

正本

檔 號：  
保存年限：

交通部 函

轉發方式	109年8月21日	收文
<input checked="" type="checkbox"/> 電子		
<input type="checkbox"/> 平信	第 049 號	
<input type="checkbox"/> 掛號		

機關地址：100020臺北市仁愛路1段50號

傳真：(02)2389-9887

聯絡人：李正建

聯絡電話：(02)2349-2108

電子郵件：lee2163@motc.gov.tw

24141

新北市三重區中正北路61號3樓

受文者：臺灣省汽車路線貨運商業  
同業公會聯合會

發文日期：中華民國109年8月21日

發文字號：交路字第1095008561號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：會議記錄、簽到單

主旨：檢送本部109年6月22日召開研商重刻溝槽輪胎比照翻修輪胎管理開放使用之可行性會議紀錄如附件，請查照。

正本：行政院環境保護署、經濟部標準檢驗局、台灣橡膠暨彈性體工業同業公會、中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會、中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會、臺灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會、台灣區汽車修理工業同業公會、財團法人車輛安全審驗中心、交通部運輸研究所、交通部公路總局、交通部高速公路局

副本：本部路政司（含附件）

部長林佳龍

# 研商重刻溝槽輪胎比照翻修輪胎管理開放使用之可行性 會議紀錄

一、會議時間：109年6月22日(星期一)上午9時30分

二、會議地點：本部1609會議室

三、主席：陳司長文瑞

紀錄：李正建

四、出(列)席單位及人員：如簽到表

五、主席致詞(略)

六、各單位意見：

(一) 有關重刻溝槽輪胎得否訂定國家標準課題：

1、橡膠公會表示，並無國外實際使用狀況及數據資料提供，惟重刻溝槽輪胎於國外輪胎大廠(如米其林及普利司通)，均有在生產使用，而國外輪胎大廠於生產可溝輪胎時，其胎體比一般輪胎多了4公厘(mm)之厚度，因此，建議可於國家標準加訂，若輪胎宣稱是屬可重刻溝，則應抽樣檢驗輪胎胎體厚度是否多4公厘(mm)，檢驗通過才可以使用，並禁止遊覽車、國道客運車輛及其他大型車輛之轉向軸車輪使用。另目前重刻溝槽輪胎重刻後，僅會於胎邊黏貼刻溝技術人員之名字，以示負責，但未出具相關保證證明。

2、經濟部標準檢驗局表示，國家標準現行應施檢驗商品，對於汽車輪胎是列入強制檢驗，於輪胎進口或出廠時，依照CNS1431國家標準規定，檢驗輪胎品質項目，包括耐久、高速、製造日期及磨耗指示點等，主要以新胎為主，與重刻溝輪胎較不一樣；另外橡膠公會建議於新胎檢驗時，加入4公厘(mm)厚度之檢驗部分，是否可代表使用過後之重刻溝輪胎，於再重刻溝過程中，可確保其安全性，是有待商榷。另因國際間並無訂定重刻溝槽輪胎相關標準，該局尚無國家標準無修訂依據，且若單獨訂定國家標準是否有技術貿易障礙問題，需審慎評估。

(二) 有關重刻溝槽輪胎之使用管理規定，財團法人車輛安全審驗



中心表示，據了解國際間對重刻溝槽輪胎尚無一致之管理規範或作法，僅有美國聯邦法規規定(49 CFR 569 REGROOVED TIRES)允許使用加工後符合該技術規範之重刻溝槽胎；而英國與美國相反，並未對加工後規格進行規範，但應依照 The Road Vehicle (Construction and Use) Regulation 1986 之 Tyres 及 Condition and maintenance of tyres 所規定的適用車種及使用條件使用重刻溝槽胎；德國是有規範大客車(遊覽車)及公車之轉向軸禁止使用重刻溝槽胎，其他大型貨車未規定；而日本自動車檢查獨立行政法人審查事務規程中具備重刻溝槽輪胎之注意事項，故推斷日本並未禁止使用重刻溝槽輪胎。

(三) 有關重刻溝槽輪胎比照翻修輪胎管理開放使用之可行性議題，經會議討論後，仍認為若要開放車輛使用重刻溝槽輪胎，應比照現行翻修輪胎之使用規範予以管理，惟翻修輪胎有國家標準作為輪胎使用前之檢驗規定，較有安全性之保障。各單位及相關客、貨運公會之意見，摘述如下：

- 1、 中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會：公會較重視旅客生命安全，既然國際間各個先進國家已有相關規範在運用投入，建議先將國際間既有規範導入，並由國內可受公平之主管機關(如經濟部標準檢驗局)能訂定相關訂定審驗標準及使用規範，確保重刻溝槽輪胎安全無虞。
- 2、 中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會：
  - (1) 安全審驗之標準，是隨科技之進步與時俱進，但是關鍵仍在安全，同意中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會之建議。
  - (2) 不管是重刻溝槽輪胎、翻修輪胎或是再生胎，在高速運轉下，同時也會產生高溫，而重刻溝槽輪胎在高速運轉下產生高溫，對其結構是否產生影響，因此，針對重刻溝槽輪胎之使用，建議必需由專業機構來檢驗及驗證，



再由監理機關重新制定法規來執行，以確保使用安全。

- 3、 中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會：針對重刻溝槽輪胎使用之安全性是存疑，尤其是貨車載運貨物下之重量，於高速行駛下所產生之高溫，對於重刻溝槽輪安全性相較於新輪胎之使用，因其厚度已減少，是否能安全無虞使用；另重刻溝槽輪胎既然輪胎業者宣稱技術很成熟，那是否有掛保證，並建議比照新胎一樣，有保證。
- 4、 中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會、林技術顧問，提供幾點意見：
  - (1) 贊成財團法人車輛安全審驗中心之說明，因為德國是最先進國家，建議採用德國之規範。
  - (2) 針對何種輪胎可以再重刻溝使用，建議訂定輪胎壁應至少有多少層(如3層至4層)以上才可以重刻溝。
  - (3) 建議全國之交通車可以用重刻溝槽輪胎，因交通車未行駛高速公路；另同意本公會秘書長看法，因遊覽車常行駛高速公路，建議遊覽車不要使用重刻溝槽輪胎。
  - (4) 據橡膠公會前述說明，重刻溝槽輪胎於重刻溝後會黏貼刻溝技術人員之名字，因此，建議利用此方式除黏貼名字外，再增加日期、時間及刻溝前輪胎之狀況(含照片)，由國內蒐集完整使用情形數據資料。
  - (5) 另據實際了解，中國大陸輪(新)胎之胎紋深度比米其林新胎多了1.7公厘(mm)，所以臺灣輪(新)胎紋深度比中國大陸輪(新)胎少太多，提供橡膠公會參考。
- 5、 高速公路局：鑑於高、快速公路之行車速限較高，車輛行駛速度普遍較快，如發生事故往往形成重大損傷，故仍建議使用重刻溝槽輪胎之大型車，行駛及進入高、快速公路時，比照翻修輪胎採相同之管制規定，降低爆胎及事故之風險，以維高快速公路行車安全。
- 6、 公路總局：若重刻溝槽輪胎有安全性驗證下，可有條件開放

使用，其條件建議比照翻修輪胎之使用管理機制。

- 7、 行政院環境保護署：重刻溝槽輪胎若要開放使用，仍建議以交通安全為優先考量。

## 七、 會議結論：

(一) 針對車輛使用重刻溝槽輪胎之安全性課題，經討論確認，既然幾個輪胎大廠於國外已經有生產使用重刻溝槽輪胎，為了確保車輛使用之安全性，因此在未有重刻溝槽輪胎相關實際使用狀況及數據之支持作為安全性驗證前，暫不開放重刻溝槽輪胎之使用，並請橡膠公會依下列方式儘速辦理：

- 1、 請橡膠公會與輪胎廠商(如米其林及普利司通)再予以討論，取得輪胎廠商在其他國家實際使用狀況及數據，或是輪胎廠商與學術界合作發表過之論文研究文章資料，作為安全性驗證資料。
- 2、 若橡膠公會確實無法取得其他國家實際使用狀況及數據，或是國外論文研究文章資料，或許橡膠公會可以與客運業者、貨運業者或遊覽車(校車)業者合作，研提試辦計畫，惟若以試辦計畫辦理方式提報，並需負擔所有責任及投保相關保險，另試辦計畫內容，包含下列項目：

- (1) 試辦期程：至少1年以上或2年，需有起迄時間。
- (2) 試辦車輛數：至少需提供車輛號碼。
- (3) 試辦範圍：北區、中區或南區，至少2區。
- (4) 試辦路線：以市區道路為主。
- (5) 試辦車種：大客車、遊覽車或大貨車。
- (6) 試辦成效分析：
- (7) 建議未來修法內容。

## 七、 散會(下午3時50分)