

■ 論 文 ■

자동차 리콜제도 개선방안에 관한 연구

An Study on Improvement of Vehicle Recall Systems

성낙문

(교통개발연구원 책임연구원)

오재학

(교통개발연구원 연구위원)

김시곤

(서울산업대학교 철도전문대학원 부교수)

목 차

- I. 서론
 - 1. 연구 개요
 - 2. 선행연구 검토
- II. 자동차 리콜제도 실태
 - 1. 리콜현황
 - 2. 법제도 검토
 - 3. 자동차 소유자 및 제작사 의견조사
- III. 자동차 리콜제도의 문제점 분석
 - 1. 자동차 리콜범위 및 대상
- 2. 리콜조사 및 판정
- 3. 시정조치 등
- IV. 정책방안
 - 1. 자동차 리콜범위 및 대상
 - 2. 리콜조사 및 판정
 - 3. 시정조치 등
- V. 결론 및 향후과제
- 참고문헌

Key Words : 자동차 안전, 리콜, 안전기준, 자기인증, 형식승인

요 약

자동차 리콜제도를 선진화시키는 것은 자동차의 결함으로 발생하는 교통사고로부터 인간의 생명을 보호한다는 측면뿐만 아니라 결함 없는 자동차의 제작에 기여하여 결국에는 자동차 산업의 대외경쟁력을 강화시켜 자동차 산업을 발전시키는 데에도 매우 중요한 사항이다.

자기인증제는 제작사의 자율권을 최대한 부여한다는 취지에서 도입된 제도지만 제작된 자동차에 대한 사전검증 및 승인 없이 시장에 판매된다는 측면에서 자동차 결함의 발생 가능성은 그 만큼 크다. 따라서 자동차 리콜제도의 정착은 선택적 사항이 아닌 필수적인 과제이다. 분석결과 자동차 리콜제도는 여러 가지 이유로 인해서 자동차 제작사와 소비자 모두로부터 개선을 요구받고 있다.

본 연구에서는 리콜관련 법·제도에 대한 분석, 제작사와 소비자에 대한 의견조사를 수행하였으며 이를 토대로 문제점을 분석하고 향후의 정책방안을 제시하였다. 제시된 정책방안은 리콜대상 및 범위의 명확한 설정, 결함정보의 신속한 수집, 결함 판정의 객관성을 확보, 리콜에 대한 지속적인 모니터링 수행 등으로 구분할 수 있다.

1. 서론

1. 연구 개요

2002년말 기준, 우리나라의 자동차 등록대수는 약 1400만대에 이르며 가구당 1대 이상의 차량을 보유하고 있다. 또한 시장여건의 변화로 우리나라에서 판매되는 외국자동차의 비율이 급격히 증가하고 있으며 우리나라의 자동차의 수출도 기존의 미국일본등에서 중동, 아프리카, 중남미 지역 등으로 확산되는 등 자동차 산업은 무한 경쟁체제로 나아가고 있다.

이와 동시에 교통안전에 대한 정부의 지속적인 관심과 소비자의 안전의식이 높아져 1999년 1만명 이상에 달하던 교통사고 사망자수가 2002년에는 약 7천명으로 감소하는 등 교통안전에 대한 사회적 공감대도 형성되었으며, 그동안 운전자와 도로환경에 초점을 맞추었던 교통사고 방지대책에서 탈피하여 자동차요인까지 추가하는 방향으로 가고 있다. 또한 소비자의 권리와 제작자의 책임을 강화하는 소비자 보호법이나 제조물책임법등이 제정되어 소비자의 주장이 어느 때보다 강하게 표출되고 있다.

이외에도 정보통신의 발달로 정보의 공유 및 전달이 용이해져 자동차 동호회와 특정업체 혹은 특정제조업자에 대한 안티그룹 등이 형성돼 집단적 요구가 가능해졌으며, 통신기술이 자동차에 적용되어 ITS(지능형 교통시스템)의 구현 등 교통기술이 무한정하게 발전하고 있다. 지금까지 기술한 바와 같이 교통안전의 중요성과 소비자의 권익보호, 그리고 자동차 산업의 중요성이 한층 높아진 반면, 우리나라의 자동차 리콜제도는 시행역사가 짧은 탓에 제도가 정착되지 않아 소비자와 자동차 제작사 모두로부터 개선을 요구받고 있다.

자동차관리제도는 형식승인제(Vehicle Type Approval)와 제작자 자기인증제(Self Certification)로 구별할 수 있다. 형식승인제는 자동차를 제작, 조립, 수입하여 판매하기 전에 관련기준 및 법규에 적합함을 정부가 확인하고 승인하는 제도이고 자기인증제는 제작자 스스로가 판매하려는 자동차에 대하여 국가의 관련법규·기준에 적합함을 시험·조사하여 적합함을 인증한 후 판매하는 제도이다.

우리나라는 국·내외의 급격한 자동차산업의 변화에 대처하고 제작자의 자율성을 최대한 보장하여 생산성과 경쟁력을 확보한다는 측면에서 2002년 8월 자동차 관

리법을 개정, 2003년부터 자동차 관리제도를 형식승인제에서 자기인증제로 전환 하였다. 자기인증제의 시행으로 자동차의 사후관리가 매우 중요하지만 리콜에 대한 제작자의 소극적인 자세와 소비자의 인식부족, 관련법·제도의 미흡으로 자기인증제의 정착에는 여러 가지 개선점이 남아 있다. 본 연구는 우리나라에서 시행중인 자동차 리콜제도의 실태 및 문제점을 분석하고 향후 정책방안을 제시하는데 그 목적이 있다.

2. 선행연구 검토

그 동안 자동차 리콜제도와 관련하여 국내의 연구로는 교통안전공단과 소비자 보호원을 중심으로 이루어졌다. 교통안전공단(2001)의 “자동차 관리제도 전환에 따른 리콜제도 개선방안”은 자동차 관리제도를 형식승인제로부터 자기인증제로 전환하기에 앞서 자기인증승인절차, 구비서류, 차대번호의 표기방법 등 자기인증의 시행에 필요한 사항들을 분석하여 정책방안을 제시하였다.

소비자보호원(1997)의 “우리나라와 외국의 자동차 리콜제도 비교”는 외국의 리콜정보수집방법 및 시정조치과정을 분석하여 우리나라의 자동차 리콜제도의 개선점을 찾는데 중점을 두고 연구가 수행되었다. 기존의 연구는 형식승인제가 시행되는 상태에서 이루어진 것이고 자동차 리콜제도와 관련하여 자동차 소유자와 제작자의 의견에 대한 고려 없이 법과 제도를 분석하였다는 측면에서 본 연구와는 상이하다.

자동차 리콜제도의 역사가 길고 오랫동안 리콜제도를 발전시켜온 미국에서 리콜제도에 관한 연구가 리콜제도 시행초기부터 활발하게 수행되어 왔다. 미국의 교통안전청(NHTSA, 1979)의 연구결과에 의하면 13%의 교통사고가 자동차 관리소홀이나 부적합한 설계 및 제작상의 오류에 의하여 발생 가능한 것으로 나타났다. 또한 자동차 사고의 7%는 자동차 리콜에 의해서 예방되었으며, 현재 50%에 불과한 리콜 참여율을 높인다면 자동차 결함으로 인한 교통사고를 훨씬 더 줄일 수 있음을 밝히고 있다. Crandall 등(1986)은 미국의 자동차 리콜제도의 시행에 따른 효과분석에서 자동차 리콜제도가 30%의 자동차 안전도를 증가시켰다고 주장하고 있다.

자동차 리콜제도는 자동차 안전측면에서 많은 효과를 가져오지만 많은 비용이 수반된다. 교통안전청(1982)에 따르면 자동차 리콜제도는 자동차 원가를 약

4% 증가시켰으나 자동차 기술을 비약적으로 발전시키는데 기여했음을 밝히고 있다. 이외에 Mashaw와 Harfst (1990)는 자동차 안전법(Motor vehicle safety act)상의 자동차 안전기준, 자동차 리콜제도등이 1966년의 제정당시부터 30년동안 겪는 변화과정, 특히 거대 제작사와 미연방정부의 갈등과 제도를 발전시켜가는 과정을 법학자의 안목으로 정리하였다.

II. 자동차 리콜제도 실태

1. 리콜현황

리콜제도가 도입된 이후 우리나라의 리콜건수는 매년 증가하고 있는 추세이며, 이는 정부의 꾸준한 노력과 인터넷을 통한 정보공유 등 소비자의 적극적인 대응에 의한 것으로 분석된다. 연도별로 보면 1997년 32,510대에서 2002년 1,292,416대로 증가하고 있으며 총 등록대수대비 리콜대수는 1997년 0.3%에서 2002년 9.4%로 급격하게 증가하였다.

리콜사유에 의한 분류를 살펴보면 안전결함과 기준 부적합에 의한 것으로 분류되며 2002년 안전결함은 28건, 기준 부적합에 의한 리콜은 3건으로 안전결함이 리콜의 주요한 원인인 것으로 나타났다. 또한, 2002년 기준, 안전결함에 의한 리콜대수는 약 120만대(92.7%), 안전기준 부적합에 의한 리콜대수는 약 9만대(7.2%)로 나타났다(〈표 1〉 참조).

〈표 1〉 리콜사유별 추이

년도	결함		기준 부적합		계	
	건수	대수	건수	대수	건수	대수
2002	28	1,199,910	3	92,506	31	1,292,416
2001	28	566,332	-	-	28	566,332
2000	34	530,655	1	13,484	35	544,139
1999	18	111,330	-	-	18	111,330
1998	24	77,573	-	-	24	77,573
1997	7	32,510	-	-	7	32,510
1996	3	75,414	-	-	3	75,414
1995	2	89,744	-	-	2	89,744
1994	1	91,027	-	-	1	91,027
1993	1	29	-	-	1	29
계	145	2,277,524	4	105,990	149	2,880,514

2. 법·제도 검토

우리나라의 자동차 리콜제도와 관련하여 대부분의

사항(리콜대상, 리콜을 수행하기 위한 제작결함조사 절차 및 판정, 제작결함판정 시 리콜통보 및 시정조치, 위반사항에 대한 벌칙 등)은 자동차 관리법에 규정되어 있지만 배출가스 허용기준이나, 자동차 부품 등 몇 가지 사항은 자동차 관리법외에 규정되어 있다. 즉, 대기환경보전법은 자동차의 배출가스 허용기준 위반의 경우 자동차의 리콜을 수행토록 규정하고 있으며 소비자보호법은 사업자가 제공하는 물품 및 용역의 결함으로 인하여 소비자의 생명, 신체 및 재산상의 안전에 해를 끼치거나 끼칠 우려가 있는 경우 중앙행정기관이 물품의 수거, 파기 또는 수리, 교환, 환불 등의 조치를 취하도록 포괄적으로 규정하고 있다. 또한 품질경영 촉진법에서는 소비자의 생명·신체상의 위해를 줄 우려가 있는 경우 안전검사를 거치도록 규정하고 있으며, 실제적으로 타이어, 어린이보호장구 등 자동차와 관련된 여러 가지 부속품의 안전기준은 품질경영촉진법에 규정되어 있다.

이외에 제조물 책임법은 제조물의 결함으로 인하여 생명·신체 또는 재산의 손해를 제조업자가 배상토록 규정하고 있으며 자동차등 고난도의 전문적인 기술을 요하는 제품의 경우 제조물 결함의 입증책임을 소비자가 아닌 제조업자에게 부과하였다.

3. 자동차 소유자 및 제작사 의견조사

1) 조사개요

현재 시행중인 자동차 리콜제도의 문제점을 분석하고 이를 토대로 정책방안을 수립하기 위하여 리콜제도의 이해 당사자인 자동차 소유자와 자동차 제작사를 대

〈표 2〉 자동차 소유자 의견조사 개요

구분	내용
조사기간	2003년 7월 ~ 2003년 11월
조사대상	- 대한교통학회 - 대한토목학회 - 자동차 10년 타기 시민운동연합 - 교통개발연구원 KOTI NEWS 회원
조사방법	E-MAIL
표본수	2001
주요 조사내용	- 자동차 안전결함 발생 시 신고기관 - 자동차 안전결함 발생 시 신고방법 - 자동차 안전결함에 대한 소비자 의견 - 자동차 안전결함 정보의 취득 방법 - 자동차 리콜에 대한 소비자 호응도 - 자동차 리콜처리절차, 처리과정에 대한 소비자 만족도 등

상으로 의견을 조사 하였다. 자동차 소유자에 대한 의견조사는 시민단체, 학회 등을 대상으로 설문조사를 통하여 이루어졌으며 조사개요는 <표 2> 와 같다. 자동차 제작사의 의견조사는 국내의 자동차 시장에 진출한 15 개의 자동차 제작사 및 수입업체의 품질담당자를 대상으로 이루어졌다.

2) 조사결과

(1) 자동차 소유자 의견조사결과

자동차 소유자에 대한 의견조사결과 중 중요한 내용은 <표 3>~<표 8>과 같다. 자동차 안전결함의 발생시 선호하는 신고방법에 대한 설문조사결과, 전화(47.7%), 인터넷 홈페이지(47.5%), E-mail(4.1%)의 순으로 나타났다으며 자동차의 안전결함만이 리콜대상이란 사실의 인지여부에 대한 설문조사결과, "모른다(60.0%)"라고 답한 설문자 수가 "알고 있다(39.0%)" 라고 답한 설문자보다 훨씬 많았다.

자동차 안전결함상담 전용전화가 운영되는 사실을 설문한 결과, "모른다(97.4%)"고 답한 설문자수가 "알고 있다(2.1%)"고 답한 설문자보다 훨씬 많아 정부에서 운영중인 상담전화의 활용에 문제가 있는 것으로 나타났다. 리콜 경험자를 상대로 정보습득방법에대하여 설문조사를 실시한 결과, 방송매체(31.4%), 자동차정비소(17.4%)가 자동차 관리법상에 규정된 통보수단인 우편(11.1%)과 신문(8.9%)보다 높은 비율을 차지하였다.

<표 3> 자동차 안전결함발생시 선호하는 신고방법

구분	리콜을 경험한 소비자	리콜을 경험하지 못한 소비자	종합
전화	245(45.6%)	709(48.4%)	954(47.7%)
인터넷 홈페이지	260(48.4%)	691(47.2%)	951(47.5%)
일반우편	2(0.4%)	1(0.1%)	3(0.1%)
E-mail	26(4.8%)	56(3.8%)	82(4.1%)
기타	4(0.7%)	7(0.5%)	11(0.5%)
합계	537(100.0%)	1,464(100.0%)	2,001(100.0%)

<표 4> 안전과 관련한 결함만이 리콜대상이란 사실의 인지여부

구분	리콜을 경험한 소비자	리콜을 경험하지 못한 소비자	종합
알고있다	354(65.9%)	846(57.8%)	1200(60.0%)
모른다	177(33.0%)	604(41.3%)	781(39.0%)
기타	6(1.1%)	14(1.0%)	20(1.0%)
합계	537(100.0%)	1,464(100.0%)	2,001(100.0%)

<표 5> 자동차 제작결함상담 전용전화 운영 사실의 인지여부

구분	리콜을 경험한 소비자	리콜을 경험하지 못한 소비자	종합
알고있다	16(3.0%)	26(1.8%)	42(2.1%)
모른다	517(96.3%)	1,432(97.8%)	1,949(97.4%)
기타	4(0.7%)	6(0.4%)	10(0.5%)
합계	537(100.0%)	1,464(100.0%)	2,001(100.0%)

<표 6> 정보습득방법(리콜 경험자 대상)

리콜 경험자	
우편	75(11.1%)
신문	60(8.9%)
방송매체	211(31.4%)
건교부등 공공기관의 홈페이지	24(3.6%)
자동차 정비소	117(17.4%)
기타	186(27.6%)
총계	673(100.0%)

<표 7> 리콜에 대한 가장 큰 문제점(리콜경험자 대상)

리콜 경험자	
불만제기기관의 모호성	116(17.2%)
전문 상담인력의 부족	97(14.4%)
리콜지정정비업소의 불친절	121(18.0%)
리콜지정장소의 제한	126(18.7%)
결함시정시간이 김	84(12.5%)
기타	129(19.2%)
총계	673(100.0%)

<표 8> 리콜에 불참한 이유(리콜불참여자 대상)

리콜 불참여자	
리콜기간이 지난 뒤 알아서	35(24.3%)
리콜지정정비소가 너무 멀어서	23(16.2%)
사소한 결함이다 판단해서	78(54.0%)
기타	8(5.5%)
합계	144(100%)

리콜에 대한 가장 큰 문제점에 대한 설문조사결과, 제한적인 리콜지정업소(18.7%), 리콜지정정비업소의 불친절(18.0%)등의 비율이 높은 편이나 모든 과정에 문제가 있는 것으로 지적되었다. 리콜에 불참한 이유에 대한 설문조사결과, 제기된 문제점에 대하여 사소한 결함으로 인식(54.0%)하는 설문자의 비율이 매우 높은 것으로 나타나 결함의 심각성을 인식시킬 필요가 있는 것으로 나타났다.

(2) 자동차 제작사 의견조사결과

자동차 제작사에 대한 의견조사결과를 정리하면 <표 9> 와 같다. 조사대상에 대해서는 일반품질문제도 제작결

〈표 9〉 자동차 제작사 의견조사 결과

항목	제작사 의견
조사대상	<ul style="list-style-type: none"> ● 일반품질 문제도 조사 - 에어컨, 라디오 및 차량의 주행과 관련되지 않은 편의장치
안전기준	<ul style="list-style-type: none"> ● 차량제원등 안전과 무관한 항목이 결합 조사 대상
결합조사 착수근거	<ul style="list-style-type: none"> ● 결합조사 착수 근거 불명확 - 제작결합조사를 위한 선정기준이 자동차 관리법 시행규칙 제41조 3에 규정되어 있음, 그 내용은 "자동차 제작결합에 대한 언론보도가 있거나 소비자 관련단체 등으로부터 제작결합 여부에 대한 조사요청이 있는 경우"라 명시되어 있으나, 선정기준이 불명확하여 단순한 민원 1~2건에 의해 실시되는 경우 발생
보안유지	<ul style="list-style-type: none"> ● 조사중인 사항 비밀유지필요 - 조사중인 사항 언론보도 - 인터넷, 동우회 등 조사내용 공개
제작사와의 정보교환	<ul style="list-style-type: none"> ● 조사결과 제작사 미 제공 - 조사결과에 대한 의견제시 기회 없음 - 제조업체의 자료 및 의견이 포함되지 않아 부적절한 자료를 통한 검토가 이루어 질 수 있음
기타	<ul style="list-style-type: none"> ● 예산 및 목표를 정하여 표적조사 - 실적위주 조사가 있을 수 있음 ● 강제리콜 표현 자제 - 심사평가위원회 결과를 제작사가 수용하였으나 강제리콜로 표현 ● 리콜 통보시, 리콜대수가 적을 경우에도 신문 광고 - 효과의문, 제작사 부담

합조사대상에 포함되어 있다는 의견이 제시되었으며, 자기인증제로 자동차 관리제도가 전환되었음에도 불구하고 과거의 형식승인제의 안전기준을 그대로 적용함으로써 자기인증제의 취지와는 부합되지 않는다는 의견을 제시하였다.

제작결합조사의 착수근거가 불명확하며 단순한 민원 1~2건에 의해서 조사가 착수되는 경우도 있으며, 조사방법 또한 체계적이지 못하여 제작사가 업무를 수행하는데 장애가 되고 있다는 의견과 조사중인 사안이 언론에 배포되어 회사의 이미지를 훼손하는 경우도 자주 발생하며, 특히 강제 리콜이 아님에도 불구하고 강제리콜이란 표현이 언론에 보도되어 국·내외적으로 피해를 보고 있다는 의견도 제시되었다.

III. 자동차 리콜제도의 문제점 분석

제작결합조사에 대한 우리나라와 미국의 규정, 소비자 설문조사, 제작사 면담조사결과를 토대로 문제점을 분석하였다. 분석결과, 우리나라의 제작결합조사는 시행기간이 짧고 관련규정 등이 정비되지 않아 여러 가지

문제점들이 나타나 개선이 필요한 것으로 나타났다. 제작결합조사의 문제점은 자동차 리콜범위 및 대상, 제작결합조사 및 판정, 시정조치 등으로 구분하여 기술하였다.

1. 자동차 리콜범위 및 대상

자동차의 리콜범위 및 대상에 대한 분석결과, 리콜 대상의 불명확하며 자기인증제 실시하고 있으나 안전기준은 과거의 형식승인제하에 제정된 것을 그대로 적용하는 것으로 나타났다. 또한 교통사고와 밀접한 관련이 있는 항목들이 안전기준에서 누락 혹은 미흡한 기준으로 운영되고 있는 것으로 분석되었다. 이외에도 자동차와 관련된 안전기준들이 자동차 관리법과 품질경영촉진법등에 분산되어 관리됨으로서 기준의 제정 및 보완에 어려움이 있는 것으로 분석되었다. 이러한 사항들을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

1) 리콜대상 불명확

자동차 관리법상 자동차리콜은 "자동차가 안전기준에 적합하지 아니한 경우와 안전운행에 지장을 주는 등"의 경우로 규정하고 있어 안전과 관련이 없는 상품성 차원의 품질문제(오디오, 에어컨, 자동차 소음)까지 리콜대상으로 여기는 자동차 소유자와 안전과 관련한 결함만을 리콜대상으로 간주하는 제작사간에 갈등을 유발시키고 있다.

2) 과거 형식승인제의 안전기준을 그대로 유지하는 측면이 강함

자동차 형식승인제하에 만들어진 자동차 제원의 허용차(길이, 폭, 하중 등)가 안전기준에 포함되어 있으며 안전과 직접적인 관련이 없는 성능 항목(등판능력, 가속능력 등)도 안전기준에 포함되어 있다.

3) 중요한 항목이 자동차 관리법에 불포함

타이어는 교통사고 및 교통사고의 심각도에 지대한 영향을 미친다. 그러나 자동차의 교체부품인 타이어가 제작결합조사대상에 포함되는지에 대한 규정이 없으며 실제로 우리나라에서는 타이어를 리콜 한 적이 없다. 이외에도 어린이 안전에 필수 불가결한 통학버스의 안전기준이 교통 선진국에 비교하여 미흡하며 많은 항

목들이 누락되어 있다(비상구, 전복시 강도, 좌석강도, 머리모형 충격흡수기준 등).

4) 자동차 안전기준 관리의 비효율

우리나라의 경우, 자동차와 관련한 안전기준이 부처 간 별도로 관리되고 있어 기준의 보완 및 갱신에 여러 가지 어려움이 있다. 즉, 자동차의 일반적 안전기준은 “자동차관리법”에 규정되어 건교부에서 관리하며, 타이어, 자동차용 안전유리, 어린이 보호장구 등은 “품질경영촉진법”상에 규정되어 산자부에서 관리한다. 특히 자동차의 어린이 보호장구의 기준은 산자부, 어린이 보호장구의 부착(고정)장치 기준은 건교부에서 관리한다.

2. 리콜조사 및 판정

제작결합조사를 수행하고 결함유무를 판정하는 과정을 분석한 결과 여러 가지 문제점이 나타났다. 문제점을 정리하면 소비자의 불만에 대한 정보수집체계의 모호성, 자동차 소유자의 불만에 의존하는 정보체계, 예비조사단계의 취약성, 제작결합심사평가위원회의 운영상의 문제점 등으로 구분하여 설명할 수 있다. 이러한 사항들은 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

1) 자동차 소유자에 대한 정보수집주체가 모호

제작결합조사의 주무부서인 건설교통부의 자동차관리과에 제작결합신고와 관련한 전용사이트(www.car.go.kr)가 구축되어 있을 뿐 정보를 수집할 수 있는 조직 및 전문 인력이 없다. 제작결합조사의 대행기관인 교통안전공단의 자동차 성능시험연구소에서 건설교통부를 대신하여 정보 수집을 위한 전용사이트(www.kosta.go.kr) 및 Hot-line(080-357-2500)을 구축, 실질적으로 정보를 수집하고 있으나 설문조사결과, 안전결함발생시 건설교통부 혹은 교통안전공단에 신고하겠다는 소비자는 15.8% (건설교통부 13.6%, 교통안전공단 2.2%) 정도에 불과한 것으로 나타났으며 Hot-Line의 운영사실을 알고 있는 자동차 소유자는 약 2.1%에 불과한 것으로 나타났다.

이러한 정보수집체계의 모호함은 소비자의 합법적인 불만제기절차를 어렵게 만들고 있어 행정력의 낭비뿐만 아니라 소비자의 시간낭비, 제작사의 이미지 훼손 등을 가져와 특정차종, 특정자동차 회사에 대한 안티사이트

의 출현 등 소비자와 제작사간의 갈등구조를 발생시키고 있다.

2) 자동차 소유자의 불만에 의존하는 정보수집

규정상, 자동차의 제작결합정보는 시·도지사, 성능시험대행자, 정비사업자 등에게도 요청할 수 있도록 되어 있다. 객관적인 정보를 획득하기 위해서는 보다 다양한 채널을 통해서 정보를 획득함이 필요하나 대부분의 경우, 소비자(동우회, 안티사이트, 언론)가 제시한 불만을 토대로 문제의 심각성을 인식하는 실정이다. 예를 들면, 2002년 제작결합조사 총괄보고서에 제시된 10건의 제작결합조사사례 중 8건이 소비자의 불만정보만을 토대로 조사에 착수하였다.

3) 제작결합조사절차상의 문제

제작결합착수 결정 후에 본격적으로 수행되는 제작결합조사는 예비조사, 본조사 등이 세부적인 단계를 설정하여 조사·분석되어야 하나, 현재는 결함조사의 전체과정이 단계별 구분 없이 통합적으로 운영되고 있다. 또한 제작결합조사를 효과적으로 수행하기 위한 단계별 업무에 대한 지침서가 작성되어 있지 않다.

4) 제작결합심사평가위원회의 구성 및 운영상의 문제

제작결합심사평가는 자동차(자동차부품 포함)와 교통사고에 대한 매우 심오한 지식을 가진 전문가의 영역으로 비전문가가 심사자의 일원으로 참여할 수 있는 영역이 아니다. 현재의 제작결합심사평가위원회는 공무원, 교수, NGO, 언론계 등 다양한 형태로 구성되어 있어 비전문가적인 판단을 내릴 수 있는 여지가 있다.

또한, 제작결합심사평가위원회는 규정상으로는 제작결합과 관련하여 자문역할이지만 실질적으로는 리콜여부를 결정하는 권한을 행사한다. 그러나 제작결합심사평가위원회의 권한에 비하여 의무조항이 미약하고 징계조항이 없다.

3. 시정조치 등

자발적 리콜이든, 강제적 리콜이든 제작사가 리콜은 수행하기 위해서는 여러 가지 절차가 필요하다. 여러 가지 절차 중 가장 중요한 것은 리콜이 실시된다는 사실을 자동차 소유자에게 통보하는 과정이다. 현재의 통

보 방법은 자동차 제작사나 소비자측면에서 효율적인 정보교환측면에서 경직성을 가진다. 통보방법의 경직성 외에도 시정조치 대상차량에 대한 규정 미흡, 강제리콜의 개념 불명확 등의 문제점이 있는 것으로 나타났다.

1) 리콜통보수단이 경직됨

자동차 제작사가 자동차리콜을 통한 시정계획의 통보 시, 우편통보와 전국규모의 1개 이상의 신문에 광고토록 하는 방법을 병행토록 규정하고 있다. 그러나 리콜대상차량이 매우 적은 경우, 신문에 광고하는 것은 소비자한테 실익이 없을 뿐더러 제작사의 비용증가 및 신뢰도 저하를 발생시킬 있으며 제작사의 자발적 리콜에도 장애가 될 수 있다. 2001~2002년에 수행된 56건의 국내차 리콜건수 중 8건이 1000대 이하의 차량을 대상으로 이루어졌으며 수입차의 경우 47건 모두가 1000대 이하의 차량을 대상으로 리콜이 수행되었다. 이중 5대 이하의 차량을 대상으로 리콜이 시행된 경우도 6건이 있었다.

2) 리콜차량에 대한 규정 미비

어느 시점에 제작 혹은 판매된 차량까지 리콜대상으로 할 것인가? 는 제작사나 소비자한테 매우 중요한 사안으로 법으로 규정되어야 할 사안이다. 그러나 이에 대한 규정이 없어 소비자와 제작사의 혼란을 발생시키고 있다.

3) 강제리콜의 개념 불명확

세계 각국은 자동차의 결함에 의한 교통사고를 예방하기 위하여 리콜관정이 난 경우, 자국 내에서 판매된 자동차는 물론 외국에 수출된 자동차까지 시정대상으로 간주, 해당국가에 통보토록 규정하고 있다. 강제리콜은 자동차 결함에 대해서 마지못해 시행한다는 측면에서 관련업체의 신뢰성을 대내·외적으로 떨어뜨릴 수 있으므로 강제리콜의 개념을 명확히 정립할 필요가 있다. 미국의 경우, 지난 30년 동안 수천 건의 리콜건수 중 강제리콜판정은 8건에 불과한 반면에 우리나라의 경우, 지난 2년 동안 8건의 리콜건수(2002년 5건, 2003년 상반기 3건)를 강제리콜로 분류하고 있다. 그러나 건설교통부장관의 최종명령으로 리콜 되어진 예가 없는 것으로 미루어 볼 때 정부에서 분류하고 있는 강제리콜은 엄격한 의미에서 강제리콜이 아니다.

IV. 정책방안

앞에서 언급하였듯이 자기인증제는 자동차 제작자가 판매하려는 자동차에 대하여 국가의 관련기준 및 법규에 적합함을 시험·조사하여 적합함을 스스로가 인증한 후 판매하는 제도이므로 사후관리가 매우 중요하다. 앞의 자동차 소유자 및 제작자 의견조사와 문제점 분석 결과를 토대로 자동차 리콜제도의 정책방안을 제시하였다. 정책방안은 자동차 리콜범위 및 대상, 제작결합조사 및 판정, 시정조치 등으로 구분하여 제시하였다.

1. 자동차 리콜범위 및 대상

자동차 리콜범위 및 대상과 관련한 개선방안은 우선 안전기준에 대한 종합적인 검토를 통하여 자기인증제에 적합한 안전기준을 설정할 것과 안전과 관련한 결함만을 리콜대상에 포함시키도록 법과 제도를 보완할 것을 제시하였으며 자동차 관리법과 품질경영촉진법속에 나눠서 관리되고 있는 안전기준을 통합관리 하는 방안도 제시하였다.

1) 안전기준에 대한 종합검토

안전기준은 기준을 준수하지 않을 때 교통사고를 발생시킬 수 있는가의 여부에 초점을 두고 설정되어야 한다. 현재의 안전기준은 과거 형식승인제하에서 제정된 것을 그대로 유지함으로써 여러 가지 비효율을 초래함으로써 다음과 같은 방향으로 종합적인 검토가 이루어져야 한다.

첫째, 도로의 설계기준과 연계된 자동차 제원(길이, 너비, 높이, 중량 등)의 경우, 교통사고와 밀접한 관계가 있고 리콜에 의한 부적합의 시정이 현실적으로 불가능하므로 안전기준으로 엄격하게 관리하고 위반 시 차량회수 및 소비자 보상을 실시토록 한다. 또한 제원 위반 시에는 운행중지토록 자동차 관리법상에 규정할 필요가 있다.

둘째, 제작사 자기인증 시 신고한 자동차 제원의 경우, 도로의 설계기준 아래에서 발생하는 허용차의 위반은 교통사고에 미치는 영향이 미미하므로 안전기준에서 제외하여 리콜대상에 포함하지 않고 벌칙을 엄격하게 적용할 필요가 있다.

셋째, 안전과 직접적인 관련이 없는 성능항목(원동

기 출력, 연료소비율, 등판능력, 가속능력)의 경우에도 교통사고에 미치는 영향이 미미하므로 안전기준에서 제외하여 위반 시, 리콜대상에 포함하지 않고 벌칙을 엄격하게 적용토록 한다.

넷째, 타이어의 경우, 교통사고와 밀접한 관련성이 있으나 타이어의 성능 등에 관한 시험기준이 제정되어 있지 않아 결합발생 시 리콜을 포함한 사고방지대책의 수립이 불가능하다. 따라서 타이어의 성능기준 등에 관한 시험기준의 제정이 시급하며 제작사가 최초 판매 시에 부착한 타이어와 동일한 규격에 한정하여 교체타이어에 대해서 리콜대상에 포함시킬 필요가 있다.

다섯째, 자동차 화재는 자동차 안전에서 필수적으로 취급되어야 사항으로 자동차 화재 시 원인규명과 함께 리콜대상에 반드시 포함시켜야 항목이다. 우리나라의 경우, 이제까지 자동차 화재와 관련하여 리콜이 이루어진 예가 없으며 자동차 화재를 자동차의 결합과 결부시켜 조사 분석한 예도 없다. 미국의 경우, 자동차 화재는 연방정부와 보험사에서 중점적으로 관리하는 항목으로서 자동차 화재의 발생시 자동차결합과 연관이 있는지 정밀 분석이 이루어진다.

2) 승합차 및 통학버스의 안전기준 강화

국내의 승합차 기준은 승용차에 비하여 취약하며 승합차 기준을 토대로 하는 통학버스의 기준 또한 매우 취약하다. 예를 들면, 국내 통학버스는 색상, 등화장치 등 최소한의 기준만 갖춘 상태이며 어린이의 안전과 관련이 있는 여러 가지 부품들의 기준이 빠져있다. 따라서 비상구 기준, 전복시 강도, 좌석강도 등의 안전기준이 강화 혹은 재 설정되어야 한다.

3) 품질경영촉진법상의 자동차 관련부품을 자동차 관리법상에 통합

품질경영촉진법상에 있는 타이어, 어린이보호장구 장착기준(Car Restraint System, CRS), 자동차 안전 유리 등을 자동차 관리법상에 통합하여 안전기준의 보완 및 개정 시 효율성을 제고해야 한다. 무한정 발전하는 자동차 기술에 대응하고 교통안전의 중요성에 대한 사회의 관심에 부응하기 위해서는 위에서 제시된 내용을 포함하는 자동차 안전기준에 대한 종합적인 검토가 이루어져야 한다. 안전기준 재검토는 짧은 시간내에 이루어질 사안이 아니므로 제작사의 기술수준, 시장상태

등을 고려하여 5개년 계획을 통한 단계적인 접근이 필요하다.

2. 리콜조사 및 판정

제작결합조사의 효율적인 수행을 위해서 안전결합 발생 시 결합신고기관을 소비자가 쉽게 인식 할 수 있도록 차량의 구매 양도 시 결합신고기관에 관한 상세한 정보를 제공하는 규정을 마련하는 방안을 제시하였으며, 건설교통부내에 상담용 전용전화를 설치하고 전문가의 상담을 받을 수 있도록 하는 방안도 제시하였다. 제작결합조사 및 판정과 관련한 주요내용은 다음과 같다.

1) 제작결합신고기관에 대한 소비자 인식제고 노력

제작결합신고 시 책임기관이 건설교통부임을 소비자가 쉽게 인식할 수 있도록 하기 위해서 소비자가 제작결합신고기관을 인식할 수 있도록 차량의 구매 혹은 양도 시 제작결합신고기관의 연락처(핫라인, 전자메일주소, 인터넷주소)를 제공하는 규정이 필요하다.

2) 건설교통부내에 Hot-Line 설치 및 전문적인 상담인력 확보

설문조사결과, 소비자의 47.7%가 전화상담을 선호하지만 자동차 제작결합상담기관을 위한 Hot-Line 운영 사실을 알고 있는 소비자는 2.1%에 불과하여 대부분의 소비자는 제작결합상담용 전화의 존재 자체를 알지 못한다. 따라서 현재 제작결합상담용 전화에 대한 홍보와 함께 교통안전공단에 설치된 Hot-line을 건설교통부내에 설치하고 자동차 전문가를 배치하여 제작결합문제를 건설교통부가 자체적으로 해결하려는 노력이 필요하다.

3) 관련기관과의 업무협조체계 확립

설문조사결과, 소비자의 대부분이 안전결합발생 시 자동차 제작사(41.7%)와 소비자보호원(40.5%)에 신고하는 것으로 인식하고 있다. 따라서 자동차제작사에 신고되는 소비자불만사항을 분기마다 건설교통부에 보고토록 하는 규정이 필요하며 소비자보호원과의 업무협조체계의 확립이 요구된다. 설문조사결과, 리콜대상자 중 17.4%가 자동차 정비업소에서 리콜정보를 습득하

고 있는 것으로 밝혀졌으며 자동차의 결함 발생시 소비자가 방문하는 최초의 장소가 자동차 정비사업소란 것을 고려할 때 자동차 정비업계와의 업무협조체계의 확립이 요구된다.

또한 인적요인위주로 되어있는 교통사고통계를 다양하게 분류하여 차량요인으로 발생한 교통사고를 포함시킬 필요가 있다. 차량요인의 경우, 현장에서의 확인이 불가능하므로 차량요인으로 의심되는 사고에 대해서는 정밀조사를 거친 후 교통사고통계에 추가적으로 반영되도록 해야 할 것이다. 미국의 경우, 자동차 리콜담당자는 소비자가 결함문제를 제기하기에 앞서 연방정부에 보고되는 사망교통사고 보고시스템(Fatal Accident Reporting System, FARS)를 토대로 중대한 교통사고의 차량요인 관련성을 지속적으로 모니터링하여 차량결함에 의한 교통사고에 대하여 능동적으로 대처한다.

이외에 교통사고자료의 공유문제이다. 현재의 교통사고자료는 경찰청과 보험사가 각기 자료를 구축하여 관리하고 있으며 기관간의 공유가 이루어지지 않고 있다. 자동차 소유자의 문제제기에 의존하는 정보수집체계의 개선을 위해서는 제작결함조사기관이 이들 기관의 교통사고자료에 접근할 수 있도록 교통사고자료의 공유체계가 확립 될 필요가 있다.

4) 제작결함조사절차 확립

안전기준조사는 제작된 자동차가 설정된 안전기준에 적합한지 여부를 결정하는 단계로 과정이 평이하므로 현재의 조사절차를 세분할 필요는 없으나 안전결함조사는 소비자의 불만과 직접적인 관련이 있고 결함에 대한 해석이 안전기준조사보다 복잡하므로 자료분석·조사단계와 시험단계로 구분하여 운영될 필요가 있다.

5) 전문가 위주의 제작결함심사평가위원회 구성

제작결함의 판정은 3가지 요소 즉, 사실(fact), 과학(Science), 기술(Engineering)에 근거하여 이루어져야 한다. 제작결함판정은 제작사와 소비자 모두한테 매우 중요한 사안으로 지속적인 권한과 책임을 가진 건설교통부가 담당해야할 부분이지만 현재로서는 외부의 전문가가 포함된 제작결함심사평가위원회에서 담당할 수밖에 없다.

향후, 조직과 전문가가 갖추어진 시점부터는 건설교

통부 자체전문가로 구성하여 별도의 조직으로 독립하여 운영함이 타당하다. 현행 제작결함심사평가위원회의 역할과 권한 등을 고려하여 위원회는 자동차전문가, 교통사고전문가, 법률가 및 관계공무원으로만 구성토록 엄격하게 자격기준을 강화해야 한다.

6) 제작결함심사평가위원회의 의무조항강화 등

위원회를 효율적으로 운영하기 위하여 재심을 요청 받았을 경우, 위원회의 새로운 구성원으로 하여금 그 안전을 심의토록 하는 규정이 필요하며, 객관적인 판정 및 심의 사항에 대한 비밀엄수의무를 확보하기 위하여 공무원이 아닌 제작결함심사평가위원의 의무 위반 시, 공무원에 준하여 처벌토록 하는 규정의 제정과, 의무에 상응하는 처우개선노력이 필요하다고 판단된다.

3. 시정조치 등

리콜의 궁극적인 목적은 결함을 제거함으로써 사고의 피해를 최소화시키는데 있다. 이런 목적을 달성하기 위한 가장 효과적인 방법은 효율적인 리콜통보수단을 이용하여 가능한 빠른 기간 내에 가능한 많은 자동차의 결함을 제거하는 것이다. 리콜통보 등 결함시정과 관련하여 주요한 개선방안을 살펴보면 다음과 같다.

1) 시정대상차량대수가 일정규모이하인 경우 신문공고 면제

리콜대수가 얼마 안 되는 차량을 대상으로 신문에 공고를 한다는 것보다는 실질적으로 소비자에 정확하게 알릴 수 있는 방안으로 일정대수이하는 신문에 공고하지 않고 우편통보를 강화하는 쪽으로 공고규정이 보완될 필요가 있다. 일정대수이하는 신문에 공고하지 않도록 하는 것은 자동차 제작사 측면의 리콜관련 비용을 감소시키는 역할뿐만 아니라 제작결함으로 의심되는 자동차에 대한 자발적인 조기리콜을 유도하여 리콜제도의 정착에 기여할 것으로 판단된다.

교통사고와의 영향은 결함의 종류에 따라 매우 다르다. 예를 들면, 제동장치 결함의 경우, 교통사고를 유발시킬 확률이 다른 결함보다 약 5.4배 높다. 따라서 결함의 특성상 교통사고와 밀접한 관계가 있는 제동장치 결함이나 조향장치 결함의 경우, 시정비율을 높이기 위한 추가 통보조치규정을 설정하여 리콜의 실질적인 효과를 제고시키려는 노력이 필요하다.

2) 리콜의 종류에 대한 용어정립

리콜의 종류를 자발적 리콜, 시정권고리콜, 강제적 리콜로 분류하여 각 리콜사안마다 명확한 개념정립이 필요하며, 언론에 자료제공 시에도 활용할 필요가 있다. 다음은 리콜의 종류에 대한 개념을 정리한 것이다.

- 자발적리콜 : 정부가 문제점 인지하여 예비조사를 수행하기 전에 제작사가 리콜수행
- 시정권고리콜 : 정부가 문제점을 인지하고 예비조사, 본 조사, 예비판정, 청문회과정 중에 제작사가 리콜수행
- 강제리콜 : 건설교통부장관의 최종판정 후에 제작사가 리콜수행

3) 자발적 리콜의 활성화 대책

정직하고 빠른 리콜의 수행을 위해서는 자발적 리콜의 활성화 대책으로서 리콜대상을 명확히 구분할 필요가 있으며, 건교부에 제출하는 소비자 불만 보고서, 인터넷, 전화상담 등의 결과를 토대로 제작결함심사평가위원회 개최전에 제기되는 불만이 안전과 관련이 있는지를 제작결함조사의 기술진이 독자적으로 판단할 수 있게 할 필요가 있다.

4) 리콜무상시정 차량규정 정립

어느 정도의 차량까지 리콜대상에 포함시키는가 여부는 자동차 소유자나 자동차 제작사를 위해서 반드시 규정될 필요가 있다. 미국의 예와 자동차 10년 타기 운동 등을 고려하여 자동차는 25년차령까지 리콜대상에 포함, 10년까지 리콜무상시정하며 그 이후는 소유자가 일정부분 부담토록 하고, 타이어는 제작된 후 5년까지 무상수리하며 그 이후는 소유자가 일정부분 부담토록 하는 규정이 필요하다.

5) 리콜모니터링체계 구축

결함이 빠른 시간내에 효과적으로 시정되는가를 모니터링하기 위하여 제작결함조사 대행기관이 리콜에 의하여 시정된 사항의 만족여부를 주기적으로 설문 조사하여, 필요시 보완을 요청하는 방안을 강구하고, 설문지를 리콜장소에 배포하여 서비스의 만족도를 조사, 건교부에 보고하는 규정을 마련할 필요가 있다.

V. 결론 및 향후과제

지금까지 우리나라 자동차 리콜제도의 실태 및 문제점을 분석하였고 이를 토대로 정부에서 추진해야할 정책방안을 제시하였다. 자동차 리콜 제도를 선진화시키는 것은 자동차의 결함으로 발생하는 교통사고로부터 인간의 생명을 보호한다는 측면뿐만 아니라 결함 없는 자동차의 제작에 기여하여 결국에는 자동차 산업의 대외경쟁력을 강화시켜 자동차 산업을 발전시키는 데에도 매우 중요한 사항이다.

자기인증제는 제작사의 자율권을 최대한 부여한다는 취지에서 도입된 제도지만 제작된 자동차에 대한 사전 검증 및 승인 없이 시장에 판매된다는 측면에서 자동차 결함의 발생 가능성은 그만큼 크므로 자동차 리콜제도의 정착은 선택적 과제가 아닌 필수적인 과제이다. 분석결과 자동차 리콜제도의 문제점의 대부분은 자기인증제에 부합하는 법과 제도가 갖추어지지 않은데 있으며 자동차 리콜의 취지에 대한 인식의 부족도 중요한 원인으로 작용하고 있다.

자동차 리콜제도의 정착에는 리콜대상 및 범위의 명확한 설정, 결합정보의 신속한 수집, 결합 판정의 객관성을 확보, 결합판정 시 소비자의 참여유제고, 리콜에 대한 지속적인 모니터링 수행 등으로 구분되는 바, 본 연구에서는 기본적인 방향만을 제시하였다. 각 항목별 구체적인 접근방법의 설정에는 여러 가지 현실적인 한계가 있을 수 있으므로 우선순위를 부여하여 단계별 접근이 요구된다.

참고문헌

1. 성낙문·오재학·오주택(2004), "자동차 리콜제도의 시행에 따른 편익산정". 대한교통학회지, 제22권 제3호, 대한교통학회, pp.59~67.
2. 교통개발연구원(2003), "자동차 제작결함조사의 효용성제고방안".
3. 교통안전공단(2001), "자동차 관리제도 전환에 따른 리콜제도 개선방안조사".
4. 교통개발연구원(1998), "자동차 검사제도의 비용·효과분석 연구".
5. 소비자보호원(1997), "우리나라와 외국의 자동차 리콜제도 비교".

6. NHTSA(2001), "The Effectiveness of Head Restraint in Light Truck". DOT HS 809 247 NHTSA Technical Report.
7. NHTSA(1999), "Effectiveness of Lab/Shoulder Belts in the Back Outboard Seating Positions". DOT HS 808 945 NHTSA Technical Report.
8. NHTSA(1999), "Evaluation of FMVSS 214, Side Impact Protection Dynamic Performance Requirement". DOT HS 809 004 NHTSA Technical Report.
9. P.A. Koushki, S. Yaseen Ali, and O.I. Al-Saleh(1996), "Safety-Belt in Kuwait: Observed and Reported Compliance and Impacts on Road Safety", Transportation Research Record, 1560, Transportation Research Board, National Research Council, Washington D.C., pp.13~17.
10. Jerry L. Mashaw and David L. Harfst (1990), "The Struggle for the Auto Safety".
11. M.Freidland, M.Trebilcock, and K. Roach (1989), "Regulating Traffic Safety".
12. R. Crandall, H. Greenspecht, T.Keeler, and L. Lowe(1986), "Regulating the Automobiles".
13. NHTSA(1982), "The Cost of Automobile Safety Standards 17".
14. NHTSA(1979), "Tri-Level Study of the Causes of Accidents".

✉ 주 작 성 자 : 성낙문

✉ 논문투고일 : 2004. 5. 3

논문심사일 : 2004. 6. 2 (1차)

2004. 6. 21 (2차)

심사판정일 : 2004. 6. 21

✉ 반론접수기한 : 2004. 12. 31