

「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
修正草案討論會議會議紀錄

- 一、開會時間：中華民國 115 年 4 月 8 日(星期三)下午 1 時 30 分
- 二、開會地點：集思交通部國際會議中心 201 會議室
- 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「附件二、車輛規格規定」之大客車最後排乘客座椅設置三點式安全帶：本案係依國家運輸安全調查委員會於「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項目，就本項檢測基準增訂大客車最後排乘客座椅設置三點式安全帶，續依前次114年11月12日車輛安全檢測基準修正草案會議討論後，台北市汽車代理商業同業公會建議納入無高度及縱深差異者，得免強制安裝三點式安全帶之排除對象一節進行研商，經與會單位討論後，台灣區車體工業同業公會表示，因應運安會事故案調查報告之改善建議，針對大客車最後排座椅裝設三點式之調修方向，包含座椅高度、縱深之相關定義，以及座椅距車窗高度可排除對應本項檢測基準，將帶回討論並蒐集公會會員之意見後，再提供予車安中心彙整。

(二) 檢測基準「附件十一之一、轉彎及倒車警報裝置安裝規定」之轉彎警報音量及相關規範調修：考量我國道路環境特性，並兼顧行車安全與減少影響民眾居住品質，車安中心依交通部指示就車輛安全檢測基準「附件十一之一、轉彎及倒車警報裝置安裝規定」，研提轉彎警報音量調修之條文草案，經與會單位討論後，相關意見如下：

1.台灣區車體工業同業公會：

- (1)針對前次召開「附件十一之一、轉彎及倒車警報裝置安裝規定」之轉彎警報音量調修可行性討論會議紀錄表示抗議，公會並未提

出轉彎警報音量調降5分貝A一事，且堅決反對就現行檢測基準之轉彎警報裝置音量進行下修。

- (2)關於設置轉彎警報裝置暫停開關，係取決於車輛底盤提供的訊號，先前公會表示該暫停開關建議由底盤廠來裝設。
- (3)倘轉彎警報裝置音量調降5分貝A，是否能夠承諾未來民眾不會再抗議，希望交通部及車安中心能給予承諾，並將此次轉彎警報音量調修會議定案為最終討論結果，後續不再進行相關調整。
- (4)外界反映轉彎警報裝置音量過大，係使用中車輛因轉彎警報裝置損壞，而私自去民間車輛廠或修配廠進行更換轉彎警報裝置產品，導致音量不符合規定，建請交通部、公路局及車安中心共同討論找出合適之蜂鳴器規格產品，再行研議音量下修規定。
- (5)為統一符合基準轉彎警報音量規定，建議交通部公路局針對使用中車輛之轉彎警報裝置音量量測納入定期檢驗項目。
- (6)轉彎警報裝置主要用來警示其他用路人，倘若大型車輛處在吵雜地區，如菜市場及夜市等，幾乎聽不見警報聲，若因此發生意外，責任歸屬應由誰負責。
- (7)為避免發生115年1月1日實施檢測基準扭鎖裝置項目，因於市場上找不到合格產品而衍生實施時間對應不及之情況，建議未來訂定之實施時間前一年仍未有尋獲可對應之合適產品時，應盡早提出對應之配套措施。

2.台灣區車輛工業同業公會：

- (1)有關暫停開關一節，公會不反對裝設暫停開關，惟因涉及車輛迴路設計及電磁相容性等問題，需要比較多時間去對應。
- (2)轉彎警報裝置音量不建議再去作調整，針對車安中心所提供環境部噪音管制區劃定作業準則，係屬於均能噪音與轉彎警報間歇性音量是不同的，拿來引用並套用於基準的音量較不恰當。
- (3)現行轉彎警報音量係參考日本40-50年前工業規格標準，故日本

原廠未有新型警報器裝置，且本項基準之音量規定先前已進行下修10分貝A，當時為了對應國內轉彎警報音量公差值5分貝A，亦針對轉彎警報裝置之既有產品進行篩選，以對應現行基準要求已有難度，如再下修音量規定，現行產品難以符合規定。

(4)本項檢測基準之條文如要進行修正，建議可參考聯合國UNECE R165倒車警告裝置之音量規定，比起環境部噪音管制區劃定作業準則或機動車輛噪音管制標準值得作為參考依據。

3.臺灣省汽車貨運商業同業公會聯合會：不建議調整現行檢測基準之轉彎音量規定，倘若因少數民眾陳請，而將轉彎之音量下修為70至80分貝A，其警示效果是否還存在，建議主管機關慎重考量。

4.交通部公路局：

(1)近期部長信箱及各縣市交通局持續接獲民眾就大型車輛之轉彎警報音量過大而影響生活作息一事，對於本次轉彎警報音量下修表示贊同，亦可作為對外回應說明。

(2)關於使用中車輛裝設暫停開關、使用方向燈時機及改裝超標音量罰則之宣導事項，將依交通部指示辦理。

5.交通部：

(1)關於使用中車輛裝設暫停開關、使用方向燈時機及改裝超標音量罰則之宣導事項，請交通部公路局通知轄下所屬監理所站進行宣導；另與會單位所提轉彎警報裝置之音量應納入車輛定期檢驗之建議一節，併請交通部公路局帶回研議。

(2)請車安中心協助台灣區車體工業同業公會及業者蒐集國內合適之蜂鳴器規格產品，以利未來轉彎警報音量調修得符合下修規定，俾利後續法制作業推動。

(3)針對車輛相關公協會、使用端及業者所反映的相關問題，交通部亦有收到相關回饋意見，另針對民眾反映音量過大造成影響之情事，將會採取滾動式檢討，找出符合居住環境安寧標準並兼顧道

路交通行車安全的方式。

6. 結論

關於本項檢測基準之轉彎警報音量調修一節，由原本75至85分貝A調修為70至80分貝A，另前次會議討論暫停開關由選配修正為強制安裝一節，與會單位表示該暫停開關之使用時機容易造成駕駛認知差異，導致未能及時警示弱勢道路使用者，並喪失原本警示之用意，故經討論後本項規定仍維持原選配規定；另針對調修後轉彎警報音量實施時間一節，為利業者能有充分時間對應，訂於各型式M3、N3、O3及O4類車輛自118年1月1日起，其轉彎警報裝置警示音量應符合調修後之規定；另請車安中心協助台灣區車體工業同業公會及業者蒐集國內合適之蜂鳴器規格產品，以利未來轉彎警報音量調修符合規定。

(三) 檢測基準「附件○、車輛起步警示系統(草案)」：

1. 本項基準實施對象包含N2、N3、M2及M3類車輛，經與會單位討論後，由底盤廠業者進行對應相關規範作業。
2. 本項檢測基準條文所提車輛前方(Vehicle front)之定義一節，台灣區車輛工業同業公會會員表示，現行貨車因車輛使用者需求，於車輛前方裝設附加設備(如絞盤、灑水、清掃轉盤、支撐腳等)，為避免後續車身打造廠因裝設該些附加設備而須自行重新檢測之情事，建議應加註非考量附加車輛零件之相關說明，以利後續對應檢測及審驗作業，請車安中心對所提建議事項於會後再行確認。
3. 有關國內檢測能量一節，車輛研究測試中心表示初步確認已具備檢測能量，後續將派員前往國外進行教育訓練，以完善其檢測能力。
4. 有關本項檢測基準實施時間一節，經與會單位討論後，因車廠需要充分時間進行系統設備之設計開發及執行測試，爰建議可參考檢測基準「附件九十四、盲點警示系統」之實施時間及適用範圍，依車輛種類分階段進行要求符合其規定，故本項檢測基準之實施時間訂

為：

(1)118年1月1日起總重量逾八噸之新型式N2及N3類車輛，及120年1月1日起總重量逾八噸之各型式N2及N3類車輛，應配備符合本項規定之車輛起步警示系統。

(2)118年7月1日起總重量未逾八噸之新型式N2，以及新型式M2及M3類車輛，及120年7月1日起總重量未逾八噸之各型式N2，以及各型式M2及M3類車輛，應配備符合本項規定之車輛起步警示系統。

(四) 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、 臨時動議

台灣區車輛工業同業公會就今(115)年 3 月 17 日車輛安全檢測基準修正草案會議討論之「附件九十八、事件資料紀錄器」，表示該基準之實施時間將至(新型式 M1 及 N1 類自 116 年 1 月 1 日起)，請車輛研究測試中心盡速確認會議討論之辦理方式；另請交通部與車安中心協助加速本項檢測基準修正草案法制作業，以利車輛業者申請並辦理檢測相關作業。

八、 散會(下午 4 時)