

## 「車輛型式安全審驗管理辦法」第十四條附表車輛安全檢測基準 部分條文修正草案討論會議(一)會議紀錄

- 一、開會時間：中華民國 114 年 3 月 27 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：盧處長鎮杰
- 四、會議紀錄：蘇章輝
- 五、出席人員：如簽到表
- 六、會議結論：

(一) 檢測基準「附件○、昇降尾門用警示燈(草案)」及「附件三之五、車輛燈光與標誌檢驗規定」：

1. 立法委員羅廷瑋國會辦公室：委員國會辦公室相當重視本案，並建議昇降尾門應同時要求安裝警示燈及車尾旗；另建議本項法規儘早實施，新型式與各型式車輛實施時間建議為間隔半年。

2. 台灣區車體工業同業公會：

(1) 貨運公會針對本項議題有提出貨車於卸貨時，應使用三角錐及連桿圍出安全警示區域之建議，以保障其他用路人行車安全。

(2) 現行貨車昇降尾門款式多樣，部分貨車裝設之小型尾門較難安裝警示燈及尾門警示標識，建議考量排除此類昇降尾門安裝之可行性。

(3) 本項為新增檢測基準項目，故建議應先針對目前市售警示燈產品進行測試，並於取得測試結果後，召集各公會討論會議，再來滾動式檢討本項檢測基準草案條文內容。

(4) 本項基準係參考德國 StVZO 相關規定，故於德文翻譯為英文時應注意是否符合原文之語意，另如有需要德文翻譯協助，建議可找德國在台協會進行協助。

3. 台灣車輛產業創新協會：

(1) UN R65 未有固定式及非固定式之規範，理論上警示燈應固定於車

輛上；另因警示燈皆於戶外使用，可考量納入 UN R65 附件 4 之防水測試。

- (2) 有關德國 StVZO 53(b)第五條規範之閃光燈應自動且獨立運作，與檢測基準「附件三之五、車輛燈光與標誌檢驗規定」6.27.1.4 所規範之「應由獨立控制來作動」語意不同，故建議草案條文於法規用語上應更準確。
  - (3) 檢測基準「附件三之五、車輛燈光與標誌檢驗規定」應參考德國 StVZO 相關規定納入警示燈安裝位置及數量；另對於尾門警示標識亦應參考德國 StVZO 22a 第三部分之尺寸、長度相關規定納入。
  - (4) 德國 TA Nr.16a 第二點提到「永久安裝於車上之閃光裝置」相呼應 StVZO 53(b)及 UN R65 之規範，故警示燈應固定於車輛上，並未有非固定式警示燈之存在。
4. 建維品質驗證有限公司：本項基準草案係參考德國 StVZO 及聯合國 UN R65 規定，請再就國外相關條文內容審視於國內之適用性及符合性。
  5. 車輛研究測試中心：本次討論檢測基準「附件○、昇降尾門用警示燈(草案)」規定 4.1.14 僅規範鎢絲及氣體放電式燈泡，未有 LED 相關規定，請再確認是否應有 LED 相關規定；另非固定式與固定式警示燈之閃爍頻率不同，且規定 4.1.15 之配光表亦與 UN R65 不同，可能造成業者於對應上較為困難。
  6. 交通部公路局：公路局表示為避免貨車裝卸貨時危害其他用路人安全，已於 113 年 4 月 19 日正式函請貨運及貨櫃相關公會協助向業者加強宣導並確實教育所屬駕駛人確依貨車尾門昇降機之操作使用注意事項。
  7. 南群國際有限公司：該公司表示現行產品經評估對應符合增修法規應無問題。
  8. 針對本項基準之草案條文內容，車安中心會後將依與會單位所提相關建議進行調整，並隨會議紀錄提供予與會單位確認。

(二) 檢測基準「附件十一之一、轉彎及倒車警報裝置安裝規定」之音量規定：

1. 車安中心先就本案背景緣由、檢測基準修法歷程、現行環境噪音規定，及近年大型車輛符合本項檢測基準之檢測音量值數據進行說明供與會單位了解。

2. 台灣區車體工業同業公會：

(1) 考量每個人對於聲音之感受度不同，如再調降現行規定之音量值，恐造成日間於路口轉彎時，因音量太小無法有效警示用路人而導致憾事發生。

(2) 據了解現行已有車輛具有於夜間時配合點亮大燈而自動降低警報裝置音量之設計，故建議未來業者對應時，亦可請台灣區車輛工業同業公會協助。

(3) 針對本項檢測基準之音量下修一節，建議應審慎評估；後續本項檢測基準如有再修正，建議不應影響既有取得安審合格證明書之車型，且不需重新要求進行補測或延伸變更合格證等作業，以避免額外增加成本費用。

3. 台灣車輛產業創新協會：針對音量是否需再下修一節可再討論，並請於未來研擬修正法規時，亦將實務技術面及車輛業者之成本面納入考量。

(三) 檢測基準「附件二、車輛規格規定」之電動車輛緊急斷電開關位置：

1. 經與會單位討論後表示為配合救災需求，針對草案條文內容尚無其他建議，惟考量緊急開關於檢測基準「附件五十四之三、火災防止規定」已訂有相關規範，故建議其草案條文納入該項檢測基準進行規範即可；另實施時間為中華民國一百十五年一月一日起，新型式之M2、M3類電動車輛(含混合動力車輛)及中華民國一百十六年一月一日起，各型式之M2、M3類電動車輛(含混合動力車輛)應符合緊急開關之規定。

2.另與會單位就草案條文「一旦啟動緊急斷電開關，應能同時關閉車輛電門開關、十二伏特/二十四伏特電池系統及高電壓電源等元件及/或氣體燃料系統」一節，反映該規定恐因電力中斷影響緊急照明系統及相關系統運作，需再確認其要求之妥適性。有關與會單位所提相關修正意見，請車安中心調整後續隨會議紀錄供與會單位確認。

(四) 我國車輛安全檢測基準與聯合國UNECE法規版次調和參採作業方式：

- 1.車安中心先就本案背景緣由、檢測基準調和原則及聯合國UNECE車輛安全法規新系列之國內安審對應機制進行說明供與會單位了解。
- 2.台北市汽車代理商業同業公會及相關會員表示係因國外原廠對應UNECE車輛安全法規項目之版次皆為最新系列，為避免因應現行新系列需經檢測機構多次確認之問題點，爰建議車安中心後續調和UNECE車輛安全法規時可採最新系列進行草案研擬作業，以避免造成國內車輛安全檢測基準與國際法規之規範差異過大之情形；另該公會表示後續將蒐集會員相關意見並提供正式書面文件予車安中心參考。

(五) 檢測基準「附件二、車輛規格規定」之車輛點火自動鎖定裝置安裝介面：

- 1.經與會單位討論後，建議就適用範圍另增訂少量或逐車少量得免符合本項規定之條文規範，其餘內容無其它修訂建議，照案通過；另實施時間為中華民國一百十七年一月一日起，新型式之M、N類車輛及中華民國一百十九年一月一日起，各型式之M、N類車輛應符合本項規定。
- 2.有關台北市汽車代理商業同業公會所提對應車輛點火自動鎖定裝置安裝介面規定之監測作業及安裝文件要求之問題，經車安中心說明其安裝方式由申請宣告其車型是否具有介面，若有介面，將依申請者所提文件確認介面位置，若無介面則依法規要求確認安裝文件內容；另基於本項基準之安裝文件後續將由車主提供予後端車輛點火自動鎖定裝置業者進行安裝相關作業，故仍需以提供中文內容較屬妥適。

(六) 檢測基準「附件七十六、車速限制機能」:

1. 針對本項實施時間及適用範圍增訂少量(逐車少量)車型得免符合本項檢測基準規定一節，經與會單位討論後，其修正內容無其它修訂建議。
2. 考量免符合本項檢測基準之適用對象及其資格應更臻明確，會後車安中心針對實施時間及適用範圍調整為個人進口自行使用之車輛得免符合本項車速限制機能」規定，該調整內容隨會議紀錄供與會單位進行確認。

(七) 有關本次UN法規增修涉及國內車輛安全法規草案(附件○、車輛起步警示系統(草案))，因受限會議時間未能將所有內容討論完成，後續另再召開會議進行討論。

(八) 本次討論「附件二、車輛規格規定」之電動車輛緊急斷電開關位置與車輛點火自動鎖定裝置安裝介面、「附件七十六、車速限制機能」之檢測基準項目草案，如有相關修訂建議，請於文到一週內提供予車安中心參考；另「附件○、昇降尾門用警示燈(草案)」及「附件三之五、車輛燈光與標誌檢驗規定」技術內容草案條文，車安中心已依與會單位所提相關建議進行調整如附件，如有相關修訂建議，請於文到二週內提供予車安中心參考。

七、 散會(下午 5 時)