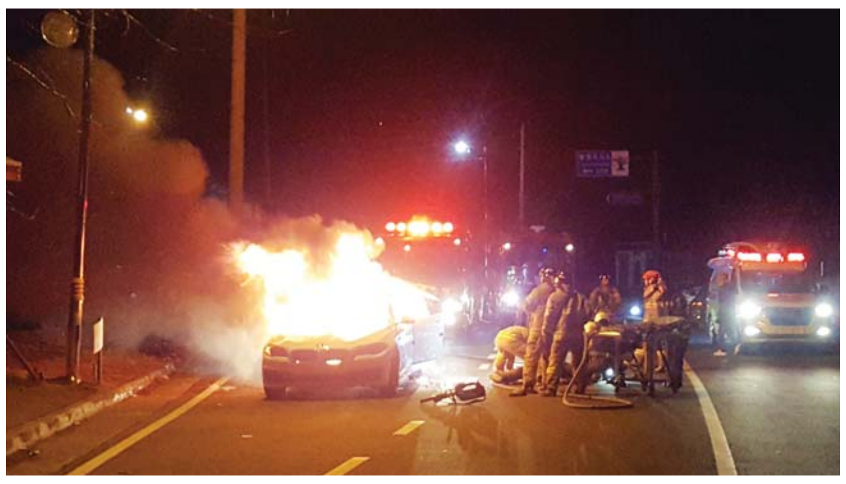
수입차, 판매판 급급…결함 의혹에도 리콜은 '뭉그적'

"어서오세요, 수입차 '호갱님'"

주행 중 화재 BMW 3년 만에 뒤늦은 리콜
벤츠 다카타 에어백 리콜 2분기에나 가능
배기가스 조작 폭스바겐은 리콜 이행 더뎌



차량결함을 은폐·축소하고 늑장 리콜(결함 시정)하는 수입차 업체의 행태도 하루 이틀 일이 아니다.

주행 중 화재가 발생하는 사고가 잇따랐던 독일 수입차 BMW가 대표적이다. BMW 화재 원인을 조사해 온 민관합동조사단은 지난해 12월24일 최종 조사결과를 발표하며 BMW가 엔진결함을 알면서도 숨기고, 리콜도 제때 하지 않았다고 결론 내렸다.

조사단은 이미 2015년에 BMW 독일 본사에서 EGR 냉각기 균열을 해결하기 위한 태스크포스(TF)가 구성된 점에 주목했다. 이듬해 11월에는 흡기다기관 클레임 TF가 만들어졌다.

지난해 7월에야 화재 원인을 인지했다는 BMW 코리아 주장과는 맞지 않는다는 판단이다.

아울러 BMW가 올해 상반기에 제출해야 했던 기술분석자료를 최대 153일이나 늦게 제출한 것도 결함을 은폐하려 한 시도로 보인다고 밝혔다.

리콜 규모는 수입차 사상 최대 규모다. 숨기려다 보니 늑장 리콜로 이어질 수밖에 없었고 고객들의 피해는 더 커졌다. 작년 7월에 10만6000여대에 대해 첫 리콜을 하면서도 EGR을 사용하는 일부 차종은 대상에서 뺐다. 조사단의 요구가 있고 나서야 같은 엔진과 EGR를 사용한 차량 6만 대를 뒤늦게 추가 리콜했다.

지난달까지 1차 리콜 차량 10만6000여대 중 약 94%에 해당하는 10만90대의 작업을 완료했다. 지난해 11월 26일부터 시작된 2차 리콜의 경우 전체 대상의 50%가량인 3만2679대를 고쳤다.

벤츠코리아의 다카타 에어백 리콜도 지지부진하다.

앞서 벤츠코리아는 2017년 말 다카타 에어백을 탑재한 차량 3만2000여대에 대한 리콜 계획을 밝혔지만 이르면 올해 2분기에나 관련 리콜을 시행할 것으로 보인다.

다카타 에어백은 일본 에어백 제조사 다카타가 만든 것으로 펼쳐질 때 부품 일부가 파손되면서 금속 파편이 튈 가능성이 있는 제품이다. 실제 미국과 말레이시아 등 해외에선 수십명이 목숨을 잃어 '죽음의 에어백'이란 오명을 썼다.

김지섭 벤츠코리아 고객서비스 부문 부사장은 지난달 열린 신년 간담회에서 "현재 다카타 회사가 파산 상태여서 새로운 공급업체가 그만큼 물량을 제조하지 못하는 어려움이 있다"며 "2분기 중에는 대대적 리콜이 시작될 수 있을 것으로 본다"고 말했다.

이에 앞서 배출가스 조작(디젤게이트)으로 대규모 리콜을 실시한 아우디·폭스바겐도 예외는 아니다. 결함 시정에 소홀해 늑장 대응 논란이 일었다.

환경부는 2017년 1월 아우디·폭스바겐 배출가스 조작 차량 12만5515대 중 티구안 2만7010대에 대한 리콜 계획을 승인한 뒤 향후 18개월간 리콜 이행율 85.0%을 달성할 것을 요구했다.

하지만 18개월 째인 지난해 6월 기준 이행율은 60% 수준에 그쳤고 2년이 지난 올해 현재 리콜 이행률은 대략 70% 수준이다.

아우디폭스바겐코리아는 목표치(85%)를 달성하지 못해 6월30일까지 리콜기간을 연장했다.

업계 관계자는 "우리나라는 징벌적 배상제가 없는 등 제도적 측면에서 소비자보다 업체에 유리한데 리콜 이행이 미흡해도 정부는 기간 연장과 추가 방안을 요구할 뿐 별다른 불이익이 없다"며 "벌금 등 실질적인 제재 방안이 필요하다"고 말했다.

뉴시스

'안전입증됐다더니' 허위광고로 소비자 기만

#. 스포츠유틸리티 차량(SUV) '라브(RAV)4'가 미국 기관에서 최우수 안전등급을 받았다고 광고한 한국토요타는 정작 국내에서 광고와 다른 모델을 판매했다. 토요타는 유럽과 중국, 일본 등 다른 나라에서도 국내 출시모델과 같은 모델을 판매했지만 이런 과장광고는 우리나라에서만 한 것으로 드러났다.

#. 한국닛산은 인피니티 Q50 2.2d의 실제 연비인 14.6㎞/l를 15.1㎞/l로 부풀린 광고를 했다. 한국닛산은 닛산 본사에서 받은 시험성적서에 명시된 연비데이터를 조작해 관계부처 승인을 받았고, 이를 차량 광고에까지 활용했다. 닛산은 배출가스 기준을 충족시키지 못한 캐시카이 디젤 모델을 판매하면서도 홈페이지에 유로6 기준을 충족한 것처럼 광고를 했다.

세계 정상급 연비와 친환경차 기술로 국내 시장에서 점유율을 높여가고 있는 일본 자동차브랜드들이 허위·과장 광고로 신뢰도 위기에 처했다.

토요타, 한국서만 '라브4' 과장 광고
닛산, 인피니티 Q50 2.2d 연비 부풀려

토요타는 지난해 캠리 하이브리드를 앞세워 1만6774대를 판매, 전년 동기 대비 43.4% 성장했지만 올해 연초부터 허위·과장 광고 문제가 불거지며 소비자들의 신뢰를 잃을 위기에 처했다는 분석이다.

공정거래위원회에 따르면 토요타는 2015~2016년식 SUV '라브4'를 국내에 출시하며 이 차량이 미국 고속도로안전보험협회(IIHS)의 '최고안전차량(Top Safety Pick·TSP)'에 선정됐다고 광고했다. IIHS는 운전석 충돌 등 5개 충돌실험을 실시해 4개 등급을 매기는데, 여기서 전부 최상위 등급(Good)을 받아야 최고안전차량에 선정될 수 있다.

토요타가 미국에 출시한 2014년식 라브4는 안전보강재(브래킷)가 없었고, IIHS 운전석 충돌실험 결과 최하위 등급(Poor)을 받아 최고안전차량에 선정되지 못했다. 도요타는 이후 2015~2016년식 모델엔 안전보강재를 장착, 최고안전차량에 선정됐다.

하지만 국내에 출시된 라브4는 2014년식 라브4와 마찬가지로 안전보강재가 장착돼 있지 않았다. 그럼에도 토요타는 마치 이 모델도 최고안전차량에 선정된 것처럼 광고해 국내 소비자들을 호도했다는 것이 공정위의 판단이다. 토요타는 국내에서 이 모델을 3600여대 판매, 1000억원 가량의 매출을 올렸다.

토요타는 카탈로그 맨 뒷면 하단에 작은 글씨로 "국내출시 모델의 실제 사양과 차이가 있을 수 있다"고 표기했지만 공정위는 이것만으로 소비자들이 정확한 의미를 인식하기 어렵다고 판단, 토요타에 대해 표시광고법 위반 혐의로 해당 광고 중지 등 시정명령과 과징금 8억1700만원을 부과했다.

닛산도 조작한 배출가스 인증을 광고에 이용, 소비자들을 기만했다는 혐의로 공정위로부터 과징금 9억원을 부과받고 검찰 고발당했다.

닛산은 앞서 환경부, 국토교통부 등으로부터 2014년형 인피니티 Q50 차량의 연비를 부풀려 신고하고 스포츠 유틸리티(SUV) 차량 캐시카이의 배출가스 인증을 조작했다는 혐의로 고발당한 바 있다. 이후 닛산은 환경부가 캐시카이에 내린 판매정지 조치, 리콜 명령 등을 취소해 달라고 행정소송을 제기했지만 2017년 패소했다. 국토부가 고발한 연비인증 조작행위는 아직 형사소송이 진행 중이다.

연비를 조작한 인피티니 Q50 차량은 국내서 2040대가 팔렸고, 배출가스를 조작한 캐시카이 차량은 824대가 팔렸다. 두 차종의 관련 매출액은 총 901억원에 달한다.

공정위에 따르면 한국닛산과 닛산본사는 2015년부터 2016년까지 캐시카이를 판매하는 과정에서 인터넷 홈페이지 등을 통해 '유로-6' 기준을 충족한 것으로 광고했다. 유로-6는 유럽 디젤 차량에 대한 배출가스 기준으로 우리 대기환경보전법에서도 같은 기준을 채택하고 있다.

하지만 2016년 환경부 검사 결과 닛산은 캐시카이에 장착된 배출가스 재순환장치(EGR)를 불법 조작했던 것으로 드러났다. 그보다 앞서 2014년 한국닛산은 닛산본사로부터 받은 인피니티 Q50 차량의 연비 시험성적서를 조작해 관계부처의 승인을 얻어냈다. 실제 연비인 14.6km/l를 15.1km/l로 부풀렸다. 한국닛산은 이를 그대로 광고에도 썼다.

업계 관계자는 "수입차들간의 경쟁이 치열해지고 있는 상황이 허위·과장광고에 영향을 미쳤을 수 있다"며 "하지만 이같은 부정적 이슈가 반복되면 충성고객이 떠나가고 브랜드 신뢰도에도 심각한 악영향을 줄 수 밖에 없다"고 우려했다.