

자동차보험 수리비 개선방안

송 윤 아

kiri



CONTENTS

I	자동차보험 수리비 현황	3
II	외제차 수리비 문제점	9
III	해외사례: EU	15
IV	개선방안	21
V	결론	25



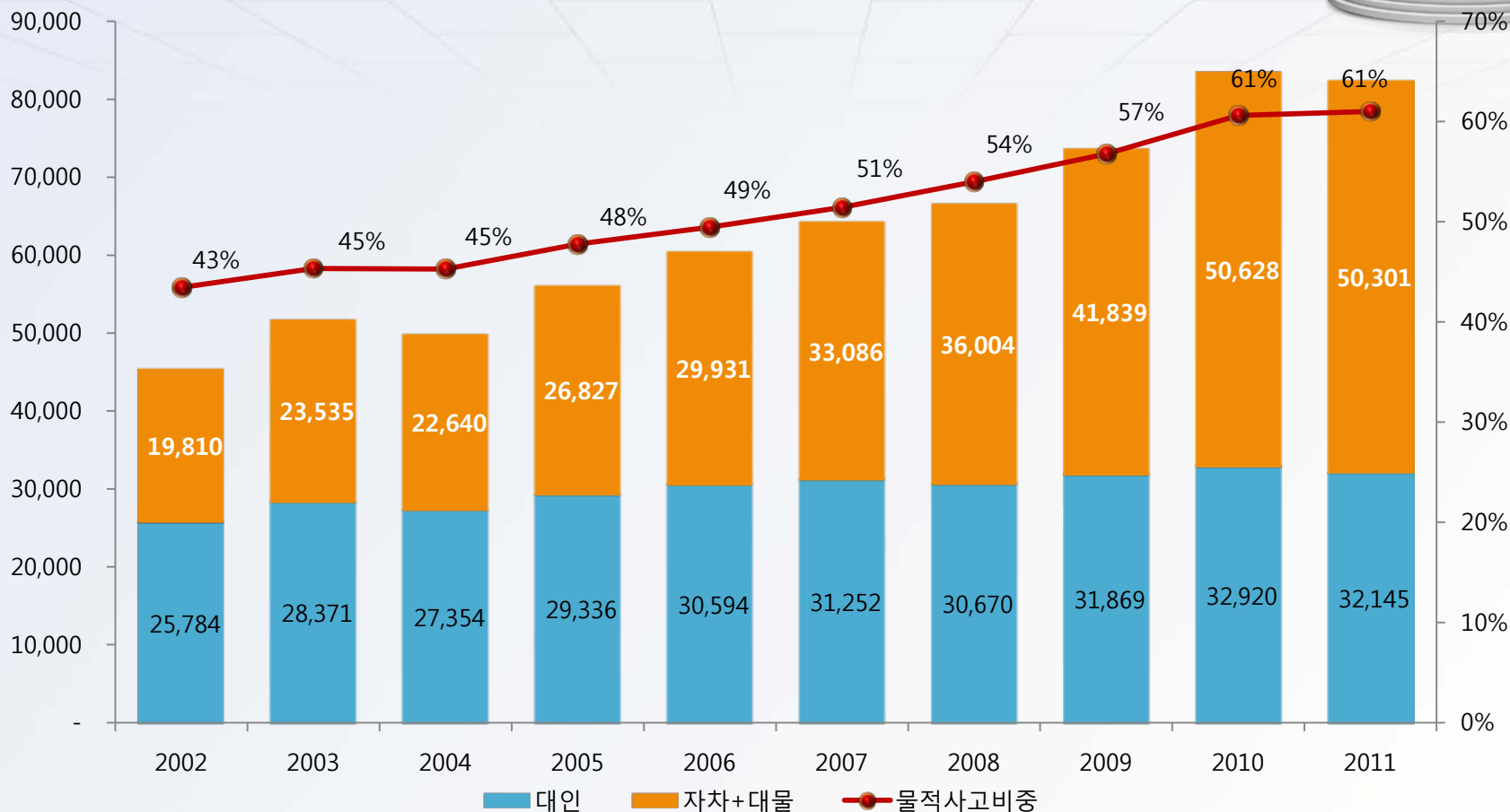
kiri



자동차보험 수리비 현황



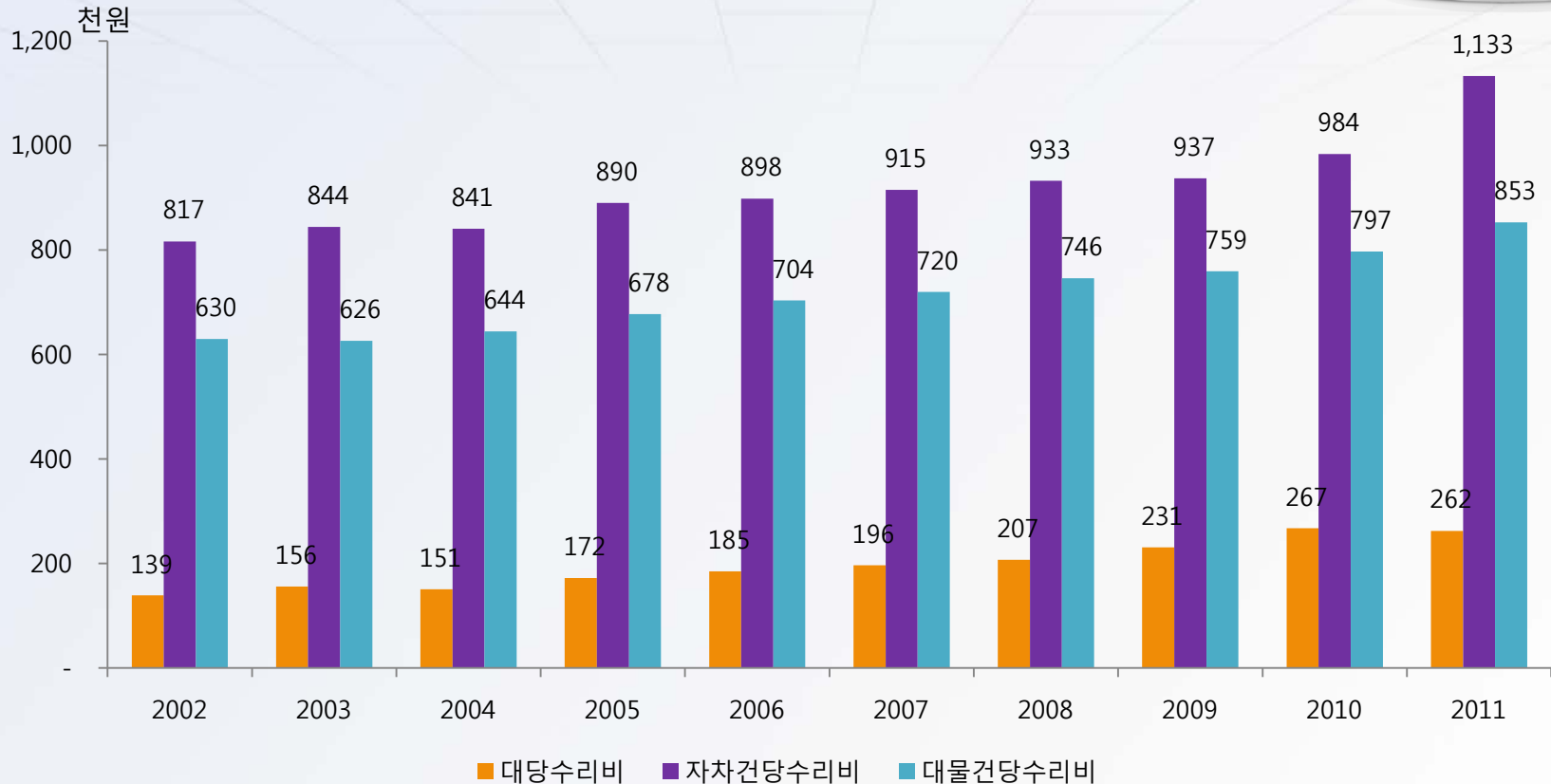
1. 물적담보 비중 61%



- 최근 10개년 자동차보험 지급보험금 CAGR 6.8%
- 최근 10개년 물적담보 지급보험금 CAGR 11% → 물적담보 비중 61%
- 최근 10개년 대인담보 지급보험금 CAGR 2.5%



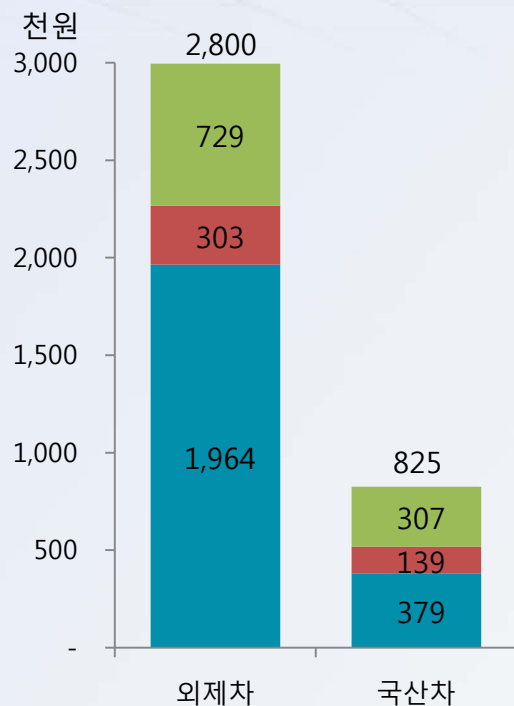
2. 대당수리비 CAGR 7.3%



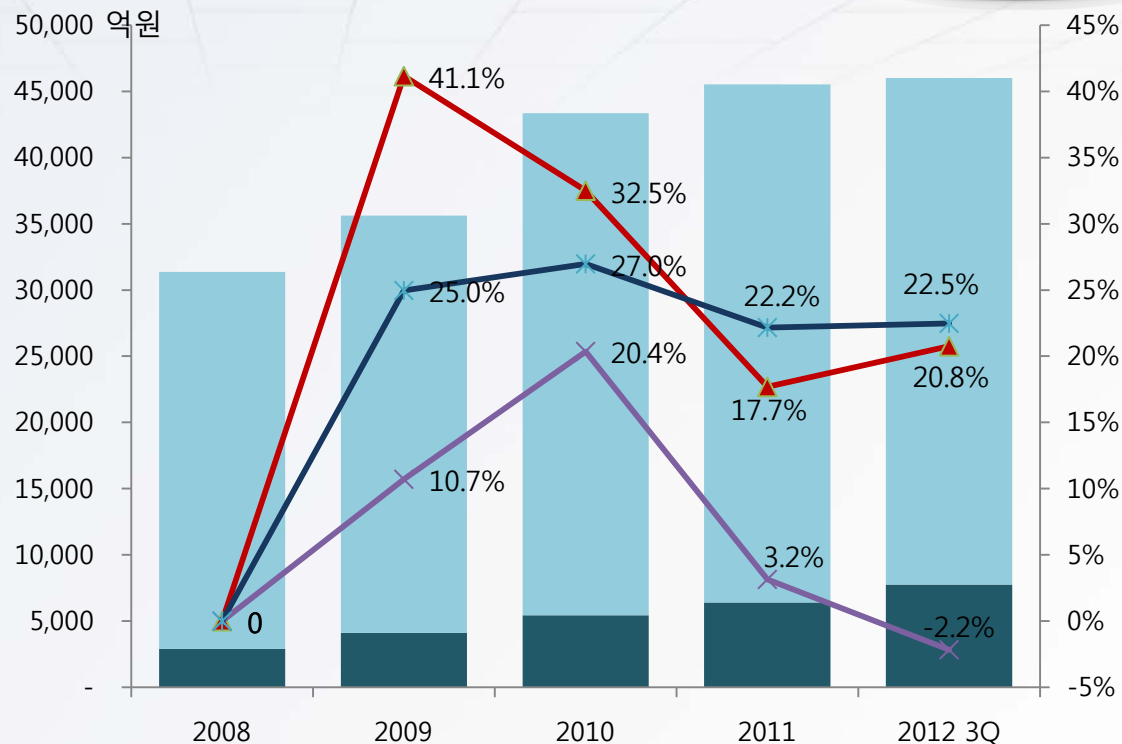
- 최근 10개년 대당수리비(26만 원) CAGR 7.3%
- 최근 10개년 자차건당수리비(113만 원) CAGR 3.7%
- 최근 10개년 대물건당수리비(85만 원) CAGR 3.4%



3. 외제차 건당수리비 국산차 3배



■ 부품 ■ 공임 ■ 도장



■ 외제차 수리비

■ 국산차 수리비

—▲— 외제차 수리비 증가율

—×— 국산차 수리비 증가율

—×— 개인용 외산차 부보대수 증가율

- 외제차 건당수리비(280만 원), 국산차 3배
- 최근 5개년 외제차 등록대수 연평균증가율 25%
- 최근 5개년 외제차 수리비 연평균증가율 30%



4. 평가



그렇다면, 자동차보험 수리비, 뭐가 문제인가?!!!

외제차
건당수리비
국산차 3배

외제차
등록대수
CAGR
25%

대당수리비
CAGR
7.3%



전체
운전자의
보험료
증가

<외제차를 둘러싼 환경변화>

- 외제차에 대한 국민정서 변화
- FTA, 관세 인하: 국산차와 외제차간 가격차 감소

- 건당수리비가 국산차의 3배인 외제차가 급증함에 자동차보험 수리비 증가
- 대당수리비 증가, 손해율악화 ➡ 기본보험요율 인상 ➡ 외제차 소유 여부에 상관없이 전체 운전자의 보험료 부담 증가
- 외제차 수리비에 대한 검토 필요



5. 문제 접근방향



외제차 수리비 부담 증가

교통사고 줄이기



- 도로환경적 요인 통제: 교통안전시설의 개선 및 확충 등
- 차량적 요인 통제: 자동차 검사시, 안전도 적합성 강화 등
- 인적 요인 통제: 안전교육 등

보험제도 활용



자기부담금 및 할인할증율(물적할증기준) 제도활용

- 사고 빈도 및 심도 감소 , 보험금 청구건수 감소 👉 지급보험금 감소
- 그러나 결과적으로는 보험 coverage를 축소함으로써 소비자 후생 감소 여지

수리시장 구조개선



부품 및 정비 시장 구조 개선

- 정보비대칭, 불공정 시장 구조 및 거래구조
- 실효경쟁 부재로 인한 독점적 가격 형성



외제차 수리비 문제점



0. 외제차 A/S시장 문제점



외제차
증가

[공급]

수직적 제한의 반경쟁 효과 심화



- 부품의 독점적 판매권과 유통망 간 상호교역 제한: 부품시장 경쟁 약화
- 정비기술정보의 배타적/차별적 제공: 정비시장 경쟁 약화

[수요]

부품 및 정비에 대한 정보 부족

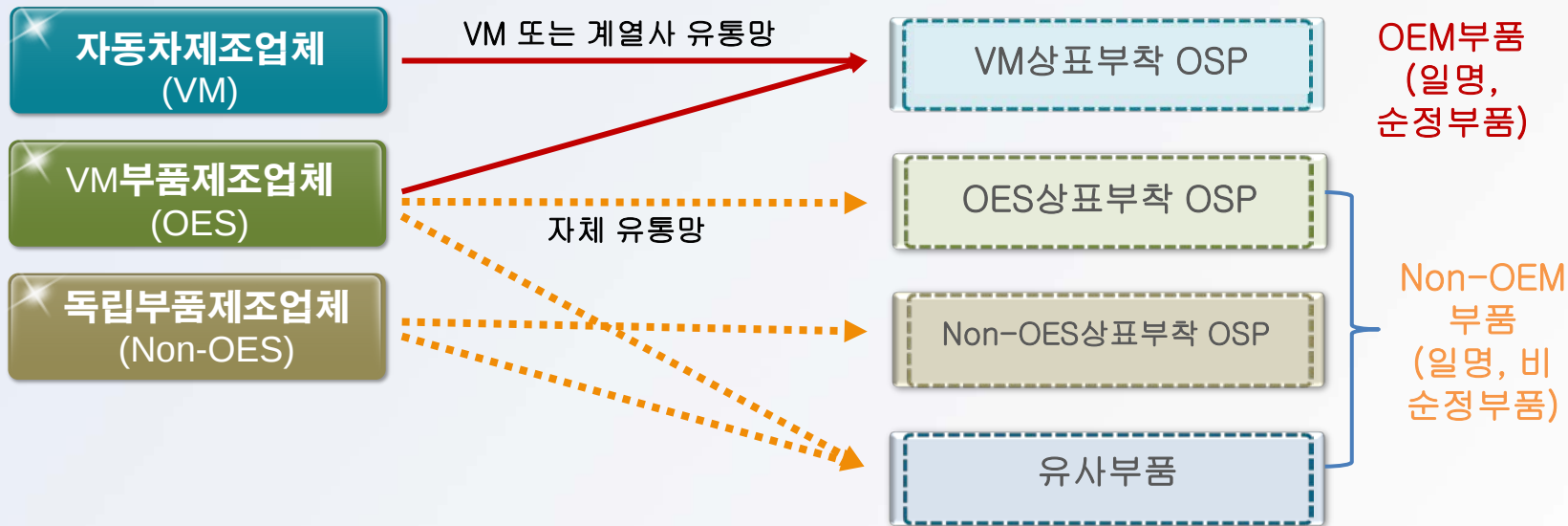


- OEM에 대한 맹신, Non-OEM부품에 대한 불신
- 소비자의 합리적 선택권 제한

1. 수직적 제한의 반경쟁 효과 심화(1)



1. 수직적 제한의 반경쟁 효과 심화(2): 부품



- 딜러에 배타적 판매권 제공(딜러: 판매와 정비 병행)
- 딜러의 Non-OEM 부품 사용 제한(선택적 유통)



1. 수직적 제한의 반경쟁 효과 심화(3): 정비



승인정비업체에 정비기술정보
차별적/배타적 제공

외제차 정비공장: 361개

구분	국내 자동차정비업체수
종합정비업	3,486
소형정비업	1,785
부분정비업	29,715
원동기정비업	184
합계	35,170

- 첫째, 정비산업 내 공정한 경쟁 기회 박탈, 자동차제조업체의 정비업체에 대한 영향력 확대
- 둘째, 소비자의 정비권 및 정비업체 선택권 제한
- 셋째, 신차 및 고도기술이 필요한 정비 부분에 경쟁이 줄어 정비요금 인상 초래
- 넷째, 자동차정비 불량사고 유발
- 다섯째, 최소한의 표준화된 정비방법이 없어 동일 손실이라도 정비업체마다 작업 방법 및 시간이 달라 소비자·보험회사와 정비업체간 분쟁 발생

The KIRI logo is displayed in a 3D blue font, resting on a grey, multi-tiered pedestal. A large, orange, 3D arrow curves upwards from the base of the pedestal, pointing towards the top right corner of the slide.

- [illegible]

- 

-

- kiri 보험연구원 14



해외사례: EU



0. 왜 EU인가?



국내시장점유율

- 국내 외제차시장점유율 상위 4개사 모두 EU 소재 VM:
Audi(13%), BMW(22%), M-Benz(16%), Volkswagen(15%)
- EU소재 VM, 자국에서는 어떤 규제를 받나?



거대 신차시장

- EU는 세계 신차등록대수의 40%를 차지함.
- 소비자 권리, 어떻게 보호되는가?



경쟁법의 양측

- EU는 미국과 더불어 세계 경쟁법의 양측임.
- 자동차산업에 대한 경쟁법 적용 한시 면제
- ‘경쟁법 vs. 특허법’에 대한 논의

자동차산업의 중요성

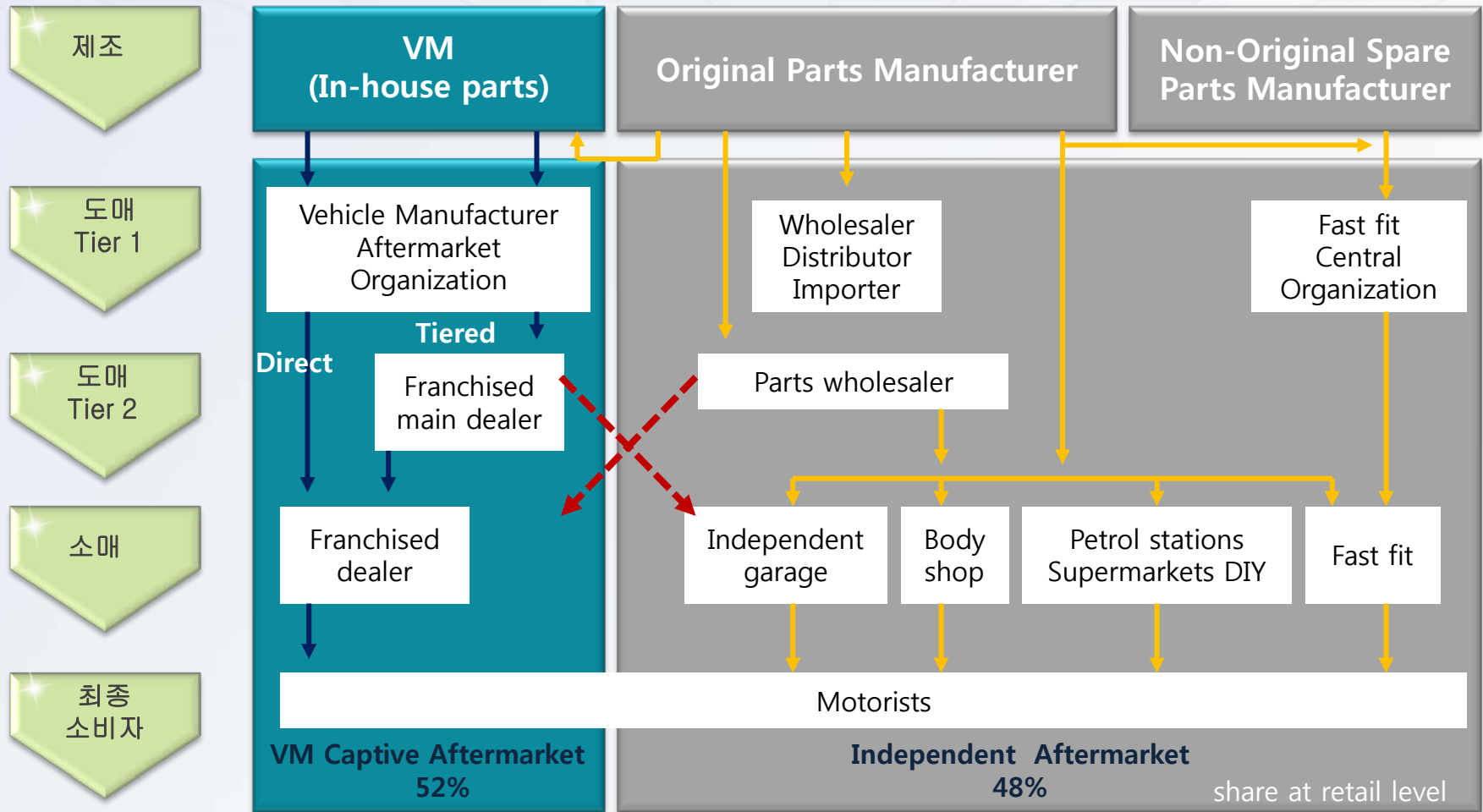
- 공급자 잉여 vs. 소비자 잉여



1. 수직적 제한 허용(MVBER 개정)



2. 수직적 제한의 영향(1)

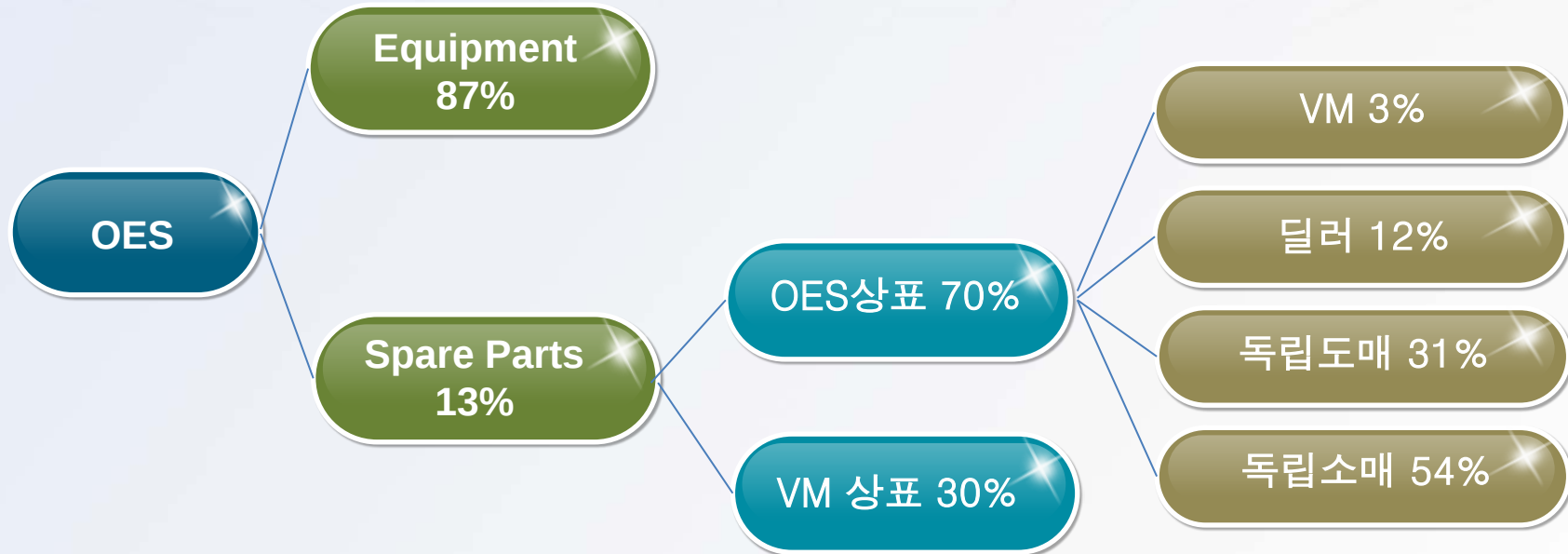


자료: TPG 2002; Source for market shares is Datamonitor.

2. 수직적 제한의 영향(2)



[OES의 매출액 구성]



- OES 생산 보수용 부품: VM채널 40%, 독립채널 60%
- OES 상표부착 보수용 부품의 15%만 VM채널을 통해 유통
- Cross Subsidization: OE 가격인하 압력 ➡ Spare Parts 높은 마진

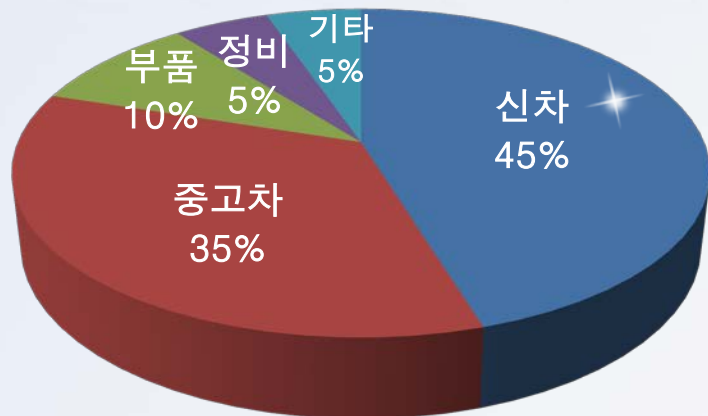


2. 수직적 제한의 영향(3)



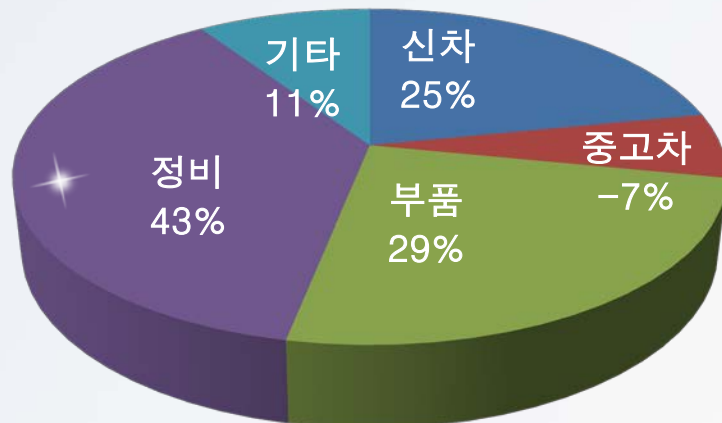
[딜러의 재무구조]

판매매출



영국 123개 딜러 대상 설문조사(2000)

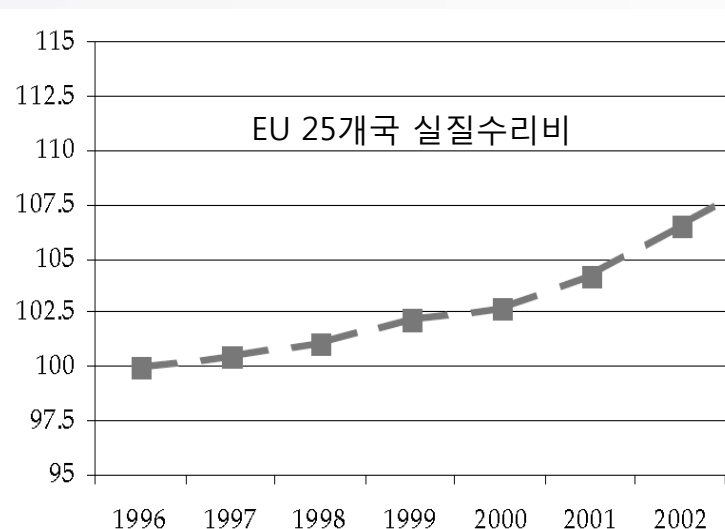
이익상



[Cross Subsidization 발생]

- 신차 및 중고차 판매: 딜러 매출액의 80%, 순이익의 18%
- 부품판매와 정비서비스: 딜러 매출액의 15%, 순이익의 72%

👁️ 가계의 수리비 부담 증가



3. 수직적 제한 완화: MVBER 개정



구분	문제점	수직적 제한 완화: MVBER 개정(2002)
부품	상호교역 제한 → 독립유통 및 제조업자 시장차단 → VM의 부품시장 지배	- OSP(original spare parts) 재정의 - 딜러와 승인정비업체, 독립유통망으로부터 OSP와 유사 부품 구입·사용 가능 - OES는 딜러 또는 독립유통업자뿐 아니라 승인정비업체, 독립정비업체, 최종소비자에 직접 판매 가능 - 독립정비업체는 딜러 또는 승인정비업체를 통해 OEM 구입 가능
정비	부품 및 정비기술정보 접근성 제한 → 정비산업 실효경쟁부재	- VM의 비차별적 정비기술정보 제공의무강화 - 독립정비업체의 OEM부품에 대한 접근성 제고 - 독립정비업체라도 자동차제조업체가 제시하는 질적 기준을 충족하는 경우에는 승인정비업체로 지정 가능 (질적 선택시스템)
		EU집행위는 자동차산업의 수직적 제한을 점진적으로 완화하는 방향으로 MVBER을 개정하고 있음.



개선방안



1. Non-OEM부품 활성화



문제점

[공급]
수직적 제한의
반경쟁 효과
심화

[수요]
부품 및 정비에
대한 정보 부족
☞ 합리적 선택권
제한

개선방안1: Non-OEM부품 활성화

장애요인

[공급]
• 딜러의 Non-OEM부품 접근
성 제한

[수요]
• 제3자지불제 ☞ 품질 대비 저
렴한 부품, 탐색유인 부족
• 부품정보 투명성/접근성 부족
☞ 탐색비용 높음
• Non-OEM부품의 품질 및 안전
성에 대한 관리 및 검증 기준
미흡 ☞ Non-OEM부품에 대한
불신

실행방안

[공급]
• Cross-trade 활성화

[수요]
• 수리용부품에 대한 용어 정비
• 부품인증제 도입
• 보험상품개발
• 부품·정비에 대한 정보의 투명
성·접근성 제고

2. 정비기술정보 접근성 제고

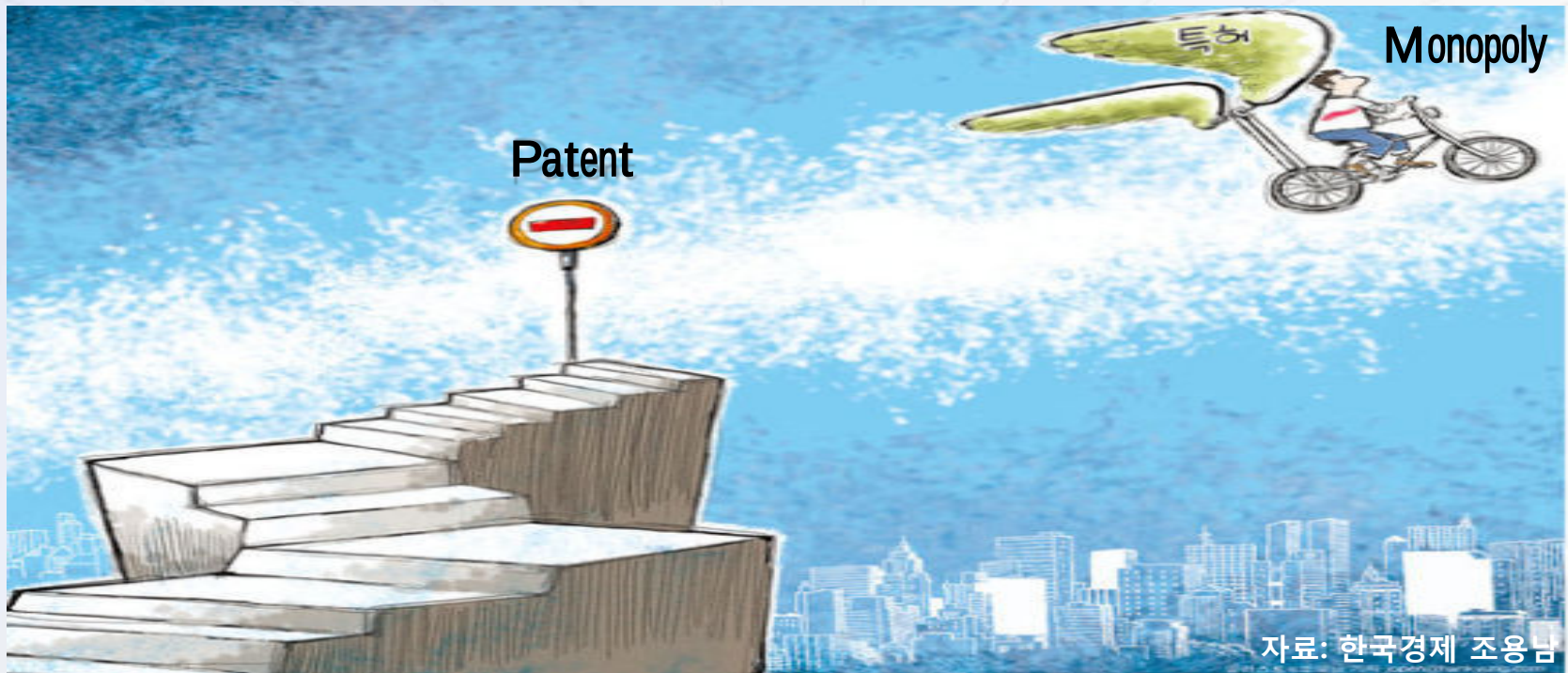


구분	우리나라	EU	미국	호주
법제화	●	●	MA만 법제화, 나머지는 시장자유규제 중이며 법제화 논의 중	2013년 말까지 자율규제방 안 도출이 미흡할 경우 입법화 예정
입법 목적	차량안전도	비차별 및 공정경쟁, 소비자의 정비권 및 선택권		
근거법	자동차관리 법 제32조 2	반독점법	차량소유자와 소규모정비업체 보호법	입법화시, 반독점법
정비기 술정보 정의	X	●	●	NA
가격, 처벌	X	●	●	NA



자동차제조업체의 정비기술정보 제공의무 강화 → 공정경쟁 촉진
(딜러정비공장과 일반정비업체 경쟁 영역 확대) → 외제차 공임 감소

3. 디자인권: Non-OEM부품 활성화 선결요건



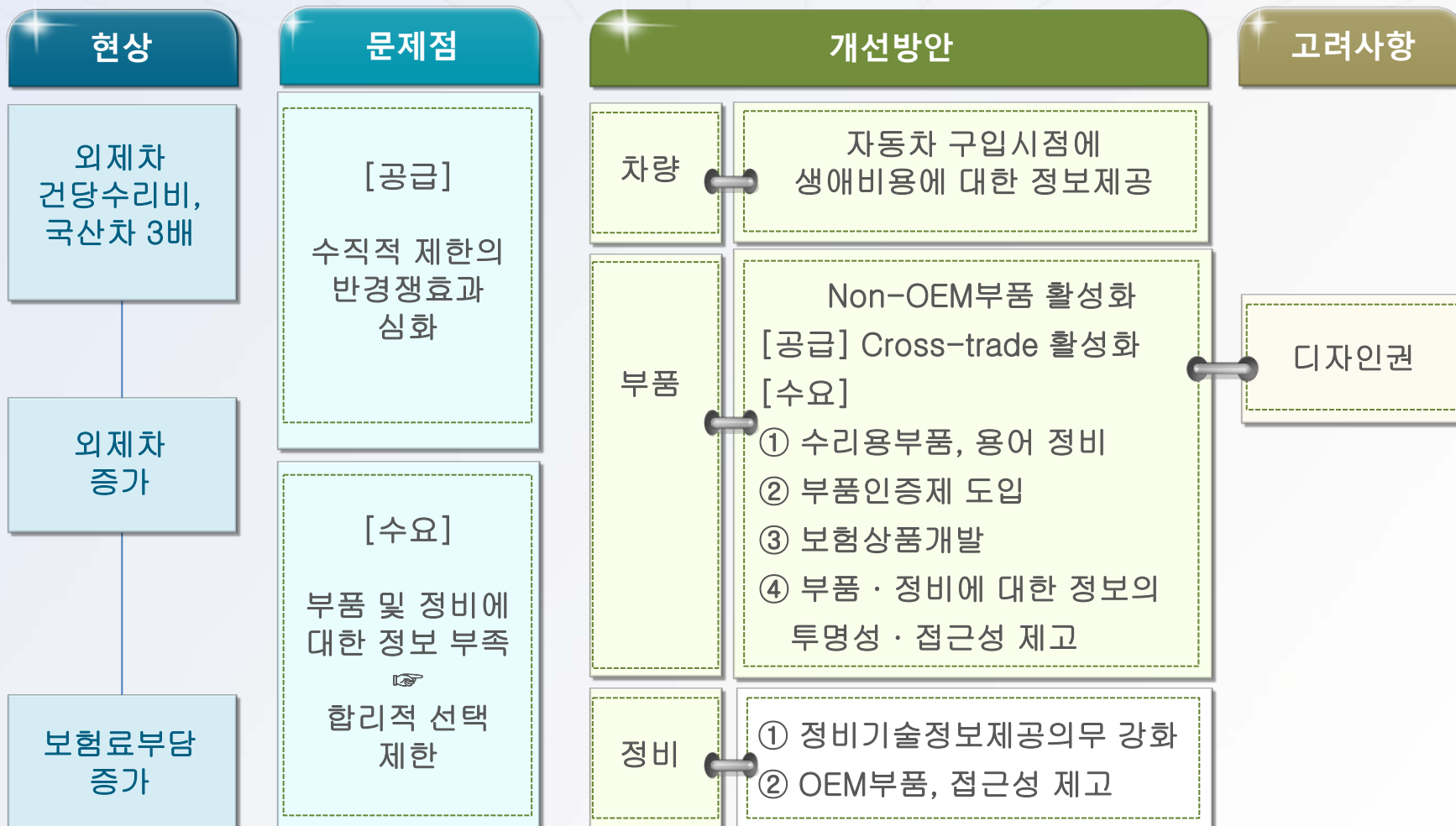
- VM의 개별부품에 대한 디자인권 설정 경향
- 특허의 양면성(기술촉진 vs. 진입장벽): 합리적 접점 모색 필요
- 자동차 외장부품에 대한 디자인권 예외 적용: 영국, 호주 등





결론





경청해 주셔서 감사합니다.



자동차 부품시장 경쟁촉진방안



2013. 9. 3

이상돈 팀장 / 보험개발원 자동차기술연구소

목차

I. 보수용 부품시장 및 자동차보험 현황

II. 해외 사례

2.1 미국의 부품종류별 사용실적 현황

2.2 미국의 품질인증제도

2.3 유럽의 품질인증제도

2.4 자동차보험 약관 사례

2.5 법률 사례

III. 자동차 부품비용 경쟁촉진을 위한 제언



I. 보수용 부품시장 및 자동차보험 현황

1-1. 자동차 등록대수 현황

□ 자동차 등록대수 추이

연도	총계(누계)	국산차(누계)		외산차(누계)	
	등록대수	등록대수	증가율	등록대수	증가율
2010	17,941,356	17,423,034	3.1%	518,322	21.9%
2011	18,437,373	17,816,574	2.3%	620,799	19.8%
2012	18,870,533	18,123,418	1.7%	747,115	20.3%
2013.6월	19,160,337	18,340,317	1.2%	820,020	9.8%

※ 국토교통부 보도자료(2013.7.11)

- ➡ 외산차는 전체 등록대수의 약 **4.3%**의 점유율
- ➡ 최근 등록대수 증가율이 약 **20%** 내외로 국산차에 비해 현격히 높은 증가율을 보이며,
- ➡ 이러한 증가율은 지속될 것으로 전망됨

1-1. 자동차 등록대수 현황

□ 승용차 신규 등록대수 점유율 추이

연도	국산차	외산차	외산차 점유율
2010	1,217,764	90,562	6.9%
2011	1,211,284	105,037	8.0%
2012	1,175,891	130,858	10.0%
2013.6월	552,513	74,487	11.9%

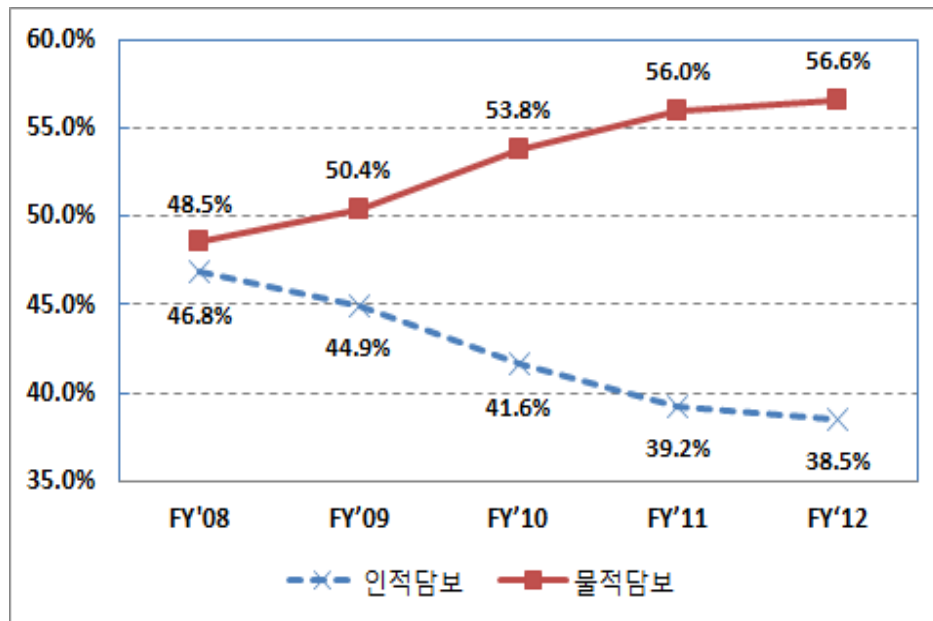
※ 수입자동차협회 홈페이지 게시자료

- ➡ 승용차의 신규 등록대수 점유율은 외산차가 10%를 넘었음
- ➡ 최근 외산차 판매추이를 보면 2000cc이하(2013년 52%)의 비교적 소형 차량이 대부분을 차지
- ➡ 이러한 외산차 점유율 증가 추세는 앞으로도 지속될 것으로 전망됨

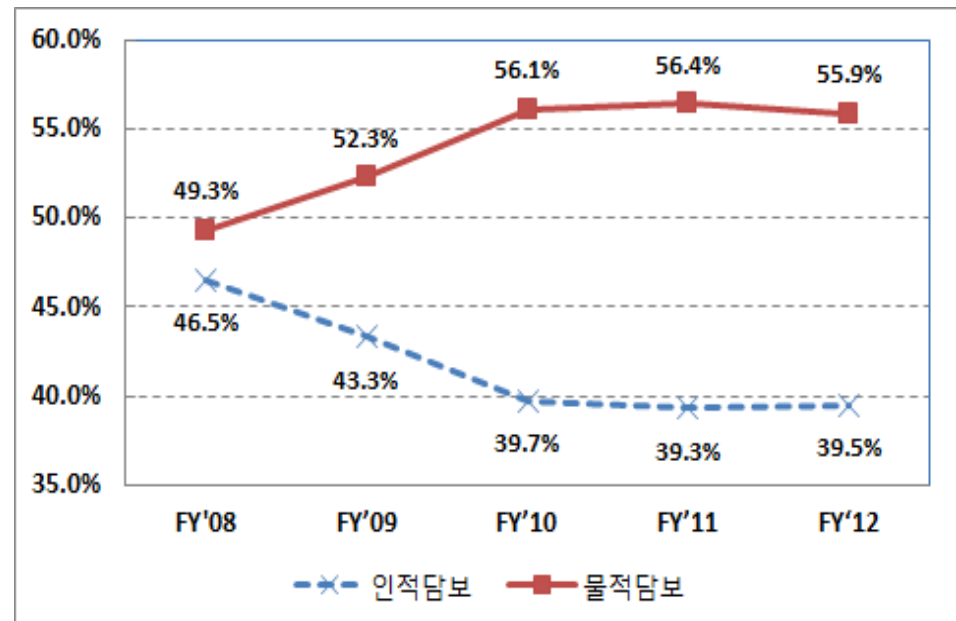
1-2. 자동차보험 지급보험금 지급추이

□ FY2012 사업연도 자동차보험 개황

-수입보험료 : 12조 1,820억원 / 지급보험금 : 9조 1,918억원



<수입보험료 추이>



<지급보험금 추이>

- ➡ 인적담보(자손, 대인)의 수입보험료 및 지급보험금의 점유율은 계속 감소
- ➡ 반면에 물적담보(자차, 대물)의 점유율은 지속적으로 증가하는 추세
- ➡ 자동차보험시장에서 물적담보 보험의 중요성이 부각됨

1-2. 자동차보험 지급보험금 지급추이

□ FY2012 사업연도 자동차보험 수리비 구성 요소별 현황(1/2)

– 수리비 : 물적담보 지급보험금(5조 1,414억원)의 92.3%(4조 7,442억원) 차지

구 분		부품	도장	공임	합계
국 산 차	건수(천건)	3,921	4,066	4,160	4,218
	금액(억원)	16,644	12,663	9,864	39,171
	구성비(%)	42.5	32.3	25.2	100.0
외 산 차	건수(천건)	240	267	287	293
	금액(억원)	4,913	1,952	1,406	8,271
	구성비(%)	59.4	23.6	17.0	100.0
전 체	건수(천건)	4,161	4,333	4,446	4,512
	금액(억원)	21,557	14,615	11,270	47,442
	구성비(%)	45.4	30.8	23.8	100.0

- ➡ 물적담보 보험금의 대부분이 수리비이고, 수리비는 부품비, 도장비, 작업공임으로 구성
- ➡ 구성요소 중 국산차의 부품비 비중은 42.5%이나, 외산차 부품비 비중은 약 60%로 높음
- ➡ 자동차보험에서 물적담보 보험금의 지속적 증가에 따른 수리비와 부품비의 중요성이 높아짐

1-2. 자동차보험 지급보험금 지급추이

□ FY2012 사업연도 자동차보험 수리비 구성 요소별 현황(2/2)

– 수리비 : 물적담보 지급보험금(5조 1,414억원)의 92.3%(4조 7,442억원) 차지

구분		부품		도장		공임		합계	
			점유율		점유율		점유율		점유율
국 산 차	건수(천건)	3,921	94.2	4,066	93.8	4,160	93.6	4,218	93.5
	금액(억원)	16,644	77.2	12,663	86.6	9,864	87.7	39,171	82.6
외 산 차	건수(천건)	240	5.8	267	6.2	287	6.5	293	6.5
	금액(억원)	4,913	22.8	1,952	13.4	1,406	12.5	8,271	17.4
전 체	건수(천건)	4,161	100.0	4,333	100.0	4,446	100.0	4,512	100.0
	금액(억원)	21,557	100.0	14,615	100.0	11,270	100.0	47,442	100.0

- ➡ 외산차 수리비 지급건수 점유율은 6.5%이지만, 수리비 점유율은 17.4%
- ➡ 특히, 부품비 지급건수 점유율은 5.8%인데 반해 전체 부품비의 22.8%를 외산차 부품비가 차지
- ➡ 외산차 부품비에 대한 합리적인 개선방안 필요성 증대

1-3. 국내 보수용 부품시장의 매출현황

□ 2012년 국내 보수용 부품시장의 매출

구 분	매출실적(억원)			합계
	OEM	A/S(보수용)	수출	
2012년	519,732	30,184	199,443	750,359

※ 한국자동차산업협동조합 홈페이지 게시자료

- ➡ 전체 보수용 부품매출의 약 70%(2조1,557억원/3조184억원)를 보험업계에서 부품비로 지급
- ➡ 보수용 부품시장의 경쟁촉진 등 개선을 위해서 보험업계의 주도적 역할이 필요
- ➡ 외산차 부품수요를 국내 부품업계가 담당할 경우 보수용 부품시장의 약 16% 시장
- ➡ OEM 이외의 대체부품 사용통계(자동차보험)도 없을 정도로 대체부품 사용은 거의 없음
- ➡ 자동차보험 수리작업에 OEM부품만 사용하고 있어서 부품시장의 독점형태 유지에 기여

1-4. 자동차보험 대물배상담보 가입금액 추이

□ 사업연도별 대물배상 가입금액 추이

구 분	FY'10		FY'11		FY'12	
	건수(천대)	구성비	건수(천대)	구성비	건수(천대)	구성비
1억원 미만	1,186	9.6%	938	7.3%	755	5.7%
1억원	8,520	68.7%	7,992	62.4%	7,314	55.7%
2억원	2,111	17.0%	3,122	24.4%	4,055	30.9%
3억원	316	2.5%	398	3.1%	531	4.0%
5억 이상	265	2.1%	349	2.7%	479	3.6%
합계	12,398	100.0%	12,799	100.0%	13,134	100.0%

- ➡ 대물배상 담보금액 1억원 이하 비율은 계속 감소, 2억원 이상은 지속적으로 증가 추세
- ➡ 이러한 현상은 외산차 수리비에 기인하며, 모든 국민, 특히 서민들에게 보험료 부담으로 작용
- ➡ 대물배상 가입금액이 적은 보험계약자가 외산차와 사고가 발생할 경우 가족의 생존권을 위협



II. 해외 사례(북미 및 유럽 중심)

2-1. 미국의 부품종류별 사용실적 현황

□ 부품종류별 사용실적

(단위 : %, 부품비용 기준)

구 분	2010 4분기	2011 2분기	2011 4분기	2012 2분기	2012 4분기	2013 2분기
OEM	67.41	69.65	66.47	68.99	66.57	67.86
Aftermarket	13.83	12.35	13.72	12.79	13.83	13.21
Recycled	18.76	18.00	19.81	18.22	19.60	18.93

※미국 Mitchell Industry Trend Report(Q3 2013)

※Recycled에는 Reused부품과 Remanufactured부품을 포함

- ➡ 자동차보험사고로 인한 수리작업에 약 **13.3%**의 대체부품을 사용
- ➡ 또한 약 **18.9%**의 재활용부품을 사용하고 있어 순수한 OEM 신 부품은 약 **67%**에 불과
- ➡ 부품시장의 시장경쟁이 이루어지고 있으며, 소비자의 부품선택권이 확보되어 있음

2-2. 미국 품질인증제도 사례

□ CAPA의 품질인증제도(1/3)

- Certified Automotive Parts Association
- 1987년 설립되어 부품시장의 시장경쟁 유도 견인차 역할
- 완성차 공급부품과 동등한 품질 및 성능을 기준으로 품질인증제도 운영
- 소비자, 정비업자 및 보험사가 실질적인 품질정보에 따른 현명한 선택이 가능
- 불량품질로부터, 독점적 부품가격으로부터 소비자, 정비업자 및 보험사 보호
- OEM부품가격보다 낮은 가격으로 양질의 부품공급 기능
- 운영형태
 - o 법률에 따른 단체가 아니고 순수 민간단체로 운영
 - o 비영리 독립기관으로 운영
 - o 품질시험 및 검사 등은 전문 시험기관에서 담당(Intertek)

2-2. 미국 품질인증제도 사례

□ CAPA의 품질인증제도(2/3)

- 품질인증대상 부품

- 충돌사고 시 손상빈도가 높아 수리비에 영향을 많이 주는 부품
- 승객안전에는 직접적인 영향이 적은 부품 중심

- 외관 금속 부품류(Metal Parts) : 휠다 등

- 플라스틱 부품류(Plastic Parts) : 범퍼커버 등

- 램프류(Automotive Lightings) : 헤드램프 등

- 고무 부품류(Foam Rubber Components) : 몰딩 등

- 범퍼(Bumper Parts) : 앞범퍼



2-2. 미국 품질인증제도 사례

□ CAPA의 품질인증제도(3/3)

- 품질인증 부품 사용실적

o 1993년부터 2012년까지 약 5,090만 개의 인증부품이 사용

- 소비자 불만 접수건수

o 1993년부터 2012년까지 사용부품건수의 0.035%(18,035건)



2-3. 유럽 품질인증제도 사례

□ 영국-독일의 Thatcham-TUV의 품질인증제도

- 영국 자동차기술연구소인 Thatcham과 독일 인증전문기관인 TUV가 공동운영
 - o 품질인증제도 개시 : 2001년
 - o Thatcham : 영국 자동차보험업계에서 공동으로 운영하는 연구소
- 품질인증대상 부품 : 차체 패널류와 플라스틱 부품(외부 장착부품)
 - o 앞, 뒤 범퍼 커버, 범퍼 몰딩, 범퍼 그릴, 라디에터 그릴, 본넷, 앞 패널, 머드가드, 리어 스텝, 스포일러, 프론트 웬다 등
- 10개 부품제조업체에서 공급하는 약 600개 품목에 대한 인증 실시

THATCHAM
THE MOTOR INSURANCE
REPAIR RESEARCH CENTRE

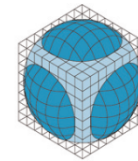


TÜVRheinland®
Precisely Right.

2-3. 유럽 품질인증제도 사례

□ 스페인 Centro Zaragoza의 품질인증제도

- 스페인 자동차기술연구소인 Centro Zaragoza에서 운영
 - o 품질인증제도 개시 : 2001년
 - o Thatcham : 스페인 자동차보험업계에서 공동으로 운영하는 연구소
- 품질인증대상 부품 : 차체 패널류와 플라스틱 부품(외부 장착부품)
 - o Thatcham-TUV의 인증대상 부품과 유사
- 500만개 이상의 품질인증 부품이 사용됨



CENTRO ZARAGOZA
INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN
SOBRE REPARACIÓN DE VEHÍCULOS, S.A.

□ 유럽 인증기관의 인증기준(시험기준 등) 표준화 논의

- 영국, 독일, 스페인 인증기관 등이 인증기준을 표준화하기 위한 협의가 진행 중

□ 대체부품 품질인증을 통한 소비자의 부품선택권 확보와 시장경쟁 구도 조성

- 부품가격 안정화, 품질 및 성능 확보, 부품제조업체 경쟁력 강화 기여 등

2-4. 자동차보험 약관 사례

☐ 미국 Farmers 보험사

Non-OEM parts, which are sometime referred to as after-market parts are those that are manufactured by someone other than the original equipment manufacturer (OEM). At Farmers Union Insurance we specify only CAPA or MQVP certified sheet metal parts on vehicles that are two model years or older.

(Farmers 보험사는 차량연식이 2년 이상인 차량에 대해 CAPA 또는 MQVP 품질인증을 받은 외판 패널 부품을 사용)

☐ 미국 State Farm 보험사



State Farm's Promise to You

State Farm® keeps the promise of "Good Neighbor" service every day as we pay individual claims. Our promise includes a commitment to your satisfaction regarding new non-original equipment manufacturer (non-OEM) and recycled parts used in the repair of your vehicle.

When a damage estimate is prepared, it may include competitively priced, readily available new non-OEM parts, recycled parts, or new parts provided by the manufacturer of your vehicle.

(non-OEM 부품, 재활용부품 등을 사용)

2-4. 자동차보험 약관 사례

□ 캐나다 MPI보험사

Why does Manitoba Public Insurance want to use after-market parts instead of new ones to repair my vehicle?

After-market parts include radiators, hoses, belts, steering parts, brake parts, engine parts; and so on. They also include sheet metal parts, like fenders and doors, for vehicles older than seven model years. Current model year vehicles and vehicles with less than 20,000 km are excluded from after-market parts.

When recycled parts aren't available, we may substitute after-market parts. These are new or rebuilt parts not usually sold by the vehicle manufacturer.

재활용부품을 사용할 수 없는 경우에는 대체부품 (Aftermarket)을 사용할 수 있음

주행거리 20,000km 미만 차량 및 신모델 차량을 제외한 모든 차량에 Aftermarket(Non-OEM) 부품을 사용

□ 영국 Provident 보험사

Settling claims

We will choose whether to repair or replace **your vehicle** or any parts, or to pay **you** a cash amount to settle **your** claim. If **we** choose to repair **your vehicle**, **we** may decide to use suitable parts which are not supplied by the original manufacturer. If a repair improves the condition of **your vehicle**, **we** may ask **you** to pay part of the repair cost.

보험사는 완성차에서 공급되지 않은 적절한 부품을 사용할 수 있음

수리를 통해 자동차의 상태가 개선된 경우에는 수리비 일부를 고객이 지불하도록 요구할 수 있음

2-4. 자동차보험 약관 사례

□ 호주 NRMA 보험사

Parts used when repairing your vehicle

If we agree to repair your vehicle we will repair your vehicle using new parts or quality non-mechanical reusable parts.

Our policy is to use non-mechanical reusable parts or non-genuine parts only when this:

- ▶ is consistent with the age and condition of the vehicle
- ▶ does not affect the safety or the structural integrity of the vehicle
- ▶ complies with the vehicle manufacturer's specifications and applicable Australian Design Rules
- ▶ does not adversely affect the post-repair appearance of the vehicle
- ▶ does not void or affect the warranty provided by the vehicle manufacturer.

Generally, we do not authorise the use of reusable parts for the repair of any motor vehicle that is less than three years old.

다음의 조건을 만족할 경우에 보험사는 대체부품 또는 우수한 품질의 중고부품(메카니즘 부품 제외)을 사용

- 연식 및 차량상태가 적합
- 차량의 구조적 적합성과 안전성에 영향이 없을 것
- 완성차의 스펙준수와 호주 설계특허법률에 적법
- 수리 후 차량의 외관을 해치지 않을 것
- 완성차의 품질보증조건에 부정적인 영향이 없을 것
- 차량연식이 3년 미만인 경우에는 사용하지 않음

2-5. 법률(Law, Regulation) 사례

□ 미국 뉴욕주 Dept. of Financial Service Regulation 사례

- 미국 뉴욕주 보험업법(Insurance Regulation 64) Section 216.7에서 Non-OEM 부품사용에 대한 근거와 품질인증 부품 사용 의무화

- Section 216.7

- (5) If the insurer's repair estimate is based upon the use of any non-OEM crash part.
- (v) the insurer shall specify only certified crash parts, in regard to any part that has been duly certified by a qualified certifying entity acceptable to the superintendent.

(보험사가 Non-OEM부품을 사용할 경우, 보험감독관이 인정하는 인증기관의 인증부품이 있는 경우 인증부품을 사용)

2-5. 법률(Law, Regulation) 사례

□ 미국 뉴욕주 Dept. of Financial Service Regulation 사례

- Dept. of Financial Service 지침에서 감독관이 인정하는 품질인증기관으로 CAPA를 지정하여 CAPA인증부품 사용근거 마련

- A. Qualified Certifying Entity.

Under the Regulation, insurers selecting to specify non-OEM parts must specify only parts that are independently certified by an entity acceptable to the Department--if and whenever non-OEM parts become duly certified[11 NYCRR 216.7(b)(5)(v)]. The insurance Department has determined, pursuant to the criteria set forth in the Regulation, that the Certified Automotive Parts Association(CAPA) is qualified and acceptable for the purpose of certifying non-OEM parts.

(보험업법(NYCRR 216.7(b)(5)(v)에 따라 Non-OEM부품에 대한 품질인증기관으로 CAPA 지정)

2-5. 법률(Law, Regulation) 사례

□ 미국 State 별 대체부품 사용관련 법률 현황

구 분	대상 주	비 고
대체부품 사용사실 명기 및 고객 통보 의무 (견적서)	38개 주(일리노이즈 등)	10포인트 이상 글씨체 사용
소유자 사전동의 필요	13개 주(오하이오 등)	아칸사스 : 보증기간내 차량 대상 인디애나 : 차령 5년 이내 차량 대상 뉴욕 : 3개 제조업체 부품 이상 사용 시 오레곤 : 품질인증부품이 아닌 경우 로드아일랜드 : 차령 30개월 미만 차량 대상 순수한 사전동의 : 8개주
대체부품 사용 금지	1개 주(미네소타)	원드쉴드 제외
관련 법률 없음	10개 주(켄터키 등)	

※ IIS(Insurance Information Institute) 게시자료

2-5. 법률(Law, Regulation) 사례

□ 미국의 Magnuson -Moss Warranty Act 사례

- 자동차제작사는 Non-OEM부품을 사용하였다는 이유로 보증기간 내에 있는 자동차의 보증조건을 변경할 수 없도록 규정

- 보증조건을 변경하기 위해서는 사용된 Non-OEM부품이 직접적인 문제의 원인이었음을 입증할 책임을 자동차제작사에게 부여
- 이에 따라 단지 Non-OEM부품을 사용하였다는 이유로 자동차의 보증수리 등에서 차별 받지 않을 권리를 소비자에게 부여

Will using 'aftermarket' or recycled parts void my warranty? (미국 Federal Trade Commission 게시자료)

No. An 'aftermarket' part is a part made by a company other than the vehicle manufacturer or the original equipment manufacturer. A 'recycled' part is a part that was made for and installed in a new vehicle by the manufacturer or the original equipment manufacturer, and later removed from the vehicle and made available for resale or reuse. Simply using an aftermarket or recycled part does not void your warranty. [The Magnuson-Moss Warranty Act makes it illegal for companies to void your warranty or deny coverage under the warranty simply because you used an aftermarket or recycled part.](#) Still, if it turns out that the aftermarket or recycled part was itself defective or wasn't installed correctly, and it causes damage to another part that is covered under the warranty, the manufacturer or dealer has the right to deny coverage for that part and charge you for any repairs. The FTC says the manufacturer or dealer must show that the aftermarket or recycled part caused the need for repairs before denying warranty coverage.

2-5. 법률(Law, Regulation) 사례

□ 유럽 BER(Block Exemption Regulation) 사례

– EU는 ‘자동차 독점판매 유통구조 자유화를 위한 규정’으로 Car BER을 운영

– 자동차제작사의 자동차 및 부품의 생산·유통과 A/S에 대해 자유롭고 공정한 경쟁을 제한하는 일체의 수직적 계약을 금지함으로써 소비자의 권익을 보호하기 위한 법규 (2010년 개정을 통해 2023년 5월 31일까지 적용)

– OEM 부품에 대한 정의를 자동차제작사가 승인한 유통채널에서 공급하는 부품뿐만 아니라, 자동차제작사의 제조방법(Specification)을 준수하여 생산된 부품으로 확장(2010년 6월 1일 추가)
☞ 독립 부품업체가 공급한 부품도 제조방법만 준수하면 OEM부품으로 유통가능

● 2010/C 138/05 – EU Commission Notice – Supplementary Guideline

– Alternatives for parts bearing the trademark of the motor vehicle manufacturer (OEM parts) include original parts manufactured and distributed by original equipment suppliers (OES parts), while other parts matching the quality of the original components are supplied by "matching quality" parts manufacturers.

III. 부품비용 합리화를 위한 제언

3-1. 부품시장의 시장경쟁체제 구축 유도 필요

□ OEM 부품과 대체부품의 시장경쟁체제를 위한 인프라 구축

- 대체부품시장 활성화는 전 세계적인 글로벌 이슈로 우리나라만 예외일수 없음
- 소위 '순정품', '비순정품'이라는 이분법적 틀에서 벗어나 품질확보 여부가 중요
- 부품시장에 대한 모든 관점을 소비자 친화적인 정책과 법률 마련 개념으로 접근



민, 관, 정치권 공동으로 대체부품시장 활성화 인프라 구축 필요

- 양질의 부품공급과 수요 및 소비측면에서 모두에게 혜택이 돌아가는 정책필요
- 부품공급업체의 시장경쟁력 강화로 부품산업발전에 기여할 수 있는 정책 필요

3-2. 민간 품질인증제도 도입 및 운영방안

□ 대체부품에 대한 민간 품질인증제도 도입 필요

- 사용자, 정비업자, 공급업자 등 관련자에 대한 최소한의 신뢰구축 제도
- 소비자의 안전권과 재산권 보호를 위한 최선의 제도

□ 민간 품질인증제도의 바람직한 운영방향

- 수리비 합리화를 위한 제도로써 법률에 최소한의 인증제도 운영근거는 두되, 실질적으로 민간차원의 시장친화적인 운영이 되어야 함
- 승객안전 등 정부규제가 필요한 사항은 자관법의 부품자기인증 등에서 규제가능



국내 환경에 적합한 품질인증제도 모델 개발 필요

- 사용자 중심의 품질인증제도 개발(공급자 중심의 모델은 실패가능성 높음)
- 북미, 유럽의 모든 인증제도는 보수용 부품의 최대 사용자인 보험업계가 중심역할을 함

3-3. 대체부품 수요창출 인프라 구축

☐ 보험수리작업에 대체부품 사용이 가능하도록 제도 정비 필요

- 보수용 부품의 대부분(전체 매출의 약 70%)을 소비하는 보험수리작업에 사용이 되도록 관련 제도의 정비필요
- 부품공급자와 수요자 간에 서로 책임공방을 할 경우 대체부품 사용활성화 역행
- 수요창출 제도와 부품공급 제도가 상호 병행하여 추진되어야 가능

☐ 보험업계와 정비업계의 네트워크 구성 및 활용 필요

- 자동차 수리작업의 주체인 정비공장과 보험업계가 네트워크 구성
- 소비자에 대한 신뢰 제공과 품질보증에 대한 연대 책임 필요
- 대체부품 사용에 따른 혜택 공유방안 마련 필요

3-4. 소비자 보호 인프라 마련

☐ 소비자 보호제도 마련

- 대체부품 사용에 따른 소비자 피해가 없어야 됨
- 부품공급측면에서 품질확보를 위한 품질인증제도와 소비자 피해에 대한 공급자 및 사용자의 책임제도가 병행되어야 함
- 보험수리작업에 사용하는 경우, 대체부품 사용에 대한 보험사의 권한은 확대하
되, 소비자 피해에 대한 책임은 엄격하게 할 필요가 있음

☐ 소비자 홍보강화를 통한 공감대 형성

- 대체부품 사용제도는 모든 자동차 운행자에 영향을 미치는 사항으로 대국민 홍
보가 중요
- 대체부품에 대한 소비자의 불신 및 부정적 시각에 대한 개선노력 필요
- 자동차보험료 합리화와 자동차부품산업 발전 측면에서 홍보를 통한 국민적 공
감대 형성 필요

경청해주셔서 감사합니다



자동차 수리비 절감을 위한 대체부품 사용방안

강병도 실장 (교통안전공단 자동차안전연구원)

□ 국산차 등록 현황

자동차는 단순한 운송수단을 떠나 이제 우리생활에서 빼놓을 수 없는 필수품이 된지 오래다. 이런 면에서 자동차는 생산, 판매, 유통 및 이용 등에 걸쳐 여러 산업과 연관성이 크고, 노동 및 기술 집약적 산업으로서 국민 경제에 미치는 영향이 크다.

우리나라의 자동차 등록대수는 2008년 약1,679만대에서 매년 약50~60만 대씩 증가하여 2013년 3월말 현재 약 1,900만대로 이중 국산차는 1,823만대(95.9%), 수입차는 78만대(4.1%)이다. 현재 까지 국산차 대비 수입차의 점유율은 적다고 볼 수 있으나 그 증가율은 매우 특징적이다. 즉 최근 5년간 국산차와 수입차의 증가를 살펴보면 국산차는 매년평균 2.3%씩 증가한 반면 수입차는 매년평균 21%씩 급격히 증가하고 있다. 1)

□ 수리비 증가

이에 따라 수입차에 대한 수리비도 급등하고 있다. 이로 인해 국내 상위 5개 손해보험회사들이 수입차의 사고 수리비로 지급한 보험금이 2011년 5,224억원에서 2012년 6,541억원으로 25% 늘었다. 그러나 같은 기간 국산차에 지급된 보험금은 2조8,978억원에서 2조9,623억원으로 1.9%밖에 늘지 않았다.

수입차 수리비가 비싼 이유는 수입차 부품값이 국산차의 평균 5.4배에 달하기 때문이다. 수입차 부품은 해외에서 들여오므로 관세가 붙고 물류비용이 더 들기도 하지만 수입차 본사가 부품 공급을 독점해 국내 수입차 업자들에게 본사가 정한 비싼 부품 가격을 그대로 따르도록 하

1) www.moilt.go.kr (2013년4월11일 보도자료)

기 때문에 턱없이 비싼 것이다. 2)

이와 같이 수입차에 대한 과도한 수리비는 수입차 소유자 뿐만아니라 일반 자동차 운전자들에게도 자동차보험료 인상의 주요원인이 되므로 결국 국민들 대다수가 피해를 입게 되어 심각한 사회 문제가 될 수 있다.

□ 대체부품 지정

이에 대한 대안으로 고가의 특정 브랜드 부착 상품이 아니더라도 성능과 품질이 동일 또는 유사한 대체부품을 사용하면 수리 부품비를 절감할 수 있어 과도한 수리비 지출을 예방할 수 있다. 이러한 대체부품의 문제는 안전이 보증되어야 한다는 것이다. 이를 위해 미국에서는 대체부품 품질인증기관인 CAPA(Certified Automotive Parts Association)를 1987년 민간기관으로 설립하여 충돌수리 부품에 대하여 품질인증을 시행하고 있다. 주로 인증되는 대체부품은 아래 그림1과 같이 펜더, 후드, 범퍼커버, 전방범퍼, 임팩트-바 와 같이 충돌사고 시 교체용 수리·손상 부품중심으로 안전에 직접적 영향이 적은 부품으로 주로 자동차외장(exterior)부품이다.



<그림 1 미국 CAPA 인증부품 예>

우리나라는 안전운행에 직접적인 영향을 주는 주요부품은 일종의 강제 인증으로서 법으로 부품제작사가 자기인증을 하고 문제 발생 시 리콜

2) 조선일보 사설 (2013년8월20일)

을 하는 제도를 운영하고 있다. 현재 자기인증대상 부품은 좌석안전띠, 전조등, 브레이크 호스, 후부안전판, 후부반사기 등 5품목이나 향후 브레이크라이닝, 휠, 타이어, 창유리, 후부반사장치(3항목), 연결장치, 후사경, 경음기, 안전삼각대, 저속차량용 후부표시판, 도난방지장치, 어린이보호장구, 이륜차 헬멧, 소음기, 촉매장치, 에어백, 등화장치(안개등 등 11항목) 등 34개 품목으로 확대될 예정이다. 3)

따라서 우리나라도 수리비 절감을 위하여 미국과 같이 안전에 직접적 영향이 적은 부품을 대체부품으로 선정하여 사전 품질자율인증제 도입을 검토할 필요가 있다.

□ 대체부품 고려사항

우리나라에서 대체부품을 활성화하기 위하여 반드시 검토하여야 할 것은 산업재산권이다. 산업재산권에는 특허권(20년), 실용신안권(10년), 의장권(15년), 상표권(10년)등이 있다. 특히 유의해야 하는 것은 의장권(디자인권)이다. 주로 대체부품은 소위 말하는 순정부품과 디자인이 거의 같기 때문이다. 즉 디자인이 다르면 부품을 교체할 수 없기 때문에 대부분 같게 제작된다.

이에 대한 대안은 대체부품인증시 사전기술검토를 통하여 이를 산업재산권을 보호해 줄 수 있다. 즉 의장권은 매우 권리범위가 좁기 때문에 약간만 디자인이 다르다면 피할 수 있다. 예를 들어 정면이나 측면 모양은 같지만 뒷면 모양만 달라도 별도의 디자인이기 때문이다.

또 하나 검토해야 할 사항은 한·중 FTA에 따른 협상 불균형으로 인한 국내 부품산업의 피해이다. 중국에 있는 유수의 글로벌 업체들이 중국에서 만든 자동차를 한국으로 들여와 판매할 가능성이 높다. 폭스바겐,

3) 자동차관리법 시행령 제8조의2

아우디, BMW, 도요타 등 한국에서 인기 높은 수입차들이 우리나라에 대거 투입되면 부품산업 또한 타격이 심할 것으로 예측되기 때문이다. 즉, 중국의 값싼 대체부품이 수입되면 우리나라의 중소 부품업체들이 어려워질 수 있다.

□ 결론

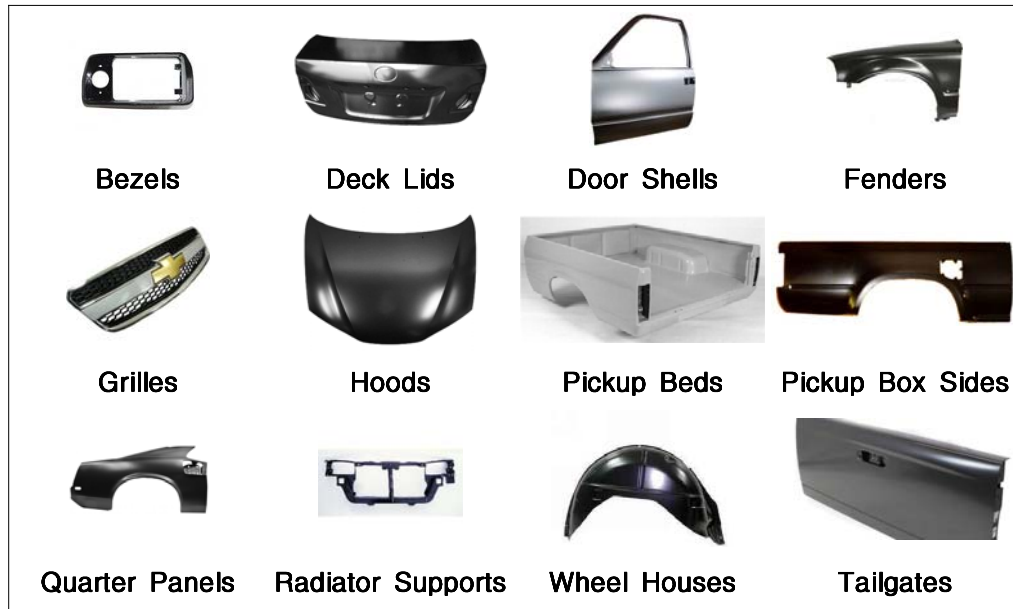
우리나라에서 고급차 및 수입차의 수리비와 보험료를 절감 하기위하여 미국과 같이 안전에 직접적 영향이 적은 부품으로 한정하여 대체부품 사전 품질인증제를 도입할 필요가 있다.

예를 들어 자기인증대상 품목에서 제외된 각종 오일류, 필터류를 포함한 범퍼, 후드 등 사고 시 주로 많이 수리하는 부품을 사전품질인증 함이 바람직하다고 사료된다. 이때 인증기관은 한·중 FTA 로 인한 값싼 Copy 부품이 국내에서 유통되지 못하도록 반드시 국내 중소기업에 산업재산권에 대한 교육과 기술지도로 이를 극복하도록 노력하여야한다. 이를 통해 국내 중소 부품업체의 시장경쟁력을 강화토록 함이 바람직하다고 사료된다.

참고

우리나라의 대체부품인증(안)

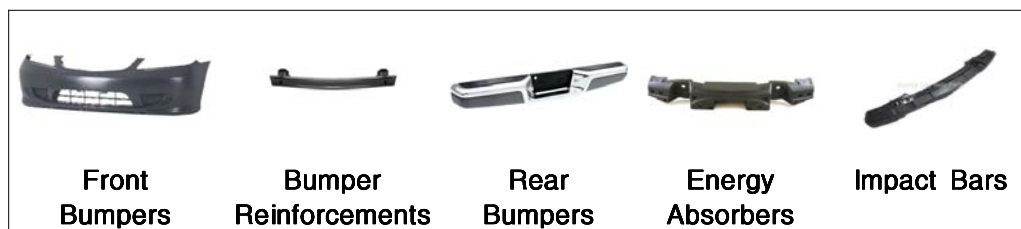
○ 펜더, 후드



○ 범퍼커버



○ 범퍼, 임팩트-바



(토론자 자료)

수리비 개선을 통한 자동차보험료 합리화 방안

2013년 9월 3일

김 필 수

대림대학교 자동차학과 교수
한국자동차문화포럼연합 대표
에코드라이브운동본부 대표
전기차리더스포럼 공동 의장

목 차

1. 국내 완성차 및 부품 산업 현황
2. 향후 실질적인 개선방안 및 기대효과

1. 국내 완성차 및 부품산업 현황

- 수입차 시장 점유율 확대에 따른 국산차와의 본격 전쟁 시작
- 올해 수입차 판매 15만대 이상, 점유율 11~12% 달성 가능
- FTA 효과에 따른 완성차와 부품의 수출입 활성화 국면
- 완성차에 대한 소비자 서비스 수준에 대한 요구사항 증대
- 수입차의 고가 부품비 및 공임에 대한 소비자 불만 증가 및 공정 위 등 정부기관의 불공정 거래 조사 가세
- 자동차 보험정비요금에 대한 보험업계와 정비업계의 지속적인 문제 노출 및 해결 방안에 대한 고민 가속화
- 수직적, 하청적인 자동차 부품업계의 수익율 증대 등 실질적인 가시적 결과의 필요성 증대
- 유명무실한 자동차 리사이클링 산업의 활성화 필요성 증대
- 재제조용품 및 재활용품에 대한 인식 개선과 활용에 대한 제도적 움직임과 필요성 증대
- 순정품과 비순정품에 대한 소비자의 이분법적 판단과 부정적 시각에 대한 문제점 개선 필요
- 자동차 부품과 대체 부품 등 모든 부품에 대한 국내 인증제도 전무의 한계 및 개선 방향 필요성 증대

2. 향후 실질적인 개선방안 및 기대 효과(1)

- 순정품, 비순정품의 이분법적 해석의 문제점 제기 및 수정 필요
 - > 비순정품은 품질 등 문제가 있다는 소비자 인식 팽배
 - > 명칭에 대한 수정 및 체제 개선 필요
 - > 비순정품의 소비자 인식 개선이 절대적으로 필요
 - > 비순정품의 인증 등 실질적인 제도 마련을 통한 소비자 인식 제고 필요
 - > 순정품의 명칭은 OEM부품, 정품, 규격품 등 다양한 명칭을 사용할 수 있음
- 국가 또는 산하기관(필요하면 민간기관)의 인증제도 본격 도입 (범퍼 등 플라스틱류와 차체 패널류 위주로 우선 시작)
 - > 소비자의 보험 수리용 부품 선택폭 확대 및 인하 효과 유도
 - > 제작사 OEM부품 등 인하효과 유도 (경쟁체제 도입)
 - > 메이커별 2~3차 협력사의 고유브랜드를 인증하여 비순정품의 실질적인 공급과 사용을 유도
 - > 산업통상자원부 등의 자동차 대체품 인증제 구축을 통하여 제대로 된 시스템 마련이 중요함

2. 향후 실질적인 개선방안 및 기대 효과(2)

- 의장 등록 등의 지적소유권 주체인 제작사와 독립된 법적 근거 마련
 - > 협력업체 단계의 부분적 독립권 인정 및 부품 출시 활성화 유도
 - > 협력업체의 수익률 확대 기여 및 연구개발 기능 복원 활성화
 - > 경쟁력 있는 중소 중견 전문기업 양성(최근 부각되는 갑을 관계의 상생적 구조 구축)
 - > 선진국과 같이 의장 등록에 대한 일반 활용에 대한 법적 제도적 기반 마련이 우선 필요할 것임
 - > 일반 패널류, 램프, 유리류 등이 해당될 것임
- 비OEM부품, 재제조용품, 중고품 등 실질적인 자원 재활용 분야 선진화 기대
 - > 현재는 불가능한 구조이며, 법적 근거, 시장 구조, 소비자의 인식 등 모든 분야에 부정적인 시각 팽배
 - > 일명 순정품에 대한 인식을 제외하고 모든 대체부품에 대한 인식이 극히 부정적임
 - > 지속적인 정부의 노력과 캠페인 등이 중요하고 각 부품별 인증제 마련 등 하나하나 해결하는 자세가 중요할 것임

2. 향후 실질적인 개선방안 및 기대 효과(3)

- 현재 유명무실한 자원 재활용제도의 선진화 유도 기여
 - > 현재 재활용률 유명무실
 - > 시장에 대한 소비자의 부정적 인식 팽배
 - > 선진 사례를 통한 한국형 모델 정립과 체계적인 정리가 필요함
- 수입차 부품의 경우 국산차 대비 수배 이상 매우 높으므로 상기한 방법을 고려하여 인하 유도
 - > 국내 비OEM부품 생산, 병행 수입을 통한 가격 인하 효과 및 경쟁 유도
 - > 재활용 활성화 방법 등 다양한 상생 구조 마련
- 자동차 보험수리비의 실질적인 저감 효과
 - > 소비자의 부담 및 실질적인 감소 효과 기대
- 소비자의 비OEM부품, 재제조용품, 중고부품 등 리사이클링 부품 등에 대한 긍정적 인식 제고를 위한 홍보 및 캠페인 활동 확산 필요
 - > 실질적인 인센티브 제도 구축 필요 (보험료 인하, 제작사에 의한 피해 없도록 법적 제도적 시스템 구축 필요)
 - > 선진형 자동차 유통구조 정착 및 자동차 문화 선진화 유도 기여

수입자동차 보험 수리비 정상화 방안

성수현 / 서울YMCA 시민중계실, 자동차안전센터

1. 수입차 보험 수리비 문제 인식

- 고가 수입차 등록대수가 증가함에 따라 자동차 보험 가입자의 부담이 커지고 있음.
- 일반 운전자의 입장에서 운행 중 수입차와 가벼운 충돌이라도 할까봐 불안하고, 사고 발생시 수입차 수리비가 국산 중고차 가격보다 더 나오는 경우가 있을 정도임.
- 실제로 외제차 증가로 인해 이러한 사고가 많아지면서 국산차 운전자들에게 보험료 부담이 전가되고 있음.
- 다시 말해 수입차는 사고가 났을 때 받는 보험 혜택보다 저렴한 보험료를 내고 그 부담을 국산차 소유 보험 가입자들이 부담하고 있다는 이야기임.
- 이런 문제점을 해결하기 위해서는 수입차의 보험료를 비싼 수리비에 걸맞게 현실화 하고, 과도한 수입차 수리비를 낮추어야 함.
- 과도한 자동차보험수리비는 비단 외제차만의 문제는 아님. 국산차의 경우에도 수리 부품 공급시 벌어지는 자동차제조업체의 시장통제행위, 소비자의 정보부족 등이 과도한 수리비의 요인이 될 수 있음.

2. 수입차 수리비 산정 기준 필요

- 근본적으로 수입차 수리비 산정에 명확한 기준이 없는 것이 문제임.

- 수입차 사고 시 경미한 차량 손상에도 부품 자체를 교체하는 관행이 있고, 이런 관행이 수리비를 극단적으로 부풀리고 있음.
- 국산차의 경우 직영센터 대신 가까운 협력정비소 등에서 상대적으로 저렴하게 수리할 수 있지만, 수입차 회사들은 수리시 직영 서비스센터 이용을 반강제하고 있고, 본사서비스 정책 등을 핑계로 수익성을 높이기 위해 이러한 정책을 고수하는 것으로 보임. 이러한 부분에서는 불공정행위 의혹이 있어 조사가 필요함.
- 무조건적인 부품교체를 막기 위한 대책이 필요함. 간단한 수리로 원상회복이 가능한 경우에는 그렇게 할 수 있어야 함.
- 부수적으로 경미하게 손상 되어 교체된 기존 부품에 대한 정보가 사고 당사자에게 전혀 전달되지 않음. 정비 과정에서 보험사가 보험가입자에게 정비견적을 제대로 제공하지 않는 사례까지 YMCA 자동차안전센터에 접수 된 바 있음.
- 이러한 불투명성이 보상 책임을 지는 가해자 입장에서는 값비싼 새부품을 교환하는 비용을 부담했음에도 불구하고 기존 부품의 현존가치에 대해 전혀 돌려받지 못하는 경우가 발생하도록 만듦.
- 폐기사업자가 사고부품을 재활용하여 부당이득을 취하고 사고부품이 새부품으로 둔갑하여 불법적으로 유통되는 가능성도 배제할 수 없음
- 정비시 사고차량 부품 폐기에 대한 정보 제공 필요함. 이는 소비자 안전과도 직결 된 문제임.

3. 대체부품 활성화

- 국산 수입차를 막론하고 OEM부품은 "순정부품"으로 그 외의 부품을 "비순정부품"으로 부르고 있는데, 이러한 용어의 선택이 소비자들에게 "순정부품" 이외에는 마치 품질이 떨어지는 해적판 부품 같은 이미지를 줌. 이에 대해서 용어의 개선이 필요함.
- 품질상 OEM부품에 비해 성능이 떨어지지 않는 대체부품 사용이 활성화 되고 이에 대하여 소비자가 쉽게 접근 가능한 정보, 품질보증 등 안전장치가 뒷받침 되어야 함.

- 자동차관리법상 자동차제조업자의 점검·정비 비용 산정을 위한 부품가격 자료 제공의무(제32조의2), 자동차정비업자의 점검·정비명세 발급과 사후관리 내용 고지 의무(제58조4항)를 규정하고 있지만, 전자의 경우 의무이행을 하지 않을 경우 국토교통부장관이 의무이행을 명령할 수 있고, 이를 위반할 시 1년 이하의 징역 또는 300만원 이하의 벌금에 처할 수 있으며, 후자도 등록취소 또는 6개월 이내의 사업정지명령, 과태료 100만원 부과 등 처벌 규정이 있지만 실질적으로는 규제의 실효성이 없음. 수리비 내역과 사용 부품에 대한 정보가 부족하므로 대체부품에 대하여 소비자가 불신하는 현상이 발생함.
- OEM부품과 대체부품의 성능·품질에 대한 시험검사 정보 등 소비자가 가격이나 품질을 비교하고 이 같은 요소들을 고려해 자유롭게 선택할 수 있는 여건이 되어야 함. 소비자 선택권을 제한해서는 안 될 것임.

4. 수입차 보험료 현실화

- 2011년 기준 자차·대물 기준 건당 수리비의 비율이 수입차가 국산차의 3.1배가 되는 반면 보험료는 수입차가 국산차의 대략 1.5배에서 최대 1.7배 정도임(2013년 7월 같은 배기량일 경우 국산차 수입차간 국내 손보사 보험료 차이 기준). 단순 수치상으로는 수입차 보험료 100% 인상도 무리가 없는 상황임.
- 문제는 상기한 대책들에도 불구하고 과도하게 책정된 수리비나 공임비 부품비 등을 인위적으로 낮추기 어렵다는 것임.
- 그렇다면 선결과제로 수입차 보험료를 수리비에 걸맞게 현실화해야 함. 수입차 보험가입자의 보험료 지출이 늘어나면 소비자들의 수입차에 대한 선택이 줄어들 것이고, 수입차제조사 등은 시장경쟁력을 확보하기 위해 높은 보험료를 낮추려고 노력할 수 밖에 없음. 그 과정에서 부품가격 인하, 대체부품활용 등이 이루어지고 보험료 또한 자연스럽게 정상화 될 수 있을 것으로 기대함.

수입자동차 수리비 적정화 및 품질인증을 통한 국산화 추진방안

2013. 09. 02

KAPA
(사)한국수입자동차부품협회

목 차

I. 사업개요

1. 사업목적
2. 사업내용 및 방법

II. 해외 주요국 부품인증제도

1. 국가 공인인증제도
2. 민간 인증제도

III. 사업시행 및 기대효과

1. 국가 공인인증제도의 의한 사업화
2. 본회 인증제도를 통한 사업화
3. 미국 부품가격 비교
4. 기대효과

IV. 부품 품질인증 사업

1. 자동차부품에 대한 민간 품질인증제도 도입필요
2. 부품시장 다변화 및 경쟁 조성을 위한 보험제도 개선

I. 사업개요

1. 사업목적

2. 사업내용 및 방법

1. 사업목적

- 최근 수입완성차 시장의 급성장으로 수입차 부품수요가 급증하고 있으나, 수입완성차 딜러 중심의 독점적 유통구조, OEM, AFTER 자동차부품 시장의 침체 등으로 우수한 기술력과 공급능력을 갖춘 부품업체가 많이 있음에도 수입자동차 부품은 전량 수입에 의존하고 있으며, 본 협회는 수입대체가 가능한 부품 개발을 추진하고 있으며, 이를 통해 향후로도 지속적으로 증가할 수입자동차 소비자들의 불편을 해결하는 한편, 국민의 권익을 보호하고 국내 수입자동차 부품 시장의 건전한 발전에 기여 하고자 함임.

2. 사업내용 및 방법

- 우선대체 부품 분류 ... 필수 소모품군-브레이크류: 패드, 디스크 등.
 - 필터류: 에어, 오일, 항균필터 등.
 - 서스펜션류: 컨트롤암, 부싱 등.
 - 벨트류: V, 타임, 에어컨 등.
 - 엔진쿨링류: 서머스탯, 워터펌프, 라디에이터 등.
 - 엔진전기류: 발전기, 스타터, 점화코일, 점화플러그 등.
- ... 외장 부품군- 전·후 범퍼, 전·후 웬더, 몰딩류 등.
- 우선대체 부품 분류를 통한 부품 제조업체 선정 및 국산화
 - 국산화에 가장 걸림돌이 되는 것은 시장성으로서 시장성 확보를 위해 본회에서는 공동 구매를 통한 구매대행과 본회의 협력관계인 한국자동차전문정비연합회(18,000여 3급 정비업체 회원)를 통한 시장성을 보장한다.
 - 본회의 회원사를 우선하여 선정하여, 국산화
 - 기존 수입자동차 부품 제조하여 수출하는 업체의 내수 화

(홍성, 상신 브레이크 / 말레동현필터시스템, 펜티우스필터 / 한국보쉬 등)

II 해외 주요국 부품인증제도

1. 국가 공인인증제도

2. 민간 인증제도

1. 국가 공인인증제도

가. 미국

□ 1966년 자동차 및 부품에 대하여 자동차제작회사 및 부품업체가 스스로 정부에서 규정한 안전기준에 부합되었음을 스스로 인증하는 자기인증제도가 시행됨.

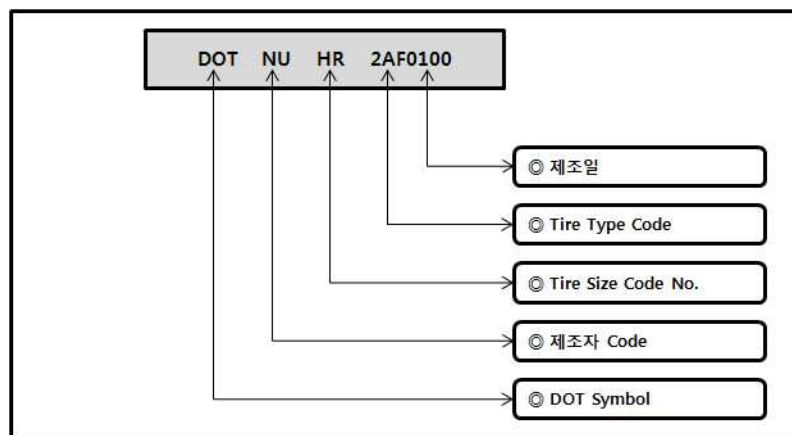
○ 관련기관 : DOT(미국교통부), NHTSA(미국도로교통안전국)

○ 인증대상품목 : 타이어, 브레이크 호스 등 16개 품목

○ 관련법규 : - TITLE 49 U.S.C. Chapter 301 Motor Vehicle Safety
- TITLE 49 CFR Parts 500~594, FMVSS

□ 인증에 대한 정부의 사전승인을 받지 않으며 다만 제작자임을 증명하는 서류를 NHTSA에 제출하고 제품에 인증마크(DOT)를 표시함.

<그림1> 미국의 자기인증마크



□ 사실과 다른 허위인증 및 기준에 맞지 않는 자동차와 부품을 제작, 판매(수입)한 사실이 발견되었을 경우 거액의 징벌적 벌금을 부과.

○ 관련법규: 49CFR Part 5786-Civil penalties for violations of specified provisions of Title 49 of the United States Code

나. 유럽

□ 자동차와 관련한 EU 단일시장구축을 위해 완성차 형식승인 및 부품형식승인과 관련한 e-Mark(1957년) 및 E-Mark(1958년) 제도 도입.

○ 관련기관 : EU회원국 정부(교통부)

○ 인증대상품목 : 경적, 미러 및 램프류 등 22개 품목

○ 관련법규

- e-Mark(EC Directives) : 자동차 형식승인과 관련된 회원국의 지침. 자동차의 시장유통전에 반드시 EU회원국중 어느 한 곳에서 승인을 받아야 하는 강제적인 검사제도

- E-Mark(ECE Regulations) : UN-ECE 규격인증으로서 e-Mark와 거의 유사하며 유럽내에서 동시 통용됨.

□ 완성차의 형식승인이 이루어지면 완성차에 포함된 부품의 별도인증은 필요 없음. 다만 완성차에 포함되지 않는 인증대상 부품은 개별인증을 받아야함.

○ 완성차형식승인(Whole Vehicle Type Approval) : 유럽연합회원국간의 개별 형식승인을 대체하는 차량형식 승인제도. 해당 법규에 따라 실험을 실시하고 인증서를 발행하며 이 인증서는 전 EU회원국에서 인정됨.

○ 부품형식승인(Component Type Approval) : WVT를 구성하는 선행 절차로써 차량에 장착되는 부품에 대한 인증제도.

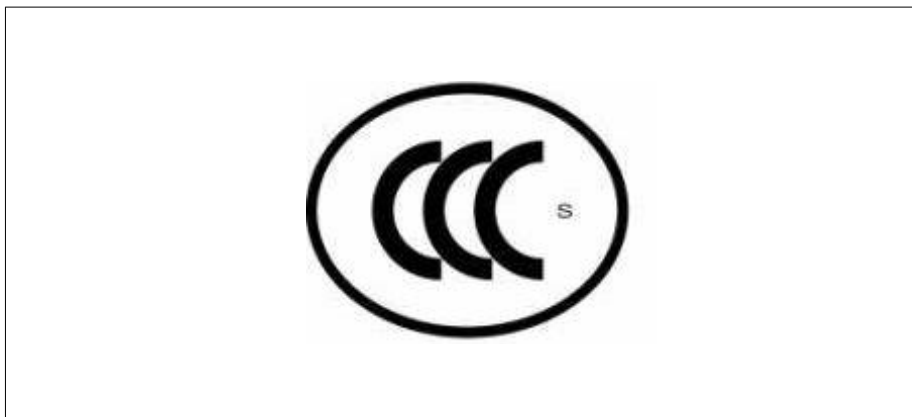
<그림2> 유럽의 형식승인마크

e-Mark	E-Mark
	

다. 중국

- WTO가입 이후인 2005년 5월 자국민의 안전확보 및 품질향상을 목적으로 자동차 및 부품의 형식승인제도인 CCC(중국강제인증제도) 도입.
 - 관련기관
 - AQSIQ(국가품질감독검험검역총국)
 - CNCA(국가인증인가감독관리위원회)
 - 인증대상품목 : 브레이크 호스 및 램프류 등 21개 품목
 - 관련법규: 중화인민공화국 제품품질법, 중화인민공화국 표준화법, 중화인민공화국 인증인가조례, 강제성 제품인증관리규정
- 국내, 수입, 수출품에 대해 각각 적용되었던 인증제도를 통합한 제도로써 수입품은 수입 전, 국내품은 공장 출하 전에 사전인증을 받고 인증마크를 제품에 표기해야함.
- 자동차의 경우 대부분 유럽과 동일한 UN-ECE 규격인 E-Mark를 준용하고 있으며 일부는 미국의 FMVSS기준을 적용함.

<그림3> 중국의 형식승인마크



라. 일본

- 1998년부터 자동차 부품과 관련한 정부의 형식승인제를 도입하여 시행.
 - 관련기관 : 국토교통성
 - 인증대상품목 : 타이어등 35개 품목
- 일본은 자동차부품과 관련하여 유럽과 동일한 UN-ECE 규격인 E-Mark 기준을 준용하고 있으며 동 규격을 충족하면 자국내의 유통을 인정함.

<표2> 주요국의 자동차부품 공인인증제도

구분	미국	유럽	중국	일본
인증대상	타이어등 16개	램프류 등22개	램프류 등 21개	타이어 등 35개
인증방법	자기인증	형식승인	형식승인	형식승인
인증절차	제작자 등록 자기인증표시	사전승인	사전승인	사전승인
인증절차	DOT 마크	®/® 마크	CCC 마크	自 또는 ®
사후관리	기준적합조사	COP	COP	COP
인증(관리) 기관	교통부(DOT) 및 NHTSA	EU회원국 (교통부)	AQSIQ CNCA	국토교통성
시험기관	지정계약자	VCA, TUV등 지정시험기관	SMVIC등 지정시험기관	NTSEL (일본교통안전 환경연구소)

2. 민간 인증제도

- ☐ 자동차 선진국인 미국과 일본은 국가 공인인증제도와는 별도로 Non-OEM부품에 대하여 민간기관에서 품질을 인증해주는 민간인증제도가 시행되고 있음.

가. CAPA(미국)

- ☐ CAPA(Certified Automotive Parts Association, 자동차부품인증협회)는 1987년에 설립되어 Non-OEM부품에 대한 품질인증을 실시하는 비영리단체임.
- 정비공장, 부품유통업계, 보험업계 및 고객그룹(소비자단체) 등으로 구성
- ☐ 주요업무
- 부품의 품질을 보증하기 위한 시험 및 검사제도 개발
 - 구성 재질, 충돌저항 및 적합성 테스트 등 각종 시험을 통한 정보 제공
 - 기준을 만족하는 부품에 대해 CAPA 품질인증 마크 부여

- CAPA 인증부품은 OEM부품에 대한 효율적인 대체품으로서 공정한 시장경쟁에 의해 OEM부품의 가격인하 효과 및 소비자후생을 증대시킨 것으로 평가되고 있음.
- CAPA 인증부품은 OEM부품 가격의 약 50%~80%선에서 거래되며 소비자들의 신뢰도가 높은 것으로 알려짐.8)

<그림4> CAPA 로고 및 품질인증 마크

로고	품질인증 마크
	

8) KBS 「소비자고발」, “우리는 왜 자동차 부품을 싸게 살 수 없나”, 2007. 6. 29일 방영

- 미국의 CAPA¹⁾ 인증제도 운영으로 보험업계의 안정적인 Non-OEM 부품사용과 OEM 부품가격 인하 유도
 - Non-OEM부품의 가격경쟁을 통해 OEM 부품가격의 약 30% 인하 유도(CAPA 분석결과)
 - CAPA 인증부품 사용으로 연간 최소 4억 달러(4,400억원)의 부품 비용 경감효과와 저가부품 사용을 통한 전손대상 차량 감소

나. JAPA 및 재활용부품판매단체협의회 (일본)

- JAPA(Japan Automotive Products Association, 일본자동차부품협회)는 1972년에 설립되어 자동차용 부품에 대한 품질평가를 통해 품질인증을 실시하는 비영리단체임.
 - 자동차 부품 판매상 및 자동차 부품 제조사들로 구성되어 있음.
- 주요업무
 - 주로 소모성 부품을 인증대상으로 하며, 자체 품질기준에 의해 인증된 부품을 ‘우량부품’(Superior Parts)으로 선정하여 추장(推奨)마크 부여
 - 인증기준을 통과한 ‘우량부품’은 JAPA 회원사를 통한 전국적 유통망을 통하여 공급
 - JAPA의 우량부품은 순정부품 가격의 약 60~70%선에서 거래되며 소비자들의 신뢰도가 높은 것으로 알려짐.9)

1) CAPA : 완성차업체의 높은 OEM 부품가격으로부터 소비자를 보호하기 위해 1987년 비영리 독립기관으로 설립된 자동차부품 품질인증기관

<그림5> JAPA 로고 및 품질인증 마크

로고	품질인증 마크
	 자동차 우량부품추장마크

9) KBS 「소비자고발」, “우리는 왜 자동차 부품을 싸게 살 수 없나”, 2007 .6. 29일 방영

- ☐ 또한 “日本재활용부품판매단체협의회”에서는 폐차에서 사용가능한 부품을 떼어내 품질 검사를 한 후 소비자들이 믿고 쓸 수 있도록 인증을 하여 판매하고 있으며 재활용률이 약 90%에 이르는 것으로 나타남.

Ⅲ. 사업시행 및 기대효과

1. 국가 공인인증제도의 의한 사업화
2. 본회 인증제도를 통한 사업화
3. 미국 부품가격 비교
4. 기대효과

1. 국가 공인인증제도의 의한 사업화

- 향후 시행 되어질 자동차관리법(국토교통부) 자동차부품의 자기인증등(30조2)에 준하여 본회 회원사를 통한 국산화 추진.

2. 본회 인증 제도를 통한 사업화

- 본회의 KAPA인증부품은 국제적 공인부품인증기관인 미국자동차부품협회(CAPA)의 인증 시스템을 도입하여 부품 품질인증을 통한 국산화로 소비자 안전과 신뢰 확보.

그 일환으로 지난 6월 미국자동차부품협회(CAPA)의 잭 길레스(Jack Gilles) 회장 등을 초청해 보험개발원과 공동 세미나를 개최한데 이어 CAPA의 규격(대체)부품 품질인증 노하우 전수 및 시스템 개발을 위한 기술제휴 등과 관련한 양 단체간 MOU를 올해 안에 체결하기로 했다.

※ 현재 실무 차원에서 협의를 진행 중이며 이르면 10월께 CAPA와 MOU 조인식을 갖고 본격적으로 규격(대체)부품 품질인증사업을 진행할 예정입니다.



3. 미국 부품가격 비교

- 전 세계 완성차 시장인 미국의 경우 부품분류를 OEM, OES, AFTER(품질인증부품 포함)로 분류되어 소비자의 구매 성향에 따라 유통되고 있음.

자동차부품의 구분

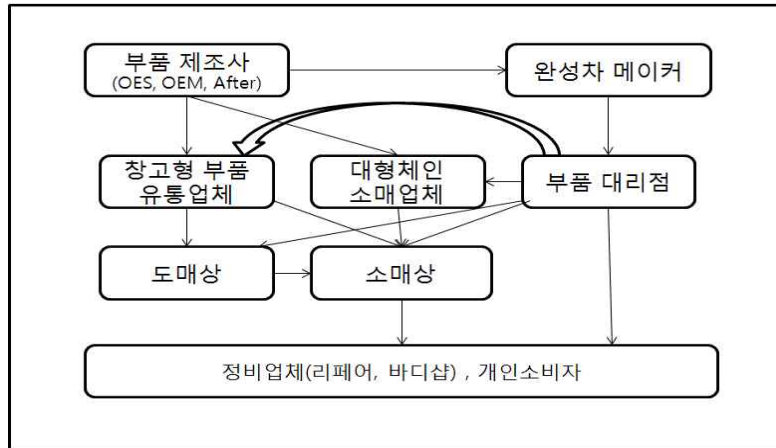
OEM:
완성차 부품 대리점 또는 직영 A/S센터를 통해 유통되는 부품

OES:
현대, BMW, BENZ와 같은 완성차 업체로부터 공식납품업체로 지정 받은 업체의 부품 (Bosch, 만도, Delphi, Denso 등)

AFTER:
자동차부품 생산업체가 독자적으로 제조하여 유통되는 부품



<그림6> 미국 자동차부품 유통 구조



□ 부품분류별 가격 비교

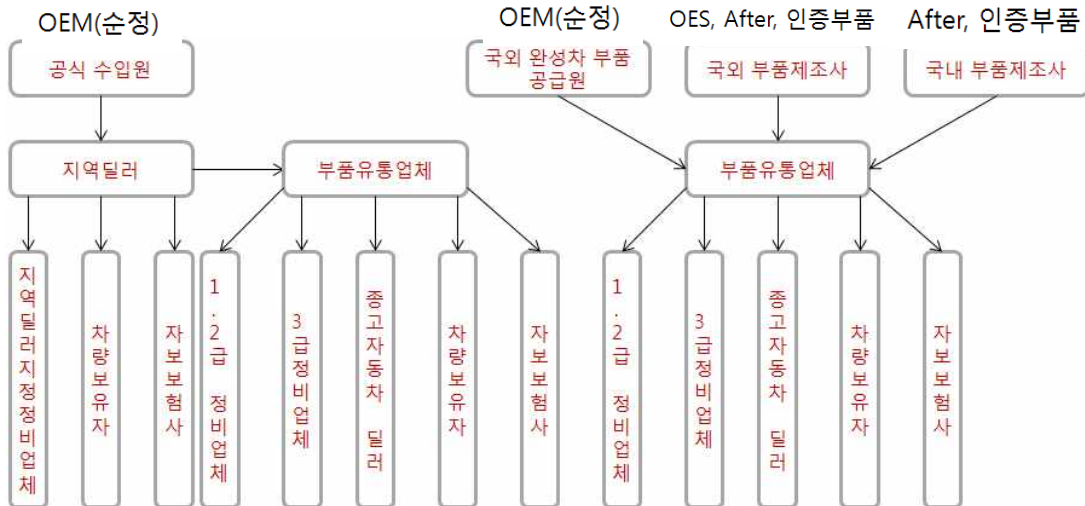
구분	BMW	BENZ
차종	530i	E350
품목	◎전 범퍼 ◎후 범퍼 ◎후드(본넷) ◎에어필터 ◎오일필터 ◎전 브레이크패드 ◎후 브레이크패드	
부품분류	◎ OEM(순정) ◎OES ◎Nun-OEM(CAPA인증)	

메이커	차종	부품분류	전 범퍼	후드	후드(본넷)	에어필터	오일필터	전 브레이크패드
BMW	530i	OEM	US\$730.02	US\$506.06	US\$1,305.23	US\$36.04	US\$12.76	US\$145.70
		OES				US\$13.28	US\$8.19	US\$66.84
		CAPA	US\$528.00	US\$246.00	US\$1,000.00			
		AFTER	US\$255.00	US\$209.00	US\$532.00	US\$9.07	US\$4.53	US\$43.94
	가격비교 (OEM대비 할인율)	OES				63%	36%	54%
		CAPA	28%	51%	23%			
		AFTER	65%	59%	59%	75%	64%	70%
BENZ	E350	OEM	US\$704.00	US\$545.00	US\$1,350.00	US\$61.00	US\$15.50	US\$107.00
		OES				US\$22.47	US\$9.79	US\$58.64
		CAPA	US\$455.60	US\$375.00	US\$1,133.00			
		AFTER	US\$311.55	US\$318.00	US\$736.00	US\$16.91	US\$7.40	US\$38.90
	가격비교 (OEM대비 할인율)	OES				63%	37%	45%
		CAPA	35%	31%	16%			
		AFTER	56%	42%	45%	72%	52%	64%

4. 기대효과

□ 유통구조개선

- 현 수입자동차 부품 유통의 문제점인 공식수입원의 독과점 체계와 OEM(순정) 중심의 유통체계에서 소비자 중심의 미국, 유럽, 일본 등 선진국형 유통 체계로 유통구조개선.



□ 부품가격인하

- 유통구조개선을 통한 다양화된 공급 채널과 부품(OES,OEM,After,인증부품)으로 현 유통구조의 부품 가격대비 평균 30%~50% 정도의 부품가격 절감효과

※본회인증은 향후 협회인가 시 국산 또는 외산 제품을 자체 품질 인증하여 본회 품질인증 로고를 부착하여 회원사를 통해 유통 할 예정입니다.(인증제품은 제조물 배상책임 보험 의무가입.)

□ 관련산업

- 수입자동차 부품 국산화 및 수출 확대를 통한 자동차 부품 산업의 활성화 촉진
-선진국 수준의 부품 제조기술로 수입자동차 부품을 국산화함으로써, 국내 수입대체는 물론 수출을 통한 자동차부품 산업의 활성화를 촉진함.

※ FY2012 사업연도 자동차보험 수리비 구성 요소별

수입차	건수(천건)	240	267	287	293
	금액(억원)	4,913	1,952	1,406	8,271
	구성비(%)	59.4	23.6	17	100

2012년 기준 수입차 보험보수시장은 약 8천 3백억원 규모이며, 수입자동차 보험보수용 부품 시장 규모는 4천 9백 여 억원으로 , 이에 주요 보수용 부품을 30% 국산화하여도 년 약1천 5백여 억원의 수입대체 효과예상

국내 수입자동차 등록대수 및 점유율

연도	총계(누계)	국산차(누계)		수입차(누계)	
	등록대수	등록대수	증가율	등록대수	증가율
2010	17,941,356	17,423,034	3.10%	518,322	21.90%
2011	18,437,373	17,816,574	2.30%	620,799	19.80%
2012	18,870,533	18,123,418	1.70%	747,115	20.30%
2013.6월	19,160,337	18,340,317	1.20%	820,020	9.80%

(국토교통부 보도자료 2013.7.11) 수입차는 전체 등록대수의 약 4.3%의 점유율

※국산화사례: 현재 우리나라의 대표 브레이크패드 업체인 홍성브레이크는 국내 수입자동차용 브레이크 패드를 개발완료하고 국내시장의 성공적인 유통을 계기로, 나아가 북미시장에 진출을 하여 캘리포니아 지역에 메이드 인 코리아(Made in Korea)로 해마다 수출량이 늘고 있음.

- 홍성브레이크를 예로 메이드 인 코리아(Made in Korea)는 전 세계적으로 기술력과 가격경쟁력을 인정받아 우리기업들이 수입자동차 부품의 국산화를 통해 국내뿐만이 아니라 수출을 통해 글로벌 시장진출을 꾀할 수 있음.

□ 정부정책

- 수입자동차로 인한 대국민 민원 감소
- 자동차부품 자기인증 적극추진
- 국산화를 통한 수입대체 효과로 경상수지 개선
- 관련산업 활성화로 일자리 창출
- 수출을 통한 자동차부품 무역수지 개선

IV. 부품 품질인증 사업

1. 자동차부품에 대한 민간 품질인증제도 도입필요
2. 부품시장 다변화 및 경쟁 조성을 위한 보험제도 개선

1. 자동차부품에 대한 민간 품질인증제도 도입필요

□ 대체부품(Non-OEM)에 대한 민간 품질인증제도 도입으로 중소 부품업체들의 시장경쟁력 확대 및 건전한 시장경쟁 유도

- 불합리한 유통구조를 개선하고, 중소 부품업체들이 시장에 참여할 수 있는 기회제공
- 소비자의 부품선택권 확대 및 차량 수리비 합리화 유도

□ 민간 품질인증제도의 운영은 소비자의 신뢰성을 높이기 본 협회와 보험업계 및 정부부품 연구기관 등 공동 참여형태가 바람직함.

※ 본회의 자동차부품품질인증센터를 설립 운영하여, 본회의 인증을 통한 국산화로 소비자 안전과 신뢰 확보.

2. 부품시장 다변화 및 경쟁 조성을 위한 보험제도 개선

- 해외에서 이미 검증이 완료된 품질인증부품(CAPA 인증부품 등)에 대해 국내 보험수리작업에 우선 적용하는 방안 마련(수입차 대상)
- Non-OEM 부품의 보험수리 적용을 위한 보험약관 개정 또는 다양한 특약상품 개발 등의 제도 개선
- Non-OEM 부품에 대한 홍보 등을 통해 소비자 인식 전환 노력필요

수리비 개선을 통한 자동차 보험료 합리화 방안

2013. 9. 3.

한국자동차산업협회

- 목 차 -

1. 자동차 수리비 세부내역 공개
2. 대체 부품 사용 활성화
3. 민병두의원 대표발의 자동차관리법일부개정법률(안) 검토의견

1. 자동차 수리비 세부내역 공개

□ 개요

○ 서로 다른 공임 산출 근거

- 국내 제작업체 : 자체 LTS 사용
- 일반 정비업체 : 보험개발원의 AOS 프로그램
- 수입차 업체 : 미첼, 아우다텍스 등의 글로벌 견적 시스템

□ 검토의견

○ 소비자 합리적 판단에 혼선 초래

- 국내 제작사, 수입차 업체 등 모두 다른 공임산출 근거 사용 중
- 소비자가 자동차 정비 시 선택의 중요한 판단 기준은 시간당 공임으로 총 수리비용이 같다 해도 시간당 공임이 높은 정비업체는 수리비가 비싸다는 오해 발생
- ※ 소비자는 LTS(작업시간)에 대한 지식이 없는 상태임

○ 시간당공임/작업시간 구분은 무의미

- 정비사의 기술 숙련도, 정비공장의 입지와 관련한 인프라 등에 따라 자동차 정비의 시간당 공임과 작업시간이 다를 수 있을 것으로 판단됨

※ 국내 일부 제작사는 LTS는 낮고 시간당 공임은 높은 상황임

□ 결론

○ 시간당 공임과 작업시간을 각각 명기토록 할 경우 총수리비가 비싸더라도 시간당 공임이 낮은 정비업체로 정비수요가 집중 할 가능성이 크고,

○ 이러한 현상 들은 소비자의 합리적 판단을 왜곡시키는 결과를 초래할 수 있으므로 각각 작업별 공임(시간당 공임×작업시간)만 명기토록 규정 할 필요

2. 대체 부품 활성화

□ 현황

- (자동차 부품의 자기인증) 자동차관리법 제30조의2에 따라 자동차 부품을 제작·조립 또는 수입하는 자(이하 부품제작자 등)는 국토교통부령으로 정하는바에 따라 그 자동차 부품이 부품안전기준에 적합함을 스스로 인증(이하 “부품자기인증”) 하여야 한다

※ 시행령 제8조의2(자동차 부품)

1. 브레이크 호스, 2. 좌석안전띠, 3. 국토부령으로 정하는 등화장치,
4. 후부반사기, 5. 후부안전판

□ 검토의견

- 자동차부품 성능·품질인증기관의 사전인증 시 부품 자기인증 면제
 - 국토교통부에서 정하는 성능·품질인증기관이 정부기관인지 민간기관인지 그 성격이 먼저 규정되어야 할 것으로 판단되며,
 - 민간기관에서 인증 받은 부품에 대해 부품 자기인증 면제가 타당한지 법률적인 검토가 필요
 - ※ 부품 성능·품질 인증기관에서 형식승인을 받게 되어 자기인증제도와 상치되는 결과 초래

- 대체부품 활성화를 위해 정부 또는 민간 인증기관에서 사전승인을 받게 될 경우, 동 대체 부품을 사용하여 안전사고가 발생 되었을 때 제작사 책임면제 규정 신설 필요
- o 대체부품 보다는 순정부품(OEM)을 원하는 소비자와 공급자(손보사, 정비업체)와의 다툼발생 우려되므로 대체부품은 가급적 안전운행에 별 지장이 없는 소모성부품에 한정함이 필요
- o 외장부품인 경우 디자인에 관한 권리(지적 재산권)에 관한 국가 및 제작사간 다툼으로 외교문제 발생 우려도 검토 필요

□ 결론

- o 위와 같은 사유 등으로 자동차 대체부품 활용에 신중한 접근이 필요할 것으로 판단되며 향후 한-중 FTA 등을 추진할 때 상기내용 등을 감안하여 충분한 검토 필요

3. 민병두의원 대표발의 자동차관리법일부개정법률(안) 검토의견

현 행	개 정 안	개 정 요 청 안	검토의견(사유)
제30조의2(자동차부품의 자기인증 등) ①~④ (생략) ⑤ <u>자동차제작자등이</u> 제30조 제1항에 따라 자동차자기인증을 한 경우에는 그 자동차에 장착된 자동차부품에 대하여는 부품자기인증을 한 것으로 본다. <u><단서 신설></u> <u><신 설></u>	제30조의2(자동차부품의 자기인증 등) ①~④ (생략) ⑤ <u>자동차제작·수입자등이</u>----- ----- ----- ----- 다만, 대체부품활성화를 위하여 국토해양부령으로 정하는 부품 성능·품질인증기관의 인증을 받은 부품 또는 요건에 해당하는 경우에는 부품자기인증을 면제할 수 있다. ⑥ 국토교통부 장관은 제1항에 따른 부품의 성능 및 품질의 수준을 소비자가 알 수 있도록 하기 위하여 국토교통부령이 정하는 인증방법에 따라 자동차부품 성능·품질인증기관으로 하여금 성능 및 품질을 인증하고 표시하게 할 수 있다.	제30조의2(자동차부품의 자기인증 등) ①~④ (개정안과 같음) ⑤ (개정안과 같음) ⑥ 국토교통부 장관은 제5항에 따른 부품의 성능 및 품질의 수준을 소비자가 알 수 있도록 부품제작·수입자 등으로 하여금 국토교통부령이 정하는 인증 방법·절차에 따라 관련 부품의 성능 및 품질을 인증하고 표시하게 할 수 있다.	○ 부품성능·품질 인증기관에서 사전 형식승인을 받게 되어 부품자기인증제도와 상치되는 결과 초래

현행	개정안	개정요청안	검토의견(사유)
제32조의2(자기인증을 한 자동차에 대한 사후관리 등) ① <u>자동차 제작자등은</u> 자기인증을 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. (생략) 2. 국토교통부령으로 정하는 <u>기간까지</u> 자동차의 정비에 필요한 <u>부품의 공급</u>	제32조의2(자기인증을 한 자동차에 대한 사후관리 등) ① <u>자동차 제작·수입자등은</u>----- ----- ----- ----- ----- -----. 1. (생략) 2. ----- <u>바에 따라</u>----- -----<u>부품 공급 및 보유</u> <u>등을 통한 구매자 보호</u>	제32조의2(자기인증을 한 자동차에 대한 사후관리 등) ① (개정안과 같음) 1. (개정안과 같음) 2. <u>현행 존치</u>	○ 자동차 판매일로부터 8년이상 정비에 필요한 부품공급의무와 공급에 따른 적정재고를 보유하고 있음 ○ 8년이상 부품 보유는 대부분의 부품의 오랜 불사용으로 폐기 처분되는 경우가 다수발생, 8년이상 부품 보유는 과중한 의무이며 불필요한 자원낭비 * 보유량은 제작사가 부품특성 및 시장수요에 따라 결정해야 할 사항으로 사료됨

현행	개정안	개정요청안	검토의견(사유)
6. <u>거짓으로 점검·정비견적서</u> 와 <u>점검·정비명세서를 작성</u> 하여 발급하지 아니할 것 ⑤~⑧ (생략)	6. <u>거짓으로 또는 제53조제</u> <u>2항을 위반하여 자동차정</u> <u>비업의 종류별 정비작업의</u> <u>범위를 초과하여 점검·----</u> ----- ⑤~⑧ (현행과 같음)	6. (개정안과 같음) ⑤~⑧ (개정안과 같음)	

정책토론회 토론자료

손해보험협회 이득로 상무

I. 서언

- 최근 외제차 증가하면서 외제차와의 교통사고가 급증함에 따라 과실유무에 상관없이 애꿎은 서민들만 피해를 보는 경우가 발생하고 있음
- 이에 일반서민들은 외제차와의 교통사고가 두려워서 운전시 외제차를 피해다니는 등의 불편이 발생하고 있으며, 불필요한 비용 부담까지 떠안는 상황이 되는 등 외제차가 심각한 사회적 문제로 대두되고 있음

< 외제차 피해 사례 >

▶ 외제차 판매 하루 500대...접촉사고 한해 30만건(매경, '13.8.20)

(요약) 교통사고발생시 외제차의 교통법규 위반으로 일어난 사고임에도 과실이 적은 상대차량이 오히려 수리비를 부담해줘야하는 상황이 발생하여 수입차만 보면 거리를 두게되는 운전습관을 가지게됨. 외제차들은 도로의 무법자가 되고 과속, 불법 끼어들기 등 도로교통법 위반 주범이 되고있으며, 보험금을 노리고 일부러 자동차 사고를 내는 '칼치기(다른 차량 앞에서 급정거)'에 악용. 일부 지역의 택시회사는 외제차와의 사고를 줄이기위해 자체교육을 실시하기도하는 등 사회적 문제가 심각

▶ “수입차 무서워”..車보험 역대 고액배상 급증(SBS, '13.8.23)

(요약) 국내 소비자들의 외제차 구매가 늘면서 사고에 대비해 2억원 이상의 대물배상 보험에 가입하는 사람들이 3배 이상 늘고있음. 외제차와 사고가 나면 누가 사고에 더 많은 책임을 지느냐와는 별개로 수리비로 들어가는 보험금이 비싸고, 따라서 국산차 운전자의 보험료 부담이 커지고있음. 고가의 대형차와 경차 판매가 늘어나는 양극화 현상이 발생하고 있는 만큼 과도한 배상금이 국산차와 소형차에 떠넘겨지는 상황에 대한 개선이 필요

□ 우리나라 국산차 등록대수의 증가율이 1~3% 수준인 반면
외제차 등록대수(82만대, '13년 6월 기준)는 매년 20% 수
준으로 급격히 증가하는 상황임

* 국산차 증가율 : '10년 3.1%, '11년 2.3%, '12년 1.7%

외제차 증가율 : '10년 21.9%, '11년 19.8%, '12년 20.3%

○ 이러한 증가추세는 한-EU 자유무역협정(FTA) 등 시장개방의
효과 및 소비자의 수입차 구매 욕구가 증가하고 있는 것을
고려할 때 더욱 가속화 될 것으로 전망

□ 이에 따라, 외제차에 지급하는 보험금(대물·자차)도 연평균
30%씩 대폭 증가(FY'11 지급보험금은 6,420억원)하고 있으며,

○ 외제차의 평균 수리비는 262만원으로 국산차의 3.1배이며
부품비, 공임비, 도장비도 각 각 5.4배, 2.2배, 2.4배 높게 나
나타고 있음

○ 특히, 외제차와 관련한 소비자 불만 및 피해가 지속적으로
발생하는 등 사회적 문제로 대두되고 있어 이의 개선이
시급한 실정임

○ 이에 따라, 외제차 문제가 사회적 비용으로 전가되지 않도록
정책적 대처가 필요한 시점에서 오늘 외제차 수리비 개선
이라는 주제로 토론회가 개최된 것은 큰 의미가 있음

○ 정책토론회를 개최해주신 민병두 의원님 및 교통안전공단
자동차안전연구원장님, 보험연구원장님과 발표자분들께 감사
드리며 그간 토론회 준비를 위해 노고를 아끼지 않으신 관계자
분들에게도 깊은 감사의 말씀을 드림

- 우선 종합적 의견을 말씀드리면, 발표하신 주제별로 세부현황과 문제점, 해외사례, 개선방안에 대해 이해하기 쉽게 분석을 잘 해주셨고, 제도개선 방향에서도 큰 틀에서 공감하고 찬성함
- 주제발표 주요내용인 대체부품* 활성화를 통해 외제차 수리비를 절감하는 방안이 제시되었다는 점은 매우 고무적인 일이라 생각함
 - * 특정 브랜드 부착 상품이 아닌 성능과 품질이 동일 또는 유사한 부품
- 이번에 발표된 내용들이 국회 및 관계부처 협의 등 내실 있는 검토를 통해 정책으로 반영되기를 바라며 손보업계도 국민 편익이 증진되고 소비자를 보호하기 위해 적극 협조할 것임

II. [1주제] 자동차보험 수리비 합리화 방안

- 외제차 문제는 직영딜러에 의한 독점적 부품유통으로 인해 유통 비용·마진이 불투명 하고, 이에 따른 부품교체위주의 수리*경향이 과도한 외제차 수리비 발생의 주된 원인인 것으로 판단
 - * 외제차 수리비중 부품비용의 구성비는 약59%수준(국산차의 경우 41%)
- 외제차 부품에 대한 문제점 해결을 위해 부품에 대한 용어 정비*, 자동차보험 약관 개선을 통한 대체부품 사용 공식화, 부품 품질인증제도 도입 등은 효과적인 방법으로 판단됨.
 - * 순정부품을 OEM부품, 비순정부품을 Non-OEM(인정) 부품으로 변경 등
- 다만, 소비자가 믿고 안전하게 이용할 수 있도록 미국 등 선진국에서 운영하고 있는 엄격한 품질인증을 실시할 필요가 있음
- 부품가격에 대한 투명성 제고를 위해 수리비 세부내역 공개 (시간당공임, 작업시간, 부품정보 등) 및 외제차 부품DB(부품명, 일련번호, 가격정보 등) 제공 의무화의 경우

- 세부 수리내역을 소비자에 안내토록 함으로써 수리비 투명화를 제고하고, 외제차 부품정보 제공을 통해 외제차 수리비를 합리화할 필요가 높음

□ 아울러, 주제발표한 내용외에도 외제차 수리비 합리화를 위해 적정 수리비 산출을 위한 자동차제작사의 자료 공개, 쉼터의 사고차량에 대한 견적서 발행행위 금지 등도 추진되어야 할 사항임

- 합리적이고 객관적인 정비비용 산출을 위해서는 자동차 제작사의 표준작업시간, 부품 도해도, 차대번호(VIN-code) 제공이 반드시 필요함에도

- 선진국*과 달리 우리나라는 수리비 산출관련 자료 제공이 전혀 이뤄지지 않고 있는 구조적 문제를 해결해야함

* 유럽 등 선진국의 경우, 소비자에 관련 정보의 공개가 이루어지고 있어 수리 및 손해사정의 기초자료로 활용함으로써 소비자를 위한 적정 수리비 산출이 가능

- 아울러, 판금·도장 등이 금지되어 있는 외제차 쉼터 등에서 수리범위를 초과한 차량에 대한 수리비 견적서를 발행하여 과잉 수리를 유도하는 문제를 개선할 필요도 있음

- 또한, 자동차 렌트의 경우 소비자가 직접 비용을 부담하지 않는 특성에 따라 일반적 수준을 현저히 초과(2~3배)하는 렌트비를 청구하는 문제도 발생되어 현행 약관상 “통상의 요금”에 대한 명확한 적용기준 마련 필요

* 외제차 평균 렌트비는 120만원으로 국산차(332천원)보다 3.6배 높음

III. [2주제] 자동차 부품시장 경쟁촉진 방안

- 동일한 부품제조업체에서 제작한 부품의 경우 성능과 품질이 동일하더라도 브랜드 부착 여부에 따라 OEM과 규격품으로 구분될 뿐이며,
 - 선진국의 경우 높은 가격의 OEM부품이 아닌 대체부품 사용을 활성화하기 위하여 민간 품질인증기관이 품질인증기준을 제정하여 정기적, 임의적 검사를 실시하고 있음
 - 따라서, 선진국처럼 부품의 성능 및 품질의 수준을 품질인증기관으로 하여금 인증하여 이를 표시하게 하고,
 - － 인증기관의 기준에 적합하지 아니한 경우 등에는 부품 판매 등을 중지하고 이를 위반하여 판매한 경우 처벌하도록 하여 소비자가 대체부품을 믿고 사용할 수 있는 제도적 기반이 마련되어야 함
 - 아울러, 자동차부품시장의 건전한 경쟁을 유도하기 위해서는 정비업체가 우량한 대체부품을 자율적으로 선택할 수 있도록 환경 조성이 필요
 - * 외제차 딜러 직영 정비공장의 경우 제작사 현지 본사 및 1차 딜러에서 지정한 특정부품(OEM부품, 일명 순정품)만 사용
 - 특히, 미국 뉴욕주 등에서 시행하고 있는 보험수리에 대체부품을 사용 할 수 있는 근거를 법률에 마련하는 등 사회적 공론화가 필요
 - － 아울러, 차량연식 등을 고려해 일정 조건에 해당하는 경우 대체부품 사용이 가능하도록 제도개선하는 방향도 장기적으로 검토할 필요가 있음
 - * 미국, 캐나다, 영국, 호주 등에서는 약관에 대체부품 사용을 명시

자동차 보험수리비 개선방안 에 대한 KAIDA 의견

I. 자동차관리법 일부 개정안(민병두의원발의)과 관련한 KAIDA의 기본 입장

- 수입차의 사고발생 등으로 인한 수리비 및 이로 인한 보험료 문제는 사회적 인 문제가 되고 있으며, KAIDA를 포함한 수입차 업계는 이러한 문제해결에 적극 동참하고자 하는 바임.
- 지난 10여년간 수입차 업계는 치열한 경쟁 및 원가 절감을 통해 합리적인 가격을 추구해왔으며, 그 결과 수입차량 및 부품가격은 상당히 낮아져, 현재 수입차량 및 부품가격은 어떠한 국가와 견주어도 경쟁력이 있는 가격을 형성하고 있음.
- 한편, 수입차 사고로 인한 수리비 문제를 다루는 한 축인 보험사들은, 지난 10여년간 이를 해결하기 위한 특별한 자정의 노력 없이, 오로지 저렴한 보험상품 판매를 통해 저렴한 수리만을 추구하며 수입사에게만 책임을 전가하고 있음.
- 소비자들에게 보다 합리적인 가격을 제공하는 것은 대단히 중요한 문제임. 그러나 자동차의 특성상, 저렴한 가격을 추구하기 위해 “자동차의 성능 및 안전”(자동차관리법 제1조)과 환경이 희생되어서는 아니 될 것임. 금번 개정안은 이러한 시각에서 균형 잡힌 검토가 이루어져야 함.

II. 대체부품 활성화를 통한 보험수리비 개선안

□ 관련 법률 개정안 내용

. “대체부품 활성화를 위하여 국토해양부령으로 정하는 부품 성능품질인증기관의 인증을 받은 부품 또는 요건에 해당하는 경우에는 부품자기인증을 면제할 수 있다.”

□ KAIDA의 기본입장

- 대체부품 활성화는 소비자들에게 다양한 선택권을 제공하는 것으로서, 안전과 품질문제가 보장되는 것이 전제되면, KAIDA 및 각 수입사들은 이에 반대할 이유가 전혀 없음.
- 따라서 이러한 제도를 도입하기 위해서는 (i) 국민의 안전이 보장되어야 하고, (ii) 부품의 결함 및 품질문제 발생시 책임 소재가 명확하여야 하며, (iii) 제도를 시행하는 과정에서 이해관계자들을 동등하게 대우하여야 한다는 원칙만 지켜지면 될 것임.
- 자동차관리법의 기저에 깔린 입법이념은 자동차의 안전과 관련하여서는 다른 어떠한 요건과도 타협할 수 없다는 것임. 따라서 대체부품 활성화를 추구하는 취지는 좋으나, 그로 인해서 자동차의 안전이 저해되는 일이 있어서는 아니 될 것임.
- 개정안의 제안이유에서는 부품 품질인증기관의 인증 등 일정 요건에 해당하는 경우에는 부품자기인증을 면제하고 있음. 그러나 대체부품에 대해서만 이러한 특혜를 부과할 아무런 이유가 없으며, 최소한 부품 품질인증기관의 인증방법 및 기준은 부품자기인증제도에서의 그것과 완전하게 동일한 것이어야 함.
- 한편, 대체부품을 사용한 차량에서 결함이 발생하였을 경우, 그 책임소재도 분명하게 하여야 함. 소비자들은 차량에서 결함이 발생한 경우, 통상 제조사에게 책임을 묻게 됨. 따라서 정비업자가 수리시 대체부품을 사용하려는 경우에 소비자에게 그 사실을 반드시 알려 소비자로 하여금 대체부품 사용 여부를 선택할 수 있도록 하여야 하며, 향후 그 부품에 결함이 발생할 경우 그 책임소재는 대체부품 제조사에게 있다는 사실 역시, 필히 고지하여야 함.