

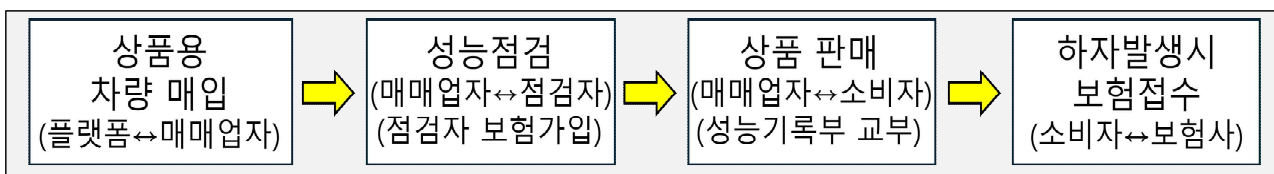
보도시점 : 2026. 8. 6.(목) 12:00 이후 / 배포 : 2026. 8. 5.(수)

안심하고 거래하는 중고차 시장 만든다 「중고차 소비자 보호대책」 추진

- 인터넷 광고시 차량가격, 모든 수수료 포함 총비용 표시제 의무화
- 성능점검 세부 가이드라인 마련, 점검오류 행정처분 등 성능정보 신뢰성 강화
- 현행 성능보험을 판매자 보험으로 통폐합, 환불 확대 등 판매자 보증책임 강화
- 내차팔기 플랫폼 진단오류 보상기준 마련 등 플랫폼 공정거래 질서 확립

- 국토교통부(장관 김윤덕, 이하 국토부)는 중고차 시장에 누적된 낮은 신뢰와 불공정 관행을 개선해 국민 누구나 안심하고 중고차를 거래할 수 있도록 8월 6일 국무총리 주재 제12회 국가정책조정회의 논의를 거쳐 「중고차 소비자 보호대책」을 발표하였다.
- 중고차는 매년 약 250만 대가 거래되고 ‘25년 수출 88만 대를 기록하는 등 우리 경제의 중요 산업이자 신차 구매가 부담되는 청년과 서민의 실생활과 매우 밀접한 시장이지만, 이에 걸맞은 국민의 신뢰는 확보하지 못하고 있다.

< 중고차시장 거래구조 >



- 매매가격의 수수료는 불투명해 소비자의 알권리를 침해하고 있으며, 특히 성능점검 과정에서 발생하는 성능보험료가 소비자에게 전가되고 있다.
- 또한, 중고차 민원의 80%가 성능·상태점검기록부 부실과 관련된 것으로 나타나는 등 점검의 신뢰도가 낮아 이를 믿고 구매한 소비자의 피해가 끊이지 않고 있다. 이는 점검기록부 서식이 과거 차량 기준에 머물러

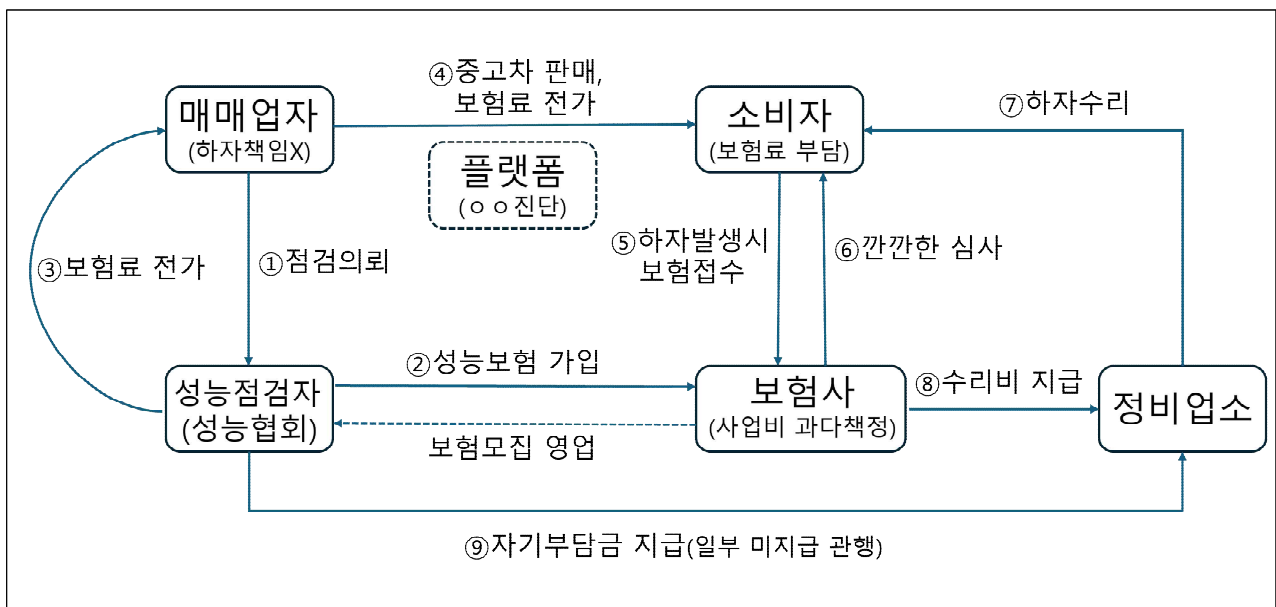
있고 세부적인 점검기준과 점검 오류에 대한 처벌 근거가 미흡하기 때문이다. 특히 '19년 성능보험 도입 이후에는 매매업자와 성능점검자가 하자수리 책임을 보험에 의존하는 구조가 형성되면서 점검 품질을 높일 유인이 약화*되었다. 이로 인해 소비자에게 전가된 보험료가 5년 만에 2.2배로 상승했고, 성능보험이 방만하게 운영되면서 보험료 사업비(이윤 포함)가 44%** (자동차보험료는 16%)에 달하는 상황이다.

* 점검자가 하자를 누락하면 수리 책임이 매매업자→점검자로 이동하므로 매매업자는 느슨한 점검 선호유인 발생, 성능보험료는 소비자에게 전가되므로 점검자는 부실점검 비용부담 적음

** (사업비 항목) 보험 모집수수료, 보험계약 유지관리비, 보험사 운영비 등

- 아울러 차량 구매 후 하자가 발생하면 매매업자는 책임을 회피하고, 성능보험은 육안으로 확인이 어려운 하자를 보상에서 제외되는 등 보상 기준이 소비자 눈높이에 턱없이 부족한 수준이다.

중고차 거래 및 성능보험 처리 절차



- 한편, 최근 많은 국민이 이용하는 내차팔기 플랫폼은 시장지배력을 이용하여 영세 딜러를 상대로 진단오류 손해 전가, 클레임 제기 등을 이유로 서비스 이용을 제한하는 등 일부 불공정한 행태도 나타났다. 매매업계에서는 이러한 비용 부담이 결국 최종 소비자에게 전가될 수 있다는 우려도 제기해왔다.

□ 이에 따라 국토부는 중고차 가격 및 성능·상태정보의 투명성과 신뢰성을 높이고 하자보증책임을 강화하며 플랫폼의 공정거래 질서를 확립할 수 있는 방안을 다음과 같이 마련하였다.

□ (투명한 가격표시제) 매매업자가 중고차를 인터넷 플랫폼에 광고할 때 차량가격 뿐만 아니라 모든 수수료를 포함한 총액 표시를 의무화한다.

□ (성능·상태정보 신뢰성 강화) 점검기록부를 현실에 맞게 개편하고 점검 세부 가이드라인을 마련하여 점검품질을 개선한다. 또한, 침수·사고이력 등 중요항목에 대한 점검오류는 고의 여부와 관계없이 영업정지 등 처분할 수 있도록 한다. 아울러, 점검 수수료 현실화, 점검자 법정 정의 정상화 등* 업계 상생방안도 병행 추진한다.

* (자동차관리법령상 점검자 정의) <현재> 협회 → <개선> 협회의 회원사

□ (판매자의 하자보증책임 강화) 민법(판매자의 하자담보책임), 글로벌 스탠다드(OECD 주요국)에 부합하게 하자보증책임을 매매업자에게 부여하고, 기존에 점검자가 가입했던 성능보험을 매매업자 의무보험으로 통폐합한다. 보장기간과 항목을 늘리고 보험료 부담은 기존보다 낮아질 수 있도록 개선*한다.

* (예) 관계 TF 논의를 통해 보증범위에 제조사 보증항목 제외 등 보험료 인하 방안 마련

○ 또한, 매매업자-성능점검자의 하자 발생률 등 신뢰도 정보를 투명하게 매년 공시하고 이를 토대로 우수사업자를 지정하여 소비자의 선택권을 확대한다. 이를 통해 매매업자가 차량의 품질과 하자를 철저히 관리하도록 유도한다.

○ 아울러, 구매 후 7일 이내 엔진 등 차량 주요장치 하자로 수리비 또는 수리기간이 과도*한 경우 소비자가 매매계약을 해제할 수 있도록 개선한다.

* (예) 수리비가 300만원 이상 & 매매가의 30% 이상이거나 수리기간이 30일 이상인 경우

- (플랫폼 공정거래 질서 확립) 내차팔기 플랫폼의 진단오류로 이용자(딜러·차주 등) 손실 발생 시 플랫폼이 실제 손해액 수준의 보상기준을 마련하도록 하고, 이용자 귀책이 아닌 사유로는 서비스 이용을 제한할 수 없도록 한다. 또한, 플랫폼 기업에 대한 과징금 부과 근거를 도입하고 행정처분 권한에 시·군·구청장 외 국토부장관도 포함한다.
- 제도 개선방안이 시행되면 앞으로 소비자는 추가 수수료 없이 인터넷 광고에 표시된 금액만 지불하고 성능·상태점검기록부를 믿고 중고차를 구매하며, 보증기간 내 하자가 발생하면 판매자에게 수리를 요구할 수 있다.
- 국토부는 위 방안이 조속히 실행될 수 있도록 9월 안으로 관련 법령 개정안을 발의하고 성능·상태점검 및 보험 등 과제별 세부논의를 위한 별도 TF를 구성할 계획이다. 또한, 추가적인 업계 제안 의견 등은 토론회 등 공론화 과정을 거쳐 논의할 계획이다.
- 국토부 김윤덕 장관은 “중고차 시장은 국민 생활과 밀접한 주요 산업임에도 불구하고 거래의 불투명성과 불공정한 관행 등으로 소비자는 물론 성실한 업계 종사자까지 어려움을 겪어왔다”면서,
 - “정부는 낡은 관행과 미비한 제도를 바로잡아 소비자는 안심하고 거래하고 사업자는 정당하게 평가받을 수 있는 ‘공정하고 투명한 중고차 시장’을 만들어 나가겠다”고 밝혔다.

담당 부서	모빌리티자동차국 자동차운영보험과	책임자	과 장 배소명 (044-201-3855)
		담당자	서기관 김세묵 (044-201-3856) 주무관 최혜영 (044-201-3857)

참고1

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 거래관행 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.

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 **깜깜이**로 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 미흡**하여 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*
- * 관계 TF 논의를 통해 보증범위에 제조사 보증항목 제외 등 보험료 인하 방안 마련
- 보험사 보장기준 통일된 가이드라인 마련, 소비자에게 불리한 약관 시정 및 민원 빈발 보험사 검사 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

참고3

기타 세부 개선과제

□ 매매업자 세부수수료 합리화

- 공영주차장 주차비 초과 금지 규정을 삭제하고, 실무에서도 “매도비” 대신 법정용어 “관리비용” 기재, 보험료 별도 표기(소비자 알권리)

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

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

□ 매매업·성능점검업 겸업 금지 : 성능점검 독립성 강화

□ 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(위약금) 부여

- (책임범위) 점검자는 성능점검 관련 도급계약의 수급인으로서 매매업자(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

□ 보험 약관 시정, 보장 기준 명확화

- 동일 시군구 지정 공업사에 3일내 차량 입고 불가시 동일 시군구 내 대체 공업사 지정 또는 차주 선택권 부여 등 약관 개선
- 보험사별 보장범위의 일관성 확보를 위해 기준이 불명확한 사항에 대한 표준 가이드라인 제시(국토부 고시+세부 QA)

□ 내차팔기 플랫폼 공정거래 질서 확립

- 플랫폼이 선택적으로 자체적인 성능정보 서비스를 제공할 수 있도록 법적 근거 신설
- 플랫폼사의 진단평가 오류 보상 합리화, 부당한 불이익 부과 금지 등과 더불어 매매업자 역시 부당감가, 허위 보상청구 행위 금지
- ※ (매매업자 금지행위 추가) 차량 매입시 부당감가 또는 허위 보상청구 목적으로 정비명세서·성능기록부 조작, 하자 거짓연출행위 금지. 위반시 처벌

□ 성능점검장이 없는 격오지(도 지역)에 대한 출장점검 특례 마련

- 해당 시군구에 점검장이 없고 지자체장이 출장점검이 필요하다고 인정 시 출장점검 허용(성능점검 항목은 동일)

□ 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 관리기준 명확화

- **(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 명확화를 위해 매매용 자동차는 전시시설 또는 보관시설에 두고, 전시시설에서만 영업행위를 하도록 규정

□ 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)

□ 중고차 딜러의 결격사유 강화

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

개선 전 (문제 상황)

1 불투명한 매매수수료



2 성능기록부 낮은 신뢰도



3 보상 받기 어려운 성능보험



4 내차팔기 플랫폼에서 딜러의 피해



제도 개선 후 (개선 효과)

1 투명한 가격 표시제

인터넷 광고에 총 지불 금액을 명확하게 표시!

000 중고차



총 지불 금액

1,070만원

차량가격	1,000만원
관리비	40만원
보험료	30만원

* 부가세 포함



추가 비용
없음



항목별
상세 안내



모든 비용
투명 공개

2 신뢰성 높은 성능기록부



성능점검기록부

☒ 엔진	양호
☒ 미션	양호
☒ 주요 골격	양호
☒ 하체/기타	양호

정확한 진단, 신뢰할 수 있는 기록

3 판매자가 책임지고 하자보증

판매자가 가입한 보험으로
하자를 확실하게 책임!



보장기간은
더 길게

보장항목은
더 넓게

4 플랫폼과 매매업계의 상생발전

진단평가는 철저하게
오류보상은 확실하게



플랫폼

개인 딜러

신뢰 기반 거래

거래 활성화

상생과 성장