



제439회 국회 (정기회)
제1차 국토교통위원회

자동차관리법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈정비 시설 및 서비스 체계 구축·운영 의무화 등〉
■ 허성무의원 대표발의(의안번호 제2219329호)

2026. 9.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 오 세 일

목 차

□ 허성무의원 대표발의(의안번호 제2219329호)	1
I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	2
1. 정비 시설 및 서비스 체계 구축·운영 의무화 등(안 제32조의2제5항 신설 등)	2

□ 허성무의원 대표발의(의안번호 제2219329호)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 허성무의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2026. 6. 18.
3. 회 부 일 : 2026. 7. 23.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 자동차제작자등이 자기인증을 하여 자동차를 판매한 경우에는 국토교통부령으로 정하는 기간까지 자동차의 정비에 필요한 부품을 공급하도록 규정하고 있으며, 국토교통부령으로 그 기간을 동일한 형식의 자동차를 최종 판매한 날부터 8년 이상으로 정하고 있음.

그런데 자동차제작자등이 자기인증을 한 자동차와 동일한 형식의 자동차를 최종 판매한 날부터 8년 이상 부품을 공급하고 있음에도 불구하고 자동차 사용자가 자동차 정비를 받지 못하거나 부실한 정비를 받게 되는 경우가 있다는 지적이 있음.

이에 시행규칙으로 정하고 있는 자동차 정비에 필요한 부품을 공급하는 기간을 법률로 상향하여 규정하고 해당 기간 동안 자동차제작자등이 정비 시설 및 서비스 체계를 구축·운영하도록 함으로써 자동차 사용자가 양질의 자동차정비서비스를 받을 수 있도록 하려는 것임(안 제32조의2제1항제2호, 제32조의2제5항 신설 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 정비 시설 및 서비스 체계 구축·운영 의무화 등(안 제32조의2제 5항 신설 등)

개정안은 자동차 정비에 필요한 부품 공급 기간을 시행규칙에서 법률로 상향하고, 해당 기간 동안 자동차제작자등이 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 정비 시설 및 서비스 체계를 구축·운영하도록 의무화하려는 것임.

현행	개정안
제32조의2(자기인증을 한 자동차에 대한 사후관리 등) ① 자동차제작자등은 자기인증(제30조의7에 따른 안전성인증 및 제35조의15에 따른 안전성시험을 받은 경우를 포함한다)을 하여 자동차를 판매한 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 필요한 시설 및 기술인력을 확보하고 다음 각 호의 조치(이하 이 조에서 “사후관리”라 한다)를 하여야 한다.	제32조의2(자기인증을 한 자동차에 대한 사후관리 등) ① ---- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.
1. (생략)	1. (현행과 같음)
2. <u>국토교통부령으로 정하는 기간까지</u> 자동차의 정비에 필요	2. <u>동일한 형식의 자동차를 최종 판매한 날부터 8년 이상</u>

현행	개정안
한 부품의 공급	<u>그-----</u> <u>-----</u>
3. ~ 4. (생략)	3. ~ 4. (현행과 같음)
② ~ ④ (생략)	② ~ ④ (현행과 같음)
<신설>	<u>⑤ 자동차제작자등은 제1항제2호에 따라 자동차의 정비에 필요한 부품을 공급하는 기간 동안 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 정비 시설 및 서비스 체계를 구축·운영하여야 한다.</u>
⑤ · ⑥ (생략)	⑥ · ⑦ (현행 제5항 및 제6항과 같음)
	부 칙
	이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

가. 검토의견

현행 「자동차관리법」 제32조의2제1항¹⁾은 자동차제작자등이 자기인

1) 「자동차관리법」

제32조의2(자기인증을 한 자동차에 대한 사후관리 등) ① 자동차제작자등은 자기인증(제30조의7에 따른 안전성인증을 받은 경우를 포함한다)을 하여 자동차를 판매한 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 필요한 시설 및 기술인력을 확보하고 다음 각 호의 조치(이하 이 조에서 "사후관리"라 한다)를 하여야 한다.

1. 국토교통부령으로 정하는 기간 또는 주행거리 이내에 발생한 하자(瑕疵)에 대한 무상수리
2. 국토교통부령으로 정하는 기간까지 자동차의 정비에 필요한 부품의 공급
3. 제53조에 따라 등록한 자동차정비업자에게 자동차의 점검·정비 및 검사에 필요한 기술지도·

증을 하여 자동차를 판매한 경우 ① 국토교통부령으로 정하는 기간 또는 주행거리 이내에 발생한 하자에 대한 무상수리, ② 국토교통부령으로 정하는 기간까지 자동차의 정비에 필요한 부품의 공급, ③ 자동차 정비업자에 대한 기술지도·교육 및 정비관련 장비·자료 제공 등 사후관리 의무를 부여하고 있음.

이 중 부품 공급 기간은 법률에 직접 규정하지 않고 국토교통부령에 위임하고 있으며, 「자동차관리법 시행규칙」 제49조의3제2항²⁾은 그 기간을 동일한 형식의 자동차를 판매한 날부터 8년 이상으로 정하고 있음.

한편, 자동차제작자등이 되기 위해서는 제작·시험·검사시설 등을 갖추어 등록하여야 하고³⁾, 자동차제작자등은 자기인증을 하여 판매한 자

-
- 교육과 고장진단기·정비매뉴얼 등 정비관련 장비 및 자료의 제공. 이 경우 기술지도·교육의 대상 및 방법, 정비 장비·자료의 종류 및 제공 방법 등 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.
- 3의2. 「한국교통안전공단법」에 따라 설립된 한국교통안전공단(이하 "한국교통안전공단"이라 한다)에 정비매뉴얼, 고장진단기 제작을 위한 자료 등 제43조에 따른 자동차검사, 제43조의2에 따른 자동차종합검사 및 제73조의2에 따른 자동차안전기준 적합 여부에 대한 조사에 필요한 자료의 무상 제공. 이 경우 무상으로 제공하여야 하는 자료의 종류는 국토교통부령으로 정한다.
4. 인터넷 홈페이지 등을 통한 자동차부품 가격 자료의 공개. 이 경우 공개 대상 등 자동차부품 가격 자료의 공개에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.
- 2) 「자동차관리법 시행규칙」
제49조의3(무상수리기간 및 부품의 공급기간 등)
- ② 자동차제작자등은 법 제32조의2제1항제2호에 따라 자기인증을 하여 판매한 자동차의 원활한 정비를 위하여 동일한 형식의 자동차를 최종 판매한 날부터 8년 이상 정비에 필요한 부품을 공급해야 한다. 다만, 비슷한 다른 부품의 사용이 가능한 경우에는 해당 부품을 공급하고 있는 것으로 본다.
- 3) 「자동차관리법」
제30조(자동차의 자기인증 등)
- ② 자동차자기인증을 하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 자동차의 제작·시험·검사시설 등을 국토교통부장관에게 등록하여야 한다. 등록한 사항 중 국토교통부령으로 정하는 중요한 사항을 변경할 때에도 또한 같다.
- ③제2항에 따라 등록을 한자 (이하"자동차제작자등"이라한다) 중 생산규모, 안전검사시설 및 성능시험시설 등 국토교통부령으로 정하는 자기인증능력요건을 충족하지 못한 자동차제작자등은 자동차의 안전운행에 직접 관련되는 사항으로서 국토교통부령으로 정하는 사항에 대하여 성능시험대행자로부터 기술검토 및 안전검사를 받아 자동차 자기인증을 하여야 한다. 다만, 자기인증능력요건 중 안전검사시설을 갖춘자동차제작자등은 국토교통부령으로 정하는 바

동차의 하자에 대한 무상수리를 위하여 자동차정비업의 등록기준에 적합한 시설 및 기술인력 등을 확보하도록 하고 있어⁴⁾, 사후관리 이행 능력을 등록단계에서부터 일정 부분 담보하도록 하고 있음.

자동차 자기인증제도는 정부의 사전 형식승인 없이 제작자 스스로 안전기준 적합여부를 인증하고 사후적으로 결함을 조사·시정하는 방식으로, 제도의 신뢰성이 제작자의 성실한 사후관리 이행에 크게 의존하고 있음.

이를 위해 현행법은 무상수리·부품공급·기술지도라는 크게 세 가지의 사후관리의무를 부여하고 있는데, 이 중 부품공급의무는 정비 자체를 가능하게 하는 전제조건에 해당하고, 정비시설·서비스체계는 공급된 부품을 실제로 소비자에게 정비서비스로 연결하는 이행 수단에 해당함.

현재 자동차제작자들은 직영 서비스센터 또는 자동차정비업자와 계약을 통한 협력 서비스센터 운영 등의 방식으로 이러한 체계를 자율적으로 구축·운영하고 있음⁵⁾.

에 따라 직접 안전검사를 할 수 있다.

4) 「자동차관리법 시행규칙」

제49조의2(사후관리 시설 및 기술인력) ① 자동차제작자들은 법 제32조의2제1항에 따라 자기인증을 하여 판매한 자동차의 하자에 대한 무상수리를 위하여 법 제53조제3항에 따른 자동차정비업의 등록기준에 적합한 시설 및 기술인력 등을 확보해야 한다.

② 법 제32조의2제2항에서 “국토교통부령으로 정하는 자”란 자동차종합정비업, 소형자동차종합정비업, 자동차전문정비업을 등록한 자 중 해당 자동차를 정비할 수 있는 자를 말한다.

5) 직영 및 협력 서비스 센터 현황은 다음과 같음(2026년 8월 기준).

(현대) 서비스센터 총 1,228개소(직영(하이테크센터) 22, 협력(블루핸즈) 1,206)

(기아) 서비스센터(Auto Q) 총 761개소(직영 17, 협력 744)

(한국지엠/르노/KGM) 서비스센터 각 381 / 363 / 326개소

(수입사) 주요 수입사는 전국에 10~80여 개소 서비스센터(대부분 협력점) 운영

하지만 이러한 정비시설·서비스체계 구축·운영에 관하여는 법령상 최소 기준이나 의무가 존재하지 않으며, 개별 제작자의 경영판단과 시장 상황에 따라 결정된다고 할 수 있음.

한편, 현행법은 부품 공급 기간을 시행규칙에 위임하고 있어, 정부(국토교통부)의 재량에 따라 해당 기간이 변경될 수 있고, 부품 공급 의무만을 규정하고 있을 뿐 자동차제작자등이 정비 시설 및 서비스 체계를 유지·운영하도록 강제하는 규정이 없어, 부품이 공급되더라도 정비 인프라 부족으로 인해 소비자가 실질적인 정비 서비스를 받지 못하는 상황이 발생할 수 있음.

특히 수입차의 경우 국내 서비스센터 수가 부족하여 부품 수급 지연 및 정비 서비스 접근성 문제가 지속적으로 제기되고 있는데, 자동차 주요 수입사는 전국에 10~80여 개소의 서비스센터를 운영하는 데 그치고 있어, 국내 제작사(현대자동차 1,228개소, 기아자동차 761개소 등)와 비교할 때 큰 차이를 보이고 있음.

또한 부품 보유기간이 현행법 시행규칙에 명시되어 있음에도, 실제로는 부품 수급 지연으로 인한 소비자 피해가 지속적으로 발생하고 있는데, 차량 AS 부품 부족으로 인한 피해 사례는 수입차는 물론 국산차에서도 발생하고 있음⁶⁾.

6) 신문기사, 「차량 부품 없어서 몇 달째 수리 못 받아...다급한 차주에 "직접 구매 해오면 수리해 주겠다" 배짱」, 소비자가 만드는 신문, 2023.11.22일자

이에 개정안은 자동차 정비에 필요한 부품 공급 기간을 시행규칙에서 법률로 상향하고, 해당 기간 동안 자동차제작자등이 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 정비 시설 및 서비스 체계를 구축·운영하도록 의무화 하려는 것임.

개정안은 소비자 보호의 법적 안정성을 강화하고, 부품 공급과 정비 서비스 체계를 연계하여 소비자를 보호하는데 기여할 것으로 보임.

다만, 다음 측면에 대한 고려가 필요한 것으로 보임.

첫째, 소규모 자동차제작자등에 대한 과도한 규제 부담이 우려됨.

정비 시설 및 서비스 체계 구축·운영 의무는 대형 자동차제작자등에게는 이미 갖추어진 인프라를 법적으로 의무화하는 것에 불과할 수 있으나, 소규모 자동차제작자등에게는 상당한 비용 부담을 초래할 수 있음.

자기인증능력을 갖추지 못한 소규모 업체⁷⁾에 대해 8년 이상의 기간 동안 정비 시설 및 서비스 체계를 유지하도록 의무화하는 것은 과도한 부담이 될 수 있으며, 이는 시장 진입 장벽으로 작용하여 소비자의 선택 권을 제한할 수 있음.

둘째, 기업 경영의 자율성을 제한할 수 있음.

7) 자동차제작자등으로 등록된 업체 12,846개사 중 자기인증능력을 확보한 업체는 252개사에 불과함.

현재 정비 시설 및 서비스 체계의 구축·운영은 개별 기업의 경영 판단에 따르는 사항으로, 이를 법률로 강제하는 것은 기업의 경영 자율성을 제한하고 사설 정비업체를 위축시킬 수 있음.

따라서 개정안의 취지와 필요성은 인정되나, 소규모 자동차제작자들에 대한 규제 부담 및 시장 진입장벽 우려, 기업 경영의 자율성 제약 등을 고려할 때 신중한 검토가 필요함.

나. 관계 기관 및 단체 의견

1) 국토교통부

자동차 부품 공급 의무기간 규정은 하위법령인 부령에 규정되어 있어 동일한 내용을 법률로 상향 시 실익이 크지 않고, 유연성은 저하됨.

자동차제작자등은 자동차 사후관리 또는 정비를 위해 직영 서비스 또는 자동차정비업자와 계약하여 협력 서비스센터를 운영하는 등 정비시설 및 서비스 체계를 구축·운영하고 있으나, 다양한 제작사별로 자동차의 판매 규모나 사후관리 능력의 편차가 큰 상황에서 일률적인 기준을 적용하도록 규제하는 것은 신중할 필요 있음.

2) 자동차모빌리티산업협회

부품 공급기간 규정의 경우 법 형식만 법률로 전환될 뿐 하위법령인

시행규칙에서 이미 동일한 의무(최종 판매일부터 8년 이상)를 부과하고 있어 입법적 실익이 없음.

정비 시설 및 서비스 체계 구축·운영 의무는, 자동차제작자등이 현재도 하자 무상수리를 위해 자동차정비업 등록기준에 적합한 시설·기술인력을 확보하고 있는 상황에서, 원동기·동력전달장치·고전원전기장치는 3년/6만km, 그 밖의 장치는 2년/4만km 이내로 정해진 무상수리 의무기간보다 긴 8년 이상의 기간 동안 이를 유지하도록 하고 규제 기준도 기존 정비업 등록기준보다 강화될 소지가 있어, 제작사에 과도한 부담을 초래할 우려가 있음.

3) 수입자동차협회

부품 공급기간 규정은 시행규칙에 규정된 A/S 관련 부품 공급 의무는 현행 체계에서도 분명한 효력이 있으므로 법률로 상향 필요성이 낮음.

정비 시설 및 서비스 체계의 구축과 운영은 기업의 경영 자율성을 과도하게 제한하고, 해외 주요국에서도 유사한 제도를 도입한 사례가 없음.

문 의 처
02)6788-5575

□ 자동차관리법

제30조(자동차의 자기인증 등) ② 자동차자기인증을 하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 자동차의 제작·시험·검사시설 등을 국토교통부장관에게 등록하여야 한다. 등록한 사항 중 국토교통부령으로 정하는 중요한 사항을 변경할 때에도 또한 같다.

제31조(제작 결함의 시정 등) ① 자동차제작자등이나 부품제작자등(자동차와 별도로 자동차부품을 판매하는 경우만 해당한다. 이하 이 조, 제31조의2부터 제31조의4까지 및 제33조에서 같다)은 제작등을 한 자동차 또는 자동차부품이 자동차안전기준 또는 부품안전기준에 적합하지 아니하거나 설계, 제조 또는 성능상의 문제로 안전에 지장을 주는 등 국토교통부령으로 정하는 결함이 있는 경우에는 그 사실을 안 날부터 자동차 소유자가 그 사실과 그에 따른 시정조치 계획(제작 결함의 내용과 부품 수급 계획 및 전용 작업 공간 확보 등 시정조치 계획 이행방안을 포함한다. 이하 이 조에서 같다)을 명확히 알 수 있도록 우편발송, 휴대전화를 이용한 문자메시지 전송 등 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 지체 없이 그 사실을 공개하고 시정조치를 하여야 한다.(이하 생략)

제32조의2(자기인증을 한 자동차에 대한 사후관리 등) ① 자동차제작자등은 자기인증(제30조의7에 따른 안전성인증을 받은 경우를 포함한다)을 하여 자동차를 판매한 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 필요한 시설 및 기술인력을 확보하고 다음 각 호의 조치(이하 이 조에서 “사후관리”라 한다)를 하여야 한다.

1. 국토교통부령으로 정하는 기간 또는 주행거리 이내에 발생한 하자(瑕疵)에 대한 무상수리
2. 국토교통부령으로 정하는 기간까지 자동차의 정비에 필요한 부품의 공급
3. 제53조에 따라 등록한 자동차정비업자에게 자동차의 점검·정비 및 검사에 필요

한 기술지도·교육과 고장진단기·정비매뉴얼 등 정비관련 장비 및 자료의 제공. 이 경우 기술지도·교육의 대상 및 방법, 정비 장비·자료의 종류 및 제공 방법 등 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

3의2. ~ 4. (생략)

- ② 자동차제작자들은 제53조에 따른 자동차관리사업 중 자동차정비업을 등록한 자로서 국토교통부령으로 정하는 자에게 제1항제1호의 무상수리를 대행하게 할 수 있다.

제53조(자동차관리사업의 등록 등) ① 자동차관리사업을 하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시장·군수·구청장에게 등록하여야 한다. 등록 사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 등록 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.

- ② 제1항에 따른 자동차관리사업은 대통령령으로 정하는 바에 따라 세분할 수 있다.

- ③ 제1항에 따른 자동차관리사업 등록의 기준 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정하는 범위에서 특별시·광역시·특별자치시·도(특별자치도를 포함한다) 또는 인구 50만명 이상의 시의 조례로 정한다. 이 경우 특별시 및 광역시 중 인구 50만 이상의 자치구에서 자동차매매업을 영위하고자 하는 자는 국토교통부령으로 정하는 등록기준을 갖추어야 한다.

- ④ 제3항에 따른 조례를 정하는 경우 교통, 환경오염, 주변여건 등 지역적 특성을 고려할 수 있다.

□ 자동차관리법 시행령

제12조(자동차정비업의 세분) ① 법 제53조제2항에 따른 자동차정비업의 종류는 다음 각 호와 같이 세분한다.

1. 자동차종합정비업
2. 소형자동차종합정비업
3. 자동차전문정비업
4. 원동기전문정비업

- ② 제1항에 따라 세분된 자동차정비업의 종류별 정비작업의 범위는 국토교통부령으로 정한다.

□ 자동차관리법 시행규칙

제32조(자동차제작자등 등록 신청) ① 법 제30조제2항에 따라 자기인증을 하려는 자가 제작·시험·검사시설 등을 등록하려는 경우에는 별지 제18호서식의 자동차제작자등 등록·변경 및 등록증 재발급 신청서(전자문서로 된 신청서를 포함한다)에 다음 각 호의 서류(전자문서를 포함한다)를 첨부(해당하는 경우에만 첨부한다)하여 국토교통부장관에게 제출해야 한다.

1. 삭제 <2006. 6. 9.>
2. 자동차 생산규모(최근 3년간 제작·조립실적)
3. 국제표준화기구(ISO)에서 발급받은 차대번호표기부호배정서 사본(수입자만 해당한다) 또는 동일한 형식의 자동차의 최근 3년 중 연간 최대 생산실적
4. 제34조제3호에 따른 안전기준 시험시설의 확보 내역
5. 제38조의 규정에 의한 자동차안전검사 시설 확보 내역
6. 국제표준화기구(ISO)에서 차대번호표기부호를 배정받거나 동일한 형식의 자동차를 연간 500대 이상 제작하는 외국 최초제작자의 국내 대리인으로 지정된 경우에는 법 제31조에 따른 제작결함의 시정에 관한 사항이 포함된 계약서등의 서류(수입자만 해당하며, 계약서가 한글로 작성되지 않은 경우에는 공증된 한글 번역본을 첨부해야 한다)
7. 제49조의2에 따른 자동차 사후관리 시설 및 기술인력의 확보내역 또는 확보계획(자기인증을 하여 판매하려는 자만 해당한다)

제49조의2(사후관리 시설 및 기술인력) ① 자동차제작자등은 법 제32조의2제1항에 따라 자기인증을 하여 판매한 자동차의 하자에 대한 무상수리를 위하여 법 제53조제3항에 따른 자동차정비업의 등록기준에 적합한 시설 및 기술인력 등을 확보해야 한다.

- ② 법 제32조의2제2항에서 “국토교통부령으로 정하는 자”란 자동차종합정비업, 소형자

동차종합정비업, 자동차전문정비업을 등록한 자 중 해당 자동차를 정비할 수 있는 자를 말한다.

제49조의3(무상수리기간 및 부품의 공급기간 등) ① 법 제32조의2제1항제1호에 따라 하자가 발생한 자동차의 무상수리의 요건은 다음 각 호와 같다.

1. 원동기, 동력전달장치 및 고전원전기장치: 자동차를 판매한 날(「자동차등록규칙」 제27조제1항제2호에 따른 자동차제작증 상의 양도연월일을 말한다. 이하 이 조 및 제49조의6에서 같다)부터 3년 이내이고 주행거리가 6만킬로미터 이내일 것
2. 제1호 외의 장치: 자동차를 판매한 날부터 2년 이내이고 주행거리가 4만킬로미터 이내일 것

② 자동차제작자등은 법 제32조의2제1항제2호에 따라 자기인증을 하여 판매한 자동차의 원활한 정비를 위하여 동일한 형식의 자동차를 최종 판매한 날부터 8년 이상 정비에 필요한 부품을 공급해야 한다. 다만, 비슷한 다른 부품의 사용이 가능한 경우에는 해당 부품을 공급하고 있는 것으로 본다.