

車輛安全檢測基準【附件十一之一、轉彎及倒車警報裝置安裝規定】之音量規定

● 背景說明

交通部114年1月7日來函就轉彎及倒車警報裝置音量影響居住安寧一案，反映公車轉彎警示訊號分貝過高，訂在75分貝以上，超過一般家庭在裝潢時50分貝的限制，影響居住安寧。

爰交通部指示請車安中心會同公路局邀集相關單位討論研訂符合居住環境安寧標準並兼顧道路交通行車安全之轉彎及倒車警報裝置音量規定及配套措施。

檢測基準「轉彎及倒車警報裝置安裝規定」修法歷程

1. 交通部為加強裝載砂石、土方車輛之行車安全管理，使車輛於轉彎及倒車同時以音響及燈號警告道路使用人，降低意外之發生，於90年3月5日發布「轉彎及倒車警報裝置安裝規定」規定，並自90年7月1日起要求應裝設轉彎及倒車警報裝置。
2. 為有效提醒用路人注意其他大型車輛轉彎及倒車之行車動態，交通部於106年6月26日公告各型式之M3、N3、O3及O4類車輛自107年1月1日應裝設轉彎及倒車警報裝置；若M2、N2類車輛裝設有轉彎及倒車警報裝置，亦應符合本項規定。
3. 惟先前有民眾反映大型車輛轉彎及警報裝置音量過大且過於頻繁，故交通部請本中心檢討相關規範，經中心參考英國倫敦市(大型車輛轉彎時，其警示音介於65至88分貝)及聯合國UNECE R138之暫停開關功能研擬相關規範，並於108年5月2日、109年6月3日及110年7月2日邀集車輛相關公協會研商後取得共識，調降轉彎警報裝置之最高音量上限值，由原為95分貝調降至85分貝，並允許安裝暫停開關之功能，於113年1月1日起實施。

現行環境噪音規定-環境部-噪音管制區劃定作業準則

➤ 查噪音管制區劃定作業準則-第 2 條噪音管制區劃分為下列四類

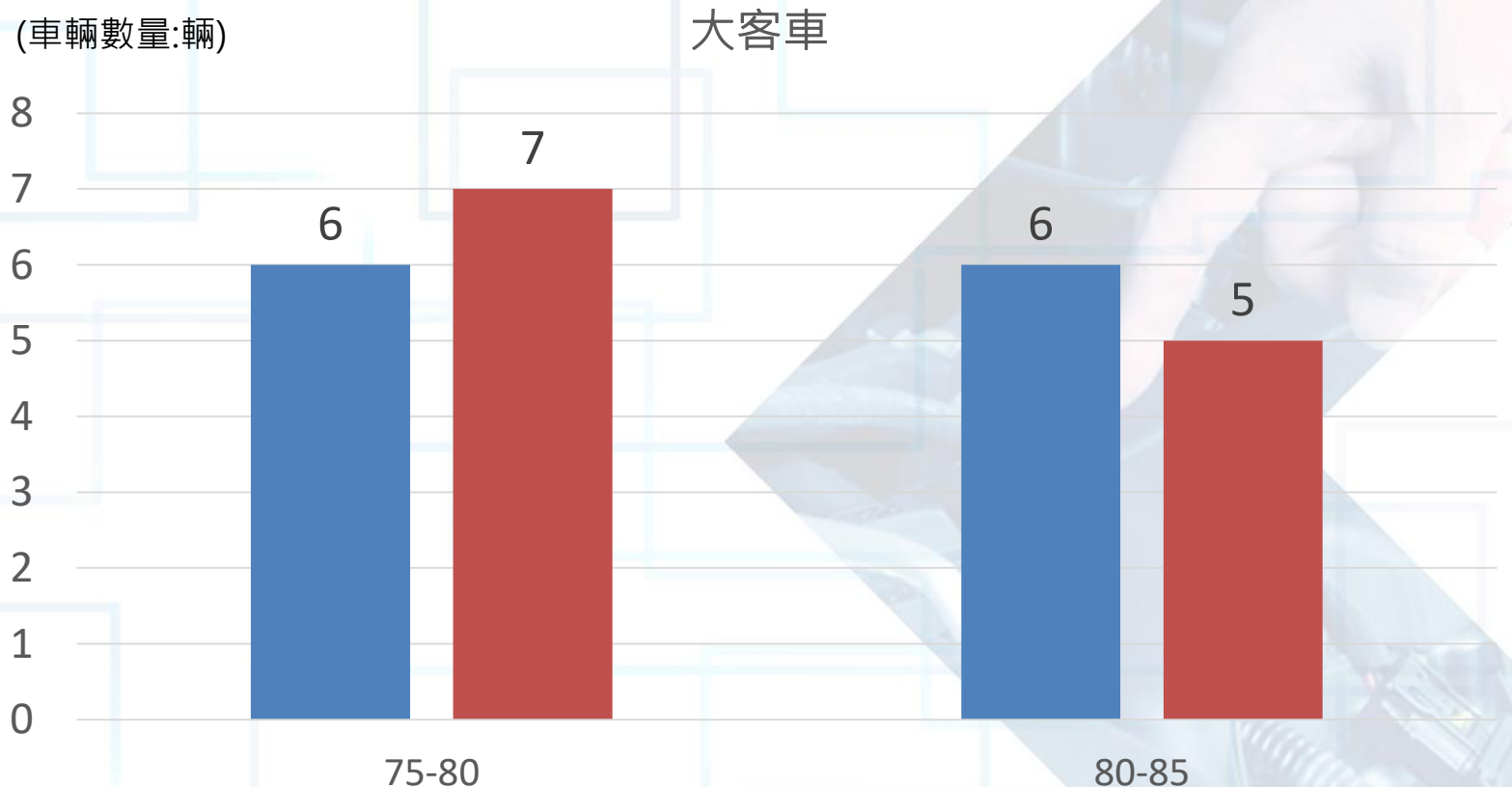
1. 第一類噪音管制區：環境極需安寧之地區。
2. 第二類噪音管制區：供住宅使用為主且需要安寧之地區。
3. 第三類噪音管制區：以住宅使用為主，但混合商業或工業等使用，且需維護其住宅安寧之地區。
4. 第四類噪音管制區：供工業或交通使用為主，且需防止噪音影響附近住宅安寧之地區。

➤ 時段區分-第 6 條一般地區音量標準值

1. 日間：第一、二類噪音管制區指上午6時至晚上8時；第三、四類噪音管制區指上午7時至晚上8時。
2. 晚間：第一、二類噪音管制區指晚上8時至晚上10時；第三、四類噪音管制區指晚上8時至晚上11時。
3. 夜間：第一、二類噪音管制區指晚上10時至翌日上午6時；第三、四類噪音管制區指晚上11時至翌日上午7時。

噪音管制區 \ 時段 音量	均能音量 (L _{eq})		
	日間	晚間	夜間
第一類	55	50	45
第二類	60	55	50
第三類	65	60	55
第四類	75	70	65

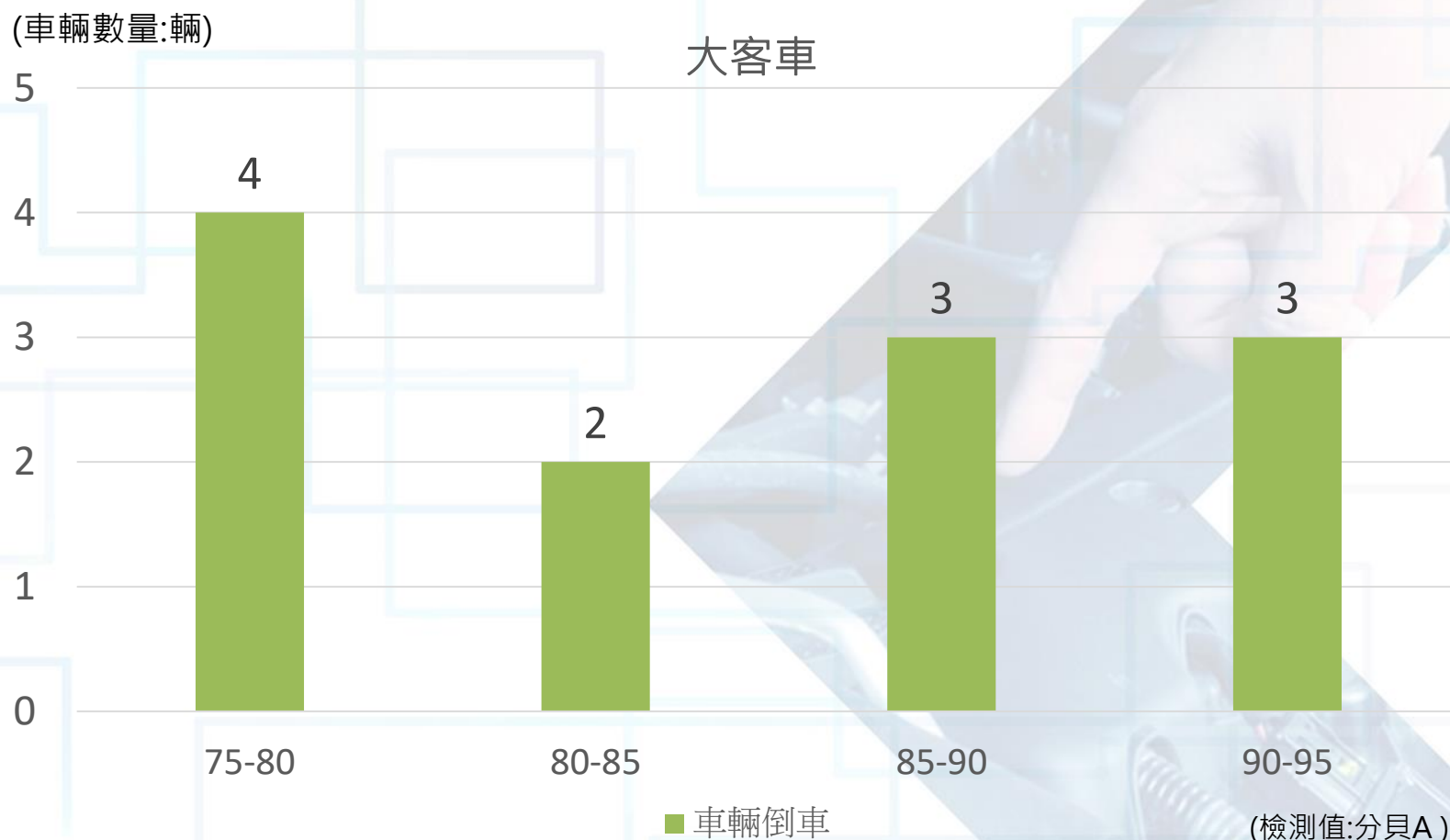
現行符合車輛安全檢測基準【附件十一之一、轉彎及倒車警報裝置安裝規定】大客車-轉彎警報裝置之檢測音量值(檢測基準標準:75~85分貝A)



統計區間:2023~2024年

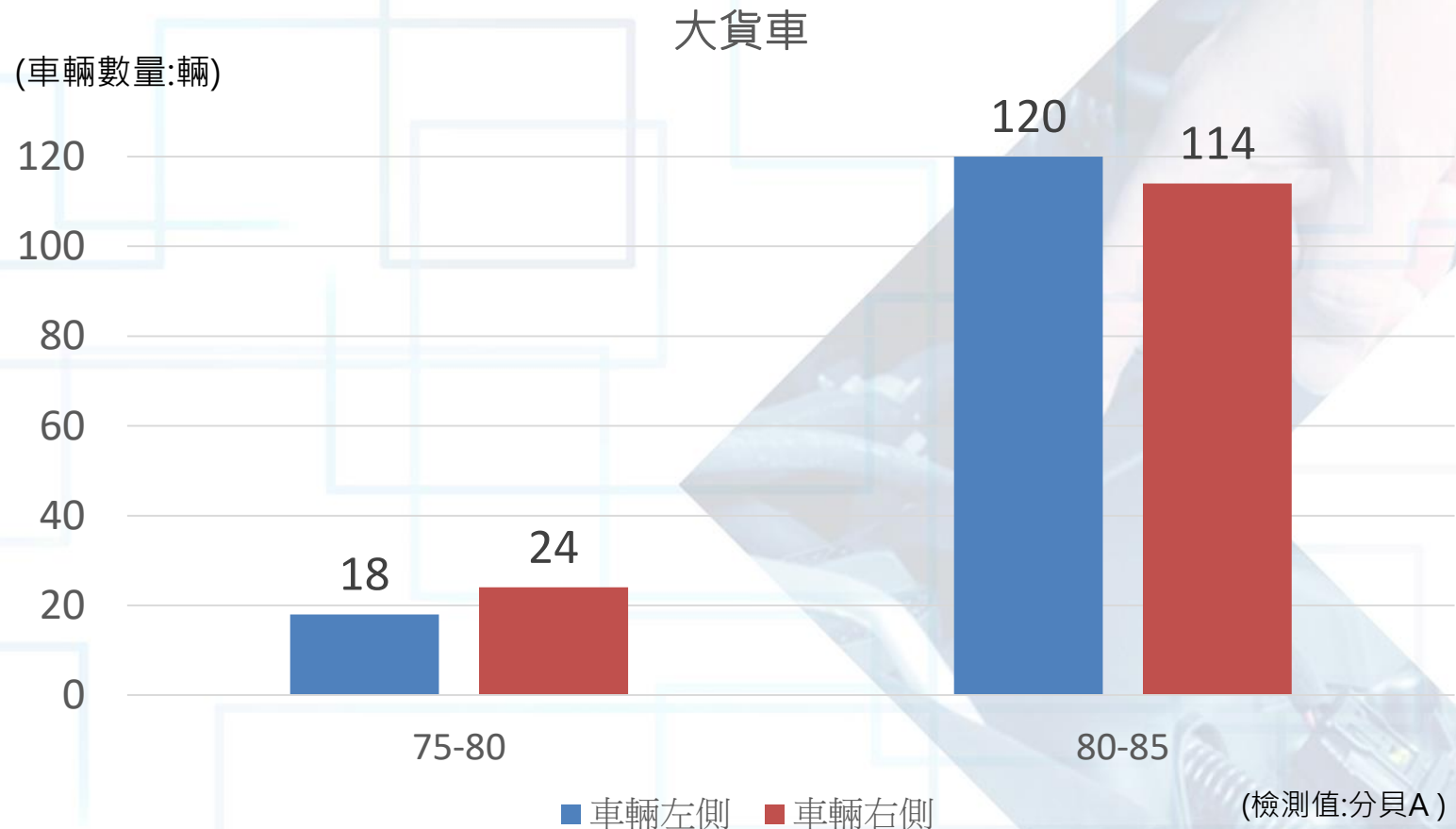
■ 車輛左側 ■ 車輛右側

現行符合車輛安全檢測基準【附件十一之一、轉彎及倒車警報裝置安裝規定】大客車-倒車警報裝置之檢測音量值(檢測基準標準:75~95分貝A)



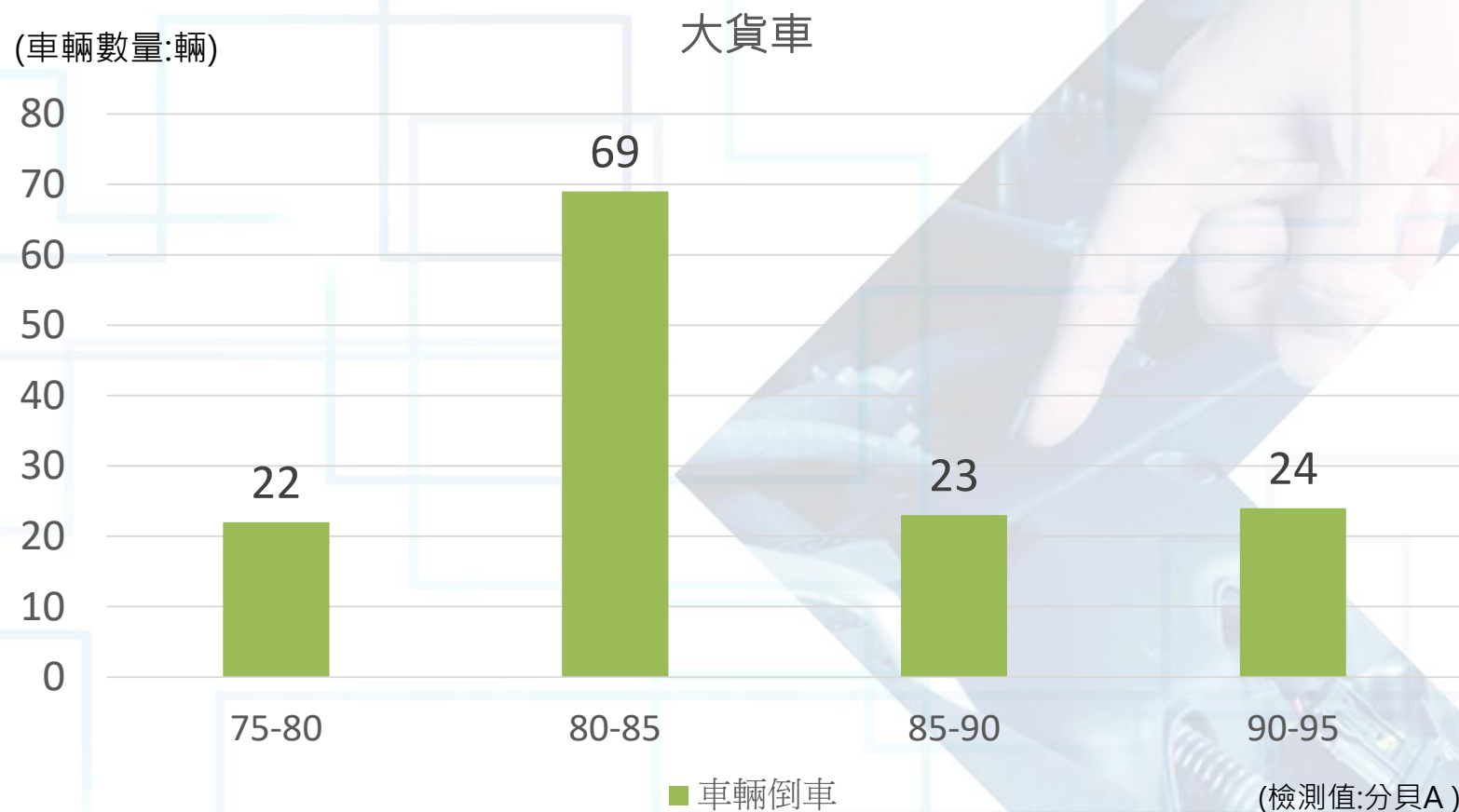
統計區間:2023~2024年

現行符合車輛安全檢測基準【附件十一之一、轉彎及倒車警報裝置安裝規定】大貨車-轉彎警報裝置之檢測音量值(檢測基準標準:75~85分貝A)



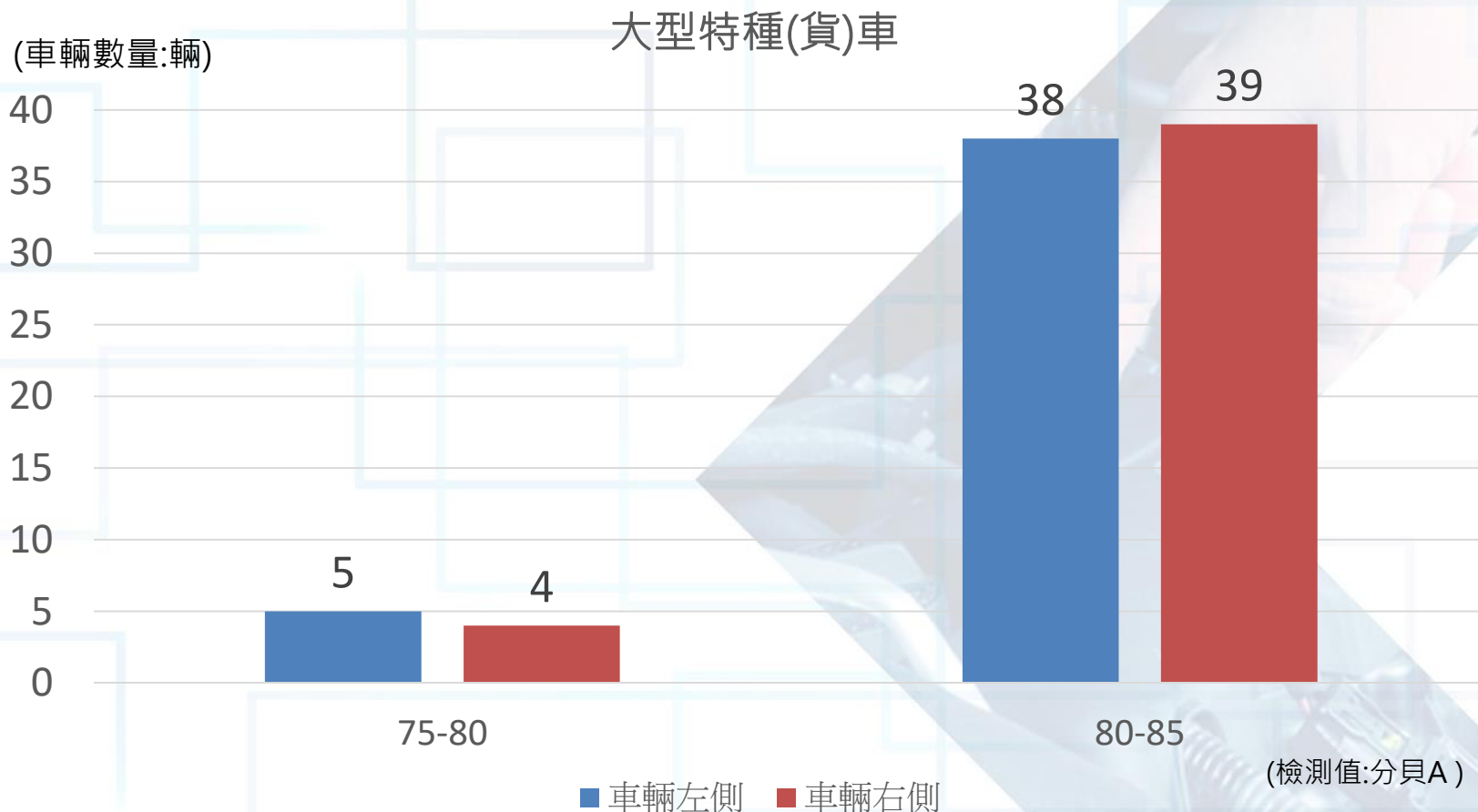
統計區間:2023~2024年

現行符合車輛安全檢測基準【附件十一之一、轉彎及倒車警報裝置安裝規定】大貨車-倒車警報裝置之檢測音量值(檢測基準標準:75~95分貝A)



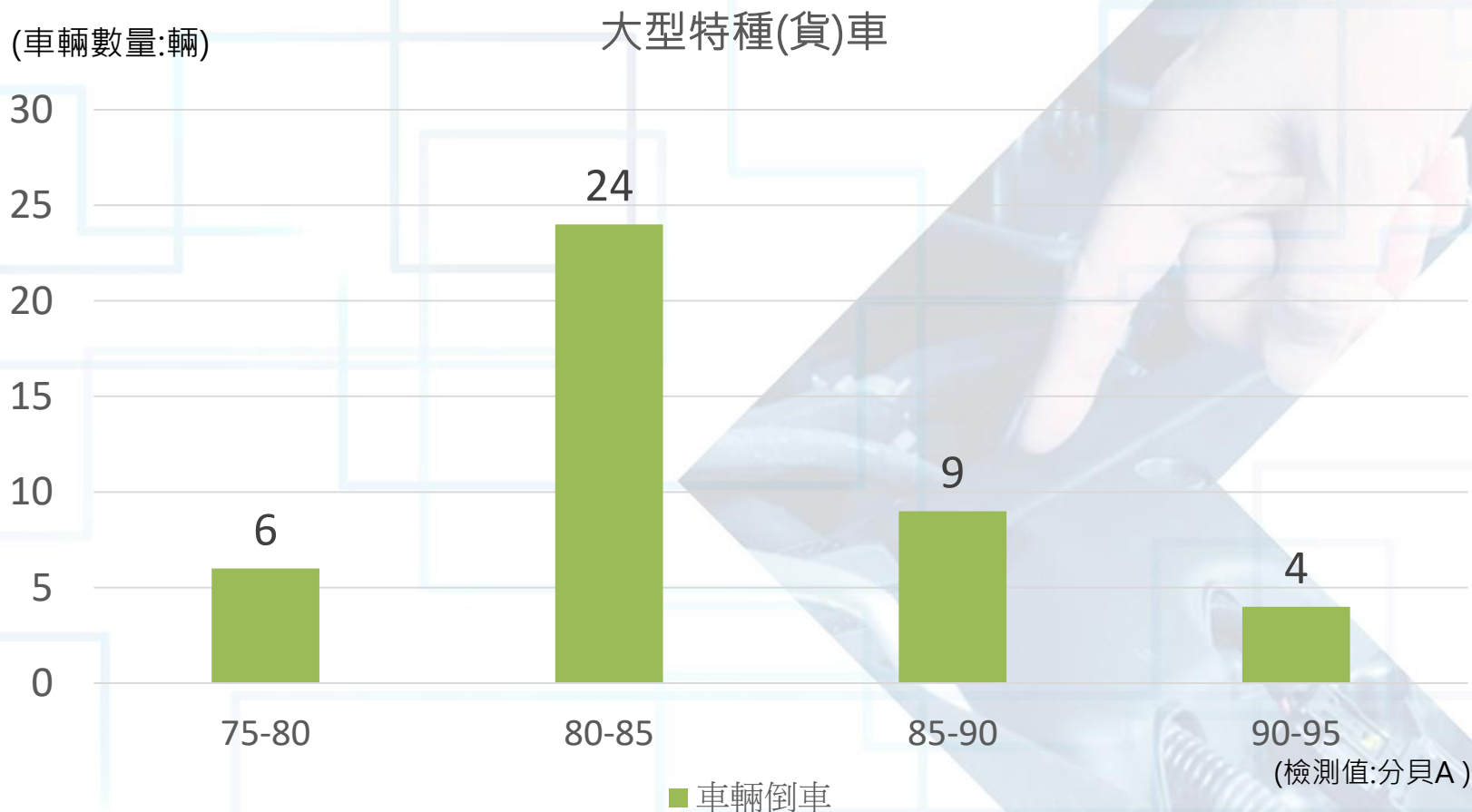
統計區間:2023~2024年

現行符合車輛安全檢測基準【附件十一之一、轉彎及倒車警報裝置安裝規定】
大型特種(貨)車-轉彎警報裝置之檢測音量值(檢測基準標準:75~85分貝A)



統計區間:2023~2024年

現行符合車輛安全檢測基準【附件十一之一、轉彎及倒車警報裝置安裝規定】大型特種(貨)車-倒車警報裝置之檢測音量值(檢測基準標準:75~95分貝A)



統計區間:2023~2024年

我國車輛安全檢測基準與聯合國UNECE法規版次調和參採作業方式

●背景說明

歐洲在台商務協會及代理商公會提出建議基準修訂參採聯合國UN最新版次同時明訂最低應符合之版本，並訂定最遲應符合法規之時程，以及版次落差的過渡期或處理原則，原因如下：

- 1.新車導入時不會因UN法規版次與檢測基準版次之差異，而造成新車導入的困境。
- 2.既有車型在審查報告的更新上，也由於版本的差異而無法進行更新。
- 3.制定檢測基準之最低符合UN法規版本的規範與落日時間表，這亦可讓所有的車輛製造商有時間進行調和新檢測基準。

檢測基準調和原則-本中心於109.06.23提出相關原則並納入會議紀錄之中，包含：

- 1 技術規定內容參考聯合國UNECE規定，相關管理參考歐盟實施做法
- 2 聯合國發布新法規而歐盟確定導入時，中心將會進行研議並與業者討論後再向交通部提出建議
- 3 有關法規之實施時間，原則上為歐盟對法規要求之實施時間再加兩年
- 4 實施時間除前述考量歐盟管理規定作法外，亦應考量檢測機構檢測能量建置狀況，若有例外狀況則個案進行討論
- 5 若法規未因交通部施政需要而調整內容，則原則依照前述作法執行法規導入
- 6 若新增法規草案經檢討後，公會認為仍有窒礙難行之虞且經車安中心評估確認後，可共同向交通部反應與尋求其他可行的解決方式

另針對Series / Supplement / Corrigendum等項，調和方式主要依照類型不同區分為：

Series (系列)

於特定日期後改變車輛或零組件之性能要求，具備過渡條款，採另訂新版次方式調和

Supplement (補充)

就既有內容進行釐清，或法制化法規採認後新發展，採修訂方式調和

Corrigendum (更正)

就法規當中錯誤進行更正，採修訂方式調和

聯合國UN車輛安全法規新系列之國內安審對應機制

針對同系列之對應機制

- ▶ 車輛安全檢測基準已配合車輛型式安全審驗管理辦法提昇位階，可接受檢測機構出具所調和之UN安全法規同系列之不同版次。
- ▶ 如申請者檢附交通部認可國外檢測機構出具之檢測報告如登載UN法規編號/版本與檢測基準調和之UN法規編號/版本不一致者，申請者另應出具檢測機構確認其內容較為嚴苛或至少涵蓋檢測基準之相關說明資料。

針對新系列之對應機制

- ▶ 申請者檢附交通部認可國外檢測機構出具之檢測報告，如其登載UN 法規編號/版本較新於本檢測基準調和之UN編號/版本者，應經檢測機構或審驗機構確認後，始得申請車輛型式安全審驗。

後續辦理作法 持續調和聯合國法規

- ▶ 持續調和聯合國UN車輛安全法規，適時導入國內車輛安全檢測基準規定。