

동 자료는 2026.8.6(목) 12:00부터 보도하여 주시기 바랍니다.

국가정책 조정회의

중고차 소비자 보호대책

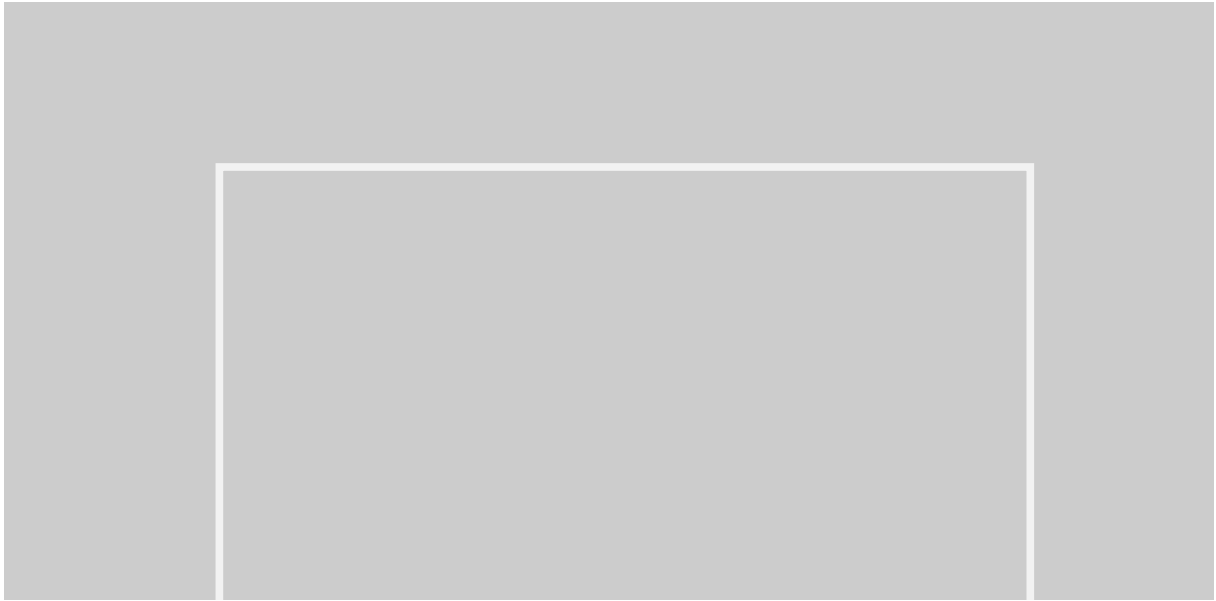
2026. 8. 6.

관계부처 합동

순 서

[요 약]	i
I. 추진배경	1
II. 현황 및 문제점	2
III. 추진방향	8
III. 개선방안	9
1. 매매가격 투명성 개선	9
2. 성능·상태 점검 신뢰도 제고	10
3. 하자보증책임 강화	13
4. 내차팔기 플랫폼 공정거래 질서 확립	17
5. 기타 개선사항	17

동 자료는 2026.8.6(목) 12:00부터 보도하여 주시기 바랍니다.



요 약



1 중고차 시장 현황

- **(시장중요성)** 중고차는 연간 250만대 거래, '25년 수출 88만대 달성 등 우리 경제 중요 산업이자 청년·서민층의 실생활과 밀접한 시장
- **(거래구조)** 매매업자는 판매 전 성능점검 실시 후 결과를 소비자에게 고지해야 하며, 점검자는 점검결과를 보증하는 보험*에 의무 가입

* (성능보험) 중고차 구매 후 30일/2천km까지 점검결과를 보증하는 1회성 보험

2 문제점 및 발생원인

① 매매가격 수수료는 짬짬이로 소비자의 알권리 침해

- 광고에 표시 안된 수수료가 계약단계에서 뒤늦게 고지되고 있으며, 점검자가 내는 성능보험료가 소비자에게 전가되어 소비자 불만

② 성능·상태 점검의 신뢰도 낮아 소비자 피해 발생

- * 중고차 민원의 대부분(약 80%)이 사고이력, 엔진·미션 하자 누락 등 성능기록 부실
- 성능기록부 서식 내 항목 업데이트가 미흡하고, 법정 점검기준도 부재, 점검오류가 발생해도 처벌 근거가 없어 제도적 관리 부실
- 성능보험 도입('19) 후 판매자·점검자 모두 하자수리 책임을 보험에 의존하는 구조가 형성되면서 부실점검 유발, 보험료도 급등

* 소비자에게 전가된 보험료가 5년만에 2.2배로 상승, 보험료 수입 중 사업비(모집 수수료, 보험사 운영비 등)가 약 44%(자동차보험은 16%)

③ 구매 후 하자 수리 보장 미흡하여 소비자 불만 누적

- 매매업자는 책임 회피, 보험사마다 다른 기준과 소비자에게 불리한 약관 등으로 실제 보상이 미흡하고, 환불 규정도 미비

④ 온라인 경매 플랫폼의 불공정한 운영

- 플랫폼이 진단평가 오류로 인한 손실을 낙찰자(딜러)에게 전가, 클레임 제기시 계정제한 우려→딜러 손실이 소비자에게 전가 가능성

3 개선 방안

◇ 중고차 가격 및 성능·상태정보의 투명성·신뢰성을 높이고, 판매자의 하자보증책임 강화, 플랫폼 공정운영 확립 통해 중고차 거래질서 확립

- ① **(투명한 가격표시제)** 중고차 인터넷 등 광고시 차량가격 뿐만 아니라 모든 수수료를 포함한 총액 표시를 의무화*

* (기존) 매매가 1천만원 → (개선) 매매가 1,060만원(관리비 40만원, 보험료 20만원 포함)

- ② **중고차 성능·상태정보 신뢰성 강화**

- **(점검품질 개선)** 성능·상태점검기록부 개선, 점검 가이드라인 마련
- **(점검오류 처벌)** 침수·사고이력 등 중요항목 오류는 무과실 제재하여, 그간 소비자가 항의해도 단순 실수라며 책임을 회피하던 폐단 근절

- ③ **판매자의 하자 보증책임 강화**

- **(매매업자 하자보증책임제)** 기존 점검자 성능보험 대신, 하자보증 책임을 매매업자에게 부여(글로벌 스탠다드)하고 보험가입 의무화
 - 보장 기간·항목은 늘리고, 보험료 부담은 완화*
- * 관계기관 TF를 통해 보험료 효율화 및 인하 방안 마련(제조사 보증항목 제외 등)
- 보험사 보장기준 통일된 가이드라인 마련, 소비자에게 불리한 약관 시정 및 민원 빈발 보험사 합동검사 등 감독 강화
- 매매업자의 **하자발생률·보험손해율** 등을 공개하고, **우수사업자 지정** → 소비자 선택권 확대, 매매업자의 하자관리 유인 강화
- **(환불 확대)** 구매 후 7일 이내 차량 주요장치의 하자로 수리비 또는 수리기간이 과도(예: 매매가 30% 이상, 30일 이상)한 경우 계약해제 허용

- ④ **온라인 경매 플랫폼 공정거래 질서 확립**

- **(공정운영 확립)** 진단오류로 피해 발생시 플랫폼이 손해액 수준의 보상기준을 마련토록 하고, 클레임 제기를 사유로 계정제한 금지
- **(관리감독)** 플랫폼 과징금 도입, 처분권자에 시군구 외 국토부장관 추가

참 고

중고차 시장 피해 사례(실제 사례 각색)

1 중고차 매매 피해 사례(수수료 불투명성)

20대 A씨는 저렴한 중고차를 사기 위해 예산을 500만원 잡고 중고차 플랫폼에서 매물을 검색했다. 괜찮은 차를 발견해서 매매상사에 가서 차를 확인 후 계약서를 쓰는 순간 A씨는 당황했다. 매매가격 외 생전 처음보는 매도비 44만원, 알선 수수료 20만원, 성능보험료 50만원 등 총 100만원이 넘는 추가금이 계약서에 적혀있었기 때문이다. 마지못해 지불하긴 했지만 바가지를 쓴 기분이 들었다.

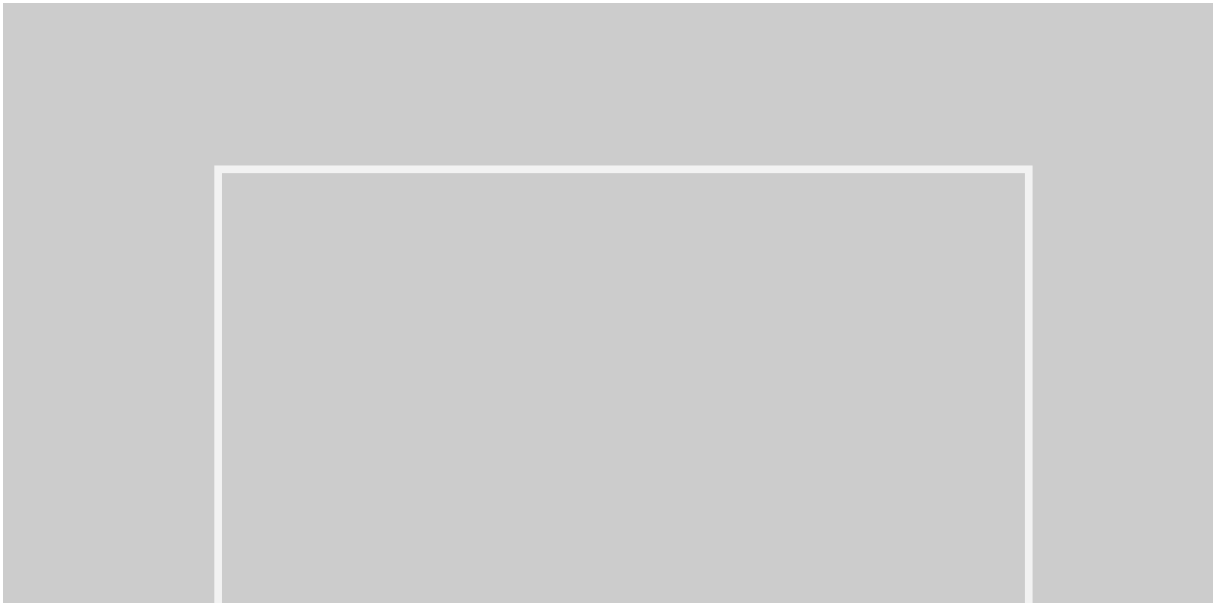
2. 중고차 매매 피해 사례(성능·상태정보 불신과 보상 미흡)

중고차 거래 플랫폼에서 차를 구입한 B씨. 구입할 때 ‘○○진단’ 표시가 붙어있었고 ‘성능기록부’도 정상이었지만 출고 후 좀 이상해서 공업사에서 점검했더니 엔진·미션에 하자가 많다고 한다. 딜러에게 연락했더니 본인도 성능기록부를 그대로 전달한거라 몰랐고 성능보험으로 처리하라고 한다. 플랫폼은 성능은 진단대상이 아니며 보상이 어렵다고 한다. 보험사에 연락했더니 엔진은 하자가 있어도 누유가 없으면 보상이 안된다고 한다. 또 협력공업사로 가라고 하는데 수리가 밀려서 3개월 대기하라고 한다. 시청에 성능점검 부실 관련 민원을 제기했지만 점검오류로 행정처분이 안된다고 한다. B씨는 중고차 시장에서 소비자의 편은 없다는 것을 실감했다.

3. 플랫폼 불공정 거래 관행 피해 사례

딜러 나성실은 기분이 우울하다. 내차팔기 플랫폼에서 비대면 낙찰받은 차량의 상태가 입찰할 때 본 진단평가 결과와 달랐기 때문이다. 예상 수리비는 200만원 정도. 클레임 접수를 했지만 경험상 보상이 100만원을 넘기는 어려울 것 같다. 상사 대표는 클레임 자꾸 걸면 계정 정지 위험이 있으니 조심하자고 한다. 이걸 계속 내가 떠안아야 할지 고객에게 떠넘겨야 할지 신념이 흔들린다.

동 자료는 2026.8.6(목) 12:00부터 보도하여 주시기 바랍니다.



부 록



I. 추진배경

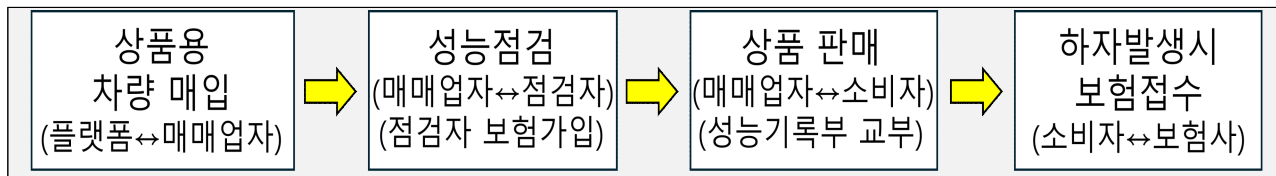
□ 중고차시장 현황

- 중고차는 매년 250만대(30~35조) 거래되며 거래대수 기준 신차의 1.5배 규모, 특히 수출은 '25년 88만대 달성 등 10년간 3배 이상 성장
- 중고차 매매 종사자 수도 약 3.5만명에 달해 고용창출에 기여하는 바가 크고, 신차 구매가 부담되는 청년과 서민 경제와 밀접한 시장

□ 국민들이 바라는 정상적인 중고차시장

- **(소비자)** 차량 상태와 가격에 대한 투명한 정보를 토대로 차를 구매하고, 하자 발생시 환불 또는 확실한 수리 보장을 희망
- **(매매업자)** 고객으로부터 신뢰를 받고 투명하게 차를 사고 팔며 중고차 시장이 꾸준히 성장하기를 희망

※ **(거래구조)** 매매업자가 경매 플랫폼에서 차를 매입 후 판매 전 성능점검을 받아 소비자에게 고지 후 판매, 하자 발생시 성능보험으로 수리



□ 비정상적인 현행 구조

- **(가격·성능정보 불신)** 매매가격은 수수료 항목이 불투명하고 고객에게 제공되는 성능정보가 부실점검 등으로 신뢰도 낮아 소비자 불만
- **(보상 미흡)** 하자가 발견돼도 환불은 불가, 보험사 수리보장도 미흡
- **(내차팔기 시장 불공정)** 온라인 경매 플랫폼에서 진단오류 손실을 딜러에게 전가 문제 발생 → 손실이 최종 소비자에게 재전가 우려

⇒ 중고차시장 불신(레몬마켓)으로 시장이 성장하지 못하고 정체중

➡ 중고차시장이 국민에게 신뢰받고 안정적으로 성장할 수 있도록
“국가 정상화 과제”로 “중고차 소비자 보호대책” 추진

II. 현황 및 문제점

1 매매가격 불투명성

중고차 매매 피해 사례('26.上)

20대 A씨는 저렴한 중고차를 사기 위해 예산을 500만원 잡고 중고차 플랫폼에서 매물을 검색했다. 괜찮은 차를 발견해서 매매상사에 가서 차를 확인 후 계약서를 쓰는 순간 A씨는 당황했다. 매매가격 외 생전 처음보는 매도비 44만원, 알선 수수료 20만원, 성능보험료 50만원 등 총 100만원이 넘는 추가금이 계약서에 적혀있었기 때문이다. 마지못해 지불하긴 했지만 바가지를 쓴 기분이 들었다.

인터넷 광고 😊	계약서 작성시 😞
매매가격 500만원	500만원+매도비+알선비+성능보험료...

◆ 소비자가 중고차 광고를 통해 인식한 매매금액 외 예상 못한 추가 비용 부담이 크고, 추가비용 항목도 불합리, 부당청구 사례 존재

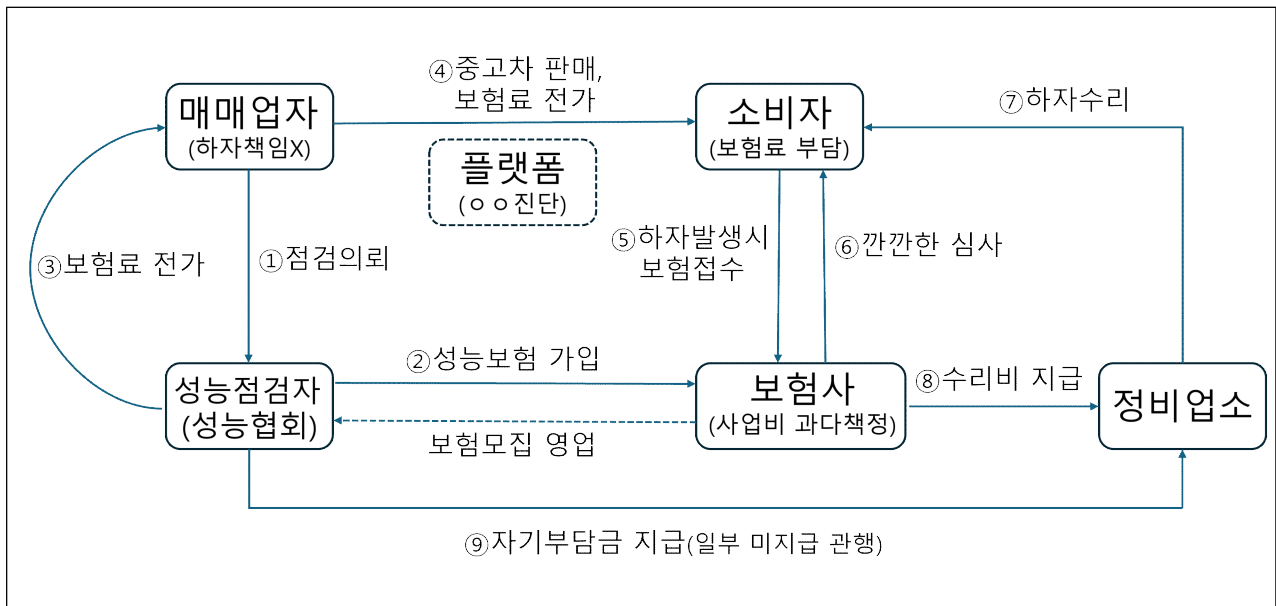
- 소비자가 플랫폼 광고를 통해 본인이 부담하는 총비용 확인 불가
 - 매도비, 알선비, 등록신청대행비, 성능보험료 등 추가 수수료가 매매가격의 30%를 넘기는 경우도 발생
 - 반면 미국, 유럽, 일본 등 주요국은 광고시 지불총액 표시를 의무화
 - 매매가 외 별도 수수료 구조도 불합리하거나 불투명
 - **(매도비)** 법상 관리비용(평균 30~44만원)을 의미하나 실무상 용어가 고객 혼선 야기, 공영주차장 주차요금 초과 금지 규정으로 분쟁 발생
 - **(알선비)** 타인 소유 차를 중개하여 팔 때 받는 항목이나 매매상사가 보유한 차를 팔 때도 받는 경우 있으며 추후 분쟁 초래
 - **(성능보험료)** 법정 수수료가 아닌 비용항목으로서 차량 매매가에 포함시켜야 하나 '19년 도입 당시부터 별도 청구 관행 유지
 - 보험료 중 사업비(이윤 포함)가 40~45%에 육박*하는 등 방만 운영, 평균 보험료는 5년만에 무려 2.2배 상승('20평균 3.7만원 → '258.1만원**)
- * 반면 자동차보험은 사업비율 16% ** 수입차는 보험료가 100만원 넘는 경우도 발생

2 중고차 성능·상태 정보 비대칭으로 인한 피해

중고차 매매 피해 사례('26.上)

중고차 거래 플랫폼에서 차를 구입한 B씨. 구입할 때 ‘○○진단’ 표시가 붙어있었고 ‘성능기록부’도 정상이었지만 출고 후 좀 이상해서 공업사에서 점검했더니 엔진·미션에 하자가 많다고 한다. 딜러에게 연락했더니 본인도 성능기록부를 그대로 전달한거라 몰랐고 성능보험으로 처리하라고 한다. 플랫폼은 성능은 진단대상이 아니며 보상이 어렵다고 한다. 보험사에 연락했더니 엔진은 하자가 있어도 누유가 없으면 보상이 안된다고 한다. 또 협력공업사로 가라고 하는데 수리가 밀려서 3개월 대기하라고 한다. 시청에 성능점검 부실 관련 민원을 제기했지만 점검오류로 행정처분이 안된다고 한다. B씨는 중고차 시장에서 소비자의 편은 없다는 것을 실감했다.

중고차 거래 및 성능보험 처리 절차



◆ 부실한 중고차 성능점검으로 성능기록부 신뢰도가 낮고 비싼 성능보험료에도 하자수리 보상 미흡 → 소비자 피해 발생

① 부실 성능 · 상태점검 원인

◆ 하자 책임이 제도 및 관행상 매매업자→점검자→소비자로 전가, 점검기준 부재, 부실점검 처벌 애로, 저가 수수료 등이 부실점검 초래

□ 자동차관리법상 하자 책임구조 불합리

○ 점검자가 하자를 놓치면 하자 수리 책임이 매매업자→점검자로 이동*, 매매업자는 책임 면제, 수리비 절감 이익 발생

* 점검자가 가입한 성능보험(책임보험)이 점검오류로 놓친 하자 수리비 보상

** 반면, OECD 선진국(美, 日, 유럽, 호주 등) 대부분 매매업자가 하자의 책임 주체

→ 現 자동차관리법은 매매업자가 부실점검으로 이익을 볼 수 있는 구조를 만들어서 결과적으로 느슨한 점검을 선호하도록 유인 제공

- 점검자가 의뢰인(딜러) 선호에 취약한 경우 부실점검 가능성 증가

- 일각에서 하자 수리를 성능보험에 떠넘기는 관행도 존재

* 중고차 딜러 유튜버들이 차량 출고전 점검하면서 엔진누유 발견 후 성능보험으로 수리하라고 안내하고 출고해주는 유튜브 영상 다수 게재

□ 성능보험료가 소비자에게 전가되는 비합리적 관행

○ 성능보험 가입자인 점검자가 내는 보험료가 매매업자를 거쳐 소비자에게 전가*(별도 청구), 보험이 책임이 아닌 특권으로 변질**

* 변호사, 의사, 감정평가사 등 모든 전문인은 배상책임보험료를 스스로 부담

** 성능점검업계 일부는 보험가입의무를 “보험계약권”이라고 표현(언론 인터뷰), 권한으로 인식

- 부실점검으로 보험료가 올라도 부담이 소비자에게 전가되므로 사실상 점검책임이 전가되는 효과가 있으며, 엄격한 점검유인 감소

* 실제 성능보험료는 손해율 증가로 최근 5년간 무려 2.2배 상승, 소비자 부담 증가

※ 그 외 자기부담금 미납부 관행, 현행 보험료 할인할증체계가 점검자의 점검 정확도 실적을 제대로 반영 못하는 문제도 존재

□ 성능·상태점검 세부절차/기준 부재

- 법령상 성능점검 항목 및 서식만 마련하고 점검절차/기준은 부재

현행 성능점검 방식 문제점 예시

- ▶ 하부 언더커버 분리, 주행테스트 없이 점검
- ▶ 차량상태와 “보험·정비이력”이 다른 경우(미수선 처리, 입력오류 등) 처리기준 모호
- ▶ 사진은 앞뒤 번호판만 2장 찍는 수준으로 정밀 점검 여부 확인 애로
- ▶ 성능기록부에 하자 체크하지 않고 기타의견란에 모호하게 기재하여 책임 회피

□ 부실점검 단속·처벌 곤란

- 단순 점검오류는 처벌근거 부재, 거짓점검 및 매매업자의 거짓 점검 요구만 처벌 가능한데 입증이 어려워 단속·처벌 곤란

□ 저가 수수료 등 열악한 점검 여건

- 점검자 간 과당경쟁으로 수수료가 매우 낮은 수준(평균 3만원)이며, 수익 확보를 위해 빠르게 육안점검만 하면서 엄격한 점검 한계
- 또한, 태생적으로 성능점검업이 중고차 매매업에 종속적인 측면, 매매업과 겸업 가능 등으로 점검자의 독립성 훼손

② 성능보험 보상 미흡 원인

- ◆ 성능보험이 점검오류를 보상하는 것이므로 점검항목이 아니거나 육안점검이 어려운 부분은 보상 제외, 보험사의 자의적 기준도 문제

□ 성능기록부 항목이 부족하고 보장범위가 소비자 눈높이에 미달

- **(성능기록부)** 차량기능과 관련된 하자*, 전기차/하이브리드카/화물차 항목 미반영되어 있어 점검 사각지대 발생, 일부 항목은 구분 모호**

* (예시) 엔진 내 프론트케이스 오일누유 등

** 사고이력 기준(주요 골격부위만 인정)은 접촉사고로 인한 범퍼교환 등까지 사고로 보는 소비자 인식과 다르게 보험이력/정비이력과 불일치, 누유/미세누유 구분 모호

동 자료는 2026.8.6(목) 12:00부터 보도하여 주시기 바랍니다.

- **(국토부 고시 보증기준)** 성능기록부 일부항목이 제외*, 점검자의 육안점검으로 확인 어려운 부분은 하자가 있어도 보증 제외**

* (예시) 미세누유 표기시 부품이 고장난 경우에 한해 보증하며 누유로 발전해도 미보증, 보증범위 부품 수리·교체시 필수적으로 동반 교체되는 소모성 부품은 미보증

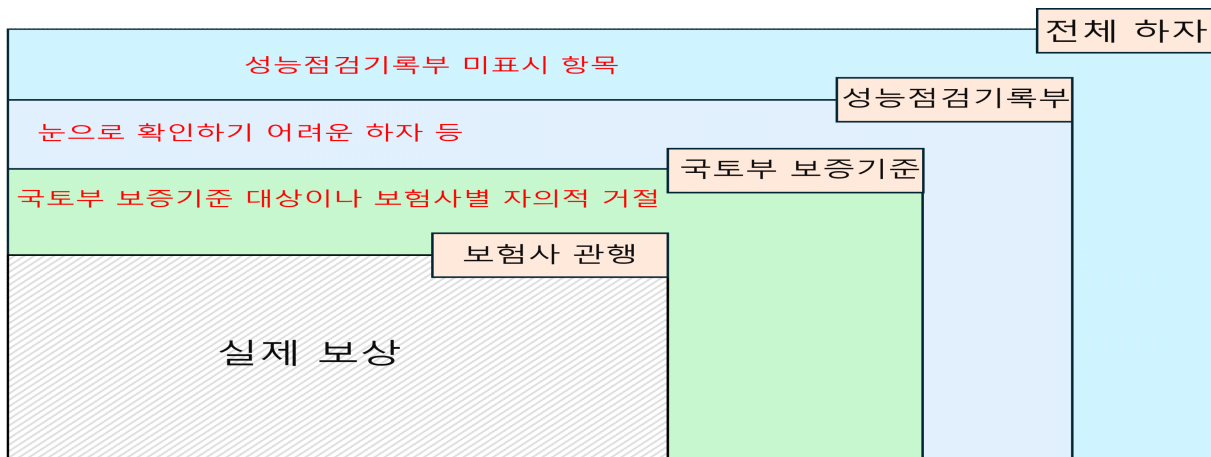
** 엔진·미션에 하자가 있어도 누유 또는 고장코드 확인 안되면 보상 거절

- **(보험사 관행)** 보험사마다 기준을 자의적으로 적용하여 보증제외, 소비자는 비싼 보험료만 내고 보장은 제대로 받지 못해 불만

보험사 보증제외 주요 민원 사례

- ▶ 보증범위 수리에 필요한 일부 부대작업 공임 불인정
- ▶ 보증부품과 미보증부품에 하자 동시 발생시 원인 선후관계 불명을 이유로 둘다 미보상
- ▶ 성능기록부 기타의견란에 내용 기재되었다는 사유로 미보상
- ▶ 미세누유 발생시 보상 대상인지 여부 다툼 등

→ 결국 전체 하자 중 보험사가 실제 보증해주는 항목은 일부에 국한



□ 수리 관련 소비자에게 불리한 약관 존재

- 협력 정비업소 수리만 인정하는데 정비업소의 사정으로 수리가 지연*되거나 원거리 정비업소(인접 시군구)까지 이동하는 불편 발생

* (실제 사례) '26.4월 보험접수 → 수리차량이 60대 이상 밀려 수개월 대기 통보

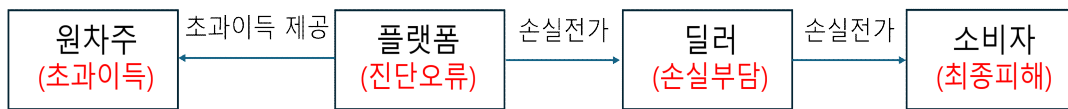
- 재생품·대체부품 사용을 의무화하는데 불량률이 높다는 불만

3 내차팔기 플랫폼의 불공정 관행

플랫폼 진단오류 딜러 피해 사례('26.上)

딜러 나성실은 기분이 우울하다. 내차팔기 플랫폼에서 비대면 낙찰받은 차량의 상태가 입찰할 때 본 진단평가 결과와 달랐기 때문이다. 수리비는 200만원 정도 예상된다. 클레임 접수를 했지만 경험상 보상이 100만원을 넘기는 어려울 것 같다. 상사 대표는 클레임 자꾸 걸면 계정 정지 위험이 있으니 조심하자고 한다. 이걸 계속 내가 떠안아야 할지 고객에게 떠넘겨야 할지 신념이 흔들린다.

플랫폼 진단평가오류 손해 연쇄 전가 악순환 구조



◆ 플랫폼 진단오류로 매매업자는 손해 발생했으나 보상 미흡, 이의 제기도 한계 → 소비자에게 최종 손실 전가 우려, 시장 불신 악순환

- **(진단평가 미흡)** 진단평가(자율 서비스) 항목이 국가 공인 성능기록부 대비 부족하고 진단방식* 및 하자인정 기준**도 성능점검과 상이

* 정확한 성능점검을 위해 필요한 고장코드 스캐너 또는 도막 측정기를 잘 사용하지 않는 관행

** 볼트 풀림(탈부착·교환 의미), 도막 측정치를 기준으로 하자 유무 판단하지 않음

- **(보상 미흡)** 하자로 손해가 큰 경우에도 환불은 불가*, 보상도 약관 사유**를 들어 거절하거나 실제 손해액에 미달(업체: 50% 미만 주장)

* 자동차관리법상 성능기록부에 사고이력 다르면 환불대상이나 내차팔기 플랫폼은 미적용

** 점검자 의견 모호하게 기재(예: 소음/사용감 있음) 후 수리비 미보상, 비용접 판금 미보상

※ 한편, 플랫폼은 플랫폼 이용자의 부담감가, 허위 보상청구 문제도 제기

- **(계정 제한 리스크)** 약관에 계정 제한 사유를 포괄적으로 제시*하고 클레임 과다**시 계정 제한 리스크 증가 → 매매업자의 클레임 위축

* (약관 예) 별도의 딜러회원 경고정책을 적용하여 합리적 재량에 따라 회원자격 제한 가능

** ○○플랫폼은 클레임을 15% 초과시 서비스 이용 제한될 수 있다고 안내

Ⅲ. 추진방향

중고차시장 신뢰 회복, 소비자보호 강화, 시장규모 확대

매매가격 투명성 개선

- ① 총액표시 광고 의무화
- ② 매도비 등 세부수수료 합리화

성능·상태 점검 신뢰도 제고

- ① 매매업자 및 성능·상태점검자 평판 공시(보험이력, 우수사업자)
- ② 성능·상태 점검 법정 기준 마련
- ③ 성능·상태 점검기록부 개선
- ④ 성능·상태 점검오류 제재 강화 및 자진신고 면책 도입
- ⑤ 점검 여건 개선: 점검자 법적 지위, 매매업 겸업금지, 수수료 현실화

하자보증 책임 강화

- ① 매매업자의 환불(중고차 레몬법) 등 하자담보책임 강화
- ② 기존 성능보험을 통합+확장한 매매업자 보험 도입
- ③ 보험사의 보장 관리 강화

내차팔기 플랫폼 공정거래 질서 확립

- ① 진단평가 합리화
- ② 진단오류 보상 합리화
- ③ 플랫폼 이용자에 대한 부당한 불이익 조치 금지
- ④ 플랫폼 관리감독 강화

기타 개선사항

- ① 성능·상태점검자 관련 사항 : 정의 명확화, 격오지 특례
- ② 매매용 자동차 관리기준 합리화
 - 번호판 분리의무 폐지, 전시시설 외 별도 보관시설 허용
 - 매매용 자동차 관리기준 명확화, 부실관리 과징금 강화
- ③ 중고차 딜러(종사원) 관리 강화 : 결격사유 강화

IV. 개선방안

1 매매가격 투명성 개선

□ 총액표시광고 의무화

- 글로벌 스탠다드에 부합하게 인터넷 광고시 제반 수수료를 포함한 최종소비자부담가격 공시 의무화(제세공과금만 제외)

* (예) 매매금액 555만원 (차량가격 500만원, 관리비 44만원, 보험료 11만원)

- 광고를 통해 공시되지 않은 비용을 받는 행위 금지

제도개선 전후 비교

기 존		개 선	
시점	고지금액	시점	고지금액
광고 단계	차량가격	광고 단계	차량가격 관리비용 알선수수료 등록신청대행비 보험료
계약 단계	관리비용 알선수수료 등록신청대행비 성능보험료 제세공과금	계약 단계	제세공과금 (취득세 등)

□ 세부수수료 합리화

- (매도비) 공영주차장 주차비 초과 금지 규정을 삭제하고, 실무에서도 법정용어 “관리비용” 기재
- (알선수수료) 매매업자 본인 소유 차를 파는 경우 청구 금지 명시
- (보험료) 총액표시금액에 반영하되, 보험료에 대한 소비자 알권리 보장, 세금(취득세, 부가세) 증가 방지를 위해 보험료 별도 표기

2 성능·상태 점검 신뢰도 제고

- ◆ 매매업자 및 성능점검자의 보험이력 공개, 우수사업자 지정 등 평판을 공개하고, 성능점검 법정 기준 마련 및 성능기록부 항목 확대
- ◆ 점검오류 제재, 자진신고 면책 도입 등 부실점검 적발 및 처벌을 강화하면서, 수수료 현실화 등 점검 여건 개선

1 매매업자 및 성능·상태점검자 평판 공시

※ 우수업체의 마케팅 수단으로 활용, 불필요한 광고비 절감

□ 보험이력 공시제 법개정

- 매매업자·성능점검자의 보험 사고율·손해율(조정계수 1 기준) 및 보험료 할인·할증율을 카 365 홈페이지, 성능기록부 및 광고에 게재

* (사례) E-클린보험서비스에서 보험설계사의 신뢰도 정보(불완전판매율, 보험계약 유지율 등) 조회 가능

성능기록부 내 매매업자/성능점검자 신뢰도 정보 양식(예)

구분	사고율	손해율	조정계수(할인/할증율)
업계평균	0.00%	000%	0.00
매매업자			
성능점검자			

- 매매업자가 보험이력 관리를 위해 보험 접수 대신 매매업자 비용부담 수리로 유도하는 행위 금지(위반시 행정처분)

□ 우수사업자 지정제 법개정

- 매매업자와 성능점검자 대상 사고율·손해율 낮은 우수사업자를 국토부장관이 지정하여 카 365 홈페이지, 성능기록부 및 광고에 게재

* 방안예시) 매매업자(300대 이상 판매)의 사고율 및 손해율 50%씩 가중, 점검자(1,000건 이상 점검)의 사고율 기준 상위 25% ★ 부여(상위 15~25% ★, 5~15% ★★, ~5% ★★★)

- 성능점검자는 우수사업자 지정시 교육 면제

② 성능·상태 점검 법정 기준 마련 법개정

- ☐ 성능점검 기준·절차를 강화하고 법정화(국토부 고시) * 협의체 구성

점검기준 예시

- ▶ 하부 언더커버 분리 후 점검, 주행 테스트 실시
- ▶ 도막 두께 측정 및 표시기준 마련, 내시경 검사 실시
- ▶ 실제상태와 "보험·정비이력" 다른 경우 실제상태 기준으로 점검하고 특이사항 기재
- ▶ 성능기록부에 하자 체크 대신 기타의견란에 면책용 서술의견 작성 금지
- ▶ 리프트별 CCTV 설치 권장 등(성능기록부에 CCTV 유무 체크란 추가)

③ 성능·상태 점검기록부 개선

* 협의체 구성

- ☐ **(항목)** 성능점검 기록 항목 확대*하고 모호한 항목 명확히 개선**

* 엔진 내 프론트케이스 오일누유 여부, 자기진단에 에어백/전자제어 제동장치 추가, 휠 상태 등

** 사고이력 용어를 주요부위 수리로 변경, 누유/미세누유 구분 명확화 또는 미세누유 삭제

- ☐ **(사진)** 사진 촬영 항목 확대*, 사진에 날짜정보 추가 및 QR코드 통한 사진 제공

* 하부 전체샷, 하부 4방위, 하부 엔진쪽, 상부 엔진룸, 고장코드 진단사진, 계기판 등

- ☐ **(전기차 등 서식)** 전기차·하이브리드카·화물차 전용 서식 별도 신설

* (예) 전기차 배터리 효율 저하 여부, 배터리팩 등 충전장치 관련 부품 항목

- ☐ **(참고자료)** 보험이력 및 정비이력 정보 첨부 의무화

- ☐ **(기타)** 소비자 친화적 용어 사용(원동기→엔진 등), 가격조사산정 서식 분리

4 성능·상태 점검오류 관리감독 및 제재 강화

□ 성능·상태점검자 관리감독 및 처분 강화

- **(점검오류 행정처분)** 중대한 항목* 점검오류** 발생시 과징금 또는 사업정지 처분*** 신설 **법개정**

* 튜닝, 특별이력(침수/화재), 용도변경(렌트/영업용), 사고이력(주요골격 등), 리콜 여부 등

** 점검 누락, 실제 차량 성능상태와 다르게 기재(고의·과실 불문 ※ 입법례: 식품위생법 등)

*** 단, 의무 위반을 탓할 수 없는 정당한 사유가 있는 경우 처분 제외(대법원 판례)

- **(선별단속)** 사고율 높은 성능점검장 선별(예: 하위 10%)하여 지자체 집중점검 및 행정처분 조치

- **(교육강화)** 사고율 기준 하위 20% 사업장 교육 의무화

□ 매매업자의 거짓점검 요구에 대한 행정처분(사업정지 등) 신설 **법개정**

□ 자진신고 감면(리니언시) 제도 도입 (매매업자-성능점검자 담합 방지) **법개정**

* 담합에 참여한 기업이 그 사실을 자진신고시 과징금·형사고발 면제 또는 감경(공정거래법)
→ 은밀한 담합 적발 가능성 증가, 상호 배신 가능성이 신뢰를 깨뜨려 담합 억제 유도

- 점검오류 여부 등에 대한 조사를 받는 성능점검자가 매매업자의 거짓점검 요구 사실을 증거와 함께 자진신고한 경우 행정처분 면제

* 매매업자의 부실점검 요구 감소 등 성능점검자의 독립성 강화 기대

- ▶ (요건) ① 거짓점검 요구사실 자진신고 할 것, ② 객관적인 증거(녹취, 문자 등) 제공 등의 방법으로 행정청의 조사·처분에 협조할 것
- ▶ (면제 횟수제한) 자진신고를 통한 행정처분 면제는 5년간 1회에 한함
- ▶ (면제취소) 진술이나 제출한 자료를 재판 과정에서 부정하거나 거짓으로 밝혀지거나 재판에서 진술을 거부하거나 재판에 출석하지 않는 경우

5 성능·상태 점검 여건 개선

□ 성능·상태점검자 법적 지위 강화^{법개정}

- 관리사업자*로 법적지위를 강화하여 업역 독립성 확보 및 업역 확대 기회 창출(재점검 등) 등 추진

* (현재) 자동차매매업·정비업·해체재활용업 → (개선) 성능점검업 추가(신고제→등록제, 조합·연합회 설립, 관리사업자 수수료 기준 근거 활용, 독립성 강화로 업역 확대 용이 등)

□ 매매업·성능점검업 겸업 금지^{법개정}

- 성능점검 독립성 강화를 위해 매매업자가 성능점검 겸업 금지

□ 성능·상태점검 수수료 현실화^{법개정}

- 점검항목, 절차 및 기준강화 등을 감안하여 공정한 점검을 담보할 수 있는 수수료 가이드라인 마련

3 하자보증책임 강화

◆ 매매업자 환불 등 하자담보책임을 강화하고, 현행 성능보험과 통합+보장범위를 확장한 매매업자 보험제도 도입

◆ 보험사가 하자 수리 보장을 제대로 할 수 있도록 관리 강화

1 매매업자의 환불 등 하자담보책임 강화

□ 중고차 레몬법 확대^{법개정} * 협의체 구성

- 중고차(10년/20만km 이하) 구매 후 7일 이내 차량 주요장치의 하자로 수리비 또는 수리기간이 과도한 경우 계약해제 허용

주요장치	◆ (내연차) 엔진, 미션, 조향, 제동 등, ◆ (전기차) 고전압 배터리 잔존수명(SOH) 차이 등
수리비	◆ 성능기록부에 미기재된 하자 또는 미점검항목 하자로 수리비가 300만원 & 매매가의 30% 이상 (제조사 표준정비시간×AOS 시간당 공임+신품 부품비의 일정비) * 법원도 30% 이상은 계약해제 다수 인정 ※ (美 메사추세츠) 10% 기준
수리기간	◆ 보험 수리보장 항목의 누적 수리기간이 30일 초과 되는 경우 (부품 수급 차질시 부품 확보 기간을 최대 10일까지 연장 허용)
반환범위	◆ 매매금액 + 부대수수료

동 자료는 2026.8.6(목) 12:00부터 보도하여 주시기 바랍니다.

- 다만, 하자 위험을 감안하여 시세 대비 저가 판매 등의 사유로 수리로 인한 환불은 없는 것으로 합의하여 특약* 기재시 미적용

* 특약은 계약서에 자필 또는 빨간색 컴퓨터 글자로 작성한 경우에 한해 효력 인정

- 성능점검자의 고의·과실에 의한 점검 오류로 매매계약 해제시 점검자에게 손해(부대수수료 등) 구상 청구

□ 매매업자의 민법상 하자담보책임을 배제하는 특약 원칙적 금지

* (제580조) 매매의 목적물에 하자가 있는 때에는 이로 인하여 계약의 목적을 달성할 수 없는 경우 매수인은 계약을 해제할 수 있고, 기타의 경우 손해배상을 청구할 수 있다.

- 위 책임을 배제하는 합리적 사유(하자위험/수리비용 감안 시세 대비 저가 판매 등)를 구체적으로 기재하는 경우에 한해 특약으로 배제 허용

② 기존 성능보험을 통합+확장한 매매업자 보험 도입 * 협의체 구성

□ 글로벌 스탠다드에 부합하게 매매업자 보증책임제 확립 법개정

구분	기존	개선
보험가입자	성능점검자	매매업자
보험료부담	소비자	매매업자
하자발생시 처리절차	<pre> graph TD A[⚡ 하자 발생] --> B[소비자] B -- "수리 청구" --> C[보험사 수리 처리] D[매매업자, 성능점검자 책임 회피] </pre>	<pre> graph TD A[⚡ 하자 발생] --> B[소비자] B -- "수리 청구" --> C[매매업자] C -- "보험 청구" --> D[보험사 수리 처리] E[성능점검자] -- "위약금" --> F[매매업자] </pre>

- **(개요)** 매매업자는 소비자와의 계약당사자, 판매수익 귀속주체, 민법상 하자담보책임의 주체로서 소비자에 대한 하자보증책임 부여

* 하자는 점검자가 발생시킨 것 아님, 하자 수리비는 원래 매매업자가 부담했어야 하는 비용

동 자료는 2026.8.6(목) 12:00부터 보도하여 주시기 바랍니다.

- 하자처리책임과 보험비용 부담*을 매매업자에게 귀속시켜
매매업자가 부실점검의 책임을 회피할 수 없도록 제도화

* 보험청구 증가 → 자기부담금 발생, 손해율 증가, 보험료 할증 → 평판 하락, 수익 감소

→ 현행 성능보험을 통합+보장범위를 확장한 매매업자 의무보험 도입

- **(보장범위)** 보장기간*과 보장항목을 현행 대비 합리적으로 확대

* (예) <現> 30일/2천km → <改> 60일/4천km

- **(보험료 부담 완화)** 기존 성능보험과 같이 보험료가 매매업자 및
소비자에게 과도한 부담이 되지 않도록 상품구조 합리적 설계

보험료 부담 완화방안(예시)

- ▶ (보장한도) 표준차량가액, 매매가격, 1,500만원(99.9% 해당) 중 낮은 금액
- ▶ (중복가입 방지) 제조사 보증항목 제외, 확장보증 가입시 의무보험 면제
- ▶ (누수 방지) 매매업자 보험사기 차단 위해 매수자가 매매업자인 경우 보장 제외

☞ 관계 TF를 통해 보험료 효율화 및 인하 방안 마련

□ 보험가입자(매매업자)의 도덕적 해이 방지를 위한 상품 설계

- **(자기부담금)** 자부담 인상(10만→수리비 10%) 및 납부 의무화(미납시 행정처분)
- **(할인·할증)** 할인·할증률 계산시 3년 실적을 반영하고, 할인·할증폭을
현행 대비 확대(예: 할인상한 50 → 60%, 할증상한 100 → 150%)

□ 성능점검자의 책임성 확보 위한 손해배상책임 부여 법개정

- **(책임범위)** 점검자는 성능점검 관련 도급계약의 수급인으로서 매매
업자(도급인)에게 점검오류에 대한 손해배상책임(민법 제667조) 적용 가능

* (매매업자의 손해 예시) 민원 처리 비용, 보험료 할증 가능성, 매매업자 신용·평판 하락 등

⇒ **(위약금)** 점검자는 점검오류에 고의·과실이 없음을 입증 못할 경우
점검비의 5배 이내 범위에서 위약금 지급 약정하도록 근거 마련

3 보험사의 보장 관리 강화

□ 보장기준 명확화 * 협의체 구성

- 보험사별 보장범위의 일관성 확보를 위해 기준이 불명확한 사항에 대한 표준 가이드라인 제시(국토부 고시+세부 QA)

보증항목 명확화 사항(예시)

- ▶ 보증대상부품 수리·교체시 포함되는 소모성 부품과 부대작업(제조사 기준) 공임
- ▶ 보증부품과 미보증부품에 하자 동시 발생시 보증부품에 한해 확실히 보증
- ▶ 누유 또는 고장코드 안떠도 다른 방법으로 객관적으로 하자 인정시
- ▶ 성능기록부에 하자 체크되지 않고 기타의견란에 면책용으로 서술된 하자
- ▶ 미세누유 구분 유지 여부 및 보상기준 재검토

□ 소비자에게 불리한 보험사 약관 시정

- **(정비업소 선택범위 확대)** 동일 시군구 지정 공업사에 3일내 차량 입고 불가시 동일 시군구 내 대체 공업사 지정 또는 차주 선택권 부여
- **(부품 기준 개선)** 5년/10만km 이내 중고차는 정부 인증 재생품·품질인증부품(대체부품) 우선 사용 의무화

□ 보험사 관리감독 강화^{법개정}

- 민원 빈발 보험사에 대한 지도감독 등을 통해 보험금의 부당한 미지급 여부 점검 및 시정조치 등 행정처분 추진

4 내차팔기 플랫폼 공정거래 질서 확립 법개정

- ☐ **(진단평가 합리화)** 플랫폼이 선택적으로 자체적인 성능정보 서비스를 제공할 수 있도록 법적 근거 신설
 - 서비스 제공시 진단항목은 플랫폼이 성능기록부, 딜러들의 진단 수요, 진단환경 등 고려하여 정하고, 진단방식·기준은 성능점검 준용
 - ☐ **(보상 합리화)** 진단평가 오류로 피해 발생시 플랫폼이 사안에 따라 환불, 무상수리 또는 실제 피해액 수준의 적정 보상기준 마련
 - ☐ **(부당한 불이익 금지)** 클레임 제기 등 이용자의 귀책이 아닌 사유로 계정 제한을 금지하고, 제한시 사전통지 및 이의신청 절차 도입
- ※ (매매업자 금지행위 추가) 차량 매입시 부당감가 또는 허위 보상청구 목적으로 정비명세서·성능기록부 조작, 하자 거짓연출행위 금지. 위반시 처벌
- ☐ **(관리감독)** 내차팔기 플랫폼에 대한 과징금 부과 근거를 마련하고, 행정처분권자에 시·군·구청장 외 국토부장관 추가*
- * (사유) 시군구청장이 전국을 범위로 사업하는 플랫폼 기업 조사 및 처분 한계 (유사사례) 전자상거래법(온라인쇼핑), 여객자동차법(모빌리티 플랫폼), 공정거래법 등

5 기타 개선사항

① 성능·상태점검자 관련 사항

- ☐ **성능·상태점검자 정의 명확화**
 - 협회 소속 개별 성능점검장에 대한 원활한 관리감독을 위해 성능점검자 정의를 “설립된 단체(=협회)” → “단체의 회원(사)”로 변경
 - * 현재 비영리단체가 영업행위를 하는 문제, 협회 소속 성능점검장의 위법행위 발생시 점검자가 협회로 규정되어 있어 처벌이 어려운 문제 발생
- ☐ **성능점검장이 없는 격오지(도 지역)에 대한 출장점검 특례 마련**
 - 해당 시군구에 점검장이 없고 지자체장이 출장점검이 필요하다고 인정 시 출장점검 허용(성능점검 항목은 동일)

2 매매용 자동차 관리기준 합리화

□ 매매업자의 판매용 자동차 번호판 분리 및 별도 보관 의무 폐지

- **(현황)** 차량 앞면번호판을 분리하여 매매조합에 보관해야 하나, 필름번호판 내구성이 약해 탈부착시 훼손, 고객 시운전도 애로
- **(개선)** 자동차 앞면번호판 분리 및 별도 보관 의무를 폐지

□ 중고차 매매장 전시시설 외 별도 보관시설 허용

- **(현황)** 매매업 등록기준으로 전시시설 660㎡(50~60대) 확보가 필요한데, 실제 보유차량이 수용가능면적을 초과하여 불법주차 만연
- **(개선)** 사업장 인근에 일시 보관 목적의 보관시설 설치·운영 허용
* (요건) ①동일 시군구 내, ②보관 용도로 한정, 영업행위 금지, ③기타요건 조례 위임

□ 매매용 자동차 관리기준 명확화

- **(현행)** 매매용 차량 불법주차 및 전시시설 외 장소에서 영업활동이 이뤄지고 있으나 명확한 금지규정이 없어 관리감독 애로*
* 실무상 중고차 제시신고서에 기재된 장소에 보관 및 영업해야 하는 것으로 유권해석 중
- **(개선)** 매매용 자동차를 전시시설 또는 보관시설에 두고, 전시시설에서만 영업행위를 하도록 규정 명확화

□ 매매용 자동차 관리 부실에 대한 과징금 강화

- 판매용 차량 불법주차 등 관리 부실에 대한 단속효과 제고를 위해 과징금 강화(^{1차}20만원/^{2차}40만/^{3차}60만 → 50만/100만/150만)

3 중고차 딜러(종사원) 관리 강화 법개정

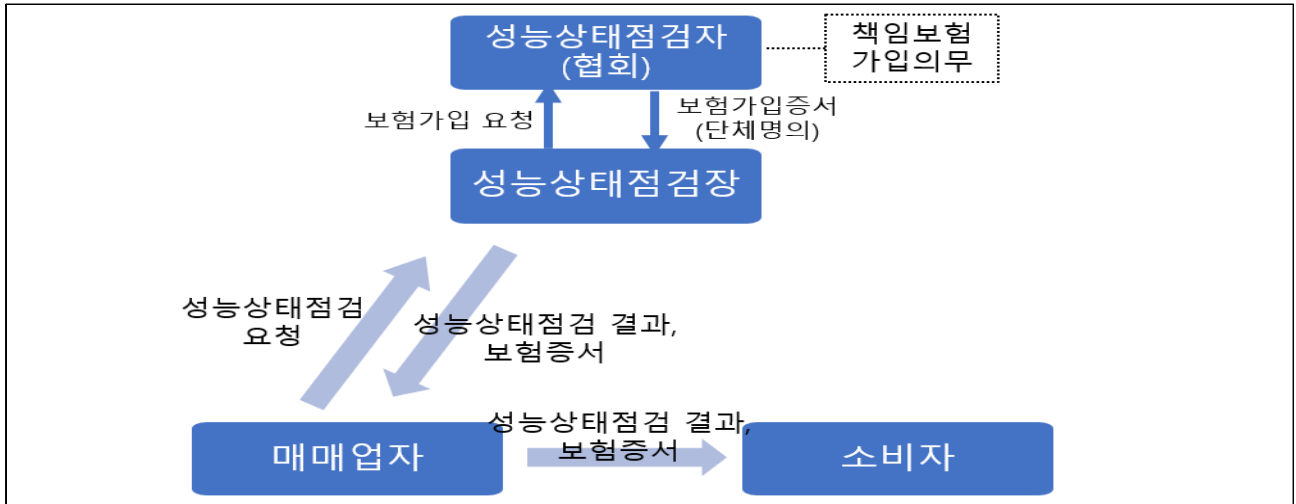
□ 중고차 딜러의 결격사유 강화

- 딜러 결격사유를 현행 “침수차 판매 적발로 형사처벌 받은 자” → “자동차관리법 위반으로 형사처벌 받은 자”까지 확대

참고1

중고차 매매 및 성능·상태점검 현황

중고차 거래 시 성능·상태점검 및 책임보험 가입 절차



- **(매매업)** 전체 매매업체 6,338개('25.12월 기준)에서 약 3.5만명 종사 중, 중고차는 연 256만대[매매업자 129만, 당사자(개인간) 127만] 거래

< 자동차매매사업조합연합회 현황 >

구 분	설립일	회장	조합수	업체수	종사원수
전국연합회	'72.3.31	박동근	9개(32%)	2,339개(41%)	약 1.1만명
한국연합회	'06.7.25	엄태권	19개(68%)	3,402개(59%)	약 2.3만명

- **(성능·상태점검)** 전체 성능점검장 568개(정비업자 367, 성능점검단체 201)에서 연간 약 130만대의 성능점검 수행 중(협회는 88만대, 약 67% 점검)

- 종사자 수는 1,182명(개소당 약 2명), 매출액은 약 520억원으로 추정
(평균 성능점검 가격 3만원)

< 성능점검자 현황('25.12, 단위 : 개, 명) >

단체명	성능점검 단체(국토부 허가)				정비업자 (정비연합회)	합계
	한국자동차 진단보증협회 (‘03)	한국자동차 기술인협회 (‘06)	전국자동차 성능평가협회 (‘19)	한국자동차 공정정보협회 (‘23)		
대표	엄기두	윤병우	배병규	박배수	곽영철/양승용	-
점검장	98	18	63	22	367	568
종사자	191	24	73	32	862	1,182

참고2

중고차 하자보증 OECD 주요국 사례

□ OECD 주요국 주요특징

- OECD 주요국은 성능점검자의 보험보다 매매업자의 법정 하자 담보책임을 중심으로 소비자를 보호
- 하자가 반복되거나 수리기간이 길거나 수리비 과다시 환불 허용

구분	성능 점검	보증 주체	보증기간	환불
한국	성능기록부	성능 점검자	30일/2천km	주행거리/사고사실/침수사실 오류 고지, 성능기록부 거짓 고지/미고지
미국 뉴욕	X	매매 업자	주행거리에 따라 30~90일	3회 수리 실패 또는 누적 15일 이상 운행 불능시 환불 허용(부품 수급 불가로 수리 불가시 연장 허용)
미국 메사 추세츠	X	매매 업자	주행거리에 따라 30~90일	구매 후 7일 이내 안전·배출검사 불합격 후 검사 통과를 위한 수리비가 차감 10% 초과시 구매 후 14일 이내 환불 11 영업일 이상 수리로 사용 불가시 환불 (단, 부품 수급 소요기간 최대 21일까지 기산 제외)
영국	X	매매 업자	6개월	30일 이내 결함 발견시 전액 환불 요구가능한 '단기 거절권' 부여 6개월 안에는 1회 수리로 고치지 못하거나 수리비 과다 발생시 환불
독일	X	매매 업자	원칙 2년 1년으로 단축 허용	2회 이상 수리 실패 시 계약해제 가능(판례)
프랑스	X	매매 업자	0~1년(입증불요) 1~2년(입증필요)	30일 이내 수리 실패 시 환불 요구 가능
호주	X	매매 업자	3개월/5천km	중대 결함의 경우 수리·교체·환불 중 선택
일본	민간 경매점검표	매매 업자	판매자 자율. 보통 3개월/3천km	중대한 하자 발생시 무상수리, 대금감액, 손해배상, 환불 요구 가능(민법 계약부적합책임)