성과감사

분류번호	2018-성과-008

감 사 보 고 서

- 자동차 인증 및 리콜 관리실태 -

2019. 5.

감 사 원

목 차

Ⅰ. 감사실시 개요 ····· 1

1. 감사배경 및 목적 ····· 1

2. 감사중점 및 대상 ····· 2

3. 감사실시 과정 ····· 3

4. 감사결과 처리 ····· 4

Ⅱ. 감사대상 현황 ····· 5

Ⅲ. 감사결과 ····· 10

1. 감사결과 총괄 ····· 10

2. 분야별 실태와 문제점 ····· 12

가. 안전 - 제작결함조사 분야 ····· 12

나. 안전 - 리콜 분야 ····· 41

다. 배출가스·소음 - 인증 및 검사 분야 ····· 76

라. 배출가스·소음 - 리콜 분야 ····· 109

[별표] ····· 124

표 목차

【표 1】분야별 감사중점 ····· 3
【표 2】국가별 자동차 생산 순위(2017년 기준) ····· 5
【표 3】제조사별 국내차 생산 현황(2017년 기준) ····· 5
【표 4】제조사별 수입차 판매 현황(2017년 기준) ····· 6
【표 5】자동차 인증 및 리콜 관련 주요 규정 ····· 9
【표 6】분야별·기관별 지적사항 ····· 10
【표 7】자동차 안전분야 인증제도 비교 ····· 12
【표 8】최근 5년간 자기인증적합조사 실시 현황 ····· 15
【표 9】자동차 결함정보 수집 현황 ····· 15
【표 10】최근 5년간 안전결함조사 실시 현황 ····· 16
【표 11】ΩΩ 차량 화재에 관한 기획기사 보도 현황(2015년 1월~2018년 5월) ····· 27
【표 12】자동차제작자의 의무적 제출자료 제출 현황(2017년 7월~2018년 6월) ····· 28
【표 13】ΩΩ사가 공개한 화재원인과 리콜센터 접수건 비교 ····· 31
【표 14】정비매뉴얼 내용 ····· 32
【표 15】리콜 구분에 따른 리콜실시 현황(2013~2017년) ····· 42
【표 16】심평위 자문의견 현황(2013년 1월~2018년 6월) ····· 43
【표 17】안전기준 부적합으로 과징금을 부과한 실적(2013~2017년) ····· 44
【표 18】자동차 리콜과 무상수리 비교 ····· 47
【표 19】A 위원 용역 수행 내역 ····· 57
【표 20】리콜통지문 내용 ····· 69
【표 21】외국의 리콜통지문 규정 및 예시 ····· 70
【표 22】과징금 산정 기준 ····· 73
【표 23】인증시험확인검사 실시 현황(2013~2017년) ····· 78
【표 24】수시검사 실시 현황(2013~2017년) ····· 78
【표 25】결함확인검사 실시 현황(2013~2017년) ····· 79

【표 26】 배출가스·소음인증 없이 등록된 자동차 명세……84
【표 27】 위조한 환경인증서류로 등록된 차량 명세……89
【표 28】 임의설정 확인 차종과 동일한 제어로직 차종 현황……96
【표 29】 선정기준을 잘못 또는 임의 적용한 사례(2019년도 결함확인검사대상)……102
【표 30】 자동차 배출가스 관련 과징금 부과 실적(2013~2017년)…… 110
【표 31】 ■●주식회사 ㄴㅈ NO_X 센서 결함 현황……113
【표 32】 □◁의 무상수리 및 보증기간 연장 승인 현황……115
【표 33】 ◇◇주식회사의 과징금 과소 산정·부과 현황……120

그림 목차

【그림 1】 자동차 인증 및 리콜 관리체계 ····· 7
【그림 2】 자기인증적합조사 절차 ····· 14
【그림 3】 안전결함조사 절차 ····· 16
【그림 4】 리콜 시행 시점에 따른 구분····· 42
【그림 5】 자동차 에어백 경고 문구(제102조 제3항 관련)····· 75
【그림 6】 자동차 배출가스 인증 절차····· 76
【그림 7】 배출가스 분야 검사 현황····· 77
【그림 8】 결함확인검사 절차····· 99

도표 목차

【도표 1】 국내 자동차 등록 현황····· 6
【도표 2】 안전관리 관련 리콜 실시 현황(2003~2017년)····· 41
【도표 3】 배출가스 관리 관련 리콜 실시 현황(2009~2017년)····· 109

사진 목차

【사진 1】 차대동력계 시험 사진····· 80
【사진 2】 이동식 배출가스 측정장치····· 80

Ⅰ. 감사실시 개요

1. 감사배경 및 목적

국내 자동차는 2003년 말 기준 1,459만 대에서 2017년 말 기준 2,253만 대로 증가하여 국민 2.3명당 1대의 비율로 보급되어 있고, 전체 운송수단에서 차지하는 수송분담률도 87.4%(2016년 말 기준)에 달하는 등 국민 생활에 밀접하면서도 핵심적인 교통수단이다.

우리나라는 제작·수입되어 판매되는 자동차가 안전한지 여부에 대해 국가가 형식승인을 통해 사전 인증하던 것을 2003년부터 자동차 제작·수입사가 스스로 인증하여 판매하도록 하면서 사후에 리콜 제도를 통해 안전을 확보하도록 하고 있다.

그러나 최근의 ΩΩ 차량 화재사태[1]와 같이 판매된 자동차에서 안전운행에 지장을 주는 결함이 발생하여도 자동차 제작·수입사는 리콜에 소극적이고, 사후관리 책임이 있는 국토교통부도 리콜 결정에 소극적이라는 비판이 있을 뿐만 아니라, 리콜 결정 과정과 절차가 불투명하다는 의견까지 제기되고 있는 실정이다.

한편, 자동차의 배기가스는 지구 온난화 및 미세먼지 발생의 원인이고, 특히 최근 증가한 경유 자동차는 미세먼지의 주범[2]으로 주목받고 있어 자동차는 세계적으로

---

1) 국내에서 운행하는 ΩΩ 차량에 화재가 빈번하게 발생하여 2018. 7. 25. □◀주식회사는 차량화재 관련 결함을 시정하기 위해 10만여 대(ΩΩ ㅋ 등 42개 차종)를 리콜하겠다고 발표하였으나, 위 리콜결정 이후에도 ΩΩ 차량 화재사고가 지속됨에 따라 2018. 8. 14. 리콜대상 차량 중 긴급안전진단을 받지 않은 차량(약 12,000대)에 대해 운행정지명령까지 검토되는 등 국민의 불편과 불안감을 초래함
이에 대해 국토교통부는 2018. 12. 24. □◀주식회사가 위 화재 관련 결함을 은폐·축소하고 늑장리콜을 한 것으로 판단된다고 발표

2) 국내요인으로 인한 수도권 미세먼지 발생량(2014년 기준 53,634톤) 중 경유 자동차의 배기가스로 인한 미세먼지 발생량이 23%(약 12,000톤)에 달하여 발생요인 중 발생량 1위에 해당함

강화되고 있는 환경규제에 맞게 제작·운행되도록 할 필요가 있다.

그러나 2015년 9월 미국에서 폭스바겐 경유 자동차 배출가스 조작사건[3]이 발생하였고 국내에서도 폭스바겐 경유 자동차의 배출가스 조작이 밝혀진 바와 같이[4] 환경기준에 미치지 못하는 자동차가 제작·운행될 우려가 크다.

이에 따라 감사원은 자동차 안전 및 배출가스 관리체계를 점검하여 문제점과 원인을 진단하고 개선방안을 제시함으로써 자동차 안전에 대한 국민의 불신과 불안을 해소하고 자동차 배출가스로 인한 대기환경 악화 방지에 기여하고자 2018년 연간 감사계획에 반영하고 이번 감사를 실시하게 되었다.

2. 감사중점 및 대상

이번 감사는 자동차 안전 및 배출가스 관리 전반에 대하여 점검하되, 감사인력 및 시간의 제약 등을 고려하여 결함에 대한 조사가 적정한지와 이에 따른 시정조치(리콜) 결정 및 사후관리가 적정한지를 집중적으로 살피고, 이와 관련한 제도개선 방안을 마련하기 위하여 [표 1]과 같이 4개 분야로 나누고 9개 사항에 감사중점을 두어 실시하였다.

3) 2015년 9월 미국 환경보호청(USEPA, United States Environmental Protection Agency)에서 폭스바겐 경유 자동차 5개 차종(제타, 비틀, 골프, 파사트, A3)에 대한 배출가스 조작(임의설정 적용) 사실을 적발하여 48만 대 리콜, 21조원의 벌금을 부과한 사태(폭스바겐은 전 세계적으로 총 1,100만 대의 차량에 동일 프로그램을 적용·판매한 사실을 시인함)

4) 환경부가 2015. 11. 23. 이에 대한 리콜명령을 하여 12만 대가 리콜되었음

[표 1] 분야별 감사중점

분야		감사중점
안전	제작결함 조사	▸ 조사대상 차종 선정 및 시험의 적정성 ▸ ΩΩ 차량 화재사고 사전 대응의 적정성
	리콜	▸ 국토교통부의 리콜 여부 결정의 적정성 ▸ 제작결함심사평가위원회 운영의 적정성 ▸ 임대·전시차량 등에 대한 리콜관리의 적정성
배출가스·소음	인증 및 검사	▸ 배출가스·소음 인증 체계 및 확인의 적정성 ▸ 검사대상 차종 선정 및 시험의 적정성
	리콜	▸ 환경부의 리콜 여부 결정의 적정성 ▸ 배출가스 관련 과징금 산정·부과 등 리콜 사후관리의 적정성

감사대상은 법령 및 제도 등을 담당하는 국토교통부와 환경부, 결함에 대한 조사·검사업무 등을 담당하는 한국교통안전공단과 국립환경과학원, 그리고 자료수집과정에서 배출가스 및 소음 인증을 받지 않은 차량을 등록해 준 것으로 확인된 과천시 등이다.

3. 감사실시 과정

실지감사에 앞서 2018. 8. 20.부터 같은 해 10. 12.까지 30일간 언론보도사항, 국회 논의사항 및 각종 연구 보고서 등을 수집·분석하는 등 자료수집을 하였고, 2018. 10. 29.부터 같은 해 11. 30.까지 25일간 감사인원 12명을 투입하여 국토교통부, 환경부 등 6개 기관을 대상으로 실지감사를 실시하였다.

이번 감사와 관련하여 미국 등 선진국의 자동차 관리제도 등을 비교·분석하였고, 자동차 안전 및 배출가스·소음 관련 제도개선 사항에 대하여 국토교통부, 환경부 등 관계기관의 의견을 수렴하여 감사보고서에 반영하였다.

4. 감사결과 처리

감사결과와 관련하여 2018. 11. 30. 국토교통부 자동차정책과장, 같은 해 12. 5. 환경부 대기환경정책관 등이 참석한 가운데 감사마감회의를 개최하였고, 업무처리 경위와 향후 처리대책 등에 대한 답변서를 받는 등 주요 지적사항에 대한 의견을 교환하였다. 이후 감사원은 감사마감회의에서 제시된 의견 등을 포함하여 지적사항에 대한 내부 검토를 거쳐 2019. 5. 2. 감사위원회의의 의결로 감사결과를 최종 확정하였다.

Ⅱ. 감사대상 현황[5]

1. 자동차 일반 현황

1] 자동차산업 현황

2017년 한 해 동안 전 세계에서 생산한 자동차는 9,730만 대에 이르고, [표 2]와 같이 중국이 2,901만 대로 세계 1위이며 우리나라가 411만 대로 세계 6위 생산국이다.

[표 2] 국가별 자동차 생산 순위(2017년 기준)

(단위: 만 대)

순위	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
국가	중국	미국	일본	독일	인도	한국	멕시코	스페인	브라질	프랑스
생산대수	2,901	1,118	969	564	478	411	406	284	269	222

자료: OICA(세계자동차공업연합회, www.oica.net)

또한 [표 3]과 같이 제조사별로 국내에서 생산된 자동차는 411만 대(2017년 기준)이며 이 중 37%인 156만 대가 국내에서 판매되었고, 61%인 253만 대는 미국(84만 대), EU(50만 대) 등에 수출되고 있다.

[표 3] 제조사별 국내차 생산 현황(2017년 기준)

(단위: 대)

순위	합계	1	2	3	4	5	6	7
제조사	-	현대차	기아차	한국지엠	르노삼성	쌍용차	타타대우	대우버스
생산대수	4,114,913	1,651,710	1,522,520	519,385	264,037	145,345	9,481	2,435

출처: 산업통상자원부 2017년 자동차산업 실적

한편 수입차 판매대수는 2003년 15만여 대에서 2017년 29만여 대로 2배 가까이 증가하였으며, 2017년 제조사별 수입차 판매 현황은 [표 4]와 같다.

5) 이 부분은 감사결과 지적된 문제점의 종합적인 이해를 돕기 위하여 감사대상 업무의 현황을 기술한 것으로서 감사대상기관이 제출한 자료 등을 바탕으로 작성되었으며, 현장조사 등 감사의 방법으로 검증한 내용이 아님

[표 4] 제조사별 수입차 판매 현황(2017년 기준)

(단위: 대)

순위	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
제조사	벤츠	BMW	렉서스	도요타	랜드로버	포드	혼다	미니	크라이슬러	볼보
판매대수	68,861	59,624	12,603	11,698	10,740	10,727	10,299	9,562	7,284	6,604

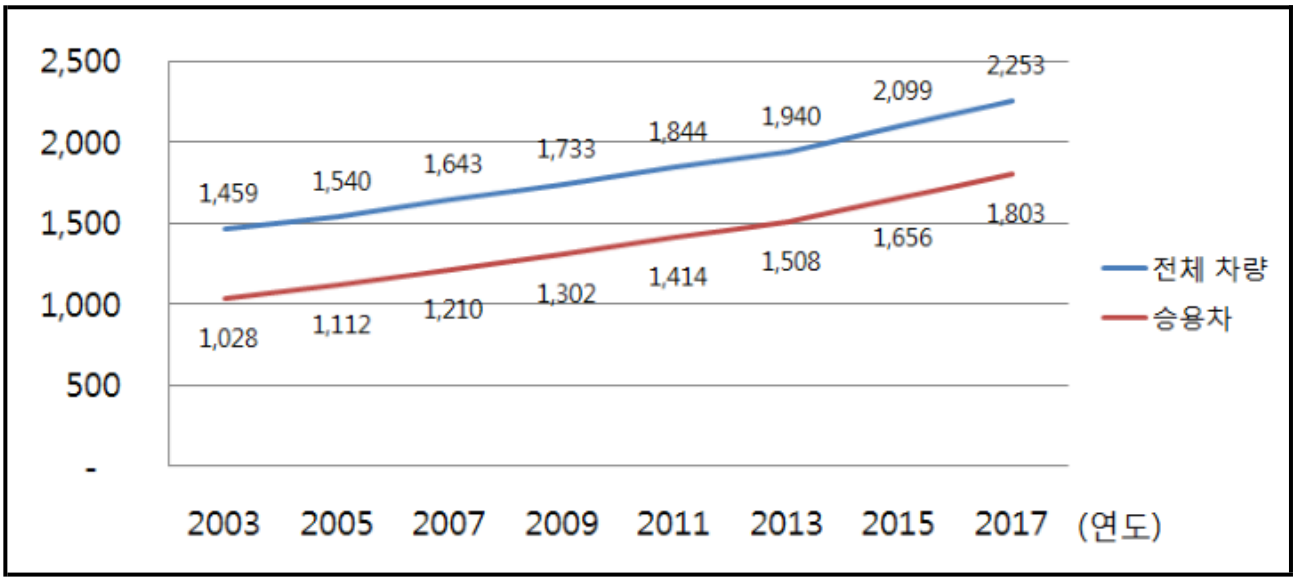
출처 : 한국수입자동차협회

2] 국내 자동차 등록 및 운행 현황

2017년 말 현재 국내에 등록·운행되고 있는 자동차는 [도표 1]과 같이 2,253만 대로 2003년 말 수준(1,459만 대) 대비 약 50% 증가하는 등 계속 증가 추세에 있고, 이 중 승용차가 1,803만 대로 80.1%를 차지하고 있다.

[도표 1] 국내 자동차 등록 현황

(단위: 만 대)



자료: 국토교통부, 자동차 등록자료 통계, 2017년 12월 기준

또한 수입차는 총 189만 대로 국내 등록차량의 8.4%를 차지하여 2003년 수준(0.8%) 대비 19배 이상 증가하였고, 경유차의 점유비율도 2003년 34.7%에서 2017년 42.5%로 늘어났다.

2. 자동차 인증 및 리콜 관리체계

자동차 인증 및 리콜은 [그림 1]과 같이 안전 분야와 배출가스 및 소음 분야로 나누어 국토교통부와 환경부가 관리하고 있다.

[그림 1] 자동차 인증 및 리콜 관리체계



자료: 국토교통부, 환경부 제출자료 재구성

1] 안전 분야 관리체계

안전 분야에서는 국토교통부가 「자동차관리법」에 자동차 안전 관련 기준, 인증, 제작결함조사, 리콜에 관한 규정을 마련하고 있다. 「자동차관리법」 제29조 제1항 등에 따르면 자동차는 안전 운행에 필요한 성능과 기준에 적합하지 아니하면 운행하지 못하도록 되어 있고, 자동차 안전기준은 「자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙」(국토교통부령 제386호) 등에 세부적으로 규정되어 있다.

그리고 「자동차관리법」 제30조 제1항에 따르면 자동차제작자는 자동차의 형식이 자동차 안전기준에 적합함을 스스로 인증(자기인증)하도록 되어 있고, 같은 법 제30조의3 제2항에 따라 국토교통부는 한국교통안전공단(자동차안전연구원)으로 하여금 자기인증된 자동차의 안전기준 적합 여부에 대한 조사업무를 대행하도록 하고 있다.

또한「자동차관리법」제31조에 따르면 자동차제작자는 안전기준에 부적합하거나 안전운행에 지장을 주는 등의 결함이 있는 경우 그 사실을 안 날로부터 30일 이내에 그 사실을 공개하고 시정조치(이하 "리콜"이라 한다)를 하여야 하고, 국토교통부장관은 리콜조치를 하지 아니하는 자동차제작자 등에게 리콜을 명하여야 하며 위 규정에 따라 한국교통안전공단(부설 자동차안전연구원)으로 하여금 자동차에 결함이 있는지 확인하기 위한 조사업무를 대행하도록 하고 있다.

2) 배출가스 및 소음 분야 관리체계

배출가스 및 소음 분야에서는 환경부가「대기환경보전법」,「소음・진동관리법」에 자동차 배출가스 및 소음 관련 기준, 인증, 검사, 리콜에 관한 규정을 마련하고 있다. 「대기환경보전법」제46조 제1항 및「소음·진동관리법」제30조에 따르면 자동차 제작자는 배출가스 및 소음 허용기준[6]에 맞게 자동차를 제작하도록 되어 있으며,「대기환경보전법」제48조 및「소음·진동관리법」제31조에 따라 배출가스 및 소음 허용기준에 적합하다는 환경부의 인증을 받은 후 자동차를 제작하도록 되어 있고 검사 등을 통해 자동차가 허용기준에 맞지 않음이 확인될 경우「대기환경보전법」제50조 제7항 등에 따라 환경부는 자동차제작자에 리콜을 명할 수 있다.

그리고「대기환경보전법 시행령」제63조 제3항 및「소음·진동관리법 시행령」제12조 제1항 등에 따르면 환경부는 국산차의 변경인증, 수입차의 최초·변경인증, 그리고 배출가스 및 소음 허용기준에 맞게 자동차가 제작되고 있는지 여부에 대한 검사 업무 등을 국립환경과학원(부설 교통환경연구소)에 위임하였다.

6) 배출가스 및 소음 허용기준은「대기환경보전법 시행규칙」제62조 및「소음·진동관리법 시행규칙」제29조에 세부적으로 규정됨

3) 자동차 인증 및 리콜 관련 주요 규정

「자동차관리법」과 「대기환경보전법」의 자동차 인증 및 리콜 관련 주요 규정을 살펴보면 [표 5]와 같다.

[표 5] 자동차 인증 및 리콜 관련 주요 규정

구분	안전 분야(「자동차관리법」)	환경 분야(「대기환경보전법」)
인증	(제30조) ① 자동차제작자 등은 자동차 형식이 자동차안전기준에 적합함을 스스로 인증하여야 한다.	(제48조) ① 자동차제작자 등은 미리 환경부장관으로부터 그 자동차의 배출가스가 보증기간에 허용기준에 맞게 유지될 수 있다는 인증을 받아야 한다. ② 위 인증내용 중 배기량 등 중요한 사항을 변경하려면 변경인증을 받아야 한다.
조사 및 리콜	(제31조) ① 자동차제작자 등은 자동차가 안전기준에 부적합하거나 안전운행에 지장을 주는 등의 결함이 있는 경우 그 사실을 안 날로부터 30일 이내에 그 사실을 공개하고 시정조치를 하여야 한다. ③ 국토교통부장관은 위 시정조치를 하지 아니하는 자동차제작자 등에게 시정을 명하여야 한다. ④ 국토교통부장관은 자동차에 결함이 있는지 여부를 확인하기 위해 필요한 경우 성능시험대행자(한국교통안전공단)에게 이에 대한 조사를 하게 할 수 있다.	(제50조) ① 환경부장관은 제48조에 따른 인증을 받아 제작한 자동차의 배출가스가 허용기준에 맞는지 확인하기 위해 수시검사를 하여야 한다. ② 수시검사 결과 불합격된 자동차에 대하여는 판매정지 또는 출고정지를 명할수있고이미판매된 자동차에 대해서는 배출가스 관련 부품의 교체를 명할 수 있다. (제51조) ① 자동차제작자는 배출가스보증기간 내에 운행 중인 자동차에서 나오는 배출가스가 배출허용기준에 맞는지 결함확인검사를 받아야 한다. ④ 결함확인검사 결과 불합격된 경우 환경부장관은 해당 차종에 대하여 결함시정을 명할 수 있다. (제53조) ③ 환경부장관은 배출가스 부품의 결함 건수가 50건 이상이고 결함비율이 판매 대수의 4퍼센트 이상일 경우 해당 자동차제작자에게 결함시정을 명할 수 있다.
과징금	(제74조) ② 국토교통부장관은 자동차 안전기준 부적합차량을 판매한 자, 결함을 지체 없이 시정하지 아니한 자 등에 대해 매출액의 100분의 1에 해당하는 과징금을 부과할 수 있다.	(제56조) ① 환경부장관은 인증받지 아니하거나 인증받은 내용과 다르게 자동차를 제작·판매한 경우, 거짓이나 부정한 방법으로 인증 또는 변경인증을 받은 경우 매출액의 100분의 5 이하에 해당하는 과징금을 부과할 수 있다.
벌칙	(제78조) 결함을 은폐·축소 또는 거짓으로 공개하거나 결함을 지체 없이 시정하지 아니한 자는 10년 이하의 징역 또는 1억 원 이하의 벌금에 처한다. (제79조) 거짓이나 부정한 방법으로 자동차 자기인증을 한 자는 3년 이하의 징역 또는 3천만 원 이하의 벌금에 처한다.	(제89조) 인증받지 않고 자동차를 제작하거나 거짓이나 부정한 방법으로 인증받은 경우 7년 이하의 징역 또는 1억 원 이하의 벌금에 처한다. (제90조) 제50조에 따른 배출가스 관련 부품 교체명령을 이행하지 않거나 제51조, 제53조에 따른 결함시정명령을 위반한 경우 5년 이하의 징역 또는 5천만 원 이하의 벌금에 처한다.

자료: 「자동차관리법」 및 「대기환경보전법」 재구성

Ⅲ. 감사결과

1. 감사결과 총괄

감사결과 [표 6]과 같이 자동차 안전 관련 제작결함조사 분야와 리콜 분야에서 14건, 자동차 배출가스·소음관리 관련 인증·검사 분야와 리콜 분야에서 17건, 총 31건의 제도개선 및 주의요구 사항이 확인되었다.

[표 6] 분야별·기관별 지적사항

구분	분야	계	국토교통부	환경부	한국교통안전공단	국립환경과학원	지방자치단체
합계		31	11	5	2	3	10
안전	제작결함조사 분야	7	4	1	2	-	-
	리콜 분야	7	7	-	-	-	-
배출가스·소음	인증·검사 분야	15	-	2	-	3	10
	리콜 분야	2	-	2	-	-	-

감사결과 확인된 주요 문제점은 다음과 같다.

분야		주요 감사결과
안전	제작결함 조사	▸ 자기인증적합조사 대상차종 선정 시 자동차 결함정보 및 과거 자기인증 부적합 이력 등을 고려하지 않고 선정하고, 일부 시험항목도 장기간 누락되어 부실조사 우려 ▸ 국토교통부와 한국교통안전공단은 언론, 소비자, 자동차제작자, 환경부 등으로부터 결함정보 수집 및 분석업무를 소홀히 하여 ΩΩ 차량 화재사고가 사회문제화된 뒤에야 제작결함조사에 착수하는 등 사전대응 미흡
	리콜	▸ 국토교통부는 제작결함을 확인하고도 제작사의 반발 등을 이유로 리콜 조치 대신 법적 근거 없는 무상수리권고(2013년 이후 9건, 106만대)로 갈음하여 시정률이 평균 17.8%에 불과 ▸ 국토교통부는 제작결함심사평가위원회 위원들이 해당 안건 관련 업체의 용역 등을 수행한 경우 제척되도록 하는 규정을 제대로 운용하지 않아 심의의 공정성 저하 우려 ▸ 리콜 대상 차량인데도 결함이 시정되지 않은 채 판매(7,010대) 또는 대여(93,358대)되고 있고, 중고차 매매 시 리콜수리이력 등을 확인할 수 있는 수단 미비

분야		주요 감사결과
배출가스·소음	인증 및 검사	▸ 개별수입차의 수입자 등이 배출가스 및 소음 인증서류를 위조(4건)하거나 해당 인증서류 없이(6건) 수입차량을 관할 지자체에 등록·운행 ▸ 환경부는 수시검사결과 임의설정이나 결함이 확인된 차종과 동일한 위반사항이 있을 것으로 예상되는 차종(15개 차종 48만여 대)에 대해 별도의 검사확대 미실시
	리콜	▸ 환경부는 배출가스 리콜 미이행 차량(\, 트럭 2,396대)을 방치하거나 결함 차량(2종 4,836대)에 대해 리콜 대신 보증기간 연장으로 처리하여 시정률이 4.3%에 불과 ▸ 환경부는 배출가스 관련 부품을 임의로 변경한 13개 제작사에 대해 과징금을 부과하면서 불합리한 사유로 2개 제작사만 과징금을 각각 41억 원, 5억 원 감경

이에 대하여 자동차 안전과 관련해서는 국토교통부장관과 한국교통안전공단 이사장에게 중요한 자동차 제작결함사항을 놓치지 않도록 제작결함 정보 수집·분석 등 제작결함조사 업무를 철저히 하도록 하고, 법적근거 없이 공개 무상수리 권고 조치를 한 9개 차종에 대해서 리콜 여부를 다시 검토하는 방안을 마련하도록 하는 등 국토교통부장관과 한국교통안전공단 이사장에게 13건을 주의요구·통보하였다.

자동차 배출가스 및 소음과 관련해서는 환경부장관에게 임의설정으로 적발된 차종과 동일한 제어로직을 가진 것으로 확인된 □□의 ㄱ 등 2개 차종에 대해서 결함확인검사 등을 실시하고 그 결과에 따라 결함시정, 과징금 부과 등을 검토하도록 하는 등 환경부장관, 국립환경과학원장, 그리고 과천시장 등 5개 지방자치단체장에게 18건을 주의요구·통보하였다.

2. 분야별 실태와 문제점

가. 안전 – 제작결함조사 분야

실 태

1) 안전인증제도

자동차 인증제도는 [표 7]과 같이 자동차를 제작, 조립, 수입하여 판매하기 전에 관련 법률 및 안전기준 등에 적합한지 여부를 정부가 확인하고 판매·승인하는 국가형식승인제도와 해당 법률 및 기준에 적합한지 여부를 자동차제작자[7]가 자율적으로 확인·제작·판매하고 정부에서는 사후에 안전기준 등에 부적합할 경우 리콜조치하는 자기인증제도로 나누어진다.

[표 7] 자동차 안전분야 인증제도 비교

구 분	국가 형식승인제도	자동차제작자 자기인증제도
개념	– 자동차 판매 전 관련 법률 및 안전기준 등에 적합한지를 정부가 확인하고 판매·승인하는 제도	– 관련 법률 및 안전기준 등에 적합한지 여부를 자동차제작자가 자율적으로 확인한 후 판매
채택국가	– 유럽연합, 일본, 중국 등	– 미국, 캐나다, 호주, 한국
장점	– 판매 전 철저한 안전도 확인 및 검증이 가능 – 정부 차원의 자동차 관리가 용이	– 자동차제작자의 자율성 향상 – 국가 형식승인에 따른 시간적·경제적 비용 최소화로 시장변화에 적기대응 용이
단점	– 사전형식승인에 따른 시간적·경제적 비용 증가로 시장변화 적기대응 곤란	– 안전도 미확보 자동차의 운행 가능성 증가
사후관리	– 사후관리(리콜 등) 제도가 소극적으로 운영될 우려	– 자동차제작자의 철저한 책임과 의무이행이 요구됨 – 강력한 사후관리(리콜 등) 제도가 필요

자료: 국토교통부 제출자료 재구성

7) 「자동차관리법」 제30조에 따르면 자동차를 제작·조립 또는 수입하려는 자를 "자동자제작자 등"으로 규정하고 있고 「대기환경보전법」 제46조 및 「소음관리법」 제30조에 따르면 자동차를 제작(수입을 포함)하려는 자를 "자동차제작자"로 규정하고 있는데 용어의 혼란을 방지하기 위해 감사보고서에는 모두 "자동차제작자"로 통일함

우리나라는 1987년부터 자동차 형식승인을 위하여 정부가 직접 안전시험을 실시해 오다 국내 제작사의 정부 규제 최소화 요구 등에 따라 1997년 6월 경제규제개혁위원회(구 국무총리 행정조정실)의 자동차관리제도 중·장기 개선대책으로 자기인증제 도입방침이 결정되었고, 1998년 10월 「한·미 자동차통상협상 양해각서」에서 2002년 말까지 자기인증제를 도입하기로 합의하였으며 이에 따라 2002. 8. 26. 「자동차관리법」이 개정(2003. 1. 1. 시행)되어 미국, 캐나다, 호주 등 몇몇 나라에서만 도입된 자기인증제도를 우리나라도 시행하고 있다.

이처럼 우리나라는 자동차가 안전하게 제작되었다는 것을 자동차제작자가 스스로 인증하여 판매할 수 있도록 하고 있으므로 자동차가 판매된 후에 자동차가 안전한지 여부를 조사하는 제작결함조사 기능과, 조사결과 안전하지 않다고 판단되는 경우 리콜하도록 조치하는 기능은 자동차 소비자의 안전을 위해 매우 중요하며, 엄정하게 집행되어야 할 국가 기능의 하나라고 할 수 있다.

2) 제작결함조사

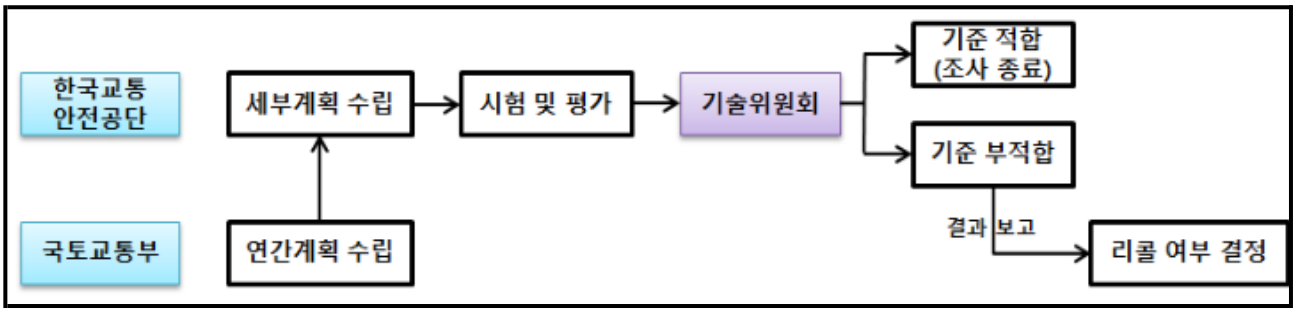
국토교통부는 「자동차관리법」 제30조의3 등에 따라 성능시험대행자인 한국교통안전공단으로 하여금 제작결함조사에 착수하도록 지시하여 자동차 제작결함 여부를 검토하고 있으며, 제작결함조사는 자기인증적합조사와 안전결함조사로 나눌 수 있다.

(가) 자기인증적합조사

자기인증적합조사는 자동차제작자가 자기인증한 자동차에 대해 자동차 안전기준에 적합한지 여부를 확인하기 위하여 판매하기 전의 자동차 중 조사대상 자동차를

선정하여 조사하는 것이다. [그림 2]와 같이 매년 국토교통부가 자기인증적합조사 연간계획을 수립하여 조사대상을 선정하면 한국교통안전공단은 위 연간계획에 따른 세부계획을 수립한 후 조사대상 자동차를 구입하여 시험·평가하고 자체 결함기술분석전문위원회[8](이하 "기술위원회"라 한다)의 심의를 거쳐 안전기준 부적합으로 확인될 경우 이를 국토교통부에 보고하며, 국토교통부는 제작결함심사평가위원회[9]의 심의를 거쳐 리콜 여부를 결정한다.

[그림 2] 자기인증적합조사 절차



자료: 국토교통부 등 제출자료 재구성

한국교통안전공단은 [표 8]과 같이 최근 5년간(2013~2017년) 총 83개 차종을 조사하였고, 그중 21개 차종이 안전기준 부적합으로 최종확인(부적합비율 25.3%)되어 총 393,664대가 리콜되었다.

8) 「자동차 및 자동차부품의 인증 및 조사 등에 관한 규정」(국토교통부 고시) 제9조의3 제1항에 따라 자기인증적합조사 및 안전결함조사의 기술적인 분석 및 객관성 확보를 위하여 연구원에 설치한 위원회

9) 구 「자동차관리법 시행규칙」(2018. 11. 23. 국토교통부령 제560호로 개정되기 전의 것) 제45조에 따라 국토교통부장관의 자문에 응하기 위하여 관계 전문가 등으로 2003년부터 구성된 위원회. 개정된 「자동차관리법」(2019. 1.1. 시행)제47조7에 따라 자동차안전·하자심의위원회로 개편됨

[표 8] 최근 5년간 자기인증적합조사 실시 현황

(단위: 종, %)

구분	시험차종	부적합차종	부적합비율	리콜 대수
계	83	21	25.3	393,664
2013년	17	4	23.5	171,203
2014년	17	5	23.5	110,904
2015년	16	5	31.3	21,954
2016년	16	3	18.8	80,969
2017년	17	4	23.5	8,634

자료: 한국교통안전공단제출자료 재구성

(나) 안전결함조사

한국교통안전공단은 「자동차관리법」 제33조 제3항 등에 따라 [표 9]와 같이 자동차제작자 제출자료, 언론보도 및 자동차리콜센터 제보 내용, 해외 리콜사례 등을 통해 결함정보를 수집하고 이를 수집·분석하기 위해 자동차결함정보전산망(자동차리콜센터)을 운영하고 있다.

[표 9] 자동차 결함정보 수집 현황

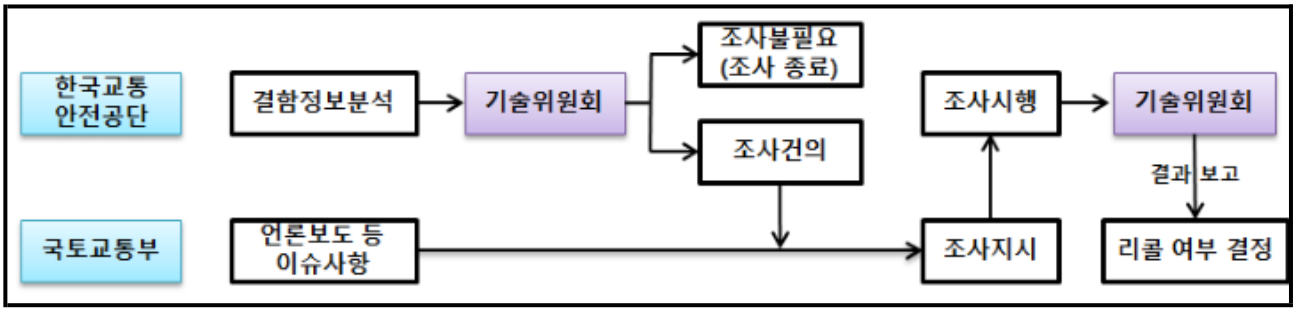
구 분	자동차제작자 제출자료	언론 및 리콜센터 제보 등	해외 리콜사례
내용	① 무상점검 및 수리 내역, ② 자동차 정비업자와 주고받은 기술정보자료(정비 매뉴얼 등), ③ 자동차 화재 및 사고와 관련하여 조사한 기술분석자료	자동차리콜센터(www.car.go.kr)에 접수된 소비자 불만신고 및 언론보도 내용 수집	매일 외국(미국 등 6개국)의 리콜 현황 자료 수집

자료: 한국교통안전공단제출자료 재구

또한 한국교통안전공단은 [그림 3]과 같이 현장조사 등을 통해 결함정보를 분석하고 조사 필요성이 있는 경우 기술위원회의 심의를 거쳐 국토교통부에 조사를 건의하고, 국토교통부의 지시(국토교통부는 언론보도 등 이슈가 된 사항에 대해 직접 조사를 지시할 수도 있음)에 따라 안전결함조사를 시행하며 그 결과를 기술위원회

심의를 거쳐 국토교통부에 보고하여 리콜 여부를 결정하도록 지원한다.

[그림 3] 안전결함조사 절차



자료 : 국토교통부 등 제출자료 재구성

한국교통안전공단은 [표 10]과 같이 최근 5년간(2013~2017년) 총 97건의 안전결함조사를 실시하여 이 중 46건은 국토교통부에 안전운행에 지장을 주는 결함이 있어 리콜이 필요한 것으로 보고되었고, 안전결함조사를 통해 총 2,500,925대가 리콜되었다.

[표 10] 최근 5년간 안전결함조사 실시 현황

(단위: 건, 대)

연도	조사결과			리콜 대수
	합계	리콜 필요	리콜 불필요	
합계	97	46	51	2,500,925
2013년	24	10	14	985,142
2014년	16	7	9	312,925
2015년	17	9	8	519,893
2016년	23	11	12	149,507
2017년	17	9	8	533,458

자료: 한국교통안전공단제출자료 재구성

문제점

가-1) 자기인증적합조사 업무처리 부적정

1. 업무개요

국토교통부는 「자동차관리법 시행규칙」 제40조 제1항에 따라 자기인증적합조사[10]를 효율적으로 수행하기 위해 연간계획[11]을 수립하여 조사대상 자동차를 선정하고 있고, 한국교통안전공단(자동차안전연구원,[12] 이하 “공단”이라고 한다)은 「자동차 및 자동차부품의 인증 및 조사 등에 관한 규정」 제7조 제3항 등에 따라 연간계획에서 선정한 조사대상 자동차에 대한 조사(시험)일정·인력·소요예산 등이 포함된 시행계획을 수립하여 국토교통부에 보고한 후 이를 시행하고 있다.

2. 자기인증적합조사 대상 차종 선정 등 부적정

가. 관계 법령 및 판단기준

「자동차관리법 시행규칙」 제40조 제2항에 따르면 연간계획에는 ‘결함정보 및 과거 자기인증 부적합 이력 등’[13]과 자동차 판매대수 또는 판매 동향이 포함되도록 되어 있고, 국토교통부가 매년 수립한 연간계획에는 신규 제작 차량, 판매량이 많은 차량, 미조사 차량, 리콜차량 및 결함정보 분석 결과를 통해 자기인증적합조사

10) 자동차제작자가 판매한 자동차가 자동차안전기준에 적합하게 자기인증되었는지 등을 확인하는 조사(「자동차관리법」 제30조의3 제2항)
11) ‘자동차 및 자동차부품 제작결함조사 사업계획’에 포함됨
12) 2003. 1. 21. 국토교통부는 「자동차관리법」 제32조 제3항 등에 따라 현재 한국교통안전공단(부설 자동차안전연구원)인 구 교통안전공단(부설 자동차성능시험연구소)을 성능시험대행자로 지정 고시함(구 건설교통부 고시 제2003-10호)
13) 소비자 불만신고서 등으로 수집된 결함정보 수집·분석 결과와 이미 시행한 자기인증적합조사 등의 결과

대상 차종을 선정한다고 되어 있다.

또한 우리나라와 같이 자기인증적합조사를 시행하고 있는 미국도 소비자불만사항, 과거 리콜자료, 판매대수 등 객관적 자료를 조사대상 차량 선정에 활용하고 있고, 캐나다도 시장점유율, 신기술, 결함신고이력, 과거 시험이력 등을 고려하여 자기인증적합조사 대상 차종을 선정하고 있다.

그리고 구「자동차관리법 시행규칙」(2018. 11. 23. 국토교통부령 제560호로 개정되기 전의 것) 제45조 및「자동차제작결함심사평가위원회 운영규정」(국토교통부고시) 제2조에 따르면 국토교통부장관은 제작결함시정제도 등의 효율적 운영 및 객관성 확보를 위하여 국토교통부에 제작결함심사평가위원회(이하 "심평위"라 한다)를 두어 자문을 요청할 수 있도록 되어 있고 심평위의 심의사항에 자기인증적합조사 연간계획이 포함되어 있다.

따라서 자기인증적합조사 대상 차종을 선정할 때에는 자동차 결함정보 및 과거 자기인증 부적합 이력 등을 고려하여야 하고, 객관적 기준 없이 임의로 조사대상 차종을 선정하여서는 아니되며, 자기인증적합조사 대상 차종 선정의 객관성 확보 등을 위하여 위 연간계획은 심평위 심의를 거쳐 시행하는 것이 타당하다

나. 감사결과 확인된 문제점

그런데도 국토교통부는 최근 5년간 매년 연간계획을 수립하면서 결함정보 및 과거 자기인증 부적합 이력 등을 고려하지 않고 조사대상 차종을 선정하였고, 조사대상 차종을 선정하면서 객관적 기준 없이 임의로 선정하였다.

< 객관적 기준 없이 임의로 조사대상 차종을 선정한 사례 >

■ **(미조사 차종을 선정할 때)** 최근 5년 이내 미조사 차종을 선정하면서 2015년 자기인증적합조사 대상으로 선정한 ㄴ는 휘발유 차량이므로 경유 차량과는 다르다는 사유로 2016년 ㄴ 경유 차종은 선정하였으면서도

- 2018년 ㄷ LPI(LPG 차량)는 2015년에 자기인증적합조사한 ㄷ(휘발유 차량)와 동일한 차종이라는 사유로 제외

■ **(판매량이 많은 차종을 선정할 때)** 2017년의 경우 가장 많이 판매된 ㄹ과 ㅁ를 선정한 반면, 2018년의 경우 가장 많이 판매된 ㄷ(2.0 LPG), ㅂ(1.6 가솔린)를 선정하지 않고, 판매량이 22위인 ㅅ(2.0 디젤)을 많이 판매되었다는 사유로 선정

그리고 2014년부터 2018년까지 최근 5년간 조사대상 차종이 포함된 연간계획에 대해 심평위의 심의를 한 차례도 받지 않고 시행하였다.

3. 자기인증적합조사 시험항목 장기간 누락 등

가. 관계 법령 및 판단기준

「자동차 및 자동차부품의 성능과 기준 시행세칙」 제3조 제1호 및 [별표 1] “자동차 안전기준의 세부 시험기준 및 시험법 등”에 따르면 자기인증적합조사에서 시험해야 할 안전시험 항목(승용차, 이륜자동차)으로 ‘충돌 시 승객보호 시험’ 등 54개 시험항목을 규정하고 있다.

따라서 안전시험 항목은 가능하면 모두 시험하여야 하고 불가피하고 합리적인 사유가 있을 때는 일부 시험항목을 한시적으로 생략할 수 있으나, 합리적인 사유 없이 장기간 지속적으로 누락하여서는 아니 된다.

나. 감사결과 확인된 문제점

그런데 공단은 국토교통부가 위 “3항 가”의 내용과 같이 수립한 연간계획에서

선정된 조사대상 자동차의 안전시험 조사항목을 시행계획에 포함하여 수립하면서 ‘충돌 시 승객보호 시험’ 등 6개 충돌 관련 시험항목의 경우 신차안전도 평가[14]와 시험조건 등이 다르거나 위 평가에서 시험하지 않는 항목인데도 위 평가 결과를 참고한다는 사유 등으로 2018년 현재까지 5년 이상 시험하지 않는 등 [별표 1] “장기간 안전시험 미실시 항목 명세”와 같이 신차안전도 평가 결과를 참고하기 어려운데도 위 평가 결과를 참고한다는 사유 또는 장비가격이 1,000만 원에 불과한데도 예산이 없다는 사유 등 합리적이지 않은 사유를 들어 최소 5년에서 최대 16년 동안 승용차 안전시험 항목 총 43개 중 8개 항목(24개 세부 시험항목)을, 이륜자동차 안전시험 항목 총 11개 중 2개 항목(8개 세부 시험항목)을 시험하지 않고 있었다.

그리고 국토교통부는 이와 같은 내용의 시행계획을 공단으로부터 매년 보고받고서도 장기간 시험이 누락되는 항목을 시정하도록 하는 등의 조치 없이 그대로 두고 있었다.

“2항”과 “3항”의 결과, 자동차제작자가 자기인증하여 판매한 자동차가 안전기준에 적합한지를 사후검증하는 자기인증적합조사가 부실하게 운영될 우려가 있다.

관계기관 의견 국토교통부는 감사결과를 수용하면서 앞으로 자기인증적합조사에 대한 연간계획 수립 시 대상 차종 선정을 위한 객관적 기준을 마련하고, 심평위[15] 심의를 거치겠으며, 공단이 합리적인 이유 없이 일부 시험항목을 누락하는 일이

14) 자기인증적합조사와는 별개로 「자동차관리법」 제33조의2에 따라 매년 시행하는 평가로서 소비자에게 자동차안전도에 관한 정보를 제공하고 안전도가 높은 자동차를 제작하도록 유도할 목적 등으로 시행함

15) 2019.1.1.부터 자동차 안전·하자심의위원회(「자동차관리법」 제47조의7 등)로 대체됨

없도록 지도·감독을 철저히 하겠다는 의견을 제시하였다.

또한 공단도 감사결과를 수용하면서 한정된 예산 범위 내에서 조사 대상 차종이 확대되는 등 여건변화를 반영하기 위해 일부 시험항목을 신차안전도 평가 결과로 대체하고 일부 항목만을 시험하였으나, 앞으로는 감사원 감사결과를 반영하여 시험항목 선정과 관련된 합리적인 방안을 마련하는 등 대책을 세우고 일부 안전시험 항목을 장기간 시험하지 않는 일이 없도록 하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 **국토교통부장관**은

① 앞으로 자기인증적합조사대상 차종 선정 시 결함정보나 과거 자기인증 부적합 이력 등을 반영하고, 객관적 선정기준을 마련하며

② 자기인증적합조사 연간계획은 제작결함심사평가위원회(현 자동차안전·하자심의위원회[16])의 심의를 받도록 하고

③ 한국교통안전공단(자동차안전연구원)이 합리적인 사유 없이 일부 안전시험 항목을 장기간 누락하는 일이 없도록 지도·감독을 철저히 하시기 바랍니다.**(주의)**

한국교통안전공단 이사장은 합리적인 사유 없이 일부 안전시험 항목을 장기간 누락하는 일이 없도록 자기인증적합조사 업무를 철저히 하시기 바랍니다.**(주의)**

16) 2017. 10. 24.「자동차관리법」제47조의7이 신설(2019. 1. 1. 시행)되어 제작결함심사평가위원회가 자동차안전·하자심의위원회로 확대 개편됨

가-2) 자동차 제작결함 정보 활용 부적정

1. 업무개요

자동차 결함 및 하자를 미리 인지하여 선제적 결함 조사를 통해 신속하게 리콜 조치를 할 수 있도록 2017. 1. 17.「자동차관리법」제33조 제3항이 개정(2017. 7. 18. 시행)되어 국토교통부는 한국교통안전공단(이하 “공단”이라 한다)으로 하여금 자동차 제작자로부터 무상점검 및 수리 자료(이하 “무상수리자료”라 한다)와 기술정보자료[17] 등을 매월 10일 이내에 공단이 운영[18]하는 자동차리콜센터를 통해 제출받도록 하고 있다.

2. 무상수리자료 활용 부적정

가. 관계 법령 및 판단기준

자동차제작자로 하여금 차량명 등이 포함된 무상수리자료를「자동차관리법 시행규칙」[별지 제32호의3]의 서식에 따라 제출하도록 하였을 때는 위 서식에 기재되는 차량명 등 입력 정보가 통계적으로 활용될 수 있도록 ‘자동차 제원표’에 기재되어 있는 대로 차량명 등을 기재하도록 통일된 기준을 제시하여야 하고, 수리된 자동차 부품은 주행장치, 조종장치 등으로 세부적으로 구분[19]하여 장치별 통계 관리 및 결함빈도 분석에 활용할 수 있도록 하여야 했다.

---

17) 제작자가 자동차의 결함 또는 하자와 관련하여 교환 또는 무상수리 등의 목적으로 자동차 정비업자와 주고받은 기술정보자료(「자동차관리법」 제33조 제3항 제4호)
18)「자동차관리법 시행규칙」 제44조에 따르면 자동차 자동차리콜센터 운영을 한국교통안전공단에 위임함
19)「자동차관리법」 제29조 및 같은 법 시행령 제8조에 따르면 주행장치 등 21개 장치로 구분함

나. 감사결과 확인된 문제점

그런데도 국토교통부는 「자동차관리법 시행규칙」 [별지 제32호의3] 서식의 정비이력 항목에 포함된 차량명(서식에는 “차명”으로 규정, 이하 “차량명”이라 한다)에 한글, 영문 또는 한글과 영문 혼합 등 어떠한 형태로 기재하여야 하는지, 영문의 경우 대소문자 처리를 어떻게 하는지 등에 대한 작성기준을 마련하지 않은 채 차량명을 기재하도록만 규정하였고, 수리된 부품이 주행장치 또는 조종장치 등 어느 장치에 해당하는지도 세부적으로 구분하지 않고 있었다.

이와 관련하여 2017. 7. 18.부터 2018년 7월까지 제출된 무상수리자료를 확인한 결과, 자동차제작자가 차량명을 국문, 영문 또는 국문과 영문 혼합 등 다양하게 표기하고 있어 차량별 통계관리 및 결함빈도 분석 등이 곤란하고, 수리된 부품이 주행장치인지 조종장치인지 세부적 구분 없이 제출되고 있어 무상수리가 빈번한 장치가 무엇인지 관리하기 위한 장치별 통계관리 및 결함빈도 분석 등이 곤란하였다.

그 결과, 공단은 법률 개정을 통해 자동차제작자로부터 2017. 7. 18.부터 2018년 7월까지 제출받은 무상수리자료 1,300만여 건 중 2개 자동차제작자 3개 차량에 대한 74건(0.0005%)만 제작결함 분석을 위해 활용하고 대부분의 무상수리자료는 활용하지 못하고 있었다.

3. 기술정보자료 미제출에 대한 관리·감독 소홀

가. 관계 법령 및 판단기준

「자동차관리법」 제33조 제3항 제4호 및 같은 법 시행규칙 제52조 제3항에

따르면 자동차제작자는 자동차의 결함 또는 하자와 관련하여 교환 또는 무상수리 등의 목적으로 자동차 정비업자와 주고받은 기술정보자료를 발행한 날이 속하는 달의 말일부터 10일 이내에 제출하도록 되어 있다.

그리고 「자동차관리법」 제84조 제3항 제14호에 따르면 같은 법 제33조 제3항을 위반하여 자료제출을 기피하는 경우 100만 원 이하의 과태료를 부과하도록 되어 있다.

나. 감사결과 확인된 문제점

그런데 이번 감사원 감사기간(2018. 10. 29.~11. 30.) 중 2017. 7. 18.부터 2018년 6월까지 자동차제작자가 발행한 기술정보자료의 제출실태를 점검[20]한 결과, [별표 2] "기술정보자료 미제출 현황"과 같이 ■■주식회사가 2017. 8. 16. ○ 차량에 대하여 "엔진 경고등 점등: P0442-서비스업데이트"로 기술정보자료를 발행하고서도 공단에 제출하지 않는 등 16개 자동차제작자가 157건의 기술정보자료를 발행하고서도 발행한 날이 속하는 달의 말일부터 10일 이내에 공단에 제출하지 않고 있는데도 국토교통부와 공단은 이를 알지 못하고 있었다.

관계기관 의견 국토교통부는 감사결과를 수용하면서 자동차제작자로부터 제출받는 자료를 효율적으로 활용할 수 있도록 「자동차관리법 시행규칙」을 개정하고 기술정보자료를 제출하지 않은 자동차제작자에 대하여는 과태료를 부과하겠다고 답변하였다.

---

20) 자동차제작자가 제출하는 무상수리자료의 경우 「자동차관리법 시행규칙」 [별지 제32호의3] 서식을 따르도록 되어 있고, 위 서식에 기술정보자료를 발행한 경우 관리번호 등을 입력하도록 되어 있어 국토교통부에 제출한 기술정보자료와 관리번호를 비교함

조치할 사항 **국토교통부장관**은

① 자동차제작자가 제출하는 무상점검 및 수리 자료가 제작결함 분석·조사업무에 효율적으로 활용될 수 있도록 「자동차관리법 시행규칙」 [별지 제32호의3] 서식에 자동차 제원표에 기재되어 있는 차명 등 통일된 차명을 기재하고, 수리한 부품의 장치명을 추가하도록 하는 등의 보완 방안을 마련하고

② 기술정보자료를 제출하지 않은 16개 자동차제작자에 대하여 「자동차관리법」 제84조 제3항에 따라 과태료를 부과하는 방안을 마련하시기 바랍니다.**(통보)**

가-3) ΩΩ 차량 화재사고 사전대응 미흡

1. ΩΩ 차량 화재 관련 결함정보 분석·조사 미흡

가. 업무개요

국토교통부는 「자동차관리법」 제31조 제4항 등에 따라 한국교통안전공단(이하 “공단”이라 한다)에 자동차 결함정보를 수집·분석하도록 하는 등 제작결함조사 업무를 대행하게 하고 이에 대해 관리·감독하고 있다.

나. 관계 법령 및 판단기준

「자동차관리법」 제32조 제3항 등에 따라 공단이 성능시험대행자로 지정되어 있고, 같은 법 제31조 제4항에 따르면 국토교통부장관은 자동차에 결함이 있는지 여부를 확인하기 위해 성능시험대행자에게 이에 대한 조사를 착수하게 할 수 있다.

또한「자동차관리법 시행규칙」제44조 제2항에 따르면 국토교통부장관 또는 성능시험대행자는 결함정보수집용 전용전화, 결함정보전산망 및 소비자 불만 신고서 등을 통해 결함정보를 수집하고 수집된 정보를 관리·분석하도록 되어 있고, 같은 법 시행규칙 제41조의3에 따르면 국토교통부장관은 결함정보 수집·분석 결과 제작결함이 있는지 여부에 대한 조사가 필요하다고 인정되는 경우 또는 자동차 제작결함에 대한 언론보도 내용 검토결과 조사가 필요하다고 인정되는 경우에는 성능시험대행자에게 제작결함조사를 하게 할 수 있다.

그리고「자동차(부품) 제작결함조사사업 업무지침」(공단 지침) 제22조, 제24조, 제31조 등에 따르면 공단은 결함정보전산망에 신고된 자동차 결함정보, 언론매체 등을 통한 자동차 결함정보 등을 자동차 결함정보 수집대장에 기록하는 방식으로 수집하여 분석·조사하도록 되어 있고, 매월 결함정보 수집 및 분석 현황을 국토교통부장관에게 보고하도록 되어 있다.

한편 2015. 11. 5. ○○에서 '달리는 시한폭탄 ΩΩ... 연이은 주행 중 폭발 사고에 차주들 덜덜'이라는 제목으로 보도하는 등 [표 11]과 같이 언론에서 2015년 11월부터 지속적으로 ΩΩ 차량이 '화재가 많은 차량'이라는 문제를 '기획기사[21]'로 지적하고 있었다.

21) 단순 사건보도 전달이 아닌 여러 발생사건을 종합·분석하여 공통된 문제점을 제시하는 기사

[표 11] ΩΩ 차량 화재에 관한 기획기사 보도 현황(2015년 1월~2018년 5월)

연번	언론보도일자	언론사	언론보도 제목
1	2015. 11. 5.	○○	'달리는 시한폭탄' ΩΩ...연이은 주행 중 폭발 사고에 차주들 '덜덜'
2	2015. 11. 10.	●●	이번엔 ΩΩ 최고급 새 차...차종 불문 연쇄 화재
3	2015. 11. 24.	△△	ΩΩ 주행 중 화재, "알고보면 인재(人災)?"
4	2016. 1. 28.	▲▲	'불타는 ΩΩ'…ΩΩ코리아 "조사 후 결과 밝히겠다" 원칙론만 되풀이
5	2016. 9. 22.	●●	ΩΩ ㄷㄴ 화재, 결함 때문일 가능성 있어
6	2016. 9. 30.	△△	끊이지 않는 ΩΩ 화재, '안전불감증 심각수준 이상'
7	2016. 10. 11	▷▷	ΩΩ 코리아, '불자동차' 논란에 '이중적 태도' 빈축
8	2016. 11. 1.	▶▶	ΩΩ '불타는 자동차' 오명 1년… "아직도 불안하다"
9	2017. 9. 1.	▶▶	불타는 ΩΩ… 끝나지 않은 '공포'
10	2018. 2. 3.	▽▽	끊이지 않는 주행중 ΩΩ 화재, 최근 2개월 4건, 엔진룸 화재 공통점
11	2018. 3. 5.	▼▼	ΩΩ, 잇딴 엔진룸 화재로 결함 논란 점화

자료: 공단 제출자료 재구성

위 기획기사 외에도 2015. 1. 20. 광안대교 요금소 근처를 달리던 ΩΩ 차량에서 원인 모를 화재가 발생하였다는 사건이 보도되는 등 [별표 3] "ΩΩ 차량 화재발생에 대한 언론보도 현황"과 같이 ΩΩ 차량 화재발생 사건(중복기사 제외, 교통사고·실화 등으로 인한 화재 제외)이 2015년 1월부터 2018년 5월까지[22] 월평균 1건씩 총 40건의 사건 보도가 있었다.[23]

따라서 국토교통부는 공단에 화재발생 건수가 많은 ΩΩ 차량에 대해 제작결함 조사를 하도록 지시하여야 했고[24], 공단은 자동차 안전에 대한 기술적 분석을 통해

22) 2015년 11월부터 ΩΩ 차량에 대해 '화재가 많은 차량' 등으로 문제가 많다는 것을 기획기사로 언론에서 지적하고 있어 2015년 1월부터 ΩΩ 차량 화재발생 언론보도 현황을 조사하였고 공단에서 2018년 6월부터 ΩΩ 차량 화재 관련 자료수집 등을 한 점을 고려하여 그 이전인 2018년 5월까지 언론보도 현황을 조사하였음

23) 2015년 1월부터 2018년 5월까지 언론에 보도된 10만 대당 화재발생 건수는 ΩΩ 10.5건, ◇◇ 6.2건, ◁◁차 0.8건, ◀◀차 0.7건으로 ΩΩ, ◇◇가 상대적으로 고급 차종이기 때문에 화재사고 발생 시 언론에 기사화될 가능성이 높은 점을 감안하더라도 ΩΩ 차량은 ◁◁차, ◀◀차에 비해 10만 대당 화재발생 건수가 10배 이상 많았음

24) 국토교통부는 ◁◁차 ㅈ(2002년식 디젤) 승용자동차의 급가속 추돌사고 관련하여 ▽□, ▽■ 등 언론에서 보도(2016. 8. 2.)하자 2016. 8. 3. 공단에 제작결함조사를 지시하였고, ◀◀차 ㅊ 에어컨 가동 시 송풍구 백색가루 분출과 관련하여 인터넷 뉴스 ◆◆에서 보도(2018. 5. 14.)하자 2018. 5. 21. 공단에 제작결함조사를 지시한 사례가 있음

안전사고를 사전에 예방할 수 있는 기능을 하도록 법적 권한이 부여된 기관이므로 ΩΩ 차량 화재사건과 관련하여 언론, 소비자, 자동차제작자 등으로부터 수집한 정보를 활용하여 ΩΩ 차량 화재 관련 결함에 대해 분석·조사하여야 했다.

더욱이 2017. 1. 17. 자동차제작자 등이 정부에 제출하는 자료의 범위를 확대하여 정부가 결함 및 하자를 사전에 인지하면 선제적으로 결함을 조사하고 신속하게 리콜 조치를 할 수 있도록 「자동차관리법」 제33조 제3항이 개정(2017. 7. 18. 시행)되었다. 이에 따라 공단은 2017. 7. 18.부터 □◀주식회사(이하 "ΩΩ사"라 한다) 등 자동차 제작자로부터 [표 12]와 같이 무상수리자료, 기술정보자료, 기술분석자료 등을 제출받을 수 있게 되었으므로 이렇게 제출받은 자료에서 특정 차량에 무상수리가 증가하는 등 특이사항이 있을 때는 결함정보를 분석·조사하여야 했고 국토교통부는 이를 관리·감독하여야 했다.

[표 12] 자동차제작자의 의무적 제출자료 제출 현황(2017년 7월~2018년 6월)

(단위: 건, %)

구분	내용	제출건수	
		제작자 전체	ΩΩ사 (제출 비율)
무상수리자료	○ 자동차제작자 등이 자체적으로 무상수리한 내용이 담긴 자료로서 고객불만내용, 고장원인부품, 수리내용 등이 기재되어 있음	11,593,392	1,586,847 (13.7)
기술정보자료	○ 자동차 결함 등과 관련하여 무상수리 등의 목적으로 자동차제작자가 자동차 정비업자와 주고받은 자료(정비 매뉴얼 등) ○ 자동차제작자가 자동차 결함을 어떤 방식으로 처리하고 있는지 확인할 수 있는 자료	6,446	683 (10.6)
기술분석자료	○ 자동차제작자 등이 자동차 화재 및 사고에 대해 자체적으로 또는 외부 요청으로 조사한 자료	1,227	56 (4.6)

자료: 공단 제출자료 재구성

다. 감사결과 확인된 문제점

그런데 이번 감사원 감사기간(2018. 10. 29.~11. 30.) 중 ΩΩ 차량 화재사고와 관련하여 공단의 결함정보 수집 및 분석·조사 업무수행과 이에 대한 국토교통부의 관리·감독업무의 적정성을 점검한 결과 다음과 같은 문제점이 발견되었다.

(1) ΩΩ 차량 화재 관련 잇따른 언론보도 내용 대응 소홀

"1항 나"에서 언급한 바와 같이 2015년 11월부터 ΩΩ 차량에 대해 '화재가 많은 차량'이라는 문제점을 언론에서 계속 기획기사로 제기하였고, ΩΩ 차량 화재 관련 단순 사건발생 보도도 2015년 1월부터 2018년 5월까지 월평균 1건씩 총 40건이나 있었다.

그런데도 국토교통부는 ΩΩ 차량 화재 관련 잇따른 언론보도 내용을 제대로 검토하지 않은 채 공단에 ΩΩ 차량 화재 관련 제작결함조사에 착수하도록 지시하지 않고 있다가 ΩΩ 차량 화재가 사회문제화 되자 2018. 7. 16. 제작결함조사를 지시하였다. 또한 공단도 위 잇따른 ΩΩ 차량 화재사건 언론보도 내용을 자동차 결함정보 수집 대장에 기록하지 않는 등 주목하지 않고 있다가 같은 해 7. 16.에야 국토교통부의 지시를 받고 조사에 착수하였으며, 국토교통부는 같은 해 9. 6. "자동차리콜 대응체계 혁신방안"에서 차량 등록대수 대비 화재건수가 일정 기준 초과 시 공단이 자동으로 제작결함조사에 착수하는 방안[25]을 마련하겠다고 발표하였다.

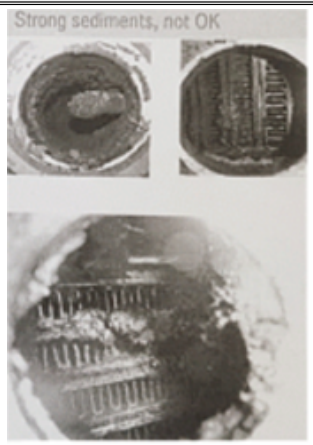
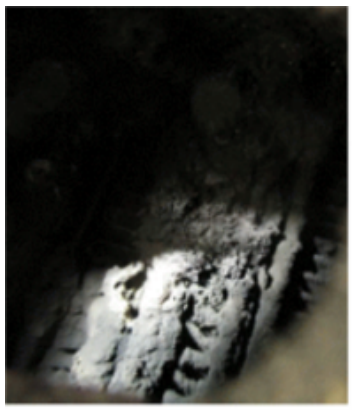
25) 국토교통부는 ΩΩ 차량 화재사고 사례를 참조하여 특정 차량에서 전체차량 화재비율에 비해 2배 이상 화재가 발생할 경우 자동으로 제작결함조사에 착수하는 방안을 예시로 들었음

(2) 결함정보전산망에 신고된 자동차 결함정보(소비자 불만신고) 미검토

공단은 2017. 11. 8. ΩΩ ㅋ 차량 소유자로부터 '자신의 차량에 화재가 발생(발생일자: 2017. 10. 10.)하였는데 ΩΩ사로부터 배출가스 재순환장치(Exhaust Gas Recirculation, 이하 "EGR"이라 한다) 냉각기 부분의 슬러지(매연 등 퇴적물)로 인한 화재로 판명받았다'는 등 [표 13]과 같이 2018. 7. 25. ΩΩ사가 결함시정계획서에서 공개한 화재사고의 원인[26](EGR 냉각기 균열에 의한 슬러지 발화로 흡기다기관 녹음 등)과 유사한 사고를 결함정보전산망(자동차리콜센터)을 통해 상세하게 신고받고 화재사고 당시 CCTV 영상자료 및 화재부위 사진(흡기다기관이 녹은 사진, EGR 냉각기 부분 슬러지 사진) 등도 함께 제출받으면서 더 큰 사고가 나지 않도록 이에 대해 자세히 검토해 줄 것을 요청받았다.

26) ΩΩ사가 2018. 7. 25. 국토교통부에 제출한 결함시정계획서의 내용: ΩΩ N47, B47, N57 엔진이 장착된 일부 차량에서 EGR 쿨러 결함으로 미세하게 냉각수가 새어 나와 냉각수 성분 중 물은 증발하고, 에틸렌 글리콜(부동액의 주성분)은 남아 있게 되어 ~ (중략) ~ 에틸렌 글리콜, 오일, 그을음으로 퇴적된 혼합물이 고온의 배출가스에 의해 자체 온도가 상승하게 된 상태에서 흡기다기관 내부 표면에 점착하게 되면 천공이 발생할 수 있습니다. 이러한 경우 발생된 천공에서 냉각되지 않은 고온의 배출가스 누설로 인하여 흡기 시스템 주변부의 온도가 높아져 화재가 발생할 가능성으로 안전운행에 영향을 줄 수 있습니다.

[표 13] ΩΩ사가 공개한 화재원인과 자동차 리콜센터 접수건 비교

화재 비교	ΩΩ사가 공개한 화재원인		리콜센터 신고 접수건	
	설명	사진	설명	사진
EGR 냉각기 균열 및 냉각수 누수	EGR 냉각기 균열 발생, 냉각수 누수에 의한 슬러지 퇴적 ※ 슬러지: 매연+오일+글리콜의 작은 덩어리		EGR 냉각기 균열 발생, 누수에 의한 슬러지 퇴적 추정	
흡기다기관	흡기다기관 녹음, 구멍, 화재		흡기다기관 녹음 발생, 배기가스 누설	

자료: 공단 제출자료 재구성

그런데 공단은 신고자에게 “신고내용이 접수되었습니다”라고 휴대전화 문자 및 이메일 통지만 하고 위 신고내용에 대해 추가 분석·조사를 하지 않고 내버려 두는 등 [별표 4] “ΩΩ 차량에 대한 소비자 불만신고 현황”과 같이 2015년 8월부터 2018년 3월까지 EGR 냉각기 균열, 흡기다기관 녹음 등 ΩΩ 화재사고와 원인이 동일하거나 유사한 총 6건의 소비자 불만신고가 결함정보전산망에 접수되었는데도 이에 대한 분석·조사를 하지 않은 채 그대로 두었다.

(3) ΩΩ사의 법적 제출자료 미검토

이번 감사기간에 ΩΩ사가 공단에 제출한 무상수리자료 중 "1항 다. (2)"의 2017. 11. 8. 신고건(이하 "2017. 11. 8. 신고건"이라 한다)에 해당하는 내용을 확인한 결과, 관리번호가 0000인 기술정보자료(정비매뉴얼)[27]를 활용하여 수리한 것으로 확인되었고, ΩΩ사가 2017. 11. 10. 공단에 제출한 기술정보자료 중 해당 관리번호의 기술정보자료 내용을 확인한 결과, [표 14]와 같이 2018년 상반기에 연달아 발생한 ΩΩ 화재사고와 증상, 원인, 수리방법이 유사하였다. 즉, 차량 출력 손실 또는 엔진이 꺼지고 배기가스 냄새가 나며 흡기 시스템 손상이 발생되는 고장증상에 대해 그 원인으로 EGR 냉각기의 바이패스 밸브 고장에 의한 가스 누설, 윤활유 오일 유입으로 흡기다기관에 열부하가 발생하여 흡기시스템이 녹을 수 있다고 되어 있으며 그 대책으로 EGR 냉각기 교체 및 흡기다기관 청소 또는 교체 등을 제시하고 있다.

[표 14] 정비매뉴얼 내용

구분	내용
증상	차량의 출력 손실 또는 엔진 꺼짐, 배기가스 경고등 켜짐, 엔진룸에서 휘파람 소리가 남, 경우에 따라 배기가스 냄새 발생, 흡기시스템의 손상 발생
원인	EGR 냉각기의 고장으로 인한 배출가스 누설 등으로 흡기다기관에 열부하 발생
대책	흡기시스템이 눈에 띌 정도로 균열/구멍 손상이 있을 경우 EGR 냉각기 및 밸브 교환, 흡기시스템 교환, 흡기다기관 세척 등

자료: 공단 제출자료 재구성

그리고 ΩΩ사가 공단에 제출한 무상수리자료 중 2017. 7. 18.부터 2018.

27) 사고원인을 분석하고 동일한 결함에 대해 수리하는 매뉴얼을 만들어 직영 또는 협력정비소에 시달하고, 공단의 결함정보전산망에 제출함

1. 31.까지 해당 관리번호의 기술정보자료로 수리한 현황을 확인한 결과, 총 194건[28]에 이르렀으며 그 수리내용도 EGR 냉각기 교체 및 흡기시스템 손상 교체 등 현재 리콜 방법과 유사하여 2017. 11. 8. 신고건에 대해 ΩΩ사가 공단에 제출한 무상수리자료와 기술정보자료를 공단이 이와 같은 방식으로 제대로 검토하였다면 ΩΩ 차량 화재 관련 결함을 보다 빨리 인지할 수 있었다.

그런데도 공단은 ΩΩ사가 제출한 위 기술정보자료 등을 활용하여 ΩΩ 차량 화재 관련 결함을 사전에 제대로 분석·조사하지 않았고, 국토교통부는 공단이 2017년 7월부터 같은 해 12월까지 기술정보자료 등 자동차제작자 제출자료에 대한 결함정보 수집 및 분석 현황을 매월 제출하지 않는 등 위 자료를 제대로 분석·조사하지 않고 있는데도 내버려 두는 등 이를 제대로 관리·감독하지 않았다.

2. 환경부의 ΩΩ 차량 화재 관련 결함정보 미활용

가. 업무개요

국토교통부는 「자동차관리법」 제31조 등에 따라 자동차 또는 부품이 안전기준에 적합하지 아니하거나 안전운행에 지장을 주는 등의 결함이 있는 경우에 자동차제작자로 하여금 시정조치를 하도록 하는 등의 안전관리 업무를 하고 있다.

또한, 환경부는 「대기환경보전법」 제50조 등에 따라 자동차의 배출가스 및 소음이 허용기준에 부적합한 경우에 자동차제작자로 하여금 시정조치를 하도록 하는 등의 대기환경 관리업무를 하고 있다.

28) ΩΩ사가 무상수리자료를 최초 제출한 2017년 8월 제출분부터 2017. 11. 8. 신고건에 해당하는 무상수리자료가 제출된 2018년 2월 제출분까지 확인함

나. 관계 법령 및 판단기준

「자동차관리법」 제4조에 따르면 국토교통부장관은 자동차 관리에 관한 적절하고 효율적인 제도를 확립하도록 되어 있다.

한편 「대기환경보전법」 제48조, 「소음·진동관리법」 제31조 등에 따르면 자동차 제작자는 배출가스·소음 관련 부품을 변경하는 경우 환경부로부터 변경인증을 받거나 환경부에 변경보고를 하여야 하고 배출가스·소음 관련 부품에 결함이 있을 경우 환경부에 결함시정(리콜)계획서를 제출하도록 되어 있는데, 배출가스·소음 관련 부품도 자동차 운행 등에 직간접적으로 관련되어 있으므로 해당 부품을 변경하거나 해당 부품에 결함이 있을 경우 자동차 안전에도 영향을 미칠 가능성이 있다.

따라서 국토교통부는 자동차제작자가 환경부에 제출하는 변경인증, 변경보고, 결함시정계획서의 내용에 자동차 안전에도 영향을 미치는 내용이 있을 가능성이 있으므로 위 변경인증, 변경보고, 결함시정계획서의 내용을 모니터링하거나 환경부와 협의하여 위 내용을 공유하여 자동차 안전 관련 결함정보로 활용할 수 있는 방안을 마련하여야 했다.

더욱이 환경부가 2018. 4. 19. ΩΩ 차량의 EGR 냉각기가 열충격에 의해 파손되는 결함이 있어 EGR 냉각기를 교체(13,037대)하는 등의 ΩΩ 차량 리콜계획(총 55,030대)을 보도자료로 환경부 홈페이지에 게시하였고, 2018. 4. 18. ▽□에서 '배출가스 부품 결함, ΩΩ 경유차 5만 5천 대 리콜'이라는 제목으로 보도하는 등 2018. 4. 18.부터 3일간 60개 언론사에서 위 리콜계획을 보도하였으므로 국토교통부는 위 리콜계획에 관심을 갖고 이와 관련된 결함시정계획서 등을 환경부로부터 확보하여

자동차 안전 관련 결함정보로 활용하여야 했다.

다. 감사결과 확인된 문제점

그런데도 국토교통부는 위 변경인증, 변경보고, 결함시정계획서의 내용을 환경부로부터 제공받아 자동차 안전 관련 결함정보로 활용할 수 있도록 하는 방안을 사전에 마련하지 않았고, 환경부의 ΩΩ 차량 리콜계획 관련 결함시정계획서 등을 확보하지도 않고 있다가 ΩΩ 차량 화재사태[29]가 연이어 발생하고 난 뒤 뒤늦게 2018. 9. 6. “자동차리콜 대응체계 혁신방안”에서 제작결함조사 착수에서 결정단계까지의 자료를 환경부와 상호 연계하겠다고 발표하였다.[30]

이번 감사기간(2018. 10. 29.~11. 30.)에 ΩΩ사가 환경부에 제출한 변경인증, 변경보고, 결함시정계획서의 내용을 확인한 결과, ΩΩ사는 2018. 1. 22. 환경부에 ΩΩ ㅌ 등 2개 차종에 EGR 냉각기가 일부 차량에서 균열이 생겨 냉각수가 유출되는 현상을 개선하기 위해 설계를 변경한다는 내용이 담긴 변경보고를 하였고, 2018. 3. 2. 환경부에 위 2개 차종을 포함하여 ΩΩ ㅋ 등 6개 차종 총 13,037대에 대해 EGR 냉각기를 교체하겠다는 내용의 결함시정계획서를 제출한 것으로 확인되었다. 그런데 위 변경보고 내용에 담겨있는 EGR 냉각기 균열에 의한 냉각수 유출은 ΩΩ사가 2018. 7. 25. 국토교통부에 제출한 제작결함시정계획서 상 ΩΩ ㅌ 등에서 발생한 화재사고의 원인 중 하나였고 ΩΩ사가 2018. 3. 2. 환경부에 제출한 결함시정계획서의 결함원인 및 시정방법 내용이 2018. 7. 25. 국토교통부에 제출한 제작결함시정계획서의

29) 2018년 1월부터 8월까지 ΩΩ 차량 화재는 총 77건 발생(소방청 국가화재정보시스템 기준, 방화의심사례, 교통사고로 인한 화재로 확인된 사례는 제외함)

30) 위 혁신방안도 결함시정계획서에 대해서만 공유하는 내용으로 되어 있어 변경인증, 변경보고 내용도 공유하는 방안을 마련하도록 국토교통부와 환경부에 별도의 처분요구[가-4) 국토부와 환경부의 자동차 결함정보 공유방안 미흡]를 함

내용과 동일한 점[31]을 볼 때 국토교통부가 2018. 1. 22. 이전에 환경부와 협의하여 환경부의 변경인증, 변경보고, 결함시정계획서 내용을 제공받아 자동차 안전 관련 결함정보로 활용하였다면 ΩΩ 차량 화재사태에 보다 빨리 대처할 수 있었다.

"1항"과 "2항"과 같이 국토교통부와 공단은 ΩΩ 차량 화재 관련 결함에 대해 보다 일찍 조사하여 대응할 수 있었는데도 2018. 7. 16.에야 위 결함 조사에 착수하여 ΩΩ 차량 화재 관련 대응이 늦어지게 되었고 ΩΩ 차량 화재가 연달아 발생하여 국민들이 불안해 하는 등 사회문제화되기 전에 이를 미리 예방하지 못하였다.

관계기관 의견 및 검토결과 국토교통부는 ΩΩ 차량 화재 관련 언론보도 내용에 대해서는 차량 화재의 원인이 매우 다양하므로 언론보도만으로 차량 화재에 대한 결함가능성을 판단할 수 없어 공단에 ΩΩ 차량 화재 관련 제작결함조사를 지시하지 않았다고 하면서도, 감사결과를 전반적으로 수용하고 앞으로 자동차 결함에 관한 정보를 체계적으로 수집·분석하고 결함을 조기에 인지하여 리콜할 수 있도록 공단에 대한 관리·감독을 철저히 하겠다는 의견을 제시하였다.

그리고 공단은 ① 차량화재 관련 언론보도 내용으로는 차량 모델명 등이 제대로 기재되어 있지 않아 자동차 결함정보 수집대장에 기록·관리하지 않았고, ② 2015년 11월부터 언론에서 ΩΩ 차량에 대해 화재가 발생한다는 내용이 집중보도된 건에

31) 국토교통부는 2018. 12. 24. "ΩΩ 화재사고 민관합동조사단 최종 조사결과"를 발표하면서 2018. 4. 19. ΩΩ가 실시한 환경부 리콜은 2018년 12월 현재 진행 중인 국토교통부 리콜과 그 원인 및 방법이 완전히 동일한데, 적어도 그 시점에는 국토교통부 리콜이 필요하다는 점을 충분히 인지하고 있었을 것으로 보인다면서 위 사항을 ΩΩ사가 결함 은폐·축소, 늑장리콜을 하였다고 판단할 수 있는 근거 중 하나로 제시함

대하여 화재차량을 직접 현장조사한 사례가 4건[32]이 있으며(결함의 원인은 발견 못함), ③ 인력증원이 되지 않은 상태에서 매월 100만 건 이상 제출되는 무상수리자료 등 제작사 제출자료를 수작업으로 비교 분석하여 차이점 및 특이점을 찾아내기 현실적으로 어렵다고 주장하고 있다.

그러나 ① 이번 ΩΩ 차량 화재 관련 결함은 특정 모델에서만 발생한 것이 아니라 65개 모델에서 발생한 결함인 점을 볼 때 언론보도 내용에 차량 모델명 등이 기재되어 있지 않다고 해서 자동차 결함정보로서 가치가 없다고 볼 수 없고 사고 관할 소방서 등에 문의하면 차량 모델명 등 정보를 바로 확인할 수 있으며 ② 공단은 3년 5개월(2015. 1. 1. ~ 2018. 5. 31.) 동안 4건의 현장조사를 했다고 하고 있으나 위 현장조사에서는 결함의 원인을 발견하지 못하였고 결함 원인을 발견하기 위해서는 추가조사가 필요하였으나 2017. 11. 8. 소비자 불만신고 건 등 최근의 ΩΩ 차량 화재 사고와 원인이 동일하거나 유사한 신고 건에 대해 신고를 접수하고서도 분석·조사하지 않아 결함 원인을 발견할 수 있는 기회를 상실하여 결국 리콜이 필요한지 여부를 본격적으로 조사하는 제작결함조사로 이어지지 못했으며 ③ 한정된 인력으로 제작사 제출자료를 분석해야 하는 어려움이 인정되는 측면이 있으나 "1항 다. (3)"과 같이 소비자 불만신고 내용과 ΩΩ사 제출자료를 연계 추출하는 방식으로 조사하였다면 효과적인 조사가 가능했을 것으로 판단된다.

32) 2015. 11. 4. ▽○의 "리콜받은 ΩΩ ㅋ 주행 중 화재로 전소"되었다는 언론보도와 2015. 7. 8., 2016. 3. 24., 2017. 10. 24. ΩΩ 차량 화재 관련 소비자불만신고건에 대하여 현장확인조사를 실시한 적은 있음
위 4건 중 2건(2015. 7. 8., 2016. 3. 24.)은 화재원인이 EGR과 관련이 없는 운전석 시트 또는 조수석 글로브박스 아래에 발생한 화재이고, 나머지 2건(2015. 11. 4., 2017. 10. 24.)은 화재원인이 불명확

조치할 사항 **국토교통부장관**과 **한국교통안전공단 이사장**은 자동차 안전운행에 지장을 줄 수 있는 중요한 자동차 제작결함사항을 놓치지 않도록 제작결함 정보 수집·분석 등 자동차 제작결함조사 업무를 철저히 하시기 바랍니다.**(주의)**

가-4) 국토부와 환경부의 자동차 결함정보 공유방안 미흡

1. 업무개요

국토교통부는 「자동차관리법」 제31조 등에 따라 자동차 또는 부품이 안전기준에 적합하지 아니하거나 안전운행에 지장을 주는 등의 결함이 있는 경우 자동차 제작자로 하여금 시정조치(이하 “리콜”이라 한다)를 하도록 하고 있다.

그리고 환경부는 「대기환경보전법」 제50조 등에 따라 수시검사 등을 실시하여 자동차의 배출가스가 배출허용기준에 부적합한 경우에 자동차제작자로 하여금 시정조치(리콜)를 하도록 하고 있다.

한편, 국토교통부와 환경부는 2018년 초부터 같은 해 8월까지 잇따라 발생한 ΩΩ 차량 화재 사태[33]와 관련하여 2018. 9. 6. “자동차리콜 대응체계 혁신방안”을 발표하면서 ‘제작결함조사 착수에서 결정단계까지의 자료’를 시스템으로 상호 연계하기로 하였다.

2. 관계 법령 및 판단기준

「대기환경보전법」 제48조 및 「소음진동관리법」 제31조 등에 따르면 자동차

33) 2018년 1월부터 8월까지 ΩΩ 자동차 화재 건수는 총 77건(소방청 국가화재정보시스템 기준, 방화 의심사례, 교통사고로 인한 화재로 확인된 사례 제외)

제작자는 환경부로부터 배출가스 및 소음 등에 대하여 허용기준에 맞게 유지될 수 있다는 인증을 받아야 하고, 이후 배출가스 관련 부품·소음기의 용량 등 「대기환경보전법 시행규칙」 제67조 및 「소음진동관리법 시행규칙」 제34조에 따른 중요한 사항을 변경하는 경우에는 변경인증을 받거나 변경보고를 하도록 되어 있다.

한편 □◀(이하 "ΩΩ사"라 한다)는 2018. 1. 22. 위 규정에 따라 ΩΩ ㅌ 등 2개 차종의 배출가스재순환장치(Exhaust Gas Recirculation, 이하 "EGR"이라 한다)가 균열이 생겨 냉각수가 유출되는 현상을 개선하기 위해 설계를 변경한다는 내용이 담긴 변경보고를 환경부에 하였고, 환경부는 같은 해 2. 2. 위 변경보고를 승인하였다.[34)]

그런데 위 변경보고 내용에 담겨있는 EGR 균열에 의한 냉각수 유출은 ΩΩ사가 2018. 7. 25. 국토교통부에 제출한 제작결함시정계획서상 ΩΩ ㅌ 등에서 발생한 화재사고의 원인 중 하나[35)]였으므로, 환경부와 국토교통부가 위 변경보고와 결함시정계획 내용을 사전에 공유하였다면 ΩΩ 자동차 화재사태에 보다 빠르게 대처할 수 있었다.

따라서 위 ΩΩ사의 변경인증 사례와 같이 자동차제작자가 환경부에 제출하는 변경인증 및 변경보고[이하 "변경인증(보고)"라 한다] 내용 중에서 자동차 안전과 관련된 사항이 있으므로 환경부와 정보를 공유하는 방안을 마련할 때에는 제작결함

34) 또한 ΩΩ사는 2018. 3. 2. 환경부에 위 2개 차종을 포함하여 ΩΩ ㅋ 등 6개 차종 총 13,037대에 대해 EGR 냉각기를 교체하겠다는 내용의 결함시정계획서를 제출하여 2018. 4. 16. 환경부로부터 승인을 받은 바 있음

35) ΩΩ사가 제출한 결함시정계획서의 내용: ΩΩ N47, B47, N57 엔진이 장착된 일부 차량에서 EGR 쿨러 결함으로 미세하게 냉각수가 새어 나와 냉각수 성분 중 물은 증발하고, 에틸렌 글리콜(부동액의 주성분)은 남아 있게 되어 ~ (중략) ~ 에틸렌 글리콜, 오일, 그을음으로 퇴적된 혼합물이 고온의 배출가스에 의해 자체 온도가 상승하게 된 상태에서 흡기다기관 내부 표면에 접착하게 되면 천공이 발생 할 수 있습니다. 이러한 경우 발생된 천공에서 냉각되지 않은 고온의 배출가스 누설로 인하여 흡기 시스템 주변부의 온도가 높아져 화재가 발생 할 가능성으로 안전운행에 영향을 줄 수 있습니다.

조사 착수에서 결정 단계까지만 공유할 것이 아니라 변경인증(보고)에 관한 사항도 공유할 필요가 있다.

3. 감사결과 확인된 문제점

그런데 국토교통부와 환경부는 2018. 9. 6. “자동차리콜 대응체계 혁신방안”에서 변경인증(보고) 단계부터가 아닌 ‘제작결함조사 착수에서 결정 단계까지의 자료’만 상호 연계하는 것으로 발표하였고, 위 혁신방안에 따라 같은 해 10. 26. 한국교통안전공단(국토교통부 산하)과 국립환경과학원(환경부 산하)은 “자동차 결함정보 공동활용을 위한 업무협약”을 체결하여 자동차 결함 관련 정보 및 분석 결과 등을 공유하기로 하면서 변경인증·보고 자료는 제외한 채 결함시정계획서가 포함된 결함시정 정보만 공유하는 것으로 합의하였다.

관계기관 의견 국토교통부와 환경부는 감사결과를 수용하면서 환경부의 변경인증(보고) 관련 사항도 공유할 수 있도록 협의하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 **국토교통부장관**과 **환경부장관**은 환경부의 자동차 배출가스 부품 관련 변경인증 및 변경보고 내용을 공유하는 방안을 마련하시기 바랍니다.**(통보)**

나. 안전 – 리콜 분야

실 태

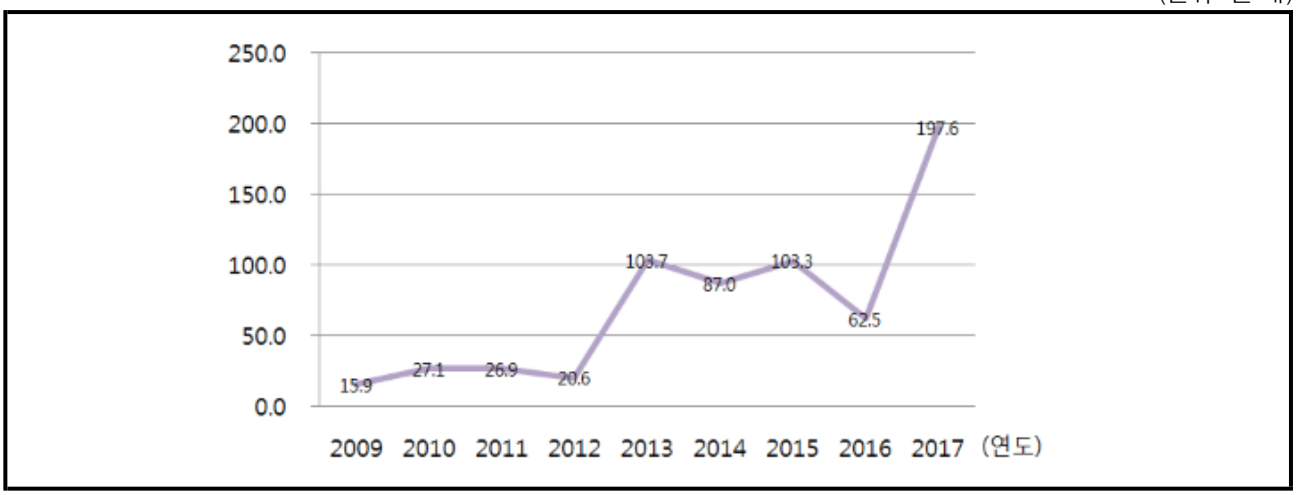
1] 리콜 현황

「자동차관리법」 제31조에 따르면 자동차가 안전기준에 부적합하거나 안전운행에 지장을 주는 등의 결함이 있는 경우 자동차제작자[36]가 시정조치(이하 “리콜”이라 한다) 하도록 되어 있고, 리콜하지 않을 경우 국토교통부장관은 리콜명령을 하도록 되어 있다.

자기인증제도를 도입한 2003년부터 2017년까지 리콜 현황을 살펴보면 총 리콜대상 차량 수는 9,610,140대이고 리콜대상 중 2018년 말까지 리콜된 차량은 7,939,484대로 시정률은 평균 82.6%[37]이며 [도표 2]와 같이 리콜대상 차량 수는 2012년부터 계속 증가하는 추세이다.

[도표 2] 안전 관련 리콜대상 차량 현황(2003~2017년)

(단위: 만 대)

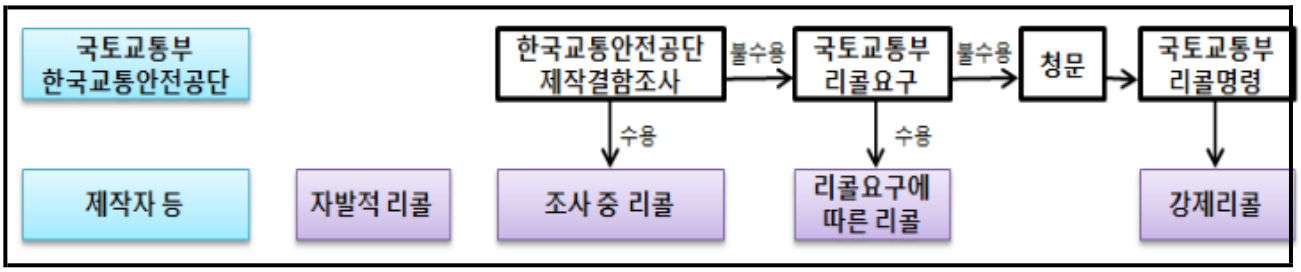


자료: 국토교통부 제출자료 재구성

36) 자동차를 제작·조립 및 수입하려는 자(「자동차관리법」 제30조)
37) 최근 리콜 건(2016년, 2017년)은 시정조치 중으로 누적 시정건수가 적어 시정률이 낮을 수 있으며, 리콜대상 차량 수에는 폐차·미등록차량 등이 포함되어 있어 실질 시정률은 더 높을 수 있음

리콜은 [그림 4]와 같이 자동차제작자가 스스로 결함을 인지하여 실시한 자발적 리콜, 한국교통안전공단의 제작결함조사 중 실시된 조사 중 리콜, 국토교통부의 리콜요구에 따른 리콜, 국토교통부의 리콜명령에 따른 강제리콜로 구분할 수 있는데 최근 5년간 리콜실시 현황을 살펴보면 [표 15]와 같이 자발적 리콜이 48.5%로 가장 많고 강제리콜이 5.1%로 가장 적다.

[그림 4] 리콜의 구분



주: 「자동차관리법」 제75조에 따르면 국토교통부는 리콜명령을 하기 전에 자동차제작자의 의견을 듣는 청문을 하도록 되어 있음
자료: 국토교통부 제출자료 재구성

[표 15] 리콜구분에 따른 리콜대상 차량 현황(2013~2017년)

(단위: 대, %)

연도	총 리콜 대수	자발적 리콜 대수	조사중 리콜 대수	리콜요구에 따른 리콜 대수	강제리콜대수
계 (비율)	5,540,335 (100.0)	2,685,689 (48.5)	1,332,567 (24.0)	1,283,695 (23.2)	238,384 (4.3)
2013년	1,037,151	51,954	933,858	51,339	0
2014년	869,808	278,943	200,005	390,860	0
2015년	1,032,906	481,343	5,401	546,162	0
2016년	624,798	471,039	10,158	143,538	63
2017년	1,975,672	1,402,410	183,145	151,796	238,321

자료: 국토교통부 제출자료 재구성

2) 제작결함심사평가위원회

구 「자동차관리법 시행규칙」(2018. 11. 23. 국토교통부령 제560호로 개정되기 전의 것) 제45조에 따라 국토교통부장관에게 리콜명령에 관한 사항 등을 자문하기 위해 설치[38]된 제작결함심사평가위원회(이하 "심평위"라 한다)는 [표 16]과 같이 2013년 1월부터 2018년 6월까지 한국교통안전공단이 제작결함조사 결과 리콜이 필요하다고 국토교통부에 보고한 60건에 대해 리콜필요 45건, 무상수리 조치 9건, 추가조사 또는 모니터링 5건, 리콜 불필요 1건의 자문의견을 제시하였고, 국토교통부는 심평위의 자문의견을 그대로 수용하여 조치하였다.

[표 16] 심평위 자문의견 현황(2013년 1월~2018년 6월)

(단위: 건)

연도	한국교통안전공단 리콜필요 보고 건수주)	심평위 자문의견			
		리콜필요	무상수리	추가조사등	리콜 불필요
계	60	45	9	5	1
2013년	7	6	1	0	0
2014년	6	6	0	0	0
2015년	9	7	2	0	0
2016년	11	10	1	0	0
2017년	21	11	5	5	0
2018년 6월까지	6	5	0	0	1

주: [표 10] "최근 5년간 안전결함조사 실시 현황"의 '리콜필요 건수'와 [표 16] "심평위 자문의견 현황"의 '한국교통안전공단 리콜필요 보고 건수'가 차이가 나는 사유는 [표 10]의 경우 차종이 달라도 조사내용이 같을 경우 동일건으로 분류한 반면 [표 16]은 조사내용이 같더라도 차종이 다를 경우 개별건으로 분류하였고 [표 10]은 안전결함조사를 착수한 시점을 기준으로 연도를 구분한 반면 [표 16]은 심평위를 개최한 시점을 기준으로 연도를 구분하여 건수의 차이가 발생

자료 : 국토교통부 제출자료 재구성

그리고 2017. 10. 24. 개정된 「자동차관리법」(2019. 1. 1. 시행) 제47조의7에 따라 심평위가 자동차안전·하자심의위원회로 개편되어 기존의 제작결함 시정 등과 관련한 사항 심의 외에 자동차 교환·환불 중재 등의 업무를 추가로 수행한다.

38) 2018년 기준 총 25명으로 구성되며 당연직 4명(국토교통부 자동차정책과장, 자동차운영보험과장, 첨단자동차기술과장, 한국소비자원 위해정보국장), 자동차 전문가 16명, 소비자 시민단체 등 5명으로 구성

3) 리콜 사후관리

「자동차관리법」 제31조에 따르면 리콜결정 시 자동차제작자는 자동차 소유자에게 리콜 사실을 우편, 휴대전화 문자메시지 등을 통해 통지하도록 되어 있는데, 리콜정보 제공 강화를 위해 자동차 소유자 정보(주소, 휴대전화 번호 등)에 접근이 가능한 한국교통안전공단에 리콜통지 업무를 위탁하고 그 비용을 지급하도록 되어 있다. 그리고 자동차제작자는 「자동차관리법 시행규칙」 제43조 제4항에 따라 시정조치 계획서에서 리콜하겠다고 했던 자동차 중 시정되지 않은 자동차의 차대번호[39]를 매 분기종료 후 20일 이내에 국토교통부에 보고하도록 되어 있다.

4) 과징금 부과 현황

「자동차관리법」 제74조 제2항 제1호에 따르면 안전기준 부적합 차량을 판매할 경우 매출액의 1%[40]에 해당하는 과징금을 부과하도록 되어 있는데, 국토교통부는 [표 17]과 같이 최근 5년간(2013~2017년) 안전기준 부적합으로 리콜요구한 49건에 대해 총 97억여 원의 과징금을 부과하였다.

[표 17] 안전기준 부적합으로 과징금을 부과한 실적(2013~2017년)

(단위: 건, 대, 원)

연도	안전기준 부적합으로 리콜한 현황		과징금 부과금액
	건수	대수	
계	49	436,296	9,754,436,250
2013년	2	57	3,525,560
2014년	8	37,781	637,964,080
2015년	5	242,458	5,314,449,030
2016년	16	40,375	993,500,890
2017년	18	115,625	2,804,996,690

자료: 한국교통안전공단제출자료 재구성

39) 차량의 도난방지, 결함추적 등의 목적으로 부여된 번호로서 차량 식별 번호(Vehicle Identification Number)라고도 함
40) 2016. 6. 29. 이전에 최초로 자기인증한 차량은 매출액의 0.1%를 부과함

또한 「자동차관리법」 제74조 제2항 제3호[41]에 따르면 결함을 알고서도 지체 없이 리콜하지 아니할 경우(늑장리콜) 매출액의 1%에 해당하는 과징금을 부과하도록 되어 있는데, 국토교통부는 2019. 4. 12. 이번 ΩΩ 화재사고와 관련하여 늑장리콜한 □◀주식회사(ΩΩ사)에 최초로 118억여 원의 과징금을 부과하였다.

문제점

나-1) 공개 무상수리 권고 결정 부적정

1. 업무 개요

국토교통부는 「자동차관리법」 제31조 제4항에 따라 성능시험대행자[42]인 한국교통안전공단(이하 “공단”이라 한다)으로 하여금 자동차 또는 자동차부품이 결함이 있는지 여부를 확인하기 위하여 제작결함조사를 하도록 하고 있고, 공단은 같은 법 시행규칙 제42조 등에 따라 제작결함조사 결과 시정조치(이하 “리콜”이라 한다)가 필요하다고 판단된 사항에 대하여 2013년 1월부터 2018년 6월까지 총 60건을 국토교통부에 보고하였다.

이에 대하여 국토교통부는 보고받은 사건을 장관 자문기구였던 구 제작결함심사평가위원회[43](이하 “심평위”라 한다)에 회부하였고 심평위에서 위 60건 중 9건에

41) 2016. 6. 29. 이후에 최초로 자기인증한 차량에 대해서 적용
42) 자동차에 사용되는 부품 또는 장치의 인증을 위한 안전 및 성능에 관한 시험 등을 국토교통부장관을 대신하여 시행하는 자(「자동차관리법」 제32조 제3항)
43) 구 「자동차관리법 시행규칙」(2018. 11. 23. 국토교통부령 제560호로 개정되기 전의 것) 제45조에 따라 국토교통부장관의 자문에 응하기 위하여 관계 전문가 등으로 2003년부터 구성된 위원회. 개정된 「자동차관리법」(2019. 1. 1. 시행)제47조7에

대하여 “공개 무상수리 권고”로 자문의견[44]을 내자 이를 그대로 수용하여 “공개 무상수리 권고” 결정을 한 후 이를 자동차제작자에게 구두로 권고하였다.

2. 관계 법령 및 판단기준

「자동차관리법」 제31조 등에 따르면 자동차가 자동차안전기준에 적합하지 아니하거나 안전운행에 지장을 주는 등의 결함이 있는 경우에는 리콜을 하도록 규정하고 있을 뿐 “공개 무상수리 권고” 조치를 할 수 있는 규정은 없다.

다만 「자동차관리법」 제32조의2에 따라 자동차제작자가 사후관리 차원에서 원동기 및 동력전달장치 하자의 경우 차량 판매 후 3년, 주행거리 6만 ㎞ 이내의 차량에 대해 무상수리를 해주도록 되어 있고 그 외의 장치 하자의 경우 차량 판매 후 2년, 주행거리 4만 ㎞ 이내의 차량에 대해 무상수리를 해주도록 되어 있으나 무상수리 기간이 지나면 자동차제작자로 하여금 무상수리를 권고할 법적근거는 없다.

그런데 리콜은 리콜조치가 들어가기 전에 자동차 소유자가 자기 비용으로 수리한 경우 그 비용을 보상해야 하고 신문에 리콜 내용을 공고하여야 하며, 개별통지문을 자동차정보관리시스템을 운영하고 있는 공단을 통해 자동차소유자에게 보내야 하고, 시정률을 매 분기마다 보고해야 하는 반면, [표 18]과 같이 자기인증한 자동차에 대해 사후관리 차원에서 시행하는 무상수리는 소비자가 먼저 수리했더라도 비용을 보상하지 않고 무상수리계획을 언론에 공개할 의무도 없으며 소유자에 대한 통지도 자동차제작자가 자체적으로 하고 시정률도 따로 국토교통부에 보고할 의무가 없다.

따라 자동차안전·하자심의위원회로 개편

44) 2006년 이후의 심평위 심의자료를 확인한 결과, 심평위는 2006. 12. 18.부터 “공개 무상수리 권고” 자문의견을 내고 있음(2006년 이전 심의자료는 확인 불가)

[표 18] 자동차 리콜과 무상수리 비교

구분	근거	내용	목적	자체시정 보상	언론 등에 공개	통지 주체	시정률 관리
리콜	「자동차관리법」 제31조	안전기준에 부적합하거나 안전운행에 지장을 주는 등의 결함	결함 시정	O	O	공단	O
무상 수리	「자동차관리법」 제32조의2	판매일로부터 3년 이내, 또는 주행거리 6만 ㎞ 이내 발생한 하자 (원동기 및 동력전달장치 기준)	하자 치유	X	X	자동차 제작자주)	X

주: 자동차제작자는 통지를 성능시험대행자인 공단에 대행시킬 수 있음(「자동차관리법 시행규칙」 제49조의7 제3항, 2018. 6. 27. 신설)

자료: 「자동차관리법」 등 관련 규정 재구성

한편, 국토교통부는 공단의 제작결함조사 결과에 대해 심평위의 심의 내용을 참고하여 리콜 여부를 최종 결정하고 있는데, 전술한 바와 같이 리콜은 자동차제작자 등에게 시간적·경제적 부담을 많이 줄 뿐만 아니라 전국에 배포되는 일간신문(1종)에 리콜 계획을 공개[45]해야 하므로 '안전하지 못한 차'라는 부정적인 이미지를 줄 수 있기 때문에 자동차제작자 등은 리콜 대신 무상수리 하는 것으로 심평위의 결정을 이끌어 내기 위해 심평위 위원 등에게 불요불급한 용역 발주, 졸업생 취업 제공 등의 로비를 할 개연성도 있다.[46]

그리고 우리나라와 같이 자동차 자기인증방식을 채택하고 있는 미국, 캐나다의 경우에도 안전운행에 지장을 줄 우려가 있는 결함이 있을 경우 자동차제작자로 하여금 리콜하도록 규정하고 있을 뿐,[47] "공개 무상수리 권고"를 할 수 있는 규정도 없고 실제 운용하지 않고 있는 실정이다.

45) 「자동차관리법 시행규칙」 제41조 제1항

46) 2018. 8. 29. 모 주간지의 "국내 리콜 시스템부터 리콜하라"는 보도 내용에 따르면 "익명을 요구한 자동차회사 내부 관계자는 '회사에서 심평위 소속 교수들에게 산학협동 과제를 빌미로 재정지원과 졸업생 취업을 시켜주면서 관리를 한다'며 '당연히 리콜 여부를 심사할 때 제작사 입장을 봐줄 수밖에 없다'고 말했다"라고 되어 있는 등 다수 언론에서 자동차제작자 등이 심평위 심의위원들에게 부정한 영향을 미칠 수 있다는 문제를 제기하고 있음

47) The National Traffic and Motor Vehicle Safety Act(미국), Motor Vehicle Safety Act(캐나다)

따라서 국토교통부는 「자동차관리법」에 따라 자동차 안전기준에 위배되거나 자동차 안전운행에 지장을 주는 등의 결함이 있는 경우에는 리콜하도록 결정하여야 하고, 법적근거가 없는 공개 무상수리 권고를 하는 일이 없도록 하며, 일정 조건을 전제로 리콜에 대한 판단을 유보한 경우에는 사후관리를 철저히 하여야 했다.

3. 감사결과 확인된 문제점

그런데 공단에서 2013년 1월부터 2018년 6월까지 제작결함조사 결과 안전운행에 지장이 있는 제작결함으로 리콜이 필요하다고 판단된 사항 총 60건을 국토교통부에 보고하였고 국토교통부는 이 중 9건에 대해 심평위의 자문의견대로 공개 무상수리 권고 결정을 내렸는데 그 결정 과정을 보면 심평위가 애초에는 '리콜'하는 것으로 심의했다가 자동차제작자의 반발 등에 따라 열린 재심의에서 자동차제작자가 이미 공개 무상수리를 진행하고 있다는 사유로 공개 무상수리를 권고하는 것으로 자문의견을 바꾸고 국토교통부는 자문의견을 그대로 받아들여 공개 무상수리 권고 조치(사례 1, 2)를 하는가 하면, 대상차량의 연식이 오래된 경우 리콜 대상연한 기준이 마련될 때까지 리콜에 대한 판단을 유보하고 공개 무상수리하도록 권고 의견을 내거나(사례 3, 4) 구체적 사유도 제시하지 못한 채 공개 무상수리 권고 의견을 낸 것을(사례 5[48]) 국토교통부는 그대로 받아들여 공개 무상수리 권고 조치하는 등 [별표 5] "공개 무상수리 권고 내역"과 같이 리콜이 필요하다는 공단의 기술적 검토의견을 반박할 만한 사유가 없는데도[49] 심평위는 「자동차관리법」 등의 규정에도

48) [별표 5] "공개 무상수리 권고 내역"의 연번 5~9의 차종이 사례 5에 해당
49) 공개 무상수리 권고 대상차량 총 1,060,008대 중 무상수리 기간에 해당하는 차량은 193대에 불과하여 대상차량 대부분이 「자동차관리법」 제32조의2에 따른 무상수리 기간이 지난 차량임

없는 '공개 무상수리 권고'를 하고 국토교통부는 이를 그대로 수용하여 시행하면서 법적근거가 없다는 사유로 구두로 시행하였다.

■ **(사례 1)** 2014. 6. 26. 제81회 심평위(1차)에서 ■■주식회사의 ㅍ 차종([별표 5] 연번 1에 해당)이 차체 부식 및 균열로 급제동 시 차량이 우측으로 쏠려, 차선을 이탈할 수 있어 안전운행에 지장을 주는 결함으로 리콜이 필요하다는 공단의 제작결함조사 결과에 대해 심평위 11명 전원이 리콜하는 것으로 심의하였고, 국토교통부는 같은 해 7. 14. 자동차제작자에 제작결함 사실과 리콜을 하도록 공문을 발송함

- 그 후 자동차제작자가 재심의를 요청하자 2014. 9. 18. 제82회 심평위(2차)에서 재심의할 특별한 사유가 없어 재심의를 각하하였고 **국토교통부**는 같은 해 9. 29. 자동차제작자에 재심의가 각하되었다는 내용의 결과를 자동차제작자에 통보함

- 그런데도 자동차제작자가 이를 이행하지 않자 **국토교통부**는 2014. 12. 17. 리콜에 대한 청문 절차를 거쳐 공단과 자동차제작자가 공동시험을 실시하도록 하였고, 그 결과 급제동 시 차선을 이탈할 수 있는 수준의 쏠림 현상을 확인하였다는 제작결함조사 결과에 대해 2016. 6. 16. 제93회 심평위(3차)에서 심평위 위원 17명 중 6명이 리콜, 11명이 공개 무상수리 권고 의견을 제시하는 등

- 심평위 위원들은 안전운행에 지장을 주는 것으로 판단했으나 자동차제작자가 반발하고 자동차제작자가 공개 무상수리를 하고 있다는 사유로 심평위가 공개 무상수리 권고로 자문의견을 내자

- **국토교통부**는 이를 그대로 수용하여 공개 무상수리 권고로 최종 결정

■ **(사례 2)** 2013. 6. 20. 제72회 심평위(1차)에서 ◎◎주식회사의 ㅎ 차종([별표 5] 연번 2에 해당)이 열쇠잠금장치 파손으로 주행 중 조향핸들이 잠기는 것은 안전운행에 지장을 주는 결함으로 리콜이 필요하다는 공단의 제작결함조사 결과에 대해 주행 중 사고가 발생하는지 여부를 추가 조사하는 것으로 심의하자 **국토교통부는** 이를 그대로 수용했고

- 2014. 5. 22. 제80회 심평위(2차)에서 2014. 5. 8. 경상남도 창원시 도계삼거리에 위치한 교차로에서 같은 차종의 차량 운전자가 주행 중 차선을 변경하다가 조향핸들이 잠겨 도로 위에서 차량이 멈추는 사고를 CCTV 영상으로 확인한 후 심평위 위원 13명 중 8명이 리콜하는 것으로 심의 (*과반수 이상으로 의결하도록 규정)

- 그런데 **국토교통부**는 2014. 6. 11. 공단에 추가 조사를 지시하면서 자동차제작자에게는 우선 공개 무상수리 권고 조치를 함

- 그리고 2015. 8. 27. 제88회 심평위(3차)에서 심평위 위원 14명 전원이 현재 진행 중인 공개 무상수리 권고를 하는 것으로 하되 이 중 11명은 추가로 같은 사고가 나면 리콜하는 것으로 심의하는 등 심평위 위원들은 안전운행에 지장을 주는 것으로 판단하면서도 당시 자동차제작자가 시행하고 있던 공개 무상수리 권고가 적정하다고 심의하자

- **국토교통부**는 2015. 9. 15. 심평위 심의 결과를 그대로 수용하여 공개 무상수리 조치하되 모니터링을 통해 같은 사고가 발생할 경우 리콜하는 것으로 최종 결정

  * 2015. 12. 14. 동일한 유형의 사고가 발생했는데도 리콜 미실시

■ **(사례 3)** 2013. 9. 26. 제74회 심평위에서 ◁◁주식회사의 ㅈ 차종([별표 5] 연번 4에 해당)이 트레일링 암 부식으로 리콜이 필요하다는 공단의 제작결함조사 결과에 대하여 위원 12명은 리콜 대상연한 기준이 마련될 때까지 리콜에 대한 판단을 유보하되 공개 무상수리 하는 것으로, 나머지 1명은 리콜하는 것으로 의견을 제시하는 등 안전운행에 지장을 주는 것으로 판단했으나 자동차제작자가 무상수리 의사를 밝히고 있고 연식이 오래되어 자동차 소유자의 관리책임 등도 있을 수 있어 미국과 같이 기준을 마련할 때까지는 리콜에 대한 판단을 유보하고 공개 무상수리 권고하는 것이 적정하다고 심의하자

- **국토교통부**는 2013. 9. 30. 심평위 심의 결과를 그대로 수용하여 리콜 대상연한 기준이 마련될 때까지 리콜에 대한 판단을 유보하고, 우선 공개 무상수리 권고를 결정

  * 2018년 11월 현재까지 리콜 대상연한 기준을 마련하지 않고 있음

■ **(사례 4)** 2015. 1. 29. 제85회 심평위에서 ◁◁주식회사의 ㄱㄱ 차종(〔별표 5〕 연번 5에 해당)이 트레일링 암과 리어프레임이 부식되는 것에 대해 리콜이 필요하다는 공단의 제작결함조사 결과에 대하여 심평위는 안전운행에 지장을 주는 것으로 판단했으나 이미 공개무상수리를 하고 있고 연식이 너무 오래되어 자동차 소유자의 관리책임 등도 있을 수 있어 리콜 대상연한 기준이 마련될 때까지 리콜에 대한 판단을 유보하고, 우선 공개 무상수리 권고를 결정하자

- **국토교통부**는 이를 그대로 수용하여 공개 무상수리 권고를 결정

* 2018년 11월 현재까지 리콜 대상연한 기준을 마련하지 않고 있음

■ **(사례 5)** 2017. 3. 23. 제98회 심평위에서 ◁◁주식회사의 ㄱㄴ 차종(〔별표 5〕 연번 3에 해당)의 코일스프링 파손이 차체 처짐과 타이어 손상을 유발하여 안전운행에 지장을 주는 결함에 해당되고 미국에서도 같은 차종이 리콜되었으므로 리콜이 필요하다는 공단의 제작결함조사 결과에 대하여 심평위는 위원 19명 전원이 공개 무상수리 권고하는 것으로 심의하면서 15명은 아무런 사유 없이, 1명은 스프링 파손과 타이어 파손의 연관성이 불분명하다는 사유로, 2명은 미국에서 일부 지역만 리콜했다는 사유로, 나머지 1명은 타이어 파손에 따른 사고위험이 있다는 사유로 공개 무상수리 권고 하는 것이 필요하다는 의견을 제시하자

- **국토교통부**는 같은 해 3. 28. 심평위 심의 결과에 따라 공개 무상수리 권고를 최종 결정

특히, "사례 1"의 ■■주식회사의 ㅍ 차종 차체 부식은 급제동 시 차량이 우측으로 쏠리고 차선을 이탈할 수 있어 안전운행에 지장을 주는 결함으로 리콜이 필요하다는 공단의 제작결함조사 결과에 대해서 국토교통부는 안전운행에 지장을 주는 결함으로서 리콜이 필요하다고 스스로 판단하여 2014. 7. 14. 및 같은 해 9. 29. 등 2회에 걸쳐 ■■주식회사로 하여금 리콜하도록 공문을 발송하고서도 자동차제작자 등의 반발, 무상수리가 진행 중이라는 사유 등을 들어 공개 무상수리 권고를 최종 결정하였다.

그리고 "사례 2"의 ◎◎주식회사의 ㅎ 차종의 열쇠잠금장치 파손 결함에 대해서도

결함 관련 추가사고 발생 시 리콜하는 것으로 결정하고서도 결정이후 추가사고가 발생했는데도 리콜을 다시 요구하지 않는가 하면 “사례 3, 4”와 같이 심평위가 대상 차량의 연식이 오래되어 리콜 대상연한 기준[50]이 마련될 때까지 리콜에 대한 판단을 유보하고 공개 무상수리 하는 것으로 심의하여 국토교통부는 위와 같이 결정하고서도 2018년 11월 현재까지 리콜 대상연한 기준을 마련하지 않는 등 국토교통부는 일정한 조건을 전제로 리콜에 대한 판단을 유보하고서도 이에 대한 사후관리를 제대로 하지 않고 있었다.

한편, 감사원 감사기간(2018. 10. 29~11. 30.) 동안 [별표 5] “공개 무상수리 권고 내역”의 9건에 대하여 자동차제작자의 공개 무상수리 조치 현황을 검토한 결과, 9건 중 ■■주식회사의 ㅍ 등 5건([별표 5]의 연번 1, 2, 3, 4, 9에 해당)만 자동차제작자가 국토교통부에 무상수리계획서[51]를 제출하였고, 무상수리 통지서는 9건 중 4건([별표 5]의 연번 1, 2, 8, 9에 해당)이 자동차 소유자에게 발송된 반면, 2건([별표 5]의 연번 3, 4에 해당)은 작업시간이 많이 걸린다는 사유로 일부만 발송하였고, ◁◁주식회사의 ㄱㄴ 등 3건([별표 5]의 연번 5, 6, 7에 해당)은 아예 무상수리 통지서를 발송하지 않았다.

이에 따라 ◁◁주식회사의 ㄱㄴ는 대상차량 214,735대 중 204대만 무상수리되어 시정률이 0.1%에도 미치치 않는 등 9건 중 6건([별표 5]의 연번 1, 3, 4, 5, 6, 7에 해당)이 시정률 30% 이하로 리콜 시정률(평균 82.6%[52])에 비해 저조한 것으로 나타났다.

---

50) 미국은 리콜 대상연한 기준이 최초 구매 후 15년이나 우리나라는 리콜 대상연한 기준이 없음

51) 무상수리 대상 차량, 원인과 현상 그리고 조치방법을 기술하고 자동차 소유자에게 우편으로 이를 통지하겠다는 내용의 계획서임

52) 2003년부터 2017년까지 총 리콜대상 차량 수 9,610,140대 중 2018년 말까지 리콜된 차량은 7,939,484대로 시정률은 평균 82.6%임

그 결과 리콜되어야 할 결함있는 차량이 리콜되지 않고 있고 자동차제작자들이 무상수리조차 제대로 하지 않고 있어 자동차 안전운행에 지장을 가져올 우려가 있다.

관계기관 의견 국토교통부는 공개 무상수리 권고 제도를 법령 등에 마련하겠다는 등으로 감사결과를 수용하면서 ■■주식회사의 ㅍ와 등 9건에 대하여 자동차 안전운행에 지장을 주는 결함에 해당되는지 여부를 재검토하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 **국토교통부장관**은

① 자동차 안전기준에 적합하지 아니하거나 안전운행에 지장을 주는 등의 결함이 있는 경우 「자동차관리법」 제31조 제1항에 따라 엄격히 시정조치 하도록 하고, 그 외의 하자 등의 사유로 공개 무상수리 권고를 하는 경우에는 법적근거를 마련하여 시행하며, 일정한 조건을 전제로 리콜에 대한 판단을 유보한 사건에 대해서는 사후관리를 철저히 하고

② 법적근거 없이 공개 무상수리 권고 조치를 한 ■■주식회사의 ㅍ 등 [별표 5]의 9개 차종에 대해서 리콜 여부를 다시 검토하는 방안을 마련하시기 바랍니다.**(통보)**

나-2) 심의관련 부정한 영향 방지규정 미흡 등

1. 업무 개요

국토교통부는 구 「자동차관리법 시행규칙」(2018. 11. 23. 국토교통부령 제560호로 개정되기 전의 것) 제45조 등에 따라 제작결함시정명령 등에 관한 국토교통부장관의 자문에 응하기 위하여 구 제작결함심사평가위원회[53](이하 "심평위"라 한다)를 운영하였다.

2. 심의관련 부정한 영향 방지규정 미흡

가. 관계 법령 및 판단기준

제작결함시정(이하 "리콜"이라 한다)은 자동차제작자 등 이해관계자에게 경제적 부담을 줄 뿐만 아니라 전국에 배포되는 일간신문(1종)에 리콜 계획을 공개[54]해야 하는 등으로 '안전하지 못한 차'라는 부정적인 이미지를 줄 수 있기 때문에 자동차제작자, 부품제작사 등 이해관계자들은 리콜을 회피할 목적으로 심평위 위원에게 연구용역, 졸업생 취업 등을 제공하여 심의에 부정적 영향을 미칠 가능성이 있다.[55]

그리고 구 「자동차제작결함심사평가위원회운영규정」(2018. 4. 19. 국토교통부고시 제2018-240호로 개정되기 전의 것) 제5조 제2항에 심평위 위원이 당해 안건과 관련하여 제작·수입사의 용역 또는 자문·연구 등을 수행한 경우 해당 위원은 위원장에게

53) 개정된 「자동차관리법」(2019. 1. 1. 시행) 제47조7에 따라 자동차안전·하자심의위원회로 확대 개편
54) 「자동차관리법 시행규칙」 제41조 제1항
55) 2018. 8. 29. 모 주간지의 "국내 리콜 시스템부터 리콜하라"는 보도 내용에 따르면 "익명을 요구한 자동차회사 내부 관계자는 '회사에서 심평위 소속 교수들에게 산학협동 과제를 빌미로 재정지원과 졸업생 취업을 시켜주면서 관리를 한다'며 '당연히 리콜여부를 심사할 때 자동차제작자 입장을 봐줄 수밖에 없다'고 말했다"라고 되어 있는 등 다수 언론에서 자동차제작자 등이 심평위 심의위원들에게 부정한 영향을 미칠 수 있다는 문제를 제기하고 있음

회피신청을 하도록 되어 있었고, 2018. 4. 19. 같은 운영규정을 개정한 이후에는 해당 위원을 제척하도록 되어 있었다.

그런데 위 운영규정은 제척 또는 회피사유를 심평위 위원들이 '당해 안건과 관련된' 용역 등을 수행한 경우로만 한정하여 당해 안건과 직접적인 관련이 없는 용역을 수행한 경우에는 심평위 위원이 제척 또는 회피신청하지 않아도 되어 심의 관련 부정한 영향을 방지하기에 미흡하였다.

반면 국토교통부가 「건설기술진흥법」에 따라 운영하는 중앙건설기술심위위원회 설계심의분과소위원회에서는 같은 법 시행령 제20조 제1항 제8호에 위원이 최근 2년 이내에 '해당 심의 대상 업체와 관련된' 용역 등을 한 경우 제척하도록 하는 규정을 마련하고 위원을 위촉하거나 심의 개최 전 소속기관 등으로부터 용역수행 현황을 제출받아 제척 대상 여부를 확인하고 있다.

따라서 국토교통부는 자동차제작자, 부품제작사 등이 평소 관리차원에서 위원에게 용역을 줄 수 있으므로 심평위 위원이 해당 심의 대상 업체의 용역 등을 수행 중이거나 수행한 경우에는 회피신청 또는 제척하도록 심평위를 운영하는 것이 타당하다.

나. 감사결과 확인된 문제점

그런데 국토교통부는 심평위 위원이 해당 심의 대상 업체와 관련된 용역 등을 수행한 경우 제척하도록 하는 규정을 마련하지 않은 채 "2항 가"와 같이 제척 또는 회피사유를 심평위 위원들이 '당해 안건과 관련된' 용역 등을 수행한 경우로만 한정하여 당해 안건과 직접적인 관련이 없는 용역을 수행한 경우에는 심평위 위원이

제척 또는 회피신청을 하지 않아도 되는 것으로 심평위를 운영하였다.

그리고 이번 감사원 감사기간(2018. 10. 29~11. 30.) 동안 2013년 1월부터 2018년 6월까지 심평위 위원들의 용역수행 내역을 확인한 결과, [별표 6] “심평위 위원 용역수행 현황”과 같이 총 25명[56] 중 12명의 위원이 자동차제작자, 부품제작사 등 관련 업체로부터 총 42건의 용역(계 4,915,263,375원)을 수행하고 있었는데도 국토교통부는 위원들의 용역수행 현황을 파악하지 않고 있었다.

특히 2015년 1월부터 2018년 11월 현재까지 심평위 위원장을 맡고 있는 A의 경우 [표 19]와 같이 ◁◁주식회사에 ㄱㄴ와 ㄱㄷ의 코일스프링을 제조하여 납품하였던 ◈◈주식회사(대표이사 B, C, D)로부터 2012년 8월부터 2017년 8월까지 총 5회에 걸쳐 계 1억 3,000만 원의 “◈◈ 시트 정적강도 해석기술개발” 용역을 계속 수주하여 수행하면서 2017. 3. 23. 개최된 제98회 심평위 회의에서 한국교통안전공단의 제작결함조사 결과 리콜이 필요하다고 상정된 “◁◁주식회사의 ㄱㄴ와 ㄱㄷ 코일스프링 파손 현상” 안건에 대하여 심의에 참여하여 “공동조사 또는 공개 무상수리 권고”하는 것으로 심사의견서를 내었는데[57] 위 경우도 해당 용역이 당해 안건과 직접적인 관련이 없어 구 「자동차제작결함심사평가위원회 운영규정」(2018. 4. 19. 국토교통부고시 제2018-240호로 개정되기 전의 것)으로는 회피신청 사유에 해당하지 않는다.

56) 2013년부터 2018년까지 위원 수는 총 34명이나 당연직 위원(국토교통부 공무원 3명, 한국소비자보호원 위해정보국장 등 총 4명)과 2018. 4. 19. 신규 위촉된 위원 5명을 제외하였음

57) 심평위는 “공개 무상수리 권고”로 심의·의결하였으며, 국토교통부는 2017. 3. 28. 공개 무상수리 권고 하는 것으로 최종 결정

[표 19] A 위원 용역 수행 내역

(단위: 만 원)

연번	용역명	용역기간	용역비	발주처	심평위 회차	안건명	제작결함 조사결과	위원 심의의견
합계	5회		13,000					
1	◆◆ 시트 정적강도 해석기술개발	2012. 8. 1.~ 2013. 7. 31.	3,000	◆◆ 주식회사				
2	〃	2013. 9. 1.~ 2014. 8. 31.	4,000	〃				
3	〃	2014. 9. 1.~ 2015. 8. 31.	3,000	〃	제98회 (2017. 3. 23.~24.)	◁◁ 주식회사 ㄱㄴ와 ㄱㄷ 코일스프링 파손 현상	리콜 필요	공동조사 또는 공개 무상수리를 권고함
4	〃	2015. 9. 1.~ 2016. 8. 31.	1,500	〃				
5	〃	2016. 9. 1.~ 2017. 8. 31.	1,500	〃				

자료: 국토교통부 등 제출자료 재구성

더욱이 국토교통부는 「자동차관리법」 제47조의7 등에 따라 2019. 1. 1.부터 위 심평위를 확대·개편하여 자동차안전·하자심의위원회를 운영하면서 같은 법 제47조의10 제2항에 위원 제척사유를 위원이 해당사건의 당사자와 친족이거나 친족이었던 경우 등 6가지의 경우로 규정하면서 위원이 해당 심의 대상 업체의 용역 등을 수행하는 경우는 제척사유에 제외되어 있는 등 오히려 위원들이 자동차제작자 등의 로비 등 영향에 취약하게 법령이 바뀌었다.

그 결과 심평위 심의관련 외부의 부정한 영향을 막을 수 있는 규정 미비로 인해 심평위 심의의 객관성·공정성을 해칠 우려가 있다.

3. 심의 안건 사전 미배포

가. 관계 법령 및 판단기준

구 「자동차제작결함심사평가위원회운영규정」[58](2019. 1. 9. 「자동차안전·하자심의

58) 2017. 10. 24. 「자동차관리법」 제47조의7이 신설(2019. 1. 1.시행)되어 심평위가 자동차안전·하자심의위원회로 확대

위원회 운영 등에 관한 규칙」이 제정되기 이전의 것) 제5조 제11항에 따르면 국토교통부 장관은 긴급을 요할 경우를 제외하고 회의소집 시 일시, 장소, 안건 등을 회의 개최 3일 전까지 소집위원에게 통보하도록 되어 있다.[59)]

그리고 심평위에 상정되는 안건인 제작결함조사 결과는 한국교통안전공단의 전문가가 제작결함이 의심되는 자동차에 대하여 수개월에 걸쳐 조사하고 시험·분석한 후 자체 기술위원회[60)]의 검토를 거쳐 국토교통부에 리콜 건의한 것으로 매우 기술적이고 전문적인 내용이다.

따라서 심평위 위원들에게 심의안건을 회의 참석 전에 배포하여 충분한 검토를 할 수 있도록 할 필요가 있다.

국토교통부에서 운영하고 있는 "중앙건설기술심의위원회 설계심의분과소위원회"의 경우 심의 개최 약 20일 전에 안건을 배포하는 등 국토교통부에서 운영하고 있는 4개 위원회(중앙건설기술심의위원회 설계심의분과소위원회, 중앙도시계획위원회, 항공분야 행정처분위원회, 철도기술심의위원회)에서는 짧게는 3일에서 길게는 20일 전에 심의 안건을 위원들에게 배포하고 있다.

나. 감사결과 확인된 문제점

그런데도 국토교통부는 심평위 위원들에게 심의 안건을 사전에 배포하게 되면 자동차제작자의 영업비밀 유출이나 심의의 공정성 논란이 생길 수 있다는 사유로

개편되었고 「자동차제작결함심사평가위원회운영규정」을 대체하는 「자동차안전·하자심의위원회 운영 등에 관한 규칙」이 2019. 1. 9. 시행됨에 따라 감사보고서에서는 구 「자동차제작결함심사평가위원회운영규정」으로 기술하였음

59) 「자동차안전·하자심의위원회 운영 등에 관한 규칙」(자동차안전·하자심의위원회 규정, 2019. 1. 9.시행) 제9조 제2항에는 심의 7일전에 안건 등을 배포하도록 규정

60) 제작결함조사의 기술적인 분석 및 객관성 확보를 위하여 한국교통안전공단에 설치한 결함기술분석전문위원회

심의 안건을 심평위 회의 당일 회의실에서 위원들에게 배포하고 있다.

그 결과 일부 위원들은 전문 분야가 아닌 제작결함조사 결과를 심의 당일 받아 바로 이해하고 심의하기 어려우니 심의 안건을 미리 배부해 달라고 문제를 제기하였고, 해당 분야 전문가도 심의 안건을 미리 받아야 관련 서적, 참고자료 등을 찾아보며 충분히 검토할 수 있어 심도 있는 심의가 가능하다는 의견을 제시하는 등 심평위가 제작결함조사 결과 내용을 충분히 검토하지 못한 채 심의결과를 도출할 우려가 있었다.

관계기관 의견 국토교통부는 감사결과를 수용하면서 2019. 1. 1.부터 구성된 자동차안전·하자심의위원회 위원들이 당해 안건에 대하여 충분히 검토할 수 있도록 위원회 개최 전에 심의 안건을 미리 배포하는 한편, 위원들의 용역수행에 대한 제척 규정을 마련하고 위원들의 용역수행 내역 등을 위원 위촉 시·위원회 개최 전에 확인하는 방안을 강구하여 용역 수행 등이 확인될 경우 해당 안건 심의에서 제척하는 등 업무를 철저히 하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 **국토교통부장관**은

① 제작결함심사평가위원회(현 자동차안전·하자심의위원회) 위원들이 해당 심의 대상 업체와 관련된 용역 등을 수행한 경우 제척하는 규정을 마련하고 심의 전에 위원들이 자동차제작자 등 이해관계자로부터 용역 등을 제공받는지 여부를 확인하는 방안을 강구하며

② 안건을 사전에 충분히 검토하여 심의가 심도 있게 진행될 수 있도록 안건을 미리 배포[61]하도록 하는 방안을 강구하시기 바랍니다.**(통보)**

나-3) 미시정 결함 자동차 판매 관리 부적정

1. 업무 개요

국토교통부는 '자동차안전기준에 적합하지 아니하거나 안전운행에 지장을 주는 등의 결함이 있어 시정조치(이하 "리콜"이라 한다) 대상이 된 자동차'(이하 "결함 있는 자동차"라고 한다)가 적절히 리콜되고 있는지를 자동차제작자로부터 보고받고 있고, 결함이 있다는 사실을 안 날로부터 지체 없이 리콜하지 아니한 자에 대해 과징금을 부과하는 등 결함 있는 자동차를 리콜 없이 판매한 데 대해 관리하고 있다.

2. 관계 법령 및 판단기준

「자동차관리법」 제31조 제1항 및 제5항과 같은 법 시행규칙 제43조 제4항 등에 따르면 자동차제작자는 결함 있는 자동차에 대해 그 사실을 안 날부터 소비자가 그 사실과 그에 따른 리콜 계획을 명확히 알 수 있도록 지체 없이 공개하고 리콜을 하여야 하며, 리콜이 마무리될 때까지 매 분기마다 리콜 진행상황을 국토교통부장관에게 보고하도록 되어 있다.

그리고 「자동차관리법」 제74조 제2항 및 제78조 제1호 등에 따르면 국토교통부

61) 「자동차안전·하자심의위원회 운영 등에 관한 규칙」(자동차안전·하자심의위원회 규정, 2019. 1. 9.시행) 제9조 제2항에는 심의 7일전에 안건 등을 배포하도록 규정

장관은 결함을 은폐·축소 또는 거짓으로 공개하거나 결함사실을 안 날부터 지체 없이 리콜하지 아니한 자 등에 대해 10년 이하의 징역 또는 1억 원 이하의 벌금에 처하고, 매출액의 100분의 1에 해당하는 과징금을 부과할 수 있다고 되어 있다.

한편, 자동차제작자는 리콜에 따른 금전적 손실 등의 사유로 결함 있는 자동차를 리콜하지 아니한 채 판매할 유인이 있다.

따라서 국토교통부는 자동차제작자가 결함 있는 자동차를 리콜하지 아니한 채 판매하였는지, 결함을 은폐·축소하였는지 여부 등을 정기 또는 수시로 확인하고 그 결과에 따라 과징금 부과 및 고발 등 적정한 조치를 하여야 했다.

3. 감사결과 확인된 문제점

그런데 국토교통부는 2018. 11. 30. 감사일 현재까지 결함있는 자동차가 리콜되지 않은 채 판매되었는지 여부에 대해 한번도 확인하지 않고 있었다.

이와 관련하여 감사원 감사기간(2018. 10. 29. ~ 11. 30.) 동안 자동차제작자가 국토교통부에 2018년 1분기부터 3분기까지 분기별로 보고한 리콜 진행상황 자료의 미시정 자동차가 리콜이 개시된 이후에도 계속 판매되었는지 확인[62]한 결과, ◎◎주식회사(대표이사: E)는 전시차로 출고된 자동차(ㄴ)를 영업 실적을 위해 결함사실을 소유자에게 알리지도 않고 판매하거나, □■주식회사(대표이사: F)도 ㄱㄹ 등 자동차에 대해 부품부족 및 작업실수 등의 사유로 결함 사실을 소비자에게 알리지도 않고 판매하는 등 [별표 7] “리콜 대상 자동차 판매 의심 명세”와 같이 결함 있는 자동차 계

62) 미시정 자동차에 대한 차대번호 등 정보가 리콜 진행상황에 포함되어 전산등록하기 시작한 것이 2018년 1분기부터이고, 그 이전 리콜 진행상황 자료에는 차대번호등 정보가 없어 분석 불가

7,010대(안전기준에 부적합한 자동차 2,039대, 안전운행에 지장을 주는 결함이 있는 자동차 4,971대)가 결함이 리콜되지 않은 채 판매된 것으로 의심[63]되었다.

그 결과 결함 있는 자동차를 구매한 소비자들은 결함사실을 모른 채 자동차를 운행하고 있어 자동차 안전운행에 지장 등이 우려된다.

관계기관 의견 국토교통부는 감사원 감사결과를 수용하면서, 앞으로 자동차제작자 등이 리콜 대상 자동차를 소비자에게 알리지도 아니하고 시정조치없이 판매되는 사례가 발생하지 않도록 제도개선 등 재발방지 대책을 마련하겠으며, 감사원 감사기간 중 확인된 의심사례에 대해 사실관계, 법률자문 등을 거쳐 적정하게 조치하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 **국토교통부장관**은

① 앞으로 자동차 안전기준에 적합하지 아니하거나 안전운행에 지장을 주는 등의 결함이 있는 자동차가 시정조치 없이 판매되지 않도록 정기 또는 수시로 조사하고,

② 감사원 감사기간 중 확인된 7,010대에 대해서는 자동차 소유자에게 리콜통지를 하도록 하고, 결함사실에 대한 은폐·축소 및 결함 시정 지연 여부 등을 조사하여 그 결과에 따라 「자동차관리법」 제74조 제2항 및 제3항과 제78조에 따라 고발 및 과징금 부과 등 적정한 조치를 하시기 바랍니다.**(통보)**

63) 위 7,010대의 차량은 자동차제작자가 국토교통부에 결함을 미시정한 것으로 보고된 차량 중 리콜개시 이후에 최초 구매자가 자동차제작사로부터 인수하여 등록한 날짜에 해당되는 차량으로서 결함이 리콜되지 않은 채 판매된 것으로 추정되나 이번 감사기간 중 국토교통부를 통해 해당 자동차제작사에 위 7,010대의 차량이 리콜되지 않은 채 판매되었는지 여부를 확인해주도록 요청하였으나 다수의 자동차제작사가 이를 확인해주지 않았음

나-4) 리콜 대상 대여용 차량 관리방안 미비

1. 업무 개요

국토교통부는 「자동차관리법」 제31조에 따라 자동차 안전기준에 적합하지 아니하거나 안전운행에 지장을 주는 등의 결함이 있는 자동차(이하 "결함 있는 자동차"라고 한다)의 경우에는 자동차제작자가 시정조치(이하 "리콜"이라 한다)하도록 되어 있고, 「여객자동차 운수사업법」 제28조 등에 따라 자동차 대여사업을 하려는 자로 하여금 사업계획을 작성하여 시장·도지사에게 등록하도록 하는 등 자동차 안전관리와 대여사업 관련 업무를 하고 있다.

2. 관계 법령 및 판단기준

우리나라 대여사업용 차량은 2018년 6월 30일 기준 711,033대로 자동차 총 등록대수(22,882,035대)의 3.1%를 차지하고 있다.

그런데 자동차 대여사업자가 리콜에 응하려면 시간과 비용이 소요되므로 리콜 통지를 받고도 결함 있는 자동차를 리콜받지 않은 채 대여용 차량으로 계속 사용할 유인이 있다.

따라서 자동차 대여사업자가 리콜 통지를 받고도 결함 있는 자동차에 대하여 리콜에 응하지 않은 채 대여사업에 사용하지 않도록 할 필요가 있다.

미국의 경우 2004년 안전기준 위반으로 리콜 대상이었던 차량을 자동차 대여사업자가 리콜에 응하지 않은 채 임대하여 두 자매가 사망한 사건이 발생[64]한 사례가

64) 파워스티어링 호스 결함을 이유로 리콜 대상이었으나 리콜이 완료되지 않은 차량을 G와 H 자매가 대여하였는데 고속

있었고, 이와 관련하여 2016. 6. 1.부터 35대 이상의 차량을 보유한 자동차 대여사업자가 리콜되지 않은 결함 있는 차량을 임대하는 것을 미국 연방법으로 금지하고 있다.

3. 감사결과 확인된 문제점

그런데도 국토교통부는 자동차 대여사업자의 리콜대상 차량에 대한 시정조치 의무규정을 마련하지 않고 있다.

이와 관련하여 이번 감사원 감사기간(2018. 10. 29. ~ 11. 30.) 중 확인한 결과, 2018. 6. 30. 기준 리콜되지 않은 차량 2,200,922대[65] 중 93,358대(4.2%)가 리콜에 응하지 않은 대여사업용 차량인 것으로 확인되었다.

그 결과, 대여용 자동차를 이용하는 국민의 안전에 지장을 줄 우려가 있다.

관계기관 의견 국토교통부는 감사결과를 수용하면서 리콜 대상 차량의 경우 리콜에 응하여 시정된 후 임대가 가능하도록 의무화하는 방안을 마련하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 **국토교통부장관**은 제작결함이 있는 차량이 시정조치되지 않은 채 대여사업에 사용되지 않도록 하는 방안을 강구하시기 바랍니다.**(통보)**

도로에서 차량 화재가 발생하여 사망한 사례

65) 「자동차관리법 시행규칙」 제43조 제4항에 따라 매 분기종료 후 20일 이내에 국토교통부장관에게 보고되어 관리되고 있는 차량 대수로서 차대번호(Vehicle Identification Number; VIN)로 보고

나-5) 중고자동차의 리콜 시정 여부 확인기능 미비

1. 업무개요

국토교통부는 「자동차관리법」 제31조에 따라 자동차 안전기준에 적합하지 아니하거나 안전운행에 지장을 주는 등의 결함이 있는 자동차(이하 “결함 있는 자동차”라고 한다)에 대하여 자동차제작자로 하여금 시정조치(이하 “리콜”이라 한다)를 하도록 하고 있고, 같은 법 제58조에 따라 자동차매매업자가 중고자동차의 매매를 알선하는 경우에는 매매 계약을 체결하기 전에 중고자동차의 성능 등을 그 자동차의 매수인에게 서면으로 고지하도록 하는 등 자동차 안전관리와 중고자동차 관리 업무를 하고 있다.

그리고 국토교통부는 한국교통안전공단(이하 “공단”이라 한다)으로 하여금 「자동차관리법 시행규칙」 제44조 제1항 및 「자동차 및 자동차부품의 인증 및 조사 등에 관한 규정」(2018. 10. 1. 국토교통부 고시) 제9조에 따라 자동차리콜센터 홈페이지(www.car.go.kr)를 설치·운영하도록 하면서 자동차 등록번호 입력 시 리콜 대상인지 여부를 확인하는 서비스를 제공하고 있고, 국토교통부는 이에 대한 지도·감독을 하고 있다.

2. 관계 법령 및 판단기준

우리나라 중고자동차 거래대수는 2017년 기준 3,658,887대로 자동차 총등록대수(22,528,295대)의 약 16%를 차지하고 있다.[66)]

그런데 중고자동차 매도인은 리콜에 응하려면 시간과 비용이 소요되므로 결함이 있는 중고자동차에 대하여 리콜을 받지 않고 리콜 대상인지 여부를 매수인에게

66) 개인 간 중고자동차 거래는 2017년 기준 1,389,461대를 차지

알리지 않은 채 판매할 유인이 있고, 중고자동차 매수인은 이를 모르고 구매하는 경우 자동차 안전운행에 지장을 받을 우려가 있다.

한편 미국 감사원(Government Accountability Office: GAO)은 2011년 6월 미국 도로교통안전국(National Highway Traffic Safety Administration: NHTSA)으로 하여금 차대번호[67]를 활용하여 개별차량의 리콜 정보 검색이 가능하도록 권고하였고, 2014년부터 중고자동차 매매 시 잠재 중고자동차 구매자를 보호하기 위해 미국 도로교통안전국 홈페이지에 차대번호를 입력할 경우 해당 차량이 리콜 대상인지, 리콜을 받았는지 여부를 확인할 수 있다.

따라서 중고자동차를 매매할 경우 리콜 대상 중고자동차가 리콜에 응하여 시정되었는지 여부를 매수인이 확인할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있다.

3. 감사결과 확인된 문제점

그런데 공단은 자동차리콜센터 홈페이지를 운영하면서 자동차 등록번호 입력 시 리콜대상 차량인지 여부를 확인할 수 있는 기능은 제공하고 있으나, 리콜을 받았는지 여부를 확인할 수 있는 기능은 제공하지 않고 있는데도 국토교통부는 이를 그대로 두고 있다.

이와 관련하여 이번 감사원 감사기간(2018. 10. 29. ~ 11. 30.) 중 확인한 결과, 리콜 받았는지 여부를 알 수 없었다는 불만신고(신고일: 2017. 12. 5.)와 중고자동차 인수 이전 전(前) 차주가 리콜 받았는지 여부를 확인할 수 없었다는 불만신고(신고일: 2018. 6. 3.)가 접수되는 등의 소비자 불만신고가 자동차리콜센터에 자주 접수되고 있다.

67) 차량의 도난방지, 결함추적 등의 목적으로 부여된 번호로서 차량 식별 번호(Vehicle Identification Number)라고도 함

그 결과 리콜 대상 차량 중 2018년 2분기 기준으로 리콜에 응하지 않고 있는 차량[68] 2,200,922대[69]의 3.6%인 81,188대가 현재 매매용 중고자동차로 등록되어 있어 결함 있는 중고자동차 매매 시 국민 불편 및 안전운행에 지장을 초래할 우려가 있다.

관계기관 의견 국토교통부는 감사결과를 수용하면서 리콜 대상 중고자동차의 리콜 여부를 확인할 수 있도록 자동차리콜센터 홈페이지를 개선하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 **국토교통부장관**은 한국교통안전공단 이사장으로 하여금 자동차 리콜센터 홈페이지를 개선하는 등으로 리콜 대상 중고자동차가 시정조치를 받았는지를 자동차 매수인이 확인할 수 있는 방안을 마련하시기 바랍니다.**(통보)**

68) 「자동차관리법 시행규칙」 제43조 제4항에 따라 매 분기종료 후 20일 이내에 국토교통부장관에게 보고되어 관리되고 있는 차량

69) 하나의 차대번호에 여러 번의 리콜이 중복된 경우 포함

나-6) 리콜통지문 작성기준 미흡

1. 업무 개요

국토교통부는 「자동차관리법」 제31조 제1항에 따라 자동차제작자로 하여금 자동차 안전기준에 적합하지 아니하거나 안전운행에 지장을 주는 등의 결함이 있는 자동차에 대하여 자동차 소유자가 그 사실과 그에 따른 시정조치(이하 “리콜”이라 한다) 계획을 명확히 알 수 있도록 지체 없이 그 사실을 언론 등을 통해 공개하고 리콜하도록 하고 있다.

또한 「자동차관리법」 제31조 제6항에는 자동차제작자가 한국교통안전공단으로 하여금 결함 사실과 그에 따른 리콜계획을 자동차소유자에게 통지(이하 “리콜통지문”이라 한다)하는 업무를 대행하게 하고 있고, 같은 법 시행규칙 제41조에는 자동차제작자로 하여금 서울특별시에 주 사무소를 두고 전국에 배포되는 1개 이상의 일간신문에 리콜계획 내용을 게재하도록 하고 있다.

2. 관계 법령 및 판단기준

「자동차관리법 시행규칙」 제41조 등에 따르면 리콜통지문에는 [표 20]과 같이 제작결함의 내용, 시정조치기간, 제작결함을 시정하지 아니하는 경우 자동차에 미치는 영향과 주의사항 등 결함사실과 리콜계획을 포함하도록 되어 있다.

[표 20] 리콜통지문 내용

규정	내용
「자동차관리법 시행규칙」 제41조 제1항 각 호	1. 제작결함의 내용 2. 제작결함을 시정하지 아니하는 경우 자동차에 미치는 영향과 주의사항 3. 제작결함의 시정조치기간(1년 6개월 이상의 기간을 말한다) • 장소 및 담당부서 4. 자동차제작자가 제작결함의 시정조치비용을 부담한다는 내용 5. 자동차제작자의 귀책사유로 인하여 제작결함의 시정조치를 이행하지 못하는 경우의 보상계획 및 내용 6. 법 제31조의2에 따라 자체 시정한 자동차 시정비용을 보상받을 수 있다는 설명과 보상기간, 보상신청 접수장소 및 연락처 등의 안내 7. 그 밖에 제작결함의 시정을 위하여 국토교통부장관이 필요하다고 인정하는 사항(「자동차 및 자동차 부품의 인증 및 조사 등에 관한 규정」 제8조 제1항)
「자동차 및 자동차부품의 인증 및 조사 등에 관한 규정」 제8조 제1항 각 호	1. 본문의 서두에 "대한민국 「자동차관리법」 제31조에 의하여 이 통지문을 귀하에게 송부합니다."라는 문구 2. "귀하의 자동차는 ○○와 관련된 제작결함이 존재하는 것으로 판명되었음"이라는 문구 또는 "귀하가 구입(귀 기관이 구입)한 ○○부품에서 ○○와 관련된 제작결함이 존재하는 것으로 판명되었음(판명되었으니 회원사 등에 알려주시기 바람)"이라는 문구 3. 시정대상이 된 자동차 부품 또는 장치 등의 설명 4. 제작결함으로 인하여 발생할 수 있는 위험상태 5. 소유자가 시정과정에서 불만이 있을 경우 이의제기를 할 수 있는 연락처 등과 이의제기를 위해 필요한 사항

자료: 「자동차관리법 시행규칙」 및 「자동차 및 자동차부품의 인증 및 조사 등에 관한 규정」 재구성

그리고 자동차 소유자에 결함사실과 리콜계획을 통지할 때는 자동차 소유자가 리콜에 적극적으로 응할 수 있도록 할 필요가 있다.

따라서 자동차 소유자가 이해하기 어려운 전문용어보다는 [표 21]의 미국, 일본 등 사례와 같이 제작결함의 종류, 심각성의 정도에 따라 이해하기 쉬운 용어를 사용하고 그림, 사진 등을 덧붙여 제작결함의 내용과 심각성 등을 쉽게 이해할 수 있게 리콜 통지문 작성기준을 마련하는 것이 필요하다.

[표 21] 외국의 리콜통지문 규정 및 예시

미국의 리콜통지문 작성규정	일본의 리콜통지문 예시
▪ 미국연방규정집(Code of Federal Regulation)에 아래와 같은 규정 등을 포함하여 리콜통지문 내용의 작성기준을 정함 - 충돌가능성이 있는 경우 그 가능성에 대한 언급을 포함하며, 충돌가능성이 없는 경우 결함으로 인해 탑승자 또는 보행자 등에게 발생할 수 있는 피해 등을 포함 - 자동차제작자나딜러 이외의 서비스 시설을 통한 수리의 경우 결함을 시정하기 위해 각 단계에서 요구되는 적절한 그림이 포함된 자세한 묘사를 포함	 ▪ 각 리콜 건에 대해 그림을 이용하여 **결함 부분을 명확히 설명**

자료: 일본 국토교통성 홈페이지 자료 등 재구성

미국 감사원도 2011년 6월 '자동차 안전' 감사결과 미국도로교통안전국에 혼란을 줄 수 있는 전문용어보다는 결함의 심각성에 대하여 명확한 설명을 해야할 것을 권고한 바 있다.

3. 감사결과 확인된 문제점

그런데 국토교통부는 리콜통지문에 포함되어야 할 내용만을 규정하고 있을 뿐, 리콜통지문을 보는 일반인의 기준에서 쉽게 이해할 수 있도록 전문용어를 자제하거나, 그림 삽입 등을 통해 부품 위치를 설명하고, 화재가능성, 충돌가능성, 부상가능성 등 구체적 위험을 적시하는 등의 작성기준을 마련하지 않고 있다.

이와 관련하여 이번 감사원 감사기간(2018. 10. 29. ~ 11. 30.) 중 2018. 1. 1.부터 같은 해 11. 26. 사이에 통지된 리콜통지문 325건을 검토해 본 결과, 그림으로 설명하는 경우는 한 건도 없고 [별표 8] "□○ ㄹㅂ 리콜통지문"의 사례와 같이 □○주식

회사의 리콜통지문 4건만이 결함 부품에 대해 주석을 달아 설명하였을 뿐 나머지는 주석 없이 전문용어를 사용하여 결함내용을 설명하였다.

그리고 위 325건의 리콜통지문 중 □● ㄱㅁ의 현가장치 결함에 대한 리콜통지문(2018. 7. 12. 통지)을 같은 결함에 대한 미국의 리콜통지문과 비교한 결과, [별표 9] "미국과 우리나라의 □● ㄱㅁ 리콜통지문 비교"와 같이 미국의 리콜통지문은 '귀하의 차량에 장착된 후방 차축의 안티롤바를 연결하는 연결고리가 □●의 품질 기준에 미달하는 제품일 가능성이 있습니다. 따라서 이 부품에 이물질이 들어갈 가능성이 있고, 이 경우 차량 사용기간 동안 부품의 마모가 증가하게 되며, 이로 인해 연결고리가 안티롤바에서 이탈하는 경우가 발생할 수 있습니다. 이탈한 부분이 주위의 현가장치에 접촉하여 손상을 입힐 수 있고, 차량 핸들링에 영향을 미치게 되며, 갑작스런 핸들링으로 충돌 위험이 증가할 수 있습니다. 그 결과 후방 차축에서 소음이 발생할 수 있고 계기판에 경고등이 켜지게 됩니다.'라고 되어 있어 결함원인 및 제작결함을 시정하지 않을 때 자동차에 미치는 영향과 충돌가능성에 대해 상세하게 기술한 반면 우리나라의 리콜통지문은 '커넥팅 링크의 이탈로 인하여 현가장치에 손상을 줄 수 있는 가능성이 있어 안전운행에 영향을 미칠 수 있습니다.'라고만 간략히 되어 있어 자동차 소유자가 결함원인 및 자동차의 위험 상태를 정확히 인지하기 어렵게 기술되어 있다.

그 결과 리콜통지문을 받은 자동차 소유자가 자동차의 위험 상태를 정확히 인지하지 못하여 리콜에 적극적으로 응하지 않을 우려가 있다.

관계기관 의견 국토교통부는 감사결과를 수용하면서 알기 쉬운 리콜통지문 작성

기준을 검토하여 작성기준 등을 마련하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 **국토교통부장관**은 자동차제작자가 자동차 소유자에게 보내는 리콜 통지문이 쉬운 용어를 사용하고 구체적 위험성을 적시하는 등 이해하기 쉽게 작성되도록 하는 방안을 강구하시기 바랍니다.**(통보)**

나-7) 자동차 안전기준 위반 관련 과징금 산정 규정 등 불합리

1. 업무 개요

국토교통부는 자동차 안전기준에 적합하지 아니한 자동차를 판매한 자 등에게 과징금을 부과하는 업무를 수행하고 있다.

2. 관계 법령 및 판단기준

「자동차관리법」 제74조 제2항 제1호 및 같은 법 시행령 제15조 제5항 [별표1의2]에 따르면 같은 법 제30조 제1항(제52조에서 준용하는 경우를 포함한다)을 위반하여 자동차 안전기준에 적합하지 아니한 자동차를 판매한 자에게 해당 자동차 매출액의 100분의 1을 초과하지 아니하는 범위 내에서 과징금을 부과할 수 있고, 과징금 상한액은 [표 22]와 같이 연료소비율의 과다 표시 또는 원동기 출력의 과다 표시를 한 경우 100억 원부터 그 밖의 자동차 구조 및 장치가 안전기준에 적합하지 않은 경우 10억 원까지 7가지의 경우로 나누어 규정하고 있으며 「자동차 및 자동차 부품의 인증 및 조사 등에 관한 규정」(2018. 10. 1. 국토교통부 고시) 제7조의11 [별표12의2]에

따르면 자동차제작자[70]가 성능시험대행자의 조사에 적극 협조한 경우와 시정조치(이하 “리콜”이라 한다)가 신속하게 이루어진 경우[71]에 과징금 금액을 2분의 1 또는 4분의 1을 감경할 수 있도록 규정되어 있다.

[표 22] 과징금 산정 기준

위반행위	과징금 산정비율	과징금 상한액
「자동차관리법」 제31조 제1항 제1호 또는 제2호에 따른 연료소비율의 과다 표시 또는 원동기 출력의 과다 표시를 한 경우로서 같은 법 제29조에 따른 자동차 안전기준에 적합하지 않은 경우	해당 자동차 매출액의 100분의 1	100억 원
주행장치 중 국토교통부령으로 정하는 장치가 「자동차관리법」 제29조에 따른 자동차 안전기준에 적합하지 않은 경우		50억 원
조향장치 중 국토교통부령으로 정하는 장치가 「자동차관리법」 제29조에 따른 자동차 안전기준에 적합하지 않은 경우		50억 원
제동장치 중 국토교통부령으로 정하는 장치가 「자동차관리법」 제29조에 따른 자동차 안전기준에 적합하지 않은 경우		50억 원
연료장치 및 전기·전자장치 중 국토교통부령으로 정하는 장치가 「자동차관리법」 제29조에 따른 자동차 안전기준에 적합하지 않은 경우		50억 원
차체 및 차대 중 국토교통부령으로 정하는 장치가 「자동차관리법」 제29조에 따른 자동차 안전기준에 적합하지 않은 경우		50억 원
그 밖의 자동차의 구조 및 장치가 「자동차관리법」 제29조에 따른 자동차 안전기준에 적합하지 않은 경우		10억 원

자료: 「자동차관리법 시행령」 제15조 제5항 [별표1의2] 재구성

그런데 위 7가지의 경우 중 가장 경미한 것으로 분류된 “그 밖의 자동차의 구조 및 장치가 「자동차관리법」 제29조에 따른 자동차 안전기준에 적합하지 아니한 경우”에는 조명장치, 완충장치 등 자동차 운전자 등의 안전과 직접적 관련이 많은 사항이 포함되는 반면, 경고문구 위치 등 자동차 운전자의 안전과 직접적 관련이 상대적으로 적은 항목도 있으므로 위반행위의 중요도를 보다 세분화하여 과징금 부과 상한 규정을 달리 적용하는 것이 합리적이다.

70) 자동차를 제작·조립 및 수입하려는 자(「자동차관리법」 제30조)
71) 리콜 개시일 이후 3개월 이내에 시정률 90%에 도달한 경우: 1/2, 리콜 개시일 이후 6개월 이내에 시정률 90%에 도달한 경우: 1/4

또한, 자발적인 리콜의 경우에도 강제리콜의 경우와 같은 수준의 과징금이 부과된다면, 자동차제작자가 자발적으로 리콜 조치를 할 유인이 없고 한국교통안전공단의 조사에 의한 리콜 명령이 있을 때까지 결함을 은폐할 우려가 있으므로 자발적 리콜이 활발히 이루어지도록 자동차제작자가 자발적으로 리콜하였을 경우 과징금을 감경할 필요가 있다.

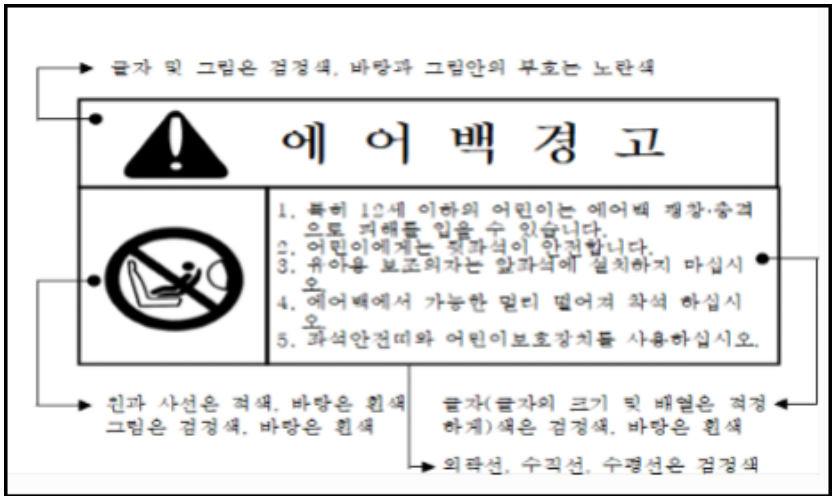
3. 감사결과 확인된 문제점

그런데도 「자동차관리법 시행령」 제15조 제5항 [별표 1의2]에서 “그 밖의 자동차의 구조 및 장치가 법 제29조에 따른 자동차안전기준에 적합하지 아니한 경우”에는 경고문구 위치 오표기 등 경미한 사항 위반으로 자동차 운전자의 안전과 직접적 관련이 상대적으로 적은 사항에 대해서도 조명장치, 완충장치 등 자동차 운전자 등의 안전과 직접적 관련이 큰 사항과 동일하게 과징금 부과비율이 매출액의 100분의 1, 상한액 10억 원으로 규정하고 있고, 자발적으로 리콜한 경우에 대해서는 감경하는 규정이 없는 실정이다.

이와 관련하여 □△주식회사는 [그림 5]와 같은 자동차 에어백 경고문구를 표기하면서 운전석 햇빛가리개에 표기하도록 되어 있는 「자동차 및 자동차부품의 인증 및 조사 등에 관한 규칙」 제102조 제3항의 규정과 달리 조수석 햇빛가리개에 표기[72] 하였음을 뒤늦게 인지하고 2018. 5. 25. 자발적으로 리콜을 하였으나, 「자동차관리법」 제29조에 따른 자동차 안전기준에 적합하지 않은 경우에 해당하여 최대 상한액 10억 원의 과징금이 감경 없이 부과될 예정이다.

72) 유럽과 중국기준에 따라 표기하였다고 주장

[그림 5] 자동차 에어백 경고 문구(제102조 제3항 관련)



자료: 「자동차 및 자동차부품의 인증 및 조사 등에 관한 규칙」 제102조 제3항 [별표14의5]

그 결과 경미한 자동차 안전기준 위반사항에 대해 과도한 과징금이 부과되고, 자동차제작자의 자발적인 리콜을 유인하지 못할 우려가 있는 실정이다.

관계기관 의견 국토교통부는 감사결과를 수용하면서 경미한 사항과 자발적 리콜에 대한 자동차 안전기준 위반 과징금 경감에 대한 합리적인 방안을 마련하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 **국토교통부장관**은 경고문구 위치 오표기 등 경미한 자동차 안전기준 위반사항에 대한 과징금이 과도하지 않도록 합리적인 과징금 산정기준을 마련하고 자동차제작자의 자발적 리콜을 유인할 수 있도록 자발적 리콜에 대한 감경기준을 신설하시기 바랍니다.**(통보)**

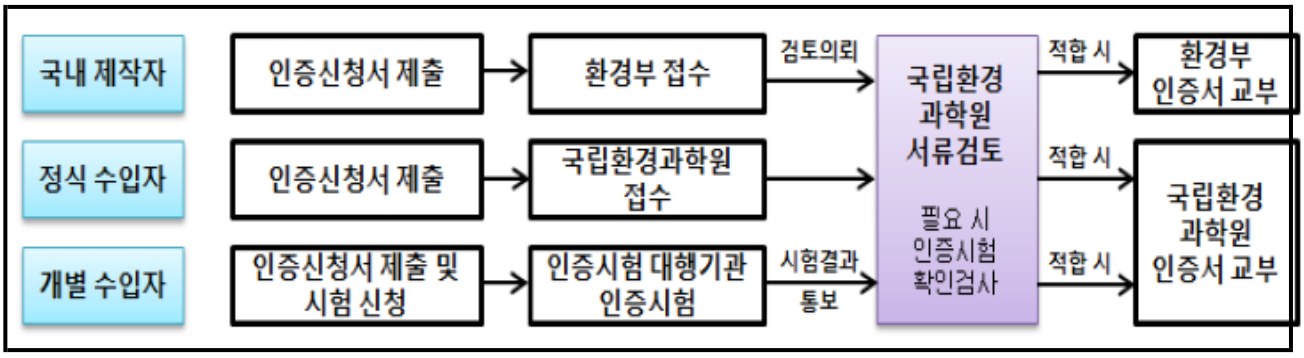
다. 배출가스·소음 – 인증 및 검사 분야

실 태[73]

1] 인증

「대기환경보전법」 제48조에 따르면 자동차제작자[74]는 환경부장관으로부터 자동차 배출가스가 배출가스보증기간에 배출허용기준에 맞게 유지될 수 있다는 인증을 받도록 되어 있고 배기량 등 중요한 사항을 변경할 경우 변경인증을 받도록 되어 있다. 위 인증은 [그림 6]과 같이 국내 제작 자동차는 환경부에서, 수입자동차는 국립환경과학원에서 각각 인증을 담당하고 있다.

[그림 6] 자동차 배출가스 인증 절차



주: 개별 수입자는 외국의 자동차제작자가 아닌 자로부터 자동차를 수입하는 자를 말함

자료 : 환경부 제출자료 재구성

73) 자동차 배출가스와 소음의 관리방식이 유사하고 이번 감사원 감사 지적사항의 대부분이 배출가스와 관련한 사항이므로 실태는 배출가스에 관한 내용에 대해서만 기술하였음

74) 자동차를 제작(수입을 포함)하려는 자(「대기환경보전법」 제46조 및 「소음관리법」 제30조)

2) 검사

환경부는「대기환경보전법 시행령」제63조 제3항 등에 따라 국립환경과학원으로 하여금 자동차 배출가스 분야 검사를 실시하도록 하고 있다. 위 검사는 [그림 7]과 같이 제작 전 단계에서 실시하는 인증시험확인검사, 생산단계에서 실시하는 수시검사, 운행단계에서 실시하는 결함확인검사로 나눌 수 있다.

[그림 7] 배출가스 분야 검사 현황

단계	검사	주요 내용
제작 前단계	인증시험확인검사	○ 신차 배출가스의 기준 준수 여부 확인 (임의설정, 인증서류조작 등 확인)
생산 단계	수시검사	○ 양산중인 차량의 기준 준수 여부 확인 (생산품질, 생산품이 인증내용과 일치하는지 여부 등 확인)
운행 단계	결함확인검사	○ 판매 후 소유자가 운행중인 차량의 기준준수여부 확인 (배출가스 보증기간 내 기준만족 여부 등 확인)

자료: 환경부 제출자료 재구성

(가) 인증시험확인검사

자동차 배출가스 인증 시 자동차제작자가 제출한 인증시험결과 등에 대한 임의설정[75]이나 서류조작 여부 등을 확인하기 위해「대기환경보전법 시행규칙」제65조 등에 따라 실시하는 검사로서 환경부(국립환경과학원)는 [표 23]과 같이 2013년부터 2016년까지 전체 인증신청건수 중 2.2~3.7%에 대해 확인검사를 실시하다가 2017년 12.7%로 인증시험확인검사 비율을 늘렸으며 최근 5년간(2013~2017년) 총 40건의 인증시험확인검사를 실시하여 임의설정 등 3건(7.5%)의 규정위반 사항을 확인하였다.

75) 인증검사규정 제2조 제19호에 따르면 '임의설정'이란 일반적인 운전 및 사용조건에서 배출가스 시험모드와 다르게 배출가스 관련 부품의 기능이 저하되도록 그 부품의 기능을 정지, 지연, 변조하는 행위로 규정

[표 23] 인증시험확인검사 실시 현황(2013~2017년)

(단위: 건, %)

연도	인증신청 건수	확인검사		임의설정 등 확인 건수
		건수	인증신청 건수 대비 비율	
계	714	40	5.6	3
2013년	88	3	3.4	0
2014년	131	5	3.8	1
2015년	179	4	2.2	0
2016년	136	5	3.7	0
2017년	180	23	12.8	2

자료 : 환경부 제출자료 재구성

(나) 수시검사

자동차 배출가스 인증을 받아 제작 중인 자동차에 대하여 배출허용기준을 만족하는지 여부를 확인하기 위해 「대기환경보전법」 제50조 등에 따라 실시하는 검사로서 시험대상 차종이 선정되면 출고장에 대기 중인 해당 차종의 차량을 무작위로 선정하여 배출가스 시험을 실시하고 있다. 환경부(국립환경과학원)는 [표 24]와 같이 최근 5년간(2013~2017년) 총 273건의 수시검사를 실시하여 임의설정, 배출가스 허용기준 부적합, 변경인증 미이행 등 6건(2.2%)의 위법 사실을 확인하여 인증취소 및 리콜(대상차량 총 138,833대)을 실시하였다.

[표 24] 수시검사 실시 현황(2013~2017년)

(단위: 건, 대)

연도	수시검사건수	위반 건수				리콜 대수
		계	임의설정	기준 부적합	변경인증 미이행	
계	273	6	2	2	2	138,833
2013년주)	0	0	0	0	0	0
2014년	101	0	0	0	0	0
2015년	59	2	1	1	0	127,346
2016년	59	4	1	1	2	11,487
2017년	54	0	0	0	0	0

주: 2013년에는 수시검사를 실시하지 않는 대신 2014년에 수시검사 건수를 평소의 2배 가량 늘려 실시

자료: 환경부 제출자료 재구성

(다) 결함확인검사

소비자가 구매하여 운행 중인 자동차에 대하여 보증기간[76] 내 배출가스 허용기준을 만족하는지 여부를 확인하기 위하여 「대기환경보전법」 제51조 등에 따라 실시하는 검사로서 시험대상 차종이 선정되면 해당 차종의 차량 소유자의 동의를 받아 배출가스 시험을 실시하고 있다. 환경부(국립환경과학원)는 [표 25]와 같이 최근 5년간(2013~2017년) 총 56건의 결함확인검사를 실시하여 5건(8.9%)의 배출가스 허용기준 부적합 사실을 적발하여 리콜(대상차량 총 244,578대)을 실시하였다.

[표 25] 결함확인검사 실시현황(2013~2017년)

(단위: 건, 대)

연도	결함확인검사건수	기준 부적합	
		건수	리콜 대수
계	56	5	244,578
2013년	8	0	0
2014년	11	0	0
2015년	10	1	9,812
2016년	15	1	15,056
2017년	12	3	219,710

자료 : 국립환경과학원제출자료 재구성

(라) 자동차 배출가스 시험 방법

자동차 배출가스는 [사진 1]과 같이 주로 차대동력계를 이용하여 시험하게 되는데 자동차를 롤러 위에서 운전하는 방식으로 실내에서 실제 도로 주행과 유사하게 재현하여 배출가스를 측정하게 되며, 이와 다르게 [사진 2]와 같이 자동차에 이동식 배출가스 측정장치를 탑재하여 실제 도로에서 주행하면서 측정하는 실도로 배출가스 시험방법도 있다.

76) 인증 당시 적용한 제작차 배출가스 허용기준을 준수하여야 하는 기간으로서 2013년 이후 제작된 자동차를 기준으로 하면 경유차는 '10년 또는 160,000㎞', 휘발유차는 '10년 또는 192,000㎞'

[사진 1] 차대동력계 시험 사진



자료: 국립환경과학원 제출자료 재구성

[사진 2] 이동식 배출가스 측정장치

승용차	대형차
	

자료: 국립환경과학원 제출자료 재구성

문제점

다-1) 배출가스 및 소음 미인증 차량 등록 업무 부실 수행 등

1. 업무 개요

창원시 등 [별표 10] 기재 5개 지방자치단체는 「자동차관리법」 제9조에 따라 개별자동차[77] 수입자 등이 등록 신청한 차량에 대하여 자동차등록증을 발급하는 등 자동차 등록업무를 수행하고 있다.

2. 관계 법령 및 판단기준

「자동차관리법」 제9조 제5호에 따르면 지방자치단체의 장은 「대기환경보전법」 제48조 및 「소음·진동관리법」 제31조에 따른 제작차[78] 인증을 받지 아니한 자동차를 등록하려는 경우 등록을 거부하도록 되어 있고, 「자동차등록령」 제17조 및 제33조에 따르면 등록관청은 등록을 마친 후에 제작차 인증을 받지 아니한 사실이 확인된 경우에는 일정한 이의신청 절차를 거쳐 그 등록을 말소하도록 되어 있다.

그리고 「대기환경보전법」 제48조 제1항에 따르면 자동차제작자가 자동차를 제작하려면 미리 환경부장관으로부터 그 자동차의 배출가스가 배출가스 보증기간에 제작차 배출허용기준에 맞게 유지될 수 있다는 인증을 받도록 되어 있고, 「소음·진동관리법」 제31조 제1항에 따르면 자동차제작자가 자동차를 제작하려면 미리 제작차의

77) 외국의 자동차제작자가 아닌 자로부터 수입된 자동차
78) 「대기환경보전법」 및 「소음·진동관리법」에 자동차를 제작(수입을 포함한다)하려는 자(이하 "자동차제작자"라 한다)는 그 자동차(이하 "제작차"라 한다) … (이하 생략)로 규정하고 있음

소음이 제작차 소음허용기준에 적합하다는 환경부장관의 인증을 받도록 되어 있다.

또한 「제작자동차 인증 및 검사 방법과 절차 등에 관한 규정」(환경부 고시) 제8조 제6항에 따르면 개별자동차 수입자가 국내에서 인증 또는 인증생략 신청을 할 때에는 시험기관에서 시험이 불가능한 경우 외국 공인기관의 인증 시 제출한 시험결과서류로 갈음할 수 있도록 규정되어 있다.

한편 「형법」 제137조에 따르면 위계로써 공무원의 직무집행을 방해한 자는 5년 이하의 징역 또는 1천만 원 이하의 벌금에 처하도록 되어 있고, 같은 법 제225조에 따르면 행사할 목적으로 공무원 또는 공무소의 문서 또는 도화를 위조 또는 변조한 자는 10년 이하의 징역에 처하도록 되어 있으며, 같은 법 제229조에 따르면 제225조의 죄에 의하여 만들어진 문서를 행사한 자는 그 죄에 정한 형에 처하도록 되어 있다.

따라서 지방자치단체가 개별자동차의 신규 등록 신청을 받았을 때는 배출가스 인증서류 및 소음 인증서류가 모두 구비되어 있는지 반드시 확인하고 인증서류를 갖추지 않은 경우 해당 자동차의 등록을 거부하여야 하며 배출가스·소음 인증서류를 위조하여 개별자동차 신규 등록을 한 사실을 알게 된 경우에는 그 등록을 말소할 수 있도록 현 등록지 관할 지방자치단체의 장에게 통보하고, 해당 업체 등에 대한 고발, 수사의뢰 등을 하여야 한다.

3. 감사결과 확인된 문제점

가. 인증서류를 확인하지 않은 채 등록

그런데 창원시 차량등록사업소 □과 I는 2015. 11. 25. J가 배출가스 인증서

류 및 소음 인증서류를 구비하지 않고 ΩΩ ㄱㅂ 차량에 대하여 신규 등록을 신청하였는데도 신청서류 구비 여부 등을 제대로 검토하지 아니한 채 그대로 접수하고 위 차량에 대하여 자동차 등록원부에 기재한 후 곧바로 자동차 등록증(현 등록지: 창원시)을 발급하는 등 [별표 10] “자동차 등록 업무 부실 수행 관련자 명세”와 같이 2014. 12. 19.부터 2018. 6. 8.까지 개별자동차 수입자가 6대의 수입차를 배출가스 인증서류 및 소음 인증서류를 구비하지 않고 신규 등록을 신청하였는데도 창원시 등 5개 지방자치단체의 자동차 등록 업무 관련자 6명은 신청서류 구비 여부 등을 제대로 검토하지 아니한 채 그대로 접수하여 위 차량에 대하여 자동차 등록원부에 기재한 후 신청당일에 자동차 등록증을 발급하였다.

한편 이번 감사원 감사기간(2018. 10. 29.~11. 30.) 중 확인한 결과, [별표 10]의 6대 차량은 외국에서 수입된 개별자동차로서 인증시험 기관에서 배출가스 및 소음 인증 또는 인증생략을 받아야 하는 차량이었으나 인증시험기관인 국립환경과학원이나 한국환경공단으로부터 개별자동차 배출가스 및 소음 인증서 또는 인증생략서를 발급받은 적이 없는 것으로 나타났다.[79)]

그 결과 자동차 인증시험기관으로부터 배출가스 및 소음 인증을 받지 아니한 위 차량이 현재까지 운행되고 있는 결과를 초래하였다.

나. 위조된 배출가스·소음 인증서류로 차량 등록

과천시(안전도시경제국 ■과)는 「자동차관리법」 제9조에 따라 자동차 등록업무를

79) 서울특별시 동대문구의 ㄱㅅ(◀◀차)의 경우 2014. 10. 14. 한국환경공단에 배출가스 및 소음 인증시험 신청을 하였으나 실제 시험에 응하지는 않음

하면서 개별자동차[80] 수입자인 □▲(대표자: K)가 2016. 7. 1. 등록 신청한 이탈리아 □▷社의 ㄱㅇ 차량에 대하여 같은 날 자동차등록증을 발급하는 등 [표 26]과 같이 2016. 7. 1.부터 2017. 1. 13.까지 위 차량을 포함한 4대의 개별자동차에 대하여 자동차 등록증을 발급하였다.

[표 26] 배출가스·소음 인증 없이 등록된 자동차 명세

연번	차량명 (제작자명)	신청·등록일자	등록 신청인 (소재지)	차량등록번호 (통관당시 차대번호)	현 등록지	소유자	수입자
1	ㄱㅇ (□▷)	2016. 7. 1.	□▶ (경기도 용인시)	-	군산시	-	□▲
2	ㄱㅈ (□▷)	2016. 10. 13.		-	창원시	-	-
3	ㄱㅊ (□▼)	2016. 10. 26.	□▽ (경기도 화성시)	-	대구광역시 수성구	-	-
4	ㄱㅋ (□◁)	2017. 1. 13.		-	서울 영등포	-	-

자료: 국토교통부 자동차관리정보시스템, 과천시 제출자료 재구성

그런데 이번 감사원 감사기간 중 [표 26]의 4대 차량의 배출가스 및 소음 인증 여부를 확인한 결과, 2015년 9월부터 2017년 1월까지 □▶(경기도 용인시, ㄱㅇ, ㄱㅈ 등 2건)와 □▽(경기도 화성시, ㄱㅊ, ㄱㅋ 등 2건) 2개의 인증대행업체가 신청인으로 되어 있는 위 ㄱㅇ 등 개별자동차 4대에 대한 배출가스 및 소음 인증생략서[81]가 한국환경공단이 발급한 적이 없는 위조[82]된 문서인 것으로 드러났다.

그런데도 과천시는 2016. 7. 1.부터 2017. 1. 13.까지 위 ㄱㅇ 등 4대의 차량에

80) 「제작자동차 인증 및 검사방법과 절차 등에 관한 규정(환경부 고시)」 제2조에 '개별자동차란 외국의 자동차제작자가 아닌 자로부터 수입된 자동차를 말한다'로 정의

81) 「대기환경보전법」 제48조 제1항, 같은 법 시행령 제47조 제2항 제7호 및 「제작자동차 인증 및 검사 방법과 절차 등에 관한 규정(환경부 고시)」제4조에 따라 개별 수입된 자동차로 한국환경공단으로부터 배출가스와 소음에 대한 적합시험 성적서를 받은 경우 이를 근거로 인증생략서 발급

82) □▼ ㄱㅊ의 경우 당초 한국환경공단의 소음 인증검사에서 부적합 판정을 받자 인증서류를 위조하여 과천시에 제출

대한 신규등록 신청서류를 접수하고 이를 검토하면서 제출된 서류 중에 배출가스 및 소음 인증생략 서류가 위조된 것이라는 점을 인지하지 못한 채 진실한 것으로 오인하여 그대로 접수하고 위 차량들에 대하여 자동차 등록원부에 기재한 후 자동차등록증을 발급하였다.

그 결과 배출가스 및 소음 인증을 받지 못한 위 차량 4대가 등록되어 현재까지 운행되고 있고, 과천시의 정당한 자동차등록사무가 방해되는 결과가 초래되었다.

관계기관 의견 창원시 등 5개 기관은 감사결과를 수용하면서 위법하게 등록된 차량에 대하여 관계 법령에 따른 적정한 조치를 할 것이라는 의견을 제시하였다.

또한 과천시는 감사결과를 수용하면서 위법하게 등록된 차량 및 관련자들에게 관계 법령에 따른 법적·행정적 조치를 할 것이라는 의견을 제시하였다.

조치할 사항

창원시 등 [별표 10] 기재 4개 지방자치단체장(과천시장 제외)은

① 배출가스 및 소음 인증을 받지 않고 등록된 [별표 10]의 5대 차량(과천시에서 등록한 1대의 차량 제외)에 대하여 「자동차등록령」 제33조에 따라 일정한 이의신청 절차를 거쳐 그 등록을 말소(현 등록지가 해당 지방자치단체가 아닐 경우 그 등록을 말소할 수 있도록 현 등록지 관할 지방자치단체의 장에게 통보)하는 등의 방안을 마련하고**(통보)**

② 앞으로 배출가스 및 소음 인증서류가 첨부되지 아니한 개별자동차에 대하여

자동차등록증을 발급하는 일이 없도록 자동차 등록업무를 철저히 하며

③ 관련자에게는 주의를 촉구하시기 바랍니다.**(주의)**

과천시장은

① 배출가스 및 소음 인증을 받지 않고 등록된 □◁ ㄱㅌ 차량과 [표 26]의 4대 차량에 대하여「자동차등록령」제33조에 따라 일정한 이의신청 절차를 거쳐 그 등록을 말소(현 등록지가 해당 지방자치단체가 아닐 경우 그 등록을 말소할 수 있도록 현 등록지 관할 지방자치단체의 장에게 통보)하는 등의 방안을 마련하고

② □▶, □▽ 등 배출가스 및 소음 인증서류 위조와 관련된 업체들을 수사기관에 수사의뢰하는 방안을 마련하며**(통보)**

③ 앞으로 배출가스 및 소음 인증서류가 첨부되지 아니한 개별자동차에 대하여 자동차등록증을 발급하는 일이 없도록 자동차 등록업무를 철저히 하고

④ 관련자에게는 주의를 촉구하시기 바랍니다.**(주의)**

다-2) 개별자동차[83] 등록 시 환경인증 여부 확인체계 미흡

1. 업무 개요

환경부는 「대기환경보전법」 제87조 제2항 및 같은 법 시행령 제66조 제1항 제4호에 따라 한국환경공단에 같은 법 제48조 제1항 단서에 따른 자동차 배출가스 및 소음 인증생략 업무를 위탁하고 이를 지도·감독하고 있다.

2. 관계 법령 및 판단기준

「대기환경보전법」 제48조 제1항에 따르면 자동차제작(수입 포함)자가 자동차를 제작하려면 미리 환경부장관으로부터 그 자동차의 배출가스가 배출가스보증기간[84]에 제작차 배출허용기준에 맞게 유지될 수 있다는 인증을 받도록 되어 있고, 「소음·진동관리법」 제31조 제1항에 따르면 자동차제작자가 자동차를 제작하려면 미리 제작차의 소음이 제작차 소음허용기준에 적합하다는 환경부장관의 인증을 받도록 되어 있다.

그리고 「자동차관리법」 제9조에 따르면 지방자치단체의 장은 「대기환경보전법」 제48조 및 「소음·진동관리법」 제31조에 따른 제작차 인증을 받지 아니한 자동차를 등록하려는 경우 등록을 거부하도록 되어 있다.

한편 현재 지방자치단체에서는 신청된 개별자동차에 대하여 신규 등록을 하려는 경우 자동차의 제원, 등록정보 등을 관리하기 위해 국토교통부가 구축하여 각 지방

83) 「제작자동차 인증 및 검사 방법과 절차 등에 관한 규정(환경부 고시)」 제2조에 '개별자동차란 외국의 자동차제작자가 아닌 자로부터 수입된 자동차를 말한다'로 정의

84) 보증기간: 2013년 이후 제작된 자동차를 기준으로 하면 경유차는 '10년 또는 160,000㎞', 휘발유차는 '10년 또는 192,000㎞'

자치단체에서 접속·활용하는 ‘자동차관리정보시스템’을 통해 등록자동차의 제원, 차대번호[85](VIN) 등 각종 정보가 일치되는지 등을 확인한 후 등록여부를 결정하고 있다. 그런데 개별자동차의 수입자, 소유자, 인증대행업자 등이 배출가스 및 소음 인증서류를 위조·변조하여 지방자치단체에 해당 자동차의 등록을 신청하는 경우 지방자치단체 담당공무원이 제출된 인증서류의 진실 여부를 확인하고자 하여도 위 시스템에 배출가스 및 소음 인증 관련 정보가 없어 확인이 불가능하고, 별도로 한국환경공단에 직접 문의하여 확인하여야 하는 등 매우 불편한 실정이다.

따라서 환경부는 지방자치단체 자동차 등록 담당공무원이 자동차 등록신청을 받았을 때 해당 차량의 차대번호 등을 통해 위 시스템에서 배출가스 및 소음 인증을 실제로 받았는지 여부를 쉽게 확인할 수 있도록 국토교통부와 협의하여 개별자동차의 배출가스 및 소음 인증자료를 위 시스템에 연계·제공하는 방안을 마련할 필요가 있다.

3. 감사결과 확인된 문제점

그런데 환경부는 국토교통부의 자동차관리정보시스템에 개별자동차의 배출가스 및 소음 인증자료를 제공하도록 하는 등의 시스템을 구축하지 않고 있다.

이와 관련하여 이번 감사원 감사기간(2018. 10. 29. ~ 11. 30.) 중 과천시의 개별자동차 등록 및 관리사무를 살펴본 결과, [표 27]과 같이 2016년 7월부터 2017년 1월까지 □▷社 ㄱㅇ 등 4대의 차량을 등록하는 과정에서 수입자 또는 인증대행업자가 위조하여 제출한 배출가스 및 소음 인증생략서가 정교하여 담당공무원은 진실한 것으로 오인하여 그대로 자동차등록증을 발급한 사실이 있는 등 지방자치단체의 자동차 등록

85) 차량의 도난방지, 결함추적 등의 목적으로 부여된 번호로서 차량 식별 번호(Vehicle Identification Number)라고도 함

사무 수행에 취약점이 있는 것으로 드러났다.

[표 27] 위조한 환경인증서류로 등록된 차량 명세

연번	차량명 (제작자명)	신청· 등록일자	등록 신청자 (소재지)	차량등록번호 (통관 당시 차대번호)	현 등록지	소유자	수입자
1	ㄱㅇ (□▷)	2016. 7. 1.	□▶ (경기도 용인시)	-	군산시	-	□▲
2	ㄱㅈ (□▷)	2016. 10. 13.		-	창원시	-	-
3	ㄱㅊ (□▼)	2016. 10. 26.	□▽ (경기도 화성시)	-	대구광역시 수성구	-	-
4	ㄱㅋ (□◁)	2017. 1. 13.		-	서울 영등포	-	-

자료: 국토교통부 자동차관리정보시스템, 과천시 제출자료 재구성

관계기관 의견 및 검토결과 환경부는 감사결과를 수용하면서 국토교통부와 협의하여 지방자치단체에서 자동차 등록사무를 수행할 때 환경인증을 적정하게 받았는지 확인할 수 있는 시스템을 구축하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 **환경부장관**은 국토교통부장관과 협의하여 지방자치단체 자동차 등록 담당공무원이 차대번호 등을 통해 환경인증을 받았는지 여부를 자동차관리정보시스템에서 쉽게 확인할 수 있도록 개별자동차의 환경인증자료를 위 시스템에 연계·제공하는 방안을 마련하시기 바랍니다.**(통보)**

다-3) 배출가스 인증업무 시 확인검사대상 선정 등 부적정

1. 업무 개요

국립환경과학원은 「제작자동차 인증 및 검사 방법과 절차 등에 관한 규정」(이하 "인증검사규정"이라 한다) 제26조 제4항 등에 따라 자동차 인증 시 자동차제작자가 제출한 자체 시험결과에 대해 필요시 확인검사를 실시하면서, 2017년 5월에는 임의설정,[86] 시험성적서 위·변조 사태 등에 따른 인증심사를 강화하기 위해 확인검사를 확대하는 내용 등이 포함된 '제작자동차 인증 확인검사 계획'을 자체적으로 마련하고 이를 사후관리하고 있다.

2. 관계 법령 및 판단기준

확인검사는 서류검토만으로 확인하기 어려운 임의설정이나 서류조작 등을 걸러내는 등 인증제도의 실효성을 높일 수 있는 중요한 수단으로서, 위 계획에 따르면 허위인증[87]으로 재인증을 신청한 차종, 새로운 법규 적용[88] 차종 중 자동차제작자별 대표차종에 대하여 확인검사를 실시하되 기본인증[89] 신청 건수 대비 확인검사 실시 건수 비율(이하 "확인검사비율"이라 한다)을 2017년 10%에서 2018년 20%까지 확대[90]하는 것으로 되어 있다.

따라서 위 관서는 위 계획에 따라 확인검사비율을 늘리되, 확인검사 대상 선정이 일부 자동차제작자에 편중되지 않도록 하고, 「대기환경보전법」 제48조에 따른 제작차에

86) 인증검사규정 제2조 제19호에 따르면 '임의설정'이란 일반적인 운전 및 사용조건에서 배출가스 시험모드와 다르게 배출가스 관련 부품의 기능이 저하되도록 그 부품의 기능을 정지, 지연, 변조하는 행위로 규정
87) 시험성적서를 위·변조하여 인증을 받은 경우
88) 환경부는 2017년부터 중·소형 경유차 배출가스 검사방법을 변경(정속주행→변속주행)하고, 실도로 측정도 추가
89) 「대기환경보전법」 제48조 제1항에 따른 최초 인증
90) 미국의 경우 신규 인증 신청 시 20~30% 확인검사를 실시

대한 인증 위반행위를 한 이력이 있는 차종은 특별히 확인검사 대상에 포함되도록 할 필요가 있다.

3. 감사결과 확인된 문제점

그런데 위 관서는 2018년 확인검사비율을 2017년 5월 대책발표 이후 확인검사 비율인 14%[91]보다 4%p 적은 10%[92]로 줄이는 등 위 계획과 다르게 확인검사제도를 운영하고 있다.

그리고 이번 감사원 감사기간(2018. 10. 29. ~ 11. 30.) 중 2015년 9월 미국에서 발생한 폭스바겐 사태[93] 이후 2018년 9월까지 자동차제작자별 확인검사 실시 현황을 검토한 결과, 20개 자동차제작자[94] 중 ◁◁주식회사는 5회, □◀주식회사는 10회 확인검사를 받은 반면, 주식회사 □◇, □◁유한회사 등 7개 자동차제작자[95]는 확인검사를 한 차례도 받지 않는 등 확인검사 대상 선정이 일부 자동차제작자에 편중[96] 되어 있었다.

또한 2015년 9월 이후 인증 시 자동차제작자의 위법·부당한 행위에 따라 과징금 등 행정처분을 받은 ◇◇주식회사 등 7개 자동차제작자[97]에 대한 확인검사 실시 여부를 검토한 결과, ◇◇주식회사의 경우 「대기환경보전법」 제56조 제1항 제3호(제48조 제1항에 따른 인증받은 내용과 다르게 자동차를 제작하여 판매) 위반으로 각각 2016~

91) 2017년 6~12월의 평균 확인검사 비율
92) 2018년 1~9월의 평균 확인검사 비율
93) 2015년 9월 미국 환경보호청(USEPA, United States Environmental Protection Agency)에서 폭스바겐 경유차 5차종(제타, 비틀, 골프, 파사트, A3)에 대한 임의설정 적용사실을 적발하여 48만 대 리콜, 21조 원의 벌금을 부과한 사태(폭스바겐은 전세계적으로 총 1,100만 대 차량에 동일 프로그램을 적용·판매한 사실을 시인)
94) 소형차(전기차 제외)만 해당
95) 국내 제작사: □△㈜, 해외 수입사: □◎㈜, ㈜□◇, □◁㈜ □■㈜, □◈㈜, ㈜□◆
96) 나머지 3개 국내 제작사의 경우 1~4회, 나머지 8개 해외 수입사의 경우 1~7회 확인검사를 실시
97) 국내 제작사: ◀◀㈜, 해외 수입사: ◇◇㈜, □□㈜, ■□㈜, □◀㈜, □●㈜, ㈜□◆

2017년 3회에 걸쳐 70.6억 원의 과징금을, 주식회사 □◆의 경우 같은 사유로 2017년 1.3억 원의 과징금을 부과받은 사실이 있는데도 위반행위 이후 해당 자동차 제작자의 어느 차종도 확인검사 대상에 포함되지 않는 등 확인검사가 규제 준수 여부와 무관하게 운영되고 있었다.

관계기관 의견 국립환경과학원은 감사결과를 수용하면서 확인검사 비율을 높이는 한편, 규제 위반업체에 대한 형평에 맞는 차종 선정 등 확인검사 개선방안을 마련하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 **국립환경과학원장**은 제작자동차 배출가스 인증업무 시 확인검사를 확대하고, 확인검사 대상 선정이 일부 자동차제작자에 편중되지 않도록 하며, 확인검사 대상 차종을 정할 때 규제준수 여부를 고려하여 선정하는 방안을 마련하시기 바랍니다.**(통보)**

다-4) 동일 결함 등에 대한 업무 처리 부적정

1. 업무 개요

환경부는 「대기환경보전법」 제50조 및 「제작자동차 인증 및 검사 방법과 절차 등에 관한 규정」(환경부고시 제2015-7호, 이하 "인증검사규정"이라 한다) 제38조 제5항 등에 따라 수시검사를 실시하고 '임의설정' 등으로 불합격된 차종[98]에 대하여 결함시정,[99] 과징금 부과, 인증취소, 판매정지 등[100]의 조치를 하고 있다.

2. 임의설정 확인 차종과 동일한 엔진을 가진 차종 미조사

가. 관계 법령 및 판단기준

위 관서는 2015년 9월 미국에서 발생한 폭스바겐 사태 이후 2015. 11. 25.부터 2018. 4. 2.까지 세 차례에 걸쳐 임의설정이 의심되는 수입차(경유차)에 대하여 [별표 11] "경유차 임의설정 확인 현황"과 같이 수시검사 등을 통해 ■□주식회사 등 3개 수입사[101] 30개 차종(139,368대)[102]의 임의설정 적용사실을 확인하고 [별표 12] "임의설정 확인에 따른 행정처분 현황"과 같이 결함시정, 과징금 부과(285억 원), 인증취소, 판매정지 등의 조치를 하였다.

인증검사규정 제2조 제19호에 따르면 '임의설정'이란 일반적인 운전 및 사용조건에서

98) 배출가스 인증번호가 동일한 경우 동일한 차종으로 분류
99) 수시검사 시 불합격한 경우 「대기환경보전법」 제50조 제7항에 따라 배출가스관련 부품 교체(결함시정)
100) 임의설정으로 불합격 시 결함시정 외 과징금부과(인증받은 내용과 다르게 차량를 제작하여 판매한 경우, 「대기환경보전법」 제56조 제1항 제3호), 인증취소(거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 인증을 받은 경우, 「대기환경보전법」 제55조 제1호), 판매정지(수시검사시 불합격하고 검사차량과 동일한 조건으로 생산된 것으로 인정되는 차량일 경우, 「대기환경보전법」 제50조 제7항)
101) ■□㈜, □□㈜, □●㈜
102) 이 중 15개(50%) 차종 125,522대(90%)는 폭스바겐 사태 관련 임의설정

배출가스 시험모드와 다르게 배출가스 관련 부품의 기능이 저하되도록 그 부품의 기능을 정지, 지연, 변조하는 행위[103]이고, 같은 규정 제7조 제3항에 따르면 자동차 제작자는 필요시[104] 임의설정이 되어 있지 않았다는 것을 판단하기 위한 모든 정보를 작성하여 인증기관[105]에 제출하도록 되어 있으며, 같은 규정 제29조 제1항에 따르면 인증기관은 임의설정 적용 여부를 검토하여 인증 여부를 최종적으로 결정하도록 되어 있는 등 임의설정을 엄격히 제한하고 있다.

한편 수시검사 등에서 임의설정이 확인된 차종의 엔진과 동일한 엔진(엔진형식과 배기량이 동일)을 장착한 차종은 배출가스제어로직(이하 “제어로직”이라 한다)이 동일할 가능성이 크다.[106]

실제로 위 관서에서 2015. 11. 25. 및 2018. 4. 2. 임의설정으로 확인된 ■□주식회사 차종의 사례를 살펴보면 [별표 13] “동일한 엔진을 가진 차종의 임의설정 확인 현황”과 같이 차명이 다르고 인증번호가 다르더라도 동일한 엔진(엔진형식과 배기량이 동일)을 장착한 차종의 경우에는 동일하게 임의설정이 확인된 사례가 다수 있었다.

또한 위 관서는 2016. 5. 13. [별표 11] “경유차 임의설정 확인 현황”의 □□주식회사 차종에 대한 임의설정을 확인[107]한 후 향후 수시검사와 결함확인검사를 활용

103)온도, 차량속도, 엔진회전수 등의 변수 감지에 따라 기능이 설정되나 장치의 목적이 자동차의 안전한 운행, 엔진의 사고 또는 손상을 방지하기 위하여 사용될 경우, 장치가 엔진 시동 조건하에서 사용될 경우, 배출가스 시험모드에 실질적으로 포함되어 있을 경우는 임의설정으로 보지 않음

104)환경부 또는 국립환경과학원의 요청이 있는 경우

105)「대기환경보전법 시행령」 제63조 제3항 제4호에 따라 국내차의 경우는 환경부가, 수입차의 경우는 국립환경과학원이 인증을 담당

106)제어로직은 엔진에 부착된 전자제어장치[엔진과 자동차에 장착된 센서 신호들을 이용하여 주행상태를 인식하고 엔진 작동을 제어하는 장치, ECU(Electronic Control Unit)]에 설정되어 있으므로 동일한 엔진인 경우에는 제어로직이 동일할 가능성이 큼

107)[별표 11] ‘2번’ 사항의 임의설정

해 임의설정 여부를 지속적으로 확인하겠다는 내용의 보도자료도 배포한 바 있다.

따라서 위 관서는 특정 차종이 임의설정으로 확인되었을 때는 동일한 엔진(엔진형식과 배기량이 동일)을 장착한 다른 차종에 대해서도 임의설정 여부를 조사[108]하고, 임의설정이 확인될 경우에는 그 결과에 따라 조치하는 방안을 마련하여야 했다.

나. 감사결과 확인된 문제점

그런데 위 관서는 2015. 11. 25. 및 2018. 4. 2. [별표 11] "경유차 임의설정 확인 현황" 중 ■□주식회사의 경우 Euro-5 차종을 대상으로 수시검사를 통해 임의설정을 확인한 후 수시검사를 실시하지 않은 Euro-4 차종까지,[109] Euro-6 차종을 대상으로 수시검사를 통해 임의설정을 확인한 후 수시검사를 실시하지 않은 Euro-5 차종까지 포함[110][111]하여 제어로직이 동일하다는 사유로 수시검사 없이 결함시정, 과징금 부과 등의 조치를 한 바 있으면서도 [표 28]와 같이 동일한 차명을 사용하면서 Euro-5 기준에 맞춰 제작된 □□주식회사의 ㄱ 등 2개 차종의 경우 제어로직이 동일하게 설정[112]되어 있고 엔진형식과 배기량이 동일한데도 이들 2개 차종에 대해서는 별다른 추가조치 없이 그대로 두고 있었다.

108)자동차제작자로 하여금 동일한 결함이 있을 것으로 예상되는 차종에 대한 제어로직 등의 자료를 제출하도록 하거나, 검사(수시검사 등)결과 등을 바탕으로 배출가스 관련 결함 유무를 검토하는 행위

109)[별표 11] '1번'사항과 동일한 임의설정

110)■□㈜는 배출허용기준이 다르다는 이유로 Euro-5 차종은 제외를 요청하였으나 환경부는 불수용

111)[별표 11] '4번'사항과 동일한 임의설정

112)□□㈜와 □●㈜는 감사기간 중 ㄱ(인증번호: ㅅㄷ, 배출허용기준: Euro-5)와 ㄱㅍ 디젤(인증번호: ㅅㄹ, 배출허용기준: Euro-5)에도 동일한 제어로직이 설정되어 있다고 회신

[표 28] 임의설정 확인 차종과 동일한 제어로직 차종 현황

임의설정 확인				동일한 제어로직 차종				
임의설정 판정차량 (인증번호) (배출허용기준)	배기량 (cc)	엔진형식	임의설정 사유	동일 엔진 장착차량 (인증번호) (배출허용기준)	배기량 (cc)	엔진형식	제어로직 동일 여부	대수 (대)
ㄱ (ㅅㄱ) (Euro-6)	1,598	R9M	·흡기온도35℃(일반적인 운전조건)에서 EGR 가동을 중단	ㄱ (ㅅㄷ) (Euro-5)	1,598	R9M	동일	2,293
ㄱㅍ주) (ㅅㄴ) (Euro-6)	2,967	CTB	·EGR 가동률을 인증시험 조건 시에는 높게, 이후에는 낮게 유지	ㄱㅍ 디젤 (ㅅㄹ) (Euro-5)	2,967	CTB	동일	685

주: □●주식회사의 ㄱㅍ 차종은 수시검사를 통해 임의설정이 확인된 □●주식회사의 ㄹㅊ 차종과 엔진형식이 비슷하여 국립환경과학원이 □●주식회사에 ㄱㅍ 차종의 임의설정 여부를 확인하도록 질의하였고 위 회사로부터 임의설정 사실을 확인하고 결함시정 등 행정처분을 하였음

자료: 환경부 등 제출자료 재구성

3. 수시검사 결과 유사결함 의심 차종 미조사

가. 관계 법령 및 판단기준

「대기환경보전법」 제50조 제1항 및 제7항, 같은 법 시행령 제48조 제1항에 따르면 환경부장관은 인증을 받아 제작한 자동차의 배출가스가 배출허용기준에 맞는지를 확인하기 위하여 수시검사를 하여야 하고, 검사 결과 불합격될 경우 자동차제작자에게 그 자동차와 동일한 조건으로 환경부장관이 정하는 기간에 생산된 것으로 인정되는 같은 종류의 자동차에 대하여는 판매정지 또는 출고정지를 명할 수 있으며, 이미 판매된 자동차에 대하여는 배출가스 관련 부품의 교체를 명할 수 있다고 되어 있다.

한편, 위 관서는 2012년 2월 ◁◁주식회사의 ㄱㅎ 2.0(인증번호: ㅅㅁ, 이하 "ㄱㅎ"이라 한다)과 ◀◀주식회사의 ㄴㄱ 2.0(인증번호: ㅅㅂ, 이하 "ㄴㄱ"라 한다)에 대하여 수시

검사[113]를 실시하고 위 두 차종이 엔진 고부하 영역에서 배출가스저감장치 가동률이 저하되어 배출허용기준을 초과하자 같은 해 5. 21. 2개 자동차제작자로 하여금 위와 같은 배출가스제어체계[114] 결함을 가진 자동차를 시정하도록 함과 동시에 향후 생산될 자동차에 대해서는 개선조치(변경인증)하도록 하였다.

그리고 위 관서는 2012. 8. 28.부터 같은 해 11. 1.까지 7차례에 걸쳐 위 자동차제작자들로부터 ㄱㅎ과 ㄴㄱ 차종과 마찬가지로 엔진 고부하 영역에서의 배출가스저감장치 가동률을 개선한다는 취지로 ㅈ 2.2(인증번호: ㅅㅅ, 이하 'ㅈ'라 한다) 등 13개 경유 차종에 대해 개선조치하는 변경인증을 신청받았다.[115]

따라서 위 관서는 ㅈ 등 13개 경유 차종의 변경인증 검토과정에서 위 자동차제작자들이 ㄱㅎ과 ㄴㄱ 차종의 변경인증 사유와 동일한 사유로 변경인증을 신청하였다는 사실을 알았을 때는 변경인증을 받기 전 이미 제조·판매된 차량도 동일한 결함이 있을 것으로 예상되므로 이에 대한 조치 방안도 마련하도록 하여야 했다.

나. 감사결과 확인된 문제점

그런데도 위 관서에서는 2013. 2. 1. 및 같은 해 2. 27. 위 13개 경유 차종에 대해 [별표 14] "2013년 ◁◁·◀◀ EGR 관련 변경인증 현황"과 같이 위 자동차제작자들이 신청한 그대로 변경인증만 해주고, 이미 생산·판매된 차량에 대해서는 아무런 시정조치 계획을 제출하지 않았는데도 그대로 두었다.

그 결과 변경인증을 받기 이전에 생산·판매되어 결함시정이 요구되는 것으로

113)2011년 에어컨 작동 시 질소산화물 과다배출로 리콜 조치된 차량의 배출정도를 확인하는 과정에서 ㄱㅎ, ㄴㄱ 차종이 시험 시마다 결과 값에 편차가 발생되는 것이 확인되자 수시검사 대상 차종으로 선정하여 검사 추진

114)배출가스 관련 전자제어 장치(ECU: Electronic Control Unit) 매핑 설정

115)'승용디젤차량 환경부 변경인증 추진(案)', 2012. 8. 17., 국립환경과학원(교통환경연구소)

판단되는 13개 차종 479,763대가 아무런 시정조치 없이 운행되고 있다.

관계기관 의견 환경부는 감사결과를 수용하면서 “2항”과 관련하여 □□주식회사와 □●주식회사가 임의설정 제어로직이 동일하다는 의견을 제출한 2개 차종(인증번호: ㅅㄷ, ㅅㄹ)에 대하여 결함확인검사를 실시한 후 임의설정으로 확인되면 관련 법령에 따라 조치하고, 앞으로 임의설정을 확인한 차종에 대하여 동일한 엔진이 장착된 차종을 파악하고 추가 조사를 실시하는 등의 구체적인 개선대책을 마련하겠다는 의견을 제시하였다.

다만, “3항”과 관련하여서는 당시 시험방법 등에 대하여 자동차제작자가 이견을 제기하는 상황에서 한정된 인력과 시설로 수시검사를 확대하거나 자동차제작자에게 자발적 결함시정을 요구하기는 어려웠다고 하면서도 앞으로 결함이 확인된 차종과 유사한 배출가스제어체계를 갖춘 차종을 수시검사 대상으로 추가하는 방안을 마련하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 **환경부장관**은

① 동일한 임의설정 배출가스 제어로직을 가진 것으로 확인된 2개 차종(인증번호: ㅅㄷ, ㅅㄹ)에 대해서는 결함확인검사 등을 실시하여 그 결과에 따라 「대기환경보전법」에 따른 결함시정, 과징금 부과 등을 검토하고

② 앞으로 임의설정이 확인된 경우에는 엔진형식과 배기량이 동일한 차종에 대하여

임의설정 여부를 추가 조사하며

③ 앞으로 배출가스제어체계 결함으로 변경인증한 것과 동일한 사유로 변경인증 신청을 받은 경우 변경인증 신청 전에 이미 제조·판매된 차량에 대해 조사하는 방안을 마련하시기 바랍니다.**(통보)**

다-5) 배출가스 결함확인검사 대상 차종 및 차량 선정 부적정

1. 업무 개요

환경부 관하 국립환경과학원은 배출가스 보증기간[116] 내에 운행 중인 자동차가 배출허용기준을 준수하는지 여부를 확인하기 위해 「대기환경보전법」 제51조 및 같은 법 시행규칙 제72조부터 제75조까지의 규정에 따라 [그림 8]과 같이 결함확인검사제도를 운용하고 있다.

[그림 8] 결함확인검사 절차

단계	검사내용
사전검사	○ 예비검사 대상 차량(매년 12개 차종 내외)을 선정하기 위해 실시하는 검사
예비검사	○ 사전검사 등을 통해 고시된 차종별로 5대의 차량을 선정하여 배출가스 검사 - 예비검사 결과 부적합 차량이 발생하는 경우 자발적으로 결함시정(리콜)에 착수하거나 본검사 실시
본검사	○ 예비검사 결과 부적합 판정을 받은 차종에 대하여 자동차제작자의 요청이 있는 경우 10대의 차량을 다시 선정하여 배출가스 검사 실시. 본검사 결과 부적합 차종은 결함시정(자발적 또는 강제 시정명령)

자료: 환경부 등 제출자료 재구성

116)보증기간: 2013년 이후 제작된 자동차를 기준으로 경유차는 10년 또는 160,000㎞, 휘발유차는 10년 또는 192,000㎞

결함확인검사는 [그림 8]과 같이 먼저 검사대상 차종을 선정한 후, 선정된 차종별로 일정 수[117]의 차량에 대하여 배출가스를 검사하여 배출허용기준에 부적합한 차량이 발견되는 경우 해당 차종에 대하여 결함을 시정하도록 하는 제도로 국립환경과학원은 검사대상 차종 및 차량 선정 업무를 한국자동차환경협회(이하 "자동차환경협회"라 한다)[118]와 용역계약을 맺어 수행하고 있다.

2. 결함확인검사 대상 차종 선정 부적정

가. 관계 법령 및 판단기준

「대기환경보전법」 제51조 제3항에 따르면 환경부장관은 매년 결함확인검사를 받을 차종을 결정하여 고시하도록 되어 있고, 이를 위해 위 대상 차종 선정업무를 수행하는 자동차환경협회는 매년 차종 선정을 위해 사전조사[119]를 실시하고 있다.

결함확인검사는 운행 중인 모든 차종을 검사하는 것이 아니라 매년 12종 내외의 차종만을 선정하여 검사하는 것이므로 차종 선정 용역을 발주하는 국립환경과학원은 배출허용기준을 위반할 가능성이 높은 차종이 선정될 수 있도록 용역 관리를 철저히 하여야 했다.

나. 감사결과 확인된 문제점

그런데 국립환경과학원은 자동차환경협회가 수행한 차종 선정 결과의 적정

117)결함확인검사는 예비검사와 본검사로 나누어지는데, 차종별로 5대의 차량을 선정하여 실시하는 예비검사에서 부적합 판정을 받을 경우 다시 10대의 차량을 선정하여 본검사 실시

118)「대기환경보전법」 제78조에 따라 자동차 배출가스 저감과 관련된 사업을 수행하기 위해 환경부장관의 허가를 받아 설립된 단체

119)국내 운행 중인 모든 차종에서 매년 12개 차종 내외에 불과한 예비검사 차종을 바로 선정하기 곤란하여 차종 선정의 편의상 비법정검사로 사전조사 실시. 사전조사에서는 모집단인 국내 운행 중인 모든 차종 중 매년 30~40개 차종을 선정하고, 선정된 차종별 3대의 차량에 대하여 배출가스 검사를 실시하여 그 결과에 따라 다음 연도에 검사할 예비검사 대상 차종을 결정

여부에 대해 검토하지 않고 있었다.

이와 관련하여 이번 감사원 감사 기간(2018. 10. 29. ~ 11. 30.) 중 자동차환경협회가 결함확인검사 차종 선정과 관련하여 2018년도에 처리한 업무를 검토한 결과, 다음과 같은 문제점이 확인되었다.

(1) 검사대상 차종 선정을 위한 모집단 관리 부적정

자동차환경협회는 2018년도 사전조사 대상 모집단으로 국내 운행 중인 차종을 총 934종(2017년도 말 기준)으로 파악하고 있었다.

그런데 이번 감사 시 환경부 및 국립환경과학원으로부터 2013년부터 2017년까지 배출가스인증[120]을 받은 차종과 비교해 본 결과, □□계열의 전 차종(34개 차종) 등 24개 업체 159개 차종이 위 모집단에서 누락된 것으로 확인되었다.

그 결과 그동안 위 159개 차종은 결함확인검사 대상 차종 선정에서부터 누락된 채 결함확인검사가 진행되고 있었다.

(2) 차종 선정 기준을 임의 적용

자동차환경협회는 그동안 차종 선정기준으로 자동차 판매대수와 부품결함보고[121] 결과를 적용해오고 있다. 이에 따라 자동차환경협회는 자동차 판매대수의 경우 누적판매량 기준으로 국내제작차는 10,000대 이상, 수입차는 3,000대 이상을, 부품결함보고율의 경우 4% 이상으로 세부기준을 설정하였다.

그런데 '2019년도 결함확인검사대상 차종' 선정 결과를 검토한 결과, '◁◁ ㄴㄴ

120)국내제작자는 2013년부터 2017년까지 환경부가 발급한 인증실적, 수입차는 2009년부터 2017년까지 국립환경과학원에서 발급한 인증실적

121)환경부는 「대기환경보전법」 제53조에 따라 배출가스 관련 부품의 결함 여부를 보고 받고 있고, 자동차환경협회는 한 해 판매된 차량 중 부품결함보고율이 4% 이상인 경우를 차종 선정 검토 대상으로 사용

1.6디젤’의 경우 판매대수가 3,043대에 불과한데도 부품결함보고가 있다는 이유로 대상 차종으로 선정된 반면, ‘ㄴㄷ’은 부품결함보고가 있고 판매대수가 40,966대에 달하는데도 대상 차종으로 선정하지 않는 등 [표 29]과 같이 선정기준을 잘못 적용하거나 임의로 적용하고 있는 것으로 나타났다.

[표 29] 선정기준을 잘못 또는 임의 적용한 사례(2019년도 결함확인검사대상)

연번	구분	선정기준을 잘못 또는 임의 적용한 사례
1	판매대수기준 임의 적용	◁◁ ‘ㄴㄴ 1.6디젤’의 경우 부품결함보고가있었으나 판매대수가3,043대에 불과한데도 선정한 반면, ◁◁ ‘ㄴㄷ’은 부품결함보고가있었고 판매대수는 40,966대인데도 미선정
2	부품결함보고율을 잘못 적용	부품결함보고율이4% 이상인 경우(누적기준) 선정하기로 하고서도 ‘■□ ㄴㄹ(2016년 부품결함보고율 14.66%)’ 등 5개 차종은 4%를 초과했는데도선정에서 제외
3	수시검사[주]를 거쳤다는 이유로 미선정	‘ㄴㅁ’는 부품결함보고가있고 판매량이 14,739대였는데도 2014년도에 검사목적이 상이한 수시검사를 거친 차종이라는 사유로미선정
4	고가차량이라는 이유로 미선정	수입차인 ‘■□ ㄴㅂ’의 경우 부품결함보고가 있고 누적판매량이 3,976대였는데도 고가차량이라소유자로부터 임차가 어려울 것이라는 사유로 미선정

주: 수시검사는 아직 판매되지 않은 자동차를 대상으로 실시하는 검사로 운행 중인 자동차를 대상으로 실시하는 결함확인검사와는 검사 목적이 상이

자료: 환경부 등 제출자료 재구성

(3) 배출가스 정밀검사 결과 등 미활용

자동차 소유자들은 국토교통부 산하 한국교통안전공단에서 실시하는 배출가스 정밀검사[122]를 주기적으로 받고 있고, 배출가스 정밀검사 부적합 차량은 매년 40만 대 정도 발생[123]하고 있다.

배출가스 정밀검사 부적합 차량이 많은 차종은 결함확인검사에서도 배출허용기준을 위반[124]할 가능성이 크므로 이를 결함확인검사 대상 차종 선정 시 활용할 필요가 있다.

122)「대기환경보전법」 제63조에 따른 운행차의 배출가스 정밀검사를 「자동차관리법」 제43조의2에 따라 한국교통안전공단이 실시하는 자동차종합검사에 통합하여 시행

123)2013~2017년(출처: 한국교통안전공단 제공)

124)배출가스 정밀검사는 개별 운행차의 오염물질 배출여부를 측정하는 검사로, 제작결함으로 인한 오염물질 배출여부를

그런데 자동차환경협회는 이러한 배출가스 정밀검사 부적합 차량 자료를 결함확인검사 대상 차종의 선정 기준으로 검토[125]하겠다고 하고서도 실제로는 배출가스 정밀검사 부적합 차량 정보에 배출가스인증번호가 없어 구체적인 차종파악이 안 된다는 이유로 활용하지 않고 있었다.

그러나 이번 감사 시 확인한 결과 배출가스 정밀검사 정보에 포함되어 있는 차대번호로 자동차제작자 또는 수입업체를 통해 구체적인 차종을 파악할 수 있어 배출가스 정밀검사 정보를 활용할 수 있는 것으로 확인되었다.

3. 결함확인검사 대상 차량 선정 부적정

가. 관계 법령 및 판단기준

국립환경과학원은 자동차환경협회로 하여금 결함확인검사 대상으로 선정된 차종에 대하여 「대기환경보전법 시행규칙」 제72조 제2항에 따라 차종별로 예비검사용 차량 5대를 선정하도록 하고 있다.

결함확인검사는 전체 보증기간(보증거리)[126] 동안 운행차의 배출허용기준 준수 여부를 확인하는 것이므로 결함확인검사 대상 차량은 특정 주행구간이 누락되거나 편중되지 않도록 선정되어야 검사결과의 왜곡을 방지할 수 있다.

따라서 국립환경과학원은 차량이 보증기간 내 전 구간에서 선정될 수 있도록

검사하는 결함확인검사와는 검사 목적은 다르나 운행차의 배출가스를 측정한다는 점에서 성격이 유사

125) 자동차환경협회가 국립환경과학원에 매년 제출하는 '운행차 배출가스 결함확인검사용 시험자동차 선정' 용역보고서(2018.12.15.) 내용

126) 보증기간: 2013년 이후 제작된 자동차를 기준으로 경유차는 10년 또는 160,000㎞, 휘발유차는 10년 또는 192,000㎞. 다만, 위 기준에도 불구하고 실제 결함확인검사 시에는 위 기준보다 단축하여 적용. 경유차의 경우 '5년 또는 100,000㎞'(유럽 기준 적용, 「대기환경보전법 시행규칙」 [별표 18] 비고 4.), 일부 휘발유차의 경우 출시된 기간이 짧다는 사유 등으로 위 기간보다 단축하여 적용

차량 선정에 관한 구체적인 기준을 제시하고, 자동차환경협회로 하여금 그 기준에 따라 차량을 선정하도록 관리할 필요가 있었다.

이와 관련하여 미국의 경우 보증 구간 전반을 고려하여 누적 주행거리가 적은 차량군(Low-Mileage, 1만~5만 mile)에 대한 검사와 누적 주행거리가 많은 차량군(High-Mileage, 5만 mile 이상)에 대한 검사를 병행하는 방식으로 검사하고 있고, 실제 검사 결과 누적 주행거리가 많은 차량은 물론 적은 차량군에서도 불합격 되는 차량이 발생[127]하는 것으로 나타나고 있다.

나. 감사결과 확인된 문제점

그런데 국립환경과학원은 차량 선정에 대한 구체적인 기준을 제시하지 않고 있었을 뿐만 아니라, 자동차환경협회의 차량 선정 결과가 적정한지 여부에 대해서도 검토하지 않고 있었다.

이에 대하여 이번 감사원 감사 기간 중 자동차환경협회가 결함확인검사 예비조사 대상 차량 선정과 관련하여 처리한 업무를 검토한 결과, 자동차환경협회는 2017년까지는 차량의 실제 주행거리가 보증거리의 50%를 넘지 않는 차량은 검사 대상 선정에서 제외하였고, 보증거리 50~100% 구간 내에서 운행 중인 차량에 대하여만 검사를 실시[128]하고 있었으며[129] 2018년에는 노후된 차량을 집중 점검한다는 이유로 실제주행거리가 보증거리의 80% 이상인 차량만 선정·검사하고 있었다.

---

127)출처: 미국 환경부(USEPA) 자료(환경부 '제작자동차 인증·관리체계 개선 연구(2017년 12월)' 보고서 p.42에서 재인용)
128)자동차환경협회는 2013년부터 결함확인검사 대상 차종·차량 선정업무 용역을 수행
129)자동차환경협회는 실제 검사대상 차량은 전화 설문을 하여 차량소유자가 예비검사를 승낙하면 일정한 성능검사를 거쳐 검사대상 차량을 최종 선정하고 있는데, 이 과정에서 차량 주행거리에 대한 별도의 고려 없이 단순 선착순 방식으로 예비검사에 필요한 차량 5대가 확보되기만 하면 차량 선정 절차를 마감하고 있었음

그 결과, 보증거리 50% 이내의 차량은 전혀 선정하지 않아 전체 보증기간을 대상으로 하는 결함확인검사에 있어 검사대상 차량 선정의 대표성이 떨어지고 있었다.

따라서 “2항”과 “3항”의 결과 현재의 대상 차종·차량 선정 방식으로는 정확한 결함확인검사 결과를 보장하기 어려운 실정이었다.

관계기관 의견 국립환경과학원은 민간인이 운행하는 자동차를 상대로 하는 결함확인검사 업무의 고충을 토로하면서도 현재의 결함확인검사 대상 차종·차량 선정 방식의 부족한 점을 인정하고 환경부 등 관계자들과의 협의를 통해 결함확인검사 대상 차종·차량 선정 방식을 개선하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 **국립환경과학원장**은

① 배출가스 결함확인검사 대상 차종 선정을 위한 모집단에 특정 차종을 누락하여 해당 차종이 검사 대상에서 배제되는 일이 없도록 하고

② 검사 대상 차종 선정 기준을 임의로 적용하여 선정하는 일이 없도록 하며

③ 배출가스 정밀검사 결과 등 관련 정보를 활용하여 검사 대상 차종을 선정하고

④ 차종 선정 후 해당 차종의 검사 대상 차량 선정시에도 전체 보증거리를 대표할 수 있게 전 주행거리에 걸쳐 선정될 수 있도록 하는 등 결함확인검사가 보다 정확하게 이루어질 수 있도록 검사 대상 차종과 차량 선정에 대한 구체적인 기준 및 관리 방안을 마련하여 시행하시기 바랍니다.**(통보)**

다-6) 경유자동차 배출가스 검사 시 도로부하 설정 부적정

1. 업무 개요

국립환경과학원은 「대기환경보전법」 제50조 제1항 등에 따라 제작차의 배출가스가 허용기준에 맞는지를 확인하기 위한 수시검사 등 사후검사[130]를 하면서 「제작자동차 시험검사 및 절차에 관한 규정」(환경부고시 제2018-45호, 이하 "검사규정"이라 한다) 제3조 제4호 및 [별표 4의2], [별표 4의4]에 따라 경유자동차에 대하여 실도로를 주행하는 것처럼 재현하기 위한 실험실의 장치(이하 "차대동력계"라 한다)를 활용하고 있다.

2. 관계 법령 및 판단기준

검사규정 제3조 및 [별표 4의2], [별표 4의4] 등에 따르면 경유자동차의 배출가스를 차대동력계로 측정할 때에는 실도로주행에서 측정한 도로부하[131]를 차대동력계에 입력·설정하고, 이때 배출되는 가스를 포집하여 그 농도가 허용기준에 적합한지 여부를 확인하도록 되어 있다.

그리고 「대기환경보전법」 제48조 제1항 및 같은 법 시행규칙 제64조 제1항 등에 따르면 자동차제작자가 자동차를 제작[132]하려면 도로부하를 차대동력계에 입력·설정하여 배출가스를 측정한 뒤 해당 시험결과 보고 등에 관한 서류를 인증신청서에 첨부하여 국립환경과학원장 등[133]에게 제출하도록 되어 있어, 국립환경과학원은

130)수시검사와 정기검사(「대기환경보전법 시행령」 제48조 제1항), 같은 법 시행령 제63조 제3항 제5호에 따라 시험을 국립환경과학원에 위임

131)자동차가 도로를 주행하면서 공기 또는 지면으로부터 받는 저항

132)수입을 포함

133)수입자동차가 아닌 경우에는 환경부장관에게 제출

인증신청서상의 도로부하를 차대동력계에 입력·설정하여 배출가스를 검사하고 있다.

한편, 자동차제작자는 배출가스 허용기준을 맞추기 위해 도로부하를 실도로에서 측정한 값보다 낮은 값으로 인증신청서에 포함하여 제출할 가능성이 있다.

실제로 배출가스 검사와 유사한 방법으로 국토교통부, 환경부 및 산업통상자원부가 공동으로 차대동력계를 통해 측정하고 있는 '온실가스, 연료소비율 등의 검사'[134](이하 "연비 등 검사"라 한다)에서 2015년 주식회사 □◇가 신고한 ㄴㅅ(경유)의 도로부하가 실도로에서 측정한 값보다 낮은 것으로 확인되는 등 [별표 15] "연비 등 검사 시 실도로 검증결과보다 낮게 신고한 사례"와 같은 실례가 있고, 배출가스에 있어서도 차대동력계에 설정하는 도로부하가 실제보다 낮은 경우 질소산화물 등 배출가스가 실제보다 적게 배출되는 것으로 측정될 수 있다.

따라서 배출가스가 기준을 충족하는지를 검사할 때는 자동차제작자가 제출한 인증신청서상의 도로부하가 적정한지 검증한 후 그 값을 차대동력계에 입력·설정하여야 하고, 불가피하게 검증이 어려운 경우 연비 등 검사 결과를 활용하는 등으로 배출가스 측정 검사의 적정성을 확보하는 방안을 마련하여야 한다.[135]

한편 연비 등 검사를 대행하고 있는 한국교통안전공단(자동차안전연구원)은 실도로에서 도로부하를 검증할 수 있는 직선주행로 등 시설을 보유하고 있고

134)「자동차의 에너지소비효율, 온실가스 배출량 및 연료소비율 시험방법 등에 관한 고시」(환경부·산업통상자원부·국토교통부 공동고시) 제6조 및 제12조에 따라 차대동력계 설정에 필요한 도로부하인 주행저항값을 실검증하고 있으며 허용오차를 초과하는 경우 실검증한 주행저항값을 사용하여 에너지소비효율, 온실가스 배출량 및 연료소비율 측정하고 있으며, 같은 고시 제13조에 따라 환경부·산업통상자원부·국토교통부가 사후관리 결과를 상호 인정하여 사후관리 결과로서 갈음하며, 이를 공유하고 있음

135)미국, 유럽 및 일본과 같은 선진국에서도 도로부하를 실도로에서 검증한 후 그 값을 차대동력계에 설정하는 등의 방법으로 배출가스를 검사

국가기관은 물론 자동차제작자 등에 대해서도 업무협조나 계약 등을 통해 위 시설을 활용할 수 있도록 허용하고 있으므로 국립환경과학원은 업무협조 등을 통해 외부 검증 시설을 활용하는 등 도로부하 검사를 철저히 하여야 했다.

3. 감사결과 확인된 문제점

그런데도 국립환경과학원은 도로부하를 실도로에서 검증할 시설을 소유하고 있지 않다는 사유 등으로 자동차제작자가 제출한 도로부하를 검증하지 아니한 채 인증신청서상의 도로부하를 그대로 차대동력계에 입력·설정하여 배출가스를 검사하고 있다.

그 결과 경유자동차에 대한 배출가스 검사의 정확성이 떨어질 우려가 있다.

관계기관 의견 국립환경과학원은 매년 다수의 자동차에 대한 결함확인검사 등 다른 법정 검사도 동시에 시행하고 있어, 모든 검사 대상 자동차에 대해 도로부하를 검증하기엔 검사일정 및 인력운용에 어려움이 있음을 고려해 달라는 의견을 피력하면서 앞으로 한국교통안전공단(자동차안전연구원)의 연비 등 검사 결과를 활용하거나 자동차제작자가 제출한 도로부하에 대한 검증이 필요하다고 판단되는 경우 직접 실도로에서 검증하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 **국립환경과학원장**은 한국교통안전공단의 시설을 활용하여 자동차제작자가 제출한 도로부하를 실도로에서 검증하는 등으로 경유자동차의 배출가스 허용기준 적합 여부를 검사할 수 있는 방안을 마련하시기 바랍니다.**(통보)**

라. 배출가스·소음 – 리콜 분야

실 태[136)]

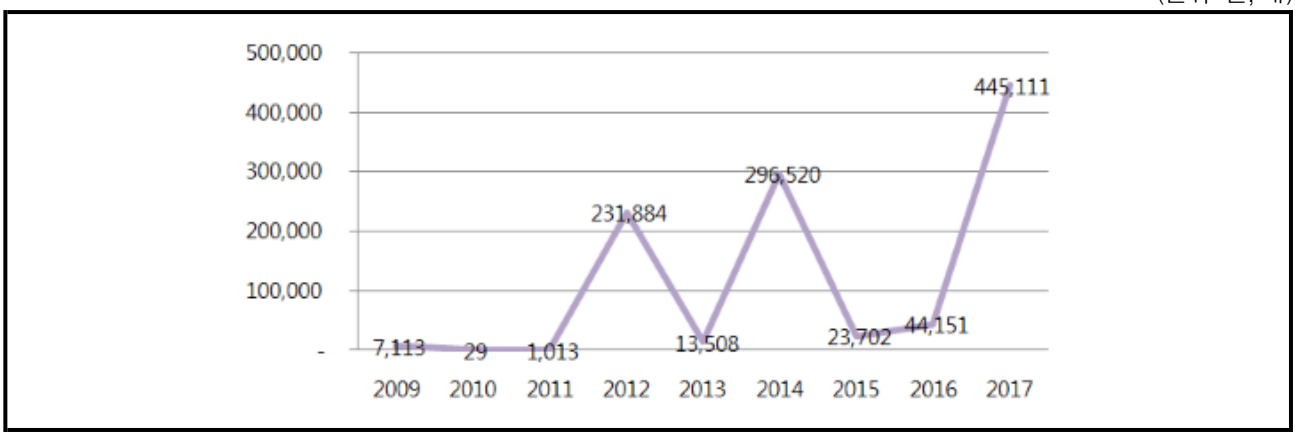
1] 리콜 현황

「대기환경보전법」 제50조, 제51조, 제53조 및 같은 법 시행령 제50조 제2항에따르면 수시검사와 결함확인검사 결과 불합격된 경우와 같은 연도에 판매된 같은 차종의 같은 배출가스 부품에 대한 결함 건수가 50건 이상이면서 결함시정요구율[137)]이 4% 이상일 경우 자동차제작자로 하여금 시정조치(이하 “리콜”이라 한다)하도록 하고 있다.

2009년부터 2017년까지 리콜 현황[138)]을 살펴보면 총 리콜대상 대수는 1,063,031대이고 시정대수는 878,423대(2018년 말 기준)로 시정률은 평균 82.6%이며, 연도별 리콜대상 차량 현황은 [도표 3]과 같다.

[도표 3] 배출가스 관련 리콜대상 차량 현황(2009~2017년)

(단위: 년, 대)



자료: 환경부 제출자료 재구성

136)자동차 배출가스와 소음의 관리방식이 유사하고 이번 감사 지적사항의 대부분이 배출가스와 관련한 사항이므로 실태는 배출가스에 관한 내용에 대해서만 기술하였음

137)같은 연도에 판매된 같은 차종의 같은 부품에 대한 결함시정요구 건 수의 판매대수에 대한 비율

138)2008년 이전의 리콜 현황 자료가 없어 2009년부터 2017년까지의 리콜 현황을 분석

2) 과징금

「대기환경보전법」 제56조 제1항에 따르면 인증을 받지 않고 자동차를 판매한 경우, 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 인증 또는 변경인증을 받은 경우 그리고 인증받은 내용과 다르게 자동차를 제작하여 판매한 경우 매출액의 5% 이내 범위에서 과징금을 부과하도록 되어 있다.

환경부는 2015년 11월 ■□주식회사의 ㄴㅇ 등 15개 차종(총 12만여 대)이 임의 설정된 것을 확인하고 2015년 12월 140억여 원의 과징금을 부과하는 등 [표 30]와 같이 최근 5년간(2013~2017년) 33건에 총 581억여 원의 과징금을 부과하였다.

[표 30] 자동차 배출가스 관련 과징금 부과 실적(2013~2017년)

(단위: 건, 대, 원)

연도	과징금 부과대상		과징금 부과금액
	건수	해당 차량대수	
계	33	296,926	58,109,152,570
2013년	14	68,585	5,187,973,850
2014년	3	24,004	2,043,439,010
2015년	1	125,515	14,088,934,850
2016년	8	67,958	22,749,360,900
2017년	7	10,864	14,039,443,960

자료: 환경부 제출자료 재구성

문제점

라-1) 부품결함 시정 업무 처리 부적정

1. 업무 개요

환경부는 「대기환경보전법」 제53조 등에 따라 배출가스 관련 부품[139]이 정상적인 성능을 유지하는지 여부를 확인하기 위하여 자동차제작자로부터 고장현황을 보고받고, 결함부품에 대한 시정계획서를 승인하고 있다.

2. 원인분석보고, 결함시정 지연 등에 대한 조치 미흡

가. 관계 법령 및 판단기준

「대기환경보전법」 제53조 제1항 및 같은 법 시행령 제50조 제2항에 따르면 자동차제작자는 같은 연도에 판매된 같은 차량[140]의 동일부품[141](이하 "동일부품"이라 한다)에 대한 결함시정요구 건수[142] 및 결함시정요구율이 각각 50건, 4% 이상인 경우에는 그 분기부터 매 분기 종료 후 90일 이내에 결함발생원인 등을 파악하여 환경부장관에게 보고[143](이하 "원인분석보고"라 한다)하도록 되어 있다.

그리고 구 「대기환경보전법」(2017. 11. 28. 개정, 2018. 11. 29. 시행된 법률 제15096호로 개정되기 전의 것, 이하 같다) 제53조 제3항, 제4항 및 구 「대기환경보전법 시행령」

139)「대기환경보전법 시행규칙」 제76조 관련 [별표 20]에 따른 배출가스관련 부품
140)2개년 이상에 걸쳐 생산된 차량의 경우 동일 연도마다 배출가스 부품의 고장건수 및 비율을 관리하게 되며, 동일차량이란 인증번호가 같은 동일차종을 뜻함
141)부품번호가 동일한 배출가스 관련 부품
142)정비소 등에서 동일부품의 수리·교체 등에 대한 실적이 단순 집계되는 것으로 해당 부품의 결함 여부가 확인되지 않은 건수
143)보고기간은 배출가스 관련 부품 보증기간이 끝나는 날이 속하는 분기까지임(「대기환경보전법 시행령」 제50조 제3항)

(2018. 11. 27. 대통령령 제29313호로 개정되기 전의 것, 이하 같다) 제51조 제1항에 따르면 동일부품에 대한 부품결함 건수 및 부품결함 비율[144]이 50건 및 4% 이상인 경우(이하 "결함시정요건"이라 한다)에는 자동차제작자가 스스로 그 부품의 결함을 시정[145]하여야 하며 시정하지 않을 경우 환경부는 기간을 정하여 결함의 시정을 명할 수 있도록 되어 있다.[146]

또한 구「대기환경보전법」제53조 제1항, 제94조 제4항 제10호 및 구「대기환경보전법 시행령」제50조 제2항에 따르면 원인분석보고를 하지 않은 경우에는 200만 원 이하의 과태료를 부과하도록 되어 있고, 구「대기환경보전법」제90조 제7호, 제8호에 따르면 자발적으로 부품결함을 시정하지 않거나 결함시정명령을 위반한 경우에는 5년 이하의 징역이나 5천만 원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있다.

따라서 위 관서는 자동차제작자가 기한 내에 원인분석보고를 하지 않은 경우에는 구「대기환경보전법」제94조에 따라 과태료를 부과하거나, 부품결함 시정요건에 해당되는데도 스스로 부품결함을 시정하지 않는 경우에는 구「대기환경보전법」제53조에 따라 기간[147]을 정하여 결함을 시정하도록 명령하여야 했다.

나. 감사결과 확인된 문제점

그런데 이번 감사원 감사기간(2018. 10. 29.~11. 30.) 중 11개 자동차제작자를 대상으로 2015년 1월부터 감사기간까지의 원인분석보고 지연 및 누락 여부를

144)결함시정요구 건수·비율 중 원인분석보고 등을 통해 해당 부품의 실제 결함 여부가 확인된 건수·비율
145)자동차제작자는 부품결함에도 불구하고 배출허용기준을 준수한다는 것을 증명하는 경우, 결함시정을 하지 않을 수 있음
146)2018. 11. 29.부터 결함시정요건에 해당하는 경우 환경부장관이 부품의 결함 시정을 명하도록「대기환경보전법」제53조가 개정되었음
147)2018. 11. 29. 환경부령 제779호로 개정되기 전까지는 해당 분기 끝난 후 90일 이내였고 개정 이후에는 15일 이내로 단축됨(「대기환경보전법 시행규칙」제77조의2)

검토한 결과, ■□주식회사의 경우 총 12건의 원인분석보고 중 12건 모두 최대 2년 지연 제출하였고, ■○주식회사의 경우 원인분석보고를 2건 모두 1년 6개월여가 지난 감사기간까지 제출하지 않고 있는 등[148] [별표 16] “원인분석보고 지연 등 현황”과 같이 ■□주식회사 등 11개 자동차제작자가 원인분석보고를 지연하고 있는데도 위 관서는 이를 그대로 두고 있었다.

한편 ■●주식회사의 경우 [표 31]과 같이 2015년 판매된 ㄴㅈ 420대의 2016년 3분기 질소산화물(NO_X) 센서의 부품결함 건수·비율이 65건·15.5%로 결함시정요건에 해당되는 등 2015년 이후 판매된 ㄴㅈ 계 2,396대가 결함시정요건에 해당하나 수입사는 비포장도로를 저속으로 주의 깊게 운전하지 않은 운전자와 세륜시설로 인해 결함이 발생[149]하고 본사와 개선방안을 협의 중이라는 의견만 4회에 걸쳐 반복해서 제출하면서 결함시정을 계속 회피하고 있는데도 위 관서는 결함시정 명령 조치를 하지 않고 있었다.[150]

[표 31] ■●주식회사의 ㄴㅈ NO_X 센서 결함 현황

연번	인증번호	연료	부품명칭 (부품번호)	부품보증 기간	판매연도	판매대수	결함시정요구건수·비율 (해당 시기)	부품결함 건수·비율
1	ㅅㅇ	경유	NO_X 센서 (2296801)	3년	2015년	420대	87건·20.7% (2016년 3분기)	65건·15.5%
2	ㅅㅇ	경유	NO_X 센서 (2296801)	3년	2016년	1,133대	128건·11.3% (2016년 3분기)	96건·8.5%
3	ㅅㅇ	경유	NO_X 센서 (2294291)	3년	2017년	843대	105건·15.1% (2018년 1분기)	69건·8.3%
계						2,396대	-	-

자료: 환경부 등 제출자료 재구성

148)□◁(유)는 2016년 2분기에 제출되어야 할 원인분석보고를 미이행하였으나 감사원의 자료수집기간 중 해당 사실을 확인하고 자진 신고하였음

149)NO_X 센서가 배기파이프 바깥쪽에 있어 세륜시설 통과 시 유입된 흙탕물 등에 의해 고장이 발생하는 것으로 추정

150)환경부는 감사원 자료수집기간인 2018. 9. 21. ■●㈜에 결함시정을 명령

3. 보증기간 연장 방식의 결함시정계획서 승인 부적정

가. 관계 법령 및 판단기준

구「대기환경보전법」제53조 제3항, 제4항 및 구「대기환경보전법」시행령 제51조 제1항에 따르면 동일부품이 결함시정요건에 해당되는 경우에는 자동차제작자가 자발적으로 그 부품의 결함을 시정하여야 하고, 시정하지 않을 경우 환경부는 기간을 정하여 결함의 시정을 명할 수 있도록 되어 있다.

그리고 자동차제작자가 스스로 또는 시정명령을 받아 결함을 시정하는 경우 구「대기환경보전법 시행규칙」제75조 제2항 등에 따라 시정계획서를 환경부에 제출하고 있고, 환경부는 시정내용이 타당하다고 판단되는 경우에 이를 승인하며 자동차제작자로부터 결과(결함시정 이행률 등)를 보고받고 있다.

한편 위 관서는 2006. 12. 30. 배출가스 관련 부품의 결함보고 제도 도입 이후 결함시정요건에 해당되는 경우 자동차제작자로 하여금 해당 부품을 일괄적으로 시정하도록 하고 시정률을 보고받는 방식(이하 “일괄시정 방식”이라 한다)으로 결함을 시정하도록 하여 왔으며,[151] 부품결함 평균시정률은 87.6%[152]이다.

따라서 위 관서는 결함시정요건에 해당되어 자동차제작사로부터 결함시정계획서를 제출받았을 때는 결함부품이 제대로 시정될 수 있지를 검토하여야 하고, 제대로 시정될 수 없는 계획인 경우에는 결함시정계획서를 승인하여서는 아니된다.

나. 감사결과 확인된 문제점

151)2018년 12월 말 기준으로 27건
152)2009년부터 2018년까지 부품결함을 시정한 11건(대상차량 총 306,210대)의 평균시정률

위 관서는 □◁유한회사(이하 "□◁"라 한다)의 ㄴㅊ과 ㄴㅋ 등 2개 차종이 정화조절밸브의 결함으로 의무적 시정요건에 해당되어 [표 32]와 같이 □◁가 3개 동일부품(2개 차종, 4,836대)에 대하여 배출가스 보증기간을 연장하고 그 기간동안 수리를 요구하는 경우에만 결함을 시정하는 방식[153] (이하 "보증기간 연장 방식"이라 한다)의 결함시정계획서[154]를 2017년 9월 제출받았다.

[표 32] □◁의 무상수리 및 보증기간 연장 승인 현황

연번	인증번호	차명	연료	부품명칭 (부품번호)	부품보증기간	판매연도	결함시정 대상	승인내용
1	ㅅㅈ	ㄴㅊ	휘발유	정화조절밸브 (AU5Z-9C915-A&B, AG1Z-9D653-A)	5년	2014년	2,501대	배출가스 보증기간(10년) 동안 무상수리 진행
2	ㅅㅊ	ㄴㅋ	휘발유	정화조절밸브 (DG9Z-9D289-D)	5년	2014년	2,335대	배출가스 보증기간(10년) 동안 무상수리 진행
3	ㅅㅊ	ㄴㅋ	휘발유	정화조절밸브 (DG9Z-9D289-D)	5년	2015년		배출가스 보증기간(10년) 동안 무상수리 진행
총계							4,836대	-

자료: 환경부 등 제출자료 재구성

그런데 위 신청된 보증기간 연장 방식은 고장이 발생한 차량 소유자 요구가 있는 경우에 한하여 시정하는 것이므로 결함시정률이 낮을 가능성이 높은데도 위 관서는 이에 대한 검토 없이 미국에서 보증기간 연장 방식을 허용하고 있고 일괄시정 방식이 자동차제작자의 부담을 가중시킨다는 등의 사유로 2017. 11. 14. □◁가 제출한 보증기간 연장 방식의 결함시정계획서를 그대로 승인하였다.[155][156]

153)휘발유차의 경우 부품 보증기간(5년 또는 7년)을 배출가스 보증기간(15년)으로 연장해 주고 자동차소유자 등이 수리 시 해당 부품에 대한 시정요구가 있을 경우 개별적으로 시정해주는 방식으로서 해당 부품을 모두 시정(교체 등)하는 일괄시정 방식과 다름

154)부품 보증기간(5년)이 아닌 배출가스보증기간(10년) 동안 무상수리로 결함을 시정

155)이 건 이외에 □◁(유)는 감사기간 중 결함시정 대상에서 누락한 ㄴㅊ(인증번호: ㅅㅈ, 판매연도: 2013년, 1,605대)에 대해서도 또다시 동일하게 무상수리를 진행하겠다는 내용으로 조치계획서를 제출

그 결과, □◁의 경우 다른 자동차제작자와 비교하여 상대적으로 유리한 방법으로 부품결함을 시정하고 있었고 그로인해 2018. 12. 31. 기준으로 ㄴㅊ (인증번호: ㅅㅈ, 판매연도: 2014년)은 결함시정 대상 2,501대 중 136대(5.4%)만, ㄴㅋ(인증번호: ㅅㅊ, 판매연도: 2014~2015년)은 결함시정 대상 2,335대 중 71대(3.0%)만 결함이 시정되는 등 부품결함 평균시정률은 87.6%와 비교하여 시정률이 매우 저조한 실정이다.

관계기관 의견 및 검토결과 환경부는 감사결과를 일부 수용하면서 “2항”에 대하여 ■●주식회사의 경우 감사원의 자료수집기간 중에 이미 결함시정을 명하였고 원인분석보고가 지연되거나 누락한 사항에 대해서는 과태료 부과 등 관련 법령에 따라 조치하겠다는 의견을 제시하였다.

다만, “3항”에 대하여는 보증기간 연장 방식을 결함시정 방안으로 인정할지 여부를 전문가 협의 등을 통해 심도 있게 검토하고 결함시정 이행률이 낮은 ㄴㅊ 등 2개 차종에 대해서는 이행률 제고방안을 검토하겠다고 하면서도 보증기간 연장 방식으로 결함을 시정하는 것은 운전자가 결함을 인지할 수 있는 경우에 한하여 고장난 부품을 교체하는 것으로 자동차제작자에게 유리하거나 불리하지 않은 실효적인 방안이라고 주장한다.

그러나 일괄시정 방식은 결함시정대상 차량 전체를 대상으로 시정을 하고 시정률을 보고 받고 있는 반면, 보증기간 연장 방식은 자동차 운행 중 고장이 났을 경우 정비소를 찾은 차량에 대해서만 수리를 하고 별도로 시정률 관리를 하지 않아 결함시정률이

156)보증기간 연장 방식으로 시정하도록 한 사례는 한 차례도 없었음

상대적으로 낮은 방식이고, 자동차제작자 입장의 비용 측면에서 보증기간 연장 방식이 유리하여 보증기간 연장 방식을 자동차제작자가 악용할 소지가 있는 점[157] 등을 고려하면 위 주장을 인정하기 어렵다.

조치할 사항 **환경부장관**은

① 「대기환경보전법」 제53조 제1항 및 같은 법 시행령 제50조 제2항에 따른 배출가스 관련 부품결함 원인분석 현황 보고를 지연하거나 누락한 ■□주식회사와 같은 법 제53조 제3항 등에 따른 부품결함 시정조치를 회피하고 있는 ■●주식회사 등 11개 자동차제작자에 대하여 「대기환경보전법」 제53조 제4항, 제94조 제4항 제10호 등에 따라 결함시정명령, 과태료 부과 등 적정 조치를 하고

② 앞으로 결함시정 이행률이 낮을 것으로 예상되는 결함시정계획서를 승인하는 일이 없도록 하며, □◁유한회사의 ㄴㅊ 등 2개 차종(인증번호: ㅅㅈ, ㅅㅊ)의 결함시정 이행률을 제고하는 방안을 마련하시기 바랍니다.**(통보)**

157) ■●㈜는 "2항"과 관련하여 NO_X 센서가 배기파이프 바깥쪽에 있어 세륜시설 통과 시 유입된 흙탕물 등에 의해 고장이 발생하는 설계상 결함에 대하여 제작사 책임이 아니라는 사유로 보증기간연장 방식으로 결함을 시정하는 것을 환경부에 요구

라-2) 과징금 업무 처리 부적정

1. 업무 개요

환경부와 환경부 관하 국립환경과학원은 구「대기환경보전법」(2016. 1. 27. 법률 제13874호로 개정되기 전의 것, 이하 같다) 제56조에 따라 배출가스 인증 시 법령상 의무를 이행하지 않았거나 법령을 위반한 자동차제작자에 대하여 과징금을 산정·부과하였다.[158)]

2. 관계 법령 및 판단기준

구「대기환경보전법」제48조 제2항에 따르면 자동차제작자는 배출가스와 관련하여 인증받은 내용 중 중요한 사항을 변경[159)]하기 위해서는 변경인증을 받도록 되어 있고, 위 규정을 위반하여 자동차를 판매하였을 경우에는 구「대기환경보전법」제56조 제1항 제2호에 따라 과징금을 부과하도록 되어 있다.[160)]

그리고 구「대기환경보전법」제56조 제1항에 따르면 과징금은 매출액의 3%[161)]를 초과하지 않는 범위에서 산정하되 10억 원[162)]이 상한액으로 되어 있고, 구「대기환경보전법」제56조 제2항 및 구「대기환경보전법 시행령」(2017. 12. 26. 대통령령 제28500호로 개정되기 전의 것) 제52조 [별표 12] 1. 매출액 산정방법에 따르면

158)과징금 산정·부과 업무는 환경부 소관 업무이나 2013년 1월까지는 국립환경과학원이 담당하였고 2013년 1월 이후부터 환경부 본부에서 담당하였음

159)변경인증을 받아야 하는 사항은 구「대기환경보전법 시행규칙」(2016. 7. 27. 환경부령 제671호로 개정되기 전의 것) 제67조에 규정

160)이는 제작사가 임의로 부품을 변경하여 성능 또는 내구성이 저하된 저가부품으로 교체하는 것을 방지하는 등 배출가스 인증 제도의 실효성을 확보하기 위한 것임

161)비율: 3% → 5%(2017. 12. 28. 이후)

162)상한액: 10억 원 → 100억 원(2017. 1. 28.) → 500억 원(2017. 12. 28. 이후)

매출액은 인증번호별로 산정하도록 되어 있다.[163)]

따라서 환경부와 국립환경과학원은 과징금을 인증번호별 매출액을 기준으로 산정한 후 인증번호별로 10억 원이 넘는 경우만 상한액인 10억 원을 적용하여야 하고, 자동차제작자가 과징금을 산정하기 위하여 제출한 판매자료 등이 인증번호별로 제대로 분류되어 있는지 검토하여야 하며, 동일한 위반행위에 대하여 일부 자동차 제작자만 감경받는 일이 없도록 하여야 하고, 과징금 감경이 필요하다고 판단되는 경우 감경기준을 마련하여 감경하도록 하여야 했다.

3. 감사결과 확인된 문제점

가. 과징금 산정 부적정

(1) 인증번호가 다른 차종들의 매출액을 합산하여 과징금을 과소 산정·부과

그런데 국립환경과학원은 2013년 1월 ◇◇주식회사가 2개 차종의 변경인증을 받지 않고 연료시스템을 변경한[164)] 데 대하여 과징금을 인증번호별로 산정하여야 한다는 사실을 알지 못하고, 2개 차종이 연료분사기 관련 동일한 변경이라는 사유로 [표 33]와 같이 인증번호별 매출액 기준이 아닌 2개 인증번호 매출액 합계 금액을 기준으로 과징금을 산정·부과하였다.

163)그리고 가중부과계수를 곱하여 산정하는데 가중부과계수는 인증을 받지 아니하는 경우 1, 인증내용과 다르게 제작·판매한 경우 0.5 적용

164)변경인증을 받지 않고 연료시스템(연료분사기, ECU, 연료펌프 등)을 변경

[표 33] ◇◇주식회사의 과징금 과소 산정·부과 현황

(단위: 원)

수입사	부과시기	차명	배출가스 인증번호	인증번호별 산출 과징금	정당하게 산정한 과징금(A)	잘못 산정한 과징금(B)	과소 산정액 (A-B)
◇◇㈜	2013년 1월	ㄴㅋ, ㄴㅌ	ㅅㅋ	2,322,411,505	1,000,000,000	1,000,000,000	
		ㄴㅍ	ㅅㅌ	712,605,399	712,605,390		
계				3,035,016,904	1,712,605,390	1,000,000,000	712,605,390

자료: 감사대상기관 제출자료 재구성

그 결과 정당 과징금 1,712,605,390원보다 712,605,390원 만큼 적은 10억 원만 부과되었다.

(2) 자동차제작자 제출 자료를 미검토하여 과징금을 과소 산정·부과

환경부는 2015년 11월 ■□주식회사의 EA189엔진[165] 장착 차량이 임의설정된 것을 확인하고 과징금을 부과하기 위하여 ■□주식회사로부터 EA189엔진 장착 차량의 인증번호와 판매대수 등의 자료를 제출받았다.

그런데 위 자료는 [별표 17] "■□주식회사의 과징금 재산정 내용"의 '당초' 항목에서와 같이 2개의 인증번호가 누락(ㅅㅍ, ㅅㅎ)되어 있거나, 4개 인증번호(ㅇㄱ, ㅇㄴ, ㅇㄷ, ㅇㄹ)는 판매대수가 잘못 분류되거나 과소 또는 과다하게 되어 있는 등 불완전한 자료인데도 환경부는 이를 제대로 확인하지 아니하고 제출자료를 맞는 것으로 인정하여 2015년 12월 14,088,934,850원의 과징금을 산정·부과하였다.

그러나 이번 감사원 감사기간(2018. 10. 29. ~ 11. 30.) 중 ■□주식회사가 제출한 자료와 과징금 산정의 적정성을 검토한 결과 [별표 17] "■□주식회사의 과징금

165) 'EA189엔진'은 ■□주식회사가 자체적으로 관리하기 위한 목적으로 유사한 구조(2007~2015년 사이에 생산한 3기통과 4기통 엔진)의 엔진을 통칭한 것으로 배출가스 인증신청 시에 제출하는 '엔진형식'에 사용되는 것은 아님

재산정 내용”과 같이 정당한 과징금 14,387,201,310원보다 298,266,460원 적은 14,088,934,850원으로 산정·부과한 것으로 확인되었다.

나. 과징금 감경 업무 처리 부적정

환경부는 국립환경과학원, 한국환경공단과 합동으로 2013년 2월부터 7월까지 17개 자동차제작자[166]에 대하여 배출가스 관련부품 변경에 따른 변경인증 이행 여부 등을 점검[167](이하 “점검”이라 한다)한 후 같은 해 11월 [별표 18] “자동차 환경 인증실태 관련 과징금 부과 현황”과 같이 ■□주식회사 등 13개 자동차제작자에 대하여 과징금 부과를 검토하면서 법무법인 ■▲으로부터 ‘배출가스 관련 부품 변경으로 인한 변경인증의 목적은 최초 인증 이후 관련 부품의 변경으로 인하여 배출가스량이 변경되는 경우를 방지하고자 하는 것인바, 해당 변경이 배출가스 증가와 무관하여 대기환경에 아무런 영향을 미치지 않는다고 판단되는 경우 과징금을 감경하는 것이 합리적이고 타당한 재량권의 범위 내의 재량권 행사로 볼 가능성이 높으므로 과징금을 감경할 수 있을 것으로 보인다’라는 내용의 법률자문 결과를 회신받았다.

그리고 환경부는 위 법률자문 결과를 바탕으로 과징금을 감경[168]하면서 2013. 10. 28.[169] 13개 자동차제작자에 동일하게 적용할 수 있는 감경기준을 마련하지 않은 채 ◀◀주식회사 등 11개 자동차제작자에게는 인증번호별 매출액을 기준으로 산정된

166)5개 국내 제작사, 12개 해외 수입사

167)“2013년 자동차 환경인증제도 관리실태” 점검결과 중 인증내역 준수 여부 분야

168)환경부가 배출가스 관련 부품의 변경인증(또는 보고) 없이 자동차를 제작·판매한 것으로 확인한 13개 자동차제작자의 경우는 모두 부품의 외부 재질, 형상 등의 단순변경이거나 성능개선을 위한 제원변경 또는 전자제어장치의 프로그램 변경으로 배출가스의 증가를 가져오지 않거나 대기환경에 미치는 영향이 없는 행정절차 위반에 해당되어 재량에 의하여 감경이 가능한 것으로 자체 검토

169)장관 방침

과징금이 10억 원 이하라는 사유로 감경 없이 전액 부과한 반면, [별표 19] “과징금 감경 현황”과 같이 EGR 밸브 변경사항 미보고로 과징금이 부과되는 ■□주식회사 7개 차종의 경우 2개 차종의 과징금은 인증번호별로 산정할 경우 각각 10억 원을 넘고, 나머지 5개 차종은 인증번호별로 산정 시 과징금이 각각 10억 원 미만이어서 감경없이 산출된 과징금은 5,108,921,290원인데도 7개 차종 전체 매출액을 대상으로 과징금을 산정한 후 상한액인 10억 원만 부과하는 방식으로 감경하였고, 전자제어장치(ECU) 등 변경사항 미보고로 과징금이 부과되는 □○주식회사 2개 차종의 경우 ㄴㅎ 차종은 과징금이 10억 원을 넘고 ㄷㄱ 차종은 과징금이 523,659,850원이어서 감경없이 산출된 과징금은 1,523,659,850원인데도 2개 차종 전체 매출액을 대상으로 과징금을 산정한 후 상한액인 10억 원만 부과하는 방식으로 감경하는 등 위 2개 자동차제작자에 대해서만 4,632,581,140원 만큼의 과징금을 감경하였다.

그 결과, 동일한 위반행위를 한 13개 자동차제작자 중 ■□주식회사, □○주식회사만 감경 혜택을 받고 나머지 11개 자동차제작자는 감경 혜택을 받지 못하게 되는 불합리한 상황이 발생하였다.

관계기관 의견 및 검토결과 환경부는 “3항 가”와 관련하여 감사결과를 수용하면서 앞으로 인증 규제의 실효성을 높이고 자동차제작자의 책임을 강화하기 위하여 법령을 엄격히 적용하겠다는 의견을 제시하였고 “3항 나”와 관련하여 감사결과의 사실관계나 관련 법령 적용 등에는 이견이 없다고 하면서도 ■□주식회사, □○주식회사만 동

일한 부품에 대한 변경인증을 보고하지 않은 차종들만 모아서 매출액을 합산하는 방식으로 과징금을 산정하여 감경할 수 있었고 다른 자동차제작자들은 이와 같은 방식으로 과징금을 산정하여 감경하는 것이 불가능하였다는 의견을 제시하였다.

그러나 위와 같은 방식으로 과징금을 산정하여 감경하는 것은 임의적인 기준으로 감경하는 것이므로 위 의견을 받아들이기 어렵다.

조치할 사항 **환경부장관**은

① 잘못된 자료를 제출하여 과징금이 298,266,460원만큼 과소 산정된 ■□주식회사[170]에 대해서는 과징금을 재산정·부과하는 방안을 마련하고

② 앞으로 인증번호가 다른 차종의 매출액을 합산하여 과징금을 산정하거나 잘못된 제출자료를 토대로 과징금을 산정하는 일이 없도록 하며,

③ 동일한 위반행위에 대하여 일부 자동차제작자만 감경받는 일이 없도록 과징금 부과 관련 업무를 철저히 하고, 과징금 감경이 필요하다고 판단되는 경우 감경기준을 마련하여 감경하는 방안을 마련하시기 바랍니다.**(통보)**

170)■□㈜는 감사기간 중 과소 산정된 과징금을 납부하겠다는 의사를 표명

별표 목차

【별표 1】장기간 안전시험 미실시 항목 명세 ……125

【별표 2】기술정보자료 미제출 현황 ……126

【별표 3】ΩΩ 차량 화재발생에 대한 언론보도 현황 ……127

【별표 4】ΩΩ 차량에 대한 소비자 불만신고 현황 ……130

【별표 5】공개 무상수리 권고 내역(2018년 11월 기준) ……131

【별표 6】심평위 위원 용역 수행 현황 ……132

【별표 7】리콜 대상 자동차 판매 의심 명세 ……134

【별표 8】□○ ㄹㅂ 리콜통지문 ……136

【별표 9】미국과 우리나라의 □● ㄱㅁ 리콜통지문 비교……137

【별표 10】자동차 등록 업무 부실 수행 관련자 명세 ……139

【별표 11】경유차 임의설정 확인 현황 ……140

【별표 12】임의설정 확인에 따른 행정처분 현황 ……141

【별표 13】동일한 엔진을 가진 차종의 임의설정 확인 현황 ……142

【별표 14】2013년 ◁◁·◀◀ EGR 관련 변경인증 현황 ……143

【별표 15】연비 등 검사 시 실도로 검증결과보다 낮게 신고한 사례 ……144

【별표 16】원인분석보고 지연 등 현황 ……145

【별표 17】■□주식회사의 과징금 재산정 내용 ……146

【별표 18】자동차 환경인증실태 관련 과징금 부과 현황 ……147

【별표 19】과징금 감경현황 ……148

[별표 1]

장기간 안전시험 미실시 항목 명세

연번 (종류)	구분	안전시험 항목명 (세부시험 항목 수)	시험 누락기간	누락사유	검토결과
합계		10개 (32)			
1 (승용)	충돌 관련 시험항목	충돌 시 승객보호 시험(2)	2013~2018년 (6년)	· 신차안전도 평가 결과를 참고한다는 사유 등으로 누락	· 신차안전도 평가 시험과 충돌속도, 승객모형 등이 달라 평가 결과를 참고하기 어려움 · 신차안전도 평가 시험을 실시하지 않은 차종은 평가 결과를 참고할 수도 없음
2 (승용)		충돌 시 조향핸들 후방이동 시험(1)	2014~2018년 (5년)	· 신차안전도 평가 결과를 참고한다는 사유 등으로 누락	· 신차안전도 평가 시험과 충돌속도, 승객모형 등이 달라 평가 결과를 참고하기 어려움 · 신차안전도 평가 시험을 실시하지 않은 차종은 평가 결과를 참고할 수도 없음
3 (승용)		충돌 시 연료누출 방지시험(2)	2013~2018년 (6년)	· 신차안전도 평가 결과를 참고한다는 사유 등으로 누락	· 신차안전도 평가 시험과 충돌속도, 승객모형 등이 달라 평가 결과를 참고하기 어려움 · 신차안전도 평가 시험을 실시하지 않은 차종은 평가 결과를 참고할 수도 없음
4 (승용)		충돌 시 앞면유리 고정성 시험(1)	2013~2018년 (6년)	· 신차안전도 평가 결과를 참고한다는 사유 등으로 누락	· 신차안전도평가시험과 고정성 판단기준 등이 달라 평가 결과를 참고하기 어려움 · 신차안전도 평가 시험을 실시하지 않은 차종은 평가 결과를 참고할 수도 없음
5 (승용)		고전원전기장치 안전성 시험(2)	2010~2018년 (9년)	· 신차안전도 평가 결과를 참고한다는 사유 등으로 누락	· 신차안전도 평가 시험과 충돌속도, 승객모형 등이 달라 평가 결과를 참고하기 어려움 · 신차안전도 평가 시험을 실시하지 않은 차종은 평가 결과를 참고할 수도 없음
6 (승용)		충돌 시 앞면유리 침입성 시험(1)	2014~2018년 (5년)	· 신차안전도 평가 결과를 참고한다는 사유 등으로 누락	· 신차안전도 평가에서는 시험하지 않는 항목임
7 (승용)	그 외의 시험항목	자동차용 창유리시험(11)	2012~2018년 (7년)	· 시험품 선정 등에 대해 국제기준 논의 중, 예산 부족 등을 사유로 누락	· 국제기준 논의 중인 시험항목은 1개에 불과
8 (승용)		좌석 및 그 잠금장치 시험(4)	2003~2018년 (16년)	· 예산 부족 등을 사유로 누락	· 예산 부족 등을 사유로 동일한 시험항목을 장시간 누락하는 것은 불합리
9 (이륜)		이륜자동차 연료장치 시험(7)	2013~2018년 (6년)	· 장비 부재를 사유로 누락	· 7개 세부시험항목 중 장비부재인 것은 3개에 불과하며, 장비 가격도 총 2억 원에 불과
10 (이륜)		이륜자동차의 차체, 외부돌기 시험(1)	2013~2018년 (6년)	· 장비 부재를 사유로 누락	· 부재장비 가격이 약 1,000만 원에 불과

자료: 국토교통부 및 한국교통안전공단 제출자료 재구성

[별표 2]

기술정보자료 미제출 현황

(단위: 건)

연번	자동차제작자	전체 발행 건수	제출 건수	미제출 건수
계	16개	4,675	4,518	157
1	-	313	269	44
2	-	67	28	39
3	-	394	360	34
4	-	8	1	7
5	-	8	2	6
6	-	2,817	2,812	5
7	-	687	683	4
8	-	14	9	5
9	-	10	6	4
10	-	35	32	3
11	-	105	104	1
12	-	10	9	1
13	-	46	45	1
14	-	1	-	1
15	-	49	48	1
16	■■㈜	111	110	1

자료: 한국교통안전공단 제출자료 재구성

[별표 3]

ΩΩ 차량 화재발생에 대한 언론보도 현황

연번	언론보도 일자	언론사	언론보도내용 요약
1	2015. 1. 20.	-	부산 남구 광안대교 요금소 근처를 달리던 ΩΩ 차량이 원인을 알 수 없는 불에 휩싸였으며 경찰과 소방당국은 엔진 과열에 의한 화재로 추정하고 정확한 화재 원인을 조사 중
2	2015. 3. 21.	-	강원 태백시 연화동 주차장에 주차된 ΩΩ 승용차에서 원인을 알 수 없는 화재가 발생, 경찰에 따르면 이날 화재는 장거리 운행 후 주차를 한 뒤 타는 냄새와 연기가 발생하면서 순식간에 발화, 운전자와 목격자 진술에 따르면 화재는 엔진과열에 의한 것으로 추정된다고 말함
3	2015. 8. 29.	-	서울 성북구 보문동 상가건물 지하주차장주차 차량에서 원인을 알 수 없는 화재가 발생, 경찰과 소방당국은 화재 발생 ΩΩ 차량 엔진룸 좌측에서 불이 나기 시작한 것으로 보고 자세한 경위를 조사 중
4	2015. 10. 25.	-	24일 오후 6시 17분쯤 서울 중랑구 인근 동부간선도로에서 의정부 방향으로 주행 중이던 ΩΩ ㅋ 차량에 불이 붙어 약 9분 만에 진화 됨, 경찰과 소방당국은 ΩΩ 차량의 엔진에서 불이 시작된 것으로 보고 정확한 원인을 조사 중
5	2015. 11. 4.	-	3일 오후 5시 40분 자유로 방화대교 인근을 달리던 ΩΩ ㅋ 승용차에 불이 나 차량이 전소, 차주는 "옆 차로를 달리던 차량 운전자가 내 차에서 연기가 난다고 알려줘 급하게 차를 세우고 확인하니 보닛과 앞유리 사이에서 하얀 연기가 올라오고 있었다"면서 "보닛을 열어 보니 엔진룸에도 불이 붙어 있었고, 곧 차량이 모두 불탔다"고 말했음
6	2015. 11. 6.	-	5일 오후 1시 35분께 서울 마포구 상암동 한 아파트 단지 앞 도로를 주행 중이던 ΩΩ 승용차 엔진룸에서 화재가 남
7	2015. 11. 9.	-	8일 오전 11시59분께 경기도 의왕시 서울외곽순환고속도로청계톨게이트 평촌 방향 120m 지점에서 ΩΩ 승용차에 불이 남, 경찰과 소방당국은 승용차 트렁크 부근에서 불이 시작된 것으로 보고 정확한 사고 경위를 조사 중
8	2015. 11. 10.	●●	7일 오후 5시쯤 경기도 구리시 인창동의 한 도로에서 40대 여성이 몰던 ΩΩ 승용차에서 불이 남, 소방당국은 엔진룸에서 불이 시작된 것으로 보고 있음, 불이 난 승용차는 2002년식 ΩΩ ㄹㄱ 모델 휘발유 차임
9	2015. 12. 25.	-	23일 오후 4시 40분쯤 대전 유성구 구암동 유성대로에서는 주행 중이던 2010년식 ΩΩ ㄹㄴ 차량에서 불이 남, 운전자는 "카센터에서 필터와 경고등을 수리하고 1㎞ 정도를 운행했는데 갑자기 엔진룸에서 불이 났다"고 말함
10	2016. 1. 27.	●●	경기도 고양시 자유로를 달리던 ΩΩ 승용차에 불이 난 건 어제 저녁 8시쯤, 사고가 난 차량은 지난해 국토교통부가리콜 명령을 내리고, 11월에 잇따라 주행 중 화재가 발생했던 ΩΩ ㅋ 모델로 확인됨
11	2016. 2. 7.	-	지난 6일 오전 10시 22분께 군위의 한 도로를 달리던 ΩΩ 승용차에서 불이 남. 인명피해는 없었으며 해당 차량은 전소됨
12	2016. 2. 21.	-	20일 오후 3시 37분께 서울 구기동 한 빌라 앞에 주차된 ΩΩ ㄹㄷ(2011년식) 차량에서 불이 남 경찰과 소방당국은 차량을 운행하고 주차한 뒤 10분가량 후에 차량 보닛에서 갑자기 불이 났다는 차량 소유주와 목격자 진술을 바탕으로 정확한 화재 원인을 조사하고 있음
13	2016. 2. 29.	●●	서울 논현동 서울세관 사거리를 달리던 ΩΩ ㅋ 모델에서 불이 남, 이 불로 차량 엔진룸이 모두 탔음, 경찰은 달리던 차에서 갑자기 불이 나기 시작했다는 목격자의 진술을 토대로 화재 원인을 조사하고 있음
14	2016. 4. 6.	▽○	5일 오전 8시께 경기도 남양주시 화도읍 화도IC 진출로에서 달리던 ΩΩ에 불이 남, 운전자 AF씨는 "사고 당시 차를 몰고 가다 핸들이 말을 듣지 않아 갓길에 차를 세웠는데 갑자기 엔진 쪽에서 불이 났다"고 진술, 불이 난 ΩΩ는 2007년식 ㄱㅂ 모델임
15	2016. 5. 15.	▽□	14일 밤 10시 반쯤 경기도 시흥시 정왕동 공용 주차장 인근에 세워놓은 ΩΩ 차량에 불이 나 차량 앞부분이 완전히 불에 탐, 경찰과 소방당국은 차를 세워놓고 식사를 하러 간 사이에 차에서 불이 났다는 운전자의 진술 등을 토대로 정확한 화재 원인을 조사할 예정임

연번	언론보도 일자	언론사	언론보도내용 요약
16	2016. 7. 11.	▽○	충남 논산시 연무읍 호남고속도로 지선 회덕 방향 2㎞ 지점(논산분기점 기준)에서 AG씨의 2013년식 ΩΩ ㄹㄹ 승용차 보닛에서 불이 남, 운전자 A씨는 경찰 조사에서 "고속도로를 달리던 중 가속이 안 돼 차량을 갓길로 세우자 보닛에서 불길이 치솟았다"고 진술함
17	2016. 8. 1.	-	충남소방본부 등에 따르면 7월 31일 오전 11시 36분께 충남 서천군 기산면 서천-공주고속도로 서천방향 3㎞ 지점(동서천 기점)에서 AH씨가 몰던 ΩΩ ㄷㄴ 승용차에 불이 남, 운전자 AH씨는 경찰 조사에서 "차량에 이상이 있다는 경고등이 들어와 갓길에 세웠더니 보닛에서 불길이 올랐다"고 진술
18	2016. 8. 2.	△△	1일 오전 1시 17분쯤 경기도 성남시 분당구의 한 지하차도에서 ΩΩ ㄹㅁ 차량에서 원인을 알 수 없는 불이 남, 운전자에 따르면 운전 중 차량 내부 송풍구 등에서 연기가 나자 차를 세운 뒤 차량에서 벗어나 화를 면했다고 말함
19	2016. 9. 8.	▽■	7일 11시 반쯤 부산시 기장군의 한 공사장 인근에서 37살 AI 씨가 몰던 2000년식 ΩΩ 차량에 불이 나 소방서 추산 290만 원의 피해가 났음, 소방당국은 "운전 중 갑자기 엔진에서 불길이 치솟았다"는 운전자의 진술을 토대로 화재 원인을 조사하고 있음
20	2016. 9. 15.	●●	인천 서구 당하동 도로를 주행하던 ΩΩ 차량에서 불이 나 30여 분만에 꺼짐, 경찰은 운행하다 펑 소리와 함께 트렁크 차량 배터리 쪽에서 연기가 난 뒤 불길이 치솟았다는 운전자의 진술을 바탕으로 화재 원인을 조사하고 있음
21	2016. 10. 9.	▽□	9일 오전 8시께 경부고속도로 하행선 김천 분기점의 한 졸음쉼터 근처에서 ΩΩ 차량이 완전히 불에 탐, 경찰은 엔진 과열로 불이 난 것으로 보고 차체 결함 여부 등 정확한 화재 원인 조사 중
22	2016. 10. 20.	-	경북 구미시 원평동 중부고속도로 구미에서 천안방면으로 주행하던 ΩΩ차량에서 화재가 발생, 불은 차량 엔진 등 내외부를 태워 3190만 원(소방서 추산) 상당의 재산피해를 냄
23	2016. 11. 23.	▶▶	21일 대구에서 ΩΩ ㅋ 차량 화재가 발생. 대구서부소방서 관계자는 "화재 당시 운전자는 한독모터스(ΩΩ 딜러사) 협력업체 직원이었으며, 그는 고객 차량을 서비스센터로 이동시키던 중 엔진룸에서 연기가 나더니 이내 화재가 발생했다고 진술했다"고 밝힘
24	2016. 12. 15.	▽○	경기도 성남시 분당구의 한 지하차도 출구 인근 도로에서 AJ씨가 몰던 ΩΩ 420d 차량에 원인을 알 수 없는 불이 남, AJ씨는 "뒤따르던 일행이 '차량 후미에서 연기와 불꽃이 보인다'고 해 인근에 정차했으나 불길이 차량 전체로 번졌다"고 진술
25	2017. 1. 6.	-	경남 양산시 경부고속도로 서울 방향 통도사 LPG 충전소에 서있던 ΩΩ 차량에 불이 남, 경찰과 소방당국은 보닛에서 불이 시작됐다는 차량 운전자의 말을 토대로 정확한 원인을 파악 중
26	2017. 1. 24.	-	화성시 장안면 석포리 제2서해안고속도로 상행선 갓길에 정차된 AK씨의 ΩΩ 승용차(모델명 ㄹㄷ)에서 원인 모를 화재가 발생, AK씨는 "천안에서 인천 방향으로 약 1시간 30분간 운행하던 중 차의 이상을 느끼고 갓길에 차를 세웠는데, 차량 엔진룸 부근에서 화재가 발생했다"고 진술
27	2017. 4. 14.	-	13일 오후 6시45분쯤 제주시 아라1동 제주의료원인근 516도로를 주행 중 ΩΩ승용차량에서 원인미상의 화재가 발생, 소방당국에 따르면 제주시에서 서귀포 방향으로 오르막도로 주행 중 엔진 출력이 저하되고 시동이 꺼져 갓길에 정차 후 확인하던 중 화재가 발생해 119로 신고한 것으로 알려짐, 현장조사결과 엔진룸에서 화재가 발생해 탑승석으로 연소가 확대된 화재로 엔진 우측(운전석)이 발화지점으로 판단되나 소훼가 심해 원인 추정이 어려워 차후 자세한 조사가 필요하다는 것, 경찰과 소방당국 등은 정확한 화재원인을 조사 중
28	2017. 6. 21.	△△	20일 오후 5시 10분쯤 부산 해운대구 우2동 새마을금고 앞 도로에서 차량 수리 후 시운전 중이던 흰색 ΩΩ에서 화재가 발생했음, 이 사고로 인명피해는 없었으나, 차량 엔진룸이 불에 탐, 경찰은 정확한 사고 원인을 조사하고 있음
29	2017. 8. 23.	-	22일 밤 12시 56분쯤 서울 노원구 외곽순환도로 수락산터널 안 의정부 방향으로 달리던 ΩΩ 차량에 불이 남, 노원소방서는 차량 엔진룸에서 시작된 화재로 보고 정확한 원인을 조사 중
30	2017. 8. 26.	▽□	서울 개화동 올림픽대로에서 잠실 방향 1차로를 달리던 ΩΩ에서 불이 나 차체를 모두 태우고 20여 분만에 꺼졌음, 경찰과 소방당국은 운전 중에 연기가 솟구쳤다는 김 씨의 진술을 토대로 화재 원인을 조사하고 있음
31	2017. 9. 8.	-	충남 천안시 동남구 광덕면 한 도로에서 주행 중이던 ΩΩ 승용차에서 불이 남, 소방당국은 달리던 ΩΩ 차량 보닛에서 연기가 나자 운전자가 갓길에 정차해 신고한 이후 불이 크게 번진 것으로 보고 정확한 화재 원인을 조사 중

연번	언론보도일자	언론사	언론보도내용 요약
32	2017. 10. 25.	-	25일 오전 4시 54분쯤 용인시 기흥구의 400여 세대 규모 아파트 지하주차장에 주차된 ΩΩ ㅌ 차량에서 화재가 발생, 총 5대의 차량이 불에 탐, 불이 나자 주민 150여 명이 대피하는 소동이 빚어졌으나다행히 인명피해는 없었음
33	2017. 12. 17.	-	서해안고속도로목포 방향 해미 졸음쉼터에서AL씨가 운전하던 2016년식 ΩΩ ㅋ 승용차에 화재가 발생, A씨는 주유 후 주행 도중 계기판에 경고등을감지하고 졸음쉼터로 향했지만 보닛쪽에서 연기가나면서 불이 붙었다고설명한 것으로 알려짐
34	2018. 1. 2.	▽○	제주시 조천읍 남조로에서 조 모씨가 몰던 ΩΩ 승용차에서 불이 남, 조씨는엔진룸에서 연기가 치솟자 차량을 세우고 대피, 불은 차량 전체를 태우고 119 소방당국에 의해 20여 분 만인 낮 12시 15분께 꺼짐
35	2018. 1. 14.	-	13일 밤 9시 10분쯤 서울 동호대교 아래 강변북로 구리 방향 차로를 지나던 ΩΩ 차량에 불이 남, 경찰과 소방당국은 주행 중 차에서 불이 시작됐다는 운전자 진술 등을 토대로 정확한 화재 원인 등을 조사 중
36	2018. 2. 2.	-	성수대교 인근 잠실방면 올림픽대로를 주행하던 ΩΩ 차량에서 불이 남, 불길은 보닛 엔진룸 쪽에서 시작된 것으로 알려짐
37	2018. 3. 24.	-	23일 오후 11시49분쯤 경북 경주시 양북면 포항울산고속도로경주 방면 87㎞ 지점에서 AM씨가 몰던 ΩΩ 승용차에서 불이 남, 경찰과 소방당국은 주행 중에 불이 난 것으로 보고 AM씨 등을 상대로 정확한 화재원인을 조사 중
38	2018. 4. 10.	-	경기 고양시 일산동구 식사동 육군 9사단 인근 사거리에서 달리던 ΩΩ 승용차에서 불이 남, 경찰과 소방당국은 달리던 차에서 갑자기 불이 났다는 운전자의 진술을 토대로 정확한 화재원인을 조사 중
39	2018. 5. 5.	-	4일 밤 11시 40분쯤 충남 당진 서해안고속도로 목포 방향 250㎞ 지점에서 ΩΩ 승용차에 불이 붙었음, 경찰은 "운행 중 차량 이상을 감지해 갓길에 차를 정차하자마자 불이 시작됐다"는 운전자의 증언을 토대로 화재 원인을 조사 중
40	2018. 5. 15.	-	15일 오후 3시 20분쯤 경기도 광주시 곤지암읍 제2영동고속도로 서울 방향 곤지암3터널 안에서 달리던 ΩΩ 차량에 불이 나 이 구간 교통이 극심한 정체를 빚었음, 불은 터널 안을 달리던 AN(56)씨의 ΩΩ ㅋ 차량의 보닛 부분에서 시작된 것으로 전해짐, 경찰 관계자는 "AN씨가 운행 중 엔진 부위에서 불길이 올라왔다"고 진술함에 따라 경위를 조사 중이라고 말함

자료: 한국교통안전공단 제출자료 재구성

[별표 4]

ΩΩ 차량 소비자 불만신고 현황

구분	연번	신고일자	차종	신고 내용	신고 내용 및 신고자 제출자료 분석 (한국교통안전공단 확인)
화재 관련 신고	1	2015. 11. 16.	ΩΩ ㅋ	· 신호대기 중 까만 연기가 발생되어 견인 후 직영 서비스센터로 입고 · 연기의 원인은 엔진 냉각기의 공기를 흡입하는 플라스틱 부분이 타서 발생하였고 냉각기와 플라스틱 부분을 교체했다고 함	· 소비자 불만내용 및 제출된 점검·정비 명세서를 확인한 결과 EGR 냉각기의 냉각불량 및 흡기다기관의 녹아내림 등은 최근의 화재와 동일한 내용으로 추정
	2	2017. 2. 9.	ΩΩ ㄷㄴ	· 100㎞/h 속도로 주행 중 가속페달을 밟아도 가속되지 않고 감속되면서 보닛에서 연기가 발생 · 긴급출동 서비스 직원이 현장에서 엔진룸 내부 흡기다기관 등이 녹은 것으로 확인하였고, 이후 견인하여 서비스센터로 차량 입고시켰으며 EGR 냉각기 이상으로 발생한 현상이나 원인을 찾을 수 없다고 안내받음	· 소비자가 신고한 현상 및 점검 수리 내역을 분석한 결과 흡기다기관등의 녹음은 EGR 시스템 고장에 의해 발생하며 최근 화재사고와 원인이 유사한 것으로 추정
	3	2017. 6. 7.	ΩΩ ㅋ	· 주행 중 배기가스 경고등이 점등됨 · 수입차량 전문 카센터로 입고 점검하니 흡기다기관이 파손되어 미세한 구멍이 발생되었다고 알려줌	· 제출된 사진을 확인한 결과 EGR 시스템 출구부의 흡기다기관이 녹아 생긴 작은 구멍으로 추정되며, 최근의 화재사고 원인과 유사한 것으로 추정
	4	2017. 11. 8.	ΩΩ ㅋ	· 주차 과정에서 차량 엔진 부조(不調)현상이 발생하며 시동이 꺼진 후 보닛 앞에서 하얀 연기가 발생하면서 화재 발생 · 서비스센터 측에서는 결함을 인정하지 않고 냉각기(EGR)부분 슬러지로 인한 화재 발생이라고 알려줌	· 제출사진을 확인해 본 결과 흡기다기관이 불탄 흔적과 EGR 냉각기의 슬러지 상태를 볼 때 최근의 화재사고 원인과 동일한 내용으로 추정
냉각수 누수 신고	5	2015. 8. 26.	ΩΩ ㄷㄷ	· 차량 인수한 지 몇 주 후부터 냉각수 누수에 의해 냉각수 부족 경고등이 점등되고 정상적 주행이 불가능할 정도로 냉각수 누수 발생 · 서비스센터에서 점검 후 최종적으로 EGR 냉각기 내에서 누수 발생을 확인하여 냉각기를 교체하였으나 1개월 후 누수 재발생	· 소비자 불만 및 점검 수리 과정을 확인해보면 화재로 확대 되지 않았지만 ΩΩ에서 제시한 화재의 원인인 EGR 냉각기 균열에 의한 냉각수 유출 정황이 보임
	6	2018. 3. 22.	ΩΩ ㄷㄴ	· 주행 중 냉각수 부족 경고등이 점등되어 냉각수를 보충하였으며 1,500㎞마다 위 현상이 재발생하고 시동이 꺼짐, 주행 중 울컥거림이 반복 발생하여 견인조치 후 서비스센터 입고 · 정밀 스캔 결과 (전자제어) 프로그램 충돌, EGR 냉각기 문제로 위 현상이 발생한 것으로 보여 프로그램 업데이트, EGR 냉각기 교체, 냉각수 공기 빼기 조치를 취함	· 소비자 불만 및 점검 수리 결과를 확인해보면 화재로 확대되지 않았지만 ΩΩ에서 제시한 화재의 원인인 EGR 냉각기 균열에 의한 냉각수 유출 정황이 보이며 주행 중 시동 꺼짐 등 최근 화재사고와 유사한 현상을 보임

자료: 한국교통안전공단 제출자료 재구성

[별표 5]

공개 무상수리 권고 내역(2018년 11월 기준)

(단위: 대, %)

연번	차량명 [제작자]	공개 무상수리 권고 일자	제작결함조사결과 (한국교통안전공단)	무상수리 계획서 제출여부	무상수리 통지서 발송여부	대상 차량 수 (대상연도)	조치된 차량 수	시정률
합계		9건				1,060,008	188,487	평균 17.8
1	ㅍ [■■㈜]	2016. 6. 17.	차체 부식 및 균열로 차량 급제동 시 차량이 우측으로 쏠리는 경향이 있고, 차선을 이탈할 수 있어 안전운행에 지장을 주는 결함으로 **리콜 필요**	제출	통지	123,206 (1999~ 2005년)	13,593	11.0
2	ㅎ [◎◎㈜]	2014. 6. 9.	열쇠잠금장치 파손으로 인한 주행 중 조향핸들 잠김 현상은 안전운행에 지장을 주는 결함으로 **리콜 필요**	제출	통지	89,656 (2001~ 2010년)	50,808	56.7
3	ㅈ [◁◁㈜]	2013. 9. 30.	트레일링 암 부식과 크랙이 발생하는 현상은 안전운행에 지장을 주는 결함으로 **리콜 필요**	제출	일부 통지	131,417 (2000~ 2005년)	36,465	27.7
4	ㄱㄱ [◁◁㈜]	2015. 2. 9.	주행 중 충격 등에 의해 트레일링 암 등 부식부위의 파손사례가 있는 등 안전운행에 지장을 주는 결함으로 **리콜 필요**	제출	일부 통지	145,542 (1999~ 2007년)	34,818	23.9
5	ㄱㄴ [◁◁㈜]	2017. 3. 28.	주행 중 코일스프링 파손은 차체 처짐 및 타이어 손상을 주어 안전운행에 지장을 주는 결함으로 **리콜 필요**. 미국에서도 동일 사안으로 리콜	미제출	미통지	214,735 (2010~ 2012년)	204	0.1
6	ㄱㄷ [◁◁㈜]	2017. 3. 28.	연번 5의 내용과 동일한 사유로 **리콜 필요**. 이 차종은 차고가 높아 차량주행 안전성이 상대적으로 취약	미제출	미통지	251,783 (2006~ 2015년)	224	0.1
7	ㄷㄹ [◀◀㈜]	2017. 4. 24.	동일한 조향장치를 장착한 ㄱㄴ와 ㄴㄴ 자동차는 리콜하였고, 조향핸들이 무거워지는 현상에 대해서는 국내 17건, 미국 31건이 리콜하였으므로 **리콜 필요**	미제출	미통지	33,529 (2008~ 2010년)	530	1.6
8	ㄷㅁ [◁◁㈜]	2017. 3. 28.	클러치부스터 고정볼트 파손은 주행 중 변속이 불가하여 안전운행에 지장을 주는 결함으로 불특정 다수가 이용하는 차량이므로 교통사고 발생 시 대규모 인명피해가 우려되어 **리콜 필요**. 미국(■▽)과 일본(■▼)에서 같은 현상으로 리콜	미제출	통지	7,303 (2011~ 2015년)	6,753	92.5
9	ㅈ [◁◁㈜]	2017. 3. 28.	인터쿨러 호스 불량으로 자동차제작자는 설계변경과 비공개 무상수리를 실시하였고, 주행 중 시동이 꺼지는 현상이 발생할 수 있어 안전 **리콜 필요**. 주행 중 시동 꺼짐에 대해 국내외 리콜 사례 다수	제출	통지	62,837 (2012~ 2013년)	45,092	71.8

주: 연번 1(ㅍ)은 자동차정보관리시스템을 운영하는 한국교통안전공단에 위탁하여 무상수리 통지서를 발송하였고 연번 2(ㅎ), 연번 8(ㄷㅁ)과 연번 9(ㅈ)는 자동차제작자가 문자메시지 등을 발송하여 무상수리를 통지하였음

자료: 국토교통부 및 한국교통안전공단 제출자료 재구성

[별표 6]

심평위 위원 용역 수행 현황

(단위: 원)

연번	위원명	위원 위촉기간	용역명	용역기간	용역비	발주처
합계	12명		42건		4,915,263,375	
1	A	2013~2018년	◈◈ 시트 정적강도 해석기술개발	2012. 8. 1.~ 2013. 7. 31.	30,000,000	◈◈㈜
2	〃	〃	〃	2013. 9. 1~ 2014. 8. 31.	40,000,000	◈◈㈜
3	〃	〃	〃	2014. 9. 1.~ 2015. 8. 31.	30,000,000	◈◈㈜
4	〃	〃	〃	2015. 9. 1.~ 2016. 8. 31.	15,000,000	◈◈㈜
5	〃	〃	〃	2016. 9. 1.~ 2017. 8. 31.	15,000,000	◈◈㈜
6	L	2013~2014년	자동차용 커넥터 seal 설계 표준화	2014. 7. 15.~ 2014년 12월	45,000,000	■◀
7	M	2013~2014년, 2017~2018년	충돌해석을 위한 시트 폼/플라스틱 소재의 재료모델링 및 적용	2012. 3. 30.~ 2013. 3. 29.	150,000,000	■■㈜
8	〃	〃	인체역학적 건강한 운전자 착좌 자세 연구	2012. 4. 16.~ 2013. 2. 28.	60,240,000	◁◁㈜ ■◇
9	〃	〃	충돌해석을 위한 시트 폼/플라스틱 소재의 재료모델링 및 적용	2013. 3. 30.~ 2014. 3. 29.	150,000,000	■■㈜
10	〃	〃	에어백 미전개 충돌실사고 및 구속 장치에 의한 상해 조사분석	2013. 4. 1.~ 2014. 5. 30.	72,250,000	■◁㈜
11	〃	〃	차량 주행 진동감 대상개발 시스템 구축	2013. 9. 2. ~ 2014. 8. 31.	66,500,000	■◁㈜
12	〃	〃	충돌해석을 위한 시트 폼/플라스틱 소재의 재료모델링 및 적용	2014. 3. 30.~ 2015. 3. 29.	150,000,000	■■㈜
13	〃	〃	운전자세 자동 검출을 통한 건강한 (올바른) 운전자세 추천 시스템 개발	2014. 3. 31.~ 2015. 3. 31.	121,550,000	■◁㈜
14	〃	〃	수학모델 기반 상용차 운전자 주행 안락성 평가 기법(1단계)	2016. 7. 1.~ 2017. 12. 31.	143,000,000	■◁㈜
15	〃	〃	통합안전 해석 위한 동역학적 인체모델 개발 및 상해 위험도 분석 기법 연구	2018. 5. 1.~ 2019. 4. 30.	90,695,000	■◁㈜
16	〃	〃	주행 안락성 평가를 위한 시뮬레이터 장비	2018. 5. 8.~ 2018. 9. 30.	3,300,000	■◁㈜
17	〃	〃	운전자 안락감 평가를 위한 수학모델 기반 설계연구(2단계)	2018. 5. 8.~ 2019. 11. 7.	143,000,000	■◁㈜
18	N	2013~2014년	디아뎀 메크로 활용 분석 및 그래프 생성 자동화	2013. 3. 1.~ 2014. 2. 28.	51,000,000	■◁㈜
19	O	2013~2014년	마일드하이브리드 구동모터 개발 (모터/인버터 일체형)	2013. 12. 1.~ 2015. 11. 30.	641,250,000	■◆㈜
20	〃	〃	터보랙 개선 제어 알고리즘 개발	2013. 6. 3.~ 2013. 12. 31.	59,500,000	■◁㈜
21	〃	〃	차량 DIFFERENTIAL GEAR 동작 구현을 위한 DUAL MOTO	2013. 4. 1.~ 2014. 3. 31.	100,000,000	■◎㈜

연번	위원명	위원 위촉기간	용역명	용역기간	용역비	발주처
22	P	2015~2018년	CAE를 이용한 브레이크패드 최적 형상 설계	2016. 2. 1.~ 2016. 7. 31.	40,000,000	■◈
23	〃	〃	브레이크 디스크의 Hot judder 성능 개선을 위한 해석적 연구	2017. 4. 1.~ 2017. 7. 31.	31,350,000	㈜○□
24	Q	2013~2018년	WRSM Developent for e-Assist vehicle	2013. 2. 1.~ 2014. 1. 31.	150,000,000	■■㈜
25	〃	〃	엔진헤드커버 블로우바이가스 최적화를 위한기술자문	2015. 1. 1.~ 2015. 12. 31.	13,200,000	○■㈜
26	〃	〃	에탄올 함량에 따른 FFV 엔진의 연소 특성 시험	2015. 9. 1.~ 2016. 11. 30.	118,277,500	■◁㈜
27	R	2013~2014년	Crach Avoidance Features Suitability Evaluation on Korea Roads(2/2)	2014. 5. 1.~ 2015. 1. 1.	39,270,875	■■㈜
28	〃	〃	Crash Avoidance Features Suitability Evaluation on Korea Roads(1/2)	2013. 8. 1.~ 2016. 1. 1.	72,000,000	■■㈜
29	〃	〃	Active safety features evaluation and study for Korea market based on NCAP test mode	2013. 6. 1.~ 2016. 5. 31.	210,000,000	■■㈜
30	S	2015~2018년	구동계 내구시 볼트풀림에 미치는 영향인자에 대한 시험분석	2014. 4. 1.~ 2015. 3. 31.	21,650,000	■◁㈜
31	〃	〃	엔진 부품용 내열강의 고온 열화특성 분석 및 파괴거동 예측	2015. 9. 1.~ 2016. 8. 31.	62,500,000	■◁㈜
32	〃	〃	조건별 볼트 축력, 마찰계수 DB화 볼트 선정 툴 개발	2016. 4. 1.~ 2016. 11. 30.	40,800,000	■◁㈜
33	〃	〃	엔진 부품용 내열강의 고온 열화특성 분석 및 파괴거동 예측(2차년도)	2016. 10. 1.~ 2017. 9. 30.	71,000,000	■◁㈜
34	〃	〃	케이스베어링 압입부 변형량기준 정립	2017. 5. 1.~ 2018. 2. 28.	61,600,000	■◁㈜
35	〃	〃	고무 역량 강화를 위한공동연구실 운영	2015. 3. 1.~ 2017. 2. 28.	840,020,000	■◁㈜
36	〃	〃	샤시계 주요 체결부 하드웨어 풀림 영향도 분석	2018. 5. 1.~ 2019. 2. 28.	66,300,000	■◁㈜
37	〃	〃	고무 역량 강화를 위한 공동연구실 운영(2단계)	2017. 9. 1.~ 2019. 8. 31.	398,760,000	■◁㈜
38	T	2013~2016년	윤활계를 고려한 자동변속기 클러치/ 브레이크 발열 및 냉각 모델 개발	2013. 5. 1.~ 2016. 8. 31.	85,000,000	■◁㈜
39	U	2015~2018년	연소실내 수소 첨가시 가솔린엔진 연소특성 및 열효율 향상 연구	2013. 11. 1.~ 2016. 2. 29.	136,000,000	■◁㈜
40	〃	〃	세타 터보 엔진 배기계 유동 및 열전달 해석을 통한배기 특성 개선 방안 해석	2016. 5. 1.~ 2018. 12. 31.	140,250,000	■◁㈜
41	V	2013~2016년	Belt-driven Integrated Starter and Generator WFSM type 개발	2013. 11. 29.~ 2014. 11. 28.	40,000,000	○●
42	〃	〃	횡 변위 복원제어기술 개발	2015. 2. 1.~ 2015. 6. 30.	100,000,000	○△

자료: 국토교통부 등 제출자료 재구성

[별표 7]

리콜 대상 자동차 판매 의심 명세

(단위: 대)

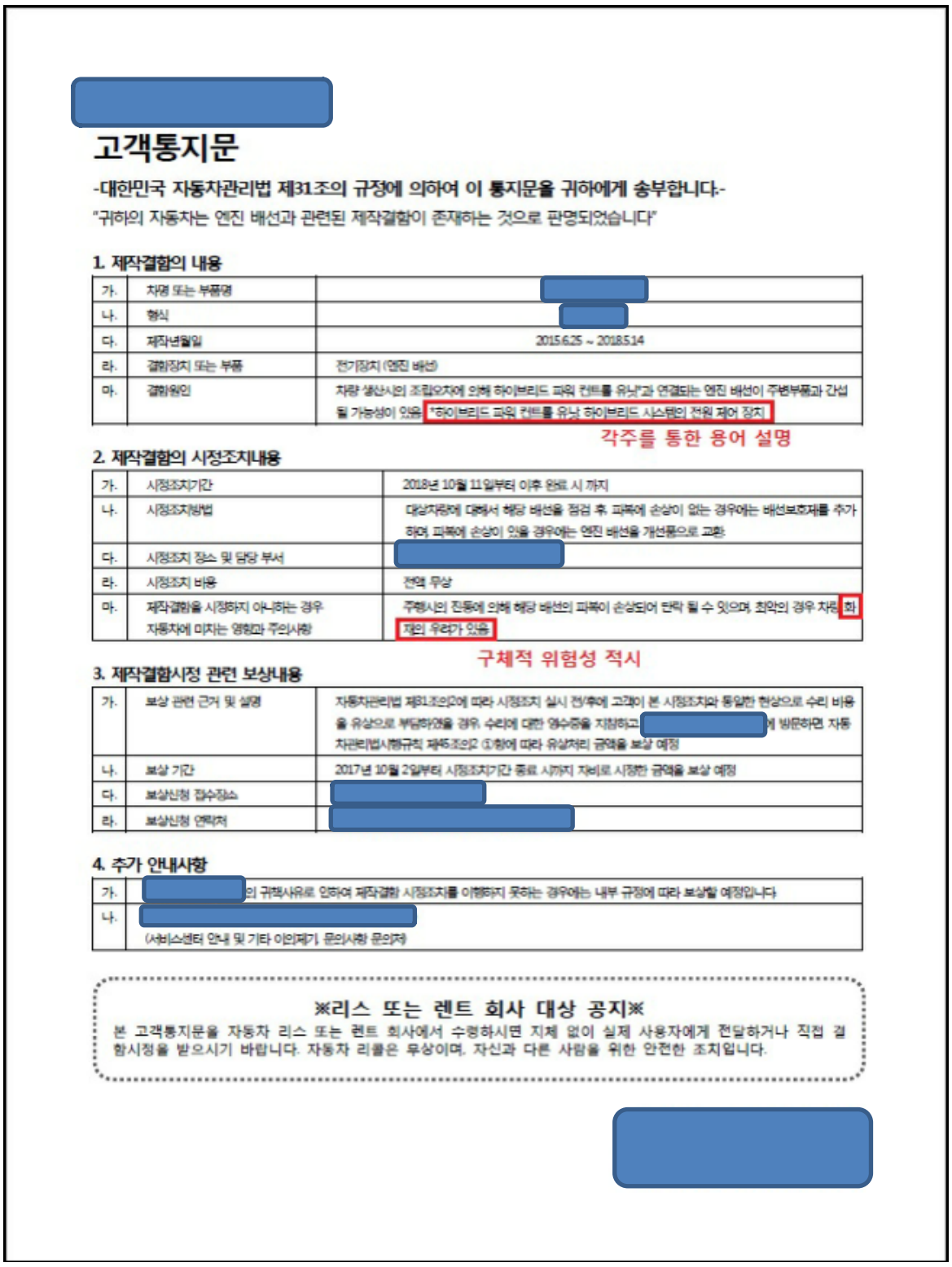
구분	자동차제작자	대상 차종	의심대수
총계	37개(중복 제외)	352종	7,010
안전기준에 부적합한 자동차	**15개**	**37종**	**2,039**
	-	-	391
	-	-	7
	-	-	2
	-	- 등 5종	334
	-	- 등 6종	12
	-	-	1
	-	-	2
	-	- 등 8종	218
	-	-	31
	-	- 등 3종	6
	-	- 등 3종	40
	-	- 등 3종	4
	-	-	1
	-	-	980
	-	-	10
안전운행에 지장을 주는 결함이 있는 자동차	**35개**	**315종**	**4,971**
	-	- 등 25종	1,918
	-	- 등 7종	27
	□■㈜	ㄱㄹ 등 20종	169
	-	- 등 7종	41
	-	- 등 3종	17
	-	- 등 6종	44
	-	- 등 8종	158
	-	- 등 4종	5
	◎◎㈜	ㄴ 등 2종	11
	-	- 등 34종	831
	-	- 등 2종	3
	-	- 등 35종	91

구분	자동차제작자	대상 차종	의심대수
안전운행에 지장을 주는 결함이 있는 자동차	-	- 등 9종	659
	-	- 등 12종	20
	-	- 등 20종	98
	-	-	1
	-	- 등 5종	30
	-	-	2
	-	- 등 12종	26
	-	- 등 3종	17
	-	- 등 4종	17
	-	- 등 3종	18
	-	- 등 2종	2
	-	- 등 3종	13
	-	- 등 2종	4
	-	-	7
	-	- 등 7종	26
	-	- 등 22종	120
	-	- 등 3종	6
	-	-	1
	-	-	4
	-	- 등 8종	116
	-	- 등 22종	383
	-	- 등 3종	11
	-	- 등 17종	75

자료: 국토교통부 제출자료 재구성

[별표 8]

□○ ㄹㅂ 리콜통지문



고객통지문

-대한민국 자동차관리법 제31조의 규정에 의하여 이 통지문을 귀하에게 송부합니다.-

"귀하의 자동차는 엔진 배선과 관련된 제작결함이 존재하는 것으로 판명되었습니다"

1. 제작결함의 내용

가.	차명 또는 부품명	[redacted]
나.	형식	[redacted]
다.	제작년월일	2015.6.25 ~ 2018.5.14
라.	결함장치 또는 부품	전기장치 (엔진 배선)
마.	결함원인	차량 생산시의 조립오차에 의해 하이브리드 파워 컨트롤 유닛"과 연결되는 엔진 배선이 주변부품과 간섭될 가능성이 있음 *하이브리드 파워 컨트롤 유닛: 하이브리드 시스템의 전원 제어 장치

각주를 통한 용어 설명

2. 제작결함의 시정조치내용

가.	시정조치기간	2018년 10월 11일부터 이후 완료 시 까지
나.	시정조치방법	대상차량에 대해서 해당 배선을 점검 후 파손에 손상이 없는 경우에는 배선보호재를 추가 하며, 파손에 손상이 있을 경우에는 엔진 배선을 개선품으로 교환
다.	시정조치 장소 및 담당 부서	[redacted]
라.	시정조치 비용	전액 무상
마.	제작결함을 시정하지 아니하는 경우 자동차에 미치는 영향과 주의사항	주행시의 진동에 의해 해당 배선의 파복이 손상되어 단락 될 수 있으며, 최악의 경우 차량 화재의 우려가 있음

구체적 위험성 적시

3. 제작결함시정 관련 보상내용

가.	보상 관련 근거 및 설명	자동차관리법 제31조의2에 따라 시정조치 실시 전/후에 고객이 본 시정조치와 동일한 현상으로 수리 비용을 유상으로 부담하였을 경우, 수리에 대한 영수증을 지참하고 [redacted]에 방문하면 자동차관리법시행규칙 제45조의2 ①항에 따라 유상처리 금액을 보상 예정
나.	보상 기간	2017년 10월 2일부터 시정조치기간 종료 시까지 자비로 시정한 금액을 보상 예정
다.	보상신청 접수장소	[redacted]
라.	보상신청 연락처	[redacted]

4. 추가 안내사항

가.	[redacted]의 귀책사유로 인하여 제작결함 시정조치를 이행하지 못하는 경우에는 내부 규정에 따라 보상할 예정입니다
나.	[redacted] (서비스센터 안내 및 기타 이의제기, 문의사항 문의처)

※리스 또는 렌트 회사 대상 공지※

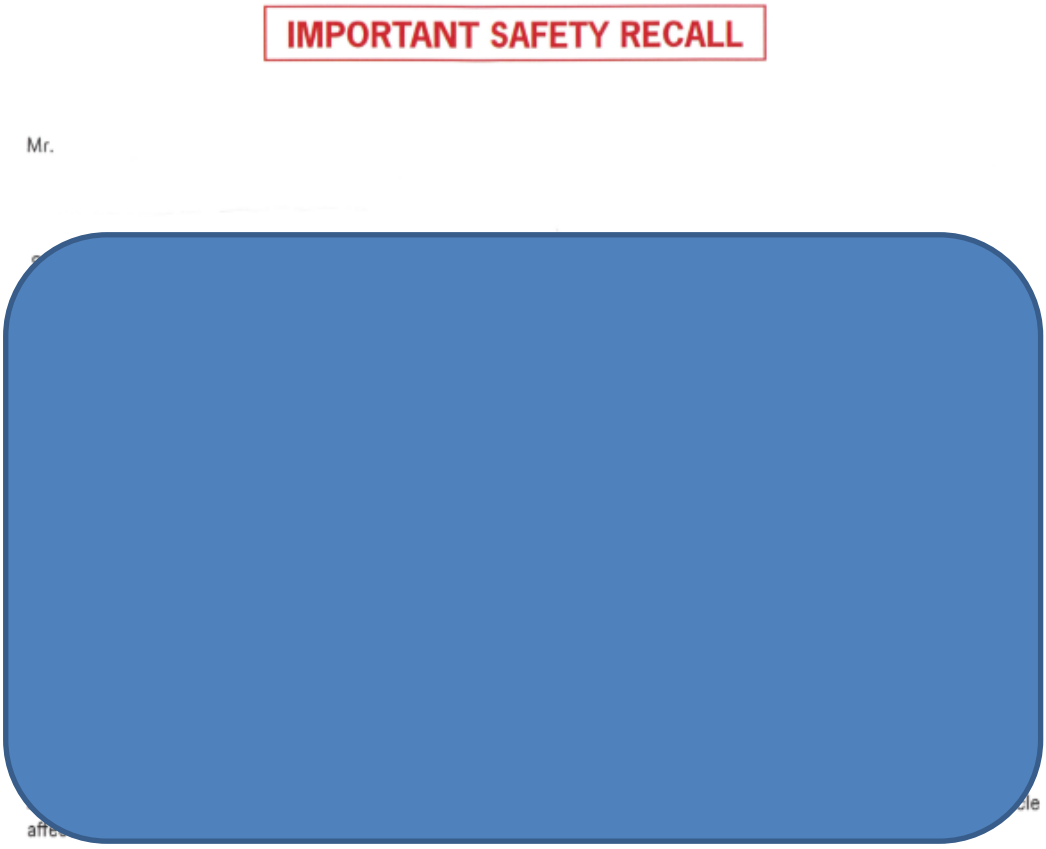
본 고객통지문을 자동차 리스 또는 렌트 회사에서 수령하시면 지체 없이 실제 사용자에게 전달하거나 직접 결함시정을 받으시기 바랍니다. 자동차 리콜은 무상이며, 자신과 다른 사람을 위한 안전한 조치입니다.

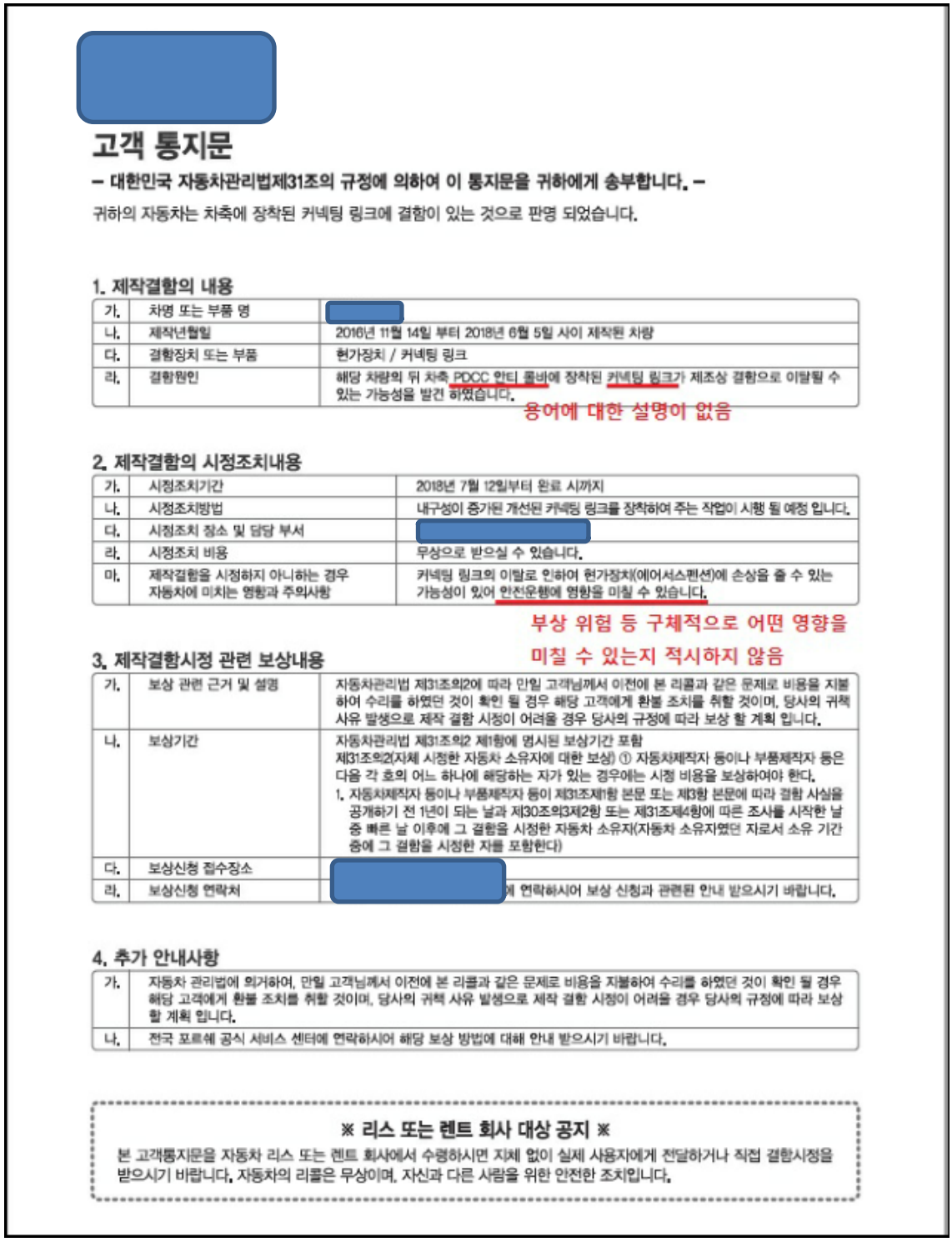
[redacted]

자료: 국토교통부 제출자료 재구성

[별표 9]

미국과 우리나라의 □● ㄱㅁ 리콜통지문 비교

구분	리콜통지문
미국	
	(번역) 문제는 무엇인가? 귀하의 차량에 장착된 후방 차축의 안티롤바를 연결하는 연결고리가□●의 품질 기준에 미달하는 제품일 가능성이 있습니다. 따라서 이 부품에 이물질이 들어갈 가능성이 있고, 이 경우 차량 사용기간 동안 부품의 마모가 증가하게 되며, 이로 인해 연결고리가 안티롤바에서 이탈하는 경우가 발생할 수 있습니다. 이탈한 부분이 주위의 현가장치에 접촉하여 손상을 입힐 수 있고, 차량 핸들링에 영향을 미치게 되며, 갑작스런 핸들링으로 충돌 위험이 증가할 수 있습니다. 그 결과 후방 차축에서 소음이 발생할 수 있고 계기판에 경고등이 켜지게 됩니다.

구분	리콜통지문
우리나라	

고객 통지문

– 대한민국 자동차관리법제31조의 규정에 의하여 이 통지문을 귀하에게 송부합니다. –

귀하의 자동차는 차축에 장착된 커넥팅 링크에 결함이 있는 것으로 판명 되었습니다.

1. 제작결함의 내용

가.	차명 또는 부품 명	[redacted]
나.	제작년월일	2016년 11월 14일 부터 2018년 6월 5일 사이 제작된 차량
다.	결함장치 또는 부품	현가장치 / 커넥팅 링크
라.	결함원인	해당 차량의 뒤 차축 PDCC 안티 롤바에 장착된 커넥팅 링크가 제조상 결함으로 이탈될 수 있는 가능성을 발견 하였습니다.

용어에 대한 설명이 없음

2. 제작결함의 시정조치내용

가.	시정조치기간	2018년 7월 12일부터 완료 시까지
나.	시정조치방법	내구성이 증가된 개선된 커넥팅 링크를 장착하여 주는 작업이 시행 될 예정 입니다.
다.	시정조치 장소 및 담당 부서	[redacted]
라.	시정조치 비용	무상으로 받으실 수 있습니다.
마.	제작결함을 시정하지 아니하는 경우 자동차에 미치는 영향과 주의사항	커넥팅 링크의 이탈로 인하여 현가장치(에어서스펜션)에 손상을 줄 수 있는 가능성이 있어 안전운행에 영향을 미칠 수 있습니다.

부상 위험 등 구체적으로 어떤 영향을 미칠 수 있는지 적시하지 않음

3. 제작결함시정 관련 보상내용

가.	보상 관련 근거 및 설명	자동차관리법 제31조의2에 따라 만일 고객님께서 이전에 본 리콜과 같은 문제로 비용을 지불하여 수리를 하였던 것이 확인 될 경우 해당 고객에게 환불 조치를 취할 것이며, 당사의 귀책 사유 발생으로 제작 결함 시정이 어려울 경우 당사의 규정에 따라 보상 할 계획 입니다.
나.	보상기간	자동차관리법 제31조의2 제1항에 명시된 보상기간 포함 제31조의2(자체 시정한 자동차 소유자에 대한 보상) ① 자동차제작자 등이나 부품제작자 등은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 있는 경우에는 시정 비용을 보상하여야 한다. 1. 자동차제작자 등이나 부품제작자 등이 제31조제1항 본문 또는 제3항 본문에 따라 결함 사실을 공개하기 전 1년이 되는 날과 제30조의3제2항 또는 제31조제4항에 따른 조사를 시작한 날 중 빠른 날 이후에 그 결함을 시정한 자동차 소유자(자동차 소유자였던 자로서 소유 기간 중에 그 결함을 시정한 자를 포함한다)
다.	보상신청 접수장소	[redacted]
라.	보상신청 연락처	[redacted]에 연락하시어 보상 신청과 관련된 안내 받으시기 바랍니다.

4. 추가 안내사항

가.	자동차 관리법에 의거하여, 만일 고객님께서 이전에 본 리콜과 같은 문제로 비용을 지불하여 수리를 하였던 것이 확인 될 경우 해당 고객에게 환불 조치를 취할 것이며, 당사의 귀책 사유 발생으로 제작 결함 시정이 어려울 경우 당사의 규정에 따라 보상 할 계획 입니다.
나.	전국 포르쉐 공식 서비스 센터에 연락하시어 해당 보상 방법에 대해 안내 받으시기 바랍니다.

※ 리스 또는 렌트 회사 대상 공지 ※

본 고객통지문을 자동차 리스 또는 렌트 회사에서 수령하시면 지체 없이 실제 사용자에게 전달하거나 직접 결함시정을 받으시기 바랍니다. 자동차의 리콜은 무상이며, 자신과 다른 사람을 위한 안전한 조치입니다.

자료: 국토교통부와 한국교통안전공단제출자료 재구성

[별표 10]

자동차 등록 업무 부실 수행 관련자 명세

연번	지방자치 단체명	담당부서	업무 담당자	근무기간	업무 수행 내용
1	창원시	차량등록 사업소 □과	I	2014. 7. 28. ~ 2018. 11. 30. 현재	▪ 2015. 11. 25. J가 ΩΩ ㄱㅂ 차량에 대하여 배출가스 인증서류 및 소음 인증서류를 구비하지 않고 창원시에 신규 등록을 신청하였는데도 - 창원시 자동차 등록 업무 담당자 I는 신청서류 구비 여부 등을 제대로 검토하지 아니한 채 그대로 접수하고 위 차량에 대하여 자동차 등록원부에 기재한 후 곧바로 자동차 등록증(현 등록지: 창원시)을 발급
2			W	2003. 2. 4. ~ 2018. 11. 30. 현재	▪ 2016. 3. 25. J가 ΩΩ 328i 차량에 대하여 배출가스 인증서류 및 소음 인증서류를 구비하지 않고 창원시에 신규 등록을 신청하였는데도 - 창원시 자동차 등록 업무 담당자 W는 신청서류 구비 여부 등을 제대로 검토하지 아니한 채 그대로 접수하고 위 차량에 대하여 자동차 등록원부에 기재한 후 곧바로 자동차 등록증(현 등록지: 창원시)을 발급
3	서울특별시 동대문구	건설교통국 ◎과	X	2014. 2. 10. ~ 2015. 12. 31.	▪ 2014. 12. 19. AB가 ◀◀차 ㄱㅅ 차량에 대하여 배출가스 인증서류 및 소음 인증서류를 구비하지 않고 서울특별시 동대문구에 신규 등록을 신청하였는데도 - 서울특별시 동대문구 자동차 등록 업무 담당자 X는 신청서류 구비 여부 등을 제대로 검토하지 아니한 채 그대로 접수하고 위 차량에 대하여 자동차 등록원부에 기재한 후 곧바로 자동차 등록증(현 등록지: 대전광역시 유성구)을 발급
4	태안군	◆과 ◇팀	Y	2015. 1. 13. ~ 2018. 11. 30. 현재	▪ 2015. 9. 11. AC가 볼보 짐캐리 곡물트럭 차량에 대하여 배출가스 인증서류 및 소음 인증서류를 구비하지 않고 태안군에 신규 등록을 신청하였는데도 - 위 사람은 신청서류 구비 여부 등을 제대로 검토하지 아니한 채 그대로 접수하고 위 차량에 대하여 자동차 등록원부에 기재한 후 곧바로 자동차 등록증(현 등록지: 태안군)을 발급
5	파주시	차량등록 사업소 ◀팀	Z	2017. 8. 16. ~ 2018. 11. 30. 현재	▪ 2017. 8. 25. AD가 GM 쉐보레 실버라도 차량에 대하여 배출가스 인증서류 및 소음 인증서류를 구비하지 않고 파주시에 신규 등록을 신청하였는데도 - 파주시 자동차 등록 업무 담당자 Z는 신청서류 구비 여부 등을 제대로 검토하지 아니한 채 그대로 접수하고 위 차량에 대하여 자동차 등록원부에 기재한 후 곧바로 자동차 등록증(현 등록지: 파주시)을 발급
6	과천시	안전도시 경제국 ■과	AA	2014. 7. 1. ~ 2018. 11. 30. 현재	▪ 2018. 6. 8. ▽▲사(대표자: AE)가 □◁ ㄱㅌ 차량에 대하여 배출가스 인증서류 및 소음 인증서류를 구비하지 않고 과천시에 신규 등록을 신청하였는데도 - 과천시 자동차 등록 업무 담당자 AA는 신청서류 구비 여부 등을 제대로 검토하지 아니한 채 그대로 접수하고 위 차량에 대하여 자동차 등록원부에 기재한 후 곧바로 자동차 등록증(현 등록지: 용인시)을 발급

자료 : 창원시 등 5개 기관 제출자료 재구성

[별표 11]

경유차 임의설정 확인 현황

(단위: cc)

연번	확인일시	수입사	검사차량 (인증번호)	엔진형식 (배기량)	배출가스 허용기준	임의설정 판정사유	검사 종류
1	2015. 11. 25.	■□㈜	ㄹㅅ (-), ㄴㅁ (-)	CFF (1,968)	Euro 5	·시험조건에 따라 배출가스 재순환장치(EGR) 가동률, 연료압력 등을 다르게 제어하는 이중 프로그램 적용	수시 검사
2	2016. 5. 13.	□□㈜	ㄱ (ㅅㄱ)	R9M (1,598)	Euro 6	·흡기온도 35℃(일반적인 운전조건)에서 EGR 가동을 중단	수시 검사
3	2018. 4. 2.	■□㈜	ㄹㅇ (-)	CDT (2,967)	Euro 5	·조향장치 회전각도에 따라 실내시험 및 실도로주행 여부를 인지하는 이중 변속기 제어를 적용	운행차 검사주)
4	2018. 4. 2.	■□㈜	ㄹㅈ (-)	CVU (2,967)	Euro 6	·EGR 가동률을 인증시험 조건 시에는 높게, 이후에는 낮게 유지 -질소산화물 환원장치(SCR) 저감효율을 높이기 위한 배출가스 온도 상승 제어 로직이 시동 후 특정시간 동안(약 20분)만 작동되고, 이후에는 배출가스 온도가 낮아져도 작동되지 않음	수시 검사
		□●㈜	ㄹㅊ (ㅅㄴ)	CVV (2,967)	Euro 6		수시 검사

주: 폭스바겐 사태로 임의설정을 긴급히 확인할 필요가 있어 수입사 동의하에 수입사가 보유하고 있던 차량을 검사한 것으로 환경부는 이를 '운행차 검사'라고 명명

자료: 환경부 등 제출자료 재구성

[별표 12]

임의설정 확인에 따른 행정처분 현황

(단위: 개, 대, 원)

연번	확인일시	수입사	대상		행정처분		
			차종 수	대수	결함시정 여부	과징금 (금액)	인증취소(판매정지) 여부
합계			30	139,368	-	- (28,495,411,080)	-
1	2015. 11. 25.	■□㈜	15	125,522	○	○ (14,088,934,850)	○
2	2016. 5. 13.	□□㈜	1	814	○	○ (336,960,730)	○
3	2018. 4. 2.	■□㈜	3	3,651	○	○ (3,000,000,000)	×[1]
4	2018. 4. 2.	■□㈜	9	5,404	○	○ (5,900,422,520)	×[1]
		□●㈜	2	3,977	○	○ (5,169,092,980)	△[2]

주: 1. ■□㈜의 경우 임의설정 확인(2018년 4월) 전 시험성적서 위·변조(2016년 8월)로 이미 인증취소(판매정지)

2. □●㈜의 경우 ㄹㅊ만 인증취소(판매정지)되고 나머지 1개 차종은 시험성적서 위·변조(2016년 8월)로 이미 인증취소(판매정지)

자료: 환경부 등 제출자료 재구성

[별표 13]

동일한 엔진을 가진 차종의 임의설정 확인 현황

(단위: cc)

연번	차명	인증번호	배출허용기준	배기량㈜	엔진형식㈜	임의설정 종류
1	ㄴㅁ	-	Euro-5	1,968	CBA	[별표 11] '1번' 사항의 임의설정과동일
	ㄹㅋ	ㅅㅍ	Euro-4			
	ㄹㅋ	-	Euro-5			
2	ㄴㅁ	ㅅㅎ	Euro-4	1,968	CBB	[별표 11] '1번' 사항의 임의설정과동일
	ㄹㅌ		Euro-4			
	ㄴㅁ	-	Euro-5			
	ㄹㅌ		Euro-5			
3	ㄹㅋ	-	Euro-5	1,968	CFF	[별표 11] '1번' 사항의 임의설정과동일
	ㄹㅍ	-	Euro-5			
	ㄹㅎ		Euro-5			
	ㄴㅇ	-	Euro-5			
	ㄴㅁ	-	Euro-5			
4	ㅁㄱ	-	Euro-5	1,968	CFG	[별표 11] '1번' 사항의 임의설정과동일
	ㅁㄴ		Euro-5			
	ㅁㄹ	-	Euro-5			
5	ㅁㅁ	-	Euro-5	1,968	CGL	[별표 11] '1번' 사항의 임의설정과동일
	ㅁㅂ	-	Euro-5			
	ㅁㅅ		Euro-5			
6	ㅁㄷ	-	Euro-5	2,967	CTB	[별표 11] '4번' 사항의 임의설정과동일
	ㅁㄷ	-	Euro-6			
	ㅁㅇ	-	Euro-6			
7	ㅁㅈ	-	Euro-6	2,967	CVU	[별표 11] '4번' 사항의 임의설정과동일
	ㄹㅈ	-	Euro-6			
	ㅁㅊ	-	Euro-6			
	ㅁㅋ	-	Euro-6			

주. ■□㈜ 차종을 대상으로 배기량, 엔진형식을 분류

자료: 환경부 등 제출자료 재구성

[별표 14]

2013년 ◁◁·◀◀ EGR 관련 변경인증 현황

(단위: 대)

구분	차명(모두 경유차)	인증번호	변경인증 신청일	변경인증일	변경인증 이전 판매대수
계	13개	-	-	-	479,763
◁◁	-	-	2012. 10. 22.	2013. 2. 27.	15,558
	-	-	2012. 10. 22.	2013. 2. 27.	9,773
	-	-	2012. 10. 22.	2013. 2. 27.	10,326
	-	-	2012. 8. 28.	2013. 2. 27.	18,194
	-	-	2012. 8. 28.	2013. 2. 27.	33,576
	-	-	2012. 8. 28.	2013. 2. 27.	101,857
	-	-	2012. 11. 1.	2013. 2. 27.	5,466
	ㅈ 2.2	ㅅㅅ	2012. 10. 18.	2013. 2. 1.	65,267
◀◀	-	-	2012. 10. 5.	2013. 2. 27.	111,998
	-	-	2012. 10. 22.	2013. 2. 27.	2,015
	-	-	2012. 11. 1.	2013. 2. 27.	13,370
	-	-	2012. 10. 18.	2013. 2. 27.	37,196
	-	-	2012. 8. 29.	2013. 2. 27.	55,167

자료: 환경부 등 제출자료 재구성

[별표 15]

연비 등 검사 시 실도로 검증결과보다 낮게 신고한 사례

(단위: N, 뉴턴)

검증년도	차량명 [자동차제작자]	시속 100㎞에서의 도로부하(예시)		
		제출(A)	실도로 검증(B)	차이(B-A)
2015	ㄴㅅ [㈜□◇]	489	589	100
2016	-	555	656	101
	-	437	466	29
2017	-	777	816	39
	-	480	490	10

자료: 국립환경과학원 및 한국교통안전공단 자료 재구성

[별표 16]

원인분석보고 지연 등 현황

연번	제작사	세부 연번	인증번호	연료	부품명칭	보증 기간	원인분석보고		
							제출기한	제출시기	지연·누락 등
1	■□㈜	1-1	-	경유	산소센서	3년	'16년 2분기	'17년 1분기	지연
		1-2	-	경유	인젝터	3년	'16년 3분기	'17년 1분기	지연
		1-3	-	경유	산소센서	3년	'16년 3분기	'17년 1분기	지연
		1-4	-	경유	산소센서	3년	'16년 2분기	'17년 1분기	지연
		1-5	-	경유	산소센서	3년	'16년 2분기	'17년 1분기	지연
		1-6	-	경유	산소센서	3년	'16년 2분기	'17년 1분기	지연
		1-7	-	경유	배기가스 온도센서	3년	'15년 2분기	'17년 1분기	지연
		1-8	-	경유	배기가스 온도센서	3년	'15년 2분기	'17년 1분기	지연
		1-9	-	휘발유	흡기매니폴드 압력센서	3년	'15년 3분기	'17년 1분기	지연
		1-10	-	휘발유	스로틀밸브제어유닛	3년	'15년 3분기	'17년 1분기	지연
		1-11	-	경유	환원제 인젝터 밸브	3년	'16년 4분기	'18년 4분기	지연
		1-12	-	경유	산소센서	3년	'16년 3분기	'17년 1분기	지연
2	■○㈜	2-1	-	경유	SENSOR; DPF DELTA PRESSURE	1년	'17년 1분기	-	미제출
		2-2	-	경유	배기가스 온도센서	1년	'17년 1분기	-	미제출
3	-	3-1	-	경유	캐털리틱 컨버터	5년	'16년 4분기	'17년 4분기	지연
		3-2	-	경유	캐털리틱 컨버터	5년	'16년 3분기	'17년 4분기	지연
		3-3	-	경유	캐털리틱 컨버터	5년	'16년 3분기	'17년 4분기	지연
		3-4	-	경유	DPF	3년	'16년 4분기	'18년 3분기	지연
		3-5	-	휘발유	스로틀바디	3년	'16년 4분기	'18년 3분기	지연
4	■●㈜	4-1	ㅅㅇ	경유	NOx센서(후단)	2년	'16년 3분기	'17년 1분기	지연
		4-2	ㅅㅇ	경유	NOx센서(후단)	2년	'16년 3분기	'17년 1분기	지연
		4-3	ㅅㅇ	경유	요소수호스	2년	'16년 4분기	'17년 1분기	지연
		4-4	ㅅㅇ	경유	요소수호스	2년	'17년 1분기	-	미제출
		4-5	ㅅㅇ	경유	요소수호스	2년	'17년 1분기	-	미제출
5	-	5-1	-	경유	HP EGR Module	3년	'16년 4분기	-	미제출
6	-	6-1	-	LPG	전자제어장치(ECU)	5년	'17년 2분기	'17년 4분기	지연
7	-	7-1	-	경유	Supply module	2년	'17년 2분기	'17년 4분기	지연
8	-	8-1	-	휘발유	캐니스터	3년	'16년 1분기	'16년 3분기	지연
9	-	9-1	-	LPG	냉각수온센서	3년	'16년 3분기	'17년 1분기	지연
		9-2	-	휘발유	냉각수온센서	3년	'16년 3분기	'17년 1분기	지연
		9-3	-	휘발유	냉각수온센서	3년	'16년 3분기	'17년 1분기	지연
		9-4	-	휘발유	냉각수온센서	3년	'16년 3분기	'17년 1분기	지연
10	-	10-1	-	경유	인터쿨러	2년	'17년 2분기	'17년 4분기	지연
		10-2	-	경유	캐털리틱 컨버터	2년	'17년 4분기	'18년 2분기	지연
		10-3	-	경유	스로틀바디	2년	'17년 4분기	'18년 2분기	지연
		10-4	-	경유	배기온도센서	2년	'17년 4분기	'18년 2분기	지연
11	-	11-1	ㅅㅈ	휘발유	정화조절밸브	3년	'16년 2분기	-	미제출[2]

주: 1. 인증번호 - 차종 포함

2. 자료수집기간 중 해당 사실을 확인하고 뒤늦게 제출

자료: 환경부 등 제출자료 재구성

[별표 17]

■□주식회사의 과징금 재산정 내용

(단위: 대, 원)

차명		배출가스 인증번호	당초			재산정			과징금 증감 현황 (B-A)
			총판매량 ('08~'15)	매출액	과징금부과액 (A)	총판매량 ('08~'15)	매출액	정당 과징금 (B)	
합 계		-	125,515	4,967,366,486,530	14,088,934,850	125,516	4,881,516,164,916	14,387,201,319	증 298,266,469
1	ㄴㅁ	ㅇㄱ	699	27,407,466,363	886,367,640	4,591	166,587,854,122	1,000,000,000	증 113,632,360
	ㄹㅍ		1,081	31,683,710,030		1,081	31,683,710,030		
2	ㄹㅋ	ㅅㅍ	-	-	-	716	24,138,714,545	362,080,718	증 362,080,718
3	ㄴㅁ	ㅅㅎ	-	-	-	115	3,874,189,091	172,873,636	증 172,873,636
	ㄹㅌ					188	7,650,720,000		
4	-	-	1,148	64,683,123,232	970,246,840	1,148	64,683,123,232	970,246,840	0
5	ㄴㅁ	ㅇㄴ	4,007	162,708,911,169	1,000,000,000	-	-	1,000,000,000	0
	ㅁㄱ ㄹㅌ		2,298	104,993,168,034		2,519	105,359,450,000		
6	ㄹㅋ	ㅇㄷ	1,963	75,445,023,316	1,000,000,000	1,248	43,311,983,636	649,679,755	감 350,320,245
7	-	-	2,369	88,543,521,314	1,000,000,000	2,369	88,543,521,314	1,000,000,000	0
8	-	-	9,893	297,852,943,492	1,000,000,000	9,893	297,852,943,492	1,000,000,000	0
9	-	-	3,703	105,604,157,323	1,000,000,000	3,703	105,604,157,323	1,000,000,000	0
	-		3,535	107,160,647,510		3,535	107,160,647,510		
	-		2,635	60,505,779,075		2,635	60,505,779,075		
10	-	-	1,274	49,310,964,976	739,664,470	1,274	49,310,964,976	739,664,470	0
11	-	-	2,659	148,795,685,635	1,000,000,000	2,659	148,795,685,635	1,000,000,000	0
12	ㅁㄱ ㄹㅌ	ㅇㄹ	2,996	137,588,513,720	1,000,000,000	11,872	473,897,282,849	1,000,000,000	0
	ㅁㅌ ㅁㅍ		9,285	402,527,433,255		-	-		
13	-	-	6,965	223,062,615,335	1,000,000,000	6,965	223,062,615,335	1,000,000,000	0
	-		490	19,069,226,610		490	19,069,226,610		
	-		2,986	96,920,382,276		2,986	96,920,382,276		
14	-	-	8,865	379,252,084,545	1,000,000,000	8,865	379,252,084,545	1,000,000,000	0
	-		11,859	649,432,104,495		11,859	649,432,104,495		
	-		2,875	154,345,154,125		2,875	154,345,154,125		
15	-	-	23,773	895,669,788,798	1,000,000,000	23,773	895,669,788,798	1,000,000,000	0
	-		2,535	120,467,045,595		2,535	120,467,045,595		
16	-	-	885	32,843,727,060	492,655,900	885	32,843,727,060	492,655,900	0
17	-	-	14,737	531,493,309,247	1,000,000,000	14,737	531,493,309,247	1,000,000,000	0

자료: 환경부 제출자료 재구성

[별표 18]

자동차 환경인증실태 관련 과징금 부과 현황

(단위: 원)

연번	제작사	위반차종(인증번호)	변경인증 미보고 내용	과징금
합계	13개 제작사			5,132,256,350
1	-	- (-)	증발가스 감시장치 변경	107,442,520
2	-	- (-)	연료분사기 변경	1,000,000,000
3	-	- (-)	EGR 밸브 변경	1,000,000,000
4	-	- (-)	정화용촉매 플랜지 재질 변경	126,006,400
		- (-)	정화용촉매 하우징 재질 변경	
5	-	- (-)	EGR 밸브 변경	134,513,060
		- (-)	Vapor Canister, 연료분사기 변경	
		- (-)	정화용촉매 변경	
		- (-)	정화용촉매 변경	
		- (-)	ECU, PCV 밸브 변경	
6	■□㈜	- 등 7개 모델 (- 등 7개 차종)	EGR 밸브 변경	1,000,000,000
		- (-)	PCV 밸브 변경	42,013,470
7	-	- (-)	인젝터 펌프 변경	243,951,000
		- (-)	인젝터, 인젝터 펌프 변경	
		- (-)	인젝터 펌프 변경	
		- (-)	인젝터 펌프 변경	
8	-	- (-)	스로틀포지션센서, 대기압센서, 연료분사기, 연료분사펌프 변경	225,597,620
		- (-)	연료분사기 변경	
		- (-)	매연포집필터, EGR 밸브 변경	
9	-	- (-)	연료분사기 변경	140,838,740
10	-	- (-)	PCV 밸브 변경	14,565,270
11	-	- (-)	EGR 밸브 변경	24,065,150
12	-	- (-)	산소감지기, 정화조절밸브 변경	9,713,180
13	□○㈜	- (-)	인젝터 변경	63,549,940
		- 등 2개 모델 (- 등 2개 차종)	ECU, 산소센서, A/F센서 변경	1,000,000,000

자료: 환경부 제출자료 재구성

[별표 19]

과징금 감경 현황

(단위: 원)

수입사	차명	배출가스 인증번호	변경인증 미보고 내용	인증번호별 과징금 산정액 (상한액 적용 전)	인증번호별 과징금 산정액 (상한액 적용 후)
■□㈜	ㄹㅍ	-	EGR 밸브 변경	599,998,923	599,998,923
	ㄹㅅ	-		1,813,828,744	1,000,000,000
	ㅁㅎ	-		503,322,464	503,322,464
	ㄴㅁ	-		823,292,331	823,292,331
	ㅂㄱ	-		224,875,895	224,875,895
	ㅂㄴ	-		1,136,192,985	1,000,000,000
	ㅂㄷ	-		957,431,686	957,431,686
	소계[1]				5,108,921,290
	과징금 부과액				1,000,000,000
	감경액(A)				4,108,921,290
□○㈜	ㄷㄱ	-	ECU, 산소센서, A/F센서 변경	523,659,850	523,659,850
	ㄴㅎ	-		2,032,519,482	1,000,000,000
	소계				1,523,659,850
	과징금 부과액				1,000,000,000
	감경액(B)				523,659,850
감경액 계(A+B)					4,632,581,140

주: 과징금 소계는 원단위를 절사한 값임

자료: 환경부 제출자료 재구성