

☒ 응용논문

자동차산업의 자가인증제 시행에 따른 대응방안에 관한 연구  
A Study on the Defence Strategies of  
Automobile Industry for Self-Certification(Recall)

강 지호\*

Kang, Ji Ho

박 명규\*\*

Park, Myung Kyu

Abstract

This study aims at the introduction to the recall system and its defence strategies for the automobile industry according to the rights and interests protection for consumers, the trade pressure solution of the United States and government's will for the self-certification. Therefore, I make the following proposal in view of the low technological level of Korea's automobile industry, the imperfect means of recall system, the insufficiency of the social recognition and the worst management condition under the IMF system : First, introduction to three steps for self-certification in case of changing the present pype-approval system into the self-certification and its overall operation after 2003. Second, the defence plan of the automobile industry after analyzing the problems coming from the domestic automobile industry.

1. 서론

최근 우리나라의 자동차시장 여건은 경제협력기구(OECD)와 세계무역기구(WTO)가입과 세계 자동차산업이 점차 단일 시장화되면서 각국 자동차업체들은 해외시장을 확보하고자 하는 경쟁이 치열하게 전개되고 있다. 우리나라 자동차산업도 연간 300만대의 생산과 130만대를 상회하는 수출규모를 가지고 있는 우리나라 자동차산업도 이러한 국제적인 변화속에서 예외일 수는 없으며 주요 교역상대국을 중심으로 다양한 형태의 통상문제를 안고 있음은 주지의 사실이다. 우선 미국과는 지난 '95.9월 한·미 자동차양해록 체결에도 불구하고 미국 자동차업체가 우리나라 자동차시장이 여전히 폐쇄적이라는 강한 불만을 제기함에 따라 '97.9월말까지 3차에 걸쳐 양국간 실무협의를 개최하였으나 이견을 좁히지 못하고 결렬된바 있다. 한·미 양국간 쟁점이 되어 있는 사안들중에 특히 자동차 자가인증제도입 및 안전검사 면제 상한기준의 상향조정을 강력히 요구하고 있다.[1] 따라서 국제 경쟁시대의 국가 경쟁력 강화와 세계화를 위한 선진국의 리콜제도 도입과 활성화는 불가피한 실정이므로 자동차의 안전문제가 예상될 때에는 즉시 제작사가 자발적이고 공개적인 리콜을 취할 시점에 이르렀다.[6][16] 현재 우리나라의 자동차에 대한 안전성 평가제도는 유럽, 일본 등과 같이 사전형식승인(Type-Approval)제도를 취하고 있는데, 이는 자동차제작사가 만든 완성차량을 정부가 시험하여 이에 합격한 경우에만 판매를 허가하는 제도이다.[2] 그러나 미국, 캐나다 등은 자가인증(Self-Certification)제도를 채택하고 있는데, 이는 자동차제작사 스스로가 정부 및 자사의 기준에 맞추어 자동차를 생산·판매하고 대

\* 명지대학교 대학원 박사과정

\*\* 명지대학교 산업공학과 교수

신 사후에 모든 책임을 지는 제도로서, 정부가 생산된 자동차의 판매 직전 또는 판매중에 리콜전담 기관을 통하여 자동차의 안전기준에 대한 적합시험과 결함조사를 실시하여 안전기준에 부적합하거나 결함이 있을 경우에는 해당차종 모두를 리콜토록 하는 제도이다.[1][3][4] 이와 같이 자동차제작사의 자율성을 존중하고 사후에 그 책임을 묻는 자가인증제도에서는 리콜이 활성화될 수 있지만, 처음부터 정부가 책임의 주체가 되는 사전형식승인제도에서는 정부가 미온적인 태도를 취하게 됨으로써 리콜이 활성화되지 못하고 있는 실정이다. 특히 외국산 자동차의 수입도 '97년도 전년대비 35.3% 증가하여 '98.4월말 현재 국내 자동차는 10,390,436대이며 교통사고도 크게 늘어나 '96년말 현재 인구 1,000명당 7.6명이 교통사고로 부상 또는 사망하여 자동차와 관련한 안전문제가 심각한 사회문제로 대두되고 있다.[15] 이처럼 다른 제품보다도 안전성이 중요시되는 자동차임을 감안할 때, 자동차의 결함으로 인한 소비자의 생명, 신체상의 피해를 방지하기 위해 자동차 안전도 및 품질향상에 대한 관심과 요구가 증대되고 있어 자동차의 리콜제도의 필요성이 더욱 중요시 되고 있다. 그리고 사회 전반적으로 확산되는 자율규제와 지방자치활동 등 전환기의 사회구조와 의식변경에 따라 정부의 중앙집권적인 지도와 통제는 한계에 도달하고 있다. 이에 따라 자동차 개발에 따른 시간적, 경제적 낭비를 최소화하고 자율성 확보로 경쟁력을 향상시키며 자동차개발 및 생산에 대한 책임을 지고 소비자를 적극적으로 보호함으로써 자동차에 대한 확신과 신뢰감을 심어줄 필요성이 요구되고 있다.[4] 이러한 필요성에 따라 소비자와 국내·외 사회로부터 국내 자동차업체는 자가인증제 도입을 요구받고 있다. 따라서 정부도 자동차 리콜제도를 활성화시키기 위해서 현 자동차의 형식승인제도를 미국, 캐나다 등과 같은 자가인증제도로 전환하는 방안을 2000년대 초에 시행하기로 잠정적인 결정한바 있으며, 동 기간까지는 현 형식승인제도를 유지하면서 판매된 자동차에 운행중 결함이 발생할 경우 지금까지는 자동차제작사의 A/S조치에 의존하였으나, 앞으로는 발생된 결함중 일부에 대해서는 정부가 적극적으로 조사하여 그 결과에 따라 자동차제작사가 리콜실시에 대한 전적인 책임을 질수 있도록 자동차관리제도를 강화할 것으로 보인다.[1][2][5] 따라서 본 연구에서는 각 개별법에 의하여 시행되고 있는 자동차 리콜제도 현황과 국내·외 자동차 리콜제도를 비교·분석하고, 형식승인제에서 자동차 제작결함에 대한 제작사의 무한책임으로 확대되는 자가인증제로의 전환에 따른 국내 자동차산업의 문제점을 분석한후 이에 대한 대응방안을 제시하고자 한다.

## 2. 우리나라의 자동차 리콜제도 현황

리콜(Recall)제도는 결함상품에 대한 공개 회수제도이다. 결함상품으로 인하여 소비자의 생명, 신체 그리고 재산상에 커다란 피해를 끼칠 가능성이 높다고 판단되는 경우 제품의 제조업자, 유통업자등이 자발적 또는 강제적으로 결함상품의 위해성을 소비자에게 알리고, 결함상품 전체를 대상으로 위해요인을 제거하기 위해 결함상품의 회수뿐 만 아니라 교환, 환불, 수리 등 적절한 시정조치를 취하는 소비자보호제도를 말한다. 리콜제도는 제조물책임제도와 더불어 중요한 소비자 안전정책의 하나이다. 제조물책임제도는 소비자 피해가 발생한 후 그 피해의 손쉬운 배상을 위한 손해배상제도인 반면, 리콜제도는 결함상품으로 인한 소비자의 피해를 사전에 차단하기 위한 제도라는 점에서 양제도는 구별된다.[4][5][13]

자동차 리콜제도는 자동차관리법에 의한 자동차 안전관련 리콜제도와 대기환경보전법에 의한 자동차 배출가스관련 리콜제도 그리고 소비자보호법상의 리콜제도로 구분된다. 자동차 안전과 관련한 자동차 리콜제도는 자동차관리법 제30조 및 시행규칙 제75조에 근거를 두고 있다. 자동차관리법 30조에 의하면 “자동차 제작자 등은 스스로 제작 등을 한 자동차가 제작상의 결함이 있는 경우에는 건설교통부령이 정하는 바에 의하여 시정조치를 하지 아니하는 제작자등에 대하여 건설교통부령이 정하는 바에 따라 시정을 명할 수 있다”고 명시되어 있으며, 개선조건이

나 시행명령을 이행하지 아니한 때에는 형식승인을 취소할 수 있도록 되어 있다.

그리고 동시행규칙 제57조 “제작결합의 시정” 항목에는 “제작상의 결함이라 함은 자동차의 제작 등의 과정에서 자동차 안전기준에 관한 규칙에 적합하지 아니한 것으로서 유사한 내용의 결함이 계속 반복적으로 다수의 자동차에 대하여 발생한 경우의 결함을 말한다”고 규정하고 있다. 이에 따라 자동차 제작자 등은 제작결합 발생시 자발적으로 건설교통부에 결함내역 및 시정계획을 보고한 후 시정조치(자발적 리콜)를 취하도록 되어 있다. 이때 소비자에게는 서면 통보 또는 일간신문에 공고를 하도록 되어 있으며 시정조치 책임은 소비자 통보후 1년간으로 되어 있다.

그러나 건설교통부장관의 제작결합 판단에도 불구하고 제작자가 필요한 시정조치를 이행치 않을때는 청문회나 제작결합 확인조사 등의 절차를 통해 강제적 리콜하도록되어 있다.[2] 그리고 대기환경보전법에 의한 자동차 배출가스과 관련한 자동차 리콜제도는 배출가스 보증기간내의 운행중인 자동차의 배출가스의 배출 허용기준에 적합한지 여부에 대하여 환경부장관이 결함확인검사를 실시하여 부적합하다고 판정될 경우 그 사유가 자동차제작사에게 있다고 인정되는때에 당해 차종에 대해 결함시정을 명령하여 시정케 하는 제도이다. 이 경우 자동차제작사가 자발적 리콜을 하는 것도 가능하다.[11] 소비자보호법상의 리콜제도는 소비자보호법 및 동법 시행령의 개정으로 그동안 법제도의 미비로 제대로 시행되지 않았던 리콜제도는 (1)리콜대상에 물품 뿐만 아니라 용역까지 포함한 점, (2)자발적 리콜과 강제적 리콜 모두를 명시적으로 도입한 점, (3)자발적 리콜의 경우에도 순수자발적 리콜이라기 보다는 행정감시를 받는 리콜제도라는 점에 그 특징이 있다.[7][12]

### 3. 국내·외 자동차 리콜제도의 비교 및 현황

#### (1)국내·외 자동차 리콜제도의 차이점(안전관련)

구분	우리나라 자동차 리콜제도	외국 자동차 리콜제도(미국)	비고
리콜대상(품목)	자동차	자동차 및 자동차 관련 부속장비(타이어, 휠, 에어백, 안전벨트, 장식품등)	외국의 경우 리콜대상 품목을 자동차에 국한하지 않고 자동차와 관련한 모든 품목으로 확대, 지정하고 있음
리콜요건	안전기준에 적합하지 아니하거나 안전운행에 지장을 주는 결함이 계속적, 반복적으로 다수의 자동차에 발생할 경우	안전기준에 적합하지 아니하거나, 또는 자동차 및 자동차 관련 부속장비의 구조, 기능면에서 인체의 안전에 영향을 미치거나 미칠 가능성이 있는 경우	우리나라는 리콜 요건이 지나치게 엄격하여 실제로 이러한 요건을 충족시키기 어려운데 비해 외국의 경우는 결함요건을 보다 포괄적으로 확대하고 있음
리콜실시 통보대상	자동차 소유자	자동차나 부속장비의 구매자, 소유자, 중개인, 유통업체 등	외국 경우 리콜대상 자동차와 관련된 모든 대상자에게 리콜사실을 통보하여 리콜사실을 주지
리콜실시 통보수단	리콜실시 통보는 자동차 소유자에게 개별통보하거나 중앙일간지를 통해공고하도록 규정하고 있으나, 자동차 소유자에게 개별통보시 어떤 수단을 이용 하는가는 구체적인 기준은 없음	1급 우편(등기)또는 직접방문하며 특히 소비자에게 우편으로 리콜을 통보한 후 소비자로부터 응답이 없을 경우에는 리콜내용을 통보하는 우편을 재발송토록 하고 있음	리콜실시를 효과적으로 수행하기 위해서는 리콜대상 자동차 소유자에게 리콜내용이 정확하게 전달되어야 하는데, 외국의 경우 개별 자동차 소유자에 대한 리콜통보 방법중에서 가장 정확한 등기우편등을 이용하도록 규정하고 있음
리콜실시 보고시기 및 방법	리콜 전·완료후 각각 교통건설부에 보고하며 리콜실시후 종료시 까지 중간 진행상황 보고에 대한 조항은 없음	소비자에게 리콜통보를 시작한 날부터 종료일까지 매 분기별 또는 매월 진행상황을 리콜담당기관에 보고하고 있음	외국의 경우는 분기별 또는 월별로 리콜상황을 리콜담당기관에게 보고하며, 전 리콜과정을 관리·감독하고 있음
강제 리콜시 제작자에게 사전 해명기회 부여	건설교통부가 제작사에게 제작결합의 시정을 명하고자할 경우는 그전에 제작사에게 해명의 기회를 부여함	좌동(미국)	

(2)미국의 자동차 리콜 실시과정

미국의 자동차 리콜과정은 안전결함조사와 안전법규위반조사<표 2>로 나누어 실시하며 안전결함조사를 실시하는 목적은 차량 또는 부품에 대한 고객 불만이 차량 안전에 미치는 결함 여부를 판정하기 위함이다. 조사진행은 예비평가, 기술분석, CASE조사 3단계로 나누어 실시한다. 이 중 CASE조사 단계의 착수기준은 안전결함 존재가 판단되나 제작사의 리콜 거부로 공개적으로 조사할 경우에 실시하는 조사단계로서 제작사 통보 및 요청자료는 주장하는 결함관련 상세 정보, 기술분석, 부품 변경이력, 도면, 시험보고서 등이다. 이때 자료 제출기한은 예비평가 조사 단계와 동일한 30~35일이며 조사기간은 약 8개월정도 소요된다. CASE단계에서 종결되는 처리내용은 안전결함 결정시 제작사에 리콜 명령 또는 법원 판결에서 패소시 강제리콜 및 벌금 \$800,000 부과되는 행정처벌을 받게된다.[3][4]

<표 2>안전법규위반조사 경우

1. 조사목적	자동차 또는 부품이 FMVSS(Federal Motor Vehicle Safety Standard)법규 불만족시 조사를 실시
2. 조사착수근거	· 자동차 또는 부품이 안전법규 만족 확인시험에서 불합격 발생시 · 고객불만편지, 사고보고서, 잡지기사등 정보에 의해서
3. 조사진행단계	
①제조회사에 요청할 자료	· 판매대수, 인증시험보고서, 불만족원인, 부품변경이력, 도면 등
②자료제출기한	· 미국외 제조회사는 30~35일(기한내 자료 준비 불가시 제출기한 5일 이내 연기요청 가능)
③NHTSA판단	· 무결함 종결, 재시험 실시, 리콜요구
④리콜요구	· 자발적 리콜요청, 제조회사는 10일 이내 리콜실시 유무 회신
⑤최초결정	· 제조회사의 리콜 거부시 공청회등을 통해 보충자료 입수하여 리콜을 재요청
⑥최종결정	· 제조회사에서 리콜을 계속 거부할 경우 NHTSA장이 관련자료 검토후 리콜을 최종결정하여 제조회사에 명령하고 제조회사에서 또 거부시 법원에 제소한다.

미국에서 실시되는 리콜의 종류는 제작사에서 차량등 결함을 발견한 경우와 안전결함조사 경우의 예비평가 및 기술분석단계 조사후에 결함으로 인정되어 실시되는 자발적리콜과 NHTSA(National Highway Traffic Safety Administration)의 공식 조사후나 법원의 판결에 의해서 실시되는 강제적 리콜로 구분된다.

도로교통안전청(NHTSA)통보 및 고객 통지는 제작사가 결함인정후 5일 이내 리콜 관련자료를 제출하여 도로교통안전청의 승인을 득하여야 하고, 리콜방안이 부당한 경우 NHTSA에서 리콜 방법을 수정 요구할 수도 있다.

리콜실시 실적보고는 분기별로 NHTSA에 보고하고 리콜 대상차량의 65~75%가 완료되면 제작사가 NHTSA에 요청하여 승인을 득하면 종결처리 된다.[3][4]

4. 자가인증제 도입에 대한 우리나라 자동차업계의 문제점

국내 자동차업계는 '90년대 들어 설비증설과 국내·외 판매 호조로 매출신장은 확대되었으나, 경기불황과 IMF구제금융 및 구조조정 등으로 기술개발 투자 및 부품업체 지원에 어려움이 상존하며 최근 기아 및 만도기계('97.12.19 화의신청)의 사태등으로 인해 자동차업계의 경영악화가 극심하다.[14] 따라서 자가인증제를 실시할 경우 수입 핵심부품인 ABS, EUC, 연료분사장치 등이 리콜 대상품목에 해당될 경우 관련 외국부품업체는 책임을 회피할 것으로 예상되므로 그에 대한 책임을 국내 자동차업계가 부담하게 될 것이며, 또한 현재 국내 자동차업계의 엔진, 세시, 트랜스미션 등 주요부품의 설계·제작기술과 제품의 품질수준이 선진국에 비하여 <표 3>와 같이 매우 낮은 수준이므로 현상태에서 자가인증제를 실시할 경우, 기술력이 앞선 수입차보다 국내 자동차업계만 불리하게 될 것으로 판단된다 하겠다.[8][9][10]

<표 3> 선진국과 자동차 기술수준 비교 (단위 : %)

생 산 기 술			시 스템요 소 기 술		
구 분	선진국	한국	구 분	선진국	한국
주조단조	100	80	동력발생장치	100	개발50/적용80
가공조립	100	90	동력전달장치	100	개발50/적용80
금형제작	100	70	샤시 장치	100	개발60/적용70
열 처 리	100	70	차 체	100	개발40/적용80
도금도장	100	60	전자전기장치	100	개발50/적용80
시험검사	100	70	주행안전장치	100	개발30/적용50

또한 국내 자동차산업은 기술도입을 통한 조립 위주의 완성차부문이 먼저 발달하고 부품산업이 뒤를 이어 발전해온 공업화패턴으로 인해 전반적으로 부품업계의 기술 및 품질수준의 열위와 모듈화의 능력부족 등으로 선진국과는 <표 4>와 같이 많은 격차가 있음을 알 수 있다.[8][10]

<표 4> 자동차 부품의 분야별 기술수준 비교

분야	기술수준	취 약 부 문	비 고
설계	C	독자 설계기술	A:선진국수준
가공	A	품질관리 분야	B:선진국보다열위
열처리	C	특수강·금형 열처리	C:미흡
용접	B	특수용접, 자동화소프트웨어	
도금	C	광택 및 방침성	
금형	B	정밀금형, 금형설계	
조립	A	고정도 부품간의 조합기술	
시험검사	C	시험기준 미비, 장비부족	

그리고 리콜이 활성화되어 있는 미국의 경우 소비자들이 리콜에 대하여 과민반응을 보이고 있지 않으며, 리콜실시로 인한 자동차판매의 영향도 거의 없다는 것이 정설이다.[3] 그러나 우리나라의 경우는 소비자가 리콜제품을 불량품으로 인식하는 경향이 클 뿐만 아니라, 언론의 충격적 보도태도 등 제반여건이 아직 성숙되어 있지않아 자가인증제 시행시 많은 부작용을 초래할 것으로 우려된다.

이와 같이 우리나라 자동차업계가 갖고 있는 문제점을 감안할 때 자가인증제 실시에 앞서 몇

가지의 선행과제를 시급히 해결하여야 할 것이다.

첫째는 자가인증제실시를 위한 정부 예산의 확보가 필요하다. 리콜제도의 활성화는 정부가 주도하는 사전형식승인제도로부터 제작사의 자율성을 최대한 보장하고, 경쟁력 강화를 유도하기 위한 자가인증제도로의 전환을 의미한다. 따라서 정부차원의 소비자 권익을 보호하고 국민의 재산과 생명을 보호하기 위한 자동차의 안전성에 대한 안전기준 적합성 및 결함조사 등의 효과적인 관리감독이 필요하므로 정부는 이에 필요한 예산 확보를 하여야 할 것이다.

둘째, 리콜실시를 위한 시설 및 기술인력 확보가 선행되어야 한다. 자동차는 2만여개의 부품으로 구성되어 복잡하고 다양하게 발생하는 자동차의 결함에 대한 문제점을 객관적으로 명확하게 규명하여 리콜여부를 결정하기 위해서는 각종 전문시험시설과 기술인력의 확보가 필수적으로 요구되며, 소비자의 불만사항을 조사하는 소비자보호원 등 많은 전문기관들이 현재 이와 같은 조건들을 충족하지 못하고 있는 실정이다. 따라서 자가인증제의 시행을 위해서는 정비수요의 일시적 집중·증가에 대응, 정비능력(A/S장소,장비,인원등)의 확충을 위한 단계적인 준비가 필요하다.

셋째, 정보수집 체계 및 관리제도 구축이 필요하다. 발생하는 자동차 결함 및 문제점에 대한 정보는 초기 리콜조사를 위한 가장 기본적이고 중요한 정보로서 이에 대한 철저한 확보 및 관리가 필수적으로 요구됨에 따라 관련법규 및 제도 등의 철저한 검토가 필요하다. 이를 위해 교통사고시 그 원인이 자동차의 결함 여부인지 등을 정확하게 분석관리하는 제도적장치 또는 소비자의 불만사항, 반복되는 결함에 대한 정비보고제도 등에 관한 정보수집과 관리체계의 구축이 선행되어야한다.

넷째, 리콜실시에 따른 소비자 인식이 제고되어야 한다. 국내 자동차업체가 자동차 결함에 대한 공개리콜을 기피하는 주된 이유중 하나는, 소비자의 리콜에 대한 인식부족과 오해로 인한 판매부진의 경제적 부담이다. 제작사가 공개리콜을 실시하면 해당 차종 전체에 대한 큰 결함이 있는 것으로 오해하여 다른 차종까지도 영향을 미치게 되므로 공개리콜을 기피하는 가장 큰 요인이다. 따라서 제작사의 공개리콜의 활성화를 위해서는 정부, 관련기관 및 단체들의 각종 홍보 등을 통한 소비자의 인식 전환 방안이 강구되어야 한다.

## 5. 리콜제도 실시에 따른 자동차업체의 대응 방안

국내·외적으로 강력해지는 소비자 보호운동과 치열해질 수입 자동차와의 기술적 및 사후관리 경쟁에서 국내자동차에 대한 신뢰감을 향상시키고 지속적인 우위를 유지하기 위해서는 품질과 안전에 대한 대비가 필요하다.

자동차 리콜제도를 활성화시키기 위해서 도입되는 자가인증제는 제작사 스스로 자동차를 자율적으로 생산·판매하고 그대신 사후에 모든 책임을 지는 제도이기 때문에 보다 더 강력한 자동차관리제도로 바뀌어 질 것이다. 따라서 국내·외 자동차 리콜제도의 비교·분석에서 나타난 차이점에 따라 국내 자동차업체에 대응방안을 제시하면 다음과 같다.

(1)리콜대상이 자동차에 한정되어 있으나 자동차 부속장비까지 확대가 예상된다.

현행 자동차관리법상 자동차 리콜의 대상품목은 “자동차의 제작자 등은 제작 등을 한 자동차가 결함이 있는 경우에는 지체없이 시정조치를 해야한다”고 규정하고 있어, 자동차의 리콜대상이 자동차에 한정하고 있으나 자가인증제 도입후에는 자동차의 부속장비인 타이어, 안전벨트, 에어백 등과도 매우 밀접한 연관이 있기 때문에 자동차의 리콜대상이 자동차와 관련한 모든 품목으로 확대가 예상되므로 이에 대한 대응방안을 수립해야 할 것이다.

(2)자동차 리콜실시 통보 방법(수단)의 강화가 예상된다.

우리나라 자동차관리법에는 리콜 실시 통보방법에 대하여 “자동차 소유자에게 통보” 또는 “중앙 일간지에 공고”하도록 규정하고 있으나 자동차 소유자에 대한 통보 방법에 대해서는 구체적인 명시가 안되었으나, 향후에는 자동차의 결함시정을 위한 리콜을 보다 효율적으로 수행하기 위해서 자동차 소유자 등에 대한 리콜 실시 통보 방법(수단)을 보다 정확하게 전달할 수 있도록 “등기우편” 실시가 예상되므로 이에 필요한 고객관리 체계가 필요하며

(3)리콜을 위한 자동차의 결함요건이 지나치게 제한적이어서 확대가 예상된다.

현행 자동차관리법에는 자동차가 안전운행에 지장을 주는 결함이 계속적, 반복적으로 다수의 자동차에 발생하는 경우에는 제작자 등은 시정조치를 해야 한다고 규정하고 있다. 그러나 자동차의 결함요건을 “안전운행에 지장을 주는 결함이 계속적, 반복적으로 다수의 자동차에 발생하는 경우”로 한정된 것은 결함요건을 제한한 것으로서 실제로 결함요건을 충족시키기가 어려운 실정이다.

그러나 자가인증제에서는 현행 자동차의 리콜을 위한 결함요건을 미국, 캐나다 등 선진국의 경우와 같이 “계속적, 반복적, 다수”와 같은 제한요건을 완화하여 “자동차 및 부속 장비의 디자인, 구조, 기능 등이 인체의 안전에 영향을 미칠 가능성이 있는 경우”로 이를 포괄적으로 확대, 완화할 것으로 예상되므로 이에 대한 대응방안도 수립해야 하며

(4)결함자동차에 대하여 공개 리콜 실시를 요구할 것으로 예상된다.

현행 자동차관리법에는 자동차의 리콜 실시 통보방법에 대해 “리콜계획을 자동차 소유자에게 통지하거나 전국에 배포되는 3개 이상의 중앙일간지에 공고한 후 시정조치를 해야 한다”고 규정함으로써 자동차의 리콜 통지 방법을 비공개 또는 공개적인 방법 중 임의로 선택하여 시행하도록 하고 있으나, 자가인증제에서는 자동차의 리콜을 보다 효율적으로 실시하고 자동차 리콜 제도를 활성화 시키기 위해 해당차량 소유자에 대한 개별적인 리콜 실시 통보와 아울러 공개적인 리콜 실시를 의무화 할 것으로 예상되므로 이에 대한 대응방안도 수립해야 할 것이다.

(5)자동차 제작사에게 자사제품과 관련된 결함정보제공을 요구할 것으로 예상된다.

일반적으로 자동차 제작사는 A/S센터, 연구소, 소비자불만 접수 등을 통해 자사 제품의 안전성 및 결함에 대한 정보를 가장 빨리 파악할 수 있으므로 즉시 자발적인 리콜 조치를 취하는 것이 바람직하다. 향후에는 자동차 제작사들에게 리콜을 적극적으로 실시하도록 유도하기 위해서 제작사로 하여금 자사 제품의 결함사실에 대해 이러한 사실을 리콜담당기관에 보고하도록 의무화가 예상되므로 이에 대한 보고 체계를 확보하여야 할 것이다.

## 6. 결론

자가인증제도 도입의 필요성은 소비자보호, 미국의 자동차 통상압력 및 정부의 리콜 활성화 의지 등을 고려할 때 우리나라 자동차 리콜 제도는 사전형식승인제도에서 자가인증제도로 전환하는 것은 시대적인 요구이다. 그러나 국내 자동차산업의 기술수준, 자가인증제를 실시를 위한 제도 미비, 사회적인 인식 미흡, IMF관리 체제하의 경영여건 악화 등을 감안할 때 자동차업계의 충격이 완화될 수 있도록 자가인증제도 는 단계적이고 점진적으로 시행하는 것을 제안한다. 따라서 1단계는 1998~2000년까지는 현행 형식승인제도의 유지하면서 리콜 실시를 위한 제도 보완, 검사시설 및 인력확충 등 제반여건을 확보하고 2단계는 2001~2002년까지는 사전형식승인제와 부분적인 리콜 실시를 병행 실시하며 부분적인 리콜 실시에서는 엔진, 트랜스미션 등의 주요부품에 한정하여 시범적으로 실시하고 제작사의 대응능력을 배양 유도토록 하며 또한 제작사의 결함원인분석 등 평가능력을 축적하고, 국민의식 제고를 위한 사회적 분위기 조성에도 노력하며

그리고 3단계인 2003년 이후에 전면적인 리콜을 실시하는 것이 국내 자동차산업에 큰 도움이 되리라 판단된다. 그 이유로는 이 시기에 도달하면 국내 자동차산업의 기술수준이 선진국업체에 근접한 수준에 이를 것으로 전망되며, 또한 이 시기에는 소비자의 인식도 많이 전환되고, 자가인증제도 실시를 위한 정부의 조직과 시설 등이 갖추어질 것으로 전망되기 때문이다.

결국 국내 자동차 리콜제도가 활성화되면 기대효과로는 다음과 같다.

첫째, 소비자에게 결함내용의 통보와 시정조치로 교통사고 예방 및 사고시 피해감소를 최소화하여 경제적, 사회적 손실의 감소가 기대되며

둘째, 자동차 안전도 및 품질향상으로 정부차원의 소비자 권익을 보호하고 자동차의 안전성을 확보할 수 있는 효율적 관리가 가능하며

셋째, 제작사의 설계 및 제작기술의 자발적 향상을 유도하여 국제 경쟁력 확보를 통한 수출증대로 국가경제에 기여할 것으로 기대된다 하겠다.

따라서 전면적인 자동차 리콜실시에 대하여 완벽한 대비책은 있을 수 없으나 다음과 같은 사항을 고려하여 제작사 스스로가 ISO9000품질시스템 요건에 맞춰 전사적 또는 각 부서의 대응책으로 나누어 준비하여야 할 것이다.

첫째, 문제발생시 최단 시간내 효과적 대응을 위해 지속적인 제품이력관리 및 고객관리 방안을 수립 운영하여야 하며

둘째, 국내·외 경쟁사의 리콜사례, 품질문제에 대한 계속적이고 철저한 Monitoring 및 분석으로 자사제품에 대한 유사한 문제의 재발 방지와 예방책을 수립하며

셋째, 모든 취약 기술적자료 및 문서 등은 공개될 것에 대비하고, 사후관리 정책 및 품질관리 제도개선은 고객 위주로 전향적인 검토가 필요하고

넷째는 보안 부품등은 철저히 관리 운영하며 정기, 부정기 Test 및 Audit 실시와 사양변경시 사유 및 내역 등을 상세히 기록 유지하며

다섯째는 기술적결함 발생시 최선의 해결책을 제시할수 있는 전문가의 육성과 전담조직을 운영하고, 예견되거나 발생된 안전결함이나 안전법규 위반에 대하여는 소극적인 변명이나 회피위주보다는 적극적인 검토와 대응으로 방안을 수립하여야 한다.

마지막으로 리콜결정시 소요경비, 기업이미지 및 판매저하 우려보다는 향후 증가될 민·형사상 소송, 집단소송, PL등을 고려한 장기적인 안목으로 고객의 안전을 최우선으로 조치를 취할 수 있도록 대비책을 수립하여야 할 것이다

본 연구에서는 2000년대부터 자가인증제 시행에 따라 국내 자동차업체에서 예상되는 문제점을 분석하고 이에 필요한 대응방안을 제시하였다. 아직 정부에서도 현행 자동차관리법을 개정·보완할 것인지 아니면 별도의 특별법을 제정할 것인지와 입법시기까지는 시간적인 여유가 있으므로 이에 관한 활발한 연구가 지속적으로 필요하다고 하겠다.

#### 참고문헌

- [1]이재훈, 자동차 통상현안과 전망, 자동차회보, 1998.3월호
- [2]건설교통부, 자동차 제작결함 업무처리 지침, 1997.10
- [3]한국자동차공업협회, 미국의 리콜제도, 1998.4.
- [4]한국표준협회, 제조물책임 심포지엄, 1996.6.
- [5]김종걸, 리콜제 시행에 따른 기업의 대책, 품질경영, 1996.4월호
- [6]Erhardt, C.D., Manufacturers of Consumer Products Beware! Part 1, Product Liability International, May 1992.



- [7]강창경, PL 리콜제도 어디까지 왔나, 품질경영, 1997.7월호
- [8]한국자동차공업협회, 차세대자동차 기술개발사업 수행과제현황, 1995.
- [9]한국자동차공학회, 배기가스 저감을 위한 2000년도 디젤차량 배출가스 규제기준 설정에 관한 연구, 1994.9.
- [10]중소기업청, 21세기를 향한 중소기업의 발전비전과 전략, 1997.2
- [11]환경부, 대기환경보전법, 1997.
- [12]소비자보호원, 제조물 책임법의 경제적 효과와 입법방향, 소비자보호원, 1996.
- [13]이상복, 제조기업의 제조물책임(PL)법에 대한 준비와 대처방안, 품질경영학회지, 제25권 4호 1997.12
- [14]한국자동차공업협회, 자동차산업 침체 파급영향 및 정책, 1998. 3.
- [15]한국자동차공업협회, 한국의 자동차산업, 1998.
- [16]於保鴻, 自動車にあける製品安全への取組み 標準化と品質管理, 1995.2.