



# 타이어 마모한계 1.6mm 적정한가 ?

**세계적으로 널리 받아들여지고 있는 1.6mm의 타이어 마모한계는 적절한 것인가?  
최근 미국과 유럽에서는 이에 대한 논란이 일고 있으며 이와 맞물려 자동차 운행의 안전을 위하여 타이어업계가  
나서서 3.2mm를 기준 마모한계로 정해지도록 노력해야한다는 데 대한 논란이 이어지고 있다.**

표면적으로 젖은 노면에서 타이어의 트레드(접지면) 깊이가 1.6mm 일 때보다 3.2mm일 때 제동거리가 현저히 짧아진다는 데 대해서는 논란의 여지가 없다. 하지만 트레드 깊이가 깊을수록 제동거리가 짧아지는데 그렇다면 그 기준 깊이를 어디로 정할 것인가?

현재로서 미 연방법은 미국에서 판매되는 모든 자동차용 타이어는 제조시 1.6mm로 정해진 마모한계 표시가 되어야 한다고 규정되어 있지만 마모한계에 대한 국가적인 미국 기준은 없고 다만 각각의 주들이 나름의 규정을 정하고 있을 뿐이다. 예컨대, 미국의 California, Idaho 주는 0.8mm를 기준으로 가지고 있고, Arkansas, Montana, New Mexico, North Dakota, South Carolina 그리고 West Virginia는 어떤 기준도 가지고 있지 않다.

그럼 1.6mm는 어떻게 사실상의 기준이 되었을까? 이는 바이어스 타이어 시절에 보증의 보상범위의 기준으로 정해진 것으로 보이며, 그때 이후로 이 기준은 래디얼화와 광폭의 저 편평비화 같은 타이어 발전에도 불구하고 지속적으로 유지되고 있는 것이다. 과거의 유물 같은 1.6mm 마모 기준 자동차 운행시 안전의 관점에서 기준 깊이를 더 늘려야 한다는 실험적 테스트를 근거로 한 주장이 제기되고 또 많은 관련 전문가들이 그것이 바람직한 방향이라고 생각하고 있지만, 이러한 과거의 유물 같은 1.6mm 마모 기준의 변화가 현실화되기 위해서는 아직 많은 시간이 필요할 것으로 보인다. 기준 변화에 있어 일각에서 나오고 있는 우려의 목소리는, 소비자 보호와 관련된 단체의 경우 이 같은 기준 변화를 타이어를 더 많이 판매하기 위한 타이어업계의 한 전략으로 받아들일 수 있고, 환경보호와 관련된 단체들은 마모한계를 늘림으로 인해 폐타이어의 발생량이 증가되고 타이어에 소요되는 고무 등의 원자재가 상당히 낭비될 수 있다고 주장할 수 있다. 아울러, 기준을 고치기 전에 건설회사가 노면의 마찰력 등을 높이는 등의 노면향상 노력을 해야 하지 않느냐란 주장도 있을 수 있다.

미국 Tire Business지에서 실시한 온라인 설문조사에서 응답자의 3/4 이상이 마모기준을 3.2mm로 늘리는 것이 바람직하다고 응답하였다. 3.2mm가 국가적인 타이어 마모한계 기준이 될 수 있을 것인가? 그리고 그렇게 된다면 그 기준의 시행과 집행은 원활할 것인가? 지켜볼 일이다.

〈자료: 미국 「Tire Business」 06.9.25, 10.9  
미국 「Rubber&Plastics News」 06.10.2〉