



수신	각 언론사 경제,사회부, NGO담당기자
발신	경실련 소비자정의센터 (운영위원장 박성용, 한양여대 경영학과 교수)
문의	경실련 소비자정의센터 (윤철한 팀장, 정택수 간사 / 02-766-5624, 010-3459-1109)
일자	2018. 8. 14(화)
제목	[논평] 정부의 'BMW 점검 및 운행정지 명령' 대국민 담화 발표에 대한 입장 (총 3매)

## 'BMW 화재' 사태에 대한 점검 및 운행정지명령은 누구를 위한 조치인가!

- 정부의 뒷북대응으로 인한 피해를 자동차 소유자가 부담하는 것이 타당한다.
- 미봉책이 아니라, 진정 국민안전을 위한 자동차안전제도를 새로이 구축하라.

1. 정부는 오늘(14일) 'BMW 화재'사태에 대하여, 자동차관리법 제37조 상의 '점검명령' 및 '운행정지명령'을 발동하는 대국민 담화를 발표했다. 담화는 국민의 안전을 위하여 긴급안전진단을 받지 않은 대상 차량에 대해 '점검명령' 및 '운행정지명령'을 발동할 것을 시장·군수·구청장에게 요청하는 것이 주요한 내용이다. 또한 'BMW' 회사에 대하여는 긴급안전진단의 조속한 완수와 무상대차 등 대상자동차 소유자를 위한 후속 조치를 요청하면서, 현재 제기되고 있는 각종 의혹의 해소를 위하여 적극 협조할 것을 강조하였다. 나아가 정부는 이번 사태에 대한 공정하고 철저한 조사를 약속하면서, 징벌적 손해배상제도의 실효성 강화 및 결함은폐·늦장리콜 등에 대한 엄중한 처벌 등 자동차안전제도 전반에 대한 개선을 선언하였다.
2. 그간 정부는 자동차의 결함과 하자 등의 문제에 대하여 법 제도의 미비 등을 이유로 미온적인 태도를 취해왔다. 그로 인해 자동차 소비자는 자신의 권리를 스스로 구제하기 위하여 '시동 꺼짐'으로 골프채를 들기도 하고, '트랜스미션 결함'으로 언덕을 오르다가 멈추기도 했으며, '비가 새면' 알아서 실리콘을 바르다가 급기야 '제어불능 상황'의 발생으로 온 가족이 몰살당하기도 하였다. 그때마다 정부는, 자동차제조사와 자동차 소비자가 알아서 해결할 문제로 규정하고는 뒷짐을 질 뿐이었다. 그러했던 정부가 이번 'BMW 화재'사태에 대하여 촉각을 세우고, 2회에 걸친 '대국민담화'까지 발표를 했다는 점은 실로 큰 변화가 아닐 수 없다. 이에 경실련은 변화한 정부의 태도에 대하여 환영과 지지의 뜻을 먼저 전한다.
3. 그러나 경실련은, 이러한 정부의 변화에는 몇 가지의 문제와 자명한 한계가 존재한다는 점 또한 동시에 지적하고자 한다.

## 먼저 문제점들을 밝히자면 다음과 같다.

### 3.1. ‘화재’이기 때문이다.

이번 ‘BMW 화재’사태는 기타의 자동차 결함과는 달리 화재가 가지고 있는 위험의 속성상, 해당 차량의 소훼뿐만이 아니라 주변 차량 및 기타 건조물로의 화재피해 확대가 우려된다는 점이 사회적으로 큰 주목을 끌게 된 계기가 되었다. 즉 화재가 번지기 때문에 사회문제가 된 것이다. 그러나 심각한 자동차의 결함은 화재만이 아니다. 탑승자의 사망으로 이어지는 치명적인 결함에 대한 많은 신고들이, 여전히 정부의 책상 위에서 잠자고 있다는 점을 잊지 말아야 한다.

### 3.2. ‘소비자’는 규제가 아니라 보호의 대상이다.

이번 ‘BMW 화재’사태를 두고 가장 빈번하게 회자되는 아이러니는, 피해자에 불과한 해당 자동차의 소유자가 영문 모를 사회적 비난을 떠안고 있음에도 불구하고 다시금 정부의 행정적인 규제까지 받게 되는 것이 타당한가 하는 점이다. 그들은 우리 법률상 보호 대상이 되는 소비자일 뿐이다. 이러한 사태를 불러온 장본인은 자동차 구매자가 아니라, 결함 있는 자동차를 판매하고도 적당히 방관해 온 제조사와 결함 여부를 제대로 검사하지 못하고 인증을 내어준 정부이다. 책임을 져야 할 장본인들이 지금에 와서 사태 해결을 위해 오히려 피해자의 인내를 요구하며 급기야 직접적인 규제까지 하게 되다니, 그야말로 아이러니가 아닐 수 없다.

### 3.3. 오히려 ‘제조사’가 규제의 대상이다.

운행을 금지해버리는 강력한 조치를 수명하게 된 해당 자동차 소유자와는 달리, 제조사에 대하여 정부는 사태 해결을 위해 필요한 여러 조치를 완수해줄 것을 ‘요청’하는 정도에 그쳤다. 친절한 정부라는 측면에서는 비난의 여지가 없겠으나, 그 번지수가 틀렸다는 점에서는 비난을 면치 못할 것이다. 물론 이러한 상황에 있어, 제조사에 대한 강력한 조치를 발동할 수 있는 근거 규정이 없다는 항변을 할 수는 있겠다. 그러나 규정의 존재 여부와는 무관하게, 사태 해결을 위한 정부의 근본적인 입장의 설정이 이러해서야 어찌 이유 없이 비난을 받고 있거나 불안에 떨고 있는 국민의 지지를 받을 수 있겠는가. 정부의 친절은 제조사가 아니라 소유자를 향했어야 마땅하다. 무상대차를 언급만 할 것이 아니라, 실질적으로 원활한 대차가 가능하도록 행정적인 지원을 했으면 얼마나 좋았을까.

### 3.4. 정부는 ‘약속’ 이전에 ‘사과’부터 해야 한다.

정부는 이 사태의 해결을 위해, 각종의 의혹을 규명하기 위한 철저한 조사와 재발 방지를 위한 여러 제도의 개선 등을 약속하였다. 그럼에도 정부가 국민에게 왜 ‘사과’는 하지 않는 것인가? 화재가 나고 있는 자동차들은 모두 우리 정부가 인증을 내어 준 자동차이고, 이를 신뢰하고 구매한 국민이 영문 모를 비난을 받거나 이유 없는 불안에 떨고 있는데 어찌하여 정부는 사과하지 않는가? 제조사처럼 정부도 몰랐다고 해서 책임이 없어지지 않는다. 정부 또한 이 사태를 책임을 져야 할 당사자임을 부인할 수 없다. 먼저 국민에게 ‘사과’부터 하라!

## 다음으로 한계점을 밝히자면 다음과 같다.

### 3.5. ‘사후대처’보다는 ‘사전방지’가 우선되어야 한다.

도로에서 불길이 치솟고 있는 지금의 시점에서는 사태의 해결, 즉 현실적인 대처가 먼저 논의되어야 함은 자명하다. 자동차의 결함은 대체로 치명적이기 쉽다. 사람을 태우고 고속으로 달리기 위한 것이기 때문에, 자동차 결함에 대한 사후대처는 항상 신체나 생명의 위해 등 크나큰 사회적 손실의 발생 이후에 논의될 수밖에 없다. 따라서 기타의 소비재와는 달리 자동차는 ‘사후대처’보다는 ‘사전방지’가 항상 먼저 고려되어야 한다. 그럼에도 이번 정부가 담화를 통해 약속한 정책들은 하나같이 사후대처를 위한 것들뿐이라는 점에서 유감이 아닐 수 없다. 정부가 자동차안전제도의 개선내용으로 밝힌 “징벌적 손해배상제도의 실효성 강화 및 결함은폐·늦장리콜 등에 대한 엄정한 처벌 등”은 모두 사후대처를 위한 정책들이다. 외국이 운용하고 있는 강력한 ‘사전방지’ 정책들은 일체의 언급조차 되지 않았다. 미국의 도로교통안전국(NHTSA)이 가지고 있는 강력한 권한들을 제조사들이 가장 두려워한다는 점에서 강력한 사전방지 조치들을 도입해야 한다.

### 3.6. 또 한 번 ‘졸속입법’으로 무마할 것인가?

지난 국회에서 국토부는 자동차관리법에다 몇 개의 규정을 삽입하면서 ‘한국형 레몬법’이라며 운운한 바 있다. 그러나 레몬법은 소비자보호법제이지 자동차관리법에 넣을 내용이 아니다. 오히려 자동차관리법에는 이번의 사태에서처럼, 문제가 된 제조사를 정부가 규제할 수 있는 근거 규정들을 담아야 한다. 즉 자동차의 결함에 대한 정부 차원의 사전방정책들이 자리해야 한다. 최근 대안으로 언급되고 있는 징벌적 손해배상제도나 리콜의 구체적 내용은 소비자를 보호하기 위한 법적 수단이므로 이들 규정을 자동차관리법에다 끼워 넣는 것은 그야말로 졸속입법이자 미봉책에 불과하다. 이것이 바로 부인할 수 없는 ‘한국형 레몬법’의 현실이다. 내년에 시행될 자동차관리법을 제대로 보면, 입법자는 자동차의 ‘하자’와 ‘결함’을 전혀 구분하지 못하고 있다. 여기에다 최근 입법 예고된 바 있는 동법의 시행규칙 개정안은 ‘중대한 하자’를 새로이 규정하고 있지만, 도대체 ‘중대한 하자’와 ‘결함’은 어떠한 차이가 있는지 명확하지 않다. 정부와 입법자는 생각이나 해보았는가? 이러한 이유로 제조사들이 가장 맘 편히 장사할 수 있는 나라가 된 모양이다.

4. 경실련은 비단 이번 ‘BMW 화재’사태의 해결에만 주목하지 않는다. 진정 국민안전을 위할 수 있는 건실한 ‘자동차안전제도’의 구축을 위해 노력하고자 한다. 미봉책으로 점철되어 온 지금까지의 부실을 타파하고, 자동차의 안전을 제대로 담보해낼 수 있는 근본적인 개혁을 요구한다. 끝.