

正本

## 財團法人車輛研究測試中心 函

機關地址：彰化縣鹿港鎮彰濱工業區鹿工南七路6號

電話：(04) 7811222

傳真：(04) 7811333

106

台北市復興南路一段390號9樓

受文者：台灣區車輛工業同業公會

發文日期：中華民國97年04月23日

發文字號：車專字第0970001912號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

主旨：檢送97年度本中心與貴公會第1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：

財團法人車輛研究測試中心  
依照分層負責規定授權單位主管決行

為研商庫存車及既有型式底盤對應第一階段法規會議簽到表

一、開會時間：中華民國97年3月31日(星期一)上午10時

二、開會地點：車輛研究測試中心 人才培訓A教室

三、主席：

紀錄：

四、出(列)席單位及人員

| 單位名稱 | 出席人員   |
|------|--------|
| 至遠   | 張冠雄    |
| 至遠   | 劉鎮松    |
| 品耐   | 林子春    |
|      | 林玉敏 張政 |
| 公路總局 | 張耀輝    |
| 太子玩車 | 邱崑如    |
| 誠毅車務 | 張顯明    |
| 達新隆  | 潘洪仁    |
| 健益汽車 | 黃貴瑞    |
| 順泰車輛 | 林朝雲    |
| 健益汽車 | 林安華    |
| 德豐   | 馬伯強    |



為研商庫存車及既有型式底盤對應第一階段法規會議簽到表

一、開會時間：中華民國97年3月31日(星期一)上午10時

二、開會地點：車輛研究測試中心 人才培訓A教室

三、主席：

紀錄：

四、出(列)席單位及人員

| 單位名稱 | 出席人員 |
|------|------|
| 車研中心 | 王詩菁  |
|      | 黃坤山  |
|      | 蔡昆霖  |
| 宏嘉聯合 | 朱如旭  |
| 裕隆通用 | 平泰勇  |
| 歐洲商會 | 李國華  |
| 建霸院  | 林建豪  |
| 〃    | 馮文鈺  |
| 吉新   | 郭雅如  |
| 永亨   | 何惠明  |
| 國瑞汽車 | 洪裕仁  |
|      |      |

為研商庫存車及既有型式底盤對應第一階段法規會議簽到表

一、開會時間：中華民國97年3月31日(星期一)上午10時

二、開會地點：車輛研究測試中心 人才培訓A教室

三、主席：

紀錄：

四、出(列)席單位及人員

| 單位名稱   | 出席人員    |
|--------|---------|
| 永德福    | 黃有村     |
| 台灣本田   | 呂春福     |
| 台灣本田   | 黃敏嬌     |
| 車研公會   | 蔡來陳建榮   |
| 經豐車務公司 | 林敏介     |
| 大同     | 林心秋     |
| 裕隆汽車   | 林嘉祥     |
| 車輛公會   | 徐勝隆     |
| 車輛公會   | 吳進田     |
| 寶豐聯合   | 林禮亭     |
| 車研公會   | 李德五     |
| 台灣安士   | 徐大猷 李德五 |

為研商庫存車及既有型式底盤對應第一階段法規會議簽到表

一、開會時間：中華民國97年3月31日(星期一)上午10時

二、開會地點：車輛研究測試中心 人才培訓教室

三、主席：

紀錄：

四、出席(列)席單位及人員

| 單位名稱    | 出席人員    |
|---------|---------|
| 台灣車輛    | 王水成     |
| 裕隆汽車    | 黃金水 陳玉偉 |
| 順益汽車    | 潘金明     |
| 中華汽車    | 周榮宏     |
| 東南汽車    | 王青輝     |
| 合新汽車    | 黃輝松     |
| 汽車代理商公會 | 殷建復     |
| 沃藍      | 陳文冠     |
| 三陽工業    | 曾義雄     |
| 法雅      | 黃子聰     |
| 三陽工業    | 陳金水     |
| 〃       | 白大現     |





97年第一季車輛型式安全審驗協商會簽到表

- 一、開會時間：中華民國97年3月31日(星期一)下午14時  
 二、開會地點：車輛研究測試中心 人才培訓A教室  
 三、主席：紀錄：  
 四、出(列)席單位及人員

| 單位名稱 | 出席人員 |
|------|------|
| 承德福  | 黃一有村 |
| 台鈴   | 黃茂劍  |
| 山葉   | 何繼成  |
| 山葉   | 張國良  |
| 唐榮車輛 | 姜樂維  |
| 標達   | 林炳志  |
| 健登汽車 | 黃貴源  |
| 德隆貿易 | 黃勇亮  |
| 裕隆日產 | 杜啟倫  |
| 裕隆日產 | 黃晉煌  |
| 品爵   | 林玉霞  |
| 商富   | 黃奇輝  |

97 年第一季車輛型式安全審驗協商會簽到表

- 一、開會時間：中華民國 97 年 3 月 31 日(星期一)下午 14 時  
 二、開會地點：車輛研究測試中心 人才培訓 A 教室  
 三、主席：紀錄：  
 四、出(列)席單位及人員

| 單位名稱   | 出席人員    |
|--------|---------|
| 台灣克萊斯勒 | 李如 王國   |
| 順益     | 潘金明     |
| 合創汽車   | 吳煒桓     |
| 光陽工業   | 王三雄     |
| 王遠     | 劉金松 張列雅 |
| 台灣本田   | 黃敏璇     |
| "      | 王春福     |
| 台灣愛士   | 徐大民 蔡學統 |
| 三陽工業   | 曾繁雄     |
| "      | 陳俊宏     |
| "      | 白大元     |
| 市會     | 叶真如     |

為研商庫存車及既有型式底盤對應第一階段法規會議簽到表

一、開會時間：中華民國97年3月31日(星期一)上午10時

二、開會地點：車輛研究測試中心 人才培訓二教室

三、主席：

紀錄：

四、出(列)席單位及人員

| 單位名稱  | 出席人員    |
|-------|---------|
| 和發汽車  | 李從同     |
| ↑     | 洪重君     |
|       | 吳欣      |
| 台灣豪地拿 | 王心隆 林晏任 |
| 宏嘉聯合  | 朱如旭     |
| 順益車輛  | 林朝興     |
| 健達汽車  | 陳宏華     |
| 成豐    | 張仕美     |
| ~     | 羅建榮     |
| ~     | 傅煥祺     |
| 裕悅汽車  | 吳金水 鄭子偉 |
| 中華汽車  | 周雲記     |

# 九十七年第一季車輛型式安全審驗協商會議 (97.3.31)

| 問題描述或建議事項                                                                            | 中心建議對策或解釋說明                                                                                                                                                                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Q1/目前 ARTC 對頭枕高度之量測方法與歐規之量測方法是否一致，仍未能確定？</p> <p>建議：<br/>請 ARTC 確認目前頭枕高度之量測規定。</p> | <p>中心量測頭枕高度係先以 H-machine 確認座椅狀態，抓取 H-machine 人體棒垂直直於頭枕頂部切點位置，以墨線儀標記量取 H 點與頭枕切點之垂直高度，再利用三角函數反求頭枕高度，此方法完全符合歐規量測方法。請靜安課協助回覆</p> <div data-bbox="427 600 798 1079" data-label="Image"> </div> <p>51張式化乾罩量測</p> |
| <p>Q2/ ARTC 執行安全帶固定裝置法規測試，若安全帶固定在座椅上及非在座椅上，申請者各需準備的測試件至少要包括哪些零組件？</p>                | <p>無論安全帶固定裝置在座椅或不在座椅上，送測件狀態都是<u>座椅安裝在車體結構時</u>的狀態，且<u>安全帶</u>亦須安裝（可不用帶扣，直接將織帶鎖付在固定點上，避免試驗過程中帶扣提早鬆脫），若為大客車型式固定裝置，以此座椅安裝位置之局部車體結構（必須與完成車結構一致）送測。</p> <p>請靜安課協助回覆</p>                                         |
| <p>Q3/根據 ECE R14 之 6.1.1.1 安全帶固定裝置試驗，既可在車身框架上進行，亦可在整車上進行。ARTC 實驗室的作法與 ECE 相同嗎？</p>   | <p>是！基本上小型車(M1, N1)是以整車車身執行試驗，但若大型車受限於設備尺寸，仍需以車身框架執行試驗。</p> <p>請靜安課協助回覆</p>                                                                                                                                |

Q6/45.側面碰撞的結果判定中有「車輛內裝或配件不得產生明顯之尖銳突出或鋸齒狀邊緣以致增加乘員受傷之風險。」定義模糊，造成判斷上困擾。

建議：

建議針對[尖銳突起]及[受傷之風險]等作成更清楚的解釋。

如：突起物的材質，尖銳角度，突起位置，突起物方向，突起物與人偶距離等。

1. 法規條文並未針對[尖銳突起]及[受傷之風險]作詳細之描述(法規原文節錄如下)，經與國外審驗/檢測單位討論後，國外亦並無法明確定義，通常國外審驗對試驗後仍存有疑慮之部分，均進行個案討論。

2. 法規條文內容：

「車輛安全檢測基準-四十五、側方碰撞乘員保護」：

5.3.2 車輛內裝或配件不得產生明顯之尖銳突出或鋸齒狀邊緣以致增加乘員受傷之風險。

「歐規側面碰撞ECE R95 5. SPECIFICATIONS AND TESTS」

5.3.3. no interior device or component shall become detached in such a way as noticeably to increase the risk of injury from sharp projections or jagged edges;

2. 5.3.4. ruptures, resulting from permanent deformation are acceptable, provided these do not increase the risk of injury;

請動安課協助回覆

Q8前方碰撞乘員保護：

台灣「車輛安全檢測基準」之前方碰撞乘員保護規定中，對於假人設定並無明文規定，但依 ARTC 解釋：「依 ECE R94 Annex5 2.5 規定，假人左右兩腳之間必需維持 270mm 下，左腳置於車底板」。

本公司原廠指出：「依 ECE R94 Annex5 2.6 規定，假人腳的放置是允許最終調整。」，而休息踏板是爲了讓駕駛人放置左腳所設計，所以本公司原廠認爲：測試時假人左腳放置在休息踏板是被允許的。

1. 「車輛安全檢測基準-四十六、前方碰撞乘員保護」針對「人偶設定」並無特別描述，參考歐規 ECE R94 Annex 5 之說明爲：

2.5 大腿：在腳掌能安置之情形下，駕駛及乘客之大腿應靠著椅墊，其兩膝蓋外側 U 型鉤凸緣距離介於 270 +/- 10 mm。並儘可能使駕駛座人偶左腿與乘客座人偶雙腿在縱向垂直面上，駕駛座人偶右腿在垂直面上。

2.6 腳板：將駕駛座人偶右腳板置於未踩下之加速踏板上且右腳之後腳跟應放於底板上。若右腳板無法置於加速踏板上，則使右腳板與小腿垂直且朝踏板中心線方向盡量往前伸，此時右腳之後腳跟應放於底板(floor pan)上。將駕駛座人偶之左腳板與乘客座人偶之兩腳板應盡量平放於腳踏板(toeboard)上，且腳板之後腳跟應盡量往前伸並放於底板上。腳板之縱向中心面儘可能與車體縱向中心面平行。

2. 以歐規條文之內容僅敘述將駕駛座人偶之左腳板應盡量平放於腳踏板上，但並無說明將左腳板直接置放於休息踏板(foot-rest)上。Q32 廠商之說明應屬 EuroNCAP Frontal Impact Testing Protocol 7.5.8 之規定。此議題亦詢問過國外審驗機構之意見，其亦回覆：以歐規 R94 之規定，並無說明將駕駛左腳板放於休息踏板之上。

(法規原文節錄如下)

請動安課協助回覆

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Q10/目前「車輛安全檢測基準」中各項法規內容，並未針對測試方法詳細記載，建議：<br/>國內的測試方法，請明確記載於安審作業指引手冊中。請 ARTC 儘快公佈，並將各項法規之測試方法及條件明確化。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <p>各基準項目之檢測方法已記載於指引手冊內容中。<br/>請工服課協助回覆 5月8日研討會更新。</p>                                                               |
| <p>Q11/頭枕(測試條件相關)：<br/>台灣「車輛安全檢測基準」之頭枕規定中，測試時椅背角度並無明文規定，但依 ARTC 解釋：「因為頭枕規定是引用 ECE R25 的條文，依 ECE R25 規定必需調整至 25 度。但是歐洲規定中，若滿足 ECE R17 中頭枕之規定的話，則不需符合 ECE R25。而 ECE R17 6.1.1.規定中，測試時椅背角度為：「25 度或廠商指定」。<br/>目前本公司原廠之頭枕都是在滿足 ECE R17 之下設計、開發、評價，若台灣測試時椅背必需調整至 25 度，則需重新評價。<br/>請 ARTC 採用 ECE R17 規定：<br/>短期:希望在現行「車輛安全檢測基準」的頭枕項目中，追加文字：測試時椅背角度為 25 度或由廠商指定。<br/>長期:希望台灣頭枕法規能夠向 ECE R17 規定調和，而不是只引用 ECE R25。</p> | <p>1. 參考 貴公會所提意見，於頭枕法規 4.1.2 內增訂「或是由製造廠宣告的角度」之文字。<br/>2. 未來進行法規維護時，若 R17 修訂頭枕之相關規範時，亦將之納入國內法規修訂參考。<br/>請安研課協助回覆</p> |
| <p>Q12/22.速率計的申請文件中要求填寫[速率計技術參數]的[設定值](pulse/km)及[計算值]。由於歐規並未要求此數據，且速率計之設計已多所進化，原廠不知填寫該數據的用意為何？且不知該如何填入。<br/>建議：<br/>建議刪除該[技術參數]欄位。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                      | <p>1. 「設定值/計算值」主要係作為檢測代表車之選取依據，分別選取速率計結構誤差最大及最小者為代表件。<br/>2. 申請者得免填寫該欄位，惟此時各車型皆須執行測試。<br/>請基準課協助回覆</p>              |

|                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Q16/審查報告申請時，審件者補件通知分成好幾次，造成申請者非常大的困擾。</p> <p>建議：<br/>請正式通知補件(傳真或 E-mail)<br/>☆懇請 ARTC 於規定之審查時程內完成審查，並將所有改善事項彙整後，一次連絡申請者。</p>                                                                                  | <p>目前補件係採 E-mail 方式通知，且以一次補件為原則，後續亦將恪遵此原則辦理。<br/>請基準課協助回覆</p>                  |
| <p>Q17/速率計、整車喇叭音量：</p> <p>此兩項法規在廂式小客貨車、廂式小貨車、框式貨車、幼童車、救護車及底盤車等的有關規格值完全相同，測試報告應該可以共用，審查報告應要能夠辦理相關車型之延伸，但 POMA 一直無法同意，要求車廠重複執行法規測試。</p> <p>建議：交通部能依照 UN/ECE 之規定，整車項目即使是整車廠牌不同，只要規格一樣，測試報告可以共用，審查報告能夠辦理相關車型之延伸。</p> | <p>有關所提之「適用型式及其範圍認定原則」，已安排納入 4/2 車輛型式安全審驗及檢驗協調小組會議討論。<br/>4/3<br/>請基準課協助回覆</p> |

|                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Q20/車輛燈光與標誌檢驗，根據安審作業指引手冊 2007 年 3 月版草案的內容 3.2.3-1.5 檢測代表件選取原則</p> <p>申請者依照「檢測代表件選取原則」選定測試件後逕送車輛研究測試中心或交通部認可之檢測機構執行檢測。另可提供各型式規格資料向審驗機構諮詢選定之妥適性。</p> <p>但檢測代表件選取原則在該指引手冊草案的內容是空白，在 7/1 即將對大型車全面強制實施此項法規，ARTC 可否明確訂出此法規的檢測代表件選取原則？並儘早召開說明會，讓業者有所依循。</p> | <p>依 3.2.3 節 1.5 規定，申請者得自行選定測試件後送測。請基準課協助回覆</p>                                                                                                                                  |
| <p>Q21/95 年 3 月 1 日在 ARTC 召開的會議，業者提出關於車輛燈光與標誌檢驗之檢測代表件選取原則：「空氣懸吊與鋼板懸吊不需分別執行檢測」。不知 ARTC 確認結果為何？</p>                                                                                                                                                       | <p>1. 若申請案之兼具有空氣懸吊與鋼板懸吊（或稱片狀彈簧）兩種式樣，且其空氣懸吊會依負載之重量而自動調節空氣懸吊高度，使車輛骨架與地面維持相同之高度，則得以鋼板懸吊為代表件。</p> <p>2. 有關因應近期討論擬修訂之檢測代表件選取原則，將召開安審年度研討會進行說明。</p> <p>請基準課協助回覆</p> <p>(另請靜安課協助回覆)</p> |
| <p>Q22/同型式系列的大客車，若各型車的總重相同而空車重因座位數不同而有差異，1.車輛燈光與標誌檢驗之檢測代表件是座位數較多或較少者？可以在不安裝椅子的狀態下由 ARTC 配重進行測試嗎？2.同樣的問題，動態煞車的情形呢？</p>                                                                                                                                   | <p>1. 車輛燈光與標誌檢驗規定：若總重相同，建議以空重最小者為代表件。</p> <p>請基準課協助回覆</p> <p>(另請靜安課協助回覆)</p> <p>2. 動態煞車：若總重相同，建議以空重最小者為代表件。</p> <p>(另請實車課協助回覆)</p>                                               |

☆ 同一個法規原則僅與一部車為代表件

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Q27/幼童車側踏板深度 20cm 本公司引用與中華相同之設計：自動伸縮裝置，自動功能失效時可切換成手動，駕駛/管理者忘記收回時，全程有聲音警告裝置。但安審測試時，中心實驗室解讀為只能有自動功能，現有設計無法符合法規要求。</p> <p>建議：ARTC/POMA 能再審視法規之意涵，勿心中已有固定想法如"只要自動功能"等等之解釋。</p>                                                                                                                                     | <p>本案與建議之做法一致，並已處理完畢。</p> <p>請整車課協助回覆</p>                                                                                                                                                          |
| <p>Q28/以少輛車型申請第二階段型式安全審驗時，須執行 42.0 動態煞車 及 43.0 防鎖死煞車系統 (ABS)。然而若在台灣執行此兩項測試，不論是測試前準備 (如提供煞車力分配曲線) 或測試所需要的改裝 (如失效截斷方式) 皆有相當高的困難度，且此兩項測試造成之磨耗狀況，已經達到破壞性測試的程度 (因測試需要的改裝、輪胎、煞車來令片、煞車碟盤等相關零件皆屬破壞性)。故是否可由申請廠商提供此兩項測試之相關歐盟合格證明 (如 ECE-R13/ECE-R13H 或 71/320/EEC (2002/78/EC))，考量於少量車型安全審驗時之免測試數量，由三輛放寬至總數未逾 20 量者免測試？</p> | <p>1. 依交通部「車輛安全檢測基準」420、動態煞車及 430、防鎖死煞車系統規定，同一申請者同一年度同型式規格之 M1 或 L3 類車輛，申請少量車型安全審驗且總數位於 3 輛者，得免符合。</p> <p>2. 免符合車輛之數量規定，此部份因涉相關法規修訂事宜，故建議貴公會可逕向主管機關反應為宜。</p> <p>請整車課協助回覆</p> <p>3. 因在立安發、故暫不討論</p> |
| <p>Q29/ ARTC 人員多次在會議表示文件的位階依次為合格證、審查/審驗報告、檢測報告，以少量車型合格證為例，若廠商已經取得一車型的少量合格證，相同車型申請下一批少量車型合格證時需重新檢附第一次申請檢附的全部檢測報告嗎？或是只需檢附曾經取得的少量車型合格證影本？</p>                                                                                                                                                                        | <p>如本次申請車型與原已取得之合格證明為同型式規格車輛時，僅須檢附原合格證明影本，即可替代前述合格證明已符合基準項目之審查或檢測。</p> <p>請整車課協助回覆</p>                                                                                                             |

|                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Q33/大客車車身結構強度法規適用範圍係只針對特定的車型，而公家機關在制定招標規格時已將所有大客車須通過 ARTC 的「整車翻覆試驗」或「等效試驗方式」，其所持理由為已徵詢過 ARTC 意見。或許 ARTC 的答覆是有能力執行此試驗，而對方誤解成所有大客車都要做此試驗。將來若有公家機關徵詢 ARTC 意見時，ARTC 的回覆除表達有執行此項試驗的能力外，請務必也將法規適用範圍一併說明，以免公家機關誤解法規內容而造成業者重大損失。</p> | <p>同意。<br/>請整車課協助回覆</p>                                                                 |
| <p>Q34/若進口的大客車幾乎是完成車只差沒有乘客座椅，再由車體廠安裝座椅後申請車輛的合格證，差別只有座椅的配置。代理商可否授權車體廠使用 03-0 車輛燈光與標誌檢驗規定及 09-1 聲音警告裝置(喇叭)安裝規定的審查報告，車體廠就不用重複測試？</p>                                                                                               | <p>前述大客車如已底盤登錄並完成所述基準項目登錄者，車體廠使用前述底盤打造完成車後，申請合格證明時，底盤已登錄之基準項目則不須再重複測試。<br/>請整車課協助回覆</p> |

1.目前机电列有L1, L3.建議車體和底盤納入L2, L4~L7之分類(送隔提議)

因目前机电至部級頭版,故目前標準尚未相關規定

20希望把會議相關資訊、開會通知函於電器系統公告區及研發中心提供5月研討會之會議議題提供審查/查驗範本

①=已有提供、會議記錄本上傳

②=

3、建議提供實際測試合格場所

A=建議如有需求時,可至電器系統公告區查詢相關資訊

(加附台語法規規定)

4 請RMA將審查報告之中、英、台文各一份、(含)內裝測試(汽提)、國外及國內申請測試、審查之流程是否一樣。