

「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(四)會議紀錄

- 一、 開會時間：中華民國 114 年 11 月 12 日星期三 下午 2 時
- 二、 開會地點：集思台大會議中心拉斐爾廳
- 三、 會議主席：盧處長鎮杰
- 四、 會議紀錄：蘇章輝
- 五、 出席人員：如簽到表
- 六、 會議結論：

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

1. 中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會：公會代表說明現行配備有昇降尾門之貨車，其尾板末端厚度僅 5 公釐，因空間有限無法鑽孔安裝警示燈，且部分小型貨車之尾門為兩折之設計，收折時會破壞警示燈，另白天警示燈之警示效果幾乎無作用，實務上於車輛安裝警示燈不可行，應考量提供警示效果較佳方式，爰建議採交通錐圍出工作區域並於上方安裝警示燈為主。

2. 台灣區車體工業同業公會：

(1) 本次所討論之檢測基準草案應該僅適用大型之物流貨車，小型貨車之尾門可安裝空間有限，難以安裝昇降尾門警示燈及警示標識，基準草案排除範圍僅 N1 類車輛太少，建議可參考裝設輪廓邊界標識燈之規定，針對全寬未逾二點一公尺之車輛均應予以排除。

(2) 國外雖有規範貨車昇降尾門應安裝警示燈具及警示標識，但因國情不同，國外土地面積大，貨車有專用之下貨區域，國內較少有以下貨區域且道路上之車輛也未分流，安裝警示燈的警示效果不佳，故實務上建議以符合交通錐警示燈或昇降尾門警示燈二擇一之方式讓業者選擇對應。

(3)建議車安中心所提之交通錐警示燈規格規定草案亦應納入檢測基準中，未來法規若要推動才得以前述二擇一之方式來施行。

(4)有關交通部公路局「貨車尾門升降機之操作使用應注意事項」之宣導事項已行之有年，圍出一工作區域才有警示效果。

(5)後續如需推動本項法規，考量零組件相關業者需要較長時間來開發對應法規之設備，爰建議實施時間為 118 年 1 月 1 日，以利業者具有足夠時間對應。

3.台灣車輛產業創新協會：

(1)有關交通部公路局之「貨車尾門升降機之操作使用應注意事項」中所指之四周應設置警示標誌等規定，建議應明確定義四周之區域大小及交通錐與警示燈之數量。

(2)建議車安中心應把實施時間及昇降尾門之類別明確標示出來，以利後續討論。

(3)交通錐警示燈規格規定係參考道路交通標誌標線號誌設置規則訂定，因車輛安全檢測基準主要係規範安裝於車輛上之相關裝置，而道路交通標誌標線號誌設置規則主要係為公路局之權責，若要將其納入檢測基準中需考量是否有衝突。

(4)後續如需推動本項法規，亦應考慮車輛業者現行安審合格證明書之有效期限，實施時間建議避免訂於年中(6 或 7 月)進行實施，以免影響業者權益。

4.交通部公路局：有關與會單位所提「貨車尾門升降機之操作使用應注意事項」中所指之「四周」區域，係因卸貨範圍包括後方及左右兩側，故四周之範圍區域係指尾門降下之後方及左右兩側範圍應圍出工作區域，以提醒用路人。

5.有關交通錐警示燈規格規定一節，車安中心依交通部 114 年 8 月 29 日之會議紀錄指示，參考現行道路交通標誌標線號誌設置規則中第 144

條規定，在技術內容不變情況下，研訂交通錐警示燈規格規定草案，經與各與會單位討論後尚無其他意見。

6. 與會單位就貨車尾門使用時機之警示方式相關建議事項，由車安中心納入本次會議紀錄；另有關本項檢測基準草案之實施時間及適用對象經討論後，自 118 年 1 月 1 日起適用全寬二點一公尺以上之新型式 N2 及 N3 類車輛進行規範，上述會議討論結果暨與會單位建議納入會議紀錄，續供交通部作為後續政策決定之參考。

（二）檢測基準「附件二、車輛規格規定」：

1. 本案係依國家運輸安全調查委員會「1121021 健全遊覽車國道 3 號往南古坑路段側撞事故調查報告」之運輸安全改善建議，為強化大客車對乘客之安全保護性，降低事故造成乘客拋出車外致傷亡之風險，進行本項檢測基準之大客車最後排乘客座椅安全帶改為三點式安全帶規定檢討修正。
2. 有關大客車最後排乘客座椅安全帶改為三點式安全帶規定一節，與會座椅公司提出大客車車身打造廠對本項規定之訂定方向，建議能再與車安中心進行討論；本項後經與會單位共同再行討論後，建議仍依國家運輸安全調查委員會所提改善建議進行修正，如車體公會大客車組會員廠有其他建議亦可再向車安中心提出討論。
3. 針對本項檢測基準之實施時間一節，經與會單位討論後，考量業者持有安審合格證明書之有效期限，且亦涉及安全帶固定裝置及座椅強度進行設計開發需時程對應，爰建議自 116 年 1 月 1 日起新型式 M3 類車輛及總重量大於三點五公噸之新型式 M2 類車輛，118 年 1 月 1 日起各型式 M3 類車輛及總重量大於三點五公噸之各型式 M2 類車輛之最後排座椅應裝設至少具備三個固定點之安全帶。

（三）檢測基準「附件九十九、扭鎖裝置」：

1. 本項檢測基準條文 4.7.2.1 乙節，經與會單位討論後，台灣區車體工業

同業公會建議修訂為：錐形體之壓縮強度：扭鎖裝置的錐形體應可承受一百五十千牛頓的壓縮力，當對頂端錐形體施行壓縮試驗時，以試驗機施壓錐形體。其壓縮力應保持五分鐘。

2.本項檢測基準條文 4.7.3 乙節，經與會單位討論後，台灣區車體工業同業公會建議修訂為：剪力強度試驗：當施行剪力強度試驗時，其應於扭鎖裝置之軸環長邊處施加三百千牛頓的試驗負載剪力，並持續五分鐘。

3.有關本項檢測基準之實施時間及適用範圍，及強度基準要求相關條文調修一節，經與會單位討論後獲致共識，後續車安中心將依會議結論將調修後之檢測基準草案函報交通部進行後續法制作業。

(四) 本次討論「附件九十九、扭鎖裝置」檢測基準項目修正草案，如有相關修訂建議，請於文到一週內提供予車安中心參考；另「附件〇、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「附件二、車輛規格規定」修正草案，如有相關修訂建議，請於文到二週內提供予車安中心參考。

七、 散會(下午 5 時)