

2023 年車輛型式安全及品質一致性審驗年度研討會 Q&A

完成車及車輛裝置(零組件)檢測項目審查、品質一致性審驗 Q&A

問題描述或建議事項	本中心建議對策或解釋說明
Q1： 1. 辦理安全帶檢測基準審查，因國內檢測基準和國外版次不一樣，是否可用國外的檢測報告？ 2. 市面上有些不合格的安全帶產品，是否有相關罰則規定？ <美安工業股份有限公司>	A1： 1. 屬於調和 UN 法規之基準項目，交通部車輛安全檢測基準已訂有屬同版本(series)者，檢測機構得依後續相關修正規範進行測試；另若申請者檢附之檢測報告所登載 UN 法規編號及版本與所調和 UN 法規不一致者，應出具檢測機構確認該內容較為嚴苛或涵蓋基準之相關說明資料(可參考指引手冊 3.1.6(20))。故若符合前述，則該等檢測報告亦可作為法規符合性證明文件，並據以申請審查。另針對聯合國 UN 車輛安全法規新系列之國內安審對應機制，本中心已邀集車輛相關公協會完成討論，後續將陳報交通部核定後俾利申請者安審作業辦理依據。 2. 據了解車用安全帶係屬經濟部標準檢驗局應施檢驗商品之管理對象，所詢問題建議宜另洽相關主管機關。 <基準審查部、研究企畫一部>

Q2： 聯合國 UN R151(盲點警示系統)、UN R158(車輛後方可適性或偵測裝置安裝規定)已經實施，中心是否有要調和公告實施? <不具名零組件業者>	A2： 1. 我國已有調和聯合國 UN R151 導入我國車輛安全檢測基準，目前進度為交通部已於 112 年 5 月 26 日預告盲點警示系統草案，後續如無問題會進入法制程序進行發布作業，本項實施時間及適用範圍說明如下： (1)114年1月1日起，總重量逾8噸之新型式N2及N3類車輛及116年1月1日起，總重量逾8噸之各型式N2及N3類車輛應配備符合本項規定之盲點警示系統。 (2)114年7月1日起，總重量未逾8噸之新型式N2，以及新型式M2及M3類車輛及116年7月1日起，總重量未逾8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盲點警示系統。 2. 另有關聯合國UN R158之調和進度，中心已研擬完成車輛後方倒車動態偵測裝置(草案)，後續將依程序邀集車輛相關公協會等單位進行法規草案討論，待完成後陳報交通部進行相關法制作業。 <研究企劃一部>
---	---

Q3： 有關自去年10月接獲中心現場核驗函文通知後，至今未接獲後續辦理通知，要如何確定現場核驗日期？ <不具名燈具業者>	A3： 1. 中心於 111 年 9 月 12 日電子信件中明確告知該公司，中心將依整體行程及該公司所提期望核驗月份進行整體考量並安排核驗日期，而確切核驗日期將於三個月前通知，惟該公司未進一步提供期望核驗月份。 2. 中心於 111 年 10 月 19 日發函通知該公司辦理 112 年度品質一致性現場核驗作業，期間該公司來電詢問但未提出期望核驗月份。 3. 如歸責於中心同仁，未通知申請者辦理品質一致性核驗，進而導致無法於期限內完成品質一致性核驗作業，核驗結果不會判定不合格。 4. 會議結束後另當面與該申請者了解問題情形，申請者說明該公司今年(112 年)7 月及 8 月因有其他稽核無法於該月配合現場核驗，並說明期望核驗月份為 9 月、10 月及 11 月。 5. 再次說明及提醒該申請者可先行提供期望核驗月份，中心將配合並盡速與其協調可執行日期辦理現場核驗作業。 <品質查核二部>
Q4： 車輛安全檢測基準之111轉彎及倒車警報裝置安裝規定，於113年各型式O3(逾3.5噸但未逾10噸)及O4(逾10噸)類車輛應符合本項規定，但是道路交通安全規則第39條，所有半拖車應裝設合於規定之轉彎及倒車警報裝置，與檢測基準認定方式不同？ <不具名拖車業者>	A4： 交通部車輛安全檢測基準 110 及 111 所規範之適用對象並未包含 O1 及 O2 類拖車，故有關道安規則之規定因屬監理檢驗範疇，故請與會監理機關代表協助向公路總局反映。 <基準審查部>

多量車型安全審驗、少量車型安全審驗、進口舊車安全審驗 Q&A

問 題 描 述 或 建 議 事 項	本 中 心 建 議 對 策 或 解 釋 說 明
Q1： 有關車體廠辦理車輛型式安全審驗作業時，部分作業流程仍須函送交通部核可，為求縮短作業時程，此部分是否考量建議交通部，全由車安心代為核可及製發？ <萬益開發企業有限公司>	A1： 本中心係為交通部委託之審驗機構，依交通部「車輛型式安全審驗管理辦法」及「車輛安全檢測基準」相關規定，辦理車輛型式安全審驗，有關部分作業流程簡化一節，中心將再與交通部溝通討論，另因涉及交通部授權相關規定，本項建議亦將隨會議紀錄提供交通部參考。 <國產車審驗部>
Q2： 有關使用中車輛後懸部分大樑變更作業是否考量系統化(現行為紙本作業)，讓申請者可像辦理一般車輛型式安全審驗作業，直接透過系統即時查詢案件進度？ <不具名貨車業者>	A2： 依交通部「車輛後懸部分大樑變更審驗作業要點」，使用中車輛如有進行後懸部分大樑變更時，應向車輛專業技術研究機構辦理審查作業，另就使用中車輛後懸部分大樑變更作業系統化一節，本中心將納入評估考量，另如有案件進度上之疑問，歡迎電洽中心同仁(或主管)。 <國產車審驗部、行政服務部>
Q3： 有關車輛安全檢測基準二、車輛規格規定條文 4.1.3.2 緊急出口標識說明，可使用中文「緊急出口」及英文「Emergency exit」或 ISO 7010:2011 表 3 規定相關圖像標識，惟道安規則僅規定使用「緊急出口」及英文「Emergency exit」標識有所不同，導致使用 ISO7010:2011 表 3 規定圖像標識之大客車，至監理機關領牌時被要求需標識「緊急出口」及英文「Emergency exit」字眼，故建議相關規定是否可進行調和統一。 <華德動能科技股份有限公司>	A3： 交通部車輛安全檢測基準係調和聯合國規範，有關大客車業者所提避免辦理安審取得合格證明之車輛，後續至監理機關登檢領照無法順利領照乙案，中心將提供前述檢測基準規定予交通部公路總局做為後續修訂道安規則之參考。 <實車查檢部>
Q4： 有關辦理車輛型式安全審驗時，屬為車輛遠端軟體更新者，應主動辦理延伸或變更車型審驗之申請作業一案，因先前公會已與中心溝通過幾次，似乎尚未做成決議或定案，此部分再納入年度研討會，車廠在對應上仍有諸多疑問，此部分是否可再詳加說明？ <國瑞汽車股份有限公司>	A4： 有關車輛遠端軟體更新向審驗機構提出申請之作業方式，請台北市汽車代理商業同業公會及車輛工業同業公會，會後彙整各會員相關意見，提供予本中心後，再由本中心相關單位召開會議說明。 <國產車審驗部>

Q5： 有關「電動車輛申請車輛型式安全審驗補充作業規定」限制每一申請者相同型式車輛以 75 輛為限，惟電動車輛導入市場已成為必然趨勢，且原訂定電動車輛補充作業規定之原因已不存在，爰建議刪除電動車輛補充作業規定。 <中華民國車輛進口商協會>	A5： 有關電動車輛補充作業規定，因涉交通部車輛管理政策，惟考量市場上電動車輛數量有持續增加之趨勢，且因應國發會之淨零碳排政策，爰中心會適時反應貴協會意見，向交通部建議檢討本補充作業規定。 <進口車審驗部>
Q6： 有關交通部已公告開放古董車請領牌照，請問中心對於古董車如何認定？古董車需執行哪些檢測？另個人申請者如何辦理？ <社團法人中華民國大型重型機車經營同業全國促進會>	A6： 1. 交通部已於 6/6 公告實施「古董車認定及申請少量車輛型式安全審驗補充作業規定」，中心刻正與相關單位確認古董車認定作法及相關作業，待相關作法確定後，中心將召開會議對外說明。 2. 關於古董車認定作法，中心會先行與各相關公會討論及與交通部確認後，再召開會議對外說明。 3. 申請者應依前點補充作業規定將古董車送交審驗機構依附表二或附表三項目規定辦理實車檢測。 4. 個人申請者應依規定檢附申請文件提供中心，由中心協助代為掛案申請。 <進口車審驗部>
Q7： 有關車輛遠端軟體更新向審驗機構提出申請之作業方式，很多廠商不了解作業方式，請車安中心在召開會議說明及宣導？ <台北市汽車代理商業同業公會>	A7： 同 A4 回復。 <國產車審驗部>
Q8： 現行中心安審系統之合格證明書列印頁面是否可以增加查詢申請類型功能，例如可將多量車型審驗和延伸實體車的合格證列印分類，申請者在查詢列印會比較清楚，另是否可提供申請者可以匯出資料的功能，例如每案的符合性宣告表可由申請者的主功能頁面選取匯出。 <乾佑工業股份有限公司>	A8： 有關三代安審系統操作頁面優化的方式，為利貴公司建議之操作方式能如實轉達本中心系統管理員，會後將由本中心與貴公司聯繫確認建議修改之方式後，再轉請本中心系統管理員進行相關評估。 <國產車審驗部、行政服務部>

電動輔助自行車及微型電動二輪車檢測基準審查作業、電動輔助自行車及微型電動二輪車安全審驗(含監測查核作業)、電動輔助自行車及微型電動二輪車申請者資格登錄作業、品質一致性審驗、實車抽驗作業 Q&A

問 題 描 述 或 建 議 事 項	本 中 心 建 議 對 策 或 解 釋 說 明
Q1： 1. 有關中心與交通部針對微型電動二輪車變速(變檔/爬坡)開關之議題討論時程較長，導致壓縮車廠對應檢測基準電子控制裝置規定時程，並影響車輛上市及銷售情況發生。 2. 辦理微型電動二輪車型審驗合格證明時，如因車型規格不同但電子控制裝置未改變，但要重新申請電子控制裝置審查報告和合格標識，並且一次要申請 500 張合格標識，而造成不必要的浪費，請中心考量，電子控制裝置合格標識是否不需要綁訂審驗合格證明車型代碼？ <台灣電能車輛發展協會>	A1： 1. 針對微型電動二輪車變速(變檔/爬坡)開關議題，中心原則認定為各檔位應有功能且標示明確即可，惟交通部對於變速(變檔/爬坡)開關之設計有不同見解，導致本案花費較長時間進行研商討論。未來中心仍持續扮演申請者與交通部之間對疑義問題之溝通橋梁，並適時與交通部進行相關討論事宜。 2. 微型電動二輪車審查合格標識申請以車型代碼為主，各車型申請數量係以批為單位(每批 500 張)，經貴協會於會前已向中心反映，各車型皆須申請審查合格標識每批 500 張數量太多，請中心評估降低申請審查合格標識數量，經本中心與審查合格標識廠商協調後，即刻已調整審查合格標識數量以每批 100 張為單位，以避免不必要的浪費。另合格標識不需要綁訂審驗合格證明車型代碼涉及申請微電二輪車合格證明申請及審驗合格證明車型代碼認定，本項建議中心會再進一步評估。 <實車查檢部、國產車審驗部、基準審查部>
Q2： 申請微型電動二輪車型式安全審驗時，檢附經濟部標檢局相關證明文件(BSMI 證書)，電池廠商 BSMI 證書之中文品名與檢測基準名稱不一致，是否可以辦理審驗？ <山王工業有限公司>	A2： 有關微型電動二輪車之電池 BSMI 證書，中文品名登載電動自行車或微型電動二輪車，經本中心與經濟部標檢局確認後，若該電池確實為微型電動二輪車適用，在 BSMI 證書名稱登載電動自行車或微型電動二輪車，中心皆可接受辦理。 <國產車審驗部>

Q3： 1. 中心承辦人員分機表是否可增列電子信箱，如果承辦出差或不在時可利用電子信箱詢問相關問題？ 2. 申請微型電動二輪車電子控制裝置審查報告時，相關設計圖面已經再檢測報告有檢附，是否還須再申請審查報告時提供？ 3. 中心網站提供請微型電動二輪車相關作業表單，有些表單內容沒有更新。 <美利達工業股份有限公司>	A3： 1. 中心有提供 service 信箱，若有聯絡上的問題可透過 service 信箱 (service@vscc.org.tw)與中心進行聯繫，另外個別部門於個別的業務上亦有專用信箱，例如：基準審查部有基準審查業務專用信箱 (ctas@vscc.org.tw)、品質查核一部有 COP 業務專用信箱 (COP@vscc.org.tw)。 2. 申請者於申請 3-1 電子控制裝置，於認證測試時應依檢測基準第 4 節提供相關技術資料給檢測機構(如電池基本資料、外觀照片、電池尺度圖及重量...等)。若申請審查報告時所提供之合格檢測報告，已有清楚識別及涵蓋檢測基準第 4 節所規定之相關技術資料，中心則不會重複要求提供相關技術資料。 3. 有關中心網頁表單版本問題，擬請各承辦單位重新檢視是否有誤放舊表單或舊表單無更新的狀況。 <基準審查部>
--	--

Q4： 1. 可否考量現行電子控制裝置合格標識編碼，可改版成一維條碼，以便利車廠管理作業？ 2. 微型電動二輪車電子控制裝置檢測基準，例如功率標準和歐盟不同，是否可以調和歐盟規定一樣？ 3. 微型電動二輪車電池如採用抽取式，檢附 BSMI 證書是否一樣可以辦理審驗？ 4. 既有型式微型電動二輪車於 6 月生產，尚未在 112 年 8 月 31 日前符合 031 電子控制裝置檢測基準的車輛，可否提報庫存車？ <光陽工業股份有限公司>	A4： 1. 電子控制裝置之合格標識內容包含廠牌、型式及標識編號，主要目的係為確認電子控制裝置是否為符合法規之合格產品，俾利稽查人員執行稽查時可清楚辨識，若車廠為利內部管理而欲增加一維條碼，建議可於電子控制器其他合適位置進行張貼以利其公司內部作業管理使用。 2. 有關微型電動二輪車安全檢測基準法規係邀集車輛相關公協會及業者共同討論決議後訂定，故現行微型電動二輪車之電動機功率測試係採用最大功率，建議業者後續如有需求可提出進行研商討論。 3. 依光陽公司提供有關可充電式二次鋰電池組 BSMI 證書，經中心與經濟部標檢局確認，光陽公司所提供之 BSMI 證書(電動機車用二次鋰電池組)不適用於微型電動二輪車，需再經相關測試後方可適用於微型電動二輪車。 4. 有關微型電動二輪車安全審驗合格證明，其合格證有效期限內都可至公路監理機關辦理登記領照。 <研究企劃一部、國產車審驗部>
---	--