

**「車輛型式安全審驗管理辦法」第十四條附表車輛安全檢測基準  
部分條文修正草案討論會議(五)會議紀錄**

- 一、開會時間：中華民國 114 年 12 月 30 日星期二 上午 10 時至下午 4 時 30 分
- 二、開會地點：台灣文創訓練中心台北長安館 C206+C207 空間
- 三、會議主席：盧處長鎮杰
- 四、會議紀錄：蘇章輝
- 五、出席人員：如簽到表
- 六、會議結論：

(一) 檢測基準「附件○、升降尾門用警示燈及警示標識(草案)」、「附件三之五、車輛燈光與標誌檢驗規定」及「附件○、交通錐警示燈規格規定(草案)」：

1. 交通部：

(1) 有關貨車裝設升降尾門用警示燈及警示標識之相關法規推動作業，本部請車安中心邀集車輛相關公協會與業者召開會議進行研商，本部已收到與會單位於先前會議所提供之意見，為提升車輛升降尾門使用時可提高後方警示效果，除現行規範於使用升降尾門時應以交通錐圍出工作區域外，針對車輛裝設升降尾門用警示燈及警示標識相關規定，仍請車安中心與車輛相關公協會與業者進行研議其相關規定，以期提升交通安全。

(2) 關於車輛相關公協會與業者所提之意見，本部均會列入參考；另考量以交通安全之角度，爰相關法規之推動期能儘早實施為佳。

2. 台灣區車體工業同業公會：

(1) 建議不須以兩個法規項目來管理，應圍出工作區域即可，因僅物流車在路邊上下貨之機率較大，其他貨車都有其特定上下貨區域，基本上有圍出工作區域就不會碰撞尾門，警示燈為多餘項目。

(2) 國外雖有規範貨車升降尾門應安裝警示燈具及警示標識，但因國

內之道路環境及國情不同，國外大部分有物流車專用之下貨區域且地方較空曠，國內道路上之車輛未分流且街道多為住商混雜，安裝之警示燈容易被週圍環境之燈光蓋過，燈光亮度不足警示效果不佳，且其他用路人看到尾門警示燈時大多都已撞上尾門，實務上以交通錐圍出工作區域及於交通錐上方擺放警示燈之效果較佳，建議以二擇一之方式來施行。

(3) 未反對裝設昇降尾門警示燈，惟安裝警示燈對使用端之貨運公會是一項困難，實務上貨運公會也願意配合以交通錐圍出工作區域，故建議以二擇一之方式來施行。

(4) 建議本項之實施時間為118年新型式，推行法規不是越快越好，若未給充足時間給尾門廠商對應，對業界也是一種損害，故建議應有2年半至3年的時間給廠商開發對應。

(5) 小型貨車之尾門需安裝警示標識、需要在後方噴漆車牌、貼設反光貼紙及放置危險物品標示，沒有足夠安裝空間較難對應，建議是否可討論超過一定長度之尾門再來裝設警示燈。

### 3. 中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會：

(1) 公會並未反對尾門裝設警示燈，而是反對目前裝置的狀況，警示燈無法讓尾門在運作(如裝卸貨)時，讓尾門成為一平坦表面進而造成卸貨的危險，當初也有以交通錐圍出一個具體區域，如同車輛故障時於後方擺放故障標誌的做法以提供警示，安裝尾門警示燈警示不足，機車騎士的速度過快反應不及也是必須探討事故的原因之一，如車體公會所提有許多相關窒礙難行之處，不要把所有責任都歸咎於車輛。

(2) 目前警示燈到底適不適合在貨物裝卸，或使用時會不會造成人員危險，都是應該思考的課題；另現有車輛數是幾萬輛，建議法規推動應循序漸進，並不是一有產品出現就全面推動，到最後又浪費大

家的時間。

(3)若未來須推動本項法規，建議應給予充足時間讓業界開發對應。

4.台灣車輛產業創新協會：

(1)會議所討論的基本上是針對已領牌新車還是未領牌新車？若是針對未領牌新車，昇降尾門警示燈及警示標誌與交通錐警示燈規格規定，此兩項個別不同的法規是一併執行還是分別執行？

(2)昇降尾門警示燈及警示標誌與交通錐警示燈規格規定是由零組件製造廠或車體製造廠來申請？

(3)車安中心係依照車輛安全審驗作業指引手冊之作業內容為判斷依據，手冊內法規屬性有強制、認定及提前項目三大類，這些法規屬於這三個項目的其中哪一項？若為強制項目，依作業手冊表示該法規項目現行實施項目必須強制符合，故不論新型式或既有型式均應符合，本會手上這些資料從2008至2025年，以台灣市面上最多的廠商中華或國瑞為例，依照車安中心新型式跟既有型式之概念，這些強制項從2008到2025年所有的型式系列，以中華而言都是CMC 080，18年來全部皆為同型式系列，依車安中心現行法規所訂僅針對新型式，再10年法規也不會實施是形同虛設，此為要表達的立場。

(4)另「附件七十九、反光識別材料-重型貨車與長型拖車用後方標識牌」的實施時間為106年新型式及107年既有型式，但路上無任何車輛安裝，作業指引手冊寫完且法規也公告106年實施，在安審作業系統第三代業者要掛案時候在63項的選項中，既然有既有型式符合或未選配的項目，既然既有型式要實施為何系統上還會有未選配？

(5)本會也配合交通部宣導，車安中心於114年6月的時候亦請本會協助了解業界有無相關產品，本次會議亦帶來向大家展示，本會建議

如果儘早實施，如116年1月1日實施，對整體用路安全比較好；本會所展示之產品，市面上一顆400元，大家會為了一顆400元的產品，讓交通部被扣上無所作為或有違行車安全的大帽子嗎？114年間車安中心也有詢問本會，本會從那時候開始已於法規上與大家討論互動，包含業界產品之蒐集。

(6)本會與中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會今日出席代表，已幫交通部跟貨運業者了解此產品之使用性，若貨運公會全國聯合會有需要，本會可免費幫臺灣這些廠商爭取100個尾門警示燈免費無償提供給公會使用，麻煩貨運公會正式來文，本會就會配合幫大家爭取。

(7)現行業界已有尾門警示燈相關產品，實驗室亦說明具有相關檢測能量，建議交通部規範116年1月1起有安裝昇降尾門的新車領牌車輛均應該要安裝合法產品，從今天開始算起有一年的時間給業界及實驗室進行準備，相信應該足夠充裕，以整個交通安全的氛圍來考量，一年的準備時間應足夠。

(8)台灣用路環境地狹人稠，實際上尾門警示燈之體積不大，而中小型企業也會使用裝設尾門之小型貨車來上下貨，雖不會傷及頸部但也會傷害到其他身體部位，故建議不應分尾門大小及車種來實施。

5.建維品質驗證有限公司：現行檢測基準草案是參考StVZO及UNECE R65進行調和導入，以實驗室之立場，現行已有產品可對應且實驗室具有檢測能量，就燈具亮度之規範應無有過暗或過亮之問題。

6.檢測基準「附件○、昇降尾門用警示燈及警示標識(草案)」、「附件三之五、車輛燈光與標誌檢驗規定」及「附件○、交通錐警示燈規格規定(草案)」之技術內容規範，經與會單位討論後尚無其他建議；另實施時間續經討論後，考量法規之推動作業求與業者對應所需之期程等因素，研議如下：

- (1) 附件○、昇降尾門用警示燈及警示標識(草案)之實施時間及適用範圍，訂於117年1月1日起使用於N2及N3類車輛之昇降尾門用之新型式警示燈及警示標識，及119年1月1日起使用於N2及N3類車輛之昇降尾門用各新型式警示燈及警示標識應符合本項規定。
  - (2) 附件三之五、車輛燈光與標誌檢驗規定之實施時間及適用範圍，訂於117年1月1日起新型式N2及N3類配備昇降尾門之車輛，及119年1月1日起，各型式N2及N3類配備昇降尾門之車輛，應安裝符合「附件○、昇降尾門用警示燈及警示標識(草案)」規定之昇降尾門用警示燈及警示標識；另關於昇降尾門長度得免符合安裝昇降尾門用警示燈及警示標識之規定一節，請車體公會蒐集所屬會員之意見後提供予車安中心參考。
  - (3) 附件○、交通錐警示燈規格規定(草案)之實施時間及適用範圍，訂於117年1月1日起使用於交通錐上之新型式交通錐警示燈，應符合本項規定。
- (二) 車輛安全檢測基準草案推動規劃：因應車輛相關公協會及業者於先前檢測基準修正草案討論會議所提建議，由車安中心報告後續檢測基準推動作業之規劃，114年度第四季以交通部指示完成部分檢測基準項目草案之討論、115年度持續辦理聯合國新系列版次更新之檢測基準調和作業；經車安中心報告後，與會單位無其他意見，車安中心報告之規劃資料隨會議紀錄提供參考。
- (三) 聯合國車輛安全法規已發布新系列之國內安審對應機制：有關車輛相關公協會就聯合國車輛安全法規已發布新系列之國內安審對應機制建議是否有更彈性作法，關於安審對應機制調修方向經車安中心與交通部討論後，擬由原先應經檢測機構或審驗機構進行確認作法，調修為經審驗機構進行確認，本次調修內容經與會單位研商後無其他修正意見；另台北市汽車代理商業同業公會會員提出該作法應通知國外檢測

機構使其了解之建議，車安中心表示待完成相關法制作業再配合通知檢測機構。

(四) 檢測基準「附件九十八、事件資料紀錄器」：

1. 本項係依交通部114年6月25日「研商車輛型式安全審驗管理辦法第十四條附表車輛安全檢測基準部分規定修正草案會議」結論，請車安中心就台北市汽車代理商業同業公會之建議，依實際情形參考歐盟(EU)2018/858指令內容，研議少量車輛得免符合「事件資料紀錄器」檢測基準相關規定。
2. 本項檢測基準之適用範圍經參考前揭指令調修其條文，並經與會單位討論後，台北市汽車代理商業同業公會表示考量為避免歐盟指令編號後續因異動導致辦理安審作業對應上發生問題，爰建議再就該條文內容進行調修，車安中心會後已完成調修內容，併同會議紀錄提供予以參考。

(五) 檢測基準「附件六十四之二、電動汽車之電氣安全(草案)」：

1. 車安中心前於112年6月13日邀集車輛相關公協會、業者及檢測機構就本項檢測基準之技術內容完成討論在案；本次會議續就參考UNECE R100 03系列下之新增版次調和導入至檢測基準草案，經與會單位討論後無其他修正建議，另實施時間續經討論後，訂於117年1月1日起配備電能動力傳動，不包括永久連接至電網之新型式M及N類電動車輛，及119年1月1日起配備電能動力傳動，不包括永久連接至電網之各型式M及N類電動車輛應符合本項規定，照案通過。
2. 台灣區車輛工業同業公會表示，由於經濟部標準檢驗局已將道路車輛動力用二次鋰電池組列為應施檢驗項目，為避免產品重複測試，建議可參考如安全帶或輪胎之取得經濟部標檢局驗證證明文件作為替代之方式；有關所提建議事項，車安中心於會後就本項檢測基準草案增訂條文「1.7 若申請者已取得經濟部標準檢驗局核可之CNS 16160「道路

車輛動力用二次鋰電池組(限檢驗4輪以上車輛電池容量100kWh以下者)」，得以該國家標準替代規定12.」一節，併同會議紀錄提供予以參考。

- (六) 檢測基準「附件○、防誤踩油門系統(草案)」：經與會單位討論後，關於本項檢測基準草案內容無其他修正建議，另實施時間續經討論後，訂於121年1月1日起新型式之M1及N1類自動排檔車輛，及123年1月1日起各型式之M1及N1類自動排檔車輛，應配備符合本項規定之防誤踩油門系統，照案通過。
- (七) 檢測基準「附件○、駕駛人控制輔助系統(草案)」：本項基準係依114年10月1日檢測基準修正草案會議續予討論，惟條文草案內容較多，本次會議仍未完成討論，後續另再召開會議進行討論。
- (八) 檢測基準「附件六十八之一、胎壓偵測輔助系統(草案)」：本項檢測基準之適用範圍包含大客車、大貨車及拖車等，惟台灣區車體工業同業公會出席代表表示因所涉適用範圍之相關會員並未出席，爰建議將本項檢測基準納入後續會議再行討論，經車安中心徵詢與會單位後無反對意見，後續車安中心另再召開會議進行討論。
- (九) 本次討論基準項目之技術內容草案條文，如有相關修訂建議，請於文到二週內提供予車安中心參考。

七、 散會(下午 4 時 30 分)