

正本

財團法人車輛安全審驗中心 函

機關地址：彰化縣鹿港鎮鹿工北二路2號

電話：(04) 7812180

傳真：(04) 7811555

704

台南市北區中華北路1段386號

受文者：台灣區車體工業同業公會

發文日期：中華民國99年01月08日

發文字號：車安審字第0990000070號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文

主旨：檢送98年度本中心與貴公會第4季「車輛型式安全審驗協商會議」會議紀錄乙份（如附件），請查照



正本：台灣區車體工業同業公會、台灣區車輛工業同業公會、台北市汽車代理商業同業公會

副本：

財團法人車輛安全審驗中心

九十八年第四季車輛型式安全審驗協商會議 (98.12.29)

問題描述或建議事項	車安中心建議對策或解釋說明
台灣區車體工業同業公會 Q1/本期之合格證有效期限均到今年為止,明年之合格證換發關係到 101 年之作業甚大,本會提出以下三點建議作為參考,以茲日後之作業更合理更順暢。 1. 准予框式、廂式之合格證用蓋戳章之方式,延用至 100 年底部不必再換證,以減輕在經濟不景氣下業者之負擔;因為框式及廂式至民國 100 年底止均沒有新法規需納入,況且從去年以來因納入新法規以致換、發合格證次數頻繁,亦表示對業者彌補之意;民國 100 年後本會將建議交通部取消合格證之有效期限,使本會認證制度能與歐洲同步。 2. 在民國 101 年起新車辦理多量認證,均啓用逐車送審之方式,除第一輛需至 ARTC 辦理檢測外,第二輛起含有安裝升降尾門、升降設備、吊桿、冷凍等設備...等應准予用實體車快速延伸之方式辦理,相信雙方均能互蒙其利,而且對車輛之尺度及重量均能取得相對之正確值,如果貴中心能釋出善意,相信我們亦不排除從明年起新車之認證提早配合實施。相信此對貴中心在處理業務上何嘗不是件好事,不但可以分散業務量,到民國 101 年更可駕輕就熟,可說是兩全其美的方式。 3. 車體業在民國 100 年前已取得之有效合格證,其相對之底盤車型如還繼續存在或販賣,合格證應准予以延用之方式處理。 Q2/辦理大樑截短或變更時,攸關底盤尺寸圖及底盤荷重表印章必須一致之問題,本會認為前後經銷商有別,如果現任之經銷商有這些資料而且又肯背書蓋章,那一切尚可順利處理;如果後續接手之經銷商已經換人經營,VSCC 又需前後一致之印章才能辦理,那除非是去偽刻印章,不然該公司早已關門何來印章?所以,應該是只要該階段經銷商,其所蓋之印章及相關書面資料才是正確的,如果前後之印章能一致才是有問題,本會建議前後之印章應視同正確,就如 ARTC 及 VSCC 兩者相同。	1. 有關合格證明取消登載有效期限,此部份本中心已於 98 年 12 月 23 日邀集公會及公路監理機關共同研商,惟因各單位須配合確認影響評估事項甚多,故已確定後續將持續開會討論。 2. 多量合格證明延伸實體車少量審驗,依交通部規定自 95 年 7 月起即可提出申請辦理。 3. 有關公會建議部分二階底盤車相關之合格證明得以換發審驗方式辦理乙節,本中心已於 98 年 12 月 23 日與公會共同研商實務作業方式(本案經 99 年 1 月 5 日再次與公會代表研商後,確認出後續之實務作業方式,本中心將另行通知公會)。 本案原則同意 貴公會提建議;即申請案檢附之舊有底盤規格資料須有原底盤車製造廠或進口商之印章,但印章型式得與現行底盤車製造廠或進口商不同。

Q3/ARTC 承辦廠商車輛檢測業務，如二階段之新車及拖車之動態煞車…等，進度太慢聽說已經要排到明年三月以後，如係檢測機具或能量不足應誠實告訴交通部及送檢測業者，磨求相對之方式來辦理才對，不要態度傲慢。在年底前如無法改進，將影響到明年之新車上市時間及所有車輛行業之規劃與生計，建議是前例之方式在年底以前無法排入檢測之車輛，要求該公司用先宣告後補資料之方式處理，以解決塞車之急，希望再開會協商以做改進。	此部分因涉檢測機構車輛檢測事宜，建議 貴公會可洽該檢測機構提供技術上可解決之方式。
Q4/今年新出廠二階車輛後段都裝有後霧燈，車體打造業者只需按規定把它安裝再適當之位置，就如中華之模式辦理或第一輛補上相片按宣告之方式速審即可。	原取得之「031 車輛燈光安裝與標誌檢驗規定」審查報告，如延伸車型加裝後霧燈，僅需於基本資料說明此項差異(可附照片輔以說明)申請延伸審查即可。
Q5/目前法規規定大客車車身只有前後可加裝方向燈，但就道路使用安全性而言，本會建議應開放車身兩側也可加裝方向警示燈，以確保安全。	依現行車輛安全檢測基準 三之一、車輛燈光與標誌檢驗規定之 4.8.3.1.3.3 條規定： 「若M及N類車輛，因行車安全或特定操作之需，可額外加裝二或四盞左右對稱裝設之側面方向燈(類型 5 或 6)。」，故已有相關法規對應。
台北市汽車代理商業同業公會 Q6/ Ichikoh, Imasen, Koito, Misuba, Stanley 等日本零組件廠，曾以個別公司的名義簽署 To whom it may concern 的授權函，授權任何使用該公司產品的廠商可使用其審查報告，底盤廠若使用該等零組件廠的審查報告辦理底盤登錄時，需提出哪些文件？	1. 除「車輛型式安全審驗作業指引手冊」第 6 章 6.2.2 節應繳交文件外，另須繳交授權同意證明文件。 2. 前述授權方式得於審查報告封面簽署，或可出具授權同意書(另審查報告如為自有時，可不須檢附報告紙本)。

Q7/底盤廠辦理底盤登錄時，可否填寫對應基準項目的審查報告編號及授權廠商名稱，只檢附授權函而不附該審查報告影本？	可以，審查報告出具單位為本中心，得不須再檢附該報告。
Q8/車輛安全檢測基準 42-0 動態煞車，對於第二煞車系統所施加煞車之控制力依據章節 5.3.2，M1 類：應介於六五牛頓與五〇〇牛頓之間。 章節 6.3.4.2，M2、M3 及 N 類：若控制器為腳動，則所施加之作用力不得超過七〇〇牛頓。 在法規的解讀上，是否對於第二煞車系統所施加煞車之控制力在任何時刻都不得大於上限值？ 依據 UN-ECE GRRF 工作小組下的 Informal Group on Passenger Vehicle Brakes 檔案 PVGTR2005-2c 中的 5.2.13.2(c) Pedal Force: between 65 and 500N applied quickly to a level needed to exceed slightly, the required deceleration. 這些 UN-ECE 煞車系統專家認為在快速踩下煞車踏板時，踩踏力需稍微超過上限值。	本議題因事涉檢測，屬檢測機構之權責，建請徵詢檢測機構。
Q9/車輛安全檢測基準 42-0 動態煞車 若車輛未配備合格之防鎖死煞車系統者，需檢附抓地力運用曲線。 業者可否檢附歐洲檢測機構(如 TUV SUD 等)依據 71/320/EEC 出具之檢測報告，來證明車輛配備合格的防鎖死煞車系統？	本議題因事涉檢測，屬檢測機構之權責，建請徵詢檢測機構。

Q10/車體廠可否在底盤廠完成底盤相關的所有檢測項目之前，就進行車體廠相關的檢測？ 引[進新車型要進行的法規認證項目繁多，底盤廠要完成底盤相關認證時間相當冗長，為縮短車體廠整車認證時間，車體廠可否在底盤廠完成底盤相關認證之前，就先進行車體廠相關的檢測？待所有法規項目齊全後再核發整車合格證。	1. 底盤車未完成檢測辦理底盤車登錄時，車身打造廠仍可先行辦理車身部分項目檢測，惟申請合格證明時，仍須待底盤車完成底盤登錄。 2. 為確保車身打造廠後續可順利申請合格證明，仍請底盤廠應盡速依規定辦理完成底盤車登錄。
台灣區車輛工業同業公會 Q11/已公告「車輛安全檢測基準」No.56～59 之檢測代表件選取原則尚未訂定。 建議：請儘速邀集相關業者進行討論	擬先邀集檢測機構討論後，再邀集相關業者進行說明及確認。
Q12/已取得之燈具零組件審查報告因申請者基本資料(製造廠登錄地址/清單)變更，雖然該項變更並不涉及零組件產品本身之任何變更，依現行作業規定申請者必須向 VSCC 提出變更申請並取得「變更履歷報告」後，併同原變更前之審查報告合併使用。(原變更前之審查報告編號不變) 因該燈具零組件審查報告有使用於整車燈光(車輛安全檢測基準 3-1)審查報告、底盤車登錄及完成車合格證明之申請，有關此類變更對於整車部分影響甚小，車輛製造廠是否亦需針對「變更履歷報告」再次提出變更申請？目前相關規定並不明確。 若整車部分亦需申請的話，包括整車燈光 3-1 之審查報告、底盤車登錄及完成車合格證明等申請，雖無實質需要審查之內容，但仍需準備大量書面資料及繳交相關審查費用，似乎並不合理。 建議：此類變更並不涉及零組件產品本身之任何變更且原始審查報告之編號亦無變更。建議該審查報告之變更履歷部分應可由 VSCC 建檔管理或由整車製造廠商自主管理即可，整車部分無須再重新提出申請。	因零組件變更履歷報告僅涉及申請者/製造廠名稱/地址之變更，並未涉及零組件規格構造之變更，故整車製造廠已取得之整車燈光審查報告及底盤車登錄報告得免提出變更申請，但仍應自主管理。

Q13/同一底盤車型選配裝著 2 種不同廠牌但尺寸規格相同之輪胎，因廠牌不同審查報告登載之最大負載質量有差異(2 種廠牌輪胎均滿足法規要求且不影响車輛總重量之核定)。 於辦理底盤登錄時，目前依 VSCC 作法，為利於管理，於底盤車規格表上同一尺寸規格之輪胎只允許記載 1 個廠牌且必須是較低負載質量之規格。建議：因車輛實際裝著可以選配 2 種廠牌，但相同輪胎尺寸規格因廠牌不同，產品本身最大負載質量亦有可能不同。因此在底盤規格表上分別記入其對應之最大負載質量，應較為合理。	1. 辦理底盤車型式登錄，如可提供對應之輪胎檢測/審查報告時，可同時登錄多種輪胎尺寸規格(含不同廠牌)。 2. 登錄之輪胎因規格、廠牌等因素不同致使設計荷重指數有所差異，以最低設計荷重指數計算核定軸組及總重量，係為確保任一車輛使用登錄之輪胎均可符合軸組荷重及總重量規定，此部分仍請依相關規定辦理為宜。
Q14/有關“貨車”後懸量測原則，依 96 年度第 3 次檢驗疑義會議之結論，後方未承載貨物部分(包括附加配備)不計入後懸量測範圍；請 VSCC 明確提示。 1. 因底盤車在尚未打造完成前，並無法得知實際承載貨物部分之長度範圍，底盤車於辦理底盤登錄時是否適用該量測原則之定義。 2. 客車部分之後懸量測原則有無其他相關規定。	1. 有該會議紀錄之後懸量測標準，係指打造完成後之完成車狀態；而底盤車部份，法規並無對底盤車後懸標準有所定義，但最後輪中心點至大樑最後端(不含後方燈具)仍不得超過軸距 50%，亦即底盤廠於設計製造底盤車時，應一併考量未來打造完成車之貨物承載部分，避免車身打造廠往後使用該底盤衍生爭議。 2. 客車底盤部份同上，惟最後輪中心點至大樑最後端(不含後方燈具)仍不得超過軸距 60%，亦應同上點考量。
臨時動議： Q1/有關底盤大樑後懸長度是否包含燈具部份。	1. 本中心已請各公會研提具體處理意見，尚待各公會回覆中。 2. 此部分因涉及各底盤廠量測定義及既有已登錄之底盤車規格，故本中心將待取得各公會意見後，另擇期邀集各底盤廠及車體公會開會研商共識作法。

98年第3季車輛型式安全審驗協商會議簽到表

- 一、開會時間：98年12月29日(星期三)下午13時30分
 二、開會地點：鹿港立德會館202會議室
 三、主席：紀錄：
 四、出(列)席單位及人員

單位名稱	姓名
國瑞汽車	李俊毅
台灣本田	黃子健
和泰汽車	洪嘉宏
昌泰實業	張大龍
裕隆	溫煥全
全國汽車貨運	吳輝桓
台灣五十鈴	林永傑
三陽工業	陳俊宏
誠發車行	李勝龍

98 年第 3 季車輛型式安全審驗協商會議簽到表

[illegible]

單位名稱	姓名
國瑞汽車	李吉壽
裕隆	陳士偉
大社車行	陳永杏
金茂車行	李秋煙
振興天和	許俊洲
中興汽車	司馬易
任豐車行	林敏介
乾佑工業	蔡賴明
美居工業	林詔訓
鼎昌圖書業	李以仁
健益汽車	陳宗華
至誠企業	張世杰
永德福	黃有村
金龍汽車行	何疏華
建豐汽車行	吳信貴
裕安車行	吳維強
南陽車行	李福生