

檢測基準七十一「行車視野輔助系統」增修案 暨

104 年下半年度「車輛安全檢測基準」部分條文修正草案討論（一）

會議紀錄

- 一、 開會時間：中華民國 105 年 2 月 2 日星期二上午 10 時
- 二、 開會地點：本中心 A103 會議室
- 三、 會議主席：許志成 處長
- 四、 會議記錄：黃聖智
- 五、 出席人員：如簽到表
- 六、 會議結論：

（一） 有關討論議題一，基準「七十一、行車視野輔助系統」增訂大貨車應設置可透過裝設於車外之攝影鏡頭，提供駕駛人車輛行駛時週圍路面影像之行車視野輔助系統，綜合意見如下：

1. 基於業界代表所提對於系統之開發、整合及驗證等各階段作業有一定時程需求，爰建議大貨車(N2 及 N3 類車輛)新型式實施日期為 107 年 1 月 1 日，各型式實施日期為 108 年 1 月 1 日。業界代表(含技術母廠)對本項規定之技術對應，如有相關具體補充資料，請於會後二週內提供車安中心，以利彙整轉呈交通部參考。
2. 關於顯示螢幕於車室內之設置位置，原則上應設置於駕駛之視野範圍內。
3. 原「1.2.2 若 N 類車輛後方裝設有特殊裝備或於操作時會與後方攝影鏡頭產生相互干涉情形者，得免裝受後方攝影鏡頭。」
修訂為「1.3.2 N 類車輛後方裝設有特殊裝備或於操作時會與後方攝影鏡頭產生相互干涉情形者。」
4. 原「4.2.1.2 ...若該攝影鏡頭之下緣距地高小於二公尺，則不得超出車輛全寬之外五 0 公釐，測量車輛全寬時不含該裝置，且其邊緣曲率半徑不得小於二・五公釐。」
修訂為「4.2.1.2 ...若該攝影鏡頭之下緣距地高小於二公尺，M2 及 M3 類車輛者不應超出車輛全寬之外五 0 公釐，N2 及 N3 類車輛者不應超出車輛全寬之外二五 0 公釐，測量車輛全寬時不含該

裝置，且其邊緣曲率半徑不應小於二・五公釐。」

(二) 有關討論議題二，104 年下半年度「車輛安全檢測基準」部分條文修正草案討論（一），綜合意見如下：

1. UN 法規增修涉及國內車輛檢測基準部分：

(1) 基準「九之二、聲音警告裝置(喇叭)安裝規定」(草案)

A. 原「3.1 …停置平坦地面上，關閉車上引擎，…」

修訂為「3.1 …停置平坦地面上，且若為使用直流裝置者，
關閉車上引擎…」

B. 原「3.1 …(b)車上引擎發動後怠速時之車上電池；或」

修訂為「3.1 …(b)車上引擎發動暖機後怠速時之車上電池；
或」

(2) 基準「二十八之一輪胎」

A. 原「4.2.3.2 置放此安裝於輪圈上之輪胎，於試驗室環境溫度
下，靜置不應少於二四小時…」

修訂為「4.2.3.2 安裝於輪圈上之輪胎，靜置於試驗室環境溫
度下，不應少於二四小時…」

B. 原「4.2.3.4 …納入寬度計算。以取得之最高量測值為總寬度
值。」

修訂為「4.2.3.4 …納入寬度計算，以最高量測值為總寬度
值。」

C. 原「4.2.3.5 所得最大周長量測值除以 π (即 3.1416)，以求得
外徑。」

修訂為「4.2.3.5 最大圓周量測值除以 π (3.1416)，即為輪胎外
徑。」

D. 原「5.5.1…所提供之量測壓力及試驗壓力指數之指定壓力。」
修訂為「5.5.1…所提供之量測壓力。」

E. 原「5.5.5 由最大圓周長計算得輪胎外徑。」

修訂為「5.5.5 最大圓周量測值除以 π (3.1416)，即為輪胎外

徑。」

F. 關於 6.5.1 表格(及其備註)所對照原 UN 法規內容之 Motorcycle Derivatives, 待確認何為機車衍生品, 再行妥適之文字修訂。

G. 原「6.5.4 以卡規或游標卡於六個等距點測量總寬度, …」
修訂為「6.5.4 以卡規或游標卡尺於六個等距點測量總寬度, …」

H. 原「6.5.5 所得最大周長量測值除以 $\pi(3.1416)$, 以求得外徑。」
修訂為「6.5.5 最大圓周量測值除以 $\pi(3.1416)$, 即為輪胎外徑。」

I. 條文中所有「輪胎外部尺度量測」修訂為「輪胎尺度量測」。

J. 條文中所有「卡尺」修訂為「卡規或游標卡尺」。

(3) 基準「六十四、電動汽車之電氣安全」

原「4.1.1…惟若連接器(含車輛插孔)符合下述…」

修訂為「4.1.1…若連接器(含車輛插孔)符合下述…」

(4) 基準「六十四之一、電動汽車之電氣安全(草案)」

原「4.1.1…惟若連接器(含車輛插孔)符合下述…」

修訂為「4.1.1…若連接器(含車輛插孔)符合下述…」

(5) 基準「六十六、燃油箱」

原「6.1.2.1…, 惟其可發生永久變形。」

修訂為「6.1.2.1…, 惟可發生永久變形。」

(6) 基準「八十〇、反光識別材料-車輛昇降尾門用後方標識牌」(草案)

A. 原「4.4 後方標識牌與車尾間之連結方式, …」

修訂為「4.4 後方標識牌與昇降尾門之連結方式, …」

B. 原「5.1 申請者應提供兩組大型波浪條紋形 (Chevron) …」

修訂為「5.1 申請者應提供兩組大型條紋形 (Chevron) …」

(7) 除上開所列, 其他基準項目內容並無修訂意見。

2. 有關其他建議修訂國內車輛檢測基準部分部分：

(1) 基準「三之四、車輛燈光與標誌檢驗規定」

A. 原「6.24.2 數量：一組。」

修訂為「6.24.2 數量：至少一組。」

B. 關於 N 類及 O 類車輛所使用之昇降尾門，應裝設昇降尾門用
後方標識牌之實施日期，擬待對應 104 年下半年度 UN 法規
修訂之所有基準修正草案皆完成討論後再行後續討論。

(2) 除上開所列，其他基準項目內容並無修訂意見。

七、 散會(中午 12 時 5 分)

104 年度下半年「車輛安全檢測基準」增修條文內容檢討 (一)

會議資料(105/2/2 會議修正)

- 1.增修訂 104 年度 (104/07~104/12) 涉及國內車輛安全法規內容彙整 P.2
- 2.車輛安全檢測基準發布後部分條文修正草案對照表內容彙整 P.142
- 3.基準實施日期列表 P.158
- 4.待公告車輛安全檢測基準增修案規劃表 P.194

中華民國一〇五年二月二日

增修訂104年度（104/07~104/12）涉及國內車輛安全法規之UN法規修正內容彙整（計12項）

項次	法規名稱	修訂法規內容	新增之法規項目	頁碼	UN 版本別	內容摘要
1	九之二、聲音警告裝置(喇叭)安裝規定(草案)		◎	P.5	UN R28 00-S4 (draft)	1.本項調和 UN R28 00-S4 版本，因該版本對於 L 類車輛聲音警告裝置音量標準變嚴苛，爰新增本基準項目以做對應。 2.以基準「九之一、聲音警告裝置(喇叭)安裝規定」為基礎。與其差異主要為M類、N類車輛聲音警告裝置音量由九十三至一一二分貝 A 修正為八十七至一一二分貝 A；L 類車輛由八十至一一二分貝 A 修正為(a)功率未逾七千瓦(九·五一馬力)之 L 類車輛，應為八十三至一一二分貝 A；(b)功率逾七千瓦(九·五一馬力)之 L 類車輛，應為八十七與一一二分貝 A。 3. M、N 類車輛之標準變寬鬆，故已符合本基準項次「九之一」規定者，視同符合本項規定；L 類車輛標準變嚴苛，故已符合本基準項次「九之一」規定者，另應符合本項 3.2 之規定。
2	二十一之一、聲音警告裝置(喇叭)(草案)		◎	P.9	UN R28 00-S4 (draft)	1.本項調和 UN R28 00-S4 版本，因該版本對功率七千瓦以上及以下之 L 類車輛訂有不同音量標準，且功率七千瓦(九·五一馬力)以上之 L 類車輛音量標準變為嚴苛，爰新增本基準項目以做對應。 2.以基準「二十一之一、聲音警告裝置(喇叭)」為基礎。與其差異主要為修訂功率逾七千瓦(九·五一馬力)之 L2、L3 及 L5 類車輛其聲音警告裝置音量應為一一八至一〇五分貝 A，並應符合 3.1.2.1.1 之規定。

項次	法規名稱	修訂法規內容	新增之法規項目	頁碼	UN 版本別	內容摘要
3	二十八之一輪胎	◎		P.11	UN R30 02-S17 2013/02/14 UN R54 00-S19 2015/02/03、 00-S20(draft) UN R75 00-S14 2015/02/03	1.參考 UN R54 00-S20 版，修訂 High flotation tyre 為「高底盤車用輪胎」。 2.參考 UN R30 02-S17、UN R54 00-S19 及 UN R75 00-S14 版，增訂客車、商用車及機車輪胎之量測方式相關規定。
4	四十八之二、安全帶固定裝置	◎		P.28	UN R14 07-S6 (draft)	參考 UN R14 07-S6 版，修訂 ISOFIX 位置之最少數量、側向式座椅及後向式座椅試驗以及選擇藉由”ISO/F2”(B) 治具加以定位 ISOFIX 上固定器區域之相關規定，並進行文字一致性調整，修訂折疊式輔助座椅之名詞釋義，以及將原「兒童保護裝置裝備」修訂為「兒童保護裝置治具」、「裝備」修訂為「治具」及「尺寸等級」修訂為「尺度等級」。
5	四十九、座椅強度	◎		P.69	UN R17 08-S3 (draft)	參考 UN R17 08-S3 版，修訂型式 1 測試塊之相關規定。
6	四十九之一、座椅強度	◎		P.69	UN R17 08-S3 (draft)	參考 UN R17 08-S3 版，修訂型式 1 測試塊之相關規定。
7	五十之一、頭枕	◎		P.67	UN R17 08-S3 (draft)	參考 UN R17 08-S3 版，修訂折疊式輔助座椅之名詞釋義。
8	六十四、電動汽車之電氣安全	◎		P.70	UN R100 01-S4 (draft)	參考 UN R100 01-S4 版，修訂帶電體直接接觸保護之相關規定，並針對「外部電源供應器」進行名詞一致性調整。

項次	法規名稱	修訂法規內容	新增之法規項目	頁碼	UN 版本別	內容摘要
9	六十四之一、電動汽車之電氣安全(草案)	◎		P.76	UN R100 02-S2(draft)	參考 UN R100 02-S2 版，修訂高電壓匯流排之名詞釋義及帶電體直接接觸保護之相關規定，並針對「外部電源供應器」進行名詞一致性調整。
10	六十六、燃油箱	◎		P.83	UN R34 03 2015/06/22、03-R2-C1 2013/09/11、03-R2-C2 2015/06/30	1.參考 UN R34 03 版，增訂有關燃油箱為塑膠材質其液壓試驗之等效試驗方式。 2.參考 UN R34 03-R2-C1 版，修訂耐火磚的尺寸及技術資料不影響國內檢測基準。 3.參考 UN R34 03-R2-C2 版，修訂為 UN 遺漏燃油箱之翻覆試驗條文，原基準條文已有規範。
11	七十四、LED (發光二極體)光源	◎		P.87	UN R128 00-S4 (draft)	參考 UN R128 00-S4 版，修訂量測方法在 30 分鐘後所得之光通量量測值之規定。
12	七十〇、反光識別材料-車輛昇降尾門用後方標識牌(草案)		◎	P.102	UN R70 01-S9 (draft)	依交通部指示參考香港運輸署車輛安全及標準部技術公告第 1/2008 號及參考 UN R70 01-S9 版，研擬本項基準實施時間、名詞釋義、認定原則及測試標準等。

UN R28 AUDIBLE WARNING DEVICES 00-S4 (draft) 聲音警告裝置和信號

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
00-S4 (draft)		<u>九之二、聲音警告裝置(喇叭)安裝規定(草案)</u> ... 1. 實施時間及適用範圍： 1.1 中華民國 <u>一〇八年一月一</u>日起，新型式之M及N類車輛及<u>中華民國〇年〇月〇日起，各型式之M及N類車輛</u>，其聲音警告裝置之安裝，應符合本項規定；且應使用符合本基準規定之聲音警告裝置。<u>已符合本基準項次「九之一」規定之既有型式M及N類車輛，亦視同符合本項規定。</u> 1.2 中華民國 <u>一〇八年一月一</u>日起，新型式之 L1、<u>L2</u>、L3 及 <u>L5</u> 類車輛及中華民國 <u>一一〇年一月一</u>日起，各型式之 L1、L2、L3 及 L5 類車輛，其聲音警告裝置之安裝，應符合本項規定；且應使用符合本基準規定之聲音警告裝置。<u>已符合本基準項次「九之一」規定之既有型式 L1、L2、L3 及 L5 類車輛，另應符合本項 3.2 之規定。</u>	<u>九之一、聲音警告裝置(喇叭)安裝規定</u> ... 1. 實施時間及適用範圍： 1.1 中華民國 <u>九十五年七月一</u>日起，新型式之M及N類車輛及中華民國 <u>九十七年七月一</u>日起，各型式之M及N類車輛，其聲音警告裝置之安裝，應符合本項規定；且應使用符合本基準規定之聲音警告裝置。 1.2 中華民國 <u>九十六年一月一</u>日起，新型式之 L1 及 L3 類車輛及中華民國 <u>九十八年一月一</u>日起，各型式之 L1、L2、L3 及 L5 類車輛，其聲音警告裝置之安裝，應符合本項規定；且應使用符合本基準規定之聲音警告裝置。
14. SPECIFICATIONS ... 14.4. The A-weighted sound pressure level emitted by the device(s) fitted on the	14. SPECIFICATIONS ... 14.4. The A-weighted sound pressure level emitted by the device(s) fitted on the	3. 聲音警告裝置之整車信號： 3.1 M類、N類車輛其聲音警告裝置：<u>停置平坦地面上，且若為使用直流裝置者，關閉車上引擎；於縱</u>	3. 聲音警告裝置之整車信號： 3.1 M類、N類車輛其聲音警告裝置：在縱向中心線上，車身前方七公尺、距地高0.五至一.五公尺

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
vehicle shall be measured at a distance of 7 m in front of the vehicle, the latter being placed on an open site, on ground as smooth as possible, and, in case of devices supplied with direct current, with its engine stopped. The test voltage as specified in paragraph 6.2.3. shall be supplied by: (a) The vehicle battery only; or (b) The vehicle battery with the vehicle engine warmed-up and at idle; or (c) With an external power source supply connected to the AWD terminal(s)." ... 14.8. Measured under the conditions specified in paragraphs 14.2. to 14.7., the maximum sound-pressure level (14.7.) of the audible signal tested shall be at least: (a) equal to 83 dB(A) and not more than 112 dB(A) for the signals of motorcycles of a power less than or equal to 7 kW; (b) equal to 87 dB(A) and at most 112 dB(A) for the signals of vehicles of categories M and N ^{1/} and motorcycles of a power greater than 7 kW. 補充資料: 6.2.3. The AWD shall be supplied with current, as appropriate, at the following voltages: 6.2.3.1. in the case of AWDs supplied with	vehicle at a distance of 7 m in front of the vehicle, the latter being placed on an open site, on ground as smooth as possible and, in the case of devices supplied with direct current, with its engine stopped. ... 14.8. Measured under the conditions specified in paragraphs 14.2. to 14.7., the maximum sound-pressure level (14.7.) of the audible signal tested shall be at least: (a) equal to 83 dB(A) and not more than 112 dB(A) for the signals of motorcycles of a power less than or equal to 7 kW; (b) equal to 93 dB(A) and at most 112 dB(A) for the signals of vehicles of categories M and N ^{1/} and motorcycles of a power greater than 7 kW.	向中心線上，車身前方七公尺<u>處</u>距地高0.五至一.五公尺範圍內，<u>測量聲音警告裝置之 A 加權聲壓強度</u>，其應介於<u>八十七分貝 A</u>與一一分貝 A 之間。背景噪音值及風聲須至少小於量測值一 0 分貝 A。<u>應依本基準「聲音警告裝置(喇叭)」規定，由下列裝置提供試驗電壓：</u> (a)車上電池；或 (b)車上引擎發動<u>暖機後怠速時之車上電池</u>；或 (c)連接至聲音警告裝置(喇叭)之外部電源供給。 3.2 L 類車輛其聲音警告裝置：在縱向中心線上，車身前方七公尺、距地高0.五至一.五公尺範圍內，<u>其聲音警告裝置之整車信號，最大聲壓強度應符合下列規定：</u> (a)<u>功率未逾七千瓦(九.五一馬力)之 L 類車輛</u>，應介於<u>八十三分貝 A</u>與一一分貝 A 之間。背景噪音值及風聲須至少小於量測值一 0 分貝 A。 (b)<u>功率逾七千瓦(九.五一馬力)之 L 類車輛</u>，應介於<u>八十七分貝 A</u>與一一分貝 A 之間。背景噪音值及風聲須至少小於量測值一 0 分貝 A。	範圍內，應介於<u>九十三分貝 A</u>與一一分貝 A 之間。背景噪音值及風聲須至少小於量測值一 0 分貝 A。 3.2 L 類車輛其聲音警告裝置：在縱向中心線上，車身前方七公尺、距地高0.五至一.五公尺範圍內，應介於<u>八十分貝 A</u>與一一分貝 A 之間。背景噪音值及風聲須至少小於量測值一 0 分貝 A。

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
direct current, at a voltage measured at the terminal of the electric power source of 13/12 of the rated voltage. 6.2.3.2. in the case of AWDs supplied with alternating current, the current shall be supplied by an electric generator of the type normally used with this type of AWD. The acoustic characteristics of the AWD shall be recorded for electric generator speeds corresponding to 50%, 75% and 100% of the maximum speed indicated by the manufacturer of the generator for continuous operation. During this test, no other electrical load shall be imposed on the electric generator. The endurance test described in paragraph 6.3 shall be carried out at a speed indicated by the manufacturer of the equipment and selected from the above range.			
Annex 2, Communication concerning approval (or extension or refusal or withdrawal of approval or production definitely discontinued) of a vehicle type with regard to its audible signals pursuant to Regulation No. 28 Approval No. Extension No. 1. Trade name or mark of the	Annex 2, Communication concerning approval (or extension or refusal or withdrawal of approval or production definitely discontinued) of a vehicle type with regard to its audible signals pursuant to Regulation No. 28 Approval No. Extension No. 1. Trade name or mark of the	認證(或拒絕或撤銷)之溝通文件不影響國內基準	無

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
vehicle..... 2. Vehicle type..... 3. Manufacturer's name and address..... 4. If applicable, name and address of manufacturer's representative 5. Type(s) of warning device(s)*/ 6. Power supply used: Vehicle battery only/Battery with vehicle engine at idle/External power supply2..... 7. Sound level values:..... 8. Vehicle submitted for approval on 9. Technical service responsible for approval tests..... 10. Date of report issued by that service 11. Number of report issued by that service.... 12. Approval granted/refused**/ 13.Place 14. Date 15.Signature..... ..	vehicle..... 2. Vehicle type..... 3. Manufacturer's name and address..... 4. If applicable, name and address of manufacturer's representative 5. Type(s) of warning device(s)*/ 6. Sound level values:..... 7. Vehicle submitted for approval on 8. Technical service responsible for approval tests..... 9. Date of report issued by that service 10. Number of report issued by that service.... 11. Approval granted/refused**/ 12.Place 13. Date 14.Signature..... .. 15. The following documents are annexed to this communication:		

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
16. The following documents are annexed to this communication: drawings of the mountings of the warning device(s), drawings and diagrams giving the mounting positions and characteristics of the parts of the structure on which the devices are fitted, over-all views of the front of the vehicle and of the compartment in which the device is situated and description of the component materials. A list of documents contained in the approval file transmitted to the administrative service which has granted approval is annexed to this communication.	 drawings of the mountings of the warning device(s), drawings and diagrams giving the mounting positions and characteristics of the parts of the structure on which the devices are fitted, over-all views of the front of the vehicle and of the compartment in which the device is situated and description of the component materials. A list of documents contained in the approval file transmitted to the administrative service which has granted approval is annexed to this communication.		
		<u>二十一之一、聲音警告裝置(喇叭)(草案)</u> 1. 實施時間及適用範圍： <u>1.1 中華民國一〇八年一月一日起，新型式之M、N、L2、L3及L5類車輛及中華民國一一〇年一月一日起，各型式之M、N、L2、L3及L5類車輛，其聲音警告裝置，應符合本項規定。</u> <u>1.1.1 已符合本基準項次「二十一」</u>	<u>二十一、聲音警告裝置(喇叭)</u> 1. 實施時間及適用範圍： <u>1.1 中華民國九十五年七月一日起，使用於M及N類車輛之新型式聲音警告裝置及中華民國九十七年七月一日起，使用於M及N類車輛之各型式聲音警告裝置，應符合本項規定。</u> <u>1.2 中華民國九十六年一月一日</u>

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
		規定之既有型式M及N類車輛，視同符合本項規定。 <u>1.1.1 已符合本基準項次「二十一」規定之既有型式且功率未逾七千瓦(九·五一馬力)之L2、L3及L5類車輛，視同符合本項規定。</u> 1.3 除大客車及幼童專用車以外之車輛，申請少量車型安全審驗者，得免符合本項「聲音警告裝置(喇叭)」規定。 1.4 申請逐車少量車型安全審驗之車輛，得免符合本項「聲音警告裝置(喇叭)」規定。	<u>起，使用於L3類車輛之新型式聲音警告裝置及中華民國九十八年一月一日起，使用於L2、L3及L5類車輛之各型式聲音警告裝置，應符合本項規定。</u> 1.3 除大客車及幼童專用車以外之車輛，申請少量車型安全審驗者，得免符合本項「聲音警告裝置(喇叭)」規定。 1.4 申請逐車少量車型安全審驗之車輛，得免符合本項「聲音警告裝置(喇叭)」規定。
2.10. The AWD is principally intended for: 2.10.1. motor cycles of a power less than or equal to 7 kW (class I) 2.10.2. vehicles of categories M and N and motor cycles of a power greater than 7 kW (class II) ... 6.2. Measurement of the sound characteristics ... 6.2.7. Under the conditions set forth above, the sound-pressure level weighted in accordance with curve A shall not exceed the following values: (a) 115 dB(A) for AWDs intended principally for motor cycles with a power less than or equal to 7 kW;	2.10. The AWD is principally intended for: 2.10.1. motor cycles of a power less than or equal to 7 kW (class I) 2.10.2. vehicles of categories M and N and motor cycles of a power greater than 7 kW (class II) ... 6.2. Measurement of the sound characteristics ... 6.2.7. Under the conditions set forth above, the sound-pressure level weighted in accordance with curve A shall not exceed the following values: (a) 115 dB(A) for AWDs intended principally for motor cycles with a power less than or equal to 7 kW;	3. 聲音警告裝置： 3.1 安裝於M及N類車輛 <u>及功率逾七千瓦(九·五一馬力)之L2、L3及L5類車輛</u> 其聲音警告裝置： 3.1.2 檢測標準 3.1.2.1 音量： 3.1.2.1.1 音量不得超過一一八分貝A。一八〇〇到三五五〇赫茲頻寬的總聲壓位準應大於三五五〇赫茲以上任一頻率之聲壓位準且不小於一〇五分貝A。 ... 3.2 安裝於 <u>功率未逾七千瓦(九·五一馬力)之L2、L3及L5類車輛</u> 其聲音警告裝置： 3.2.2 檢測標準 3.2.2.1 音量：	3. 聲音警告裝置： 3.1 安裝於M及N類車輛其聲音警告裝置： 3.1.2 檢測標準 3.1.2.1 音量： 3.1.2.1.1 音量不得超過一一八分貝A。一八〇〇到三五五〇赫茲頻寬的總聲壓位準應大於三五五〇赫茲以上任一頻率之聲壓位準且不小於一〇五分貝A。 ... 3.2 安裝於 <u>L2、L3及L5類車輛</u> 其聲音警告裝置： 3.2.2 檢測標準 3.2.2.1 音量：

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
(b) 118 dB(A) for AWDs intended principally for vehicles of categories M and N, and motor cycles with a power greater than 7 kW. 6.2.7.1. In addition, the sound-pressure level in the frequency band 1,800 to 3,550 Hz shall be greater than that of any component of a frequency above 3,550 Hz and in any event equal to or greater than: (a) 95 dB(A) for AWDs intended principally for motor cycles with a power less than or equal to 7 kW; (b) 105 dB(A) for AWDs intended principally for vehicles of categories M and N, and motor cycles with a power greater than 7 kW.	(b) 118 dB(A) for AWDs intended principally for vehicles of categories M and N, and motor cycles with a power greater than 7 kW. 6.2.7.1. In addition, the sound-pressure level in the frequency band 1,800 to 3,550 Hz shall be greater than that of any component of a frequency above 3,550 Hz and in any event equal to or greater than: (a) 95 dB(A) for AWDs intended principally for motor cycles with a power less than or equal to 7 kW; (b) 105 dB(A) for AWDs intended principally for vehicles of categories M and N, and motor cycles with a power greater than 7 kW.	3.2.2.1.1 音量不得超過一一五分貝A。一八〇〇到三五五〇赫茲頻寬的總聲壓位準應大於三五五〇赫茲以上任一頻率之聲壓位準且不小於九五分貝A。 ...	3.2.2.1.1 音量不得超過一一五分貝A。一八〇〇到三五五〇赫茲頻寬的總聲壓位準應大於三五五〇赫茲以上任一頻率之聲壓位準且不小於九五分貝A。 ...

UN R54 PNEUMATIC TYRES (COMMERCIAL VEHICLE) 00-S20 (draft) 商用車輛氣壓胎

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
00-S20(draft)			
3.1.13. The prefix "LT" before the tyre size designation, or the suffix "C" or "LT" after the rim diameter marking referred to in paragraph 2.17.1.3., and, if applicable, after the tyre to rim fitment configuration referred to in paragraph 2.17.1.4., or the suffix "LT" after the service description."	3.1.13. The suffix "C" or "LT" after the rim diameter marking referred to in paragraph 2.17.1.3., and, if applicable, after the tyre to rim fitment configuration referred to in paragraph 2.17.1.4.: 3.1.13.1. This marking is optional in the case of tyres fitted on 5 deg. drop centre	二十八之一、輪胎 (條文 3.屬 Markings 部分，非屬測試相關，無納入檢測基準)	二十八之一、輪胎

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
	rims, suitable for single and dual fitment, having a load capacity index in single lower or equal to 121 and destined for the equipment of motor vehicles; 3.1.13.2. This marking is mandatory in the case of tyres fitted on 5 deg. drop centre rims, suitable for single fitment only, having a load capacity index higher or equal to 122 and destined for the equipment of motor vehicles; 3.1.14. The suffix "CP" after the rim diameter marking referred to in paragraph 2.17.1.3., and, if applicable, after the tyre to rim fitment configuration referred to in paragraph 2.17.1.4. This marking is mandatory in the case of tyres fitted on 5 deg. drop centre rims, having a load capacity index in single lower or equal to 121 and specifically designed for the equipment of motor caravans;		
Annex 5, part II, table B, 如下表	參考CNS 3671輕型卡車及超輕型卡車用輪胎尺度	5.2.1.6 使用於輕型商用車輛之輪胎（ <u>高底盤車用輪胎</u> , High flotation tyre)-徑向層及對角線結構者。 修訂內容如頁末（表格係用 103 年下半年度更新之版本再作本次修訂）	5.2.1.6 使用於輕型商用車輛之輪胎 (High flotation tyre)-徑向層及對角線結構者。

【新】

Table B: Tyres for light commercial vehicles (high flotation tyres)

Diagonal and radial

Tyre-size designation ¹	Measuring rim width code	Nominal rim diameter d (mm)	Outer diameter D (mm) ²		Section width S (mm) ³
			Normal	Snow	
9-15LT	8.00	381	744	755	254
10-15LT	8.00	381	773	783	264
11-15LT	8.00	381	777	788	279
24x7.50-13LT	6.00	330	597	604	191
27x8.50-14LT	7.00	356	674	680	218
28x8.50-15LT	7.00	381	699	705	218
29x9.50-15LT	7.50	381	724	731	240
30x9.50-15LT	7.50	381	750	756	240
31x10.50-15LT	8.50	381	775	781	268
31x11.50-15LT	9.00	381	775	781	290
31x12.50R15LT	10.00	381	775	781	318
31x13.50-15LT	11.00	381	775	781	345
31x15.50-15LT	12.00	381	775	781	390
32x11.50-15LT	9.00	381	801	807	290
33x9.50 R15LT	7.50	381	826	832	240
33x10.50R15LT	8.50	381	826	832	268
33x10.50R17LT	8.50	432	826	832	268
33x10.50R18LT	8.50	457	826	832	268
33x11.50R18LT	9.00	457	826	832	290
33x12.50-15LT	10.00	381	826	832	318
33x12.50R17LT	10.00	432	826	832	318
33x12.50R18LT	10.00	457	826	832	318
33x12.50R20LT	10.00	508	826	832	318
33x12.50R22LT	10.00	559	826	832	318
33x13.50R15LT	11.00	381	826	832	345
33x15.50R15LT	12.00	381	826	832	390
34x10.50R17LT	8.50	432	851	858	268
34x12.50R18LT	10.00	457	851	858	318
35x12.50-15LT	10.00	381	877	883	318
35x12.50R17LT	10.00	432	877	883	318
35x12.50R18LT	10.00	457	877	883	318
35x12.50R20LT	10.00	508	877	883	318

Tyre-size designation ¹	Measuring rim width code	Nominal rim diameter d (mm)	Outer diameter D (mm) ²		Section width S (mm) ³
			Normal	Snow	
35x12.50R22LT	10.00	559	877	883	318
35x13.50R15LT	11.00	381	877	883	345
35x13.50R18LT	11.00	457	877	883	345
35x13.50R20LT	11.00	508	877	883	345
35x14.50R15LT	12.00	381	877	883	372
36x13.50R18LT	11.00	457	902	908	345
36x14.50R15LT	12.00	381	902	908	372
36x14.50R17LT	12.00	432	902	908	372
36x14.50R18LT	12.00	457	902	908	372
36x15.50R15LT	12.00	381	902	908	390
37x12.50-15LT	10.00	381	928	934	318
37x12.50 R17LT	10.00	432	928	934	318
37x12.50R18LT	10.00	457	928	934	318
37x12.50R20LT	10.00	508	928	934	318
37x12.50R22LT	10.00	559	928	934	318
37x13.50R15LT	11.00	381	928	934	345
37x13.50R17LT	11.00	432	928	934	345
37x13.50R18LT	11.00	457	928	934	345
37x13.50R20LT	11.00	508	928	934	345
37x13.50R22LT	11.00	559	928	934	345
37x13.50R24LT	11.00	610	928	934	345
37x14.50-15LT	12.00	381	928	934	372
38x13.50R17LT	11.00	432	953	959	345
38x13.50R20LT	11.00	508	953	959	345
38x13.50R24LT	11.00	610	953	959	345
38x14.50R17LT	12.00	432	953	959	372
38x14.50R18LT	12.00	457	953	959	372
38x14.50R20LT	12.00	508	953	959	372
38x15.50R15LT	12.00	381	953	959	390
38x15.50R17LT	12.00	432	953	959	390
38x15.50R18LT	12.00	457	953	959	390
38x15.50R20LT	12.00	508	953	959	390
39x13.50R17LT	11.00	432	978	985	345
40x13.50R17LT	11.00	432	1004	1010	345

Tyre-size designation ¹	Measuring rim width code	Nominal rim diameter d (mm)	Outer diameter D (mm) ²		Section width S (mm) ³
			Normal	Snow	
40x13.50R20LT	11.00	508	1004	1010	345
40x14.50R17LT	12.00	432	1004	1010	372
40x14.50R18LT	12.00	457	1004	1010	372
40x14.50R20LT	12.00	508	1004	1010	372
40x15.50R20LT	12.00	508	1004	1010	390
40x15.50R22LT	12.00	559	1004	1010	390
40x15.50R24LT	12.00	610	1004	1010	390
42x14.50R17LT	12.00	432	1055	1061	372
42x14.50R20LT	12.00	508	1055	1061	372
8.00-16.5LT	6.00	419	720	730	203
8.75-16.5LT	6.75	419	748	759	222
9.50-16.5LT	6.75	419	776	787	241
10-16.5LT	8.25	419	762	773	264
12-16.5LT	9.75	419	818	831	307
30x9.50-16.5LT	7.50	419	750	761	240
31x10.50-16.5LT	8.25	419	775	787	266
33x12.50-16.5LT	9.75	419	826	838	315
35x12.50 R16.5LT	10.00	419	877	883	318
37x12.50-16.5LT	9.75	419	928	939	315
37x14.50-16.5LT	11.25	419	928	939	365

¹ Tyres in Radial construction are identified by the letter "R" in place of "-" (e.g. 24x7.50 R 13LT).

² Coefficient 'b' for the calculation of D_{max}: 1.07.

³ Overall width may exceed this value up to +7 per cent.

【舊】

Tyres for light commercial vehicles (high flotation tyres) Diagonal and radial

Tyre-size designation ¹	Measuring rim width code	Nominal rim diameter d (mm)	Outer diameter D (mm) ²		Section width S (mm) ³
			Normal	Snow	
9-15LT	8.00	381	744	755	254
10-15LT	8.00	381	773	783	264
11-15LT	8.00	381	777	788	279
24x7.50-13LT	6	330	597	604	191
27x8.50-14LT	7	356	674	680	218
28x8.50-15LT	7	381	699	705	218
29x9.50-15LT	7.5	381	724	731	240
30x9.50-15LT	7.5	381	750	756	240
31x10.50-15LT	8.5	381	775	781	268
31x11.50-15LT	9	381	775	781	290
31x13.50-15LT	11	381	775	781	345
31x15.50-15LT	12	381	775	781	390
32x11.50-15LT	9	381	801	807	290
33x12.50-15LT	10	381	826	832	318
35x12.50-15LT	10	381	877	883	318
37x12.50-15LT	10	381	928	934	318
37x14.50-15LT	12	381	928	934	372
8.00-16.5LT	6.00	419	720	730	203
8.75-16.5LT	6.75	419	748	759	222
9.50-16.5LT	6.75	419	776	787	241
10-16.5LT	8.25	419	762	773	264
12-16.5LT	9.75	419	818	831	307
30x9.50-16.5LT	7.50	419	750	761	240
31x10.50-16.5LT	8.25	419	775	787	266
33x12.50-16.5LT	9.75	419	826	838	315
37x12.50-16.5LT	9.75	419	928	939	315
37x14.50-16.5LT	11.25	419	928	939	365
33x9.50 R15LT	7.50	381	826	832	240
35x12.50 R16.5LT	10.00	419	877	883	318
37x12.50 R17LT	10.00	432	928	934	318

¹ Tyres in Radial construction are identified by the letter "R" in place of "-" (e.g. 24x7.50 R 13LT).

² Coefficient 'b' for the calculation of Dmax: 1.07.

³ Overall width may exceed this value up to +7 per cent.

修正後

5.2.1.6 使用於輕型商用車輛之輪胎([高底盤車用輪胎](#), High flotation tyre)-徑向層及對角線結構者。

標稱尺度 ¹	量測輪圈 寬度代號	標稱輪圈直 徑"d"(公釐)	輪胎外徑 D (公釐) ²		截面寬度 S (公釐) ³
			一般	雪地	
9-15LT	8.00	381	744	755	254
10-15LT	8.00	381	773	783	264
11-15LT	8.00	381	777	788	279
24x7.50-13LT	6.00	330	597	604	191
27x8.50-14LT	7.00	356	674	680	218
28x8.50-15LT	7.00	381	699	705	218
29x9.50-15LT	7.50	381	724	731	240
30x9.50-15LT	7.50	381	750	756	240
31x10.50-15LT	8.50	381	775	781	268
31x11.50-15LT	9.00	381	775	781	290
31x12.50-15LT	10.00	381	775	781	318
31x13.50-15LT	11.00	381	775	781	345
31x15.50-15LT	12.00	381	775	781	390
32x11.50-15LT	9.00	381	801	807	290
33x9.50R15LT	7.50	381	826	832	240
33x10.50R15LT	8.50	381	826	832	268
33x10.50R17LT	8.50	432	826	832	268
33x10.50R18LT	8.50	457	826	832	268

33x11.50R18LT	9.00	457	826	832	290
33x12.50-15LT	10.00	381	826	832	318
33x12.50R17LT	10.00	432	826	832	318
33x12.50R18LT	10.00	457	826	832	318
33x12.50R20LT	10.00	508	826	832	318
33x12.50R22LT	10.00	559	826	832	318
33x13.50R15LT	11.00	381	826	832	345
33x15.50R15LT	12.00	381	826	832	390
34x10.50R17LT	8.50	432	851	858	268
34x12.50R18LT	10.00	457	851	858	318
35x12.50-15LT	10.00	381	877	883	318
35x12.50R17LT	10.00	432	877	883	318
35x12.50R18LT	10.00	457	877	883	318
35x12.50R20LT	10.00	508	877	883	318
35x12.50R22LT	10.00	559	877	883	318
35x13.50R15LT	11.00	381	877	883	345
35x13.50R18LT	11.00	457	877	883	345
35x13.50R20LT	11.00	508	877	883	345
35x14.50R15LT	12.00	381	877	883	372
36x13.50R18LT	11.00	457	902	908	345
36x14.50R15LT	12.00	381	902	908	372
36x14.50R17LT	12.00	432	902	908	372
36x14.50R18LT	12.00	457	902	908	372
36x15.50R15LT	12.00	381	902	908	390
37x12.50-15LT	10.00	381	928	934	318
37x12.50R17LT	10.00	432	928	934	318

37x12.50R18LT	10.00	457	928	934	318
37x12.50R20LT	10.00	508	928	934	318
37x12.50R22LT	10.00	559	928	934	318
37x13.50R15LT	11.00	381	928	934	345
37x13.50R17LT	11.00	432	928	934	345
37x13.50R18LT	11.00	457	928	934	345
37x13.50R20LT	11.00	508	928	934	345
37x13.50R22LT	11.00	559	928	934	345
37x13.50R24LT	11.00	610	928	934	345
37x14.50-15LT	12.00	381	928	934	372
38x13.50R17LT	11.00	432	953	959	345
38x13.50R20LT	11.00	508	953	959	345
38x13.50R24LT	11.00	610	953	959	345
38x14.50R17LT	12.00	432	953	959	372
38x14.50R18LT	12.00	457	953	959	372
38x14.50R20LT	12.00	508	953	959	372
38x15.50R15LT	12.00	381	953	959	390
38x15.50R17LT	12.00	432	953	959	390
38x15.50R18LT	12.00	457	953	959	390
38x15.50R20LT	12.00	508	953	959	390
39x13.50R17LT	11.00	432	978	985	345
40x13.50R17LT	11.00	432	1004	1010	345
40x13.50R20LT	11.00	508	1004	1010	345
40x14.50R17LT	12.00	432	1004	1010	372
40x14.50R18LT	12.00	457	1004	1010	372
40x14.50R20LT	12.00	508	1004	1010	372

40x15.50R20LT	12.00	508	1004	1010	390
40x15.50R22LT	12.00	559	1004	1010	390
40x15.50R24LT	12.00	610	1004	1010	390
42x14.50R17LT	12.00	432	1055	1061	372
42x14.50R20LT	12.00	508	1055	1061	372
8.00-16.5LT	6.00	419	720	730	203
8.75-16.5LT	6.75	419	748	759	222
9.50-16.5LT	6.75	419	776	787	241
10-16.5LT	8.25	419	762	773	264
12-16.5LT	9.75	419	818	831	307
30x9.50-16.5LT	7.50	419	750	761	240
31x10.50-16.5LT	8.25	419	775	787	266
33x12.50-16.5LT	9.75	419	826	838	315
35x12.50 R16.5LT	10.00	419	877	883	318
37x12.50-16.5LT	9.75	419	928	939	315
37x14.50-16.5LT	11.25	419	928	939	365

註：1: 徑向層結構之輪胎係用”R”字母替代連結符號”-”(例如 24x7.50 R 13LT)。

2: 計算 $D_{\max}$ 之係數“b”:1.07。

3: 總寬度允許超過此數值最多 7%。

修正前

5.2.1.6 使用於輕型商用車輛之輪胎(High flotation tyre)-徑向層及對角線結構者。

標稱尺度 ¹	量測輪圈 寬度代號	標稱輪圈直 徑”d”(公釐)	輪胎外徑 D (公釐) ²		截面寬度 S (公釐) ³
			一般	雪地	
9-15LT	8.00	381	744	755	254
10-15LT	8.00	381	773	783	264

11-15LT	8.00	381	777	788	279
24x7.50-13LT	6	330	597	604	191
27x8.50-14LT	7	356	674	680	218
28x8.50-15LT	7	381	699	705	218
29x9.50-15LT	7.5	381	724	731	240
30x9.50-15LT	7.5	381	750	756	240
31x10.50-15LT	8.5	381	775	781	268
31x11.50-15LT	9	381	775	781	290
31x13.50-15LT	11	381	775	781	345
31x15.50-15LT	12	381	775	781	390
32x11.50-15LT	9	381	801	807	290
33x12.50-15LT	10	381	826	832	318
35x12.50-15LT	10	381	877	883	318
37x12.50-15LT	10	381	928	934	318
37x14.50-15LT	12	381	928	934	372
8.00-16.5LT	6.00	419	720	730	203
8.75-16.5LT	6.75	419	748	759	222
9.50-16.5LT	6.75	419	776	787	241
10-16.5LT	8.25	419	762	773	264
12-16.5LT	9.75	419	818	831	307
30x9.50-16.5LT	7.50	419	750	761	240
31x10.50-16.5LT	8.25	419	775	787	266
33x12.50-16.5LT	9.75	419	826	838	315
<u>37x12.50-16.5LT</u>	<u>9.75</u>	<u>419</u>	<u>928</u>	<u>939</u>	<u>315</u>
<u>37x14.50-16.5LT</u>	<u>11.25</u>	<u>419</u>	<u>928</u>	<u>939</u>	<u>365</u>
<u>33x9.50 R15LT</u>	<u>7.50</u>	<u>381</u>	<u>826</u>	<u>832</u>	<u>240</u>

35x12.50 R16.5LT	10.00	419	877	883	318
<u>37x12.50 R17LT</u>	<u>10.00</u>	<u>432</u>	<u>928</u>	<u>934</u>	<u>318</u>

註：1: 徑向層結構之輪胎係用”R”字母替代連結符號”-”(例如 24x7.50 R 13LT)。

2: 計算 D_{max} 之係數“b”:1.07。

3: 總寬度允許超過此數值最多7%。

UN R30 PNEUMATIC TYRES (PASSENGER VEHICLE) 02-S17 2013/02/14 客車輪胎

UN R54 PNEUMATIC TYRES (COMMERCIAL VEHICLE) 00-S19 2015/02/03 商用車輪胎

UN R75 PNEUMATIC TYRES (MOPED, MOTOR CYCLE) 00-S14 2015/02/03 機車輪胎

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
UN R30 02-S17			
Annex 6 METHOD OF MEASURING PNEUMATIC TYRES 1.1. Mount the tyre on the measuring rim specified by the manufacturer pursuant to paragraph 4.1.12. of this Regulation and inflate it to a pressure of 3 to 3.5 bar. 1.2. Adjust the pressure as follows: 1.2.1. in standard bias-belted tyres: to 1.7 bar; 1.2.2. in diagonal (bias-ply) tyres: to: 【請參考下列表格】 1.2.3. in standard radial tyres: to 1.8 bar; 1.2.4. in reinforced tyres: to 2.3 bar; 1.2.5. in T-tyre temporary use spare tyres: to		二十八之一、輪胎 <u>4.2.3 輪胎外部尺度量測方式</u> <u>4.2.3.1 胎壓調節</u> <u>4.2.3.1.1應依申請者提供之申請文件所宣告量測輪圈及試驗輪圈，將輪胎安裝於指定之量測輪圈，以及輪胎胎壓充填至三至三・五bar之間。</u> <u>4.2.3.1.2 調整輪胎壓力如下：</u> <u>4.2.3.1.2.1標準之交叉層環帶外胎應達到一・七bar；</u> <u>4.2.3.1.2.2 交叉層外胎應達到下表中之規範值；</u> <u>【請參考下列表格】</u> <u>4.2.3.1.2.3 標準之徑向層外胎應達到一・八bar；</u> <u>4.2.3.1.2.4 強化型輪胎應達到二・三bar；</u> <u>4.2.3.1.2.5 T型應急用備胎應達到</u>	二十八之一、輪胎

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
4.2. bar. 2. Condition the tyre, mounted on its rim, at the ambient room temperature for not less than 24 hours, save as otherwise prescribed in paragraph 6.2.3. of this Regulation. 3. Readjust the pressure to the level specified in paragraph 1.2. above. 4. Measure the overall width by calliper at six equally-spaced points, taking the thickness of the protective ribs or bands into account. The highest measurement so obtained is taken as the overall width. 5. Determine the outer diameter by measuring the maximum circumference and dividing the figure so obtained by pi (3.1416). Note: 6.2.3. The outer diameter of the tyre, measured six hours after the load/speed performance test as specified in paragraph 2. of Annex 7, must not differ by more		<u>四・二 bar。</u> <u>4.2.3.2 置放此安裝於輪圈上之輪胎，靜置於試驗室環境溫度下，靜置不應少於二四小時，除條文4.3.1.4另有規定外。</u> <u>4.2.3.3 再重新調整壓力至上述4.2.3.1.2規定值。</u> <u>4.2.3.4 以卡規或游標卡尺於六個等距點測量總寬度，並將保護條或保護帶厚度納入寬度計算一，以取得最高量測值為總寬度值。</u> <u>4.2.3.5 所得最大周長量測值除以pi (即3.1416)，以求得外徑最大圓周量測值除以π (3.1416)，即為輪胎外徑。</u> ... 4.3 檢測基準： 4.3.1 高速性能試驗： 4.3.1.1 輪胎在進行過 4.2.1.3 之高速性能試驗後，不得有胎面脫落、簾布層脫離、簾布纖維剝離、輪胎爆裂或是簾布纖維斷裂等情形。 4.3.1.2 對於標示等級為 Y 之輪胎，經過高速性能試驗後，若局部爆裂係由特定試驗設備及條件所導致，則視為合格。 4.3.1.3 如果"失壓續跑輪胎系統"在試驗後，其相對於試驗開始時撓曲	4.3 檢測基準： 4.3.1 高速性能試驗： 4.3.1.1 輪胎在進行過 4.2.1.3 之高速性能試驗後，不得有胎面脫落、簾布層脫離、簾布纖維剝離、輪胎爆裂或是簾布纖維斷裂等情形。 4.3.1.2 對於標示等級為 Y 之輪胎，經過高速性能試驗後，若局部爆裂係由特定試驗設備及條件所導致，則視為合格。 4.3.1.3 如果"失壓續跑輪胎系統"在試驗後，其相對於試驗開始時撓曲部位高度變化低於百分之二 0，且

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
than +/- 3.5 per cent from the outer diameter as measured before the test. 4.1.12. The measuring rim and test rim;		部位高度變化低於百分之二〇，且可維持胎面與兩胎壁之連接，則視為合格。 <u>4.3.1.4 於高速性能試驗後六小時，測量輪胎外徑，其與試驗前輪胎外徑間之差值，不應大於試驗前輪胎外徑之正負百分之三・五。</u>	可維持胎面與兩胎壁之連接，則視為合格。
UN R54 00-S19			
Annex 6 Method of measuring pneumatic tyres 1. The tyre is mounted on the measuring rim specified by the manufacturer pursuant to paragraph 4.1.11. of this Regulation and is inflated to a pressure specified by the manufacturer pursuant to paragraph 4.1.12. of this Regulation. 2. The tyre fitted on its rim is conditioned to the ambient temperature of the laboratory for at least 24 hours. 3. The pressure is readjusted to the value specified in paragraph 1. above. 4. The overall width is measured by caliper at six equally-spaced points, account being taken of the thickness of the protective ribs or bands. The highest measurement so		<u>5.5輪胎外部尺度量測</u> <u>5.5.1應依申請者提供之申請文件所宣告量測輪圈及試驗輪圈，將輪胎安裝於指定之量測輪圈，以及輪胎胎壓充填至申請者所提供之量測壓力及試驗壓力指數之指定壓力。</u> <u>5.5.2置放此安裝於輪圈上之輪胎於試驗室環境溫度下，靜置不應少於二四小時。</u> <u>5.5.3 再重新調整輪胎胎壓至上述5.5.1 規定值。</u> <u>5.5.4 以卡規或游標卡尺於六個等距點測量總寬度，並將保護條或保護帶厚度納入寬度計算。以取得之最高量測值為總寬度值。</u> <u>5.5.5 由最大圓周長計算得輪胎外徑最大圓周量測值除以π (3.1416)，即為輪胎外徑。</u>	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
obtained is taken as the overall width. 5. The outer diameter is calculated from the maximum circumference. Note: 4.1.11. The measuring rim and test rim; 4.1.12. The measuring pressure and test pressure index;			
UN R75 00-S14			
Annex 6 Method of measuring pneumatic tyres 1. The tyre is mounted on the measuring rim specified by the manufacturer pursuant to paragraph 4.1.12. of this Regulation and is inflated to a pressure specified by the manufacturer. As an alternative, inflation pressures could be specified as follows: 如下表 For other tyre versions, inflate to the pressure specified by the tyre manufacturer. 2. The tyre fitted on its rim is conditioned to the ambient temperature of the laboratory for at least 24 hours. 3. The pressure is readjusted to the value		<u>6.5輪胎外部尺度量測</u> <u>6.5.1應依申請者提供之申請文件所宣告量測輪圈及試驗輪圈，將輪胎安裝於申請者指定之量測輪圈，以及輪胎胎壓充填至申請者指定之壓力。</u> <u>或，可依下表充填輪胎胎壓：</u> 【請參考下列表格】 <u>惟對於其他輪胎類型，輪胎胎壓應充填至製造廠指定之壓力。</u> <u>6.5.2置放此安裝於輪圈上之輪胎於試驗室環境溫度下，靜置不應少於二四小時。</u>	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
specified in paragraph 1 above. 4. The overall width is measured by calliper at six equally-spaced points, account being taken of the thickness of the protective ribs or bands. The highest measurement so obtained is taken as the overall width. 5. The outer diameter is determined by measuring the maximum circumference and dividing the figure so obtained by pi (3.1416). Note: 4.1.12. The measuring rim and test rim;		<u>6.5.3 再重新調整輪胎胎壓至上述6.5.1規定值。</u> <u>6.5.4 以卡規或游標卡尺於六個等距點測量總寬度，並將保護條或保護帶厚度納入寬度計算。以取得之最高量測值為總寬度值。</u> <u>6.5.5 最大圓周量測值除以 π (3.1416)，即為輪胎外徑。</u>	

UN R30

Ply-rating	Pressure (bar)		
	Speed category		
	L, M, N	P, Q, R, S	T, U, H, V
4	1.7	2.0	-
6	2.1	2.4	2.6
8	2.5	2.8	3.0

<u>簾布層-等級</u>	<u>充氣壓力 (bar)</u>		
	<u>速度代號</u>		
	<u>L, M, N</u>	<u>P, Q, R, S</u>	<u>T, U, H, V</u>
<u>4</u>	<u>1.7</u>	<u>2.0</u>	<u>-</u>
<u>6</u>	<u>2.1</u>	<u>2.4</u>	<u>2.6</u>

8	2.5	2.8	3.0
-------------------	---------------------	---------------------	---------------------

UN R75

Tyre version		Speed category	Pressure	
			bar	kPa
Standard		F, G, J, K, L, M, N, P, Q, R, S	2.25	225
		T, U, H, V, W	2.80	280
Reinforced		F to P		
		Q, R, S, T, U, H, V	3.30	330
Motorcycle Derivatives ¹	4PR	F to M	3.50	350
	6PR		4.00	400
	8PR		4.50	450
Moped	Standard	B	2.25	225
	Reinforced	B	2.80	280

¹ From the date of entry into force of Supplement 8 to this Regulation no new approvals for these tyres should be issued pursuant to Regulation No. 75. These tyre sizes are now included in Regulation No. 54.

<u>輪胎類型</u>		<u>速度代號</u>	<u>充氣壓力</u>	
			<u>bar</u>	<u>kPa</u>
<u>標準輪胎</u>		<u>F, G, J, K, L, M, N, P, Q, R, S</u>	<u>2.25</u>	<u>225</u>
		<u>T, U, H, V, W</u>	<u>2.80</u>	<u>280</u>
<u>高載重輪胎</u>		<u>F to P</u>		
		<u>Q, R, S, T, U, H, V</u>	<u>3.30</u>	<u>330</u>
<u>機車¹(Motorcycle)</u>	<u>4PR</u>	<u>F to M</u>	<u>3.50</u>	<u>350</u>
	<u>6PR</u>		<u>4.00</u>	<u>400</u>

	8PR		4.50	450
機踏車(Moped)	標準輪胎	B	2.25	225
	高載重輪胎	B	2.80	280

¹ [對於其他類型輪胎，由申請者指定輪胎胎壓。](#)

UN R14 SAFETY BELT ANCHORAGES 07-S6 (draft) 安全帶固定裝置

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
07-S6			
2. Definitions ... 2.32. "i-Size seating position" means a seating position, if any defined by the vehicle manufacturer, which is designed to accommodate i-Size child restraint systems and fulfils the requirements defined in this Regulation.	2. Definitions ... 2.32. "i-Size seating position" means a seating position, if any defined by the vehicle manufacturer, which is designed to accommodate an i-Size child restraint system, as defined in Regulation No. 129 , and fulfils the requirements defined in this Regulation.	四十八之二、安全帶固定裝置 (修訂內容不影響國內基準條文)	四十八之二、安全帶固定裝置 2. 名詞釋義 ... 2.20 i-Size 座椅位置(i-Size seating position)：係由申請者指定之任一座椅位置，其設計用於安裝 i-Size 兒童保護裝置。
5.3. Minimum number of belt and ISOFIX anchorages to be provided ... 5.3.8.7. Convertible vehicles as defined in paragraph 2.9.1.5. of the Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) with more than one seat row shall be fitted with at least two ISOFIX low anchorages. In case where an	5.3. Minimum number of belt and ISOFIX anchorages to be provided ... 5.3.8.7. Notwithstanding the provision of the paragraph 5.3.8.1., convertible vehicles as defined in Annex 7, paragraph 8.1. of the Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) with more than one seat row shall be fitted with	7.3 ISOFIX 位置之最少數量 ... 7.3.7 具有超過一排座椅之敞篷車	7.3 ISOFIX 位置之最少數量 7.3.1 所有 M1 類車輛，第一排以外之座椅應配備至少兩個符合本項規定之 ISOFIX 位置。 至少兩個 ISOFIX 位置應配備 ISOFIX 固定器系統及 ISOFIX 上固定帶固定器。 7.3.2 若車輛只配備一排座椅，則無要求 7.3.1 規定之 ISOFIX 位置。 ... 7.3.7 具有超過一排座椅之敞篷車

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
ISOFIX top tether anchorage is provided on such vehicles, it shall comply with the suitable provisions of this Regulation. 5.3.8.8. If a vehicle is only equipped with one seat position per row, only one ISOFIX position is required in the passenger position. In case where an ISOFIX top tether anchorage is provided on such vehicles, it shall comply with the suitable provisions of this Regulation. However, where it is not possible to install even the smallest forward-facing ISOFIX fixture (as defined in Regulation No. 16, Appendix 2, of Annex 17) in the passenger seating position, then no ISOFIX position shall be required, provided that a child restraint system is specified for that vehicle. Paragraphs 5.3.8.8.and 5.3.8.9. (former), renumber as paragraphs 5.3.8.9. and 5.3.8.10.	at least two ISOFIX low anchorages. In case where an ISOFIX top tether anchorage is provided on such vehicles, it shall comply with the suitable provisions of this Regulation.	輛，應至少配置兩個 ISOFIX 下固定器。若此類車輛配備有 <u>ISOFIX 上固定帶固定器</u>時，則其亦應符合相關規定。 <u>7.3.8 對於每排座椅僅配備單一座位之車輛，僅需於乘客座設置一個 ISOFIX 位置。若此類車輛配備有 ISOFIX 上固定帶固定器，則亦應符合相關規定；惟若該車輛座椅位置仍未能容納所指定最小尺度等級之前向兒童保護裝置 ISOFIX 治具(如 7.2.3)，而另配備有為該車輛設置之兒童保護裝置，則可免除 7.3.1 規定之 ISOFIX 位置。</u> <u>7.3.9</u> 7.3.1 規定之 ISOFIX 位置，不適用於救護車或靈車，以及供軍隊、消防及負責維持治安部隊使用之車輛。 <u>7.3.10</u> 在 7.3.1 至 7.3.4 之規定內強制裝設之 ISOFIX 位置，其(一個或多個)可以 i-Size 座椅位置替代。	輛，應至少配置兩個 ISOFIX 下固定器。若此類車輛配備有<u>上固定器</u>時，則其亦應符合相關規定。 <u>7.3.8</u> 7.3.1 規定之 ISOFIX 位置，不適用於救護車或靈車，以及供軍隊、<u>民防</u>、消防及負責維持治安部隊使用之車輛。 <u>7.3.9</u> 在 7.3.1 至 7.3.4 之規定內強制裝設之 ISOFIX 位置，其(一個或多個)可以 i-Size 座椅位置替代。
		1. 實施時間及適用範圍： ... 1.4 本項規定不適用於M及N類車	1. 實施時間及適用範圍： ... 1.4 本項規定不適用於M及N類車

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
		輈之下述座椅： 1.4.1 折疊式輔助座椅(係指<u>正常情況為收合之座椅，可供乘客於臨時情況下簡便操作使用</u>)。 1.4.2 幼童專用車之幼童座位。 (參考基準 490.491.折疊式輔助座椅之名詞釋義，進行一致性調整)	輈之下述座椅： 1.4.1 折疊式輔助座椅(係指<u>供臨時或特定情況下使用且正常情況為收合之輔助座椅</u>)。 1.4.2 幼童專用車之幼童座位。
6.4.6. Test in the case of rearward-facing seats 6.4.6.1. The anchorage points shall be tested according to the forces prescribed in paragraphs 6.4.1., 6.4.2. or 6.4.3., as appropriate. In each case the test load shall correspond to the load prescribed for M3 or N3 vehicles. ... 6.4.7. Test in the case of side-facing seats 6.4.7.1. The anchorage points shall be tested according to the forces prescribed in paragraph 6.4.3. for M3 vehicles. ... 6.4.7.3. Traction device adapted for the test of side-facing seats is shown in Annex 5, Figure 1b. 6.4.8. Test of the basic structure of	6.4.6. Test in the case of rearward-facing seats 6.4.6.1. The anchorage points shall be tested according to the forces prescribed in paragraphs 6.4.1., 6.4.2. or 6.4.3., as appropriate. In each case the test load shall correspond to the load prescribed for M3 or N3 vehicles. ... 6.4.7. Test in the case of side-facing seats 6.4.7.1. The anchorage points shall be tested according to the forces prescribed in paragraph 6.4.3. for M3 vehicles. ... 6.4.7.3. Traction device adapted for the test of side-facing seats is shown in Annex 5, Figure 1b. 6.4.8. Test of the basic structure of	5.5 後向式座椅試驗 5.5.1 應依 <u>5.1.1 或 5.1.2</u> 規定之 M3 類或 N3 類車輛施力條件進行試驗。 (經查 UN R14 6.4.1, 6.4.2 及 6.4.3 對應本項基準之條文為 5.1.1 及 5.1.2，故建議配合修正) 5.3 側向式座椅試驗 5.3.1 應依 <u>5.1.2</u> 規定之 <u>M3 類車輛</u> 施力<u>條件</u>進行試驗。 (經查 UN R14 6.4.3 對應本項基準之條文為 5.1.2，故建議配合修正) ... 5.3.3 適用於側向式座椅之試驗拉力裝置如<u>圖二八</u>所示。	5.5 後向式座椅試驗 5.5.1 應依 <u>5</u>.規定之 M3 類或 N3 類車輛施力條件進行試驗。 5.3 側向式座椅試驗 5.3.1 應依 <u>5</u> 規定之施力進行試驗。 ... 5.3.3 適用於側向式座椅之試驗拉力裝置如<u>圖三〇</u>所示。

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
side-facing seats 6.4.8.1. The basic structure of a side-facing seat or a group of side-facing seats shall be tested according to the forces as prescribed in paragraph 6.4.3. for M3 vehicles. 6.4.8.2. The test load shall be directed forward in relation to the vehicle, corresponding to the procedure prescribed in paragraph 6.3. In the case that side-facing seats are grouped together the basic structure shall be tested simultaneously for each seating position in the group.	side-facing seats 6.4.8.1. The basic structure of a side-facing seat or a group of side-facing seats shall be tested according to the forces as prescribed in paragraph 6.4.3. for M3 vehicles. 6.4.8.2. The test load shall be directed forward in relation to the vehicle, corresponding to the procedure prescribed in paragraph 6.3. In the case that side-facing seats are grouped together the basic structure shall be tested simultaneously for each seating position in the group.	5.4 側向式座椅之基本結構試驗 5.4.1 側向式座椅或側向式座椅組之基本結構，應依 5.1.2 規定之 M3 類車輛 施力 條件 進行試驗。 5.4.2 車輛之試驗負載應朝向前方，符合 5.1 規定之程序。對於基本結構組合在一起之側向式座椅，其每組座椅位置應同時進行試驗。 (經查 UN R14 6.3 對應本項基準之條文為 5.1，故建議配合修正)	5.4 側向式座椅之基本結構試驗 5.4.1 側向式座椅或側向式座椅組之基本結構，應依 5 規定之施力進行試驗。 5.4.2 車輛之試驗負載應朝向前方，符合 5 規定之程序。對於基本結構組合在一起之側向式座椅，其每組座椅位置應同時進行試驗。
		(經查圖一二及圖一三與圖二四及圖二五相同，故建議刪除此圖示，並將後續圖片項次依序向前調整)	圖一二：前向(高度六五〇公釐)ISOFIX 尺度等級 B ISOFIX 尺度及裝備區分 ISO/F2 外觀尺度 圖一三：前向(高度六五〇公釐)ISOFIX 尺度等級 B1 ISOFIX 尺度及裝備區分 ISO/F2X 外觀尺度
2.29. "A child restraint fixture" means a fixture according to one out of the eight ISOFIX size classes defined in paragraph 4. of Annex 17 - Appendix 2 of	2.29. "A child restraint fixture" means a fixture according to one out of the eight ISOFIX size classes defined in paragraph 4. of Annex 17 - Appendix 2 of	2.21 兒童保護裝置治具(CRF)：係符合本規範 7.2.3 中八項 ISOFIX 兒童保護裝置 尺度等級 其中之一之治具，且明確遵照 圖二一 至 圖二七 所	2.21 兒童保護裝置治具(CRF)：係符合本規範 7.2.3 中八項 ISOFIX 兒童保護裝置 尺寸等級 其中之一之治具，且明確遵照 圖一 至 圖七 所規定

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
Regulation No. 16 and particularly whose dimensions are given from Figure 1 to Figure 7 in the previous mentioned paragraph 4. Those child restraint fixtures (CRF) are used in Regulation No. 16, to check what are the ISOFIX child restraint systems size classes which can be accommodated on the vehicle ISOFIX positions. Also one of the CRF, so-called either ISO/F2 (B) or ISO/F2X(B1) which is described in Regulation No. 16 (Annex 17, Appendix 2), is used in this Regulation to check the location and the possibility of access to any ISOFIX anchorages system. R16 Annex 17 1.1.... (d) Provide a list of ISOFIX child restraint systems of the "semi-universal", "restricted" or "vehicle specific" categories, suitable for that vehicle ISOFIX position, indicating the mass group and the ISOFIX size class for which the ISOFIX child restraints are intended;	Regulation No. 16 and particularly whose dimensions are given from Figure 1 to Figure 7 in the previous mentioned paragraph 4. Those child restraint fixtures (CRF) are used in Regulation No. 16, to check what are the ISOFIX child restraint systems size classes which can be accommodated on the vehicle ISOFIX positions. Also one of the CRF, so-called either ISO/F2 (B) or ISO/F2X(B1) which is described in Regulation No. 16 (Annex 17, Appendix 2), is used in this Regulation to check the location and the possibility of access to any ISOFIX anchorages system. R16 Annex 17 1.1.... (d) Provide a list of ISOFIX child restraint systems of the "semi-universal", "restricted" or "vehicle specific" categories, suitable for that vehicle ISOFIX position, indicating the mass group and the ISOFIX size class for which the ISOFIX child restraints are intended;	規定之尺寸。CRF 係用來檢查 ISOFIX 兒童保護裝置之<u>尺度等級</u>及其所適用之車輛 ISOFIX 位置。 (經查 CNS11497 車用兒童保護裝置，將”size class”統一修訂為「尺度等級」。另查 UN R16 Annex 17 - Appendix 2 Figure 1 to Figure 7 對應本基準圖二一至圖二七，故建議配合修正) 7.1.1 ... (d)提供各該 ISOFIX 位置適用之半通用型、限制使用型或限制車型之 ISOFIX 兒童保護裝置清單，並明述適用於 ISOFIX 保護裝置之質量等級及 ISOFIX <u>尺度等級</u>。	之尺寸。CRF 係用來檢查 ISOFIX 兒童保護裝置之<u>尺寸等級</u>及其所適用之車輛 ISOFIX 位置。 7.1.1 ... (d)提供各該 ISOFIX 位置適用之半通用型、限制使用型或限制車型之 ISOFIX 兒童保護裝置清單，並明述適用於 ISOFIX 保護裝置之質量等級及 ISOFIX <u>尺寸等級</u>。
R16 Annex 17 - Appendix 1	R16 Annex 17 - Appendix 1	7.1.3 申請者應明述適合安裝 i-Size	7.1.3 申請者應明述適合安裝 i-Size

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
1.3. An i-Size child restraint means a child restraint approved to the i-Size category of Regulation No. 129. Seating positions, which are indicated by the vehicle manufacturer as being suitable for the installation of i-Size child restraints systems shall comply with the provisions of Appendix 2 to this annex. Where applicable, any restriction on the simultaneous use on adjacent positions of ISOFIX child restraint systems or i-Size child restraint systems and/or between ISOFIX Spositions, i-Size positions and adult seating positions shall be reported in the Table 2 of Appendix 3 to this annex.	1.3. An i-Size child restraint means a child restraint approved to the i-Size category of Regulation No. 129. Seating positions, which are indicated by the vehicle manufacturer as being suitable for the installation of i-Size child restraints systems shall comply with the provisions of Appendix 2 to this annex. Where applicable, any restriction on the simultaneous use on adjacent positions of ISOFIX child restraint systems or i-Size child restraint systems and/or between ISOFIX Spositions, i-Size positions and adult seating positions shall be reported in the Table 2 of Appendix 3 to this annex.	兒童保護裝置之座椅位置，且其應符合 7.2.2.之規定。若對於同時使用相鄰之 ISOFIX 兒童保護裝置或 i-Size 兒童保護裝置，及/或 ISOFIX 位置、i-Size 位置與成年乘員座椅等位置之間有所限制，則應 <u>依其適用狀況</u> 於表四記載。 (經查 UN R16 06-S5 版，Annex 17 - Appendix 1 1.3.引述表格 Table 2 of Appendix 3 對應基準為表三，惟另查基準條文 7.1.3 主要為 i-Size 兒童保護裝置規定，研判 UN 此處誤植，故建議修正為表四)	兒童保護裝置之座椅位置，且其應符合 7.2.2.之規定。若對於同時使用相鄰之 ISOFIX 兒童保護裝置或 i-Size 兒童保護裝置，及/或 ISOFIX 位置、i-Size 位置與成年乘員座椅等位置之間有所限制，則應於 <u>表三之一</u> 記載(若適用時)。
R16 Annex 17 - Appendix 1 2.5. Place the fixture (as described in Figure 1 of this appendix) on the vehicle seat. ... 2.6.1. Arrange the safety-belt strap around the fixture in approximately the correct position as shown in Figures 2 and 3, then latch the buckle. 2.6.2. Arrange the safety-belt lap strap	R16 Annex 17 - Appendix 1 2.5. Place the fixture (as described in Figure 1 of this appendix) on the vehicle seat. ... 2.6.1. Arrange the safety-belt strap around the fixture in approximately the correct position as shown in Figures 2 and 3, then latch the buckle. 2.6.2. Arrange the safety-belt lap strap	7.2.1.2.5 <u>治具</u> (見圖八) 置於該車輛座椅上。 ... 7.2.1.2.6.1 安全帶織帶安置於 <u>治具</u> 周圍並扣住帶扣，如圖九及圖一0。 7.2.1.2.6.2 安全帶之腰部織帶安置	7.2.1.2.5 <u>裝備</u> (見圖八) 置於該車輛座椅上。 ... 7.2.1.2.6.1 安全帶織帶安置於 <u>裝備</u> 周圍並扣住帶扣，如圖九及圖一0。 7.2.1.2.6.2 安全帶之腰部織帶安置

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
approximately in the correct position around the lower part of the fixture of 150 mm radius as shown in Figure 3, then latch the buckle.	approximately in the correct position around the lower part of the fixture of 150 mm radius as shown in Figure 3, then latch the buckle.	於 <u>治具</u> 下方部位(半徑約一五〇公釐)並扣住帶扣，如圖一〇。	於 <u>裝備</u> 下方部位(半徑約一五〇公釐)並扣住帶扣，如圖一〇。
2.7. Ensure that the fixture is located with its centreline on the apparent centreline of the seating position +/-25 mm with its centreline parallel with the centreline of the vehicle.	2.7. Ensure that the fixture is located with its centreline on the apparent centreline of the seating position +/-25 mm with its centreline parallel with the centreline of the vehicle.	7.2.1.2.7 確保 <u>治具</u> 中心線於座椅位置之表面中心線上(正負二五公釐)，且與車輛中心線平行。	7.2.1.2.7 確保 <u>裝備</u> 中心線於座椅位置之表面中心線上(正負二五公釐)，且與車輛中心線平行。
...	...	...	...
2.9. Push rearwards on the centre of the front of the fixture with a force of 100 N +/- 10 N, applied parallel to the lower surface, and remove the force.	2.9. Push rearwards on the centre of the front of the fixture with a force of 100 N +/- 10 N, applied parallel to the lower surface, and remove the force.	7.2.1.2.9 在 <u>治具</u> 之前方中心，以一〇〇牛頓正負一〇牛頓之力向後推，其應與其下表面平行。移除施力。	7.2.1.2.9 在 <u>裝備</u> 之前方中心，以一〇〇牛頓正負一〇牛頓之力向後推，其應與其下表面平行。移除施力。
2.10. Push vertically downwards on the centre of the upper surface of the fixture with a force of 100 N +/- 10 N, and remove the force.	2.10. Push vertically downwards on the centre of the upper surface of the fixture with a force of 100 N +/- 10 N, and remove the force.	7.2.1.2.10 在 <u>治具</u> 上表面中心，以一〇〇牛頓正負一〇牛頓之力垂直向下推。移除施力。	7.2.1.2.10 在 <u>裝備</u> 上表面中心，以一〇〇牛頓正負一〇牛頓之力垂直向下推。移除施力。
3.1. The base of the fixture shall contact both the forward and rearward parts of the seat cushion surface. If such contact does not occur due to the belt access gap in the test fixture, this gap may be covered in line with the bottom surface of the test fixture.	3.1. The base of the fixture shall contact both the forward and rearward parts of the seat cushion surface. If such contact does not occur due to the belt access gap in the test fixture, this gap may be covered in line with the bottom surface of the test fixture.	7.2.1.3.1 <u>治具</u> 之底座應同時與座墊表面之前方及後方部位接觸。若因 <u>治具</u> 之安全帶圍繫口(Belt access gap)而未能符合前述接觸，可貼齊 <u>治具</u> 底部表面覆蓋該圍繫口。	7.2.1.3.1 <u>裝備</u> 之底座應同時與座墊表面之前方及後方部位接觸。若因 <u>裝備</u> 之安全帶圍繫口(Belt access gap)而未能符合前述接觸，可貼齊 <u>裝備</u> 底部表面覆蓋該圍繫口。

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
3.2. The lap portion of the belt shall touch the fixture on both sides at the rear of the lap belt path (see Figure 3).	3.2. The lap portion of the belt shall touch the fixture on both sides at the rear of the lap belt path (see Figure 3).	7.2.1.3.2 安全帶之腰部織帶應於安全帶後端與 <u>治具</u> 兩側接觸(見圖一0)。 (參考名詞釋義條文 2.21 兒童保護裝置治具(CRF)，故將兒童保護裝置裝備修訂為兒童保護裝置治具)	7.2.1.3.2 安全帶之腰部織帶應於安全帶後端與 <u>裝備</u> 兩側接觸(見圖一0)。
Annex 17 - Appendix 2	Annex 17 - Appendix 2		
2.7. Push vertically downwards on the centre of the upper surface of the fixture with a force of 100 N +/- 10 N, and remove the force.	2.7. Push vertically downwards on the centre of the upper surface of the fixture with a force of 100 N +/- 10 N, and remove the force.	7.2.2.2.7 在 <u>治具</u> 上表面中心，以一00牛頓正負一0牛頓之力垂直向下推。移除施力。	7.2.2.2.7 在 <u>裝備</u> 上表面中心，以一00牛頓正負一0牛頓之力垂直向下推。移除施力。
...	...	...	...
4. ISOFIX child restraint system size classes and fixtures	4. ISOFIX child restraint system size classes and fixtures	7.2.3 ISOFIX 兒童保護裝置之 <u>尺度等級及治具</u>	7.2.3 ISOFIX 兒童保護裝置之 <u>尺寸等級及裝備</u>
A - ISO/F3: Full-Height Forward Facing toddler CRS	A - ISO/F3: Full-Height Forward Facing toddler CRS	A-ISO/F3：全高前向兒童保護裝置 (Full-height forward facing toddler CRS)	A-ISO/F3：全高前向兒童保護裝置 (Full-height forward facing toddler CRS)
B - ISO/F2: Reduced-Height Forward Facing toddler CRS	B - ISO/F2: Reduced-Height Forward Facing toddler CRS	B-ISO/F2：降低高度前向兒童保護裝置 (Reduced-height forward facing toddler CRS)	B-ISO/F2：降低高度前向兒童保護裝置 (Reduced-height forward facing toddler CRS)
B1 - ISO/F2X: Reduced-Height Forward Facing toddler CRS	B1 - ISO/F2X: Reduced-Height Forward Facing toddler CRS	B1-ISO/F2X：降低高度前向兒童保護裝置 (Reduced-height forward facing toddler CRS)	B1-ISO/F2X：降低高度前向兒童保護裝置 (Reduced-height forward facing toddler CRS)
C - ISO/R3: Full-Size Rearward Facing toddler CRS	C - ISO/R3: Full-Size Rearward Facing toddler CRS	C-ISO/R3：全尺寸後向兒童保護裝置 (Full-size rearward facing toddler CRS)	C-ISO/R3：全尺寸後向兒童保護裝置 (Full-size rearward facing toddler CRS)
D - ISO/R2: Reduced-Size Rearward Facing toddler CRS	D - ISO/R2: Reduced-Size Rearward Facing toddler CRS	D-ISO/R2：縮小尺寸後向兒童保護裝置 (Reduced-size rearward facing toddler CRS)	D-ISO/R2：縮小尺寸後向兒童保護裝置 (Reduced-size rearward facing toddler CRS)
E - ISO/R1: Rearward Facing infant CRS	E - ISO/R1: Rearward Facing infant CRS		
F - ISO/L1: Left Lateral Facing position CRS (carry-cot)	F - ISO/L1: Left Lateral Facing position CRS (carry-cot)		

增/修內容			原內容			修訂國內法規條文草案			對應國內法規條文						
G - ISO/L2: Right Lateral Facing position CRS (carry-cot) The fixtures below shall be constructed with a mass between 5 and 15 kg and shall be of suitable durability and stiffness to satisfy the functional requirements.			G - ISO/L2: Right Lateral Facing position CRS (carry-cot) The fixtures below shall be constructed with a mass between 5 and 15 kg and shall be of suitable durability and stiffness to satisfy the functional requirements.			置 (Reduced-size rearward facing toddler CRS) E-ISO/R1：嬰兒用後向兒童保護裝置 (Rearward facing infant CRS) F-ISO/L1：嬰兒用左側橫向兒童保護裝置(攜帶式嬰兒床)(Left lateral facing position CRS (Carry-cot)) G-ISO/L2：嬰兒用右側橫向兒童保護裝置(攜帶式嬰兒床)(Right lateral facing position CRS (Carry-cot)) 上述 <u>治具</u> 之質量應在五至一五公斤之間，且應結實耐用，滿足功能要求。			置 (Reduced-size rearward facing toddler CRS) E-ISO/R1：嬰兒用後向兒童保護裝置 (Rearward facing infant CRS) F-ISO/L1：嬰兒用左側橫向兒童保護裝置(攜帶式嬰兒床)(Left lateral facing position CRS (Carry-cot)) G-ISO/L2：嬰兒用右側橫向兒童保護裝置(攜帶式嬰兒床)(Right lateral facing position CRS (Carry-cot)) 上述 <u>裝備</u> 之質量應在五至一五公斤之間，且應結實耐用，滿足功能要求。						
Mass group	ISOFIX size class Fixture (CRF)	Fixture (CRF)	Mass group	ISOFIX size class Fixture (CRF)	Fixture (CRF)		質量等級	ISOFIX <u>尺度等級</u>	<u>治具</u> (CRF)		質量等級	ISOFIX <u>尺寸等級</u>	<u>裝備</u> (CRF)		
0 - up to 10 kg	F	ISO/L1	0 - up to 10 kg	F	ISO/L1	0/未滿一 0 公斤	F	G	ISO/L1	0/未滿一 0 公斤	F	G	ISO/L1		
	G	ISO/L2		G	ISO/L2									G	ISO/L2
	E	ISO/R1		E	ISO/R1									E	ISO/R1
0+ - up to 13 kg	C	ISO/R3	0+ - up to 13 kg	C	ISO/R3	0+/未滿一三公斤	C	D	ISO/R3	0+/未滿一三公斤	C	D	ISO/R3		
	D	ISO/R2		D	ISO/R2									D	ISO/R2
	E	ISO/R1		E	ISO/R1									E	ISO/R1
I - 9 to 18 kg	A	ISO/F3	I - 9 to 18 kg	A	ISO/F3	I/九至一八公斤	A	B	ISO/F3	I/九至一八公斤	A	B	ISO/F3		
	B	ISO/F2		B	ISO/F2									B	ISO/F2
	B1	ISO/F2X		B1	ISO/F2X									B1	ISO/F2X
	C	ISO/R3		C	ISO/R3									C	ISO/R3
	D	ISO/R2		D	ISO/R2									C	ISO/R3

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案			對應國內法規條文		
			D	ISO/R2		D	ISO/R2
R14	R14						
5.2.2.2. ISOFIX anchorages system and ISOFIX top tether anchorage resistance are designed for any ISOFIX child restraint systems of group of mass 0; 0+; 1 as defined in Regulation No. 44.	5.2.2.2. ISOFIX anchorages system and ISOFIX top tether anchorage resistance are designed for any ISOFIX child restraint systems of group of mass 0; 0+; 1 as defined in Regulation No. 44.	...		7.4.1.2 ISOFIX 固定器系統及 ISOFIX 上固帶固定器是為任何 ISOFIX 兒童保護裝置質量等級 0; 0+; I (UN R44 所定義)之設計。	...		7.4.1.2 ISOFIX 固定器系統及 ISOFIX 上固帶固定器是為任何 ISOFIX 兒童保護裝置質量等級 0; 0+; I (CNS 11497 D2188)之設計。
...	...	(有關基準內引用 CNS 處, 建議修訂為 UN R44)					
5.2.3.3. For any ISOFIX anchorages system installed in the vehicle, it shall be possible to attach either the ISOFIX child restraint fixture "ISO/F2" (B) or "ISO/F2X" (B1) as defined by the vehicle manufacturer, described in Regulation No. 16 (Annex 17, Appendix 2).	5.2.3.3. For any ISOFIX anchorages system installed in the vehicle, it shall be possible to attach either the ISOFIX child restraint fixture "ISO/F2" (B) or "ISO/F2X" (B1) as defined by the vehicle manufacturer, described in Regulation No. 16 (Annex 17, Appendix 2).	...		7.4.2.3 對於任何安裝在車輛上之 ISOFIX 固定器系統, 應驗證其可依申請者所宣告, 與 ISOFIX 兒童保護裝置 治具 ISO/F2 (B)或 ISO/F2X(B1)連接, 如 圖二二 及 圖二三 所示。	...		7.4.2.3 對於任何安裝在車輛上之 ISOFIX 固定器系統, 應驗證其可依申請者所宣告, 與 ISOFIX 兒童保護裝置 裝備 ISO/F2 (B)或 ISO/F2X(B1)連接, 如 圖一二 及 圖一三 所示。
i-Size positions shall accommodate ISOFIX child restraint fixtures of size classes "ISO/ F2X" (B1), and "ISO/R2" (D) together with the support leg installation assessment volume, as defined in Regulation No. 16 (Annex 17, Appendix 2).	i-Size positions shall accommodate ISOFIX child restraint fixtures of size classes "ISO/ F2X" (B1), and "ISO/R2" (D) together with the support leg installation assessment volume, as defined in Regulation No. 16 (Annex 17, Appendix 2).	i-Size 座椅位置應能容納 ISOFIX 兒童保護裝置 尺度等級 ISO/F2X (B1)及 ISO/R2 (D), 以及 7.2.2 所定義支撐腳安裝評估區塊)。			i-Size 座椅位置應能容納 ISOFIX 兒童保護裝置 尺寸等級 ISO/F2X (B1)及 ISO/R2 (D), 以及 7.2.2 所定義支撐腳安裝評估區塊)。		
5.2.3.4. The bottom surface of the ISOFIX child restraint fixture as defined by vehicle manufacturer in paragraph 5.2.3.3., shall have attitude angles within	5.2.3.4. The bottom surface of the ISOFIX child restraint fixture as defined by vehicle manufacturer in paragraph 5.2.3.3., shall have attitude angles within	7.4.2.4 相對於車輛參考平面量測, 依申請者所宣告之兒童保護裝置 治具 其底部表面方位角 (Attitude angles), 應在下列範圍內:			7.4.2.4 相對於車輛參考平面量測, 依申請者所宣告之兒童保護裝置 裝備 其底部表面方位角 (Attitude angles), 應在下列範圍內:		

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
the following limits, angles measured relatively to the vehicle reference planes as defined in Annex 4 - Appendix 2 to this Regulation: ...	the following limits, angles measured relatively to the vehicle reference planes as defined in Annex 4 - Appendix 2 to this Regulation: ...	...	...
5.2.4.2. The ISOFIX top tether anchorage zone may be alternatively located with the aid of the Fixture "ISO/F2" (B), as defined in Regulation No. 16 (Annex 17, Appendix 2, Figure 2), in an ISOFIX position equipped with ISOFIX low anchorages as shown in Figure 11 of Annex 9.	5.2.4.2. The ISOFIX top tether anchorage zone may be alternatively located with the aid of the Fixture "ISO/F2" (B), as defined in Regulation No. 16 (Annex 17, Appendix 2, Figure 2), in an ISOFIX position equipped with ISOFIX low anchorages as shown in Figure 11 of Annex 9.	7.4.3.2 如圖一九所示，若 ISOFIX 位置裝有 ISOFIX 下固定器，則 ISOFIX 上 <u>固定帶</u> 固定器區域，可選擇藉由"ISO/F2"(B) <u>治具</u> 加以定位。	7.4.3.2 如圖二一所示，若 ISOFIX 位置裝有 ISOFIX 下固定器，則 ISOFIX 上固定器區域，可選擇藉由"ISO/F2"(B) <u>裝備</u> 加以定位。
The seating position shall be the seat's rearmost, down most position with the seat back in its nominal position, or as recommended by the vehicle manufacturer.	The seating position shall be the seat's rearmost, down most position with the seat back in its nominal position, or as recommended by the vehicle manufacturer.	該座椅應為調至最後、最低位置，椅背處於正常或申請者建議的位置。	該座椅應為調至最後、最低位置，椅背處於正常或申請者建議的位置。
In the side view, the ISOFIX top tether anchorage shall lie behind the "ISO/F2" (B) fixture rear face.	In the side view, the ISOFIX top tether anchorage shall lie behind the "ISO/F2" (B) fixture rear face.	<u>側視時，ISOFIX 上固定帶固定器應位於"ISO/F2"(B)治具背面後方。</u>	
The intersection between the "ISO/F2" (B) fixture rear face and the horizontal line (Annex 9, Figure 11, reference 3) containing the last rigid point of a	The intersection between the "ISO/F2" (B) fixture rear face and the horizontal line (Annex 9, Figure 11, reference 3) containing the last rigid point of a	<u>"ISO/F2"(B)治具背面與座椅背部頂端（硬度大於蕭氏(Shore)硬度五 0 (A)之最末剛性點）之水平線(如圖一九 備註三)交叉點定義</u>	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
hardness greater than 50 Shore A at the top of the seat back defines the reference point 4 (Annex 9, Figure 11) on the centreline of the "ISO/F2" (B) fixture. At this reference point, a maximum angle of 45 deg. above the horizontal line defines the upper limit of the top tether anchorage zone.	hardness greater than 50 Shore A at the top of the seat back defines the reference point 4 (Annex 9, Figure 11) on the centreline of the "ISO/F2" (B) fixture. At this reference point, a maximum angle of 45 deg. above the horizontal line defines the upper limit of the top tether anchorage zone.	<u>為"ISO/F2"(B)治具中心線上之參考點四(如圖一九)。此參考點水平線向上最大四五度角定義為上固定帶固定器區域之上方界限。</u>	
In the top view, at the reference point 4 (Annex 9, Figure 11), a maximum angle of 90 deg. extending rearward and laterally and in the rear view, a maximum angle of 40 deg. defines 2 volumes which limit the anchorage zone for the ISOFIX top tether.	In the top view, at the reference point 4 (Annex 9, Figure 11), a maximum angle of 90 deg. extending rearward and laterally and in the rear view, a maximum angle of 40 deg. defines 2 volumes which limit the anchorage zone for the ISOFIX top tether.	<u>俯視時，通過參考點四(如圖一九)朝後方兩側延伸最大九〇度角；以及於後視圖中，通過參考點四朝下方兩側延伸最大四〇度角所形成之區域，而 ISOFIX 上固定帶固定器應位於此區域內。</u>	
The origin of the ISOFIX top tether strap (5) is located at the intersection of the "ISO/F2" (B) fixture with a plane 550 mm distant above the "ISO/F2" (B) fixture horizontal face (1) on the "ISO/F2" (B) fixture centreline (6).	The origin of the ISOFIX top tether strap (5) is located at the intersection of the "ISO/F2" (B) fixture with a plane 550 mm distant above the "ISO/F2" (B) fixture horizontal face (1) on the "ISO/F2" (B) fixture centreline (6).	<u>ISOFIX 上固定帶織帶起始點(5)，應位於"ISO/F2"(B)治具水平面(1)上方五五〇公釐平面與治具中心線(6)之交叉點。</u>	
Further, the ISOFIX top tether anchorage shall be more than 200 mm but not more than 2000 mm from the origin of the ISOFIX top tether strap on the rear face of	Further, the ISOFIX top tether anchorage shall be more than 200 mm but not more than 2000 mm from the origin of the ISOFIX top tether strap on the rear face of	沿椅背到 ISOFIX 上固定帶固定器間的織帶測量，ISOFIX 上固定帶固定器距"ISO/F2"(B)裝置背面上的 ISOFIX 上固定帶起始點應大於二	沿椅背到 ISOFIX 上固定帶固定器間的織帶測量，ISOFIX 上固定帶固定器距"ISO/F2" (B)裝置背面上的 ISOFIX 上固定帶起始點應大於

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
the "ISO/F2" (B) fixture, measured along the strap when it is drawn over the seat back to the ISOFIX top tether anchorage. Figure 11: Alternative method of locating the top tether anchorage using the "ISO/F2" (B) fixture, ISOFIX zone - side, top and rear views	the "ISO/F2" (B) fixture, measured along the strap when it is drawn over the seat back to the ISOFIX top tether anchorage. Figure 11: Alternative method of locating the top tether anchorage using the "ISO/F2" (B) fixture, ISOFIX zone - side, top and rear views	0 0 公釐，但不超過二 0 0 0 公釐。 <u>圖一九</u>：使用“ISO/F2”(B)裝置確認上固定帶固定器位置之替代方法，ISOFIX 區域 - 側、俯及後視圖 (請參考頁末圖示)	二 0 0 公釐，但不超過二 0 0 0 公釐。 <u>圖二一</u>：使用“ISO/F2”(B)裝置確認上固定帶固定器位置之替代方法，ISOFIX 區域 - 側、俯及後視圖 (請參考頁末圖示)
R16 Annex 17 - Appendix 1 Figure 1: Specifications of the fixture Figure 2: Installation of fixture onto vehicle seat Figure 3: Check for compatibility Annex 17 - Appendix 2 Figure 1: ISO/F3 envelope dimensions for a full-height forward-facing toddler CRS (height 720 mm) ISOFIX SIZE CLASS A Figure 2: ISO/F2 envelope dimensions for a reduced-height forward-facing toddler CRS, (height 650 mm) - ISOFIX SIZE CLASS B Figure 3: ISO/F2X envelope dimensions for a reduced-height second version	R16 Annex 17 - Appendix 1 Figure 1: Specifications of the fixture Figure 2: Installation of fixture onto vehicle seat Figure 3: Check for compatibility Annex 17 - Appendix 2 Figure 1: ISO/F3 envelope dimensions for a full-height forward-facing toddler CRS (height 720 mm) ISOFIX SIZE CLASS A Figure 2: ISO/F2 envelope dimensions for a reduced-height forward-facing toddler CRS, (height 650 mm) - ISOFIX SIZE CLASS B Figure 3: ISO/F2X envelope dimensions for a reduced-height second version	(配合調整圖二九後的圖號及相關本文內提及之圖號如下) 2.7 靜力施加設備 (Static force application device (SFAD))：係指一種對車上 ISOFIX 固定器系統進行試驗之設備。用於驗證在靜態試驗的條件下，ISOFIX 固定器系統的強度及座椅結構防翻的能力。下固定器及上固定帶測試設備如圖一及圖二所示，i-Size 座椅位置之車輛地板強度測試設備 SFAD 支撐腳 (SFADSL) 如 <u>圖三一</u> 所示。 ... 2.18 支撐腳足部評估區塊 (Support leg foot assessment volume)：i-Size 兒童保護裝置支撐腳安置於此區塊內，並與車輛地板相交，如 <u>圖二</u>	2.7 靜力施加設備 (Static force application device (SFAD))：係指一種對車上 ISOFIX 固定器系統進行試驗之設備。用於驗證在靜態試驗的條件下，ISOFIX 固定器系統的強度及座椅結構防翻的能力。下固定器及上固定帶測試設備如圖一及圖二所示，i-Size 座椅位置之車輛地板強度測試設備 SFAD 支撐腳 (SFADSL) 如 <u>圖三三</u> 所示。 ... 2.18 支撐腳足部評估區塊 (Support leg foot assessment volume)：i-Size 兒童保護裝置支撐腳安置於此區塊內，並與車輛地板相交，如 <u>圖三</u>

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
back surface shape forward-facing toddler CRS, (height 650 mm) - ISOFIX SIZE CLASS B1 Figure 4 : ISO/R3 envelope dimensions for a full-size rearward-facing toddler CRS ISOFIX SIZE CLASS C Figure 5: ISO/R2 envelope dimensions for a reduced-size rearward-facing toddler CRS ISOFIX SIZE CLASS D Figure 6: ISO/R1 envelope dimensions for an infant-size rearward-facing CRS ISOFIX SIZE CLASS E Figure 7: Envelope dimensions for lateral facing position CRS - ISO/L1- ISOFIX SIZE CLASS F or symmetrically opposite - ISO/L2 - ISOFIX CLASS G Annex 17 - Appendix 3 Table 2: Table of vehicle handbook information on ISOFIX child restraint systems installation suitability for various ISOFIX positions (請參考頁末表格)	back surface shape forward-facing toddler CRS, (height 650 mm) - ISOFIX SIZE CLASS B1 Figure 4 : ISO/R3 envelope dimensions for a full-size rearward-facing toddler CRS ISOFIX SIZE CLASS C Figure 5: ISO/R2 envelope dimensions for a reduced-size rearward-facing toddler CRS ISOFIX SIZE CLASS D Figure 6: ISO/R1 envelope dimensions for an infant-size rearward-facing CRS ISOFIX SIZE CLASS E Figure 7: Envelope dimensions for lateral facing position CRS - ISO/L1- ISOFIX SIZE CLASS F or symmetrically opposite - ISO/L2 - ISOFIX CLASS G Annex 17 - Appendix 3 Table 2: Table of vehicle handbook information on ISOFIX child restraint systems installation suitability for various ISOFIX positions (請參考頁末表格)	<u>九</u>及<u>圖三〇</u>所示。 ... 7.4.4.1 標識 每個對應 i-Size 兒童保護裝置之座椅位置，其 ISOFIX 下固定器系統(橫桿或導向裝置)旁應有永久性標識。標識為尺寸至少一三公釐之正方形及其內含圖示組成(如<u>圖三二</u>)，應符合下述規範： ... 7.4.4.2 i-Size 座椅位置之 i-Size 支撐腳幾何要求 應符合 7.4.2 及 7.4.3，且應驗證車輛地板上表面（包括飾板、地毯及泡沫橡膠等）與支撐腳足部評估區塊之 x 及 y 方向評估面(Limiting surface)交會，如<u>圖二九</u>及<u>圖三〇</u>所示。 支撐腳足部評估區塊之特性如下(如<u>圖二九</u>及<u>圖三〇</u>)： ... 7.4.4.3 i-Size 座椅位置之車輛地板強度規範 車輛地板整個接觸面(如<u>圖二九</u>及<u>圖三〇</u>所示)，應具有足夠強度以符合	<u>一</u>及<u>圖三二</u>所示。 ... 7.4.4.1 標識 每個對應 i-Size 兒童保護裝置之座椅位置，其 ISOFIX 下固定器系統(橫桿或導向裝置)旁應有永久性標識。標識為尺寸至少一三公釐之正方形及其內含圖示組成(如<u>圖三四</u>)，應符合下述規範： ... 7.4.4.2 i-Size 座椅位置之 i-Size 支撐腳幾何要求 應符合 7.4.2 及 7.4.3，且應驗證車輛地板上表面（包括飾板、地毯及泡沫橡膠等）與支撐腳足部評估區塊之 x 及 y 方向評估面(Limiting surface)交會，如<u>圖三一</u>及<u>圖三二</u>所示。 支撐腳足部評估區塊之特性如下(如<u>圖三一</u>及<u>圖三二</u>)： ... 7.4.4.3 i-Size 座椅位置之車輛地板強度規範 車輛地板整個接觸面(如<u>圖三一</u>及<u>圖三二</u>所示)，應具有足夠強度以符合

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
		7.6.4.5 之 i-Size 座椅位置試驗。 ... 7.6.4.5 i-Size 座椅位置之試驗 符合 7.6.4.3 及 7.6.4.4 試驗，且應使用修改過之靜力施加設備(由 SFAD 及圖三一支撐腳試驗裝置所構成)進行測試。支撐腳試驗設備應依 7.4.4.2 規定(如圖二九及圖三〇所示)調整長度及寬度以評估車輛地板接觸面。應調整該試驗設備之高度以使其支撐腳與車輛地板上表面接觸。 對於固定段位式高度調整之試驗設備，應選擇可使支撐腳接觸且穩定站立於地板上之第一個段位；而對於無固定段位或連續式高度調整者，則應調整至使 SFAD 俯仰角度增加一·五度(正負 0·五度)之高度。 當施加八千牛頓正負 0·二五千牛頓之力時，SFAD 之點 X 之水平偏移量(在預負荷後)應不大於一二五公釐，且在規定時間內承受住該施力，其永久變形(包括任何 ISOFIX 下固定器、車輛地板接觸面或其周	7.6.4.5 之 i-Size 座椅位置試驗。 ... 7.6.4.5 i-Size 座椅位置之試驗 符合 7.6.4.3 及 7.6.4.4 試驗，且應使用修改過之靜力施加設備(由 SFAD 及圖三三支撐腳試驗裝置所構成)進行測試。支撐腳試驗設備應依 7.4.4.2 規定(如圖三一及圖三二所示)調整長度及寬度以評估車輛地板接觸面。應調整該試驗設備之高度以使其支撐腳與車輛地板上表面接觸。 對於固定段位式高度調整之試驗設備，應選擇可使支撐腳接觸且穩定站立於地板上之第一個段位；而對於無固定段位或連續式高度調整者，則應調整至使 SFAD 俯仰角度增加一·五度(正負 0·五度)之高度。 當施加八千牛頓正負 0·二五千牛頓之力時，SFAD 之點 X 之水平偏移量(在預負荷後)應不大於一二五公釐，且在規定時間內承受住該施力，其永久變形(包括任何 ISOFIX 下固定器、車輛地板接觸面或其周

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
		圍,所產生之局部破裂或斷裂)不能使產生失效。 ... 7.7 任一 i-Size 座椅位置應能容納 ISOFIX 兒童保護裝置治具 ISO/F2X(B1)、ISO/R2(D)及 7.2.2 所定義支撐腳安裝評估區塊。 支撐腳安裝評估區塊具有下述特性： (如 圖三三、圖三四) (參考條文 7.2.3 ISOFIX 兒童保護裝置之尺寸等級及治具，將尺寸等級修訂為尺度等級，且裝備修訂為治具) 圖八：治具之規格 圖九：治具安裝在車輛座椅上(參考 7.2.1.2.6.1) 圖一〇：相容性檢查(參考 7.2.1.2.6.1 及 7.2.1.3.2) (請參考頁末圖示) 圖二一：全高前向兒童保護裝置(高度七二〇公釐)ISOFIX 尺度等級 A ISOFIX 尺度及治具區分 ISO/F3 外觀尺度 圖二二：降低高度前向兒童保護裝置(高度六五〇公釐)ISOFIX 尺度等級 B ISOFIX 尺度及治具區分	圍,所產生之局部破裂或斷裂)不能使產生失效。 ... 7.7 任一 i-Size 座椅位置應能容納 ISOFIX 兒童保護裝置治具 ISO/F2X(B1)、ISO/R2(D)及 7.2.2 所定義支撐腳安裝評估區塊。 支撐腳安裝評估區塊具有下述特性： (如 圖三五、圖三六) 圖八：裝備之規格 圖九：裝備安裝在車輛座椅上(參考 7.2.1.2.6.1) 圖一〇：相容性檢查(參考 7.2.1.2.6.1 及 7.2.1.3.2) (請參考頁末圖示) 圖二三：全高前向兒童保護裝置(高度七二〇公釐)ISOFIX 尺度等級 A ISOFIX 尺度及裝備區分 ISO/F3 外觀尺度 圖二四：降低高度前向兒童保護裝置(高度六五〇公釐)ISOFIX 尺度等級 B ISOFIX 尺度及裝備區分

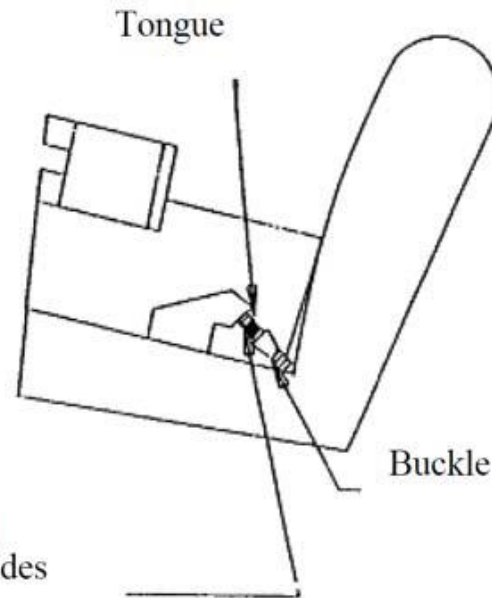
增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
		ISO/F2 外觀尺度 <u>圖二三</u>：降低高度前向兒童保護裝置 (高度六五〇公釐)ISOFIX 尺度等級 B1 ISOFIX 尺度及 <u>治具</u> 區分 ISO/F2X 外觀尺度 <u>圖二四</u>：全尺寸後向兒童保護裝置 ISOFIX 尺度等級 C ISOFIX 尺度及 <u>治具</u> 區分 ISO/R3 外觀尺度 (請參考頁末圖示) <u>圖二五</u>：縮小尺寸後向兒童保護裝置 ISOFIX 尺度等級 D ISOFIX 尺度及 <u>治具</u> 區分 ISO/R2 外觀尺度 (請參考頁末圖示) <u>圖二六</u>：嬰兒用後向兒童保護裝置 ISOFIX 尺度等級 E ISOFIX 尺度及 <u>治具</u> 區分 ISO/R1 外觀尺度 (請參考頁末圖示) <u>圖二七</u>：嬰兒用左側橫向之兒童保護裝置 ISOFIX 尺度等級 F 或相反對稱之 ISOFIX 尺度等級 G ISOFIX 尺度及 <u>治具</u> 區分 ISO/L1 或相反對稱之 ISO/L2 外觀尺度 (請參考頁末圖示) <u>圖二八</u>：拉力裝置 <u>圖二九</u>：支撐腳足部評估區塊之三維	ISO/F2 外觀尺度 <u>圖二五</u>：降低高度前向兒童保護裝置 (高度六五〇公釐)ISOFIX 尺度等級 B1 ISOFIX 尺度及 <u>裝備</u> 區分 ISO/F2X 外觀尺度 <u>圖二六</u>：全尺寸後向兒童保護裝置 ISOFIX 尺度等級 C ISOFIX 尺度及 <u>裝備</u> 區分 ISO/R3 外觀尺度 (請參考頁末圖示) <u>圖二七</u>：縮小尺寸後向兒童保護裝置 ISOFIX 尺度等級 D ISOFIX 尺度及 <u>裝備</u> 區分 ISO/R2 外觀尺度 (請參考頁末圖示) <u>圖二八</u>：嬰兒用後向兒童保護裝置 ISOFIX 尺度等級 E ISOFIX 尺度及 <u>裝備</u> 區分 ISO/R1 外觀尺度 (請參考頁末圖示) <u>圖二九</u>：嬰兒用左側橫向之兒童保護裝置 ISOFIX 尺度等級 F 或相反對稱之 ISOFIX 尺度等級 G ISOFIX 尺度及 <u>裝備</u> 區分 ISO/L1 或相反對稱之 ISO/L2 外觀尺度 (請參考頁末圖示) <u>圖三〇</u>：拉力裝置 <u>圖三一</u>：支撐腳足部評估區塊之三維

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
		視圖 <u>圖三〇</u>：支撐腳足部評估區塊之側視圖 <u>圖三一</u>：靜力施加設備與支撐腳足部試驗件(所需調整範圍及尺寸) <u>圖三二</u>：i-Size 座椅位置識別標誌 <u>圖三三</u>：i-Size 支撐腳安裝評估區塊之側視圖，用以評估 i-Size 座椅位置裝設 i-Size 兒童保護支撐腳之適用性 <u>圖三四</u>：i-Size 支撐腳安裝評估區塊之三維視圖，用以評估 i-Size 兒童安全座椅位置裝設 i-Size 兒童保護支撐腳之適用性 表三：車主手冊所示各 ISOFIX 座椅適合安裝之 ISOFIX 兒童保護裝置 (<u>請參考頁末表格</u>)	視圖 <u>圖三二</u>：支撐腳足部評估區塊之側視圖 <u>圖三三</u>：靜力施加設備與支撐腳足部試驗件(所需調整範圍及尺寸) <u>圖三四</u>：i-Size 座椅位置識別標誌 <u>圖三五</u>：i-Size 支撐腳安裝評估區塊之側視圖，用以評估 i-Size 座椅位置裝設 i-Size 兒童保護支撐腳之適用性 <u>圖三六</u>、i-Size 支撐腳安裝評估區塊之三維視圖，用以評估 i-Size 兒童安全座椅位置裝設 i-Size 兒童保護支撐腳之適用性 表三：車主手冊所示各 ISOFIX 座椅適合安裝之 ISOFIX 兒童保護裝置 (<u>請參考頁末表格</u>)

UN R16 Annex 17 - Appendix 1

Figure 3: Check for compatibility

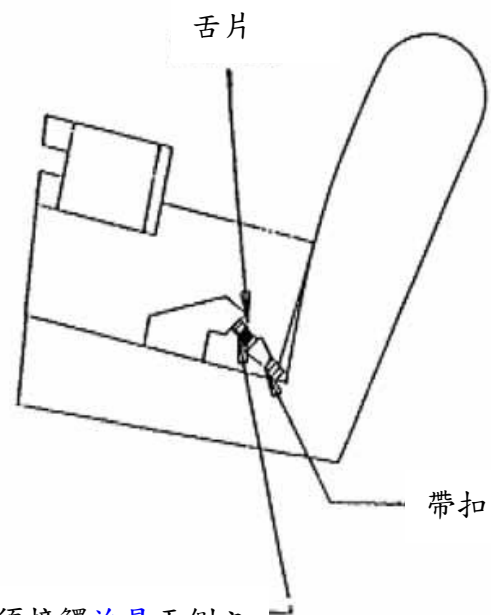
(see paragraphs 2.6.1. and 3.2)



Note: The seat belt webbing shall contact the curved edge on both sides of the fixture

Lap belt only shown

(修正後)

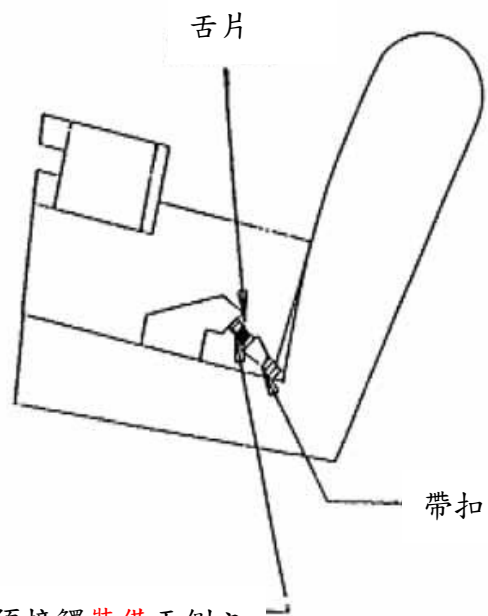


注意：座椅安全帶之織帶必須接觸治具兩側之曲邊。

此僅圖示膝部安全帶

圖一〇：相容性檢查(參考 7.2.1.2.6.1 及 7.2.1.3.2)

(修正前)



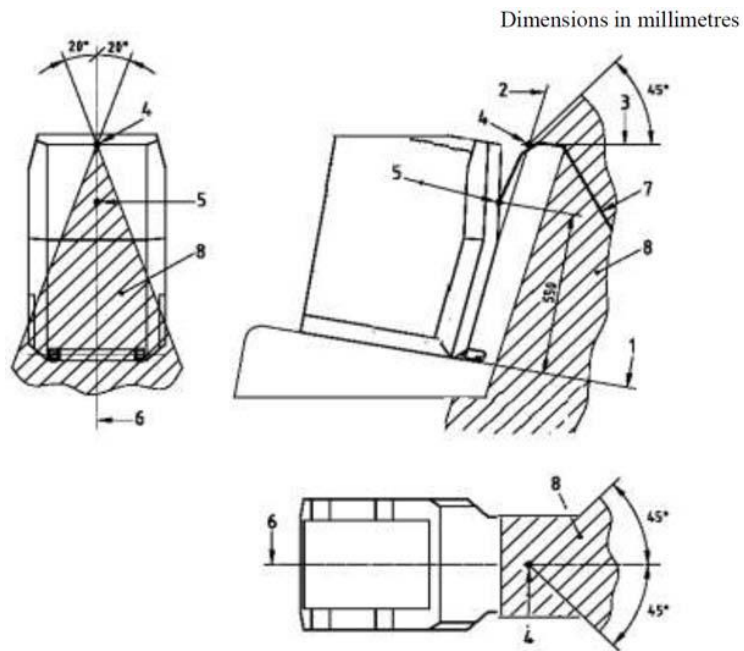
注意：座椅安全帶之織帶必須接觸裝備兩側之曲邊。

此僅圖示膝部安全帶

圖一〇：相容性檢查(參考 7.2.1.2.6.1 及 7.2.1.3.2)

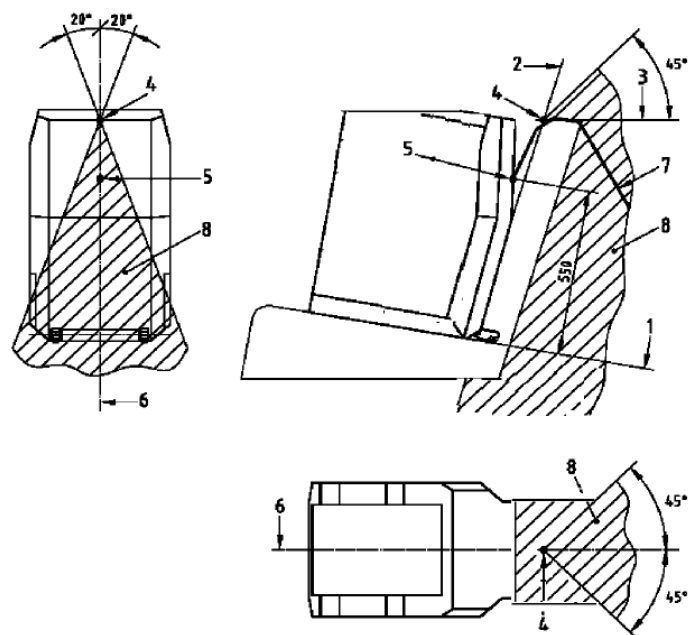
UN R14 Annex 9

Figure 11: Alternative method of locating the top tether anchorage using the "ISO/F2" (B) fixture, ISOFIX zone - side, top and rear views



- 1 "ISO/F2" (B) fixture horizontal face
- 2 "ISO/F2" (B) fixture rear face
- 3 Horizontal line tangent to top of seat back (last rigid point of a hardness greater than 50 Shore A)
- 4 Intersection between 2 and 3
- 5 Tether reference point
- 6 "ISO/F2" (B) fixture centreline
- 7 Top tether strap
- 8 Limits of anchorage zone

(修正後)

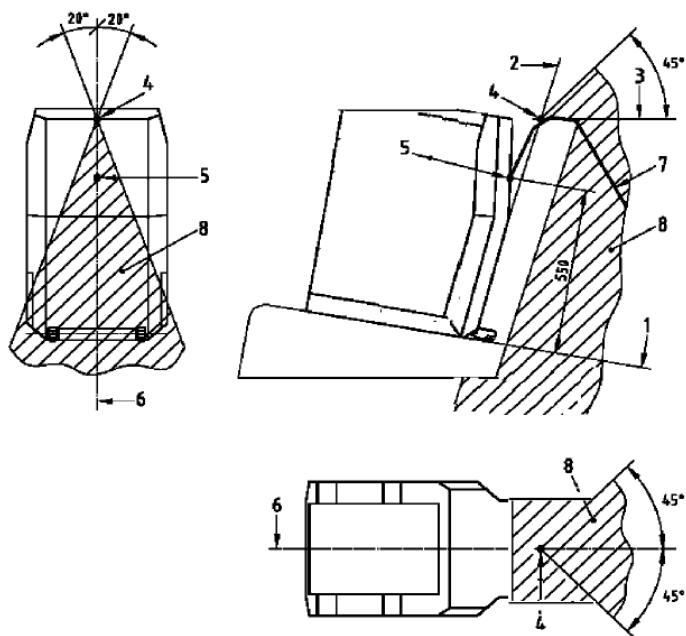


單位：公釐

- 1 "ISO/F2" (B) [治具](#) 水平面
- 2 "ISO/F2" (B) [治具](#) 背面
- 3.正切於座椅背部頂端（硬度大於蕭氏(Shore)硬度五0(A)之最末剛性點）之水平線
- 4.2和3之交叉點
- 5.固定帶參考點
6. "ISO/F2" (B) [治具](#) 中心線
- 7.上固定帶
- 8.固定器區域邊界

[圖一九](#)：使用“ISO/F2”（B）裝置確認上固定帶固定器位置之替代方法，ISOFIX 區域 - 側、俯及後視圖

(修正前)



單位：公釐

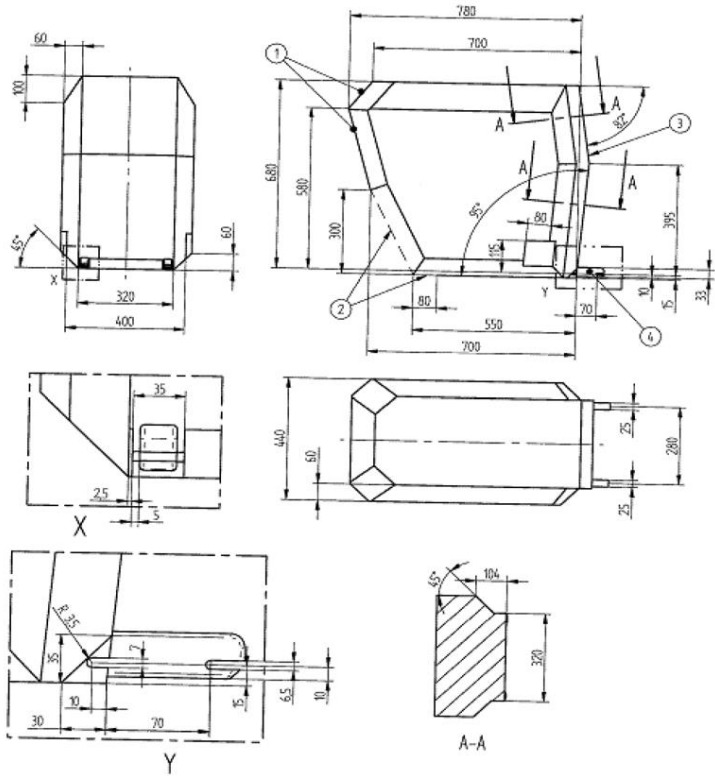
- 1 "ISO/F2" (B) 裝備 水平面
- 2 "ISO/F2" (B) 裝備 背面
- 3.正切於座椅背部上方（硬度大於蕭氏(Shore)硬度五0(A)之最末剛性點）之水平線
- 4.2和3之交叉點
- 5.固定帶參考點
6. "ISO/F2" (B) 裝備 中心線
- 7.上固定帶
- 8.固定器區域邊界

圖二一：使用“ISO/F2”（B）裝置確認上固定帶固定器位置之替代方法，ISOFIX 區域 - 側、俯及後視圖

UN R16 Annex 17 - Appendix 2

4.4. Full-size rearward facing toddler child restraint system envelope

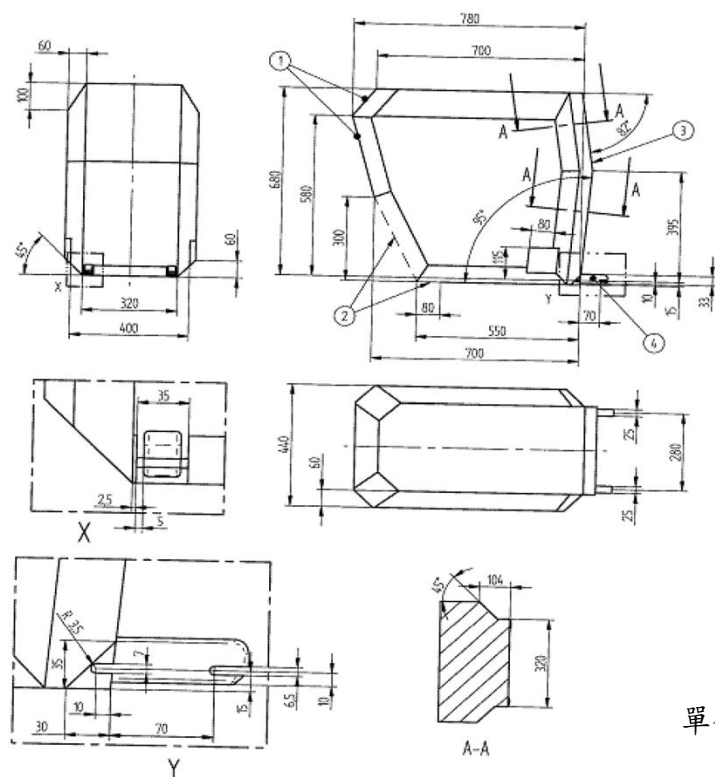
Figure 4 : ISO/R3 envelope dimensions for a full-size rearward-facing toddler CRS ISOFIX SIZE CLASS C



Key

- 1 Limits in the rearward and upwards directions
- 2 Dashed line marks area where a support leg, or similar, of a specific vehicle CRS is allowed to protrude.
- 3 The backwards limitation (to the right in the figure) is given by the forward-facing envelope in Figure 2
- 4 Further specifications of the connector area are given in Regulation No. 44.

(修正後)

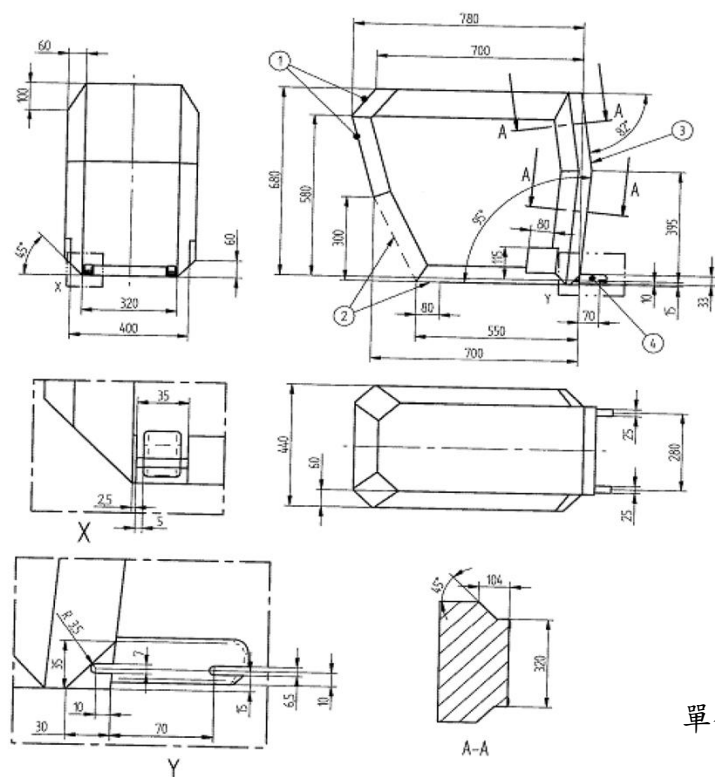


單位：公釐

1. 前方及上方不可超出此線界
2. 虛線表示限制車型之 CRS 支撐腳或類似機構可超出此線界
3. [圖二二](#)之前向式外觀提供後向限制條件(在圖之右側)
4. ISOFIX 之連結處，詳細規格依 UN R44

[圖二四](#)：全尺寸後向兒童保護裝置 ISOFIX 尺度等級 C ISOFIX 尺度及裝備區分 ISO/R3 外觀尺度

(修正前)

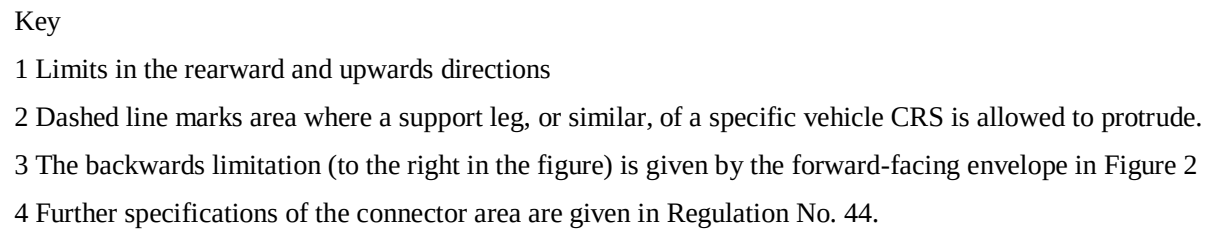


單位：公釐

- 1.前方及上方不可超出此線界
- 2.虛線表示限制車型之 CRS 支撐腳或類似機構可超出此線界
- 3.圖二四之前向式外觀提供後向限制條件(在圖之右側)
4. ISOFIX 之連結處，詳細規格依 UN R44

圖二六：全尺寸後向兒童保護裝置 ISOFIX 尺度等級 C ISOFIX 尺度及裝備區分 ISO/R3 外觀尺度

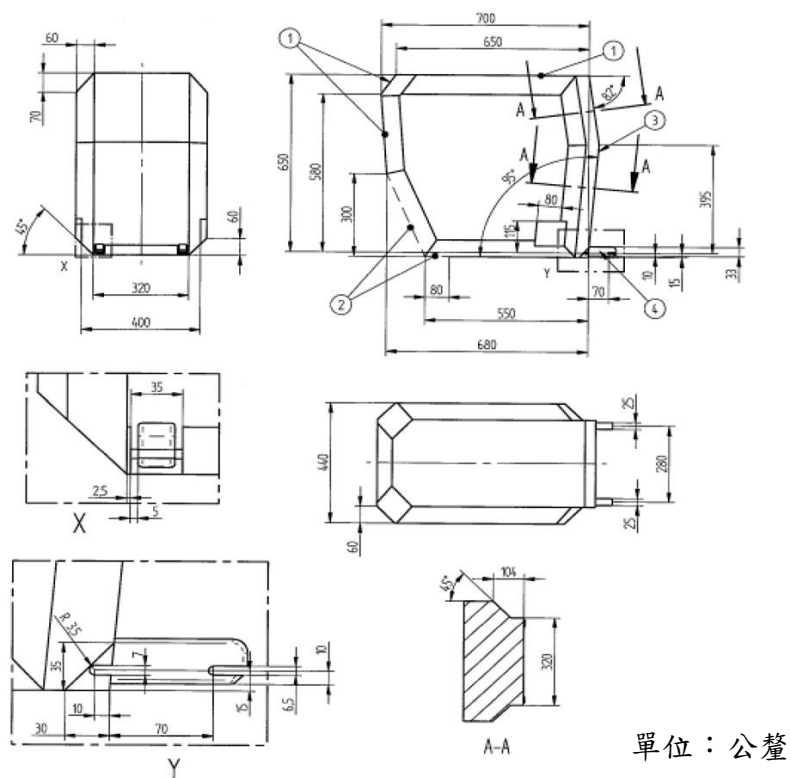
Figure 5: ISO/R2 envelope dimensions for a reduced-size rearward-facing toddler CRS ISOFIX SIZE CLASS D



- 1.前方及上方不可超出此線界
- 2.虛線表示限制車型之 CRS 支撐腳或類似機構可超出此線界
- 3.圖二二之前向式外觀提供後向限制條件(在圖之右側)
- 4.ISOFIX 之連結處，詳細規格依 UN R44

56

(修正前)

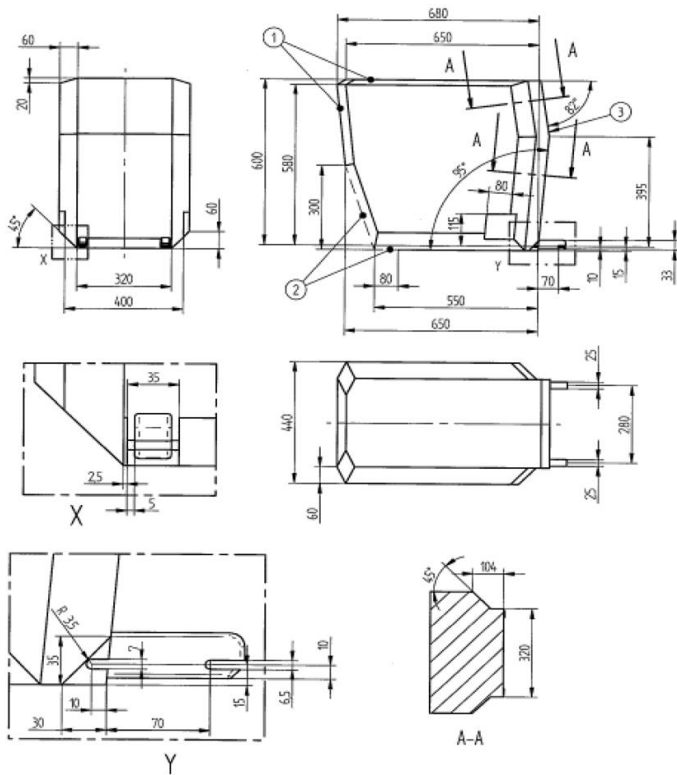


1. 前方及上方不可超出此線界
2. 虛線表示限制車型之 CRS 支撐腳或類似機構可超出此線界
3. 圖二四之前向式外觀提供後向限制條件(在圖之右側)
4. ISOFIX 之連結處，詳細規格依 UN R44

圖二七：縮小尺寸後向兒童保護裝置 ISOFIX 尺度等級 D ISOFIX 尺度及裝備區分 ISO/R2 外觀尺度

4.6. Rearward facing infant child restraint systems envelope

Figure 6: ISO/R1 envelope dimensions for an infant-size rearward-facing CRS ISOFIX SIZE CLASS E



Key

- 1 Limits in the rearward and upwards directions
- 2 Dashed line marks area where a support leg, or similar, of a specific vehicle CRS is allowed to protrude.
- 3 The backwards limitation (to the right in the figure) is given by the forward-facing envelope in Figure 2
- 4 Further specifications of the connector area are given in Regulation No. 44.

單位：公釐

1. 前方及上方不可超出此線界
2. 虛線表示限制車型之 CRS 支撐腳或類似機構可超出此線界
3. 圖二二之前向式外觀提供後向限制條件(在圖之右側)
4. ISOFIX 之連結處，詳細規格依 UN R44

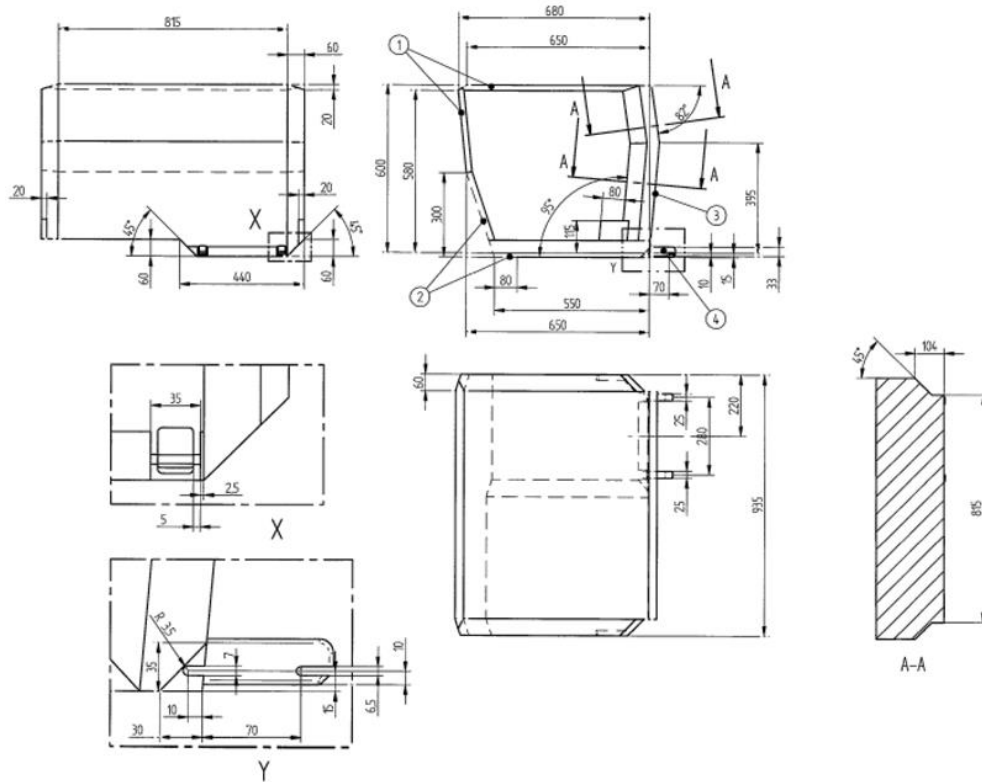
圖二六：嬰兒用後向兒童保護裝置 ISOFIX 尺度等級 E ISOFIX 尺度及裝備區分 ISO/R1 外觀尺度

單位：公釐

- 圖二八：**嬰兒用後向兒童保護裝置 ISOFIX 尺度等級 E ISOFIX 尺度及裝備區分 ISO/R1 外觀尺度

4.7. Lateral facing child restraint systems envelope

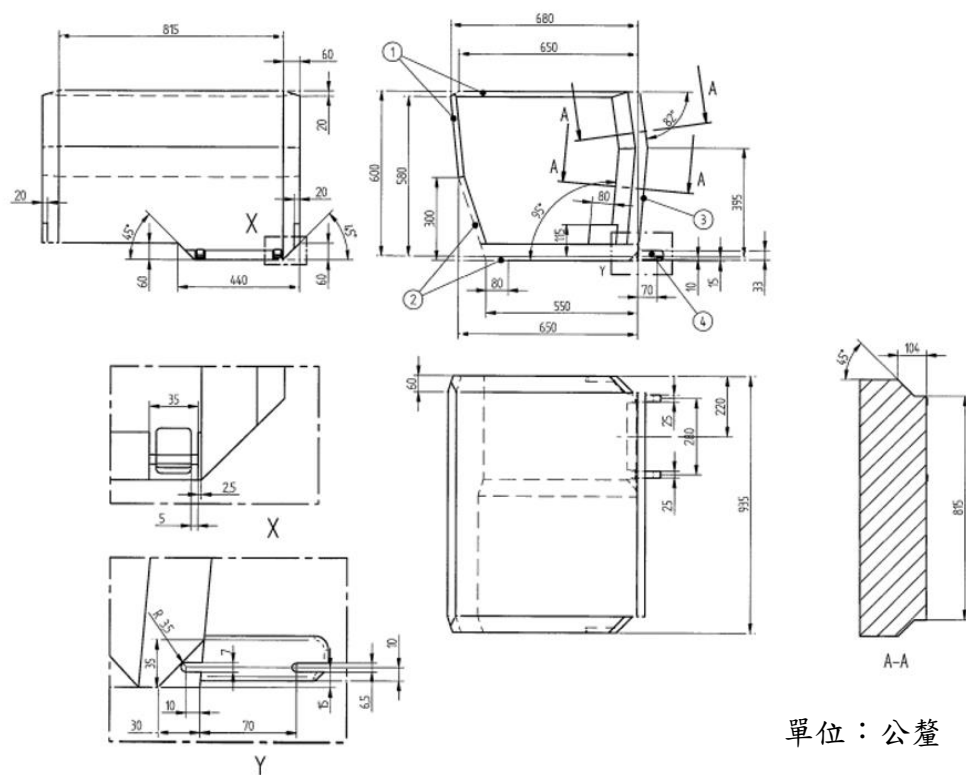
Figure 7: Envelope dimensions for lateral facing position CRS - ISO/L1- ISOFIX SIZE CLASS F or symmetrically opposite - ISO/L2 - ISOFIX CLASS G



Key

- 1 Limits in the rearward and upwards directions
- 2 Dashed line marks area where a support leg, or similar, of a specific vehicle CRS is allowed to protrude.
- 3 The backwards limitation (to the right in the figure) is given by the forward-facing envelope in Figure 2
- 4 Further specifications of the connector area are given in ISO 13216-1, Figures 2 and 3.

(修正後)

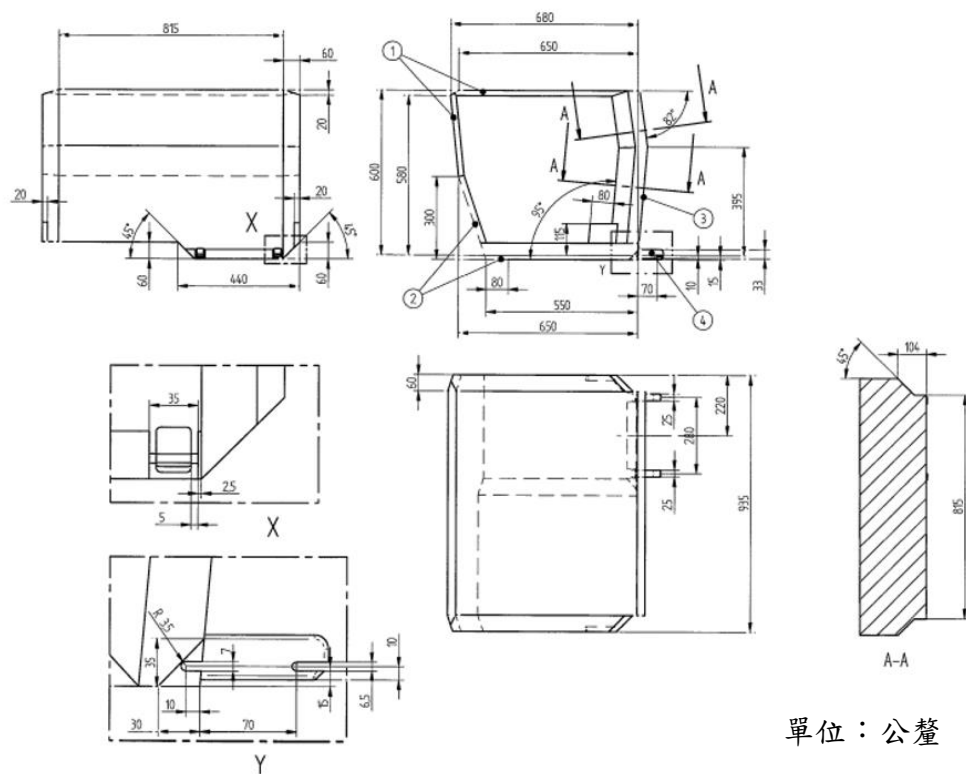


單位：公釐

1. 前方及上方不可超出此線界
2. 虛線表示限制車型之 CRS 支撐腳或類似機構可超出此線界
3. [圖二二](#)之前向式外觀提供後向限制條件(在圖之右側)
4. ISOFIX 之連結處，詳細規格依 ISO 13216-1

[圖二七](#)：嬰兒用左側橫向之兒童保護裝置 ISOFIX 尺度等級 F 或相反對稱之 ISOFIX 尺度等級 G ISOFIX 尺度及裝備區分 ISO/L1 或相反對稱之 ISO/L2 外觀尺度

(修正前)



單位：公釐

- 1.前方及上方不可超出此線界
- 2.虛線表示限制車型之 CRS 支撐腳或類似機構可超出此線界
- 3.圖二四之前向式外觀提供後向限制條件(在圖之右側)
4. ISOFIX 之連結處，詳細規格依 ISO 13216-1

圖二九：嬰兒用左側橫向之兒童保護裝置 ISOFIX 尺度等級 F 或相反對稱之 ISOFIX 尺度等級 G ISOFIX 尺度及裝備區分 ISO/L1 或相反對稱之 ISO/L2 外觀尺度

UN R16 Annex 17 - Appendix 3

Table 2: Table of vehicle handbook information on ISOFIX child restraint systems installation suitability for various ISOFIX positions

Mass Group	Size class	Fixture	Vehicle ISOFIX positions					
			Front passenger	Rear outboard	Rear centre	Intermediate outboard	Intermediate centre	Other sites
Carrycot	F	ISO/L1						
	G	ISO/L2						
		(1)						
0 - up to 10 Kg	E	ISO/R1						
		(1)						
0+ - up to 13 kg	E	ISO/R1						
	D	ISO/R2						
	C	ISO/R3						
		(1)						
I - 9 to 18 kg	D	ISO/R2						
	C	ISO/R3						
	B	ISO/F2						
	B1	ISO/F2X						
	A	ISO/F3						
		(1)						
II - 15 to 25 kg		(1)						
III - 22 to 36 kg		(1)						

(1) = For the CRS which do not carry the ISO/XX size class identification (A to G), for the applicable mass group, the car manufacturer shall indicate the vehicle specific ISOFIX child restraint system(s) recommended for each position.

Key of letters to be inserted in the above table

IUF = Suitable for ISOFIX forward child restraints systems of universal category approved for use in the mass group

IL = Suitable for particular ISOFIX child restraint systems (CRS) given in the attached list. These ISOFIX CRS are those of the "specific vehicle", "restricted" or "semi-universal" categories.

X = ISOFIX position not suitable for ISOFIX child restraint systems in this mass group and/or this size class.

(修正後)

表三：車主手冊所示各 ISOFIX 座椅適合安裝之 ISOFIX 兒童保護裝置

質量等級	尺度等級	治具	車上 ISOFIX 位置				
			後排外側座椅	後排中間座椅	中間排外側座椅	中間排居中座椅	其它位置
攜帶式嬰兒床	F	ISO/L1					
	G	ISO/L2					
		(1)					
0(至 10 公斤)	E	ISO/R1 (1)					
0+(至 13 公斤)	E	ISO/R1					
	D	ISO/R2					
	C	ISO/R3					
		(1)					
I(9 至 18 公斤)	D	ISO/R2					
	C	ISO/R3					
	B	ISO/F2					
	B1	ISO/F2X					
	A	ISO/F3					
		(1)					
II(15 至 25 公斤)		(1)					
III(22 至 36 公斤)		(1)					

(1)對於沒有標明 ISO/XX [尺度等級](#) 識別號(A 至 G)之 CRS，申請者應就適用之質量等級，明述每一位置上建議使用車輛特定之 ISOFIX 兒童保護裝置。

於表中標示之字母：

IUF=適用於經認證該質量等級之通用型 ISOFIX [前向式](#) 兒童保護裝置。

IL=適用於附列清單內之特定 ISOFIX 兒童保護裝置(CRS)，此保護裝置可能為限制車型、限制使用型(Restricted category)或半通用型。

X=不適用於該質量等級及/或尺寸等級之ISOFIX兒童保護裝置。

(修正前)

表三：車主手冊所示各 ISOFIX 座椅適合安裝之 ISOFIX 兒童保護裝置

質量等級	<u>尺寸等級</u>	<u>裝備</u>	車上 ISOFIX 位置				
			後排外側座椅	後排中間座椅	中間排外側座椅	中間排居中座椅	其它位置
攜帶式嬰兒床	F	ISO/L1					
	G	ISO/L2					
		(1)					
0(至 10 公斤)	E	ISO/R1 (1)					
0+(至 13 公斤)	E	ISO/R1					
	D	ISO/R2					
	C	ISO/R3					
		(1)					
I(9 至 18 公斤)	D	ISO/R2					
	C	ISO/R3					
	B	ISO/F2					
	B1	ISO/F2X					
	A	ISO/F3					
		(1)					
II(15 至 25 公斤)		(1)					
III(22 至 36 公斤)		(1)					

(1)對於沒有標明 ISO/XX 尺寸等級識別號(A 至 G)之 CRS，申請者應就適用之質量等級，明述每一位置上建議使用車輛特定之 ISOFIX 兒童保護裝置。

於表中標示之字母：

IUF=適用於經認證該質量等級之通用型 ISOFIX 後向式 兒童保護裝置。

IL=適用於附列清單內之特定 ISOFIX 兒童保護裝置(CRS)，此保護裝置可能為限制車型、限制使用型(Restricted category)或半通用型。

X=不適用於該質量等級及/或 尺寸等級 之 ISOFIX 兒童保護裝置。

UN R17 SEATS 08-S3 (draft) 座椅、座椅固定器及頭枕

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
08-S3			
5.4. Mounting of head restraints ... 5.4.2. A head restraint shall be mounted on every outboard front seat in every vehicle of category M2 with a maximum mass not exceeding 3500 kg and of category N1; head restraints mounted in such vehicles shall comply with the requirements of Regulation No. 25, as amended by 04 series of amendments	5.4. Mounting of head restraints ... 5.4.2. A head restraint shall be mounted on every outboard front seat in every vehicle of category M2 with a maximum mass not exceeding 3500 kg and of category N1; head restraints mounted in such vehicles shall comply with the requirements of Regulation No. 25, as amended by the 03 series of amendments.	五十之一、頭枕 (修訂內容不影響國內基準條文)	五十之一、頭枕 1. 實施時間及適用範圍： 1.1 中華民國一〇二年一月一日起，M1、N1 及總重量小於三・五公噸之 M2 類車輛，其外側前座應配備頭枕。其餘座位亦得選配頭枕。 1.2 中華民國一〇二年一月一日起，下列之頭枕，應符合本項規定： 1.2.1 M1、N1 及總重量小於三・五公噸之 M2 類車輛，其外側前座之新型式頭枕。 1.2.2 M1 及總重量小於三・五公噸之 M2 類車輛，其後座之新型式頭枕。 1.3 中華民國一〇四年一月一日起，M1 及總重量小於三・五公噸之 M2 類車輛，其後座之各型式頭枕，應符合本項規定。使用於後座之各型式頭枕，若符合本基準項次「五十」規定，得視同符合本項規

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
			定。 1.4 本項規定不適用於折疊式輔助座椅、側向式及後向式座椅之頭枕。 1.5 除大客車及幼童專用車以外之車輛，申請少量車型安全審驗或逐車少量車型安全審驗者，得免符合本項「頭枕」規定。
13. Transitional provisions ...	13. Transitional provisions ... 13.12. The exemption referred to in paragraph 5.1.3. shall cease to have effect on 20 October 2010. It may be extended if reliable accident statistics are available and there has been further development of restraint systems. (參考資料) 5.1.3. It shall also not apply to vehicles of category M3 (of class III or B) of a technically permissible maximum laden mass exceeding 10 tonnes in which side facing seats are grouped together at the rear of the vehicle to form an integrated room of up to 10 seats. Such side-facing seats shall be fitted with, at least, a head	UN R17 條文 5.1.3 已於 08-S1 版 (JASIC101.03 發布)刪除，本次配合刪除條文 13.12，故修訂內容不影響國內基準條文)	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
	restraint and a two-point belt with retractor type-approved in accordance with Regulation No. 16. The anchorages for the safety belts shall comply with Regulation No. 14.		
2.9. "Folding seat" means a seat, which is normally folded, can be easily operated and is designed for occasional use by an occupant;		2.名詞釋義： ... 2.4 折疊式輔助座椅(Folding seat)：係指 <u>正常情況為收合之座椅，可供乘客於臨時情況下簡便操作使用。</u> (參考基準 490.491.折疊式輔助座椅之名詞釋義，進行一致性調整)	2.名詞釋義： ... 2.4 折疊式輔助座椅：係指 <u>供臨時或特定情況下使用且正常情況為收合之輔助座椅。</u>
Annex 9 Test procedure for devices intended to protect the occupants against displacement of luggage 1. Test blocks Rigid blocks, with the centre of inertia in the geometric centre. Type 1 Dimensions: 300 mm x 300 mm x 300 mm all edges and corners rounded to 20 mm Mass: 18 kg Moment of inertia 0.3 +/- 0.05 kgm² (around	Annex 9 Test procedure for devices intended to protect the occupants against displacement of luggage 1. Test blocks Rigid blocks, with the centre of inertia in the geometric centre. Type 1 Dimensions: 300 mm x 300 mm x 300 mm all edges and corners rounded to 20 mm Mass: 18 kg Type 2	四十九、座椅強度 四十九之一、座椅強度 4.5 M1 類車輛避免移動行李傷害之乘員保護 4.5.1 檢測方法： ... 4.5.1.1.1.3 放置 2 個型式 1 (300mmx300mmx300mm，18kg， <u>慣性矩為 0.3±0.05kgm²(環繞行李區域測試塊之所有三個慣性主軸)</u> 之測試塊於行李區域之地板。為測量測試塊在縱向之位移，先將測試	四十九、座椅強度 四十九之一、座椅強度 4.5 M1 類車輛避免移動行李傷害之乘員保護 4.5.1 檢測方法： ... 4.5.1.1.1.3 放置 2 個型式 1 (300mmx300mmx300mm, 18kg) 之測試塊於行李區域之地板。為測量測試塊在縱向之位移，先將測試塊之前端與構成行李區域前緣之車輛部位接觸且測試塊底部位在行

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
all 3 principal axis of inertia of the luggage blocks) Type 2 Dimensions: 500 mm x 350 mm x 125 mm all edges and corners rounded to 20 mm Mass: 10 kg	Dimensions: 500 mm x 350 mm x 125 mm all edges and corners rounded to 20 mm Mass: 10 kg	塊之前端與構成行李區域前緣之車輛部位接觸且測試塊底部在行李區之地板。它們應平行車輛縱向中心面向後移動，直到其幾何中心水平移動二〇〇公釐的距離。如果行李區域不允許二〇〇公釐的移動，而該後座座椅可以水平位移，則應將座椅儘可能的往前移至正常使用位置的極限或是能具有二〇〇公釐距離之位置，取兩者中距離較小者。在其他情形中，測試塊則應儘可能遠離後座座椅。測試塊之內側平面應與車輛縱向中心面距離二五公釐，以使二測試塊間的距離為五〇公釐。	李區之地板。它們應平行車輛縱向中心面向後移動，直到其幾何中心水平移動二〇〇公釐的距離。如果行李區域不允許二〇〇公釐的移動，而該後座座椅可以水平位移，則應將座椅儘可能的往前移至正常使用位置的極限或是能具有二〇〇公釐距離之位置，取兩者中距離較小者。在其他情形中，測試塊則應儘可能遠離後座座椅。測試塊之內側平面應與車輛縱向中心面距離二五公釐，以使二測試塊間的距離為五〇公釐。

UN R100 ELECTRIC POWER TRAIN 01-S4(draft)、02-S2(draft) 電池動力車輛結構及功能安全

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
01-S4(draft)			
5. Specifications and tests 5.1. Protection against electrical shock These electrical safety requirements apply to	5. Part I: Requirements of a vehicle with regard to its electrical safety 5.1. Protection against electrical shock These electrical safety requirements apply to	六十四、電動汽車之電氣安全 4. 測試方法與規範 4.1 觸電保護：此電子安全規範適用於當高電壓匯流排未與額外之高	六十四、電動汽車之電氣安全 4. 測試方法與規範 4.1 觸電保護：此電子安全規範適用於當高電壓匯流排未與額外之高

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
high voltage buses under conditions where they are not connected to external high voltage power supplies. 5.1.1. Protection against direct contact Live parts shall be protected against direct contact and shall comply with paragraphs 5.1.1.1. and 5.1.1.2. Barriers, enclosures, solid insulators and connectors shall not be able to be opened, separated, disassembled or removed without the use of tools. However, connectors (including the vehicle inlet) are allowed to be separated without the use of tools, if they meet one or more of the following requirements: (a) They comply with paragraphs 5.1.1.1. and 5.1.1.2. when separated, or (b) They are located underneath the floor and are provided with a locking mechanism, or (c) They are provided with a locking mechanism. Other components, not being part of the connector, shall be removable only with the use of tools in order to be able to separate the connector, or	high voltage buses under conditions where they are not connected to external high voltage power supplies. 5.1.1. Protection against direct contact Protection against direct contact with live parts is also required for vehicles equipped with any REESS type approved under Part II of this Regulation. The protection against direct contact with the live parts, shall comply with paragraphs 5.1.1.1. and 5.1.1.2. These protections (solid insulator, barrier, enclosure, etc.) shall not be able to be opened, disassembled or removed without the use of tools. 5.1.1.1. For protection of live parts inside the passenger compartment or luggage compartment, the protection degree IPXXD shall be provided. 5.1.1.2. For protection of live parts in areas other than the passenger compartment or luggage compartment, the protection degree IPXXB shall be satisfied. 5.1.1.3. Connectors Connectors (including vehicle inlet) are	電壓電源供應裝置連接時。 4.1.1 直接接觸保護：帶電體應被保護以避免直接接觸，且應符合 4.1.1.1 及 4.1.1.2 之規定。屏障、外殼、固體絕緣及連接器不得在未使用工具之情形下被打開、分離、拆開或移除。 惟若連接器(含車輛插孔)符合下述二項或多項條件，則允許於未使用工具之情形下被分離： (a)分離時能符合 4.1.1.1 及 4.1.1.2 之規定；或 (b)位於地板之下且有一鎖定機構；或 (c)有鎖定機構，在分離連接器前有須先以工具方能移除之其他裝置(非為連接器之一部分)；或 (d)在連接器分離後之一秒內，帶電體之電壓變成小於或等於直流電 60 伏特、或是小於或等於交流電 30 伏特(真均方根值(rms))。	電壓電源供應裝置連接時。 4.1.1 直接接觸保護：對帶電體之直接接觸保護應符合 4.1.1.1 及 4.1.1.2 之規定。這些保護裝置(固體絕緣、屏障、外殼等)不得在未使用工具之情形下被打開、拆開或移除。 4.1.1.1 在車室或載貨空間之帶電體應 IPXXD 等級之保護。 4.1.1.2 車輛在車室或載貨空間以外之其他空間應至少有 IPXXB 等級之保護。 4.1.1.3 連接器 連接器(含車輛插孔)若符合下述情形之一則視為符合本項規定： (a)當未使用工具而分離時能符合 4.1.1.1 及 4.1.1.2；或 (b)位於地板之下且有一鎖定機構；或 (c)有鎖定機構且在分離連接器前有須先以工具方能移除之其他裝置；或 (d)在連接器分離後之一秒內，帶電體之電壓變成等於或低於直流 60V 或是等於或低於交流電 30V(rms)。

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
(d) The voltage of the live parts becomes equal or below 60 V DC or equal or below 30 V AC (rms) within 1 s after the connector is separated. 5.1.1.1. For protection of live parts inside the passenger compartment or luggage compartment, the protection degree IPXXD shall be provided. 5.1.1.2. For protection of live parts in areas other than the passenger compartment or luggage compartment, the protection degree IPXXB shall be satisfied. 5.1.1.3. Service disconnect For a service disconnect which can be opened, disassembled or removed without tools, it is acceptable if protection degree IPXXB is satisfied under a condition where it is opened, disassembled or removed without tools. 5.1.1.4. Marking 5.1.1.4.1. In the case of a REESS having high voltage capability the symbol shown in Figure 1 shall appear on or near the REESS. The symbol background shall be yellow, the bordering and the arrow shall	deemed to meet this requirement if: (a) They comply with 5.1.1.1. and 5.1.1.2. when separated without the use of tools, or (b) They are located underneath the floor and are provided with a locking mechanism, or (c) They are provided with a locking mechanism and other components shall be removed with the use of tools in order to separate the connector, or (d) The voltage of the live parts becomes equal or below DC 60V or equal or below AC 30V (rms) within one second after the connector is separated. 5.1.1.4. Service disconnect For a service disconnect which can be opened, disassembled or removed without tools, it is acceptable if protection degree IPXXB is satisfied under a condition where it is opened, disassembled or removed without tools. 5.1.1.5. Marking 5.1.1.5.1. In the case of a REESS having high voltage capability the symbol shown	4.1.1.1 在車室或載貨空間之帶電體應有 IPXXD 等級之保護。 4.1.1.2 車輛在車室或載貨空間以外之其他空間應至少有 IPXXB 等級之保護。 4.1.1.3 維修斷電：對於無須工具即可打開、拆開或移除之維修斷電，若當其未使用工具即打開、拆開或移除時能符合 IPXXB 等級之保護，則視為符合。 4.1.1.4 標識 4.1.1.4.1 應於 REESS 或其附近標示有圖一之標識。 此標識之底色應為黃色，邊線及箭頭應為黑色。	4.1.1.4 維修斷電：對於無須工具即可打開、拆開或移除之維修斷電，若當其未使用工具即打開、拆開或移除時能符合 IPXXB 等級之保護，則視為符合。 4.1.1.5 標識 4.1.1.5.1 應於 REESS 或其附近標示有圖一之標識。 此標識之底色應為黃色，邊線及箭頭應為黑色。

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
be black. Figure 1: Marking of high voltage equipment  5.1.1.4.2. The symbol shall also be visible on enclosures and barriers, which, when removed expose live parts of high voltage circuits. This provision is optional to any connector for high voltage buses. This provision shall not apply to any of the following cases: (a) Where barriers or enclosures cannot be physically accessed, opened, or removed; unless other vehicle components are removed with the use of tools; (b) Where barriers or enclosures are located underneath the vehicle floor. 5.1.1.4.3. Cables for high voltage buses which are not located within enclosures shall be identified by having an outer	in Figure 1 shall appear on or near the REESS. The symbol background shall be yellow, the bordering and the arrow shall be black. Figure 1: Marking of high voltage equipment  5.1.1.5.2. The symbol shall also be visible on enclosures and barriers, which, when removed expose live parts of high voltage circuits. This provision is optional to any connector for high voltage buses. This provision shall not apply to any of the following cases: (a) Where barriers or enclosures cannot be physically accessed, opened, or removed; unless other vehicle components are removed with the use of tools; (b) Where barriers or enclosures are located underneath the vehicle floor.	 圖一：高電壓裝備之標識 4.1.1.4.2 若移除外殼及屏障處時則帶電體有接觸高電壓線路之可能時，則亦應於該處可見此標識。對於任何高電壓匯流排之連接器而言，此條文可選擇性適用。 然此項規定不適用下述任一情況： (a) 除非經以工具拆除車輛之其他零組件後，否則無法接近其屏障或外殼。 (b) 該屏障或外殼位於車輛地板以下。 4.1.1.4.3 非位於外殼內之高電壓匯流排之電纜，其外包覆應為橘色以利辨識。	4.1.1.5.2 若移除外殼及屏障處時則帶電體有接觸高電壓線路之可能時，則亦應於該處可見此標識。對於任何高電壓匯流排之連接器而言，此條文可選擇性適用。 然此項規定不適用下述任一情況： (a) 除非經以工具拆除車輛之其他零組件後，否則無法接近其屏障或外殼。 (b) 該屏障或外殼位於車輛地板以下。  圖一：高電壓裝備之標識

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
covering with the colour orange.	5.1.1.5.3. Cables for high voltage buses which are not located within enclosures shall be identified by having an outer covering with the colour orange.		4.1.1.5.3 非位於外殼內之高電壓匯流排之電纜，其外包覆應為橘色以利辨識。
2.16. "External electric power supply" means an alternating current (AC) or direct current (DC) electric power supply outside of the vehicle.	2.16. "External electric power supply" means an alternating current (AC) or direct current (DC) electric power supply outside of the vehicle.	2.13 外部電源供應器：車輛本身以外之交流電或直流電電力供應裝置。 (經查基準 441.451.452.461.462. External electric power supply 為外部電源供應器，故建議進行名詞一致性調整)	2.13 外部電力供應裝置：車輛本身以外之交流電或直流電電力供應裝置。
2.17. "High Voltage" means the classification of an electric component or circuit, if its working voltage is > 60 V and ≤ 1500 V DC or > 30 V and ≤ 1000 V AC root mean square (rms).	2.17. "High Voltage" means the classification of an electric component or circuit, if its working voltage is > 60 V and ≤ 1500 V DC or > 30 V and ≤ 1000 V AC root mean square (rms).	2.14 高電壓：電子零件或電路之分類，若其工作電壓大於六〇伏特且小於或等於一五〇〇伏特(直流電)、或是大於三〇伏特且小於或等於一〇〇〇伏特(交流電真均方根值(rms))者。	2.14 高電壓：電子零件或電路之分類，若其工作電壓>60V 且 ≤ 1500V(直流電)，或>30V 且 ≤ 1000V(交流電真均方根值(rms))者。
...	...	...	...
2.20. "High voltage bus" means the electrical circuit, including the coupling system for charging the REESS that operates on high voltage.	2.20. "High voltage bus" means the electrical circuit, including the coupling system for charging the REESS that operates on high voltage.	2.15 高電壓匯流排(High voltage bus)：包含使用高電壓之 REESS 充能耦合系統之電路。 係指相互通電連結之電路，其與電路介面相互通電連結，且帶電體和電路介面間，或帶電體和外露可導電元件間之最大電壓小於或等於三〇伏特(交流電)、及小於或等於六〇伏特(直流電)，於此電路當中僅作動於高電壓之組件或零件被歸類為高電壓匯流排。	2.15 高電壓匯流排(High voltage bus)：包含使用高電壓之 REESS 充能耦合系統之電路。 係指相互通電連結之電路，其與電路介面相互通電連結，且帶電體和電路介面間，或帶電體和外露可導電元件間之最大電壓小於三〇伏特(交流電)及小於六〇伏特(直流電)，於此電路當中僅作動於高電壓之組件或零件被歸類為高電壓匯流排。
Where electrical circuits, that are galvanically connected to each other, are galvanically connected to the electrical chassis and the maximum voltage between any live part and the electrical chassis or any exposed conductive part is ≤30 V AC and ≤ 60 V DC, only the	Where electrical circuits, that are galvanically connected to each other, are galvanically connected to the electrical chassis and the maximum voltage between any live part and the electrical chassis or any exposed conductive part is ≤30 V AC and ≤ 60 V DC, only the		

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
components or parts of the electric circuit that operate on high voltage are classified as a high voltage bus. ...	components or parts of the electric circuit that operate on high voltage are classified as a high voltage bus. ...	(經查UN R100 01-S4版，此處正確應為" $\leq 30\text{ V AC}$ and $\leq 60\text{ V DC}$ "，故修正基準條文)	...
5.1.2.3. In the case of motor vehicles which are intended to be connected to the grounded external electric power supply through the conductive connection, a device to enable the galvanical connection of the electrical chassis to the earth ground shall be provided. The device should enable connection to the earth ground before exterior voltage is applied to the vehicle and retain the connection until after the exterior voltage is removed from the vehicle. Compliance to this requirement may be demonstrated either by using the connector specified by the car manufacturer, or by analysis. ...	5.1.2.3. In the case of motor vehicles which are intended to be connected to the grounded external electric power supply through the conductive connection, a device to enable the galvanical connection of the electrical chassis to the earth ground shall be provided. The device should enable connection to the earth ground before exterior voltage is applied to the vehicle and retain the connection until after the exterior voltage is removed from the vehicle. Compliance to this requirement may be demonstrated either by using the connector specified by the car manufacturer, or by analysis. ...	4.1.2.3 對於經由導電連接而與一接地的外部電源供應器連接之車輛，應提供一可使導電車架接地之通電裝置。 該裝置應能在外來的電壓作用於車輛前接地，且持續接地直到該外來電壓自車上移除。 為符合此項規定，可使用申請者宣告之連接器進行測試或以分析方式進行。 ...	4.1.2.3 對於經由導電連接而與一接地的外部電力供應裝置連接之車輛，應提供一可使導電車架接地之通電裝置。 該裝置應能在外來的電壓作用於車輛前接地，且持續接地直到該外來電壓自車上移除。 為符合此項規定，可使用申請者宣告之連接器進行測試或以分析方式進行。 ...
5.3. Functional safety At least a momentary indication shall be given to the driver when the vehicle is in "active driving possible mode".	5.3. Functional safety At least a momentary indication shall be given to the driver when the vehicle is in "active driving possible mode".	4.2.2 氣體累積：對於安裝可能產生氫氣之開放式主電池之場所，應提供通風風扇或通風管，以 <u>避免</u> 氫氣之累積。 ... 4.3 功能安全 當車輛處於可行車模式時，應提供駕駛一瞬時指示。 然而，當由內燃機引擎直接或間接提供車輛之推進動力時，得免符合本	4.2.2 氣體累積：對於安裝可能產生氫氣之開放式主電池之場所，應提供通風風扇或通風管，以 <u>便</u> 免氫氣之累積。 ... 4.3 功能安全 當車輛處於可行車模式時，應提供駕駛 <u>人</u> 一瞬時指示。 然而，當由內燃機引擎直接或間接提供車輛之推進動力時，得免符合本

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
However, this provision does not apply under conditions where an internal combustion engine provides directly or indirectly the vehicle's propulsion power. When leaving the vehicle, the driver shall be informed by a signal (e.g. optical or audible signal) if the vehicle is still in the active driving possible mode. If the on-board REESS can be externally charged by the user, vehicle movement by its own propulsion system shall be impossible as long as the connector of the external electric power supply is physically connected to the vehicle inlet. This requirement shall be demonstrated by using the connector specified by the car manufacturer. The state of the drive direction control unit shall be identified to the driver.	However, this provision does not apply under conditions where an internal combustion engine provides directly or indirectly the vehicle's propulsion power. When leaving the vehicle, the driver shall be informed by a signal (e.g. optical or audible signal) if the vehicle is still in the active driving possible mode. If the on-board REESS can be externally charged by the user, vehicle movement by its own propulsion system shall be impossible as long as the connector of the external electric power supply is physically connected to the vehicle inlet. This requirement shall be demonstrated by using the connector specified by the car manufacturer. The state of the drive direction control unit shall be identified to the driver.	項規定。 當駕駛欲離開車輛而車輛卻處於「可行車模式」時，應提供訊號（光學或聲響）予駕駛。 若車載 REESS 可由使用者自外部進行充電時，當外部電源供應器之連接器係以物理方式與車輛插孔連接時，則車輛不可藉由自身之推進系統而移動。 此規範應以申請者宣告之連接器進行測試操作。 行車方向控制單元之狀態應顯示予駕駛。	項規定。 當駕駛人欲離開車輛而車輛卻處於「可行車模式」時，應提供訊號（光學或聲響）予駕駛人。 若車載 REESS 可由使用者自外部進行充電時，當外部電力供應系統之連接器係以物理方式與車輛插孔連接時，則車輛不可藉由自身之推進系統而移動。 此規範應以申請者宣告之連接器進行測試操作。 行車方向控制單元之狀態應顯示予駕駛人。
02-S2(draft)			(103.08.27 報部基準草案)
5.1. Protection against electrical shock These electrical safety requirements apply to high voltage buses under conditions where they are not connected to external high voltage power supplies.	5.1. Protection against electrical shock These electrical safety requirements apply to high voltage buses under conditions where they are not connected to external high voltage power supplies.	六十四之一、電動汽車之電氣安全(草案) 4.1 觸電保護：此電子安全規範適用於當高電壓匯流排未與額外之高電壓電源供應裝置連接時。 4.1.1 直接接觸保護：	六十四之一、電動汽車之電氣安全(草案) 4.1 觸電保護：此電子安全規範適用於當高電壓匯流排未與額外之高電壓電源供應裝置連接時。 4.1.1 直接接觸保護：

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
5.1.1. Protection against direct contact Protection against direct contact with live parts is also required for vehicles equipped with any REESS type approved under Part II of this Regulation. Live parts shall be protected against direct contact and shall comply with paragraphs 5.1.1.1. and 5.1.1.2. Barriers, enclosures, solid insulators and connectors shall not be able to be opened, separated, disassembled or removed without the use of tools. However, connectors (including the vehicle inlet) are allowed to be separated without the use of tools, if they meet one or more of the following requirements: (a) They comply with paragraphs 5.1.1.1. and 5.1.1.2. when separated, or (b) They are located underneath the floor and are provided with a locking mechanism, or (c) They are provided with a locking mechanism. Other components, not being part of the connector, shall be removable only with the use of tools in order to be	5.1.1. Protection against direct contact Protection against direct contact with live parts is also required for vehicles equipped with any REESS type approved under Part II of this Regulation. The protection against direct contact with the live parts, shall comply with paragraphs 5.1.1.1. and 5.1.1.2. These protections (solid insulator, barrier, enclosure, etc.) shall not be able to be opened, disassembled or removed without the use of tools. 5.1.1.1. For protection of live parts inside the passenger compartment or luggage compartment, the protection degree IPXXD shall be provided. 5.1.1.2. For protection of live parts in areas other than the passenger compartment or luggage compartment, the protection degree IPXXB shall be satisfied. 5.1.1.3. Connectors Connectors (including vehicle inlet) are deemed to meet this requirement if: (a) They comply with 5.1.1.1. and 5.1.1.2. when separated without the use of tools,	配備可充電式能量儲存系統(REESS)之車輛，該系統應符合 8.規定，且車輛仍應具備防止與帶電體直接接觸之保護。 帶電體應被保護以避免直接接觸，且應符合 4.1.1.1 及 4.1.1.2 之規定。屏障、外殼、固體絕緣及連接器不得在未使用工具之情形下被打開、分離、拆開或移除。 惟若連接器(含車輛插孔)符合下述一項或多項條件，則允許於未使用工具之情形下被分離： (a)分離時能符合 4.1.1.1 及 4.1.1.2 之規定；或 (b)位於地板之下且有一鎖定機構；或 (c)有鎖定機構，在分離連接器前有須先以工具方能移除之其他裝置(非為連接器之一部分)；或 (d)在連接器分離後之一秒內，帶電體之電壓變成小於或等於直流電 60 伏特、或是小於或等於交流電 30 伏特(真均方根值(rms))。	配備可充電式能量儲存系統(REESS)之車輛，該系統應符合 8.規定，且車輛仍應具備防止與帶電體直接接觸之保護。 對帶電體之直接接觸保護應符合 4.1.1.1 及 4.1.1.2 之規定。這些保護裝置(固體絕緣、屏障、外殼等)不得在未使用工具之情形下被打開、拆開或移除。 4.1.1.1 在乘客室或載貨空間之帶電體應 IPXXD 等級之保護。 4.1.1.2 車輛在乘客室或載貨空間以外之其他空間應至少有 IPXXB 等級之保護。 4.1.1.3 連接器 連接器(含車輛插孔)若符合下述情形之一則視為符合本項規定： (a)當未使用工具而分離時能符合 4.1.1.1 及 4.1.1.2；或 (b)位於地板之下且有一鎖定機構；或 (c)有鎖定機構且在分離連接器前有須先以工具方能移除之其他裝置；或 (d)在連接器分離後之一秒內，帶電體之電壓變成等於或低於直流電 60V 或是等於或低於交流電 30V(rms)。

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
able to separate the connector, or (d) The voltage of the live parts becomes equal or below 60 V DC or equal or below 30 V AC (rms) within 1s after the connector is separated. 5.1.1.1. For protection of live parts inside the passenger compartment or luggage compartment, the protection degree IPXXD shall be provided. 5.1.1.2. For protection of live parts in areas other than the passenger compartment or luggage compartment, the protection degree IPXXB shall be satisfied. 5.1.1.3. Service disconnect For a service disconnect which can be opened, disassembled or removed without tools, it is acceptable if protection degree IPXXB is satisfied under a condition where it is opened, disassembled or removed without tools. 5.1.1.4. Marking 5.1.1.4.1. In the case of a REESS having high voltage capability the symbol shown in Figure 1 shall appear on or near the REESS. The symbol background shall be	or (b) They are located underneath the floor and are provided with a locking mechanism, or (c) They are provided with a locking mechanism and other components shall be removed with the use of tools in order to separate the connector, or (d) The voltage of the live parts becomes equal or below DC 60V or equal or below AC 30V (rms) within one second after the connector is separated. 5.1.1.4. Service disconnect For a service disconnect which can be opened, disassembled or removed without tools, it is acceptable if protection degree IPXXB is satisfied under a condition where it is opened, disassembled or removed without tools. 5.1.1.5. Marking 5.1.1.5.1. In the case of a REESS having high voltage capability the symbol shown in Figure 1 shall appear on or near the REESS. The symbol background shall be	4.1.1.1 在乘客室或載貨空間之帶電體應有 IPXXD 等級之保護。 4.1.1.2 車輛在乘客室或載貨空間以外之其他空間應至少有 IPXXB 等級之保護。 4.1.1.3 維修斷電：對於無須工具即可打開、拆開或移除之維修斷電，若當其未使用工具即打開、拆開或移除時能符合 IPXXB 等級之保護，則視為符合。 4.1.1.4 標識 4.1.1.4.1 對具有高電壓性能之 REESS，應於 REESS 或其附近標示有圖一之標識。此標識之底色應為黃色，邊線及箭頭應為黑色。	4.1.1.4 維修斷電：對於無須工具即可打開、拆開或移除之維修斷電，若當其未使用工具即打開、拆開或移除時能符合 IPXXB 等級之保護，則視為符合。 4.1.1.5 標識 4.1.1.5.1 對具有高電壓性能之 REESS，應於 REESS 或其附近標示有圖一之標識。此標識之底色應為黃色，邊線及箭頭應為黑色。

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
yellow, the bordering and the arrow shall be black. Figure 1: Marking of high voltage equipment 	yellow, the bordering and the arrow shall be black. Figure 1: Marking of high voltage equipment 	 圖一：高電壓裝備之標識	
5.1.1.4.2. The symbol shall also be visible on enclosures and barriers, which, when removed expose live parts of high voltage circuits. This provision is optional to any connector for high voltage buses. This provision shall not apply to any of the following cases: (a) Where barriers or enclosures cannot be physically accessed, opened, or removed; unless other vehicle components are removed with the use of tools; (b) Where barriers or enclosures are located underneath the vehicle floor. 5.1.1.4.3. Cables for high voltage buses which are not located within enclosures shall be identified by having an outer	5.1.1.5.2. The symbol shall also be visible on enclosures and barriers, which, when removed expose live parts of high voltage circuits. This provision is optional to any connector for high voltage buses. This provision shall not apply to any of the following cases: (a) Where barriers or enclosures cannot be physically accessed, opened, or removed; unless other vehicle components are removed with the use of tools; (b) Where barriers or enclosures are located underneath the vehicle floor. 5.1.1.5.3. Cables for high voltage buses which are not located within enclosures shall be identified by having an outer	4.1.1.4.2 若移除外殼及屏障處時則帶電體有接觸高電壓線路之可能時，則亦應於該處可見此標識。對於任何高電壓匯流排之連接器而言，此條文可選擇性適用。然此項規定不適用下述任一情況： (a) 除非經以工具拆除車輛之其他零組件後，否則無法接近其屏障或外殼。 (b) 該屏障或外殼位於車輛地板以下。 4.1.1.4.3 非位於外殼內之高電壓匯流排之電纜，其外包覆應為橘色以利辨識。	4.1.1.5.2 若移除外殼及屏障處時則帶電體有接觸高電壓線路之可能時，則亦應於該處可見此標識。對於任何高電壓匯流排之連接器而言，此條文可選擇性適用。然此項規定不適用下述任一情況： (a) 除非經以工具拆除車輛之其他零組件後，否則無法接近其屏障或外殼。 (b) 該屏障或外殼位於車輛地板以下。  圖一：高電壓裝備之標識

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
covering with the colour orange.	covering with the colour orange.		4.1.1.5.3 非位於外殼內之高電壓匯流排之電纜，其外包覆應為橘色以利辨識。
2.4. "Conductive connection" means the connection using connectors to an external power supply when the rechargeable energy storage system (REESS) is charged. ... 2.16. "External electric power supply" means an alternating current (AC) or direct current (DC) electric power supply outside of the vehicle. 2.17. "High Voltage" means the classification of an electric component or circuit, if its working voltage is > 60 V and ≤ 1500 V DC or > 30 V and ≤ 1000 V AC root mean square (rms). ... 2.20. "High voltage bus" means the electrical circuit, including the coupling system for charging the REESS that operates on high voltage. Where electrical circuits, that are galvanically connected to each other, are	2.4. "Conductive connection" means the connection using connectors to an external power supply when the rechargeable energy storage system (REESS) is charged. ... 2.16. "External electric power supply" means an alternating current (AC) or direct current (DC) electric power supply outside of the vehicle. 2.17. "High Voltage" means the classification of an electric component or circuit, if its working voltage is > 60 V and ≤ 1500 V DC or > 30 V and ≤ 1000 V AC root mean square (rms). ... 2.20. "High voltage bus" means the electrical circuit, including the coupling system for charging the REESS that operates on high voltage. Where electrical circuits, that are galvanically connected to each other, are	2.4 導電連接 (Conductive connection): 當 REESS 充電時, 使用充電器與外部電源供應器進行連接。 ... 2.16 外部電源供應器: 車輛本身以外之交流電或直流電電力供應裝置。 (經查 External electric power supply 於基準 441.451.452.461.462 為外部電源供應器, 故建議進行名詞一致性調整) 2.17 高電壓: 電子零件或電路之分類, 若其工作電壓大於六〇伏特且小於或等於一五〇〇伏特(直流電)、或是大於三〇伏特且小於或等於一〇〇〇伏特(交流電真均方根值(rms))者。 ... 2.20 高電壓匯流排 (High voltage bus): 包含使用高電壓之 REESS 充能耦合系統之電路。 係指相互通電連結之電路, 其與電路介面相互通電連結, 且帶電體和電路介面間, 或帶電體和外露可導電	2.4 導電連接 (Conductive connection): 當 REESS 充電時, 使用充電器與外部電力供應裝置進行連接。 ... 2.16 外部電力供應裝置: 車輛本身以外之交流電或直流電電力供應裝置。 2.17 高電壓: 電子零件或電路之分類, 若其工作電壓 ≥ 六〇伏特且 ≤ 一五〇〇伏特(直流電), 或 > 三〇伏特且 ≤ 一〇〇〇伏特(交流電真均方根值(rms))者。 ... 2.20 高電壓匯流排 (High voltage bus): 包含使用高電壓之 REESS 充能耦合系統之電路。

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
galvanically connected to the electrical chassis and the maximum voltage between any live part and the electrical chassis or any exposed conductive part is ≤ 30 V AC and ≤ 60 V DC, only the components or parts of the electric circuit that operate on high voltage are classified as a high voltage bus. ...	galvanically connected to the electrical chassis and the maximum voltage between any live part and the electrical chassis or any exposed conductive part is ≤ 30 V AC and ≤ 60 V DC, only the components or parts of the electric circuit that operate on high voltage are classified as a high voltage bus. ...	<u>元件間之最大電壓小於或等於三〇伏特(交流電)、及小於或等於六〇伏特(直流電)，於此電路當中僅作動於高電壓之組件或零件被歸類為高電壓匯流排。</u> (參考基準640. 2.15高電壓匯流排之名詞釋義，修訂此名詞釋義) ...	
5.1.2.3. In the case of motor vehicles which are intended to be connected to the grounded external electric power supply through the conductive connection, a device to enable the galvanical connection of the electrical chassis to the earth ground shall be provided. The device should enable connection to the earth ground before exterior voltage is applied to the vehicle and retain the connection until after the exterior voltage is removed from the vehicle. Compliance to this requirement may be demonstrated either by using the connector specified by the car manufacturer, or by analysis.	5.1.2.3. In the case of motor vehicles which are intended to be connected to the grounded external electric power supply through the conductive connection, a device to enable the galvanical connection of the electrical chassis to the earth ground shall be provided. The device should enable connection to the earth ground before exterior voltage is applied to the vehicle and retain the connection until after the exterior voltage is removed from the vehicle. Compliance to this requirement may be demonstrated either by using the connector specified by the car manufacturer, or by analysis.	4.1.2.3 對於經由導電連接而與一接地的 <u>外部電源供應器</u> 連接之車輛，應提供一可使導電車架接地之通電裝置。 該裝置應能在外來的電壓作用於車輛前接地，且持續接地直到該外來電壓自車上移除。 為符合此項規定，可使用申請者宣告之連接器進行測試或以分析方式進行。 ... 4.2.2 氣體累積：對於安裝可能產生氫氣之開放式主電池之場所，應提供通風風扇或通風管，以 <u>避免</u> 氫氣之累積。	4.1.2.3 對於經由導電連接而與一接地的 <u>外部電力供應裝置</u> 連接之車輛，應提供一可使電路介面接地之通電裝置。 該裝置應能在外來的電壓作用於車輛前接地，且持續接地直到該外來電壓自車上移除。 為符合此項規定，可使用申請者宣告之連接器進行測試或以分析方式進行。 ... 4.2.2 氣體累積：對於安裝可能產生氫氣之開放式主電池之場所，應提供通風風扇或通風管，以 <u>便</u> 免氫氣之累積。

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
... 5.3. Functional safety At least a momentary indication shall be given to the driver when the vehicle is in "active driving possible mode". However, this provision does not apply under conditions where an internal combustion engine provides directly or indirectly the vehicle's propulsion power. When leaving the vehicle, the driver shall be informed by a signal (e.g. optical or audible signal) if the vehicle is still in the active driving possible mode. If the on-board REESS can be externally charged by the user, vehicle movement by its own propulsion system shall be impossible as long as the connector of the external electric power supply is physically connected to the vehicle inlet. This requirement shall be demonstrated by using the connector specified by the car manufacturer. The state of the drive direction control unit shall be identified to the driver.	... 5.3. Functional safety At least a momentary indication shall be given to the driver when the vehicle is in "active driving possible mode". However, this provision does not apply under conditions where an internal combustion engine provides directly or indirectly the vehicle's propulsion power. When leaving the vehicle, the driver shall be informed by a signal (e.g. optical or audible signal) if the vehicle is still in the active driving possible mode. If the on-board REESS can be externally charged by the user, vehicle movement by its own propulsion system shall be impossible as long as the connector of the external electric power supply is physically connected to the vehicle inlet. This requirement shall be demonstrated by using the connector specified by the car manufacturer. The state of the drive direction control unit shall be identified to the driver.	... 4.3 功能安全 當車輛處於可行車模式時，應提供駕駛一瞬時指示。 然而，當由內燃機引擎直接或間接提供車輛之推進動力時，得免符合本項規定。 當駕駛欲離開車輛而車輛卻處於「可行車模式」時，應提供訊號（光學或聲響）予駕駛。 若車載 REESS 可由使用者自外部進行充電時，當外部電源供應器之連接器係以物理方式與車輛插孔連接時，則車輛不可藉由自身之推進系統而移動。 此規範應以申請者宣告之連接器進行測試操作。 行車方向控制單元之狀態應顯示予駕駛。	... 4.3 功能安全 當車輛處於可行車模式時，應提供駕駛人一瞬時指示。 然而，當由內燃機引擎直接或間接提供車輛之推進動力時，得免符合本項規定。 當駕駛人欲離開車輛而車輛卻處於「可行車模式」時，應提供訊號（光學或聲響）予駕駛人。 若車載 REESS 可由使用者自外部進行充電時，當外部電力供應系統之連接器係以實體與車輛插孔連接時，則車輛不可藉由自身之推進系統而移動。 此規範應以申請者宣告之連接器進行測試操作。 行車方向控制單元之狀態應顯示予駕駛人。

UN R34 PREVENTION OF FIRE RISKS 03 2015/06/22 火災防止 (依TOYOTA車廠建議增訂有關燃油箱為塑膠材質其液壓試驗之等效試驗方式)

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
03			2015.12.9 TMC 原廠建議增訂有關燃油箱為塑膠材質其液壓試驗之等效試驗方式。
6. Tests of liquid fuel tanks 6.1. Hydraulic test The tank shall be subjected to a hydraulic internal pressure test which shall be carried out on an isolated unit complete with all its accessories. The tank shall be completely filled with a non-flammable liquid (water, for example). After all communication with the outside has been cut off, the pressure shall be gradually increased, through the pipe connection through which fuel is fed to the engine, to a relative internal pressure equal to double the working pressure used and in any case to not less than an excess pressure of 30 kPa (0.3) bar, which shall be maintained for one minute. During this time the tank shell shall not crack or leak; however, it may be permanently deformed. 補充資料 5. Requirements for liquid fuel tanks 5.2. Tanks shall satisfy, when equipped with all accessories, which are normally attached to them, the leakage tests carried out according to paragraph 6.1. at a relative internal pressure equal to double the	6. Tests of liquid fuel tanks 6.1. Hydraulic test The tank shall be subjected to a hydraulic internal pressure test which shall be carried out on an isolated unit complete with all its accessories. The tank shall be completely filled with a non-flammable liquid (water, for example). After all communication with the outside has been cut off, the pressure shall be gradually increased, through the pipe connection through which fuel is fed to the engine, to a relative internal pressure equal to double the working pressure used and in any case to not less than an excess pressure of 30 kPa (0.3) bar, which shall be maintained for one minute. During this time the tank shell shall not crack or leak; however, it may be permanently deformed. 補充資料 5. Requirements for liquid fuel tanks 5.2. Tanks shall satisfy, when equipped with all accessories, which are normally attached to them, the leakage tests carried out according to paragraph 6.1. at a relative internal pressure equal to double the	六十六、燃油箱 ... 6. 各式液體燃油箱之必要檢測與基準 <u>6.1 液壓測試：</u> <u>6.1.1 內部液壓測試應於獨立之燃油箱執行，且其相關配件應安裝定位。燃油箱應完全裝滿不易燃燒之液體(如水)。在切斷全部對外連結之管路後，透過燃油供給至引擎之連結管路，逐漸增高內部相對壓力至使用工作壓力之二倍，且任何情況皆不得低於 0.3 巴(30 kPa)，此壓力應維持一分鐘。在測試期間燃油箱外部不得破損或洩漏，但其可永久變形。</u>	六十六、燃油箱 ... 6. 各式液體燃油箱之必要檢測與基準 6.1 液壓測試：內部液壓測試應於獨立之燃油箱執行，且其相關配件應安裝定位。燃油箱應完全裝滿不易燃燒之液體(如水)。在切斷全部對外連結之管路後，透過燃油供給至引擎之連結管路，逐漸增高內部相對壓力至使用工作壓力之二倍，且任何情況皆不得低於 <u>0.3 bar(30 kPa)</u>，此壓力應維持一分鐘。在測試期間燃油箱外部不得破損或洩漏，但其可永久變形。

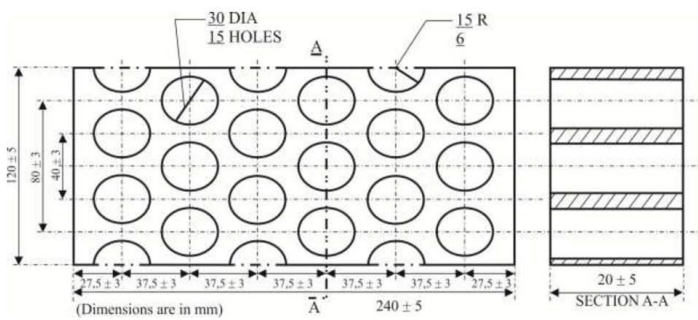
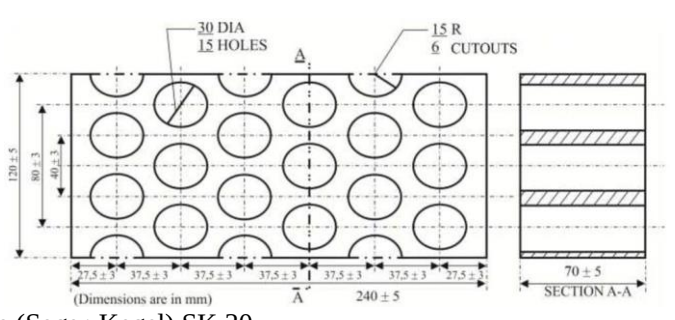
增/修內容	原內容	修訂國內法規條文案草案	對應國內法規條文
working overpressure, but in any event not less than an overpressure of 30 kPa (0.3 bar). Tanks made of a plastic material are considered as meeting this requirement if they have passed the test described in Annex 5, paragraph 2	working overpressure, but in any event not less than an overpressure of 30 kPa (0.3 bar). Tanks made of a plastic material are considered as meeting this requirement if they have passed the test described in Annex 5, paragraph 2	<u>6.1.2等效測試方法</u> <u>燃油箱若為塑膠材料所製成，且其已通過6.1.2.1機械強度測試，則可視為符合本項液壓測試規範。</u>	
Annex 5 Testing of fuel tanks made of a plastic material 2. Mechanical strength The tank shall be tested under the conditions prescribed in paragraph 6.1. of this Regulation for leaks and for rigidity of shape. The tank and all its accessories shall be mounted onto a test fixture in a manner corresponding to the mode of installation on the vehicle for which the tank is intended or mounted in the vehicle itself or mounted in a test fixture made by a vehicle section. On request of the manufacturer and with the agreement of the Technical Service the tank may be tested without using any test fixture. Water at 326 K (53 deg. C) shall be used as the testing fluid and shall fill the tank to its capacity. The tank shall be subjected to a relative internal pressure equal to double the working pressure and in any case to not less than 30 kPa at a temperature of 326 K +/- 2 K (53 deg. C +/- 2 deg. C) for a period of	Annex 5 Testing of fuel tanks made of a plastic material 2. Mechanical strength The tank shall be tested under the conditions prescribed in paragraph 6.1. of this Regulation for leaks and for rigidity of shape. The tank and all its accessories shall be mounted onto a test fixture in a manner corresponding to the mode of installation on the vehicle for which the tank is intended or mounted in the vehicle itself or mounted in a test fixture made by a vehicle section. On request of the manufacturer and with the agreement of the Technical Service the tank may be tested without using any test fixture. Water at 326 K (53 deg. C) shall be used as the testing fluid and shall fill the tank to its capacity. The tank shall be subjected to a relative internal pressure equal to double the working pressure and in any case to not less than 30 kPa at a temperature of 326 K +/- 2 K (53 deg. C +/- 2 deg. C) for a period of	<u>6.1.2.1機械強度測試：燃油箱必須在與6.1.1所述相同之條件下測試，確認燃油箱洩漏和外形剛性符合規範。燃油箱及其所有配件必須比照安裝於車輛上之模式進行裝配，測試之燃油箱可置放於測試治具上或置放於由車身段所構成之測試治具上。若申請者要求且檢測機構同意，則燃油箱在測試中可不使用任何治具。必須使用三二六K(攝氏五三度)之水做為測試液，填充至燃油箱容量。燃油箱必須控制在相對內部壓力為二倍工作壓力(任何情況下皆不應低於三〇千帕)且溫度為三二六正負二K(攝氏五三正負二度)之情況下五小時。在測試期間，燃油箱及其配件不應破損或洩漏，其可發生永久變形。</u>	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
five hours. During the test, the tank and its accessories shall not crack or leak; however, it may be permanently deformed.	five hours. During the test, the tank and its accessories shall not crack or leak; however, it may be permanently deformed.		

UN R34 PREVENTION OF FIRE RISKS 03-R2-C1 2013/09/11、03-R2-C2 2015/06/30 火災防止(跟修UN12月修訂之規定)

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
03-R2-C1			
Annex 5 - Appendix 2 Dimensions and technical data of firebricks 【請參考下列表格】	Annex 5 - Appendix 2 Dimensions and technical data of firebricks 【請參考下列表格】	六十六、燃油箱 (修訂耐火磚的尺寸及技術資料不影響國內檢測基準)	六十六、燃油箱

Annex 5 - Appendix 2

增/修表單	原表單
 Fire resistance (Seger-Kegel) SK 30 Al₂O₃ content 30 - 33 per cent Open porosity (Po) 20 - 22 per cent vol. Density 1,900 - 2,000 kg/m³ Effective holed area 44.18 per cent	 Fire resistance (Seger-Kegel) SK 30 Al₂O₃ content 30 - 33 per cent Open porosity (Po) 20 - 22 per cent vol. Density 1,900 - 2,000 kg/m³ Effective holed area 44.18 per cent

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
03-R2-C2			
6. Tests of liquid fuel tanks ... 6.2.4. The tank shall be turned from its installed position 90 deg. to the right. The tank shall remain in this position for at least five minutes. The tank shall then be turned 90 deg. further in the same direction. The tank shall be held in this position, in which it is completely inverted, for at least another five minutes. The tank shall be rotated back to its normal position. Testing liquid that has not flowed back from the venting system into the tank shall be drained and replenished if necessary. The tank shall be rotated 90 deg. in the opposite direction and left for at least five minutes in this position. The tank shall be rotated 90 deg. further in the same direction. This completely inverted position shall be maintained for at least five minutes. Afterwards the tank shall be rotated back to its normal position. The rotation rate for each successive increment of 90 deg. shall take place in any time interval from 1 to 3 minutes.	6. Tests of liquid fuel tanks ... 6.2.4. The tank shall be turned from its installed position 90 deg. to the right. The tank shall remain in this position for at least five minutes. The tank shall then be turned 90 deg. further in the same direction. The tank shall be held in this position, in which it is completely inverted, for at least another five minutes. The tank shall be rotated back to its normal position. Testing liquid that has not flowed back from the venting system into the tank shall be drained and replenished if necessary. The tank shall be rotated 90 deg. in the opposite direction and left for at least five minutes in this position. The rotation rate for each successive increment of 90 deg. shall take place in any time interval from 1 to 3 minutes.	六十六、燃油箱 (本次修訂為UN遺漏燃油箱之翻覆試驗條文，原基準條文已有規範)	六十六、燃油箱 ... 6.2.4 燃油箱應從其安裝位置向右旋轉九〇度且在該定位維持至少五分鐘。其次燃油箱應順著相同方向再次旋轉九〇度，且應維持在該完全倒置之定位至少五分鐘，之後再將燃油箱往回轉至正常位置。若有無法從通氣系統流回至燃油箱之測試液體，則必須排掉且再行補充。燃油箱應從其安裝位置向左旋轉九〇度且在該定位維持至少五分鐘。其次燃油箱應順著相同方向再次旋轉九〇度，且應維持在該完全倒置之定位至少五分鐘，之後應再將燃油箱往回轉至正常位置。每次旋轉九〇度應於一至三分鐘內完成。

UN R128 LED 00-S4 (draft) LED (發光二極體)光源

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
00-S4 (draft)			
3. Technical requirements 3.8. UV-radiation ... 【請參考頁末表格】	3. Technical requirements 3.8. UV-radiation ... 【請參考頁末表格】	七十四、LED (發光二極體)光源 4.7 紫外線輻射：LED光源應為低紫外線之型式，並應使下式成立： (基準內容正確無須調整) 【請參考頁末表格】	七十四、LED (發光二極體)光源 4.7 紫外線輻射：LED光源應為低紫外線之型式，並應使下式成立： 【請參考頁末表格】
Annex 1 The list of categories of LED light sources and their sheet numbers 【請參考頁末表格】 The list of sheets for LED light sources and their sequence in this annex 【請參考頁末表格】	Annex 1 The list of categories of LED light sources and their sheet numbers 【請參考頁末表格】 The list of sheets for LED light sources and their sequence in this annex 【請參考頁末表格】	(修訂不影響國內基準)	
在表 LW2/5 後新增表 LR3/1 to 5 及 LR4/1 to 5 【請參考頁末表格】		(增訂不影響國內基準)	
Annex 4 1.2. The luminous flux values, as measured after (a) 30 minutes, or (b) Stabilisation of temperature Tb shall comply with the minimum and maximum requirements. In case of (a), unless otherwise specified on the data sheet , this value shall be in between 100 per cent and 80 per cent of the value measured after 1 minute.	Annex 4 1.2. The luminous flux values, as measured after (a) 30 minutes, or (b) Stabilisation of temperature Tb Shall comply with the minimum and maximum requirements. In case of (a) this value shall be in between 100 per cent and 80 per cent of the value measured after 1 minute.	5.電性和光度特性之量測方法 5.1.2 下述情況所得之光通量量測值 (a)三0分鐘後，或 (b)穩定溫度至Tb點後 5.1.2.1應符合該類型光源之最小值及最大值要求。 5.1.2.2上述情況(a)之光通量，應為一分鐘後量測值之百分之八0至百分之百之間(除資料表 (Data sheet) 另有規定外)。	5.電性和光度特性之量測方法 5.1.2 下述情況所得之光通量量測值 (a)三0分鐘後，或 (b)穩定溫度至Tb點後 5.1.2.1應符合該類型光源之最小值及最大值要求。 5.1.2.2上述情況(a)之光通量，應為一分鐘後量測值之百分之八0至百分之百之間。

UN 增/修內容						UN 原內容					
3.8						Annex 1					
lambda	S(lambda)	lambda	S(lambda)	lambda	S(lambda)	lambda	S(lambda)	lambda	S(lambda)	lambda	S(lambda)
250	0.430	305	0.060	355	0.00016	250	0.430	305	0.060	355	0.00016
255	0.520	310	0.015	360	0.00013	255	0.520	310	0.015	360	0.00013
260	0.650	315	0.003	365	0.00011	260	0.650	315	0.003	365	0.00011
265	0.810	320	0.001	370	0.00009	265	0.810	320	0.001	370	0.00009
270	1.000	325	0.00050	375	0.000077	270	1.000	325	0.00050	375	0.000077
275	0.960	330	0.00041	380	0.000064	275	0.960	330	0.00041	380	0.000064
280	0.880	335	0.00034	385	0.000053	280	0.880	335	0.00034	385	0.000530
285	0.770	340	0.00028	390	0.000044	285	0.770	340	0.00028	390	0.000044
290	0.640	345	0.00024	395	0.000036	290	0.640	345	0.00024	395	0.000036
295	0.540	350	0.00020	400	0.000030	295	0.540	350	0.00020	400	0.000030
300	0.300					300	0.300				

VSTD 增/修內容

4.7 紫外線輻射：LED 光源應為低紫外線之型式，並應使下式成立：

$$k_{UV} = \frac{\int_{\lambda=380nm}^{400nm} E_e(\lambda) S(\lambda) d\lambda}{k_m \int_{\lambda=380nm}^{780nm} E_e(\lambda) V(\lambda) d\lambda} \leq 10^{-5} W / lm$$

其中

S(lambda)為光譜權變函數[1]

Km 為輻射常數 683 lm/W

此值應使用一奈米之間距計算。

應依下表對應之數值 S(lambda)予以加權得其紫外線輻射：

lambda	S(lambda)	lambda	S(lambda)
250	0.430	330	0.00041
255	0.520	335	0.00034
260	0.650	340	0.00028

VSTD 增/修內容

4.7 紫外線輻射：LED 光源應為低紫外線之型式，並應使下式成立：

$$k_{UV} = \frac{\int_{\lambda=380nm}^{400nm} E_e(\lambda) S(\lambda) d\lambda}{k_m \int_{\lambda=380nm}^{780nm} E_e(\lambda) V(\lambda) d\lambda} \leq 10^{-5} W / lm$$

其中

S(lambda)為光譜權變函數[1]

Km 為輻射常數 683 lm/W

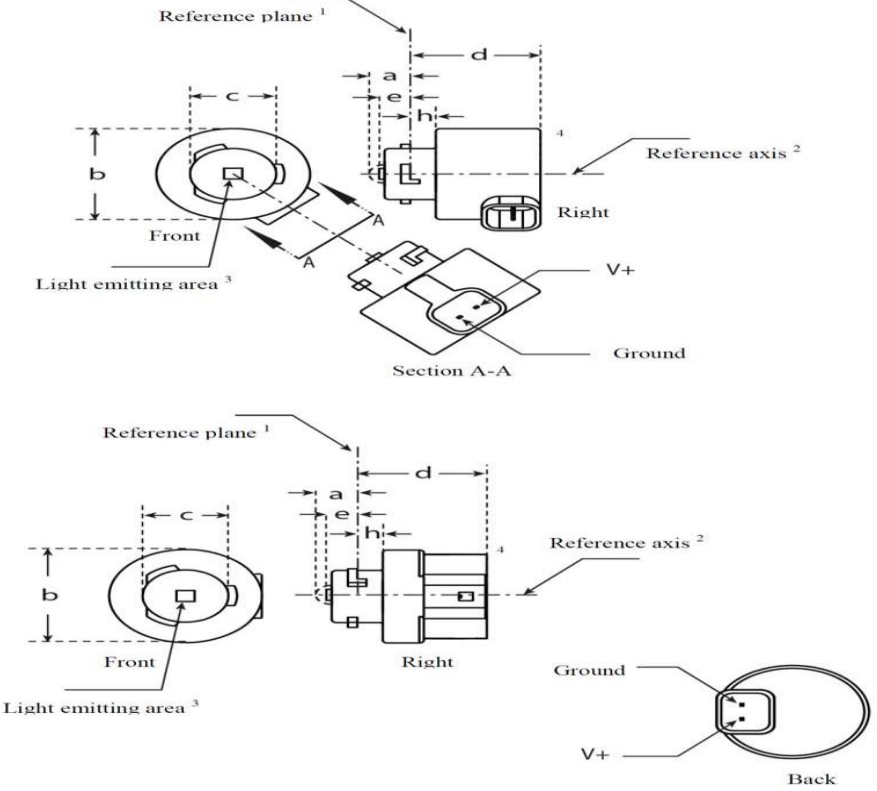
此值應使用一奈米之間距計算。

應依下表對應之數值 S(lambda)予以加權得其紫外線輻射：

lambda	S(lambda)	lambda	S(lambda)
250	0.430	330	0.00041
255	0.520	335	0.00034
260	0.650	340	0.00028

UN 增/修內容					UN 原內容										
	265	0.810	345	0.00024		265	0.810	345	0.00024						
	270	1.000	350	0.00020		270	1.000	350	0.00020						
	275	0.960	355	0.00016		275	0.960	355	0.00016						
	280	0.880	360	0.00013		280	0.880	360	0.00013						
	285	0.770	365	0.00011		285	0.770	365	0.00011						
	290	0.640	370	0.000090		290	0.640	370	0.000090						
	295	0.540	375	0.000077		295	0.540	375	0.000077						
	300	0.300	380	0.000064		300	0.300	380	0.000064						
	305	0.060	385	0.000053		305	0.060	385	0.000053						
	310	0.015	390	0.000044		310	0.015	390	0.000044						
	315	0.003	395	0.000036		315	0.003	395	0.000036						
	320	0.001	400	0.000030		320	0.001	400	0.000030						
	325	0.00050				325	0.00050								
	原內容即為正確，本項無須修訂。														
UN 增/修內容					UN 原內容										
Annex 1 List of categories of LED light sources and their sheet numbers:					Annex 1 List of categories of LED light sources and their sheet numbers:										
					<table><tr><th>Category</th><th>Sheet number(s)</th></tr><tr><td>LR1</td><td>LR1/1 to 5</td></tr><tr><td>LW2</td><td>LW2/1 to 5</td></tr></table>					Category	Sheet number(s)	LR1	LR1/1 to 5	LW2	LW2/1 to 5
Category	Sheet number(s)														
LR1	LR1/1 to 5														
LW2	LW2/1 to 5														
					List of sheets for LED light sources and their sequence in this annex:										

UN 增/修内容		UN 原内容	
Category	Sheet number(s)	Sheet number(s)	
LR1	LR1/1 to 5	LR1/1 to 5	
LW2	LW2/1 to 5	LW2/1 to 5	
LR3A	LR3/1 to 5		
LR3B	LR3/1 to 5		
LR4A	LR4/1 to 5		
LR4B	LR4/1 to 5		
List of sheets for LED light sources and their sequence in this annex:			
Sheet number(s)			
LR1/1 to 5			
LW2/1 to 5			
LR3/1 to 5			
LR4/1 to 5			
CATEGORIES LR3A and LR3B - Sheet LR3/1 The drawings are intended only to illustrate the essential dimensions of the LED light source Figure 1*: Main Drawing, LR3A (top) and LR3B (bottom) For the notes see sheet LR3/2. Projection			

UN 増/修内容	UN 原内容
 For the notes see sheet LR3/2. CATEGORIES LR3A and LR3B - Sheet LR3/2	

UN 增/修内容				UN 原内容	
Dimensions		Production LED light sources		Standard LED light sources	
a	mm	6.0 max.			
b	mm	c + 10.0 min.			
		38.0 max.			
c	mm	18.5 +/- 0.1			
d	mm	28.0 max.			
e	mm	3.0 +/- 0.30		3.0 +/- 0.15	
h	mm	5.5 + 0.0/ - 0.1			
Cap PGJ18.5d-1 in accordance with IEC Publication 60061 (sheet 7004-185-1)					
Electrical and photometric characteristics ⁵					
Rated values	Volts	12			
	Watts	3			
Objective Values ⁶	Watts (at 13.5 V DC)	3.5 max.		3.5 max.	
	Luminous flux (in lm at 13.5 V DC)	80 +/- 20% ⁷		80 +/- 10% ⁸	
	Luminous flux (in lm at 9 V DC)	19 min.			

Table 1: Essential electrical and photometric characteristics of the LED light source

1 The reference plane is the plane defined by the contact points of the cap-holder fit.

2 The reference axis is perpendicular to the reference plane and passing through the centre of the bayonet core.

3 Light emitting area: to be checked by means of the box system in Figure 2

4 A minimum free air space of 5mm around the light source shall be respected for convection.

5 The emitted light shall be red.

6 After continuous operation for 30 minutes at 23 +/- 2.5 deg. C.

7 The measured value shall be in between 100 per cent and 70 per cent of the value measured after 1 minute.

8 The measured value shall be in between 85 per cent and 75 per cent of the value measured after 1 minute.

Electrical characteristics

In case of LED light source failure (no light emitted) the max. electrical current draw, when operated between 12 V and 14 V, shall be less than 20 mA (open circuit condition).

CATEGORIES LR3A and LR3B - Sheet LR3/3

UN 増/修内容

UN 原内容

Screen projection requirements

The following test is intended to define the requirements for the apparent light emitting area of the LED light source and to determine whether the light emitting area is correctly positioned relative to the reference axis and reference plane in order to check compliance with the requirements.

The position of the light emitting area is checked by the box system defined in Figure 2, which is aligned to the planes C90 and C180 and shows the projection when viewing along direction $\gamma = 0^\circ$. (C, γ as defined in Figure 3).

The proportion of the total luminous flux emitted into the viewing direction shall be as described in table 3.

Figure 2: Box definition of the light emitting area with dimensions as specified in table 2

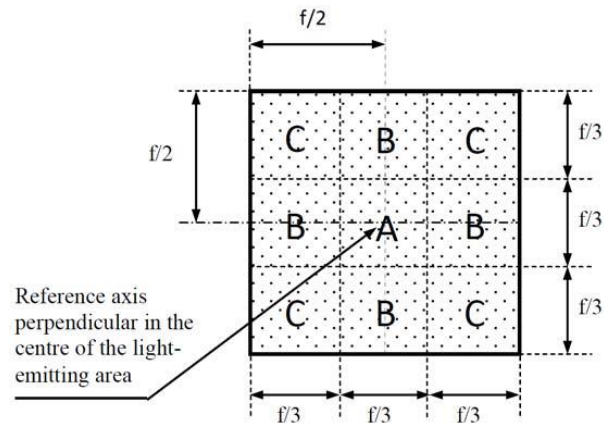
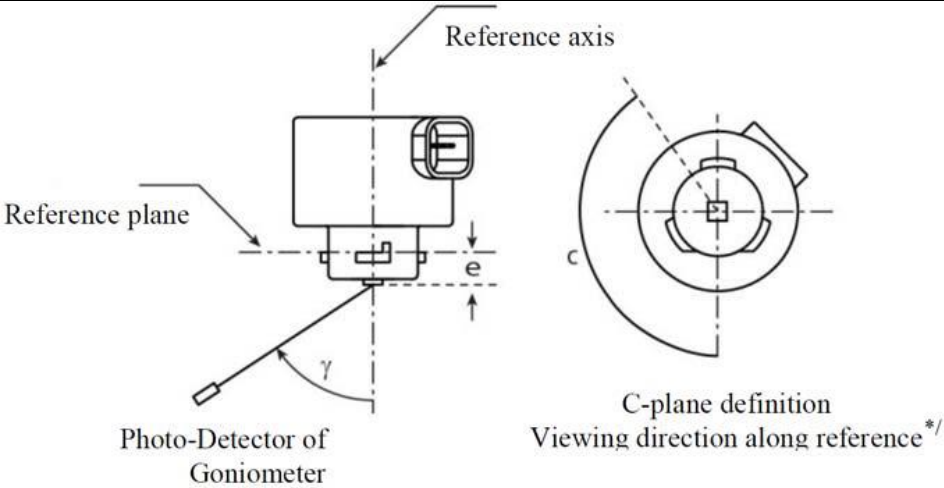
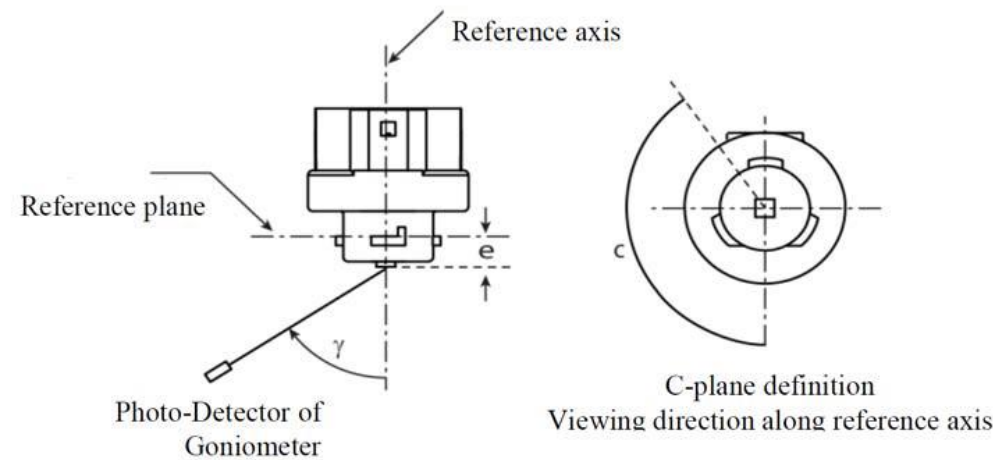


Table 2: Dimensions of the box system in Figure 2

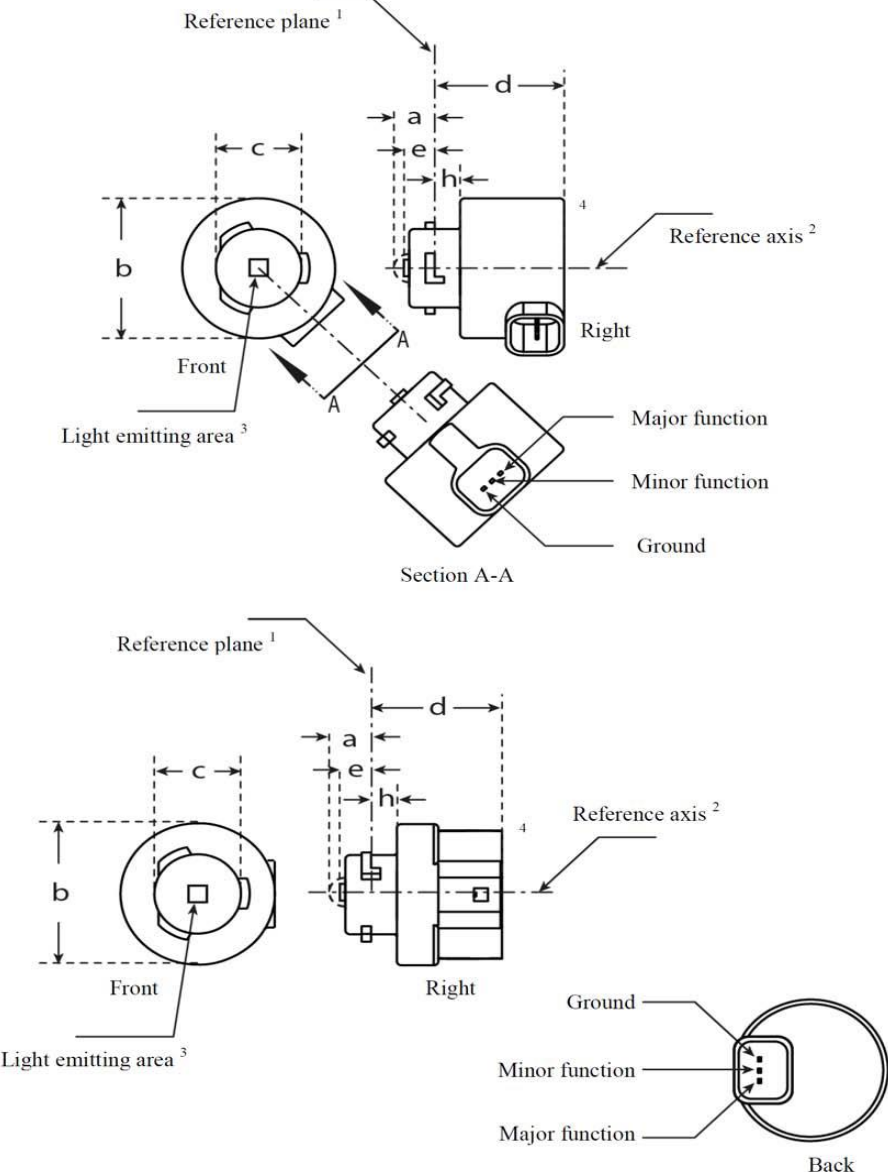
Dimensions in mm	f
LED light sources of normal production	3.0
Standard LED light sources	3.0

Table 3: Proportion of the total luminous flux emitted into the viewing direction from the areas specified in figure 2

UN 增/修内容			UN 原内容
Area(s)	LED light sources of normal production	Standard LED light sources	
A	≤ 25%	≤ 10%	
Each B individually	≥ 15%	≥ 20%	
Each C individually	-	≤ 10%	
A, all B and all C together	≥ 90%	≥ 90%	
CATEGORIES LR3A and LR3B - Sheet LR3/4 Normalized luminous intensity distribution The following test is intended to determine the normalized luminous intensity distribution of the light source in an arbitrary plane containing the reference axis. The intersection of the reference axis and the parallel plane to the reference plane in distance e is used as the coordinate system origin. The light source is mounted on a flat plate with the corresponding mounting lug features. The plate is mounted to the goniometer table by a bracket, so that the reference axis of the light source lines up with one of the rotating axis of the goniometer. The corresponding measurement set-up is described in Figure 3. Luminous intensity data is recorded with a standard photo-goniometer. The measurement distance should be chosen appropriately, to make sure that the detector is located in the far field of the light distribution. The measurements shall be performed in C-planes C0/180 and C90/270, which contain the reference axis of the light source. The test points for each plane for multiple polar angles gamma are specified in Table 4. After measurement the data shall be normalized to 1,000 lm according to Paragraph 3.1.11 using the luminous flux of the individual light source under test. The data shall comply with the tolerance band as defined in Table 4. The drawings are intended only to illustrate the essential set-up for measurement of the LED light source. Figure 3: Set-up to measure the luminous intensity distribution, LR3A (top) and LR3B (bottom)			

UN 増/修内容	UN 原内容
  CATEGORIES LR3A and LR3B - Sheet LR3/5 The light pattern as described in Table 4 shall be substantially uniform, i.e. in between two adjacent grid points the relative luminous intensity requirement is calculated by linear interpolation using the two adjacent grid points. In case of doubt this may be checked in addition to verification of the grid points given in table 4. Table 4: Test point values of normalized intensities of normal production and standard lamps, respectively.	

UN 增/修内容					UN 原内容	
	LED lamps of normal production		Standard LED lamps			
Angle gamma	Minimum Intensity in cd /1000 lm	Maximum Intensity in cd/1000 lm	Minimum Intensity in cd /1000 lm	Maximum Intensity in cd /1000 lm		
-90 deg.	0	38	0	25		
-75 deg.	0	160	0	140		
-60 deg.	98	246	127	220		
-45 deg.	142	305	181	275		
-30 deg.	169	352	213	315		
-15 deg.	192	389	239	340		
0 deg.	200	401	248	352		
15 deg.	192	389	239	340		
30 deg.	169	352	213	315		
45 deg.	142	305	181	275		
60 deg.	98	246	127	220		
75 deg.	0	160	0	140		
90 deg.	0	38	0	25		
CATEGORIES LR4A and LR4B - Sheet LR4/1 The drawings are intended only to illustrate the essential dimensions of the LED light source Figure 1*: Main Drawing, LR4A (top) and LR4B (bottom)						

UN 増/修内容	UN 原内容
 Technical drawing of a connector with UN modifications. The drawing includes a front view, a side view, and a section A-A. Dimensions include 'b' for front height, 'c' for front width, 'a', 'e', 'h₁', and 'd' for side view dimensions. Labels include 'Reference plane 1', 'Reference axis 2', 'Front', 'Light emitting area 3', 'Right', 'Major function', 'Minor function', 'Ground', and 'Section A-A'.	

For the notes see sheet LR4/2.

UN 增/修内容

CATEGORIES LR4A and LR4B - Sheet LR4/2

Table 1: Essential electrical and photometric characteristics of the LED light source

Dimensions		Production LED light sources		Standard LED light sources	
a	mm	6.0 max.			
b	mm	c + 10.0 min.			
		38.0 max.			
c	mm	18.5 +/- 0.1			
d	mm	28.0 max.			
e	mm	3.0 +/- 0.30		3.0 +/- 0.15	
h	mm	5.5 + 0.0/ - 0.1			
Cap PGJ18.5t-5 in accordance with IEC Publication 60061 (sheet 7004-185-1)					
Electrical and photometric characteristics ⁵					
Rated values		Minor function	Major function	Minor function	Major function
	Volts	12		12	
	Watts	0.75	3	0.75	3
Objective Values ⁶	Watts (at 13.5 V DC)	1.0 max.	3.5 max.	1.0 max.	3.5 max.
	Luminous flux (in lm at 13.5 V DC)	6 +/- 20%	80 +/- 20% ⁷	6 +/- 10%	80 +/- 10% ⁸
	Luminous flux (in lm at 9 V DC)	1.5 min.	19 min.		

1 The reference plane is the plane defined by the contact points of the cap-holder fit.

2 The reference axis is perpendicular to the reference plane and passing through the centre of the Bayonet core.

3 Light emitting area: to be checked by means of the box system in Figure 2

4 A minimum free air space of 5mm around the light source shall be respected for convection.

5 The emitted light shall be red.

6 After continuous operation for 30 minutes at 23 +/- 2.5 deg. C.

7 The measured value shall be in between 100 per cent and 70 per cent of the value measured after 1 minute.

8 The measured value shall be in between 85 per cent and 75 per cent of the value measured after 1 minute.

Electrical characteristics

In case of LED light source failure (no light emitted) the max. electrical current draw, when operated between

12 V and 14 V, shall be less than 20 mA (open circuit condition).

The major and the minor function shall be operated by separate electrical circuits.

UN 原内容

CATEGORIES LR4A and LR4B - Sheet LR4/3**Screen projection requirements**

The following test is intended to define the requirements for the apparent light emitting area of the LED light source and to determine whether the light emitting area is correctly positioned relative to the reference axis and reference plane in order to check compliance with the requirements.

The position of the light emitting area is checked by the box system defined in Figure 2, which is aligned to the planes C90 and C180 and shows the projection when viewing along direction $\gamma = 0^\circ$. (C, γ as defined in Figure 3).

The proportion of the total luminous flux emitted into the viewing direction shall be as described in table 3.

Figure 2: Box definition of the light emitting area with dimensions as specified in table 2

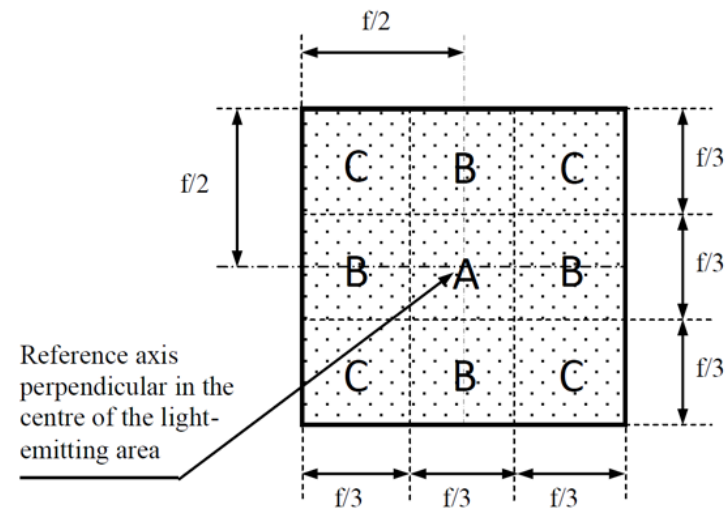
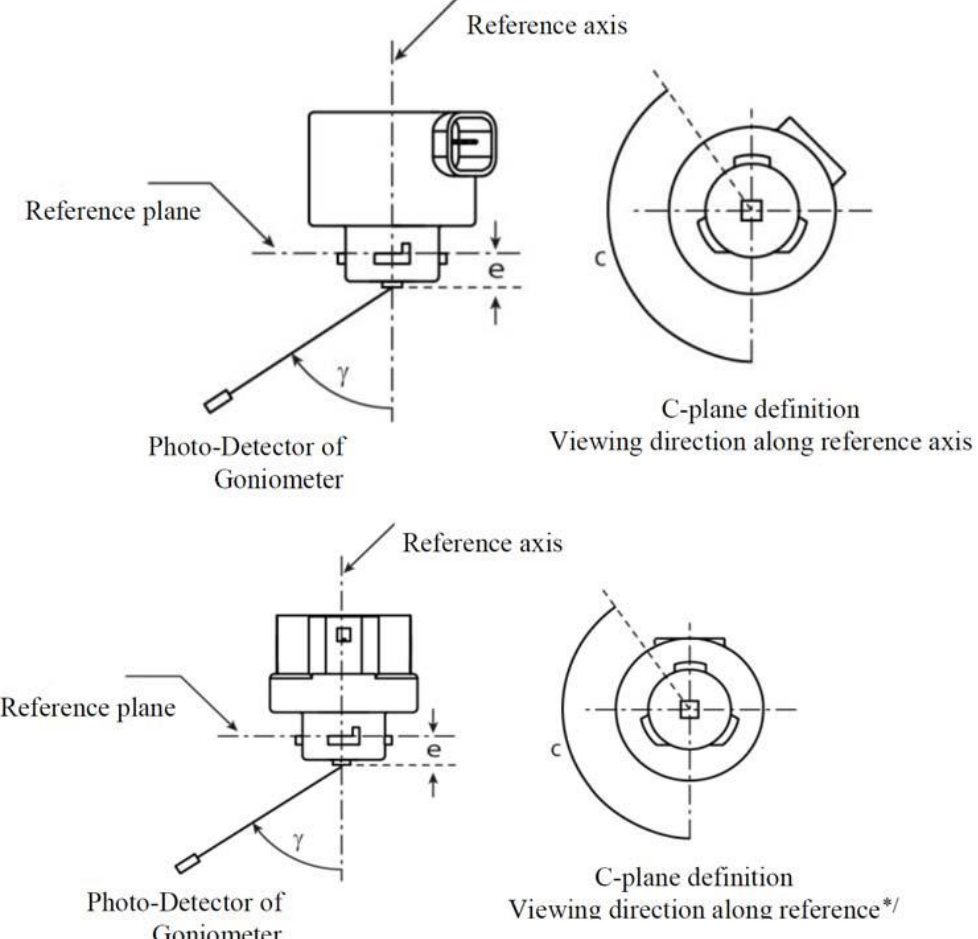


Table 2: Dimensions of the box system in Figure 2

Dimensions in mm	f
LED light sources of normal production	4.5
Standard LED light sources	4.5

Table 3: Proportion of the total luminous flux emitted into the viewing direction from the areas specified in figure 2

UN 增/修内容				UN 原内容
Function	Area(s)	LED light sources of normal production	Standard LED light sources	
<i>Minor</i>	A	≥ 75%	≥ 80%	
<i>Major</i>	A	≤ 25%	≤ 10%	
	Each B individually	≥ 15%	≥ 20%	
	Each C individually	-	≤ 10%	
	A, all B and all C together	≥ 90%	≥ 90%	
CATEGORIES LR4A and LR4B - Sheet LR4/4 Normalized luminous intensity distribution The following test is intended to determine the normalized luminous intensity distribution of the light source in an arbitrary plane containing the reference axis. The intersection of the reference axis and the parallel plane to the reference plane in distance e is used as the coordinate system origin. The light source is mounted on a flat plate with the corresponding mounting lug features. The plate is mounted to the goniometer table by a bracket, so that the reference axis of the light source lines up with one of the rotating axis of the goniometer. The corresponding measurement set-up is described in Figure 3. Luminous intensity data is recorded with a standard photo-goniometer. The measurement distance should be chosen appropriately, to make sure that the detector is located in the far field of the light distribution. The measurements shall be performed in C-planes C0/180 and C90/270, which contain the reference axis of the light source. The test points for each plane for multiple polar angles gamma are specified in Table 4. After measurement the data shall be normalized to 1000 lm according to Paragraph 3.1.11 using the luminous flux of the individual light source under test. The data shall comply with the tolerance band as defined in Table 4. The drawings are intended only to illustrate the essential set-up for measurement of the LED light source Figure 3: Set-up to measure the luminous intensity distribution, LR4A (top) and LR4B (bottom)				

UN 増/修内容	UN 原内容
 CATEGORIES LR4A and LR4B - Sheet LR4/5 The light pattern as described in Table 4 shall be substantially uniform, i.e. in between two adjacent grid points the relative luminous intensity requirement is calculated by linear interpolation using the two adjacent grid points. In case of doubt this may be checked in addition to verification of the grid points given in Table 4. Table 4: Test point values of normalized intensities of normal production and standard lamps, respectively. Requirements apply to both, major and minor function.	

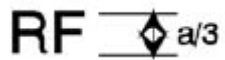
UN 增/修內容					UN 原內容
Angle gamma	LED lamps of normal production		Standard LED lamps		
	Minimum Intensity in cd/1000lm	Maximum Intensity in cd/1000lm	Minimum Intensity in cd/1000lm	Maximum Intensity in cd/1000lm	
-90 deg.	0	38	0	25	
-75 deg.	0	160	0	140	
-60 deg.	98	246	127	220	
-45 deg.	142	305	181	275	
-30 deg.	169	352	213	315	
-15 deg.	192	389	239	340	
0 deg.	200	401	248	352	
15 deg.	192	389	239	340	
30 deg.	169	352	213	315	
45 deg.	142	305	181	275	
60 deg.	98	246	127	220	
75 deg.	0	160	0	140	
90 deg.	0	38	0	25	

UN R70 REAR MARKING PLATES FOR HEAVY AND LONG VEHICLES 01-S9 (draft)重及長車後方標示牌

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
1. Scope and purpose 1.1. Articulated vehicles of category M, classes II and III; 1.2. Vehicles of categories N2 with a maximum mass exceeding 7.5 tonnes and N3, except tractors for semi-trailers; 1.3. Vehicles of category O1, O2 and O3 exceeding 8.0 m in length; 1.4. Vehicles of category O4. 13. Transitional provisions 13.1. As from the official date of entry into force of Supplement 3 to the 01 series of amendments, no Contracting Party applying this Regulation shall refuse to		<u>八十〇、反光識別材料-車輛升降尾門用後方標識牌(草案)</u> <u>1. 實施時間及適用範圍：</u> <u>1.1 中華民國一〇八年一月一日起，使用於N類及O類車輛之新型式反光識別材料-車輛升降尾門用後方標識牌，及中華民國一一〇年一月一日起，使用於N類及O類車輛之各型式反光識別材料-車輛升降尾門用後方標識牌，其應符合本項規定。</u>	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
grant approvals under this Regulation as amended by Supplement 3 to the 01 series of amendments. 13.2. As from 24 months after the date of entry into force of Supplement 3 to the 01 series of amendments, Contracting Parties applying this Regulation shall grant approvals only if the type of rear marking plates to be approved meets the requirements of this Regulation as amended by Supplement 3 to the 01 series of amendments. 13.3. Contracting Parties applying this Regulation shall not refuse to grant extensions of approval to a preceding version of this Regulation, up to Supplement 2 to the 01 series of amendments. 13.4. No Contracting Party applying this Regulation shall refuse a type of rear marking plates approved under this Regulation as amended by Supplement 3 to the 01 series of amendments. 13.5. As from the official date of entry into force of Supplement 3 to the 01 series of amendments, no Contracting Party applying this Regulation shall prohibit the fitting on a vehicle of rear marking plates approved under this Regulation as amended by Supplement 3 to the 01 series			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
of amendments. 13.6. Contracting Parties applying this Regulation shall continue to allow the fitting on a vehicle of rear marking plates approved under preceding version of the Regulation up to Supplement 2 to the 01 series of amendments during the 48 months period which follows the date of entry into force of Supplement 3 to the 01 series of amendments. 13.7. Upon the expiration of a period of 48 months after the date of entry into force of Supplement 3 to the 01 series of amendments, Contracting Parties applying this Regulation may prohibit the fitting on vehicles registered in their territories for the first time, of rear marking plates which do not meet the requirements of this Regulation as amended by Supplement 3 to the 01 series of amendments.			
2. Definitions 2.1. For the purpose of these provisions, the following definitions shall apply: 2.1.1. "Rear marking plate", a plate faced with retro-reflective and fluorescent material or devices intended to increase the visibility and permit easy identification of heavy and long vehicles;		<u>2.名詞釋義：</u> <u>2.1 反光識別材料-車輛昇降尾門用後方標識牌：其屬反光識別材料類型之一，係指符合 2.1.1 規格標示，且表面為反光材料 (Retro-reflective material)/ 裝置，及螢光材料 (Fluorescent material) /裝置，其目的為提昇車輛昇降尾門使用狀態之可見度及辨識度。</u>	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
4. MARKINGS 4.1. Every plate submitted for approval shall bear: 4.1.1. The trade name or mark of the applicant; 4.1.2. On the plates whose retro-reflective system is not omni-rotational, the word "TOP" is inscribed horizontally on the part of the plates which is intended to be the highest part of the plate when mounted on the vehicle. 4.2. The markings shall be applied on either the retro-reflective or the fluorescent area of the plate, or on the edge, and must be visible from the outside when the marking plate is fitted on the vehicle. 4.3. The markings shall be clearly legible and shall be indelible. 5. APPROVAL 5.1. If the marking plates submitted for approval in accordance with paragraph 4. above meet the requirements of this Regulation, approval for this type of marking plate shall be granted. 5.2. An approval number shall be assigned to each type approved. Its first two digits (at present 01) shall indicate the series of amendments incorporating the most recent major technical amendments made to the Regulation at the time of issue of the		<u>2.1.1 規格標示</u> <u>2.1.1.1 係指包含以下清晰可見且不可被輕易除去之標示：</u> <u>2.1.1.1.1 廠牌(或其識別)。</u> <u>2.1.1.1.2 若非全方位性之反光標識牌，應於標識牌安裝於車上時，其最高位置上標示「TOP」，以有助於標識牌之正確裝設。</u> <u>2.1.1.1.3 符合本規範之後方標識牌，若為：</u> <u>(a)反光材料與螢光材料者，以 RF 表示，</u> <u>(b)均為反光材料者，以 RR 表示。(如圖示，其中 a 至少五公釐)</u> <u>例：</u> 	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
approval. The symbol above the circle indicates the classes of rear marking plate, "RF" in case of classes 1 and 2 (retro-reflective and fluorescent materials) and "RR" in the case of class 3 and 4 (retro-reflective only materials). The same Contracting Party may not assign the same number to another type of rear marking plate. ... 5.4. Every marking plate conforming to a type approved under this Regulation shall bear, in addition to the marking prescribed in paragraph 4.1: 5.4.1. An international approval mark consisting of: 5.4.1.1. A circle surrounding the letter "E" followed by the distinguishing number of the country which has granted approval; 4/ 5.4.1.2. An approval number. 5.5. The approval mark shall be clearly legible and shall be indelible. 5.6. Annex 3 to this Regulation gives an example of the arrangement of the approval mark.			
2.1.2. "Sample unit", a complete, finished marking plate ready to be mounted on a vehicle and representative of current production; 2.1.3. Classes of rear marking plates		<u>2.2 受驗代表件：由供實車安裝之標識牌成品上所取，具代表性之試片。</u> <u>2.3 後方標識牌類型</u> <u>其以紅色反光材料或螢光材料，及白</u>	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
Class 1: Rear marking plates for heavy motor vehicles (trucks and tractors) with red fluorescent and yellow retro-reflective alternative stripes. Class 2: Rear marking plates for long vehicles (trailers and semi-trailers) with red fluorescent border and yellow retro-reflective centre. Class 3: Rear marking plates for heavy motor vehicles (trucks and tractors) with red retro-reflective and yellow retro-reflective alternative stripes. Class 4: Rear marking plates for long vehicles (trailers and semi-trailers) with red retro-reflective border and yellow retro-reflective centre. Class 5: Rear marking plates for motor vehicles or trailers with red and white retroreflective alternative stripes. 2.2. Retro-reflection Reflection in which radiation is returned in directions close to the direction from which it came, this property being maintained even over wide variations of the direction of the incident radiation: 2.2.1. "Retro-reflective material", a surface or device from which, when directionally irradiated, a relatively large portion of the incident radiation is retro-reflected; 2.2.2. "Retro-reflecting device", an assembly		<u>色反光材料之間隔條紋構成。</u>	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
ready for use and comprising one or more retro reflecting optical units; 2.3. Geometric definitions (See Annex 1, figure 1) 2.3.1. "Reference centre", a point on or near a retro-reflective area which is designated to be the centre of the device for the purpose of specifying its performance; 2.3.2. "Illumination axis", a line segment from the reference centre to the light source; 2.3.3. "Observation axis", a line segment from the reference centre to the photometer head; 2.3.4. "Observation angle (symbol α)", the angle between the illumination axis and the observation axis. The observation angle is always positive and, in the case of retro reflection, is restricted to small angles. Maximum range: $0 \leq \alpha \leq 180$ degrees ; 2.3.5. "Observation half-plane", the half-plane which originates on the illumination axis and which contains the observation axis; 2.3.6. "Reference axis", a designated line segment originating on the reference centre which is used to describe the angular position of the retro-reflector;			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
2.3.7. "Entrance angle (symbol beta)", the angle from the illumination axis to the reference axis. The entrance angle is usually not larger than 90 degrees but, for completeness, its full range is defined as $0 \leq \beta \leq 180$ degrees In order to specify the orientation in full, this angle is characterized by two components, β_1 and β_2; 2.3.8. "First axis", an axis through the reference centre and perpendicular to the observation half-plane; 2.3.9. "First component of the entrance angle (symbol β_1)", the angle from the illumination axis to the plane containing the reference axis and the first axis. Range: $-180 \text{ degrees} \leq \beta_1 \leq 180$ degrees; 2.3.10. "Second component of the entrance angle (symbol β_2)", the angle from the plane containing the observation half-plane to the reference axis. Range: $-90 \text{ degrees} \leq \beta_2 \leq 90 \text{ degrees}$; 2.3.11. "Second axis", an axis through the reference centre and perpendicular to both the first axis and the reference axis. The positive direction of the second axis lies in the observation half-plane when $-90 \text{ degrees} < \beta_1 < 90 \text{ degrees}$; as shown in Annex 1, figure 1;			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
2.3.12. "Angle of rotation epsilon", angle through which the sample is turned about its mean vertical from any arbitrarily established position counterclockwise (+epsilon) or clockwise (-epsilon) viewed in the direction of illumination. If retro-reflective materials or devices have a marking (e.g. TOP), this marking governs the starting position. The angle of rotation epsilon lies in the range $-180 \text{ degrees} < \epsilon \leq 180 \text{ degrees}$. 2.4. Definition of photometric terms 2.4.1. "Coefficient of retro-reflection (R')", the quotient of the coefficient of luminous intensity R of a plane retro-reflecting surface by its area A. The symbol is R' $(R' = \frac{I}{E_{\perp} \cdot A}).$ The coefficient (R') is expressed in candelas per lux per m² (cd.lx⁻¹.m²); 2.4.2. "Angular diameter of the retro-reflector sample (symbol eta)", the angle subtended by the greatest dimension of the retro-reflective sample, either at the centre of the source of illumination or at the centre of the receiver; 2.4.3. "Luminance factor", the ratio of the			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
luminance of the body considered to the luminance of a perfect diffuser under identical conditions of illumination and observation. 2.4.4. "Colour of the reflected light of the device" The definitions of the colour of the reflected light are given in paragraphs 2.30. and 2.31. of Regulation No. 48. 2.5. Fluorescence 2.5.1. When certain substances are brought near to a source of ultraviolet or blue radiations, they emit radiations which are nearly always of longer wave-length than those producing the effect. This phenomenon is called fluorescence. By day and in twilight, fluorescent colours are brighter than normal colours because they reflect part of the light falling upon them, and in addition they emit light. At night they are not brighter than ordinary colours. 2.5.2. "Colour of the fluorescent light of the device" The definitions of the colour of the fluorescent light are given in paragraph 2.32. of Regulation No. 48. 2.6. Description of goniometer A goniometer which can be used in making retro-reflection measurements in the CIE geometry is illustrated in Annex 1, figure 2. In this illustration, the photometer head is arbitrarily shown to be vertically above the source. The first axis is shown to be fixed and			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
horizontal and is situated perpendicular to the observation half-plane. Any arrangement of the components which is equivalent to the one shown can be used.			
2.7. Definition of "type" Rear marking plates of different types means marking plates which differ in such essential respects as: 2.7.1. The trade name or mark; 2.7.2. The characteristics of the retro-reflective material; 2.7.3. The characteristics of the fluorescent material; 2.7.4. The parts affecting the properties of the retro-reflective material or devices. 2.7.5. Differences in the shape and dimensions of the rear marking shall not constitute a different type		<u>3. 反光識別材料-車輛升降尾門用後方標識牌之適用型式及其範圍認定原則：</u> <u>3.1 廠牌相同。</u> <u>3.2 反光材料之特性相同。</u> <u>3.3 螢光材料之特性相同。</u> <u>3.4 影響反光材料/裝置屬性之部位相同。</u> <u>3.5 後方標識牌形狀與尺寸之不同，可不視為不同型式。</u>	
3. Application for approval 3.1. The application for approval of a type of rear marking plate shall be submitted by the holder of the trade name or mark, or if necessary by his duly accredited representative, and shall be accompanied by: 3.1.1. Drawings, in triplicate, sufficiently detailed to permit identification of the type. The drawings shall show geometrically the position in which the marking plate is to be fitted to the rear end of the vehicle. They shall also show the		<u>4. 一般規定</u> <u>4.1.申請者應至少提供5.1要求之後方標識牌代表件數量，及下列文件予檢測機構，確認後方標識牌與文件內容一致。</u> <u>4.1.1 可辨別標識牌之圖示及/或照片，圖上應標明標識牌於實車尾部之安裝樣態。</u> <u>4.1.2 標識牌內反光材料之簡要技術規格說明。</u> <u>4.1.3 標識牌內螢光材料之簡要技術規格說明。</u>	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
position intended for the approval number and the identification symbol in relation to the circle of the approval mark; 3.1.2. A brief description giving the technical specifications of the materials of which the retroreflective areas are made; 3.1.3. A brief description giving the technical specifications of the materials of which the fluorescent areas are made; 3.1.4. Samples of the retro-reflective and of the fluorescent areas; the number of samples to be submitted is specified in Annex 4. 3.2. The Competent Authority shall verify the existence of satisfactory arrangements for ensuring effective control of the conformity of production before type approval is granted. 6. General specifications 6.1. Retro-reflective/fluorescent or retro-reflective only marking plates shall be so constructed that they function satisfactorily and will continue to do so in normal use. In addition, they shall not have any defect in design or manufacture that is detrimental to their efficient operation or to their maintenance in good condition. 6.2. The components of retro-reflective/fluorescent or		<u>4.2 標識牌之構造，應能使其功能正常展現，並持續於正常狀態。其設計或製造出之成品，不應有任何會危害運作效率或影響良好狀態維持之缺陷。</u> <u>4.3 標識牌之組件應為不易拆卸。</u> <u>4.4 後方標識牌與升降尾門之連結方式，應穩固且耐久，例如使用螺絲、鉚釘或黏著劑。</u> <u>4.5 標識牌之外表面，應易於清潔；表面不應粗糙，且任何可能之突出(Protuberances)均不應妨礙易於清潔</u>	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
retro-reflective only marking plate(s) shall not be capable of being easily dismantled. 6.3. The means of attachment of the rear marking plate must guarantee a stable and durable connection between the rear marking plate and the rear end of vehicles, for instance by screws, rivets or adhesives. 6.4. The outer surface of the retro-reflective/fluorescent or retro-reflective only marking plate(s) shall be easy to clean. The surface shall therefore not be rough and any protuberances it may exhibit shall not prevent easy cleaning.		<u>之特性。</u>	
Annex 4 TEST PROCEDURE 1. Two large chevron rear marking plates for trucks and tractors and two large rear marking plates for trailers and semi-trailers (or their equivalent in smaller plates) shall be supplied to the testing laboratory for the various tests to be conducted. 2. The test samples shall be representative of current production, fabricated in accordance with the recommendations of the manufacturer of the retro-reflective or retro-reflective/fluorescent materials or devices. 3. After verification of the general specifications (paragraph 6. of the		<u>5.試驗程序</u> <u>5.1 申請者應提供兩組大型波浪條紋形 (Chevron) 後方標識牌予檢測機構，以進行各種試驗。</u> <u>5.2 受驗件應為成品之代表件，並為依反光或反光/螢光材料或裝置製造廠之建議而裝配製造之成品。</u> <u>5.3 受驗件經 4.一般規定及 6.形狀與尺寸規定之試驗後，其應先進行 10.耐熱性試驗，再進行 7.、8.及 9.規定之試驗。</u> <u>5.4 光度及色度量測可於同一個受驗</u>	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
Regulation) and the specifications of shape and dimensions (Annex 5) the samples shall be subjected to the heat resistance test described in Annex 9 to this Regulation, prior to the tests described in Annexes 6, 7 and 8. 4. The photometric and colorimetric measurements may be made on the same sample. 5. For the other tests, samples which have not undergone any testing should be used.		<u>件上進行。</u> <u>5.5 其它試驗應使用尚未進行過任何試驗之受驗件。</u>	
7. SPECIAL SPECIFICATIONS (TESTS) 7.1. Rear marking plate(s) shall also satisfy the conditions as to shape and stripe slope and the colorimetric, photometric, physical and mechanical requirements set forth in Annexes 5 to 12 to this Regulation. Annex 5 SPECIFICATIONS OF SHAPE AND DIMENSIONS SHAPE AND DIMENSIONS OF RETRO-REFLECTIVE/FLUORESCENT REAR MARKING PLATE(S) 1. Shape The plates shall be rectangular in shape for mounting at the rear of vehicles. 2. Pattern For mounting on trailers and semi-trailers, the plates shall have a yellow retro-reflective background with a red		<u>6.形狀與尺寸規定</u> <u>6.1形狀</u> <u>裝設於車輛後方之標識牌應為矩形。</u> <u>6.2圖案(Pattern)</u> <u>其應以紅色反光材料或螢光材料，及白色反光材料之間隔條紋構成。</u>	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
fluorescent or retro-reflective border; For mounting on non-articulated vehicles (tractors or trucks), the plates shall be of the chevron type with alternate, oblique stripes of yellow retro-reflective and red fluorescent or retro-reflective materials or devices. For mounting of Class 5 devices on non-articulated vehicles, the retro-reflective material shall be made with alternate, oblique stripes of white and red colour. 3. Dimensions The minimum total summarized length of a set of rear marking plates consisting only of one, two or four marking plates with retro-reflective and fluorescent materials shall be 1,130 mm, the maximum total length shall be 2,300 mm. 3.1. The width of a rear marking plate shall be: For trucks and tractors: 140 +/- 10 mm. For trailers and semi-trailers: 200⁺³⁰₋₅ mm. 3.2. The length of each rear marking plate in a set consisting of two plates for trucks and tractors, as illustrated in figures 1(b) and 1(c) of Annex 12, may be reduced, to a minimum of 130 mm, provided that the		<u>6.3尺寸</u> <u>由反光材料及螢光材料組成，兩片(成對)一組後方標識牌。</u> <u>6.3.1 每片後方標識牌面積不應小於五〇〇平方公分。可為撓性材質或硬質。</u> <u>6.3.2 標識牌應為矩形。</u> <u>6.3.3 波浪形斜條紋之斜率應為四五(正負五)度。條紋寬度為一〇〇(正負二·五)公釐。</u> <u>應由紅色條紋及白色條紋構成，每個條紋寬度一〇〇公釐、向外且向下傾斜四五度。基本標準面積係指邊長一四一公釐、且紅色與白色斜切對半分佈之正方形。</u> <u>裝置形狀、圖案及尺度特性，應如圖一之一所示。</u> <u>6.3.5 二片式組合內之各後方標識牌，應兩相對稱。</u> <u>7.色度規範</u>	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
width is increased such that the area of each marking is at least 735 cm², does not exceed 1,725 cm² and the marking plates are rectangular. Class 5 devices shall incorporate a minimum of 9 standard areas as described in para. 3.4. below on large vehicles with available mounting space, but may be reduced to a minimum of 4 standard areas on vehicles with limited mounting space. 3.3. The width of the red fluorescent border of the rear marking plates for trailers and semitrailers shall be 40 mm +/- 1 mm. 3.4. The slope of the oblique stripes of the chevron band shall be 45 degrees +/- 5 degrees. The width of the stripes shall be 100 mm +/- 2.5 mm. Prescribed shapes, patterns and dimensional features are illustrated in figures 1 and 2 of Annex 12 to this Regulation. Class 5 retro-reflective materials shall consist of red and white diagonal stripes each 100 mm wide sloping outwards and downwards at 45 deg. The basic standard area is a square of 141 mm in length subdivided diagonally into a white half and red half, which represents one standard area. Prescribed shapes, patterns and dimensional features of Class 5 devices are illustrated		<u>同本項基準中「反光識別材料-重型貨車與長型拖車用後方標識牌」之色度規範規定(惟其本體組成應依本項規定6.)。</u>	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
in figure 3 of Annex 12 to this Regulation. 3.5. Rear marking plates or Class 5 devices supplied in sets shall form matching pairs. Annex 6 COLORIMETRIC SPECIFICATIONS 1. Rear marking plates for heavy vehicles and trailers shall be composed of yellow retro reflective and red retro-reflective or yellow retro-reflective and red fluorescent materials or devices. 2. Yellow, red or white retro-reflective material 2.1. When measured with a spectrophotometer in accordance with the provisions of CIE document No. 15 (1971) and illuminated with the CIE Standard illuminant D65 at an angle of 45 degrees to the normal and viewed along the normal (45/0 geometry), the colour of the material in new condition shall be within the limits according to paragraph 2.31. of Regulation No. 48. Table 1: Chromaticity co-ordinates x and y 【請參考下列表格】 2.1.1. Luminance factor for (a) Yellow colour shall be ≥ 0.16.			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
(b) Red colour shall be ≥ 0.03. (c) White colour shall be ≥ 0.25. 2.2. When illuminated by the CIE Standard Illuminant A at an entrance angle $\beta_1 = \beta_2 = 0$ degrees or, if this produces a colourless surface reflection, an angle $\beta_1 = \pm 5$ degrees, $\beta_2 = 0$ degrees, and measured at an observation angle of 20°, the colour of the material in new condition shall be within the limits according to paragraph 2.30. of Regulation No. 48. Table 2: Chromaticity co-ordinates x and y 【請參考下列表格】 Note: The question of the night-time colours of retro-reflective materials is at present being studied by CIE TC 1.6; the above limits are therefore only provisional and will be revised later after CIE TC 1.6 has completed its work. 3. Red fluorescent material 3.1. When measured with a spectrophotometer in accordance with the provisions of CIE document No. 15 (1971) and illuminated polychromatically with the CIE Standard Illuminant D_{65} at an angle 45° to the normal and viewed along the normal (geometry 45/0), the colour of the material in new condition			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
shall be within the limits according to paragraph 2.32. of Regulation No. 48. Table 3 【請參考下列表格】 3.1.1. "Luminance factor for red colour shall be ≥ 0.30. 4. Compliance with the colorimetric specification shall be verified by a visual comparison test. If any doubt remains after this test, conformity with the colorimetric specification shall be verified by determining the trichromatic co-ordinates of the most doubtful sample.			
Annex 7 PHOTOMETRIC SPECIFICATIONS 1. Photometric properties 1.1. When illuminated with a CIE Standard Illuminant A and measured as recommended by CIE TC 2.3 (CIE Publication No. 54, 1982), the coefficient of retro-reflection R' in candelas per square metre per lux of the yellow, white or red retro-reflective area in new condition shall be at least as indicated in tables 1, 2 or 3, according to the class. Devices of class 1 and class 2 shall fulfil the values in table 1, devices of class 3 and class 4 those in table 2, devices of class 5 those in table 3.		<u>8.光度規範</u> <u>同本項基準中「反光識別材料-重型貨車與長型拖車用後方標識牌」之光度規範規定(僅適用其類型五)。</u>	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
Table 1: Coefficient of retro-reflection R' [cd.m⁻².lx⁻¹] 【請參考下列表格】 Table 2: Coefficient of retro-reflection R' [cd.m⁻².lx⁻¹] 【請參考下列表格】 Table 3: Coefficient of retro-reflection R' [cd.m⁻².lx⁻¹] 【請參考下列表格】 1.2. The subtended angle at the sample shall not be larger than 80'. 1.3. Luminance factor The luminance factor beta shall be at least as indicated in table 4. Table 4: Luminance factor beta 【請參考下列表格】			
Annex 8 RESISTANCE TO EXTERNAL AGENTS 1. Resistance to weathering 1.1 Procedure - For each test, two specimens of a sample unit (see paragraph 2.1.2. of this Regulation) are taken. One specimen shall be stored in a dark and dry container for subsequent use as "reference unexposed specimen." The second specimen shall be subjected to a source of illumination in accordance with ISO Standard 105 - B02 - 1978, Section 4.3.1; the retro-reflective material shall be		<u>9.環境試驗</u> <u>同本項基準中「反光識別材料-重型貨車與長型拖車用後方標識牌」之環境試驗規定。</u>	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
exposed until blue standard No. 7 has faded to No. 4 on the grey scale and the fluorescent material until blue standard No. 5 has faded to No. 4 on the grey scale. After the test, the specimen shall be washed in a dilute neutral detergent solution, dried and examined for conformity with the requirements specified in paragraphs 1.2. to 1.4. 1.2. Visual appearance - No area of the exposed specimen shall show any evidence of cracking, scaling, pitting, blistering, delamination, distortion, chalking, staining or corrosion. There shall be no shrinkage in excess of 0.5 per cent in any linear direction and no evidence of adhesion failure such as edge lifting from the substrate. 1.3. Colour fastness - The colours of the exposed specimen shall still meet the requirements specified in Annex 6. 1.4. Effect on the coefficient of retro-reflection of the retro-reflective material: 1.4.1. For this check, measurement shall be made only at an observation angle of 20' and an entrance angle of 5 degrees by the method given in Annex 7. 1.4.2. The coefficient of retro-reflection of the exposed specimen when dry shall be			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
not less than 80 per cent of the value in Annex 7, table 1. 1.4.3. The specimen shall then be subjected to simulated rainfall as described in paragraph 7.7. of EN 13422(2004) (Vertical road signs. Portable deformable warning devices and delineators. Portable road traffic signs. Cones and cylinders) and its coefficient of retroreflection under this condition shall be not less than 90 per cent of the value obtained when measured in dry condition, as explained in paragraph 1.4.2. above. It is possible to use nozzles other than those described in paragraph 7.7. of EN 13422(2004) provided that the same performance (e.g. water distribution on the surface of the test sample) of the simulated rainfall is achieved. 2. Resistance to corrosion (ISO Standard 3768) 2.1. A specimen of the sample unit shall be subjected to the action of a saline mist for 48 hours comprising two periods of exposure of 24 hours each, separated by an interval of 2 hours during which the specimen is allowed to dry. The saline mist shall be produced by atomizing at a temperature of 35 +/- 2 degrees C a saline solution obtained by dissolving 5 parts by weight of sodium			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
chloride in 95 parts of distilled water containing not more than 0.02 per cent of impurities. 2.2. Immediately after completion of the test, the sample shall show no sign of corrosion liable to impair the efficiency of the device. 2.2.1. The coefficient of 'Retro-reflection R' of the retro-reflective areas, when measured after a recovery period of 48 hours as specified in paragraph 1. of Annex 7, at an entrance angle of 5 degrees and an observation angle of 20', shall be not less than the value in Annex 7, table 1. Before measuring, the surface shall be cleaned to remove salt deposits from the saline mist. 3. Resistance to fuels A section of a sample unit not less than 300 mm long shall be immersed in a mixture of n-heptane and toluol, 70 per cent and 30 per cent by volume, for one minute. After removal, the surface shall be wiped dry with a soft cloth and shall not show any visible change which would reduce its effective performance. 4. Bonding strength (in the case of adhesive materials) 4.1. The adhesion of retro-reflective materials shall be determined after 24			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
hours curing time by utilizing a 90-degree peel on a tensile strength testing machine. 4.2. The adhesion of laminated or coated retro-reflective and fluorescent materials shall be determined. 4.3. The coated materials, of whatever kind, shall not be removable without tools or without damaging the material. 4.4. The laminated materials (adhesive films) shall need a force of at least 10 N per 25 mm width, at a speed of 300 mm per minute, to be removed from the substrate. 5. Resistance to water A section of a sample unit not less than 300 mm long shall be immersed in distilled water at a temperature of 23 +/- 5 degrees C for a period of 18 hours; it shall then be left to dry for 24 hours under normal laboratory conditions. After completion of the test, the section shall be examined. No part inside 10 mm from the cut edge shall show evidence of deterioration which would reduce the effectiveness of the plate. 6. Resistance to impact (except for			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
plastics corner-cube reflectors) When a 25 mm diameter solid steel ball is dropped from a height of 2 m onto the retroreflective and fluorescent surfaces of a supported plate, at an ambient temperature of 23 +/- 2 degrees C, the material shall show no cracking or separation from the substrate at a distance of more than 5 mm from the impacted area. 7. Resistance to cleaning 7.1. Manual cleaning 7.1.2. A test sample smeared with a mixture of detergent lubricating oil and graphite shall be easily cleaned without damage to the retro-reflective surface or fluorescent surface when wiped with a mild aliphatic solvent such as n-heptane, followed by washing with a neutral detergent. 7.2. Power washing 7.2.1. When subjected to a continuous spraying action for 60 seconds on the test component in its normal mounting conditions, a test sample shall show no damage to the retroreflective surface or delamination from the substrate or separation from the sample mounting surface under the following set-up			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
parameters: (a) Water/wash solution pressure 8 +/- 0.2 MPa; (b) Water/wash solution temperature 60 degrees - 5 degrees C; (c) Water/wash solution flow rate 7 +/- 1 l/min; (d) The tip of the cleaning wand to be positioned at distance of 600 +/- 20 mm away from the retro-reflective surface; (e) Cleaning wand to be held at no greater angle than 45 degrees from perpendicular to the retro-reflective surface; (f) 40 degree nozzle creating wide fan pattern.			
Annex 9 RESISTANCE TO HEAT 1. A section of a sample unit not less than 300 mm long shall be kept for 12 hours (in the case of moulded plastics reflectors this time shall be 48 hours) in a dry atmosphere at a temperature of 65 +/- 2 degrees C, after which the sample shall be allowed to cool for 1 hour at 23 +/- 2 degrees C. It shall then be kept for 12 hours at a temperature of - 20 +/- 2 degrees C. 1.1. The sample shall be examined after a recovery time of 4 hours under normal laboratory conditions.		<u>10.耐熱性試驗</u> <u>同本項基準中「反光識別材料-重型貨車與長型拖車用後方標識牌」之耐熱性試驗規定。</u>	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
2. After this test, no cracking or appreciable distortion of the surfaces, particularly of the optical units, shall be evident.			
Annex 10 RIGIDITY OF THE PLATES 1. The rear marking plate shall be placed on two supports in such a way that the supports are parallel to the shorter edge of the plate and the distance from either support to the adjacent edge of the plate shall not exceed L 10, where L is the greater overall dimension of the plate. The plate shall then be loaded with bags of shot or of dry sand to a uniformly distributed pressure of 1.5 kN/m ² . The deflection of the plate shall be measured at a point midway between the supports. 2. When tested as described in paragraph 1. above, the maximum deflection of the plate under the test load shall not exceed one twentieth of the distance between the supports in paragraph 1. and the residual deflection after removal of the load shall not exceed one fifth of the measured deflection under load.		<u>11.標識牌硬度試驗(僅適用於硬質材料者)</u> <u>同本項基準中「反光識別材料-重型貨車與長型拖車用後方標識牌」之標識牌硬度試驗規定。</u>	
Annex 11 STABILITY IN TIME OF THE OPTICAL PROPERTIES 1/ OF REAR MARKING PLATES 1. The authority which granted approval		(會員國內內容不納入國內基準)	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
shall have the right to check the stability in time of the optical properties of a type of rear marking plate in service. 2. The Competent Authorities of countries other than the country in which approval was granted may carry out similar checks in their territory. If a type of rear marking plate in use exhibits a systematic defect, the said authorities shall transmit to the authority which granted approval, with a request for its opinion, any components removed for examination. 3. In the absence of other criteria, the concept of "systematic defect" of a type of rear marking plate in use shall be interpreted in conformity with the intention of paragraph 6.1. of this Regulation.			
Annex 12 Figure 1: REAR MARKING PLATES (CLASS 1 AND CLASS 3) 【請參考下列表格】 Figure 2: REAR MARKING PLATES (CLASS 2 AND CLASS 4) 【請參考下列表格】 Figure 3a 【請參考下列表格】 Figure 3b.: Example for a plate design 【請參考下列表格】		圖一之一：標識牌設計範例 圖一之二：標識牌設計範例	
Annex 13		(品質一致性要求，修訂內容不影響國	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
MINIMUM REQUIREMENTS FOR CONFORMITY OF PRODUCTION CONTROL PROCEDURES 1. GENERAL 1.1. The conformity requirements shall be considered satisfied from a mechanical and geometric standpoint, if the differences do not exceed inevitable manufacturing deviations within the requirements of this Regulation. 1.2. With respect to photometric performances, the conformity of mass-produced rear marking plates shall not be contested if, when testing photometric performances of any rear marking plate chosen at random, no measured value deviates unfavourably by more than 20 per cent from the values prescribed in this Regulation. 1.3. The chromaticity coordinates shall be complied with. 2. MINIMUM REQUIREMENTS FOR VERIFICATION OF CONFORMITY BY THE MANUFACTURER For each type of rear marking plate the holder of the approval mark shall carry out at least the following tests, at appropriate intervals. The tests shall be carried out in accordance with the provisions of this Regulation.		內基準)	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
If any sampling shows non-conformity with regard to the type of test concerned, further samples shall be taken and tested. The manufacturer shall take steps to ensure the conformity of the production concerned. 2.1. Nature of tests Tests of conformity in this Regulation shall cover the photometric and colorimetric characteristics and the test of weather resistance of these characteristics. 2.2. Methods used in tests 2.2.1. Tests shall generally be carried out in accordance with the methods set out in this Regulation. 2.2.2. In any test of conformity carried out by the manufacturer, equivalent methods may be used with the consent of the Competent Authority responsible for approval tests. The manufacturer is responsible for proving that the applied methods are equivalent to those laid down in this Regulation. 2.2.3. The application of paragraphs 2.2.1. and 2.2.2. requires regular calibration of test apparatus and its correlation with measurements made by a Competent Authority. 2.2.4. In all cases the reference methods shall be those of this Regulation,			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
particularly for the purpose of administrative verification and sampling. 2.3. Nature of sampling Samples of rear marking plates shall be selected at random from the production of a uniform batch. A uniform batch means a set of rear marking plates of the same type, defined according to the production methods of the manufacturer. The assessment shall in general cover series production from individual factories. However, a manufacturer may group together records concerning the same type from several factories, provided these operate under the same quality system and quality management. 2.4. Measured and recorded photometric characteristics The sampled rear marking plate shall be subjected to photometric measurements at the points and chromaticity coordinates provided for in the Regulation. 2.5. Criteria governing acceptability The manufacturer is responsible for carrying out a statistical study of the test results and for defining, in agreement with the Competent Authority, criteria governing the acceptability of his products in order to meet the specifications laid down for verification of conformity of products in paragraph 9.1. of this Regulation.			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
The criteria governing the acceptability shall be such that, with a confidence level of 95 per cent, the minimum probability of passing a spot check in accordance with Annex 14 (first sampling) would be 0.95.			
Annex 14 MINIMUM REQUIREMENTS FOR SAMPLING BY AN INSPECTOR 1. GENERAL 1.1. The conformity requirements shall be considered satisfied from a mechanical and a geometric standpoint, in accordance with the requirements of this Regulation, if any, if the differences do not exceed inevitable manufacturing deviations. 1.2. With respect to photometric performance, the conformity of mass-produced rear marking plates shall not be contested if, when testing photometric performances of any rear marking plate chosen at random: 1.2.1. no measured value deviates unfavourably by more than 20 per cent from the values prescribed in this Regulation. 1.2.2. Rear marking plates with apparent defects are disregarded. 1.3. The chromaticity coordinates shall be complied with. 2. FIRST SAMPLING		(檢查人員採樣的最低要求，修訂內容不影響國內基準)	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
In the first sampling four rear marking plates are selected at random. The first sample of two is marked A, the second sample of two is marked B. 2.1. The conformity is not contested 2.1.1. Following the sampling procedure shown in figure 1 of this annex the conformity of mass-produced rear marking plates shall not be contested if the deviation of the measured values of the rear marking plates in the unfavourable directions are: 2.1.1.1. sample A A1: one rear marking plate: 0 per cent one rear marking plate: not more than 20 per cent A2: both rear marking plates: more than 0 per cent but not more than 20 per cent go to sample B 2.1.1.2. sample B B1: both rear marking plates: 0 per cent 2.2. The conformity is contested 2.2.1. Following the sampling procedure shown in figure 1 of this annex the conformity of mass-produced rear marking plates shall be contested and the			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
manufacturer requested to make his production meet the requirements (alignment) if the deviations of the measured values of the rear marking plates are: 2.2.1.1. sample A A3: one rear marking plate: not more than 20 per cent one rear marking plate: more than 20 per cent but not more than 30 per cent 2.2.1.2. sample B B2: in the case of A2 one rear marking plate: more than 0 per cent but not more than 20 per cent one rear marking plate: not more than 20 per cent B3: in the case of A2 one rear marking plate: 0 per cent one rear marking plate: more than 20 per cent but not more than 30 per cent 2.3. Approval withdrawn Conformity shall be contested and paragraph 10. applied if, following the sampling procedure in figure 1 of this annex, the deviations of the measured values of the rear marking plates are:			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
2.3.1. sample A A4: one rear marking plate: not more than 20 per cent one rear marking plate: more than 30 per cent A5: both rear marking plates: more than 0 per cent 2.3.2. sample B B4: in the case of A2 one rear marking plate: more than 0 per cent but not more than 20 per cent one rear marking plate: more than 20 per cent B5: in the case of A2 both rear marking plates: more than 20 per cent B6: in the case of A2 one rear marking plate: 0 per cent one rear marking plate: more than 30 per cent 3. REPEATED SAMPLING In the cases of A3, B2, B3 a repeated sampling, third sample C of two rear marking plates and fourth sample D of two rear marking plates, selected from stock manufactured after alignment, is necessary within two months time after the notification.			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
3.1. The conformity is not contested 3.1.1. Following the sampling procedure shown in figure 1 of this annex the conformity of mass-produced rear marking plates shall not be contested if the deviations of the measured values of the rear marking plates are: 3.1.1.1. sample C C1: one rear marking plate: 0 per cent one rear marking plate: not more than 20 per cent C2: both rear marking plates: more than 0 per cent but not more than 20 per cent go to sample D 3.1.1.2. sample D D1: in the case of C2 both rear marking plates: 0 per cent 3.2. The conformity is contested 3.2.1. Following the sampling procedure shown in figure 1 of this annex the conformity of mass-produced rear marking plates shall be contested and the manufacturer requested to make his production meet the requirements (alignment) if the deviations of the measured values of the rear marking plates are: 3.2.1.1. sample D D2: in the case of C2			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
one rear marking plate: more than 0 per cent but not more than 20 per cent one rear marking plate: not more than 20 per cent 3.3. Approval withdrawn Conformity shall be contested and paragraph 10 applied if, following the sampling procedure in figure 1 of this annex, the deviations of the measured values of the rear marking plates are: 3.3.1. sample C C3: one rear marking plate: not more than 20 per cent one rear marking plate: more than 20 per cent C4: both rear marking plates: more than 20 per cent 3.3.2. sample D D3: in the case of C2 one rear marking plate: 0 or more than 0 per cent one rear marking plate: more than 20 per cent 4. RESISTANCE TESTS Specimens of one of the rear marking plates of sample A, after sampling procedure in figure 1 of this annex, shall be tested according to the procedures described in Annexes 8 and 9 to this Regulation. The rear marking plate shall be considered acceptable if the tests were passed.			

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文草案	對應國內法規條文
However, if the tests on specimens of sample A did not pass the tests, the two rear marking plates of sample B shall be subjected to the same procedure and both shall pass the test. Figure 1			

Annex 12 **Figure 3a**

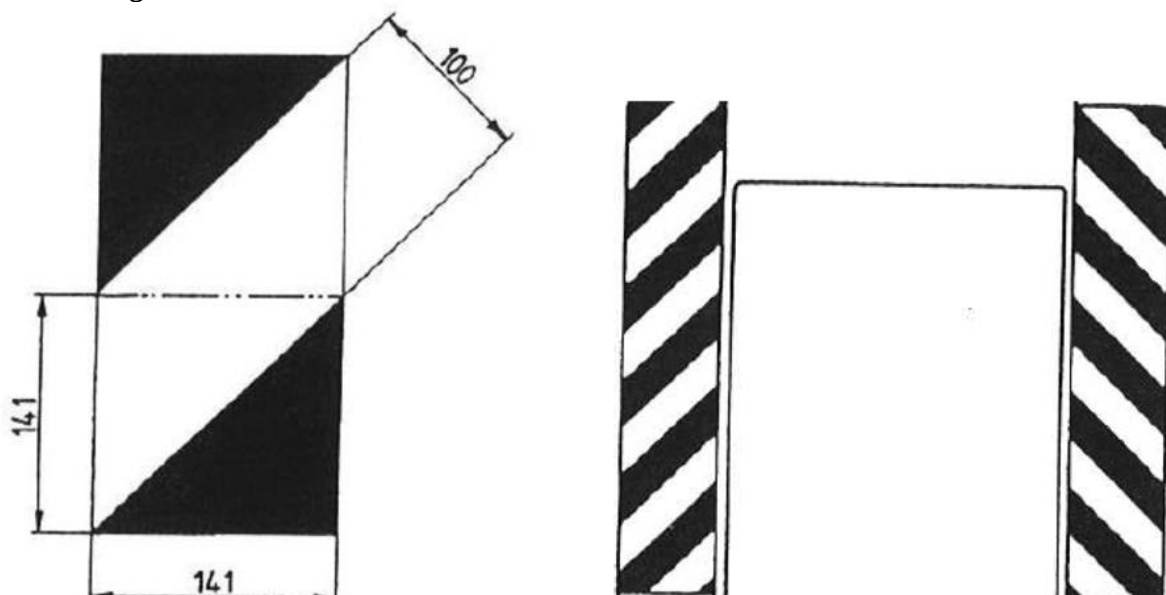
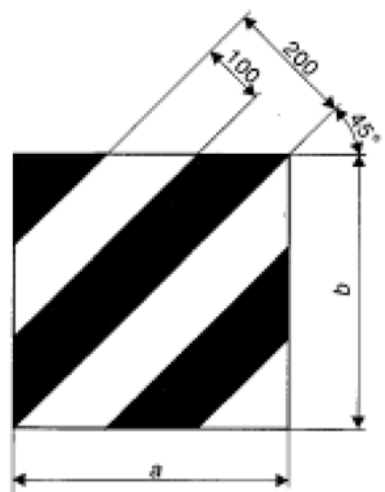
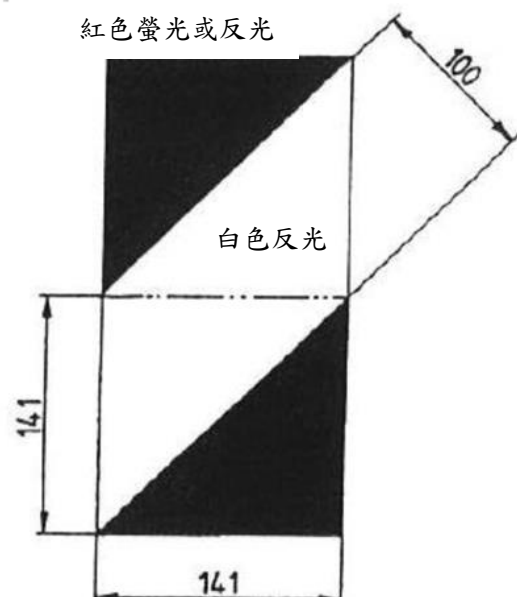


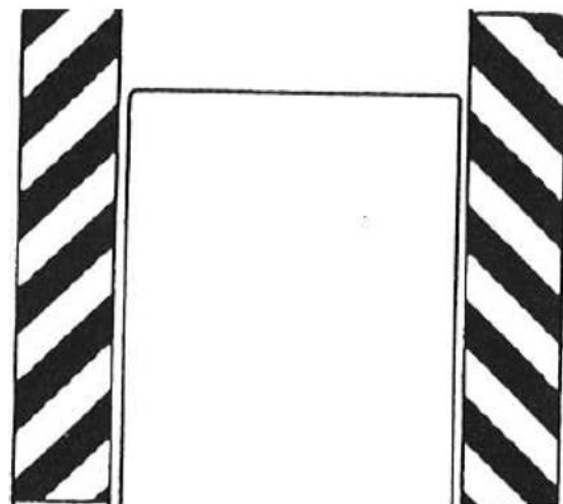
Figure 3b.: Example for a plate design



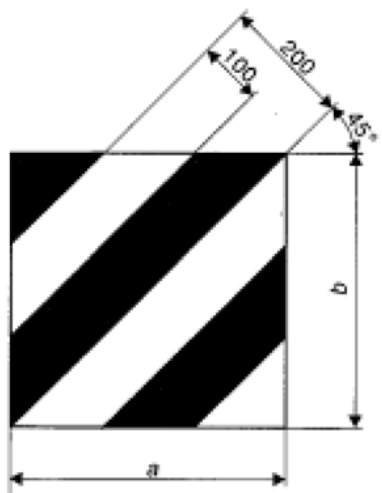
紅色螢光或反光



白色反光



圖一之一 標識牌設計範例



圖一之二 標識牌設計範例

車輛安全檢測基準發布後部分條文修正草案對照表內容彙整（計19項）

項次	法規名稱	修訂法規內容	新增法規項目	頁碼	提案單位	提報方向
1	三之四、車輛燈光與標誌檢驗規定	◎		P.145	VSCC	鑑於國內裝設有昇降尾門之車輛，於尾門開啟時後方警示不足，易導致後方用路人發生危險，爰依交通部指示，參考香港運輸署車輛安全及標準部技術公告第 1/2008 號及 UN R70 01-S9，增訂昇降尾門應裝設一組後方標識牌。
2	二十六之一、安全帶	◎		P.147	VSCC	參考 UN R16 06-S5 版，修正表二之安全帶及捲收器類型。
3	二十八之一、輪胎	◎		P.149	普利司通	Bridgestone Taiwan 提出建議：刪除條文 6.3.1.3.6 中“如 6.3.1.3.6 所示”贅詞。
4	三十一、方向燈	◎		P.149	VSCC	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定（草案）」第二次專案討論會議結論辦理。
5	三十三、倒車燈	◎		P.150	VSCC	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定（草案）」第二次專案討論會議結論辦理。
6	三十四、車寬燈	◎		P.150	VSCC	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定（草案）」第二次專案討論會議結論辦理。

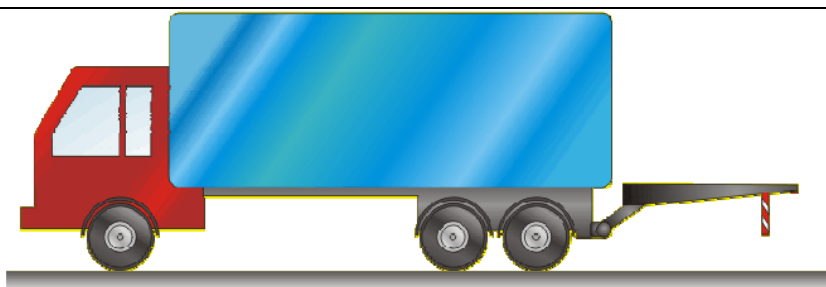
項次	法規名稱	修訂法規內容	新增法規項目	頁碼	提案單位	提報方向
7	三十五、尾燈	◎		P.150	VSCC	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定（草案）」第二次專案討論會議結論辦理。
8	三十六、停車燈	◎		P.151	VSCC	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定（草案）」第二次專案討論會議結論辦理。
9	三十七、煞車燈	◎		P.151	VSCC	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定（草案）」第二次專案討論會議結論辦理。
10	三十八、第三煞車燈	◎		P.152	VSCC	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定（草案）」第二次專案討論會議結論辦理。
11	三十九、輪廓邊界標識燈	◎		P.152	VSCC	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定（草案）」第二次專案討論會議結論辦理。
12	四十之一、側方標識燈	◎		P.152	VSCC	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定（草案）」第二次專案討論會議結論辦理。
13	四十二之二、動態煞車	◎		P.153	VSCC	參考 UN R78 03-S2 版，連動式煞車系統失效試驗煞停距離之單位「公里」修正為「公尺」。
14	四十二之三、動態煞車	◎		P.154	VSCC	1.參考 EEC 168/2013 134/2014 L53/1 版本及基準「九之二、聲音警告裝置(喇叭)安裝規定」草案，進行文字

項次	法規名稱	修訂法規內容	新增法規項目	頁碼	提案單位	提報方向
						調整，將相關機車最大連續輸出額定馬力及輸出淨馬力調整為最大連續輸出額定功率及輸出淨功率。 2.參考 UN R78 03-S2 版，修訂連動式煞車系統失效試驗之相關表格。
15	四十三之二、防鎖死煞車系統	◎		P.155	VSCC	參考 EEC 168/2013 134/2014 L53/1 版本及基準「九之二、聲音警告裝置(喇叭)安裝規定」草案，進行文字調整，將相關機車最大連續輸出額定馬力及輸出淨馬力調整為最大連續輸出額定功率及輸出淨功率。
16	五十六之一、電磁相容性	◎		P.156	VSCC	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定(草案)」第二次專案討論會議結論辦理。
17	五十六之二、電磁相容性	◎		P.156	VSCC	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定(草案)」第二次專案討論會議結論辦理。
18	五十六之三、電磁相容性(草案)	◎		P.156	VSCC	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定(草案)」第二次專案討論會議結論辦理。
19	六十九、低速輔助照明燈	◎		P.157	VSCC	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定(草案)」第二次專案討論會議結論辦理。

三之四、車輛燈光與標誌檢驗規定

修訂規定	現行規定	說明
1.實施時間及適用範圍： ... 1.7除曳引車以外，中華民國一〇七年一月一日起，總重量逾七．五公噸之各型式N2類車輛，及中華民國一〇八年一月一日起，各型式N3類車輛：其全長逾六公尺及/或全寬逾二．一公尺者，應裝設符合本項6.18規定之反光標識。 1.7.1若申請型式依規定僅須執行6.18及/或6.24試驗，則申請者得選擇以檢測機構出具之所申請型式合格檢測報告，或以檢測機構出具之相同申請者與車種代號其他型式合格檢測報告(包含已符合6.18及/或6.24)併同其與所申請型式之車身式樣差異說明及所申請型式之符合性聲明文件(至少包含6.18及/或6.24各子項實車規格值/符合狀況與實車貼附反光標識及/或後方標識牌照)，為本項符合性證明文件。 ... <u>1.11中華民國一〇八年一月一日起，新型式N類及O類車輛及中華民國一一〇年一月一日起，各型式N類及O類車輛，所使用之昇降尾門，應裝設符合本項6.24規定之車輛昇降尾門用後方標識牌。</u> <u>1.11.1若申請型式依規定僅須執行6.18及/或6.24試驗，則申請者得選擇以檢測機構出具之所申請型式合格檢測報告，或以檢測機構出具之相同申請者與車種代號其他型式合格檢測報告(包含已符合6.18及/或6.24)併同其與所申請型式之車身式樣差異說明及所申請型式之符合性聲明文件(至少包含6.18及/或6.24各子項實車規格值/符合狀況與實車貼附反光標識及/或後方標識牌照)，為本項符合性證明文件。</u>	1.實施時間及適用範圍： ... 1.7除曳引車以外，中華民國一〇七年一月一日起，總重量逾七．五公噸之各型式N2類車輛，及中華民國一〇八年一月一日起，各型式N3類車輛：其全長逾六公尺及/或全寬逾二．一公尺者，應裝設符合本項6.18規定之反光標識。 1.7.1若申請型式依規定僅須執行6.18試驗，則申請者得選擇以檢測機構出具之本次申請型式合格檢測報告，或以檢測機構出具之相同申請者與車種代號其他型式合格檢測報告(包含已符合6.18)併同其與本次申請型式之車身式樣差異說明及本次申請型式之符合性聲明文件(至少包含6.18各子項實車規格值/符合狀況與實車貼附反光標識照片)，為本項符合性證明文件。	鑑於國內裝設有昇降尾門之車輛，於尾門開啟時後方警示不足易導致後方用路人發生危險，爰參考香港運輸署車輛安全及標準部技術公告第 1/2008 號，增訂昇降尾門應裝設一組反光標識。

修訂規定	現行規定	說明
<u>6.24 車輛升降尾門用後方標識牌</u> <u>6.24.1 所安裝之反光標識，應符合本基準中「反光識別材料-車輛升降尾門用後方標識牌」之規定。</u> <u>6.24.2 數量：至少一組。</u> <u>6.24.3 裝設位置：</u> <u>6.24.3.1 寬度：沿參考軸方向，外表面相對車輛縱向中心面最遠處之邊緣，其與車身最外緣距離不應大於四〇〇公釐。</u> <u>6.24.3.2 長度：位於升降尾門開啟平放時後緣三分之一以內。</u> <u>6.24.4 每片後方標識牌不應小於五〇〇平方公分，且於升降尾門關閉時不得遮蔽其他燈光與標誌。</u> <u>6.24.5 形狀要求：紅色反光或螢光材料，與白色反光材料之間隔條紋構成之矩形。波浪形之斜條紋斜率應為四五(正負五)度，斜條紋寬度為一〇〇(正負二·五)公釐。</u> <u>6.24.6 設計及裝設應依照圖八之設計示意圖，以一邊固定於升降尾門之方式裝設，且確保升降尾門開啟時能夠垂立。</u>		



升降尾門開啟時之側視圖



升降尾門開啟時之後視圖



升降尾門關閉時之後視圖

圖八 升降尾門開啟與關閉狀態

二十六之一、安全帶

修正規定	現行規定	說明
6.安全帶之捲收器類型應符合如表二規定。 (請參考頁末表格)	6.安全帶之捲收器類型應符合如表二規定。 (請參考頁末表格)	參考 UN R16 06-S5 版，修正表二之安全帶及捲收器類型。

修正後

表二

安全帶及捲收器應至少符合本表規定						
汽車類型	前向式座椅位置				後向式座椅位置	側向式座椅位置
	外側座椅位置		中間座椅位置			
	第一排	除第一排外	第一排	除第一排外		
M1	Ar4m	Ar4m	Ar4m	Ar4m	B, Br3, Br4m	B, Br3, Br4m, Br4Nm *另側向式座椅之禁止設置，應依本基準「座椅強度」規定
M2 < 3.5噸	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm	-
M2 > 3.5噸	Ar4m 或 Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm, 或 Ar4m 或 Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm 或 Ar4m 或 Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm 或 Ar4m 或 Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm
M3						
N1	Ar4m, Ar4Nm		B, Br3, Br4m, Br4Nm 或 A , Ar4m, Ar4Nm		B, Br3, Br4m, Br4Nm	-
N2 , N3	Br3, Br4m, Br4Nm 或 Ar4m , Ar4Nm		B , Br3, Br4m, Br4Nm, 或 A, Ar4m, Ar4Nm		B, Br3, Br4m, Br4Nm,	-

A：三點式安全帶(腰帶及肩帶)

B：二點式安全帶(腰帶)

r：捲收器

m：多重感應緊急鎖定捲收器(包含自動鎖定捲收器及高標準鎖定式捲收器)

3：自動鎖定型捲收器

4：緊急鎖定捲收器

N：高強度反應閥值

備註：

(1)各車輛適用之安全帶安裝應依本基準項目「二、車輛規格規定」設置。

(2)在任何情況下，所有S型安全帶可安裝在任何適用A或B型安全帶之地方，惟其固定點應符合「安全帶固定裝置」之要求。

(3)如依據本項規定全背帶式安全帶認證為S型安全帶，則申請者應提供腰帶式安全帶之織帶、肩帶式安全帶之織帶以及一個或多個捲收器、一條或多條包括其固定點上之固定裝置在內附加叉帶。附加之固定器可未符合「安全帶固定裝置」規定。

修正前

表二

安全帶及捲收器應至少符合本表規定						
汽車類型	前向式座椅位置				後向式座椅位置	側向式座椅位置
	外側座椅位置		中間座椅位置			
	第一排	除第一排外	第一排	除第一排外		
M1	Ar4m	Ar4m	Ar4m	Ar4m	B, Br3, Br4m	B, Br3, Br4m, Br4Nm *另側向式座椅之禁止設置，應依本基準「座椅強度」規定
M2 < 3.5噸	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm	-
M2 > 3.5噸	Ar4m 或 Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm, 或 Ar4m 或 Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm 或 Ar4m 或 Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm 或 Ar4m 或 Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm
M3						
N1	Ar4m, Ar4Nm		B, Br3, Br4m, <u>Ar4Nm</u> 或 Ar4m, Ar4Nm		B, Br3, Br4m, Br4Nm	-
N2, N3	Br3, Br4m, Br4Nm 或 <u>A4m</u> , <u>A4Nm</u>		Br3, Br4m, Br4Nm, 或 A, Ar4m, Ar4Nm		B, Br3, Br4m, Br4Nm,	-

A：三點式安全帶(腰帶及肩帶)

B：二點式安全帶(腰帶)

r：捲收器

m：多重感應緊急鎖定捲收器(包含自動鎖定捲收器及高標準鎖定式捲收器)

3：自動鎖定型捲收器

4：緊急鎖定捲收器

N：高強度反應閥值

備註：

(1)各車輛適用之安全帶安裝應依本基準項目「二、車輛規格規定」設置。

(2)在任何情況下，所有S型安全帶可安裝在任何適用A或B型安全帶之地方，惟其固定點應符合「安全帶固定裝置」之要求。

(3)如依據本項規定全背帶式安全帶認證為S型安全帶，則申請者應提供腰帶式安全帶之織帶、肩帶式安全帶之織帶以及一個或多個捲收器、一條或多條包括其固定點上之固定裝置在內附加叉帶。附加之固定器可未符合「安全帶固定裝置」規定。

二十八之一、輪胎

修正規定	現行規定	說明
6.3.1.3.6 對於執行第二次試驗以評估輪胎標示最高速度超過二四〇公里/小時者之最佳性能時，應依照下述程序：依 6.3.1.2.1 至 6.3.1.3.4 程序進行後，試驗時間及速度則以下列條件取代： (a) 〇到初期速度加速二〇分鐘。起始試驗速度為申請者指定最高速度，使用直徑一・七公尺測試鋼輪時，應減少速度四〇公里/小時，而使用直徑二・〇公尺測試鋼輪時，應減少速度三〇公里/小時。 (b) 以上表之初期速度行走二〇分鐘。 (c) 之後，以一定速率方式加速試驗鋼輪，使其在一〇分鐘時達到最高試驗速度。 ...	6.3.1.3.6 對於執行第二次試驗以評估輪胎標示最高速度超過二四〇公里/小時者之最佳性能時，應依照下述程序：依 6.3.1.2.1 至 6.3.1.3.4 程序進行後，試驗時間及速度則以下列條件取代： (a) 〇到初期速度加速二〇分鐘。起始試驗速度為申請者指定最高速度，使用直徑一・七公尺測試鋼輪時，應減少速度四〇公里/小時，而使用直徑二・〇公尺測試鋼輪時，應減少速度三〇公里/小時。 (b) 以上表之初期速度行走二〇分鐘。 (c) 之後，以一定速率方式加速試驗鋼輪，使其在一〇分鐘時達到最高試驗速度， <u>如6.3.1.3.6所示。</u> ...	Bridgestone Taiwan提出建議：刪除條文 6.3.1.3.6 中“如 6.3.1.3.6 所示”贅詞。

三十一、方向燈

修正規定	現行規定	說明
1. 實施時間及適用範圍： ... 1.5 <u>中華民國一〇五年七月一日起，團體及個人進口自行使用之車輛，該車輛於國外為進口者所有六個月以上者，得免符合本項「方向燈」規定。</u> 1.6 申請少量車型安全審驗者，本項測	1. 實施時間及適用範圍： ... <u>1.5 機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛</u> ，得免符合本項「方向燈」規定。 1.6 申請少量車型安全審驗者，本項測	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定(草案)」第二次專案討論會議結論，修訂”機關、團體、學校或

修正規定	現行規定	說明
試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	個人進口自行使用之車輛”之排除條款規定。

三十三、倒車燈

修正規定	現行規定	說明
1. 實施時間及適用範圍： ... 1.3 <u>中華民國一〇五年七月一日起，團體及個人進口自行使用之車輛，該車輛於國外為進口者所有六個月以上者</u>，得免符合本項「倒車燈」規定。 1.4 申請少量車型安全審驗者，本項測試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	1. 實施時間及適用範圍： ... 1.3 <u>機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛</u>，得免符合本項「倒車燈」規定。 1.4 申請少量車型安全審驗者，本項測試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定(草案)」第二次專案討論會議結論，修訂”機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛”之排除條款規定。

三十四、車寬燈

修正規定	現行規定	說明
1. 實施時間及適用範圍： ... 1.4 <u>中華民國一〇五年七月一日起，團體及個人進口自行使用之車輛，該車輛於國外為進口者所有六個月以上者</u>，得免符合本項「車寬燈(前位置燈)」規定。 1.5 申請少量車型安全審驗者，本項測試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	1. 實施時間及適用範圍： ... 1.4 <u>機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛</u>，得免符合本項「車寬燈(前位置燈)」規定。 1.5 申請少量車型安全審驗者，本項測試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定(草案)」第二次專案討論會議結論，修訂”機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛”之排除條款規定。

三十五、尾燈

修正規定	現行規定	說明
1. 實施時間及適用範圍： ...	1. 實施時間及適用範圍： ...	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權

修正規定	現行規定	說明
1.4 <u>中華民國一〇五年七月一日起，團體及個人進口自行使用之車輛，該車輛於國外為進口者所有六個月以上者</u>，得免符合本項「尾燈(後位置燈)」規定。 1.5 申請少量車型安全審驗者，本項測試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	<u>1.4 機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛</u>，得免符合本項「尾燈(後位置燈)」規定。 1.5 申請少量車型安全審驗者，本項測試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	管理補充作業規定(草案)」第二次專案討論會議結論，修訂”機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛”之排除條款規定。

三十六、停車燈

修正規定	現行規定	說明
1. 實施時間及適用範圍： ... 1.3 <u>中華民國一〇五年七月一日起，團體及個人進口自行使用之車輛，該車輛於國外為進口者所有六個月以上者</u>，得免符合本項「停車燈」規定。 1.4 申請少量車型安全審驗者，本項測試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	1. 實施時間及適用範圍： ... <u>1.3 機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛</u>，得免符合本項「停車燈」規定。 1.4 申請少量車型安全審驗者，本項測試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定(草案)」第二次專案討論會議結論，修訂”機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛”之排除條款規定。

三十七、煞車燈

修正規定	現行規定	說明
1. 實施時間及適用範圍： ... 1.4 <u>中華民國一〇五年七月一日起，團體及個人進口自行使用之車輛，該車輛於國外為進口者所有六個月以上者</u>，得免符合本項「煞車燈」規定。 1.5 申請少量車型安全審驗者，本項測試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	1. 實施時間及適用範圍： ... <u>1.4 機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛</u>，得免符合本項「煞車燈」規定。 1.5 申請少量車型安全審驗者，本項測試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定(草案)」第二次專案討論會議結論，修訂”機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛”之排除條款規定。

三十八、第三煞車燈

修正規定	現行規定	說明
1. 實施時間及適用範圍： ... 1.3 <u>中華民國一〇五年七月一日起，團體及個人進口自行使用之車輛，該車輛於國外為進口者所有六個月以上者</u>，得免符合本項「第三煞車燈」規定。 1.4 申請少量車型安全審驗者，本項測試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	1. 實施時間及適用範圍： ... 1.3 <u>機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛</u>，得免符合本項「第三煞車燈」規定。 1.4 申請少量車型安全審驗者，本項測試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定(草案)」第二次專案討論會議結論，修訂”機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛”之排除條款規定。

三十九、輪廓邊界標識燈

修正規定	現行規定	說明
1. 實施時間及適用範圍： ... 1.3 <u>中華民國一〇五年七月一日起，團體及個人進口自行使用之車輛，該車輛於國外為進口者所有六個月以上者</u>，得免符合本項「輪廓邊界標識燈」規定。 1.4 申請少量車型安全審驗者，本項測試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	1. 實施時間及適用範圍： ... 1.3 <u>機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛</u>，得免符合本項「輪廓邊界標識燈」規定。 1.4 申請少量車型安全審驗者，本項測試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定(草案)」第二次專案討論會議結論，修訂”機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛”之排除條款規定。

四十之一、側方標識燈

修正規定	現行規定	說明
1. 實施時間及適用範圍： ... 1.4 <u>中華民國一〇五年七月一日起，團體及個人進口自行使用之車輛，該車輛於國外為進口者所有六個月以上者</u>，得免符合本項「側方標識燈」規定。 1.5 申請少量車型安全審驗者，本項測試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	1. 實施時間及適用範圍： ... 1.4 <u>機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛</u>，得免符合本項「側方標識燈」規定。 1.5 申請少量車型安全審驗者，本項測試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定(草案)」第二次專案討論會議結論，修訂”機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛”之排除條款規定。

修正規定	現行規定	說明
許二 0 %之偏差值；且若其燈具為 LED 光源者，亦得免除失效性能測試。	LED 光源者，亦得免除失效性能測試。	用之車輛”之排除條款規定。

四十二之二、動態煞車

修正規定	現行規定	說明
7.14.3 性能要求 依 7.14.2 試驗程序進行試驗，其煞停距離應如下表「煞停距離」欄，或其 MFDD 應如下表「MFDD」欄之規定。 (請參考下列表格)	7.14.3 性能要求 依 7.14.2 試驗程序進行試驗，其煞停距離應如下表「煞停距離」欄，或其 MFDD 應如下表「MFDD」欄之規定。 (請參考下列表格)	參考 UN R78 03-S2 版，連動式煞車系統失效試驗煞停距離之單位「公里」修正為「公尺」。

修正後

車輛種類	煞停距離 (其中 V 是規範之試驗車速，單位為公里/小時；S 是要求之煞停距離，單位為公尺)	MFDD
僅致動前輪煞車：		
L1	$S \leq 0.1 V + 0.0111 V^2$	$\geq 3.4 \text{ m/s}^2$
L2	$S \leq 0.1 V + 0.0143 V^2$	$\geq 2.7 \text{ m/s}^2$
L3	$S \leq 0.1 V + 0.0087 V^2$	$\geq 4.4 \text{ m/s}^2$
L4	$S \leq 0.1 V + 0.0105 V^2$	$\geq 3.6 \text{ m/s}^2$
L5	$S \leq 0.1 V + 0.0117 V^2$	$\geq 3.3 \text{ m/s}^2$
僅致動後輪煞車：		
L1	$S \leq 0.1 V + 0.0143 V^2$	$\geq 2.7 \text{ m/s}^2$
L2	$S \leq 0.1 V + 0.0143 V^2$	$\geq 2.7 \text{ m/s}^2$
L3	$S \leq 0.1 V + 0.0133 V^2$	$\geq 2.9 \text{ m/s}^2$
L4	$S \leq 0.1 V + 0.0105 V^2$	$\geq 3.6 \text{ m/s}^2$
L5	$S \leq 0.1 V + 0.0117 V^2$	$\geq 3.3 \text{ m/s}^2$

修正前

車輛種類	煞停距離 (其中 V 是規範之試驗車速，單位為公里/小時；S 是要求之煞停距離，單位為公里)	MFDD
僅致動前輪煞車：		
L1	$S \leq 0.1 V + 0.0111 V^2$	$\geq 3.4 \text{ m/s}^2$
L2	$S \leq 0.1 V + 0.0143 V^2$	$\geq 2.7 \text{ m/s}^2$
L3	$S \leq 0.1 V + 0.0087 V^2$	$\geq 4.4 \text{ m/s}^2$
L4	$S \leq 0.1 V + 0.0105 V^2$	$\geq 3.6 \text{ m/s}^2$
L5	$S \leq 0.1 V + 0.0117 V^2$	$\geq 3.3 \text{ m/s}^2$
僅致動後輪煞車：		
L1	$S \leq 0.1 V + 0.0143 V^2$	$\geq 2.7 \text{ m/s}^2$
L2	$S \leq 0.1 V + 0.0143 V^2$	$\geq 2.7 \text{ m/s}^2$

L3	$S \leq 0.1 V + 0.0133 V^2$	$\geq 2.9 \text{ m/s}^2$
L4	$S \leq 0.1 V + 0.0105 V^2$	$\geq 3.6 \text{ m/s}^2$
L5	$S \leq 0.1 V + 0.0117 V^2$	$\geq 3.3 \text{ m/s}^2$

四十二之三、動態煞車

修正規定	現行規定	說明
2.2.27 L3-A1機車： (1)汽缸總排氣量小於或等於一二五立方公分，且 (2)最大連續輸出額定<u>功率</u>(電動機車)或輸出淨<u>功率</u>(內燃機機車)小於或等於一一 kW(一四·七五馬力)，且 (3)功率/重量比值小於或等於 0·一 kW/kg 之 L3 類兩輪機車。 2.2.28 L3-A2機車： (1)最大連續輸出額定<u>功率</u>(電動機車)或輸出淨<u>功率</u>(內燃機機車)小於或等於三五 kW(四六·九馬力)，且 (2)功率/重量比值小於或等於 0·二 kW/kg 之 L3 類兩輪機車，且 (3)非源於超過<u>功率</u>限制值二倍之引擎，且 (4)非歸類於 2.2.27 L3-A1機車(1)、(2)及(3)之 L3 類兩輪機車。	2.2.27 L3-A1機車： (1)汽缸總排氣量小於或等於一二五立方公分，且 (2)最大連續輸出額定<u>馬力</u>(電動機車)或輸出淨<u>馬力</u>(內燃機機車)小於或等於一一 kW(一四·七五馬力)，且 (3)功率/重量比值小於或等於 0·一 kW/kg 之 L3 類兩輪機車。 2.2.28 L3-A2機車： (1)最大連續輸出額定<u>馬力</u>(電動機車)或輸出淨<u>馬力</u>(內燃機機車)小於或等於三五 kW(四六·九馬力)，且 (2)功率/重量比值小於或等於 0·二 kW/kg 之 L3 類兩輪機車，且 (3)非源於超過<u>馬力</u>限制值二倍之引擎，且 (4)非歸類於 2.2.27 L3-A1 機車(1)、(2)及(3)之 L3 類兩輪機車。	參考 EEC 168/2013 134/2014 L53/1 版本及基準「九之二、聲音警告裝置(喇叭)安裝規定」草案，進行文字調整，將相關機車最大連續輸出額定馬力及輸出淨馬力調整為最大連續輸出額定功率及輸出淨功率。
7.14.3 性能要求 依 7.14.2 試驗程序進行試驗，其煞停距離應如下表「煞停距離」欄，或其 MFDD 應如下表「MFDD」欄之規定。 (請參考下列表格)	7.14.3 性能要求 依 7.14.2 試驗程序進行試驗，其煞停距離應如下表「煞停距離」欄，或其 MFDD 應如下表「MFDD」欄之規定。 (請參考下列表格)	參考 UN R78 03-S2 版，連動式煞車系統失效試驗煞停距離之單位「公里」修正為「公尺」。

修正後

車輛種類	煞停距離 (其中 V 是規範之試驗車速，單位為公里/小時；S 是要求之煞停距離，單位為公尺)	MFDD
僅致動前輪煞車：		
L1	$S \leq 0.1 V + 0.0111 V^2$	$\geq 3.4 \text{ m/s}^2$
L2	$S \leq 0.1 V + 0.0143 V^2$	$\geq 2.7 \text{ m/s}^2$
L3	$S \leq 0.1 V + 0.0087 V^2$	$\geq 4.4 \text{ m/s}^2$
L4	$S \leq 0.1 V + 0.0105 V^2$	$\geq 3.6 \text{ m/s}^2$
L5	$S \leq 0.1 V + 0.0117 V^2$	$\geq 3.3 \text{ m/s}^2$
僅致動後輪煞車：		
L1	$S \leq 0.1 V + 0.0143 V^2$	$\geq 2.7 \text{ m/s}^2$
L2	$S \leq 0.1 V + 0.0143 V^2$	$\geq 2.7 \text{ m/s}^2$
L3	$S \leq 0.1 V + 0.0133 V^2$	$\geq 2.9 \text{ m/s}^2$
L4	$S \leq 0.1 V + 0.0105 V^2$	$\geq 3.6 \text{ m/s}^2$

L5	$S \leq 0.1 V + 0.0117 V^2$	$\geq 3.3 \text{ m/s}^2$
----	-----------------------------	--------------------------

修正前

車輛種類	煞停距離 (其中 V 是規範之試驗車速，單位為公里/小時；S 是要求之煞停距離，單位為 <u>公里</u>)	MFDD
僅致動前輪煞車：		
L1	$S \leq 0.1 V + 0.0111 V^2$	$\geq 3.4 \text{ m/s}^2$
L2	$S \leq 0.1 V + 0.0143 V^2$	$\geq 2.7 \text{ m/s}^2$
L3	$S \leq 0.1 V + 0.0087 V^2$	$\geq 4.4 \text{ m/s}^2$
L4	$S \leq 0.1 V + 0.0105 V^2$	$\geq 3.6 \text{ m/s}^2$
L5	$S \leq 0.1 V + 0.0117 V^2$	$\geq 3.3 \text{ m/s}^2$
僅致動後輪煞車：		
L1	$S \leq 0.1 V + 0.0143 V^2$	$\geq 2.7 \text{ m/s}^2$
L2	$S \leq 0.1 V + 0.0143 V^2$	$\geq 2.7 \text{ m/s}^2$
L3	$S \leq 0.1 V + 0.0133 V^2$	$\geq 2.9 \text{ m/s}^2$
L4	$S \leq 0.1 V + 0.0105 V^2$	$\geq 3.6 \text{ m/s}^2$
L5	$S \leq 0.1 V + 0.0117 V^2$	$\geq 3.3 \text{ m/s}^2$

四十三之二、防鎖死煞車系統

修正規定	現行規定	說明
2.17 L3-A1機車： (1)汽缸總排氣量小於或等於一二五立方公分，且 (2)最大連續輸出額定 <u>功率</u> (電動機車)或輸出淨 <u>功率</u> (內燃機機車)小於或等於一一 kW(一四·七五馬力)，且 (3)功率/重量比值小於或等於 0·一 kW/kg 之 L3 類兩輪機車。	2.17 L3-A1機車： (1)汽缸總排氣量小於或等於一二五立方公分，且 (2)最大連續輸出額定 <u>馬力</u> (電動機車)或輸出淨 <u>馬力</u> (內燃機機車)小於或等於一一 kW(一四·七五馬力)，且 (3)功率/重量比值小於或等於 0·一 kW/kg 之 L3 類兩輪機車。	參考EEC 168/2013 134/2014 L53/1 版本及基準「九之二、聲音警告裝置(喇叭)安裝規定」草案，進行文字調整，將相關機車最大連續輸出額定馬力及輸出淨馬力調整為最大連續輸出額定功率及輸出淨功率。
2.18 L3-A2機車： (1)最大連續輸出額定 <u>功率</u> (電動機車)或輸出淨 <u>功率</u> (內燃機機車)小於或等於三五 kW(四六·九馬力)，且 (2)功率/重量比值小於或等於 0·二 kW/kg 之 L3 類兩輪機車，且 (3)非源於超過 <u>功率</u> 限制值二倍之引擎，且 (4)非歸類於 2.17 L3-A1 機車(1)、(2)及(3)之 L3 類兩輪機車。	2.18 L3-A2機車： (1)最大連續輸出額定 <u>馬力</u> (電動機車)或輸出淨 <u>馬力</u> (內燃機機車)小於或等於三五 kW(四六·九馬力)，且 (2)功率/重量比值小於或等於 0·二 kW/kg 之 L3 類兩輪機車，且 (3)非源於超過 <u>馬力</u> 限制值二倍之引擎，且 (4)非歸類於 2.17 L3-A1 機車(1)、(2)及(3)之 L3 類兩輪機車。	
2.19 L3-A3機車：非歸類於L3-A1機車及L3-A2機車之L3類兩輪機車。	2.19 L3-A3機車：非歸類於L3-A1機車及L3-A2機車之L3類兩輪機車。	

五十六之一、電磁相容性

修正規定	現行規定	說明
1. 實施時間及適用範圍： ... 1.7 <u>中華民國一〇五年七月一日起，團體及個人進口自行使用之車輛，該車輛於國外為進口者所有六個月以上者</u> ，得免符合本項「電磁相容性」規定。	1. 實施時間及適用範圍： ... 1.7 <u>機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛</u> ，得免符合本項「電磁相容性」規定。	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定(草案)」第二次專案討論會議結論，修訂”機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛”之排除條款規定。

五十六之二、電磁相容性

修正規定	現行規定	說明
1. 實施時間及適用範圍： ... 1.7 <u>中華民國一〇五年七月一日起，團體及個人進口自行使用之車輛，該車輛於國外為進口者所有六個月以上者</u> ，得免符合本項「電磁相容性」規定。	1. 實施時間及適用範圍： ... 1.7 <u>機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛</u> ，得免符合本項「電磁相容性」規定。	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定(草案)」第二次專案討論會議結論，修訂”機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛”之排除條款規定。

五十六之三、電磁相容性(草案)

修正規定	現行規定	說明
1. 實施時間及適用範圍： ... 1.5 <u>中華民國一〇五年七月一日起，團體及個人進口自行使用之車輛，該車輛於國外為進口者所有六個月以上者</u> ，得免符合本項「電磁相容性」規定。	1. 實施時間及適用範圍： ... 1.5 <u>機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛</u> ，得免符合本項「電磁相容性」規定。	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定(草案)」第二次專案討論會議結論，修訂”機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛”之排除條款規定。

六十九、低速輔助照明燈

修正規定	現行規定	說明
1. 實施時間及適用範圍： ... 1.3 <u>中華民國一〇五年七月一日起，團體及個人進口自行使用之車輛，該車輛於國外為進口者所有六個月以上者</u>，得免符合本項「低速輔助照明燈」規定。 1.4 申請少量車型安全審驗者，本項測試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	1. 實施時間及適用範圍： ... 1.3 <u>機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛</u>，得免符合本項「低速輔助照明燈」規定。 1.4 申請少量車型安全審驗者，本項測試之發光強度(光度)試驗標準值，容許二〇%之偏差值；且若其燈具為LED光源者，亦得免除失效性能測試。	依據 105 年 1 月 6 日「檢測報告授權管理補充作業規定(草案)」第二次專案討論會議結論，修訂”機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛”之排除條款規定。

基準實施日期列表

項目		實施日期	適用範圍	修正案送部日期
二、車輛規格規定	座椅應裝設三點式安全帶	一〇四年一月一日起	新型式 M1 及總重量小於三・五公噸之新型式 M2 類車輛之座椅應裝設三點式安全帶。新型式 N、M3 及總重量大於三・五公噸之新型式 M2 類車輛之前排兩側座椅應裝設三點式安全帶，其餘座椅應裝設三點式或二點式安全帶。側向式及後向式座椅應裝設至少二點式安全帶	104 年 2 月 4 日公告
		一〇八年一月一日起	各型式 M1 及總重量小於三・五公噸之各型式 M2 類車輛之座椅應裝設三點式安全帶。各型式 N、M3 及總重量大於三・五公噸之各型式 M2 類車輛之前排兩側座椅應裝設三點式安全帶，其餘座椅應裝設三點式或二點式安全帶。側向式及後向式座椅應裝設至少二點式安全帶	
	駕駛座配備安全帶提醒裝置	一〇二年一月一日起	新型式 M1 類車輛駕駛座及中華民國一〇四年一月一日起，各型式 M1 類車輛駕駛座應配備安全帶提醒裝置。車輛申請者在其他種類車輛的駕駛座配備安全帶提醒系統，亦可依此規定申請認證	100 年 12 月 9 日公告
	新增 L2 及 L5 類之三輪機車	一〇〇年一二月九日起	新增 L2 及 L5 類之三輪機車	
	大客車設有自行車停放區（草案）	公告後實施	甲類、乙類、丙類及丁類大客車，設有自行車停放區者須符合本項規定	99 年 4 月 12 日送部
	雙節式大客車規格規定	一〇一年二月七日起	M2 及 M3 類之雙節式大客車應符合本項規定	100 年 4 月 14 日送部 100 年 2 月 7 日公告
	單層開放式大客車及市區雙層公車之車身各部規格規定	公告後實施	單層開放式大客車及市區雙層公車應符合本項規定	101 年 7 月 16 日送部 103 年 12 月 29 日公告

項目		實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	車內影像顯示設備	一〇二年一月一日起	中華民國一〇二年一月一日起，各型式 L、M 及 N 類裝有車內影像顯示設備之車輛，應符合本項規定。	101 年 1 月 3 日送部 101 年 9 月 26 日公告
	電動車輛低速警示音系統	一〇四年一月一日起	新型式之 M 及 N 類電動車輛(含複合動力車輛)	102 年 11 月 1 日公告
		一〇六年一月一日起	各型式之 M 及 N 類電動車輛(含複合動力車輛)	
	乘載安全資訊相關規定	一〇四年一月一日起	總重量小於或等於二・五公噸之新型式 M1 類車輛	103 年 5 月 23 日送部
		一〇五年一月一日起	總重量小於或等於二・五公噸之各型式 M1 類車輛	103 年 8 月 22 日公告
		一〇六年一月一日起	總重量大於二・五公噸之 M1 類車輛	103 年 11 月 7 日送部 104 年 4 月 14 日公告
	小客貨兩用車載貨空間	一〇六年七月一日起	新型式之小客貨兩用車	103 年 9 月 30 日公告
	大客車第一個側向式座椅前方之車輛部件規定	一〇六年一月一日起	新型式大客車	103 年 8 月 27 日送部
		一〇八年一月一日起	各型式大客車	104 年 2 月 4 日公告
	緊急出口數量	一〇八年一月一日起	新型式大客車另應符合本項 4.1.2.2.1 之規定	103 年 11 月 7 日送部
		一〇九年一月一日起	各型式大客車另應符合本項 4.1.2.2.1 之規定	104 年 4 月 14 日公告

項目		實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	出口標識	一〇八年一月一日起	新型式大客車另應符合本項 4.1.3.2.2 之規定	
		一〇九年一月一日起	各型式大客車另應符合本項 4.1.3.2.2 之規定	
	安全裝置操作標識	一〇八年一月一日起	新型式大客車另應符合本項 4.1.3.3 之規定 新型式雙節式大客車另應符合本項 4.4.12.2 之規定	
		一〇九年一月一日起	各型式大客車另應符合本項 4.1.3.3 之規定 各型式雙節式大客車另應符合本項 4.4.12.2 之規定	
	動力控制式車門之額外技術要求	一〇八年一月一日起	新型式大客車另應符合本項 4.1.4.3.2 及 4.1.17 之規定	
		一〇九年一月一日起	各型式大客車另應符合本項 4.1.4.3.2 及 4.1.17 之規定	
	夜停鎖定系統	一〇八年一月一日起	新型式大客車另應符合本項 4.1.4.4 及 4.1.6.6 之規定 新型式雙節式大客車另應符合本項 4.4.5.10 及 4.4.8.7 之規定	
		一〇九年一月一日起	各型式大客車另應符合本項 4.1.4.4 及 4.1.6.6 之規定 各型式雙節式大客車另應符合本項 4.4.5.10 及 4.4.8.7 之規定	
	車頂逃生口有效面積	一〇八年一月一日起	新型式大客車另應符合本項 4.1.11.1.1 之規定 新型式雙節式大客車另應符合本項 4.4.4.4.1 之規定	
		一〇九年一月一日起	各型式大客車另應符合本項 4.1.11.1.1 之規定 各型式雙節式大客車另應符合本項 4.4.4.4.1 之規定	
	嬰幼兒車區	一〇八年一月一日起	新型式大客車另應符合本項 4.1.18 之規定 新型式雙節式大客車另應符合本項 4.4.24 之規定	
		一〇九年一月一日起	各型式大客車另應符合本項 4.1.18 之規定 各型式雙節式大客車另應符合本項 4.4.24 之規定	

項目		實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	呼叫設備	一〇八年一月一日起	新型式大客車另應符合本項 4.1.20 之規定	
		一〇九年一月一日起	各型式大客車另應符合本項 4.1.20 之規定	
	博愛座	一〇八年一月一日起	新型式大客車另應符合本項 4.1.21 至 4.1.23 之規定	
		一〇九年一月一日起	各型式大客車另應符合本項 4.1.21 至 4.1.23 之規定	
	安全窗的通過性	一〇八年一月一日起	新型式大客車另應符合本項 4.1.24 之規定	
		一〇九年一月一日起	各型式大客車另應符合本項 4.1.24 之規定	
	車內人工照明	一〇八年一月一日起	新型式大客車另應符合本項 4.1.25 之規定	
		一〇九年一月一日起	各型式大客車另應符合本項 4.1.25 之規定	
	車頂逃生口數量	一〇八年一月一日起	新型式雙節式大客車另應符合本項 4.4.2.10.1 之規定	
		一〇九年一月一日起	各型式雙節式大客車另應符合本項 4.4.2.10.1 之規定	
	安全門尺寸	一〇八年一月一日起	新型式雙節式大客車另應符合本項 4.4.2.1 之規定	
		一〇九年一月一日起	各型式雙節式大客車另應符合本項 4.4.2.1 之規定	

項目		實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	緊急照明系統	一〇八年一月一日起	新型式雙節式大客車另應符合本項 4.4.15.3 之規定	
		一〇九年一月一日起	各型式雙節式大客車另應符合本項 4.4.15.3 之規定	
	車頂裝設緊急出口	一〇五年一月一日起	新型式之甲類大客車，其申請核定座立位總數未逾五十二人者，應於車頂至少裝設一個緊急出口	103 年 11 月 17 日送部
		一〇七年一月一日起	各型式之甲類大客車，其申請核定座立位總數未逾五十二人者，應於車頂至少裝設一個緊急出口	104 年 5 月 15 日公告
	活動式出口	一〇五年一月一日起	新型式之乙類大客車，若僅於車身後方裝設緊急出口者，其應為 4.1.2.4 所稱之活動式出口	
		一〇七年一月一日起	各型式之乙類大客車，若僅於車身後方裝設緊急出口者，其應為 4.1.2.4 所稱之活動式出口	
		一〇五年一月一日起	新型式之甲類及乙類大客車，其車身兩側之活動式出口數量應符合 4.1.2.4.1 及 4.1.2.4.2 之規定	
		一〇六年一月一日起	各型式之甲類及乙類大客車，其車身兩側之活動式出口數量應符合 4.1.2.4.1 及 4.1.2.4.2 之規定	
三之一、車輛燈光與標誌檢驗規定：自九十五年七月一日起實施		九十五年七月一日起	新型式之 M2、M3、N2、N3 及 O 類車輛應符合本項 4、6.及 7.之規定	99 年 11 月 9 日送部
		九十七年七月一日起	各型式之 M2、M3、N2、N3 及 O 類車輛，應符合本項 4、6.及 7.之規定，惟其後霧燈得為選配並可就 4.5.1 或 4.5.2 之規定擇一符合	102 年 3 月 20 日公告
		九十七年七月一日起	新型式之 M2、M3、N2、N3 及 O 類車輛，其後霧燈應符合本項 4.5.1 之規定	
		九十九年七月一日起	各型式之 M2、M3、N2、N3 及 O 類車輛，其後霧燈應符合本項 4.5.1 之規定	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	九十五年七月一日起	新型式之 L1 及 L3 類車輛，其氣體放電式頭燈，應符合本項 5.之規定	
	九十七年七月一日起	各型式之 L1 及 L3 類車輛，其氣體放電式頭燈，應符合本項 5.之規定	
	九十七年一月一日起	新型式之 M1 及 N1 類車輛，其車輛燈光與標誌，應符合本項 4.、6.及 7.之規定，惟其後霧燈僅能適用 4.5.1 之規定	
	九十九年一月一日起	各型式之 M1 及 N1 類車輛，其車輛燈光與標誌，應符合本項 4.、6.及 7.之規定，惟其後霧燈僅能適用 4.5.1 之規定	
	九十八年一月一日起	新型式之 L1 及 L3 類車輛，其車輛燈光與標誌，應符合本項 5.至 7.之規定	
	一〇〇年一月一日起	各型式之 L1 及 L3 類車輛，其車輛燈光與標誌，應符合本項 5.至 7.之規定	
三之二、車輛燈光與標誌檢驗規定：自一〇〇年一月一日起實施	一〇〇年一月一日起	新型式之 M、N 及 O 類車輛，其車輛燈光與標誌，應符合本項 4.及 6.至 8.之規定	102 年 3 月 20 日公告
	一〇二年一月一日起	各型式之 M、N 及 O 類車輛，已符合本基準項次「三之一」之規定且其車輛燈光與標誌配備適路性前方照明系統及/或緊急煞車訊號者，另應符合本項之適路性前方照明系統及/或緊急煞車訊號之相關規定	
	一〇〇年一月一日起	新型式之 L1 及 L3 類車輛，其車輛燈光與標誌，應符合本項 5.至 8.之規定 各型式之 L2 及 L5 類車輛，其車輛燈光與標誌，應符合本項 5.至 8.之規定	
三之三、車輛燈光與標誌檢驗規定	一〇二年一月一日起	新型式之 M、N 及 O 類車輛，其車輛燈光與標誌，應符合本項 4.及 6.至 8.之規定，符合本基準項次「三之二」規定之 M、N 及 O 類車輛，亦視同符合本項規定	103 年 5 月 23 日送部
	一〇四年一月一日起	新型式之 L1、L2、L3 及 L5 類車輛，其車輛燈光與標誌，應符合本項 5.至 8.之規定	103 年 8 月 22 日公告

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	一〇六年一月一日起	1. 各型式之 L1、L2、L3 及 L5 類車輛，其車輛燈光與標誌，應符合本項 5.至 8.之規定 2. 各型式之 L1、L2、L3 及 L5 類車輛，已符合本基準項次「三之二」規定者且其近光頭燈燈泡光源主要總目標發光量超過二〇〇〇流明者及/或近光頭燈為 HID 光源者及/或配備晝行燈者，另應分別符合本項 5.2.5 及/或 5.2.6 及/或 6.12.3~6.12.7 之相關規定	
三之四、車輛燈光與標誌檢驗規定	一〇六年一月一日起	新型式之 M、N 及 O 類車輛，其車輛燈光與標誌，應符合本項 4.及 6.至 8.之規定。符合本基準項次「三之三」規定者，亦視同符合本項規定	103 年 5 月 23 日送部
	一〇七年一月一日起	新型式之 M1、N1 類車輛，其車輛燈光與標誌，應符合本項 4.及 6.至 8.之規定（不得選擇 4.2.6.6.2 及 4.2.6.6.3 規定）。符合本基準項次「三之三」規定者，亦視同符合本項規定。	103 年 8 月 22 日公告
	一〇八年一月一日起	新型式之 M2、M3、N2、N3 類車輛，其車輛燈光與標誌，應符合本項 4.及 6.至 8.之規定（不得選擇 4.2.6.6.2 及 4.2.6.6.3 規定）。符合本基準項次「三之三」規定之 M 及 N 類車輛，亦視同符合本項規定。	
	一〇六年一月一日起	新型式之 L1、L2、L3 及 L5 類車輛，符合本基準項次「三之三」規定者，亦視同符合本項規定。	
	一〇七年一月一日起	使用於 M、N 類車輛之車外迎賓燈應符合 6.19.2 之規定。	103 年 8 月 27 日送部
	一〇六年一月一日起	除曳引車以外，總重量逾七．五公噸之新型式 N2 類及 N3 類車輛，其全長逾六公尺及/或全寬逾二．一公尺者，應裝設符合本項 6.18 規定之反光標識。	104 年 2 月 4 日公告
	一〇七年一月一日起	除曳引車以外，總重量逾七．五公噸之各型式 N2 類車輛，其全長逾六公尺及/或全寬逾二．一公尺者，應裝設符合本項 6.18 規定之反光標識。	
	一〇八年一月一日起	除曳引車以外，總重量逾七．五公噸之各型式 N3 類車輛，其全長逾六公尺及/或全寬逾二．一公尺者，應裝設符合本項 6.18 規定之反光標識。	
	一〇七年一月一日起	新型式之 M1 及 N1 類車輛，應配備符合本項 6.3 規定之晝行燈，且符合 4.2 規定作動方式(不得選擇 4.2.6.6.2 及 4.2.6.6.3 規定)	103 年 10 月 30 日送部
	一〇九年一月一日起	各型式之 M1 及 N1 類車輛，應配備符合本項 6.3 規定之晝行燈，且符合 4.2 規定作動方式(不得選擇 4.2.6.6.2 及 4.2.6.6.3 規定)	104 年 5 月 15 日公告

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	一〇八年一月一日起	新型式之 M2、M3、N2 及 N3 類車輛，應配備符合本項 6.3 規定之晝行燈，且符合 4.2 規定作動方式(不得選擇 4.2.6.6.2 及 4.2.6.6.3 規定)	
	一一〇年一月一日起	各型式之 M2、M3、N2 及 N3 類車輛，應配備符合本項 6.3 規定之晝行燈，且符合 4.2 規定作動方式(不得選擇 4.2.6.6.2 及 4.2.6.6.3 規定)	
	一〇六年一月一日起	新型式之 L 類車輛，應配備符合本項 6.12 規定之晝行燈，且符合 5.2 規定作動方式；惟 L 類車輛若配備車輛啟動即開啟頭燈功能者，則亦視同符合本項規定	
	一〇八年一月一日起	各型式之 L 類車輛，應配備符合本項 6.12 規定之晝行燈，且符合 5.2 規定作動方式；惟 L 類車輛若配備車輛啟動即開啟頭燈功能者，則亦視同符合本項規定	
四、靜態煞車	九十九年一月一日起	總重量不超過七五〇公斤之拖車，得免裝設煞車系統。	98 年 12 月 25 公告
七、左右兩側防止捲入裝置與後方安全防護裝置(或保險槓)	九十六年一月三十一日起	除曳引車以外之 N2 及 N3 類車輛、O2、O3、O4 類車輛	102 年 3 月 20 日公告
	九十三年一月一日起	新登記檢驗領照之曳引車	
七之一、左右兩側防止捲入裝置與後方安全防護裝置(或保險槓)(草案)	〇年〇月〇日起	中華民國一〇〇年七月一日起，新型式之 N2、N3、O2、O3、O4 類車輛及中華民國一〇二年一月一日起，各型式之 N2、N3、O2、O3、O4 類車輛，應符合本項規定。	99 年 12 月 30 日報部
八、汽車傾斜穩定度規定	八十九年一月一日起	三・五公尺以上汽車	97 年 06 月 11 公告
	九十六年七月一日起	車高三・四公尺以上之新型式大客車	
	九十七年一月一日起	車高三・四公尺以上之各型式大客車	
九、喇叭音量	九十年七月一日起	汽車、機車	102 年 3 月 20 日公告

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
九之一、聲音警告裝置(喇叭) 安裝規定：自九十五年七月一日起實施	九十五年七月一日起	新型式之M及N類車輛	100 年 12 月 9 日公告
	九十七年七月一日起	各型式之M及N類車輛	
	九十六年一月一日起	新型式之 L1 及 L3 類車輛	
	九十八年一月一日起	各型式之 L1、L2、L3 及 L5 類車輛，其聲音警告裝置之安裝，應符合本項規定；且應使用符合本基準規定之聲音警告裝置	
十、載重計安裝規定	九十年七月一日起	裝載砂石、土方之傾卸式半拖車及二十噸以上傾卸式大貨車等車輛	97 年 06 月 11 公告
十一、轉彎及倒車警報裝置安裝規定	九十年七月一日起	裝載砂石、土方之傾卸式大貨車及傾卸式半拖車等車輛	97 年 06 月 11 公告
十二、機車排氣系統隔熱防護裝置	九十一年一月一日起	機車	102 年 3 月 20 日公告
十三、機車腳架穩定性與耐久性規定	九十三年一月一日起	L1 及 L3 類車輛	102 年 3 月 20 日公告
十四、機車客座扶手規定	九十四年一月一日起	L1、L2、L3 及 L5 類車輛	102 年 3 月 20 日公告
十五、載重計	九十年七月一日起	裝載砂石、土方之傾卸式半拖車及二十噸以上傾卸式大貨車等車輛	96 年 01 月 31 公告
十六、行車紀錄器	公告日起	總聯結重量及總重量在二十公噸以上之 M 及 N 類車輛	96 年 01 月 31 公告
	九十年一月一日起	八公噸以上未滿二十公噸之 M 及 N 類車輛	
	九十六年七月一日起	新型式之八公噸以下大客車	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	九十七年一月一日起	各型式之八公噸以下大客車	
十八、小型汽車置放架之靜態強度	九十八年十二月二十五日起	於適用型式及其範圍認定原則增訂「安裝位置」相同之規定。	98 年 12 月 25 公告
十九、車輛內裝材料難燃性能要求	九十一年一月一日起	幼童專用車、校車、大客車、小客車及小客貨兩用車之新車型	99 年 5 月 14 日送部 99 年 08 月 16 公告
	九十三年一月一日起	幼童專用車、校車、大客車、小客車及小客貨兩用車之各車型	
十九之一、車輛內裝材料難燃性能要求：自一〇八年一月一日起實施	一〇八年一月一日起	新型式之幼童專用車、校車、大客車、小客車及小客貨兩用車輛	103 年 8 月 27 日送部
	一一〇年一月一日起	各型式已符合本基準項次「十九」規定之甲類大客車與乙類大客車，其電纜、及引擎室內與任何獨立加熱空間內之隔離材料難燃性能，另應符合本項之 6.2 規定	104 年 2 月 4 日公告
二十之一、反光識別材料：自九十五年七月一日起實施	九十五年七月一日起	使用於幼童專用車及校車車身左右兩側與後方車身標示之倒三角形黃色部分之新型式反光識別材料	96 年 09 月 17 公告
	九十七年七月一日起	使用於幼童專用車及校車車身左右兩側與後方車身標示之倒三角形黃色部分之各型式反光識別材料	
	九十五年七月一日起	使用於除前述車輛（幼童專用車及校車）外之 M、N 及 O 類車輛之新型式反光識別材料	
	九十七年七月一日起	使用於除前述車輛（幼童專用車及校車）外之 M、N 及 O 類車輛之各型式反光識別材料	
二十之二、反光識別材料：自一〇〇年一月一日起實施	一〇〇年一月一日起	使用於幼童專用車及校車車身左右兩側與後方車身標示之倒三角形黃色部分之新型式反光識別材料	98 年 03 月 02 公告
	一〇二年一月一日起	使用於幼童專用車及校車車身左右兩側與後方車身標示之倒三角形黃色部分之已符合本基準項次「二十之一」規定之各型式反光識別材料，另應符合本項 7.7 及 7.8 之規定	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	一〇〇年一月一日起	使用於除前述車輛（幼童專用車及校車）外之 M、N 及 O 類車輛之新型式反光識別材料	
	一〇二年一月一日起	使用於除前述車輛外之 M、N 及 O 類車輛之各型式反光識別材料已符合本基準項次「二十之一」之規定者，另應符合本項 7.7 及 7.8 之規定	
	一〇六年一月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之新型式反光識別材料，另應符合本項 2.6 之規定	103 年 11 月 7 日送部
	一〇八年一月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之既有型式反光識別材料，另應符合本項 2.6 之規定	104 年 4 月 14 日公告
二十一、聲音警告裝置(喇叭)	九十五年七月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之新型式聲音警告裝置	100 年 12 月 9 日公告
	九十七年七月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之各型式聲音警告裝置	
	九十六年一月一日起	使用於 L3 類車輛之新型式聲音警告裝置	
	九十八年一月一日起	使用於 L2、L3 及 L5 類車輛之各型式聲音警告裝置	
二十二、速率計	九十五年七月一日起	新型式之 M1、N1、L1 及 L3 類車輛	100 年 12 月 9 日公告
	九十七年七月一日起	各型式之 M1、N1、L1 及 L3 類車輛	
	九十七年一月一日起	新型式之 M2、M3 及 N2、N3 類車輛	
	九十九年一月一日起	各型式之 M1、N1、L1、L2、L3 及 L5 類車輛	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
二十三、間接視野裝置安裝規定	九十五年七月一日起	新型式之 L1 和 L3 類車輛	102 年 3 月 20 日公告
	九十七年七月一日起	各型式之 L1、L2、L3 及 L5 類車輛，其間接視野裝置(照後鏡)安裝應符合本項規定，且應使用符合本基準規定之間接視野裝置(照後鏡)	
	一〇〇年一月一日起	新型式之 M 類和 N 類車輛	
	一〇二年一月一日起	各型式之 M 類和 N 類車輛，其間接視野裝置安裝應符合本項規定，且應使用符合本基準規定之間接視野裝置	
二十三之一、間接視野裝置安裝規定：自一〇六年一月一日起實施	一〇六年一月一日起	新型式之 M、N1 及 L 類車輛，其間接視野裝置(照後鏡)安裝應符合本項規定，且除 VI-A 類外應使用符合本基準規定之間接視野裝置。已符合本基準項次「二十三」規定之既有型式 M、N1 及 L 類車輛，亦視同符合本項規定。 新型式之 N2 及 N3 類車輛，其間接視野裝置安裝應符合本項規定，且應使用符合本基準規定之間接視野裝置	103 年 11 月 7 日送部 104 年 4 月 14 日公告
	一〇七年一月一日起	已符合本基準項次「二十三」規定之既有型式 N2 及 N3 類車輛，另應符合 7.5.6 至 7.5.12 之規定	
二十四、機車控制器標誌	九十五年七月一日起	新型式之 L1 及 L3 類車輛	102 年 3 月 20 日公告
	九十七年七月一日起	各型式之 L1、L2、L3 及 L5 類車輛	
二十四之一、機車控制器標誌：自一〇六年一月一日起實施	一〇六年一月一日起	新型式之 L1、L2、L3 及 L5 類車輛，符合本基準項次「二十四」規定之既有型式 L1、L2、L3 及 L5 類車輛，亦視同符合本項規定。	103 年 8 月 27 日送部 104 年 2 月 4 日公告
二十五、安全玻璃	九十五年七月一日起	使用於 M2 及 M3 類車輛乘室區之新型式安全玻璃(儀表板除外)	98 年 9 月 17 日送部 99 年 08 月 16 公告
	九十七年七月一日起	使用於 M2 及 M3 類車輛乘室區之各型式安全玻璃(儀表板除外)	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	九十五年七月一日起	使用於 M1 及 N 類車輛之新型式前擋風玻璃，應符合本項規定中「厚度測定」、「耐衝擊性試驗」、「耐貫穿性試驗」、「人頭模型衝擊試驗」及「可見光透過率試驗」之規定	
	九十七年七月一日起	使用於 M1 及 N 類車輛之各型式前擋風玻璃，應符合本項規定中「厚度測定」、「耐衝擊性試驗」、「耐貫穿性試驗」、「人頭模型衝擊試驗」及「可見光透過率試驗」之規定	
	九十七年一月一日起	使用於 M1 及 N 類車輛乘室區之新型式安全玻璃(儀表板除外)	
	九十九年一月一日起	使用於 M1 及 N 類車輛乘室區之各型式安全玻璃(儀表板除外)	
二十五之一、安全玻璃：自一〇〇年一月一日起實施	一〇〇年一月一日起	使用於 M 及 N 類車輛乘室區之新型式安全玻璃(儀表板除外)	98 年 9 月 17 日送部 99 年 08 月 16 公告
二十五之二、安全玻璃：自一〇五年一月一日起實施	一〇五年一月一日起	使用於 L 類車輛部份或全部車身構造，M 及 N 類車輛乘室區之新型式安全玻璃(儀表板除外)	103 年 8 月 27 日送部 104 年 2 月 4 日公告
二十六、安全帶	九十五年七月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之新型式安全帶	99 年 5 月 14 日送部 100 年 9 月 20 日公告
	九十七年七月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之各型式安全帶	
二十六之一、安全帶：自一〇六年一月一日起實施	一〇六年一月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之新型式安全帶，符合本基準項次「二十六」規定之既有型式安全帶，亦視同符合本項規定。	103 年 8 月 27 日送部 104 年 2 月 4 日公告
二十七、間接視野裝置	九十五年七月一日起	使用於 L1 及 L3 類車輛之新型式間接視野裝置(照後鏡)	102 年 3 月 20 日公告
	九十七年七月一日起	使用於 L1、L2、L3 及 L5 類車輛之各型式間接視野裝置(照後鏡)，應符合本項規定	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	一〇〇年一月一日起	使用於M及N類車輛之新型式間接視野裝置	
	一〇二年一月一日起	使用於M及N類車輛之各型式間接視野裝置，應符合本項規定	
二十八、輪胎	九十五年七月一日起	使用於M、N及O類車輛之新型式輪胎	96年01月31公告
	九十七年七月一日起	使用於M、N及O類車輛之各型式輪胎	
二十八之一、輪胎：自一〇二年一月一日起實施	一〇二年一月一日起	使用於M、N、O及L類車輛之新型式輪胎應符合本項規定	99年5月14日送部 102年3月20日公告
	一〇四年一月一日起	使用於M1、O1及O2類車輛之各型式失壓續跑輪胎及速度超過三〇〇公里/小時之輪胎，應符合本項規定	
	一〇四年一月一日起	使用於L類車輛之各型式輪胎，應符合本項規定	
二十九、燈泡	九十五年七月一日起	M、N及O類車輛其車輛型式安全審驗相關燈具所使用之新型式燈泡	100年12月9日公告
	九十七年七月一日起	M、N及O類車輛其車輛型式安全審驗相關燈具所使用之各型式燈泡	
	九十八年一月一日起	L1及L3類車輛其車輛型式安全審驗相關燈具所使用之新型式燈泡	
	一〇〇年一月一日起	L1、L2、L3及L5類車輛其車輛型式安全審驗相關燈具所使用之各型式燈泡	
	一〇六年一月一日起	M、N、O及L類車輛其車輛型式安全審驗相關燈具所使用之新型式燈泡，另應符合本項2.1.10或2.2.11之規定	103年11月7日送部

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	一〇八年一月一日起	M、N、O 及 L 類車輛其車輛型式安全審驗相關燈具所使用之既有型式燈泡，另應符合本項 2.1.10 或 2.2.11 之規定	104 年 4 月 14 日公告
三十、氣體放電式頭燈	九十五年七月一日起	使用於 M、N、L1 及 L3 類車輛之新型式氣體放電式頭燈	98 年 9 月 17 日送部 99 年 08 月 16 公告
	九十七年七月一日起	使用於 M、N、L1 及 L3 類車輛之各型式氣體放電式頭燈	
三十之一、氣體放電式頭燈：自一〇〇年一月一日起實施	一〇〇年一月一日起	使用於 M、N 及 L3 類車輛之新型式氣體放電式頭燈以及 L5 類車輛各型式氣體放電式頭燈	100 年 12 月 9 日公告
	一〇二年一月一日起	使用於 M、N 及 L3 類車輛之各型式氣體放電式頭燈，已符合本基準項次「三十」之規定且裝設額外光源及/或具備轉彎光型者，另應符合本項之裝設額外光源及/或具備轉彎光型之相關規定	
	一〇四年一月一日起	新型式之 M、N 及 L3 類車輛之「6.配光性能穩定性試驗」其試驗電壓應符合 6.1.2 之規定。	
三十之二、氣體放電式頭燈：自一〇六年一月一日起實施	一〇六年一月一日起	1.使用於 M、N、L3 及 L5 類車輛之新型式氣體放電式頭燈及使用氣體放電式光源之分散式光學系統，應符合本項規定。 2.符合本基準項次「三十之一」規定之既有型式氣體放電式頭燈，亦視同符合本項規定。	103 年 5 月 23 日送部 103 年 8 月 22 日公告
	一〇七年一月一日起	1.使用於 L 類車輛之新型式類型 E 對稱光型頭燈，應符合條文 10.之規定。且應使用符合本基準中「燈泡」規定之氣體放電式光源。 2.符合本基準項次「三十之一」規定之既有型式類型 E 對稱光型頭燈，亦視同符合本項規定。	
	一〇八年一月一日起	使用於 M、N 及 L 類車輛之已符合本基準項次「三十之一」規定之既有型式氣體放電式頭燈，另應符合本項 4.6 之規定	103 年 11 月 7 日送部 104 年 4 月 14 日公告
三十一、方向燈	九十五年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之新型式方向燈	102 年 3 月 20 日公告

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	九十七年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之各型式方向燈，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡	
	九十八年一月一日起	使用於 L1 及 L3 類車輛之新型式方向燈	
	一〇〇年一月一日起	使用於 L1、L2、L3 及 L5 類車輛之各型式方向燈，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡	
	一〇六年一月一日起	使用於 M、N、O 及 L 類車輛之新型式方向燈，另應符合本項 2.3 之規定	103 年 11 月 7 日送部
	一〇八年一月一日起	使用於 M、N、O 及 L 類車輛之既有型式方向燈，另應符合本項 2.3 之規定	104 年 4 月 14 日公告
三十二、前霧燈	九十五年七月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之新型式前霧燈	100 年 12 月 9 日公告
	九十七年七月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之各型式前霧燈，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡	
	九十六年一月一日起	使用於 L3 類車輛之新型式前霧燈	
	九十八年一月一日起	使用於 L3 及 L5 類車輛之各型式前霧燈，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡	
三十二之一、前霧燈：自一〇二年一月一日起實施	一〇二年一月一日起	新型式之 L、M、N 類車輛	99 年 5 月 14 日送部 102 年 3 月 20 日公告
	一〇六年一月一日起	各型式之 L、M、N 類車輛	
	一〇四年一月一日起	新型式之 L、M 及 N 類車輛之「7.配光性能穩定性試驗」其試驗電壓應符合 7.1.2 之規定。	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
三十二之二、前霧燈：自一〇六年一月一日起實施	一〇六年一月一日起	M、N、L3、L5 類車輛所使用之新型式前霧燈，應符合本項 F3 類前霧燈規定，且應使用符合本基準各章節規定之光源。	101 年 3 月 8 日送部 102 年 3 月 20 日公告
	一〇六年一月一日起	禁止申請各型式 B 類前霧燈	103 年 11 月 7 日送部
	一〇八年一月一日起	M、N、L3 及 L5 類車輛所使用之已符合本基準項次「三十二之一」規定之既有型式前霧燈，另應符合本項 2.3 之規定	104 年 4 月 14 日公告
三十三、倒車燈	九十五年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之新型式倒車燈	98 年 9 月 17 日送部 102 年 3 月 20 日公告
	九十七年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之各型式倒車燈，其倒車燈應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡	
	一〇六年一月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之新型式倒車燈，另應符合本項 2.1 之規定	103 年 11 月 7 日送部
	一〇八年一月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之既有型式倒車燈，另應符合本項 2.1 之規定	104 年 4 月 14 日公告
三十四、車寬燈(前位置燈)	九十五年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之新型式車寬燈(前位置燈)	102 年 3 月 20 日公告
	九十七年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之各型式車寬燈(前位置燈)，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡	
	九十八年一月一日起	使用於 L1 及 L3 類車輛之新型式車寬燈(前位置燈)	
	一〇〇年一月一日起	使用於 L1、L2、L3 及 L5 類車輛之各型式車寬燈(前位置燈)，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡	
	一〇六年一月一日起	使用於 M、N、O 及 L 類車輛之新型式車寬燈(前位置燈)，另應符合本項 2.2 之規定	103 年 11 月 7 日送部

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	一〇八年一月一日起	使用於 M、N、O 及 L 類車輛之既有型式車寬燈(前位置燈)，另應符合本項 2.2 之規定	104 年 4 月 14 日公告
三十五、尾燈(後位置燈)	九十五年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之新型式尾燈(後位置燈)	102 年 3 月 20 日公告
	九十七年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之各型式尾燈(後位置燈)，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡	
	九十八年一月一日起	使用於 L1 及 L3 類車輛之新型式尾燈(後位置燈)	
	一〇〇年一月一日起	使用於 L1、L2、L3 及 L5 類車輛之各型式尾燈(後位置燈)，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡	
	一〇六年一月一日起	使用於 M、N、O 及 L 類車輛之新型式尾燈(後位置燈)，另應符合本項 2.3 之規定	103 年 11 月 7 日送部
	一〇八年一月一日起	使用於 M、N、O 及 L 類車輛之既有型式尾燈(後位置燈)，另應符合本項 2.3 之規定	104 年 4 月 14 日公告
三十六、停車燈	九十五年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之新型式停車燈	98 年 9 月 17 日送部 99 年 08 月 16 公告
	九十七年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之各型式停車燈，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡	
	一〇六年一月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之新型式停車燈，另應符合本項 2.1 之規定	103 年 11 月 7 日送部
	一〇八年一月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之既有型式停車燈，另應符合本項 2.1 之規定	104 年 4 月 14 日公告
三十七、煞車燈	九十五年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之新型式煞車燈	102 年 3 月 20 日公告

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	九十七年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之各型式煞車燈，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡	
	九十八年一月一日起	使用於 L1 及 L3 類車輛之新型式煞車燈	
	一〇〇年一月一日起	使用於 L1、L2、L3 及 L5 類車輛之各型式煞車燈，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡	
	一〇六年一月一日起	使用於 M、N、O 及 L 類車輛之新型式煞車燈，另應符合本項 2.5 之規定	103 年 11 月 7 日送部
	一〇八年一月一日起	使用於 M、N、O 及 L 類車輛之既有型式煞車燈，另應符合本項 2.5 之規定	104 年 4 月 14 日公告
三十八、第三煞車燈	九十五年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之新型式第三煞車燈	99 年 5 月 14 日送部 102 年 3 月 20 日公告
	九十七年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之各型式第三煞車燈，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡	
	一〇六年一月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之新型式第三煞車燈，另應符合本項 2.2 之規定	103 年 11 月 7 日送部
	一〇八年一月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之既有型式第三煞車燈，另應符合本項 2.2 之規定	104 年 4 月 14 日公告
三十九、輪廓邊界標識燈	九十五年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之新型式輪廓邊界標識燈	99 年 5 月 14 日送部 102 年 3 月 20 日公告
	九十七年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之各型式輪廓邊界標識燈，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡	
	一〇六年一月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之新型式輪廓邊界標識燈，另應符合本項 2.4 之規定	103 年 11 月 7 日送部

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	一〇八年一月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之既有型式輪廓邊界標識燈，另應符合本項 2.4 之規定	104 年 4 月 14 日公告
四十、側方標識燈	九十五年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之新型式側方標識燈	98 年 03 月 02 公告
	九十七年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之各型式側方標識燈，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡	
四十之一、側方標識燈：自一〇〇年一月一日起實施	一〇〇年一月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之新型式側方標識燈，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡	98 年 9 月 17 日送部 102 年 3 月 20 日公告
	一〇二年一月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之各型式側方標識燈，已符合本基準項次「四十」之規定且發光顏色為紅色者，另應符合本項之紅色側方標識燈光度與照射角度規定	
	一〇六年一月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之新型式側方標識燈，另應符合本項 2.1 之規定	103 年 11 月 7 日送部
	一〇八年一月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之既有型式側方標識燈，另應符合本項 2.1 之規定	104 年 4 月 14 日公告
四十一、反光標誌(反光片)	九十五年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之新型式反光標誌	99 年 11 月 9 日送部 100 年 9 月 20 日公告
	九十七年七月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之各型式反光標誌	
	九十八年一月一日起	使用於 L1 及 L3 類車輛之新型式反光標誌	
	一〇〇年一月一日起	使用於 L1 及 L3 類車輛之各型式反光標誌	
四十一之一、反光標誌(反光片)：自一〇〇年一月一日起	一〇〇年一月一日起	使用於 M、N、O、L1、L2、L3 及 L5 類車輛之新型式反光標誌	100 年 12 月 9 日公告

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
實施	一〇六年一月一日起	使用於M、N、O及L類車輛之新型式反光標誌(反光片)，另應符合本項3.1.1之規定	103年11月7日送部
	一〇八年一月一日起	使用於M、N、O及L類車輛之既有型式反光標誌(反光片)，另應符合本項3.1.1之規定	104年4月14日公告
四十二、動態煞車：自九十六年一月一日起實施	九十六年一月一日起	新型式之L1及L3類車輛	99年11月9日送部 100年9月20日公告
	九十八年一月一日起	各型式之L1及L3類車輛	
	九十七年一月一日起	新型式之M1、N類及O類車輛	
	九十九年一月一日起	除O3、O4類全拖車外之各型式之M1、N類及O類車輛	
	九十七年一月一日起	新型式之M2及M3類車輛	
	九十八年一月一日起	各型式之M2及M3類車輛	
	九十八年十二月二十五日起	同一申請者同一年度同型式規格之M1或N1類車輛申請少量車型安全審驗且總數未逾二十輛或機關、學校進口自行使用之N2、N3類及丙、丁類大客車，得免符合本項「動態煞車」規定中第二煞車系統性能及能量儲存裝置測試。	
四十二之一、動態煞車：自一〇〇年一月一日起實施	一〇〇年一月一日起	各型式O3、O4類全拖車車輛	102年3月20日公告
	一〇〇年一月一日起	新型式之M、N及O類非電動車輛。 各型式之L2及L5類車輛，其動態煞車應符合本項規定	
	一〇〇年七月一日起	新型式之M、N及O類電動車輛	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	一〇二年七月一日起	各型式之M、N及O類電動車輛，配備電力再生煞車系統者	
	一〇二年一月一日起	各型式之M、N及O類車輛已符合本基準項次「四十二」之規定，配備自動煞車或選擇性煞車者，另應符合本項 5.1.12 之規定；配備緊急煞車信號功能者，另應符合本項 5.1.13 及 6.1.21 之規定	
	一〇〇年一月一日起	同一申請者同一年度同型式規格之 M1 或 N1 類車輛申請少量車型安全審驗且總數未逾二十輛或機關、學校進口自行使用之 N2、N3 類及丙、丁類大客車，得免符合本項「動態煞車」規定中第二煞車系統性能及能量儲存裝置測試。	
四十二之二、動態煞車：自一〇二年一月一日起實施	一〇二年一月一日起	新型式之M、N、O及L類車輛	102 年 3 月 20 日公告
	一〇四年一月一日起	各型式之L類車輛	
四十二之三、動態煞車：自一〇七年一月一日起實施	一〇七年一月一日起	新型式之 M1、N1、O1、O2、L3 及 L5 類車輛	102 年 9 月 9 日送部 103 年 01 月 03 日公告
	一〇九年一月一日起	1.各型式之 M1 及 N1 類車輛；已符合本基準項次「四十二之二」規定之既有型式 O1、O2、L3 及 L5 類車輛，亦視同符合本項規定。 2.可行駛狀態之車重大於一七三五公斤之 M1 及 N1 類車輛，得就 5.6.車輛穩定性電子式控制系統（ESC）或 6.9 車輛穩定性電子式控制功能（VSF）之規定擇一符合。	
	一〇八年一月一日起	1.新型式之 M2、M3、N2 及 N3 類車輛； 2.下述新型式車輛得免配備有 6.9 車輛穩定性電子式控制功能（VSF）；惟若有配備 VSF，則該功能應符合本項 6.9 規定： (1)逾三軸之 M2、M3、N2 及 N3 類車輛。 (2)逾三軸或未配備氣壓式懸吊之 O3 及 O4 類車輛。 (3)G 類車輛、液壓傳動系統亦使用於煞車及輔助功能之液壓傳動車輛、設有立位之大客車、雙節式大客車及總重量介於三．五至七．五公噸之 N2 類曳引車。	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	一〇九年一月一日起	1.新型式之 O3 及 O4 類車輛 2.下述新型式車輛得免配備有 6.9 車輛穩定性電子式控制功能（VSF）；惟若有配備 VSF，則該功能應符合本項 6.9 規定： (1)逾三軸之 M2、M3、N2 及 N3 類車輛。 (2)逾三軸或未配備氣壓式懸吊之 O3 及 O4 類車輛。 (3)G 類車輛、液壓傳動系統亦使用於煞車及輔助功能之液壓傳動車輛、設有立位之大客車、雙節式大客車及總重量介於三．五至七．五公噸之 N2 類曳引車。	
	一一〇年一月一日起	1.各型式 M2、M3、N2 及 N3 類車輛 2.已符合本基準項次「四十二之二」規定之下述既有型式車輛，亦視同符合本項規定： (1)逾三軸且未配備有 VSF 之 M2、M3、N2、N3、O3 及 O4 類車輛。 (2)未配備氣壓式懸吊且未配備有 VSF 之 O3 及 O4 類車輛。 (3)G 類車輛。 (4)液壓傳動系統亦使用於煞車及輔助功能之液壓傳動車輛。 (5)設有立位之大客車。 (6)雙節式大客車。 (7)總重量介於三．五至七．五公噸之 N2 類曳引車。	
	一一一年一月一日起	1.各型式之 O3 及 O4 類車輛 2.已符合本基準項次「四十二之二」規定之下述既有型式車輛，亦視同符合本項規定： (1)逾三軸且未配備有 VSF 之 M2、M3、N2、N3、O3 及 O4 類車輛。 (2)未配備氣壓式懸吊且未配備有 VSF 之 O3 及 O4 類車輛。 (3)G 類車輛。 (4)液壓傳動系統亦使用於煞車及輔助功能之液壓傳動車輛。 (5)設有立位之大客車。 (6)雙節式大客車。 (7)總重量介於三．五至七．五公噸之 N2 類曳引車。	
	一〇七年一月一日起	新型式之 M1 及 N1 車輛應配備煞車輔助系統(BAS)	103 年 8 月 27 日送部

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	一〇九年一月一日起	各型式之 M1 及 N1 車輛應配備煞車輔助系統(BAS)	104 年 5 月 15 日公告
	一〇八年一月一日起	新型式之 L3-A1 類車輛應安裝符合本項規定之動態煞車	
	一一〇年一月一日起	各型式之 L3-A1 類車輛應安裝符合本項規定之動態煞車。已配備連動式煞車或防鎖死煞車系統，且符合本基準項次「四十二之二」規定之既有型式 L3-A1 類車輛，亦視同符合本項規定	
四十三、防鎖死煞車系統	九十七年一月一日起	若配備防鎖死煞車系統之新型式之 M1 及 N1 車輛	102 年 3 月 20 日公告
	九十九年一月一日起	若配備防鎖死煞車系統之各型式之 M1 及 N1 車輛	
	九十八年一月一日起	若配備防鎖死煞車系統之新型式之 L1 及 L3 車輛	
	一〇〇年一月一日起	若配備防鎖死煞車系統之各型式之 L1、L3 及 L5 車輛	
	一〇〇年一月一日起	若配備防鎖死煞車系統之超過四軸之新型式 M2、M3、N2 及 N3 車輛	
	一〇二年一月一日起	若配備防鎖死煞車系統之超過四軸之各型式 M2、M3、N2 及 N3 車輛	
	一〇〇年一月一日起	新型式之 O3、O4 類車輛和不超過四軸之 M2、M3、N2、N3 類車輛，應配備防鎖死煞車系統	
四十三之一、防鎖死煞車系統：自一〇二年一月一日起實施	一〇二年一月一日起	各型式之 O3、O4 類車輛和不超過四軸之 M2、M3、N2、N3 類車輛，應配備防鎖死煞車系統	102 年 3 月 20 日公告
	一〇二年一月一日起	新型式之 O3、O4 類車輛和不超過四軸之 M2、M3、N2、N3 類車輛，應配備防鎖死煞車系統	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
施	一〇四年一月一日起	各型式之 O4 類車輛，已符合本基準項次「四十三」規定者，另應符合本項 4.2 之規定	
	一〇二年一月一日起	若配備防鎖死煞車系統之新型式之 M1、N1、L1、L3、L5 車輛及超過四軸之 M2、M3、N2 及 N3 車輛	
	一〇四年一月一日起	各型式超過四軸之 M2、M3、N2 及 N3 車輛，已符合本基準項次「四十三」規定且配備整合式持久煞車系統者，另應符合本項 5.1.6 之規定	
	一〇六年一月一日起	各型式之 L1 及 L3 類車輛，若配備防鎖死煞車系統，則應符合本項規定。	
	一〇二年一月一日起	同一申請者同一年度同型式規格之 M1 或 N1 類車輛，申請少量車型安全審驗且總數未逾二十輛或機關、學校進口自行使用之 N2、N3 類及丙、丁類大客車，得免符合本項「防鎖死煞車系統」規定中能量消耗試驗及抓地力利用率試驗測試。	
四十三之二、防鎖死煞車系統：自一〇七年一月一日起實施	一〇七年一月一日起	新型式 M1 及 N1 類車輛應配備防鎖死煞車系統，其應符合本項規定	103 年 8 月 27 日送部
	一〇九年一月一日起	各型式 M1 及 N1 類車輛應配備防鎖死煞車系統，其應符合本項規定。已配備防鎖死煞車系統且符合本基準項次「四十三之一」規定之既有型式 M1 及 N1 類車輛，亦視同符合本項規定	104 年 5 月 15 日公告
	一〇七年一月一日起	各型式 O3、O4 類車輛及不超過四軸之 M2、M3、N2 及 N3 類車輛，應配備防鎖死煞車系統，其應符合本項規定。已配備防鎖死煞車系統且符合本基準項次「四十三之一」規定之既有型式 O3、O4 類車輛及不超過四軸之 M2、M3、N2 及 N3 類車輛，亦視同符合本項規定	
	一〇七年一月一日起	各型式 L1、L5 類車輛及超過四軸之 M2、M3、N2 及 N3 類車輛，若配備防鎖死煞車系統，則應符合本項規定。符合本基準項次「四十三之一」規定之既有型式 L1、L5 類車輛及超過四軸之 M2、M3、N2 及 N3 類車輛，亦視同符合本項規定	
	一〇八年一月一日起	新型式 L3-A2 及 L3-A3 機車，應配備防鎖死煞車系統，其應符合本項規定 新型式 L3-A1 機車，若未配備連動式煞車系統，則應配備防鎖死煞車系統，其應符合本項規定	
	一一〇年一月一日起	各型式 L3-A2 及 L3-A3 機車，應配備防鎖死煞車系統，其應符合本項規定 各型式 L3-A1 機車，若未配備連動式煞車系統，則應配備防鎖死煞車系統，其應符合本項規定	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
四十四、轉向控制系駕駛人碰撞保護	九十七年一月一日起	總重量小於一・五公噸之新型式 M1 和 N1 類車輛	100 年 9 月 20 日公告
	九十九年一月一日起	總重量小於一・五公噸之各型式 M1 和 N1 類車輛	
四十四之一、轉向控制系駕駛人碰撞保護：自一〇〇年一月一日起實施	一〇〇年一月一日起	新型式非電動 M1 和總重量小於一・五公噸之新型式 N1 非電動類車輛	99 年 2 月 1 日送部 102 年 3 月 20 日公告
	一〇二年一月一日起	總重量大於一・五公噸之各型式 M1 類非電動車輛	
	一〇一年一月一日起	新型式 M1 類電動車輛和總重量小於一・五公噸之新型式 N1 類電動車輛	
	一〇三年一月一日起	各型式 M1 類電動車輛和總重量小於一・五公噸之各型式 N1 類車輛	
四十五、側方碰撞乘員保護	九十七年一月一日起	座椅 R 點距地高度小於七〇〇公釐之新型式 M1 及 N1 類車輛	102 年 3 月 20 日公告
	九十九年一月一日起	座椅 R 點距地高度小於七〇〇公釐之各型式 M1 及 N1 類車輛	
四十五之一、側方碰撞乘員保護：自一〇三年一月一日起實施	一〇三年一月一日起	座椅 R 點距地高度小於七〇〇公釐 M1 及 N1 類車輛	99 年 2 月 1 日送部 102 年 3 月 20 日公告
四十五之二、側方碰撞乘員保護：自一〇六年一月一日起實施	一〇六年一月一日起	最低座椅 R 點於參考車重下距地高度小於或等於七〇〇公釐之新型式 M1 及 N1 類車輛	103 年 11 月 7 日送部
	一〇八年一月一日起	最低座椅 R 點於參考車重下距地高度小於或等於七〇〇公釐之各型式 M1 及 N1 類車輛	104 年 4 月 14 日公告
四十六、前方碰撞乘員保護	九十七年一月一日起	總重量小於二・五公噸之新型式 M1 類車輛	102 年 3 月 20 日公告

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	九十九年一月一日起	總重量小於二・五公噸之各型式 M1 類車輛	
四十六之一、前方碰撞乘員保護：自一〇三年一月一日起實施	一〇三年一月一日起	總重量小於二・五公噸 M1 類車輛	100 年 10 月 14 日送部 102 年 3 月 20 日公告
四十六之二、前方碰撞乘員保護：自一〇六年一月一日起實施	一〇六年一月一日起	總重量小於或等於二・五公噸之新型式 M1 類車輛	103 年 11 月 7 日送部
	一〇八年一月一日起	總重量小於或等於二・五公噸之各型式 M1 類車輛	104 年 4 月 14 日公告
四十七、轉向系統	九十七年一月一日起	新型式之 M、N、及 O 類車輛	97 年 06 月 11 公告
	九十九年一月一日起	各型式之 M、N、及 O 類車輛	
四十八、安全帶固定裝置	九十七年一月一日起	新型式之 M 及 N 類車輛	102 年 3 月 20 日公告
	九十九年一月一日起	各型式之 M 及 N 類車輛	
	九十七年一月一日起	安全帶固定裝置之適用型式及其範圍認定原則，應符合以下規定： 2.1.1 車種代號相同 2.1.2 廠牌及車輛型式系列相同 2.1.3 底盤車廠牌相同 2.1.4 底盤車申請者宣告之底盤車型式系列相同 2.1.5 若以底盤車代替完成車執行本項全部或部分檢測時，其適用型式及其範圍認定原則： 2.1.5.1 底盤車廠牌相同 2.1.5.2 底盤車申請者宣告之底盤車型式系列相同	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	九十八年一月一日起	安全帶固定裝置之適用型式及其範圍認定原則，應符合以下規定： 2.2.1 廠牌相同 2.2.2 固定點數量相同 2.2.3 固定裝置結構、尺寸及材質相同 2.2.4 與固定裝置各固定點接合之固定方式、結構(含接合固定之鈹件厚度)及材質相同	
四十八之一、安全帶固定裝置：自一〇四年一月一日起實施	一〇四年一月一日起	新型式之 M 及 N 類車輛	98 年 9 月 17 日送部 102 年 3 月 20 日公告
四十八之二、安全帶固定裝置	一〇五年一月一日起	新型式之 M 及 N 類車輛	102 年 9 月 9 日送部 103 年 01 月 03 日公告
	一〇八年一月一日起	各型式之 M1 類車輛；已符合本基準項次「四十八之一」規定者，另應符合本項 7.之規定。	
	一〇六年一月一日起	新型式之 M 及 N 類車輛，其側向式及後向式座椅之安全帶固定裝置	103 年 8 月 27 日送部
	一〇八年一月一日起	各型式之 M 及 N 類車輛，其側向式及後向式座椅之安全帶固定裝置。已符合本基準項次「四十八之一」規定之使用於後向式座椅之安全帶固定裝置，亦視同符合本項規定。	104 年 2 月 4 日公告
四十九、座椅強度	九十七年一月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之新型式座椅	99 年 11 月 9 日送部 102 年 3 月 20 日公告
	九十九年一月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之各型式座椅	
四十九之一、座椅強度：自一〇六年一月一日起實施	一〇六年一月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之新型式座椅	103 年 8 月 27 日送部
	一〇八年一月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之各型式座椅，符合本基準項次「四十九」規定之既有型式座椅強度，亦視同符合本項規定。	104 年 2 月 4 日公告

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
五十、頭枕	九十七年一月一日起	使用於 M1、N1 類車輛以及總重量小於三・五公噸之 M2 類車輛外側前座之新型式頭枕	102 年 3 月 20 日公告
	九十九年一月一日起	使用於 M1、N1 類車輛以及總重量小於三・五公噸之 M2 類車輛外側前座之各型式頭枕	
五十之一、頭枕：自一〇二年一月一日起實施	一〇二年一月一日起	下列之頭枕，應符合本項規定：(1.1.1~1.1.2)	102 年 3 月 20 日公告
	一〇四年一月一日起	使用於 M1 及總重量小於三・五公噸之 M2 類車輛後座之各型式頭枕	
五十一、門門／鉸鏈	九十七年一月一日起	使用於 M1 及 N1 類車輛之新型式門門／鉸鏈	99 年 08 月 16 公告
	九十九年一月一日起	使用於 M1 及 N1 類車輛之各型式門門／鉸鏈	
五十一之一、門門與鉸鏈：自一〇二年一月一日起實施	一〇二年一月一日起	使用於 M1 及 N1 類車輛乘員進出門之新型式門門與鉸鏈	99 年 11 月 9 日送部 102 年 3 月 20 日公告
	一〇四年一月一日起	使用於 M1 及 N1 類車輛乘員進出門之各型式門門與鉸鏈已符合本基準項次「五十一」之規定者，其尾門應符合 5.1.3、5.2.3、5.3.3.2.5、5.3.3.2.6、5.5.1.3 之規定	
	一〇六年一月一日起	除 1.1 規定以外，使用於 M1 及 N1 類車輛具有潛在風險使乘員因車輛碰撞而彈出車外之尾門，其新型式門門與鉸鏈	103 年 8 月 27 日送部
	一〇八年一月一日起	除 1.2 規定以外，使用於 M1 及 N1 類車輛具有潛在風險使乘員因車輛碰撞而彈出車外之尾門，其各型式門門與鉸鏈	104 年 2 月 4 日公告
五十二、非氣體放電式頭燈	九十七年一月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之新型式非氣體放電式頭燈	99 年 5 月 14 日送部 99 年 08 月 16 公告
	九十九年一月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之各型式非氣體放電式頭燈	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	九十八年一月一日起	使用於 L1 及 L3 類車輛之新型式非氣體放電式頭燈	
	一〇〇年一月一日起	使用於 L1 及 L3 類車輛之各型式非氣體放電式頭燈	
五十二之一、非氣體放電式頭燈：自一〇〇年一月一日起實施	一〇〇年一月一日起	使用於 M、N、L1 及 L3 類車輛之新型式非氣體放電式頭燈以及 L2、L5 類車輛之各型式非氣體放電式頭燈	102 年 3 月 20 日公告
	一〇二年一月一日起	使用於 M、N、L1 及 L3 類車輛之各型式非氣體放電式頭燈，已符合本基準項次「五十二」之規定且裝設額外光源及/或具備轉彎光型者，另應符合本項之裝設額外光源及/或具備轉彎光型之相關規定	
	一〇四年一月一日起	新型式之 M、N、L1 及 L3 類車輛之「9.配光穩定性試驗」其試驗電壓應符合 9.1.2 之規定。	
五十二之二、非氣體放電式頭燈：自一〇六年一月一日起實施	一〇六年一月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之新型式非氣體放電式頭燈，應符合本項規定。	103 年 5 月 23 日送部 103 年 8 月 22 日公告
	一〇七年一月一日起	用於 L 類車輛之新型式非氣體放電式頭燈，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡。	
	一〇六年一月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之新型式非氣體放電式頭燈，禁止申請封閉式鹵素頭燈	103 年 11 月 7 日送部 104 年 4 月 14 日公告
	一〇八年一月一日起	使用於 M、N 及 L 類車輛之已符合本基準項次「五十二之一」規定之既有型式非氣體放電式頭燈，另應符合本項 2.7 之規定	
五十三、後霧燈	九十七年一月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之新型式後霧燈	100 年 12 月 9 日公告
	九十九年一月一日起	使用於 M、N 及 O 類車輛之各型式後霧燈，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡	
	九十八年一月一日起	使用於 L3 類車輛之新型式後霧燈	
	一〇〇年一月一日起	使用於 L3 及 L5 類車輛之各型式後霧燈，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」規定之燈泡	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	一〇六年一月一日起	使用於 M、N、O、L3 及 L5 類車輛之新型式後霧燈，另應符合本項 2.1 之規定	103 年 11 月 7 日送部
	一〇八年一月一日起	使用於 M、N、O、L3 及 L5 類車輛之既有型式後霧燈，另應符合本項 2.1 之規定	104 年 4 月 14 日公告
五十四、火災防止規定	九十七年十二月三十一日起	軸距逾四公尺之大客車及軸距未逾四公尺且總重量逾四・五噸之大客車	97 年 06 月 11 公告
五十四之一、火災防止規定：自一〇四年一月一日起實施	一〇四年一月一日起	軸距逾四公尺及軸距未逾四公尺且總重量逾四・五噸之新型式大客車	102 年 11 月 1 日公告
	一〇六年一月一日起	軸距逾四公尺及軸距未逾四公尺且總重量逾四・五噸之各型式大客車	
五十四之二、火災防止規定：自一〇五年一月一日起實施	一〇五年一月一日起	軸距逾四公尺及軸距未逾四公尺且總重量逾四・五噸之新型式大客車	102 年 9 月 9 日送部 103 年 01 月 03 日公告
	一〇六年一月一日起	軸距逾四公尺及軸距未逾四公尺且總重量逾四・五噸之各型式大客車	
五十五、大客車車身結構強度	九十七年十二月三十一日起	下述車輛之車身結構強度，應符合本項規定 1.1 非屬 1.3 所述之軸距逾四公尺之大客車 1.2 軸距未逾四公尺、總重量逾四・五噸且乘員座立位總數逾二十二人（不包括駕駛員）之下列大客車： 1.2.1 僅設座位供載運乘客 1.2.2 設有座位供做載客用途，於走道或其他空間設有立位，而該其他空間不超過相當於二個雙人座椅空間 1.3 屬於下列之雙節式大客車： 1.3.1 僅設座位供載運乘客之雙節式大客車 1.3.2 乘客數逾二二人(不包含駕駛員)，且以承載乘坐於座位之乘客為主，但其於走道或其他空間設有立位，而該其他空間不超過相當於二個雙人座椅空間之雙節式大客車	101 年 02 月 07 公告
五十六、電磁相容性	一〇〇年一月一日起	新型式之 L、M1 及 N1 類車輛	99 年 2 月 1 日送部 102 年 3 月 20 日公

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	一〇二年一月一日起	各型式之 L、M1 及 N1 類車輛	告
五十六之一、電磁相容性：自一〇二年一月一日起實施	一〇二年一月一日起	新型式之 L 類車輛	103 年 5 月 23 日送部 103 年 8 月 22 日公告
	一〇四年一月一日起	各型式之 L 類車輛；已符合「五十六、電磁相容性」者，另應符合電磁耐受規定。	
	一〇三年一月一日起	新型式之 M、N 及 O 類車輛	
	一〇五年一月一日起	各型式之 M、N 及 O 類電動車輛；已符合「五十六、電磁相容性」者，另應符合電磁耐受規定。	
	一〇五年一月一日起	各型式之 M1、N1 類非電動車輛，已符合「五十六、電磁相容性」者，另應符合本項電磁耐受規定。	
	一〇六年一月一日起	各型式之 M2、M3、N2、N3 類非電動車輛	
	一〇七年一月一日起	各型式之 O 類非電動車輛	
五十六之二、電磁相容性：自一〇五年一月一日起實施	一〇五年一月一日起	新型式之 L 類車輛	103 年 5 月 23 日送部 103 年 8 月 22 日公告
	一〇七年一月一日起	各型式之 L 類車輛；符合車輛安全檢測基準項次「五十六之一、電磁相容性」規定之既有型式 L 類非電動車輛，亦視同符合本項規定。	
	一〇六年一月一日起	新型式之 M1 及 N1 類車輛	
	一〇八年一月一日起	各型式之 M1 及 N1 類車輛；符合車輛安全檢測基準項次「五十六之一、電磁相容性」規定之既有型式 M1 及 N1 類非電動車輛，亦視同符合本項規定。	
	一〇七年一月一日起	新型式之 M2、M3、N2 及 N3 類車輛	
	一〇九年一月一日起	各型式之 M2、M3、N2 及 N3 類車輛；符合車輛安全檢測基準項次「五十六之一、電磁相容性」規定之既有型式 M2、M3、N2 及 N3 類非電動車輛，亦視同符合本項規定。	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	一〇八年一月一日起	新型式之 O 類車輛	
	一一〇年一月一日起	各型式之 O 類車輛；符合車輛安全檢測基準項次「五十六之一、電磁相容性」規定之既有型式 O 類非電動車輛，亦視同符合本項規定。	
五十七、小型輕型機車電子控制裝置	九十六年六月一日起	小型輕型機車	102 年 3 月 20 日公告
五十八、小型輕型機車之車架疲勞強度	九十六年七月一日起	小型輕型機車	102 年 3 月 20 日公告
五十九、適路性前方照明系統	一〇〇年一月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之新型式適路性前方照明系統	99 年 11 月 9 日送部 102 年 3 月 20 日公告
	一〇二年一月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之各型式適路性前方照明系統	
五十九之一、適路性前方照明系統：自一〇六年一月一日起實施	一〇六年一月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之新型式適路性前方照明系統，應符合本項規定。	102 年 3 月 20 日公告
	一〇八年一月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之已符合本基準項次「五十九」規定之既有型式適路性前方照明系統，另應符合本項 2.7 之規定	103 年 11 月 7 日送部 104 年 4 月 14 日公告
六十、含視野輔助燈之照後鏡	九十九年一月一日起	使用於 M 及 N 類車輛之照後鏡，如含後方視野輔助燈者，應符合本項規定。	98 年 12 月 15 公告
六十一、機械式聯結裝置安裝規定	一〇〇年一月一日起	除車輛安全檢測基準第十七項所指小型汽車及其附掛拖車以外之新型式 N 及 O 類車輛	99 年 12 月 17 公告
	一〇〇年七月一日起	除車輛安全檢測基準第十七項所指小型汽車及其附掛拖車以外之各型式 N 及 O 類車輛	
六十二、機械式聯結裝置	一〇〇年一月一日起	除車輛安全檢測基準第十七項所指小型汽車及其附掛拖車以外之 N 及 O 類車輛所使用之新型式機械式聯結裝置	99 年 12 月 17 公告

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	一〇一年一月一日起	除車輛安全檢測基準第十七項所指小型汽車及其附掛拖車以外之 N 及 O 類車輛，其所使用之各型式機械式聯結裝置	
六十三、低地板大客車規格規定	九九年八月十六日起	下述設有立位之新型式低地板大客車： 1.1 軸距逾四公尺之大客車。 1.2 軸距未逾四公尺且總重量逾四・五噸之有設立位大客車。	99 年 7 月 16 日送部 102 年 3 月 20 日公告
	一〇三年七月一日起	各型式之低地板大客車其「活動式坡道寬度與坡度」應符合 13.4.1.3.2 之規定	102 年 11 月 1 日公告
	一〇六年一月一日起	新型式之第一類低地板大客車應設置至少二個符合 10.1 規定之輪椅空間	104 年 1 月 30 日送部 104 年 5 月 15 日公告
六十三之一、低地板大客車規格規定：自一〇六年一月一日起實施	一〇六年一月一日起	下述設有立位之新型式低地板大客車： 1.1 軸距逾四公尺之大客車。 1.2 軸距未逾四公尺且總重量逾四・五噸之有設立位大客車。	103 年 11 月 7 日送部 104 年 4 月 14 日公告
	一〇七年一月一日起	已符合本基準項次「六十三」規定之既有型式低地板大客車，其嬰幼兒車區及博愛座數量，另應符合本項規定	
六十四、電動汽車之電氣安全：自一〇三年一月一日起實施	一〇三年一月一日起	使用於設計速度大於 25 公里/小時之新型式 M 及 N 類電動車輛	103 年 5 月 23 日送部
	一〇五年一月一日起	使用於設計速度大於 25 公里/小時之各型式 M 及 N 類電動車輛	103 年 8 月 22 日公告
六十五、電動機車高溫擠壓電擊安全防護規範：自九十九年十二月一日起實施	九十九年十二月一日起	新型式之 L 類電動機車	99 年 2 月 1 日送部 102 年 3 月 20 日公告
	一〇一年十二月一日起	各型式之 L 類電動機車	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
六十六、燃油箱	一〇三年一月一日起	使用於M、N及O類車輛之新型式油箱	100年12月30日送部
	一〇五年一月一日起	使用於M、N及O類車輛之各型式油箱	102年3月20日公告
六十七、載運輪椅使用者車輛規定	一〇二年一月一日起	除符合車輛安全檢測基準「低地板大客車規格規定」之低地板大客車以外設有輪椅區之M類車輛，非營業用小客車者，得免符合3.1及4.2.1規定	103年11月20日送部 104年2月9日公告
六十八、胎壓偵測輔助系統	一〇三年十一月一日起	新型式M1、N1類車輛	101年11月5日公告
	一〇五年七月一日起	各型式M1、N1類車輛	
六十九、低速輔助照明燈	一〇三年一月一日起	使用於M及N類車輛之低速輔助照明燈	102年3月4日報部 102年5月9日公告
	一〇六年一月一日起	使用於M及N類車輛之新型式低速輔助照明燈，另應符合本項2.1之規定	103年11月7日送部
	一〇八年一月一日起	使用於M及N類車輛之既有型式低速輔助照明燈，另應符合本項2.1之規定	104年4月14日公告
七十、車道偏離輔助警示系統	一〇八年一月一日起	新型式之M2、M3、N2及N3類車輛應配備符合本項規定之車道偏離輔助警示系統	103年11月17日送部
	一一〇年一月一日起	各型式之M2、M3、N2及N3類車輛應配備符合本項規定之車道偏離輔助警示系統	104年5月15日公告
七十一、行車視野輔助系統	一〇六年一月一日起	新型式之M2及M3類車輛應安裝符合本項規定之行車視野輔助系統	
	一〇八年一月一日起	各型式之M2及M3類車輛應安裝符合本項規定之行車視野輔助系統	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
七十二、緊急煞車輔助系統	一〇八年一月一日起	新型式之甲類大客車及 N3 類車輛應配備符合本項規定之緊急煞車輔助系統	
	一一〇年一月一日起	各型式之甲類大客車及 N3 類車輛應配備符合本項規定之緊急煞車輔助系統	
	一一〇年一月一日起	新型式之乙類大客車及 N2 類車輛應配備符合本項規定之緊急煞車輔助系統	
	一一二年一月一日起	各型式之乙類大客車及 N2 類車輛應配備符合本項規定之緊急煞車輔助系統	
七十三、晝行燈	一〇六年一月一日起	使用於 L、M 及 N 類車輛之新型式晝行燈，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」及/或「LED (發光二極體)光源」規定之光源	103 年 10 月 30 日送部
	一〇八年一月一日起	使用於 L、M 及 N 類車輛之各型式晝行燈，應符合本項規定，且應使用符合本基準中「燈泡」及/或「LED (發光二極體)光源」規定之光源	104 年 5 月 15 日公告
七十四、LED (發光二極體)光源	一〇六年一月一日起	M、N、O 及 L 類車輛其車輛型式安全審驗相關燈具所使用之新型式 LED 光源，若為可更換式，則應符合本項規定	
	一〇八年一月一日起	M、N、O 及 L 類車輛其車輛型式安全審驗相關燈具所使用之各型式 LED 光源，若為可更換式，則應符合本項規定	
七十〇、大客車設置之自行車置放架靜態強度(草案)	〇年〇月〇日起	設有自行車置放架之 M2 及 M3 類車輛	99 年 4 月 12 日送部
七十〇、前方碰撞輔助警示系統(草案)	一〇四年一月一日起	除市區公車以外之新型式 M2 及 M3 類車輛	101 年 9 月 11 日送部
	一〇六年一月一日起	除市區公車以外之各型式 M2 及 M3 類車輛	

待公告車輛安全檢測基準增修案規劃表											
項目		參考	草案年	適用車輛		實施日期綜合確認因子			實施年		預定公告年
編號	名稱	UN 版本		基準範圍	增修對象	UN 所訂新型式日期 A 後一年	討論定案後緩 衝期兩年(定 案年+2)	依產品開發技 術難度	新型式	既有型式	
7-1	左右兩側捲入防護與後方突入防護 ¹	R73 01 版、 R58 02-03 版	103 年 103.11.21	N2、N3、 O2、O3 及 O4	---	UN 新型式建議之實施日期為 100.12.9->102(2013)年	103.11.21 ->106(2017 年)	ARTC 代表說明僅能執行部分試驗。	尚未訂定	尚未訂定	基準草案已於 103 年 12 月 26 日報部
42-3	動態煞車 ²	UN R13 11-S10 版	104 年 104.6.17	如附表一	---	UN 新型式建議之實施日期為 103.2.13->105(2016)年	104.6.17 ->107(2018 年)	ARTC 代表說明未具備檢測能量。	M1、N1、O1、O2、 L1、L2、L3-A2、 L3-A3 及 L5 ->107.1.1 M2、M3、N2 及 N3 ->108.1.1 O3 及 O4 ->109.1.1	M1、N1 ->109.1.1 M2、M3、N2 及 N3 ->110.1.1 O3 及 O4 ->111.1.1	附表草案已於 104 年 7 月 16 日報部
		UN R13 11-S11 版		如附表二	---	UN 新型式建議之實施日期為 103.10.9->105(2016)年					
43-2	防鎖死煞車系統 ²	UN R13 11-S10 版	104 年 104.6.17	如附表一	---	UN 新型式建議之實施日期為 103.2.13->105(2016)年	104.6.17 ->107(2018 年)	ARTC 代表說明未具備檢測能量。	M1、N1 ->107.1.1 L3-A2 及 L3-A3 ->108.1.1 L3-A1 (若未配備連動式煞車系統，則應配備防鎖死煞車系統) ->108.1.1	O3、O4、 不超過四軸之 M2、M3、N2 及 N3 類車輛 ->107.1.1 L1、L5 類車輛及超過四軸之 M2、 M3、N2 及 N3 類車輛(選配) ->107.1.1 M1、N1 ->109.1.1 L3-A2 及 L3-A3 ->110.1.1 L3-A1 (若未配備連動式煞車系統，則應配備防鎖死煞車系統)	附表草案已於 104 年 7 月 16 日報部

待公告車輛安全檢測基準增修案規劃表											
項目		參考	草案年	適用車輛		實施日期綜合確認因子			實施年		預定公告年
編號	名稱	UN 版本		基準範圍	增修對象	UN 所訂新型式日期 A 後一年	討論定案後緩 衝期兩年(定 案年+2)	依產品開發技 術難度	新型式	既有型式	
										->110.1.1	
64-1	電動汽車之 電氣安全	UN R100 02 版	103 年 /103.7.18	M、N 類	---	UN 新型式建議之實 施日期為 105.7.15-> 107(2018)年	103.7.18 ->106(2017)年	除零組件 9.4 機械完整性試 驗、9.5 耐火 及 9.9 過熱保 護等 3 項無測 試能量也暫無 建置規劃，其 它項目 ARTC 已具備檢測能 量。	尚未訂定	尚未訂定	基準草案已於 103 年 8 月 27 日報部
7○	汽車控制器 標誌 ¹	UN R121 00-R1-A3/C1 版	103 年 /103.5.9	M1、N1、 M2、M3 類	---	UN 新型式建議之實 施日期為 102.11.13-> 104(2015)年	103.5.9 ->106(2017)年	ARTC 代表說 明現已具備檢 測能量。	M1、N1 ->107.1.1 M2、M3 ->108.1.1	M1、N1 ->109.1.1 M2、M3 ->110.1.1	基準草案已於 103 年 12 月 26 日報部
7○	客車前方車 外突出限制 ¹	UN R26 03-S2 版	103 年 /103.7.2	M1 類	---	UN 新型式建議之實 施日期為 102.7.15-> 104(2015)年	103.7.2 ->106(2017)年	ARTC 代表說 明現已具備檢 測能量。	107.1.1	109.1.1	基準草案已於 103 年 12 月 26 日報部
7○	車速限制機 能 ¹	UN R89 00-S2 版	103 年 /103.8.28	M1、N1、 M2、M3、 N2、N3 類	---	UN 新型式建議之實 施日期為 100.1.30-> 102(2013)年	103.8.28 ->106(2017)年	ARTC 代表說 明現已具備檢 測能量。	M1、N1(選配) ->107.1.1 M2、M3、N2、N3 ->108.1.1	M1、N1(選配) ->109.1.1 M2、M3、N2、N3 ->110.1.1	基準草案已於 103 年 12 月 26 日報部
7○	車輛前方結 構之行人碰 撞防護性能 ¹	UN R127 01 版	103 年 /103.11.26	M1、N1 類	---	UN 新型式建議之實 施日期為 104.1.22-> 106(2017)年	103.11.26 ->106(2017)年	ARTC 代表說 明未具備檢測 能量。	尚未訂定	尚未訂定	基準草案已於 103 年 12 月 26 日報部
7○	貨車前方車 外突出限制 ¹	UN R61 00-S2 版	103 年 /103.11.6	N 類	---	UN 新型式建議之實 施日期為 102.7.15-> 104(2015)年	103.11.6 ->106(2017)年	ARTC 代表說 明現已具備檢 測能量。	108.1.1	110.1.1	基準草案已於 103 年 12 月 26

待公告車輛安全檢測基準增修案規劃表											
項目		參考	草案年	適用車輛		實施日期綜合確認因子			實施年		預定公告年
編號	名稱	UN 版本		基準範圍	增修對象	UN 所訂新型式日期 A 後一年	討論定案後緩 衝期兩年(定 案年+2)	依產品開發技 術難度	新型式	既有型式	
											日報部
70	前方突入防護 ¹	UN R93 00 版	103 年 /103.11.19	N2、N3 類	---	UN 新型式建議之實施日期為 83.2.27->85(1996)年	103.11.19 ->106(2017)年	ARTC 代表說明僅能執行部分試驗。	尚未訂定	尚未訂定	基準草案已於 103 年 12 月 26 日報部

備註：1 國際車輛安全法規調和推動規劃案之基準項目。

2 基準已公告，惟附表所載條文未公告

「車輛安全檢測基準」部分條文修正草案，經國內檢測機構確認未具檢測能量且無建置期程規劃而暫不列入草案之條文彙整表

表一 104/6/17 車安中心召開基準討論會議(四)，基準「42-3 動態煞車」及「43-2 防鎖死煞車系統」未具檢測能量部分

四十二之三、動態煞車		
修正規定	現行規定	說明
6.3.3 駐煞車系統性能： ... <u>6.3.3.4.1 駐煞車系統電力傳輸特殊附加要求：</u> <u>6.3.3.4.1.1 若電力傳輸內部發生故障，則應防止駐煞車系統任何非預期之致動。</u>	6.3.3 駐煞車系統性能： ...	參考 UN R13 11-S10 版，增訂駐煞車系統電力傳輸特殊附加要求。
6.3.3.5.1 M2、M3、N2 及 M3 類車輛：當控制電氣失效，或微電子控制單元外部電氣控制傳輸線（不包括能源供應）線路中斷的操作控制或操作煞車的電氣傳輸線路失效，應仍可自駕駛座位置施加駐煞車系統。<u>且於全負載狀態下，駐煞車系統應能維持車輛停駐於百分之八坡度之上坡或下坡。</u>一旦作動，駐煞車應持續作動而不受點火開關狀態影響；當駕駛再移動車輛時，駐煞車應能立即自動解除。必要時可使用車輛上的工具及/或輔助設備以釋放駐煞車系統。	6.3.3.5.1 M2、M3、N2 及 N3 類車輛：當控制電子失效，或微電子控制單元外部電子控制傳輸線（不包括能源供應）線路中斷的操作控制或操作煞車的電子傳輸線路失效，應仍可自駕駛座位置施加駐煞車系統。一旦作動，駐煞車應持續作動而不受點火開關狀態影響；當駕駛者再移動車輛時，駐煞車應能立即自動解除。必要時可使用車輛上的工具及/或輔助設備以釋放駐煞車系統。	參考 UN R13 11-S10 版，修訂 M2、M3、N2 及 M3 類車輛於全負載狀態下，駐煞車系統應能維持車輛停駐於百分之八坡度之上坡或下坡規定。
6.3.3.5.2 N1 類車輛：當控制電氣失效，或控制與其直接連接之 ECU 之間之電氣控制傳輸線線路中斷（不包括能源供應），應仍可自駕駛座位置施加駐煞車系統。<u>且於全負載狀態下，駐煞車系統應能維持車輛停駐於百分之八坡度之上坡或下坡。</u>一旦作動，駐煞車應持續作動而不受點火開關狀態影響；當駕駛再移動車輛時，駐煞車應能立即自動解除。可藉由車輛引擎/手排或自排變速箱(駐車檔)來達成或輔助達成前述性能。	6.3.3.5.2 N1 類車輛：當控制電子失效，或控制與其直接連接之 ECU 之間之電子控制傳輸線線路中斷（不包括能源供應），應仍可自駕駛座位置施加駐煞車系統。一旦作動，駐煞車應持續作動而不受點火開關狀態影響；當駕駛者再移動車輛時，駐煞車應能立即自動解除。可藉由車輛引擎/手排或自排變速箱(駐車檔)來達成或輔助達成前述性能。	參考 UN R13 11-S10 版，修訂 N1 類車輛於全負載狀態下，駐煞車系統應能維持車輛停駐於百分之八坡度之上坡或下坡規定。
修正規定	現行規定	說明
<u>4.1.7 O 類車輛</u> <u>4.1.7.1 煞車系統應能使行駛中的拖車與牽引車輛之聯結脫離時，使拖車</u>		參考 UN R13 11-S10 版，增訂 O

<u>自動停止。</u> <u>4.1.7.2 若拖車配備能切斷煞車系統(非駐煞車系統)壓縮空氣致動機能之裝置，則該煞車系統之設計與構成應使拖車能於壓縮空氣恢復供應時回復至停止狀態。</u> <u>4.1.7.3 O3、O4類車輛應滿足6.1.19.2規定。控制線路聯結端點之下游應有一個易使用之壓力試驗接頭。</u> <u>4.1.7.3.1 若拖車裝配電力控制線並聯結至具有電力控制線之牽引車輛，只要拖車壓縮空氣儲槽壓力足以確保符合6.4.3自動煞車系統之性能規定，則可免除6.1.19.2規定之自動煞車作用。</u> ... <u>4.1.7.5 具有電力控制線路傳輸之常用煞車系統特殊額外要求。</u> <u>4.1.7.5.1 若電力控制線路傳輸發生臨時單一故障(小於四〇毫秒)，未涉及能量供應(例如非發送訊號或資料之錯誤)，則常用煞車性能應無顯著影響。</u> <u>4.1.7.5.2 若電力控制線路傳輸內部發生故障(例如損壞、中斷)，則應使拖車之常用煞車性能維持至少三〇%。</u> <u>對於僅依據4.1.4.3透過電力控制線路進行電力聯結並滿足6.1.19.2規定性能之拖車，當拖車常用煞車性能無法確保維持至少三〇%，應透過電力控制線路之資料通訊或此等連續不斷之資料傳輸提供“煞車管路供應請求”訊號，且執行4.1.8.6.8規定就已足夠。</u> <u>4.1.7.5.2.1 拖車電力控制線路傳輸之故障而對本基準規定之系統功能和性能造成影響，以及透過ISO 7638:2003連接器之能量供應發生故障，應以6.1.2.4.6規定符合ISO 7638:2003連接器之接腳5發出之個別警告訊號向駕駛警示。且配備電力控制線路之拖車與配備電力控制線路之牽引車輛進行電力聯結時，當拖車之常用煞車性能無法確保，應依6.1.2.4.6.1規定透過電力控制線路之資料通訊提供系統故障之紅色</u>		類車輛與牽引車輛間控制線路之相關規定。
--	--	----------------------------

警告訊號。

4.1.7.6 配備電控線之拖車與配備電力控制線路之牽引車輛進行電力聯結時，當能量儲存裝置任一部分之數值下降到4.1.7.6.1規定之值以下，應發出警告訊號予牽引車輛之駕駛。警告訊號應依6.1.2.4.6.1規定透過電力控制線路之資料通訊提供紅色之警告訊號。亦可為符合ISO 7638:2003 連接器之接腳5發出6.1.2.4.6規定之個別黃色警告訊號向駕駛警示拖車處於低能量狀態。

4.1.7.6.1 低能量狀態係指不補充能量儲存裝置且不考慮拖車負載條件下，進行常用煞車系統四次全行程作動後之第五次常用煞車作動時，至少達到拖車常用煞車控制系統規定五0%之性能。

4.1.7.7 裝配電力控制線路之拖車，及配備有防鎖死煞車系統之 O3/O4 車輛，應配備下述任一者或兩者之電力控制線路傳輸：

(a)符合 ISO 7638:2003 規定之煞車系統及/或防鎖死煞車系統之特殊電氣連接器；

(b)符合條文 8.規範之自動連接器。

拖車之故障警告訊號應藉由上述連接器致動。拖車之故障警告訊號傳輸要求，應視其適用性符合6.1.2.4.8、6.1.2.4.9及6.1.2.4.10拖車配備符合ISO 7638:2003之連接器，應有不可被輕易除去之標示，以顯示出煞車系統於連接器連結及斷開時之功能性。此標示應置於氣動及電力介面連接時清晰可見之位置。

4.1.7.7.1 配備車輛穩定性電子式控制功能(VSF)的拖車，若該功能故障或失效，應由符合ISO 7638:2003連接器之接腳5發出6.1.2.4.6之個別黃色警告訊號。

當發生故障或失效，點火開關位於「開-ON」時，警告訊號應持續顯示且穩定不閃爍。

4.1.7.7.2 煞車系統電源供應可另與ISO 7638:2003連接器者不同，當使用此等額外電源供應時，應符合下列條件：

(a)無論是何種額外電源供應，ISO

<u>7638:2003應為煞車系統主要電源供應之來源。額外電源供應係於ISO 7638:2003電源供應發生故障時，提供備援電源。</u> <u>(b)在正常與故障模式下不應對煞車系統的操作有不良影響。</u> <u>(c)於ISO 7638:2003電源供應發生故障時，煞車系統之能量需求不應超過額外電源供應之最大可用功率。</u> <u>(d)拖車不應具備任何顯示其裝設額外電源供應之標示或標籤。</u> <u>(e)於額外電源供應之煞車系統內部發生故障時，不允許故障警告裝置提供其警示。</u> <u>(f)若使用額外電源供應，則應可透過該電源確認煞車系統之作動。</u> <u>(g)不論煞車系統作動是否使用額外電源，若來自ISO 7638:2003連接器之電源供應發生故障，則應符合4.1.7.5.2.1規定及防鎖死煞車系統電氣控制傳輸之故障警示。</u> <u>4.1.7.8 若ISO 7638:2003連接器所提供電源，係用於6.1.1.14.7所描述之功能，則應優先考慮煞車系統，並應防止對煞車系統造成過大負載。該保護應屬煞車系統功能之一部分。</u> <u>4.1.7.9 聯結兩部車輛之控制管路，於依據4.1.4.3進行連接情況下，其中一條管路出現故障，應自動地選用不受故障影響之管路，以確保6.4.1拖車煞車性能。</u> <u>4.1.7.10 當拖車供電電壓下降到申請者保證常用煞車性能值以下時，應透過ISO 7638:2003連接器之接腳5依據6.1.2.4.6規定發出之個別黃色警告訊號，且配備電力控制線路的拖車與配備電力控制線路之牽引車輛進行電力聯結時，應依6.1.2.4.6.1規定透過電力控制線路之資料通訊提供紅色警告訊號。</u> <u>4.1.7.11 於6.1.19.2、4.1.8.5要求下，當拖車煞車系統本身控制線路感應到相關資訊，拖車煞車亦可自動地作動。</u>		
<u>4.1.8 M2/M3/N類車輛</u> <u>4.1.8.1 氣動/液壓輔助設備在運作期間</u>		參考 UN R13 11-S10

<u>應獲得足以達到規定減速值之能量，並於該能量來源受到損害情況下，輔助設備之運作亦不應導致供應煞車系統之能量儲備下降到上述6.1.1.15規定之水準以下。</u> <u>4.1.8.2 被認可拖曳 O3 或 O4 類車輛之機動車輛，其煞車應符合下述規定：</u> <u>4.1.8.2.1 於牽引車輛之第二煞車系統作動時，亦應讓拖車有漸進之煞車作動；</u> <u>4.1.8.2.2 於牽引車輛之常用煞車系統發生故障時，若該系統係由至少兩個獨立部分所組成，則未受故障影響部分應能部分致動或完全致動拖車煞車，其可以有漸進之煞車作用。若此乃由一個常閉閥門控制，則此閥門可為內建式(Incorporated)，惟其應可讓駕駛容易由駕駛室內部或車輛外部、且無需使用工具之下檢查。</u> <u>4.1.8.2.3 若聯結兩輛車之控制管路其中一條發生故障，則未受故障影響之控制管路應能自動地確保拖車煞車性能。</u> <u>4.1.8.3 若為拖曳具備電氣式煞車系統拖車之機動車輛，則應滿足下列要求：</u> <u>4.1.8.3.1 機動車輛之電源(發電機和電池)應有充足能量為電氣式煞車系統提供電流。引擎於申請者建議怠速運作，且所有標準配備電氣裝置開啟狀態下，電氣式煞車系統最大電流消耗(15A)時，於連接端上量測得之電氣線路內電壓不得低於 9.6V。</u> <u>於超載時，電氣線路亦不應有短路產生；</u> <u>4.1.8.3.2 於牽引車輛之常用煞車系統發生故障時，若該系統係由至少兩個獨立部分所組成，則未受故障影響部分應能部分致動或完全致動拖車煞車；</u> <u>4.1.8.3.3 用以致動電氣式煞車系統之煞車燈開關與電路，僅可於該致動線路與煞車燈並聯，且煞車燈開關及電路承受該額外負載之情況下使用。</u> <u>4.1.8.4 若氣壓式常用煞車系統係由兩個(含)以上之獨立部分組成，應將控</u>		版，增訂 M2/ M3/N 類車輛煞車控制裝置及線路相關規定。
--	--	--

<u>制裝置處或其下游各獨立部分間之洩漏持續地排放至大氣中。</u> <u>4.1.8.5 若為拖曳O3或O4類拖車之機動車輛，拖車常用煞車系統可僅與牽引車輛常用、第二或駐煞車系統同時作動。然而，若拖車煞車作動是由牽引車輛出於穩定車輛之唯一目的而自動致動，則拖車煞車可自動作動。</u> <u>4.1.8.6 具有電力控制線路傳輸之常用煞車系統之特殊額外要求</u> <u>4.1.8.6.1 即使點火/啟動開關關掉後，及/或鑰匙拔除後，駐煞車被釋放之下，常用煞車系統仍應可產生至少等效於型式O試驗所需之總靜態煞車力。對於被認可曳引O3或O4類拖車之機動車輛，應為拖車常用煞車系統提供完整控制訊號，於常用煞車系統之能量傳輸裝置中亦應有充足能量可供使用。</u> <u>4.1.8.6.2 若電力控制線路傳輸發生臨時單一失效(小於四〇毫秒)，未涉及能量供應(例如非發送訊號或資料之錯誤)，則其常用煞車性能應無顯著影響。</u> <u>4.1.8.6.3 藉由電力控制線路與拖車電力連接之機動車輛，在拖車常用煞車系統任一部分之儲存能量降至4.1.7.6所述預警液面以下時，應發出故障訊號以明確向駕駛提出警告。當拖車之電力控制線路傳輸內部發生連續故障(大於四〇毫秒)(不包括能量儲存)時，亦應提供類似之警告，但不包含4.1.7.5.2.1達到拖車常用煞車性能規定，此可使用6.1.2.4.6.1規定之紅色警告訊號。</u> <u>4.1.8.6.4 若電力控制線路傳輸之能量來源發生故障，則從能量標稱值開始，常用煞車控制裝置二〇次連續全行程致動後，應能確保常用煞車系統之全控制範圍。試驗期間，在每次致動時，煞車控制裝置應完全作動二〇秒，及鬆開五秒。在上述試驗期間，能量傳輸中應有充足能量確保常用煞車系統之全行程致動。本項不應違背能量儲存裝置之要求。</u> <u>4.1.8.6.5 若輔助設備之能量供應來源</u>		
---	--	--

係與電力控制線路傳輸者相同，發動機(或電動車輛驅動馬達)以不超過最大功率八〇％之條件運轉下，應以下述方式之一確保能量供應可滿足規定之減速值：所有輔助設備運作時能夠防止此儲存裝置外洩，或在高於本規定6.1.2.3.4所述之臨界電壓下透過自動關閉預先選擇之輔助設備零組件以防該儲存裝置外洩。可以計算或實際試驗證明符合此要求。被認可拖曳O3或O4類拖車之車輛，應以負載四〇〇瓦為拖車之能量消耗考量。本段不適用於不使用電能之情況下能達到規定減速度值之車輛。

4.1.8.6.6 若輔助設備能量係來自電力控制線路傳輸，則應滿足下列要求：

4.1.8.6.6.1 在車輛行駛中，能量來源發生故障下操作控制裝置時，儲存裝置內之能量應足以致動煞車。

4.1.8.6.6.2 在車輛靜止、駐煞車系統作動、而能量來源發生故障之情況下，儲存能量應足以於煞車作動時點亮指示燈。

4.1.8.6.7 依 4.1.4.2 或 4.1.4.3，裝配電力控制線路之牽引車輛，於常用煞車系統之電力控制線路傳輸發生故障時，應保持拖車煞車之完全致動。

4.1.8.6.8 依據 4.1.4.3 以電力控制線路連接者，若其拖車之電力控制線路傳輸發生故障，則應依據 6.1.1.16.1 確保拖車煞車。此等情況包括拖車透過電力控制線路資料通訊提供“供應線路煞車請求”訊號，或在該資料通訊連續缺失之情況。本條文對 4.1.9 無法與拖車僅以電力控制線路連結之機動車輛不適用。。

【若為獲致一致之測試程序，則申請者應提供控制傳輸失效及影響之分析予檢測機構，並與檢測機構討論該資料。】

4.1.9 若只能與具備4.1.8.2.2電力控制線路之機動車輛相結合作動，則可依4.14.3規定裝配於拖車。在任何其他情況下，當拖車電力控制線路連接時，將自動作動煞車或保持制動。應依6.1.2.4.6規定發出獨立黃色警告訊號予駕駛。

修正規定	現行規定	說明
6. M2、M3、N2、N3、O及選擇符合6.規範之N1類車輛動態煞車 <u>6.1 一般規範</u> <u>6.1.1</u> 設計符合性聲明事項：申請者應確保及聲明符合本項規定。 <u>6.1.1.1</u> 煞車設備之設計、製造及安裝，應能抵抗其所遭遇的腐蝕及老化現象；於車輛正常使用下，不得因震動或衝擊產生損害。 <u>6.1.1.2</u> 煞車系統之效能應不受電場或磁場之影響。 <u>6.1.1.3</u> 煞車來令片之材質不得使用石棉。 <u>6.1.1.4</u> 常用煞車系統控制器應獨立於駐煞車系統控制器。 <u>6.1.1.5</u> 當煞車傳輸裝置任一零件失效時仍能符合第二煞車效能要求時，允許常用煞車系統與駐煞車系統共用傳輸裝置。 <u>6.1.1.6</u> 如果常用煞車系統與第二煞車系統為共用的控制裝置，則駐煞車系統應能於車輛行駛時作動。 <u>6.1.1.7</u> 如果常用煞車系統與第二煞車系統為相同控制裝置且共用傳輸裝置： <u>6.1.1.7.1</u> 如常用煞車系統由駕駛肌肉力量及一個或以上能量儲存輔助裝置所作動，當此能量儲存輔助裝置失效時，僅使用駕駛肌肉力量(不超過規定的最大值)必須能在沒有失效之能量儲存輔助裝置輔助下確保第二煞車效能。 <u>6.1.1.7.2</u> 如果常用煞車之力及傳輸裝置僅與駕駛控制之能量儲存裝置有關時，必須至少有兩個完全獨立能量儲存裝置，每一裝置裝備其自有獨立迴路，每一迴路僅作動在兩輪或更多輪之制動部份，如此選擇乃是為確保此裝置在依第二煞車效能之規定下煞車時，能不危及煞車過程之車輛穩定性。此外，每一前述能量儲存輔助裝置必需配備如<u>6.1.2.4</u>所述之警告裝置。在每一常用煞車迴路內，當至少一個空氣儲存器內時，必需有一排水及洩氣裝置，此裝置安裝於適當且	6. M2、M3、N2、N3、O及選擇符合6.規範之N1類車輛動態煞車 6.1 設計符合性聲明事項：申請者應確保及聲明符合本項規定。 6.1.1 煞車設備之設計、製造及安裝，應能抵抗其所遭遇的腐蝕及老化現象；於車輛正常使用下，不得因震動或衝擊產生損害。 6.1.2 煞車系統之效能應不受電場或磁場之影響。 6.1.3 煞車來令片之材質不得使用石棉。 6.1.4 常用煞車系統控制器應獨立於駐煞車系統控制器。 6.1.5 當煞車傳輸裝置任一零件失效時仍能符合第二煞車效能要求時，允許常用煞車系統與駐煞車系統共用傳輸裝置。 6.1.6 如果常用煞車系統與第二煞車系統為共用的控制裝置，則駐煞車系統應能於車輛行駛時作動。 6.1.7 如果常用煞車系統與第二煞車系統為相同控制裝置且共用傳輸裝置： 6.1.7.1 如常用煞車系統由駕駛肌肉力量及一個或以上能量儲存輔助裝置所作動，當此能量儲存輔助裝置失效時，僅使用駕駛肌肉力量(不超過規定的最大值)必須能在沒有失效之能量儲存輔助裝置輔助下確保第二煞車效能。 6.1.7.2 如果常用煞車之力及傳輸裝置僅與駕駛控制之能量儲存裝置有關時，必須至少有兩個完全獨立能量儲存裝置，每一裝置裝備其自有獨立迴路，每一迴路僅作動在兩輪或更多輪之制動部份，如此選擇乃是為確保此裝置在依第二煞車效能之規定下煞車時，能不危及煞車過程之車輛穩定性。此外，每一前述能量儲存輔助裝置必需配備如6.1.16所述之警告裝置。在每一常用煞車迴路內，當至少一個空氣儲存器內時，必需有一排水及洩氣裝置，此裝置安裝於適當且可	參考國外檢測機構實務做法，將原部份 6.1(設計符合性聲明事項)屬功能確認項目，調整為試驗項目；故修訂 6.1 為一般規範，再於該項新增 6.1.1 設計符合性聲明事項及 6.1.2 儲能設備、連結力控制及警告訊號功能確認試驗。 其他關聯項次配合調整。

可容易接近之位置。

6.1.1.8 當常用煞車系統及第二煞車系統有各別之控制裝置時，同時作動此兩個控制裝置時，不論兩個煞車系統均是在工作運轉狀態或是其中一個系統故障，將不可造成常用煞車系統及第二煞車系統同時不作動。

6.1.1.9 某些零組件，如踏板及其軸承、煞車總泵及其活塞或活塞組(液壓系統)、控制閥(液/氣壓系統)，介於踏板和煞車總泵或控制閥之連結、煞車泵和其活塞(液/氣壓系統)之連結、煞車之連桿和凸輪，如果他們尺度完整、可容易進手維護、且具有至少相當於車內其它主要零組件(如轉向柱之連結)之安全特性時，則將不能被視為容易破損，任何前述此類零組件之失效將造成其無法以至少相當於第二煞車要求規定之效率制動車輛時，其必需以合金或相當特性之材料製造且在正常操作煞車系統時不可產生顯著的扭曲。

6.1.1.10 常用煞車系統必需作用在車輛之所有輪且需適當分配各軸之作用力，且於重覆作動後，仍不易產生明顯煞車效果故障之情形。配置超過二軸以上之車輛，為避免輪胎鎖死或煞車來令片變光滑，當車輛處理較輕負載時，假若車輛可符合本法規所有性能要求之前提下，允許作用於某一軸之煞車力可以自動地降低至零。

6.1.1.11 常用煞車系統之作用力需能依縱向中間平面對稱地分配至同軸兩側之車輪，可能造成此分配由對稱偏至不對稱之補償及功能(如ABS等)時需要加以宣告。

6.1.1.12 電力控制線路傳輸之故障應不造成違反駕駛人意願之煞車作動。

6.1.1.12.1 煞車表面的有效性應確保符合規定，其應透過不易發生故障之構件與車輪穩固地結合。

6.1.1.13 制動之磨損必須能容易地使用手動或自動調整系統方式調整。此外，控制裝置、傳輸之零組件、制動之零組件必須具備預備磨損用之行程預度，如有需要，當制動變熱或煞車來令片磨損至某一程度時，在沒有立即調整之情況下，適

容易接近之位置。

6.1.8 當常用煞車系統及第二煞車系統有各別之控制裝置時，同時作動此兩個控制裝置時，不論兩個煞車系統均是在工作運轉狀態或是其中一個系統故障，將不可造成常用煞車系統及第二煞車系統同時不作動。

6.1.9 某些零組件，如踏板及其軸承、煞車總泵及其活塞或活塞組(液壓系統)、控制閥(液/氣壓系統)，介於踏板和煞車總泵或控制閥之連結、煞車泵和其活塞(液/氣壓系統)之連結、煞車之連桿和凸輪，如果他們尺度完整、可容易進手維護、且具有至少相當於車內其它主要零組件(如轉向柱之連結)之安全特性時，則將不能被視為容易破損，任何前述此類零組件之失效將造成其無法以至少相當於第二煞車要求規定之效率制動車輛時，其必需以合金或相當特性之材料製造且在正常操作煞車系統時不可產生顯著的扭曲。

6.1.10 常用煞車系統必需作用在車輛之所有輪且需適當分配各軸之作用力，且於重覆作動後，仍不易產生明顯煞車效果故障之情形。配置超過二軸以上之車輛，為避免輪胎鎖死或煞車來令片變光滑，當車輛處理較輕負載時，假若車輛可符合本法規所有性能要求之前提下，允許作用於某一軸之煞車力可以自動地降低至零。

6.1.11 常用煞車系統之作用力需能依縱向中間平面對稱地分配至同軸兩側之車輪，可能造成此分配由對稱偏至不對稱之補償及功能(如ABS等)時需要加以宣告。

6.1.12 電力控制傳輸裝置之故障應不造成違反駕駛人意願之煞車作動。

6.1.13 制動之磨損必需能容易地使用手動或自動調整系統方式調整。此外，控制裝置、傳輸之零組件、制動之零組件必需具備預備磨損用之行程預度，如有需要，當制動變熱或煞車來令片磨損至某一程度時，在沒有立即調整之情況下，適當的

當的補償方式需能確保煞車效力： <u>6.1.1.13.1</u> 常用煞車應能自動調整煞車磨損，然而，對於O1、O2類車輛與N2、N3類的越野(Off road)車輛、及N1車輛的後煞車而言，自動調整煞車裝置之安裝是可選配。<u>自動調整煞車裝置在熱性能試驗之後進行冷卻，應視情況依據6.2.3.5規定進行型式I試驗或型式III試驗之自由運轉試驗。</u> <u>6.1.1.13.1.1</u> 對於O4類車輛，若符合6.2.3.5規定，則視為滿足<u>6.1.1.13.1</u>之性能要求。 <u>6.1.1.13.1.2</u> 對於O2、O3類車輛，若符合6.2.3.5規定，則視為滿足<u>6.1.1.13.1</u>之性能要求。	補償方式需能確保煞車效力： <u>6.1.13.1</u> 常用煞車應能自動調整煞車磨損，然而，對於O1、O2類車輛與N2、N3類的越野(Off road)車輛、及N1車輛的後煞車而言，自動調整煞車裝置之安裝是可選配。 <u>6.1.13.1.1</u> 對於O4類車輛，若符合6.2.3.5規定，則視為滿足<u>6.1.13.1</u>之性能要求。 <u>6.1.13.1.2</u> 對於O2、O3類車輛，若符合6.2.3.5規定，則視為滿足<u>6.1.13.1</u>之性能要求。	
<u>6.1.1.13.2</u> 檢查常用煞車零件之磨損狀況： <u>6.1.1.13.2.1</u> 應可在不拆下車輪的情況下，藉由適當檢查孔或其他方式，利用車輛標準修護工具或一般檢查裝備很容易地由車外或車底檢查常用煞車來令片之磨損狀況。可另外選擇之方式為，<u>拖車可安裝提供需要更換煞車來令片資訊之顯示器或以車輪（雙輪視為單輪）感應裝置</u>，在煞車來令片必需要更換時，警示位於駕駛位置之駕駛，此警示得使用符合本法規<u>6.1.2.4.6</u>所規定之黃色警告訊號。 <u>6.1.1.13.2.2</u> 煞車鼓/碟盤摩擦面的磨損狀況評估，可僅為實際零件直接量測或為任何的煞車鼓/碟盤磨損指示器查檢，其過程中可有局部的拆解。在申請型式認證試驗時，申請者應定義下述： <u>6.1.1.13.2.2.1</u> 煞車鼓/碟盤的摩擦表面磨損狀況評估的方法，包括所需局部拆解及需要的工具與程序。 <u>6.1.1.13.2.2.2</u> 必要更換時機的容許最大磨耗極限資訊。此資訊應隨手可得，如在車主手冊或電子資料記錄中。	<u>6.1.13.2</u> 檢查常用煞車零件之磨損狀況： <u>6.1.13.2.1</u> 應可在不拆下車輪的情況下，藉由適當檢查孔或其他方式，利用車輛標準修護工具或一般檢查裝備很容易地由車外或車底檢查常用煞車來令片之磨損狀況。可另外選擇之方式為，以車輪（雙輪視為單輪）感應裝置，在煞車來令片必需要更換時，警示位於駕駛位置之駕駛，此警示得使用符合本法規<u>6.1.16</u>所規定之黃色警告訊號。 <u>6.1.13.2.2</u> 煞車鼓/碟盤摩擦面的磨損狀況評估，可僅為實際零件直接量測或為任何的煞車鼓/碟盤磨損指示器查檢，其過程中可有局部的拆解。在申請型式認證試驗時，申請者應定義下述： <u>6.1.13.2.2.1</u> 煞車鼓/碟盤的摩擦表面磨損狀況評估的方法，包括所需局部拆解及需要的工具與程序。 <u>6.1.13.2.2.2</u> 必要更換時機的容許最大磨耗極限資訊。此資訊應隨手可得，如在車主手冊或電子資料記錄中。	參考 UN R13 11-S10版，修訂檢查常用煞車零件之磨損之相關規定及項次調整。
<u>6.1.1.14</u> O類車輛之煞車系統： <u>6.1.1.14.1</u> 對於O1類拖車無須配備常用煞車系統，但若裝備則需符合與O2類拖車相同之規範。 <u>6.1.1.14.2</u> 對於O2類拖車，必須配備一	<u>6.1.17</u> O類車輛之煞車系統： <u>6.1.17.1</u> 對於O1類拖車無須配備常用煞車系統，但若裝備則需符合與O2類拖車相同之規範。 <u>6.1.17.2</u> 對於O2類拖車，必須配備一	項次調整。

個連續式或半連續式或慣性(超越)式的常用煞車系統。慣性(超越)常用煞車系統只能用於中心軸拖車。然而，亦可裝設電力煞車系統。 <u>6.1.1.14.3 對於O3與O4類拖車必須配備有一個連續式或半連續式的常用煞車系統。</u>	個連續式或半連續式或慣性(超越)式的常用煞車系統。慣性(超越)常用煞車系統只能用於中心軸拖車。然而，亦可裝設電力煞車系統。 6.1.17.3 對於O3與O4類拖車必須配備有一個連續式或半連續式的常用煞車系統。	
<u>6.1.1.14.3.1其應作用於車輛所有車輪上；</u> <u>6.1.1.14.3.2其應適當分配作用於輪軸之間；</u> <u>6.1.1.14.3.3 應至少有一個附有排水及洩氣裝置之空氣儲槽，其應安裝於容易接近之位置。</u>		參考 UN R13 11-S10 版，新增連續式或半連續式的常用煞車系統相關規定。
<u>6.1.1.14.4 在拖車上配備有一由曳引車駕駛所控制的煞車時，曳引車的常用煞車系統必須配備有一裝置，使得在拖車的煞車系統有故障或曳引車與其拖車之間的空氣供應管路(或是採用這類其它型式的連接)供應中斷時，使它仍能以針對第二煞車規定的有效性來煞住拖車；特別是，此裝置必須位於曳引車上。</u> <u>6.1.1.14.5 若遇有氣壓連接管線故障、電力控制線路中斷或不良，駕駛必須仍能以常用煞車控制或第二煞車控制或駐煞車控制的方式來全部或部份地作動拖車的煞車；除非此拖車配備符合下述6.4.3規範之自動煞車，且該故障會使自動煞車作動。</u> <u>6.1.1.14.6 對於預定作為危險貨物運輸單位(ADR)的O4類拖車必須配備合格之A類防鎖死煞車系統。</u>	6.1.17.4 在拖車上配備有一由曳引車駕駛所控制的煞車時，曳引車的常用煞車系統必須配備有一裝置，使得在拖車的煞車系統有故障或曳引車與其拖車之間的空氣供應管路(或是採用這類其它型式的連接)供應中斷時，使它仍能以針對第二煞車規定的有效性來煞住拖車；特別是，此裝置必須位於曳引車上。 6.1.17.5 若遇有氣壓連接管線故障、電力控制線路中斷或不良，駕駛必須仍能以常用煞車控制或第二煞車控制或駐煞車控制的方式來全部或部份地作動拖車的煞車；除非此拖車配備符合下述6.4.3規範之自動煞車，且該故障會使自動煞車作動。 6.1.17.6 對於預定作為危險貨物運輸單位(ADR)的O4類拖車必須配備合格之A類防鎖死煞車系統。	項次調整。
<u>6.1.1.14.7</u> <u>(a) 電力控制線路應符合 ISO 11992-1 及 11992-2:2003，包括其修正版 1：2007，且為使用下列條件之點對點類型：</u> <u>(i) ISO7638-1 或 7638-2：2003 規範之七個接腳之連接器，或</u> <u>(ii) 對於電力控制線路為自動連接之系統，自動連接器應至少提供與上述 ISO7638 連接器相同數量之接腳，且符合 8 之規範要求。</u> <u>(b) ISO 7638 連接器的數據接觸點應專用於 ISO11992-2:2003(包括其修正版 1:2007)指定之煞車(包括 ABS)及行駛相關裝置(方向盤、輪胎和懸</u>		參考 UN R13 11-S10 版，新增電力控制線路、連接器規格及連接器所提供之電源等相關規定。

<u>吊系統)等功能之資訊傳輸。煞車功能者應具有優先權、並應於正常和失效模式維持。行駛相關裝置功能之資訊傳輸不應延遲煞車功能者。</u> <u>(c) 由 ISO 7638 連接器所提供之電源,應專用於煞車和行駛相關裝置等功能,以及未經電力控制線路傳輸之拖車相關訊息傳輸。惟無論於何種情況,皆應適用本項 4.1.7.7 規定。其他功能所需電源應以其他方式供應。</u>		
<u>6.1.1.15 使用駕駛人肌力以外之能量來輔助煞車之作動時,該能量供應裝置可為一個或多個,但應確保該能量供應裝置具有足夠之安全性。</u> <u>6.1.1.15.1 任何配備有能量儲存裝置作動常用煞車之車輛,必須有一警告裝置其在儲存能量降至某一程度時,未充填此儲存裝置且無論何種載重下,發出光學(紅色)或聲音訊號;此訊號作動時對應之儲存能量,需為可能於經歷四次全行程作用常用煞車控制端後的第五次作用常用煞車時,獲得規定之第二煞車效能(常用煞車之傳輸正常,且煞車調整儘可能接近)。此警告裝置必須直接且永久的連接在迴路上。當引擎在正常運作狀況下運轉且煞車系統無失效時,除非在剛啟動引擎後需要充填能量儲存裝置,否則警告裝置必須不作動。</u>	6.1.18 使用駕駛人肌力以外之能量來輔助煞車之作動時,該能量供應裝置可為一個或多個,但應確保該能量供應裝置具有足夠之安全性。 6.1.18.1 任何配備有能量儲存裝置作動常用煞車之車輛,必須有一警告裝置其在儲存能量降至某一程度時,未充填此儲存裝置且無論何種載重下,發出光學(紅色)或聲音訊號;此訊號作動時對應之儲存能量,需為可能於經歷四次全行程作用常用煞車控制端後的第五次作用常用煞車時,獲得規定之第二煞車效能(常用煞車之傳輸正常,且煞車調整儘可能接近)。此警告裝置必須直接且永久的連接在迴路上。當引擎在正常運作狀況下運轉且煞車系統無失效時,除非在剛啟動引擎後需要充填能量儲存裝置,否則警告裝置必須不作動。	項次調整。
<u>6.1.1.15.1.1 然而,若因符合6.7.3要求而獲認定符合6.7.1要求,則其警告裝置應包含光學(紅色)及聲音訊號。符合上述要求之每個警告裝置,可非同步作動,惟聲音訊號作動不應較光學訊號早。</u> <u>6.1.1.15.1.2 使用手動煞車時,及/或依照申請者之選擇,在自動變速箱檔位於「駐煞車」位置時,可免除此聲音訊號之作動。</u>		參考 UN R13 11-S10 版,新增警告裝置作動之規定。
<u>6.1.1.16 對於被認可拖曳O3或O4類車輛之機動車輛,若該拖車配備自動煞車則其自動煞車應符合下述規定:</u> <u>6.1.1.16.1 能量供應管路內之壓力須在駕駛人作用於指定的煞車控制端後二秒內下降至一五〇 kPa;而當駕駛人釋放煞車控制端後,能量供應管路內之壓力必須重新增壓。</u> <u>6.1.1.16.2 當能量供應管路以一〇〇</u>	6.1.19 對於被認可拖曳O3或O4類車輛之機動車輛,若該拖車配備自動煞車則其自動煞車應符合下述規定: 6.1.19.1 能量供應管路內之壓力須在駕駛人作用於指定的煞車控制端後二秒內下降至一五〇 kPa;而當駕駛人釋放煞車控制端後,能量供應管路內之壓力必須重新增壓。 6.1.19.2 當能量供應管路以一〇〇	項次調整。

kPa/sec 以上之速率減壓時，拖車之自動煞車須在能量供應管路之壓力下降至二〇〇 kPa 前開始作動。	kPa/sec以上之速率減壓時，拖車之自動煞車須在能量供應管路之壓力下降至二〇〇 kPa前開始作動。													
6.1.1.17 用以點亮煞車燈之煞車訊號產生 6.1.1.17.1 當駕駛使常用煞車作動時需觸發訊號使煞車燈亮起。 6.1.1.17.2 若車輛運用電子訊號來控制常用煞車系統之啟動應用，且配備持久煞車系統及/或A類再生煞車系統時，應符合以下規定： <table><tr><th colspan="2">持久煞車及/或再生煞車系統產生之減速度</th></tr><tr><td>≤ 1.3 m/sec2</td><td>> 1.3 m/sec2</td></tr><tr><td>可產生訊號</td><td>應產生訊號</td></tr></table> 6.1.1.17.2.1若車輛配備有不同於上述 6.1.1.17.2.規格之煞車系統，其持久煞車系統及/或A類再生煞車系統可產生作動訊號，且與減速度無關。 6.1.1.17.2.2當減速係僅由引擎本身引起之煞車效應而產生時，不得產生訊號。 6.1.1.17.3 當拖車的煞車系統於"自動控制煞車"下作動時，裝配有電控線的拖車，需經由拖車電控線送出「點亮煞車燈」訊號。但當減速度小於0.七公尺/秒平方則不觸發訊號。 6.1.1.17.4 由"選擇性煞車"作動常用煞車時，不得引發訊號點亮煞車燈。(註：在"選擇性煞車"作動期間，其功能可轉換成"自動控制煞車"。) 6.1.1.17.5 當裝備有電控線之前車接受到來自拖車之點亮煞車燈訊息時，前車應產生點亮煞車燈的訊號。裝備電控線之拖車，當在"選擇性煞車"開始作動時不應由電控線送出點亮煞車燈之訊號。(註：此規範需配合 ISO 11992 修訂執行。) 6.1.1.17.6 未逾三軸且配備空氣懸吊之 O3 和 O4 類車輛，其穩定性電子式控制功能(VSF)，至少應包括翻覆性控制及 6.9 之要求規定。	持久煞車及/或再生煞車系統產生之減速度		≤ 1.3 m/sec2	> 1.3 m/sec2	可產生訊號	應產生訊號	6.1.20 用以點亮煞車燈之煞車訊號產生 6.1.20.1 當駕駛使常用煞車作動時需觸發訊號使煞車燈亮起。 6.1.20.2 若車輛運用電子訊號來控制常用煞車系統之啟動應用，且配備持久煞車系統及/或A類再生煞車系統時，應符合以下規定： <table><tr><th colspan="2">持久煞車及/或再生煞車系統產生之減速度</th></tr><tr><td>≤ 1.3 m/sec2</td><td>> 1.3 m/sec2</td></tr><tr><td>可產生訊號</td><td>應產生訊號</td></tr></table> 6.1.20.2.1若車輛配備有不同於上述 6.1.20.2.規格之煞車系統，其持久煞車系統及/或A類再生煞車系統可產生作動訊號，且與減速度無關。 6.1.20.2.2當減速係僅由引擎本身引起之煞車效應而產生時，不得產生訊號。 6.1.20.3 當拖車的煞車系統於"自動控制煞車"下作動時，裝配有電控線的拖車，需經由拖車電控線送出「點亮煞車燈」訊號。但當減速度小於0.七公尺/秒平方則不觸發訊號。 6.1.20.4 由"選擇性煞車"作動常用煞車時，不得引發訊號點亮煞車燈。(註：在"選擇性煞車"作動期間，其功能可轉換成"自動控制煞車"。) 6.1.20.5 當裝備有電控線之前車接受到來自拖車之點亮煞車燈訊息時，前車應產生點亮煞車燈的訊號。裝備電控線之拖車，當在"選擇性煞車"開始作動時不應由電控線送出點亮煞車燈之訊號。(註：此規範需配合 ISO 11992修訂執行。)	持久煞車及/或再生煞車系統產生之減速度		≤ 1.3 m/sec2	> 1.3 m/sec2	可產生訊號	應產生訊號	項次調整。 參考 UN R13 11-S10 版，新增未逾三軸且配備空氣懸吊之 O3 和 O4 拖車其 VSF
持久煞車及/或再生煞車系統產生之減速度														
≤ 1.3 m/sec2	> 1.3 m/sec2													
可產生訊號	應產生訊號													
持久煞車及/或再生煞車系統產生之減速度														
≤ 1.3 m/sec2	> 1.3 m/sec2													
可產生訊號	應產生訊號													

		應至少包括翻覆性控制及 6.9 之要求規定。
<u>6.1.1.18</u>當車輛有用以表示緊急煞車之方式時，緊急煞車信號之產生與解除應只能在符合下列條件時由常用煞車系統之施加而作動： <u>6.1.1.18.1</u>當車輛減速度低於下列之值時，不得產生信號，但當減速度等於或高於下列之值時則可產生信號，實際數值由申請者宣告： N1類車輛：當車輛減速度低於六公尺/秒平方時不得產生。 M2、M3、N2及N3類車輛：當車輛減速度低於四公尺/秒平方時不得產生。 所有車種：此信號最遲應於車輛減速度低於二·五公尺/秒平方時解除。 <u>6.1.1.18.2</u> 於下列情況時亦可產生信號： (a) 可藉由煞車數據資料所推算的減速度值產生信號，其產生與否之門檻應依上述<u>6.1.1.18.1</u>所定義。 N1類車輛：當車輛減速度低於六公尺/秒平方時不得產生。 對M2、M3、N2及N3類車輛：當車輛減速度低於四公尺/秒平方時不得產生。或 (b)車速五〇公里/小時以上且當防鎖死煞車系統為全循環(2.1.11所定義)之下，此信號可於常用煞車系統作動時產生。 當防鎖死煞車系統不再是全循環狀態時，此信號應即解除。	<u>6.1.21</u>當車輛有用以表示緊急煞車之方式時，緊急煞車信號之產生與解除應只能在符合下列條件時由常用煞車系統之施加而作動： <u>6.1.21.1</u> 當車輛減速度低於下列之值時，不得產生信號，但當減速度等於或高於下列之值時則可產生信號，實際數值由申請者宣告： N1類車輛：當車輛減速度低於六公尺/秒平方時不得產生。 M2、M3、N2及N3類車輛：當車輛減速度低於四公尺/秒平方時不得產生。 所有車種：此信號最遲應於車輛減速度低於二·五公尺/秒平方時解除。 <u>6.1.21.2</u> 於下列情況時亦可產生信號： (a) 可藉由煞車數據資料所推算的減速度值產生信號，其產生與否之門檻應依上述<u>6.1.21.1</u>所定義。 N1類車輛：當車輛減速度低於六公尺/秒平方時不得產生。 對M2、M3、N2及N3類車輛：當車輛減速度低於四公尺/秒平方時不得產生。或 (b)車速五〇公里/小時以上且當防鎖死煞車系統為全循環(2.1.11所定義)之下，此信號可於常用煞車系統作動時產生。 當防鎖死煞車系統不再是全循環狀態時，此信號應即解除。	項次調整。
<u>6.1.1.19</u>對於配備B類電力再生煞車系統之N1類車輛，若能符合下述兩個條件時，則來自其它來源的煞車輸入，可適當地調配讓電力再生煞車系統單獨作用： <u>6.1.1.19.1</u>在符合下述其中之一的要求下(檢測機構得使用額外的車輛試驗程序來檢查其常用煞車系統)，電力再生煞車系統的扭力輸出的本質差異(例如，在主電池裏的電量狀態改變的結果)可自動被漸進關係的適當差異所補償： 本項法規6.2.1.11.2之規定，或	<u>6.1.22</u>對於配備B類電力再生煞車系統之N1類車輛，若能符合下述兩個條件時，則來自其它來源的煞車輸入，可適當地調配讓電力再生煞車系統單獨作用： <u>6.1.22.1</u>在符合下述其中之一的要求下(檢測機構得使用額外的車輛試驗程序來檢查其常用煞車系統)，電力再生煞車系統的扭力輸出的本質差異(例如，在主電池裏的電量狀態改變的結果)可自動被漸進關係的適當差異所補償： 本項法規6.2.1.11.2之規定，或	項次調整。

本基準「防鎖死煞車系統」的6.3(包括電力馬達嚙合時的情況), 及 6.1.1.19.2 在應考慮可能輪胎/道路抓地力之下, 為確保煞車率(檢測機構得使用額外的車輛試驗程序來檢查其常用煞車系統)保持與駕駛煞車需求相關聯, 煞車必須自動地作用在車輛的所有車輪上。	本基準「防鎖死煞車系統」的6.3(包括電力馬達嚙合時的情況), 及 6.1.22.2 在應考慮可能輪胎/道路抓地力之下, 為確保煞車率(檢測機構得使用額外的車輛試驗程序來檢查其常用煞車系統)保持與駕駛煞車需求相關聯, 煞車必須自動地作用在車輛的所有車輪上。	
6.1.1.20 常用煞車、第二煞車與駐煞車系統必須透過適當強度的構件, 作用在被連接到車輪的煞車表面。 針對特殊軸的煞車扭矩是由磨擦煞車系統與B類電力再生煞車系統所共同提供的地方, 切斷後者的來源是被允許的, 只要磨擦煞車來源永遠保持連接著, 且能夠提供6.1.1.19.1所提及的補償。 在遇有短暫切斷的暫態情況, 不完全的補償是被接受的, 但在一秒內, 這個補償必須至少達到最終值之百分之七五。 然而在所有情況下, 所有永久連接的磨擦煞車來源必須能確保常用和第二煞車系統持續以規定程度的有效性來操作。 只有在駕駛座的駕駛才能控制解除駐煞車系統的煞車, 而這是透過一個不會因洩漏就產生作用的系統。	6.1.23 常用煞車、第二煞車與駐煞車系統必須透過適當強度的構件, 作用在被連接到車輪的煞車表面。 針對特殊軸的煞車扭矩是由磨擦煞車系統與B類電力再生煞車系統所共同提供的地方, 切斷後者的來源是被允許的, 只要磨擦煞車來源永遠保持連接著, 且能夠提供6.1.22.1所提及的補償。 在遇有短暫切斷的暫態情況, 不完全的補償是被接受的, 但在一秒內, 這個補償必須至少達到最終值之百分之七五。 然而在所有情況下, 所有永久連接的磨擦煞車來源必須能確保常用和第二煞車系統持續以規定程度的有效性來操作。 只有在駕駛座的駕駛才能控制解除駐煞車系統的煞車, 而這是透過一個不會因洩漏就產生作用的系統。	項次調整。
6.1.1.21 配備A類電力再生煞車系統之M2, N1及總重小於五公噸之N2類車輛之額外要求: 6.1.1.21.1 對於N1類車輛, 其電力再生煞車僅能由加速器(油門)控制及/或空檔位置作動。 6.1.1.21.2 對於M2及總重小於五公噸之N2類車輛, 其電力再生煞車可由一獨立之開關或撥桿控制。 6.1.1.21.3 對於 6.1.1.22.6 及 6.1.1.22.7 之規定亦適用於 A 類電力再生煞車系統。	6.1.24 配備A類電力再生煞車系統之M2, N1及總重小於五公噸之N2類車輛之額外要求: 6.1.24.1 對於N1類車輛, 其電力再生煞車僅能由加速器(油門)控制及/或空檔位置作動。 6.1.24.2 對於M2及總重小於五公噸之N2類車輛, 其電力再生煞車可由一獨立之開關或撥桿控制。 6.1.24.3 對於 6.1.25.6 及 6.1.25.7 之規定亦適用於 A 類電力再生煞車系統。	項次調整。
6.1.1.22 配備B類電力再生煞車系統之M2, N1及總重小於五公噸之N2類車輛之額外要求: 6.1.1.22.1 除自動方式外, 常用煞車系統的任一部份不得有部分或完全中斷之現象。本節規範不得違背6.1.1.20所述。 6.1.1.22.2 常用煞車系統必須僅有一	6.1.25 配備B類電力再生煞車系統之M2, N1及總重小於五公噸之N2類車輛之額外要求: 6.1.25.1 除自動方式外, 常用煞車系統的任一部份不得有部分或完全中斷之現象。本節規範不得違背6.1.23所述。 6.1.25.2 常用煞車系統必須僅有一個	項次調整。

個控制裝置； <u>6.1.1.22.3</u> 對配備有A與B兩類電力再生煞車系統之電動車輛，除<u>6.1.1.21.1</u>外，應適用前述所有相關敘述。 在此情況時，對N1類車輛，其電力再生煞車可由加速板(油門)及/或空檔位置作動。 另外，常用煞車控制之作動必須不減低前述經由釋放加速板控制所產生之煞車效果； <u>6.1.1.22.4</u> 常用煞車系統必須不因馬達的分離或檔位而有不當影響； <u>6.1.1.22.5</u> 若煞車之電氣構件的操作是由一個來自常用煞車控制的資訊與個別車輪的煞車力之間所建立的關係所確保，若導致軸的煞車分佈需要修改的這個關係失效(6.2.10及6.6或本基準「防鎖死煞車系統」，視何者適用)時，則至少須在啟動控制後立即以光學警告訊號警告駕駛人，且只要此故障存在且車輛控制開關(鑰匙)在"ON"的位置時，此信號就必須保持亮著。 <u>6.1.1.22.6</u> 電力再生煞車之操作必須不受電場或磁場之不良影響； <u>6.1.1.22.7</u> 對裝置防鎖死煞車系統之車輛，防鎖死煞車系統必須控制電力煞車系統。	控制裝置； <u>6.1.25.3</u> 對配備有A與B兩類電力再生煞車系統之電動車輛，除<u>6.1.24.1</u>外，應適用前述所有相關敘述。 在此情況時，對N1類車輛，其電力再生煞車可由加速板(油門)及/或空檔位置作動。 另外，常用煞車控制之作動必須不減低前述經由釋放加速板控制所產生之煞車效果； <u>6.1.25.4</u> 常用煞車系統必須不因馬達的分離或檔位而有不當影響； <u>6.1.25.5</u> 若煞車之電氣構件的操作是由一個來自常用煞車控制的資訊與個別車輪的煞車力之間所建立的關係所確保，若導致軸的煞車分佈需要修改的這個關係失效(6.2.10及6.6或本基準「防鎖死煞車系統」，視何者適用)時，則至少須在啟動控制後立即以光學警告訊號警告駕駛人，且只要此故障存在且車輛控制開關(鑰匙)在"ON"的位置時，此信號就必須保持亮著。 <u>6.1.25.6</u> 電力再生煞車之操作必須不受電場或磁場之不良影響； <u>6.1.25.7</u> 對裝置防鎖死煞車系統之車輛，防鎖死煞車系統必須控制電力煞車系統。	
<u>6.1.1.23</u> 對於配備B類電力再生煞車系統之車輛，<u>所提供之煞車力不應超過該系統設計最小值；若其電池電量狀態處於下列狀態之一，則視為符合此規定：</u> <u>6.1.1.23.1</u>申請者列在車輛規格中所建議之最大電量程度；或 <u>6.1.1.23.2</u>申請者對此並無特別建議時，在不小於全充電程度之九五%；或 <u>6.1.1.23.3</u>在車輛自動充電下達到的最大程度； <u>6.1.1.23.4</u>於執行測試時，任何電池電量狀態下均無再生煞車組件。	<u>6.1.26</u> 對於配備B類電力再生煞車系統之車輛，<u>在下列電池狀態時，所產生的煞車力道不得超過系統設計最小值：</u> <u>6.1.26.1</u>列在車輛規格中，<u>製造廠</u>所建議之最大<u>充電</u>程度。 <u>6.1.26.2</u>在不小於全充電程度的九五%，其中製造廠對此並無特別建議。 <u>6.1.26.3</u>在車輛自動充電下達到的最大程度。	1.「製造廠」修訂為「申請者」。 2.參考 UN R13 11-S10 版，新增 6.1.1.23.4 規定。 3.項次調整。
<u>6.1.2 儲能設備、連結力控制及警告訊號功能確認試驗</u> <u>6.1.2.1</u>對於液壓傳輸之煞車系統，其液體儲存槽注入口需易於使用；且<u>其設計與構造應能讓不須開啟容器情況下輕易檢查液體存量，若未能滿足此</u>	<u>6.1.14</u> 對於液壓傳輸之煞車系統，其液體儲存槽注入口需易於使用，且能輕易檢查液體存量。	參考國外檢測機構實務作法，將 6.1.14(屬設計符合性聲明事項)，調

<u>一條件，則應依6.1.2.4.1.3規定之紅色警告訊號，提醒駕駛注意到會導致煞車系統失效之液體液面下降狀況。液壓傳輸煞車系統中使用之液體型式，應使用ISO 9128:2006圖一或圖二之標示予以辨識。</u> <u>應於距離儲存槽注入口一00公釐以內之可見位置，該標示不可被輕易除去；申請者可提供額外資訊。</u>		整至6.1.2.1(屬確認試驗規定)。
<u>6.1.2.2在不影響4.1.3.1之要求下，對於輔助能源為煞車系統運作之必要儲能者，其應能確保煞車性能於引擎停止或該能源驅動設備故障時仍可使車輛於規定之條件下停止。同時，若利用伺服裝置（Servo device）輔助駕駛於駐煞車系統上施力，則應確保駐煞車系統於伺服裝置故障時之致動。可視需要使用與伺服裝置所屬之儲能設備不同之儲能設備。該儲能設備可為提供常用煞車系統使用之儲能設備。</u>		參考 UN R13 11-S10 版，新增輔助能源應能於引擎停止或該能源驅動設備故障時仍可確保煞車性能之相關規定。
<u>6.1.2.3 聯結力控制 (Coupling force control)：</u> <u>6.1.2.3.1只允許<u>牽引車輛</u>配備有聯結力控制裝置。</u> <u>6.1.2.3.2此裝置應能減少<u>牽引車輛</u>與拖車間之動態煞車率差異值，在檢測報告中需有聯結力控制裝置之功能確認，確認方法須由<u>申請者</u>及<u>檢測機構</u>同意，並附加在檢測報告上。</u>	6.1.15 聯結力控制 (Coupling force control)： 6.1.15.1只允許<u>曳引車</u>配備有聯結力控制裝置，且此裝置應能減少<u>曳引車</u>與拖車之間的動態煞車率差異值，在檢測報告中需有聯結力控制裝置之功能確認，確認方法需由<u>製造廠</u>及<u>檢測單位</u>同意，並附加在檢測報告上。 <u>6.1.15.2一聯結力控制系統必須只控制由動力驅動車輛與拖車的常用煞車系統(不包括持久煞車系統)所引起的聯結力。</u>	1.參考國外檢測機構實務作法，將6.1.15(屬設計符合性聲明事項)，調整至6.1.2.3(屬確認試驗規定)。 2.「<u>曳引車</u>」修訂為「<u>牽引車輛</u>」。
<u>6.1.2.3.2.1聯結力控制可以控制拖車之煞車率TM/PM及/或煞車需求值。若為依據4.1.4.2裝配兩條控制線路之牽引車輛，此二訊號應接受相似之控制調整。</u> <u>6.1.2.3.2.2聯結力控制不應阻礙最大可能煞車壓力之施加。</u> <u>6.1.2.3.3車輛應滿足全負載相容性要求，然而，為了達到6.1.2.3.2之目標，於聯結力控制作動時，車輛可不依循此要求。</u>		參考 UN R13 11-S10 版，新增聯結力控制相關規定，以提升行車安全。

<u>6.1.2.3.4聯結力控制系統提供之補償較本項2.1.30.3規定之標稱需求值逾一五〇kPa，且控制線聯結頭內壓力值小於六五〇kPa(或等效數位需求值)，應依據6.1.2.4.2.4之黃色警告訊號指示聯結力控制裝置之補償狀態。若其值逾六五〇kPa且此補償導致作動點(Operating point)位於6.6所規定之機動車輛全負載相容性頻帶範圍以外，則應發出警告訊號。</u> <u>6.1.2.3.5聯結力控制系統必須只控制由動力驅動車輛與拖車的常用煞車系統(不包括持久煞車系統)所引起的聯結力。</u>		
<u>6.1.2.4 警告訊號：</u> <u>6.1.2.4.1 煞車系統出現下列狀況時，應以紅色警告訊號顯示：</u> <u>6.1.2.4.1.1 液壓煞車系統零件故障致使常用煞車系統無法達到其性能，和該系統至少一個迴路失效時。替代性的作法是，當煞車油容量低於申請者容許之指定值時。</u> <u>6.1.2.4.1.2 駐煞車系統作動時。</u> <u>6.1.2.4.1.3 機動車輛透過電力控制線控制拖車煞車時，當拖車煞車系統無法達到其效能或單一迴路失效時。</u> <u>6.1.2.4.1.4 一個紅色警告訊號，用以指示出此法規所定義的車輛煞車設備內的故障。此故障使無法達到規定的常用煞車性能與/或至少使兩個獨立的常用煞車迴路中有一個無法作用。</u> <u>6.1.2.4.2 下列狀況應以黃色警告訊號顯示：</u> <u>6.1.2.4.2.1 駐煞車系統電力供給或傳輸之線路破損、故障時。</u> <u>6.1.2.4.2.2 當煞車系統退化或損壞而以電力控制線路傳輸進行調整時，M2/M3/N類車輛應依據6.1.2.4.2.4規定之黃色警告訊號，O類車輛應依據6.2.12規定之單獨黃色警告訊號提供駕駛，此於補償調整超過下列限制值</u>	<u>6.1.16 警告訊號：</u> <u>6.1.16.1 警告訊號應使駕駛於全天候皆能易於辨識，且於駕駛座能輕易判讀，其零件故障應不對煞車系統產生不良影響。</u> <u>6.1.16.2 當故障或失效存在且啟動開關位於「開-ON」時，警告訊號應持續顯示，且訊號穩定不閃爍。</u> <u>6.1.16.3 煞車系統出現下列狀況時，應以紅色警告訊號顯示：</u> <u>6.1.16.3.1 液壓煞車系統零件故障致使常用煞車系統無法達到其性能，和該系統至少一個迴路失效時。替代性的作法是，當煞車油容量低於申請者容許之指定值時。</u> <u>6.1.16.3.2 駐煞車系統作動時。</u> <u>6.1.16.3.3 機動車輛透過電力控制線控制拖車煞車時，當拖車煞車系統無法達到其效能或單一迴路失效時。</u> <u>6.1.16.3.4 一個紅色警告訊號，用以指示出此法規所定義的車輛煞車設備內的故障。此故障使無法達到規定的常用煞車性能與/或至少使兩個獨立的常用煞車迴路中有一個無法作用。</u> <u>6.1.16.4 下列狀況應以黃色警告訊號顯示：</u> <u>6.1.16.2.1 駐煞車系統電力供給或傳輸之線路破損、故障時。</u> <u>6.1.16.4.2 當煞車系統退化或損壞而以電子控制傳輸進行調整時。</u>	參考國外檢測機構實務作法，將6.1.16(屬設計符合性聲明事項)，調整至6.1.2.4(屬確認試驗規定)。

<u>時，適用所有負載條件：</u> <u>6.1.2.4.2.2.1 任一車軸之下列橫向煞車壓力差值：</u> <u>(a)車輛減速度大於或等於二公尺/秒平方者，較大值之百分之二五。</u> <u>(b)車輛減速度小於二公尺/秒平方者，對應於車輛減速度為二公尺/秒平方時，百分之二五之數值。</u> <u>6.1.2.4.2.2.2 任一車軸之下列個別補償值：</u> <u>(a)車輛減速度大於或等於二公尺/秒平方者，大於標稱值(Nominal value)之百分之五〇。</u> <u>(b)車輛減速度小於二公尺/秒平方者，對應於車輛減速度為二公尺/秒平方時，標稱值之百分之五〇之數值。</u> <u>6.1.2.4.2.3 只有車速高於一〇公里/小時且煞車第一次作用時，才允許出現上述規定之補償。</u>		參考 UN R13 11-S10 版，增訂橫向煞車壓力差值相關規定。
<u>6.1.2.4.2.4 當偵測到車輛煞車系統中的一個電路故障而此故障為以黃色警告訊號而並非以紅色警告訊號顯示時。</u> <u>6.1.2.4.2.5 聯結力控制故障時。</u> <u>6.1.2.4.2.6 除了N1類的車輛以外，配備有電力控制線路及/或被認可允許曳引配備有電力控制傳輸裝置拖車的動力驅動車輛，當拖車煞車設備的電力控制傳輸裝置與/或能量供應裝置故障時。</u> <u>6.1.2.4.2.7 使用選擇性煞車以確保車輛穩定性之拖車，當其穩定系統的電力控制傳輸裝置出現故障時。</u> <u>6.1.2.4.2.8 當供應至拖車的電壓降至無法確保規定的常用煞車性能時。</u> <u>6.1.2.4.2.9 當能源供給失敗時。</u> <u>6.1.2.4.3 配備電力控制傳輸裝置之常用煞車，當故障時應有紅色或黃色訊號警告駕駛。若因電力接續性之故障(例如損壞、中斷)，導致常用煞車性能無法達到(紅色警告訊號)，應於其發生時即發出訊號予駕駛，且依照6.2.9 規定操作常用煞車控制裝置應能滿足之第二煞車性能。此要求並不違背有關第二煞車的要求。</u> <u>6.1.2.4.4 當電池電壓降至申請者所指</u>	6.1.16.4.3 當偵測到車輛煞車系統中的一個電路故障而此故障並未以紅色警告訊號顯示時。 6.1.16.4.4 聯結力控制故障時。 6.1.16.4.5 除了N1類的車輛以外，配備有電力控制線路及/或被認可允許曳引配備有電力控制傳輸裝置拖車的動力驅動車輛，當拖車煞車設備的電力控制傳輸裝置與/或能量供應裝置故障時。 6.1.16.4.6 使用選擇性煞車以確保車輛穩定性之拖車，當其穩定系統的電力控制傳輸裝置出現故障時。 6.1.16.4.7 當供應至拖車的電壓降至無法確保規定的常用煞車性能時。 6.1.16.4.8 當能源供給失敗時。 6.1.16.5 配備電力控制傳輸裝置之常用煞車，當故障時應有紅色或黃色訊號警告駕駛者。	項次調整。

定的值以下，使無法再確保規定的常用煞車性能及/或至少兩個常用煞車迴路都無法得到規定的第二煞車或剩餘煞車性能時，就必須啟動 6.1.2.4.1.3 所規定的紅色警告訊號。在啟動警告訊號以後，必須要能作動常用煞車控制並至少得到像 6.3.5 規定的剩餘性能。必須了解的是，在常用煞車系統的能量傳輸裏有提供足夠的能量。此要求並不違背有關第二煞車的要求。	6.1.16.6 當電池電壓降至申請者所指定的值以下，使無法再確保規定的常用煞車性能及/或至少兩個常用煞車迴路都無法得到規定的第二煞車或剩餘煞車性能時，就必須啟動 6.1.16.3.4 所規定的紅色警告訊號。在啟動警告訊號以後，必須要能作動常用煞車控制並至少得到像 6.3.5 規定的剩餘性能。必須了解的是，在常用煞車系統的能量傳輸裏有提供足夠的能量。此要求並不違背有關第二煞車的要求。	
6.1.2.4.5 煞車設備故障(Failure)或失效(Defect)之警告訊號：該機動車輛或拖車(如適用)之煞車設備故障或失效時，提醒駕駛之光學警告訊號功能相關要求如下。除6.1.2.4.10規定外，此訊號應於專供此規範所描述之目的下使用。 6.1.2.4.6 配備有電力控制線路之機動車輛，及/或被認可允許曳引配備有電力控制線路傳輸之拖車之機動車輛，應配備有獨立之黃色警告訊號提供警示功能，其係用以顯示出拖車煞車設備之電子控制傳輸失效。應由拖車透過 ISO 7638:2003 連接器之接腳 5 致動黃色警告訊號，且在牽引車輛上無顯著延遲或更動之下，顯示拖車所傳輸提供之訊號。於與無配備電力控制線及/或無配備電力控制線路傳輸之拖車聯結，或者未與拖車聯結時，此黃色警告訊號不應亮起，此功能應為自動進行。 6.1.2.4.6.1 配備有電力控制線之機動車輛，於與配備有電力控制線之拖車進行電力連接，且拖車透過電力控制線路之資料通訊部位提供相應之故障訊息時，應以符合6.1.2.4.1.3規定之紅色警告訊號，顯示拖車煞車設備內某些特定故障。該顯示應附加於前述6.1.2.4.6規定之黃色警告訊號之外。或者，若不使用6.1.2.4.1.3規定之紅色警告訊號及前述伴隨之黃色警告訊號，牽引車輛應可提供獨立之紅色警告訊號以顯示前述拖車煞車設備內之故障。		參考 UN R13 11-S10 版，新增煞車設備故障或失效之警告訊號相關規定。

<u>6.1.2.4.7</u>警告訊號應使駕駛於全天候皆能易於辨識，且於駕駛座能輕易判讀，其零件故障應不對煞車系統產生不良影響。	6.1.16.1 警告訊號應使駕駛者於全天候皆能易於辨識，且於駕駛座能輕易判讀，其零件故障應不對煞車系統產生不良影響。	項次調整。
<u>6.1.2.4.8</u> 除非另有規定，亦應符合下列規定： <u>6.1.2.4.8.1</u> 應於致動相關煞車控制裝置時，立即以前述警告訊號向駕駛發出規範內相關之故障或失效之訊號； <u>6.1.2.4.8.2</u> 當故障或失效持續且啟動開關位於「開-ON」時，警告訊號應持續顯示；且 <u>6.1.2.4.8.3</u> 警告訊號應持續點亮（不閃爍）。 <u>6.1.2.4.9</u>當車輛（及煞車系統）電氣裝備通電時，前述警告訊號應被點亮。車輛處於靜止狀態下，於訊號熄滅之前，煞車系統應確認無規範內相關之故障或失效存在。若前述致動警告訊號規範內相關之故障或失效，未能在靜態條件下確認出者，則其應於被檢出時儲存，並於車輛啟動時顯示出，且若故障或失效持續存在，則前述警告訊號應於啟動開關位於「開-ON」時持續顯示。 <u>6.1.2.4.10</u> 非規範內相關之故障或失效，或關於機動車輛煞車及/或行駛裝置之其他資訊，可依 6.1.2.4.2.4 黃色訊號顯示出，惟此應滿足下述規範： <u>6.1.2.4.10.1</u> 車輛處於靜止狀態； <u>6.1.2.4.10.2</u> 煞車裝備首次通電且依前述 6.1.2.4.9 所述之程序進行偵測後，應無故障或失效被偵測；及 <u>6.1.2.4.10.3</u>非規範內相關之故障或其他資訊僅能以閃爍之警告訊號顯示出。然而，當車輛首次車速超過一〇公里/小時，應熄滅警告訊號。		參考 UN R13 11-S10 版，新增警告訊號之其他規定。

四十三之二、防鎖死煞車系統

修正規定	現行規定	說明
<u>5.1.6</u> 裝配電力控制線路之拖車，及配備有防鎖死煞車系統之 O3/O4 車輛，應配備下述任一者或兩者的電力控制線路傳輸：		參考 UN R13 11-S10 版，增訂配備有防鎖死

<u>(a)符合 ISO 7638:2003 規定之煞車系統及/或防鎖死煞車系統之特殊電氣連接器；</u> <u>(b)符合基準「動態煞車」條文 8. 規範之自動連接器。拖車之故障警告訊號應藉由上述連接器致動。拖車之故障警告訊號傳輸要求，應視其適用性符合基準「動態煞車」6.1.16.5.3、6.1.16.5.4 及 6.1.16.5.5。拖車配備符合 ISO 7638:2003 之連接器，應有不可被輕易除去之標示，以於連接器連結及斷開時，顯示出煞車系統之功能性。此標示應置於氣動及電力介面連接時清晰可見之位置。</u> <u>5.1.7 除非另有規定，亦應符合下列規定：</u> <u>5.1.7.1 應於致動相關煞車控制裝置時，立即以前述警告訊號向駕駛發出規範內相關之故障或失效訊號；</u> <u>5.1.7.2 當故障或失效持續且啟動開關位於「開-ON」時，警告訊號應持續顯示；且</u> <u>5.1.7.3 警告訊號應持續點亮（不閃爍）。</u> <u>5.1.8 當車輛（及煞車系統）電氣裝備通電時，前述警告訊號應被點亮。車輛處於靜止狀態下，於訊號熄滅之前，煞車系統應確認無規範內相關之故障或失效存在。若前述致動警告訊號規範內相關之故障或失效，未能在靜態條件下確認出者，則其應於被檢出時儲存，並於車輛啟動時顯示出，且若故障或失效持續存在，則前述警告訊號應於啟動開關位於「開-ON」時持續顯示。</u> <u>5.1.9 非規範內相關之故障或失效，或關於機動車輛煞車及/或行駛裝置之其他資訊，可以基準「動態煞車」之 5.1.9.4.3 黃色訊號顯示出，惟此應滿足下述規範：</u> <u>5.1.9.1 車輛處於靜止狀態；</u> <u>5.1.9.2 煞車裝備首次通電且依前述 5.1.8 所述之程序進行偵測後，應無故障或失效被偵測；及</u> <u>5.1.9.3 非規範內相關之故障或其他資訊僅能以閃爍之警告訊號顯示出。</u>		煞車系統之 O3/ O4 車輛其電力控制線路傳輸之相關規定。
---	--	---------------------------------------

然而，當車輛首次車速超過一〇公里／小時，應熄滅警告訊號。

表二 104/8/25 交通部召開基準討論會議，基準「42-3 動態煞車」未具檢測能量部分

四十二之三、動態煞車		
修正規定	現行規定	說明
<u>8. 自動連接器之煞車電力/電子界面 (Electric/electronic interface) 規範</u> <u>8.1 一般規範</u> <u>8.1.1 本規範適用牽引車輛與拖車之間自動連接器之煞車電力/電子界面連接與斷開，本規範亦包含同時配備 ISO 7638 連接器與自動連接器之車輛。</u> <u>8.2 自動連接器之類型</u> <u>8.2.1 自動連接器之類型如下：</u> <u>8.2.1.1 A 類：符合 9.規定之供曳引車/半拖車聯結使用之自動連接器，此類自動連接器應能相容共用。</u> <u>8.2.1.2 B 類：未符合 9.規定之供曳引車/半拖車聯結使用的自動連接器。B 類自動連接器無須與 A 類相容；B 類之介面無須與其類型內所有型式介面相容。</u> <u>8.2.1.3 C類：符合UN R13 Annex 22 - Appendix3規定之供給，除曳引車/半拖車以外車輛聯結使用之自動連接器。此類型內之各式自動連接器應能相容共用。</u> <u>8.2.1.4 D類：未符合UN R13 Annex 22 - Appendix3規定之供給，除曳引車/半拖車以外車輛聯結使用之自動連接器。D類不與C類自動連接器相容；D類型內之各式自動連接器介面可彼此不相容。</u> <u>8.3 一般要求：自動連接器之煞車電力/電子界面規定，應符合ISO 7638 連接器中相同功能的所有規定。</u> <u>8.3.1提供煞車電力/電子界面之接觸器(接腳與插座)，應具有相同電氣特性及功能，如ISO7638接觸器。</u> <u>8.3.1.1 ISO7638連接器之煞車電力/電子界面應作為專門為傳遞資訊給煞車（包括ABS）及傳動裝置（方向</u>		參考 UN R13 11-S11 版，增訂自動連接器之煞車電力/電子界面相關規定。

<u>盤、輪胎和懸吊系統) 功能，其規範於ISO 11992-2:2003，包括其修正版1：2007。煞車功能應優先考慮、並應於正常和失效模式保持。傳動裝置功能資訊之傳遞應不得延遲煞車功能。</u> <u>8.3.1.2 由煞車電力/電子界面所提供之電源，應專門用於煞車和傳動裝置功能資訊，以及傳遞不能由電力控制線路傳輸之與拖車相關訊息，無論於何種情況，應適用本項4.1.7.7規定。其他功能所需電源應以其他方式供應。</u> <u>8.3.2 若半拖車之組合車輛配備有一個自動連接器，其供煞車資料傳送之電纜最大長度應為：</u> <u>(a)曳引車：21公尺；</u> <u>(b)半拖車：19公尺；在道路運行模式。</u> <u>本項規定6.1.17.7、4.1.5規範之所有情況下，適用最大電纜長度規定。</u> <u>8.3.3 若車輛配有兩個連接器符合ISO7638和一個自動連接器，應建立僅一單一路徑以執行電力控制線路傳輸功能或依據11992-2:2003(包括其修正版1：2007) 資訊傳輸。在自動路徑選擇之情況下，應優先選擇自動連接。</u> <u>8.3.4 配備自動連接裝置之拖車應配備彈簧式煞車系統。</u> <u>8.3.5 申請型式認證時，申請者應提供連接器及任何相關設備之功能及任何於使用上限制之資料文件，包含8.2規定所規範之種類。對於B類及D類自動連接器，自動連接器之確認方法亦應被描述，以確認其相容性。</u> <u>8.3.6 申請者提供之車輛使用手冊，應警示駕駛未檢查牽引車輛和拖車之間自動連接器相容性的後果。有關混合模式之操作資訊亦應提供（如適用）。</u> <u>為使駕駛檢查車輛配備之自動連結器相容性，應有一個詳細指明其對應8.2 規定類型之標示。對安裝之 B 類和 D 類，其自動連接器亦應標示其型式（Type）。該標示不可被輕易除去，且當駕駛站立於車旁時，可清晰看見該標示。</u>		
---	--	--

<u>9. A 類之連結器應符合 ISO 13044-2:2013 相關規定，以確保曳引車和半拖車的煞車系統的相容性。</u>		參考 UN R13 11-S11 版，增訂 A 類之連結器應符合 ISO 13044-2:2013 相關規定。
--	--	--