

국토교통부, 「중고차 소비자 보호대책」 발표 – 중고차 매매업자 중심의 하자책임구조 개편 등 중고차매매 생태계에 중대한 변화 예고

2026.08.20

국토교통부는 2026년 8월 6일 국무총리가 주재하는 제12회 국가정책조정회의의 논의를 거쳐 관계부처 합동으로 **중고차 소비자 보호대책** (이하 "**본건 대책**")을 발표하였습니다. 중고차는 매년 약 250만대가 거래되어 거래대수 기준 신차의 약 1.5배에 달하는 시장을 형성하고 있으나, 거래의 투명성이나 신뢰도 부족으로 소비자의 불신이 누적되어 왔습니다. 본건 대책은 이러한 상황을 개선하기 위해 마련된 것으로 i) 매매가격 투명성 개선, ii) 성능·상태점검 신뢰도 제고, iii) 판매자(자동차매매업자)의 하자보증책임 강화, iv) 내차팔기 플랫폼의 공정 거래 질서 확립을 주요 내용으로 하고 있습니다.

국토교통부는 본건 대책이 조속히 실행될 수 있도록 **2026년 9월 안으로 관련 법률의 개정안을 발의**하고, 성능·상태점검 및 보험 등 과제별 세부 논의를 위한 별도 TF를 구성하며, 토론회 등 공론화 과정을 거쳐 업계 및 소비자의 의견을 수렴할 계획임을 밝혔습니다. 본건 대책의 주요 내용은 아래와 같습니다.

1. 주요 내용

구분	주요 내용
매매가격 투명성 개선	• (총액표시 광고 의무화) 인터넷 광고 시 차량가격뿐만 아니라 관리비용, 알선수수료, 등록신청 대행 수수료, 보험료 등 모든 수수료를 포함한 최종 소비자부담가격의 표시를 의무화(제세공과금만 제외)하고, 광고에 공시되지 않은 비용의 수취를 금지 • (세부수수료 합리화) 실무상 "매도비" 대신 법정 용어인 "관리비용"을 사용하도록 하고, 매매업자 본인 소유 차량 판매 시 알선수수료 청구 금지를 명시하며, 보험료는 총액에 반영하되 소비자 알권리 보장 및 세금(취득세·부가세) 증가 방지를 위해 별도 표기
성능·상태점검 신뢰도 제고	• (평판 공시) 매매업자·성능점검자의 보험 사고율·손해율 및 보험료 할인·할증률을 카365홈페이지, 성능기록부 및 광고에 게재하고, 우수사업자 지정제 도입 • (법정 점검기준 마련) 협의체를 구성하여, 성능점검 기준·절차를 강화한 후 이를 국토교통부 고시로 법정화(예컨대, 하부 언더커버 분리 후 점검/주행테스트 실시, 도막 두께 측정 및 표시

	기준 마련 등) • (점검기록부 개선) 협의체를 구성하여, 성능점검 기록항목 확대 및 모호한 항목 개선, 사진 촬영 항목 확대, 전기차·하이브리드·화물차 전용 서식 신설, 보험이력·정비이력 첨부 의무화 등을 반영하는 내용으로 개선 • (점검오류 제재 강화) 침수·사고이력 등 중요항목 점검오류에 대하여 고의·과실을 불문하고 과징금·사업정지 등 행정처분을 신설(다만 의무 위반을 탓할 수 없는 정당한 사유가 있는 경우 처분 제외)하고, 매매업자의 거짓점검 요구에 대한 행정처분 신설, 매매업자-성능점검자 간 담합 방지 위해 성능점검자의 자진신고시 감면(리니언시) 제도 도입 • (점검 여건 개선) 성능점검업을 자동차관리사업에 편입하여 법적 지위 강화(신고제 → 등록제), 매매업과 성능점검업의 겸업 금지, 점검 수수료 가이드라인 마련
판매자의 하자보증책임 강화	• (중고차 레몬법 도입) 중고차(10년/20만km 이하) 구매 후 7일 이내에 차량 주요장치의 하자로 인한 수리비(예: 300만 원 이상 및 매매가의 30% 이상) 또는 수리기간(예: 30일 초과, 부품 공급 차질 시 최대 10일 연장)이 과도한 경우 계약해제를 허용하고 매매금액과 부대수수료를 반환. 다만 하자 위험을 감안한 자가 판매 등 합리적 사유를 구체적으로 기재한 특약(자필 또는 빨간색 글자로 작성한 경우에 한하여 효력 인정)으로 배제 가능 • (하자담보책임 배제 특약 제한) 매매업자의 민법상 하자담보책임(민법 제580조)을 배제하는 특약을 원칙적으로 금지 • (매매업자 보증책임제) 기존 성능점검자의 성능보험을 통합·확장한 매매업자 의무보험을 도입하여 보험가입 및 보험료 부담 주체를 매매업자로 전환하고, 보장기간·항목 확대. 자기부담금 인상(수리비의 10%) 및 납부 의무화, 할인·할증폭 확대 등 도덕적 해이 방지 장치 병행 • (성능점검자의 책임) 점검오류에 대하여 매매업자(도급인)에 대한 손해배상책임(민법 제667조)을 적용하고, 고의·과실 없음을 입증하지 못하는 경우 점검비의 5배 이내에서 위약금을 지급하도록 약정 근거 마련 • (보험사 보장 관리 강화) 보장기준 표준 가이드라인 마련(국토교통부 고시), 정비업소 선택권 확대와 부품 기준 개선(5년/10만km 이내 중고차에 대한 정부 인증 재생품·품질인증부품 우선 사용) 등 소비자에게 불리한 약관 시정, 민원 빈발 보험사에 대한 감독 강화
내차팔기 플랫폼 공정거래 질서 확립	• (진단평가 합리화) 플랫폼이 자체적인 성능정보 서비스를 제공할 수 있는 법적 근거를 신설하되, 진단방식·기준은 성능점검을 준용 • (보상 합리화) 진단평가 오류로 피해 발생 시 환불, 무상수리 또는 실제 피해액 수준의 보상기준 마련 • (부당한 불이익 금지) 이용자의 귀책이 아닌 사유(클레임 제기 등)로 인한 계정 제한을 금지하고, 제한 시 사전통지 및 이의신청 절차 도입. 매매업자의 부당감가·허위 보상청구 목적의 정비명세서·성능기록부 조작 등 행위도 금지 • (관리감독 강화) 플랫폼에 대한 과징금 부과 근거를 신설하고, 행정처분권자에 시·군·구청장 외 국토교통부장관 추가
기타 개선사항	• 성능·상태점검자의 정의를 "설립된 단체(협회)"에서 "단체의 회원(사)"로 변경하고, 성능점검장이 없는 격오지에 대한 출장점검 특례 마련 • 판매용 자동차의 앞면번호판 분리·보관 의무 폐지, 전시시설 외 별도 보관시설의 설치·운영 허용, 매매용 자동차 관리 부실에 대한 과징금 상향 • 중고차 딜러(종사원)의 결격사유를 "자동차관리법 위반으로 형사처벌을 받은 자"까지 확대

2. 시사점

본건 대책의 핵심은 2019년 성능·상태점검 책임보험(이른바 "**성능보험**") 도입 이후 유지되어 온 **성능점검자 중심의 하자책임 구조를, 거래의 당사자이자 민법상 하자담보책임의 주체인 매매업자 중심으로 전면 재편**하는 데 있습니다. 이는 OECD 주요국의 입법례에 부합하는 방향이나, 매매업계는 물론 성능점검업계, 보험업계, 중고차 플랫폼 등 중고차 유통 생태계 전반의 사업구조와 비용부담 구조에 상당한 변화를 가져올 것으로 예상됩니다.

다만 본건 대책은 정책 방향을 제시한 것으로서 주요 과제의 대부분은 자동차관리법 등 관련 법률의 개정을 전제로 하고 있습니다. 국토교통부가 2026년 9월 안으로 관련 법률의 개정안 발의를 예고한 만큼 관련 기업들은 조만간 발표될 개정안의 내용 및 그 후속 법제화 절차를 주시할 필요가 있습니다. 한편, 법률 개정이 올해 안에 마무리되더라도 그 이후의 하위법령 정비와 보험상품 개발 등 준비기간을 고려하면 본건 대책이 실제로 시행되기까지는 상당한 시일이 더 소요될 수 있습니다.

본건 대책은 일차적으로 중고차 매매업계를 주요 규율 대상으로 하고 있지만, 자동차 제작사·수입사가 영위하는 인증중고차 사업도 중고차 매매업에 해당하므로 본건 대책에 직접적인 영향을 받게 됩니다. 따라서 인증중고차 사업을 영위하는 자동차 제작사·수입사 또한 본건 대책에 따라 광고 표시, 계약서 양식, 하자 처리 프로세스 전반에 걸쳐 정비가 필요합니다. 또한 본건 대책에 포함된 매매업자의 의무보험 가입과 보험수리 시 정부 인증 대체부품 우선 사용 등은 인증중고차 사업자가 현재 제공하고 있는 품질보증 서비스와 겹치거나 상충하는 측면이 있으므로 이에 관한 사항은 추후 관계기관 TF에서 논의가 이루어질 것으로 보입니다.

그 밖에 (i) 매매업계는 보험료 부담과 환불 의무에 대응한 판매 실무의 정비가, (ii) 성능점검업계는 등록제 전환·겸업 금지 및 무과실 제재에 대비한 점검 품질관리 체계의 정비가, (iii) 보험업계는 통합 보험상품의 재설계와 약관 마련이 각각 요구됩니다. 특히 (iv) 내차팔기 플랫폼 업계의 경우, 그동안 진단평가가 자율적인 서비스로 제공되어 자동차관리법상 성능점검 체계 밖에 있었던 것과 달리, 본건 대책은 진단평가에 법적 근거를 부여하면서 그 방식과 기준은 성능점검을 준용하도록 하고, 진단오류에 대한 보상기준 마련과 부당한 계정 제한을 금지하며, 과징금 부과 근거 신설 및 행정처분권자에 국토교통부장관 추가를 예정하고 있다는 점을 주목할 필요가 있습니다. 이는 약관에 기초한 자율적 규율에서 직접적인 행정규제의 대상으로 전환되는 의미가 있으므로, 진단 방식·기준, 보상 및 계정 관리에 관한 약관과 프로세스 전반에 대한 선제적인 점검이 필요합니다.

이처럼 본건 대책은 중고차 유통의 전 단계에 걸쳐 상당한 영향을 미칠 것으로 예상되므로, 관련 사업자로서는 개정안의 구체적인 내용과 TF 논의 경과, 하위법령 정비 동향을 지속적으로 모니터링하면서 입법예고 및 공론화 과정에서 의견을 개진할 기회를 적극 활용할 필요가 있을 것입니다.

관련구성원

이용우

대표변호사

02-316-4007

ywlee@shinkim.com

이지연 (Kelly J. Lee)

외국변호사

02-316-1674

klee@shinkim.com

이혜정

이호준

변호사

02-316-1719

hjelee@shinkim.com

강영일

고문

02-316-4043

yikang@shinkim.com

변호사

02-316-2863

hojlee@shinkim.com

이광범

고문

02-316-4281

kblee@shinkim.com