보 도 설 명 자 료
('14. 6. 30)

수신 : 산업통상자원부 등록기자

제목 : "연비검증, 정부는 20년 지나도록 3류?"
('14.6.29, 매일경제)

1. 기사내용

□ 부적합 판정을 받은 2013년 그랜드 체로키 모델은 국내에서 이미 단종

□ 연비 조사 과정에서 정부와 업계의 소통이 철저하게 단절

○ 정부가 어떠한 사전 조율과 협의 요청도 내놓지 않았음

2. 동 보도내용에 대한 산업통상자원부 입장

□ 산업부는 '03년부터 공인시험기관을 통하여 신고한 모델에 대해서 신고 이후에 양산된 자동차 연비를 제조사가 적절하게 관리하는지 매년 일정 모델을 선정하여 사후관리를 실시하고 있음

○ 공인시험기관에서 측정하여 신고하였더라도 신고 이후에 양산하여 판매하는 차량의 연비 품질이 달라지는 경우가 있어서 이를 확인하기 위해 실시하는 것임

- '10년부터는 자체측정 인정제도 시행으로 제작사의 자체측정 모델을 중심으로 양산차 사후관리를 실시 중임

* '13년 사후관리 조사 모델 : 자체측정 모델 25개, 공인시험기관 측정 모델 8개

□ 금번에 조사된 크라이슬러 모델은 '12년 기준으로 국내 판매된 크라이슬러 모델 중 가장 많이 판매한 모델이어서 양산차 사후관리 대상으로 선정한 것임

* 4개 소비자단체(경실련, 서울YMCA, 소비자시민모임, 에너지시민연대)와 2회(7.10, 7.18)에 걸친 간담회를 통해 조사대상 33개 모델 선정

○ '13년도 부적합 판정을 받은 크라이슬러 모델은 작년 사후관리 당시 판매중인 모델이었음

□ 부적합 모델은 업체 담당자 입회하에 공정한 절차를 거쳐 1,2차 시험 모두 최종 부적합(3개 모델 산술평균)으로 판정된 것임

○ 연비 사후관리 시험시 해당 차량 제작사의 담당직원이 입회하여 차량 이상 유무, 시험조건 및 절차 등을 확인하고 이상이 없다는 확인서를 제출함

○ 산업부는 '질서위반행위규제법'에 따라 업체에 사전통지('14.2.25), 의견제출 기회 부여('14.2.25~3.26), 제출 의견에 대한 전문가 자문위원회('14.4.1) 등을 거쳐 최종 결과를 확정함

※ 관련 문의 : 산업통상자원부 에너지수요관리협력과
과 장 김권성 (044-203-5390)
사무관 오재철 (044-203-5391)

MOTIE
MINISTRY OF TRADE, INDUSTRY & ENERGY

참고 **'13년 수입사 연비 사후관리 경과**

□ **(사후관리 목적) '03년부터 공인시험기관을 통하여 신고한 모델**에 대해서 신고 이후에 양산차 연비를 적절하게 관리하는지 **매년 일정 모델을 선정하여 조사 실시**

○ 양산차 사후관리 실시 목적은 **공인시험기관에 신고한 차량과 이후 양산차량간에 오차가 없는지를 조사** (자체측정 모델도 동일)

* 양산차의 연비가 신고한 차량의 연비와 크게 차이난다는 지적이 **국회, 언론 등에서 제기되어 '03년부터 양산차 사후관리 실시**

* '10년이후 규제완화 차원에서 자동차사의 자체시험설비 측정 연비 신고 인정

* 공인시험기관 모델 : ('03) 5→ ('07) 15→ ('10) 4→ ('11) 6→ ('12) 5→ ('13) 8
* 자체시험기관 모델 : ('10) 11→ ('11) 19→ ('12) 20 →('13) 25

□ **(모델선정)** '13.7월, **소비자단체 등과 협의**(2차례 7.10, 7.18)하여 양산차 사후관리 **33개 모델 선정**

○ '12년 판매량이 500대 이상인 국내외 19개사(국내 5, 해외 14개)의 모델을 대상으로 **당해년도 판매량이 가장 많은 모델을 선정**

* 폭스바겐 티쿠안 : 폭스바겐사 판매모델중 가장 많이 판매

* 크라이슬러 그랜드체로키 : 크라이슬러사 판매모델중 가장 많이 판매

○ **전년도 정부의 사후관리시 오차가 -3% 이상인 모델은 모두 사후관리**에 포함 (소비자단체에서 요구 사항) (국산 6개, 수입 3개)

* 아우디 A4 : '12 사후관리시 고속도로연비 -4.2%

* BMW 미니쿠퍼 D 컨트리맨 : '12년 사후관리시 도심연비 -3.4%

□ **(시험)** '13.7~11월, 양산차(33개 모델) 연비 사후관리 실시

< 사후관리 절차 >

①사후관리 대상 모델 선정 ⇨ ②출고장에서 무작위로 3대 시료 선정 및 봉인 ⇨ ③시료 3,000km 사전주행 ⇨ ④시험기관에 시료 이송 ⇨ ⑤시료 봉인 확인·해제 및 예비시험 ⇨ ⑥연비 본시험 및 결과 확인 ⇨ ⑦결과 조치

○ 1차 시험 결과 허용오차범위(-5% 초과)를 초과한 **모델에 대해 2차 시험을 실시한 결과, 최종적으로 4개 모델이 부적합**

□ **(과태료 부과前 행정절차)** '14.2~4월, 부적합에 따른 **행정처분 사전통지 및 의견제출 기회 부여**

○ 부적합 업체(3개사)를 대상으로 **'질서위반행위규제법'에 따라 사전통지('14.2.25)** → **의견제출**('14.2.25~3.26) → 전문가로 구성된 **'사후관리자문위원회('14.4.1)"*** **검토 절차**를 이행

○ 연비 전문가로 구성된 **'사후관리 자문위원회'**에서 수입사가 **제출된 의견**을 최종 검토한 결과 모두 **타당성이 없다는 의견 제시**

□ **(과태료 부과後 행정절차)**부적합에 따른 과태료 조치에 이의가 있으면 **과태료 불복 절차를 통해 업체의 이의제기 가능**

○ 부적합 판정과 과태료 부과에 불복하는 업체는 **'질서위반행위규제법' 절차에 의해 이의제기 가능**

< 과태료 불복 절차 >

이의제기 (60일 이내)	⇨	법원 통보 (14일 이내)	⇨	과태료 재판	⇨	집행
업체		산업부		관할 법원		관할 법원

MOTIE MINISTRY OF TRADE, INDUSTRY & ENERGY