

BMW화재! 끝나지 않는 소비자피해! 차량결함을 부품교환으로 해결하려는 리콜제도의 문제 제기를 위한 기자회견

BMW 차량화재 안전관련 중요 제품결함에도 일부부품 교환으로 처리
제품안전관련 자발적 리콜제도 근본적 개선 필요



BMW 차량결함을 부품교환으로 해결하려는 리콜제도의 문제에 대하여 기자회견

한국소비자단체협의회(원영희 회장)은 2021. 12. 13. 월요일 오후 1시 30분부터 BMW 차량결함을 부품교환으로 해결하려는 리콜제도의 문제에 대하여 기자회견을 개최하였다.

□ 기자회견 취지

BMW는 국내 차량 화재로 인한 소비자피해 발생 이후 2018. 8. 20. 첫 번째 리콜을 실시했으며 그 뒤로도 일부 부품을 교체하는 리콜을 계속하였다. 그러나 이러한 리콜은 화재 원인을 근본적으로 해결하고 이에 적절한 피해보상이 이루어진 것이 아니라, 화재 기간만 늦추는 임시방편인 리콜이었다. BMW는 이번 달부터 520d 등 EGR 쿨러를 추가 교체하는 리콜을 또 진행하고 있다.

정부는 차량 화재로 인하여 BMW에 이례적으로 운행정지 명령을 하였음에도 불구하고 민관합동조사단의 조사보고서를 비공개하였고 지난 주 금요일, 본 협의회가 문제를 제기하고 나서야 이를 공개하였다. 또 설계상 결함이 있는 자동차의 부품만 바꾸는 불안정한 리콜만 계속해서 승인하고 있다.

이에 한국소비자단체협의회와 11개 회원단체는 BMW화재와 관련해서 소비자의 생명·안전권 등 보장하고 다수의 피해소비자 구제 및 예방 조치에 대응하기 위한 집단소송법 및 강력한 징벌적 손해배상제 도입을 촉구하기 위해 ‘BMW차량 화재와 관련된 리콜제도 문제점을 제기하고 소비자의 안전과 피해보상이 적절하게 이뤄지기를 촉구하는 기자회견’을 서울 YWCA회관 4층 강당에서 개최하였다.

□ 기자회견 진행

- ◆ 제 목 : BMW차량 화재와 관련된 리콜제도 문제점에 대한 기자회견
- ◆ 날 짜 : 12월 13일(월) 오후 13시 30분
- ◆ 장 소 : 서울YWCA회관 4층 강당
- ◆ 참여단체: 한국소비자단체협의회 및 회원단체(소비자교육중앙회, 한국여성소비자연합, 한국YWCA연합회, 한국소비자연맹, 소비자시민모임, 한국소비자교육원, 한국YMCA전국연맹, 녹색소비자연대, 소비자공익네트워크, 한국부인회총본부, 대한어머니회중앙회)
- ◆ 사 회 : 이정수(한국소비자단체협의회 사무총장)
- ◆ 개회사 : 원영희(한국소비자단체협의회 회장)
- ◆ 규탄 발언
 - BMW 화재사건에 대한 정리 : 정지연(한국소비자단체협의회 실행위원장)
 - 전문가발언1 : 김필수 교수(대림대학교 미래자동차학부 교수)
 - 전문가발언2 : 손창완 교수(녹색소비자연대이사/연세대 법학전문대학원 교수)
- ◆ 기자회견문 낭독 : 김주원(한국여성소비자연합 사무처장)
- ◆ 질의응답

□ 발언 내용

◆ 정지연 총장(한국소비자단체협의회 실행위원장)

2018년 7월 중순, 폭염이 시작되면서 BMW 연쇄화재가 시작되었고 소비자들은 공포를 느끼기 시작하였다. 그러나 BMW는 묵시적인 태도를 보이다 국토부 장관이 자동차결함 연구원에 결함조사를 명하며 결국 대국민 사과와 자체 리콜을 진행하였다.

한국교통안전공단 자료에 따르면, 2018년부터 올해 10월까지 수입차들의 화재사건 350건 중 183건이 BMW의 화재사고이다. 올해에도 520d에서 화재사건이 발생하였다.

2018년 BMW는 기자회견을 통해 EGR 쿨러의 냉각수 누수를 화재의 원인으로 지목하였다. ‘높은 누적 주행거리, 운행조건, 바이패스 밸브 열람 등의 조건이 모두 충족되어야만 화재가 발생하는 것이다’ 라고 주장했고 자체 리콜을 통해 해결가능하다고 했다.

그러나 2018년 민간합동전문가들은 다른 의견을 제시하였다. 바이패스 밸브와 상관없이 EGR 쿨러의 냉각수가 끓는 것을 문제로 지적하였다. 이는 설계가 원인임을 이야기한 것이다.

이후 2018년 8년 최근까지 리콜을 진행하였으나 바뀐 부품에서도 6,000건이나 결함이 발생하였다. BMW는 부품자체의 교체로 리콜을 진행했고 설계 자체를 바꾸지 않았다.

설계를 해결하지 않으면 화재는 언제든지 발생할 수 있다고 전문가는 이야기한다.

정부는 BMW를 고발하는 등 조치를 취했으나 지난 주 금요일이 되어서야 민간합동보고서를 공개하였다.

더 이상 리콜제도가 기업에 면죄부가 되어서는 안 되며, 현재까지 사건들을 다시 들여다보고 검토해 제도개선을 해야 한다.

◆ 김필수 교수(대림대학교 미래자동차학부 교수)

차량 화재의 90%는 엔진 쪽에서 발생한다.

BMW 경우, 설계가 잘못되었다. 배기가스를 줄이도록 설계하면 연비와 출력이 줄어들게 되어 이에 대한 균형을 맞춰 EGR과 엔진을 함께 설계하여야 한다.

엔진의 온도를 일정하게 유지시켜주는 것이 중요하기 때문에 냉각수의 역할이 중요하다. 엔진의 온도를 낮추기 위해서는 이에 들어가는 냉각수 일부를 EGR로 보내야 하는데 BMW의 경우, EGR로 보내는 냉각수의 양이 절대적으로 부족하다. 평균 자동차 쿨러에 들어가는 절반 정도밖에 냉각수가 들어가지 않는다. 그러니 EGR 쿨러를 계속 변경하여도 냉각수량이 절대적으로 부족하기 때문에 냉각수가 끓는다는 것이 문제가 된다.

이 문제를 해결하기 위해서는 엔진과 EGR 설계를 다시 하거나 EGR 펌프기능을 다시

설계하여야 한다. 그러나 이는 설계 자체의 문제이기 때문에 불가능하다. 마지막으로 소프트웨어를 변경해야 하는데 미세먼지의 원인이 되는 배기가스량을 변경하게 된다면 배기가스에 대한 환경법 위반이니 차량 판매가 불가능해진다. 결국, BMW는 리콜 등의 방법으로는 원인제거가 불가능하다.

미국의 경우, 원인을 파악하여 독일 본사에 문제를 책임지도록 한다. 또한 징벌적 배상 제도, 집단소송제도가 도입이 되어있고 이를 바탕으로 레몬법이 적용된다. 그런데 징벌적 배상이라고 해도 매우 적은 비용만이 소요되고 입증책임이 소비자에게 있다. 이런 차이로 인하여 외국계 회사들이 소비자에 대한 책임을 지지 않는다.

BMW 화재 사건에 대하여도 우리나라의 경우, 한국지사에만 책임을 부과하고 있다. BMW 한국지사는 사회적 기여도 측면에서도 높은 회사인데 개인적으로 이번 사건은 매우 안타깝다. 이번 BMW 화재에 대한 책임으로 인해, 쿨러를 만드는 국내 회사가 위기에 봉착할 뻔하기도 했다.

따라서 BMW 본사는 냉각수 설계 자체가 잘못됐다는 점을 인정하고 문제를 파악하기를 바란다.

◆ 손창완 교수(녹색소비자연대 이사/연세대 법학전문대학원 교수)

법제도 측면에서 2017년 사건이 아직도 해결되지 않은 이유는 정부의 소극적 태도 때문이라고 생각한다. 물론, 정부는 BMW사에 과징금도 부과하였고 검찰 고소도 진행하였으나 가장 중요한 것은 시행정지 명령을 내리지 않았고 한시적 리콜 제도를 승인한 것이다. 즉, 원인제거 조치를 취하지 않았다.

BMW 화재 사건의 문제는 ‘제조물 책임’의 대표적 문제가 생각한다. 정상적 책임제도가 작용했다면 이에 대한 원인이 제거가 되었을 것이다.

미국과 비교하면 집단소송제도 부재 및 입증책임의 전환 문제가 가장 중요한 것이다. BMW의 최선의 선택은 ‘숨기는 것’이었을 것이다.

이런 이야기를 하면 ‘기업을 힘들게 한다’라고 하지만 제도적으로 제조물 책임 법제, 집단소송 법제, 소비자보호에 대한 법제가 미비하기 때문에 외국에서는 기업하기 좋은 나라라고 판단한다. 따라서 기업에게 새로운 거버넌스를 제시해야 하고 소비자의 목소리가 담길 수 있도록 해야 한다.

이에 대해 대표적으로 조사결과를 투명하게 공개해야 한다. 일반 소비자는 결함부분을 증명하기 어렵기 때문에 공시적 조사결과는 영업비밀이 담겼더라도 공개함이 맞다. 그렇지 않는다면 제조물 책임 등 이런 사건이 발생하였을 경우 소비자는 소송하지 말라는 것이다.

따라서 제조물 책임법과 집단소송법을 지속적으로 도입해야 하고 ESG 경영을 위하여 소비자 보호 및 안전 부분을 소홀히 해서는 안 될 것이다.

정부도 이에 대한 소비자 안전 등에 조금 더 생각해 보아야 한다.

기자회견문

〈차량 설계결함을 부품교환 리콜로 무마해 온 BMW와 국토부 규탄 기자회견〉
올해 국토부에 보고된 BMW화재만 15건, 6번의 리콜에도 끝나지 않는 BMW 차량 화재
해당 차량, 운행 중지명령 및 차량 회수·교환 등 근원적인 조치 촉구
집단소송제와 실질적 징벌배상제 도입에 정부, 국회 함께 나서라
국토부는 미봉책 일관 해 온 회사에 대한 실질적 처벌과 근원적 대책 마련하라

최근 MBC 보도로 지난 2018년 8-12월 4개월간 진행된 ‘BMW차량 화재 민관합동조사단’의 조사보고서가 공개되었다. 당시 이 보고서는 국토부의 기자회견을 통해 주요 결과가 알려졌으나, ‘민감한 기술적 내용들이 많고, 또 국토부가 BMW한국법인을 형사고발하고 검찰에 보고서를 증거로 제출해서 유출할 수 없다’며 비공개했었다.

이 보고서와 2018년 12월 기자회견에 따르면, 화재발생 원인은 <배기가스재순환장치 EGR 쿨러의 열용량 부족>이다. BMW의 엔진과 운전조건에서 EGR은 과다하게 사용하는데, EGR 쿨러는 상대적으로 열용량이 부족하기 때문이라고 분명히 기술되어 있다. 즉, BMW 차량은 우리나라의 배출가스 규제에 맞춰 큰 용량의 EGR 쿨러를 설계 했어야 함에도 그러하지 않았고 이러한 문제는 설계상 문제이며 부품을 바꾼다고 해결되기 어렵다는 것이 2018년 조사를 통해 파악되었었다.

BMW에 대한 강력한 시정조치와 실질적인 소비자 손해배상이 되지 않은 채, BMW사는 2018. 8. 20. 첫 번째 리콜을 실시했으며 그 뒤로도 일부 부품을 교체하는 리콜을 계속하였다. 그러나 부품을 교체하는 방법의 리콜은 화재를 발생시키지 않는 궁극적인 조치가 아니라 화재가 발생하는 기간만 늦추는, 언젠가는 화재가 날 개연성을 부인하지 못하는 임시방편인 것이라는 사실, 즉 화재의 원인이 완전히 제거된 해결방식이 아니라 ‘화재 사고 발생 시점을 미루는 것에 불과’하다는 사실을 당시의 조사단도 파악하고 있었다.

그동안 BMW는 유사사고가 발생한 미국에서 100만대, 유럽에서 32만대 등에 대해 선제적 자진 리콜을 실시한 바 있고 리콜 규모도 전체 BMW 차종 중 20%에 달할 정도로 광범위 했었다. 그러나 한국에서는 BMW의 연쇄화재가 2015년 11월부터 주행 중 차종을 불문하고 발생하였음에도 불구하고 별다른 조치를 취하지 않다가 2018년 7월 16일에서야 국토교통부장관이 자동차안전연구원에 결함조사를 명하면서 비로소 결함조사가 시작될 정도로 리콜과 관련한 조치가 늦어졌으며¹⁾ BMW의 리콜 대응도 그만큼 느장에 임시방편적으로 계속 되어 온 것이다.

1) 감사원 감사보고서-자동차인증 및 리콜 관리 실태 2019. 5. 22. 26-7면

그럼에도 BMW는 이번 달부터 BMW 520d 등 EGR 쿨러를 추가 교체하는 리콜을 또 진행한다.

국토교통부가 처음부터 일부 영업비밀이 포함되어 있는 부분을 삭제(REDACT)하거나 영업비밀에 해당하는 부분을 제외한 공개본을 만들어서라도 공개하였다면, BMW는 위와 같이 여러 번에 걸친 임시방편적 리콜조치로 위기를 모면하지는 못했을 것이다. 그러므로 국토교통부의 조사보고서 전부 비공개 처리 및 임시방편적인 리콜방안 승인은 BMW 봐주기 행태라는 비난을 피할 수 없게 되었다. 현재와 같은 위기모면식 리콜이 되풀이되는 사이, BMW 차량화재는 끊이지 않았으며, 소비자 피해는 누적되어 왔다. BMW와 국토교통부의 유착 혹은 봐주기 행태에 대해 의심하지 않을 수 없다.

우리 소비자단체들은 5천만 대한민국 소비자를 우롱하는 BMW의 행태를 결코 좌시하지 않을 것이며 아래와 같은 조치가 조속히 이행되기를 촉구한다.

첫째, BMW사는 EGR 쿨러 이상이 있는 차량을 구매한 소비자의 안전과 권익을 보호하기 위해, 화재 사고의 원인과 책임에 대해 스스로 밝히고 그동안 책임에 소홀히 해 온 한국소비자에 대하여 진정한 사과와 실질적 손해배상을 이행하라.

지난 2018. 8.2 BMW사는 ‘고객님께 드리는 사과와 안내 말씀’을 밝힌 바 있으나, 이 내용은 ‘왜 화재가 발생해 심각한 소비자 피해와 안전문제를 야기했는지 언급조차 없는, 사실상 리콜에 대한 안내문에 불과한 내용이다. 심지어, 폭스바겐 사건과 달리 BMW는 대량 화재사고 과정에서 소비자에 대한 배상조치도 제대로 하지 않았다. 그런 상황에서도 미봉적인 부품교체 리콜을 다시 하겠다는 BMW사의 태도는 대한민국 소비자들을 우롱하는 뻔뻔함 그 자체다.

둘째, 정부는, 소비자의 안전을 근본적으로 담보하기 위하여 지금이라도 BMW에 사용중지명령 등 강력한 조치를 취해야만 한다.

정부는 2018년 BMW차량 화재로 인하여, 당시 BMW에 이례적으로 운행정지 명령을 하였고 민관합동 조사 결과 사고 원인이 결함의 잘못으로 드러났음에도 불구하고 민관합동 조사단의 조사보고서를 비공개하였다. 이러한 행위는 소비자의 생명과 직결된 안전을 보호해야 하는 정부의 책임을 방기한 무책임한 행태이다.

국토부는 이 달 또 6번째 시행되는 BMW사의 리콜 조치가 BMW자동차 화재사고를 막는 근본적인 대책이 아님을 스스로 알고 있는 바, 소비자의 생명과 안전을 보호하기위해 BMW에 사용중지명령 등 적극적인 행정수단을 강구하여야 한다.

셋째, 정부는 보다 강력한 징벌적 손해배상제를 도입해야 하며, 집단소송법을 신속히 도입하여야 한다. 또한 더 나아가 입증책임을 전환하여 제조사에게 결함이 없음을 입증하도록 하여야 한다.

우리나라와 유사사례가 발생한 미국이나 영국의 경우, BMW는 즉각 리콜에 나섰다. 이들 나라는 징벌적 손해배상제 혹은 집단소송제를 적용하고 있기 때문이다. 특히 BMW사가 화재사고 발생의 위험성을 인지하고서도 은폐하였다면, 엄청난 징벌배상을 피할 수 없었을 것이다. 우리 법무부는 2018년 9월 BMW 차량 화재 사건을 계기로 대한민국 소비자의 실효적인 피해구제와 사전예방을 위해 집단소송제도를 도입할 필요가 있다는 입장을 공식적으로 밝혔다. 그 이후 법무부는 집단소송제도 도입에 관한 법률개정안을 마련하여 국회에 제출하기까지 하였으나 아직도 오리무중이다. 집단소송제도 도입은 문재인 정부의 100대 핵심 국정운영계획 중 하나였다는 점을 고려해 본다면 통탄할 일이다.

넷째, 제조사들의 자료제출 거부 등 비협조로 인하여 적절한 조사가 이루어지기 어려운 현실을 감안해, 국토부가 강력한 조사권을 행사할 수 있도록 자동차관리법 등 관련 법령을 개정해야 한다.

자동차 관리법 시행규칙은 국토교통부장관의 요구가 있을 경우 자동차안전연구원에게 자동차제작결함의 조사를 수행하고 자동차리콜센터 등을 운영하며 결함정보를 수집할 책임을 부여하고 있다. 그러나 자료 제출 등을 거부한 제조사에 대한 제재는 자동차관리법상 과태료 100만 원이하가 전부여서, 사실상 조사권은 사문화되어있는 형편이다.

금번 BMW 화재 사태와 관련하여 본 협의회는 국토교통부장관에 질의 및 면담을 요청하였다. 국토부의 신속한 답변을 촉구한다. 또 국토부와 BMW가 또 다시 안일하게 대처한다면 한국소비자단체협의회는 소비자권리를 관철하기 위하여 5천만 대한민국 소비자와 함께 적극적인 소비자행동에 나설 것이다.

회원단체

소비자교육중앙회, 한국여성소비자연합, 한국YWCA연합회, 한국소비자연맹, 소비자시민모임,
한국소비자교육원 한국YMCA전국연맹, 녹색소비자연대, 소비자공익네트워크, 한국부인회총본부,
대한어머니회중앙회