

수신	각 언론사 경제,사회부, NGO담당기자
발신	경실련 소비자정의센터 (운영위원장 박성용, 한영여대 경영학과 교수)
문의	경실련 소비자정의센터 (윤철한 팀장, 권태환 간사 / 02-766-5624, 010-9418-0603)
일자	2017. 3. 28.(화)
제목	[보도자료] 「자동차관리법 개정안(대안)」 의견서 국회 법사위 제출 (총2매)

「자동차관리법 개정안(대안)」(레몬법) 의견서 제출

- 자동차 소비자의 권익보호를 위한 레몬법 도입 적극 찬성 -
- 개정안(대안)의 자동차 교환·환불 요건, 사전중재합의 등 전부 수정해야 -
- 레몬법은 현행법체계의 정합성을 고려해 독립입법 형태로 도입되어야 -

경실련 소비자정의센터는 오늘(28일) 「자동차관리법 일부법률개정안(대안)」(이하 ‘개정안(대안)’)에 대해 국회 법제사법위원회(이하 ‘법사위’)에 의견서를 제출했다. 개정안(대안)은 하자 있는 자동차의 교환·환불을 주요내용으로 하는 일명 ‘레몬법’으로 ▲자동차 교환·환불 규정, ▲자동차안전·하자심의위원회 관련 설치, ▲중재제도 도입 등을 규정하고 있다.

자동차는 수천만원을 호가하는 고가의 제품임에도 불구하고 벤츠골프채 사건 등 자동차의 하자 및 결함이 발생해도 자동차제작사는 교환·환불을 해주지 않는 등 소극적인 태도를 고수하고 있다. 결국 고액을 지불하고 자동차를 구입한 소비자만 피해를 보는 등 자동차 소비자에 대한 보호가 매우 미흡한 실정이다. 또한 현행 「소비자분쟁해결기준」은 권고적 효력만을 가지는 임의적 기준에 불과하여 실제의 분쟁해결에 있어서는 한계를 가지고 있다.

이러한 문제들이 누적되어 자동차 소비자의 권익보호를 위해 다수의 국회의원들이 자동차 교환·환불의 요건을 포함하는 「자동차관리법 개정안」을 발의 했다. 지난 2월 국회 국토교통위원회는 위원장 대안으로 의결하며, 레몬법을 규정을 「자동차관리법」에 담아내는 형식을 채택했다.

경실련 소비자정의센터는 실질적인 최종 논의 단계인 법사위 제2소위원회에 계류되어 있는 개정안(대안)에 대한 문제들에 대해 다음과 같은 의견을 제출했다.

하자와 결함의 개념정의를 없는 상태에서, 개정안(대안)은 하자에 대한 규정을 새로이 신설함으로써 「자동차관리법」 전반에 개념혼란이 발생하고 있다. 따라서 하자와 결함에 대한 명확한 정

의규정을 마련하여 해석상의 혼란을 방지할 필요성이 있으며, 이를 기준으로 관련 규정들을 전체적으로 새로이 손질해야 한다.

하자가 있는 자동차가 인도된 날로부터 1년 이내(2만 킬로미터를 초과한 경우 기간이 지난 것으로 본다)로 한정된 것은 현행 「소비자분쟁해결기준」보다 후퇴된 것이며, 하자 횟수에 관련해 중대한 하자는 단 1회만 발생해도 생명·신체에 부정적 영향을 끼치므로 교환·환불 요건을 완화해야 한다.

대안적 분쟁해결제도로 오직 중재만을 강제하는 것은 소송절차를 통한 구제를 막게 되어 결국 소비자의 재판받을 권리가 박탈되는 결과를 초래하며, 매매계약 시 중재합의 조항을 정하는 것은 「약관규제법」과 충돌된다. 유리한 소송제도를 두고 굳이 중재제도를 선택하고자 하는 자동차제작자를 기대하기 힘들기 때문에 자동차제작자에 대한 현실적인 참여강제 규정의 도입이 필요하다. 또한 개정안의 규정대로라면 고가의 중재비용이 책정될 가능성이 높아 소비자는 고액의 중재비용을 부담할 수밖에 없고, 이러한 고액의 중재비용은 소비자에게 진입장벽으로 작용 및 미인지로 인한 불공정성을 강화할 수 있으므로 관련 규정의 개선이 필요하다.

경실련 소비자정의센터는 자동차 소비자들의 권리보호와 실효성 있는 피해구제를 위해 자동차 교환·환불의 근거를 담고 있는 ‘레몬법’ 도입을 적극 찬성 한다. 그러나 「자동차관리법」은 자동차를 효율적으로 관리하고 자동차의 성능 및 안전을 확보하기 위한 법률로 자동차 소비자의 권익보호를 위해서는 독립입법 형태가 바람직하다.

불량자동차의 위협으로부터 고통 받고 있는 소비자들을 위해 레몬법 도입을 더 이상 늦출 수 없다. 그러나 자동차 소비자들의 실질적 피해구제를 위해 실효성 있는 제도 도입이 중요하다. 경실련은 한국형 레몬법을 독립입법 형태로 입법청원 할 예정이다. 국내 2,200만 자동차 소비자들의 권익보호를 위해 국회가 적극적인 노력을 기울여 줄 것을 촉구한다. <끝>

※ 첨부. 「자동차관리법 일부개정법률안(대안)」에 대한 의견서 요약

※ 별첨. 「자동차관리법 일부개정법률안(대안)」에 대한 의견서

경실련 소비자정의센터

#첨부. 「자동차관리법 일부개정법률안(대안)」에 대한 의견서 요약

1. 하자결함 등 개념 혼란에 대한 문제

하자와 결함의 개념정의를 없는 상태에서, 개정안(대안)이 하자에 대한 규정을 새로이 신설함으로써 「자동차관리법」 전반에 개념혼란이 발생하고 있다. 따라서 하자와 결함에 대한 명확한 정의규정을 마련하여 해석상의 혼란을 방지할 필요성이 있으며, 이를 기준으로 관련 규정들을 전체적으로 새로이 손질해야 한다.

2. 하자의 추정에 대한 문제

개정안(대안)은 인도된 날로부터 6개월 이내 발견된 하자는 인도된 때부터 존재한 것으로 추정한다고 규정하고 있다. 표면적으로는 자동차 소유자의 입증책임을 완화시켜주는 조항으로 볼 수 있지만, 반대로 인도 시로부터 6개월이 지난 이후에는 자동차 소유주의 과실을 검토하겠다는 것으로 실제 하자에 대한 원인을 규명하기 어려운 현실을 감안하면 교환·환불 요청 기간을 초과할 가능성이 높아 레몬법 도입 취지가 무색하게 될 것이다.

3. 자동차 교환·환불 요건에 대한 문제 : 기간 설정 관련 문제

개정안(대안)은 교환·환불 요건을 자동차 소유주에게 인도된 후 1년 이내(주행거리가 2만 킬로미터를 초과한 경우 이 기간이 지난 것으로 본다)로 다시금 한정하는 것은, 현행 「소비자분쟁해결기준」의 자동차 품질보증기간기준 보다 오히려 후퇴되어 소비자 피해구제에 실효성이 떨어진다. 미국의 경우 자동차 소비자의 권익보호를 위해 그 기간을 2년으로 하고 있는 주가 과반수를 차지하는 점을 고려할 필요가 있다.

4. 자동차 교환·환불 요건에 대한 문제 : 수리 횟수 관련 문제

개정안(대안)은 교환·환불 요건으로 원동기·동력전달장치·조향장치·제동장치 등에서의 구조 및 장치에 같은 증상의 중대한 하자 3회 및 그 외의 구조 및 장치에서 같은 증상의 중대한 하자 4회로 규정하고 있다. 그러나 주행 중 엔진 꺼짐과 같은 결함 등은 단 1회만 발생해도 자동차가 안전과 직결된 만큼 치명적인 생명·신체·재산적 손해를 유발할 수 있어 레몬법의 취지를 살리기 위해서는 교환·환불 요건을 완화해야 한다. 대표적으로 미국 하와이주의 레몬법은 결함에 대해서 ‘1회 이상’의 수리가 요건이며, 동일성 요건이 없는 점(the same nonconformity)을 주목해야 한다.

5. 자동차 교환·환불 요건에 대한 문제 : 누적 수리 일수 관련 문제

개정안(대안)은 ‘1회 이상 수리한 경우로서 누적 수리기간이 총 30일을 초과한 자동차’도 교환·

환불의 요건에 포함시키고 있지만, 공휴일의 포함여부가 명확치 않아 해석의 혼란이 발생할 수 있다. 실제 미국의 레몬법에도 공휴일을 포함하는 경우와 포함하지 않는 경우로 나뉜다는 점을 고려해 혼란을 방지하고 분쟁을 최소화하기 위해선 공휴일 포함여부에 대한 명확한 규정이 필요하다.

6. 재판받을 권리의 박탈 등 소비자권익침해 문제

개정안(대안)은 자동차제작자 등이 국토교통부령이 정하는 바에 따라 사전에 교환·환불 중재 규정을 수락하고, 하자차량소유자가 매매계약을 체결할 때 또는 교환·환불중재규정을 수락한 경우에 자동차안전·하자심의위원회가 중재절차를 개시하도록 규정하고 있다. 그러나 소비자는 사전중재합의 시 「소비자기본법」 상 소비자분쟁조정과 같은 대안적 분쟁해결절차를 이용할 수 있는 기회를 박탈당한다. 또한 이 조항은 「약관규제법」과도 대치되는 조항으로 소비자는 공정한 지 못한 중재결과가 나와도 소송도 제기할 수 없게 되어 재판받을 권리를 박탈하는 결과를 초래할 뿐이다. 또한 유럽연합 다수의 국가들은 소비자의 사전중재합의를 무효로 보고 있다.

7. 사전중재합의의 실효성 문제

▲자동차제작자등이 교환·환불중재 규정을 수락한 경우와 ▲하자차량소유자가 매매계약을 체결 시 등 교환·환불중재 규정을 수락 등 2가지 요건을 모두 충족해야만 중재절차가 가능하므로, 자동차제작자등이 교환·환불중재를 원하지 않을 경우에는 설사 하자차량소유자가 중재를 원한다고 하여도 자동차제작자의 참여를 강제할 수가 없다. 소비자보호법제가 취약하고 소송에서의 입증책임이 소비자에게 몰려있는 우리 법제의 현실을 고려할 때, 유리한 소송을 두고 굳이 중재에 참여하고자 하는 자동차제작자를 찾기는 쉽지 않을 것이라고 판단되어 중재제도의 실효성이 의심되는 상황이다.

8. 중재를 통한 분쟁해결 시 비용의 문제

개정안(대안)에서는 자동차 교환·환불시 소요되는 비용 및 부당이득반환 등에 관한 특칙을 두고 있을 뿐 중재비용에 관한 사항은 규정하고 있지 않아, 중재 시 소비자는 중재비용을 부담하며 그 부담의 범위의 결정도 자동차 안전·하자심의위원회에 맡겨져 있다고 해석할 수 있다. 통상 자동차 하자의 검증을 위해서는 고가의 장비가 소요됨을 고려할 때, 소비자가 부담하는 중재비용이 매우 고가로 책정되어 소비자가 고액의 분쟁해결비용을 부담할 가능성이 높다. 중재비용은 중재를 선택하기 전에 반드시 고려해야할 사항이나, 사전중재합의에 따라 소비자가 중재비용을 인지하지 못할 가능성이 높고 이는 불공정성을 강화하는 요소로 작용할 수 있다.

※ 자세한 내용은 첨부된 의견서를 참고해주시기 바랍니다.