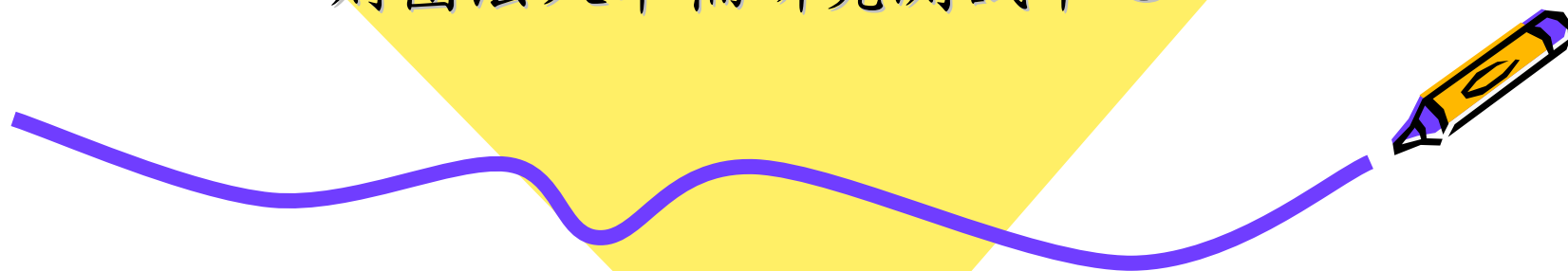


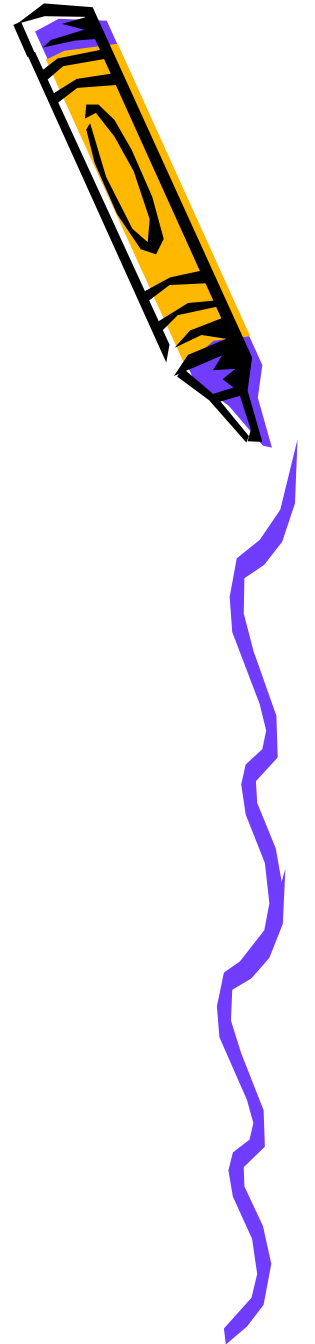
# 輪胎性能標示管制

財團法人車輛研究測試中心



# 簡報內容

- 一、國內外輪胎管制現況說明
- 二、國內輪胎廠商現況及因應措施
- 三、法規動向與能量缺口
- 四、討論與建議

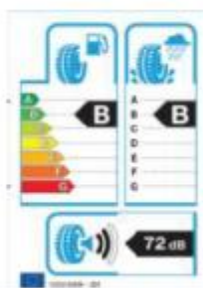


# 一、國內外輪胎管制現況說明



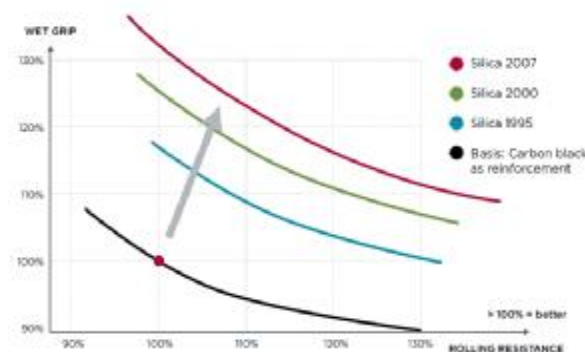
| 國家 | 輪胎標準  | 輪胎等級/標籤                                       | 輪胎充氣方案                             |
|----|---|---|------------------------------------|
| 歐盟 | 依據EC 661/2009及EC 1222/2009等強制性標準，於2012年11月起生效 | 2012年11月強制標示滾動阻力、溼抓地力及噪音                      | TPMS標準於2012年實施                     |
| 日本 | N/A   | 2010年1月起採自願性標示輪胎滾動阻力及溼抓地力                     | 正在審議標準                             |
| 韓國 | 參考歐盟輪胎測試管制標準，於2013年起生效                        | 針對輪胎滾動阻力及溼抓地力，2011年採自願性標示，2012年起強制標示管制        | 於2010年提出TPMS標準                     |
| 美國 | 延用加州的輪胎測試標準                                   | 在2010年所通過的輪胎滾動阻力、溼抓地力及耐磨性等分級和標籤計畫，應會延至2012後實施 | 強制性TPMS標準，於2010年生效。要求所有新量產客車裝設此系統。 |
| 中國 | N/A   | 目前正在討論中，預計2015年會有初步標示管制方式公布                   | 採自願性裝設TPMS系統                       |

**Fuel efficiency class:**  
Even though the results\* may vary according to vehicles and weather conditions, the difference between class G and class A for a complete set of tyres can reduce fuel consumption by 7,5%\*\* and even more for trucks



**Wet Grip class:**  
Even though the results\* may vary according to the vehicles and weather conditions, in case of full braking, the difference between class G and A for a full set of tyres can be a 30% shorter braking distance (for example for a car driving 80 km/h, this may represent a shorter braking distance of 18m)\*\*.

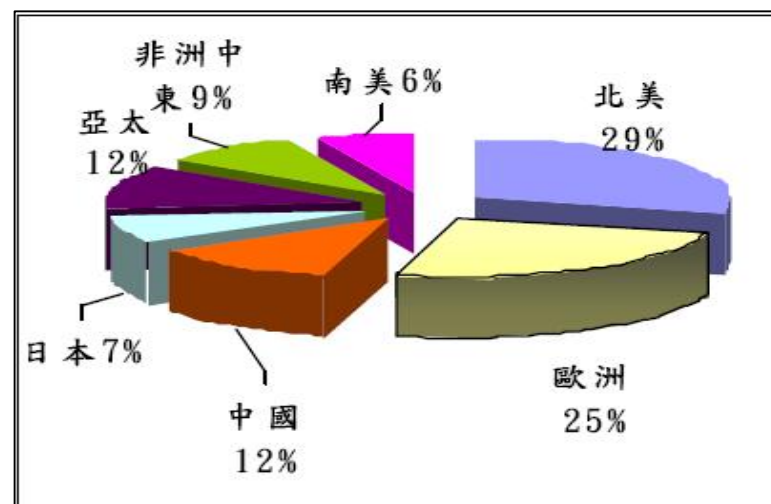
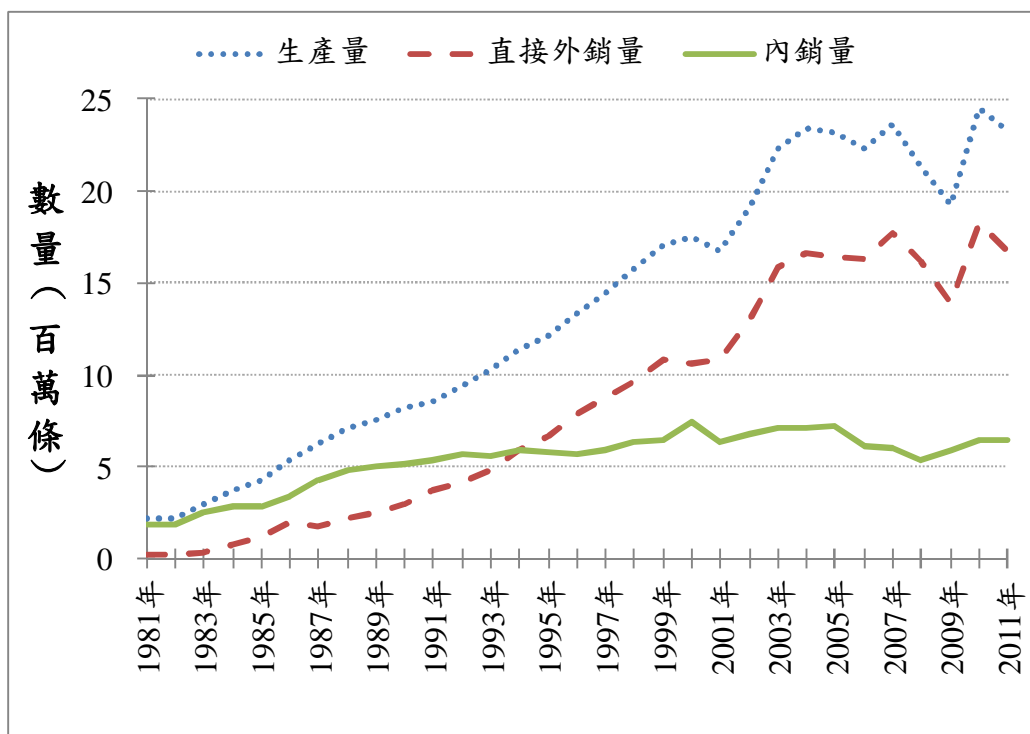
**external rolling noise:** the measured value in dB  
 • 3 black waves= above the future European limit, meaning noisier,  
 • 2 black waves= between the future limit and 3dB below, meaning average tyre,  
 • 1 black wave= 3dB or more below the future limit



## 二、國內輪胎廠商現況及因應措施



### U 國內輪胎銷售調查



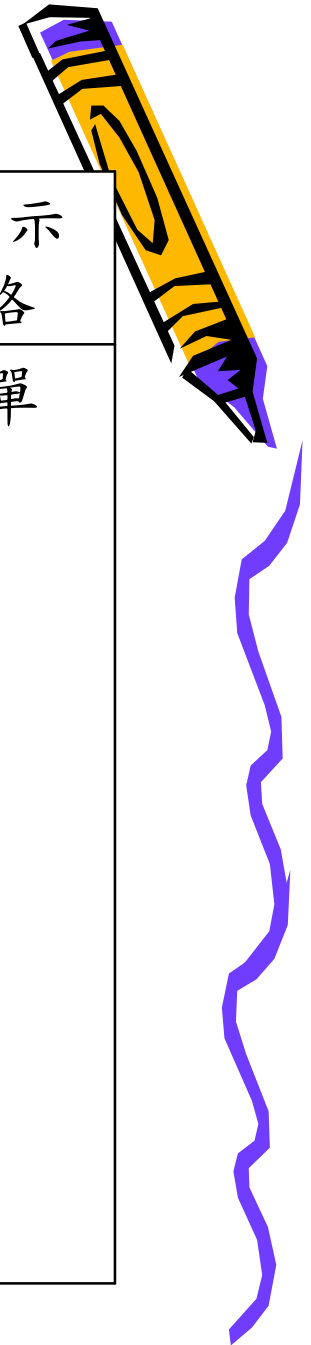
資料來源：中華經濟研究院（2012/04）整理分析，原始資料來自經濟部統計資訊網絡（<https://2k3dmz2.moea.gov.tw/gwweb/>）。



國內輪胎主要以外銷歐、美等地為主，皆需進行輪胎性能標示等

## 二、國內輪胎廠商現況及因應措施

| 現況   | 因應歐盟輪胎標示標籤規範之策略       |
|--|-----------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>U 以新產品為優先貼標籤，舊有產品則維持原狀。</li><li>U 國內消費者對輪胎選用仍有品牌迷思，不利推動。</li><li>U 傾向有輸歐之輪胎才貼標籤，其餘則不貼。</li><li>U 只要有認可之輪胎皆會貼標籤。</li><li>U 無滾動阻力、溼抓地力等檢測能量，不利於推行。</li><li>U 標示方式建議參考歐盟或日本規定，減少標籤製作成本。</li></ul> | <p>送國外相關測試單位進行認證。</p> |



### 三、法規動向與能量缺口



滾動阻力  
CNS 15388

溼抓地力  
CNS草案制定



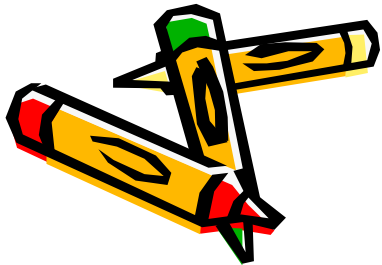
滑行噪音  
CNS 9480

國內  
作法

自願標示

能源局  
節能標章

標檢局  
商品檢驗



### 三、法規動向與能量缺口

#### 國內測試能量說明

滾動阻力

無國家認可實驗室及設備，  
多為輪胎廠商自行建構

溼抓地力

無相關測試場地及設備能量

滑行噪音

ARTC已具備相關測試場地  
與能量，且跑道經由TUV認可



## 四、討論與建議

1. 國內輪胎大多外銷歐、美等地，大多皆須符合歐盟標籤法規規定，因此如國內也推行輪胎分類標示，相對對產業衝擊較小。
2. 目前國內尚無相關測試規範及標準，因此初期建議管制方式採自願性標示，以歐盟標籤方式自行宣告，減小政府及廠商之成本支出，後續再慢慢導入強制管制。
3. 藉由政府政策面宣導，經媒體讓消費者了解節能輪胎的特性，改變消費型態，增加輪胎廠商標示意願。
4. 新增/修訂輪胎相關檢測方法及標準，並建立國內相關檢測能量，以利於後續管制推動

