

檔 號：

保存年限：

財團法人車輛研究測試中心 開會通知單

受文者：

發文日期：中華民國 95 年 3 月 20 日

發文字號：車專字第 0950001378 號

是否續辦：

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

開會事由：召開本（95）年度第 1 季車輛型式安全審驗協商會議

開會時間：95 年 3 月 28 日下午 2 時

開會地點：本中心人才培訓 A 教室

主持人：周維果經理

聯絡人及電話：吳俊德(04)7812180 分機 3120

出席者：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：

備註：敬請 貴公會轉知所屬會員與會

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

機關電話：(04) 7811222

傳真電話：(04) 7811333

受文者：

發文日期：中華民國95年3月31日

發文字號：車專字第0950001579號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

主旨：檢送95年度本中心與貴公會第1季「車輛型式安全審驗協商會議」會議記錄，說明如附，敬請卓參。

正本：台灣區車體工業同業公會

副本：

九十五年第一季車輛型式安全審驗協商會議

問題描述或建議事項	中心建議對策或解釋說明
台灣區車體工業同業公會： Q1/近日各監理機關對車身打造2%之上下誤差及車型要求特別嚴苛，對業者而言無疑是雪上加霜，甚至影響到之工作進度及客戶之交車時間。 建議： 1、交通部應重視國內環境之不同，修改品質一致性管理辦法案中關於車身尺度、重量，以利業者之生計。 2、應落實道路安全管理條例38條之規定驗車，回歸業者及使用人應有之權利。 3、若短時間無法落實38條之精神，且相關配套措施未完善時，則現行之完成車尺寸圖不應由實車照片取代；即民國100年不宜實施，應與業者取得共識後，方能實施。 Q2/新貨車底盤加裝舊車身或舊配備，因關係新舊傾卸機及貨物稅收問題，應再研議。 Q3/有關廂式小貨車第三煞車燈裝置疑義。	關於此議題，本中心曾函文（如附件一）建議交通部，其建議為：為考量新車領牌作業之實情情形，建議調整領牌空重重量之誤差為正負百分之五（上限五百公斤），可適度解決因水箱或油箱裝載，惟交通部並無同意本中心之建議。 二之情形，惟交通部未同意放寬誤差前，公路監理機關仍會依上述百分在現行交通辦理，此部份亦請貴公會加以宣導。 另有關道路交通安全規則第38條之部份，此因涉及交通主管機關權責，請貴公會直接向主管機關反應為宜。 此部份屬貨物稅等相關問題，因無涉安全審驗事宜，非本中心所能擅專，請貴公會直接向稅務主管機關反應為宜。 依「車輛型式安全及品質一致性審驗作業要點」附件之車輛燈光與標誌檢驗規定第（7）項規定，95年7月1日起M1（小客車）應裝設一盞，若其他車輛裝置第三煞車燈，亦應符合本項規定。 故小貨車得不用裝設第三煞車燈，若裝設者則應符合該項規定。

問題描述或建議事項	中心建議對策或解釋說明
Q4/有關 96 年 1 月 1 日實施交通工具空氣污染排放標準法規，涉及底盤型式變更車輛型式安全審驗合格證明書乙案。 建議： 1、因 96 年 1 月 1 日起將實施之交通工具空氣排放污染物排放標準，故底盤廠商紛紛變更其底盤以因應新法規。 2、然底盤變更登錄型式將影響車身打造廠現有審驗合格證之有限期限，勢必因權益受損而引發車身打造廠之不滿。 3、貴中心應研議因應措施，以協助解決打造廠之受損程度減至最低。	底盤廠商因市場機制等因素更改底盤相關規格，為屬市場商業行為，原則上本中心乃屬審驗業務執行單位實不宜介入，各公會如有其他更好的建議，仍請各公會與底盤廠商直接協調為宜。如兩造（車體公會與底盤廠）協商取得共識後，中心會依協商結論辦理。
Q5/雖然因應驟增之車型可申請延伸，但仍需再次耗費時間金錢；視問車型數 8 型與 10 型對貴中心有何影響呢？但對我們業者而言卻是茲事體大。 建議： 申請之車型應從現有 8 型放寬至 10 型或 12 型。	依交通部現行審驗做法，同一合格證明申請最大車型數量為 32 型，此為交通部之規定，並非本中心之規定。 該做法如有影響貴會權益，可由貴會直接向交通部提出修訂申請車型數量限制之建議。
Q6/新法規之燈光部分，因至今廠商進行認證者有限，且重新開模人力物力各項花費所費不貲。 建議： 大客車使用之燈光廠商提議，期限是否可再延長？	此部份建議車身打造廠依法規規定及早尋找合格之燈具廠，以符合相關規定。 現行已公告未實施之新增法規均設有緩衝日期之落日條款，如該裝置為既有型式者，則有 2 年之緩衝時間。（新型式既有型式判定原則請參閱 2005 年安審座談會講義）

九十五年第一季車輛型式安全審驗協商會議 (95.3.28)

問題描述或建議事項	中心建議對策或解釋說明
台北市汽車代理商業公會： Q1/大客車綠色標識燈點亮時機 法規並沒有規定大客車安全門、安全窗綠色標識燈的點亮時機，ARTC 實車檢測要求引擎運轉時就要點亮綠色標識燈且不得經過控制機構點亮，為符合 ARTC 的要求廠商只得經過啟動鑰匙開關控制。 綠色標識燈為台灣獨特法規，當初係因為半夜火燒車車廂內一片漆黑，乘客不知指引乘客逃生口位置而無法順利逃生，乃要求設置綠色標識燈來指引乘客逃生。 發生重大事故時，駕駛人員的直覺反應是緊急熄火以避免災害損失擴大。將來法規還參照歐規強制甲類大客車裝設緊急開關，讓駕駛人員在最短的時間內熄火，可見熄火是防止災害損失擴大的必要步驟。若依目前 ARTC 實車檢測的要求，熄火時標識燈熄滅，喪失在黑暗中的標識作用。 建議： 既然法規沒規定標識燈的點亮時機，也應該允許廠商透過燈光開關來點亮標識燈，在此情況下熄火時標識燈仍點亮，在黑暗中仍具有標識作用。 Q2/請提供安審法規最新版本尚未公告的法規 研議中的法規在討論過程中可能有些變動修改，紙本保存不易，廠商希望可取的最新版本的法規草案電子檔。 建議： 請 ARTC 在網站的專區掛上已討論尚未公告法規最新版本草案，供有需要的廠商自行下載。	目前本中心實驗室判定之作法(S/W 開關位於 ON)，引擎不管是運轉/熄火，綠色標識燈皆會亮。 此做法在車輛熄火時(車輛熄火狀態但儀表版仍位於紅燈時)標識燈仍點亮，不需透過燈光開關來控制，若需經過其他開關控制時，仍無法確保綠色標識燈適時點亮。 另現行檢測做法與貴公會所提建議各有優缺點，惟經評估後咸認現行做法仍較為妥適(此做法亦經檢說明會說明)，貴公會如有更好之建議時，建議可先行與大客車打造廠商協商後，再向主管機關反應。 有關提供安審最新版本尚未公告的法規草案，本中心會於近日內將目前所知之草案最新電子檔再次提供各公會，請公會轉交有需要之廠商。 另有關最新版本但尚未公告實施之法規，因此屬法規草案階段，不宜在網站上直接公開。 另如有相關需求之業者，可個別逕向本中心相關業務承辦人索取。 本案業務承辦人 安全研究課 謝昇蓉先生 分機 3121

問題描述或建議事項	中心建議對策或解釋說明
Q3/提供側方標誌燈、後方輪廓邊界標誌燈認證合格廠商資料。列舉之燈具底盤車上並沒安裝而是在打造車體時安裝，若沒有燈具認證合格廠商，打造廠無法安裝合格燈具。 建議： 請 ARTC 公佈燈具認證合格廠商資料，以便打造廠購買合格燈具。	本中心研擬相關具體做法後，配合辦理之。
Q4/關於車輛燈光與標誌檢驗規定 4.15 前方非三角形反光標誌 (front retro-reflector, non-triangular)：適用於拖車及前向燈具裝有隱藏式反光標誌之汽車。若其他汽車裝設本項目，本規定亦適用。請問條文中“前向燈具裝有隱藏式反光標誌之汽車”，所指為何？試舉例說明。	有關前向燈具裝有隱藏式反光標誌之汽車，意指車輛前方燈具之燈殼附加裝設反光片者。 例：車輛後方尾燈之燈具，其反光片直接附加裝設在燈殼上，而非另行加裝者，謂之隱藏式反光標誌。
Q5/建請提供詳細安審(包括專案辦公室及實驗室)人員連絡電話分機資料，於每季協調會定期更新此資料。	詳如附件一

問題描述或建議事項	中心建議對策或解釋說明
Q6/相同底盤在台灣打造車體已取得合格證，但在今年七月1日後以完成車進口，那時需以完成車再辦一次型式認證，可否認定為既有車型？	本案所述完成車之各項車型族認定原則若與已取得合格證明之車型相同者，則視為既有車型（視為既有車型者，則完成車檢測項目得視為既有項目），但非完成車之檢測項目，則需依個別檢測項目之型式系列認定原則判定。
Q7/進口完成車取得合格證，在今年七月1日後進口底盤在台灣打造車體重新辦理認證，可否認定為既有車型？	同 Q6 之說明

問題描述或建議事項	中心建議對策或解釋說明
台灣區車輛工業同業公會： Q8/ ARTC 目前為止所辦理的各次 ECE 新法規說明會，均止於法規層面的型式判定原則，申請文件格式等說明，對於實際執行測試的測試程序、測試方法及測試結果算出及判定方法等均無深入探討。 建議： 建議針對每一項新法規項目安排深入的測試程序、測試方法及測試結果算出及判定方法等的研討會，並包含實際測試觀摩。	有關各項法規說明會，本中心已於 94/6/30、94/7/1、94/11/30、94/12/15、94/12/16 日已分別召開燈光類、安全帶、輪胎等審驗與檢測說明會。 另如對於新增法規之審查及檢測說明有不清楚之處而須再次召開說明會時，本中心將會再研議具體措施配合辦理，申請者可直接向本中心之實驗室針對特定項目進行討論。
Q9/ 目前 ARTC 在內裝難燃性各廠商登錄型式的管理上模糊不清，未來第一階段零組件認證項目逐漸增加後，在管理系統的強化上，更有迫切的需求。 建議： 建議儘速強化現有的安審管理系統，讓廠商隨時掌握完成車及零組件每一張合格證的認可、登錄及有效期限的狀況。同時確保廠商所掌握的資訊與 ARTC 的登錄狀況一致化，避免日後衍生爭議及困擾。	有關現行內裝材料難燃性能登錄之作業，已有相關程序與標準執行登錄事宜，且登錄之文件資料亦造冊管理，應無模糊不清之慮。

臨時動議：

Q1. 中心如有變更相關表單格式時，應通知相關申請者。

中心如有變更相關表單文件，在不逾越交通部相關法規前提下，申請者仍可檢附舊式表單，但公告變更相關表單日期屆滿後，仍請須改以新式表單文件申請。

Q2. 申請車輛型式安全審驗時，可否免檢附車輛出廠證？

考量國產新車執行安全審驗時仍有部份車輛未出廠，故決議國產車輛申請多量安全審驗時，可免檢附車輛出廠證或完(免)稅證明，惟申請少量車型安全審驗時，因車身/引擎號碼須登載於合格證明書上，為確保合格證明規格之正確性，故仍須檢附車輛出廠證或完(免)稅證明書。

Q3. 新增法規於今年 7 月 1 日實施，申請案於何時提出申請時可免符合新法規？

依以往審驗作業慣例，遇有新增法規即將實施時，本中心會以函文方式通知各相關公會，請其申請者如不符合新法規要求時應於何時前提出申請；另對於今年 7 月之新增法規部份，經檢討考量中心審驗作業及交通部核可時程後，僅訂於申請案須於 6 月 15 日前將車輛測試合格並備齊相關申請文件，符合上述要求日期時，本中心將會協助該申請案於新法規實施日前取得合格證明。

交通部委託業務專案辦公室執掌表

安全研究課	辦理交通部「車安諮管中心」所列之車輛安全法規研擬、國際車輛安全法規調和、車輛安全性申訴案件登錄、彙整、判斷分析、汽車安全性調查及召回改正成效查核等工作。		
整車認證課	辦理完成車(包括機車、汽車、拖車等車輛)之車輛型式安全審驗(包括車輛規格及狀態查驗與核定)等工作。		
基準審查課	辦理車輛安全檢測基準項目(包括零組件、系統及完成車等檢測項目)檢測報告之審查、進口舊車審驗及使用中車輛各項變更審查等工作。		
行政服務課	辦理品質一致性核驗、安審作業系統建置/維護、檢測機構認可審查、整車認證課/基準審查課之業務受理窗口、部門品保稽核等工作。		
安全審驗聯絡人員名單			
單位名稱	聯絡人	分機	負責業務
專案辦公室負責人	周維果 經理	3002	---
專案辦公室	許志成 副理	3101	---
客服專案經理	劉建廷 經理	3003	---
行政服務課	盧鎮杰 課長	3104	---
基準審查課	曾鵬庭 課長	3205	---
整車認證課	辜宏恩 課長	3107	---
基準審查課	陳建榮 陳登鎮 郭獻文 盧明賢	3113 3103 2107 3123	舊車進口審驗
基準審查課	蔡惠婷	3122	1 零組件公司登錄 2 行車紀錄器、小型汽車附掛拖車之聯結裝置、小型汽車固定式置放架、載重計、車輛內裝材料審驗
基準審查課	粘淑玲	7233	使用中車輛各項變更審查
基準審查課	黃英傑	3135	動態煞車、安全帶、聲音警告裝置、輪胎、速率計、安全玻璃、照後鏡審驗
基準審查課	蔡武忠	3221	反光標誌(反光片)、方向燈、車寬燈(前(側)位置燈、尾燈(後(側)位置燈)、煞車燈、第三煞車燈、輪廓邊界標示燈、前霧燈、倒車燈、燈泡、車輛燈光與標誌檢驗規定、反光識別材料、機器腳踏車控制器標誌、停車燈、側方標誌燈、氣體放電式頭燈)審驗
整車認證課	吳俊德	3120	安審異常問題處理
整車認證課	郭岳儒	3128	小客車、機器腳踏車、曳引車審驗
整車認證課	洪健華	2108	大客車、拖車審驗
整車認證課	黃志全	3116	大、小貨車審驗
整車認證課	楊淑娟	3109	各式特種車審驗
整車認證課	涂志明	3111	最終覆核審驗
整車認證課	張卜仁	3132	公司基本資料登錄、底盤規格登錄、內裝材料登錄

正本

財團法人車輛研究測試中心 函

受文者：交通部路政司

送件：最速件

密件及解嚴條件：

發文日期：中華民國九十一年十一月一日

發文字號：車一九十一一年字第〇七五六號

附件：如文

主旨：關於「台灣區車輛工業同業公會對空車重量限以合格證上空氣重量」與「核定有違法之舉」乙案，復如說明，請 鑒察。

說明：

- 一、復 貴部九十一年十月一日路台監字第091040013882號函。
- 二、有關台灣區車輛工業同業公會證明更輕質之車身材料，能增加載重量且不影響行車安全，而重量改變無法符合合格證明登打規格，應取消空車重量等控乙案，本中心認為使用更輕之材質打造車身，的確可達到輕量化增加載重量之優點。
- 三、惟車輛空重為核定一車型之基本規格，且重量改變可能影響煞車、寧靜、載重、傾斜穩定度與載重計算等安全規範；以煞車為例：重量改變可能影響整體車輛之重心轉移，而重心不同會影響車輛各輪組之重量分佈（正向力），亦即會影響各輪之煞車力（煞車力＝彈簧係數×正向力），而現行之煞車法規規範共計三項要求：煞車總效能、同一軸組左右制動之正時



附件一(%)

度，爭執畢效能。其中然車總效能，其無車力與合給判定標準，基於上
仍必顯示以適當管理。

同，雖有量車牌領牌時之實務情形，調整新車牌領牌空車重量之誤差為正負百分之三（上限正
百公斤），可適度解決因水補或油補造成差異，而致空重誤差超出現行規定上限正負百分之
二之情形，影響車主新車領牌之權益等問題。

五、上述建議，請 卓鑒



正奉：交通部政司

總經理 黃隆洲

依照分層負責規定
授權單位主管決行