

자동차 급발진 관련 입증책임 전환 및 독립 기록장치
설치 의무화 촉구 결의안

검 토 보 고

1. 제안경위

가. 제 출 자 : 구미경 의원 외 26명

나. 의안번호 : 제3312호

다. 제출일자 : 2025. 10. 20.

라. 회부일자 : 2025. 10. 23.

2. 주문

- 국회는 「제조물책임법」을 개정하여 자동차 급발진 등 중대 결함 의심 사고의 경우 입증책임을 제조사로 전환할 것.
- 국회는 「자동차관리법」 등 관련 법률을 개정하여, 가속페달 · 브레이크 작동 여부를 독립적으로 기록하는 장치(독립 블랙박스) 설치 의무를 법률에 반영하고, 국토교통부와 산업통상자원부는 해당 의무 이행을 위한 하위 법령과 제도를 신속히 마련할 것.
- 국회와 정부는 국민의 생명과 안전을 위협하는 자동차 급발진

사고의 근본적인 해결을 위해 조속히 관련 법과 제도를 개정하고, 재발 방지를 위한 실효성 있는 대책을 마련할 것.

3. 제안이유

- 자동차 급발진 의심 사고는 매년 꾸준히 발생하고 있으나, 현행 법제도와 기술적 한계로 인해 피해자가 제조사의 결함을 입증하기 어려운 구조가 지속되고 있다.

현행 「제조물 책임법」 제3조(국회 정무위원회 소관)는 제조물의 결함 여부, 손해 발생, 인과관계를 피해자가 직접 입증하도록 규정하고 있다. 그러나 자동차는 전자제어장치, 센서, 소프트웨어 등 첨단 기술이 집약된 복합 제품으로, 결함 여부를 입증하려면 제조사가 보유한 설계 자료, 시험 기록, ECU(전자제어장치) 데이터 등 내부 정보가 필수적이다. 현재 구조에서는 소비자가 이러한 자료에 접근하기 어려워, 실제로 최근 5년간 200여 건의 급발진 의심 사고 중 단 한 건도 제조물 결함이 인정되지 않았다.

또한, 현행 자동차관리제도는 급발진 원인 규명을 위한 독립적이고 객관적인 데이터 기록 장치가 의무화되어 있지 않다. 이로 인해 사고 당시 가속페달과 브레이크 작동 여부, 차량 제어 상태 등의 핵심 정보를 확보하기 어려우며, 제조사와

피해자 간의 진실 공방이 장기간 이어지고 있다. 피해자는 이 과정에서 경제적·정신적 고통을 감내해야 한다.

제조물 결함 입증책임 전환과 독립 기록장치 설치 의무화는 단순한 소비자 권익 보호를 넘어, 교통안전 강화와 재발 방지를 위한 필수적인 제도다. 미국, 유럽 등 선진국에서는 이미 차량 데이터 기록 장치 의무화와 제조사 입증책임 강화 제도를 도입해 사고 원인 규명의 공정성과 신뢰성을 높이고 있다.

이에 본 의회는 국회가 「제조물 책임법」을 개정하여 급발진 등 중대 결함 의심 사고의 경우 입증책임을 제조사로 전환하고, 「자동차관리법」에 독립 기록장치 설치 의무를 명확히 규정할 것을 촉구한다. 아울러 국토교통부와 산업통상자원부가 해당 의무를 이행할 수 있도록 하위 법령과 제도를 신속히 마련하며, 국민의 생명과 안전을 지키기 위한 재발 방지 대책을 조속히 수립할 것을 강력히 요구한다.

4. 참고사항

가. 관계 법령 : 「제조물 책임법」, 「자동차관리법」, 「도로교통법」

나. 관련부서 의견조치 결과

○ 제출의견 : 원안가결¹⁾

- 소비자 권익 보호 및 자동차 급발진 사고 재발 방지를 위해
중앙정부 차원의 제도 개선 및 대책 마련 필요

5. 이 송 처

○ 국회, 국토교통부, 산업통상자원부, 서울특별시장

1) 교통운영과-18444('25.12.3.) “제333회 정례회 의원발의 의안에 대한 의견제출”

6. 검토의견(수석전문위원 장훈)

가. 개 요

- 동 결의안은 자동차 급발진 의심 사고 발생 시 피해자가 제조사의 결함을 입증하는 것이 어려운 현실을 고려하여 입증책임을 제조사로 전환하고, 독립 기록장치 설치 의무를 명확히 규정하도록 「제조물 책임법」 및 「자동차관리법」 개정을 촉구하는 것임

나. 검토의견

■ 입증책임 전환을 위한 「제조물 책임법」 개정 관련

- 「제조물 책임법」은 제조물 결함으로 인한 생명·신체·재산상의 손해에 대해 제조업자 등의 손해배상책임을 규정함으로써 피해자를 보호하기 위해 제정됨²⁾
- 현행법은 피해자가 일정 요건을 증명하면 제조물의 결함 및 손해가 발생한 것으로 추정하고 있으나 국회입법조사처 자료에 따르면 ‘피해자가 결함 등을 증명하는 과정에서도 특정 전문지식과 제조업자의 핵심 정보가 필요한 경우 등이 있어 어려움이 수반되고 있다’고 지적한 바 있음³⁾

2) 「제조물 책임법」 제1조(목적) 이 법은 제조물의 결함으로 발생한 손해에 대한 제조업자 등의 손해배상책임을 규정함으로써 피해자 보호를 도모하고 국민생활의 안전 향상과 국민경제의 건전한 발전에 이바지함을 목적으로 한다.

※ 참고 : 「제조물 책임법」 제3조의2(결함 등의 추정)

제3조의 2(결함 등의 추정)

피해자가 다음 각 호의 사실을 증명한 경우에는 제조물을 공급할 당시 해당 제조물에 결함이 있었고 그 제조물의 결함으로 인하여 손해가 발생한 것으로 추정한다. 다만, 제조업자가 제조물의 결함이 아닌 다른 원인으로 인하여 그 손해가 발생한 사실을 증명한 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 해당 제조물이 정상적으로 사용되는 상태에서 피해자의 손해가 발생하였다는 사실
2. 제1호의 손해가 제조업자의 실질적인 지배영역에 속한 원인으로부터 초래되었다는 사실
3. 제1호의 손해가 해당 제조물의 결함 없이는 통상적으로 발생하지 아니한다는 사실

○ 실제로 한국교통안전공단 자료에 따르면 2015년 이후 총 348건의 자동차 급발진⁴⁾ 의심 신고가 지속적으로 접수되었음에도⁵⁾ 피해자가 승소 확정된 사례는 단 1건도 없는 실정임⁶⁾

3) 최은진·임병화, 2023, 국회입법조사처, 자동차 급발진 의심 사고의 입증책임 관련 쟁점 및 향후 개선 방향, 이슈와 논점 제2092호

- 우리나라 「제조물 책임법」은 피해자에게 결함 등을 추정하도록 하는 요건을 증명하도록 함으로써 피해자의 입증 부담을 완화시키고 있지만, 피해자가 이를 증명하는 과정에서도 특정 전문지식과 제조업자의 핵심 정보가 필요한 경우 등이 있어 어려움이 수반되는 것은 사실이다.

4) 한국소비자원, 2012, 자동차 급발진 사례조사 결과보고

- 자동차급발진이라 함은 통상 차량이 정지 또는 매우 낮은 출발 속도에서 운전자가 의도하지 않은 높은 출력이 굉음과 함께 나타나면서 차량을 제어할 수 없는 현상을 말함

5) 급발진 의심 사고 신고 건수 (단위: 건)

연도	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	계
신고 건수	50	57	58	39	33	25	39	15	24	8	348

주) 자동차처리콜센터에 ‘급발진’ 의견으로 신고한 내용을 기반으로 작성, 이는 급발진 발생 여부를 의미하지 않음

출처) 한국교통안전공단

6) 뉴스1(’25.08.29.) : 대법, ‘BMW 급발진 책임’ 또 불인정...“페달 오조작 가능성 배제 못해”

- 현재까지 국내에서 급발진 사고로 차량 결함을 인정받은 사례는 한 건도 없다.

- 특히 자동차처럼 갈수록 기술이 고도화되는 제조물은 비전문가인 소비자에게 입증 책임을 지우는 것은 불합리하다는 점에서 현행보다 완화하거나 자동차 제조사로 전환해야 한다는 의견이 제기되고 있고⁷⁾,

이러한 현실을 반영하여 제22대 국회에서도 입증책임 완화를 핵심 내용으로 하는 「제조물 책임법」 개정안이 8건 발의되어 현재 국회 정무위원회에 계류 중인 상태임⁸⁾〔별첨 참고〕

- 참고로 최근 언론보도에 따르면 유럽연합(EU)의 경우 제조업자가 법원의 증거 공개 명령에 불응하면 제조물에 결함이 있는 것으로 간주한다는 규정을 시행할 예정이고⁹⁾, 미국은 급발진 의심사고 발생 시 디스커버리 제도¹⁰⁾를 통해

7) 굿모닝경제('25.9.16.) : 논란 거둬들여 멈춰 서 있는 제조물책임법...국회, 개정 논의 재시동

- 현행법은 차량 결함 여부에 대한 입증 책임을 소비자가 증명하도록 하고 있다. 하지만 자동차 분야의 비전문가인 소비자에게 입증 책임을 전적으로 지우는 것은 불합리하다는 점에서 그동안 입증 책임을 현행보다 완화하거나 입증 책임을 자동차 제조사로 전환해야 한다는 주장이 제기돼왔다.

8) 비즈니스포스트('25.09.17.) : '자동차 급발진' 입증책임 제조사로 바뀔까, 민주당 제조물책임법 개정 본격화

- 국회 의안정보시스템을 보면 제22대 국회에서 이날 현재까지 여야 의원들이 발의한 제조물책임법 개정안은 모두 8건에 이른다. 이들 개정안은 모두 '입증책임 전환'을 핵심 내용으로 담고 있다.

9) 법률신문('25.09.30.) : 국내 패키지SW의 유럽연합 시장 진출 시 유의사항 (2)

- 개정지침의 결함 추정 요건 중에는 제9조에 따른 피고(제조자)의 증거공개 의무가 포함되어 있다. 제조물의 결함 여부를 신속히 판단하기 위해서는 제조자인 피고가 결함이 없음을 입증하는 것이 필요하고, 이를 위해 관련 증거를 공개하지 않는 경우 제조물의 결함을 추정하는 불이익을 부과하는 것으로 보인다.

10) 류호연, 2023, 국회입법조사처, 민사소송절차 선진화를 위한 디스커버리 제도 도입에 관한 조사, NARS 입법·정책 제136호

- 디스커버리(discovery) 제도는 변론절차 진행 전에 양 당사자 사이에 사건과 관련된 정보를 교

제조사가 차량 결함이 없다는 것을 일부 증명하도록 하고 있음¹¹⁾

※ 유럽연합(EU) 제조물책임지침('26.12. 시행 예정)

구 분	조문 내용
유럽연합 제조물 책임지침	제10조(입증부담) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 제품의 결함이 있는 것으로 추정함 (a) 피고가 제9조 제1항에 따라 관련 증거를 공개하지 아니한 경우 (b) 피해자가 입은 손해의 위험으로부터 보호하기 위한 목적으로 유럽연합법 또는 국내법에 규정된 필수 제품 안전요건을 준수하지 않았음을 청구인이 입증하는 경우 (c) 합리적으로 예측가능한 사용 중 또는 일반적인 상황에서 제품의 명백한 오작동으로 인하여 손해가 발생하였음을 청구인이 입증하는 경우

자료: Directive (EU) 2024/2853 of the European Parliament and of the Council, Article. 10.

- 따라서 피해자가 입증하기 어려운 현실적 한계를 감안하여 기계적·전자적 결함에 대해 제조업자가 결함 없음을 증명하도록 책임을 전환하는 등 「제조물 책임법」의 개정을 촉구하는 동 결의안의 취지는 인정된다할 것임

환하도록 하는 절차를 말한다.

11) Federal Rules of Civil Procedure Rule 26. Duty to Disclose; General Provisions Governing Discovery(b)(1).

- 비밀 유지 특권 등에 해당하지 않는 모든 관련 정보의 공개를 원칙으로 하며, 증거개시 범위 판단 시 관련 정보에 대한 당사자들의 상대적 접근성을 고려하도록 명시하여 소비자가 제조사의 독점적 데이터를 확보할 수 있는 법적 근거를 제공함

■ 독립 기록장치 설치 의무화를 위한 「자동차관리법」 개정 관련

- 사고기록장치¹²⁾는 충돌 전후 속도 변화나 브레이크 작동 여부 등을 기록해 사고 발생 정황 파악에 필요한 정보를 제공하는 장치로¹³⁾ 「자동차관리법」 제29조의3에서는 ‘자동차제작·판매자등은 국토교통부령 기준에 따른 승용자동차 등의 자동차에 사고기록장치를 장착’하도록 하고 있음¹⁴⁾
- 언론보도¹⁵⁾ 및 전문가 의견¹⁶⁾에 따르면 자동차에 사고기록 장치가 부착되어 있다 하더라도 차량의 전자제어장치(Electronic Control Unit, ECU) 문제 등으로 왜곡

12) 한경경제용어사전 : 사고기록장치(Event Data Recorder, EDR)

- 자동차 사고 발생 시 차량의 상태와 운전자의 행동 등을 기록하여 저장하는 장치

13) 조선비즈('23.06.29.) : [급발진 책임 논란]② EDR 기록 공개 의무화됐지만...운전자에게 불리한 경우 더 많아

- EDR은 완성차 제조사가 차량 엔진컨트롤모듈(ECM)에 연결하는 장치로, 충돌 전후 속도 변화나 브레이크 작동 여부 등을 기록해 사고 발생 정황 파악에 필요한 정보를 제공한다.

14) 사고기록장치 부착 관련 법령

- 「자동차관리법」 제29조의3(사고기록장치의 장착 및 정보제공 등) ① 자동차제작·판매자등은 차종, 용도, 승차인원 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 따른 자동차에 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 사고기록장치를 장착하여야 한다.

- 제56조의2(사고기록장치) ② 「자동차관리법」 제29조의3제1항에서 “차종, 용도, 승차인원 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 따른 자동차”란 다음 각 호의 자동차를 말한다.

1. 승용자동차(초소형승용자동차는 제외한다)
2. 차량총중량 3.85톤 이하의 승합자동차
3. 차량총중량 3.85톤 이하의 화물자동차(초소형화물자동차 및 피견인자동차는 제외한다)

15) 중앙일보('24.07.05.) : 급발진 판결의 핵심열쇠 'EDR'...이 재판부는 “못 믿겠다” 왜

- EDR 기록의 신뢰성에 의문을 제기하는 의견도 있다. 7월 30일 서울 모처에서 만난 김필수 대림대 자동차학과 교수는 “복잡한 ECU에 문제가 발생하면 EDR 기록 또한 왜곡될 수 있기 때문에 EDR 데이터를 완전히 신뢰할 수는 없다”고 주장했다.

16) 김필수, 「자동차 급발진 의심사고 현황 및 향후 대책」, 서울시의회 자동차 급발진 의심사고 토론회 발제자료, 2023. 2. 24.

될 수 있어 사고기록장치 데이터를 완전히 신뢰하기 어렵다는 의견이 제기되고 있음

- 이에 따라 차량 시스템과 물리적으로 분리되어 운전자의 실제 페달 조작 여부를 영상으로 기록하고 저장하는 페달 블랙박스 등의 독립 기록장치를 도입하는 것은 급발진 사고에 대해 보다 확실한 근거를 마련한다는 점에서 필요성이 인정된다 할 것임
- 다만, 페달 블랙박스 등 별도 기록장치를 의무적으로 장착하게 할 경우 차량 가격 인상 요인으로 작용하거나 무역 마찰을 야기할 수 있다는 지적이 있는 바, 도입 여부 및 방식 등에 대해서도 면밀한 검토가 선행되어야 할 것으로 사료됨¹⁷⁾

17) SBS NEWS('24.07.15.) : 국토부·차량 업계, 시청역 사고 후 첫 페달 블랙박스 논의 등 참조
- 박상우 국토부 장관은 지난 10일 국회 국토교통위원회 전체회의에서 "정책적 차원에서 여러 규제의 문제가 있기에 (페달 블랙박스 설치를) 자발적으로 유도해 나가는 게 우선 옳은 것 같다"며 "강제로 의무화하면 무역 마찰이 일어날 수 있기 때문에 신중해야 한다"고 말했습니다.

〔별첨〕 제22대 「제조물 책임법」 개정안 (총 8건)

제안자 (제안일자)	내용
정준호의원 등 15인 (‘24.7.15.)	제조업자가 해당 제조물이 비정상적으로 사용되는 상태에서 피해자의 손해가 발생하였다는 사실 등을 증명하도록 규정함
허영의원 등 10인 (‘24.7.16.)	일정한 경우 제조물에 결함이 없었고, 결함으로 인하여 손해가 발생한 것이 아니라는 사실을 제조업자가 입증하도록 입증책임을 전환하며, 제조업자가 영업비밀이라 하더라도 반드시 필요한 경우 자료제출을 거부할 수 없도록 함
채현일의의원 등 32인 (‘24.7.17.)	고의나 과실로 자료제출명령에 따르지 않거나 거짓으로 제출하고 뒤늦게 제출하게 되면 법원이 실기각하할 수 있도록 하며 자료제출을 통한 영업비밀의 유출을 방지하기 위하여 비밀유지명령제도를 도입함
서왕진의의원 등 12인 (‘24.7.17.)	제조업자가 영업비밀이라 하더라도 결함·손해의 증명 또는 손해액 산정에 반드시 필요한 경우 자료제출을 거부할 수 없도록 하고 제출명령 불응 시 자료의 기재로 증명하고자 하는 사실을 진실한 것으로 인정할 수 있게 함
권성동의의원 등 14인 (‘24.7.18.)	피해자가 손해가 발생하였음을 추정할 수 있는 영상자료, 기록물 등을 법원에 제출하는 경우 제조물을 공급할 당시 해당 제조물에 결함이 있었고 그 제조물의 결함으로 인하여 손해가 발생한 것으로 추정하도록 함
염태영의원 등 11인 (‘24.8.2.)	제조물을 제조·가공한 제조업자가 피해를 입은 당시에 결함이 없었다는 사실을 입증하도록 규정함. 또한, 자료제출명령 불이행 시 자료의 기재로 증명하고자 하는 사실을 진실한 것으로 인정할 수 있도록 함.
주호영의원 등 11인 (‘24.9.2.)	피해자가 ‘제조물이 정상적으로 사용되는 상태에서 손해가 발생하였다는 사실’의 입증만으로 제조물을 공급할 당시에 해당 제조물에 결함이 있었고, 그 결함으로 인하여 손해가 발생한 것으로 추정되도록 함
이현승의원 등 15인 (‘24.9.20.)	결함추정요건을 완화하는 한편, 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」과 같이 법원이 제조업자에게 결함의 증명 등에 관한 자료의 제출을 명할 수 있도록 하되 그로 인한 영업비밀 유출 방지를 위한 방안을 마련하고자 함