



제417회국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

자동차관리법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈페달영상기록장치 장착 의무화〉

- 이헌승의원 대표발의(의안번호 제2201502호)
- 이양수의원 대표발의(의안번호 제2201893호)

2024. 8.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 곽 현 준

목 차

□ 이헌승의원 대표발의(2201502)·이양수의원 대표발의(2201893) ..	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
1. 이헌승의원안	2
2. 이양수의원안	2
Ⅲ. 검토의견	4
1. 페달영상기록장치 장착 의무화 (안 제29조의4 신설 등)	4

I. 제안경위

【이헌승의원 대표발의(의안번호 제2201502호)】

1. 제 안 자 : 이헌승의원 등 11인
2. 제 안 일 : 2024. 7. 8.
3. 회 부 일 : 2024. 7. 9.

【이양수의원 대표발의(의안번호 제2201893호)】

1. 제 안 자 : 이양수의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2024. 7. 17.
3. 회 부 일 : 2024. 7. 18.

II. 제안이유 및 주요내용

1. 이헌승의원안

최근 서울시청 앞에서 원인을 명확히 파악하기 어려운 가속 사고로

인해 9명의 무고한 생명이 희생되었음. 차량 운전자는 급발진이라고 주장하고 있으나, 급발진을 명확히 증명할 방법이 없고, 사고 운전자의 실수를 증명하기도 어려움.

공정거래위원회는 올해 5월 발표한 ‘제조물책임법 운용 실태조사 연구용역보고서’에서, 급발진 문제를 「제조물 책임법」으로만 해결하기에는 한계가 있으므로, 「자동차관리법」을 개정하여 제조사의 기술적 조치 의무를 명시하는 방안을 제시해야 한다고 진단한 바 있음. 페달 영상기록장치(블랙박스)를 통해 운전자가 브레이크를 밟았음에도 차량이 멈추지 않고 질주한 영상이 촬영되었다면 차량의 결함을 증명할 수 있고, 기타 엑셀러레이터와 브레이크를 혼동한 운전자의 실수도 증명할 수 있을 것임.

이에 자동차 사고의 원인을 명확하게 규명하기 위해 페달에 영상기록장치 설치를 의무화하는 내용으로 「자동차관리법」을 개정하고자 함(안 제29조의4 신설).

2. 이양수의원안

현행법은 지난 2024년 2월 개정에서 급발진 추정 사고 등 각종 자동차사고의 원인 규명을 명확히 하기 위하여 자동차사고 전후의 일정한 시간 동안 자동차의 운행정보를 저장하는 사고기록장치의 설치를 의무화하였음(2025. 2. 14. 시행예정).

그런데 사고기록장치의 경우 운전자의 접근이 불가능할 뿐만 아니

라 정보분석에 장기간이 소요되어 사고원인을 신속하게 확인하기 어렵고, 영상정보가 배제된 사고기록장치의 기록정보를 전적으로 신뢰할 수 없는 문제가 있어 사고기록장치만으로는 급발진 여부를 판별하는데 한계가 있을 수밖에 없다는 지적이 있음.

이에 자동차 페달의 조작상황을 영상으로 기록할 수 있는 장치를 설치하도록 하여 해당 영상정보가 급발진 여부 판별에 직접적인 자료로 활용되도록 하려는 것임(안 제2조제10호의2 신설 및 제29조의3제1항·제2항·제4항 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 페달영상기록장치 장착 의무화(안 제29조의4 신설 등)

가. 개정안의 내용

개정안들은 자동차제작·판매자등으로 하여금 차종, 용도, 승차 인원 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 따른 자동차에 페달영상기록장치를 장착하도록 의무화하고, 페달영상기록장치가 장착된 자동차를 판매하는 경우에는 페달영상기록장치가 장착되어 있음을 구매자에게 알리도록 하며, 이를 위반한 경우 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처하도록 하려는 것임.

현행	이헌증의원안	이양수의원안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. ~ 10. (생략) <u><신설></u>	제2조(현행과 같음)	제2조(정의) ----- ----- -----. 1. ~ 10. (현행과 같음) 10의2. “페달영상기록장치”란 자동차의 가속과 제동을 제어하는 페달의 조작정보를 영상으로 저장하고 저장된 정보를 확인할 수 있는 장치 또는 기능을 말한다.

현행	이헌승의원안	이양수의의원안
11. ~ 14. (생략) 제29조의3(<u>사고기록장치</u>의 장착 및 정보제공) ① 자동차제작·판매자 등은 차종, 용도, 승차인원 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 따른 자동차에 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 <u>사고기록장치</u>를 장착하여야 한다. ② 자동차제작·판매자 등이 제1항에 따라 사고기록장치가 장착된 자동차를 판매하는 경우에는 <u>사고기록장치</u>가 장착되어 있음을 구매자에게 알려야 한다. ③ (생략) ④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따른 <u>사고기록장치</u>의 장착기준, 장착사실의 <u>통지</u>, 기록정보의 제공방법, 결과보고서의 작성기준 및 제공방법 등 필요한 사		11. ~ 14. (현행과 같음) 제29조의3(<u>사고기록장치</u> 및 <u>페달영상기록장치</u>-----) ① ----- ----- ----- ----- ----- <u>사고기록장치</u> 및 <u>페달영상기록장치</u>----- -----. ② ----- ----- ----- -----<u>경우에</u>는 <u>사고기록장치</u> 및 <u>페달영상기록장치</u>----- ----- -----. ③ (현행과 같음) ④ ----- -----<u>사고기록장치</u> 및 <u>페달영상기록장치</u>----- -----<u>통지와 사고기록장치의</u>----- -----

현행	이현승의원안	이양수의원안
항은 국토교통부령으로 정한다. <신설>	제29조의4(페달영상기록 장치의 장착 등) ① 자동차제작·판매자등은 차종, 용도, 승차 인원 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 따른 자동차에 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 페달영상기록장치를 장착하여야 한다. ② 자동차제작·판매자등이 제1항에 따라 페달영상기록장치가 장착된 자동차를 판매하는 경우에는 페달영상기록장치가 장착되어 있음을 구매자에게 알려야 한다. ③ 제1항 및 제2항에 따른 페달영상기록장치의 장착기준, 장착사실의 통지 등 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.	----- ----- ----- ---
제79조(벌칙) 다음 각 호	제79조(벌칙) -----	제79조(벌칙) -----

현행	이현승의원안	이양수의원안
의 어느 하나에 해당하는 자는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다. 1. ~ 2. (생략) 3. 제29조의3제2항을 위반하여 <u>사고기록장치</u>가 장착되어 있음을 구매자에게 알리지 아니한 자 4. (생략) <u><신설></u> <u><신설></u> 5. ~ 19. (생략)	----- ----- ----- ----- --. 1. ~ 4. (현행과 같음) 4의2. 제29조의4제1항을 위반한 <u>자동차제작·판매자등(판매위탁을 받은 자는 제외한다)</u> 4의3. 제29조의4제2항을 위반하여 <u>페달영상기록장치가</u> <u>장착되어</u> <u>있음을</u> <u>구매자에게</u> <u>알리지</u> <u>아니한</u> <u>자</u> 5. ~ 19. (현행과 같음) 부칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 3년이 경과한 날부터 시행한다.	----- ----- ----- -----. 1.·2. (현행과 같음) 3. ----- -----<u>사고기록장치</u> 및 <u>페달영상기록장치</u> ----- ----- ----- 4. (현행과 같음) 5. ~ 19. (현행과 같음) 부칙 제1조(시행일) 이 법은 2025년 2월 14일부터 시행한다.

현행	이헌승의원안	이양수의의원안
	제2조(페달영상기록장치 의 장착 등에 관한 적용 례) 제29조의4의 개 정규정은 이 법 시행 후 제작·조립 또는 수 입하는 자동차부터 적 용한다.	제2조(페달영상기록장치 의 장착에 관한 적용 례) 제29조의3제1항· 제2항 및 제4항의 개정 규정은 자동차제작·판 매자등이 이 법 시행 이후 제작·조립 또는 수입하여 판매하는 자 동차부터 적용한다. 다 만, 이 법 시행 당시 제작·조립 또는 수입 된 자동차와 동일한 형 식의 자동차에 대해서 는 이 법 시행일부터 1 년이 경과한 날부터 적 용한다.

나. 검토의견

2022년 12월 강릉 교통사고 등 최근 사회적으로 문제가 되는 급발진¹⁾²⁾ 의심 사고 신고건수는 2015년 이후 총 340건이나 급발진으로 공식 인정된 건수는 없음.

-
- 1) 급발진이란 정지 상태의 또는 저속으로 운행하던 차량이 운전자가 의도하지 않고, 의식하지 못한 상황에서 갑자기 속도가 높아지는 현상을 말함.
 - 2) 국토교통부는 급발진 용어는 전 세계적으로 기술적 판단을 위해 사용하고 있고 급발진에 대해서는 현재까지 전 세계적으로 급발진이 확인된 사례가 없으며 그 원인이 규명되지 않았으므로 법률에서 그 용어를 사용하는 것은 소비자에게 오해를 불러일으켜 적절하지 않다는 의견임.

〈급발진 의심 사고 신고 건수〉

(단위: 건)

'15*	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	계
50	57	58	39	33	25	39	15	24	340

※ 자동차리콜센터에 신고자가 '급발진' 의견으로 신고한 내용을 기반으로 작성되었으며, 이는 실제 급발진 발생 여부를 의미하지 않음

* ('15년) 사고기록장치 장착 시 기준 준수 필요(국토부령)

자료: 국토교통부

급발진 의심 사고가 계속 발생함에 따라 제21대국회에서는 국토교통부령으로 정하는 자동차에 사고기록장치(EDR)³⁾를 의무적으로 장착하도록 하고, 자동차의 장치가 운전자의 의도와 다르게 작동하여 발생한 사고가 반복적으로 발생함에도 자동차제작자가 자동차안전연구원에 결함조사에 필요한 자료를 제출하지 않으면 결함으로 추정하도록 「자동차관리법」을 개정(법률 제20298호, 2025. 2. 14. 시행예정)하였음.

그러나 이와 같은 조치에도 불구하고 최근 서울 시청역 교통사고와 같이 대규모의 인적 피해가 발생한 급발진 의심사고와 그 원인에 대한 사회적 논란, 「제조물 책임법」에 따른 자동차 결함에 대한 피해자의 입증책임 부담⁴⁾, 사고기록장치의 신뢰성에 대한 의문 등에 따라

3) 「자동차관리법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

10. “사고기록장치”란 자동차의 충돌 등 국토교통부령으로 정하는 사고 전후 일정한 시간 동안 자동차의 운행정보를 저장하고 저장된 정보를 확인할 수 있는 장치 또는 기능을 말한다.

4) 「제조물 책임법」

제3조의2(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

사고의 원인을 명확하게 파악하기 위하여 운전자의 브레이크와 가속 페달 조작 상황을 녹화하는 페달영상기록장치(페달블랙박스)의 설치 필요성이 제기되고 있음.

최근 공정거래위원회의 ‘제조물 책임법 운용 실태조사’ 연구용역(23. 11.) 보고서에서는 「제조물 책임법」상 입증책임 전환은 불가능하므로 「자동차관리법」을 개정하여 ‘제조사의 기술적 조치 의무(예: 페달블랙박스)’를 명시하는 방안을 제안한 바 있음.

그리고 2023년 국회 국토교통위원회 국정감사 등에서 페달영상기록장치 설치에 관한 요구가 제기⁵⁾됨에 따라 국토교통부는 자동차제작사에게 페달영상기록장치의 옵션화를 지속적으로 권고 중에 있음.

이에 따라 개정안들은 자동차제작·판매자등으로 하여금 차종, 용도, 승차 인원 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 따른 자동차에 페달영상기록장치를 장착하도록 의무화하려는 것으로, 최근 빈번하게 발생하고 있는 급발진 의심사고의 원인을 정확하게 밝히는 데 기여할 수 있다는 점에서 그 취지는 긍정적인 것으로 보임.

다만, 개정안들에 대해서 다음과 같은 점들을 고려하여 논의할 필요가 있는 것으로 보임.

5) 「2023년도 국정감사 결과보고서」, 국회 국토교통위원회, 2024. 2. 29.

자동차제작사에 페달용 블랙박스나 제동압력에 대한 표시장치 설치를 적극 권고할 것

우선, 미국과 유럽, 일본 등 해외에서는 아직 모든 자동차에 페달영상 기록장치를 의무 장착으로 규정하지 않고 있어 수입차를 포함한 모든 차량에 장착을 의무화할 경우, 무역장벽으로 인식되고 이로 인해 통상 분쟁의 소지가 있음.

예를 들어 한-EU FTA 협정에 따라 양국은 국제기준과 각 국의 기준을 조화해야 하며, 국제기준과 다른 국내 기술규정의 도입을 자제하도록 하고 있는바, 유엔유럽경제위원회(United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) 규정 및 세계기술기준(Global Technical Regulation, GTR)에 규정되지 않은 새로운 기술규정은 기존 규정이 도로안전, 환경 또는 공중건강의 보호를 보장하는데 부적합하다는 과학적 근거가 있는 경우에만 도입할 수 있으며, 이를 상대측에 통보해야 함.⁶⁾

현재 세계적으로 도입되고 있는 추세인 사고기록장치(EDR) 외에 페달영상기록장치의 추가 장착을 의무화할 경우 관련 규정에 따라 주요 무역 상대국을 설득하기 위한 과학적 근거가 부족하다는 지적이 있음.

6) 관련규정 : (한-EU FTA 2-다 제4조 ①항)

언제라도 UNECE 규정 또는 GTR의 적용대상이 되는 분야나 그러한 규정의 완성이 임박한 분야, 특히 유럽연합의 경우에는 부록 2-다-2의 적용대상이 되는 분야, 그리고 대한민국의 경우에는 부록 2-다-3의 적용대상이 되는 분야에서 UN ECE 규정 또는 GTR과 다른 새로운 국내 기술규정의 도입을 자제한다(중략) 다만, 특정 UN ECE 규정 또는 GTR이 도로 안전이나 환경 또는 공중건강의 보호를 보장하는데 비효과적이거나 부적절한지에 대하여 과학적 또는 기술적 정보에 근거한 실증된 이유가 있는 경우는 그러하지 아니한다. 이 경우, 그러한 이유는 다른 쪽 당사자에게 통보되고 공표된다.

다음으로, 페달영상기록장치 장착 의무화시 소비자의 선택권을 과도하게 침해할 우려가 있다는 지적이 있음.

국토교통부에 따르면 페달영상기록장치가 신뢰성 있는 자료로 활용되기 위해서는 차량 내 모든 영상장치의 시간·센서 동기화가 선행되어야 하므로 전·후방 영상기록장치(일반 블랙박스)와 연계가 필요함.

이에 개정안에 따라 페달영상기록장치 장착 의무화시 현행법상 의무장착장치가 아닌 일반 블랙박스의 장착까지 의무화하는 결과⁷⁾로 이어진다는 점에서 이에 대한 논의가 필요할 것으로 보임.

또한, 국토교통부에 따르면 자동차 제작자가 페달영상기록장치를 장착하기 위해서는 설치 공간 확보, 배선 연결 등을 위한 내장재 설계 및 생산라인 변경이 필요할 것으로 보고 있는데, 페달영상기록장치 도입시 단순 설치 작업 뿐만 아니라 자동차 일부 구조의 설계 변경 등을 수반한다는 점에서 개정안에 따른 경우 제작비용 상승 및 그에 따른 소비자 가격부담 가중 등으로 이어질 수 있음.

마지막으로, 이헌승의원안은 시행일을 ‘공포 후 3년이 경과한 날’로 하고 ‘이 법 시행 후 제작·조립 또는 수입하는 자동차’부터 적용하는 적용례를 규정하고 있음.

7) 국토교통부에 따르면, 일반 블랙박스의 장착률은 개인용 차량의 64.2%, 업무용 차량의 23.1%, 영업용 차량의 5.8% 정도 수준임.

이양수의원안은 개정안을 2025년 2월 14일부터 시행하도록 하고, ‘이 법 시행 후 제작·조립 또는 수입하는 자동차’부터 적용하되, 이 법 시행 당시 제작·조립 또는 수입된 자동차와 동일한 형식의 자동차에 대해서는 이 법 시행일부터 1년이 경과한 날부터 적용하는 적용례를 두고 있음.

참고로, 자동차에 사고기록장치 장착을 의무화하도록 하는 「자동차관리법」(법률 제20298호, 2025. 2. 14. 시행 예정)에서는 시행일을 ‘공포 후 1년이 경과한 날’로 하고, 사고기록장치 장착에 관해 ‘이 법 시행 후 제작·조립 또는 수입하는 자동차’부터 적용하되, 이 법 시행 당시 제작·조립 또는 수입된 자동차와 동일한 형식의 자동차에 대해서는 이 법 시행일부터 2년이 경과한 날부터 적용하는 적용례를 두고 있음.⁸⁾

기존에 생산해 온 자동차도 법 시행일부터 자동차를 판매한 경우 사고기록장치를 의무적으로 설치해야 하는바, 이는 설계도면 및 생산라인 변경 등을 위한 충분한 시간이 확보되어야 가능할 것으로 보임.

따라서 이양수의원안 및 「자동차관리법」(법률 제20298호, 2025. 2. 14. 시행 예정) 사례와 같이 기존에 생산해 온 자동차에 대해서는 일정

8) 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 다만, 제29조의3의 개정규정은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행하고,(이하 생략)

제2조(사고기록장치의 장착에 관한 적용례) 제29조의3제1항의 개정규정은 자동차제작·판매자 등이 같은 개정규정 시행 이후 제작·조립 또는 수입하여 판매하는 자동차부터 적용한다. 다만, 같은 개정규정 시행 당시 제작·조립 또는 수입된 자동차와 동일한 형식의 자동차에 대해서는 같은 개정규정 시행일부터 2년이 경과한 날부터 적용한다.

기간의 유예기간을 두는 방안을 고려할 필요가 있음.

이상에서 논의한 바와 같이 개정안들은 급발진 의심사고의 원인을 정확하게 밝히는 데 기여할 수 있어 긍정적인 측면이 있으나, 통상분쟁의 소지 측면, 소비자의 선택권 제한 측면, 자동차 설계 변경 등에 따른 제작비용 부담 등을 종합적으로 고려하여 입법정책적으로 결정될 필요가 있음.

다. 정부 및 관련단체 의견

1) 국토교통부

페달영상기록장치 장착 의무화는 ❶통상마찰, ❷소비자 선택권 제한 및 부담 증가 등 감안 시, 신중한 검토가 필요함.

우선, 국제기준에 없는 장치의 장착 의무화는 무역장벽으로 작용하여 (WTO 및 FTA 규정), EU·미국 등 문제 제기와 통상 마찰로 이어질 가능성이 있음.

국제기준 부조화 또는 단독 기준 도입 시 과학적·기술적 근거가 필요하나, 전세계적으로 신뢰도가 인정되는 사고기록장치 외에 사고원인 규명을 위한 페달영상기록장치 장착 의무화는 과학적·기술적 근거 부족으로 주요국 설득이 곤란한 측면이 있음.

다음으로, 현재 페달영상기록장치 의무 장착 국가는 없으며, 안전 목적 장치가 아니므로 의무화 시 소비자 선택권 침해가 우려되며, 페달영상기록장치는 전·후방 블랙박스와의 연계가 필요(3채널)함에 따라, 사실상 블랙박스 자체를 의무화하게 되는 효과가 있음.

페달영상기록장치는 사고 원인 규명에 도움이 될 수 있어 차량 소유자가 장착 시 차량 보험료 할인, 제작사가 장착 지원 시 리콜 과정금 감경 등을 통해 자발적인 장착을 유도하는 것이 바람직함.

2) 산업통상자원부

완성차 업계의 의견과 통상에 미치는 영향을 종합적으로 고려해 개정을 검토할 필요가 있으며, 특히, 주요 완성차 수입 상대국과의 통상 마찰 소지를 최소화하기 위해 관련 개정안 진행상황을 관계부처에 신속히 공유할 필요가 있음.

(업계의견) 국내업계는 페달 블랙박스 부착에 대한 가이드라인이 명확하고 개발기간이 충분하게 주어질 경우(3년 이상) 수용 가능하다는 입장이며, 수입업계는 본사의 논의가 필요하다는 입장임.

(통상영향) 동 개정안은 원산지·차종을 불문하고 일괄 적용되므로 명백히 한-미 FTA 및 한-EU FTA와 불합치하는 사항은 없으나, 의견청

취·통지 등 일반 투명성 관련 의무를 준수함과 동시에 UN ECE 및 GTR에 규정되어 있지 않은 새로운 기술규정인 경우 이에 대한 과학적 근거를 상대측에 통보해야 하며, 국내외 자동차간의 사실상의 차별을 구성하지 않는 방식으로 적용될 필요 있음.

3) 주한유럽상공회의소

장착 대상이 되는 페달영상기록장치는 그 장치의 목적이 사고 예방이 아닌 사고 후 원인 규명임. 현재 해외의 많은 국가에서는 사고 기록장치(EDR)를 사고 원인 규명을 위한 장치로 사용하고 있음.

해외의 국가에서는 사고기록장치를 통해 사고 원인을 충분히 규명하고 있음에도 불구하고 국내에서만 추가적인 장치인 페달영상기록장치를 장착하도록 한다면 이는 다른 국가에서는 사례가 없는 한국만의 과도한 규제로 여겨질 수 있음.

또한 일부 급발진 주장 사고 사례로 인해 국토교통부령으로 정하는 모든 자동차에 대해 페달영상기록장치를 의무적으로 장착하도록 하는 것이 사회적 비용 및 자원 활용 측면에서 적절한지도 고려되어야 할 것으로 사료됨.

페달영상기록장치 장착을 위해서는 자동차 제작사에서 추가적인 개발비가 소요될 수 있으며, 이러한 비용은 페달영상기록장치 장착을 원

하지 않는 소비자들까지도 부담해야 할 수 있음. 또한, 장치 개발 단계에서의 비용 뿐 아니라, 해당 장치의 유지보수를 위해서도 추가적인 비용이 소요될 수 있음.

페달영상기록장치는 운전자의 행동을 지속적으로 기록하는 장치이므로 개인정보 보호 차원에서도 문제의 소지가 없는지 검토될 필요가 있음.

UNECE(유엔유럽경제위원회)에서 페달 오조작 방지 기술(ACPE·Acceleration Control for Pedal Error)이 논의되고 있으므로 운행 안전성 향상을 위한 정책 추진을 위해서는 관련 국제기준을 참고하는 것도 고려 가능한 방안으로 사료됨.

4) 한국수입자동차협회

자동차 사고의 정확하고 보다 과학적이고 객관적인 원인분석을 위해 국제 사회는 이미 사고기록장치의 기록 항목을 대폭 확대하여 왔고 국토부에서도 이러한 부분의 중대성을 인지하여 국제 기준에 부합 또는 더 강화된 국내 안전 기준 개정을 진행중이며, 사고 기록장치 의무화가 2025년 2월부터 시행될 예정이므로 페달영상기록장치와 같은 보조적이고 부수적인 장치의 장착을 의무화하는 것은 지나친 규제라고 판단되어 반대 의견을 제출함.

5) 한국자동차모빌리티산업협회

의무화 요구시 대응할 수 밖에 없으나, 명확한 기준, 국산·수입 등 차별 없는 설치의무, 충분한 개발기간 확보 보장, 사고시 자료제공 범위와 방법(정보관리활용방안 구체화) 등이 필요함.

또한 제작사 스스로 설계하기에는 부담이 있고, 안전기준으로 마련하더라도 과징금·리콜 등 부담이 있으므로 관련 법령 등에 설치 가이드를 제시할 필요가 있음.

문 의 처
02)6788-5582