

104 年下半年「車輛安全檢測基準」部分條文修正草案討論（四）

會議紀錄

- 一、 開會時間：中華民國 105 年 4 月 14 日星期四上午 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） 關於其他建議調和 UN 法規及各單位所提修訂基準(包括四項補充討論基準項目)部分，綜合意見如下：

1. 基準「五十二之二、非氣體放電式頭燈」

（1）原「8.2.1.1 HV 點之照度值...應大於四八照度，但不得超過二四〇照度。近、遠光燈共用...」

修訂為「8.2.1.1 HV 點之照度值...應大於四八 lux，但不得超過二四〇 lux。近、遠光燈共用...」

（2）原「HV 點水平左右...照度值不得小於二四照度，二．二五公尺範圍內照度值不得小於六照度。」

修訂為「HV 點水平左右...照度值不得小於二四 lux，二．二五公尺範圍內照度值不得小於六 lux。」

2. 基準「五十四之二、火災防止規定」、「五十四之三、火災防止規定(草案)」

引擎室內及燃燒加熱器室內之過熱警報功能驗證，經參考國外檢測機構實務作法，由設計符合性聲明規定(4.1.4.1)，調整為檢測規定(6.3)，惟國內檢測機構表示尚無對應之檢測能量，爰將修正條文(6.3)移列於「待公告車輛安全檢測基準增修案規劃表」函報交通部。

3. 基準「五十六之二、電磁相容性」

本案經討論後移除提案內容。

（二） 關於對應 104 年下半年 UN 法規更新所增訂之 5 項基準（草案）實

施日期討論部分，綜合意見如下：

1. 基準「九之二、聲音警告裝置(喇叭)安裝規定」(草案)，建議實施日期：
新型式(M、N、L1、L2、L3 及 L5 類車輛) 108 年 1 月 1 日
既有型式(L1、L2、L3 及 L5 類車輛) 110 年 1 月 1 日。
2. 基準「二十一之一、聲音警告裝置(喇叭)」(草案)，建議實施日期：
新型式(M、N、L2、L3 及 L5 類車輛) 108 年 1 月 1 日
既有型式(L2、L3 及 L5 類車輛) 110 年 1 月 1 日。
3. 基準「二十五之三、安全玻璃」(草案)，適用 L、M 及 N 類車輛，建議實施日期：新型式 108 年 1 月 1 日，既有型式(依草案所提示適用之既有型式)110 年 1 月 1 日。
4. 基準「三之四、車輛燈光與標誌檢驗規定」增訂車輛升降尾門用後方標識牌規定部分，適用 N 及 O 類車輛，考量供應商與會代表表示已有相關性能適用產品，爰建議實施日期：新型式 108 年 1 月 1 日，既有型式 110 年 1 月 1 日。
5. 基準「○、反光識別材料-車輛升降尾門用後方標識牌」(草案)，適用 N 及 O 類車輛，建議實施日期：新型式 108 年 1 月 1 日，既有型式 110 年 1 月 1 日。

(三) 有關「待公告車輛安全檢測基準增修案規劃表」內，對於檢測能量說明部分，尚符現況而無內容調整。請各檢測機構於更新時通知本中心，以利本中心後續適時於會議提出檢討。

(四) 有關各基準「lx」、「lux」、「照度」用詞之一致與妥適性，經中心再蒐集資訊及與檢測機構討論後，建議以「lux」為較妥適之用詞。其他基準項目後續中心將會進行檢視，如有需要再適時提案調整。

(五) 有關業者所提基準「七十五、汽車控制器標誌」規定，車輛穩定性電子式控制系統符號已不包括該系統之故障之指示，此與基準「四十二之三、動態煞車」條文 5.6.3.4.1.3 規定不一乙情，經中心會後確認，基準「四十二之三、動態煞車」上開條文前已經檢討修正及

完成討論，其與基準「七十五、汽車控制器標誌」規定一致，修正草案目前於交通部法制作業中。

(六) 有關業者所提基準英文版部分內容與基準中文版內容不一致乙情，請中心會後進行確認及修正。

(七) 有關電子公路監理網所公告之基準英文版與中心所提供之檔案內容不一致乙情，經中心會後確認，電子公路監理網部分基準內容稍有疏漏，中心已通知該網站管理者並完成修正。

七、 散會(上午 11 時 35 分)

104 年度下半年「車輛安全檢測基準」增修條文內容檢討

(四)

會議資料(105/4/14 會議修正)

- 1.車輛安全檢測基準發布後部分條文修正文字草案對照表內容彙整．．．．．P.2
- 2.基準實施日期列表．．．．．P.33
- 3.待公告車輛安全檢測基準增修案規劃表．．．．．P.60

中華民國一〇五年四月十四日

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18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.	二、車輛規格規定	◎		P.6	VSCC	1.參考 UN R107 05-S1 版及基準「六十三、低地板大客車規格規定」修訂各類大客車之博愛座及其相鄰裝置，以及扶手、欄杆等規定。 2.為符合現行實務狀況，修訂方向盤應依規定應打刻「空氣囊」或「AIRBAG」文字外，亦得打刻相關含有空氣囊意涵之文字。 3.為確保車內可開啟之玻璃式且為鉸鍊式安全窗之使用安全性，爰增訂開度、開啟維持機構及聲音警告裝置等相關規定。 4.設有非使用強化玻璃之安全窗者，其玻璃無法擊破，爰修訂其得免符合裝設車窗擊破裝置之規定。
2.	二十之二、反光識別材料	◎		P.10	VSCC	配合基準增訂「七十九、反光識別材料-重型貨車與長型拖車用後方標識牌」規定，爰將與該基準之相同條文進行一致性調整。
3.	二十五之二、安全玻璃	◎		P.12	VSCC	參考 UN R43 01-S3 版，修訂硬性塑材、中空硬性塑材、撓性塑材等耐衝擊性試驗合格件數。
4.	二十五之三、安全玻璃(草案)	◎		P.13	VSCC	參考 UN R43 01-S4 版，修訂硬性塑材等6種塑材玻璃耐衝擊性試驗合格件數。

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
5.	二十六、安全帶	◎		P.16	ARTC	參考聯合國法規，修訂緊急鎖定式捲收器於耐久性試驗後，應再執行捲收力、捲收器鎖定、織帶拉出鎖定及鎖定角度等試驗，且應符合規定，以確認捲收器之耐久性能。
6.	二十六之一、安全帶	◎		P.16	ARTC	參考聯合國法規，修訂緊急鎖定式捲收器於耐久性試驗後，應再執行捲收力、捲收器鎖定、織帶拉出鎖定及鎖定角度等試驗，且應符合規定，以確認捲收器之耐久性能。
7.	四十二之二、動態煞車	◎		P.18	VSCC	參考車輛與煞車總成相關規範，底盤車之適用型式及其範圍認定原則增訂適用車種代號相同。
8.	四十二之三、動態煞車	◎		P.18	VSCC	參考車輛與煞車總成相關規範，底盤車之適用型式及其範圍認定原則增訂適用車種代號相同。
9.	四十三之一、防鎖死煞車系統	◎		P.19	VSCC	參考車輛與煞車總成相關規範，底盤車之適用型式及其範圍認定原則增訂適用車種代號相同。
10.	四十三之二、防鎖死煞車系統	◎		P.19	VSCC	參考車輛與煞車總成相關規範，底盤車之適用型式及其範圍認定原則增訂適用車種代號相同。
11.	四十七、轉向系統	◎		P.19	VSCC	參考 UN ECE R79，增訂轉向系統允許最大轉向時間及最大轉向控制力其應參照表一之規定。

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
12.	四十八之二、安全帶固定裝置	◎		P.20	中華汽車	考量小型幼童專用車第一排以外之座椅僅有一個幼童管理人之座椅位置(幼童座位除外)，無法符合「第一排以外之座椅應配備至少兩個ISOFIX 位置」之規定，且該座椅位置僅供幼童管理人使用，並無嬰兒、幼童乘坐之可能，爰修訂幼童專用車無須符合ISOFIX 之規定。
13.	五十二之二、非氣體放電式頭燈	◎		P.21	VSCC	參考 UN R31 03、R112 01-S6 及 R113 01-S5 版，修訂封閉式鹵素頭燈配光穩定性試驗之量測點規定。
14.	五十四之二、火災防止規定	◎		P.23	VSCC	參考國外檢測機構實務作法，引擎室內及燃燒加熱器室內之過熱警報功能驗證，由設計符合性聲明規定(4.1.4)，調整為檢測規定(6.3)。
15.	五十四之三、火災防止規定(草案) (本項尚未公告)	◎		P.24	VSCC	參考國外檢測機構實務作法，引擎室內及燃燒加熱器室內之過熱警報功能驗證，由設計符合性聲明規定(4.1.4)，調整為檢測規定(6.3)。
16.	五十六之二、電磁相容性	◎		P.25	臺灣本田	為更臻條文規範明確，實施時間及適用範圍增訂各類車輛已符合基準「五十六之一」之既有型式者，得視同符合本項之規定。
17.	六十六、燃油箱	◎		P.26	VSCC	為使本基準適用型式及其範圍認定規範更臻完善，爰於適用型式及其範圍認定原則增訂「廠牌及型式系列相同」規定。

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
18.	七十五、汽車控制器標誌	◎		P.27	Tuv ud、VSCC	參考 UN R121 01 版，修訂車輛穩定性電子式控制系統之符號相關規定。

二、車輛規格規定

修訂規定	現行規定	說明
4.1.8 安全窗 4.1.8.1 安全窗應為下列三種型式之一： 4.1.8.1.1 車內外活動式安全窗：應可於車內及車外徒手開啟。若為鉸鍊式安全窗應向外開啟，其每面開度均應可達九十度以上。以鉸鍊繫住頂端之安全窗應裝設適當機構維持開啟。應備有鉸鍊式安全窗開啟時對駕駛之聲音警告裝置，該裝置應由安全窗扣移動來作動，並非由安全窗本身移動時來作動，符合此條件者亦可使用膠合玻璃或塑性材質玻璃。 4.1.8.1.2 車內可開啟之玻璃式安全窗：應可於車內徒手開啟，<u>若為鉸鍊式安全窗應向外開啟，其每面開度均應可達九十度以上。以鉸鍊繫住頂端之安全窗應裝設適當機構維持開啟。應備有鉸鍊式安全窗開啟時對駕駛人之聲音警告裝置，該裝置應由安全窗扣移動來作動，並非由安全窗本身移動時來作動。</u>其材質應為符合本基準中「安全玻璃」之強化玻璃。 4.1.8.1.3 擊破式安全窗：中華民國九十五年七月一日起使用於大客車擊破式安全窗之新型式玻璃，以及中華民國九十七年七月一日起使用於大客車擊破式安全窗之各型式玻璃，其材質應為符合本基準中「安全玻璃」之強化玻璃。另中華民國九十七年六月三十日前，大客車其擊破式安全窗之玻璃材質得為符合中華民國國家標準之汽車用強化安全玻璃，並應由申請者提出相關證明文件。	4.1.8 安全窗 4.1.8.1 安全窗應為下列三種型式之一： 4.1.8.1.1 車內外活動式安全窗：應可於車內及車外徒手開啟。若為鉸鍊式安全窗應向外開啟，其每面開度均應可達九十度以上。以鉸鍊繫住頂端之安全窗應裝設適當機構維持開啟。應備有鉸鍊式安全窗開啟時對駕駛之聲音警告裝置，該裝置應由安全窗扣移動來作動，並非由安全窗本身移動時來作動，符合此條件者亦可使用膠合玻璃或塑性材質玻璃。 4.1.8.1.2 車內可開啟之玻璃式安全窗：應可於車內徒手開啟，其材質應為符合本基準中「安全玻璃」之強化玻璃。 4.1.8.1.3 擊破式安全窗：中華民國九十五年七月一日起使用於大客車擊破式安全窗之新型式玻璃，以及中華民國九十七年七月一日起使用於大客車擊破式安全窗之各型式玻璃，其材質應為符合本基準中「安全玻璃」之強化玻璃。另中華民國九十七年六月三十日前，大客車其擊破式安全窗之玻璃材質得為符合中華民國國家標準之汽車用強化安全玻璃，並應由申請者提出相關證明文件。	為確保車內可開啟之玻璃式且為鉸鍊式安全窗之使用安全性，爰增訂開度、開啟維持機構及聲音警告裝置等相關規定。
4.1.10 車窗擊破裝置 4.1.10.1 至少三具。（市區雙層公車上下層，每層至少三具） 4.1.10.2 置放位置應使乘容易於取用且滿足下列條件： 4.1.10.2.1 駕駛人附近應至少設置一具。 4.1.10.2.2 車輛前半段及後半段各應至少設置一具。	4.1.10 車窗擊破裝置 4.1.10.1 至少三具。（市區雙層公車上下層，每層至少三具） 4.1.10.2 置放位置應使乘容易於取用且滿足下列條件： 4.1.10.2.1 駕駛人附近應至少設置一具。 4.1.10.2.2 車輛前半段及後半段各應至少設置一具。	設有非使用強化玻璃之安全窗者，其玻璃無法擊破，爰修訂其得免符合裝設車窗擊破裝置之規定。

修訂規定	現行規定	說明
4.1.10.2.3 車身兩側各應至少設置一具。 4.1.10.3 應於該裝置附近且於乘客輕易可視之處標示「車窗擊破裝置」之標識字體，標識字體每字至少四公分見方。操作方法標識應符合 4.1.3.3 規定。標識所使用之材料應符合 4.1.3.2.2 規定。 4.1.10.4 設有<u>非使用強化玻璃之</u>安全窗者，得免符合本項規定。	4.1.10.2.3 車身兩側各應至少設置一具。 4.1.10.3 應於該裝置附近且於乘客輕易可視之處標示「車窗擊破裝置」之標識字體，標識字體每字至少四公分見方。操作方法標識應符合 4.1.3.3 規定。標識所使用之材料應符合 4.1.3.2.2 規定。 4.1.10.4 <u>未</u>設有<u>玻璃式</u>安全窗者，得免符合本項規定。	
4.1.21.7 每個博愛座位置上方應有之淨空高度，係從未壓縮座墊的最上方開始量測，對 4.1.21.6.1 所述車輛，應不得小於一三〇〇公釐，<u>對 4.1.20.1.2 所述車輛</u>，則不得小於九〇〇公釐。淨空高度應垂直延伸至最小寬度不小於四四〇公釐之座椅和相關的腳部空間。	4.1.21.7 每個博愛座位置上方應有之淨空高度，係從未壓縮座墊的最上方開始量測，對 4.1.21.6.1 所述車輛，應不得小於一三〇〇公釐，則不得小於九〇〇公釐。淨空高度應垂直延伸至最小寬度不小於四四〇公釐之座椅和相關的腳部空間。 (104 年上半年度報部資料)	參考 UN R107 05-S1 版及基準「六十三、低地板大客車規格規定」修訂乘客數逾二二人之非市區公車(一般大客車)博愛座淨空高度規定。
<u>4.4.14.8.5.3 博愛座及其相鄰裝置</u> <u>4.4.14.8.5.3.1 車輛上需設置四個博愛座。在不使用時可折疊起來的座椅不可被指定為博愛座。</u> <u>4.4.14.8.5.3.2 應至少有一個博愛座之鄰近區域，且有足夠的空間可容納導盲犬。而這空間不應在走道內。</u> <u>4.4.14.8.5.3.3 座椅扶手須安裝在走道和座位之間，並為活動式以使乘客能容易進出該座位。對於面向走道之座椅得可使用垂直之欄杆作替代。欄杆應被固定，使乘坐之乘客能安全及容易的進出座位。</u> <u>4.4.14.8.5.3.4 博愛座座墊的寬度應為以座位之垂直中心線為基準左右兩邊至少各有二二〇公釐。</u> <u>4.4.14.8.5.3.5 未壓縮座墊之距地高應介於四〇〇至五〇〇公釐之間。</u> <u>4.4.14.8.5.3.6 博愛座之腳部空間係指由座墊前緣往前至前方垂直椅背面最後緣之間的範圍。腳部空間之地板斜度，在任意方向皆不得超過百分之八。</u> <u>4.4.14.8.5.3.6.1 對 4.1.20.1.1 所述車輛，其乘坐區與鄰近通道地板間之</u>	<u>4.4.14.8.5.3 車輛上需設置四個博愛座。在不使用時可折疊起來的座椅不可被指定為博愛座。</u> <u>4.4.14.8.5.4 每個博愛座位置上方應有之淨空高度，係從未壓縮座墊的最上方開始量測，應不得小於一三〇〇公釐，則不得小於九〇〇公釐。</u>淨空高度應垂直延伸至最小寬度不小於四四〇公釐之座椅和相關的腳部空間。 (104年上半年度報部資料) R107 UN R107 05-S1 版 Annex 8 Accommodation and accessibility for passengers with reduced mobility 3.2.7. Each priority seating position shall have a free height of not less than 1,300 mm for vehicles of Class I and A and 900 mm for vehicles of Class II, measured from the highest point of the uncompressed seat cushion. This free height shall extend over the vertical projection of the minimum required seat width of 440 mm and the associated foot space.	參考 UN R107 05-S1 版及基準「六十三、低地板大客車規格規定」修訂雙節式大客車之博愛座及其相鄰裝置，以及扶手、欄杆等規定。(UN R107 博愛座位置上方應有之淨空高度市區公車應不得小於 1300 公釐，非市區公車應不得小於 900 公釐。因國內雙節式大客車及雙層公車皆屬市區公車，故僅適用應不得小於 1300 公釐之規定)

修訂規定	現行規定	說明
<u>垂直距離應不得超過二五〇公釐。</u> <u>4.4.14.8.5.3.7 每個博愛座位置上方應有之淨空高度，係從未壓縮座墊的最上方開始量測，對 4.1.20.1.1 所述車輛，應不得小於一三〇〇公釐。淨空高度應垂直延伸至最小寬度不小於四四〇公釐之座椅和相關的腳部空間。</u> <u>4.4.14.8.5.3.8 由座墊最前緣至前方椅背 (或其他物件)最後緣或走道邊緣 (若該座椅為面向走道時)之距離應至少為二三〇公釐。如果博愛座面對有高度超過一二〇〇公釐之車輛隔板，則其間隔距離應為三〇〇公釐。在第 4.4.14.8.5.4.2 所規定之突出的扶手/欄杆或握環，其伸入該空間之垂直投影從側壁算起不可超過一〇〇公釐。</u> <u>4.4.14.8.5.3.9 設有博愛座之車輛，應在車外靠近車門，及鄰近博愛座附近設有標示圖(至少應有一可識別博愛座之圖示)，如圖三。</u> <u>4.4.14.8.5.4 博愛座之扶手/欄杆</u> <u>4.4.14.8.5.4.1 在博愛座及在至少一個可上下車之車門間，需裝設有高度介於八〇公分至九〇公分之間的扶手/欄杆。為進入輪椅空間、設置於輪弧上之座位、階梯、車門或車內通道時允許存有間隙。任何扶手/欄杆之間隙其距離應不大於一〇五公分，且應至少於間隙一方設置垂直扶手/欄杆。</u> <u>4.4.14.8.5.4.2 扶手/欄杆或握環應設置於博愛座旁，以方便乘客進出，且應能使乘客容易使用。</u> <u>4.4.14.8.5.5 坡度：博愛座其通往至少一個入口車門及出口車門之間的車內通道、入口通道及地板，其坡道斜率應不超過百分之八。且該坡道地面應能防滑。</u>	基準「二、車輛規格規定」 4.1.20.1.1 乘客數逾二二人，且設有利於乘客頻繁上下車之立位區域者；(Class I) 4.1.20.1.2 乘客數逾二二人，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者；(Class II) 4.1.21.6.1 乘客數逾二二人，且設有利於乘客頻繁上下車之立位區域者，以及乘客數未逾二二人，且設有立位空間(車內亦可另設有座位)者，其乘坐區與鄰近通道地板間之垂直距離應不得超過二五〇公釐。(Class I and A)	
<u>4.5.14.8.5.3 博愛座及其相鄰裝置</u> <u>4.5.14.8.5.3.1 車輛上需設置四個博愛座。在不使用時可折疊起來的座椅不可被指定為博愛座。</u> <u>4.5.14.8.5.3.2 應至少有一個博愛座之</u>	<u>4.5.14.8.5.3 車輛上需設置四個博愛座。在不使用時可折疊起來的座椅不可被指定為博愛座。</u> <u>4.5.14.8.5.4 每個博愛座位置上方應有之淨空高度，係從未壓縮座墊的最</u>	參考 UN R107 05-S1 版及基準「六十三、低地板大客車規格規定」修訂雙節式

修訂規定	現行規定	說明
<u>鄰近區域，且有足夠的空間可容納導盲犬。而這空間不應在走道內。</u> <u>4.5.14.8.5.3.3 座椅扶手須安裝在走道和座位之間，並為活動式以使乘客能容易進出該座位。對於面向走道之座椅得可使用垂直之欄杆作替代。欄杆應被固定，使乘坐之乘客能安全及容易的進出座位。</u> <u>4.5.14.8.5.3.4 博愛座座墊的寬度應為以座位之垂直中心線為基準左右兩邊至少各有二二〇公釐。</u> <u>4.5.14.8.5.3.5 未壓縮座墊之距地高應介於四〇〇至五〇〇公釐之間。</u> <u>4.5.14.8.5.3.6 博愛座之腳部空間係指由座墊前緣往前至前方垂直椅背面最後緣之間的範圍。腳部空間之地板斜度，在任意方向皆不得超過百分之八。</u> <u>4.5.14.8.5.3.6.1 對 4.1.20.1.1 所述車輛，其乘坐區與鄰近通道地板間之垂直距離應不得超過二五〇公釐。</u> <u>4.5.14.8.5.3.7 每個博愛座位上方應有之淨空高度，係從未壓縮座墊的最上方開始量測，對 4.1.20.1.1 所述車輛，應不得小於一三〇〇公釐。淨空高度應垂直延伸至最小寬度不小於四四〇公釐之座椅和相關的腳部空間。</u> <u>4.5.14.8.5.3.8 由座墊最前緣至前方椅背(或其他物件)最後緣或走道邊緣(若該座椅為面向走道時)之距離應至少為二三〇公釐。如果博愛座面對有高度超過一二〇〇公釐之車輛隔板，則其間隔距離應為三〇〇公釐。在第 4.5.14.8.5.4.2 所規定之突出的扶手/欄杆或握環，其伸入該空間之垂直投影從側壁算起不可超過一〇〇公釐。</u> <u>4.5.14.8.5.3.9 設有博愛座之車輛，應在車外靠近車門，及鄰近博愛座附近設有標示圖(至少應有一可識別博愛座之圖示)，如圖三。</u> <u>4.5.14.8.5.4 博愛座之扶手/欄杆</u> <u>4.5.14.8.5.4.1 在博愛座及在至少一個可上下車之車門間，需裝設有高度</u>	上方開始量測，應不得小於一三〇〇公釐，<u>則不得小於九〇〇公釐</u>。淨空高度應垂直延伸至最小寬度不小於四四〇公釐之座椅和相關的腳部空間。 (104年上半年度報部資料)	大客車之博愛座及其相鄰裝置，以及扶手、欄杆等規定。(UN R107 博愛座位置上方應有之淨空高度市區公車應不得小於 1300 公釐，非市區公車應不得小於 900 公釐。因國內雙節式大客車及雙層公車皆屬市區公車，故僅適用應不得小於 1300 公釐之規定)

修訂規定	現行規定	說明
<u>介於八〇公分至九〇公分之間的扶手/欄杆。為進入輪椅空間、設置於輪弧上之座位、階梯、車門或車內通道時允許存有間隙。任何扶手/欄杆之間隙其距離應不大於一〇五公分，且應至少於間隙一方設置垂直扶手/欄杆。</u> <u>4.5.14.8.5.4.2 扶手/欄杆或握環應設置於博愛座旁，以方便乘客進出，且應能使乘客容易使用。</u> <u>4.5.14.8.5.5 坡度：博愛座其通往至少一個入口車門及出口車門之間的車內通道、入口通道及地板，其坡道斜率應不超過百分之八。且該坡道地面應能防滑。</u>		
8. 乘載安全資訊相關規定： ... 8.2.1 車輛應提供關於座位配備空氣囊之資訊。 8.2.1.1 對於裝備有保護駕駛人空氣囊總成之車輛，該資訊應包括方向盤內圈上刻有「空氣囊」、「AIRBAG」<u>或包含有空氣囊意涵之文字，其應清晰可見且持久保持。</u>	8. 乘載安全資訊相關規定： ... 8.2.1 車輛應提供關於座位配備空氣囊之資訊。 8.2.1.1 對於裝備有保護駕駛人空氣囊總成之車輛，該資訊應包括方向盤內圈上刻有「空氣囊」<u>或「AIRBAG」字樣；該字樣應清晰可見且持久保持。</u>	為符合現行實務狀況，修訂方向盤應依規定應打刻「空氣囊」或「AIRBAG」文字外，亦得打刻相關含有空氣囊意涵之文字。

二十之二、反光識別材料

修訂規定	現行規定	說明
6.1 色度座標： 6.1.1 C類反光識別材料顏色應為白色，黃色或紅色。特定標識和圖案(D和E類)可用任何顏色。F類反光識別材料應為白色及紅色。 6.1.2 <u>將CIE標準光源A以入射角β_1與β_2均為零之方向照射全新之受驗件，若此情況之反射光為無色，則以入射角β_1為正/負五度、β_2為零之方向照射，且沿著二〇分角之觀測角所測量得之顏色，應於本基準「車輛燈光與標誌檢驗規定」--反射光之夜間光色所要求之邊界內。</u> 6.1.3 對F類反光識別材料，將CIE標準光源D65以<u>相對於法線之四五度方向照射全新之受驗件</u>，且沿著方向	6.1 色度座標： 6.1.1 C類反光識別材料顏色應為白色，黃色或紅色。特定標識和圖案(D和E類)可用任何顏色。F類反光識別材料應為白色及紅色。 6.1.2 <u>若以CIE標準光源A沿其法向照射，或與其法向呈橫向五度角，則反光識別材料於與其法向成二〇分角所量得之色度座標，應符合表一：</u> 6.1.3 <u>若</u>以CIE第15號(1971)規定之分光光度計測量，及CIE標準光源D65、<u>與法向線成四五度之角度</u>方向	配合基準增訂「七十九、反光識別材料-重型貨車與長型拖車用後方標識牌」規定，爰將與該基準之相同條文進行一致性調整。

修訂規定	現行規定	說明
(照射角四五度/觀測角0度之幾何條件)觀測；以CIE第15號(1971)規定之分光光度計(Spectrophotometer)測量得反光材料之顏色，應於本基準「車輛燈光與標誌檢驗規定」--反射光之白晝光色所要求之邊界內。 6.1.3.1 紅色反光材料發光率應大於或等於 0.03；白色反光材料發光率應大於或等於 0.25。 6.4 帶狀F類反光識別材料之側邊、後及前部標識形狀裝置要求： 6.4.1 應由每條條紋寬100公釐且向外及向下傾斜四五度的紅色及白色反光材料構成。標準區域為長度一四一公釐的正方形，且其紅、白色斜切對半，如圖二所示。 (請參考下列圖示) 6.4.2 反光識別材料之最小長度，在大型車輛之可安裝空間應包含最少九個如上述之標準面積；惟若車輛之可安裝空間有限時，則可減少為至少四個標準面積。	照射，且沿著法向線方向(照射角度四五度/觀察角度0度幾何條件)觀察，則反光標識材料之顏色應符合本基準中「車輛燈光與標誌檢驗規定」反射光之白晝光之邊界規定。 6.1.3.1 紅色反光材料亮度係數應大於或等於 0.03；白色反光材料亮度係數應大於或等於 0.25。 6.4 帶狀F類反光識別材料之側邊、後及前部標識形狀裝置要求： 6.4.1 應由每條條紋寬100公釐且向外及向下傾斜四五度的紅色及白色反光材料構成。標準區域為長度一四一公釐的正方形，且其紅、白色斜切對半，如圖二所示。 (請參考下列圖示) 6.4.2 反光識別材料之最小長度，在大型車輛之可安裝空間應包含最少九個如上述之標準區域；惟若車輛之可安裝空間有限時，則可降低至最少四個標準區域。	
7. 環境測試： 7.1 耐候性試驗： 7.1.1 每次試驗應準備兩個受驗件，其中一個受驗件應存放於暗黑且乾燥之容器內，以作為「未試驗之參考件」。 將第二個受驗件暴露於ISO 105-B02-1978，第4.3.1.節之光源；反光材料者，讓藍色標準編號7暴露衰退至灰色等級上之編號4。試驗後，應於中性清潔劑溶液中洗滌受驗件，待乾燥後再依7.1.1.1~7.1.1.3之要求進行試驗。 7.1.1.1 外觀試驗：目視檢查受驗件之受照射區，應無任何龜裂、剝離、分裂、氣泡、分層、扭曲、白化、沾污、腐蝕。 7.1.1.2 不褪色性(Color fastness)：受驗件之受照射區色度仍應符合表一之要求。 7.1.1.3 反光識別材料之反射係數影響：以6.2光度規範所列方法，進行觀測角α為二0分及入射角β為五度之反射係數量測。待受照射之受	7. 表面耐性測試： 7.1 耐候性試驗： 7.1.1 使用氬弧燈照射，照射時間為標準藍色布標七級退色至灰色標四號所需之時間，試片經照射後必須符合下列規定： 7.1.1.1 外觀：暴露後之樣品表面應無龜裂、剝離、分裂、氣泡、分層、扭曲、白化、沾污、腐蝕。 7.1.1.2 其顏色應在表一所列色度座標範圍內。 7.1.1.3 反光識別材料之反射係數結果：以前述6.2光度，所列方法之觀測角$\alpha=20$分，和入射角$\beta=5$度。量測暴露乾燥後樣品之反射係數，不得低於前述表二之值的百分之八0。	配合基準增訂「七十九、反光識別材料-重型貨車與長型拖車用後方標識牌」規定，爰將與該基準之相同條文進行一致性調整。 配合基準增訂「七十九、反光識別材料-重型貨車與長型拖車用後方標識牌」規定，爰將與該基準之相同條文進行一致性調整。

修訂規定	現行規定	說明
<u>驗件乾燥後，測量反射係數，其不應小於前述表二之百分之八〇。</u>		

二十五之二、安全玻璃

修正規定	現行規定	說明
7.耐衝擊性試驗： ... 7.2.5 硬性塑材及中空硬性塑材之試驗條件如下表所示： 【如下列表格】 ... 7.2.7 撓性塑材試驗條件如下表所示： 【如下列表格】	7.耐衝擊性試驗： ... 7.2.5 硬性塑材及中空硬性塑材之試驗條件如下表所示： 【如下列表格】 ... 7.2.7 撓性塑材試驗條件如下表所示： 【如下列表格】	參考 UN R43 00-S14 版，修訂硬性塑材、中空硬性塑材、撓性塑材等耐衝擊性試驗合格件數。

7.2.5 修正後

分類	試樣數量/ <u>合格數</u>	掉落高度(m) 窗板厚度 e(mm)	適用溫度(°C)	
			-18±2	23±2
硬性塑材 及中空硬 性塑材	10 / <u>≥8</u>	<3	2	2
		4	3	3
		5	4	4
		>6	5	5

窗板厚度在三公釐與六公釐之間者，以內插法取得其掉落高度。

7.2.5 修正前

分類	試樣數量/ <u>首測允許不符合數</u>	掉落高度(m) 窗板厚度 e(mm)	適用溫度(°C)	
			-18±2	23±2
硬性塑材 及中空硬 性塑材	10 / <u>≥2</u>	<3	2	2
		4	3	3
		5	4	4
		>6	5	5

窗板厚度在三公釐與六公釐之間者，以內插法取得其掉落高度。

7.2.7 修正後

分類	試樣數量/ <u>合格數</u>	掉落高度(m) 窗板厚度 e(mm)	適用溫度(°C)	
			-18±2	20±5
撓性塑材	10 / <u>≥8</u>	所有厚度	2	2

7.2.7 修正前

分類	試樣數量/	掉落高度(m)	適用溫度(°C)
----	-------	---------	----------

	<u>首測允許不符合數</u>	窗板厚度 e(mm)	-18±2	20±5
撓性塑材	10 / <u>≥2</u>	所有厚度	2	2

二十五之三、安全玻璃(草案)

修正規定	現行規定	說明
7.耐衝擊性試驗： ... 7.2.5 硬性塑材及中空硬性塑材之試驗條件如下表所示： 【如下列表格】 7.2.6 硬性塑材及中空硬性塑材試驗基準：鋼球不得貫穿試樣，<u>受驗件</u>未碎成數片。 7.2.7 撓性塑材試驗條件如下表所示： 【如下列表格】 7.2.8 撓性塑材試驗基準：鋼球不得貫穿試樣。 7.2.9 膠合硬性塑材及硬性塑材擋風玻璃者之受驗件及數量：邊長三〇〇(正一〇，負〇)公釐之正方形受驗件，數量一〇塊。夾具與受驗件之間的接觸整個寬度約一五公釐。上下支撐框架應被夾緊穩固，確保試驗過程中，受驗件移動距離不超過二公釐。 7.2.9.1 在環境溫度狀態下，僅允許在進行27.7.4.4耐濕性試驗之後再執行耐衝擊性試驗，其試驗條件如下所示： 【如下列表格】 7.2.9.2 膠合硬性塑材及硬性塑材擋風玻璃者之試驗基準： (a)鋼球不應貫穿受驗件。 (b)受驗件未碎裂成碎片。 7.2.9.3 耐衝擊性試驗後允許受驗件有裂紋(Cracks)和裂痕(Fissure)。 7.2.10 膠合硬性塑材擋風玻璃受驗件及數量：邊長三〇〇(正一〇，負〇)公釐之正方形受驗件，數量二〇塊；或基本上為平坦製成品之受驗件，數量一〇塊。夾具與受驗件之間的接觸整個寬約一五公釐。上下支撐框架應被夾緊穩固，確保試驗過程中，受驗件移動不超過二公釐。 7.2.10.1 為盡量減少受驗件之溫度變化，非前擋風玻璃受驗件應於自冷卻設備移出後之三〇秒內進行，其試驗	7.耐衝擊性試驗： ... 7.2.5 硬性塑材及中空硬性塑材之試驗條件如下表所示： 【如下列表格】 7.2.6 硬性塑材及中空硬性塑材試驗基準：鋼球不得貫穿<u>試樣</u>，試樣未碎成數片。 7.2.7 撓性塑材試驗條件如下表所示： 【如下列表格】 7.2.8 撓性塑材試驗基準：鋼球不得貫穿試樣。 7.2.9 膠合硬性塑材及硬性塑材擋風玻璃者之受驗件及數量：邊長三〇〇(正一〇，負〇)公釐之正方形受驗件，數量一〇塊。夾具與受驗件之間的接觸整個寬度約一五公釐。上下支撐框架應被夾緊穩固，確保試驗過程中，受驗件移動距離不超過二公釐。 7.2.9.1 在環境溫度狀態下，僅允許在進行27.7.4.4耐濕性試驗之後再執行耐衝擊性試驗，其試驗條件如下所示： 【如下列表格】 7.2.9.2 膠合硬性塑材及硬性塑材擋風玻璃者之試驗基準： (a)鋼球不應貫穿受驗件。 (b)受驗件未碎裂成碎片。 7.2.9.3 耐衝擊性試驗後允許受驗件有裂紋(Cracks)和裂痕(Fissure)。 7.2.10 膠合硬性塑材擋風玻璃受驗件及數量：邊長三〇〇(正一〇，負〇)公釐之正方形受驗件，數量二〇塊；或基本上為平坦製成品之受驗件，數量一〇塊。夾具與受驗件之間的接觸整個寬約一五公釐。上下支撐框架應被夾緊穩固，確保試驗過程中，受驗件移動不超過二公釐。 7.2.10.1 為盡量減少受驗件之溫度變化，非前擋風玻璃受驗件應於自冷卻設備移出後之三〇秒內進行，其試驗	參考 UN R43 01-S4 版，修訂硬性塑材等6種塑材玻璃耐衝擊性試驗合格件數。

修正規定	現行規定	說明
條件如下表所示： 【如下列表格】 7.2.10.2 膠合硬性塑材擋風玻璃者之試驗基準： (a)鋼球不應貫穿受驗件。 (b)受驗件未碎裂成碎片。 7.2.10.3 耐衝擊性試驗後允許受驗件有裂紋和裂痕。	條件如下表所示： 【如下列表格】 7.2.10.2 膠合硬性塑材擋風玻璃者之試驗基準： (a)鋼球不應貫穿受驗件。 (b)受驗件未碎裂成碎片。 7.2.10.3 耐衝擊性試驗後允許受驗件有裂紋和裂痕。 【104 年度下半年「車輛安全檢測基準增修條文內容檢討(三)版本】	
23.5.2 取樣 應從受驗材料中取樣至少五個受驗件，若因材料配置方向而有不同材料燃燒率（可透過預行試驗確定），則應以能測量得最高燃燒率為考量，取樣該五個（或更多）受驗件及放入試驗設備內。 <u>對於材料供應寬度不一時</u> ，則應切取至少五 0 0 公釐，此長度應涵蓋整個寬度。以此方式切割受驗件後，應距離材料邊緣不少於一 0 0 公釐並以等距方式取樣。	23.5.2 取樣 應從受驗材料中取樣至少五個受驗件，若因材料配置方向而有不同材料燃燒率（可透過預行試驗確定），則應以能測量得最高燃燒率為考量，取樣該五個（或更多）受驗件及放入試驗設備內。 <u>若材料具有固定寬度</u> ，則應切取至少五 0 0 公釐，此長度應涵蓋整個寬度。以此方式切割受驗件後，應距離材料邊緣不少於一 0 0 公釐並以等距方式取樣。	參考 UN R43 01-S4 版，修訂水平燃燒速率試驗之取樣原則。

7.2.5 修正後

分類	<u>受驗件數量/ 合格數</u>	掉落高度 (m) 窗板厚度 e(mm)	適用溫度(°C)	
			-18±2	23±2
硬性塑材及中空硬性塑材	10 / <u>≥8</u>	<3	2	2
		4	3	3
		5	4	4
		>6	5	5

窗板厚度在三公釐與六公釐之間者，以內插法取得其掉落高度。

7.2.5 修正前

分類	<u>試樣數量/ 首測允許不符合數</u>	掉落高度 (m) 窗板厚度 e(mm)	適用溫度(°C)	
			-18±2	23±2
硬性塑材及中空硬性塑材	10 / <u>≥2</u>	<3	2	2
		4	3	3
		5	4	4
		>6	5	5

窗板厚度在三公釐與六公釐之間者，以內插法取得其掉落高度。

7.2.7 修正後

分類	<u>受驗件數量/</u>	掉落高度	適用溫度(°C)
----	---------------	------	----------

	<u>合格數</u>	(m) 窗板厚度 e(mm)	-18±2	20±5
撓性塑材	10 / <u>≥8</u>	所有厚度	2	2

7.2.7 修正前

分類	<u>試樣數量/</u> <u>首測允許不符合數</u>	(m) 窗板厚度 e(mm)	掉落高度	
			適用溫度(°C)	
			-18±2	20±5
撓性塑材	10 / <u>≥2</u>	所有厚度	2	2

7.2.9.1 修正後

分類	受驗件數量/ <u>合格數</u>	掉落高度(m) 窗板厚度 e(mm)	適用溫度 (°C)
			-18±2
膠合硬性塑材	10 / <u>≥8</u>	所有厚度	6
硬性塑材擋風玻璃	10 / <u>≥8</u>	所有厚度	8.5

7.2.9.1 修正前

分類	<u>受驗件數量/</u> <u>首測允許不符合數</u>	掉落高度 (m) 窗板厚度 e(mm)	適用溫度 (°C)
			-18±2
膠合硬性塑材	10 / <u>≥2</u>	所有厚度	6
硬性塑材擋風玻璃	10 / <u>≥2</u>	所有厚度	8.5

7.2.10.1 修正後

分類	受驗件數量/ <u>合格數</u>	掉落高度(m) 窗板厚度 e(mm)	適用溫度(°C)	
			40±2	-18±2
膠合硬性塑材擋風玻璃	10 / <u>≥8</u>	所有厚度	9	8.5

7.2.10.1 修正前

分類	<u>受驗件數量/</u> <u>首測允許不符合數</u>	掉落高度(m) 窗板厚度 e(mm)	適用溫度(°C)	
			40±2	-18±2
膠合硬性塑材擋風玻璃	10 / <u>≥2</u>	所有厚度	9	8.5

補充資料：

材質	UN 原文出處
硬性塑材	Annex 14 Rigid plastic panes

	5. Mechanical strength test 227 g ball test 5.4.2. A set of test pieces submitted for approval shall be considered satisfactory from the point of view of the 227 g ball test if one of the following conditions is met: 5.4.2.1. Eight or more separate tests give a satisfactory result at the drop height. 耐衝擊性試驗整組試驗中，至少八個或八個以上受驗件符合上列各項條件。
撓性塑材	Annex 15 Flexible plastic panes 4.Mechanical strength tests 4.2.3.2. A set of test pieces submitted for approval shall be considered satisfactory from the point of view of the 227 g ball test if one of the following conditions is met: 4.2.3.2.1. Eight or more tests give a satisfactory result at the height of drop. 耐衝擊性試驗整組試驗中，至少八個或八個以上受驗件符合上列各項條件。
中空硬性塑材	Annex 16 Rigid plastic multiple glazed units 5. Mechanical strength test 227 g ball test 5.4.2. A set of test pieces submitted for approval shall be considered satisfactory from the point of view of the 227 g ball test if one of the following conditions is met: 5.4.2.1. Eight or more separate tests give a satisfactory result at the drop height. 耐衝擊性試驗整組試驗中，至少八個或八個以上受驗件符合上列各項條件。
硬性塑材擋風玻璃	Annex 17 Rigid plastic windscreens 5. Mechanical strength test - 227 g ball 5.4.2. A set of test pieces submitted for approval shall be considered satisfactory from the point of view of the 227 g ball test if eight or more separate tests give a satisfactory result at the drop height. 耐衝擊性試驗整組試驗中，至少八個或八個以上受驗件符合上列各項條件。
膠合硬性塑材	Annex 18 Laminated rigid plastic panes 5. Mechanical strength test - 227 g ball 5.4.2. A set of test pieces submitted for approval shall be considered satisfactory from the point of view of the 227 g ball test if eight or more separate tests give a satisfactory result at the drop height. 耐衝擊性試驗整組試驗中，至少八個或八個以上受驗件符合上列各項條件。
膠合硬性塑材擋風玻璃	Annex 19 Laminated rigid plastic windscreens 5.2. 227 g ball test 5.2.4.2. A set of test pieces submitted for approval shall be considered satisfactory from the point of view of the 227 g ball test if eight or more separate tests for each temperature give a satisfactory result at the drop height. 耐衝擊性試驗整組試驗中，至少八個或八個以上受驗件符合上列各項條件。

二十六、安全帶

二十六之一、安全帶

修正規定	現行規定	說明
4.6 捲收器試驗： 4.6.1 緊急鎖定式捲收器： 4.6.1.1 捲收力試驗：以每分鐘六〇〇公釐之捲收速度，在人體模型之接觸位置量測。	4.6 捲收器試驗： 4.6.1 緊急鎖定式捲收器： 4.6.1.1 捲收力試驗：以每分鐘六〇〇公釐之捲收速度，在人體模型之接觸位置量測。	參考 UN R16 06-S6 版，修訂緊急鎖定式捲收器於耐久性試驗後，應再執行捲收

修正規定	現行規定	說明
4.6.1.2 捲收器鎖定試驗：當車輛減速度在 0.45 g (對於高標準鎖定式捲收器為 0.85 g) 時應於行程 50 公釐以下鎖定。 4.6.1.3 織帶拉出鎖定試驗：於織帶拉出方向進行鎖定測試。 4.6.1.4 鎖定角度試驗：捲收器安裝於一水平台上，水平台以低於每秒二度之速率傾斜直至鎖定發生。 4.6.1.5 耐久性試驗：在執行下列試驗後，進行織帶收放 5000 次，<u>再執行上述 4.6.1.1 至 4.6.1.4 之試驗。</u> 4.6.1.5.1 織帶反覆收放：以低於每分鐘 30 循環之速率，收、放織帶 4000 次，並應每隔五個循環快速鎖定捲收器一次。 4.6.1.5.2 耐蝕性：將織帶完全拉出再捲入 300 公釐 (正負三公釐)，進行上述 4.1 之耐蝕性試驗。 4.6.1.5.3 耐壓性：在砂塵試驗室中將織帶拉出 500 公釐，砂塵每隔 20 分鐘噴入擾動五秒鐘，執行五小時，捲收器應置放於圖七所示之位置。若總成中包含了減壓裝置，則上述試驗應在減壓裝置正常作動狀態進行試驗。 ... 5. 檢測<u>基準</u> ... 5.6 捲收器試驗： 5.6.1 緊急鎖定式捲收器： 5.6.1.1 捲收力試驗：腰部織帶 (二點式安全帶) 應大於七牛頓，連條織帶 (三點式安全帶) 應為一牛頓至七牛頓之間；若附有減壓裝置，在減壓裝置作動狀態時，最小捲收力可減為 0.5 牛頓。 5.6.1.2 捲收器鎖定試驗：應於行程 50 公釐以下鎖定。 5.6.1.3 織帶拉出鎖定試驗：加速度未滿 0.8 g (對於高標準鎖定式捲收器則為 1 g) 且拉出行程未達 50 公釐前應不得鎖定；超過 3.0 g 時應於行程 50 公釐以下鎖定。 5.6.1.4 鎖定角度試驗：於一二度以下不	4.6.1.2 捲收器鎖定試驗：當車輛減速度在 0.45 g (對於高標準鎖定式捲收器為 0.85 g) 時應於行程 50 公釐以下鎖定。 4.6.1.3 織帶拉出鎖定試驗：於織帶拉出方向進行鎖定測試。 4.6.1.4 鎖定角度試驗：捲收器安裝於一水平台上，水平台以低於每秒二度之速率傾斜直至鎖定發生。 4.6.1.5 耐久性試驗：在執行下列試驗後，<u>再</u>進行織帶收放 5000 次。 對應原文如下： 6.2.5.3.5. The strap shall be withdrawn from the retractor and allowed to retract repeatedly by the method described in paragraph 7.6.1. until 40,000 cycles have been completed. The retractor shall then be subjected to the corrosion test given in paragraph 7.2. and after that to the dust test prescribed in paragraph 7.6.3. below. It shall then satisfactorily complete a further 5,000 cycles (making 45,000 in all). If the assembly incorporates a tension-reducing device, the above tests shall be conducted on condition that the tension-reducing device is in operation mode and in non-operation mode. <u>After the above tests, the retractor shall operate correctly and still meet the requirements of paragraphs 6.2.5.3.1., 6.2.5.3.3. and 6.2.5.3.4. above.</u> 其中，條文 6.2.5.3.1、6.2.5.3.3 及 6.2.5.3.4 為捲收力試驗、捲收器鎖定試驗、織帶拉出鎖定試驗及鎖定角度試驗之規定。 ... 5. 檢測<u>標準</u> ... 5.6 捲收器試驗： 5.6.1 緊急鎖定式捲收器： 5.6.1.1 捲收力試驗：腰部織帶 (二點式安全帶) 應大於七牛頓，連條織帶 (三點式安全帶) 應為一牛頓至七牛頓之間；若附有減壓裝置，在減壓裝置作動狀態時，最小捲收力可減為 0.5 牛頓。 5.6.1.2 捲收器鎖定試驗：應於行程 50 公釐以下鎖定。 5.6.1.3 織帶拉出鎖定試驗：加速度未滿 0.8 g (對於高標準鎖定式捲收器則為 1 g) 且拉出行程未達 50 公釐前應不得鎖定；超過 3.0 g 時應於行程 50 公釐以下鎖定。 5.6.1.4 鎖定角度試驗：於一二度以下不	力、捲收器鎖定、織帶拉出鎖定及鎖定角度等試驗，且應符合規定，以確認捲收器之耐久性能。

修正規定	現行規定	說明
得鎖定，超過二七度(對於高標準鎖定式捲收器則為四〇度)應予鎖定。 5.6.1.5 耐久性試驗：捲收器功能應正常， <u>且應符合上述 5.6.1.1 至 5.6.1.4 之規定</u> 。	得鎖定，超過二七度(對於高標準鎖定式捲收器則為四〇度)應予鎖定。 5.6.1.5 耐久性試驗：捲收器功能應正常。	

四十二之二、動態煞車

四十二之三、動態煞車

修正規定	現行規定	說明
3.動態煞車之適用型式及其範圍認定原則： 3.1 車種代號相同。 3.2 軸組型態相同。 3.3廠牌及車輛型式系列相同。 3.4 底盤車軸組型態相同。 3.5 底盤車廠牌相同。 3.6 底盤車製造廠宣告之底盤車型式系列相同。 3.7 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： <u>3.7.1 適用車種代號相同。</u> <u>3.7.2 底盤車軸組型態相同。</u> <u>3.7.3 底盤車廠牌相同。</u> <u>3.7.4 底盤車製造廠宣告之底盤車型式系列相同。</u> 3.8 若以煞車總成(指包含整個煞車系統的元件裝置(亦含防鎖死煞車系統之電子控制單元/調變單元/輪速感知器)、底層結構、尺度、車軸與輪胎配置安裝)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： 3.8.1 適用車種代號相同。 3.8.2 煞車總成軸組型態相同。 3.8.3 煞車總成廠牌相同。	3.動態煞車之適用型式及其範圍認定原則： 3.1 車種代號相同。 3.2 軸組型態相同。 3.3廠牌及車輛型式系列相同。 3.4 底盤車軸組型態相同。 3.5 底盤車廠牌相同。 3.6 底盤車製造廠宣告之底盤車型式系列相同。 3.7 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： <u>3.7.1 底盤車軸組型態相同。</u> <u>3.7.2 底盤車廠牌相同。</u> <u>3.7.3 底盤車製造廠宣告之底盤車型式系列相同。</u> 3.8 若以煞車總成(指包含整個煞車系統的元件裝置(亦含防鎖死煞車系統之電子控制單元/調變單元/輪速感知器)、底層結構、尺度、車軸與輪胎配置安裝)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： 3.8.1 適用車種代號相同。 3.8.2 煞車總成軸組型態相同。 3.8.3 煞車總成廠牌相同。	參考車輛與煞車總成相關規範，底盤車之適用型式及其範圍認定原則增訂適用車種代號相同。

四十三之一、防鎖死煞車系統

四十三之二、防鎖死煞車系統

修正規定	現行規定	說明
3.防鎖死煞車系統之適用型式及其範圍認定原則： 3.1 車種代號相同。 3.2 軸組型態相同。 3.3 廠牌及車輛型式系列相同。 3.4 底盤車軸組型態相同。 3.5 底盤車廠牌相同。 3.6 底盤車製造廠宣告之底盤車型式系列相同。 3.7 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： <u>3.7.1 適用車種代號相同。</u> <u>3.7.2 底盤車軸組型態相同。</u> <u>3.7.3 底盤車廠牌相同。</u> <u>3.7.4 底盤車製造廠宣告之底盤車型式系列相同。</u> 3.8 若以煞車總成(指包含整個煞車系統的元件裝置(亦含防鎖死煞車系統之電子控制單元/調變單元/輪速感知器)、底層結構、尺度、車軸與輪胎配置安裝)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： 3.8.1 適用車種代號相同。 3.8.2 煞車總成軸組型態相同。 3.8.3 煞車總成廠牌相同。 3.8.4 煞車總成型式系列相同。 3.8.5 防鎖死煞車系統控制單元廠牌相同。 3.8.6 防鎖死煞車系統控制單元型式系列相同。	3.防鎖死煞車系統之適用型式及其範圍認定原則： 3.1 車種代號相同。 3.2 軸組型態相同。 3.3 廠牌及車輛型式系列相同。 3.4 底盤車軸組型態相同。 3.5 底盤車廠牌相同。 3.6 底盤車製造廠宣告之底盤車型式系列相同。 3.7 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： <u>3.7.1 底盤車軸組型態相同。</u> <u>3.7.2 底盤車廠牌相同。</u> <u>3.7.3 底盤車製造廠宣告之底盤車型式系列相同。</u> 3.8 若以煞車總成(指包含整個煞車系統的元件裝置(亦含防鎖死煞車系統之電子控制單元/調變單元/輪速感知器)、底層結構、尺度、車軸與輪胎配置安裝)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： 3.8.1 適用車種代號相同。 3.8.2 煞車總成軸組型態相同。 3.8.3 煞車總成廠牌相同。 3.8.4 煞車總成型式系列相同。 3.8.5 防鎖死煞車系統控制單元廠牌相同。 3.8.6 防鎖死煞車系統控制單元型式系列相同。	參考車輛與煞車總成相關規範，底盤車之適用型式及其範圍認定原則增訂適用車種代號相同。

四十七、轉向系統

修正規定	現行規定	說明
6.2 動力驅動車輛相關規定 6.2.1 須能以下列車速，在轉向系統無異常振動狀態下，劃出半徑五〇公尺的曲線，並沿其正切方向離開。 6.2.1.1 M1類車輛：五〇公里/小時。	6.2 動力驅動車輛相關規定 6.2.1 須能以下列車速，在轉向系統無異常振動狀態下，劃出半徑五〇公尺的曲線，並沿其正切方向離開。 6.2.1.1 M1類車輛：五〇公里/小時。	參考 UN ECE R79，增訂轉向系統允許最大轉向時間及最大轉向控制力其應參照

修正規定	現行規定	說明
6.2.1.2 M2、M3及N類車輛：四〇公里/小時，或最大設計車速(若最大設計車速低於四〇公里/小時)。 6.2.2 當車輛在轉向輪近乎半鎖定狀態下以一〇公里/小時以上的定速劃圓行駛時，若釋放轉向控制裝置，則迴轉圓圈必須保持相同或變得較大。 6.2.3 量測控制力時，小於〇・二秒之力量不列入考量。 6.2.4 量測轉向系統功能完整之轉向力： <u>6.2.4.1 車輛應以一〇公里/小時的車速自直行方向進入螺旋彎(Spiral)，且應於轉向控制裝置之額定半徑處量測轉向力，直到轉向控制裝置位置和表一所對應車輛種類之功能完整轉向系統之迴轉半徑相對應為止，並應各向左、右側轉向一次。</u> <u>6.2.4.2 各車種之轉向系統所允許的最大轉向時間及最大轉向控制力如表一所示。</u> 6.2.5 量測轉向系統失效時之轉向力： <u>6.2.5.1 應以功能失效之轉向系統重覆進行6.2.4之測試，且應持續量測轉向力，直到轉向控制裝置位置和表一所對應車輛種類之失效轉向系統之迴轉半徑相對應為止。</u> <u>6.2.5.2 各車種之轉向系統所允許最大轉向時間及最大轉向控制力如表一所示。</u>	6.2.1.2 M2、M3及N類車輛：四〇公里/小時，或最大設計車速(若最大設計車速低於四〇公里/小時)。 6.2.2 當車輛在轉向輪近乎半鎖定狀態下以一〇公里/小時以上的定速劃圓行駛時，若釋放轉向控制裝置，則迴轉圓圈必須保持相同或變得較大。 6.2.3 量測控制力時，小於〇・二秒之力量不列入考量。 6.2.4 量測轉向系統功能完整之轉向力：車輛應以一〇公里/小時的車速自直行方向進入螺旋彎(Spiral)，且應於轉向控制裝置之額定半徑處量測轉向力，直到轉向控制裝置位置和表一所對應車輛種類之功能完整轉向系統之迴轉半徑相對應為止，並應各向左、右側轉向一次。 6.2.5 量測轉向系統失效時之轉向力：應以功能失效之轉向系統重覆進行6.2.4之測試，且應持續量測轉向力，直到轉向控制裝置位置和表一所對應車輛種類之失效轉向系統之迴轉半徑相對應為止，<u>並應各向左、右側轉向一次。</u>	表一之規定。 補充資料： ※對應原文如下： 6.2.4.2. The maximum permitted steering time and the maximum permitted steering control effort with intact steering equipment are given in the table below for each category of vehicle. ... 6.2.5.1. The test described in paragraph 6.2.4. shall be repeated with a failure in the steering equipment. The steering effort shall be measured until the position of the steering control corresponds to the turning radius given in the table below for the particular category of vehicle with a failure in the steering equipment. 6.2.5.2. The maximum permitted steering time and the maximum permitted steering control effort with a failure in the steering equipment are given in the table below for each category of vehicle.

四十八之二、安全帶固定裝置

修訂規定	現行規定	說明
7. 載運兒童保護裝置之車內固定系統及 i-Size 兒童保護系統(i-Size)(僅適用於 M1 類車輛；M1 類車輛應配備符合本項規定之國際通用之兒童保護裝置固定系統(ISOFIX)裝置)	7. 載運兒童保護裝置之車內固定系統及 i-Size 兒童保護系統(i-Size)(僅適用於 M1 類車輛；M1 類車輛應配備符合本項規定之國際通用之兒童保護裝置固定系統(ISOFIX)裝置)	考量小型幼童專用車第一排以外之座椅僅有一個幼童管理人之座椅位置(幼童座

修訂規定	現行規定	說明
... 7.3 ISOFIX 位置之最少數量 ... 7.3.8 7.3.1 規定之 ISOFIX 位置，不適用於<u>幼童專用車</u>、救護車或靈車，以及供軍隊、民防、消防及負責維持治安部隊使用之車輛。	... 7.3 ISOFIX 位置之最少數量 ... 7.3.8 7.3.1 規定之 ISOFIX 位置，不適用於救護車或靈車，以及供軍隊、民防、消防及負責維持治安部隊使用之車輛。	位除外)，無法符合「第一排以外之座椅應配備至少兩個 ISOFIX 位置」之規定，且該座椅位置僅供幼童管理人使用，並無嬰兒、幼童乘坐之可能，故建議修訂幼童專用車無須符合 7.3.1 規定之 ISOFIX 位置。

五十二之二、非氣體放電式頭燈

修訂規定	現行規定	說明
8.2 遠光燈之配光要求如下： ... 8.2.1 封閉式鹵素頭燈 8.2.1.1 HV點之照度值須達最亮點之百分之八〇，最大照度值應大於四八 <u>lux</u>，但不得超過二四〇 <u>lux</u>。近、遠光燈共用之頭燈，最大照度值不得大於近光燈 75R(或 75L)點照度值之一六倍。 8.2.1.2 HV點水平左右一・一二五公尺範圍內，照度值不得小於二四 <u>lux</u>，二・二五公尺範圍內照度值不得小於六 <u>lux</u>。	8.2 遠光燈之配光要求如下： ... 8.2.1 封閉式鹵素頭燈 8.2.1.1 HV點之照度值須達最亮點之百分之八〇，最大照度值應大於四八 <u>流明</u>，但不得超過二四〇 <u>流明</u>。近、遠光燈共用之頭燈，最大照度值不得大於近光燈 75R(或 75L)點照度值之一六倍。 8.2.1.2 HV點水平左右一・一二五公尺範圍內，照度值不得小於二四 <u>流明</u>，二・二五公尺範圍內照度值不得小於六 <u>流明</u>。	參考 UN R31 03 版，原照度值單位「流明」修訂為「照度」。
10. 配光穩定性試驗 10.1 乾淨頭燈試驗 10.1.2 判定基準： 10.1.2.1 目視檢查：頭燈應無扭曲、變形、裂痕或透鏡顏色之變化。 10.1.2.2 照度檢查：量測下列配光螢幕各點之值。 <u>10.1.2.2.1 封閉式鹵素頭燈：</u> <u>近光燈：50R、B50L、HV</u> <u>遠光燈：最大光度點(IM)</u> <u>若頭燈因熱而使明暗截止線產生變形時，可額外進行對準。</u> <u>試驗值不得與試驗前之讀值誤差百分</u>	10. 配光穩定性試驗 10.1 乾淨頭燈試驗 10.1.2 判定基準： 10.1.2.1 目視檢查：頭燈應無扭曲、變形、裂痕或透鏡顏色之變化。 10.1.2.2 照度檢查：量測下列配光螢幕各點之值。 <u>10.1.2.2.1 封閉式鹵素頭燈及非對稱光型頭燈：</u> 近光燈：50R、B50L、25L 遠光燈：最大光度點(IM)	參考 UN R31 03、R112 01-S6 及 R113 01-S5 版，修訂封閉式鹵素頭燈、非對稱光型頭燈及類型 B 對稱光型頭燈之乾淨頭燈配光穩定性試驗照度檢查規定。

修訂規定	現行規定	說明
<u>之一〇以上。</u> <u>10.1.2.2.2 非對稱光型頭燈：</u> 近光燈：50R、B50L、25L 遠光燈：最大光度點(IM) <u>若頭燈因熱而使明暗截止線產生變形時，可額外進行對準。</u> <u>除B50L點外，試驗值不得與試驗前之讀值誤差百分之一〇以上。B50L點之試驗值不應較試驗前之讀值逾一七〇燭光。</u> <u>10.1.2.2.3 類型B對稱光型頭燈：</u> 近光光束：50R、50L、0.50U/1.5L及0.50U/1.5R 遠光光束：最大光度點(IM) <u>若頭燈因熱而使明暗截止線產生變形時，可額外進行對準。</u> <u>除0.50U/1.5L及0.50U/1.5R點外，試驗值不得與試驗前之讀值誤差百分之一〇以上。0.50U/1.5L及0.50U/1.5R點之試驗值不應較試驗前之讀值逾二五五燭光。</u> <u>10.1.2.2.4 類型C、D及E對稱光型頭燈：</u> 近光光束：0.86D/3.5R - 0.86D/3.5L - 0.50U/1.5L 及1.5R 遠光光束：最大光度點(IM) <u>若頭燈因熱而使明暗截止線產生變形時，可額外進行對準。</u> <u>除0.50U/1.5L及0.50U/1.5R點外，試驗值不得與試驗前之讀值誤差百分之一〇以上。0.50U/1.5L及0.50U/1.5R點之試驗值不應較試驗前之讀值逾二五五燭光。</u>	<u>10.1.2.2.2</u> 類型B對稱光型頭燈： 近光光束：50R、50L、0.50U/1.5L及0.50U/1.5R 遠光光束：最大光度點(IM) <u>10.1.2.2.3</u> 類型C、D及E對稱光型頭燈： 近光光束：0.86D/3.5R - 0.86D/3.5L - 0.50U/1.5L 及1.5R <u>10.1.2.2.4</u> 遠光光束：最大光度點(IM) 若頭燈因熱而使明暗截止線產生變形時，可額外進行對準。 除0.50U/1.5L及0.50U/1.5R點外，試驗值不得與試驗前之讀值誤差百分之一〇以上。0.50U/1.5L及0.50U/1.5R點之試驗值不應較試驗前之讀值逾二五五燭光。	

補充資料：

R31 03 封閉式鹵素頭燈	R112 01-S6 非對稱光型頭燈	R113 01-S5 對稱光型頭燈
1.1.2.2. Photometric test To comply with the requirements of this Regulation, the photometric values shall be verified in the following points: Passing beam: 50 R - B 50 L - HV for headlamps designed for right-hand traffic	1.1.2.2. Photometric test: To comply with the requirements of this Regulation, the photometric values shall be verified in the following points: Passing-beam: 50 R - B 50 L - 25 L for headlamps designed for right-hand traffic	1.1.2.2. Photometric test To comply with the requirements of this Regulation, the photometric values shall be verified in the following points: For Class B headlamp: Passing-beam: 50R - 50L - 0.50U/1.5L and 0.50U/1.5R. Driving-beam: Point of I_{max}

50 L - B 50 R - HV for headlamps designed for left-hand traffic Driving beam: Point of E _{max} Another aiming may be carried out to allow for any deformation of the headlamp base due to heat (the change of the position of the cut-off line is covered in paragraph 2. Of this annex);	50 L - B 50 R - 25 R for headlamps designed for left-hand traffic Driving beam: Point I _{max} Another aiming may be carried out to allow for any deformation of the headlamp base due to heat (the change of the position of the cut-off line is covered in paragraph 2. Of this annex).	For Classes C, D and E headlamp: Passing-beam: 0.86D/3.5R - 0.86D/3.5L - 0.50U/1.5L and 1.5R. Driving-beam: Point of I _{max} Another aiming may be carried out to allow for any deformation of the headlamp base due to heat (the change of the position of the "cut-off" line is covered in paragraph 2. Of this annex).
A 10 per cent discrepancy between the photometric characteristics and the values measured prior to the test is permissible including the tolerances of the photometric procedure.	Except for point B 50 L, a 10 per cent discrepancy between the photometric characteristics and the values measured prior to the test is permissible including the tolerances of the photometric procedure. The value measured at point B 50 L shall not exceed the photometric value measured prior to the test by more than 170 cd.	Except for points 0.50U/1.5L and 0.50U/1.5R, a 10 per cent discrepancy between the photometric characteristics and the values measured prior to the test is permissible including the tolerances of the photometric procedure. The value measured at points 0.50U/1.5L and 0.50U/1.5R shall not exceed the photometric value measured prior to the test by more than 255 cd.

五十四之二、火災防止規定 (引擎室內及燃燒加熱器室內之過熱警報功能驗證，經參考國外檢測機構實務作法，由設計符合性聲明規定(4.1.4.1)，調整為檢測規定(6.3)，惟會議中檢測機構 ARTC 說明國內尚無(4.1.4.1)對應之檢測能量，爰將修正條文列於「待公告車輛安全檢測基準增修案規劃表」，並刪除原條文 4.1.4.1。)

修正規定	現行規定	說明
1.實施時間及適用範圍： 1.1 中華民國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，應符合本項規定。 1.2 中華民國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，應依下列條件之一符合本項規定： 1.2.1 已符合本基準項次「五十四」規定者，另應符合本項 4.1.4 及 4.6 之規定。 1.2.2 已符合本基準項次「五十四之一」規定者，另應符合本項 4.6 之規定。	1.實施時間及適用範圍： 1.1 中華民國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，應符合本項規定。 1.2 中華民國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，應依下列條件之一符合本項規定： 1.2.1 已符合本基準項次「五十四」規定者，另應符合本項 4.1.4 及 4.6 之規定。 1.2.2 已符合本基準項次「五十四之一」規定者，另應符合本項 4.6 之規定。 (104 年上半年度報部資料)	配合引擎室內及燃燒加熱器室內之過熱警報功能驗證，由設計符合性聲明項目，調整為檢測項目，爰修正對應條文項次。
6.3.警報系統設計應偵測出引擎室內及每個燃燒加熱器 (Combustion heater) 所在室內，在正常運作過程	4.1.4.1警報系統設計應偵測出引擎室內及每個燃燒加熱器 (Combustion heater) 所在室內，在正常運作過程	參考國外檢測機構實務作法，引擎室內及燃燒加

修正規定	現行規定	說明
所發生過高溫度。	所發生過高溫度。	熱器室內之過熱警報功能驗證，由設計符合性聲明規定 (4.1.4.1)，調整為檢測規定(6.3)。
4.1.4 若車輛引擎位於駕駛區域後方，則駕駛區域內應配備警報系統，當引擎室及每個燃燒加熱器（Combustion heater）所在室內發生溫度過高時，其應提供駕駛者聽覺及視覺之信號。 <u>4.1.4.1</u> 在引擎室及每個燃燒加熱器（Combustion heater）所在室內之以下區域，依下述規範監控過高之溫度，則視為符合4.1.4.1之規定。 <u>4.1.4.1.1</u>在洩漏之情況下，可燃流體(液體或氣體)可能接觸到工作溫度等於或大於其著火溫度之外露零件區域，例如：增壓器或排氣系統，包含引擎上安裝之零件； <u>4.1.4.1.2</u>在洩漏之情況下，可燃流體（液體或氣體）可能接觸到工作溫度等於或大於其著火溫度之受防護零件（Shielded component）區域，例如：一個獨立加熱設備；及 <u>4.1.4.1.3</u>在洩漏之情況下，易燃流體（液體或氣體）可能接觸到工作溫度等於或大於其著火溫度之非正常運轉（Failure）零件區域，例如：發電機。 <u>4.1.4.2</u>不論車況如何，每當引擎啟動裝置作動時，警報系統應作動，直到引擎停止裝置作動。	4.1.4 若車輛引擎位於駕駛區域後方，則駕駛區域內應配備警報系統，當引擎室及每個燃燒加熱器（Combustion heater）所在室內發生溫度過高時，其應提供駕駛者聽覺及視覺之信號。 4.1.4.1警報系統設計應偵測出引擎室內及每個燃燒加熱器（Combustion heater）所在室內，在正常運作過程所發生過高溫度。 <u>4.1.4.2</u> 在引擎室及每個燃燒加熱器（Combustion heater）所在室內之以下區域，依下述規範監控過高之溫度，則視為符合4.1.4.1之規定。 <u>4.1.4.2.1</u>在洩漏之情況下，可燃流體(液體或氣體)可能接觸到工作溫度等於或大於其著火溫度之外露零件區域，例如：增壓器或排氣系統，包含引擎上安裝之零件； <u>4.1.4.2.2</u>在洩漏之情況下，可燃流體（液體或氣體）可能接觸到工作溫度等於或大於其著火溫度之受防護零件（Shielded component）區域，例如：一個獨立加熱設備；及 <u>4.1.4.2.3</u>在洩漏之情況下，易燃流體（液體或氣體）可能接觸到工作溫度等於或大於其著火溫度之非正常運轉（Failure）零件區域，例如：發電機。 <u>4.1.4.3</u>不論車況如何，每當引擎啟動裝置作動時，警報系統應作動，直到引擎停止裝置作動。	引擎室內及燃燒加熱器室內之過熱警報功能驗證，經參考國外檢測機構實務作法，由設計符合性聲明規定 (4.1.4.1)，調整為檢測規定(6.3)，惟會議中檢測機構 ARTC 說明國內尚無(4.1.4.1)對應之檢測能量，爰將修正條文列於「待公告車輛安全檢測基準增修案規劃表」，並刪除原條文 4.1.4.1，其他條文配合項次調整。

五十四之三、火災防止規定(草案)(引擎室內及燃燒加熱器室內之過熱警報功能驗證，經參考國外檢測機構實務作法，由設計符合性聲明規定(4.1.4.1)，調整為檢測規定(6.3)，惟會議中檢測機構 ARTC 說明國內尚無(4.1.4.1)對應之檢測能量，爰將修正條文列於「待公告車輛安全檢測基準增修案規劃表」，並刪除原條文 4.1.4.1。)

修正規定	現行規定	說明
6.3. 警報系統設計應偵測出引擎室內及每個燃燒加熱器 (Combustion heater) 所在室內，在正常運作過程所發生過高溫度。	4.1.4.1 警報系統設計應偵測出引擎室內及每個燃燒加熱器 (Combustion heater) 所在室內，在正常運作過程所發生過高溫度。	參考國外檢測機構實務作法，引擎室內及燃燒加熱器室內之過熱警報功能驗證，由設計符合性聲明規定(4.1.4.1)，調整為檢測規定(6.3)。
4.1.4 若車輛引擎位於駕駛區域後方，則駕駛區域內應配備警報系統，當引擎室及每個燃燒加熱器 (Combustion heater) 所在室內發生溫度過高時，其應提供駕駛者聽覺及視覺之信號。 4.1.4.1 在引擎室及每個燃燒加熱器 (Combustion heater) 所在室內之以下區域，依下述規範監控過高之溫度，則視為符合4.1.4.1之規定。 4.1.4.1.1在洩漏之情況下，可燃流體(液體或氣體)可能接觸到工作溫度等於或大於其著火溫度之外露零件區域，例如：增壓器或排氣系統，包含引擎上安裝之零件； 4.1.4.1.2在洩漏之情況下，可燃流體(液體或氣體)可能接觸到工作溫度等於或大於其著火溫度之受防護零件 (Shielded component) 區域，例如：一個獨立加熱設備；及 4.1.4.1.3在洩漏之情況下，易燃流體(液體或氣體)可能接觸到工作溫度等於或大於其著火溫度之非正常運轉 (Failure) 零件區域，例如：發電機。 4.1.4.2不論車況如何，每當引擎啟動裝置作動時，警報系統應作動，直到引擎停止裝置作動。	4.1.4 若車輛引擎位於駕駛區域後方，則駕駛區域內應配備警報系統，當引擎室及每個燃燒加熱器 (Combustion heater) 所在室內發生溫度過高時，其應提供駕駛者聽覺及視覺之信號。 4.1.4.1 警報系統設計應偵測出引擎室內及每個燃燒加熱器 (Combustion heater) 所在室內，在正常運作過程所發生過高溫度。 4.1.4.2 在引擎室及每個燃燒加熱器 (Combustion heater) 所在室內之以下區域，依下述規範監控過高之溫度，則視為符合4.1.4.1之規定。 4.1.4.2.1在洩漏之情況下，可燃流體(液體或氣體)可能接觸到工作溫度等於或大於其著火溫度之外露零件區域，例如：增壓器或排氣系統，包含引擎上安裝之零件； 4.1.4.2.2在洩漏之情況下，可燃流體(液體或氣體)可能接觸到工作溫度等於或大於其著火溫度之受防護零件 (Shielded component) 區域，例如：一個獨立加熱設備；及 4.1.4.2.3在洩漏之情況下，易燃流體(液體或氣體)可能接觸到工作溫度等於或大於其著火溫度之非正常運轉 (Failure) 零件區域，例如：發電機。	引擎室內及燃燒加熱器室內之過熱警報功能驗證，經參考國外檢測機構實務作法，由設計符合性聲明規定(4.1.4.1)，調整為檢測規定(6.3)，惟會議中檢測機構 ARTC 說明國內尚無(4.1.4.1)對應之檢測能量，爰將修正條文列於「待公告車輛安全檢測基準增修案規劃表」，並刪除原條文 4.1.4.1，其他條文配合項次調整。

修正規定	現行規定	說明
	4.1.4.3不論車況如何，每當引擎啟動裝置作動時，警報系統應作動，直到引擎停止裝置作動。	

五十六之二、電磁相容性(本項基準之實施時間及適用範圍修訂，經與會單位研商後，建議維持原基準內容)

修訂規定	現行規定	說明
1. 實施時間及適用範圍： 1.1 中華民國〇五年一月一日起，新型式之L類車輛應符合本項「電磁相容性」規定，已符合本基準項次「五十六之一」規定之既有型式，得視同符合本項規定。 1.2 中華民國〇六年一月一日起，新型式之M1及N1類車輛應符合本項「電磁相容性」規定，已符合本基準項次「五十六之一」規定之既有型式，得視同符合本項規定。 1.3 中華民國〇七年一月一日起，新型式之M2、M3、N2及N3類車輛應符合本項「電磁相容性」規定，已符合本基準項次「五十六之一」規定之既有型式，得視同符合本項規定。 1.4 中華民國〇八年一月一日起，新型式之O類車輛應符合本項「電磁相容性」規定，已符合本基準項次「五十六之一」規定之既有型式，得視同符合本項規定。 1.5 同一申請者同一年度同型式規格之M1、L3或L5類車輛，申請少量車型安全審驗且總數未逾二輛者，得免符合本項中「電磁免疫力」規定。 1.6 同一申請者同一年度同型式規格車輛，申請逐車少量車型安全審驗且總數未逾二十輛者，得免符合本項中「電磁免疫力」規定。 1.7 機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛，得免符合本項「電磁相容性」規定。	1. 實施時間及適用範圍： 1.1 中華民國〇五年一月一日起，新型式之L類車輛應符合本項「電磁相容性」規定。 1.2 中華民國〇六年一月一日起，新型式之M1及N1類車輛應符合本項「電磁相容性」規定。 1.3 中華民國〇七年一月一日起，新型式之M2、M3、N2及N3類車輛應符合本項「電磁相容性」規定。 1.4 中華民國〇八年一月一日起，新型式之O類車輛應符合本項「電磁相容性」規定。 1.5 同一申請者同一年度同型式規格之M1、L3或L5類車輛，申請少量車型安全審驗且總數未逾二輛者，得免符合本項中「電磁免疫力」規定。 1.6 同一申請者同一年度同型式規格車輛，申請逐車少量車型安全審驗且總數未逾二十輛者，得免符合本項中「電磁免疫力」規定。 1.7 機關、團體、學校或個人進口自行使用之車輛，得免符合本項「電磁相容性」規定。	為更臻條文規範明確，實施時間及適用範圍增訂各類車輛已符合基準「五十六之一」之既有型式者，得視同符合本項之規定。

六十六、燃油箱

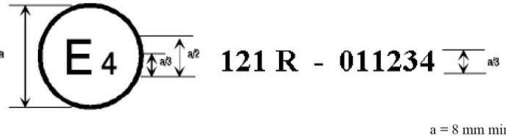
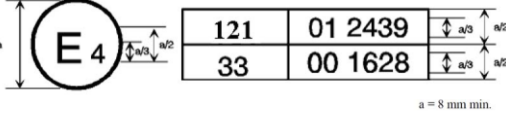
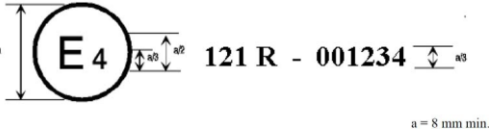
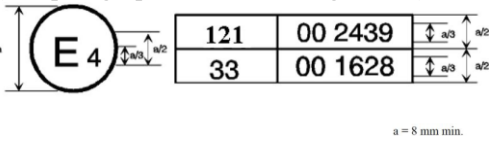
修正規定	現行規定	說明
3. 燃油箱之適用型式及其範圍認定原則： <u>3.1 廠牌及型式系列相同。</u> <u>3.2 結構、尺度及材料(如金屬/塑膠)相同。</u> <u>3.3 燃油箱之使用對象相同(通用型或專供特定車輛使用)。</u> <u>3.4 配備或無配備配件。</u>	3. 燃油箱之適用型式及其範圍認定原則： <u>3.1 結構、尺度及材料(如金屬/塑膠)相同。</u> <u>3.2 燃油箱之使用對象相同(通用型或專供特定車輛使用)。</u> <u>3.3 配備或無配備配件。</u>	為使本基準適用型式及其範圍認定規範更臻完善，爰於適用型式及其範圍認定原則增訂「廠牌及型式系列相同」規定。

對應UN修訂：

UN R121 THE LOCATION AND IDENTIFICATION OF HAND CONTROLS, TELL-TALES AND INDICATORS 01 2015/06/22汽車控制器標誌

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(draft)			
4. Approval ... 4.2. An approval number shall be assigned to each type approved. Its first two digits (at present 01 corresponding to the 01 series of amendments to the Regulation) shall indicate the series of amendments incorporating the most recent major technical amendments made to the Regulation at the time of issue of the approval. The same Contracting Party shall not assign this number to another vehicle type or to the same vehicle type submitted with equipment not specified in the list referred to in paragraph 3.2.2. above, subject to the provisions of paragraph 6. of this Regulation.	4. Approval ... 4.2. An approval number shall be assigned to each type approved. Its first two digits (at present 00 for the Regulation in its original form) shall indicate the series of amendments incorporating the most recent major technical amendments made to the Regulation at the time of issue of the approval. The same Contracting Party shall not assign this number to another vehicle type or to the same vehicle type submitted with equipment not specified in the list referred to in paragraph 3.2.2. above, subject to the provisions of paragraph 6. of this Regulation.	修訂內容不影響檢測基準	七十五、汽車控制器標誌
1. Scope ... This Regulation applies to vehicles of categories M and N1. It specifies requirements for the location, identification, colour, and illumination of motor vehicle hand controls, telltales and indicators. It is designed to ensure the accessibility and visibility of vehicle controls, tell-tales and indicators, and to facilitate their selection		修訂內容不影響檢測基準	1.實施時間及適用範圍： 1.1 中華民國一〇七年一月一日起，新型式之M1及N1類車輛及中華民國一〇八年一月一日起，新型式之M2、M3、N2及N3類車輛，其汽車控制器標誌，應符合本項規定。 1.2 中華民國一〇九年一月一起，各型式之M1及N1類車輛及中華民國一一〇年一月一日起，各型式之M2、M3、N2及N3類車輛，其汽

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
under daylight and night-time conditions, in order to reduce the safety hazards caused by the diversion of the driver's attention from the driving task and by mistakes in selecting controls. ----- 12. Transitional provisions 12.1. As from the official date of entry into force of the 01 series of amendment to this Regulation, no Contracting Party applying this Regulation shall refuse national or regional type approval of a vehicle type approved to the 01 series of amendment to this Regulation. 12.2. Contracting Parties applying this Regulation shall not refuse to grant extensions of approval according to the preceding series of amendments to this Regulation. 12.3. Until 24 months after the date of entry into force of the 01 series of amendment to this Regulation, no Contracting Party applying this Regulation shall refuse national or regional type approval of a vehicle type approved to the preceding series of amendments to this Regulation."			車控制器標誌，應符合本項規定。
Annex 2 Arrangements of approval marks Model A (See paragraph 4.4. of this Regulation)	Annex 2 Arrangements of approval marks Model A (See paragraph 4.4. of this Regulation)	修訂內容不影響檢測基準	

增/修內容	原內容	修訂國內法規條文案	對應國內法規條文
 a = 8 mm min. The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has, with regard to the location and identification of hand controls, tell-tales and indicators, been approved in the Netherlands (E4) pursuant to Regulation No. 121 under the approval No. 011234. The first two digits (01) of the approval number indicated that the approval was granted in accordance with the requirements of Regulation No. 121 as amended by the 01 series of amendments. Model B (See paragraph 4.5. of this Regulation)  a = 8 mm min. The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has been approved in the Netherlands (E4) pursuant to Regulation No. 121 and Regulation No. 331. The approval number indicates that, at the dates when the	 a = 8 mm min. The above approval mark affixed to vehicle shows that the vehicle type concerned has, with regard to the location and identification of hand controls, tell-tales and indicators, been approved in the Netherlands (E4) pursuant to Regulation No. 121 under the approval No. 001234. The first two digits (00) of the approval number indicated that the approval was granted in accordance with the requirements of Regulation No. 121 in its original form. Model B (See paragraph 4.5. of this Regulation)  a = 8 mm min. The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has been approved in the Netherlands (E4) pursuant to Regulation No. 121 and Regulation No. 331. The approval number indicates that, at the dates when the respective approvals were given, Regulation No. 121 was in its original form and Regulation No. 33 was		

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
respective approvals were granted in accordance with Regulation No. 121 as amended by the 01 series of amendments and with Regulation No. 33 which was still in its original form.*/"	still in its original form.		

Table 1: Symbols, their illumination and colours.

old

No.	Column 1 Item	Column 2 Symbol ²	Column 3 Function	Column 4 Illumination	Column 5 Colour
1.	Master lighting switch Tell-tale may not act as the tell-tale for the position (side) lamps		Control	No	
		1	Tell-tale ¹²	Yes	Green
2.	Headlamp passing beams	1, 6, 13 	Control	No	-
			Tell-tale	Yes	Green
3. */	Headlamp driving beams	1, 13 	Control	No	-
			Tell-tale	Yes	Blue
3.	Headlamp high beams	1, 13, 18 	Tell-tale	Yes	Blue

*/ JASIC's Note: Since the amendment document of 20 December 2014 (00-R1-A3/C1) does not contain any instruction to delete the existing row "3" in Table 1, JASIC placed it above the new row "3" in this edition.

表一：符號及其照明與顏色

修正前

編號	第一欄 項目	第二欄 符號 ²	第三欄 功能	第四欄 照明	第五欄 ¹⁹ 顏色
1.	總照明開關 不能作為位置燈(側方標識燈)之識別標誌使用	1 	控制器	無	
			識別標誌 ¹²	有	綠色
2.	頭燈近光光束	1,6,13 	控制器	無	
			識別標誌	有	綠色
3. */	頭燈遠光光束	1,13 	控制器	無	
			識別標誌	有	藍色
3	頭燈遠光光束	1,13,18 	控制器	無	
			識別標誌	有	藍色

new

No.	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
	Item	Symbol ²	Function	Illumination	Colour
1.	Master lighting switch Tell-tale may not act as the tell-tale for the position (side) lamps		Control	No	
			Tell-tale ¹²	Yes	Green
2.	Headlamp passing beams		Control	No	
			Tell-tale	Yes	Green
3	Headlamp high beams		Control	No	-
			Tell-tale	Yes	Blue

【UN 網站公告已刪除項次 3 重複部分】

修正後

編號	第一欄	第二欄	第三欄	第四欄	第五欄 ¹⁹
	項目	符號 ²	功能	照明	顏色
1.	總照明開關		控制器	無	
	不能作為位置燈(側方標識燈)之識別標誌使用		識別標誌 ¹²	有	綠色
2.	頭燈近光光束	1,6,13 	控制器	無	
			識別標誌	有	綠色
3	頭燈遠光光束	1,13,18 	控制器	無	
			識別標誌	有	藍色

old

No.	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
	Item	Symbol ²	Function	Illumination	Colour
43.	Electronic stability control (including malfunction)	 or ESC ¹⁷	Tell-tale	Yes	see Regulations Nos. 13-H and 13 as appropriate

修正前

編號	第一欄	第二欄	第三欄	第四欄	第五欄 ¹⁹
	項目	符號 ²	功能	照明	顏色
43.	車輛穩定性電子式控制系統 (包括故障)	 或 ESC ¹⁷	識別標誌	有	參考基準「動態煞車」之適用規定

new

No.	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
	ITEM	SYMBOL ^{2/}	FUNCTION	ILLUMINATION	COLOUR
...	...	...	...	...	...
43.	Electronic stability control	 or ESC 17/	Tell-tale	Yes	Yellow
44.	Electronic stability control system "OFF"	 or ESC OFF 17/ 21/	Control Tell-tale	Yes Yes	 Yellow

表一備註：
old

*/ JASIC's Note: It appears that these numbers are column numbers and therefore should not be superscripted; however, JASIC will keep them as they are in the original text. ... 17 The vehicle outline shown is not intended to be restrictive, but is the recommended outline. Alternative vehicle outlines may be used in order to better represent the actual outline of a given vehicle.	... 17 此車輛輪廓線僅為輪廓線建議，可使用實際車型之車輛輪廓線。
--	---

new

... 21/ The supplementary letters "OFF" may be positioned on or adjacent to the outline of the symbol of item No. 43. The font of the letters "OFF" or "ESC OFF" is not intended to be restrictive (Note: the letters "OFF" and "ESC OFF" shall be kept in English and shall not be translated).	... 21 欄位編號44的補充字母"OFF"可位於車輛穩定性電子式控制系統符號的輪廓旁或鄰近的位置。"OFF"和"ESC OFF"字母之字型，並未有特殊要求(惟字母"OFF"和"ESC OFF"應維持一致)。 備註：得參照各基準之適用規定。
--	--

修正後

編號	第一欄	第二欄	第三欄	第四欄	第五欄 ¹⁹
	項目	符號 ²	功能	照明	顏色
43	車輛穩定性電子式控制系統	 或 ESC ¹⁷	識別標誌	有	黃色
44.	車輛穩定性電子式控制系統 “關閉”	 或 ESC OFF ^{17/21}	控制器 識別標誌	有	黃色

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
	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

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	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 104 年 4 月 14 日公告
		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	
	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	

項目		實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	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	
	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	
	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

項目		實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	活動式出口	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
		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 102 年 3 月 20 日公告
		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	
		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	
		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	

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	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
	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
	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)	

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	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
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

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
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	
	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

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	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	
	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	
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	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
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)	
	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	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
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	
	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
	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

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、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
	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	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	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。	
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
	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

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
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
	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	

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 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實施	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
	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	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。	
	一〇〇年一月一日起	各型式 O3、O4 類全拖車車輛	
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	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	102 年 3 月 20 日公告
	一〇〇年七月一日起	新型式之 M、N 及 O 類電動車輛	
	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	

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	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。	
	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。	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	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
	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	

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	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	
	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	
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	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	102 年 3 月 20 日公告
	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
	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

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
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	
	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(含接合固定之鈑件厚度)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：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 104年2月4日公告
	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。	

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
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
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	
	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	

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 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
	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。	103 年 8 月 22 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
	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	104 年 4 月 14 日公告
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	
	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：	一〇五年一月一	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

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
自一〇五年一月一日起實施	日起		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 日公告
	一〇二年一月一日起	各型式之 L、M1 及 N1 類車輛	
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
	一〇六年一月一日起	新型式之 M1 及 N1 類車輛	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
	一〇七年一月一日起	新型式之 M2、M3、N2 及 N3 類車輛	
	一〇八年一月一日起	新型式之 O 類車輛	
五十六之三、電磁相容性：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 L、M1 及 N1 類車輛	104 年 7 月 16 日送部
	一〇九年一月一日起	各型式之 L、M1 及 N1 類車輛；符合車輛安全檢測基準項次「五十六之二、電磁相容性」規定之既有型式 L、M1 及 N1 類非電動車輛，亦視同符合本項規定。	105 年 2 月 1 日公告
	一〇九年一月一日起	新型式之 M2、M3、N2、N3 及 O 類車輛	
	一一〇年一月一日起	各型式之 M2、M3、N2、N3 及 O 類車輛；符合車輛安全檢測基準項次「五十六之二、電磁相容性」規定之既有型式 M2、M3、N2、N3 及 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
	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	102 年 3 月 20 日公告
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	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	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	
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

項目	實施日期	適用範圍	修正案送部日期
	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	
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	
七十五、汽車控制器標誌	一〇七年一月一日起	新型式之 M1 及 N1 類車輛	104 年 7 月 16 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	新型式之 M2、M3、N2 及 N3 類車輛	105 年 2 月 1 日公告
	一〇九年一月一日起	各型式之 M1 及 N1 類車輛	
	一一〇年一月一日起	各型式之 M2、M3、N2 及 N3 類車輛	
七十六、車速限制機能	一〇七年一月一日起	新型式之 M1 與 N1 類車輛，若具備車速限制機能，其應符合本項規定。	104 年 7 月 16 日送部
	一〇八年一月一日起	新型式之 M2、M3、N2 及 N3 類車輛	105 年 2 月 1 日公告
	一〇九年一月一日起	各型式之 M1 與 N1 類車輛，若具備車速限制機能，其應符合本項規定。	
	一一〇年一月一日起	各型式之 M2、M3、N2 及 N3 類車輛	
七十七、客車車外突出限制	一〇七年一月一日起	新型式之 M1 類車輛	104 年 7 月 16 日送部
	一〇九年一月一日起	各型式之 M1 類車輛	105 年 2 月 1 日公告
七十八、貨車車外突出限制	一〇八年一月一日起	新型式之 N 類車輛	104 年 7 月 16 日送部
	一一〇年一月一日起	各型式之 N 類車輛	105 年 2 月 1 日公告
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

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	M1、N1 ->109.1.1	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			M2、M3、N2 及 N3 ->108.1.1 O3 及 O4 ->109.1.1	M2、M3、N2 及 N3 ->110.1.1 O3 及 O4 ->111.1.1	
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	
54-2	火災防止規定	UN R107 05 版	105 年 /105.04.14	如附表三	---	---	---	ARTC 代表說明未具備引擎室內及燃燒加熱器室內警報系統之檢測能量。	105.1.1	106.1.1	---
54-3	火災防止規定(草案)	UN R107 06-S1 版	105 年 /105.04.14	如附表三	---	---	---	ARTC 代表說明未具備引擎室內及燃燒加熱器室內警報系統之檢測能量。	107.1.1	108.1.1	---
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
○	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
○	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
○	車室內裝配置 ¹	UN R21 01-S3 版	104 年 /104.10.13	M1 類	---	UN 新型式建議之實施日期為 92.1.31->	104.10.13 ->107(2018)年	ARTC 代表說明未具備檢測	尚未訂定	尚未訂定	基準草案已於 104 年 12 月 24

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	
						94(2005)年		能量。			日報部
○	前方視野 ¹	UN R125 01 版	104 年 /104.10.27	M1 類	---	UN 新型式建議之實 施日期為 104.7.15-> 106(2017)年	104.10.27 ->107(2018)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 104 年 12 月 24 日報部
○	反光識別材 料-重型貨車 與長型拖車 用後方標識 牌 ¹	UN R70 01-S9 版	104 年 /104.12.08	N2、N3、O 類	---	UN 新型式建議之實 施日期為 92.9.12-> 94(2005)年	104.12.08 ->107(2018)年	建維代表說明 現已具備檢測 能量。	106.1.1	107.1.1	基準草案已於 104 年 12 月 24 日報部
○	貨車駕駛艙 結構強度 ¹	UN R29 03-S3 版	104 年 /104.12.11	N 類	---	UN 新型式建議之實 施日期為 106.01.30-> 108(2019)年	104.12.08 ->107(2018)年	ARTC 代表說 明已具備檢測 能量(CAE 模 擬)。	108.1.1	111.1.1	基準草案已於 104 年 12 月 24 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 103 年下半年度基準討論會議（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。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。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>		
---	--	--

<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。</u> <u>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：</u> <u>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。</u> <u>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。</u> <u>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。</u> <u>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。。</u> <u>【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。】</u> <u>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。</u>	
--	--

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。
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													
		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												

		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之要求下(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之要求下(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>		
---	--	--

9. <u>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。
---	---

表三 105/4/14 本中心召開基準草案討論會議，基準「54-2 火災防止規定」及「54-3 火災防止規定(草案)」未具檢測能量部分

五十四之二、火災防止規定

修正規定	現行規定	說明
<u>6.3.</u> 警報系統設計應偵測出引擎室內及每個燃燒加熱器（Combustion heater）所在室內，在正常運作過程所發生過高溫度。	<u>4.1.4.1</u> 警報系統設計應偵測出引擎室內及每個燃燒加熱器（Combustion heater）所在室內，在正常運作過程所發生過高溫度。	參考國外檢測機構實務作法，引擎室內及燃燒加熱器室內之過熱警報功能驗證，由設計符合性聲明規定(4.1.4.1)，調整為檢測規定(6.3)。

五十四之三、火災防止規定(草案)

修正規定	現行規定	說明
<u>6.3.</u> 警報系統設計應偵測出引擎室內及每個燃燒加熱器（Combustion heater）所在室內，在正常運作過程所發生過高溫度。	<u>4.1.4.1</u> 警報系統設計應偵測出引擎室內及每個燃燒加熱器（Combustion heater）所在室內，在正常運作過程所發生過高溫度。 (104年上半年度報部資料)	參考國外檢測機構實務作法，引擎室內及燃燒加熱器室內之過熱警報功能驗證，由設計符合性聲明規定(4.1.4.1)，調整為檢測規定(6.3)。