

# 언제 터질지 모르는 시한폭탄 ‘자동차 급발진 사고’

## 자동차 급발진 사고의 문제점과 해결책

자동차IT융합학과 20213316 하윤서

### 목 차

- I. 서론
- II. 자동차 급발진 사고의 문제점
  - 1. 입증책임 문제
  - 2. 사고원인 파악 문제
- III. 자동차 급발진 사고 문제의 해결책
  - 1. 제조물 책임법 개정
  - 2. 사고원인 파악 시스템 마련
- IV. 결론

### I. 서론

현대 사회에서 편리성과 이동성을 바탕으로 자동차는 우리의 일상생활에 없어서는 안 되는 존재로 자리매김하고 있다. 또한, “오늘날 자동차는 첨단 전자장비가 집적된 모빌리티로, ‘스마트폰에 바퀴를 장착한 게 지금의 자동차’라는 말이 있을 정도다.”<sup>1)</sup> 이렇듯 현대 자동차 산업은 기술의 발전과 함께 자율주행 자동차, 전기자동차 등 많은 혁신을 이루어내고 있다.

그러나, 이러한 기술적 발전은 동시에 자동차의 안전과 관련된 문제를 초래하고 있다. 대표적인 예로는 자동차 급발진 사고가 있다. 자동차 급발진 사고는 “차량이 정지 또는 매우 낮은 출발 속도에서 운전자가 의도하지 않은 높은 출력이 굉음과 함께 나타나면서 차량을 제어할 수 없는 현상”<sup>2)</sup>이다. <그림1>을 보면 알 수 있듯이, 한국교통안전공단에 따르면 2015년 50건, 2016년 57건, 2017년 58건, 2018년 39건, 2019년 33건, 2020년 25건, 2021년 39건, 2022년 15건 등 매년 약 40건 내외의 국내 자동차 급발진 의심 사고 사례가 발생하고 있다.<sup>3)</sup>

1) 김우정(2023.10.16.), 「대구 아이오닉5 전기차 택시 승객 “이게 급발진 아니면 뭐냐”」, 《주간동아》, [https://weekly.donga.com/society/article/all/11/4481353/1\(2023.12.11.\)](https://weekly.donga.com/society/article/all/11/4481353/1(2023.12.11.)).

2) 키스사이다(2022.08.17.), 「무서운 자동차 급발진 사고, 예방법부터 대처법까지!」, Kixx 엔진오일 블로그, [https://kixxman.com/a-sudden-start\(2023.12.09.\)](https://kixxman.com/a-sudden-start(2023.12.09.)).

3) 조민규(2023.05.22.), 「자동차 급발진 의심조사 법안 발의...“2015년 이후 관련사례 316건”」, 《지디넷 코리아》, [https://zdnet.co.kr/view/?no=20230522004024\(2023.12.09.\)](https://zdnet.co.kr/view/?no=20230522004024(2023.12.09.)).



<그림 1> 13년간 연도별 급발진 의심 사고 현황. (출처: 한국교통안전공단)

이러한 수많은 국내 급발진 의심 사고에도 불구하고 아직 차량 결함에 의한 급발진을 인정 한 사례는 없으며, 사고가 발생할 때마다 사고의 원인에 대한 논란이 계속되고 있다. 실제로 지금까지 자동차 급발진과 관련한 사고의 경우 영상물 확보가 불가하여 정부도 급발진 사고가 소비자 과실인지에 대한 여부, 원인조사에 어려움을 겪고 있다고 한다.<sup>4)</sup> 이에 국토교통위원회 소속 홍기원 의원은 현행 제도와 시스템으로는 급발진을 명백하게 규명할 수 없고 입증하는 과정에서 가장 중요한 사고기록장치의 내용이 충분하지 않아 논란이 계속되고 있다고 하며 사고기록장치가 제 역할을 할 수 있도록 이른 시일 내에 조정하는 동시에 제조사 입증책임을 강화해 피해자만 고통받는 현실을 바꿔야 한다고 했다.<sup>5)</sup> 이렇듯 자동차 급발진 의심 사고에 대한 진실 규명과 입증책임은 중요한 문제이며, 관련 논의가 활발히 일어나는 실정이다. 이에 따라, 본 고에서는 자동차 급발진 사고에 대한 입증책임과 원인 파악을 다룬 제조물 책임법, 논문, 기사 등을 분석하여 현재의 문제점을 밝히고 그 해결책을 모색하고자 한다.

## II. 자동차 급발진 사고의 문제점

### 1. 입증책임 문제

급발진 사고는 제조물책임의 특성과 일맥상통하는 면이 많기에 제조물 책임법에 따른 자동차의 결함에 대한 제조업자 등의 특수한 불법행위책임을 물어야 한다.<sup>6)</sup> 이때, 제조물 책임법은 “제조물의 결함으로 발생한 손해에 대한 제조업자 등의 손해배상책임을 규정함으로써 피해자 보호를 도모하고 국민생활의 안전 향상과 국민경제의 건전한 발전에 이바지함을 목적으로”<sup>7)</sup> 제정된 법이다. 피해자가 ① 해당 제조물이 정상적으로 사용되는 상태에서 피해자의 손해가 발생하였다는 사실, ② 손해가 제조업자의 실질적인 지배영역에 속한 원인으로부터 초래되었다는 사실, ③ 손해가 해당 제조물의 결함 없이는 통상적으로 발생하지 아니한다는 사실을 증명한 경우에만 제조물을 공급할 당시 해당 제조물에 결함이 있었고 그 제조물의 결함으로 인하여 손해가 발생한 것으로 추정한다.<sup>8)</sup>

4) 소비자안전국 생활안전팀(2012), 『자동차 급발진 사례조사 결과보고』, 한국소비자원, 1쪽.

5) 이준희(2023.09.14.), 「계속되는 차량 급발진 의심에도 인정사례 ‘0건’, 홍기원 “제조사 책임 강화”」, 《비즈니스포스트》, [https://www.businesspost.co.kr/BP?command=article\\_view&num=327287\(2023.12.10.\)](https://www.businesspost.co.kr/BP?command=article_view&num=327287(2023.12.10.)).

6) 윤희진(2018), 「자동차 급발진 추정 사고에 관한 증명책임과 손해배상책임에 관한 연구」, 『동아법학』 78, 동아대학교 법학연구소, 211쪽.

7) 법무부·공정거래위원회(2000), 『제조물 책임법』, 국가법령정보센터, 1쪽.

이는 피해자의 입증책임을 경감하기 위한 것이라 하지만, 실질적으로는 사고에 대한 피해를 증명하기 위해서는 전문지식과 제조업자의 핵심 정보가 필요한 경우 등이 있어 어려움이 수반된다.<sup>9)</sup> 특히, 급발진 사고의 경우 자동차는 고도의 기술력이 집적된 제조물에 해당하기 때문에 비전문가가 차량 내부의 구조와 장치, 생산 과정에 대해 모든 것을 알 수 없으며 이는 제조물이 정상상태인지조차 알 수 없게 하여 피해 사실 입증을 더욱 어렵게 만든다.

이렇기에, 소비자는 정상적인 사용상태에서 손해가 발생했다는 최소한의 사실을 입증하기 위한 장치와 도움이 필요할 것이며, 최소한의 사실을 입증한 경우에는 피해자의 입증책임을 제조업자에게 전환하는 등의 피해자의 입증책임 완화 방안이 필요하다.

## 2. 사고원인 파악 문제

급발진 사고가 발생한 경우 누구의 잘못인가를 가리는 데에 그치지 않고 원인을 파악하여 사고의 재발을 막아야 한다. 현재 이러한 급발진의 원인을 파악하기 위한 수단으로는 사고기록장치(EDR)를 사용하고 있다. 이는 “자동차의 사고 전·후 일정 시간 동안 자동차의 운행 정보를 저장하고 저장된 정보를 확인할 수 있는 장치”<sup>10)</sup>이다. EDR을 사용하여 충돌 전후 속도 변화나 브레이크 작동 여부 등을 보고 사고 발생 상황 파악에 필요한 정보를 제공하고 있다. 우리나라에서는 2012년 자동차관리법을 일부 개정하여 차량 제조사의 EDR 기록 공개를 의무화하고 있다.

하지만 이 법은 오히려 완성차 제조사의 면죄부로 쓰인다는 비판이 나온다.<sup>11)</sup> 2022년 12월 강릉 급발진 사고의 경우 EDR 기록상 가속 페달 변위량이 100%, 제동 페달 작동 여부는 off로 나타나 차량 제조사에 유리한 증거가 되었다. 그러나, EDR의 기록대로라면 차량이 붕 뜨면서 운전자의 몸도 함께 떴지만, 그 와중에도 일정한 강도로 가속 페달을 밟고 있었다는 애기다.

이처럼, EDR의 신뢰도를 의심할 만한 사건이 다수 발생하고 있다. 법조계 및 자동차 전문가들은 급발진 여부를 따지는 데 있어 EDR의 신뢰성이 상당히 낮다고 입을 모은다. 김필수 대림대 자동차학과 교수에 따르면, “급발진 의심 사고가 발생할 때마다 약속이라도 한 듯 하나 같이 ‘100, 99, off’라는 결과가 나오는데, 공학적으로 절대 그럴 수가 없다”<sup>12)</sup>라고 했다. 게다가 급발진의 유력한 원인 중 하나는 전자제어장치의 오작동인데 EDR의 브레이크 기록 신호는 전자제어장치로 작동하기 때문에 객관성이 떨어진다.

이렇게 신뢰성이 상당히 낮은 EDR만을 통해 급발진의 원인을 파악하고 진실을 규명하기에는 어려움이 있다. 따라서, 사고의 원인 파악을 위한 추가적인 장치가 필요하다.

---

8) 위의 책, 2쪽.

9) 최은진·임병화(2023), 『자동차 급발진 의심 사고의 입증책임 관련 쟁점과 향후 개선 방향』, 국회입법조사처, 4쪽.

10) 국립과학수사연구원(2017.05.19.), 「사고기록장치(EDR) 연구 및 활용」, 국립과학수사연구원 홈페이지, <https://www.nfs.go.kr/site/nfs/ex/bbs/View.do?cbIdx=69&bcIdx=1000113>(2023.12.13.).

11) 노자운 외(2023.06.28.), 「[급발진 책임 논란]② EDR 기록 공개 의무화됐지만…운전자에게 불리한 경우 더 많아」, 《조선일보》, [https://biz.chosun.com/topics/law\\_firm/2023/06/28/X7MYTGJH7NFKBIJSDTC6GK7OXE/\(2023.12.11.\)](https://biz.chosun.com/topics/law_firm/2023/06/28/X7MYTGJH7NFKBIJSDTC6GK7OXE/(2023.12.11.)).

12) 위와 같음.

### Ⅲ. 자동차 급발진 사고 문제의 해결책

#### 1. 제조물 책임법 개정

현재의 법은 급발진 사고에 대한 입증책임을 명확히 하고 있다고 보기 어려운 경우가 많다. 제조사와 피해자 간의 책임 입증 과정은 복잡하며, 기술적인 문제에 대해 명확한 책임 분담이 어렵다. “제조물의 사용 내지 소비로 인한 손해가 발생한 경우 피해자가 제조업자를 상대로 손해배상을 받기 위해서는 결함의 존재, 손해의 발생 및 제조물의 결함과 발생한 손해 사이의 인과관계를 모두 입증하여야 한다.”<sup>13)</sup> 하지만, 이는 비전문가인 사용자가 하기에 어려움이 있으므로 자동차를 전문적으로 생산하는 제조사에서 그 사실을 입증하도록 하는 것이 필요하다. 실제로 우리나라에서 최초로 급발진에 대하여 인정한 2심 법원 판결 내용에 이와 같은 사실이 잘 드러난다.

고도의 기술이 집약되어 대량으로 생산되는 제품의 결함을 이유로 그 제조업자에게 손해배상책임을 지우는 경우 그 제품의 생산과정은 전문가인 제조업자만이 알 수 있어서 그 제품에 어떠한 결함이 존재하였는지, 그 결함으로 인하여 손해가 발생한 것인지 여부는 일반인으로서 밝힐 수 없는 특수성이 있어서 소비자 측이 제품 결함 및 그 결함과 손해 발생과의 사이의 인과관계를 과학적·기술적으로 입증한다는 것은 지극히 어려우므로 그 제품이 정상적으로 사용되는 상태에서 사고가 발생한 경우 소비자 측에서 그 사고가 제조업자의 배타적 지배하에 있는 영역에서 발생하였다는 점과 그 사고가 어떤 자의 과실 없이는 통상 발생하지 않는다고 하는 사정을 증명하면, 제조업자 측에서 그 사고가 제품의 결함이 아닌 다른 원인으로 말미암아 발생한 것임을 입증하지 못하는 이상 그 제품에게 결함이 존재하며 그 결함으로 말미암아 사고가 발생하였다고 추정하여 손해배상책임을 지울 수 있도록 입증책임을 완화하는 것이 손해의 공평·타당한 부담을 그 지도원리로 하는 손해배상 제도의 이상에 부합한다<sup>14)</sup>

따라서, 입증책임을 완화 방안으로 입증책임을 전환이 필요하다. 하지만, 이런 경우에 운전자의 과실인 경우까지도 모두 제조사에서 입증해야 하는 문제가 발생할 수 있다. 이러한 문제를 해결하기 위해 앞서 말한 제조물 책임법의 ①의 조건을 만족하였다는 것이 밝혀지면 즉, 운전자의 과실이 아닌 차량 문제로 급가속이 발생해 사고가 일어났다는 것을 합리적으로 추론할 수 있는 경우라면 제조사가 결함 여부를 입증하도록 제조물 책임법을 개정해야 한다.<sup>15)</sup>

#### 2. 사고원인 파악 시스템 마련

급발진 사고가 발생했을 경우 문제의 원인을 명확하게 파악할 수 있는 시스템 마련을 통해 사고가 다시 발생하지 않도록 해야 한다. 하나의 장치로만 모든 원인을 파악하기에는 어려움이 있으므로 다양한 판단 방법이 있어야 한다.

먼저, ‘페달 블랙박스’는 EDR을 보완할 방법으로 많이 거론되고 있다. 차량 페달 주변에 카

13) 김종현(2014), 「제조물책임법에 있어서 설계상·표시상의 결함 및 개발위험의 판단기준과 사실상의 추정에 관한 소고」, 『법학연구』 55, 한국법학회, 23-24쪽.

14) 서울중앙지방법원(2020), 『서울중앙지방법원 제12민사부 판결』, 서울중앙지방법원, 3쪽.

15) 안태호(2023.06.30.), 「‘급발진’ 사고 터질 때마다 논란...입증 책임, 누가 져야 할까」, 《한겨레》, [https://www.hani.co.kr/arti/society/society\\_general/1098160.html](https://www.hani.co.kr/arti/society/society_general/1098160.html)(2023.12.11.).

메라를 달아서 운전자가 가속페달을 밟았는지, 브레이크를 밟았는지, 또 페달을 얼마나 세게 밟았는지 녹화할 수 있다. 또한, 차량용 블랙박스와 페달 블랙박스에 찍힌 주변 환경을 비교해 어느 시점에 밟았는지도 특정할 수 있다. 이를 의무화한다면 업계 전문가들은 차량 제조사가 “브레이크에 발만 갖다댔는데 밟은 것으로 인식됐다.”<sup>16)</sup>라고 주장하기 어려워질 것이라고 하였다.

이처럼 급발진 사고 발생 시에 ‘셀프 페달 블랙박스’가 완성차 제조사의 책임을 규명할 수 있을 것이라는 생각에 직접 페달 블랙박스를 설치하는 운전자들이 늘어나고 있다. 하지만, 기업은 셀프 페달 블랙박스 등으로 급발진 물증을 제시하였을 때 비 순정 외부 장치 장착으로 인한 전파간섭이므로 사용자 과실이라며 책임을 돌리고 있다.<sup>17)</sup> 이를 방지하기 위해 정부는 페달 블랙박스 설치를 정책적으로 의무화해야 하고, 안정성을 전문적으로 검증하여 페달 블랙박스 사용에 이상이 없음을 공식화해야 한다.



<그림 2> 운전석 왼쪽 아래에 설치된 페달 블랙박스 모습 (출처 : 지넷시스템)

그 외에도, 2009년 후반부터 출고된 자동차엔 실시간으로 모든 정보가 담기는 OBD-II (On Board Diagnosis 2 · 자가 진단장치)가 탑재되어 있으므로, 데이터로거장치를 추가로 탑재하여 OBD-II에 정보를 기록하고 그 정보를 조회하여 운전자의 운전행태를 보고 분석해야 한다.<sup>18)</sup> 또한, EDR에 제동 페달 정보뿐만 아니라 가속 페달 정보를 넣어 운전자가 가속 페달을 실제로 밟았는지, 얼마나 밟았는지 확인하여 사고원인을 분석하는 데 사용해야 한다. 이러한 사항들은 여전히 비전문가인 소비자가 하기에는 어려움이 있으므로 전문적인 기관을 설립하여 급발진 사고를 전문적이고 중립적으로 다룰 수 있는 기관이 필요하다.

#### IV. 결론

지금까지 자동차 급발진 사고 시 발생하는 문제점과 그에 대한 해결책을 살펴보았다. 현재는 자동차 급발진 의심 사고에 대한 입증책임이 전적으로 운전자에게 있다. 하지만, 고도의 전문화된 지식이 있어야 하는 자동차에 대해서 결함 원인을 입증하는 것은 운전자에게 불리할 수밖에 없다. 제조사의 입장에서 급발진 의심 사고에서 고령 운전자의 비율이 높다는 점,

16) 위와 같음.

17) BloterTV(2021.06.02.), <현대차 아이오닉 EV 급발진 의심 풀 영상, 전기차의 미래는?>, Youtube BloterTV, <https://www.youtube.com/watch?v=MO5rF3oOHGs&t=471s>(2023.12.11.).

18) 김필수(2018.10.02.), 「[김필수의 Clean Car Talk] 급발진 원인 밝혀줄 ‘두가지 장치’」, 《더스쿠프》, <https://www.thescoop.co.kr/news/articleView.html?idxno=32074>(2023.12.13.).

EDR 장치에서 문제점을 발견할 수 없다는 점, 급발진의 가능성에 대해 인정할 경우 제조사의 신뢰와 이미지에 막대한 손상이 발생한다는 점 등으로 인해 급발진을 전적으로 운전자의 과실로 몰아가고 있다. 이는 곧 운전자와 제조사 간의 불필요한 법정 공방을 만든다. 이에 정작 중시되어야 하는 급발진 사고의 원인은 명확하게 규명되고 있지 않다. 또한, 사고원인 파악에도 한계가 있는 상황이다.

따라서, 제조물 책임법에 따른 입증책임을 완화하는 방식으로 입증책임의 전환을 실시하여 피해자의 부담을 줄여주어야 한다. 또한, 페달 블랙박스를 의무화하는 정책을 시행하여 운전자가 제조사에 정상운전 상태였다는 최소한의 입증할 방안과 사고원인을 파악할 방안을 제공해야 한다. 더 나아가, OBD-II를 활용하기 위한 데이터로거장치를 설치하고 EDR에 가속 페달 정보를 추가로 넣어 원인 파악을 하는 데 힘써야 한다. 이는 제조사에도 무분별하게 급발진이라고 주장하는 사고에 대해 일차적으로 필터링하는 방안이 될 것이다. 그리고 제조사는 다양한 정보들을 통해 급발진 사고에 대한 원인을 밝히는데 성실히 임해야 할 것이다.

이러한 해결책은 여러 이해관계의 문제가 발생할 수 있다. 또한, 단기적으로는 많은 인적자원의 소비와 금전적인 손실이 예상되나 장기적으로는 고객인 운전자의 신뢰 회복과 이미지의 회복에 도움이 되어 그 가치는 금전적으로 매길 수 없을 것이다.

급발진 사고 시에 발생하는 다양한 문제점을 해결하기 위해 해결책을 모색하였으나 부족한 점이 많다. 또한, 자동차의 기술은 점점 더 발전해 자동차의 소프트웨어 비중이 늘어나 또 다른 문제점을 야기할 수 있다. 따라서, 이를 해결하기 위한 연구는 활발히 진행되어야 하며, 더 나아가 사고를 선제적으로 방지할 수 있는 예방책에 대한 연구들까지 진행되어야 한다.

## [참고 문헌]

- 김종현(2014), 「제조물책임법에 있어서 설계상·표시상의 결함 및 개발위험의 판단기준과 사실상의 추정에 관한 소고」, 『법학연구』 55, 한국법학회, 19-34쪽.
- 법무부·공정거래위원회(2000), 『제조물 책임법』, 국가법령정보센터.
- 서울중앙지방법원(2020), 『서울중앙지방법원 제12민사부 판결』, 서울중앙지방법원.
- 소비자안전국 생활안전팀(2012), 『자동차 급발진 사례조사 결과보고』, 한국소비자원.
- 윤효진(2018), 「자동차 급발진 추정 사고에 관한 증명책임과 손해배상책임에 관한 연구」, 『동아법학』 78, 동아대학교 법학연구소, 209-241쪽.
- 최은진·임병화(2023), 『자동차 급발진 의심 사고의 입증책임 관련 쟁점과 향후 개선 방향』, 국회입법조사처.
- 김우정(2023.10.16.), 「대구 아이오닉5 전기차 택시 승객 “이게 급발진 아니면 뭐냐”」, 《주간동아》, [https://weekly.donga.com/society/article/all/11/4481353/1\(2023.12.11.\)](https://weekly.donga.com/society/article/all/11/4481353/1(2023.12.11.)).
- 김필수(2018.10.02.), 「[김필수의 Clean Car Talk] 급발진 원인 밝혀줄 ‘두가지 장치」, 《더스coop》, [https://www.thescoop.co.kr/news/articleView.html?idxno=32074\(2023.12.13.\)](https://www.thescoop.co.kr/news/articleView.html?idxno=32074(2023.12.13.)).
- 노자운 외(2023.06.28.), 「[급발진 책임 논란]② EDR 기록 공개 의무화됐지만…운전자에게 불리한 경우 더 많아」, 《조선일보》, [https://biz.chosun.com/topics/law\\_firm/2023/06/28/X7MYTGJH7NFKBIJSDTC6GK7OXE/\(2023.12.11.\)](https://biz.chosun.com/topics/law_firm/2023/06/28/X7MYTGJH7NFKBIJSDTC6GK7OXE/(2023.12.11.)).
- 안태호(2023.06.30.), 「‘급발진’ 사고 터질 때마다 논란…입증 책임, 누가 져야 할까」, 《한겨레》, [https://www.hani.co.kr/arti/society/society\\_general/1098160.html\(2023.12.11.\)](https://www.hani.co.kr/arti/society/society_general/1098160.html(2023.12.11.)).
- 이준희(2023.09.14.), 「계속되는 차량 급발진 의심에도 인정사례 ‘0건’, 흥기원 “제조사 책임 강화”」, 《비즈니스포스트》, [https://www.businesspost.co.kr/BP?command=article\\_view&num=327287\(2023.12.10.\)](https://www.businesspost.co.kr/BP?command=article_view&num=327287(2023.12.10.)).
- 조민규(2023.05.22.), 「자동차 급발진 의심조사 법안 발의…“2015년 이후 관련사례 316건”」, 《지디넷코리아》, [https://zdnet.co.kr/view/?no=20230522004024\(2023.12.09.\)](https://zdnet.co.kr/view/?no=20230522004024(2023.12.09.)).
- 국립과학수사연구원(2017.05.19.), 「사고기록장치(EDR) 연구 및 활용」, 국립과학수사연구원 홈페이지, [https://www.nfs.go.kr/site/nfs/ex/bbs/View.do?cbIdx=69&bcIdx=1000113\(2023.12.13.\)](https://www.nfs.go.kr/site/nfs/ex/bbs/View.do?cbIdx=69&bcIdx=1000113(2023.12.13.)).
- BloterTV(2021.06.02.), <현대차 아이오닉 EV 급발진 의심 풀 영상, 전기차의 미래는?>, Youtube BloterTV, [https://www.youtube.com/watch?v=MO5rF3oOHGs&t=471s\(2023.12.11.\)](https://www.youtube.com/watch?v=MO5rF3oOHGs&t=471s(2023.12.11.)).
- 킵스사이다(2022.08.17.), 「무서운 자동차 급발진 사고, 예방법부터 대처법까지!」, Kixx 엔진오일 블로그, [https://kixxman.com/a-sudden-start\(2023.12.09.\)](https://kixxman.com/a-sudden-start(2023.12.09.)).