



제439회 국회 (정기회)
제1차 국토교통위원회

자동차관리법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈자동차대여사업자의 교환·환불 요구 등〉
■ 손명수의원 대표발의(의안번호 제2219173호)

2026. 9.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 오 세 일

목 차

□ 손명수의원 대표발의(의안번호 제2219173호)	1
I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	3
1. 자동차대여사업자의 교환·환불 요구 등(안 제47조의2제2항 신설 등) ·	3
1) 자동차대여사업자의 교환·환불 요구	6
2) 자동차제작자등의 입증책임	11

□ 손명수의원 대표발의(의안번호 제2219173호)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 손명수의원 등 10인

2. 제 안 일 : 2026. 6. 10.

3. 회 부 일 : 2026. 7. 23.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 소비자가 구매한 신차에서 일정기간 내에 동일한 증상의 하자가 반복되거나, 중대한 하자가 있을 경우 해당 자동차의 소유자가 교환·환불을 요청할 수 있도록 하고 교환·환불 중재제도를 통하여 원활한 교환·환불이 이뤄지도록 하고 있으나, 운수사업자에게는 교환·환불 요청 자격을 부여하지 않고 있음.

이로 인하여 자동차 이용자의 상당수가 이용하는 렌트 또는 리스 차량에서 하자가 발생하더라도 운수사업자인 자동차대여사업자는 자동차제작자등에게 교환 또는 환불을 요청하기 어렵고 이는 자동차 이용자의 피해로 이어지는 문제가 있다는 지적이 있음.

또한 자동차의 하자과 제조상의 결함 사이의 인과관계를 입증하기 위하여 전문적인 지식과 자료가 필요하나 자동차제조사가 아닌 소비자는 이를 알기 어려워 자동차의 하자로 인한 교환·환불에서 어려움

이 있다는 지적이 있음.

이에 자동차대여사업자도 자동차의 하자로 인한 교환·환불 요청을 할 수 있도록 하고, 자동차의 하자가 제조상 결함이 원인이 되어 발생한 것이 아니라는 사실에 대한 입증책임을 자동차제작자등이 부담하도록 함으로써 자동차 이용자의 권리 강화에 기여하려는 것임(안 제47조의2제2항 및 제47조의4제6항 신설 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 자동차대여사업자의 교환·환불 요구 등(안 제47조의2제2항 신설 등)

개정안은 자동차대여사업자도 자동차의 교환·환불을 요구할 수 있도록 하고, 자동차 하자가 제조상 결함을 원인으로 하지 아니한다는 사실에 대한 입증책임을 자동차제작자등이 부담하도록 하려는 것임.

현행	개정안
제47조의2(자동차의 교환 또는 환불 요건) ① 자동차제작자등이 국내에서 자동차자기인증을 하여 판매한 자동차가 다음 각 호의 요건을 모두 충족하는 경우 해당 자동차의 소유자(「여객자동차 운수사업법」 또는 「화물자동차 운수사업법」에 따른 운수사업자로서 소유한 사업용 자동차가 2대 이상인 자는 제외한다)는 인도된 날부터 2년 이내에 자동차제작자등에게 신차로의 교환 또는 환불을 요구할 수 있다.	제47조의2(자동차의 교환 또는 환불 요건) ① ----- ----- ----- ----- -----해당 자동차의 소유자는----- ----- ----- -----.
1. ~ 3. (생략)	1. ~ 3. (현행과 같음)
<신설>	② 제1항에도 불구하고 다음

현행	개정안
② (생략) 제47조의4(교환 또는 환불을 위한 중재 신청 등) ① ~ ⑤ (생략) <신설>	<u>각 호의 어느 하나에 해당하는 자로서 소유한 사업용 자동차가 2대 이상인 자는 제1항에 따른 교환 또는 환불을 요구할 수 없다.</u> 1. 「<u>여객자동차 운수사업법</u>」에 따른 여객자동차 운수사업자. 다만, 같은 법 제28조에 따른 자동차대여사업자는 제외한다. 2. 「<u>화물자동차 운수사업법</u>」에 따른 운수사업자 ③ (현행 제2항과 같음) 제47조의4(교환 또는 환불을 위한 중재 신청 등) ① ~ ⑤ (현행과 같음) ⑥ <u>제47조의2제3항에 따라 통보된 하자가 제조상의 결함이 원인이 되어 발생한 것이 아니라</u>는 사실에 대한 입증책임은 <u>자동차제작자등이 부담한다.</u> 부칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 제2조(자동차의 교환 또는 환불

현행	개정안
	요건 및 입증책임에 관한 적용례) 제47조의2 및 제47조의4제6항의 개정규정은 이 법 시행 이후 자동차제작자등이 국내에서 자동차를 판매하는 경우부터 적용한다.

가. 검토의견

현행 「자동차관리법」 제47조의2¹⁾는 자동차제작자등이 국내에서 자동차자기인증을 하여 판매한 자동차에 대하여, 일정한 요건을 충족하는

1) 「자동차관리법」

제47조의2(자동차의 교환 또는 환불 요건) ① 자동차제작자등이 국내에서 자동차자기인증을 하여 판매한 자동차가 다음 각 호의 요건을 모두 충족하는 경우 해당 자동차의 소유자(「여객자동차 운수사업법」 또는 「화물자동차 운수사업법」에 따른 운수사업자로서 소유한 사업용 자동차가 2대 이상인 자는 제외한다)는 인도된 날부터 2년 이내에 자동차제작자등에게 신차로의 교환 또는 환불을 요구할 수 있다.

1. 하자발생 시 신차로의 교환 또는 환불 보장 등 국토교통부령으로 정하는 사항이 포함된 서면계약에 따라 판매된 자동차
2. 제29조제1항에 따른 구조나 장치의 하자로 인하여 안전이 우려되거나 경제적 가치가 현저하게 훼손되거나 사용이 곤란한 자동차
3. 자동차 소유자에게 인도된 후 1년 이내(주행거리가 2만 킬로미터를 초과한 경우 이 기간이 지난 것으로 본다)인 자동차로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자동차

가. 원동기·동력전달장치·조향장치·제동장치 등 국토교통부령으로 정하는 구조 및 장치에서 발생한 같은 증상의 하자(이하 "중대한 하자"라 한다)로 인하여 자동차제작자등(자동차제작자등으로부터 수리를 위임받은 자를 포함한다)이 2회 이상 수리하였으나, 그 하자가 재발한 자동차. 다만, 1회 이상 수리한 경우로서 누적 수리기간이 총 30일을 초과한 자동차를 포함한다.

나. 가목에서 정한 구조 및 장치 외에 다른 구조 및 장치에서 발생한 같은 증상의 하자를 자동차제작자등(자동차제작자등으로부터 수리를 위임받은 자를 포함한다)이 3회 이상 수리하였으나, 그 하자가 재발한 자동차. 다만, 1회 이상 수리한 경우로서 누적 수리기간이 총 30일을 초과한 자동차를 포함한다.

- ② 제1항에 해당하는 자동차의 소유자(이하 "하자차량소유자"라 한다)는 제1항제3호가목의 경우에는 1회, 같은 호 나목의 경우에는 2회를 수리한 이후 같은 증상의 하자가 재발한 경우에는 그 사실을 자동차제작자등에게 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 통보하여야 한다.

경우 해당 자동차의 소유자가 자동차제작자등에게 신차로의 교환 또는 환불을 요구할 수 있도록 규정하고 있음. 다만, 「여객자동차 운수사업법」 또는 「화물자동차 운수사업법」에 따른 운수사업자로서 소유한 사업용 자동차가 2대 이상인 자는 교환·환불을 요구할 수 없음.

1) 자동차대여사업자의 교환·환불 요구

자동차 교환·환불 제도는 신차 구매 후 일정 기간 내에 동일한 증상의 하자가 반복되거나 중대한 하자가 발생한 경우 소비자가 자동차제작자등에게 신차로의 교환 또는 환불을 요구할 수 있도록 하는 제도임.

그런데 현행법은 사업용 자동차를 2대 이상 소유한 운수사업자를 교환·환불 요청 대상에서 제외하고 있어, 「여객자동차 운수사업법」 제28조에 따라 등록한 자동차대여사업자²⁾, 즉 렌터카 사업자는 현행 제 47조의2에 따른 신차로의 교환 또는 환불을 요구할 수 없음.

렌터카는 자동차대여사업자 명의로 등록·소유되지만 실제로는 불특정 다수의 일반 소비자가 이용하는 차량이므로, 차량 하자로 인한 사고 발생 시 소유자가 아닌 이용자의 생명·신체 안전에 직접적인 위협이 될 수 있음.

2) 자동차대여사업은 「여객자동차 운수사업법」 제2조제2호에서 여객자동차 운수사업의 하나로 명시되어 있고, 같은 법 제28조에 따라 시·도지사에게 등록하는 운수사업자임.

전체 등록차량 중 렌터카가 차지하는 비중은 2023년 13.75%(24만 1,935대)에서 2025년 17.72%(30만 484대)로 매년 증가하여, 같은 기간 리스차량의 증가폭(11.07%→12.96%)보다 큰 폭의 증가세를 보이고 있음.

<렌터카와 리스 자동차 비교>

(단위 : 대)

년도	전체 차량	렌터카	비중	리스차량	비중
2023년	1,759,515	241,935	13.75%	194,784	11.07%
2024년	1,645,964	262,060	15.92%	206,120	12.52%
2025년	1,695,312	300,484	17.72%	219,688	12.96%

자료: 국토교통부

이에 개정안 제47조의2제2항은 사업용 자동차를 2대 이상 소유한 여객자동차 운수사업자(자동차대여사업자는 제외) 및 화물자동차 운수사업자에 대하여 교환·환불 요구를 제한하되, 자동차대여사업자는 그 제한 대상에서 제외하여 교환·환불을 요구할 수 있도록 하려는 것임.

개정안은 다음 측면에서 그 필요성이 인정된다 할 것임.

우선, 리스 자동차와의 형평성을 제고할 수 있음.

현행법상 리스회사는 「여신전문금융업법」상 시설대여업자로서 하자 차량의 교환·환불을 요구할 수 있는 반면³⁾, 자동차대여사업자는 사

3) 리스 자동차는 국토교통부가 아닌 금융위원회 소관의 「여신전문금융업법」상 시설대여업으로 등록되어 위 배제 규정의 적용을 받지 않음.

업용 자동차를 2대 이상 소유하면 이를 요구할 수 없음.

렌터카는 「여객자동차 운수사업법」에 따른 운수업으로 분류되어 영업용 자동차보험 가입, 자동차검사, 차량 정비 및 유지관리책임을 모두 대여사업자가 부담하는 구조인 반면, 리스 자동차는 「여신전문금융업법」에 따른 여신전문금융업으로 분류되어 위와 같은 책임을 이용자가 부담하도록 되어 있어, 두 유형은 근거 법률뿐 아니라 위험 부담의 구조가 상이하다 할 수 있음.

<렌터카와 리스 자동차 비교>

구 분	렌터카	리스 자동차
근거법	여객자동차운수사업법(국토부)	여신전문금융업법(금융위)
사업분류	운수업	여신전문금융업
등록기준	자동차 50대 이상	자본금 200억원
차령제한	· 사용연한 : 차종별 제한(5~9년) · 등록 : 차종별 제한(1~3년 이내)	제한 없음
차종	승용차, 승합차(15인 이하)	제한 없음
대여기간	제한 없음	1년 이상
소유권	렌터카 회사	리스회사(계약당사자 간 약정)
보험 의무	영업용 적용(대여사업자 부담)	자가용 적용(이용자 부담)
자동차 검사	(사업용) 최초 2년 이후 1년 (대여사업자 부담)	(자가용) 최초 4년 이후 2년 (이용자 부담)
차량 정비	대여사업자 부담	이용자 부담
유지관리책임	렌터카 회사	이용자 책임

자료: 국토교통부

하지만 렌터카와 리스 자동차는 법적 근거와 책임을 부담하는 방식이

이렇게 상이함에도, 두 유형 모두 소비자가 소유자 명의의 차량을 대여하여 이용한다는 점에서 유사하다고 할 수 있음.

그럼에도 리스 자동차 이용자는 소유자(리스회사)를 통해 교환·환불을 요구할 수 있는 반면, 렌터카 이용자는 소유자인 대여사업자가 교환·환불을 요구할 수 없어 하자 차량에서 발생하는 위험에 노출되며, 동일한 하자 차량임에도 소유자의 사업자 유형에 따라 교환·환불 요구 가능 여부가 달라짐.

이에 동일한 하자 차량을 소유하고 있음에도 적용 법률이 다르다는 이유로 교환·환불 여부가 달라지는 것은 형평의 원칙에 부합하지 않을 수 있으므로, 개정안은 이러한 불균형을 해소하고 형평성을 제고하는데 기여할 수 있을 것임.

다음으로, 렌터카 이용자의 안전을 보호할 수 있음.

자동차대여사업자는 렌터카에 동일한 하자가 반복적으로 발생하더라도 자동차제작자등에게 신차로의 교환 또는 환불을 요구할 수 없음. 그런데 렌터카는 불특정 다수의 일반 소비자가 이용하는 차량으로서, 하자 차량이 계속 운행될 경우 해당 차량을 이용하는 이용자의 생명·신체 안전에 위협이 될 수 있음.

개정안은 자동차대여사업자도 교환·환불 요구할 수 있게 함으로써 하

자 차량의 교환을 가능하게 하고, 이를 통해 렌터카 이용자의 안전을 실질적으로 보호할 수 있음.

반면 다음 측면에 대한 고려가 필요한 것으로 보임.

우선, 렌터카는 리스 자동차와 정비·유지관리 등에서 실질적인 차이가 있음.

「여신전문금융업법」에 따른 리스 자동차는 소유권이 리스회사에 귀속되나, 보험 가입·정비·유지관리 등 차량 운용에 관한 의무와 비용은 이용자가 부담하고 차량을 직접 점유·사용하는 구조로서, 실질적으로 개인 소유 차량에 준하는 운용 형태를 띤다.

반면, 렌터카는 대여사업자가 자신의 명의로 자동차보험에 가입하고 정비·유지관리 책임을 부담하며, 고장 등 차량 문제 발생 시 대차서비스를 제공하는 등 차량의 운행 지배와 그로 인한 이익이 대여사업자에게 귀속되는 구조임.

이처럼 렌터카는 차량의 소유·운용·관리에 관한 권한과 책임이 모두 대여사업자에게 있는 반면, 리스 자동차는 이용자가 운용 책임을 실질적으로 부담한다는 점에서 차이가 있음.

다음으로, 하자 원인의 특정 곤란으로 인한 자동차제작자의 과도한

부담에 대한 우려가 있음.

렌터카는 불특정 다수의 이용자가 사용하는 영업용 차량으로서 그 운행 방식, 운전자, 운행 강도 등이 개인용 자동차와 다르고, 하자 발생 원인이 제조상 결함인지 운행·관리상 문제인지를 특정하기 어려움.

이러한 상황에서 자동차대여사업자가 교환·환불을 요구할 수 있게 하는 것은 자동차제작자에게 과도한 부담을 초래할 우려가 있음.

따라서 자동차대여사업자가 하자 차량에 대한 교환·환불을 요구할 수 있게 하는 것은 렌터카 이용자의 안전 보호와 리스 자동차와의 형평성 제고라는 측면에서 그 필요성이 인정되나, 렌터카와 리스 자동차와의 정비·유지관리에서의 실질적 차이, 자동차제작자에 대한 과도한 부담 우려 등을 고려하여 종합적인 검토가 필요한 것으로 보임.

한편, 유사 입법례로 2대 이상 사업용 자동차를 소유한 여객 및 화물 운송사업자를 교환·환불 대상에 포함시키는 일부개정법률안이 발의되어 임기만료로 폐기된 바 있음(의안번호 2107259).

2) 자동차제작자등의 입증책임

개정안 제47조의4제6항은 하자가 제조상의 결함이 원인이 되어 발생

한 것이 아니라는 사실에 대한 입증책임을 자동차제작자등이 부담하게 하려는 것임.

현행법은 하자 차량의 교환·환불 조건과 관련하여 소비자의 입증 부담을 완화하기 위하여 두 가지 제도를 두고 있음.

먼저, 현행 제47조의3⁴⁾은 교환·환불 대상 자동차가 하자차량소유자에게 인도된 날부터 1년 이내에 발견된 하자는 인도된 때부터 존재하였던 것으로 추정한다고 규정하여 하자의 존재 시점에 관한 입증 부담을 완화하고 있음.

또한, 현행 제47조의4제5항은 자동차안전·하자심의위원회가 교환·환불중재 판정을 위하여 필요한 경우 성능시험대행자에게 하자의 유무에 대한 사실조사를 의뢰할 수 있도록 규정하고 있음.

손해배상책임을 지우기 위해서는 원칙적으로 불법행위의 성립을 주장하는 피해자가 증명책임을 지게 됨. 그런데 특정 전문분야에서는 입증할 증거가 일방 당사자에게 편재되어 있는 정보 비대칭성의 문제 등으로 인하여 피해자가 가해자인 기업이나 단체 등의 고의·과실을 증명하는 것이 현실적으로 어려운 경우가 많음. 이러한 경우에는 전문성을 가지고 있는 가해자가 스스로 고의·과실이 없음을 증명하도록 증명책임

4) 「자동차관리법」

제47조의3(하자의 추정) 제47조의2제1항에 해당하는 자동차가 하자차량소유자에게 인도된 날부터 1년 이내에 발견된 하자는 인도된 때부터 존재하였던 것으로 추정한다.

을 전환하는 규정을 둘 수 있음.⁵⁾

현행법은 하자의 존재 시점에 관한 추정 규정과 사실조사 의뢰 제도를 두고 있으나, 하자가 제조상 결함에 기인한 것인지에 대한 입증 부담은 여전히 소비자에게 귀속되어 있어, 고도의 기술적 전문성이 요구되는 자동차 결함 분야에서 소비자와 자동차제작자등 사이의 정보 비대칭 문제를 충분히 해소하지 못하고 있음.

이에 개정안은 자동차 하자가 제조상의 결함이 원인이 되어 발생한 것이 아니라는 사실에 대한 입증책임을 자동차제작자등이 부담하도록 하는 입증책임 전환 규정을 도입하려는 것임.

개정안은 다음 측면에서 그 필요성이 인정된다 할 것임.

우선, 소비자와 자동차제작자등 사이의 정보 비대칭을 완화할 수 있음.

자동차는 고도의 기술이 집약된 복잡한 제품으로, 설계 도면, 부품 사양 등 결함 관련 핵심 정보는 자동차제작자등이 보유·관리하고 있음. 이러한 정보 비대칭 상황에서 소비자에게 제조상 결함의 존재를 입증하도록 요구하는 것은 교환·환불 제도의 실효성을 저해할 우려가 있으므로, 결함 관련 정보를 보유한 자동차제작자등에게 입증책임을 부담시킴으로써 정보 비대칭을 완화할 수 있을 것임.

5) 국회사무처 법제실, 「법제기준과 실제」, 2024.5.

다음으로, 교환·환불 제도의 실효성을 확보할 수 있음.

현행 교환·환불 제도는 소비자가 하자 발생 사실과 수리 횟수 등 요건을 충족하면 교환·환불을 요구할 수 있도록 하고 있으나, 자동차제작자등이 하자가 제조상 결함이 아닌 소비자의 사용 방식에 기인한 것이라고 주장하는 경우 소비자가 이를 반박하기 어려운 측면이 있음. 이에 입증책임을 자동차제작자등에게 전환함으로써 교환·환불 제도의 실효성을 확보할 수 있을 것으로 보임.

다만, 다음 측면에 대한 고려가 필요한 것으로 보임.

우선, 입증책임 분배 원칙과 불합치하는 측면이 있음.

민사소송에서 권리를 주장하는 자가 권리발생의 요건사실을 증명하여야 한다는 입증책임 분배의 일반 원칙에 따라, 「제조물책임법」 제3조의2제1호에서도 피해자가 정상적 사용 상태에서 손해가 발생하였다는 사실을 먼저 입증하도록 규정하고 있음. 그럼에도 개정안은 자동차 교환·환불에 한하여 자동차제작자등에게 입증책임을 전환하고 있어, 입증책임 분배의 공평 이념 및 타 법률과의 체계적 정합성에 부합하지 않을 수 있음.

특히 「자동차관리법」 제74조의2⁶⁾의 손해배상 규정에서는 손해를

6) 「자동차관리법」

제74조의2(손해배상) ① 제31조제1항에 따른 결함으로 발생한 생명, 신체 및 재산상의 손해(해당

입은 자가 입증책임을 지도록 하고 있는데, 이와 달리 교환·환불에 한하여만 입증책임을 전환하는 것은 동일한 자동차 결함 문제를 달리 취급하는 문제가 있음.

다음으로, 소비자에게 귀속되는 기초사실의 입증이 곤란할 수 있음.

자동차 하자의 원인은 제조상 결함 외에도 소비자의 과실, 사고, 임의수리, 개조 등 소비자에게 귀속되는 요인에 기인할 수 있는데, 정상 사용 여부, 사고·개조·임의 수리의 부존재, 정비 이력 등 소비자 측에 증거가 편재된 기초사실까지 자동차제작자등이 입증하도록 하는 것은 소비자의 협조 없이는 사실상 이행이 어려운 의무를 부과하는 것이며,

이는 ‘제조상 결함의 부존재’라는 기술적·복합적 사실의 입증 범위가 지나치게 넓어 자동차제작자등에게 과도한 부담을 초래할 우려가 있음.

따라서 자동차제작자등에 대한 입증책임 전환은 소비자와 자동차

자동차 또는 자동차부품에 대하여만 발생한 손해는 제외한다)에 대하여는 자동차제작자등이나 부품제작자등이 손해배상의 책임이 있다.

② 제1항에도 불구하고 자동차제작자등이나 부품제작자등이 결함을 알면서도 이를 은폐·축소 또는 거짓으로 공개하거나 제31조제1항에 따라 지체 없이 시정하지 아니하여 생명, 신체 및 재산에 중대한 손해를 입은 자가 있는 경우에는 그 자에게 발생한 손해의 5배를 넘지 아니하는 범위에서 배상책임을 진다.

③ 제1항 또는 제2항의 손해를 입은 자가 다음 각 호의 사실을 증명한 경우에는 해당 자동차 또는 자동차부품에 제31조제1항에 따른 결함이 있었고, 그 결함으로 인하여 손해가 발생한 것으로 추정한다.

1. 해당 자동차나 자동차부품이 정상적으로 사용되는 상태에서 제1항 및 제2항의 손해가 발생하였다는 사실
2. 제1호의 손해가 자동차제작자등이나 부품제작자등의 실질적인 지배영역에 속한 원인으로부터 초래되었다는 사실
3. 제1호의 손해가 해당 자동차나 자동차부품의 결함 없이는 통상적으로 발생하지 아니한다는 사실

제작자등 사이의 정보 비대칭 완화와 교환·환불 제도의 실효성 확보라는 측면과, 입증책임 분배의 일반 원칙 및 소비자에게 귀속되는 기초사실에 대한 자동차제작자등의 입증 가능성 등을 종합적으로 검토할 필요가 있는 것으로 보임.

나. 관계 기관 및 단체 의견

1) 국토교통부

자동차 교환·환불 제도는 소비자 권익 보호를 위하여 비사업용 차량을 대상으로 입법되었으며, 사업자로서의 성격이 뚜렷한 렌터카 영역까지 확장하는 것은 충분한 논의가 필요함.

통상적으로 손해가 발생하였을 때에는 그 피해를 주장하는 자가 그 요건사실을 증명해야 하는 일반적인 원리에 비추어 보았을 때, 자동차 제작자등이 소비자의 피해를 입증 해야하는 필요성과 범위에 대한 신중한 검토가 필요함.

2) 법무부

현행 자동차관리법에 이미 소비자의 입증 부담을 완화하기 위한 내용들이 담겨 있으며, 존재하지 않는 결함까지 자동차제작자가 입증하기에는 어려움이 있을 것으로 판단됨.

3) 한국자동차모빌리티산업협회

교환·환불제도는 소비자 권익 보호를 위하여 비사업용 차량을 대상으로 도입되었으며, 이에 따라 비사업용 소비자와 사업용 운송사업자는 위험 배분과 증거 보유 구조가 다르다는 점을 제도 시행시 충분히 고려하여 비사업용 차량을 대상으로 한 것임.

‘제조물책임법’에서도 손해를 입었다고 주장하는 자가 해당 제조물이 정상적으로 사용되는 상태에서 손해가 발생했다는 사실 등 일정한 사실을 입증하여야 한다는 점을 고려하면 자동차제작자에게만 입증책임을 부담시키는 것은 형평에 어긋남.

4) 한국수입자동차협회

렌터카를 이용하는 과정에서 발생하는 소비자의 불편은 기본적으로 자동차대여사업자와 이용자 간의 계약관계에서 발생하는 문제로 볼 수 있는 바, 이용자의 권익을 더욱 강화할 필요가 있다면, 레몬법 적용 대상을 확대하기보다는 자동차대여사업자와 이용자 간의 계약 및 서비스 기준을 보완하는 방향이 보다 적절할 것으로 판단됨.

입증책임의 전면적 전환은 소비자보호 제도의 본래 취지와 불합치하며 하자원인 규명의 기술적 한계라는 측면에 자동차제작자에게 사실상 이행 불가능한 의무를 부과하는 것임. 따라서 입증책임의 전면적 전환보다는 객관적 판단기준의 보완, 중재절차의 전문성 강화, 증거 제출제도의 개선 등 대안적 방안을 우선적으로 검토가 필요함.

문 의 처
02)6788-5575