

성과감사

감 사 보 고 서

- 자동차보험 및 손해배상제도 운영실태 -

2021. 6.

감 사 원

목 차

I. 감사실시 개요	1
II. 자동차보험 및 손해배상제도 개요	5
III. 감사결과	13
1. 감사결과 총괄	13
2. 자동차 보험료 및 보험금 관리 분야	14
3. 무보험 자동차 관리 분야	53
[별표]	73

표 목차

[표 1] 자동차 보험 종류 및 보상한도	7
[표 2] 자동차보험 운영주체별 역할분담 내역	8
[표 3] 자동차 보험료 현황(2019년)	9
[표 4] 자동차 보험금 현황(2019년)	10
[표 5] 연도별 자동차보험 손해율 현황	10
[표 6] 자동차사고 피해지원기금 현황(2019년)	12
[표 7] 자동차보험 기본 보험료(2020년)	15
[표 8] 연도별 자동차 보험금	17
[표 9] 연도별 재물피해 자동차 보험금	17
[표 10] 연도별 인명피해 자동차 보험금	18
[표 11] 차종별 사고당 수리비(2019년)	20
[표 12] 차종별 보험가입 차량대수(2019년)	21
[표 13] 차종별 수리비(2019년)	21
[표 14] 자동차 대당 대물배상 보험료(2019년)	25
[표 15] 대물배상 보험료 및 보험금(2019년)	25
[표 16] 수입차 보험료 인상 유발 효과	27
[표 17] 자동차 수리비 현황(2019년)	28
[표 18] 부품가격 공개 점검 결과	29
[표 19] ○○사 및 □□사 부품가격 공개현황	30
[표 20] 대체부품 인증 현황	31
[표 21] 고가승용차의 부품가격 비교	34
[표 22] △△사 부품 수입가격과 판매가격 비교	35
[표 23] 국내 정비업체 현황	35
[표 24] 국산차 시간당 정비공임 현황	37
[표 25] 수입차 시간당 정비공임 현황	38

[표 26] 국산차와 수입차의 정비공임 비교	39
[표 27] 자동차보험 사고부담금 현황	41
[표 28] 사고원인별 보험금 지급 현황(2019년)	43
[표 29] 연도별 약물 운전으로 인한 면허취소자 및 보험금 지급 현황	44
[표 30] 부당청구 의심 진료내역 점검 결과	48
[표 31] 자동차보험 중복 청구 진료비 사후정산 현황	51
[표 32] 자동차 등록 현황	53
[표 33] 의무보험 미가입 기간별 무보험 자동차 현황	54
[표 34] 무보험 자동차 소유자 현황	54
[표 35] 의무보험 미가입에 따른 과태료 금액	55
[표 36] 의무보험 미가입에 따른 과태료 부과 및 납부 현황	56
[표 37] 무인과속단속기에 적발된 무보험 운행 자동차 현황	57
[표 38] 무보험 운행 자동차에 대한 업무처리 현황	57
[표 39] 연도별 정부보장사업 추진 현황	57
[표 40] 무보험 및 일반 자동차사고 피해(대인사고) 보상금액 비교	60
[표 41] 무보험 자동차 운행 확인 현황(배출가스단속 CCTV)	62
[표 42] 운행정지명령 자동차 확인 현황(배출가스단속 CCTV)	62
[표 43] 무보험 운행 자동차의 소유자 현황(배출가스단속 CCTV)	63
[표 44] 불법명의 추정 자동차의 운행정지명령 현황(배출가스단속 CCTV)	64
[표 45] 무보험 자동차 운행 확인 현황(고속도로 통행료 미납 자동차)	65
[표 46] 무보험 운행 자동차의 소유자 현황(고속도로 통행료 미납 자동차)	65
[표 47] 불법명의 추정 자동차의 운행정지명령 현황(고속도로 통행료 미납 자동차) ..	66
[표 48] 구상채권 누락 현황	70
[표 49] 가해자 정보 연계 오류 내역	71

그림 목차

[그림 1] 자동차 보험료 산정방식	15
[그림 2] 정부보장사업 업무 위탁 현황	67
[그림 3] 정부보장사업 피해자-가해자 정보연계 방식	70

I. 감사실시 개요

1. 감사배경 및 목적

2020년 9월 기준 국내 등록된 자동차는 총 2,420만 대로 국민 2.14명당 1대의 자동차를 소유하고 있고, 전체 교통량 중 자동차가 차지하는 여객수송분담률도 2018년 84.6%에 달하는 등 자동차는 국민 생활과 매우 밀접한 교통수단이다.

자동차보험이란 자동차의 운행으로 다른 사람이 사망·부상하거나 다른 사람의 재물이 멸실·훼손된 경우에 피해를 보상하기 위해 가입하는 보험을 말하며, 우리나라의 경우 1960년대 들어 자동차 운행이 증가하자 1963년 자동차사고의 피해자를 신속히 보호하기 위해 「자동차손해배상 보장법」이 제정되어 대인배상 가입이 의무화되면서 자동차보험이 시작되었다.

그러나 2020년 9월 기준 의무보험을 가입하지 않은 무보험 자동차가 전체 792,308대나 되고 무보험 자동차로 인한 사고로 최근 5년간 연평균 1,700여 명의 피해자가 발생하는 등 의무보험 및 무보험 자동차에 대한 관리가 제대로 되지 않고 있다.

그리고 현재 총 12개의 보험회사가 자동차보험을 판매하고 있으나 보험금 지출은 최근 5년간 연평균 6.5% 증가하는 등 자동차보험의 손해율(보험료 대비 보험금)도 최근 증가 추세에 있어, 이는 결국 개별 국민의 자동차 보험료 인상을 유발하는 요인으로 작용하고 있는 실정이다.

이에 감사원은 자동차보험의 보험료 산정 및 보험금 지출관리 실태를 점검하고 자동차 의무보험 관리체계를 점검하여 개선방안을 마련하고자 2020년 4분

기 감사계획에 반영하여 이번 감사를 실시하게 되었다.

2. 감사중점 및 대상

이번 감사는 자동차 보험료는 합리적으로 산정·부과되고 있는지, 자동차 보험금이 누수되고 있는 것은 아닌지, 그리고 자동차 의무보험 가입 및 무보험 자동차 관리가 적정한지 등을 중점 점검하였다.

이를 위해 자동차보험(2019년 보험료 15.4조 원, 보험금 14.3조 원) 및 의무보험 가입, 무보험 자동차 관리 등에 대한 국토교통부와 금융감독원 등의 관리·감독 업무를 주요 감사대상으로 정하였다.

다만, 코로나 확산으로 인한 감사활동의 제약으로 효율적인 감사를 위해 사업용 자동차의 보유자와 「여객자동차 운수사업법」·「화물자동차 운수사업법」·「건설기계관리법」에 따른 공제사업자¹⁾가 자동차사고로 인한 손해배상책임 보장을 약정하는 공제사업(2019년 분담금 1.48조 원, 공제금 1.32조 원)은 원칙적으로 감사대상에서 제외하되, 사업별로 필요한 경우 감사대상에 포함하였다.

3. 감사실시 과정

실지감사에 앞서 자동차 보험료 및 보험금, 자동차 등록 및 의무보험 가입 등과 관련된 통계자료, 연구보고서, 주요 언론 보도와 국회 논의사항 등의 자료를 수집하여 분석하였다.

그리고 「자동차보험 표준약관」 등을 통해 자동차 보험료의 산정기준, 보험금의 지급기준 등과 함께 금융감독원·보험개발원²⁾으로부터 최근 5년간 보험료

1) 택시공제조합, 화물자동차공제조합, 버스공제조합, 개인택시공제조합, 전세버스공제조합, 렌터카공제조합 등 6개 공제조합

2) 보험회사들이 공정하고 합리적인 보험요율을 산출하고 보험과 관련된 정보를 효율적으로 관리·이용하기 위하여 「보험업법」 제176조 제1항에 따라 금융위원회의 인가를 받아 설립한 기관

및 보험금에 대한 세부 통계를 제출받아 보험료 부과 및 보험금 지출의 형평성·공정성에 대하여 검토하였고 건강보험심사평가원의 최근 5년간 자동차보험 진료비 지출 현황 등을 분석한 후 관계 전문가 및 관련 업무 담당자와의 면담 등을 통해 감사초점을 정하였다.

또한, 자동차손해배상진흥원³⁾ 및 손해보험협회⁴⁾로부터 자동차손해배상 보장사업과 관련된 자료를 제출받아 사업비 누수 요인 등을 확인하고 감사초점에 포함하였다.

이와 같은 자료수집 과정을 거쳐 2020. 11. 18.부터 2021. 2. 3.까지 28일간 (실지감사: 2020. 11. 18.~12. 18. 18일, 연장: 2021. 1. 21.~2. 3. 10일) 감사인원 5명을 투입하여 국토교통부와 금융감독원, 건강보험심사평가원 등을 대상으로 실지 감사를 하였다.

감사 중에는 자료수집 결과 심도 있는 점검이 필요한 것으로 나타난 자동차 보험료 산정 및 자동차 수리비 관리·감독의 적정성과 함께 자동차보험 진료비 및 무보험 자동차 운행, 자동차손해배상 보장사업과 관련하여 국토교통부 및 건강보험심사평가원, 보험개발원, 경찰청, 서울특별시 등이 보유한 다양한 전산자료를 종합적으로 분석하여 문제점을 확인하고 합리적인 개선방안을 모색하였다.

4. 감사결과 처리

감사결과와 관련하여 2021. 2. 24.부터 2. 25.까지 국토교통부 자동차정책관과 금융감독원 보험 부원장보 등을 대상으로 서면으로 감사마감회의를 실시하여

3) 「자동차손해배상 보장법」 제39조의3에 따라 자동차손해배상 보장사업의 체계적인 지원 및 공제사업자에 대한 감사 업무 등을 수행하기 위하여 국토부가 설립한 법인

4) 「보험업법」 제175조에 따라 상호간에 업무질서를 유지하고 보험업의 발전에 기여하기 위하여 보험회사가 설립한 법인

의견을 교환하였고, 감사원의 질문서에 대한 답변서를 제출받아 업무처리 경위 및 향후 처리대책 등에 대한 대상기관의 의견을 수렴하였다.

이후 감사원은 감사마감회의에서 제시된 의견 등을 포함하여 감사결과 지적 사항에 대한 내부 검토를 거쳐 2021. 6. 17. 감사위원회의의 의결로 감사결과를 최종 확정하였다.

Ⅱ. 자동차보험 및 손해배상제도 개요

[범 례]

이 장을 포함하여 본 감사보고서에서는 다음의 약칭을 사용한다. 다만, 처분요구 제목과 조치할 사항, 그리고 보고서 문맥상 본래 명칭을 사용하는 것이 이해하기 쉬운 경우에는 본래 명칭을 사용한다.

< 기관명 >

- 국토교통부: 국토부
- 금융감독원: 금감원
- 건강보험심사평가원: 심평원
- 자동차손해배상진흥원: 진흥원

< 법령명 >

- 「자동차손해배상 보장법」: 자동차손배법
- 「자동차손해배상 보장사업 업무처리규정」: 정부보장사업 업무처리규정
- 「자동차손해배상 보장사업 업무관리지침」: 정부보장사업 업무관리지침

< 기타 >

- 「자동차보험 참조순보험요율」: 참조순보험요율
- 보험료 대비 보험금: 손해율
- 의무보험을 가입하지 않은 자동차: 무보험 자동차
- 자동차손해배상 보장사업: 정부보장사업
- 의무보험 가입관리전산망: 의무보험 전산망
- ◁◁주식회사: ◁◁
- ◇◇주식회사: ◇◇
- 주식회사 ▷▷: ▷▷
- ▽▽주식회사: ▽▽

1. 자동차보험 정의

자동차손배법 제2조 및 제5조에 따르면 자동차보험이란 자동차 보유자와 보험회사가 자동차의 운행으로 다른 사람이 사망·부상하거나 다른 사람의 재물이 멸실·훼손된 경우에 손해배상책임을 보장하는 내용을 약정하는 보험을 말한다.

우리나라의 경우 1960년대 들어 자동차 운행이 증가하자 1962년 최초의 자동차보험회사인 한국자동차보험공영사⁵⁾가 창립되었고, 1963. 4. 4. 자동차사고의 피해자를 신속히 보호하고 자동차 운송산업의 건전한 발전을 위해 법률 제1314호로 자동차손배법이 제정되어 대인배상(책임보험) 가입이 의무화되면서 자동차보험이 시작되었다.

이후 2003. 8. 21. 자동차손배법 제5조 제2항이 신설되어 2005년부터 자동차사고의 재물피해를 보상하기 위한 2천만 원 이하의 대물배상 보험 가입이 의무화되었다.

2. 자동차보험 종류

자동차보험은 자동차 보유자⁶⁾가 자동차손배법에 따라 의무적으로 가입해야 하는 의무보험과 필요에 따라 가입 여부를 선택할 수 있는 임의보험으로 구분된다.

의무보험⁷⁾은 [표 1]과 같이 ① 자동차손배법 제5조 제1항에 따라 자동차 운행으로 상대방이 사망하거나 부상한 경우 같은 법 시행령 제3조의 규정에 따른 금액(사망은 최대 1억 5천만 원, 부상은 14개 등급별로 50만 원부터 3,000만 원까지 보상)을 지급하는 손해보상(이하 “대인배상 I”이라 한다)과 ② 자동차손배법 제5조

5) 현재의 ▽▽의 전신

6) 자동차 소유자나 자동차를 사용할 권리가 있는 자로서 자신을 위하여 자동차를 운행하는 자

7) 여객자동차운송업자 등이 운영하는 영업용 차량의 경우 자동차손배법 제5조 제3항 및 같은 법 시행령 제4조에 따라 대인배상Ⅱ까지 보험가입이 의무화

제2항에 따라 자동차 수리비 등 다른 사람의 재물피해에 대한 손해보상[이하 “대물배상(2천만 원 이하)”이라 한다]으로 나누어진다.

[표 1] 자동차 보험 종류 및 보상한도

의무보험	임의보험
<p>① 대인배상 I (책임보험)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 자동차 사고로 상대방이 사망하거나 부상한 경우 배상 • 사망 시 2,000만 원부터 1억 5,000만 원까지, 부상 시 14개 등급별로 50만 원부터 3,000만 원까지 실제 손해액을 지급 <p>② 대물배상(2천만 원 이하)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2,000만 원 한도에서 타인의 물적 피해를 배상 	<p>① 대인배상 II</p> <ul style="list-style-type: none"> • 자동차 사고 피해자에게 발생한 모든 손해액을 배상 <p>② 대물배상(2천만 원 초과)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2,000만 원을 초과한 타인의 물적 피해를 배상 <p>③ 자기차량손해</p> <ul style="list-style-type: none"> • 약정한 보험한도 안에서 자기 차량 피해를 보상 <p>④ 자기신체사고</p> <ul style="list-style-type: none"> • 보험계약자 본인 신체의 피해를 보상 <p>⑤ 무보험차 상해</p> <ul style="list-style-type: none"> • 무보험차량에 의한 보험계약자의 피해를 보상

자료: 국토부, 「자동차 업무편람」, 2020년 8월

그리고 임의보험은 [표 1]과 같이 ① 「보험업법」 제2조 및 제127조에 따라 자동차보험회사가 운영하는 보험으로 책임보험 한도를 초과한 대인배상(이하 “대인배상 II”라 한다), ② 의무보험 한도인 2천만 원을 초과하는 대물배상[이하 “대물배상(2천만 원 초과)”이라 한다], ③ 자기차량 피해를 보상하는 자기차량손해 보상, ④ 자동차 운전자 본인 신체에 대한 피해를 보상하는 자기신체사고 보상, 그리고 ⑤ 자동차보험에 가입하지 않은 차량에 의한 피해를 보상하는 무보험차 상해로 나누어진다.

3. 자동차보험 업무 관리체계

2020년 기준 국내 12개의 보험회사⁸⁾가 「보험업법」 제127조 등에 따라 자동차보험을 판매하여 보험료를 징수하고 보험금을 지급하는 업무를 하고 있다.

8) ◁◁주식회사, ◇◇주식회사, ▽▽주식회사, 주식회사 ▷▷, ♥♥주식회사, ♠♠주식회사, ♣♣주식회사, ☆☆주식회사, ●●주식회사, ■■주식회사, ▲▲주식회사, ►►주식회사

자동차보험의 주요 수입은 자동차보험 가입자가 납부한 보험료인데 자동차 보험료에는 자동차손배법 제5조에 따라 자동차 보유자에게 가입이 강제되는 의무보험이 포함되어 있으므로, 정부기관 등에서 보험회사가 수행하는 자동차 보험료 징수 및 보험금 지급의 적정성 등을 관리·감독할 필요가 있다.

이에 국토부는 자동차손배법 제5조 및 제15조 등에 따라 책임보험 등 의무보험 가입 관리, 자동차보험진료수가 및 자동차 정비요금 산정의 지도·감독 권한을 가지고 있고, 금감원은 「보험업법」 제127조에 따른 자동차보험 상품의 사업방법, 보험약관, 보험료 산출 등과 관련된 지도·감독 권한을 가지고 있으며, 지방자치단체는 자동차손배법 제6조 등에 따라 의무보험을 가입하지 않은 무보험 자동차에 대한 과태료 부과 등 무보험 자동차의 단속실무 업무를 담당하고 있다.

이와 같이 국토부와 금감원, 지방자치단체는 운영주체별로 [표 2]와 같이 역할을 분담하여 자동차보험 및 손해배상제도를 운영하고 있다.

[표 2] 자동차보험 운영주체별 역할분담 내역

운영주체	역할분담 내역
국토부	• 책임보험 등 의무보험 가입 관리, 진료수가 및 자동차 정비요금 등 지도·감독
금감원	• 자동차보험 상품의 사업방법, 보험약관, 보험료 산출 등 지도·감독
지방자치단체	• 무보험 자동차의 과태료 부과, 무보험 자동차 운행 단속 등 단속실무 업무

자료: 자동차손배법 및 「보험업법」 내용 재구성

4. 자동차 보험료와 보험금 규모

2019년 약 22,732천 대의 자동차가 [표 3]과 같이 의무보험인 대인배상 I 및 대물배상 보험에 가입하였고, 이 중 93.0%의 차량이 대인배상 II, 70.8%의 차량

이 자기차량손해 보상, 92.3%의 차량이 자기신체사고 보상, 86.4%의 차량이 무보험차 상해 보상 보험에 가입하였다.

[표 3] 자동차 보험료 현황(2019년)

(단위: %, 천 대, 억 원, 천 원/대)

구분	보장종목	의무보험 대비 가입률	가입차량 수	전체 보험료 (억 원)	평균 보험료 (천 원/대)
의무 보험	대인배상 I	100	22,732	25,485	118
	대물배상(2천만 원 이하)	100	22,732	55,895 ^{주)}	262
대물배상(2천만 원 초과)					
임의 보험	대인배상 II	93.0	21,141	27,538	133
	자기차량손해	70.8	16,094	31,541	200
	자기신체사고	92.3	20,982	5,731	28
	무보험차 상해	86.4	19,640	1,011	5
	기타 특약	-	-	7,086	-
	합계				154,287

주: 2003년 8월 자동차손해법 개정으로 그간 임의보험이었던 대물배상이 2천만 원 이하는 의무보험으로 변경되었으나, 보험회사는 이후에도 의무보험과 임의보험으로 구분하지 않고 대물배상을 하나의 보장종목으로 보험료 부과·관리
 자료: 보험개발원 및 금감원 제출자료

2019년 자동차보험 가입자가 납부한 자동차 보험료 합계는 [표 3]과 같이 총 15조 4,287억 원이며, 이 중 대인배상 I 및 대인배상 II가 각각 2조 5,485억 원(16.5%) 및 2조 7,538억 원(17.8%), 대물배상이 5조 5,895억 원(36.2%), 자기차량손해가 3조 1,541억 원(20.4%)으로 위 4개 보장종목이 전체 보험료의 91.0%를 차지하고 있고, 자동차보험 가입자는 자동차 1대당 평균 675천 원을 납부하였다.

그리고 보험회사가 자동차사고 보험금으로 지출한 금액은 [표 4]와 같이 총 14조 3,358억 원이며, 이 중 사망·부상 등 인명피해로 사람에게 지급된 보험금은 6조 55억 원(41.9%)이며 자동차 수리 등 재물피해로 지급된 보험금은 7조 8,461억 원(54.7%)이었다.

[표 4] 자동차 보험금 현황(2019년)

(단위: 억 원, %)

구분	보장종목	전체 보험금	비중
인명피해	대인배상 I	22,408	15.6
	대인배상 II	32,681	22.8
	자기신체사고	4,367	3.1
	무보험차 상해	599	0.4
	소계	60,055	41.9
재물피해	대물배상	49,807	34.7
	자기차량손해	28,654	20.0
	소계	78,461	54.7
기타	기타 특약	4,842	3.4
합계		143,358	100.0

자료: 금감원 제출자료

한편, 2019년 기준 자동차보험 보험회사의 손해율(보험료 대비 보험금)은 [표 5]와 같이 92.9%(14조 3,358억 원/15조 4,287억 원)로 나타났다.

[표 5] 연도별 자동차보험 손해율 현황

(단위: 억 원, %)

구분		2015년	2016년	2017년	2018년	2019년
보험료(A)	금액	126,774	142,453	151,197	151,510	154,287
	증가율	-	12.4	6.1	0.2	1.8
보험금(B)	금액	111,229	118,179	122,285	131,147	143,358
	증가율	-	6.2	3.5	7.2	9.3
손해율(B/A)		87.70	83.00	80.90	86.60	92.90

자료: 금감원 제출자료

자동차보험은 2015년 1조 869억 원⁹⁾의 큰 폭의 적자 이후 2016년과 2017년 개별 보험료 인상으로 전체 보험료가 각각 12.4% 및 6.1% 상승하여 2017년에는 266억 원¹⁰⁾의 흑자를 달성하였고, 이후 보험회사들은 시장점유율을 높이기 위해 가격경쟁을 하고 있는 반면, 2018년 최저임금 인상¹¹⁾, 노동 가동연한 상향¹²⁾ 등

9) 보험료 12조 6,774억 원에서 보험금 11조 1,229억 원과 사업비 2조 6,414억 원을 차감한 금액

10) 보험료 15조 1,197억 원에서 보험금 12조 2,285억 원과 사업비 2조 8,646억 원을 차감한 금액

의 영향으로 전체 보험금 지급은 2018년 7.2%, 2019년 9.3%으로 증가하고 있어 자동차보험의 손해율도 2017년 80.9%에서 2019년 92.9%로 상승하였다.

이에 보험회사들은 운영경비 등을 고려한 자동차보험의 적정 손해율은 78% 정도라고 주장하면서 5~6% 수준의 보험료 인상을 주장하고 있다.

다만, 2020년의 경우 코로나19 확산으로 인한 사회적 거리두기 등의 영향으로 교통량이 급속히 감소하여 보험금 지급이 줄어들어 예상 손해율이 85.7%로 낮아질 것으로 예상된다.

5. 자동차사고 피해지원사업

국토부는 자동차손배법의 의무보험 제도를 통해 자동차사고 피해자에 대한 손해배상의 이행확보 조치를 마련하고 있으나, 가해자 불명(이하 “뺑소니”라 한다)·무보험차량 등에 의해 사고를 당한 피해자의 경우에는 손해배상을 받을 수 있는 제도적 장치가 없다는 문제가 있었다.

이에 국토부는 자동차 책임보험 보험료의 1%¹³⁾를 재원으로 자동차사고 피해 지원기금을 조성하여 자동차손배법 제30조에 따라 뺑소니·무보험차량 사고 피해자에게 책임보험의 대인보상 한도에서 그가 입은 피해를 보상하고 가해자에게 구상하는 자동차손해배상 보장사업(이하 “정부보장사업”이라 한다)을 수행하고 있다.

2019년 기준 자동차보험 가입자가 납부한 책임보험료 중 약 333억 원이 자동차사고 피해지원기금으로 편입되었는데, 국토부는 [표 6]과 같이 정부보장사업

11) 최저임금 상승(시급 기준, 2017년 6,470원 → 2018년 7,530원 → 2019년 8,350원)이 자동차 수리비 등의 증가요인으로 작용

12) 노동 가동연한이 60세에서 65세로 상향되면서 보험금 산정기준이 되는 취업가능 연한, 즉 일을 할 수 있을 것으로 간주되는 연령이 5년 증가하여 대인배상 보험금 중 상실수익액 등의 증가 요인으로 작용

13) 당초 책임보험 보험료의 3.4%를 분담금으로 정하고 있었는데 사용되지 않고 적립되는 기금의 금액이 크게 증가함에 따라, 2008. 11. 13. 자동차손배법 시행규칙 제11조를 개정하여 2009. 1. 1.부터 1.0%로 낮춤

에 약 201억 원, 교통사고 유가족 지원 등 피해자 지원사업에 약 235억 원, 국립 교통재활병원 운영에 약 35억 원을 사용하는 등 총 520억 원을 자동차사고 피해 지원사업에 사용하였고 2019년 말 기준 기금의 여유자금 규모는 약 2,077억 원, 2019년 총 기금 규모는 약 2,597억 원이다.

[표 6] 자동차사고 피해지원기금 현황(2019년)

(단위: 백만 원)

자동차사고 피해지원사업							소계	여유자금	총계
정정보장 사업	피해자 지원사업	생활지원 및 학자금	국립교통 재활병원	의무보험 전산망 관리	자동차손해 배상진흥원				
20,114	23,523	1,807	3,480	2,381	650	51,955	207,711	259,666	

자료: 국토부 제출자료

Ⅲ. 감사결과

1. 감사결과 총괄

감사결과 불합리하거나 부적정한 사항 총 7건을 확인하고, 국토부와 금감원 등 관계기관에 제도개선 등을 통보하였으며, 주요 문제점은 다음과 같다.

[분야별 감사결과 요약]

가. 자동차 보험료 및 보험금 관리 분야

(고가수리비 자동차 보험료 산정 불합리) 수입차 등 고가차량의 비싼 수리비용은 자동차사고의 손해액을 증가시켜 일반 차량의 보험료 인상을 유발하고 있는데도, 대물배상 보험료 산정에는 이러한 영향이 반영되지 않아 수입차는 납부한 보험료보다 평균 2.4배 많은 보험금을 수령하는 등 불합리 초래

(자동차 수리비 관리·감독 부적정) 수입차는 사고 건당 수리비용이 국산차보다 평균 2.5배 비싼데도 부품가격 공개·대체부품 활성화 제도는 잘 작동되지 않아 국산차 부품보다 2~7배 비싸게 판매되고, 수입차 정비공임은 원가에 대한 조사·연구도 없이 국산차 정비공임보다 평균 2.3배 비싼 금액을 지급

(자동차보험 사고부담금 제도 운영 불합리) 마약 등 약물복용 운전의 경우 사고 건당 피해 규모가 크고 선량한 피해자가 다수 발생하는데도, 운전자 본인이 부담할 금액이 없이 피해액을 모두 보험료에서 지급(2015~2020년, 약 28억 원)

나. 무보험 자동차 관리 분야

(무보험 자동차 관리·감독 부적정) 지방자치단체의 CCTV 및 한국도로공사의 통행자료 등을 활용하면 현재의 경찰청 무인과속단속기에 의존한 무보험 자동차 적발실적보다 3.4배 더 많은 규모의 단속이 가능한데도, 국토부는 활용대책 미수립

(자동차손해배상 보장사업 구상채권 관리 부적정) 교통사고 가해자 정보가 있는 총 725건, 21억 원의 구상채권이 관리 부실이나 정부기관 간 시스템 연계 문제 등으로 누락된 채 방치

2. 자동차 보험료 및 보험금 관리 분야

2. 1. 관련 제도 및 현황

가. 자동차 보험료 산정체계

보험회사가 「보험업법」 제127조 제2항에 따라 보험개발원의 「자동차보험 참조순보험요율」¹⁴⁾(이하 “참조순보험요율”이라 한다)을 참고하여 자동차보험요율과 관련된 기초서류 등을 작성하여 금감원에 신고하면, 금감원은 같은 법 제127조 제4항에 따라 위 보험요율의 적합성 등을 검토 후 이를 수리하고 있다.

보험개발원의 참조순보험요율에 따르면 [그림 1]과 같이 자동차 보험료는 보장종목별·차종별¹⁵⁾로 기본 보험료를 산출한 후, 보험 가입자의 특성을 반영한 다양한 차등화 요소와 운전자의 사고경력에 따른 할인·할증 요소를 가·감산¹⁶⁾하여 결정된다.

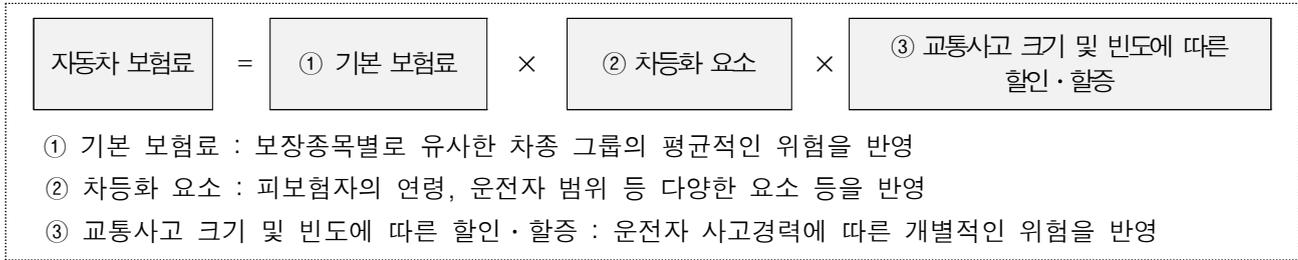
- 14) 보험개발원은 「보험업법」 제176조 제4항 및 「보험업감독규정」 제7-73조에 따라 매년 9월 다음 해 보험회사가 참고할 수 있도록 참조순보험요율을 산출하여 금감원에 신고하고, 금감원은 적합성 등을 검토 후 12월 수리
- 15) 승용자동차, 승합자동차, 화물자동차, 이륜자동차, 특정용도 자동차, 특수작업용 자동차, 의무가입 건설기계, 일반건설기계, 농기계 등 9개의 분류가 있고, 이 중 승용자동차의 경우는 초소형, 소형A, 소형B, 중형, 대형 세단형, 대형 기타, 다인승 1종, 다인승 2종 7~8인승, 다인승 2종 9~10인승 등 9종으로 분류됨

16) [표] 자동차 보험료 차등화 요소와 할인·할증 요소

구분	세부항목	내 용
차등화 요소	특약요율	운전자의 연령·범위를 한정(부부·가족 등)하거나 주행거리 특약 등에 적용하는 요율(대인배상 I 미적용)로 연령 한정, 가족 한정, 승용차 요일제, 주행거리 연동 특약 등
	특성화요율	운전자의 연령·범위를 한정(부부·가족 등)하는 것에 적용하는 요율(대인배상 I 만 적용)
	기명피보험자 연령요율	보험가입자의 연령에 의한 요율
	가입자 특성요율	보험가입기간 또는 법규위반경력에 따라 적용하는 요율
	물적사고 할증기준 요율	물적사고로 인한 보상금액이 보험가입 시 선택한 할증기준금액(50만, 100만, 150만, 200만 원)을 초과할 때 할증하는 요율(대물배상과 자기차량손해에만 적용)
	특별요율	고가수리비차량 특별요율(자기차량손해), ABS 장착(모든 담보), 에어백 장착도난방지장치(자기신체사고) 등
사고경력에 따른 할인·할증	우량할인·불량할증요율	사고발생 실적에 따라 적용하는 요율
	사고건수별 특성요율	직전 3년간 사고 유무 및 사고 건수에 따라 적용하는 요율

자료: 보험개발원, 참조순보험요율, 2020년

[그림 1] 자동차 보험료 산정방식



자료: 국토부 제출자료 재구성

보장종목별 기본 보험료는 차량 크기에 따라 소형·중형·대형 등 차종별로 구분¹⁷⁾하여 차종별로 납부한 보험료와 자동차사고로 지출된 보험금으로 산정한 손해율을 기초로 산출하고 있는데, 대인배상 및 대물배상의 경우 중형차의 손해율이 대형차보다 커서 [표 7]과 같이 중형차의 기본 보험료가 각각 241,600원 및 427,100원으로 대형차의 기본 보험료 224,900원 및 417,400원보다 높다.

[표 7] 자동차보험 기본 보험료(2020년)

(단위: 원)

구분	보장종목	소형 ¹⁾	중형	대형 ²⁾
의무 보험	대인배상 I ³⁾	209,600	241,600	224,900
	대물배상(2천만 원 미만)	312,700	427,100	417,400
대물배상(2천만 원 이상) ⁴⁾				
임의 보험	대인배상 II ⁵⁾	204,900	251,900	235,900
	자기차량손해 ⁶⁾	212,332	338,947	495,890
	자기신체사고 ⁷⁾	22,600	17,200	15,600
	무보험차 상해 ⁸⁾	11,000	13,900	11,800

- 주: 1. 참조순보험요율의 “소형B”의 보험료
 2. 참조순보험요율의 “대형 세단형”의 보험료
 3. 대인배상: 가족운전 및 26세 연령 한정운전 특약 기준
 4. 대물배상: 보상금액 사고당 1억 원 기준
 5. 대인배상II: 보상금액 무한 기준
 6. 가입금액: 소형 925만 원, 중형 1,669만 원, 대형 2,541만 원 기준
 7. 자기신체사고: 사망 5천만 원, 부상 1천 5백만 원, 장해 5천만 원 기준
 8. 무보험차 상해: 1인당 2억 원 기준

자료: 보험개발원, 참조순보험요율, 2020년

17) 「자동차관리법 시행규칙」 제2조 및 [별표 1] “자동차의 종류”의 세부기준에 따라 자동차보험에서도 차종을 차량 크기에 따라 구분

최종 보험료는 기본 보험료에 피보험자 연령 및 운전자 범위, 연간 운행거리 등의 차등화 요소와 함께 교통사고에 따른 할인·할증요율¹⁸⁾과 사고건수요율¹⁹⁾을 반영하여 결정된다.

나. 자동차 보험금 산정체계

자동차손배법 제3조에 따르면 자동차 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 그 손해를 배상할 책임을 진다고 규정되어 있어 인명피해 사고의 경우 본인의 과실이 1%라도 있으면 무조건 상대방의 신체피해에 대한 치료비를 부담하게 되어, 양측에 모두 과실이 있는 사고에서는 상대방에게 지급되는 모든 치료비를 서로 손해배상하게 된다.

반면, 자동차손배법 제4조에 따르면 자동차사고의 재물피해에 대한 책임은 「민법」을 따르도록 규정되어 있어, 「민법」 제396조 과실상계 원칙에 따라 본인의 과실비율만큼 상대 차량의 손해에 대하여 배상책임을 지게 된다.

즉, 상대 차량의 손해액에 본인의 과실비율을 곱한 금액이 손해배상액이 되어 대물배상 보험금으로 지급된다.

다. 자동차보험 수리비 현황

[표 8]과 같이 2019년 전체 보험금 14조 3,358억 원 중 인명피해 보상과 관련된 보험금은 총 6조 55억 원(41.9%)이고 재물피해 보상과 관련된 보험금은 7조 8,461억 원(54.7%)이다.

18) 직전 1년간 발생한 사고내용별 크기에 따라 등급을 부여하며, 총 29등급으로 구분됨. 한 등급당 보험료는 약 6.4% 할증

19) 직전 3년간 사고 건수를 10개로 그룹화하여 사고다발자의 보험료를 할증

[표 8] 연도별 자동차 보험금

(단위: 억 원, %)

연도	2017년		2018년		2019년	
	금액	비중	금액	비중	금액	비중
인명피해 보상	50,687	41.4	51,366	39.2	60,055	41.9
재물피해 보상	67,683	55.3	75,013	57.2	78,461	54.7
기타 보상	3,916	3.2	4,768	3.6	4,842	3.4
합계	122,285	100.0	131,147	100.0	143,358	100.0

자료: 금감원 제출자료

재물피해 보험금 7조 8,461억 원의 세부항목을 살펴보면, [표 9]와 같이 자동차 수리비용이 6조 5,658억 원(83.7%), 대차료가 7,095억 원(9.0%), 시설물 피해 등 기타 항목이 5,708억 원(7.3%)인데, 수리비용 중에서도 부품비가 3조 1,188억 원으로 전체 재물피해 보험금의 39.8%를 차지하고 있고, 그 뒤로 도장비가 1조 8,590억 원으로 23.7%, 공임비가 1조 5,880억 원으로 20.2%를 차지하고 있다.

[표 9] 연도별 재물피해 자동차 보험금

(단위: 억 원, %)

항목		2017년		2018년		2019년	
		금액	비중	금액	비중	금액	비중
수리비	부품비	27,596	40.8	30,796	41.1	31,188	39.8
	공임비	13,283	19.6	14,636	19.5	15,880	20.2
	도장비	16,468	24.3	17,432	23.2	18,590	23.7
	소계	57,347	84.7	62,864	83.8	65,658	83.7
	대차료	6,110	9.0	6,939	9.3	7,095	9.0
	시설물 피해 등 기타	4,226	6.3	5,210	6.9	5,708	7.3
	합계	67,683	100.0	75,013	100.0	78,461	100.0

자료: 금감원 제출자료

라. 자동차보험 치료비 현황

2019년 기준 인명피해 보험금 6조 55억 원의 세부항목을 살펴보면, [표 10]

과 같이 치료비가 3조 1,050억 원(51.7%)이고 상실수익액과 휴업손해액이 각각 5,041억 원(8.4%), 2,964억 원(4.9%)이며 위자료 등 기타 항목이 2조 1,000억 원(35.0%)으로 확인되었다.

[표 10] 연도별 인명피해 자동차 보험금

(단위: 억 원, %)

항목	2017년		2018년		2019년		
	금액	비중	금액	비중	금액	비중	
치료비	양방의료비	7,064	14.0	8,154	15.9	8,016	13.4
	한방의료비	3,603	7.1	5,418	10.5	6,983	11.6
	향후치료비	11,873	23.4	14,017	27.3	16,051	26.7
	소계	22,540	44.5	27,589	53.7	31,050	51.7
상실수익액	5,164	10.2	4,888	9.5	5,041	8.4	
휴업손해액	2,382	4.7	2,668	5.2	2,964	4.9	
위자료 등 기타	20,601	40.6	16,221	31.6	21,000	35.0	
합계	50,687	100.0	51,366	100.0	60,055	100.0	

자료: 금감원 제출자료

치료비의 경우 [표 10]과 같이 2017년 2조 2,540억 원에서 2019년 3조 1,050억 원으로 3년간 37.8%나 증가하였으며, 이 중 한방의료비가 2017년 3,603억 원에서 2019년 6,983억 원으로 93.8% 급증하였다.

국토부는 허위·과장진료 및 진료비 분쟁 예방 등을 위해 진료비 심사·조정 업무 등을 심평원에 위탁²⁰⁾할 수 있도록 2012년 2월 자동차손배법 제12조의2를 개정하고 2012년 8월 같은 법 시행령 제11조의2를 신설하였고, 이에 심평원은 2013년 1월 자동차보험진료수가 심사·조정을 하기 위해 자동차보험심사센터를 신설하여 2013년 7월부터 자동차보험 진료비 심사업무를 하고 있다.

20) 그간 자동차보험은 일부 의료기관 및 교통사고 환자의 도덕적 해이로 인한 허위·과잉진료 발생, 보험금 누수 등이 사회적 문제로 대두되어 왔으며, 각각의 보험회사와 공제조합이 개별적으로 진료비를 심사함에 따라 기준의 일관성이 부족하였고, 이에 따라 의료기관의 분쟁 발생이 지속적으로 증가하는 원인이 됨. 이에 정부는 2010년 12월 국토부, 보건복지부, 금융위원회 등 6개 부처 합동으로 자동차보험 진료비 심사를 전문기관에 위탁하는 방안을 포함한 “공정사회를 향한 자동차보험 개선대책”을 발표하였고, 국토부는 2012년 2월 자동차손배법을 개정

2.2. 감사결과 확인된 문제점

가 고가수리비 자동차 보험료 산정 불합리

1) 업무 개요

금감원은 「보험업법」 제127조 및 제176조, 제194조, 그리고 같은 법 시행령 제100조 등에 따라 보험개발원이 신고한 참조순보험요율 및 각 보험회사가 신고한 보험요율을 검토하여 수리하는 등 자동차 보험료 산정을 관리·감독하고 있다.

2) 관계법령 및 판단기준

「보험업법」 제129조에 따르면 보험회사는 객관적이고 합리적인 통계자료를 바탕으로 자동차보험요율을 산정하여야 하고, 산출된 자동차보험요율은 자동차 보험금 등과 비교하여 공정하고 합리적이어야 한다고 규정되어 있다.

따라서 금감원은 보험개발원의 참조순보험요율 및 보험회사의 보험요율을 검토하면서 보험금 지출액에 영향을 끼치는 주요 요인을 확인하여 보험료 산정 방식에 반영하는 등 보험료가 불공정하게 산출되지 않도록 하는 것이 바람직하다.

이에 이번 감사원 감사기간(2020. 11. 18.~2021. 2. 3.) 중 수입차·대형차 등 고가차량에 부과되는 대물배상 보험료²¹⁾가 합리적인지 확인하기 위해 2019년 보험가입 차량 중 개인용 승용차²²⁾를 국산·수입 및 소형(배기량 1,600cc 이하)·중

21) 대인배상의 경우 자동차사고와 인과관계가 없는 질병이나 기왕증은 치료비가 지급되지 않는 등 자동차손배법 제15조 및 「자동차보험진료수가에 관한 기준」 제5조 및 제6조 등에 따라 자동차보험으로 처리가 가능한 진료 행위 및 진료수가 인정 범위를 규정하고 있어, 사고 피해자의 상해정도에 따라 치료비가 지급되고 있고, 책임 보험인 대인배상 I의 경우에는 자동차손배법 시행령 제3조에 규정된 상해정도에 따라 상해급수를 정하여 보상 한도 금액(사망은 최대 1억 5천만 원, 부상은 급수별로 50만 원에서 최대 3천만 원)을 정하고 있는 등 자동차 사고 피해자의 상해정도에 따라 보험금이 지급되고, 이렇게 지급된 보험금에 따라 차종별로 보험료가 산출됨

형(배기량 1,600cc 초과 2,000cc 이하)·대형²³⁾(배기량 2,000cc 초과)으로 분류²⁴⁾하여 수리비·보험금·보험료 등을 분석해 보았다.

우리나라 자동차보험은 국산차와 수입차 구분 없이 소형·중형·대형 등 차량 크기에 따라 구분하여 보험료를 부과하고 있는데, [표 11]과 같이 2019년 수입차의 사고 건당 수리비는 2,891천 원으로 국산차 1,142천 원의 2.53배인 반면, 국산 대형차는 소형차의 1.26배(1,291천 원/1,021천 원), 수입 대형차는 소형차의 1.35배(3,158천 원/2,337천 원)인 것으로 확인되어, 차량 크기보다는 차량의 수입 여부가 자동차보험 수리비에 더 큰 영향을 미치고 있는 것으로 분석되었다.

[표 11] 차종별 사고 건당 수리비¹⁾(2019년)

(단위: 천 원, 배)

차종	국산차(A)	수입차(B)	배율(B/A)
소형 ²⁾	1,021	2,337	2.29
중형 ³⁾	1,181	2,741	2.32
대형 ⁴⁾	1,291	3,158	2.45
평균	1,142	2,891	2.53

주: 1. 2019년 개인용 승용차 기준

2. 배기량 1,600cc 이하

3. 배기량 1,600cc 초과 2,000cc 이하

4. 배기량 2,000cc 초과

자료: 보험개발원 제출자료

이에 따라, 2019년 보험가입 개인용 승용차 중 수입차의 비중은 [표 12]와 같이 13.8%인데도 지급된 수리비²⁵⁾는 [표 13]과 같이 전체의 34.2%(수리비 4조

22) 연간 주행거리가 많거나 사용 목적이 다른 영업용 차량이나 화물차, 오토바이 등까지 포함하면 분석대상의 균 질성이 떨어져 수입 여부나 차량 크기 외의 다른 요인들이 분석결과에 영향을 미칠 수 있어, 분석결과 신뢰도를 높이기 위해 보험가입 차량 중 가장 비중이 큰 개인용 승용차(2019년 약 65.5%)를 대상으로 분석

23) 「자동차관리법 시행규칙」 제2조 및 [별표 1] “자동차의 종류”의 세부기준에 따른 소형·중형·대형 구분을 차용 하되 위 세부기준 중 경형은 소형으로 분류

24) 보험 관련 통계를 관리하고 있는 보험개발원은 국산·수입 여부 및 소형·중형·대형 등 차종별로 지급된 보험 금 정보를 관리하여 해당 기준으로 분류하여 분석

25) 개인용 승용차뿐만 아니라 화물차 등 등록된 모든 차량을 기준으로 하면 2019년 수입차의 비중은 10.2%(전체 등록차량 23,677천 대 중 2,414천 대)인데 수입차에 지급된 수리비는 전체의 29.1%(전체 자동차보험 수리비용 6 조 5,658억 원 중 1조 9,117억 원)를 차지

8,868억 원 중 1조 6,725억 원)를 차지하고 있었다.

[표 12] 차종별 보험가입 차량 대수(2019년)

(단위: 천 대, %)

차종	국산차		수입차		전체 차량	
	대수	비율	대수	비율	대수	비율
소형	5,296	35.7	214	1.4	5,510	37.1
중형	4,860	32.7	884	6.0	5,744	38.7
대형	2,639	17.8	950	6.4	3,589	24.2
합계	12,795	86.2	2,048	13.8	14,843	100.0

주: 2019년 개인용 승용차 기준

자료: 보험개발원 제출자료

[표 13] 차종별 수리비¹⁾(2019년)

(단위: 억 원, %, 천 원/대)

차종	국산차			수입차			전체 차량		
	전체 수리비		보험가입 차량 대당 수리비 ³⁾	전체 수리비		보험가입 차량 대당 수리비	전체 수리비		보험가입 차량 대당 수리비
	금액 ²⁾	비율		금액	비율		금액	비율	
소형	11,628	23.8	220	1,201	2.5	561	12,829	26.3	233
중형	12,071	24.7	248	7,388	15.1	836	19,459	39.8	339
대형	8,445	17.3	320	8,135	16.6	856	16,580	33.9	462
합계	32,144	65.8	251	16,724	34.2	817	48,868	100.0	329

주: 1. 2019년 개인용 승용차 기준

2. 차종별 전체 차량의 수리비 금액의 합계

3. 차종별 보험가입 차량 한 대당 수리비

자료: 보험개발원 제출자료

이와 같이 자동차사고에 따른 수리비는 사고 차량이 수입차·대형차 등 고가차량²⁶⁾인지에 따라 좌우되는 한편, 사고가 발생할 확률은 차량가액과는 무관하므로 전체 차량 중 수입차·대형차 등 고가차량이 많아질수록 자동차보험의 총비용은 구조적으로 상승하게 된다.

또한, 자동차사고 시 차량이 동일하게 파손되었다 하더라도 상대 차량이 수

26) 수입차뿐 아니라, 국산·대형차(배기량 2,000cc 초과) 중 상대적으로 차량가격과 수리비가 비싼 차량모델도 포함

리비가 비싼 고가차량이면 다른 운전자에 비하여 더 큰 배상책임을 지게 된다.

즉, 자동차사고 발생 시 각 차량의 손해배상액 결정에 상대 차량의 수리비가 중요한 요소가 되어, [사례 1]과 같이 과실 70%의 가해차량²⁷⁾인 ▼▼사 차량은 손해배상액이 1,038천 원인 반면 과실 30%의 피해차량²⁸⁾인 ㄱ 차량은 손해배상액이 26,543천 원으로 가해차량의 약 25.6배가 되는 등 고가차량의 과도한 수리비로 인하여 오히려 피해차량이 가해차량보다 훨씬 더 큰 손해배상책임을 지게 되는 결과가 도출되기도 한다.

【 사례 】 고가수리비 차량과 일반 차량의 사고

- [사례 1] 2018년 3월 서해안고속도로 휴게소에서 주차라인에서 나오던 ▼▼사 차량(과실 70%, 총 손해액 88,475천 원)과 직진 중이던 ㄱ 차량(과실 30%, 총손해액 1,483천 원)의 접촉사고
 - ① 과실 30%의 피해차량인 ㄱ 차량은 26,543천 원(88,475천 원×30%)을 손해배상
 - ② 과실 70%의 가해차량인 ▼▼사 차량은 1,038천 원(1,483천 원×70%)을 손해배상
 - [사례 2] 2019년 6월 서울시 수서IC 부근에서 차선변경 중이던 ◆◆사 차량(과실 70%, 총손해액 19,830천 원)과 직진 중이던 ㄴ 차량(과실 30%, 총손해액 652천 원)의 접촉사고
 - ① 과실 30%의 피해차량인 ㄴ 차량은 5,949천 원(19,830천 원×30%)을 손해배상
 - ② 과실 70%의 가해차량인 ◆◆사 차량은 456천 원(652천 원×70%)을 손해배상
- ㄴ 차량(중형차)의 손해배상 보험금으로 지급된 5,949천 원은 ㄴ 차량의 차종인 중형차의 보험료 산정에 반영되는 반면, ◆◆사 차량(대형차)의 손해배상 보험금으로 지급된 456천 원은 ◆◆사 차량의 차종인 대형차의 보험료 산정에 반영 → 중형차의 보험료 상승 유발

이때, 상대 차량에 지급된 보험금, 즉 손해배상액을 기준으로 대물배상 보험료를 산정하게 되면, [사례 2]와 같이 ㄴ 차량(중형차)의 손해배상책임으로 ◆◆사 차량(대형차)에 지급된 보험금 5,949천 원은 중형차(5,744천 원)의 보험료 산정에 반영되는 반면, ◆◆사 차량의 손해배상책임으로 ㄴ 차량에 지급된 보험금

27) 과실비율 50% 초과 차량
28) 과실비율 50% 미만 차량

456천 원은 대형차(3,589천 대²⁹⁾) 보험료 산정에 반영되어 결국 수입차·대형차인 ◆◆사 차량의 비싼 수리비로 인해 증가된 보험금을 결국 ㄴ 차량과 같은 차종인 중형차를 소유하고 있는 모든 운전자들이 부담하게 되는 등 고가차량이 유발한 보험금 상승분을 일반 차량이 부담하게 되고 이는 결국 해당 차종의 보험료 상승으로 이어진다.

이와 같은 국산차와 수입차 간의 사고가 2019년 전체 사고의 19.0%³⁰⁾나 차지하고 있고, 이 중 위 [사례]들과 유사하게 과실비율이 50%가 넘는 수입차와 과실비율이 50%보다 적은 국산차 간의 사고도 총 209,158건으로 전체의 약 6.6%나 차지하고 있다.

이와 관련하여 국토부에서 2020년 11월 전국 17개 시·도 만 19세에서 69세까지의 운전면허 보유자 1,000명을 대상으로 설문조사한 결과, 상대방의 높은 차량가액 때문에 과실이 적음에도 상대방보다 높은 배상책임을 지는 경우에 대하여 응답자의 73.3%³¹⁾가 불공정하다고 대답하였다.³²⁾

이와 같이 수입차·대형차 등 고가차량의 비싼 수리비는 자동차 보험금 지출을 증가시키고 상대 차량의 손해배상책임 및 보험료 인상을 유발하는 요인이 되므로, 이러한 자동차 수리비의 영향 등을 대물배상 보험료 산정에 반영하는 것이 합리적이다.

3) 감사결과 확인된 문제점

29) 실제로는 대형차는 다시 “대형 세단형”과 “대형 기타”로 구분되고, 이 경우 ㄴ 차량에 지급된 456천 원의 보험금을 “대형 세단형”의 보험료 산정에 반영

30) 2019년 보험회사에 접수된 대물배상 사고 총 3,166,323건 중 국산차와 수입차 간의 사고는 601,438건(19.0%)

31) 불공정한 결과이다(73.3%), 공정한 결과이다(16.4%), 모름/무응답(10.3%)

32) 과실비율이 높은 차량에 수리비 청구를 제한하는 과실비율이 얼마가 적정한지에 대한 물음에는 “과실비율 50% 이상”이라고 답한 응답자 비율이 88.0%

그런데도 보험개발원이나 각 보험회사는 이러한 고가수리비 자동차로 인한 보험금 증가 등의 영향을 대물배상 보험료 산정체계에는 반영하지 않고 단순히 상대 차량에 지급된 보험금만을 기초로 통계적인 방식으로 보험료를 산출³³⁾하고 있고³⁴⁾, 금감원은 이를 그대로 두고 있다.

그 결과 대물배상 보험료의 경우, [참고]와 같이 ◀◀사 ㄷ차량과 &&사 ㄹ차량의 차량가액은 3.8배 차이가 나는데도 보험료 차이는 7%에 불과하는 등 [표 14]와 같이 차량의 수입 여부 및 크기, 가액 등에 관계없이 2019년 평균 보험료가 모두 대당 207,868~238,838원으로 비슷하고, 세부적으로 검토해 보면 수리비가 상대적으로 싼 국산 중형차의 평균 보험료가 238,838원으로 수리비가 비싼 수입 중형차 219,639원이나 국산 대형차 229,595원보다도 오히려 더 높은 실정이다.

【 참고 】 국산차와 수입차의 보험료 비교

- 차량가액에서 3.8배 차이가 나는 ◀◀사 ㄷ차량과 &&사 ㄹ차량의 자기차량손해 보험료의 경우 ㄹ차량이 ㄷ차량보다 6.4배 비싸지만 대물배상 보험료의 경우 차이³⁵⁾가 7%에 불과

[표] ◀◀사 ㄷ차량과 &&사 ㄹ차량의 보험료 비교

(단위: 원)

차량	차량가액	자기차량손해 ^{주)}	대물배상 ^{주)}
◀◀사 ㄷ차량	44,890,000	200,689	181,349
&&사 ㄹ차량	171,900,000	1,288,484	193,551

주: 가입경력 3년 이상, 할인·할증등급 15Z, 부부한정 및 48세 이상 연령한정 운전특약 기준

자료: 보험개발원 제출자료

33) 각 보험회사는 대물배상 보험료를 산정할 때 그간 상대 차량에 지급된 보험금 등 과거 통계·경험치 및 목표 손해율을 기초로 기본 보험료를 산정. 여기에 앞서 [그림 1]과 같이 차등화 요소 및 할인·할증요소가 반영되는데 대물배상 보험료 산정 시에는 차량의 수리비용 등을 반영하는 차등화 요소나 할인·할증요소가 없음

34) 참고로 자기차량손해의 경우에는 기본 보험료를 차량가액 기준으로 산정하되 차량모델별로 자동차사고 시 차량에 발생하는 손상의 규모 및 수리비용 등을 평가하여 보험료를 차등하는 차량모델 등급요율(50~200%)을 적용하고, 특별요율로서 차량모델별 연평균 자차담보 수리비가 전체 차량의 연평균 자기차량손해 수리비의 120%를 넘는 승용차의 경우 단계별 초과비율에 따라 차등적으로 3~23%의 보험료를 할증

35) 차량에 부착된 차체자세제어장치(ESP), 자동차급제동제어장치(ABS) 등 안전장치 등에 따라 사고가 날 확률이 달라 대물배상 보험료도 차이가 남

[표 14] 자동차 대당 대물배상 보험료(2019년)

(단위: 원/대)

차종	소형	중형	대형	평균
국산차	207,868	238,838	229,595	224,112
수입차	210,415	219,639	238,061	227,220

주: 2019년 개인용 승용차 기준

자료: 보험개발원 제출자료

이에 따라 개인용 승용차의 경우, [표 15]와 같이 2019년 수입차는 전체 4,653억 원을 보험료로 납부하고 총 1조 1,253억 원(보험료의 241.8%)을 보험금으로 지급받는 반면, 국산차는 2조 8,675억 원을 보험료로 납부하고 총 2조 2,491억 원(보험료의 78.4%)을 보험금으로 지급받는 등 현행 자동차보험 체계에서는 수입차 등 고가차량은 납부한 보험료보다 훨씬 더 많은 보험금 혜택을 받는 불합리한 결과를 초래하고 있다.

[표 15] 대물배상 보험료 및 보험금(2019년)

(단위: 억 원, %)

차종	국산차			수입차			전체 차량		
	보험료(A)	보험금(B)	비율(B/A)	보험료(A)	보험금(B)	비율(B/A)	보험료(A)	보험금(B)	비율(B/A)
소형	11,009	8,084	73.4	450	921	204.7	11,459	9,005	78.6
중형	11,606	8,534	73.5	1,942	5,077	261.4	13,548	13,611	100.5
대형	6,060	5,873	96.9	2,261	5,255	232.4	8,321	11,128	133.7
합계	28,675	22,491	78.4	4,653	11,253	241.8	33,328	33,744	101.2

주: 2019년 개인용 승용차 기준, 보험료는 보험료 납입차량 기준, 보험금은 보험금 수령차량 기준

자료: 보험개발원 제출자료

참고로, 독일은 1996년부터 대물배상 보험료 산정 시 자동차모델등급제를 도입하여 직전 3년간 차량에 생긴 사고 빈도수와 평균적인 수리비용 등을 통계적으로 분석하여 자동차 모델별로 등급을 정하고 등급에 따라 보험료를 차등 부과하여, 고가수리비 차량모델 및 다빈도 사고 차량모델에 더 많은 보험료를 부

담하게 함으로써 보험료 부담과 보험금 혜택의 균형을 맞추고 해당 차량들이 유발한 사회적 비용을 합리적으로 분산시키고 있다.

【 참고 】 독일의 자동차모델등급제

- 독일의 대물배상 보험에서 자동차모델등급은 총 16개(10~25등급)로 나뉘는데, 직전 3년간 해당 자동차모델에서 발생한 사고의 빈도, 평균 수리비 등을 분석하여 매년 자동차모델의 등급을 조정하고 등급에 따라 보험료를 차등
- 예를 들면, ★★사 □차량의 경우 2014년 17등급이었으나 차량사고와 수리비가 증가하자 2015년 21등급으로 등급이 상향되어 보험료가 상승. 반면, ◀◀사 ▽차량의 경우 2014년 22등급이었으나 차량사고 및 수리비 감소로 2015년 18등급으로 등급이 하향되고 보험료가 인하

이에 대하여 이번 감사원 감사기간 중, 수입차 등 고가수리비 차량모델 137종³⁶⁾(전체 승용차의 12.5%)의 대물배상 보험료를 3~23%까지 할증³⁷⁾하여 고가수리비 차량이 유발한 사회적 비용 등을 배분하여 분석해 본 결과, [별표 1] “고가수리비 차량 보험료 할증 효과 분석”과 같이 고가수리비 차량은 보험료가 평균 15.3%(35,073원/대) 할증되는 반면, 일반차량은 평균 1.9%(4,389원/대)의 보험료 인하 효과가 있는 것으로 분석되었다.

또한, 현행 대물배상 보험료 산정체계를 그대로 둘 경우, [표 16] 및 [별표 2] “수입차 보험료 인상 유발 효과 분석”과 같이 다른 조건이 현재와 동일하더라도 5년 후 수입차 점유율이 현재보다 5.5%p(13.8%→19.3%) 증가하면 전체 보험금 지출은 보험가입 차량 수의 증가율인 27.7%보다 높은 39.3% 증가하게 되어 일반차량 보험료는 약 9.0% 상승하는 등 향후 수입차 등 고가수리비 차량의 증가로 인하여 일반차량 보험료는 더욱 상승하게 될 전망이다.

36) 수입차 106종, 국산차 31종

37) 임의보험인 자기차량손해의 고가수리비 차량 보험료 할증방식을 차용

[표 16] 수입차 보험료 인상 유발 효과

(단위: 천 대, 억 원, 천 원, %)

구분		2019년		2024년		2029년	
보험가입 차량 수 ¹⁾	(2019년 대비 증가율)	14,843		18,961	(27.7)	24,221	(63.2)
수입차 수 ²⁾	(연도별 점유율)	2,048	(13.8)	3,658	(19.3)	6,004	(24.8)
전체 보험금 ³⁾ (억 원)	(2019년 대비 증가율)	33,744		47,001	(39.3)	65,016	(92.7)
일반차량 보험료 ⁴⁾ (천 원)	(2019년 대비 증가율)	225		245	(9.0)	265	(18.1)

- 주: 1. 개인용 승용차 기준, 연평균 증가율 5.02% 가정[최근 5년간(2015~2019년) 보험가입 차량 수의 평균 증가율]
 2. 연평균 증가율 1.1%p 가정[최근 5년간 수입차 연평균 점유율 증가율(2015년 9.4%→2019년 13.8%)]
 3. 차량당 지출 보험금은 2019년 통계치와 동일하다고 가정(국산차: 175,778원, 수입차: 549,516원)
 4. 손해율 등 다른 조건은 2019년 통계치를 그대로 사용하여 추정

자료: 금감원 제출자료

관계기관 의견 금감원은 감사결과를 수용하면서 수입차 등 고가수리비 차량의 수리비를 대물배상 보험료에도 반영하는 등 합리적인 개선방안을 마련하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 금융감독원장은 고가수리비 차량은 자동차사고의 손해액을 증가시켜 일반 차량의 보험료 인상을 유발하고 납부한 보험료보다 더 많은 보험금을 지급받는 등 불합리한 문제가 있어 그 내용을 통보하니 자동차 수리비 등 보험금에 영향을 미치는 요인을 분석하여 보험료에 반영하는 등 적절한 조치방안을 마련하시기 바랍니다.(통보)

나 자동차 수리비 관리·감독 부적정

1) 업무 개요

국토부는 「자동차관리법」 제30조의5 및 제32조의2 등에 따라 자동차 부품가격 공개 및 대체부품의 성능·품질 인증 등을 관리·감독하고, 자동차손배법 제15조의2 등에 따라 자동차보험 정비공임 산정 관련 업무를 하고 있다.

자동차 수리비는 부품비, 공임비, 도장비로 구성되는데 2019년 자동차보험 수리비는 [표 17]과 같이 총 6조 5,658억 원으로 전체 보험금(14조 3,358억 원)의 45.8%이며, 이 중 부품비가 3조 1,188억 원(47.5%), 공임비는 1조 5,880억 원(24.2%), 도장비는 1조 8,590억 원(28.3%)인데 도장비³⁸⁾는 재료비와 공임, 가열건조비로 구성되어 있어 결과적으로 부품비와 공임비(약 2조 8,056억 원³⁹⁾, 42.7%)가 수리비에서 차지하는 비중은 약 90% 정도이다.

[표 17] 자동차 수리비 현황(2019년)

(단위: 억 원, %)

부품비		공임비		도장비		합계	
금액	비중	금액	비중	금액	비중	금액	비중
31,188	47.5	15,880	24.2%	18,590	28.3	65,658	100.0

자료: 금감원 제출자료

이에 자동차 수리비 중 비중이 큰 자동차 부품가격 및 정비공임 위주로 국토부의 관리·감독업무가 적정하였는지 등에 대하여 점검하였다.

2) 자동차 부품가격 관리 부적정

가) 자동차 부품가격 공개 관리 부적정

(1) 관계법령 및 판단기준

38) “자동차보험 적정 정비요금 조사·연구” 보고서(2005년, 구 건설교통부)에 따르면 도장비는 재료비(30.7%)와 공임(65.5%), 가열건조비(3.8%)로 구성

39) 공임비 1조 5,880억 원에 도장비 1조 8,590억 원의 65.5%인 1조 2,176억 원을 더한 금액

국토부는 소비자의 알 권리를 보장하고 자동차 부품가격의 투명성 확보를 위해 2014. 1. 17.부터 「자동차관리법」 제32조의2 제1항 제4호 및 같은 법 시행규칙 제49조의3 제4항에 따라 자동차 제작사 등의 인터넷 홈페이지에 자동차 부품가격을 공개하되 분기별로 해당 자료를 갱신하도록 규정하고 있다.⁴⁰⁾

따라서 국토부는 자동차 제작사 등이 자동차 부품가격을 홈페이지에 제대로 공개하고 있는지, 그리고 공개하고 있다면 소비자가 홈페이지에서 쉽게 부품가격을 확인할 수 있는지 등에 대한 점검을 통해 자동차 부품가격 공개 현황을 주기적으로 점검·관리할 필요가 있다.

(2) 감사결과 확인된 문제점

그런데 이번 감사원 감사기간 중(2020. 11. 18.~2021. 2. 3.) 국산차 5개⁴¹⁾ 및 수입차 16개⁴²⁾ 브랜드를 대상으로 해당 자동차 브랜드 홈페이지의 가격 공개 여부를 확인한 결과, 국산차 5개와 수입차 7개 브랜드는 홈페이지에 정상적으로 부품가격을 공개하고 있어 소비자가 부품가격을 확인할 수 있었으나 [표 18]과 같이 수입차 9개 브랜드의 부품가격은 소비자가 알기 어려운 실정이었다.

[표 18] 부품가격 공개 점검 결과

정상적으로 부품가격 확인이 가능한 브랜드	부품가격 확인이 곤란한 브랜드			
	부품가격 미공개	판매가격보다 낮은 가격으로 공개	검색기능 부족	화면전환 다수 및 접근성 부족
(국산차) ◀◀, ⊙⊙, ▣▣, ◆◆, ⊙⊙ (수입차) &&, ⊙⊙, ★★, ●●, ◻◻, ◻◻, ◻◻	◆◆	○○, □□	▣▣, ▣▣, ▣▣, ▣▣, ●●	△△

주: 2020년 12월 기준

자료: 국토부 제출자료 재구성

40) 국토부는 2014년 12월 및 2015년 8월, 2016년 9월, 2017년 8월 등 4회에 걸쳐 전체 국산차 제작사와 수입차 수입사 등에 대하여 자동차 부품가격 공개 실태조사를 실시하고 부품가격이 공개되지 않는 업체 등에 대하여 가격공개를 이행하도록 조치한 바 있음

41) 2019년 국내 국산차 점유율이 높은 5개 브랜드: ◀◀(41.3%), ⊙⊙(28.7%), ▣▣(6.1%), ◆◆(4.2%), ⊙⊙(3.8%)

42) 2020년 12월 기준, 국내 수입차 점유율이 높은 1위부터 12위까지 수입차 브랜드에 7개 국가 차량인 ●●(15위)를 추가하고 수입차 중에서도 고가차량인 ◆◆(16위, 7개 국가)와 ●●(18위, 2개 국가)를 추가하며, 최근 판매량이 급증한 △△(19위, 2개 국가)를 추가하여 총 16개 브랜드를 조사

구체적인 내용을 살펴보면, ① ◆◆사는 홈페이지에서 부품가격을 공개하지 않고 있었고, ② ○○사는 [표 19]와 같이 s차량의 헤드램프를 682,800원에 판매하면서 홈페이지에는 585,600원으로 공개하는 등 ○○사와 □□사⁴³⁾는 판매가격보다 낮은 가격으로 부품가격을 공개하고 있었으며, ③ ■■■사는 차량모델별 부품 검색기능이 없어 “범퍼”로 검색하면 ■■■사 모든 차량모델의 범퍼와 관련된 부품 2,282개의 리스트를 소비자가 일일이 확인해야 하는 등 수입차 5개 브랜드는 검색기능 부족으로 부품가격을 확인하기가 곤란하였고, ④ △△사는 [별표 3] “△△사의 부품가격 확인 화면전환 단계”와 같이 부품가격을 확인하려면 회원가입 및 로그인이 필요하고 부품가격 사이트가 미국의 △△사 사이트로 연계되어 국적 및 언어를 한국으로 다시 변경해야 하는 등 부품검색 화면에 접근하기 위해 총 8번의 단계를 거쳐야 했다.

[표 19] ○○사 및 □□사의 부품가격 공개현황

구분	○○사	□□사
헤드램프	판매가격 ^{주)} : 682,800원, 공개가격: 585,600원	판매가격: 1,356,200원, 공개가격: 1,279,500원
홈페이지		

주: 소비자가 차량을 수리할 때 지불하는 실제 가격
 자료: ○○사 및 □□사 홈페이지 자료(2020년 12월)

43) □□사는 ○차량의 헤드램프를 1,356,200원에 판매하면서 홈페이지에는 1,279,500원으로 공개

그런데도 국토부는 2017년 8월 자동차 부품가격 공개 실태조사⁴⁴⁾ 이후 3년이 넘도록 실태조사를 하지 않고 있었다.

나) 자동차 대체부품 활성화 대책 부적절

국토부는 소비자의 차량 수리비용과 보험료 부담 경감, 국내 부품산업의 발전 등을 위해 2015. 1. 8. 「자동차관리법」 제30조의5에 따라 자동차 제조사에서 출고된 자동차의 부품과 성능·품질이 동일하거나 유사한 부품을 소비자가 안심하고 사용할 수 있도록 국토부가 지정한 인증기관⁴⁵⁾에서 성능·품질을 심사하는 자동차 대체부품 인증제도를 도입하였다.⁴⁶⁾

(1) 관계법령 및 판단기준

2020년 12월 기준 인증기관에서 인증한 대체부품은 [표 20]과 같이 총 1,322개⁴⁷⁾로 이 중 수입차 부품이 1,186개로 인증대체부품의 약 90%를 차지하고 있고, 대체부품의 가격은 자동차 제작사에서 출고된 부품(이하 “OEM⁴⁸⁾ 부품”이라 한다) 가격의 약 59~65% 정도이다.

[표 20] 대체부품 인증 현황

(단위: 개)

구분		외장부품	등화부품	기능·소모성 부품	계
국내 부품업체	국산차	10	2	121	134
	수입차	1	-		
해외 부품업체	국산차	-	-	3	1,188
	수입차	603	582		
계		614	584	124	1,322

자료: 국토부 제출자료

44) 국토부는 2017년 6월부터 국산차 및 수입차 등 24개 업체에 대하여 부품가격 공개여부를 점검하여 □□사 등 4개 수입사가 일부 차종 등의 부품가격을 미공개하고 분기별로 부품가격 정보를 갱신하지 않은 것에 대하여 시정요구

45) 사단법인 ▲▲협회, 보험개발원 자동차기술연구소 등 7개 기관

46) 국토부는 이후 2016. 1. 28. 「자동차관리법」 제58조 제4항을 개정하여 자동차 정비업체가 대체부품 등에 대한 정보를 소비자에게 고지하도록 의무화하였고 2018년부터는 영세한 중·소 부품업체의 설계·시험 등을 지원하기 위한 “대체부품인증지원센터” 건립(사업비: 321억 원)을 추진하는 등 자동차 인증 대체부품 시장 활성화 정책을 추진 중

47) 자동차의 주행 등 주요 성능과 큰 연관이 없고 제작 시 높은 기술력이 필요하지 않은 외장·등화부품 1,198개와 엔진오일 등 기능·소모성 부품 124개

48) Original Equipment Manufacturer

그런데 녹색소비자연대전국협의회에서 2020년 5월 실시한 소비자 설문조사에 따르면, 대체부품 인증제도에 대하여 알고 있다고 답한 소비자는 20.5%⁴⁹⁾에 불과하고 자동차 정비업체를 통해 대체부품 등에 대한 정보를 제공⁵⁰⁾받은 소비자도 42.0%에 불과한 반면, 대체부품 활성화를 위해 제도 홍보가 필요하다고 답한 소비자는 80.6%⁵¹⁾, 대체부품을 사용할 의향이 있는 소비자는 62.5%⁵²⁾인 것으로 조사되었다.

또한, 위 설문조사 중 정비업체 및 보험회사 담당자와의 인터뷰에서도 홍보 부족으로 대체부품에 대해 알지 못하는 소비자가 많아 공익성 있는 라디오·공중파 광고가 필요하다는 의견이 있었고, OEM 부품은 견적 및 납품·조달 등이 잘 되어 사용에 불편함이 없지만 대체부품은 재고 파악이 어렵고 조달이 쉽지 않아 사용하기가 힘든 실정이므로 대체부품 사용을 활성화하기 위해서는 대체부품 정보 등을 쉽게 검색하고 구매할 수 있는 시스템 구축이 필요하다고 지적하였다.

한편, 금감원은 2018년 2월부터 자동차보험에서 대체부품⁵³⁾ 사용 시 일부 금액을 소비자에게 환급해 주는 제도도 시행하고 있으나, 대체부품에 대한 인지도 부족 등으로 2020년 12월까지 대체부품이 사용된 실적은 총 15건(모두 수입차 부품), 8,161천 원에 불과한 실정이다.

따라서 국토부는 대체부품 인증제도에 대한 소비자 홍보를 강화하고 소비자

49) 잘 알고 있다(1.2%), 알고 있다(19.3%), 보통이다(39.0%), 모른다(29.3%), 전혀 모른다(11.2%)

50) 「자동차관리법」 제58조 제4항 제2호에 따르면 소비자의 선택권을 넓히기 위해 정비업체는 대체부품·중고품·재생품 등 부품정보를 소비자에게 알려주도록 규정

51) 매우 필요하다(24.4%), 필요하다(56.2%), 보통이다(17.3%), 필요하지 않다(1.9%), 전혀 필요하지 않다(0.2%)

52) 적극 사용한다(14.0%), 사용한다(48.5%), 보통이다(28.9%), 사용하지 않는다(7.9%), 절대 사용하지 않는다(0.7%)

53) 금감원은 2018년 2월부터 「자동차보험약관」에 대체부품 사용 특약을 도입하여 자기차량손해 사고 시 대체부품으로 교체하면 OEM 부품가격의 25%에 해당하는 금액을 소비자에게 환급해 주는 제도를 시행 중

가 쉽게 대체부품을 조회하여 구매할 수 있는 시스템의 구축을 지원·유도하는 등 대체부품 사용 활성화 방안을 마련하는 것이 바람직하다.

(2) 감사결과 확인된 문제점

그런데도 국토부는 2015년 대체부품 인증제도를 도입한 이후 2021년 1월 현재까지 제도홍보를 위한 예산을 편성하거나 집행한 적이 없고⁵⁴⁾, 대체부품의 조회·재고파악·구매 등을 처리할 수 있는 시스템이 구축되지 않아, 현재 사단법인 ▲▲협회의 인터넷 홈페이지에서 대체부품 가격은 검색이 가능하나 이를 구매하기 위해서는 정비업체나 소비자가 대체부품 판매업체(전국 33개)에 직접 전화를 걸어 재고정보·구매정보 등을 직접 파악해서 주문⁵⁵⁾해야 하는 실정이다.

“2)-가)” 및 “2)-나)”와 관련하여 참고로 감사기간 중 자동차 부품가격을 차량 크기 및 수입 여부에 따라 비교해 본 결과, 2019년 자동차보험 사고 건당 부품가격(개인용 승용차 기준)이 대형차는 소형차의 1.45(국산차: 631천 원/434천 원)~1.59배(수입차: 2,358천 원/1,438천 원)인 반면, 수입차(2,086천 원)는 국산차(522천 원)의 4.0배가 되는 것으로 확인되었다.

실제로, 차량가액이 비슷한 고가 승용차(차량가격 차이 22% 이내)의 부품가격을 표본으로 비교해 본 결과, ■■사 ㄱ차량의 뒤 범퍼커버 가격은 954,600원으로 ◀◀사 ㄷ차량의 133,000원에 비해 7.18배로 확인되는 등 [표 21]과 같이 ■■사, &&사, ●●사의 부품가격은 ◀◀사보다 2.12~7.18배 높은 것으로 확인되었다.

54) 사단법인 ▲▲협회가 2016년 ■■■방송 등에 80회 라디오 광고를 시행하고 2020년 홍보 포스터를 제작하여 정비업체(전국 5,851개 업체)에 배포하는 등 국토부는 사단법인 ▲▲협회를 통한 간접 홍보 위주로 운영

55) 구매 주문을 하면 ●● 주식회사 등의 유통망을 통해 조달이 가능

[표 21] 고가 승용차의 부품가격 비교

(단위: 원, 배)

구분	◀◀사 ㄷ차량	▣▣사 ㄱ차량	&&사 ㅋ차량	●●사 ㅌ차량
차량가격 ¹⁾ (배율 ²⁾)	52,910,000	63,600,000 (1.20)	64,500,000 (1.22)	61,100,000 (1.15)
앞 범퍼커버(배율)	121,000 ³⁾	831,000 (6.87)	692,000 (5.72)	534,700 (4.42)
엔진후드(배율)	413,400	1,261,600 (3.05)	1,124,000 (2.72)	876,800 (2.12)
헤드램프(배율)	593,000	2,106,600 (3.55)	2,287,000 (3.86)	1,289,800 (2.18)
뒤 범퍼커버(배율)	133,000	954,600 (7.18)	759,000 (5.71)	565,500 (4.25)
트렁크리드(배율)	286,800	1,090,600 (3.80)	1,926,000 (6.72)	870,100 (3.03)

주: 1. 최저 판매가격 기준

2. ◀◀사 ㄷ차량 가격 대비 배율

3. 부품가격은 부가가치세 미포함

자료: 국토부 제출자료

또한, 감사기간 중 16개 수입차 브랜드 대표 차종⁵⁶⁾의 다빈도 교체부품 5개⁵⁷⁾에 대하여 관세청의 통관자료 표본을 제공받아 수입가격과 소비자 판매가격⁵⁸⁾의 차이를 분석한 결과⁵⁹⁾, △△사의 경우 [표 22]와 같이 ㄱㄷ차량의 뒤 범퍼커버의 수입가격은 13,484원이었으나 판매가격은 수입가격의 42.2배⁶⁰⁾인 569,091원으로 확인되는 등 5개 부품의 해당 평균 수입가격은 106,607원이었으나 판매가격은 수입가격의 7.5배인 799,273원으로 확인되었으며, 전체적으로 16개 수입차 브랜드는 [별표 4] “수입차 부품 수입가격 및 판매가격 비교”와 같이 76

56) “2-가)”에서 홈페이지 부품가격 공개조사를 실시한 16개 수입차 브랜드에서 많이 팔린 대표 차량모델: &&사(ㅋ차량), ▣▣사(ㄱ차량), ○○사(ㄴ차량), ●●사(ㄷ차량), ★★사(ㅎ차량), ●●사(ㅌ차량), □□사(ㅇ차량), ▣▣사(ㄱ차량), ▣▣사(ㄷ차량), ▣▣사(ㅌ차량), ▣▣사(ㄱ차량), ▣▣사(ㄷ차량), ▣▣사(ㅌ차량), ▣▣사(ㄱ차량), ▣▣사(ㄷ차량), ▣▣사(ㅌ차량), △△사(ㄱ차량)

57) 교체 빈도수가 높은 부품으로 앞 범퍼커버, 엔진후드, 헤드램프, 뒤 범퍼커버, 트렁크리드

58) 홈페이지에 공개된 소비자 판매가격으로 자동차사고 보험 처리 시 수리비용으로 지불하는 부품가격

59) 수입차의 부품가격이 국산차보다 비싼 원인 등을 규명하기 위해 수입차 부품의 수입가격과 소비자 판매가격을 비교 분석함. 그러나 수입차 업체마다 유통구조 및 부품 가격정책 등이 다르고, 국내 반입 이후에도 운송비·재고 관리비 등이 추가로 소요되기 때문에 수입가격과 소비자 판매가격의 차액이 수입차 업체의 이윤은 아님

60) 감사기간 중 수입가격 및 판매가격 차이에 대하여 사실관계 확인 및 사유에 대하여 △△사에 질의하였으나, △△사는 판매가격은 타 수입사 가격을 벤치마킹하고 국내 경쟁상황을 고려하여 결정하되 전세계 △△그룹에 동일하게 적용(Global Policy)되고 있으며 수입가격은 「법인세법」 및 「관세법」 준수를 위해 정상가격 결정방법(Arm's length pricing methodology)에 따라 정하고 있다고 답변함

개61) 부품의 해당 평균 수입가격이 513,691원이었으나 해당 평균 판매가격은 1,113,703원(수입가격의 2.17배)인 것으로 확인되었다.

[표 22] △△ 부품 수입가격과 판매가격 비교

(단위: 원, 배)

브랜드	차종	부품명	수입가격 ¹⁾ (A)	소비자 판매가격 ²⁾ (B)	배율(B/A)
△△	72차량	앞 범퍼커버	21,610	569,091	26.33
		엔진후드	93,724	680,909	7.27
		헤드램프	272,840	1,340,000	4.91
		뒤 범퍼커버	13,484	569,091	42.20
		트렁크리드	131,379	837,273	6.37
평균			106,607	799,273	7.50

주: 1. 수입단가에 운송비와 관세 등 세금을 포함한 가격, 단 부가가치세는 미포함

2. 부가가치세 미포함

자료: 국토부 제출자료

3) 자동차 정비공임 관리 부적정

2019년 12월 기준 자동차보험 처리가 가능한 국내 자동차 정비업체 수는 총 6,349개로, 이 중 일반 정비업체 수는 [표 23]과 같이 6,141개(96.7%)인데 자동차 보험 수리비는 5조 7,916억 원으로 전체의 88.6%를 차지하고 있고, 수입차 직영 정비업체 수는 [표 23]과 같이 208개(3.3%)에 불과하지만 자동차보험 수리비는 7,430억 원으로 전체의 11.4%를 차지하고 있다.

[표 23] 국내 정비업체 현황

(단위: 개, 억 원, %)

구분	일반 정비업체 ¹⁾		수입차 직영 정비업체	
	업체 수	비중	업체 수	비중
업체 수	6,141	96.7	208	3.3
자동차보험 수리비 ²⁾	57,916	88.6	7,430	11.4

주: 1. 국산차 직영업체 61개 포함

2. 2019년 자동차보험 수리비 기준

자료: 손해보험협회 및 보험개발원 제출자료 재구성

61) 전체 16개 수입차 브랜드의 80개 부품 중 관세청의 통관기록을 확인할 수 없었던 4개를 제외한 76개 부품을 조사

가) 관계법령 및 판단기준

국토부는 보험회사와 자동차 정비업체 간의 분쟁을 예방하고 과다수리, 편승수리 등 정비업체의 부당한 행위를 줄이며 사고차량 정비서비스를 강화하기 위해, 2005년부터 구 자동차손배법(2008. 3. 28. 법률 제9065호로 전부 개정되기 전의 것) 제13조의2에 따라 국토부가 직접 자동차 정비요금에 대한 조사·연구 등을 실시하고 적정 정비요금을 산정·공표하는 정비요금 공표제를 시행해 왔고, 2020년 이후에는 자동차손배법 제15조의2에 따라 보험업계·정비업계·공익단체 대표 등으로 구성된 자동차보험정비협의회⁶²⁾에서 자동차 정비요금에 대한 조사·연구 등을 실시하고 적정 정비요금을 산정하도록 하고 있다.

이에 국토부는 2005년⁶³⁾ 및 2010년⁶⁴⁾, 2018년 등 3차례에 걸쳐 자동차보험 정비요금을 공표하였는데, 2018. 6. 29.의 경우 6개 국산차 모델⁶⁵⁾을 표본으로 하여 정비 작업별 표준 작업시간을 측정하고 전국 254개 일반 정비업체를 표본으로 정비공임의 원가를 계산하는 등의 조사·연구를 통해 적정 정비공임을 시간당 25,383~34,385원⁶⁶⁾으로 공표한 바 있다.

이에 따라, 국산차 정비공임의 경우 2020년 ◁◁ 등 4개 보험회사⁶⁷⁾는 [표 24]와 같이 일반 정비업체와 평균 시간당 29,350원에 자동차 정비공임 단가계약

62) 2020. 11. 16. 경기도 자동차검사정비사업조합 등 정비업계 대표 5명, 손해보험협회 등 보험업계 대표 5명, 녹색소비자연대진국협의회 등 공익단체 대표 5명을 국토부가 위촉하여 협의회 구성을 완료. 2021년 2월 현재 자동차보험정비협의회에서 산정하여 공표한 적정 정비공임은 없음

63) 구 건설교통부는 2005. 6. 7. 자동차보험 시간당 정비공임을 18,228~20,511원으로 공표

64) 국토부는 2010. 6. 18. 자동차보험 시간당 정비공임을 21,553~24,252원으로 공표

65) ◀◀사 ◻차량, ◻▢차량, ◻사차량, ◻○차량, ◻ㅈ차량, ◻ㅊ차량으로, 보험개발원 자동차기술연구소(보험업계 대표)와 🏠(정비업계 대표)가 협의해 선정

66) 공표요금은 구속력은 없으며 보험회사와 정비업체 간 계약 체결 시 중요 참고자료로 활용

67) 2019년 국내 11개 자동차보험 보험회사 중 상위 4개 업체로, ◁◁(29.3%), ◁◇(20.4%), ▽▽(20.0%), ▷▷(12.6%)

을 체결⁶⁸⁾하는 등 그간 보험회사와 일반 정비업체는 공표된 위 정비공임을 자동차사고 수리비 청구 및 지급 등에 활용하고 있다.

[표 24] 국산차 시간당 정비공임 현황

(단위: 원)

구분	평균 정비공임	최소 정비공임	최대 정비공임
일반 정비업체	29,350	22,000	37,500

주: ◁◁, ◇◇, ▷▷, ▽▽ 등 4개 보험회사의 2020년 정비요금 단가계약 기준
 자료: 금감원 제출자료 재구성

한편, 2005년 정비요금 공표제 도입 당시 수입차의 비중은 전체 등록차량 중 1.2%⁶⁹⁾에 불과하여 전체 자동차 보험비용에 미치는 영향이 미미하였지만, 그간 수입차의 시장 점유율이 지속 증가하여 2019년 수입차의 비중은 10.2%, 수입차에 지급된 전체 수리비도 총 1조 9,117억 원으로 전체 수리비 중 29.1%⁷⁰⁾나 차지하고 있으며 그중 정비공임도 약 6,019억 원(전체 자동차보험 정비공임 2조 8,056억 원⁷¹⁾의 21.5%)에 달하고 있다.

따라서 국토부는 수입차 정비공임의 경우도 국산차 정비공임과 같이 수입차 정비공임 산정을 위한 협의회를 구성하는 등 정비공임 원가에 대한 조사·연구 등을 통해 적정 정비공임을 산정하여 보험회사와 수입차 정비업체가 참고하도록 함으로써 수입차 정비공임이 합리적으로 결정되도록 유도할 필요가 있다.

나) 감사결과 확인된 문제점

68) 각 보험회사는 전국의 6,349개 정비업체 중 약 3,000~5,000개의 정비업체와 협상하여 매년 연간 정비공임 단가 계약을 체결하고 해당 정비업체에서 차량수리 시 계약된 단가를 기준으로 정비 공임비용을 지급하고 있는데, 국산 직영업체 61개를 포함하여 단가계약을 체결하지 않는 정비업체와는 개별 자동차사고 수리 시마다 정비업체와 단가를 협상·결정하여 정비공임을 지급함. 따라서 [표 24] 및 [표 25]에는 보험회사와 단가계약을 체결하지 않는 정비업체의 시간당 정비공임은 빠져 있음

69) 전체 등록차량 15,396,715대 중 178,939대

70) 2019년 전체 수리비 6조 5,658억 원 중 1조 9,117억 원

71) 2019년 공임비 1조 5,880억 원과 도장비 1조 8,590억 원 중 공임비에 해당하는 65.5%인 1조 2,176억 원을 더한 금액

그런데도 국토부는 그간 수입차의 정비공임 원가에 대한 조사·연구를 하거나 적정 정비공임을 산정·공표한 적이 없는 실정이다.

이런 가운데 보험회사들은 국산차보다 수입차에 상대적으로 비싼 정비공임을 지급하고 있는데, 2020년 ◁◁ 등 4개 보험회사는 [표 25]와 같이 수입차 직영 정비업체와 국산차의 연간 단가계약 평균금액인 29,350원보다 2.29배 높은 시간당 평균 67,097원에 연간 단가계약을 체결하고 있었다.

[표 25] 수입차 시간당 정비공임 현황

(단위: 원)

구분	평균 정비공임	최소 정비공임	최대 정비공임
수입차 직영 정비업체	67,097	35,000	104,500

주: ◁◁, ◇◇, ▷▷, ▽▽ 등 4개 보험회사의 2020년 정비요금 단가계약 기준

자료: 금감원 제출자료 재구성

이는 수입차에 대한 적정 정비요금이 산정·공표된 적이 없고, 수입차 직영 정비업체는 소비자의 선호도⁷²⁾가 높고 정품인증 측면에서 유리한 위치에 있는 점이 영향을 미친 것으로 추정된다.

그리고 국토부가 적정 정비공임을 산정·논의하기 위해 2020년 11월 구성한 자동차보험정비협의회에도 수입차 직영 정비업체는 포함되어 있지 않아 앞으로도 위와 같이 비싼 수입차의 정비공임이 합리적 근거 없이 유지될 우려가 있다.

또한, 감사기간 중 차량가액이 비슷한 국산차와 수입차(국산차 대비 1.15~1.22배)를 대상으로 다빈도 교체부품 5개를 교체하는 데 산정된 정비공임을 비교한 결과, &&사 크차량의 엔진후드 교체 정비공임은 987,403원으로 ◀◀사 크차량의 정비공임 251,269원의 3.93배로 확인되는 등 [표 26]과 같이 수입차의 정비

72) 자동차보험에 가입한 수입차 보유자의 경우 대물배상 사고는 자기부담금이 없고 자기차량손해 사고도 자기부담금이 최고 50만 원에 불과하는 등 자동차 보험처리 시 본인이 부담하는 비용이 없거나 적어, 자동차 수리에 고가의 비용이 발생하여도 자동차 제작사의 인증이 가능한 수입차 직영 정비업체에 대한 선호도가 높음

공임이 국산차보다 1.78~3.93배 높은 것으로 확인되었다.

[표 26] 국산차와 수입차의 정비공임 비교

(단위: 원, 배)

구분	◀◀사 ㄷ차량	▣▣사 ㅈ차량	&&사 ㅋ차량	●●사 ㅌ차량
차량가격 ¹⁾ (배율 ²⁾)	52,910,000	63,600,000 (1.20)	64,500,000 (1.22)	61,100,000 (1.15)
앞 범퍼커버(배율)	260,489 ³⁾	514,812 (1.98)	621,414 (2.39)	510,554 (1.96)
엔진후드(배율)	251,269	781,935 (3.11)	987,403 (3.93)	581,247 (2.31)
헤드램프(배율)	54,080	140,525 (2.60)	115,913 (2.14)	152,900 (2.83)
뒤 범퍼커버(배율)	257,819	610,709 (2.37)	684,488 (2.65)	458,081 (1.78)
트렁크리드(배율)	234,769	612,579 (2.61)	727,714 (3.10)	515,801 (2.20)

주: 1. 최저 판매가격 기준

2. ◀◀사 ㄷ차량 가격 대비 배율

3. 정비공임은 도장비 포함가격이며 부품비는 미포함

자료: ◁◁ 제출자료

위와 같은 사유로, 2019년 자동차보험 사고 건당 수입차의 공임비가 520천 원(개인용 승용차 기준)으로 국산차 297천 원의 약 1.8배나 되는 등 국산차에 비해 높은 정비공임이 유지되고 있는 상황이다.⁷³⁾

관계기관 의견 국토부는 감사결과를 수용하면서 자동차 부품가격 공개 관련 관리·감독 업무를 철저히 하고 소비자가 쉽게 부품가격을 확인할 수 있도록 자동차 제작사 등의 홈페이지 기능 개선 등을 유도하며, 대체부품에 대한 대국민 홍보를 강화하고 소비자가 쉽게 대체부품 정보를 검색하여 구매에 활용할 수 있도록 관련 업계와 협의하여 시스템 개선을 유도·지원하겠다는 의견을 제시하였다.

73) 보험연구원은 2020년 5월 “자동차손해배상보장법을 중심으로 한 자동차보험제도 개선방안”(기승도, 이규훈)에서 대체부품 사용이 활성화되면 2017년 기준으로 약 3,263억 원에서 5,438억 원의 보험금이 절감될 수 있고, 수입차 정비요금이 합리적으로 개선되면 약 2,898억 원의 보험금이 절감될 수 있을 것으로 추정

또한, 국토부는 수입차 정비공임이 국산차 정비공임보다 과도하게 높은 측면이 있으므로 수입차 정비공임 산정을 위한 협의회를 구성하는 등 수입차 정비공임에 대한 관리 방안을 마련하겠다는 의견을 제시하였다.

조치할 사항 국토교통부장관은

- ① 자동차 제작사 등이 자동차 부품가격을 홈페이지에 제대로 공개하지 않거나 판매가격과 다른 가격으로 공개하는 일이 없도록 자동차의 부품가격 공개 현황을 주기적으로 점검하는 등 관리·감독업무를 철저히 하고, 소비자가 쉽게 부품가격을 확인할 수 있도록 자동차 제작사 등의 홈페이지 검색기능 강화를 유도하며, 부품가격 조회 화면에 대한 접근성이 떨어지는 홈페이지는 화면전환 단계 최소화 등 소비자의 접근성을 개선하도록 하는 방안을 마련하고
- ② 대체부품 인증제도에 대한 홍보를 강화하고 소비자가 쉽게 대체부품을 조회하여 구매할 수 있는 시스템의 구축을 지원·유도하는 등 대체부품 사용을 활성화할 수 있는 방안을 마련하며
- ③ 자동차 정비업계 및 보험업계 등의 의견을 수렴하여 수입차 정비공임 산정을 위한 협의회를 구성하고 수입차 정비원가에 대한 조사·연구를 실시하는 등 수입차 정비공임이 합리적으로 결정될 수 있도록 지원·유도할 수 있는 방안을 마련하시기 바랍니다.(통보)

다 자동차보험 사고부담금 제도 운영 불합리

1) 업무 개요

국토부와 금감원은 음주·무면허운전 및 뺑소니 사고로 손해가 발생하여 보험회사⁷⁴⁾가 피해자에게 보험금을 지급한 경우 자동차보험의 보상한도 내에서 지급된 보험금 중 일부를 가해차량 운전자에게 부담시키는 사고부담금 제도를 운영하고 있다.

2) 관계법령 및 판단 기준

국토부는 자동차손배법 제5조에 따라 의무보험[대인배상 I 및 대물배상(2천만 원 이하)] 제도를 총괄하면서, 같은 법 제29조 제1항에 따라 음주·무면허운전 및 뺑소니 사고로 보험회사가 피해자에게 보험금을 지급한 경우 [표 27]과 같이 보험회사가 법률상 손해배상책임이 있는 자에게 사고부담금(최대 1천 5백만 원)을 구상할 수 있도록 하고 있다.

[표 27] 자동차보험 사고부담금 현황

구분	의무보험		임의보험		최대
	대인배상 I	대물배상 (2천만 원 이하)	대인배상 II	대물배상 (2천만 원 초과)	
음주운전 사고	1천만 원	5백만 원	1억 원	5천만 원	1억 6천 5백만 원
무면허운전·뺑소니 사고	3백만 원	1백만 원	1억 원	5천만 원	1억 5천 4백만 원

자료: 금감원 제출자료 재구성

그리고 금감원은 「보험업법」 제2조 및 제127조에 따라 임의보험[대인배상 II, 대물배상(2천만 원 초과), 자기차량손해, 자기신체사고, 무보험차 상해] 제도를 총괄하면서, 「자동차보험 표준약관」 제11조에 따라 음주·무면허운전 및 뺑소니 사고

74) 「보험업법」에 따른 보험회사 외에도 「여객자동차 운수사업법」 등에 따른 공제사업자도 포함

의 경우 [표 27]과 같이 사고부담금(최대 1억 5천만 원)을 구상할 수 있도록 하고 있다.

음주·무면허운전 및 뺑소니 사고는 교통법규 중대 위반사고로 운전자가 자각을 통해 사전 예방할 수 있고, 사고 발생 시 피해자의 생명을 위태롭게 할 수 있는 인적 사고로 이어질 수 있으며 사고로 지급되는 보험금이 선량한 보험가입자에게 전가되는 문제가 있다.

이에 따라 국토부는 의무보험에서 음주·무면허운전 사고⁷⁵⁾에 대하여 2003년 8월, 뺑소니 사고⁷⁶⁾에 대하여 2017년 11월 각각 사고부담금 제도를 도입하였고, 금감원은 임의보험에서 음주·무면허운전 및 뺑소니 사고⁷⁷⁾에 대하여 2020년 6월 사고부담금 제도를 도입하였다.

한편, 마약 등 약물운전⁷⁸⁾도 음주⁷⁹⁾·무면허운전⁸⁰⁾과 같이 「도로교통법」에 규정된 금지된 운전 유형 중의 하나이고, 「특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률」에서도 마약 등 약물운전⁸¹⁾으로 사람을 다치거나 죽게 한 경우에는 음주운전⁸²⁾·뺑소니⁸³⁾ 사고의 상해·사망과 같이 엄하게 처벌하고 있다.

또한, 다음 [사례]와 같이 2020년 9월 부산 해운대구에서 대마초를 흡연한

75) 구 자동차손배법(2008. 3. 28. 법률 제9065호로 전부 개정되기 이전의 것) 제25조 제1항

76) 자동차손배법 제29조 제1항 제3호

77) 「자동차보험 표준약관」 제11조

78) 「도로교통법」 제45조를 위반하여 약물(마약, 대마 및 향정신성의약품과 그 밖에 행진안전부령으로 정하는 것) 등의 영향으로 정상적으로 운전하지 못할 우려가 있는 상태에서 운전하는 것

79) 「도로교통법」 제44조(술에 취한 상태에서의 운전 금지)

80) 「도로교통법」 제43조(무면허운전 등의 금지)

81) 「특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의11(사망: 무기 또는 3년 이상의 징역, 상해: 1년 이상 15년 이하의 징역, 1천만 원 이상 3천만 원 이하의 벌금)

82) 「특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의11(벌칙은 마약 등 약물운전과 동일)

83) 「특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의3(사망: 무기 또는 5년 이상의 징역, 상해: 1년 이상 징역, 500만 원 이상 3천만 원 이하의 벌금)

◆◆ 운전자가 일으킨 사고는 총 9명의 인명피해를 유발하고 총 855,722,610원의 보험금이 지급된 대형 사고였으며, 2019년 기준 사고 원인별 건당 보험금을 비교해보면 [표 28]과 같이 마약 등 약물운전 사고의 건당 보험금은 38,363,444원으로 일반사고의 건당 보험금(3,020,569원)의 12.7배에 달하며, 음주사고의 건당 보험금(9,918,771원)에 비해서도 3.9배에 달하는 것으로 나타났다.

[표 28] 사고원인별 보험금 지급 현황(2019년)

(단위: 원)

구분	약물운전 사고	음주사고 ^{주)}	일반사고(비음주)
사고 건당 보험금	38,363,444	9,918,771	3,020,569

주: 음주사고는 사고부담금(2019년 기준 최대 4백만 원) 공제 후 금액

자료: 금감원 제출자료

【 사례 】 마약 운전으로 인한 사고 및 보험금 지급

- [사례 1] 2020. 9. 14. 17시 40분경 부산 해운대구에서 ◆◆ 운전자 A(40대)씨가 차 안에서 대마초를 흡연한 후 총 3차에 걸쳐 사고를 일으켜 9명(운전자 포함)의 인명피해를 유발하였으며, 대인배상 보험금 등으로 지급된 보험금은 총 855,722,610원에 달하였으나, 운전자 A씨의 사고부담금은 없었음



- [사례 2] 2015. 1. 12. 6시경 인천 남동구에서 ㄷ 운전자 B(40대)씨가 약물 복용 상태에서 신호를 위반하여 치료 중 사망 1명, 부상 7명의 인명피해를 유발하였으며, 사망보험금 등으로 지급된 대인 보험금은 총 745,910,930원에 달하였으나, 운전자 B씨의 사고부담금은 없었음

이와 같이 마약 등 약물운전 사고도 음주·무면허운전 및 뺑소니 사고와 같은 반사회적 범죄이고 그로 인한 인명·재물 피해가 매우 크므로, 국민의 경각

심 고취 및 자동차사고 예방 등을 위해 마약 등 약물운전으로 사고를 일으킨 운전자에게도 자동차사고로 지급된 보험금 중 일부를 사고부담금으로 부과하는 방안을 마련하는 것이 바람직하다.

3) 감사결과 확인된 문제점

그런데도 국토부와 금감원은 2021년 2월 감사일 현재까지 마약 등 약물운전 사고에 대한 사고부담금을 도입하지 않고 있다.

그 결과 [표 29]와 같이 2015년 이후 2020년 10월까지 마약 등 약물운전으로 총 310명이 경찰청에 적발되어 면허가 취소되었는데 이 중 89명이 일으킨 111건의 사고로 총 126명(사망 3명, 부상 123명)의 인명피해가 발생하였으며, 총 2,809,625,476원의 보험금이 지급되었으나 가해 운전자에게 부과된 사고부담금은 전혀 없었다.

[표 29] 연도별 약물운전으로 인한 면허취소자 및 보험금 지급 현황

(단위: 명, 건, 원)

구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년 10월	합계
면허 취소자 ¹⁾	53	60	50	48	59	40	310
사고 운전자 ²⁾	16	12	17	17	19	8	89
지급 보험금	865,401,212	389,489,884	356,726,291	131,059,620	959,086,099	107,862,370	2,809,625,476

주: 1. 2015년 이후 2020년 10월 말까지 약물운전 위반자 중 면허취소절차가 진행 중인 사항은 제외

2. 면허취소자(310명) 중 약물운전 사고로 보험회사에 사고접수를 한 사람은 총 110명이며, 이 중 보험금 지급액이 없거나 한 명이 여러 번 사고를 낸 경우는 제외함

자료: 경찰청 및 금감원 제출자료 재구성

관계기관 의견 국토부는 감사결과를 수용하면서 마약 등 약물운전으로 인한 사고의 피해 양상, 사회적 경각심 고취의 필요성 등을 고려하여 마약 등 약물운

전에 대해서도 사고부담금 제도가 적용되도록 자동차손배법 개정을 추진할 예정이라고 답변하였다.

또한, 금감원도 감사결과를 수용하면서 마약 등 약물운전에 대하여 사고부담금을 도입할 경우 약물운전에 대한 경각심이 고취되고, 보험금 절감으로 보험가입자의 보험료 인상을 예방하는 순기능이 있을 것으로 판단되므로 검토를 거쳐 보험제도·정책 등에 반영해 나갈 예정이라고 답변하였다.

조치할 사항

국토교통부장관은 「도로교통법」 제45조를 위반한 마약 등 약물운전 사고 운전자에게 의무보험 보상한도 내에서 지급된 보험금 중 일부를 사고부담금으로 부과할 수 있도록 「자동차손해배상 보장법」을 개정하는 방안을 마련하시기 바랍니다.(통보)

금융감독원장은 「도로교통법」 제45조를 위반한 마약 등 약물운전 사고 운전자에게 임의보험 보상한도 내에서 지급된 보험금 중 일부를 사고부담금으로 부과할 수 있도록 「자동차보험 표준약관」을 개정하는 방안을 마련하시기 바랍니다.(통보)

라 자동차보험 진료비 심사제도 운영 부적정

1) 업무 개요

국토부는 자동차손배법 제15조에 따라 자동차보험진료수가⁸⁴⁾에 관한 기준을 정하여 고시하고, 같은 법 시행규칙 제6조의5에 따라 자동차보험 진료비의 청구, 심사, 지급 및 이의제기 등에 필요한 사항을 정하여 고시하는 등 자동차보험 진료비 심사제도를 운영·관리하고 있다.

그리고 심평원은 자동차손배법 제12조의2 등에 따라 교통사고 환자에 대해 의료기관이 청구하는 자동차보험 진료비의 심사·조정 업무 등을 보험회사⁸⁵⁾로부터 위탁받아 수행하고 있다.

2) 진료비 심사 시 환자 개인정보 활용 근거 부재

가) 관계법령 및 판단기준

심평원은 「자동차보험진료수가 심사업무처리에 관한 규정」(국토부 고시 제 2020-1137호) 및 「자동차보험심사센터 업무매뉴얼」(심평원, 2020년 1월)에 따라 의료기관으로부터 자동차보험 진료비 청구를 받으면 착오·부당청구 여부를 사전 점검한 후 진료비가 자동차보험진료수가 기준에 적합한지를 심사하고 심사결과를 보험회사와 의료기관에 통보하고 있으며, 보험회사는 심사결과에 따라 의료기관에 진료비를 지급하고 있다.

따라서 위 사전점검 단계에서 진료비가 청구된 교통사고 환자가 출국으로 해외체류 중이거나 타인의 명의를 도용하는 등의 부당청구 사항을 점검하지 못

84) 자동차의 운행으로 사고를 당한 자가 「의료법」에 따른 의료기관에서 진료를 받음으로써 발생하는 비용

85) 「보험업법」에 따른 보험회사 외에도 「여객자동차 운수사업법」 등에 따른 공제사업자, 자동차손해배상보장사업자를 포함

하게 되면 이후 보험회사는 심사결과에 따라 의료기관에 부당청구된 진료비를 지급하게 되어 보험금 누수로 이어질 수 있으므로 출입국 관리, 주민등록(출생, 사망 등) 정보 등을 바탕으로 교통사고 환자에 대한 자격검증을 실시하여 부당청구 여부 등을 사전에 확인할 필요가 있다.

참고로, 건강보험의 경우 국민건강보험공단은 「국민건강보험법」 제96조 및 「요양급여비용 심사·지급업무 처리기준」(보건복지부 고시 제2019-233호) 제9조에 따라 법무부, 행정안전부로부터 제공받은 출입국 관리, 주민등록(출생, 사망 등) 정보를 기반으로 건강보험급여 청구 환자에 대한 자격검증을 실시하여 부당청구 여부 등을 사전에 확인하고 있다.

나) 감사결과 확인된 문제점

그런데도 국토부는 자동차손배법에 자동차보험 진료비 심사를 위해 출입국 관리, 주민등록 등의 자료를 제공받을 수 있는 근거 규정을 마련하지 않고 있어, 심평원은 자동차보험 진료비 사전점검 단계에서 교통사고 환자에 대한 출국기간 중 또는 사망일 이후 진료비 청구 등 부당 청구 사항을 점검하지 못한 채 교통사고 환자에 대한 자격검증 시 보험회사의 치료비 지급보증⁸⁶⁾ 여부만 점검하고 있다.

이에 대하여 이번 감사원 감사기간(2020. 11. 18.~2021. 2. 3.) 중 2017년 이후 2020년 9월까지 청구된 자동차보험 진료비와 관련하여 교통사고 환자 총 8,402,945명에 대해 출입국 자료, 사망자 정보를 기반으로 부당청구 의심 진료 내역을 점검한 결과, [표 30]과 같이 3,366명(708,334,200원)은 출국으로 국내에 거주하지 않는 기간 중, 그리고 68명(139,467,460원)은 사망신고일 이후 진료 내역이

86) 교통사고 환자에 대한 자동차보험 진료비의 지급의사 여부와 지급한도 등의 정보

존재(다음 [사례] 참조)하는 것으로 나타났다.

[표 30] 부당청구 의심 진료내역 점검 결과

(단위: 명, 개, 원)

구분	환자 수	의료기관 수	진료비
출국기간 중 진료분	3,366	2,313	708,334,200
사망신고일 이후 진료분	68	88	139,467,460
합계	3,434	2,401	847,801,660

자료: 심평원, 법무부, 행정안전부 제출자료 재구성

【 사례 】 출국기간 중 진료비 청구

- **[사례 1]** A한의원은 2017년부터 2019년까지 자동차보험 환자 중 총 22명에 대해 출국기간 중 진료비(외래진료 28건, 진료비 합계 1,991,690원)를 청구하였고, 보험회사는 이를 그대로 지급

[표] A한의원 환자의 출국기간 중 진료비 청구 내역

날짜	2018. 2. 10.	2018. 2. 13.	2018. 2. 20.	2018. 2. 22.	2018. 2. 24.
C환자의 진료비 청구 내역	(출국)	외래진료	외래진료	외래진료	(입국)

- **[사례 2]** B한의원은 2018년부터 2020년까지 자동차보험 환자 중 총 15명에 대해 출국기간 중 진료비(외래진료 16건, 진료비 합계 1,242,800원)를 청구하였고, 보험회사는 이를 그대로 지급

[표] B한의원 환자의 출국기간 중 진료비 청구 내역

날짜	2019. 7. 10.	2019. 7. 11.	2019. 7. 12.	2019. 7. 13.	2019. 7. 14.
D환자의 진료비 청구 내역	(출국)	외래진료	-	외래진료	(입국)

【 사례 】 사망신고일 이후 진료비 청구

- **[사례 1]** A는 2016. 12. 28. 교통사고로 2016년 12월부터 2021년 2월 현재까지 미합의 상태로 치료를 받고 있으며, 누적 진료비 합계는 총 107,035,610원임
 - A의 명의(안○○, 1968년생)는 2015. 5. 19. 사망신고가 되어 있고, 보험회사에 본인의 신분을 밝히기 꺼려한다는 의견 등을 고려할 때 사망자의 명의를 도용한 것으로 의심
- **[사례 2]** B는 2018. 8. 29. 교통사고로 2018년 8월부터 9월까지 치료를 받았으며, 누적 진료비 합계는 총 3,855,230원임
 - B의 명의(윤○○, 1952년생)는 2017. 4. 10. 사망신고가 되어 있고, 사고 당시 신용불량자라고 하며 신분증도 없어 징구하지 못했다는 것을 고려할 때 사망자의 명의를 도용한 것으로 의심

위와 같이 자동차보험 진료비 심사 시 부당청구 의심사항을 사전에 점검하지 못해 보험금 누수로 이어져 선량한 보험가입자에게 부담이 전가될 우려가 있다.

3) 잘못 지급된 진료비 사후 정산 근거 부재

가) 관계법령 및 판단기준

「자동차보험진료수가 심사업무처리에 관한 규정」(국토부 고시 제2020-1137호) 제23조 제7항에 따르면 약제 및 치료 재료의 금액, 기타 심평원장이 진료비 심사내역의 확인이 필요하다고 인정하는 경우에는 진료비 지급 후 심사 내역에 대하여 확인·조정할 수 있도록 규정되어 있다.

이에 심평원은 전년도 심사결정분에 대해 진료비 중복청구 여부를 사후점검⁸⁷⁾(연 1회)하고, 중복청구된 진료비에 대해서는 의료기관에 정산 예정 안내와 의료기관의 소명제출 자료 검토를 거쳐 정산결과를 의료기관과 보험회사에 통보하고 있다.

그런데 현행 자동차손배법에는 자동차보험의 진료비 지급 후 중복 청구 등 잘못 지급된 진료비를 보험회사와 의료기관 간에 정산할 수 있는 근거 규정이 없어 의료기관은 정산해야 할 의무가 없는 실정으로 일부 의료기관은 잘못 지급된 진료비를 되돌려주지 않을 수 있으며, 이는 보험금 누수로 이어지게 된다.

특히, 자동차손배법 제19조에 보험회사와 의료기관은 심평원의 심사결과에 이의가 있는 때에는 이의제기 결과를 통보받은 날부터 30일 이내에 자동차보험 진료수가분쟁심의회(이하 “분쟁심의회”라 한다)에 심사를 청구할 수 있되, 해당 기간에 심사를 청구하지 아니하면 그 기간이 끝나는 날에 의료기관이 지급 청구한 내용 또는 심사결과에 합의한 것으로 본다고 규정되어 있어, 다음 [참고]와 같이 대법원은 2019. 7. 10. 「자동차보험진료수가에 관한 기준」(국토부 고시 제2019-225

87) 예를 들면, A병원이 B병원에 MRI 촬영을 의뢰할 경우 A병원만 진료비 청구가 가능하나, A병원과 B병원이 모두 청구한 경우 병원별 청구 시점의 차이 등으로 사전에 인지하기 어려움

호)에 반하여 잘못 지급된 진료비가 있다 하더라도 보험회사가 분쟁심의회에 심사를 청구하지 아니하고 진료수가를 지급하여 합의가 의제된 이후에는 심평원의 정산통보가 자동차손배법에 근거가 없는 것으로 양 당사자에게 구속력을 가진다고 볼 수 없다고 판시한 바도 있다.

【 참고 】 대법원 2019. 7. 10. 선고 2017다268326 판결

- A한의원은 2014. 1. 7. 심평원에 자동차보험 환자 진료비 심사를 청구하였고, 심평원은 청구된 진료비 전액을 진료수가로 인정하는 심사결정을 하였으며, 보험회사인 B는 분쟁심의회에 이의를 제기하지 않았고 진료비 전액을 A한의원에 지급하였음
- 이후 심평원은 2014. 7. 8. A한의원에 ‘관련 법령상 허용되지 않는 약침약제로 약침술을 실시하였으므로 약침술 비용 280,370원을 정산(환수)한다’고 A 한의원에 통보
- 이에 대하여 대법원은 2019. 7. 10. 위 약침술 비용이 자동차보험진료수가의 인정 범위에 해당하지 않더라도 심평원의 재심사결정이나 환수통보는 자동차손배법상 근거가 없어 정산금 청구의 근거가 되지 않는다고 판결함

참고로, 「국민건강보험법」 제57조에 따르면 국민건강보험공단(이하 “건보공단”이라 한다)은 속임수나 그 밖의 부당한 방법으로 보험급여를 받은 사람이나 보험급여 비용을 받은 요양기관에 대하여 그 보험급여나 보험급여 비용에 상당하는 금액의 전부 또는 일부를 징수하도록 규정되어 있어, 건보공단은 의료기관에 지급한 진료비에 대하여 중복 청구 등 부당 개연성이 있는 총 10종⁸⁸⁾의 유형을 전산 발췌하여 의료기관의 제출 자료로 적정 청구 여부를 확인하고 부당 청구금액을 환수하고 있다.

따라서 국토부는 심평원에서 사후점검을 하고 이의제기를 거쳐 보험회사 및 의료기관에 부당청구 사항으로 통보한 경우 점검결과에 따라 상호 정산할 수 있

88) ① 중복 청구, ② 동일 처방전 이중 청구, ③ 사망·휴폐업일 이후 진료비 청구, ④ 건강검진 후 당일 진료비 이중 청구, ⑤ 업무정지기간 중 진료비 청구, ⑥ 일반상병 초·재진 진찰료 착오 청구, ⑦ 가입자 단기출국기간 중 진료비 청구, ⑧ 요양기관 대표자 부재기간 중 진료비 청구, ⑨ 본인부담상한액 초과금 사전 적용기준 착오 청구, ⑩ 만성질환자 초·재진 진찰료 착오 청구

도록 자동차손배법 등에 그 근거 규정을 마련하는 것이 바람직하다.

나) 감사결과 확인된 문제점

그런데도 국토부는 심평원의 사후점검 결과에 따라 부당청구·지급된 진료비를 정산할 수 있는 근거 규정을 마련하지 않고 있다.

이에 이번 감사원 감사기간 중 최근 3년간(2017~2019년) 심평원에서 자동차보험 진료비 사후점검을 통해 진료비 중복청구로 판명되어 보험회사에 통보한 정산액(합계 222,200천 원) 중 상위 3개(◁◁·▽▽·◇◇) 보험회사의 정산 현황을 표본으로 확인한 결과, 다음 [사례]와 같이 중복 청구된 진료비가 3년 10개월이 넘도록 미정산되고 있는 등 [표 31]과 같이 3개 보험회사에서 지급한 중복 청구된 진료비 총 104,432천 원 중 미정산 금액이 77,690천 원으로 74.4%에 달하는 것으로 나타났다.

[표 31] 자동차보험 중복 청구 진료비의 사후정산 현황

(단위: 천 원, %)

구분	정산 대상		정산		미정산	
	금액	비율	금액	비율	금액	비율
◁◁	49,354	100.0	990	2.0	48,364	98.0
▽▽	35,297	100.0	20,009	56.7	15,288	43.3
◇◇ ^{주)}	19,781	100.0	5,743	58.7	14,038	41.3
합 계	104,432	100.0	26,742	25.6%	77,690	74.4

주: ◇◇은 정산대상 723건 중 금액이 큰 86건만 조사함

자료: 금감원 제출자료

【 사례 】 중복 청구 진료비 사후 미정산

- 심평원은 A영상의학과에서 2015년부터 2017년까지 총 33건의 진료비(7,770,100원)를 중복 청구한 사실을 확인하고 해당 의료기관과 6개 보험회사 및 4개 공제사업자에 2017년 4월 및 2018년 8월 2차례에 걸쳐 진료비 정산을 통보
- 감사기간 중 ▷▷와 ◇◇에서 지급한 총 12건, 보험금 3,011,780원의 정산여부를 점검한 결과, 해당 의료기관의 정산 거부로 2021년 2월 현재까지 전액 미정산 상태

관계기관 의견 국토부는 감사결과를 수용하면서 충실한 진료비 심사·조정을 위해 교통사고 환자의 출입국 자료, 주민등록 등의 자료를 관계기관으로부터 제공받아 점검에 활용할 수 있도록 자동차손배법을 개정할 예정이며, 보험회사가 기지급한 진료비 중 부당청구된 진료비에 대하여 사후정산할 수 있는 방안을 검토할 계획이라고 답변하였다.

조치할 사항 국토교통부장관은 건강보험심사평가원에서 교통사고 환자의 출입국 관리, 주민등록 등의 자료를 관계기관으로부터 제공받아 자동차보험 진료비 심사에 활용할 수 있도록 하고, 건강보험심사평가원에서 사후점검을 통해 보험회사 및 의료기관에 부당청구 사항을 통보한 경우 상호 정산할 수 있도록 하는 방안을 마련하시기 바랍니다.(통보)

3. 무보험 자동차 관리 분야

3. 1. 관련 제도 및 현황

가. 자동차 등록 및 무보험 자동차 현황

2020. 9. 30. 기준 시·군·구⁸⁹⁾ 등 지방자치단체(이하 “등록관청”이라 한다)에 등록된 자동차는 [표 32]와 같이 24,201,392대이고, 이 중 자동차손배법 제5조 등에 따라 의무보험에 가입하여야 하는 자동차는 23,811,459대이며, 이 중 무보험 자동차는 총 792,308대이다.

[표 32] 자동차 등록 현황

(단위: 대)

구분	등록대수	의무보험 가입 대상	의무보험 가입 제외 대상		
			소계	피견인차 ²⁾	상품용 ³⁾
대수	24,201,392	23,811,459 ¹⁾	389,933	122,452	267,481

- 주: 1. 건설기계 중 도로를 주행하는 덤프트럭, 콘크리트믹서트럭, 콘크리트펌프트럭, 기중기, 아스팔트살포기, 타이어굴삭기, 트럭지게차, 도로보수트럭, 노면측정장치 등 9종을 포함(이륜차 제외)
 2. 원동기에 견인되어 육상을 이동할 목적으로 제작한 용구(「자동차관리법」 제2조)
 3. 판매를 목적으로 판매장 등에 전시되어 있는 자동차

자료: 국토부 제출자료

위 무보험 자동차 792,308대를 의무보험 미가입 기간으로 구분하면 [표 33]과 같이 미가입 기간이 20년 미만인 자동차가 553,110대(69.8%), 20년 이상 된 자동차가 239,198대(30.2%)인데, 국토부는 미가입 기간이 20년 이상 된 자동차는 사실상 운행이 불가능한 멸실 상태이나 무단방치 또는 자동차 압류등록⁹⁰⁾ 등으로 자동차 소유자가 「자동차관리법」 제13조에 따른 등록말소를 신청하지 못하고 있을 것으로 추정하고 있다.

89) 「자동차관리법」 제5조, 제7조 제1항 및 제77조 제4항, 같은 법 시행령 제17조 제3항에 따라 자동차등록원부 비치·관리가 시·군·구청장에게 위임

90) 자동차 소유자가 해당 자동차의 압류등록을 해제하거나 대체 압류를 설정하여야 말소등록이 가능함

[표 33] 의무보험 미가입 기간별 무보험 자동차 현황

(단위: 대, %)

구분	5년 미만	5~10년	10~15년	15~20년	20년 이상	합계
대수	119,417	94,053	138,819	200,821	239,198	792,308
(비율)	(15.1)	(11.9)	(17.5)	(25.3)	(30.2)	(100.0)

자료: 감사원 자료분석시스템 추출자료 재구성

한편, 무보험 자동차를 소유자별로 구분하면 [표 34]와 같이 개인 명의의 자동차가 602,849대(76.1%, 사망자 명의 105,344대), 사업자·법인 명의의 자동차가 176,111대(22.2%, 폐업법인 명의 70,079대), 외국인 명의의 자동차가 13,348대(1.7%, 완전 출국외국인 명의 8,626대)이다.

[표 34] 무보험 자동차 소유자 현황

(단위: 대, %)

구분	개인		사업자·법인		외국인		합계
		사망자		폐업		완전출국 ⁹¹⁾	
대수	602,849	105,344	176,111	70,079	13,348	8,626	792,308
(비율)	(76.1)		(22.2)		(1.7)		(100.0)

주: 「출입국관리법」 제37조에 따라 외국인등록증을 반납하고 출국한 경우

자료: 감사원 감사자료분석시스템, 대법원(법원행정처), 법무부 및 국세청 제출자료 재구성

나. 무보험 자동차 관리 현황

자동차손배법 제6조 및 같은 법 시행규칙 제3조에 따르면 보험회사⁹¹⁾는 자동차 보유자와 의무보험계약을 체결한 사실, 계약기간 중 계약을 해지한 사실 및 계약 만료 후 재계약하지 않은 사실 등을 등록관청에 통보하고, 위 통보를 받은 등록관청은 무보험 자동차 보유자에게 의무보험에 가입을 고지하도록 규정되어 있다.

국토부는 이러한 무보험 자동차 관리를 위해 자동차손배법 제7조에 따라 2002년 의무보험 전산망을 구성하여 보험개발원에 위탁하여 운영하고 있는데, 의무보험 전산망은 국토부의 자동차관리정보시스템 및 각 보험회사의 전산시스

91) 「보험업법」에 따른 보험회사 외에 「여객자동차 운수사업법」 등에 따른 공제사업자도 포함

템과 연계되어 있고, 보험개발원은 매월 3회 무보험 자동차 정보를 추출하여 해당 등록관청에 제공하고 있다.

그리고 무보험 자동차 정보를 제공받은 등록관청은 자동차손배법 제48조 및 같은 법 시행령 제36조에 따라 무보험 자동차에 대하여 [표 35]와 같이 의무보험 미가입 기간에 따라 자가용은 최고 90만 원, 사업용은 최고 230만 원까지 과태료 부과 등의 조치를 하고 있다.

[표 35] 의무보험 미가입에 따른 과태료 금액

구분	미가입 기간	금액				
		대인배상 I	대인배상 II	대물배상	대인배상 최고한도액	대물배상 최고한도액
자가용	10일 이내	1만 원	-	0.5만 원	60만 원	30만 원
	10일 초과 시	1일 초과 시마다 0.4만 원 가산	-	1일 초과 시마다 0.2만 원 가산		
사업용	10일 이내	3만 원	3만 원	0.5만 원	대인배상 I: 100만 원 대인배상 II: 100만 원	30만 원
	10일 초과 시	1일 초과 시마다 0.8만 원 가산	1일 초과 시마다 0.8만 원 가산	1일 초과 시마다 0.2만 원 가산		

자료: 자동차손배법 시행령 [별표 5] “과태료의 부과기준” 재구성, 국토부 제출자료

최근 5년간 무보험 자동차에 대한 과태료 납부율은 [표 36]과 같이 고지금액⁹²⁾ 대비 26.1%(건수 기준 57.6%)에 불과한데, 이는 수취인 부재, 수취인 불명 등의 사유로 고지서가 반송되기 때문인 것⁹³⁾으로 추정된다.

92) 가입관리전산망을 통하여 보험회사로부터 통보받은 후 지체 없이 10일 이상 15일 이하의 기간을 정하여 의무보험 가입을 명하고(통상 2번 통지), 보험 가입 등의 사유로 미가입 기간이 확정되거나 부과할 수 있는 과태료가 최고한도 금액이 되는 시점(약 6개월)에 재차 과태료 부과 고지서 발송

93) [표] 서울특별시의 과태료 부과 고지서 발송 및 반송 사유

(단위: 건)

발송	반송 사유 ²⁾							
	소계	폐문 부재 ³⁾	수취인 불명 ⁴⁾	주소 불명	수취 거절	수취인 사망	공가	기타
88,879 ¹⁾	45,520	37,705	4,537	3,258	16	2	1	1

주: 1. 2019. 10. 1.~2020. 9. 30.

2. 집배원이 입력(우체국 우편관리시스템과 서울특별시 세외수입종합시스템이 연계)

3. 보관기간이 경과(집배원 1차, 2차 방문 및 우체국 2일 보관 후 폐기된 건)한 18,901건 포함

4. 수취인 부재 105건, 수취인 미거주 3건 포함

자료: 서울특별시 제출자료 재구성

[표 36] 의무보험 미가입에 따른 과태료 부과 및 납부 현황

(단위: 만 건, 억 원, %)

구분	2015년		2016년		2017년		2018년		2019년		평균 납부율
	부과	납부									
건수 (비율)	151	84 (55.6)	160	90 (56.3)	150	87 (58.0)	121	70 (57.9)	75	45 (60.0)	57.6
금액 (비율)	1,352	326 (24.1)	1,309	335 (25.6)	1,187	311 (26.2)	1,116	302 (27.1)	1,134	312 (27.5)	26.1

자료: 국토부 제출자료

한편, 자동차손배법 제8조에 따르면 무보험 자동차는 도로에서 운행하여서는 아니 된다고 규정되어 있고 같은 법 제46조 제2항에 따르면 무보험 자동차를 운행한 자는 1년 이하의 징역 또는 1,000만 원 이하의 벌금에 처하도록 규정되어 있다.

이에 따라 국토부는 2004년 12월부터 자동차관리정보시스템과 경찰청의 교통경찰업무관리시스템을 연계하여 경찰청 무인과속단속기⁹⁴⁾에 적발된 무보험 자동차 운행정보를 등록관청에 월 1회 통보하고 있으며, 등록관청은 「특별사법경찰관리 집무규칙」 제2조 및 제62조에 따라 해당 자동차의 의무보험 가입내역, 도로 운행 여부 등을 조사하여 검찰에 송치하는 업무⁹⁵⁾를 수행하고 있다.

최근 5년(2015~2020년 6월)간 무인과속단속기에 운행이 적발된 무보험 자동차는 [표 37]과 같이 연평균 35,532대이고, 등록관청은 [표 38]과 같이 최근 5년간 연평균 118,205건에 대하여 범칙금을 부과하거나 검찰에 송치하였다.⁹⁶⁾

94) 경찰청이 「도로교통법」 제4조의2에 따라 과속 등 「도로교통법」 위반 사실을 기록·증명하기 위하여 설치한 교통 단속용 장비로서 2020년 6월 기준 전국 주요도로에 9,512개를 설치·운영 중

95) 자동차손배법 제50조 및 같은 법 시행령 제37조에 따라 상습적이지 않은 경우 범칙금(사업용 최고 200만 원, 자가용 최고 50만 원)을 부과할 수 있음

96) 2015년 이전에 적발되었으나 처리되지 않은 사건 처리 등으로 인하여 해당 연도 적발 건수보다 처리 건수가 많음

[표 37] 무인과속단속기에 적발된 무보험 운행 자동차 현황

(단위: 건, 대)

연도	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년 상반기	합계	
							연평균	
건수	116,647	60,633	54,461	55,349	63,607	35,719	386,416	85,870
대수 ^{주)}	43,213	27,352	24,017	24,450	25,534	15,329	159,895	35,532

주: 같은 연도에 중복 단속된 자동차를 제외한 단속 대수

자료: 보험개발원 제출자료 재구성

[표 38] 무보험 운행 자동차에 대한 업무처리 현황

(단위: 건)

연도	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	합계	
						연평균	
건수	151,150	136,812	125,748	98,903	78,415	591,028	118,205

자료: 서울특별시 등 등록관청 제출자료 재구성

다. 정부보장사업

국토부는 1978년 4월부터 뺑소니 사고, 1985년 7월부터 무보험 또는 도난 자동차에 의한 사고로 피해자가 손해배상을 받지 못하는 경우, 책임보험의 한도 내에서 피해를 우선 보상하고, 사고 가해자에게 보상금을 구상하도록 하는 정부 보장사업을 추진하고 있는데, 2019년에는 [표 39]와 같이 총 3,196명의 피해자에게 총 11,850백만 원의 보상금을 지급하고 총 9,635백만 원의 구상금을 구상하였다.

[표 39] 연도별 정부보장사업 추진 현황

(단위: 명, 백만 원)

구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	합계
피해자 수	5,137	4,116	3,585	3,433	3,196	19,467
뺑소니	2,911	2,393	2,063	1,865	1,727	10,959
무보험	2,226	1,723	1,522	1,568	1,469	8,508
보상금	17,250	14,240	13,956	13,363	11,850	70,659
구상금	11,070	10,237	9,313	9,426	9,635	49,681

자료: 국토부, 「자동차 업무편람」, 2020년 6월

그리고 국토부는 구 자동차손배법(2004. 1. 20. 법률 제7100호로 일부 개정되기 전의 것) 제37조에 따라 2002년 8월 정부보장사업의 운영 재원인 분담금⁹⁷⁾의 관리자로 손해보험협회를 위탁·지정하여 관리해 오고 있으며, 사고 피해자에 대한 보상과 가해자에 대한 구상 업무를 1978년부터 보험회사⁹⁸⁾에 일괄 위탁하여 관리해 오다가 2020년 3월 가해자에 대한 구상업무를 자동차손해배상진흥원(이하 “진흥원”이라 한다)에 이관하였다.

2021년 2월 감사일 현재 손해보험협회는 11개 보험회사와 진흥원을 총괄·관리하면서 보상금 및 구상금 정산 업무 등을 하고 있고, 11개 보험회사는 피해자에 대한 보상 업무를, 진흥원은 가해자에 대한 구상 업무를 하고 있다.

97) 분담금의 투명한 관리·운영 및 자동차사고 피해지원사업 등의 효율적 운영을 위해 2017년 1월 기금 설치

98) 1978년부터 한국자동차보험주식회사에서 수행하다가 2002년 8개, 2010년 13개 보험회사로 확대되었고 이후 회사 합병 등으로 2021년 2월 현재 11개 보험회사에서 위탁 수행(12개 보험회사 중 ▶▶ 제외)

3. 2. 감사결과 확인된 문제점

가 무보험 자동차 관리·감독 부적정

1) 업무 개요

국토부는 자동차손배법 제5조 및 제7조 등에 따라 책임보험 등의 가입을 의무화하고 의무보험 전산망을 운영하는 등 무보험 자동차에 대한 관리·감독 업무를 하고 있다.

2) 관계법령 및 판단기준

자동차손배법 제8조에 따르면 무보험 자동차는 도로에서 운행하지 못하도록 규정되어 있고 같은 법 제46조 제2항에 따르면 무보험 자동차를 운행한 사람은 1년 이하의 징역 또는 1,000만 원 이하의 벌금에 처하도록 규정되어 있다.

무보험 자동차는 의무보험에 가입하지 않아 「자동차관리법」 제43조 및 제43조의2에 따른 자동차 정기검사 및 종합검사를 받을 수 없기 때문에⁹⁹⁾ 자동차 정비·수리 등의 미비로 다음 [사례]와 같은 사망사고 등 대형 교통사고의 발생 가능성이 높고,¹⁰⁰⁾ 무보험 자동차로 인한 사고는 상대방 피해자의 치료비를 자동차보험으로 충당할 수 없어 국토부의 정부보장사업¹⁰¹⁾으로 치료비를 지원하고 있는데, 2019년 기준 무보험 자동차의 사고로 인한 치료비 지원자는 총 3,196명이 고 지급된 치료비는 약 119억 원에 이르고 있다.

99) 「자동차관리법 시행규칙」 제80조 제1항 및 「자동차종합검사의 시행 등에 관한 규칙」 제5조 제1항 따르면 정비사업자는 의무보험에 가입되어 있는 경우에만 자동차 검사를 실시하도록 규정

100) “대포차 근절을 위한 경찰대응 역량강화 및 제도개선방안 연구”(2016년, 경찰청)

101) 자동차손배법 제30조에 따라 무보험 자동차 사고, 뺑소니 사고 등의 피해자 구제를 위하여 실시

【사례】 무보험 자동차사고

- 2019. 3. 14. 0시 39분경 무보험 자동차(16라○○○○)가 중앙선을 침범하여 정상 주행하던 자동차(경기57바○○○○)와 정면충돌하여 정상 주행 자동차 운전자(고○○, 남, 만 58세) 사망
- 2019. 4. 15. 국토부는 정부보장사업으로 사망자 고○○의 유족에게 보상금 1억 5천만 원을 지급

실제로 [표 40]과 같이 최근 5년 동안 무보험 자동차 운행으로 발생한 교통사고 피해자의 1인당 평균 보상금액은 3,630천 원(골절 상당 부상)으로 일반 자동차 교통사고 피해자 1인당 평균 보상금액 772천 원(타박상 상당 부상)의 4.7배에 이른다.

[표 40] 무보험 및 일반 자동차사고의 피해(대인사고) 보상금액 비교

(단위: 명, 백만 원, 천 원)

구분	무보험 자동차 사고 ¹⁾			일반 자동차 사고		
	인원	금액	1인당 금액	인원	금액	1인당 금액
2015년	5,137	17,250	3,358	1,634,014	1,106,078	677
2016년	4,116	14,240	3,460	1,637,509	1,221,642	746
2017년	3,585	13,956	3,893	1,606,322	1,230,970	766
2018년	3,433	13,363	3,893	1,763,271	1,402,451	795
2019년	3,196	11,850	3,708	1,812,539	1,567,167	865
평균	3,893	14,132	3,630 ²⁾	1,690,731	1,305,662	772 ³⁾

주: 1. 뺑소니 사고 등 보유자 불명 사고 포함

2. 자동차손배법 시행령 제3조 및 [별표 1] “상해의 구분과 책임보험금의 한도금액”에 따르면 14개의 상해 등급 중 7~8등급(얼굴 머리뼈 골절, 척추 압박골절 등)에 해당

3. 13~14등급(흉부 타박상, 관절 염좌 등)에 해당

자료: 국토부 제출자료

이에 따라 국토부는 경찰청 무인과속단속기에 적발된 자동차 정보를 활용하여 무보험 자동차의 운행을 단속하고 있으나, 무보험 자동차라 하더라도 단속구간에서 정속주행을 하면 경찰청 무인과속단속기에 적발되지 않기 때문에 실제 운행되는 무보험 자동차를 제대로 단속하기가 어려운 실정이다.

한편, 서울특별시 등 지방자치단체는 「대기관리권역의 대기환경개선에 관한 특별법」 제29조에 따라 배출가스 5등급 자동차의 운행 단속을 위해 전국에 무인

단속카메라(이하 “배출가스단속 CCTV”라 한다)를 설치하여 운영하고 있고 한국도로공사는 전국 고속도로 요금소 통행정보를 관리하고 있는 등 지방자치단체와 공공기관 등은 다양한 자동차 통행정보를 관리하고 있다.

따라서 국토부는 배출가스단속 CCTV 및 고속도로 요금소 통행정보 등 지방자치단체·공공기관 등의 다양한 자동차 통행정보를 활용하여 무보험 자동차의 운행 단속을 강화할 필요가 있다.

3) 감사결과 확인된 문제점

그런데도 국토부는 배출가스단속 CCTV 및 고속도로 요금소 통행정보 등을 활용하여 무보험 자동차 운행을 단속할 방안을 마련하지 않고 단지 경찰청의 무인과속단속기에 적발된 자동차 정보만을 활용하여 무보험 자동차 운행을 단속하고 있어, 최근 5년(2015~2020년 6월)간 운행이 적발된 무보험 자동차는 연평균 35,532대로 이는 2020. 9. 30. 기준 무보험 자동차 792,308대의 4.4%에 불과하다.

이에 대하여 이번 감사원 감사기간(2020. 11. 18.~2021. 2. 3.) 중 2020. 9. 30. 기준 무보험 자동차 752,989대(보험 미가입 기간이 1년 미만인 자동차 39,319대는 자동차 보유자의 착오 등으로 일시적 미가입인 경우가 많아 제외)의 운행 여부를 배출가스단속 CCTV와 한국도로공사의 고속도로 통행정보를 통해 확인해 보았다.

가) 서울특별시 및 인천광역시의 배출가스단속 CCTV 활용 확인 현황

서울특별시와 인천광역시가 설치·운영 중인 배출가스단속 CCTV¹⁰²⁾의 최근 1년(2019. 10. 1.~2020. 9. 30.)간 자동차 통행정보(서울 758백만 건, 인천 217백만 건)를 분석¹⁰³⁾한 결과, [표 41]과 같이 무보험 자동차 119,454대의 운행이 확인되

102) 2020년 9월 현재 전국적으로 620개의 배출가스단속 CCTV가 설치되어 있음(서울특별시 76개, 인천광역시 22개, 경기도 80개, 그 외 442개)

103) 국토부에서 제출받은 무보험 자동차 752,989대(보험 미가입 기간이 1년 미만인 자동차 39,319대 제외)의 정보

었고, 위 119,454대 가운데 5,525대(서울특별시 3,536대, 인천광역시 1,989대)는 경찰청의 무인과속단속기에 단속되었으나 나머지 113,929대는 경찰청에 단속된 바 없는 차량이었다.

[표 41] 무보험 자동차 운행 확인 현황(배출가스단속 CCTV)

(단위: 대, %)

구분	의무보험 미가입 기간					합계
	1~5년	5~10년	10~15년	15~20년	20년 이상	
서울특별시	31,028	24,950	22,291	7,273	4,466	90,008
인천광역시	12,462	8,127	6,804	1,541	512	29,446
합계	43,490	33,077	29,095	8,814	4,978	119,454 ^{주)}
(비율)	(36.4)	(27.7)	(24.3)	(7.4)	(4.2)	(100)

주: 경찰청 무인과속단속기(2019. 10. 1.~2020. 6. 30. 단속자료)에 적발된 5,525대 포함
 자료: 국토부, 서울특별시 및 인천광역시 제출자료 재구성

위 운행이 확인된 무보험 자동차 119,454대는 국토부가 경찰청의 무인과속 단속기에 적발된 무보험 운행 자동차 35,532대(최근 5년간 연평균 적발 대수)보다 3.4배 많을 뿐만 아니라, 국토부가 사실상 멸실되어 운행하지 않을 것으로 추정하고 있는 20년 이상 장기 무보험 자동차도 4,978대나 포함되어 있었다.

또한 [표 42]와 같이 위 운행이 확인된 무보험 자동차 119,454대 중 13,684대는 「자동차관리법」 제24조의2에 따른 운행정지명령을 받은 자동차로 확인되었다.

[표 42] 운행정지명령 자동차 확인 현황(배출가스단속 CCTV)

(단위: 대)

구분	적발	운행정지명령 자동차	
			기초생활수급자 명의
서울특별시	90,008	11,573	675
인천광역시	29,446	2,111	123
합계	119,454	13,684	798

자료: 국토부, 보건복지부, 서울특별시, 인천광역시 제출자료 재구성

그리고 [표 42]와 같이 운행정지명령을 받은 자동차 13,684대 중 798대는 기

를 서울특별시 및 인천광역시에 제공하고, 서울특별시 및 인천광역시가 제공받은 무보험 자동차와 자신들이 보유하고 있던 배출가스단속 CCTV의 자동차 통행정보를 대조·분석한 후 결과를 감사원에 제출

초생활수급자가 도난, 명의도용 등을 이유로 운행정지를 신청한 차량이었는데, 「자동차관리법」 제13조 제3항¹⁰⁴)에 따라 등록관청에서 운행사실을 확인하고 직권으로 등록을 말소하기 전까지는 「지방세법」 제125조에 따라 해당 자동차에 부과되는 자동차세 등을 자동차등록원부상 소유자가 부담하도록 되어 있어, 다음 [사례]와 같이 경제적 취약계층인 기초생활수급자에게 추가적인 부담이 되고 있었다.

[사례] 운행정지명령 자동차 운행

- 57가0000 자동차(승용차, 7코차량) 소유자(김00, 여, 만63세)는 기초생활수급자(기초생계급여, 의료급여, 주거급여 대상자)로서 2016. 3. 14. 명의도용을 당하였다는 사유로 등록관청(전라북도 고창군)에 운행정지를 신청하였고, 이번 감사기간 중 배출가스단속 CCTV 정보 분석과정에서 위 자동차가 2020. 5. 1. 서울 시내를 운행한 것으로 확인됨
- 등록관청은 위 차량의 운행사실을 확인하지 못해 자동차 등록말소를 못하고 있고, 현재 해당 자동차에는 과태료 체납 등으로 94건의 압류가 설정되어 있는 상태임

한편 무보험 운행 자동차 119,454대의 소유자를 확인한 결과, [표 43]과 같이 사망자(10,720대), 폐업 사업자·법인(11,788대) 및 완전 출국외국인(2,898대) 명의의 된 자동차 25,406대도 확인되었다.

[표 43] 무보험 운행 자동차의 소유자 현황(배출가스단속 CCTV)

(단위: 대, %)

구분	불법명의 추정 자동차			소계	기타 자동차 ^{주)}	합계
	사망자	폐업 사업자·법인	완전 출국외국인			
서울특별시	8,248	8,915	2,099	19,262	70,746	90,008
인천광역시	2,472	2,873	799	6,144	23,302	29,446
합계 (비율)	10,720 (9.0)	11,788 (9.9)	2,898 (2.4)	25,406 (21.3)	94,048 (78.7)	119,454 (100.0)

주: 본인명의 자동차를 의무보험에 가입하지 않고 운행하거나, 명의도용 등 타인명의 자동차를 의무보험에 가입하지 않고 운행하는 경우 등 다양한 경우가 있음

자료: 감사원 감사자료분석시스템, 법무부, 보건복지부, 국세청, 서울특별시 및 인천광역시 제출자료 재구성

104) 운행정지명령 자체로는 직권말소를 할 수 없고, 운행정지명령 후 운행사실이 확인되어야 직권말소가 가능. 등록이 말소된 자동차(무등록 자동차)를 운행하는 자는 「자동차관리법」 제80조 제1호에 따라 2년 이하의 징역 또는 2천만 원 이하의 벌금에 처함

위 25,406대 중 등록관청이 운행정지명령을 한 자동차는 [표 44]와 같이 3,041대(사망자 명의 1,191대, 폐업 사업자·법인 명의 1,767대, 완전 출국외국인 명의 83대)였으며, 나머지 22,365대도 아래 [사례]와 같이 자동차 소유자가 아닌 자가 정당하지 않은 사유로 운행 중인 불법명의 자동차(일명 대포차¹⁰⁵)로 추정된다.

[표 44] 불법명의 추정 자동차의 운행정지명령 현황(배출가스단속 CCTV)

(단위: 대, %)

구분	운행정지 명령받은 자동차			소계	운행정지 명령을 받지 않은 자동차	합계
	사망자	폐업 사업자법인	완전 출국외국인			
서울특별시	1,018	1,498	67	2,583	16,679	19,262
인천광역시	173	269	16	458	5,686	6,144
합계 (비율)	1,191 (4.7)	1,767 (7.0)	83 (0.3)	3,041 (12.0)	22,365 (88.0)	25,406 (100.0)

자료: 감사원 감사자료분석시스템, 법무부, 보건복지부, 국세청, 서울특별시 및 인천광역시 제출자료 재구성

【사례】 불법명의 자동차 운행

- 84서0000 자동차(승합차, ㄱㄷ차량) 소유자인 신00(만 52세)이 2019. 5. 13. 사망하자 유족들이 위 자동차의 소재를 파악하지 못하여 같은 해 12. 24. 등록관청(부산광역시)에 운행정지를 신청 - 이번 감사기간 중 배출가스단속 CCTV 정보를 분석한 결과, 위 자동차를 무단점유하고 있는 자에 의하여 2020. 5. 22. 서울 시내를 운행한 것으로 확인

나) 한국도로공사의 고속도로 요금소 통행정보 활용 확인 현황

한국도로공사가 「유료도로법」 제21조의2 등에 따라 수집·보관하고 있는 고속도로 통행료 미납 자동차의 최근 1년(2019. 10. 1.~2020. 9. 30.)간 정보(4,962,404 대)를 분석¹⁰⁶한 결과, [표 45]와 같이 무보험 자동차 5,731대가 고속도로를 운행

105) 현재 대포차에 대한 법적 정의는 없으나 ① 국민권익위원회는 「자동차관리법」상의 합법적 이전등록을 하지 않고 사용하는 자동차 중에서 자동차의 실제 점유·사용자를 알 수 없어서 의무보험 가입, 제세공과금의 납부 및 정기검사 등 각종 의무사항을 이행하지 않는 자동차를 대포차로 보고 있고, ② 경찰청은 과태료가 50건이 넘고, 정기검사 미필 3건 이상, 자동차 의무보험 미가입 기간이 6개월 이상이며, 자동차세 미납이 6회 이상인 조건에 모두 해당하는 자동차를 대포차로 보고 있음(대포차 근절을 위한 경찰대응 역량강화 및 제도개선방안 연구, 2016년, 경찰청)

106) 국토부에서 제출받은 무보험 자동차 752,989대(보험 미가입 기간이 1년 미만인 자동차 39,319대 제외)의 정보를 한국도로공사에 제공하고, 한국도로공사가 제공받은 무보험 자동차 정보와 자신들이 보유하고 있던 고속도

한 것으로 확인되었고 위 5,731대에는 운행정지명령을 받은 자동차 57대도 포함되어 있었으며, 위 5,731대 가운데 1,048대는 경찰청의 무인과속단속기에 단속되었으나, 나머지 4,683대는 경찰청에 단속된 바 없는 차량이었다.

[표 45] 무보험 자동차 운행 확인 현황(고속도로 통행료 미납 자동차)

(단위: 대, %)

구분	의무보험 미가입 기간					합계
	1~5년	5~10년	10~15년	15~20년	20년 이상	
대수 (비율)	5,240 (91.4)	358 (6.2)	90 (1.6)	40 (0.7)	3 (0.1)	5,731 ^{주)} (100.0)

주: 경찰청 무인과속단속기에 적발된 1,048대 포함

자료: 국토부 및 한국도로공사 제출자료 재구성

또한, [표 46]과 같이 무보험으로 고속도로를 운행한 자동차 5,731대 중 사망자(203대), 폐업 사업자·법인(105대) 및 완전 출국외국인(203대)의 명의로 된 자동차 511대도 확인되었다.

[표 46] 무보험 운행 자동차의 소유자 현황(고속도로 통행료 미납 자동차)

(단위: 대, %)

구분	불법명의 추정 자동차				기타 자동차	합계
	사망자	폐업 사업자·법인	완전 출국외국인	소계		
대수 (비율)	203 (3.5)	105 (1.8)	203 (3.5)	511 (8.8)	5,220 (91.2%)	5,731 (100.0)

자료: 국토부, 국세청, 법무부 및 한국도로공사 제출자료 재구성

위 511대 중 등록관청이 직권으로 운행정지를 명령한 자동차는 [표 47]와 같이 18대(사망자 명의 14대, 폐업 사업자·법인 명의 4대)였으며, 나머지 493대도 자동차 소유자가 아닌 자가 정당하지 않은 사유로 운행 중인 불법명의 자동차로 추정된다.

로 통행료 미납 자동차 정보를 대조·분석한 후 결과를 감사원에 제출

[표 47] 불법명의 추정 자동차의 운행정지명령 현황(고속도로 통행료 미납 자동차)

(단위: 대, %)

구분	운행정지 명령받은 자동차			소계	운행정지 명령을 받지 않은 자동차	합계
	사망자	폐업 사업자법인	완전 출국외국인			
대수 (비율)	14 (2.6)	4 (0.8)	0 (0.0)	18 (3.4)	493 (93.2)	511 (100.0)

자료: 감사원 감사자료분석시스템, 법무부, 보건복지부, 국세청, 서울특별시 및 인천광역시 제출자료 재구성

위와 같이 국토부가 경찰청 무인과속단속기를 통해 파악한 무보험 자동차 운행정보(연평균 35,532대)보다 더 많은 무보험 자동차(125,185대¹⁰⁷)가 운행 중인 데도 국토부는 관련 자료를 활용하지 못해 무보험 자동차의 운행을 제대로 관리·감독하지 못하고 있다.

관계기관 의견 국토부는 감사결과를 수용하면서 무보험 자동차 정보를 지방자치단체·공공기관 등에 제공하여 위 기관들이 보유하고 있는 자동차 통행정보와 대조하게 하는 방식으로 「자동차관리법」 제72조의2에 따라 지방자치단체·공공기관 등이 보유하고 있는 자동차 통행정보를 무보험 자동차 운행 단속에 활용하는 방안을 검토하겠다고 답변하였다.

조치할 사항 국토교통부장관은 무보험 자동차 정보를 지방자치단체·공공기관 등에 제공하고, 위 기관들로 하여금 보유하고 있는 자동차 통행정보와 제공받은 무보험 자동차 정보를 대조하여 그 결과를 국토교통부에 제출하게 하여, 무보험 자동차 운행 단속에 활용하는 등 무보험 자동차에 대한 관리·감독을 강화할 수 있는 방안을 마련하시기 바랍니다.(통보)

107) 감사원 감사결과 확인된 무보험 운행 자동차(서울특별시 및 인천광역시의 배출가스단속 CCTV 119,454대와 한국도로공사 자료로 확인된 5,731대를 합한 수치)

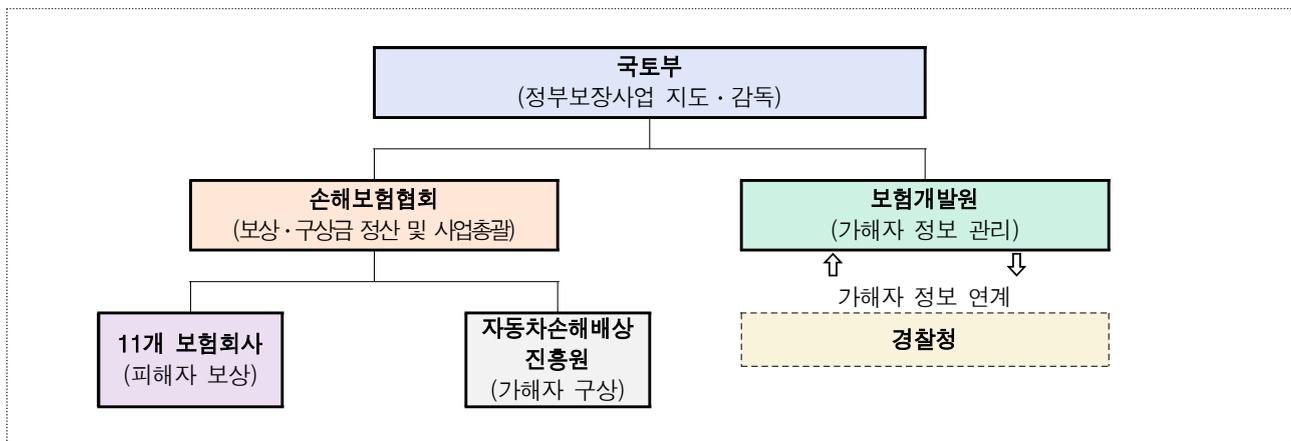
나 자동차손해배상 보장사업 구상채권 관리 부적정

1) 업무 개요

국토부는 자동차손해배법 제30조 및 제39조 등에 따라 무보험운전·뺑소니 사고로 사망하거나 부상한 피해자가 자동차보험으로 보상을 받지 못하는 경우 책임보험의 대인보상 한도¹⁰⁸⁾에서 그가 입은 피해를 보상하고, 가해자에게 보상금을 구상하는 정부보장사업을 추진하고 있다.

국토부는 자동차손해배법 제45조 제1항에 따라 [그림 2]와 같이 피해자에 대한 보상금 지급과 가해자에 대한 구상금 정산 등 사업총괄 관리를 손해보험협회에 위탁하고 있으며, 가해자에 대한 구상업무는 보험회사에 위탁해 오다가 2020년 3월부터 진흥원에 위탁하는 것으로 변경¹⁰⁹⁾하였고, 이에 보험회사가 관리하던 구상채권도 모두 진흥원으로 이관하여 관리하도록 하고 있다.

[그림 2] 정부보장사업 업무 위탁 현황



자료: 국토부 자료

108) 자동차손해배법 시행령 제3조에 따라 사망한 경우 1억 5천만 원 범위에서 피해자에게 발생한 손해액, 부상한 경우 상해 급수별로 최대 3천만 원에서 최소 50만 원 범위에서 그 진료비 등 해당액, 후유장애의 경우 장애등급별로 최대 1억 5천만 원에서 최소 1천만 원 범위에서 발생한 손해액

109) 국토부는 2019년 5월 구상 업무가 12개 보험회사에서 분산 관리되고 있어 구상채권에 대한 즉각적인 파악 및 체계적인 관리가 어렵다는 사유로 이관 방침을 결정

한편, 국토부는 자동차손배법 제30조 제3항 및 같은 법 시행령 제33조에 따라 구상업무의 효율성 제고를 위해 2010년 12월부터 보험개발원의 의무보험 전산망과 경찰청 전산망을 연계([그림 2] 참조)하고 가해자 정보를 경찰청에서 받아 구상업무 위탁기관(2020년 3월 이전은 보험회사, 2020년 3월부터는 진흥원)에 제공¹¹⁰⁾하고 있다.

2) 관계법령 및 판단기준

정부보장사업은 자동차손배법 제5조를 위반한 무보험운전이나 「도로교통법」 제54조 제1항을 위반한 뺑소니 사고로 발생한 피해자의 치료비 등을 정부가 지원하는 사업으로 사고 가해자에게 구상이 이루어지지 않으면 가해자가 납부해야 할 배상금을 자동차사고 피해지원기금에서 부담하게 되어 있어, 가해자 정보가 있는데도 구상채권이 누락되어 손실이 발생하면 위 기금의 부담금을 납부하는 자동차보험 가입자에게 그 손실이 부당하게 전가되는 결과를 초래하게 된다.

이에 국토부는 자동차손배법 시행령 제32조 제3항에 따른 정부보장사업 업무처리규정(국토부 예규)과 같은 규정 제26조에 따른 정부보장사업 업무관리지침(국토부 지침) 등에 따라 정부보장사업 위탁기관을 관리·감독하고 있는데, 위 규정에 따르면 보험회사¹¹¹⁾는 가해자 정보를 확인하여 전산에 구상채권을 보전 조치하여야 하고 손해보험협회¹¹²⁾는 보험회사의 구상업무 처리 및 보상금·구상금

110) 보험개발원은 구상업무 위탁기관에 신규 가해자 정보를 매주 전송하고 있으며, 구상업무 위탁기관(보험회사, 진흥원) 등은 의무보험 전산망을 통해 전송된 가해자 정보를 상시 조회 가능

111) 정부보장사업 업무관리지침(국토부 지침) 제3조에 따른 구 「정부보장사업 구상처리지침」(2020. 3. 1. 일부 개정되기 전의 것) “제2절 1.구상발생 접수”에 따르면 보험회사는 가해자 정보가 확인되면 전산으로 구상 발생을 등재하고, 가해자의 재산조사를 실시한 후 채권보전 조치하도록 규정되어 있음

112) 정부보장사업 업무관리지침(국토부 지침) 제10조, 및 제14조 등에 따르면 손해보험협회는 보험회사가 채권보전 조치 등 구상업무를 제대로 처리하고 있는지 등을 정기·특별심사를 실시하도록 규정되어 있고, 정부보장사업 업무처리규정(국토부 예규) 제17조의2에 따르면 국토부는 손해보험협회의 정부보장사업 업무처리 상황에 대하여 정기·특별검사를 실시하도록 규정되어 있으며, 같은 규정 제20조에 따르면 손해보험협회는 정부보장사업의 보상금 및 구상금 정산 내역 등을 국토부에 분기별로 보고하도록 규정되어 있음

정산 내역 등을 정기적으로 검사하여 국토부에 보고하여야 한다.

한편, 전산 시스템 간 연계 오류 등으로 가해자 정보가 누락되면 구상업무 위탁기관이 구상채권 확보 조치를 할 수 없으므로, 보험개발원과 경찰청의 시스템 연계과정에 대하여도 정기적으로 점검할 필요가 있다.

따라서 국토부는 정부보장사업의 가해자에 대한 구상채권이 누락되지 않도록 손해보험협회 등 위탁기관이 구상채권 관리 업무를 제대로 하고 있는지, 가해자 정보가 시스템 연계과정에서 누락되는 경우는 없는지 등을 점검하고 점검 결과 부당한 사실이 확인되면 위탁기관에 시정명령¹¹³⁾을 하여야 한다.

3) 감사결과 확인된 문제점

그런데도 국토부는 손해보험협회로부터 정부보장사업의 보상금 지급 및 구상금 환입 현황만을 매년 분기별로 보고받을 뿐, 정부보장사업 구상채권 관리의 적정성 및 시스템 연계과정의 가해자 정보 누락 여부 등을 확인하지 않고 있었다.

이에 대하여 이번 감사원 감사기간(2020. 11. 18.~2021. 2. 3.) 중 최근 5년간(2015~2019년) 정부보장사업으로 보상한 총 18,508건¹¹⁴⁾(61,524,331,745원)의 구상채권 관리 등에 대하여 점검한 결과, 다음과 같은 문제점이 있었다.

먼저 위 18,508건 중 보험개발원이 경찰청으로부터 가해자 정보를 제공받아 보험회사에 제공한 8,314건에 대하여 보험회사와 진흥원의 구상채권 관리의 적정성을 점검한 결과, [표 48]과 같이 408건(994,187,531원)은 보험회사가 가해자 정보를 받고서도 구상채권으로 관리하지 않고 있었고, 81건(271,843,106원)은 보험

113) 자동차손배법 제43조에 따르면 국토부는 위탁기관의 업무처리 상황에 대하여 검사를 할 수 있고, 검사결과 부당한 사실이 있으면 시정명령할 수 있다고 규정되어 있음

114) 정부보장사업의 건별 자료 대조 등을 위해 2015년부터 2019년 사이에 승인번호가 부여된 보상 건에 한하여 산출한 것으로 2015년 이전에 승인번호가 부여된 보상 건 등은 제외됨

회사가 구상채권으로 등재하여 관리하고 있었으나 2020년 3월에 진흥원으로 구상채권을 이관하는 과정에서 누락되는 등 총 489건(계 1,266,030,637원)이 2021년 2월 현재 진흥원에서 관리 중인 구상채권에서 누락되어 있었다.

[표 48] 구상채권 누락 현황

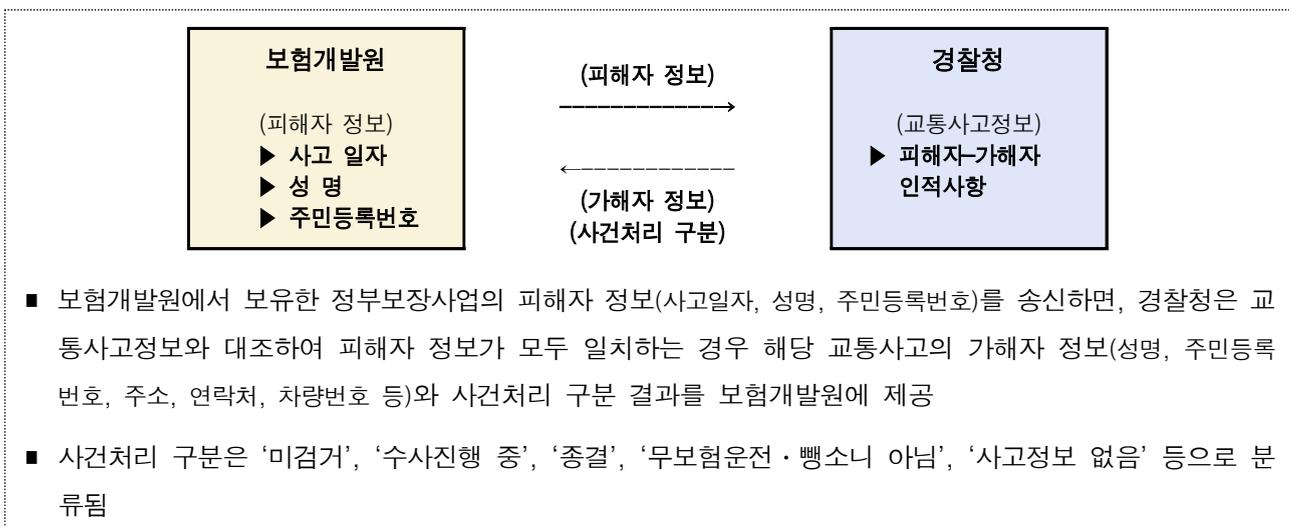
(단위: 건, 원)

구분	건수	구상액
보험회사에서 구상채권으로 미관리	408	994,187,531
보험회사에서 진흥원 이관 시 누락	81	271,843,106
합 계	489	1,266,030,637

자료: 국토부 제출자료 재구성

또한, 보험개발원은 경찰청으로부터 무보험운전·뺑소니 사고의 가해자 정보를 받는 과정에서 [그림 3]과 같이 보험개발원의 피해자 정보와 경찰청의 피해자 정보를 대조하고 있었는데, 위 18,508건 중 2,231건은 대조 결과 “사고정보 없음”으로 분류되어 보험개발원이 가해자 정보를 받지 못한 경우였다.

[그림 3] 정부보장사업 피해자-가해자 정보연계 방식



자료: 국토부 제출자료

이에 위 2,231건에 대하여 경찰청 교통사고 사상자 데이터베이스(DB)를 확인한 결과, 이 중 2,047건¹¹⁵⁾은 경찰청에 가해자 정보가 존재하는데도 [표 49]와

같이 연계시점의 전산오류(952건, 46.5%), 피해자-가해자 정의 상이¹¹⁶⁾(659건, 32.2%), 사고일자 상이¹¹⁷⁾(436건, 21.3%) 등의 오류로 “사고정보 없음”으로 잘못 분류되어 보험개발원에서 가해자 정보를 수신받지 못했던 것으로 나타났다.

[표 49] 가해자 정보 연계오류 내역

(단위: 건, %)

구분	전산오류	피해자-가해자 정의 상이	사고일자 상이	합 계
건수 (비율)	952 (46.5)	659 (32.2)	436 (21.3)	2,047 (100.0)

자료: 경찰청 제출자료 재구성

이에 따라, 가해자 정보가 존재하는 2,047건¹¹⁸⁾ 중 236건(878,929,517원)은 보험회사로서는 가해자 정보를 알 수 없어 구상채권으로 관리되지 못하고 있었다.

위와 같이 이번 감사에서 표본 점검한 결과, 725건¹¹⁹⁾의 구상채권이 누락되어 있고 이를 방치할 경우 2,144,960,154원의 자동차사고 피해지원기금 손실이 예상되는 등 정부보장사업 구상채권을 체계적이고 합리적으로 관리할 필요가 있는 것으로 확인되었다.

관계기관 의견 국토부는 감사결과를 수용하면서, 가해자가 특정되었으나 채권관리가 되지 않았던 건에 대해서는 즉시 구상업무 시스템에 등재하여 구상채

115) 나머지 184건은 입력오류 등으로 보험개발원과 경찰청 시스템의 피해자 주민등록번호가 불일치하는 등으로 경찰청 교통사고 사상자 데이터베이스에서 가해자 정보를 조회할 수 없었음

116) 정부보장사업에서는 과실비율에 관계없이 보상금을 지급받은 자를 피해자로 정의하고 있는데, 경찰청에서는 과실비율에 따라 가해자 또는 피해자가 될 수 있는데도 최초 연계 협의 시 경찰청 교통사고 사상자 데이터베이스의 피해자 명단에서만 조회하도록 협의 되어 보상금을 지급받은 자가 교통사고의 가해자인 경우 이를 조회할 수 없음

117) 보험개발원과 경찰청 시스템의 피해자 정보(사고일자, 성명, 주민번호)가 모두 일치하는 경우 가해자 정보를 송수신함

118) 2,047건 중 1,222건은 보상금이 지급되지 않았고, 589건(8,726,230,307원)은 보험회사에서 사고조사 당시 가해자를 찾아 구상이 이루어짐

119) 가해자 정보를 받고서도 보험회사가 구상채권으로 관리하지 않은 408건과 진흥원으로 구상채권을 이관하는 과정에서 누락된 81건, 그리고 가해자 정보 누락으로 보험회사가 구상채권으로 관리하지 못한 236건의 합

권으로 관리하도록 하고, 앞으로 보험개발원과 경찰청 간 가해자 정보가 제대로 송수신될 수 있도록 전산시스템 개선방안을 마련할 예정이며, 정부보장사업에 대한 심사 강화를 통해 감사 과정에서 확인된 문제가 앞으로 재발하지 않도록 하겠다고 답변하였다.

조치할 사항 국토교통부장관은 누락된 구상채권 725건에 대해서 자동차손해배상진흥원에서 구상업무를 처리하도록 하고 보험개발원과 경찰청 간에 가해자 정보가 제대로 송수신되도록 전산시스템을 개선하는 등 체계적이고 합리적으로 구상채권을 관리·감독할 수 있는 방안을 마련하시기 바랍니다.(통보)

별표 목차

[별표 1] 고가수리비 차량 보험료 할증 효과 분석	74
[별표 2] 수입차 보험료 인상유발 효과 분석	75
[별표 3] △△사의 부품가격 확인 화면전환 단계	76
[별표 4] 수입차 부품 수입가격 및 판매가격 비교	77

[별표 1]

고가수리비 차량 보험료 할증 효과 분석

(단위: 대, 원, %, 백만 원)

평균수리비 ¹⁾ 대비 비율 ²⁾		차량 모델 예시	차량 수 ³⁾ (비중)	대물배상 평균 보험료 ⁴⁾ (A)	할증률 (B)	현 보험료 (C)	추가 보험료 (B×C)
일반 차량	120% 미만	-, -, ㄱ, -, -, - 등	15,130,210 (87.5)	229,526	X	3,472,776	-
고 가 수 리 비 차 량	120~ 130%	ㅅ, -, -, -, - 등	172,888 (1.0)	206,489	3	35,699	1,071
	130~ 140%	-, -, - 등	71,394 (0.4)	235,716	7	16,829	1,178
	140~ 150%	-, -, -, ㅈ, - 등	174,526 (1.0)	209,716	11	36,601	4,026
	150~ 200%	-, -, -, -, - 등	902,915 (5.2)	223,454	15	201,760	30,265
	200~ 250%	-, -, -, - 등	612,751 (3.6)	238,664	18	146,242	26,323
	250~ 300%	-, -, -, - 등	121,996 (0.7)	257,072	21	31,362	6,586
	300% 이상	-, -, ◆◆, - 등	107,792 (0.6)	260,495	23	28,079	6,458
합계			17,294,472	229,515		3,969,348	75,907
고가수리비 차량 보험료 할증 효과 분석			보험료 총액: (3,969,348백만 원) - (3,472,777백만 원) = 496,571백만 원 차량 수: (17,294,472대) - (15,130,210대) = (2,164,262대) 평균 보험료: (496,571백만 원) / (2,164,262대) = (229,441원/대) 평균 할증액: (75,907백만 원) / (2,164,262대) = (35,073원/대) 평균 할증비율: (35,073원/대) / (229,441원/대) = (15.29%)				
일반차량 보험료 인하 효과 분석			평균 할인액: (75,907백만 원) / (17,294,472대) = (4,389원/대) 평균 할인비율: (4,389원/대) / (229,515원/대) = (1.91%)				

- 주: 1. 평균수리비, 차량 수, 보험료 등은 보험개발원 통계자료(2019년 7월~2020년 6월) 기준
 2. 자기차량손해의 평균수리비 1,896천 원(수리비용 1,746천 원 + 손해조사비 등 150천 원) 대비 비율
 3. 승용차(개인용 및 영업용 포함)의 대물배상 가입 평균 유효대수
 4. 경과보험료(영업 보험료 기준) / 대물배상 평균 유효대수

자료: 금감원 제출자료

[별표 2]

수입차 보험료 인상유발 효과 분석

분석 순서	분석 내용			
차량 수 산정	(1) 전체 승용차 증가율 2015년 12,202천 대 → 2019년 14,843천 대 ⇒ 연평균 5.02%			
	(2) 수입차 비중 증가율 2015년 9.4% → 2019년 13.8% ⇒ 연평균 1.1%p			
	(3) 연도별 차량 수(천 대)			
	구분	2019년	2024년	2029년
국산차	12,795 (86.2%)	15,303 (80.7%)	18,217 (75.2%)	
수입차	2,048 (13.8%)	3,658 (19.3%)	6,004 (24.8%)	
전체	14,843	18,961	24,221	
보험금 산정	(1) 차량 대당 보험금(2019년 기준) 국산차 = (전체 보험금) / (차량 수) = (22,491억 원)/(12,795천 대) = 175,778원 수입차 = (전체 보험금) / (차량 수) = (11,253억 원)/(2,048천 대) = 549,516원			
	(2) 연도별 전체 보험금(억 원) = (연도별 차량 수) × (차량 대당 보험금)			
	구분	2019년	2024년	2029년
	국산차	22,491 (66.7%)	26,899 (57.2%)	32,022 (49.3%)
수입차	11,253 (33.3%)	20,102 (42.8%)	32,994 (50.7%)	
전체	33,744	47,001	65,016	
보험료 산정	(1) 보험료 대비 보험금 비율 산정(2019년 기준) 비율 = (전체 보험금) / (전체 보험료) = (33,744억 원)/(33,328억 원) = 1.012			
	(2) 연도별 전체 보험료(억 원) = (전체 보험금) / (비율)			
	구분	2019년	2024년	2029년
	전체	33,328	46,422	64,215
	(3) 연도별 개별차량 보험료(원/대) = (전체 보험금) / (차량 수)			
	구분	2019년	2024년	2029년
	전체	224,541	244,829	265,117
	(4) 2019년 대비 개별차량 보험료 인상률 = (해당 연도 평균 보험료) / (2019년 평균 보험료)			
	구분	2019년	2024년	2029년
	전체	-	9.0%	18.1%
(5) 개별차량 보험료(원) = (2019년 보험료) × (2019년 대비 개별차량 보험료 인상률)				
구분	2019년	2024년	2029년	
국산차	224,112	244,361	264,611	
수입차	227,220	247,750	265,117	
(6) 전체 보험료(억 원) = (개별차량 보험료) × (차량 수)				
구분	2019년	2024년	2029년	
국산차	28,675 (86.0%)	37,394 (80.5%)	48,204 (75.2%)	
수입차	4,653 (14.0%)	9,063 (19.5%)	15,918 (24.8%)	

주: 1. 연도별 차량 수, 보험금, 보험료 등은 보험개발원 통계자료(2019년) 기준
 2. 차량 수: 연간 차량 증가율 및 수입차 비중 증가가 2015년부터 2019년까지의 평균 증가율과 같다고 가정
 3. 전체 보험료 대비 보험금 비율: 2019년 자료 그대로 사용
 4. 개별 차량당 지출 보험금: 2019년 자료 그대로 사용

자료: 금감원 제출자료

[별표 3]

△△사의 부품가격 확인 화면전환 단계

화면전환	화면 내용	소비자 행동
1	△△사 홈페이지 초기 화면	“로그인 계정” 클릭
2	로그인 화면	“ID·비밀번호” 입력
3	△△사 홈페이지 초기 화면	“메뉴-지원” 클릭
4	서비스 및 차체수리 화면	“서비스 자료 제공” 클릭
5	서비스 자료 제공 화면	“부품가격 안내” 클릭
6	차량 화면	“계정관리” 클릭
7	계정 화면	“한국 · 한국어” 선택
8	부품가격 확인 화면	-

자료: 국토부 제출자료

[별표 4]

수입차 부품 수입가격 및 판매가격 비교

(단위: 원, 배)

연번	브랜드	차종	부품명	수입가격 ¹⁾ (A)	소비자 판매가격 ²⁾ (B)	배율 (B/A)
1	&&	ㄱ	앞 범퍼커버	497,372	692,000	1.39
2	&&	ㄱ	엔진후드	829,709	1,124,000	1.35
3	&&	ㄱ	헤드램프	1,910,683	2,287,000	1.20
4	&&	ㄱ	뒤 범퍼커버	548,670	759,000	1.38
5	&&	ㄱ	트렁크리드	976,769	1,926,000	1.97
6	■ ■	ㄷ	앞 범퍼커버	352,686	831,000	2.36
7	■ ■	ㄷ	엔진후드	548,477	1,261,600	2.30
8	■ ■	ㄷ	헤드램프	1,086,722	2,106,600	1.94
9	■ ■	ㄷ	뒤 범퍼커버	437,575	954,600	2.18
10	■ ■	ㄷ	트렁크리드	468,736	1,090,600	2.33
11	○ ○	ㄴ	앞 범퍼커버	238,480	534,700	2.24
12	○ ○	ㄴ	엔진후드	220,922	563,100	2.55
13	○ ○	ㄴ	헤드램프	324,594	682,800	2.10
14	○ ○	ㄴ	뒤 범퍼커버	215,860	546,100	2.53
15	○ ○	ㄴ	트렁크리드	359,496	881,600	2.45
16	● ●	ㄹ	앞 범퍼커버	413,542	768,100	1.86
17	● ●	ㄹ	엔진후드	867,684	1,310,600	1.51
18	● ●	ㄹ	헤드램프	1,505,940	2,600,200	1.73
19	● ●	ㄹ	뒤 범퍼커버	396,535	770,000	1.94
20	● ●	ㄹ	트렁크리드	462,210	1,189,300	2.57
21	★ ★	ㅎ	앞 범퍼커버	99,186	352,400	3.55
22 ³⁾	★ ★	ㅎ	엔진후드			
23	★ ★	ㅎ	헤드램프	484,607	1,162,300	2.40
24	★ ★	ㅎ	뒤 범퍼커버	127,275	450,100	3.54
25	★ ★	ㅎ	트렁크리드			
26	● ●	ㅌ	앞 범퍼커버	153,008	534,700	3.49
27	● ●	ㅌ	엔진후드			
28	● ●	ㅌ	헤드램프	351,964	1,289,800	3.66
29	● ●	ㅌ	뒤 범퍼커버	161,712	565,500	3.50
30	● ●	ㅌ	트렁크리드			
31	□ □	ㅇ	앞 범퍼커버	383,741	925,300	2.41
32	□ □	ㅇ	엔진후드	744,155	1,703,800	2.29
33	□ □	ㅇ	헤드램프	670,507	1,356,200	2.02
34	□ □	ㅇ	뒤 범퍼커버	273,644	641,300	2.34
35	□ □	ㅇ	트렁크리드	598,927	1,473,600	2.46

구분	브랜드	차종	부품명	수입가격 ¹⁾ (A)	소비자 판매가격 ²⁾ (B)	배율 (B/A)
36	▣▣	ㄱ	앞 범퍼커버	168,731	368,100	2.18
37	▣▣	ㄱ	엔진후드	238,794	549,300	2.30
38	▣▣	ㄱ	헤드램프	177,648	432,000	2.43
39	▣▣	ㄱ	뒤 범퍼커버	182,294	429,500	2.36
40	▣▣	ㄱ	트렁크리드	261,060	656,000	2.51
41	▣▣	ㄷ	앞 범퍼커버	471,128	953,700	2.02
42	▣▣	ㄷ	엔진후드	446,101	851,500	1.91
43	▣▣	ㄷ	헤드램프	882,522	1,616,700	1.83
44	▣▣	ㄷ	뒤 범퍼커버	383,596	698,400	1.82
45	▣▣	ㄷ	트렁크리드	778,452	1,468,300	1.89
46	⊙⊙	ㄴ	앞 범퍼커버	270,872	688,500	2.54
47	⊙⊙	ㄴ	엔진후드	562,523	1,372,700	2.44
48	⊙⊙	ㄴ	헤드램프	1,066,363	2,391,300	2.24
49	⊙⊙	ㄴ	뒤 범퍼커버	318,406	769,800	2.42
50	⊙⊙	ㄴ	트렁크리드	375,803	955,100	2.54
51	▣▣	ㄴ	앞 범퍼커버	85,860	361,400	4.21
52	▣▣	ㄴ	엔진후드	377,222	656,600	1.74
53	▣▣	ㄴ	헤드램프	597,764	1,371,800	2.29
54	▣▣	ㄴ	뒤 범퍼커버	96,558	423,800	4.39
55	▣▣	ㄴ	트렁크리드	196,872	810,600	4.12
56	⊙⊙	ㄹ	앞 범퍼커버	311,430	657,800	2.11
57	⊙⊙	ㄹ	엔진후드	451,883	924,500	2.05
58	⊙⊙	ㄹ	헤드램프	228,074	545,500	2.39
59	⊙⊙	ㄹ	뒤 범퍼커버	266,661	563,300	2.11
60	⊙⊙	ㄹ	트렁크리드	343,901	733,400	2.13
61	⊙⊙	ㄱ	앞 범퍼커버	447,526	772,100	1.73
62	⊙⊙	ㄱ	엔진후드	361,066	756,800	2.10
63	⊙⊙	ㄱ	헤드램프	662,125	1,148,800	1.74
64	⊙⊙	ㄱ	뒤 범퍼커버	229,511	454,700	1.98
65	⊙⊙	ㄱ	트렁크리드	691,686	1,383,500	2.00
66	◆◆	ㄱ	앞 범퍼커버	576,189	1,407,800	2.44
67	◆◆	ㄱ	엔진후드	975,659	2,361,100	2.42
68	◆◆	ㄱ	헤드램프	2,270,006	5,256,700	2.32
69	◆◆	ㄱ	뒤 범퍼커버	629,344	1,537,600	2.44
70	◆◆	ㄱ	트렁크리드	1,132,217	2,987,400	2.64

구분	브랜드	차종	부품명	수입가격 ¹⁾ (A)	소비자 판매가격 ²⁾ (B)	배율 (B/A)
71	●●	ㄱㄷ	앞 범퍼커버	519,559	1,006,000	1.94
72	●●	ㄱㄷ	엔진후드	1,156,494	2,073,400	1.79
73	●●	ㄱㄷ	헤드램프	1,117,774	2,164,300	1.94
74	●●	ㄱㄷ	뒤 범퍼커버	603,380	1,168,300	1.94
75	●●	ㄱㄷ	트렁크리드	883,017	1,583,100	1.79
76	△△	ㄱㄹ	앞 범퍼커버	21,610	569,091	26.33
77	△△	ㄱㄹ	엔진후드	93,724	680,909	7.27
78	△△	ㄱㄹ	헤드램프	272,840	1,340,000	4.91
79	△△	ㄱㄹ	뒤 범퍼커버	13,484	569,091	42.20
80	△△	ㄱㄹ	트렁크리드	131,379	837,273	6.37
평균				513,691	1,113,703	2.17

주: 1. 수입단가에 운송비와 관세 등 세금을 포함한 가격, 단 부가가치세는 미포함

2. 부가가치세 미포함

3. 연번 22, 25, 27, 30의 공란은 수입면장번호 제출 거부(★★, ●●)로 수입가격이 조사되지 않은 부품임(4개)

자료: 국토부 제출자료