

交通部
臺灣新車安全評等規章
第二版

2.3 弱勢道路使用者保護評等規章

V2.1
2025 年 10 月

目 錄

2.3.1 評等方法	1
2.3.2 行人衝擊評等	1
2.3.3 緊急煞車輔助系統(弱勢道路使用者)評等	7

2.3.1 評等方法

行人保護評等包括頭部模型、上腿部模型及腿部模型衝擊與緊急煞車輔助試驗數據。腿部模型衝擊區域部分，將於車輛保險桿與前方車蓋前方標記網格(Grid)，並使用兩個腿部模型衝擊器進行評等。TNCAP 將測試「最嚴苛」網格點，且車輛業者可自行選擇進行額外測試，結果皆會列入評等。

頭部衝擊區域部分，將於車輛外表面標記網格，車輛業者須提供 TNCAP 執行機構所有網格位置詳細之保護數據。TNCAP 執行機構收到數據後才開始進行試驗整備。TNCAP 將依照車輛預期保護程度，隨機挑選網格點進行測試以驗證預期保護效果，並依照結果修正整體預期。

對於緊急煞車輔助試驗，車輛業者亦須事先提供 TNCAP 數據，詳細說明緊急煞車輔助系統(弱勢道路使用者)(AEB VRU)於四大測試場景之預期性能，TNCAP 最後將對照預期結果與試驗結果之差異。

2.3.1.1 分數計算

腿部衝擊區域將以浮動計算法(Sliding scale)計算每項量測標準之分數，包括每一參數之兩限制值，其中一個為較嚴格限制值（較高性能），低於該限制值則可獲得最高分，以及另一個較不嚴格限制值（較低性能），超出該限制值則無法得分。若數值介於兩者之間，則以線性插值法計算分數。所有量測值皆無底限限制。保險桿與前方車蓋(Bonnet)（即引擎蓋）前緣試驗之每個網格點最高分為一分，最後以每個衝擊器(Impactor)最高六分為基礎計算總分。

對於頭部衝擊區域，車輛業者之預測保護將與隨機挑選試驗位置之結果進行對照，得出一修正係數後套用至預測分數。可接受修正係數介於 0.850 至 1.150 間之數據，若係數未介於此數值之間，將調查原因，並由執行機構作出裁決，以決定下一步如何處理。若數據獲得採納，則頭部模型分數將以預測數據分數套用修正係數後進行評等。

對於緊急煞車輔助試驗，試驗速度 40 公里/小時以內將以浮動計算法計分，超過 40 公里/小時則僅以通過/未通過表示。

2.3.2 行人衝擊評等

2.3.2.1 標準與限制值

下述為行人衝擊試驗評等標準各參數之較高與較低性能限制值。若單項試驗有多項標準，除非另有說明，否則最低得分參數即為該試驗表現得分。

2.3.2.1.1 頭部模型

車輛業者須提供所有衝擊點之預測數據，並依照下表顏色範圍，以顏色表示頭部傷害指數(HIC₁₅)預測性能，亦可直接提供 HIC₁₅ 值。

綠	$\text{HIC}_{15} < 650$
黃	$650 \leq \text{HIC}_{15} < 1000$
橘	$1000 \leq \text{HIC}_{15} < 1350$

棕 $1350 \leq \text{HIC}_{15} < 1700$

紅 $1700 \leq \text{HIC}_{15}$

車輛業者可將部分衝擊點標示為藍色，表示其性能不可預測，這些衝擊點皆會進行測試。程序詳見 3.9 行人保護試驗規章。

2.3.2.1.2 上腿部模型

較高性能限制值

彎曲力矩 285Nm

衝擊力總和 5.0kN

較低性能限制值

彎曲力矩 350Nm

衝擊力總和 6.0kN

2.3.2.1.3 腿部模型

較高性能限制值

脛骨彎曲力矩 282Nm

內側副韌帶(MCL)伸長量 19mm

前十字韌帶(ACL)/後十字韌帶(PCL)伸長量 10mm

較低性能限制值

脛骨彎曲力矩 340Nm

內側副韌帶(MCL)伸長量 22mm

前十字韌帶(ACL)/後十字韌帶(PCL)伸長量 10mm

2.3.2.2 扣分

無相關扣分規定。

2.3.2.3 評分與圖示說明

2.3.2.3.1 評分

頭部模型試驗區域最高分為 24 分。網格點總分計算方式為最高可得分數百分比乘以 24 分。前方車蓋前緣與保險桿試驗區域最高分各為 6 分。行人保護評等總分最高 36 分。

2.3.2.3.1.1 頭部模型

各網格點最高分為 1 分，總分最高會等於網格點總數，每一預測顏色會有相對應之網格分數：

$\text{HIC}_{15} < 650$	1.00 分
$650 \leq \text{HIC}_{15} < 1000$	0.75 分
$1000 \leq \text{HIC}_{15} < 1350$	0.50 分
$1350 \leq \text{HIC}_{15} < 1700$	0.25 分
$1700 \leq \text{HIC}_{15}$	0.00 分

2.3.2.3.2 頭部模型修正係數

將車輛業者提供之數據根據驗證試驗表現，套用修正係數進行調整。驗證試驗點為隨機挑選，且符合預測顏色之分佈。

將驗證試驗點實際試驗總分除以驗證試驗點預測分數，此數值即為修正係數，其可能大於或小於 1。

$$\text{修正係數} = \frac{\text{實際試驗分數}}{\text{預測分數}}$$

將修正係數乘以所有網格點預測分數(除預設與藍色分數外)。無論修正係數數值為何，車輛最終得分不可超過 100%。

2.3.2.3.2.1 HIC 容許誤差

試驗結果可能因檢測機構與車輛業者內部試驗及/或模擬不同而有所差異，因此驗證試驗之 HIC 值容許誤差為 10%。兩限制值皆適用容許誤差，意即若受驗點得分優於預期但在容許範圍內，則將直接套用預測結果。容許值僅適用於證明受驗點預測顏色是否正確；若加上容許誤差，顏色仍無法符合預測，則試驗點真實顏色將以實際量測 HIC 值對照 2.3.2.3.1.1 顏色區間後決定，而不適用 HIC 容許誤差。

預測	HIC ₁₅ 範圍
綠	HIC ₁₅ < 650
黃	650 ≤ HIC ₁₅ < 1000
橘	1000 ≤ HIC ₁₅ < 1350
棕	1350 ≤ HIC ₁₅ < 1700
紅	1700 ≤ HIC ₁₅

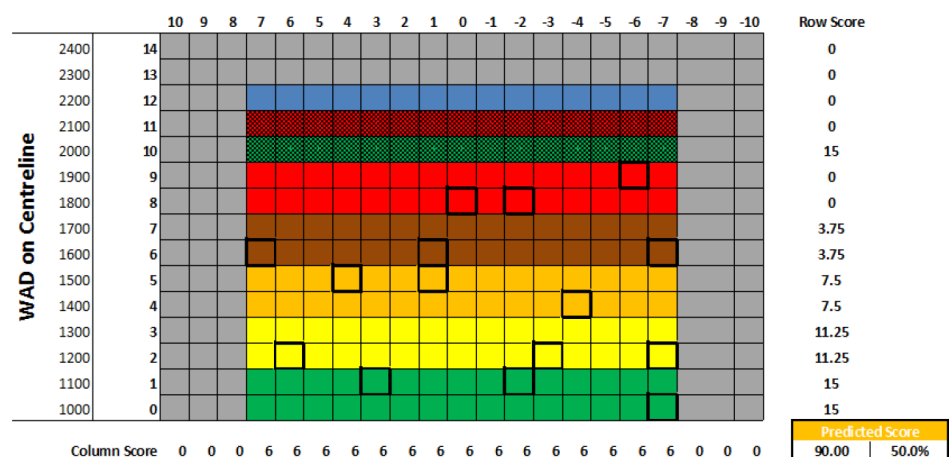
可接受 HIC₁₅ 容許範圍

綠	HIC ₁₅ < 722.22
黃	590.91 ≤ HIC ₁₅ < 1111.11
橘	909.09 ≤ HIC ₁₅ < 1500.00
棕	1227.27 ≤ HIC ₁₅ < 1888.89
紅	1545.45 ≤ HIC ₁₅

2.3.2.3.2.2 範例：

頭部模型試驗：

某車輛業者提供 TNCAP 以下預測，滿分 195 中得分 90 分(不含藍色)：



預測包括：

15 預設綠	× 1.00 =	15.00
30 綠	× 1.00 =	30.00
30 黃	× 0.75 =	22.50
30 橘	× 0.50 =	15.00
30 棕	× 0.25 =	7.50
30 紅	× 0.00 =	0.00
15 預設紅	× 0.00 =	0.00
15 藍		

195 網格點總數 90.00 分

挑選 15 個驗證點進行測試：

驗證																						分數
1-10	網格點	R2	C-7	R2	C-3	R1	C-2	R4	C-4	R5	C1	R5	C4	R8	C-2	R6	C-7	R2	C6	R1	C3	
	預測																				6	
	試驗結果(HIC)	750		600		500		1200		1492		850		2000		1400		1112		660		
	試驗結果(分)	0.75		0.75		1		0.5		0.5		0.75		0		0.25		0.5		1		
11-20	網格點	R8	C0	R6	C7	R0	C-7	R9	C-6	R6	C1											
	預測																				1.50	
	試驗結果(HIC)	2000		1822		700		1544		1450												
	試驗結果(分)	0		0.25		1		0.25		0.25											1.75	
修正係數																						1.033

$$\text{修正係數} = \frac{\text{實際試驗分數}}{\text{預測分數}} = \frac{6.00 + 1.75}{6.00 + 1.50} = 1.033$$

測試 8 個藍色區域，共計 15 藍點：

藍點															分數			
藍點	藍色區域	1		2		3		4		5		6		7		8		
	網格點	12,7	12,6	12,5	12,4	12,3	12,2	12,1	12,0	12,-1	12,-2	12,-3	12,-4	12,-5	12,-6	12,-7		
	試驗結果(HIC)	1000		650		1700		1500		1700		1699		1350		1349		
	試驗結果(分)	0.5		0.75		0		0.25		0		0.25		0.25		0.5		4.5
	試驗結果(分)	0.5		0.75		0		0.25		0		0.25		0.25		0.5		4.5

最終分數：

150 預測	$75 \times 1.033 = 77.475$
15 預設綠	15.000
15 預設紅	0.000
15 藍	4.500
195 網格點	96.975 分

總分換算成最高得分之百分比為 $96.975/195 = 49.730\%$ 。

頭部模型最終得分為 $49.730\% \times 24 = 11.935$ 分。

2.3.2.3.2.3 上腿部模型

各網格點最高分為 1 分，總分最高等於網格點總數。各參數相關限制值將以浮動計算法進行計算。上腿部模型各網格點性能得分將以最差表現參數計。

上腿部模型區域總分最高為 6 分，總分計算方式為各網格點得分加總除以網格點總數再乘以六。

範例：

若某車輛共有 9 個網格點，U0、U-2 及 U-4 試驗結果得分如下：

試驗結果 U0	分數	總計
股骨上彎曲力矩 = 281.40Nm	1.000	
股骨中彎曲力矩 = 342.60Nm	0.114	0.114
股骨下彎曲力矩 = 324.10Nm	0.398	
股骨衝擊力總和 = 5.26kN	0.740	
試驗結果 U-2	分數	總計
股骨上彎曲力矩 = 395.81Nm	0.000	0.000
股骨中彎曲力矩 = 467.69Nm	0.000	
股骨下彎曲力矩 = 435.69Nm	0.000	
股骨衝擊力總和 = 6.80kN	0.000	
試驗結果 U-4	分數	總計
股骨上彎曲力矩 = 152.00Nm	1.000	1.000
股骨中彎曲力矩 = 208.00Nm	1.000	
股骨下彎曲力矩 = 245.00Nm	1.000	
股骨衝擊力總和 = 4.89kN	1.000	

未執行測試之網格點將以相鄰點最差結果給分。由於 U-1 及 U-3 未執行測試，因此將直接套用相鄰點 U-2 結果給分。車輛另一側之所有網格點（U+1 至 U+4）將以對稱方式直接套用分數。

U+4	U+3	U+2	U+1	U0	U-1	U-2	U-3	U-4
1.000	0.0	0.0	0.0	0.114	0.0	0.0	0.0	1.000

各網格點得分加總後，計算最高得分之百分比： $2.114/9 = 23.488\%$ 。

上腿部模型最終得分為 $23.488\% \times 6 = 1.409$ 分

2.3.2.3.2.4 腿部模型

各網格點最高分為 1 分，總分最高會等於網格點總數。各參數相關限制值將以浮動計算法進行計算。各衝擊點之 1 分平均分給下述二個影響程度相同(Equal weight)之獨立評等區域（脛骨傷害及內側副韌帶伸長量）：

(1)脛骨傷害將根據脛骨彎曲力矩 T1、T2、T3、T4（0.500 分）最差表現進行評等。

(2)只要前十字韌帶/後十字韌帶伸長量小於限制值(Threshold)，則膝部傷害將以內側副韌帶伸長量進行評等（0.500 分）。

腿部區域總分最高為 6 分，總分計算方式為各網格點得分加總除以網格點總數再乘以六。

範例：

若某車輛共有 11 個網格點，L1、L+3 及 L+5 試驗結果得分如下：

試驗結果 L+1	分數	總分
脛骨彎曲力矩 = 280.00Nm	0.500	0.500
ACL 或 PCL 伸長量 = 10.00mm	未通過	0.000
MCL 伸長量 = 15.00mm	0.500	
		=0.500
試驗結果 L+3	分數	總分
脛骨彎曲力矩 = 320.00Nm	0.172	0.172
ACL 或 PCL 伸長量 = 9.50mm	通過	0.250
MCL 伸長量 = 20.50mm	0.250	
		=0.422
試驗結果 L+5	分數	總分
脛骨彎曲力矩 = 340.00Nm	0.000	0.000
ACL 或 PCL 伸長量 = 10.00mm	未通過	0.000
MCL 伸長量 = 19.00mm	0.000	
		=0.000

未執行測試之網格點將以相鄰點最差結果給分；由於 L0、L+2 及 L+4 未執行測試，因此 L+1 得分將直接套用至 L0、L+3 得分直接套用至 L+2 且 L+5 得分直接套用至 L+4。車輛另一側之所有網格點將以對稱方式直接套用分數。

L+5	L+4	L+3	L+2	L+1	L0	L-1	L-2	L-3	L-4	L-5
0.0	0.0	0.422	0.422	0.500	0.500	0.500	0.422	0.422	0.0	0.0

各網格點得分加總後，計算最高得分之百分比： $3.188/11 = 28.981\%$

腿部模型最終得分為 $28.981\% \times 6 = 1.739$ 分

2.3.2.3.3 圖示說明

2.3.2.3.3.1 頭部模型結果

各網格位置之保護程度將以色塊呈現於車輛前方輪廓。若評等非使用網格而採用備用方案，則亦適用相同的五色範圍與 HIC650–HIC1700。頭部模型性能界定詳細數據如下：

綠	$\text{HIC}_{15} < 650$
黃	$650 \leq \text{HIC}_{15} < 1000$
橘	$1000 \leq \text{HIC}_{15} < 1350$
棕	$1350 \leq \text{HIC}_{15} < 1700$
紅	$1700 \leq \text{HIC}_{15}$

2.3.2.3.3.2 腿部模型與上腿部模型結果

各網格位置之保護程度將以色塊呈現於車輛前方輪廓。色塊顏色係根據該試驗點得分（四捨五入取到小數點第三位）決定，如下表：

綠	網格點得分 = 1.000
黃	$0.750 \leq \text{網格點得分} < 1.000$
橘	$0.500 \leq \text{網格點得分} < 0.750$
棕	$0.250 \leq \text{網格點得分} < 0.500$
紅	$0.000 \leq \text{網格點得分} < 0.250$

2.3.3 緊急煞車輔助系統(弱勢道路使用者)評等

2.3.3.1 名詞釋義

- 2.3.3.1.1 緊急煞車輔助系統 (Autonomous Emergency Braking, AEB)：車輛偵測到可能發生碰撞情況下自動煞車，致使車輛減速並避免碰撞情事發生。
- 2.3.3.1.2 前方碰撞預警系統 (Forward Collision Warning, FCW)：車輛偵測到可能發生碰撞情況下，為了警示駕駛而自動發出之視聽覺警告信號。
- 2.3.3.1.3 車輛寬度 (Vehicle width)：車輛最大寬度不包括後視鏡、側方標識燈、胎壓偵測裝置、方向燈、位置燈、軟式擋泥板及位於地面接觸點正上方之輪胎胎壁 (Side-wall) 最突出部分。
- 2.3.3.1.4 遠端成人碰撞情境試驗 50% (Car-to- Pedestrian Farside Adult, CPFA)：車輛行進時，前方有成人行人自遠端跑步穿越其路徑；若未煞車，車輛正面寬度百分之 50 處會碰撞行人之情境。
- 2.3.3.1.5 近端成人碰撞情境試驗 25% (Car-to- Pedestrian Nearside Adult, CPNA-25)：車輛行進時，前方有成人行人自近端走路穿越其路徑；若未煞車，車輛正面寬度百分之 25 處會碰撞行人之情境。
- 2.3.3.1.6 近端成人碰撞情境試驗 75% (Car-to- Pedestrian Nearside Adult, CPNA-75)：車輛行進時，前方有成人行人自近端走路穿越其路徑；若未煞車，車輛正面寬度百分之 75 處會碰撞行人之情境。

- 2.3.3.1.7 近端兒童碰撞情境試驗 50% (Car-to-Pedestrian Nearside Child, CPNC)：車輛行進時，前方有兒童行人自近端有障礙物之後方跑步穿越其路徑；若未煞車，車輛正面寬度百分之 50 處會碰撞行人之情境。
- 2.3.3.1.8 前端成人碰撞情境試驗 25%(Car-to-Pedestrian Longitudinal Adult, CPLA-25)：車輛行進時，同前方之成人行人行走方向前進；若未煞車或前方碰撞預警系統警示後，車輛未進行閃避轉向動作，車輛正面寬度百分之 25 處會碰撞行人之情境。
- 2.3.3.1.9 前端成人碰撞情境試驗 50%(Car-to-Pedestrian Longitudinal Adult, CPLA-50)：車輛行進時，同前方之成人行人行走方向前進，若未煞車，車輛正面寬度百分之 50 處會碰撞行人之情境。
- 2.3.3.1.10 近端自行車騎士碰撞情境試驗 50%(Car-to-Bicyclist Nearside Adult, CBNA-50)：車輛行進時，前方有自行車騎士自近端騎乘穿越其路徑；若未煞車，車輛正面寬度百分之 50 處會碰撞自行車騎士之情境。
- 2.3.3.1.11 前端自行車騎士碰撞情境試驗 25%(Car-to-Bicyclist Longitudinal Adult, CBLA-25)：車輛行進時，同前方之自行車騎士騎乘方向前進；若未煞車或前方碰撞預警系統警示後，車輛未進行閃避轉向動作，車輛正面寬度百分之 25 處會碰撞自行車騎士之情境。
- 2.3.3.1.12 前端自行車騎士碰撞情境試驗 50%(Car-to-Bicyclist Longitudinal Adult, CBLA-50)：車輛行進時，同前方之自行車騎士騎乘方向前進；若未煞車，車輛正面寬度百分之 50 處會碰撞自行車騎士之情境。
- 2.3.3.1.13 受驗車輛 (Vehicle Under Test, VUT)：係指配備減緩碰撞或預防碰撞系統，並依據此規章進行試驗之車輛。
- 2.3.3.1.14 目標成人行人 (EPTa)：使用目標關節式行人規格文件 2.0 版本之目標成人行人。
- 2.3.3.1.15 目標兒童行人 (EPTc)：使用目標關節式行人規格文件 2.0 版本之目標兒童行人。
- 2.3.3.1.16 目標自行車騎士 (EBT)：使用目標自行車騎士規範文件 1.0 版本之目標自行車騎士。
- 2.3.3.1.17 碰撞時間 (Time To Collision, TTC)：若受驗車輛與目標行人皆依其速度向前行進，受驗車輛會碰撞目標行人之預估時間值。
- 2.3.3.1.18 緊急煞車輔助系統觸發時間點 (T_{AEB})：觸發時間點的定義方式為找出最後一個濾波後加速度信號低於 -1 m/s^2 的數據點，再往回找出加速度首次達到 -0.3 m/s^2 的數據點，該點之時間即為觸發時間點。
- 2.3.3.1.19 前方碰撞預警系統觸發時間點 (T_{FCW})：前方碰撞預警系統之聲音警示觸發的時間，起始點以聲音辨識作判定。
- 2.3.3.1.20 碰撞速度 (V_{impact})：受驗車輛之車頭標示線與 TNCAP 目標成人行人 (EPTa)、目標兒童行人 (EPTc) 以及目標自行車騎士 (EBT) 周圍的虛擬正方形範圍碰撞時的速度。

2.3.3.2 標準與評分

每次啟動車輛時，緊急煞車輔助之行人或緊急煞車輔助之自行車騎士之得分，預設狀態為「開啟」。系統不得僅按一鍵即關閉。

對於 AEB 行人，在 CPNA-75 之白天及夜晚的情境下，系統應從 10km/h 時作動（例如：警示或煞車）。此外，在 CPNA-75 情境下，該系統在 20km/h 時應能偵測到以 3km/h 走動之行人並減速，同時也適用於白天及夜晚。

對於 AEB 行人及 AEB 自行車騎士，該系統在低於 80 km/h 情況下應不得自動關閉。

總得分係由各子系統之試驗得分計算加總而異，參 2.3.3.3 節。

2.3.3.2.1 緊急煞車輔助系統 (AEB)

緊急煞車輔助系統試驗評等之標準係為（相對）碰撞速度。對於試驗速度小於等於 40 km/h 者，其得分係依所可達成之相對減速度。另以線性內插法計算每項試驗速度之得分。

得分_{試驗速度} = ((試驗相對速度 - 碰撞相對速度) / 試驗相對速度) × 分數_{試驗速度}
備註：

試驗相對速度(V_{rel_test})-理論試驗相對速度

碰撞相對速度(V_{rel_impact})-量測碰撞相對速度

對於試驗速度大於 40km/h 者，其得分以通過/未通過計算得分。每一試驗速度之得分，其實際量測試驗速度應至少達到減速 20km/h。

2.3.3.2.2 前方碰撞預警系統(FCW)

對於縱向情境中的 FCW 系統試驗，使用的評等標準為碰撞時間 (TTC)。

當 TTC 大於等於 1.70s 發出警告時，即可獲得每一試驗速度之可得分數。

2.3.3.3 評分說明

緊急煞車輔助系統(弱勢道路使用者)得分，其建立於其他子系統之分數加總，例如：行人頭部、上腿部與下腿部之分數總和：

若子系統試驗加總分數低於 22 分，即使安裝此系統且獲得高分，緊急煞車輔助系統(弱勢道路使用者)(AEB VRU)得分仍為零。

2.3.3.3.1 緊急煞車輔助系統之行人

AEB 行人最多可獲得 6 分，白天所有情境試驗最多 3 分，夜間所有情境試驗最多可獲得 3 分 (CPNA-25、CPNA-75、CPLA-25 及 CPLA-50)。

計算每種情境之常態化分數，將其平均並乘以白天與夜晚條件可得之 3 分。

下述各點適用於白天及夜間條件，不同試驗速度之每個 AEB 行人情境：

試驗速度	遠端成人碰撞情境試驗 50%	近端成人碰撞情境試驗 25%		近端成人碰撞情境試驗 75%		近端兒童碰撞情境試驗 50%	前端成人碰撞情境試驗 50%	前端成人碰撞情境試驗 25%
	白天	白天	晚上	白天	晚上	白天	白天&晚上	
20km/h	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
25km/h	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
30km/h	2.000	2.000	1.000	2.000	1.000	2.000	1.000	
35km/h	3.000	3.000	2.000	3.000	2.000	3.000	2.000	
40km/h	3.000	3.000	2.000	3.000	2.000	3.000	2.000	
45km/h	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	
50km/h	2.000	2.000	3.000	2.000	3.000	2.000	3.000	3.000
55km/h	2.000	2.000	3.000	2.000	3.000	2.000	3.000	3.000
60km/h	1.000	1.000	2.000	1.000	2.000	1.000	2.000	2.000
65km/h								1.000
70km/h								1.000
75km/h								1.000
80km/h								1.000
總分	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	30.000	

2.3.3.3.1.1 緊急煞車輔助系統之行人得分範例

情境	白天		晚上	
遠端成人碰撞情境試驗 50%	16.02	89.0%		
近端成人碰撞情境試驗 25%	18.00	100.0%	14.93	82.9%
近端成人碰撞情境試驗 75%	18.00	100.0%	15.84	88.0%
近端兒童碰撞情境試驗 50%	14.94	83.0%		
前端成人碰撞情境試驗	22.50	75.0%	24.00	80.0%
總分	89.4 % or 2.682 分		83.6 % or 2.509 分	

緊急煞車輔助系統之行人總分=2.628+2.509=5.191 分

2.3.3.3.2 緊急煞車輔助系統之自行車騎士

AEB 自行車騎士最多可獲得 6 分。對於這兩種情境，計算常態化分數，將其平均並乘以可得的 6 分。

下述各點適用於每個 AEB 自行車騎士情境中的不同試驗速度：

試驗速度	近端自行車騎士碰撞情境試驗	前端自行車騎士碰撞情境試驗	
20 km/h	1.000		
25km/h	1.000	1.000	
30km/h	1.000	1.000	
35km/h	1.000	2.000	
40km/h	1.000	2.000	
45km/h	1.000	3.000	
50km/h	1.000	3.000	3.000
55km/h	1.000	3.000	3.000
60km/h	1.000	1.000	1.000
65km/h			1.000
70km/h			1.000
75km/h			1.000
80km/h			1.000
總分	9.000	27.000	

2.3.3.3.2.1 緊急煞車輔助系統自行車騎士得分範例 CBLA 情境中試驗結果：

試驗速度	分數 _{試驗速度}		碰撞速度		得分 _{試驗速度}	
	AEB	FCW	AEB	FCW	AEB	FCW
25km/h	1.000		0km/h		1.000	
30km/h	1.000		0km/h		1.000	
35km/h	2.000		0km/h		2.000	
40km/h	2.000		20km/h		1.600	
45km/h	3.000		25km/h		3.000	
50km/h	3.000	3.000	30km/h	2.28sTTC	3.000	3.000
55km/h	3.000	3.000	40km/h	2.01sTTC	0.000	3.000
60km/h	1.000	1.000	未測試	1.71sTTC	0.000	1.000
65km/h		1.000		1.70sTTC		1.000
70km/h		1.000		1.69sTTC		0.000
75km/h		1.000		1.41sTTC		0.000
80km/h		1.000		1.43sTTC		0.000

試驗 速度	分數 _{試驗速度}		碰撞速度		得分 _{試驗速度}	
	AEB	FCW	AEB	FCW	AEB	FCW
總分	27.000				19.000	
常態化分數					70.3%	

AEB 自行車騎士(假設該範例的常態化分數)

(1) CBNA 情境之常態化分數：**45.7%**

(2) CBLA 情境之常態化分數：**70.3%**

總分：58.0%

緊急煞車輔助系統自行車騎士總分=6.0x58.0%=**3.480 分**

2.3.3.3.3 視覺呈現

緊急煞車輔助系統(弱勢道路使用者)(AEB VRU)之得分顏色呈現由 AEB 行人與 AEB 自行車騎士之加總分數為基礎，四捨五入到小數點後三位。

顏色	判定	適用於總得分	功能性比
綠色	優	9.001-12.000 分	75.0%-100.0%
黃色	良好	6.001-9.000 分	50.0%-75.0%
橘色	尚可	3.001-6.000 分	25.0%-50.0%
棕色	差	0.001-3.00 分	00.0%-25.0%
紅色	不良	0.000 分	00.0%
灰色	未具備	0.000 分	00.0%

AEB 行人與 AEB 自行車騎士得分個別使用不同情境之彩色俯視圖呈現；成人穿越、兒童穿越及縱向（如適用）。使用之顏色依個別情境分數為基礎，四捨五入到小數點後三位。

顏色	判定	適用於總得分	功能性比
綠色	優	4.501-6.000 分	75.0%-100.0%
黃色	良好	3.001-4.500 分	50.0%-75.0%
橘色	尚可	1.501-3.000 分	25.0%-50.0%
棕色	差	0.001-1.500 分	00.0%-25.0%
紅色	不良	0.000 分	00.0%
灰色	未具備	0.000 分	00.0%