

 국토교통부	보 도 자 료		 대한민국 대전환 한국판뉴딜
	배포일시	2022. 2. 18.(금) / 총 6매(본문3, 참고3)	
국토교통부	자동차정책과	담 당 자	·과장 배석주, 서기관 서정석, 주무관 허동혁 ·☎ (044) 201-3850, 3853
자동차안전 연구원	정책연구팀	담 당 자	·팀장 최동석, 책임연구원 김연수 ·☎ (031) 630-5801, 5805
보 도 일 시		2022년 2월 21일(월) 석간부터 보도하여 주시기 바랍니다. ※ 통신·방송·인터넷은 2. 21.(월) 06:00 이후 보도 가능	

소형화물차(총중량 3.5톤 이하) 충돌사고 안전성 높인다

- 비상자동제동장치 의무화 대상 모든 차종으로 확대 등 개정안 입법예고 -

- 앞으로 충돌사고 치명율이 높은 **소형화물차(총중량 3.5톤 이하)**에 대한 충돌시험이 강화되고, 사고예방을 위한 첨단장치인 **비상자동제동장치*** 장착 의무화 대상이 **모든 차종****(초소형차 제외)으로 확대된다.

* 비상자동제동장치(AEBS, Advanced Emergency Braking System)는 전방의 차·사람·자전거 등을 감지해 자동으로 제동을 거는 첨단안전장치

** 현재 승합 및 중대형 화물차에 의무화 → 승용 및 소형 화물차로 확대

- 국토교통부(장관 노형욱)는 이런 내용을 골자로 하는 「자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙」(국토교통부령, 이하 ‘자동차 안전기준’) 일부개정안을 2월 22일 입법예고(2.22~4.23) 한다고 밝혔다.

- 이번 개정안은 화물차 등 사업용차량의 안전도를 강화하기 위해 관계부처 합동으로 마련·발표한 「사업용 차량 교통안전 강화 대책」* 후속조치의 일환이다.

* 국무총리 주재 제141회 국정현안점검회의 시 대책 발표('22.1.20)

- 이번 자동차안전기준 개정안의 주요 내용은 다음과 같다.

① 소형화물차 충돌안전성 대폭 강화

- 그간 소형화물차는 사고 시 사망률과 중상률이 승용차 대비 2배 수준으로 높아 근본적인 안전도 강화에 대한 목소리가 높았다.
 - * 사고현황('16~'19, 승용 vs. 화물) : 사망률 0.8% vs. 1.92% / 중상률 3.91% vs. 6.54%
- 그러나 소형화물차는 자동차안전기준에서 규정된 각종 충돌시험에서 면제·제외돼 안전성 확보가 필요하다는 지적이 있어왔다.
 - 이에 자동차안전기준을 정한 국제기구(UN WP29)에서도 이러한 소형화물차의 안전도를 높이기 위하여 자동차국제기준을 대대적으로 강화('20.6)한 바 있다.
- 이번 개정안에 따르면 국제기준과 같이 소형화물차를 충돌시험 대상으로 포함하여 인체상해, 문열림, 조향장치 변위량 및 연료장치 누유 등 4가지 기준을 각각 적용하게 된다.
- 다만, 관련 제도가 안정적으로 안착될 수 있도록 시장에 새롭게 출시되는 신규모델은 내년부터 적용하고, 출시·판매 중인 기존 모델의 경우 자동차제작사의 설계·개선기간을 감안하여 단계적으로 강화해 나갈 예정이다.
 - * 인체상해 기준은 '24년부터 우선 적용→그 외 문열림 등 모든 기준은 '27년부터 적용

② 비상자동제동장치 장착 의무화 대상 모든 차종으로 확대

【비상자동제동장치 작동 조건】



차 대 차



차 대 사람



차 대 자전거

- 현재 사고 시 피해가 큰 **버스나 중대형트럭**에 먼저 의무화(21.7) 되었으며, 이번 개정을 통해 전체 등록대수 중 90% 이상을 차지하는 **승용차와 소형화물차**까지 **확대**(초소형차 제외)될 계획이다.
- 이를 통해 차간 추돌사고, 보행자·자전거와 **충돌사고** 등을 감소시켜나갈 수 있을 것으로 기대된다.

③ 화물차 적재방식 명확화 등 합리적 규제 개선

- 화물차 적재방식의 원칙을 **폐쇄형**으로 규정하고, 적재량 기준을 **비중에서 무게(kg)**으로 개선하며, 적재함 표기방식을 **규격화**하는 등 현장의 혼란을 **최소화**하는 방향으로 규정이 명확화된다.
 - 자동차 국제기준이 정하는 바에 따라 주간주행등·후퇴등 등 **등화장치**의 설치개수 및 위치가 변경·조정되고, **승합·대형화물차**의 **실내후사장치**(일명 룸미러)에 의무 적용되던 **시계범위**에 대한 규제도 개선된다.
- 국토교통부 배석주 자동차정책과장은 “이번 **소형화물차 충돌시험 확대**와 **비상자동제동장치 의무화** 등 안전기준 개선을 통해 사업용 차량 사고 발생 시 사망률을 낮추는 등 **자동차안전성이 대폭 강화** 될 것으로 기대한다”라고 밝혔다.
- * 사업용차량은 전체 차량 수의 7% 수준임에 비해 사망자 비율은 전체 중 20%
- 이번 일부개정안 전문은 국토교통부 누리집(<http://www.molit.go.kr>) “정책자료/법령정보/입법예고”에서 볼 수 있다.



이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 자동차정책과 서정석 서기관(☎ 044-201-3850), 허동혁 주무관(☎ 044-201-3853) 또는 자동차안전연구원 최동석 팀장(☎ 031-630-5801)에게 문의하여 주시기 바랍니다.

참고 1

소형화물차 충돌시험 주요 개정사항

신규모델: ● ('23년 시행) / 기존모델: ○('24년 시행), △('27년 시행)

충돌형태		기준항목			
		①인체상해	②조향장치 변위량	③문열림평가	④연료장치
50km/h 고정벽 정면 충돌		● ○ / △*	● △	● △	● ○
56km/h 변형벽 부분 정면 충돌 (2.5톤 이하)		-	-	-	-
50km/h 950kg 이동 대향차 직각측면충돌		● ○	-	● ○	● ○
32km/h 75도 기동측면충돌		-	-	-	-
50km/h 1,100kg 이동대향차 후방추돌		-	-	-	● ○
충돌 후 360도 정적전복시험		-	-	-	● ○

* (인체상해 '24년 기준) 머리 합성가속도 및 목 상해 기준 제외, 흉부 압축변위량 76mm 등 (인체상해 '27년 기준) 머리 합성가속도 및 목 상해 기준 적용, 흉부 압축변위량 42mm 등

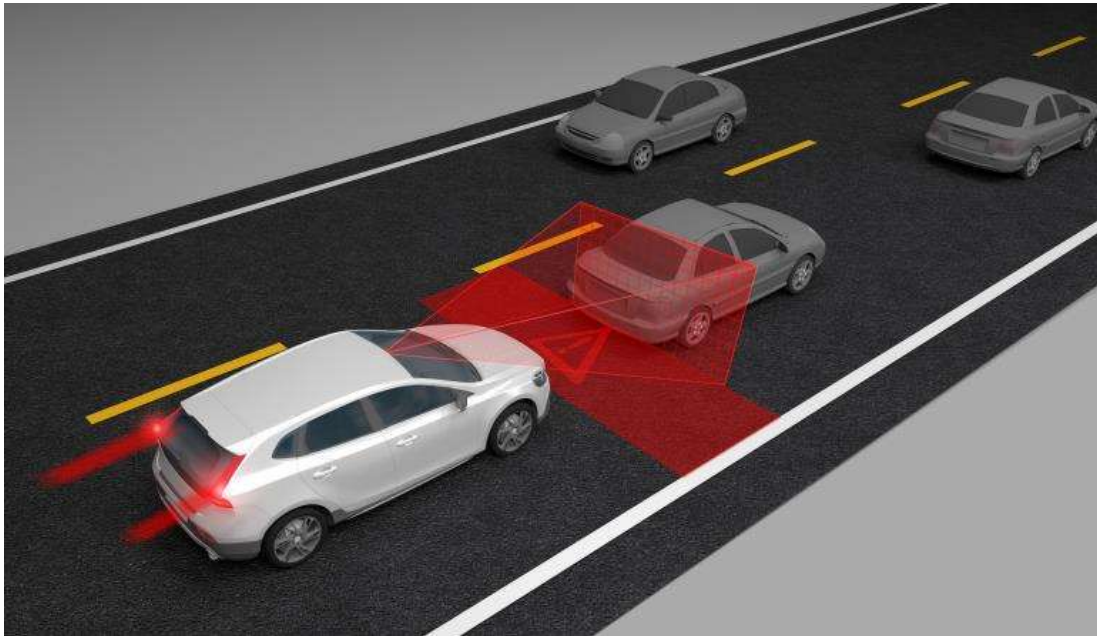
참고 2

비상자동제동장치 대상 확대 및 성능기준 도입

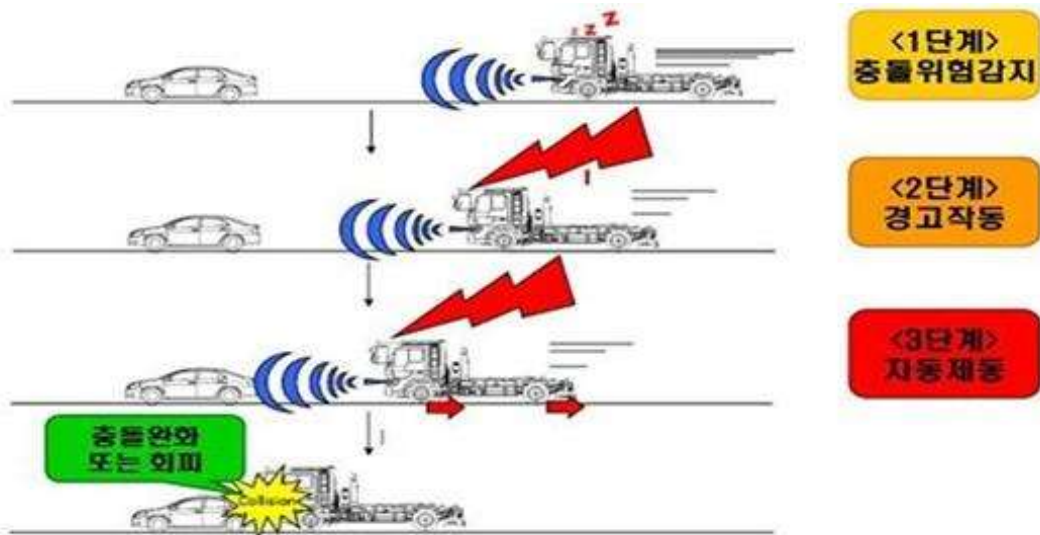
□ 비상자동제동장치(AEBS: Advanced Emergency Braking System)

- 주행차선의 전방에 주행 중이거나 정지한 자동차, 횡단하는 보행자 등을 감지해 운전자에게 경고를 주고 자동으로 제동함으로써 충돌을 완화하거나 회피
- 위험상황에서 시스템이 자동으로 제동을 제공함으로써 사고예방 및 사고심각도 감소에 기여

【비상자동제동장치 작동 방식】



【비상자동제동장치 작동 원리】



참고 3

등화장치 기준 및 화물차 적재규정 합리화 등 관련

□ 등화장치 기준 개정 주요내용

	현행	개정안
앞면안개등	광도기준 수평위치 : 내측 5°, 외측 10°	광도기준 수평위치 : -10° ~ +10°
주간주행등	모든 자동차 앞면에 설치	피견인자동차(캠핑트레일러 등) 제외 단서 추가
후퇴등	①모든자동차에 1~2개 설치 ②길이 6m이상 시 측면에 1~2개 추가 가능	①6m이하 : 1~2개 ②6m초과 : 2개(후방에 2개 또는 양 측면 후방에 1개씩(2개) 추가 가능)
끝단표시등	앞면 좌·우+뒷면 좌·우에 각각 1개씩 설치	좌·우에 각각 전·후방을 향하도록 1개씩 설치
옆면표시등	①길이 6m이상 시 설치 ②승용차와 3.5톤 ↓ 화물차만 방향지시등과 동시점멸 가능	①길이 6m 초과 시 설치, 길이 6m 이하시에도 설치 가능 ②승합차와 3.5톤 ↑ 화물차도 방향지시등과 동시점멸 가능

□ 화물차 적재규정 합리화 관련 사진

【화물차 적재방식 폐쇄형 원칙 규정 적용사례】



일반형(밀폐식, 원칙)



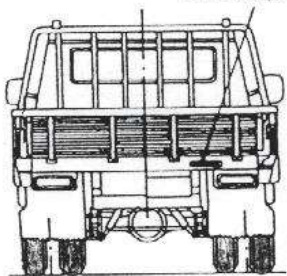
일반형(개방식, 예외)



덤프형(개방식, 예외)

【적재함 표기방식 개정】

최대적재량 4000kg, 차량총중량 6650kg



현행 표기방법(규격무)

(예시 1) 두 줄로 표시하는 경우

표지 100mm 이상 글자 30mm 이상	차량총중량 40,000kg
	최대적재량 20,000kg
	300mm 이상

(예시 2) 한 줄로 각각 표시하는 경우

표지 40mm 이상 글자 30mm 이상	차량총중량 40,000kg
	300mm 이상
표지 40mm 이상 글자 30mm 이상	최대적재량 20,000kg
	300mm 이상

표기방법 개정안(규격화)