

# 국내 튜닝카 산업관련 제도적 문제점과 개선 방안

2007년 2월 27일

김 필 수

(한국자동차튜닝문화포럼 위원장, 대림대학 교수)

## <목 차>

1. 국내 자동차 튜닝산업 현황
2. 국내 자동차 튜닝산업의 가능성
3. 국내 자동차 튜닝의 제도적 문제점
4. 해외 자동차 튜닝 사례 고찰
5. 앞으로의 개선 방안
6. 미래 자동차 튜닝 산업의 전망

# 1. 국내 자동차 튜닝산업 현황

- ❑ 사회의 부정적 인식 팽배에 따른 역할 축소
- ❑ 법적, 제도적 미비에 따른 활성화 가능성 위축
- ❑ 튜닝정보 비대칭에 따른 일관성 및 공유의 장 축소
- ❑ 현 국내 튜닝산업 규모는 기대치의 1/20~1/10 수준임
- ❑ 건전 튜닝문화 부재
- ❑ 한미FTA 등 개방에 따른 업-그레이드 시기 적절
- ❑ 경제 규모에 걸 맞는 자동차 레저문화의 활성화 가능성 증대
- ❑ F1 경기 등 모터스포츠 활성화를 위한 기반기술 필요
- ❑ 자동차 애프터 마켓 중요성 강조 시기

## 2. 국내 자동차 튜닝산업의 가능성

- ❑ 자동차 튜닝의 활성화 정도는 자동차 기술 경쟁력과 동일
  - ▶ 극한에 도전하는 기술, 모터스포츠의 기반 기술, 자동차 레저문화의 기초
- ❑ 튜닝은 자동차 기술진보를 위한 기반 기술 역할
  - ▶ 자동차 메이커들의 기술 진보를 위한 개발의 동기 부여, 소비자들의 의견 반영의 기초, 선진형 소비자 중심 구조의 경영, 기술개발의 연결 통로 역할
- ❑ 자동차 애프터 마켓 분야의 핵심 영역 차지
  - ▶ 튜닝분야의 수익모델이 중추적 역할 차지
- ❑ 일본의 경우 튜닝 관련 산업만 연간 약 20조원 추정
  - ▶ 우리나라의 경우 현재 연간 1천억원~2천억원 정도
  - ▶ 활성화에 따라 일본의 약 10% 수준인 1조~2조 시장이 형성 가능
  - ▶ 국내의 튜닝 전문 업체는 현재 전국 200개 정도

- ❑ 자동차 튜닝은 자동차 레크리에이션 활동 및 레저 문화의 기초 역할
- ❑ 해외 우수 업체의 국내 시장 잠식
  - ▶ 국내 시장 상당 부분 일본 및 독일 등의 제품으로 잠식
  - ▶ 한미FTA 등을 통한 확대 가능성 증대
- ❑ 튜닝산업은 양산차를 능가하는 부가가치 산업으로 확대
  - ▶ 일본 등에서는 이미 거대 산업으로 확대
  - ▶ 하나의 문화산업로서의 역할
  - ▶ 튜닝제품 하나하나가 높은 부가가치를 내포, 독립적 아이템 산업으로의 가능성이 돋보임
- ❑ 튜닝은 전국 60개에 이르는 자동차 관련 대학에서 진출 분야의 한 영역으로 자리 매김이 가능
  - ▶ 학생들의 취업 및 기술력 향상에 튜닝 과목이 큰 역할을 할 수 있을 것으로 판단

- ❑ 제도권 안에서 활동할 수 있는 법적 조치가 요구되는 시점
  - ▶ 채찍과 당근의 활용도를 높이면서 실리를 취한다면 건전한 튜닝문화 정착은 물론 자동차 산업의 가장 큰 수익모델로서 자리 매김
- ❑ 젊은이들이 가장 선호하는 자동차문화로서 지금까지의 음성적 특성에서 양성적 특성으로 바뀌어야 하는 시점
  - ▶ 미흡한 제도적 문제가 있으면 충분한 논의를 거쳐 풀어야 할 것은 풀고, 묶어야 할 것은 묶는 지혜 필요
- ❑ 좀더 개방적인, 이른바 '열린 생각'이 요구된다고 할 수 있음
  - ▶ 일본과 달리 튜닝을 위한 자동차문화 형성이 청소년 등 불법적인 폭주족 중심으로 편향성을 띠는 경우도 있고, 이를 전 부인 양 보도하는 매체의 역할도 '튜닝문화'를 부정적으로 인식케 하는 요소가 되고 있음
  - ▶ 문화와 법규는 동일 수준에서 완화와 규제를 조화시켜야 하는 특성을 지니고 있으므로 균형적인 감각이 매우 중요함

- ❑ 약 7개 대학에서 튜닝 전공 내지는 튜닝학과를 개설
  - ▶ 각 대학에선 최근 튜닝이 새로운 산업의 한 영역이라고 판단
  - ▶ 이론과 실기를 병행하면서 올바른 튜닝 문화 세우기에 동참하고 있는 상황
- ❑ 튜닝 마니아들은 보기 흉할 정도의 자동차 개조, 불법 드래그레이스 등을 지양하고 제도권 내에서 양성적으로 활동하여야 하는 책임 의식이 중요
- ❑ 추후 대학 등 학계에서 젊은이들의 교육을 통하여 건전한 튜닝 문화 형성에 기여
- ❑ 정부 관련부처에서도 제도권 내에서 활동할 수 있는 현실적인 법적 근거를 마련하여야 함
  - ▶ 현재의 자동차관리법 관련 조항은 현재와 같은 1,500만대 시대에는 어울리지 않으므로 현실적인 개정이 요구됨
- ❑ 산,학,연,관 등 총체적인 노력이 요구되는 시점임

### 3. 국내 자동차 튜닝의 제도적 문제점

#### 3.1 기본적인 문제점 고찰

- 법적 문제점
  - ▶ 20여년 동안 자동차 튜닝에 직접적인 영향을 주고 있는 관계법의 직접적인 개정이 안되어 있음
- 적용상의 문제점
  - ▶ 추상적인 법적 근거에 따라 일선에서도 주관적으로 적용하는 관계로 근거가 모호
- 관계 기관의 조율 미비
  - ▶ 자동차에 관련된 기준이 다양하고 이를 관장하는 당국의 기준이 통일화 되어 있지 않고 조율이 되어 있지 않아 일선에서 혼동을 유발
- 튜닝 부품 인증 및 시험기관의 미비
  - ▶ 독일이나 일본과 같이 합법적으로 시험하고 인증하는 기관이 없어 더욱 추상적인 적용이 이루어짐
- 주변의 부정적인 인식
  - ▶ 배기소음, 흉물스런 차량 외부 치장 등 불법이 튜닝의 일부분으로 인식되는 경향이 많고 매체 또한 부정적인 인식만을 집중적으로 부각되어 있음

❑ 자생적 튜닝문화의 부재

▶ 건전한 튜닝문화를 구축하려는 자생적 기관의 부재로 계몽적인 활동 자체가 없는 상황이며, 바람직한 선진형 튜닝문화를 집중적으로 소개할 수 있는 기회를 박탈

❑ 튜닝 업체의 자정적 노력 부족

▶ 자격이 미비된 업체에 의한 무분별한 튜닝부품의 적용 및 판매, 그리고 기준과 인증이 없는 부품의 적용은 불신을 극대화

❑ 관련 학계 및 메이커의 노력 부족

▶ 메이커는 건전한 자동차 산업의 발전을 위해서 튜닝분야의 노력을 경주하여야 하나 튜닝 개발업체와의 동반자적 노력을 인정치 않고 있음

▶ 국내의 경우 메이커와 부품사 사이의 수직관계가 근본적인 문제점으로 기타 요인과 함께 어우러져 있음

▶ 학계는 업계와 메이커, 그리고 정부 당국간의 중간자적 특성을 살리지 못하고 외면하고 있다는 책임이 있음

## 3.2 제도적 문제점 고찰

### (1) 제도적 근거 고찰

#### ❑ 자동차에 대한 법적 근거

- ▶ 자동차관리법, 도로교통법, 소음진동규제법, 대기환경보전법 등

#### ❑ 전반적인 법적 특성 분석

- ▶ 소음진동규제법이나 대기환경보전법은 구체적인 수치가 제시되어 튜닝을 하였을 경우 충분히 제한 수치 내에 구현이 가능하여 전혀 문제가 되지 않으므로 문제의 소지가 없다고 판단
- ▶ 튜닝의 경우는 대부분 구조변경 신청의 경우가 문제가 되므로 자동차관리법에 저촉되는 상황
- ▶ 도로교통법은 자동차관리법상 일선에서 적용되므로 원론적으로 자동차관리법에 문제의 소지가 있다고 판단

## (2) 자동차관리법 고찰

### □ 자동차관리법 내의 관련법

- ▶ 자동차관리법 34조 (구조장치의 변경 : 시장, 군수 및 구청장의 승인)
- ▶ 자동차관리법 시행령 8조 (자동차의 구조 및 장치에 대한 부분)
- ▶ 자동차관리법 시행규칙 78조 (구조변경검사의 신청서류)
- ▶ 자동차관리법 시행규칙 80조 (검사의 실시 부분)

### □ 구체적인 문제점

- ▶ 튜닝 등록절차의 번거로움 : 우선 변경신청서를 작성하여 승인을 받아 지정 정비업체(종합 및 소형 정비업체, 전국 약 400개)에서 원안대로 변경을 한 다음 등록증에 구조변경 확인을 받은 것을 다시 검사소에 제출하여 제대로 되었는가를 확인하여 최종 허가가 나옴

- 형평성의 원칙 준수 : 구조장치 변경 중 가솔린 엔진의 LPG 변경이나 트럭의 변경은 구비 서류가 간단하고 비용도 저렴하며, 구조변경에 따른 구체적인 구조나 수치가 없어도 가능하나 일반 튜닝의 경우는 구체적인 구조 및 기술적인 제원, 수치 등 까지도 요구하고 있어 일반인의 접근이 불가능함

- ▶ 구조장치 변경에 대한 시행을 지정 정비업체(종합 및 소형 정비업체)에서 하고 있으나 일선의 튜닝업체는 거의 지정 정비업체가 아닌 경정비업체로서, 지정 정비업체도 튜닝에 대한 상식이 거의 없는 관계로 시행 상의 문제가 있다고 판단됨

- ▶ 튜닝부품에 대한 통일화가 이루어진다면 일선 튜닝업체가 시행하고 검사소에서 최종 확인하는 것도 고려할 수 있음. 특히 이 문제는 종합, 소형 및 부분정비업체의 등록 기준과 문제의 소지가 있는 상태이므로 조정하여야 함

- ▶ 시행규칙 78조 :

- > 서류는 5가지(등록증, 구조장치변경승인서, 변경 전후의 주요 제원 비교표, 변경 전후의 자동차 외관표, 변경하고자 하는 구조장치의 설계도)가 필요하며, 이중 변경 전후의 제원 및 외관을 확인하고 만들어줄 수 있는 객관적인 기관이 없고 설사 만들어지더라도 검사소가 요구하는 사양인지 확인이 되지 못함

> 검사소와 업체간의 정보 공유 라인이 전혀 없고 이를 확인해 주는 방법도 없음(즉 어디까지 가능하고 안 되는 가를 확인할 수 있는 방법을 서로가 모르는 상황임)

▶ 시행규칙 80조 :

> 검사를 실시할 경우의 14가지 사항의 판정에 대하여 기록한 것인데 예를 들어 12번의 경우는 등화장치의 색 등 필히 지켜야 할 사항을 지정한 것으로 구체적인 수치가 있는 경우에는 문제가 없으나 대부분의 사항이 구체적으로 허가과 불허의 부분으로 나누어진 것이 아니라 추상적으로 되어 있어 검사의 결과를 엄격하게 다룰 경우 거의 허가가 나오지 못함

> 추상적인 개념이 아닌 구체적으로 각 장치에 대한 허가 부분을 명시하는 것이 필요함 (이 부분을 일선 업체에도 통일화하여 정보공유를 할 필요가 있음)

> 기존 자체가 허가를 위한 법적 특성이 약하고 불허를 위한 법적 특성을 강조한 것으로 판단될 수 있음

> 예) 6. 전기장치 중 엔진정지 또는 화재발생의 우려가 있는 결함 : 이 항목은 해석하기에 따라 전혀 구조변경 사항에 대하여 모든 것을 불허로도 할 수 있음. 보는 시각에 따라 달리 해석 가능함

> 하급법의 신설이 요구됨

### 3.3 기타 문제점 고찰

#### (1) 튜닝 부품 시험 및 인증기관의 문제

- ❑ 독일의 경우 독일기술검사협회(TUV), 일본의 경우 자스마(JASMA), 자와(JAWA)라는 단체가 있어 튜닝제품을 등록하고 테스트나 심사를 하여 제품이 환경기준이나 기타 여러 가지 기준에 적합한가를 결정한 후 시판에 대한 인정을 해 주어 튜닝부품에 대한 명확한 기준 및 시험이 설정되어 있음
- ❑ 국내의 경우는 튜닝부품을 시험하고 인증해주는 기관이 없어 튜닝부품의 판매는 합법적으로 이루어지고 있으나 차량에 장착되는 순간 불법이 됨
- ❑ 차량에 장착되는 경우 모두 구조변경 검사로 하기 보다는 공식적으로 인증된 튜닝부품을 장착할 경우에는 별도의 구조변경 검사 등을 하지 않는 것도 생각할 수 있음
- ❑ 국내의 경우 자동차 및 부품의 공식 시험기관으로 충남 천안의 자동차부품연구원 및 경기도 화성의 자동차성능시험연구소(교통안전공단 산하)이 있으나 일반인이 각종 시험을 의뢰하기에는 비용 및 시일이 많이 요구되고 시험의뢰 자체가 거의 불가능한 상태임

- ❑ 결국 두 시험기관에 튜닝부품을 시험, 인증 받는 것은 거의 불가능하므로 별도의 시험 및 인증기관을 설치하고 튜닝부품에 대한 기준을 제시하고, 일선의 업체들에 대한 합법적인 기준을 계몽하며, 최종 시험 기관인 교통안전공단 자동차검사소와의 연계를 통한 확인 기준을 제시하는 역할이 필요함
  - ▶ 별도의 인증기관 설치가 불가능하면 위의 두 기관 내에 설치 가능
- ❑ 별도의 인증기관을 설치할 경우에 민간 차원의 기관을 설치하고 인증 권한을 주는 것도 생각할 수 있음
- ❑ 최종 검사 역할을 하는 교통안전공단 검사소의 경우도 검사원의 튜닝에 대한 정리가 미흡하고 극히 적은 숫자의 표본 데이터만으로 단속 근거로 하기에는 무리가 있으므로 튜닝 전문성을 지닌 검사원의 양성과 명확한 근거에 의한 기준을 마련할 필요가 있음
  - ▶ 앞서 언급한 새로운 튜닝 인증기관과 연계하여 정보 공유화를 이룰 경우 문제의 소지가 많이 개선될 것임

## (2) 적용상의 문제점 고찰

- 튜닝 장착 차량에 대한 경찰청의 단속이 주관적인 판단에 의하여 단속하는 경우가 많음
  - ▶ 법적 기준이 처음 적용부터 일선 단속의 끝까지 통일화가 되어 있지 않음
- 가장 많이 단속하는 머풀러 튜닝의 경우 배기가스 및 소음이 규정 내에 있으면 환경부의 단속 기준이 되지 못하며, 불법 구조물은 아니므로 건교부의 단속 기준도 아니며, 불법 광고물의 경우는 시도의 소관 사항이나 이 또한 명확하지 않아 단속기준이 되지 못하는데도 항상 경찰에 단속되는 경우임
  - ▶ 기준이 모호하고 적용상의 통일화가 되지 못하여 발생하는 문제임

### (3) 공인된 튜닝업체 선정 기준의 문제점

- ❑ 인증이 안 된 불법 튜닝부품 뿐만 아니라 불법 튜닝업체의 남발은 튜닝에 대한 부정적인 인식을 심화시키므로 합법화 기준을 마련하여 허가된 업체만이 튜닝을 할 수 있도록 하여 합법적인 튜닝을 유도할 필요가 있음
  - ▶ 일반 종합 및 소형 정비업체의 권한과 중첩될 수도 있으므로 정리할 필요가 있음
- ❑ 전국적으로 약 200개의 튜닝업체가 있으나 합법적인 튜닝이 어렵고 경기의 어려움으로 실질적으로 현재 수십 개 정도가 활동하고 있는 상황임
- ❑ 합법화된 업체를 중심으로 튜닝에 대한 자질 향상 교육 및 자정 기능을 강화하여 투명하고 합법적인 업체로서의 역할을 하여야 함

#### (4) 튜닝 관련 비영리 단체의 활동의 필요성

- ❑ 현재 튜닝 업체가 모인 단체가 있으나 튜닝에 대한 활성화된 역할이 미흡한 상태임
- ❑ 세미나, 포럼 등 자동차 튜닝 발전을 위한 자리마련이 필요하며, 충분한 데이터 확보를 통하여 법적 개정을 비롯하여 전반적인 발전의 토대가 요구되는 상황임

## 4. 해외 자동차 튜닝 사례 고찰

### 4.1 일본의 사례

- 안전, 배기가스, 소음 등 기본적인 항목만 규제하고 나머지는 완화하여 자동차 산업 발전을 기함(특히 배기가스, 소음규제, 최저지상고, 크기 제한)
  - ▶ 1995년 규제가 완화되어 최저지상고 9cm 이상만 유지하면 됨. 구체적으로 코일스프링 교환, 절단 등 모두 자유로움
  - ▶ 머플러도 예전에는 자스마(JASMA)의 인증이 필요했으나 최근 소음 및 배기가스만 준수하면 자유임. 배기가스는 촉매변환장치만 제거하지 않으면 되고 차량 외부로 돌출되지 않으면 됨
  - ▶ 외부에 부착하는 에어로 파츠(Aero Parts)는 메이커에서 옵션으로 설정하고 있고 튜닝업체도 이에 준하여 제작하므로 문제가 없는 상태임
- 기본 13개 조항만 규제하고 자유로운 개발이 가능하며, 튜닝 품목은 자스마(JASMA) 또는 자와(JAWA)에서 시험, 인증하여 자유로운 장착을 보장함
  - ▶ 세계 최고의 튜닝 업체 보유, 수출시장 포함 약 20조원 시장 점유

## 4.2 독일의 사례

- 독일은 독일기술검사협회(TUV)에서 튜닝부품을 공인 시험, 인증하여 주고 있고 장착이 자유이며, 세계 최고 수준의 튜닝 강국을 이루고 있음
  - ▶ BMW, 벤츠 등 최고의 명차 메이커와 함께 자동차 개발을 위한 기본 계획부터 함께 참여하여 공동 이익을 추구할 정도로 튜닝에 대한 열의가 강함

### 4.3 기타 국가의 사례

- ❑ 미국은 주마다 다른 튜닝 관계법을 갖고 있지만 환경에 관한 문제만 없으면 자유로운 튜닝이 가능함
  - ▶ 본인이 직접 세계에서 유일한 자동차만을 만들어 운행할 수 있을 정도임
- ❑ 호주는 랠리의 나라라 할 정도로 튜닝에 대한 열의가 강하여 튜닝을 권장, 장려하고 있음
- ❑ 파라과이는 별도의 튜닝 규제가 없이 자유로움
- ❑ 말레이시아는 속도위반에 대한 단속만을 강화하고 있고 이를 제외한 튜닝 관련 사항은 규제하고 있지 않음
- ❑ 대만 등은 자체 자동차를 생산하지 못하고 조립만 하면서도 튜닝에 대한 열의가 대단하여 자체 내수는 물론 외국에도 수출하고 있음. 국내에도 상당수 대만 제품이 수입되어 있는 상황임

## 5. 앞으로의 개선 방안

- ❑ 현실에 맞는 법규 개정
  - ▶ 자동차관리법 내의 구조장치 변경 검사의 구체적 제시 및 완화, 보편적인 인증 받은 부품의 장착의 경우 검사 생략 등
- ❑ 튜닝부품 시험 및 인증을 위한 공인 시험기관의 설치
  - ▶ 인증을 받은 부품의 경우 탑재가 가능하도록 함
  - ▶ 구조변경서 등 공인 서류의 발부 대행, 일선 업체의 튜닝 기준 수시 제시 등
- ❑ 일선 업체의 허가제 또는 강화된 등록제
  - ▶ 기준을 만족할 경우에만 튜닝부품을 장착할 수 있는 권한 부여, 불법 튜닝부품 장착 지양 등
- ❑ 불법 튜닝부품 장착 차량 등에 대한 지속적이고 강력한 단속
- ❑ 자생적 비영리 단체를 통한 계몽적 홍보 노력 및 자정 기능 강화
- ❑ 산,학,연,관이 함께하는 정기적인 포럼 및 세미나 개최를 통한 문제점 해소 및 대안 제시

## 6. 미래 자동차 튜닝산업의 전망

- ❑ 극한 기술 개발을 통한 국내 첨단 자동차 기술 발전
- ❑ 국내 연간 1~2조 규모의 선진형 튜닝 시장 형성 및 수출
- ❑ 국가 기간 산업인 자동차 산업의 역량 강화
- ❑ 구조적 자동차 산업의 문제인 수직적 메이커와 부품사와의 관계 개선을 통한 선진형 수평적 대등관계 형성
- ❑ 자동차 정비 등 자동차 애프터마켓 시장의 활성화 역할
- ❑ 타 산업에의 파급 효과
- ❑ 선진형 건전 자동차 문화의 완성 및 레저 문화의 질적 향상 등