

Mobility Legal Updates

2024. 8. 5.

법무법인 린 모빌리티팀은 자동차 산업 분야의 법령 및 규제 동향을 모니터링 하여 주기적으로 고객에게 뉴스레터를 발송해 드립니다.

본 뉴스레터의 저작권은 법무법인 린에게 있으며, 출처를 표시할 것을 조건으로 비상업적 용도에 한하여 자유롭게 이용할 수 있습니다(CC BY-NC).

시·도 경계를 넘는 자율주행차 시범운행지구 근거 마련

자율주행차 여객운송사업 허가권 등 국토부장관에서 시·도지사로 이양

자율주행자동차법, 2024. 7. 10. 시행 (국토교통부)

자율주행자동차법은, 국토교통부장관이 지정한 시범운행지구(법제7조)에서 사업용 자동차가 아닌 자율주행차로 유상 여객운송 사업을 할 수 있도록 하거나(법제9조) 구조적 특성으로 자동차관리법상 안전기준을 충족하지 못하는 자율주행차를 일정한 조건 하에 운행할 수 있도록 하는 등(법11조) 특례를 두고 있습니다.

2024. 7. 10.부터 시행된 개정 자율주행자동차법은 둘 이상의 시·도에 걸쳐 시범운행지구를 지정할 수 있는 근거를 마련하고(법제7조제2항), 시범운행지구에서의 여객운송 사업에 관한 허가 권한을 국토교통부 장관에서 시범운행지구의 관할 시·도지사로 변경하였습니다(법제9조제2항). 또한 자율주행차 시범운행지구 위원회 구성·운영을 국토교통부장관의 의무사항에서 임의규정으로 변경하고, 목적 달성시 해산할 수 있는 근거를 마련하였습니다(법제16조제1항, 제6항).

배출가스 변경인증·변경보고 제도 정비

대기법, 2024. 7. 24. 시행 (환경부)

자동차 배출가스 관련 인증 사항 중 환경부령으로 정하는 ‘중요사항’의 변경에 해당하나 배출가스량이 증가하지 않을 경우, 종래에는 대기법에 따라 변경인증을 받아야 함에도(법제48조제2항) 시행규칙에서 변경보고를 변경인증으로 간주하는 것으로 처리하여 왔으나(규칙제67조제3항), 개정법에서 법적 근거를 명확히 하였습니다(법제48조제2항단서). 또한 환경부장관이 제작차 배출허용기준 검사 결과 불합격 처분하고 이미 판매된 자동차에 대해 배출가스 관련 부품의 교체를 명한 경우(법제50조제7항), 자동차제작자가 부품을 자체적으로 교체·시정한 자동차 소유자에게 그 비용을 보상해야 한다는 규정이 신설되었습니다(법제53조의2).

종래와 마찬가지로 인증받은 내용과 다르게 제작·판매한 경우 과징금 부과 사유가 되지만, 다르게 제작·판매하게 된 원인이 ‘중요사항’ 외의 사항의 변경일 경우는 과징금 부과 사유에서 제외된다는 단서가 신설되었고(법제56조제1항제3호), 변경보고를 하지 아니하거나 거짓 또는 부정한 방법으로 변경보고한 경우 과태료 500만원이 부과됩니다(법제94조제1항제1호).

종래 시행규칙 상 ‘중요사항’이 지나치게 폭넓게 규정되어 있어 배출가스량 증가가 없는 경우에도 변경인증(시행규칙 상 변경보고) 누락 시 형사처벌 대상이 되는 불합리함을 개정하고자 하는 시도가 있었으나, 아쉽게도 형사처벌 규정은 종래와 동일하게 유지되었습니다. 다만 법률이 정비되면서 변경보고 제도의 근거가 마련되고 배출가스량 증가 여부가 규제 기준으로 명문화된 만큼, 향후 ‘중요사항’ 등 시행규칙의 합리적인 개정을 기대해 봅니다.

‘급발진’ 관련 자료제출 의무 신설

자동차관리법 시행령, 2024. 8. 14. 시행 (국토교통부)

자동차 및 부품의 결함 조사시 제작자는 성능시험대행자에게 자료를 제출해야 하고(법제31조제5항), 화재가 반복적으로 발생하는 등 대통령령이 정하는 일정한 요건에 해당함에도 불구하고 자료를 제출하지 않을 경우 결함이 있는 것으로 추정됩니다(법제31조제6항).

이에 따라 종래 시행령은 ‘같은 종류의 자동차 또는 부품에서 반복적으로 교통사고가 발생한 경우’로서 “인명피해가 발생한” 경우를 규정하고 있었으나, 2024. 8. 14.부터 시행되는 시행령은 이를 “자동차의 장치가 운전자의 의도와 다르게 작동하여 발생한 교통사고”로 변경하면서 인명피해로 한정하는 문구를 삭제하였습니다(영제8조의3제1항제2호).

이는 최근 사고의 원인으로 ‘급발진’이 주장되는 교통사고가 증가함에 따른 것으로 보이며, 제조물 책임법과 연계하여 본다면 위 규정은 관련 분쟁의 양상에 중요한 영향을 미칠 것으로 보입니다.

소위 ‘급발진(SUA, Sudden Unintended Acceleration)’ 사고는 차량의 결함이 아니라 운전자의 페달 오인으로 인한 것이라는 견해가 유력하며, 차량의 결함을 암시하는 ‘급발진’이라는 표현이 일반화됨에 따라 오히려 페달 오인 시 운전자의 적절한 대처를 방해한다는 지적도 있습니다. 그러나 이와 별도로, 관련 자료 제출은 제작자의 의무이며 법령이 위와 같이 규정하고 있는만큼, 뒤에 말씀 드리는 제조물책임법 개정안까지 고려하여 체계적인 데이터의 확보를 위한 고민이 필요할 것으로 보입니다.

참고로, 제작자가 결함을 은폐, 축소, 또는 거짓으로 공개하거나 결함을 안 날로부터 지체 없이 시정하지 않은 경우에는 종래와 마찬가지로 과징금이 부과될 수 있습니다만(법74조1항), 개정된 시행령은 “첨단기술이 도입된 안전장치 설치의 무상지원, 차량 무상점검 등 소비자 보호 및 자동차 안전 제고를 위하여 자발적으로 노력하였다고 인정되는 경우” 과징금을 감경할 수 있는 근거를 마련하였습니다(영별표1의3).

급발진 관련 제조물책임법 개정안 발의

채현일의원 등 32인(의안번호 1820), 서왕진의원 등 12인(1824), 권성동의원 등 14인(1905)

‘급발진’이 사고 원인으로 주장되는 분쟁이 늘어남에 따라 세 건의 제조물책임법 개정안이 발의되어 귀추가 주목됩니다.

채현일 의원 등 32인과 서왕진 의원 등 12인이 각 2024. 7. 17. 발의한 제조물책임법 개정안은, 당사자의 신청에 따라 법원이 자료제출을 명하고, 제출 거부 사유가 주장되는 경우 법원이 이를 비공개 상태에서 심리하며, 자료제출명령에 위반할 경우 그 기재에 관한 상대방의 주장을 진실한 것으로 인정할 수 있도록 하는 조항을 신설하는 것입니다.

위 두 건의 개정안은 이미 도입되어 있는 특허법 상의 자료제출명령 제도(법제132조)와 분쟁의 종류만 다를 뿐 내용은 거의 동일합니다. 민사소송법 상으로 영업비밀 문서는 제출할 의무가 없으나, 특허법과 마찬가지로, 개정안에서는 “결함·손해의 증명 또는 손해액의 산정에 반드시 필요한 경우” 영업비밀이 제출 거부 사유로 인정되지 않음에 유의하여야 합니다. 이러한 경우 법원은 열람할 수 있는 범위 또는 사람을 지정토록 되어 있습니다만, 이에 위반한 경우의 제재에 관한 규정이 없기 때문에, 소송 과정에서 영업비밀이 공개될 위험성이 더 커진다고 할 수 있습니다.

한편 권성동 의원 등 14인이 2024. 7. 18. 발의한 개정안은 자료제출 등 절차에 관한 조항은 없고, “자동차 등 대통령령으로 정하는 제조물의 결함으로 인하여 손해가 발생하였다고 추정할 수 있는” 자료가 제출되면 결함의 존재 및 손해와의 인과관계를 추정하고, 반대 사실의 입증책임을 제조업자에게 부담시키고 있습니다. 이는 현행 제조물책임법 상 결함 등의 추정 요건(법제3조의2)을 완화하고자 한 것으로 보이는데, 통과될 경우 구체적인 사건에서 어떻게 적용하느냐에 따라 현행법과 차이가 없을 수도 있고 제조업자에게 매우 불리하게 작용할 수도 있어 보입니다.

위 세 개정안은 모두 소위 ‘급발진’ 사고에서의 입증 곤란을 제안 이유로 언급하고 있으나, 개정안의 조항 자체는 ‘급발진’ 사고에 한정되지 않습니다. 채현일 의원 대표발의안과 서왕진 의원 대표발의안은 현행 제조물책임법과 적용 범위가 동일하고, 권성동 의원 대표발의안은 “자동차 등 대통령령으로 정하는 제조물”을 적용 범위로 하고 있습니다.

소화기설치 근거규정 일원화 움직임

자동차규칙은 일정한 기준에 따라 자동차에 ABC 소화기를 설치해야 한다고 규정하고 있고(규칙57조1항), 소방시설법 역시 유사한 규정을 두고 있습니다(법11조). 이러한 중복 규제로 인하여 실무상 혼선이 야기된다는 지적이 있었습니다.

이에 자동차규칙 제57조를 개정하여 소화기를 설치·비치하는 자동차의 범위와 기준을 소방시설법 제11조에 따르도록 함으로써 제도를 일원화하는 내용의 개정안이 만들어져, 규제심사위원회의 심사 중인 것으로 파악됩니다. 통과될 경우 개정 소방시설법의 시행일에 맞추어 2024. 12. 1.부터 시행될 것으로 보입니다.

여전히 소화기 설치에 대해서는 규제의 실효성이나 관세법 상 통관 절차에 관하여 의문이 제기되고 있는 상황이며, 이에 대해서는 향후 추이를 주목할 필요가 있어 보입니다.

법무법인 린은 자동차 관련 행정 규제나 특허와 영업비밀 분쟁 등, 모빌리티 산업 분야에서 풍부한 자문과 소송 경험을 가지고 있습니다. 그 중에서도 남달리 자동차에 관심과 열정을 가지고 있는 변호사와 전문가들이 모여 모빌리티팀으로 활동하고 있습니다.

본 뉴스레터에 대해 더 자세히 알고 싶으시거나 기타 문의사항이 있으신 경우, 언제든지 **린 모빌리티팀**으로 연락하여 주시기 바랍니다(김기정 변호사, kjkim@law-lin.com, 010-2030-5275; 강민구 변호사, mgkang@law-lin.com, 010-3907-9217).
