

研商緊急煞車輔助系統及大客車安全窗車輛安全檢測 基準規定會議紀錄

一、會議時間：104 年 3 月 27 日(星期五)上午 9 時 30 分

二、會議地點：本部 1609 會議室

三、主席：王副司長穆衡

記錄：王冠益

四、出(列)席單位及人員：如簽到表

五、主席致詞(略)

六、會議結論：

(一) 關於車輛安全檢測基準第七十二點緊急煞車輔助系統修正草案既經討論獲致共識，如附件 1，各單位如對修正草案有再修正建議意見，請於會議紀錄文到 1 週內提供本部參辦，俾利本部續依程序辦理法規修正作業。

(二) 有關檢測基準第二點車輛規格規定中，針對大客車安全窗數量規範之實施日期，經討論獲致共識修正為「4.1.2.4 自中華民國一〇五年一月一日起，新型式之甲類及乙類大客車及中華民國一〇六年一月一日起，各型式之甲類及乙類大客車，其車身兩側之活動式出口數量應符合下列規定；…」；另為避免致生誤解，針對 4.1.8 安全窗型式定義規定再修正為「4.1.8.1.1 車內外活動式安全窗：…」、「4.1.8.1.2 車內可開啟之玻璃式安全窗：應可於車內徒手開啟，其材質應為符合本基準中「安全玻璃」之強化玻璃。」、「4.1.8.1.3 擊破式安全窗：…」等 3 型，詳如附件 2，各單位如對修正草案有再修正建議意見，請於會議紀錄文到 1 週內提供本部參辦。

(三) 另有關靖娟基金會所提現行使用中大客車有車窗擊破裝置闕漏情事，請公路總局轉知各公路監理機關應加強查核。

(四) 為避免部分車體打造廠有未依審驗合格證明打造車輛之情事，請車安中心加強對車體打造廠品質一致性現場核驗。

七、散會(上午 10 時 45 分)

第七十二點緊急煞車輔助系統

新增規定	說明
1.實施時間及適用範圍： 1.1 中華民國一〇八年一月一日起，新型式之甲類大客車及 N3 類車輛及中華民國一一〇年一月一日起，各型式之甲類大客車及 N3 類車輛應配備符合本項規定之緊急煞車輔助系統。 1.2 中華民國一一〇年一月一日起，新型式之乙類大客車及 N2 類車輛及中華民國一一二年一月一日起，各型式之乙類大客車及 N2 類車輛應配備符合本項規定之緊急煞車輔助系統。 1.3 下述車種，得免符合本項「緊急煞車輔助系統」規定。 1.3.1設有立位區域之甲乙類大客車。 1.3.2 G類車輛。 1.3.3屬甲乙類大客車、N2及N3類之特種車。 1.3.4超過三軸之甲乙類大客車、N2及N3類車輛。 1.4同一申請者同一年度同型式規格車輛，申請逐車少量車型安全審驗且總數未逾二十輛者，得免符合本項「緊急煞車輔助系統」規定。	一、本點新增。 二、本項參考UN R131 01-S1版之規定，另考量國際間車廠之技術對應狀況以及我國國內主要規範對象增訂實施時間及適用範圍。 三、考量EEC 347/2012 針對適用範圍之內容較為週詳，故參考EEC之規定增訂草案1.3之排除規定。
2.名詞釋義： 2.1 緊急煞車輔助系統(Advanced Emergency Braking System; AEBS)：係指一系統能自動偵測前方潛在的碰撞風險並藉由煞車系統作動以避免或減緩車輛因碰撞所造成之損害。 2.2 測試車輛(Subject vehicle):指進行測試所使用之受測車輛。 2.3 目標(Target)：指檢測機構選用之 M1 類轎式車輛或具相似大小與形狀之軟式目標並可於 AEBS 測試時適用於其系統偵測使用。 2.4 移動目標(Moving target):指與測試車輛同一行進方向且沿同一車道中心線定速移動之目標。 2.5 靜止目標(Stationary target):指靜置於同一車道中心	參考UN R131 01-S1版次之規定，新增緊急煞車輔助系統名詞釋義。

新增規定	說明
位置且與測試車輛同一行進方向之靜態模擬目標。 2.6 軟式目標(Soft target):指碰撞時能將目標本身與測試車輛兩方損壞程度降至最低的目標物。 2.7 碰撞警示階段(Collision warning phase):係指在緊急煞車階段作動前,此階段系統將警示駕駛人前方有潛在的碰撞危險。 2.8 緊急煞車階段(Emergency braking phase):係指自AEBS系統向車輛常用煞車系統傳送至少 4m/s^2 減速度的煞車信號起之作動階段。 2.9 共用顯示區(Common space):指可在同一個區域內顯示二個或多個資訊之顯示區,但該等資訊不會同時顯示。 2.10 自我檢查(Self check):指一可在系統作動時至少以半連續方式(semi-continuous)進行系統偵錯之整合功能。 2.11 碰撞時間(Time to collision-TTC):指依據測試車輛與目標的瞬間相對速度及間隔距離計算而得之預估碰撞時間值。	
3.緊急煞車輔助系統之適用型式及其範圍認定原則: 3.1 車輛製造廠廠牌相同,若以底盤車代替完成車執行本項檢測則其底盤車廠牌應相同。 3.2 對於AEBS運作功能有重大影響之車輛特性相同。 3.3 AEBS系統之型式系列與設計相同。	參考UN R131 01-S1版次於 Definitions 2.2 所訂之適用型式及其範圍認定原則。
4.設計符合性聲明事項:申請者應確保及聲明符合本項規定。 4.1 車輛應配備符合本基準規定之防鎖死煞車系統,且AEBS系統之運作,應不受磁場或電場之不良影響。 4.2 AEBS系統應提供駕駛人如4.2.1至4.2.3內容之適當警告。 4.2.1 當AEBS系統偵測到車輛與在同車道之M、N及O類車輛前車可能發生碰撞時,應依4.8.1之規定提供駕駛人車輛碰撞警示。 4.2.2 當AEBS系統失效時,應依4.8.4之規定顯示失效警示信號。 4.2.2.1 系統自我檢查之時間間距不得明顯可察	參考UN R131 01-S1版次之規定,新增緊急煞車輔助系統性能基準。

新增規定	說 明
覺，若電子偵測失效，則其警示信號應隨即作動不得明顯延遲。 4.2.3 若車輛設有 AEBS 系統關閉裝置，則當系統關閉時應具備符合 4.7.2 規定之系統關閉警示功能。 4.3 依 4.2.1 之規定顯示警示信號後，除有 4.6.1、4.6.2 及 4.6.3 之情形外，系統之緊急煞車階段應接續提供車輛足夠之減速度。此階段應依 5.4 及 5.5 之規定進行測試。 4.4 除依 4.7 規定將系統關閉外，AEBS 系統應可於車輛所有負載狀態下，在車速 15 公里/小時至該車輛設計最高車速之範圍內作動。 4.5 AEBS 系統之設計應在駕駛人認為不會發生碰撞之情況下，將碰撞警示信號之產生頻率降至最低並避免系統突然主動介入煞車；本項規定應依 5.8 之規定進行驗證。	
4.6 駕駛人中斷 AEBS 系統之規定 4.6.1 AEBS 系統得由駕駛人中斷碰撞警示功能。然若車輛煞車系統有提供震動警示功能者，則該系統應可由駕駛人中斷警示煞車功能。 4.6.2 AEBS 系統應可由駕駛人中斷緊急煞車功能。 4.6.3 在 4.6.1 及 4.6.2 所述之情形下，當駕駛人操控車輛預備超車、使用方向燈或其他正面行為顯示駕駛人了解其正處於碰撞風險時，系統可主動中斷。申請者應提供檢測機構其所認定之正面行為清單且需附錄於測試報告中。 4.7 若車輛具備可關閉 AEBS 系統之功能時，則另應符合下述規定： 4.7.1 AEBS 系統之功能應於每次車輛啟動時自動復原。 4.7.2 需設置一恆亮之警示信號以提醒駕駛人 AEBS 系統正處於關閉狀態。4.8.4 規定之黃色警示信號可用來達成此目的。	參考 UN R131 01-S1 版次之規定，新增緊急煞車輔助系統駕駛人關閉裝置。
4.8 警示顯示 4.8.1 依 4.2.1 所述之碰撞警示，應提供聲音、震動或光學顯示其中至少兩種。警示產生之時機應考量駕駛人對於碰撞危險之反應時間與控制狀	參考 UN R131 01-S1 版次之規定，新增緊急煞車輔助系統警示顯示信號。

新增規定	說 明
況，應避免太早或太頻繁警示而對駕駛人產生干擾。本項應依 5.4.2 及 5.5.2 之規定進行測試。 4.8.2 申請者應提供說明警示顯示功能及提供駕駛人碰撞警示信號作動順序相關資料並紀錄於測試報告。 4.8.3 若車輛以光學信號作為碰撞警示提醒的一部分，則此光學信號得運用閃爍 4.2.2 所述之失效警示信號來表示。 4.8.4 依 4.2.2 規定之失效警示信號應為一持續顯示之黃色燈號。 4.8.5 AEBS 光學警示信號應於(點火)開關轉至“ON”(啟動)位置或紅火位置(車輛製造廠設計用於車輛啟動前，行車電腦先行自我檢測有無故障碼的位置)時作動顯示。此規定不適用於共用顯示區內之警示信號。 4.8.6 光學警示信號應於白天時清楚可視，並設置於當駕駛人乘坐於駕駛座時，視野範圍內清楚可辨識之適當位置。 4.8.7 若使用光學警示信號做為告知駕駛人 AEBS 系統短暫失效(如因天候惡劣因素)之警示顯示時，該顯示信號必須為一恆亮之黃色燈號。4.8.4 規定之失效警示信號可用來達成此目的。 4.9 AEBS 應有防止容易遭受未經授權更動之設計。	
5. 試驗程序 5.1 試驗條件 5.1.1 試驗場地應為乾燥、平坦且有良好摩擦係數之水泥或柏油路面。 5.1.2 環境溫度應在攝氏 0 度至四十五度之間。 5.1.3 水平可視範圍係指測試時，當目標位於此範圍內任一處時，系統皆可偵測得到。 5.1.4 測試時之風速應不影響測試結果。 5.2 車輛狀態 5.2.1 試驗重量：測試車輛之負載條件須經過申請者與檢測機構同意。測試開始後即不得變更。 5.3 測試目標： 5.3.1 原則上應以檢測機構選用之 M1 類轎式車輛或具相似大小與形狀之軟式目標作為測試目標。	參考 UN R131 01-S1 版次之規定，新增緊急煞車輔助系統試驗程序。

新增規定	說明
5.3.2 測試目標之選定與可再現性之具體細節，須紀錄於檢測報告型式審驗文件內。 5.4 靜止目標之警示與作動試驗： 5.4.1 測試車輛應以直行方式接近靜止目標進行功能試驗，且應至少在試驗前兩秒調整至與靜止目標之中心線偏移距離小於0.5公尺。 功能試驗應於測試車輛速度達到80公里/小時(正負二公里/小時)，且與測試目標間之距離至少一二0公尺時開始測試。 測試開始至碰撞點前，駕駛員不得再調整測試車輛任何控制系統(除為避免車輛偏移之外，不得使用方向盤微幅修正)。 5.4.2 條文 4.8.1 所述之碰撞警示模式作動時機應符合下列要求： 5.4.2.1 在緊急煞車階段作動前，系統應提供至少一種警示模式，其作動時間不得晚於表一B欄位之數值。 適用於表一第一列之車種，其警示模式應為震動或聲音。 適用於表一第二列之車種，其警示模式應為震動、聲音或光學。 5.4.2.2 在緊急煞車階段作動前，系統應提供至少兩種警示模式，其作動時間不得晚於表一C欄位。 5.4.2.3 測試過程中，測試車輛在碰撞警示階段所降低之車速總和不得超過十五公里/小時或車速之百分之三0(取數值較大者)。 5.4.3 碰撞警示階段後，應接續為緊急煞車階段。 5.4.4 測試車輛與固定目標發生碰撞時，其所降低之車速總和不得低於表一D欄位之數值。 5.4.5 緊急煞車階段應在碰撞時間(TTC)前三秒內作動。 本項規定可採實際測試或以經申請者與檢測機構同意之技術文件代替。 5.5 移動目標警示與作動試驗： 5.5.1 測試車輛與移動目標應在相同行進方向之直線上進行試驗，且應至少在試驗前二秒調整至與	

新增規定	說明
移動目標之中心線偏移距離小於0.5公尺。 功能試驗應於測試車輛速度達到80公里/小時(正負二公里/小時)，而移動目標速度則應依照表一H欄位之數值，且測試車輛與移動目標間之距離至少一二0公尺時開始測試。 測試開始至車輛與目標達到相同速度前，駕駛員不得再調整測試車輛任何控制系統(除為避免車輛偏移之外，不得使用方向盤微幅修正)。 5.5.2 條文 4.8.1 所述之碰撞警示模式作動時機應符合下列要求： 5.5.2.1 系統應提供至少一聲音或震動警示模式，其作動時間不得晚於表一E欄位。 5.5.2.2 系統應提供至少兩種警示模式，其作動時間不得晚於表一F欄位。 5.5.2.3 測試過程中，測試車輛在碰撞警示階段所降低之車速總和不得超過十五公里/小時或車速之百分之三0(取數值較大者)。 5.5.3 緊急煞車階段測試車輛不得與移動目標發生碰撞。 5.5.4 緊急煞車階段應在碰撞時間(TTC)前三秒內作動。 本項規定可採實際測試或以經申請者與檢測機構同意之技術文件代替。 5.6 失效偵測試驗： 5.6.1 模擬電力失效，例如切斷AEBS系統組件之主要電源或切斷AEBS系統個別組件間的電源。當模擬AEBS系統失效時，4.8.4所述之失效警示信號與4.7所述AEBS系統手動關閉裝置均不得被切斷。 5.6.2 試驗時，4.8.4所述之失效警示信號應在車速超過十五公里/小時後之十秒內作動，並在車輛靜止狀態且模擬失效存在時，將點火開關OFF-ON後，失效警示信號應立即重新作動。 5.7 關閉試驗： 5.7.1 對於配備AEBS系統關閉裝置之車輛，當點火開關轉至“ON”的位置並關閉AEBS系統時，關閉警示信號應如4.7.2所述作動。將點火開關轉	

新增規定	說明
至 OFF 位置再轉至 ON 位置後，AEBS 系統應如 4.7.1 所述自動回復作動狀態且不再顯示關閉警示信號。若點火開關係經由鑰匙啟動，則應在不用拔除鑰匙的狀態下完成上述動作。 5.8 錯誤反應試驗： 5.8.1 以下列方式置放兩部 M1 類轎式車輛，作為靜止目標： (1)將靜止目標以同一行進方向併排。 (2)依 ISO 612:1978 之規定，使兩靜止目標之間距為四・五公尺。 (3)兩靜止目標車身後方應對齊。 5.8.2 測試車輛應與靜止目標距離至少六 0 公尺，並以車速五 0 公里/小時(正負二公里/小時)通過兩靜止目標中間。 測試時，駕駛員不得調整測試車輛任何控制系統(除為避免車輛偏移之外，不得使用方向盤微幅修正)。 5.8.3 測試過程中，AEBS 系統應不得發出任何碰撞警示信號及啟動緊急煞車功能。	

表一：AEBS 系統試驗要求

A	B	C	D	E	F	G	H	列
車輛種類	靜止目標			移動目標				
	警示模式時機		測試車輛降低之速度(5.4.4)	警示模式時機		測試車輛降低之速度(5.5.3)	移動目標之速度(5.5.1)	
	至少應有一種聲音或震動警示(5.4.2.1)	至少應有兩種警示(5.4.2.2)		至少應有一種聲音或震動警示(5.5.2.1)	至少應有兩種警示(5.5.2.2)			
總重量逾五公噸之甲乙類大客車、N3 以及總重量逾八公噸之 N2 類車輛(備註 1)	應至少在緊急煞車輔助階段介入前 1.4 秒作動	應至少在緊急煞車輔助階段介入前 0.8 秒作動	應大於 20 公里/小時	應至少在緊急煞車輔助階段介入前 1.4 秒作動	應至少在緊急煞車輔助階段介入前 0.8 秒作動	測試車應不得與移動目標發生碰撞	12 公里/小時(正負 2 公里/小時)	1
總重量在八公噸以下之 N2 類車輛及總重量在五公噸以下之甲乙類大客車(備註 2、4)	應至少在緊急煞車輔助階段介入前 0.8 秒作動	應在緊急煞車輔助階段介入前作動(備註 3)	應大於 10 公里/小時	應至少在緊急煞車輔助階段介入前 0.8 秒作動	應在緊急煞車輔助階段介入前作動(備註 3)	測試車應不得與移動目標發生碰撞	67 公里/小時(正負 2 公里/小時)(備註 5)	2

備註 1：總重量逾五公噸之甲乙類大客車若配備液壓式煞車系統，則應依照第二列要求進行測試。

備註 2：車輛若配備氣壓式煞車系統，則應依第一列要求進行測試。

備註 3：本項數值應由車輛製造商於型式認證時明確定義。

備註 4：第二列所指之車型亦可選擇採用第一列的數值要求取得型式認證，但必須符合第一列所有的數值要求。

備註 5：本項數值 UNECE 將於 2021 年 11 月 1 日前再次檢討。

第二點車輛規格規定

修正規定	現行規定	說明
4.1 大客車車身各部規格： ... 4.1.2 出口係指車門和緊急出口，其位置及數量應符合下列規定： 4.1.2.1 車門係指供乘客於正常情況下使用之門，不含鄰近駕駛座左側供駕駛人出入之門。車門應設於右側且數量至少一個（申請核定座立位總數逾四十七人之市區公車至少二個）。 4.1.2.2 緊急出口係指安全門、安全窗和車頂逃生口。應於車身後方或左後側至少裝設一個安全門，應於車身後方或車頂至少裝設一個緊急出口（申請核定座立位總數逾五十二人之大客車應至少裝設二個）。 4.1.2.2.1 <u>自中華民國一〇五年一月一日起，新型式之甲類大客車及中華民國一〇七年一月一日起，各型式之甲類大客車，其申請核定座立位總數未逾五十二人者，應於車頂至少裝設一個緊急出口。</u> 4.1.2.2.2 <u>自中華民國一〇五年一月一</u>	4.1 大客車車身各部規格： ... 4.1.2 出口係指車門和緊急出口，其位置及數量應符合下列規定： 4.1.2.1 車門係指供乘客於正常情況下使用之門，不含鄰近駕駛座左側供駕駛人出入之門。車門應設於右側且數量至少一個（申請核定座立位總數逾四十七人之市區公車至少二個）。 4.1.2.2 緊急出口係指安全門、安全窗和車頂逃生口。應於車身後方或左後側至少裝設一個安全門，應於車身後方或車頂至少裝設一個緊急出口（申請核定座立位總數逾五十二人之大客車應至少裝設二個）。 4.1.2.3 甲類、乙類及丙類大客車出口總數應符合下列規定，其中可供二個量測車門通道之矩形鑲板併排通過之雙扇車門計為二個車門，中線左右兩側區域均符合安全窗尺度與通道規定之雙扇安全窗計為二個安全窗，但車頂逃生口僅可計為一個緊急出口： 4.1.2.3.1 申請核定座立位總數未逾十	一、為提升民眾大客車之乘車安全，增加意外發生時之逃生管道，爰增訂甲、乙類大客車應裝設一定數量之活動式出口規定；活動式出口係指車門、安全門、車內外活動式安全窗或車內可開啟之玻璃式安全窗。 二、為避免對安全窗型式產生誤解，修正安全窗型式之名稱定義。

<u>日起，新形式之乙類大客車及中華民國一〇七年一月一日起，各型式之乙類大客車，若僅於車身後方裝設緊急出口者，其應為4.1.2.4所稱之活動式出口。</u> 4.1.2.3 甲類、乙類及丙類大客車出口總數應符合下列規定，其中可供二個量測車門通道之矩形鑲板併排通過之雙扇車門計為二個車門，中線左右兩側區域均符合安全窗尺度與通道規定之雙扇安全窗計為二個安全窗，但車頂逃生口僅可計為一個緊急出口： 4.1.2.3.1 申請核定座位總數未逾十八人之大客車：至少三個。 4.1.2.3.2 申請核定座位總數逾十八人但未逾三十二人之大客車：至少四個。 4.1.2.3.3 申請核定座位總數逾三十二人但未逾四十七人之大客車：至少五個。 4.1.2.3.4 申請核定座位總數逾四十七人但未逾六十二人之大客	八人之大客車：至少三個。 4.1.2.3.2 申請核定座位總數逾十八人但未逾三十二人之大客車：至少四個。 4.1.2.3.3 申請核定座位總數逾三十二人但未逾四十七人之大客車：至少五個。 4.1.2.3.4 申請核定座位總數逾四十七人但未逾六十二人之大客車：至少六個。 4.1.2.3.5 申請核定座位總數逾六十二人之大客車：至少七個。 4.1.2.4 甲類大客車另應符合下列規定： 4.1.2.4.1 車輛兩側出口數… ... 4.1.8 安全窗 4.1.8.1 安全窗應為下列兩種型式之一： 4.1.8.1.1 活動式安全窗：應可於車內及車外徒手開啟。若為鉸鍊式安全窗應向外開啟，其每面開度均應可達九十度以上。以鉸鍊繫住頂端之安全窗應裝設適當機構維持開啟。應備有鉸鍊式安全窗開啟時對駕駛人	
--	---	--

車：至少六個。 4.1.2.3.5 申請核定座立位總數逾六十二人之大客車：至少七個。 4.1.2.4 <u>自中華民國一〇五年一月一日起，新型式之甲類及乙類大客車及中華民國一〇六年一月一日起，各型式之甲類及乙類大客車，其車身兩側之活動式出口數量應符合下列規定；另活動式出口係指車門、安全門、車內外活動式安全窗或車內可開啟之玻璃式安全窗：</u> 4.1.2.4.1 <u>甲類大客車：</u> <u>車身兩側至少各裝設二個活動式出口，車身右側應至少裝設一個車內外活動式安全窗或車內可開啟之玻璃式安全窗，車身左側應至少裝設二個車內外活動式安全窗或車內可開啟之玻璃式安全窗。</u> 4.1.2.4.2 <u>乙類大客車：</u> <u>車身兩側應至少各裝設一個車內外活動式安全窗或車內可開啟之玻璃式安全窗。</u> 4.1.2.5 <u>甲類大客車另應符</u>	之聲音警告裝置，該裝置應由安全窗扣移動來作動，並非由安全窗本身移動時來作動。 4.1.8.1.2 玻璃式安全窗：中華民國九十五年七月一日起使用於大客車玻璃式安全窗之新型式玻璃，以及中華民國九十七年七月一日起使用於大客車玻璃式安全窗之各型式玻璃，其材質應為符合本基準中「安全玻璃」之強化玻璃。另中華民國九十七年六月三十日前，大客車其玻璃式安全窗之玻璃材質得為符合中華民國國家標準之汽車用強化安全玻璃，並應由申請者提出相關證明文件。	
--	--	--

合下列規定： 4.1.2.5.1 車輛兩側出口 數… ... 4.1.8 安全窗 4.1.8.1 安全窗應為下列三種型式之一： 4.1.8.1.1 <u>車內外活動式安全窗</u>：應可於車內及車外徒手開啟。若為鉸鍊式安全窗應向外開啟，其每面開度均應可達九十度以上。以鉸鍊繫住頂端之安全窗應裝設適當機構維持開啟。應備有鉸鍊式安全窗開啟時對駕駛人之聲音警告裝置，該裝置應由安全窗扣移動來作動，並非由安全窗本身移動時來作動。 4.1.8.1.2 <u>車內可開啟之玻璃式安全窗</u>：應可於車內徒手開啟，其材質應為符合本基準中「安全玻璃」之強化玻璃。 4.1.8.1.3 <u>擊破式安全窗</u>：中華民國九十五年七月一日起使用於大客車擊破式安全窗之新型式玻璃，以及		
---	--	--

中華民國九十七年七月一日起使用於大客車擊破式安全窗之各型式玻璃，其材質應為符合本基準中「安全玻璃」之強化玻璃。另中華民國九十七年六月三十日前，大客車其<u>擊破式</u>安全窗之玻璃材質得為符合中華民國國家標準之汽車用強化安全玻璃，並應由申請者提出相關證明文件。		
--	--	--