

국내 자동차관리법 시행규칙상 제원통보 규정의 효율성 제고를 위한 정비방안 연구

유민상* · 김재부** · 편무송** · 안정학***

A Research on Efficient Legislation of the Enforcement Regulation of Management Law of Vehicles focused on Notice Procedure of Specification

Minsang Yu*, Jaebu Kim**, Moosong Pyun**, Jounghak Ahn***

Key Words : Self certification(자기인증), Type approval(형식승인), Safety standards(안전기준), Homologation(인증), KMVSS(국내자동차안전기준), Specification notice(제원통보), Management Law of Vehicles(자동차관리법)

ABSTRACT

Korea is the only country in the world where the regulation of vehicle homologation has been changed from “Type Approval” to “Self-Certification”. But there are some regulations that have not been fully changed, so they became double-regulations. In this research, we find out double-regulations in Self-Certification systems focused on “Specification Notice Procedure”, and suggest a proposal of amendment to avoid duplication. Through the research, we can reduce unnecessary requirements about homologation, management of vehicle and administrative procedure significantly.

1. 서론

19세기 초 2차 산업혁명의 발달과 더불어 미국, 유럽 등 선진국에서는 자동차 보급이 급격히 증가하였고, 이에 따른 반대급부로 교통사고 발생률 또한 증가하면서 자동차 안전도 향상에 대한 필요성이 사회적 문제로 대두되기 시작하였다. 이에 각국 정부는 교통사고로부터 국민들의 생명과 재산을 보호하기 위해 자동차 제작시 준수해야 할 안전기준을 제정함으로써, 제작자로 하여금 자동차의 성능 및 안전도를 확보하기 위한 요구사항을 의무화하였다.

이러한 안전기준은 그 충족여부를 확인하는 방법에 따

라 “형식승인제도(Type Approval)”와 “자기인증제도(Self Certification)”로 나뉘게 되는데, 형식승인제도는 주로 유럽에서 채택하고 있는 제도로 자동차를 판매하기 전 정부로부터 적합성을 검증하는 절차를 의미하며, 자기인증제도는 미국에서 채택하고 있는 제도로 정부의 사전승인 없이 제작자가 스스로 적합성을 검증하면 차량판매가 가능한 절차를 의미한다.

우리나라는 1971년 1월 18일 도로운송차량법 개정시 첫 국가공식인증제도로 형식승인제도를 채택함으로써 정부가 주도하여 직접 안전기준의 적합여부를 확인하고, 기준에 적합하지 않은 자동차의 생산과 판매를 사전에 방지해왔다. 하지만 형식승인제도 시행 25년이 지난 1997년 6월, 경제규제개혁위원회는 본 제도가 정부와 제작사 모두의 인적, 재정적, 시간적 소모를 조장하는 동시에 자율성을 저해하는 규제로 판단하였고, 이에 따라 자기인증제도의 도입 방침을 결정하였다. 이후 5년간의 법령 정비기

* 현대자동차 법규인증1팀, 연구원
 ** 현대자동차 법규인증1팀, 책임연구원
 *** 현대자동차 상용법규인증팀, 책임연구원
 E-mail : minsang@hyundai.com

Table 1 국내 자동차 자기인증제도 법제화 경과

'95	통산산업부 『형식승인제 개선방안』 제시
'97.06	경제규개위 『자기인증제 도입방침』 결정
'98.10	한미FTA 자기인증제 도입 합의('03.1.1부)
'98.11	건교부 『자기인증제 도입 기본계획』 발표
'99.02	건교부 『자기인증제 도입 전담팀』 구성
'01.03	자동차관리제도 전환 방안 공청회 개최
'02.12	자동차관리법 개정(시행일: '03.1.1부)

간을 거쳐 2003년 1월 1일, 대한민국은 국가공식인증제도를 자기인증제도로 전환하게 되었다.⁽¹⁾

하지만, 자기인증제도로의 전환을 위해 5년간의 충분한 준비기간을 거쳐 법령을 정비했다고 하더라도, 형식승인제도를 운영한 시간이 32년에 이르기 때문에 해당 제도 하에서 만들어지는 다양한 시스템과 제도들이 완전하게 전환되는 데에는 한계가 있었고, 따라서 대한민국은 자기인증제도 채택국가이면서 형식승인제도의 규제 또한 일부 존재하는 독특한 인증제도를 갖게 되었다.

따라서, 본 연구는 자동차 국가공식인증제도가 형식승인제도에서 자기인증제도로 전환된 지 16년이 지난 2019년의 시점에서, 상기와 같이 독특한 제도의 특이성을 구체적으로 파악하는 동시에, 실제 운영과정에서 발생하는 비합리적이거나 비효율적인 요소들을 구체화하고 이에 대한 대안을 모색함으로써, 향후 보다 효율적이고 합리적인 제도의 정착에 기여하고자 진행하였다.⁽²⁾

2. 본 론

2.1. 국내 자기인증제도 절차

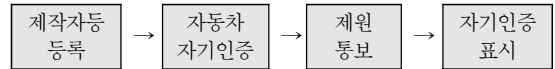
국내 자동차 자기인증제도는 자동차관리법 제30조에 근거하고 있는데, 이에 따르면 자동차를 제작·조립 또는 수입하려는 자는 먼저 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 자기인증능력 요건을 충족하는 제작·시험·검사시설 등을 갖추어야하며, 이러한 사실을 국토교통부장관에게 신청하여 등록하여야 하는데, 이를 『제작자등 등록』이라고 한다.

등록을 마친 제작자등은 판매하고자 하는 차량이 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 자동차 안전기준에 적합함을 스스로 인증하여야 하며 이를 『자동차 자기인증』이라고 하고, 해당 과정에서 별도로 정부에 신고하거나 승인을 받는 절차는 없다.

이후 자동차 자기인증을 완료한 차량은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 성능시험대행자(한국교통안전공단 자동차안전연구원)에게 자동차의 제원을 통보해야 하며, 이를 『제원통보』라고 한다.

제원통보가 완료된 차량에는 정부에서 승인한 제원관리번호가 부여되는데, 차량의 판매를 위해서는 해당 자동차와 관련하여 신고한 주요 제원을 부착해야하며, 이를 『자동차 자기인증의 표시』라고 한다.

Table 2 국내 자동차 자기인증 절차



상기의 절차 중 『제원통보』 절차는 차량의 제원과 외관사면도를 정부(성능시험대행자)에 제출하고 이를 승인 받아야함은 물론, 승인을 받기 전까지는 차량 판매가 불가능하다는 점에서 볼 때, 그 특성 자체가 자기인증제도 보다는 오히려 형식승인제도에 더 가깝다고 볼 수 있다.

따라서, 형식승인에 가까운 제원통보 절차가 현재까지 존재하고 있는 원인을 분석하고, 해당 절차를 보다 효과적으로 개선할 수 있는 방안에 대해 모색함으로써, 자기인증제도의 근본 취지에 적합한 방향으로 제도를 개선하는 데 본 연구의 초점을 두고자 한다.

2.2. 제원통보 절차

2.2.1. 현황

형식승인제도 운영 당시로 거슬러 올라가보면, 국내에는 자동차 등록 및 정기 검사시 수검대상인 차량의 제원을 확인하기 위해 『자동차 등록전산망』이라는 전산시스템이 운영되었다. 상기 시스템은 형식승인을 위해 제작사가 제출했던 차량의 기본 제원(길이, 너비, 윤거, 중량 등)을 정부에서 직접 전산에 입력함으로써, 향후 정기검사와 같은 사후 추적관리에 활용하는 시스템이었다.

하지만 자기인증제도로 전환이 되면서 차량의 제원을 입력해야 했던 제작사의 의무가 사라졌고, 이에 따라 해당 시스템을 운영하기 위한 제원들의 입력 주체 또한 사라지게 되었다. 정부에서는 차량의 사후관리를 위해 자동차 등록전산망의 운영이 불가피했고, 이에 제작사로 하여금 일부 제원들에 대한 입력의무를 신설하여, 해당 제원을 기반으로 『제원관리번호』라는 번호를 부여하는 일종의 관리 절차를 도입하였다.

즉, 제원관리번호를 부여하는 『제원통보』 절차는 자동차 등록 및 정기검사시 동일성 여부를 확인하는 사후관리에 필요한 데이터인 것이며, 자기인증제도와도 별개인 동시에 자동차의 안전도와는 무관하다고 할 수 있다.⁽³⁾

2.2.2. 문제점

첫째로, 형식승인제도 당시 검사차량의 동일성 확인 및 제작공차 관리 목적으로 제정하였던 『제원의 허용차(자동차 안전기준 별표33)』기준이 여전히 존재하고 있기 때문에, 제원통보한 자료들이 허용차를 초과하는 경우, 안전기준 부적합 이슈 발생의 소지가 있다.

즉, 자동차의 안전도와 무관할 뿐만 아니라, 차량 등록과 정기 검사에 활용하기 위해 입력을 하는 길이, 너비, 윤거 등의 단순 제원이라 할지라도, 그 자료가 틀릴 경우(허용차를 초과할 경우) 자동차 관리법 제74조(과징금의 부과)에 따라 최대 10억원의 과징금이 부과될 수 있는 여지가 있다는 것이다. 더욱이 국내 자동차 제작사의 경우, 국민들의 다양한 선택의 폭을 존중하기 위해서 수입사에 비해 월등히 많은 신차 출시와 다양한 트림 및 옵션을 제공하고 있다. 때문에 하나의 차종에 대해 정부로부터 승인 받아야 하는 제원관리번호의 개수는 100여개에 이르고 있으며(그랜저, 포터, 봉고 등), 이로 인한 관리의 부담은 기업 경쟁력을 약화시키는 원인 중 하나로 작용하는 것이다.

구분	길이 (mm)	너비 (mm)	높이 (mm)	윤거 (mm)	축거 (mm)	오우버행 (mm)	객실 및 하대 (mm)			차량중량 (kg)
							길이	너비	높이	
경형 소형차	±40	±30	±50	±30	±30	±30	±30	±30	±30	±60
중형 대형차	±50	±40	±60	±40	±30	±40	±50	±30	±30	중형자동차 ±100 대형자동차 ±3%

Fig. 1 제원의 허용차(자동차 안전기준 별표33)

둘째로, 최근 자동차 업계는 산업경쟁 심화에 대응하기 위한 다양한 라인업의 “신차 출시 가속화”와 소비자의 기호 다양화에 대응하기 위한 “옵션사양 세분화”로 제원통보의 건수가 급속히 증가하고 있다. 이에 따라, 차량 판매를 위해 정부로부터 인가를 받아야 할 제원관리번호 또한 기하급수적으로 늘어나면서, 결국 판매자의 자율성을 높여 시장을 활성화하겠다는 자기인증제도의 근본 취지가 무색해지고 있는 것이다.

셋째로, 제원통보를 위해서는 정부전산망에서 요구하

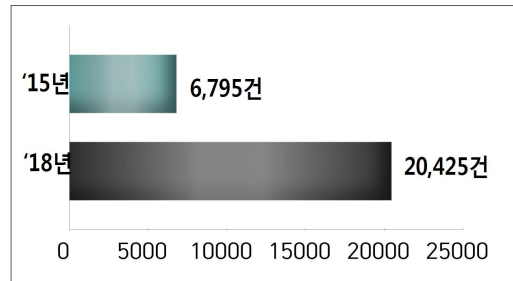


Fig. 2 국내 제원통보 현황(2015년/2018년)

는 제원을 입력하고, 차량의 외관사면도를 제출해야 하는데, 이 외관사면도가 이후 자동차 정기검사시의 유일한 동일성 확인근거로 사용됨에 따라 발생하는 제작사와 자동차 검사소와의 불필요한 행정 소요가 불가피하게 발생한다.

Fig. 3은 제원통보시 제출하는 자동차 외관사면도의 예시이다. 외관사면도에서는 차량의 기본 제원인 전장·전고·전폭 등 뿐만 아니라, 각 램프의 종류별 구분, 범퍼·머플러 형상들까지도 기재하도록 되어 있다. 하지만 한 페이지의 개략도 상에 전·후·측·상단면에서의 모든 내용 뿐만 아니라, 다양한 옵션들까지도 모두 고려해서 기재해야하다보니 작성자가 아닌 제3자가 보기에 이해하기 어려울 수 밖에 없는 한계가 있다.

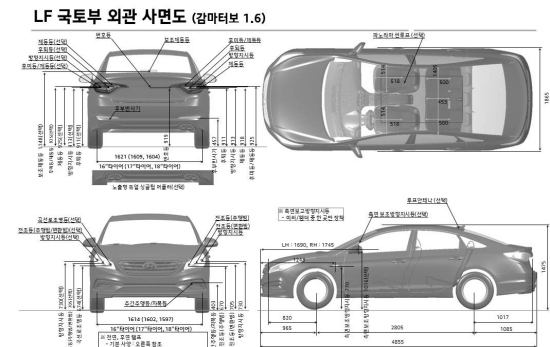


Fig. 3 자동차 외관사면도 예시(LF 쏘나타)

때문에 자동차 검사시기가 도래할 때면, 전국에서 운영되고 있는 자동차 검사소들로부터 제작사에 동일성 확인을 요청하는 문의 전화가 쇄도한다. 더욱이 정기검사는 차량 구매로부터 4년 이후부터 의무화되므로, 제원통보 당시 외관사면도를 작성·제출했던 담당자 또한 변경될 가능성이 많고, 때문에 검사소로부터의 문의에 즉각 대응

하기가 어려운 경우가 다분히 발생한다. 따라서, 이는 자동차 검사원과 제작사 인증 담당자 모두에게 업무량 증가를 야기할 뿐만 아니라, 정기검사를 의뢰하는 고객에게도 불필요한 대기 소요를 발생시키게 된다.

더욱이 자동차 소유자가 차량의 구조나 장치를 변경할 경우에도 유사한 문제가 발생하게 된다. 현행 자동차관리법시행규칙 제56조 제1항에 따르면, 자동차의 구조·장치 변경 신청시, 검사소에 변경 전·후의 외관사면도를 제출하도록 되어 있기 때문에, 자동차의 소유자는 자동차 제작사가 전산에 변경 전 외관사면도를 입력해주기 전까지 마냥 대기할 수 밖에 없다. 즉, 정기검사라는 사후관리를 목적으로 제작사에게 외관사면도 제출의무를 부여하고 있지만, 실제 운영과정에서는 이로 인해 더 많은 부차적인 문제들이 발생하고 있는 것이다.

2.3. 미국 자기인증제도 절차

2.2항에 나열한 문제점들에 대해 개선방안을 찾기 위해선 먼저 자동차 자기인증제도를 세계에서 가장 먼저 실시하여 현재까지도 유지하고 있는 미국의 제도를 기준으로 그 특성을 분석할 필요가 있다.

또한 1항에서 서술한 바와 같이, 국내 자기인증제도의 도입배경은 1998년도에 체결한 한·미FTA에 근거하여 미국과의 무역을 활성화 하고, 미국의 사례와 같이 자동차 인증과정에서 발생하는 인적, 재정적, 시간적 소모를 줄이고 제작사의 자율성을 확대하기 위함이다. 따라서, 미국의 자기인증제도에서 현 국내제도의 문제점들에 대한 해법을 모색하는 것은 제도 본연의 도입취지를 되살리려는 행위라는 데에 그 의미가 있다.

미국에서 차량을 판매하고자 하는 제작사는, 연방자동차안전기준(Federal Motor Vehicle Safety Standards)

에 의거하여 스스로 자기인증을 해야한다는 점에서는 국내와 동일하다. 하지만, 미국은 자기인증한 자동차에 대해 어떠한 사전승인 절차도 요구하지 않고 있다. 즉, 자동차를 판매한 이후 발생하는 모든 책임에 대해 제작사에게 부여하고 있는 대신에, 불필요한 행정소요를 최소화하고 자율성을 존중하고 있는 것이다. 이를 2.1항의 Table 2에서 서술한 국내 자기인증제도의 절차별로 비교하면 Table 3과 같다.

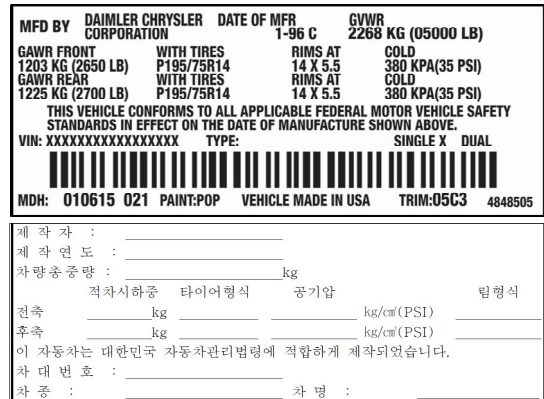


Fig. 4 미국(위)과 국내(아래)의 자기인증라벨

특히, 자기인증제도와 가장 이질적이게 정부에 사전신고를 해야하는 제원통보 자체가 존재하지 않고, 단순히 차량에 부착되는 라벨로 갈음된다는 점은, 매우 주목해야 하는 요소라고 생각한다. Fig. 4에서 볼 수 있듯이 미국과 국내의 자기인증라벨에 기재되어야하는 제원정보는 거의 동일한 것이기에, 미국 자기인증제도에서는 충분하다고 판단되는 정보를 이미 제공하고 있음에도 불구하고, 국내에선 더 많은 제원을 통보해야 할 제작사의 추가적인 의무가 부과되는 것이다.

다시 말하면, 미국은 자기인증(Self-Certification)이라는 어휘의 사전적 의미 그대로 제작사에게 최소한의 요구와 온전한 자율성을 부여하고 있는 반면, 국내는 그러하지 못하다는 점을 여실히 보여주는 대표적인 사례라고 할 수 있다.

2.4. 제원통보 절차 개선방안

2.4.1. 제원통보 항목 축소안

첫번째 개선방안은, 기존 제도 유지 하에 제원통보신고항목을 줄여 제원통보 소요와 문제발생에 따른 리스크

Table 3 국내와 미국의 자기인증제도 비교

구분	국내	미국	특징
제작자등록	O	X	미국은 제작사의 요건(시험시설 등) 전무
자동차 자기인증	O	O	자기인증은 양국 모두 정부 개입 불요
제원통보	O	X	미국은 정부 사전승인 절차가 없고, 제원정보는 차량부착라벨로 같음함
자기인증 표시	O	O	기본 제원이 표시된 라벨을 차량에 부착함

를 저감시키는 방법이다. 관련 근거 법령으로는 『자동차 튜닝에 관한 규정』을 들 수 있는데, 해당 법규는 자동차 안전기준과 동일한 레벨인 국토교통부 고시로 분류되는 규정이므로, 안전기준과 동등한 수준으로 해석할 수 있는 법규라고 할 수 있다.

본 법규의 제2조(정의)의 2항에서는 “경미한 튜닝”에 대해서 정의하고 있는데, 이는 정부로부터 승인절차 없이도 튜닝이 가능한 구조와 장치를 말한다. 세부 항목은 아래 Table 4와 같다.

Table 4 경미한 구조 및 장치 요약(튜닝규정 별표1)

구분	구조 및 장치
길이/너비/높이	<ul style="list-style-type: none"> 포장탑, 화물자동차 바람막이, 적재함 전면 지지대, 포장보관대
윙동기 및 동력전달장치	<ul style="list-style-type: none"> 시동리모콘, 흡기/배기다기관, 스노클 에어크리너, 클러치디스크, 압력판 등
소음방지장치	<ul style="list-style-type: none"> 배기관 텃
조향장치	<ul style="list-style-type: none"> 직경 동일한 핸들/손잡이, 레버손잡이 등
제동장치	<ul style="list-style-type: none"> 잠금/해제장치, 정속주행장치, ABS, 캘리퍼 실린더, 보조브레이크 페달, 가속 및 브레이크 페달/디스크/패드 등
연료장치	<ul style="list-style-type: none"> 연료절감장치
차체 및 차대	<ul style="list-style-type: none"> 범퍼, 에어댐, 스킵트, 캐리어, 가드, 실내설치장치, 보조발판, 텐트, 어닝 등 기본 차체를 변경하지 수리
연결/견인장치	<ul style="list-style-type: none"> 단순 전기식 윈치
등화장치	<ul style="list-style-type: none"> 인증받은 장치(전조등 제외), LED 번호등
인증부품	<ul style="list-style-type: none"> 인증받은 부품

즉, 아래의 해당 부품들은 별도의 정부승인 없이도 튜닝이 가능한 장치로 그 적정성 여부가 검토되었다고 판단할 수 있기 때문에, 해당 장치들에 대해서는 제원통보 항목에서 제외시키는 것은 합리적인 방안이라고 판단되며, 해당 건의안 반영시 인증소요를 기존 대비 80% 가량 절감할 수 있을 것으로 기대된다.

예를 들어, 다목적 자동차의 경우, 선택사양 장착에 따른 길이, 너비, 높이 등의 약간의 차이들로 인해 48개의 제원으로 세분화하여 제원통보 및 관리를 하고 있으나, 경미한 구조 및 장치에 대한 신고 항목 제외시, 변속기(수동·자동), 구동방식(상시 4륜·선택 4륜·후륜) 등에 따라 단 6개의 제원관리번호만이 필요하기 때문에 인증소요를 1/8로 줄일 수 있다.

2.4.2. 외관사면도 대체안

2.2.2항에서 서술한 바와 같이, 외관사면도의 사용목적은 자동차 정기검사에 동일성을 확인하기 위함이다. 하지만 다양한 사양들을 개략도 상에 표현하는 한계로 결국 제 3자가 활용하는 데에는 한계에 부딪히고 민원을 야기하고 있다. 따라서, 제작사 입장에서는 자료 제공이 수월하고, 검사소 입장에서는 누구라도 쉽게 이해하고 활용할 수 있는 자료로 대체하는 방안을 모색하고자 한다. 제안하는 자료는 Fig. 5~6의 “자동차 판매 카탈로그”이다.

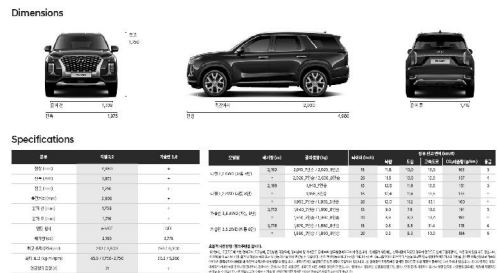


Fig. 5 판매 카탈로그 내 제원정보



Fig. 6 판매 카탈로그 내 외관정보

제작사가 고객에게 실제 차량을 판매하는 대리점에서는 공간과 비용의 제한상 모든 사양의 전차량을 구비할 수가 없다. 따라서 대표 사양만을 전시하고 그 외에는 판매용 카탈로그를 통해 고객에게 차량 정보를 보여줄 수 밖에 없기 때문에, 카탈로그는 모든 사양에 대한 최대한의 정보와 고화질의 사진들로 구성된다.

즉, 이는 소비자의 구매 선택을 결정할 수 있는 중요한 요소이기에, 누가 보더라도 쉽게 이해할 수 있도록 제작이 되며 이를 위한 전담부서도 운영한다. 따라서 본 자료가 개략도로 구성된 외관사면도보다 훨씬 더 직관적이고 이해가 쉽기 때문에, 정기검사이 활용이라는 자료 제출 취지에 대한 부합도가 더 높을 것으로 판단된다.

2.4.3. 제원의 허용차 규정의 법령 이관

2.2.2항에서 서술한 바와 같이 현행 법규상 제원의 허용차 규정은 『자동차 안전기준』에 속해 있기 때문에 안전과 무관한 제원의 오류(전산 오기입력 등)가 발생하더라도, 그 오류가 허용차를 초과하게 되면 안전기준 부적합 이슈 발생의 소지가 있다.

그러나, 제원통보의 본 취지가 국가 자동차 등록전산망을 활용하여 기 판매된 자동차들을 사후관리하는 것이기 때문에, 이는 제작사의 제작의무 규정인 『자동차 안전기준』이 아니라, 차량의 사후검사 규정인 『자동차관리법 시행규칙』 별표15(자동차 검사기준 및 방법)가 더 적절한 위치로 판단된다.

아울러 법령 이관시 검사기준 및 방법은 부적합에 따른 벌칙 조항이 수반되지 않기 때문에 단순 오기와 같은 사항들에 대한 과도한 처벌을 방지할 수 있다. 미국의 경우 『경미한 법규 불만족 면제청원제도』를 운영하여 단순 오기와 같은 사항에 대해서는 패널티를 부과하지 않고 있지만, 국내의 경우 안전기준 위반에 대한 별도 면제 규정이 없기 때문에 단순 오기라 할지라도 그 위반항목이 안전기준에 있는 한, 처벌의 대상이 될 여지가 있는 것이다.

따라서, 제원의 허용차 규정 이관을 통해서 법령을 재정비하는 것은, 안전기준과 검사기준 각각의 입법 취지를 보다 올바르게 구현할 수 있는 효과적인 대안이라고 판단된다.

3. 결 론

본 논문에서는 국내 자동차 자기인증제도 중 제원통보

절차를 중심으로 제도의 실제 운영과정에서 발생된 문제점과 이에 대한 개선안을 제시하였으며, 이를 통해 보다 합리적이고 효율적으로 제도를 운영할 수 있는 방안과 기대효과를 정리하면 다음과 같다.

첫째로, 국내 제원통보 항목의 축소를 통해 연구소의 인증 소요 및 생산공장의 사양관리 소요를 획기적으로 절감할 수 있다.

둘째로, 외관사면도 제출서류 제외를 통해 제작자등의 민원대응 소요 및 외관사면도 작성 소요를 절감할 수 있다. 이는 곧, 자동차 검사소와 고객의 정기검사 소요를 절감하여 사회공헌의 효과도 기대할 수 있다.

셋째로, 『제원의 허용차』 규정의 검사기준 이관을 통해 단순 실수(전산입력 오기 등)에 의한 안전기준 부적합 이슈를 종식하고, 보다 합리적인 제도 운영을 기대할 수 있다.

본 제안을 통한 제도의 효율화가 곧 원활한 연구개발 여건의 조성으로 이어져, 기업의 경쟁력 향상과 나아가 국가의 경쟁력 향상에 기여하기를 기대해본다.

참고문헌

- (1) 선원웅, 2002, “내년 초 도입이 확실시되는 자기인증제도”, 현대자동차그룹 글로벌경영연구소 자동차경제지, pp. 10~12.
- (2) 김민지, 김봉주, 2010, “자동차부품 자기인증제도의 보완방안”, 국회입법조사처 이슈와논점, 제48호.
- (3) 자동차안전연구원, 2001, “자동차 관리제도 전환방안 공청회 자료”.