

소비자보호를 위한 자동차결함제도의 개선연구

윤영한* · 류병운** · 박수헌***

A Study of Korean Vehicle Recall System Reforms

Younghan Youn*, Byungwoon Lyou**, Soohun Park***

Key Words : Recall(리콜), Defect Investigation(결함 조사), Law enforcement (법률 집행), 49 CFR (49 연방법규)

ABSTRACT

In the United States, when NHTSA initiates the vehicle defect investigation, the most of automotive manufactures voluntary start their vehicle's recall campaign immediately. However, in the domestic market, NGOs, medias and even the National Assembly complaint the attitude of domestic and foreign makers tendencies of retardation of recall campaign. Also there were criticism for the manufacturer's concealing or downsize of their vehicle defects to the publics. In general, the manufactures may wait until MLIT's decision to recall orders. Therefore, in this study, from the survey of foreign countries legal recall systems and it is recommended re-inforcement of the current vehicle management law to promote more frequent voluntary recall campaign from makers. In this study, it is also includes summarize all previous recall related research works and proposes the more stringent regulations to punish of concealing or downsize their vehicle safety defects.

1. 서론

신규제작 자동차에 대하여 『자동차안전기준에 관한 규칙』에 적합하지 않거나 안전운행에 지장을 주는 등의 결함이 반복적으로 다수의 자동차에 발생하는 경우에 결함의 시정을 위한 자동차리콜제도가 1992년 9월부터 『자동차 관리법』에 의하여 실시되고 있었다.

자동차결함으로 인한 교통사고를 미연에 방지하여 국민의 생명과 재산을 보호를 강화하고자 2003년 자동차 관리 제도를 기존의 형식승인제도에서 제작사 자기 인증제도로 전환하였으며 이후 자동차 안전도 확보 및 향상을 위해 매년 자동차 제작결함조사 사업을 지속해서 강화하고 있는 추세이다.

또한 제작결함조사를 통하여 '13년 시정명령을 지시한 차량은 국내제조사의 경우 27개 차종에 대한 981,298대, 수입제조사의 경우 162개 차종의 55,853대로 총계 199개 차종 1,037,151대로 정부 및 교통안전공단의 꾸준한 노력으로 자동차제작결함제도에 대하여 정착단계 및 양적 성장을 이루고 있다⁽¹⁾.

그러나 제작사의 측면에서 보면 미국 정부가 추진하는 리콜조사에는 즉각적으로 초기에 대응하여 적극적으로 자발적인 리콜을 실시하고 있는 반면 국내에서는 소극적으로 자발적 리콜 캠페인을 실시하고 있는 경향이 있다. 이는 미국의 경우 강력한 제조물 책임법(PL), 집단 소송제, 누장리콜에 대한 막대한 벌금 등 근본적으로 국내의 법적, 제도적인 여건과 차이가 있다고 판단되고 있다. 이에 따라 그동안 리콜제도 관련 수행되었던 연구과제 결과 분석 등을 통하여 리콜제도 활성화를 위해 도입이 필요한 안전의 도출과 단·중기 도입 과제 및 중점 추진 내용별로 재분류하고 실제 도입에 필요한 구체적 방안 마련을 위한 연구가 필요하게 되었다.

* 한국기술교육대학교

** 홍익대학교, 법과대학

*** 숙명여자대학교, 법과대학

E-mail : yhyoun@koreatech.ac.kr

2. 제작결함의 정의

2.1. 리콜제도의 개념

리콜은 제작사(제조사)가 결함¹⁾이 있는 제품을 공개적으로 회수하여 수리하거나 결함 없는 제품과 교환, 보상하는 제도이다. 자동차 리콜제도는 완성차나 부품이 안전위험을 야기하는 경우,²⁾ 즉 자동차 또는 그 부품의 안전기준에 부적합하거나 안전운행에 지장을 주는 결함으로 소비자의 생명·신체 및 재산상에 위해를 끼치거나 끼칠 우려가 있는 결함³⁾이 발견된 제품의 경우, 제작사 스스로 시행하는 자발적 리콜이나 행정부의 명령에 의하여 시행하는 의무적 리콜에 의해 소비자 등에게 제품의 결함 내용을 공표하고 수거, 파기 및 수리, 교환, 환급 등의 조치를 취함으로써 결함제품으로 인한 위험과 피해 확산을 방지하기 위한 제도라고 할 수 있다. 이러한 리콜 조치에는 판매 이전 제품의 시정조치를 포함할 수 있다.

자동차 리콜제도는 자동차가 인간의 생명, 신체에 위험과 피해를 야기할 수 있다는 점을 고려할 때 자동차의 리콜을 제조사의 자발적 리콜에만 맡겨둘 수 없다는 공익적 이유에서 국가(정부)의 개입이 필요하여 법률에 규정된 사전 조사나 시정조치 등의 리콜제도를 정부가 제대로 시행하지 않아 안전사고가 발생한 경우 정부에 대한 국가배상책임이 발생할 수 있다.

2.2 국내외 리콜조치의 법률적 성격

리콜에는 제작사의 자발적 리콜⁴⁾과 정부가 행정행위

를 통하여 개입하는 의무적(강제적) 리콜, 즉 리콜조치가 있다. 비록 외양상으로는 제작사의 자발적 리콜인 경우라도 정부의 권고나 행정지도 등 실질적 영향력 행사에 의하여 제작사가 리콜을 시행하는 형태의 영향을 받은 리콜은 리콜조치의 일종으로 볼 수 있다. 리콜조치는 정부가 사적 법률관계, 즉 시장에 개입하는 경우로서 자동차의 제작결함 등으로 야기되는 위험을 제거하기 위한 최소한에 머물러야 한다.

또한, 결함 및 상황의 다양성, 제작사와의 마찰, 리콜에 따른 시정조치의 비용은 결과적으로 일반 소비자들, 특히 미래 소비자들의 추가 비용부담으로 귀착된다는 점을 고려할 때, 리콜조치는 결과적으로 안전위험을 효과적이고 경제적인 방법으로서의 제거를 추구하여야 한다. 예컨대 미국의 경우 제작사와의 다툼이 법정외로까지 진행되어 소송으로 인한 시간적, 금전적 손실을 방지하고자 가급적 정부가 일방적으로 명령하는 의무적 리콜조치⁵⁾를 자제하고 되도록 제작사의 선제적으로 결함을 제거하는 자발적 리콜을 유도하고 있다.

외국의 경우와 비교할 때 한국의 경우 리콜제도는 법적제도의 미미와 모호성으로 인해 결함의 원인(root of cause)을 규명하는데 많은 비용과 시간을 소모하고 있어 결함을 조기에 발견하고 적시에 이를 시정하는데 어려움이 많다. 또한 미국과 달리 제작사 등과 정부 간의 시정조치에 대한 협상(negotiation)이 제도화되지 않아 사안별 융통성이 있는 다양한 조치가 내려지기 어렵다. 입법론(立法論) 적으로 리콜의 요건의 하나인 ‘안전운행에 지장을 주는 등의 결함’은 다소 모호하여 이를 ‘안전운행에 지장을 주는 결함’으로 명확히 할 필요가 있다.

3. 소비자 보호강화를 위한 리콜제도(안)

3.1. 국내자동차 결함시정조치 관련 제도연구 분석

리콜가이드라인에 대한 연구²⁾ 결과로는 일반 국민이 리콜에 대해 쉽게 알 수 있도록 리콜의 대상 및 범위 등 항목별 사례를 중심으로 리콜 가이드라인을 제시할 목적으로 수행되었다. 결함조사의 신속성과 신뢰성을 위해 연구된 안으로는 정비통신문(TSB)의 보고 의무화

감독이 이루어지는 것이 보통이다.

5) 미국의 리콜조치는 연방교통부의 외청인 ‘전미(全美)고속도로교통안전청(National Highway Traffic Safety Administration: NHTSA)’의 명령에 의한 의무적 리콜이 원칙이다.

1) “결함은 자동차 혹은 자동차 장치의 성능, 구조, 부품이나 원재료의 모든 결함을 포함한다(Defect includes any defect in performance, construction, a component or material of a motor vehicle or motor vehicle equipment)”: NHTSA

2) “자동차 안전이란 자동차의 설계, 구성 혹은 성능으로 비롯된 사고로 인한 사망 또는 상해와 같은 부당한 위험으로부터 대중으로 보호하기 위한 자동차 혹은 전동 장치의 성능을 의미하며, 자동차의 비(非)운행중의 안전성을 포함한다(Motor vehicle safety means the performance of a motor vehicle or motor vehicle equipment in a way that protects the public against unreasonable risk of accidents occurring because of the design, construction, or performance of a motor vehicle, and against unreasonable risk of death or injury in an accident, and includes non-operational safety of a motor vehicle)”: NHTSA.

3) 리콜의 대상인 제작결함, 혹은 안전결함은 “설계나 제작으로 인해 신체나 생명에 위험을 야기하는 중대한 결함(Safety Defect is a feature of design or construction liable to cause significant risk of personal injury or death)”으로 보는 것이 보통이다. 영국 Code of Practice on Vehicle Safety Defects 참조. 또한 설계와 제작 결함뿐만 아니라, 재료 및 표시상의 결함도 포함한다고 보는 것이 타당하다.

4) 다만 자발적 리콜도 그 방법의 적법·적절성에 대하여 정부의 관리

를 제안하였으며 이는 법령의 개정이 필요한 사항이다. 모든 TSB에 대한 보고의무화는 국토부와 KATRI에 과중한 업무 부담으로 인해 사안의 경중을 파악하는데 자칫 지체될 수 있을 수 있어 제조사가 실시하는 TSB를 포함하여 무상수리에 대한 보고의무화가 보다 효율적이라고 사료된다.

자동차 조기경보제(EWR)⁽³⁾ 도입 제도안은 비록 자동차 결함정보 조기 파악 및 사전 예방 가능한 제도로 제작사가 조사기관에 주기적으로 차량생산대수, 보증수리건수, 소비자불만건수, 필드사고보고서 건수, 사상자 사고 데이터 등의 자료를 제공하여 결함증후를 사전에 포착하는 제도이나 한국 실정에 맞는 정보수집 범위와 추출 가능한 데이터 등 도입에 필요한 선행연구가 추가적으로 필요하므로 심도 있는 검토 및 추가 연구 필요하다고 판단된다.

결함조사 관련 벌칙 강화 부분 제도안은 즉시 소비자 보호 강화와 제작사의 자발적 리콜유도를 위해 최우선으로 반영되어야 할 항목으로 현재의 리콜 실시 비용에 비해 벌칙이 상대적으로 낮으며 조사에 필요한 자료의 반복적 연기 및 미제출, 누락 등 미온적 태도로 결함조사 지연이 지속되는 경향이 있어 조사권한 부재로 자료 제출 지연 및 회피 등 비협조적 조사 대응으로도 발생하고 있으며 특히 자동차의 특성상 제작사의 내부 자료 없이 결함여부 증명에 기술적 한계가 있으며, 조사 장기화로 리콜 본연의 목적을 달성할 수 없어 신속하게 개정되어야 할 법률이다.

제작결함조사 시행 사전 공개제도는 리콜 결정전이라도 안전운행에 지장을 줄 수 있는 사안에 대하여 조사기간 동안 발생할 수 사고를 예방하고, 자동차제작사의 자발적 리콜을 유도하고 추가적으로는 소비자의 결함신고 및 사회적 이슈에 능동적이고 적극적으로 대응하는 이미지 구축할 수 있어 비록 제조사가 리콜결정전에 결함조사 공개로 인해 회사의 이미지에 부정적인 영향을 미친다고 반대를 하고 있지만 외국의 경우도 조사 착수를 공개하고 있는 실정이므로 즉시 시행할 필요가 있는 사안으로 제도이다.

보험회사 사고데이터 결함정보 수집 제도안은 보험사와의 협업을 통해 자동차 결함으로 인한 교통사고에 대한 통계를 확보하여 중대한 결함 등을 확인하고 조사를 개시할 수 있는 필요한 제도이나 보험사도 개인정보 보호법에 의해 개별적인 교통사고 자료를 제공할 수 없고 단지 통계적인 자료를 제공할 수밖에 없는 실정이므로 대안으로 차량소유자가 차량의 문제로 교통사고

가 발생하는 경우 대부분 제조사에 불만신고 또는 Claim을 청구하는데 이러한 경우 차량의 결함 가능성이 상대적으로 높기에 제조사에게 차량소유자가 교통사고로 불만을 신고한 경우에 대한 보고의무화 제도를 추가연구를 통하여 추진하는 것이 보다 효율적이라고 사료된다.

자동차 교환·환불 권고제도 도입은 레몬법과는 다르다는 사실을 명확히 이해하여야 하므로 심도 있는 검토가 필요하다. 특히 자동차 제작자 등의 고의·과실로 인한 중대하자 발생 시 교환·환불 권고 추진은 반드시 필요하나 그의 구체적인 방법론 등에 대하여서는 리콜 사안의 심각도, 리콜시정방법의 난이도와 밀접한 연관이 있으므로 추후 검토가 필요한 제도라 본다.

3.2. 무상수리보고 의무화(안)

미국의 자동차 제조사나 자동차 부품사는 분기별로 NHTSA에 EWR (Subpart C, 49 CFR Part 579) 보고할 의무⁽⁶⁾가 있다. 또한, CFR 579.5 (c)⁽⁷⁾에 의하면 결함이 안전에 관련되는지의 여부를 떠나 사용 중에 정상적인 성능저하를 넘어서는 기능불량이나 고장, 작동의 고장이나 종류를 불문한 결함 혹은 설계 기준에서 의도되지 않은 통계적 편차를 포함하여 자동차나 부품 관련하여 수리 혹은 부품교환 등과 관련된 제작사 통상자료에 대하여 월단위로 통지된 모든 자료 (소유자에 대한 고지, 고객만족 캠페인 서신 등)에 대하여 보고를 의무화 하고 있다.

국내에서 자동차 결함조사의 신속성과 신뢰성을 위해 제안하는 제도 개선안으로 정비통신문(TSB)의 의무화 보다는 결함이 안전에 관련 여부를 떠나 사용 중에 정상적인 성능저하를 넘어서는 기능불량이나 고장, 작동의 고장이나 종류를 불문한 결함 혹은 설계 기준에서

6) Section 30166(m)(3)(A) provides for NHTSA to require manufacturers to report information which concerns data on "claims submitted to the manufacturer for serious injuries (including death) and aggregate statistical data on property damage from alleged defects in a motor vehicle or in motor vehicle equipment," and on "customer satisfaction campaigns, consumer advisories, recalls or other activity involving the repair or replacement of motor vehicles or items of motor vehicle equipment."

7) § 579.5 Notices, bulletins, customer satisfaction campaigns, consumer advisories, and other communications: (d) Each copy shall be in readable form and shall be submitted not later than five working days after the end of the month in which it is issued. However, a document described in paragraph (b) of this section and issued before July 1, 2003, need not be submitted. [67 FR 45873, July 10, 2002, as amended at 68 FR 18142, Apr. 15, 2003; 68 FR 35147, June 11, 2003; 69 FR 49823, Aug. 12, 2004; 72 FR 32017, June 11, 2007]

의도되지 않은 통계적 편차를 포함하여 자동차나 부품과 관련하여 수리 혹은 부품교환 등 해당 제작사가 실시하는 무상수리(TSB 포함)에 대한 보고의무화를 개선 제도 안으로 제안한다.

3.3. 제작결함조사 및 관련 벌칙강화(안)

제작결함조사 및 시정조치와 관련한 제재조치의 종류로 자동차관리법⁴⁾은 과태료, 징역, 벌금을 규정해 두고 있다. 과태료는 법률에서 정하고 있는 교육이수의무, 보고의무, 장부비치의무 등 단순의무위반으로 행정상의 질서에 장애를 야기할 우려가 있는 정도의 경미한 범법 행위에 대해 과해지는 금전상 제재이다. 과징금은 부당 이득의 환수나 영업정지를 갈음하여 위반자에게 과해지는 금전상 제재이다. 징역과 벌금은 형법상 정해진 형벌이다. 제작결함조사와 관련하여 자동차관리법은 조사의 거부·방해 또는 기피나 질문에 대해 거짓 진술한 제작자등에 대해 100만 원 이하의 과태료를 부과할 것을 규정해 두고 있다(법 제84조 제2항). 이처럼 제작결함조사와 관련한 위반사항에 대해서는 100만원의 과태료를 부과하여 실제로 제작자등이 자료제출의 지연 및 거부 등 성능시험대행자의 조사행위를 방해하여도 별다른 효력을 발휘할 수 없는 제재조치에 불과하다는 것을 알 수 있다.

그리고 제작결함시정조치(리콜)와 관련하여 결함은 은폐·축소 또는 거짓으로 공개하거나 그 결함을 시정하지 아니한 자에 대해 10년 이하의 징역 또는 5천만원 이하의 벌금에 처하도록 자동차관리법은 규정해 두고 있다(법 제78조 제1호). 여기서 징역형의 경우 그 대상이 누가 될 것인지? 제재로서의 효력이 발생하겠는지? 등의 문제가 있다. 벌금형의 경우에는 그 액수가 징역형에 비해 너무 적어 벌금형을 선택할 경우 과연 제재로서의 효과를 기대할 수 있겠는가 하는 문제가 있다. 또한, 안전성에 미치는 결함의 종류에 상관없이 획일적으로 동일한 징역형과 벌금형을 정해 두고 있다.

미국⁵⁾은 위반 건당 7천 달러 이하, 행위 형식별 위반 건 수 인정, 최대 3천5백만 달러 이하로 규정해 두고 있다.⁸⁾ 안전관련 결함 검사와 조사의 경우에는 일당 7천 달러 이하, 최대 3천5백만 달러 이하로 규정해 두

고 있다.⁹⁾ 거짓이거나 오해를 야기하는 보고인 경우에는 일당 7천 달러 이하, 최대 1백만 달러 이하로 규정해 두고 있다.¹⁰⁾ 그리고, 민사금전벌의 산정에 관해서는 교통부장관에게 타협과 경감할 수 있는 재량권을 부여해 두고 있다.¹¹⁾ 사망이나 심각한 신체상해의 발생과 관련 있는 안전성 결함에 대해 교통부장관을 기망할 의도로 49 USC § 30166의 보고의무를 위반한 제작자에게는 형사벌금¹²⁾이나 15년 이하의 징역 또는 양자 모두 부과할 수 있도록 규정해 두고 있다.¹³⁾ 미국의 자동차안전법 조항들과 우리의 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」 및 「질서위반행위 규제법」을 참조하여 다음과 같이 자동차관리법상 과태료 조항과 벌칙 조항을 개정할 것을 다음과 같이 제안 한다:

첫째, 과태료와 관련하여: 과태료 금액이 일괄적으로 100만원인 것은 너무 가볍다고 여겨진다. 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」에서는 위반 행위 유형별로 사업자에 대해 1억 원과 2억 원의 과태료를 규정해 두고 있다.¹⁴⁾ 따라서, 자동차관리법에서도 행위 유형별로 위반 행위에 대해 별도의 과태료 액수를 규정해야 할 것이다. 미국의 경우 보고위반, 검사 및 조사 위반, 거짓이나 오해를 야기하는 진술 등 위반 행위 유형별로 민사금전벌 액수를 달리 규정해 두고 있다. 그리고 2개 이상의 위반이 있을 경우 가중하여 과태료를 부과하는지 또는 각 위반 행위에 대해 과태료를 부과하는지 여부에 대해서도 규정이 없다. 과태료 부과에 대한 기본법인 「질서위반행위 규제법」을 참조해서 가중하거나 각각

8) 49 USC §§ 30112, 30115, 30117 through 30122, 30123(a), 30125(c), 30127, or 30141 through 30147와 이에 따른 CFR 위반에 대해서는 각 위반 건당 7천 달러 이하이고 자동차와 자동차 부품에 대해서는 각각 위반이 인정되고 최대 3천 5백만 달러의 민사금전벌 부과(Motor Vehicle Safety Act § 30165(a)(1)).

9) 49 USC § 30166과 이에 따른 CFR에 따른 검사, 조사, 기록유지 및 기록보고의무를 위반한 경우 위반 건당 하루 7천 달러, 총 3천 5백만 달러 민사금전벌 부과(Motor Vehicle Safety Act § 30165(a)(3)).

10) 고의로 잘못되거나 오해를 야기하는 정보를 교통부장관에게 제공한 경우 하루 7천 달러, 총 1백만 달러 민사금전벌 부과(Motor Vehicle Safety Act § 30165(a)(4)).

11) 교통부장관은 민사금전벌금 액수를 조정하고 감면할 수 있다(Motor Vehicle Safety Act § 30165(b)(1)(2)); 민사금전벌금 액수를 결정하고 조정하는데 있어서 교통부장관은 결함이나 비준수의 본질, 상황, 범위, 위반의 정도 등을 고려해야 한다(Motor Vehicle Safety Act § 30165(c)).

12) 형사벌금의 경우 개인은 최대 2십 5만 달러, 기업은 5십만 달러이다. 만약 위반으로 금전적 이득을 얻는 경우에는 이득을 얻은 사람으로부터 총이득의 2배 이내, 위반자 이외의 사람에게 금전적 손실이 발생한 경우에는 손실의 2배 이내이다(18 USC § 1001). 보고의무 위반이 사망이나 심각한 상해를 야기하는 사고를 야기한 것을 보고의무 위반 시 몰랐거나 합리적 시간 내에 부적절한 보고서나 보고하지 못한 사실을 정정한 경우에는 형사벌이 부과되어서는 안 된다(Motor Vehicle Safety Act § 30170(a)(2)(A)).

13) Motor Vehicle Safety Act § 30170(a)(1).

14) 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」 제69조의2(과태료) 조사 시 자료의 은닉·폐기, 접근거부 또는 위조·변조 등을 통하여 조사를 거부·방해 또는 기피한 사업자에 대해서는 2억 원 이하 자료요청에 대하여 정당한 이유 없이 자료를 제출하지 아니하거나 허위의 자료를 제출한 사업자에 대해서는 1억 원 이하

과태료를 부과할 수 있는 규정을 자동차관리법에 마련하는 것이 필요하다.¹⁵⁾ 미국의 경우에는 위반 행위 당 민사금전벌을 부과할 수 있도록 하고 있는데, 이것은 행위 별로 각각 과태료를 부과할 수 있는 것으로 판단된다.

그러므로 자동차관리법 제84조 제1항을 신설하여(현행 제84조 제2항 14호는 삭제) “제31조제4항(제52조에서 준용하는 경우를 포함한다)을 위반하여 조사 시 자료의 은닉·폐기, 접근거부 또는 위조·변조 등을 통하여 조사를 거부·방해 또는 기피한 제작자등에 대해서는 2억 원 이하, 자료요청에 대하여 정당한 이유 없이 자료를 제출하지 아니하거나 허위의 자료를 제출한 제작자등에 대해서는 1억 원 이하의 과태료를 부과한다.”로 하는 것이 타당할 것이다.

그리고 제작결함 시정조치(리콜)의 계획과 진행 상황을 국토교통부장관에게 보고하도록 자동차관리법 제31조 제5항에 강제조항으로 규정해 두고 있는데, 이를 위반하여 제작자 등이 보고를 하지 않더라도 이에 대한 제재조치가 규정되어 있지 않다. 이 경우에도 자동차관리법상 보고의무 위반에 해당하여 과태료 부과를 통해 시정조치 계획과 진행 상황에 대한 보고를 적시에 할 수 있도록 하는 것이 바람직하다 여겨진다. 이럴 경우, 자동차관리법 제84조 제2항을 신설하여(현행 제1항은 제3항으로, 제2항은 제4항으로 이동) “제31조제5항을 위반하여 시정조치 계획과 진행 상황을 국토교통부장관에게 보고하지 아니한 제작자등에 대해서는 1억 원 이하의 과태료를 부과한다.”로 하는 것이 타당할 것이다.

그리고 과태료 체납 시 징수의 실효성 확보를 위해 「질서위반행위규제법」 제24조를 준용하여 가산금 징수 및 체납처분 등에 관한 조항이 필요하다. 이럴 경우, 자동차관리법 제84조의2(가산금 징수 및 체납처분 등)를 신설하여 “①행정청은 당사자가 납부기한까지 과태료를 납부하지 아니한 때에는 납부기한을 경과한 날부터 체납된 과태료에 대하여 100분의 5에 상당하는 가산금을 징수한다. ②체납된 과태료를 납부하지 아니한 때에는 납부기한이 경과한 날부터 매 1개월이 경과할 때마다 체납된 과태료의 1천분의 12에 상당하는 가산금(이하 이 조에서 “증가산금”이라 한다)을 제1항에 따른 가

산금에 가산하여 징수한다. 이 경우 증가산금을 가산하여 징수하는 기간은 60개월을 초과하지 못한다. ③행정청은 당사자가 제20조제1항에 따른 기한 이내에 이의를 제기하지 아니하고 제1항에 따른 가산금을 납부하지 아니한 때에는 국세 또는 지방세 체납처분의 예에 따라 징수한다.”로 하는 것이 타당할 것이다.

둘째, 형벌과 관련하여: 사망이나 심각한 신체 상해의 발생과 관련 있는 안전성 결함에 대해 국토교통부장관을 기만할 의도로 결함을 은폐·축소 또는 거짓으로 공개하거나 그 결함을 시정하지 아니한 자에 대해서는 형벌을 부과하는 것이 타당할 것이다. 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」에서는 징역 3년과 벌금 2억 원을 같이 사용하고 있다.¹⁶⁾ 따라서 사망이나 심각한 신체 상해의 발생과 관련된 중대한 결함에 대해 위의 은폐 등의 방법을 사용한 제작자등(부품제작자등 포함)에게 엄중한 벌칙의 적용이 필요하다 여겨져 징역 10년과 벌금 10억 원으로 하는 것이 타당할 것이다. 독점규제 및 공정거래에 관한 법률」과 미국의 입법례에 비추어 형벌과 벌금을 선택적으로 할 수도 있고 양자를 병과할 수도 있는 입법형식으로 바꾸는 것이 바람직하다. 또한, 안전성에 미치는 결함의 종류에 따라 징역형과 벌금형을 달리 정하는 것이 타당하다.

셋째, 과징금과 관련하여: 비록 과징금이 부당이익의 환수를 위해 또는 영업정지를 대신하는 수단으로 부과되는 것이 현재 일반적이라 할 수 있지만, 이외의 사유에도 필요할 경우 과징금을 부과할 수 있다. 이에 따라 앞서 형벌의 대상이 되는 안전성 결함 정보 이외의 결함을 은폐·축소 또는 거짓으로 공개하거나 그 결함을 시정하지 아니한 경우에는 제재로서의 효과를 확보하기 위해 과징금을 부과·징수하는 것이 바람직하다. 그리고 벌칙조항과 과징금 조항을 분리해서 규정하기 때문에 과징금 조항을 규정하고 있는 자동차관리법 제74조에 제3항을 신설하는 것이 타당할 것이다.

이럴 경우, 자동차관리법 제74조 제3항을 신설하여 “국토교통부장관은 제31조 제1항(제52조에서 준용하는 경우를 포함한다)을 위반하여 제78조 제1항 이외의 결함에 대해 국토교통부장관을 기만할 의도로 결함을 은폐·축소 또는 거짓으로 공개하거나 그 결함을 시정하지 아니한 자에게는 자동차 또는 자동차부품 매출액의 1백분의 1을 초과하지 아니하는 범위에서 과징금을 부과할

15) 「질서위반행위 규제법」 제13조(수개의 질서위반행위의 처리) ① 하나의 행위가 2 이상의 질서위반행위에 해당하는 경우에는 각 질서위반행위에 대하여 정한 과태료 중 가장 중한 과태료를 부과한다. ② 제1항의 경우를 제외하고 2 이상의 질서위반행위가 경합하는 경우에는 각 질서위반행위에 대하여 정한 과태료를 각각 부과한다. 다만, 다른 법령(지방자치단체의 조례를 포함한다. 이하 같다)에 특별한 규정이 있는 경우에는 그 법령으로 정하는 바에 따른다.

16) 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」 제66조(벌칙) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 3년 이하의 징역 또는 2억 원 이하의 벌금에 처한다. ② 제1항의 징역형과 벌금형은 이를 병과할 수 있다.

수 있다. 그밖에 위반행위를 한 자에게는 100억 원 또는 자동차 또는 자동차부품 매출액의 1천분의 1을 초과하지 아니하는 범위에서 과징금을 부과할 수 있다.”로 하는 것이 타당할 것이다.¹⁷⁾

3.4. 제작결함 시정제도 합리화(안)

현재 자동차관리법 시행규칙 41조 ①의 3에서는 제작결함의 시정조치기간을 1년 6개월 이상으로 규정하고 있으며 동 시행규칙 43조에서는 시정조치가 완료될 때 까지 매분기별로 보고를 의무화 하고 있다. 그러나 운행 자동차의 특성상 100% 결함을 시정한다는 것은 불가능에 가까우므로 한번 리콜이 결정되어 시정조치가 이루어지면 대상 차량이 완전히 소멸할 때 까지 보고를 분기별로 해야 하는 문제점이 있다. 즉 비록 제작사의 귀책사유로 시정을 실시한다고 하더라도 제작사에게는 과도한 요구사항이며 현실적으로 시정조치가 100% 되기는 어려운 실정이므로 시정조치의 완료에 대한 기준이 필요하다. 일본의 경우는 3년간 보고를 의무화하고 90%이상의 시정률이 달성되면 보고를 종료하는 것으로 규정하고 있다. 중국은 기간의 한계 없이 분기별 보고를 요구하고 있으나 정부는 시정률을 보고 그 중간이라도 보고 의무를 종료할 수 있다. 캐나다는 2년이라는 한정된 기간을 분기별 보고 의무화로 규정하고 있다. 미국의 경우는 1년 6개월 동안 분기별 보고를 의무화 하고 있으며 동종 산업체의 리콜 시정률을 감안하여 완료가 되었다고 판단하고 있다. 비록 미국은 1년 6개월의 기간 내에 적절한 결함시정이 이루어져야 한다고 판단하고 있으며 만약 시정률 미흡 시에는 시정률 가속화 명령을 내리거나 최악의 경우 리콜조치 지연, 회피 등으로 자동차 제조사나 자동차 부품사에 벌칙을 강하게 부과할 수 있는 규정을 갖고 있다. 국내의 경우 완료때 까지를 보고 의무기간으로 규정하고 있어 비현실적인 문제를 개선하여야 한다는 연구진의 의견이다. 또한 무기한 시정조치의 보고는 제작사로 하여금 시정률 제고에 소극적일 수밖에 없어 적극적인 시정률 향상을 위한 제도 개선이 필요하여 다음과 같이 제안한다.

1. 1년 6개월 내 시정률이 90%이상 달성하면 보고의 무 종료하며 만약 달성하지 못하면 재 공지한 후

2분기동안 보고를 한 후 분기별 보고를 종료하는 방안이다.

2. 그러나 현재의 시정률 제고 방법으로는 한계가 있을 수 있어 국토교통부는 분기별로 보고되는 시정률을 분석하여 시정조치를 가속화 하여 조기에 완료할 수 있도록 시정계획에 대한 재검토와 수정된 시정조치계획을 수립하도록 제조사에게 명령할 수 있는 제도가 필요하다고 판단된다.

10년 이상 된 노후 차량의 안전문제는 부식이나 성능저하에서 비롯될 가능성이 높고 또한 안전문제인지 내구성이나 성능의 문제인지도 모호하며 결과적으로 일반 소비자의 추가 비용부담으로 귀착(歸着)된다는 점에서 시정조치의 비용이 노후 차량에 과도하게 투입되고 TBT협정에 부합하고 미국 등 외국과의 기술규정의 조화를 위하여 리콜 조치 차량에 대한 무상 시정조치의 시효제도 도입이 필요하다. 비록 미국은 10년 이상 노후 차량의 경우 무상수리 조치를 면제하고 있으나 현재 까지 미국의 경우 제조사의 소비자보호의 관점에서 10년이라는 법적 기한이 크게 의미가 없어진 상태이다. 그러므로 한국도 미국 법률과 같이 차량 10년 이상의 차량 (및 구입 후 10년 이상 된 부품)에 대하여도 리콜 조사와 결함시정에 관한 행정조치는 취하되 제작사에 대한 무상 시정을 10년까지로 명확히 정의하여 10년 이상의 노후 차량에 대한 무상수리에 대한 해석은 제조사의 재량으로 조치하는 방식으로 아래와 같이 자동차관리법 시행규칙을 개정하는 것이 바람직하다.

3.5. 제작사의 영업비밀에 대한 원칙(안)

제조자등이 영업비밀이라는 이유로 민감 정보 제공을 거부하는 경우에는 제작결함 조사가 곤란해지거나 유명무실해 질 수 있다. 특히 외국 수입사가 조사에 대한 자료나 정보 제출 거부 등의 비협조에 대한 이유로서 ‘영업비밀’을 항변으로 내세우는 경우가 매우 빈번하였다. 미국이나 캐나다의 경우 자료를 조사기관 및 행정부 간에만 공유하는 경우 회사의 ‘영업비밀’은 자료 제출 거부 사유가 되지 않는다.

따라서 우선 행정부와 조사기관에 내에서 리콜조사에 필요한 목적에 한정되어 사용될 정보를 ‘영업비밀’이라는 이유로 제공을 거부할 수 없다는 규정의 도입이 필요하다. 향후 미국의 경우와 같이 영업비밀의 경우에 적용되는 영업비밀의 분류, 비밀유지 및 처리 등에 관

17) 자동차관리법 제74조 제2항 제1호(자동차안전기준에 적합하지 아니한 자동차를 판매한 자), 제2호(부품안전기준에 적합하지 아니한 자동차부품을 판매한 자)에 대한 과징금 부과 내용 참조.

한 합리적 기준, 특히 고도의 영업비밀에 관한 원칙과 기준 등¹⁸⁾을 도입하는 입법조치가 필요하다.

3.6. 제작사의 자발적 기준 부적합차량시정에 대한 벌칙면제(안)

제조사는 자기 스스로 인증한 차량에 대한 지속적인 모니터링을 통해 누구보다도 안전기준 부적합 여부에 대한 판단을 할 수 있는 위치에 있으므로 제조사가 부적합 여부를 발견 시에는 우선적으로 국토부에 부적합 항목 및 차량에 대한 보고를 5일 이내로 즉각적으로 한 후 30일 이내로 시정조치계획을 수립하여 국토부에 보고하여 시정조치를 진행하여야 할 것이다. 이때 제조사가 스스로 안전기준 부적합 신고를 한 경우에는 자동차관리법 제78조(벌칙)의 1항을 위반하여 동법 제31조 제1항의 결함을 은폐·축소 또는 거짓으로 공개하거나 그 결함을 시정하지 아니한 자에서 제외하여 주어야 할 것이다¹⁹⁾.

4. 제언 및 향후 추진방향

2003년 자기인증제 전환이후 국토교통부는 꾸준한 노력으로 자동차리콜제도 정착단계를 거쳐 제도가 활성화되어 제작결함 조사 및 리콜실시 등에서 기술적이거나 절차적으로 크게 고도화 되었다고 볼 수 있으나 제작결함을 관리하는 조직체의 관점에서는 외국에 비해 아직 미흡한 실정이다.

특히, 정부의 조직에서도 외국의 경우 제작결함에 대한 사전 정보수집, 조사 및 시정에 대한 자동차의 제작결함에 전반적인 사이클을 담당하는 팀을 별개로 분리하여 운영하고 있는 실정인데 반해 우리 정부는 담당자가 전체의 업무를 보고 있어 체계적이고 효율적이지 못한 실정이다.

미국, 캐나다 및 일본의 예를 보더라도 정부 조직 내에 리콜을 담당하는 부서(과)가 반드시 필요한 실정이다. 리콜에 대한 미국의 조직은 자동차의 안전을 전담하는 NHTSA에서는 리콜업무만 전담하는 ODI의 조직을 보면 아래와 같이 총 55명의 연방정부 공무원으로

구성되어 있으며 추가적으로 8-9명의 변호사가 리콜관련 업무를 지원하고 있는 실정으로 실제적으로는 약 80여명이 리콜업무만 전담하고 있다. 또한 GM 사태이후 NHTSA는 대대적으로 리콜업무에 대한 보강 계획으로 현재보다 약 29명이 많은 인원의 증가를 의회에 요청하고 있다. 캐나다의 경우도 비록 자국은 대규모 자동차 제작사가 없는 국가인데도 불구하고 캐나다 교통부의 조직을 보면 사고조사실(3명), 결합조사 및 리콜시정실(17명) 및 시험차량준비실(2명)을 조직으로 두고 운영하고 있어 총인원 21명이 리콜관련 업무를 담당하고 있다. 중국의 자동차 리콜을 담당하는 부서는 AQSIQ DPAC로 리콜관련 업무를 담당하는 인원은 총 35명으로 점차 증가되고 있는 추세이다. 외국의 경우와 비교 시 국내의 리콜관련 전담인력은 자동차 5대강국의 위상에 비해 미흡하기 못해 초라한 실정이다. 최소한 리콜 전반을 담당하는 독립적인 과(課, Division)의 신설이 반드시 필요하다. 즉 리콜의 전체 사이클인 정보수집, 결합조사 및 시정조치를 독립적으로 업무를 담당하는 체계로 구축되어야 할 것이다. 이를 위해서는 단기적으로 현재 자동차정책기획단 체제로 운영되는 국토부의 자동차정책의 체계도 또한 자동차국(局)으로 승격하여 자동차 정책에 대한 전반적인 권한과 책임을 가지고 업무를 담당하는 세계 자동차 5대 강국이라는 위상에 맞는 체제로의 개편이 시급한 실정이다.

5. 결론

향후 제도적인 측면에서 미흡하여 보다 심도있는 연구와 조사가 진행되어야 하는 분야로는 다음과 같다.

1) 제작사 영업비밀 보호에 대한 보호제도 연구

미국의 49 CFR 512 (영업비밀보호)에는 영업비밀의 경우에 적용되는 영업비밀의 분류, 비밀유지 및 처리 등에 관한 합리적 기준(reasonable standard), 특히 고도의 영업비밀에 관한 원칙과 기준 등을 도입하는 필요한 제도 연구가 필요하다. 이를 통해 자동차 제조사, 자동차 수입사뿐만 아니라 글로벌 기업의 자동차 부품사의 영업비밀의 공개 우려를 불식하여 제작결함 조사시 적시에 요청 자료를 제공할 수 있는 틀을 만들 필요가 있다.

18) 49 CFR 512 [Confidential Business Information]참조.

19) 자동차산업협회의견(2015년 10월 2일)자기인증결함조사를 통해 안전기준 부적합으로 판정되면 제작자가 사전에 자발적으로 시정조치를 하는 경우에도 「자동차관리법」 제74조 제2항에 의거 과징금을 부과하고 있어 이중처벌이 되고 있음.

2) 한국형 EWR 제도 도입연구

미국 EWR 제도의 장점은 제작사의 각종 소비자 불만, 교통사고관련 자료를 분석할 수 있어 조기에 결함 증후 포착 및 조사 착수 가능하며, 실제 보증수리자료로 보다 객관적으로 제작상의 비정상적인 성능저하, 기능불량이나 고장 등 설계 기준에서 의도되지 않은 통계적 편차를 분석하여 상대적으로 특정차량/부품의 비정상적 결함 여부의 평가가 가능하여 제작사의 리콜지연, 은폐, 회피 등을 감독할 수 있는 제도라고 볼 수 있다. 그러나 단점으로는 제조사/부품사로부터 제출되는 방대한 자료를 적시에 분석하여 결함여부의 가능성, 위험도 등을 분석하기에는 인력적인 운용측면에서 어려움이 있다.

한국형 EWR제도의 도입에는 향후 추가적인 연구와 검토시 우선적으로 제출자료의 최소화 및 한국형 EWR에 대한 표준화된 양식에 대한 연구가 필요하다.

3) 자동차 교환·환불 권고제도 연구

자동차 교환·환불 권고제도 도입은 레몬법과는 다르다는 사실을 명확히 이해하여야 하므로 심도있는 검토가 필요하다. 특히 자동차 제작자 등의 고의·과실로 인한 중대하자 발생시 교환·환불 권고 추진은 반드시 필요하나 그의 구체적인 방법론 등에 대하여서는 리콜 사안의 심각도, 리콜시정방법의 난이도와 밀접한 연관이 있으므로 추후 검토가 필요한 제도라 본다.

4) 렌터카, 리스차량의 리콜시정률 향상방안

렌터카나 리스 차량의 경우 대부분 소유주는 렌터카 회사나 리스회사의 소유로 등록되어 실제로 자동차를 운행하는 고객은 해당차량이 리콜대상 차량여부에 대한 직접적인 통지를 받고 있지 않는 실정으로 소비자는 위험이 존재한 상태로 도로상에서 운행을 하고 있다. 최근 미국에서는 결함이 시정되지 않은 렌터카 운전자가 사고로 사망하는 사고의 계기로 상원에서 불이행시 이들 회사에 대한 벌칙에 대한 법안이 통과되어 렌터카나 리스 차량에 대한 결함시정이 조속히 이루어지도록 하였다. 국내에서도 렌터카나 리스차량에 대한 해당 법률이나 규정에 시정조치에 대한 규정을 강화하는 제도 연구가 필요하다.

참고문헌

- (1) 자동차결함신고센터, www.car.go.kr
- (2) 윤영한, 2011, “자동차 리콜가이드 라인 설정연구”, 한국자동차안전학회 연구보고서.
- (3) NHTSA, “Early Warning Reporting, Foreign Defect Reporting, and Motor Vehicle and Equipment Recall Regulations”, USC 49 Section 30166(m)(3)
- (4) 법제처, 2015, “자동차관리법 제78조 제1호”