

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

受文者：

發文日期：中華民國 98 年 10 月 7 日

發文字號：車安審字第 0980006282 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 3 季「車輛型式安全審驗協商會議」會議紀錄乙份，請 查照。

說明：

一、檢送 98 年 09 月 29 日與 貴公會第 3 季「車輛型式安全審驗協商會議」會議紀錄。

二、副本抄陳交通部，影陳會議紀錄，陳請鈞參業者所提以下二事項：

(一)部份庫存車輛未能符合 99 年起之第二階段新增法規，是否得以比照 鈞部核定 97-05/MR12-01 之庫存車審驗補充作業規定辦理。

(二)是否得以參照 鈞部核定 97-05/MR12-02 審驗作業補充規定，99 年起以符合性宣告文件辦理第二階段新增法規審驗



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

副本：交通部路政司

九十八年第三季車輛型式安全審驗協商會議 (98.9.29)

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/辦理檢測後之流程及時間拖的太長，檢測及審驗(車測、車安)加起來之時間應少於 21 天(1、5、8、7)此乃大家共同之願望。	1. 審驗作業時程 1-5-8-7，係指：1 天內檢測項目掛案完成；5 天內排定檢測項目測試；之後於收獲檢測合格報告(少量)或審查合格報告(多量)後的 8 天內完成整車合格證明審驗；7 天內交通部核定合格證明；先予說明。 2. 其中之 1 及 5 依權責是檢測機構執行的時程，實際檢測時間則由檢測機構依照各項目所需而進行，應由檢測機構自行管控。 3. 而本中心辦理整車合格證明審驗天數，依照既有原則的不需補件之下仍維持於該 8 天內完成整車合格證明審驗並送交通部核可。 4. 如遇有中心承辦同仁執行業務發生疑義時，建議得以「互動專線」向主管反應，本中心會即刻查明（「互動專線」：許志成處長：0911978892；辜宏恩副理：0933509639；曾鵬庭副理：0910893175），協助大家順利完成相關作業。 5. 另有關申請案補件問題，本中心將秉持一貫原則，要求承辦同仁申請案補件以一次通知為原則，避免讓申請者重複補件。
Q2/成立疑義處理小組之機制用意非常正確，多年來亦解決不少問題，但近來所討論之問題多為個案或一些個別公司之提案，這與實際之功能有所差異，而且浪費資源。日後如有此類問題，應在投標前就送疑義小組討論，以作裁決。勿等到日後再要求大家去做背書之會議。	本中心原則贊同 貴公會所提建議，惟此部分希請各公會協助轉知相關所屬會員。
Q3/至民國 101 年只剩兩年多，爾後之合格證辦理方式將有大變革，若合格證的有效期限與底盤廠互相干擾時之處理機制等問題，應集思廣益以作參考應對（民國 101 年起國內車身打造廠打造之完成車須檢附完成車照片，民國 100 年 12 月 31 日前以尺寸圖代替完成車照片之既有車型，建議其尺寸圖可繼續使用，不須更新為完成車照片）。	考量簡化本案作業，中心同意該建議做法，但因涉交通部權責，中心擬協助主動向交通部反應，本案待交通部同意後作為辦理依據。

Q4/明年實施二階段法規後，如果底盤車都還無法通過測試，車體業之合格證要如何換發？相關衍生的權益問題，應及早討論因應措施。	建議比照庫存車方式辦理，並向交通部反應。
台北市汽車代理商業同業公會 Q6/建議參照 97-05/MR12-02，新增擬對應 99 年 1 月 1 日新法規之審驗作業規定（新法規符合性宣告文件） 申請車輛型式安全審驗依規定應檢附個別檢測基準項目之檢測報告(少量)或審查報告(多量)，屬於 99 年 1 月 1 日起應符合新增基準項目者，於 99 年 6 月 30 日前，得以申請者符合性宣告文件代替之，經審驗合格後，核發有效期限至所載車輛車類應符合下一階段新法規實施日期之前 1 日之審驗合格證明。 說明：鑒於第二階段新法規測試項目繁雜，準備對應符合第二階段新法規之申請者，仍有作業不及尚無法取得檢測(少量)或審查(多量)報告之情形，爰建議參照前次新法規對應機制，將新法規符合性宣告作業方式納入審驗辦法。	因檢測基準項目均已明訂有實施時間，貴公會所提建議事涉主管機關政策核定，建議應向主管機關反應為宜，如有須車安中心協助，車安中心亦願協助參與共同討論。
Q7/貴中心於 98 年 9 月 2 日將車輛型式安全審驗管理辦法部分條文修正案送交通部，其中包含庫存車因應等事宜，但由於管理辦法須經過交通部法規會等相關單位開會討論後才能定案公告，業者擔憂交通部內部流程太長而來不及於年底前公佈，因此敦請 貴中心協助留意相關進度，必要時應比照先前已實施的法規，儘早討論並以函文的方式公告相關緩衝實施辦法，以避免各車廠因對應不及造成困擾。	審驗管理辦法部分條文修正案本中心已於 98 年 9 月 2 日函送交通部，目前尚無相關進度，後續本中心將會確認進度，以及早讓申請者對應。

Q8/根據車輛安全檢測基準 42-0 動態煞車 6.2.6.2.1 持久煞車系統的性能必須在車輛或車輛組合最大重量時試驗。但 ECE R13 Annex 4 之 1.8.1.2 的規定重量是在負載不超過 26 噸的狀況下進行測試。 檢測基準之內容是否有不周全？總聯結重量 43 噸之車輛，持久煞車系統的性能是在重量 26 噸或 43 噸的狀況下測試？	1. 依照 ECE R13 Annex 4 章節 1.8.1.2 之規定，此為測試條件，持久煞車系統的性能應以 26 公噸之狀況進行測試。 2. 為使測試更明確，於基準 420 及 421 之章節 6.2.6.1.2 研提修正草案如下：6.2.6.1.2 允許曳引 O4 類拖車的 N3 類車輛。對於此類車輛，若其最大重量超過二六公噸時，則測試重量上限為二六公噸，或對於空重超過二六公噸者該重量應以計算方式考量。 3. 檢測基準所規範之測試條件與測試方法如未明確規定或有疑義時，均參考 ECE 規定辦理。 4. 為方便申請者往後了解基準相關測試條件細節，後續將把 ECE 相關規定一併納入基準規定中。 ECE R13 Annex4, 1.8.1.2. Vehicles of category N3 which are authorized to tow a trailer of category O4. If the maximum mass exceeds 26 tonnes, the test mass is limited to 26 tonnes or, in the case where the unladen mass exceeds 26 tonnes, this mass is to be taken into account by calculation.
Q9/根據車輛安全檢測基準 42-0 動態煞車 6.2.8.2 經授權可曳引無煞車拖車之車輛在全負載聯結狀態下於十二%的坡道進行上坡和下坡駐車測試。 6.3.3.2 對於經授權可曳引拖車之車輛，其駐煞車系統必須維持聯結車輛停駐於一二%坡度之上坡或下坡。 條文對於曳引車所曳引之拖車是否具備煞車，前後規定不一致。	1. 依照 ECE R13 Annex4, 2.3.2 所述，係規範可曳引拖車之車輛，其駐煞車系統必須足以維持聯結車輛停駐於一二%坡度之上坡或下坡。 2. 已研提 6.2.8.2 之條文修正草案如下，以避免誤解： 6.2.8.2 經授權可曳引無煞車拖車之車輛在全負載聯結狀態下於十二%的坡道進行上坡和下坡駐車測試。 3. 相關修正草案已函送交通部。 ECE R13 Annex4, 2.3.2. On vehicles to which the coupling of a trailer is authorized, the parking braking system of the towing vehicle shall be capable of holding the combination of vehicles stationary on a 12 per cent up or down-gradient.

Q10對於單一項的法規，可否對於針對不同的檢測項目分別選擇最嚴苛的檢測代表件嗎？ 例如根據車輛安全檢測基準 42-0 動態煞車，可否以總重最大的 A 型為代表件來測試非聯結車的相關測試，而以總聯結重軸最大的 B 型為代表件來測試聯結車的相關測試(如聯結駐煞車、聯結頭處反應時間等)，業者再以此 A、B 二型的測試報告申請動態煞車的審查報告？	1.動態煞車之「檢測代表件選取原則」為由設計總重或總聯結重量最大者擇一選取，若前述參數相同時，由申請者自行選定最嚴苛之檢測代表件。 2.依所述情形，若該 A、B 車型屬相同「適用型式及範圍認定原則」，則所選取之檢測代表件應可符合上述「檢測代表件選取原則」。另檢測機構出具之檢測報告應有總合判定完整符合該基準項目之規定。
Q11/車輛安全檢測基準 47-0 轉向系統 檢測代表件選取原則是由轉向軸最大載重最高者擇一選取，業者取得審查報告後，若再進口相同型式系列總重較大的車型但轉向軸最大載重相同，原先已取得的審查報告可否辦理該總重較大的車型延伸？	1. 依所述情形，如符合轉向系統之「適用型式及範圍認定原則」者得辦理延伸。 2. 依轉向系統之「檢測代表件選取原則」，若車輛之轉向軸最大載重相同者，得由申請者自行選定最嚴苛之檢測代表件。
Q12/車輛安全檢測基準 22-0 速率計、47-0 轉向系統，以底盤車執行檢測，廠商宣告同型式系列的大貨車底盤分屬 N2 及 N3，可否擇一最嚴苛之檢測代表件，而不用分別從 N2、N3 中各擇一檢測代表件？	1. 若以底盤車代替完成車執行速率計或轉向系統之檢測時，其「適用型式及範圍認定原則」為底盤車軸組型態相同、底盤車廠牌相同及底盤車製造廠宣告之底盤車型式系列相同。故若車種代號不同仍可於同一審查申請案提出申請，其檢測代表件應符合速率計及轉向系統之「檢測代表件選取原則」。 2. 速率計之「檢測代表件選取原則」為由機械式速率計結構誤差最大者擇一選取，若前述參數相同時，由申請者自行選定最嚴苛之檢測代表件。 轉向系統之「檢測代表件選取原則」為由轉向軸最大載重最高者擇一選取，若前述參數相同時，由申請者自行選定最嚴苛之檢測代表件。

台灣區車輛工業同業公會

Q13/車安中心 98 年 9 月 2 日提出給交通部之安審辦法修正條文建議案內容，對既有車型對應期限屆滿時，除庫存車輛之處理外，在第一階段另有：對於準備對應符合各階段新法規之申請者，但因作業不及尚無法取得檢測(少量)或審查(多量)報告者，可給予 6 個月緩衝期之規定並未納入。建議

納入下列條文：

建議：

1. 申請車輛型式安全審驗依規定應檢附個別檢測基準項目之檢測報告(少量)或審查報告(多量)，屬於各階段應符合新增基準項目者，於各階段實施日之後 6 個月內，得以申請者符合性宣告文件代替之，經審驗合格後，核發有效期限至所載車輛車類應符合下一階段新法規實施日期之前 1 日之審驗合格證明。
2. 如屬使用底盤車打造之完成車型或車輛，其底盤型式應符合各階段實施日起應適用之檢測基準規定。
3. 依本項規定申請審驗合格取得審驗合格證明，應於下列期限前，完成符合性宣告之基準項目檢測並取得檢測報告(少量)或審查報告(多量)。
 - (1) M2 及 M3 類車輛（大客車）：各階段實施日後 6 個月內。
 - (2) L 類車輛（機車）：各階段實施日後 6 個月內。
 - (3) M1、N 及 O 類車輛（其他車輛）：各階段實施日後 12 個月內。
4. 申請者未依第 3 點規定完成檢測合格並取得檢測報告(少量)或審查報告(多量)者，其已取得之審驗合格證明失其效力，由審驗機構報請交通部廢止之。

Q14/小客、小客貨兩用車之車身式樣如為廂式者，需檢附車輛 R 點宣告書(檢測車型已附 R 點檢測報告者，則該檢測車型得免再檢附本宣告書)。

建議：

『多量』小客、小客貨兩用車雖然有不同的型式系列，但一般車身式樣基本上都相同，故建議若有測試代表件檢測報告者其他型式系列若相同即不用再檢附宣告書

同 Q6 回覆。

相同車輛型式系列之不同車型，有可能因車輛附加配備、輪胎規格、座椅規格..等因素造成 R 點距地高差異，爰此部份仍請依相關規定辦理宣告，以確定符合規範。

Q15/小客貨兩用車需檢附後方載貨貨廂容積計算書(檢測車型已附貨廂容積檢測報告者,則該檢測車型得免再檢附本計算書)。 建議： 『多量』小客貨兩用車雖然有不同的型式系列,但一般車身式樣基本上都相同,故建議若有測試代表件檢測報告者其他型式系列若相同即不用再檢附計算書	1.相同車輛型式系列之不同車型,有可能因車輛附加配備、座椅配置、座位數..等因素造成貨廂容積大小差異,爰此部份仍請依相關規定辦理宣告,以確定符合規範。 2.另 Q14 及 15 所規定之應檢附文件,為避免讓申請者解讀有所誤解,本中心將適度修正作業指引手冊之文字內容。
Q16/符合性宣告表中『非完成車』項目不可併案申請審查報告。 建議： 1. 非完成車改可併案申請(如座椅強度) 2. 若不可併案申請,符合性宣告表『是否申請審查報告』欄位橫掉,以免造成誤解	1.非完成車基準項目不可併案申請審查,係考量非完成車項目之「適用型式及其範圍認定原則」與完成車項目不同;且如以併案申請,亦須花費時間加以分案辦理審查與審驗,實質辦理時程不會比較快速。 2.符合性宣告表所列之非完成車項目,因不可併案申請審查,故「是否申請審查報告」一欄將利用下次符合性宣告表改版時一併修正。
Q17/線上登錄規格值時,常因為登錄、確認時間過久造成系統自動更新,使得原先已登錄資料被原實測值覆蓋因而需重新登錄。 建議：自動更新取消或更新時間延長	有關規格值輸入時間過久造成系統自動更新問題,因受限於系統整體效能之考量,目前原系統設定更新時間由 90 秒(1.5 分鐘),自 98 年 9 月 21 日起延長為 5 分鐘。
Q18/只申請『小客貨兩用車』安全合格證時,仍需先申請『小客車』安全合格證後才可延伸申請『小客貨兩用車』安全合格證。 建議：若只販售小客貨兩用車時直接申請小客貨兩用車即可(線上案件申請修正要,如底盤式樣)	小客貨兩用車應符合之檢測基準要求,除小客車之各項規定外,另須符合載貨空間及裝設金屬欄杆等,故可取得小客貨兩用車合格證明時即代表已符合小客車各項規定,爰本案原則同意。
Q19/安全檢測基準二.車輛規格規定中,4.2.1.4 自九十七年十月一日起幼童專用車出入口階梯深度至少二十公分,且不得突出車身兩側。 此項規定係由靖娟基金會提出,於 2006.11.10 開會討論,決議事項朝向增加一個伸縮踏板(符合第一階高度及深度要求)之方向推動;但檢測基準之規定會使得原本車體結構之第一階無法符合階梯深度二十公分之規定。 建議： 建議修訂檢測基準如下:4.2.1.4 自九十七年十月一日起大型幼童專用車出入口階梯深度至少二十公分,且不得突出車身兩側。 小型幼童專用車自九十七年十月一日起幼童專用車第一階出入口階梯深度至少二十公分,且不得突出車身兩側。	1.本項係配合道路交通安全規則附件 12 於 97.4.14 所發布之內容進行修正。道安規則之修正內容為「(2)幼童專用車出入口各階深度至少二十公分,且不得突出車身兩側。」 2.目前檢測基準之內容與道安規則一致,而公會對於檢測基準之修正建議反而造成基準與道安規則之規定不同,將造成審驗與檢驗問題,建議公會可彙整靖娟基金會之意見後再向交通部反應為宜。 3.上述彙整意見如經修正道路交通交通安全規則後,後續檢測基準亦將配合修訂。

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：中華民國98年9月29日(星期二)下午13時30分
- 二、開會地點：鹿港立德會館203會議室
- 三、主席：許志成
- 四、出(列)席單位及人員

紀錄：吳俊毅

單位名稱	出席人員
裕隆田莊	徐文龍, 林明春
DO 隆成	廖明
聚隆包裝容器	孔慶成, 張國榮
佳豐車修中心	林啟仁
南隆汽車	李海山
永興汽車	劉進秋
弘毅工業公司	何建德
永盛福	黃和村
王遠全車	張子耀 林慶永
中興汽車	傅文浪
華信公司	吳建華
國瑞汽車	李俊毅

單位名稱	出席人員
豐盛成公司	李信成
合順貨運	吳煒和
聯發工業公司	符耿熊
德豐機車	陳三華
合發工業	范城鋼
永裕機車	李維國
健盛機車	許貴源
聯瑞公司	李以雲
永德	陳文冠
合德在田	許書生
順發貨運	蕭金明
三陽工業	陳信宏
金盛機車	劉文成

[illegible]