公會的同意函，ARTC 的作法於法無據且耽誤底盤車的上市時間。ARTC 若要實質審查車寬的合理性，應該參考道安規則中有關後輪胎外緣與車身內緣距離的規定，而不是把問題推給底盤廠與車體廠自行去解決。	本案係爲避免車體廠使用該底盤打造車身後其寬度超過適用範圍，而與底盤廠產生爭議，故建議可於底盤登錄前先行與車體業者宣導及說明，以避免爾後爭議發生，如底盤廠商不願與車體公會事先宣導時，本中心可代爲辦理。
Q11/相同的底盤型式系列中若有 10 噸及 9.5 噸二型的底盤車，目前相同噸數的車型才可放在同一張合格證，車體廠如已有 10 噸車型的合格證，若底盤廠不再生產 10 噸底盤，車體廠可否以原先 10 噸的合格證來換成噸數較小的 9.5 噸合格證？	建議底盤廠得以循前底盤總重量提升之作業方式，先行與車體公會協商。
Q12/關於座椅強度規定 Class II, III, B 大客車的乘客座椅適用法規爲 ECE R80，駕駛座椅則爲 ECE R17。在台灣 Class II, III, B 大客車的駕駛座椅要符合檢測基準 49 的規範 3 或 4？	實驗室目前依據業者宣告資料，並依下列法規規定進行測試： 1. 選擇欲符合 3. 規範之 M2 車輛以及使用在 22 座(不包括駕駛座)以上市區公車，及 22 座(不包括駕駛座)以下且有立位之 M2 與 M3 類車輛之<u>座椅(有/無頭枕)</u>及<u>座椅固定裝置</u>應符合規範 3。 2. 安裝在 M2 及 M3 類車輛之<u>座椅、座椅固定裝置及座椅之安裝</u>應符合規範 4，但 22 座以上市區公車，22 座以下且有立位之公車，及選擇符合 3. 規範之 M2 車輛除外。 3. 另請車輛中心協助確認 ECE 是否已更新如問題所示之規定，如確認已更新規定者，儘速建議交通部協助更新我國基準規定。

Q13/既有型式大客車自 2009 年 1 月 1 日起需符合動態煞車的規定，但 ARTC 的測試場已預約滿檔，要到 ARTC 測動態煞車業者多久前就要提出預約？	建議得於委測需求日前 4 個月向車輛中心提出預約。 另目前動態煞車試驗排程雖已預約滿檔，惟若業者有檢測需求之迫切性，亦請儘早與車輛中心實車測試實驗室聯繫，實驗室將盡量協調挪出排程以滿足業者需求。 另本案業者之時程需求，會代為向車輛中心測試單位主管反應。 請實車測試課回覆
Q14/有關 POMA 要求審查報告授權函之簽署人須為已登錄之授權人，建議取消簽署人之限定，應同意使用審查報告擁有廠商之授權並加蓋被授權公司大小章即可。 1. 國外零組件廠常有授權人異動或是相關業務移轉，限定授權人常造成往後行政手續的不便。 2. 國外零組件大廠其子公司分佈各歐洲，各廠負責人亦不同，若 POMA 一定要求特定簽署人將造成時效上及程序之延遲。 3. 授權函中亦有載明授權使用廠商之名稱並由授權代理商蓋上大小章應足以證明該文件之真實與負責性。	本案因屬法規規定事宜，本中心已於 97 年第 6 次「車輛型式安全審驗及檢驗相關疑義事項會議」提案討論並獲得共識，其建議得以權責部門主管印章（或簽章）代替，目前已呈報交通部核示中。
Q15/登車踏板是否可在安審合格證明照片上標註成選用配件，不需另外新增車型？	車輛踏板如不影響車輛規格時，得於完成車照片上標註選用裝置。
Q16/車輛安全檢測基準項目 360 停車燈問題 依據 97 年 5 月 22 日第四次車輛型式安全審驗及檢驗相關疑義事項會議，已經同意於申請車輛安全檢測基準「三之一、車輛燈光與標誌檢驗規定」檢測時，其「停車燈」之報告得以「車寬燈(前(側)位置燈)」/「尾燈(後(側)位置燈)」之報告替代，請問本案是否已可適用，請儘速協助處理。	可，請參閱交通部 97 年 6 月 11 日公告之車輛安全檢測基準「三之一、車輛燈光與標誌檢驗規定」第 6.6.1 節規定如下： 「所安裝之停車燈應符合本基準中「停車燈」或「車寬燈(前(側)位置燈)」/「尾燈(後(側)位置燈)」之規定。」
Q17/對於「既有車型庫存完成車審驗作業規定」之車輛，同時有庫存車合格證及新合格證，監理站說明因庫存車已建檔，不能以新合格證領牌？請協助與監理站釐清。	1.得以庫存車合格證明或新合格證明辦理車輛新登檢領照。 2.本案屬公路監理機關領照檢驗實務，建議貴公會可向公路總局反應，另本案本中心擬納入下次「車輛型式安全審驗及檢驗相關疑義事項」會議，請公路總局協助再次宣導。

Q18/關於 POMA 審驗相關申請所產生之費用，現在已改為申請者為發票受領者，但這對於廠商在發票報銷上造成困擾，然而若為 ARTC 測試相關單位所開出之發票便可以申請者與發票受領者為不同之名稱，因此建議 POMA 審驗相關申請所產生發票之受領者可以依據申請廠商之需求來登打。	因申請審驗及審查之合格證明或報告，係屬政府委辦之公文書，有關統一發票之開立對象應予實際交易之相對人，應以申請者為開立之抬頭，自 7/1 日起審驗及審查申請案所開立之統一發票，僅能以申請者為發票抬頭；另本中心測試業務因較為龐複，故遲至 9/1 日起亦採上述相同方式，並無不一致之作法。
Q19/台灣雙龍公司所代理進口之韓國 SSANGYONG 汽車 ACTYON SPORTS 車型之小貨車，經由交通部所核發之"安審合格證明"中車身式樣判定為"雙廂式"，該公司經由三禾倉儲代驗線代檢並登打之"牌登書"與"行車執照"之車身式樣皆與"安審合格證明"相符為"雙廂式"，但是未經代檢線而直接至監理站驗車領牌之車輛，在"牌登書"登打為"雙廂框式"，而"行車執照"上卻登打為"雙廂式框式"，與"安審合格證明"不符，如此登載，日後會造成車主在使用上及定期驗車時產生不必要之困擾，建請協助與監理機關協調處理。	有關車身式樣之核定，依 95 年第 5 次「車輛型式安全審驗及檢驗相關疑議事項」會議結論，合格證明僅登載車身主體式樣，第二種形容功能式樣由公路監理機關核定，故本中心依車輛之車身主體式樣核定為雙廂式，公路監理機關再依車輛形容功能式樣核定框式，現行該車輛之車身式樣核定為雙廂式框式（主體式樣+形容功能式樣）應無疑義。 另本案之監理機關與代檢廠所核定第二種形容功能車身式樣不一致案，擬於下次台北區監理所召開之車身式樣圖檔建立會議時予以反應。
車輛公會提案： Q20/「車輛安全檢測基準」於「動態煞車」檢測代表件選取原則已公告將「設計速度最高者」的選項取消，但於取消前「防鎖死煞車系統」與「動態煞車」為相同選取原則，故可用同一代表車測試並使用同一份審查報告，如今「防鎖死煞車系統」檢測代表件選取原則未將「設計速度最高者」的選項取消，將可能造成兩項測需要兩台車或已取得的審查報告需重新申請，將增加業者成本及認證的負擔。 建議： 將「防鎖死煞車系統」檢測代表件選取原則「設計速度最高者」的選項項目取消。	本案擬納入下次「車輛型式安全審驗及檢驗相關疑議事項」會議討論，如各公會均同意時即可比照辦理。
Q21/是否可以使用已掛牌車輛做認證測試車？ 建議： 由於安審並無禁止之規定，且使用已掛牌車輛做認證測試，是屬於更嚴苛之狀況，因此建議應可同意。	本案擬納入下次「車輛型式安全審驗及檢驗相關疑議事項」會議共同研商。
Q22/安審第一階段落日時程產生的庫存車及認證不及問題，雖然以延後 0.5~1.5 年及認證延後 0.5 年處理。但對於遵守於時程完成庫存車銷售掛牌及認證的車廠，卻是非常不公平的。 建議： 對於下一階段安審落日時程是否延後，應該要正視可能的問題，預先規劃公平的規則，不要再重蹈覆轍，讓守法的車廠一再吃虧。	同 Q3 說明。

Q23/底盤車廠宣告車寬尺寸，係基於原廠底盤的設計規範。而底盤車廠登錄時若宣告車寬小於 250 公分，ARTC 卻要求需先經車體公會同意後方可登錄，影響底盤車廠的權益。 建議：此要求不符合規範，應予取消。	同 Q10 說明。
Q24/刪除「車輛安全檢測基準」第二章車輛規格規定，第 3.3.2 項中…「唯中華民國九十六年七月一日起，新型式之大客車及中華民國九十七年一月一日起各型式之大客車，其全高不得超過三·五公尺。」文字。（請見附件「大客車車身高度相關尺寸說明.pdf」）	本案因屬交通部法規修訂事宜，建議 貴公會應向交通部反應。
Q25/近日內與中心接洽業務後發現，中心各項檢測、監測、審查(驗)等申請費用，發票抬頭已改應為申請者，惟因故某些審查(審驗)申請為求作業方便，申請者與付費單位不同，此變更作法用意除符合法規要求外，對收費作業並無實質改善，反而增加付款上的困難(無法作帳)，故建議將做法修正為原已適用之發票開具方式，以免徒增工時。 臨時動議：	同 Q18 說明。
Q26/CTAS 回覆意見時，是否可主動 E-MAIL 通知申請者。	CTAS 係為審查申請作業之共同平台，申請案之相關作業進度與記錄於該平台內已有明確顯示，為使相關作業之統一處理，以達簡單明瞭顯示，不宜有第二種以上作業平台出現，故建議相關案件進度仍於 CTAS 查詢為宜。

正本

檔 號：

保存年限：

財團法人車輛研究測試中心 開會通知單

受文者：周協理維果

發文日期：中華民國 97 年 09 月 17 日

發文字號：車專字第 0970004426 號

是否續辦：

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

開會事由：召開本（97）年度第 3 季車輛型式安全審驗協商會議

開會時間：97 年 9 月 26 日上午 09 時 30 分

開會地點：救國團劍潭海外青年活動中心 志清大樓 5216 教室
（台北市中山北路四段 16 號）

主持人：本中心周協理維果

聯絡人及電話：吳俊德（04）7812180 分機 3120

出席者：台灣區車輛工業同業公會、台北市汽車代理商業同業公會

備註：

財團法人車輛研究測試中心
依照分層負責規定授權單位主管決行