



기타 주요정보 및 이슈

계속되는 타이어의 사용(마모)한계 적정성 논란

적정한 타이어의 마모한계는 어느 정도 일까? 현재 우리나라와 일본의 타이어 법적 마모한계는 1.6mm(2/32인치)로 규정되어 있고, 미국의 경우에는 마모한계와 관련한 연방법상 규정은 없으나 42개 주가 1.6mm를 기준으로 적용하고 있고, California 와 Idaho 주는 0.8mm(1/32인치)를 그리고 그 외 Arkansas, Montana, New Mexico, North Dakota, South Carolina와 West Virginia주는 어떤 기준도 가지고 있지 않다. 캐나다는 연방⁴ Motor Vehicle Safety 법 하에 승용차 및 소형 트럭용 타이어에 있어 1.6mm를 마모한계로 규정하고 있다.

그럼 이렇게 세계적으로 많이 사용되고 있는 1.6mm의 마모한계 기준은 적정한가? 이에 대해 북미와 유럽지역에서는 그 기준 깊이를 늘려야 한다는 주장이 계속 제기되어 왔으며, 최근 미국에선 소비자의 타이어 구매 결정에 있어 큰 영향을 미치고 있는 「Consumer Reports」지가 마모한계 기준 늘리기 주

장에 힘을 실었다.

동 잡지는 소비자가 타이어의 트레드 깊이를 쉽게 파악하는데 방법에 있어 미국 페니(penny) 동전 대신 그보다 큰 쿼터(quarter) 동전을 사용해야 한다면, 우기에서의 제동거리가 타이어 트레드 깊이 3.2mm(4/32인치)를 기점으로 크게 증가한다는 조사 결과를 인용하여 타이어 마모한계를 1.6mm에서 3.2mm로 바꾸기를 권고하였다.

이러한 권고안에 대해서 미국의 많은 타이어 대리점들은 트레드 깊이가 깊을수록 안전하다는데 동의하면서도 소비자의 입장에서 이러한 주장이 업계의 타이어 판매 증진을 위한 하나의 전략으로 인지될 수도 있어서 얼마나 많은 타이어 소비자들이 동 권장안에 따라 타이어를 교체할지는 모르겠다는 입장이며, 여하튼 타이어 마모와 관련한 소비자의 안전의식 제고에는 도움이 될 것이라는 반응이다.

한편, 일부 대리점들은 적정한 트레드 깊이도 중요하

겠지만 트레드의 깊이가 충분하더라도 이상하므로 인해 실제로 타이어가 상당히 많이 교체 되고 있으며, 또한 많은 타이어 소비자들이 트레드 깊이가 보다는 제동력 저하나 하이드로플레이닝(Hydroplaning) 등의 현상에 많은 관심을 갖고 있다고 말하고 있다. 향후 마모한계 늘리기 주장이 법적으로 반영이 될 수 있을지는 지켜봐야 할 문제지만, 타이어의 적정한 마모한계 기준 설정은 소비자들의 안전성과 경제적인 측면이 균형적으로 고려되어야 하며, 따라서 상당히 까다로운 문제인 것만은 확실한 것으로 보인다.

※ 역주

· 하이드로플레이닝(Hydroplaning) : 자동차가 물이 고인 노면을 고속으로 주행하면 타이어가 노면에 닿아서 회전하는 것이 아니고 물위를 떠서 주행하는 현상이 나타남.

이러한 현상이 발생하면 브레이크 및 핸들조작이 어렵고 견인력이 없어진다. 이러한 현상을 방지하기 위해서는 마모한계 이하인 타이어를 사용하지 않는 것이다.

· 트레드 : 타이어가 노면과 접촉하는 부분

(자료 : 미국 「Tire Business」 07. 10.22일자, 「Rubber & Plastics News」 07.10.29일자)

미국, 중국산 타이어 품질 기준 강화

중국 Hangzhou Zhongce Rubber Co. Ltd.가 생산하고 미국의 Foreign Tire Sales Inc.(FTS)가 수입한 약 25만개의 소형 트럭용 타이어의 리콜 사태가 어느 정도 마무리 되어 가고 있다. 중국 생산업체에게는 리콜에 대한 강제권을 행사할 수 없는 미국 법규에 따라 FTS는 금년 10월 25일까지 리콜 조치를 끝낼 계획이며, 9월 초 현재 25만개 중 약 4,000개의 문제 타이어를 회수하였다고 밝혔다.

동 리콜사태가 끝을 보이는 반면, 중국정부와 NHTSA(미국 고속도로 교통안전 위원회)와의 관계는 서서히 강화되고 있다. NHTSA에 따르면 9월 12일에 NHTSA와 중국정부는 자동차 안전 부문에 있어서의 양국간의 관계를 강화하고 제품 품질 검사 기준을 향상시키기 위한 양해각서에 서명했다.

동 협정에서 양국은 (1) 기술적 규제와 관련 기준의 발전과 설립, (2) 기술적 규제 또는 관련 기준의 사후 구축 검토, (3) 소비자관련 정보의 발전과 유포, (4)

기술적 규제의 의무 불이행과 안전관련 결함의 규명을 포함한 인증과 시행 등의 부문에서 협조를 할 수 있다는데 동의하였고, NHTSA는 동 협정이 미국의 기준을 더욱 강화하는데 도움을 줄 것이라는 입장이다.

또한, 동 협정은 자동차의 기술 규제와 안전 부문에 있어 조사와 발전 계획의 공유 및 토의, 기술 조건의 조화 확대, 그리고 자동차 안전향상과 관련된 조사, 연구, 교육을 위한 전문가들의 교류를 위한 문을 열어두었으며, NHTSA 대표자들과 중국 정부는 일년에 적어도 한번은 회의를 갖기로 되어 있다.

NHTSA 대변인에 따르면 동 양해각서는 일년 훨씬 전부터 추진해 온 사항으로 FTS 리콜사태에 대한 대응책으로써의 조치가 아니며, 단지 FTS 리콜사태로 미국과 중국정부와의 공조에 대한 필요성이 확실히 부각되었을 뿐이라고 밝혔다.

(자료 : 미국 「Modern Tire Dealer」 07.10월호)