

EU, 자동차 타이어에 연비, 안전, 소음 관련 라벨 부착 의무화

자동차의 온실가스 배출 억제에 대한 일환으로, EU는 자동차타이어에 대한 연비, 안전, 소음에 대한 라벨 부착의무화를 추진함에 따라 빠르면 2012년부터 타이어 라벨 부착이 의무화될 전망이다. 한편, 이와 함께 EU는 각 회원국에게 그린타이어 수요 장려조치를 취할 것을 권유함에 따라 향후 유럽시장 내 그린타이어 수요가 늘어날 것으로 예상된다.

EU의회는 지난 4월 22일 EU 집행위원회가 제안한 타이어 라벨링(labeling) 제도를 1차 법안 검토를 통하여 채택하기로 하였으며, EU의 입법 절차상 동 제도는 이사회에 승인을 거쳐 하반기 중 다시 EU의회에 2차 법안 검토를 거쳐 2012년 중 발효될 예정이다. 물론 이사회에 승인 획득과 2차 검토 과정에서 법안 내용이 수정될 가능성도 있으나 현재로서는 거의 원안 그대로 입법, 발효될 것으로 예상된다.

타이어 라벨링 제도는 자동차 엔진기술을 비롯한 자동차에서의 이산화탄소 배출 억제 및 규제를 목적으로 EU가 당초 도입 추진한 방안들 중의 하나로서, 타이어의 연비, 안전성 그리고 소음에 대하여 해당 타이어가 어느 정도의 품질 및 성능을 가지고 있는지를 타이어 구매자들이 쉽게 알 수 있도록 라벨에 표시하여 타이어에 부착하도록 규정하고 있다. 연비와 안전성에 있어서는 알파벳 A부터 G까지 등급을 나누어 해당 등급을 표시하게 되며, 소음은 유럽 규정상의 요건에 따라 측정된 실측치를 구체적인 수치로 표기하게 된다.

○ 타이어 연비 표시

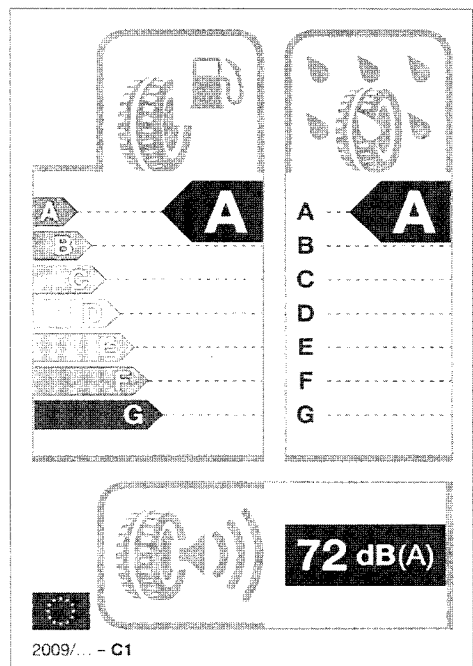
유럽시장에서는 세탁기, 냉동고, 냉장고 등의 가전제품에 에너지효율 카테고리를 표시하도록 의무화하고 있는데, 이번 라벨링 제도가 도입되면 2012년 7월부터 제조되는 모든 타이어에도 이와같이 연비(fuel efficiency)를 표시하여야 한다. 타이어 연비 표시는 사실상 타이어의 회전저항(Rolling resistance)의 크기에 따라 판단되는 것으로, 회전저항은 주행 시 타이어 자체 또는 타이어와 노면사이에서의 에너지 손실을 의미한다. 즉 타이어 회전저항이 약하면 약할수록 자동차의 연료 소비는 감소되는데, 이 같은 회전저항의 크기에 따라 연비의 우수함을 A(Best)부터 G(Worst)까지의 등급으로 나누어 등급표시를 하게 된다. 현재 시판되는 타이어들 가운데 회전저항이 약한 것과 높은 것 사이에 연료 소비를 비교할 때 10%까지의 연료 소비 차이가 날 수 있다고 하며, 연비 표시는 회전저항이 낮은 타이어를 장려해 그만큼 자동차의 환경오염을 줄이자는 EU측의 의도에서 비롯된 것이다.

○ 타이어 안전 표시

회전저항이 약한 타이어는 연료소모 측면에서는 유리하나, 도로가 빗물 등으로 젖어 있을 때 도로와의 밀착성(마찰력)이 약할 수 있어 안전측면에서는 문제가 될 수 있다. 이에 따라 EU 의회는 젖은 도로에서 브레이크를 밟았을 때의 밀착성(Wet Grip)에 관한 정보를 표기토록 하고 있으며, 연비표시와 같이 A등급부터 G등급까지 나누어 그 우수도에 따라 해당 등급을 나타내게 된다.

○ 타이어의 소음 표시

연비, 안전 표시와 함께 타이어 주행 시 소음이 적은 타이어를 장려하기 위하여, 관련 규정(UN ECE 117)이 요구하는 시험환경에서 측정된 회전 소음 측정치를 구체적인 수치로 표시하여야 한다.



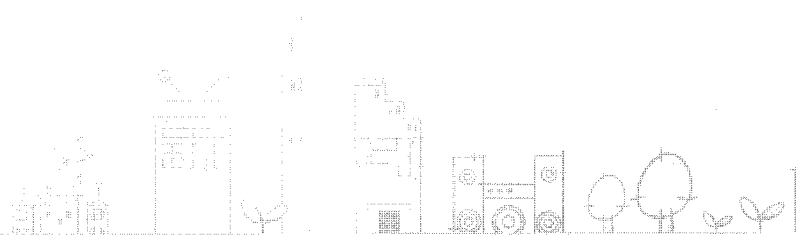
라벨링 법안에 따르면, 타이어 제조자 및 공급자는 2012년 7월부터 신규 타이어의 기술 사양에 연비, 안전, 소음과 관련된 상세한 정보를 기재하여야 한다. 동 정보는 앞서 언급한 바와 같이 타이어에 스티커 형태의 라벨로 부착 표시하고, 매장 내 리플렛 및 인보이스에도 모두 표기하여야 한다.

당초 EU집행위원회는 동 라벨링 법안을 유럽의회에 제시할 때, 법안의 법적 성격에 있어 '지침(Directive)' 형태로 제안하였으나 EU의회는 지침보다 규제성이 강하고 즉시 시행될 수 있는 '규정(Regulation)'으로 바꿀 것을 제안하였다. 지침은 EU 회원국이 시행할 수 있는 자국법상 규정을 만드는 데 기초가 되는 것으로서, 이에 따라 지침으로 법안이 통과되면 시행시기가 늦어질 수 있고 자국법으로 만드는 과정에서 지침내용에 대한 해석을 달리하여 국가에 따라 지침 내용보다 규제가 완화 또는 강화될 수 있다.

동 라벨링 법안의 의결에 앞서, 지난 3월 10일 EU 집행위가 입법 제안한 타이어의 회전저항, 젖은 노면의 접지력, 소음에 대한 최소요건(minimum requirement)에 대한 규정이 유럽의회를 통과하였다. 2012년 11월부터 이러한 최소요건을 만족시키지 못하는 타이어 제품은 유럽 내에서 판매와 사용이 금지되는데, 동 요건은 기존의 기준에서 대폭 강화된 수준이어서 브리지스톤사를 비롯한 유수 타이어 메이커들로 구성된 일본 타이어 업계의 경우에도 상기 기술요건 충족에 있어 우려를 표하고 있으며, 우리 타이어 업계도 상당한 애로가 있을 것이라는 예상과 함께 기술향상에 박차를 가하고 있는 상황이다.

한편, 이번 라벨링 법안의 의결로 EU 지역의 그린타이어 수요가 급격히 증가할 것으로 보인다. EU의회는 각 회원국이 이 규정을 기초로 그린타이어의 수요 장려조치를 마련할 것을 권유하였으며, 이미 08년 6월에 프랑스 환경장관도 그린자동차 장려제도(Bonus-Malus제도, 즉 그린 자동차 구매자에게는 장려금을 부여하고 연료소비가 큰 자동차 구매자에게는 일종의 패널티를 지불토록 한 제도)를 도입할 때 타이어에 대한 환경라벨제도가 마련되면 그린자동차 장려 제도에 그린타이어 장려 조치를 통합하겠다고 발표한 바 있어 향후 라벨링 제도 제정 진행과 함께 EU회원국의 그린타이어 장려 조치가 가시화될 것으로 예상된다.

최근 들어 세계 여러나라들이 자국의 타이어 품질 관련 규제를 신규로 추가하거나 강화하는 모습을 나타내고 있는데, 이러한 성향은 주로 무역 상의 비판세장벽 역할을 하는 기술규제를 통하여 자국의 타이어산업을 보호하려는 의도에서 비롯된 것으로 보인다. 특히 유럽은 타이어 부문에서 세계에서 가장 많은 규제를 가진 지역 중의 하나로, 타이어만을 대상으로 한 EU 차원의 규정으로는 다음과 같은 6개의 지침들과 8개의 UN/ECE 기술규격이 적용되며, 금번에 유럽의회는 라벨링 법안 의결로 타이어에 대한 유럽의 규제는 더욱 강화될 것으로 보인다.



〈타이어에 대한 주요 EU 법규〉

EC Directive 89/459	승용차 타이어 트레드의 표면 및 깊이에 대한 규정
EC Directive 92/23	타이어 형식승인 규정
EC Directive 2001/43	타이어 롤링 소음에 대한 규정
EC Directive 2005/11	타이어 제조업체 실험실에서의 결과를 지정된 검사소에서의 결과처럼 인정하는 조건
EC Directive 2005/69	타이어 제조시 PHA 사용 제한
EC Directive 2006/43	트레드재생 타이어의 마케팅 요건
UN/ECE Regulation 30	승용차 및 트레일러에 대한 규정
UN/ECE Regulation 54	상용차 및 트레일러에 대한 규정
UN/ECE Regulation 64	일시적으로 사용되는 스페어 휠과 타이어
UN/ECE Regulation 75	모터사이클 및 모페드 타이어
UN/ECE Regulation 106	농업용 운송기기 타이어와 트레일러
UN/ECE Regulation 117	타이어 롤링 소음
UN/ECE Regulation 108	승용차용 트레드 재생 타이어 및 트레일러
UN/ECE Regulation 109	상용차용 트레드 재생 타이어 및 트레일러

〈자료 : KOTRA 브뤼셀 코리아 비즈니스 센터 (09.4.29, 5.26), EU집행위원회의 입법 제안서 (08.11.13)〉 