

성과감사

감 사 보 고 서

－ 이륜자동차 관리실태 －

2021. 6.

감 사 원

목 차

I . 감사실시 개요	1
II . 이륜자동차 현황 및 관리실태	3
III. 감사결과	13
1. 감사결과 총괄	13
2. 이륜자동차 관리제도 분야	14
3. 이륜자동차 환경관리 및 단속 분야	28
4. 이륜자동차 배달산업 안전관리 분야	47
[별표]	66

표 목 차

[표 1] 분야별 감사 중점	2
[표 2] 관계 법령상 이륜자동차 구분	4
[표 3] 자동차 및 이륜자동차 면허 비교	4
[표 4] 연도별·규모별 이륜자동차 사용신고 현황	5
[표 5] 자동차 차종별 등록·신고 현황	5
[표 6] 연도별 전체 교통사고 현황	6
[표 7] 연도별 이륜자동차 교통사고 현황	6
[표 8] 교통사고 치사율 현황(2020년)	7
[표 9] 교통사고 차량 운전자 연령대별 현황(2020년)	7
[표 10] 국민권익위원회 이륜자동차 관리제도 개선방안 주요 내용	8
[표 11] 도로이동오염원의 일산화탄소 배출량(2017년 기준)	10
[표 12] 환경인증서 발급건수	11
[표 13] 생활물류법상 안전 관련 주요 내용	12
[표 14] 산재보험 제도개선 내용	12
[표 15] 부처별·분야별 지적사항	13
[표 16] 이륜자동차 및 일반자동차 관리제도 비교	15
[표 17] 이륜자동차관리정보시스템 용역비 현황	16
[표 18] 자동차 검사·정비제도 비교	18
[표 19] 이륜자동차 관리제도 개선방안 연구용역 결과	19
[표 20] 차량적 요인에 따른 이륜자동차 교통사고 현황(2006~2015년) ..	20
[표 21] 이륜자동차 불법개조 단속 현황	20
[표 22] 이륜자동차 신고사항 누락 및 오기재 등 현황	24
[표 23] 이륜자동차 배출가스 정기검사 대상 및 오류 현황	25
[표 24] 누락·중복 오류 이륜자동차 정기검사 사전안내 및 검사현황	26
[표 25] 배출가스 및 소음인증 종류	28
[표 26] 수입 및 국내제작 이륜자동차 사용신고 현황	29

[표 27] 이륜자동차 및 일반자동차 장비별 단속 현황	31
[표 28] 이륜자동차 법규위반 단속건수(2018~2020년)	31
[표 29] 점검대상 4개 업체의 총수입 대비 환경 미인증 이륜자동차 현황 ...	34
[표 30] 배출가스 인증시험 결과 부적합 이륜자동차 현황(◎◎)	35
[표 31] 제작당시와 수입당시의 배출허용기준 비교(★★)	36
[표 32] 환경 미인증 이륜자동차의 사용신고 현황	36
[표 33] 부적합 이륜자동차에 대한 인증생략서 발급 현황	39
[표 34] 무보험 이륜자동차에 의한 교통사고 피해 현황	45
[표 35] 배달산업 규모	47
[표 36] 교통사고 사망자 상해부위 비교(2019년)	50
[표 37] 이륜자동차와 일반자동차의 교통사고 발생건수 대비 사망자 수 비교 ...	51
[표 38] 연령대별 교통사고 발생 현황(2015~2019년)	51
[표 39] 종사자 자격요건 및 배제사유 등 비교	53
[표 40] 종사자 안전교육 제도 비교	53
[표 41] 일반자동차와 이륜자동차 교통사고 비교	54
[표 42] 배달사업자와 배달종사자 간 불공정 계약내용	57
[표 43] 현행 의무보험 및 임의보험의 범위	58
[표 44] 일반 손해보험과 공제조합 비교	59
[표 45] 일반 보험회사와 공제조합 간 보험료 비교	59
[표 46] 이륜자동차 의무보험 가입 및 보험료 현황(2020년)	60
[표 47] 이륜자동차 배달산업 종사자 수(2020년 12월 기준)	61
[표 48] 유상운송용 및 가정용 이륜자동차 보험 가입 및 보험료 현황 ...	62
[표 49] 플랫폼 종사자 근무 실태	64

그림 목 차

[그림 1] 제작 이륜자동차의 가속 중 소음과 일반 소음 비교	10
[그림 2] 이륜자동차관리정보시스템 구성도	16
[그림 3] 불법개조 이륜자동차 사례	21
[그림 4] 이륜자동차 사용신고 및 환경인증 관련 전산시스템 현황	30
[그림 5] 이륜자동차 배달산업 구조	48
[그림 6] 배달수수료 실시간 변경 현황	56

I . 감사실시 개요

1. 감사 배경 및 목적

이륜자동차는 저렴한 구매비용 및 뛰어난 이동 편의성으로 근거리 이동과 소규모 화물운송 등에 강점이 있어 서민의 교통수단으로 정착되었으며, 특히 최근 코로나-19 사회적 거리두기로 비대면 배달문화가 확산되면서 이륜자동차를 이용한 배달산업이 급성장하고 있다.

그러나 운전자의 불법주행과 관리제도의 미흡 등으로 이륜자동차에 대한 사회적 인식이 좋지 않고, 소음 및 오염물질 배출로 환경 오염도 일으키고 있으며, 최근 배달종사자들의 처우와 교통사고 위험 등의 문제점이 있어 이륜자동차에 대한 정부의 보다 적극적인 관리가 필요하다는 주장이 제기되고 있다.

이에 감사원은 검사·인증 등 이륜자동차 관리체계를 점검하고 배달산업 관리실태를 분석하여 이륜자동차 운행 안전 및 배달종사자 안전망 확충에 기여하고자 2020년 4분기 감사계획에 반영하여 이번 성과감사를 실시하게 되었다.

2. 감사 중점 및 대상

이번 감사는 [표 1]과 같이 국토교통부가 담당하는 이륜자동차 관리제도와 환경부가 담당하는 소음 및 배출가스 인증 등 환경 관리체계 전반을 점검하여 이륜자동차의 운행 안전성과 환경관리의 적정성을 제고하기 위한 제도개선 방안을 마련하는 데 중점을 두었다. 그리고 최근 사회적 관심이 집중되고 있는 배달 산업에 대한 관리실태를 분석하여 배달종사자의 안전망을 확충하고자 하였다.

[표 1] 분야별 감사 중점

이륜자동차 관리제도 분야	■ 이륜자동차 관리체계 전반의 제도적 미비점 점검 및 보완 ■ 이륜자동차관리정보시스템 운영·관리의 적정성
이륜자동차 환경관리 및 단속 분야	■ 이륜자동차 환경인증업무 및 사후관리의 적정성 ■ 이륜자동차 무보험운행 등 단속의 적정성
이륜자동차 배달산업 안전관리 분야	■ 이륜자동차 배달산업 실태분석을 통해 배달종사자 안전망 확충

3. 감사실시 과정

실지감사에 앞서 이륜자동차 관련 제도 현황 및 최근 제기된 문제점을 파악하기 위해 각종 법령과 이륜자동차관리정보시스템 등 전산자료 및 언론보도 등을 수집·분석한 후 감사중점을 정하여 실지감사계획을 수립하였고, 이를 토대로 2020. 11. 19.부터 같은 해 12. 18.까지, 그리고 2021. 1. 25.부터 같은 해 2. 5.까지 총 32일간 7명의 감사인원을 투입하여 국토교통부와 환경부, 경찰청 등을 대상으로 실지감사를 실시하였다.

감사 과정에서 경찰청, 한국교통안전공단 등이 보유한 다양한 전산자료를 종합적으로 분석하여 문제점을 확인하고, 관련 연구기관 전문가, 협회 관계자 등과 유선면담 등 최대한 비대면 방식으로 현장 의견을 수렴하여 감사중점별 실태분석과 개선방향을 검토하는데 활용하는 등 합리적인 개선방안을 모색하였다.

4. 감사결과 처리

국토교통부 등으로부터 감사결과에 대한 답변서를 받는 등 주요 지적사항에 대한 의견을 교환하였고, 이후 감사결과에 대한 내부검토를 거쳐 2021. 6. 3. 감사위원회의의 의결로 감사결과를 최종 확정하였다.

Ⅱ. 이륜자동차 현황 및 관리실태¹⁾

【 범 례 】

이하 다음의 약칭을 사용한다.

[기관명]

- 국토교통부: 국토부
- 고용노동부: 노동부

[법령명]

- 「화물자동차 운수사업법」: 화물자동차법
- 「생활물류서비스산업발전법」: 생활물류법
- 「산업재해보상보험법」: 산재보험법
- 「고용보험 및 산업재해보상보험의 보험료 징수 등에 관한 법률」: 보험료징수법
- 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」: 공정거래법

[기타]

- 산업재해보상보험: 산재보험
- 자동차 등록관청: 등록관청
- 소화물배송대행서비스사업: 이륜자동차 배달산업

1. 이륜자동차의 정의

이륜자동차는 자동차(원동기에 의하여 육상에서 이동하거나 이에 견인되어 육상을 이동할 목적으로 제작한 용구)의 한 종류²⁾로서 「자동차관리법」과 「도로교통법」에서 구분기준을 다르게 정하고 있다.

1) 이 부분은 감사결과 지적된 문제점의 종합적 이해를 돕기 위해 감사대상 업무의 현황을 기술한 것으로, 감사대상기관이 제출한 자료를 바탕으로 작성되었으며 현장조사 등 감사의 방법으로 검증한 내용이 아님

2) 자동차 종류(「자동차관리법」 제3조): ① 승용자동차, ② 승합자동차, ③ 화물자동차, ④ 특수자동차, ⑤ 이륜자동차

즉 「자동차관리법」에서는 이륜자동차를 1인 또는 2인의 사람을 운송하기에 적합하게 제작된 이륜의 자동차로 정의하면서 [표 2]와 같이 배기량에 따라 경형, 소형, 중형, 대형으로 구분하고, 「도로교통법」에서는 배기량 125cc를 초과하면 이륜자동차로, 125cc 이하는 원동기장치자전거로 구분하고 있다.

[표 2] 관계 법령상 이륜자동차 구분

법령	구분		배기량(cc) 및 정격출력(kW) 기준
「자동차관리법」 (국토부 소관)	이륜자동차	대형	260cc 초과(15kW 초과)
		중형	100~260cc 이하(11kW~15kW)
		소형	50~100cc 이하(4kW~11kW)
		경형	50cc 미만(4kW 미만)
「도로교통법」 (경찰청 소관)	이륜자동차		125cc 초과
	원동기장치자전거		125cc 이하(0.59kW 미만)

자료: 관계 법령 재구성

그리고 이륜자동차를 운행하기 위한 면허에는 [표 3]과 같이 1·2종 보통, 2종 소형, 원동기장치자전거(만 16세 이상 취득 가능) 면허가 있으나, 배기량 125cc 초과 이륜자동차를 운행하기 위해서는 반드시 2종 소형면허를 소지하여야 한다.

[표 3] 자동차 및 이륜자동차 면허 비교

구분	자동차 면허		이륜자동차 면허	
	1종 보통	2종 보통	2종 소형	원동기장치자전거
125cc 초과	×	×	○	×
125cc 이하	○	○	○	○

자료: 「도로교통법」

한편 2020년 12월 현재 사용신고된 이륜자동차는 229만 대로서 [표 4]와 같이 매년 증가해왔으며, 중형(115만 대)과 소형(86만 대)의 비중이 각각 50.4%와 37.7%로 전체 이륜자동차의 대다수를 차지하고 있다.

[표 4] 연도별·규모별 이륜자동차 사용신고 현황

(단위: 대)

구분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년(비율)
합계	2,180,688	2,196,475	2,208,424	2,236,895	2,289,009(100%)
대형	74,007	85,680	98,469	113,118	132,284(5.8%)
중형	1,068,299	1,084,148	1,097,381	1,117,862	1,153,804(50.4%)
소형	866,940	868,990	866,702	862,922	862,641(37.7%)
경형	171,442	157,657	145,872	142,993	140,280(6.1%)

자료: 국토교통통계누리

그리고 [표 5]와 같이 2020년 12월 현재 전체 자동차 대수(2,665만 대) 가운데 이륜자동차의 비중은 8.6%로서 승용차(전체의 74.5%)와 화물차(13.6%) 다음으로 높은 점유율을 차지하고 있다.

[표 5] 자동차 차종별 등록·신고 현황

(단위: 대, %)

구분	합계	승용차	승합차	화물차	특수차	이륜자동차
대수	26,654,988	19,860,955	783,842	3,615,245	105,937	2,289,009
비율	100	74.5	2.9	13.6	0.4	8.6

자료: 국토교통통계누리

2. 이륜자동차 교통사고 등 현황

가. 이륜자동차 교통사고 발생 추세

우리나라 전체 교통사고 발생건수는 [표 6]과 같이 2011년 221,711건에서 2020년 209,654건으로 12,057건(5.4%) 감소하였고, 교통사고 사망자 수는 2011년 5,229명에서 2020년 3,081명으로 2,148명(41.0%) 감소하였다.

[표 6] 연도별 전체 교통사고 현황

(단위: 건, 명, %)

구분 연도	사고건수		사망자 수			부상자 수	
		증감률		증감률	치사율		증감률
2011년	221,711	-2.3	5,229	-5.0	2.4	341,391	-3.1
2012년	223,656	0.9	5,392	3.1	2.4	344,565	0.9
2013년	215,354	-3.7	5,092	-5.6	2.4	328,711	-4.6
2014년	223,552	3.8	4,762	-6.5	2.1	337,497	2.7
2015년	232,035	3.8	4,621	-3.0	2.0	350,400	3.8
2016년	220,917	-4.8	4,292	-7.1	1.9	331,720	-5.3
2017년	216,335	-2.1	4,185	-2.5	1.9	322,829	-2.7
2018년	217,148	0.4	3,781	-9.7	1.7	323,037	0.1
2019년	229,600	5.7	3,349	-11.4	1.5	341,712	5.8
2020년	209,654	-8.7	3,081	- 8.0	1.5	306,194	-10.4

자료: 도로교통공단

그에 반해 이륜자동차 교통사고는 같은 기간 동안 [표 7]과 같이 2011년 16,988건에서 2020년 21,258건으로 증가(25.1%)하였고, 사망자 수는 27.7% 감소(727→525명)하여 전체 교통사고 사망자 수 감소율(41.0%, 5,229→3,081명)에 미치지 못하고 있다.

[표 7] 연도별 이륜자동차 교통사고 현황

(단위: 건, 명, %)

구분 연도	사고건수		사망자 수			부상자 수	
		증감률		증감률	치사율		증감률
2011년	16,988	-3.9	727	-2.7	4.3	20,021	-4.2
2012년	16,357	-3.7	655	-9.9	4.0	19,403	-3.1
2013년	16,381	0.1	626	-4.4	3.8	19,349	-0.3
2014년	18,413	12.4	613	-2.1	3.3	21,563	11.4
2015년	19,243	4.5	616	0.5	3.2	22,948	6.4
2016년	18,982	-1.4	614	-0.3	3.2	22,764	-0.8
2017년	18,241	-3.9	564	-8.1	3.1	22,082	-3.0
2018년	17,611	-3.5	537	-4.8	3.0	21,621	-2.1
2019년	20,898	18.7	498	-7.3	2.4	26,514	22.6
2020년	21,258	1.7	525	5.4	2.5	27,348	3.1

자료: 도로교통공단

나. 이륜자동차 교통사고의 특징

이륜자동차는 일반자동차에 비해 순간 가속능력이 우수하고 차체가 작고 경량으로 기동성이 높다. 이러한 주행특성은 운전자가 도로주행 시 순간적으로 앞차량을 추월하거나 차로 변경을 용이하게 할 수 있도록 하여 운전자가 난폭운전이나 빈번한 차로 변경을 할 경우 도로주행 안전성을 저해함으로써 사고를 일으키는 주요 원인이 되고 있다.

이륜자동차 교통사고의 치사율은 [표 8]과 같이 2020년 12월 기준 2.47%로 전체 교통사고 치사율(1.47%)보다 높았고, 교통사고 차량 운전자의 연령대를 살펴보면 [표 9]와 같이 이륜자동차의 경우 30세 이하에서 전체 사고의 41.2%(8,767명)가 발생하고 있어 전체 교통사고에서 같은 연령대 비율인 17.6%(36,874명)에 비해 2.3배나 높은 실정이다.

[표 8] 교통사고 치사율 현황(2020년)

(단위: 대, 건, 명, %)

구분	신고·등록대수	사고건수(A)	사망자 수(B)	치사율(B/A)	비고
전체 교통사고	26,654,988	209,654	3,081	1.47	
이륜자동차	2,289,009	21,258	525	2.47	치사율 1.68배

자료: 도로교통공단

[표 9] 교통사고 차량 운전자 연령대별 현황(2020년)

(단위: 건, 명)

구분	사고건수	30세 이하 사고			기타 연령대
		20세 이하	30세 이하	소계(비율)	
전체 교통사고	209,654	7,099	29,775	36,874(17.6%)	172,780
이륜자동차	21,258	3,232	5,535	8,767(41.2%)	12,491

자료: 도로교통공단

3. 이륜자동차 관리 관련 쟁점

가. 이륜자동차 관리제도 분야

이륜자동차는 「자동차관리법」상 자동차의 한 종류로서 원칙적으로 「자동차관리법」에 의한 안전기준과 관리제도를 적용받으나, 신고·검사·정비·폐차라는 자동차 라이프사이클 과정에서 일반자동차에 비해 관리가 미흡한 실정이었다.

이에 국무총리실 주관 국가정책조정회의에서는 2012년 2월 교통안전과 환경오염 측면에서 문제가 많은 이륜자동차에 대해 관리제도 및 운영실태 전반을 점검하고 부처별로 아래와 같이 개선방안을 마련하도록 지시하였다.

국가정책조정회의 지시사항 요약

1. 관리제도 개선(국토부, 경찰청): 사용신고를 제고방안 마련, 이륜자동차 관리사업제도 마련 등
2. 운전면허제도 개선(경찰청): 기능시험코스 개선, 교통안전교육 내실화 등
3. 검사제도 개선(국토부, 환경부): 환경인증 관리 강화, 정기검사 제도 도입 등

그리고 국민권익위원회는 2013년 12월 이륜자동차에 대한 관리가 미흡하여 교통안전 저해, 환경오염 등을 초래하고 많은 민원을 발생시키고 있어 국토부에 [표 10]과 같이 ‘이륜자동차 관리제도 개선방안’을 권고하였다.

[표 10] 국민권익위원회 이륜자동차 관리제도 개선방안 주요 내용

분야	문제점	개선방안
운행관리 제도	▶ 지역번호판 및 별도의 변경신고 체계로 불편	▶ 전국번호판 체계 도입 ▶ 사용근거지 변경 시 변경신고가 자동 실행되도록 개선
	▶ 이륜자동차 사용폐지 제도 불합리	▶ 전문 폐차장에서 폐차하도록 관련 규정 개선 ▶ ‘선 폐차 후 폐지신고’ 되도록 제도개선
	▶ 이륜자동차 사용신고 제도 불합리	▶ 등록제로 전환
차량관리 제도	▶ 이륜자동차 정비업 제도 및 정비자격증 제도 미비	▶ ‘이륜자동차 정비업’ 신설 및 전문자격증 제도 도입 ▶ 표준 정비작업 시간 및 공임기준 마련
	▶ 이륜자동차 매매제도 불합리	▶ 이륜자동차 매매를 위한 ‘표준계약서’ 마련 및 사용 의무화

자료: 국민권익위원회 권고내용 재구성

이에 국토부는 이륜자동차 제도개선에 대한 일련의 요구에 대응하여 이륜자동차 관리제도 전반의 개선을 위한 정책방안을 도출하기 위해 한국교통안전공단 등에 의뢰하여 2015년 5월부터 2018년 6월까지 ‘이륜자동차 안전기준 및 검사장비 기술개발’ 용역³⁾을 아래와 같이 실시하였다.

이륜자동차 안전기준 및 검사장비 기술개발 용역 개요

- ▶ 주관연구기관 및 참여기관: 한국교통안전공단, 한국교통연구원, 도로교통공단, 홍익대학교
- ▶ 연구개발비 및 기간: 총연구비 52억 원(2015년 5월~2018년 6월, 3년 1개월간)
- ▶ 연구과제
 - 1세부: 이륜자동차 검사장비 개발 및 시범운영
 - 2세부: 이륜자동차 안전기준 및 검사기준 개발
 - 3세부: 이륜자동차 관리제도 개선방안 연구

그리고 국토부는 2017년 2월 “제2차 자동차정책 기본계획⁴⁾(2017~2021)”에서 이륜자동차 검사기술 개발과 함께 신고·검사·정비·폐차 등 관리제도를 정비하는 것을 세부추진과제로 선정하였다.

나. 이륜자동차 환경관리 및 단속 분야

이륜자동차는 주행 중에 대기오염물질을 배출하는데 [표 11]과 같이 일산화탄소를 연간 40,840톤만큼 배출하고 있어 도로이동오염원이 배출하는 총 일산화탄소 배출량의 17.2%를 차지하고 있다. 그런데 이륜자동차는 순간 가속이 매우 빨라 연료의 불완전 연소가 과다한 점 등으로 일반 승용차에 비해 1대가 배출하는 일산화탄소량은 승용차보다도 오히려 약 2.5배만큼 많은 특성이 있다.

3) 당초 국가정책조정회의를 통해 지적되었던 문제 중 하나인 ‘안전도 향상을 위한 정기검사 도입’을 목표로 연구를 시작하였으나, 검사제도의 안정적인 정착을 위해서는 신고, 정비, 폐차와 같은 관련제도의 보완이 병행되어야 한다는 전문가들의 지적에 따라 이륜자동차 관리제도 전반의 개선을 위한 정책방안 도출을 목표로 연구를 진행

4) 자동차정책 기본계획: 자동차를 효율적으로 관리하고 안전도를 높이기 위해 「자동차관리법」 제4조의2에 따라 국토부 장관이 5년마다 수립·시행하는 법정계획

[표 11] 도로이동오염원의 일산화탄소 배출량(2017년 기준)

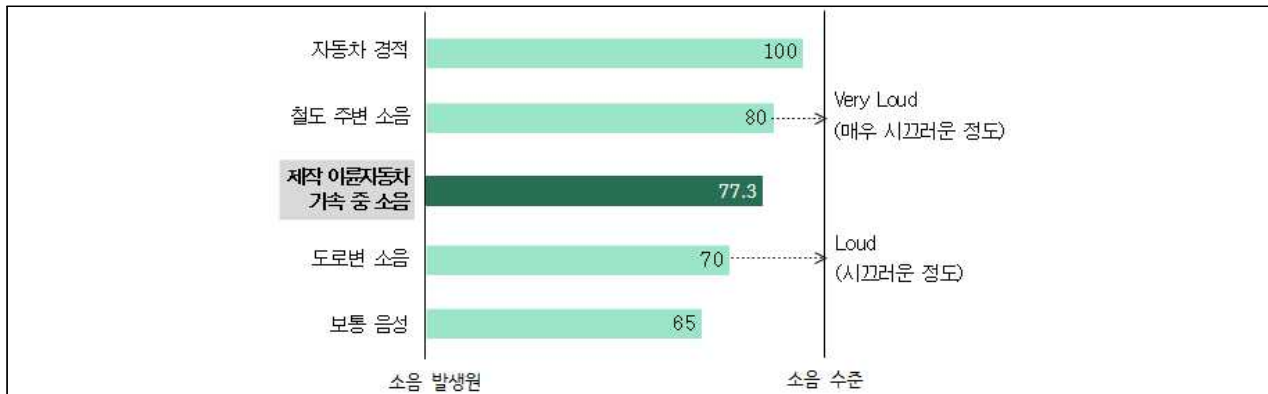
(단위: kg, %, kg/대·년)

구분	등록 대수(A)	배출량(B, 비율)	대당 배출량 ^{주)} (B/A)
합계	23,720,453	237,152,000(100)	10.0
이륜자동차	2,196,475	40,840,000(17.2)	18.6
화물자동차	3,262,114	48,360,064(20.4)	14.8
승용차	18,261,864	135,553,788(57.2)	7.4

주: 차종별 배출량을 차량등록 대수로 나눈 값으로 연식, 배기량, 유종 등 영향은 고려하지 않음
 자료: 국립환경과학원(국가 대기오염물질 배출량 통계)

그리고 이륜자동차는 주행 중 엔진 소음과 노면 마찰음 등의 소음을 발생시키는데 최근 5년간 한국환경공단의 이륜자동차 소음인증시험에 따르면 [그림 1]과 같이 주행 중 평균 77.3dB만큼의 소음이 발생하는 것으로 되어 있다. 이를 일반 생활 소음과 비교하면 ‘시끄러운 도로변 소음’(70dB)보다 크고 매우 시끄럽다고 느끼는 ‘철도 주변 소음’(80dB)보다 다소 낮은 소음에 해당한다.

[그림 1] 제작 이륜자동차의 가속 중 소음과 일반 소음 비교



주: 77.3dB은 최근 5년간 한국환경공단이 1,619대의 수입 이륜자동차에 대해 제작차 소음인증시험을 실시한 결과 가속 중 소음 측정값의 평균
 자료: 국립환경과학원

한편 환경부는 위와 같은 이륜자동차의 배출가스와 소음을 효율적으로 관리하기 위해 「대기환경보전법」 제46조 및 제48조 등에 따라 이륜자동차 제작자(수입자 포함)로 하여금 자동차 제작(수입) 전에 배출가스와 소음인증을 미리 받도록 인

증제도를 운용하고 있다.

그리고 인증 종류를 자동차를 수입하는 형태에 따라 정식인증, 개별인증으로 나뉘 제도를 운용하고 있는데, ●●·■ ■ 등과 같은 국내 지정대리인이 외국의 제작자와 정식 계약을 맺어 수입하는 이륜자동차에 대한 인증을 ‘정식인증’이라고 하고, 그 외 외국 제작자와 관계없이 개별수입업체 등이 수입하는 이륜자동차에 대한 인증을 ‘개별인증’이라 한다.

한편 개별인증을 받은 자동차와 제원이 같은 이륜자동차 수입 시 한국환경공단의 동일차 확인검사를 받아 일정 기간 인증시험을 생략해 주는 것을 ‘인증생략’이라 하며 2015년 이후 2020년 말까지 환경부가 발급한 정식인증서, 개별인증서 및 인증생략서 건수는 [표 12]와 같다.

[표 12] 환경인증서 발급 건수

(단위: 건)

구분	정식인증서	개별인증서	인증생략서
발급건수	328	1,031	81,282

자료: 국립환경과학원 및 한국환경공단

다. 배달산업 안전관리 분야

정부는 최근 배달산업 등 플랫폼 기반의 생활물류 산업이 급성장하고 있으나 관리제도 부재 등으로 안전사고가 증가하고 소비자와 종사자의 불안이 커짐에 따라 배달산업에서의 안전 확보 및 종사자의 안전망 강화를 추진하였다.

이에 2019년 3월부터 같은 해 12월까지 관계부처 합동의 ‘배달종사자안전망 TF’ 활동을 통해 제도개선 추진과제를 선정하고, 이후 소관 부처별로 아래와 같이 주요 과제를 추진하였다.

1) 근거법을 마련: 생활물류법 제정

국토부는 법·제도적 기반이 부족했던 택배산업과 배달산업의 제도화를 추진⁵⁾하였고, 그 결과 생활물류법 제정안이 2021. 1. 8. 국회 본회의를 통과하고 같은 해 1. 26. 공포(같은 해 7. 26. 시행 예정)되었다.

생활물류법에서는 배달산업에서의 안전망 강화를 위해 [표 13]과 같이 우수사업자 인증제, 공제조합 설립 근거 등 새로운 제도가 마련되었다.

[표 13] 생활물류법상 안전 관련 주요 내용

분야	주요 내용
생활물류서비스산업 제도화	▶(택배업 등록제) 국토부 고시에 근거한 택배사업자 인정제를 생활물류법에 따른 택배사업자 등록제로 전환 ▶(우수사업자 인증제) 사업자가 신청하는 경우 요건을 심사하여 우수사업자로 인증
종사자 보호	▶(표준계약서) 적정 작업조건 보장 및 공정한 계약체결 유도를 위한 표준계약서 작성·사용 근거 마련 ▶(사업자의 안전관리 의무) 택배사업자에게 영업점의 종사자에 대한 안전 및 보건조치 관리 의무 부여 ▶(소화물배송 공제조합) 유상운송 보험료 부담 저감을 위해 “소화물배송 공제조합” 설립 근거 마련

자료: 국토부 제출자료 재구성

2) 사회안전망 강화

노동부는 배달산업 등 플랫폼 종사자들이 「근로기준법」상 특수형태근로종사자에 해당하여 산재보험에 가입하기 어려운 현실⁶⁾을 개선하기 위해 [표 14]와 같이 산재보험 ‘적용제외’ 요건을 강화하는 등 제도개선을 추진하고 있다.

[표 14] 산재보험 제도개선 내용

분야	주요 내용
‘적용제외’ 요건 강화	▶ 질병, 육아 등 불가피한 사유가 있는 경우에만 적용제외를 신청할 수 있도록 적용제외 사유를 엄격히 제한하여 사업주의 중용 등에 의한 산재보험 가입 회피 방지
‘전속성 요건’ 변경 추진	▶ 여러 사업주에게 노무를 제공하더라도 산재보험에 가입할 수 있는 방안을 검토 추진

자료: 노동부 제출자료 재구성

5) 2019. 8. 2. 생활물류법 제정안의 국회 발의를 지원하고, 이해관계자 릴레이 간담회를 35차례 개최하였으며, 화물연대 등 관련 업계와의 공청회 개최 등 추진

6) 특수형태근로종사자가 산재보험에 가입하기 위해서는 ‘전속성 요건’(주로 하나의 사업주에게 노무를 제공)을 충족해야 하고, 이를 충족하더라도 ‘적용제외’를 신청하면 산재보험에 가입하지 않을 수 있음

Ⅲ. 감사결과

1. 감사결과 총괄

감사결과 [표 15]와 같이 이륜자동차 관리제도 분야, 이륜자동차 환경관리 및 단속 분야 및 배달산업 안전관리 분야에서 총 7건의 문제점을 확인하고, 국토부와 환경부 등 관계기관에 개선방안을 마련하도록 통보하였다.

[표 15] 부처별·분야별 지적사항

(단위: 건)

구분	합계	국토부	환경부	노동부	경찰청
이륜자동차 관리제도 분야	2	2	-	-	-
이륜자동차 환경관리 및 단속 분야	3	1	1	-	1
이륜자동차 배달산업 안전관리 분야	2	1	-	1	-
합계	7	4	1	1	1

감사결과 확인된 주요 문제점은 다음과 같다.

분야	주요 감사결과
이륜자동차 관리제도 분야	■ 이륜자동차 관리제도 개선이 지연되면서 불량 정비 및 불법 개조된 이륜자동차가 운행되는 등 교통안전 저해 및 소비자 피해 요인 ■ 이륜자동차관리정보시스템 내 소유자 정보가 누락·오기된 채 방치되는 등 관리 부실, 일부 이륜자동차가 정기검사 및 자동차세 부과대상에서 누락
이륜자동차 환경관리 및 단속 분야	■ 수입 이륜자동차에 대한 관리가 미흡하여 미인증 이륜자동차가 불법 수입·판매되고, 국토부·환경부 간 연계 미흡으로 등록관청에서 환경인증 여부 조회 불가 ■ 경찰청에서 이륜자동차 교통단속 시 보험가입 여부를 확인하지 않고 방치
이륜자동차 배달산업 안전관리 분야	■ 정부는 배달산업 안전관리체계를 구축 중이나 채용·교육, 보험관리 및 운송계약 등 배달종사자에 대한 실질적인 안전규제 및 보호방안은 여전히 미흡 ■ 산재보험료 산정기준이 불합리하여 배달종사자가 과다한 보험료 부담

이에 대하여 국토부에 검사 및 정비 등 이륜자동차 관리제도 개선방안 및 추진계획을 마련·시행하고, 이륜자동차 배달산업의 안전관리체계가 업계에서 자율적으로 개선될 수 있도록 하는 방안을 마련하도록 통보하였으며, 노동부에는 불합리한 산재보험료 산정기준을 개선하도록 통보하였다.

그리고 환경부에 미인증 이륜자동차를 수입·판매한 수입자에 대해 적절한 조치를 하는 한편, 국토부 자동차등록시스템과의 연계방안 및 부적합 이륜자동차가 유통되지 않도록 사후관리 방안을 마련하도록 통보하였다.

2. 이륜자동차 관리제도 분야

2.1. 관련 제도 및 현황

이륜자동차 관리제도는 「자동차관리법」에서 규정하고 있는데, 사용신고 제도에 대한 규정과 정기검사 중 배출가스 검사에 대한 내용만 담고 있을 뿐 이륜자동차의 안전검사와 정비 및 폐차제도에 대한 내용은 아직 법제화되어 있지 않은 상황이다.

일반자동차의 경우 [표 16]과 같이 등록제로 관리되고 있어 등록원부에 압류, 저당권 설정 등이 가능하고 안전검사, 정비 및 폐차 등 안전관리 제도도 완비되어 있는 반면, 이륜자동차는 신고제로 관리되고 있어 압류, 저당권 설정이 불가능하고 미신고 이륜자동차를 운행하다 적발될 경우 과태료 50만 원⁷⁾에 불과한 등 신고 불이행에 대한 제재수준도 경미하여 사용신고된 이륜자동차의 실제 운행 여부, 실소유자 및 사용본거지 등에 대한 관리상 한계를 지니고 있다.

7) 일반자동차는 미등록 자동차를 운행하다 적발될 경우 최대 징역 2년 이내 및 벌금 2,000만 원 이하

[표 16] 이륜자동차 및 일반자동차 관리제도 비교

구분	이륜자동차	일반자동차
등록/신고	▶ 신고제로 관리(법 제48조) - 압류, 저당권 설정 불가능	▶ 등록제로 관리(법 제5조 등) - 등록원부에 등록해야 운행 가능 - 압류, 저당권 설정 등 가능
검사	▶ 정기검사 시 환경검사(배출가스, 소음)만 시행 - 2021년 검사대상을 대형에서 중·소형까지 확대	▶ 정기검사 시 안전검사(제동력, 속도계 등), 환경 검사(배출가스, 소음) 병행 시행(법 제43조 등)
정비	▶ 자동차정비업에서 이륜자동차는 제외 - 관할 세무서에 영업 신고만으로 사업 가능 - 국가공인 정비자격증제도 없음	▶ 자동차정비업 등록 및 관리 제도 운영, 정부의 관리사업 대상(법 제53조 등) ▶ 국가공인 정비자격증제도 운영
폐차/폐지	▶ 사용폐지·재사용 제도 운영 - 용도폐지, 분실·멸실, 도난 등의 사유 발생 시 폐지신고(폐차절차 부재) - 사용폐지 기간 동안 관리 불가능	▶ 폐차 제도 운영(법 제57조의2 등) - 폐차 시 말소등록 의무 - 말소등록된 차량을 재등록 시 '신규등록' 신청

자료: 「자동차관리법」 재구성

그리고 이륜자동차는 안전검사, 정비 및 폐차 등 제도적인 안전관리 체계가 없이 민간에서 자율적으로 이루어지고 있는 구조이며, 이 때문에 불량정비나 불법폐차 등 다양한 문제들이 발생하고 있다. 즉 정비에 대한 법적 기준 자체가 존재하지 않기 때문에 불량정비를 판단할 수 있는 근거가 없는 상태이고, 폐차에 대한 법적 기준 또한 없으므로 버려지거나 도로변에 방치되어 환경오염이나 불법적인 부품 재활용과 같은 2차 문제를 유발하고 있다. 더욱이 「자동차관리법」에 안전기준에 부적합하여 안전운행에 지장을 주는 경우 시장·군수·구청장이 점검 및 정비를 명할 수 있다는 근거조항⁸⁾은 마련되어 있으나 실효성이 없는 실정이다.

한편 국토부는 2008. 8. 8. 이륜자동차 관리정보가 17개 시·도에 분산 관리되어 차대번호·주민등록번호 등 자동차 정보 불일치로 신뢰성 저하, 실시간 정

8) 「자동차관리법」 제37조

보제공의 곤란 등을 해소하기 위해 [그림 2]와 같이 이를 통합 관리하는 “자
 차관리정보시스템 고도화사업”(예산 393억 23백만 원)을 추진하여 2010. 7. 10. “이
 룬자동차관리정보시스템”을 구축하였다.

[그림 2] 이륜자동차관리정보시스템 구성도



자료: 한국교통안전공단

그리고 국토부는 2010. 12. 31. 한국교통안전공단과 “자
 동차관리정보시스템 상시운영 업무대행” 용역계약을 체결하여 [표 17]과 같이 매년 운영 및 유지보
 수 비용을 지급하고 위 공단으로부터 운영실적 등을 보고받고 있으며, 2020년
 12월 현재 계 2,289,009건의 이륜자동차 관리정보가 관리되고 있다.

[표 17] 이륜자동차관리정보시스템 용역비 현황

(단위: 백만 원)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
상시 운영	662	662	662	600	575	575	2,951	3,877	3,155	3,949
유지 보수	-	1,209	1,938	1,932	1,919	2,553				
계	662	1,871	2,600	2,532	2,494	3,128	2,951	3,877	3,155	3,949

자료: 한국교통안전공단

2.2. 감사결과 확인된 문제점

가

이륜자동차 안전관리 및 정비제도 개선추진 지연

국토부는 「자동차관리법」을 운용하면서 이륜자동차에 대한 검사, 정비 등 안전관리 및 정비제도를 총괄하고 있다.

일반자동차는 [표 18]과 같이 정기적으로 안전도 검사와 환경검사를 함께 받아야 하고, 자동차정비업을 하기 위해서 시설·인력 기준을 갖추어 시장·군수·구청장에게 등록하여야 하며, 정비업무를 수행하기 위해서는 「국가기술자격법」에 따른 자동차정비 관련 기능사, 산업기사 등의 자격을 취득하도록 되어 있다.

그런데 이륜자동차는 [표 18]과 같이 안전도 검사 대상에서 제외되어 있고⁹⁾ 자동차정비업의 범위에서도 이륜자동차가 제외되어 있어¹⁰⁾, 「대기환경보전법」 등에 의한 환경검사만 실시되고 있으며 이륜자동차에 대한 정비는 관할 세무서 등록만으로 사업을 운영할 수 있는 자유업 형태인 속칭 ‘오토바이센터’에서 특별한 자격이 없는 정비인력의 경험에 의해 이뤄지고 있는 실정이다.

이에 따라 이륜자동차는 일반자동차에 비해 구조적 안전점검 및 정비인력 관리가 미흡하여 교통사고 유발, 불량정비 등 다양한 문제점이 발생된다는 지적이 지속적으로 제기되고 있다.

9) 「자동차관리법」 제5조에서 이륜자동차는 제5조부터 제47조의12까지의 규정을 적용제외한다고 규정함으로써 이륜자동차는 등록, 검사, 정비, 폐차 등 관리제도 전반의 적용대상에서 제외됨

10) 「자동차관리법」 제2조 제8호에서는 ‘자동차정비업’에 대해 “자동차의 점검작업, 정비작업 또는 튜닝작업을 업으로 하는 것”으로 정의하면서, 이륜자동차는 제외한다고 규정

[표 18] 자동차 검사·정비제도 비교

구분		일반자동차	이륜자동차
검사 제도	안전도 검사	- 정기검사 의무화 - 검사주기: 차종에 따라 6개월~2년 - 검사항목: 동력전달장치 등 24개 항목	검사대상에서 제외
	환경검사	안전도 검사 시 배출가스 및 소음 검사	2년마다 배출가스 및 소음 검사
정비 제도	정비업	- 시·도 조례로 정한 시설·인력 기준을 갖추어 등록 - 종류: 자동차종합정비업, 소형자동차종합정비업, 자동차전문정비업, 원동기전문정비업 - 종류별로 정비작업 범위 차등화 - 정비업자의 준수사항 및 사후관리 의무 - 표준정비시간 및 공임 공개, 견적서·명세서 발급 등	- 관련 관리제도가 없고, 관할 세무서에 사업자등록만 하면 영업 가능 - 일반적으로 이륜자동차 매매와 정비 및 폐차 업무까지 함께 수행
	정비인력	「국가기술자격법」에 따른 자격 취득 필요 - 종류: 자동차정비 기능사, 산업기사, 기사, 기능장 - 자격별 경력요건 및 시험(필기, 실기) 합격 필요	- 국가공인 자격제도가 없으며, 민간협회 중심의 자격제도가 일부 존재 ㉠ : 이륜차정비사자격증 1급, 2급 ♡♡ : 이륜차정비관리사 1급, 2급

자료: 「자동차관리법」, 「대기환경보전법」 및 「소음·진동관리법」 등 재구성

참고로 일본 및 대다수 유럽 국가에서는 이륜자동차에 대해 정기적으로 지정정비사업자 등으로부터 속도계·제동장치 등 안전장비와 소음 및 배출가스 검사를 받도록 하고 있고, 이륜자동차 정비업을 하기 위해서는 정부로부터 인증을 받도록 하는 등의 관리제도를 운영하고 있다.

이와 관련하여 국토부는 2015년 5월부터 2018년 6월까지 ‘이륜자동차 관리제도 개선방안 연구’ 용역(총연구비 52억 원)을 통해 [표 19]와 같이 이륜자동차 검사 및 정비제도 분야 문제점을 분석하고 개선방안을 마련한 바 있다.

따라서 국토부는 위 용역결과를 반영하여 제동장치 불량 등 차량 정비 불량으로 인한 사고예방을 위해 환경검사 시 구조·안전장치 등에 대한 안전도 검사도 함께 받도록 하고, 이륜자동차 정비업이나 정비인력에 대한 자격요건 등을 마련하도록 하는 것이 바람직하다.

[표 19] 이륜자동차 관리제도 개선방안 연구용역 결과

분야	현황 및 문제점	연구용역 결과 개선방안
검사제도	○ 안전도 검사 지연의 불가피성 ○ 검사제도 추진을 위한 인프라 부족	○ 대형 이륜차부터 검사제도를 도입, 추후 확대
정비제도	○ 정비업의 법적근거 부재 ○ 국가공인 자격제도의 부재 ○ 소비자 선택권 제약 ○ 표준 작업시간과 공임 기준 부재 ○ 정비이력 관리시스템 부재	○ 단기적으로 이륜차 정비에 관한 국가공인 자격 증제도 도입 ○ 장기적으로 이륜차 정비업 등록제 도입 ※ 전문 정비업 및 정비자격증 제도 도입 시 기대 효과(예상편익): 연간 380억 원

자료: ‘이륜자동차 관리제도 개선방안 연구’ 용역결과 재구성

다만 현재 이륜자동차 검사소 미흡, 정비인력 부족 등으로 이륜자동차 정비 및 검사제도를 도입하면 시장에 혼란을 줄 우려가 있으므로 환경부에서 이륜자동차에 환경검사를 도입할 때 우선적으로 대형 이륜자동차만 대상으로 시행하다 중·소형 이륜자동차로 대상을 확대 시행한 사례와 같이 검사대상을 단계적으로 확대하거나 ‘이륜자동차 관리제도 개선방안 연구’ 용역 결과와 같이 정비제도는 중·장기 과제로 나누어 단계적으로 추진하는 것이 타당하다.

그런데도 국토부는 위 용역이 완료된 2018년 6월 이후 2년 6개월이 경과된 2020년말 현재까지 이륜자동차 안전도 검사 및 정비제도 개선을 위한 구체적인 방안을 마련하지 않고 있다.

이에 감사원 감사기간(2020. 11. 19.~2021. 2. 5.) 중 최근 10년간 이륜자동차의 사고원인을 분석한 결과 [표 20]과 같이 제동장치 불량, 조향장치 불량 등 차량적 요인으로 발생한 사고는 1,409건(전체의 2.4%)¹¹⁾이며 이로 인한 사망자가 77명 발생한 것으로 확인되는 등 검사·정비 미흡에 따른 인명 손실이 발생하고 있는 실정이다.

11) 일반자동차의 차량적 요인에 따른 교통사고는 0.2%에 불과

[표 20] 차량적 요인에 따른 이륜자동차 교통사고 현황(2006~2015년)

(단위: 건, 명, %)

구분		발생건수		사망자 수			부상자 수	
			구성비		구성비	치사율		구성비
계		59,431	100.0	3,435	100.0	5.8	68,971	100.0
차량적 요인	제동장치 불량	172	0.3	5	0.1	2.9	206	0.3
	조향장치 불량	46	0.1	2	0.1	4.3	52	0.1
	엔진장치 불량	7	0.0	0	0.0	0.0	7	0.0
	타이어 불량	45	0.1	11	0.3	24.4	52	0.1
	등화장치 불량	21	0.0	3	0.1	14.3	23	0.0
	불법개조	7	0.0	0	0.0	0.0	11	0.0
	기타 차량적요인	1,111	1.9	56	1.6	5.0	1,267	1.8
	소계	1,409	2.4	77	2.2	5.5	1,618	2.3
적재물 안전조치 불량		39	0.1	2	0.1	5.1	40	0.1
차량적요인 없음		56,510	95.1	3,179	92.5	5.6	65,846	95.5
기타/불명		1,473	2.4	177	5.2	12.0	1,467	2.1

자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템

그리고 최근 3년간(2018~2020년) 이륜자동차 운행단속 실태를 분석한 결과 [표 21] 및 [그림 3]과 같이 소음기·전조등 불법튜닝 등 불법개조된 상태로 운행 중 단속된 이륜자동차가 5,750건에 이르는 등 주행안전이 검증되지 않은 이륜자동차가 운행되고 있는 실정이다.

[표 21] 이륜자동차 불법개조 단속 현황

(단위 : 대)

구분	2018년	2019년	2020년	합계
단속대수	590	2,029	3,131	5,750

자료: 국토부

[그림 3] 불법개조 이륜자동차 사례



자료: 뉴스 언론보도(2018. 7. 25.)

또한 아래 사례와 같이 이륜자동차에 대해서는 정비시간이나 공임 등 정비 기준이 없다는 점을 악용하여 수리비를 허위·과다 청구하는 일도 빈번하게 발생하고 있었다.

이륜자동차 정비 관련 보험사기 사례

- 울산 남구에서 오토바이 수리센터를 운영하는 A 등 3명은 경미한 접촉사고에 대해 허위 견적서를 발행하는 등의 방법으로 수리비를 부풀려 보험금 과다 수령(울산지방법원 2016. 2. 18. 선고 2014고단3947 판결)
- 2015년 10월 부산지방경찰청은 사고 또는 일반수리로 의뢰된 이륜자동차의 수리비를 허위·과다 청구한 이륜자동차 정비업체 24개소를 적발, 정비업체 대표 등 30명을 불구속 입건

관계기관 의견 국토부는 감사결과를 수용하면서 이륜자동차에 대한 검사·정비 등 안전관리 및 정비제도를 우선적으로 추진할 사항과 추가 검토·보완이 필요한 사항으로 구분하여 개선을 추진하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 국토교통부장관은 ‘이륜자동차 관리제도 개선방안 연구’ 용역 결과를 반영하여 검사·정비 등 안전관리 및 정비제도를 우선 추진할 사항과 추가검토·보완할 사항을 구분하여 추진계획을 수립·시행하는 등 이륜자동차 관리제도 개선을 조속히 추진하는 방안을 마련하시기 바랍니다.(통보)

나

이륜자동차관리정보시스템 구축·운영 부적정

국토부는 자동차 관리 행정의 합리적인 발전을 도모하기 위하여 등록관청의 자동차 관리에 관한 사무를 지도·감독하고, 자동차가 효율적으로 관리되도록 한국교통안전공단에 자동차 관리정보의 전산처리 및 정보시스템의 운영을 위탁하여 각종 정보를 제공하고 있다.

1) 소유자 정보 누락 및 오기재

「자동차관리법」 제48조에 따르면 이륜자동차를 취득하여 사용하려는 자는 시장·군수·구청장에게 사용신고를 한 후 번호를 지정받아야 하고 신고사항 중 변경사항 등이 있는 경우에도 변경내용을 신고하도록 되어 있다.

그리고 「자동차관리법 시행규칙」 제101조 제1항 및 제5항에 따르면 이륜자동차의 소유자는 이륜자동차의 사용본거지, 소유자의 성명(명칭) 또는 주민등록번호가 변경되거나 소유권이 이전되는 경우에는 변경신고를 하되, 「주민등록법」에 따른 전입신고 등을 한 때에는 변경신고를 한 것으로 보고 있다.

한편 「자동차관리 정보시스템 고도화사업¹²⁾ 구축용역 과업지시서」 I. 3.

12) 2008년 8월 국토부는 자동차 관리정보가 시도별로 분산관리되어 실시간 정보제공이 곤란한 점 등의 문제를 해소하기 위해 자동차관리 정보시스템 고도화사업을 추진(15~16쪽 참조)

다. “국토교통부 및 시·군·구 등록관청 내부 서비스” 및 Ⅲ. 3. 가. “자동차관리정보시스템 고도화개발(자동차, 건설기계, 이륜차 포함)”의 “추진내용” 등에 따르면 자동차 관리업무 혁신 및 시스템 고도화를 통한 정보의 정합성과 일원화로 빠르고 정확한 업무수행이 가능하도록 하고, 통합 관리체계 마련으로 일원화된 자동차 관련 정보를 활용¹³⁾할 수 있는 시스템을 구현하도록 되어 있다.

그리고 이륜자동차관리정보시스템은 차량 제원 및 소유자 정보 등 이륜자동차 관리에 필요한 행정자료가 일차적으로 저장·관리되는 시스템이다.

따라서 국토부는 한국교통안전공단으로 하여금 이륜자동차관리정보시스템에 차대번호, 소유자의 성명, 주민등록번호, 주소 등 정보가 누락되거나 관련 정보가 불일치하는 일이 없게 정확히 관리하도록 하여 등록관청이 효율적으로 이륜자동차의 사용·변경 신고 등 업무처리에 활용할 수 있도록 하고, 위 시스템이 지방세, 과태료 부과 및 정기검사 등의 업무에도 연계 및 활용이 가능하게 운영 되도록 한국교통안전공단을 지도·감독하는 것이 타당하다.

그런데 국토부는 2010. 7. 10. 이륜자동차관리정보시스템 구축 시 17개¹⁴⁾ 시·도에 분산되어 있던 이륜자동차 정보를 통합·관리하면서 이륜자동차 사용·변경 신고자료에 과거 기록이 부적절한 차량의 정보가 그대로 입력되거나 입력과정에서 일부 정보의 오기, 미기재 사항이 있는데도 자료의 정확성 검증을 제대로 하지 않았고 이후 이에 대한 검증 및 오류정정도 수행하지 않고 있었다.

그 결과 2021년 1월 현재 [표 22]와 같이 성명, 주민등록번호 및 주소 누락

13) 「자동차관리 정보시스템 고도화사업 구축용역 과업지시서」 Ⅲ. 3. 아. “유관기관 정보연계” 등에 따르면 자동차의 제작, 등록, 검사, 매매, 정비, 폐차, 중고차 수출, 저당권 설정, 과태료 및 행정처분, 세금납부 등 자동차 전 단계의 Life Cycle 정보를 관리하여 유관기관의 각종 연계요청에 실시간 대응하는 시스템을 구축하되 정기검사를 하는 기존 자동차검사통합시스템(VIMS) 등과 연계를 추진

14) 「자동차관리 정보시스템 고도화사업 구축용역 과업지시서」에는 16개 시·도로 기재됨

은 219,635건, 오기재 30,816건 등 부정확한 정보가 총 250,451건(전체의 10.9%)에 달하고 있어 해당 차량에 대해서는 실소유자나 사용 여부를 확인할 수 없는 실정이다.

[표 22] 이륜자동차 신고사항 누락 및 오기재 등 현황

(단위: 건)

구분	총신고건수	총계			소유자 이름(법인명)			주민등록번호 (법인등록번호)			주소		
		소계	누락	오기재	소계	누락	오기재	소계	누락	오기재	소계	누락	오기재
합계	2,288,592	250,451	219,635	30,816	1,999	89	1,910	248,339	219,433	28,906	113	113	-
개인	1,893,468	2,214	111	2,103	1,917	18	1,899	204	-	204	93	93	-
법인	84,007	4,351	3	4,348	-	-	-	4,348	-	4,348	3	3	-
외국인	16,726	44	1	43	11	-	11	32	-	32	1	1	-
기타 ^{주)}	294,391	243,842	219,520	24,322	71	71	-	243,755	219,433	24,322	16	16	-

주: 등록관청에서 개인·법인 등을 구분하지 않은 채 입력한 경우가 많아 이를 기타로 표시함

자료: 한국교통안전공단

2) 자동주소처리 변경 오류 부적정

이륜자동차관리정보시스템은 차량 소유주가 거주지를 이전할 경우 행정안전부의 주민정보시스템으로부터 하루 단위로 변경 정보를 수신한 후 수신된 주민변동 내용(전입주소나 개명 등)과 이륜자동차관리정보시스템의 자료를 상호 대사¹⁵⁾하여 이륜자동차관리정보시스템상의 소유자 등 보유 정보를 주민정보시스템상의 신고 정보로 자동변경(이하 “자동주소처리”라 한다)되게 설계·구축되었다.

따라서 “시·도 간 전·출입 지역번호 차량”의 경우 차량 소유자가 타 시·도 이사 등 주소변경 시 차량등록사업소에 별도의 변경신고 없이 동사무소에 전입신고¹⁶⁾만 하면 이륜자동차관리정보시스템 내 차량 정보가 자동으로 변경되어야 한다.

15) 유효성 검증(Validation Check) 등의 과정을 거쳐 자동주소처리되도록 함

16) 전입신고와 성명 및 주민등록번호의 정정신고를 하면 변경신고를 한 것으로 보고 사용본거지 변경 전 시·도가 표시된 번호판을 계속 사용할 수 있음

그런데 위 시스템에서는 이륜자동차 주소이전신고 의무를 폐지¹⁷⁾하는 「자동차관리법 시행규칙」 제101조 제5항의 개정일(2014. 10. 31.) 이전에 등록된 이륜자동차 중 위 시·도 간 전·출입 지역번호 차량은 소유자가 직접 관할 지방자치단체를 방문하여 변경신고를 한 후 신규 번호판을 교부받아 차량에 부착하여야 하는 대상으로 분류함으로써 자동주소처리 대상에서 제외하고 있어 이에 해당되는 54,473대가 2020년 12월까지 자동주소처리되지 않고 있었다.

그 결과 이륜자동차관리정보시스템의 일부 정보가 누락 및 오기재되어 있거나 주소처리 오류 등으로 한국교통안전공단 및 지방자치단체는 아래와 같이 이륜자동차 정기검사¹⁸⁾(배출가스 및 소음 검사) 및 지방세 과세 자료로 위 시스템이 생성하는 자료를 제대로 활용하지 못하고 있었다.

먼저 [표 23]과 같이 2020년 11월 현재 정기검사 대상인 이륜자동차는 총 130,954대이며 이 중 주민(법인)등록번호 누락 2,425대, 주소 누락 107대 및 차대번호 누락·중복 6,404대 등 계 8,936대의 오류정보가 있었다.

[표 23] 이륜자동차 배출가스 정기검사 대상 및 오류 현황

(단위: 대)

구분	검사대상 대수	오류 대수 합계 ^{주)}	소유자 이름(법인명)	주민등록번호 (법인등록번호)	주소	차대번호	
			누락	누락	누락	누락	중복
검사 대상 (260cc 초과)	130,954	8,936	0	2,425	107	10	6,394

주: 법인을 포함하여 소유자 성명, 주민등록번호 및 주소 등은 중복 값을 구별하기 어려워 누락된 사례만 추출
자료: 한국교통안전공단 제출자료 재구성

그리고 이들 8,936대의 이륜자동차에 대해서 2014~2020년까지 [표 24]와 같

17) 이륜자동차관리정보시스템이 구축되어 전산상으로 이륜자동차 신고내역에 대한 정보공유가 가능함에 따라 소유자의 편의를 위해 2014년 5월부터 주소 이전시 변경신고 의무를 폐지를 추진

18) 정기검사 외에도 보험개발원과 자료 연계가 되어 의무보험 미가입 차량에 대한 과태료 부과에 활용됨

이 총 59,876회의 정기검사 사전안내가 발송되었으나 이 가운데 정기검사를 받은 이륜자동차는 1,850대에 불과하여 정기검사를 한 번도 받지 않은 나머지 7,086대(79.2%)의 상당수는 위 오류정보로 인해 정기검사 사전안내가 제대로 전달되지 않았을 것으로 추정된다.

[표 24] 누락·중복 오류 이륜자동차에 대한 정기검사 사전안내 및 검사 현황

(단위: 대, 건)

유형	누락·중복사항	건수	정기검사 안내횟수(누적)	정기검사 여부		
				검사 건수	검사횟수(누적)	미검사 건수
누락	주민등록번호 (법인등록번호)	2,425	22,639	0	0	2,425
	주소	107	379	0	0	107
	차대번호	10	53	0	0	10
중복	차대번호	6,394	36,805	1,850	5,789	4,544
계		8,936	59,876	1,850	5,789	7,086

자료: 한국교통안전공단 제출자료 재구성

이에 서울특별시 강남구를 표본 점검한 결과 2019년 12월부터 2020년 9월까지 정기검사 사전안내를 받고도 검사를 받지 않은 이륜자동차가 365대 있었는데 이 차량들에 대한 정기검사 독촉 및 검사명령서의 반송률이 76.2%(278대)에 이르고 있었다.

또한 이륜자동차 사용본거지 등 주소 오류로 서울특별시에서는 2020년 12월 현재 이륜자동차의 자동차세 정기분 부과¹⁹⁾ 대상 8,169건 중 140건²⁰⁾이 주소가 맞지 않는 것으로 나타나²¹⁾ 세금부과 대상에서도 제외되고 있었다.

19) 정기분은 1:2분기로 나눠 부과되고 삼륜 이하 소형차의 경우 비영업용은 세액이 18,000원 (「지방세법」 제127조)

20) 비과세 대상은 제외된 수치이며 외국인, 주소불명 등이 포함

21) 국토부의 이륜자동차관리시스템에서 관리하고 있는 이륜자동차 관할 주소 및 소유자와 행정안전부의 주민정보 시스템에서 확인되는 해당 주소의 실제 거주자가 맞지 않음

관계기관 의견 국토부는 감사결과를 수용하면서 누락, 오기재 및 중복 등 오류정보가 있는 약 25만 건은 이륜자동차 운행 여부를 확인·조사하여 정비 및 직권말소 등의 조치를 하고 자동주소처리되지 않은 이륜자동차는 주기적으로 확인, 정정 및 점검 등을 할 수 있도록 시스템을 개선하며 행정안전부의 주민정보 시스템 자료를 통해 정보를 확인·검증하여 현행화 및 정확성을 제고하는 한편 자동주소처리되지 않은 시·도 간 전·출입 지역번호 차량에 대해서도 신고정보의 현행화 등을 하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 국토교통부장관은 이륜자동차 관리정보의 누락·오기 및 중복 등을 조사·정정하여 관리정보의 정확성을 높이고 자동주소변경 미처리 등 오류를 해소하는 등 이륜자동차관리정보시스템의 기능을 수정·개선하는 방안을 마련하시기 바랍니다.(통보)

3. 이륜자동차 환경관리 및 단속 분야

3.1. 관련 제도 및 현황

가. 배출가스 및 소음 인증업무

배출가스 및 소음인증은 이륜자동차를 제작(수입 포함)하기 전에 「대기환경보전법」 제46조 및 제48조와 「소음·진동관리법」 제30조 및 제31조에 따라 배출가스 및 소음이 허용기준에 맞게 유지될 수 있다는 인증을 받는 제도이다.

이에 따라 [표 25]와 같이 국내 제작자와 수입차 지정대리인(지정수입자)은 제작(수입 포함, 이하 같다) 예정인 이륜자동차 모델별로 대표 차종에 대하여 배출가스 및 소음시험을 거쳐 정식인증서를 발급받아야 자동차를 제작할 수 있고, 외국 자동차제작자와 무관한 개별수입업자는 수입차량 1대마다 배출가스 및 소음 시험을 거쳐 개별인증서를 발급받아 자동차를 수입할 수 있다. 다만 개별인증을 받은 이륜자동차와 같은 제원의 자동차를 수입하는 경우 1대마다 동일차 확인검사를 받은 후 인증시험을 생략 받고 수입할 수 있다.

[표 25] 배출가스 및 소음인증 종류

구분	인증 대상	인증 종류	인증 대상	인증서 발급기관
국내 제작자	국내 생산 이륜자동차	정식인증	생산 예정 모델(대표 차종)	환경부
지정수입자	외국 자동차제작자로부터 수입한 자동차		수입 예정 모델(대표 차종)	국립환경과학원
개별수입자	외국 자동차제작자가 아닌 자로부터 수입한 자동차	개별인증 (동일차종은 인증생략)	모든 수입 차량	국립환경과학원(인증서) 한국환경공단(생략서)

자료: 한국환경공단

대표 차종에 대하여만 인증서를 발급받고 있는 국내 제작자와 지정수입자에 대해 국립환경과학원은 양산(제작) 중인 동일차종의 차량이 인증 시와 같은 성능으로 생산되었는지 여부에 대해 수시검사, 결함확인검사 등을 실시하고, 검사에서 부적합한 차량 적발 시 판매 중지, 인증서 반납 등의 사후관리를 하고 있다.

반면 개별수입자는 수입차량 1대마다 인증시험 또는 동일차 확인검사 등을 통해 개별인증서나 인증생략서를 발급받고 있어 인증 후 별도 사후관리는 받지 않고 있다.

한편 지정수입자는 주로 외국의 자동차제작자가 직접 인증시험을 실시하고 있으나 필요한 경우 한국환경공단에도 검사를 의뢰하고 있으며, 외국 자동차제작자와 무관한 개별수입자는 한국환경공단에만 인증시험을 의뢰하고 있다²²⁾. 위 수입자 모두 인증시험과정에서 국내 제작기준을 만족하지 못하는 부적합 자동차가 발생한 경우 해당 자동차는 타당한 개선조치 등을 통해 다시 시험한 후 이에 합격하여야 판매할 수 있으나 수입자가 재시험을 신청하지 않고 있더라도 해당 차량에 대해 향후 처리계획 제출 요구 등 별도의 사후관리는 하지 않고 있다.

나. 이륜자동차 사용신고 업무

등록관청은 「자동차관리법」 제48조 등에 따라 이륜자동차를 취득해 사용하려는 자로부터 사용신고를 신청받아 환경인증 여부를 확인해 자동차번호판을 발급하는 업무를 담당하고 있으며, [표 26]과 같이 최근 5년 동안 연간 약 10만 건의 사용신고 건을 처리하였다. 그리고 국토부는 「자동차관리법」 제4조에 따라 등록관청의 사용신고 업무를 지도·감독하고 있다.

[표 26] 수입 및 국내제작 이륜자동차 사용신고 현황

(단위: 천 건, %)

구분	합계	비중	2015년	비중	2016년	비중	2017년	비중	2018년	비중	2019년	비중
수입	411	81.7	72	71.5	76	73.5	77	77.1	87	90.8	99	95.6
국내제작	92	18.3	29	28.5	27	26.5	23	22.9	9	9.2	4	4.4
합계	503	-	101	-	103	-	100	-	96	-	103	-

자료: 한국교통안전공단 제출자료 재구성

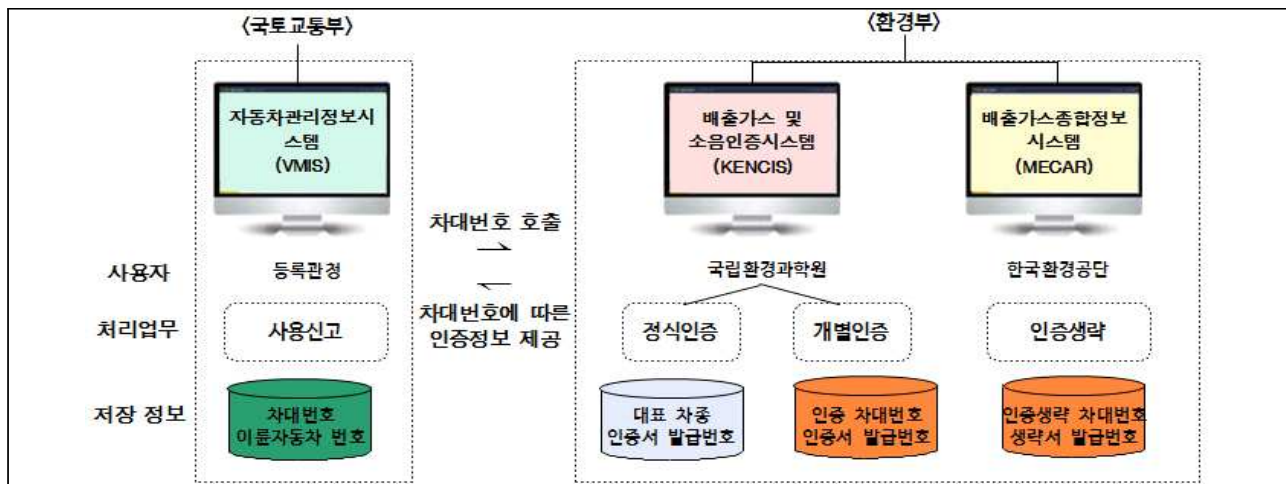
22) 「대기환경보전법」 제50조 제2항에 따라 시설적합 확인을 받은 국내 제작자 및 지정수입자는 자체 검사결과를 제출함으로써 인증시험(제작차배출허용기준 검사)을 생략하고, 자체검사 결과를 근거로 인증서를 발급. 다만 지정수입자라 하더라도 시설적합 확인을 받지 않은 경우에는 한국환경공단이 인증시험을 실시

한편 매년 수입 이륜자동차의 신고 비율이 증가하는 추세로 2019년 말 기준 수입 이륜자동차가 전체 이륜자동차 신고 건수의 95.6%를 차지하고 있다.

다. 환경인증과 사용신고 업무의 전산처리 현황

환경부는 2008년 배출가스 및 소음인증시스템과 배출가스종합정보시스템(이하 “환경인증시스템”이라 한다)을 구축해 이륜자동차의 인증신청 및 인증서 발급 등 모든 업무를 처리하고 있고 국토부는 2012년 등록관청이 사용신고 업무를 전산으로 처리할 수 있게 자동차관리정보시스템을 구축하는 등 [그림 4]와 같이 각각 환경부의 인증시스템 및 국토부의 등록시스템을 통해 이륜자동차 환경인증 및 사용신고 업무가 처리되고 있다.

[그림 4] 이륜자동차 사용신고 및 환경인증 관련 전산시스템 현황



자료: 국립환경과학원 및 한국환경공단 제출자료 재구성

한편 환경부 및 국토부는 위 2개 시스템의 미연계로 등록관청이 이륜자동차의 환경인증 여부를 전산에서 조회할 수 없는 문제 등이 제기되자 2012. 2. 14. 국무총리 주관 국가정책조정회의에서 심의·의결된 “이륜자동차 관련 제도 점검 및 분석”에 따라 위 2개 시스템을 연계하기로 하고, 2013년 9월 [그림 4]와 같이 등록관청이 이륜자동차의 차대번호(Vehicle Identification Number²³)를 호출(조회)

하면 환경부의 인증서 발급번호 등 인증 정보를 자동차관리정보시스템에 제공할 수 있도록 연계 기반을 마련하였다.

라. 이륜자동차 교통단속 현황

일반자동차는 주로 무인단속장비(전체 단속의 80%)로 교통단속을 하는 것에 반해, 이륜자동차는 전면번호판이 없고 통행패턴이 자유로우며 크기가 작은 구조적 특성으로 무인카메라, 루프장비 등 현재 운용 중인 무인단속장비로는 교통단속이 불가능하여 [표 27]과 같이 현장단속(73%)에 주로 의존²⁴⁾하고 있다.

[표 27] 이륜자동차 및 일반자동차 장비별 단속 현황

(단위: 건, %)

구분	계	현장적발	비중	캠코더 촬영	비중	공익신고	비중	무인단속 장비	비중
이륜자동차	1,120,004	818,865	73	143,002	13	158,137	14	0	0
일반자동차	52,668,270	4,301,805	8	1,970,162	4	4,350,263	8	42,046,040	80

자료: 경찰청

그리고 최근 3년간(2018~2020년) 적발된 이륜자동차의 「도로교통법」 위반 단속 건수는 총 1,120,004건이며, 가장 많은 위반 유형은 [표 28]과 같이 안전모 미착용(전체의 42.9%), 신호위반(23.6%) 순이다.

[표 28] 이륜자동차 법규위반 단속건수(2018~2020년)

(단위: 건, %)

구분	계	보도통행	안전모 미착용	신호위반	끼어들기	불법장치 부착	기타
단속건수	1,120,004	95,931	481,158	263,908	52,920	48,190	177,897
비율	100	8.6	42.9	23.6	4.7	4.3	15.9

자료: 경찰청

23) 이륜자동차 생산 시 차체에 새기는 차량 고유의 17자리 번호로 영문과 숫자의 조합으로 되어 있고 1~2, 10, 12~17번째 자리로 제조국, 제조사 및 제작 연도 등을 식별할 수 있음

24) 경찰청에서는 이를 해결하기 위해 2020년부터 'AI 기반의 영상분석 방식을 활용한 무인교통단속장비'를 개발 중

3.2. 감사결과 확인된 문제점

가

이륜자동차 배출가스·소음인증 및 사용신고 관리 부적정

환경부는 「대기환경보전법」 제46조 및 제48조와 「소음·진동관리법」 제30조 및 제31조에 따라 이륜자동차 환경인증 업무를 총괄하고 있다.

그리고 국립환경과학원은 「대기환경보전법 시행령」 제63조 제3항에 따라 이륜자동차 중 수입 차량에 대한 환경인증 업무를 환경부로부터 위임받아 수행하고, 한국환경공단은 같은 법 시행령 제66조 제1항에 따라 수입 및 국내제작 이륜자동차의 환경인증시험과 인증생략 등의 업무를 환경부로부터 위탁받아 수행하고 있으며 환경부는 「대기환경보전법 시행규칙」 제136조에 따라 위 기관들의 위임·위탁 사무를 지도·감독하고 있다.

또한 등록관청은 「자동차관리법」 제48조 등에 따라 이륜자동차를 취득해 사용하려는 자로부터 사용신고를 신청받아 이륜자동차 번호를 지정하는 업무를 담당하고, 국토부는 「자동차관리법」 제4조에 따라 등록관청의 이륜자동차 사용신고 업무를 지도·감독하고 있다.

「대기환경보전법」 제46조, 「소음·진동관리법」 제30조 등에 따라 이륜자동차를 제작·수입하는 자는 이륜자동차에서 나오는 배출가스와 소음이 허용기준에 맞도록 제작하여야 하고, 환경부 등은 제작·수입되는 이륜자동차에 대해 배출가스와 소음이 허용기준에 적합한 경우에만 인증이 부여될 수 있도록 적절히 관리하여야 한다.

그런데 우리 원에서 이번 감사기간(2020. 11. 19.~2021. 2. 5.) 중 환경부 등이 수행하는 이륜자동차 환경인증 업무를 분석한 결과 다음과 같은 문제점이 확인되었다.

1) 수입 이륜자동차에 대한 환경인증 관리·감독 미흡

「대기환경보전법」 제46조 및 제48조와 「소음·진동관리법」 제30조 및 제31조 제1항에 따르면 자동차제작자(수입자 포함, 이하 같다)는 자동차를 제작하려면 미리 환경부장관으로부터 배출가스 및 소음에 관한 환경인증을 받도록 되어 있다.

그리고 환경부장관은 배출가스 인증을 받지 아니하고 자동차를 제작·판매한 자에 대하여 「대기환경보전법」 제56조 제1항 제1호에 따라 매출액에 5%를 곱한 금액 내에서 과징금을 부과할 수 있으며, 환경인증을 받지 아니하고 자동차를 제작한 자에 대하여 「대기환경보전법」 제89조 제7호 등에 따라 7년 이하의 징역이나 1억 원 이하의 벌금 등에 처하도록 되어 있다.

한편 환경부는 수입 자동차에 의한 대기오염을 예방하기 위해 수입하기 전에 환경인증을 미리 받도록 하고 있으나 개별인증을 받아야 하는 수입자는 인증시험과 인증생략에 필요한 확인검사 등을 사유로 수입을 먼저 하고 나서 사후에 인증을 받고 있는 등 2015. 1. 1.부터 2020. 11. 10. 현재까지 수입되어 개별인증을 받은 이륜자동차 1,009대 중 1,008대와 인증생략을 승인받은 이륜자동차 62,886대 전체가 세관 통관 이후²⁵⁾ 인증을 받고 있었다.

따라서 환경부는 국립환경과학원으로 하여금 수입 이륜자동차가 통관 후 환경인증을 준수하고 있는지를 점검하도록 하여 인증받지 않고 이륜자동차를 판매

25) 이륜자동차를 포함한 수입 자동차는 「관세법 제226조에 따른 세관장확인물품 및 확인방법 지정고시」에 따라 세관장이 수입요건을 확인하는 품목에 해당하지 않아 세관에서 환경인증 여부를 확인하지 않고 있고 정식인증 업체는 2015. 1. 1.부터 2020. 10. 31.까지 수입한 449,875대 중 445,933대(99.1%)는 수입 전에 인증을 받고 사후 인증받은 차량은 3,942대(0.9%)에 불과

한 경우 과징금을 부과하도록 하는 등 수입 이륜자동차를 제대로 관리·감독하여야 한다.

그런데 환경부는 국립환경과학원이 2015. 6. 25. 수입 이륜차의 인증과 수입·판매 내역 등을 점검하기 위한 “수입 이륜자동차 환경인증 관리실태 종합점검 계획”을 수립하고서 내부 사정으로 현재까지 점검하지 못하고 있는 등 2021년 1월 현재까지 수입 이륜자동차의 환경인증 준수 여부를 제대로 점검하지 않고 있는데도 이를 그대로 두고 있다²⁶⁾.

이에 감사원 감사기간 중 관세청으로부터 최근 5년간 수입 이륜자동차의 세관 통관자료를 제출받아 개별수입자 3곳과 중고 이륜자동차 수입자 1곳을 표본²⁷⁾으로 환경인증 준수 여부를 점검한 결과, [표 29]와 같이 점검대상 4개 수입자가 최근 5년간 6,693대를 수입하였으나 이 중 2,120대(약 32%)에 대하여는 2021년 1월 현재까지 환경인증을 받지 않고 있는 것으로 확인되었다.

[표 29] 점검대상 4곳 개별수입자의 총수입 대비 환경 미인증 이륜자동차 현황

(단위: 대)

구분	합계	◎◎	★★	㉹	▽▽ (중고 이륜자동차)
총수입 대수	6,693	4,086	124	1,572	911
환경 미인증 대수	2,120	209	112	889	910

주: 지정수입자는 수입 예정인 이륜자동차의 모델별로 정식인증서를 발급받는 반면, 개별수입자는 수입차량 1대마다 인증시험 또는 동일차 확인검사(엔진형식, 배출가스 계통 등의 동일성 검사)를 통해 개별인증서 또는 인증생략서를 발급받아야 하므로 개별수입자의 미인증 이륜자동차는 수입 당시부터 현재까지 개별인증서 또는 인증생략서를 발급받지 않은 자동차 대수로 산정

자료: 관세청 및 한국환경공단

한편 위 수입업체 중 주식회사 ◎◎(이하 “◎◎”이라 한다)이 인증받지 않고

26) 2018. 8. 28. 개별수입 이륜자동차의 배출가스 조작 등 민원 발생으로 7개 차종에 대해 표본으로 배출가스 검사를 한 사례는 있으나 수입 이륜자동차의 통관내역 등을 통한 점검은 실시하지 아니함

27) 이륜자동차 개별 수입업체별 인증건수와 같은 기간 수입 건수의 차이가 100건 이상 발생하는 업체와 중고 이륜자동차를 많이 수입하는 1개 업체에 대하여 표본 점검

있는 이륜자동차 209대 중 14대는 [표 30]과 같이 한국환경공단의 인증시험에서 배출가스 과다 배출로 불합격 판정을 받은 차량인 것으로 확인되었다.

[표 30] 배출가스 인증시험 결과 부적합 이륜자동차 현황(○○)

(단위: g/km)

연번	차명	차대번호	시험신청 일	배출가스 인증시험 결과			
				부적합 항목	측정값	기준값	발급일
1	B	ㄱ	2015. 4. 10.	일산화탄소	8.854	2.0 이하	2015. 4. 19.
2	C	ㄴ	2015. 7. 1.	질소산화물	0.266	0.15 이하	2015. 7. 10.
3	D	ㄷ	2015. 10. 29.	일산화탄소	2.463	2.0 이하	2015. 11. 12.
4	D	ㄹ	2016. 1. 4.	일산화탄소	6.794	2.0 이하	2016. 1. 6.
5	E	ㅁ	2016. 1. 13.	일산화탄소	3.393	2.0 이하	2016. 1. 15.
6	F	ㅂ	2016. 10. 11.	일산화탄소	2.305	2.0 이하	2016. 10. 26.
7	G	ㅅ	2016. 12. 1.	일산화탄소	3.252	2.0 이하	2016. 12. 4.
8	H	ㅇ	2017. 12. 4.	질소산화물	0.163	0.09 이하	2017. 12. 15.
9	I	ㅈ	2018. 2. 26.	질소산화물	0.159	0.09 이하	2018. 3. 2.
10	J	ㅊ	2018. 3. 12.	일산화탄소	3.222	1.14 이하	2018. 3. 29.
11	K	ㅋ	2018. 4. 17.	일산화탄소	1.344	1.14 이하	2018. 5. 4.
12	K	ㅌ	2019. 8. 6.	일산화탄소	2.595	2.0 이하	2019. 8. 21.
13	L	ㅍ	2018. 9. 17.	질소산화물	0.118	0.07 이하	2018. 9. 21.
14	L	ㅎ	2018. 9. 17.	질소산화물	0.073	0.07 이하	2018. 10. 1.

자료: 한국환경공단

또한 ★★이 수입해 인증받지 않고 있는 이륜자동차 112대도 [표 31]과 같이 일산화탄소, 탄화수소 및 질소산화물의 배출기준이 수입 당시 배출기준보다 각각 평균 5.5배, 5.9배 및 2.1배만큼 높은 시기에 제작되어 현재의 배출기준을 충족하지 못할 것으로 추정된다.

[표 31] 제작 당시와 수입 당시의 배출허용기준 비교(★★)

(단위: 대, 배)

제작 당시 배출허용기준(A)				수입 당시 배출허용기준(B)					수입 대비 제작 당시 허용 비율(A/B)		
제작 연도	일산화 탄소	탄화 수소	질소 산화물	수입 연도	일산화 탄소	탄화 수소	질소 산화물	수입 대수	일산화 탄소	탄화 수소	질소 산화물
-	-	-	-	합계(평균)	-	-	-	112	(5.5)	(5.9)	(2.1)
1999~ 2005년	13.0	3.0	0.3	2015~2016년	2.0	0.3	0.15	29	6.5	10.0	2.0
				2019년	1.14	0.17	0.09	30	11.4	17.6	3.3
2006~ 2007년	5.5	1.0	0.3	2016년	2.0	0.3	0.14	1	2.8	3.3	2.0
				2019년	1.14	0.17	0.09	2	4.8	5.9	3.3
2008~ 2018년	2.0	0.3	0.15	2015~2016년	2.0	0.3	0.15	25	1.0	1.0	1.0
				2019년	1.14	0.17	0.09	25	1.8	1.8	1.7

자료: 한국환경공단

더욱이 위 점검대상 4개 업체가 수입한 후 환경인증을 받지 않은 2,120대의 판매 또는 사용 여부를 확인해 본 결과, [표 32]와 같이 702대가 사용신고되어 있었다.²⁸⁾

[표 32] 환경 미인증 이륜자동차의 사용신고 현황

(단위: 대)

구분	합계	㉠㉠	★★	㉢㉢	▽▽ (중고 이륜자동차)
환경 미인증 대수	2,120	209	112	889	910
사용신고 대수	702	179 ^{주)}	77	-	446

주: 179대 중 77대는 이륜자동차 사용신고 후 인증

자료: 한국교통안전공단

2) 환경인증 부적합 차량에 대한 사후관리 방안 부재

「대기환경보전법 시행규칙」 제64조 제2항 및 제66조 등에 따르면 개별인증을 받은 자동차와 동일한 제원의 자동차를 수입해 인증을 생략받으려는 자는 한국 환경공단에 인증생략을 신청하고 한국환경공단은 인증생략을 받은 자에게 인증

28) 환경인증을 받지않은 차량이 사용신고된 원인은 3)항을 참고

생략서를 발급하도록 되어 있다.

그리고 「제작자동차 인증 및 검사 방법과 절차 등에 관한 규정」(환경부 고시) 제8조 제11항 및 제32조에 따르면 배출가스 및 소음시험 결과 부적합 판정을 받은 이륜자동차는 그 원인에 타당한 개선을 한 이후 다시 인증을 받아야 하고, 한국환경공단은 인증생략 자동차에 대해 필요한 경우 배출가스 및 소음시험을 직접 할 수 있게 되어 있다.

또한 「대기환경보전법 시행령」 제66조 및 같은 법 시행규칙 제136조에 따르면 환경부는 한국환경공단으로부터 인증시험 결과 및 인증생략 현황 등을 보고 받는 등 공단의 위탁 업무를 지도·감독하도록 되어 있다.

한편 한국환경공단이 2015년부터 2020년 6월까지 실시한 수입차 배출가스 인증시험 총 3,731건²⁹⁾의 결과에 따르면 제작차 배출허용기준에 부적합한 것으로 판정된 총 314대 중 66.2%에 해당하는 207대가 2021년 1월 현재까지 인증시험을 다시 신청하지 않고 있고, 특히 2018년 이전에 부적합한 것으로 판정된 후 2021년 1월 현재까지 재시험을 신청하지 않고 있는 147대의 이륜자동차는 사실상 환경인증을 받지 않을 것으로 예상된다.

이와 같이 인증시험에서 부적합 판정 후 재시험을 받지 않고 있는 이륜자동차 46대는 최초 배출가스 검사 당시 일산화탄소를 평균 5.8g/km(일산화탄소 기준 부적합)만큼 배출해 허용기준(2.0g/km 미만)을 2배 이상 초과 배출하고 있었으며 이 중에는 일산화탄소를 최대 15.3g/km까지 배출하는 차량이 있어 이러한 부적합한 자동차가 시중에 판매·운행될 경우 대기환경에 악영향을 끼칠 것으로 보인다.

29) 한국환경공단에 접수된 신차 또는 중고차의 개별·정식인증 시험 등 배출가스를 검사한 총 시험 건수(인증생략은 배출가스를 검사하지 않으므로 건수에 미포함)

이에 비해 인증 후 생산(양산) 중인 이륜자동차의 경우 「대기환경보전법」 제50조에 따라 국립환경과학원이 2017년부터 2020년까지 45개 차종에 대해 수시검사를 하고 배출가스 또는 소음 허용기준을 초과한 4개 차종에 대해 환경인증서를 반납받는 등 부적합한 이륜자동차가 생산·판매되지 않도록 사후관리를 하고 있다.

따라서 환경부는 인증시험에서 부적합하다고 판정된 이륜자동차는 적절한 개선을 조치해 적합하다고 판정되기 전까지 판매 또는 사용되지 않도록 해당 차량의 수입자로부터 처리계획을 제출받거나 운행 여부를 불시 점검하는 등 사후 관리 방안을 마련하여야 한다.

그리고 환경부는 부적합 이륜자동차에 대해 인증생략서를 부당 발급하는 일이 없도록 해당 업무를 위탁받은 한국환경공단의 인증생략 업무를 철저히 지도·감독하여야 한다.

그런데 환경부는 부적합 판정 후 재시험을 받지 않고 있는 이륜자동차 207대 중 14대가 그대로 판매돼 인증서도 없이 등록관청에 사용신고되는 것은 물론 8대가 모델명, 엔진형식 등 제원이 같거나 유사한 정식인증서를 사용해 등록관청에 사용신고되고 있는 등³⁰⁾ [별표 1] “환경인증시험 결과 부적합 이륜자동차의 사용신고 현황”과 같이 22대³¹⁾가 시중에 판매·운행되는 실정인데도 이러한 사실을 모른 채 그대로 두고 있다.

또한 환경부는 한국환경공단이 [표 33]과 같이 2018. 6. 28. 등 2차례 인증시험 결과 일산화탄소 배출기준 초과로 부적합 판정을 받은 이륜자동차에 대해 배출가스 시험을 직접 하거나 수입자로 하여금 다시 인증시험을 신청하도록 하지

30) 불합격 판정받은 차량이 사용신고된 원인은 3)항을 참고

31) [별표 1]에 열거된 28대의 이륜자동차 중 부적정신고유형 항목에 '인증생략서 부당 발급'으로 표시된 6대를 제외한 22대

않은 채 2019. 7. 26. 인증생략서를 발급하는 등 6대의 부적합 이륜자동차에 대해 배출가스 또는 소음 인증생략서를 부적정하게 발급하고 있는데도 이를 그대로 두고 있다.

[표 33] 부적합 이륜자동차에 대한 인증생략서 발급 현황

신청인	시험 신청일	시험차량	차대번호	부적합 내용	인증생략서 발급일	사용신고	
						등록관청	등록일
§§	2018. 6. 28.	M	ㄱ	일산화탄소 기준 초과	2019. 7. 26.	서울특별시 마포구	2019. 10. 4.
"	2018. 9. 11.	N	ㄴ	"	"	화성시	2019. 8. 30.
■ ■	2015. 7. 17.	O	ㄷ	가속주행소음 기준 초과	2016. 1. 12.	인천광역시 부평구	2016. 1. 22.
"	"	"	ㄹ	"	"	청도군	2016. 9. 7.
Å Å	2018. 7. 18.	P	ㅁ	가속주행소음 기준 초과	2018. 8. 28.	서울특별시 동작구	2019. 6. 13.
∞ ∞	2016. 2. 19.	Q	ㅂ	"	2016. 3. 3.	남원시	2016. 3. 31.

자료: 한국환경공단

그 결과 부적합 이륜자동차에 대한 사후관리 방안 부재로 2015년 이후 2020년 6월까지 환경인증시험 결과 부적합 판정을 받은 207대 중 28대가 재시험 없이 판매되어 사용되고 있는 것으로 확인되고 나머지 179대는 불법 판매·사용의 우려가 있는 실정이다.

3) 미인증 이륜자동차의 사용신고 방지를 위한 지도·감독 미흡

「자동차관리법」 제4조, 제9조 및 제52조와 「대기환경보전법 시행규칙」 제66조 등에 따르면 이륜자동차 사용신고를 신청받은 등록관청은 신고 차량에 대한 환경인증서 또는 인증생략서를 확인해 환경인증을 받지 아니한 경우 신규 사용신고를 거부해야 하고 국토부는 이와 같은 등록관청의 사용신고 업무처리를 지도·감독하게 되어 있다.

그리고 「대기환경보전법」 제54조에 따르면 환경부장관은 자동차 배출가스에 관한 자료의 수집·관리를 위하여 「자동차관리법」 제69조에 따라 국토부가 설치한 자동차관리정보시스템과 연계한 전산망을 설치·운영할 수 있게 되어 있다.

한편 2012. 2. 14. 국가정책조정회의에서 심의·의결된 “이륜자동차 관련 제도 점검 및 분석”에 따르면 이륜자동차 환경인증관리 강화를 위해 환경부 인증시스템과 자동차관리정보시스템을 2012년 하반기까지 연계하는 것으로 되어 있고, 환경부는 위 시스템 연계와 관련한 개선조치사항으로 정식인증 제도를 개선해 인증서를 발급한 대표 차종 외 전체 제작·수입 차량의 차대번호를 인증시스템에 입력하는 방식으로 연계를 추진하겠다고 하였다.

그 후 환경부는 2013년 9월 자동차관리정보시스템을 통해 등록관청이 신고대상 이륜자동차의 차대번호를 조회하면 환경인증시스템으로부터 실시간 인증정보를 받을 수 있게 연계시스템을 구축하였다.

이에 따라 승용·화물자동차 등 일반자동차는 2013년 9월부터 등록관청이 자동차관리정보시스템을 통해 차대번호를 조회해 환경인증정보를 바로 확인할 수 있게 되었다.

따라서 환경부 및 국토부는 환경인증시스템과 자동차관리정보시스템 연계의 문제점을 파악해 등록관청이 자동차관리정보시스템을 통해 차대번호를 조회함으로써 이륜자동차의 환경인증 여부를 곧바로 확인할 수 있도록 조치하여야 했다.

또한 국토부는 등록관청이 이륜자동차의 환경인증 여부를 철저히 확인한 후 사용신고를 수리하도록 지도·감독해야 한다.

그런데 환경부 및 국토부는 2013년 9월 각 시스템 연계 이후 2021년 1월 현

재까지 등록관청이 여전히 자동차관리정보시스템을 통하여 환경인증 정보를 조회하지 못하고 있는데도 그 원인을 파악하지 않은 채 이를 그대로 두고 있으며, 국토부는 등록관청이 미인증 이륜자동차에 대해 인증서 없이 사용신고를 수리하고 있는데도 지도·감독하지 않고 있었다.

이와 관련해 감사원 감사기간 중 각 시스템 간 연계의 적정성을 확인해 본 결과, 2012년 연계 추진 당시 환경부가 정식인증 개선사항으로 전체 제작·수입 차량의 차대번호를 인증시스템에 입력한다는 것과 다르게 2015년부터 2021년 1월까지 정식인증 수입자 18곳 중 3개 수입자를 제외한 나머지 15개 수입자는 전체 제작·수입차량의 차대번호를 환경인증시스템에 입력하지 않은 것으로 확인되는 등 정식인증의 개선조치 사항이 제대로 이행되지 않아 등록관청은 여전히 이륜자동차 신고자로부터 정식·개별인증서 또는 인증생략서 등을 문서로 제출받아 인증 여부를 확인하고 있다.

이와 같이 환경인증시스템과 자동차관리정보시스템의 연계 추진 미비와 사용신고 업무에 대한 지도·감독 미흡으로 “1)”과 같이 환경인증을 받지 아니한 702대가 사용신고되어 있었고 미인증 신고 건수가 많은 서울특별시 강남구(◎◎ 수입 73건), 진주시 차량등록사업소(★★ 수입 합계 58건) 및 부산광역시 영도구(▽▽ 수입 53건), 서구(▽▽ 수입 39건) 등 4개 등록관청의 환경인증 서류를 표본 점검해 본 결과 합계 223건이 환경인증서 없이 사용신고 수리된 것으로 확인되었다.

이러한 결과는 전산시스템 연계가 미비한 가운데 사용신고 수리가 즉시민원 사항으로 현장에서 바로 처리해야 하는 등의 한계가 있기 때문인 것으로 보인다.

그 결과 환경인증을 받지 않은 이륜자동차가 사용신고되어 대기환경 등에 악

영향을 끼칠 우려가 있었다.

관계기관 의견 환경부는 감사결과를 수용하면서 이륜자동차를 인증받지 않고 부정 수입하거나 환경인증시험에서 부적합 판정을 받은 이륜자동차를 인증시험 없이 판매한 업체 등에 대해 위반 행위를 조사해 관계 법령에 따라 과징금 부과 및 고발 등의 조치를 하고 이륜자동차 수입자가 환경인증 절차를 준수해 수입하는지 정기적으로 점검하는 한편, 부적합 판정받은 이륜자동차가 출고돼 판매되는 일이 없도록 모니터링 등 사후관리 방안을 마련하며 이륜자동차의 불법 사용신고 예방을 위해 인증받은 차량의 차대번호를 자동차관리정보시스템에 연계·제공하는 등 등록관청이 전산으로 환경인증 여부를 확인할 수 있게 하는 방안을 마련하겠다고 답변하였다.

그리고 국토부는 감사결과를 수용하면서 환경부와 협의하여 이륜자동차도 일반 승용자동차 등과 같이 등록관청이 자동차관리정보시스템을 통해 차대번호를 조회하면 환경인증 여부를 확인할 수 있게 관련 시스템을 개선하고 등록관청이 이륜자동차 사용신고 업무를 철저히 하도록 지도하겠다고 답변하였다.

조치할 사항

환경부장관은

① 배출가스 및 소음인증을 받지 않고 이륜자동차를 수입·판매하거나 인증시험 결과 부적합 판정받은 이륜자동차를 판매한 자에 대해 위반 행위를 조사·점검해 그 결과에 따라 「대기환경보전법」 제56조 제1항 제1호 및 제89조 제7호 등에 따라

과징금 부과 또는 고발 등의 조치를 하는 방안을 마련하고 이륜자동차 수입자가 배출가스 및 소음인증 기준을 준수해 수입하는지 정기적으로 점검하는 한편

② 배출가스 및 소음인증 시험결과 부적합 판정을 받은 이륜자동차가 재시험을 통해 합격하기 전까지 출고되거나 판매되는 일이 없도록 적절한 사후관리 방안을 마련하며, 앞으로 인증시험 부적합 이륜자동차에 대하여 인증생략서를 발급하는 일이 없도록 한국환경공단의 인증생략 업무를 지도·감독하는 방안을 마련하고

③ 배출가스 및 소음인증 등을 받지 않은 이륜자동차가 등록관청에 사용신고되어 운행되는 일이 없도록 인증받은 이륜자동차의 차대번호를 조속히 자동차관리정보시스템에 연계·제공하는 등 배출가스 및 소음인증 정보를 자동차관리정보시스템을 통해 확인할 수 있게 하는 방안을 마련하시기 바랍니다.(통보)

국토교통부장관은

① 환경부와 협의해 배출가스 및 소음인증을 받은 이륜자동차의 차대번호를 제공받는 등 등록관청이 자동차관리정보시스템을 통해 차대번호를 조회하면 해당 차량의 환경인증 여부를 곧바로 확인할 수 있도록 자동차관리정보시스템을 개선하는 방안을 마련하고

② 앞으로 등록관청이 배출가스·소음인증서 또는 인증생략서를 확인하지 아니하고 이륜자동차 사용신고를 수리하는 일이 없도록 등록관청의 사용신고 업무를 지도·감독하는 방안을 마련하시기 바랍니다.(통보)

나

이륜자동차 무보험운행 단속업무 실시 부적정

경찰청은 「자동차손해배상보장법」 제51조 등 규정에 따라 의무보험에 가입

하지 아니한 이륜자동차 보유자에 대해 범칙금 통고처분을 하는 등 단속업무를 수행하고 있다.

이륜자동차를 포함한 모든 자동차의 보유자³²⁾는 「자동차손해배상보장법」 제5조 및 제8조에 따라 의무보험³³⁾에 가입하여야 하고, 의무보험에 가입하지 아니한 자동차는 도로에서 운행할 수 없으며, 이륜자동차 보유자가 이를 위반한 때에는 같은 법 제46조, 제50조 및 제51조와 같은 법 시행령 제37조 제1항에 따라 시장·군수·구청장 및 경찰서장이 10만 원의 범칙금을 부과할 수 있다.

이와 관련하여 2009. 11. 10. 감사원의 처분요구에 따라 「자동차손해배상 보장법」이 개정(2012. 8. 23.)되어 일선 경찰서에서 단속한 무보험 운행 이륜자동차에 대하여 경찰서장이 처분할 수 있게 되었다³⁴⁾.

따라서 경찰청은 각 경찰서에서 「도로교통법」을 위반한 이륜자동차를 단속할 때 의무보험 가입 여부를 함께 확인하여 의무보험에 가입하지 않은 채 이륜자동차를 운행한 자동차 보유자에게 범칙금을 부과하도록 하는 것이 타당하다.

이에 대하여 감사원 감사기간(2020. 11. 19.~2021. 2. 5.) 중 경찰청으로부터 2018년 1월부터 2020년 9월까지 「도로교통법」 위반으로 입건된 이륜자동차 93만여 건에 대한 자료를 제공받아 법규위반일 기준 의무보험 가입 여부를 보험개발원의 의무보험 가입관리전산망을 통하여 확인한 결과 19,125대(26,710건)가 의무보험에 가입되어 있지 않은 것으로 확인되었다.

32) 여기서 ‘자동차’는 「자동차관리법」의 적용을 받는 자동차 등을 말하며, ‘자동차보유자’란 자동차의 소유자나 자동차를 사용할 권리가 있는 자로서 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자를 말함(「자동차손해배상보장법」 제2조 제1호 및 제3호)

33) 「자동차손해배상 보장법」 제6조 등에 따르면 의무보험은 자동차 운행으로 피해자 사망 시 1.5억 원 이내에서 그리고 부상 시 3천만 원 이내에서 보상하는 책임보험과 타인의 재물에 손해를 끼쳤을 때 2천만 원 이내에서 보상하는 보험으로 구성

34) 이에 따라 경찰청은 2013. 4. 17. 「의무보험 미가입 차량 운행자 단속 및 수사지침」을 시행하여 경찰서가 의무보험 미가입 차량 단속 및 범칙금 통고처분 불이행자·상습위반자에 대한 형사입건을 수행할 수 있도록 지시

그리고 경찰청에 범규위반일 기준으로 보험에 가입되지 않았던 19,125대의 이륜자동차에 대하여 의무보험 미가입에 따른 범칙금이 부과되었는지 확인한 결과 17,583대(92%)에 대하여 범칙금 부과가 없는 것으로 확인되었다.

더욱이 [별표 2] “10회 이상 무보험 운행으로 의심되는 이륜자동차에 대한 범칙금 미부과 현황”과 같이 2018. 1. 1.부터 2020. 9. 30.까지 10회 이상 상습적으로 의무보험을 미가입한 상태에서 운행된 것으로 의심되는 31대 중 26대(84%)에 대하여는 한 번도 범칙금이 부과되지 않았고, 차량 사용신고 이후 2020년 10월 까지 의무보험에 한 번도 가입되지 않고 운행되다가 교통법규 위반으로 단속된 5,422대의 경우 5,203대(96%)에 대하여 범칙금이 부과되지 않았던 것으로 확인되었다.

또한 [표 34]와 같이 최근 5년간(2016~2020년) 의무보험에 가입하지 아니한 이륜자동차에 의한 교통사고 피해자가 1,430명에 이르고 이들에게 지급된 정부보장사업비³⁵⁾가 23억여 원에 이르는 것으로 확인되었다.

[표 34] 무보험 이륜자동차에 의한 교통사고 피해 현황

(단위: 명, 백만 원)

구분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	합계
피해자 수	324	263	246	309	288	1,430
정부보장사업 보상금액	463	519	565	291	544	2,382

자료: 국토부

이와 같이 의무보험 미가입 이륜자동차에 대한 단속 미흡으로 이륜자동차의 보험가입 유인효과가 적고, 무보험 이륜자동차의 교통사고 발생시 피해보상이 적절히 이루어지지 않을 우려가 있다.

35) 「자동차손해배상보장법」 제30조에 따라 뺑소니·무보험 차량 사고 피해자에게 책임보험의 한도에서 그가 입은 피해를 보상하고 가해자에게 구상하는 사업

관계기관 의견 경찰청은 감사결과를 수용하면서 앞으로 「도로교통법」 위반 단속시 의무보험 미가입 운행이 확인된 이륜자동차 보유자에게 「자동차손해배상 보장법」 위반에 따른 범칙금 처분까지 할 수 있는 방안을 검토하여 시행하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 경찰청장은 각 경찰서에서 「도로교통법」을 위반한 이륜자동차를 단속할 때 의무보험 가입 여부를 함께 확인하여 의무보험 미가입 이륜자동차에 대하여 범칙금 처분도 함께 이루어질 수 있도록 업무를 개선하는 방안을 마련하시기 바랍니다.(통보)

4. 이륜자동차 배달산업 안전관리 분야

4.1. 관련 제도 및 현황

가. 배달산업 구조

배달산업은 쿠팡서비스업 및 음식배달업과 같이 이륜자동차를 이용하여 고객에게 물건이나 음식을 배달하는 산업으로서, 2021. 1. 26. 제정된 생활물류법 제2조 제3호에서는 이륜자동차를 이용하여 화물을 직접 배송하거나 정보통신망 등을 활용하여 이를 중개하는 사업을 ‘소화물배송대행서비스사업’으로 정의하고 있다.

이와 같은 배달산업은 [표 35]와 같이 최근 IT 기술 발달 및 언택트 소비문화 확산으로 음식배달업을 중심으로 산업 규모가 급격히 성장하고 있다.

[표 35] 배달산업 규모

음식서비스 배달 증감액		국내 배달 앱 시장 규모		이륜자동차 배달종사자 수(추정)	
2019년 7월	2020년 7월	2013년	2018년	2019년	2020년
8,287억 원	1조 3,780억 원	3,347억 원	3조 원	112,268명	294,635명

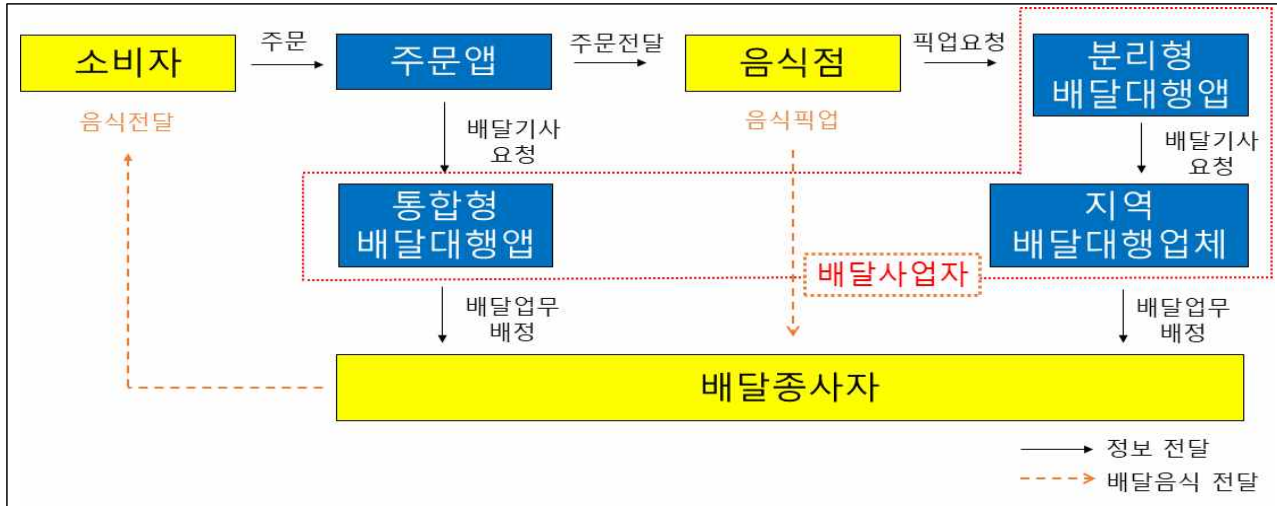
자료: 국토부

배달산업은 [그림 5]와 같이 소비자가 애플리케이션으로 음식 등을 주문하면 배달사업자가 배달종사자에게 배송을 요청하는 구조이다. 여기서 배달사업자는 애플리케이션을 직접 운영하며 소비자로부터 요청받은 주문 정보를 배달종사자에게 전달하는 ‘통합형 배달대행’³⁶⁾ 유형과 소비자로부터 주문을 요청받은 음식점 등으로부터 위 주문 정보를 전달받는 ‘분리형 배달대행’³⁷⁾ 유형으로 구분되며, 배달종사자는 위 배달사업자들과 위탁계약 등을 체결하여 개별 음식점 등의 배달업무를 대행하는 주체로 대부분 프리랜서 신분이다.

36) ▷▷, ●●, ££ 등 배달 애플리케이션을 직접 운영하는 주식회사 우우, 유한회사 ∫∫, 주식회사 ㄹㄹ 등이 통합형 배달대행 유형에 해당함

37) 애플리케이션을 직접 운영하지는 않으나 음식점 등으로부터 접수된 주문 정보를 배달종사자에게 전달하는 배달사업자로서 ㄱㄱ, ☆☆, ◇◇ 등이 분리형 배달대행 유형에 해당함

[그림 5] 이륜자동차 배달산업 구조



자료: 국토부

나. 배달종사자 안전관리 실태

배달종사자는 2020년 12월 현재 29만여 명으로 추정되고³⁸⁾ 새로운 고용 형태로 사용자가 불명확하여 기존 사회보험 틀로 보장이 어려운 실정³⁹⁾이며 높은 자동차보험료(평균 177만 원) 등으로 보험가입률도 낮아 민간보험을 통한 보장도 어려운 실정이다.

더욱이 이륜자동차 배달 중 사망은 최근 4년간(2016~2019년) 산업재해로 사망한 18~24세 청년 총 72명의 45.8%(33명)를 차지하는 등 사망원인 1위이고 대부분(26명)이 근속기간 6개월 이내에 발생하고 있다. 대다수가 신호무시, 난폭운전에 따른 측면충돌 및 전도·전복사고에 의해 발생하고 있으며 이는 건당 수수료(약 3천 원)를 받는 수입구조, 진입장벽이 없는 업계구조(자유업), 소비자의 빠른 배달 재촉 등 복합적인 요인으로 발생한 것이다.

38) 감사기간 중 주식회사 우우 등 국내 주요 6개 배달사업자의 소속 종사자 현황을 제출받아 추산한 통계. 배달산업은 자유업으로 운영되어 정확한 종사자 수 산정에 한계가 있어 기관별로 발표한 수치에 다소 차이 발생. 한국노동연구원은 2018년 하반기 기준 187,088명으로, 한국교통안전공단은 2019년 하반기 기준 187,113명으로 추정

39) 배달종사자는 「근로기준법」상 노동자가 아닌 특수형태근로종사자 또는 중소기업주 방식으로 산재보험이 적용되고 고용보험은 적용되지 않고 있는 실정

4.2. 감사결과 확인된 문제점

가

이륜자동차 배달산업 안전관리체계 구축 미흡

국토부⁴⁰⁾는 급증하는 생활물류서비스⁴¹⁾ 관련 종사자의 사고 방지와 근로여건 개선대책 등을 마련하기 위해 2021. 1. 26. 생활물류법을 제정하는 등 이륜자동차 배달산업⁴²⁾의 안전관리체계를 구축하고 있다.

이에 따라 국토부는 생활물류법 제17조를 통해 안전하고 편리한 소화물배송 대행서비스를 제공하는 자에 대하여 인증을 할 수 있는 제도(이하 “우수사업자 인증”이라 한다)를 도입함으로써 서비스 품질과 종사자의 근로여건이 우수한 업체를 중심으로 이륜자동차 배달산업이 성장할 수 있도록 근거를 마련하였다.

그리고 생활물류법 제17조 및 제23조에서 우수사업자 인증을 받은 사업자에 대해 시설 및 장비 확충, 산업 효율화를 위한 컨설팅과 교육 등 재정적·행정적 지원을 우선할 수 있도록 하였다.

한편 국토부는 2021년 3월 현재 우수사업자 인증을 부여하기 위한 구체적 요건과 지원 방안, 이륜자동차 배달산업의 안전관리체계 및 종사자의 근로여건 개선대책 등에 대한 후속 조치를 마련하고 있는 상황이다.

40) 국토부는 코로나19 확산에 따른 생활물류서비스 관련 종사자 개선대책 마련 등을 위해 2020. 11. 13. 「코로나19 관련 생활물류 긴급대응 조직의 설치 및 운영에 관한 규정」을 제정하여 코로나19 생활물류 긴급대응반 내에 상 황총괄대응과를 신설

41) 생활물류법 제2조 제1호에 따르면 생활물류서비스란 「물류정책기본법」 제2조 제1항에 따른 물류에 관한 활동으로서 소비자의 요청에 따라 소형·경량 위주 화물의 집화, 포장, 보관 등의 과정을 거쳐 배송하는 서비스 및 이륜 자동차를 이용하여 직접 배송하거나 정보통신망 등을 활용하여 이를 중개하는 서비스를 의미

42) 생활물류법 제2조 제3호 나목에 따르면 「자동차관리법」 제3조 제1항 제5호에 따른 이륜자동차를 이용하여 화물을 직접 배송하거나 정보통신망 등을 활용하여 이를 중개하는 사업을 소화물배송대행서비스사업으로 정의하고 있음

따라서 국토부는 이륜자동차 배달산업이 그간 자율업종으로 운영되어 온 특성 및 종사자의 영세성 등을 고려하여 과도한 규제는 지양하되 종사자와 소비자의 권익 증진을 위해 마련한 생활물류법의 제정 취지를 고려하여 종사자의 근로여건 등이 시장에서 자율적으로 개선될 수 있도록 우수사업자 인증제도 운영 방안 등을 구체화하여 나가는 것이 타당하다.

이에 이번 감사원 감사기간(2020. 11. 19.~2021. 2. 5.) 중 이륜자동차 배달산업의 현황 및 실태를 분석한 결과, 배달사업자들의 종사자 채용 및 교육 제공, 보험가입 관리, 운송계약 체결 측면에서 다음과 같은 문제점이 확인되었다.

1) 배달종사자 채용 및 교육 훈련 부적정

이륜자동차는 일반자동차와 달리 헬멧 등의 보호장구 외에 외부 충격으로부터 신체를 보호할 수 있는 물리적 장치나 수단이 없어 [표 36]과 같이 상해부위가 머리에 집중(38.8%)되는 등 인명피해의 위험성이 높아 [표 37]과 같이 교통사고 사망자 비율이 일반자동차에 비해 상대적으로 높다.

[표 36] 교통사고 사망자 상해부위 비교(2019년)

(단위: %)

구분	이륜자동차					일반자동차				
	머리	얼굴, 목	몸	기타	합계	머리	얼굴, 목	몸	기타	합계
비율	38.8	17.2	16.1	27.9	100	16.9	18.4	28.0	36.7	100

자료: 한국교통안전공단

[표 37] 이륜자동차와 일반자동차의 교통사고 발생 건수 대비 사망자 수 비교

(단위: 건, 명, %)

구분	이륜자동차		일반자동차 ^{주)}	
	교통사고 발생 건수	사망자 수(비율)	교통사고 발생 건수	사망자 수(비율)
2016년	18,982	614(3.2)	201,935	3,678(1.8)
2017년	18,241	564(3.1)	198,094	3,621(1.8)
2018년	17,611	537(3.0)	199,537	3,244(1.6)
2019년	20,898	498(2.4)	208,702	2,851(1.4)
2020년	21,258	525(2.5)	188,396	2,556(1.4)

주: 일반자동차의 교통사고 발생건수 및 사망자 수는 전체 교통사고에서 이륜자동차의 교통사고 발생건수 및 사망자 수를 제외한 수

자료: 도로교통공단 제출자료 재구성

그리고 교통사고분석시스템⁴³⁾을 통해 이륜자동차 교통사고 발생 현황을 분석한 결과, [표 38]과 같이 일반자동차 교통사고 발생 건수 중 20대 이하의 교통사고 발생 비율은 14.7%에 불과한 반면, 이륜자동차의 경우 20대 이하의 사고발생 비율이 절반가량(42.4%)을 차지하고 있어 운행 경험이 미숙한 젊은 층 종사자들을 대상으로 하는 교통법규 및 안전운행 관련 교육⁴⁴⁾이 필요한 상황이었다.

[표 38] 연령대별 교통사고 발생 현황(2015~2019년)

(단위: 건, %)

구분	이륜자동차		일반자동차 ^{주)}	
	사고 건수	비율	사고 건수	비율
20대 이하	40,273	42.4	149,834	14.7
30대	13,074	13.8	164,282	16.1
40대	11,118	11.7	217,775	21.3
50대	11,204	11.8	263,714	25.8
기타	19,306	20.3	225,455	22.1
계	94,975	100	1,021,060	100

주: 일반자동차의 교통사고 발생건수 및 사망자 수는 전체 교통사고에서 이륜자동차의 교통사고 발생건수 및 사망자 수를 제외한 수

자료: 도로교통공단(교통사고분석시스템)

43) 「교통안전법」 제52조 등에 따라 경찰·보험사 등의 교통사고 자료를 수집, 통합·분석하여 교통안전 정책 수립 등에 활용할 수 있도록 교통사고 정보를 제공하는 시스템

44) ㉠우우의 경우 2018년부터 한국교통안전공단에서 실시하는 이륜자동차 교통안전 교육에 참여한 결과 배달 1천 건당 사고 비율이 45% 감소(0.62건→0.34건)하였고, 종사자들의 교통안전 지식이 18% 향상되는 등 긍정적 효과가 있는 것으로 나타남

한편 화물운수 사업자⁴⁵⁾는 화물자동차법 제19조 제1항 제6호에 따라 성범죄·마약범죄 등의 범죄전력이 있는 종사자에게 화물을 운송하게 하여서는 아니 되고 이를 위반할 경우 운송사업 허가 취소 또는 정지 명령 등의 제재를 받을 수 있으며, 같은 법 제11조 제22항에 따라 화물운수 종사자⁴⁶⁾가 각 시·도지사가 실시하는 도로교통 관계 법령 및 교통안전 등에 대한 교육을 매년 1회 이상 받도록 조치하여야 하고 위 교육을 받지 아니한 종사자를 운수사업에 종사하게 하여서는 아니 되며, 시·도지사 등은 이를 위반한 화물운수 사업자에게 같은 법 제70조 제2항 제5호에 따라 1천만 원 이하의 과태료를 부과하게 되어 있다.

따라서 국토부는 이륜자동차 배달종사자의 교통사고를 방지하고 위 서비스를 이용하는 국민들에게 범죄피해가 발생하지 않도록 이륜자동차 배달사업자로 하여금 소속 종사자의 자격을 관리하게 하고 교통 법규 등에 대한 안전교육을 제공하는 등의 방안을 마련할 필요가 있다.

그런데 국토부는 화물자동차법과는 달리 이륜자동차 배달종사자의 안전관리 등을 위해 제정한 생활물류법에 [표 39] 및 [표 40]과 같이 종사자 자격기준과 안전교육 의무에 대한 규정을 마련하지 않았고, 이륜자동차 배달사업자로 하여금 소속 종사자들의 자격이나 교육 훈련 등을 관리하도록 하는 의무도 부여하고 있지 않은 상황이다.

45) 화물자동차법 제2조 제2호에 따라 화물자동차 운송사업, 운송주선사업 및 운송가맹사업을 영위하는 사업자를 의미

46) 화물자동차법 제2조 제8호에 따라 화물자동차 운전자, 화물의 운송 또는 운송주선에 관한 사무를 취급하는 사무원 및 이를 보조하는 보조원, 그 밖에 화물자동차 운수사업에 종사하는 자를 의미

[표 39] 종사자 자격요건 및 배제사유 등 비교

구분	화물자동차 운수업	이륜자동차 배달산업
기본적 요건	화물자동차를 운전하기에 적합한 운전면허 보유자(20세 이상)	1·2종 소형 면허(18세 이상) 또는 원동기 면허(16세 이상) 보유자
자격요건	교통법규, 화물운수업 관련 법규, 안전운행 관련 등의 과목으로 구성된 필기시험에서 6할 이상 득점하여 합격	없음
경력요건	운전경력 2년 이상	없음
신체적요건	인지능력, 반응능력 등 평가를 위한 운전적성정밀검사 통과(속도에측검사 및 정지거리예측검사 등으로 구성)	없음
배제사유	음주운전 등으로 운전면허 취소된 자, 중대 교통사고를 발생시켜 운전면허가 취소된 자 ※ 택배종사자의 경우 마약·성범죄 등 범죄경력 있는 자	없음

자료: 국토부 제출자료 재구성

[표 40] 종사자 안전교육 제도 비교

구분	화물자동차 운수업	이륜자동차 배달산업
의무교육	기본교육 16시간 이론 및 실기 교육 이수 의무 과정 이수 후 종합평가 실시(총점의 60% 이상)	없음
	보수교육 1년에 1회 이상(화물자동차 운수사업 및 도로교통 관계 법령, 교통안전, 화물운수 관련 업무수행 필요사항, 화물운송 서비스 증진 등의 사항)	없음

자료: 국토부 제출자료 재구성

그 결과 화물운수 사업자는 화물자동차법 제19조 등에 따라 소속 종사자의 자격을 점검하고 교육 이수 등을 관리하는 것에 반해, 이륜자동차 배달사업자는 생활물류법 신설에도 불구하고 종전과 같이 종사자의 운전경험이나 연령, 범죄 전력 등에 따른 제한 없이 만 16세 이상으로 「도로교통법」 제80조에 따른 원동기장치자전거면허를 취득한 자면 누구나 종사자로 채용할 수 있는 실정이다.

그리고 이륜자동차 배달 수요가 증가하면서 그 운행량 및 배달종사자 수요도 급증하고 있고 이에 따라 미성년자 등 운전경험이 충분하지 않은 배달종사자도 늘어나 [표 41]과 같이 최근 5년(2016~2020년)간 일반자동차의 교통사고 발생건수와 이로 인한 사망자 수는 감소하고 있는 데 반해, 이륜자동차로 인한 교통

사고 발생건수는 18,982건에서 21,258건(11.99% 증가)으로 증가하였고, 사망자 수 감소 폭(14.50%)도 일반자동차 감소 폭(30.51%)에 미치지 못하고 있다.

[표 41] 일반자동차와 이륜자동차 교통사고 비교

(단위: 건, 명)

교통사고 발생 건수				교통사고 사망자 수			
일반자동차		이륜자동차		일반자동차		이륜자동차	
2016년	2020년	2016년	2020년	2016년	2020년	2016년	2020년
201,935	188,936	18,982	21,258	3,678	2,556	614	525
6.44% 감소		11.99% 증가		30.51% 감소		14.50% 감소	

주: 일반자동차의 교통사고 발생건수 및 사망자 수는 전체 교통사고에서 이륜자동차의 교통사고 발생건수 및 사망자 수를 제외한 수

자료: 도로교통공단

더욱이 택배 운송의 경우, 수령인 부재 시에도 아파트 택배함 등 정해진 목적지에 물품을 배송하면 서비스가 종료되는 데 반해, 이륜자동차 배달은 고객에게 음식 등을 직접 전달하는 경우가 많아 해당 서비스를 이용하는 1인 가구 등이 범죄피해에 노출될 가능성이 상대적으로 높은데도 종사자에 대한 아무런 결격사유가 마련되어 있지 않아 아래 사례와 같이 소비자들이 범죄에 노출되고 있는 실정이다.

이륜자동차 배달서비스 범죄 노출 사례

- ▶ 2018년 4월 기존 성범죄 전력으로 전자발찌를 착용 중인 배달원이 엘리베이터에서 술 취한 여성을 집으로 데려다 준 후 2시간 동안 4차례 접근하여 성폭행 시도
- 같은 해 9월 서울특별시 영등포구 한 주택에 배달원이 무단으로 침입해 자고 있던 여성에게 성폭행 시도, 확인 결과 위 배달원은 평소 배달 업무를 하면서 범행 대상을 물색
- ▶ 경기도 용인에 거주하는 시민이 2019년 10월 평소 자택으로 발송되는 성범죄자 우편물(성범죄자 알림e)에 공지된 사람과 인상착의가 동일한 사람이 음식을 배달하는 장면을 목격, 배달대행업체에 항의 전화를 하였으나 위 업체는 배달원이 성범죄 전력이라는 사실을 알고도 고용한 사실을 확인
- 이에 일반 택배와 배달은 동등한 면대면 서비스로서 전화번호, 가족 구성원이 모두 노출될 우려가 있는데도 배달에 대해서만 성범죄자의 종사를 허용하는 것은 불합리하다는 이유로 청와대에 국민청원 게시

자료: 배달사업자 인터뷰 및 청와대 국민청원 게시판 자료 재구성

2) 이륜자동차 운송계약 지도·감독 부적정

이륜자동차 배달사업자는 시장에서 소비자의 주문 정보를 독점하고 있어 배달종사자와 음식점에 비해 우월적 지위⁴⁷⁾가 인정되므로 이에 대한 관리·감독이 필요하다.

실제로도 아래 사례 및 [그림 6]과 같이 이륜자동차 배달사업자가 배달종사자를 별도의 계약서 작성 없이 채용⁴⁸⁾하고 자사 로고가 입력된 보냉가방을 구입하도록 강제⁴⁹⁾하거나 사업자의 일방적인 의사로 배달수수료를 1분 단위로 변경⁵⁰⁾하는 사례가 있었으며, 자사 애플리케이션을 사용하는 음식점에 거래가격을 강제⁵¹⁾하는 등 이륜자동차 배달사업자의 거래상 지위남용에 따른 피해 사례들이 발생하고 있는 실정이다.

이륜자동차 배달사업자의 소속 종사자에 대한 거래상 지위남용 사례

▶ 거래상 우월적 지위를 이용한 일방적 계약 해지

- 서울특별시 강서구 지역 배달 대행업체 운영자가 ♦♦(상호명 "◇◇")와 플랫폼 이용계약을 체결하였으나, 계약 기간 도중 ♦♦로부터 일방적인 계약 해지를 통보받아 영업을 중단하는 사례 발생
- 이에 한국공정거래조정원에서는 2019. 3. 23. ♦♦의 일방적인 계약 해지가 거래상 지위를 남용하여 불이익을 제공한 행위로 볼 여지가 있어 위 회사로 하여금 3천만 원을 지급하라는 조정안 제시

▶ 구입의무가 없는 플랫폼사의 보냉가방 구입 강요

- 배달 플랫폼사와 플랫폼 이용계약을 체결하는 지역 배달대행업체에서 배달 종사자에게 자사 로고가 새겨진 보냉가방(구입가: 11,000원)을 구입하도록 공지한 후 종사자가 이를 구입하지 않자 배차 가능건수를 제한하고 서비스 수행을 정지시키는 사례 발생

※ 위 사례 외에도 2016년 9월~12월 인천경찰청의 “우월적 지위를 이용한 불법행위” 특별단속 결과 이륜자동차 배달사업을 하면서 가솔·결손 청소년들을 고용한 뒤 지각·결근에 대한 벌금을 물리고, 구타한 사례도 발생

자료: 공정거래위원회 등 자료 재구성

47) 공정거래위원회는 2020년 6월 배달사업자 ∫ ∫ (유)(“●●” 애플리케이션 운영사)가 배달 음식점과의 관계에서 소비자에 대한 독점적인 접근 경로를 보유하고 있어 거래상 우월적 지위가 있는 것으로 인정

48) “플랫폼경제종사자 규모 추정과 특성 분석”(2018년 12월, 한국고용정보원)

49) 사업자가 거래상대방에게 구입의사가 없는 상품을 구입하도록 강제하는 행위는 공정거래법 제23조 및 「특수형태근로종사자에 대한 거래상 지위남용행위 심사지침」 IV. 1.에 따라 거래상 지위를 남용한 구입강제 행위에 해당

50) 사업자가 일방적으로 거래조건을 변경하는 행위는 공정거래법 제23조 및 「특수형태근로종사자에 대한 거래상 지위남용행위 심사지침」 IV. 4.에 따라 거래상 지위를 남용한 불이익제공 행위에 해당

51) 소비자가 음식점에 직접 전화로 주문하거나 타사 배달앱을 통한 주문 시 자사 앱보다 저렴하게 판매하는 것을 금지하는 행위로서 공정거래법 제23조 제1항 제4호에 따른 거래상 지위를 남용한 경영간섭 행위에 해당

이륜자동차 배달사업자의 음식점에 대한 거래상 지위남용 사례

◦ 최저가 보장제 일방적 실시 후 이에 따르지 않을 경우 계약 해지

- 배달사업자 중 “○○”는 자사 앱에 가입된 배달 음식점을 대상으로 최저가 보장제를 일방적으로 실시하면서 전화 주문 또는 타사 배달앱 주문 시 “○○”를 통한 주문 가격보다 저렴하게 판매하는 것을 금지
- 이후 최저가 보장제를 위반한 144개 음식점을 적발하여 “○○” 주문 시 음식 가격 인하, 타 배달앱 주문 시 가격 인상, 배달료 변경 등의 시정조치 후 이에 따르지 않은 43개 음식점에 대해 계약 해지

자료: 공정거래위원회 자료 재구성

[그림 6] 배달수수료 실시간 변경 현황

지역	주문현황	건당금액	지역	주문현황	건당금액	지역	주문현황	건당금액
서울 중구 >	발음	4,100원	서울 서초구 >	보통	3,300원	서울 성북구 >	보통	3,300원
서울 관악구 >	발음	3,900원	서울 강서구 >	보통	3,300원	서울 영등포구 >	보통	3,400원
서울 동대문구 >	발음	3,300원	서울 구로구 >	보통	3,300원	서울 용산구 >	보통	3,300원
서울 강서구 >	발음	3,300원	서울 양천구 >	보통	3,300원	서울 동대문구 >	보통	3,300원
서울 서초구 >	발음	3,300원	서울 용산구 >	보통	3,400원	성남 분당구 >	보통	3,300원
서울 동작구 >	보통	4,200원	서울 종로구 >	보통	4,100원	서울 양천구 >	보통	3,300원
서울 성북구 >	보통	3,300원	서울 성북구 >	보통	3,300원	서울 종로구 >	보통	4,100원
서울 양천구 >	보통	3,300원	서울 동작구 >	보통	4,100원	서울 동작구 >	보통	4,000원
서울 마포구 >	보통	3,500원	서울 마포구 >	보통	3,400원	서울 마포구 >	보통	3,300원

자료: (주)○○(▷▷) 소속 배달종사자로부터 실시간 수수료 변동에 대해 제출받은 자료

이에 국토부는 2020. 10. 14. 배달사업자들의 불공정거래행위 및 부당한 처우로부터 소속 종사자들을 보호하기 위하여 이륜자동차 배달사업자들과 표준계약서⁵²⁾를 도입하기로 하는 내용의 합의를 체결하고, 같은 해 10. 19. 이륜자동차 배송 및 대리운전 표준계약서를 공고(국토부 공고 제2020-1351호)하였다.

따라서 국토부는 이륜자동차 배달사업자들의 불공정거래행위 및 표준계약서 활용 여부 등에 대하여 현장 점검 등을 통해 지도·감독하고 이를 우수사업자 인 증제도와 연계하는 등 배달사업자의 불공정거래행위 방지를 위한 구체적 개선방안을 마련하는 것이 타당하다.

52) 표준계약서 제6조(불공정거래행위 금지) 제3항에 따라 배달대행업체가 종사자에 대하여 배달 정보를 선별 제공 또는 차단할 수 없도록 하거나, 위 계약서 제7조(부당한 처우의 금지) 제2항에 따라 배달대행업체가 합리적인 사유 없이 업무위탁 조건을 차별할 수 없도록 하는 내용 등이 포함되어 있음

그런데도 국토부는 2021. 2. 5. 감사일 현재까지 현장에서 발생하는 불공정 행위에 대해서 실태조차 파악하지 못하고 있는 실정이다.

그 결과 이륜자동차 배달사업자⁵³⁾들이 [표 42]와 같이 배달 수수료 등 계약의 중요 부분을 임의로 변경할 수 있다거나 배달종사자의 서비스 평가 결과가 배달사업자가 정한 기준이나 정책에 미달하는 경우 별도의 사전고지 없이 애플리케이션 접속 권한을 상실하게 한다는 등의 불리한 계약내용이 들어 있는 등 배달종사자의 권익을 침해하는 다양한 불공정 행위들이 여전히 발생하고 있는 실정이다.

[표 42] 배달사업자와 배달종사자 간 불공정 계약내용

문제점	주요 내용	업체명(서비스명)
배달종사자의 업무조건을 배달사업자가 임의로 변경	▶ 배달종사자의 업무조건(배달 수수료)을 사업자가 임의로 변경 가능	▶ (주)○○○(△△) ▶ (주)♀♀(▷▷) ▶ (주)☆☆(☆☆)
	▶ 배달료 변경 시 사전고지 기간을 정하지 않고, 사전고지 대상인 배달료 변경은 기본 배달료에 별도 비용이 추가되는 구조로 한정	▶ (주)♀♀(▷▷)
배달종사자에게 일방적인 불이익 조치 가능	▶ 배달서비스 평가 결과가 사업자가 정한 기준 등에 미달하는 경우 별도 절차 없이 일방적으로 애플리케이션 접속 권한 상실	▶ (주)○○○(△△)
배달종사자 일방에게 불리한 책임 부과	▶ 제3자 손해 발생 시 배달종사자만 배상책임 부담	▶ (주)❖❖(●●)
	▶ 분쟁 발생 시 관할 법원을 배달사업자의 주소지 기준으로 설정	▶ (주)☆☆(☆☆)

자료: 공정거래위원회 및 국토부 제출자료 재구성

3) 배달종사자 보험가입 관리 등 부적정

자동차 보유자는 「자동차손해배상 보장법」 제5조 등에 따라 [표 43]과 같이 자동차의 운행으로 다른 사람이 사망하거나 부상한 경우에 피해자에게 일정 금

53) 국내 6개 주요 배달사업자 중 (주)○○○(△△), (유)❖❖(●●), (주)♀♀(▷▷), (주)☆☆ 등 4개 배달사업자들의 계약서(2021년 3월 기준)를 제출받아 분석하였고, 나머지 2개 배달사업자 ❖❖(◇◇), (주)♂♂는 별도로 계약서를 마련하고 있지 않은 상황

액을 지급할 책임을 지는 책임보험 및 자동차의 운행으로 다른 사람의 재물이 멸실되거나 훼손된 경우 피해자에게 일정 금액을 지급할 책임을 지는 보험⁵⁴⁾ 또는 공제⁵⁵⁾에 가입하도록 규정되어 있다.

[표 43] 현행 의무보험 및 임의보험의 범위

의무보험	임의보험(보험가입자가 자율적으로 선택)
① 책임보험(대인배상Ⅰ) - 자동차 사고로 사망하거나 부상한 경우에 배상 - 사망 시: 2,000만 원부터 1억 5,000만 원까지 사망자의 실제 손해액 - 부상 시: 14개 등급별로 50만 원부터 3,000만 원까지 실제 손해액	① 책임보험 초과 손해보험(대인배상Ⅱ) - 자가용^{주)}에 한정 - 자동차 사고 피해자 1인당 1억 원 이상의 금액 또는 피해자에게 발생한 모든 손해액을 배상
② 대물보험 - 타인의 물적 피해를 배상 - 배상한도: 2,000만 원	② 대물보험 - 타인의 물적 피해를 배상 - 배상한도: 2,000만 원 초과
③ 책임보험 초과 손해보험(대인배상Ⅱ) - 여객자동차운송사업자, 자동차대여사업자, 화물자동차운송사업자, 건설기계대여사업자 등 사업용 자동차^{주)}에 한정 - 자동차 사고 피해자 1인당 1억 원 이상의 금액 또는 피해자에게 발생한 모든 손해액을 배상	③ 자기차량손해보험 가입한 보험금액에 따라 자기 차량 피해를 보상
	④ 자기신체사고보험 피보험자가 사상한 경우 보상
	⑤ 무보험차상해보험 무보험차량에 의한 피해를 보상

주: 사업용은 운행의 대가를 받고 운행하는 자동차, 자가용은 운행의 대가를 받지 않고 운행하는 자동차(개인용 및 업무용)

자료: 국토부 제출자료 재구성

그리고 화물운송 사업자⁵⁶⁾는 화물자동차법 제11조 및 같은 법 시행규칙 제21조 제10호에 따라 교통사고로 인한 손해배상을 위한 대인보험 또는 공제사업에 가입하지 아니하거나 가입이 실효된 상태로 화물자동차를 운행하여서는 아니 되고, 이를 위반할 경우 같은 법 제19조 및 같은 법 시행규칙 [별표 2] “운송사업자에 대한 행정처분의 세부기준”에 따라 운행정지의 제재를 받도록 되어 있어 화물운송 사업자로 하여금 화물자동차의 보험가입 여부를 관리하도록 하고 있다.

또한 국토부는 「자동차손해배상 보장법」 제7조 등에 따라 자동차 의무보험에 가입하지 아니한 자동차 보유자에 대한 관리·감독 업무를 수행하고 있으며,

54) 「보험업법」에 따른 보험

55) 「여객자동차 운수사업법」, 화물자동차법 및 「건설기계관리법」에 따른 공제

56) 화물자동차법 제3조에 따라 국토부장관으로부터 화물자동차 운송사업에 대한 허가를 받은 자를 의미

영업용 화물차량의 경우 일반 차량보다 손해율이 높아 일반 손해보험사와 계약 체결이 어려운 점을 고려하여 [표 44]와 같이 2011. 6. 15. 화물자동차법 제51조의2를 신설, 화물운송 사업자로 하여금 화물공제조합을 설립할 수 있도록 하고 위 공제조합을 통해 운수종사자⁵⁷⁾들에게 저렴한 종합보험⁵⁸⁾ 상품을 마련·보급하게 하고 있다.

[표 44] 일반 손해보험과 공제조합 비교

구분	손해보험	화물공제조합	비교
사업목적	영리	비영리	• 손해보험사는 이윤 추구를 위한 영리 목적인 반면, 공제조합은 비영리
가입대상	불특정 차량 (모든 자동차)	특정 차량 (영업용 차량)	• 손해보험사는 영업용뿐 아니라 자가용 화물자동차도 가입대상이나, 공제조합은 영업용 화물자동차만 가입대상
모집형태	모집조직 이용 (모집수수료 발생)	조합원의 자율적 가입	• 손해보험사는 판매비용(=모집수수료)이 발생하나, 공제조합 가입을 위해서는 별도의 비용이 발생하지 않음

자료: 국토부 제출자료 재구성

이와 관련하여 이번 감사기간 중 국토부와 손해보험협회를 통하여 동일한 가입조건의 화물자동차 보험료를 비교한 결과 화물공제조합은 [표 45]와 같이 보험료가 일반 보험회사가 판매하는 화물자동차 보험료 평균의 71.5% 수준(1,456천 원)인 저렴한 보험상품을 판매하고 있으며, 전체 영업용 화물자동차 285,974대 중 188,248대(65.8%)가 위 조합에 가입하고 있었다.

[표 45] 일반 보험회사와 공제조합 간 보험료 비교^{주)}

(단위: 천 원)

구분	일반 보험회사										공제조합 (평균대비)
	♠♠	♣♣	☆☆	♫♫	✙✙	✖✖	✱✱	◆◆	♫♫	보험사 평균	
보험료	1,414	2,472	1,938	1,976	2,314	1,630	2,107	2,734	1,742	2,036	1,456 (71.5%)

주: 동일한 가입조건과 보장내역(만 43세 기준, 대인배상Ⅱ 무한, 대물보상 3천만 원 등)을 기준으로 각 보험회사가 책정한 보험료

자료: 국토부 제출자료 재구성

57) 화물자동차법 제2조 제8호에 따라 화물자동차 운전자, 화물의 운송 또는 운송주선에 관한 사무를 취급하는 사무원 및 이를 보조하는 보조원, 그 밖에 화물자동차 운수사업에 종사하는 자를 의미

58) 의무보험 외에도 대인배상Ⅱ, 대물보험 3천만 원, 자기차량손해보험 3천만 원을 보장하는 종합보험 상품

반면 보험개발원에 따르면 이륜자동차 의무보험료의 경우 [표 46]과 같이 유상운송용 보험⁵⁹⁾이 비유상운송용 및 가정·업무용 보험보다 보험사 손해율이 높아 평균 보험료(대인배상 I, 대물보험 2천만 원 기준)가 1,773천 원⁶⁰⁾으로, 비유상운송용 보험료 443천 원 및 가정·업무용 보험료 162천 원보다 최소 4배에서 최대 11배로 높게 책정되어 있는데, 이는 화물공제조합에서 제공하는 1톤 이하 화물자동차의 종합보험료(대인배상 II, 대물보험 3천만 원 기준, 1,456천 원)보다도 높은 실정이다.

[표 46] 이륜자동차 의무보험 가입 및 보험료 현황(2020년)

(단위: 대, 천 원)

구분	유상운송용	비유상운송용	가정·업무용
가입 대수(비중)	34,731(3.4%)	117,438(11.6%)	859,831(85%)
보험사 손해율 ^{㉠)}	82.9%	69.35%	72.95%
평균 보험료	1,773	443	162

주: 보험사에 납입된 보험료 중 보험계약자에게 지급된 보험금 비율을 의미

자료: 국토부 제출자료 재구성

한편 주식회사 ◆◆에서는 이륜자동차 배달종사자들의 보험료 부담 절감을 위해 실제 배달업무를 할 때만 보험 적용이 가능한 시간제 보험(On-Off 보험) 상품을 출시하였으나 2020년 말 현재 (주)우우 소속 배달종사자만이 위 보험에 가입할 수 있는 상황⁶¹⁾이다.

따라서 국토부는 화물자동차의 경우와 같이 이륜자동차 배달사업자로 하여금 소속 종사자의 보험가입 여부를 관리하도록 하고 이를 우수사업자 인증제도

59) 「이륜차보험 약관」 제8조에 따르면 가정·업무용 등 유상운송용 외의 용도로 보험에 가입한 경우 배달 시 발생한 교통사고의 경우에도 보상 불가

60) 대인I 보험료 752,417원 및 대물 보험료 1,020,793원으로 구성

61) 시간제 보험가입을 위해서는 배달사업자와 보험사가 단체협약을 체결하여 소속 종사자들의 사고발생 현황 등을 검토함으로써 보험료 산정 등의 절차를 거쳐야 하는데, (주)우우만 주식회사 ◆◆과 협약 체결

와 연계함으로써 이륜자동차 배달종사자의 보험 가입률 제고 방안을 마련하는 한편, 종사자들의 보험료 부담 경감을 위해 공제조합 설립을 조속히 추진하거나 보험사와의 간담회 개최 등을 통해 시간제 보험상품이 확대 보급될 수 있도록 조치하는 것이 바람직하다.

그런데도 국토부는 생활물류법을 제정하면서 이륜자동차 배달사업자로 하여금 소속 종사자가 사고시 보호가 가능한 보험에 가입하고 있는지 여부를 관리하는 방안을 마련하지 않았고, 같은 법 제41조 등에 따르면 배달사업자 중 우수사업자 인증을 받은 사업자만 공제조합을 설립할 수 있도록 되어 있어 공제조합을 설립할 수 없는 일반 배달사업자 소속 종사자들은 장래에 위 조합에서 제공하게 될 저렴한 보험상품을 이용하지 못할 상황이다.

그 결과 (주)우우⁶²⁾ 등 일부 배달사업자를 제외한 대부분의 이륜자동차 배달사업자들은 소속 종사자들의 의무보험 가입 여부를 확인하지 않은 채 이를 방치하고 있어 [표 47]과 같이 2020년 12월 기준 29만여 명으로 추정되는 이륜자동차 배달종사자 중 유상운송용 보험에 가입한 종사자는 [표 48]과 같이 총 34,731명(11.8%)에 불과하여 위 보험에 가입하지 않은 종사자들은 교통사고 발생 시 상대방 신체 및 차량에 대한 보험 혜택을 받기 어려운 상황이다.

[표 47] 이륜자동차 배달산업 종사자 수(2020년 12월 기준)

(단위: 명)

배달사업자 (서비스명)	(유)]] (●●)	(주)♀♀ (▷▷)	(주)♂♂ (♂♂)	(주)* * (♂♂)	(주)☆☆ (☆☆)	(주)◆◆ (◆◆)	합계
종사자 수	1,732	90,000	82,991	27,861	28,051	64,000	294,635

자료: 국토부 제출자료 재구성

62) (주)우우(▷▷)은 종사자들의 유상운송용 책임보험 가입 여부를 개별적으로 확인한 후 계약 체결

더욱이 이륜자동차에 대한 자손보험료⁶³⁾도 [표 48]과 같이 702,321원으로 가정용 이륜자동차 자손보험료 208,358원에 비해 3.4배 높아 전체 유상운송용 보험에 가입한 이륜자동차 34,731대 중 397대⁶⁴⁾(1.1%)만이 자손보험에 가입되어 있어 이들을 제외한 이륜자동차 배달종사자 대다수가 단독사고 발생 시 본인이 입은 손해는 보상받을 수 없는 실정이다.

[표 48] 유상운송용 및 가정용 이륜자동차 보험 가입 및 보험료 현황

(단위: 대, 천 원)

구분	이륜자동차(유상운송용)			이륜자동차(가정용)		
	의무보험 (대인 I, 대물)	자기신체 사고보험	자기차량 손해보험	의무보험 (대인 I, 대물)	자기신체 사고보험	자기차량 손해보험
가입대수	34,731	394	3	859,831	91,292	2,689
평균보험료	1,773	429	273	162	61	147
자손보험료 계		702		-		208

자료: 국토부 제출자료 재구성

이에 따라 향후에도 높은 보험료를 감당하기 힘든 영세한 이륜자동차 배달종사자들은 교통사고 발생 시 상대방에 대한 배상책임을 자비로 떠안아야 하고 자신의 신체 및 차량 피해에 대한 보험 혜택도 받을 수 없는 상황이며, 공제조합의 혜택도 받지 못하게 되는 등 보험 사각지대에 방치될 것으로 우려된다.

관계기관 의견 국토부는 감사결과를 수용하면서 우수사업자 인증제를 적극 활용하여 이륜자동차 배달사업자의 소속 종사자 자격 관리 및 안전교육 제공 실적 등을 인증기준에 포함하는 방안을 검토할 계획이고, 이륜자동차 배달종사자들을 현장 불공정 행위로부터 보호하기 위하여 공정거래위원회 등 유관기관과의

63) 자손보험이란 단독사고 발생 시 본인 신체와 차량에 대한 피해를 보상하는 보험으로 자기신체사고보험과 자기차량손해보험으로 구성

64) 자기신체사고보험 394대와 자기차량손해보험 3대

합동 현장점검 등의 조치를 통해 배달사업자들이 표준계약을 활용할 수 있도록 지도·감독하며, 생활물류법 제41조 등에 따라 배달종사자의 보험료 부담 경감을 위하여 공제조합 설립을 조속히 추진하고 민간보험사와 배달종사자들의 간담회 개최 등을 통해 시간제 보험 가입대상 확대방안을 협의하는 등 이륜자동차 배달종사자의 보험 가입률 제고방안을 마련하겠다고 답변하였다.

조치할 사항 국토교통부장관은

- ① 배달사업자가 소속 종사자의 자격 및 안전 교육, 보험가입 여부 등을 관리하도록 유도하고, 운송계약 체결 시 표준계약서 등을 활용할 수 있도록 지도·감독하는 한편, 이를 우수사업자 인증의 심사기준 등으로 활용함으로써 이륜자동차 배달산업의 안전관리체계가 업계에서 자율적으로 개선될 수 있도록 하는 방안을 마련하고
- ② 이륜자동차 배달종사자들의 보험료 부담 경감을 위하여 「생활물류서비스산업발전법」 제41조 등에 따른 공제조합 설립을 추진하거나 보험사들과 배달종사자들의 간담회 개최 등을 통해 단시간 배달종사자들에 대한 시간제 보험 가입대상을 확대하는 방안을 마련하시기 바랍니다.(통보)

나

배달종사자 산재보험료 산정기준 불합리

노동부는 산재보험법 제125조 등에 따라 배달종사자 등 특수형태근로종사자⁶⁵⁾에 대한 산재보험료 산정기준을 정하여 운용하고 있다.

65) 계약의 형식과 관계없이 근로자와 유사하게 노무를 제공함에도 「근로기준법」 등이 적용되지 아니하여 업무상의 재해로부터 보호할 필요가 있는 사람으로서 대통령령으로 정하는 직종에 해당하는 사람(산재보험법 제125조)

보험료징수법 제13조 및 제14조에 따라 산재보험료는 근로자 개인별 보수총액에 업종별로 고시되는 산재보험요율을 곱하여 산정하도록 되어 있는데, 배달종사자 등 특수형태근로종사자의 보수액은 같은 법 제49조의3에 따라 노동부장관이 고시하는 금액⁶⁶⁾으로 하도록 되어 있다.

이에 따라 배달종사자의 2021년도 산재보험료는 아래와 같이 실제 소득과 상관없이 노동부장관이 고시하는 보수액(1,454,000원)에 산재보험료율(19/1,000)을 곱한 금액인 27,620원이 된다.

배달종사자의 산재보험료 산출(2021년)

- ▶ 보수액(A): 1,454,000원
 - 「특수형태근로종사자에 대한 산재보험료 및 보험급여 산정의 기초가 되는 보수액 및 평균임금」(노동부 고시 제2020-96호, 2020. 6. 29.) 내용 중 쿼서비스 직종의 보수액
- ▶ 산재보험료율(B): 19/1,000
 - 「2021년도 사업종류별 산재보험료율 고시」(노동부 고시 제2020-145호)
- ▶ 산재보험료(C=A×B): 27,620원

그런데 배달종사자 등 플랫폼 종사자⁶⁷⁾들은 [표 49]와 같이 원하는 시간만큼만 선택하여 근무하는 경우가 많고 주·부업 여부에 따라 근무시간과 소득수준의 차이가 크게 나므로, 다른 특수형태근로종사자와 같이 동일하게 일률적으로 산재보험료가 산정될 경우 아래 사례와 같이 단시간 또는 단기간 근무하는 플랫폼 종사자는 실제 소득에 비해 과다하게 산재보험료를 납부할 수밖에 없는 실정이다.

[표 49] 플랫폼 종사자 근무 실태

구분	주업	부업
월 근무일수	19.4일	10.3일
일 근무시간	8.7시간	4.3시간
월 소득수준	238.4만 원	54.8만 원

자료: 노동부 보도자료(2020. 12. 21.)

66) 특수형태근로종사자에 대해서는 보수 관련 자료가 없거나 명확하지 않은 경우가 많아 노동부장관이 전문연구기관의 실태조사를 거쳐 직종별로 보수를 고시

67) ‘플랫폼 종사자’란 일반적(광의)으로 플랫폼을 매개로 노무를 제공하는 사람, 협의로는 일(jobs, tasks)의 배정 등에 영향을 미치는 플랫폼을 매개로 노무를 제공하는 사람을 의미

산재보험료 과다납부 사례

▶(주)♀♀은 소속 배달종사자의 산재보험료 부담을 줄이기 위해 근무기간에 맞추어 산재보험 가입과 탈퇴를 반복하고 있으나 근로복지공단 행정력의 한계로 일주일 중 하루만 근무해도 일주일치 산재보험료가 부과

한편 노동부는 ‘전국민 산재보험’과 ‘전국민 고용보험’ 기반 마련의 일환으로 플랫폼 종사자를 고용보험에 편입하기 위해 국세청과 협의하여 플랫폼 종사자들의 실소득 파악을 추진 중이다.

따라서 이를 활용하여 단시간·단기간 근무하는 배달종사자 등 플랫폼 종사자들이 자신들의 실제 소득에 비례하는 산재보험료를 납부하게 하는 방안을 마련하는 것이 타당하다.

그런데도 노동부는 2021년 1월 감사일 현재까지 위와 같은 개선방안을 마련하지 않고 있으며, 위와 같이 소득에 비해 산재보험료가 과다하게 산정되면 플랫폼 종사자와 사업주가 산재보험 가입을 기피하게 될 우려가 있다.

관계기관 의견 노동부는 감사결과를 수용하면서 배달종사자를 비롯한 플랫폼 노동 종사자의 산재보험 사각지대가 발생하지 않도록 보호범위를 확대해 나갈 예정이며, 실제 소득에 기반하여 보험료가 부과되도록 관련 제도를 개선하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 고용노동부장관은 단시간·단기간 근무하는 배달종사자 등 플랫폼 종사자에 대한 산재보험료가 실제 소득에 따라 부과되도록 하는 등 플랫폼 종사자의 근로형태에 적합하게 산업재해보상보험료가 산정될 수 있도록 관련 기준을 개선하는 방안을 마련하시기 바랍니다.(통보)

별 표 목 차

[별표 1] 환경인증시험 결과 부적합 이륜자동차의 사용신고 현황	67
[별표 2] 10회 이상 무보험 운행으로 의심되는 이륜자동차에 대한 범칙금 미부과 현황 ..	69

[별표 1]

환경인증시험 결과 부적합 이륜자동차의 사용신고 현황

(단위: g/km)

연번	수입자	수입일	차명	차대번호(기존 차대번호)	인증시험 결과				사용신고			부적정 신고 유형
					부적합 항목	측정값	기준값	발급일	신고일	제작자	등록관청	
1	○○	2015. 3. 9.	-	-(ㄱ)	일산화탄소	8.854	2.0 이하	2015. 4. 19.	2015. 6. 3.	○○	성남시	배출가스 인증서 미첨부
2	○○	2015. 7. 10.	D	ㄷ	일산화탄소	2.463	2.0 이하	2015. 11. 12.	2016. 10. 6.	-	봉화군	배출가스 인증서 미첨부
3	○○	2015. 9. 11.	D	ㄹ	일산화탄소	6.794	2.0 이하	2016. 1. 6.	2016. 4. 12.	-	남양주시-읍	배출가스 인증서 미첨부
4	○○	2017. 9. 5.	H	-(o)	질소산화물	0.163	0.09 이하	2017. 12. 15.	2017. 9. 28.	○○	서울특별시 강남구	다른 차량 시험성적서 첨부
5	○○	2017. 2. 20.	-(l)	-(ㄴ)	질소산화물	0.159	0.09 이하	2018. 3. 2.	2020. 8. 14.	○○	원주시-동	다른 차량 시험성적서 첨부
6	○○	2017. 11. 14.	J	-(ㄷ)	일산화탄소	3.222	1.14 이하	2018. 3. 29.	2020. 3. 12.	○○	광주광역시 동구	다른 차량 시험성적서 첨부
7	(주) §§	2016. 2. 20.	-	-	일산화탄소	0.157	0.15 이하	2016. 3. 8.	2016. 7. 13.	(주) §§	부안군-읍	배출가스 인증서 미첨부
8	(주) §§	2019. 7. 18.	M	-	일산화탄소	1.237	1.14 이하	2018. 7. 2.	2019. 10. 4.	(주) §§	서울특별시 마포구	인증생략서 부당 발급
9	(주) §§	2019. 7. 18.	N	ㄷ	일산화탄소	1.464	1.14 이하	2018. 9. 13.	2019. 8. 30.	(주) §§	화성시-동	인증생략서 부당 발급
10	(주) §§	2018. 4. 23.	-	-	일산화탄소	1.423	1.14 이하	2019. 6. 12.	2019. 10. 11.	(주) §§	가평군-면	배출가스 인증서 미첨부
11	αα(주)	2016. 10. 4.	-	-	질소산화물	0.159	0.15 이하	2016. 11. 1.	2018. 12. 20.	(주)αα	완도군-읍	차명과 엔진형식이 동일한 정식인증서 첨부
12	αα(주)	2016. 10. 4.	-	-	질소산화물	0.190	0.15 이하	2016. 11. 3.	2016. 11. 11.	(주)αα	서울특별시 강서구	차명과 엔진형식이 동일한 정식인증서 첨부
13	(유)ββ	2014. 4. 15.	-	-	가속주행소음	86.3	80 이하	2015. 3. 4.	2015. 5. 13.	(유)ββ	서울특별시 서초구	차명과 엔진형식이 동일한 정식인증서 첨부
14	(유)ββ	2014. 5. 19.	-	-	가속주행소음	85.6	80 이하	2015. 3. 6.	2015. 5. 20.	(유)ββ	고양시	차명과 엔진형식이 동일한 정식인증서 첨부
15	■ ■	2015. 6. 9.	O	ㅅ	가속주행소음	80.8	80 이하	2015. 7. 23.	2016. 9. 7.	■ ■	청도군-읍	인증생략서 부당 발급
16	■ ■	2015. 6. 9.	O	ㅈ	가속주행소음	81.0	80 이하	2015. 7. 23.	2016. 1. 22.	■ ■	인천광역시 부평구	인증생략서 부당 발급

연번	수입자	수입일	차명	차대번호(기존 차대번호)	인증시험 결과			사용신고			부적정 유형	
					부적합 항목	측정값	기준값	발급일	신고일	제작자		등록관청
17	(주)Å Å	2018. 5. 15.	P	ㄲ	가속주 행소음	78.0	77 이하	2018. 7. 24.	2019. 6. 13.	(주)Å Å	서울특별 시 동작구	인증생략서 부당 발급
18	(주)Å Å	2015. 4. 7.	Q(-)	-	가속주 행소음	82.4	80 이하	2015. 6. 18.	2015. 7. 6.	(주)Å Å	서울특별 시 구로구	배출가스 인증서 미첨부
19	∞∞	2015. 11. 18.	-	ㄱㄱ	가속주 행소음	80.9	80 이하	2016. 2. 26.	2016. 3. 31.	∞∞	남원시	인증생략서 부당 발급
20	(주)ㄱㄱ	2016. 7. 6.	-	-	가속주 행소음	88.4	80 이하	2017. 4. 18.	2017. 12. 26.	(주)ㄱㄱ	서울특별 시 성북구	차명이 같고 엔진형식이 다른 정식인증서 첨부
21	(주)δδ	2013. 2. 12.	-	-	일산화 탄소	2.612	2.0 이하	2015. 4. 9.	2014. 8. 28.	(주)δδ	대전광역 시 중구	배출가스 인증서 미첨부
22	(주)εε	2017. 2. 27.	-	-	탄화수 소	0.268	0.17 이하	2017. 7. 4.	2020. 4. 13.	(주)εε	성남시	차명과 엔진형식이 동일한 정식인증서 첨부
23	θθ	2015. 2. 22.	-	-	가속주 행소음	84.1	80 이하	2015. 9. 22.	2017. 11. 13.	θθ	평택시 -동	소음 인증서 미첨부
24	KK	2013. 3. 16.	-	-	가속주 행소음	85.5	80 이하	2018. 7. 31.	2019. 3. 6.	KK	평택시 -동	소음 인증서 미첨부
25	(주)λλ	2017. 7. 12.	-	-	질소산 화물	1.285	1.14 이하	2018. 10. 29.	2020. 4. 24.	(주)λλ	서울특별 시 강남구	차명과 엔진형식이 동일한 정식인증서 첨부
26	(주)μμ	2017. 6. 27.	-	-	일산화 탄소	1.509	1.14 이하	2017. 12. 28.	2018. 9. 17.	(주)μμ	영월군 -읍	배출가스 인증서 미첨부
27	(주)νν	2020. 6. 25.	-	-	일산화 탄소	1.519	1.14 이하	2019. 11. 19.	2020. 6. 26.	(주)νν	서울특별 시 강동구	차명과 엔진형식이 동일한 정식인증서 첨부
28	ππ	2015. 1. 27.	-	-	가속주 행소음	80.8	80 이하	2016. 4. 14.	2017. 12. 27.	ππ	남양주시 -읍	배출가스 인증서 미첨부

주: 1. 연번 2, 3의 D 이륜자동차는 2015. 7. 10. 및 9. 11. 각각 1대씩 수입해 2015. 10. 29. 및 2016. 1. 4. 인증시험을 신청하
고 시험결과 부적합 판정되어 각각 2015. 11. 12. 및 2016. 1. 6. 시험성적서가 발급된 사례임

2. 연번 15, 16의 O 이륜자동차는 2015. 6. 9. 같은 날 수입되어 2015. 7. 8. 연번 15를 대표차로 최초 시험하였으나 가속주
행소음 항목에서 부적합 판정되어 나머지 차량(연번 16)을 추가 선정해 2015. 7. 22. 2차량에 모두에 대해 재시험
하였고 또다시 부적합 판정돼 최종 2차량에 대한 시험성적서가 2015. 7. 23. 발급된 사례임

자료: 국립환경과학원, 한국환경공단 및 한국교통안전공단

[별표 2]

10회 이상 무보험 운행으로 의심되는 이륜자동차에 대한 범칙금 미부과 현황

(단위: 건)

연번	차량번호	위반 건수	주요 교통법규 위반 내용
1	-	11	인명보호장구 미착용, 신호·지시 위반
2	-	10	주차·정차 금지 위반
3	-	10	신호·지시 위반
4	-	11	보도 통행, 횡단보도 앞 일시 정지 위반
5	-	10	인명보호장구 미착용
6	-	12	인명보호장구 미착용, 신호·지시 위반
7	-	14	신호·지시 위반, 보도 통행
8	-	10	신호·지시 위반, 보도 통행
9	-	17	인명보호장구 미착용, 신호·지시 위반
10	-	10	주차·정차 금지 위반, 신호·지시 위반
11	-	10	신호·지시 위반, 보도 통행
12	-	12	인명보호장구 미착용
13	-	13	신호·지시 위반
14	-	10	끼어들기 금지 위반, 신호·지시 위반
15	-	12	속도측정기기탐지기 등 불법부착장치차 운전
16	-	15	신호·지시 위반, 인명보호장구 미착용
17	-	10	인명보호장구 미착용
18	-	10	인명보호장구 미착용
19	-	12	보도 통행, 인명보호장구 미착용
20	-	19	인명보호장구 미착용, 신호·지시 위반
21	-	10	주차·정차 금지 위반
22	-	12	끼어들기 금지 위반
23	-	16	끼어들기 금지 위반
24	-	12	신호·지시 위반, 인명보호장구 미착용
25	-	12	신호·지시 위반, 인명보호장구 미착용
26	-	17	인명보호장구 미착용

자료: 경찰청