

研商車輛車身號碼產地認定疑義專案會議議程

一、背景說明

- (一) 車輛辨識碼為一結構化字元之組合，由製造廠商指定給所製造車輛以供辨識之用途，此為車輛之身分證明，具有唯一性。國際間車身號碼編碼規範計有美規 FMVSS 115 Part 565、ISO 3779、CNS 14246 及車廠自訂編碼等原則，目前並無強制之國際統一規範。車身號碼一般概約可區分三部分，由第 1 至 3 碼世界工廠代碼(WMI)、第 4 至 9 碼車輛性質碼(VDS)、第 10 至 17 碼車輛指示碼(VIS)組成。世界工廠代碼(WMI)部分，第 1 碼為國碼，需向美國汽車工程學會(SAE)申請，按目前 SAE 提供之國碼分配表，中國製應打刻 L，臺灣製應打刻 R，目前並無強制車輛製造廠應向 SAE 申請世界工廠代碼規定。
- (二) 目前國內僅有規定國產機車自民國 92 年起應依 CNS 規定打刻車身號碼，國產小客車預計自 112 年起應依 CNS 規定打刻車身號碼，電動大客車參與示範型計畫應依 CNS 規定要求打刻車身號碼，其餘車輛尚無規定車身號碼打刻相關要求。
- (三) 現行大客車擬申請交通部公運計畫補助者，依規定應於車身打造階段向車安中心申請大客車車身骨架查核，查核紀錄表均會註記申請查核之車身號碼，如車身大部件(上、下、左、右、前、後圍)係使用中國大陸產製進口者，依規定即不得申請大客車車身骨架查

核，自亦不予補助。

- (四) 經濟部工業局於受理電動大客車附加價值率評估作業時，對於擬申請補助款車輛所檢附之審驗合格證明書生產國家宣告為中華民國，但其車輛所打刻之車輛辨識碼(VIN)第一碼國碼別顯示為中國(L)者提有疑義，據其瞭解打刻車輛辨識碼時機為底盤或整車投產、製造時，打刻後即代表屬完成車或底盤完成車，有與業者所稱在國內生產組裝車輛之情形不一致，並有化整為零進口及違反 MW0 規定疑慮。經濟部工業局並分別於 110 年 4 月 9 日及 4 月 22 日邀集相關單位召開「大客車車輛辨識號碼(VIN)製造產地認定會議」，並建議交通部應參考 CNS 14246 或相關國際標準制定相關管理規範。
- (五) 車安中心依交通部指示分別於 110 年 4 月 15 日及 5 月 7 日邀集相關業者公會召開安審疑義會議研商車身號碼產地認定議題後，其會議結論為考量目前大客車整車、底盤車及車身總成為經濟部禁止輸入管制物品，為避免業者以不當方式於大陸地區拆解整車後再輸入國內組裝為完成車(或底盤車)，針對取得大陸地區技術授權在國內組裝之大客車，其辦理安全審驗及底盤車登錄時宣告車輛(或底盤)製造國為中華民國者，其車輛辨識碼應不得顯示為中國(第一碼為 L)。
- (六) 本案針對大客車申請相關安全審驗車輛之車輛辨識碼經研商後已有處理原則，惟前揭會議後陸續有不同單位對於已完成生產或生產中但尚未辦理審驗或新

登檢領照車輛，建議應有相關配套管理機制。為使本項車輛辨識碼規定更臻完備，應有通盤檢討相關管理規範之必要，爰召開本次會議共同研商。

二、討論議題

- (一) 車輛辨識碼世界工廠代碼目前並非為強制要求規範，如能確保申請者係以合法零組件進口後於國內打造(組裝)車輛者，是否即能依程序辦理交通部相關安全審驗作業，提請討論。
- (二) 已合法以零組件進口後於國內打造(組裝)完成或正生產中之車輛，該車輛已打刻有 L 開頭之車輛辨識碼，且部分已申請取得檢測報告/審查報告或審驗合格證明者，應否研訂相關配套管理機制，提請討論。
- (三) 目前取得各類車輛種類國外技術授權在國內組裝之車輛，包含日系、韓系、陸系、歐系等，其車輛辨識碼是否應律定一致之處理原則，提請討論。

三、臨時動議

四、散會