

요약

- 중고자동차 매매에서 발생하는 소비자피해를 줄이기 위해 다양한 정책이 지속되고 있음
 - 중고자동차 시장은 구매자와 판매자 사이의 자동차 성능·상태에 대한 정보 비대칭으로 소비자 피해가 발생하는 대표적인 시장임
 - 소비자피해 억제를 위해 2001년 「성능점검제도」, 2005년 「성능점검 보증제도」가 도입되었고 2019년에 「자동차 성능·상태점검 책임보험」이 도입됨
 - 「자동차 성능·상태점검 책임보험」은 중고자동차 구매 후 성능·상태점검 사업자가 작성한 「성능·상태점검 기록부」와 실제 성능·상태의 차이로 구매자가 수리할 경우 성능·상태점검 사업자가 가입한 보험회사에서 수리비를 보상하는 의무보험임
- 「자동차 성능·상태점검 책임보험」 도입 이후에도 「성능·상태점검 기록부」와 실제 성능·상태의 차이로 인한 소비자 피해는 지속되는 것으로 보임
 - 책임보험 손해율은 상승 추세이고 손해율이 100% 이하인 성능·상태점검 사업자의 비중은 줄어드는 반면 손해율이 150% 이상인 사업자의 비중은 늘어나고 있고 손해율 변동성도 확대되고 있음
 - 이는 「성능·상태점검 기록부」와 실제 중고자동차 성능·상태와의 차이가 커지는 것을 의미하는데, 소비자 민원도 2020년 177건에서 2023년 322건으로 증가함
- 중고자동차 매매시장의 특성, 책임보험의 상품 구조도 영향을 미치지만 성능점검 방법에 대한 기준 부재가 「성능·상태점검 기록부」와 실제 성능과의 차이를 확대시키는 원인으로 보임
 - 손해율이 높을수록 보험료 할증률이 높아지지만 보험가입자인 성능·상태점검 사업자가 부담하는 자기부담금은 최대 10만 원에 불과하여, 손해액에 비해 낮은 수준임
 - 국가에서 주관하는 자동차검사와는 다르게 중고자동차 성능·상태점검 관련 세부 기준이 없고 점검 여부를 확인할 수 있는 방법도 없음
 - 자동차 성능·상태점검자는 국토교통부장관이 정하는 「자동차 성능·상태점검」 방법에 따라야 한다고 규정(자동차관리법 시행규칙 별지 제82호)하고 있지만 세부 방법은 마련되어 있지 않음
- 자동차 성능·상태점검자 기준 마련과 책임보험 개선 방안 등이 모색될 필요가 있음
 - 자동차 성능·상태점검과는 다르게 국가에서 정기적으로 시행하는 자동차검사는 검사기준 및 방법을 법률에 규정하고 있고, 검사형태 관리를 위해 검사하는 장면을 CCTV로 촬영하여 2년간 보존하도록 규정하고 있음
 - 장기적으로 도덕적 해이를 억제할 수 있는 「자동차 성능·상태점검 책임보험」 상품구조 개선이 필요함

1. 검토 배경

○ 중고자동차 매매에서 발생하는 소비자 피해를 줄이기 위해 다양한 정책적 노력이 지속되고 있음

- 중고자동차 시장은 구매자와 판매자 사이에 중고자동차 품질에 대한 정보비대칭성으로 소비자피해가 발생하는 대표적인 시장으로 부실한 성능점검, 허위고지 등 소비자불만이 만연한 시장임
- 소비자피해를 줄이기 위해 「성능점검제도」가 2001년 도입되었고 2005년에는 중고자동차 매매업체 및 성능점검자의 성능·상태점검에 허위 또는 오류가 있는 경우 매수인에 대하여 책임을 지는 「성능점검 보증제도」가 도입됨⁸⁾
 - 보증제도 도입 당시에는 성능점검 기록부의 점검항목, 용접수리 및 교환 여부 등에 대해 점검오류로 판명되었을 경우, 성능점검자(또는 매매업자)가 매수인의 차량을 무상으로 수리해 주거나 수리비를 보상하였음
 - 자동차 성능상태를 허위로 점검하거나 고지한 경우 2년 이하의 징역 또는 500만 원 이하의 벌금(자동차관리법 제80조)을 받음
- 2019년에는 성능·상태점검의 허위 또는 오류로 인한 손해를 보상하는 「자동차 성능·상태점검 책임보험」이 도입되어, 성능·상태점검 사업자가 보험에 가입하고 보험회사가 손해를 보상함
 - 중고자동차 구매 시점에 소비자가 확인한 성능점검 기록부와 구매 이후 중고자동차의 성능에서 차이가 있을 경우 발생한 손해(수리비)를 보상하는 법률상 의무보험임(자동차관리법 제58조의 4)
- 책임보험 도입 이후에도 보증범위 명확화 등 다양한 제도개선이 있었음
 - 자동차관리법 개정으로 점검오류를 증명하기 어려운 항목에 문제가 발생한 경우 분쟁이 빈발하여 보증범위 책임 소재가 명확한 항목으로 정비하였음(자동차관리법 제58조의4제1항 및 동법 시행규칙 제120조제2항)
 - 친환경차 보급이 확산되면서 점검대상에 전기차 배터리 등이 포함됨
 - 2023년 11월에는 성능상태 점검자의 전문성 제고를 위한 교육강화 관련 규정을 정비함

○ 그러나 「자동차 성능·상태점검 책임보험」의 손해율은 높아지고 소비자민원은 증가하고 있어 중고자동차 매매와 관련된 소비자 피해가 지속되는 것으로 보임

- 손해율은 2022년 6월 말 97.4%에서 2024년 6월 말 146.8%로 높아졌고, 민원 건수는 2020년 177건에서 2023년 322건으로 높아짐

○ 본고에서는 「자동차 성능·상태점검 책임보험」의 현황을 검토하고 제도개선 방안을 모색하고자 함

- 성능·상태점검 책임보험을 제공하는 보험자(Insurer)와 주무부처의 신뢰 훼손으로 이어질 수 있고 소비자 피해가 커질 수 있음

8) 자동차관리법 시행규칙 제120조 제3항: 제1항에 따른 고지에는 자동차 성능·상태점검 내용에 허위 또는 오류가 있는 경우 계약 또는 관계 법령에 따라 자동차매매업자 및 자동차 성능·상태점검자가 매수인에 대하여 지는 책임 등에 관한 사항이 포함되어야 한다.<개정 2005. 2. 5., 2018. 11. 23., 2023. 6. 9.>

- 「자동차 성능·상태점검 책임보험」 손해율, 소비자 민원을 분석하여 책임보험 현황을 검토하고 정기적으로 시행하는 자동차검사의 관리 기준과 비교함

2. 자동차 성능·상태점검 책임보험 현황

- 중고자동차 구매자가 매매업자가 제공한 해당 차량의 「성능·상태점검 기록부」와 중고자동차의 실제 성능·상태와의 차이로 수리를 하는 경우 수리비를 성능·상태점검자가 가입한 보험회사에서 보상하는 의무보험임
 - 2019년 6월 중고자동차 거래의 투명성 제고를 목적으로 도입되었는데 자동차관리법 제58조의 4에 근거함⁹⁾
 - 중고자동차 인도일 30일 이상 또는 주행거리 2,000km 이내인 경우에 한하여 소비자가 중고자동차를 수리한 경우 수리비를 보험개발원의 자동차보험 차량기준가액표에서 정한 가액 또는 1억 원 중 낮은 금액 한도로 보상함
 - 중고자동차 매매업자는 기록부를 성능·상태점검자(책임보험 계약자이자 피보험자)에 의뢰하고 중고자동차 가격에 반영된 수수료와 보험료를 피보험자에게 지급하기 때문에 실질적으로 보험료는 소비자가 부담하는 구조임
- 2019년 6월 도입된 「자동차 성능·상태점검 책임보험」 평균 손해액은 2022년 179.4백만 원에서 208.0백만 원으로 높아짐
 - 경과손보험료는 2022년 6월 평균 161.5백만 원에서 2024년 6월 150.0백만 원으로 소폭 감소하였으나, 손해율은 2022년 6월 말 82.0%에서 2023년 6월 말 262%, 2024년 6월 말 118.8%로 높아짐
 - 2023년 일부 업체의 손해율이 1,768%, 23,211.6%로 확대되어 손해율 평균과 표준편차가 크게 확대됨

〈표 1〉 중고자동차 성능·상태점검 책임보험 현황

(단위: 개, 백만 원, %)

구분	업체 수	평균 경과손보험료	평균 손해액	손해율 평균	손해율 표준편차	최대
2022년 6월	241	161.5	179.4	82.0	80.0	629.3
2023년 6월	255	150.1	186.1	261.9	1,635.8	24,211.6
2024년 6월	278	150.0	208.0	118.8	155.5	1,605.6

자료: 보험개발원

- 자동차 성능·상태점검자의 도덕적 해이를 억제하기 위한 책임보험 할인·할증제도가 2020년 6월 1일부터 도입되었으나 손해율 상승세는 지속되고 있음
 - 손해율에 따라 보험료를 할인 혹은 할증하는 제도로 취지는 사업자의 성실한 성능·상태점검을 촉진하고 사업자들과 사이의 보험료 부담의 공정성을 높이기 위함으로, 성능점검을 성실하게 수행한 사업자는 최대 50%의 보험료 할인을 적용받고 그렇지 않을 경우에는 보험료를 할증함

9) 자동차관리법 제58조의 4(자동차 성능·상태점검자의 보증 책임) ① 자동차 성능·상태점검자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 성능·상태점검 내용에 대하여 보증하여야 한다. ② 자동차 성능·상태점검자는 제1항에 따른 보증에 책임을 지는 보험에 가입하여야 한다.

○ 손해율의 변동성도 커지고 손해율이 높은 업체들의 경과보험료와 손해액 규모가 커지는 것으로 나타나 「자동차 성능·상태점검 기록부」와 실제 성과와의 차이가 커지는 것으로 나타남

- 손해율이 100% 미만인 업체 비중은 50%를 초과하고 있지만 2022년부터 2024년까지 줄어드는 반면 150% 미만, 200% 미만, 200% 이상인 업체 비중은 높아지고 있음
- 손해율의 표준편차가 손해율 100% 미만인 그룹에서는 32%에서 37%로, 150%~200% 미만인 그룹에서는 12%에서 15%, 200% 이상인 그룹에서는 117%에서 271%로 높아짐
- 손해율 150% 이상인 그룹에서 평균 경과보험료와 손해액은 높아지는 반면, 손해율 150% 미만 그룹에서는 감소하는 것으로 나타남

〈표 2〉 자동차 성능·상태점검 책임보험 손해율 표준편차와 평균 경과보험료, 손해액 분포

(단위: %, 백만 원)

손해율 구분	변수 구분	2022.6	2023.6	2024.6
100% 미만	비중	69.3	58.0	54.0
	손해율 표준편차	32.4	34.2	36.9
	평균 경과보험료	109.7	99.1	73.2
	평균 손해액	72.9	73.1	54.8
100~150% 미만	비중	18.7	21.2	20.1
	손해율 표준편차	13.9	12.4	14.2
	평균 경과보험료	327.0	280.1	266.8
	평균 손해액	408.5	337.2	328.0
150~200% 미만	비중	6.2	8.6	13.3
	손해율 표준편차	11.7	12.6	15.3
	평균 경과보험료	280.6	217.2	299.8
	평균 손해액	496.1	393.2	510.3
200% 이상	비중	5.8	8.2	12.6
	손해율 표준편차	117.3	4,529.0	271.4
	평균 경과보험료	119.9	119.7	133.9
	평균 손해액	374.0	315.4	355.2

자료: 보험개발원

3. 중고자동차 성능·상태점검 관련 민원

○ 책임보험 도입 이전에도 중고자동차 매매 관련 소비자 피해의 대부분은 「성능·상태점검 기록부」와 관련이 있음

- 소비자보호원에 따르면 2009년 1월부터 2012년 6월까지 접수된 중고차 관련 소비자피해 1,480건 가운데 1,200건이 「성능·상태점검 기록부」의 점검 내용이 실제 차량 상태와 다르다는 피해 사례임

〈표 3〉 2012년 소비자보호원에 접수된 중고차 관련 피해 건수와 비중

(단위: 건수, %)

피해유형	2009	2010	2011	2012 상반기	합계
중고차 관련 피해유형 전체 건수	256	459	510	255	1,480
「성능·상태점검 기록부」 내용이 실제 차량상태와 상이	222 (86.7)	367 (80.0)	413 (80.1)	198 (77.7)	1,200 (81.2)
1. 성능불량	132 (59.5)	203 (55.3)	241 (58.4)	109 (55.1)	685 (57.1)
2. 사고차량 미고지 또는 축소 고지	46 (20.7)	92 (25.1)	107 (25.9)	58 (29.3)	303 (25.3)
3. 주행거리 차이	39 (17.6)	63 (17.2)	51 (12.3)	21 (10.6)	174 (14.5)
4. 침수차량 미고지	5 (2.3)	9 (2.5)	14 (3.4)	10 (5.1)	38 (2.3)

주: 「성능·상태점검 기록부」 내용이 실제 차량상태와 상이의 괄호 안은 전체 건수 대비 비중이고 성능불량, 사고차량 미고지 또는 축소 고지, 주행거리 차이, 침수차량 미고지 하단의 괄호 안은 성능·상태점검 기록 건수 대비 비중임
 자료: 한국소비자보호원(2012), 「중고차 성능점검 제도의 문제점 및 개선방안 조사」, 시장조사국 거래조사팀

○ 자동차 성능·상태점검 책임보험 관련 소비자 민원 건수도 증가하고 있음

- 금융감독원에 접수된 상위 6개 보험회사에 대한 성능·상태점검 책임보험 민원은 2020년 177건에서 2023년 322건으로 높아졌고, 2024년 5월까지 117건이 접수됨

〈표 4〉 연도별 상위 6개 사 민원 합계

(단위: 건수)

구분	2020	2021	2022	2023	2024. 5월
상위 6개 사 합계	177	192	283	322	117

주: 상위 6개 사는 삼성, 현대, KB, DB, 메리츠 등임
 자료: 금융감독원

○ 과거 성능·상태점검 관련 보증책임에 따른 보상요구 및 이행 관련 분쟁은 중고차 판매자와 성능점검업체 사이의 책임전가와 회피가 대부분이었음

- 중고자동차 구매자는 차량에 문제가 있을 경우 판매자에게 먼저 연락하지만 판매자는 성능·상태점검기록부에 이상이 없는 것으로 기재되어 있으면 성능·상태점검업체에 책임을 전가하였음
- 성능·상태점검업체는 소비자의 보상요구에 대해 보증범위 해당 여부를 들어 책임을 회피함
- 중고자동차 판매자와 성능·상태점검업체의 책임전가와 회피로 소비자 불만과 중고자동차 시장의 비효율이 지속되었고, 이러한 문제를 회피하기 위해 책임보험을 도입한 것으로 보임

- 최근 발생하는 소비자 민원의 대부분은 보험금 지급 등 보상절차에서 발생하는 민원인데, 누유여부 혹은 부품의 마모로 인한 문제 등에서 주로 발생함
 - 누유여부가 민원에서 차지하는 비중이 높는데, 누유(해당 부위에서 오일이 맺혀서 떨어지는 상태)와 미세누유(해당 부위에 오일이 비치는 정도)에 기준이 다를 수 있고 차량 매매 이후 미세누유가 누유로 심화될 수 있어 성능·상태점검 기록부와 차량상태가 다를 수 있음
 - 성능·상태점검 기록부에 미세누유로 표기된 경우 보증범위의 부품이 고장난 경우에 한해서 보상하는데 반해, 누유로 표기된 경우 보증범위의 부품 고장 시 보상하지 않음
 - 2021년 한국소비자보호원의 중고자동차 성능·상태점검 안전실태 조사 결과 동력조향 작동 오일 누유 여부가 성능·상태점검 기록부와 불일치한 것으로 나타남¹⁰⁾
 - 누유 여부 확인을 위한 검사비, 주행 중 발생하는 변속기 충격 혹은 소음, 소모성 부품의 마모로 인한 문제 등에서도 민원이 발생함

〈그림 1〉 「자동차 성능·상태점검 책임보험」의 보험사고 유형

<p>① 성능·상태점검 기록부와 해당 보증차량의 성능상태가 상이하고 성능상태가 상이한 항목이나 해당품목의 기능 이상으로 차량 정비업소에서 수리한 경우(수리 불능으로 동등한 성능·상태로 교체하는 것을 포함)</p> <p>※ 보증범위 내 부품에 한정하며, 보증범위 내 부품의 일부일 경우에도 소모성 부품 또는 일반적인 자동차 검사 방법으로 점검이 불가능한 경우 원칙적으로 보증범위에서 제외함</p> <p>② 성능점검 기록부와 해당 보증 차량의 외판부위, 주요 골격부위, 동일성, 용도변경 항목의 성능·상태가 상이한 경우</p> <p>③ 성능점검 기록부와 해당 보증 차량의 튜닝 항목의 성능·상태가 상이한 경우</p>
--

자료: 국토교통부(2020. 10. 27), 「자동차 성능상태점검 책임보험 Q&A」

- 주행 중 발생하는 충격, 소음 등은 객관적으로 입증하기가 어려워 보증범위에 포함되지 않았지만 소비자들의 민원 비중은 높은 편임
 - 2023년 1월부터 5월까지 금융감독원에 접수된 국내 대형손해보험회사의 민원 51건 가운데 17건이 미션충격(12건)과 소음(5건) 관련 민원임

4. 제도개선 방안

- 자동차 성능·상태점검 책임보험은 오랫동안 지속된 중고자동차 품질 관련 소비자 피해를 줄이기 위해 도입되었으나 손해율은 높아지고 손해율이 높은 업체 비중이 늘어나고 있음
 - 중고자동차 품질 관련 소비자 민원의 대상이 성능·상태점검 사업자와 중고자동차 판매자에서 책임보험을 판매하고 있는 손해보험회사로 전환된 것에 불과한 것으로 보임
 - 「자동차 성능·상태점검 책임보험」의 손해율을 분석한 결과, 손해율이 높은 사업자의 규모가 커지고 손해율이 더 높

10) 한국소비자원(2021. 6), 「중고자동차 성능·상태점검 안전실태조사」

아지고 있어 성능·상태점검 기록부와 실제 상태와의 차이가 큰 업체에서 더 악화되는 것으로 나타남

- 중고자동차 매매시장의 특성도 있지만 책임보험의 상품구조, 성능점검 방법에 대한 기준 부재가 「성능·상태점검 기록부」와 실제 성능과의 차이를 발생시키는 원인으로 보임
 - 자동차 성능점검 업체(자동차관리법 시행규칙 제120조 1항), 성능점검자의 자격요건(동법 시행규칙 제120조 2항), 성능점검장의 시설 및 장비(동법 시행규칙 제120조 2항) 등이 규정되어 있지만 국가에서 주관하는 자동차검사와는 다르게 성능·상태점검 관련 세부 기준이 없고 점검 여부를 확인할 수 있는 방법도 없음
 - 한국도로교통공단에서 정기적으로 시행하는 자동차검사는 검사기준 및 방법을 법률에 규정하고 있고(자동차관리법 시행규칙 제73조 별표15 참조), 검사행태 관리를 위해 검사하는 장면을 CCTV로 촬영하여 2년간 보존하도록 규정하고 있음(자동차관리법시행규칙 제80조의 3)
- 성능·상태점검 기준 마련과 점검 행태 관리를 위한 제도개선이 시급한 것으로 보임
 - 자동차 성능·상태점검자는 국토교통부장관이 정하는 자동차 성능·상태점검 방법에 따라야 한다고 규정(자동차관리법 시행규칙 별지 제82호)하고 있지만 세부 방법은 마련되어 있지 않음
 - 정기 자동차검사 수준에 부합하는 자동차 성능·상태점검의 세부 검사기준 마련과 검사 장면을 CCTV로 촬영하고 일정 기간 동안 보존하는 방안 마련을 검토할 필요가 있음
- 「자동차 성능·상태점검 책임보험」의 상품구조에 대한 검토가 필요함
 - 손해율이 높을수록 성능·상태점검 사업자의 보험료에 할인할증이 적용되지만 「자동차 성능·상태점검 책임보험」의 보상 서비스(수리비)는 중고차 구매자가 받는 구조이기 때문에 「성능·상태점검 기록부」와 실제 성능의 차이에 대한 성능·상태점검 사업자의 책임이 제한적임
 - 보험계약자인 성능·상태점검 사업자가 부담하는 자기부담금은 각 보험사고 유형별로 최대 10만 원으로 정해져 있는데, 자기부담금 개선(정률제 도입) 등의 방안을 검토할 필요가 있음
 - 보험개발원에 따르면 2020년 상반기 건당 평균 손해액은 109만 원, 최대 손해액은 2~3천만 원 수준인데(〈표 5〉 참조) 자기부담금은 10만 원에 불과함

〈표 5〉 자동차 성능·상태점검 책임보험 사고 건수 및 손해액 관련 통계

(단위: 건수, %, 만 원)

구분	사고 건수	사고율	평균 손해액	최대 손해액
국산차	3,948	1.0	74	2,151
외산차	1,542	2.1	194	3,774

자료: 보험개발원 보도자료(2020. 6. 1), “〈자동차 성능·상태점검 책임보험〉 할인·할증제도 조기 도입을 통한 소비자 부담 완화”

〈그림 2〉 자동차관리법시행규칙

제73조(자동차의 검사기준 및 방법) 법 제43조제1항의 규정에 의한 자동차의 검사는 자동차검사대행자 및 법 제45조제1항의 규정에 의한 지정정비사업자(이하 "지정정비사업자"라 한다)가 시설·장비·기술인력 및 기타 필요한 설비를 갖춘 곳(이하 "자동차검사시설"이라 한다)에서 실시하며, 검사기준 및 방법은 별표 15와 같다. 다만, 국토교통부장관은 자동차검사대행자로 하여금 다음 각호의 지역에 대하여 국토교통부장관이 정하는 방법에 의하여 자동차의 출장검사(이동식 검사장비에 의한 검사를 포함한다. 이하 같다)를 하게 할 수 있다. <개정 2008. 3. 14., 2010. 2. 18., 2013. 3. 23.>

제80조의3 (검사장면의 영상관리) ① 자동차검사대행자 및 지정정비사업자는 법 제43조제1항제2호에 따른 정기검사를 실시하는 경우에는 정기검사의 실시장면을 촬영하고 촬영된 검사장면을 2년간 보존하여야 한다. 다만, 촬영된 검사장면을 자동차검사 전산정보처리조직에 입력하는 경우에는 그러하지 아니하다. <개정 2010. 2. 18., 2017. 10. 26.>

② 자동차검사대행자 및 지정정비사업자는 제1항에 따라 정기검사의 실시장면을 촬영하는 경우에는 등록번호판이 포함된 자동차의 앞면 및 뒷면 전체를 촬영해야 한다. 이 경우 앞면은 검사진로로 진입할 때에, 뒷면은 검사진로로부터 진출할 때에 각각 촬영해야 한다. <개정 2021. 10. 14.>

③ 제2항에도 불구하고 제81조제1항에 따른 재검사 중 자동차검사대행자 및 지정정비사업자의 육안으로 적합 여부 판정이 가능한 재검사의 실시장면을 촬영하는 경우에는 등록번호판이 포함된 자동차의 앞면 또는 뒷면 전체를 선택하여 촬영할 수 있다. <신설 2023. 5. 25.>

④ 자동차검사대행자 및 지정정비사업자는 제1항 단서에 따라 촬영된 검사장면을 자동차검사 전산정보처리조직에 입력하는 경우 등록번호판의 등록번호가 식별될 수 있도록 선명한 화질의 검사장면을 전송해야 한다. <신설 2021. 10. 14., 2023. 5. 25.>