



제422회 국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

자동차손해배상 보장법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈수입자동차보험정비협의회 구성〉

■ 김상욱의원 대표발의(의안번호 제2205486호)

2025. 2.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 김상욱의원 대표발의(제2205486호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	2
1. 수입자동차보험정비협의회 구성(안 제15조의3 신설)	2

□ 김상욱의원 대표발의(의안번호 제2205486호)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 김상욱의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2024. 11. 12.
3. 회 부 일 : 2024. 11. 13.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 자동차보험 정비요금에 대한 분쟁 예방·조정 및 협력을 위하여 보험업계·정비업계 대표 등으로 구성된 ‘자동차보험정비협의회’를 구성하도록 함으로써 자동차 정비요금을 적정하게 관리하는 기능을 수행하게 하고 있음.

그러나 수입자동차의 경우 과거와 달리 국내 점유율이 상당 수준 증가하였음에도, 협의회 구성에 대한 별도 근거가 없어 과도한 수리비로 인한 갈등 및 보험료 상승 문제가 해소되지 않고 있다는 지적이 있음.

이에 수입차 보험정비협의회를 별도로 구성하도록 하여 적정 정비요금 기준 등을 정하도록 함으로써, 보험사와 정비업체 간 갈등 해소 및 보험료 저감에 기여하려는 것임(안 제15조의3 신설).

Ⅲ. 검토의견

1. 수입자동차보험정비협의회 구성(안 제15조의3 신설)

가. 개정안의 내용

개정안은 보험회사등과 수입자동차정비업자가 수입자동차보험 정비요금에 대한 분쟁의 예방·조정 및 상호 간의 협력을 위하여 정비요금의 산정에 관한 사항 등을 협의하는 수입자동차보험정비협의회를 구성하도록 하는 내용임.

현행	개정안
<신설>	제15조의3(수입자동차보험정비협의회) ① 보험회사등과 수입자동차정비업자는 수입자동차보험 정비요금에 대한 분쟁의 예방·조정 및 상호 간의 협력을 위하여 다음 각 호의 사항을 협의하는 수입자동차보험정비협의회(이하 “수입차협의회”라 한다)를 제15조의2에 따른 협의회와 별도로 구성하여야 한다. 1. 정비요금(표준 작업시간과 공임 등을 포함한다)의 산정에 관한 사항 2. 제1호에 따른 정비요금의 조사·연구 및 연구결과의 갱신 등에 관한 사항 3. 그 밖에 보험회사등과 수입자동차

현행	개정안
	<u>정비업자의 상호 협력을 위하여 필요한 사항</u> ② 수입차협의회는 위원장 1명을 포함한 다음 각 호의 위원으로 구성하며, 위원은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관이 위촉한다. 1. 보험업계를 대표하는 위원 5명 2. 수입차정비업계를 대표하는 위원 5명 3. 공익을 대표하는 위원 5명 ③ 수입차협의회 위원장은 제2항 제3호에 해당하는 위원 중에서 위원 과반수의 동의로 선출한다. ④ 수입차협회 위원의 임기는 3년으로 한다. 다만, 위원의 사임 등으로 인하여 새로 위촉된 위원의 임기는 전임위원의 남은 임기로 한다. ⑤ 수입차협의회는 제1항 각 호의 사항을 협의하기 위하여 매년 1회 이상 회의를 개최하여야 한다. ⑥ 수입차협의회는 매년 9월 30일까지 제1항제1호에 따른 정비요금의 산정에 관한 사항을 정하여야 한다. ⑦ 제6항에 따른 기한으로부터 60일을 경과하고서도 정비요금의 산정에 관한 사항이 정하여지지 아니한 경우 수입차협의회 위원장은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 정비

현행	개정안
	<u>요금에 대한 심의촉진안을 표결에 부칠 수 있다.</u> ⑧ <u>수입차협의회는 제1항 각 호의 사항에 대한 협의를 도출하기 위하여 필요하다고 인정하면 국내외 연구기관, 대학, 전문단체 또는 산업체에 연구용역을 의뢰할 수 있다.</u> ⑨ <u>제1항제1호에 따른 정비요금의 산정에 관한 사항은 보험회사등과 수입자동차정비업자 간의 정비요금에 대한 계약을 체결하는 데 참고자료로 사용할 수 있다.</u> ⑩ <u>제1항부터 제9항까지에서 규정한 사항 외에 수입차협회의의 구성·운영 및 조사·연구 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</u> 부 칙 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

나. 검토의견

현행법 제15조의2¹⁾에 따라 보험회사등과 자동차정비업자는 자동차보험 정비요금에 대한 분쟁의 예방·조정 및 상호 간의 협력을 위하여 정비요금의 산정에 관한 사항 등을 협의하는 자동차보험정비협의회를 구성하여야 함.

자동차보험정비협의회에서 양 업계가 합의한 정비요금의 산정에 관한 사항은 보험회사등과 자동차정비업자 간의 정비요금에 대한 계약을 체결하는 데 참고자료로 사용할 수 있음.

2024년 10월말 기준, 국내 수입자동차의 누적등록 대수는 약 350만대로, 전체 누적등록 대수의 13.4%를 차지하는 등 그 점유율이 계속 증가하고 있으며, 수입자동차 정비요금 책정에 대한 갈등이 지속적으로 발

1) 「자동차손해배상 보장법」

제15조의2(자동차보험정비협의회) ① 보험회사등과 자동차정비업자는 자동차보험 정비요금에 대한 분쟁의 예방·조정 및 상호 간의 협력을 위하여 다음 각 호의 사항을 협의하는 자동차보험 정비협의회(이하 “협의회”라 한다)를 구성하여야 한다.

1. 정비요금(표준 작업시간과 공임 등을 포함한다)의 산정에 관한 사항
2. 제1호에 따른 정비요금의 조사·연구 및 연구결과의 갱신 등에 관한 사항
3. 그 밖에 보험회사등과 자동차정비업자의 상호 협력을 위하여 필요한 사항

② 협의회는 위원장 1명을 포함한 다음 각 호의 위원으로 구성하며, 위원은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관이 위촉한다.

1. 보험업계를 대표하는 위원 5명
2. 정비업계를 대표하는 위원 5명
3. 공익을 대표하는 위원 5명

③ 협의회의 위원장은 제2항제3호에 해당하는 위원 중에서 위원 과반수의 동의로 선출한다.

④ 협의회 위원의 임기는 3년으로 한다. 다만, 위원의 사임 등으로 인하여 새로 위촉된 위원의 임기는 전임위원의 남은 임기로 한다.

⑤ 협의회는 제1항 각 호의 사항을 협의하기 위하여 매년 1회 이상 회의를 개최하여야 한다.

⑥ 제1항제1호에 따른 정비요금의 산정에 관한 사항은 보험회사등과 자동차정비업자 간의 정비요금에 대한 계약을 체결하는 데 참고자료로 사용할 수 있다.

⑦ 제1항부터 제6항까지에서 규정한 사항 외에 협의회의 구성·운영 및 조사·연구 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

생하고 있는 실정임.

<연도별 원산지별 누적등록 현황>

구분	누적등록 대수			점유율	
	계	국산	수입	국산	수입
2017년	22,528,295	20,631,606	1,896,689	91.6%	8.4%
2018년	23,202,555	21,033,412	2,169,143	90.7%	9.3%
2019년	23,677,366	21,263,179	2,414,187	89.8%	10.2%
2020년	24,365,979	21,683,925	2,682,054	89.0%	11.0%
2021년	24,911,101	21,965,411	2,945,690	88.2%	11.8%
2022년	25,503,078	22,312,769	3,190,309	87.5%	12.5%
2023년	25,949,201	22,564,100	3,385,101	87.0%	13.0%
2024년 10월	26,232,569	22,723,385	3,509,184	86.6%	13.4%

자료: 국토교통부

그런데 현행법에 따른 자동차보험정비협의회의 협의 대상에서 수입 자동차의 정비요금을 제외하고 있지는 않으나, 수입자동차의 경우 자동차보험정비협회에 참여 중인 정비연합회에 소속되지 않은 직영서비스센터에서 수리하는 비중이 높아, 기존의 자동차보험정비협회를 통해서 수입자동차에 대한 정비요금의 산정 및 관리가 이루어지지 못하고 있다는 지적이 제기되고 있음.

이와 관련하여 감사원의 「자동차보험 및 손해배상제도 운영실태」(2021.6) 감사보고서에서는 수입차의 수리비용이 국산차보다 비쌌에도 수입차 정비공임에 대한 조사·연구가 이루어지지 않는 등 자동차 수리비 관리 감독이 부적정하다는 지적과 함께 자동차 정비업계 및 보험업계 등의 의견을 수렴하여 수입차 정비공임 산정을 위한 협의회를 구성하고 수입차 정비원가에 대한 조사·연구를 실시하는 등 수입차 정비공

임이 합리적으로 결정될 수 있도록 지원·유도할 수 있는 방안을 마련하도록 통보하였음.

또한, 현행법령²⁾은 자동차보험정비협의회 위원 중 정비업계를 대표하는 위원 5명에 대하여 「자동차관리법」 제68조³⁾에 따라 설립된 연합회

2) 「자동차손해배상 보장법」

제15조의2(자동차보험정비협의회) ① (생략)

② 협의회는 위원장 1명을 포함한 다음 각 호의 위원으로 구성하며, 위원은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관이 위촉한다.

1. 보험업계를 대표하는 위원 5명
2. 정비업계를 대표하는 위원 5명
3. 공익을 대표하는 위원 5명

③ ~ ⑦ (생략)

「자동차손해배상 보장법 시행규칙」

제7조의2(자동차보험정비협의회 위원의 위촉 등) 법 제15조의2제1항에 따른 위원은 다음 각 호의 구분에 따라 국토교통부장관이 위촉한다.

1. 법 제15조의2제2항제1호에 따른 보험업계를 대표하는 위원: 「보험업법」 제175조에 따라 설립된 손해보험협회에서 추천한 사람 5명
2. 법 제15조의2제2항제2호에 따른 정비업계를 대표하는 위원: 「자동차관리법」 제68조에 따라 설립된 연합회에서 추천한 사람 5명
3. 법 제15조의2제2항제3호에 따른 공익을 대표하는 위원: 다음 각 목의 사람 5명
 - 가. 국토교통부 소속 공무원의 직에 있는 사람으로서 「자동차손해배상보장법」 또는 「자동차관리법」을 담당하는 사람 1명
 - 나. 금융위원회 소속 공무원의 직에 있는 사람으로서 「보험업법」을 담당하는 사람 1명
 - 다. 「고등교육법」 제2조제1호부터 제6호까지의 규정에 따른 대학에서 자동차보험 분야의 조교수 이상의 직에 있는 사람 1명
 - 라. 「고등교육법」 제2조제1호부터 제6호까지의 규정에 따른 대학에서 자동차정비 분야의 조교수 이상의 직에 있는 사람 1명
 - 마. 「소비자기본법」 제29조에 따라 등록된 소비자단체의 임원의 직에 있는 사람 1명

3) 「자동차관리법」

제67조(사업자단체의 설립) ① 자동차관리사업자는 자동차관리사업의 건전한 발전과 질서 확립을 도모하기 위하여 필요하면 국토교통부장관 또는 시·도지사의 인가를 받아 국토교통부령으로 정하는 구분에 따른 자동차관리사업자로 구성하는 조합 또는 협회(이하 “조합등”이라 한다)를 설립할 수 있다.

② 조합등은 법인으로 한다.

③ 조합등을 설립하려면 그 조합등의 조합원 또는 회원이 될 자격이 있는 자의 5분의 1 이상이 발기(發起)하고 조합원 또는 회원이 될 자격이 있는 자의 3분의 1 이상의 동의를 받아 창립총회에서 정관을 작성한 후 인가를 신청하여야 한다.

④ 조합등은 다음의 업무를 수행한다.

1. 삭제 <2011. 5. 24.>
2. 삭제 <2011. 5. 24.>
3. 삭제 <2011. 5. 24.>
4. 자동차관리사업자에 대한 자율 지도
5. 국토교통부장관 또는 시·도지사로부터 위탁받은 업무 및 지시사항의 처리
6. 소속 자동차관리사업자의 공동발전에 필요한 업무

⑤ 조합등의 정관 또는 지도·감독 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령 또는 조례로 정

에서 추천한 사람 5명으로 규정하고 있어 국산자동차와 수입자동차를 모두 수리하는 일반 정비업체가 조합원의 대다수를 차지하는 상황에서 수입자동차정비업체의 이익을 대변하는 위원의 위축이 현실적으로 어렵다는 의견이 있음.

이에 개정안은 현행법의 자동차보험정비협의회와 별도로 수입자동차 정비요금의 산정에 관한 사항 등을 협의하는 수입자동차보험정비협의회를 구성토록 하려는 것으로, 수입자동차 정비요금에 대한 보험업체와 수입자동차정비업체간의 갈등을 완화하는데 기여할 수 있다는 점에서 그 취지는 긍정적인 것으로 보임.

다만, 개정안에 대해서는 다음과 같은 점들을 고려하여 논의가 필요한 것으로 보임.

먼저, 대부분의 국내 자동차 정비업체는 국산자동차와 수입자동차의 정비를 겸하고 있어 정비에 투입되는 기술·인력·제도 등이 국산자동차와 수입자동차간에 명확하게 구별되지 않고, 개정안에 따른 수입자동

한다.

⑥ 조합등에 관하여 이 법에서 정한 것을 제외하고는 「민법」 중 사단법인에 관한 규정을 준용한다.

제68조(연합회) ① 조합등은 그 공동 목적을 달성하기 위하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 인가를 받아 연합회를 설립할 수 있다.

② 연합회는 다음 각 호의 업무를 수행한다. <신설 2011. 5. 24., 2013. 3. 23.>

1. 자동차관리사업에 관한 설비의 개량 및 기술의 향상·발전을 위한 조사·연구
2. 경영자 및 종사원의 교육·훈련
3. 요금 및 수수료 체계의 조사·연구
4. 국토교통부장관으로부터 위탁받은 업무 및 지시사항의 처리
5. 조합등의 업무수행 관리·감독
6. 자동차관리사업의 육성에 필요한 업무

③ 제1항의 연합회에 관하여는 제67조제2항·제3항·제5항 및 제6항을 준용한다.

차보험정비협의회의 구성방식·협의사항·기능 등이 기존의 자동차보험정비협의회와 유사하며, 기존 자동차보험정비협의회가 국산자동차의 정비요금에 한정하여 협의하지 않는다는 점에서 별도로 수입차보험정비협의회를 신설할 실익이 부족하다는 의견이 있음.

또한, 개정안에 따라 국산자동차와 수입자동차 간에 별도의 협의회를 운영할 경우 국산차와 수입차간의 정비요금 차이로 인하여 국산자동차 정비업계와 수입자동차정비업계 간 갈등을 유발할 수 있고 이는 분쟁을 예방하고자 하는 협의회의 설립 취지와 상반되는 결과를 야기할 우려도 있음.

그리고 기존 자동차보험정비협의회의 정비업계 대표는 「자동차관리법」 제68조⁴⁾에 따라 설립된 연합회에서 추천하고 있으나, 수입자동차의

4) 「자동차관리법」

제67조(사업자단체의 설립) ① 자동차관리사업자는 자동차관리사업의 건전한 발전과 질서 확립을 도모하기 위하여 필요하면 국토교통부장관 또는 시·도지사의 인가를 받아 국토교통부령으로 정하는 구분에 따른 자동차관리사업자로 구성하는 조합 또는 협회(이하 “조합등”이라 한다)를 설립할 수 있다.

② 조합등은 법인으로 한다.

③ 조합등을 설립하려면 그 조합등의 조합원 또는 회원이 될 자격이 있는 자의 5분의 1 이상이 발기(發起)하고 조합원 또는 회원이 될 자격이 있는 자의 3분의 1 이상의 동의를 받아 창립총회에서 정관을 작성한 후 인가를 신청하여야 한다.

④ 조합등은 다음의 업무를 수행한다.

1. 삭제 <2011. 5. 24.>

2. 삭제 <2011. 5. 24.>

3. 삭제 <2011. 5. 24.>

4. 자동차관리사업자에 대한 자율 지도

5. 국토교통부장관 또는 시·도지사로부터 위탁받은 업무 및 지시사항의 처리

6. 소속 자동차관리사업자의 공동발전에 필요한 업무

⑤ 조합등의 정관 또는 지도·감독 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령 또는 조례로 정한다.

⑥ 조합등에 관하여 이 법에서 정한 것을 제외하고는 「민법」 중 사단법인에 관한 규정을 준용한다.

제68조(연합회) ① 조합등은 그 공동 목적을 달성하기 위하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 인가를 받아 연합회를 설립할 수 있다.

경우 딜러를 주 회원으로 하는 수입자동차정비협회⁵⁾만 설립되어 있어 개정안에서 규정하는 수입자동차정비업계를 대표하는 단체를 특정하기 어렵다는 지적도 있음.

이와 관련하여, 개정안과 별개로 수입자동차 정비요금에 대한 보험업계와 수입자동차정비업계간의 갈등을 완화하기 위해 국토교통부가 수입자동차 정비원가에 대한 조사 또는 연구를 통해 수입차 전반의 정비원가를 공개하고,⁶⁾ 기존 자동차보험정비협의회에 수입자동차정비업계를 참여시키거나 수입자동차정비요금을 안전에 포함시켜 논의하는 등의 방안을 검토할 필요가 있음.

국토교통부는 최근 감사원의 처분요구사항에 대하여 국산·수입 여부와 관계없이 합리적인 보험정비 요금 산출을 위해 현 자동차보험정비협의회를 통해 정비요금 기준 마련을 위한 연구용역을 추진하겠다는 내용의

② 연합회는 다음 각 호의 업무를 수행한다.

1. 자동차관리사업에 관한 설비의 개량 및 기술의 향상·발전을 위한 조사·연구
2. 경영자 및 종사원의 교육·훈련
3. 요금 및 수수료 체계의 조사·연구
4. 국토교통부장관으로부터 위탁받은 업무 및 지시사항의 처리
5. 조합등의 업무수행 관리·감독
6. 자동차관리사업의 육성에 필요한 업무

③ 제1항의 연합회에 관하여는 제67조제2항·제3항·제5항 및 제6항을 준용한다.

5) 수입자동차정비협회는 국토교통부 소관 비영리사단법인임.

6) 현행법상 자동차보험정비협의회는 정비요금의 조사·연구 등에 관한 사항을 협의할 수 있고 필요한 경우 연구용역을 의뢰할 수 있음.

제15조의2(자동차보험정비협의회) ① 보험회사등과 자동차정비업자는 자동차보험 정비요금에 대한 분쟁의 예방·조정 및 상호 간의 협력을 위하여 다음 각 호의 사항을 협의하는 자동차보험정비협의회(이하 “협의회”라 한다)를 구성하여야 한다.

1. 정비요금(표준 작업시간과 공임 등을 포함한다)의 산정에 관한 사항
2. 제1호에 따른 정비요금의 조사·연구 및 연구결과의 갱신 등에 관한 사항
3. 그 밖에 보험회사등과 자동차정비업자의 상호 협력을 위하여 필요한 사항

② ~ ⑦(생략)

⑧ 협의회는 제1항 각 호의 사항에 대한 협의를 도출하기 위하여 필요하다고 인정하면 국내외 연구기관, 대학, 전문단체 또는 산업체에 연구용역을 의뢰할 수 있다.

집행전말서를 제출하였음.(2024. 9. 23.)

다. 정부 및 관련단체 의견

1) 국토교통부

기존 자동차보험정비협의회와 별도로 수입차보험정비협의회를 신설할 실익이 부족하고 업계갈등 소지가 있어 신중 검토가 필요함.

개정안에 따른 수입차보험정비협의회의 구성·협의 사항·기능 등이 기존 보험정비협의회와 유사하여 신설할 실익이 부족하고, 개정안에 따른 수입자동차 정비업계를 대표하는 단체 등을 특정하기 어려워 업계 내부갈등이 오히려 심화될 우려가 있음.

필요 시, 협의회를 신설하기보다는 기존 자동차보험정비협의회에 수입차 관련 단체 등이 참여할 수 있는 방안을 고려하는 것이 적절함.

2) 손해보험협회

개정안에 대해 반대함. 「자동차관리법」 등 자동차 관련 법령에서 “수입자동차”를 별도로 정의한 사항이 없으므로 수입차정비협의회를 구성하려면 사회적 논의와 면밀한 검토를 거쳐 수입차에 대한 정의가 먼저 신설되어야 하고,

자동차 정비요금에 있어 수입차와 국산차를 구분할 이유가 없으며, 수입차와 국산차를 구분하여 각각의 정비협의회를 통해 정비요금을 결정하게 된다면, 수입차는 수입차라는 이유만으로 국산차에 비해 더 높은 정비요금이 설정될 것으로 강하게 우려되는바, 정비요금은 자동차보험료의 주요 원가 요소인바 결국 자동차를 보유한 우리 국민의 자동차보험료 인상 부담이 초래될 수 있음.

또한, 기존 자동차정비협회에 참여하는 정비업계 대표가 대리하는 정비업체들은 국산차·수입차 모두 정비하고 있는 만큼, 별도의 수입차 협의회 신설은 위원회의 중복에 따른 불필요한 추가 규제이자 행정 낭비임.

3) 공정거래위원회

현행 법률상 수입차 정비요금도 협의대상이며 현행 법률과 개정안 사이 내용중복이 있으므로 개정 실익이 적을 것으로 보임.

모든 수입차는 당연히 자동차이므로 現 제15조의2에 의한 자동차보험 정비협회에서도 수입차 보험 정비요금 협의가 가능함.

개정안 제15조의3은 現 제15조의2 내용 중에서 ‘자동차정비업자’만 ‘수입자동차정비업자’로 수정하였을 뿐, 내용상 차이 없음.

개정안 조문과 現 제15조의2 모두 경쟁을 제한할 개연성이 있으므로
신중 검토 필요함.

협의회에서 하나의 정비요금 산정 기준을 정하여 적용하면 정비업자들 간의 가격경쟁을 제한하여 요금의 상승과 소비자후생 감소로 이어질 수 있음

4) 한국수입자동차협회

개정안에 대해 반대함. 수입 자동차의 경우 대부분의 제작사가 국내 판매 및 사후 관리 사업은 국내 딜러사가 운영하고 있으며, 딜러사별 규모 및 투자역량 차이, 지역별 차량 운행량 및 물가 차이 등 사업 환경이 딜러사마다 조금씩 차이가 있으므로 이러한 여러 가지 요소들을 반영한 객관적인 자료에 근거하여 딜러사들은 정비요금을 산정하고 있음.

이러한 배경에서 딜러사들은 이해당사자인 보험사와 계약에 따라 합리적인 수준으로 각기 다른 시간당 공임을 책정하고 협의를 통해 갈등을 최소화하고 있음. 자유 경제 원칙에 따라 서로 간의 경쟁을 통하여 서비스 품질을 향상시키고 있으며, 다양한 프로모션 및 행사를 통해 소비자에게 혜택을 드리고 있는데, 이런 상황을 고려하지 않고 만약 수입 자동차에 대해 일률적으로 정비 및 수리 요금 기준을 책정한다면 이는

향후 많은 투자가 필요한 전기차 수리, 수도권 지역 정비시설 확충뿐만 아니라 다양한 고객 서비스를 제한하는 요인이 될 수 있음.

또한, 지속적 보급되는 전기자동차의 경우 고전압 부품의 수리를 위해 공인된 자격을 갖춰야 하기 때문에, 표준 공임을 적용 시 고전압 부품 수리 자격을 갖춘 인원 확보에 어려움과 함께 서비스 품질 저하가 예상됨.

5) 자동차검사정비연합회

개정안에 대해 반대함.

① 자동차관리법에 국산 자동차와 수입 자동차를 별도 구분하지 않는 점, ②다른 자동차업종과의 형평성 문제 제기가 가능하며, ③수입자동차 정비업계를 대표하는 단체를 특정할 수 없어 혼란이 야기될 수 있고, ④ 現 자동차보험정비협의회에서 수입차 정비요금산정이 가능하다는 점을 고려할 필요가 있음.

6) 보험개발원

국내 종합·소형정비로 등록된 일반정비업체는 대부분 수입차 수리도 겸하고 있으며 수입차의 구조와 작업시간, 부품 형태 등은 기술적으로 국산차와 큰 차이가 없어, 수입차만 별도의 작업시간 기준을 적용하게 되면 보험·정비 현장의 혼란만 가중됨.

개정안이 통과되면 수입차보험정비협의회에서 결정한 사항(시간당공임 및 작업시간)을 적용해야 하므로 현재의 자율적인 거래관계에 불필요한 분쟁이 야기될 수 있음.

분쟁 소지가 큰 수입차협의회를 새로 구성하기보다는 기존에 운영되던 보험정비협의회에 수입차에 대한 사항도 논의할 수 있도록 개선하는 방향이 더 합리적임.

문 의 처
02)6788-5582